

整理番号	11
------	----

北部太平洋大中型まき網地域漁業復興プロジェクト漁業復興計画書

地域漁業復興プロジェクト名称	北部太平洋大中型まき網地域漁業復興プロジェクト		
地域漁業復興プロジェクト運営者	名称	北部太平洋まき網漁業協同組合連合会	
	代表者名	代表理事長 川本 省自	
	住所	東京都港区赤坂1-9-13 三会堂ビル2F	
計画策定年月	平成24年2月	計画期間	平成24年度～26年度

北部太平洋まき網地域漁業復興プロジェクト漁業復興計画

1. 目的

平成23年3月11日発生の東日本大震災により、三陸地域の漁港は未曾有の甚大な被害を受け、宮城県内有数の漁港基地である石巻港は、漁港施設をはじめ水産業関連施設が大津波によって壊滅的な打撃を受け、さらに大地震の影響による地盤沈下が深刻な問題となっている。

当港を根拠地とする大中型まき網漁船にあっては、7隻のうち3隻（うち網船1隻）が被災し、石巻地区の加工、流通業もまた多大な被害を受け、生産、加工、流通に至る水産業機能がほぼ壊滅状態となっており、水産物の安定供給に支障をきたしている。

このため、平成23年12月20日開催の第1回中央協議会で認定された北部太平洋海区全体の「北部太平洋大中型まき網地域漁業復興プロジェクトマスタープラン」（以下「漁業復興計画」という。）に基づき、改革型漁船を導入して収益性の高い操業体制へ転換し、経営の安定を図るとともに、加工、流通業等と連携して安定的な水産物の供給を確保し、関連産業も含めた早急な復旧、復興及び地域水産業の活性化に取り組む。

2. 地域の概要

石巻市は宮城県牡鹿半島の南西部、旧北上川河口に位置し、遠洋・沖合・近海漁業の水揚げ港として栄え、水産加工業の極めて盛んなことから水産物の全国的な供給基地として重要な役割を果たしてきた。

昭和49年には、現在地に当時東洋一の施設を誇る石巻新漁港が開港し、従来の河口港の狭隘の悩みからも解放され、大型漁船の出入りも一段と増加したが、昭和52年の200海里規制の実施は、本市基幹産業の一つである水産業にとって大きな打撃であり、これを契機としてそれまでの遠洋北洋魚種中心の水揚げからイワシ、サバ、カツオ等の沖合・近海漁業の水揚げへと移行した。

しかしながら昭和60年代に入り、大中型まき網漁業、沖合底曳網漁業を主力とする漁船漁業は、資源の減少、乗組員の不足、公海及び外国水域の操業規制強化、燃油等諸経費の高騰等から減船の実施等厳しい経営を余儀なくされ、残存漁業者についても老朽化の進む漁船の更新が出来ず経営の地盤沈下に陥っていた。

このような環境下、平成23年3月11日発生した東日本大震災により、三陸沿岸地域は人命・財産全てに亘り壊滅的な被害に遇った。石巻市の水産業にとっても未曾有の災害となり、東洋一といわれた石巻魚市場も全壊し、背後地に広がる200余りの水産加工関連企業も大きな痛手を受けたが、関係各位のご支援・ご協力を得ながら、7月12日魚市場の一部営業の再開に始まり、8月には大型まき網船の生鮮・冷凍カツオの水揚げ、9月からは沖合・近海・小型底びき網漁業の新漁期を迎える等、魚市場にも少しずつ賑わいが戻り、また、水産加工業者に対する支援や漁港背後地の民有地の嵩上工事についても進み始めている。



しかしながら、今回の災害から立ち直り将来の展望につなげるためには、地域水産関連業界が一致団結し、産業構造の改革を図る必要があることから、まずは生産活動の早期復旧が肝要であり、その意味からも石巻魚市場の主力取扱い漁業となっているまき網漁業の復活を望む声は大きいものがある。

このため、大中型まき網漁業における収益性の向上を図るための改革型漁船を導入し、石巻港における水揚げから加工・流通・販売に至る供給体制の改革と連携しつつ、関連産業及び地域経済との一体的な復旧・復興が喫緊の課題となっている。

《石巻市水産物地方卸売市場の全景【震災後】》

平成23年3月14日午後4時



平成23年3月14日午後4時



平成23年5月23日午後4時



【震災後】の経過状況

平成 23 年 4 月 8 日現在
石巻魚市場正面



石巻魚市場水揚岸壁

石巻魚市場水揚岸壁



岸壁に打上げられた被災船舶



平成 23 年 11 月 9 日現在
石巻魚市場仮設荷捌場



石巻魚市場正面の地盤沈下の影響

製氷仕込み岸壁



盛土道路の状況



3. 計画内容

(1) 参加者名簿

北部太平洋大中型まき網地域漁業復興プロジェクト地域漁業復興協議会

機関名	氏名	職名
日本政策金融公庫農林水産事業本部営業推進部	三村 嘉宏	副部長
全国水産加工業協同組合連合会	杉浦 正悟	常務理事
石巻魚市場株式会社	須能 邦雄	代表取締役
(社)全国まき網漁業協会	中森 光征	専務理事
北部太平洋まき網漁業協同組合連合会	川本 省自	会長
〃	鈴木 徳穂	副会長
東京水産大学名誉教授	竹内 正一	名誉教授

(2) 復興のコンセプト

<生産に関する事項：大中型まき網漁業>

漁業復興計画による今回の契約漁業者は、石巻市を漁業根拠地とする大中型まき網漁業1船団5隻体制（網船1隻、探索船1隻、運搬船3隻）の経営を行ってきたが、この体制を見直し、今後の安定的な経営の継続を図るため、1船団2隻体制（運搬機能付き網船1隻、運搬船1隻）として、効率的な運用を行うことにより、トータルコストの削減を図るとともに、収益性の高い水揚を図るため高品質の凍結品及び鮮魚の生産の拡充を図り、資源管理にも配慮しつつ低コスト・高生産型の生産体制を確立する実証事業を実施する。そして、漁業復興計画に基づく当該実証事業により被災からの経営再建と地域水産業の早期復興を加工、流通業と一体となって推進する。

また、WCPFC（中西部太平洋まぐろ類委員会）においては、北緯20度以北の公海で操業するまき網漁船についても、2012年6月までに操業日数の5%のカバー率でオブザーバーを乗船させることが義務付けられているとともに、まき網漁業における非対象種の漁獲量の正確な把握のために複数人のオブザーバーを乗船させる議論も出てきている。さらに、まき網によるカツオ操業時にジンベイザメや鯨類と一緒に巻くことがある操業実態を問題視する議論があり、我が国として、専門のオブザーバーを乗船させてこれら操業の実態把握やジンベイザメの標識法流等を進める必要も生じている。

このような国際的な資源管理措置の強化や議論を踏まえ、複数のオブザーバー乗船に対応できる船室を確保する。

○ 具体的事項

- ・ 網船の大型化による十分な安全性、居住性の向上、労働環境の改善。
- ・ 船団縮減による操業形態の合理化。（省エネ、省コスト）
- ・ 高品質な凍結魚及び高鮮度な鮮魚生産。（安心安全な魚食材の安定供給）
- ・ 若手乗組員の確保及び育成。

<流通販売に関する事項>

被災を受け、復旧を進めている魚市場及び地域の復興計画に並行して水揚げ受入施設の整備状況に即した、冷凍品及び鮮魚の高品質漁獲物の効果的な水揚げを行い、地域の水産加工、流通販売機能の復興を目指す取組みの促進に寄与するとともに、地域ブランド商品開発等に利用される良質原魚を供給し、地域産業全体の復興に資するものとする。

さらに、風評被害により水産物が低価格取引となっている情勢を克服し、漁獲物の安定供給、販路拡大を図るとともに、関連産業と一体となって水産物の安全・安心を消費者にPRする取組みを推進する。

なお、冷凍品の高品質漁獲物においては取扱量の増加を図るとともに、刺身・加工品食材の販路拡大を推進する。

○ 具体的事項

- ・ 魚市場及び地域水産業の機能促進を図る水揚げ。
- ・ 地域ブランド品の開発食材となり得る高品質漁獲物の増産を図り、水産加工、流通販売における地域産業全体の復興促進への取組み。
- ・ 高品質船凍品の販路開拓・拡大。

(3) 復興の取り組み内容

大事項	中事項	震災前の状況と課題	記号	取組内容	見込まれる効果	効果の根拠
生産に関する事項	船団の合理化	1 船団5隻体制(網船1隻、探索船1隻、運搬船3隻)で作業しており生産コストが大きい。	A	船団のスリム化 ・1船団2隻体制に縮減(運搬機能付き網船1隻(329トン型)運搬船1隻)。	生産コストの大幅な削減が見込まれる。 ・約537百万円の削減。	参考資料 P 1
	資源管理の推進	水揚げ数量:11,105トン(過去3年平均)	B	・探索能力の低下 ・魚層容積の縮減(163㎡減、約12%減) ・網規模は現状維持 ・水揚げ数量 8,880トン/年(約20%縮減) ・資源管理計画等への参画	資源管理と合理的な操業により、漁獲量を増加することなく収益性の向上が見込まれる。	参考資料 P 2
	省人化	1 船団で51名 ・乗組員の高齢化の改善。 ・若手担い手船員を確保し育成できる労働環境への改善。	C	1 船団2隻体制により、乗組員は19名減の32名に縮減。 ・魅力ある地域産業として継続するため若手船員の確保。 ・地元卒業生の積極的採用。	人件費257百万円/年の削減。 若手船員の確保及び後継者育成による基幹産業として経営の安定化。	参考資料 P 3～4
	省エネルギー化	1 船団5隻体制で3,942KL/年消費	D	燃料使用量の削減 329トン型の省エネ設計、2隻体制への船団合理化及び省エネ設備導入。 ⇒3,100KL/年消費	燃料消費量842KLの削減(93百万円の削減)。	参考資料 P 5～6

