

	会社名	立地場所	
5*	Bitung Sarana Mulia, PT	Bolaang Mongondow	North Sulawesi
6	Bumi Pekasa Buton, CV	Buton	South East Sulawesi
7	Cahaya Angun Segara, PT	Tanjung Pinang	Riau Islands
8	Cendana Citra Lestari CV	Bulukumba	South Sulawesi
9	Cisanggarung Putra Mandiri, CV	Jakarta	
10*	Dokino Aimas Papua, PT	Jayapura	Papua
11	Era Global Konservasi, PT	Langsa	Aceh Special Region
12	Fajar Bahari Maritim, CV	Ambon	Maluku
13	Fajar Indah Pratama, CV	Maros	South Sulawesi
14	Fajar Raya Maros, CV	Maros	South Sulawesi
15	Fiberindo Kreatif, CV	Banda Aceh	Aceh Special Region
16	Fuad Pratama Perkasa	Makassar	South Sulawesi
17	Galaxy Ocean Shipyard, PT	Tanjung Pinang	Riau Islands
18	Gemilang Mitra Bahari, CV	Bandar Lampung	South Sumatera
19	Harapan Teknik Shipyard,	Serang	Banten
20	Hasil Karya Utama CV	Kendari	South East Sulawesi
21	Iman Asmara Bakri CV	Bulukumba	South Sulawesi
22	Indomalut Fiberboat Tabamarine, CV	Ternate	North Maluku
23*	Industri Kapal Indonesia (Persero) , PT	Makassar	South Sulawesi
24	Intan Benua Mandiri, PT	Kalbar	West Kalimantan
25	Jaya Sejahtera Perkasa, CV	Makassar	South Sulawesi
26	Jelajah Samudera International, PT	Jepara	Central Java
27	JJ. Jumadi, CV	Bau bau	South East Sulawesi
28	Kairos Anugerah Marina, PT	Tangerang	Banten
29	Karya Bahari, CV	Kaltim	East Kalimantan
30	Kharisma Mister Marine PT	Tangerang	Banten
31	Kurnia Marina, PT	Tangerang	Banten
32	Link Boats, CV	Bau Bau/Tidore/Morowali	South East Sulawesi
33	Madura Bangun Raya, PT	Sumenep	East Java
34	Mah Maeh, CV	Mataram	West Nusa Tenggara
35	Mahakam CV	Bulukumba	South Sulawesi
36	Makmur Jaya, CV	Probolinggo	East Java
37	Malindo Putra, CV	Bulukumba	South Sulawesi
38	Mandiri Jaya, CV	Bone Belango	North Sulawesi
39*	Marinatama Gemanusa, PT	Batam	Riau Islands
40	Mina Muara Mas, PT	Jakarta	
41	Mitra Bahari Sejati	Jakarta	
42	NSP Grup CV	Aceh Singkil	Aceh Special Region
43*	Palindo Marine PT	Batam	Riau Islands
44	Permata Barito Shipyard & Engineering, PT	Kalsel	South Kalimantan
45	Polada Mutiara Aceh, PT	Aceh Jaya	Aceh Special Region
46	Putra Khaalid, CV	Pontianak	West Kalimantan
47	Putra Persada, CV	Aceh Besar	Aceh Special Region
48	Putra Samboja Mandiri, PT	Kalsel	South Kalimantan
49	Putra Unggul, PT	Kupang	East Nusa Tenggara

	会社名	立地場所	
50	Rajawali Jaya Sakti Contrindo, PT	Makassar	South Sulawesi
51	Ramah Putra, CV	Kupang	East Nusa Tenggara
52	Restu Jaya Wisesa	West Tondano	North Sulawesi
53	Rizal Shell, CV	Benoa	Bali
54	Roda Anugrah Sejati	Takalar	South Sulawesi
55*	Sarana Samudera Pacific, PT	Manado	North Sulawesi
56*	Siagan Boats, PT	Makassar	South Sulawesi
57	Sinar Stainless, CV	Makassar	South Sulawesi
58	Sumber Pratama, CV	Takalar	South Sulawesi
59	Tanjung Arakan, PT	Tanjung Arakan Sulut	North Sulawesi
60	Wahan Karya Timur, CV	Jayapura	Papua
61	Wahana Abadi Pratama, PT	Makassar	South Sulawesi
62*	Wahana Fiberglass, CV	Ambon	Maluku
63	Wahana, CV	Kendari	South East Sulawesi
64	Yanna, CV	Kupang	East Nusa Tenggara
65	Yasa Ayu Abadi, PT	Jakarta	
66	Zahhaf Banguncta Mandiri, CV	Jeneponto	South Sulawesi
67	Zahirah Power, CV	Jayapura	Papua

注：*は IPERINDO のメンバー 出所：海洋水産省から入手した情報と入札ウェブサイト検索情報より作成
注：このリストの会社の住所などは別添 2 を参照。

また、IHS データに掲載されているインドネシアで建造された漁船は 2017 年 2 月 10 日現在 30 隻しかないが、そのうち 15 隻は PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA で建造されたもので、大きさは 366DWT と 367DWT のものである。Samudera Dockingo Prima で建造した漁船は 7,641DWT でロシア籍船となっている。

表 II-25 漁船建造実績のあるインドネシアの造船所

造船所名	建造隻数	建造漁船の大きさ
Industri Kapal Indonesia, PT	15	366-367DWT
Gresik Jaya Dockyard, PT	3	NA
Kodja Bahari Jakarta, PT	3	NA
Pal Indonesia, PT	2	NA
Citra, Cv Bina	1	NA
Kodja Bahari Semarang, PT	1	NA
Nanindah Mutiara Shipyard, PT	1	NA
Samudera Dockindo Prima PT	1	7,641 DWT
Sarana Fibrindo Marine, PT	3	NA

出所：IHS データ

漁船を建造する造船所は全国各地にあるが、今回の調査では、表 II-24 の 23 番目に掲載している PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA (PT IKI) と 30 番目に掲載している PT Kharisma Mister Marine を訪問し、以下の情報を入手した。

PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA (Persero)

1977年10月設立の国営造船所。マカッサルのメインヤードの他、北スラウェシのビトゥンにもヤードを持つ。年間売上は2015年で1,150億ルピア（約4割が新造船）、2016年は1,600億ルピア、2017年目標は2,500億ルピア。2015年の従業員数は227名、下請け234名。

新造能力は最大10,000DWTで年間3隻まで。これまでの新造実績は、コンテナ船、漁船、旅客船／フェリー、貨客船、バージ、警備艇など計120隻ある。

インドネシア東部で唯一修繕を実施し、修繕能力は最大6,500DWTで年間128隻まで。漁船、ROROフェリー、貨物船、バージ、タグボート、タンカー、旅客船の修繕などに従事している。

2015年に、インドネシア運輸省からROROフェリー（750GT）1隻、コンテナ船（100TEU）2隻を受注し、前者は建造期間13か月で2016年12月に完成、コンテナ船は建造期間24か月で2017年3月に進水予定。このほか、海洋水産省からFRP漁船（10GT）12隻を受注し、2隻を2016年中に、残り10隻を2017年に完工予定である。

表 II-26 PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA のマカッサル及びビトゥンの造船所の設備

マカッサル	
乾ドック 10,000DWT	L120 m x B 28 m x H 8 m
スリップウェイ	1500TLC
サイトトラック	2 ライン x 300m 4 ライン x 80m 2 ライン x 70m
スキップリフティング (縦断スリップウェイ)	45m, 3500DWT
建造バース	6500DWT x 4 500GRT x 10
艀装岸壁	800m, タワークレーン 60 トン
ビトゥン	
スリップウェイ	300TLC, L120m 1500TLC, L190m 300TLC, L92m 3000TLC, L200m
建造バース	200TLC, 24 X 30m x 2 ユニット 1000DWT x 1 ユニット
浮き栈橋	1 ユニット

出所：PT INDUSTRI KAPAL INDONESIA インタビュー

PT Kharisma Mister Marine

PT Kharisma Mister Marine はジャカルタ郊外、川沿いに立地する中小造船所で従業員は60人程度。会社形態にしたのは2010年だが、造船事業を開始したのはそれより以前である。FRP漁船は15年前から建造している。年間建造能力は20GTの船舶で40隻。最大建造可能船舶は60GTである。

陸のスペースが限られているので、船体ができたら、エンジンと機械を据え付け、進水させた上で作業している。漁船以外に警備艇、ヨットも建造している。民間からの発注もある

が、現在の受注割合は 7 割政府、3 割民間となっている。2016 年に民間からの受注は、20GT の漁船 5 隻、5GT の漁船 15 隻だった。2016 年は 1 月から 11 月までに 17 隻を建造した。建造した漁船には Wei Chai, Yu Chai, Yanmar, Isuzu などのエンジンを据え付けた。

表 II-27 FRP 漁船の建造期間とコストの目安

船舶の大きさ	建造期間	コスト
60GT	6 ヶ月	40 億ルピア
30GT	2 ヶ月	25 億ルピア
20GT	2 ヶ月	17-18 億ルピア
5GT	キャビンなし 1 週間	2-3 億ルピア
	キャビンあり 3 週間	3 億ルピア

出所：PT Kharisma Mister Marine へのインタビュー

PT. INDUSTRI KAPAL INDONESIA (Persero)



建造中の FRP 漁船

PT Kharisma Mister Marines



建造中の FRP 漁船と木型

建造中の FRP 漁船

3. 漁船整備に関する制度概要及び振興策

3.1 漁船建造プログラム

インドネシア政府は水産業促進の一環として、漁民に漁船や船用機器を供与するプログラムを従来より実施している。2010～2014 年の 5 か年計画では、水産開発のポテンシャルがある地域を水産業の地域開発拠点とする「ミナポリタン」プログラムにより、4 年間で

25GT 以下の漁船 900 隻の他、船外機を 500 台、漁具、GPS、魚探などを供与した。こうした供与を受けるためには、1.2.2 章で記載したとおり、漁民は KUB と呼ばれる組合のようなグループを組織する必要がある。

現在は、2015 年から 2019 年の 5 年間の水産業振興政策の一環として、漁船と漁具を漁民に供与する計画が進行している。供与する漁船は、インドネシアの漁場に適した漁船とするため、5GT 未満、5GT、10GT、20GT、30GT のそれぞれの大きさの漁船を、海洋水産省漁船及び漁獲機器局、インドネシア船級協会（BKI）、国営造船所の PT. PAL INDONESIA、スマランの漁獲中央センター（BBPI）²⁵、評価技術応用庁（BPPT）及び大学から成るチームが設計した図面をベースに建造され、BKI の船級を取得することになっている。

また、この漁船調達で使用するエンジンは新品の船用エンジンを用いることとされ、エンジン出力は船の大きさに応じ、以下の範囲となっている。

表 II-28 漁船建造プログラムで使用するエンジンの出力

船外機		5～40 馬力
船内機	5GT	35～60 馬力
	10GT	60～100 馬力
	20GT	100～140 馬力
	30GT	140～180 馬力

出所：海洋水産省決定 B. 6281/DJPT/PI.220S2/VII/2016

2016 年については、2015 年 10 月にスシ大臣が、3,540 隻の漁船と 7 隻の運搬船を調達することを発表していた。調達を予定していた漁船の内訳は表 II-29 のとおりである。

