

整理番号

24

五島中型まき網地域プロジェクト改革計画書

地域プロジェクト名称	五島中型まき網地域プロジェクト協議会		
地域プロジェクト 運 営 者	名 称	奈留町漁業協同組合	
	代表者名	代表理事組合長 宿輪 数一	
	住 所	長崎県五島市奈留町浦1839番地7	
計画策定年月	22年2月	計画期間	22年度～26年度

1. 目的

奈留島は19トン型まき網漁業（以下、まき網漁業）により支えられている島で、島の衰勢はまき網漁業の衰勢と同じ傾向を示している。島の人口は16船団が操業していた平成2年までは5千人台であったが、5船団となった平成16年には3千人台にまで減少した。

このように当地域のまき網漁業は地域経済を支える大きな柱となっており、島の存続にはまき網漁業の維持が必要不可欠である。

また、各経営体とも魚価低迷や離島という流通上のハンディに加え、ここ数年の燃油価格高騰により個々の経営努力では収支の悪化に歯止めがかからない状況が続いている。

このため、船団規模の縮小や操業の共同化等に島一体となって取り組み、流通業者、養殖業者及び行政がこれに協調し、官民連携・地域全体で改革を推進することで、新しいスタイルの操業・流通体制に移行して収益性の改善と回復を図り、もって、全船団の持続的な経営を確保し、奈留島の維持・存続と地域再生を目指す。

2. 地域の概要

奈留島は五島列島の中央部に位置し、一島一漁協の沿岸漁業の島であり、19トン型まき網漁業を基幹漁業として、一本釣り漁業、定置網漁業、刺し網漁業、魚類・貝類養殖等が営まれている。

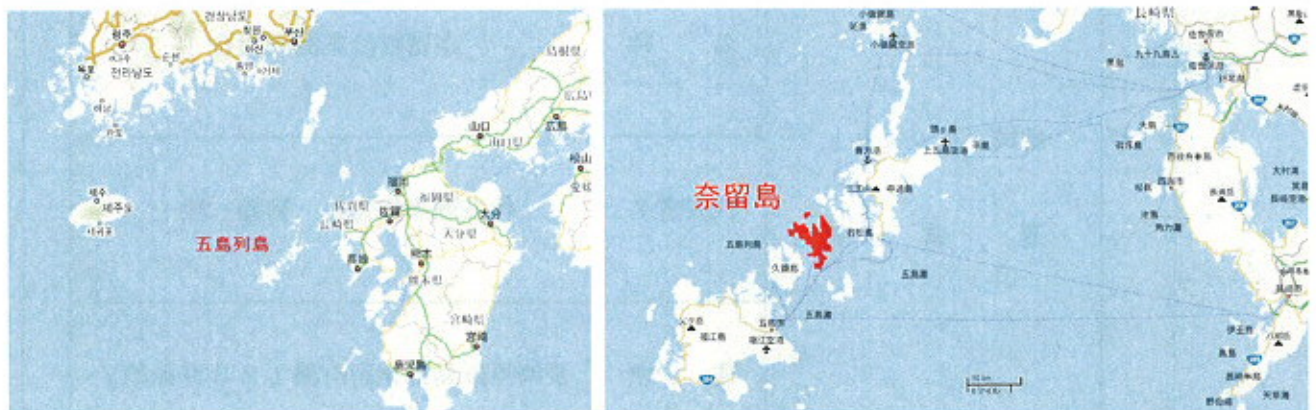


図1：奈留島（五島市奈留町）の位置図

奈留島は、九州本島から100kmあまり離れた東シナ海に浮かぶ五島列島を構成する島の一つで、行政区域は長崎県五島市に属する。

人口 3,031人(2009年12月現在)

面積 約24.0km²

産業 漁業が中心（農業及び林業生産は行われていない。）

交通 福江港から高速客船とフェリーが運航されている。

平成 20 年度の地域内生産高は、10,178 トン・1,951 百万円(漁協取扱 2,114 トン・378 百万円)で、この内基幹漁業である 19 トン型まき網漁業の水揚げは、8,959 トン・1,420 百万円(漁協取扱 1,675 トン・180 百万円)となっている。また、漁協自ら生産部門として大型定置網漁業を経営し、多様な魚種が水揚げされている。