(3) 復興の取り組み内容

大事項	中事項	震災前の状況と課題	記号	取組内容	見込まれる効果	効果の根拠
生産に関する事項	省コスト化	5 隻体制の修繕費は228百万円/年 水代は74百万円/年	E	2 隻体制の修繕費は105百万円/年 水代・塩代は41百万円/年	修繕費で123百万円の削減 水代・塩代は32百万円/年の削減	参考資料 P 7～8
生産に関する事項	高品質製品の生産及び水揚	従来の1 船団5 隻体制による生産は多獲型の鮮魚中心であり、鮮度は維持が課題。また、従来の二層甲板3 0 0 トン型改革型網船は、水深の浅い水揚港への入港が課題。	F	・3 2 9 トン型網船によるブライン凍結品について、本海区の需要地及び凍結品を取扱う魚市場への水揚げ。 ・震災復旧に即した水揚港への水揚げ。 ・新技術（ジェットポンプスラストター）の活用による水深の浅い水揚港への水揚げ。	・高品質な凍結品及び高鮮度の鮮魚の水揚げにおいて、水揚港の広域化が可能となり、震災復旧に即した水揚分散が図られる。 ・漁場と水揚港との運航ロスの改善が図られる。	参考資料 P 9～1 3
流通販売に関する事項	網船の安全性・居住性の向上	網船の安全性の確保及び居住環境の改善	G	船団合理化に導入する3 2 9 トン型網船について、十分な安全性及びILO基準に準拠した居住環境の確保。	・操業作業の安全性、労働環境の改善による労働意欲の向上。	参考資料 P 1 4～1 7
流通販売に関する事項	加工・流通販売の高度化への対応	安全・安心・高品質・高鮮度な魚食材の需要に適応した漁獲物の安定供給	H	・地元石巻港の復旧・復興に合わせた水揚げ、加工、流通機能に即した適正水揚げを実施し、地域ブランド製品の開発等の魚食材の供給及び地域全体の水産業の復興に努める。	・地元水産業及び関連産業との地域一体となった復興への取組みが促進され、石巻水揚げの回復により、地域水産業及び関連産業が活性化。	参考資料 P 1 8～3 0
将来展望	収益性改善の実証化		I	取組記号A～Hの取組みによる収益性向上の実証試験を実施し、効果的な震災復興に資する。	提出資料「4. 漁業経営の展望」を参照。	

(4) 復興の取組内容と支援措置の活用との関係

① がんばる漁業復興支援事業の活用

取組記号： I

事業実施者： 北部太平洋まき網漁業協同組合連合会

契約漁業者： 日東水産株式会社
(329 トン型改革漁船)

実施年度： 平成 24 年度～26 年度

*当該船舶は、宮城県石巻市を根拠地とする船舶であり、1. 目的にある震災等による影響を強く受けている船舶であって、地域の復興上重要なものである。

② その他関連する支援措置

取組番号	支援措置、制度資金名	復興の取組内容との関係	事業実施者(借受者)	実施年度
	日本政策金融公庫 (漁業経営改善支援資金)	北部太平洋まき網漁連が取組むがんばる漁業復興支援事業の実施のための船舶建造に係る資金の借受	日東水産株式会社	平成 24 年度

(5) 取組みのスケジュール

① 漁業復興計画工程表

平成 年度	23年	24年	25年	26年	27年	28年
A～H	—————▶			
I	—————▶			
J	—————▶			

② 復興の取り組みによる波及効果

- i. 改革型漁船の導入により、居住性、安全性及び労働環境が向上することで、若手乗組員の確保がなされ船員雇用の底上げを増進し、操業形態の近代化、合理化とともに漁業経営基盤の強化が図られる。
- ii. 資源管理による操業の充実、計画的な水揚げにより、安全・安心な水産物の安定供給を促進する。
- iii. 加工・流通業及び関連産業と連携した取り組みにより、加工・流通業界の需要に対応した高鮮度漁獲物、冷凍品の生産・供給が促進され、魚価安定の相乗効果が生まれるとともに、加工品開発、販路拡大、地域の活性化が期待できる。
- iv. 上記取組の実施により、本海区全体において震災からの水産業ひいては地域の早期の復興を促進させる。

4. 漁業経営の展望

今般の震災により、計画に係る地域の漁船が被災した上、水揚港が壊滅状態となり、円滑な水揚げに支障をきたしている。このため、水産物の安定供給に支障が出ていることから、震災復興に向けた石巻地域一丸となった取り組みを進める必要がある。

現在、網船、探索船、運搬船3隻の1船団5隻を使用し、乗組員51名により4～9月はカツオ・マグロ操業、10～3月はイワシ・サバ操業を行っている。今回の計画において、この1船団5隻体制から、探索船1隻及び運搬船2隻を縮減し、1船団2隻体制に移行することにより、乗組員19名と操業コストを大幅に縮減するものである。

また、本計画にあつては、居住性・安全性が向上した船舶の活用等によって、乗組員の労働環境の向上、新たな乗組員の確保、資源管理の一層の推進等に資するものとなり、操業形態の近代化・合理化とともに、漁業者の経営基盤の強化を図るものである。

さらに、魚価安定を図るため、漁獲物の生鮮・船凍品等の高品質化の生産に取り組み、食材販路拡大を促進することにより、安定的な漁業経営の維持を図るものである。

また、地域ブランド商品の食材供給等により、市場機能の復興に当たり、安全・安心な水産物の供給を行うとともに、高品質な水産物の国内外を問わない供給先を開拓することなどにより、加工・流通体制を強化し、水産物の安定供給を図るものである。

これらの取り組みを通して、低コスト・高生産性の経営体質への移行を図り、持続可能な漁業として、震災からの早期復興に資するだけでなく、中長期に渡る経営安定化を目指す。

(大中型まき網漁業)

(1) 収益性の改善の目標

(収 入)

(単位:水揚数量、トン。その他、千円)

	震災前の 状況	復興 1年目	復興 2年目	復興 3年目	復興 4年目	復興 5年目	復興 5年平均
水揚数量	11,105	8,880	8,880	8,880	8,880	8,880	8,880
水揚金額	1,450,402	999,130	999,130	999,130	999,130	999,130	999,130

(経 費)

人件費	565,106	308,000	308,000	308,000	308,000	308,000	308,000
燃油代	311,586	218,500	218,500	218,500	218,500	218,500	218,500
修繕費	228,253	105,000	95,000	102,000	113,000	110,000	105,000
漁具費	56,072	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000
金利	6,353	31,780	22,800	17,780	14,470	13,020	19,970
保険料	23,077	16,550	15,550	13,900	13,850	14,150	14,800
公租公課	7,226	14,550	10,100	7,150	5,120	3,680	8,120
販売費	67,466	47,958	47,958	47,958	47,958	47,958	47,958
一般管理費	27,085	27,085	27,085	27,085	27,085	27,085	27,085
その他	109,175	69,640	69,640	69,640	69,640	69,640	69,640
合計	1,401,399	884,063	859,633	857,013	862,623	857,033	864,073
償却前利益	49,003	115,067	139,497	142,117	136,507	142,097	135,057

(船団構成と乗組員数)

総トン数	震災前	復興後
網 船	135トン	329トン
探 索 船	99トン	—
運 搬 船	317トン	317トン
運 搬 船	286トン	—
運 搬 船	242トン	—
計	1,079トン	646トン

人 数	震災前	復興後
網 船	19名	23名
探 索 船	7名	—
運 搬 船	9名	9名
運 搬 船	8名	—
運 搬 船	8名	—
計	51名	32名

(2) 次世代船建造の見通し

償却前利益 135百万円	X	次世代建造までの年数 25年	>	船 価 3,200百万円
-----------------	---	-------------------	---	-----------------

償却前利益は復興5ヶ年の平均値

(船価内訳)

網船兼運搬船	2,100百万円
運搬船	1,100百万円

大 中 型 ま き 網 漁 業 経 営 改 革 型 船 団 化 経 費 比 較 表

(船団構成と乗組員数)

	A 現行船団
網船	135トン
探索船	99トン
運搬船	317トン
運搬船	286トン
運搬船	242トン
船団総トン数	1,079トン
魚艙容積	1,385m ³
網台面積	88,25m ²
船団総隻数	5隻
乗組員	51名

⇒
移行

	B 改革型船団	B-A 差
網船兼運搬船	329トン	194トン
運搬船	317トン	0
船団総トン数	646トン	-430トン
魚艙容積	1,222m ³	-163m ³
網台面積	87.86m ²	-0.39m ²
船団総隻数	2隻	-3隻
乗組員	32名	-19名

(収入)

水揚数量	11,105
水揚金額	1,450,402

⇒
移行

(単位:水揚数量、トン。その他、千円)

水揚数量	8,880	-2,225
水揚金額	999,130	-451,272

(経費)

人件費	565,106
燃油代	311,586
修繕費	228,253
漁具費	56,072
金利	6,353
保険料	23,077
公租公課	7,226
販売費	67,466
氷塩代	74,318
餌代	3,828
一般管理費	27,085
その他	37,382
合計	1,401,399

⇒
移行

人件費	308,000	-257,106
燃油代	218,500	-93,086
修繕費	105,000	-123,253
漁具費	45,000	-11,072
金利	19,970	13,617
保険料	14,800	-8,277
公租公課	8,120	894
販売費	47,958	-19,508
氷塩代	41,766	-32,552
餌代	2,000	-1,828
一般管理費	27,085	0
その他	25,874	-11,508
合計	864,073	-537,326

移行後の収入・経費ともに復興5カ年平均。

燃油代については復興前はH20-22年の平均使用量に平均実績単価@79.04円/KLを乗じて算出。復興後は見込使用量にH21-23年度の実績平均単価で試算。

上記の通り、改革型船団にすることにより、経費が約537百万円削減される。

大中型まき網漁業改革型船団化経営比較経費算出基礎

- 水揚量 5隻体制の平成20～22年の実績平均値を震災前として、復興後では構造改革事業実証船ミニ船団の実績等を参考に現状の80%とした。
- 水揚高 上記の水揚量に、鮮魚は震災前の実績単価を乗じ、冷凍品は構造改革事業実証船の実績単価を参考にした。
- 人件費 給与体系は、構造改革事業実証船の労務協定等を参考に算出した。
- 燃油代 震災前は平成20年～22年の実績値を使用。復興後の燃油使用量は構造改革事業実証船の実績を参考とし、単価は21年～23年の実績平均値とした。(23年は実証船実績値)
- 修繕費 既存船の実績及び同型船の構造改革実証船の実績を参考に検査費用等加味して算出した。
- 漁具費 既存船の実績を参考に、縮減する3隻相当分を差し引いて算出した。
- 金利 新船建造の借入にかかる金利を1.40%にて算出した。
- 保険料 既存運搬船は実績値。新造船は予想保険料により算出した。
- 公租公課 課税評価額に税率1.4%を乗じて算出した。
- 販売費 水揚金額の4.8%として算出した。
- 一般管理費 平成20年～22年の実績から算出した
- その他 消耗品、通信費、賦課金等平成20年～22年の実績を参考に荷役代等加味して算出した。

