

Fair Finance Guide Japan

ブリーフィング・ペーパー

遠洋マグロ漁船は現代の蟹工船

—労働者の人権保障のために問われるべき金融機関の責任



2026年4月14日

Fair Finance Guide Japan



本報告書の作成にあたってはスウェーデン国際開発協力庁（Sida）の助成を受けています。

※表紙写真提供：台湾人権促進会（TAHR）

<概要>

マグロは日本では寿司などハレの日の食べ物として広く親しまれている。その一方で、全国津々浦々で 24 時間コンビニエンスストアに行けばマグロの寿司が安価に購入できるという側面もある。ここには本来は高額のはずのものが不自然に安く流通できるというカラクリによって顧客へのアピールが成されていると考えられる。しかし、その安価に提供できるマグロというのは単なる企業努力で行われているわけではない。安い値段表示の裏側を見てみると、極めて劣悪な労働環境で強制的に働かされる人びとの犠牲によってその安さが実現されていることが見えてくる。

例えば、世界の遠洋マグロ漁に出る漁船で働く船員のほとんどはインドネシア人の移住労働者船員である。その多くは漁場に入ると連日 13～15 時間の労働が続き、水や食料は十分に供給されず、船長や管理監督者から心身への暴力を振るわれ、その上給与の支払いさえも適切にされないという事態がしばしば起きているという。

実際のケースで見ると、台湾船籍の遠洋マグロ漁船銷富（You Fu）号では船員たちは恒常的に暴言・暴力にさらされ、食糧や水も不足し、拳銃の果てに中には乗船していた 15 ヶ月の間給与が全く支払われていない者もいたが、そのすべては航海を終えて初めて世界が知ることとなったのだ。その間に銷富号から水揚げされた魚は合法的に獲られた魚として流通し、その一部は日本のスーパーマーケットで販売されるネギトロなどにも加工された可能性が否定できない。

また、韓国船籍の船では過剰に長い遠洋航海を続けるケースがみられる。東遠（Dongwon）208 号のケースでは約 30 ヶ月帰港しないまま漁を続けていることが判明している。しかも、一度漁に入れば過剰な連勤が続き、優に過労死ラインを超える労働環境で逃げ場もなく労働者が働いている可能性が明らかになっている。ここでも、船員の大多数はインドネシア人の移住労働者である。

遠洋マグロ漁は船の確保、船員の雇用、燃料、漁具の手配や撒き餌などの消耗品の調達など多額の初期投資が必要になる産業である。この下支えをしているのが金融という仕事であり、上記二件のケースでも日本の金融機関が金融サービスを提供しているサプライチェーンの上で人権侵害と言って差し支えない問題が確認されている。台湾における捜査記録から銷富号と取引関係が確認されている豊群水産股份有限公司（Fong Chun Formosa/FCCF）社には日本の子会社があり、同社は三菱 UFJ 銀行、三井住友銀行、みずほ銀行が取引銀行として明示している。さらに、東遠 208 号のケースでは傘下にある米 Starkist 社に対して三井住友銀行が 9000 万米ドルの融資を実行していることなども明らかになっている。

この状況を今後未然に防ぐためにはすべての船員が問題の早期通報や民主的に選ばれた代表が労働者を代弁することのできる労働組合へのアクセスを保障することなどが極めて重要な前提条件となる。日本の金融機関各社は各行の定める人権方針の運用を強化し、以下の点に配慮した水産業・食品産業への投融資の見直しをすべきである。

- ・結社の自由を保障する一環として遠洋船に従事する労働者すべてに毎日一定時間以上の WiFi アクセスを保障すること
- ・WiFi 通信設備のある船において外国籍船員だけが WiFi アクセスを制限されるケースをパワハラや差別的雇用慣習の一種と定め、問題の予防に努めること

高級魚であり、大衆魚でもあるマグロ

2026年1月5日、豊洲市場で開催された初競りにて、過去最高値でクロマグロが入札された。243kgが1kgあたり210万円で落札され、総額5億1030万円となった。もちろんこれは新年の初セリという特殊な状況において落札されたものであり、普段からこのような価格で取引されているわけではない。しかし、この数字の背景に凄まじい社会の格差を感じざるを得ない。

