

福岡地区における沖合たい2そうごち網漁業の経営実態について

濱田 豊市¹・上田 拓²
(¹企画管理部・²研究部)

2そうごち網漁業は、本県を代表する主幹漁業の一つであるが、その経営実態はあまり明らかになっていなかった。そこで、今回は燃油が急騰した2008年を中心に福岡地区の沖合たい2そうごち網漁業の経営状況を税務資料及び漁協資料を元に整理するとともに、漁業経営調査報告¹⁾を元に同規模の漁船漁業との比較を行った。

その結果、当該漁業の経営状況は、A支所とB支所で操業規模はほとんど変わらないにも拘わらず、漁業収入は、調査期間中の3ヵ年の平均をみると、前者が約8,000万円と後者が約5,700万円と約3割の差が認められたが、漁労所得率でみると両支所とも34%程度と大きな差がないことが分かった。当該漁業の所得率は、全国における10～20トン階層のそれ(13%)より高く、本漁業を所得率だけでみると、比較的収益性の高い漁業ではあると言える。しかし一方で、支出中の燃油代の占める割合が高い(A支所平均; 18.5%(16.4～22.5%), B支所平均; 23.7%(19.7～30.3%))こともあり、燃油高騰の影響を受けやすい漁業であることが分かった。

また、漁業者の燃油高騰対策の一つとして、出漁日数の抑制が行われたと考えられた。

キーワード：沖合たい2そうごち網漁業、経営状況

近年就業者の高齢化や後継者不足による実質的な労働力の減少、さらに燃油をはじめとする資材の高騰など、漁業経営を取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。

このような状況の中で、漁業者自らも経営に配慮した操業に取り組んでいるところであるが、基準となる経営実態が明らかになっていないことから、その効果も自己満足の域を出ていないのが実態である。

そこで今回は、本県の主幹漁業の一つである2そうごち網漁業(特に、沖合たい2そうごち網漁業)の経営実態を把握することを目的とした。

また、燃油高騰時における漁業形態の変化についても検討した。

方 法

1. 経営状況

沖合たい2そうごち網漁業の許可を有する福岡市漁協A支所(以下、A支所という。)と同B支所(以下、B支所という。)の協力を得て、A支所においては8統許可中2統、またB支所においては4統許可中3統の合計5統の船頭の2007年から2009年にかけての「青色申告」書類の写し、及び両支所の経理資料を入手するとともに、必要に応じて関係漁業者から直接聞き取りを行った。

船頭から入手した資料を基に収入、支出に区分けした。

支出については、修繕費・消耗品、販売手数料、燃油代、減価償却費、その他に分類し、年ごとに収支を整理した。さらに、整理したものに乗組員数を乗じて沖合たい2そうごち網1統分の収支状況とした。また、漁業収入から支出を差し引いたものを漁労所得とし、漁業収入に占める漁労所得の割合を漁労所得率とした。併せて、経費率をみるために、支出項目毎に漁業収入に占める割合として整理した。

