

整理番号

16

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
(大津地区部会)

| | | | |
|-------------------------|-------------------------|------------------------|----------------|
| 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 | 代表理事会長 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 5 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大津地区漁業復興計画

1. 目的

大津地区を根拠地とする大中型まき網漁船7船団は、平成23年3月11日発生した東日本大震災により船体等の損害こそ2隻の被災に止まり修理復旧することができたが、大津漁港内に積み置きしていた多数の漁網の流失に加え、漁場及び水揚港は限定され、操業日数、水揚数量も制約を受ける厳しい操業を強いられている。また、同地区の加工、流通業は壊滅的な被害を受けたために水産物の安定供給を担う生産、加工、流通に至る水産業全体に支障をきたしている。

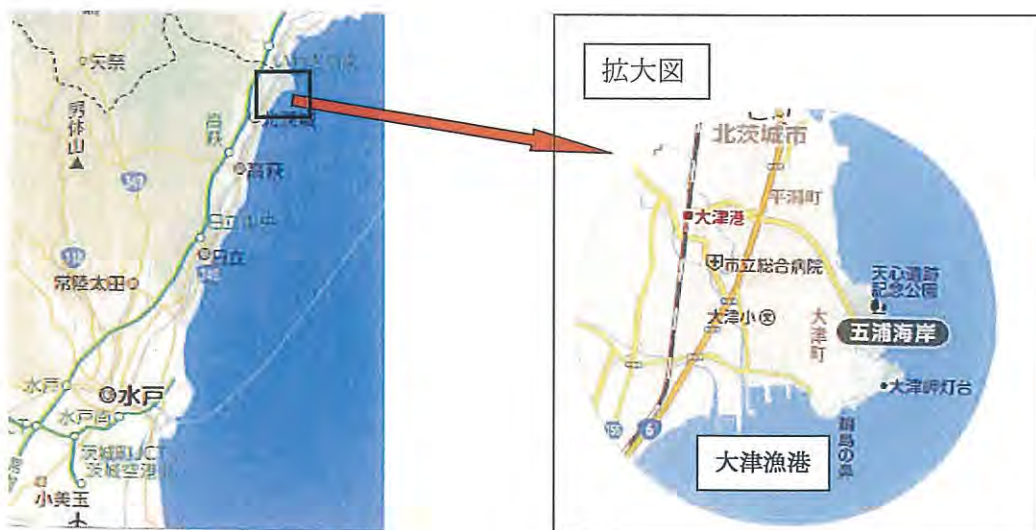
このため、大津地区の大中型まき網漁業の復興に向け平成23年12月20日開催の第1回中央協議会で認定された北部太平洋海区全体の「北部太平洋大中型まき網地域漁業復興プロジェクト漁業復興計画書」（以下「北まき漁業復興マスタープラン」という。）に基づき、改革型漁船を導入して収益性の高い操業体制へ転換し、経営の安定を図るとともに、加工業、流通業と連携して安定的な水産物の供給を確保し、地域関連産業も含めた早急な復興及び水産業全体の活性化に取り組む。

2. 地区の概要

北茨城市は茨城県の最北部に位置し、水産庁の定める第3種漁港が2港存在する。このうち大津漁港は大中型まき網漁業が基幹漁業であり現在80トン型まき網漁船が7船団稼働しており、イワシ、サバ、アジ等を主な漁獲対象としている。

東日本大震災で発生した大津波により、大津漁港では西防波堤の崩壊の他、漁港施設ほぼ全体に大きな傷跡を残した。又、関連する共同利用施設は製氷工場、荷捌所、船曳場（上架施設）等のインフラ施設にも大打撃を与え、大津漁業協同組合所属の漁船にも多大な損害が生じた。

また、これ等の被害に加え、東京電力(株)福島第一原子力発電所の爆発事故に伴う放射線の拡散はこの地区に深刻な影響を与えている。



《大津漁協所属まき網漁船の震災被害【震災後】》

| | 船名 | トン数 | | 震災時の場所 | 状況 | 平成24年3月現在 |
|-------|--------|-----|---|----------|--------|-----------|
| 大濱漁業㈱ | 第7大濱丸 | 80 | 網 | 小名浜造船 | 陸上乗り上げ | 修繕23年5月復帰 |
| ㈱不動丸 | 第33不動丸 | 305 | 運 | 気仙沼木戸浦造船 | 陸上乗り上げ | 修繕23年8月復帰 |

* 網：網船 運：運搬船

《大津漁港の震災被害【震災後】》

(1) 漁港被害



漁港上空からの全景



水揚岸壁



まき網漁船係留部



小型船係留部

(2) 魚市場及び大津漁協付近の被害



第二市場付近



第二市場



第三市場突端



大津漁協周辺



大津漁協販売部事務所



第一製氷工場

大津漁港の復旧状況について

【概要】

- 漁港・漁港海岸の被害 555 m
 - 防波堤 1,572 m
 - 岸壁 145 m
 - 物揚場 580 m
 - 護岸 52,232 m²
 - 道路
 - 泊地
- 全域で埋そく

208 億円の被害

- 共同利用施設等の被害
 - 荷捌き関連施設
 - 製氷・冷凍関連施設
 - 倉庫・共同作業関連施設
 - 給油施設
 - その他の共同利用施設
- 共同利用施設以外の被害（漁業歴史資料館、市場食堂等）

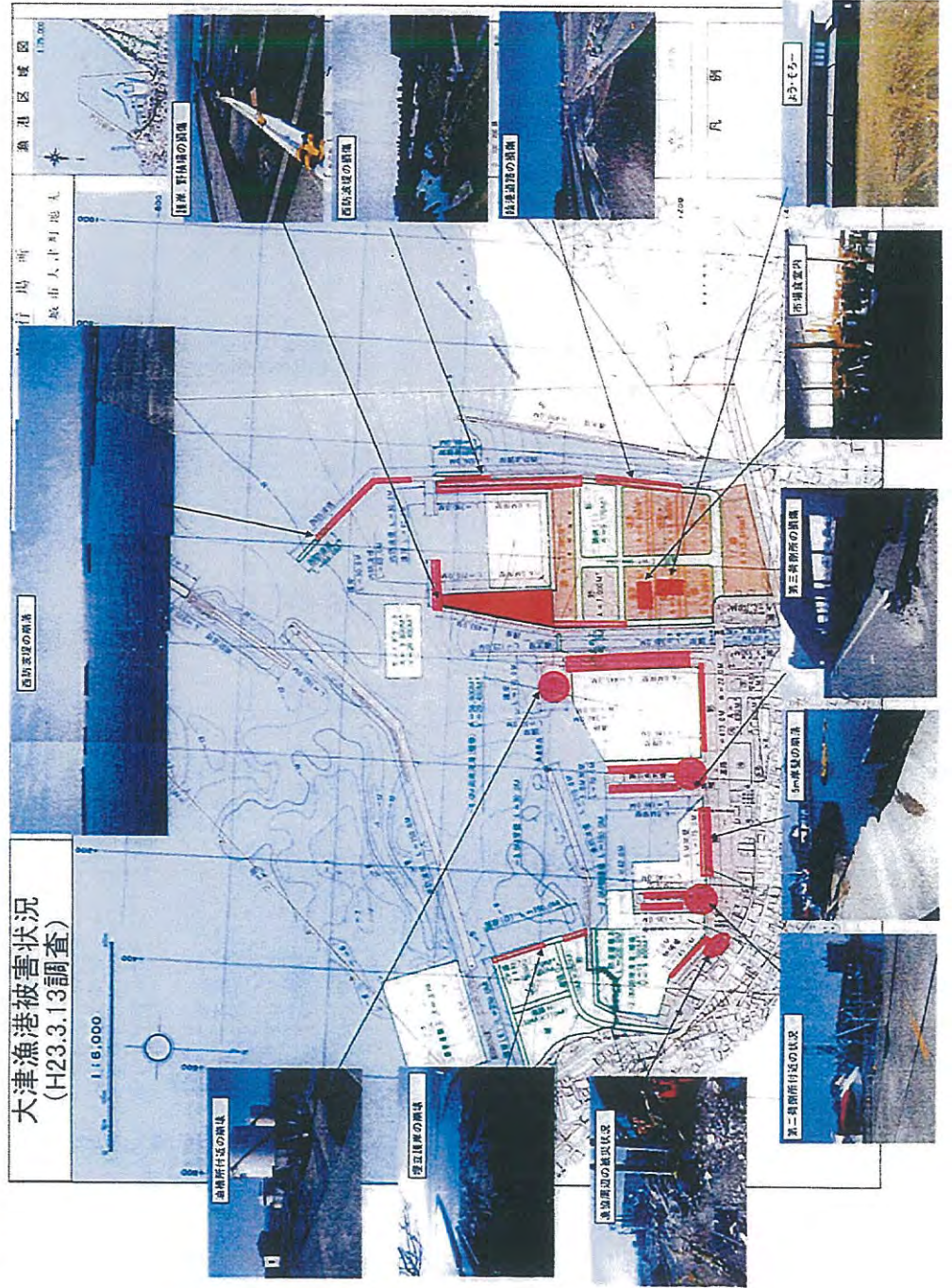
施設数

- 8
- 6
- 9
- 1
- 4
- 18

28施設, 41.4億円の被害

18施設, 5.2億円の被害

応急復旧工事（泊地等の埋そく物除去）



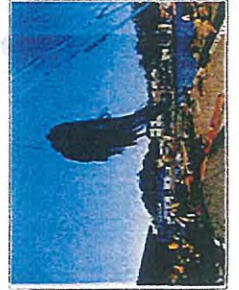
第一埠頭
50m程度被害状況



第二埠頭
50m程度被害状況



第三埠頭
50m程度被害状況



市場食堂
50m程度被害状況

3. 計画内容

(1) 参加者名簿

① 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

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

② 大津地区部会

| 所属機関名 | 役職 | 氏名 |
|-----------------------------|---------|-------|
| 茨城県農林水産部漁政課 | 課長補佐 | 中村 丈夫 |
| 北茨城市農林水産課 | 課長 | 鈴木 洋之 |
| 日本政策金融公庫東京支店 農林水産事業林業水産課 | 課長 | 岩見 裕志 |
| 茨城県信用漁業協同組合連合会 | 代表理事専務 | 栗田 敏夫 |
| 大津港水産加工業協同組合 | 代表理事組合長 | 杉本 佳幸 |
| 北茨城市大津水産地方卸売市場 | 市場長 | 村山 譲 |
| 大津漁業協同組合 | 代表理事組合長 | 鈴木 将之 |
| 茨城県旋網漁業協同組合 | 専務理事 | 菅谷 邦生 |

(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>

大津地区における大中型まき網漁船（7船団6経営体）は、1船団3隻体制により、北部太平洋海域で操業に従事している。このうちの1船団について3隻体制（網船1、運搬船1、探索船1）を見直し、網船を新船（199トン）に更新し、探索船を削減した2隻体制にスリム化し、生産コストの削減並びに安全性、居住性、労働環境の向上を図りながら漁獲量の削減による資源管理型漁業を推進し、低コストの生産体制を確立するものとする。

○ 具体的事項

- ・1船団2隻体制へのスリム化によるコスト削減。
- ・網船と作業艇による揚網方式の実証。
- ・十分な安全性の確保、乗組員の居住性、労働環境性の改善。

<流通販売に関する事項>

東日本大震災の被害を受けて水揚げが困難となった魚市場の復旧を進めているところであり、水揚受入施設及び製氷工場、冷凍・冷蔵庫等の整備を行い、新規施設の建設を進める地域の復興計画に並行して、受け入れ体制の整備に即して漁獲物の安定供給を図り、併せて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する取組みを推進し、地域経済全体の復興に資するものとする。

○ 具体的事項

- ・安全・安心な漁獲物の安定供給及び販路拡大。
- ・地元魚市場復旧及び新規施設の復興計画に参画し、安全・安心な漁獲物の安定供給を行うとともに、関連産業とタイアップし、北茨城市が推進するブルーツーリズムでの生鮮品、加工品の地産地消に取り組む。

(3) 復興の取組内容

| 大事項 | 中事項 | 復興前の状況と課題 | 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3隻体制(網船1隻、探索船1隻、運搬船1隻)であり、生産コストが大きい | A | 1 船団2隻体制(網船1隻、運搬船1隻)に縮減。 網船(80GT)を廃し、新型網船(199GT)を導入。探索船(99GT)を削減。作業艇による裏漕ぎ作業での効果的な作業に取り組む。 | 1 船団2隻体制へのスリム化等により、生産コストの削減が見込まれる。 ・約71百万円の削減効果 | 参考資料 P.1～3 |
| | | 資源管理の推進 | B | ・探索船の削減による探索能力の減少(10%減少を見込む) ・魚倉容積は現状維持 ・網規模は現状維持 ・水揚数量9,480トン/年(約10%縮減) ・資源管理計画等への参画 | 合理的な操業と資源管理の推進が図られる。 | 参考資料 P.4 |
| | 省コスト化 | 【人件費】 3隻体制で、乗組員は計38名 | C | ・網船の新規漁撈機械の集約化を図る。 ・探索船削減。 ⇒探索船削減により5名減の、計33名に縮減。 | 人件費 29百万円/年の削減 | 参考資料 P.5 |
| | | 【燃油消費】 3隻体制で、1,066kl/年消費 | D | ・探索船削減 ・199t改革型網船の導入 ⇒2隻体制へのスリム化により1,040kl/年消費 | 燃油消費量26kl削減 | 参考資料 P.6 |
| | | 【修繕費】 3隻体制で、123,460千円/年 | E | ・探索船廃止 ・改革型網船導入 ⇒2隻体制で、平均59,600千円/年(約52%削減) | 修繕費 63百万円/年の削減 | 参考資料 P.7 |

(3) 復興の取組内容

| 大事項 | 中事項 | 復興前の状況と課題 | 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 | 【水代】 運搬船1隻の水使用量は4,780トン | F | <ul style="list-style-type: none"> 水揚げ数量は10%減 運搬船は魚船容積が同じ既存船⇒水使用量は4,300トン | 水使用量及び水代は10%削減 水代は、4百万円/年の削減 | 参考資料 P.8 |
| | 網船の安全性・居住性の向上 | 網船の復原性・安全性、並びに、居住性の改善が求められている | G | <ul style="list-style-type: none"> 新たに導入する網船において、十分な復原性、居住環境、作業スペースを確保 若手船員確保対策 | 操業安全性、労働環境の改善による労働意欲の向上を促し、若手船員の確保。 | 参考資料 P.9～14 |
| 流通販売に関する事項 | 漁港、関連施設の復旧復興への対応 | 東日本大震災により大津漁港の漁港、市場、製氷・冷蔵関係施設等は甚大な被害を被り、漁獲物の受け入れ体制に支障が生じている。 | H | <ul style="list-style-type: none"> 地元大津港の復旧・復興計画に参画する。 加工・流通機能に即した適正水揚げの実施。 加工・流通等の関連産業と連携し、地元推進のブルー・ツーリズムでの地産地消に取組み、地域全体の復興に協力する。 | 新たな魚市場、製氷工場、冷凍・冷蔵庫等の水産施設の復興計画と並行し、地元水産業及び関連産業との一体となった復興への取組が促進され、漁獲物の受入体制の回復による地域全体の活性化につながる。 | 参考資料 P.15～30 |
| | 将来展望 | 収益性改善の実証化 | I | 取組記号A～Hの取組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： 大津漁業協同組合

契約漁業者： 株式会社不動丸

(第 不動丸、199 トン、大津地区を母港として大中型まき網を操業)

実施年度： 平成24年度～26年度

* 当該船舶は茨城県北茨城市大津地区を拠点とする船舶であり、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

| 取組記号 | 事業名 | 改革の取組内容との関係 | 事業実施者 (借受者) | 実施年度 |
|------|----------------------------|--|----------------|--------|
| A～G | 日本政策金融公庫資金 (漁業経営改善支援資金) | 北部太平洋まき網漁連が取り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り受け | 株式会社 不動丸 | 平成24年度 |

(5) 取り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 | | | —————▶ | | | |
| B | | | —————▶ | | | |
| C～F | | | —————▶ | | | |
| G | | | —————▶ | | | |
| H | | | —————▶ | | | |

② 復興の取組による波及効果

- i. スリム化された2隻体制での操業という効率的なモデルを提示することで、資源管理に配慮しつつ、収益性が伴う持続可能な生産体制の確立や作業艇による「裏漕ぎ作業」を本格的に実施し実証に取り組むことにより操業の省力化が図れる。
- ii. 水揚げ並びに受入れ処理能力施設の復旧に伴う漁獲物の安定供給により、鮮魚及び水産加工品原料の確保が可能となり、段階的に産地の活性化が期待できる。
- iii. 漁業者を含む関連業界が、大津漁港の復旧復興という目的を一つにすることで、人材の確保・育成が期待される。
- iv. 上記取組の実施により、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、根拠地港の大津漁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、震災復興に向けた北茨城市大津地域一丸となった取り組みを進める必要がある。

