

整理番号	85
------	----

蒲郡地域プロジェクト改革計画書

地域プロジェクト名称	蒲郡地域プロジェクト		
地域プロジェクト運営者	名 称	蒲郡漁業協同組合	
	代表者名	代表理事組合長 山本米司	
	住 所	蒲郡市西浦町前浜 6	
計 画 策 定 年 月	平成27年1月	計画期間	平成27年度～平成32年度
実 証 事 業 の 種 類	収益性改善の実証事業		



目 次

1	目的	1
2	愛知県漁業の概要	1
3	地域の概要等	
	(1) 蒲郡地域の概要	2
	(2) 蒲郡地域の沖合底びき網漁業の現状	4
4	計画内容	
	(1) 参加者等名簿	6
	(2) 改革のコンセプト	7
	(3) 改革の取組内容	9
	(4) 改革の取組内容と支援措置の活用との関係	12
	(5) 取組のスケジュール	13
5	漁業経営の展望	
	(1) 収益性改善の目標	14
	(2) 次世代船建造の見通し	16
	(参考) 改革計画の作成に係る地域プロジェクト活動状況	16

1 目的

愛知県の沖合底びき網漁業は、現在4隻が許可されており、蒲郡市の蒲郡漁協西浦支所に2隻、同形原支所に2隻が所属している。主な漁獲物は、ニギス、アオメエソ（メヒカリ）、アカザエビなどであるが、魚価の長期低迷や水産物消費の減退、近年の漁業用燃油の高騰による生産コストの上昇、とりわけ乗組員の確保難等により、経営環境はより一層、厳しさを増している。さらに水揚げの確保を図るためには、長時間におよぶ労働や厳しい自然条件下での操業、また不規則な休漁日など、乗組員に厳しい操業条件を課さざるを得ない現状となっている。

このため、乗組員の定着率が低く、残った乗組員へ作業負担増や安全性の低下をもたらしており、労働環境の改善が重要な課題となっている。

特に愛知県においては、少子高齢化に加え、自動車関連産業を中心にもものづくりが盛んな県として雇用環境に恵まれていることから、厳しい労働環境にある漁業就業者の安定確保ができにくい状況となっている。

このような状況下において、愛知県の沖合底びき網漁業を次世代へ引き継ぐためには、省人化に対応した操業スタイルを確立させるとともに、漁業経営の合理化・改善による収益の向上により、魅力ある漁業へ向けて経営体質の強化・改善を図る必要がある。

具体的には、油圧式クレーン等の装備による省人化、省力化を推進し、乗組員削減に取り組むとともに、定期休漁日制や船内生活環境の整備など就労環境の改善により、乗組員の定着率の向上を図る。

さらに、省エネエンジンの導入による省エネ・省コスト型の漁船への転換、漁獲物の鮮度管理の改善による付加価値向上に取り組む。

また、蒲郡市、蒲郡市観光協会などと連携し、地元ニーズへの対応や地域の特産品として知名度を向上させる取組みを進め、県内消費の拡大を図る。

これらの取り組みより、地域の沖合底びき網漁業が魅力にあふれ、持続的に経営可能で、収益性の高い漁業となるよう構造改革を進めることを目的とする。

2 愛知県の漁業の概要

愛知県の漁業は、伊勢湾、三河湾、渥美外海（遠州灘）という豊かな漁場を有し、昔から豊富な海の恵みを享受している。

特に伊勢湾、三河湾には、木曾川、矢作川、豊川などの河川から豊富な栄養分がもたらされ、河口付近には発達した干潟が広がり、多くの生物が育まれている。このような恵まれた沿岸漁場において、小型機船底びき網漁業、船びき網漁業、採貝漁業、のり養殖業などが盛んに営まれ、多くの種類の魚介類が生産されている。

その中には、全国の漁業生産量の6割以上を占めるアサリを始め、シラス、ガザミ、クルマエビなど全国で上位を占める魚種も多く、特色ある漁業が営まれている。

また、渥美外海には穏やかな大陸棚が広がり、沖合底びき網漁業の漁場として多くの水産物が水揚げされており、沖合底びき網漁業の代表的な魚種であるニギス類は、全国で第3位の生産量となっている。

さらに内水面養殖業も盛んであり、ウナギ養殖業、アユ養殖業及びキンギョ養殖業では、全国上位の生産量を誇っている。

一方、愛知県には、遠洋や沖合で操業する大規模漁業が少ないこともあり、漁業生産量としては全国の中位となっている。

なお、2013（第13次）漁業センサス調査において、漁業経営体数は2,348経営体で前回調査（2008・第12次）比7.2%減、漁船隻数は4,021隻で同比9.2%減、漁業就業者は4,319人で同比13.0%減と減少が続いているが、さらに今回の調査では、年齢区分別の漁業就業者で、60歳以上の就業者が初めて5割を超え、高齢化が深刻な状況であることが明らかとなった。

3 地域の概要等

(1) 蒲郡地域の概要

愛知県蒲郡市は、本州のほぼ中心に位置し、南に三河湾、北側3方は山々に囲まれている。市内には、4つの温泉郷があり、海辺の観光地である。

温暖な気候であることからみかんの生産が盛んであり、中でも温室栽培の蒲郡温室みかんは全国屈指の出荷量となっている。

また、工業としては繊維産業が盛んで、カーテン生地、寝具用生地等、多用途向けに製品が生産されているほか、繊維ロープでは全国シェアの40%を誇っている。

周辺地域では自動車関連産業が盛んで、豊田市や田原市のトヨタ自動車、岡崎市の三菱自動車、豊川市のスズキなどの完成車両の生産工場のほか、刈谷市や安城市等には自動車関連部品を製造する大手から中小までの関連企業があり、蒲郡市からも多くの人が働きに出ている。



蒲郡市の位置



蒲郡市内の漁業協同組合



手前：知柄漁港（西浦地区） 奥：形原漁港（形原地区）

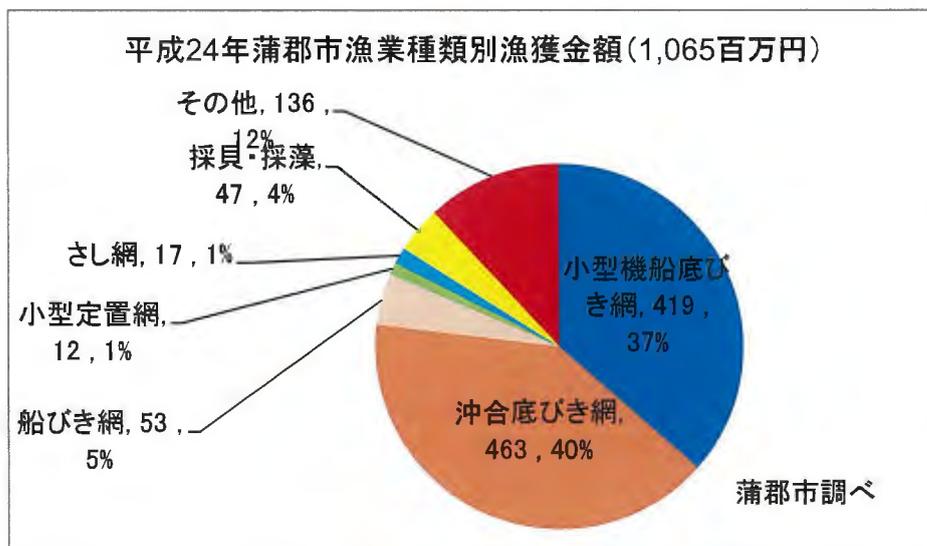
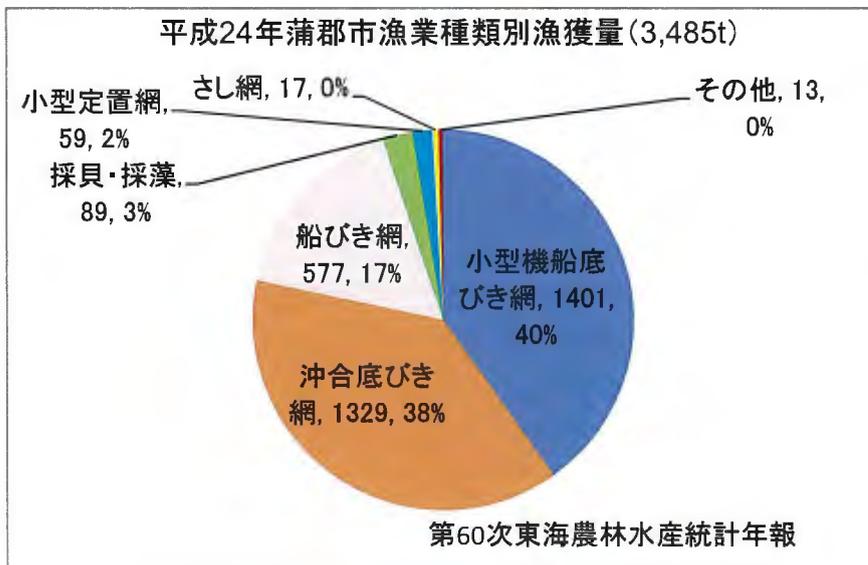
漁業においては、市内に三谷漁港、形原漁港及び知柄漁港の3つの漁港を有し、蒲郡漁業協同組合と三谷漁業協同組合の2組合が存在する。

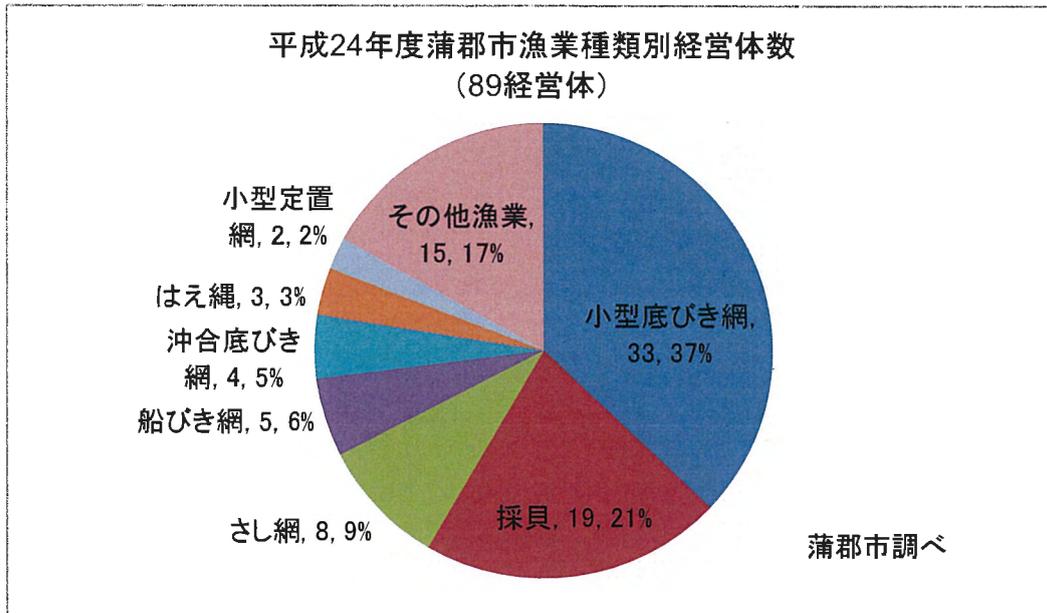
蒲郡漁業協同組合は、平成18年に形原漁業協同組合、西浦漁業協同組合及び竹島漁業協同組合の3組合が合併し、発足した。古くより、沖合、沿岸漁業が盛んであり、現在では、小型機船底びき網漁業を中心に沖合底びき網漁業、船びき網漁業、刺網漁業、採貝漁業等さまざまな漁業が営まれ、形原水産物地方卸売市場及び西浦水産物地方卸売市場が開設されている。

第60次東海農林水産統計年報によると、平成24年の蒲郡市の漁獲量は3,485tで、漁業種類別の構成割合は、小型機船底びき網漁業が1,401t、40%で、沖合底びき網漁業が1,329t、38%であり、この2漁業で全体の8割を占めている。

漁獲金額では、小型機船底びき網漁業が419百万円、37%、沖合底びき網漁業が463百万円、40%であり、漁獲量と同様この2漁業で全体の8割を占めている。

このように、沖合底びき網漁業は、地域の重要な漁業となっている。





一方、愛知県は有効求人倍率（平成26年12月期）が1.54と全国平均1.15を大幅に上回って雇用環境に恵まれていることから、漁業就業者の安定確保が困難な環境にあり、地域の4隻（19tが2隻、40t、44tが各1隻）の沖合底びき網漁船の乗組員33名のうち、乗船2年未満の者が7名（内1名は欠員）を占め、定着率が低い状況となっている。沖合底びき網漁船乗組員の意識調査によると、休日の増加や定休日の導入、省力機器や快適な船内環境の整備等就労環境に対する要望が多く、その改善が課題となっている。

(2) 蒲郡地域の沖合底びき網漁業の現状

ア 操業形態

沖合底びき網漁業（地元では「深海」と呼ばれている）は、平成元年頃には13隻が操業していた。しかしながら、前述のとおり魚価の低迷や資材等の高騰による経営不振等で廃業が相次ぎ、現在では4隻にまで減少している。

当該漁業は、大臣許可漁業で、操業期間は9月から翌年6月までの10カ月間であり、7月から8月までの2カ月間は休漁となっている。漁法は、一そうかけ回し底びき網である。主な漁獲物は、アオメエソ、ニギス、イカ類、エビ類、アカムツ等で漁獲量の約30%をアオメエソが占めている。魚種ごとに生息水深が異なり、アオメエソは200～400m、ニギスは150～350m、イカ類及びエビ類は150～400m、アカムツは150～300mで漁獲する。

