

出國報告（出國類別：其他）

參加台日鮪漁業界會談出國報告

服務機關：行政院農業委員會漁業署

姓名職稱：吳信長 副組長

派赴國家：日本 東京

出國期間：98年7月13日

至97年7月15日

報告日期：97年10月15日

參加台日鮪漁業界會談出國報告出國報告

摘 要

- 一、為配合本(98)年7月30、31日召開台日官方之鮪漁業會談，台灣區鮪魚公會伍理事長，安排於7月14日赴日本東京與日鯉漁協石川會長洽商「我延繩釣漁船回復在西經130度以東海域作業」、「印度洋海盜問題之因應」及「轉讓日本大西洋大目鮪剩餘配額與台灣漁船使用」等議題。遂奉派遠洋漁業組吳副組長信長會同前往。
- 二、本次會談於7月14日在日本東京日鯉漁協會議室召開，我方代表包括鮪魚公會伍理事長、李專員冠庭及本組吳副組長，日方代表有：日鯉漁協石川會長、佐藤常務、石田特別參與、益子部長、土屋部長、小野課長及翻譯張景子小姐等。會談主要議題與結果摘要如下：
 - (一) 日本生魚片鮪魚市場安定：日方為能縮短鮪魚市場通路，提高業者利潤，日鯉漁協已嘗試設立鮪魚直營店，有成效再拓展到各地。同時關切大陸對鮪魚進口之含汞檢測標準與關稅都太高，不利市場拓展。我方則回應，台灣國內，透過王前理事長順隆經營之冷凍廠，開始設點零售成效不差，將會陸續拓展到各地；另一方面，鮪魚公會預計在11月在日本辦理促銷台灣船所捕鮪魚生魚片。至於，關稅等水產貿易問題將會進行兩岸會談。
 - (二) 鮪漁船減船議題：日方提到日本最近減船後鮪釣漁船剩下200艘，希望維持此一船數，極力反對轉投資經營圍網漁船。我方則回應，台灣減船後剩250幾艘，不會再採取強制性減船措施，但會維持自願性之減船，同時，望日方不再將日本舊船出口。日方則稱，渠不同意水產廳採有條件式同意鮪漁船出口。
 - (三) 台灣漁船回復西經130度以東作業：我方向日方突出太平洋西經130度以東，應回復讓台灣漁船與其他國家公平前往作業。日方則稱：這是台日政府間之協議，漁民不希望開放台灣漁船作業，日鯉漁協現在不方便向漁民提這個問題，如果七月底台日政府會談有了新的決定，業界再進行民間協議，但要說服漁民，必須解決台灣一直增加FOC圍網漁船的問題。我方表示，圍網問題與西經130度以東漁場問題應分開解決，請日鯉漁協不要給政府太大壓力，讓政府先談。
 - (四) 海盜與配額轉讓議題：我方提議，因印度洋海盜的問題，請日方轉移一些大西洋的配額，讓台灣船使用。日方回應，海盜問題上次OPRT開會已討論過，透過中東的軍事情報單位加以防範。至於配額問題是政府的事，日本配額使用接近用罄，而且，台資日籍漁船實際漁獲量不夠透明，日方有風險，無法配額轉讓。
 - (五) 其他：鯊魚5%鰭身比之規範與計算方式：日方指出，近期日本漁船在拉斯及開普敦，受到港口國查驗鰭身比率造成很多困擾，希望了解台灣如何執行。我方表示：魚鰭身合理的比率應為8%上下，但因RFMO已通過相關決議，只能遵照執行，但過去台灣船在外國港口受檢，除非鰭身比例非常不合理才會被取締處罰。
- 三、本次會議結果列入7月底台日官方會談資料，妥為因應。

參加台日鮪漁業界會談出國報告出國報告

目 次

壹、前言	1
貳、各議題會談過程紀要	1
一、日本生魚片鮪魚市場安定	1
二、鮪漁船減船議題	3
三、台灣漁船回復西經 130 度以東作業	3
四、海盜與配額轉讓議題	5
五、其他	5
參、心得與建議	6
附件：日鯉漁協開設鮪魚直營店之情形與產品	7