現在は大中型まき網漁業(80トン型)を、1船団3隻体制(網船1隻、探索船1隻、運搬船1隻)で操業しており、周年、イワシ、サバ、アジ等を漁獲し、鮮魚、加工品原料等を安定的に供給するという重要な役割を担っている。

本復興計画ではこの1船団3隻38名体制から、探索船を縮減した1船団2隻33名体制にスリム化し、隻数縮減等により漁獲量は減少するが、漁撈原価の大幅な削減と陸上のニーズに対応した安全、安心な漁獲物の安定供給により魚価維持を図ることにより、資源管理型漁業かつ収益採算性を重視した持続可能経営体の構築を目指すものである。

現状の操業との比較では、2隻体制への移行に伴い、これまで探索船の役割であった「裏漕ぎ作業」を作業艇が実施しその有効性を実証することになっている。

また、安全性や居住性に配慮することによる乗組員の労働意欲の向上を図り、新たな乗組員の確保・育成等に資するものとなり、操業形態の近代化・合理化を図るものである。

さらに、根拠地港の大津漁港の安全・安心な水産物の安定供給を行い、魚市場、水産加工、流通業者等の復旧状況に即した地域水産業の活性化に資するものである。

これらの取り組みを通して、収益性重視の経営体質への移行を図り、中長期に渡る経営安定化を目指すとともに、持続可能な漁業として、震災からの早期復興に資するものである。

〈大中型まき網漁業〉

(1) 収益性改善の目標

(収入)

(単位:千円・トン)

| | 震災前 | 復興1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | 復興平均 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 水揚数量(t) | 10,533 | 9,480 | 9,480 | 9,480 | 9,480 | 9,480 | 9,480 |
| 水揚金額 | 742,643 | 673,000 | 673,000 | 673,000 | 673,000 | 673,000 | 673,000 |

(経費)

| | | | | | | | |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 人件費 | 226,710 | 196,878 | 196,878 | 196,878 | 196,878 | 196,878 | 196,878 |
| 燃油代 | 78,353 | 91,052 | 91,052 | 91,052 | 91,052 | 91,052 | 91,052 |
| 修繕費 | 123,460 | 60,000 | 50,000 | 65,000 | 60,000 | 63,000 | 59,600 |
| 氷代 | 44,864 | 40,378 | 40,378 | 40,378 | 40,378 | 40,378 | 40,378 |
| 漁具費 | 17,844 | 18,000 | 18,000 | 18,000 | 18,000 | 18,000 | 18,000 |
| 金利 | 0 | 18,900 | 13,925 | 10,132 | 7,315 | 5,281 | 11,110 |
| 保険料 | 10,222 | 16,431 | 13,459 | 11,623 | 10,286 | 9,011 | 12,162 |
| 公租公課 | 112 | 9,450 | 6,963 | 5,066 | 3,658 | 2,641 | 5,555 |
| 販売費 | 41,588 | 40,320 | 40,320 | 40,320 | 40,320 | 40,320 | 40,320 |
| 一般管理費 | 50,279 | 47,800 | 47,800 | 47,800 | 47,800 | 47,800 | 47,800 |
| その他 | 31,485 | 31,000 | 31,000 | 31,000 | 31,000 | 31,000 | 31,000 |
| 合計 | 624,917 | 570,209 | 549,775 | 557,249 | 546,687 | 545,361 | 553,855 |
| 償却前利益 | 117,726 | 102,791 | 123,225 | 115,751 | 126,313 | 127,639 | 119,145 |

※現状の数字は、1船団3隻の過去5ヶ年平均

(船団構成と乗組員数)

(単位:トン)

| 総トン数 | 震災前 | 復興1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 |
|------|-----|-------|-----|-----|-----|-----|
| 網船 | 80 | 199 | 199 | 199 | 199 | 199 |
| 探索船 | 99 | — | — | — | — | — |
| 運搬船 | 304 | 304 | 304 | 304 | 304 | 304 |

(単位:人)

| 乗組員数 | 震災前 | 復興1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 |
|------|-----|-------|-----|-----|-----|-----|
| 網船 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| 探索船 | 5 | — | — | — | — | — |
| 運搬船 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| 船団計 | 38 | 33 | 33 | 33 | 33 | 33 |

(2) 次世代船建造の見通し

| | | | | |
|------------------|---|---------------------|---|-----------------|
| 償却前利益 119 百万円 | × | 次世代船建造までの年数 25 年 | > | 船価 2,350 百万円 |
|------------------|---|---------------------|---|-----------------|

※償却前利益は復興5ヶ年の平均値

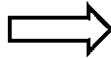
〈船価内訳〉 単位:百万円

| | |
|-----|-------|
| 網船 | 1,350 |
| 運搬船 | 1,000 |

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)

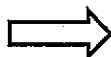
| | A |
|-------|----------------------|
| | 震災前 |
| 網船 | 80GT |
| 探索船 | 99GT |
| 運搬船 | 304GT |
| 魚艙容積 | 470.23m ³ |
| 網台面積 | 70.35m ² |
| 船団総隻数 | 3隻 |
| 乗組員 | 38名 |



| | B | B-A |
|-------|----------------------|---------------------|
| | 復興後 | 差 |
| 網船 | 199GT | 119GT |
| | | -99GT |
| 運搬船 | 304GT | 0GT |
| 魚艙容積 | 470.23m ³ | 0m ³ |
| 網台面積 | 70.00m ² | -0.35m ² |
| 船団総隻数 | 2隻 | -1隻 |
| 乗組員 | 33名 | -5名 |

(収入)

| | |
|---------|---------|
| 水揚数量(t) | 10,533 |
| 水揚金額 | 742,643 |



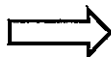
(単位:トン・千円)

| | | |
|---------|---------|---------|
| 水揚数量(t) | 9,480 | -1,053 |
| 水揚金額 | 673,000 | -69,643 |

移行

(経費)

| | |
|-------|---------|
| 人件費 | 226,710 |
| 燃油代 | 78,353 |
| 修繕費 | 123,460 |
| 氷代 | 44,864 |
| 漁具費 | 17,844 |
| 金利 | 0 |
| 保険料 | 10,222 |
| 公租公課 | 112 |
| 販売費 | 41,588 |
| 一般管理費 | 50,279 |
| その他 | 31,485 |
| 合計 | 624,917 |



移行

| | | |
|-------|---------|---------|
| 人件費 | 196,878 | -29,832 |
| 燃油代 | 91,052 | 12,699 |
| 修繕費 | 59,600 | -63,860 |
| 氷代 | 40,378 | -4,486 |
| 漁具費 | 18,000 | 156 |
| 金利 | 11,110 | 11,110 |
| 保険料 | 12,162 | 1,940 |
| 公租公課 | 5,555 | 5,443 |
| 販売費 | 40,320 | -1,268 |
| 一般管理費 | 47,800 | -2,479 |
| その他 | 31,000 | -485 |
| 合計 | 553,855 | -71,062 |

* 移行後の収入・経費ともに、復興5ヶ年平均

* 燃油代は震災前は年間使用量に過去5ヶ年平均単価@73.40円/k1(税抜)を乗じて見積、
 復興後は見込使用量に平成24年3月の積込み実績単価@87.55円/k1(税抜)を乗じて見積

※上記の通り、改革型船団化することにより、経費が約71百万円削減される。

[漁業復興計画における経費算出基礎]

1. 水揚数量 直近5年間（H18-22年）の実績平均値を基準に、復興後は船団隻数1隻削減による探索能力低下等を考慮し、その10%減にて算出
2. 水揚金額 上記の水揚数量に対して、復興後は最近の魚価上昇を踏まえ直近3年間（H20-22年）の平均単価にて算出。（震災前に比べ7.3%上昇）
3. 人件費 直近5年間の実績平均値を基準に、復興後は乗組員5名減少した33名として算出。給料歩合金、船員保険料、雇用保険料、乗組員共済保険料含む
4. 燃油代 燃油消費量について新造網船のメーカー想定数量及び運搬船の直近5年間の実績平均値の合計数量に実績単価を掛け計算
5. 修繕費 新造網船については同等船の金額、運搬船については直近5年間の実績を参考に算出
6. 氷代 直近5年間の実績平均値を基準に、復興後は水揚数量の減少分を減少し算出
7. 漁具費 船具消耗品等の直近5年間の実績平均値より、純減する探索船分相当を差し引いて算出
8. 金利 新船建造の借入にかかる金利を、1.40%にて算出
9. 保険料 漁船保険の新船予想保険料及び既存船実績保険料にて算出
10. 公租公課 船舶の課税評価額に税率1.4%を乗じて算出
11. 販売費 水揚金額×5.6%にて計算（市場手数料、宿口銭、子揚料）
12. 一般管理費 直近5年間の実績平均値から陸上経費削減分を加味して算出
13. その他 水揚金におおよそ定率で発生する負担金等の経費及び固定的に発生する通信費等の経費の直近5年間の実績平均値を基準に算出

取組内容 参考資料

(取組記号 A ～ H)

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

大津地区部会

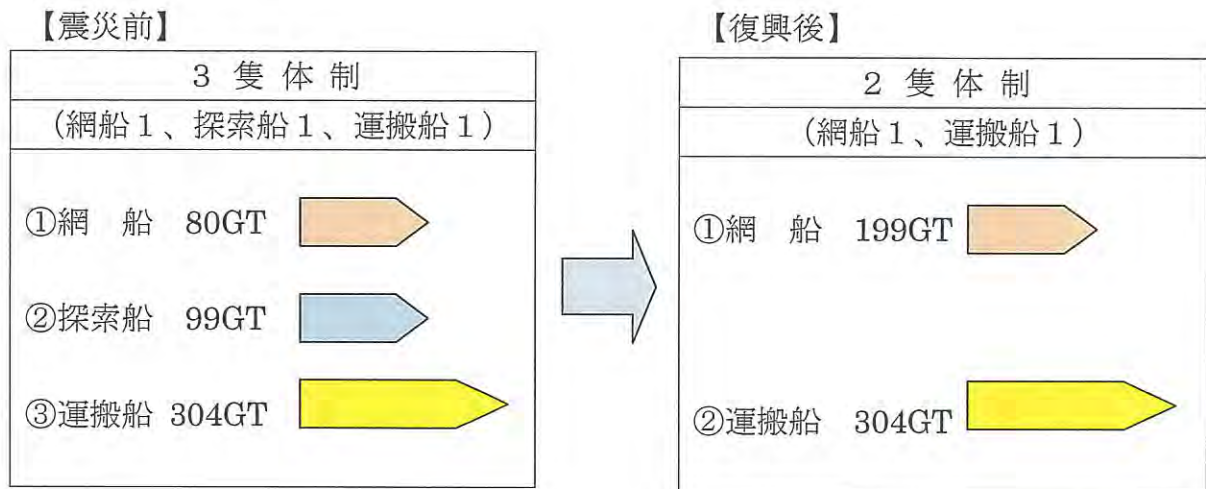
取組記号 A 船団の合理化

1. 船団のスリム化

★現行の3隻体制から2隻体制へスリム化する。

⇒資源管理型漁業に対応した船団モデルを目指す。

- ①網船 …現状より復原・安全性を向上させた新船(199GT)に更新する。
- ②探索船 …新型網船の導入に伴い、廃止する。



【震災前】

| | 乗組員 | 総トン数 | 魚艙容積 | 網台面積 |
|-----|-----|------|-----------------------|----------------------|
| 網船 | 24 | 80 | | 70.35 |
| 探索船 | 5 | 99 | | |
| 運搬船 | 9 | 304 | 470.23 | |
| 計 | 38人 | 483t | 470.23 m ³ | 70.35 m ² |

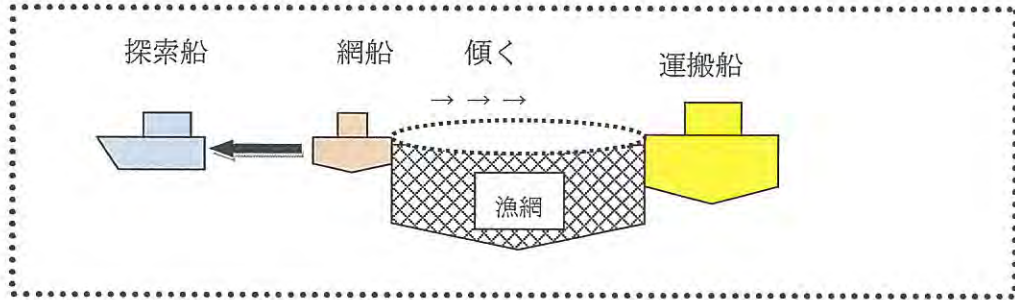
【復興後】

| | 乗組員 | 総トン数 | 魚艙容積 | 網台面積 |
|-----|-----|------|-----------------------|----------------------|
| 網船 | 24 | 199 | | 70.00 |
| — | — | — | — | |
| 運搬船 | 9 | 304 | 470.23 | |
| 計 | 33人 | 503t | 470.23 m ³ | 70.00 m ² |

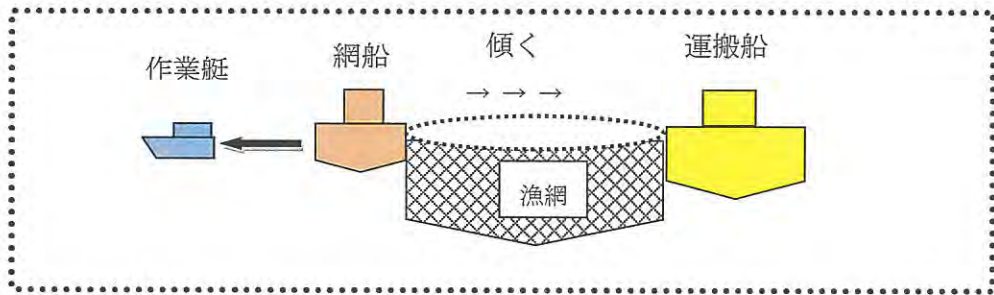
| | | | | |
|--------|-----|------|-------------------|----------------------|
| 震災前との差 | -5人 | +20t | +0 m ³ | -0.35 m ² |
|--------|-----|------|-------------------|----------------------|

2. 操業体制の変化

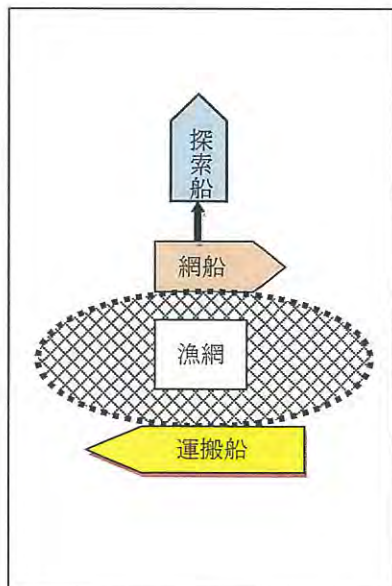
【震災前】



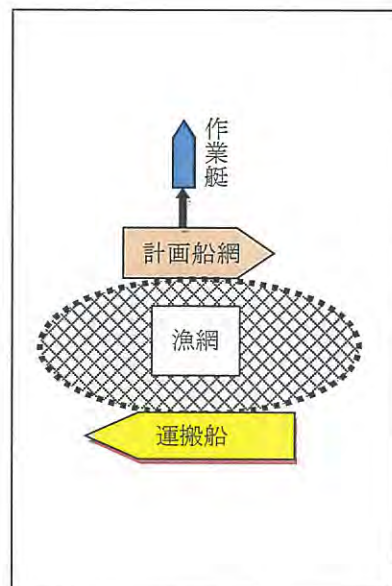
【復興後】



【震災前】



【復興後】



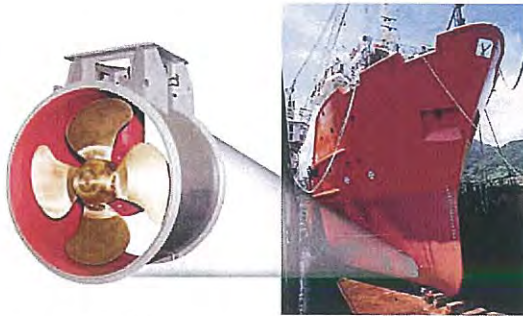
計画船(199GT)の船体横移動システムについて

☆ 小型作業艇による補助作業の安全性、効率化を図る計画網船の機能性向上システム

1. 横移動に必要な機器

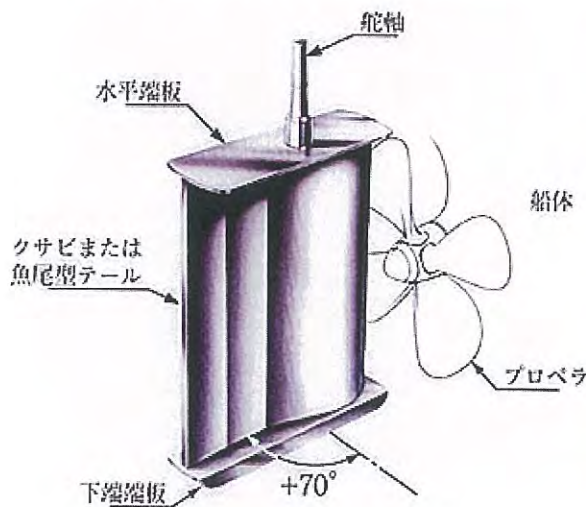
(1) バウスラスタ

船首の喫水下に装備し、船首を左右方向に移動する機器



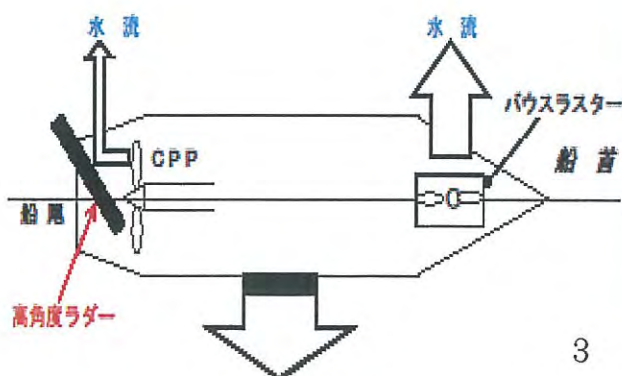
(2) 広角度舵

流体力学により開発された従来型の舵の2倍にあたる左右140度、片側70の舵角性能をもつ舵



例えば、右舷側に船体を移動させる時は、下記の写真のようにバウスラスタを左舷側に吹き出し、さらに舵板（広角度舵）を左にきることによって、水流を左舷側に押し出して船体全体を右舷側に移動する。