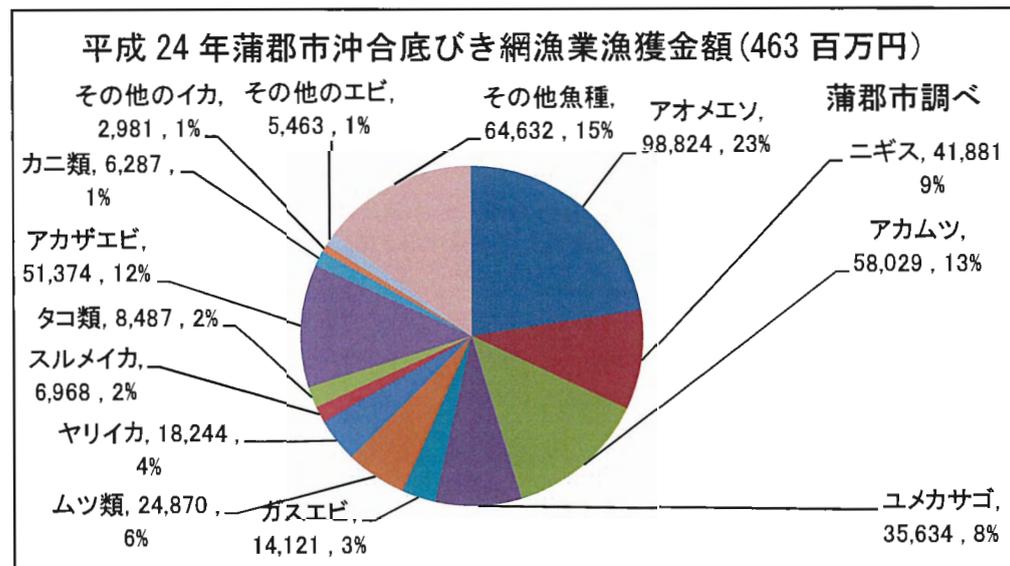
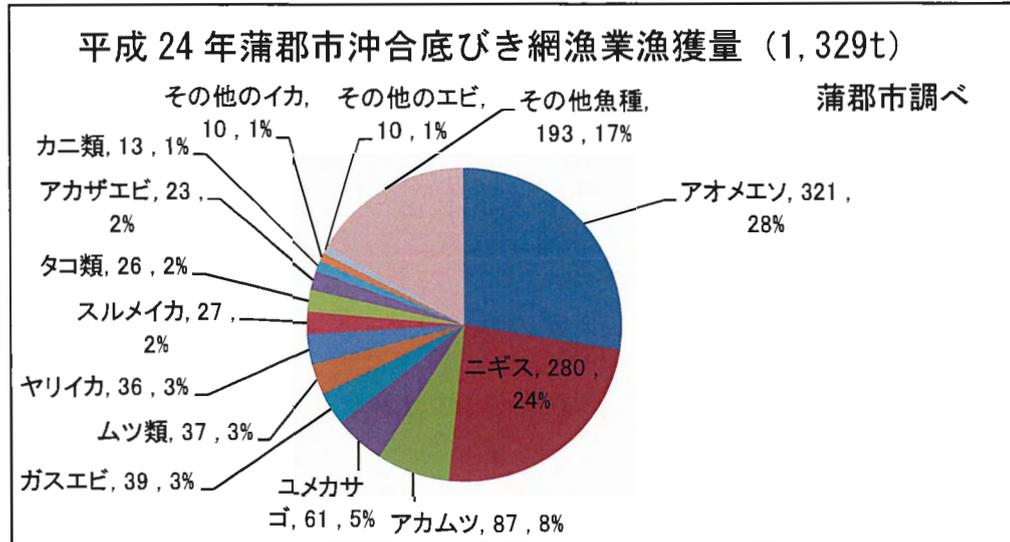
漁獲物は魚種ごとに選別して木製トロ箱（20～25kg/箱）に詰め、魚倉へ収容する。操業毎にこの作業を繰り返す。

出港は、午前0時頃で日の出後に操業を開始する。1回あたりの操業時間は2時間ほどで、これを1日5～8回程度行う。1航海あたりの操業日数は1～4日で、夜間は操業場所に近い港に入港し、船中泊を行う。船中泊の場合、発電用補機を装備していないため、空調機は使用できない。

最終日の操業後、午後11～12時頃帰港する。翌朝、市場へ出荷し、氷の積み込み等次の出漁に備える。その後、乗組員は帰宅して休息し、翌日午前0時頃、再び出港する。天候に応じ、操業場所に近い漁港から漁獲物をトラック輸送し、基地港

へ帰港しないまま操業を継続する場合、または日帰り操業を行う場合もある。1ヶ月の操業日数は20日前後、年間操業日数は概ね200日である。

なお、出漁は天候に左右され、9月から翌年6月までの操業期間中における定期的な休日は、正月と4月及び10月の祭礼の時のみで、休日は不定期となっている。



イ 流通

漁獲物は、地元の市場に出荷し、形原、西浦両市場とも午前3時50分から30前後の仲買業者が参加する競りで委託販売される。

仲買業者が競り落としたアオメエソは、6割が東北方面を中心に出荷され、残りの4割が地元加工業者によりから揚げ用や干物などに加工されている。ニギスは、およそ半分が北陸地方や三重県尾鷲方面に出荷され、残りの半分は地元加工業者により、つみれ団子用・フライ用などに加工されている。アオメエソ、ニギスとも、鮮魚として流通するものは少ない。アカザエビは、約6割が名古屋市場を中心に出荷され、残りは地元の旅館等で利用されている。ヤリイカ等のイカ類は築地市場、アカムツは名古屋市場を中心に出荷され、ヒゲナガエビ（地元では「ガスエビ」）を始めエビ類は地元を中心に消費されている。

ウ 鮮度管理

漁獲物は、船首甲板上に取上げ、鮮度低下に留意しつつ急いで選別を行う。選別後、魚種毎にトロ箱に収容して施氷し魚倉へ保管する。施氷に用いる氷は、出港時に基地港で魚倉へ積み込んだもので、魚倉全体を冷却する役割も担う。

4 計画内容

(1) 参加者等名簿

ア 地域協議会委員名簿

分野	所属機関名	役職	氏名
行政	愛知県東三河農林水産事務所	課長補佐	中村総之
〃	蒲郡市産業環境部	次長	鈴木良治
金融機関	愛知県信漁連蒲郡支店	支店長	宮田尚安
関係団体	愛知県漁業協同組合連合会東三支部 兼蒲郡漁業協同組合	支部長兼 代表理事組合長	山本米司
〃	蒲郡漁業協同組合	副組合長	尾崎久儀
〃	愛知県沖合底びき網漁業協会	会長	壁谷増光
流通業者	西浦鮮魚仲買組合	組合長	高橋澄夫
学識経験者	愛知県立三谷水産高等学校	校長	丸崎敏夫

イ 西浦地区部会委員名簿

分野	所属機関名	役職	氏名
行政	愛知県農林水産部水産課	主任主査	石田俊朗
〃	〃	技師	成田正裕
〃	愛知県東三河農林水産事務所	主査	白木谷卓哉
〃	蒲郡市産業環境部農林水産課	係長	志氣潔丈
〃	〃	主事	羽田野裕昭
〃	蒲郡市産業環境部観光商工課	課長補佐	池田高啓
金融機関	愛知県信漁連本店	部長	星野秀典
〃	愛知県信漁連蒲郡支店西浦営業店	営業店長	小田秀喜
流通業者	西浦鮮魚仲買組合	委員	牧原幸八
造船関係	形原造船㈱	代表取締役	大塚幸和
造船関係	㈱電産	専務取締役	中神隆雄
造船関係	ヤンマー船用システム㈱名古屋支店	部長	上山正展
漁業者代表	蒲郡漁業協同組合	正組合員	牧原有保
関係団体	愛知県沖合底びき網漁業協会	事務局	那須賢二

ウ 事務局員名簿

分野	所属機関名	役職	氏名
関係団体	蒲郡漁業協同組合	参事	牧原英基
〃	〃	会計主任	伊藤幸昌
〃	愛知県沖合底びき網漁業協会	事務局	早川麻衣子

(2) 改革のコンセプト

当地区の沖合底びき網漁業においては、今後も乗組員の安定確保が課題と考えられるため、作業性・安全性向上や就労環境改善の取組により乗組員の定着を促進しつつ、現状より少ない乗組員でも操業可能な省人化操業体制の実現を目指す。

加えて、省エネ・省コスト化、漁獲物の高付加価値化及び地域が一体となって取り組む流通・販売対策などの取組みにより収益性の改善を図り、乗組員定着促進の取組みに伴う水揚げの減少を補い、足腰の強い沖合底びき網漁業経営を実現する。

<乗組員の定着促進に関する事項>

① 操業体制の見直し

油圧式クレーンの導入とともに、魚倉口を従来の1箇所から拡大した3箇所に改善し、漁獲物の搬出入及び陸揚げ時における作業の効率化及び乗組員の負担軽減等作業性の向上を図り、省人化に対応できる操業体制に見直す。

② 安全性の向上

ア 船側通路の拡幅

船側のブルワーク内側の台状通路及びブリッジ横の甲板上通路の拡幅により、海中転落の危険性を軽減する。

イ サイドスラスターの導入

サイドスラスターを導入し、離接岸時の安全性の向上を図る。

ウ 電磁(IH)調理器の導入

電磁調理器を導入し、火災の未然防止を図る。

③ 就労環境の改善

ア 定期休漁日制の導入

年間20日(毎月2日程度)の定期休漁日を導入し、乗組員の計画的な休日活用を可能にする。

イ 居室環境の改善

ベッドスペースを拡張し、休息環境を改善する。

発電用補機を装備し、居室エアコンの常時使用を可能にする。

ウ 研修会の開催

導入する機器類について、メーカー担当者を講師とした研修会を開催し、操作方法やメンテナンス方法について、全ての乗組員に技術を習得させる。

<漁船の省エネ化・省コスト化に関する事項>

① 省エネ・省コスト対策

ア 低燃費型主機関の導入

低燃費型主機関を導入し、燃油節減を図る。

イ 軽合金製漁船の導入

地元で軽合金製漁船を取り扱う造船所があり、迅速で確実な修理体制が

整っているため、軽合金製漁船を導入する。

<漁獲物の高付加価値化に関する事項>

① 漁獲物の高鮮度化

ア 海水殺菌装置及びシルクアイス装置の導入

殺菌海水で生成したシルクアイスを用いて、漁獲物の冷却と洗浄を行い、衛生的で鮮度を維持した選別作業を可能とする。

イ 魚倉クーラーの導入

魚倉クーラーを導入し、魚倉内温度の安定管理を可能にする。

② アカザエビ活魚の周年出荷

冷却海水を用いて活アカザエビを周年出荷する。

<流通・販売の拡大に関する事項>

① 蒲郡メヒカリのPR活動

蒲郡市が中心となって行う「蒲郡メヒカリ」のPR活動に参加し、地域特産品化に取り組む。

② 関係機関との連携

蒲郡市観光協会、カレーチェーン店、蒲郡市教育委員会及び三谷水産高校・練り製品メーカーと連携し、アオメエソ、アカザエビを始めとした沖底漁獲物の普及、消費拡大に取り組む。

<支援措置の活用に関する事項>

① 改革計画の実証：もうかる漁業創設支援事業（平成27～32年度）

② 新規漁船建造に係る資金借受け：漁業近代化資金（愛知県信用漁業協同組合連合会）（平成26年度）

(3) 改革の取組内容

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	効果の根拠					
6 乗組員の定着促進に関する事項	操業体制の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・過酷な労働条件や不規則な休日、本県の良好な雇用環境などから乗組員の定着率が悪く、その安定確保が課題。 ・省人化を実現する作業の効率化や狭隘な魚倉内作業の負担軽減が必要。 	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> ○操業体制を見直し乗組員数を8名から7名に削減 ○魚倉口の改善(拡張・増設) 従来船:1.6×1.15m(1箇所) 改革船:2.76×1.2m(1箇所)+ 2.76×1.0m(2箇所) ○油圧式クレーンを導入し、漁獲物搬入及び陸揚げ作業にパレットを活用してトロ箱10箱を一括搬入出 	<ul style="list-style-type: none"> ○人件費削減 人件費1名分7,996千円を削減 ○魚倉収容作業の省人化と負担軽減 7名体制から3名体制に省人化 ○省人化に対応した選別時間の確保 魚倉収容作業の効率化で選別時間を確保 ○陸揚げ作業の軽労化と負担軽減 4名体制から2名体制に軽労化 	資料2-3					
					安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・船首と船尾間の往来はブルワーク内側の台状通路及びブリッジ横甲板上通路を行うが、通路が狭く安全性の向上が課題。 ・離接岸時のもやい作業のため、危険を伴う漁船と陸の間の飛び移りが必要。 ・調理にガスコンロを使用しており火災の危険性がある。 	B-1	<ul style="list-style-type: none"> ○船側通路の拡張 ブルワーク内側及びブリッジ横の船側通路をそれぞれ50cm及び100cmに拡張 	○乗組員の安全通行確保及び海中転落の危険性の軽減	資料2-9
							B-2	○サイドスラスタの導入	○離接岸時の乗組員の安全確保 離接岸が容易で、もやい作業のための飛び移り不要	資料2-10
	B-3	○電磁(IH)調理器の導入	○調理時の安全性向上 調理時の火災の恐れが解消	資料2-11						
	就労環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・休日が不定期なため、乗組員が計画的に休日を活用することができない。 ・ベッドスペースが狭く(160×60cm)、十分な休息が取れない。 ・入港中は24Vバッテリーしか電源がないため船内泊時にエアコン等電気器具が使用できない。特に夏季、冬季は居室内が不快となり、睡眠に影響を及ぼしている。 ・機器類の操作、メンテナンスには特定の乗組員だけが対応しているため、その乗組員が対応できない場合には操業に支障が出ている。 	<p>C-1</p> <ul style="list-style-type: none"> ○定期休漁日制の導入 年間20日の定期休漁日を設定。 定期休漁日は前月20日までに決定 	<ul style="list-style-type: none"> ○計画的な休日の活用 乗組員の計画的な休日活用が可能 ○乗組員の安定確保 就労環境の改善により乗組員の安定確保が期待 ○漁獲量・水揚金額の減少 操業日数減により、漁獲量は40t減、水揚金額は1,506千円減 	資料2-12					
					C-2	<ul style="list-style-type: none"> ○居室環境の改善 ベッドスペースを185×70cmに拡張 発電用補機を装備し、十分な電源を確保 ○エアコンの常時使用を可能にする為の補機導入 	○乗組員の十分な睡眠と疲労回復 ○電気使用量は増加	資料2-13		
						C-3	<ul style="list-style-type: none"> ○研修会の開催 導入する機器類について、メーカー担当者を講師とした研修会を開催し、操作方法やメンテナンス方法について、全ての乗組員が技術を習得 	○機器類の操作、メンテナンスについて、特定の乗組員以外の対応が可能となり、操業への支障が解消	資料2-14	