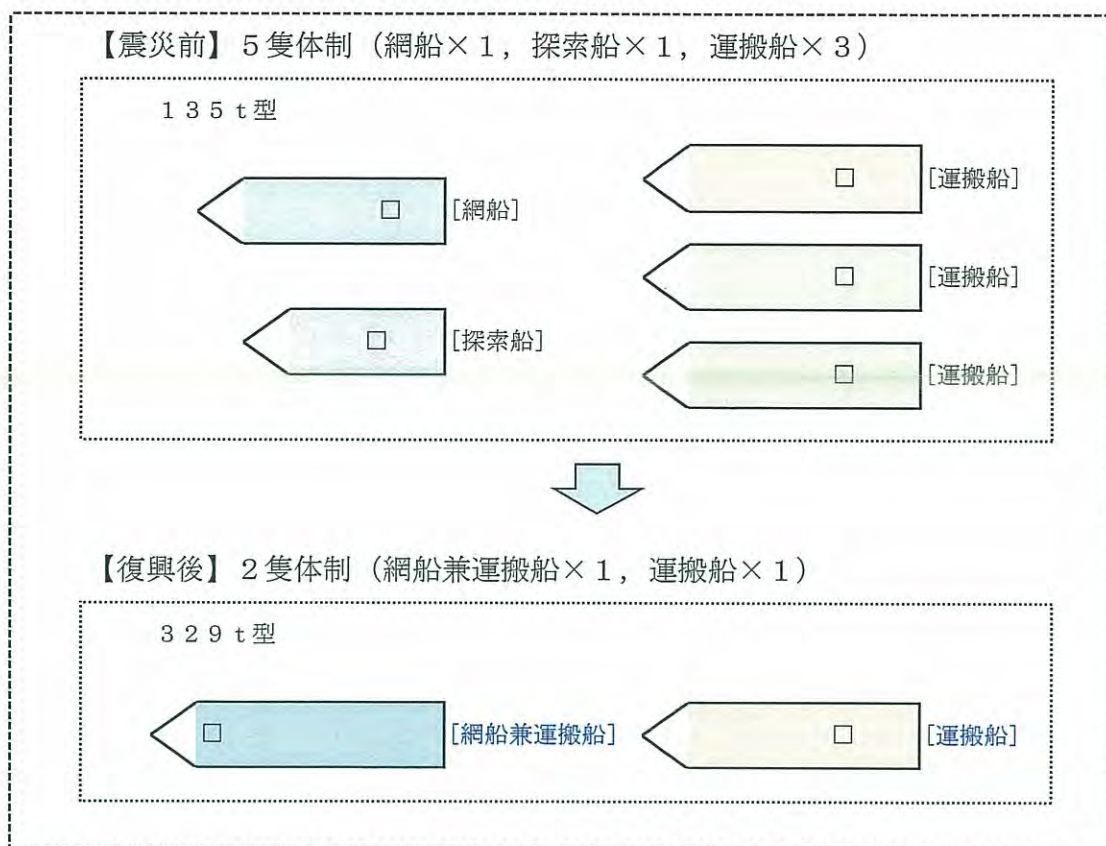
復興計画の作成に係る北まき地域漁業復興プロジェクト活動状況

開催期日	協議会・部会	活動内容・成果
23年 9月9日	地域協議会 検討会 (東京)	(1)石巻地区の新網船330トン型(2層甲板)を新造し運搬船1隻の2隻体制の改革計画について
23年 11月7日	地域協議会 検討会 (東京)	(1)復興計画書案の検討について (2)事業開始時期について (3)事業実施者について (4)オブザーバー室の設置について
23年 11月28日	地域協議会 検討会 (東京)	(1)復興計画書案の検討について (2)漁船設計の依頼について
23年 12月9日	第1回 復興協議会 (東京)	(1)北まき地域漁業復興プロジェクトの設置経過について (2)北まき地域漁業復興プロジェクト設置要綱について (3)北まき地域漁業復興支援協議会設置要綱について (4)北まき復興協議会会長、会長代理の選任について 会長:川本省自 会長職務代理者:鈴木 徳穂 (5)北まき漁業復興計画(全体計画)の策定について (6)小名浜地区漁業復興計画の策定について (7)小名浜地区漁業復興計画に係るがんばる漁業復興支援事業の事業実施者の選定について (8)地域漁業復興計画に係る漁船の設計について (9)平成23年度の事業計画について
23年 12月9日	復興協議会 検討会 (東京)	(1)復興計画書案の検討について
24年 2月17日	復興協議会 検討会 (東京)	(1)地域復興協議会に諮る復興計画書案の検討について (2)本復興計画の県、市への説明について (3)ジェットポンプスラスタ等船体関係の新規装備の説明について
24年 2月24日	第2回 復興協議会 (東京)	(1)石巻地区漁業復興計画の策定について (2)石巻地区漁業復興計画に係るがんばる漁業復興支援事業の事業実施者の選定について (3)平成23年度の事業総括及び平成24年度の事業計画について

取組内容 参考資料

(取組記号 A ～ H)

取組記号一A 船団の合理化



【震災前】

	乗組員数(名)	総トン数(t)	魚倉容積 (m ³)	網台面積 (m ²)
網船	19	135	—	88.25
探索船	7	99	—	
運搬船	9	317	471.69	
運搬船	8	286	522.48	
運搬船	8	242	390.37	
計	51	1,079	1,384.54	88.25



【復興後】

	乗組員数(名)	総トン数(t)	魚倉容積 (m ³)	網台面積 (m ²)
網船兼運搬船	23	329	750.30	87.86
運搬船	9	317	471.69	
計	32	646	1,221.99	87.86

増減	-19	-433	-162.55	-0.39
----	-----	------	---------	-------

※ 網台面積は、現状を維持する。

※ 魚倉容積は、現状の容積以下とする。

取組記号一B 資源管理の推進

水揚数量、金額の変化

【震災前(実績)】 (水揚数量:トン、水揚金額:千円、単価:円/Kg)

	鮮魚のみ	20年	21年	22年	3年平均
サバ・イワシ操業	水揚数量	6,592	9,191	8,441	8,075
	水揚金額	606,444	603,063	608,353	605,953
	単価	92	66	72	75
カツオ・マグロ操業	水揚数量	4,094	2,003	2,992	3,030
	水揚金額	1,105,069	664,100	764,178	844,449
	単価	270	332	255	279
合計	水揚数量	10,686	11,194	11,433	11,105
	水揚金額	1,711,513	1,267,163	1,372,531	1,450,402
	単価	160	113	120	131

【復興後】 (水揚数量:トン、水揚金額:千円、単価:円/Kg)

		鮮魚	冷凍品	合計
サバ・イワシ操業	水揚数量	6,130	330	6,460
	水揚金額	459,750	49,500	509,250
	単価	75	150	79
カツオ・マグロ操業	水揚数量	720	1,700	2,420
	水揚金額	200,880	289,000	489,880
	単価	279	170	202
合計	水揚数量	6,850	2,030	8,880
	水揚金額	660,630	338,500	999,130
	単価	96	167	113

サバ・イワシ操業 : 10月-3月

カツオ・マグロ操業 : 4月-9月

備考: これまでの水研センター調査船及び構造改革事業実証船の実績等を参考に

- 1 【復興後】の水揚量はサバ・イワシ、カツオ・マグロ操業とも過去3年間実績値の80%とした。
- 2 サバ冷凍品の比率は5%、カツオ冷凍品の比率は70%とした。
- 3 鮮魚の単価は過去3年間の実績値とした。
冷凍品の価格は構造改革事業実証船の単価を参考とした。

取組記号－C 省人化

人件費の縮減

探索船 1 隻及び運搬船 2 隻の廃止により 19 名の縮減

【震災前】		→	【復興後】		差 (B-A)
現船団	乗組員数 (A) 名		新船団	乗組員数 (B) 名	
網 船	19		網船兼運搬船	23	4
探索船	7		-	-	-7
運搬船	9		運搬船	9	0
運搬船	8		-	-	-8
運搬船	8		-	-	-8
計	51		計	32	-19
				縮減率	37%

【震災前】 5 隻、51 名体制で人件費合計は 565,106 千円

【復興後】 2 隻、32 名体制で人件費合計は 308,000 千円

人件費は、19 名の縮減により、257,106 千円の削減が見込まれる。

若手船員の確保

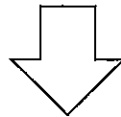
若手船員確保対策

- ・ 船内居住環境などの改善に伴い、若手船員の更なる積極採用を行い、平均年齢を若返らせる。
- ・ 地元卒業生の積極的採用。

【震災前】

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	計
網 船	1	5	1	1	9	2		19
探索船			2	2	2	1		7
運搬船		1		1	4	3		9
運搬船			2	2	4			8
運搬船			2	1	5			8
	1	6	7	7	24	6	0	51

平均 48 歳



【復興後】

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	計
網船兼運搬船	2	3	4	4	8	2		23
運搬船		2	2	2	2	1		9
	2	5	6	6	10	3	0	32

平均 44 歳

1. 燃油使用量及び燃料油の削減

【震災前】		➔	【復興後】		差	
	燃油消費量 KL			燃油消費量 KL		KL
網船	808		網船兼運搬船	1,600		792
探索船	505					-505
運搬船	1,079		運搬船	1,500		421
運搬船	602					-602
運搬船	948					-948
合計	3,942		合計	3,100		-842

燃油消費量削減率	21%
----------	-----

☆ 数量で 842KLの削減

☆ 震災前燃料費	311,586 千円
☆ 復興後燃料費	218,500 千円
削減額	<u>93,086 千円</u>

* 震災前のA重油単価は、79.04円/L (H20-22年の3年間の実績平均)

