

「海と生きる」漁業者が協業し課題に挑む

東日本大震災で大きな被害を受けた宮城県気仙沼の近海まぐろはえ縄漁業。実は震災前から収益の悪化などの課題に直面していた。ライバル同士であった漁業者6社が協業化に踏み切り、竣工した第一船の船名「かなえ丸」。「海と生きる」漁業者たちの奮闘ぶりを記録する。



気仙沼かなえ漁業株式会社 代表取締役社長

鈴木 一郎 SUZUKI Ichiro

すずき いちろう
1950年宮城県気仙沼生まれ。69年4月より家業である漁船漁業に従事、近海船の通信長、漁労長を務め、2001年有限会社新栄水産代表取締役就任、18年10月より現職。気仙沼遠洋漁業協同組合代表理事組合長なども務める。

第一船となる「かなえ丸」建造

2019年11月16日、気仙沼かなえ漁業株式会社
の建造第一船となる近海まぐろはえ縄船
「かなえ丸」(149ト)が、無事竣工した。

本船の建造に当たった株式会社みらい造船
は、気仙沼市内で漁船の建造を請け負うライバ
ル関係にあった造船会社4社が大同団結し、15
年5月に設立した会社である。市内の造船所は
東日本大震災で甚大な被害を受けたため、造船
業を継続していくには、新しい設備を備えた造
船所の建設が求められていた。みらい造船の木
戸浦健敏社長は新聞のインタビューでこう話し
ている。「自社の名前がなくなっても、気仙沼で
100年続く造船所をつくる」

一方、われわれの気仙沼かなえ漁業株式会社

は、漁業経営を長く継承していくためには経営
の基盤強化が必要であるとの共通認識のもと、
18年10月に漁業会社6社の出資で設立した会
社である。

「自社の看板、船名がなくなっても、近海まぐ
ろはえ縄漁業を気仙沼に残したい」というわれ
われの思いは、みらい造船の木戸浦社長と一緒
である。くしくも、合併した造船所の竣工第一
船が、同じように漁業会社の協業により設立さ
れた当社の建造第一船となった。

宮城県の北東端に位置する気仙沼市は、世界
三大漁場といわれる三陸沖漁場に面し、湾奥が
深く、湾口には防波堤の役目をする大島がある
ことから、天然の良港として古くから漁業が営
まれていた。1969年には全国の漁船が利用
する特定第三種漁港に指定され、以来、遠洋・沖

合漁業の基地として、カツオ、サンマ、カジキ類
サメ類が年間を通して水揚げされ、生鮮だけで
はなく、水産加工品としても全国に出荷されて
いる。

とくに近海まぐろはえ縄漁業で水揚げされる
生鮮メカジキは全国の7割、サメは実に9割のシ
ェアを占める重要な魚種である。また、カツオ、サ
ンマなどは水揚げ時期が限られるのに対し、近
海まぐろはえ縄漁業は周年操業であり、水揚げ
が少なくなる冬季の収益安定化に貢献している。

気仙沼市には魚を扱う魚市場、買い受け・加
工業だけではなく、漁船の建造・修理を担う造
船所、鉄工所、漁具資材など、漁業を支える業者
がすべてそろっており、市域全体が水産業とと
もに現在まで発展してきた。市域経済の8割は
水産に関連するといわれている。

東日本大震災で甚大な被害

気仙沼市は古くから多くの漁船乗組員を輩出してきた。その多くは幹部船員として地元の漁船に限らず全国の漁船、とくにまぐろはえ縄漁船に乗船し、現在も活躍している。

私の地元である気仙沼市唐桑町^{からくわ}では、昭和の時代には中学校や高校を卒業すれば漁船に乗り、資格を取得し、幹部船員・漁労長として海で稼いで大きな御殿を建てるとというのが男子のステータスでもあった。「唐桑御殿」と呼ばれる勇壮な御殿が太平洋を望みながら多く建ち、漁村の情景を醸し出している。

われわれが営む近海まぐろはえ縄漁業は、119〜149トンの鋼製漁船に14人（日本人6



資源管理・労働環境改善型漁船のかなえ丸

人・外国人8人）が乗り組み、三陸沖を中心に北は北海道沖、南は小笠原沖、東は日付変更線までの中西部太平洋海域で季節により漁場を変えながら操業している。

しかしながら、1994年以降、太平洋海域に他国船による漁獲が増えたことで、マグロ類の漁獲量が減少すると同時に輸入・国内外の畜養マグロが増え、マグロ類の魚価が大きく下落する事態となった。同時期に、燃料油など操業コストの高騰で採算性が悪化し、多くの同業者が倒産・廃業に追い込まれた。2008年には、国際的な資源管理を目的としたまぐろ船の減船事業が実施された。1989年に65隻を数えた気仙沼市の近海まぐろはえ縄船は、震災前の2010年には18隻まで減少した。

