

ホッキ漁の協業化で経営改革！ ～四倉ホッキ組合18年のあゆみ～

いわき市漁業協同組合四倉支所
四倉ホッキ組合長 佐藤 芳紀

1. 地域の概要

私たちの住むいわき市は、福島県浜通り地方の南部に位置する人口35万人の都市である。総面積1,200㎢を超える日本有数の広さを持ち、大正から昭和を通して、本州随一の炭坑町として栄えたことで有名であるが、いわき沖は親潮と黒潮の交わる豊かな潮目の海であり、古くから漁業で栄えたところである。近年は、炭坑跡の温泉水や水産資源を利用した観光産業にも力を入れている。



図1 四倉支所の位置

2. 漁業の概要

いわき市漁業協同組合は、平成12年10月に市内の沿岸7漁協が合併して誕生した。平成22年現在の組合員数は456名、漁船隻数は310隻で、県内では2番目の規模である。

四倉漁港は北洋サケマス船団やサンマ船の拠点として発展した港である。最盛期の昭和60年には100隻以上が所属したが、現在の所属船は30隻である。主な漁業は、ホッキ貝桁網漁業のほか、小型底びき網漁業、船びき網漁業、一本釣り漁業などである。

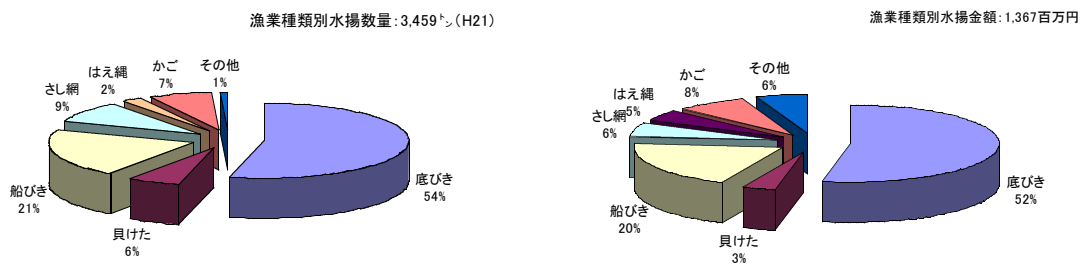


図2 いわき市漁協の生産状況 (H21)

3. 研究グループの組織と運営

四倉ホッキ組合は、ホッキガイ資源の永続的利用と組合員の経営向上を目的に、平成4年に小型船漁業を営む船主と乗り子23名により設立した。組織運営のため役員として組合長1名、会計1名、操業班長3名を置き、ホッキ専業船1隻を使い3班編成で操業している。また、平成22年には国道6号線沿線にオープンした道の駅「四倉港」にホッキ直売所を移設し、ホッキガイの消費拡大にも力を入れている。

4. 研究・実践活動取組課題選定の動機

福島県はホッキガイの有力産地であるが、いわきはホッキガイ漁場の南限で、資源の発生が不安定なため、四倉地区では昭和20年代からホッキ漁が成り立たない状態にあった。当地区は、船びき網漁業が盛んな地域で、オキアミやコウナゴ、シラスに依存していたが、こうした浮魚は好不漁の変動が激しく、経営安定のためにも、夏以降に有効な魚が望まれていた。こうした状況のなか、昭和63年にホッキガイの大量発生があり、地区内の漁業者でその利用方法を協議した結果、より多くの漁業者が参加し、公平に利益を得るべきとの結論に至り、全国的にも例のない20名を超える大所帯での集団協業化に取り組むことになった。

