

碧石水

第120号

平成19年(2007年)10月

静岡県水産技術研究所

〒425-0033 焼津市小川3690

TEL(054)627-1815

TEL(054)627-3084

HPアドレス

<http://fish-exp.pref.shizuoka.jp/>

研究レポート

台湾におけるサクラエビ漁業について

はじめに

サクラエビは、私たち静岡県民にとって馴染み深いエビです。富士川の河川敷で富士山をバックに天日干しされているサクラエビは、まるでピンクの絨毯^{じゅうたん}を敷き詰めたように美しく、毎年サクラエビ漁の時期になると新聞でもこの風景は取り上げられ、静岡県を象徴する風景の一つとも言えます。

サクラエビは「駿河湾特産」とよく言われますが、『日本』では相模湾や東京湾、遠州灘でも生息が確認されています。しかし、サクラエビを対象とした「サクラエビ漁業」が行われているのは、『日本』では静岡県の駿河湾だけなのです。相模湾や東京湾、遠州灘では、生息が確認されているものの、持続的に漁業が行えるだけの資源量はないと考えられています。ですから、『日本』で漁獲されたサクラエビは100%が静岡県駿河湾産ということになります。

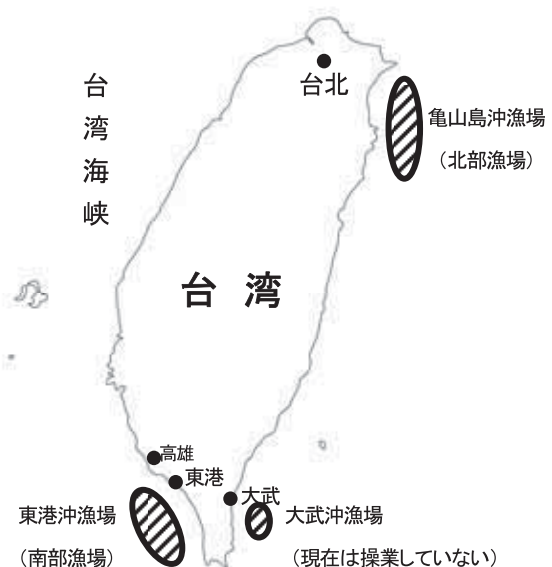
ここで、『日本』とわざわざ強調したのは理由があります。実は、海外に目を向けてみると、日本のすぐ近くの『台湾』でサクラエビを対象とした漁業が行われ、日本へ輸出されています。しかし、実際にどのくらいの漁獲量があり、どのくらいの量が輸出されているかは統計にはないため、なかなか実態を知ることができませんでした。

ところが、去る平成19年6月6日に、日本のサクラエビ漁業における資源管理や、静岡県水産技術研究所が行っているサクラエビの調査・研究を知りたいと言うことで、台湾行政院農委會水産試験所の王敏昌研究員、台湾日盛産業・日食

品有限公司の陳金得氏他数名が来日して、静岡県水産技術研究所にお見えになりました。そこで、台湾のサクラエビ漁業について、貴重な情報が得られましたので御紹介いたします。



第1図 日本と台湾の位置関係



第2図 台湾におけるサクラエビ漁場 (図中の●で示してある部分)

日本と台湾の位置関係を第1図に、台湾におけるサクラエビの漁場を第2図に示しました。台湾での現在の漁場は、台湾南西部の東港沖の漁場(以下、南部漁場)と、北東部亀山島周辺の漁場(以下、北部漁場)の2か所です。南東部の大武沖にもサクラエビが確認され、2年ほど漁場となりましたが、現在では漁業は行われていません。では、漁場別に現在の状況を見ていきたいと思えます。

南部漁場について

南部漁場の地元では、サクラエビは台風直後など、海が荒れた後に偶然漁獲される変わったエビとの認識だったようです。ところが、今から40年ほど前、そのエビが偶然冷凍庫に保管されているのを、今回来日した陳氏がサンプルとして日本に持ち込み、日本のサクラエビと同じであると確認したことが始まりのようです。その後、南部漁場では30年ほど前からサクラエビ漁が始まり、また日本では、サクラエビ研究で有名な大森 信氏が、昭和63年4月の日本海洋学会において、台湾で漁獲されたエビが日本のサクラエビと同種であることを発表しています。