參加台日鮪漁業界會談出國報告

壹、前言

為配合本（98）年 7 月 30、31 日召開台日官方之鮪漁業會談，台灣區鮪魚公會伍理事長，安排於 7 月 14 日赴日本東京與日鯉漁協石川會長洽商「我延繩釣漁船回復在西經 130 度以東海域作業」、「印度洋海盜問題之因應」及「轉讓日本大西洋大目鮪剩餘配額與台灣漁船使用」等議題。遂奉派本（遠洋漁業）組吳副組長信長會同前往。

本次會談於 7 月 14 日在日本東京日鯉漁協會議室召開，我方代表包括鮪魚公會伍理事長、李專員冠庭及本組吳副組長，日方代表有：日鯉漁協石川會長、佐藤常務、石田特別參與、益子部長、土屋部長、小野課長及翻譯張景子小姐等。會談紀錄詳如附件，主要議題與結果摘要如次：

貳、各議題會談過程紀要：

一、日本生魚片鮪魚市場安定：

日方提到：目前最頭疼的是鮪魚魚價上不去，長期以來台灣在休漁，日本也是，但是魚價仍然看不到上漲。日本休漁漁船有 90 艘，每船休漁 2 個月，分 2 年執行，已有一半已經完成，每艘漁船休漁金 2000 萬日幣。供給減少了，但是為甚麼魚價仍然沒有上漲。因此，日鯉漁協直接嚐試開設零售通路，直營店目前採用小規模經營，是試驗性質，設在住宅區，主要是要縮短生產者與消費者之通路層次，增加生產者的利潤，鮪魚只有 40%作為生魚片，其他部分的可加工另外銷售，延繩釣鮪魚以外的漁獲，希望也能成為有效商品。目前仍在試驗階段，直營店現在主要賣大目鮪的 AKAMI，2、3 個月後會增加，如果利潤可以，再擴展直營店到各地。整體上，這是魚價上不去的情形下，為了增加業者收入所採取的努力作為，為了延續鮪漁業，會嘗試各種方法。

現在的魚價，大概是以往最高價的 30~35%而已，原因是全球經濟不景氣，圍網所捕的黃鰭鮪(PS)，價格在 200~250 日元，影響延繩釣的大目鮪與黃鰭鮪魚價。另一

因素是，蓄養的黑鮪與南方黑鮪今年有 2~3 千噸進入日本，影響高級鮪魚價格，延繩釣漁獲正好介於高價與低價間。還有一個因素是油料上漲，台灣也面臨同樣的問題。

解決魚價下跌，控制進入日本市場的量，日本採取休漁與開發日本以外市場措施，休漁去年台灣也實施了，日本目前有 92 艘正在休漁，全部實施 180 艘，台灣出口到日本的量，前年有 62000 噸去年只有 54000 噸，是最高量的 40%而已，今年 1~4 月只有 15000 噸，比去年同其更少了。日本曾嘗試在拉斯開展市場，但是 EU 經濟不好。接著詢問台灣在各地開發市場情形如何？台灣方面採取甚麼方式？

伍理事長回應：台灣方面，今年產量下降，尤其是印度洋，主要是海盜與氣候因素，黃鰭鮪減少更多，造成輸日量的減少，和石川會長感受一樣，為甚麼量減少，價格還是上不去，台灣也在開發國內市場、大陸市場、EU 市場。在國內，王前理事長的冷凍庫，採取直銷方式經營，到目前有 5~6 個點，成果似乎不錯，目前點都設在南部，接著會拓展到中北部。

