

整理番号	18
------	----

浜坂地域プロジェクト改革計画書

地域プロジェクト名称	浜坂地域プロジェクト協議会		
地域プロジェクト 運営者	名称	浜坂町漁業協同組合	
	代表者名	代表理事組合長 川越一男	
	住所	兵庫県美方郡新温泉町芦屋 663 番地の 1	
計画策定年月	21年6月	計画期間	21年～24年

1. 目的

浜坂地域の沖合底びき網漁業が、昨今の厳しい経営環境に負けることなく、将来にわたって活力を保ち、消費者に安全で安心な魚介類を供給し、地域の経済を支え続けることができるよう、力強く魅力ある生産構造の実現を目指す。

2. 地域の概要

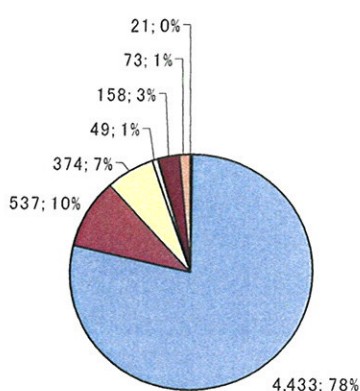
浜坂地域は、兵庫県の北西端、美方郡新温泉町の沿海部に位置している。

新温泉町は平成 17 年 10 月、沿海部の旧浜坂町と内陸部の旧温泉町が合併して発足、全町域の 46.3%が自然公園区域に指定され、豊かな多自然環境を背景に、漁業の他、畜産業、観光業などを主産業としており、関西有数の温泉地、湯村温泉を有している。

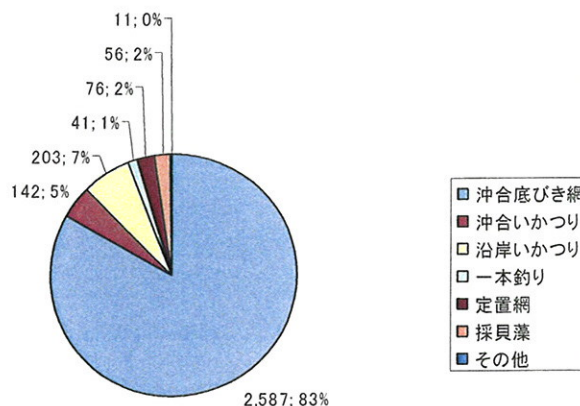
地域内には、西から居組、釜屋、諸寄、浜坂、三尾の五つの漁業地区（港）があり、かつてはそれぞれが独立した漁協であったが、数度の合併を経て、昭和 49 年 8 月に浜坂町漁業協同組合となり、今日に至っている。

現在、組合員 455 名（うち正組合員 316 名）が沖合底びき網、沖合いか釣り、沿岸いか釣り、定置網、採介藻、一本釣りなど多様な漁業を営み、H19 年度で漁獲量 5,645 t、金額 3,115 百万円の水揚げを誇っている。

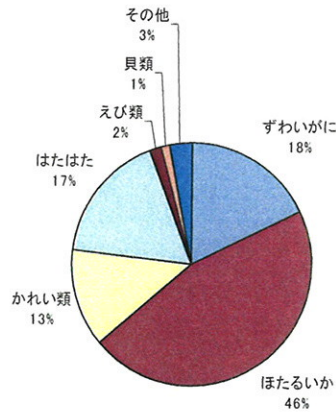
特に沖合底びき網漁業は、総漁獲量の 78.5%、総金額の 83.0%を占める地域の基幹漁業であり、さらに同漁業で漁獲されるホタルイカは 2,043 トン、総漁獲量全体の 36%以上を占め、全国一の水揚量（漁協別）となっている。



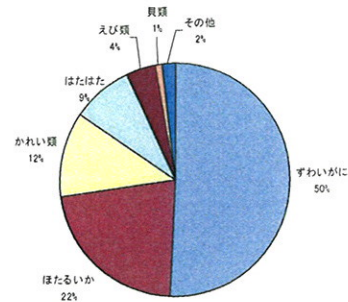
H19 漁業種類別漁獲量 (単位 t ; %)



