

(2018年3月23日講演)

14. 「北部まき網のIQの状況」

株式会社福島漁業 代表取締役社長 福島哲男委員

八戸市で巻き網3ヶ統と沖合底引き網1隻を経営する会社の福島です。今日は、皆様方の貴重な時間を頂戴してこのような話をさせてもらう機会を頂いたことに、改めて厚く御礼を申し上げます。

本論に入る前に、今までのこの船を造るまでの経緯について、古い話から始めさせてもらうのでよろしくお願いします。

私の父が昭和25年4月に小型底引き網船を立ち上げたのが事業の始まりである。その後事業は順調に推移して、昭和40年に巻き網漁業に着手したときには既に沖合底引き船を7隻所有していた。私の父は巻き網漁業に非常に執念を持っており、いずれは巻き網漁業をやりたいと常々話をしてきたが、これから話す話の中にも出てくるが、底引き船は1隻だけで操業がかなうが、巻き網船は当時で言うと最低でも5隻あるいは6隻ぐらい所有しなければ経営が成り立たない、事業ができないということだったが、そうは思っても、なかなか思うように最初から巻き網に着手できない。そして、昭和29年だったと思うが、地元の青森県巻き網漁業協同組合という組織に漁業権を買い求めて、まず組合員の資格を得た。それから、何としても巻き網をやりたいという希望が強かったが、先ほど申し上げたようなことで、なかなかそう簡単にはできなくて、昭和40年、約10年後に巻き網を始めた。

そのときには、私は既に大学を卒業して父の手伝いを始めていた。その後会社を設立して、私は同時にその会社の常務取締役という肩書で仕事を始めた。何分にも未知の事業分野だったものであるから、「あちこちへ行って巻き網漁業を勉強してこい」と言われ、東北地方はもちろんであるが、九州方面にまで出掛けて行って、いろいろと勉強して皆さんから教えてもらった。

その当時の九州地区では、網船が1隻、探索船が2隻、運搬船2隻。それに対して我が北部海区巻き網は網船が2隻、探索船2隻、運搬船2隻、大体似ているが、これでおおよそ65名ぐらいで1ヶ統を編成していた。沖底船1隻、当時13名ぐらいだったと思うが、その仕事をずっと見てきた私としては、このような状態で将来人手不足になったら大変なことになるのではないかと常に思っていた。

そうした中、昭和45年6月に、水産国の先進地と言われている北欧のノルウェーに視察目的で参加させてもらった。当時の日本の漁業は世界一だと聞かされていた。ところが、実際目にしたノルウェーの巻き網船は、大型船、当時800トンぐらいだったと言われているが、これが1隻だけで、乗組員もわずか13名ぐらいで操業し、漁獲物を船内で急速冷凍したり、魚種ごとに漁獲量を決めた管理をしたり、日本では到底考えられない操業状態に、

大変驚いたものだった。なぜならば、当時、皆様もご存じかもしれないが、「親の敵と魚は見たら取れ」ということわざが当たり前の日本だったから。

帰国してから早速同業の若手の漁業者仲間と将来の自分たちの方向について語り合うため、「巻網二十一世紀の会」という名称の組織を立ち上げた。何人かの仲間ですべてノルウェーに出掛け、現地で乗船させてもらったり、加工場を見学させてもらったり、いろいろ勉強させてもらった。おのおのの会社でこれを立ち上げるにはあまりにも問題が大きく、組織を作って取り組むべきではないかということになり、現在もあるが、北部まき網連合会に相談して、「北まき株式会社」を設立した。これは青森県から岩手県、宮城県、福島県、千葉県、茨城県という 6 県の太平洋面で操業している北部まき網のメンバーの各団体の長にそれぞれ話をし、昭和 63 年に「北勝丸」という単船一艘巻が建造されるに至った。初代の社長は石巻の漁協の尾形氏という方で、すでに亡くなられているが、この方の弟が日本財団の理事長をやっておられる。

ところが、実際に運航してみたら、ノルウェーのフィヨルドを中心とする漁業と、広い太平洋の我々が操業する海域では大きな違いがあり、なかなか成功に結び付くにはほど遠く、苦勞の数年だったが、探索能力を兼ねた運搬船と 2 隻体制にすることでようやく成功することができた。その後、国が支援する漁船漁業構造改革推進事業等が確立されて、これから説明に入る私の第 88 惣寶丸の建造に至ったわけである。

