

【研究ノート】

遠洋漁業の衰退と外国人労働力
－カツオ一本釣り漁を対象に－

小野 洋*・松田 裕子**・泉谷 眞実***

- | | |
|---------------|-----------------|
| 1. 課題と方法 | 4. 外国人の乗船と制度の整備 |
| 2. カツオ一本釣り漁とは | 5. 一本釣り漁船の収益性 |
| 3. 戦後の変遷：昭和期 | 6. おわりに |

1. 課題と方法

わが国のカロリーベース総合食料自給率は38%（2016年）であり、この低さは、食料安全保障をはじめとする様々な政策に影響を与えている。G7（主要7か国）のうち100%を下回るのは、ドイツ（95%）、イギリス（63%）、イタリア（60%）であるが、わが国の値は突出して低い（農林水産省〔1〕）。

食料自給率に関連して、穀物や肉類・乳製品等の生産実態等は広く知られているが、同じ第一次産業である水産業の情報は限定的である。例えば、食用魚介類自給率のピークは1964年の113%、2016年は60%であるが、農業と比較して生産規模が小さいことから、こうした数値が報道されることはほとんどない（カロリーベースでは食料全体の5%、GDPベースでは農業比16%）。

燃料価格の高騰、魚価の低迷による減船等、水産業をめぐる生産環境は農業以上に厳しい。ピーク時を100とした生産額は、農業の75（1984年11.7兆円、2015年8.8兆円）に対し、水産業は53（1984年3.0兆円、2015年1.6兆円）とほぼ半減である。

衰退要因の一つに、魚価の低迷が挙げられる。冷凍カツオを例にみると、1980年前後には300円/kgを維持していたが、輸入増等により1984年には200円/kgを割り込み、1990年代以降は100円/kg台で推移している。とりわけ2000年から2005年にかけては、110円/kg

*当学科准教授（おの ひろし）**三重大学副学長（まつだ ゆうこ）***弘前大学農学生命科学部（いずみや まさみ）

Key words：1）カツオ漁、2）外国人労働者、3）減船

1）Skipjack Fishing、2）Foreign Workers、3）Reduction of Fishing Boat

台に落ち込み、多くの漁船が操業中止に追い込まれた（漁業・養殖業生産統計、各年次）。

なかでも遠洋漁業の衰退は深刻である。ピーク時を100とした生産量はわずかに15（1987年234万t、2015年36万t）にすぎない。

若年層就業者の減少、高齢化による離職増、外国人研修・実習制度、政府主導の生産調整等、農業と漁業に共通点が多い。漁業に関する知見を得ることは、農業の今後を考える上でも不可欠である。そこで本稿では、遠洋漁業、なかでも厳しい生産環境にあるカツオ一本釣りを対象とし、その労働力確保・調整問題を取り扱う。

遠洋カツオ一本釣りでは、減船や海外との競争激化を受けて、既に多くの外国人労働者が乗組員となっている。以下、第二節では、カツオ一本釣りの特徴を整理し、省資材かつ資源を乱獲しない、つまり環境にやさしい漁法であることを示す。第三節では、戦後から昭和期のカツオ漁の歴史と技術の進歩を既存の文献からまとめ、1975年以降各国で設定された200海里漁業専管水域が、衰退の契機となったことを指摘する。第四節では、労働力不足、海外とのコスト競争のなかで、多くの問題を抱えながらも、現在の外国人乗組員制度がどのように成立したかをまとめる。第五節では、遠洋カツオ一本釣り漁の収支データをもとに、収益性及び将来性について検討し、あわせて入漁料の高騰問題にも触れる。近年の入漁料高騰が一本釣りに波及した場合、経営が成り立たなくなることが示される。第六節はまとめであり、近年緊迫度を増している国境防衛の観点から、カツオ一本釣りを含む遠洋漁業の維持・育成が重要であることを指摘する。

なおヒアリングは、遠洋カツオ一本釣り船の過半が所属する三重県遠洋漁船員組合（三重県南伊勢町）、外国人労働者の人員配乗を行う日本かつお・まぐろ漁業協同組合株式会社（東京都江東区）及びジャパンマリーナサービス株式会社（静岡県焼津市）等で実施した。