まき網漁業での漁獲物は鮮魚用・加工用・餌料用に大別され、生産地市場である漁協協同販売所で水揚げ処理が行われている。

この漁港一帯には、冷凍・加工・製氷施設が集中している。近年の消費者の食に対する安全意識の高まりを受け、本地区では HACCP 対応を視野に入れ平成 14 年度より県営事業として水揚げから出荷までの一貫した、より安心・安全なシステム作りを目指した環境・衛生管理型漁港の整備を進めている。

(全天候型水揚げ施設 18 年度完成・19 年 8 月 1 日～運用開始)



写真 1：衛生管理型水揚げ施設

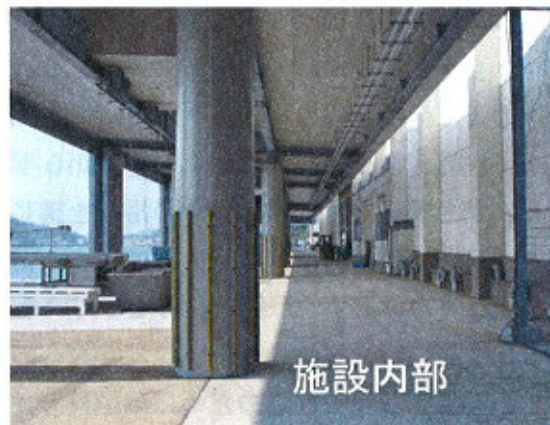


写真 2：衛生管理型水揚げ施設内部

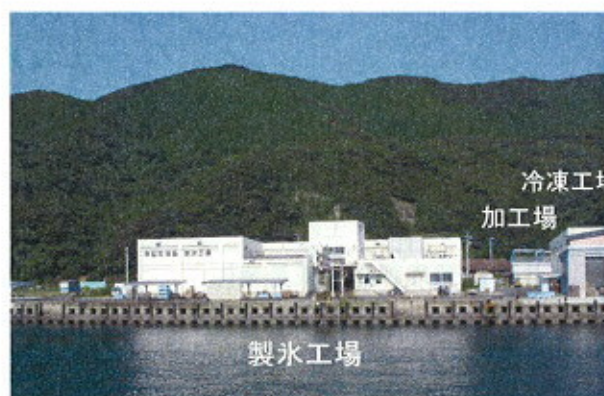


写真 3：製氷工場外観



写真 4：冷凍工場庫内



写真 5：水産加工場内部



写真 6：シャーベット氷製造機

施設名	規模・能力	写真
衛生管理型水揚施設	総長 108m 殺菌海水供給 30 t / h 鳥獣防止ネット	1,2
製氷工場	日産 50 t、貯氷 1,400 t、シャーベット氷製造機日産 2 t	1,3,6
冷凍工場	凍結 30 t、冷凍保管 3,000 t	3,4
水産加工場	総床面積 428 m ² 、-35℃製品保管庫、急速冷凍庫、乾燥室	3,5

かつては、19 トン型まき網漁業の先進地として、同業者の視察等も数多く受け入れていた当地区も今では、他地区に遅れを取った部分もあり、操業形態の合理化を図る等、現在の資源量に見合った経営へ転換しなければならない。

資源回復のため、平成 21 年度から平成 25 年度までの 5 年間にマアジ・マサバ等の小型魚漁獲努力量削減のための措置を講じる「日本海西部・九州西海域マアジ（マサバ・マイワシ）資源回復計画」に地区内まき網全船団が参加し、8 月・9 月・1 月・2 月の毎週土曜日を休漁する取組みを行なっている。

今後、経営基盤の強化、資源回復への取組み、漁獲物の新たな付加価値向上は勿論のこと、漁業就業者確保のために乗組員等従業者の雇用条件の見直しによって操業へのモチベーションを高める一方で、経営の収益性を向上する取組みが必要となっている。

3. 計画内容

(1) 参加者等名簿

①地域プロジェクト協議会委員（◎会長 ○副会長）			
NO	機 関 名	所属・役職名	氏 名
1	長崎大学 ◎	水産学部海洋生産システム学准教授	松下 吉樹
2	長崎県水産部 ○	資源管理課総括課長補佐	柴崎 賀広
3	奈留町まき網組合	(有)順洋水産代表取締役	鷺池 悟
4	奈留町まき網組合	(有)恵比須水産代表取締役	吉田 茂樹
5	奈留町漁協一本釣研究会	会長	古巣 和也
6	長崎県旋網漁業協同組合	専務理事	小坂 安廣
7	長崎県漁業協同連合会	総務指導部長	釜山 誠児
8	有識者	元(株)向井造船所代表取締役	向井 興八
9	(社)海洋水産システム協会	漁船漁業改革窓口担当	酒井 拓宏
10	長崎県信用漁業協同組合連合会	五島支所長	吉丸 友裕
11	長崎魚市株式会社	青物部長	多田 聖一
12	(社)長崎県水産加工振興協議会	事務局長	中園 文晴
13	長崎県五島振興局	水産課長	岩田 敏彦
14	五島市	水産課長	村中 清志
15	五島市	奈留支所長	高島 豊

