

## 遠洋まぐろ漁業の現状～保証・保険制度への期待～

株式会社漁福 代表取締役 吉田雄二

(農林漁業信用基金運営委員会委員 (漁業信用保険業務及び漁業災害補償業務))

### 1. 当社の概況

当社は平成29年に国や金融機関の協力、支援の下、地域プロジェクト事業により地元3社が出資してできた遠洋まぐろ漁業4隻を運航する会社です。主な漁場は太平洋の東、南米北部の沖合で一般には西経漁場と言われている海域で年間約1,500トンのまぐろ類を漁獲し全量を国内で水揚げしております。まぐろ漁業は航海期間がほぼ1年と長く、重労働で非常に厳しい仕事というイメージがあるのが一般的ですが、今の漁船は機械化が進み労働負荷がだいぶ軽減され、船員室は基本個室ですし船内にはWi-Fi環境が整備され、以前に比べると居住環境も随分改善されており、ここ数年は毎年若い乗組員の採用が出来るようになっていきます。



マグロ水揚げ (静岡県清水港)



第一漁福丸出港 (宮城県気仙沼港)

### 2. まぐろ漁業の現状

日本の遠洋かつお・まぐろ漁船は、ピーク時には1,300隻を超える一大勢力でしたが、後に外国漁船の勢力が拡大し資源が悪化。それにより資源管理の強化が図られたことなどから、現在は150隻程度まで減少しています。

一隻当たり25名程度の乗組員が乗船しておりますが、長期航海であることが最大のネックになっており、日本人乗組員、特にエンジンや冷凍機などを保守・整備する機関部では若年層の就業者が少なく、また離職率も高く、いまだベテラン乗組員に頼らざるを得ない状況です。不足している人員はインドネシア等の外国人乗組員で補っています。

漁船の高齢化も進んでいますが、乗組員不足や建造価格が上昇していることもあって代船建造が進んでいないことも大きな問題です。

### 3. まぐろ漁業の資金需要

漁船は約500トンの大きさですが、近年、鋼材価格の上昇などから新造船価が高まっており、現在では10億円程度まで上がっていると聞いています。

また、遠洋まぐろ漁業は沿岸沖合漁業とは異なり、出港してから帰港するまで1年近く水揚げ(売上)がないため、航海中に必要となる燃油や餌、漁具、食糧など膨大な量の資材の代金決済や、乗組員の給与といった経費は銀行などから融資を受けることが通例となっており、その多くは基金協会の保証を利用しています。

### 4. コロナやウクライナ問題による影響

令和2年冬から始まった新型コロナウイルス感染症は、我々遠洋まぐろ漁業者にとっても極めて大きな影響をもたらしました。

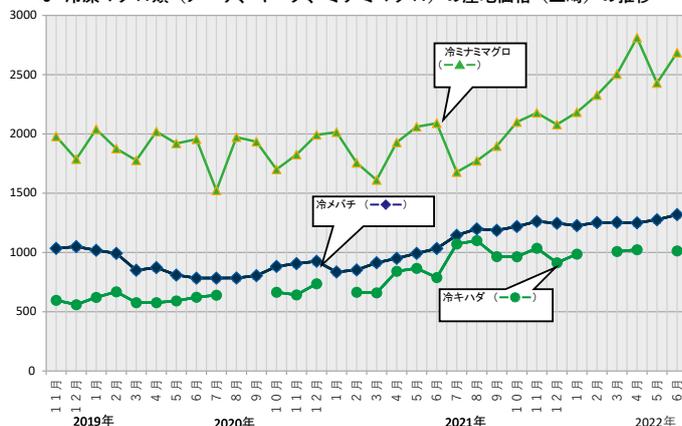
乗組員は船内で寝食を共にしますので一人

の感染からクラスターの発生につながるおそれ  
が非常に高まります。また、感染者が発生し  
た場合、洋上で手当をすることも不可能です。

このため、出港に際しては複数回の検査で  
感染の有無を確認し慎重に準備を進めますが、  
コロナ感染症が流行し始めた当初はまだワク  
チンも無く、更には当時のデルタ株は重症化  
率が高かったこともあって、外国人乗組員を  
確保できない、補給のために外国の港を利用  
できないなど様々な問題が発生し、出港でき  
ない船や計画変更を余儀なくされた船も多く  
ありましたが、現在ではワクチン接種が広まり  
重症化率も大幅に下がったため、概ね大きな  
障害なく航海ができています。

一方、新型コロナウイルス感染症の大流行、  
後述する燃油高は台湾を始めとする外国漁船  
の操業にも大きな影響を及ぼし、いまだかな  
りの隻数が出港を取りやめたままとなってい  
ます。このため、外国漁船からのまぐろの国  
内への搬入が減少し、刺身用まぐろの価格は  
近年にない高水準となっています。

円/kg 冷凍マグロ類（メバチ、キハダ、ミナミマグロ）の産地価格（三崎）の推移



これらの操業が再開し、日本への搬入が以  
前のように行われるようになれば相場も元の  
水準へ戻るとは思いますが、それには原油高  
の原因の一つであるロシアのウクライナ侵攻  
が終結し原油価格が平常に戻ることも前提と  
なるはずです。

魚価が上昇している一方で、原油価格の  
上昇、また為替の円安もあって漁船用A重  
油価格が過去最高水準まで上昇しています。

とりわけ洋上でタンカーから補給する場合は  
国内積の倍以上と非常に高単価となっており、  
まぐろ漁船は1隻年間1,000kl弱消費する  
ためかなりの経費増になります。また、原  
油価格の上昇は、原油から作られるテグス  
やロープ類、塗料などの仕入価格にも波及  
するため、操業にかかるコストは全体で大き  
く膨らんでいます。

## 5. 保証・保険制度に期待すること

前述した通り、遠洋まぐろ漁業には多額の  
運転資金が必要となります。また、好不漁の  
波もあり、決算の内容が年によって大きく変  
化します。そのため、この産業を理解し、支  
えて貰える金融機関や保証・保険機関の協力、  
支援が欠かせません。

融資についてはこれまで通り、できる限り  
系統金融、保証・保険制度を利用したいので  
すが、この低金利の時代ですので貸出金利も  
保証料率も可能な限り見直していただければ  
ありがたいと思います。

最後になりますが、大日本水産会などが水  
産ニッポンの復活など、かつての漁業大国日本  
への回帰を提起しています。地球温暖化による  
資源への影響、CO<sub>2</sub>削減など漁業者のみでは  
解決できない問題が山積していますが、海  
に囲まれた日本にとって漁業は国民への食料の  
安定供給のためにも欠かすことのできない産業  
であると思っております。今後とも皆様のご協力、ご支援をお願いいたします。

### 吉田 雄二 (よしだ ゆうじ)



1973年福島県生まれ。大学卒業後  
東京築地の卸売会社(大都魚類)に  
3年間勤務後、まぐろ流通の勉強  
をした後、曾祖父の代からの家業  
である漁業会社(本蔵商店)へ入社。  
2015年に同代表取締役就任。  
2017年の株式会社漁福設立から  
代表取締役就任。現在に至る。  
現在、漁獲物の一部は「漁福丸まぐ  
ろ」として、県内スーパーや首都  
圏へ宅配サービスで流通されている。  
2022年2月より農林漁業信用基  
金運営委員会委員(漁業信用保  
険業務及び漁業災害補償業務)に就  
任(現職)。