

— みんなの力でおいしいマグロをいつまでも —

発行・一般社団法人 責任あるまぐろ漁業推進機構

目次

1・2面…巻頭インタビュー
 3面…2022年のRFMO会合の見通し
 4面…5級海技士短期養成コース創設へ、「笑い」で
 気仙沼の魅力発信、第15福積丸乗組員に感謝状

国内最大のマグロ船団

濱幸水産グループ

濱川幸三社長

よろこび(欣)さかえる(栄)漁船漁業を目指し、岩手県釜石市の濱幸水産グループ(濱幸水産(株)、幸栄漁業(株)、幸洋水産(株))は、欣栄丸(きんえいまる)船団を率いています。遠洋マグロはえ縄漁船は国内の水産会社で最も多い11隻を所有しており、スケールメリットを生かした積極的な経営を展開していますが、更に、3代目社長の濱川幸三氏は常に次のチャンスへ向けアンテナを張っています。濱川社長が目指す「総合的な水産会社」について話を聞きました。

(インタビュー・黒岩裕樹)



—遠洋マグロはえ縄漁船の所有隻数を教えてください

濱川 現在は11隻です。苦しい時もありましたが、減船することなく船団を維持し続け、これからも引き続き今の勢力を維持していく考えです。

苦しい時に隻数を減らして体力の回復を図る考えもあると思います。しかし、元の隻数に戻すには大変な努力が伴い、乗組員の確保も大変です。このため、弊社はスケールメリットを生かした経営に行き着きました。

—多くの隻数を運航する利点は



濱幸水産グループが所有する遠洋マグロはえ縄漁船(写真は第151欣栄丸)

濱川 操業期間の長い遠洋マグロ漁は、水揚げの回数に限られます。隻数が多いことでグループ会社としての水揚げ頻度が増え、運転資金を回しやすくなります。

何よりも、漁場分散によるリスク軽減が図れます。欣栄丸船団は太平洋、大西洋、インド洋の主要漁場に操業を分散し、クロマグロやミナミマグロ、メバチ、キハダ、ビンナガなど幅広くマグロ類を漁獲しています。

常に同じ漁場で、同じ漁獲がある保証はありません。当社は隻数が多いため、複数の漁船が協力して効率的に漁場探査が可能であり、また、魚種と漁場、漁期で得意とする船を派遣できることに強みがあります。

各船は独立採算制です。それぞれライバル関係にあることも刺激になっているはずですが。

—各船、遠い漁場で切磋琢磨しているのですか

濱川 実は会社に入ってからすぐ、弊社の遠洋マグロ船に乗組員として2年間乗船し、ミナミマグロ漁に従事しました。その経験から、現在も漁

労長や乗組員達と親しく話ができていると思います。皆さんが厳しい環境で、任された仕事を懸命に続けていることを現場感覚で理解しているつもりです。

乗組員の負担軽減の策として、利益を出せる見込みがついた船に対しては、予定より早い帰港も認めていて、陸上で休める時間を長くしてもらっています。

—マグロ船のほかに、沖合底びき網漁船(二そうびき)と、サンマ棒受網漁船も所有しています

濱川 底びき網船は創業者である祖父が最初に取り組んだ漁業で、現在は子会社も含め2か統(4隻)所有しています。

サンマ棒受網は2015年に約30年ぶ(2面につづく)

(1面からつづく)

りに再開させ、翌年以降、新船建造にも着手して、計3隻になりました。

遠洋まぐろ漁業を主軸に漁業種類を広げ、漁獲する魚種を増やすことで、思い描く経営像に近づきつつあります。

ただし、「これでいい。」とは思っていません。チャンスがあれば定置網漁業や養殖業などにも挑戦して多角化し、漁船漁業を基軸にした“総合的な水産会社”を目指していきたくと考えています。

——15年に始めた販売事業も、そのひとつですか

濱川 欣栄丸船団が獲ってきたマグロがどこへ行き、誰が、どう食べているかを知りたくて、業務筋への販売から始めました。16年から個人向けを本格化、17年にインターネットの通販サイト「まぐろの濱幸」を開設しています。



通販サイト「まぐろの濱幸」
トップ画面

一方で、同世代の友人にマグロのサクを送った際に、「解凍方法が分からず手間がかかる。もっと簡単に食べられないか。」と言われたことがありました。その記憶から、若い人たちの家庭の食卓にマグロが登場する機会を増やし、おいしく食べてもらうには、従来通りのサク売りだけでは先がないと考えました。

そのため通販サイトでは、刺身状にカットしたパック品を多く揃えました。包丁やまな板が不要なうえ、解

凍もしやすい。パック単位で使い切ることができて、ロスが出にくいことから、飲食店でも多く利用してもらっています。

——反響はいかがでしょう

濱川 「おいしくて食べやすい。」と好評です。また、カットした冷凍刺身にありがちな解凍時のドロップや、乾燥、色変わりの変化が極めて少ないという点も高く評価されています。