* 復興後のA重油単価は、70.48円/L (H21-23年実績を参考に(23年は実証船の実績)で試算)

2. 省エネ導入設備の概要

	従来型	計画船
主機関	853kW(1160PS) × 1 基	2942kW(4000PS) × 1 基
補機関	179kW(244PS) × 2 基	880kW(1197PS) × 2 基
発電機	180KVA × 2 基	1000KVA × 2 基
船首形状	従来型バルバス	長大バルバス
船尾形状	従来型	船尾バルブ付
舵板	従来型	ラダーポッド付

* 最大喫水に適正な推進器の直径を選択して推進器の回転数を決定。

- ・ 燃料効率の良い低燃費高出力機関、及び推進効率を向上させるラダーポッド付舵板の採用により燃料使用料の削減。
- ・ GMの拡大のため重心低下と、水線面積の増大を計った船型、船尾はバトックフローを基本とし推進器に均整な流線が流れる船型を採用し安全性及び推進効率を高めた省エネ設計。

バトックフロー船型

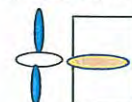


船尾バルブとラダーポッド付舵板の実例



* 船尾バルブ
船体の推進効率を高める構造。

* ラダーポッド
プロペラボスの後方に出来る渦を減少させることにより渦発生エネルギーを推進効率に転換し、船体の推進抵抗を減少させる装置。



取組記号-E 省コスト化

1. 修繕費の削減

【震災前】

(単位:千円)

	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	合計	平均
網船	43,983	72,320	43,135	49,591	52,219	261,248	52,250
探索船	26,169	40,187	26,268	35,184	29,749	157,557	31,511
運搬船	60,289	48,719	46,331	54,590	56,052	265,981	53,196
運搬船	32,135	36,894	41,451	45,042	90,514	246,036	49,207
運搬船	44,090	35,036	38,803	45,542	46,970	210,441	42,088
合計	206,666	233,156	195,988	229,949	275,504	1,141,263	228,253

【復興後】

(単位:千円)

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	合計	平均
網船兼運搬船	45,000	45,000	52,000	48,000	60,000	250,000	50,000
			中検		定検		
運搬船	60,000	50,000	50,000	65,000	50,000	275,000	55,000
	中検			定検			
合計	105,000	95,000	102,000	113,000	110,000	525,000	105,000

* 復興後の修繕費は、既存船の実績及び同等新規船の実績等を参考に算出した。

* 5隻体制より2隻体制になることで修繕費は 123,253千円の削減が見込まれる。

(震災前直近の3年間(20~22年) 平均233,814千円との比較では、修繕費差額 128,814千円)

2. 氷、塩代

【震災前】

H20 -22年実績値(年平均)

	水揚量 トン	氷代合計
	鮮魚	
サバ、イワシ漁	8,075	74,318千円
カツオ、マグロ漁	3,030	
合計	11,105	

氷使用量

サバ、イワシ漁 8,075トン×0.5トン=4,038トン
 カツオ、マグロ漁 3,030トン×1.5トン=4,545トン
 合計 8,583トン

氷単価実績 74,318千円÷8,583トン=8,659円/トン

【震災後】

	水揚量 トン			氷使用量 トン		塩使用量 トン	
	鮮魚	凍結	合計				
サバ、イワシ漁	6,130	330	6,500	鮮魚1トン×0.5	3,065	凍結1トン×0.108	36
カツオ、マグロ漁	720	1,700	2,420	" " ×1.5	1,080	" "	184
合計	6,850	2,030	8,880		4,145		220

氷代 4,145トン × @8,659円 35,892千円 (単価は実績値)
 塩代 220トン × @26,700円 5,874千円 (単価は実証船実績値)
 合計 41,766千円

復興後は震災前に比べ氷代は38,426千円減少し、塩代5,874千円発生、合計で32,552千円減少する。

取組記号ーF 高品質製品の生産及び水揚

1. 船上凍結製品の生産

高能力冷却魚艙の装備と活用

- ・ブライン凍結、冷海水運搬を目的として本船に魚艙を装備。
- ・断熱と冷却機能力を増強し、凍結温度帯まで冷却可能とする。

	従来型	計画船
魚 艙	—	750.30m ³ (7艙×2)
冷凍機	—	160kW×6台

ブライン(塩水)凍結による高付加価値製品の製造 (カツオ・マグロ類及びサバ類のPS製品(☆))

- ・魚艙内の濃度25%程度の塩水を-18℃付近まで冷却する。
- ・漁獲物を活魚状態のままブライン魚倉に投入し、急速凍結を行う。
- ・4～5時間凍結を行い、上部冷凍保存庫(-50℃)へ移動させる。
- ・この状態で2日以上保冷する。

☆PS製品 (パースセイン・スペシャル)
まき網船が漁獲した活魚の船上急速凍結品の俗称。

船上ブライン凍結の導入目的	生産の期待効果
<u>漁獲時そのままの鮮度を維持</u> ○高鮮度維持が可能 ・活魚状態で凍結するため高鮮度 ・液冷急速凍結のため細胞破壊が少ない	凍結状態の維持により高鮮度で品質安定 生食材(刺身向け等)の利用拡充が可能
<u>安定供給による高付加価値化</u> ○需要に応じた生産、陸揚げが可能 ・長期間の冷凍保存が可能 ・保存性があり需要に対応 ・冷凍保存により出荷調整が可能	鮮度維持 安定供給可能 付加価値の向上
<u>計画的な操業が可能</u> ○コスト削減及び収益性等 ・鮮度低下に影響されない計画的操業 ・流通状況を考慮した陸揚げ ・計画的操業による魚価維持	漁労コストの削減 漁業収入の安定化 資源の有効利用



需要に応じた操業・水揚体制の構築

操業のイメージ



揚網取込み体制



取込み魚倉投入



漁獲



濃度調整用食塩

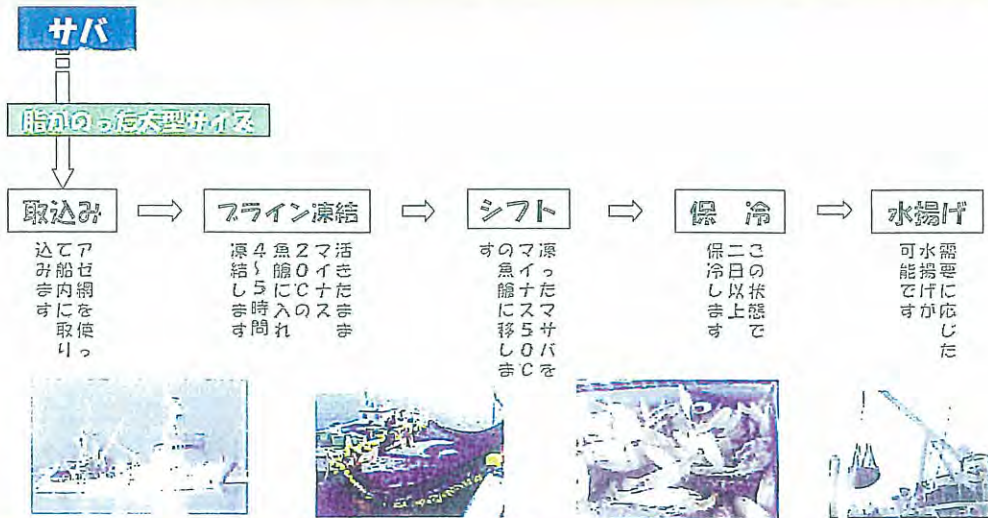


カツオPS製品

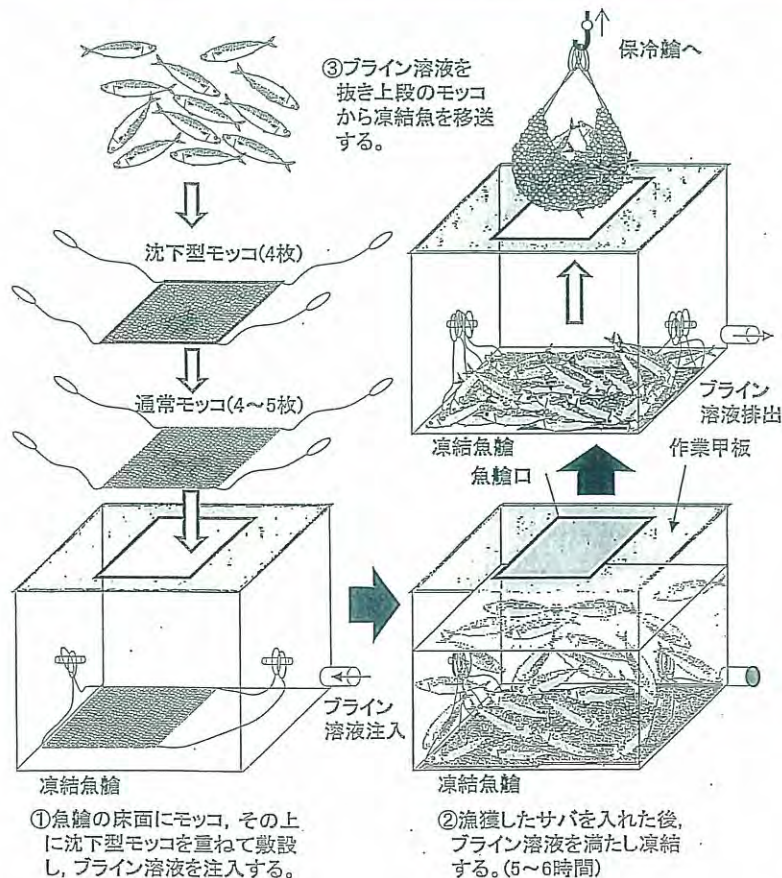
—活きたまま凍結するから いつまでも新鮮です—



北部太平洋海域のイワシ・サバ類漁期 (10~3月)



船凍サバのシフトに用いる「沈下型モッコシステム」(開発調査センターの開発)

