HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	観光資源としての北海道の水産業
Author(s)	石川, 満壽夫
Citation	CATS 叢書, 11, 313-318
Issue Date	2017-03-07
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/66661
Type	departmental bulletin paper
File Information	CATS11_41.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

観光資源としての北海道の水産業

石川 満壽夫
北海道大学観光学高等研究センター 研究員

1. はじめに

このテーマに着目した理由は『北海道にとって大切なのは食と観光』と言われて久しいが，その食を観光資源として研究してみようという興味本位的なことから始まった。農業についてはグリーンツーリズムや農的空間に安らぎを求める二地域居住など多くの既往研究があるが水産業についてはあまり先行研究がなされていない。

そこで北海道における水産業について観光資源としての観点から考えてみることにした。

2. 日本の水産業は衰退産業

日本の水産業は 1980 年代には生産量 1,200 万トン台で世界の 6 分の一を占め，名実共に世界第一の漁業国であった。しかし 2014 年には全世界の生産量は二億トンに迫るなか，日本は 477 万トン，シェア 2.3％で第 6 位まで下がってきた（図 1 参照)。

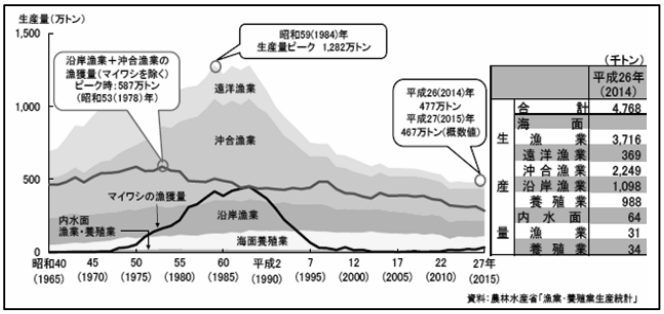


図 1　日本の漁業・養殖業生産量の推移
（資料　農林水産省「漁業・養殖業生産統計」より）

2014 年のトップは，海洋水域にさほど恵まれない中国で総生産 7,615 万トン，世界シェア 39％に達する。日本の近海の公海で根こそぎ乱獲しているかのような印象があるが総生産 7,615 万トンの約 80％の 5,880 万トンは中国内水面での淡水魚類と藻類の養殖生産である。外洋海面での漁獲量は約 20％の 1,375 万トンに過ぎない（図 2 参照)。

かつての日本の漁業は食糧供給，貴重な輸出産業として生産量，漁獲量を伸ばしていった。その先鋒は遠洋漁業で母船式捕鯨船団，母船式マグロ船団を構成し世界の海を漁場として獲り回った。しかし世界は黙っていなかった。やがて 200 海里問題を始めとし海外漁場から締め出されていく。船団の解体も余儀なくされ大手水産会社も構造不況に陥った。それだけではない漁業の担い手の高齢化，後継者不足，燃料費の高騰などから経営が圧迫され廃業せざるを得ないなど長期衰退傾向が続いている。