在國外方面，去年 9 月去大陸與他們業者討論共同拓展大陸市場，漁獲盡量不要到日本，讓日本市場價格穩定，大陸方面很高興能與台灣合作，目前正規劃中。日本市場，我們準備在日本拓展台灣船所捕鮪魚，台灣船鮪魚價格提高，對日本船漁獲價格也有幫助。推展日本市場不是和日鯉漁協競爭，而是台灣鮪魚在日本市場占有率很高，所以拓展開來，對雙方都有利，促銷活動預計在 11 月實施，到時候也請日方多幫忙。

至於 EU 及其他地區，過去為生鮮鮪漁船漁獲冷凍後銷過去，超低溫鮪魚還沒有，目前還在努力中，還沒有太大進展。生魚片市場拓展目前著重在台灣，另一方面要努力拓展大陸市場，這是台日雙方共同努力的目標。

台灣休漁情況，在印度洋作業漁船受海盜影響最大，有一半漁船會慢慢的處於休漁狀況。在太平洋作業漁船，因去年 WCPFC 決議逐年減少大目鮪配額達 30%，所以西經 130 度以東應開放讓台灣船作業，至於作業秩序如何規範，都可以討論，現在台灣船多屬於虧損狀況。太平洋作業船約有 1/5 處於休漁狀況。大西洋部份，因為受 ICCAT 限制，台灣船必須維持 60 艘，比起其他洋區，經營上比較好，較沒有虧損，希望與日方合作，轉移一些台灣船到大西洋作業。大西洋因季節的關係，一些船會休漁 2 個月。

日方關切大陸市場開拓有幾個嚴重的限制點，第一是冷凍設備不足，其次是進口關稅 20%以上，第三是魚體含汞量檢驗標準甚高，台灣方面如何處理？台灣方面

有關關稅等兩岸水產貿易問題，將列入年底兩岸會談議題，也包括魷魚、秋刀魚進入中國市場。至於石川會長提到，大陸冷凍設備不足確實是一個問題，冷凍庫大概比較有問題，但是銷售點就要加強。但兩岸間以小額貿易進行沒有關稅問題。中國大陸將台灣視為中國的一部份，盡量會給台灣優惠待遇。

二、鮪漁船減船議題：

日本因為 ICCAT 大目鮪配額決議及 WCPFC 決議大目鮪減 30%，所以去年起開始減船，減下來大概剩下 180 艘，加上其他的鮪漁船，總數約 200 艘，日方想就維持 200 艘日本鮪釣船，但有些人想轉營圍網漁船。但我不希望延繩釣漁船一直減，希望日本維持 200 艘船。

我方說明：台灣方面，去年為自願性減船，減了 30 艘，和過去強制性減船（價格）不同，目前有 254 艘。印度洋海盜問題，業界要求政府再減船，但是牽涉前一波減船代償金的償還問題，再減下去更難償還，政府不同意。目前剩 250 幾艘，再減可能性不高，代償金係由現存漁船漁獲輸日扣款償還，如果業者經營不善，則納入一般性減船，原則不會有下一波強制性減船。應維持現有鮪釣船船數，只是希望日本不要再將舊船輸出，否則事實上並沒有減到船，要實際解體才確實，台灣所減的船全部都是解體。台灣船要出口須先經鮪魚公會同意，經過政府審核，出口是否符合國際規定，都沒問題才可以出口。

日方解釋，目前日籍漁船約有 80 艘是外資經營的 FOC 船，最高時曾達 100 艘，減下來主要是一些中資船透過 OPRT 轉為中國籍。我方指出，我們認為日本政府及 OPRT 同意這樣做，沒有辦法符合國際規範。日方對鮪釣船增加也不支持，我們一直在減，別人不用減，所以日本政府的作法我不理解，我也一直向水產廳提出，台灣方面今天表達這樣的意見，我可以藉此更強力向日本政府提。

三、台灣漁船回復西經 130 度以東作業：

我方說明，太平洋西經 130 度以東海域當初限制台方漁船作業主要是作業秩序的維持，這部份可以先建立機制，違反規範漁船給予舉發處罰確有必要，但是，必須開放讓台灣漁船作業。因為這是台日雙方的協議，開放並不會違反國際組織規範，同時，韓國船、中國船都可以前往作業，只有台灣船不可以，對台灣船非常不公平。

