



## BLACK BOX : 私たちの食卓の 刺身マグロはどこから来たのか？

韓国漁船から日本市場までの不透明なマグロサプライチェーンに潜む人権リスク

# 目次

要約	5	IV. 日本における水産物輸入に関する政府の政策と企業の取り組みとその限界	48
I. 序章	9	1. 政府：マグロの輸入手続き	
II. 太平洋から築地市場や商社に至るまでのマグロのサプライチェーン	11	2. 企業：自主的な取り組み	53
1. 韓国の遠洋漁業の主役であるマグロ	11	3. 政府と企業の対応の限界	62
a. 韓国の遠洋漁業によるマグロの漁獲方法	14	V. 提言：遠洋漁業における人権侵害を防止し、被害救済を図るために	65
b. 日本へのマグロの輸出	18	1. 韓国政府への提言（主に労働者の保護の観点から）	65
2. 世界最大のマグロ市場、日本	20	2. 日本政府への提言（主にビジネスと人権の観点から）	66
a. 日本のマグロ生産と消費動向		3. 水産物輸入に関わる日本企業への提言	67
3. 韓国から日本へ続くサプライチェーン	22	4. 地域漁業管理機関への提言	68
a. 太平洋から日本へのサプライチェーン及びその間の積み替え			
b. マグロを輸出する韓国の主要企業	29		
c. 日本のマグロ流通に携わる主要企業	32		
III. 韓国の遠洋漁業における人権リスク	35		
1. 強制労働と人身取引の定義	35		
a. 強制労働			
b. 人身取引	37		
2. 韓国の遠洋漁船における強制労働と人身取引	38		
3. 韓国政府による対応の限界	44		
a. 2021年海洋水産部「実施計画」			
b. 2022年人身売買等防止及び被害者保護等に関する法律（PTPV法）	47		



日本、東京の築地魚市場 ©Shutterstock

## 要約

韓国の遠洋漁業（DWF）は世界第4位の規模を誇り、主に南太平洋で行われている。韓国の遠洋漁業で用いられる漁船の半数以上はマグロ延縄漁船で、長い釣り糸につけた釣り針を水面に垂らしてマグロを漁獲する。延縄漁船は主にキハダ、メバチ、クロマグロを漁獲し、主に「刺身マグロ」として市場に供給される。日本は、韓国の延縄漁船が漁獲するマグロの最大の輸入国となっている。日本の輸入水産物への依存度は、労働力人口の減少や若年労働者の漁業離れによる漁船の労働者数の減少につれて、着実に高まっている。日本は韓国のほか、台湾、中国、オーストラリアからも刺身用のマグロを輸入している。

しかし、韓国の延縄漁船により漁獲されたマグロが日本市場に届くまでのサプライチェーンは非常に複雑で、透明性に欠けており、まさに「ブラックボックス化」している。韓国の延縄漁船は公海と太平洋島嶼国の排他的経済水域（EEZ）で操業されており、漁獲されたマグロの半分以上は日本へ輸出するために、海上で漁船から直接運搬船に積み替えられる。マグロのこのような海上での積み替えによって、運搬船で複数の漁船で漁獲されたマグロが混在する可能性が高く、当該マグロを漁獲した漁船に対する追跡調査が不可能に近くなるため、海上での積み替えは、地域漁業管理機関（RFMOs）によって原則禁止されている。地域漁業管理機関（RFMOs）とは、水産資源の保存及び持続可能な利用の実現を目指し、個別の条約に基づいて設置される国際機関である。沿岸国・地域及び高度回遊性魚種を漁獲する国（遠洋漁業国）等が参加し、対象資源の保存管理措置等を決定する。

しかしながら、韓国のマグロ延縄漁船が主に漁業を行っている太平洋の海域では、海上での積み替えは一般的な慣行となっている。地域漁業管理機関は、積み替えに関する情報を収集し管理することになっているが、積み替えに関する情報の開示は極めて不十分であり、その実態は不明である。韓国政府もまた、市民社会からの関連情報の開示請求を拒否している。そのため、海上で積み替えられたマグロが日本に輸入され、日本市場で販売されるに至るサプライチェーンは不透明になっている。

マグロは、日本への輸入に至る海上のサプライチェーンのみならず、日本市場内におけるサプライチェーンも不透明で複雑になっている。日本におけるマグロの輸入・流通においては、商社がますます重要な役割を担っている。しかし、商社は、公に開示されていない自社の運搬船や国内外の加工施設を使ってマグロの加工・輸送・流通を不透明な形で行っているため、関連情報へのアクセスや、労働安全衛生が確保された環境で漁獲されたマグロと労働リスクの高い環境で漁獲されたマグロとを判別することが困難となっている。日本では、地域漁業管理機関の保存管理措置の実施に関する法律に基づき、マグロの輸入業者は、漁獲中に違法漁業が行われていないことを保証する証明書の提出が求められているが、その保証の対象には強制労働や人身取引などの人権侵害に関する点は含まれていないという問題がある。

もともと、日本向けの刺身マグロの主な供給源である韓国の延縄漁船では、強制労働や人身取引のリスクが非常に高いとされている。韓国の延縄漁船で働く労働者のほとんどは、母国での貧困や教育不足といった脆弱性の中で雇用を求めている移民労働者であるからだ。移民労働者は意思に反して労働させられたり搾取されたりする対象になりやすい。母国での収入がまったくない、またはほとんどない移民労働者は、良い仕事を紹介するというブローカーの甘言に頼ってしまうのだ。労働時間の法的規制も及ばない遠洋漁船で、12時間を超える長時間労働や、韓国人漁業者10分の1の低賃金労働という労働搾取の対象となっている。特に、移民労働者は賃金の未払いや、違法な天引きといった被害を受けることが多く、さらに暴言や身体的虐待も受けやすい。しかしながら、労働者は、パスポートを没収され、渡航する際に母国のブローカーに身元保証金を支払っているため、自由に離職することができない。こうした状況は強制労働や人身取引に該当する。特にマグロ延縄漁船は、他の遠洋漁船に比べて長期間休みなく航海するため、強制労働や人身取引の人権リスクが高い。

この点、韓国政府は、遠洋漁業における強制労働と人身取引の問題に取り組むため、2020年に、国際運輸労連（ITF）が定めた最低賃金を移民労働者に少なくとも支払うこと、違法な天引きなしで賃金を受け取れるようにすること、最低休憩時間を設けること、無寄港での過度の長期航海を防止すること、差別なくペットボトルの水を配給することを事業者に求める計画を発表した。しかし、韓国の遠洋漁船で働く移民労働者への聞き取り調査では、政府の当該計画が十分に履行されていない実態が判明した。韓国では「人身取引等防止及び被害者保護等に関する法律」が制定されたものの、遠洋漁業に従事する移民労働者を人身取引の被害者として認定し、支援する体制が整っていないため、当該法律の実効性は乏しいと思われる。したがって、韓国の延縄漁船が漁獲するマグロには、人身取引や強制労働の人権リスクが依然として高い。

一方、日本政府は2022年に「責任あるサプライチェーン等における人権尊重のためのガイドライン」を発表し、企業が自主的にサプライチェーンにおける人権リスクを特定し、対策を講じることを奨励している。しかし、ウェブサイトでの公開情報に基づき、日本でマグロの輸入や流通を担う大手企業の人権デ

ュー・ディリジェンス方針や実施状況を分析すると、当該ガイドラインの有効性には疑問を呈せざるを得ない。日本でのマグロ流通に関わる企業のうち、サプライチェーンを公表している企業は皆無で、漁業に特化した人権デュー・ディリジェンス方針やマグロ関連の調達ガイドラインを定めている企業はあるが、そうした方針が実際にどのように実施されているかについての情報は公開されていなかった。例えば、ある日本の大手商社は、そのウェブサイトにおいて、サプライチェーンにおける「対話」を通じて人権保護を確保しているとは述べているが、高リスクである遠洋漁船における人身取引や強制労働などの人権リスクを事前に特定できていなかった。現在の日本のマグロのサプライチェーンにかかわっている企業の人権デュー・ディリジェンス方針やその実施体制は、高リスクであるにもかかわらず、サプライチェーン上の遠洋漁船における人身取引や強制労働の人権リスクを特定し、対処するには不十分であるということだ。

太平洋から韓国の漁船、そして日本の港や市場へと繋がる複雑なサプライチェーンは、マグロ漁における人身取引と強制労働の人権リスクへの対応を困難にしている。国家、国際機関、企業は、このような国境を越えたサプライチェーン上の人権侵害に対処するために、それぞれの役割を果たす必要がある。韓国政府は、2007年に採択された漁業労働条約（C188）を批准し、採用プロセスにおける公的機関の管理を確保することで、違法な賃金天引きや斡旋手数料の慣習を是正するなどの措置を講じ、遠洋漁業における人身取引と強制労働に対抗するべきである。日本政府は、マグロや水産物全般のサプライチェーンにおけるトレーサビリティと透明性を確保し、企業がサプライチェーンにおける人権デュー・ディリジェンス方針を策定・実施し、その結果を報告・公表することを義務付ける法的枠組みを確立すべきである。さらに違法漁業の場合だけでなく、サプライチェーンにおける漁業者に対する人身取引や強制労働被害のリスクが高い場合にも、水産物の輸入を禁止すべきである。日本の水産物輸入業者には、サプライチェーンを開示し透明性を確保することや、漁業者が効果的なグリーンバンスメカニズムと救済措置を利用できるよう制度構築することが求められる。最後に、国際的に起きている漁業者に対する労働権と人権への侵害に対処するためには、地域漁業管理機関が労働基準に関する拘束力のある枠組みを確立し、海上での積み替えの発生を綿密に監視し開示することで、サプライチェーンを複雑化させ実態把握を困難にしている海上での積み替えを規制し、サプライチェーンの透明性を高めなければならない。マグロのサプライチェーン上の人権侵害や違法漁業を無くすために、さまざまなステークホルダーの協力が強く求められているのである。



日本、東京の築地魚市場における競売 © Shutterstock

# I. 序章

国際労働機関（ILO）によれば、漁業は典型的な3D：Dirty（汚い）Dangerous（危険な）Difficult（過酷な）と呼ばれる業種であり、世界で最も危険な産業のひとつだ。遠洋漁業に関しては特にそうで、陸地から遠く離れているだけでなく、公海や排他的経済水域内で複数国の管轄区域を横断するため、規制が極めて難しい。そして、遠洋漁船で働く労働者の大半は、自国での就職が困難なために労働を求める移民である。出身国の貧困によりすでに脆弱な立場にある移民は、移住の過程で提示される不合理な労働条件を受け入れざるを得ず、最低賃金しか支払われない漁船で過酷な労働環境のもと搾取されている。こうした理由から、漁船で働く移民労働者は、労働搾取だけでなく、強制労働や人身取引の状況に置かれている。これらの漁船で生産された水産物はその後加工され、国境を越えて消費国に流通するため、強制労働や人身取引のリスクがサプライチェーン全体に広がっている。

遠洋漁船で収穫された水産物のサプライチェーンは複雑で追跡が困難なため、消費者が正確な「原産国」を特定することは難しい。そして、複雑で不透明なサプライチェーンは、人権侵害の隠れ蓑となっている。多くの国が強制労働や人身取引を根絶するための法律を整備している一方、公海上や沿岸国内やその周辺で発生する人権侵害を適切に調査・告発しようとしている国はない。企業もまた、自社の企業活動だけでなく、その先のサプライチェーン全体で発生する人権侵害を特定し対応する責任を負っているが、ほとんどの国はこの責任についてガイドラインとして宣言するのみに留まっている。その結果、スーパーマーケットできれいに包装された天然水産物を購入する消費者は、強制労働や人身取引産物である魚介類を買っている可能性が高い。

マグロは韓国の遠洋漁業の最大の生産物であり輸出品である。そのほとんど、特に刺身用の高級マグロは日本に輸出されている。本報告書の目的は、①韓国漁船から日本に輸出されるマグロのサプライチェーンにおける重大な人権リスクと、②サプライチェーンに関わる日韓両政府と企業の責任、を明らかにすることである。続く第2章では、韓国と日本のマグロ産業の規模と特性、日本市場における韓国産マグロのサプライチェーンを分析する。第3章では、韓国の遠洋漁業における移民労働者に対する労働搾取が人身取引と強制労働にあたること、また、政府の対策にもかかわらずこうした不正が後を絶たないことを明らかにする。第4章では、消費国である日本における水産物サプライチェーンの透明性確保の努力と限界について検証する。最後に第5章では、韓国産マグロのサプライチェーンに関わる韓国と日本の政府および企業への提言を行う。



太平洋の漁船 © Shutterstock

## II. 太平洋から築地市場や商社に至るまでのマグロのサプライチェーン

### 1. 韓国の遠洋漁業の主役であるマグロ

遠洋漁業を行っているのは、世界で一握りの国だけである。韓国の遠洋漁船は合計209隻で、世界4位を誇る<sup>1</sup>。主な漁場は、東部太平洋（73隻）、西部太平洋（52隻）、大西洋（51隻）、北西太平洋（18隻）、その他の海域（15隻）である。2021年末時点で、韓国の遠洋漁船はマグロ延縄漁船、低延縄船、マグロ巻き網漁船、遠洋網漁船、遠洋トロール漁船、遠洋イカ釣り漁船で構成され、マグロ延縄漁船は全209隻のうち52.2%（109隻）を占めている<sup>2</sup>。マグロ延縄漁業では主にキハダ、メバチ、クロマグロを漁獲し、刺身用として流通している。



日本、大阪の倉庫施設にある太平洋産の新鮮なマグロ © Shutterstock

図1：遠洋漁船による漁獲手法



マグロ延縄漁：  
釣糸を一定の間隔で道糸に取り付け、各釣り糸に釣り針を一本ずつ付けて水平に配置することで、一度に複数の魚を釣る。



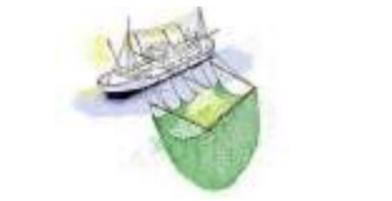
マグロ巻き網漁：  
長く四角い包囲網で魚を取り囲み、足縄を締めて魚が網の下に逃げないようにし、包囲網を狭めて魚を漁獲する。



遠洋イカ釣り漁：  
イカが分布する水底に複数の釣り針がついた複合釣り糸を垂直に垂らし、素早く上に巻き上げてイカを釣り上げる。



遠洋トロール漁：  
袋状の網を水平に引きずり、魚を漁獲する。



棒受け網漁：  
ボートの片側に、集魚灯や伸縮棒を取り付けた漁具をつけ、船と漁具の間に魚を引き寄せ、魚を引き上げる。

出典：National Institute of Fisheries Science<sup>3</sup>

遠洋漁業において漁獲されるマグロの種類

マグロ族（Thunnini）は、広くマグロと呼ばれるサバ科の外洋性魚類である。赤道以南と以北の亜熱帯・温帯海域に広く分布し、初夏に高緯度海域に移動し晩秋に低緯度海域に戻るため、漁場は太平洋と大西洋に広く分布している。韓国の遠洋漁業で漁獲する商業用マグロは、主にカツオ、ビンナガ、メバチ、キハダ、大西洋クロマグロ、ミナミマグロ、クロマグロの7種である。カツオ、ビンナガ、キハダは主にツナ缶に加工され、メバチとクロマグロは主に刺身用の高級マグロとして供給される。

表1：商業用マグロの種類<sup>4</sup>

No	Photo	Japanese	Korean	English
1		クロマグロ Kuro maguro	참다랑어	Bluefin tuna
2		ミナミマグロ Minami maguro	남방참다랑어	Southern bluefin tuna
3		メバチマグロ Mebachi maguro	눈다랑어	Bigeye tuna
4		キハダマグロ Kihada maguro	황다랑어	Yellowfin tuna
5		ビンナガ Binnaga	날개다랑어	Albacore
6		カツオ Katsuo	가다랑어	Skipjack

## a. 韓国の遠洋漁業によるマグロの漁獲方法

[太平洋でマグロ延縄漁船が漁獲する高級マグロについて].

