

海外漁業ニュース No.8

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 海洋水産資源開発センター 公開日: 2025-07-03 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	https://fra.repo.nii.ac.jp/records/2014830

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.





海外漁業ニュース 1983. 2 No. 8

海洋水産資源開発センター

〒102 東京都千代田区紀尾井町3番27
(剛堂会館ビル6階) ☎(03)265-8301~4

✓メキシコのマグロ漁船建造計画 (1981 ~ 1984 年)	1
✓1980 年代のエビ市場は成長を続けるであろう	7
ソ連が水産業 5 ヶ年計画 (1981 ~ 1985 年) を発表	11

メキシコのマグロ漁船建造計画 (1981~1984 年)

(出典: NOAA, Marine Fisheries Review, Vol 44, No. 8, 1982 年 8 月)

現在、メキシコは世界最大級で近代的なマグロ漁船の建造を進めており、1983 年末には 113 隻 (積載量合計で 9 万トン) に達する見込みである。その大部分はマグロまき網漁船であり、アメリカの 129 隻に次ぐ世界第 2 位のマグロまき網漁船所有国となる。

このマグロ漁業開発計画は、メキシコ水産業開発計画の目玉となっているが、一部の専門家は、この計画は経費がかさみすぎるのではないかと憂慮している。

漁船建造計画

メキシコは 1980 年に野心的なマグロ漁業開発計画を開始し、同年に 20 隻のマグロまき網漁船を建造した (表 1 参照)。さらに 1982~83 年にも建造を計画しており、政府ベース及び民間企業から合計 66 隻を自国、或は世界の 16 の造船所で建造契約を結んだ。この総建造費は 525 百万ドルと推定されている (表 2 参照)。

建造発注

アメリカ海洋漁業局が得た情報によると、

前期のまき網漁船、その他漁船の建造はすでに発注済みといわれ、1982 年 1 月現在では、表 2 のような各国の造船所で建造が進められている。

この情報は新聞などによるもので多少の相違があるかもしれないが、メキシコのマグロ漁船の膨大な建造計画を示すものである。

カナダ

メキシコ市アツネロ・コインセコ社 (Atunero Coinceco) がブリティッシュコロンビア州ノースバンクーバーのベル・アイレ造船所 (Bel-Aire Shipyard) に船長 69m、積載量 1,300 t のまき網漁船 2 隻の建造を発注した。この建造費は 1 隻当たり 800 万ドルで、1982 年 12 月の引渡しを予定している。

イタリア

メキシコのツナ・デル・パシフィコ社 (Tuna del Pacifico) が 3 隻のまき網漁船をイタリアのピアレヒオのソシエタ・エセルシシオ・カンテリ造船所 (Societa Esercizio Cantieri (SEC)) に発注しており、各船とも積載量 1,200 t 型で、1 隻当たり建造費は 950 万ドル、引渡しは 1982 年~83 年を予定している。

さらに、サボナのカンパネラ・カンティエリ・ナビリ造船所 (Campanella Cantieri Navali Shipyard) がメキシコのペスクエラ・デル・ノロエスタ社 (Pesquera del No-

表1. メキシコの1975～1984年のマグロ漁船の現有勢力
及び建造計画の漁法別隻数、積載量（t）

年次 ¹	まき網船		一本釣船		合計	
	隻	数 積載量	隻	数 積載量	隻	数 積載量
1975	20	3,709	2	270	22	3,979
1976	25	13,860	2	270	27	14,130
1977	24	13,798			24	13,798
1978	23	13,437	2	174	25	13,611
1979	25	14,622	3	405	28	15,027
1980	46	35,162	6	705	52	35,867
1981 ²	45	33,358	10	1,133	55	34,491
1982 ³	62	53,458	16	2,033	78	55,491
1983 ³	91	86,458	22	2,933	113	89,391
1984 ³	93	87,958	25	3,533	119	91,491

注1. 表中の数字は年度末の合計値である。

2. 予定数

3. 推定数

表2. 1982年1月現在メキシコのマグロ漁業者の建造中のマグロ漁船の発注先別、漁法別、隻数、積載量(t)及び建造費（百万ドル）

国名	漁法	隻数	積載量	建造費 ¹
スペイン	まき網	² 21	² 25,200	² 225.0
メキシコ	〃	14	13,200	³ 147.8
〃	一本釣	16	2,400	16.0
イタリア	まき網	7	8,400	64.5
アメリカ	〃	4	5,200	32.8
カナダ	〃	2	2,600	16.0
ノルウェー	〃	2	2,400	23.2
合計		⁴ 66	⁴ 59,400	⁴ 525.3

注1. 1982年2月のペソ平価切下げにより外国造船所との契約分はペソの経費は急激に増大した。

2. 推定数値

3. メキシコ国内の造船所との契約で、外為交換レートは旧レートを使用して推定した金額を表示した。
従って輸入するエンジン、漁船設備等はペソ平価切下げによって2倍に上昇し、造船所は大きな損失を受けるであろう。

4. 推定値

roesta), アツン・デル・ノロエスタ社(Atun del Noroesta), ペスクェラ・アトネロス・デル・パシフィコ社(Pesquera Atuneros del Pacifico) 及び社名不詳の4社からまき網漁船4隻の建造を受注している。これらは前記のSEC造船所のものと同型で、1隻の建造費は900万ドルで、1982年～83年に引渡しを予定している。

