

日本船マグロ ハイテク味

日本の遠洋マグロ漁船が冷凍マグロの品質向上に取り組んでいる。鍵は冷凍前の処理方法だ。ハイテクで血抜きをしたり、予冷をして熟成をはかったり。安値で売られる輸入物と差別化しようと、様々な試みが始まっている。

東京都大田区の大井水産物埠頭。浜田漁業部(岩手県宮古市)の遠洋はえ縄船「第88清福丸」が先月、インド洋でとった250トンの冷凍マグロを水揚げした。このうち60ト分には「極洗マグロ」と書いた青いシールが貼ってある。「世界初の技術を使ったマグロです」と浜田雄司社長は胸をはる。

通常、漁獲したマグロは、えらや内臓をとって零下60度の凍結室に入れて一気に凍らせるが、その前に手間を加える。

生きたマグロの動脈と尾を切って血抜きをする際、海水をはった特製タンクに入れる。特殊な装置で極小の気泡「ナノバブル」を水中に発生させる。酸素濃度を上げて心臓を長く動かし、血抜きを徹底する。

通常の処理では、とったマグロの2割近くの身に血栓やシミができてしまう。見た目が悪く安値の原因となるが、その発生を防げるという。昨年5月からの操業で初めて試し、今年2月に東京・築地で



「極洗マグロ」のブランドシールが貼られた冷凍マグロ。東京都大田区



気仙沼港から初航海に出る第88福徳丸。宮城県気仙沼市

血抜き徹底・ゆっくり冷却…「品質勝負」

開いた試食会では、しっとりした食感で味も好評だった。今後3年間は通常品より1キあたり50円増しの価格で食品会社と取引する。浜田社長は「外国船は質より量。我々は質で勝負していくしかない。ブランド化につなげたい」と話す。

インド洋で操業中の遠洋はえ縄船「第88福徳丸」。今年完成したばかりの新船で、真新しい甲板に容量1・5トの水槽が2基取り付けてある。零下2度近いシャベット状の氷水を作る装置だ。

とってすぐに凍結室に入れる従来の方法だと、死後硬直が起きる前に凍ってしまう場合があり、解凍後に身が硬くなり味が落ちる。

事前に氷水に浸して半日余り冷やすことで死後硬直を終え、同時に身の熟成も図る。今月から効果を実証するための本格的な運用を始めている。福徳漁業(宮城県気仙沼市)の亀谷寿朗社長は「生のマグロに近いねっとりした赤身ができる。『生よりうまい』が目標」と期待する。

このほか、アルコールを使った氷水で急速冷凍をかける方法や、魚体を4分割した状態で船上で加工して凍結する方法など各地で様々な試みが進んでいる。いずれも、水産庁の漁業構造改革事業や東日本大震災の復興支援事業を活用して設備投資に踏み切った。

日本かつお・まぐろ漁業協同組合の佐藤安男常務理事は「外国船との競合や原油高などへの対応に頭がいっぱいで、業界の技術革新が滞っていた。新たな挑戦をしていきたい」と話す。(井上恵一朗)