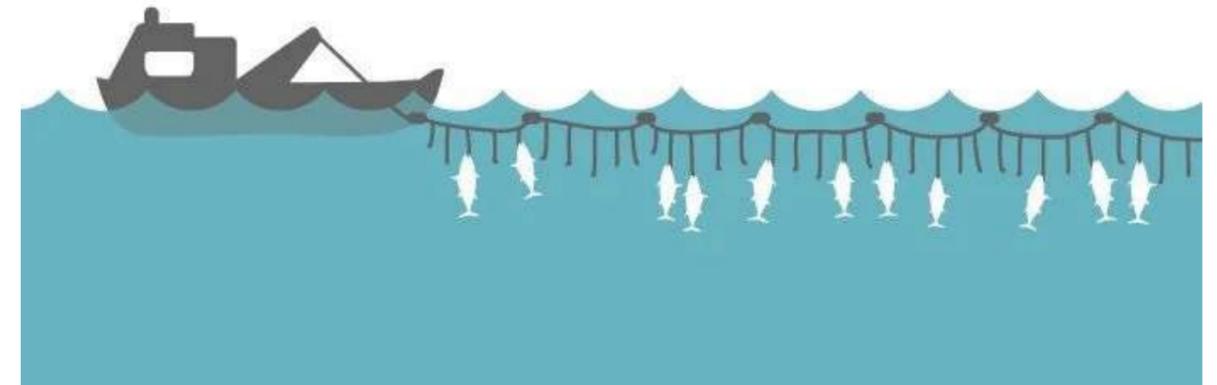
2021年末時点で、韓国には109つのマグロ延縄船団があり、主に太平洋でクロマグロ、メバチ、キハダの一部を漁獲し、高級刺身マグロとして輸出している。これらの船団の主な操業者はSajo Industries (40隻)、Dongwon Industries (16隻)、Dongwon Fisheries (14隻)、Silla Trading (9隻)で、この4社が韓国のマグロ延縄船団の72%を占めている。

表2：韓国の主なマグロ延縄漁船操業会社

企業名	漁船数	漁場	魚種
Sajo Industries <sup>5</sup>	40	中部太平洋、インド洋、大西洋、南インド洋	刺身用マグロ (クロマグロ、メバチ、キハダなど)
Dongwon Industries <sup>6</sup>	16	南太平洋、インド洋	刺身用マグロ (クロマグロ、キハダ)
Dongwon Fisheries <sup>7</sup>	14	太平洋、南インド洋	刺身用マグロ (クロマグロ、メバチなど)
Silla Trading <sup>8</sup>	9	南太平洋	刺身用マグロ (クロマグロ、メバチ、キハダ)

2021年時点で、韓国の遠洋漁船が漁獲したクロマグロ209トンと、メバチ2万3066トンのうち、79%にあたる1万8216トンは延縄漁船によって漁獲されている。また、漁獲された合計6万237トンのキハダのうち18%にあたる1万945トンも延縄漁船によって漁獲され、刺身用として販売されたと推定される<sup>9</sup>。

図2：マグロ延縄漁船の特徴



出典：International Seafood Sustainability Foundation<sup>10</sup>

図2のように、マグロ延縄漁は一本の長い釣り糸に何千本もの釣り針と餌を取り付け、水面に放流して魚を餌に引き寄せさせる手法であるため、必然的に漁獲対象種以外の海洋生物を混獲してしまう。延縄漁は、現存する商業漁法の中で最も混獲しやすい漁法のひとつとして知られている<sup>11</sup>。サメは延縄漁船によって混獲されやすい種であるが、マグロ延縄では意図的にサメを漁獲する目的で別の漁具が使われることもあると報告されている<sup>12</sup>。延縄漁船の釣り糸は150キロにも及び、3,000本以上の釣り針が使用されることもあり、混獲や乱獲を助長しているとの批判もある<sup>13</sup>。

長期にわたる海上滞在で、延縄漁船で働く労働者の人権もまた脆弱な環境下に置かれている。遠洋漁船は給油や漁獲物の貯蔵のために定期的に停泊するが、延縄漁船は寄港することなく2年間も航海することが知られている。港へ立ち寄ることのない長期にわたる航海により、労働者は海上で物理的に孤立化し、監視が行き届かないために違法漁業や強制労働のリスクが高まってしま<sup>14</sup>。

2021年の時点で、マグロ延縄漁船で働く漁業者の数は2,500人であった。2021年に韓国の遠洋漁船に乗っていた3,578人の漁業者のうち、78%にあたる2,797人がインドネシアとベトナムからの出稼ぎ漁業者であったこと<sup>15</sup>を踏まえると、マグロ延縄漁船で働く労働者の相当数が移民労働者である可能性が高いと考えられる。

## IUU、強制労働、人身取引

IUU漁業とは、違法（Illegal）、無報告（Unreported）、無規制（Unregulated）の漁業を指し、韓国では関連する国内法および国際法ならびに義務に反して行われる無許可の漁業または漁業活動、関連国または地域漁業管理機関（RFMOs）に報告されないか虚偽の報告を行っている漁業活動、公海上または地域漁業管理機関の管轄水域における無国籍漁船を使用する漁業活動と定義されている<sup>16</sup>。

韓国は米国とEUからIUU漁業国に指定された過去がある。2013年、韓国は地域漁業管理機関の保存管理措置（CMM）に違反した遠洋漁船をIUU船として指定することを拒否したため、米国からIUU漁業国に指定されており、地域漁業管理機関による当該漁船のIUU船指定にも反対している<sup>17</sup>。その他韓国は、2010年から2012年にかけて、西アフリカ地域で韓国遠洋漁船によるIUU漁業が複数回検出されたにもかかわらず、適切な対策を講じなかったとして、EUから違法漁業国として予備指定されている<sup>18</sup>。

IUU漁業の定義には、国内法や国際的義務に違反する行為が含まれる。したがって、国際条約で禁止されている強制労働や人身取引は、それだけでIUU漁業とみなされる可能性がある。また、遠洋漁業における海上積み替えと「便宜置籍船」が普及していることで、トレーサビリティと透明性を損っており、IUU漁業と人権侵害に該当する可能性がさらに高まっている。海上での積み替えにより、漁船は長期間海上に留まり寄港することなく漁を行うことができるため、事実上、労働当局の介入を防いでいる<sup>19</sup>。

その一方で、IUU漁業の蔓延による水産資源の枯渇によって、漁業従事者はこれまで以上に努力をしないと、以前と同様またはそれ以下の漁獲量さえも保つことができなくなっている。例えば、中西部太平洋漁業条約（WCPF条約）水域で仕掛けられた延縄の針数は、2000年代初頭の約5億本から2010年代には約8億本に増加しており、漁業活動の大幅な増加を示している<sup>20</sup>。漁獲量の増加に伴う操業コストの増加は、低賃金労働者の搾取につながっている<sup>21</sup>。



## b. 日本へのマグロの輸出

日本は韓国のマグロ延縄漁船が漁獲する刺身用マグロの最大の輸入国である。最新のデータによると、韓国漁船が漁獲する刺身用マグロの41%が日本に輸出され、刺身用マグロの輸出総額の87%が日本市場から生み出されている<sup>22</sup>。

図3：韓国の刺身マグロ輸出量（国別比率）

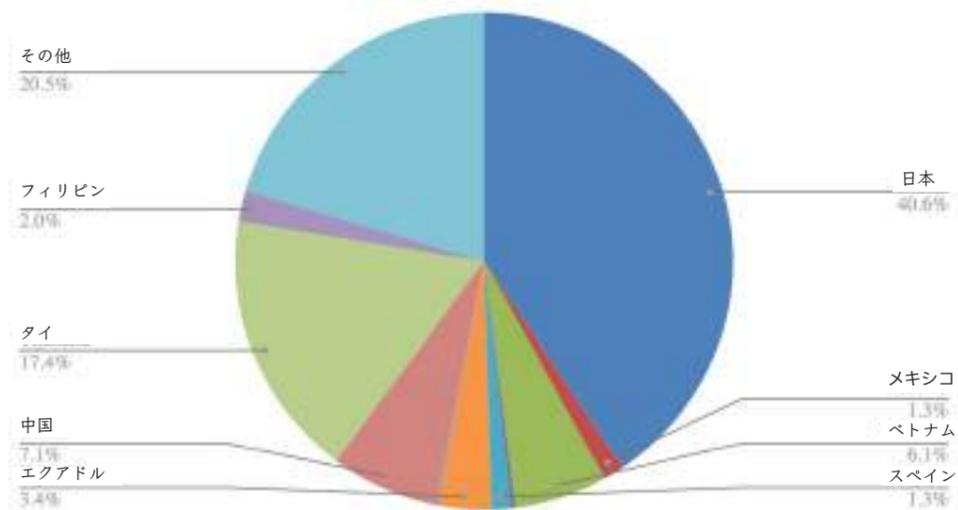
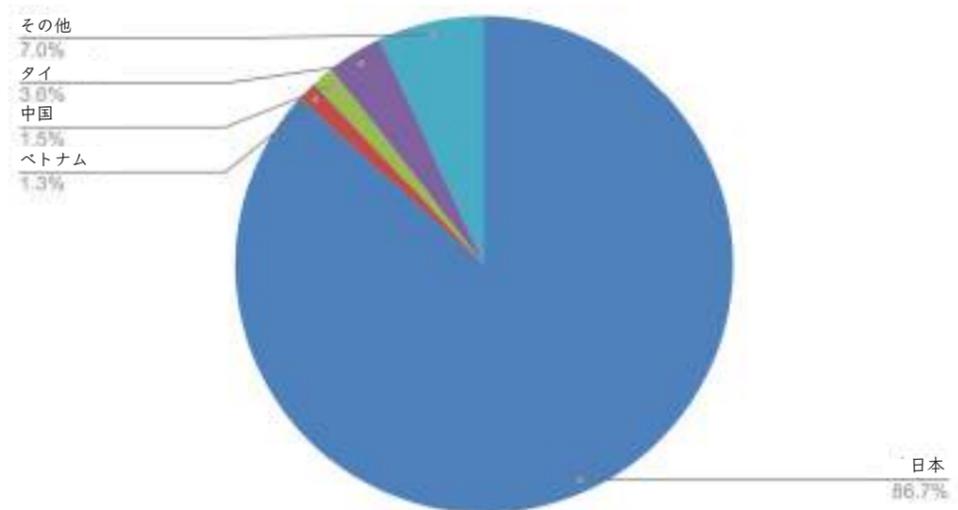


図4：韓国の刺身マグロ輸出額（国別比率）



出典：韓国遠洋産業協会（Korean Overseas Fisheries Association、KOSFA）種別輸出<sup>23</sup>

日本に輸出されるマグロの中でも刺身用マグロは特に重要である。2021年現在、日本に輸出されたマグロ7,600トンのうち、刺身用マグロは2,354トンで全体の31%を占め、輸出額は3億672万ウォンで、総額9億2363万ウォンの33%を占めている。韓国遠洋産業協会（Korean Overseas Fisheries Association、KOSFA）によると、日本は韓国産刺身用マグロの最大の輸入国であり、総輸出量の40%を占めている<sup>24</sup>。

図5：韓国から日本へ輸出するマグロの種類（種別比率）

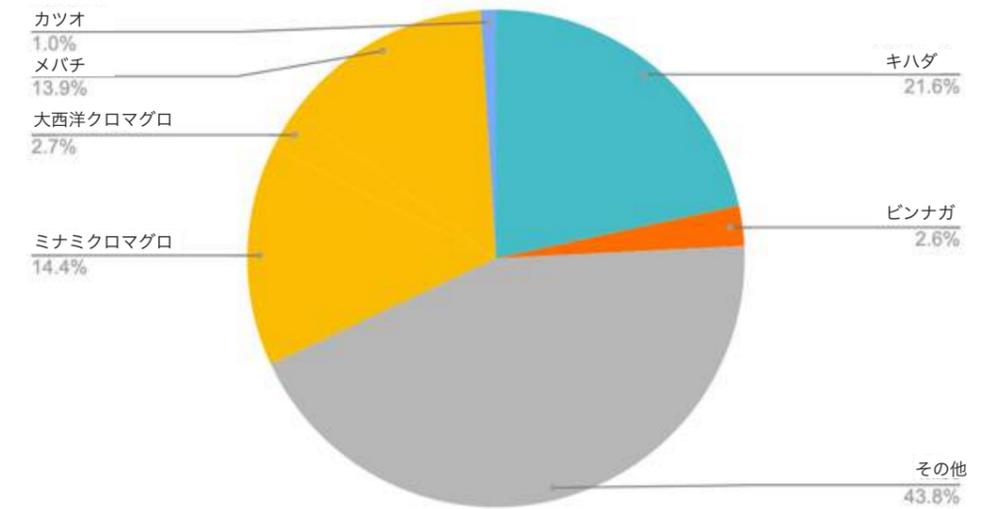
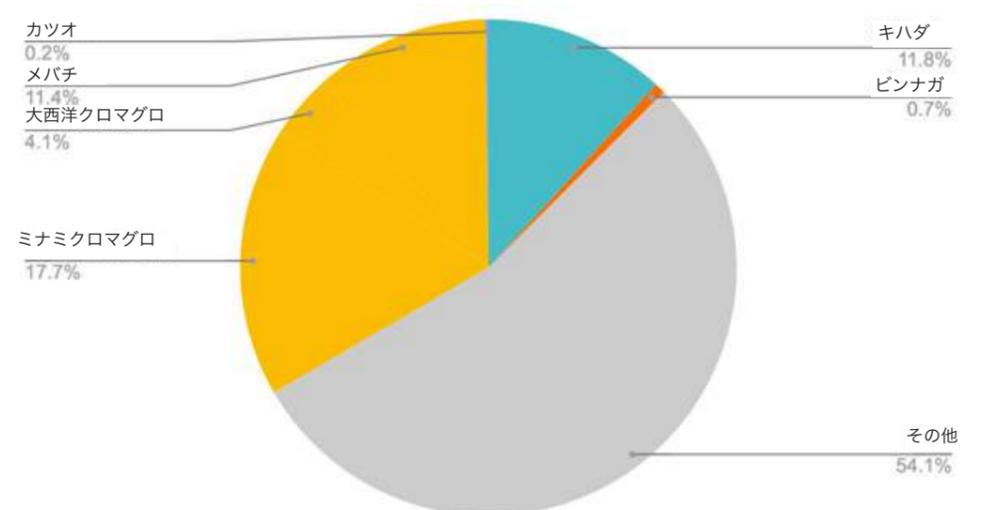


図6：韓国の刺身マグロ輸出額（種別比率）



出典：韓国遠洋産業協会（Korean Overseas Fisheries Association、KOSFA）、国別輸出<sup>25</sup>

## 2. 世界最大のマグロ市場、日本

### a. 日本のマグロ生産と消費動向

1961年以来、日本は世界トップ5の水産物消費国である<sup>26</sup>。2018年、日本は中国、ミャンマー、ベトナムに次ぐ水産物消費国であった。2020年には、一人当たりの水産物消費量で世界第6位となる<sup>27</sup>。日本で寿司や刺身として消費されているクロマグロにおいては、世界の漁獲量の80%以上を日本が消費している<sup>28</sup>。

しかし、労働力人口の減少と漁業離れにより、日本の漁業における労働者数は減少の一途をたどり、生産量も大幅に減少した<sup>29</sup>。日本の漁船の総数は2003年の21万3000隻から2018年には13万2000隻に減少した。また、漁業者の数も過去25年間で53.3%減少し、2018年には15万1701人となり、高齢者や出稼ぎ労働者の割合が増加していることから労働者の搾取が懸念されている<sup>30</sup>。日本のマグロ生産量は長らく世界最大の水準にあり、2012年には20万9000トンに達したが、2021年には32%減の14万2000トンとなった<sup>31</sup>。養殖によるクロマグロにおいては、生産は増加している<sup>32</sup>。

その結果、日本の寿司や刺身用のクロマグロやメバチの輸入依存度は確実に高まっており、刺身用マグロの輸入依存度は60%にも達するという統計もある<sup>33</sup>。2021年時点で、日本へのマグロ輸入量の19.5%を台湾が占め、次いで中国が13%、韓国が10.7%となっている。このうち、刺身用のクロマグロとメバチは台湾（47%）、中国（14%）、オーストラリア（13%）、セーシェル（11%）、韓国（6%）から輸入されている。

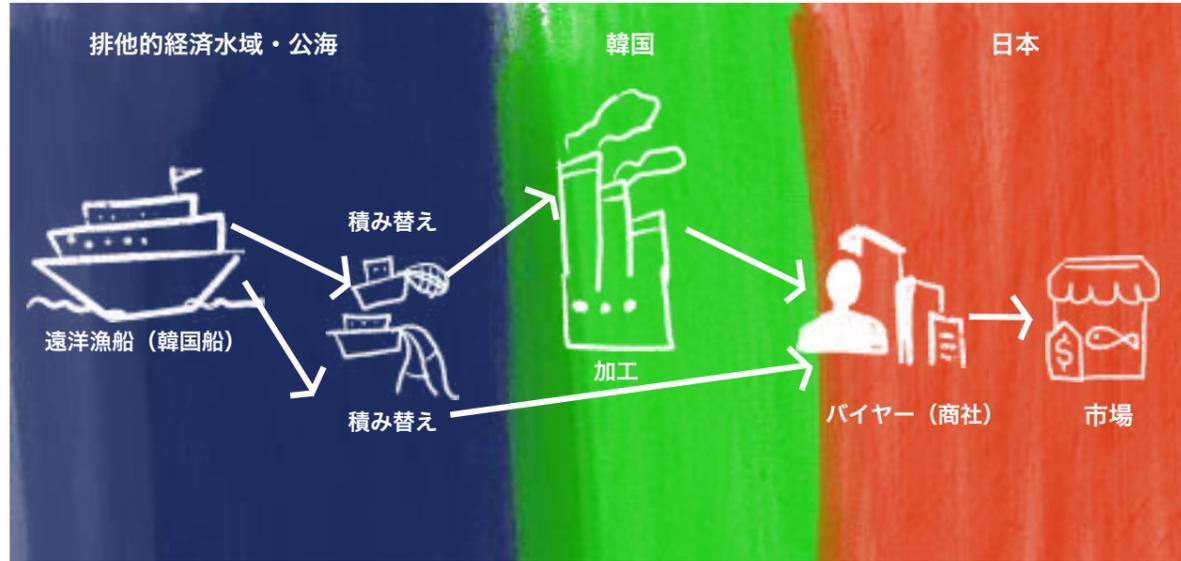


日本、東京築地市場の水産物店 © Shutterstock

### 3. 韓国から日本へ続くサプライチェーン

#### a. 太平洋から日本へのサプライチェーン及びその間の積み替え

図7：韓国遠洋漁船から日本市場への刺身マグロのサプライチェーン



一般にマグロは公海や近隣諸国の排他的経済水域で漁獲される。漁獲後、漁船上で加工・冷凍された後、運搬船に積み替えられるか、そのまま漁船に積まれて韓国に入る。漁獲物を積み替える場合は、東シナ海漁業管理局（East Sea Fisheries Management Service）の局長に積み替え許可書を申請しなければならない。同局長はまず漁船による漁業の合法性、および地域漁業管理機関の保存管理措置における審査を実施し、その後積み替え許可書を発行する<sup>34</sup>。積み替えられた漁獲物は、韓国の港に持ち込まれるか、公海から指定された目的地に直接輸出される。韓国の港に持ち込まれる場合、到着申告時に港湾管理を通じて漁業の合法性に関する検査が行われる。しかし、漁獲物が公海から直接輸出される場合、港湾管理や検査は行われない。

鮮度が重要視される刺身用マグロについては、漁船から輸送船に積み替えられ、そのまま日本に輸出されるのが一般的である<sup>35</sup>。2021年時点、韓国の日本向け刺身用マグロ輸出量3,563トンのうち、55%にあたる1,964トンが公海から直接輸出されたと報告されている<sup>36</sup>。特にクロマグロについては、2021年にインド洋で漁獲された1,246トンのすべてが日本に輸出され<sup>37</sup>、このうち、86%にあたる1,078トンが公海で積み替えられている。一方、カツオやビンナガなどの刺身用ではないマグロ（合計738トン）のうち、公海から直接輸出されたのはわずか0.02%であった。

刺身用マグロの輸出は、直接輸出される場合、輸出の事実が確認されて初めて韓国遠洋産業協会を通じてソウルの税関局に申告される。すでに輸出済のため、申告された輸出量や製品の検証が困難となっている。例えば、みなみまぐろ保存委員会によると、2020から2021年の間に韓国の延縄漁船が漁獲した1,226トンのミナミマグロのうち、59%に当たる725トンが公海上で漁獲されたが、輸出検査の対象となった全体のわずか4%であった<sup>38</sup>。



マグロの積み替え © Shutterstock

## 遠洋漁業における積み替えの危険性

積み替えとは、漁獲物や海洋生物を漁船から運搬船に移すことあり、積み替えは海上でも港でも行われる。毎年、何千隻もの漁船が、遠洋で獲れたマグロ、サバ、イカ、カニやその他の魚を、「運搬船」や「リーファー船」と呼ばれる冷蔵/冷凍運搬船に積み替え、漁獲物は港に運ばれて加工されるが、船会社は港に行くために要する時間と費用を節約し、漁獲物の鮮度と価値を高めるために、海上での積み替えを好む<sup>39</sup>。しかし、積み替えによってサプライチェーンに関わる漁船や労働者の数が増え、サプライチェーンは複雑化する。また、異なる船からの漁獲物が運搬船内で混在する可能性も高くなり、合法性の検証がより困難になる<sup>40</sup>。