日本

メキシコのプロダクトス・ペスクェロス・メヒカノ漁業公社(Productos Pesqueros Mexicanos (PPM)) が日本の複数の造船所に10隻のはえ縄漁船の建造を発注している。これはメキシコでは初めてのはえ縄漁船建造で、サメはえ縄漁業の開発にも使用を予定している。

メキシコ

メキシコの国管のアスチジェロス・メヒカノス(アスチメス)造船所(Astilleros Mexicanos (Astimex))の子会社アスチジェロス・ロドリクスS.A造船所(Astilleros Rodoriquex. S.A (ARSA))は漁業公社の

発注により、150 t 型 1 本釣り漁船 16 隻（デルフィンシリーズと称す）の建造を進めている。うち 13 隻はエソセナグで、残り 3 隻はサンタロザリアの ARSA 造船所で建造中であり、建造後は漁業公社が漁業協同組合に賃貸する予定である。

ガイマスのアスチメス国営造船所の子会社コンストラクチオネス・ナベレス・デ・フェイマス（コナフサ）造船所（Construcciones Navales de Guaymas (Conagusa)）でも 16 隻のはえ縄漁船（アツンシリーズと称す）を建造中で、これらは船長 55m、積載量 750 t 型である。この中の 12 隻は漁業公社の発注で、建造資金はメヒコス・バンコ・ナショナル・ペスケロ・イ・ポルトアリオ（バンベスカ）国立漁業開発銀行（Mexico's Banco Nacional Pesquero y Portuario (Banpesca)）からの融資を受け、すでに 4 隻は漁業公社に引渡され、残り 8 隻のうち 2 隻は 1982 年に、4 隻は 1983 年に、2 隻は 1984 年に引渡し完了の予定である。16 隻中の残り 4 隻は民間漁業会社ペスケラ・マル・アツン社（Pesquera Mar Atun）とペスケラ・サン・マルチン社（Pesquera San Martin）及びセネガルのある漁業会社の発注で、1 隻当たり 520 万ドルで建造され、すでに引渡し完了した。

さらに漁業公社はサリナクルスのメキシコ海軍造船所の第 1 造船所（Mexican Naval Shipyard (Yard Number 1)）とタンピコの同上の第 8 造船所で、それぞれ 3 隻のはえ縄漁船（船長 70m、積載量 1,200t 型）を建造中である。

ノルウェー

ヘルソイ・シップスビシエリ造船所（Helsesoy Shipisbyggeri）が、メキシコのペスケラ・サンタ・ウルスラ社（Pesquera Santa Ursula）から船長 69m、積載量 1,200 t 型のまき網漁船 2 隻の建造を受注した。この船の建造費は 1 隻当たり 1,160 万ドルで、資金はノルウェー政府から低利で融資を受けること

になっている。引渡し期は 1982 年 12 月に 1 隻、残りは 1983 年 4 月を予定している。

スペイン

メキシコのまき網漁船の外国発注の半数がスペインの造船所である。これはスペイン政府が同国造船所に外国船の受注を奨励し、スペインのエストリオル・デ・エスパニア銀行（Banco Exterior de Espana）を通じ、メキシコの建造主に低利な漁船建造資金の融資を行ったためである。

スペインのビルバオのマリチャ・デ・アスぺ造船所（Maritima de Axpe）がマラツン社（Maratun）、ツナメス社（Tunamex）及びツナオロ社（Tunaoro）の 3 社から、まき網漁船 7 隻を発注したが、各船とも船長 71m、積載量 1,200 t 型で、1 隻当りの建造費は 1,060 万ドルである。引渡しは 1982 年と 1983 年である。このうちのマラツン社の発注したものはメキシコのまき網漁船の最高級の設備を有し、衛星航法設備も取り付ける予定である。

また、ヒオンのマリチャ・デ・マセル造船所（Maritima de Musel）は 4 隻のまき網漁船（アレタシリーズ）の建造を契約した。この建造にはメキシコの国立漁業開発銀行からコンパニア・メヒカーナ・デ・ツニドス社（Compania Mexicana de Tunidos）及びベスケリアス・デル・パシフィコ社（Pesqueras del Pacifico）に対し、それぞれ 2 隻の買入れ資金を融資することにしている。この 4 隻は同じ型で 1982 年と 1983 年に引渡しを行う予定であり、最初の 1 隻アレタマリジャ号（Aleta Amarilla）はメキシコ向け航海中である。

さらに、メキシコの投資家がスペインの造船所に 10 隻のまき網漁船建造の発注を行なったと報告されているが、これは未確認である。この漁船は 1 隻当たり建造費 11,000 万ドルといわれ、引渡し期は 1982 年と 1983 年が予定されている。