また、CPP（可変ピッチ）プロペラの翼角及び舵角を調整することで、右舷斜め前、右舷斜め後ろに移動することも可能。



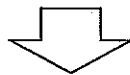
取組記号 B 資源管理の推進

水揚数量、金額の変化

【震災前(実績) 3隻体制

(水揚数量:トン、水揚金額:千円、単価:円/Kg)

| | 鮮魚のみ | 18年 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 5年平均 |
|----------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| イワシ・サバ操業 | 水揚数量 | 13,911 | 10,063 | 9,824 | 8,414 | 10,454 | 10,533 |
| | 水揚金額 | 743,666 | 798,558 | 787,958 | 583,737 | 799,298 | 742,643 |
| | 単価 | 53 | 79 | 80 | 69 | 76 | 71 |



【復興後】 2隻体制

(水揚数量:トン、水揚金額:千円、単価:円/Kg)

| | 鮮魚のみ | 復興1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | 5年平均 |
|----------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| イワシ・サバ操業 | 水揚数量 | 9,480 | 9,480 | 9,480 | 9,480 | 9,480 | 9,480 |
| | 水揚金額 | 673,000 | 673,000 | 673,000 | 673,000 | 673,000 | 673,000 |
| | 単価 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 | 71 |

※ 水揚数量は、探索能力の減少により10%縮減を見込む。

※ 単価は、震災前の5年間の平均魚価を採用。

見込まれる効果

☆ 船団のスリム化により、合理的な操業と資源管理の推進が図られる。

取組記号C 省コスト化 人件費

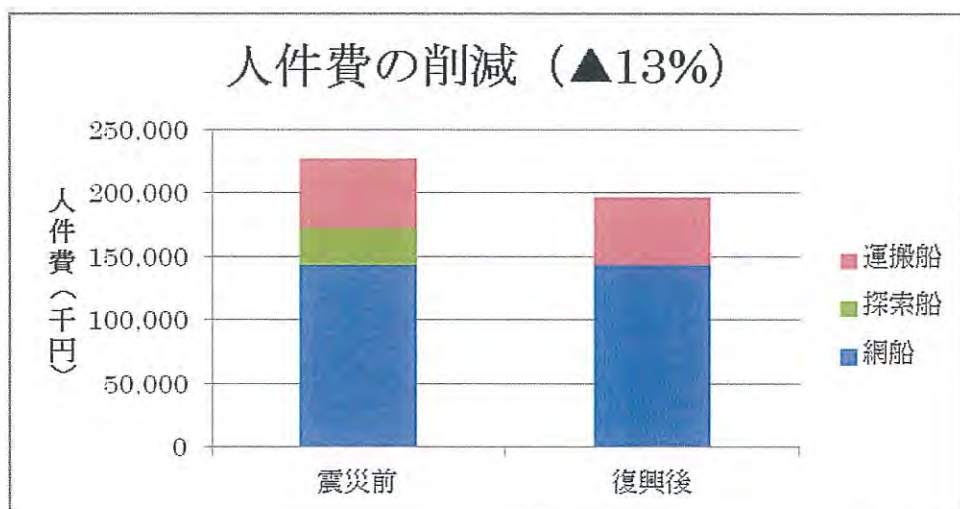
| 【震災前】 | | ➔ | 【復興後】 | | 差 B-A |
|-------|-----------|---|-------|-----------|----------|
| | 乗組員数 A | | | 乗組員数 B | |
| 網船 | 24 | | 24 | | |
| 探索船 | 5 | | | -5 | |
| 運搬船 | 9 | | 9 | | |
| 3隻合計 | 38名 | | 2隻合計 | 33名 | -5名 |

探索船の廃止により、5名の削減

【震災前】 3隻、38名体制で人件費は 226,710 千円

【復興後】 2隻、33名体制で人件費は 196,878 千円

人件費は、5名の縮減により 29,832 千円の削減が見込まれる。



取組記号 D 省コスト化 燃油消費

【震災前】

| | 燃油消費量 A(kl) |
|------|----------------|
| 網船 | 388 |
| 探索船 | 197 |
| 運搬船 | 481 |
| 3隻合計 | 1,066 |

【復興後】

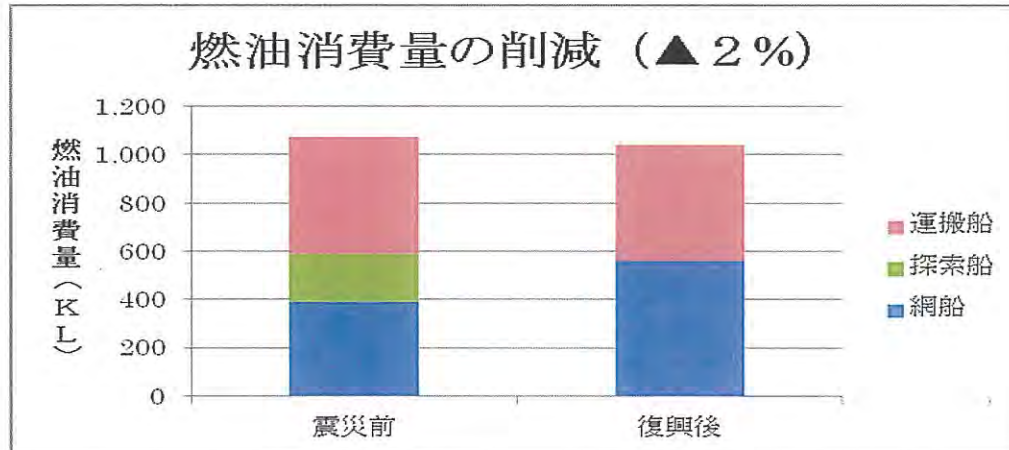
| | 燃油消費量 B(kl) |
|------|----------------|
| 網船 | 559 |
| — | — |
| 運搬船 | 481 |
| 2隻合計 | 1,040 |

| 差 B-A |
|----------|
| 171 |
| -197 |
| 0 |
| -26 |

| 燃油消費量 削減率 |
|--------------|
| 2% |

燃油消費量の削減

探索船の廃止に加え、新・網船の主機関は出力は大きくなるが省エネ機能の向上により、数量で26KLの燃油消費量の削減が見込まれる。



取組記号 E 省コスト化 修繕費

【震災前】

(単位:千円)

| | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | 過去5ヶ年平均 |
|-----|--------|----------|----------|----------|----------|---------|
| 網船 | 36,968 | ◎ 74,826 | 79,885 | ○ 49,668 | 37,756 | 55,821 |
| 探索船 | 18,129 | ○ 46,930 | 16,632 | ◎ 53,609 | 35,633 | 34,187 |
| 運搬船 | 31,344 | 27,591 | ◎ 44,254 | 30,423 | ○ 33,650 | 33,452 |
| 3隻計 | 86,441 | 149,347 | 140,771 | 133,700 | 107,039 | 123,460 |

過去5ヶ年間の修繕費の実績値と平均値
(○中間検査、◎定期検査を実施した年を示す)



【復興後】

- ①新・網船の導入
- ②探索船の廃止



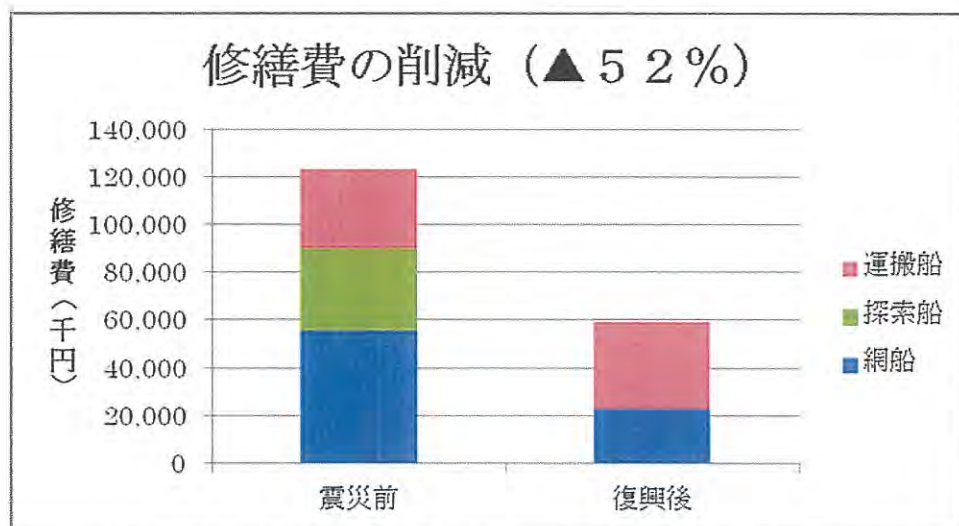
大幅な修繕費削減が可能となる。

(単位:千円)

| | 復興1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | 過去5ヶ年平均 | 修繕費削減率 |
|-----|----------|--------|----------|----------|----------|---------|--------|
| 網船 | 15,000 | 20,000 | ○ 30,000 | 20,000 | ◎ 30,000 | 23,000 | |
| 探索船 | — | — | — | — | — | 0 | |
| 運搬船 | ◎ 45,000 | 30,000 | 35,000 | ○ 40,000 | 33,000 | 36,600 | |
| 2隻計 | 60,000 | 50,000 | 65,000 | 60,000 | 63,000 | 59,600 | |

* 網船の修繕費は、199t改革型実証網船の修繕費を参考とした。

2隻体制となることで、63,860千円の削減が見込まれる。

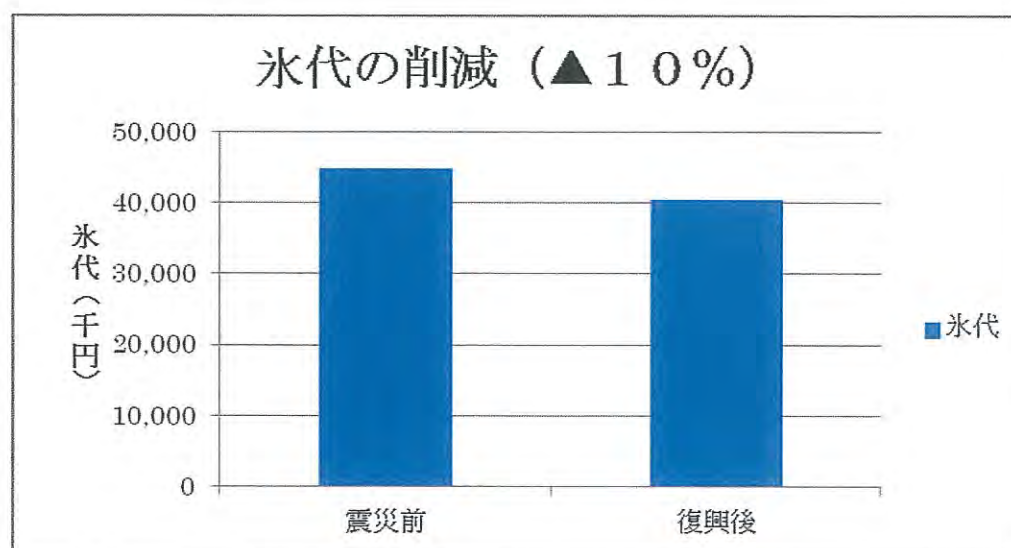


取組記号 F 省コスト化 氷代

- 水揚数量は 10%減。
- 魚艙容積は既存運搬船使用のため同容積。

| | 震災前 | 復興後 | 差 | 削減率 |
|---------------------|--------|--------|---------|-----|
| 水揚数量 (トン) | 10,533 | 9,480 | - 1,053 | 10% |
| 氷使用量 (トン) | 4,780 | 4,302 | - 478 | 10% |
| 氷使用率 (氷使用量/水揚数量) | 0.454 | 同左 | 同左 | 同左 |
| 氷代 (千円) | 44,864 | 40,378 | - 4,486 | 10% |
| 氷単価 (円/トン) | 9,386 | 同左 | 同左 | 同左 |

氷使用量は、水揚数量の減少分と同じ 10%減少が見込まれ 478 トン、氷代 4,486 千円の削減が見込まれる。



取組記号－G 網船の安全性・居住性の向上

1. 計画船のトン数増加の目的・内訳

| 総トン数増加目的 | 計画船 | 増加容積(m3) 増加総トン数 |
|------------|--|--------------------|
| 1. 居住性の向上 | 新漁船設備基準の200トン以上の船舶の基準を任意基準として採用 ・8名分の寝台を計画満載吃水線の上方に配置 ・居室の高さ 1.90m以上確保 ・寝台寸法 1.90m×0.70m以上確保 ・床面積 1.0m3/人以上確保 ・シャワー室6人に1個設置 ・洗面器を6人に1個設置 ・便器8人に1個設置 ・衣類の乾燥設備、防水着掛け設備 | (200m3) 35トン |
| 2. 安全性の向上 | ・十分な乾舷と予備浮力を確保 | (281m3) 49トン |
| 3. 労働環境の向上 | ・機関室を広くし、メンテナンス、換装工事等が容易に行えるようになる。 | (205m3) 35トン |
| | 合 計 | (686m3) 119トン |

※総トン数1トン当たりの容積：(1208－522)／(199－80)＝5.76m3

2. 安全性の向上と居住環境の改善（比較表）

| | | 従来型 | 計画船 | 備考 | | |
|----------|---------------|--------|-------------|------------------|---|----|
| 主要寸法及び性能 | 総トン数 | トン | 80 | 199 | 幅・深さを大きくとる事により乾舷増と充分なる復原性を確保。 機関室のメンテナンス性向上。 | |
| | 航海速度 | ノット | 12 | 14 | | |
| | 全長 | m | 38.20 | 48.15 | | |
| | 登録長さ | m | 30.15 | 38.40 | | |
| | 幅(型) | m | 7.20 | 9.40 | | |
| | 深さ(型) | m | 2.75 | 3.60 | | |
| | 主機馬力 | kw | 1,250 | 2,205 | | |
| | 計画喫水 | m | 2.38 | 3.10 | | |
| 居住環境 | 乗組員数 | 人 | 24 | 24 | 船員設備の充実と居住環境の拡充 | |
| | 船員室配置 | 上甲板上 | 人 | 0 | | 8 |
| | | 上甲板下 | 人 | 25 | | 16 |
| | 甲板間高さ | | 1.20 ～ 1.80 | 1.90 | | |
| | 寝台配置(出入り側の空間) | m | 1段寝台 0.45 | 1段寝台 0.60 以上 | | |
| | | | 2段寝台 0.45 | 2段寝台 1.30 以上 | | |
| | 寝台寸法 | m | 1.80×0.60 | 1.90×0.70 | | |
| | 浴室関係設備 | | シャワー室×1 | 浴室×1 シャワー設備×4 | | |
| | 洗面所の設置 | | 無 | 有(手洗器×4) | | |
| | 便所の設置 | | 2箇所 | 3箇所 | | |
| 洗濯場の設置 | | 無 | 有 | | | |
| 衣類乾燥等の設備 | | 防水着かけ庫 | 防水着かけ庫 | | | |

