

遠洋漁船情報コミュニティ誌

月刊

みなと便り

沖合底曳網漁船

岩手県釜石市・濱幸水産株式会社

第五欣栄丸
第八欣栄丸

就航記念特集号

どうなる漁業後継者

後継者育成問題

鯉と生きた半世紀

郡義典

2012

9

9・10月合併号

Advanced technology
毎日の快適な暮らしを握るの下から支えます。

優しさと豊かさの創造
宮城ヤマ-株式会社
http://www.miyagiyanmar.co.jp

【本社・工場】 宮城県石巻市松並一丁目14番5号
〈マリン営業部〉 TEL (0225)96-2131 FAX (0225)93-6745

GHALシリーズ



沖合底曳網漁船

第五欣栄丸
第八欣栄丸

第五欣栄丸 就航記念特集号
第八欣栄丸

進水勇姿ジャケット 3
第五欣栄丸勇姿・要目表 4
第八欣栄丸勇姿・一般配置図 5
進水式 6
竣工式 7
第五欣栄丸・第八欣栄丸について 8
第五欣栄丸・第八欣栄丸 誌上公開 9
「漁業と地域の復興」 12
濱幸水産(株)代表取締役社長 濱川幸雄氏
「画期的アイデアで」 12
濱幸水産(株)代表取締役専務 濱川幸三氏
「人材と資源を育て漁業に新しい風を」 16
欣栄丸 漁労長にインタビュー 18
第五欣栄丸 前川 貢 漁労長
第八欣栄丸 佐々木 厚生 漁労長
沖合底曳網漁船・乗船取材レポート 22
濱幸水産(株)・幸栄漁業(株)所属船員 20
「フロントから事業を支える」 26
濱幸水産(株) 漁撈部/事務部の皆さん 26
「来たれ若者たち」新人漁師が続々乗船 30
「鯉と生きた半世紀」 郡 義典 32
「遠洋漁業と歴史の群像」〜後継者問題〜 34
建造許可一覧 平成23年度 4月〜8月分 37
忘れていた一枚の写真 38

月刊 **みなと便り**
平成二十四年 九月号

祝竣工・第五、第八欣栄丸

漁労用カラービデオプロッタ

型式 **GO-700**

表示部：19型LCDディスプレイ(別売)



NEW!



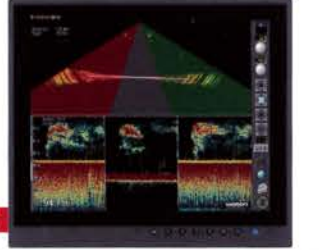
Innovative Multibeam Technology

マルチビームソナーシステム

型式 **WMB-160F-CT** (160 kHz)

WMB-80F (80 kHz)

表示部：19型LCDディスプレイ(別売)



NEW!

古野電気株式会社

東北支店・八戸営業所 〒031-0812 八戸市大字湊町字大沢42 TEL:0178-33-7415

www.furuno.com

祝 濱幸水産株式会社 殿
第五欣栄丸 第八欣栄丸 就航

日本初PWM軸発電システム搭載

ニイガタディーゼル

主機関6M28BFT-3、補機関6NSD-G搭載

未来を動かす
原動機



中速HX・HLXシリーズ

高速FXシリーズ

Blue Marine 1100 6MG17HX

発電機関 CNSシリーズ

低速M-Tシリーズ

NIIGATA 新潟原動機株式会社

本社 〒104-0028 東京都中央区八重洲2-9-7(石興ビル)
TEL 03-6214-2821
東北支店 〒981-0933 仙台市青葉区柏木1-2-45(フォレスト仙台ビル)
TEL 022-717-1001
八戸出張所 〒031-0812 八戸市新湊3-8-8(八幡漁業ビル)
TEL 0178-33-7114
URL : http://www.niigata-power.com

Explore the Engineering Edge

IHI GROUP

濱幸水産株式会社 殿
幸栄漁業株式会社 殿

船舶造修・船舶艀装・鋼製構造物の製作修理

〒988-0813 宮城県気仙沼市浪板245-3

建造 **株式会社 吉田造船鉄工所**

代表取締役社長 吉田慶吾

電話 (0226) **22-5824** (代表) F A X (0226) **23-7730** E-mail: yosida-z@khaki.plala.or.jp

祝

鋼製沖合底曳網漁船

第八欣栄丸

75吨



祝

鋼製沖合底曳網漁船

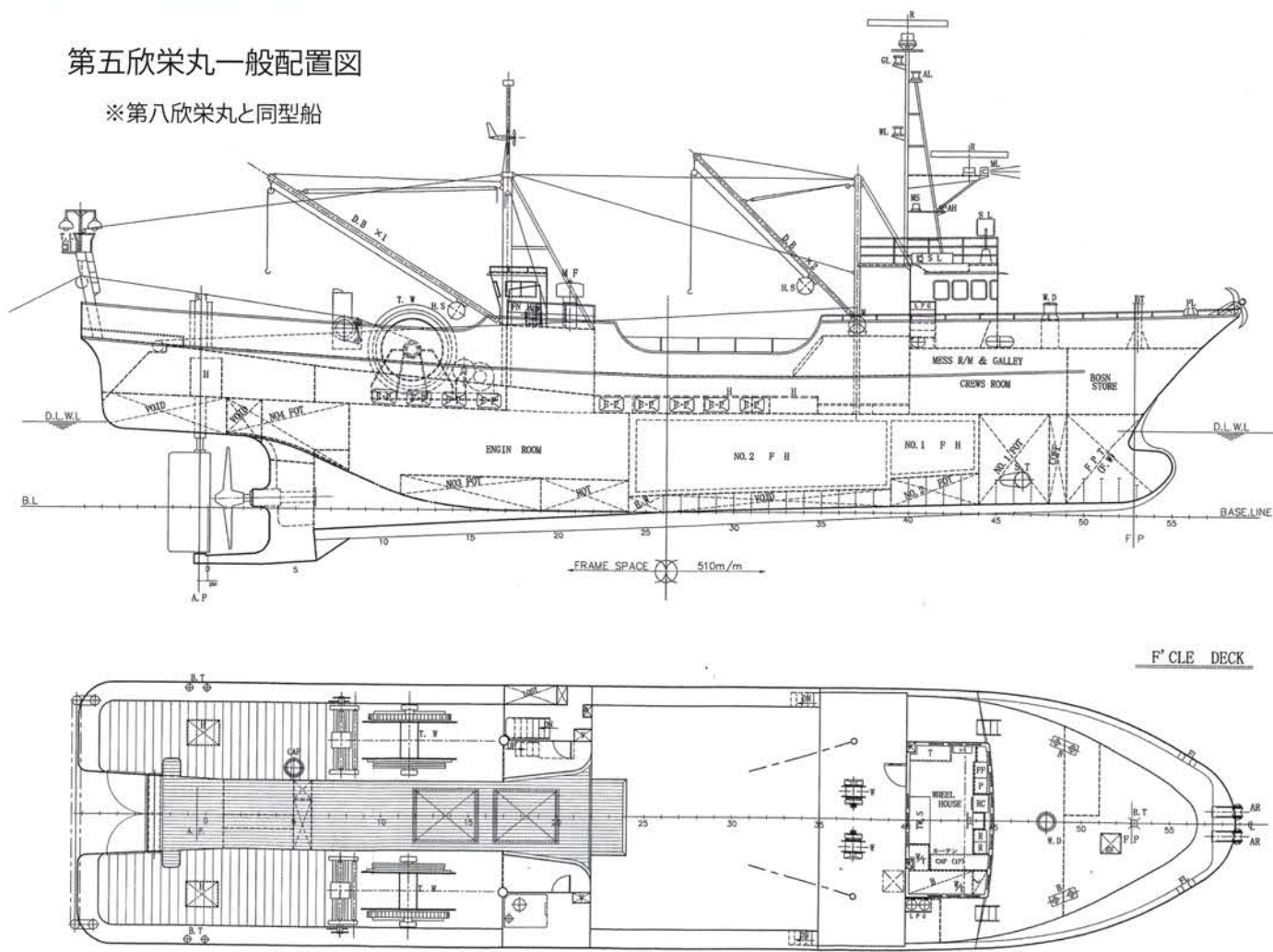
第五欣栄丸

75吨



第五欣栄丸一般配置図

※第八欣栄丸と同型船



第八欣栄丸主要々目表

船主 幸栄漁業株式会社

起工 平成23年12月7日
進水 平成24年4月17日
竣工 平成24年7月10日

建造

株式会社吉田造船鉄工所

全長 33.65m 垂線間 27.10m
幅 6.50m 深さ 2.85m 計画満載吃水(型) 2.45m
公試運転最大速度 12.70ノット 最大搭載人員 10名
総トン数 75トン
船種 沖合底引き網漁船 船籍 岩手県釜石市
漁船登録番号 IT2-6016(第5欣栄丸) IT2-6021(第8欣栄丸)

容積 魚艙容積(バール) 72.74m³
燃料油槽 53.47m³ 潤滑油槽 2.24m³
油圧作動油槽 2.97m³ 清水槽 5.32m³

主機関 単動4サイクルディーゼル 6M28BFT-3
736Kw(1000PS)×350rpm 1台 (新潟原動機)
プロペラ 可変ピッチプロペラ 3050φ
補機 単動4サイクルディーゼル 6HAL2-WHT
160Kw×1200rpm (ヤンマー(株))
発電機 TWY28GS-6 120KVA(補助駆動) (大洋電機(株))
TWE35C 150KVA(主機前駆動) (大洋電機(株))
PWM電源装置 VFP25044 150KVA
F〇清浄機 AJ-750B REALユニット400L/h (アメリロイド)
L〇清浄機 HC50E-81AS-X 400L/h
油圧油清浄機 27/54BPM CJCフィルター
冷凍工事 NH3 (日新興業(株))
冷凍装置 HVU-VKS2AMT11M 11KW 1台 (長谷川鉄工)
スライアイス製造機 R-404 NW-4370-T (タカギ冷機)

第五欣栄丸主要々目表

船主 濱幸水産株式会社

起工 平成23年10月20日
進水 平成24年2月8日
竣工 平成24年7月10日

漁撈機械 トロールウインチ2台(マリンハイドロテック(株))
センター巻ウインチ2台(マリンハイドロテック(株))
ホイストウインチ (マリンハイドロテック(株))
サイドスラスター TFA-06UN 5.388KN (かもめプロペラ(株))

航海計器 No.1レーダー FAR-1427 19吋
(古野電気(株)) No.2レーダー FR-8122 12吋
GPS航法装置 GP-33 4.3型カラー液晶
ビデオプロッタ GD-280 19型カラーLCD
ビデオプロッタ GD-700 19型カラーLCD
サテライトコンパス SC-50 4.5型モノクロLCD

漁撈計器 ソナー WMB-80F マルチビーム
(古野電気(株)) 潮流計CI-68
ドップラログ DS-80
魚群探知機 FCV-30 FCV-1500L
テレサウンダTS-80/MAEK-2 デジタル水温計

無線装置 MF/HF FS-15 DK-22 150MHz帯 (古野電気(株))
DR-100 27MHz 1w DSB (古野電気(株))
DM-200 40MHz 5w DSB (古野電気(株))
ナブテックス NX-800A (古野電気(株))

衛星EPIRB TEB-700 (太洋電気(株))
レーダートランスポンダ (太洋電気(株))



四月十七日、先の二月八日に進水した第五欣栄丸に続いて、第八欣栄丸の進水式が行われた。当日は日本晴れの快晴で関係者約三〇人と造船所の工事関係者等、総勢百人以上が見守る中、濱川社長の命名後、厳かに神事が行われた。

七月十日には本社がある釜石港に回航、航海の安全と大漁を祈願集まった地元市民に餅まきで祝い、船体披露地域の復興へ新たな風を吹き込んだ。

7月10日 母港、釜石で竣工式
地域に貢献と活力を！



第五三番船進水式



祝
第五欣栄丸
第八欣栄丸

進水竣工
おめでとうございます



命名する濱川社長



祈願する糸子夫人



濱川専務



餅まきで安全と大漁を祈願



多くの関係者が出席した



祝就航

第五欣栄丸
第八欣栄丸

技術とノウハウで漁業・水産業をサポート



ニチモウ株式会社

宮古営業所 〒027-0052 岩手県宮古市宮町 3-10-75
電話 0193-62-9467 FAX 0193-64-1361



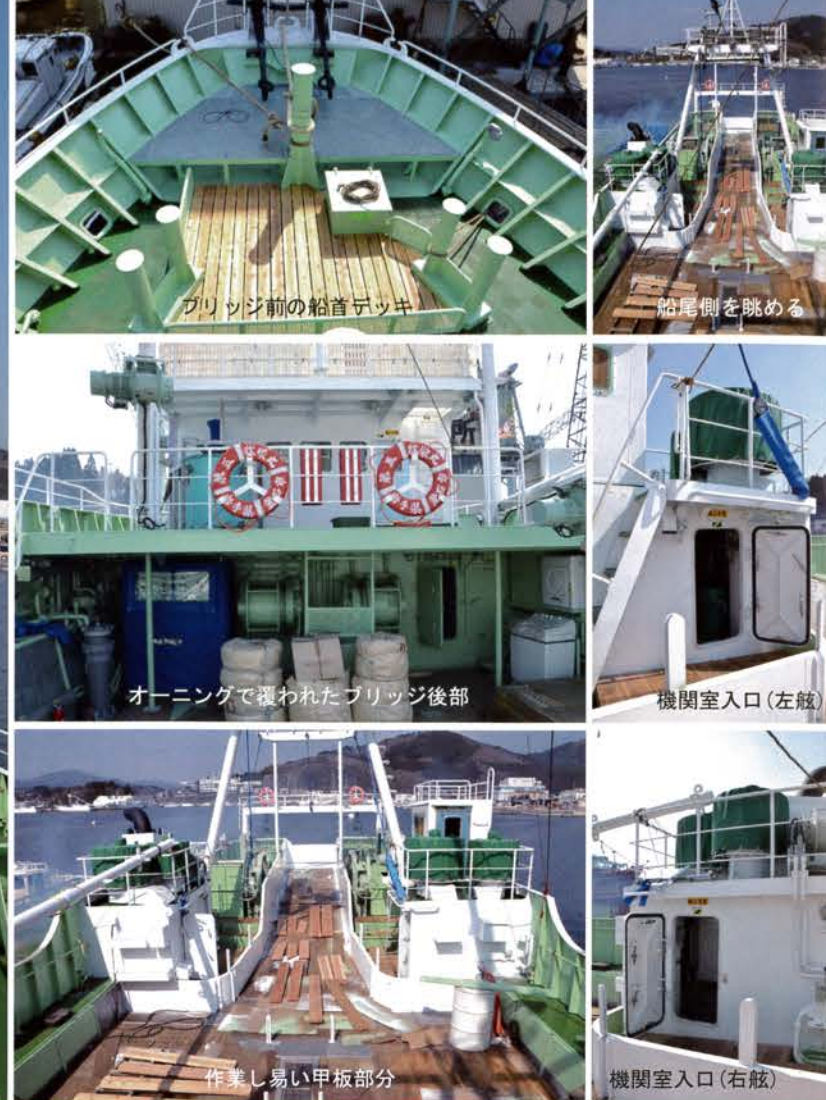
祝

第五欣栄丸、第八欣栄丸

欣栄丸各船の大漁と安全をご祈念いたします。

CMP 中国塗料株式会社 東北営業所

〒983-0045 仙台市宮城野区宮城野1-12-1 仙台MMビル5F
TEL 0120-16-4931 http://www.cmp.co.jp



ブリッジ前の船首デッキ

船尾側を眺める

オーニングで覆われたブリッジ後部

機関室入口(左舷)