2. カツオ一本釣り漁とは

世界の年間カツオ漁獲量は415万トン（缶詰用7割、鰹節等加工用2割、生食用1割）、日本は漁獲量で2位、消費量では1位のカツオ大国である。ただ、マグロ漁に比べ、マスメディアに取り上げられる頻度は少ない。カツオ漁の現状を周知することも、本稿のもう一つの目的である。

図1に操業許可隻数の推移をみる¹⁾。厳しい経営環境にあることが一目瞭然である。1981～83年、85～87年、88年、92年と4度の減船措置が講じられたが、この間の削減率は85%（1979年304隻、2017年42隻）に達する。一方で、2005年から2015年にかけて、遠洋

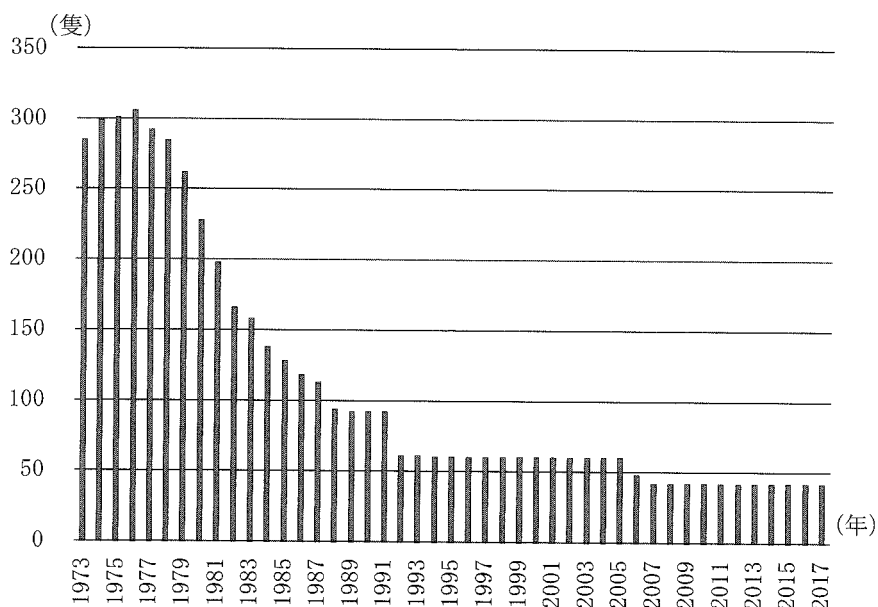
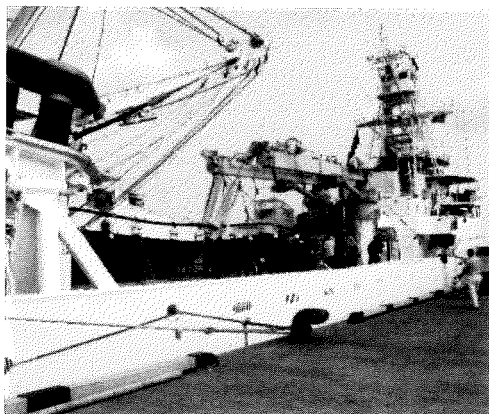


図1 遠洋カツオー一本釣り船の許可数

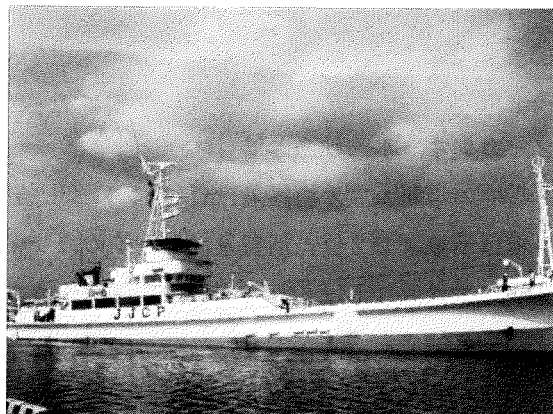
資料：水産庁遠洋かつお・まぐろ漁業許可船名簿

一本カツオー一本釣り船は1隻も建造されていない。あわせて、遠洋カツオー一本釣りの水揚げ金額は2009年の230億円から2016年の100億円へと、この10年で半減している（全国遠洋鰹漁撈通信連合会）。なお、2016年のカツオー一本釣り漁獲量は、遠洋3.9万tに対し、近海1.7万t、沿岸0.9万tと、遠洋のシェアは6割を超える。