南部漁場では、日本のサクラエビ漁業と異なり、夜ではなく、日中に漁を行います。漁法は1そう底びき網で、1回当たり1時間ほど曳網し、1日6~8回操業するそうです。操業隻数は約100隻で、土曜日と日曜日は休漁日となっています。漁期は11月から翌年5月で、夏に漁を行わないのは産卵する親エビの保護のためで、この点は日本と共通しています。ところが、台湾の水産試験所等が、資源管理の重要性を訴えてきたにもかかわらず、漁業者はほとんど小型のエビでも獲り続け、年間1,200トンの漁獲量をピークに年々漁獲量は減り、昨年度漁期はついに年間675トンにまで減少したそうです。また、特徴的な事例として、南部漁場におけるサクラエビの成熟サイズは、日本のそれと同じく、体長36mm以上であったのが、ここ5年ほどは毎年30mm前後の小型サイズで成熟しているとのことです。南部漁場は駿河湾よりも低緯度にあるため(第1図)水温は高いものの、この5年間で急に水温が上昇したというわけでもないそうで、イワシなど浮き魚で知られているように、資源が減少したために早く子孫を残そうと、

成熟サイズが小型化したとも言われているそうです。さらに、南部漁場の浅瀬には珊瑚礁があり、底びき網が浅瀬を曳くことによって珊瑚礁が破壊されるという問題も起きているようです。

北部漁場について

北部漁場は、3年ほど前に発見された新しい漁場です。サクラエビ漁業を専業としている船は20~30隻程度で、1そう底びき網と2そう中層船びき網の二つの漁法があります。北部漁場も南部漁場と同じく、日中に漁を行います。1回の曳網時間は約3時間と長く、1日に1~3回操業を行います。南部漁場とは異なり休漁日は特に決められていないものの、漁期は3~5月と非常に短いものとなっています。夏に漁を行わないのは、日本や南部漁場と同じで産卵する親エビの保護のためですが、その他の時期は、この地区特有の季節風により、なかなか漁ができないためだそうです。北部漁場では南部漁場の反省を受け、水産試験所が資源管理の指導を行っており、小型のエビを漁獲した場合は、仲買業者も買い取りを行わないようにしているようです。このため、小型のエビが漁獲された場合は臨時で休漁にするなど、南部漁場より資源管理の取り組みが進んでいるようです。また、サクラエビ漁で混獲される他の魚種は、ハダカイワシ類やベニサクラエビ、トゲヒゲサクラエビ、シラエビなど、日本のサクラエビ漁業で混獲されるものとほとんど同じです。なお、北部漁場における昨年度のサクラエビの漁獲量は225トンとのことでした。

その他の漁場開発

台湾の北西側にある台湾海峡は、水深200m以浅の浅い海峡で、サクラエビは日中200m以深に棲息すると言われている現在の知見には合致しない海底地形です。一方、台湾の東側は、等深線が入り組む急深な海底地形で、現在確認されている場所以外にも、サクラエビが棲息している可能性が十分考えられます。実際に台湾では、他の海域にサクラエビが棲息しているかどうかの調査を行っているとのことで、今後新たなサクラエビ漁場が見つかるかもしれません。

日本への輸出

それでは、台湾で漁獲されるサクラエビのうち、どれくらいが日本へやってきているのでしょうか？答は、8割だそうです。以前は9割が日本に輸出されていましたが、台湾国内での消費も増えてきたため、9割から8割に減ったそうです。輸出形態は生、釜揚げ、素干しの3種類です。昨年度漁期の台湾における漁獲量は、前述のとおり南部漁場が675トン、北部漁場が225トンで、合計すると900トンとなります。そのうちの8割が日本に輸出されているとすると、その量は単純計算で720トンになります。過去5年間の日本（すなわち静岡県）におけるサクラエビの年間漁獲量は約1,800トンなので、この量は日本の漁獲量の4割に相当します。また、台湾におけるサクラエビの価格（浜値）は、日本の約半分ですが、日本でのサクラエビ価格の上昇に伴い、台湾でもサクラエビの価格が上昇しているようです。さらに、昔は台湾から輸入されたサクラエビは、いったん静岡県に来てから、他の国内業者へ販売されてい