アメリカ

アメリカの造船所で建造されるまき網漁船は世界的に権威があり、多くのメキシコの投資家はアメリカでの建造を希望しているが、アメリカ以外の諸国がメキシコの建造主に低利な建造資金の融資を行ない、誘致を促進しているため契約は困難であった。しかし或るメキシコの発注者からの注文をとることができた。アラバマ州モービルのベンダー造船所（Bender Shipbuilding Company）が積載量 1,200 t 型まき網漁船 4 隻を発注し、うちブルハ・デル・マル号（Bruga del Mar）とブカネロ号（Bucanero）の 2 隻はメキシコのアツネラ・ラ・トリス社（Atunera La Tris）とアツン・デル・カリベ社（Atun del Caribe）に引渡された。残りの 2 隻はメキシコのアツネロス・デル・ゴルフ・イ・パシフィック社（Atuneros del Golfo y Pacifico）の発注で、1 隻当り建造費 840 万ドルで目下建造中であり、1983 年中に引渡し完了の予定である。

ワシントン州シアトルのマルコ社が、メキシコのマサトランのある漁業会社から合計 9 隻の建造を受注し、すでに 6 隻は引渡し済みで、最後の 3 隻が目下建造中であるが、これらは船長 33m、積載量 200 t 型で冷凍冷蔵施設を備え、マグロ漁船、イワシ漁船に共用できるように設計されている。これは現在メキシコのマグロ漁船の建造が限界を超えており、むしろイワシ漁船としての利用を考えるべきであるということを示している。

ワシントン州タコマ市のタコマ造船所（Tacoma Boatyard）はメキシコ政府の受注によるまき網漁船、船長 75m、積載量 1,400 t 型 2 隻を建造中で、建造費は 1 隻当り 800 万ドル、引渡しは 1982 年 5～6 月の予定であったが、メキシコ政府の 1982 年 2 月のペソ平価切下げによる手持外貨不足のため、引渡しを 1982 年末まで延期するよう申入れている。

船 型

メキシコが建造を進めているマグロ漁船は

大型まき網漁船で、なぜこのような大型で経費のかさむものを選んだのか理解できない。

大型で近代的なまき網漁船は比較的少人数で、しかも遠洋での操業が可能であり、また建造費がかさむとはいえ効率の高い漁業ができるので、国家的にも有利で従業員にも高い給料が支給できる。しかしメキシコの雇用状態は一般に低賃金で、失業率が高く社会問題となっていること、加えてメキシコ沿岸は東部熱帯太平洋の最も生産性の高い漁場に近く、数多くの漁港がある点などを充分考慮する必要がある。

マグロ類は高度の回遊性魚種で、東部熱帯太平洋のメキシコ沖にはキハダやカツオの大群が来遊するが、年によって大きな変動があり、昨年はマグロ類の大群がアメリカ中部及び南部に来遊した。

メキシコの投資家は、アメリカの最新型まき網漁船がメキシコのエンセナダにマグロを水揚げしているのに刺激され、まき網漁船建造に格別な興味を持つに至った。また、メキシコ政府担当官もメキシコの 200 海里漁業規制水域外で操業可能な大型漁船を希望している。しかし一方で、まき網漁船のみに集中する漁業政策に疑問を持っている漁業調査員もいるが、いまとなっては大部分のまき網漁船は建船中であり、この大漁船隊の建造計画の変更は不可能である。

メキシコ政府は、マグロ漁船建造に対する規制をしておらず、まき網漁船に加え、はえ縄漁船及び一本釣漁船の建造も進めている。日本に 10 隻のはえ縄漁船を発注しており、これらは、サメ漁業開発を目的としているが、うち 1 隻はメキシコ湾ではえ縄試験を行っている。

太平洋沿岸では日本と韓国の漁業会社との間で合併漁業が行われており、すでに漁獲高及び魚種構成等に関する詳細な資料がメキシコ政府に提出されている。この合併漁業の漁獲物は大部分カジキ類である。

メキシコは一本釣漁船数の増大を計画している。漁業公社は16隻の一本釣漁船をメキシコの造船所で建造を進めており、漁業調査員は小型で労働集約型の一本釣漁船はメキシコのマグロ漁業に最も効果的で、特に船主が直接運営にあたるならば成功は疑いないと信じている。しかし漁業公社は前記の一本釣漁船を漁業協同組合に賃貸しようとしているのに対し、多くの漁業調査員は組合を信頼していないことから一本釣漁船の運営にも懐疑的である。

漁 船 数

メキシコ政府の多数のマグロ漁船の建造計画は、どんな理由で決定されたのか説明は困難である。多くのメキシコの漁業調査員、政府職員や民間投資家もこの計画は重大な誤算でないかと憂慮しており、新聞にも政府のマグロ政策に対する批判が掲載されている。

メキシコのマグロ漁業開発のための大規模な漁船建造は、当初の計画を一部縮小したにもかかわらず、東部太平洋海域におけるマグロ漁業史上最大かつ急速なものであった。

メキシコ政府漁業省当局は150隻の大型まき網漁船建造を計画し、1981年10月のマグロ漁業者会議で漁業省次官フェルナンド・ラッフルがこの計画を発表し、当面は100～120隻に止めるべきであろうと説明している。政府も現状では100隻以内の建造に止めるようである。

上記のマグロ漁船建造計画は、メキシコの200海里漁業規制水域内のマグロ資源量をベースにしたものでなく、単に1977年～1981年の期間のメキシコ沖におけるマグロ資源量の記録的に豊富だった時代の外国のまき網漁船が漁獲した年平均漁獲量(87,800t)をベースにして計画したものである。これは理論的には現在計画している漁船隊のメキシコ漁業規制水域内での一航海分の漁獲可能量に相当するもので、通常メキシコのまき網漁船は年間3～4航海が可能であるので、1983年の