遠洋カツオ漁は、旋網（まきあみ）が主流であり、漁獲量全体の7割を占める。一本釣り衰退の要因には、漁獲効率の悪さに加え、後述する旋網の鮮度保持技術の向上が挙げら



装置が多い旋網船



シンプルな構造の一本釣り船

いずれも焼津港²⁾にて筆者撮影。

れる。

資源保護の確保からみると、旋網は望ましくないとされる。1,000～2,000mの網を使う旋網では、幼魚やカツオ以外の魚も一網打尽に捕獲するため、乱獲が懸念される。

他方、一本釣りは、疑似餌と竿と糸と針のみを用い、カツオの成魚以外は捕獲しない。資源を枯渇させない、資源・環境にやさしい漁法であるが、漁獲量では旋網に劣り、かつ労働負荷も大きい。

近年MSC（海洋管理協議会＝Marine Stewardship Council）による漁業認証が、「海のエコラベル」として普及しつつあり、カツオ一本釣りにも適用されている³⁾。但し、国際認証であるMSCの取得には、外国からの審査員招聘等にかかる費用負担があるため、大手生協や大手企業と提携したケース以外では取得は困難である。遠洋カツオ一本釣りは、大半は資本力の弱い企業で行なわれているため、MSCの日本版であるMEL（Marine Eco-Label Japan）が普及している。遠洋カツオ一本釣りでは、ほぼ全船がMEL認証を取得している。

3. 戦後の変遷⁴⁾：昭和期

戦後のカツオ漁は、冷凍・冷蔵技術の向上や、復興金融公庫資金による大型漁船建造等により、漁場が日本近海から拡大していき、1960年代の漁獲量は1950年代に比べ、2倍増となった。漁場は、1960年代にはマリアナ諸島周辺、1970年代には南洋まで拡大し、ほぼ現在の範囲となった。

1970年代には、高度経済成長にともなう賃金の上昇、豊漁・輸入増による魚価低迷、第一次オイルショックにともなう収益性の悪化に加え、韓国・台湾との競争が激化し、漁獲量は停滞する。こうしたなか、1975年以降、各国は資源枯渇への懸念から200海里漁業管轄権を設定し、外国漁船に対する漁場からの撤退や、操業規模の縮小を要求するようになった。

200海里の設定とあわせ、資源管理の強化を目的とした国際組織が設立された。代表的なものには、1979年設立のFFA（Pacific Islands Forum Fisheries Agency：フォーラム漁業機関、17の国と地域）がある。また1982年には、FFA域外の入漁国との折衝を担う組織として、PNA（Parties to the Nauru Agreement：ナウル協定、現在8か国）が設立された。

こうした動きを受け、1980年以降、数次の減船が行われる。図1にみたように、1976年から1988年の12年間で、隻数は1976年の306から94へと7割減少した。その際、乗組員の一部は旋網船に転船したが、多くは海を離れ、陸上での仕事に就いた。当時は景気が良好

であったため、この転換は比較的スムーズに行われた。

この間、保存技術は劇的に向上した。氷蔵が中心であった1950年代には、魚肉の褐変にもなうロスが多く生じていたが、1960年代後半には、マイナス20度前後の食塩水で凍結後、マイナス40度前後で保管するブライン凍結技術が開発され、カツオの長期保存が可能となった。あわせて、水揚げ可能量も増加した。80年代には、ブライン液に浸けた後、温度管理をしながら8時間かけて凍結させ、マイナス50度前後で保管するB-1（ブライン1級）凍結技術が普及し、現在に至っている。このB-1による遠洋一本釣りカツオの品質は、近海もの生カツオを上回るとされる（志賀〔4〕）。なお、旋網カツオは、漁獲量が多くブライン液の温度が上昇しやすいため、通常のブライン処理となる。等級はB-1より下がることから、需要の中心は缶詰や鰹節用となる。

