

駿河湾横断流通の採算性

—平成 30 年度駿河湾横断流通試験結果から—

静岡県伊豆地域では、釣り、定置網、採貝藻など、様々な漁業が営まれています。しかし、地域によっては販路が限定的で魚価が安いといった問題も生じています。本稿で取り上げる西伊豆地域はイカ類の水揚げが盛んで、主に首都圏向けに出荷しており、品質の評価は高いのですが、水揚量が需要を上回ると値崩れを起こすことがあります。また、イカ類以外にも小型定置網等の水揚げがありますが、基本的に最寄りの地方卸売市場1ヶ所しか出荷先が無いため、魚価が低くてもそこへ出荷せざるを得ない状況にあります。そこで県水産振興課と当場は、新たな販路を開拓し、西伊豆町仁科漁港に水揚げされる水産物の魚価向上を図るため、伊豆漁業協同組合西伊豆統括支所（以下、漁協）や西伊豆町と連携し、駿河湾フェリーを活用した「駿河湾横断流通」の採算性・実用性の検証（以下、流通試験）を平成 29 年度から行っています（図 1）。

平成 29 年度の流通試験では、県中部の静岡中央卸売市場に定置網魚類とヤリイカを活魚槽で出荷、飲食店にヤリイカを活魚槽で出荷したところ、飲食店からは活ヤリイカの取引ができる点で良い評価を得られました。しかし、活魚槽での出荷はフェリー利用料が高く（車輜＋運転手）、陸送でなければ利益確保が難しい、静岡までの運転手として人手を割かなければならない、活魚を扱える（ストックできる）飲食店は多くない、出荷先への出荷物の事前情報が不十分、といった課題が明らかとなりました。

本稿では、平成 29 年度の流通試験結果を踏まえた上で実施した平成 30 年度の流通試験の結果、および駿河湾横断流通の採算性、今後の方針について紹介します。



図 1 駿河湾横断流通イメージ

平成 30 年度流通試験内容

出荷先（飲食店等）に出荷物の事前情報を提供するため、漁協は出荷予定日の前日までに出荷物を確保し、スマートフォンアプリ「LINE」を利用して出荷先に出荷魚種の情報提供（魚種、サイズ、尾数、単価、写真）をすることとしました（図2）。

出荷魚種はスルメイカ及びヤリイカ、カンパチ等の魚類とし、活魚槽の運用や静岡までの輸送人員確保の必要が無く、フェリー利用料も低く抑えられる「鮮魚」での出荷をメインとしました。但し、飲食店から活スルメイカ取引の要望があったため、活スルメイカも出荷しました。活スルメイカは軽トラックに積載した活魚槽（500L）に収容し、一部の個体については、円筒状のポリ袋に海水および純酸素と共に1尾ずつ封入しました（以下、活イカロケット）（図3）。ヤリイカ及び魚類については、それぞれ朝メ及び神経メを施し（表1）、下氷等を施したスチロール箱に梱包しました（図3）。



図2 スマートフォンアプリによる情報提供



図3 出荷物（左上：活魚槽スルメイカ、右上：活イカロケットスルメイカ、左下：朝メヤリイカ、右下：定置網魚類）

表1 出荷物のメ方

名称	対象魚	方法
朝メ	イカ類(ヤリイカ、スルメイカ)	出荷当日の朝に星状神経剥離メを行う
神経メ	定置網魚類	出荷当日の朝に神経メを行う
野メ	イカ類、定置網魚類	漁獲後、特別な処置(神経メ等)を施さず、水氷等でメる

輸送方法は、漁協から土肥港までは車両輸送とし、活魚槽の場合は軽トラックごとフェリーに乗船、スチロール箱のみ出荷の場合は手荷物預けとしました。手荷物預けの場合、清水港から飲食店等までの輸送する手段が無いため、県東部～西部で農産物の集配事業を行っている「やさいバス(株)」または出荷先の飲食店担当者に、店舗までの輸送を依頼しました(表2)。

また、駿河湾フェリーを管理する株式会社エスパルスドリームフェリーに対し、農林水産物の輸送に関するフェリー料金の割引を打診をしたところ、車両の場合は通常料金の半額、手荷物(発泡スチロール等)の場合は3割引き(総重量40kg以上の場合)、との提案をいただけたため(農林水産物輸送割)、この料金に基づき輸送経費を検討しました。

以上から得られた出荷先の希望取引単価、浜値(漁業者からの漁協買い取り金額)、輸送経費(フェリー料金、車両燃油費、人件費、梱包資材費、やさいバス料金等)から、損益分岐点分析等を行い、駿河湾横断流通の採算性を検証しました。