特に海上での積み替えの場合、監視の目が行き届かないため、漁獲量の報告漏れや虚偽の報告につながることが多い。また、詰め替えが漁船の長期間の海上滞留を助長するとして、違法漁業や人権侵害のリスクが高まるという批判もある。このため、小売業者に対し、水産物に関するサプライチェーン・ポリシーの中で、積み替えを原則禁止するよう求めるキャンペーンが展開されている<sup>41</sup>。

こうした問題に対応するため、地域漁業管理機関は海上での積み替えを禁止したり、事前の届け出を義務付けたりする規制を設けている。韓国が加盟しているマグロ類の地域漁業管理機関も、海上での積み替えを原則禁止し、港での積み替えを義務付けているが、やむを得ない場合は例外的に海上での積み替えを認めている。マグロ延縄漁船は、海上での積み替えが最も容認されている漁船である<sup>42</sup>。特に中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）では、マグロ延縄漁船による公海上での積み替えは例外ではなく、むしろ通常の慣行となってしまう<sup>43</sup>。

地域漁業管理機関の規則では、延縄漁船は、積み替えようとする漁獲物の情報（漁場、魚種、数量など）と、積み替えの情報（日時、場所、運搬船の情報など）を旗国に報告することが義務付けられている。延縄漁船の旗国には、毎年、収集した情報を該当する地域漁業管理機関の事務局に提出する義務があるが、収集した情報の正確性を確認することは困難である。実際のところ、海上で積み替えを行ったと疑われる漁船の位置情報と、地域漁業管理機関が開示した情報との間に相違があることが報告されている<sup>44</sup>。みなみまぐろ保存委員会は、相当数の海上積み替えが無報告で行われ違法であることについても指摘している<sup>45</sup>。

また、地域漁業管理機関は海上での積み替えに関する情報をすべて開示しているわけではないため、積み替え発生に関する情報を入手することは非常に困難である。韓国人権弁護士団体である公益法人APIL（Advocates for Public Interest Law）は韓国政府に対し、地域漁業管理機関に提出された魚種ごとの積み替え報告に関する情報を求めて情報公開請求を行ったが、政府は情報開示を拒否している<sup>46</sup>。したがって、公海上で発生する積み替えに関連する情報には懸念すべき透明性の欠如が認められる。

公開されている情報の不確実性に加え、地域漁業管理機関が海上での積み替えに関連する情報を開示していないことも広く問題視されているため<sup>47</sup>、海上で積み替えられたマグロのサプライチェーンには透明性が著しく欠如しており、これがサプライチェーンを辿ることをより一層困難にしている。

### 韓国のマグロ漁獲船から日本の輸送船へのマグロの大規模な移動

非営利団体グローバル・フィッシング・ウォッチ（Global Fishing Watch）の洋上船舶の管理・監視ポータル（CVP）は、船舶自動識別装置（AIS）の位置データと地域漁業管理機関のデータベースを利用して、海上での積み替えを監視している<sup>48</sup>。このポータルは、韓国のマグロ延縄漁船がどこで、どの運搬船と積み替えを行ったか、また、積み替え後に運搬船がどこへ向かったかを追跡するために利用できる。

Oryong 371は、Sajoグループが所有・運航するマグロ延縄漁船である。2017年から2023年8月までの間にOryong 371が合計9回行った海上積み替えは全てパナマ籍またはシンガポール籍の船とであったが、これらの船はすべて日本の船会社（株式会社東栄リーファーラインと株式会社エム・アール・エス）が運航していた。

図8：Oryong 371の航路（黄色：海上での積み替え）



出典：グローバル・フィッシング・ウォッチ（Global Fishing Watch）、Carrier Vessel Portal

特に、Oryong 371 は日本の東栄リーファーラインが運航するパナマ船籍の明太丸という運搬船と3回積み替えを行っており、明太丸は同期間に合計149件の積み替えを行っている<sup>49</sup>。この149回の積み替えのうち、26回は韓国のマグロ延縄船21隻との積み替えで、明太丸はその後、日本、韓国、中国、台湾、シンガポールの港に向かった<sup>50</sup>。

図9：明太丸の航路（黄：海上積み替え／青：港／紫：待機）



出典：グローバル・フィッシング・ウォッチ（Global Fishing Watch）、Carrier Vessel Portal

明太丸が海上で積み替えを行った韓国マグロ延縄船：

- Dongwon Fisheries : Dongwon 617, 637, 638, 639
- Sajo Industries : Oryong 305, 325, 371, 375, 721, 722, 731, 801, Oyang 355, 372
- Sea Sky Mulsan : Hae Cheon 11, 77, 88, 202, 303
- Dae Hae Fisheries : Daehwa 201, 313

管理・監視ポータル（CVP）からの情報によると、韓国のマグロ延縄漁船は公海上で長期間の航海を行い、パナマ船籍だが実際は日本企業が運航する運搬船と積み替えを行っている。これらの運搬船は刺身用のマグロを日本、韓国、中国、台湾の港に届けている。

しかし、どのような種類のマグロがどれだけの量積み替えられたかを特定することは困難であるため、どの漁船のマグロが、いつ、どの運搬船によって、どの国のどの港にどのように積み替えられたかを追跡することは不可能である。

## 積み替え（冷蔵/冷凍運搬）を行っている日本企業

日本企業は近年、便宜置籍船を運航している<sup>51</sup>。例えば、東栄リーフラインは世界最大の海運会社として知られ、刺身マグロの冷凍輸送を主な事業としている。また、パナマに（株）豊栄海商、オランダに東栄海洋企業有限公司の子会社を持つ多国籍企業でもある<sup>52</sup>。地域漁業管理機関のデータベース上、東栄リーフラインのウェブサイトに掲載されている5隻の船舶のうち、健太丸<sup>53</sup>と豪太丸<sup>54</sup>は日本籍で、栗駒<sup>55</sup>、明太丸<sup>56</sup>、元太丸<sup>57</sup>はパナマ籍として登録されている。パナマ籍船3隻は日本企業が所有・運航しているが、地域漁業管理機関の規則に従い、日本ではなくパナマへの積み替え記録を報告することが義務付けられている。これらの運搬船は韓国のマグロ延縄漁船と頻りに海上積み替えを行い、日本の港に刺身マグロを供給しているが、地域漁業管理機関を通じて入手できる情報は限られており、日本も韓国もパナマ籍の運搬船の活動の監督は行っていない。

## 日本の港への輸送船

韓国のマグロ延縄漁船が漁獲した刺身用マグロは、海上積み替えを介して、もしくは韓国の港を経由して日本の港に到着する。日本に到着したマグロは、漁業部門を持つ大手商社が流通を担っている。日本におけるマグロの流通は、かつては漁業協同組合や卸売市場を経由する「伝統的な流通経路」が主流であったが、商社の台頭により、輸入されたマグロが直接消費者に流通する割合が増加している。商社の市場シェアは過去10年間で着実に上昇し、2016年の冷凍マグロの7~8割は、東洋冷凍株式会社（東洋冷蔵）、トライ産業株式会社（トライ産業）、福一漁業、株式会社山福の大手専門商社4社が流通を担っていた<sup>58</sup>。こうした商社の台頭の理由のひとつは、水産物市場の逼迫に伴い、2000年代初頭から漁業協同組合の統廃合が進み、数が減少していることと、それに伴って多くが漁業協同組合に管理されている卸売市場の数が減少していることである<sup>59</sup>。

商社の出現により、マグロサプライチェーンの透明性は低下している。かつては漁業協同組合や卸売市場のマグロ流通統計は公に記録・管理されていたが、商社のマグロ流通情報は「企業秘密」という理由で公表されていないためだ。さらに、商社は自社船や加工施設を通じてマグロを加工・運搬・流通させているが、仕入先やトレーサビリティなどの関連情報を一般に開示していない。したがって、サプライチェーンに関わる利害関係者を特定し、関連情報を入手することは困難になっている。日本国内の業界専門家でさえも、商社による流通の詳細を十分に理解できないと報告している。

## b. マグロを輸出する韓国の主要企業

韓国のマグロ延縄産業は、Sajo Group、Dongwon Industries、Dongwon Fisheries、Sillaが主導している。

### Sajo Group

Sajo Groupは1973年にSajo Industryとして遠洋漁業を開始し、その後、Sajo Daelim、Sajo Oceanを傘下に収め、80隻を超える船隊を率いている。約半数がマグロ延縄漁船で、主にクロマグロ、メバチ、キハダなどの刺身用マグロを、中部太平洋、インド洋、大西洋、南インド洋で漁獲している<sup>60</sup>。Sajo Groupの中心的な事業の1つは水産物の加工・販売で、Sajo Seafoodが主にこれを扱っている。2021年現在、刺身マグロの加工・販売がSajo Seafoodの総売上高の67%を占め、そのほとんどが日本に輸出されている<sup>61</sup>。刺身マグロの輸出について、Sajo Seafoodsは、海外事業チームが「供給製品の数量、単価、仕様、支払条件を日本および海外のバイヤーと交渉」し、注文生産後に20フィートコンテナで直接輸出していることを明らかにした<sup>62</sup>。Sajo Seafoodは、輸出に対応するために釜山の甘川港に6万トンの冷蔵倉庫を所有しておる、倉庫内のほとんどが刺身マグロである<sup>63</sup>。



韓国、釜山（ブサン）の港の様々な船 © Shutterstock

表3：韓国における主なマグロ延縄漁船会社の操業

企業	マグロ延縄漁船の数	漁場	魚種	刺身用マグロの年間漁獲量(トン)	流通・輸出ルート
Sajo Group	40	中央太平洋、インド洋、大西洋、南インド洋	刺身用マグロ(クロマグロ、メバチ、キハダなど)	未公開	倉庫に保管し、日本のバイヤーに直接輸出する。
Dongwon Industries	16	南太平洋、インド洋	刺身用マグロ(クロマグロ、キハダ)	5-6千トン	倉庫に保管し、専用のコンテナで日本のバイヤーに直接輸出する。
Dongwon Fisheries	14	太平洋、南インド洋	刺身用マグロ(クロマグロ、メバチなど)	3~4千トン	倉庫に保管し、日本の子会社のYou Wang経由で輸出する。
Silla	9	南太平洋	刺身用マグロ(クロマグロ、メバチ、キハダなど)	3~4千トン	日本のバイヤーに直接輸出する。

### Dongwon Industries

元遠洋漁船船長によって1969年に設立<sup>64</sup>したDongwon Industriesは、はマグロの遠洋漁業を主力事業とし、韓国で43%のシェアを持つトップの遠洋漁業会社である<sup>65</sup>。マグロの缶詰が同社の主力製品であるが、同社の船舶で最も多いのはマグロ延縄漁船で、合計12隻が南太平洋とインド洋で年間5,000~6,000トンのクロマグロ、メバチ、キハダを漁獲している。さらに、Dongwon Industriesは Sajo Groupと同様、釜山の甘川港に10万トンの物流センター団地を運営しており、そこで刺身用マグロを冷凍し、国内向けにはトラックで、輸出向けには専用のコンテナを用いて流通を担っている<sup>66</sup>。

### Dongwon Fisheries

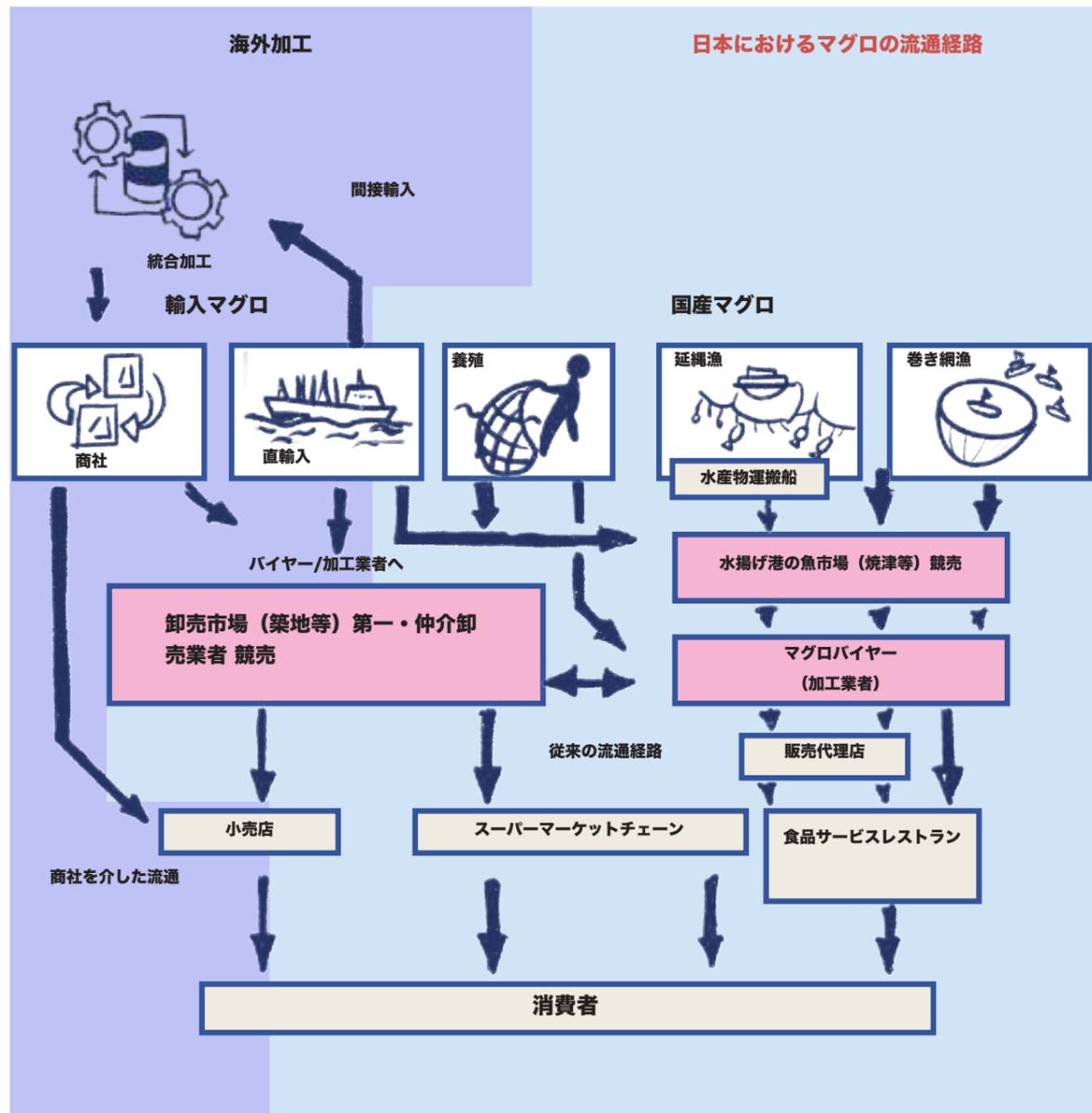
Dongwon FisheriesはDongwon Industriesとは完全に別の会社で、1970年の設立以来マグロ漁業に携わってきた。16隻の遠洋船団(うち14隻はマグロ延縄漁船)を運営し、主に太平洋とインド洋でミナミマグロとキハダを漁獲し、毎年3~4,000トンの刺身用マグロを生産している。Dongwon Fisheriesはウェブサイトで、同社のマグロ延縄漁船が釜山港を出港し、帰港するまで約2年間漁を行うと公表している<sup>67</sup>。同社は、日本への刺身マグロの保管と輸出のために釜山で2つの冷凍工場と2万トンの冷凍倉庫を運営しているほか、2020年には刺身マグロの加工と流通を専門とするYou Wangを子会社として傘下に収め、日本への輸出ルートを拡大した<sup>68</sup>。You Wangは刺身用マグロを保管、加工、流通させるために、3,000トンの冷凍庫と20トンの工場を所有している<sup>69</sup>。

### Silla

1967年に商社としてスタートしたSillaは、1972年からマグロ巻網船6隻とマグロ延縄船9隻を単独で操業している<sup>70</sup>。マグロ延縄漁船は、南太平洋で刺身用のキハダとメバチを年間約3,000トン漁獲している<sup>71</sup>。同社によれば、刺身用マグロは国内港に入港後、海外の販売業者に直接輸出している。子会社のShilla SGが流通と加工を担当し、釜山の工場を運営しているが、製品の大半はソーセージと缶詰で、刺身用マグロ自体の流通と加工は行っていないようだ<sup>72</sup>。また、Sillaは11隻の「海外合弁船」を運航し、マグロやスケトウダラを漁獲し、加工用として流通させている<sup>73</sup>。2014年、Sillaはフィリピンに子会社のGreen Marine Total Servicesを設立したが、その事業内容は公表されていない<sup>74</sup>。

### c. 日本のマグロ流通に携わる主要企業

図10：日本におけるマグロの流通経路



#### ・水産・食品加工会社

日本の水産業界の最大手は、水産・食品加工会社のマルハニチロである。仕入れ、流通、海外ネットワークに圧倒的な強みを持ち、日本が輸入する年間220万トンの水産物のうち、マルハニチロが扱う水産物取扱量は20万トンを超える<sup>75</sup>。同社はクロマグロ養殖のパイオニアであり、大分県に完全養殖クロマグロの種苗生産施設を設立している。

マルハニチロに続いて、株式会社ニッスイ（食品会社）が約11万トンの水産物を開発・生産・輸入し、株式会社極洋（食品会社）が約10万トンの水産物を開発・生産・輸入している<sup>76</sup>。

#### ・総合商社

三菱商事株式会社（三菱商事）、双日株式会社（双日）、丸紅株式会社、三井物産株式会社、豊田通商株式会社といった日本の総合商社もまた、日本の水産物市場における主要なアクターである。特にマグロに焦点を当てると、三菱商事の水産部門と位置付けられる東洋冷蔵は、取扱量において国内最大手である。双日はマグロの輸入大手であり、最新の統計によると、2010年には3万トンのまぐろを輸入し、統計時の日本のマグロ輸入総量の約15%を占めていた。2008年にはマグロの養殖にも参入し、現在年間約1万尾のマグロを生産する国内養殖を管理している<sup>77</sup>。

#### ・水産物卸売会社

日本の主な水産物卸売企業は、2022年の売上高の多い順にOUGホールディングス株式会社、中央魚類株式会社、株式会社大水、東都水産株式会社、大東魚類株式会社、築地魚市場株式会社、米久株式会社である。なお、大東魚類は、マルハニチロの100%子会社である<sup>78</sup>。



### III. 韓国の遠洋漁業における人権リスク

#### 1. 強制労働と人身取引の定義

##### a. 強制労働

ILO強制労働条約第29号は、「強制労働」を「或者ガ処罰ノ脅威ノ下ニ強要セラレ且右ノ者ガ自ラ任意ニ申出デタルニ非ザル一切ノ労務ヲ謂フ」と定義している<sup>79</sup>。ILO は、強制労働の実際の状況をより適切に説明するために、1) 脆弱性の悪用、2) 詐欺、3) 移動の制限、4) 孤立、5) 身体的・性的暴力、6) 脅迫、7) 身分証明書の没収、8) 賃金の差し押さえ、9) 負債による束縛、10) 虐待的な労働環境および生活環境、11) 過剰な時間外労働という 11 の指標を規定しており、指標すべてに該当する場合のみならず、1つでも指標に該当すれば強制労働の疑いが生じる可能性があるとして指摘している<sup>80</sup>。