H19 漁業種類別金額 (単位 百万円 ; %)

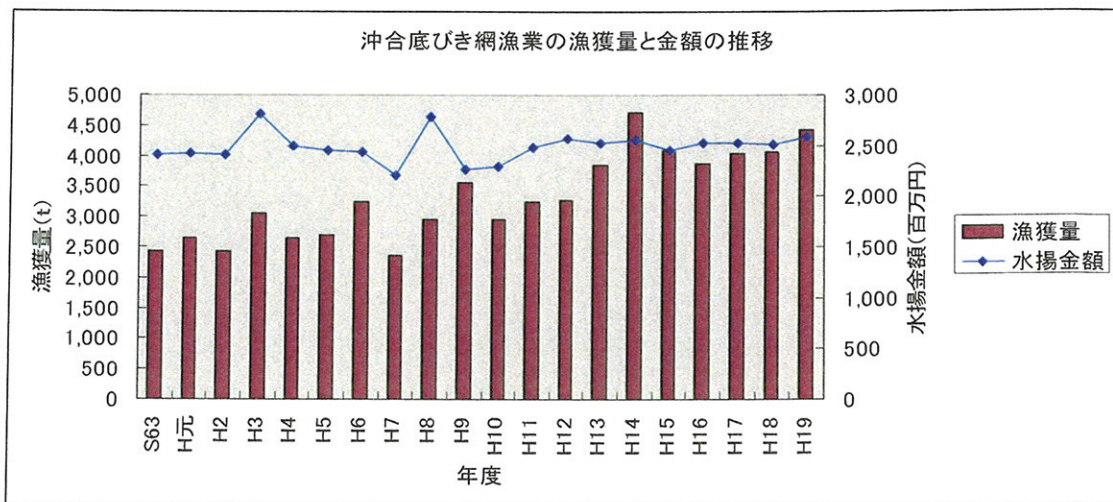


沖合底曳網漁獲量魚種別シェア



沖合底曳網水揚げ金額魚種別シェア

当プロジェクトが対象とする沖合底びき網漁業の経営は、最近 20 年間の実績を見ると、漁獲量は暫増、金額は横ばいの状況の中、燃油価格及び石油化学資材の高騰、品質向上対策などにより経費の増加が続き、利幅は年毎に減少している現状にある。



現存する沖底船 17 隻は、諸寄港を拠点とする小型船 6 隻 (19~72 t の FRP 船) と浜坂港・諸寄港を拠点とする大型船 11 隻 (82~99 t の鋼船) に大別される。

大型船のうち 9 隻は、沖合いか釣り漁業との兼業船として建造されたが、4 隻は兼業を廃止または休止しており、船体や冷凍設備など、過剰な装備が経営を圧迫している。

(トン数階層別隻数)

区分	10~19t	40~49t	50~59t	60~69t	70~79t	80~89t	90~99t	計
鋼船	0	0	0	0	0	5	6	11
FRP 船	1	1	2	1	1	0	0	6

これらの大型船は、船齢が 20 年を越えるものが半数以上の 6 隻あり、その他の 5 隻についても既に法定耐用年数を超過、効率の悪い旧型船による操業のため、利益が確保できず、更新が進まない、先細りの構造的な問題を抱えている。

このため、沖合底びき網漁業専業による経営モデルの確立など、経営構造の改革が急務となっている。

3. 計画内容

(1) 参加者等名簿

<地域協議会>

分野別	機関名・委員氏名		
漁業団体	浜坂町漁業協同組合	代表理事組合長	川越一男
	浜坂町機船底曳網漁業協会	会長	宮本政昭
	兵庫県漁業協同組合連合会	但馬支所長	塩谷政人
流通・加工	浜坂町水産物仲買人組合	理事	渡辺隆一
		理事	木村善昭
観光事業	浜坂町商工会	会員	守山裕之
	浜坂観光協会	会長	松岡秀明
関連船舶産業	株式会社ニシエフ	取締役営業部長	小松寿道
	ヤンマー船用システム(株)	山陰支店	大塚幹夫
金融機関	兵庫県信用漁業協同組合連合会	浜坂支店長	岸本明弘
行政機関	兵庫県但馬水産事務所	所長	青木正博
	新温泉町	農林水産課長	石原孝行