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	効果の根拠	
漁獲物の高付加価値化に関する事項	漁獲物の高鮮度化		E-2	○魚倉クーラーの導入	○漁獲物の均一な冷却 安定した温度管理により、鮮度維持が可能 ○氷の使用量 氷使用量を従来の1/2に減らし氷代を1,344千円削減 ○燃油使用量増加	資料4-5,6 資料4-7
			E-3	○海水冷却装置を用いたアカザエビ活魚の周年出荷 アカザエビ活魚水槽に海水冷却装置を使用	○アカザエビ活魚出荷の周年化 ○水揚金額増 活アカザエビの安定供給により、アカザエビ全体で5,425千円の水揚金額増 (改革前:5,754千円) 〈鮮魚向け〉1,311円/kg×4,388kg≒5,754千円 (改革後:11,179千円) 〈鮮魚向け〉1,901円/kg×2,764kg≒5,254千円 〈活魚向け〉5,000円/kg×1,185kg≒5,925千円 ○燃油使用量増加	資料4-8,9
流通・販売の拡大に関する事項	県内消費の拡大	・蒲郡市が中心となって進めている「蒲郡メヒカリ」の地域特産品化を更に推進する必要がある。	F	○「蒲郡メヒカリ」のPR活動に取組む	○「蒲郡メヒカリ」の知名度向上 ○県内消費の拡大	資料5-1
	関係機関との連携	・関係機関と連携して、主要漁獲物であるアカザエビやアオメエソ、ニギスをはじめ蒲郡市特産の沖合底びき網漁業の漁獲物をさらに普及させ、地元で水揚げされる水産物を活用した地域振興に貢献する必要がある。	G	○蒲郡市観光協会との連携 「プリンセス御膳」の販売増加に取組む ○カレーチェーン店との連携 沖底漁獲物を使用したご当地メニューに加え、新たな商品の開発に取組む ○教育委員会との連携 学校給食で沖底漁獲物の利用拡大に取組む ○水産高校及び練り製品メーカーとの連携 アオメエソの新商品開発等に取組む	○アオメエソ、アカザエビを始めとした沖底漁獲物の普及、消費拡大	資料5-2

(4) 改革の取組内容と支援措置の活用との関係

ア 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
A~G	もうかる漁業 創設支援事業	省人化、就労環境の改善による乗組員の確保 改革型漁船と漁獲物の高付加価値化による収益性改善の実証 船 名：未定丸 総トン数：19トン	蒲郡漁業 協同組合	平成27年度～ 平成32年度

イ その他関連する支援措置

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
A~E	愛知県信用漁業協同組合連 合会 漁業近代化資 金	もうかる漁業創設支援事業に使用する漁船の建造に係る資金の借入れ	未定	平成26年度

(5) 取組のスケジュール
ア 工程表

項 目	年 度					
	27	28	29	30	31	32
A 操業体制の見直し	→	→	→	→	→	→
B-1 船側通路の拡張	→	→	→	→	→	→
B-2 サイドスラスターの導入	→	→	→	→	→	→
B-3 電磁(IH)調理器の導入	→	→	→	→	→	→
C-1 定期休漁日制の導入	→	→	→	→	→	→
C-2 居室環境の改善	→	→	→	→	→	→
C-3 研修会の開催	→	→	→	→	→	→
D-1 低燃費型主機関の導入	→	→	→	→	→	→
D-2 軽合金製漁船の導入	→	→	→	→	→	→
E-1 海水殺菌装置及びシルク アイス装置の導入	→	→	→	→	→	→
E-2 魚倉クーラーの導入	→	→	→	→	→	→
E-3 アカギヒ活魚の周年出荷	→	→	→	→	→	→
F 蒲郡メヒカリのPR活動	→	→	→	→	→	→
G 関係機関との連携	→	→	→	→	→	→

イ 改革の取組みにより想定される波及効果

① 本県沖合底びき網漁業の持続的発展

本事業の取組みにより、漁業経営の改善と乗組員の安定確保が可能となり、本県沖合底びき網漁業全体の持続的発展が期待できる。

② 蒲郡市の観光振興

本事業の取組みにより、高鮮度な沖底漁獲物の供給が可能となり、蒲郡ならではの魚介類を求める観光客の期待に応えることができる。

5 漁業経営の展望

就労環境改善の取組みにより乗組員の定着率向上と省人化に対応した操業スタイルを確立して安定的な操業体制を実現するとともに、省エネ・省コスト化や漁獲物の付加価値向上に関する取組みにより収益性向上を実証し、その成果を他船に波及させることによって、蒲郡地域の沖合底びき網漁業全体の持続的経営を可能とする。

(1) 収益性改善の目標

単位 数量：トン、金額：千円

項目		現状	改革1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
収入	水揚量	396	356	356	356	356	356
	水揚高	134,172	132,666	132,666	132,666	132,666	132,666
収入計		134,172	132,666	132,666	132,666	132,666	132,666
経費	人件費	70,276	62,280	62,280	62,280	62,280	62,280
	燃油代	13,506	17,784	17,784	17,784	17,784	17,784
	箱代	255	700	255	255	255	255
	漁具費	3,636	3,636	3,636	3,636	3,636	3,636
	氷代	2,688	1,344	1,344	1,344	1,344	1,344
	修繕費	3,721	1,300	1,300	1,300	1,720	1,447
	保険料	3,040	6,080	5,958	5,839	5,722	5,608
	公租公課	293	4,004	2,402	1,441	865	519
	販売経費	9,228	9,108	9,108	9,108	9,108	9,108
	一般管理費	13,389	13,389	13,389	13,389	13,389	13,389
	支払利息		3,105	3,105	3,105	1,703	1,581
	その他	4,077	4,077	4,077	4,077	4,077	4,077
経費計		124,109	126,807	124,638	123,558	121,883	121,028
償却前利益		10,063	5,859	8,028	9,108	10,783	11,638

※年期：前年9月～当年8月まで

<現状>

○過去の操業実績（平成23年～平成26年期の平均）

<改革計画>

○水揚量

定期休漁日制導入に伴う操業日数の減少（200日→180日）で試算。

○水揚高

漁獲物の高鮮度化に伴う単価上昇分を加算（資料4-9参照）。

○人件費

乗組員1名分（7,996千円）減で試算（給与・厚生諸費・食糧費）。

○燃油代

改革後使用量 = 主機 106.9kℓ + 発電用補機 64.8kℓ + 油圧用補機 21.6kℓ = 193.3kℓ。
 燃油経費は 193,300ℓ × @92円/ℓ（直近単価） = 17,784千円。

○箱代

改革1年目は、1,000箱（常時使用700箱 + 破損補充分300個）を新規導入（700円 × 1,000箱 = 700千円）。2年目以降は、箱の補充経費として現状額で試算。

○漁具費

現状額で試算。

○氷代

魚倉クレーン導入により氷使用量が1/2（206t → 103t）となるため氷代50%減として試算。

○修繕費

単位 金額：円

大項目	中項目	内容	改革前	改革後				
				1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
漁労機器関係	漁労機器	リールオーバーホール等	1,022,083	150,000	150,000	150,000	165,000	181,500
		ウィンチオーバーホール等	733,284	150,000	150,000	150,000	165,000	181,500
		救命筏点検整備（注1）	112,868				350,000	
エンジン関係	主機	主機保守点検	314,333	200,000	200,000	200,000	220,000	242,000
		発電機保守点検	113,216	0	0	0	0	0
	補機	油圧用補機保守点検	180,338	50,000	50,000	50,000	55,000	60,500
		発電用補機保守点検	0	50,000	50,000	50,000	55,000	60,500
電気機器関係	電気機器	シルクアイス保守点検	0	100,000	100,000	100,000	110,000	121,000
		コード類 バッテリー類取替え	141,572					
船体関係	船体整備	上架塗装（注2）	1,102,841	600,000	600,000	600,000	600,000	600,000
合計		合計	3,720,535	1,300,000	1,300,000	1,300,000	1,720,000	1,447,000

*修理費、保守点検費は、専門業者の聞き取りによる。4年目以降に10%ずつ増加させた。

（注1）救命筏は4年目に点検整備が必要

（注2）上架塗装は、300千円 × 2回

○保険料

船価（286,000千円）に対する漁船保険料

○公租公課

固定資産税（漁船は定率法で算定）。

○販売経費

支払手数料：8,093千円（水揚高×6.1%。他港水揚げ手数料も含めた4ヶ年平均）、
陸送費：1,000千円（現状額で試算）、シート代：15千円（現状額で試算）

○一般管理費

現状額で試算。通信費、交通費、事務用品費、役員手当、パート給与等

○支払利息

借入予定額（270,000千円）×1.15%（長プラレート）で試算。
1～3年目は、返済据え置き。

○その他

現状額で試算。消費税及び地方消費税、諸雑費。

(2) 次世代船建造の見通し

5年目の償却前 利益 11,638千円	×	次世代船建造 までの年数 25年	>	船価 286,000千円
---------------------------	---	------------------------	---	-----------------

(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
H26. 8. 1	第1回 協議会	協議会及び部会の設立と会長の選出。 今後のスケジュールについての検討。
	第1回 部会	改革計画（案）の検討。
H26. 8. 28	第2回 部会	水産庁ヒヤリング結果報告と課題の検討。
H26. 9. 26	第3回 部会	修正した改革計画（案）及び今後の進め方について検討。
H26. 10. 30	第4回 部会	取組内容の見直し。
H27. 1. 28	第2回 協議会	改革計画（案）の承認。 中央協議会委員による現地視察

蒲郡地域プロジェクト改革計画書 (資料編)



平成27年2月23日

蒲郡地域プロジェクト外協議会

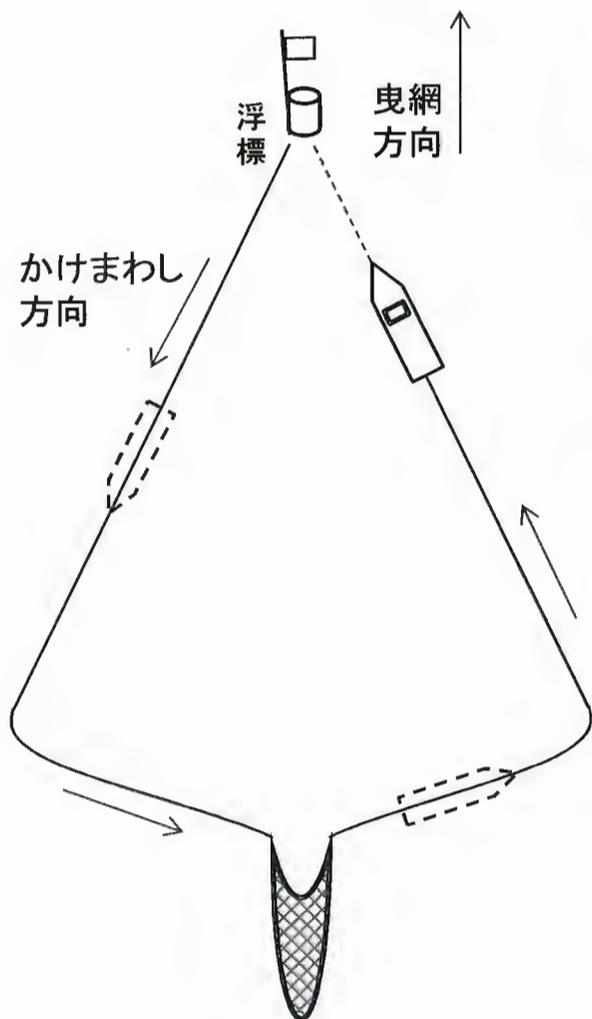
目次

- 1 蒲郡の沖合底びき網漁業を取りまく現状と課題……資料 1
- 2 省人化及び就労環境の改善に関する事項……資料 2
- 3 漁船の省エネ化・省コスト化に関する事項……資料 3
- 4 漁獲物の高付加価値化に関する事項……資料 4
- 5 流通・販売の拡大に関する事項……資料 5

【沖合底びき網漁業】

資料1-1

蒲郡地区の沖合底びき網漁業は1そう曳かけまわし漁法で行われている。
漁場に到着したら浮標を投下し、曳網、網、曳網の順に投入後、浮標を回収する。その後、曳網を固定し、約1.3ノットで1時間程度曳網し、曳網間隔が狭まりほぼ平行になったら揚網する。



沖合底びき網漁業の代表的な漁獲物

資料1-2



メヒカリ(アオメエソ)



ニギス



ユメカサゴ



アカムツ



クロムツ



バカムツ(スミクイウオ)



アカザエビ



ガスエビ(ヒゲナガエビ)



ミノエビ



ヤリイカ



スルメイカ



ホウカイ(ヨロイタチウオ)