東日本大震災で気仙沼市は壊滅的被害を受けた。水産関連施設は湾内に集中していることから、その95%が巨大津波とその後の火災の被害に見舞われた。また、港内に係留されていた近海・遠洋まぐろはえ縄船、それにサンマ棒受網船など、県内外の大型漁船43隻の半数以上が火災、沈没、陸への打ち上げなどのために再利用できない状況であった。

当社が所属する気仙沼遠洋漁協でも近海まぐろはえ縄船など5隻が全損した。会社社屋、漁具倉庫などほぼすべての陸上施設も壊滅状態であった。全損した船についてはその後、国の「共同利用漁船等復旧支援対策事業」により、全船が復旧した。被災時に沖で操業をしていた船には被害がなかったものの、魚市場、買い受け加工など、受け入れ側の事業再開までに時間を

要し、近海まぐろはえ縄船の水揚げは年内まで銚子港を中心におこなわれた。

われわれは漁協に集まり、今後の在り方について協議を重ねた。震災を機に漁業をやめるといふ者は一人もいなかった。国は震災復興支援策として11年11月にいち早く「がんばる漁業復興支援事業」を立ち上げた。震災後の環境に対応した収益性の高い操業体制に取り組み漁業者を支援するものだった。

震災前から抱えていた課題

近海まぐろはえ縄漁業は震災前から課題を抱えていた。一つ目は漁船の老朽化で、代船建造の必要性が高まっていた。二つ目は慢性的な乗組員不足で、とくに有資格者である船舶職員が足りなかった。三つ目は、燃料油をはじめとする各種運航経費の高止まりによる収益性の悪化。これらの課題を解決するには、単独経営では限界があり、経営の協業化で解決するという共通認識が船主間で醸成されていた。

11年11月、漁業者・行政・漁協など関連団体が「一丸となり、「気仙沼地域漁業復興プロジェクト協議会」を設立し、同プロジェクトに係る「復興計画」を策定した。その骨子は、集団操業への転換、短期航海による高鮮度化、認知度向上による付加価値向上である。

▽集団操業への転換

近海船は従来から経営体ごとに運航を管理しており、各船の漁獲情報は機密事項で船間や魚市場との情報共有はなかった。水揚げ集中時には魚価の暴落も招く結果に

なったことから、生産者だけではなく買側も含めた水揚げ調整は課題であった。

計画では参加船13隻を4グループに分け、各グループにグループ長を配し、効率的な操業、漁況などの情報共有に努めることとした。併せてグループ長は、若手船頭の指導など後継者育成にも取り組むこととした。全体の運航管理は統括本部が担い、買い受け側の復興状況も勘案して各船を振り分け、週3回から4回の水揚げ調整をすることで、水揚げ量の平準化と価格の安定を図ることとした。

▽短期航海による高鮮度化

近海まぐろはえ縄漁業は、震災前には1航海40日程度を要していたが、漁獲物の鮮度落ちなどが散見されたことから、航海日数を短縮することにした。また、全船に「海水電解装置」を導入し、漁獲物の高鮮度化による単価向上と短期航海による省エネ運航など、収益性の改善に取り組むこととした。

▽認知度向上による付加価値向上

「気仙沼HACCP認定工場」のほとんどが被災したことにより「気仙沼ブランド」の水産加工品の製造販売が困難となり、水産加工業も存亡の危機となった。計画では、ヨシキリザメとメカジキを活用した気仙沼ブランドの再構築を図ることとした。

これらの取り組みは近海まぐろはえ縄漁業だけではなく、気仙沼全体の復興計画でもあった。

復興計画に基づく事業は、12年4月から15年4月までの3年間実施された。事業参加船は初

年度13隻、2年度目以降は復旧した被災船も加わり17隻となった。計画どおり実施されたが、3年間の水揚げ実績は、年間1隻平均1億6600万円の計画に対して1億2000万円程度にとどまり、漁業者間に経営体力の差もあつて、事業終了後に廃業を考える漁業者も出てきた。

われわれは本事業の検証を第三者機関に依頼し、今後の指針となる提言をまとめてもらった。水揚げが低迷した大きな要因として、水産加工場の復興の遅れ(15年5月時点で水産加工業の復興は生産高ベースで58%)が挙げられた。とくに主力魚種であるヨシキリザメの平均単価は、震災前の約半分にしか届いていないことが減収の最大要因であるとされた。

同時に、地域における近海まぐろはえ縄漁業の重要性、船舶の老朽化に伴う代船建造の必要性、今後の魚価向上が重要課題であるとされた。これらを解決しない限り、漁業の維持継承が困難になることは明白であった。

協業化へ大きくカジを切る

提言を踏まえ、われわれは協業化へ向け本格的に検討を重ねた。手始めに、漁業者が協業し代船を建造している長崎県五島市や千葉県銚子市を視察した。

われわれの所有する近海まぐろはえ縄船は8隻中7隻が建造後20年を超えており、代船建造が必須だった。平成初めのころ、建造船価は3億円程度だったのに対し、水揚げ金額は投資額の8割の2億4000万円で、水揚げ金額の1割程度の償却前利益が確保できていた。建造