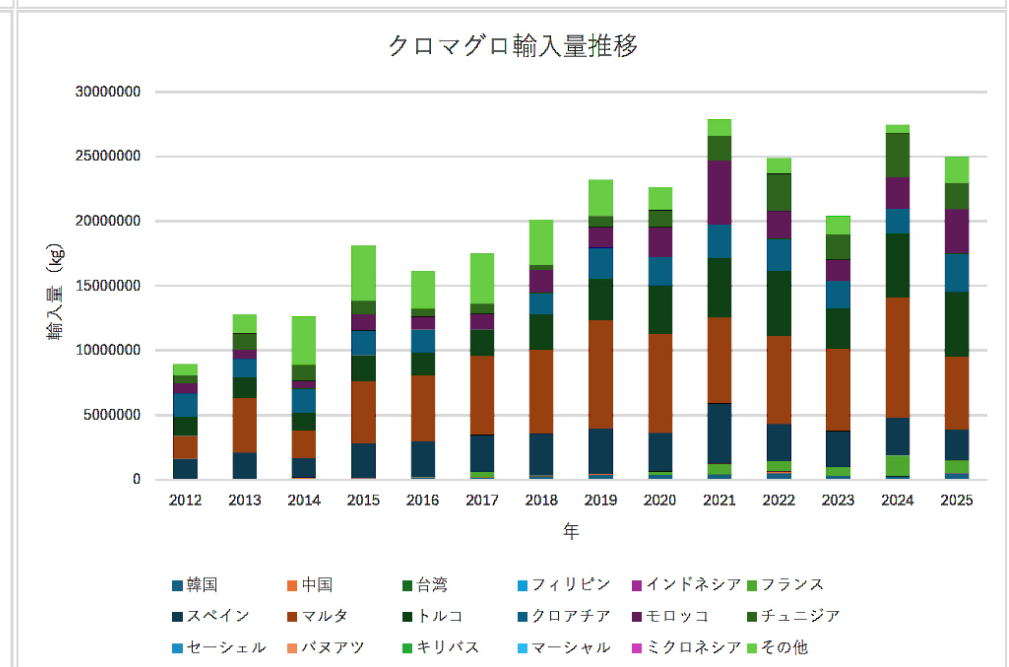
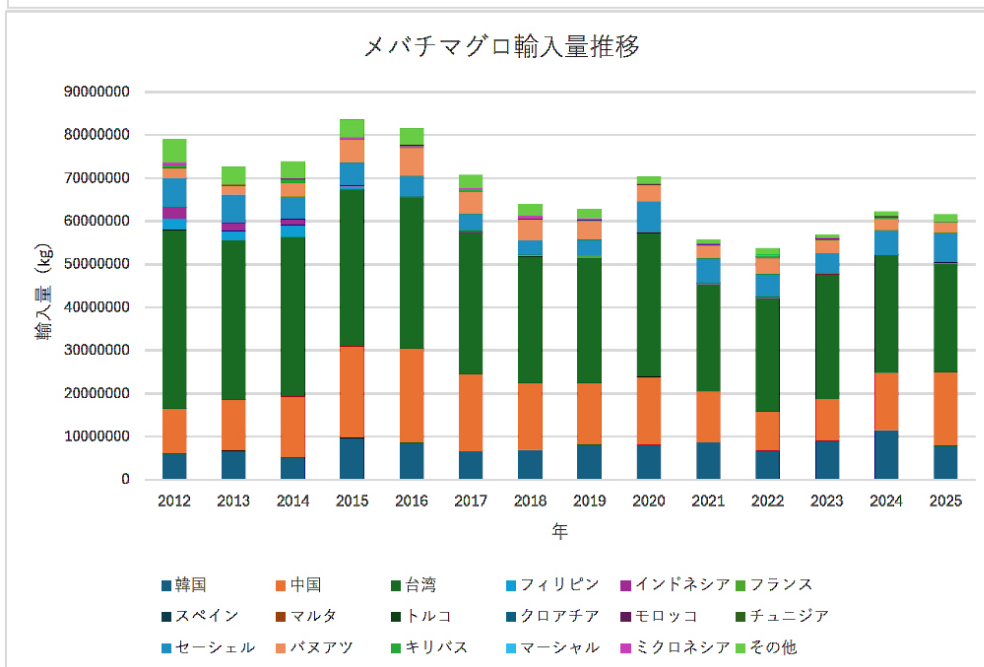
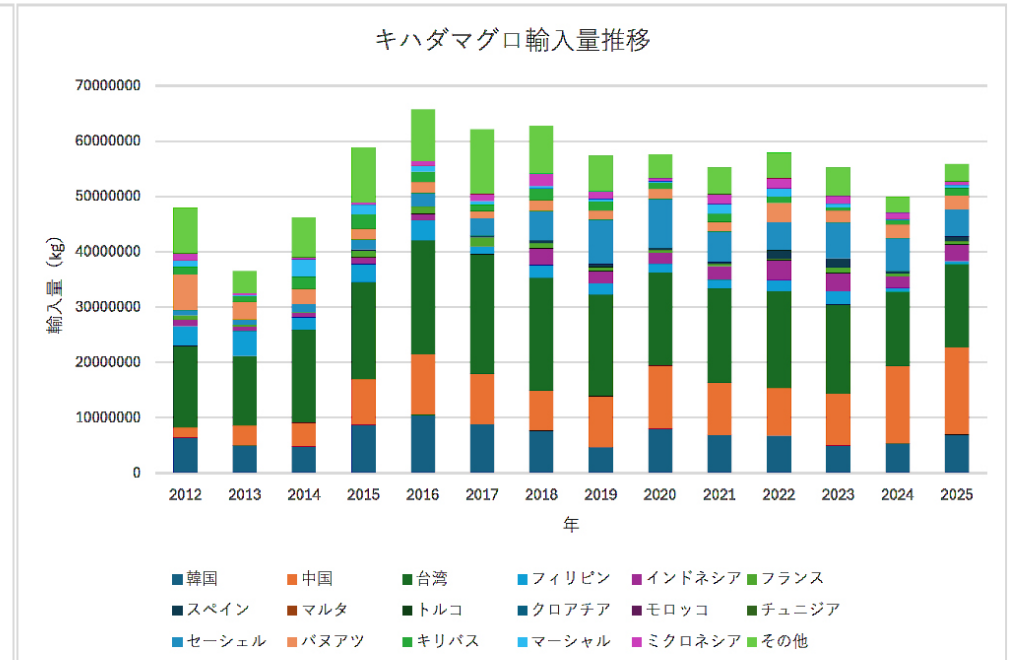
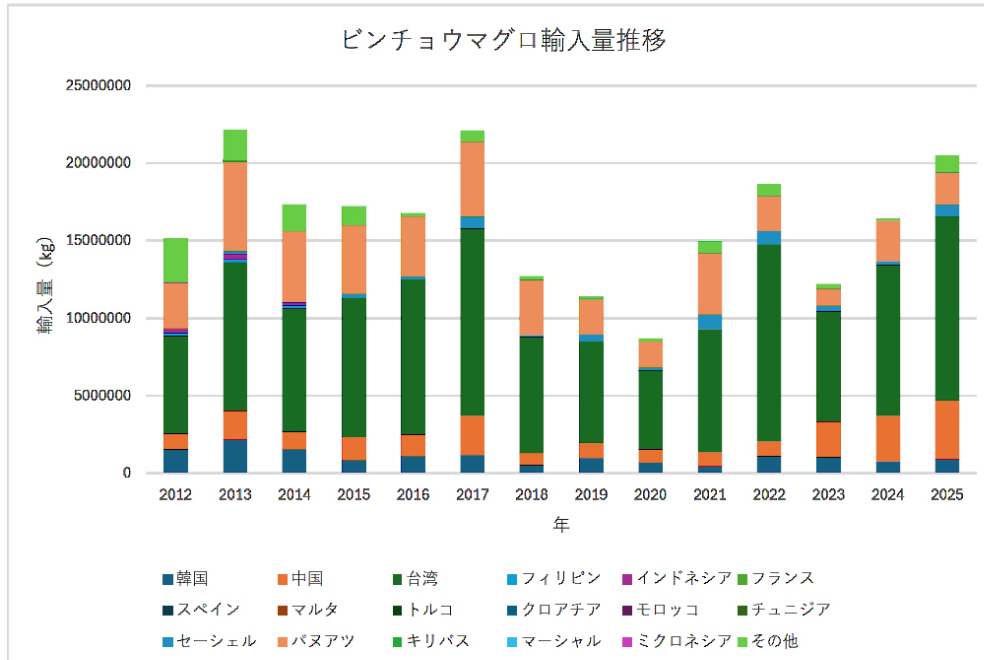
日本の食卓に上るマグロはこの数十年の間に大きく変わってきた。マグロは従来から大衆魚として親しまれており、全国のコンビニ、スーパーで鉄火巻きが気軽に買えるほどであった。しかし、漁業人口は農業人口以上に著しく低下しており、今や遠洋マグロ漁船に乗船する日本人労働者は極めて少なくなっている。さらに、グローバルな水産資源保全の取り組みが強化される中で日本の漁業者が獲ることを許されている漁獲枠にも制限がかけられている。にもかかわらず、全国で安価にマグロが簡単に買える状況がなぜ続いているのか？

この「日本産」とされるマグロの流通量減少を支えているのが海外から輸入されているマグロである。スーパーのマグロを眺めても実に様々な国や地域からマグロが輸入されていることがすぐわかる。韓国、台湾、バヌアツ、マルタ、クロアチアなど多岐にわたっている。中でも、冷凍マグロの輸出元として最もシェアが大きいのは台湾である。貿易統計を見れば、メバチマグロ、キハダマグロ、ビンチョウマグロはいずれも台湾がシェアでトップとなっている。（図1参照）まさに、高級魚化する国産マグロとの対極でスーパー・コンビニに流通する安価なマグロを支えているのは台湾船籍の船で獲られたマグロなのである。次いで輸入量が多いのは中国と韓国である。魚種によってはバヌアツ、キリバスなどの輸入も少なくないが、メバチ・ビンチョウ・キハダを通じて輸入量が多いのは台湾、中国、韓国で10年以上安定している。