その経緯を話すと、平成 14 年秋の内閣組閣で、今衆議院議長を務めているが、地元出身の大島理森という方が農林水産大臣に就任された。そのときに地元に戻って祝賀会をやったわけであるが、水産の立場で私は、今の状況では建造に至るような資金を調達するのは非常に困難である、何とか国で船を建造して我々にチャーターしてくれないか、リースしてくれないかと、ずうずうしく申し上げたことを覚えている。もちろん、そのときすぐにはならないわけであるが、1 年後の平成 15 年に漁船漁業構造改革推進事業が発足して、その中で逐次検討を重ねて、いよいよ平成 16 年に、では、このようなことでやったらどうかと水産庁から連絡があり、それに基づいて平成 16 年 3 月に建造に着手して、完成したのがその翌年の春だった。

「第 88 惣寶丸」という船名の由来を聞かれることがあるが、実はこの計画を立てた平成 16 年の年はちょうど満 88 歳を迎えた父親への思いが非常に強かったこともあり「88」という船名にさせてもらった。この船の建造に至るまではそのようなことがあったが、平成 17 年春から操業に着手した。今日データとして皆様方に示してあるのは、平成 17 年 3 月から着業しているところから、ついこの間までの実績を挙げさせてもらった。

この船は一年 12 カ月のうち、約 1 カ月の整備期間を要する。だから実際の操業で稼働しているのは 11 カ月弱ぐらいになるのだが、では、その中でどのような操業形態になっているかということ、約半年はカツオ・マグロ漁業に着手して、あとの半年程度はサバ・イワシに着手している。だから、1 年間 100%サバを取っているという形態ではないので、皆様に示す資料も、データとしては、ある程度案分的な経費の部分を見ているところもある。有

菌先生には大変お手数をお掛けして分析してもらったが、そういうことをまずもっておきたいと思う。

そういうことで進めてきたが、去年は、実績の数字を見てもらうと分かるが、大変な業績を上げさせてもらったこともあり、地元八戸市がたまたま 88 周年だった。それに鑑みて、市長と相談して、市長、8,800 万円というわけにはいかないが、880 万円ぐらいだったら何とか寄附できるからいかがだろうかということで、八戸市に 888 万 8,888 円を、八戸市の 88 周年を記念して寄附させてもらった。

以上、実際の操業に至るまでの中身についてはこれから話すが、先ほど大ざっぱに半年と言ったが、大体 4 月 15 日からカツオ・マグロの漁がスタートする。そして終了は別に決まてはいないが、おおよそ 9 月ぐらいまで操業を続け、その後サバ・イワシの漁に着手すると。秋のサバの場合は、どちらかというとな下してくるサバを漁獲するわけであるが、このときのサバの群れはほとんどサバー色で、他のものはアジとかイワシとかがあるが、混獲するようなことはない。サンマなどももちろん入らない。

ところが、1 月～3 月になるとどちらかというといワシが多いが、混獲がかなり多くなる。そうすると、北まきの内部では大型船と小型船の操業の分野を決めており、3 月 5 日以降はイワシを取ってはならないという取り決めの制限条件が許可証に書いてあり、これをもし取ったとすると違法な操業をしたことになるので、当然やらずにドッグに入る。そういうことで制約されている部分もある。

ただ、小型船、100 トン未満を網船とする本船では制限条件が付されていないので、これは 1 年中混獲しようが何しようが取ってもよろしいことになっている。だから、私が今度皆様に報告をやらなければならない 88 号は 300 トン型であり、取ってはならないときもあるので、これを 1 年間に分けて経費案分するといっても、なかなかきれいさっぱり案分できないところもあるので、先ほども申し上げたように、その辺はご理解をいただいて、ひとつ話を聞いてもらえればありがたいと、このように思っている。だから、私のところの船ではなく、むしろ周年カツオ・マグロはやらずにサバ・イワシを着業している船のデータであれば正しいものが恐らく出てくるだろうと思うが、これは小松主査にも話してあるが、たまたまそういうことで私のほうが対象になったので、あえてそういったことを、この程度であれば恐らくそう大きな数字の違いはないだろうということで作成させてもらったので、まずもってこの辺を話しておきたいと思う。