表 II-29 海洋水産省の調達計画

漁船			漁具		
		隻数			個数
漁船	<5GT	1,000	延縄	>2500m	1,000
	5GT	1,000	小さい刺し網	>1000m	5,000
	10GT	1,000	大きい刺し網	>1500m	1,000
	20GT	500	留め具		2,000
	40GT	40			
漁船総数		3,540			
港から港への運搬船	30GT	5			
	60GT と冷凍庫	2			

出所：Innovation Norway, 28 Oct 2015

3,540 隻の漁船と 7 隻の運搬船は当初の予定では 2016 年 12 月に完成するはずだったが、2016 年 11 月に海洋水産省でヒアリングをした際には、2016 年の調達目標は 1,700 隻に大幅に縮小されたとのことであった。さらに 2016 年 11 月時点で建造中だった漁船は、表 II-

²⁵ 海洋水産省管轄の研究所で漁獲技術に関する研究開発を行う組織

30 のとおり、運搬船 5 隻を含む 1,200 隻であった。1,700 隻の調達目標のうち、残りが 500 隻となるが、そのうち 200 隻は 2016 年 11 月時点発注済みであったが、300 隻については手付かずの状態との話であった。建造している漁船は一本釣り漁船（Pole and Line）、刺し網漁船（Gillnet）と運搬船である。また、海洋水産省によると建造中の漁船は FRP 漁船であるとのことであったが、入札データベースによると木船も一部含まれている。

表 II-30 海洋水産省で建造中の漁船

タイプ	隻数
30GT	18 隻
20GT	72 隻
運搬船	5 隻
その他	1,105 隻

出所：2016 年 11 月 海洋水産省インタビュー

発注先の造船所はバタム、アチェ、タンゲラン、ジャカルタ、マカッサル、ウジュンパンダン、アンボン、マナドなど多岐にわたり、60 ヶ所以上の造船所に発注している。発注先造船所の例は表 II-24 のとおりである。

なお、インドネシア漁業企業家協会（GAPPINDO）によると、FRP 漁船は型があれば建造できるので、建造可能な造船所は基本的にどこにでもあり、型は見様見真似で木船から作っているとのことであった。

今回の 1,700 隻の調達のうち、5GT 以上は船内機、3GT は船外機を装備する計画で、海洋水産省によると、どのエンジンを装備するかを決めるのはユーザーである漁師であり、漁師にはチラシを配って、漁師がそこから選び、各地の漁業局に申し込むとのことであった。しかし、業界関係者からは、エンジンなどの搭載機器を決めているのは海洋水産省であるというコメントもあった。

海洋水産省によると、漁師から漁船調達の申し込みを受けた各地の漁業局は、海洋水産省にオンラインの e-Katalog²⁶を通じてリクエストを送信する。e-Katalog を作成しているのは、国の調達機関である LKPP（Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah = Policy Institute for Procurement of Goods & Serices）である。海洋水産省はコンサルタントとして、機器の選定のアドバイスを LKPP に対して行っている。海洋水産省の話では、E-Katalogue に掲載するブランドを決めるのは LKPP だが、海洋水産省が技術的アドバイスをしており、実際に発注が入ったアイテムについてサプライヤーに発注するのは、海洋水産省が管轄しているとのことである。実際に入札に参加している PT Kharima Marine の説明によると、入札情報は海洋水産省のウェブサイト一般公開され、関心のある企業はオンライン入札する。入札で価格で 3 位までの企業が海洋水産省に出向いて書類が正規のものかどうか提示する、という手続きをとる。建造した漁船をどのグループに供与するかは地方の水産局が決めているとのことであった。

²⁶ <https://e-katalog.lkpp.go.id/>

なお、海洋水産省によると、現在の LKPP の技術アドバイザー契約は 2016 年 7 月～2017 年 6 月までとなっており、2017 年 6 月以降、e-Katalog に対して、海洋水産省がアドバイザーを続けるかどうかは、LKPP との契約次第だとのことである。e-Katalog に掲載を希望するメーカーは、LKPP にコンタクトをすることになる。

漁船建造プログラムは当初、国営造船会社でインドネシア最大の造船所 PT PAL がコーディネーターを担うことになっていたが、PT PAL に確認したところ、PT PAL は関与しないことになったとのことであった。

また、海洋水産省によると、インドネシアの漁船は 99%が 30GT 以下という状況の中、政府は漁船団の再構築のため、漁船建造プログラムは 2017 年以降も続ける方針である。62 万 5,000 隻全てを一斉に代替することはできないが、少しずつ刷新していく。今後は漁師が自前で漁船を調達できるようなスキームも検討することになっているとの話があった。

一方、この漁船建造プログラムについて、政府が提示する希望発注価格が低い、という指摘もある。また、漁民は、漁船をもらっても運航する燃料代も出せないこともある。政府の意図は、貧しい漁民に金銭を渡すよりは、漁船を供与して稼げるようになることを目指しているわけだが、運航費用がなければ漁業には行けない。政府は網やブイなどの魚具も供与しているが、これは消耗品なので買い替える必要があり、その資金を出せない漁民も多い。ジャカルタの漁師の状況はそれほど悪くはないが、スマトラやパプアなど地方の漁師は運転資金がなくなると船を売ってしまったりする。実際、ペンガンベンガン漁港での話によると、同港の利用者の中に 40GT の木製巻き網漁船を政府から供与されたグループがあったが、使い方がわからない、運航費用がかかる、などの理由で使われていないという。また、バリ島サヌール地区で漁船やエンジンの供与を受けたことのある漁民本人に話を聞くことができたが、漁民個人ではなく、グループ (KUB) に 1 隻、あるいは 1 台のエンジンが供与されるので、どのようにグループ内で利用しているのか解決できず、売却してそのお金をグループ内で分けたという話もあった。

なお、漁船建造プログラムの支援対象隻数について、2017 年になってから業界関係者に聞いたところ、当初の計画では 3,540 隻を毎年建造する予定だったが、建造計画は大幅に縮小され、2016 年予算での建造は 860 隻に留まり、2017 年の建造予定も 1,080 隻となりそうだったとの話であった。このように政府調達であっても当初の予定通りにいかないこともある点を、インドネシアでのビジネスでは留意しておく必要がある。

3.2 漁業振興のための大統領令 No. 07/2016

1.3.3 章に記載したとおり、ジョコ大統領は 2016 年 8 月、漁業振興のための大統領令 No 07/2016 に署名した。その第 21 条にて、中央政府と地方政府は水産業に従事する者が水産業に必要な設備を利用・取得できるように、最低でも、a. 水産業の設備供給の確保、b. 価格の管理、を実施しなければならないと定めている。その設備の 1 つには漁船も含まれている。ただし、同大統領令には、設備は「国産であることが望ましい」とも記載している。いずれにしても、施行細則が発布されていないので、どのように漁船を含む水産業に関わる設備を水産業に従事する者が確実に利用できる状況にするのかは現段階では発表されていない。

4. インドネシアにおける漁船建造動向

インドネシア海洋水産省では、漁船のうち 30GT 以下の船が 99%を占めている現状の中、漁船団の再構築が必要で、徐々に刷新を図る考えである。そのため、2015 年から 2019 年の 5 年間の水産業振興政策の一環として、3,540 隻の漁船と漁具を漁民に供与する計画を立てていた。

しかし、予算不足もあり、漁船調達計画は大幅に縮小されているようである。インドネシア政府は財政赤字を抱えており、財務省は財政健全化を目指して予算の削減を断行する構えを見せている。それを踏まえ、海洋水産省でも将来的には、現在のように政府が資金を出して無償で漁船を供与するのではなく、漁師が自前で船を調達できるようにしていく方向だと話していた。しかし、具体的にどのように漁師が資金繰りをつけられるようにするのかの方策は示されていない。

また、資源枯渇や違法漁業対策のため、漁船のトン数に上限を設けるなど、現状では漁船の大型化は目指していない。現政権が、民間企業に対して外国建造漁船の操業禁止措置、洋上積み替えに際しての CCTV 設置や監視官の配置要求などの厳しい対応をとっている中、民間企業が自己資金による大規模な漁船調達を行うとは考えにくい。業界関係者からの話を聞く限り、商業規模の漁業を行う企業が相当疲弊していることは確かである。海洋水産省が、即ちスシ大臣が、違法漁業対策には手を緩めずに、いかに合法的な商業漁業会社と折り合いをつけていく姿勢を見せるのか、今後の動きを注視する必要がある。

III. ベトナム

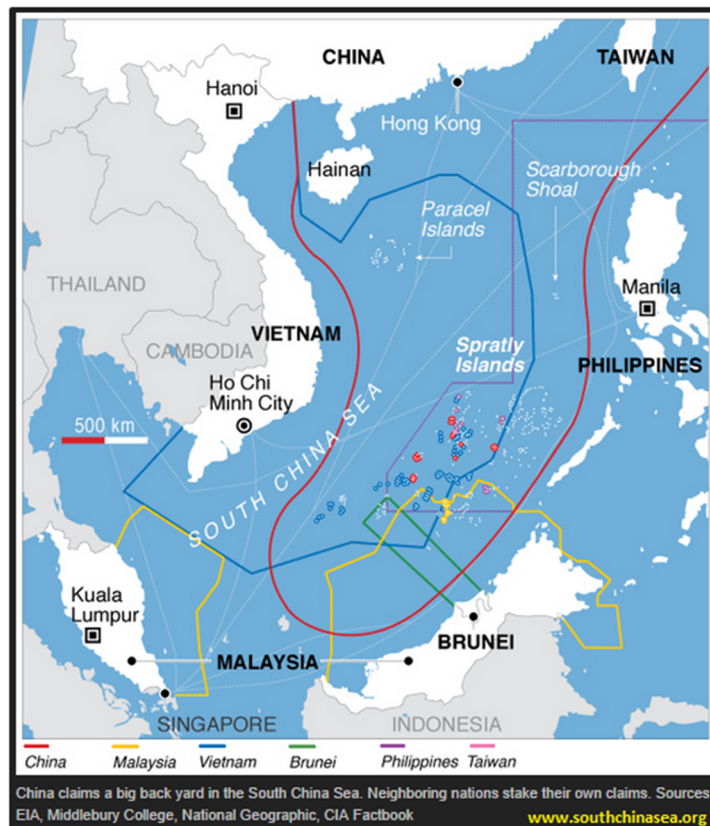
1. ベトナムの水産物生産動向

1.1 市場概況（生産量・輸出量動向）

1.1.1 漁業全般（漁獲漁業・養殖）の生産量

ベトナムは 3,260 キロメートルに及ぶ海岸線を持ち、3,000 以上の島が沖合いに点在し、約 100 万平方キロメートルの排他的経済水域を有しており、海面漁業発展の可能性は高い。ベトナムの水産業は国全体の GDP の約 4.5% を占め、経済における水産業の位置づけは大きい。ベトナムには 58 の省と 5 つの中央直轄都市（ハノイ、ホーチミン、ハイフォン、ダナン、カントー）があるが、このうち 28 の市・省が海に面している。また、2,860 の河川、広大な内水面、汽水域²⁷もあり、内水面漁業や養殖も盛んである。養殖が盛んなのはメコンデルタや红河デルタだが、内水面しかない北西部山岳地域や中部鉦山地域においても、一部冷水魚の養殖が行われている。一方、排他的経済水域のかなりの部分が中国と領有権を争う南シナ海にあり、政府が進める漁船の近代化の背景の 1 つとなっている。