建造計画完了の暁には計算上は年間27万tのマグロの漁獲が可能となる。(しかし、実際にメキシコの漁業者によって漁獲できるベースで考えると、1983年にはマグロは約15万tが現実的で、これでも規制水域内の資源量からみて過剰漁獲である。)このことから判断して、現在建造中のものより小型の漁船でもメキシコの漁業規制水域内のマグロ資源の利用は充分可能である。

このように膨大なマグロ漁船の建造を増加すれば、メキシコ政府にとっては、自国以外の他のラテンアメリカ諸国の沖合でも漁業を行うよう計画せねばならないであろう。年平均漁獲量8万8千tでは積載量9万tを超える漁船隊には採算割れとなり、東部太平洋のマグロ資源量の全体からみても、この建造計画は適正とはいえない。

殆どの生物学者は、東部太平洋における最も重要なキハダ資源はすでに漁獲過多でメキシコ政府の大型プロジェクトの遂行は不可能であると信じている。近年キハダの漁獲が減少しており、このまゝの状態が続くならばとても採算がとれないであろう。キハダの漁獲が東部太平洋全般にわたり減少傾向にあり、メキシコの北部沖ではやや緩やかであるとはいえ、メキシコの漁船建造による漁獲強化がキハダの漁獲率を低下させ、アメリカを始めその他の国の漁業者を東部熱帯太平洋の漁業から関心を失わせるであろう。

漁 船

メキシコのマグロ漁船建造計画の総経費は融資分を除いて5億ドルで、これに融資や漁船装備費等を含めると10億ドルに達する。

漁船建造に対する融資条件は、期間10年、利率7～11%で、さらに国立漁業開発銀行が書類作成等の手数料、借入金返済に対する保証等のため、1.8%を加算するものである。

大部分の建造漁船は国立漁業開発銀行から直接融資を受けるか、または保証付融資を受けている。これは船主が支払い不能の際は、

メキシコ政府が船主に代って補償することになる。国立漁業開発銀行からの借入れ、または保証付融資なしで建造している漁船は、アメリカのベンダー及びタコマ両造船所で建造しているもののみである。

経済との関連

メキシコのマグロ漁業は 1979～1980 年以来急速に変化し、多くの投資家が未経験であるにもかかわらず利益を期待してこの漁業に飛込んでいる。多くの漁業調査員はメキシコのマグロ業界から膨大な政府からの補助金を要請されることになると憂慮している。すでに民間企業から政府援助を求めている現状で、特に新らしく発足した会社は現在漁船建造中で、先般のペソの平価切下げで一層大型の資金援助が必要となるであろう。

1982年2月に実施されたペソの変動相場制は、まき網漁船の建造を外国の造船所に発注した会社に悪い影響を与えている。つい先頃ペソの交換レートは 1 ドル 23 ペソから 45 ペソと大巾なペソ安となり、発注済みの 36 隻のまき網漁船の建造費は外国造船所がドルと連動しているため、83 億ペソから 163 億ペソと 2 倍にはね上がった。もし、マグロの漁獲成績がよく、その大部分が輸出でき、得られたドルを建造費に引き当てられるならば、ペソの平価切下げの影響も少なく済むであろう。しかし 1981 年のように漁獲したマグロ 7 万 6 千 t のうち 5 万 5 千 t を国内消費に向けたケースを考えると、その消費した分はペソで売られて漁業者にとっては大きなジレンマとなり、またドルの返済のため国内向けの価格上昇が必要となるが、現在、すでに不振な国内市場にさらに悪い影響を与えることになるであろう。

一方、1980 年にメキシコ政府が、マグロ製品の世界最大の輸入国であるアメリカのマグロ漁船をメキシコの規制水域内で拿捕したことから、アメリカはメキシコのマグロ製品の輸入を禁止しており、これに代る海外市場の

開拓は大変難かしくなっている。現にメキシコのマグロ製品はアメリカの市場価格に比べはるかに安い価格で輸出せざるを得なく、国内消費市場に頼らざるを得ない現状にあり、当初に期待した利益を甚しく低下させることになっている。

実際、メキシコのマグロ製品の生産者価格は急速に下落しているが、メキシコ政府の価格支持政策はどの程度のレベルにするのかいまだに明確にされていない。アメリカのメキシコのマグロ製品輸入禁止以前の輸入価格は、プレミアム級（上級）のキハダがトン当たり平均 1,180 ドル、同級のカツオが 1,082 ドルであった。メキシコ政府も 1981 年中は、国営缶詰工場のマグロ買入れ価格をマグロ漁業者の利益保証のため、アメリカへの輸出価格レベルに維持した。しかし 1981 年末には大量のマグロ缶詰の在庫となり、結果としてマグロ価格が急落し、トン当たり 600～700 ドルの安値となったと報告されている。現在、政府はマグロの価格保証について漁業者と協議中であるが、1982 年 4 月になっても決定していない。しかし、政府は漁業者が要求しているアメリカへの輸出価格レベルを維持するために必要な経費について検討中と報ぜられている。