日方提到上一次已經說明過了，這是日台政府雙方的協議，當時是為了解決

ICCAT 問題，水產廳告訴我們，這個限制是沒有期限的，東太平洋是日本船最主要的漁場，漁民都希望維持這個協議，我也很苦惱。現在不考慮當時 ICCAT 的問題，主要是台日漁船的作業秩序問題，日本漁船漁具流失，這類問題，日本漁民覺得目前的作業秩序良好，認為會一直維持下去，現在似乎不方便再跟漁民提到這樣的議題。這是日台政府間協議，七月底即將再度召開，到時候如果決議開放，日鯉漁協就必須遵守，所以政府間完成協議後，再進行民間協議。這不是日方政府與民間推來推去，我想迴避的是，政府協議之前，民間不方便先進行。

我方回顧，去年台日官方接觸，日方表示有這樣的安排，主要係日本業界的的要求，正好利用解決 ICCAT 的問題作成協議，政府間並沒有太大的意見。過去的案例經過了解，主要是小船作業產生絞繩衝突，大船並未發現有衝突，在其他洋區作業的大船也沒發現這樣的情況就可以理解，日方當時提出這個問題，也沒能明確舉證發生衝突的對象，我很遺憾。既然這樣，我希望先由雙方政府談，日方業界不要給日本官方太大壓力，讓政府間能好好討論。基於雙方共同作業漁場的秩序，會要求政府對違規漁船予以嚴懲，才能使雙方互利互信。

日方將台日圍網漁業衝突連結本議題稱：其實日台之間沒有特別的衝突要協商的，只有西經 130 度以東漁場的事和圍網的問題而已。台灣的圍網執照船沒有增加，但台資的圍網船卻一直增加，日台政府與民間探討到現在還沒辦法解決，這是會讓資源產生問題，對圍網及延繩釣都不好，希望台灣政府對圍網漁業要嚴格管理。台灣的 FOC 圍網漁船增加了 39 艘，甚至比台灣的執照船還要多，漁船噸數規模更大，這樣太平洋的資源會產生問題。台灣是鮪魚出口國，資源沒有了不要出口就好了，日本不同，日本要吃魚，資源沒有了日本就沒魚可吃了。即使解決了西經 130 度以東漁場問題，到時候也沒魚可捕了。台灣已經通過 FOC 條例，台灣政府應該對台資 FOC 圍網船好好管。

我方接著補充說明：台灣政府遏阻圍網漁船的增加盡了很大的努力，可是近年來開發中的島國發展需求，已成為一股很大了力量，相信各位都參加 RFMO 的會議也有感受，WCPFC 會議明確通國在台灣才不得不許可圍網漁船輸出，所以日方如果還認為台灣政府不夠努力，我不能苟同。

而日方提出看法，台灣政府無限制的讓這些船外籍化，利用美國合法化，但主要考慮不是合法非法，而是資源上的考量，資源的傷害會帶來整個產業損害，日本也有很多來自發展圍網者的壓力，我的極力反對，讓日本圍網船無法增加，一些業者看到台灣業者一直增加圍網船，想轉營圍網漁業，都怪罪我和日本政府對抗。應

該採取一些法律外的措施，以免台灣船成爲資源減少的元兇。

最後我方表示：其實台日雙方的鮪釣業者，就資源保育的立場是一致的，對於圍網漁業無限制發展也都反對的，但是不應該將這個議題不能即時解決，就一直限制西經 130 度以東水域台灣鮪釣船之作業權利，這樣似乎懲罰到立場相同的鮪釣業者，傷了台日雙方業界的情誼，這兩個議題應脫鉤處理。然日方並無動於衷。