作業しやすい甲板部分

機関室入口(右舷)

最新鋭沖合底曳網漁船

第五欣栄丸 第八欣栄丸 について



第五欣栄丸(75吨)



第八欣栄丸(75吨)

濱幸水産㈱本社がある若手県釜石市、就航した二隻の底曳網漁船・第五欣栄丸及び第八欣栄丸が主に水揚げをする宮古港は共に岩手県を中心部に位置し、眼下に世界有数の三陸漁場が控えている。岩手県下の沖合底曳網漁船は七ヶ統、一四隻が許可され、その内、六ヶ統が宮古港を中心として操業している。主な水揚げ地は一ヶ統の水揚げ地が三港までと規定されている事から欣栄丸船団は宮古、釜石、そして久慈を水揚げ地に選んでいる。特に水揚げ量が多い、宮古魚市場においては水揚げの柱となっているのは底曳網とサンマ漁、定置網で獲れるサケ漁業であり、年間水揚げ量が一万八千トン、

沖合底曳網漁船 第5欣栄丸 第8欣栄丸 誌上公開



省エネに活躍する大口径プロペラとパトックフロー船型



スラスターと船底に取り付けられたソーナ



舷側のタラップ部分

金額では約十六億円。その内、沖合底曳網漁船の水揚げ数量は四〇%、金額で三〇%を占めているが底曳網はほぼ毎日、水揚げする事により、新鮮な魚を提供し、町の経済を牽引している状況にあると言っておりよい。

テーマは安全と効率性

国の復興支援事業「がんばる漁業」の実証船として昨年から(株)吉田造船鉄工所(気仙沼市)で建造していた二艘曳きによる沖合底曳網漁船、第五欣栄丸及び第八欣栄丸(共に七五トン)がこの程、竣工、七月十日に釜石魚市場において竣工式が行われ、本年度の沖合底曳網の解禁日となる九月一日、水揚げ拠点の宮古港から初出漁した。

「安全性」に重点が置かれた。今回のプロジェクトで第一に「安全性」に重点が置かれた。が、今回のプロジェクトで第一に「安全性」に重点が置かれた。が、今回のプロジェクトで第一に「安全性」に重点が置かれた。

- ②省人化・省力化(漁獲物の選別/コンベアによる水揚げで半自動化の作業効率を図る/PWMバク発電装置・冷凍機の冷媒をアンモニアにする事で更に省力化を実現する)
- ③安全性の向上(上部構造物を軽量のアルミ構造に/船底にプラスチックを配置、低重心化を図り、船体の安定性の向上を図った/PWM軸発電装置の導入により発電の切り換えをスムーズにした。作業甲板上にオーニング屋根や船橋両サイドに浪除板を設置、船員の安全性を向上させた/従来の鰻寝台(縦堀型)から横の出入り型にした事で緊急脱出時の安全を確保した)
- ④労働環境の改善(船員室の拡大/寝台の個室化/その他、省人化が進めば船員給与の8・8%の向上を見込め、労働環境が向上する)
- ⑤衛生管理・付加価値の向上(「生産段階品質管理ガイドライン」の準拠及び滅菌海水製造装置の導入による衛生管理の向上/衛生管理の実現で活、選別の強化が可能となり、付加価値商品の生産が可能になる/活氷とスラリアイスを使用した場合、仲買人と魚価アップ(10%~20%)の合意を取り付けている/特に選別処理の強化により、分類化出来、価格向上を見込める)
- ⑥資源保護・環境対策(三陸沖主要の根魚「キチジ」の保護を)

カメイ株式会社 釜石支店

くらしの中に未来をひらく

祝就航 第五欣栄丸/第八欣栄丸

三陸の海に貢献する漁業資材&漁撈機械の総合商社

アサヤ株式会社

代表取締役社長 廣野 浩

本社営業部/気仙沼市松川前13-1 TEL (0226) 22-2800 FAX (0226) 22-5434 URL http://www.asaya.co.jp

祝 第五欣栄丸 第八欣栄丸 就航

地球の環境対策を考える

ID 石川電装株式会社

代表取締役社長 石川 勇人

〒988-0021 宮城県気仙沼市港町506-11 TEL:0226-22-5430 FAX:0226-23-1212

URL:http://www.i-densou.com/

もっと新鮮に、もっと快適に、
もっとクリーンに・・・

NISSIN

総合プラントエンジニアリング

NISSIN 日新興業株式会社

大阪市淀川区三国本町 1-12-30 TEL 06-6394-1171
東京都大田区蒲田 5-38-3 朝日ビル TEL 03-5710-7061
宮城県気仙沼市港町 506-10 藤田ビル TEL 0226-23-1798



▲最新機器が並ぶブリッジ内部

▲何重にも安全性と操船性に配慮した計器類

▲船首側倉庫と風呂(青屏)



▲明るく広いサロン

▲機能的にまとめられ清潔感を感じる厨房

▲機能的に設置された食卓



▲主機関

▲機関室入口(左舷側)

▲第1船員室(4名)

▲第2船員室(4名)

▲個室の船員室

▲船員室への通路



▲大型主機関が搭載された機関室内部

▲主機関を中心に駆動機器が収納されている機関内部

祝就航 第五欣栄丸
第八欣栄丸

岩手県漁船保険組合

組合長理事 上村 勝利

〒020-0023 岩手県盛岡市内丸16番1号
TEL (019) 622-2928 FAX (019) 623-4832

祝就航 第五欣栄丸/第八欣栄丸

岩手県底曳網漁業協会

会長理事 金澤 俊明

〒027-0006 岩手県宮古市鯉ヶ崎上町3番3号
TEL (0193) 62-6067 FAX (0193) 64-2688

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸

大洋電機テクノ販売株式会社

〒101-0047 東京都千代田区内神田一丁目16番8号 TEL (03) 3291-5916 FAX (03) 3295-5764

第五欣栄丸
第八欣栄丸 について

株式会社吉田造船鉄工所
代表取締役 吉田 慶吾

本船は漁船漁業構造改革総合
対策事業の認定を受けた沖合底
びき網漁船である。省エネ対策
として

目的に魚網(コットエンド部
分)の網目を拡大、10センチ
以下のキチジの内、74%を逃
す/冷凍機の冷媒をオゾン層
破壊係数1.0、地球温暖化係
数1.1(大気と同比率)のク
リーンな冷媒であり、安全性
に優れたアンモニアを採用、
確実な換気対策を図った)

これ以外にも流通・販売面
において「船上活」のブランド
化、セイブカメラの導入による
動画実況配信により、魚食への
興味拡大を図る計画であり、新
鮮な魚を使った小学校での出前
授業や地元市民への安価な直売
会も考えている。

平成二十二年十一月五日に初
めての地域協議会が開催され、
本プロジェクト事業の概要等を
協議、三度の計画案協議を経て、
昨年二月二五日、計画書の策
定、承認された。事業計画資料
においては五十頁に及ぶ、計画
の全てが詳細に網羅されていた。

主要目は次の通り

船主・濱幸水産(株)、
幸栄漁業(株)、
登録長さ・27・50m、幅・6
・50m、深さ・2・85m、総
トン数・75トン、主機関・7
36kw×350馬力、航
海速度・11・5ノット
造船所・(株)吉田造船鉄工所

①パトックフロー船型
②PBCF付減速大口径可変
ピッチプロペラ
③主機関動力利用システム
④LED照明
④PWM発電システム
(漁船導入国内初)
⑤発電機効率改善装置の導入
安全性向上対策として・
一、アルミ製操舵室、レーダ
ームスト、鋼製プラスチック
ールによる低重心化による
復原力の向上
二、船首波除及びヘッドオー
ニングの導入、居住環境
の改善対策として(①鰻寝
台から長辺出入寝台)の導
入、労働環境改善対策とし
て(①船首波除及びヘッド
オーニング)の導入、衛生
管理及び品質管理の向上対
策として(①海水滅菌装置
②生産段階品質ガイドライ
ン準拠)、高付加価値対策
(①スラリーアイス製造装
置②船上活々実施)により、
次世代型沖合底びき網漁船
のモデル船として建造され
た。

船舶搭載では全国初!
PWM軸発電装置

Plus Width Modulation

今回のプロジェクト
の中でもっとも注
目を浴びたのが「P
WM軸発電装置」で
ある。

開発したのは新潟
原動機株式会社
島山支店長が企画
提案し、大洋電機シ
ステムが開発、共同
で取り組んで来たシ
ステムである。

島山支店長は昭和
五十年代から漁船の
主機関駆動システム
を搭載した漁船に長
年、携わって来た経
験から環境と省エネ
を両立させるには主
機関で出来るだけ多
くの機器を駆動させるシステム
しかないことを確信したと言う。平
成十七年から新しい主機関駆動
システムの検討を開始、ようやく
環境と省エネが両立出来、か
つ可変ピッチプロペラの主機関
でも成立する新たな主機関駆動
発電システムの開発に成功、第
一号船として今回の欣栄丸二隻
に搭載された。

PWM軸発電装置は大洋電機
が開発名称を「PWM軸発電
システム」と命名された。「P
WM」とはPlus Width Modulat
ion(パルス ワイド モジュー
レーション)の略でパルス幅変調
(パルス波のデューティー比を
変化させて変調する)の意味。
これまでも軸発電システムは

用いられて来たが周波数の変動
が著しく、電圧がダウンする。
並列運転が出来ない。切り換え
時に一瞬、停電状態になる等の
問題から通常の発電には主機関
直結方式以外、ほぼ補機に駆動
力を頼ってきたのが現状だった。
今回開発されたPWM軸発電
システムは主機関で発電された
交流電力を直流に変換、電圧の
波形が一定になるよう整流、再
び、交流電力に戻し、船内へ電
力を供給するシステム。これま
で生じてきた主機関からの不安
定な電力を常時、安定した電力
の供給を可能にした発電システ
ムである。これまでも並列して
設備されてきたがほとんど使用
されなかった並列運転が常時、
運転可能になり、省エネで安定
した電力供給を実現させた。一
月末に行われた第五欣栄丸、続
いて二月に行われた第八欣栄丸
の海上における試運転では予想
以上の安定した電力発電と供給
が確認された。立案した新潟原
動機株式会社島山支店長は平成
二十八年に迫るIMO
NOxの三次規制、今後、対象
となる船舶には「PWM軸発電
システム」は不可欠なシステム
になる事を確信していると語る。
今回、省エネへの取り組みを
大きく六つを基本(7ページ参
照)に打ち出した。これにより、
年間の燃油削減効果を1・3%、
年間削減量13キロリットル、
削減額は年間、約九十二万円程
度を見込んでいる。

※デューティー比=周期的な現象である期間で現象が継続される期間

漁業と地域の復興

濱幸水産グループCEO

濱川幸雄社長に聞く

昨年の震災から一年半が経過した。濱幸水産の本社社屋も津波で被災したが取引先からの物資や激励に濱川社長は奮起した。集まった米や冷凍庫に保管していた魚を全て地元避難所に寄付して廻った。避難している地元市民や子供たちに「負けるなよ、負けちゃならないぞ！」と励まし続けた。地元や漁業の復興に必要なのは今、自分が動く事、そう決めた輝かしい新船だ。

—— 竣工おめでとうございませう。いよいよ初出漁ですね。

濱川社長 私の会社はトロールから始まっています。ようやく新しい船を造る事が出来た事に感慨深い思いがあります。建造に携わって頂いた関係者の皆さんに感謝致します。

—— 岩手の沿岸トロール漁業についてお聞きしたい。

濱川社長 私の会社の年商が四十億でその内、五億をトロールが挙げています。年末近く迄イカ漁をしますがこの三陸の海は昔から高い山では底が深く、山が低ければ海は浅い。こうした高低差がある海溝の陸側に沿ってイカ漁を行う。冬から来年の終漁時期までタラ漁に打ち込みます。宮古圏のトロール船は現在、十二隻で各船、ルールを守りながら頑張っていますよ。

—— 国際社会では網漁法が資源の枯渇に拍車をかけるとはと言われていますが。

濱川社長 日本の漁業政策は基本的に資源管理がなされていない

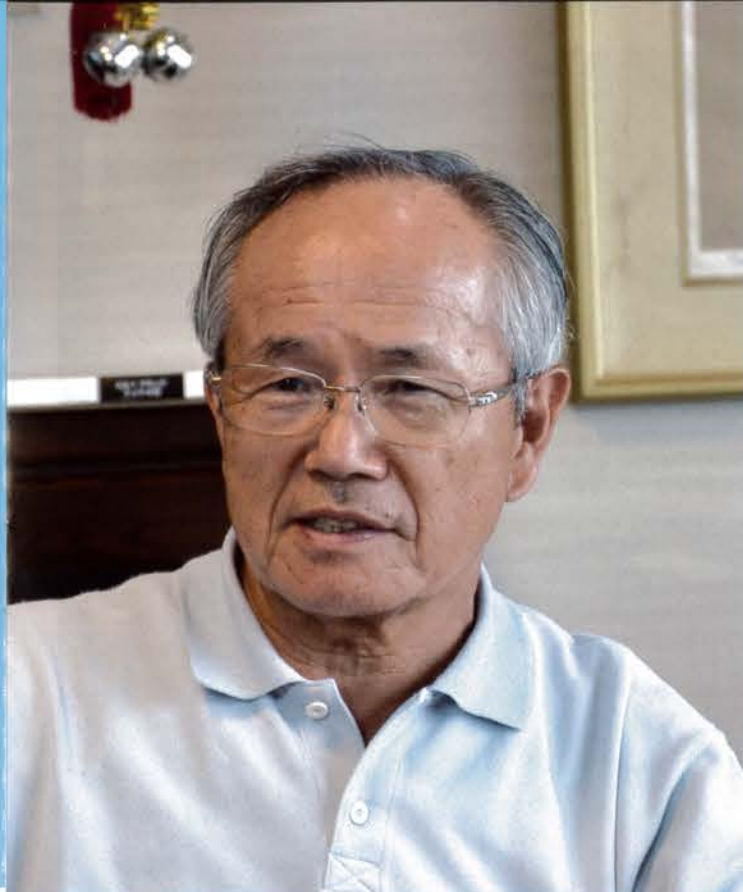
い。欧米のようなIQ方式(個別漁獲方式)を早期に取り入れなければならぬ。多くの利点を含んだこの方法は経費が掛からず、今のように他船との競争もない。日本は今のよう漁業を続けてしまうと今後、十年持たない。大変危惧していますね。