②地域プロジェクト専門部会〔漁船・漁労部会〕委員 (○部会長)			
NO	機 関 名	所 属 ・ 役 職 名	氏 名
1	奈留町まき網組合 ○	(有)順洋水産代表取締役	鷺池 悟
2	奈留町まき網組合	(有)恵比須水産代表取締役	吉田 茂樹
3	奈留町まき網組合	(有)喜久丸水産代表取締役	永峯 満
4	奈留町まき網組合	(有)鎌田水産代表取締役	鎌田 基義
5	奈留町まき網組合	(株)樹漁水産代表取締役	福島 榮
6	奈留町漁協一本釣り研究会	会長	古巢 和也
7	(有)利光設計事務所	取締役社長	利光 一紀
8	飯島商事(株)	総務部長	田原 秀夫
9	ニチモウ(株)	海洋営業部第四チーム課長	山下 欣也
10	長崎県五島振興局	五島水産普及指導センター係長	峰 誠四郎
11	五島市水産課	参事	古原 和明
12	奈留町漁業協同組合	参事	出口 浩一

③地域プロジェクト専門部会〔流通・加工・販売部会〕委員 (○部会長)			
NO	機 関 名	所 属 ・ 役 職 名	氏 名
1	九州商船(株) ○	奈留代理店店長	柿森 誠
2	五島ふくえ漁業協同組合	代表理事組合長	荒木 徳美
3	ニチモウ株式会社	海洋事業部近海魚事業開発室長	加納 章好
4	長崎魚市株式会社	青物部長	多田 聖一
5	長崎県漁業協同連合会	鮮魚冷販部長	渡邊 秀悟
6	佐世保魚市株式会社	取締役常務	井上 正人
7	(社)長崎県水産加工振興協議会	事務局長	中園 文晴
8	奈留町まき網組合	(有)順洋水産	鷺池 悟
9	奈留町まき網組合	(有)恵比須水産	吉田 茂樹
10	ヤマト運輸(株)	福江支店長	法村 博之
11	長崎県五島振興局	五島水産普及指導センター係長	峰 誠四郎
12	五島市水産課	参事	古原 和明
13	奈留町漁業協同組合	販売課長	葛島 寿彦
14	奈留町漁業協同組合	加工課長	京 俊夫

(2) 改革のコンセプト

当地域のまき網漁業5船団は地域経済を支える柱となっているが、いずれの経営体も厳しい経営となっている。このため全船団で改革に取り組むこととし、1船団は「改革型漁船の導入による収益性改善の取組み」(以下、改善の取組み)をおこない、残る4船団は「燃油価格高騰等により採算が悪化している漁船の収益性回復の取組み」(以下、回復の取組み)をおこなう。

<生産に関する事項>

【改善の取組み】

- ・奈留島5船団のうち1船団で、1船団7隻(網船1隻・灯船3隻・運搬船3隻)構成から、運搬船1隻減による経費の削減を図る。代わって漁獲物を積載できる運搬船併用型網船を新たに導入し、コスト削減を図るとともに労働居住環境の改善と安全操業の確保を目指す。

【回復の取組み】

- ・奈留島5船団のうち4船団については、漁場の共同探索と漁獲物の共同運搬をおこなうことで、1船団7隻(または6隻)構成から5隻構成に移行する。これに伴い4船団で灯船2隻と運搬船1隻を削減するとともに、灯船2隻と運搬船1隻を共同運航することで、コスト削減と操業の効率化を目指す。

<流通・加工・販売に関する事項>

【改善の取組み】【回復の取組み】

- ・五島地区内で伸張するマグロ養殖事業者に餌料を供給・販売する体制を構築することで、地区内への水揚げを増やし、地区外出荷の経費を削減する。
- ・地区内に水揚げされた食用漁獲物(鮮魚向け、加工原料向け)は、漁獲時から鮮度管理を行い、水揚げ後の選別細分化や冷凍・加工にかかる新たな手法の導入により高付加価値化を目指す。特に新たに導入する運搬船併用型網船の漁獲物は高い鮮度管理により差別化を図る。