図 III-1 南シナ海の領有権主張状況

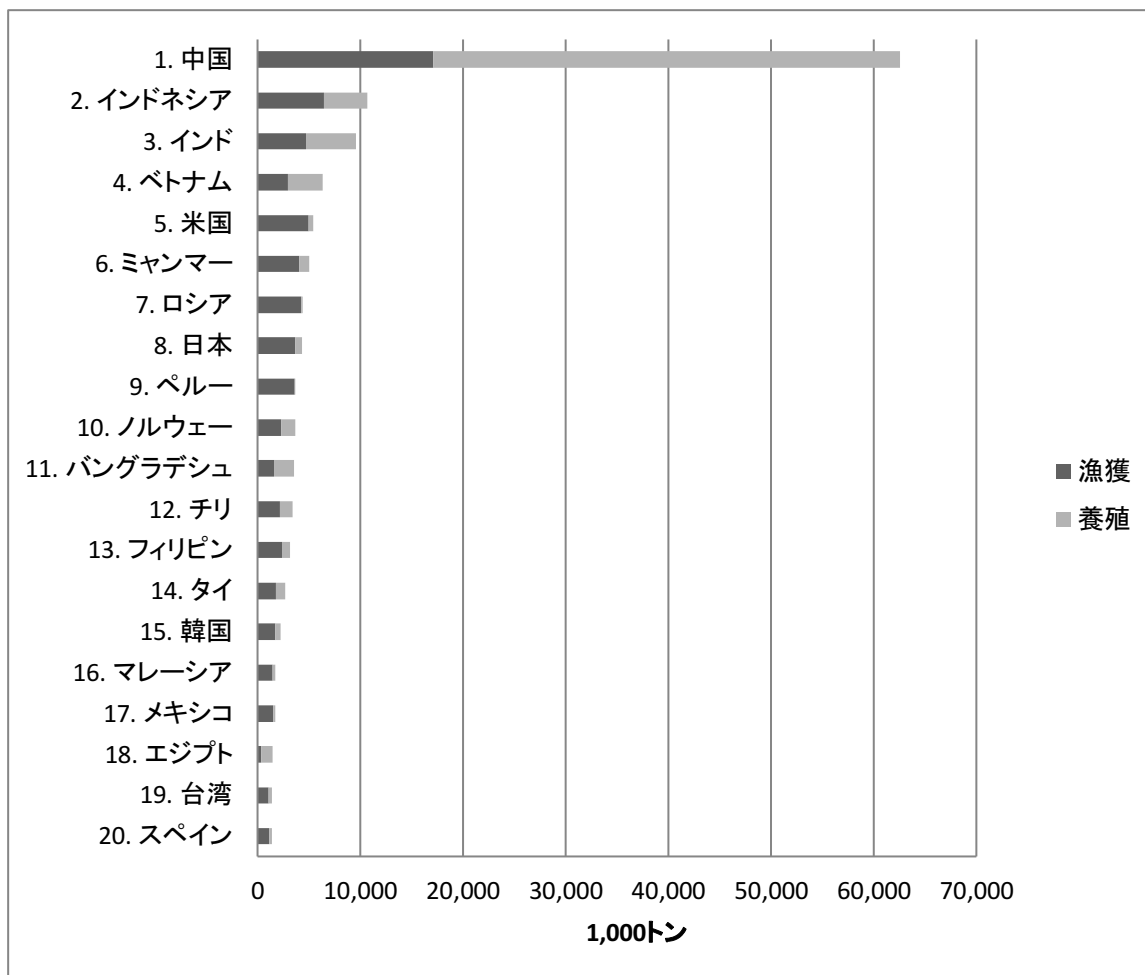


出所：<http://www.southchinasea.org/files/2014/09/China-claims-a-big-backyard.png>

²⁷ 河口など、海水と淡水が混じりあっている水域。

国際連合食糧農業機関（FAO）のデータによると、ベトナムの 2014 年の水産生産量は 632 万トンで、世界第 4 位の水産大国である。ただし、ベトナムの水産生産量全体の 6 割近くを養殖が占めるため、漁獲漁業の生産量で見ると世界第 9 位になる。

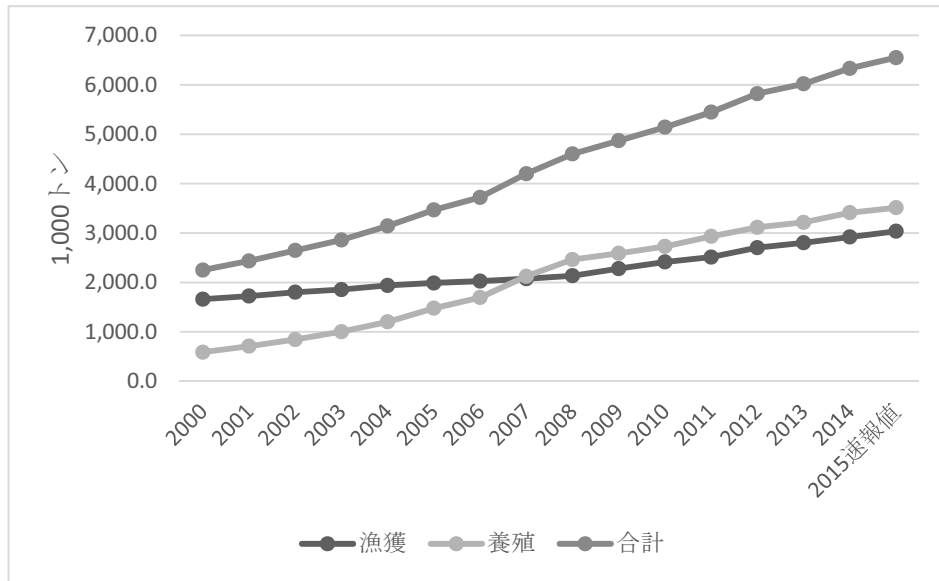
図 III-2 世界の漁業生産量上位 20 ヶ国（2014 年）



出所：FAO Yearbook, Fishery and Aquaculture Statistics

一方、ベトナム統計局のデータによると、ベトナムの 2015 年の漁業生産量は 655 万トンで、その内訳は漁獲漁業が 304 万トン、養殖が 351 万トンとなっている。漁獲漁業の生産量は 2000 年の 166 万トンから約 2 倍に増えたが、養殖の生産量は 2000 年の 59 万トンから 6 倍に増加した。養殖の生産量は 2008 年に漁獲漁業を超え、その差は徐々に開いている。

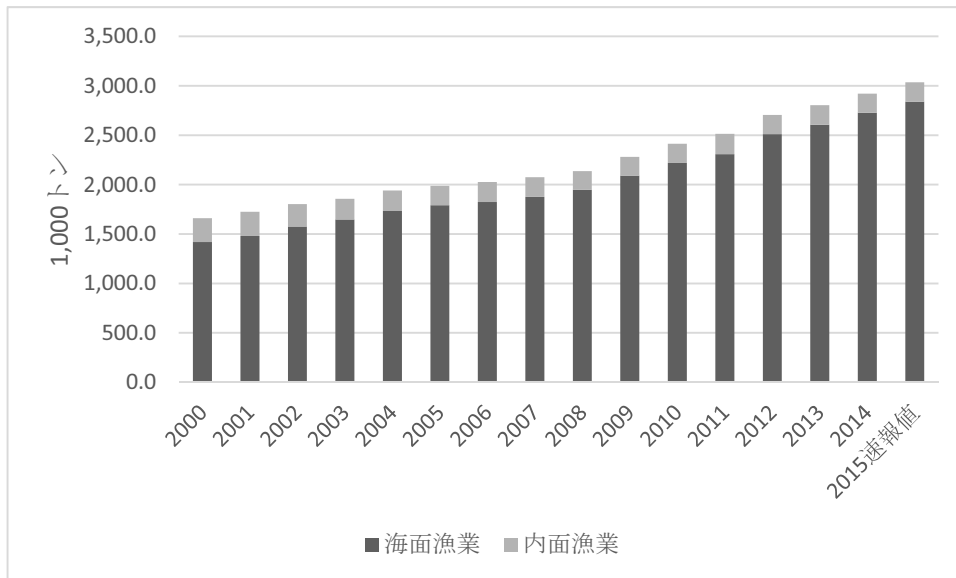
図 III-3 ベトナムの漁業生産量の推移



出所：ベトナム統計局

漁獲漁業には海面漁業と内水面漁業があるが、圧倒的に海面漁業が多く、漁獲漁業全体の9割以上を占めている。

図 III-4 ベトナムの漁獲漁業の内訳



出所：ベトナム統計局

なお、海面漁業の水域は、海岸地域（coastal area）、沿海地域（inshore area）と沖合地域（offshore area）に分かれ、それぞれ操業可能な船舶や管轄が決まっている。