表4：ILOが規定する11の強制労働指標の概要

指標	説明/意味
脆弱性の悪用	働く地域の言語やルールなどの知識の欠如、少数派という地位、雇用機会の制限など、労働者の脆弱性を悪用すること。
詐欺	賃金や労働条件など、労働者との約束を守らないこと。
移動の制限	安全性やセキュリティなどに関する合理的な制限を超えて、危険な職場への出入りの自由を提供しないこと。
孤立	職場が地理的に孤立している、またはコミュニケーション手段が欠如していること。
身体的・性的暴力	契約にない業務の強制などのために労働者に暴力を振るう行為のこと。
脅迫	入国管理局への通報、賃金削減、労働条件の悪化などによる脅迫。
身分証明書の没収	身分証明書やその他の貴重品を没収し、労働者がそれらにアクセスできなくすることで職場を離れることができなと感じさせること。
賃金の差し押さえ	労働者の離職を防ぐ手段として、組織的かつ意図的に賃金を差し押さえること。
負債による束縛	仲介手数料や賃金の前払いなど、雇用条件として発生した負債を返済するために労働者を働かせること。
虐待的な労働環境および生活環境	労働に関連する危険または劣悪な労働環境、または標準を下回る生活環境で働かせること。
過剰な時間外労働	国内法や労働協約で定められた制限を超える労働時間、または休憩や休暇を与えずに働かせること。

## b. 人身取引

人身取引は、遠洋漁船で働くことになる移民の脆弱性と弱点を考慮する上で重要な法的枠組みである。国際的な組織犯罪の防止に関する国際連合条約を補足する人（特に女性及び児童）の取引を防止し、抑止し及び処罰するための議定書（略称「国際組織犯罪防止条約人身取引議定書」又は「パレルモ議定書」）は、人身取引について「搾取の目的で、暴力その他の形態の強制力による脅迫若しくはその行使、誘拐、詐欺、欺もう、権力の濫用若しくはぜい弱な立場に乗ずること又は他の者を支配下に置く者の同意を得る目的で行われる金銭若しくは利益の授受の手段を用いて、人を獲得し、輸送し、引き渡し、蔵匿し、又は収受することをいう。」と定義している。パレルモ議定書は、被害者の同意があるからといって人身取引が成立しないわけではないということを明確にしている（第3条）<sup>81</sup>。

表5：人身取引の構成要素

要素	内容
目的	搾取（強制労働、強制雇用、奴隷制または類似の慣行、隷属など）
手段	脅迫または武力の行使 強制、拉致、詐欺、欺瞞 権力の乱用または弱い立場の搾取 他人を支配する者の同意を得るために報酬や利益を提供または受け取ること
行為	求人、輸送、譲渡、寄留または収受

## 2. 韓国の遠洋漁船における強制労働と人身取引

前述のとおり、遠洋漁船の労働者の約80%は母国での貧困、教育不足、失業に苦しんでいる移民労働者である。このため、移民労働者は雇用において支配や搾取を受けやすくなる。彼らは、出身国で収入が全くないもしくは、ほとんどないため、遠洋漁船の労働条件と給与を容易に受け入れてしまう。移民手続き中に、ブローカーは彼らの仕事を見つけるという名目で、さまざまな研修費用や取引手数料のほか、契約期間内の離職を防ぐ制約ともなる退職保証金を徴収する。また、移民労働者には、労働契約の内容を理解せずに仕事を始めるが多い。遠洋漁船には労働時間に関する規制がないため、移民労働者は、韓国人漁業者よりもはるかに低い差別的な最低賃金で、多くの場合1日12時間を超える長時間労働で搾取されている。彼らはまた、暴力、危険な生活環境、危険な労働環境に頻繁にさらされている。それにもかかわらず、彼らは外に出ることができず、公海の真ん中で物理的に孤立している。したがって、遠洋漁船に乗っている移民漁業者は強制労働と人身取引のに相当する状況下にある<sup>82</sup>。



表6： 韓国の遠洋漁船に対する人権侵害の種類

種類	要因	説明
強制労働	脆弱性の悪用	身体的、心理的な孤立、言語や文化の理解の欠如などの脆弱性
	詐欺	法的に開示された最低賃金の遵守の怠慢
	移動の制限	寄港のない12か月から24か月にわたる長期航海と、その結果生じる逃亡や苦情の追求に対する制限
	孤立	携帯電話やインターネットの使用制限
	身体的・性的暴力	身体的および性的嫌がらせと虐待
	脅迫	賃金の減額や不払い、強制下船の脅迫
	身分証明書の没収	逃亡防止のためパスポートを没収する行為
	賃金の差し押さえ	人材斡旋料の賃金からの控除
	負債による束縛	逃亡防止を目的として、契約満了までの最初の3ヶ月間の賃金を支払わない、または逃亡保証金を課す行為
	虐待的な労働環境および生活環境	食料や水の不足、不衛生な生活環境など
過剰な時間外労働	保証された休憩時間のない連続12時間以上の労働	
人身取引	目的	強制労働
	手段	乗組員の募集と輸送
	行為	詐欺、脅迫、身体的・言語的暴力、賃金の差し押さえ、差別、負債の強制などを含むがこれらに限定されない権力の乱用と脆弱性の悪用

韓国の遠洋漁船の移民労働者の窮状が国際的な注目を集めて以来、政府と業界はあらゆる措置を講じることで問題を解決したと主張してきた。しかし、市民社会団体の調査により、強制労働と人身取引のパターンが変わることなく続いていることが明らかになった。環境NGOであるEnvironmental Justice Foundation (EJF)<sup>83</sup>と公益法人Advocates for Public Interest Law (APIL)<sup>84</sup>は、2021年から2022年にかけて韓国籍の遠洋漁船で働いていた移民労働者74人を調査し、そのうち60%の労働者が繁忙期には休憩なしで1日14時間以上働かなければならなかったことが判明した。しかし、彼らの給料は平均的な韓国漁業者の給与の10分の1にも満たず、約半数は指定された最低賃金未満の賃金を支払われていた。そして、人材斡旋会社による仲介手数料や為替レートを理由にした給与控除が一般慣行となっていた。移民労働者の83%が、強制的な下船や賃金の支払い拒否、さらには暴言などの脅迫を受けたと報告している。移民労働者の24%が、身体的暴行を受けたことがある、または同僚が暴行を受けているのを目撃したと回答した。さらに、調査対象となった移民労働者全員が、自分ではなく船の船長や所有者がパスポートを所有していたと報告した。

調査対象となった74人のうち、30人は延縄漁に従事していた移民漁業者だった。例外なく30人全員が劣悪な労働条件で搾取の対象になっていると報告している。延縄漁に従事していた移民労働者の53%が無給または減給のもと働かされ、80%が虐待を経験、そして100%がパスポートを没収されていた。延縄船に乗った移民漁業者は、海上での労働時間や従事期間が理由で、特に強制労働や人身取引の被害を受けやすいことが判明した。延縄漁船の乗組員の77%は14時間以上、30%は18時間以上働いており、休憩なしの労働を強いている他の船と比べてもはるかに長時間労働となっている。さらに、移民漁業者の83%は1年以上入港せずに出航しなければならず、17%は2年以上出航しており、これは遠洋漁船全体の2倍である<sup>85</sup>。

韓国のマグロ延縄船に携わった移民漁業者たちの引用

「船に乗るとすぐに仕事が始まりました。夜9時まで働いていましたが、休憩も休日も残業代もありませんでした...誰かが疲れて（壁に）一瞬寄りかかったとしたら、船長は彼らの頭を殴るでしょう。」  
 (2019年から2021年までマグロ延縄船Dに従事したインドネシア人労働者)

「私は毎日のように虐待を受けていました。目を負傷し、手術を受けなければなりませんでした。その費用は自分で支払わなければなりませんでした。」  
 (2020年から2021年までマグロ延縄船Dに従事したインドネシア人労働者)

「先輩たちは、私が座るたびに、これが韓国文化だと主張してセクハラをしてきました。私は48時間ぶっ通しで働きましたが、その後の調査で嘘をつかざるを得ませんでした。」  
 (2019年から2021年までマグロ延縄船Sに従事したインドネシア人労働者)

「パスポートを取り戻すために約500ドルを支払いましたが、まだ手元にありません。また、ブローカーに毎月約120ドルの手数料を支払わなければなりませんでした。」 (2020年から2022年までマグロ延縄船Kに従事したインドネシア人労働者)

「2年契約だったのですが、それ以上の勤務を強いられました。2年以上、一度も入港せず船に留まりました」。  
 (2019年から2021年までマグロ延縄船Dに従事したインドネシア人労働者)

表7： 遠洋漁船およびマグロ延縄船で働く移民漁業者の労働条件

休憩なしの長時間労働	遠洋漁船全般	マグロ延縄船
14時間以上	60%	77%
18時間以上	26%	30%

入港なしの長期的な航海	遠洋漁船全般	マグロ延縄船
1年以上	40%	83%
2年以上	7%	17%

韓国のマグロ延縄漁船の航海長期化の問題は以前にも暴露されている。カリフォルニア大学サンタバーバラ校（UCSB）による2018年の研究では、漁業上位25カ国のマグロ延縄漁船を分析し、韓国籍船が航行距離、航行時間、漁時間で1位、港から最大距離で2位となったことが判明した。これらすべてが劣悪な漁況を示している<sup>86</sup>。さらに、南太平洋フォーラム漁業機関（FFA）は2017年の報告書で、韓国の延縄漁船は運送業者に依存し、入港せずに1年半から2年の航海を行っている述べた。

こうした長い航海により漁業者が物理的に隔離される期間が長くなり、それによってIUU漁業や人権侵害のリスクが増大する。マグロ延縄漁船が海上で長期間物理的に隔離されると、労働搾取や違法行為の監視が難しくなり、漁業者が逃亡したり、通報したり、救済を求めたりすることもできなくなる。同様に、上記の調査におけるマグロ延縄漁船の回答者全員が、救済や苦情を解決するための仕組みを知らず、アクセスすることもできないと証言した。また、韓国のマグロ延縄船109隻はすべて1991年以前に建造されたものであるため、老朽化や安全性への懸念も高まっている<sup>87</sup>。

### 3. 韓国政府による対応の限界

#### a. 2021年海洋水産部「実施計画」

2020年7月、海洋水産部（MOF）は、遠洋漁船で働く移民漁業者の労働環境を改善するための実施計画を策定し、2021年から実施する方針を発表した<sup>88</sup>。政策の主な目標は次のとおりである。1)移民漁業者が募集手数料や取引手数料による控除なしで全額賃金を受け取ること。2) 国際運輸労連の基準に基づき、最低賃金を2021年までに少なくとも540USドルにすること。3) 休憩時間が毎日少なくとも10時間、または柔軟に月に少なくとも308時間保証されること。4) 長時間の航海を避けるために、下船を希望する者に対して定期的に調査を行うこと。5) 国籍に関係なく、雇用主の企業によってボトル入り飲料水が公平に配布されること。

ただし、海洋水産部の政策にはいくつかの点で限界がある<sup>89</sup>。まず第一に、最低賃金を国際運輸労連基準に合わせるということは、すでに労働基準法と船員法に違反している国籍に基づく賃金差別の問題に対処するものではない。さらに、最低限の休息期間は保証されているものの、毎日ではなく1か月単位で柔軟に業務を行うということは、漁業者に継続的な休息期間が保証されていないことを意味している。さらに、募集手数料が漁業者ではなく雇用主によって支払われる場合でも、逃走保証金など乗船前に請求される手数料については何の措置も講じられていない。言い換えれば、以前のように募集手数料が賃金から差し引かれていないとしても、手数料は乗船後ではなく乗船前に請求されるようになったため、移民漁業者は依然として負債による束縛を強いられている。

実施計画は漁の長期化を防ぐため下船希望者を調査することを目的としているが、出航の上限は依然として15カ月にとどまっている。また、上陸後に再乗船できる保証もなく、移民漁業者は下船の意思を表明できない。さらに、強制労働の指標であるにもかかわらず、一般的な慣行として根強く残っているパスポートの没収に対処するための追加措置は講じられていない。

上記のEJFとAPILの調査により、海洋水産部の実施計画が人身取引と強制労働への対抗策としては失敗であることが確認された<sup>90</sup>。

表8：海洋水産部の移民漁業者に関する実施計画とそれに対応する調査結果

実行計画	実現状況	調査結果
採用手数料等の減額なしの賃金	X	採用手数料と為替レートを口実とした賃金の減額（64%）
国際運輸労連基準に基づく最低賃金540USドル	X	540USドル未満（48%）、韓国漁業者の最低賃金未満（100%）
毎日最低10時間の休憩	X	休憩6時間未満（23%）、休憩12時間未満（76%）
下船意思調査による長期航海の防止	X	下船の意思に関係なく、12か月以上の長期航海（42%）
ボトル入り飲料水の公平な配布	X	韓国の漁業者と比べて賃金が大幅に低いため、ボトル入り飲料水の購入で差別を経験（42%）



2023年3月27日 人身取引等防止委員会。教育部

## b. 2022年人身売買等防止及び被害者保護等に関する法律（PTPV法）

パレルモ議定書の批准から7年後の2022年、韓国政府は人身取引を特定し、保護し、処罰するためのPTPV法を制定し、2023年に発効した<sup>91</sup>。しかし、この法律については施行前から<sup>92</sup>、多くの懸念が提起されていた。最大の特徴は罰則規定がなかったことである。まず、PTPV法は国際基準における人身取引の定義に従わず、「人身売買等」という曖昧なカテゴリーを設けた。それだけでなく、罰則規定も設けられず、人身取引に対する適切な処罰が不可能となった。さらに、同法は人身取引特定指標の開発を義務付けているものの、その使用については義務付けていないため、被害者の特定が実際に行われなかったのではないかという懸念が生じた。

同法の施行からほぼ1年が経過し、上記の懸念はすべて現実のものとなった。「人身売買」、「人身売買の犯罪」、「人身売買等」、「人身売買等の犯罪」の定義が矛盾しているため、人身取引とは何なのかについて政府省庁や役人間で共通の理解が得られていない。その結果、労働査察や移民の取り締まりでは人身取引の特定が行われず、被害者は救済を受けることができなくなっている。「人身売買被害者」として公的支援や保護を受けるためには、管轄省庁により「人身売買等の犯罪」の被害者としてまたは「人身売買等」の被害者として認定される必要がある。しかし、刑事罰や被害者の身元確認手続きがない場合、被害者が国家から保護を受けることのできる可能性は僅かしかない<sup>93</sup>。

さらに、PTPV法は被害者の身元確認と支援の全プロセスを「地域支援機関」に委託しているが、そのような機関を一年を通じて創設できなかったことを受け、政府は最近、地域支援機関への2024年の予算をゼロに削減した<sup>94</sup>。漁業者を含む無数の移民労働者が苦情を申立て、差し押さえられた賃金を受け取るために活用している、40か所の移民労働者支援センターの予算も70億ウォンからゼロに削減された。それだけでなく、政府は2024年に人身取引の被害者を支援するための予算全体を44.5%削減すると発表した<sup>95</sup>。そのため、人身取引の特定と保護に関する現在のシステムの有効性は依然として不透明である。

特に移民漁業者に対する人身取引は十分に対処されていない。遠洋漁船の移民労働者は、韓国で最も一般的な人身取引被害者のタイプの1つであると特定されているが<sup>96</sup>、PTPV法やその包括的計画のどこにも漁業者への対策は含まれていない<sup>97</sup>。物理的な孤立、言葉の壁、在留資格の欠如、ブローカーの関与による借金など、移民漁業者の脆弱性は、彼らが被害者となる要因の特徴である。したがって、支援策はこれらの特性に合わせて調整されるべきであり、例えば、強制労働を引き起こす採用手続きに対する公的および政府の監視を確保する必要がある。それにもかかわらず、政府は一時的な措置のみで対応しており、強制力も実際性もない。