また、他海区との比較を目的に、漁業経営調査報告から同一規模と考えられる10～20トン階層分と同時期に該当するものを同様に整理した。

調査期間3ヶ年のうち、2008年の燃油高騰年を特異年とし、他の2007及び2009年を平常年として整理した。

2. 燃油高騰時における漁業形態の変化

燃油高騰の影響をみるために、福岡県漁業協同組合連合会の軽油供給単価と各船団の月別燃油代を支所への支払伝票から、燃油使用量を年別・月別に求めた。

また、操業日誌から年別・月別の出漁日数を整理した。

結 果

1. 経営状況

両支所の沖合たい2そうごち網1統あたりの収支状況

表1-1 沖合たい2そうごち網漁業1統あたりの収支状況（A支所）

A支所		2007	2008	2009	平常年(平均)	特異年/平常年	3ヵ年平均
最盛期の漁業従事者数(人)		6人	6人	6人	6人	—	6人
漁業収入(千円)		82,890	73,236	83,097	82,994	88.2%	79,741
支出 (千円)	修繕費、消耗品等	7,200	5,040	6,518	6,859	73.5%	6,253
	販売手数料	12,166	11,374	11,700	11,933	95.3%	11,747
	燃油代	14,209	16,465	13,625	13,917	118.3%	14,766
	減価償却費	4,126	4,843	6,911	5,518	87.8%	5,293
	その他	16,351	12,243	15,024	15,687	78.0%	14,539
漁労所得(千円)		28,837	23,271	29,321	29,079	80.0%	27,143
従事者一人あたりの漁労所得(千円)		4,806	3,878	4,887	4,847	—	4,524
各項目の漁業収入に占める割合							
		2007	2008	2009	平常年(平均)	特異年/平常年	3ヵ年平均
修繕費、消耗品等		8.7%	6.9%	7.8%	8.3%	83.3%	7.8%
販売手数料		14.7%	15.5%	14.1%	14.4%	108.0%	14.7%
燃油代		17.1%	22.5%	16.4%	16.8%	134.1%	18.5%
減価償却費		5.0%	6.6%	8.3%	6.6%	99.5%	6.6%
その他		19.7%	16.7%	18.1%	18.9%	88.4%	18.2%
漁労所得率		34.8%	31.8%	35.3%	35.0%	90.7%	34.0%

*'09は、1隻分

表1-2 沖合たい2そうごち網漁業1統あたりの収支状況（B支所）

B支所		2007	2008	2009	平常年(平均)	特異年/平常年	3ヵ年平均
最盛期の漁業従事者数(人)		6人	6人	6人	6人	—	6人
漁業収入(千円)		60,601	52,742	57,494	59,047	89.3%	56,946
支出 (千円)	修繕費、消耗品等	5,517	4,764	7,192	6,355	75.0%	5,825
	販売手数料	9,476	8,480	8,918	9,197	92.2%	8,958
	燃油代	13,278	15,986	11,307	12,292	130.0%	13,524
	減価償却費	407	1,359	1,038	723	188.0%	935
	その他	8,572	6,892	8,588	8,580	80.3%	8,018
漁労所得(千円)		23,349	15,261	20,450	21,900	69.7%	19,687
従事者一人あたりの漁労所得(千円)		3,892	2,543	3,408	3,650	—	3,281
各項目の漁業収入に占める割合							
		2007	2008	2009	平常年(平均)	特異年/平常年	3ヵ年平均
修繕費、消耗品等		9.1%	9.0%	12.5%	10.8%	83.9%	10.2%
販売手数料		15.6%	16.1%	15.5%	15.6%	103.2%	15.7%
燃油代		21.9%	30.3%	19.7%	20.8%	145.6%	23.7%
減価償却費		0.7%	2.6%	1.8%	1.2%	210.4%	1.6%
その他		14.1%	13.1%	14.9%	14.5%	89.9%	14.1%
漁労所得率		38.5%	28.9%	35.6%	37.1%	78.0%	34.6%