<支援措置(漁業構造改革総合対策事業その他国庫助成事業、制度資金)の活用に関する事項>

水産庁の「もうかる漁業創設支援事業」による支援を得て実施する計画である。

(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	船団の合理化による省人・省エネ化に関する事項	1 船団の隻数が7隻体制(網船×1隻・運搬船×3隻・灯船×3隻)であり各種経費が大きい。	A1 改善	運搬船1隻を削減し、新たに網船に漁獲物の積載機能を備えた運搬機能付網船を導入し、船団のスリム化を図る。 ・乗組員を27名に削減(3名減)し、人件費を削減する。 ・燃料費を削減する。 ・修繕費及びその他の稼働経費を削減する。	年間約26,806千円の経費削減(運搬船1隻の費用) ・年間約12,105千円の経費(人件費)削減 ・年間約7,818千円の燃料費削減(運搬船1隻の費用) ・年間修繕費約3,863千円、その他3,020千円の経費削減(運搬船1隻の費用)	参考資料3-1 参考資料3-2			
		・人件費 船員数 現行30名 139,729千円/年					運搬機能付網船に省エネ型主機を搭載する。	年間、1,900千円の燃油代削減	参考資料3-3
		・燃料費(7隻体制) 70,484千円/年 ・修繕費(7隻体制) 20,198千円/年							
		既存の集魚灯を用い、多くの燃油を消費している。							
		各船団がそれぞれ魚群探索を行なっており、非効率である。	A2 回復	五島列島の西側海域と東側海域を専ら共同探索する灯船1隻をそれぞれ配し、情報の共有化を図る。	各船団あたり0.5隻の灯船稼働経費削減効果 1船団あたり6,712千円削減	参考資料3-5 参考資料3-6			
		活魚運搬船を有する船団は、鮮魚運搬船を併せて3隻保有しているが、経費が大きい。	A3 回復	運搬船の共同利用 通常は、各船団とも運搬船は2隻体制とし、それを超える漁獲があった場合に1隻を共同利用する。	各船団あたり0.25隻の運搬船稼働経費削減効果 1船団あたり6,702千円削減	参考資料3-6			

*改善(通称・オリジナル)：改革型漁船の収益性改善の実証に関する取組み、回復(通称・マイルド)：採算が悪化している漁船の収益性回復の実証に関する取組み

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)	船舶の安全性に関する事項	<p>重心が高くなり復元性が損なわれている恐れがある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エンジンの取付位置を改善する余地がある。 ・網台が狭いために漁具が山積みとなっている。 ・漁具等の重量は軽量化の余地がある。 	<p>B1 改善</p> <p>重心位置を下げるために船体構造・漁具の軽減等による改善に取組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エンジンの取付位置を下げる。 ・漁具の平積みが可能な網台にする。 ・現在使用中の網規模を変え、事無く使用目合いの変更(従来身網部の目合いを10節より9節・8節に変更)により重量軽減を図る。 ・現在使用中の網規模を変え、事無く沈子の個数見直しによる重量軽減を図る。 ・現在使用中の網規模を変え、事無く使用反数軽減によるコストダウンを図る。 	<p>以下により重心位置が下がり、復元性が良好になる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エンジンの取付位置が140mm低下する事によって、重心が下がる。 ・網の重心位置が645mm下がる。 ・目合い直しにより約0.5トンの軽減となり、載荷重量が軽くなる。 ・個数を減らす事により約0.4トンの軽減となる。 ・反数軽減により、仕立作業の工数が減りコストダウンとなる。 	<p>参考資料4・1</p> <p>参考資料4・2</p> <p>参考資料4・3</p> <p>参考資料4・3</p> <p>参考資料4・3</p>

