



前頁漁船の主機
(中古トラックエンジン)



前頁漁船の発電機
(Marelli Motori, Made in Malaysia)



トラックに積み込まれたマグロ



マグロの品質チェックの様子

ベノア港

ベノア港は海洋水産省傘下の漁港ではなく、商業港を管理する国営企業、PT PELINDO が運営している。港湾は 1920 年に開発されたが、水産物の取り扱いが始まったのは日本政府による延縄漁支援が 1970 年代に始まってからである。1972 年に日本の支援で、国営水産会社、PT Perikanan Samudera Besar (PT. PSB) が設立され、北スマトラとベノアを基地として漁獲を開始した。PT. PSB の船隊は 1975 年までには 18 隻となり、インド洋、ティモール海、アラフラ海、フローレス海、バンダ海などで獲った魚を主にベノア港で水揚げした¹³。1985 年に日本の刺身市場にインドネシアの生鮮マグロが輸出されるようになり、インドネシアの延縄漁船は急速に拡大した。2002 年には 705 隻¹⁴となり、2014 年に外国建造漁船の操業禁止措置が導入される前には 1,000 隻を超えていた。

2016 年 11 月の現地調査時のインタビューによると、ベノア港を基地とする漁船は約 800 隻である。バリのペンガンベンガン漁港の海洋水産省職員の話によると、ベノア港の取り扱

¹³ 北スマトラの港は立地が不便なことから発展しなかった。

¹⁴ A review of Indonesia s Indian Ocean tuna fisheries and extension of catch monitoring at the key off-loading ports, Australian Centre for international Agricultural Research, 2001 <http://aci-ar.gov.au/project/fis/2001/079>

い貨物の約 85%¹⁵は漁船によるものだという。また、バリ州政府漁業局へのインタビューによると、ベノア港を母港とする漁船は木船と FRP 船で、鋼船はない。港に市場はないためバイヤーや仲買人が買いに来ることはなく、A 級のマグロはバリの国際空港から日本などに輸出される。

また、バリには 50 社以上の加工会社があり、これらの工場に加工用に出荷されている。加工会社の中には自社で船団をもっているところと、漁師・漁業会社から魚を調達するところと二通りある。港の中には船舶修繕ヤードもある。

ベノア港の水揚げ量の公式統計はないが、インド洋マグロ委員会 (IOTC) の試算によると、ベノア港の年間マグロ水揚げ量は減少傾向が続いており、2004 年の 11,116 トンから 2014 年には 6,669 トンに減少した。同時にベノア港に入港するマグロ延縄漁船の数も減っている。

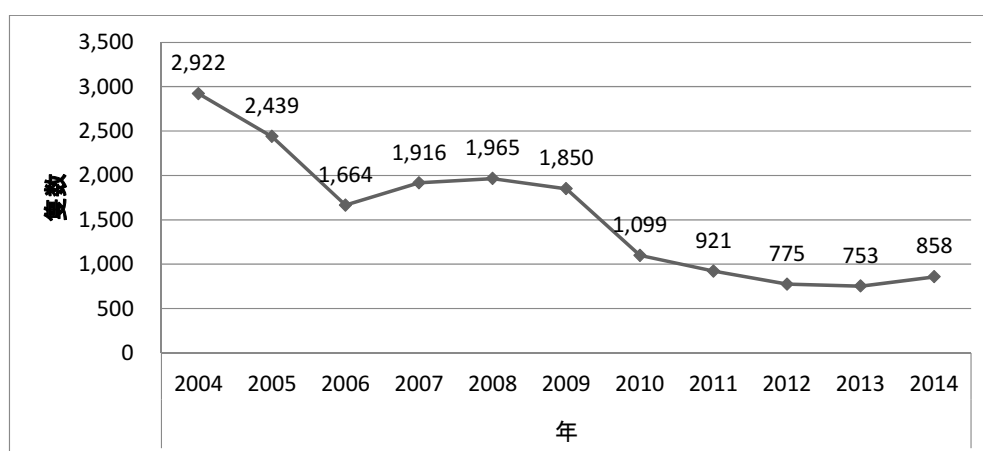
表 II-16 ベノア港で水揚げするマグロ延縄漁船 (longliner) の生産量 (概算)