4. 外国人の乗船と制度の整備

遠洋カツオ一本釣りは外国人なしでは成立しえない。現在、遠洋カツオ一本釣り漁船で働く外国人の総数は、キリバス人200名強、インドネシア人100名強と推計される。近年では、キリバス人の飲酒トラブルが増加しており、ムスリムで飲酒の習慣のないインドネシア人の雇用が増えている。

表1は、三重県所属の遠洋カツオ一本釣り船の詳細である。なお、全国23隻のうち13隻が三重県所属であり、この表から全国の動向が確認できる。日本人とキリバス人はほぼ同数（155対153）であるが、日本人の多くは管理作業に従事しており、一本釣り作業の多くは外国人が担っている。遠洋カツオ一本釣り船（例えば499t）では、日本人後継者の育成

表1 大型カツオ一本釣り船乗組員の国籍（2016年10月現在）

	総トン数	日本	キリバス	インドネシア	総数
A	499	12	20	0	32
B	499	11	20	0	31
C	499	11	18	0	29
D	497	11	16	5	32
E	499	12	15	4	31
F	499	12	13	4	29
G	499	9	8	11	28
H	499	16	6	10	32
I	499	15	6	11	32
J	495	12	7	11	30
K	499	12	9	11	32
L	499	10	8	13	31
M	499	12	7	10	29
13隻総計		155	153	90	398

資料：三重県遠洋漁船船員組合

を目的として、漁労長、船長、一等航海士、二等航海士、機関長、一等機関士、二等機関士、通信長は日本人とすることが定められている。甲板長も日本人の場合がほとんどであるが、近年では5級海技士を取得した外国人が就任するケースもある。

(1) 日本側の事情

我が国では、外国人の単純労働者を直接雇用することができない。漁業においてはこの原則を外すべき、との議論が規制改革会議（現：規制改革推進会議）で行われてきたが、現在でもこの原則は維持されている。

以下、現行制度成立の経緯及び背景を整理する。1970年代に入ると、漁船の大型化により出漁期間が長期化し、これにともない乗組員の病気発生が増え、海外基地で外国人が例外的に代替要員として乗船するようになる。円高による外国人賃金の低下（ドル円レートは、1975年の305円から1988年には128円に上昇）が、この例外措置を常態化していった。

1980年代後半のバブル期には、3Kと呼ばれる現業分野での労働力不足が顕在化する⁵⁾。遠洋漁業もその一つであった。この時期、韓国や台湾は、低賃金の途上国出身者を積極的に採用し、国際競争力を高めていったが、日本船籍の漁船では、依然として日本国の船員手帳を有する者しか乗船が許可されなかった。外地ドックの利用、同型船の同時建造⁶⁾による船価削減努力にもかかわらず、コストの3割を占める人件費の削減は遅々として進まなかった。

1990年、制度が現状を追認するかたちで、海外基地での上下船に限定した外国人混乗（上限25%、1995年以降40%）が認められ、主に海外基地で水揚げ・荷物の補給を行う大型のマグロ船での外国人利用が始まった。海外漁船員労使協議会が主導したことから、この方式は海船協方式と呼ばれる。

遠洋カツオ一本釣り漁でも、海船協方式による外国人乗船が開始された。しかし、外国人が日本に上陸できない海船協方式は、一本釣りでは普及しなかった。一本釣りでは、水揚げや生餌（イワシ）の補充のために、2か月に一度は国内の漁港に寄港する必要がある、他の方式が模索された。

他方、商船では、同じ1990年にマルシップ方式（海外貸渡方式）が導入された。マルシップ方式とは、日本の船主が外国法人（通常は、日本の船会社が設立したペーパーカンパニー）に船のみを用船契約（裸用船契約：bare boat charter）し、外国法人が雇用した船員ごと用船契約で渡し戻す（チャーターバック）ものであり、この場合、日本の船員手帳なしで外国人も日本に上陸可能となる。こうした複雑な形態をとるのは、「単純労働者を受け入れない」というわが国の原則を守るためであるが、乗組員の労災等は日本の制度が

適用されている。

よく似た制度に仕組船制度がある。1970年前後から、パナマやリベリアといった税金を優遇する便宜置籍国に、便宜的に船籍をおく（フラッグイング・アウトする）船主が増えた。この便宜置籍船に外国人を乗船させて、日本の会社が用船するのが仕組船である。この仕組船は、明らかに日本の船であるにも関わらず、便宜置籍船のため、有事の際の物資確保や、邦人避難の目的で危険海域に航行ができない。仕組船制度とマルシップ方式の最大の相違点はここにある。