—— 今回の新船が町の復興と活力に繋がれば良いですね。

濱川社長 戦車一両を造るのに一千社が携わると言われます。漁船の場合、一隻建造する事に末端の労働者まで入れると一万人の人数が携わります。二隻だと延べ二万人の雇用を生み出します。それに船を造らなくては造船技術も衰退して行きます。更に今回、県下で十七年振りの沖合トロール漁船の建造となりました。震災後の町と漁業界の復旧復興に少しでも協力し、応援したいと考えています。

—— 今回の新船建造は有意義なものになったようですね。

濱川社長 そこがもつとも大事な事です。貧しかった三陸は終戦後、食糧難だった。今度の震災が再構築のチャンスだと思います。今回の震災では事務所は被害を受けましたが私共の船や漁具はお陰様で無事でした。今後、しっかりとした資源管理をしながら、操業して行く事が大切です。当社も創業八十年、海



7月27日13時～ 濱幸水産株式会社にてインタビュー
聞き手 みなと 編集長 熊谷大海
撮影 熊谷わか／吉田 亜紀

画期的アイデアで

濱幸水産グループ三代目 濱川幸三専務に聞く

濱幸水産三代目・濱川専務の日々は多忙を極める。父・濱川社長から受け継ぐ仕事が徐々に増えているからだ。取材直前にも一週間程、一人でブラジルへ飛び、所有するマグロ船の入港の機会に船員たちへの激励と現地の現状を視察して来ている。

—— この度は竣工おめでとうございませう。

濱川専務 ありがとうございます。今回も多くの関係者のご尽力で良い船が完成しました。心から感謝致している次第です。

—— 今回、建造した経緯などをお聞きしたい。

濱川専務 宮古管轄では現在、

二艘曳きの沖合トロール船は六ヶ統稼働しています。長い間、新造がなく、今回当社の船は岩手県内の沖合底曳船では一七年目ぶりの新造船になりました。建造に踏み切れたのは船の老朽化もそうですが十年間黒字経営が続いた事、タイミング良く国の施策(もうかる漁業)が利用出来た事、そして何より震災後、低迷する漁業に何とか希望と活力を作りたかったからです。

—— 今回完成したトロール船の特徴は何かですか？

濱川専務 今回はメーカーさんからの提案と社員のアイデアで一丸となってがんばる漁業のプレゼンに打ち込みました。良い

経験させて頂きました。今回の特徴としては主機関からのPWM軸(※別章参照)や冷媒関係ですが今後、特に期待するものが活魚です。沖合トロールの場合、毎日港に帰港します。その日に獲れた魚をそのまま持ち帰るのではなく、すでに搭載している「スラリーアイス」の製造機を利用して獲れたてのヒラメやマダラ等を船上処理して高鮮度で持ち帰る事が可能になります。岩手県内のトロール船では初の試みですが大いに期待できるはずです。

—— 更に今進めているのがライブカメラです。何処でどんな魚が獲れてどのように処理されているか、船からのライブカメラで把握する事が出来ます。これも現在、通信提供会社と進めています。

—— 昔の漁業とは一変した画期的な漁業が求められますね。

濱川専務 その通りです。流通を含め、今後はますます画期的なアイデアが要求されると思います。ですが節約と投資面でメリハリをつける事がとても重要です。

現在の日本の漁業を取り巻く環境は大変厳しくなっています。例えば先日、出張したブラジルでは今後、自国で漁業経営をする姿勢を見せられています。年々高齢化する船員、物価高に対応が厳しくなるインドネシア船員の問題等、漁業の抱える問題は多



9月5日13時～ 濱幸水産株式会社にてインタビュー
聞き手 みなと 編集長 熊谷大海
撮影 熊谷わか／吉田 亜紀



の恵みに感謝し、がんばりたい。



いのですがとにかくやれる事から始めると言う事が大切です。今後の漁業はいかに船員の働き易い現場を作る事と安定した収入を得られるか、それが経営者の役目です。岩手の漁業の担い手になれるようがんばります。勝負はこれからです。

漁業に新しい風を

第5欣栄丸 前川 貢 漁労長



第5欣栄丸 前川 貢 漁労長

— 竣工おめでとうございませす。はじめに岩手の底曳トロール漁業についてお聞きしたい。

前川船頭 ありがとうございます。新船の初航海を前に身が引き締まる思いです。

沖合底曳網は夜中の〇時から二時頃出港します。網は一日二回程度、各三時間程、曳きます。宮古の場合、魚市場が午後四時までに入港しなくてはなりません。帰港が遅くなると値段も下がるので、それらを考慮して操業と帰港を繰り返します。



— 宮古も大きな被害を受けたようですが震災の当日は？

前川船頭 宮古で水揚げ中でした。我々漁師は船が何より大切ですから魚もケースもそのままで沖へ出しました。

佐々木船頭 当時、私は船長でしたが漁師達は地震があれば津波を予想します。とにかく沖出しする事だけ考えましたね。

— 帰港したのはいつですか。

前川船頭 沖出しでは大きな津波には遭遇しなかったと記憶しています。津波警報が解除されたのが二日後でしたから宮古港へ戻ったのは二日後でした。船のテレビでずっと、宮古を始め、東北沿岸の生中継を見ていた。乗組員達も気が気でなかったと思います。

— 沖で二日間、どのように過ごしていましたか？

前川船頭 漁もする事が出来ないからテレビの情報だけが頼り。携帯電話も繋がらないしね。

— 二日後にどんな思いで入港されましたか？被害は？

前川船頭 沖でもガレキが流れていたが破壊された防波堤や漂流しているガレキを避けながらの入港でした。凄まじかった。



自宅が無事でホッとしました。

佐々木船頭 あのガレキは衝撃的で大変だった。私も自宅は無事だったけど、実家が跡形もなく、流されてしまいました。

— 漁を再開したのは？

前川船頭 漁は一ヶ月以上、休まざるを得なかった。久慈の市場が再開された情報を聞いてそこから漁再開が始まりました。

— それでは船頭さん方お二人の漁師履歴をお聞きしたい。

前川船頭 宮古水産高校の漁業専攻科を出て、トロール船の第55白龍丸(499屯)に一等航海士として一年間程、アフリカのアビジャンを基地に漁をしました。二年後から北洋で北転船の翔洋丸の船長をしてその後、減船で何回か、船を変えて、五十四歳まで、北転船に乗りました。

— 北転船は昭和の花形産業でした。それでは漁師になってからはずっと網船一筋ですか？

— 岩手県の底曳船の主な魚種はどんな物ですか？

前川船頭 これから年末までイカで、年明けあたりからタラを狙います。夏は暑いし、冬の三陸沖は沖からの東風が意外に危険があります。陸からの風は波が立たないですからね。

— 操業する中で一番気を使う事はやはり事故でしょうか？

前川船頭 その通りです。漁があっても事故があれば水の泡。北転船時代、釧路港で水揚げ中、トラックとモッコの間に挟まれて怪我をした事があった。やはり、安全を第一に考えます。

佐々木船頭 私もサンマ船でローラーに巻かれて怪我をした事があった。三回手術して治癒まで二年かかった。沖ではとにかく、安全に神経を使っています。

— 八号船は今回、船頭も乗組員も若返りを図ったと聞いていますが・・・

前川 今回、佐々木船頭が変わ



前川船頭 そう言う事になりませんね。兄弟四人、全員がマグロ船の漁師になり、私だけ網船に乗りました。北転船下船後に母が病気になる、乗船中は父の死目に立ち会えなかったですし、年金受給の年齢も近かったので下船するつもりでいました。

— それにしても三十五年間、北転船に乗船した事はすごいですね。船の大きさから免状も大きくなくてはいけない。

前川船頭 免状は旧・甲種二等航海士(現三級)です。北転船は全船三〇〇屯以上なので乙種船長以上の免状が必要でした。翔洋丸では船長になった一回目で減船にあたり、それで他の船に行く事になりました。北洋は確かに厳しい現場ではありましたが、やりがいもありました。

— 北転船下船後は？

前川船頭 五十六歳から年金を受給する手続きをしていました。そんな時に一つ先輩から沖底船の誘いがあったので五年間、第一〇一勝運丸に乗船させて頂いた。六十歳近くになっていましたので今度は辞めようと思っていた時に欣栄丸の大船頭だった上田さんからの誘いで第六欣栄丸で初めて船頭を経験する事になりましたが、まさかこの年まで船に乗るとは思っても見ませんでした。(笑)



— 新しい船での初出漁を控えてこれからの目標は？

前川船頭 新しい船には期待しています。ただ、あまり重圧を感じないようにして、いつものように仕事を自然にこなす事です。自然の海が相手ですからね。

佐々木船頭 私は二年目で新しい船に乗れる事に感謝しています。とにかく今は親分(前川船頭)について、仕事をこなして行く事。皆でがんばりますよ。

人材と資源を育て

第8欣栄丸 佐々木厚生 漁労長



第8欣栄丸 佐々木厚生 漁労長

— 漁師とはそんなものでしょうか？数少ない休みの日はどんな事をしていますか？

前川船頭 持ち船で釣りに出かけています。(笑)あとは孫と遊んでいると疲れが吹っ飛びますね。

— それでは佐々木船頭さんにお聞きしたい。

佐々木船頭 私も宮古水産高校の漁業科です。卒業後は航海の長い漁船に乗るのが嫌で静岡の桜海老を獲る定置網船に就職しました。十数人で番屋暮らししていました。そこに三年居て、北海道の九トンの小型マス網船に乗りました。それから宮古の定置に移って、同級生の家のサンマ・サバ船(88屯)に乗り、それから第十八蛭子丸(沖底船)で船長をしました。

— 漁船に乗るのが嫌だったのに結局、漁船に乗る事になり二年前、船頭になった。結果的には良かったのでは？

佐々木船頭 そうなんですすよね(笑)自分でもそう思います(笑)それでも親分(前川船頭)からの誘いでやりがいのある仕事をしていますよ。



— いずれ前川船頭が引退した後は宮古でも一番若い大船頭の誕生になるのではないですか。

佐々木船頭 いやいや、まだまだだ勉強が足りない。私は震災後の昨年七月から船頭になりました。まだまだこれからですよ。

— 沖底船の解禁を控えて今年の漁模様はいかがですか？

前川船頭 底曳は毎年、九月一日が解禁日となります。操業は年に一〇ヶ月間、七月、八月の二ヶ月間は休漁期間になります。今の所、今年の様子はまだわかりませんが、とにかく水温が高い。何とか良い所を当てたい。

沖合底曳漁船 第五欣栄丸

三陸沖の底曳トロール漁業

乗船取材レポート

取材／熊谷大海

世界有数の三陸漁場は今も昔もまさしく豊穡の海だった。そう感じたのは今回の乗船取材中に幾度も船の側に現れた多くの魚群の群れたった。

沖合底引きトロール、正式には「沖合底曳網漁業」と言う。北洋トロール、南シナ海の以西底引き網漁業、遠洋トロール漁業等、かつて昭和の時代には世界の海で活躍して来たのが網漁業だ。

現在、国内で稼働している主な底曳き網漁業は海外巻き網漁業と沖合で操業する巻き網漁船そして二艘で網を曳く沖合底曳網漁船が中心である。

本誌では今回就航した沖合底曳網漁船、第五欣栄丸に乗船、三陸沖の漁業の現状を取材した。

第五欣栄丸の所属する岩手県内では現在、登録数で十四隻の底曳き網漁船が稼働している。その内、宮古を拠点にする沖合船は十一隻、二隻曳きが五方統「掛け廻し」の単船が一隻の合計十一隻が操業している。

沖合底曳網漁業は毎年九月一日から解禁され、翌年六月末で終了、七月、八月を全国一斉に休漁期間としている。休漁明けの九月から年末までスルメイカ翌年の休漁までタラを中心にしてそれぞれ漁獲する。今年は温暖化の為か、例年よりイカが小型で価格も半分だと語る。乗船した日、久しぶりの大漁に乗組員達の活気に満ちた笑顔が見られた。

真夜中の出漁

日付が変わり、九月八日の午前一時、岩手県宮古市の宮古魚市場に到着した。沖合底曳網漁船十一隻が真夜中の出漁を前に作業灯をつけていた。その中にひととき明るいLEDライトの船を見つけ、今回乗船させて頂く、第五欣栄丸だと確認出来た。早めに来ていた船長の神田さんと機関長の大澤さんに挨拶をした後、出漁前の船内を確認した。サロンのホワイトボードに「午前二時集合」と記載されているが未だ、人影は見えない。

一時三〇分、暗闇から前川漁船長の姿が見えた。早々挨拶をしてブリッジへ。一〇分もすると従船の漁船長、佐々木厚生さんから無線が入った。「親分、おはようございます。本日もよ



LEDライトがひととき目立つ欣栄丸

ろしくお願いします」・・・十五分が経過した頃、前川漁船長が再びマイクを握った。「そろそろ出て見るか・・・」。

予定より二十分早く、第五欣栄丸が静かに宮古魚市場の岸壁を離れ、暗闇の海へと走り始めた。まもなく、第八欣栄丸が後を追うように宮古魚市場を離岸、二隻は直線上に並び、漁場を目指す。

沖合船の出港は真夜中である為か、遠洋マグロ漁船と違い、派手な出漁風景はない。まるで一時、沖に行つて来るように静かにかつ、忍びで港を出た感さえ、否めなかった。

今回乗船取材した沖合底曳網漁船は並行に並んだ二隻で網を曳き、漁をする漁法。網を曳く時間はおよそ三時間、一日二回から三回繰り返し、漁をする。二隻にはそれぞれ漁船長が乗っているのだが、昔からのしきたりで左側を曳く船に「大船頭」、右側に位置する船に乗る船頭を「小船頭」と呼ぶ。出漁のタイミングや沖での魚群の適水等、漁に関する配分は全て「大船頭」が指揮を執るしきたりだ。