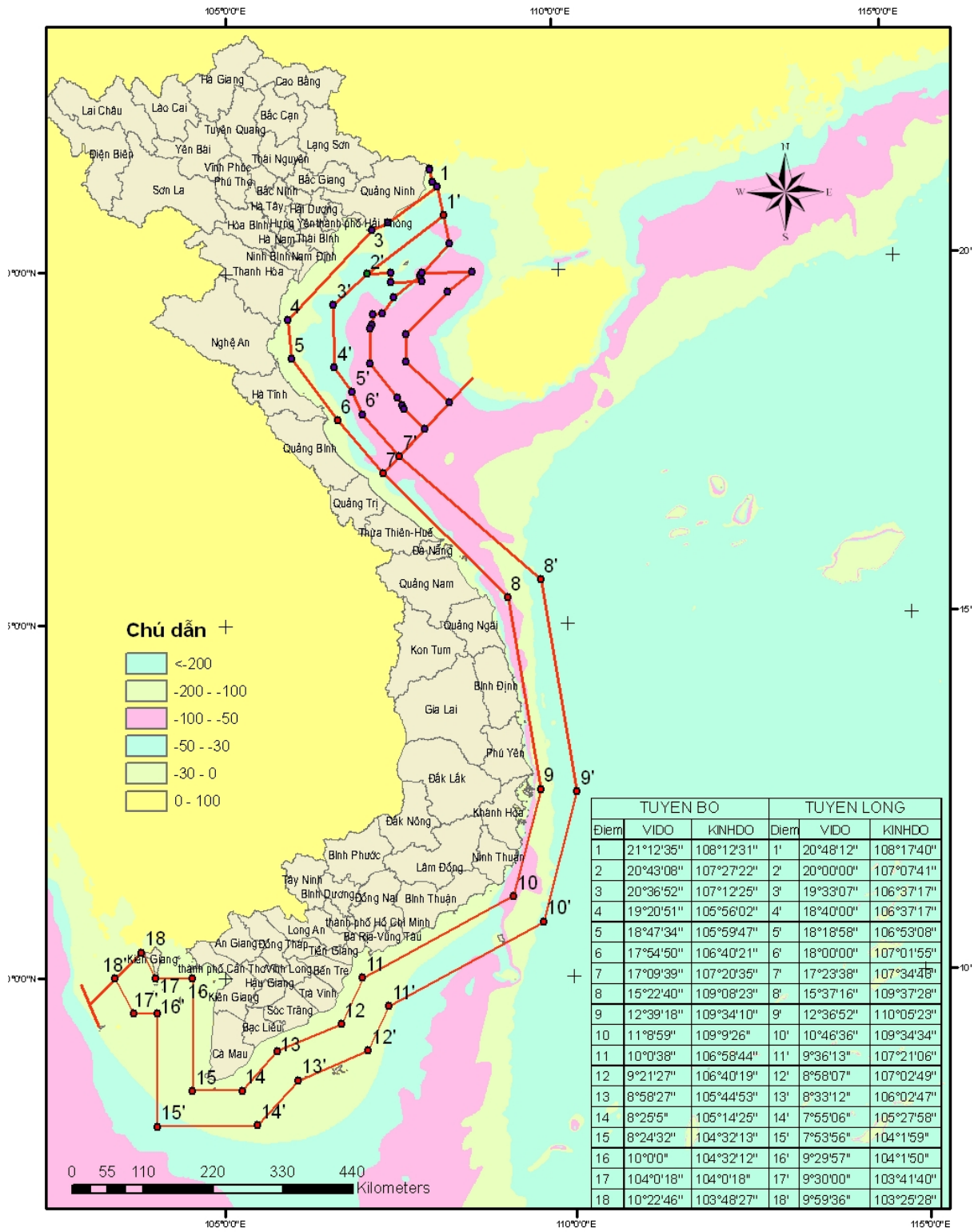
表 III- 1 海面漁業の水域分類

エリア	海域範囲	操業可能な船舶の条件	管轄
海岸地域 Coastal Area	海岸から 24 海里までの範囲で、図 III-5 の地図のポイント No. 1 からポイント No. 18 をつないだ線の陸地側。地図にあるとおり、経度・緯度で定められている。	20CV 以下、あるいはエンジンなし	地方の人民委員会
沿海地域 Inshore Area	海岸から 25～50 海里の範囲で、図 III-5 の地図のポイント No. 1 からポイント No. 18 をつないだ線と、ポイント No. 1' からポイント No. 18'をつないだ線の中。	20CV から 90CV まで	地方の人民委員会
沖合地域 Offshore Area	海岸から 50 海里以上。沿岸地域の外側から EEZ の境界線まで	90CV 以上	中央政府農業・農村開発省漁業局

注*) : Cheval-Vapeur (馬力) , 1HP=1.014CV=1.014PS=0.7457kW

出所 : 政令 33 号 (Decree No 33/2010-ND-CP) 及び現地インタビュー

図 III-5 ベトナムの漁業エリア区分



出所：政令 33 号 (Decree No. 33/2010/ND-CP)

1.1.2 主な水産品目

ベトナムでは品目別の統計は公表されていないが、1.1.1 章で記載したように水産品目の中では、養殖の割合が半分以上である。ベトナムの養殖の主要品目はえびとなまずである。FAO のデータによると、品目別漁獲量は表 III-2 のとおりである。

表 III-2 主な生産品目

単位：1,000 トン

品目	漁場	2010	2011	2012	2013	2014
その他の魚 (活きたもの、生鮮、冷蔵)	中部	1,619.80	1,670.00	1,751.00	1,801.80	1,891.80
その他のえび (活きたもの、生鮮、冷蔵)	中部	281.9	268.8	343.8	354.1	345.4
いか (活きたもの、生鮮、冷蔵)	中部	226.2	251.6	279.9	291.3	314.7
淡水魚 (活きたもの、生鮮、冷蔵)	その他	168.9	170.5	164.4	168.3	169.9
マグロ、かつおなど (活きたもの、生鮮、冷蔵)	中部	41.7	49.6	65.6	78.6	78.6
その他の軟体動物 (活きたもの、生鮮、冷蔵)	中部	35.5	46.9	45.3	47.5	46.3
その他のえび (活きたもの、生鮮、冷蔵)	その他	25.5	35.6	30.1	28.5	38.2
蟹 (活きたもの、生鮮、冷蔵)	中部	13.6	20.1	23	29.5	30.2
その他の遠海魚 (活きたもの、生鮮、冷蔵)	中部	1.2	1.1	2.3	4	4
その他の甲殻類 (活きたもの、生鮮、冷蔵)	中部	0.1	0	0	0.1	0
その他	その他	3.3	4.2	3.6	9.3	20.6
合計		2,417.70	2,518.50	2,709.02	2,813.12	2,939.80

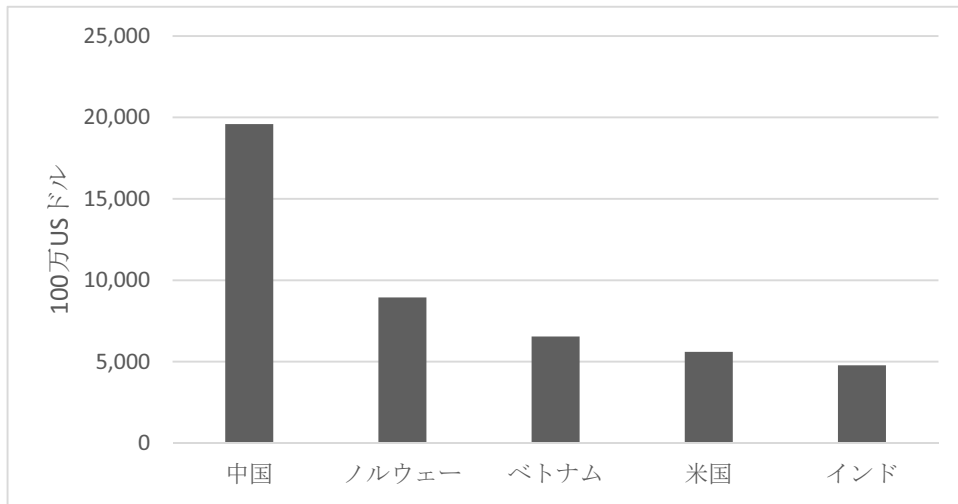
出所：FAO 統計より作成

また、ベトナムの海域で商業的に重要な魚種は、えび類、マグロ類、頭足類、タイ類、ハタ類、小型の遊泳性魚類などである。

1.1.3 輸出

国連貿易統計（UN Comtrade）データベースによると、ベトナムの水産品輸出額は、中国、ノルウェーに次いで多く、世界第3位の水産輸出大国である。

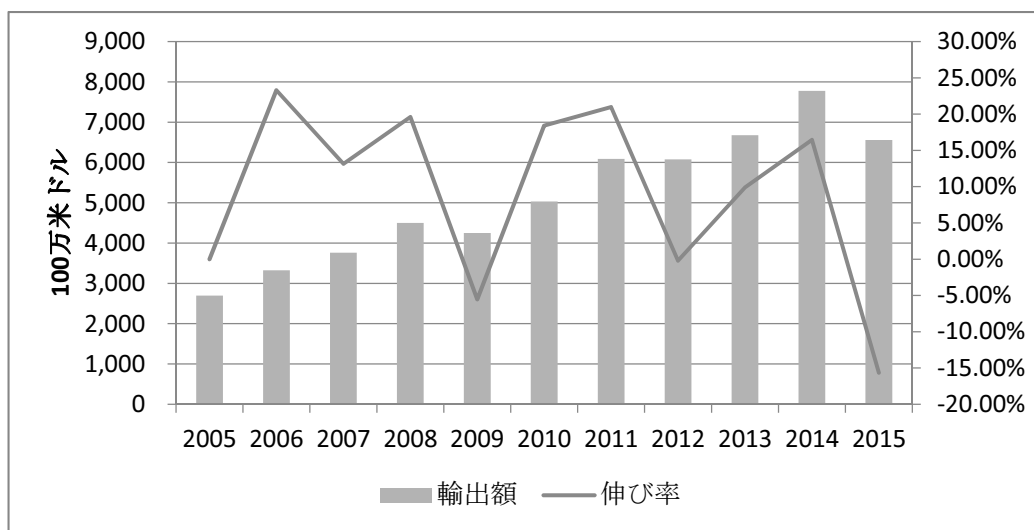
図 III-6 主要水産輸出国



出所：UN Comtrade より作成

ベトナムの水産品輸出額は、主に養殖産業に後押しされ、堅調な伸びを示してきた。リーマンショックの翌年の 2009 年には前年比 5.6%下落したが、その後は 2012 年の微減を除いて堅調に増加し、2014 年には 77 億 7,500 万米ドルに達した。しかし、2015 年には前年比 15.7%減の 65 億 5,800 万米ドルと落ち込んだ。落ち込みの背景は、為替相場の影響、輸出市場である欧州と米国での需要の後退、米国における反ダンピング税などである。さらにベトナムにとって気がかりなのは、欧州や米国での輸入検査で、ベトナム産水産物に抗生物質含有が見つかり、輸入が許可されなかったケースが相次いだことである。ベトナム水産物輸出加工協会（Vietnam Association of Seafood Exporters and Producers：VASEP）によると、えびとなまずの輸出額が減ったのは 2015 年が初めてだったとのことである。

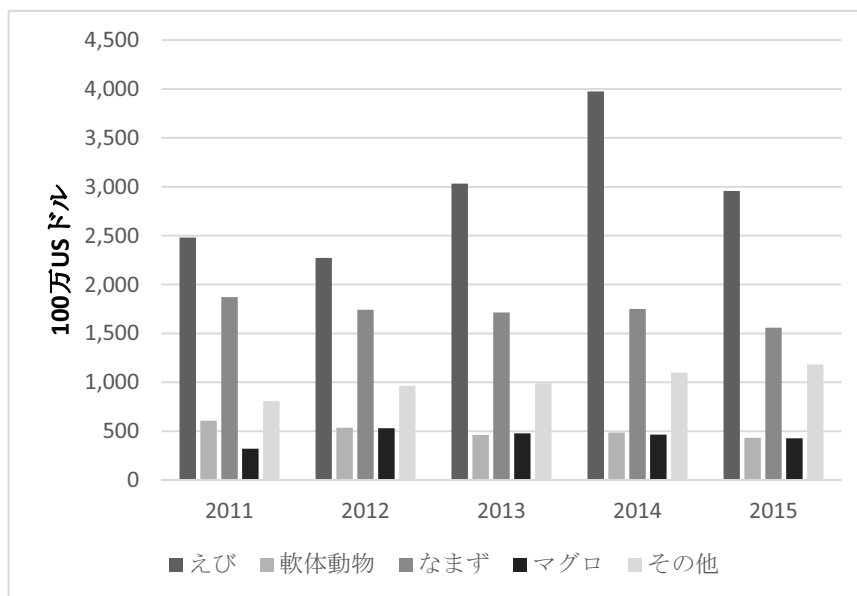
図 III-7 ベトナムの水産品輸出額



出所：Foreign Trade University, Vietnam, Vietnam National University of Agriculture, University of Liege, Belgium 作成による ISSAS International Conference "National and Global Good Agricultural Practices (GAPS) in South East Asia" 5-7 Nov 2016 資料

2016年6月16日のWorld Fishing & Aquaculture 紙によると、ベトナムの水産物輸出の約65%は養殖である。品目別ではえび（主にブラックタイガー）が最も多く、輸出金額の約半分を占めている。次いで養殖なますが主な輸出品目となっている²⁸。