マルシップ方式は、商船のみを対象としたものであったが、1998年には外国人乗船率を上限60%とした漁船マルシップ方式が導入され、外国人の乗船が本格化した。現在に至るまでこの制度の大枠は変化していない。

なお、遠洋カツオ一本釣り漁船の乗組員の上陸許可証は、当該自治体のみを対象に発行されるため、焼津等の漁港に寄港した場合でも、船中での宿泊を余儀なくされる。このため、日本社会と関わりをもつことは少ない。風間〔5〕は、文化人類学の観点から、出稼ぎキリバス人が日本社会に溶け込むことなく、互惠関係を構築していることを指摘している。

（2）途上国側の事情

船員を送り出す側の事情についても簡単に触れる。表1では、外国人としてキリバス人が多く乗船していることが示された。ここでは、キリバスの経済事情について、小野・野中〔6〕にもとづいて、要点のみを再整理する。

キリバスは太平洋の中央の赤道付近に位置し、人口は11万人強である。人口に占める給与所得者は2万人にすぎず、農業・漁業専業者が4.5万人である。かつてはリン鉱石生産で比較的裕福であったが、資源枯渇以降、主たる外貨獲得手段を喪失し、現在では世界に48ある後発開発途上国（LDC: Least Developed Country）の一つとなっている⁷⁾。

国内に有力な産業はなく、就業先も少ない。一方で、人口増加率は年率4.4%と非常に高く、一人当たり名目GDPは2,140\$（2017年IMF推計）と日本の約1/20にとどまる。そのうえ、物資のほとんどを輸入に依存するため、物価は高い。庶民向け食堂でも、1食200円程度である。

経済規模に比して移転所得が多いことも特徴であり、移転所得はGDPの9割（貿易赤字額の1.6倍）に達する。多額の貿易赤字を移転所得（出稼ぎ送金、海外援助等）が相殺し、経常収支の悪化を防ぐ経済構造は、他の南太平洋島嶼国と共通する。

図2は、キリバスの一人当たり名目GDPを1としたときの日本の指数である。バブル

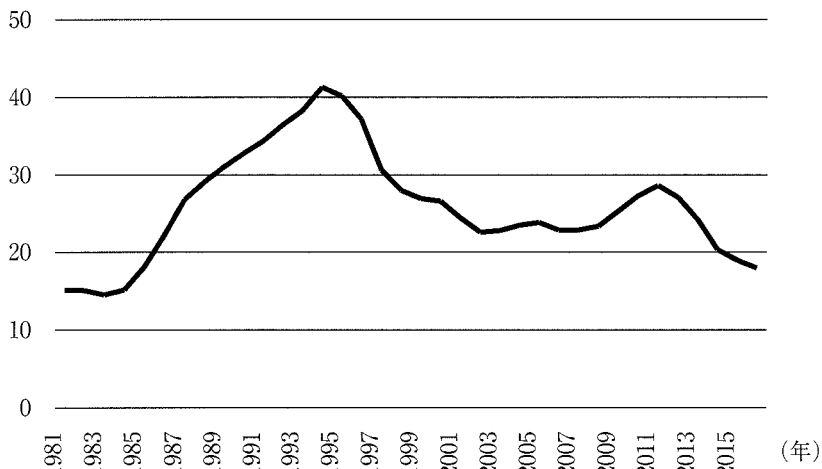


図2 一人当たりGDP比率（日本/キリバス）（名目ベース：3か年移動平均）

資料：IMF

期の1980年代には、日本とキリバスの経済格差は急拡大し、キリバス人が日本で就業する（日本側がキリバス人を雇用する）インセンティブが生まれた。キリバス人の雇用が正式に開始された1990年の数値は34、この値は、1994年の41をピークに低下するが、その後も20台で推移している。近年では、後にみる入漁料収入の高騰により数値は20を下回っているが、依然として経済格差は大きい。