資金も約10年で償還できたことから、計画的な代船更新が可能だった。しかし震災後に、建造船価は5億円を超えるまでに急騰したのに対し、水揚げ金額は低迷し、単船経営での代船建造は困難だった。将来の展望が描ける経営計画が必要だった。

われわれは再度16年4月から19年4月までの「気仙沼地域復興プロジェクト漁業復興計画」を策定した。15年12月に「がんばる漁業Ⅱ」として認定を受けたこの復興計画は、さらなる協業化の取り組みを柱とし、現在の稼働船を将来にわたって維持することを目標としていた。

具体的には先の「がんばる漁業」で好結果につながった「グループ操業」などは継続し、新たに漁獲物のブランド化、高付加価値化を進め、メカジキ、ヨシキリザメのMSC認証にも取り組んで収益性改善を図り、地域の復興に資することを目的とした。

事業期間中、事業参加漁業者は水揚げ金から一定の金額を積み立てて協業体を立ち上げ、第一船建造の足掛かりとすることとした。ゴールは協業化による新船の建造だった。

賛同する漁業会社6社が参画した。この間、地域の水産加工場の復興も加速的に進み、メカジキは計画以上の単価となった。全体の水揚げ高も当初計画を上回り、震災以前を超える水準となった。

気仙沼かなえ漁業株式会社設立

協業体の設立について、漁業者の集合体であることから、当初は「漁業生産組合」を想定して



現在の気仙沼市魚市場。衛生管理を強化し、気仙沼ブランド確立をめざす

進めた。宮城県の出産者や漁協とも検討したが、将来的には、漁業経営以外にも水産加工・販売なども視野に入れた事業展開も必要であるとの合意のもと、「株式会社」にカジを切った。18年10月に資本金4000万円で「気仙沼かなえ漁業株式会社」を設立した。この社名は、気仙沼湾の古称である「鼎が浦」と、漁業の町・気仙沼の夢をかなえる会社になりたいとの思いを込めた名前である。それぞれの会社の社長が取締役となり、財務・労務・漁船運航などの役割を分担している。

6社の所有船8隻については一定の期間、旧会社から当社が賃借しその後、譲り受けることとした。うち3社は所有船舶が1隻であることから、漁業から撤退することとなる。愛着のあ

る自社船の「船名」がなくなることは、船主として寂しい想いはあると思うが、今後建造する船は新しい名にすることで合意している。

震災から9年が経過し、水揚げ高も安定してきたが、依然、近海まぐろはえ縄漁業の経営課題は多い。事業を次代へ承継していくことが当社設立の目的でもあるので、とくに次の3点の課題解決を図ることに注力していきたい。

第一に、漁船の代船建造である。前述の通り、水揚げ金額は右肩下がりとなり、逆に漁船の建造価格はうなぎ上りで、単船経営での代船建造は困難な状況にある。

「かなえ丸」建造には、国の「もうかる漁業創設支援事業」を活用した。かなえ丸は燃料効率の良い省エネ船型だが、今後、同一船型・共通仕様で2隻建造する予定である。船型と仕様を共通にすることで建造コストを1割削減できた。また、この先船体修理にかかる資材などの一括発注が可能なので、修繕費などコストの削減も進められる。

第二に、乗組員など後継者対策である。気仙沼市も他の地方と同様に人口減少、高齢化が深刻である。05年の気仙沼市の人口は7万8000人だったが、20年4月には6万2000人を割っている。

事業継続の一番の柱は人材である。後継者育成については船団として「新人船員育成マニュアル」を作成し取り組みたい。厳しい環境下ではあるが、本船は安全性に配慮し、船室の拡充、Wi-Fi（ワイファイ）設備など、居住・通信の労働環境も改善した。

第三に、収益性の改善である。協業化により、漁船ごとに異なっていた漁獲物の処理基準を統一し、鮮度、魚価向上に努めることとしている。また、MSC認証に継続的に取り組み地域ブランドとして発信していく。最終的には、協業化による経営基盤の強化で全体として収益性の向上を図り、乗組員に還元したい。

「これからも『海と生きる』」

「船頭多くして船山に登る」ということわざがある。

設立当時、ライバル関係にある会社が集まって、うまくいくのかと心配する向きもあった。だが、われわれはライバルではなく、仲間という認識である。漁業という特殊性もあるが、ひとたび洋上でトラブルになれば、他船も僚船として助け合いながら続けてきた稼業である。

われわれの先祖は、豊饒の海であったこの地・三陸沖で竿を持つてのカツオ釣りから始まった。まさに「漁夫生涯竹一竿」であった。時代の変遷で、われわれの漁業もまた、漁船を近代化し、対象とする魚種と漁場を広げ、雇用を拡大しながら発展してきたが、平成以降、三陸沖で他国の操業船も増え、いまは決して豊饒の海ではない。有限といわれるようになった水産資源を管理しながら、細くても長く続けられる漁業をめざしたい。気仙沼市の震災復興スローガンは「海と生きる」である。これまでもこれからも、われわれは海と生きる。

本稿作成には、気仙沼遠洋漁業協同組合専務理事の三浦一彦氏に協力していただきました。