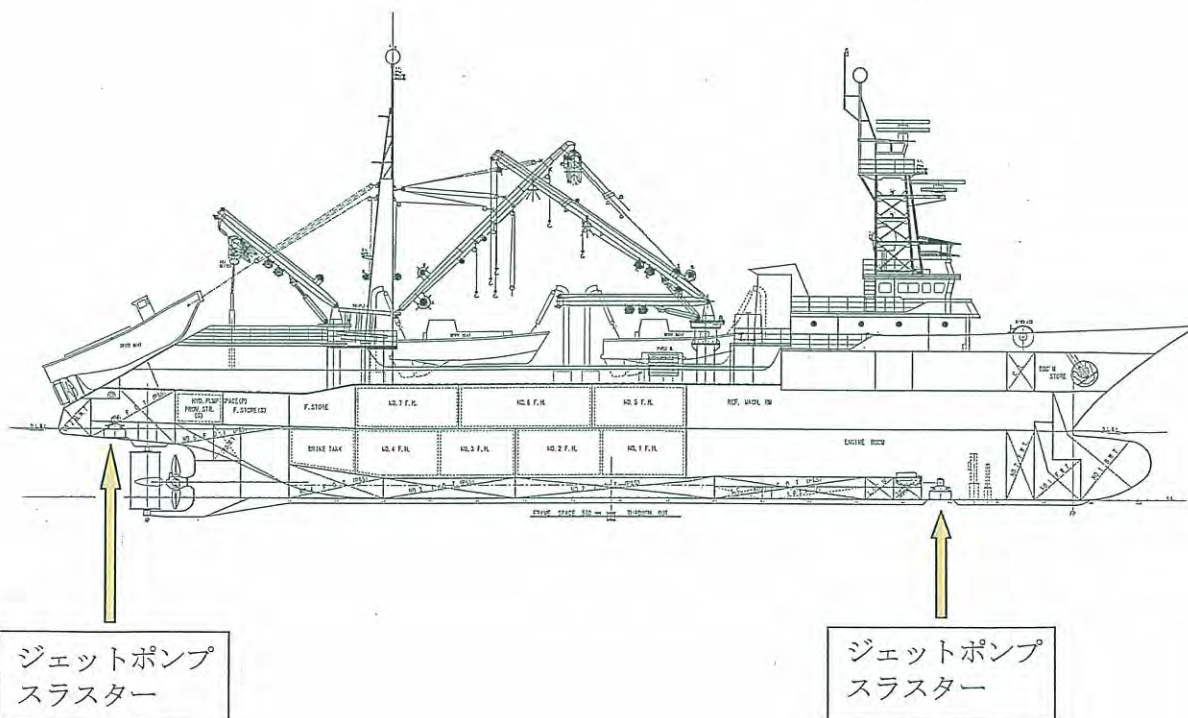


2. 水揚港の拡大

漁場と水揚港との運航ロスの軽減化

- ・ 計画船は石巻のほか、水深の浅い漁港（銚子港等）への水揚げも可能となる。
最大喫水が5.2メートル以下の条件（銚子港）をクリアー。

- ☆ 喫水調整の為に海水バラスト、燃料油バラスト装置を装備。
(満載喫水状態でトリムが0から船首トリム状態が調整可能)
- ☆ 船尾喫水を確保する為に推進器直径を3.2mとする。
- ☆ 出入港時は主機関による推進は停止し、船首尾に装備したジェットポンプで出入港を行う。
- ・ ジェットポンプ装置は海底と船底の間隙が0.15~0.20mで使用可能であり、全方向使用可能な装置。
(通常のスラスターと異なり、網の巻き込みの恐れが低減されるとともに、操業時に網なりが悪いときに船首、船尾のジェットポンプを使用して裏漕ぎ作業が可能となり、操業の安全性の向上にも資する。)



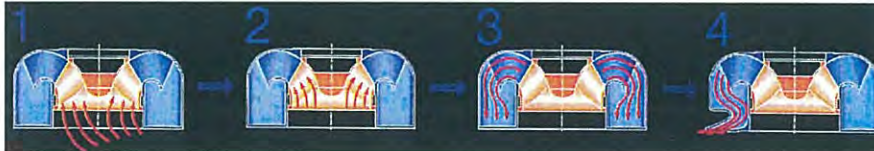
<ジェットポンプスラスタの構造>

- ジェットポンプ型スラスタは船底部に装備した突起物がないサークル型の形状をしている。
- サークルは全回転するとともに、吐出口が360度の全方向へ向くので、全方位へ操船が可能である。



- サークルの中央にある格子より水を吸い込み、サークルの格子の外側にある窪みにある開口より圧力を加えた水を吐き出して、1方向へ推進力を得ることが出来る。(図)

(図)



- 従来型のトンネル式スラスタは水面下の船側部に装備されているが、計画船では船底部に取り付けるジェットポンプ型スラスタ(推力2トン)を船首と船尾に計2台装備することにより海底から15~20cmでの操船が可能となる。

取組記号－G 網船の安全性・居住性の向上

代船建造コンセプト及び仕様

(1) 安全性の向上

計画船は、安全性、作業環境性、及び居住性の向上を最優先としている。
このため、乾舷が大きく、大傾斜時の復元性が大幅に改善される。

	従来型	計画船
船級／航行区域	第一種／ A1, A2及びA3	第一種／ A1, A2及びA3
総トン数	135 GT	329 GT
長さ (全長／登録長)	47.70 m / 37.71 m	66.25 m / 56.26 m
幅	8.10 m	11.60 m
深さ	3.30 m	6.68 m / 4.10 m
喫水	2.98 m	4.056 m
乾舷	0.420m	0.050m/2.630m
船型構造	一層甲板	二層甲板
	中央ブリッジ	船首ブリッジ
	中央機関室	船首機関室
航海速度	12.80 kt	15.20 kt
航海日数	25日	28日
最大搭載人員	25名	25名 (予備寝台×2含む)
動揺制御	従来型ビルジキール	大型ビルジキール+低重心設計
バラストタンク	－	海水、燃料油タンク
燃料油槽	60 m ³	326.64 m ³
清水槽	11 m ³	33.96 m ³

(2) 居住性の向上

- ・ 計画船の居住区設備は、「新漁船設備基準200トン以上の船舶の基準」に適應するだけでなく、従来船の平均約1.6倍の居室面積とし、乗組員の快適な居住環境を提供する。
- ・ 計画船は、船首操舵室の下に士官室その下に船員室、その他室、病室、食堂賄室を配置し、居住環境の改善を図るとともに居住区と作業空間の移動が、し易い配置とする。

	従来型	計画船
居室面積	120.42m ²	196.54m ²
居室高さ	1.85m~1.90m	1.90m
寝台(1人部屋)	5室	10室
寝台(2人部屋)	3室	6室
寝台(3人部屋)	—	1室
寝台(4人部屋)	2室	—
寝台(その他)	5名(1室)、カウ兼(1室)	—
病室	—	1室
食堂面積	13.93m ²	20.16m ²
浴室	2.1m ²	4.81m ²
船橋	19.87m ²	29.52m ²
機関室	72.90m ²	332.38m ²

(3) 作業環境性の向上

- ・ 計画船は、船首及び船尾に全旋回式ジェットポンプスラスタを配備し、裏こぎの作業性を高める。
- ・ 漁労作業における十分な作業スペースを確保し、作業性と安全性の向上を図る。
- ・ 計画船は、トリプレックス装置を採用し、揚網作業の効率化を図る。

	従来型	計画船
スラスタ	船首1基 2.0t FPP従来型	船首1基 2.0t JET-PUMP 船尾1基 2.0t JET-PUMP
油圧ポンプ	主機前油圧駆動×4台	電動油圧駆動×6台
揚網機	ネットリーダー	トリプレックス

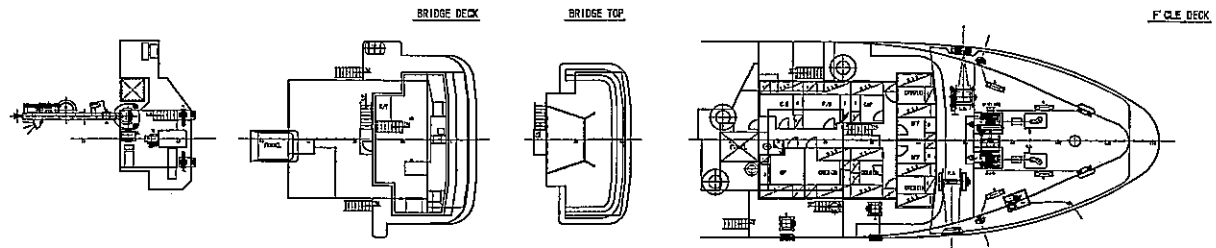
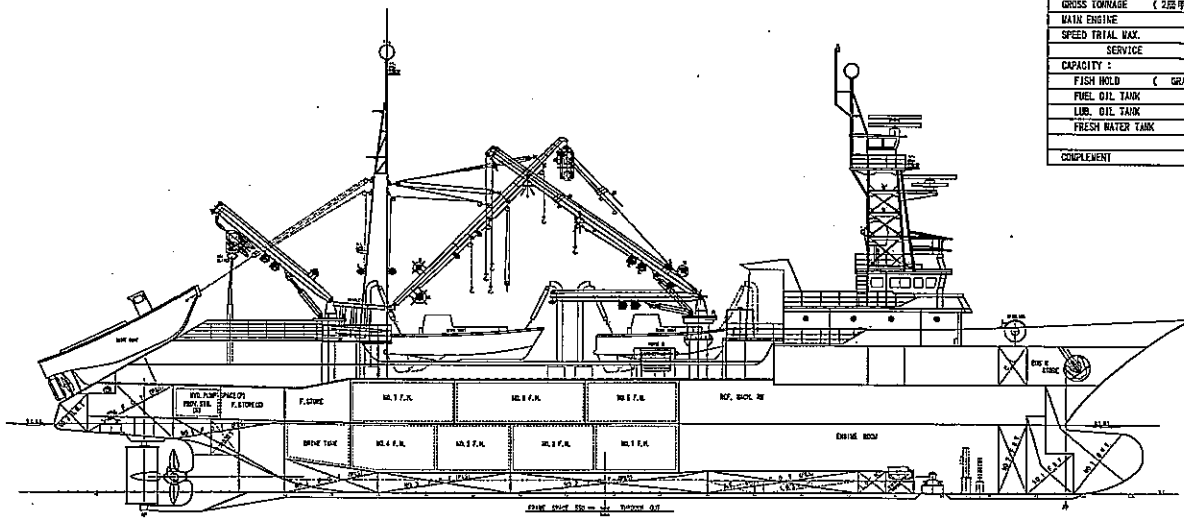
『指定漁業の許可及び取締り等に関する省令の規定に基づく
 総トン数20トン以上の漁船に係る漁船の設備基準』の主な適用状況