図 III-8 主な品目別水産物輸出額の推移



出所：図 III-7 と同じ

表 III-3 ベトナムのえび輸出額

	単位	2011	2012	2013	2014	2015
えび (HS 03&16)	100 万米ドル	421	316	395	672	539
伸び率	%		-24.91%	24.85%	70.00%	-19.70%
ベトナムのえびが世界市場 で占める割合	%	16.99%	13.92%	13.03%	16.90%	18.24%

出所：図 III-7 と同じ

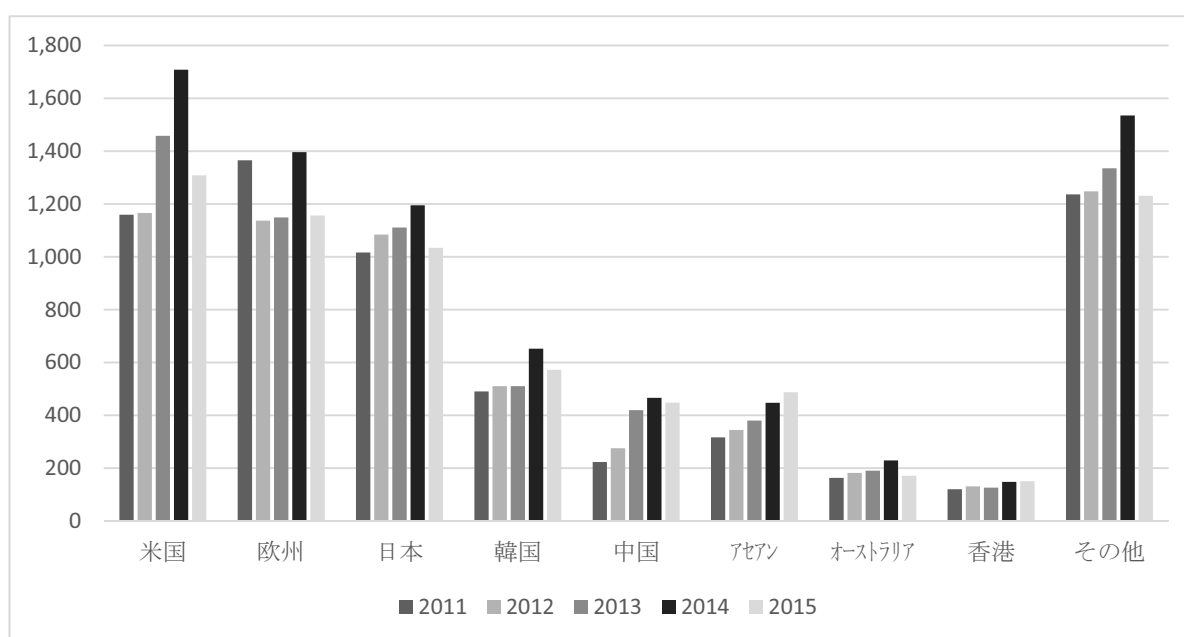
ベトナム水産物輸出加工協会（VASEP）ではマグロの輸出も今後は伸びると見ている。2015年の輸出額は約4.7億米ドルだったが、2016年11月現在の予想によると、2016年は前年比8%増の約5.1億米ドルに達すると見込まれている。マグロとマグロ製品は世界105ヶ国に輸出されており、中でも最大の市場は米国で、2015年の輸出額は約1.9億米ドルだった²⁹。

²⁸ [http://www.worldfishing.net/news101/regional-focus/vietnam-targets-us\\$7bn-fisheries-exports#sthash.0GW8KQKR.dpuf](http://www.worldfishing.net/news101/regional-focus/vietnam-targets-us$7bn-fisheries-exports#sthash.0GW8KQKR.dpuf)

²⁹ [http://www.worldfishing.net/news101/regional-focus/vietnam-targets-us\\$7bn-fisheries-exports#sthash.0GW8KQKR.dpuf](http://www.worldfishing.net/news101/regional-focus/vietnam-targets-us$7bn-fisheries-exports#sthash.0GW8KQKR.dpuf)

ベトナムの水産輸出額を国別に見ると、最大の市場は米国で、2015年には約13億米ドルで全体の約20%を占めた。欧州向けは約11.6億米ドルで17.6%、日本向けは約10.3億米ドルで15.7%を占める。ベトナム水産協会（Vietnam Fisheries Society：VINAFIS）でのインタビューによると、中国向けには冷凍魚が輸出されるが、日本やアメリカは品質要求が厳しいため、加工品の輸出が多い。

図 III-9 ベトナムの国別水産物輸出額



出所：図 III-7 と同じ

1.2 ベトナムの漁獲漁業

1.2.1 漁獲漁業の概要

ベトナムの漁獲漁業地域は大きくわけて、トンキン湾、中部ベトナム、南東ベトナム、南西ベトナム（タイランド湾の一部）である。ベトナムの漁船には EEZ の外で漁ができるサイズのものはなく、EEZ 内での漁業のみとなっている³⁰。その背景は、EEZ を出るとすぐに隣国の EEZ に入ってしまうため、かなり遠洋までいかないと、公海にたどりつけないからとのことである。

漁業地域の中では、南東ベトナムと南西ベトナムでは、巻き網漁船による漁が多く、中部はトロール漁船やロングライン（延縄）漁船による漁業が多い。巻き網漁船といってもベトナムの場合、フィリピンの大型巻き網漁船（Super Purse Seiner）のような 700 トンから

³⁰ ただし、インタビューによると違法にベトナムの EEZ の外で漁をしている漁船はあるとのこと。ベトナム政府が EEZ 外での漁を認可している漁船はないが、特にビンディン省の漁師はフィリピンやインドネシアの EEZ で、漁をしていることがあるとのことである。

1,000 トンの大型船ではなく、100 トン以下の木船である。こうした小型の巻き網船ではマグロは獲らず、あじ、いわし、かつおなどを獲っている。

マグロが獲れるのはベトナムでは中部沿岸だけで、ビンディン省、プーイエン省、カインホア省がマグロ漁業の基地になっている。マグロ漁の多くはハンドラインと呼ばれる手釣りだが、力任せに引き上げるので、マグロが暴れて体温が上がり、「身が焼け」てしまい、刺身用になるマグロが獲れないことが課題となっている。トンキン湾では網を使っているが、漁船のサイズは小さい。

地域別に見ると、図 III-10 の地図中の円グラフのとおり、マグロ漁業の基地となっているビンディン省、プーイエン省、カインホア省を含む北中部・中部沿岸地域とメコンデルタ地域の漁獲生産量がそれぞれ全体の 41%ずつとなっており、この 2 地域で全体の 82%を占めている。

また省別にみると、表 III-4 のとおり、メコンデルタ地域のキエンジャン省の漁獲量が最も高く、約 46 万トンで全体の 15.3%を占める。キエンジャン省で盛んなのはトロール漁で、2015 年 9 月時点では、同省の漁船 10,275 隻のうち、3,192 隻がトロール船と漁船数の約 3 分の 1 を占めた。また、トロール漁船は大型船が多いため、10,275 隻の総馬力数でみると、トロール漁船が 76.1%を占める。また、キエンジャン省の漁獲生産量のうち、トロール漁船によるものが全体の 75%を占める³¹。漁業はキエンジャン省の重要な産業であるが、トロール漁船は稚魚やサイズの小さい魚も獲ってしまうこともあり、乱獲、水産資源の枯渇が大きな課題となっている。

キエンジャン省に次いで漁獲量が多いのは、南東地域のバリア・ブントウ省（約 28 万トン、全体の 9.4%）、ビンディン省（約 20 万トン、同 6.6%）となっている。バリア・ブントウ省では、刺し網、まき網、Hook and Line などによる漁が主で、ビンディン省では、マグロ漁の他、延縄漁、トロール漁も行われている³²。

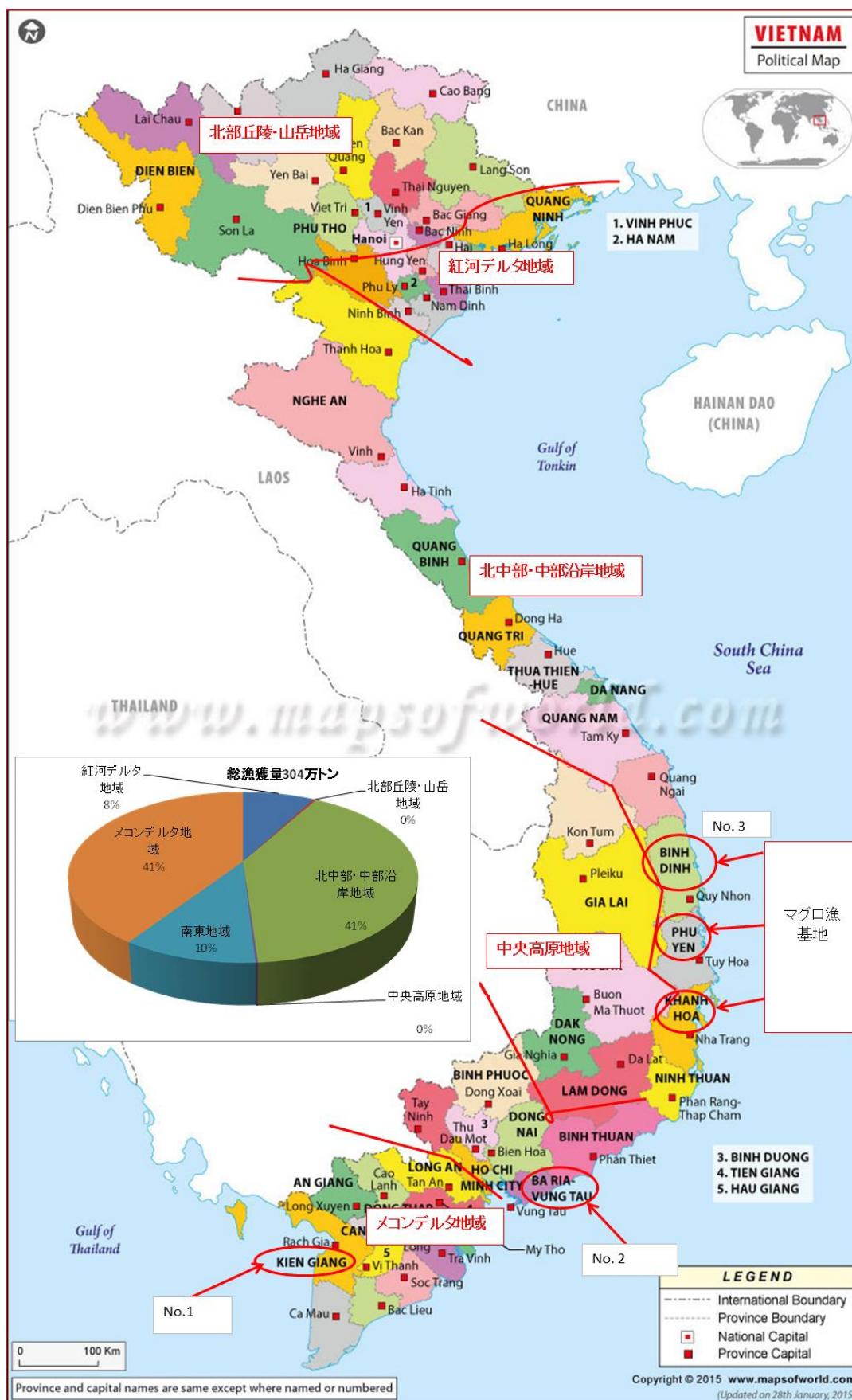
地域別に漁業の特徴を見ると、マグロ漁業の基地となっている「北中部・中部沿岸地域」は、長い海岸線を有する国内最大の海面漁業の生産地だが、マグロだけでなく、汽水域も多く、えび類、貝類、海藻類の養殖も盛んである。一方、「メコンデルタ地域」は、養殖の生産量が国内養殖生産量の約 7 割を占め、魚類（パンガシウス＝なまず等）養殖、魚類以外（えび等）養殖が盛んである。「南東地域」は、海面漁業による生産量が全体の約 6 割を占め、バリア・ブントウ省に比較的大型の漁港がある。「紅河デルタ地域」は、紅河からの河川水を利用した魚類養殖が漁業生産量の約 5 割を占める。「北部丘陵・山岳地域」や「中部高原地域」は、漁業活動が内水面に限定されるため生産量は少ないが、寒冷な気候を利用したニジマスやチョウザメなど冷水での魚養殖を行っているところがある。