その台湾や韓国船でマグロを獲る労働者だが、実は台湾・韓国でも漁業人口の減少は著しく、漁業に従事する若者は少数派である。遠洋に何ヵ月も出て、船に乗りっぱなしになるような働き方なので、遠洋漁業ではなおさら現象が激しい。実は世界の遠洋マグロ漁を支えているのはインドネシア人労働者なのである。台湾の船でも、韓国の船でも、マルタやスペインの船だとしても実はその漁を支えているのはインドネシア人だというのは港に行けばよく聞かれる話である。それゆえに、インドネシア人に聞くと、世界のマグロ漁の労働環境の概況がつかめてしまうのだから不思議な世の中でもある。

また、ここで魚種によってトレーサビリティに差があることもしておく必要がある。クロマグロ、ミナミマグロなどの漁獲量が厳しく規制されている魚種の場合は原則として船に引き上げられた直後にタグを取り付けられて、獲られた海域、日付、重量と船舶を特定できるコードが参照できるように管理される。しかし、台湾からの輸入マグロの主力となっている魚種は異なってくる。日本が発表している貿易統計によれば台湾から日本に輸入されているマグロの主力はキハダマグロ、ビンチョウマグロなどの小さなマグロである。そして肝心なことにこれらのマグロはクロマグロほどの厳しい資源管理が行われていないので、一尾一尾に冷凍前にタグをつけるようなことが行われていないのである。すなわち、同じ箱に入れられてしまえばほとんど判別がつかなくなってしまうのである。つまり、マグロを見ただけでは人権侵害に加担しているか否か検証ができないということになる。

図1 魚種別マグロ類の国別輸入量推移 (kg/年)



「ただただ仲間の生気が失われていくのを見ていることしかできなかった」

台湾船籍でのマグロ漁に関して、実際にインドネシア人漁業労働者として働いた経験のある方に実体験を聞くと壮絶な状況が見えてくる。台湾に拠点を置きインドネシア人漁業労働者らの互助組織として作られた「インドネシア船員の集いフォーラム（FOSPI）」の2018年から2025年までの間の事務局長として多くの仲間たちを支えてきたムジャキールさんは近年では沿岸での仕事が多いとのことであるが、かつては遠洋で働いたこともあったという。遠洋で働いていたころ、何か月も漁に出たままになるのが普通であったと話してくれた。

その航海の一つで彼の乗船していた船では食料が尽きてしまったという。補給船が定期的に物資を届ける予定になっていたものの、海が荒れれば補給は遅れる。そんな中、水や食料が尽きることはしばしばあるようだ。そして食料が尽きると船員たちはマグロの餌として積み込んでいた小魚の加工品を仕方なく食べるのだと話してくれた。しかし、所詮はマグロの餌である。彼の仲間の一人はそんな暮らの中で体調を崩して病気になり、倒れてしまった。船には医者がない。船長は釣果が上がらなければ陸には帰ってくれない。ムジャキールさんは自分も過酷な労働環境に耐えながらも、ただただ仲間から生気が失われていくのを見ていることしかできなかったという。結局仲間は亡くなり、ムジャキールさんはそのご遺体が家族の下に帰れるようにすることしかできなかったときの悔しさを話してくれた。

ムジャキールさんとともに来日し、マグロ消費地である日本の消費者に同様に窮状を訴えたアリフィンさんも台湾だけでなく、いくつかの国で遠洋のマグロ漁に出た経験があるという。そのご自身の経験では台湾船籍のものが環境が最もひどかったとのことである。アリフィンさんも洋上で水が足りなくなる経験を何度もしたと話してくれた。水がなくなると船員らは海水を汲み、鍋やヤカンで沸かして塩分を除くのである。しかし、どれだけお湯を沸かして塩分を取り除いても、航海が続くとだんだん水が塩味を帯びてくるように感じるのだそうだ。塩は除いているはずなのに、日を迫うごとに塩味は強くなっていくように感じられ、気持ちも限界に近づいてくるとのことだ。

このような働き方は許されるべきではない。話を聞けば聞くほどILOの定める「隔離」、「過度の残業」、「虐待的な労働・生活環境」などの強制労働の指標ほぼすべてに当てはまってくるのがわかる。そしてマグロを今も大衆魚たらしめている背景にはムジャキールさんやアリフィンさんとその仲間たちの犠牲があることを消費国に住む私たちは知らなければならない。

問題と船舶が特定されたケース調査 1) 銷富号

2024年8月7日、台湾人権促進会（TAHR）の主催で記者会見が開催され、のちに労働組合として登記される FOSPI に加盟するインドネシア人船員ら 10 名が台湾船籍の漁船銷富（YouFu）号に 15 ヶ月乗船していたものの、その間にそれぞれ 11-15 ヶ月分賃金が支払われていなかったことを訴えた¹。船上に船員らがアクセスできるインターネット環境が整っていないために、家族のアクセスできる銀行口座に送金されていないことが確認できなかったとのことである。

さらに、船員らは船上で船長から恒常的に暴言や暴力の被害を受けていたり、漁場に入ると 1 日 4 時間睡眠の労働が何日も続くこともあることなどを証言している。海が荒れて、補給船の到着が遅れると食料も不足し、魚の撒き餌を食べさせられたりする日もあったとのことである。やがて水も足りなくなり、鍋で海水を沸かして飲む日もあったようだ。

記者会見の二日後、労働者らは未払い賃金を全額受け取ることができたが、それは労働者らが TAHR などの人権 NGO や、のちに労働組合として承認される前身の互助ネットワーク FOSPI の支援を受けることができたからである。これら支援基盤が存在しなければ、労働者らは台湾に帰港後まもなくインドネシアへ送還され、未払い賃金の清算はさらに遅れた可能性もある。

言うまでもないが、賃金が何か月も留保されることは人権侵害である。記者会見で声を上げた労働者の中には賃金の支給が遅れたために、本国にいる家族が適切な医療手当を受けることができずに亡くなったことや住宅ローンの支払いが滞ったために家屋を差し押さえられたことを話すものもいた。仮に後から全額払われたとしても、それ以上の損失を労働者らは被っていたり、取り返しのつかない事態に直面しているケースもある。

台湾当局からの「おとがめなし」

銷富号で賃金を差し押さえられた労働者を巡って、支援者らは記者会見を行うだけでなく、引き続き現地の「人身取引法」に基づいて刑事告発をした。台湾当局は立件し、捜査をしたものの、2025年4月に不起訴の決定を下している。船員の賃金が不当に差し押さえられていたという事実認定があり、パスポートなどの身分証明書が没収されていたことも複数の証言から明らかであるにも関わらず、検察としては犯罪意図を示すには証拠が不十分であると判断したとのことである。このことによって、銷富号やその取引先は事実上の「おとがめなし」になった。これは銷富号の労働者を落胆させることになった以上に、台湾船籍で遠洋漁業船を操業し、労働者を使役するすべての経営者に対して、人権侵害をしても罪に問われないという「お墨付き」を与えたに等しい。司法が労働者を守らない以上、別の手段で人権侵害を予防する抑止力を作っていかなければならない。

