

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 (変更)
(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 (変更) | 代表理事会長 川本 省自 成子 隆英 | |
| | 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 26 年 12 月 | 計画期間 (変更) | 平成 27 年度～29 年度 平成 27 年度～31 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

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災から 3 年が経過し、各地で水産関連施設の復旧等、震災からの復興に向けた取り組みが進んでいる。当大津地区においても、津波等により港湾関連施設が甚大な被害を受けたが、県、市、地域が一体となって一日も早い復旧に向けて全力で取り組みが進められている所である。大津地区における水産業の復興に当たっては、基幹産業である大中型まき網漁業による大津港への水揚げの積極的な推進が不可欠であり、新規に建設予定の冷凍・冷蔵庫等の関連施設を最大限に活用した流通・加工業への供給体制の再構築が急務となっている。

当地区を根拠地とする大中型まき網漁船の「6 経営体 7 船団」は、大津波により船体損害、漁網の流失、倉庫・作業場等の施設の損壊等の被害を受けた。福島第一原子力発電所事故に伴う放射性汚染水流失問題に起因する操業自粛海域（福島県沖 N36° 51′ ～37° 53′）の設定、三陸各港における水揚げの制約（石巻：1,000 t 程度、気仙沼 300 t 程度、大船渡 150 t 程度）等が続いているが、以下のように確実に復旧が進んできており、今般、大中型まき網漁業の大津地区漁業復興計画を策定・実施する環境が整ったところ。

- ① 大津港の漁港関連施設はまだ復旧途上にあるものの、水揚げ岸壁はほぼ復旧し、大中型まき網漁船の水揚げが行える状況となった。
- ② 復興交付金を活用した水揚施設、冷凍・冷蔵庫及び製氷工場の建設・整備が進められており、また、当地区の大中型まき網漁船による計画的な大津港への水揚協力も表明された。
- ③ 平成 25 年 11 月 30 日をもって北部太平洋まき網漁連による放射性物質検査時一斉休漁が解除され、操業日数も正常化に向っている。
- ④ 東北地域の造船所の復旧・大型船建造に対応する船台の新設等により、全国的に大中型まき網漁船の建造に対応できる船台確保の目途が立ってきた。

以上のような状況から、大津地区の大中型まき網漁船に改革型漁船を順次導入し、大津地区の漁業復興の加速化を図っていくこととする。改革型漁船の導入に当たっては、操業体制を抜本的に見直し、少ない漁獲量でも収益が確保できる収益性重視の操業体制への転換を図ることにより漁業経営の安定化に取り組むとともに、流通・加工業とも連携して新たな水産物の供給体制を確立し、関連産業も含めた地域の水産業の復興に取り組むこととする。

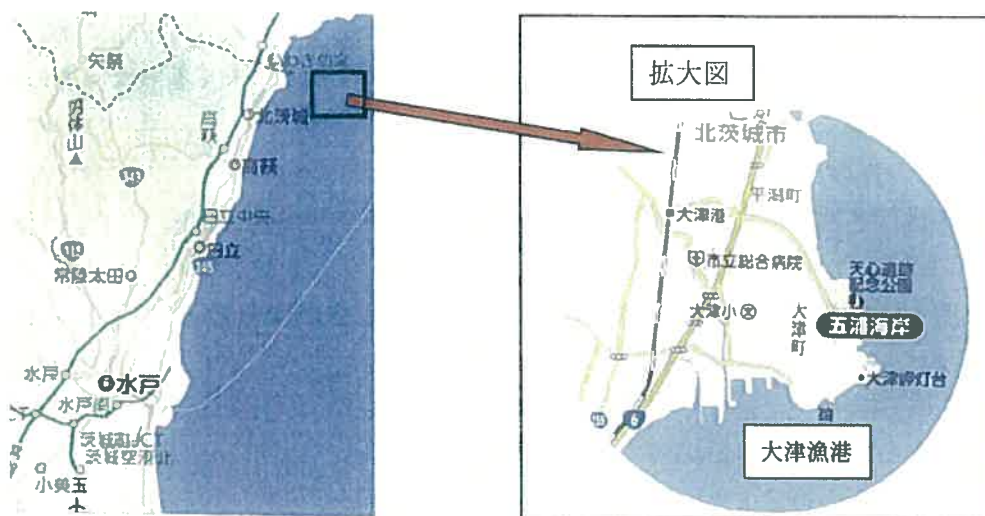
2. 地区の概要

茨城県は南北に連なる約 190Km の海岸線を有し、平成 22 年の海面漁業生産量は全国 6 位、中でもサバ類やマイワシの生産量は全国 1 位となっている。

当港所在地の北茨城市は県の最北部、福島県との県境南側に位置し、水産庁の定める第 3 種漁港が 2 港存在し、そのうちの 1 港が当大津漁港である。

大津地区には、まき網漁業を主体に、底曳網漁業、小型船曳網漁業等、沿岸漁業があり、漁業で栄えてきた地区であります。中でも基幹産業である大中型まき網漁業は、80 トン型漁船が 6 船団、改革型漁船（199 トン）1 船団で、周年、イワシ、サバ、アジ等を対象として操業を行っている。