表2 流通試験工程

開始時刻	作業内容	対応者
出荷前日		
12:00	・水揚物(いか類、定置網魚類等)の確保、情報提供用写真撮影、計量、水槽への収容	漁協
15:00	・水揚情報発信(魚種、重量、尾数、単価)	漁協
出荷当日		
7:00	・出荷準備(神経メ処理、梱包等)	漁協
8:30	・漁協出発、土肥港へ輸送	漁協
9:00	・乗船手続き(荷物受け渡し)	駿河湾フェリー、漁協
9:20	・フェリー土肥港出港	駿河湾フェリー
10:30	・フェリー清水港入港、荷物受け渡し	駿河湾フェリー、出荷先orやさいバス(株)
10:40	・清水港出発、店舗へ輸送	出荷先orやさいバス(株)
11:20	・店舗到着	出荷先orやさいバス(株)

流通試験の結果と考察

平成30年度は流通試験を計10回実施しました(表3)。流通方法および出荷物に対し、出荷先からは「神経〆定置網魚類、朝〆ヤリイカ、いずれも高品質。通常仕入れている定置網の魚は野〆(表1)のため品質低下が速く、仕入れ当日しか使えないが、こちらは魚種によるが2〜3日使えそう」「朝〆イカは輸送、管理が楽で使い勝手が良い。入荷日は朝〆イカとして提供、翌日は盛り合わせの一品として使える。ヤリイカもスルメイカも約800円/尾での取引が可能。」といった評価がなされ、出荷先は出荷後数時間のうちに高鮮度の水産物を入手できることにメリットを感じており、特に朝〆イカには商取引の可能性があると明らかなとなりました。

また、出荷先の希望取引単価は、イカ類については、活スルメイカ：1,000円/尾、朝〆ヤリイカ：800円/尾と、それぞれ既存販路の取引単価(活スルメイカ：320円/尾、野〆ヤリイカ：500円/尾)を上回りました。また、定置網魚類はクロダイ、いなだ、わら

表3 出荷先希望取引単価と既存販路取引単価の比較

魚種	サイズ(kg)	出荷先希望単価(円/尾)	既存販路単価(円/尾)	差額(円/kg)
活スルメイカ	0.25	1,000	320	680
朝〆ヤリイカ	0.25	800	500	300
カンパチ	1	800	2,000	▲1,200
カワハギ	0.3	600	900	▲300
メジナ	1	200	1,200	▲1,000
クロダイ	1	1,500	1,200	300
メチヂイ	0.5	1,000	1,750	▲750
アオリイカ	0.5	1,000	1,750	▲750
いなだ	1	700	500	200
わらさ	3	2,100	1,500	600
イサキ	0.3	150	360	▲210
ヘダイ	0.5	500	500	0
コショウダイ	1	500	1,000	▲500
スズキ	2	3,600	2,400	1,200
ゴマサバ	1	600	300	300
マダイ	1.5	3,300	3,000	300

表5 輸送コスト(20尾当たり)

	活イカロケット スルメイカ	活魚槽 スルメイカ	朝〆 ヤリイカ	定置網魚類 (いなだ)
フェリー代	2,499	5,700	714	1,428
車輛燃料費	619	2,271	619	619
輸送人件費	858	3,432	858	858
作業人件費	1,716	429	858	858
スチロール	1,680	—	480	960
氷	1,470	—	420	840
ロケット	4,000	—	—	—
やさいバス	2,450	—	700	1,400
合計	15,292	11,832	4,649	6,963

さ、スズキ、ゴマサバ、マダイについて既存販路を上回りました。(表3)。

採算性の検討にあたり、出荷量を20尾と仮定した場合、輸送コストは活イカロケットスルメイカが15,292円、活魚槽スルメイカが11,832円、朝メヤリイカが4,649円、定置網魚類(いなだ ※単価が既存販路を上回り、かつコンスタントに水揚げがある魚種)が6,963円でした(表5)。また、20尾出荷した場合の売上金額は、活イカロケットスルメイカが20,000円、活魚槽スルメイカが20,000円、朝メヤリイカが16,000円、神経メ定置網魚類(いなだ)が14,000円でした。売上金額から輸送コストおよび浜値(漁協から漁業者への支払金)を差し引いた残額(=粗利)は、活イカロケットスルメイカが-1,292円、活魚槽スルメイカが+2,168円、朝メヤリイカが+3,851円、神経メ定置網魚類(いなだ)が-2,963円であり、採算が合う出荷物は活魚槽スルメイカと朝メヤリイカのみでした。また、各出荷物の損益分岐点分析を行ったところ(図4)、活魚槽スルメイカと朝メヤリイカについては、損益分岐点出荷量はそれぞれ17尾、7尾であり、特に朝メヤリイカについては7尾と少量で採算が合うことから、利益増大に繋がりやすい出荷物であると考えられました。一方、活イカロケットスルメイカの損益分岐点出荷量は50尾と多く、また、神経メ定置網魚類(いなだ)は出荷尾数を増やしても売上金額=経費とならないことから、これらは利益の確保が難しい出荷物であると考えられました。