大船頭が乗る船を「主船」、小船頭の船を「従船」と表現する。しかし、それ以外の操船から操業の指示、入出港までは全てそれぞれ、船頭の判断で行われる。

漁場を目指し北上

午前一時四十分、静かに宮古港を離れた。震災から一年半、湾の底から未だガレキが揚がる湾から外洋との間に隔てる日本一と言われた防潮堤は大津波によって破壊され、少しでもコースを外れると突き出た防波堤の残骸に激突しそうな雰囲気である。

暗い船内では前川漁船長と神田船長がレーダーに目を向けている。さらさらと暗闇を見つめている。更に出港後、当直に入ってきた山崎甲板員を含め、狭い船内で三人の眼は暗闇の海に見慣れない灯りがないか目を向ける。途中で、深夜にも関わらず、沿岸で小漁をする船も多く、注意しながら五分、十分毎にコースをずらしながら、沖合いへと向かう。更に北から南へ、逆に南から北へ向かう大型フェリー、港を出入りする貨物船などで夜中にも関わらずに他船の往来が多い。



イージス艦の船橋を思わせる最新機器がズラリと並ぶ

無事、北向きに広がる宮古湾を抜けるとコースを四十度固定、外洋に出ると少しづつ、他船の灯りが少なくなったが今度は操業するイカ釣り船や往来する船舶に目を捉われる。

午前二時十五分、山崎甲板員がハウスへ降り、前川漁船長も漁場に到着まで束の間の休息にベット入りした。ここから漁場まで神田船長が舵を取る。

午前二時四十五分、北緯39度45分、東経142度06分、コース四十度、速力10・5ノット、快晴の三陸沖を漁場へ向け航行中。

午前三時五十分、いよいよ漁場着。仮眠中の前川漁船長がベッドから這い上がり、適水調査を開始した。ポイントは北緯39度54分51秒、東経142度14分00秒、三百二十五度方向からの潮流は1・7ノットと速い。ポイントを決めると前川漁船長が黒いマイクを握った。「ここらで入れて見るか・・・」「了解!」。

従船の佐々木漁船長の声が実に良いタイミングで返って来た。コンピを組んで二年、息の合ったいる事が会話でも伺える。

操業開始

静かな暗い海に網が投下されるとドラムから繰り出す三〇〇メートルの長いワイヤーの音だけが海上に響く。同時に従船の八号船が間隔を開けて闇夜に消えて行く。中層によく網が届いた頃にはすでに八号船がピタリと本船の真横に着き、二隻で曳網を開始していた。

午前四時四〇分、北緯39度55分、東経142度14分、コース0度、速力二・二ノット、水深一九〇メートルの三陸海溝上をほぼ人が歩く程の速度でゆっくり網を曳いて行く。従船との間隔は〇・八五マイル。左舷に岩手沿岸の灯りを見ながら北に曳いて行く。網入れ開始から通常は三時間程、曳網を続ける。その間も前川漁船長は八号船との交信、他船との情報交換や明日の打ち合わせ、更にレーダーとソナーに注視、予めポイントしている沈船や障害物を避けながら微妙に転針、船をコントロールする。従船と一定間隔を保ちながら水温と海溝、魚群を意識しながらのさり気ない操船技術は実に鮮やかだ。水温24・14度、船は左右に揺れながらゆっくりと進む。



1回目の投網を開始する従船の第8欣栄丸





岩手沖底のしきたり

三陸沖を操業する沖合底曳網漁船には秩序を守る幾つかの取り決めがある。それは漁場における集団操業に欠かせない取り決めである。

その日の一番船に指定された船は一番北に位置して自由に投網ポイントを決める事が出来る。それを確認した後、二番船、三番船がその後方に付き、次々に投網を開始する。更に投網する各船は一列縦隊でコースを北に取り、二隻で網を曳き始める。二隻の間隔は〇・八五マイル。

番数の多い船が翌日には前へ進む。今日二番船だった船は明日は一番船と言う順序だ。乗船した第五欣栄丸は取材当日が二番船だったので明日は一番船となり、一番良いポイントに網を入れる事が出来る。但し、前日に大漁を引き当てたポイントだからと言って翌日も同じ漁は見込めない。前川漁労長は一日一日が勝負であり、漁がない時も焦らず、翌日の漁に集中する事が大事なのだと教えてくれた。

五マイル間隔で北へ網を曳く岩手の底曳船団がほぼ同時に一回目の網を揚げ始めたのは午前七時四〇分。北緯40度02分33秒、東経142度13分22秒、二隻の欣栄丸も太いワイヤーを巻き揚げる海面からピンと張ったワイヤーが飛沫を上げ、夏の静かな海を少しだけ、騒々しくさせている。船尾側、左右に設置されているドラムが唸るように太いワイヤーを巻き揚げて行く。

一回目に網を入れた八号船に二艘で曳いていたロープの片側を渡した後、八号船は今度は単船で後進しながら漁獲物が入っている網を引き寄せ、ゆっくりと船尾スリップウェイから甲板に揚げて行く。主船の前川漁労長が双眼鏡でコッド（漁獲物が入る網の先端）の膨らみ具合を見定める「五く六トンだな」。双眼鏡を降ろしながら前川漁労長がささやくように言った。



2本のワイヤーを2艘で1本づつ曳く底曳トロール



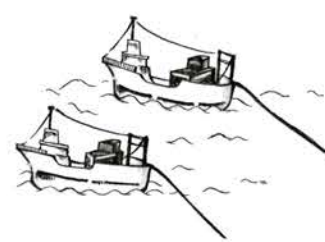
揚網を開始する第8欣栄丸

揚網は約三〇分で終了した。一回目はイカ・二三〇ケース、タラ大小・七ケース、タコ・一ケース、前川漁労長の目計り通り、合計六・三トン。前後に網を入れた他船が各三トンとの情報からすると一回目の操業は岩手船団ではトップを飾った。

午前八時二十五分、二回目の投網開始。今度は本船の第五欣栄丸が網を入れる番だ。網入れは段取り良く十五分程で完了、北緯40度02分、東経142度13分、水温24・61度、北西から1・2ノットの潮流に乗り、コース三四六度で再び、網を曳き始めた。二回目の網を入れ始めた頃から暑さが増して来た。洋上だから少なからず涼風が漂っていると考えていたがこの日の気温は上がる一方で今月一日から始まった今年の漁で最高の漁獲量に

恵まれたが乗組員たちが笑顔の汗だくで作業をする光景はまるで活気に満ち溢れた昭和の時代をも感じさせた。外気温は三〇度を超え、洋上は無風状態、焼けるように暑い日差しが二隻の船に照りつけている。

宮古港に帰港するまで二時間半、逆算で網を曳いていた時間を繰り上げた。北緯40度09分、東経142度11分から二回目の網を揚げ始めた。船尾のスリップウェイから揚がる網の膨らみ状態が良いようだ。前川漁労長に聞くと一〇トンはあると言う。ようやく前川漁労長の顔に笑みが浮かんだ。網の先端にあるコッドを開くと大量のイカがドツと甲板に溢れた。二回目はイカ四二〇ケース、タラ一〇〇キロ、その他の合計で十一トンと計量された。今年の解禁後、初の大漁となった。揚げ後、宮古港へ急ぎながら甲板では乗組員が暑さの中、汗だくで漁獲物の処理に追われている。入港が遅れると順番に値段が下がる。北からの速い潮に押され、十三・二ノットで宮古向け、帰港を急いだ。この日の総漁獲量は十七・五トン、約百五十万円の水揚げとなった。翌日も二回の投網で合計十九トンを漁獲した。「今年は漁が薄い」と語る前川漁労長だが、二日連続の大漁の日に乗船取材出来た事に感謝したい。ご飯も美味しかった。皆さん、お世話になりました。



岩手の二艘沖合底曳網漁業



現在、沖合底曳網漁船の許可数は全国で三五二隻、その内、岩手県下の沖合底曳網漁船の許可数は七ヶ統（一四隻）となっているが、いずれも平均船齢が二〇年以上と船体の老朽化が進み、安全操業と安定経営への懸念の声が広がっている。三陸沖の沖合底曳網漁業は正末期に始まり、最盛期には約一五〇隻が操業、貧困の漁村が集中する三陸の町に豊富な蛋白質を始め、農業用肥料等、国民生活の基盤づくりに貢献して来た。戦後、一時は沖合漁船の増加で三陸沖での乱獲によって資源の枯渇と漁船の区割りを理由に北へ、南へ、そして遠洋へと国の転換事業が進められ、残されたのが沖合底曳網漁業である。

沖底は元々、単船曳きで操業していたが昭和四十八年のオイルショックや世界の二百海里宣言、更に増加する漁船による漁場の乱獲等を理由に以西底曳で用いられていた二艘曳きを改良して考案されたのが二艘沖合底曳網漁法である。

この漁法は主に回遊性のあるイカやタラを中心に漁獲する為、資源量への影響を最小限に抑えられ、かつ、中層に網を入れる為、大陸棚をキズつける事なく安定した操業が出来る漁法である。



祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸

航海安全と大漁を
心からお祈り申し上げます



代表取締役 中野 利弘

〒022-0007 大船渡市赤崎町字生形1番地

TEL: (0192) 27-2101 FAX: (0192) 27-2140

E-mail: dock-77@tmt.ne.jp

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸

イルカ避け発信機



DDD-03H

イルカ避け発信機



DiD 01

遠洋鮪延縄漁具資材販売/イルカ避け発信機販売

丸新商店

〒424-0823

静岡県静岡市清水区島崎町5番4号

TEL: 054-352-1131 FAX: 054-352-4663

欣栄丸全船の航海安全と大漁をご祈念いたします

船舶プラスト塗装工事一式・一般建築吹付防水工事・浄水タンク塗装・請負一式

斎塗工業所

〒988-0053 宮城県気仙沼市田中前四丁目3-17

TEL: 0226-22-2407(代表) FAX: 0226-24-2455



第五欣栄丸 第八欣栄丸



第53欣栄丸

kinei maru No.53

総トン数439トン 建造:(株)カナサシ
平成10年3月 進水
全長51.20m 巾9.00m 深さ3.95m
速力 14.562ノット 凍結能力8t/日
主機関 1600PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 819.92m³
燃料油槽 354.18kℓ

所属:濱幸水産株式会社



話題になった超豪華なマグロ船。社長室のように豪華な漁労長室

昭和三十九年春、土佐市宇佐中学を卒業後、すぐに漁師になった叩き上げのマグロ漁師。十五歳で鯉船・第一盛照丸(150吨)に乗船、二十歳で鮪船・宇佐丸に移り、船長の免状を取得、昭和五十四年に船長として乗船した。その後、昭和六十二年に北海道の俊洋丸に移籍、六十三年に第一八八俊洋丸の漁労長に就任した。
平成十八年七月、濱川社長にスカウトされ、第五三欣栄丸の漁労長に就任。インド洋、ソロモン沖をトリトリに操業、いずれも毎航海、コンスタントに優秀な成績を挙げている。



西村徳則 漁労長

昭和24年生まれ
高知県土佐市出身



第18欣栄丸

kinei maru No.18

総トン数409トン 建造:(株)カナサシ
平成3年11月 進水
全長49.90m 巾8.80m 深さ3.84m
速力 13.083ノット 凍結能力8t/日
主機関 1000PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 733.90m³
燃料油槽 309.83kℓ

所属:幸栄漁業株式会社



西経漁場でコンスタントな成績を上げる18号船と島山クルー

入社二十二年目を迎える島山漁労長は毎航海、西経漁場でコンスタントな成績を収めている。二十歳で船長免状取得、航海士を経て、二十四歳で船長を経験。濱幸水産に入社後、旧船・第一〇八欣栄丸(379吨)に船長として乗船、その時の漁労長が現八三号船の菅原漁労長だった。平成三年、この第一八欣栄丸で船頭デビュー。旧・第一二八欣栄丸へ移り、再び、現一八号船に戻り指揮を執っている。根が強く、努力家の島山さん。昨年十二月に出港、現在、西経漁場で奮闘中である。



島山幸男 漁労長

昭和32年生まれ
宮城県気仙沼市出身



第81欣栄丸

kinei maru No.81

総トン数409トン 建造:(株)カナサシ
平成7年4月 進水
全長49.90m 巾8.80m 深さ3.84m
速力 14.262ノット 凍結能力8t/日
主機関 1600PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 671.00m³
燃料油槽 372.17kℓ

所属:濱幸水産株式会社



濱川専務が21歳の時に2年航海を経験した懐かしの81号船

八戸水産高校の機械科卒業。機関士を経験後、二五歳で甲二機(現三級)を取得、第二八正進丸に乗船、ニュージー沖タスマン海、南インド洋を操業、十年間、ミナミマグロ漁の魅力に魅せられた。その後、瑞宝丸で初めて大西洋を経験、第六八瑞宝丸では現一〇八船の上平漁労長と乗船している。前航海に機関長から漁労長に抜擢され、今回は二航海目。今年八月に出港して現在、アフ리카の西、アングラ沖で操業している。気さくで人あたるの良い性格が定評。今後の活躍に期待の声も多い。



庭 則昭 漁労長

昭和36年生まれ
岩手県種石町出身



第35欣栄丸

kinei maru No.35

総トン数379トン 建造:(株)カナサシ
平成3年5月 進水
全長48.40m 巾8.70m 深さ3.75m
速力 12.830ノット 凍結能力8t/日
主機関 1000PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 666.40m³
燃料油槽 301.41kℓ

所属:幸栄漁業株式会社



多くの関係者に見送られて気仙沼港から出漁する35号船

気仙沼市唐桑町出身の吉田漁労長は気仙沼水産高校機関科を出て、マグロ漁師になった。元々、父親が地元では名を馳せた名船頭であり、福洋丸では大きな業績を残した人だった。
吉田漁労長は父の後を継ぐように福洋丸に十六年間、機関長と漁労長を経験して来た。近海から遠洋船に乗り継ぎ、旧・第一一八欣栄丸から現在の第三五欣栄丸に移乗、高校時代、ラグビー部のキャプテンとして鍛えた精神で粘り強い操業を行っている。



吉田高徳 漁労長

昭和30年生まれ
宮城県気仙沼市出身

新潟原動機船用代理店

株式会社 **新和エンジンサービス**

取締役社長 小又 陽吉
常務取締役工場長 大谷 寿一

工場 宮城県気仙沼市岩月築沢 76-3
事務所 電話 0226-27-4066 (代)