¹ <https://www.civilmedia.tw/archives/127531>

銆富号の航路から見えてくる実態

ここで、銆富号の航路を確認しよう。図の赤線が示すのが銆富号が2023年4月に台湾を出港してから2024年7月に入港するまでの航路を示している。この航路は船舶に搭載されている船舶自動識別装置（Automatic Identification System/AIS）から衛星に通信された記録をGlobal Fishing Watch（GFW）が集積して図式化したものである。AISは原則として常に電源を入れて船舶の識別や衝突防止に役立つことが想定されているものであるが、やましい方法で運用されている船などではしばしば一時的にAIS電源が落とされて、GFWの図式にも航路が適切に表示されないことになる。天候や混線などの理由で電波が途切れることはあるので、航路情報が途切れていることが自動的に違法行為をほめかすわけではない。しかし、しばしば航路が断絶している船舶やAISが長期間にわたって途切れているような船、寄港地が判別できない船は注意されるべきである。

図2に戻ると、銆富号は台湾を出港してすぐに何度かAISが少し途切れた後、パプアニューギニアやソロモン諸島、バヌアツの北側を通過し、サモアの東、クック諸島の北の海で漁を行っているのが確認されている。その後、銆富号は北東に進路を取り、キリバスの東海域で漁を行い、西に移動している。その後、米領サモアのパンゴパンゴ港に一時停泊し、進路を北北西に転換。マーシャル諸島の東の海域でしばらく操業し、バヌアツ北の海域を経て、2024年7月中旬に台湾南部の高雄に帰港している。約15ヶ月の長期航海である。この間に、船はパンゴパンゴに数日間停泊した以外はほとんど遠洋で漁を続けている。台湾政府は現在、10か月以上の航海を取り締まりの対象としているが、それはこのような長期航海で心身に異常を訴える労働者が後を絶たなかったためである。

一方で、緑の線は「新和春（Shin Ho Chun）101号」という運搬船の航路である。銆富号が高雄を出発したところ、新和春101号はマーシャル諸島に停泊しており、ほとんど同じところに出港している。しかし、銆富号と逆で、新和春101号は西方向に向かい、パプアニューギニア、タイによって台湾南部の高雄港に帰港している。しかる後にバヌアツ北の海域へ移動。そこで別の漁船と接触があり、ニューカレドニアの南海域へ移動、二隻の船と接触して、東へ移動。複数の船と接触しながらクック諸島南の海域へ移動。そこから北上し、さらに複数の船と接触し、西方向へ移動している。この一連の移動でバヌアツ北の海域から反時計回りに地図上で長方形を描くように移動して計31隻の船と接触していることになる。銆富号と航路が交差し、接触がAIS上でも確認されているのは2023年8月3日に約3時間半の接触である。そこから、台湾、ベトナムへ積み荷を運搬し水揚げされたものと推察される。

そのあとはすぐにまたパプアニューギニア方面へ移動。しかし、今度は遠洋で直接船と接触するのではなく、中継基地として機能しているとみられるパプアニューギニア、マーシャル諸島などの港を回ってからタイへ積み荷を運搬し、そのあともミクロネシアとタイの間を往復している。

ここで注目すべきなのは前半の動きである。新和春101号のような運搬船はリーファ船とも呼ばれ、しばしばこのように遠洋でマグロを獲っている船の倉庫にしまわれているマグロを回収して、港に

届ける業務を担っている。ここで、一尾ごとにタグがつけられているマグロであればトレーサビリティが損なわれないが、そのように識別できない小さな種類のマグロやカツオの場合は混載されてしまう恐れが高い。その場合、透明性やサプライチェーン管理体制が十分に行き届いているとはいえない。接触した船に一隻でも強制労働の疑惑があれば、混載されたマグロすべてが疑惑の目で見られてしかるべきものになる。

この事例で言えば新和春 101 号から台湾、ベトナムで水揚げされたマグロ・カツオを購入している取引先はいずれも銚富号による人権侵害に間接的に加担していることが否定できない立場にあたる。仮に銚富号以外の 30 隻から購入していると認識している取引先にも銚富号の魚が混入している可能性は一尾ずつタグ付けされている魚種でなければ否定はできない。