ましたが、近年では静岡県外の日本の業者が、直接台湾から買い付けを行うようになってきているとのことでした。

おわりに

サクラエビは約1年半という寿命の短い生物です。再生産を上回る量を漁獲してしまうと、あっという間に資源は枯渇状態となってしまいます。台湾の北部漁場では、南部漁場の教訓を生かし、駿河湾のように資源管理が行われるように期待します。

日本でも、台湾の漁業の変遷を参考に、静岡県水産技術研究所とサクラエビ漁業者が協働で行っている調査を今後も続けるなど、限りある駿河湾のサクラエビ資源を持続的に利用できるよう、努力することが大切ではないでしょうか。

最後に、今回台湾の方たちとの貴重な情報交換の機会を設けていただきました、株式会社ヤママル片瀬幸修氏に厚く御礼申し上げます。

（資源海洋研究室 田中寿臣）

海外研修だより

海外視察雑感 ～中国で見たこと聞いたこと～

（3）外国語を外国で知る

市内郊外を車で移動中に目にする大きな建物で、特に目立った建物の多くが学校でした。多くの建物が近代的ではあるが、どこか垢抜けなく、



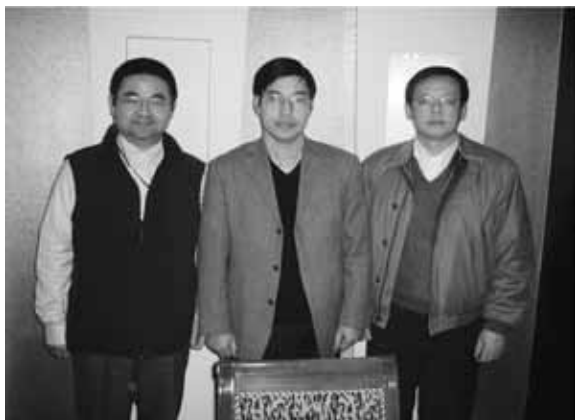
中国海洋大学を正面から。元々は、日本統治時代に建てられた小学校の建物を大学校舎として使用している。

しかも同じ街区の建物が皆同じデザインというのはなんとなく異様に感じました。もちろん、同じ図面で何棟も建てた方が効率的なのは間違いないでしょう。

一方、小学校から大学校まで、多くの学校は周りの建物に比べてもその存在感が特別で、非常に目立ちます。さらに、(あくまでも外見だけですが)一つ一つの学校に特徴があり、個性的です(その点では日本の学校の建物の方が画一的ですね。)。やはり発展を続ける今の中国では教育、人材育成にとっても力を入れていることが建物を見ても伺えます。

さて、今回の中国訪問では、現地の大学(青島では中国海洋大学、上海では上海水産大学)の先生に非常にお世話になりました。ちなみに両大学とも、現在新しい立派なキャンパスを建設中で、近いうちにさらに大きく立派な大学に生まれ変わるようです。これらの大学では日本の大学や研究機関との交流も盛んで、主要な先生方の多くは日本への留学経験があります。そのため、日本語が

堪能な方が多く大変助かりました。中国では、あまり（というか空港やホテル以外ではほとんど）英語が通じません。多分、昔は一般国民に対する英語教育が行われていない、英語文化が規制されてきた等の理由によるものと思われる。しかし、現在の中国は英語教育に力を入れており、国際的な英語能力試験で一定点数以上を取れないと大学を卒業できないらしいのです。この点では、むしろ日本の大学生の平均英語レベルよりも上なのかもしれません。今回青島市内の視察で通訳してくれた登さんは、中国海洋大学の大学院生で日本への留学経験もある好青年ですが、日本語がそれほど得意ではないようでした。そのため、英語に訳してくれることの方が多かった…のですが、私は英語が苦手なので苦労しました。さすがに、良く勉強している英語なので（つまりネイティブでない）発音は非常に聞き取り易くて助かりました。なお、最近の若い研究者や学生の関心は日本よりも欧米（とくにアメリカ合衆国）の方に向いているようで、日本への留学志向は以前ほどではないようなのは少し残念です。