本社 東京
電話 03-3541-2283 (代)

祝就航
第五欣栄丸 第八欣栄丸



快適で安心の旅をトータルサポート致します

株式会社オーシャンコネクト

〒988-0043
宮城県気仙沼市南郷2番地16
TEL: 0226-29-6360 FAX: 0226-22-8870



第88欣栄丸

kinei maru No.83

総トン数379トン 建造:(株)三保造船所
平成 2年 8月 進水
全長48.19m 巾8.20m 深さ3.75m
速力 13.237ノット 凍結能力8t/日
主機関 1000PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 646.90㎡
燃料油槽 324.56kℓ

所属:幸栄漁業株式会社



静岡県清水港で水揚げをする88号船

たい若き
小松漁労
長を応援
したい。



平成二十一年五月に入社、今航海は昨年五月に出港以来、大西洋を北に南に操業を続けている。欣栄丸船団で一番若い小松漁労長。85号船の窪田漁労長と同じ、ミナミマグロ漁師のメツカ、高知の出身。今後に期待したい若き小松漁労長を応援したい。



小松利夫 漁労長
昭和40年生まれ
高知県高知市出身



第83欣栄丸

kinei maru No.83

総トン数379トン 建造:(株)三保造船所
平成 2年 8月 進水
全長48.19m 巾8.20m 深さ3.75m
速力 13.237ノット 凍結能力8t/日
主機関 1000PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 589.13㎡
燃料油槽 314.03kℓ

所属:濱幸水産株式会社



毎航海、安定した水揚げを続ける菅原漁労長と83号船クルー達

気仙沼水産高校漁業科を卒業後、遠洋まぐろ船・新山丸に乗船、第三十七金比羅丸で航海士から船長、そして漁労長に就任。初航海はロサンゼルス沖を操業、デイズニールランドへ遊びに行つた事が思い出に残る。その後、第三十七千代丸の漁労長を経て二十年前に旧・第一〇八欣栄丸の漁労長に。第三十五欣栄丸の新船に移乗後、現八十三号船で指揮を執っている。大西洋の操業経験を持つ菅原漁労長。現在は漁も天候も安定した西経漁場をテリトリーに安定した水揚げ成績を挙げている。欣栄丸の古参の一人、今後も期待したい。



菅原 啓 漁労長
昭和26年生まれ
宮城県気仙沼市出身



第108欣栄丸

kinei maru No.108

総トン数379トン 建造:(株)カナサシ重工
平成 7年 5月 進水
全長56.17m 巾8.80m 深さ3.85m
速力 13.301ノット 凍結能力8t/日
主機関 1000PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 644.70㎡
燃料油槽 314.52kℓ

所属:濱幸水産株式会社



大船渡港から出漁する上平漁労長と108号船のクルー達

八戸水産高校無線通信科を卒業、通信士と船長資格を持つ異色の漁労長。漁師初航海でモーリシャスを基地にするマグロ船で無線助手で乗船したが甲板の面白さに惹かれ、その後、船長免状を取得、正進丸で船長、第八十一瑞宝丸で甲板長、第五十五瑞宝丸で漁労長デビュー。北大西洋では北緯六十度も経験した熱血漁労長。自己ベストは十五ヶ月で七億二千万円の水揚げしている。第一〇八欣栄丸の漁労長に就任して五年目、現在も大西洋を中心に高緯度操業を得意としている。社交的でアグレッシブな人柄は男女問わず魅力を感じさせる。



上平清一 漁労長
昭和25年生まれ
青森県階上町出身



第85欣栄丸

kinei maru No.85

総トン数439トン 建造:(株)三保造船所
平成 15年 3月 進水
全長49.99m 巾9.00m 深さ3.90m
速力 13.261ノット 凍結能力8t/日
主機関 1000PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 733.25㎡
燃料油槽 336.95kℓ

所属:濱幸水産株式会社



平成17年2月、気仙沼に入港した85号船

平成十七年から就航している85号船は主にインド洋からアフリカ沖、大西洋を操業している。指揮を執る窪田漁労長は高知で育つた根っからのマグロ漁師。大西洋を操業する船、操業出来る漁労長が少なくなっている現在、長期航海に挑む環境も薄れて来ている。今年五月に清水港を出港、漁場で奮闘している。



窪田数義 漁労長
昭和19年生まれ
高知県高知市出身

皆様の航海安全と大漁をお祈りいたします

株式会社 大丸産業

〒105-0021
東京都港区東新橋2丁目10番10号
TEL. 03-5405-2111 FAX. 03-5405-2112
E-MAIL: daimaru@kxd.biglobe.ne.jp

業務内容
鮪転載の仲介
燃油補給仲介
漁具・資材託送の仲介

—法定船用品・造船資材・航海計器・甲板機器・塗料全般・各種ロープ・マグロ延縄・漁業資材—

株式会社 アスオカ

〒425-0021 静岡県焼津市中港五丁目12-21 TEL (054) 629-4551(代) FAX (054) 629-5383



被災した濱幸水産本社



釜石に押し寄せた大津波の様子



1年後、修復した本社全景



大津波によって破壊された事務所内部

『東日本大震災』
東日本大震災では濱幸水産本社と社長宅にも大津波が押し寄せ、相当な被害を蒙った。震災から三日目に東洋冷蔵の社員らが米三キロを始め、水や食料等を冷凍車に満載して駆け付けてくれた。濱川社

『東日本大震災』

岩手県釜石市
長は本当にありがたかったと振り返る。当日の写真は濱川社長が屋上から決死に撮影したもの。今、早期復興に奮起している。

岩手県釜石市

祝

第五欣栄丸 第八欣栄丸 就航

東洋冷蔵株式会社

〒424-8511
静岡県清水区島崎町161番地の13
TEL:054-354-1232 FAX:054-354-1230
〒135-0034
本社 東京都江東区永代二丁目37番28号
澁澤シティプレイス永代2階
TEL:03-5620-3200 FAX:03-5620-3300
URT:http://www.toyoreizo.com

祝 第五欣栄丸/第八欣栄丸
航海安全と大漁をお祈りいたします

機関・漁具のトータルマリンサプライ

三和商事株式会社

代表取締役 佛井 正夫

〒424-0839
■本社 静岡県静岡市清水区入江岡町13番20号
TEL:054-353-6121 FAX:054-352-6390
〒105-0012
■東京支店 東京都港区芝大門1-3-11 Y・S・Kビル8階
(業務窓口) TEL:03-3434-6061 FAX:03-3434-6088
URL:http://www.scc-sanwa.jp/
E-mail:sccsanwa@blue.ocn.ne.jp

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸

欣栄丸全船の大漁と安全航海をお祈りいたします

宮城県造船鉄工株式会社

代表取締役 畠山 貢

船舶の設計・検査・製造・解体撤去・鉄鋼構造物の施工
上架修理(600トンまで) 鋼船、FRP船、アルミ船

〒988-0814 宮城県気仙沼市大浦284番地 TEL(0226)23-8300 FAX(0226)22-2751



第138欣栄丸

kinei maru No.138

総トン数439トン 建造:(株)カナサシ重工
平成14年5月 進水
全長50.60m 巾9.00m 深さ3.90m
速力 15.250ノット 凍結能力8t/日
主機関 1600PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 699.00m³
燃料油槽 306.44kl

所属:幸栄漁業株式会社



欣栄丸の初出漁は88号船で。大船渡から出港前の記念撮影

久慈水産高校漁業科を卒業後、当時、北洋の花形だった北転船に乗り、厳しい北の海を経験した。二年後、遠洋マグロ船に転身、第六十五瑞宝丸で船長になった。漁場は北部と中部十五歳の時。漁場は北部と中部大西洋からケープタウン、更に地中海を操業、これ以降、主に大西洋操業を得意にしているが第八十八欣栄丸では太平洋のメバチを狙いつつ、パナマを経由大西洋でマグロを追い、初航海から優秀な成績を収めている。マグロとメバチをうまく混載操業出来る漁労長の一人。現在の第一三八欣栄丸に移乗、得意の大西洋を操業中である。



長根山安広 漁労長
昭和33年生まれ
東京都品川区在住



第158欣栄丸

kinei maru No.158

総トン数439トン 建造:(株)吉田造船鉄工所
平成19年11月 進水
全長50.80m 巾9.00m 深さ3.91m
速力 14.555ノット 凍結能力10.3t/日
主機関 1600PS(新潟鐵工所製)×1台
魚艙・凍結・全容積 735.61m³
燃料油槽 369.62kl

所属:濱幸水産株式会社



ゆったりした船内は長期航海にも十分に対応している

旧唐桑町出身の小山漁労長は十五歳で福島のマグロ船・第五文珠丸(99噸)に乗り漁師の道に入った。二〇歳前に船長免許を取得、二十三歳で乙種船長資格(現三級)を取得している。二十一歳で船長を経験、初船頭が第十八啓昭丸(284噸)、三十一歳の時だった。北海道の八幡丸に二十五年間勤めて来たが、昨年の震災で船が被害に遭い、船主が亡くなり、悲しみに包まれた。そんな中、濱川社長にスカウトされ、心機一転、得意の東沖から豪州、ソロモン沖を年に二航海で操業。大型の新しい船で仕事出来る事を成績に活かしたいと語る。



小山 勉 漁労長
昭和22年生まれ
宮城県気仙沼市出身

祝 第五欣栄丸 第八欣栄丸 就航おめでとうございます

インドネシア船員派遣 JIF21

有限会社 ジェイアイエフ二十一

〒112-0011 東京都文京区千石4-15-7
TEL:03-3946-6501 FAX:03-3942-8161


漁労長 第35欣栄丸 吉田 高德	漁労長 第18欣栄丸 畠山 幸男	漁労長 第8欣栄丸 佐々木 厚生	漁労長 第5欣栄丸 前川 貢
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-----------------------------

漁労長 第108欣栄丸 上平 清一	漁労長 第88欣栄丸 小松 利夫	漁労長 第85欣栄丸 窪田 数義	漁労長 第83欣栄丸 菅原 啓	漁労長 第81欣栄丸 庭 則昭	漁労長 第53欣栄丸 西村 徳則
--------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------------------

 遠洋鮪延縄漁船 沖合トロール船 欣栄丸 漁労長 木村 佳正 濱幸水産株式会社 幸栄漁業株式会社 社員一同	漁労長 欣栄丸 OB 上田 進	漁労長 欣栄丸 OB 小山 勉	漁労長 第138欣栄丸 長根山 安広	漁労長 第158欣栄丸 小山 勉
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------	----------------------------------------	--------------------------------------



本社所在地
〒026-0013
岩手県釜石市浜町三丁目十一番二号
電話 0193(22)4171
FAX 0193(22)2088


濱幸水産株式会社
幸栄漁業株式会社

代表取締役社長 **濱川 幸雄**
 代表取締役専務 **濱川 幸三**
 取締役 **濱川 系子**



管理部長
沼田正達さん



修繕総監督(ドックマスター)
濱川憲也さん

所有船舶全船の管理・指導から現場の業務関係、取引先との打ち合わせ等、船舶全般を担当。時には濱川専務の補佐も行い、とても忙しい毎日です。

十隻の遠洋マグロ船と二隻のトロール船のドック関連を全て担当しているドックマスター。長期航海で修理箇所を見逃さないスペシャリスト。もちろん漁撈部の仕事もこなします。



船舶課長
濱川真三士さん



システム担当
佐藤友法さん

魚市場関係の会社から濱幸水産へ入社して三年目。まだまだ慣れないがフアイトで仕事をこなしているのは濱川真三士さん。休日は二人の娘と遊ぶ事が楽しみ。漁撈部全般を担当しています。

システム担当で今年五月に入社した佐藤君はまもなく二十三歳。主に幸栄漁業の漁撈部も担当しています。趣味はネットサーフィンと漫画の読書。今は仕事を頑張りたいと頑張っています。



震災で被災した1年間は仮事務所で業務を行った。遠洋まぐろ船10隻、トロール船2隻、合計12隻の所属船を漁撈部4名と経理部3名で仕事をこなす濱幸水産の陸上スタッフは毎日が多忙。まぐろ船が入港すると陸上業務が更に忙しくなると思うが出港後のフロント支援業務も更に忙しい。



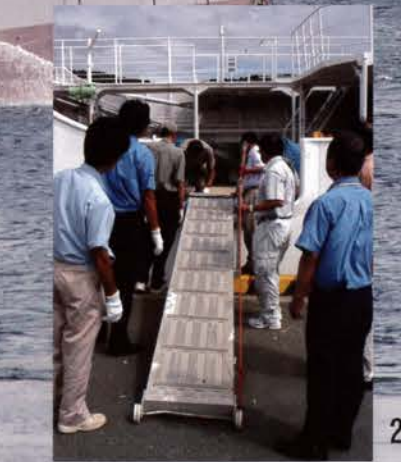
経理課長 古舘恵子さん
総合経理担当



事務部 中村広子さん
家庭送金/保険担当
トロール精算担当



事務部 佐々木由香里さん
マグロ船精算担当
事務・総務担当



フロントから事業を支える

笑顔で応対

濱幸水産 陸上の業務クルー

濱幸水産(株)
幸栄漁業(株)

漁撈部・事務部の皆さん

昭和九年(一九三四年) 創設者 濱川幸松 久満乃丸(20屯)を購入、漁業経営に乗り出す
 昭和十七年(一九四二年) 徴用解除で釜石に帰省、その後、漁撈報国隊として北洋へ
 昭和二十年(一九四五年) 終戦間近の八月九日、米艦隊による角井氏艦砲射撃で罹災
 昭和二十三年(一九四八年) トロール船・第五長栄丸(39屯)進水
 昭和二十五年(一九五〇年) トロール船・欣栄丸(50屯)進水
 昭和二十七年(一九五二年) 北洋再開で全国三〇隻中、岩手から欣栄丸一隻が北洋漁場へ出漁
 昭和三十三年(一九五八年) 北洋船・第八欣栄丸(50屯)進水
 昭和三十五年(一九六〇年) 北洋船・第二欣栄丸(85屯)進水以降、二年間で四隻が進水
 昭和三十九年(一九六四年) 初の遠洋鮪延縄漁船・第二八欣栄丸(299屯)進水
 昭和四〇年(一九六五年) 岩手県下で初めて乗組員の給与を月給制に
 昭和四七年(一九七二年) 遠洋鮪延縄漁船・第三五欣栄丸 メキシコ沖に試験操業に出漁
 昭和六三年(一九八八年) 第一二八欣栄丸 太平洋上で一三九日間漂流の小型漁船を発見
 コスタリカ人五人を救助