メキシコの漁業者がアメリカ向け輸出価格レベルでキハダを輸出できる仕向先は主として西欧諸国で、特にイタリア向けであるが、同国は殆どキハダを輸入している。

アメリカのメキシコマグロ製品の輸入禁止前は、メキシコのエンセナダに陸揚げし、ここからトラックで国境を越え南部カリフォルニアに輸送され、輸送経費も非常に少なかったのであるが、西欧向けは輸送距離も長く利益率は極めて低下するであろう。

次に、アジア市場をみると、フィリピン、インドネシア両国はカツオ漁業の開発が進み、加えて日本、韓国、台湾のカツオ漁獲量が急速に増加し、国際市場に売込みを行っているので、メキシコからのこの地域向け輸出は極

めて困難である。このような状況下でカツオの漁獲量の増大により、1982年初期のカツオの国際価格はトン当たり800ドルに下落している。

日本のカツオ市況も清水港で1981年12月は魚体2.5kg以上のものがトン当たり、1,134ドルであったが、1982年3月には796ドルに下落した。しかし4月頃には価格上昇が期待されている。

ところで、メキシコは1981年産マグロ冷凍品や缶詰をエンセナダとマサトランの両漁港に大量に在庫しており、メキシコ政府がマグロ漁業に対し今後どのような政策を展開すべきか重大な問題に直面している。

1983年末には発注済みのマグロ漁船の建造が完了し、操業に入るわけで、漁獲量も著しく増大し、かなり大きな輸出市場を開拓しないかぎり、国内消費市場に頼らざるを得ず、政府も大きな補助金の支出を迫られるであろう。もしも失敗したならば多くのマグロ漁業会社が倒産し、結果として国立漁業開発銀行が10億ドルを超える債務弁済の責任を背負い込むこととなろう。さらに同銀行は過去においてもかなりのマグロ漁船の建造並びにマグロ用の冷蔵庫、缶詰工場等の建設に融資を行っており、大きな不良貸付をかかえ込むこととなろう。

1980年代のエビ市場は成長を続けるであろう。

(出典：Australian Fisheries
1982年4月号)

1 世界のエビ生産概況

世界のエビの生産高は、1970年代の10年間に約5%増加し、1977年には最高の170万tを生産した。このように増加した要因は、主として日本がエビ資源の豊富なアジア諸国でエビ合併事業に積極的に開発投資したこと

による。

オーストラリア漁業局は、世界のエビの生産量の1980年1981年のFAO年報が手元に無かったので、エビの主な消費国の日本、アメリカ、西欧諸国が輸入したエビの量と1979年の生産高を基礎にして、1980年、1980年の生産量をそれぞれ150万tと推定した。

表1. 1970年代の主なエビ生産国のエビ生産の増加状況

国名	増 加 率	生 産 量
インドネシア	200 %	160,000 t
インド	50 %	183,000 t
タイ	40 %	115,000 t
メキシコ	10 %	74,000 t
マレーシア	60 %	78,000 t
ベトナム	88 %	62,000 t
ブラジル	39 %	50,000 t

表2. 1979年の世界の主なエビ生産国

国名	生 産 量 生重量 (kt)	世界統計に 対する割合(%)
インド	183	12
インドネシア	160	10
アメリカ	152	10
タイ	115	8
合 計	610	40

近年のエビ生産量の増加は主に養殖業によるものであり、例えば、アメリカが1981年の10か月間にエクアドルから1977年の3倍の9千tを輸入しているが、この増加分は全部養殖エビであった。

今後エビ価格の上昇、養殖技術の進歩によって、開発が進んでいるエクアドル、ベネズエラ、ブラジル、コスタリカ、パナマ、フィリピン、中国等のエビ養殖業は急速に伸びるであろう(表1.2参照)。

2 エビの消費と価格

日本とアメリカで世界のエビの 70 % を消費しているが、近年西欧諸国の需要が急速に増加している。これらの諸国が世界市場のエビ価格を決定している。

(1) 日本市場

日本は世界最大のエビ消費国で、その大部分を輸入によっている。1980 年に 18 万 8 千 t を消費し、うち 75 % は輸入品で、主な輸入先はインド (25 %)、インドネシア (20 %)、タイ (6 %)、オーストラリア (6 %) であった。

日本のエビ消費量は 1970 年に 8 万 3 千 t であったが、1979 年には 20 万 5 千 t に急増し、年率 11 % という高い伸びであった。1981 年のエビの消費は史上最高を記録すると思われ、この 11 か月間に 14 万 5 千 t を輸入し、前年同期に比べ 12 % 増加しており、これに 12 月の輸入分を加えて全消費量を推定すれば 1979 年の消費量合計は 20 万 5 千 t を超えるであろう。

1981 年のエビの輸入概況を見るとインドから 3 万 6 千 t (24 %)、インドネシア 2 万 2 千 t (15 %)、中国 1 万 3 千 t (9 %)、オーストラリア 1 万 t (7 %) で、オーストラリアにとって前記 4 か国は大きな競争相手で、しかも同じ種類を輸出している。

日本の農林水産省は日本のエビ総消費量は 1985 年に 26 万 t に達し、国民 1 人当り消費量の動向は次のようになるであろうと推定している。

1970 年	0.80 kg/人
1979 年	1.77 kg/人
1980 年	1.62 kg/人
1981 年	1.74 kg/人
1985 年	2.12 kg/人