<参加漁業者>

団体別	参加漁業者
浜坂町機船底曳網漁業協会	(有)富美丸漁業、(有)第一漁業、門脇麗子 塩川 保、乙野武光、西岡十三生、西垣富雄 山崎千秋、浜田喜久男、(有)永晃丸 (有)福栄丸漁業、(有)共幸丸漁業、(有)海王丸漁業 (有)熊本水産、(有)順風丸、(有)幸榮

(2) 改革のコンセプト

<生産に関する事項>

経営の合理化

沖合いか釣り漁業との兼業を見直し、沖合底びき網漁業の専業とすることで、船体を現在の 90 t 型鋼船（既存船 11 隻の平均）から約 3 割減トンして 65 t 型 FRP 船に小型化し、初期コストとランニングコストの抑制を図る。

燃料消費量の削減

船体の小型化とともに 2 速式減速逆転機を備えた高速型機関を導入し、効率的な航行と操業による燃料消費量の削減を図る。

生産コストの削減

ホタルイカ等の単一多獲性魚種について、現在大きな負担となっている発泡箱や氷等のコストを可能な限り削減するため、收容資材を発泡からビニールチューブに代替する。併せて漁船の魚艙に、冷却海水槽、冷蔵庫などの使用が可能となる多機能魚艙を導入し、効率的な水揚、流通を行う。

船員の削減と待遇の改善

自動曳網装置の導入による漁撈作業の効率化とともに、船体の小型化、常設ハードオーニングの設置など、船員の作業性・安全性を向上させることで省力化を促し、船員の削減と待遇の改善を図る。

<流通・販売に関する事項>

高付加価値化

上記の生産コストの削減と流通加工業者との高度な連携を併せることにより、高付加価値化と価格の安定を目指す。

新商品の開発

漁協の直販部門の活用、観光業者との協働により、新たなニーズを喚起する新商品の開発を行い、さらにはホタルイカ祭りなどの各種イベントで開発した商品を実践販売することで、販路の拡大と魚価の向上を図る。

(3) 改革の取組み内容

大事項	中事項	現状と課題	取組記号・取組内容	見込まれる効果 (数値)	効果の根拠
生産に関する事項	経営の合理化	既存の大型船は、沖合いか釣り漁業との兼業を前提としたもので、船体の大きさや冷凍設備など装備が過剰となり、その運用経費が経営を圧迫する。	A 沖合底びき網漁業専業化	経営効率の改善 ※下記の全ての取り組みが該当	
			B 船体の小型化 90 t 型鋼船 ↓ 65 t 型FRP船	建造コストの削減 40,000 千円 ランニングコストの削減 10,000 千円	資料-1 資料-1-2
	燃料消費量の削減	既存船は、曳網時の性能を重視した低速機関を搭載しており、航走時の燃費性能に難がある。	C 2 速式減速逆転機を備えた高速型機関の導入	燃料費の節減 750 千円	資料-2 資料-2-2
	生産コストの削減	発泡スチロールに収容された漁獲物のうち、ホタルイカは地域内の加工業者が湯煮加工したのち、別の出荷資材に収容するため、発泡は廃棄される。石油資材が高騰する中、この経費が漁業者の大きな負担になっている。	D 発泡に替わる収容資材（ビニールチューブ）の使用、多機能魚艙の導入、域内流通方法の改善	発泡箱からチューブへの変更によるコストの削減 1,360 千円	資料-3 資料-3-2 資料-3-3 資料-3-4 資料-3-5