平成元年(一九八九年) 幸栄漁業株式会社設立/沖合トロール船・第一欣栄丸(75屯)進水
 平成二年(一九九〇年) 沖合トロール船・第六欣栄丸進水
 平成三年(一九九一年) 遠洋鮪延縄漁船・第三五欣栄丸(409屯)進水
 平成五年(一九九三年) 遠洋鮪延縄漁船・第一八欣栄丸(409屯)進水
 平成七年(一九九五年) 遠洋鮪延縄漁船・第八八欣栄丸(379屯)進水
 平成九年(一九九七年) 遠洋鮪延縄漁船・第八一欣栄丸(409屯)進水
 平成一〇年(一九九八年) 遠洋鮪延縄漁船・第一〇八欣栄丸(379屯)進水
 平成一二年(二〇〇〇年) 遠洋鮪延縄漁船・第五三欣栄丸(469屯)進水
 平成一四年(二〇〇二年) 遠洋鮪延縄漁船・第八三欣栄丸(379屯)を中古購入して就航
 平成一七年(二〇〇五年) 遠洋鮪延縄漁船・第一三八欣栄丸(439屯)進水
 平成一九年(二〇〇七年) 日かつ漁協のリース船を買い取り、第八五欣栄丸として就航
 平成二四年(二〇一二年) 遠洋鮪延縄漁船・第一五八欣栄丸(439屯)進水
 二月 八日 沖合トロール船・第五欣栄丸進水
 四月一七日 沖合トロール船・第八欣栄丸進水

祝就航 第五欣栄丸/第八欣栄丸
全日本海員組合気仙沼支部
 支部長 鈴木 敏
 〒988-0085 宮城県気仙沼市三日町 2-1-20
 TEL (0226) 22-1509 FAX (0226) 23-6619

祝就航 第五欣栄丸/第八欣栄丸
 東京計器の自動操舵装置・ジャイロコンパス機装メンテナンス
SHIMATEC シマテック
 代表 小野寺 和志
 〒988-0634 宮城県気仙沼市要害106
 TEL/090-1499-8772 FAX (0226) 28-2229

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸
畠山無線
 代表 畠山 尚武
 〒027-0027 岩手県宮古市磯鶏西13-7
 TEL (0193) 62-6361 FAX (0193) 62-6530

祝就航 第五欣栄丸/第八欣栄丸
弁護士法人むらかみ
 弁護士 村上 誠 弁護士 山本達夫
 弁護士 庄司 寛 弁護士 渡邊雄太
 中国弁護士 周 東平 英国弁護士 アイ・ローン・デビッド
 海事補佐人 高橋二郎
 〒102-0073 千代田区九段北4-13-14 九段堀江ビル4階
 TEL (03) 3261-4325 FAX (03) 3261-5220
 E-mail: murakami@law.email.ne.jp URL: http://m-maritimelaw.com/

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸
 航海の安全と大漁をお祈りいたします
 マグロ漁業資材一式・ロック製造
築地船用品株式会社
 〒104-0045 東京都中央区築地 5-2-1
 TEL (03) 3541-9931 (代表) FAX (03) 3541-9995

JFT 災害に有効な漁業無線
 大漁と安全操業に漁業無線
釜石漁業無線局
 釜石無線漁業協同組合
 〒026-0002 岩手県釜石市大平町二丁目9-1
 TEL (0193) 22-4180 FAX (0193) 22-2621

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸
 - 太洋無線機代理店 日本無線機販売店 古野電気取扱店 -
T M K 無線
 代表 尾形 眞
 〒988-0827 宮城県気仙沼市和野159-3
 TEL: 0226-24-1102 FAX: 0226-24-1106

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸
 船舶電気機装工事
小高電気
 代表 小川 忠 則
 気仙沼市上東側49-11
 TEL. FAX (0226) 29-5323

祝 第五欣栄丸/第八欣栄丸 就航
 船舶廻航・保安業務
国際マリンサービス
 岩手県一関市藤沢町藤沢字仁 74-3 2A201
 TEL & FAX 0191-63-5520

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸
武井水産有限公司
 〒242-0003 神奈川県大和市林間2-22-3
 TEL. 090-3233-3228 FAX. 046-277-5549

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸
 月刊 **みたと便り** 編集室
 編集長 熊谷 大海

祝就航おめでとうございます

順不同

順不同

祝 第五欣栄丸 第八欣栄丸 就航
株式会社 岩手銀行
 はまゆり支店
 支店長 川村 健一
 〒026-0031 岩手県釜石市鈴子町15-7「釜石支店」内
 TEL (0193) 22-3111 FAX (0193) 24-2005

祝就航 第五欣栄丸/第八欣栄丸
釜石プリント合同会社
 代表社員 大石 勇
 〒026-0054 岩手県釜石市野田町5-6-10
 TEL/FAX (0193) 25-0651

養老の瀧 釜石店 ☎ 0193-22-3731
 三陸うまいものや
釜石大町店 ☎ 0193-22-0868
 有限会社マルキョウ 釜石市大町 1-1-33 TEL. 0193-22-2561

祝就航 第五欣栄丸/第八欣栄丸
 東京海上日動火災海上保険(株)代理店
(株)東海日動パートナーズ岩手
 釜石支店
 〒026-0034 岩手県釜石市中妻町2-18-15
 TEL (0193) 25-1135 FAX (0193) 27-8020

祝就航 第五欣栄丸/第八欣栄丸
有限会社 伊手屋商店
 代表取締役 大越 克則
 〒027-0006 岩手県宮古市鍛ヶ崎仲町1番22号
 TEL (0193) 64-2050 FAX (0193) 62-5324

祝就航 第五欣栄丸 第八欣栄丸
山智商店
 代表取締役 山口 勝之
 岩手県宮古市鍛ヶ崎上町7番12号
 電話 (0193) 62-4808 (代)

蒼い海は君たちを待っている

来たれ若者たち!

気仙沼港 昭和の再来に期待



昨年の震災では致命的な被害を受けた三陸沿岸の漁港がここに来て、長年の願いに明るい兆しが見えてきた。今年の春以降、被災地の復興に携わりたい、憧れのマグロ漁師になりたいと応募する若者たちが増えている。すでに八人の新人船員が気仙沼船籍の遠洋マグロ延縄船で出漁した。これまで新人の乗船希望が年に数人だった事から気仙沼港の船会社や関係者は大きな期待をする。

九月十五日、マグロ船・第八十八勝栄丸(379屯)で初出漁する一人、土井旅宇輔(りょうすけ)君は二十一歳、山形県酒田市出身で福島県いわき市のがれき処理の仕事をしてきた際、仕事先の先輩からマグロ漁船の事を聞き、漁師になる事を決めたと言う。憧れの漁師になれ、更に被災地の復興に応援出来る事を考えると早く漁場で仕事したいと意気込んでいた。勝栄丸にはもう一人の新人・佐藤君が機関員として乗船、船の帰港は来年の四月の予定。今後、三年の乗船履歴を意識しながら海技免状取得を目指し、たくましい海の男になりたいと語る。当日は船主の勝倉会長の出漁挨拶の後、地元の見事な太鼓裁きと大勢の市民に見送られ、五色のテープが澄み切った青空に舞う中、南太平洋へと出港して行った。



出漁する土井旅宇輔君 菅野和郭漁労長

ようやく例年並みのカツオ漁

震災があった昨年、気仙沼漁市場が開場したのは六月二十三日で五日後の二十八日に静岡のまき網船よる初カツオ四十五トンが水揚げされ、翌日にも同じくまき網船よるカツオが三十九トン水揚げされた。震災の影響で受け入れ体制が整わない中、七月十三日にカツオ一本釣りに船による水揚げが行われ、新鮮なカツオ二十五トンが水揚げされ、震災で暗い影を落としていた気仙沼の町が活気づいた。

昨年のカツオの水揚げ量は震災後とはいえず、前年と比較すると四割、金額では五十五%に落ち込んだ事に毎年、カツオの水

価格が急下落!

フカヒレに危険信号 気仙沼港

世界的にも「フカヒレ」の需要は驚異的に伸びて来た。中国の経済成長にもフカヒレは欠かせないアイテムとなつて一大ブームを引き起こして来た。特に北京オリンピックが行われた平成二十年にはフカヒレの原料となるヨシキリザメの水揚げが多い、気仙沼漁市場の単価が三〇〇円代にまで高騰した事もあった。こうしたヨシキリザメの多くは気仙沼港を基地にする近海まぐる延縄漁船によって漁獲、水揚げされている。



ヨシキリザメが水揚げされる気仙沼漁市場

現在、気仙沼の近海まぐる船は集団操業を実施している。実証期間、国の補助金で赤字を補える制度を活用しているのが現状。冬場から春まではメカジキや多少漁獲される丸物(マグロ)等で水揚げ金額が増えるものの、夏前後の漁はヨシキリザメに頼っている。被災したサメ工場の操業の遅れと海外からの需要が冷めた時期と重なった事が原因だと言われている。これまでの価格の半値にまで落ち込んだヨシキリザメに収入を依存して来た近海まぐる延縄船の生き残りが更に厳しくなっている。

揚げ日本一を誇つて来た気仙沼漁市場は何とか十五年連続をキープした。

今年のスタートは六月六日にまき網船によるカツオ五〇トンの水揚げでキロあたり七百円の大台を記録、幸先良いスタートを切っている。翌七日には台風の影響もあり、カツオ一本釣り船が一気に十五隻入港、ビン長・六四三屯が水揚げされ、この日だけで総額一億五千万円が取引された。

現在のカツオ漁は東沖にいて、気仙沼から一、二昼夜沖まで北上して来てはいる。いよいよ、戻りカツオに期待したい。

震災の影響が際立つのがサンマ漁船の動向。シーズンオフ係留時に起きた震災では一隻を除いてほとんどのサンマ船が津波による被害を受けた。昨年からの建造していた船と修理が間に合った船が出漁出来た。しかし、解禁直前の漁場がまだロシア領内だった事から大目漁の許可を持つ船は大きく、調査船として先に出漁するまで迷走した船もある。サンマ漁の解禁から一ヶ月が過ぎた、九月下旬でも依然として、水揚げが漁場に近しい北海道に集中している。温暖化が漁業に与える影響は大きい。

気仙沼港

未だ遠いサンマの群れ



『鯉と生きた半世紀』

元全国遠洋鯉漁撈通信連合会顧問 郡 義典

第1回

先の大戦が開始された昭和十六年、日本鯉漁業協同組合（略称・日鯉連）に所属する船は一一〇七隻（五万三千屯）で、又、焼津の戦史家「高橋敏逸」氏の調査によると、五十屯以上の漁船は一五八四隻、内、特設艦船として使用されたものが一四〇〇隻、他に雑役船（運雑船）が三〇〇隻もありました。中でも一番有名なのが「海軍黒潮部隊」と呼ばれた監視艇隊ですが、これに四一一隻が参加し、敗戦後一年目の昭和二十一年七月二十日、日鯉連の所属に登録された船は三七三隻のみでした。更に「浜田真次」氏（海兵七五期）の区分によると、開戦時に一〇〇屯以上の徴用船は、陸軍（A船）二一〇万屯、海軍（B船）一七四万屯、民間輸送船（C船）が二四〇万屯で、合計二六九三隻と言う数字もあります。

最大の被害を受けた「黒潮部隊」では、沈没六五隻、破損四〇隻、戦死者五九三名、負傷者が二五七名いて、その内訳は敵機との交戦が一七九回、敵潜水艦との戦いでは八八回、敵水上艦艇との戦闘が一五回、海難座礁などが九回あり、東京湾を望む観音崎には、「日本殉職船員顕彰会」が建立した『海霊の碑』があり、これまでに六万三千人が祀られています。その半数の三万人は漁船と機帆船の船員です。特に酷いのは一八歳未満が八三〇〇人、一四歳未満は七八〇人余もいたことです。そ

れに船員の身分は軍属であり、同じ戦死者でも軍人であれば叙勲されて賜金があり、特攻戦死者であれば四階級特進しました。私の同期では人間魚雷「回天」でグアムのアブラ港に突入して、戦果を挙げた甲府一中出身の「三枝 直」君などは、二等飛行兵曹から海軍少尉となり、功四級の金鶏勲章を授与されました。がどうも軍属は割を食っていたようです。

戦後の道程

戦後、空から落ちた元予科練は手っ取り早く稼がたいと四面環海の日本では、水産業が伸びる筈だと読んで、昭和二十二年（一九四七）四月、チャーター船の「寿和丸」（小名浜）に乗り組みました。今は漁船も進歩して冷暖房完備の上にコック長がいて、下手なビジネスホテルも顔負けのご馳走ですが、当時はまるで全世紀の遺物並で、雑用水を取る三インチもなければ、船首や船尾にある餌桶の換水には人力で航海中も釣瓶で海水を汲み上げ、下手すれば海中にドボンでした。怠けるとイワシが死滅する自転車操業となり、丸で地獄の三丁目で暮す者並ですが、一事が万事で水温計は釣竿の先に空缶を絡げ、海水を汲んで計測しました。無論、個室なんて洒落たものは船頭だけ、大部屋が表と艦にあつて別れて

雑魚寝をしました。それでも足りずに、船尾の倉庫で米俵の上に乗る人もいました。

今の様に鯉を釣るにも切り離し方式じゃなくて、静岡船以外に左舷釣りで脇腹を抱えるやり方ですが、中には凄腕の釣手がいって、古典的なスタイルながら吉小父と言う爺さんは、食わした鯉を海中から引っこ抜くと、風切り音がするほどの勢いで脇腹へ飛んで来ます。バンーンと言った音が聞こえた瞬間、もう鯉は組板の鯉となり、ピクリとも動かないから呆気に取られて、ペテランの神技に見とれていました。驚いたのが純毛の赤マントを羽織り、颯爽とやってきた連中が一〇名程いたことで、一体、何処から来たのと問うと、アラフラ海にいた真珠貝採りのダイバーでした。戦時は収容所に入られ終戦でお土産に貰って帰国した人達ですが、道理で背中にPWとペンキで大書してありました。兵隊帰りが大勢いで、結構、上下の階級差も煩い船内はビンタこそ飛びませんが、マゴマゴしている餌桶やボーズリが飛んできました。

棧橋に「日本一の鯉村」と言う大看板が聳え立ち、張りぼてながら二メートルの大鯉の模型が寄り添う南伊勢町田曾浦では、カシキ（飯炊き）一年、仲回り一年、三年目で竿（ハネ）出しとなります。浜辺にはねじり鉢巻に餌桶を提げた「炊き」像があり、昭和50年度の中学卒業