日本の 1989 年のエビの需給を見ると、輸入が 23 万 t、国内産が 3 万 5 千 t で、このうち 5 千 t は輸出に廻り、差引 26 万 t が消費されると推定している。

日本のエビ需要の増加の要因は、人口の増

加、所得の向上、生活様式の近代化、円高傾向等が考えられる。

日本の人口増加率は低く、年率 1.4 % 程度で、人口増加によるエビ消費量増加への影響は比較的少ないであろう。

日本人は古来からエビを珍重し、所得の向上に従い、ますます多く、またいろいろな種類のエビを買うようになった。特に 1960 年代から 1970 年代前記にかけて国民所得が急速に増加し、1960 年代 10 年間に 2 倍となり、1973 年には 3 倍に増加し、エビの需要も急増した。

近年、日本人の生活様式や食生活が変化し、これがエビの需要に大きく影響しているものと思われる。また消費者の好みに合わせたエビの新製品も開発され、加えて輸送手段の発達によって、良質のエビ製品の販売が可能になったことも大きな要因になっている。

1970 年代の円高による輸入品の安値が、エビ輸入に最も大きく貢献しているものと思われる。例えば、1971 年には、オーストラリアドル (1 A \$) が 400 円であったのに対し、1980 年 12 月には 240 円と 60 % も円高となったことである。しかし、この現象は永続きするとは考えられず、現に、1981 年の 1 年間にオーストラリアドルに対し 4 % も円安となっている。

1970 年代の日本の実質エビ卸売価格は安定していた。即ち、1970 年に 1 kg 当り 1,400 円であったものが、1981 年 12 月には 3,300 円となり、上昇率は 136 % であったがインフレ率を考慮すれば、全く安定した価格であった。

しかし、日本のエビ卸売価格の変動が大きいことは、1970 年代は勿論 1980 年、81 年も同様で、これは供給量の変動、他の食料品との競合、輸入業者の需要量の見込み違いや、一般経済状況の変動に対する観測の誤り等が原因と思われる。

(2) アメリカ市場

1981 年のアメリカのエビ消費量は 18 万 6 千 t (無頭) であり、1977 年のピーク時に 22

万tを消費したのに比べて大きく減少した。年間1人当り消費量は1970年代は平均0.92kg, 1977年には1.02kgと高い消費であったが, 1981年には0.81kgに減っている。

エビの輸入状況を見ると, 1970年代にはアメリカの全消費量の半分は輸入に依存していたが, 最近の3年間は国内産の減少により66%を輸入に頼っている。1981年の国内のエビ生産量は8万t(無頭)で1980年に比べ16%増加したとはいえ, 1977年のピーク時からみれば38%も減少している。

アメリカのエビ輸入量は1977年以来停滞気味で, 1981年は国内エビ生産量のピーク年であった1977年の輸入量に比べ1%減であった。

このような輸入量の減少の要因は, 日本のエビ市況の好況と, 1979年後期の東南アジア諸国のエビ商人による価格引上げが, アメリカのエビ価格を大きく押し上げたことによる。一方, アメリカの経済情勢は, 1977年から1981年にかけては経済成長率が低く, 僅か5%の伸びで, 実質可処分所得の伸びが低かったことも影響している。

国内産エビの価格は1979年は1970年に比べ3.5倍, 1981年は2.5倍と著しく上昇し, 他の食料品に比べ2倍の上昇率であった。

このような価格上昇は, 前記諸現象に加え, 国民生活の変化により外食する機会が多くなり, さらに所得の向上, エビ製品の品質向上等多くの要因が重なり合ったためである。

(3) EEC市場

EEC域内に輸入されたエビ製品は1975年には生鮮と加工エビ合せて2万4千tであったが, 1980年には5万6千tと133%増加した。特に調理エビとむき身エビが1979年の22,500tから, 1980年には3万2千tとなり42%増となった。

EEC域内の1980年代のエビ消費量は大きく増大するものと期待されている。1980年代のEEC各国のエビの輸入割合は, フランス(27%), デンマーク(22%), イギリス

(17%)であった。

(4) オーストラリア市場

オーストラリアのエビの生産量は1980/81年度に24,500t(原魚重量)で, 前年に比べ11%増加した。主産地はクインズランド州13,200t(53%), ノーザンテリトリー州(14%), ウェスタンオーストラリア州(13%), ニューサウスウェルズ州(9%), サウスオーストラリア州(9%)であった。

1970年代のエビ生産量は1969/70年の1万3千tから, 1978/79年に2万2千tと69%増となり, 特にピーク年の1973/74年には24,500tを生産した。

オーストラリアのエビの輸出量は1969/70年に4,800t, 1,200万A\$であったが, 1979/80年には1万5千t, 1,130万A\$と大きく増加した。しかし, 1980/81年の輸出は1万1千t, 9,200万A\$となり, 重量で25