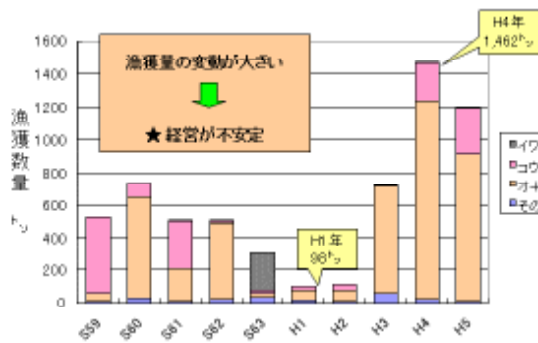


図3 漁獲数量の推移（船びき網）

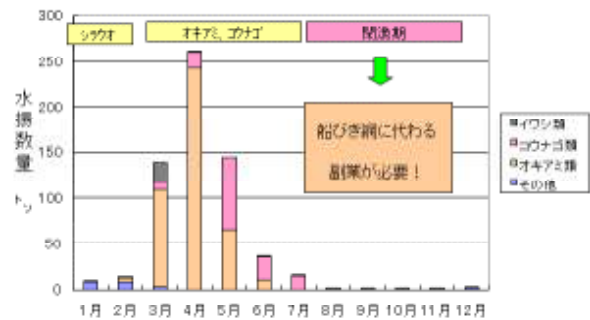


図4 月別水揚げ数量（S59～H5、平均値）

5. 研究・実践活動状況及び成果

(1) 集団の力でホッキ漁再開

組合への参加者は底びき網漁業や採鮑漁業を除く20経営体で、これは実に小型船の8割であった。資金を募り、平成4年にホッキ専門船2隻を購入し、念願のホッキ漁に着業した。合わせマンガによる操業であったが、94日間の操業で79トン、約4,400万円を水揚げした。翌年には更なる水揚げアップを期待したが、原因不明の大量斃死があり、平成5年は32トン、平成6年は26トン、平成7年はわずか3日の操業に終わった。

せっかく再開となったホッキ漁はわずか3年間で終焉した。私たちの落胆は大きかったが、大変幸運なことに、平成6年に水産試験場が行った調査で、平成5年にも稚貝の大量発生があったことが分かった。私たちはこの平成5年級群に期待し、その成長を注目した。



図5 専門船



図6 ホッキガイの水揚げ

(2) 新型漁具導入で水揚げ倍増

平成9年に水産試験場と共同で実施した調査では、漁場全域でホッキガイが確認でき、資源量は数千トン以上であることが分かった。沖側は既に漁獲サイズであったが、ナダ側は密度が高く成長が遅れぎみで、間引きが必要な状態であった。この資源量は過去最大級で、従来の獲り方では獲りきれぬものではなく、前回の大量斃死の反省から、より効率的に速やかに漁獲すべきと考え、当時、北海道で使われていた噴流式マンガを導入することになった。

平成10年に行政の支援を受け、新たに噴流式マンガ一機を専業船1隻に導入し、3班の輪番制で操業することとした。新型漁具の性能は凄まじく、解禁日には、予想を遙かに上回る2トン、53万円を水揚げすることができた。時間当たりの漁獲量は従来の合わせマンガの6倍以上で、私たちは漁獲効率の高さと破損貝の少なさに驚いた。結局、この年は120日間の操業で276トン、約6,200万円を水揚げした。



図7 噴流式マンガ

表1 ホッキ貝桁マンガの比較

| 項目 | 合わせマンガ (A) | 噴流式マンガ (B) | B/A |
|------|------------|------------|-----|
| 曳網速度 | 100m/時間 | 200m/時間 | 2倍 |
| 漁獲割合 | 36kg/100m | 110kg/100m | 3倍 |
| 破損貝率 | 7% | 1% | 1/7 |

平成9年水産試験場調査より抜粋

平成11年には組合員のやる気は一気に高まり、136日間の操業で729トン、約1億円を水揚げした。小型船1隻で漁期は半年、しかも単一魚種で1億円を稼ぐことは驚異的なことで、この年、いわき市はホッキガイの水揚げで全国1位となった。

以後、年間100～300トンの安定した水揚げがあり、平成21年までの累積金額は6億6千万円に達した。本来、副業として始まったホッキ漁であったが、組合員1名当たりの配当金は年間400万円以上になり、漁家経営の大幅な向上が図られた。

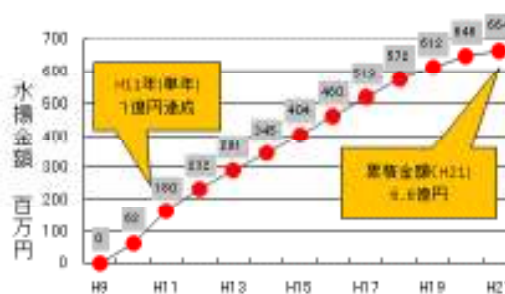


図8 ホッキ累積水揚げ金額 (四倉)

(3) 燃油高騰なんのその、協業型ホッキ漁は省エネNo. 1

平成17年から徐々に燃油価格が上昇するようになり、県漁連の重油価格は平成17年2月の41.2円/ℓから、翌年8月には67.2円/ℓに、平成20年8月には113.9円/ℓに高騰した。これは底びき網漁などでは操業が成り立たないほどの大暴騰であり、急遽、東京で漁業者代表3千人による漁業経営危機突破全国漁民大会(7/15)が開かれるほどの緊急事態であった。