	200トン以上の船舶の基準		計画船
位置	全寝台数の100%を計画満載 喫水線の上方に配置	適合	喫水線上 25名
高さ	居室の高さ 1.90m	適合	1.90m
備品の配置	備品間の間隔 0.60m以上	適合	
寝台の区分	責任職員 2名 その他の職員 2名 職員以外 4名	適合	
寝台の大きさ	長さ 1.90m以上 幅 0.70m以上	適合	1.90m 0.80m
寝台の配置	出入り側の空間： 1段寝台 0.60m(下0.70m) 2段寝台 0.70m(下0.90m) 床面積： 1.0㎡/人	適合 (注①)	1.00m 1.69㎡/人
ロッカー	0.20m ³ /人以上	適合	0.57m ³ /人
寝室に設ける備品	職員が用いる寝室： 事務机，椅子，鏡，書架， 化粧品用小箱 各1個	適合	
	職員以外が用いる寝室： 卓子，鏡，書架，化粧品用小箱 各1個 椅子 寝台数の1/2以上	適合	
食堂の設備	調理室に接近、寝室とは別に	適合	
食卓及び腰掛け	食卓片側使用 0.38m以上 食卓間空間 1.10m以上	適合	
病室が設けられて いる船舶	二層甲板船290ト以上が必要 (病室が設けられていない船舶は予備寝台の 要)	適合	病室1
浴室の設置	浴槽又はシャワーが6人に1個	適合	浴槽×1 シャワー×5/25名
浴室の大きさ	浴室の面積 2.0㎡以上	適合	4.81㎡
洗面所の配置等	洗面器が6人に1個	適合	5個/25名
便所の設備	便所が8人に1個	適合	4個/25名

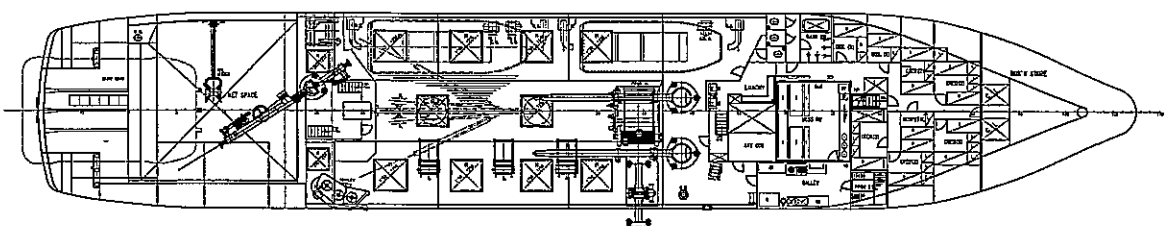
(注①) 床面積 = 居室面積 - (寝台 + ロッカー)

329トン型 旋網漁船
(SCALE=1/150)

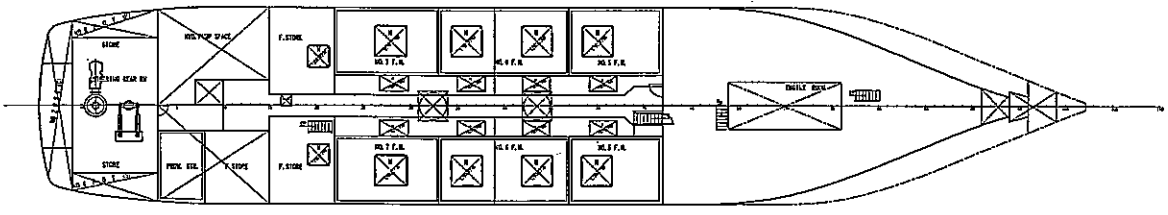
PRINCIPAL PARTICULARS		
LENGTH (OVER ALL)	ABOUT	56'25"
LENGTH (REG.)		55'28"
LENGTH (B. P. P.)		54'00"
BREADTH (M.D.)		11'68"
DEPTH UPPER DEK (M.D.)		5'68"
DEPTH 2 ND DEK (M.D.)		4'10"
DESIGNED DRAFT (M.D.)		4'058"
GROSS TONNAGE (2500 呼称)		329 ¹
MAIN ENGINE (2942 ^{HP})		4000 ^{CV}
SPEED TRIAL MAX.	ABOUT	16.3 ^{KT}
SERVICE	ABOUT	15.2 ^{KT}
CAPACITY :		
FISH HOLD (GRAIN)	ABOUT	750 ^{MT}
FUEL OIL TANK	ABOUT	326 ^{MT}
LUB. OIL TANK	ABOUT	16 ^{MT}
FRESH WATER TANK	ABOUT	34 ^{MT}
COMPLEMENT	CREW 22 ^名	OTHER 2 ^名



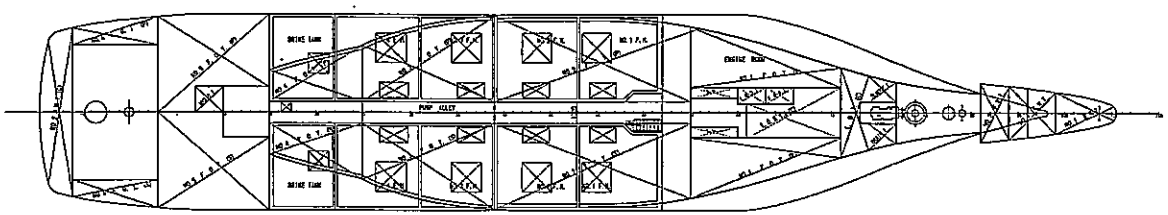
UPPER DECK



2 ND DECK



BOTTOM PLAN



船名	329トン型 旋網漁船	船種	漁船	工事番号	EG65	船名		
船主	大井 重吉	船主	大井 重吉	船主	大井 重吉	船主	大井 重吉	
一般配置図							尺寸	1/150
							目付	K2-2-3
							製圖	
							印	

取組記号－H 加工・流通販売の高度化への対応

【震災前の概要】

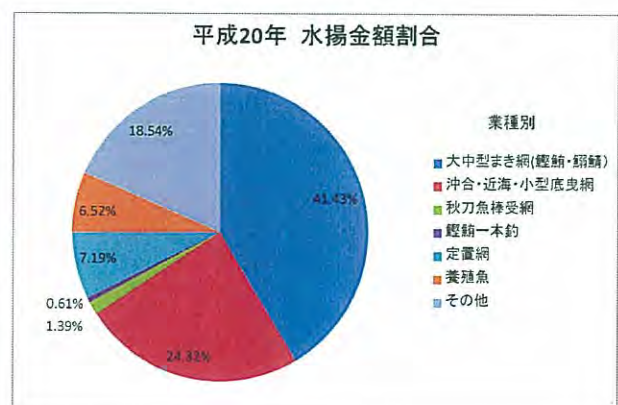
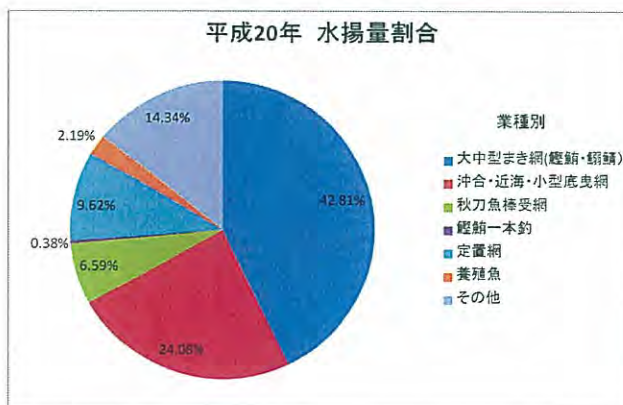
宮城県内有数の漁港基地である石巻港は、漁港施設をはじめ200余りの水産加工、冷蔵冷凍等の水産業関連企業及び流通業の多くを有し、三陸近海及び沖合の漁場で漁獲される多種多様な海産物の水揚基地として全国有数の漁港として発展してきた。

平成20年の水揚生産高は数量135千トン(全国5位)、金額21,635百万円(全国11位)を占め、中でも大中型まき網漁業にあっては、石巻魚市場の平成22年の総水揚数量12万8,600トンのうち約5.7万トン(35%)、総水揚金額180億円のうち約61億円(34%)を占め、水産加工・流通等の関連業種を含め地域経済を支える重要な漁業の位置付けとなっており、震災復興にあたっては、まずは生産活動の早期復旧が急務とされ、石巻魚市場の主力取扱い漁業となっているまき網漁業の水揚げ復活の重要度は極めて大きい。

〈近年の石巻魚市場水揚状況〉

資料：石巻市水産物地方卸売市場水揚統計

業種別	平成19年		平成20年	
	数量(トン)	金額(千円)	数量(トン)	金額(千円)
大中型まき網(鯉鮪・鰯鮪)	56,229	8,617,980	57,946	8,964,442
沖合・近海・小型底曳網	47,616	5,728,291	32,595	5,260,951
秋刀魚棒受網	16	1,053	8,916	300,838
鯉鮪一本釣	296	51,430	516	132,142
定置網	11,724	1,361,078	13,018	1,554,857
養殖魚	3,177	1,340,474	2,958	1,411,445
その他	13,978	3,775,807	19,404	4,010,788
合計	133,036	20,876,113	135,353	21,635,463



震災前のまき網運搬船の石巻水揚げ



【復興の取組】

復旧から復興へ向かって

- 7月12日石巻魚市場が一部営業開始。
- 8月には一部岸壁を修復、生鮮・冷凍カツオの水揚げも再開。
- 現在市場西側の水揚岸壁を300メートルにわたり嵩上げ修復し、応急テント式荷捌き所3棟及び新設荷捌き所を建設し、まき網運搬船、海外まき網船水揚げに対応。
- 西仮荷捌き所を含め魚市場全体として沿岸・定置、近海トロール等他種にわたる水揚げが可能となった。