キリバス人乗組員の給与は以下である。月給は初年度4.5万円（1年毎に1,000円増）、このほかに、漁獲に応じたボーナス（年間1～5か月分）や寄港時に支給される年5回程度の小遣い（3万円/回）があり、食費等の諸経費（月2万円）を控除しても、家族や親族への最大送金可能額は年額で50万円を超える。キリバスの上級公務員の年収は60万円程度であることから、一般的なキリバス人にとって、カツオ漁船への出稼ぎは極めて魅力的な就労手段である。

キリバス人雇用には、このほか、労災保険や年1回の帰省の際の往復航空券代が必要であり、年間経費は約200～250万円となる。なお、月収5万円弱の情報だけをもとに、「日本の漁船はキリバス人を年収60万円程度で搾取している」等の報道がなされるが、これらは明らかな（意図的な）ミスリードである。

（補）外国人技能実習制度

わが国は単純労働者の受入を認めていないが、多くの外国人が出稼ぎ労働者として全国各地で働いている。漁業においても、日本に居住の必要がある近海・沿岸漁業では、研修

生・技能実習生が利用されている。三輪〔7〕は、技能実習制度に対する批判的論考であるが、漁業と農業で課題は共通している。

1960年代、海外進出した日系大手企業が、現地法人企業の現地採用の社員に対し、技術習得を目的とした実習を日本で行うようになった。その後、人手不足に悩む中小企業にもこうした動きが広がり、現状を迫認するかたちで1981年に入管法が改正され、1年を上限とした外国人研修生制度が創設された。

研修生制度下では、最低賃金以下での労働や、社会保障制度の未適用が問題となった。1993年には、1年の（非労働者としての）研修の後、1年の（労働者としての）就労を可能とする技能実習制度に変更された。ただ、2006年に実施された全国の事業所を対象とした調査では、全体の9割で労働条件違反が確認される等、制度の適用面で多くの問題を抱えたままであった。

こうした問題は国会でも取り上げられた（衆議院調査局〔8〕）。2008年からは外国人雇用状況の届出を義務化する等、政府は問題の把握に努めているが、建前（修得が困難な技能等の修得・習熟・熟達を図る）と本音（とにかく低賃金の単純労働者がほしい）は乖離したままである。

法律面では入管法の改正が逐次行われたが、近年の景気回復もあり、労働力不足は深刻さを増している⁸⁾。こうした事態に対応するため、2017年には、制度が大幅に改善される。具体的には、外国人の技能実習の適正な実施及び技能実習生の保護に関する法律（技能実習法）が公布され⁹⁾、あわせてブローカー等との金銭トラブル防止を目的とした外国人技能実習機構（厚労省所管）が設立された。また、外国人の滞在年限も、優良と認められる団体に限り、最長5年まで可能となった。

5. 一本釣り漁船の収益性

次に、遠洋カツオ一本釣り船の収支を検討する。表2は、御前崎地域（2009～2012年平均）及び焼津地域（2007年）の大型カツオ一本釣り船（499t）の数値である。償却前利益¹⁰⁾はプラスであるが、減価償却をカウントしていない点に留意が必要である。

項目別では、燃料費及び人件費の負担が大きく、両者で約6割を占める。仮に、燃料単価が2倍になったとすれば、両地域とも償却前利益はそれぞれ96百万、103百万の赤字となる。事実、2008年の燃料価格高騰期には、重油価格は前年比で2倍になり、自主的な操業停止措置がとられた。

入漁料についても考察が必要である。表2の焼津のデータでは、その他経費として計上される程度に過ぎず、御前崎の数値も経費の2%であるが、以下にみるように、一本釣り

以外では、入漁料は上昇傾向にある。

PNAは、2012年から旋網漁船に対し、1隻1日当たりの入漁料を事前に課す「隻日数制度（VDS：Vessel Days Scheme）」において、最低価格制度を導入した。この最低価格は年々引き上げられると同時に、2015年からは入札制度が導入され、2017年時点での旋網船1隻当たり年間入漁料は、2012年比で4倍、2005年比で10倍と急騰している（川本

〔10〕）。従来は旋網のみを対象としたVDSが、現在は延縄にも導入されつつあり、将来的には一本釣りへの導入も予想されている。

現在、ミクロネシア連邦やマーシャル諸島での一本釣り漁船の入漁料は、水揚げ金額の5%であり、2018年も現行制度の維持が決定している¹¹⁾。しかし、入漁料は今後確実に上昇することから、収益性の悪化は避けられない。日本人の1/3程度の人件費で雇用可能な外国人が、遠洋漁業に不可欠となっている背景には、以上の厳しい経営環境がある¹²⁾。