中央：薛教授 右：Tang 教授 左：筆者

青島滞在中に中国海洋大学の薛教授に誘われて、ワシントン州立大の Tang 教授と会食したのですが、同席した中国海洋大学の若手研究者(副教授たち)の話題の中心は Tang 教授のアメリカ生活についてでした。余談ですが、この会食は薛教授が Tang 教授を接待するために設けたもので、今回の旅行中唯一の高級料理店での食事でしたが、

Tang 教授が頻繁に（英語で）話しかけてくれるため、落ち着いて料理を味わうことができませんでした（笑）。もっとも、英語、中国語、日本語（薛教授が中国語の会話の内容を説明してくれました）が飛び交う会席は有意義な体験でした。

上海水産大学の陳教授は日本に来たことが一度もない(今回の訪問後、初めて訪日されました)のですが、日本語がとても堪能です。つまり陳教授は、中国国内で日本語を勉強された訳ですが、先生の言うところによると日本語の勉強は中国古文の勉強でもあるといえます。日本語の「漢字」は中国由来ですが、その字の意味は昔のもの（つまり古文）が多く、現代のものとは違っているそうです。例えば日本で「箸（はし）」というのは「唐」時代の表記で、現代表記では「筷子」となります。確かに「漢字」は「漢」の字、中国の「漢」時代は「唐」時代よりも昔ですから、中国の昔の言葉を日本人は使っている訳です。そもそも、同じ漢字文化圏だから言葉は通じなくても筆談で何かなるだろうと考えていた私が浅はかで、現地ではほとんど筆談が通じませんでした。

中国の交通事情

今回、寧波から杭州、杭州から上海へは高速バスで移動しました。本当は鉄道で移動したかったのですが切符が取れなかったのです。バスは一般的な庶民の足となっており、バスターミナルから各地へ向けて多くの便が出ています。このバスの切符には保険がセットで販売されています（もちろん買わなくても良いのですが）。死亡保険金で約百万円位だったと思います。日本だったら、「そんなに危ないのか」と心配になるところですが、中国では「そんなに危ない」というか、事故が非常に多いのだそうです。

中国の交通マナーが非常に悪いのは有名ですが、近年では車の数が増えて交通渋滞も頻発しています。この交通渋滞、マナーの悪さに起因することも。

その1。逆行はあたり前。基本的に対向車がいなければ逆行は平気です。そのため、新しい高速道路では中央分離帯ができましたが、センターラインしかない対面通行道路（片側1車線）を2列で走行（つまり1列は逆行）した結果、対向車が来ると雪隠詰めになり大渋滞というのも経験しました。

その2。赤信号の停車は道幅一杯を使う。中国では確か右側通行でしたので、左折は対向車線を跨ぐこととなります。日本では大きな通りには専用車線（右折車線）がありますが、中国では左折車は赤信号で対向車線に逆行して停車するのです。これで、対向車は左折車が曲がり終えるまで直進することができません。一方、本来車線では左折車が通行を邪魔することなく直進できる訳です。考えてみると合理的なのか？



寧波市内。とりあえず4車線道路の交差点に横断歩道はあるが、信号機は無い。もちろん歩行者が待っていても車は止まってくれない。

その3。どこでも渡る歩行者。青島市内などでは、結構大きな交差点でも信号機がないため、道を渡るのが命がけ、のように感じました。見ていると現地の方は、とにかく渡り始める。渡り始めたら止まらないこと。車も歩行者の行動を予測して避けながら走るの、途中で止まったり、歩くスピードを変えたりするとかえって危険のようです。って、私にはとても無理。案内の人に勝手に渡る

と危険ですから後に離れず付いてくるようにと言われました。しかし、時速100km以上で飛ばしてくる6車線道路も平気で渡ってくる中国人って命知らず？



6車線道路を渡る歩行者（円内）

その4。渋滞すると増える車線。というより車線無視で隙間があれば入ってくるため、2車線が3車線4車線にもなります。私が若かりし時代のスキー場のリフト乗り場（スキーブームでものすごくゲレンデが込んでいた時代があったのです）を思い出しました。しかし、タクシー運転手のテクニックはすごい。隣の車との隙間が10cmも無い状態でも平気で割り込んで行くのですから。