尚、前述した 80 トン型漁船の中には昨年 7 月に認定を受けた 2 船団が含まれ、残る船団についても順次改革型漁船へと変更し、操業コストの削減、安全性の向上及び労働環境の改善に取り組む計画である。



現在、当地区の沿岸漁業は福島第一原発事故に伴う放射性物質問題への懸念から操業が大きく制約されており、大中型まき網漁業については、福島県沖に操業自粛海域が設定されている。

この様な中、今般、復興交付金が北茨城市に交付され、漁港施設の新魚市場・新製氷工場・新冷凍冷蔵庫の建設が開始されており、これらの施設を活用した水揚げの促進、流通・加工の活性化が地域の重要な課題となっている。

《大津漁協所属まき網漁業の震災被害【震災後】》

1. 漁網及び施設等の被害

| | 漁 網 | 施 設 等 | 復 旧 状 況 |
|----------|------------------|---------------------|--------------------------------|
| (株)不動丸 | 2ヶ統分流出 | 事務所・倉庫等津波により大破 | 漁網は茨城県共同利用漁船等復旧支援対策事業等の活用により復旧 |
| 丸徳漁業(株) | 2ヶ統分流出 2ヶ統分大破 | 自宅・事務所等津波により大破 | 同上 |
| (有)福栄丸漁業 | 2ヶ統分流出 予備網大破 | 漁網倉庫等津波により大破 | 同上 |
| 大濱漁業(株) | 1ヶ統分流出 | 製氷工場等大破 | 同上 |
| 丸成漁業(株) | 3ヶ統分流出 | 自宅・事務所・漁網倉庫等津波により大破 | 同上 |
| (有)新田漁業 | 2ヶ統分流出 予備網大破 | 事務所等津波により大破 | 同上 |

2. まき網漁船の被害

| | 船 名 | トン数 | | 震災時の場所 | 状 況 | 平成 24 年 3 月現在 |
|---------|----------|-----|---|----------|--------|---------------|
| 大津漁業(株) | 第 7 大濱丸 | 80 | 網 | 小名浜造船 | 陸上乗り上げ | 修繕 23 年 5 月復旧 |
| (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 | 修繕 23 年 8 月復旧 |

* 網：網船 運：運搬船

大津地区の大中型まき網漁船 7 船団 (6 経営体)

| | まき網漁船 (網船) | 船 団 構 成 | 備 考 |
|---|-----------------|---------------------------|-----------|
| 1 | 第 21 不動丸 199 トン | 網船 1 隻 運搬船 1 隻 | がんばる漁業実施中 |
| 2 | 第 11 不動丸 80 トン | 網船 1 隻・探索船 1 隻・運搬船 1 隻 | 次回計画船 |
| 3 | 第 1 全徳丸 80 トン | 網船 1 隻・探索船 1 隻・運搬船 1 隻 | 今回計画対象船 |
| 4 | 第 11 福栄丸 80 トン | 網船 1 隻・探索船 1 隻・運搬船 1 隻 | 今回計画対象船 |
| 5 | 第 7 大濱丸 80 トン | 網船 1 隻・探索船 1 隻・運搬船 1 隻 | 計画検討中 |
| 6 | 第 3 海栄丸 80 トン | 網船 1 隻・探索船 1 隻・運搬船 1 隻 | 計画認定船 |
| 7 | 第 7 新丸 80 トン | 網船 1 隻・探索兼運搬船 1 隻・運搬船 1 隻 | 計画認定船 |