生記念文集『海坊主ら』からとった「自然が育てた子供は強い、自然が育てた子供は優しい、自然は人を育てる」と彫られた石碑が、黒潮の海を睥睨して佇立しています。退職金を叩いてアフリカのケープタウンやラスパルマスまで遠征し、教え子たちを叱咤激励した名物女先生「大西登志」さんの著作、『炊きたち』から引用された「遠洋漁業の一年生船員は、カシキと清音で呼ばれる炊事係です。青年の夢は漁撈長、船長、機関長、局長であり、時にはオーナーでもありました。炊きとは遠洋漁村のシンボルであり、遠洋漁業の第一歩なのです」と黒潮のハスターとして生きる男たちの夢と希望を代弁していました。

先生は中々の女傑で三〇年間、隣村から徒歩で通われ、我が家でも家内以下、子供たち全員がお世話になりました。今は医者になった次男なんか、たまに帰郷する際に我家の土産は忘れても、先生の分だけは絶対忘れないう程でした。しかし、昔の雨降りは嫌でした。当時の雨合羽は名前負けで肌着までズブ濡れ、ゴム長もないから藁草履ですが、土地の婆さんが夜なべ仕事に藁を編んで作ったもので、これはデッキで滑らないから重宝しました。一番、辛かったのが戦後暫く米の飯にはありつけず、米軍払い下げの玉蜀黍の粉が主食で、これでパンらしきものを焼いて食べます。腹持ちが悪いか

ら直ぐに空腹になり、特に志摩や度会地方には水田がなく勢い配給が頼りですが薩摩芋を茹でた干芋等は最高のご馳走でした。海軍ではパイロットは優遇されており、予科練時代は麦飯ですが、飛行練習生以降は銀飯に牛乳や卵が付きました。飛行時間は二時間単位で記録され、熱量食などが配給されて、復員して余りの落差に目を剥きました。更に驚いたのが船員手帳です。保険金が貰える年齢となり、勘定が合わないのは最初の一年間、船員手帳がなかったせいだと判りました。つまり密航者の身分でした。海技免状も借免状が流行し人様のを拝借して、海運局へ提出する職員数さえ合わせておけばOKです。船は戦時の徴用船の生き残りであり、正規職員は絶対数が不足して、多少のことはお役所でも目を瞑っていたんでしよう。何しろ船員たちは陸海軍の戦没将兵よりも遙かに多い戦没率で四二%もの高率を記録しています。

海軍教育で受けた恩恵

さて、不思議に海軍出身者から名船頭が輩出しています。メキシコ船で1航海9億と言う大記録を樹立した「山田重太郎」さんは徳島人ですが、海軍航海学校の出身者で、普通は下士官しか入校出来ない高等科へ兵長で許可された成績優秀者。戦後

は魚探を活用して、大漁に繋がった話は有名ですが、鮭鱒ではお馴染の唐桑生まれ「畠山耕治」さんがいます。氏は徴用船「第7萩丸」乗組中に見た幌筵海峡の大魚群に驚き、戦争が終われば俺は必ずこの鮭鱒を獲りに来るぞと心に誓ったそうですが、終戦は大竹の海軍潜水学校でした。研究熱心な努力家でした。

『土佐の鯉一本釣り』を上梓された「西川恵与市」氏は二二年も海軍にいた准士官でしたが、私はたった二年余の予科練上がりで海軍最後の搭乗員でした。

「人の嫌がる軍隊へ、志願で入る馬鹿もある」と言う唄があります。だが、考えようでは無料で、嫌、給料付きで色々教えて貰い、躰教育までしてくれる世界は他にはありません。幾ら扱きが厳しくても文句は言えませんが、これも考えようではど根性の養成には役立つています。

「無理偏に拳骨」の世界では当然ですが、昭和十八年一月一日、愛媛県松山空へ入隊し、既に敗色濃く日本でした。祖国の急を救わんものと純真な若者達は立ち上がり、近眼でない健康な男子は全員が志願しました。もう末期的な戦争の様相ですが、忠君愛国で育てられた軍国時代の少年は予科練八ヶ月、飛行練習生八ヶ月で二〇年二月に卒業すると、僅か半年の戦場で同期は一〇〇四名が戦没し、内八五名は特攻に参加して四階級特進となりました。

私の場合は憧れの戦闘機には乗れず、偵察員というナビゲーターに回され、豊橋、小松、美幌空で各種の延長教育は航法、通信、射撃、爆撃、雷撃とあつて、日本最後の殴り込み部隊「剣作戦」への搭乗配置が決り、遺書でも書くかと考えていると、横須賀空の特修科練習生に回されて生き延びました。この中に戦後の漁師生活で、大いに役立つ訓練があります。当時の日本は技術面で相当な遅れがあり、一人乗りの戦闘機でもトントーを使用してました。つまり、電話が役に立たないからです。従って予科練時代から全員がトントーと格闘します。授業料は不要で食費も衣服代も無料ですが、毎週一回、通信のテストが一〇〇字あり、誤字が一字あるとパツター一本をお尻に頂戴する仕組みです。一〇字も間違えると数日間、上を向いて寝られませんが、一事が万事で食事や行動動作と全てに軍人としての規律を求められ、一種の修行道場では我慢の真理を覚えたことだけは間違いありません。

簡易天測計算表

戦後、一番役に立ったのが天測と通信です。北海道の美幌空では、松丸三郎大尉に薫陶を受けました。この方は特務と言つて兵隊上りのベテランですが、飛行時間は既に7千時間を越え

た日本海軍では五指に入るつわものでした。古い船長は戦後、漁船用「簡易天測計算表」を愛用された筈ですが、この計算表の産みの親です。艦船で使用されたのは『米村式天測計算表』で米村末喜海軍中佐（後に少将）が考案されたもので精度は稍勝りましたが、計算が煩雑でスピードが速い飛行機では一秒でも早く計算出来る方が有利です。

それで大学の数学科出身の奥さんに協力を求め、難しい球面三角法の計算をされたとか、口の悪い先輩は松丸さんが幾ら威張っても、奥さんに頭が上がりたないのは、この計算表のせいだなんて陰口を叩いていました。天体観測では測定精度も影響します。機上では水平線が見えず、気泡六分儀を用いて計算はオタマジヤクシと呼ばれた計算器です。艦船ではご存知の玉屋のセキスタントが活躍しましたが、機上では気泡六分儀を下を向いて測ります。下に出る十字線の中央に丸く小さな輪が浮び、その中心へ観測する天体を降ろせばOKです。とにかく早くて簡単、星を三つも測ればピタリと位置が出ますが、自差修正もこの人に習いました。これは遠標方位法で測定し自差表を作成しておけば、MCコンパスでも正しい進路が選定出来ます。

昔は漫画のような話があつて甲二の免状を持つ船頭が隣村にいて威張っていました。南方で投縄終了後に夜が明けると、何

と環礁の中のと真ん中にいたという笑話があります。昭和五年、やとと三年の乗船履歴がつき、乙二航の講習に参加しました。講師は大塚昌三先生です。氏は戦時インドネシアのスラバヤに本部があつた第三気象隊で活躍された京大出の海軍中佐ですが、航海術の講義が進みコンパスの自差や偏差の説明では色々質問が出ますが、何時も私だけが手を挙げるので、「君は何処の学校を出たの」とご下問があり「海軍で松丸大尉に教わりました」と答えると「エエ、簡易天測表の親分に習ったの、何処で?」「私は陸攻偵察員として美幌空にいました」「判った。君は暫く居眠りでもしてろ!」となり、以後も可愛がって頂きましたから変なところで海軍がお役に立つようです。

もう時効だから白状すると、例の借免状で通信士をやった時期もあります。それほど免状持ちが払底していた訳で、同期で通信士になった者もいました。零下30度以上になる吹き曝しの練習機内で、死にもの狂いで訓練すれば誰でも旨くなります。航海術の講義では「夜明け島15マイル離せ」と習った成果でしようか、お陰様でキリバス時代の訓練船も入れると、四十五年に及ぶ海上生活でしたが、無事故、無違反で終わりました。戦後に役立つ講義と実習を受けた軍隊は、神様、仏様、海軍様々と言うことになります。

『遠洋漁業と歴史の群像』

第16回 -後継者育成問題- 熊谷大海

後継者の育成

「過去最高の六十三人」。気仙沼の地元紙（三陸新報）にそう見出しが躍った。昭和六十二年（一九八七）年、世界一のマグロ船の基地、気仙沼市で遠洋漁船に乗船した新卒者の人数である。かつて華やいだ遠洋漁業の再来のようだと言われている。再会した。この年、宮城県北部船主協会（気仙沼市拠点）の所属船が六十九事業所、一六一隻。この年の求人募集は十九事業所が六十九人の求人（中卒者十二名／高卒者五十七名）。



それに対して六十三人の応募があり、海に巣立って行った。同協会では求人数を確保する為、前年の夏から水産学校を始め、関係各所にPR活動を行って来

た。その努力の成果が大きかったと言える。この年、求人数に対する充足率は実に九一、三%、過去最高の乗船記録だった。漁業者や組合が一丸となって取り組んだ結果が数字として現れた。中には国立大学卒業生もいたほどだった。船乗りになった理由の多くは「漁業に生きようという将来への夢を持ち、乗船を決めた」と書かれていた。ちなみに気仙沼管内では昭和四十一年／七五人（高卒四九人／中卒二六人）、昭和四十二年／一二五人（高卒八六人／中卒三九人）、昭和四十三年／一〇七人（高卒七三人／中卒三四人）、昭和四十四年／一一一人（高卒六七人／中卒三四人）と続き、昭和四十五年あたりから下降が顕著に現れ始め、遠洋漁船の不人気が増え続けている。高収入が見込めない現在、若い担い手呼び込む手段は駆け引きなく、昔ながらの海への夢とロマンスを引き合いに出すしか方法はない。現在のマグロ船の収入もそんなに悪い程ではないのだがどうしても昔との比較、陸上の労働や休暇比率を比較してしまう傾向にある為で、これについては個々に違いも出ている。雇用の問題を一言で言えば要するに昔と比べて、雇用側でもPR活動や宣伝活動が不足していると言う事だ。そんなに大勢の人材が必要ではない。ただ一握りの人材で良いと考える。

もあつた。ミナミマグロ漁場で各船が毎年、好成绩を挙げていた北海道の歯舞漁業協同組合の所有するマグロ延縄船団「はほまい丸」。経営する歯舞漁協は昭和五十四年度の配当金が約四億と言う好調な経営を続けていた。当時、一隻の北洋サケマス船と四隻の遠洋マグロ船を所有していた歯舞漁協は昭和四十年代後半から人材育成を目的に高校や大学へ進学する子供たちに育英資金を援助して将来の優秀な船員の養成に努めていた。支援した育英資金の返済方法は、卒業後、資金を貸し出した歯舞漁協の所属船「はほまい丸」のいずれかの船に乗船する事を条件に資金を支援し、乗船十年以上勤務した者の学費は全額返済を免除すると言う独自の船員育成方法を打ち出した事があつた。その後、燃油高騰、水銀問題等、度重なる国際問題を抱えながら先行投資してきた育英制度だったのだが過去最高の配当金を挙げた翌年（昭和五十五年）から第二次オイルショックの陰でこの制度はいつしか闇に消えてしまった。

その後、マグロ漁業界では燃油高騰の折々に経費削減が叫ばれては船員のリストラが続いてきた。必要な時には担い手がなく、また、欲しい時には担い手がない。一次産業の悲しい性である。一方、ミナミマグロのメッカ、高知県室戸岬。ここも三十年中

消え行く水産高校

マグロ漁業が躍進を続けた昭和四十八年から平成六年までの二十二年間を見ると全国には海への登龍門の水産高校が北は北海道から南は九州まで五十三校、存在していた。その統計によると船員乗組員及び、その内のカツオ・マグロ漁船に乗船した人数は気仙沼水産高校がトップだった。以下、カツオマグロ船乗船者の学校順位は次の通りである。

- ①気仙沼水産高校／船舶・七〇一人（内カツオマグロ船・五七九人）②宮城水産（石巻市）／同六四八人（同三三二人）③八戸水産高（青森）／同五五四人（同二七二人）④鹿児島水産／同五〇三人（同二六四人）⑤沖

縄水産／同三三六人（内二二八人）以降、宮崎海洋高校、小浜水産（福島）、船川水産（秋田）と続いている。この二十二年間を統計すると合計九七一一三人が何らかの船舶乗組員として乗船し、その内、四三六六人がカツオ船またはマグロ船に乗船した事になる。

時代の波は漁業の現場から教育の現場へと波及して行った。明治四十三（一九一〇）年、気仙沼町立水産補習学校の名称で開校して以来、幾度かの名称を変更しながらの気仙沼水産高校が誕生してからも漁業の担い手を数多く排出して来た学校だ。その気仙沼水産高校が平成六（一九九四）年四月、再編された。それまでの公立気仙沼水産高校から全国の水産高校に先駆けて向洋高校の名称に書き換えられた。そして今年三月、全国一のマグロ水揚げを誇り、かつてはマグロ漁業のエリート集団が集った神奈川県三崎港にある県内唯一の水産高校である県立三崎水産高校が六十八年の長い歴史に幕を閉じた。一九九〇年の開校以来、漁業科を始めとする四科と二年修業の二つの専攻科、合わせて七五五〇人の水産健児が卒業し、これまで多く

の卒業生を世界の海に送り出してきたもつとも歴史のある水産高校だった。他にも鳥取県で県内唯一の水産高校だった境水産高校の名称

が消え、千葉県でも銚子水産高校が商業高校に統合された。安房水産高校も館山にある普通科高校と統合して総合高校と名を改め、水産健児の排出が止められた。平成になって、京都水産、沖縄宮古、熊本水産、茨城那珂湊、新潟能生、大分水産、石川水産、高知室戸岬、福島小浜、秋田船川、宮城気仙沼、宮崎水産など、水産と名の付く学校が次々に姿を消した。それら新しい学校名には昔の名残か、「海」と「洋」の名をかすかに残し、水産高校の名称が消されてしまった。かつて、世界に水産健児を送り出して来た水産漁業の学び舎。今、全国の水産高校の再編と海洋実習船の存続の危機が叫ばれている。



昭和30年代、宮城丸に乗る水産高校の生徒達

現在、全国四十九校の水産高校及び、水産漁業、漁船漁業に類する科の設置される高校がある。それが年に数校づつ姿を消している。消え行く船員像に現代人の漁業に対する心意気は微塵も感じられない。男子校だった水産高校は女子のトイレと更衣室を設置して現代世論に対応できる名称に生まれ変わり、新たな高校として共学の道を選んだ。そして時代の波に取り残され、再編統合に乗り遅れた水産高校は廃校の運命をたどって行く。