	船員の削減と待遇の改善	天候の不安定な冬期の日本海が主漁場でありながら、経営不振から安定した待遇を約束できない状況が続いており、船員の確保が困難になっている。	E	自動曳網装置の導入、船体の小型化、ハードオーニングの常設により、船員を1名削減	船員1名削減 1,000千円 また、労働環境の改善により優秀な船員の確保が容易になる	資料-4 資料-4-2
流通・販売等に関する事項	高付加価値化	当該地域は県の北西端に位置し、県南部の消費地とのアクセス整備の遅れ等から、県内の他港と比較すると単価が最も低い地区になっている。	F	取組記号Dのチェーンによる流通の取組、加工流通業者との連携を強化することで、価格を向上	ホテルイカ単価8%向上 2,500千円	資料-5
	新商品の開発	「ほたるいか祭り」や、「浜坂港かに祭り」、「カニソムリエ」など観光業との活発な連携を行っているが、カニ漁期以外の集客力が不足している	G	観光産業との協力による新たな商品（またはサービス）の開発	観光客の増加による消費拡大 生売りによる消費拡大 取組記号Fを含む	資料-6 資料-6-2 資料-6-3 資料-6-4
実証化に関する事項	沖合底びき網漁業	A~Gを参照	H	A~Gに提示した収益性の改善にかかると取組みの実証化試験を実施	A~Gを参照	A~Gを参照

(4) 改革により見込まれる効果 (一覧表)

区分	主な内容	効果
船体の小型化	90 トン型鋼船 → 65 トン型 FRP 船	建造費 △40,000 千円 ランニングコスト △10,000 千円
燃料費の節減	2 速式減速逆転機、高速型機関の導入	燃料費 △750 千円
生産コストの削減	発泡 → ビニールチューブ 多機能魚艙の導入	資材費 △1,360 千円
船員の 1 名削減	自動曳網装置の導入、船体の小型化、 ハードオーニングの設置	労務費 △1,000 千円
付加価値の向上 (単価の向上)	ビニールチューブによる生売り 衛生管理の徹底	単価 8%の向上 +2,500 千円

(5) 改革の取組み内容と支援措置の活用との関係

① 漁船漁業構造改革総合対策事業の活用

取組 記号	事業名	改革の取組内容との関係	事業実施者	実施年度
H	もうかる漁業創設 支援事業	計画した収益性改善の取り 組みを具現化するための、新 鋭船を用いた実証事業 船名 長勢丸 所有者 塩川 英作 総トン数 87t (65t 型船体)	浜坂町漁業 協同組合	H21年度 ～23年度

② 漁船漁業再生事業（漁船スクラップ）の活用

取組 記号	支援措置、 制度資金名	改革の取組内容との関係	事業実施者	実施年度
H	漁船漁業再生事業	計画の一環として、被代船の スクラップを実施	浜坂町漁業 協同組合	H21年度

③ その他関連する支援措置

取組 記号	支援措置、 制度資金名	改革の取組内容との関係	事業実施者	実施年度
H	漁業近代化資金	浜坂町漁協が取り組むもう かる漁業創設支援事業に供 する船舶建造にかかる資金 の借受	塩川 英作	H21年度
F G	ひょうご食品認証 制度	高付加価値化や新商品の開 発の成果を消費者にアピー ルするため、県独自の食品認 証制度を活用	浜坂町漁業協 同組合 加工流通業者	H21年度 ～

(6) 取組のスケジュール

① 工程表

年度 記号	20	21	22	23	24	備 考
A		→				
B		→				
C		→				
D		→				
E		→				
F		→				
G		→				
H		→				漁期は9月～5月

② 改革取組による波及効果

- i 付加価値向上による収益性の改善、操業環境の改善が行われることで、経営の安定が図られ、後継者や若手乗組員の確保が進み、沖合底びき網漁業の持続的発展が期待できる。
- ii 漁業を中心に、水産加工業、観光事業及びこれらに付帯する諸事業を含め、地域全体の活性化を図ることができる。
- iii 消費者が求める、安全で安心な水産物を供給することができる。