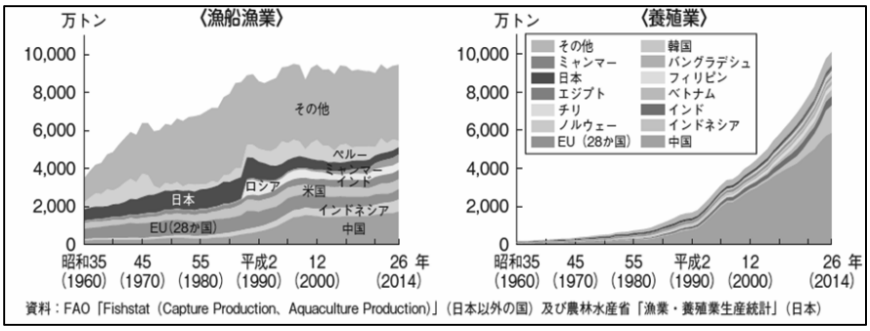


図２　世界の漁業・養殖業生産量の推移

（資料　FAO　及び農林水産省「漁業・養殖業生産統計」より）

この状況になったのは生産者側だけの要因ばかりではない，消費者側も魚離れ 1 人当たりの消費量も粗食料ベースで 19991 年には 66.7 kg，世界一魚を食べる国民であったが，しかし消費傾向にも変化があり魚離れ，魚と肉との争いのなかで 2011 年には日本人は動物性たんぱく質を肉から多くとるようになり 1 人当たりの消費量も 51.4 kgに減少し世界の国別でも第 6 位に下がった。

3. 世界の水産業は成長産業

世界の漁業・養殖業を合わせた生産量は図 2 で示したように 1960 年の 36 百万トンが 2014 年には 1 億 95 百万トンとなった。内訳をみると 1960 年には構成比 5.5％であった養殖量が 2014 年では構成比 51.7％と逆転している。漁獲量は 1980 年代後半より頭打ちとなっている。海といえども漁獲資源の減少が危惧され資源管理が厳しく求められてきている。その中でも日本にはクジラ，マグロ，ウナギなどの漁獲に関して資源保護の観点から厳しい目が注がれている。一方で中国は養殖に力を注ぎ養殖生産量の 58％を担って世界の供給に貢献している（図 2 参照)。

世界銀行グループが国際食糧対策研究所とアーカンサス大学パインブルック教授と共同で「世界銀行水産食料資源 2030 年予測調査報告書」を発表した。

そこには世界人口は 2030 年には 90 億人に達すると予測している。そして世界全体で農業耕作適地の限界，農業生産に必要な水資源の限界，気候変動による農業生産の不安定さ

などを指摘している。これからの世界の食料資源としては水産業の重要性が注目され，消費需要はますます増加し，供給量の対応（漁獲量＋養殖量）が強化され，さらに魚類には健康維持に必要なビタミン，ミネラル，微量元素などの含有量から重要さがますます注目されると指摘している。これらから

① 人類に必要な動物性たんぱく質の供給源は水産業に期待度が高まる
② 人類の食糧を支えるのは陸，農業ではなく海，水産業に依存度が高まる
③ 水産業を支えるのは漁獲ではなく養殖に依存度が高まる

とのことで水産業は大変重要な産業であり成長させねばならない産業と位置付けられる。

4. 北海道の水産業に活路はあるのか

日本全体では水産業は衰退産業と述べたが足元の北海道は果たしてそうなのか。今一度北海道の姿を見直すと先人たちの努力，遺産の延長上にあることに気づく。あらためて観光資源としての水産業についての活路を考えてみたい。

(1) 地理的，立地条件の優位性を活かす

亜寒帯に属し，親潮（千島海流），リマン海流に恵まれ，流氷の到来は毎年栄養豊かなプランクトンを極東ロシアより無償でオホーツク沿岸水域にもたらしてくれる。そして四面を海に囲まれ，インフラ設備として漁港，水産付帯施設などを多額の国費を投じて充実させてきている。

(2) 増・養殖，栽培漁業技術，漁獲技術，鮮度保持技術をさらに磨く

明治維新以来豊富な水産物を獲るだけではなく魚介類の稚貝生産，サケマスの放流事業，ホタテの地撒き育成など地道に培ってきた増・養殖技術がある。

事例を挙げれば　ホタテ，サケマス，カキ，アワビ，ナマコ，ウニ，昆布など現在も研究が継続されており今後も増・養殖生産が十分見込める。

大都市消費地から遠隔地というハンディに対して鮮度保持技術を物流にも生かして物理的な距離を克服してきている。そして近年冷蔵・冷凍保存技術も飛躍的に改良されてきており国内需要が先細りであるが北海道から海外輸出の販路拡大に寄与する可能性を秘めている。

