

マグロはどこから来るのか

大木優利・大久保泰邦

パプアニューギニアに現れたマグロ漁船



パプアニューギニアのラバウルの港にて。2014年10月24日、大久保が撮影。

この写真は著者の一人、大久保が2014年10月24日パプアニューギニアのラバウルの港で見た光景です。小型の船が中国名の大型の船に横付けして、荷を移し替えています。その荷とはマグロだということです。このマグロはどこから来て、どこへ行くのでしょうか。なぜここでマグロを移し替えているのでしょうか。そんな疑問についてマグロの取引に精通する著者の一人、大木が答えます。

まず中国名の船がなぜパプアニューギニアにあったか。中国名の船はおそらく台湾か中国の船でしょう。台湾は今や日本を抜いて世界一の遠洋マグロ船を有する国となっており、また中国も近年急速に遠洋漁業が拡大しています。

マグロの生産量は年々増加しています。これは日本以外の国でマグロの需要が増えているためです。しかし日本のマグロの漁獲量は1984年に79.2万トンのピークに達した後しだいに減少傾向を示し、2009年には48.6万トンとなり、初めてインドネシア（52.9万トン）に抜かれ、2012年には45.8万トンで世界第2位となってしまいました。その他上位5か国に入っている国は台湾、フィリピン、韓国です。近年漁獲量を急増させている国々はインドネシア、フィリピン、パプアニューギニア、メキシコが目立ち、この他のスリランカ、モルジブ、中国、パナマ、イラン、セーシェル、バヌアツ等も同様に増加傾向にあります。主要漁業国のうち先進国の漁獲量は、日本、台湾が引き続き減少しており、一方で

同じく減少していた米国は 2008 年以降増大傾向にあります。

マグロにもいろいろ

クロマグロは、「本マグロ」とも呼ばれ、マグロの中で最高級品とされています。成長すると体長 3 m、重さ 400 kg にもなります。日本がその漁獲の大部分を占め、台湾東方沖から日本沿岸、近海及び三陸沖にかけてが主な漁場となっています。その他、大西洋、地中海でも獲られています。

ミナミマグロは、大きいもので体長 2m、重さ 150 kg 以上にもなります。オーストラリア、ニュージーランド、南アフリカ（ケープタウン）沖の低水温の海域で獲れます。脂がのっていることから高級マグロとして寿司屋、料亭でよく使われています。またインドマグロとも呼ばれています。

メバチは、体長 2m、重さ 150 kg 以上にもなり、体型はクロマグロにもっとも似ていますが、胸ビレが大きいところが異なります。赤道をはさんで南北の緯度約 35 度にわたる広い海域で獲れます。漁獲量の一番多いマグロで目が大きくぼちりしていることから目鉢マグロと呼ばれています。

キハダは、大きいもので体長 2m、重さ 100 kg 以上にもなります。メバチとほぼ同じ漁場で獲られます。体型がスマートなのが特徴で、赤身のあっさりした味わいが楽しめます。肌が黄色いことから黄肌と呼ばれています。

ビンナガは、マグロ類の中でも最も小柄で、体長は 1m 前後。世界中の海に広く分布し、大回遊する小型のマグロです。長い刀状の胸ビレが特徴で油漬の缶詰の原料になります。またトンボとも呼ばれています。

生マグロ

私たちが食べるマグロには、生マグロ、冷凍マグロ、蓄養マグロがあります。

生マグロとは、一度も凍らせていないマグロのことです。つまり生のままで輸送するので、長期間保存することができないので、短期間で販売しなくてはなりません。

小型のマグロ延縄船で獲れたマグロを生マグロとして売る場合は、漁獲したマグロを血抜きし、エラや内臓を取った後、氷または 0 度近い水の中で冷やしておきます。つまり、冷凍ならぬ、冷蔵状態にします。

生マグロを輸送する方法は二つです。一つは冷蔵庫のある運搬船で運ぶ方法です。漁獲した漁場が遠い場合は、船が港に着くまで長くて約 2～3 週間も船の中でこのまま保存されることとなります。

二つ目は空輸です。冷蔵状態のマグロは陸揚げされ、氷と一緒に段ボール箱にマグロを詰め、トラックで飛行場に運ばれます。飛行機の貨物室に積まれたマグロは冷蔵状態のまま空輸され、また別の飛行場に着きます。そして飛行場から魚市場のある港まで運ばれるのです。マグロをはじめ、輸入される多くの海産物が降り立つ成田空港や関西空港は、空

の「漁港」とも言えます。

飛行機を利用すると運ぶ時間は短縮でき、鮮度が維持できる利点があるものの、航空運賃が高くなるため、高く売れるマグロでなければ採算がとれません。また、この航空運賃は日本からの距離だけで決まるわけではなく、マグロを積む空港から日本へ飛ぶ飛行機の便数によっても左右されます。日本人が多く行く観光地であれば、仮に遠くても、飛行機の便も多いので、その貨物室にたくさんのマグロを積み込み、安い運賃で運ぶことができます。