アラ



ヤナギカレイ



アンコウ



カガミダイ



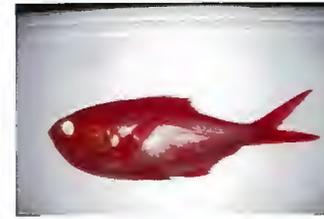
ハダカワシ



アマダイ

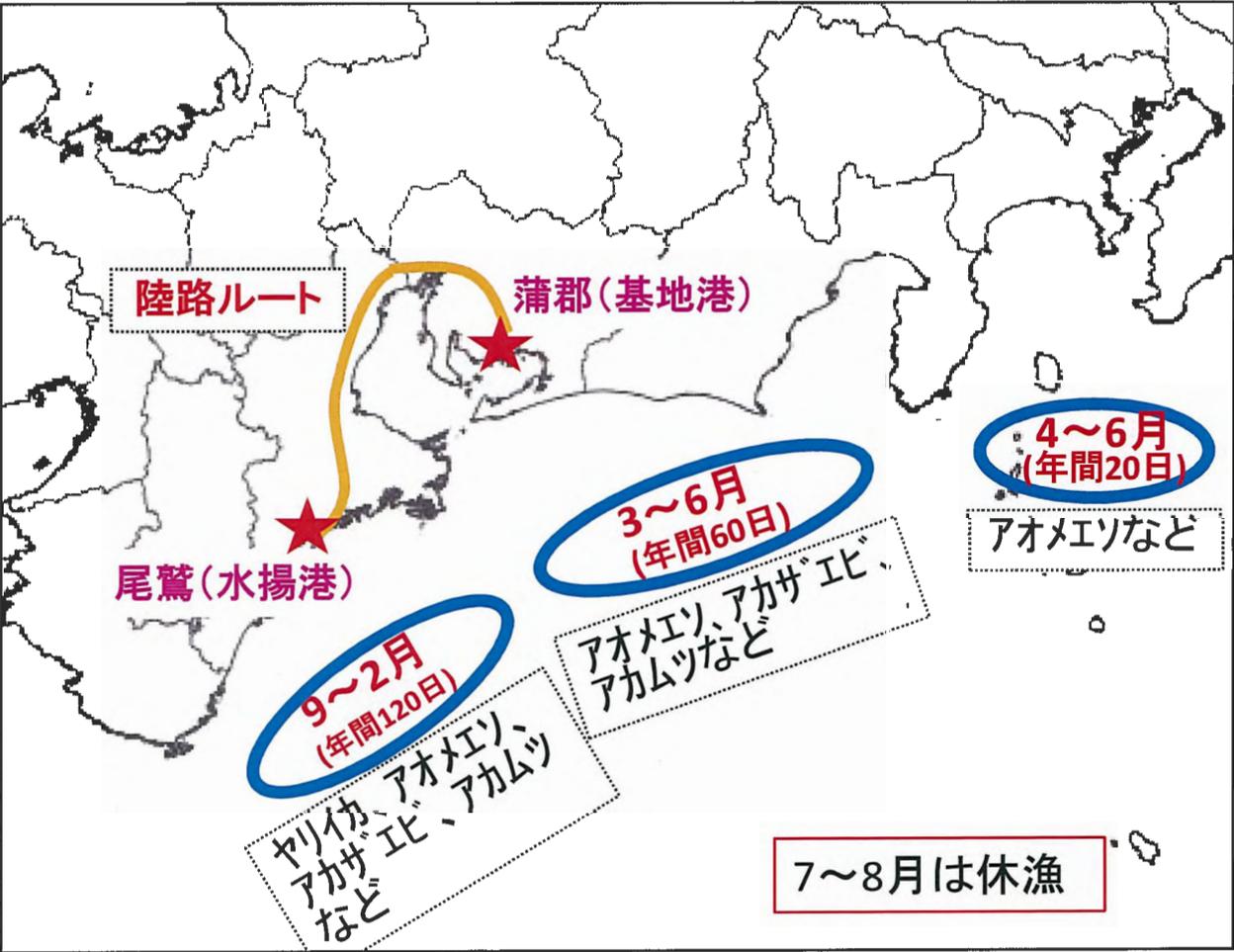


パン(ヒウチダイ)



キンメダイ

沖合底びき網漁業の主な漁場



蒲郡地域の沖合底びき網漁業改革の考え方

現状と背景	課題	対応
<p>地域の雇用環境良好 有効求人倍率1.54(全国平均1.15)</p> <p>乗組員の定着率低い 沖底乗組員33名中乗船2年未満7名</p> <p>・将来、外国人研修生に頼らざるを得ない状況出現の恐れ ・技術を有する漁労長が育たない</p> <p>比較的良好な経営状態(償却前利益約1千万円)にある蒲郡の沖底漁業存続の危機</p>	<p>1 乗組員の安定確保</p> <p>このままだと...</p> <p>2 厳しい雇用環境に対応できる操業体制づくり</p> <p>3 上記1,2に伴う漁獲減少を補う収益性の改善</p>	<p>就労環境の改善による定着率向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期休漁日 ・船内環境の改善 <p>省力化機器の導入 操業体制の見直し</p> <p>省エネ・省コスト対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗組員1名減 ・省エネ機器 <p>高付加価値化対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・漁獲物の高鮮度化 ・地域連携

足腰の強い沖底経営の
実現に向けた改革の
取組必要

乗組員の状況について

雇用の現状

愛知県は、自動車関連産業を中心にものづくりが盛んなため、雇用環境に恵まれている。



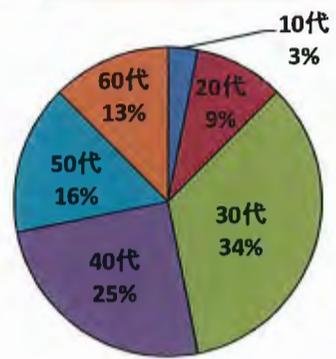
厳しい就労環境にある漁業就業者の安定確保が困難

有効求人倍率の上位都県

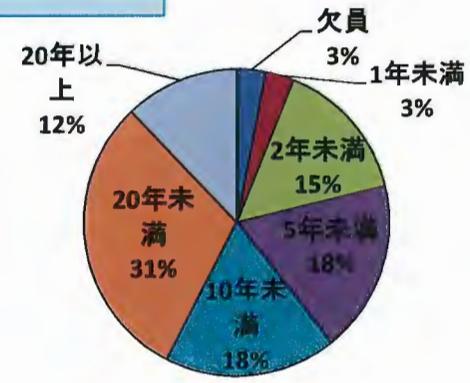
平成26年12月期

順位	都県名	倍率
1	東京都	1.68
2	愛知県	1.54
3	福井県	1.52
3	福島県	1.52
4	石川県	1.51
	全国平均	1.15

沖底乗組員の現状



乗組員の年齢構成



乗組員の就業年数

長期的な乗組員確保対策として

- ・漁業就業支援フェア(全漁連主催)への参加
- ・新規漁業就業者総合支援事業(国)の活用
- ・新規漁業就業者支援事業(蒲郡市)
- ・地元水産高校へのはたらきかけ

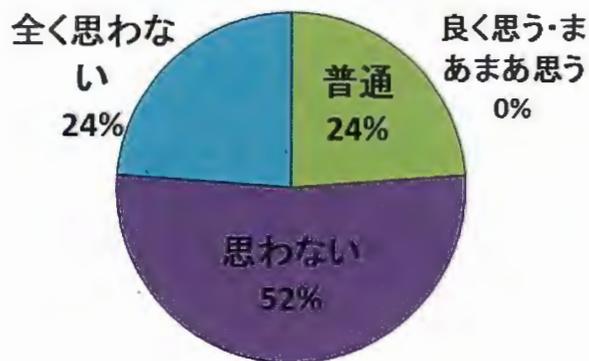
過去5年間における就業2年未満の離職率は35.7%

蒲郡地区 沖合底びき網漁業就労環境に関するアンケート

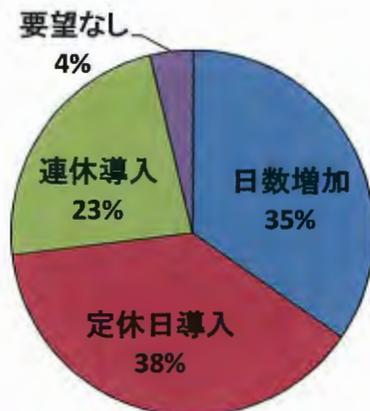
資料1-6

回答者: 沖合底びき網漁船の乗組員

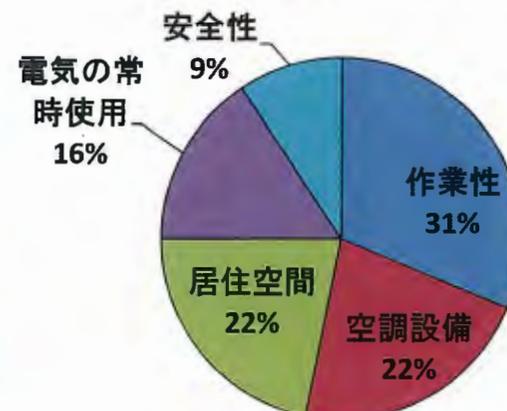
問1. 休日は十分あるか



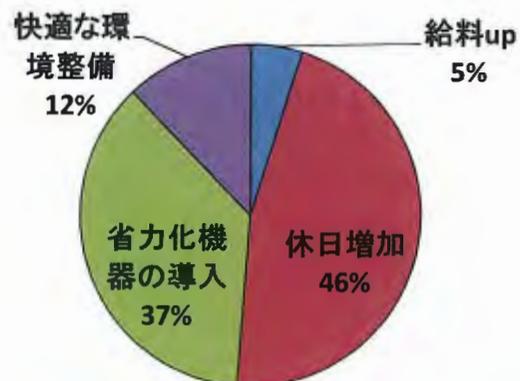
問2. 休日に関する要望



問3. 漁船設備改善に関する要望



問4. 乗組員の定着に効果的なもの



主な意見

○ 休日に関する意見

- ・予定がたてられない。
- ・休みが無くて友達と予定が合わない。
- ・彼女が出来ない。
- ・孫、子どもと遊びたくても遊べない。
- ・学校の行事等に参加できない。

○ 漁船設備に関する意見

- ・空調が無いと夏、冬に眠れない。

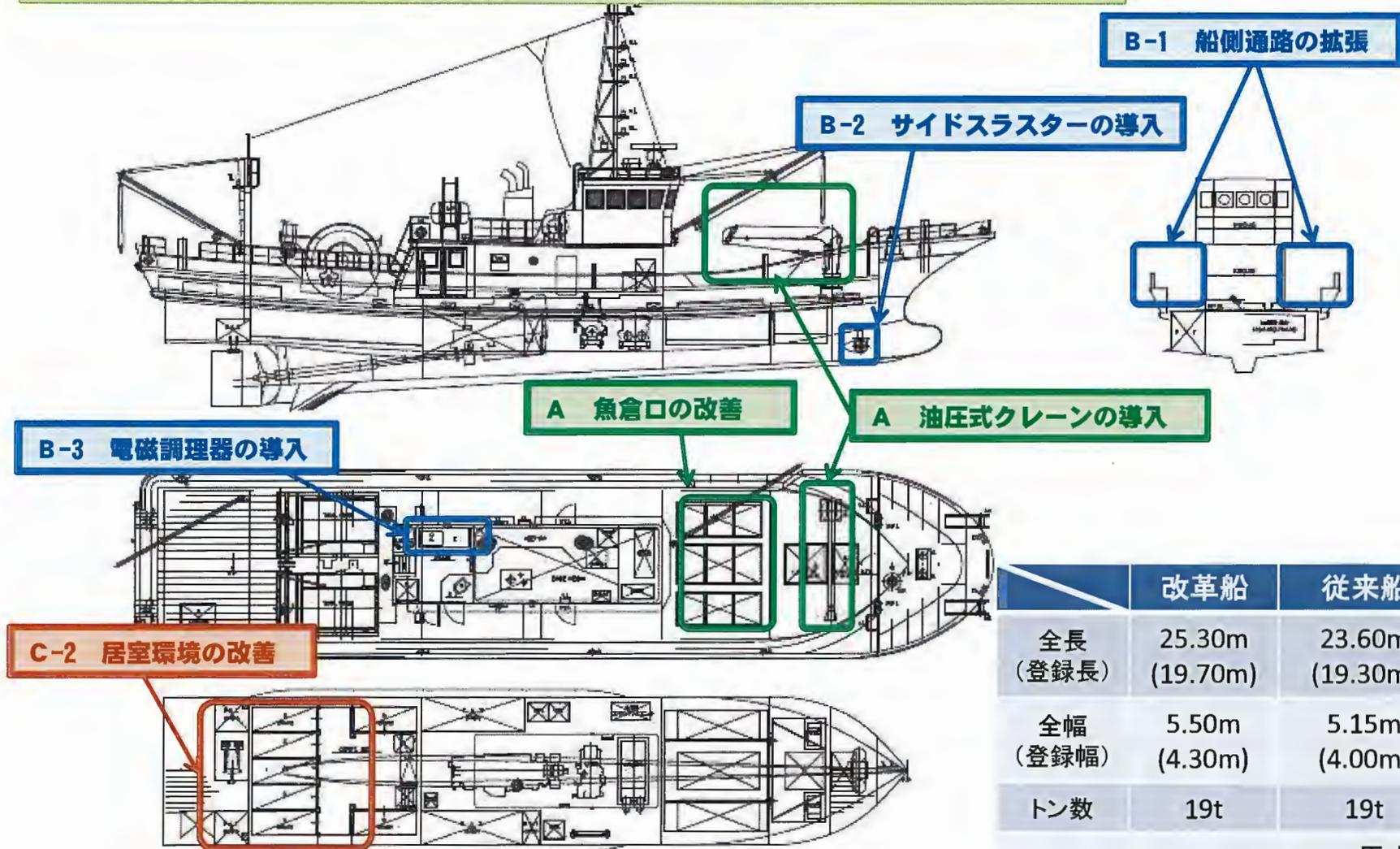
求められる対策

休日の増加、定期休日制の導入、作業効率・安全性の向上、居室環境の改善

【乗組員の定着促進に関する事項】

資料2-1

改革船の操業体制の見直し、安全性の向上、就労環境に関する主な改善ポイント



	改革船	従来船
全長 (登録長)	25.30m (19.70m)	23.60m (19.30m)
全幅 (登録幅)	5.50m (4.30m)	5.15m (4.00m)
トン数	19t	19t
馬力数	670kw	190馬力 (603kw)