³¹ キエンジャン省漁業局ウェブサイト <https://tongcucthuysan.gov.vn/en-us/aquaculture/doc-tin/006552/2016-12-09/opportunities-challenges-and-orientation-of-trawl-fisheries-in-kien-giang-province>

³² MARD ウェブサイト 2015 年 7 月 13 日付けプレスリリース

<https://www.fistenet.gov.vn/Capture-fisheries/ba-ria-vung-tau-fishing-production-up-12-per-cent>

図 III-10 ベトナムの地域別漁獲量



出所：ベトナム統計局データより作成

表 III-4 ベトナムの省別漁獲量上位 20 省

単位：トン

No.	省	地域	2011	2012	2013	2014	2015
1	Kien Giang	メコンデルタ	356,952	418,929	454,150	455,505	463,470
2	Ba Ria - Vung Tau	南東地域	247,618	272,987	250,725	269,577	284,385
3	Binh Dinh	北中・中部	152,109	166,974	179,065	190,366	200,370
4	Binh Thuan	北中・中部	175,576	180,263	186,646	195,684	197,627
5	Ca Mau	メコンデルタ	152,953	154,780	162,075	173,368	182,273
6	Ben Tre	メコンデルタ	132,073	156,864	162,975	160,006	175,750
7	Quang Ngai	北中・中部	113,311	125,839	140,043	150,586	158,697
8	Bac Lieu	メコンデルタ	98,500	99,578	100,449	100,352	106,916
9	Nghe An	北中・中部	66,533	76,262	90,069	97,608	98,367
10	Tien Giang	メコンデルタ	85,360	84,826	92,250	93,032	97,777
11	Thanh Hoa	北中・中部	77,357	80,124	83,757	87,273	92,168
12	Khanh Hoa	北中・中部	75,178	80,160	82,300	85,257	89,194
13	Quang Nam	北中・中部	62,638	63,479	66,322	72,118	77,852
14	Ninh Thuan	北中・中部	56,076	63,685	64,153	70,439	75,572
15	Tra Vinh	メコンデルタ	76,136	75,020	74,383	79,960	75,444
16	Hai Phong	紅河デルタ	46,323	47,853	49,932	55,211	67,845
17	Thai Binh	紅河デルタ	46,943	49,602	54,169	58,683	64,740
18	Soc Trang	メコンデルタ	53,250	56,084	56,584	58,383	62,700
19	Quang Binh	北中・中部	42,832	47,230	50,160	53,323	57,009
20	Phu Yen	北中・中部	45,281	50,891	49,904	49,000	54,000

注：北中・中部＝北中部・中部沿岸地域

出所：ベトナム統計局データより作成

1.2.2 主な業界団体

ベトナムには複数の水産品の業界団体がある。そのうちベトナム水産品輸出加工協会（VASEP）は水産加工会社の集まりである。漁業者の団体には、ベトナム漁業協会（VINAFIS）とベトナムマグロ協会（VINATUNA）がある。

ベトナム漁業協会（Vietnam Fisheries Society : VINAFIS）

2000年に設立された団体で、漁業関係者（漁獲漁業、養殖、加工、流通など）に関わる個人や事業者がメンバーとなっている。漁師のメンバーも多く日本の漁協に似ている。地方に37ヶ所の支部がある。漁民の利益を代表して、政府に対して漁業の戦略づくりのアドバイス、提言、提案を行う。またメンバーや政府と情報交換を行い、ベトナムの持続可能な漁業を推進する。会員数は30万人程度で、企業会員も含まれる。

ベトナムマグロ協会（Vietnam Tuna Association : VINATUNA）

2010年に設立されたマグロ業界関係者から成る協会。全国レベルの協会は本部をハノイに置くことが多いが、マグロは中部のビンディン省、フーイエン省、カインホア省で獲れるため、カインホア省のニャチャンに本部があり、ビンディン省とフーイエン省には支部がある。

メンバーは、マグロ漁師、加工会社、輸出入業者、水産関係の大学の先生、国家機関の幹部から成る。法人会員（有料）は 24 社だが、個人会員（無料）の数は把握できていないとのことである。

会長の他、ニャチャン大学の教授職を定年退職したアドバイザーが 2 名いて、漁獲技術や水産加工のアドバイスを行っている。外国人アドバイザーをおくこともあり、過去にはタイ人やカナダ人のアドバイザーが在籍していたことがある。

漁師と加工会社、あるいは漁師と漁船の機器メーカーのビジネスマッチングを行うこともある。例えばスペインのソナーメーカーの新技术を漁師に使ってもらい、その感想をメーカーにフィードバックするなどしている。また、日系エンジンメーカーとカインホア省やビンディン省のマグロ漁師とのマッチングを行ったこともあるとの話であった。

1.2.3 主要大手水産企業

ベトナム統計局が発行した 2011 年版の農村農業漁業国勢調査（Rural, Agriculture and Fishery Census）によると水産会社は 1,147 社とあるが、農業・農村開発省によると、これらは水産加工会社で、ベトナムには漁をする法人はほとんどないとのことである。漁業は世帯、個人単位で行っているが、人を雇っている世帯はある。船のタイプによっては 1 隻の操業に約 10 人必要なこともあり、家族だけでは足りなければ 5～7 人を雇っている。2～4 隻持っている世帯もあり、4 隻持っていれば 30～40 人を雇用することになる。船の登録に 1 人あたりの登録件数上限はないので、1 人で何隻も登録していることもあれば、家族や親戚の名前を使って 1 人 1 隻で登録している場合もある。何隻も船を持っている個人オーナーは、自分では船に乗らず、従業員を雇って漁をさせ、オーナーは行く漁場の指示などを行っている場合もある。従って、個人とはいっても、実態としては会社のような形態だが、従業員との雇用契約、社会保険の支払いなどを行っていないところが多く、会社のウェブサイトなどもなく、各社（個人）の実態を把握することは困難である。

こうした中、大手水産加工会社 Hai Vuong 社が水産加工の原材料の安定的に確保するため、2015 年に延縄漁の中古 FRP 漁船 2 隻をタイから調達した。同社に話を聞くことができたので下記にその内容を記載する。

Hai Vuong Group

マグロ及び遠洋漁業で獲れる魚の加工・輸出でベトナム最大手の会社。加工能力は年間 40,000 トンでそのうち 30,000 トンがマグロと遠洋漁業魚である。魚の切り身、缶詰などに加工しているが、加工に必要な原料は国内産では足りず、マグロの場合、原料の 7 割を輸入しており、日本の商社からも輸入している。最終製品の輸出量は年間 28,000 トンで、そのうち 22,000 トンがマグロと遠洋漁業で獲れる魚の加工品である。輸出先は 50 ヶ国に上り、年間売り上げは約 1 億 5,000 万米ドル、従業員数は約 3,000 人である。

上述のように原料は輸入が多いが、原材料を確保するためには漁業も必要と考え、2015 年に延縄漁の FRP 漁船をタイから 2 隻調達した。1 隻はマイナス 50 度、もう 1 隻はマイナス 40 度の冷凍施設がある。大きさは 30 メートル程度で、100GT 以上の沖合漁船である。

調達した漁船は、台湾人の船長を雇い運航しているが、ベトナム人のキャプテン見習いも乗船し、台湾人船長から指導を受けている。この規模の船には、エンジン、冷凍設備など

様々な設備がわかる人員も必要である。船長以外はベトナム人の船員で、1隻あたり総勢10～12人である。

同社のナムディレクターによると、ベトナムでは鋼製漁船だと大きすぎて効率が悪いことから、FRP漁船の調達を検討中とのことであった。将来的には、3,000トンくらいから5,000トンの冷蔵運搬船を日本で建造して調達したい、運搬船を購入し、漁師の漁船から沖買いして魚を運んでくれば、漁師も港に戻らずに漁を続けることができるので効率がよいと考えているとの話もあった。

1.2.4 主な漁港

ベトナムにはフィリピンのジェネラル・サントス、インドネシアのジャカルタ漁港のような規模の漁港はない。マグロ漁業の基地となっているカインホア省ニャチャンの主要漁港2ヶ所も規模は小さかった。

カインホア省の主要漁港は、ホンロー漁港とビンロン漁港で、お互い車で30分ほどの距離に立地している。ビンロン漁港では、世界銀行が270億ドルを援助し、整地、防波堤の建設、50メートルの栈橋の建設などの漁港改良工事を行い、2015年に完了した。

漁港の規模などを示すデータは公表されていないが、ホンロー漁港は従業員20人、ビンロン漁港は12人程度とのことである。港は24時間操業、2シフトで朝7時半に交代する。ベトナムにある漁船の中では比較的大きな漁船も出入りしており、港で話を聞いた漁船のオーナーが持っている船は、350CVから750CV、長さでは15メートルから22メートルくらいとのことであった。船番号で船主がわかるので、栈橋でどの船が入ってくるかチェックして、無線で連絡し、寄港したらその場で荷下ろし料を徴収する。

個人で操業している漁師の場合は、家族が漁港で魚売りをしていることもあり、漁師は獲った魚を家族に渡し、漁に必要な機材、餌や自分たちの食料などを受け取ってまた漁にでる。比較的大きな船の場合は、仲買人が扱うこともある。

ホンロー漁港の場合、漁師の家族あるいは仲買人が、港に水揚げされる魚を漁港のホールで販売する。仲買人は直接、顧客（加工会社など）に水揚げされた水産物を持ち込むこともある。

仲買人は漁師に資金を提供して、漁師はその資金で漁に必要な物資を買い揃えるので、どの船の魚をどの仲買人が買うかはおよそ決まっている。ビンロン漁港の場合、1隻の漁獲を漁師の家族がホールで販売し、数件の小売店が買いに来る。ビンロン漁港で水揚げされる魚は近場に販売されている。漁港の管理は地方政府の管理委員会が行っている。