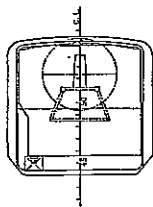
経営改革型（網船）の一般配置図

〈居室の配置〉

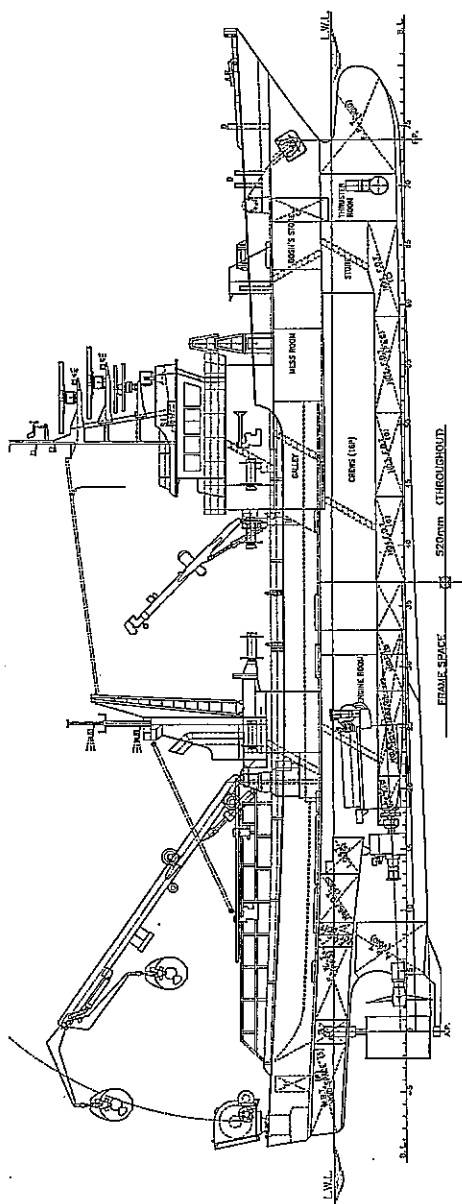
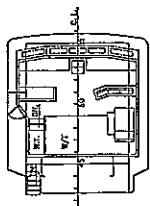
PRINCIPAL PARTICULARS

| | |
|--------------------|---------|
| LENGTH (O.A.) | 48 M 15 |
| " (REG.) | 38 M 40 |
| " (P.P.) | 38 M 40 |
| BREADTH (M.L.D.) | 9 M 40 |
| DEPTH (M.L.D.) | 3 M 60 |
| DRAFT (M.L.D.) | 3 M 10 |
| GROSS TONNAGE | 199 GT |
| MAIN ENGINE | 199 GT |
| SPEED (T.MAX.) | KT |
| " (S.ARVICD) | KT |
| CAPACITY (F.O.) | RL |
| " (F.W.) | MP |
| COMPLEMENT (CREWS) | 24 P |

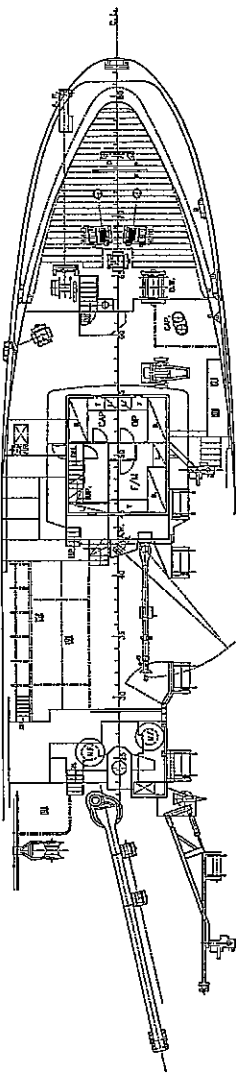
WHEEL HOUSE TOP



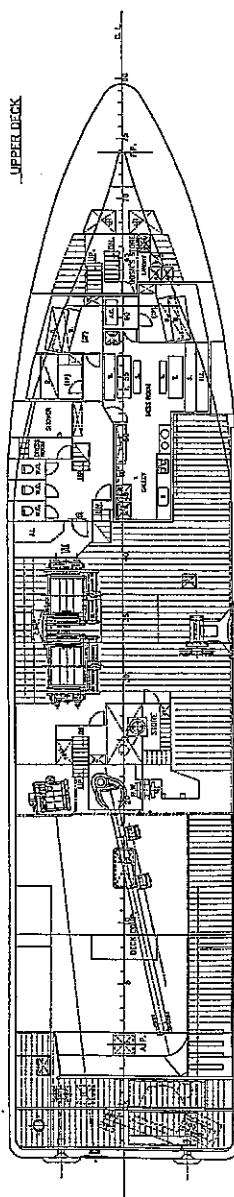
NAV. BRL. DECK



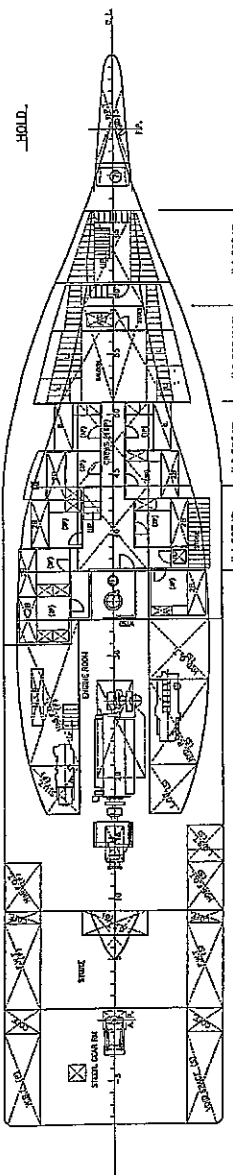
E.O.F. DECK



BRIDGE DECK



UPPER DECK



HOLD

(1) 居住区等の改善

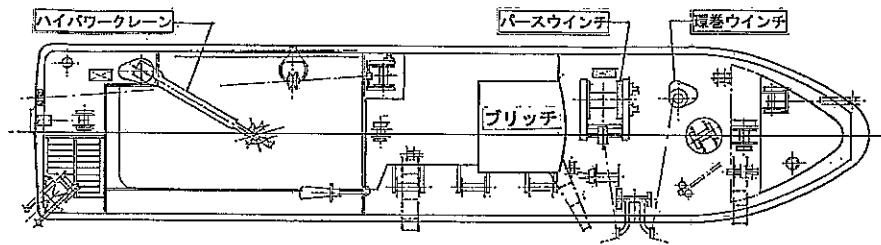
- 居住区設備は、「新漁船設備基準200トン以上の船舶の基準」に適合するだけでなく、従来船の平均約1.7倍の居室面積とし、乗組員の快適な居住環境を提供する。

| | 従来型 | 計画船 |
|----------|--|---|
| 居室面積 | 59 m ² (2.36 m ² /人) | 108 m ² (4.69 m ² /人) |
| 居室高さ | 1.75 m ~ 1.86 m | 1.90 m ~ 1.95 m |
| 寝台(2人部屋) | 二段寝台 | 二段寝台/単寝台 |
| 食堂面積 | 9.4 m ² | 26.2 m ² |
| 浴室 | 2.5 m ² | 3.7 m ² |
| 洗面、ランドリー | 2.7 m ² | 7.2 m ² |
| 船橋 | 9.0 m ² | 17.0 m ² |
| 機関室 | 63.3 m ² | 上下段/142 m ² |

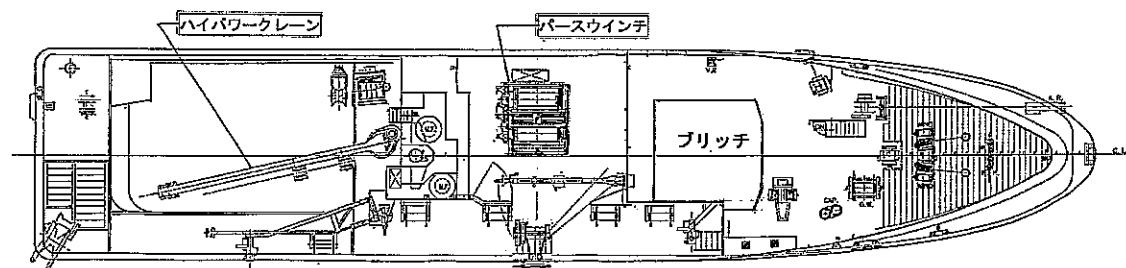
(2) 作業環境の改善

| | 従来型 | 計画船 |
|-----------|-------------------------------|---------------------------|
| スラスタ | 船首1機 (FPP、推力1.7t) | 船首1機 (FPP 推力2.0t) |
| パースウインチ | 片パース 4.0t×90m 立環/4.5t×110m | ダブルパース 4.0t×190m |
| 油圧ポンプ | 主補機前5台/電動1台 (3200L/min) | 主機前5台/電動3台 (3743L/min) |
| プロペラ | FPP(電子コントロール) | CPP(大口徑ハイスキュー) |
| 操舵装置 | 6t×90度 | 10t×140度 |
| 揚網機 | 従来型ネットフレックス | 新型ネットフレックス |
| 船首大手巻ウインチ | ウインドラス兼用 | 独立型 |
| 裏漕ぎ船 | 99トン型魚探船 | 19トン型作業艇 |

【現行船】 80GT まき網 網船の漁撈機器配置



【経営改革型船】 199GT まき網 網船の漁撈機器配置



* パースウインチはダブルパース式

a. ダブルパースウインチの採用

| 従来型 (80GT) | 計画船 (199GT) |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 片パースと立環巻ウインチでの操作なので、操作員が必ず3名を要する。 | ダブルパースウインチの採用で、作業配置の余裕が安全性を向上させる。 |

b. センタークレーンの採用

| 従来型 (80GT) | 計画船 (199GT) |
|---|--|
| ハイパワークレーンが船尾側に設置され、そのクレーン操作をクレーンの根元に1名配置して行う。 | ハイパワークレーンを船体中央に配置し、船体中央にある船尾集中操作スタンドの操作担当者がクレーン操作を兼務することが可能となる |

c. 作業員中央配置の採用

従来型網船は、揚網時の網締め作業において、作業員が艫・中央・艫と3ヶ所の配置であった。計画船では、全ての作業員配置が中央部に集合され、作業の効率化と安全性が向上する。

3. 設備環境の改善

『総トン数200トン以上の漁船に係わる漁船の設備基準』の適合状況

計画船は200トン未満船のため適用義務はないが、国際労働機関（ILO）基準へ概ね適合している。

| 漁船の設備基準 | 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 | *注)に記載 (10名配置:41.7%) |
| (高さ) | 居室の高さ 1.90m | 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 2名部屋×9 18名 1名個室×6 6名 |
| (寝台の大きさ) | 長さ 1.90m以上 幅 0.70m以上 | 適合 |
| (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 |
| (ロッカー) | 0.20㎡/人以上 | 適合 |
| (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 職員以外が用いる寝室: 卓子, 鏡, 書架, 化粧品用小箱 各1個 | 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 0.36m以上 食卓間空間 1.10m以上 | 適合 |
| (病室が設けられていない船舶) | 予備寝台が必要 | 適合 |
| (浴室の設置) | 浴槽又はシャワーが1個/6人 | 適合 (浴槽×1、シャワー×4) |
| (洗面所の設置等) | 洗面器が1個/6人 | 適合 (4箇所設備) |
| (便所の設備) | 便所が1個/8人 | 適合 (3箇所設備) |
| (洗濯場の設置及び設備) | 洗濯場が設けられていること | 適合 |
| (衣類の乾燥設備等の設置) | 衣類の乾燥設備及び防水着掛け設備が設けられていること | 適合 |

*注) 計画船は200トン未満船のため適用義務は除外されるため問題なし。

4. 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、後継者を確保するとともに次世代の船員の育成を図る。

◆乗組員の年齢分布

【震災前】

(単位:人)

| | 10代 | 20代 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 計 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| 網船 | 2 | 3 | 2 | 2 | 7 | 8 | 24 |
| 探索船 | | 1 | | | 1 | 3 | 5 |
| 運搬船 | 1 | 1 | | 1 | 5 | 1 | 9 |
| 計 | 3 | 5 | 2 | 3 | 13 | 12 | 38 |

近年、地元水産高校の新卒・既卒者採用を継続中

※採用実績

H22年3名 H23年3名

平均47歳



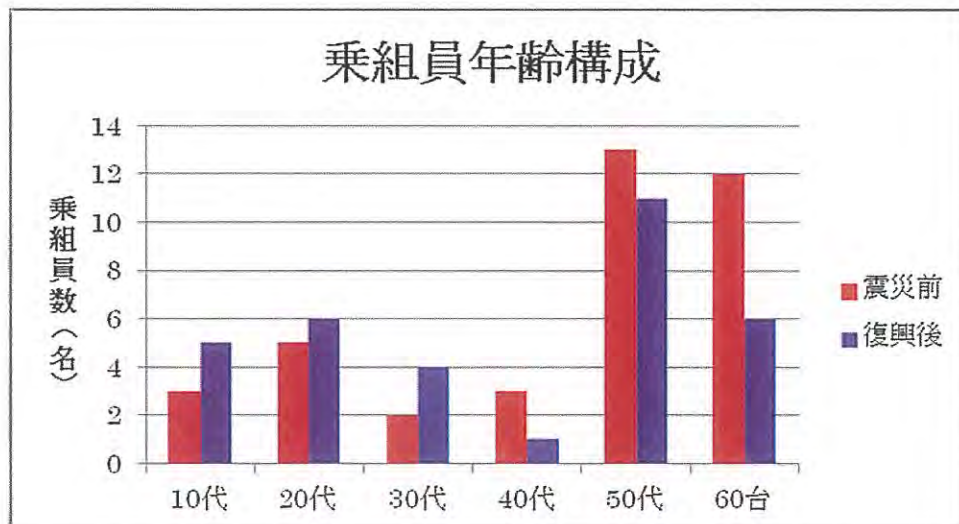
【復興後5年目 目標】

(単位:人)

| | 10代 | 20代 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 計 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| 網船 | 5 | 4 | 4 | 1 | 6 | 4 | 24 |
| 探索船 | | | | | | | |
| 運搬船 | | 2 | | | 5 | 2 | 9 |
| 計 | 5 | 6 | 4 | 1 | 11 | 6 | 33 |

改革型漁船導入後は、毎年2名以上(平均)の若手採用を目標とする

平均42歳



取組記号 H 漁港、関連施設の復旧・復興への対応

1. 震災前の概要

北茨城市大津漁港は、第三種漁港として漁船の大型化とともに漁港拡張に着手し、昭和 50 年代には常磐沖漁場におけるいわし、さば漁獲の増加によりまき網漁業の有力な水揚港として発展した。

昭和 58 年度には、いわし漁獲量の増加を反映し総水揚数量約 15 万トン、総水揚金額約 45 億円の水揚を記録し、その内まき網漁船の水揚げは数量、金額ともに 90% 以上を占め、同港の流通、加工、販売、運送等の関連産業の振興にかかる重要な漁業に位置付けられた。

その後、いわし、さば資源の減少及び常磐沖漁場形成の短期化等によりまき網漁船の大津漁港への水揚は減少し、また水揚の減少に伴い、冷凍加工業者は規模縮小を余儀なくされ、一日の処理能力は最盛期の 1/10 以下の 200~300 トンに低下した。

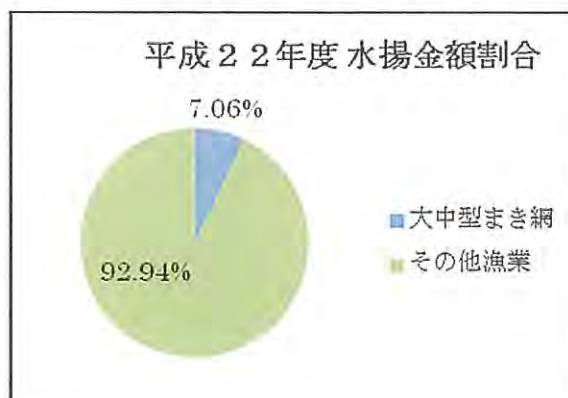
近年においては、漁獲資源の回復傾向により地域の再興を推進するため地元流通・販売能力の回復、活性化を図る取組みを行ってきた。

しかし、大津漁港及び加工流通、販売関連施設は東日本大震災と同時に発生した大津波により甚大な被害を受けており、震災復興にあたっては、漁港、関連施設の復旧・復興に参画するとともに、需要に応じた水揚げを行い、加工、流通業等と連携して地域全体の復興に寄与することが重要である。

〈近年の大津魚市場水揚状況〉

資料：大津漁業協同組合水揚統計

| | 平成 2 1 年度 | | 平成 2 2 年度 | |
|--------|-----------|---------|-----------|---------|
| | 数量 (トン) | 金額 (千円) | 数量 (トン) | 金額 (千円) |
| 大中型まき網 | 1,207 | 40,795 | 1,330 | 52,842 |
| その他漁業 | 2,599 | 694,721 | 3,991 | 695,714 |
| 合計 | 3,806 | 735,516 | 5,321 | 748,556 |