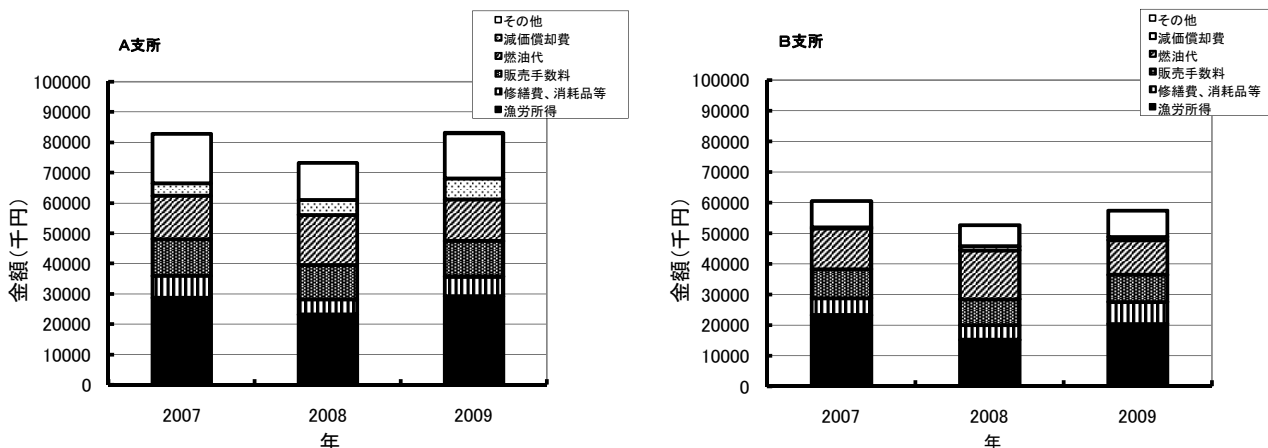


図1 沖合たい2そうごち網漁業1統あたりの収支状況

表2 10～20トン階層1経営体あたりの収支状況

	2007	2008	2009	平常年(平均)	特異年/平常年	3ヵ年平均
最盛期の漁業従事者数(人)	4.1人	4.1人	4.4人	4.2人	—	4.2人
漁業収入(千円)	34,171	35,590	31,077	32,624	109.1%	33,613
支出(千円)						
修繕費、消耗品等	1,538	1,539	1,681	1,610	95.6%	1,586
販売手数料	1,970	2,036	1,794	1,882	108.2%	1,933
燃油代	5,819	6,717	4,468	5,144	130.6%	5,668
減価償却費	2,258	2,586	2,577	2,418	107.0%	2,474
その他	17,357	18,148	17,690	17,524	103.6%	17,732
漁労所得(千円)	5,229	4,564	2,867	4,048	112.7%	4,220
従事者一人あたりの漁労所得(千円)	1,285	1,102	652	956	—	1,005

各項目の漁業収入に占める割合

	2007	2008	2009	平常年(平均)	特異年/平常年	3ヵ年平均
修繕費、消耗品等	4.5%	4.3%	5.4%	4.9%	87.7%	4.7%
販売手数料	5.8%	5.7%	5.8%	5.8%	99.2%	5.8%
燃油代	17.0%	18.9%	14.4%	15.8%	119.7%	16.9%
減価償却費	6.6%	7.3%	8.3%	7.4%	98.1%	7.4%
その他	50.8%	51.0%	56.9%	53.7%	94.9%	52.8%
漁労所得率	15.3%	12.8%	9.2%	12.4%	103.4%	12.6%

資料：水産庁（漁業経営調査報告）

を表1-1、1-2及び図1に示した。

A支所の当該漁業の経営状況は、平常年の漁労収入は、概ね8,300万円程度で、支出分を引いた漁労所得は約2,900万円程度で、漁労所得率はおよそ35%であった。また、漁業収入のうちで燃油代の占める割合は16.8%であった。

これに対し、特異年は漁業収入が7,320万円、漁労所得が2,330万円、燃油代の占める割合は22.5%で、漁労所得率は31.8%と激減した。

一方、B支所における当該漁業の経営状況は、平常年は概ね5,900万円程度の漁業収入があり、漁労所得は約2,200万円程度で、漁労所得率は37%、燃油代の占める割合は20.8%であった。

特異年は漁業収入が5,270万円、漁労所得が1,530万円、燃油代の占める割合は30.3%で、所得率は28.9%であった。

平常年と特異年を金額面で比較すると、A支所では、燃油代が118.3%と増加したにも拘わらず、逆に漁業収入は88.2%に減少し、漁労所得も80.0%に減少した。所得率は、35.0%から31.8%と3.2ポイント減少していた。

B支所は、燃油代が130.0%と大きく増えたが、漁業収入は89.3%に、漁業所得は69.7%に減少し、所得率は37.1%から28.9%と8.2ポイント減少していた。