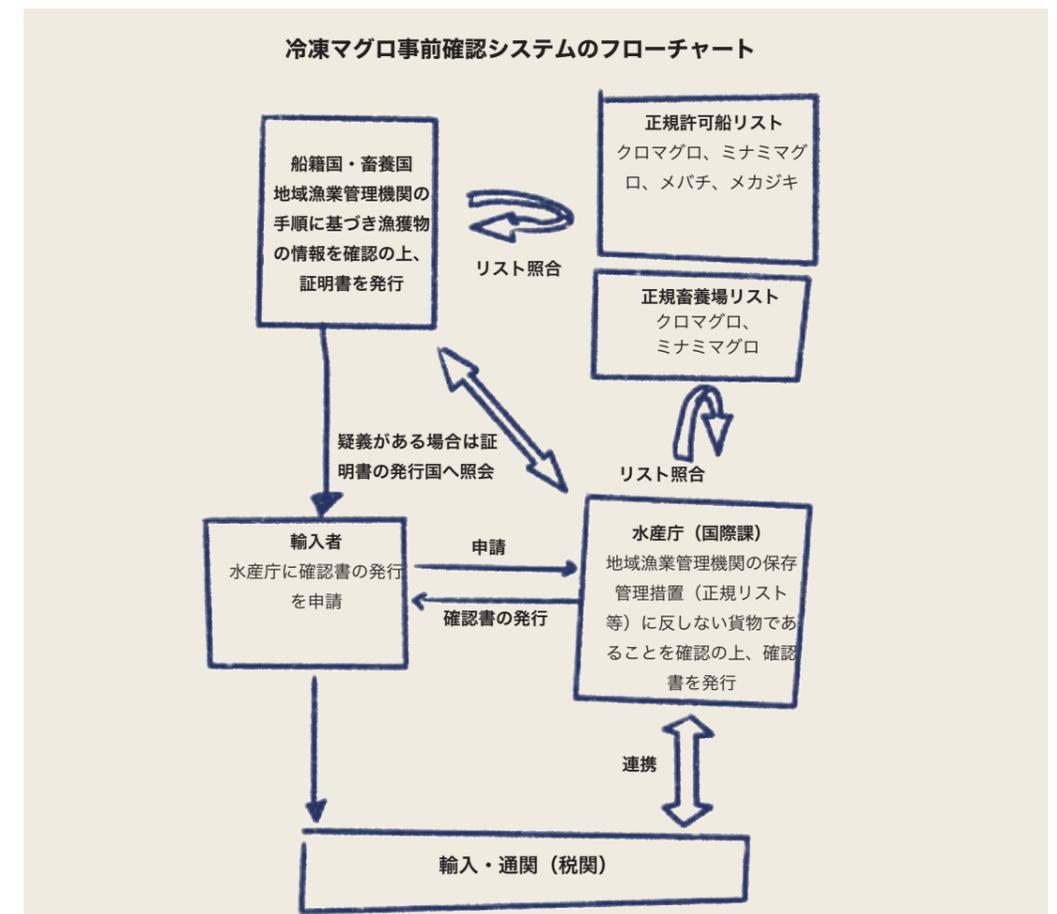
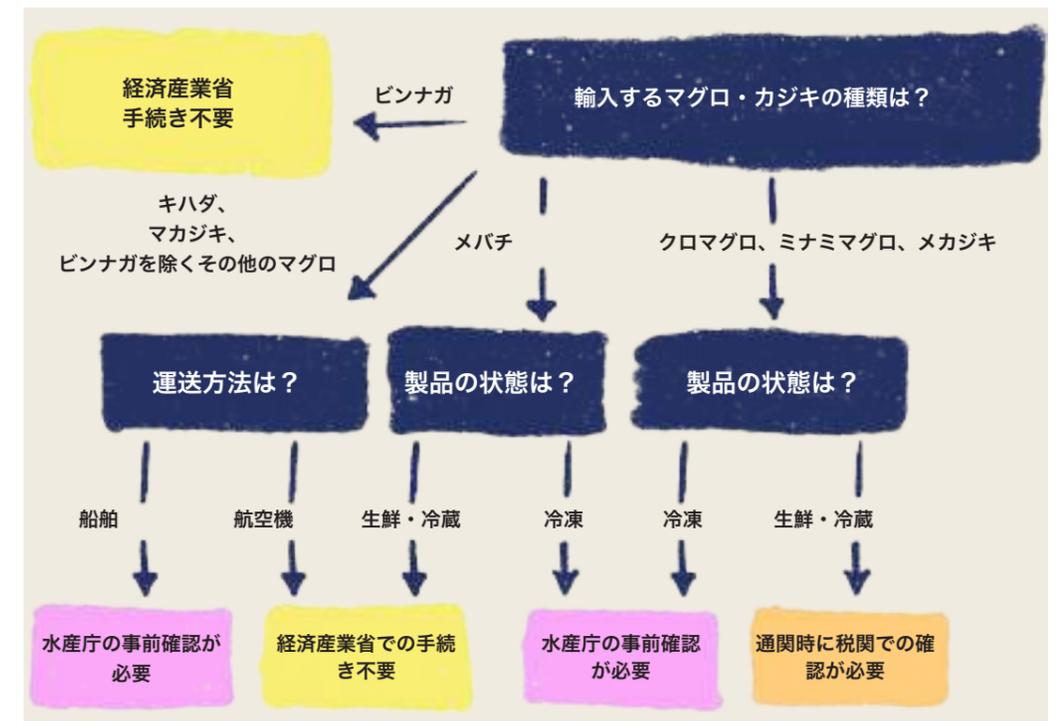
# IV. 日本における水産物輸入に関する政府の政策と企業の取り組みとその限界

## 1. 政府：マグロの輸入手続き

地域漁業管理機関の保存管理措置を実施するため、日本は「まぐろ資源の保存及び管理の強化に関する特別措置法（まぐろ資源保存管理法）」に基づき輸入マグロを管理している<sup>98</sup>。まぐろ資源保存管理法は、クロマグロ、ミナミマグロ、メバチ、キハダ、その他のマグロ類（ビンナガを除く）、メカジキ、マカジキなどのマグロ類の輸入業者に対し、IUU漁業が行われていないことを示す船籍国（旗国）からの証明書の提出を義務付けることで、IUU漁獲のマグロ類の輸入を防止しようとするものである。したがって、まぐろ資源保存管理法は、日本政府に地域漁業管理機関の保存管理措置を執行する権限を与えているが、漁獲過程で発生する強制労働や人身取引などの人権侵害を審査するための具体的な仕組みは確立されていない。

この法律には、漁船の漁獲物に関する旗国の認証と、その認証を日本が確認する手続きが明記されている。まぐろ資源保存管理法が実施する、中西部太平洋まぐろ類委員会のような地域漁業管理機関における韓国の認証機関は国立水産物品質管理院<sup>99</sup>であり、日本の認証確認機関は後述する農林水産省の水産庁である<sup>100</sup>。対象となるマグロやカジキ等の魚種、状態（冷凍または冷蔵・生鮮）、輸送方法（船舶または航空機）によって異なる証明・手続きが必要となるが、対象魚種の基本的な手続きは、①水産庁による輸入申告前の証明確認（図11ピンク枠）、②輸入申告時の税関での証明確認（図11オレンジ枠）の2つである。このため、以下の図に要約されるやや複雑な流れとなっている<sup>101</sup>。

図11：マグロ類等の輸入認証に関するフローチャート





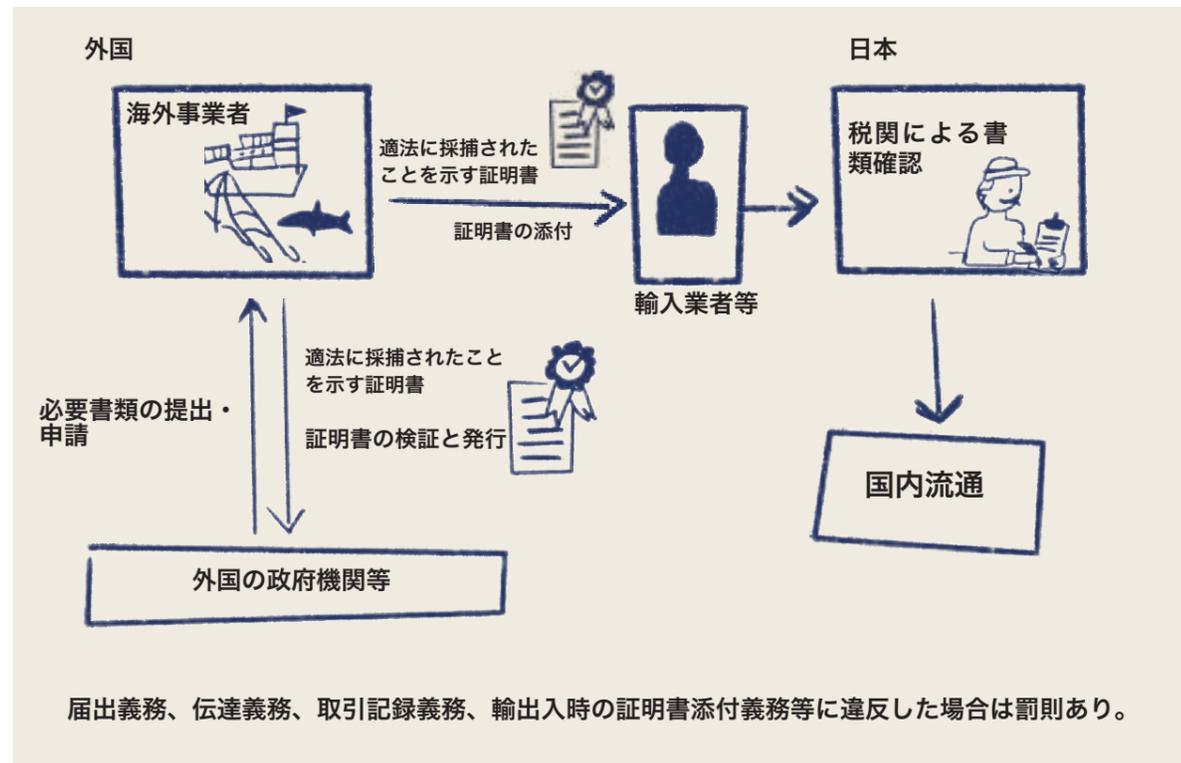
刺身用マグロは冷凍メバチ、冷凍クロマグロが主体であるため、水産庁の事前確認が必要であり、インボイス又は契約書等の写し、転載申告書、特定の漁獲書類（クロマグロ）、特定の統計資料（冷凍メバチ）を提出することが求められる。また、2022年から2024年までの期間に韓国から日本へクロマグロを直接輸入する業者には、追加情報の提出が義務付けられており、この情報も中西部太平洋まぐろ類委員会に提供されることになっているが、このデータが中西部太平洋まぐろ類委員会のサイトで公開されるのは2024年以降となる可能性がある。

### IUU水産物の輸入・流通撲滅のために採択された水産流通適正化法

マグロの輸入を対象としているのはまぐろ資源保存管理法であるが、IUU水産物の輸入・流通を防止するための日本の新法「特定水産動植物等の国内流通の適正化等に関する法律（令和二年十二月十一日公布法律第七十九号）」（以下「水産流通適正化法」という<sup>102</sup>。）について簡単に紹介する。ただし、まぐろ資源保存管理法の技術文書によると、この法律により、「IUU漁業を防止するための輸入規制が他の制度により既に実施されているマグロ類やその他の魚種は、日本の漁獲記録制度の対象から除外される」ことが明確化されている<sup>103</sup>。同法は2022年12月に施行され、現在はイカ、サンマ、サバ及びマイワシのみを対象としている。

この法律をごく簡単に要約すると、日本における水産物の流通を2つに分類している：すなわち、日本船籍の船舶が日本国内で漁獲した第一種水産物と、外国船籍の船舶（日本船籍以外の船舶）が日本国内に輸入または日本国内で漁獲した第二種水産物である。第一種水産物については、関連情報（漁獲番号、製品情報、取引記録など）を網羅する政府への届出と提出が義務付けられており、製品が流通するまで追跡しなければならない。本報告の対象である第二種水産物については、漁獲証明書制度（CDS）があり、水産庁が要求するその他の書類とともに、日本へ輸入する前に、その水産物が合法的に漁獲されたものであること、および以下に述べるような製品情報を含むことを、漁獲船舶の旗国の公認機関から証明することを要求している<sup>104</sup>。最後に、第12条では、第二種水産物を輸入する事業者に対する立入検査も認められている。第15条では、第11条に違反した場合、懲役および罰金100万円が科される。まぐろ資源保存管理法と同様、水産流通適正化法は輸出責任国に輸入国として日本が確認した証明書の提出を求めている。関係省庁は、韓国の証明については国家水産物品質管理院、日本の確認については農水省とされている<sup>105</sup>。

図12：認証スキーム手順図



Source: Japan Fisheries Agency: 出典 日本水産庁<sup>106</sup>

同法が適用される水産物を輸入する場合、漁獲証明書には、証明機関、その証明、船舶、製品、在庫管理、積み替え（該当する場合）、輸出者、輸入者、輸入管理機関に関する情報が記されていない。加工証明書（該当する場合）には、船舶、旗国、認証、水揚げ・加工・加工後の漁獲物の説明と重量、加工工場名と管理者名、輸出者（工場と異なる場合）、認証機関の情報が記されていない。

## 2. 企業：自主的な取り組み

日本政府はサプライチェーンにおける人権デュー・ディリジェンスの実施を企業に促しており、2022年には「責任あるサプライチェーン等における人権尊重のためのガイドライン」を発表した<sup>107</sup>。これを受けて、多くの企業が人権デュー・ディリジェンスを実施するための方針を策定しており、HRNは刺身用マグロの輸入・流通に関わる主要企業の人権デュー・ディリジェンス方針を分析した<sup>108</sup>。

以下では、水産物を輸入し流通させている日本企業6社について、その人権デュー・ディリジェンスに関して公開されている情報を以下で説明する方法に従って分析した。①東洋冷蔵株式会社、②三菱商事株式会社、③トライ産業株式会社、④双日株式会社、⑤イオン株式会社（イオン）、⑥株式会社セブン&アイ・ホールディングス（セブン&アイ）である。最初の4社は、韓国が刺身を輸出している主要な専門商社（親会社として三菱商事と双日を含む）として、Forum Fisheries Agency (FFA) が作成した関連報告書に記載されていることから調査対象とした<sup>109</sup>。最後の2社を調査対象としたのは、同社が日本で最大級の小売業者であることと、日本人の大多数が家庭用の刺身マグロをスーパーマーケットで購入し、スーパーマーケットは商社から商品を仕入れているからである<sup>110</sup>。この調査では、水産物サプライヤーにおける労働権侵害を特定し防止するための、各社の人権方針、透明性とデュー・ディリジェンスの実践に焦点を当てている。

総じて、サプライチェーン上の漁業者の労働権と人権を尊重するための措置が不十分であることがわかった。一方、調査対象企業のうち比較的大手である三菱商事、双日、イオン、セブン&アイは、人権方針を公開し、人権デュー・ディリジェンスの実施についても一定の説明責任を果たすことを将来的には計画しているようだが、東洋冷蔵と特にトライ産業は、そもそも自社の人権方針について公開している情報が少ない。このような情報公開状況の格差の背景には、専門性の高い企業における人権問題に取り組む人材不足や、日本における国連「ビジネスと人権に関する指導原則」やその他国際人権基準の普及率の低さがある。また、大企業は方針や計画を公表していても、その結果や人権デュー・ディリジェンスのPDCAサイクルをどのように回しているかなど、外部から検証可能な程度までの具体的な説明が少ないまま終わっていることが多く、その透明性において課題を有する。次項では、公開されている各社の人権に関する方針・施策についての調査結果を説明する。

## 東洋冷凍株式会社

### a. 会社概要<sup>111</sup>

東洋冷凍株式会社は1948年10月に設立され、1971年に改組された。資本金は21億2145万2637円、従業員数は827名。東洋冷凍の中核事業は、水産物、農産物、畜産物、酪農製品、飼料及び化成品の販売業、貿易業、加工業、冷凍冷蔵業など、さまざまな分野で展開されている。さらに、運送業、倉庫業、魚介類等の養殖・蓄養、関連研究も行っている。さらに、その他の付帯事業にも積極的に取り組んでいる。東洋冷凍は、静岡銀行、農林中央金庫、三菱UFJ銀行、三菱UFJ信託銀行などの大手銀行と強固な関係を維持している。さらに、三菱商事株式会社などのサプライヤーとのパートナーシップも注目に値する。主な販売先は、卸売市場、量販店、外食産業などである。東洋冷凍の2022年度の売上高は1,715億円であった。

### b. 分析

東洋冷凍のウェブサイトでは、一般的な人権方針は公開されていない<sup>112</sup>。（※調査時点。その後、三菱商事株式会社と同一として公開。）しかし、サステナビリティに関するページがあり、そこに「マグロ類に係る調達ガイドライン」（2022年8月）が公開されている<sup>113</sup>。このガイドラインは、三菱商事の「マグロ類に係る調達ガイドライン」（2022年8月）と同じと思われるが、東洋冷凍のガイドラインには、「国際連合食糧農業機関が定義するIUU漁業により漁獲されたマグロ類の取り扱いを回避するために、GDSTの推奨する主要データ要素を備え、かつ相互運用可能なトレーサビリティを確立すること」という文言が加えて宣言されている。当ガイドラインでは、世界水産物持続可能性イニシアチブの基準を満たすコミットメントを認めているが、ウェブサイトには具体的な実績やプロセス情報は示されていない。また、三菱商事は東洋冷蔵の親会社であるが、東洋冷蔵のウェブサイト上では、三菱商事の関連するすべての方針と慣行（下記参照）が東洋冷蔵にどのように適用されるのか、明確にはされていない。（※調査時点。その後、三菱商事株式会社のウェブサイトの案内等公開。）

## 三菱商事株式会社

### a. 会社概要<sup>114</sup>

三菱商事は1950年4月1日に公式には登記され、1954年7月1日に法人として創立された。資本金は2044億4667万3326円、発行済株式総数は14億5830万2351株である。大規模かつ多様なネットワークを持つ三菱商事は、相当数の事業所や子会社を通じて事業を展開している。子会社1,321社、関連会社等416社、合計1,737社が連結対象会社として傘下にある。人的資源に関しては、親会社として単体では5,448人を雇用している。しかし、親会社と連結対象会社すべてを合わせると、従業員総数は7万9706人に達し、三菱商事のグローバルな事業展開がうかがえる。三菱商事はいくつかの事業グループに分かれており、それぞれが特定の業界や専門分野に焦点を当てている。これらのグループには、産業デジタルトランスフォーメーショングループ、次世代エネルギー事業グループ、天然ガスグループ、産業素材グループ、化学ソリューショングループ、金属資源グループ、産業インフラグループ、自動車・モビリティグループ、食品産業グループ、コンシューマー産業グループ、電力ソリューショングループ、都市開発グループが含まれる。

### b. 分析

三菱商事は人権方針を掲げており、国際人権章典（世界人権宣言・国際人権規約）、国連指導原則、ILO国際労働基準、安全と人権に関する自主的原則の支持を表明している<sup>115</sup>。また、三菱商事はサプライヤーとの契約に「持続可能なサプライチェーン行動ガイドライン」遵守を盛り込んでいるとする<sup>116</sup>。もっとも公開情報からは「サプライヤー」とのみ言及があり、周知範囲は不明確である。また、以下の他の企業とは大きく異なり、マグロについては前項の「マグロ類に係る調達ガイドライン」、木材及びパーム油についてもそれぞれ個別のガイドラインを定めている。これらのガイドラインに書かれている内容は、上述の通りであり、人権リスクに言及があるが、人権に対する負の影響を防止・軽減する実効性は不透明である。全体として、三菱商事はマグロ業界におけるIUU漁業や人権侵害に対して、複数のステークホルダーとの対話を通じて具体的な方針を示し、対処することを目指しているようであるが、具体的なサプライチェーン情報や進捗状況、成果については、その実効性について外部からの検証が可能な程度までには十分に公開されていない。

## トライ産業株式会社

### a. 会社概要<sup>117</sup>

トライ産業株式会社は静岡県に本社を置く企業である。1988年7月に設立され、資本金は6,700万円。同社は、双日株式会社の100%出資子会社として事業を展開している。2022年6月30日現在の従業員数は、男性79名、女性40名の合計119名。トライ産業株式会社は、株式会社トライツナプロダクトと関連会社として関係を維持している。さらに、同社は株式会社キャス、株式会社クリエイトと協力関係にある。

### b. 分析

トライ産業については、残念ながら事業における人権尊重に関する情報は公開されていない。

## 双日株式会社

### a. 会社概要<sup>118</sup>

双日株式会社は2003年4月1日に設立。資本金は1603億3900万円で、本社を含む国内5拠点、海外87拠点でグローバルに事業を展開している。また、国内連結対象会社131社、海外関連会社291社を統括している。従業員数は単体で2,523人、連結で2万669人である。

双日グループは、国内外において、製造、販売、輸出入、サービス提供、投資など、さまざまな事業をグローバルに展開している。自動車、航空産業・交通機プロジェクト、インフラ・ヘルスケア、金属・資源・リサイクル、化学、生活産業・アグリビジネス、リテール・コンシューマーサービスの7本部体制で、多様な事業を展開している。