操業体制の見直しのための
従来船における作業別必要人員数の確認

資料2-2

項目		投網	曳網	揚網	選別	收容	陸揚
人数	操舵員	1	1	1	1	1	8
	作業員	3	0	4	7	7	

課題

漁獲物の選別、收容、陸揚作業に8名の労働力が必要で、これら作業の操業体制を見直すことが必要。



取組内容

油圧式クレーンの導入及び魚倉口の改善

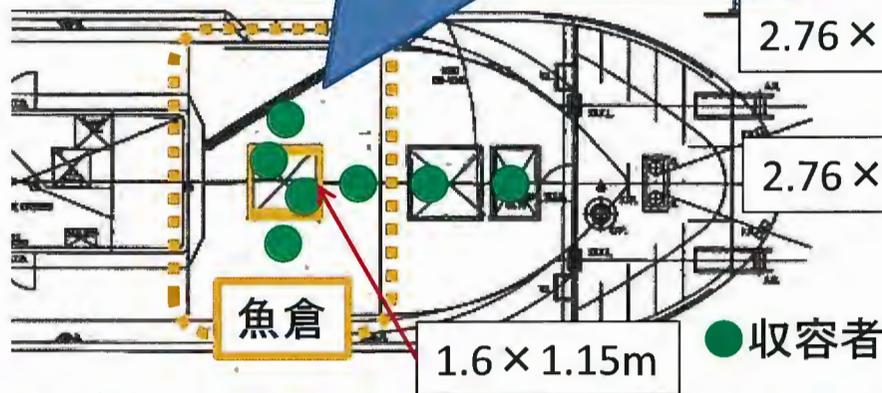
■ A 操業体制の見直し

資料2-3

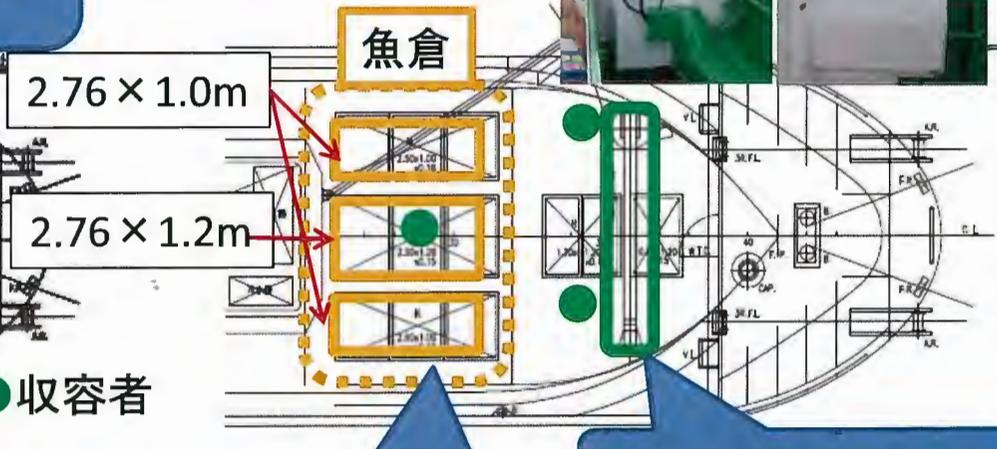
魚倉收容時の操業体制の見直し

従来船

7名体制で、手作業による積み込み。作業効率が悪いことに加え、狭隘な魚倉内の作業となり、乗組員の負担大。



改革船

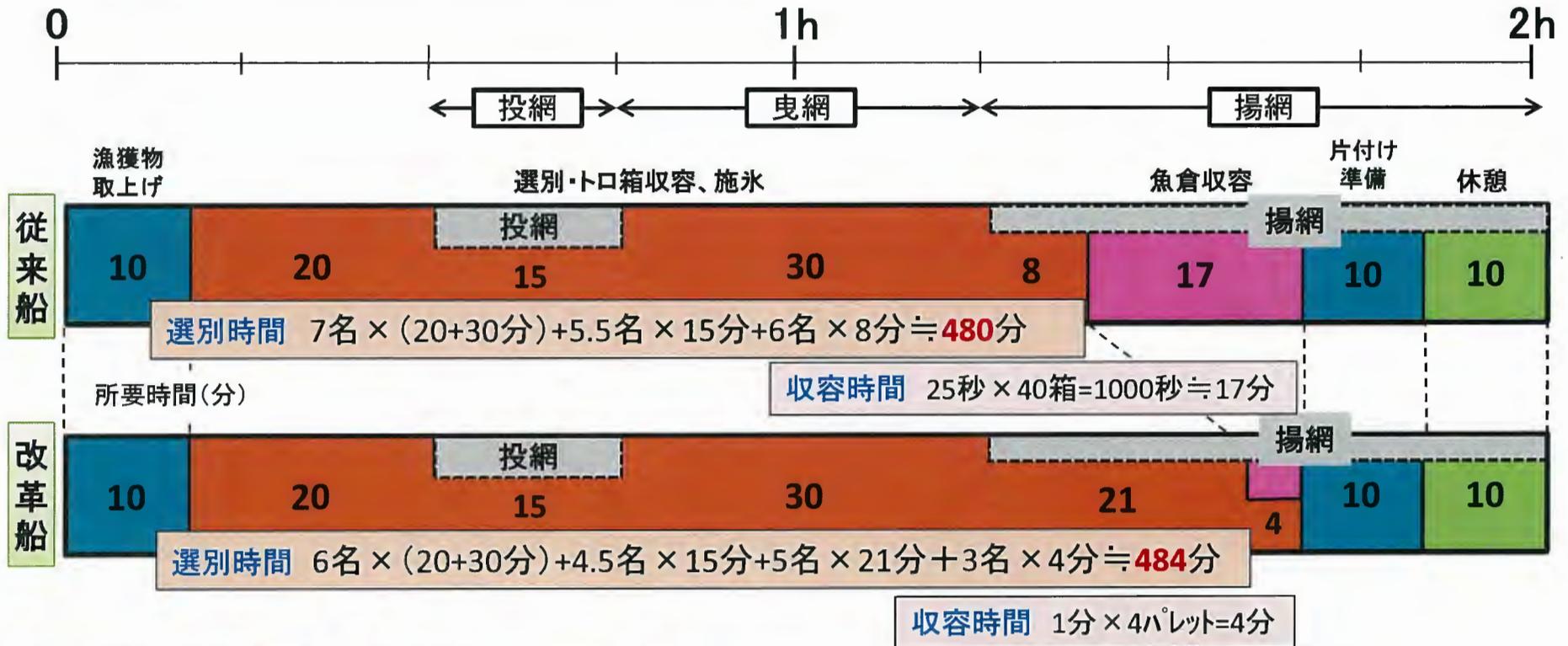


油圧式クレーンオペレータ、クレーン作業補助者及び魚倉内作業者の3名で作業が可能。パレットを使用してト口箱10箱を一度に魚倉へ搬入し、作業効率を改善。

見込まれる効果：乗組員1名と人件費(1名分：7,996千円)の削減
作業時間の短縮と乗組員の負担軽減

漁獲物処理に係るタイムスケジュール

資料2-4

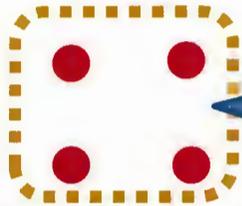


操業体制の見直しにより、収容時間が大幅に短縮され、選別等作業時間の確保が可能となり、選別等作業に従事する乗組員1名を削減。

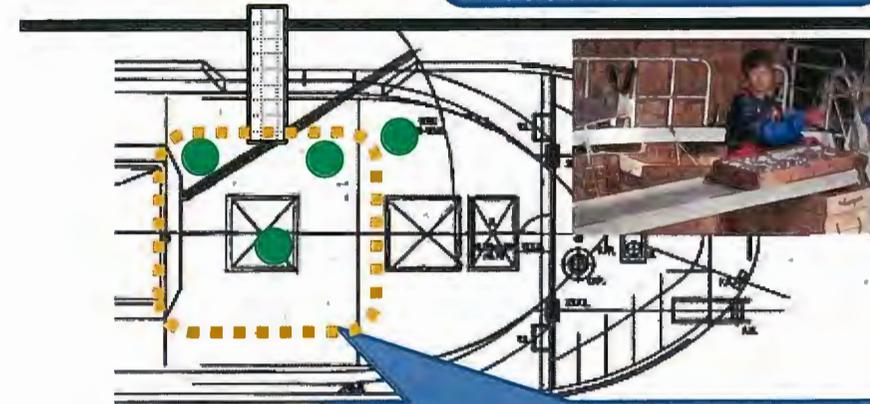
陸揚げ作業の軽労化

資料2-5

従来船



4名の乗組員でトロ箱1箱ずつを市場へ運搬し、陳列。

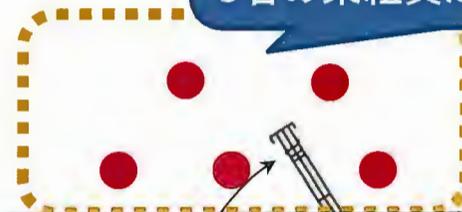


4名体制で、手作業による搬出のため、乗組員の負担大。狭隘な魚倉内の作業となる。

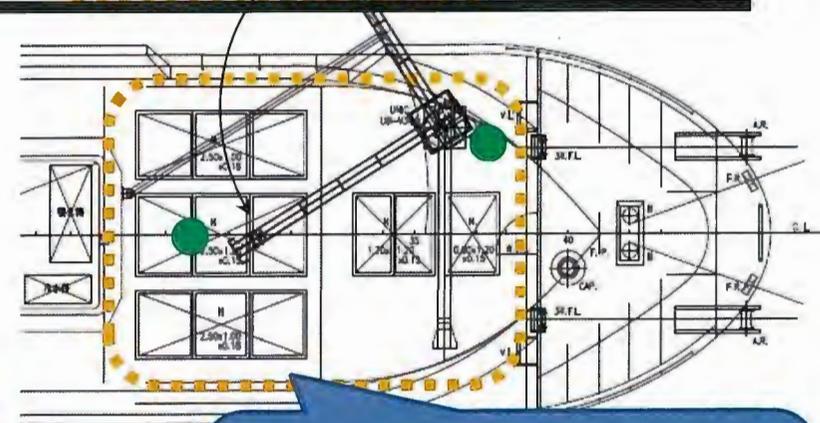
- 運搬者
- 搬出者

改革船

トロ箱をパレットごと直接陸揚げし、台車を利用して市場へ運搬。5名の乗組員が陳列作業。



市場



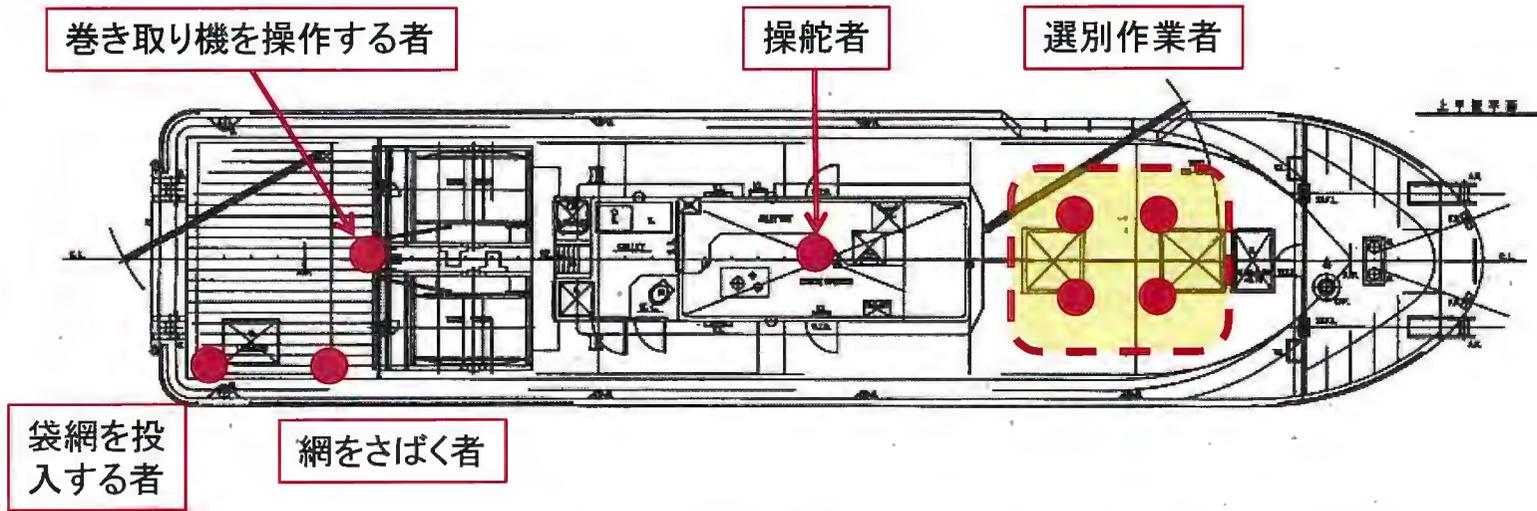
油圧式クレーンオペレータと魚倉内作業者の2名で作業が可能。トロ箱をパレットごと魚倉から搬出する。

見込まれる効果：陸揚げ作業の軽労化(4→2名)、乗組員の負担軽減

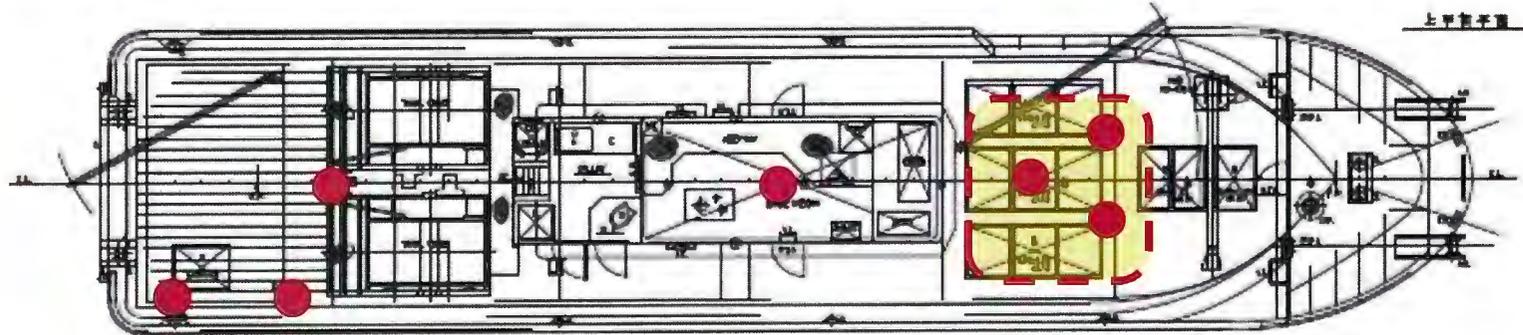
(投網時の人員配置)