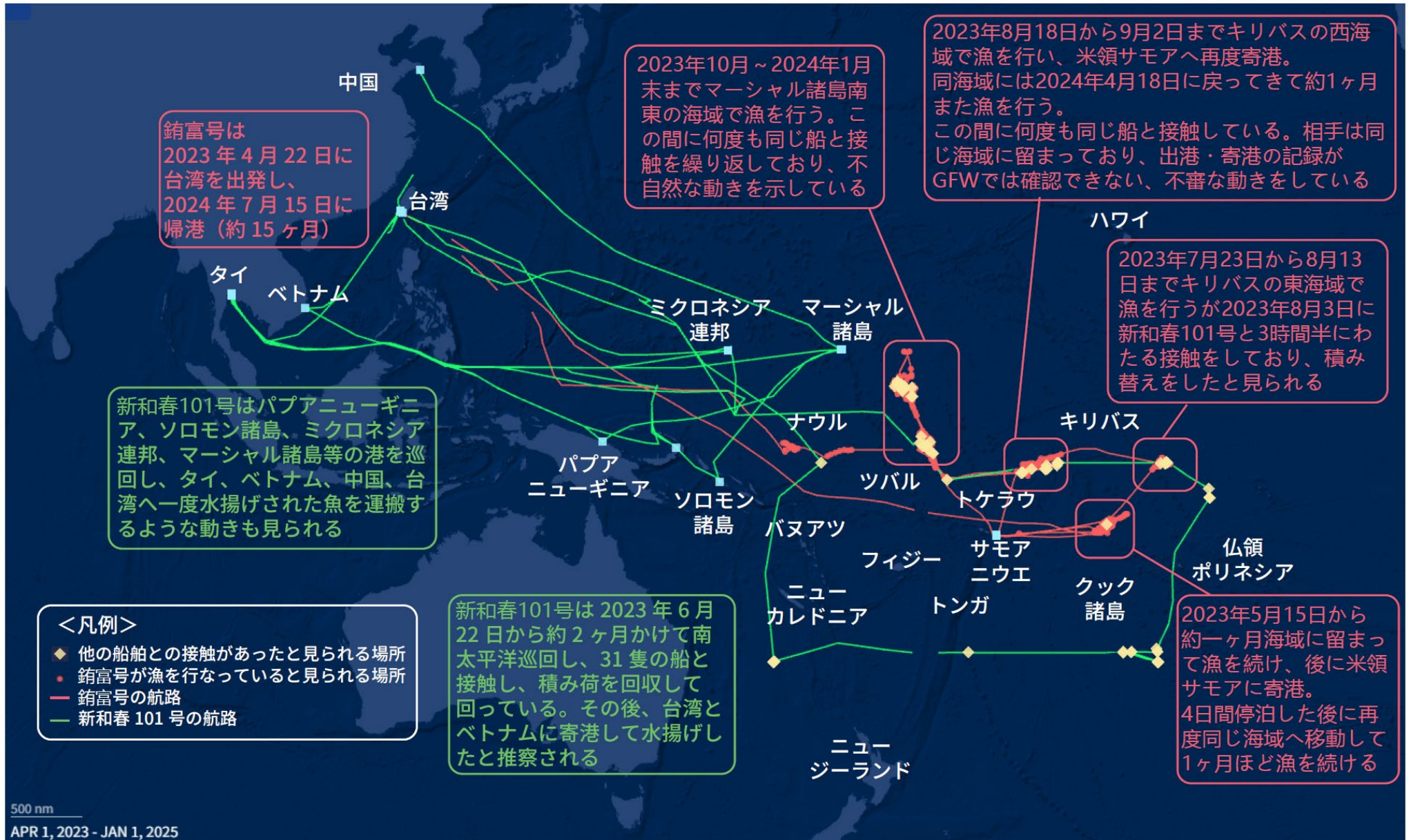
不審点の多い銚富号の航路

このような航路の分析はもう一つ疑惑を突き付ける。それが銚富号とたびたび接触している船の存在である。この船は GFW 上では三隻の異なる船が類似する識別コードを利用して銚富号と接触していることを示している。いずれも豪領ココス（キーリング）諸島に所属する延縄漁船として登録されている。それが同じ海域で何度も接触を繰り返している。さらに、この接触している船には寄港している記録が GFW 上に存在しない。突然この海域に現れ、途切れるのである。そのため、この船で獲られた魚の水揚げ地点を知るすべはなく、どのように流通しているのかも確認できない。

AIS システムを活用する際に船舶を特定させる MMSI コードは偽装できてしまうほか、偽装でなくとも船舶の国籍を移す際に管理がずさんな場合は船舶側に悪意や落ち度が無くとも同じ識別コードの船が複数存在する状況ができてしまうこともある。そのために、GFW のデータは不完全なものである。

しかし、それにしても延縄船として登録されている船が銚富号と極めて近い海域で 2023 年 7 月から 2024 年 5 月まで 10 か月にわたって AIS が途中ブツブツと切れながら同行し、接触を繰り返している状況は不自然である。もちろんこれだけで犯罪や不正が起きていることを示唆するものではない。しかし、問われてしかるべき不審な動きがあるという点は否めない。

図2 銚富号および新和春101号の動き(2023年4月1日～2024年12月31日)



※Global Fishing Watch (GFW) よりPARC作成

問題と船舶が特定されたケース調査 2) 東遠 208 号

遠洋漁船で問題が起きているのは台湾船籍の船に限らない。むしろ中国船籍の船では台湾と同等かそれ以上の人権侵害リスクが報告されている。その点については業界でも一定程度の危機意識がみられる。比較的見過ごされがちなのが韓国の遠洋船である。

英経済紙 Financial Times によれば韓国籍の船は国内の規制行政の関係もあって、寄港することなく、他国の船より長く遠洋に出ていることがあるという。国際的には 12 ヶ月以上遠洋に出ている船や 6 ヶ月以上どこにも寄港しない船の場合は強制労働のリスクが極めて高いと認識されている²。

実際に韓国の大手ツナ取り扱い企業であるドンウォン（東遠）の保有する漁船の一つである東遠 208 号の航海ルートを確認すると 2023 年 9 月 14 日に釜山を出港して以来、2026 年 3 月 14 日時点で約 30 ヶ月間寄港していない。途中 2025 年 4 月に一度フィジーに寄稿しているが、それも出港から 18 ヶ月ぶりの陸である。それも 9 日間の滞在で出港しており、以来 1 年近く遠洋に出たままである。

これだけでも不当に労働者を外界から隔離している環境下で働かせていることになりかねないが、漁にかかわる就労時間も心配される事態である。GFW では船舶の AIS に基づく行動パターンから漁を行っているとは推察される時間が記録されている。GFW では漁が開始された時間と漁がおこなわれた時間が掲載されているので、集約すると漁をしている時間とそれ以外の漁間期間を割り出すことができる。その 2025 年 11 月における集計結果を表 1 に記す。図 3 は漁を行っていると思われる時間帯を図式化したものである。記録を見てみると、漁を行ったとみられる時間は月間で 517.5 時間に上り、漁を行っていない時間は 202.5 時間しかなかった。土日を一切考慮することなく一日当たりの平均に換算すると、毎日平均的に 17 時間 15 分漁を行っていることを示している。また、24 時間以上漁を行っていない期間がないため、休日に相当するような日は 1 ヶ月の間に全くなかったことわ

図 3 2025年11月に東遠208号が漁を行っていたと見られる時間帯



² <https://ig.ft.com/supermarket-tuna/>

かる。その上、漁を行う時間は不規則なので、心身への疲労が蓄積しやすい状況にあることも示している。

漁の最中は延縄を操作する業務であったり、釣られた魚の冷凍処理をする業務であったりと役割分担がされている場合には漁を行っている時間がすべて労働時間になるとは限らない。しかし、東遠 208 号と同様の遠洋マグロ漁船に乗船した経験のあるインドネシア人船員の多くがしばしば 1 日 13 から 15 時間以上の勤務時間になることを訴えていることと照らし合わせると、決して不自然に多い時間ではない。このことから GFW による行動パターン分析が大きく外れていないと考えられる上、船員の証言による異常に長い就労時間も信じがたい数字ではないことが検証できる。

ここで、仮に一日 13 時間業務に従事していると考えれば 30 日間で 390 時間業務に従事している計算になる。業務時間中の合間に休憩時間を 3 時間を取っていたと仮定しても 300 時間業務に従事していることになる。日本における就労の原則は週 40 時間の就労であり、月間で最大でも 178 時間程度である。つまり、少なく見積もっても 120 時間以上残業しているのだ。

2025 年 11 月の 1 ヶ月だけ見てもこれは「過労死ライン³」を明確に超えている。加えて、マグロの延縄漁および一連の下処理はいずれも肉体に疲労のたまりやすい重労働であることも改めて記しておく。

船主である東遠社は直接保有している船舶については一日当たり 6 時間以上のまとまった睡眠時間と一年当たり 5 日間の港での休暇を保障していると Financial Times の取材に対して答えているが、これは必ずしも東遠 208 号の記録と矛盾はしていない。しかし、その就労環境整備では過労死ラインをはるかに超える労働時間を許容するものである。

過労死ラインとはそもそもその時間数を超えて働くことを強要されれば命にかかわる水準で心身の健康に害をなすと日本の国内法の判例で認められている残業時間量である。それだけの就労を逃げ場のない船上で強いることは強制労働に値すると言えるだろう。東遠が認めるところの労働環境整備は結局強制労働を容認する基準でしかない。

³ 日本では週 40 時間労働を基準として、1 ヶ月に 100 時間以上の残業か 2 か月以上の連続した期間に 1 ヶ月あたり 80 時間以上の残業が続く状況で業務に従事している状況を過労死の危険が高まっている水準として「過労死ライン」と一般的に呼ばれている