弊社の漁獲物を一度「一船買い業者」に販売してから、その一部を自社販売用に買い戻すことがありますが、その場合には、船からの水揚げ時に私も立ち会って吟味し、さらに加工場でも加工用途に合わせた選別を重ねています。

実際に購入し、食べてもらった方々の感想を聞いたことも販売事業を始めた理由で、「やっぱり良いマグロを獲っているな」と励まされることが多々あります。マグロの品質に対して寄せられた声を船へフィードバックし、船上での処理を改善することで、品質向上に努めています。

コロナ禍で内食需要が拡大したことから、個人向け販売は、コロナ禍前に比べ5割増へ伸長した月もありました。マグロだけでなく、季節によりサンマ船や沖底船の漁獲物も提供するほか、リピーターを対象にした頒布会も始めています。

——昨年9月には旧社屋近くに、本社を移転しました

濱川 新社屋には、マイナス60℃の超低温冷蔵庫や加工室を併設しました。刺身マグロは宮城県気仙沼市の協力工場加工していますが、超



漁労長ら現場とのコミュニケーションを積極的にとる濱川社長

低温冷蔵庫を併設したことで、この加工品の内、本社から発送する通販向け冷凍商品を保管できるようになりました。加工室も活用し、よりきめ細かな出荷に対応できる体制を整え、欣栄丸ブランドの商品を直接消費者へアピールするための基盤を強化していきます。

——これからの課題は

濱川 マグロ船は特に、人の問題を避けて通れません。乗組員不足で船が動かなければ、せっかく揃えた船数を生かせません。

乗組員の悩みを聞いて、配乗された船に溶け込めないという場合には、船団の中からその人に合う船を探し、異動を提案しています。

船の仕事は好きだが長期航海を理由に下船を考えている人には、漁期(8月~12月)が短いサンマ船に乗ってもらい、逆にサンマ船の乗組員で海技士の資格を取りたい人は、必要な乗船履歴を積み上げやすいマグロ船への乗船を勧めています。

サンマ漁が終わる12月には各漁労長の許可を得て、乗組員に「マグロ船に乗ってみたいか」と声をかけました。グループ内で人を循環させながら、適したポジションを探し、人を育てる。それができるスケールメリットを、引き続き生かしていきたいです。

昨年9月に新社屋で事業開始。マグロ船のブリッジをイメージした外観。屋内には新たに超低温冷蔵庫や加工スペースも設けた。



2022年の RFMO 会合の見通し

コロナ禍が始まって以来、マグロ RFMO の会合は基本的にウェブ方式で行われている。ウェブ方式の会合は、会議場が不要なため経費が大幅に節約でき、また会議場まで移動する必要がないため参加が容易という利点がある。他方、ウェブ方式ではどうしても議論が建前論になり、細かい議論や難しい交渉は行えないという欠点がある。また、会議時間は事務局所在地を基準に設定されることが通常であり、遠く離れたメンバーは自国にいながら時差を克服する必要がある。

今年はコロナが収まり久しぶりに対面会合が開催できるかどうか注目される。特にいくつかのマグロ RFMO はコロナ禍で議論が停滞し、新たなアクションを起こせないものもあることから、これらの RFMO にとっては対面会合が開催できるかどうかは非常に重要である。

対面会合の開催が可能かどうかという点はさておき、今年のマグロ RFMO で何が主要な議題となるのかを予測してみる。

1. WCPFC

WCPFC は、熱帯マグロの保存管理措置を過去2年に亘って延長してきたことから、今年はこの見直しが行われるだろう。中西部太平洋では多くの熱帯マグロ漁業が世界的なエコラベルである MSC 認証を受けているが、今年の年次会合(日程未定)で熱帯まぐろの漁獲戦略が合意されなければ、MSC 認証が停止する可能性が高い。本件については8月19～22日に開催される科学者・行政官対話会合で議論され、その結果を受けて年次会合で議論される。

熱帯マグロの資源状況が悪くないことから、保存管理措置の見直しにおいては、規制を緩める方向で議論がなされるとともに、監視取締措置の強化が議論される見込みである。現行の FAD 操業規制やメバチ漁獲量上限は、メバチ資源が良くないと判断に基づき導入され、その後少し緩和されたものの、依然として規制緩和を唱えるメンバーは多い。監視取締措置については、特にほえ縄漁業のオブザーバーカバー率が5%であることに不満を有するメンバー