6. おわりに

本稿では、資源を乱獲することがなく、かつ環境負荷も少ない漁法としての遠洋カツオ一本釣りの特徴を整理したうえで、生産環境の変化に現場及び制度がどのように対応してきたかを分析した。ピーク時と比較して85%もの減船が行われた点や、外国人労働者が過半を占めるといった状況は、第一次産業全体の今後を考える上でも極めて示唆的である。

遠洋カツオ一本釣りをめぐる経営環境は一貫して厳しい。国際的なコスト競争の激化、魚価の低迷により、日本鯉鮪漁業協同組合連合会（カツオ・マグロ専門漁協の全国組織）は2006年に解散した。農業分野では想像もつかない事態が、漁業分野では10年も前に発生している。また、2017年の2月には、4隻の大型カツオ一本釣り船を保有する日本最大の音代漁業が倒産し、9月には破産となった。音代漁業は、キリバス政府と合弁企業キリバス・アンド・オトシロ漁業（KAO）を設立し、キリバス人労働者の受入の先頭に立っていた、つまりコストカットを先進的に進めてきた企業である。

経営環境の悪化のもとで、このほかにも、新規投資が不十分で、資金繰りが危ぶまれている漁業経営は複数存在する。しかし、いわゆるどんぶり勘定からの脱却、乗組員重視、積極的自己改革、革新的技術導入等により、危機を克服した例も存在する（表1ではD、F、

表2 1船当たり年間の収支実態（百万円）

	御前崎	焼津
販売額	596	424
支出	547	402
燃料	146	124
飼料	39	30
人件費	164	140
修繕費	79	46
入漁料	11	*
販売経費	21	14
一般管理費	29	17
その他経費	58	31
償却前利益	50	21

資料：日本かつお・まぐろ漁業協同組合（2014、2009）

G船が該当)。こうした経営では、収益改善、労働条件改善、乗組員のモチベーション向上、というポジティブフィードバックが機能し、さらなる収益向上を実現している。

最後に、以下の点を指摘して稿を閉じる。

国際状況が緊迫するなか、日の丸を掲げた漁船の操業による国境管理費用の削減効果が注目を集めている。沖縄県尖閣諸島が、中国や台湾が領有権を主張する現在の状態に至った主要因が、漁業の衰退にあることは、広く知られている（小松〔12〕）。こうした、国民の生命財産保全機能を適切に発揮するためにも、遠洋漁業の維持・継続は不可欠である（日本学術会議〔13〕）。カツオ一本釣りを含む遠洋漁業を今後とも維持・継続するには、国民的関心の高まりを背景とした政策面でのさらなる支援が不可欠となる。

〔謝辞〕本研究は、科研費17K07994（代表者小野洋）の助成を受けたものです。

注

- 1) 操業許可は5年毎に更新される。実際には休船や廃業準備中の船もあるため、操業数は図の数値を下回る。2017年の許可数は42だが、船内に冷凍設備を有し、遠洋操業している大型船は23である。
- 2) 遠洋カツオの9割弱が焼津、1割弱が枕崎、残り数%が気仙沼に水揚げされる。これは、冷凍施設や関連施設の機能を焼津（全国に13か所ある特定第3種漁港の一つ）に集中させたためである。カツオ船の所属は三重県が最多であるが、基本的に焼津港で水揚げをするため、そのほとんどは焼津に本社事務所を置いている。
- 3) MSC漁業認証を得るには以下の基準を満たす必要がある。1. 資源の持続可能性：過剰な漁獲を行わず、資源を枯渇させないこと。枯渇した資源については回復を論証できる方法で漁業を行うこと。2. 漁業が生態系に与える影響：漁業が依存する生態系の構造、多様性、生産力等を維持できる形で漁業を行うこと。3. 漁業の管理システム：地域や国内、国際的なルールを尊重した管理システムを有すること。持続可能な資源利用を行うための制度や体制を有すること。
- 4) 本節の記述は、須貝〔2〕、外務省〔3〕を参照した。
- 5) 3Kが流行語大賞にノミネートされたのは1989年である。
- 6) 499t船の建造費は13億円程度であるが、2台同時造船により、1台当たり1億円程度が削減される。なお、遠洋カツオ一本釣り船は原則499t以下である。500t以上では乗船員の資格や乗船最低人数が引き上げられる。499t船が求める資格は、船長が3級海技士、一等航海士が4級海技士だが、500t以上ではそれぞれ2級海技士、3級海技士となる。
- 7) 国連が定めた社会的・経済的な分類の一つで、開発途上国の中でも特に開発が遅れている国々を指す。なおGDPが2,000ドルを超えたことから、2025年にはその指定が解除される。
- 8) 「外国人雇用状況（各年次）」によると、わが国の外国人労働者は108万人。大半は、日本人と結婚した配偶者及び日系外国人が占める。技能実習生は2割の21.1万人であり、この1年で4万人増加した。2008年以降をみると、景気低迷期にはほぼ横ばい（2011年13.0万人、2013年13.7万人）であったが、