その5。とりあえずクラクション。パフッ！（後ろにいるぞ）パフッ！（割り込むぞ）パフッ！（止める）パフッ！（どけっ）といった具合で、混んでくると運転手は何かとクラクションを鳴らします。という感じで、多分、交通事故も多いです。上海以外の都市で車に乗った日は、必ず見かけました。上海は他の都市と比べると格段にマナーが良い、ついでにタクシーも綺麗で運転手もマナーも良い（クラクションの回数も少ない？）ので安心しました。

最後の写真は、青島駅前で領収書を売っているダフ屋の写真です。中国では領収書は全て公的なものなので、私造領収書はありません。この領収書に基づいて経費が認められますので、例えば、出張しても領収書がないと会社から旅費がもらえません。逆に言えば出張先で親戚の家にタダで泊



青島駅前の領収書屋さん

まってもホテルの領収書があれば宿泊費がもらえるのです。そこで登場するのが領収書屋さんなのです。領収書屋で適当な領収書を買って、経費をせしめようという庶民のしたたかさが垣間見られました。しかし、白昼駅前広場で堂々と営業しているところが中国だなあ。ところで、販売している公的な領収書は一体どこから仕入れるのだろうと思っていたら、上海市の偉い人（書記長）が汚職で捕まりました。その罪状の一つに領収書横流しというのがあって、蛇の道は蛇、なるほどと納得した次第です。（次の最終回に続く。）

（開発研究室 高木毅）

トピックス

海洋深層水スキャンピ ～アピールポイントと食材評価～

当水産技術研究所は、海洋深層水を利用することにより、アカザエビ *Metanephrops japonicus* (第1図)の生残率やふ化率が向上することを確認しました(碧水第119号)。その研究成果をもとに、新規産業・事業の創出による地域活性化を目指すため、アカザエビの蓄養利用について検討しました。ここでは海洋深層水で飼育されたアカザエビを“海洋深層水スキャンピ”と呼びます。最初に、海洋深層水スキャンピのアピールポイントを検討した後に、地域と連携して海洋深層水スキャンピの食材としての価値を評価しました。

まず、海洋深層水スキャンピのアピールポイントとして、以下のことが考えられました。

- ・人気食材：アカザエビ類は、スキャンピ等の呼び名で知られる世界的に人気のある食材。
- ・安心・安全：特に清浄性の特徴をもつ海洋深層水を利用することにより、無投薬で蓄養養殖されたエビは食品としての安心・安全性にも大きく期待。
- ・知的財産：研究成果をもとに特許出願済(スキャンピの養殖方法、スキャンピの養殖装置及びその方法又は装置により養殖されたスキャンピ：特願2006-070133号)。
- ・オンリーワン：冬期を中心とした漁獲で高水温



第1図 アカザエビ

に弱いため、夏期に活魚を入手することは大変に困難。新鮮なエビを夏期に食材として利用するには、海洋深層水による蓄養は非常に有効。全国初事例。

- ・トレーサビリティ：駿河湾深層水の原水を使用。餌は駿河湾産サクラエビ。個体別飼育による管理が可能。漁獲情報（漁船・漁場・日時）の入手が可能。
- ・地域性：駿河湾深層水取水地、深層水利用可能、駿河湾よりエビを漁獲、地産地消、水産技術の拠点等
- ・駿河湾深層水（駿河湾深層水ブランド商品として）



第2図 蓄養中の海洋深層水スキャンピ

このようなアピールポイントをもつ海洋深層水スキャンピについて、地域と連携して食材としての価値を評価しました。平成19年3月26～28日に駿河湾においてエビ籠により漁獲された55個体のアカザエビ *Metanephrops japonicus* を、7月8日までの103～105日間駿河湾深層水で蓄養し(第2図)、試食に供しました。地域関係者参加のもと食材評価検討会を、当研究所と焼津市の共催、焼津魚仲組合協賛で、7月9日にアクアスやいづ内レストラン‘プラージュ’で開催しました。