2. 復興の取組み

震災復興に向けて地域水産業と一丸となって「北まき漁業復興マスタープラン」を活用した加工・流通及び現状を踏まえた早期対応の取組みを実施し、サバ、イワシ等の鮮魚水揚げによる安定供給を図り地域の基幹産業である水産業の復興に資する。

(1) 復興計画

大津漁港の状況及び復旧計画

漁港復旧工事の工程（茨城県農林水産部水産振興課・漁港グループ資料）

① 漁港全体機能

| 年度 | 被災直後 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 |
|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 復旧比率 | 14% | 31% | 52% | 73% | 87% | 97% | 100% |

② 係留機能

| 年度 | 被災直後 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 |
|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 復旧比率 | 25% | 28% | 49% | 76% | 86% | 97% | 100% |

③ 水揚機能

| 年度 | 被災直後 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 |
|------|------|-----|-----|-----|-----|------|-----|
| 復旧比率 | 0% | 39% | 64% | 64% | 88% | 100% | |

魚市場関係の主要施設の復旧状況

| 施設 | 被害状況 |
|--------------|-------------------------|
| 荷捌施設（第2市場） | 地震により市場内陥没、周辺岸壁沈下使用不能 |
| 産地市場施設（第3市場） | 地震・津波により損壊・市場下空洞化・岸壁段差有 |
| 漁具倉庫：4か所 | 地震・津波により損壊 |
| 検量施設（第2計量） | 地震・津波により全壊 |
| 〃（第3計量） | 地震・津波により損壊 |
| 漁船巻揚げ施設 | 地震・津波により損壊 |
| 上架施設 | 地震・津波により損壊 |



（平成24年4月現在）

| 復旧状況 |
|---------------------|
| 西側水揚岸壁修復仮復旧 |
| 市場一部復旧使用中 |
| 1カ所撤去・2カ所修復・1カ所修理予定 |
| 撤去 |
| 修復完了 |
| 修復完了 |
| 修復完了 |

| 施設 | 被害状況 | 復旧状況 |
|------------|------------|------|
| 漁協事務所 | 地震・津波により全壊 | 撤去 |
| 市場事務所 | 地震・津波により全壊 | 撤去 |
| 特殊格納倉庫（車庫） | 地震・津波により損壊 | 修復完了 |

- * 第2，3魚市場を統合した新魚市場の建設を計画している。
- * 新魚市場は、高度衛生管理及びHACCP対応を考慮し検討する。

既存の製氷・冷蔵施設の復旧状況

（平成24年4月現在）

| 施設 | 被害状況 | 復旧予定 |
|---------------|------------|-----------|
| 製氷冷蔵施設（第1製氷） | 地震・津波により全壊 | 仮設冷蔵庫設置完了 |
| 〃（第2製氷） | 地震・津波により損壊 | 復旧予定無 |
| 〃（第3製氷） | 地震・津波により損壊 | 修復完了 |
| 冷蔵・冷凍施設（漁港冷蔵） | 地震・津波により損壊 | 修復完了 |

- ※ 第1～3製氷工場の被災により、現在、角氷の生産ができない。このため、民間業者より角氷を購入し、貯蔵・販売している。

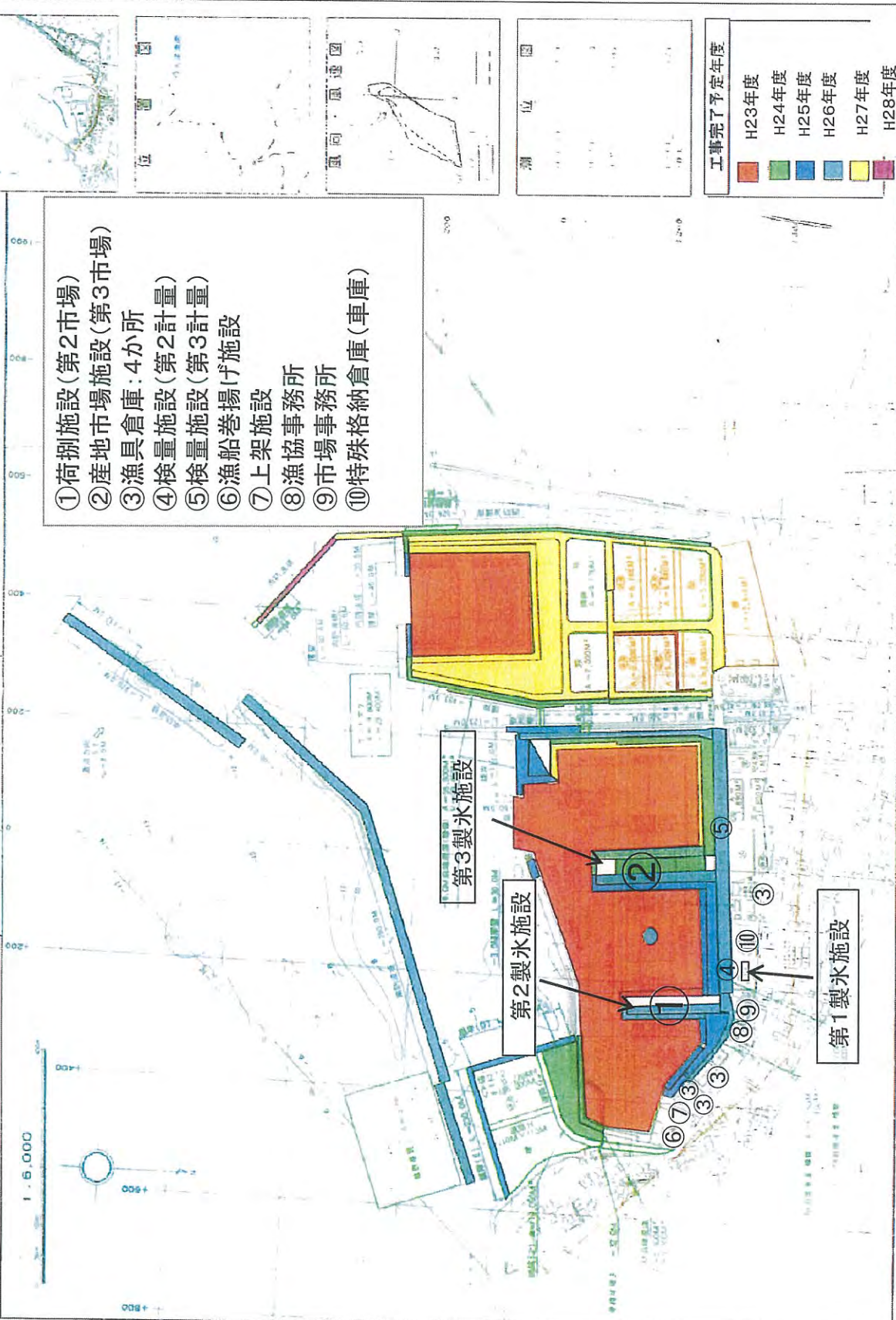
水産加工施設の復旧状況

（平成24年4月現在）

| | |
|----------------------|-----|
| 北茨城市大津地区の震災前の水産加工施設 | 18軒 |
| 震災を受けた加工施設の数 | 全戸 |
| 平成24年5月現在稼働している加工施設数 | 16軒 |

大津漁港 復旧工程

漁港施設 種類 所管 事業主任 管理者 他 有 場 西
 1530160 第三種 土木 築港型 築港型 築港型 築港型 築港型 築港型 築港型 築港型 築港型 築港型



(参考)

大津漁協製氷施設の状況

既存の製氷施設

(単位:トン)

| | 震災前 | 被災後 | 製氷及び貯氷 | | | | | | |
|------------------|------|-----|--------|------|------|------|------|------|--|
| | | | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 | |
| ① 第1製氷工場 | | | 仮設復旧 | | | | | | |
| 製氷能力(角氷) トン /日 | 20 | 0 | | | | | | | |
| 貯氷能力 トン | 740 | 0 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | |
| ② 第2製氷工場 | | | 復旧予定無 | | | | | | |
| 製氷能力(プレート氷) トン/日 | 30 | 0 | | | | | | | |
| 貯氷能力 トン | 160 | 0 | | | | | | | |
| ③ 第3製氷工場 | | | 仮設復旧 | | | | | | |
| 製氷能力(角氷) トン /日 | 60 | 0 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | |
| 貯氷能力 トン | 400 | 0 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 | |
| 計 (日産製氷能力) | 110 | 0 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | |
| 計 (貯氷能力) | 1300 | 0 | 415 | 415 | 415 | 415 | 415 | 415 | |

新製氷施設の新設計画

(単位:トン)

| | 震災前 | 被災後 | 製氷及び貯氷 | | | | | |
|------------------|-----|-----|--------|------|------|------|------|------|
| | | | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 |
| 製氷能力(プレート氷) トン/日 | | | | | | 30 | 30 | 30 |
| 貯氷能力 トン | | | | | | 400 | 400 | 400 |
| 製氷能力(角氷) トン /日 | | | | | | 5 | 5 | 5 |
| 貯氷能力 トン | | | | | | 135 | 135 | 135 |
| 計 (日産製氷能力) | | | | | | 35 | 95 | 95 |
| 計 (貯氷能力) | | | | | | 535 | 535 | 535 |



復旧後の製氷能力

(単位:トン)

| | 震災前 | 被災後 | 製氷及び貯氷 | | | | | |
|-------------|------|-----|--------|------|------|------|------|------|
| | | | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 |
| 合計 (日産製氷能力) | 110 | 0 | 60 | 60 | 60 | 95 | 155 | 155 |
| 合計 (貯氷能力) | 1300 | 0 | 415 | 415 | 415 | 950 | 950 | 950 |

プレート氷の特徴 : 角氷と比較して薄く、氷温が低いいため融け方が遅い。(氷価格 8,500円/トン 角氷と同価格)
一度に多量の漁獲物処理に適しており、まき網船の漁獲物鮮魚保持に適する。



冷凍冷蔵施設

(単位:トン)

| | 震災前 | 被災後 | 冷凍及び冷蔵 | | | | | |
|--------------------|-------|-----|--------|------|------|------|------|------|
| | | | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 |
| 冷凍施設 | | | | | | | | |
| 新設冷凍庫 33~40トン×4室/日 | | | | | | 150 | 150 | 150 |
| 冷蔵庫施設 | | 修復 | | | | | | |
| 既存 冷蔵庫保管能力 トン | 4,500 | | 4500 | 4500 | 4500 | 4500 | 4500 | 4500 |
| 新設 冷蔵庫保管能力 トン | | | | | | 3000 | 3000 | 3000 |

(2) 復興への地域一体化に向けた取り組み

北まき漁業復興マスタープランに基づく加工・流通に関する取り組み

北部太平洋大中型まき網漁業の水揚げは、銚子港及び八戸港に二極化せざるを得ない状況が予想されるが、大津漁港及び地域水産業の復興には水揚げ数量の多い大中型まき網船による水揚げが有効かつ効果的であるので、復興計画に基づく本格的な漁港機能の復旧に即した水揚げを推進し、加工、流通販売等の地場産業とタイアップして地域全体の活性化に取り組む。

現状を踏まえた早期対応

大津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大津港の加工・流通業者の復興に資する。

先行する改革型船と協調した地元水揚

復興の過程においては、水揚げした製品の流通が大津地域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。

計画船による取組み

大津港への計画船の運搬船年間水揚げ

大津港の水産関連施設の復旧に伴う処理能力に即した水揚げに努める。

年間水揚げ計画

単位：トン

| 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 |
|------|------|------|------|------|
| | 550 | 950 | 950 | 950 |

* 24年度は復旧の状況及び計画船の実証事業開始を考慮し対応する。

大津港まき網船水揚可能(隻数)

(参考)

| 震災前 | 被災後 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 |
|-----|-----|------|------|------|------|------|------|
| 7 | 0 | 1 | 3 | 3 | 6 | 7 | 7 |

* 一斉着岸数

まき網船水揚げ処理能力(トン)/日

(参考)

| | 震災前 | 被災後 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 |
|------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|
| 鮮魚 | 20 | 0 | 5 | 15 | 15 | 20 | 20 | 20 |
| 冷凍加工 | 280 | 0 | 125 | 225 | 225 | 370 | 370 | 370 |
| 計 | 300 | 0 | 130 | 240 | 240 | 390 | 390 | 390 |

〈水揚げイメージ写真〉



地元地域及び大津漁港の活性化への取組み

北茨城市が推進する大津地区を対象としたブルー・ツーリズムを活用し、安全・安心な鮮魚並びに加工品の販売に取組み大津港産のまき網漁獲物のPR等を行う。

大津魚市場の水揚げ復興計画への参画

大津港の水揚げ計画

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | | H24年度 | H25年度 |
|-------------|---------|---------|---------|---|---------|---------|
| 自港水揚げ数量(トン) | 3,806 | 5,321 | 422 | ➔ | 3,000 | 4,000 |
| 自港水揚げ金額(千円) | 735,516 | 748,556 | 181,045 | | 420,000 | 560,000 |
| 内、まき網数量(トン) | 1,207 | 1,330 | 8 | | 500 | 1,000 |

- ☆ 24年度は製氷工場の復旧状況を勘案した計画。
- ☆ 25年度は冷凍工場が稼働した場合の数量であり、約4,000トン/年の生産能力で、大中型まき網漁船の漁獲物を主要対象として計画しており、水揚の増加によって地域の活性化が期待できる。

〈市場食堂〉

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | | H24年度 | H25年度 |
|---------|--------|--------|--------|---|--------|--------|
| 入場者数(人) | 62,093 | 57,408 | 8,778 | ⇒ | 35,000 | 60,000 |
| 売上高(千円) | 85,043 | 81,966 | 11,786 | | 47,250 | 81,000 |

- ☆ 水揚げ再開後は、積極的に地元食材を活用し地域復興に努める。

〈地元物産館〉

| | H21年度 | H22年度 | H23年度 | | H24年度 | H25年度 |
|---------|--------|-------|-------|---|-------|-------|
| 売上高(千円) | 10,080 | 6,468 | | ⇒ | 7,000 | 7,000 |

- ☆ 港湾施設の復旧及び市場食堂の再開により活性化が期待される。

北茨城市では、平成12年に海と観光資源を活用した水産業の振興、地域の活性化を図るため、ブルー・ツーリズム基本計画を策定し、海浜の資源活用、都市住民と漁業者等との交流、渚百選の五浦海岸、県天心記念五浦美術館、雨情記念館等観光と結びつけた漁業振興を推進するための、具体的なメニューの抽出や施設の整備計画を進めている。

- ① 毎年11月 大津漁港での「雨情の里港まつり」
- ② 5年一度の「常陸大津の御船祭」
 - ・ 農水産物即売会
 - ・ アンコウ鍋試食会
 - ・ 魚つかみ取り
 - ・ 漁船搭乗体験

〈参考〉

ブルー・ツーリズム

グリーン・ツーリズムとは、1930年代欧州(特に大陸)から始まり、ルーラル・ツーリズム(英)、アグリ・ツーリズム(伊)などとも呼ばれている。

都市と農村の交流を目的に実際には農村で休暇を過ごすことを指すが、日本では1992年農水省がグリーン・ツーリズムを農村地域政策の一環として位置付け、1994年には農山漁村滞在型余暇活動基盤整備促進法が制定され、グリーン・ツーリズムの普及が進められており、一般には農村に滞在する場合をグリーン・ツーリズムと呼び、

漁村に滞在する場合はブルー・ツーリズムと呼んでいる。

なお、欧州等では都市の人が農漁村に長期滞在してのんびり過ごすというものだが、日本では都市と農漁村との距離が比較的近いこと、長期休暇が取りにくい環境にあること等から、日本人の価値観、生活様式に合致した（グリーン）ブルー・ツーリズムが策定された。

その施策の主眼は、「緑豊かな農山漁村地域において、その自然・文化・人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動」の推進である。

実際の内容として、

1. 農林水産物を介した活動
2. イベント
3. 農林水産業体験
4. 自然との触れ合い

まで、幅広く都市と農山漁村との交流一般を指すことが多くなっている。



第4展示室

常陸大津の御船祭の町並みの再現

常陸大津の御船祭

北茨城市大津町に鎮座する佐波波地祇神社の祭礼大漁と海上安全を祈願して五年に一度行われる。(5月2・3日)みこしに乗せた全長15m重さ7トンに及ぶ祭事船の底に井げた状に組んだ「ソロバコ」と呼ばれる木枠を敷き送り、人が左右に揺らしながら、陸上を渡御する。起源については、御船歌や奉納された絵馬などから推測しますと、水主・囃子が船上に乗り込む風習は江戸時代初期から、船体に船絵を描き始めたのは、江戸時代半ば以後とも伝えられています。

昭和五十五年三月一日
国選択無形民俗文化財

盆船流し

北茨城市大津町で、元禄(1700)年代より行われている盆の行事送り盆の十六日、その年に亡くなった新盆の家が、小麦藁で造った大きな盆船に御供物などを乗せ、じゃんがら念仏の囃子で見送る精霊供養の行事です。

昭和五十四年三月八日
茨城県指定無形民俗文化財

じゃんがら念佛踊り

一般には、寛政14年(1802)いわき市に生まれた祐天上人が、地元の人々の信仰が乏しいのを嘆き、布教につとめたのが起源といわれており、これが大津に伝わり、現在まで傳承されており、大津付近の「じゃんがら念佛踊り」は、太鼓や鉦のほかに笛が入っているのが特徴で、お盆の13日から15日までの毎夜、新盆の家々を新盆に対する供養のため踊り歩きます。

ブルー・ツウリズム

都市と漁村の交流で漁村体験をしたり、都会では味わえないものを、来て、見て、楽しんでいただくために!