資料2-6

従来船



改革船

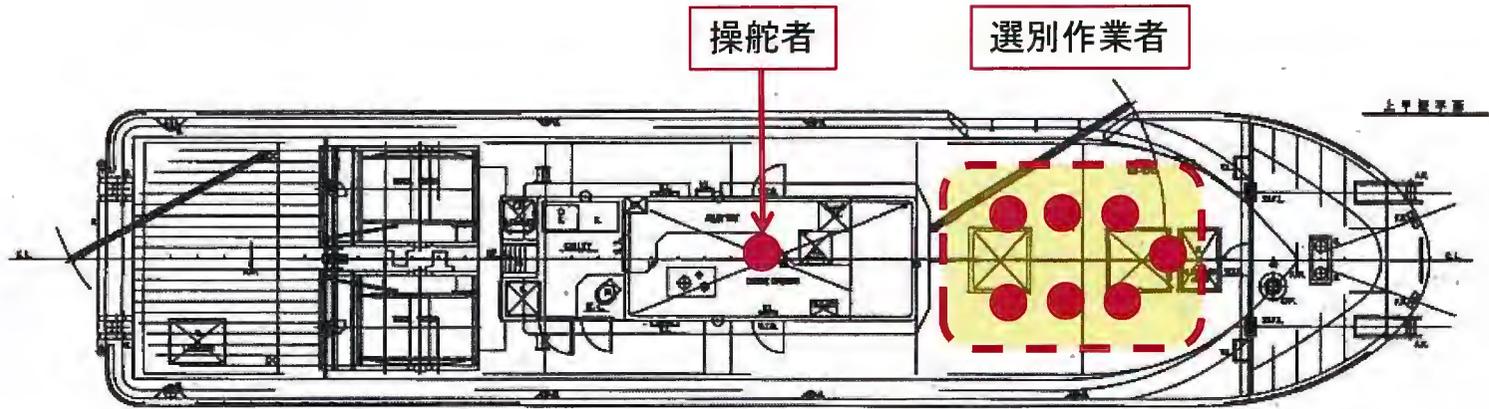


投網時の人員配置は従来船と同じ配置のため、投網作業に支障はない。

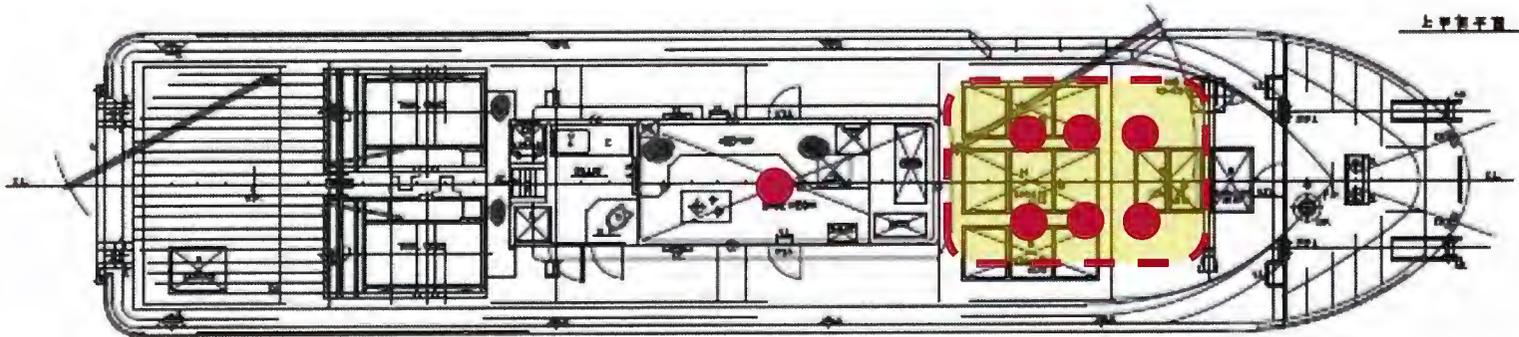
(曳網時の人員配置)

資料2-7

従来船



改革船

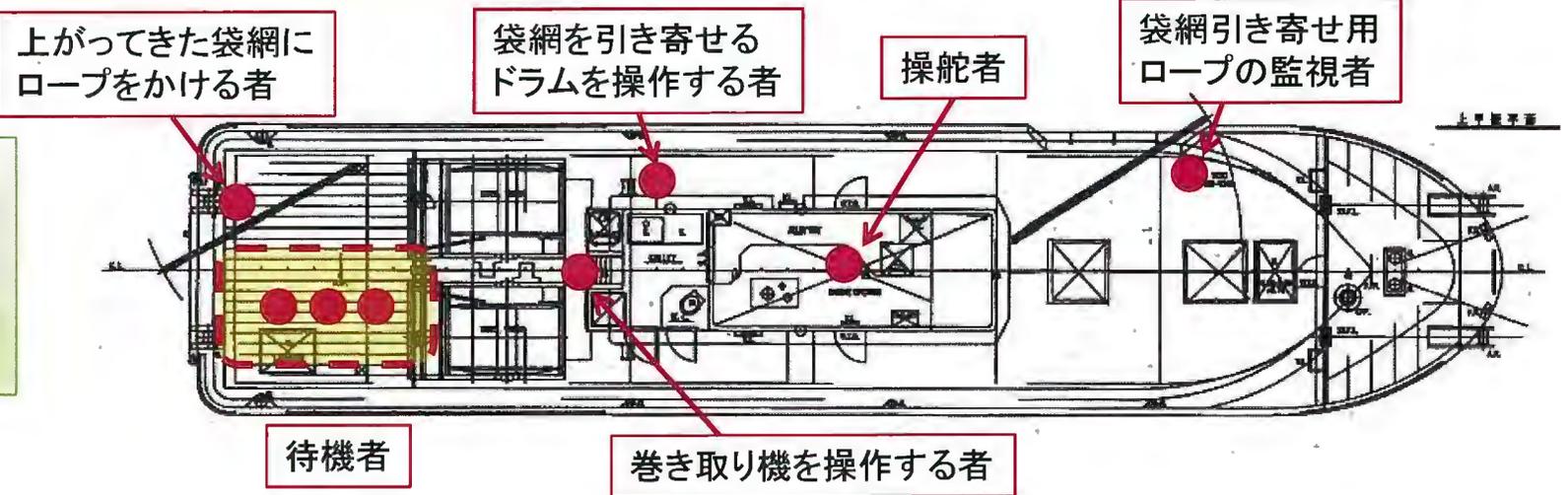


曳網時の人員配置は従来船と同じ配置のため、曳網作業に支障はない。

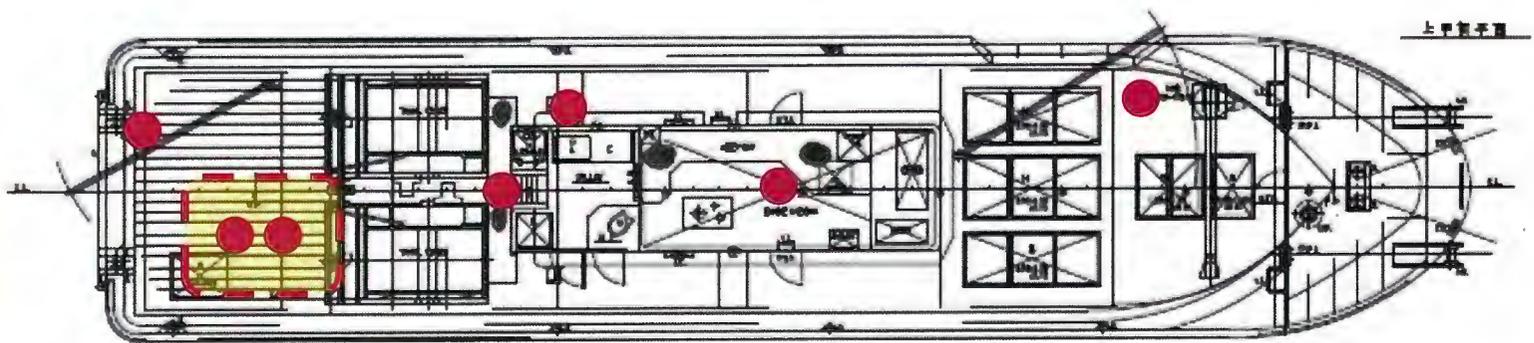
(揚網時の人員配置)

資料2-8

従来船



改革船



揚網時の人員配置は従来船と同じ配置のため、揚網作業に支障はない。

■B-1 船側通路の拡幅

資料2-9

課題

安全性の向上

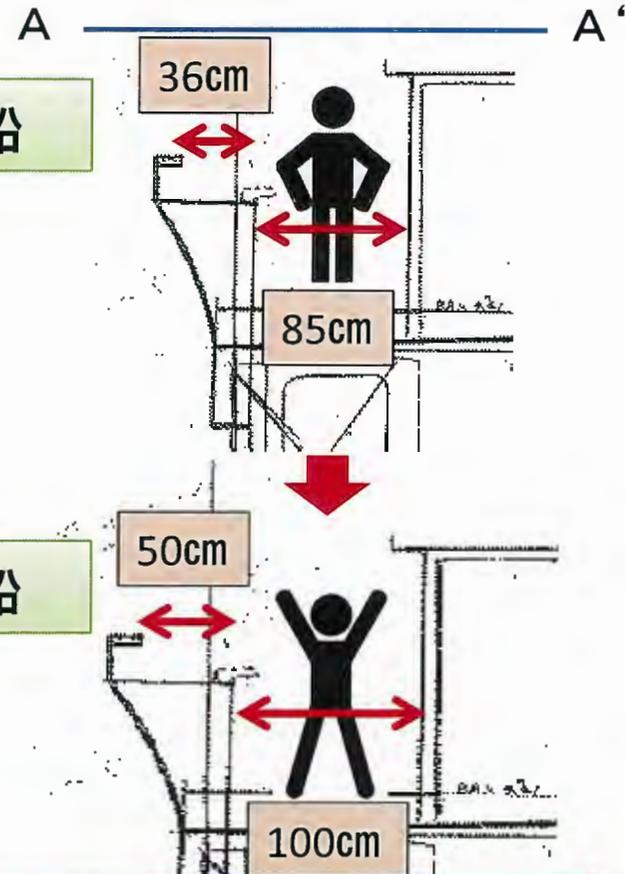
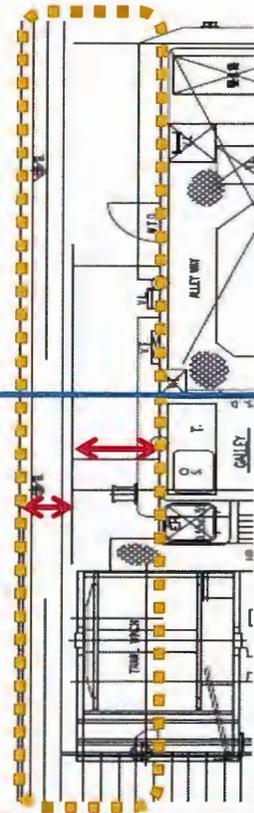
取組内容

船側通路の拡幅

通路幅を広げ、
安全性を確保。

従来船

改革船



左右両舷のブルワーク内側の台状通路幅を50cm、ブリッジ横通路幅を100cmに広げる。

見込まれる効果: 乗組員の安全通行の確保及び海中転落の危険性の軽減

■B-2 サイドスラスタの導入

課題

離接岸作業における安全性の向上



取組内容

サイドスラスタの導入

従来船の場合

離接岸におけるもやい作業のため、乗組員は漁船と陸との間を飛び移らねばならず危険が伴っている。

改革船の場合

サイドスラスタを装備することにより、漁船の離接岸が容易となる。もやい作業のための飛び移りは不要となり、乗組員の安全を確保することができる。



見込まれる効果：離接岸時における乗組員の安全確保

■B-3 電磁 (IH) 調理器の導入

課題

火災発生への恐れ



取組内容

IH調理器を導入

従来船の場合

調理の際はガスコンロを使用している。



改革船のイメージ

改革船の場合

火を使わないIH調理器を導入することで、火災等の事故を防止できる。



IH調理器の設置

見込まれる効果：調理時の火災リスクの解消

■C-1 定期休漁日制の導入

資料2-12

定期休漁日制の取組月間予定表(イメージ)