※ 計画認定船

第 3 海栄丸⇒探索船削減・網船 1 隻 (199 t 型) 運搬船 1 隻=2 隻体制で操業

第 7 新丸⇒運搬船削減・運搬機能付網船 1 隻 (300 t 型) 探索兼運搬船 1 隻=2 隻体制で操業

【震災直後被害写真】

平成26年
4月現在
No.1

①大津漁港上空よりの写真



②旋網船物揚げ場



③小型船係留場～第2市場



【漁港修復進捗状況】

平成26年
10月現在

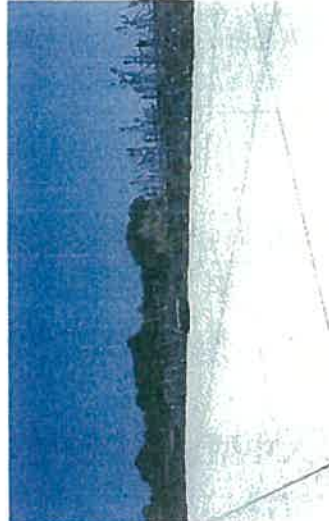
①油槽所跡地



①油槽所跡地



②旋網船物揚げ場(完了)



②旋網船物揚げ場(完了)



③小型船係留場



③小型船係留場(岸壁修復工事中)



【震災直後被害写真】

平成26年
4月現在
No.2

④小型船係留場



⑤陸電施設



⑥大津港東部地区



【漁港修復進捗状況】

平成26年
10月現在

④小型船係留場



⑤陸電施設(完了)



⑥大津港東部地区(完了)



③小型船係留場(岸壁修復工事中)



⑤陸電施設(完了)



⑥大津港東部地区(完了)



【震災直後被害写真】

平成26年
4月現在
No.3

⑦旋網船係留場



⑦旋網船係留場(完了)



⑦旋網船係留場(完了)



⑧旋網船水揚場



⑧旋網船水揚場



⑧旋網船水揚場(岸壁修復工事中)



⑨第3計量施設



⑨第3計量施設(完了)



⑨第3計量施設(完了)



【漁港修復進捗状況】

平成26年
10月現在

【震災直後被害写真】

平成26年
4月現在
No.4

【漁港修復進捗状況】

平成26年
10月現在

⑩第3市場西側岸壁



⑩第3市場西側岸壁



⑩第3市場西側岸壁(修復工事中)



⑪第2市場



⑪第2市場(撤去)



⑪第2市場(新市場建設工事中)



⑫第3市場東側岸壁



⑫第3市場東側岸壁



⑫第3市場東側岸壁(完了)



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 林業水産営業グループ | グループリーダー | 野頭 賢一 |
| 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 | 青木 雅志 |
| 北茨城市環境産業部農林水産課 | 農林水産課長 | 新妻 博文 |
| 日本政策金融公庫東京支店 農林水産事業林業水産第一課 | 課長 | 新鞍 和重 |
| 茨城県信用漁業協同組合連合会 | 代表理事専務 | 栗田 敏夫 |
| 大津漁業協同組合 | 代表理事組合長 | 鈴木 将之 |
| 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 | 坂本 善則 |
| 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

大津地区所属の大中型まき網漁船（7船団6経営体）は、1船団3隻体制でイワシ・サバ・アジ等を対象に北部太平洋海域で操業に従事してきた。このうち1船団（第21不動丸）は、先行して199t型改革型網船を導入し、現在1船団2隻体制での収益性向上の取り組みを行っているところである。

当地区の水産業復興に向けた環境整備が本格化しつつある状況を踏まえ、昨年7月に認定を受けた2船団（199t型・300t型）に続き、2船団について199t型の改革型網船を新たに導入し、操業体制の抜本的見直しを行うとともに、漁獲物の大津地区への水揚を推進し、港湾施設及び冷凍・冷蔵庫、製氷施設等の復旧の進捗に合わせて生産者・市場・買受人・流通業者等が一体となって食料向けへの水揚比率の向上により大津地区水産業の復興と安定的な発展に取り組む。

<生産に関する事項：大中型まき網漁業>

199トン型新船（網船）導入タイプの取組み（丸徳漁業㈱・宥福栄丸漁業）

北部太平洋海区において先行して復興に向けて稼働している199t型船をモデルとした改革型網船を新たに導入し、現行の1船団3隻体制を2隻体制（網船1隻、運搬船1隻）に縮減し、生産コストの削減と漁船の安全性・居住性向上を図り、漁獲量は減少する計画の中でも、収益性が確保できる操業体制の確立を目指す。

○ 具体的事項：共通の取組

- ・1船団2隻体制による、生産コストの削減
- ・改革型網船の導入による安全性、居住性、労働環境性の改善
- ・若手乗組員の積極採用及び育成
- ・従来実績よりも少ない漁獲量でも収益が確保できる操業体制の確立により、資源管理型漁業を推進