第3図 試食メニュー4種

試食メニューとして、‘プラージュ’のシェフによる「カルパッチョ」、「クリームスープ」、「グリル」、「ワイン蒸し」の4種を用意しました(第3図)。試食評価は、計22名の水産関係者、深層水関係者により、試食後に調査票へ記入する方法で行いました(第4図)。評価会には報道機関も多数取材に駆けつけ、地域の関心の高さが伺えました。

試食では素材を比較するため、海洋深層水スキャンピと輸入冷凍スキャンピ(デンマーク産ノルウェーロブスター)を提供しました。



第4図 評価会の風景

ブランドイメージ(キーワード)の意識調査として、あらかじめ海洋深層水スキャンピのアピールポイントを挙げて(第5図)、ブランドイメージとして相応しい順に順位をつけた回答を得ました。

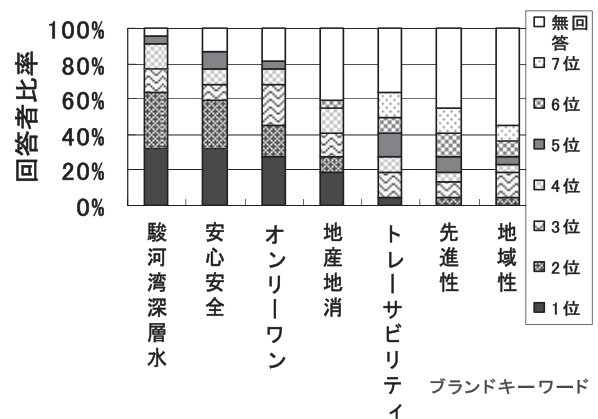


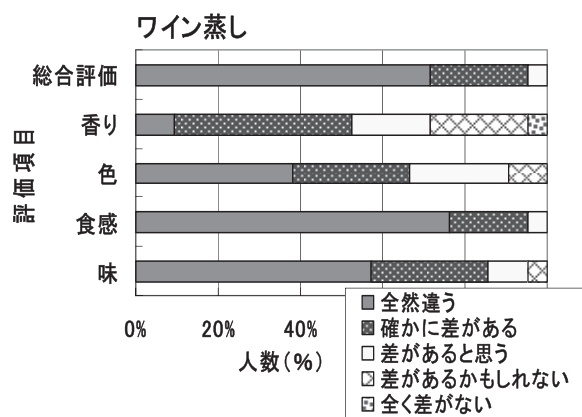
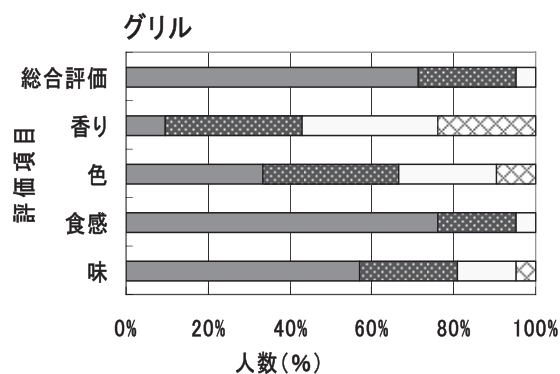
図5 試食参加者のブランドイメージ

試食比較評価としては、海洋深層水スキャンピと輸入冷凍スキャンピ各々の「グリル」および「ワイン蒸し」の2品で行いました。冷凍スキャンピは、生素材を仕立てる「カルパッチョ」には使用できる食材でないとシェフにより判断されましたので、「カルパッチョ」では比較評価を行いませんでした。試食比較では、それぞれの料理ごとに「味(甘み・旨み)」、「食感(プリプリ感)」、「色(見た目)」、「香り(臭い)」および「総合評価(美味しさ)」について評価しました。さらに、海洋深層水スキャン

ピの食材としての評価を「商品としての魅力」および「商品化への期待度」の2視点で調査しました。

ブランドイメージのキーワード意識は第5図のとおりでした。上位3位に入った比率の高いキーワードは、「駿河湾深層水」、「安心・安全」、「オンリーワン」の3つで、70%前後の回答を得ました。