図4 東遠 208 号の動き (2023 年 9 月 14 日～ 2026 年 3 月 14 日)



※Global Fishing Watch (GFW) よりPARC作成

問題発覚と流通のタイムラグ問題

銚富号ならびに東遠 208 号どちらの場合でも航海ルートを見ると、運搬船に何度も接触しながら漁をしていることがわかる。例えば、銚富号の場合、新和春 101 号に接触し、積み荷を移したとみられるのは 2023 年 8 月 3 日のことである。そしてその後、新和春 101 号が台湾に帰港するのは 2023 年 9 月 5 日。この間には銚富号で起きている賃金不払いのことを取引先は知る由もなく、船員自身も知らないことである。マグロはあたかも人権侵害などなかったかのように流通し、水揚げされた翌年の 7 月になって初めて賃金が払われていなかったことが判明したのだ。すでに、そうとは知らずに流通して食べられてしまった後かもしれない。

東遠 208 号でも同様である。2023 年 9 月 14 日に出港し、運搬船 Oceanus 号に最初に積み替えが行われるのは 2024 年 2 月 1 日である。この時点では 4 か月半の航海なので、長時間労働は問題としてあるだろうが、きわめて長く心身に過度の負担となるような長い航海ではこの時点ではない。しかし、マグロが水揚げされて、流通されてしまった後になって東遠 208 号が極端に長い航海を行うような経営体質の下で漁を行っていることが検証可能な形で現れるのである。

このような遠洋漁業の操業形態の性質を考えると、一般的なトレーサビリティのメカニズムでは人権侵害に加担するマグロの流通を未然に防ぐことは極めて困難であることがわかる。この問題は仮に入念にラベリングをして混載を防止したとしても対応できない。

銷富号ならびに東遠 208 号にかかわる取引先

1) 豊群水産股份有限公司 (Fong Chun Formosa/FCF) 社

先に触れた刑事告発では銷富号のオーナーに対する刑事責任は問われなかったが、捜査中に明らかになった財務記録では銷富号の漁獲物に対する対価が豊群水産股份有限公司 (Fong Chun Formosa/FCF) 社から支払われていることが確認されている。FCF 社は台湾に本社を置く株式会社であり、カツオ・マグロ類を取り扱う世界有数の大手水産企業である。英名では「豊群」の発音を表す表記が「Fong Chun」となり、台湾の別称である「Formosa」を後ろにつけた名称で表記され、しばしば FCF 社と表現される。日本とも関係性の深い企業であり、100%子会社である「豊群インターナショナル (FCN International)」が静岡市に本社を置いている。豊群インターナショナル社を経由して非常に多くの日本企業がカツオ・マグロ類の取引をしており、しばしば水産業界各社のウェブサイトにて「主要取引先」や「仕入先」として豊群インターナショナルが記載されている。その意味では豊群インターナショナルと取引をしていることは水産業界では事業の安定性、品質などをアピールする効果が期待されているとも言える。

豊群インターナショナルを取引先として明示している企業としてはスーパーなどの小売店で販売されているネギトロや寿司ネタ等を販売する株式会社カネセイ水産 (年商約 41 億円、本社静岡県焼津市) や刺身用マグロの柵、切り落としパックや調味済みの漬け商品を販売する共和食品株式会社 (年商約 72 億円、本社静岡県焼津市)、冷凍マグロの加工・販売を中心的に行う株式会社マルショウなどがあげられる。

これら事業者はさらに販売先として伊藤忠商事グループの株式会社日本アクセスや双日グループのトライ産業株式会社、日本生活協同組合連合会などを通じて全国に広く流通している。

台湾から刺身用で輸出されるカツオ・マグロ類の 85%以上が日本向けに輸出されており、FCF 社はその中でも最大の事業者である。国内で流通しているビンチョウ、キハダの相当な割合が FCF 社を経由して国内に流通しているものであることがうかがい知れる。

繰り返し問題を指摘される FCF 社

FCF 社については複数回にわたって繰り返し NGO から問題が指摘されてきている。2018 年に Greenpeace East Asia (GPEA) が発行した報告書「Misery At Sea」⁴では FCF 社と取引関係にある新和春 102 号が人権侵害に加担する船から調達している可能性を指摘し、FCF 社の責任を追及している。この報告書では 2016 年 5 月 7 日に高雄を出港した台湾企業の保有

⁴ https://www.greenpeace.org/static/planet4-aotearoa-stateless/2018/05/9fdf62aa-greenpeace_misery_at_sea-report-lowres.pdf

するバヌアツ船籍の Tunago 61 号で起きた事件について触れられている。この船では台湾人の船長とエンジニアが乗船していたが、それ以外の 26 名のクルーは全て外国人労働者であった。

フィジー南南西の海域に到達し、漁が始まるとクルーの証言では一日平均 20 時間の労働を強いられ、体調不良の際に薬を頼むに行くと足蹴りされて追い返されたり、箒の柄で尻を叩かれたり、釣り針で怪我をしてもろくに休むこともできず、宗教的に禁忌とされている豚肉を食べさせられたりしたと証言している。そして数か月にわたってこのような暴言・暴力行為が続いた末の 2016 年 9 月 7 日、インドネシア人船員 6 名が船長の私室に侵入し、船長を殺害する事件が発生した。事件は公海上で起きたが船籍はバヌアツであったため、6 名の裁判はバヌアツで行われ、2017 年に最高裁が 18 年の禁固刑で結審した。バヌアツの裁判所では 6 名の直面した差別、虐待、心身への暴力が事実として認定され、そのことによる情状酌量を加味した量刑とされている。

6 名の殺害行為は正当化されるべきものではない。しかし、そこに至る事実認定として人権侵害が船の上で行われていたことは重大な問題である。そして殺害事件が起こるほんの数日前に Tunago 61 号は新和春 102 号と接触し、積み替えが行われたことが航路記録から確認されている。GPEA が FCF 社に問い合わせたところ、FCF 社は新和春 102 号から調達していることを認めている。

この事件はすでに時間が経っているケースのようにも見え、FCF 社はその後トレーサビリティを高め、問題のある船舶の除外に努めてきたことがウェブサイトなどでも発表されている。しかし、その後も Greenpeace⁵だけでなく、Shark Guardian⁶や Environmental Justice Foundation⁷などの国際 NGO が度重なる調査の結果 FCF 社にかかわるサプライチェーンで問題が発覚しているケースを発表している。現在までのところ、問題船舶の除外に努める以上の具体的な対策が FCF 社から示されていない以上、取引先のデューデリジェンスの責任として通常以上の注視が必要なのは明らかである。

なお、GPEA の調査⁸によれば FCF 社の取引する延縄漁船で獲られたマグロの 40%は契約関係ではなく、市場で購入されているものであると会社側が認めている。これらのサプライチェーン・トレーサビリティは契約船よりもさらに低下することになる。継続取引の条件を定めたり、業務監査を行ったとしてもできないため、改善を促すことも困難になる。その意味でもサプライチェーンの川下の取引先が問題が生じやすい状況にあることを理解した上で検証可能な対策を求めなければならない。