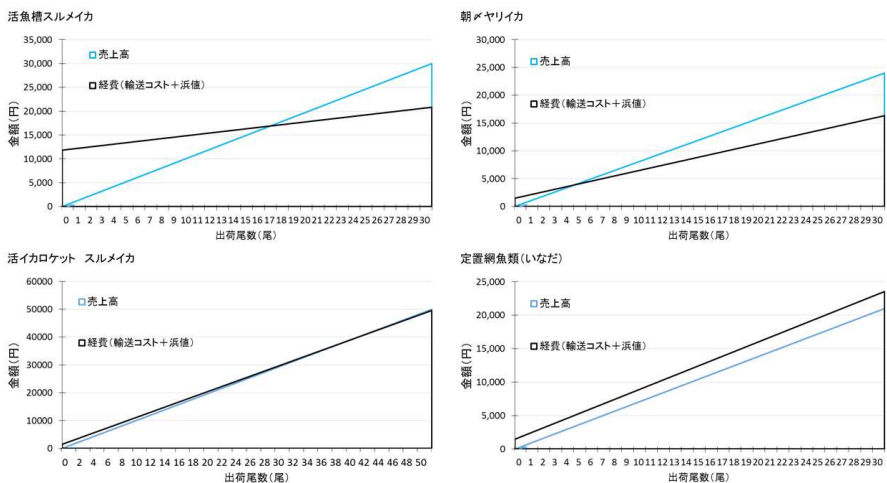


図4 損益分岐点分析結果(売上高と経費の交点が損益分岐点)

以上の検討結果から、駿河湾横断流通では朝メヤリイカが最も利益増大に繋がる可能性が高いことが明らかとなりました。また、出荷先から、ヤリイカと

同様にスルメイカも朝ズであれば800円/尾(野ズスルメイカ既存販路単価:360円/尾)で取引可能、との提案をいただいたことから、表6の想定で出荷した場合の利益を試算しました。その結果、駿河湾横断流通で得られる利益は、年間825,240円(朝ズヤリイカ:308,620円+朝ズスルメイカ:516,620円)であり、同量出荷した場合に既存販路で得られる年間利益353,600円(野ズヤリイカ:222,300円+野ズスルメイカ131,300円)を471,460円上回ったことから、駿河湾横断流通で出荷することで、利益増大に繋がる可能性が示唆されました。

表6 想定されるビジネスモデル

魚種	スルメイカ(春～夏)、ヤリイカ(秋～冬)
出荷形態	朝ズ, スチロール箱
出荷量	輸送1回あたり 10尾×10店舗=100尾
出荷回数	52回/年(毎週木曜日)
年間出荷量	スルメイカ100尾×26回+ヤリイカ100尾×26回=5,200尾

魚種	100尾出荷時 粗利(円)	年間出荷尾数(尾)	年間粗利(円)
駿河湾横断流通			
朝ズヤリイカ	11,870	2,600	308,620
朝ズスルメイカ	19,370	2,600	516,620
※既存販路			
野ズヤリイカ	8,550	2,600	222,300
野ズスルメイカ	5,050	2,600	131,300

まとめ

平成29年度流通試験で、駿河湾フェリーを利用した県中部への西伊豆産水産物の出荷(駿河湾横断流通)が可能であること、県中部の飲食店等から西伊豆産水産物の取引要望があることが明らかとなったことから、平成30年度は、この流通をより実現性のあるもの、魚価向上(漁業者、漁協の収益向上)に繋がるものにブラッシュアップすることを目的に流通試験を実施しました。その結果、朝ズイカの出荷が利益確保、作業性、飲食店でのご利便性といった点で最適であるとの結論に達しました。

今後は、駿河湾横断流通に対する漁協等の意識を醸成した上で、本流通の実施主体を県から地元(漁協、地域商社等)に移行し、自立した運用ができるよう支援したいと思います。

(鈴木勇己)