(3) 水産加工技術を活かす

従来から実際の現場では獲れた魚が全て流通しているわけではない，卸売市場にさえ並べる機会が与えられないもの，魚価で採算が取れないもの，量販流通システム上の理由で

規格外魚介類など商流に載らないもの，水揚げ時の品質とは無関係の要素で陽の目を見ない魚介類がなんと多いことか，貴重な食用資源としては実にもったいない話である。

しかし北海道にはそれらの未利用資源を加工技術で食用向けに変えたり，高付加価値商品創りなどで商品競争力のあるものに生まれ変わらせたりする技術がある。

事例を挙げれば　江戸時代からの続く干物専門会社としては日本一の㈱山安釧路工場で従来は廃棄されていた小型サンマを「骨まで食べられるサンマ」に変えたり，㈱太洋産業釧路工場では従来は廃棄していたサケの頭部と骨をすべて活用し調理食材に変えたり，寿都町の㈱山下水産では道内魚介類で品質は良いが市場性のないと決めつけられた規格外品を自社の「生炊き加工」という独特の手法で付価値ある商品を創り出している。

(4) 海外輸出に活路あり

日本国内需要は人口減少期に移り少子高齢化という過去に類を見ない国勢となってきている。もはや従来の移民受け入れ制限政策の大転換でも図らない限り人口再増加は見込めない。その様な国内情勢ではあるが北海道には前述の 1 項から 3 項までに述べた有形無形の財産がある。訪日外客数は 2016 年年間数で 2,400 万人を突破した。増加の傾向はしばらく続くと推定される。訪日観光客は魅力ある観光地巡りだけでなく豊富な食を実際に口にして旨いと感じ，舌で覚えて帰国する。なかでも北海道に来る訪日観光客，特にアセアン諸国の人々は四季の変化や雪景色と共に北海道の魚介類の美味さに自国にはない寒流で締まった魚の味は忘れられないものになるようである。今我が国に来訪する人は特にアセアン諸国では少なくとも中流層以上の富裕層であろう。そして自国に帰ってからも和食レストランへ足を運びだすこととなっているようだ。そのような需要も追い風となり海外における和食レストランは安心安全で健康的な食であるとの評判のもと，図 3 にあるように増加している。アセアン諸国を含むアジアでは 2013 年の 2 万 7 千店から 2 年間で 1 万 8 千店増えて 2015 年には 45,300 店に及ぶ。実に 2 年間で 70％増である。

今，アセアン諸国の主要都市シンガポール，タイのバンコク，ベトナムのホーチミン，マレーシアのクラランプールなどの高級スーパーや和食レストランへ日本食材とりわけ生鮮魚介類の輸出が望まれている。しかし日本国内間の売込み競争もあり，特に東京以西はアセアン諸国に距離的に近く航空路線も直行便を含めて恵まれ，かつ水産関係者の販売意欲は逞しく輸出実績を伸ばしている。その点，北海道の水産関係者は北海道産の魚介類の評判の良さとは裏腹に販路拡大意欲，ひたむきさでは水をあけられている。水産物の良さそして鮮度保持技術を備え持つ北海道産の残る課題は海外輸出で活路を見出そうという意欲と，物流及び商流の確立である。

(5) アセアン諸国へ販路開拓　商流，物流システムの円滑化を図る

現在日本の水産物の輸出について生鮮物は航空扱いで，冷凍・冷蔵ものは貨物船舶でと分けられている。生鮮物の物流において第一の方法は沖縄空港が 24 時間使える点を活か

し ANA は貨物便ハブ空港と位置付けて国内各地の空港から沖縄に結び行き先区分け後，海外諸国の拠点に搬送している。第二の方法は羽田空港での CSN 地方創生ネットワーク社が運営する「羽田鮮魚センター」である。全国各地の空港から羽田空港に運び首都圏や海外へ搬送する流通体系である。物流と商流も併せ持ち，各地の生産地市場も消費地市場である築地市場も飛び越えて時間的にも優位性を打ち出せる競争力を有している。