体験メニュー

・体験時間: 約1時間~1時間30分

漁業体験

〇一緒に漁師になって魚を獲りませんか

(通年) 6人以上
1人(大人4000円・児童2000円)

※団体割引あり、保険料含む
禁漁期間・悪天候により休業あり

旬の魚料理体験

〇漁師料理を作ってみませんか

10人以上、1人1000円~



春: アマダコ・カツオ料理など
夏: シラス・伊勢エビ・磯魚料理など
秋: サバ・サンマ料理、干物づくりなど
冬: アンコウ・タラ料理、干物づくりなど
※材料の確保により料金の変更あり(要事前確認)

※その他、漁業に関する体験を取り揃えておりますのでお問い合わせください。



ようこそ! 北茨城市大津港へ 見て、食べて、お買い物!

あんころの本場

見る!!

北茨城市漁業歴史資料館 よう・そろー

<http://www.otsuko-yo-soro.jp/>



北茨城市の魚「あんころ」
全てがわかる!!

入館料金 一般 300円(団体割引あり)
児童・生徒・学生 100円(団体割引あり)
65歳以上 200円

■開館時間.....午前9時から午後5時(4時30分入館締切り)

■定休日.....毎週水曜日(その日が祝日の場合は翌日)・年末年始休みあり

■お問合せ先.....北茨城市漁業歴史資料館「よう・そろー」
☎0293-46-8600

食べる!!

大津漁協直営 市場食堂

<http://www.otsuko.or.jp/chiba/>



全130席

大津港水揚げの新鮮な海の幸を
おもてなしの心で料理しました。

買う!!

お船祭りの町 大津港センター よう・そろー物産館

<http://www.otsuko.or.jp/shop/>



地元産の海産物・農産物・特産物販売店が勢揃い!



■営業時間/9:00~18:00

■定休日/水曜日(その日が祝日の場合は翌日)

大津漁港で漁業体験や おいしい地魚を食べてみよう!

各体験は
すべて
予約制

漁業体験

小型船(4.9t)によるシラス漁を体験、獲れたてのおいしい魚を食べよう。(乗船者は、救命胴衣着用) 1月を除いて通年実施。

料金 大人(中学生以上) **4,000円**
子供 **2,000円**
団体(10名以上)の場合は、
相談に応じます。



伝馬船の操縦体験

昔、本船への移動・採鮑採藻のために使用した伝馬船の操縦を、大津漁港の湾内で体験。

1回に3名まで乗船。
(乗船者は、救命胴衣着用)

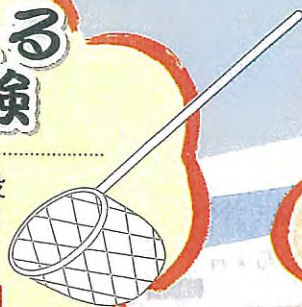
料金 (チャーター料)
半日 **5,000円**
1日 **10,000円**
(用具・監視料含む)



たも網による 魚すくいの体験

大津漁港の湾内岸壁にて、投光器を使用した魚すくい取り体験。(1時間以内・10名以上)

料金 1人(中学生以上) **200円**
子供 **100円**



魚の網作り体験

魚を取るために使用するたも網を作る体験。

料金 1人 **1,000円**(3名以上)
団体(10名以上) **700円**



魚の捌き方体験

自分で漁業体験で獲ってきた魚または、地元で獲れた魚を、「よう・そろー」調理室にて調理体験。

料金 1人 **1,000円**(魚・調味料をすべて用意した場合)
500円(獲った魚を持ち込みの場合)
調理室使用料(チャーター料) **1,000円**



水産教室の体験

水産のことについて、海の形態・魚の習性・漁業の形態、日本の漁業の取り組み等についての講話を体験。

料金 1回 **3,000円**
(5名以上)



※磯遊び、魚釣り体験等もできます!

■お問い合わせ■

北茨城市漁業歴史資料館 よう・そろー

<http://www.otsuko-yo-soro.jp/>

TEL.0293-46-8600

■開館時間……午前9時から午後5時(4時30分入館締切り)



第1章 震災復興計画の概要

第1節 計画の趣旨

平成23年3月11日午後2時46分、本市を震度6弱の東北地方太平洋沖地震が襲いました。この地震は、強い揺れと大津波を引き起こし、磯原町、大津町、平潟町を中心に市内全域が甚大な被害に見舞われました。

特に津波被害では、5人の尊い命が奪われたほか、未だ1人の方が行方不明となっているなど人的被害が発生し、かつて本市では記録にない未曾有の大災害となりました。

市民生活においては、生活の基盤となる住宅や宅地、さらには農林水産業・観光産業の地域産業にも大きな被害をもたらしたほか、企業の事業活動にも深刻な影響を与えました。

北茨城市の復興は、一日も早い市民生活の再建と社会生活基盤の整備、地域産業の再生を果たし、さらに発展を遂げることです。

東日本大震災の体験と教訓を後世に残し、「市民の安心と安全なまちづくり」と、さらなる市民生活の発展のため「共生・協働のまちづくり」を目指し、北茨城市震災復興計画を策定するものです。

福島第一原子力発電所事故は、本市に深刻な影響を与え続けており、被害は環境、健康、産業、教育などあらゆる分野に及び、特に基幹産業である水産業、農業、観光産業などへは、実害に加え風評被害により大きな損害をもたらし、市民の生活へも重大な影響を与えています。この原子力事故対策につきましては、今後も国、関係機関及び東京電力㈱に対して強く働きかけてまいります。

第2節 計画の位置づけ

本計画は、平成31年度を目標年次とする「第4次北茨城市総合計画」の目指す基本理念や基本的な考え方を踏まえ、策定するものですが、東日本大震災によって甚大な被害を受けた本市にとって、最も重要とされるのは震災からの復興であり、その取組みを明確にすることが先決です。

したがって、震災からの復旧・復興を緊急かつ最大の課題と位置づけ、北茨城市震災復興計画を策定し、あらゆる施策に優先して事業展開を進めます。

なお、本計画は社会環境や経済情勢の変化などにより、柔軟な対応が求められるため、必要に応じて改訂するものとします。

第4節 計画の期間

復興にあたっては、復旧期、再生期及び発展期と概ね10年後を見据えながら、平成23年度から平成27年度までの5年間の計画を示すこととし、この期間を国の東日本大震災からの復興の基本方針に基づき『集中復興期間』と位置付けます。第4次北茨城市総合計画の目指す基本理念である「みんなでつくる協働のまちへ」「住みたい、住んでよかった、安心して暮らせるまちへ」「潤いと活力のある元気なまちへ」の実現に向け復興計画を推進します。また、再生期・発展期の取組みを第4次北茨城市総合計画後期基本計画へ引継ぎます。

【震災復興計画年次表】

| 区分 | 年度別 | 平成 | 平成 | 平成 | 平成 | 平成 | 平成 | 平成 | 平成 | |
|---------------|-----|-----------------------|------------------|------|------|------------------|------|------|------|------|
| | | 23年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 | 29年度 | 30年度 | 31年度 |
| 北茨城市の復興 | | | 復旧期 | | | 再生期 | | 発展期 | | |
| | | | 集中復興期間 (H23~H27) | | | | | | | |
| 震災復興計画期間 | | 市震災復興計画 | | | | | | | | |
| 第4次北茨城市総合計画期間 | | 第4次北茨城市総合計画 (H22~H31) | | | | | | | | |
| | | 前期基本計画 (H22~H26) | | | | 後期基本計画 (H27~H31) | | | | |

| | |
|-----|---|
| 復旧期 | 平成25年度まで（震災から概ね3年間） 市民生活・地域産業の再建に必要な社会生活基盤などの早期復旧をめざし、再生期や発展期に向けた準備期間とします。 |
| 再生期 | 平成27年度まで（震災から概ね5年間） 本格的な復旧を進めるとともに、復旧した社会生活基盤などを基礎に発展に向け、市民協働で地域の活力を高めていく期間とします。 |
| 発展期 | 平成28年度以降 安定的な発展を目指し、第4次北茨城市総合計画の将来の都市像「安心 快適 住みたいまち～人・自然・まち・文化 みんなでつくる北茨城～」に向けた取組みを進めます。 |

| |
|-----------|
| 復興に向けての方針 |
|-----------|

○ 農林水産業の振興

- ・ 大津漁港・平潟漁港の地盤沈下や岸壁、防波堤等の早期復旧につきましては、国・県に対して要望します。また、併せて利便性の高い漁港整備等についても要望します。
- ・ つくり育て管理する漁業への転換を推進し、漁業者の安定収入を確保することで漁業就労者の減少を抑制し、水産業の振興に努めます。
- ・ 大津地区へコンパクトで機能的な商業拠点を併設した、水産加工共同利用施設等を整備し、つくり育て管理する漁業と組み合わせた第6次産業※5)の創出に努めます。

※5) 第6次産業：農業や水産業などの第1次産業が生産するだけでなく、加工・販売にも業務展開する経営形態のこと。

- ・ 農業施設等の復旧については、生産行程停滞の防止対策として早急に応急復旧を実施し、農産物の生産終了後に復旧、改良に着手します。
- ・ 耕種農家と畜産農家の連携を強化し、粗飼料の自給化及び堆肥利用の促進を図り、限られた資源を有効活用した地域資源循環型農業を構築し、人にも自然にも優しい、安定した農業基盤の確立に努めます。
- ・ 農畜産物、水産物、水産加工物等の販路維持・拡大のため、観光産業との連携を強化し、食の安心・安全を地産地消はもとより、広く情報を発信して風評被害対策に努めます。
- ・ 特産物による新たな商品開発やネーミングなどにより付加価値を高め、本市限定の地域特産品として全国的に発信することで地域産業の振興を図ります。

○ 商業の振興

- ・ 商業圏に配慮した土地利用を進め、地域の特性を活かしたコンパクトで機能的な商業拠点づくりに努めます。
- ・ 地場産業の育成・振興により、地域特産品開発や販路拡大に取組み、経営の安定化と後継者の育成を図ることで商業の振興に努めます。

○ 工業の振興

- ・ 産官学連携や異業種間連携による新たな産業の創出を目指すとともに、本市における新たなビジネスを支援します。
- ・ 就業意識向上のため、職場体験の実施や高校生・大学生を対象としたインターンシップなど、就業体験を推進します。

2 大津地区復興のまちづくり

まちづくりに向けての課題

- ◆ 大津地区の被害は、市内でも特に甚大であり、基幹産業である水産関連業への影響は計り知れないものがあります。大津漁港の復旧には長期間を必要とされることから、地域経済への影響にとどまらず、震災以前から課題であった就労者・就労機会の減少が懸念されます。そのため、漁港施設の早期復旧と雇用の場を確保する対策が必要です。

まちづくりに向けての方針

東日本大震災の地震・津波により、甚大な被害を受けた大津漁港の早期復旧と活気あふれるまちを目指し、復興のまちづくりのため、次の施策への取組みを検討してまいります。

◎ 沿岸地域観光総合拠点の整備

市沿岸部への散策路・サイクリングロードの整備に併せ、磯原・大津・五浦・平潟地区の観光総合拠点となる大型直売店舗等複合施設を整備し、地域産業と観光産業の一元化を図ります。

◎ 散策路の再検証・整備

大津港駅から五浦地区までを「天心が辿ったであろう小路」の再検証を行い、散策路を整備することで、現存する観光資源の有効活用や旅館民宿等との連携により、観光集客の増大及び地域の活性化を図ります。

◎ 五浦岬公園展望台の再整備

六角堂の復元にあわせて、使用不能となった五浦岬公園展望台を再整備し、観光客へ雄大な眺望を提供することにより観光集客の増大を図ります。

◎ 大津漁港の整備

大津漁港の第二、第三市場の統合再編など大津漁港共同利用施設等を整備し、利便性の高い漁港を構築することで水産業の振興に努めます。さらに、市場の統合再編により不要となる第二埠頭において、陸上養殖施設を整備し、加工施設、直売施設と複合させることで第6次産業の創出を目指します。また、管理釣場等を整備し、魚釣り客及び磯遊び客を取り込むことで、地域の活性化を図ります。

| | |
|------|---|
| 整理番号 | 1 |
|------|---|

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

(北部太平洋海区大中型まき網漁業復興計画)

| | | | |
|---------------------------|----------------------------|-----------------------|-------------|
| 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協議会 | | |
| 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 | 代表理事会長 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23年12月 | 計画期間 | 平成24年度～28年度 |

北部太平洋海区大中型まき網漁業復興計画

1. 目的

平成23年3月11日発生 of 東日本大震災により、本海区大中型まき網漁船34カ統121隻（含む2そうまき）のうち20隻（うち網船8隻）が転覆、陸上打ち上げ等の甚大な被害が発生（別添1 漁船被災状況一覧表）した上、本海区の主要水揚港の多くや加工・冷凍業及び流通機能も壊滅的な被害を受けたために、円滑な水揚げ並びに水産物の安定供給に支障が生じている。

このため、水揚港の復興対策と連携しつつ生産関係、加工・流通関係が一体となった復興計画を立て、当海区一丸となり復興に向けた早急な取組を進める必要があることから、今般次のとおり本海区大中型まき網漁業復興計画を策定し、漁業生産の近代化、合理化を図りつつ、生産関係及び加工・流通関係の早期復興と地域水産業の活性化を図る。

本海区の大中型まき網漁業については、当該計画に基づき復興を進め、資源管理を推進しつつ、加工・流通業とも連携し、需要に応じた安定的な水産物の供給を確保し、関連産業も含めた早期の復興を目指すこととする。

また、水産庁の「水産復興マスタープラン」に基づき、省エネ・省コスト型の漁船の導入等による漁船・船団の近代化・合理化等を推進することにより、本漁業の復興のみならず、後継者確保、収益性重視の経営体制の確立等、今後の経営安定にも資するものとする。

さらに、本海区において実施中の収益性の向上を目指した構造改革の取組（別添2 取組状況一覧表）を踏まえ、効果的な復興を進めるとともに、当該構造改革をより一層推進するため、北部太平洋まき網漁業協同組合連合会が海区全体の漁業復興計画を策定し、これを5年間にわたり計画的に実施するものとする。

2. 地域の概要

本海区は、千葉県野島崎灯台正南の線と東経179度59分43秒の線との両線間における海域（オホーツク海及び日本海の海域を除く。）である。

本海区において漁業の許可を有する大中型まき網漁業者は、水産業協同組合法に基づき、県まき網漁業協同組合、それらの連合会として北部太平洋まき網漁業協同組合連合会を組織し、経営対策、資源管理等の指導事業を中心に水産物の安定供給に向けた活動を行っている。

最近3カ年における漁獲量は約28～35万トン、漁獲金額は約260～400億円であり、各漁港への水揚げによる地域の加工・流通業への安定供給の他、造船業、漁撈機器メーカー等の関連産業への発注や乗組員の地元雇用等により地域経済の振興に貢献している（別添3 北部太平洋まき網漁業協同組合連合会の概要）。

3. 計画内容

(1) 漁業生産関係

① 収益性の向上を目指した改革型漁船の導入（被災漁船の代船を含む。）

300トン、329トン、279トン、270トンの網船に運搬船1隻を加えた操業形態（ミニ船団）や、199トンの網船に探索船及び運搬船を付属した3隻体制等による操業形態の実証事業が実施されているが、今後ともミニ船団、199トン型網船による収益性重視の操業形態のあり方を追求し、さらなる操業の近代化・合理化を図る。

- ② 高度化を目指した運搬船の導入（被災運搬船の代船を含む。）
 漁獲物の高付加価値化による収益性の向上を図るために、鮮魚・冷凍・活締め・活魚等の機能を有する運搬船を導入し、運搬船の合理化に沿った鮮魚流通、加工流通の裾の拡充を図る。
- ③ 安全性・居住性の向上を目指した代船の促進（大規模改造を含む。）
 ILO基準に準拠し、かつ、十分な復原性を確保した船舶を建造することで労働環境性の向上及び後継者の確保を促進する。また、安全性・居住性の向上に必要な改造を実施することにより近代化・合理化を図る。