* 改善(通称・オリジナル)：改革型漁船の収益性改善の実証に関する取組み、回復(通称・マイルド)：採算が悪化している漁船の収益性回復の実証に関する取組み

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)	(船舶の安全性に関する事項)	船体重量(軽荷重量)が重い。 ・船体の構造材(骨組み)が横置き構造である。 ・FRP工法が船全体でハンドレイアウト若しくはスプレーパーである。	B2 改善 約6m ³ の魚艙を装備するため船体重量(軽荷重量)の軽減を図る。 ・構造材(骨組み)を縦置きにして建造を行う。 ・船体の一部(デッキ・バルクヘッド部等)をパキウム工法とする。	船舶の安全性に繋がる。 ・部材が約1割減となり軽荷重量が軽くなる。 ・パキウム工法は、樹脂の量が約6割となり、軽荷重量がかるくなるほか強度が約1.6倍となる。	参考資料 4-4 参考資料 4-5 参考資料 4-6
		漁船の事故が相次いだことから「まき網漁船の安全航行マニュアル」の見直しが行なわれた。	B3 改善 回復 長崎県まき網漁船海難防止検討会で見直された「安全航行マニュアル」(H22.2)を活用する。	ハード面とあいまって安全操業が確保される。	参考資料 4-7
	漁獲物の鮮度管理に関する事項	漁獲物の差別化のために漁獲時からの鮮度管理に新たな技術を導入する必要がある。	C1 改善 漁獲物の鮮度管理のために新たな手法を用いる。 ・運搬機能付網船の魚艙を保冷機能をもった構造とする。 ・運搬機能付網船の魚艙にはシャーベット氷を使用する。	漁獲時からの鮮度管理を実行することで、消費者に高品質の水産物を供給可能となるほか価格向上が期待される。 ・魚体中心温度を短時間で低温化させることで、より一層の鮮度保持効果が得られる。	参考資料 5-1 参考資料 5-2
		各船団で異なっている鮮度管理手法を統一する必要がある。	C2 改善 回復 すべての運搬船で漁獲物の温度管理のため、記録式温度センサーを整備する。	・魚艙内鮮度保持の客観的データ集約の結果を基に漁獲物の高鮮度保持の均一化が図られる。 ・乗組員の鮮度保持に対する意識を高める。	参考資料 5-2

*改善(通称・オリジナル)：改革型漁船の収益性改善の実証に関する取組み、回復(通称・マイルド)：採算が悪化している漁船の収益性回復の実証に関する取組み

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)	労働環境改善に関する事項	乗組員居住区及びベッドが狭く、且つ大広間となっているためプライバシーが保てていない。	D1 改善	船員のアンケート調査の結果、以下の取組みを行なう。 ・簡易型の個室とする。 ・ <u>ベッド幅を広くする。</u> ・各ベッド間へは上部開放仕切壁を設ける。 ・出入り口及び側面には防炎加工カーテン仕切りを設ける。	プライバシーが保て、若手乗組員招致の要因となる。 また、仕切壁による船体強度も増加する。	参考資料 6-1
			D2 改善	船員室船首側出入口及び階段を従来より広く施工する。	船員室からの出入りがスムーズになる。＝乗組員の安全確保	参考資料 6-2 (補足資料) 参考資料 6-3

*改善(通称・オリジナル)：改革型漁船の収益性改善の実証に関する取組み、回復(通称・マイルド)：採算が悪化している漁船の収益性回復の実証に関する取組み

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	
流通加工販売に関する事項	養殖餌料用の漁獲物に関すること	漁協の冷凍冷蔵庫の老朽化により保管機能が大きく低下し、地域内のマグロ養殖を中心とした餌料需要に応えられない。	E1 改善 回復	漁協が事業主体となり冷凍・冷蔵庫の保管機能を回復 *長崎県の補助制度活用	これら取り組みを総合的に実施することで、地区内の養殖餌料向け漁獲物の供給・販売能力が向上し、運搬船の地元水揚げ回数が増加することで運搬船の燃油費、水代及び航海手当が削減される。 ○ “カタクチワシ” “マサバ” “ゴマサバ”の地元水揚げ増加による経費削減 ・地区内(奈留)水揚げ隻数 313隻/年→578隻/年 (265隻増加)	参考資料 7-1
		養殖餌料向漁獲物の多くは、地域外に水揚げされるため、地域内のマグロ養殖を中心とした餌料需要に応えられない。	E2 改善 回復	漁獲物の積極的な奈留水揚げを推進する。		
		マグロ養殖餌料需要地までの輸送体制が確立していない。	E3 改善 回復	陸運・海運業者との協議・調整により新たな運送形態を開発	・地区外(長崎等)水揚げ隻数 410隻/年→145隻/年 (265隻減少)	参考資料 7-3
				年間1統当りの経費削減額 燃油削減額 2,300千円 水削減額 722千円 航海手当削減額 848千円 計 3,870千円	参考資料 7-4 (経費削減算定資料)	