が多く、ほえ縄船のオブザーバー確保が困難となっている状況を踏まえ、電子モニタリングの活用について多くの支持が集まっている。ただし電子モニタリングについては、基本的な機器の仕様や使用方法、収集されたデータの活用方法といった点について委員会として合意はなく、作業部会を通じてこの議論が行われることとなる。

南太平洋ビンナガについては、委員会として、漁業がない場合の資源水準の56%に資源を維持するという管理目標にすでに合意しているが、昨年合意した措置では管理目標の達成は困難であり、今年も管理措置の強化が議論されることとなろう。

北太平洋マカジキについては、資源の悪化が懸念されており、今年も保存管理措置の強化が議論になる可能性が高い。北太平洋マカジキは基本的に混獲種であり、対象種の漁獲に対する影響を抑制しながら本種の保存管理を如何に図っていくかが焦点となろう。

漁船員の労働基準については、昨年会期間で議論が進められたが、10月に予定されていた第2回ワークショップはキャンセルされ、年次会合でも議論は進まなかった。今年の作業スケジュールは未定であるが、引き続き本件問題に対する関係国の関心は高いと思われることから、2022年も作業部会等を通じて議論が行われると考えられる。

2. ICCAT

ICCAT は今年、大西洋クロマグロへ新たな管理手続きを導入すべく、3月4日、5月9日、10月14日と3回の科学者行政官対話会合を開催し、11月14～21日に開催される年次会合で最終決定を行う予定である。この管理手続きを適用した結果 TAC が増える場合、西系群は割当方式が決まっているが、そのような方式がない東系群については併せて割当の見直しについて議論が行われるだろう。

熱帯マグロについては、今年、割当を含む保存管理措置の見直しを行う予定で、そのために6月30日～7月1日に中間会合を開催する。また中間会合ではキハダの割当についても議論される。

南大西洋ビンナガ、北大西洋メカジキ、南大西洋メカジキ、北大西洋ヨシキリザメについては昨年保存管理措置をそれぞれ暫定的に1年間延

長していることから、今年はこの見直しが行われる。

漁船員の労働基準については3月14～15日に作業部会が開催される。本件は WCPFC で数年前から議論されているが、本件に関する世界的な関心の高まりを受け ICCAT においても議論することになったものである。電子モニタリングについては2月28日及び6月6～7日に作業部会が開催されるが、WCPFC 同様基本的な機器の仕様や使用方法、収集されたデータの活用方法といった点について委員会として合意はなく、これらの点について議論される。漁獲証明制度については4月4～5日に作業部会が開催され、まずは ICCAT として漁獲証明制度をクロマグロ以外にも拡大するかどうかを議論することとなる。

3. IOTC

IOTC は昨年キハダの保存管理措置を採択したが、5月16～20日に開催される年次会合で見直すことが決まっている。加えて、昨年採択した措置については、複数のメンバーが異議申し立てを行っており、その実効性に疑問が投げかけられている。このため、今年の年次会合では異議申し立てを行ったメンバーの立場も踏まえて議論を行う必要があろう。

割当基準の策定については、今年、3月14～17日に第1回作業部会を、10月10～13日に第2回作業部会を開催することになっている。割当基準に関する沿岸国と遠洋国の立場には依然として隔たりがあり、2回の作業部会でどこまで議論が進展するかが注目される。

4. IATTC

IATTC は昨年新たに3年間の熱帯マグロ保存管理措置を採択した。措置の内容は、毎年新たな資源評価(2022年はカツオ)、まき網漁船キャパシティの増減で、科学的助言に基づきレビューされることになっており、8月22～26日に開催される年次会合で議論される。

太平洋クロマグロについては昨年2年間の新たな管理措置に合意しており、今年は大きな議論はないものと予想される。

5. CCSBT

現行の TAC と割当は2023年まで
(4面につづく)

(3面からつづく)

有効で、管理手続きに基づき計算される TAC の承認と新たな割当は2023年の年次会合で議論されることか

ら、10月10～13日に開催される年次会合では新たな TAC と割当に関する議論は殆どないと思われる。他方、今年は3月21～25日に生態系関連種

作業部会が3年振りに開催されることになっており、はえ縄漁業における海鳥混獲問題が議論されることとなる。

5級海技士短期養成コース創設へ

水高卒業生の乗船履歴短縮

国土交通省海事局海技課は、5級海技士資格の受験に必要な乗船履歴を短期に取得する養成コース創設のため、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正し、4月1日に施行することとした。

水産系高校の中でも学校数が多い5級海技士養成校(5級校)の卒業生を対象にすることにより、海技免状保持者を増やし船舶職員不足に対応する狙いだ。

海技士試験の受験に必要な乗船履

歴を短縮する養成コースは、4級海技士養成校(4級校)の卒業生を対象に、2019年度から始まった。4級校の卒業生であっても、4級海技士試験の受験には、卒業後21か月の乗船履歴が必要になる。しかし、下関の水産大学校で6か月間の乗船実習コースを修了することにより条件が満たされ、すぐに海技試験を受験できるようになった。

