



# 三陸食べる通信

San-Riku Taberu Tsûshin

特集 釜石市濱幸水産が届ける天然マグロ



NO.11 SPRING 2019



# 濱幸水産株式会社

〔文〕吉野和也 〔写真〕濱幸水産提供・土橋詩歩

岩手県釜石市に、日本で最も多くマグロ漁船を所有している会社がある。

濱幸水産株式会社だ。社員328名の内314名は、所有している16隻の船(マグロ船10隻、サンマ船4隻、近海トロール船2隻)に分かれて、今この瞬間も世界の海で魚を獲っている。

お金は稼げるが、過酷でなかなか帰ってこない仕事としてマグロ漁は有名だ。とはいえ実際にマグロ漁がどのようなものかを、知っている人は少ないのではないだろうか。

日本人に馴染みが深いマグロと、その漁の世界を濱幸水産専務の濱川幸三さんに伺った。

今年44歳になる幸三さんは、釜石で生まれ育った。初めて入った会社は商社で、仙台で勤めていたところ、父親から手伝って欲しいといわれて、地元釜石に帰ってきた。その時にマグロ船に乗るか、船を作っている会社に入るかどうかを選べといわれ、マグロ船に乗ったら1000万円くらい稼げるかと思って選んだが仕事が過酷だったため後悔していた。しかし、働いている中でマグロ船に乗っている人たちのおかげで暮らせているのだと感謝するようになった。

「忘れられない出来事は、たくさんあります。たとえば、アフリカ沖では、作業をする甲板と冷凍庫の中の温度差が100度あったり、海が荒れた中でロープを引き上げていた時、大波が来て逃げ遅れたところを、他の乗組員に突き飛ばしてもらったことで間一髪で助かったこともあります。突き飛ばされなければ波にさらわれて死んでいたと思います。あの時のことは忘れられません」

同じ仕事を経験したためか、船員からは可愛がってもらい、後継ぎとして会社を経営することに対して社員から反発はなかった。

マグロ漁船を所有している会社は日本に33社ほどあるが、経営している立場でマグロ漁船に乗った経験のある人はあまりいない。

経営者の一番の仕事は、腕のいい漁労長を連れてくることだ。漁労長とは船の中の最高責任者のことで、その力量次第で水揚げが大きく変わるため、腕の良い漁労長の情報は常に集めている。

「海に投資しないといい人はこない。」







## “魚の王様。マグロ。”

日本で食用とされているマグロは5種類ある。本マグロ(クロマグロ)、南マグロ、メバチマグロ、キハダマグロ、ビンチョウマグロだ。マグロは魚種・季節ごとに旬があり、獲れる海域が決まっているため、時期と獲るマグロに合わせて漁場を変える。

漁場は世界で一番大きな太平洋。赤道を境に北側を北太平洋、南側の南太平洋に3.4隻ずつ分散して全ての海域を網羅している。さらには、外国の漁業権を買うこともある。

よく青森の大間で獲れたクロマグロがニュースになるが、遠洋マグロで獲るマグロとの違いは、ブランド化されているかどうかだ。青森の大間は緯度38度で、1月の最低気温は-13度。遠洋マグロで獲る漁場は北緯60度で1月の気温は-30度にもなる。寒さがこれだけ違うとマグロの脂肪の多さが違い、寒ければ寒いほど脂肪は多くなる。遠洋マグロ漁船が獲ってくるマグロは、大間のマグロよりも大きいのでトロの部分も多い。

### ＜魚の王様、マグロをとる仕事＞

遠洋マグロ漁業は、非常に経費のかかるビジネスだ。濱幸水産の船の重さは400トン、船の全長約50m、幅約9m。乗組員は約25名。1隻の価格は約8億円以上。そのマグロ船を10隻所有し世界中の海でマグロ漁を行なっている。燃料、人件費、消耗品などで年間に2億円の経費が黙っていても出ていき、1年間で目指している売上は3~5億円だが届かないこともある。

### ＜マグロ漁船の仕事と収入＞

新人でも一年のれば年収600万円近く、ベテランになると1,000万円にもなる。さらに衣類と食費もかからないが、半年から1年は帰って来れない。危険も多い。マグロではなくサメが釣れた時には、サメに噛みつかれた船員がでたこともある。その時はすぐに近くの港に急行し、ヘリコプターで病院に運びなんと助かった。一日平均20時間労働が普通だ。漁場に着くま



濱川幸三さん

昭和50(1975)年2月4日生まれ 44歳  
釜石の工業高校卒業後、専門学校へ行き、商社で仙台勤務したのちに、家業の濱幸水産に入社。入社してすぐに遠洋マグロ漁船に2年間乗船し現場経験を積む。現在は経営を担っている。趣味は水泳・トライアスロン・スノーボード。

では、見張りや漁具作りなどの作業準備を行い、漁場についたら午前2時から午前7時頃までロープについた釣り針に餌をつけて海中に沈める。その後仮眠を3時間した後、昼食を食べて、午前11時から午前1時頃まで夕食と夜食を挟みながらロープを引き上げる作業を行う。航海期間は半年から一年で、一度乗船すればその間一日休みになる日は数えるくらいしかないという。聞きしに勝る過酷さだ。そのため新人が5人乗船したとして、その後も継続するのは1人の割合というのも頷ける。船に乗る船員は、インドネシア人が多い。本当は日本人がいいそうだが人手不足でままならない。どれだけ船や設備があり、マグロが獲れても船員がいなければマグロ漁はできない。今それがマグロ漁業界最大の課題だ。

### 獲れたての鮮度のマグロ

今は冷凍技術が向上しているため、マグロは内臓をとる処置をした後すぐに-60度で冷凍する。-60度で冷凍すると、凍結しても細胞が破壊されない。そのため解凍した後も鮮度が獲れたてと変わらない。実際にその道のプロが、この冷凍マグロと獲れたてのマグロを食べ比べても違いがわからなかったほどだ。

### これから

国際的にマグロの漁獲枠の取り合いが行われている。これまでは他の国のエリアでも獲



ることができていたが、自国のエリア内で漁業をするという方向になってきている。国内では漁獲量は船一隻ごとに決められているため、これからは船を日本船籍から、外国の船籍にする必要も出てくる。資源保護の観点では、一隻あたり何トンまでというようにしなければ、値段の下落に繋がる。一気に市場に同じ魚種が出ても魚の値段が下がり、大量貧乏になってしまうからだ。魚価が維持されるように市場に魚を出荷すれば、獲りすぎによる資源の枯渇も防ぐことができる。規制をかけても守らない国があることについては、国際機関で漁獲規制が決まりつつあるため、率先して日本が守ることにより、守らない国は捕まえて行くという方向にしなければいけない。

規制をかけることで資源を枯渇させないようにしていくことが大切だ。今後の目標は、総合的な水産会社を作ること。漁獲、販売、加工、養殖、定置網と漁船漁業を基盤にしながら広げていく。マグロ船の売上だけに頼ってはい、何かあった時に対応ができなくなってしまうため、収入の柱をいくつも立てていけることが理想だ。また少しでも地域に還元できればと、年に一度は販売会を行う。商売をしているのではなく、食べてもらおうとしているため、年末のイベントは赤字だったそう。地元でも美味しいと大人気の濱幸水産のマグロを、いまこの瞬間も海でマグロを獲っている皆さんに思いを馳せながら、味わっていただきたい。