北海道にとって第一，第二の方法でも海外へ輸出することは可能だが，空路利用といえども少なくとも 1 便または 2 便を経て沖縄や羽田空港に届くことになる。そこで第三の方法は来訪観光客の需要に応えて就航している北海道への直行便を利用することである。中でも 2016 年 10 月に就航した新千歳―シンガポール間のスクート航空に注目した。シンガポール航空の LCC であり，これを利用すればアセアン諸国から遠隔地というハンディを挽回し，従来の鮮度保持技術と共に時間的にも一番早い物流システムを確立できる。

最後の課題はいかにアセアン向けの商流を組み立てるかである。アセアン諸国での販路拡大のターゲットの第一段階は富裕層が出入りする高級スーパー及び和食レストランに絞って考える。現地の一般市場ではまだまだ日本からの生鮮魚介類に手が届く所得水準に達していない。従って高級スーパーの鮮魚コーナーや和食レストランなどへの小口搬送を基本とする販路拡大であろう。北海道の生鮮魚介類の良さを理解し地道に現地で販促活動を担うパートナー探しが最大のポイントとなる。北海道の水産商流関係者で海外での販路拡大，日々の配送，代金回収，為替リスクを積極的に取り組む会社は極めて少ない。そこでこのパートナー企業として JALUX 社を選定した。既にアセアン諸国と水産加工で委託加工業務を永年営んできている。その中で現地の高級スーパーや和食レストランから日本の生鮮水産物を小口単位でも扱ってほしいという要望を受けてきていた。現在の北海道の販路開拓で一番弱点であったところを補完するちょうどよい会社と位置付けて連携を強めていくことにしたい。

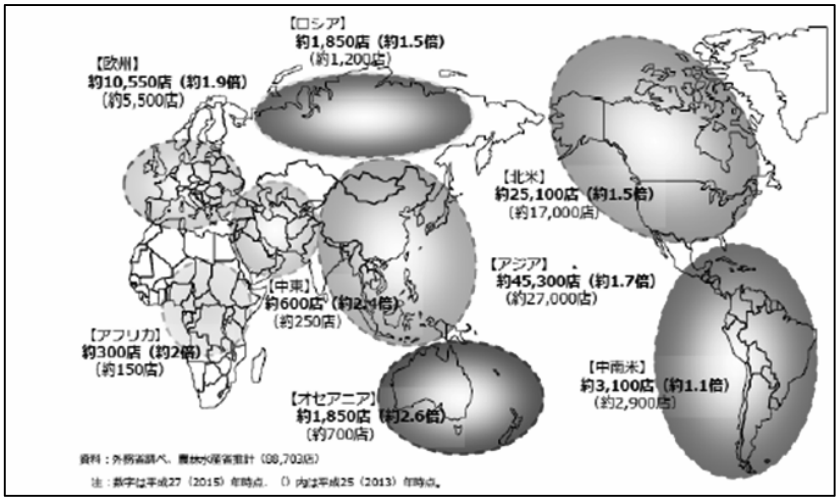


図３　海外における和食レストランの増加
（資料　外務省調べ　農林水産省統計より）

5. まとめ

本研究を始めた当初は理想の姿を示し，生産者（漁業者），漁協，水産加工業者らにいくつかの方策提案を示すだけであったが，各地の水産，漁業現場とやり取りをする中で実証試験を重ねたり，販路開拓を考える段階ではパートナー探しも北海道の生産者側と共に考え行動するフィールドワーカー役も担ったたりした。そこで到達した観光資源としての北海道の水産業の活路は

① 増養殖技術と鮮度保持技術を磨く
② 水産未利用資源の食用化，水産加工技術を磨く
③ アセアン諸国の胃袋をつかみ輸出を促進する

ことに集約された。

そしていつの日か

アジアには水産王国北海道がある！

といわれる姿を目指していきたい。