対策として、いわき市漁協では傘下の漁業者を対象に、平成20年10月から開始される省燃油操業実証事業の申請をすることになり、ホッキ組合でも準備を行った。しかし、

通常、船びき網漁では20%を超える燃油依存度が、協業型ホッキ漁では1%以下と極めて低く、初期の段階で事業参加の対象外となった。四倉の主たるホッキ漁場は漁港正面にあり、移動時間もわずか数分で、燃油の依存度が低いのも当たり前であった。私たちは、あらためて協業型ホッキ漁の省エネぶりを認識した。

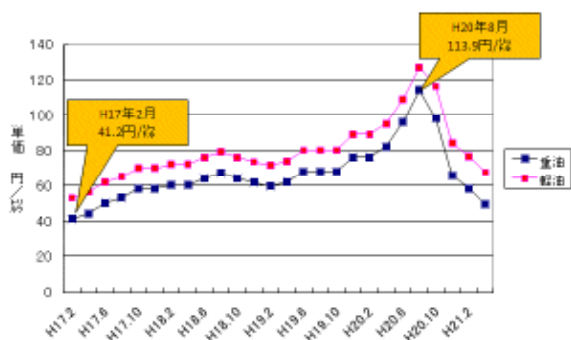


図9 燃料価格の推移



図10 操業を確認する職員

(4) ホッキ直売所経営13年目 一道の駅「四倉港」での営業開始ー

ホッキ組合では、ホッキガイのPRと、地元消費の拡大のため、平成10年に地区内の四倉ふれあい物産館に直売所を開設した。ほとんど原価の1個あたり50～100円で販売したが、当時は四倉でホッキが獲れることを知らない人ばかりで、サービスで全数を剥いて販売するなどの努力をした。平成13年からは、地元の小学校や公民館でホッキむき教室を始め、小さい頃からホッキガイに親しんでもらった。こうした取り組みにより、直売所での販売金額も500万円を超えるようになった。四倉＝ホッキの図式がなりたつほど、知名度が向上した。

平成15年頃になると地区の市民団体を中心に、四倉に道の駅を誘致する運動が起こった。立地条件が良かったことから、四倉ふれあい物産館を全面改修し、平成22年7月に道の駅「四倉港」が正式オープンした。四倉ホッキ組合も当初からこの運動に参加し、引き続き道の駅内に直売所を開設することができた。道の駅になったことにより、平日にも多数の観光客が訪れることから、今後の販売促進に繋がることを期待している。



図11, 12 道の駅と直売所

6. 波及効果

平成4年においてホッキ漁を対象とした協業化の事例は乏しく、本県はもとより、東北地方においても先進的なものであった。特に新型漁具である噴流式マンガを用いた協

業型ホッキ漁は、生産性や作業性に優れ、更に輪番操業制と併せて実施するため、船びき網漁などの主業に影響がない点でも理想的で、県内では平成11年に協業化に至った沼之内ホッキ組合のモデルとなった。

また、近年は他県のホッキ産地でも、四倉型の協業化モデルが経営の主体になるなど広く普及している。

表2 協業型ホッキ漁の特徴と効果

| | |
|------------|---|
| ①集団協業化 | → 資金調達が容易になった |
| ②専業船1隻での操業 | → 計画的生産が可能となった → 資源管理が容易になった |
| ③噴流式マンガの導入 | → CPU Eが向上した → 燃油依存が低下した → 収益性が向上した |
| ④共同作業 | → 労働が軽減された |
| ⑤輪番操業 | → 本業への影響が少ない |

7. 今後の課題や計画と問題点

平成5年以来、新たなホッキ資源の発生がなく、資源量が減少していることは大きな問題であるが、直面している最大の問題は、全国的にホッキガイの生産が過剰で、極端な魚価安が続いていることである。県内の平均単価は平成5年の739円/kg から平成21年には279円/kg まで下落しており、燃油や生産資材価格が高騰しているため、いくら生産しても利益が上がらない状態にある。このため、組合では、全国的に単価が高い6～8月を狙って、市場向けに集中漁獲し、その他の時期は、道の駅直売所や地元仲買人への供給に切り替えることで対応している。

また、平成22年度に道の駅が開設したことにともない、駅内の飲食店と提携し、四倉名物のホッキ飯をメニュー化し、消費拡大を図っている。こうした努力を続けることで魚価の回復に繋がればと期待している。今後も組合員のみなんで力を合わせて努力していきたい。