*改善(通称・オリジナル)：改革型漁船の収益性改善の実証に関する取組み、回復(通称・マイルド)：採算が悪化している漁船の収益性回復の実証に関する取組み

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	
(流通販売に関する事項)	加工用漁獲物の水揚げに関すること	陸揚後の鮮度管理に改善の余地がある。	F1 改善 回復	陸揚後の鮮度保持のため、 <u>保冷タイプの鮮魚ボックス</u> を用いる。	これら取組みを総合的に実施することで、高品質な水産物を加工業者や消費者に供給することが可能となり、市場での差別化を図ることで、生産者価格の向上を実現する。 なお、価格向上までには市場での認知等に相当の時間が必要で、また、経済情勢等の不確定要素が絡むため、効果の数値化は極めて困難である。	参考資料 8・1
			F2 改善 回復	漁協を事業主体とした選別機の導入により選別ラインを確立し、選別サイズの細分化に取組む		
		漁獲物を冷凍して、加工原料用に地域外に出荷しているが、加工業者のニーズに合ったサイズ選別が必要である。	F3 改善 回復	新たな冷凍手法の導入 ・エアプラスチックの新型カートン(魚函)利用 ・ <u>ブライン凍結機</u> の導入		参考資料 8・3 参考資料 8・4

*改善(通称・オリジナル)：改革型漁船の収益性改善の実証に関する取組み、回復(通称・マイルド)：採算が悪化している漁船の収益性回復の実証に関する取組み

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
(流通加工販売に関する事項)	鮮魚用の漁獲物(運搬機能力付網船積載)に関すること	選別後の大型個体が鮮魚として地元消費に向けられるほか、小規模ではあるが首都圏の飲食店に直接販売しているが、水揚量が不安定であるため、安定した取引ができない。	<p>F1 改善 回復</p> <p>陸揚後の鮮度保持のため、保冷タイプの鮮魚ボックスを用いる。 (再掲)</p> <p>G1 改善</p> <p>運搬船併用型網船により安定的に水揚げされる高鮮度漁獲物について、次の取り組みをおこない、都市部を中心とした最終実需者への直接取引規模を拡大する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来のブランド化を見据えて、キャラクター「なる魚くん」を用いた販売を展開する。 (*奈留島では魚のことを“よ”と呼ぶ。) ・QRコードを用いて産地や鮮度管理の情報を発信する。 ・飲食者向けにグッズ(小のぼり等)を作成して知名度アップを図る。 ・さらに、高鮮度の生原料を使用した加工品を製造・販売する。 	産地情報を伴った高品質な水産物を消費者に供給し差別化を図ることで販売量の増加と価格向上が見込まれる。	効果資料8・1 (再掲) 参考資料9

*改善(通称・オリジナル)：改革型漁船の収益性改善の実証に関する取組み、回復(通称・マイルド)：採算が悪化している漁船の収益性回復の実証に関する取組み

(4) 改革の取組み内容と支援措置の活用との関係

① 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（改革型漁船の収益性改善の実証事業）	7隻体制から6隻体制に合理化したモデル船団により収益性の実証事業を実施 船名：未定 所有者：未定 総トン数：未定	奈留町漁業協同組合	平成22～ 25年
I	もうかる漁業創設支援事業（採算が悪化している漁船の収益性回復の実証事業）	5船団中4船団共同による使用漁船の削減及び共同運航により、収益性の回復の実証事業を実施	奈留町漁業協同組合	平成22～ 24年

② 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 (借受者)	実施年度
A1 B1～ G1	信漁連直貸資金 もしくは 漁協転貸資金 (複数制度資金)	奈留町漁業協同組合が取り組む【もうかる漁業創設支援事業】のための船舶建造にかかる資金の借入	まき網経営体	平成22年 度
E	養殖業経営安定化緊急対策事業（長崎県補助事業）	冷凍冷蔵庫の保管機能の回復	奈留町漁業協同組合	平成21年 度