いくらマグロが豊富に取れる地域でも、日本への飛行機の便数が少ない場合は、これと逆のことが起きるため、日本に安くマグロを運ぶことができません。その時は良いものを選んで船で運ぶか、缶詰などの加工品などの形で消費することになります。また地元の日本料理屋で買い取る場合もあります。こう考えると私たちが海外で食べるマグロは多くの場合 B 級品ということになります。

写真の 2 隻の船は、小型の運搬船と冷蔵庫のある運搬船だと思います。小型の運搬船はマグロを獲る捕獲漁船から積み替えたマグロを港まで運び、今度は日本などの消費地に向かう運搬船にマグロを積み替えているのだと思います。捕獲漁船は小型の運搬船にマグロを積み替えると、またマグロ漁に出かけるので、ここには写っていないのだと思います。

冷凍マグロ

冷凍マグロとは、大型のマグロ延縄漁や、蓄養などによって漁獲、生産されたマグロが、マイナス 60 度で急速に凍結されたものです。流通に時間をかけられるため、大型船で大量に運ぶことができ、価格を抑えることができる、という強みがあります。

冷凍マグロになるマグロは水揚げ後、血を抜き、エラや内臓を取った後で冷凍されます。マイナス 60 度という超低温で保存することにより、長期間マグロの品質を大きく落とすことなく、保存することができます。これらは、冷凍された状態のまま、マグロ漁船や冷凍運搬船、冷凍コンテナなどによって、大量に日本に運び込まれます。この場合、冷凍運搬から先は大手の日本の水産会社が行います。

冷凍マグロは長期間、在庫にしておくことが可能であるため、必要に応じて、計画的に供給することができます。このため、商社などが大量に買い付け、輸入して、築地などの卸売市場を経由せずに、スーパーなどの小売店に卸して販売される割合が多いとされています。

実際、冷凍マグロは、お店などでは「解凍」という表記をつけられ、刺身用のマグロとして売られています。これらは、大抵の場合、比較的安い値段がつけられています。

蓄養マグロ

蓄養マグロは、幼魚や脂ののりが薄い成魚を捕獲して、それを生簀（いけす）の中で飼

って育てることを言います。直径 50 メートルほどの生簀の中で数ヶ月間魚、イカ、サバ、コノシロなどを与えて、トロの部分を増やしてから出荷するわけです。

このような方法は 1991 年ごろからオーストラリア（ミナミマグロ）で始まり、スペイン、クロアチア、マルタ、トルコ、ギリシャなど地中海諸国（本マグロ）や、メキシコ（ミナミマグロ）などにも広がっています。

蓄養マグロは天然マグロを捕らえて太らせるのですから、天然まぐろに近いとも言えます。気になる品質ですが、一般的には「天然まぐろに近い状態のもの」が美味しいといえなくはありません。つまり 100kg の時から 200kg まで蓄養したものと、150kg の時から 200kg まで蓄養したものを比べれば、後者の方が不自然に運動不足の状態で過ごす期間が短く、その分天然に近いということです。但し、餌の内容や食べる量や蓄養期間などによっても味は変わってきますから、これらを総合的に判断する必要があります。

現在日本で出回っている高級マグロ（本マグロ、ミナミマグロ）の約 3 分の 1 が蓄養マグロと言われ、生産量はさらに増えています。年間を通じて計画的に供給でき、天然ものに比べて安く、値段も品質も安定していて目利きの必要も殆どないため、蓄養マグロはスーパーやチェーンの鮨店などにとって扱いやすい商品でもあります。脂がこってりしており身が柔らかい蓄養マグロは、こってり系の料理や柔らかい食べ物に慣れた若者たちには、天然ものよりも好まれる傾向もあります。