大中型まき網漁船の石巻魚市場水揚

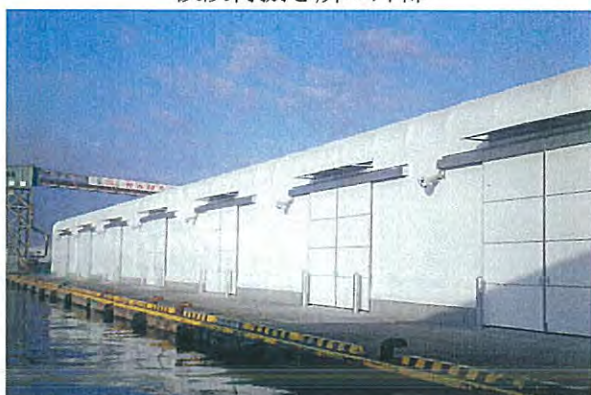
	平成21年		平成22年		平成23年	
	数量(トン)	金額(千円)	数量(トン)	金額(千円)	数量(トン)	金額(千円)
石巻魚市場	49,825	4,666,967	56,729	6,130,682	5,050	546,980

資料：北部太平洋まき網漁連

平成23年8月31日 冷凍カツオの水揚げ



仮設荷捌き所の外部



仮設荷捌き所の内部



仮設荷捌き所内の荷捌き作業



石巻市震災復興基本計画（平成23年12月22日策定）

石巻市震災復興基本計画の方針

- 「国際水産都市石巻に向けて」
- 高度衛生管理を導入し、海外マーケットに通用する新しい卸売市場
- 津波避難機能・観光機能等を兼ね備えた多機能な新市場

市場整備検討部会における検討事項

品質衛生管理

- ・ 清浄海水取水施設、排水処理施設等
- ・ 閉鎖型荷捌き施設（低温室、冷却海水等）
- ・ 製氷（シャーベット氷等）
- ・ 輸入・輸出に対応した品質管理
- ・ 放射能・細菌類検査機能等
- ・ その他衛生管理必要事項

流通効率化、販売戦略化

- ・ IT活用入札（電子入札）
- ・ 魚体選別機の導入
- ・ フィッシュポンプ導入
- ・ 情報の連携システム
- ・ 顧客マーケティング
- ・ 地域産品物販売施設、観光機能

防災機能

- ・ 津波発生時の緊急避難場所
- ・ 非常時電力確保等

石巻魚市場の水揚げ処理能力



【震災前】 平成22年現在

	処理能力	トン/日
サバ類 イワシ類	鮮魚出荷	100
	加工向け	
	冷凍	700
	ミール	1,000
	合計	1,800

資料提供：石巻魚市場（株）

	処理能力	トン/日
カツオ	鮮魚出荷	50
	加工向け	
	冷凍	160
	冷凍(船凍品)	700
	合計	910

註)・上記の処理能力は石巻地域水産業全体の日当たり処理能力に基づく。
・上記の処理能力には当該地域以外の県内外からの買い付けは含まない。

	日産製氷能力	トン/日
製氷	合計	400



【震災後】 石巻復興計画の目標

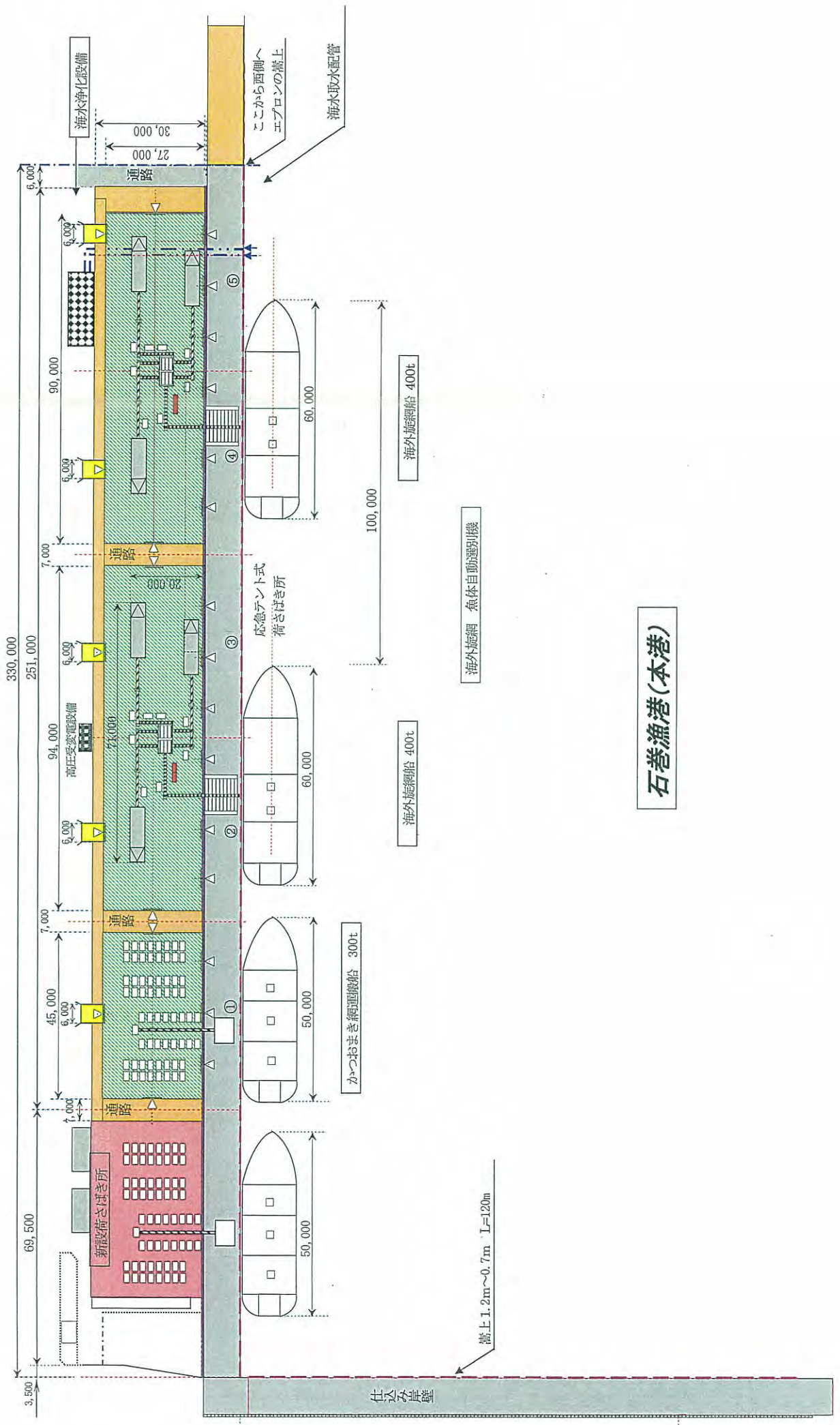
	平成	年度	24	25	26
	処理能力		トン/日	トン/日	トン/日
サバ類 イワシ類	鮮魚出荷		30	50	60
	加工向け				
	冷凍		150	300	400
	ミール		250	350	350
	合計		430	700	810

	平成	年度	24	25	26
	処理能力		トン/日	トン/日	トン/日
カツオ	鮮魚出荷		20	30	30
	加工向け				
	冷凍		100	150	150
	冷凍(船凍品)		500	600	600
	合計		620	780	780

註)・上記の処理能力は石巻地域水産業全体の日当たり処理能力に基づく。
・上記の処理能力には当該地域以外の県内外からの買い付けは含まない。

	平成	年度	24	25	26
	日産製氷能力		トン/日	トン/日	トン/日
製氷	合計		120	330	330

石巻市水産物地方卸売市場 応急荷さばき所配置図 S=1 / 1,000



石巻漁港(本港)

【復旧・復興への地域一体化に向けた取り組み】

1. 計画船による新たな取組

漁業復興計画の計画内容に基づく加工・流通に関する活用

現状を踏まえた早期対応

- 石巻港とその周辺地域は早期復旧の取組を進めている。しかし、現時点においては震災前の十分な水揚げ受け入れ体制ではないので、他港の加工原料の安定的な確保に協調することも考慮しながら石巻の加工・流通業者の復興に資する。

高鮮度漁獲物の生産・流通体制の構築

- 復興の過程においては、地域ブランドを活かした製品の流通が石巻復興の気概となり活性化の促進に有効と考える。そこで、先行する改革型船と協調した地元水揚げに取り組む。

- ☆ 石巻港の復旧・復興に合わせた水揚げ
- ☆ 加工、流通機能に即した適正水揚げ
- ☆ 地域ブランド製品の開発等への魚食材の供給
- ☆ 地域全体の水産業の復興に努める

- ・ 復旧・復興に即した適正水揚げ・・・ 鮮魚（カツオ・マグロ類、サバ・イワシ類）
船凍品（カツオ・マグロ類、サバ類）
- ・ 地域ブランド製品の食材供給・・・ ブランド缶詰原料（金華サバ等）
金華サバ刺身原料

石巻港への水揚目標

水揚げ魚種		25年	26年	27年	28年
鮮魚	サバ・イワシ類 カツオ・マグロ類	復旧、復興に合わせた受け入れ体制、資源管理に基づく適正水揚げを行う。			
冷凍品	サバ類	300 トン			
	カツオ・マグロ類	1,500 トン			

※ 冷蔵庫施設や流通機能等の復興に即して25年より計画船による復興計画の水揚げを行う。



地元水産業及び関連産業との地域一体となった復興への取組が促進され、石巻水揚げの回復により、地域水産業及び関連産業が活性化。

- 従来の改革型漁船が水深の関係から入港困難な港に水揚げするとともに、他港の加工・流通業と連携し、需要に応じた分散水揚げを先行する改革型漁船と協調して行う。



※ 漁場との関係や浅い水深の漁港であるために遠方の漁港への水揚げ（入港）が強いられることが解消し、分散水揚げが幅広く可能となる。

〈石巻地域ブランド製品の事例〉



2. 衛生管理の促進

石巻魚市場の復興への施設検討計画における高度な衛生管理に基づく水揚、流通の効率化を目指す計画

衛生管理に導入される主要設備計画

- ・ 閉鎖型荷捌き所
- ・ IT 入札管理（電子入札）の導入
- ・ フィッシュポンプ水揚設備の導入
- ・ 鮮魚水揚げの小型選別機の導入
- ・ 冷凍品水揚げの大型選別機の導入
- ・ シャーベット氷等の高品質製氷設備