昭和二十六年、文部省の補助を得て本格的な漁業実習船の建造が全国で始められた。あれから半世紀が過ぎた現代、平成二十年二月、徳島県立高校所属の「阿州丸」が学校の再編統合によって昭和三十（一九五五）年以來続いた遠洋航海実習が最後の航海を終え、実習航海が廃止された。最後の実習航海に乗船した生徒は六名。航海日数四十七日、操業回数十五回、漁獲トン数十四トン、また一隻、漁業の未来が消えてしまった。



昭和30年代の宮城丸実習風景

二〇〇一年、愛媛宇和島水産高校の実習船「えひめ丸」が米潜水艦に衝突され、乗組員と教員、そして一名の生徒を入れた九名の尊い命が海の藻屑と消えた事故は記憶に新しいところだ。衝撃的な事故だった。全国の海友たちが涙を流し、心から冥福を祈った。あの海域は常にマグロ船を始めとする世界の船が行き交う真珠湾の入港経路の海域だった。何故あの場所である、アメリカの潜水艦が急浮上しなければならなかったのか、遠洋マグロ船を経験し、ホノルルに

情報海洋科
（旧・漁業科／旧無線通信科）
教育の趣旨は電子・情報及び海洋に関する基礎的・基本的な知識と技術を習得させ、高度情報化社会並びに海洋利用事業の発展に対応できる人材を育成すると謳われている。入学後、半年を経過した十月から2つのコースのいずれかを選択できるシステムを採用。海洋類型と情報電子類型、まるで専門の大学校並みの名称が付けられているが現代社会に総合的にマッチした名称が興を奏して入学者が急増している。

産業経済科（旧・製造科）
総合食品や情報処理などに関する基礎的・基本的な知識や技術を習得させ、食品産業に適應できる人材を育成すると説明させている。前者の情報海洋科同様の条件で食品開発類型と国際経済類型にコースが分かれる。

機械技術科（旧・機関化）
機械・電子・情報処理原動機に関する基礎的・基本的な知識

と技術を習得させ、創造的思考力を養い、メカトロ時代の機械・自動車・船舶業界の技術革新に対応できる実践的技術者を育成する。機械システム類は電子機械を、エンジンシステム類は自動車工学、原動機を主体に学習する。その他にも現代そしてこれからの時代に対応したコンピュータによる設計製図をオペレートするCADソフトを利用した授業内容が組み込まれている。

向洋高校では水産教科という名称で漁業と無線の専攻科がある。無線専攻科は修業年限が一年で募集定員が三十名。情報化の著しい発展や新しい電子・情報技術に対応できる知識と技術を習得させ、関連産業の業務に携わる技術者を養成する。しかし、現代の船の通信士資格に必要なモリス通信の授業は十年以上も前に廃止されている。毎日、頭が冴えている一時間目に行われていた通信授業。朝のモ

ールス音が教室から聞こえることはもうなくなつたのである。又、一方の専攻科漁業科は修業年限が二年で募集定員が十名。主な目的を海技従事者免許状三級海技士（航海）以上の資格を取得し、船長職員となる技術者を養成するとされている。

福島県立いわき海星高校には海洋科、食品システム科、情報通信科、海洋工学科がある。修業内容も航海、機関、無線資格から陸上のあらゆる資格が取得できるようになっている。更に専攻科も各二年の修業で海洋科、無線通信科、機関科と本来あるべき姿が残されている充実した科目内容だ。これほど充実しているが学校でも実習生の乗船定員五十二名のベツド数を配している県の実習船「福島丸」（四九九九〇/平成十年三月竣工）が近年のある航海、乗船した生徒はわずか五名だったと嘆く関係者がいた。それに添乗する教員が二名、乗組員が二十二名で出港したと聞く。この船型を土台に大きくした船が十九億の巨額を投じて平成十五年三月に完成した宮城県の実習船「宮城丸」である。二十億円近い実習船は名実共に非の打ち所のない設備を誇る。近年、隣接する二県並びに三県で一隻の実習船建造を模索しているが中々県同士の意思疎通が困難で秋田、山形両県でも合同で建造が話し合われたようだが、結局は破談になってしまったと聞くがこれからの時

代、実習船は本当に必要だろうか。昭和三十年代の頃は卒業するまでの半年間、民間船に乗船したり、地元の沿岸船や定置網で実習したと聞くが、指導員さえ、キツチリしていれば、むしろ民間船で実習した方が効果があると考えられる。更に航海実習に出た生徒の内、何人が漁船に就職希望したのだろうか。言い過ぎかも知れないが、ほとんどの生徒は実習船での実習乗船を卒業の記念や行事、ご奉公乗船程度にしか考えていないのではないだろうか。それよりも乗船希望以外の生徒たちにとって普通の修学旅行の方がよほど人気があると思う。仮に実習船希望者がいたとしてもその生徒は本気で漁師への就職を考えているだろうか。卒業記念だけの乗船実習や単に実習船やその授業を残すだけの為なら、こんな馬鹿げた事は今すぐ辞めるべきであろう。

宮城県等は実習航海数が少なくなつた為、年に一度、仙台から函館まで県民を乗せて県の船としてアピールしているが全く意味がない。更に岩手県を始め、年に数回しか稼働しないであろう近海、沿岸用の実習船が毎日のように岸壁に係留されているのを見かける。こんな経費の無駄遣いはやめ、その分、本気の後継者育成をすべきである。数名の生徒を乗せて何千万円の経費をかけ、実習船が稼働させているのはい方は悪いが実習船の船員たちの生活を守り、県役

人の仕事を作っているに過ぎない。何故、そんなにも実習船の存続にこだわるのかが理解出来ない。もし私が国会、いや県の船だから県会議員なら仕分け事業に取り上げ、遠洋実習船を使つた高価な実習事業は全て取りやめ、即刻、廃止するだろう。本気で将来漁師を希望する生徒だけを対象に民間船の協力の下、本気で少数精鋭の後継者を育てれば良いのである。

業界一丸で育成を

そもそも水産高校設立当初は魚を漁獲する側の漁業科とそれを水揚げして加工などの受け入れに対する水産製造科が当時の水産高校の始めだった。やがて船が遠洋へと出かけるに伴い、腕の良い機関士が必要になり、無線通信の普及で今度は無線通信士の需要が高まった。全国の水産高校はほぼこの科目構成で将来の職員候補生を養成して海に送り出してきた。漁業科が海洋科に無線通信科が情報科に製造科が産業科に。その名称は現代の親や子供たちからも博評を得た。漁業と言う古い確執を感じさせない近代的な名称とこれからの未来志向な科目内容は過去にない大勢の入学希望者を出している。



日夜、あこがれの海の男になる訓練をした



で約二万人の生徒がいた。しかしこの年は最初のオイルショックがあった年でこれ以降、漁業の不人気と少子化の波に押しされ、水産高校の生徒数は下降の一途をたどっている。水産高校の存続、そして実習船事業の問題、後継者育成を本気で考えなくてはならない時期に来ているのではないだろうか。

漁船建造の現状と今後の予想

東日本大震災から九月で一年半を迎えた。漁港に適した立地の三陸のリアス式海岸は湾が浅い分、押し寄せた津波を更に大きくさせ、町や漁港に大きな被害を及ぼした。こうした被災地を始め、全国規模で新造船の発注が顕著化、一年が経過した。今、造船所や関係メーカーが復興特需に沸いている。

近海・遠洋の漁船が建造ブームを迎えたのが昭和四十年代、特に昭和四十七年には実に一〇三九隻、一七六四三トンの建造許可を受けている。鋼船においては昭和二十五年の漁船法施行以来、最高の記録的数字が公表された。建造許可のもっとも多かったのは昭和三十八年の一五二一隻で竣工別に見た隻数では昭和三十六年度の一六九隻だった。いずれもその内、二十%は木造船で占めていたが一部のFRPを除けば、それ以外は鋼船であり、遠洋マグロ船で言えば高緯度海におけるミナミマグロ操業と低温冷凍時代の幕開けが拍車をかけ、更に「木から鉄へ」の時代を象徴させた、まさに成るべくしてなつたその時代の数値の表れだった。

船四十八隻が被災、その多くは火災による被災もしくは陸上に打ち揚げられたものだった。中には六億で建造したサンマ船が火災による修繕費用に五億円が算出された例もあった。今期、がんばる漁業、復興支援等、国の施策が打ち出され、各地の造船所や関係メーカーが震災特需を織り交ぜ、ささやかな建造ブームが続いている。かつて近海・遠洋漁船を建造する造船所は全国に三十ヤード以上、存在していた。現在では全国で十ヤードに縮減されている中、各地の各造船所では一年先まで建造で埋まっているという。特に震災で被害が大きかった気仙沼の造船所では二造船所が地の利を活かし、連日、新造船建造に励んでいる。

復興特需の建造ラッシュは思わぬ所でショート気味の現場も見えている。関連メーカーや工場での作業が追い付いていないのが現状で更に各造船所の船台が建造船で塞がれた為、修繕ドックがしばらくの間、出来なかつた。機械・機材関連メーカーや技術者不足もこれに拍車を掛け、マグロ船以外にも夏のサンマ漁への出漁に大きくブレーキをかけてしまった事は否めない。

漁船建造許可一覧

《2012年4月～2012年8月許可分》

根拠地	船名	許可種類	総トン数	建造所所在地	建造造船所名
福島県福井市	船名未定	官公庁漁業指導取締船	60	山口県下関市	三菱重工業株下関
青森県深浦町	第28豊漁丸	沖合底引き網漁業	19	福島県相馬市	松川造船株
福島県いわき市	未定	まぐろ延縄漁業	439	新潟県新潟市	新潟造船株
神奈川県三浦市	第58事代丸	まぐろ延縄漁業	436	静岡県清水区	株三保造船所

根拠地	船名	許可種類	総トン数	建造所所在地	建造造船所名
宮城県気仙沼市	第 勝栄丸	まぐろ延縄漁業	439	新潟県新潟市	新潟造船株
茨城県北茨城市	第21不動丸	大中型まき網漁業	199	長崎県長崎市	株渡辺造船所

根拠地	船名	許可種類	総トン数	建造所所在地	建造造船所名
石川県輪島市	わじま丸	大中型まき網漁業(漁艇)	10	長崎県長崎市	株渡辺造船所
島根県松江市	船名未定	官公庁船(実習・調査・研究)	699	宮城県石巻市	株ヤマニシ
宮城県気仙沼市	第88福德丸	まぐろ延縄漁業	398	静岡市清水区	株三保造船所

根拠地	船名	許可種類	総トン数	建造所所在地	建造造船所名
青森県八戸市	船名未定	遠洋底引き網漁業	605	静岡市清水区	株三保造船所
長崎県長崎市	船名未定	官公庁漁業指導取締船	76	広島県尾道市	瀬戸内クラフト株
東京都	船名未定	官公庁漁業取締船	499	愛媛県八幡浜市	株栗之浦ドック
福島県いわき市	船名未定	大中型まき網漁業(漁艇)	7.3	茨城県神栖市	茨城県神栖市
福島県いわき市	寿和丸111号艇	大中型まき網漁業(漁艇)	10	宮城県石巻市	株聖人堀鉄工所

根拠地	船名	許可種類	総トン数	建造所所在地	建造造船所名
社団法人川町	第1明神丸	まぐろ延縄漁業	395	静岡市清水区	株三保造船所
福島県いわき市	第21権栄丸	さんま棒受網・まぐろ延縄漁業	199	宮城県気仙沼市	木戸浦造船株
福島県相馬市	宝運丸	沖合底引き網漁業	19	福島県相馬市	松川造船株
鹿児島県鹿児島市	船名未定	大中型まき網漁業	329	長崎県長崎市	株渡辺造船所
北海道稚内市	第58山神丸	さんま棒受・かじき流網等	19	北海道広尾町	南広洋造船鉄工
福島県いわき市	船名未定	大中型まき網漁業(運搬船)	375	長崎県長崎市	長崎造船株

建造採算価格

漁船ではあまり見られないが実は船を建造するにあたり、不採算の造船と呼ばれる不採算の造船が多々ある。これは伸びない船の受注を無理に受ける事が大きな要因だと言われている。

昨年、中国では約七十%、韓国で五十%、日本国内でも実に四十%が不採算船で占めている。鉄鋼の高騰で遠洋マグロ船の一隻に占める建造費用は約七億円強。一九九トンのサンマ船では約九億円。太平洋の魚を担保に船を造った時代からは想像も出来ない船価が重くのしかかる。

祝 第五欣栄丸 第八欣栄丸 就航おめでとうございます

水産業界で培われた **信頼と実績** 油圧漁撈機械の設計、制作、施工
高品質の漁撈機械といきとどいたアフターサービスをお届けいたします。



URL <http://www.mhtc.co.jp>

本社・福岡支店 福岡県福岡市中央区港3丁目50-1
TEL: (092) 711-1110
東日本支店 静岡県焼津市中港2丁目5-18-18
TEL: (054) 626-1894
FAX: (054) 626-1892

祝竣工

第五欣栄丸 第八欣栄丸

安全航海の実現に向けて
これからも厚い信頼に
お応えしてまいります。



オートパイロット PR-2000



東京計器株式会社 www.tokyo-keiki.co.jp/marine/
第1制御事業部 船舶港湾事業 本社・東京営業所 〒144-8551 東京都大田区南蒲田2-16-46
TEL.03-3737-8611 FAX.03-3737-8663

商品名: マリンスター Marine Star

- 通信距離の限界がありません。
- 位置情報が正確なので回収効率に優れています。
- プイの移動予測ができます。
- 太陽電池搭載により自然充電します。
- 小型軽量化を実現しました。
- 表層水温を取得できます。

形式名 SV-3800 (海上鳥)

形式名 SV-SC3500 (船舶鳥)



本社・東京営業所
〒103-0001 東京都中央区日本橋小伝馬町16-6
TEL 03-5644-7950 / FAX 03-5644-7953
URL <http://www.ryokusei.co.jp>
E-mail info@ryokusei.co.jp

RYOKUSEI CORPORATION

株式会社 緑星社



祝

日本伝統のまぐろ延縄漁業を守る欣栄丸船団を応援します！
世界一のまぐろを扱う「築地市場」此処が私たちのステージです。

東京 築地

第一水産株式会社

東京都中央区築地五丁目二番一号 (東京都中央卸売市場築地市場)
TEL: 03-3542-1111 (大代表) FAX: 03-3541-1466
URL: <http://www.daisuisan.co.jp> E-mail: daisui@blue.ne.jp