### b. 分析

三菱商事と同様、双日にも2017年6月に制定された「人権方針」がある<sup>119</sup>。支持を表明する国際人権基準も三菱商事と同じである。2014年に制定され2017年に改訂された「双日グループ サプライチェーンCSR行動指針」<sup>120</sup>、2019年に発行された双日グループ社員向けの「双日グループ サステナブル サプライチェーンハンドブック」<sup>121</sup>が公開されている。双日が取引先との契約において、これらの取り組みにコミットすることを求めているという公開情報はなかったが、全てのグループ事業会社（特定目的会社を除く連結子会社183社）に対して、取り組みに関する「確認書」の送付を求めているとされる。もっとも公開情報からは「高リスク分野における取引先から」対応方針の周知を行っているとのみ言及があり、周知範囲が不明確である。また、マグロに特化したガイドラインを設けている三菱商事に比べ、双日は木材とパーム油の2つしか個別ガイドラインを設けていない。結論として、バリューチェーンにおける人権リスクへの対応策、進捗状況、成果に関する情報開示が比較的少なかった。

## イオン株式会社

### a. 会社概要<sup>122</sup>

イオン株式会社（純粋持株会社）は1926年9月に設立された。資本金は2,200億7百万円で、主に純粋持株会社として、小売事業、ショッピングモール開発事業、金融事業、サービス事業および関連事業を営む会社の株式または持分を保有し、当該会社の事業活動管理を行っている。イオンの発行可能株式総数は24億株で、自己株式を含む発行済み株式総数は8億7192万4572株である。東京証券取引所に上場しており、みずほ銀行、農林中央金庫、三井住友銀行、りそな銀行、三菱UFJ銀行などの主要金融機関と金融取引を行っている。監査法人は有限責任監査法人トーマツである。

### b. 分析

イオンは2008年に「人権方針」を制定、2018年に改定し、サプライヤーの人権にまで対象を広げた。三菱商事と双日が支持した国際人権基準のうち、安全と人権に関する自主的原則を除き、同一の国際人権基準に支持を表明している。また、「イオンサプライヤー取引行動規範（イオンサプライヤーCoC）」<sup>123</sup>を制定している。この中には「イオン水産物調達方針」が付属書の1つに含まれているが、同方針は資源枯渇防止と生物多様性保全の観点からのみ書かれており、人権の観点は明記されていない<sup>124</sup>。さらに、「遵守宣言書」の提出や監査等は、プライベートブランドである「トップバリュ」のみを義務対象としている傾向がある。

## 株式会社セブン&アイ・ホールディングス

### a. 会社概要<sup>125</sup>

株式会社セブン&アイ・ホールディングスは、2005年9月1日に設立され、資本金500億円である。2023年2月末現在、8億8644万1983株（1単元の株式数100株）を発行している。セブン&アイ・ホールディングスは、グループ会社の企画・管理・運営を主な事業とし、多様な事業を展開している。コンビニエンスストア、総合スーパー、食品スーパー、専門店、フードサービス、金融サービス、IT/サービスなど多岐にわたる。純粋持株会社として、グループ各社の活動を統括・調整している。

### b. 分析

三菱商事、双日、イオンと同様、セブン&アイも「人権方針」を定めており、支持する国際人権基準として、イオンが支持を表明しているものに対し、OECD多国籍企業行動指針、国連グローバル・コンパクト10原則、子どもの権利とビジネス原則、NAPが加えられており、ウェブサイトで公開されている。また、この方針のもと、「セブン&アイグループお取引先サステナブル行動指針」<sup>126</sup>を定めている。プライベートブランド商品製造サプライヤーはセブン&アイと契約する際、覚書を交わすことが義務付けられている<sup>127</sup>。セブン&アイもイオンと同様の課題を抱えており、「持続可能な調達原則」の「分野別方針」に水産物の項目があるが、天然資源の保護にしか触れておらず、人権の観点は明記されていない。

表9：日本のマグロ関連企業の人権に関する方針と制度の分析（公式ウェブサイト上での公開情報に基づく）

※回答概要の色分けの基準は、以下のとおりである。なお、緑色であっても、必要かつ十分な対応というわけではなく、更なる改善を希望する。

緑色 …改善の余地を残すものの、一定の評価ができるもの

黄色 …不十分ではあるが、ある程度の対応を行っているもの

赤色 …早急な取り組みが求められるもの

	東洋冷蔵株式会社	三菱商事株式会社	トライ産業株式会社	双日株式会社	イオン株式会社	株式会社セブン&アイ・ホールディングス
1. 人権方針の公開	なし ※調査時点。その後、三菱商事株式会社と同一として公開。	あり	なし	あり	あり	あり
2. サプライヤーに対する行動指針等の公開と周知	あり（持続可能なサプライチェーン行動ガイドライン） ※公開情報からは「サプライヤー」とのみ言及があり、周知範囲が不明確 【特徴】 ・契約書の中で行動指針を共有。違反した等の場合には、サプライヤーに是正を請求することができ、是正がされない等の場合には、契約を解除することができる。		なし	あり（双日グループ サプライチェーンCSR行動指針） ※公開情報からは「高リスク分野における取引先」とのみ言及があり、周知範囲が不明確 【特徴】 ・特になし。	あり（イオンサプライヤー取引行動規範） ※公開情報からは「サプライヤー」とのみ言及があり、周知範囲が不明確 【特徴】 ・プライベートブランドのサプライヤーについてのみ行動指針の遵守状況につき外部監査などを実施	あり（セブン&アイグループお取引先サステナブル行動指針） ※公開情報からは「お取引様」とのみ言及があり、周知範囲が不明確 【特徴】 ・プライベートブランド商品製造委託先の取引先にはCSRに関する覚書を作成。 ・行動指針を21言語にてウェブ掲載
3. 水産物に関する調達方針やガイドライン	あり（マグロ類に係る調達ガイドライン） ※人権リスクに言及あり。ただし、人権に対する負の影響を防止・軽減する実効性は不透明。		なし	なし	あり（水産物を含む「イオン持続可能な調達原則」） ※人権リスクに言及無し。	あり（水産物を含む「セブン&アイグループ持続可能な調達原則・方針」と「持続可能な原材料の調達」） ※人権リスクに言及無し。
4. 上記「1」「2」「3」に基づくマグロ類サプライチェーンに対する人権DDの実施	一部実施 【特徴】 人権DDの方法：やや具体的に開示だが実態は不明 ・マグロ類サプライヤーへのリスク評価を実施する→「実施中」とのみ公表 ・マグロ類サプライヤーに対する外部監査を実施する→「2022年から開始し、2025年までに定期的な取り組みにする予定」とのみ公表 ・船上モニタリング体制の向上→「2022年より検討開始」とのみ公表 人権DDの結果：部分的に開示。「クロマグロ類に関する声明」として2017年声明におけるアクションプランの実施状況と成果のみ。		なし	マグロ類サプライチェーンについて具体的情報なし ※サプライチェーン一般については情報あり。 【特徴】 ・2019年度においては、第三者機関を起用し、木材サプライヤーの森林管理状況につき現地調査を実施したとされる。その他サプライヤーに関しての実施状況は不明。	マグロ類サプライチェーンについて具体的情報なし ※サプライチェーン一般については情報あり。 ※2025年度に人権DDのサイクル構築完了予定とのこと	マグロ類サプライチェーンについて具体的情報なし ※サプライチェーン一般については情報あり。 【特徴】 ・独自に作成した監査項目（16大分類項目と117のチェック項目）に沿って、第三者機関が中国・東南アジアのプライベートブランド商品製造工場等を監査 ・工場に対して、事前に通告した上で訪問し、現場・書類・データの確認と管理者や労働者へのインタビューによって、CSR監査項目の遵守状況を確認
5. マグロ類サプライチェーンに対するグリーンバンスメカニズム	あり（社外ステークホルダー向け相談窓口） ※マグロは含まれているが対象商材は限定的 ※対象企業は、自社、グループ会社、および自社の「持続可能なサプライチェーン調査」において調査対象としているサプライヤーのみに限定 ※対応言語は、日本語、英語、中国語のみ		なし	あり（社外ホットライン） ※対象商材や対象企業は不明 ※対応言語は、日本語、英語のみ	あり（お取引さまホットライン） ※対象商材：プライベートブランド商品のみ（マグロが含まれるか不明） ※対象企業：プライベートブランド商品のサプライチェーン企業のみ ※対応言語：日本語、英語、中国語、ベトナム語。その他のビルマ語、クメール語、タイ語、タガログ語、インドネシア語、ベンガル語、マレー語は準備中。 ※第三者機関が運用（ASSC）	あり（お取引先専用ヘルプライン） ※対象商材や対象企業は不明 ※対応言語は、日本語のみ ※第三者機関が運用（インテグレックス）
6. マグロ類サプライチェーンに対するステークホルダーダイアログ	実施中 ・水産業における労働者の人権問題に関するマルチステークホルダーによるプラットフォーム等（国連グローバル・コンパクト（UNGC）の「持続可能な海洋原則（SOP：Sustainable Ocean Principles）」アクションプラットフォーム、SeaBOS等）への参加。		なし	なし ※ステークホルダーダイアログ自体は実施しているようであるものの、具体的体制や実績は全く不明であり、マグロ口についてなされたかも不明。	実施中 ・世界水産物持続可能性イニシアチブ（GSSI）へ参加。	なし ※ステークホルダーダイアログ自体は実施しているようであるものの、具体的体制や実績は全く不明であり、マグロについてなされたかも不明。
7. マグロ類サプライチェーンにおけるサプライヤーリストの公開	なし	なし	なし	なし	なし	なし

### 3. 政府と企業の対応の限界

マグロ等の遠洋漁業における強制労働や人身取引等に取り組み人権尊重責任を果たすために、マグロを輸入・流通・販売する日本企業は、サプライチェーンにおける人権リスクを特定し、適切に対応することが不可欠である。しかし、上述の通り、日本市場内外におけるマグロのサプライチェーンは非常に複雑かつ不透明であり、正確なサプライヤーとして漁船や原産国を特定することは事実上困難である。

一方、日本政府の対応も、マグロの輸入においては、地域漁業管理機関の保存管理措置への準拠確認のみに留まっており、漁獲過程における強制労働や人身取引を特定し対応する手段が限定的である。強制労働や人身取引が発生した場合、国境を越えたサプライチェーンにおける人権問題について、現行の法的フレームワークにおいて日本企業に対する責任を問う仕組みが欠如していることから、被害者である移民漁業者が日本企業に救済を求めることは困難を極める。

このように複雑で不透明なサプライチェーンによって、マグロ漁業に蔓延する強制労働や人身取引のリスクが隠蔽され、加害者の責任を問うシステムが機能していない状況が生じている。

#### Longxing629号事件の事例：人権侵害産品の水産物、なぜ平然と日本に流通したのか<sup>128</sup>

Longxing 629号は2019年3月から2020年4月まで中西部太平洋まぐろ類委員会の管轄海域で操業していた。同船に乗船していた24人のインドネシア人漁業者のうち、4人が原因不明の状況で死亡した。さらに、このうち、3人の漁業者の遺体は海洋投棄された。

生存した漁業者たちは、人身取引の被害を受けた経験について証言している。これらの魚御者たちはおおよそ13カ月間にわたり、1日あたり18時間労働し、平均して500米ドルの賃金しか受け取ることができないという過酷な状況下にあった。被害者の中にはわずか120米ドルしか支払われなかった者も5名おり、約束された賃金の3.1%しか支払われなかったと報告されている。中国人漁業者がボトル入りの水を利用して一方で、同船に乗船していたインドネシア人漁業者は低品質の海水を飲まされていた。この船舶は複数回の積み替えを行い、寄港する必要がなかったため、乗組員は13ヶ月間船から一度も出ることができなかった。

Longxing629号は、IUU漁業に関与した疑いがあり、これにはフカヒレ漁や天然記念物の漁獲が含まれている。船の乗組員が撮影した写真には、絶滅のおそれのある野生動植物の種の国際取引に関する条約（通称ワシントン条約）で絶滅危惧種として保護されているアオザメ、アカシュモクザメ、ホホジロザメが写っていた。

Longxing629号は中国の大連遠洋漁業（DOF）によって所有されており、DOFの最大の顧客の一つは日本の三菱商事であったという事実が明らかになっている。さらに、Longxing629号が寄港地なしで漁を行っていた期間、少なくとも2回にわたり、日本の運搬船が漁獲物を積み替え日本の港に輸送していた。Longxing629号の船上で同僚の死を目の当たりにした一漁業者は、契約を打ち切りインドネシアへの帰国を希望する意向を示し、この日本の運搬船を介して帰国を試みたが拒否された。

注目すべきは、三菱商事がサプライヤーとの「対話セッション」及び2017年以降の「年次アンケート」を通じて、サプライチェーンにおける人権尊重を確保していると主張している点である。しかし、2020年に4人の漁業者が死亡したと報告されるまで、DOFの漁船での労働虐待について「認識できていなかった」とも報告しており、これらの対話とアンケートが、今回のLongxing 629号事件やその他のインタビューで報告された労働虐待や人権侵害を特定できなかったことを示している。

DOFだけでなく、労働・人権侵害に関与している可能性が高い漁業会社が他にも存在していること、また、三菱商事のサプライヤーにおける人権侵害を確認するシステムは以前にも失敗していることを鑑み、三菱商事は水産物サプライチェーンにおける人権リスクを見直し、特定されたリスクに対処するための改善策を確立すべきである。

# V. 提言：遠洋漁業における人権侵害を防止し、被害救済を図るために

## 1. 韓国政府への提言（主に労働者の保護の観点から）

### 1. 漁業労働条約（ILO C188）の批准と国内法の整備：

漁業労働条約（ILO C188）を批准し、これに基づいて国内法を整備し、移民労働者を含む漁業者の安全、健康、医療、生活環境、および労働権を改善するための措置を講じること。

### 2. 公的・政府的監視の確保：

移民漁業者の雇用と出入国プロセスに対する公的・政府的監視を確保し、これによって賃金の控除や雇用料の請求などの違法行為に積極的に対処すること。

### 3. 無差別待遇の保証：

特に賃金、労働条件、生活環境において、韓国人漁業者と比較して、移民漁業者に対する無差別待遇を確保する方策を講じること。

### 4. 船員法（Seafarers Act）の改正：

船員法を改正し、人材派遣会社、船長、漁業者等によるパスポート没収の禁止を拡大すること。

### 5. 航海期間の制限：

すべての遠洋漁業の航海期間の上限を6カ月に制限すること。

### 6. 労働調査の実施と透明性の確保：

遠洋漁船に対する効果的な労働調査を実施し、その結果を透明性を確保し公表すること。

### 7. 被害者支援策の確立：

人身取引に関する包括的計画の中で、遠洋漁業の移民漁業者に対する被害者支援策を確立すること。

### 8. 国際労働基準の積極的な批准：

中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）などの地域漁業管理機関で議論されている労働基準を積極的に批准すること。



勝浦漁港 ©Shutterstock

## 2. 日本政府への提言（主にビジネスと人権の観点から）

### 1. 漁業労働条約（ILO C188）の批准と国内法の整備：

漁業労働条約（ILO C188）を批准し、これに基づいて国内法を整備し、移民漁業者の安全、健康、医療、生活環境、および労働権を改善するための措置を講じること。

### 2. 漁獲証明制度の拡充およびトレーサビリティの確保による人権侵害製品の特定

まぐろ資源の保存及び管理の強化に関する特別措置法（まぐろ資源保存管理法）および特定水産動植物等の国内流通の適正化等に関する法律（水産流通適正化法）を改正し、漁獲証明の義務付け対象水産物を増やすと共に、漁獲証明の対象事実として、IUU漁業でないだけでなく、そのサプライチェーン全体において、当該水産物が強制労働や人身取引、児童労働等の人権侵害に関連していないことを含めること。また、日本で漁獲された水産物について、漁業者等に漁船航海報告書や取引業者報告書、水産製品報告書等の作成・提出を義務付け、水産物の国際的トレーサビリティの向上に貢献すること。

### 3. 人権侵害製品の輸入規制

単にIUU漁業による漁獲物の輸入規制をするのみではなく、人権侵害製品と特定された水産物についての輸入も禁止する法規制を整備し、そのことにより漁業活動における人権保障と労働条件向上に関する国際的な基準を強化すること。

### 4. 人権DD等の法制化：

水産業を含む全ての企業に対し、サプライチェーンリストの開示と適切な人権デュー・ディリジェンスを義務付ける法律を制定すること。

### 5. 人権DDヘルプデスク設置：

水産業を含む全ての企業（特に中小企業）が、適切な人権デュー・ディリジェンスの実施に関して助言を受けることのできる公的なヘルプデスクを設置すること。

### 6. 国際労働基準の積極的な批准：

中西部太平洋まぐろ類委員会（WCPFC）などの地域漁業管理機関で議論されている労働基準を積極的に批准すること。

## 3. 水産物輸入に関わる日本企業への提言

### 1. 人権方針やサプライヤーへの行動指針等の策定、周知及びモニタリング：

サプライヤーに対する行動指針等を策定し、その遵守を全てのサプライヤーとの取引契約において条項化すると共に、末端のサプライヤーに対する直接のインタビューを含む、独立かつ実効性のある定期的な監査を実施してモニタリングし、その徹底を計ること。

### 2. 水産業に関する調達方針やガイドラインの策定と周知及びモニタリング：

水産業界における特有の国際基準や人権リスクを踏まえて、船上モニタリング体制の構築やサプライヤーに対する外部監査の実施を含む、個別の調達方針やガイドラインを策定すること。

### 3. 人権DDの実施と公表：

水産物産業に関する人権リスクの特定、予防、軽減のための人権デュー・ディリジェンスを実施し、そのプロセス、進捗状況、課題、特定された人権リスクを公表し、説明責任を果たすこと。

### 4. 実効的な救済制度の構築：

漁船上の労働者が現実的にアクセス可能な実効的なグリーバンスメカニズムを構築すること。特に水産業界では移民労働者が被害者となっている実態を踏まえて、多言語に対応可能とすること。

### 5. 水産業界のステークホルダーとの対話実施：

水産業のステークホルダーとの継続的なダイアログを実施し、その具体的内容についてステークホルダーの同意を得て公開すること。

### 6. 全サプライヤーの把握・開示：

漁獲者や漁船など最終サプライヤーに至るまでの全てのサプライヤーを把握し、サプライヤーリストとして公開すること。そのために海上での積み替えに対する規制など水産物のトレーサビリティを高めることに業界横断で取り組むこと。