○ 具体的事項（丸徳漁業㈱）

- ・船体横移動システム採用による漁労作業の安全性の向上
- ・燃油消費の節減対策
- ・運搬船の魚艙改造による鮮度保持向上の取組

○ 具体的事項（宥福栄丸漁業）

- ・低抵抗型船体付加物等採用による省エネ性の向上
- ・燃料消費の見える化による省エネ運航の確実化
- ・停泊用発電機使用による省エネ性及び居住性の向上
- ・運搬船魚艙のタモ網接触部分をステンレス貼りにし、ガラスフレーク入り塗料の採用
- ・運搬船に紫外線殺菌装置を導入し衛生高度化及び高鮮度化を図る

<流通販売に関する事項>

当大津地区では、東日本大震災の被害により大中型まき網漁船による水揚げが困難となっていたが、地域の復興計画に並行して、復興交付金を活用して水揚受入施設、冷凍・冷蔵庫及び製氷工場の整備を進めているところである。

大津地区におけるまき網漁獲物の水揚は、従来、餌料向けの取り扱いが中心であり、昭和50年代のイワシ類の好漁と養殖業隆盛により昭和58年度には15万トンの水揚を記録するなど繁栄したが、その後のイワシ漁獲減少と養殖業衰退により、当地区の水揚も減少してきた。この間に、銚子等の他地区の港は加工製品用冷凍物の取り扱いを増加させ水揚の確保を図ったが、大津地区は餌料向けから食用向けへの転換の時期を逸し、地元冷凍業者も衰退の一途をたどり現在に至っている。

この様な状況を打破すべく、大震災からの全面的な関連施設の復旧を図る中で、大津漁協が新規に冷凍・冷蔵庫を建設し、冷凍事業に参画し、食用向けの出荷を増加させる計画としている。この計画の実施に当たっては、当地区大中型まき網漁船が輪番制で大津地区での水揚を行う等、全面的な協力を行うことを表明している。

上記の食用向け出荷の推進に当たっては、新設される冷凍・冷蔵庫、新規製氷工場の高品質製氷（プレート氷）を活用する。また、まき網漁船の運搬船に滅菌装置を順次設置することにより、漁獲物の高衛生化・高鮮度化を進め、大手水産仲卸業者とも提携した鮮魚出荷及び加工用品向けの冷凍製品の出荷の増加を図るとともに地元・近隣の業者（小名浜地区）と、連携を密にし地元水揚の誘致を図る。

加えて、安心・安全な漁獲物を提供するため、放射性物質問題に起因する風評被害への対応も併せて行う。

また、震災前より取り組んできた各種地域活性化の取り組み（各種イベントへの参画等）にも積極的に参画し、地域の魚食普及を図り、地元加工業者を含む関連産業と一体となって地域水産業の復興・振興に取り組む。

○ 具体的事項

- ・ 魚市場機能の復旧及び新設される冷凍・冷蔵庫、新規製氷工場の活用による魚価の向上
- ・ 大手水産仲卸会社と連携した高鮮度漁獲物の販路拡大
- ・ 地元水揚の増加による関連産業の活性化
- ・ 地域の活性化ビジョン構想に参画し、魚食普及事業の推進・地場産業とタイアップした地域全体の復興への取り組み

(3) 復興の取組内容

(丸徳漁業㈱) No.1

| 大事項 | 中事項 | 復興前の現状と課題 | 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、生産コストが大さい | A | <ul style="list-style-type: none"> 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、網船(199GT)を導入。探索船(80GT)を削減 船体横移動システム(バウスラスタ一、スタンスラスタ一)の採用 | 1 船団2隻体制となり、下記C～Fの取組などにより、生産コスト14,044千円の削減効果 作業の効率化 | 参考資料 P.1～4 |
| | 資源への配慮及び高衛生化 | 水揚数量11,076トン/年 (震災前5年平均) | B | <ul style="list-style-type: none"> 水揚数量9,968トン/年 (探索船の削減による探索能力の減少により10%減少を見込む) 運搬船の魚船改造による鮮度保持の向上 | 水揚金額747,600千円 魚船に差板を差し込むことにより漁獲物の揺れの軽減＝鮮度保持及び航行の安全 | 参考資料 P.5～7 |
| 省コスト化 | 【人件費】 震災前：3隻で乗組員計42名 248,446千円/年 直近：3隻で乗組員42名 251,243千円/年 | 【燃油消費】 震災前：3隻でA重油消費量 1,279kl/年 | C | <ul style="list-style-type: none"> 網船の漁撈機器配置変更 探索船削減 ⇒探索船削減により5名削減計37名 | 人件費 248,446千円/年⇒237,770千円/年 10,676千円/年の削減 4.3%の削減 | 参考資料 P.8 |
| | | | D | <ul style="list-style-type: none"> 探索船削減 ⇒2隻で計1,209kl/年 | 1,279K1/年⇒1,209K1 燃油消費量70kl削減 燃油消費量5.5%削減 | 参考資料 P.9 |
| | | | E | <ul style="list-style-type: none"> 探索船削減 新網船導入 ⇒2隻で平均54,000千円/年 | 修繕費 82,135千円/年⇒54,000千円/年 28,135千円/年の削減 修繕費削減率34.25% | 参考資料 P.10 |