⁵ “Choppy Waters” (2020) など <https://storage.googleapis.com/planet4-taiwan-stateless/2020/03/b87c6229-2020-choppy-waters-en.pdf>

⁶ “Empty Promises, Empty Oceans” (2024) など https://06cb1a73-e04f-4016-af0b-25cf996d1360.usrfiles.com/ugd/06cb1a_012c2def4b814167b985606c0e21d060.pdf

⁷ “Zhejiang Ocean Family Co Ltd and its fishy business” (2024) など <https://ejfoundation.org/reports/zhejiang-ocean-family-co-ltd-and-its-fishy-business>

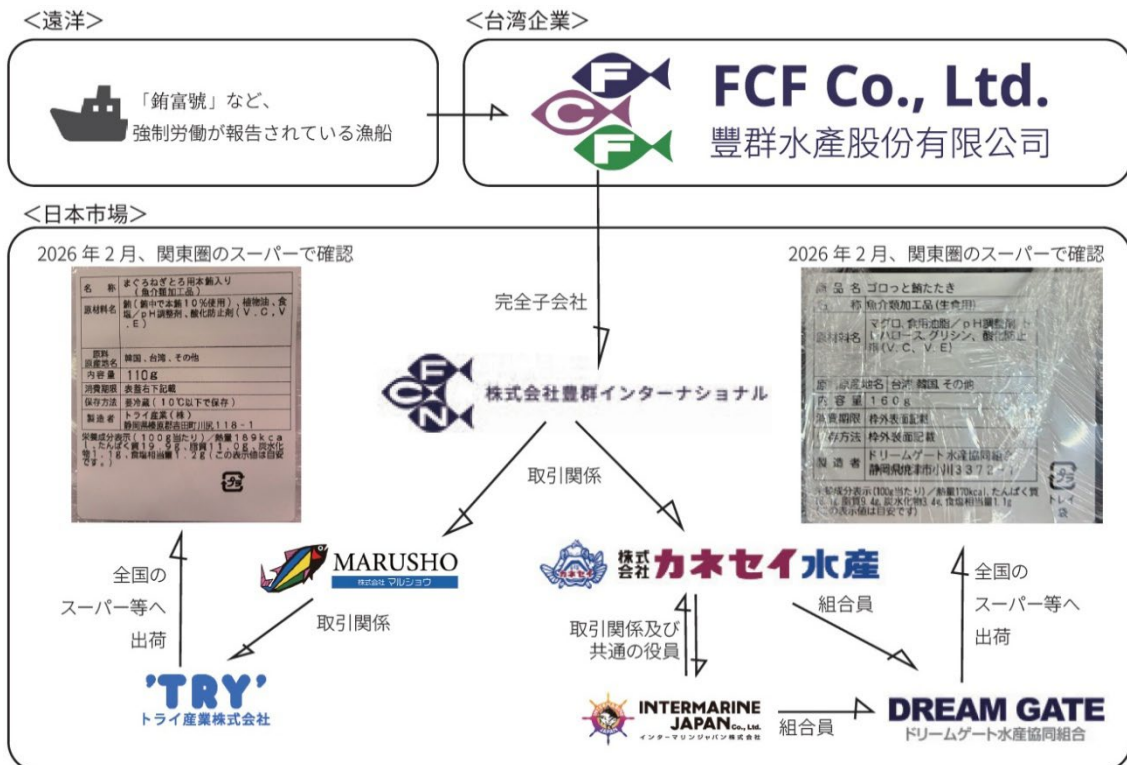
⁸ “Choppy Waters” (2020) など <https://storage.googleapis.com/planet4-taiwan-stateless/2020/03/b87c6229-2020-choppy-waters-en.pdf>

FCF 社の日本法人にあたる FCN 社は自社ウェブサイトにて取引先銀行として三菱 UFJ 銀行、三井住友銀行、みずほ銀行のメガバンクのほかにも本社のおかれている地域の地方銀行である静岡銀行と清水銀行が記されている。FCF 社の度重なる問題に具体的な解決策が提示されていない中で金融サービスを提供する各社は事態の黙認をしているに等しい。速やかな問題解決への取り組みが求められる。

図5 FCF 社の日本法人 FCN インターナショナル・ウェブサイトより



図6 強制労働の疑惑のあるネギトロが全国のスーパーに流通する一例



2) 東遠（ドンウォン）産業社

東遠産業（Dongwon Industries, Co., Ltd.）社は韓国最大の水産企業の一つである。韓国における東遠グループ財閥の中核を成す。日本には東遠ジャパンというグループ会社を持ち、主に缶詰などの食料品を輸入している。2008年には米国の3大ツナ缶事業者の一つである Starkist 社を Del Monte Foods から買収している。

韓国国内と Starkist ブランドを通じた米国市場を主なツナ缶の市場としているが日本にも「唐辛子ツナ」などの調味済み缶詰の輸出販売をしている。韓国では有名アイドルグループをCMに起用するなど一般的に広く流通するブランドであるため、日本でも輸入雑貨や食料品を販売する量販店でしばしば販売されている。本レポート執筆時点で安定して流通させている大手店舗の一つはイオングループの「caférrant（カフェランテ）」である⁹。

一方、傘下にある Starkist ブランドは米国の三大ブランドでありながらも問題の多い経営体質としてしばしば問題視されてきた。例えば、2015年には Bumble Bee 社、Chicken of the Sea 社らと共に、価格操作をしていると訴えられ、Starkist 社は2018年に有罪を認めている。この時、Starkist 社に課せられた罰則金は法定上限額の1億米ドルとなった¹⁰。米司法が法定上限額の罰則金を科すのは Starkist 社に一切情状酌量の余地が存在しないと判断したことの現れだと考えられる。連邦裁判所の判決の後、不当に高い価格を払っていたとされる消費者らによる集団訴訟が行われ、2024年6月に2億米ドルの賠償で和解している¹¹。

さらに、価格操作の訴訟を受けた同月の2015年8月、缶詰の内容量を偽装した疑惑で追加で訴えられている。この訴訟では Starkist が12オンス（約340g）缶と謡った缶詰に9オンス（約255g）缶よりも目に見えて少ない量しか入れていなかったという第三者調査結果が示された



関東圏内で確認された東遠社製輸入缶詰の陳列（2026年3月撮影）

⁹ 2025年10月から2026年3月にかけて関東圏内3店舗にて在庫を確認

¹⁰ <https://www.nationalfisherman.com/national-international/starkist-hit-with-100-million-fine-for-tuna-price-fixing/>

¹¹ <https://www.seafoodsource.com/news/business-finance/starkist-bumble-bee-price-fixing-settlements-valued-at-nearly-usd-217-million-results-in-usd-71-million-in-plaintiff-attorney-fees>

¹²。結果として、Starkist は二回の集団訴訟に対して 1200 万米ドル以上の賠償金を支払うこととなった。

これらの訴訟は全てが東遠産業傘下に入ってからのものであるため、東遠グループの経営体制には重大な問題があると判断せざるを得ない。それに関わらず、三井住友銀行は Starkist 社に対して 9000 万ドルのローンによる資金提供をしている¹³。