## 4. 地域漁業管理機関への提言

### 1. 中西部太平洋まぐる類委員会における労働基準の採択：

漁業者の保護を確保し、責任ある漁業を促進するため、第21回通常総会において労働基準に関する保存管理措置を採択すること。

### 2. 中西部太平洋まぐる類委員会以外の地域漁業管理機関、特にマグロ保護に関する地域漁業管理機関における働きかけ：

漁業者の人権を確保するための労働基準を積極的に議論し、採択するよう働きかけること。

### 3. 積み替え対策の実施と監視：

積み替え対策の実施と各国の遵守を厳しく監視し、報告された積み替えの記録を公開し、積み替えプロセスの透明性を強化すること。



## 参考文献

1. Yozell, S., & Shaver, A. (2019) 「Shining a Light: The Need for Transparency across Distant Water Fishing」, Stimson. Available at: <https://stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson%20Distant%20Water%20Fishing%20Report.pdf> (accessed 27 October 2023)
2. Ministry of Oceans and Fisheries (2022) "Statistical Survey of Pelagic Fisheries in 2022". [https://www.ofis.or.kr/boards/view/board\\_stats/19692](https://www.ofis.or.kr/boards/view/board_stats/19692) (accessed 27 October 2023).
3. National Institute of Fisheries Science, "Fishing Mode Diagram". <https://www.nifs.go.kr/contents/actionContentsCons0103.do> (accessed 27 October 2023).
4. Reconstructed from KOTRA homepage. Jin, Seoksoon (2022.8.8) "Tuna Market Trends in Japan", Korea Trade-Investment Promotion Agency (KOTRA). [https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE\\_NO=3&MENU\\_ID=430&CONTENTS\\_NO=1&bbsGbn=254&bbsSn=254&pNttSn=195658](https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=430&CONTENTS_NO=1&bbsGbn=254&bbsSn=254&pNttSn=195658) (accessed 27 October 2023).
5. Sajo Group, "DWF Business". <https://ind.sajo.co.kr/business/pelagic.asp> (accessed 27 October 2023).
6. Dongwon NOW (2019.2.10) "How many ships does Dongwon Group own?", Dongwon Group. <https://media.dongwon.com/post/512> (accessed 27 October 2023)
7. Dongwon Fisheries, "Tuna voyage". <http://www.dongwonfish.co.kr/?t=deep&s=page02> (accessed 27 October 2023).
8. Silla, "Tuna longliner". [http://www.sla.co.kr/b\\_sea03.htm](http://www.sla.co.kr/b_sea03.htm) (accessed 27 October 2023).
9. Ministry of Oceans and Fisheries (2021) "Statistical Survey of DWF," Production Status by Industry. [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT\\_MLTM\\_5002625&conn\\_path=I2](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002625&conn_path=I2) (Accessed: 27 October 2023)
10. International Seafood Sustainability Foundation (ISSF), "Lognline". <https://www.iss-foundation.org/tuna-stocks-and-management/tuna-fishing/fishing-methods/longline/> (accessed 27 October 2023).
11. Sustainable Fisheries Partnership (SFP) (2022.12) "Reversing the Decline of Sharks, Sea Turtles, and Seabirds in the Western Central Pacific Ocean". [https://drive.google.com/file/d/1iMSROtO9\\_8wM4UxcFUEL3nzQdE3Hbmf/view](https://drive.google.com/file/d/1iMSROtO9_8wM4UxcFUEL3nzQdE3Hbmf/view) (accessed 27 October 2023).
12. Jacobson, P., & Gokkon, B. (2022.12.2) "'It was a shark operation': Q&A with Indonesian crew abused on Chinese shark-finning boat", Mongabay Series. <https://news.mongabay.com/2022/12/it-was-a-shark-operation-qa-with-indonesian-crew-abused-on-chinese-shark-finning-boat/> (accessed: 27 October 2023)
13. Greenpeace Seoul Office (2016.1.5) "Is Tuna the Only Thing in a Tuna Can?", Greenpeace. <https://www.greenpeace.org/korea/update/6816/blog-ocean-does-your-canned-tuna-only-have-tuna/> (accessed: 27 October 2023)
14. WWF, "Factsheet: Human Rights Issues at Sea". [https://wwfasia.awsassets.panda.org/downloads/human\\_rights\\_issues\\_at\\_sea\\_final\\_1\\_1.pdf](https://wwfasia.awsassets.panda.org/downloads/human_rights_issues_at_sea_final_1_1.pdf) (accessed 27 October 2023).
15. Ministry of Oceans and Fisheries (2021) "Statistical Survey of DWF", Number of workers. [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT\\_MLTM\\_5002622&conn\\_path=I2](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002622&conn_path=I2) (Accessed: 27 October 2023)
16. Article 2 (Definitions) of the Distant Water Fisheries Development Act, Subparagraph 12 & 13  
12. The term "illegal fisheries" means any of the following fisheries activities:  
(a) Fisheries operations or fisheries activities in any waters under the jurisdiction of any state, conducted by a ship of the said state or a foreign state without a permit from such state, or in violation of the law of such state; (b) Fisheries activities engaged in by a ship of a member state of any international fisheries organization in violation of a legally binding preservation and management measure of the said international fisheries organization, or any provision of the relevant international law; © Fisheries activities conducted in violation of domestic law or international duty of the relevant state, including states which cooperate with an international fisheries organization;  
13. The term "unreported fisheries" means any of the following fisheries activities:  
(a) Fisheries operation conducted in waters under the jurisdiction of any state, for which a report has not been or has been made falsely to the relevant authorities in violation of the domestic law of such state;  
(b) Fisheries operation conducted in any waters under the jurisdiction of an international fisheries organization, for which a report determined by the international fisheries organization has not been made or has falsely been made;  
14. The term "unregulated fisheries" means any of the following fisheries activities:  
(a) Fisheries activity in any waters under the jurisdiction of an international fisheries organization, engaged in by a stateless ship or a ship of a non-member state or virtual non-member state of the international fisheries organization in non-conformity with or in violation of a preservation and management measure of the said organization;  
(b) Fisheries activity conducted in any waters not subject to a preservation and management measure of an international fisheries organization or conducted with respect to fisheries resources in circumvention of any obligation of states for the preservation of living marine resources under international law; <https://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9%EC%9B%90%EC%96%91%EC%82%B0%EC%97%85%EB%B0%9C%EC%A0%84%EB%B2%95> (accessed 27 October 2023)
17. Park, Ji-hyun (2013), "Report on IUU Fishing in Korea," Greenpeace. <https://wayback.archive-it.org/9650/20200406212646/http://p3-raw.greenpeace.org/korea/Global/korea/publications/reports/oceans/2013/apr-2013-iuu-report-kor.pdf> (accessed 27 October 2023).
18. Ibid.
19. Environmental Justice Foundation (EJF) (2019) 「Blood and Water: Human rights abuse in the global seafood industry」, p. 23, p. 25. <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Blood-water-06-2019-final.pdf>
20. Hare, S. R. et al. (2021) "The Western and Central Pacific Tuna Fishery: 2020 Overview and Status of Stocks", Pacific Community, pp. 18-19, p. 37. <https://www.spc.int/resource-centre/publications/the-western-and-central-pacific-tuna-fishery-2020-overview-and-status> (accessed August 18, 2023).
21. Tickler, D. et al. (2018) "Modern slavery and the race to fish", Nature communications, 9(1) <https://www.nature.com/articles/s41467-018-07118-9>
22. Values are based on bluefin and bigeye tuna, which are used exclusively as sashimi tuna, excluding skipjack and yellowfin tuna, which are mostly used in processed foods such as canned food.
23. Ministry of Oceans and Fisheries (2021) 「Statistical Survey of DWF」, Export Status by Species. [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT\\_MLTM\\_5002628&conn\\_path=I2](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002628&conn_path=I2) (accessed 27 October 2023)

24. Ministry of Oceans and Fisheries (2021) "Statistical Survey of DWF", Export Status by Country. [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT\\_MLTM\\_5002629&conn\\_path=I2](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002629&conn_path=I2) (accessed 27 October 2023) A report by the FFA puts the figure at 70 percent.
25. Ministry of Oceans and Fisheries (2021) "Statistical Survey of DWF", Export Status by Country. [https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT\\_MLTM\\_5002629&conn\\_path=I2](https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_5002629&conn_path=I2) (accessed 27 October 2023)
26. Food and Agriculture Organization of the United Nations (2022) "The State of World Fisheries and Aquaculture 2022". Available at: [https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/consumption-of-aquatic-foods.html#note-1\\_24](https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/consumption-of-aquatic-foods.html#note-1_24) (accessed 27 October 2023).
27. Our World in Data (2023.6.12), "Fish and seafood consumption per capita, 2020". Our World in Data. <https://ourworldindata.org/grapher/fish-and-seafood-consumption-per-capita?tab=chart> (accessed on 27 October 2023); Lang'at, V. (2018.12.12) "Countries That Eat The Most Fish", WorldAtlas. <https://www.worldatlas.com/articles/countries-that-eat-the-most-fish.html> (accessed on 27 October 2023)
28. Campling, L. et al. (2018) "FFA Trade and Industry News 11(1)", Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA). <https://www.ffa.int/node/2055> (accessed 27 October 2023); Lecomte, M. et al. (2017) "Tuna: fish and fisheries, markets and sustainability", Développement Durable & Relations Internationales (IDDR). <https://www.iddri.org/sites/default/files/IMG-PHOTOS/Publis-Covers/201811-Tuna-gloablEN.pdf> (accessed: 27 October 2023); Kawamoto, T. (2016) "Tuna market in Japan: challenges and prospects", INFOFISH. [https://www.srilankabusiness.com/pdf/seafood\\_article.pdf](https://www.srilankabusiness.com/pdf/seafood_article.pdf) (accessed: 27 October 2023)
29. Klein, C. (2022.11.25) "Number of fishing vessels owned in Japan 2003-2018", Statista. <https://www.statista.com/statistics/1284108/japan-number-of-fishing-vessels-owned/> (accessed: 27 October 2023)
30. Loew, C. (2020.6.24) "Japan's fisheries white paper reviews trends of FY 2019", SeafoodSource. <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/japan-s-fisheries-white-paper-reviews-trends-of-fy2019> (accessed: 27 October 2023); Ocean Policy Research Institute (OPRI) (2021.4.20) "The Marine Products Industry's Reliance on Foreign Workers and the Issue of Continuity". Available at: [https://www.spf.org/en/opri/newsletter/497\\_1.html?full=497\\_1](https://www.spf.org/en/opri/newsletter/497_1.html?full=497_1) (Accessed: 27 October 2023)
31. Klein, C. (2022.10.5) "Production volume of tuna through marine fishing in Japan from 2012 to 2021", Statista. <https://www.statista.com/statistics/762351/japan-tuna-production-volume/> (accessed: 27 October 2023) This statistic shows a steady decline in Japanese tuna production every year, except for a small increase in 2020.
32. Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) (2021.1) "Fisheries and Aquaculture in Japan". OECD. [https://www.oecd.org/agriculture/topics/fisheries-and-aquaculture/documents/report\\_cn\\_fish\\_jpn.pdf](https://www.oecd.org/agriculture/topics/fisheries-and-aquaculture/documents/report_cn_fish_jpn.pdf) (accessed 27 October 2023); Loew, C. (2022.4.11) "Japan's farmed bluefin sector found stronger footing in 2021", SeafoodSource. <https://www.seafoodsource.com/news/aquaculture/japans-farmed-bluefin-sector-found-stronger-footing-in-2021> (accessed 27 October 2023)
33. FFA Trade and Industry News. (2018) Volume 11: Issue 1 January-February 2018 <https://www.ffa.int/node/2055> (accessed 27 October 2023)
34. National Legislation Information Center. "Notice on Permission to Tranship Fish Catch in Overseas Waters (Enforced on August 18, 2021)." <https://www.law.go.kr/admRullLnfoP.do?chrClsCd=SadmRulSeq=2100000203818#AJAX> (accessed 27 October 2023)
35. Campling, L. et al. (2017) "The Tuna Longline Industry in the Western and Central Pacific Ocean and its Market Dynamics", Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA). Available at: <https://www.ffa.int/system/files/Campling-Lewis-McCoy%202017%20The%20Tuna%20%20Longline%20Industry.pdf> (accessed 27 October 2023).
36. Korea Trade Statistics Institute. "Detailed Import and Export Statistics". <https://bandtrass.or.kr> (accessed 27 October 2023).
37. CCSBT. "Catch Documentation Scheme Data" [https://www.ccsbt.org/en/userfiles/file/data/CDS\\_Report.xlsx](https://www.ccsbt.org/en/userfiles/file/data/CDS_Report.xlsx) (accessed 27 October 2023)
38. CCSBT. (2019.10.27) "Korea: 2021 Annual Report to the Compliance Committee and the Extended Commission." [https://www.ccsbt.org/system/files/CC16\\_SBTFisheries\\_KR.pdf](https://www.ccsbt.org/system/files/CC16_SBTFisheries_KR.pdf) (accessed 27 October 2023)
39. Global Fishing Watch et al. (2021) "Strengthening Regulation, Monitoring and Control of Global Seaborne Reproduction Activities". <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/korean-contributions-from-the-ground.pdf> (accessed 27 October 2023).
40. Environmental Justice Foundation (EJF) (2018) "Out of the shadows. Improving transparency in global fisheries to stop illegal, unreported and unregulated fishing". Available at: <https://ejfoundation.org/reports/out-of-the-shadows-improving-transparency-in-global-fisheries-to-stop-illegal-unreported-and-unregulated-fishing> (Accessed: 27 October 2023).
41. Talwar, M., & Mulvaney, K. (2023) "The High Cost of Cheap Tuna", Greenpeace <https://www.greenpeace.org/usa/wp-content/uploads/2023/02/Tuna-Retailer-Report-2nd-Edition-.pdf> (accessed: 27 October 2023)
42. The IOTC, ICCAT, IATTC, and CCSBT only allow transshipment at-sea for tuna longliners.
43. Pew Trust. (2019) "Transshipment in the Western and Central Pacific." [https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/09/international\\_fisheries\\_transshipment\\_report.pdf](https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/09/international_fisheries_transshipment_report.pdf) (accessed 27 October 2023).
44. In 2019, Korea-flagged carrier vessels reported 79 transshipments in the Western Central Pacific, while location data revealed that they performed up to 201 transshipments. Ibid.
45. CCSBT. (2022) "Report of the Seventeenth Meeting of the Compliance Committee." [https://www.ccsbt.org/sites/default/files/userfiles/file/docs\\_english/meetings/meeting\\_reports/ccsbt\\_29/report\\_of\\_CC17.pdf](https://www.ccsbt.org/sites/default/files/userfiles/file/docs_english/meetings/meeting_reports/ccsbt_29/report_of_CC17.pdf) (accessed 27 October 2023)
46. Request for Information Disclosure No. 11303127 (2023.9.26)
47. Pew Trusts. (2022) "Global Transshipment: working to make transfers of catch transparent, legal, and safe." <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/articles/2018/02/global-transshipment> (accessed 27 October 2023)
48. The Global Fishing Watch identifies "potential transshipment" as a case where a fishing vessel and a carrier vessel remains in the same location without movement for more than 3 hours. Global Fishing Watch "Carrier Vessel Portal" <https://globalfishingwatch.org/carrier-vessel-portal/> (accessed 27 October 2023)
49. ICCAT. "Vessel Information: Meita Maru" <https://www.iccat.int/en/VesselsRecordDet.asp?id=8188> (accessed 27 October 2023)

50. IOTC, "Vessel Information: Oryong 371" <https://iotc.org/vessels/history/125781> (accessed 27 October 2023)
51. A search on the WCPFC site of vessels under Japan's flag authorized for transshipment on the high seas turns up six vessels under the ownership of four companies: Toei Reefer Line Ltd (two vessels: Kenta Maru and Gouta Maru), Taise Maru Shipping Co. Ltd. (two vessels: Taise Maru No. 15 and No. 24), Suyashoten Co. Ltd. (one vessel: Suwa Maru No. 22) and A-Hamahiro Co. Ltd (one vessel: No. 27 Sawajiri). In addition, there are 11 vessels owned or operated by Japanese companies, including five vessels that are Panama-based but operated by Japanese carriers, that are officially registered with the WCPFC, as shown below. A further eight vessels are owned by four Panama-addressed companies (3 vessels of Panama TRL SA, 3 vessels of Star Navigation, and 1 vessel each for Oceanwide Shipping SA and United Reefer SA), but they have Japanese names and are listed with Japanese masters. A further two vessels under two companies (Sea Road Line Inc. in Liberia and Wang Tat Co., PTE, Ltd. in Singapore) are owned by companies with addresses in other states, but they have Japanese names and are listed with Japanese masters.
52. Toei Reefer Line Ltd., "Company profile" <https://www.toeireefer.co.jp/about/outline.html> (accessed 27 October 2023)
53. WCPFC. "Vessel Information: Kenta Maru" <https://vessels.wcpfc.int/vessel/11656> (accessed 27 October 2023)
54. WCPFC. "Vessel Information: Gouta Maru" <https://vessels.wcpfc.int/vessel/11398> (accessed 27 October 2023)
55. IOTC. "Vessel Information: Kurikoma" <https://iotc.org/vessels/history/102969> (accessed 27 October 2023)
56. IOTC. "Vessel Information: Meita Maru" <https://iotc.org/vessels/history/131323> (accessed 27 October 2023)
57. IOTC. "Vessel Information: Genta Maru" <https://iotc.org/vessels/history/123921> (accessed 27 October 2023)
58. The information in this paragraph was sourced from the following sources Campling, L. et al. (2018) "FFA Trade and Industry News 11(1)", Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA). Available at: <https://www.ffa.int/node/2055> (Accessed: 27 October 2023)
59. Japan Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries, 「FY2021 Trends in Fisheries FY2022 Fisheries Policy Summary」, pp. 15-16. <https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/wpaper/attach/pdf/index-2.pdf> (accessed 27 October 2023).
60. Sajo Industry, "DWF Business": <https://ind.sajo.co.kr/business/pelagic.asp> (accessed 27 October 2023).
61. Sajo Seafood (2022) "Quarterly Report (General Corporation)". Available at <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20220512000136&docno=> (accessed 27 October 2023).
62. Sajo Industry (2022) "Quarterly Report (General Corporation)". Available at <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20220513001245&docno=> (accessed 27 October 2023).
63. Sajo Seafood, "Frozen Storage Business": <http://sf.sajo.co.kr/business/freezeStorage.asp> (accessed 27 October 2023).
64. Mitsubishi provided operational advice, a fishing boat, and a start-up loan of about \$500,000 to help establish Dongwon Industries, and it is no secret that the two companies have engaged in a close relationship ever since. Dongwon Food's official blog (July 30, 2014) "A relationship with Japan's Mitsubishi Corporation that has been built on trust and faith! [Dongwon F&B Blog]"; [https://m.blog.naver.com/dongwon\\_well/220076260901](https://m.blog.naver.com/dongwon_well/220076260901) (accessed on 27 October 2023)
65. Dongwon Industries (2021) "Half-Yearly Report (General Corporation)": <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20210813001291&docno=> (accessed 27 October 2023).
66. Dongwon Industries, "Distribution Business": <https://www.dwml.co.kr/contents/distribution/distribution> (accessed 27 October 2023).
67. Dongwon Fisheries, "Tuna voyage": <http://www.dongwonfish.co.kr/?t=deep&s=page02> (accessed 27 October 2023).
68. Dongwon Fisheries (2021) "Half-yearly Report (General Corporation)": <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20210817001262&docno=> (accessed 27 October 2023).
69. Yu Wang, "Facility Status": <http://www.youwang.co.kr/business01.php> (accessed 27 October 2023).
70. Silla, "Tuna longiners": [http://www.sla.co.kr/b\\_sea03.htm](http://www.sla.co.kr/b_sea03.htm) (accessed 27 October 2023).
71. Silla, (2021) "Half-yearly report (general corporation)": <https://kind.krx.co.kr/common/disclsviewer.do?method=searchInitInfo&acptNo=20211115000597&docno=> (accessed Aug. 19, 2023).
72. Silla SG, "Distribution Business": <http://www.sillasg.co.kr/m/business.php> (accessed 27 October 2023).
73. Silla, "Fleet Introduction": [http://www.sla.co.kr/b\\_csea.htm](http://www.sla.co.kr/b_csea.htm) (accessed 27 October 2023).
74. Silla SG, "Distribution Business": <http://www.sillasg.co.kr/m/business.php> (accessed 27 October 2023).
75. Silla, "Fleet Introduction": [http://www.sla.co.kr/b\\_csea.htm](http://www.sla.co.kr/b_csea.htm) (accessed 27 October 2023).
76. Ibid.
77. Sojitz (2008.9.8) "Sojitz to Enter the Tuna Farming Business". The Japan Times. <https://www.sojitz.com/en/news/2008/09/20080908.php> (accessed 27 October 2023); Sojitz Tuna Farm Takashima Corporation. <https://www.sojitz-tunafarm.com/en/> (accessed 27 October 2023); Kimura, K. (2022.2.8) "マグロが食べられなくなる？ 養殖の現場から見えてきた海洋資源のゆくえ", Caravan. <https://www.sojitz.com/caravan/special/tuna/1.html> (accessed 27 October 2023)
78. Gyokai Chizu (2020.8). "Nikkei Gyokai Chizu" <https://www.cdjapan.co.jp/product/NEOBK-2525480> (accessed 27 October 2023)
79. International Labor Organization (ILO), "C029 - Forced Labor Convention," 1930 (No. 29), [http://ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C029](http://ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C029) (accessed: 27 October 2023).
80. International Labour Organization (ILO), (2012) "ILO indicators of Forced Labour", [https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS\\_203832/lang-en/index.htm](https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm) (accessed: 27 October 2023)
81. United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights (UN OHCHR), 「Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons Especially Women and Children」 <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/protocol-prevent-suppress-and-punish-trafficking-persons> (accessed: 2023.10.27)