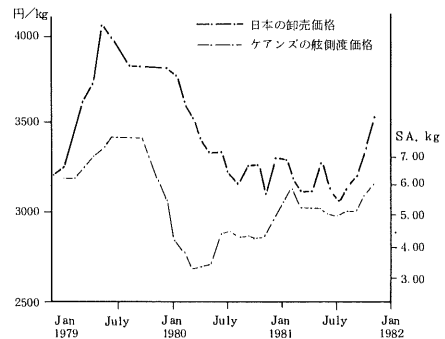


図1. エビ価格(1979~1981)の推移

注: 1981年7月以降10月にかけて日本のエビ価格の急上昇によって, オーストラリアのエビ価格も上昇しその後は同水準を保っている。

%, 金額で19%それぞれ減少した。この原因は日本の需要の低滞とバナナブラウン(banana prawn)の漁獲の減少のためであった。

エビの輸入は1980/81年に6千t(生鮮重量), 3,600万A\$で前年に比べると, 量,

金額ともに 50 % 増加した。輸入先は中国、マレーシアで、その種類は主として中華料理やエビ前菜料理の材料となる小型エビであった。

輸入エビの価格は生鮮又はボイル後冷蔵、冷凍したものは 1 kg 当り 6.98 A \$ で、前年度 1979/80 年に比べ 7 % 安であった。缶詰エビは 1 kg 当り 3.38 A \$ で 12 % 安、調理エビは 5.10 A \$ で 4 % 安であった。

3 1980 年代のエビ市況の予測

(1) 概要

エビ市況と価格の長期予測には多くの投機的要素を含んでいる。

エビ市況には多くの要因が重なりあって影響している。過去の市況をみると需要と価格の変動の大きいことが問題になっている。

いま、世界のエビ価格の決定についての議論展開のたたき台として、次のような条件を与えて検討する。即ちエビの大小、種類、嗜好等の要因は考慮しないものとする。

その結果として 1980 年代は 1970 年代に比べ価格が大きく上昇し、特に 1985 年以降は著しいであろうと考える。しかし、この期間中も季節変動、年変動が繰返されるであろう。

上記の予測は、(勿論、世界経済の動向によって影響を受けるであろうが) 1980 年代のエビ生産量の増加傾向が過去 10 年間に比べ鈍化し、反面、基本的なエビの需要傾向が強いことを基礎においている。

エビの世界市場の価格高騰がそのままオーストラリアの漁業者に反映するとはいえない。その理由はオーストラリアドルの国際価格は次の 10 年間は高目に推移し、輸出に影響を与えることが予測されるからである。しかし、これはやゝ不確定な要因であろう。

エビ価格の上昇は、生産コストの上昇からみて当然で、とくに燃油の高騰はエビトロール漁業に深刻な影響を与えるであろう。

エビ漁業界は、新技術の導入やエビ漁船の設計にあたって経費節減を図り、さらに世界

のエビ市場において消費動向に合わせ、有利な販売ができるよう努力せねばならない。

(2) 生産

1980 年代の世界のエビ生産量の増加傾向は 1970 年代に比べ低くなり、その増加率は 5 % 以下に止まるであろうと予測される。

F A O の発表によれば、世界の主要エビ漁場は充分に開発され、今後、新規開発の可能性が考えられる漁場は余りにも遠隔の海域で、経費がかさみ、経営上不適当な場所となるので、従って 1980 年代はエビ生産量の上昇は鈍化するであろうと予測している。

一方、エビ養殖業はエビの生産量増加に貢献するであろうが、技術の複雑なことやリスクも大きいことから、ここ数年間はあまり大きな期待はできない。さらにエビ養殖業の開発は、海岸のマングローブ地帯や湿地帯をエビの養殖池などに使用することによって海産エビの生産量の減少を起すであろう。

エビ生産量の増大は、投入経費の増加、特に燃料費の増加とエビ市況の好況による。

1980 年代のオーストラリアのエビ生産量の増加は期待できるが、1970 年代に比べ増加率は低いであろう。オーストラリア北部海域及びトレス海峡のエビの漁獲は増加するが、近年オーストラリア全海域でエビ漁獲が停滞気味で、全体として大きな増加は期待できないだろう。

(3) エビの需要

エビの需要は今後数年間は増加が見込まれる。しかし、これには世界の経済情勢が順調に進み、燃油価格の上昇が緩やかなことが前提となる。

日本の農林水産省は、1985 年までの 5 年間にエビ消費量の増加率を 2.8 % と見込んでいる。この増加率は 1970 年代の年率 11 % に比べ極めて低く、その理由としてエビの生産コストの上昇、日本経済の低成長、円安などを上げている。

アメリカのエビ消費量が近年減少している

が、これはエビ価格の上昇とアメリカ経済の停滞によるもので、現状では消費増大は期待できない。もし経済が好転すればエビの需要も増加するであろうが、その際は価格も急上昇するであろう。

西欧諸国のエビ市場は近年急成長を遂げたが、これは主として嗜好の変化と品質の向上などによるもので、今後1980年代も同じ割合で成長するとは考えられない。

(4) エビ価格

エビの価格は今後3～4年間はインフレ上昇率の範囲内で緩やかな上昇を続けるであろう。一方、エビの需要も世界経済が順調であるならば、エビの生産手段の画期的な改革、または燃料費の急激な低下などによる生産の急上昇を別として、現段階での増産程度ならば充分消化できると予測している。