また、漁船規模や乗組員数がほぼ同じで似通った操業形態の両支所の経営状況を平常年(2007、2009年の平均)で比較すると、B支所の沖合たい2そうごち網漁業1統あたりの漁業収入が約5,900万円であるのに対し、A支所のそれは約8,300万円と、A支所の約71%であった。また、漁労所得はB支所が約2,190万円であるのに対しA支所は2,910万円と、A支所の約75%であった。しかし所得率は、B支所が37.1%であるのに対しA支所は35.0%と若干ではあるが、A支所より2.1ポイント高かった。

特異年について同様にみると、B支所の1統あたりの漁業収入は約5,270万円であるのに対し、A支所のそれは約7,320万円とA支所の約72%であった。また、漁労所得はB支所が約1,530万円であるのに対しA支所は2,330万円と、A支所の約66%であった。所得率は、B支所が28.9%であるのに対しA支所は31.8%と平常年と逆にB支所の方が2.9ポイント低かった。

一方、沖合たい2そうごち網とはほぼ同等の階層である全国の10～20トン階層における収支状況は、平常時の漁業収入が約3,260万円と、漁労所得が約400万円、所得率は12.4%であったが、特異年のそれは、燃油高騰の影響があったにも拘わらず、約3,560万円(9.1%増)、漁労所得が約460万円(12.7%増)、所得率は12.8%(0.4ポイント増)であること分かった。燃油代は平常年の15.8%に対して、特異年は18.9%と3.1ポイント増加していた。

2. 燃油高騰時における漁業形態の変化

系統団体における軽油供給単価の推移を図2に、沖合たい2そうごち網漁業の1統あたりの年別・月別燃油代の推移を図3に、燃油使用量の推移を図4に示した。

燃油代は、2007年3月(61.5円/l)から徐々に高くなり、2008年3月(80.9円/l)に一旦小康状態にあったものの、その後急騰し7月には119.4円/lと2007年3月の倍近くになった。その後燃油の価格は急激に下がり、2009年4月には1/lあたりの価格は48.4円まで低下した。一方、漁期中の燃油使用量をみると2008年8月は平常年の約半分となった。

また、出漁日数(図5)は燃油使用量と同様の傾向を示した。

考 察

今回の調査結果を踏まえ、両支所の沖合たい2そうごち網漁業と全国の10～20トン階層の1経営体あたりの収支状況とを3ヶ年の平均で比較すると、A支所が2,710万円とB支所のそれは1,970万円と、両方とも全国平均の420万円より高く、A支所が約6.5倍、B支所は約4.7倍の漁労所得であった。さらに、船頭を含む従事者一人あたりの漁労所得をみると、全国平均のそれが約100万円であるのに対して、A支所は452万円（約4.5倍）、B支所は328万円（約3.2倍）と高かった。また、漁労所得率はA支所が34.0%でB支所のそれは34.6%と、両方とも全国平均の12.6%より高かった。

これらの結果から、両支所の沖合たい2そうごち網漁業は、比較的収益性の高い漁業ではあることが分かった。

一方、各項目の漁業収入に占める割合をみると、本県の沖合たい2そうごち網漁業は、全国と同規模漁業と比べて販売手数料の割合が非常に高いこと、さらに燃油代の占める割合が高く、燃油価格高騰の影響を受けやすい漁業であることも分かった。販売手数料の割合が高いのは、一般の出荷形態が漁業者が直接近くの市場等に持ち込むのに対して、両支所とも当該漁業の漁獲物を漁協で一括して荷造りし、市場価格を加味したうえで広島や下関などの市場にトラックで輸送するために経費が掛かったものと考えられた。また、後者については、漁場が遠方にあることと網を引き揚げるのにエンジンに高負荷をかけるという操業方法によるところが大きいと考えられた。