日	月	火	水	木	金	土
		○	○		●	○
○	○			○	○	
	○	○	○		○	○
○		○	○	○	○	
●	○					

- ・○が操業日で、●が改革後に取り入れる定期休漁日。
従来より、年間で20日間多く休漁日を確保(毎月2日程度)
- ・定期休漁日は前月20日までに決定。

見込まれる効果: 計画的な休日の活用
乗組員の安定確保

■C-2 居室環境の改善

課題

乗組員の休息が不十分



取組内容

ベッドの拡張とエアコンの設置

従来船の場合

ベッドが狭く(160×60cm)、エアコンが無い。

改革船の場合

ベッドを185×75cmに拡張し、エアコンを設置。

ベッドの拡張

改革船のイメージ



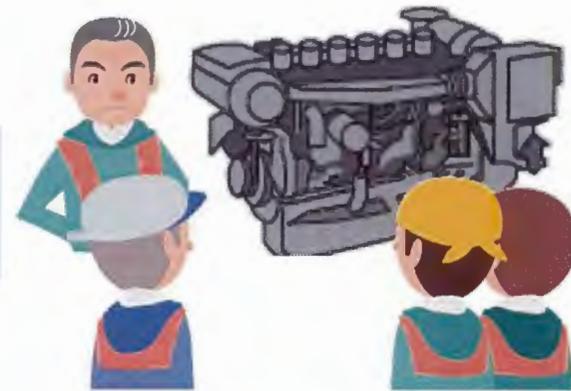
エアコンの設置



見込まれる効果:乗組員の十分な睡眠と疲労回復
電気使用量の増加

■C-3 研修会の開催

課題 機器類の操作、メンテナンスには特定の乗組員だけが対応している。



取組内容 導入する機器類について、メーカー担当者を講師とした研修会を開催し、操作方法やメンテナンス方法について、全ての乗組員に技術を習得させる。

見込まれる効果: 機器類の操作、メンテナンスについて、特定の乗組員以外の対応が可能となり、操業への支障が解消

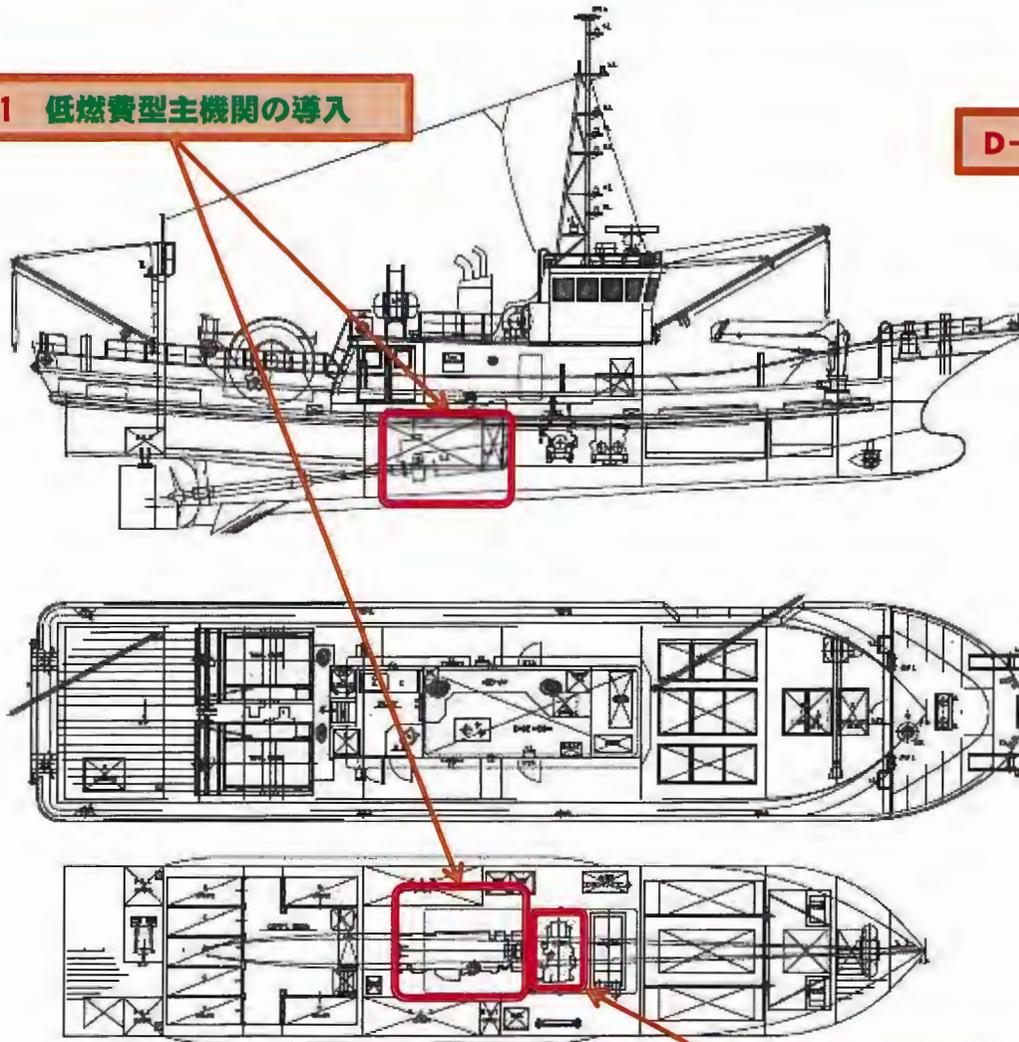
【省エネ・省コストに関する事項】

資料3-1

改革船の省エネ・省コストに関する主な改善ポイント

D-1 低燃費型主機関の導入

D-2 軽合金製漁船の導入



D-1 発電用補機の導入

改革船における省エネ取組み状況

資料 番号	取 組 内 容	燃油増減 数量 (kℓ/年)	燃油 増減率 (%)	燃油代増 減金額 (千円)
3-3	低燃費型主機関の導入	△51.3	△32.4	△4,720
3-4	発電用補機導入による常時電源の確保	64.8	100.0	5,962
	油圧用補機	0.1	0.5	9
計		13.6	7.6	1,251

※ 燃油単価92円/ℓ(平成26年11月の現地調査価格)で試算

年間燃油使用量の比較			
	従来船	改革船	増加数量
燃油使用量(kℓ)	179.7	193.3	13.6

効果：低燃費型主機関の導入により、51.3kℓの節減
ただし、発電用補機等の導入に伴い、燃油使用量は年間13.6kℓ増加

【省エネ・省コストに関する事項】

資料3-3

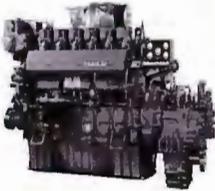
■D-1 低燃費型主機関の導入

従来船	所要時間 (hr)	機関回転数 (min ⁻¹)	出力 (kW)	燃料消費率 (g/kWh)	燃料消費量 (ℓ/H)	船速 (kt)	燃料使用量 (ℓ/日)	稼動日数 (日/年)	燃料使用量 (kℓ/年)
往復走行時	5	1500	349	220	91	10	455	200	91.0
操業時	12	900	90	265	28	1.3	336	200	67.2
合計							791		158.2



改革船	所要時間 (hr)	機関回転数 (min ⁻¹)	出力 (kW)	燃料消費率 (g/kWh)	燃料消費量 (ℓ/H)	船速 (kt)	燃料使用量 (ℓ/日)	稼動日数 (日/年)	燃料使用量 (kℓ/年)
往復走行時	5	1015	285	215	72	10	360	180	64.8
操業時	12	500	68	244	19.5	1.3	234	180	42.1
合計							594		106.9

改革船の主機関



従来船は発電機(40KVA)を主機駆動していたため349kwを必要としたが、改革船は発電機を主機駆動しないため285kwの出力で走行可能。なお、曳網は当該機関の最低回転出力程度で可能であり、従来船で90kw、改革船で68kwである。

見込まれる効果: 年間51.3kℓ 燃油削減

発電用補機導入による常時電源の確保

資料3-4

改革船	所要時間 (hr)	機関回転数 (min ⁻¹)	出力 (kW)	燃料消費率 (g/kWh)	燃料消費量 (ℓ/H)	燃料使用量 (ℓ/日)	稼動日数 (日/年)	燃料使用量 (kℓ/年)
往復走行時	5	1800	54	231	15	75	180	13.5
操業時	12	1800	54	231	15	180	180	32.4
停泊時	7	1800	54	231	15	105	180	18.9
合計						360		64.8

発電用補機



見込まれる効果

常時電力の確保による就労環境の改善(エアコン、IH調理器導入)
 漁獲物の均一な冷却・高鮮度化(魚倉クーラー導入等)
 燃油使用量の増加

従来船では、主機駆動にて40KVAの発電機を運転している。そのため、主機停止中は発電不可。

用途別電力量

用途	電力(KVA)
シルクアイス装置	20.0
魚倉クーラー	15.5
海水冷却装置	5.6
雑用水ポンプ	5.5
空調機	3.1
LED照明	0.6
その他(IH調理器、航海計器等)	13.8
計	64.1

油圧用補機

	出力 (kW)	燃料使用量 (ℓ/日)	稼動日数 (日/年)	燃料使用量 (kℓ/年)
従来船	143	107.4	200	21.5
改革船	145	120	180	21.6