「安心・安全」および「オンリーワン」は、上位3位比率はほぼ同じものの、2位、3位回答の比率に大きな差が見られ、2位「安心安全」、3位「オンリーワン」とセットでの回答が多くありました。その他、上位の回答が多かったものとしては「地産地消」でした。「トレーサビリティ」、「先進性」、「地域性」は、順位が下位の回答が多く、今回参加された方々の中ではブランドイメージとしての魅力が弱かったようです。



第6図 輸入冷凍スキャンピとの比較結果

試食比較評価は第6図のとおりでした。総合評価では両料理とも全員が「差がある」以上の回答でした。特に「全然違う」と回答した者が70%とその差は大きいことが判明しました。全く差がないという回答は「ワイン蒸し」の「香り」の項目

で1名のみでした。評価項目別では「食感」の差が最も大きく、次いで「味」の差が大きい結果となりました。それに対し「色」、「香り」の差は小さく、また2品とも同じ評価をした者が21名中15名(71%)もいたことから、料理法による差はあまりなかったようです。

海洋深層水スキャンピの食材としての評価は第1表のとおりでした。7割近い回答者が商品として「魅力が非常にある」と回答し、無回答の1人を除くすべての回答者が「魅力がある」としており、全体の印象はかなり良いことが判明しました。一方、商品化への期待度でも、「大いにある」、「ある」との回答が合わせて81%になり、期待度の高さが伺える一方で、「未知数」との回答も14%あり、今後の進展次第という慎重な意見も垣間見られました。

第1表 海洋深層水スキャンピの食材としての評価

商品としての魅力			商品化の期待度		
評価	回答者数	割合	評価	回答者数	割合
非常にある	15人	68%	大いにある	10人	45%
ある	6人	27%	ある	8人	36%
少ない	0人	0%	未知数	3人	14%
無い	0人	0%	余りない	0人	0%
分からない	0人	0%	全くない	0人	0%
無回答	1人	5%	無回答	1人	5%

以上のことから、海洋深層水スキャンピは、地域関係者において食材としての評価が高く商品としても魅力があることが判明し、事業化推進に期待がもてました。

ご協力していただいた方々に、この場を借りて感謝いたします。

(深層水研究室 岡本一利・

開発研究室 高木 毅)

沼津の漁業とサカナをPR

沼津市漁協青壮年部連絡協議会では、平成 19 年 8 月 21 日に内浦漁協で、水産業のPRと子どもたちに漁業の現場体験や地元の魚に親しんでもらおうと「夏休み親子漁業探検隊」を開催しました。

当日は親子 26 名が参加し、沼津市の水産業やつくり育てる漁業について学んだ後、遊漁船に分乗して西浦木負地区の養殖場を見学、いけすのマダイやシマアジへの給餌体験をしました。また、帰港後は荷さばき場に仮設したタッチプール（活魚水槽に定置網で漁獲された魚やカニ、タコなどを収容）で活きたサカナに触れ、歓声を上げていました。

最後に試食会として、養殖魚をつかった豪華な刺身盛が提供されると、子どもたちが一斉にとり囲み、保護者と一緒に「おいしい」とほおぼっていました。

近年、若年層のサカナ離れが問題となっていますが、当日の場面を見る限り、「おいしいサカナであれば喜んで食べてくれる」という確信がもてました。

また、今回の企画は、船・魚・資材・見学先の手配など、ほとんどが部員や漁協の持ち寄りでしたが、若手漁業者の熱意とアイデアによって、参加者にとってはたいへん魅力的で、水産業のPRとして十分なインパクトを与えられたと思います。



試食会の様子
(普及室 石田孝行)

榛南地区でマダイの標識放流

榛南地域栽培漁業推進協議会では、9 月 11 日に地頭方漁港で、マダイ稚魚 1 万尾に漁業者が標識付けをした後、御前崎港内へ放流しました。このほかに榛南地区での放流は、8 月 23 日に吉田町漁