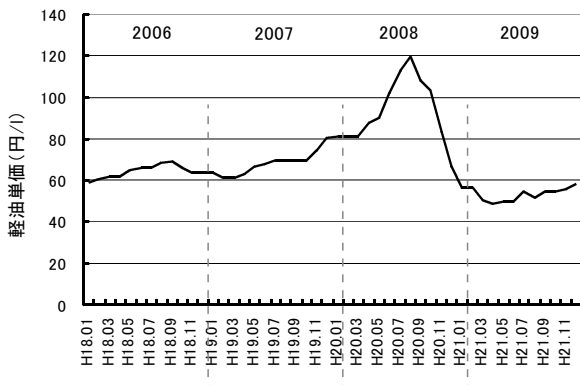


図2 系統団体における軽油供給単価の推移

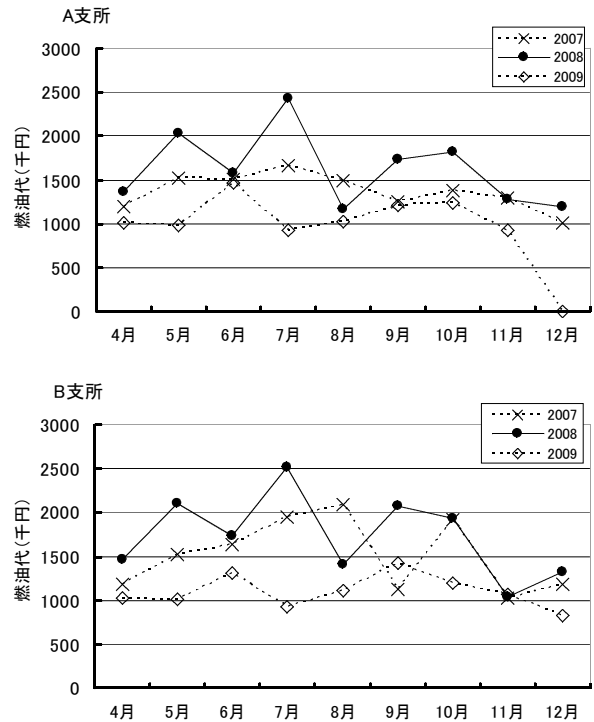


図3 沖合たい2そうごち網漁業1統あたりの年別・月別燃油代

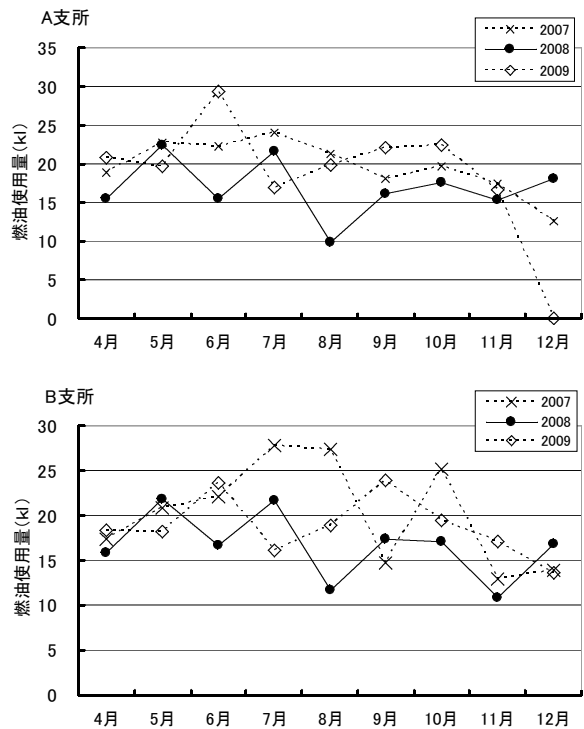


図4 沖合たい2そうごち網漁業1統あたりの年別・月別燃油使用量

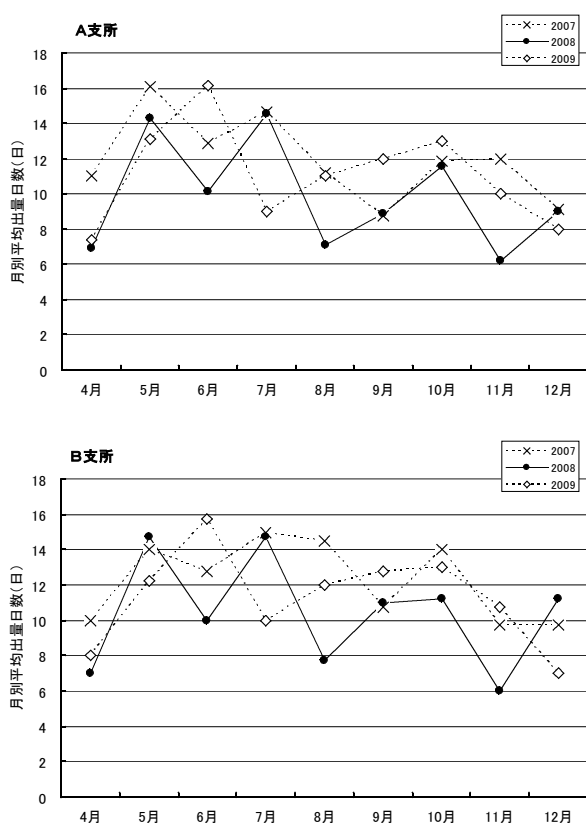


図5 沖合たい2そうごち網漁業1統あたりの年別・月別出漁日数

従来から夏期は乗組員の健康管理面への配慮と高水温による鮮度低下により商品価値が下がりやすいため、出漁日数が少なくなる傾向にある。燃油価格が著しく高騰した2008年の8月は、従来に増して出漁日数が少なかった。これは漁業者自らが燃油高騰の対応策として実施した省エネ型操業（航行速度の低減、沖泊まり操業、休漁日の設定等）を実施したためと考えられ、「漁場が遠方にあるため、天候の変化に気をつけ、同じ燃油使用量でも操業途中で帰港することがないよう、効率的な操業に心掛けた結果、出漁日数が減った。」という漁業者の言葉を裏付ける結果となった。

当該漁業は全国的にみても比較的収益性の高い漁業と位置付けられたが、当該漁業の操業期間は4月から12月