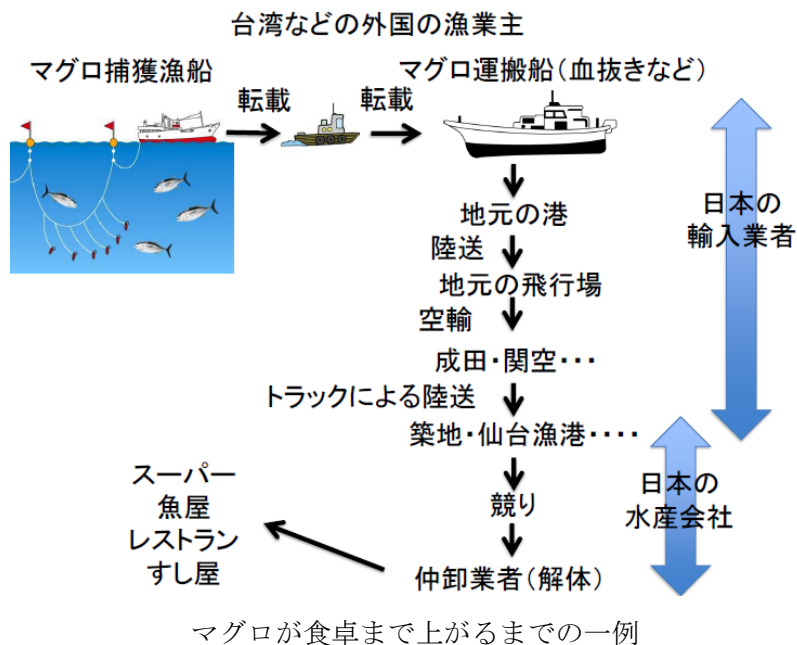
マグロが食卓に上がるまで

台湾や中国の船で獲れたマグロを日本の水産会社が買い上げ日本まで運ぶ場合、空輸や船の手配、税関審査の手続き、日本の魚市場までの陸送の手配などのロジスティックが必要です。これは日本の輸入仲介業者が行います。日本に到着したマグロは日本の水産会社の手に渡ります。

日本に到着した刺身用マグロは、大きく分けて 2 つの販売経路で国内に流通します。一つは東京にある築地市場などの卸売市場を経由する経路（場内流通）。もう一つは、卸売市場を経由しないでマグロが売られる経路（場外流通）です。

卸売市場では競りが行われ、競り落とされたマグロは、仲卸業者によって直ちに解体されます。さらにお店などの小売業に買われて、最終的にはスーパーや魚屋の商品やレストラン、すし屋の料理といった形で消費者の手に届きます。

もう一つの場外流通は、大手の商社などが、マグロ漁船や蓄養業者から直接マグロを買い付け、その企業の持つ流通経路で、スーパーなどの小売業者に直接販売するルートです。この場合、多く取引されるのは、長期間の保存が可能で、計画的な供給ができる冷凍マグロです。また、蓄養マグロは同じく安定した生産、供給ができるので、一部は生マグロとしてこのルートで流通します。



天然マグロは希少価値が上がってきているので、全般的に蓄養マグロよりも値段が高い傾向にあります。天然マグロは、スーパーなどに行けば 1 kg 当たり 1000 円を切る値段で販売している場合もありますが、たいていの場合安くても 2000~3000 円はするでしょう。もちろん高級天然マグロになると、数万円単位で売買されることも決して珍しくありません。

船の上で働いている人はだれ

写真のような中国あるいは台湾国籍の漁船に働く乗組員は、台湾人と中国人は漁労長とほんの数人の幹部だけであとはほとんど東南アジア人です。日本船の場合は日本人との相性を考えて外国人乗組員の 99% がインドネシア人ですが、台湾船ではインドネシア人の給料相場が上がってきているので、カンボジアやラオス、ミャンマーからも探して乗せるそうです。

マグロの値段が上がっているのはなぜ

この頃マグロの値段が高くなっています。なぜでしょうか。原油価格高騰し、さらに漁場が遠くなったことによる燃料費の高騰が一つの原因とされています。

さらに世界的な日本食ブームによって消費量が増大していることも大きな原因となっています。つまり需要と供給の関係で高くなっているのです。1990 年代後半から 2000 年代初めにかけて、台湾漁船の大量漁獲によって、日本での水揚げが減少しました。日本は減少分を台湾から輸入して維持していました。しかし最近では中国都市部での日本食ブームによってマグロ需要が急増し、日本の漁獲減少の隙を突いて、中国漁船による活動が拡大し

ているそうです。中国や欧米など世界的な消費量増大により、価格が高騰しているということですが。

これに輪をかけて価格高騰に拍車をかけているのがクロマグロ（太平洋および大西洋）の漁獲規制と資源管理の勧告です。2010年には中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）が漁獲圧（資源に対する漁獲の圧力）の低減と、未成魚漁獲量の削減を勧告しました。また、2014年のWCPFC総会で、2015年から幼魚（重さ30キロ未満）の漁獲枠を2002～2004年の平均の半分に制限することが正式に決まりました。太平洋クロマグロの約8割を消費する日本が主導して保全案を委員会に提案するなど、日本によるまぐろ資源管理イニシアチブが必要とされています。

マグロなどの水資源は繁殖によって子孫を残すことができるので、再生資源です。その点資源の管理方法は、地熱やバイオマス資源のような再生資源の管理とよく似ています。マグロ資源の管理については、また改めてご報告します。

食卓に上るマグロがたくさんの人々の手を経てやってきたと思うと、味わいもまた格別になりますね。