漁業復興計画に導入する主なまき網漁船

| 復興のコンセプト | 復興計画のまき網漁船 | | 網船の規模 |
|--|--------------|---|------------|
| 船団の縮小・合理化 コスト削減 省エネ 安全性・居住環境の向上 収益性を重視 | ミニ船団 2隻体制 | 運搬機能付網船1隻 探索船兼運搬船1隻 （冷凍・鮮魚等） | 200～330トン型 |
| | 船団 3隻体制以内 | 網船1隻 探索船1隻 （又は探索兼運搬船1隻） 運搬船1隻 （鮮魚等） | 200トン未満型 |

- ④ 操業形態の近代化・合理化
 安全性・居住性の向上を図りつつ、同一船型による建造コストの低減、船舶の共同利用、省エネ対応機器の導入等を図ることにより、漁業者の経営基盤を強化する。
- (i) 同一船型
- 共通設計図の作成、造船所グループとの建造計画の策定による建造コストの削減。
 - 漁撈機器の統一によるメンテナンスコストの削減。
- (ii) 船舶の共同利用
- 運搬船の共同利用による漁場形成や水揚港の処理能力に応じた効率的な水揚げによるコスト削減と適正魚価の維持への寄与。
- (iii) 省エネ機器等の活用
- 燃油消費に節減効果のある省エネ船型、省エネ機器、機械を導入し、積極的にコスト削減を図る。

(省エネ船型の例)

バトックフロー船型、長大バルバス

(省エネ機器、機械の例)

機関(主機・補機) 燃油消費管理システム

省エネ型の推進器、漁撈機械、漁撈計器

魚艙内温度管理システム

係船停泊時の補助発電機

⑤ 需要に応じた操業・水揚体制の構築

鮮魚・冷凍・活締め・活魚の機能を有する運搬船の活用、操業海域・水揚げの分散、個別船水揚目標の設定、輪番制等による操業方法を検討し、北部太平洋海区全体としての操業の効率化を図る。

(i) 船上凍結品の普及及び推進

船上凍結装置を備えた網船兼運搬船により P S 製品(刺身用食材等の高級食用製品)を含む船凍品を製造し、当該製品の普及及び推進を図る。

(ii) 運搬船の高度化

漁獲物に高付加価値をつけることにより、鮮魚流通、加工流通原料の裾を拡充し魚価の向上を図る。

(例) 冷却海水魚艙、超低温冷凍魚艙・保冷库、沖取り活締め、活魚(生き餌、高級魚)

(iii) 操業の効率化

各地域の加工・流通業界の需要、処理能力に対応した計画的な水揚げ、資源管理計画に基づく海区別 T A C を計画的に消化するための個別船毎の漁獲目標の設定、輪番操業等による各地域の水揚港への計画的な水揚により適正魚価の維持を図る。

⑥ 資源管理の推進

本海区に T A C 配分された魚種ごとの四半期別漁獲目標量の設定、計画的な休漁の実施等を定めた資源管理計画を策定するとともに、ミニ船団、199 トン型船等による操業を充実させることにより、漁獲量を増加することなく収益性の向上を目指す。

(2) 加工・流通関係

① 高鮮度漁獲物の生産・流通体制の構築

加工・流通業と連携し、需要に応じた分散水揚等を行う操業体制の確立、関係者間における情報網の構築等を図り高鮮度漁獲物の生産、安定供給に資する。これにより、加工原料の安定的な確保ができ、計画的な生産体制が図られることで、地域の基幹産業である水産業の発展に資する。

② 国内外における新規需要の開拓

船内凍結製品の量的・質的な生産性の向上を図るとともに、当該製品の新規

需要先を開拓する。また、高鮮度品について高付加価値化を図るとともに、加工・流通業者と連携した加工品開発の促進等により多方面からの需要を発掘する。

さらに、輸出関係者と連携しつつ、円滑かつ国内需要を見据えた輸出を促進することを目指す。

③ 衛生管理の促進

HACCP対応型等の高度な衛生管理について、漁船や魚市場への導入を図ることにより、安全・安心な漁獲物処理及び高鮮度漁獲物の生産を促進する。

(3) 現状を踏まえた早期対応

東日本大震災及びそれに関連する困難な状況を踏まえ、個別の計画によっては漁業復興計画における将来像（船団構成、市場機能等）を現時点で実現するには困難な場合がある。

このため、漁業復興計画の将来像とは異なるが、まずは被災を免れた船舶、機器、市場等を有効に活用して早期の復興を目指す。

なお、中長期的には漁業復興計画による取組みを進めることが当海区全体の復興に資するものであることから、準備が整ったものから順次漁業復興計画の内容に整合させる。

4. 漁業復興スケジュール

| 事項・年度 | 24年度 | 25年度 | 26年度 | 27年度 | 28年度 | 目標 |
|----------------------|------|------|------|------|------|----|
| 1 漁業生産関係 | | | | | | |
| ① 改革型漁船の導入 | 2(1) | 1 | 1 | | | 4 |
| ② 高度化を目指した運搬船の導入 | | | 1 | 1 | 1 | 3 |
| ③ 安全・居住性向上を目指した代船の促進 | 2(1) | 1 | | 1 | | 4 |
| ④ 操業形態の近代化・合理化 | | | | | | → |
| ⑤ 需要に応じた操業・水揚体制の構築 | | | | | | → |
| ⑥ 資源管理の推進 | | | | | | → |
| 2 加工・流通関係 | | | | | | |
| ① 高鮮度漁獲物の生産・流通体制の構築 | | | | | | → |
| ② 国内外における新規需要の開拓 | | | | | | → |
| ③ 衛生管理の促進 | | | | | | → |

注：() については、既にもうかる漁業創設支援事業の中央協議会で認定を受け実施又は建造中のもの（平成24年度中に事業が終了するものを除く。）

5. 将来展望

現在、当海区においては、改革型漁船11隻（他海区の実施主体であって当海区でも操業する運搬船を含む）が操業し、それぞれの認定改革計画に基づく実証事業に係る効果が得られつつあるところである。

本漁業復興計画では、実証事業の改革型漁船による成果を導入し、居住性・安全性が向上した漁船の活用等によって、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。

今般の東日本大震災により、水揚港が壊滅状態となって円滑な水揚げに支障をきたしているが、この震災復興に向けた海区一丸となった取組により水産物の安定供給が促進され、さらに、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、水産物の安定供給が図られるものである。

さらに、従前の取組みがより一層強化・促進されるとともに、24年度から新たな取組みが加わることにより、これらの取組みの相乗効果が期待でき、震災からの早期復興に資するだけでなく、中長期に亘る経営安定化にも資するものであり、震災に伴う23年度水揚げはおよそ水揚量26万トン（前年比約74%）、水揚高210億円（前年比約60%）に落ち込むと試算されるが、本漁業復興計画実施により5年後の本海区水揚げを、およそ水揚量40万トン、水揚高400億円の水準以上を目指すものである。

北部太平洋海区大中型まき網漁船の被災船状況 一覧表

平成23年5月13日現在

<青森県>

| | | 船名 | トン数 | | 震災時にいた場所 | 状況 |
|---|---------|--------|-------|---|----------|----------|
| 1 | 大山清見 | 第1成進丸 | 19 | 網 | 八戸 | 八戸港内で沈没 |
| 2 | (株)大山漁業 | 第2成進丸 | 19 | 網 | 八戸 | 陸上乗り上げ |
| 3 | | 第23兼神丸 | 19.97 | 運 | 八戸 | 陸上乗り上げ |
| 4 | | 第3兼神丸 | 19.67 | 運 | 八戸 | 太平洋沖合で発見 |
| 5 | | 第5兼神丸 | 19.98 | 運 | 八戸 | 八戸港内で沈没 |

<宮城県>

| | | 船名 | トン数 | | 震災時にいた場所 | 状況 |
|---|---------|--------|-----|---|----------|--------|
| 6 | 日東水産(株) | 第31日東丸 | 135 | 網 | 石巻山西造船 | 陸上乗り上げ |
| 7 | | 第32日東丸 | 99 | 探 | 石巻山西造船 | 陸上乗り上げ |
| 8 | | 第33日東丸 | 317 | 運 | 石巻山西造船 | 陸上乗り上げ |

<福島県>

| | | 船名 | トン数 | | 震災時にいた場所 | 状況 |
|----|---------|--------|-----|---|----------|--------|
| 9 | (株)儀助漁業 | 第8福吉丸 | 82 | 探 | 気仙沼木戸浦造船 | 行方不明 |
| 10 | | 第18共徳丸 | 330 | 運 | 気仙沼木戸浦造船 | 陸上乗り上げ |
| 11 | (株)酢屋商店 | 第31寿和丸 | 135 | 網 | 石巻山西造船 | 水没 |
| 12 | | 第82寿和丸 | 295 | 運 | 小名浜 | 陸上乗り上げ |
| 13 | | 第3寿和丸 | 80 | 網 | 小名浜 | 陸上乗り上げ |
| 14 | | 第11寿和丸 | 306 | 運 | 石巻山西造船 | 水没 |

<茨城県>

| | | 船名 | トン数 | | 震災時にいた場所 | 状況 |
|----|----------|--------|-----|---|----------|--------|
| 15 | 大濱漁業(株) | 第7大濱丸 | 80 | 網 | 小名浜造船 | 陸上乗り上げ |
| 16 | (株)不動丸 | 第33不動丸 | 305 | 運 | 気仙沼木戸浦造船 | 陸上乗り上げ |
| 17 | (株)清八屋漁業 | 成田不動丸 | 80 | 網 | 波崎港内 | 転覆 |
| 18 | (有)阿波屋漁業 | 第33開運丸 | 99 | 探 | 波崎海岸 | 転覆 |
| 19 | (株)石田丸漁業 | 第51石田丸 | 80 | 網 | 波崎港外 | 転覆 |

<千葉県>

| | | 船名 | トン数 | | 震災時にいた場所 | 状況 |
|----|-------|------|------|---|----------|----|
| 20 | (有)林丸 | 第3林丸 | 17.3 | 探 | 飯岡港 | 転覆 |

註 網：網船、探：探索船、運：運搬船

北部太平洋海区大中型まき網漁業の漁業構造改革まき網漁船の取組状況

| 従来型 | 改革型まき網船 | | 網船の特徴 | 生産関係の取組 | 流通販売関係の取組 | 実証 件数 |
|--|--------------------------------|--|-----------------|--|---|----------|
| 135トン型網船 網船1隻 探索船1~2隻 運搬船2~3隻 (鮮魚) | ミニ船団 2隻体制 | 運搬機能付網船1隻 探索船兼運搬船1隻 (冷凍・鮮魚) | 300トン型 | 船団のスリム化 コスト削減 省エネ・省人化 安全性・居住環境の向上 収益性重視 高付加価値化 ・鮮魚高鮮度保持 ・冷凍品製造、製品開発 HACCP対応 ・魚倉 | 水揚安定供給 高付加価値製品の生産 地域ブランドの確立、販路拡大 地域(水産業・関連産業)の活性化 HACCP対応 | 1 |
| | | | 329トン型 | | | 1 |
| | ミニ船団 3隻体制 | 運搬機能付網船1隻 探索船1隻 運搬船1隻 (冷凍・鮮魚) | 279トン型 | | | 1 |
| | 単船 | 運搬機能付網船1隻 (冷凍・鮮魚) | 415トン型 | | | 1 |
| | 船団規模 縮減 | 網船1隻 探索船兼運搬船1隻 運搬船1~2隻 (鮮魚) | 199トン型 | | | 1 |
| 船団規模 縮減 | 網船1隻 探索船1隻 運搬船3隻 (鮮魚) | 135トン型 | 1 | | | |
| 135トン型網船2船団 網船2隻 探索船2隻 運搬船4隻 (鮮魚) | 船団規模 縮減 | 網船2隻 探索船2隻 運搬船3隻 (鮮魚) | 135トン型 80トン型 | 2船団のスリム化 コスト削減 収益性の向上 | 水揚安定供給 地域ブランドの確立、販路拡大 地域(水産業・関連産業)の活性化 | 1 |
| 80トン型網船 網船1隻 探索船1隻 運搬船1~2隻 (鮮魚) | ミニ船団 2隻体制 | 運搬機能付網船1隻 探索船兼運搬船1隻 (鮮魚) | 270トン型 | 船団のスリム化 コスト削減 省エネ・省人化 安全性・居住環境の向上 収益性重視 高付加価値化 ・鮮魚高鮮度保持 HACCP対応 ・魚倉 | 水揚安定供給 高付加価値製品の生産 地域ブランドの確立、販路拡大 地域(水産業・関連産業)の活性化 HACCP対応 | 1 |
| | | | 300トン型 | | | 1 |
| | 船団規模 縮減 | 網船1隻 探索船兼運搬船1隻 運搬船1隻 (鮮魚) | 199トン型 | | | 1 |
| | 船団規模 縮減 | 網船1隻 探索船兼運搬船1隻 運搬船1隻 (鮮魚) | 80トン型 | | | 1 |
| 合計 | | | | | | 11 |

北部太平洋まき網漁業協同組合連合会の概要

1. 組織概要

北部太平洋まき網漁業協同組合連合会

大中型まき網漁業の北部太平洋海区の漁業許可を有する漁業者で組織する県連網漁業協同組合（青森県、宮城県、福島県、茨城県、千葉県までの5県）が、出資して設立した水産業協同組合法に基づく漁連である。

註 北部太平洋海区

大中型まき網漁業の10の操業海区のうちの一つで、漁業法上は「千葉県南房総市野島崎灯台を通る経線と東経179度59分43秒の線との両線間における海域」となっているが、許可上魚種及び区域に係る制限条件により実質操業出来ない海域が設定しているため、一般的には北部太平洋海区とは、野島崎灯台正南線、東経179度59分43秒の線、北海道恵山岬灯台から青森県尻屋崎灯台に至る線の中心点を通る正東線及び北緯20度21秒の線に囲まれた海域を指す。

2. 北部太平洋まき網漁業協同組合連合会の事業概要

(1) 主要事業

会員及び所属員に対する指導事業を中心に活動し、その主な事業は次のとおりである。

- ・ 経営対策
- ・ TAC管理
- ・ マサバ太平洋系群資源回復計画における減船事業及び休漁事業
- ・ 許可一斉更新対策
- ・ 漁業調整
- ・ 漁業構造改革総合対策事業

(2) 会員所属組合員の経営状況

① 管轄海区における許認可隻数

平成23年3月現在

| | 19トン型 | 80トン型 | 110トン型 | 135トン型 | 計 |
|-----|-------|-------|--------|--------|----|
| 青森県 | 2 | 3 | | 8 | 13 |
| 宮城県 | | | | 10 | 10 |
| 福島県 | | 3 | 1 | 14 | 18 |
| 茨城県 | | 18 | 1 | 4 | 23 |
| 千葉県 | 16 | 4 | | 1 | 21 |
| 計 | 18 | 28 | 2 | 37 | 85 |

② 漁業者数（所属員）と実稼働統数

当海区の許可は、管轄する5県所在漁業者のほか、全国各地の漁業者も所有

しているが、マサバ資源の減少により当海区で操業する統数も減少しており、近年の実操業統数は約34カ統（2そうまき8カ統）となっている。

③ 漁業経営

従前は漁獲対象資源の減少並びに継続的な魚価安による水揚高の減少に加えて燃油等経費の高騰等により、赤字経営を余儀なくされている経営体が多かったが、近年はマサバ太平洋系群資源に見られるように対象資源の回復傾向並びに経営体によるコスト削減の徹底等もあり、概ね単年度の収支は黒字となっているものと考えられる。

これまでの漁船建造等の設備資金は、政策公庫を中心に調達され、運転資金は地銀及び信漁連から調達されてきたが、経営の逼迫から漁船建造資金の調達は一部の優良な経営体に限られ、漁船も概して老朽化の一途を辿ってきた。

しかしながら、経営の回復基調にあつて代船建造意欲も盛り上がりつつあり、漁船建造を機に各経営体の状況に応じた経営改善策を講じることが重要な課題となっている。

④ 船団の状況

使用船舶は、1船団あたり3～5隻（網船1隻、探索船1～2隻、運搬船1～2隻）を所有しているが、一部の漁業者を除きその船齢は15年を超え、かつ、20年を超過した漁船を使用しているケースもある。

80トン型・135トン型網船船齢構成

| 平成23年3月現在 | | |
|-----------|-------------|-------|
| 10年未満 | 10年以上～20年未満 | 20年以上 |
| 10 | 5 | 11 |
| 39% | 19% | 42% |

(3) まき網漁業の水揚状況と存続の必要性

① 水揚状況と地域経済への貢献

参考1表のとおり、最近3カ年において漁獲量は35万～28万トン、金額は400億円～260億円となっている。

参考2表のとおり、水揚港は、イワシ、サバ、カツオ等の回遊性魚を漁獲対象としているため、漁場の形成状況により千葉県銚子港から青森県八戸港までの比較的大きな漁港となっており、各漁港へ水揚することにより各地域の仲買人、運送業者、水産加工業者、造船所、漁具メーカー等関連業界の経営にとってまき網漁業は欠かせない存在であり、地元出身の乗組員の雇用を含め、地域経済の振興に貢献している。