問題漁船と東遠グループの関係

漁船東遠 208 号は明確に東遠グループの保有する船であり、Financial Times 誌の記事においても同船については保有関係にあることが否定されていない¹⁴。

鎗富号については航路において関係性が示唆されている。鎗富号は 2023 年 5 月に南太平洋海域で漁を行った後、6 月下旬に米領サモアのパンゴパンゴに寄港している。寄港していることが水揚げしていることの証拠には必ずしもならないが、この一回に限らず、航海中に 3 回パンゴパンゴに寄港している。その後は寄港することなく 9 ヶ月以上遠洋に出ていることを考えれば水揚げしていないのに寄港するのは不自然な行動ととれる。

ここで水揚げされたとすれば、東遠社保有の Starkist ブランドの缶詰工場に納品されている可能性が極めて高い。なぜならば米領サモアにおいてマグロ・カツオを取り扱う産業は Starkist 工場が唯一のものだからである。すなわち、東遠産業もまた鎗富号における強制労働に加担していたとみるのが自然である。しかも、この時点では問題は発覚していないので、問題ないマグロとして流通網に乗って行ったと考えられる。

¹² <https://topclassactions.com/lawsuit-settlements/lawsuit-news/revised-12m-starkist-tuna-class-action-settlement-gets-final-ok/>

¹³ <https://www.undercurrentnews.com/2025/09/25/south-koreas-dongwon-backs-starkist-with-90m-loan-guarantee-extension/>

¹⁴ <https://ig.ft.com/supermarket-tuna/>

問題解決のために求められること

これまで見てきたように、台湾船や韓国船から輸入されるマグロはそもそもキハダ、ビンチョウなどのトレーサビリティが弱い魚種が主力である。それだけでなく、水揚げされたマグロのトレーサビリティを高めるだけでは問題発覚までのラグによって結局問題を抱えた船上環境で取られたマグロがあたかも問題が無いように流通してしまうことがある。この問題は現行のクロマグロなどに対して用いられているトレーサビリティメカニズムを用いて予防することはできない。問題船が特定できればサプライチェーンから排除することはできても、問題が発覚する前の船に対してはすぐに効果を発揮しない。それまでには何トンものマグロが流通してしまうことになる。問題が発覚しても、船主や企業側が改善を訴えれば、それが検証されない限り、さらに10ヶ月以上の航海でマグロが獲り続けられることになる。

解決につなげるには問題の早期発見と事態の改善をモニタリングできる体制がなければならない。早期発見については一般的には通報窓口（ホットライン）やグリーンバンス・メカニズムが導入されている。日本の人権 NGO ヒューマンライツ・ナウによる報告書「船上労働者の声はなぜ聞こえてこないのか？」¹⁵では日本で水産物を扱う大手企業や FCF 社との取引関係にある企業へのアンケート調査を行っており、グリーンバンス・メカニズムの設置状況についても言及している。そこでは複数社が制度は導入しているとの回答であったが、その内容はウェブサイトにて通報を受け付けるというものがほとんどであった。

言うまでもなく、遠洋で通信手段がない船員にとってはこのようなメカニズムはあまり意味を成さない。仮に下船後通報をしたとしても、検証調査をする際に当時乗船していた船員が別の遠洋船に乗ってしまえば連絡がとれなくなるので、調査は立ち遅れることになる。

解決のために必要な二つの要素

この状況を改善するのに必要なことは二つある。一つは全ての遠洋漁船に船員が日常的にアクセス可能な WiFi 通信などのインターネット通信を保障することである。現在ほとんどの遠洋漁船には船長やエンジニアが使用できる WiFi 通信の設備はすでに搭載されている。台湾政府が補助金なども提供した成果と言えるだろう。しかし、問題は船員にはアクセスが制限されており、利用できない点にある。その意味では、船員への日常的な自由アクセス時間が保証された WiFi 設備の保障は決して高額な設備投資が必要なことではない。マグロの買い取り価格に反映させたところで、わずかなコストにしかならないはずである。

¹⁵ <https://hrn.or.jp/wpHN/wp-content/uploads/2025/09/929e4e8446df122b4e2df8b5dd43ce05.pdf>

もう一つ重要なのは民主的に選ばれた組合へ加盟し、参加する結社の自由（団結権）の保障である。陸に拠点を持ち、常に決まった電話番号等の連絡先で船員と連絡を取ることができ、サプライチェーン上多様な企業とのやり取りにも対応していくには労働者を民主的に代表された組合の存在が通信手段とともに重要になってくる。通信手段があっても即時救済につながる連絡先があって初めて通信手段は有意義なものになってくる。

台湾船で働く船員らにとっては「インドネシア船員の集いフォーラム（FOSPI）」がすでに「FOSPI-PMFU」という労働組合を登記しており、労働者の支援活動を行っている。このような社会基盤が整っている状況においては自由アクセス時間を設けた WiFi アクセスを保障することは比較的小さな投資で済むわりに十分な問題の予防と早期発見が期待される。

金融機関に求められること

現在、Fair Finance Guide Japan の評価対象となる金融機関では食品セクターにおいて海産物を扱う投融資先に対して、サプライチェーン上の漁船での WiFi アクセスを保障することを明示的に求めている金融機関はない。しかし、これは結社の自由（団結権）を保障するための前提条件としてとりわけ遠洋漁業においては認められるべき権利である。自分の所属する労働組合へのアクセスができない状況では労使交渉が航海終了後に初めて行える状況になるケースが後を絶たない。それでも救済を得られることはあるが、命にかかわる労働環境の場合は陸に上がるまで待つことはできない。よって、各金融機関は合理的な範囲での WiFi アクセスの保障を結社の自由が認められている前提条件として運用することが求められる。

さらに、船長やエンジニアなど一部の船員にインターネットアクセスが認められて、その他の船員に認められていない状況は職場の権力関係に基づいた不当な懲罰的措置、パワーハラスメントの一種として認められる可能性がある。人種や国籍によって基本的な生活インフラへのアクセスを不合理に遮断することは差別的雇用環境を作っていると解釈することもできるため、各行の定めている人権配慮方針に抵触する可能性もある。

インターネットアクセスは日進月歩の分野であり、運用が実態の変化に追いついていないことが現在の状況を作り出していると言える。しかし、数年前と違い、現代は飛躍的に遠洋漁船での WiFi 設備の搭載は進んでいる。船員へのアクセスはもはや基本的人権の一つとして認められ、その運用が検証できる仕組みを投融資先に求めていくことは金融機関の当然のデュープロセスの一つとして考えられるべきである。

執筆協力：松元ちえ

編著：田中滋

発行：Fair Finance Guide Japan、アジア太平洋資料センター（PARC）、APLA、「環境・持続社会」研究センター（JACSES）、熱帯林行動ネットワーク（JATAN）

本ページに関するお問い合わせ先

アジア太平洋資料センター（PARC）担当：田中 滋

〒101-0063 東京都千代田区神田淡路町 1-7-11

Tel: 03-5209-3455 Fax: 03-5209-3453 Email: office@parc-jp.org

本報告書の作成にあたってはスウェーデン国際開発協力庁（Sida）の助成を受けています。