なお、省別漁獲量が2番目に多い南東部のバリア・ブンタウ省には、日本の支援で整備されたブンタウ漁港がある。同港はベトナム南部のモデル施設として整備し、水産資源確保のための沖合操業を可能にし、ベトナム国民の動物性たんぱく質供給の向上を図るために、栈橋、製氷棟、事務棟、倉庫、市場・作業棟、配電棟、給水棟等を建設した。現在は民営化されている。



夜明け前のホンロー漁港



ビンロン漁港に停泊中の漁船

1.3 水産業振興に係る基本政策（振興策、外資規制等）

1.3.1 ベトナムの漁獲漁業の流通と課題

1.2.3 章で述べたとおり、ベトナムにはインドネシアやフィリピンのような会社組織となった大手漁業会社がほとんど存在しない。水産加工最大手の Hai Vuong 社がタイから中古漁船を調達したが、これはベトナムの水産加工会社が自社で漁船を所有する最初の例のようである。水産品の加工会社は漁師から原材料を買って加工をしており、ベトナムの水産加工業界は、魚を獲ってくる漁師、加工会社と漁師を仲介する仲買人から成り立っている。仲買人の中には、加工会社のひも付きの者もいる。漁師は仲買人からお金を借りて漁に出る費用を賄い、魚でその費用を払っていることも多いため、価格交渉力がなく、また市場には競りの制度がないため、仲買人の言い値で獲った魚を売っているのが実情のようである。

また、ベトナムの漁獲漁業の課題は漁船のほとんどが小さな木船で、冷蔵施設も冷蔵保存のノウハウもあまりないことが挙げられる。巻き網漁船もトロール漁船も、氷も使わずにアジやアンチョビを獲っていることがあるという。そのため、品質のよい魚がとれず、缶詰の原料にしかならないだけでなく、缶詰用にもならない品質の魚もあり、すぐにフライにしたり焼いたりして食べるか、ニョクナムと呼ばれる地元のフィッシュソースの原料や養殖の餌に使われている。

90CV の沖合漁船であっても、巻き網漁船では魚群探知機（魚探）を使うが、一本釣り漁船では使っていない。魚探を使うと、100メートルから70メートルの深さで魚群を見つけることができるが、魚探を使わないため、魚を引き寄せるために大量の餌を使うことになる。一本釣り漁船は主にマグロ漁に使われるが、大量の餌を使ってもマグロ以外の魚にも餌を食べられてしまうので、餌の効率が悪いという。また、釣竿を上げるときに日本のようにリールを使わない。そのため、力任せに釣り上げるので、マグロにストレスがかかり、マグロが暴れて急激に体温があがり、身が焼けてしまい、商品価値がなくなってしまう。

また保存についても、ベトナムの漁船で冷蔵設備を備えているものは少なく、水揚げまでは氷と海水で保存している。漁船には氷を400～500本積んでいくので、ある程度の大きさの魚艙が必要になる。

このように魚の釣り方も保存の仕方も、品質のよい魚を獲って運び、高値で売る仕組みにはなっていない。漁師は仲買人に買ったたかれ、資金がたまらないので、高品質の漁船を買うことはできないし、高品質の漁船がなければ獲れる魚の品質も上がらないという悪循環にベトナムの漁業は陥っている。そのため、漁師は、品質が保持できる方法で魚を獲り、適切に保存をして市場に持ってくれば高い値がつく、ということに気が付かず、漁船や設備に投資をして売り上げをあげようという意識を持つようにならない。

また、沿岸の水産資源の枯渇が懸念される中、沖合漁業の振興が課題となっている。沖合いで操業できる漁船は、表 III-1 のとおり 90CV 以上となっているが、その数は 18,063 隻で、漁船全体の約 14%に過ぎない（表 III-7）。大きな漁船が水揚げするための、漁港などのインフラも足りない。港以外の物流インフラもコールドチェーンが発達していないなどの課題もある。

ベトナム政府はこうした状況を改善するため、2013 年に水産業振興マスタープランとその施行細則を策定し、漁船の近代化や沖合漁業の促進を目指している。

1.3.2 水産業振興マスタープラン

水産業はベトナムの主要産業で、政府は水産業振興マスタープランをこれまでも策定している。最新のものは、2013 年の首相決定 1445 号（Decision No.1445/QD/TTg）で定めた水産業マスタープラン（2020 年までの計画及び 2030 年までのビジョン）である。

2013 年のマスタープランでは 2020 年と 2030 年までの目標として、表 III-5 の内容を掲げている。

表 III-5 マスタープランの目標

	2020 年の目標	2030 年の目標
生産量	700 万トン	900 万トン
漁獲漁業の割合	35%	30%
養殖の割合	65%	70%
付加価値の高い輸出品の割合	50%	60%
輸出額/伸び率	1100 億米ドル/7-8% (2011 年～2020 年)	2000 億米ドル/6-7% (2020 年～2030 年)
技能労働者の割合	50%	80%

出所：首相決定 1445 号（Decision No.1445/QD/TTg）水産業マスタープラン

これを達成するために、沖合漁業に力を入れること、価格の高い魚種（マグロなど）の漁獲量を増やし、単価の安い魚やえびの漁獲量は減らすこと、漁船の大型化を図ることなどが計画されている。

漁獲漁業生産量は 2010 年の 242.1 万トンから 2030 年に 250 万トンに微増とすることが目標だが、そのうち内水面漁業はほぼ横ばい、海面漁業は 222 万 7,000 トンから 2030 年に 230 万トンに増やす計画である。また海面漁業の中でも、沖合漁業は 2010 年の 110 万トンから 2030 年には 150 万トンに増やす一方、沿岸漁業は同期間、112 万 7,000 トンから 80 万トンに削減する。また、魚種別では、えびの生産量は 2010 年の 16 万 9,000 トンから 6 万トンまで削減する一方、いかと魚、特にマグロの生産量を増やす計画である。

表 III-6 マスタープランによる漁獲漁業生産量の計画

単位：トン

No.	項目	2010 (実績)	2015	2020	2030	伸び率 (%/年)	
						2011- 2015	2016- 2020
1	漁獲漁業生産量	2,420,800	2,200,000	2,400,000	2,500,000	-1.9	1.8
	海面漁業	2,226,600	2,000,000	2,200,000	2,300,000	-2.1	1.9
	内水面漁業	194,200	200,000	200,000	200,000	0.6	0.0
2	海面漁業の内訳	2,226,600	2,200,000	2,200,000	2,300,000	-0.2	0.0
	沖合	1,100,000	1,300,000	1,400,000	1,500,000	3.4	1.5
	近海	1,126,600	900,000	800,000	800,000	-4.4	-2.3
3	魚種別内訳	2,420,800	2,200,000	2,400,000	2,500,000	-1.9	1.8
	魚	1,648,200	1,800,000	2,000,000	2,100,000	1.8	2.1
	そのうちマグロ	8,400	15,000	17,000	19,000	12.3	2.5
	いか	120,000	150,000	200,000	200,000	4.6	5.9
	えび	169,000	100,000	50,000	60,000	-10.0	-12.9
	その他	483,600	150,000	150,000	140,000	-20.9	0.0

注：魚種別内訳は魚、いか、えび、その他の合計値

出所：首相決定 1445 号 (Decision No.1445/QD/TTg) 水産業マスタープラン

また、漁船の総隻数は 2010 年の 128,449 隻から 2030 年には 95,000 隻に削減するが、沖合漁船 (90CV 以上) は 18,063 隻から 32,000 隻と 2 倍近く増やす計画である。一方、20CV 未満の漁船は 2010 年の 64,802 隻から 26,000 隻に減らし、20~90CV の漁船も、45,584 隻から 37,000 隻に減らす計画である。

表 III-7 マスタープランによる漁船構成目標

	項目	単位	2010 (実績)	2015	2020	2030	伸び率 (%/年)	
							2011- 2015	2016- 2020
1	漁船	隻	128,449	115,000	110,000	95,000	-2.2	-0.9
	沖合漁船	隻	18,063	26,000	30,000	32,000	7.6	2.9
2	漁船のCV別内訳							
	< 20 cv	隻	64,802	46,000	38,000	26,000	-6.6	-3.7
	20 ~ 90 cv	隻	45,584	43,000	42,000	37,000	-1.2	-0.5
	> 90 cv	隻	18,063	26,000	30,000	32,000	7.6	2.9
3	総能力	CV	6,500,000	6,500,000	6,500,000	6,700,000	0.0	0.0
	うち沖合漁船の能力	CV	3,215,214	4,450,000	4,800,000	5,200,000	6.7	1.5

出所：首相決定 No.1445/QD/TTg 水産業マスタープラン

その結果、漁場別の漁船配備数は、表 III-8 のとおり北部のトンキン湾、中部では減少し、南東部、南西部で増える計画となっている。

表 III-8 マスタープランによる漁場別漁船数目標

No.	漁場	単位	2010 (実績)	2015	2020	2030	伸び率 (%/年)	
							2011- 2015	2016- 2020
1	Gulf of Tokin	隻数	40,339	35,000	30,000	22,500	-2,80	-3,04
	90CV以上		2,892	4,200	4,500	5,000	7.7	1.4
2	Central Area	隻数	54,111	47,000	40,000	33,000	-2,78	-3,17
	90CV以上		5,243	7,500	8,000	8,500	7.4	1.3
3	South East	隻数	17,300	17,000	18,000	15,000	-0,35	1,15
	90CV以上		5,435	7,800	10,500	11,000	7.5	6.1
4	South West	隻数	16,699	16,000	22,000	24,500	-0,85	6,58
	90CV以上		4,493	6,500	7,000	7,500	7.7	1.5
	合計	隻数	128,449	115,000	110,000	95,000	-2,19	-0,89
	90CV以上		18,063	26,000	30,000	32,000	7.6	2.9

出所：首相決定 1445 号 (Decision No.1445/QD/TTg) 水産業マスタープラン

漁船のタイプ別では、2010 年時点では刺し網漁船が最も多く 47,312 隻、次いでトロール漁船が 22,554 隻、一本釣り漁船が 21,896 隻の順番だった。これを 2030 年にはトロール漁船を約 3 分の 1 の 8,000 隻に減らすほか、固定置網漁船も 16,387 隻から 6,000 隻に減らす計画である。一方、一本釣り漁船は 21,896 隻から 31,000 隻に増やす計画である。

表 III-9 マスタープランによる漁船タイプ別目標隻数

No.	船種	単位	2010 (実績)	2015	2020	2030	増加率 (%/年)	
							2011- 2015	2016- 2020
1	Trawl トロール	隻数	22,554	18,000	13,000	8,000	-4.4	-6.3
2	Gillnets 刺し網	隻数	47,312	46,000	45,000	40,000	-0.6	-0.4
3	Seine 巻き網	隻数	6,188	6,500	7,000	7,500	1	1.5
4	Fishing 一本釣り うちマグロ	隻数	21,896	22,500	28,100	31,000	0.5	4.5
		隻数	833	1,000	1,200	1,500	3.7	3.7
5	Lift Net 敷網	隻数	9,872	7,000	5,000	2,000	-6.6	-6.5
6	Stationery Net 固定置網	隻数	4,240	3,000	1,500	500	-6.7	-12.9
7	その他	隻数	16,387	12,000	10,400	6,000	-6	-2.8
	合計	隻数	128,449	115,000	110,000	95,000	-2.2	-0.9