までの9ヶ月間に限定されており、残りの3ヶ月間は当該漁業での収入は無いことになる。このことは漁業後継者を確保するうえで大きな障害となっている。以前は、組合経営で冬期のカタクチイワシを目的としたあぐり網漁があったので、2そうごち網の乗組員も冬期の収入確保が可能であったが、現在はカタクチイワシの不漁と加工経費の高騰等で廃業している状況である。

これからは、B支所が現在取り組んでいる支所経営のカキ養殖を一つの例として、冬期における労働の場と安定した収入の確保が必要不可欠であると考え。

また、燃油高騰の対策として、操業場所が比較的沖合域である当該漁業は、漁場への往復だけで多くの燃料を使わざるを得ないので、休漁日の設定等による出漁日数の低減に加え、航行中は速度を控えて省燃油に努める必要がある。さらに、操業方法の見直しや漁獲物の選別をはじめとする船上での漁獲物管理方法の改良・改善を行い、より高鮮度高品質な商品を確認するとともに、従来利用していなかった低価格魚や選別の手間が掛かる魚種等についても新たな活用法を開発する等の努力も必要であろうと考える。丁寧な選別を行うためには、ある程度の乗組員数の確保も必要になると思うが、今後は、商品価値の向上と新たな商品開発による漁業収入の増加を図るとともに、経費の節減に努めて、収益性の向上に努めることが重要だと考える。

文 献

- 1) 平成19～21年漁業経営調査報告. 大臣官房統計部経営・構造統計課. (2008-2010).
(ただし、平成21年は速報値を使用)

謝 辞

本研究報告を書くにあたり、貴重な個人情報を開示して頂いた福岡市漁業協同組合の沖合たい2そうごち網漁業の船頭をはじめ、福岡市漁協支所長及び漁協支所職員に感謝の意を表します。