(5) 取組みのスケジュール

① 工程表

記号	取組内容		21年	22年	23年	24年	25年	26年
A1	運搬船1隻を削減し、運搬機能付網船を導入他	改						
A2	灯船による共同探索	回						
A3	運搬船の共同利用	回						
B1	低重心とするための船体構造・漁具の重量改善	改						
B2	船体重量の軽量化	改						
B3	まき網漁船の安全運航マニュアルの活用	改・回						
C1	鮮度管理手法の改善	改						
C2	鮮度管理手法の統一化	改・回						
D1	船員居住区の改善	改						
D2	船員室出入口の改善	改						
E1	マダラ養殖餌料供給にかかる冷蔵庫保管機能の回復	改・回						
E2	マダラ養殖餌料の地元水揚げ推進	改・回						
E3	マダラ養殖餌料需要地までの輸送形態の開発	改・回						
F1	陸揚後の高鮮度保持	改・回						
F2	選別機導入による選別サイズの細分化	改・回						
F3	新たな冷凍手法・技術の導入	改・回						
G1	運搬機能付網船積載漁獲物の高付加価値化	改						

②改革取り組みによる波及効果

- ・乗組員の雇用環境や労働環境が改善され、持続可能な漁業となるために必要な次世代の担い手確保が可能となる。
- ・島内雇用の維持につながる。
- ・消費者へ高品質な食料を持続的に供給することが可能となる。

4 漁業経営の展望

○改革型漁船の導入による収益性改善

当地域の19トン型まき網は網船、灯船3隻、運搬船3隻の1船団7隻体制で、アジ、サバ、イワシを対象に操業している。

今回の改革では、運搬船併用網船を導入することで運搬船1隻を削減し1ヶ統6隻体制にするほか、餌料用漁獲物を対象に地元水揚げを中心の出荷形態に移行し、更には改革型漁船で運搬する高鮮度漁獲物の差別化を図る。

これにより、人件費、修繕費、燃油費等が削減されることで収益性が改善し、低コスト型の経営体質に転換するほか、高品質の漁獲物を消費者に提供することで、持続可能な漁業となる。

○採算が悪化している漁船の収益性回復

当地域は19トン型まき網漁業（5船団）が基幹漁業で、地域経済を支える大きな柱となっているが、燃油価格の高騰や離島という地理的条件に伴う漁獲物の運搬経費の増加により、いずれの経営体も厳しい経営となっている。

今回の改革では、上記の改革型漁船の導入に収益性の改善に取り組む1船団を除く4船団で生産コストの削減を図るために、使用漁船を削減して1船団5隻（網船1隻、灯船2隻、運搬船2隻）体制に改革するとともに4船団共同船（灯船2隻、運搬船1隻）による漁場探索と漁獲物運搬をおこなう体制を構築する。

また、餌料用漁獲物を中心に地元水揚げを基本とした出荷形態に移行し、加工・販売の取組により付加価値の向上が図られる。

これにより、経費削減と操業の効率化を実現し、低コスト型の経営体質に転換することで収益性が回復し、地域を支える持続可能な産業となる。

<中型まき網漁業> A船団（改革型漁船を導入）

（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	2,329	2,096	2,096	2,096	2,096	2,096
水揚高	324,525	329,072	329,072	329,072	329,072	329,072
経費(計)	330,156	293,875	293,875	293,875	293,875	293,875
人件費	139,729	126,776	126,776	126,776	126,776	126,776
燃油代	70,484	58,106	58,106	58,106	58,106	58,106
修繕費	20,198	13,403	13,403	13,403	13,403	13,403
漁具費	9,170	8,706	8,706	8,706	8,706	8,706
その他	3,323	1,856	1,856	1,856	1,856	1,856
保険料	10,372	10,372	10,372	10,372	10,372	10,372
公租公課	6,740	6,740	6,740	6,740	6,740	6,740
販売経費	51,643	49,419	49,419	49,419	49,419	49,419
一般管理費	18,497	18,497	18,497	18,497	18,497	18,497
償却前利益	-5,631	35,197	35,197	35,197	35,197	35,197

（現状）

- ・ 水揚量・金額、収支とも標準的な7隻体制の船団の直近3ヶ年平均とした。

（改革後）

- ・ 運搬船が3隻体制から2隻体制となることから、運搬船3隻がフル稼働した多獲性魚漁期の実績から水揚量10.5%減、金額3%減とし、運搬機能付網船での水揚(36t:6,326千円)を加算した。
- ・ 人件費は、運搬船削減により全体で乗組員3名減+地元水揚げに伴い軽減
- ・ 燃油代は、運搬船1隻の削減効果、LED導入効果、省エネ型主機関効果により費用減
- ・ 修繕費及び漁具費は、運搬船1隻の削減効果と改革型漁船による修繕費軽減(30%)を加味
- ・ その他の経費は、過去3年間の標準的な値とした。