1985年以降のエビ価格の長期予測は、エビの供給量が激減しない限り急激な価格上昇は考えられない。

ソ連が水産業5カ年計画(1981～1985年)を発表。

(出典：NOAA, NMFS, Survey of Foreign Fisheries, Oceanographic, and Atmospheric Literature, No. c-40, 1982年)

ソ連の水産業は、ソ連食糧計画の中で重要な役割を果たしている。

近年のソ連の水産業の総生産高は、集団農場及び国営農場で生産する蓄肉類の生産を超えるに至った。第11次5カ年計画期間中に10.8%の水産物生産増加を計画している。このためには世界の規制水域外の漁業開発こそ、この増産計画を進める基本的な手段である。

科学的調査や開発調査によって、良い品質の漁獲物の開発が必要であり、このため当面の計画として、新型特殊トロール船、多目的利用船、例えばトロールとまき網共用の漁船、冷凍冷蔵運搬船等の導入を図るべきである。

まず、沿岸漁業で300万トン以上の漁獲をあげ、極東太平洋でイワシ(Pacific sardine)やスケトウダラ、その他魚種を、黒海でニシン(Sprat)やタラ(Whiting)を、バルト海でシシャモ(Capelin)やタラ(Arctic cod)を増産するよう努めねばならない。

魚類養殖業には特別の関心を払い、5カ年計画期間中に内水面養殖業で、重要魚種の生産を1.8倍に増やすよう期待している。この計画の実施にあたっては漁業関係機関は勿論、土地改良事業も計画完遂を推進せねばならない。

第11次水産業5カ年計画の中で最も重要な課題は漁獲物の有効利用である。少なくとも総漁獲量の75%を食用に向け、このうち40%はドレス形態で販売されるべきである。その結果、この5カ年計画の終りには国民1人当り水産物消費量は18.6kgに達するであろう。また、フィレーの生産を24%、冷凍魚類生産を40%、特殊製品を21%、燻製品及び塩干品を16%にそれぞれ増産が計画されている。さらに小型容器詰めの製品の15%増を期し加えて鮮度が良く、品質の高い製品の生産を98.5%増産する計画もされている。

多くの漁業関係団体、公社等の業績は規定の割当量を達成し、その成績は良好であったが、さらに、一歩前進し、食糧不足を克服するためにも資源の有効な利用が計られねばならない。

なお、異なる地域の漁業機関の同型の漁船間、ときには同じ地域の同型の漁船間で漁獲成績に相異がある点に注意を喚起する必要がある。例えば、冷凍トロール船の24時間当り

注：この報告はソ連漁業大臣 V. M. Kamentsev 氏が1982年2月号 Rybnoe Khoziastvo 誌に掲載した論文の要訳である

のシシャモの漁獲高を比較すると、ムルマンスクの漁船隊は35tであったのに、ムルマンスク漁業公社（Murmanrybprom）の船は42t、アルハンゲルスク漁業公社（Archangelskrybprom）の船は43tで、相互にかなりの開きがあったことである。昨年これら漁船は生産性の高い外洋で操業したにも拘らず、あまりよい成績をあげなかった。

1981年の内水面漁獲高は割当量を完遂したとはいえ、多くの困難な問題をかかえている。即ち、昨年は養殖器材の不足によって養殖魚の生産が低下し、個々の養殖機関に必要な餌料が供給不足になったこと、加えて餌料の品質も適当でなかったことである。さらに多くの産卵池や養殖池の状態は技術的にも欠陥が多かった。

商業的漁業に関する計画及び施設の建設等も不十分で、いくつかの漁業センターではしばしば欠陥器具で作業を行ない、目標の最低線すら割り込む状態であった。ふ化場では資格を持った養殖技術者が極端に不足しているが、養殖技術者の訓練機関も不足している。

ある漁業機関の局長は天候不順のために生産が低下したと弁明しているが、これはあまりにも単純な考え方である。

1981年も、ある資源は十分に利用されていない。例えば極東海域のスケトウダラはもっと利用せねばならないし、北部海盆のシシャ

モは効果的に利用加工されていない。もっと現存の魚類資源の製品化を進めねばならない。

資本の投資効果を増大するため一層の努力を行なわねばならない。第11次5カ年計画中に漁港施設の一還として、2,500mの埠頭の建設が計画されている。また、漁業従事者が減っている現状からみて、労働者の有効利用（効果的に労働者を配置すること）を考えねばならない。

外国との漁業協定の促進は、水産業にとって非常に重要である。現在、ソ連は29カ国と66件の2国間漁業協定を締結している。加えて13の多国間漁業協定にも加盟している。これら遠洋水域では、漁業に関する科学的、技術的共同事業も行っている。

1982年には1981年に比べ2.9%の増産を計画している。このため遠洋漁業の拡大が必要で、とくに、アジ類、サバ、ソコダラ、タラ、カレイ、ヒラメ類、コマイ及びキュウリウオ（Smelt）の各漁業には格別の関心を払わねばならない。また、ソ連の沿岸水域の開発に一層の努力を集中し、特に極東水域の開発、アゾフ海及び黒海、海盆の開発を積極的に推進せねばならない。このためには、より高度なほえ縄漁船、流し網漁船、トロール漁船、まき網漁船の開発が必要である。

1982年の内水面漁業は1981年に比べ9%の増産を進めねばならない。