同様に5級校卒業生も、5級海技士試験の受験には、卒業後15か月の乗船履歴が必要であるが、今回の改正で、5級校の卒業生が、水産大学校で6か月間の乗船実習コースを修了すれば、必要な乗船履歴が短縮され

る特例が明記される。

乗船履歴の短縮が適用される水産系高校は、全国に5級校が圧倒的に多く、遠洋漁船の船員も5級校卒業生の割合が高い。一方で海技免状の保持者は、船員の高齢化で減少している。たとえ経営が安定していても、船舶職員が揃わなければ、減船や出港の遅延などを招く。

より多くの水産高校卒業生に履歴短縮の可能性を開くことにより、不足する有資格者を増やすだけでなく、乗船前の資格取得で即戦力となり、早期離職の回避も期待できる。このため日かつ漁協は、5級の短期養成コースの創設を要請し続けていた。

ようがんばりたい。」と意気込んだ。

終了後には「けせんぬまペイ!」さんが考案した新メニュー「気仙沼フカカツ(復活)サンド」の試食も行われ、応援で宮城県出身の人気芸人・パンサー尾形貴弘さんが登場。勢いよくはおぼり「クセがなくうまい。絶対に流行る。」と絶賛し、移住する後輩「けせんぬまペイ!」さんを「気仙沼から宮城を盛り上げていけるようにがんばれ。」などと熱く激励した。



記者発表で、④から阿部社長、菅原市長、けせんぬまペイ!さん、尾形さん

「笑い」で気仙沼の魅力発信

吉本芸人が地元水産会社で勤務

気仙沼市、(株)阿部長商店、吉本興業は1月19日、宮城県気仙沼市の魅力を発信する「フカカツ(復活)気仙沼プロジェクト」の開始を宣言した。吉本興業は所属芸人を同市の水産大手(株)阿部長商店に派遣。メカジキやホヤ、フカ(サメ)肉といった特産物の商品化・PR活動を共同展開し、その様子を交流サイト(SNS)や動画サイト、今春開局する衛星放送チャンネル「BS よしもと」でユーモラスに伝える。市の協力を得ながら東日本大震災の復興状況なども随時取り上げる予定で、港町活性化の手法として多方面の注目と話題を集めそうだ。

吉本興業が2011年から展開する「住みますプロジェクト」の一環。

文字通り所属芸人を現地に移住させ、官民連携と笑いの力で地域活性化を図る企画で、全国47都道府県で展開中。今回は調理師免許を持つ「けせんぬまペイ!」さんを派遣した。阿部長商店の社員となり、魚の買い付けや加工作業を行いながら、同社の飲食店「リアスキッチン」でメニュー開発などに取り組む。

市内で同日開いた記者発表会で、(株)よしもとエリアアクションの泉正隆社長は「地域の元気のために尽力したい。」とし、阿部長商店の阿部泰浩社長は「現状の閉塞感を打開するにはお笑いの持つ発信力が必要。」、気仙沼市の菅原茂市長は「地元の魅力と自分自身を売り込み、大きな存在にしてほしい。」と期待した。主役の「けせんぬまペイ!」さんは「気仙沼に骨を埋めるつもり。豊富にある魅力的な水産物を広く発信できる

第15福積丸乗組員に感謝状

豪州沖遭難漁船、乗組員全員救助

昨年12月17日に、遠洋マグロはえ縄船・第15福積丸(山崎清漁労長、乗組員24人)が、豪州西岸沖合で沈没しかけて漂流中のインドネシア漁船から乗組員20人全員を救助した功績をたたえて、海上保安庁長官感謝

状が同船の乗組員に贈られた。

帰港していた同船乗組員の代表4人が出席し、戸田陽一清水海上保安部長から山崎漁労長に感謝状が手渡された。船主の(株)福積丸の西川兼一社長らが立ち会った。

豪州フリーマントル沖合でマグロ漁を行っていた第15福積丸に対し、豪州 JRCC(海事救助調整センター)

から海上保安庁を経て5月14日早朝、同船から約326キロ離れた同沖で沈没しかかっていたインドネシア漁船の救助協力の要請があった。第15福積丸は操業を即座に中断して悪天候の中、16～17時間ほどをかけて現場に急行し、沈没しかけていた船で漂流中のインドネシア人乗組員全員を懸命な救助活動で救助した。

編集後記

巻頭インタビューについては、遠洋まぐろ船11隻というスケールメリットを活かした経営もさることながら、消費者や乗組員との対話を通じて新たな対応を考えていく姿勢が素晴らしいと感じました。

(太田)