単位：トン

| 年 | 年間漁獲量 | | | | 合計 |
|------|-------|-------|-------|-------|--------|
| | キハダ | マハチ | 南本マグロ | ビンナガ | |
| 2004 | 4,413 | 4,184 | 613 | 1,906 | 11,116 |
| 2005 | 4,196 | 3,939 | 1,690 | 1,494 | 11,319 |
| 2006 | 4,323 | 4,366 | 558 | 1,450 | 10,697 |
| 2007 | 5,354 | 5,292 | 1,077 | 1,132 | 12,855 |
| 2008 | 6,924 | 5,033 | 905 | 2,811 | 15,673 |
| 2009 | 7,240 | 4,680 | 746 | 1,020 | 13,686 |
| 2010 | 5,372 | 2,168 | 566 | 983 | 9,089 |
| 2011 | 3,006 | 2,504 | 432 | 384 | 6,326 |
| 2012 | 2,049 | 2,719 | 613 | 1,221 | 6,602 |
| 2013 | 2,474 | 2,238 | 721 | 688 | 6,121 |
| 2014 | 2,654 | 2,312 | 1,016 | 687 | 6,669 |

出所：Indonesia National Report to the Scientific Committee of the Indian Ocean Tuna Commission, 2015

図 II-14 ベノア港に水揚げしたマグロ延縄漁船 (longliner) の数



出所：Indonesia National Report to the Scientific Committee of the Indian Ocean Tuna Commission, 2015

¹⁵ Pengambengan 漁港のコメント。トンベースか金額ベースか言及がなかったが、トンベースと思われる。

さらに 1.3.3 章に記載するとおり、海洋水産省は違法・無報告・無規制漁業（Illegal, Unreported, Unregulated fishing = IUU 漁業）対策の一環として、2014 年に獲った魚を洋上で漁船から運搬船に積み替えることを禁止した。インドネシア領海内で獲った魚を報告なしに外国船に積み替えて外国の港に水揚げする「密輸」を防ぐことが目的である。通常、キャッチャーと呼ばれる魚を獲る漁船は 3 ヶ月以上沖合いで漁を続け、獲った魚は運搬船に移して運搬船が漁場と港を行き来して魚を水揚げすることで、効率よく漁を行っている。特に鮮度が重要な日本向けの生鮮マグロは、頻繁に水揚げしなければならない。洋上での積み替え禁止措置に抗議するため、2016 年 11 月にはバリのマグロ延縄協会（ATLI）は、ストライキを実施した。

ベノア港



停泊中の漁船

停泊中の漁船

ペンガンベンガン漁港

ベノア港から西に約 120 キロメートルにある国内向け漁港である。4 つの漁港タイプの中では PPI に分類されており、漁港というより「地方の水揚げ拠点」になる。それでも、2016 年 11 月に訪問した際には、満月で漁船が出漁していないため、100 隻くらいの漁船が停泊していた。

ペンガンベンガン漁港を基地にしている船は、30GT 未満の漁船で、合計で 124 隻ある。同地では、2 隻の漁船（伝統的漁船）がペアで漁をするバリ海峡特有の漁法で漁をしており、1 隻は片舷のみに 4 基のエンジン（船外機）を搭載し、もう 1 隻は両舷に 2 基ずつ計 4 基のエンジン（船外機）を搭載している。片舷のみに 4 基のエンジンを搭載している漁船が、もう 1 隻の後ろに回り込んで、魚を網に入れる漁法で、同じバリ海峡で漁をしている東ジャワの漁船も同様の漁法で漁をしているとのことである。漁場は沿岸から 12 海里までである。獲れる魚種はいわしが多く、地元での消費、地元の缶詰工場の原料として使われるほか、バリの州都デンパサールや、東ジャワにも流通される。冷蔵トラックはなく、クールボックスに氷をいれて、トラック輸送する。東ジャワに輸送する場合には、魚を積んだトラックがフェリーでジャワ島に渡って顧客に届ける。

なお、同港の漁船の多くは日本ブランドのエンジンを搭載していた。某日系メーカーがインドネシアで生産している農機用のエンジンと見られ、ペンガンベンガン漁港の近くの街中に代理店があるとのことである。