出所：首相決定 1445 号 (Decision No.1445/QD/TTg) 水産業マスタープラン

また、漁船のタイプ別出力（CV）別の内訳では、2015年では90CV以上の船のうち最も隻数が多かったのはトロール漁船だが、2020年には隻数が最も多いの是一本釣り漁船（10,100隻）とする計画である。付加価値の高い魚種の生産量を増加させるため、マグロの漁獲に主に使われる一本釣り漁船の大型化が意図されていることがわかる。

表 III-10 漁船のタイプ別出力別内訳

No.	タイプ	単位	2015			2020		
			< 20 cv	20-90 cv	> 90 cv	< 20 cv	20-90 cv	> 90 cv
1	Trawl トロール	隻数	2,000	9,000	7,000	1,000	6,500	5,500
2	Gillnets 刺し網	隻数	30,000	10,000	6,000	28,000	14,000	3,000
3	Seine 巻き網	隻数	150	3,850	2,500	100	4,200	2,700
4	Fishing 一本釣り	隻数	7,000	11,400	4,100	5,000	13,000	10,100
5	Lift Net 敷網	隻数	2,000	2,650	2,350	1,000	1,000	3,000
6	Stationery Net 固定置網	隻数	1,500	1,100	400	-	750	750
7	その他	隻数	3,350	5,000	3,650	2,900	2,550	4,950
	Total	隻数	46,000	43,000	26,000	38,000	42,000	30,000

出所：首相決定 No.1445/QD/TTg 水産業マスタープラン

また、マスタープランには、漁港インフラの整備についても含まれている。1.2.4 章のとおり、ベトナムにはフィリピンのジェネラル・サントス、インドネシアのジャカルタ漁港のような規模の漁港はない。既存の漁港は劣化も激しい。沖合漁業を発展させるためには、港などのインフラの構築が重要である。

マスタープランでは水産業のインフラ、裾野産業、物流を整備するため、国内 6ヶ所に漁港を擁する漁業センターを設立する計画である。6ヶ所の立地とそれぞれの漁港での水揚げが想定される漁場は次のとおりである。

- 1) ハイフォン：トンキン湾
- 2) ダナン：東部の海とパラセル諸島（中国名 西沙諸島）
- 3) カインホア：中央南部とホアンサ島（中国名 珊瑚島）
- 4) バリア・ブンタオ：南東部
- 5) キエンジャン：南西部
- 6) カントー：メコンデルタの養殖エリア

これらの漁業センターの開発はベトナム政府の資金だけでなく、官民パートナーシップ（PPP）方式による民間投資や、世界銀行、アジア開発銀行などの国際ドナー、日本等の ODA 資金も呼び込みたいとしている。漁港の敷地内に、加工工場、大型漁船が寄港できる

施設、製氷工場、燃料供給基地、網工場、船舶修繕ヤード、冷蔵冷凍倉庫、物流サービス施設なども備え、トラックも冷蔵トラックを導入する予定である。

この6つの漁業センターのうち、カインホア省ではニャチャンから60キロメートルにあるダバークの港湾に1兆ドンの予算を投じ、現在の1.5ヘクタールから45ヘクタールに拡張する計画である。造船所、エンジン販売会社などを誘致し、サービス提供スペースも設ける。カインホア省では修繕ヤード、エンジンショールーム、漁具販売などの分野で日本企業も誘致したい考えである。なお、カインホア省の港湾整備については、日本からの支援も検討されている。

VINAFISによると、水産業振興で特にベトナム政府が重視しているのはカインホア省である。カインホア省は漁獲量では全国で12番目、北中部・中部沿岸地域の中でも6番目と必ずしも高くない。それでもカインホア省が重視される背景は、ベトナム唯一の水産大学、水産養殖研究所、海洋研究所があること、水産加工工場が集積していて、水産品輸出では中部トップであること、さらに中国と領有権を争っているホアンサ諸島がカインホア省の管轄地域になっていることなどである。

また、キエンジャン省の漁業センターの設立は承認済みで、ハイフォン、ダナン、バリア・ブンタウ省については計画を策定した段階とのことである。

なお、2016年11月の関係者へのインタビューでは、マスタープランが発表されたのは2013年ではあるが、具体的にどのように進めていくかは、これから優先順位を決めてロードマップを作成する、予算も未定とのことであった。

1.3.3 違法漁業 (IUU) 対策

ベトナムでは、海上警察は領海侵犯を取り締まるが、違法漁業の取り締まりは農業・農村開発省の管轄となっている。そのため、違法漁船を取り締まる漁業監視局が農業・農村開発省に2013年に組織された。しかし同省の文官を中心に組織されているため、体制が確立していないとのことである。さらに、ベトナムは管轄する海の面積が広いので、同省の漁業監視局のカバー範囲も広い。日本政府は2014年に南シナ海における海上法遵守のための監視体制強化を目的として、日本の中古船舶6隻や海上保安関連機材をベトナムの海上法執行機関（海上警察及び農業・農村開発省傘下の漁業監視局）に供与することで合意しており、2015年8月、農業・農村開発省の漁業監視局に中古漁船を無償供与した。ベトナムはこれを巡視船に改修・転用し、海上警備に活用することになっている。

一方、ベトナムの漁船が違法漁業により海外で取締りを受けるケースもある。木船の船体を海の色と同じ青に塗装し、見つけられにくくした船で、「ブルーボート」と呼ばれ、南太平洋諸国やオーストラリア領海にも出没している。オーストラリアやパラオは領海内に進入したベトナム籍の「ブルーボート」を数隻破壊し、漁師や船長を拘束している³³。インドネシアでは自国の海洋資源を守るために、インドネシア管轄水域に違法に入ってきた外国籍漁船等を爆破していることは報道でも紹介されているが、ベトナムの漁船も2014年10月から2016年8月までに98隻が爆破された。³⁴

³³ June 10, 2015, TODAY ONLINE, July 21, 2016, seafoodsource.com

³⁴ The presidential task force to combat illegal fishing, Indonesia

1.3.4 水産業に対する外国投資

投資法 67/2014/QH13（2015年7月1日施行）において、投資禁止及び経営禁止分野と条件付き経営投資分野について明記している。その中で、水産業の下記の分野が「条件付き経営投資分野」となっている。

- 水産物の開発
- 漁具及び水産物開発設備の事業
- 水産物事業

条件付き経営投資分野は、当該分野の経営投資活動を実施するにあたり、国防、国家の治安、社会の秩序、安全、社会道徳、市民の健康の保持を理由とする条件を満たさなければならない³⁵。

投資法の施行細則を定める政令 118 号（Decree No. 118/2015/ND-CP）によると、投資の条件に含まれるのは、ライセンスや認可の取得で、漁業法に沿って漁業ライセンス、漁船のライセンスなどの取得が必要となる。ベトナム籍船であればベトナムで設立された外資系企業が所有する漁船でもライセンスの取得が可能である。

一方、政令 118 号の投資奨励分野に、「最新の漁具を用いた沖合漁業、漁業向け物流サービス、造船所の建設、造船」が含まれている。これらの分野では、技術、資金面で外資系企業の力を取り入れたいという意図があると思われる。一般的に、投資奨励分野に対しては、次のような奨励措置がある。³⁶

- 期限付または投資プロジェクトの実施期間全部について通常の税率（2016年1月1日からの税率は20%）より低い法人所得税率の適用、法人所得税の減免
- 固定資産を設置するための輸入商品、投資プロジェクトを実施するための原材料・部品に対する輸入税の免除
- 土地賃貸料、土地使用料、土地使用税の減免

2. ベトナムの漁船の構造・設備の概要

2.1 漁船の登録と検査

ベトナムでは、政令 66 号（Decree No. 66/2005/ND-CP）により、20CV 以上の漁船は登録が必要となる。90CV 以上の漁船は農業・農村開発省で、90CV 未満の場合は地方の人民委員会で登録する。運輸省傘下のベトナム海運総局（VINAMARINE）は漁船の登録には関わっていない。

また、漁業に従事する者は政令 59 号（Decree No. 59/2005/ND-CP）により漁業ライセンスが必要となる。漁業ライセンスは 1 年間有効で、90CV 以上の漁船を操業する者は農業・農村開発省から、90CV 未満の漁船を操業する場合は地方の人民委員会でライセンスを取得する。

³⁵ https://www.jetro.go.jp/world/asia/vn/invest_02.html

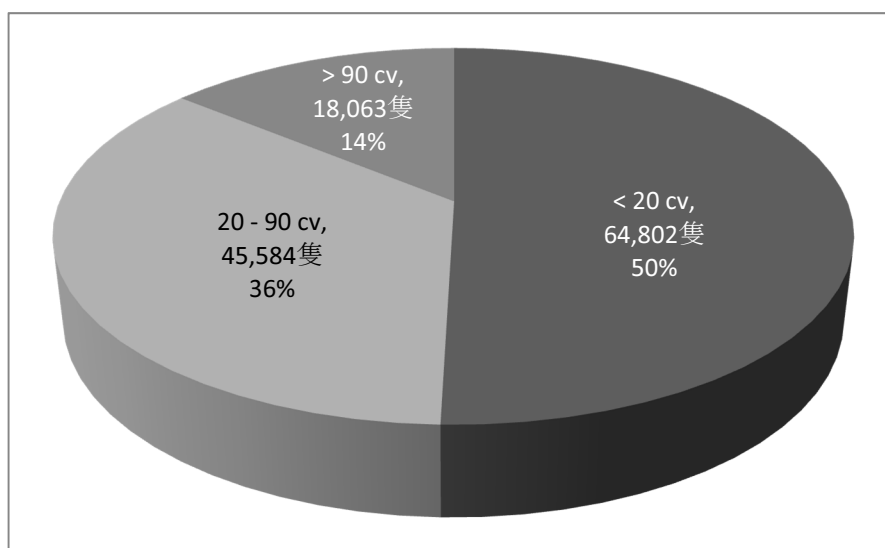
³⁶ ジェトロウェブサイト https://www.jetro.go.jp/world/asia/vn/invest_03.html
https://www.jetro.go.jp/world/asia/vn/invest_04.html

また、20CV以上の漁船は検査が必要で、登録の際に登録検査を行い、その後は毎年検査を行う。20メートル以上の漁船は農業・農村開発省で検査を行い、20メートル未満の漁船は地方の農業局で検査を行うとのことである。

2.2 漁船団の種類、隻数

ベトナム農業・農村開発省では、全国の漁船の総数は公表していない。入手可能な最新の唯一の数字は、2013年のマスタープランに掲載されている2010年の漁船数（図 III-11）である。その数字によると、漁船総数128,449隻に対して20CV未満の漁船が64,802隻と約半分を占める。

図 III-11 ベトナムの漁船のCV別内訳（2010年）



出所：首相決定 1445 号（Decision No.1445/QD/TTg）水産業マスタープラン

90CV以上の漁船については統計局からデータが公開されており、2015年の隻数は28,719隻となっており、2010年に比べて約1万隻増加した。90CV以上の船が最も多いのは、マグロ漁の基地、カインホア省、ビンディン省、プーエン省がある北中部・中部沿岸地域で、2015年の90CV以上の漁船総数28,719隻のうち、同地域のものは16,068隻と全体の56%を占めた。