- ・ 保険料は、運搬船及び旧網船分は減少するも新造船分で相殺し現状維持
- ・ 公租公課も現状維持
- ・ 販売経費は、削減する運搬船氷代を減算、運搬機能付網船分を加算、水揚減少分を減算
- ・ 一般管理費は、現状維持

(2) 次世代船建造の見通し

償却前利益 (20年間) 35百万円	×	次世代船建造 までの年数 20年	>	船価 690百万円
-----------------------	---	------------------------	---	--------------

<中型まき網漁業> B,C,D,E 船団 (改革型漁船を用いない)

(1) 収益性回復の目標

(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	1,484	1,424	1,424	1,424	1,424	1,424
水揚高	233,728	224,378	224,378	224,378	224,378	224,378
経費(計)	237,342	214,338	214,338	214,338	214,338	214,338
人件費	102,699	95,755	95,755	95,755	95,755	95,755
燃油代	51,017	44,473	44,473	44,473	44,473	44,473
修繕費	15,268	13,272	13,272	13,272	13,272	13,272
漁具費	6,757	6,419	6,419	6,419	6,419	6,419
その他	539	459	459	459	459	459
保険料	3,206	2,635	2,635	2,635	2,635	2,635
公租公課	2,883	2,883	2,883	2,883	2,883	2,883
販売経費	35,151	31,445	31,445	31,445	31,445	31,445
一般管理費	19,822	16,997	16,997	16,997	16,997	16,997
償却前利益	-3,614	10,040	10,040	10,040	10,040	10,040

(現状)

- ・ 現状の水揚量は5船団のうち4船団(7隻体制×2船団、6隻体制×2船団)の3ヶ年平均とした。
水揚金額は標準的な船団の3ヶ年平均

(改革後)

- ・ 灯船の1隻減により過去のデータから水揚量・水揚高ともに4%減とした。
- ・ 人件費は灯船削減と運搬船の共同利用等により削減
- ・ 燃油代も同様に削減
- ・ 修繕費とその他についても、灯船の削減と運搬船の共同利用等によってそれぞれ縮減
- ・ 漁具費と保険料は灯船の削減効果分を加味、公租公課については現状どおり
- ・ 販売経費は、地区内水揚に伴う氷代軽減分と水揚量減少分を加味した。
- ・ 一般管理費については4船団における直近の平均とした。

(2) 収益性回復の評価

このように本プロジェクトの改革計画を実施することにより、漁船の収益性は高まり、初年度以降約10,040千円の償却前利益が確保できる。このことにより、経営の脆弱化からの脱却を図り、安定的・計画的な経営体へと移行したい。

(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21年 6月2日	第1回五島中型まき網地域プロジェクト協議会 同協議会専門部会(漁船・漁労部会、流通・加工・販売部会)合同協議会	<ul style="list-style-type: none"> 五島中型まき網地域プロジェクトに設置要綱について 会長等選出 改革計画について 次回会議について 関係施設等見学(地区外の委員・関係者のみ) 	
平成21年 7月9日	五島中型まき網地域プロジェクト協議会 第2回漁船・漁労部会	<ul style="list-style-type: none"> 五島中型まき網地域プロジェクト改革計画について 改革のコンセプトについて 改革型漁船の概要説明 改革の取組み内容について 調査・研修(視察)について その他 	
平成21年 7月10日	五島中型まき網地域プロジェクト協議会 第2回流通・加工・販売部会	<ul style="list-style-type: none"> 五島中型まき網地域プロジェクト改革計画について 改革のコンセプトについて 改革型漁船の概要説明 改革の取組み内容について 調査・研修(視察)について その他 	
平成21年 9月30日	五島中型まき網地域プロジェクト協議会 第3回漁船・漁労部会	<ul style="list-style-type: none"> 五島中型まき網地域プロジェクト改革計画について 	
平成21年 10月1日	五島中型まき網地域プロジェクト協議会 第3回流通・加工・販売部会	<ul style="list-style-type: none"> 五島中型まき網地域プロジェクト改革計画について 	
平成21年 12月25日	五島中型まき網地域プロジェクト協議会 第4回漁船・漁労部会、流通・加工・販売部会	<ul style="list-style-type: none"> 五島中型まき網地域プロジェクト改革計画について 今後のスケジュールについて その他 	
平成22年 2月16日	第2回五島中型まき網地域プロジェクト協議会	<ul style="list-style-type: none"> 五島中型まき網地域プロジェクト改革計画について 事業実施者の選定について 	