4. 漁業経営の展望

<兼業の廃止と船体の小型化>

当地区では、昭和 50 年代後半から、沖合底びき網漁業者による沖合いか釣り漁業との兼業が始められ、既存大型船の多くが兼業を目的に建造されたものである。

しかし、近年のいか釣り漁業は、魚価の低迷や燃油の高騰等から経営が難しくなっており、約 10 年前、いか釣り漁業が採算性を保っていた時期に漁船を更新したグループは、比較的新しい装備を用いて兼業を継続する傾向にあるのに対し、更新のタイミングを逸したグループは、20 年以上を経過した旧型船でのいか釣り漁をあきらめ、既に許可を更新していない。

これらの旧型船は、老朽化によるメンテナンスコストの増大だけでなく、いか釣り用の過剰装備による運用コストの負担が経営を圧迫しており、それゆえに更新が進まないという負のスパイラルに陥っている。

当地区の沖合底びき網漁業の経営改善を考えた場合、これらの老朽船の更新を促す対策を考へることが急務と考へ、経費を抑えたコンパクトな経営を目指した、兼業の廃止と船体の 3 割の小型化を提案する。

これによって、単に建造費、運用コストが削減されるだけでなく、2 速式減速逆転機、高速型機関の導入等により経費の削減が実現できる。

また、船体の小型化による耐候性能の低下や人員削減による船員の負担増に対しては、常設ハードオーニングの設置、選別や漁獲物収容方法等の改善、自動曳網装置の導入などにより十分に補完することができる。

<域内流通の効率化と高付加価値化>

当地域は、県の北西端に位置し、大消費地である県南部との交通アクセス整備の遅れなどから、単価は他港に比べて最も安く、鮮度保持などにおいて様々な対策をとってきた結果、発泡箱などの消費量は、他港に比べて際立って多く、漁業者の負担は軽くない。

このため、ホタルイカ等の単一多獲性魚種にあつては、漁獲物が漁場から地元の加工場に運ばれる間だけのために用いる発泡箱が、漁獲物の価格の 2~3 割にも達することがあるなど、不合理な状況も発生している。

このような状況を改善するためには、漁業者だけでなく、漁獲物の買い手であり、消費市場との橋渡し役を務める地元流通加工業者との連携が不可欠で、従来の対立関係を超えた協働関係を築き、双方が利を得ることができる合理的で効率のよい域内流通への改善を目指す。

加えて、この取り組みの中から、これまでにない鮮度や品質などの新たな価値を見出し、観光事業者とも連携することで、新しい商品やサービスを開発し、観光客の増大などによる消費拡大にも積極的に取り組む。

<沖合底びき網漁業>

(1) 収益性改善の目標

(単位：水揚量は t、その他は千円)

	現状	改革1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
収 入						
水 揚 量	218	218	218	218	218	218
水 揚 高	141,229	143,729	143,729	143,729	143,729	143,729
経 費						
労 務 費	53,792	52,792	52,792	52,792	52,792	52,792
燃 油 代	24,735	23,985	23,985	23,985	23,985	23,985
修繕費及び保険料	19,670	9,670	9,670	9,670	9,670	9,670
漁 具 費	5,457	5,457	5,457	5,457	5,457	5,457
そ の 他	7,072	5,712	5,712	5,712	5,712	5,712
公 租 公 課	327	327	327	327	327	327
販 売 経 費	9,178	9,342	9,342	9,342	9,342	9,342
一 般 管 理 費	16,021	14,269	14,269	14,269	14,269	14,269
償却前利益	4,979	22,175	22,175	22,175	22,175	22,175

(2) 次世代船建造の見通し

償却前利益	×	次世代船建造 までの年数	>	船価
5年目 22百万円		20年		建造費 360百万円

(参考) 改革計画の作成に係る地域プロジェクト活動状況

実施時期	協議会・部会	活動内容・成果	備考
平成 20 年 6 月 3 日	第 1 回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクトの概要報告 ・会長の選任 ・改革計画の素案協議 ・用船の公募について ・今後のスケジュール 	
平成 20 年 11 月 10 日	第 2 回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・改革計画案について ・実証化事業について ・用船の公募要領について 	
平成 21 年 5 月 13 日	第 3 回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・用船決定の報告 ・改革計画案について ・中央協議会委員による現地視察 	
平成 21 年 6 月 12 日	第 4 回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画案の承認 	