

漁港探訪

28年度

過去2年の農林漁業部会特集（漁港探訪）では、全国の主だった漁港を紹介する一方、全石連農林漁業部会委員の活躍を通して、漁業や漁業用A重油の現状を紹介してきた。3年目の連載となる今年度も、全国各地の漁港とそこで活躍する部会委員を紹介するとともに、部会委員お一人おひとりの漁業に対する思いなどを語っていただくこととした。今回はその第1回として、菅原耕部会長（北海道）、加藤貴之委員（関東）、林克彦委員（中国）のお三方にご登場いただく。

中国支部農林漁業委員会委員 林克彦氏



下関港は本州最西端に位置し3方が海に面し、古くから海陸交通の要衝として栄えてきた山県下関市内にある。この下関港を利用する漁船、貨物船、タンカーなどの燃料を供給しているのが漁連石油（下関市、JX系）である。同社は他にも長崎港、福岡港で燃料供給を行っている。

同社は1997年8月に設立、①人命の安全の確保②安全管理を会社の基本方針とし、③専門エリアを中心に様々な船舶への燃料供給を行っている。そして15年3月には新出光のイテックスグループの一員として新たなスタートを切っている。これまでにバジ船の第5山陽丸（99ト）、積載量2500kgは、はじめ計10隻を所有、下関港4

農林漁業部会部長 菅原耕氏



1940年代から60年代にかけて、北洋漁業の主力の一つであった機船引き網漁の基地として栄えた稚内港。70年代後半の200海里規制前は、最盛期で60隻を超える底引き船が活躍していたが、いまは6隻を数えるのみ。各元売ごとであったバジ船も現在は実質2隻に減船した。「スケンウダラをはじめ漁獲高が大幅に減少したのが衰退の原因。いまのスケン漁は間引きの出漁、型の良いものだけを獲っているが、スリ身を使うパラが出ないの困っている」と菅原部長（瀬戸漁業社長・JX系）は嘆く。スリ身を作る水産加工場はほとんど稼働していないのが現状で、女性の働く場が減少し、稚内の活性化を阻害しているという。漁業の衰退は関連産業にも大きく影響を及ぼしている。菅原部長はこうした現状の打開策として、水産総合研究センター厚岸庁舎が近年確立したスケンウダラの大規模飼育に着目。「この画期的な技術を稚内の地方創生のメインにした。30隻に育ったスケンウダラをそのまま食べるのではない。かつてスケンの最大の漁場だった武蔵堆に放流し、自然の中で繁殖させるのだ」と構想する。

「厚岸庁舎が82年に成功させたニシンの養殖のおかげで、ニシンは道内各地で1年中獲れるようになった。スケンもニシンのようにしなへてはならない」と強調。この技術に早く目を付けないと「他国に取られてしまふ」と警戒もしている。

地域漁業再興のカギは養殖技術の発展に

流水に閉ざされる稚内港（2012年3月上旬撮影＝瀬戸漁業提供）



A重油市場の現状については、それほど心配をしていない。「全国的に港別に価格が落ち着いている。最近あまり乱れた価格は聞いたことがない。昔と違って他港のことを気にしないで、自分の港の中でちゃんとやっている」と菅原部長は笑う。

北海道の底引き網漁を率いた瀬戸常蔵氏が50年に興したスケン水産を56年に統合したのが瀬戸漁業。53年には漁船の燃料確保のためにセラルル物産と提携し、瀬戸石油店を開業。これが現在の瀬戸漁業石油店の前身になる。稚内漁業の衰退に伴い、同社も水産業から撤退。現在は石油販売業が専業だが、社名から「漁業」の2文字を外してはいない。「先代が家族から『わたしの目が黒いうちは社名を変えないで』と言われていた」と菅原部長は笑う。

最近気に入っている言葉は、経済同友会小林喜光会長が作った「宿命に堪え、運命と戦い、使命を生きて」。自身の境遇に重なる言葉として、いつも持ち歩く手帳の最後のページに書き込んでいる。

農林漁業部会委員インタビュー

長崎港3隻、福岡港3隻を置いて燃料供給を行ってきたが、この5月には新船（48ト、積載量1800kg）も建造した。林克彦委員（漁連石油相談役）は「給油の大半を占める底引き漁船を例に挙げてもピーク時に比べて3分の1にまで減少しており、当然のことながらA重油の販売量も大幅に減少してきている」と話す。これを裏付けるのが、下関港での水揚げ量の変化で、年間水揚げ量で全国一位となった19