2014年以降は増加しており、明らかに景気の調整弁となっている。この点に関し、佐々木ら〔9〕は、外国人労働者の安易な受入に反対の立場から、制度の問題点を指摘している。

- 9) この法律名は、「技能実習の適正な実施」と「技能実習生の保護」が不十分であったことの証左である。
- 10) 償却前利益は、漁業における重要な経営指標である。例えば、水産業競争力強化漁船導入緊急支援は、助成の受給要件に、償却前利益がプラスであることを定めている。
- 11) 例えば御前崎の入漁料は水揚げ高の2%だが、この水揚げ高には、入漁料の発生しない日本の200海里水域における漁獲分を含むため、5%という入漁料との矛盾はない。
- 12) 船会社側は、船体の償却期間（499t以下の漁船の法定耐用年数は9年）の引き延ばしによる収益確保を講じているが、現在の平均船齢は18年強、さらに21年以上が全体の半数以上を占める等、高船齢化が進み、これ以上の費用削減は困難となっている（水産庁〔11〕）。なお、限界まで償却し、廃船となった後は、フィリピン等の途上国に売却され、そこで再利用される。同様の構造は飛行機や列車、自動車でも観察される。途上国での検査（ドック）はさほど厳密ではないことが、こうした取引を可能にしている。日本の厳格な整備水準に対しては、日本漁業の高コスト化の要因になっていると批判する船会社は少なくない。

引用文献

- 〔1〕農林水産省、平成28年度食料需給表、2017年。
- 〔2〕須貝宏「日本のカツオ・マグロ漁業と南太平洋での操業」『南太平洋海域調査研究報告』28、2001年、pp.28～36。
- 〔3〕外務省「海をめぐる諸問題」『わが外交の近況1978年版』1978年。
- 〔4〕志賀正昭「冷凍冷蔵」『鹿児島県水産技術のあゆみ第2編』2000年、pp.408～410。
- 〔5〕風間計博『窮乏の民族誌』大学教育出版、2003年、p.325。
- 〔6〕小野洋・野中章久「キリバス共和国における海面上昇の実態とバイオマス利用」『食品経済研究』44、2016年、pp.33～42。
- 〔7〕三輪千年「沿岸・沖合漁業における労働力の国際化－国際研究協力機構（JITCO）の技能研究制度を中心に」『漁業経済研究』50巻2号、2005年、pp.25～43。
- 〔8〕衆議院調査局『外国人研修・技能実習制度の現状と課題』2008年。
- 〔9〕佐々木貴文ら「外国人労働力に支えられた日本漁業の現実と課題」『水産振興』49巻4号、2015年、p.38。
- 〔10〕川本太郎「海外まき網漁業を取り巻く国際激変と漁船大型化の必要性」『漁業経済学会ディスカッション・ペーパー』6、2014年、pp.1～6。
- 〔11〕水産庁『水産をめぐる事情について』2017年。
- 〔12〕小松正之「日本の水産業と国境問題」『日本水産学会誌』77巻5号、2011年、pp.908～914。
- 〔13〕日本学術会議『地球環境・人間生活にかかわる水産業及び漁村の多面的な機能の内容及び評価について』2004年。