衛生管理の高度化による消費者への安全・安心な水産物の提供



改革型漁船は

- ・ 鮮魚及び冷凍品の安全・安心な漁獲物の生産
- ・ 高鮮度漁獲物の同市場の復興に即した水揚げ
- ・ 地域水産業との一体化を目指す

第2章 復興の基本的な考え方

石巻市震災復興基本計画

2 計画期間

復興に当たっては、復旧期や再生期、発展期を経た概ね10年間とし、平成32年度を復興の目標に定めます。

復旧期 → 平成23年度から平成25年度まで（3年間）

「生活や産業の再開に不可欠な住宅、生産基盤、インフラなどの復旧に加え、再生・発展に向けた準備を精力的に進める期間とします。」

再生期 → 平成26年度から平成29年度まで（4年間）

「復旧されたインフラと市民の力を基に、震災に見舞われる以前の活力を回復し、地域の価値を高める期間とします。」

発展期 → 平成30年度から平成32年度まで（3年間）

「本市が新たな魅力と活力ある地域として生まれ変わり、発展していく期間とします。」

計画期間：10年間（目標：平成32年度）

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
復旧期 H23～H25			再生期 H26～H29				発展期 H30～H32		

3 復興の主体

復興の主体は市民一人ひとりであり、行政、地域、企業、大学、NPOなどの多様な主体が果たすべき役割を明確に持ち、絆と協働により、復興事業相互の相乗効果を高めあいながら復興に向け取り組んでいきます。

4 対象地域

市内全域とし、早急な現状復旧を目指す地域と、特に甚大な被害のあった地域は、新たなまちづくりを考えた復興を目指す地域とします。

第3章 施策の展開

(3) 被災水産業への再建支援

課題と方向性

本市の水産業は、ほぼ全域で壊滅的な被害を受けており、沿岸漁業では漁船や養殖施設等のほとんどを失っています。

水産業の停滞は、地域経済の復興だけでなく、水産物の安定供給にも支障をきたすこととなるため、生産環境の復旧・復興につながる漁業協同組合の取組に対する支援と漁業者が必要とする事業資金の円滑な融通を行います。

また、水産加工業についても、津波によって建物や設備が損壊し、およそ5万トンの加工元魚及び加工製品が腐敗するなど、甚大な被害を受けているほか、地盤沈下による浸水などの被害も生じています。雇用の受け皿としても早期の操業再開を促進する必要があるため、国の支援策と市独自の支援策を有機的に運用する取組や内水排除をはじめとする地盤の復旧対策等を講じていくことに加え、事業資金の円滑化などに取り組みます。

■ 施策の体系

被災水産業への再建支援

沿岸漁業の復旧・復興支援

水産加工業の復旧・復興支援

■ 施策の展開

◆ 沿岸漁業の復旧・復興支援

- 沿岸漁業の生産環境の早期復旧・復興のため、共同利用施設等の整備や稚魚・稚貝の放流及び漁船漁業・養殖業の経営再建の取組に対する支援を行います。
- 石巻市水産業災害対策資金の利用者に対して利子補給金を助成します。
- 漁具の保全や生産性向上のため、漁場に残存する災害廃棄物の早期撤去を推進します。

【主な取組】

施策・事業	実施主体	実施時期		
		復旧期	再生期	発展期
水産業共同利用施設復旧・復興整備事業	市、関係団体	実施		
種苗放流支援事業	国、市	実施		
漁業・養殖業復興支援事業	国、県、市	実施		
水産業災害対策資金利子補給事業	県、市	実施		
漁場生産力回復支援事業	国	実施		

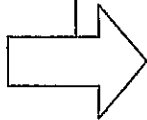
1. 石巻水産物地方卸売市場整備の基本方針

石巻市震災復興基本計画における石巻水産物地方卸売市場の位置づけ

- ・ 高度衛生管理の導入などにより、海外マーケットにも通用する産地市場を目指します
- ・ 津波避難機能や観光機能等を兼ね備えた多機能な市場を整備します

石巻市震災復興基本計画より抜粋

水産加工団地整備検討部会と連携



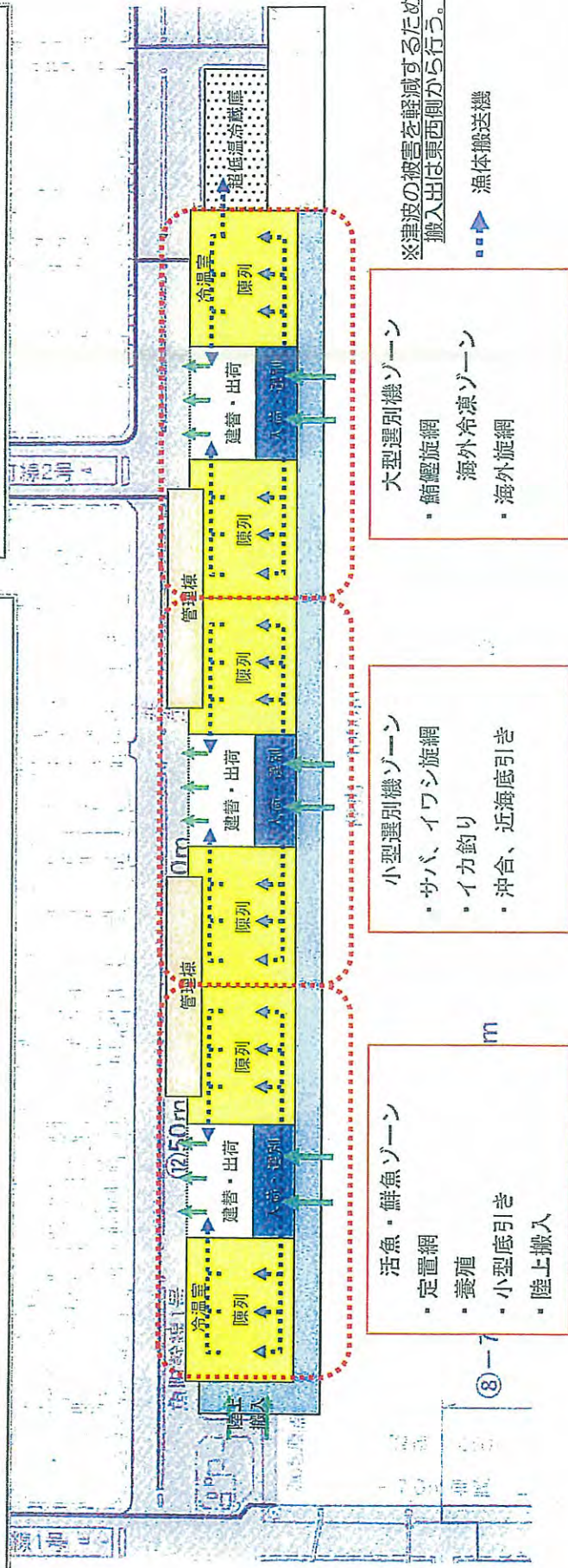
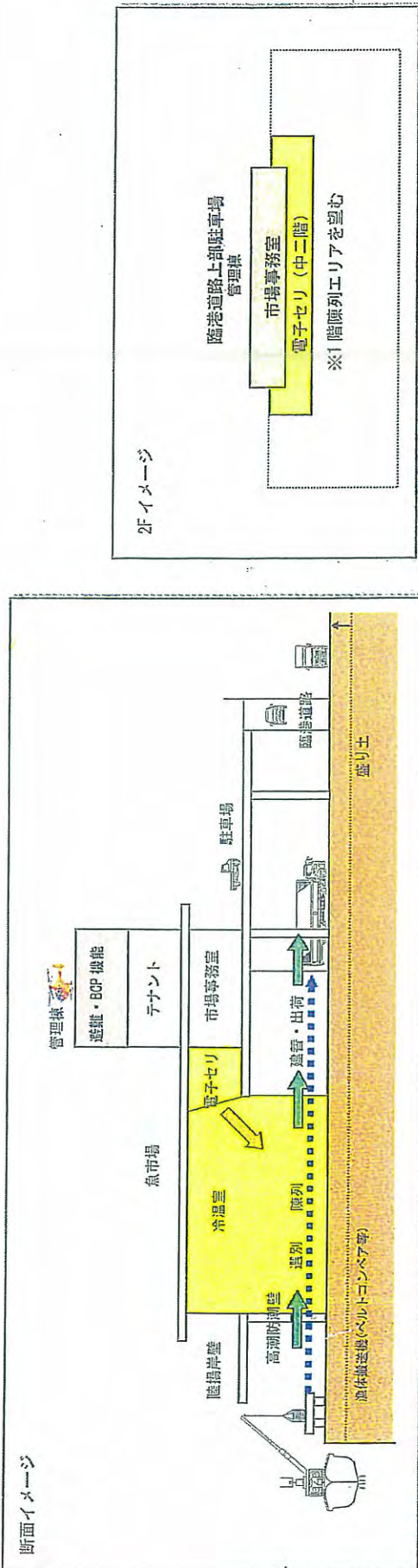
石巻水産物地方卸売市場整備の基本方針に関するキーワード

目標【 国際水産都市にふさわしい市場機能を有する施設 】

- 1) 市場の高度衛生化…………… (ISO22000、衛生管理基準レベル3)
- 2) 市場内のIT化…………… (ホームページ開設、リアルタイム情報発信、日常業務のIT導入)
- 3) 市場各機関の集積による情報拠点…………… (市場関係者、行政機関、商業・船舶関連企業、報道機関等の集積)
- 4) 観光拠点としての機能…………… (一般消費者向け見学通路・PRパンフ、商業施設)
- 5) 資源・品質管理の検査機能…………… (継続的サンプリング、放射能の日常検査と公表)
- 6) 防災機能、災害情報の発信基地…………… (避難に対応した防災施設、自然エネルギー)
- 7) 市場の国際化…………… (市場ブランド化、漁港のハブポート化)

将来構想WG提言書草案より抜粋

市場利用配置 (例)



3. 全体配置・動線 (素案)

全体配置 (案)