■D-2 軽合金製漁船の導入

課題 修理・整備体制の確保



導入理由

地元造船所が軽合金製船の建造・修理に慣れており、軽合金製漁船での作業環境が整っている。



見込まれる効果：

地元造船所が、軽合金製漁船の取扱に習熟しており、迅速で確実な修理が可能。

従来船と改革船の船体形状

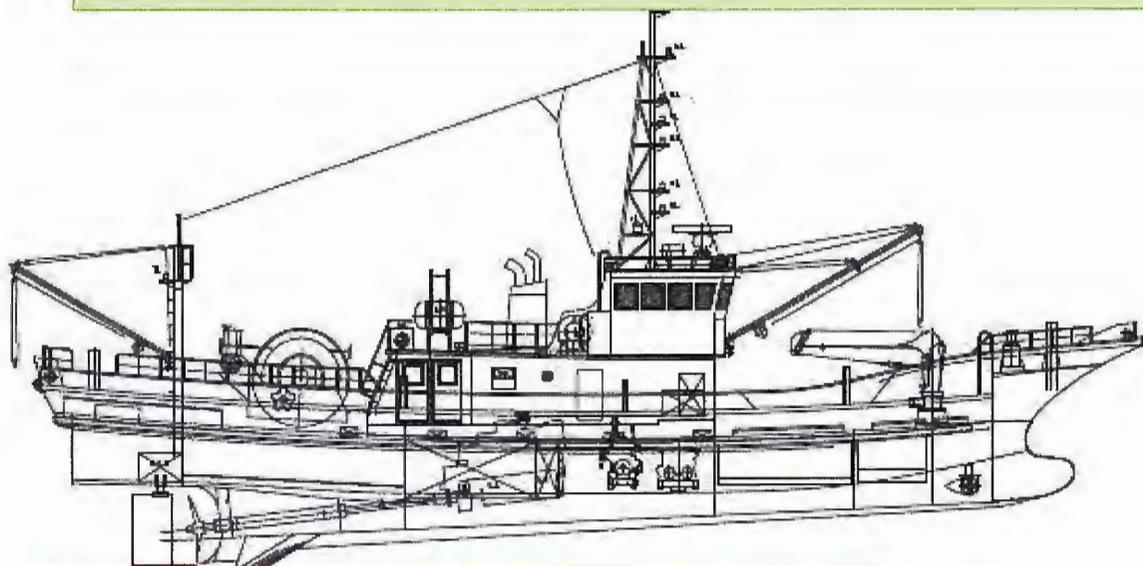
船型及び中央断面喫水部の周長がほぼ同等であり、抵抗に大きな差はない。

周長(m)の比較

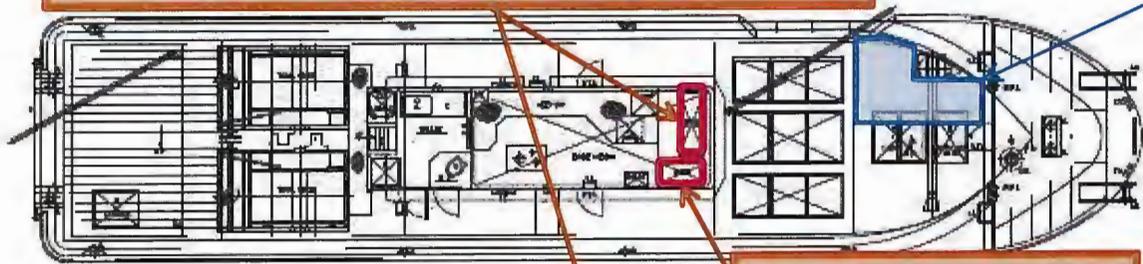
従来船	改革船
6.21m	6.01m

改革船の漁獲物の高付加価値化に関する主な改善ポイント

資料4-1

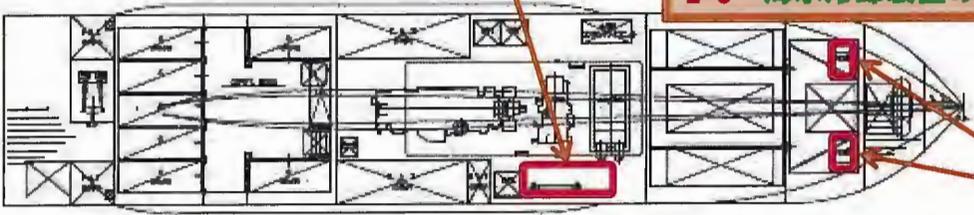


E-1 シルクアイス装置及び海水殺菌装置の導入



シルクアイス入り
洗浄冷却水槽置場

E-3 海水冷却装置の導入



E-2 魚倉クーラーの導入

沖底漁獲物に対する要望①

資料4-2

- 蒲郡地域の料理店や旅館に対してアンケートを行い、漁獲物の高鮮度化が高付加価値化の手段となり得るか調査した。

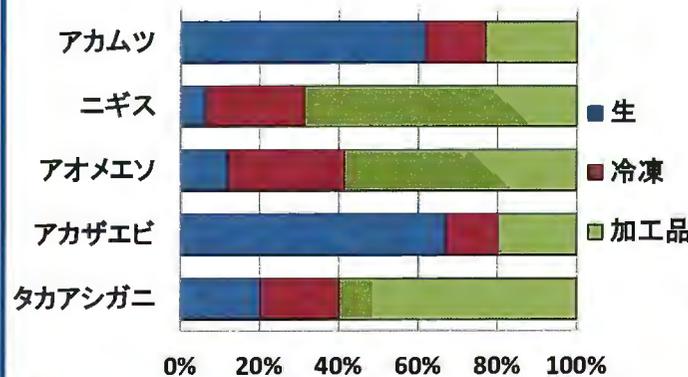
アンケート内容

問1. 現在の魚種別状態別取扱状況について

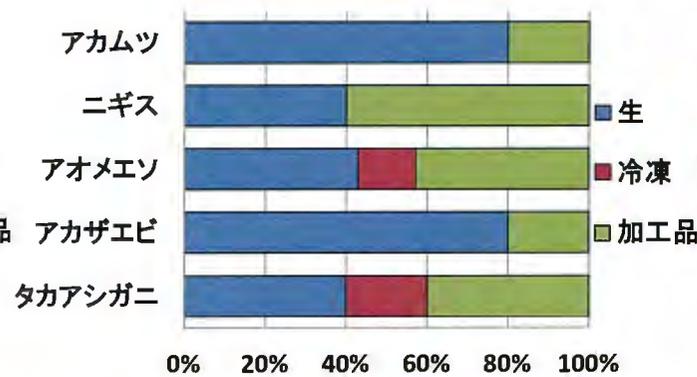
問2. 魚種・状態の要望について

問3. 鮮度向上に伴い取扱量が増えると思うか

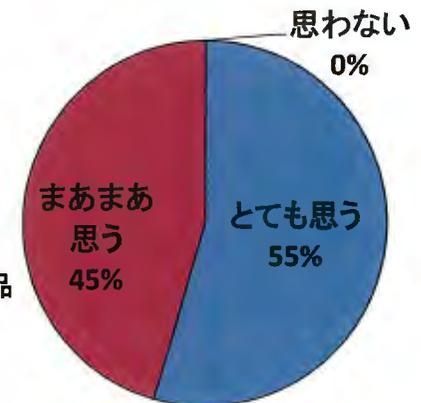
問1の結果



問2の結果



問3の結果



沖底漁獲物に対する要望②

資料4-3

アンケート内容

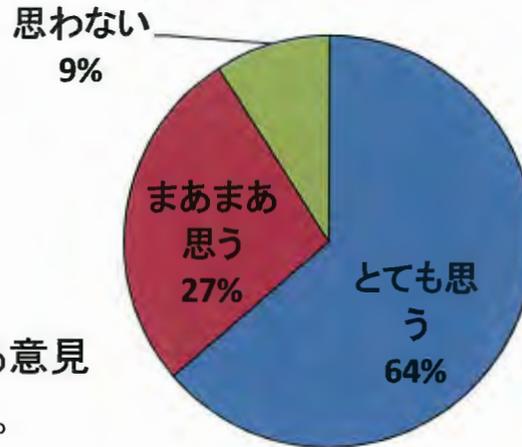
問4. 鮮度向上に伴い商品のレパートリーは増えると思うか

問5. 高鮮度であれば、単価が高くても取扱いたいと思うか

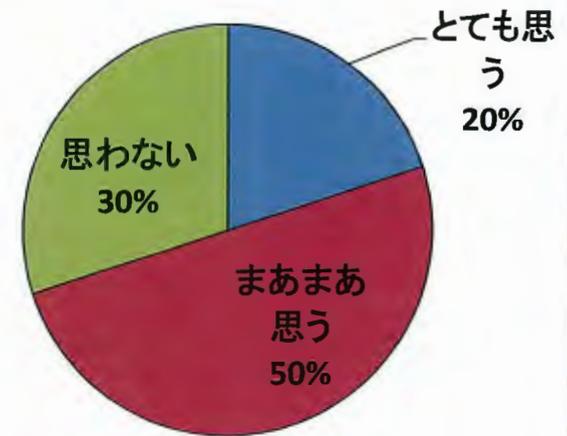
問6. その他、沖底の漁獲物に対する意見

- ・ 鮮度向上の取組みは、歓迎だ。
- ・ 新鮮な魚があれば、どんどん扱いたい。
- ・ どんな魚でも、鮮度がいいものを希望。
- ・ 刺身用として使いたいが、沖底は日帰りでないため、中には刺身に向かないものもある。

問4の結果



問5の結果



➡ 漁獲の多いニギス、アオメエソや、単価の高いアカムツ、アカザエビは刺身用の需要があり、他の魚種についても高鮮度化に対する要望がある。また、高鮮度化に伴う単価上昇に対しては7割が肯定的。

■E-1 海水殺菌装置及びシルクアイス装置の導入

課題

高鮮度漁獲物の安定供給



取組内容	海水殺菌装置の導入	シルクアイス装置の導入
従来船	海水はすべて現場海水を使用。	漁獲物は甲板上で選別してからトロ箱に詰め、施氷後、魚倉に收容する。 海水温及び外気温が高い時期は鮮度低下が発生。
改革船	細菌殺菌率が99.9%以上の清潔な海水を常時利用でき、生食向けに適した衛生管理が可能となる。	漁獲物をシルクアイスが入った冷却水槽に直ちに收容し、冷却・洗浄後、選別を行い、魚倉へ收容する。冷却水槽への收容時間は20分程度で、急速にムラなく冷却され、高鮮度状態が維持されるため、外見が美しく、需要が見込まれる生食向けに適した状態を維持でき、単価向上に貢献。

見込まれる効果：漁獲物の衛生管理の改善
高鮮度漁獲物の周年出荷
燃油使用量増加

■E-2 魚倉クーラーの導入

課題 魚倉における漁獲物の冷却が不安定



取組内容 魚倉クーラーの導入

従来船の場合

魚倉の冷却方法は施氷のみで、冷却ムラがあり、魚倉口の開閉により温度が不安定。

改革船の場合

魚倉内温度の安定管理が可能となり、漁獲物を均一に冷却した状態に保つことができる。

見込まれる効果：漁獲物の均一な冷却
高鮮度化による単価の向上
氷の使用量半減
燃油使用量増加

漁獲物の鮮度向上の取り組み

資料4-6

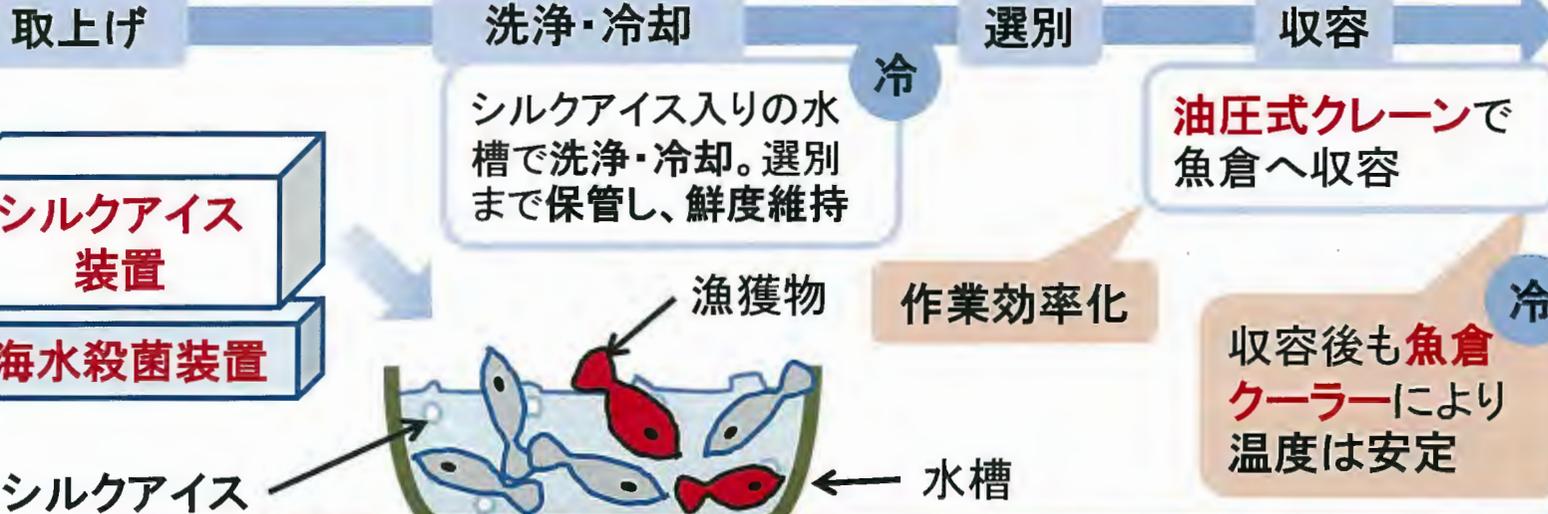
従来船の場合

氷のみで冷やすため、冷却に時間を要す



改革船の場合

殺菌海水



氷の使用方法について

資料4-7

従来船の場合

漁獲物を氷で挟んで冷却する方法と、漁獲物の下側のみ施氷する方法の2パターン。漁獲全体の6割(直氷で変色が少ないアオメエソ、ニギス等)が前者で、4割(溶けた水で変色しやすいヤリイカ、アカムツ等)が後者の方法をとる。



改革船の場合

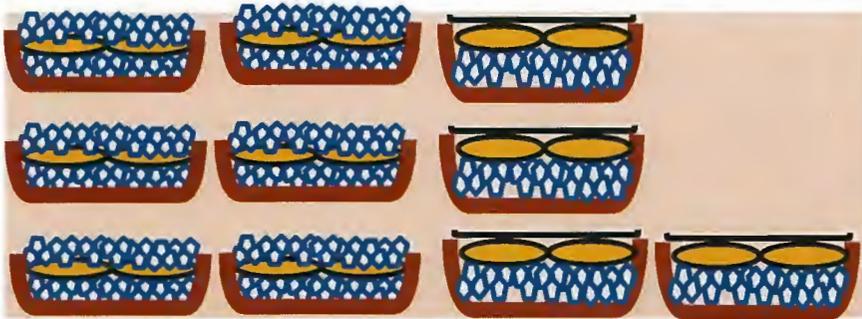
魚倉クーラーの導入により、全ての漁獲物は、下側に従来の8割程度施氷するだけで十分な鮮度保持が可能となる。



従来船

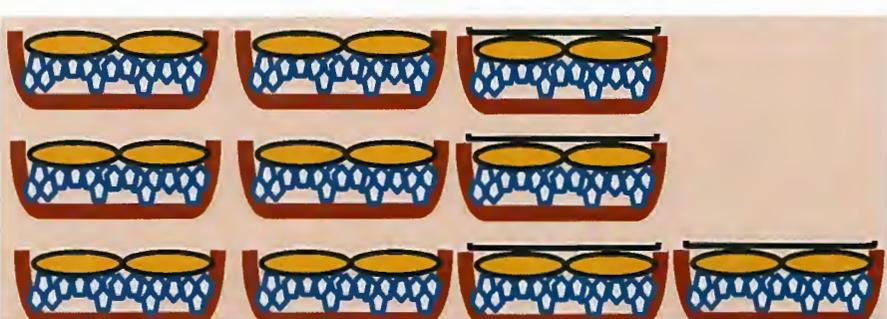
トロ箱10箱分の漁獲物の場合(試算)

改革船



$$\begin{aligned} & (\text{上氷} + \text{下氷}) \times 6 \text{箱} + \text{下氷} \times 4 \text{箱} \\ & = (1 \text{単位} + 1 \text{単位}) \times 6 \text{箱} + 1 \text{単位} \times 4 \text{箱} \\ & = 16 \text{単位の氷} \end{aligned}$$

氷1単位: 1箱に施氷する上氷又は下氷の量。
上氷と下氷は同量。



$$\begin{aligned} & (\text{従来比}80\% \text{の下氷のみ}) \times 10 \text{箱} \\ & = (0.8 \times 1 \text{単位}) \times 10 \text{箱} = 8 \text{単位の氷} \end{aligned}$$

氷の使用量は半減(206トン→103トン)
シート使用量は変わらず(10ロール)

■E-3 アカザエビ活魚出荷の周年化**課題** 限定的な活魚出荷**取組内容** 活魚出荷の周年化**従来船の場合**

活魚水槽には現場海水を使用するため、活魚出荷は海水温が低い時期のみ稀に出荷。

改革船の場合

海水冷却装置の導入により、冷却海水を周年利用できるようになる。海水温が高い時期でも活魚出荷が可能。

需要の高い活アカザエビを周年水揚げすることが可能になり、活アカザエビの安定供給と収益向上をはかる。

見込まれる効果: アカザエビ活魚出荷の周年化が可能
燃油使用量増加

鮮度向上・活魚出荷により期待される効果

資料4-9

魚 種	改革前			改革後		
	漁獲量 (kg)	水揚金額 (千円)	単価 (円/kg)	漁獲量(kg) (改革前の9割)	水揚金額 (千円)	単価 (円/kg)
アオメエソ	95,547	30,270	317	85,992	30,785	358
ニギス	30,375	5,692	187	27,338	7,108	260
ユメカサゴ	18,366	9,586	522	16,529	8,628	522
アカムツ	11,503	9,698	843	10,353	9,080	877
ムツ類	31,589	9,740	308	28,430	8,756	308
アカザエビ	4,388	5,754	1,311	2,764	5,254	1,901
アカザエビ(活魚)	—	—	—	※ 1,185	5,925	※ 5,000
その他のエビ類	6,815	2,769	406	6,134	2,490	406
ヤリイカ	9,066	3,638	401	8,159	3,272	401
スルメイカ	8,461	1,699	201	7,615	1,531	201
その他のイカ類	11,367	3,388	298	10,230	3,049	298
その他	168,242	51,938	309	151,418	46,788	309
合計	395,719	134,172	339	356,147	132,666	373

単価の想定

改革前 年間平均単価

改革後 12～2月の平均単価

※ アカザエビ(活魚)単価は、近年の実勢単価。取扱量については、地元料理店へのアンケート結果から1.2t程度の需要が見込まれたため、改革後の漁獲量の3割(=1,185kg)とした。

流通業者や地元料理店の意見を踏まえ、漁獲物が高鮮度状態で維持されると考えられる、海水温、気温の低い冬季の価格を改革後の基準とした。

生食向けによる単価向上 : アオメエソ(30,270千円→30,785千円)
(1,313千円の水揚げ金額増) ニギス(5,692千円→7,108千円)
アカムツ(9,698千円→9,080千円)

活アカザエビの安定供給による水揚げ金額増(5,425千円増)
改革前: 5,754千円(鮮魚向け:5,754千円)
改革後: 11,179千円(鮮魚向け:5,254千円、活魚向け:5,925千円)

操業日数減のため漁獲量は約1割減少するが、高鮮度化することで従来対応できなかった生食向けの出荷による単価向上が見込まれ、改革前とほぼ同様の水揚げ金額を目指す。

■ F 蒲郡メヒカリのPR

現状

アオメエソは漁獲のほとんどが蒲郡地域で水揚げされ、市が中心となって「蒲郡メヒカリ」としてPRしている。一定の認知度はあるものの、さらなる消費拡大のため、継続的なPRが必要。



取組内容

各種イベントに出店販売することで認知度を向上させる。

主催	イベント
蒲郡漁協西浦支所	青空市
愛知県東三河広域観光協議会	あいちを食べておいでん祭
	いいものうまいものフェア
蒲郡市農林水産まつり実行協議会	農林水産まつり & 食育フェスタ



見込まれる効果: 「蒲郡メヒカリ」の知名度向上及び消費の拡大

■G 地元における沖底漁獲物の普及と消費拡大



蒲郡市観光協会と市内旅館・ホテルにより、アカザエビを使った「プリンセス御膳」を展開



カレーハウスCoCo壱番屋の地元店舗にて、沖底漁獲物を使用したご当地メニューの提供



蒲郡市教育委員会との連携

学校給食において、沖底漁獲物の利用の拡大を図る。



水産高校及び練り製品メーカーとの連携により、アオメエソを使った製品など、新たな商品を開発



見込まれる効果：
アオメエソ、アカザエビをはじめとした沖底漁獲物の普及、消費拡大