バジ船は24時間体制で対応

60年に比べて最近約3万ト強と、ほぼ10分の1にまで縮小しているとのデータもある。下関港でも船員の高齢化、漁船の老朽化が大きな問題となっている。このため、若手を育てようという動きも出てきているが、「現実には若手も集まりにくく、かなりの難しいのが実情らしい」と林委員。そして「この取り組みがうまくいかなければ廃業するところもさらに増えそう」とみている。A重油主体の燃料を使っていた漁船が最

関東支部農林漁業委員会委員 加藤貴之氏



三崎港も時代とともに変遷を重ねている。神奈川県三浦半島の最先端に位置する三崎港は首都圏最大級の漁港である。昭和30年代のマグロパブルといえるような活況はすでに薄れたが、休日ともなれば都心からの利便の良さを評判の『三崎のマグロ』を求めて多くの観光客が訪れる。そこには歴史ある港町の新しい姿がみられる。最近はお客地としても人気で三崎石油（加藤貴之社長・JX系）のバジ船が1



三崎の港を走るバジ船。最近のVのローも盛んで三石丸が映るJX丸も

「海のインフラ」維持に対策必要

Vに映るシーンもあるという。かつて盛況だったころ、三崎港では10社以上の販売業者が熱心な販売を競っていたという。港を往来するバジ船も7隻に及んでいた。加藤委員は往時をよく知る同社の加藤敏夫常任顧問とともに懐かしみながら振り返る。「三崎は大勢の船員さんで溢れ、それが横須賀などにも流れ大変な賑わいだった。潮目が変わったのはオイルショック以降。漁船の省エネ化、商社による海外マグロの輸入、養殖などで需要構造は変わった。三崎港の場合も都心と直接つながる高速道路などの建設が計画されたものの実現しなかった影響も大きい。「三崎港まで高速道路や鉄道などの交通インフラを整備できればまた状況は違っていたかもしれない」と加藤委員。現在、三崎港で販売する石油販売業者は3社、バジ船も4隻まで減少した。3隻は港内船で1隻がバジ船となる。そのうち三崎石油が保有するバジ船は2隻（第2三石丸・表示積載量2400kg、第1三石丸・500kg）。第1三石丸は港内船、第2三石丸は三崎唯一の沿海船として活躍している。沿海船とは三崎港を出て、横浜の製油所などで油の供給を受けに行く資格を有する船である。加藤委員は「安定供給に加え、現在は安心・安全やインフラの維持・補修が重要になっている。バジ船の維持・補修もとよの、今後は船長、機関長などの人材確保も課題になる。そしてこうしたものはすべてコストとして跳ね返ってくる」と述べる。一方で、安いままの代料料などバジ船を取り巻く環境は厳しい。バジ船が維持できないのは漁船などへの燃料供給が困難になる可能性もある。「海」の安定供給を担うインフラを守るための対策が必要になっている。「三崎の船員さんで、三崎のために三崎港から出航し、三崎港に水揚げする素晴らしい方がまたおられる。我々もそうした船員さんを応援したい。頑張っているかな」と加藤委員は話した。加藤委員は日焼けした顔で力強く語る。

第1回



給油中の漁連石油のバジ船

緊急災害時用燃料油ポンプ

- 定こき式なので大量給油もスムーズ、ラクラク!
- 緊急車両への給油
- 暖房用灯油の注油
- A重油にも対応

http://www.kyoto-tmc.co.jp

人へ。社会へ。未来へ。

～安心・安全をトータルサポート～

「燃料供給システム」の明日に取組む

洗練された高機能「シンプル&スタイリッシュ」

Ace Multi

- 視野角の広い高輝度表示器
- 超軽量・抗腐/ズル
- 消費電力を抑えた省エネ設計

ワンランク上の「機能×デザイン」

Long Ace

- 音声ガイダンス機能
- ダウンフロー機能
- 大型表示カウンター
- 超軽量・抗腐/ズル

惹きつける「斬新なフォルム」

Aceline

- 音声ガイダンス機能
- 大型表示カウンター
- 超軽量・抗腐/ズル