② 水産物の自給率向上と安定的供給

マサバ資源は、19年、21年の卓越年級群の出現により増加傾向にあり、この資源を維持するため、前述のとおり資源回復計画を実行してきたが、この効果により20・21・22年盛漁期に500グラムアップの魚体が出現し、生鮮食用向けの供給に加え、輸入原料に依存してきた水産加工業への原料供給増により、自給率が向上するものと推測され、更に加入が良好と評価された2

1年級群、22年級群を今後も保護することにより一層国民への水産物としての蛋白資源の安定供給に大きな役割を發揮できると考えられる。

(4) 経営再建への取組状況

① 水産業体質強化総合対策事業への対応

平成19年6月に同事業に基づき設置した、北部太平洋大中型まき網漁業地域プロジェクト協議会において、コスト削減を柱とした合理的操業を目標とした代船建造を推進し、合わせて付加価値を高めた漁獲物の水揚による地域経済の振興に貢献する、各地区改革計画案の新たな策定に取り組んでいる。

② 資源回復計画の延長

国のマサバ太平洋系群資源回復計画は、19年級群の加入が良好と予測され、同年級群の保護が今後の本計画の焦点になることを考慮し、平成23年度まで4年間延長されることとなったが、21年級群、22年級群が高い加入率と評価され、計画は順調に推移していると考えられている。

参考1表のとおり、近年は安定した漁獲となり、世界的な魚の需要による価格の底支えもあり、かつ魚体の大型化に伴い価格も上昇したが、今後も同計画の確実な実行を期し、併せて需要に即応した供給を基本とした操業体制を構築する計画としている。

③ 基金協会への出資

基金協会保証による安定的な資金供与を得るために、11年度から計画的に全国遠洋沖合漁業信用基金協会への出資を実施したが、関係地方自治体、魚市場の協力もあり、本海区で約1億1千万円の出資金となっている。

参考1 北部太平洋海区大中型まき網漁業の魚種別水揚推移

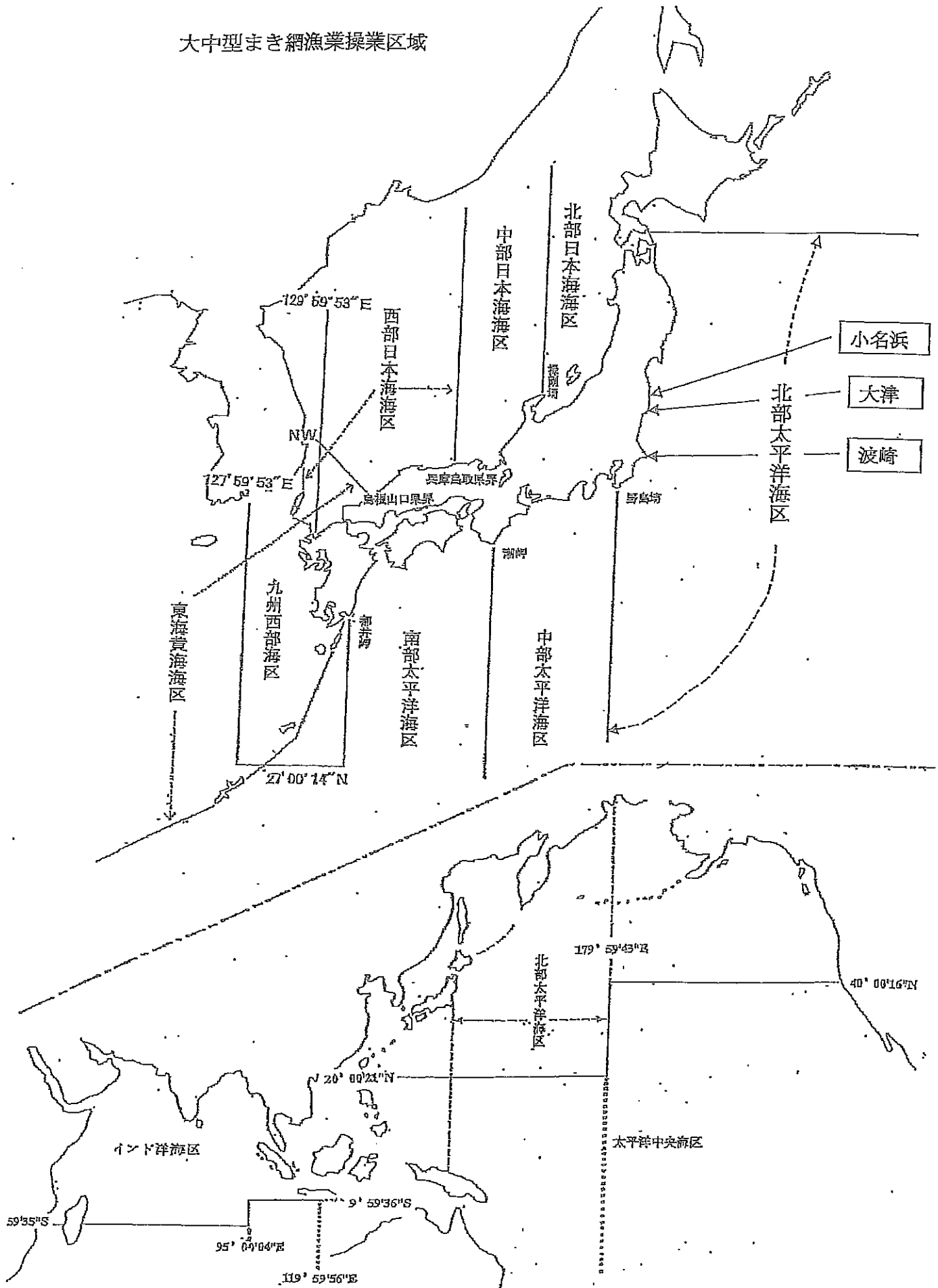
単位 数量：トン、金額：千円、単価：円/Kg

| | 平成20年 | | | 平成21年 | | | 平成22年 | | |
|------|---------|------------|-----|---------|------------|-------|---------|------------|-------|
| | 数量 | 金額 | 単価 | 数量 | 金額 | 単価 | 数量 | 金額 | 単価 |
| まいわし | 9,401 | 1,081,620 | 115 | 24,989 | 2,547,567 | 102 | 43,013 | 4,128,913 | 96 |
| せぐろ | 47,571 | 2,695,370 | 57 | 43,397 | 1,454,504 | 34 | 60,061 | 2,331,451 | 39 |
| さば | 210,877 | 17,480,574 | 83 | 155,009 | 9,832,323 | 63 | 168,405 | 13,205,497 | 78 |
| あじ | 8,250 | 914,310 | 111 | 3,130 | 275,429 | 88 | 9,783 | 894,018 | 91 |
| いか | 2,805 | 310,095 | 111 | 12,232 | 1,189,147 | 97 | 13,004 | 2,195,724 | 169 |
| かつお | 58,763 | 13,767,915 | 234 | 27,526 | 7,008,915 | 255 | 44,337 | 8,327,626 | 188 |
| まぐろ | 0 | 0 | 0 | 715 | 992,300 | 1,388 | 22 | 22,715 | 1,033 |
| その他 | 15,042 | 4,188,095 | 278 | 13,400 | 3,170,763 | 237 | 17,349 | 3,685,772 | 212 |
| 合計 | 352,709 | 40,437,979 | 115 | 280,398 | 26,470,948 | 94 | 355,974 | 34,791,716 | 98 |

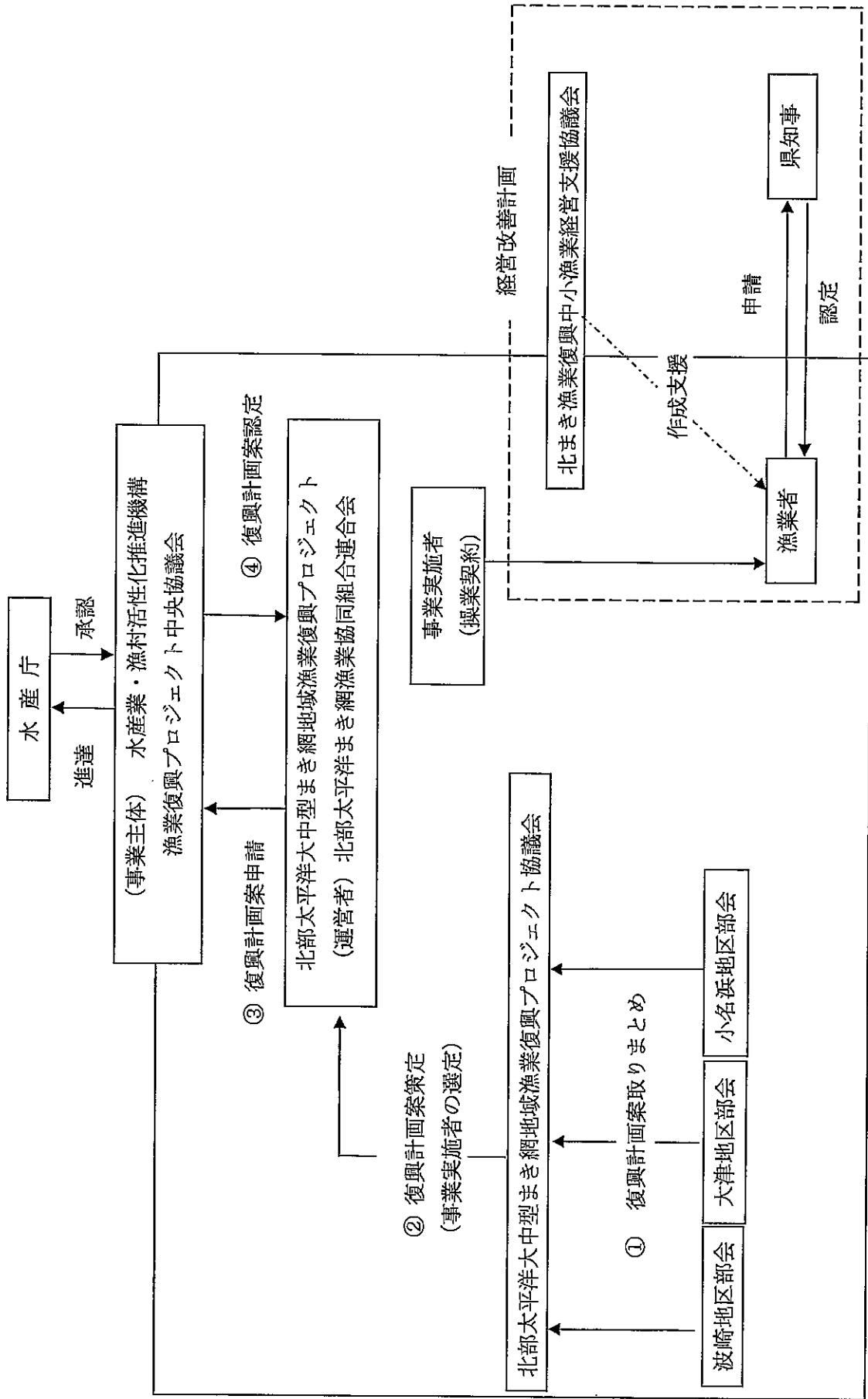
参考2 北部太平洋海区大中型まき網漁業の水揚港別水揚推移

| 水揚港 | 平成20年 | | 平成21年 | | 平成22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) |
| | 352,709 | 40,437,979 | 280,398 | 26,470,948 | 355,974 | 34,791,716 |
| 八戸 | 48,713 | 4,067,309 | 54,251 | 4,078,027 | 53,948 | 5,796,373 |
| 久慈 | 0 | 0 | 597 | 23,139 | 150 | 12,624 |
| 宮古 | 0 | 0 | 400 | 17,772 | 0 | 0 |
| 大船渡 | 2,159 | 529,912 | 628 | 119,693 | 1,176 | 199,339 |
| 気仙沼 | 15,590 | 3,578,391 | 10,363 | 2,441,047 | 14,604 | 3,084,806 |
| 女川 | 7,801 | 1,634,398 | 1,941 | 254,438 | 3,146 | 430,993 |
| 石巻 | 53,818 | 7,827,735 | 49,825 | 4,666,967 | 56,729 | 6,130,682 |
| 塩釜 | 1,843 | 767,073 | 1,094 | 1,147,628 | 801 | 350,214 |
| 中之作 | 5,150 | 1,421,676 | 2,431 | 968,346 | 3,286 | 959,314 |
| 小名浜 | 6,307 | 1,342,940 | 3,208 | 723,392 | 3,815 | 707,521 |
| 大津 | 1,683 | 102,249 | 1,207 | 40,795 | 1,178 | 46,103 |
| はさき | 21,052 | 1,442,537 | 5,712 | 195,314 | 26,090 | 1,061,996 |
| 銚子 | 184,607 | 17,006,378 | 145,635 | 11,031,883 | 188,460 | 15,544,716 |
| 勝浦 | 86 | 34,840 | 509 | 183,295 | 0 | 0 |
| その他9港 | 3,900 | 682,541 | 2,597 | 579,212 | 2,591 | 467,035 |

大中型まき網漁業操業区域



がんばる漁業復興支援事業対応フロー図



北部太平洋大中型まき網漁業地域漁業復興プロジェクト構成機関及び名簿
(H23年12月1日現在)

地域漁業復興協議会委員

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

波崎地区部会委員

| 所属団体 | 役職 | 氏名 | 備考 |
|-----------------------------|---------|--------|----|
| 茨城県農林水産部漁政課 | 課長補佐 | 庄司 邦男 | |
| 神栖市産業経済部農林水産課 | 副参事 | 山本 勉 | |
| 日本政策金融公庫東京支店 農林水産事業林業水産課 | 課長 | 岩見 裕志 | |
| 波崎水産加工業協同組合 | 代表理事組合長 | 高木 安四郎 | |
| 神栖市波崎水産物地方卸売市場 | 市場長 | 多田 好孝 | |
| はさき漁業協同組合 | 代表理事組合長 | 石田 洋一 | |
| 茨城県旋網漁業協同組合 | 専務理事 | 菅谷 邦生 | |
| 茨城県信用漁業協同組合連合会 | 代表理事専務 | 栗田 敏夫 | |

大津地区部会委員

| 所属団体 | 役職 | 氏名 | 備考 |
|-----------------------------|---------|-------|----|
| 茨城県農林水産部漁政課 | 課長補佐 | 庄司 邦男 | |
| 北茨城市農林水産課 | 課長 | 鈴木 洋之 | |
| 日本政策金融公庫東京支店 農林水産事業林業水産課 | 課長 | 岩見 裕志 | |
| 茨城県信用漁業協同組合連合会 | 代表理事専務 | 栗田 敏夫 | |
| 大津港水産加工業協同組合 | 代表理事組合長 | 杉本 佳幸 | |
| 北茨城市大津水産物卸売市場 | 市場長 | 村山 譲 | |
| 大津漁業協同組合 | 代表理事組合長 | 鈴木 将之 | |
| 茨城県旋網漁業協同組合 | 専務理事 | 菅谷 邦生 | |

小名浜地区部会委員

| 所属団体 | 役職 | 氏名 | 備考 |
|------------------------|---------|-------|----|
| 福島県水産事務所 | 所長 | 尾形 康夫 | |
| いわき市水産振興室 | 室長 | 小野 善史 | |
| 日本政策金融公庫仙台支店 農林水産事業 | 林業水産課課長 | 小林 昭仁 | |
| 福島県漁業協同組合連合会 | 専務理事 | 新妻 芳弘 | |
| 小名浜水産加工業協同組合 | 代表理事組合長 | 小野 利仁 | |
| 小名浜機船底曳網漁業協同組合 | 理事 | 柳内 克之 | |
| 福島県旋網漁業協同組合 | 代表理事組合長 | 野崎 哲 | |
| 東邦銀行小名浜支店 | 支店長 | 阿部 邦昭 | |
| 小名浜まちづくり市民会議 | 会長 | 作山 栄一 | |

北まき連合会中小漁業経営支援協議会委員

| 所属団体 | 役職 | 氏名 | 備考 |
|-------------------|----------|-------|----|
| 日本政策金融公庫東京支店 | 農林水産事業統括 | 野村 俊明 | |
| 全国遠洋沖合漁業信用基金協会 | 理事長 | 柴崎 幸男 | |
| 高木賢法律事務所 | 弁護士 | 高木 賢 | |
| 北部太平洋まき網漁業協同組合連合会 | 代表理事会長 | 川本 省自 | |

” アドバイザー

| | | | |
|-----------|---------|-------|--|
| 網漁協経営センター | 代表取締役会長 | 山本 辰義 | |
|-----------|---------|-------|--|