四、海盜與配額轉讓議題：

伍理事長表示：我方印度洋作業漁船受海盜影響最大，有一半漁船會慢慢的處於休漁狀況。因此，希望日方在大西洋剩餘配額轉讓給台灣，協助台灣疏解一下，台灣方面看看付出一些給日方，索馬利亞海盜問題 2~3 年內應沒有辦法解決，印度洋有一半的船會受到影響，EU 的圍網船也會受到影響，資源或許可以回復，但是最近幾年台灣希望得到日方的協助。大西洋部份，因爲受 ICCAT 限制，台灣船必須維持 60 艘，比起其他洋區，經營上比較好，較沒有虧損，希望與日方合作，轉移一些台灣船到大西洋作業。

日方表示上次 OPRT 開會時，印度洋海盜問題，已經有一些解決方法，韓國船將資料登錄在杜拜的中東軍事情報中心，用 GPS 監控，配合各船通報追蹤海盜蹤跡，登錄船隻越多，效果越好。日本在賽席爾合作漁船也會登錄。大西洋大目鮪配額是政府做決定的事，日本漁船配額使用已接近 ICCAT 給的配額，是不是可轉給台灣，我也沒有辦法做決定，台資日本船在哪裡作業，使用多少配額都不是很透明，更何況日本船配額已快用完了，所以轉讓給台灣不太可能。WCPFC 要減 30% 配額，台灣的船數沒有問題，台灣資金的日本船，以後的配額夠不夠都不知道了，所以轉讓配額的可能性很少。台灣資金的日本船，資金從哪來不重要，但是漁船從不回日本合理嗎？有甚麼事情都沒辦法連絡，也沒辦法管，發照就有問題，就不應該發照。台資日本船資料不夠透明，轉讓配額出去就有風險。

五、其他：

日方接著提出鯊魚問題討論，鯊魚爲什麼會這麼被關注？5% 的要求台灣怎麼規定？重量怎麼計算？乾重還是濕重？魚鰭怎麼割都會超過 5%，臺灣怎麼執行？

日本漁船最近在拉斯及開普敦被檢查很嚴格，依規定都不會通過。

我方說明：台灣的規定都是濕重，以前我的船捕鯊魚的經驗，不同魚種，不同體型的鯊魚，其鰭身比率都不一樣，平均也應有 8%，為甚麼國際上會規範為 5%。台灣依循國際組織規定按 5%規定。在台灣船上習俗的鯊魚鰭屬於船員的福利，以前延繩釣比較好經營不覺得有甚麼問題，現在部份船東已在研究鯊魚鰭是否繼續歸船員，如果船員不去捕撈大目鮪、黃鰭鮪，專門去打鯊魚，船東損失就大了，現在有的改成船東、船長、船員各 1/3，以免漁船專門去打鯊魚。台灣也面臨相同的問題，最近在開普敦被檢查很嚴格。根據過去實際經驗，國際上規定鯊魚鰭身比為 5%，但實際比 5%為高，所以一些實施港口檢查的國家，都不會計較 1~2%，過去台灣漁船被查獲違規的，都是比率超過好幾倍，甚至只有卸下魚鰭沒有魚身，如果不是刻意割鰭棄身，大概還沒有發現太大問題。雙方只能多向漁民宣導遵守。

參、心得與建議

- 一、超低溫鮪魚市場雖然供給減少，但仍然需求下跌，價格下滑，對於市場的拓展與促銷，應有更開創性的作法，及尋找新的市場。
- 二、日本鮪漁業者之經營仍持續低糜，日本政府持續採取減船措施，究竟是資源問題還是經濟問題值得觀察注意。
- 三、日方對於我國業者近年大量投入大型圍網 FOC 漁船之經營仍無法接受，因此有關與我國合作或協助之議題如配額轉讓、開放我國漁船至太平洋西經 130 度以東海域作業等都持抵制態度，必須及早解決，以免台日雙方關係持續不良，在國際場合衝突再起。

附件：日鯉漁協開設鮪魚直營店之情形與產品