82. For more information on how migrant workers' susceptibility and vulnerability contribute to their trafficking throughout the process of working on longliners, see the report "Captured at Sea". Advocates for Public Interest Law & International Organization for Migration Office of South Korea (2017), "Caught at Sea". Available at <https://apil.or.kr/reports/8814> (accessed 27 October 2023).
83. Environmental Justice Foundation (EJF) <https://ejfoundation.org/> (accessed October 29, 2023)
84. Advocates for Public Interest Law (APIL) <https://apil.or.kr/> (accessed October 29, 2023)
85. Detailed findings can be found in the following report. English: Advocates for Public Interest Law (APIL) & Environmental Justice Foundation (EJF) (2023) 「Korea's Migrant Fishers Plan fails to end human rights abuses at sea」. <https://apil.or.kr/reports/3005637320> (accessed 27 October 2023).
86. Korea Federation for Environmental Movements (2020.6.90) "[Press Release] Korea's longline fishing fleet ranks first in the world for the amount of time fishers are "confined" on ships and first in the world for working hours at sea". <http://kfem.or.kr/?p=207628> (accessed 27 October 2023).
87. Campling, L. et al. (2017) "The Tuna Longline Industry in the Western and Central Pacific Ocean and its Market Dynamics", Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA). Available at: <https://www.ffa.int/system/files/Campling-Lewis-McCoy%202017%20The%20Tuna%20%20Longline%20Industry.pdf> (accessed 27 October 2023).
88. Ministry of Oceans, Maritime Affairs and Fisheries (2020.12.07) "Wages for Foreign Fishermen to Become Transparent and Working Conditions to Improve", Korea Policy Briefing. <https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156425353> (accessed 27 October 2023).
89. Advocates for Public Interest Law (APIL), (2020.12.10) "[Position Paper] Position of Civil Society Organizations on the Ministry of Oceans and Fisheries' Plan for Implementation of Working Conditions for Migrant Crews at Sea". <https://apil.or.kr/news/16404>
90. Advocates for Public Interest Law (APIL) & Environmental Justice Foundation (EJF) (2023) 「Korea's Migrant Fishers Plan fails to end human rights abuses at sea」. <https://apil.or.kr/reports/3005637320> (accessed 27 October 2023).
91. Act on the Prevention of Human Trafficking, etc. and Protection of Victims <https://www.law.go.kr/법령/인신매매등방지및피해자보호등에관한법률/> (18100,20210420) (Accessed: 27 October 2023)
92. Committee on Gender Equality and Family (2021) "Public Hearing on the Bill on Prevention of Trafficking in Persons, Exploitation and Protection of Victims". <https://committee.na.go.kr:444/women/reference/reference05.do?mode=view&articleNo=668054&article.offset=0&articleLimit=10> (accessed 27 October 2023).
93. To this date (27 October 2023), there exists no reports on the government providing identification or protection to a trafficking victim.
94. Yonhap News (9.9.2023) "Anti-human trafficking law presented to the international community... but next year's budget halved." <https://www.yna.co.kr/view/AKR20230908128700530>
95. Hankyoreh (2023.9.14) "Foreign Worker Support Center Budget "0 won"... Centers practically abolished." <https://www.hani.co.kr/arti/society/labor/1108536.html> (accessed 27 October 2023)
96. United States Department of State (2023) "2023 Trafficking in Persons Report: Korea, Republic of (Tier 2)" <https://www.state.gov/reports/2023-trafficking-in-persons-report/south-korea/> (accessed 27 October 2023)
97. Ministry of Gender Equality and Family (27 March 2023), "First Comprehensive Plan on Prevention of Human Trafficking, etc. (2023~2027)". [http://www.mogef.go.kr/nw/enw/nw\\_enw\\_s001d.do?mid=mda703&bbtSn=710955](http://www.mogef.go.kr/nw/enw/nw_enw_s001d.do?mid=mda703&bbtSn=710955) (accessed 27 October 2023)
98. まぐろ資源の保存及び管理の強化に関する特別措置法. [https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=408AC1000000101\\_20150801\\_0000000000000000](https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=408AC1000000101_20150801_0000000000000000) (accessed 27 October 2023); for an English translation, see. Act on Special Measures for Enhancement of the Conservation and Management of Tuna Resources. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/jap153731.pdf> (accessed 27 October 2023).
99. National Fishery Products Quality Management System, Ministry of Oceans and Fisheries, "International Fisheries". <http://www.nfqs.go.kr/hpmg/quar/actionInterantionFisherForm.do?menuId=M0000197> (accessed 27 October 2023).
100. <https://www.jfa.maff.go.jp/e/>, <https://www.jfa.maff.go.jp/j/enyou/tuna/> "As of April 1, 2018, the pre-certification application process for frozen tuna will be consolidated and managed by the Fisheries Agency. (Until March 31, 2018, the process was carried out in two stages: submission and verification of relevant documents to the Fisheries Agency, and application to the Ministry of Economy, Trade and Industry for issuance of a certificate.)"
101. A translation of the above chart from the Ministry of Economy, Trade and Industry on import procedures can be found at the bottom of this webpage. 日本 経済産業省, "まぐろ類の輸入管理 (事前確認・通関時確認)". [https://www.meti.go.jp/policy/external\\_economy/trade\\_control/03\\_import/05\\_maguro/import\\_maguro.html](https://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/03_import/05_maguro/import_maguro.html) (accessed 27 October 2023). The original chart clarifies two points 1."Other tuna" refers to tuna species other than yellowfin tuna, bigeye tuna, southern bluefin tuna, and skipjack tuna. 2. When importing bluefin tuna (fresh or frozen of Thunnus thynnus from the Atlantic or Mediterranean Sea) and southern bluefin tuna (fresh or frozen of Thunnus thynnus from the Southern Ocean), a "Customs verification of certification at the time of import declaration" procedure may be required. More details can be found below. 日本 経済産業省, "特定地域からの輸入規制 (2号承認)". [https://www.meti.go.jp/policy/external\\_economy/trade\\_control/04\\_kamotsu/02\\_import/import\\_2go.html](https://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/04_kamotsu/02_import/import_2go.html) (accessed 27 October 2023) Chart on pre-verification: 日本 水産庁, "冷凍まぐろ類の事前確認制度の流れ". <https://www.jfa.maff.go.jp/j/enyou/tuna/attach/pdf/index-100.pdf> (accessed Aug. 19, 2023).
102. Japan Fisheries Agency, "Act on Ensuring the Proper Domestic Distribution and Importation of Specified Aquatic Animals and Plants (Act No. 79 of December 11, 2020)". <https://www.jfa.maff.go.jp/attach/pdf/220614-1.pdf> (accessed 27 October 2023); Japan Fisheries Agency, 「Act on Ensuring the Proper Domestic Distribution and Importation of Specified Aquatic Animals and Plants」. <https://www.jfa.maff.go.jp/220614.html> (accessed 27 October 2023).
103. Japan Fisheries Agency (2022) 「TECHNICAL NOTE on Class II Aquatic Animals and Plants」. Available at: <https://www.jfa.maff.go.jp/attach/pdf/220614-3.pdf> (accessed 27 October 2023).
104. Technical documentation in regards to imported Class II seafood (日本 水産庁 (2023) 「4水漁第1561号」. [https://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/pdf/tekiseika\\_class2.pdf](https://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/pdf/tekiseika_class2.pdf) (accessed 27 October 2023); FAQ on the law that can present additional requirements(日本 水産庁 (2022) 「「特定水産動植物等の国内流通の適正化等に関する法律」に関するQ&A」); other rules applicable to import of seafood ([https://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/pdf/tekiseika\\_qa\\_1\\_2211.pdf](https://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/pdf/tekiseika_qa_1_2211.pdf) (accessed 27 October 2023))
105. Japan Fisheries Agency (2022) 「TECHNICAL NOTE on Class II Aquatic Animals and Plants」. <https://www.jfa.maff.go.jp/attach/pdf/220614-3.pdf> (Accessed: 27 October 2023); 日本 水産庁, 特定水産動植物等の国内流通の適正化等に関する法律. <https://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/tekiseika.html> (Accessed: 27 October 2023).

106. Japan Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries, "FY2021 Trends in Fisheries FY2022 Fisheries Policy Summary". Available at <https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/wpaper/attach/pdf/index-2.pdf> (accessed 27 October 2023); see also Organization of Responsible Tuna Fisheries (OPRT). OPRT (2021) "OPRT Newsletter International No. 75". Available at: <https://oprt.or.jp/eng/wp-content/uploads/2021/09/OPRT75.pdf> (Accessed: 27 October 2023).
107. Japan Ministry of Economy, Trade and Industry (2022.9.13) "Release of Japan's Guidelines on Respecting Human Rights in Responsible Supply Chains": [https://www.meti.go.jp/english/press/2022/0913\\_001.html](https://www.meti.go.jp/english/press/2022/0913_001.html) (accessed 27 October 2023).
108. HRN has also provided detailed information on Japanese companies in two reports published in 2021. Human Rights Now (2021) "Human Rights Abuses in the Global Seafood Industry and Its Links to Japan": <https://hrn.or.jp/eng/wp-content/uploads/2022/06/HRN-Human-Rights-Abuses-in-the-Global-Seafood-Industry-and-Its-Links-to-Japan-Nov.-2021.pdf> (accessed 27 October 2023); Survey report on Japanese fishing companies: Human Rights Now (2021) "Report on the Results of a Questionnaire Survey of Japanese Fishing Companies": <https://hrn.or.jp/eng/wp-content/uploads/2022/06/HRN-Report-on-the-Results-of-a-Questionnaire-Survey-of-Japanese-Fishing-Companies-Dec.-2021.pdf> (accessed 27 October 2023).
109. Forum Fisheries Agency, 26 October, 2017, p. 88, 162, [https://www.bmis-bycatch.org/system/files/zotero\\_attachments/library\\_1/6MS8UN34%20-%20Campling%20et%20al.%20-%20The%20Tuna%20Longline%20Industry%20in%20the%20Western%20and%20Cent.pdf](https://www.bmis-bycatch.org/system/files/zotero_attachments/library_1/6MS8UN34%20-%20Campling%20et%20al.%20-%20The%20Tuna%20Longline%20Industry%20in%20the%20Western%20and%20Cent.pdf)
110. Id., p. 84-86.
111. As of 2023.3.31. Toyo Reizo Co., Ltd (2023.3.31) "Company Profile". <https://www.toyoreizo.com/english/index.html> (accessed 27 October 2023).
112. 東洋冷蔵株式会社, "TOREIのサステナビリティ". <https://www.toyoreizo.com/sustainability/index.html> (accessed 27 October 2023).
113. 三菱商事, 「マグロ類に係る調達ガイドライン」. [https://mitsubishicorp.disclosure.site/pdf/themes\\_126/guidelines\\_tpg\\_ja.pdf](https://mitsubishicorp.disclosure.site/pdf/themes_126/guidelines_tpg_ja.pdf) (accessed 27 October 2023).
114. Reflects information on the number of subsidiaries and affiliates and the number of employees as of March 31, 2023; information on the company name, representatives, capital stock, share capital, outstanding shares, offices, and subsidiaries as of April 1, 2023; and information on the organizational structure as of July 1, 2023. Mitsubishi Corporation, "About Us": <https://www.mitsubishicorp.com/jp/en/about/profile/> (accessed 27 July 2023).
115. 三菱商事, "人权", <https://mitsubishicorp.disclosure.site/ja/themes/118/> (accessed 27 October 2023)
116. 三菱商事, "2021 年度 現代奴隷法に係る声明 (仮訳)". <https://www.mitsubishicorp.com/jp/ja/csr/modern-slavery-statement/pdf/fy2021.pdf> (accessed 27 October 2023).
117. TRY INC., "Company 会社概要". <https://www.try-sangyou.co.jp/about/> (accessed 27 October 2023).
118. As of March 31, 2023. Sojitz (2023) "Corporate Profile". <https://www.sojitz.com/en/corporate/profile/> (accessed 27 July 2023).
119. Sojitz, "Respect for Human Rights": <https://www.sojitz.com/en/csr/humanrights/> (accessed 27 October 2023).
120. Sojitz, "Sojitz Group CSR Action Guidelines for Supply Chains": <https://www.sojitz.com/en/csr/humanrights/> (accessed 27 October 2023).
121. Sojitz (2019) "Sojitz Group Sustainability Handbook". [https://www.sojitz.com/en/csr/supply/pdf/handbook\\_e\\_group\\_200401.pdf](https://www.sojitz.com/en/csr/supply/pdf/handbook_e_group_200401.pdf) (accessed 27 October 2023).
122. AEON CO., LTD., "Company Overview": <https://www.aeon.info/en/company/overview/> (accessed 27 October 2023).
123. AEON CO., LTD. (2019) 「AEON Supplier Code of Conduct」. [https://www.aeon.info/humanrights/pdf/aeon\\_Supplier\\_CodeofConduct\\_English.pdf](https://www.aeon.info/humanrights/pdf/aeon_Supplier_CodeofConduct_English.pdf) (Accessed: 27 October 2023)
124. Ibid.
125. Seven & i Holdings Co., Ltd. (2023.4) "Corporate Profile": <https://www.7andi.com/en/company/profile.html> (accessed 27 October 2023).
126. Seven & i Holdings Co., Ltd. (2019) "Seven & i Group Business Partner Sustainable Action Guideline". <https://www.7andi.com/var/rev0/0004/5003/12022695049.pdf> (accessed: 27 October 2023)
127. 株式会社セブン&アイ・ホールディングス, "お取引先様とともに築く持続的発展可能なサプライチェーンの構築". <https://www.7andi.com/sustainability/theme/theme7/businesspartners.html> (accessed 27 October 2023).
128. The information in this and the following paragraphs was sourced from the following sources Giseburt, A. (2022.11.10) "How Mitsubishi vacuumed up tuna from a rogue Chinese fishing fleet", Mongabay Series. Available at: <https://news.mongabay.com/2022/11/how-mitsubishi-vacuumed-up-tuna-from-a-rogue-chinese-fishing-fleet/> (Accessed: 27 October 2023) See also Advocates for Public Interest Law (APIL) et al. (2020) "A Briefing on Longxing 629: A case of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing activities and related human rights abuses on a tuna longliner". [https://hrn.or.jp/eng/wp-content/uploads/2020/07/Briefing\\_on\\_Longxing629.pdf](https://hrn.or.jp/eng/wp-content/uploads/2020/07/Briefing_on_Longxing629.pdf) (accessed 27 October 2023); Oceans Inc. (2021.9.13) "Worked to Death: How a Chinese tuna juggernaut crushed its Indonesian workforce". <https://www.oceansinc.earth/worked-to-death> (accessed 27 October 2023)



## 「BLACK BOX：私たちの食卓の刺身マグロはどこから来たのか？」

—韓国漁船から日本市場までの不透明なマグロサプライチェーンに潜む人権リスク—

発行日： 2023年12月

著者：

Chanyeong Evan Moon APIL研究員

Shin Young Chung APIL弁護士

C. Cade Mosley HRN研究員

Kana Kawasaki HRN研究員

謝辞： Jinsuh Cho, Tae Sung Oh

デザイン： Jeong Jae-young (jae0chung@gmail.com)



Advocates for Public Interest Law (APIL) は、韓国社会で脆弱な立場にある移民・難民の権利を擁護し、海外における韓国企業による人権侵害を監視する公益法人である。すべての人々の生まれながらの尊厳と人権が保障され、正義と平和に満ちた世界を目指し活動している。難民、被収容移民、無国籍者、人身取引の被害者の権利を擁護し、訴訟、請願、調査、立法キャンペーン、教育、広報、国内外の機関との連帯、国際人権メカニズムの活用などを通じて、多国籍企業の人権侵害を監視している。



ヒューマンライツ・ナウ (HumanRightsNow, HRN) は、東京を拠点とする国際人権NGOであり、国連特別協議資格を有する。弁護士、学者、ジャーナリストなどの人権専門家が集まり、2006年に初めての日本発の国際人権NGOとして発足した。様々な人権の専門家から構成される700名以上のメンバーで構成され、アジアを中心に世界の人々の人権の促進と保護に取り組んでいる。2012年に国連特別協議資格を取得し、人権の保護と促進のために、国連の意思決定プロセスに積極的に参加している。現在、HRNは東京、大阪、ニューヨーク、ジュネーブ、ミャンマーに拠点を置き、アジア全域および中東の紛争地域にも活動範囲を広げている。