協、24 日に相良・地頭方漁協、27 日に御前崎漁協でも行われており（いずれも無標識）、合計で 24 万 5 千匹程度の稚魚が放流されたこととなります。今回の標識放流は台風のため 6 日の予定が延期になったもので、熱帯低気圧の影響が心配されましたが、雨は一滴も降らず快適に作業を終えることができました。

本年度、榛南地区の漁業者の話ではマダイの天然稚魚が多く見られるという情報もあり、放流によりさらなる資源増殖が期待されます。また、マダイの資源状況や放流効果を正確に把握するため、標識魚を見つけた方は漁協、水産技術研究所へご連絡をお願いします。



マダイの標識付け（上）と放流（下）
(普及室 今井基文)

中央卸売市場の視察

前号にて本県の普及指導業務が新たな体制のもとスタートした旨をお知らせしましたが、今後、普及業務において重要となってくる水産物流通に関する知見を広げるため、普及指導員を中心に県

内中央卸売市場の視察を行いました（6月4日：静岡中央卸売市場、9月13日：浜松中央卸売市場）。

当日は、普及指導員の他、一部の研究員も参加し、9月の見学時には浜松魚類(株)の平井社長に説明いただきながら、全国各地から集まる魚、陳列作業、セリ、仲卸し店舗などを視察しました。

産地市場での水揚調査等は日ごろ研究所の業務としていますが、中央卸売（消費地）市場を視察する機会は多くなかったので、今回、流通の現場を体験できてたいへん良い勉強になりました。



浜松中央卸売市場の視察
(普及室 石田孝行)

富士丸・駿河丸の動き 平成19年7～9月

船名	調査内容	月日
富士丸	県民の日・一般公開	8.21
	三陸沖方面カツオ・ビンナガ調査	8.22～ 9.17
駿河丸	地先観測	7.2～4
	サバ標識放流	9～10
	深層水調査	11
	サクラエビ産卵調査	18～19
	サクラエビ産卵調査	23～24
	深層水調査	25
	マリンロボ調査	26
	シラス網（カイトネット）テスト	31
	地先観測	8.1
	サクラエビ調査	6～7
	地先観測	8～10
県民の日・一般公開	21	
トラフグ調査	22～24	

駿河丸	サクラエビ産卵調査	8.27～28
	サバ調査	30～31
	地先観測	9.3～4
	地先観測	10～11
	トラフグ調査	12～14
	サバ標識放流・サクラエビ産卵調査	18～19
	CTD調整	20
夏季ペンドック	21～10.3	

日誌 平成19年7～9月

月日	事柄
7.2	業務連絡会議・分場長会議
4	沼津市漁青連役員（沼津）
5～6	全国養鱒技術協議会（静岡）
9	アカザエビ食材評価検討会
13	県漁業士会役員会（静岡）
	しらす船曳網組合支部長会（静岡）
18	「海の日」式典
22	清水お魚ふれあい事業・地びき網体験
24～25	長期漁海況予報会議（横浜）
26	研究報告編集委員会
27	知事と出先機関の長と語る会（静岡）
28	県桜海老加工組合連合会（熱海）
通月	一都三県漁海況速報発行
8.1	研究所長会議（静岡）
	普及月例会
3	業務連絡会議・分場長会議
	総務部長来所
7	沼津市漁青連役員会（沼津）
8	県女性部連合会役員会（静岡）
19	清水お魚ふれあい事業・シラス漁業体験
21	県民の日・一般公開
	夏休み親子漁業探検隊（沼津）
28	水産業クラスター幹事会（焼津）
29	技術連絡協議会（富士養鱒場）
31	研究報告編集委員会
9.1	総合防災訓練
	桜えび漁業組合役員会（由比）
3	磯焼け担当者会議
4	ウナギ種苗生産研究視察（養殖研）
5	普及月例会
7	中部地区漁業士と行政との意見交換会
10	業務連絡会議・分場長会議
12	JAFIC 理事会（東京）
13	全国資源評価会議（東京）
14	丸榛吉田うなぎ漁協供養祭（吉田）
19～20	中央ブロック資源海洋研究会（高知）
21	沼津土肥地区漁業士会
25～27	日本水産学会秋季大会（函館）
26	漁業振興基金評議会
28	県漁業士会役員会