| 大事項 | 中事項 | 復興前の現状と課題 | 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 | 【氷代】 震災前：運搬船氷使用は 数量：6,590 t/年 金額：61,943 千円/年 | F | ・水揚数量：10%減 ⇒氷使用量：10%減 数量：5,931 t/年 金額：59,310 千円/年 | 氷代 61,943 千円/年⇒59,310 千円/年 2,633 千円/年の削減 金額比 4.25%削減 | 参考資料 P.11 |
| | 網船の安 全性・居 住性の向 上 | 網船の安全性・居住性の改善が求めら れている 乗組員の高齢化 | G | ・新たに導入する網船において、十分 な復元性、居住環境、作業スペースを 確保 ・若手乗組員確保対策 ・新入社員安全教育 | ・操業安全性、労働環境の改善 により労働意欲の向上を促し、 若手船員の確保も実現 ・海難事故の未然防止 | 参考資料 P.12 ～20 |
| 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・冷蔵関係施設は甚大な被 害を受け、漁獲物の十分な受け入れが できない。 | H | ・大津漁港の復旧等に参画するととも に、需要に応じた水揚げを行い、従来 の餌料用冷凍品から食用向け加工品原 料への脱皮を図る ・大津への計画水揚数量 650 t/年 ・運搬船の共同利用 | ・新魚市場、新製氷工場、新冷 凍・冷蔵庫の竣工・稼働に呼応 して、まき網漁獲物の受入の大 幅な増加が見込まれ、地域の復 興、活性化につながる。 ・運搬船の共同利用による水揚 地の分散化により、魚価単価の 下落が抑制される | 参考資料 P.1～12 |

(3) 復興の取組内容

(南福栄丸漁業) No.1

| 大事項 | 中事項 | 復興前の現状と課題 | 記号 | 取組内容 | 見込まれる効果 | 効果の根拠 参考資料 |
|----------|--------------|---|----|---|--|----------------|
| 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、網船(199GT)を導入。探索船(89GT)を削減 | 1 船団 2 隻体制となり、下記C～Fの取組などにより、生産コスト 76,075 千円の削減効果 | 参考資料 P.1～2 |
| | 資源への配慮及び高衛生化 | 水揚数量 11,400 トン/年 (震災前 5 年平均) | B | ・水揚数量 10,260 トン/年 (探索船の削減による探索能力の減少により 10%減少を見込む) ・運搬船の魚艙改造(一部魚艙のステンレス張、紫外線殺菌装置の導入) | 水揚金額 769,500 千円 (高衛生化の取組により魚価向上も期待されるが、水揚金額の算出において加味していない) | 参考資料 P.3～7 |
| | 省コスト化 | 【人件費】 震災前：3 隻で乗組員は計 42 名、 270,181 千円/年 直 近：3 隻で乗組員は計 42 名 257,714 千円/年 【燃油消費】 震災前：3 隻で A 重油消費量 1,201kl/年 | C | ・網船の漁撈機器配置変更 ・探索船削減 ⇒探索船削減により 5 名削減計 37 名 | 人件費 270,181 千円/年⇒244,310 千円/年 25,871 千円/年の削減 人件費削減率 9.6% | 参考資料 P.8 |
| | | | D | ・探索船削減 ・停泊用発電機の使用 ⇒2 隻で計 1,131kl/年 ・低抵抗型船体付加物採用 ・燃料消費の見える化装置の採用 | 1,201K l /年⇒1,131K l 燃油消費量 70kl 削減 燃油消費量削減率 5.8% 省エネ性及び居住性の向上 | 参考資料 P.9～13 |

| 大事項 | 中事項 | 復興前の現状と課題 | 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 | 【修繕費】 震災前：3隻で93,244千円/年 直近：3隻で78,239千円/年 | E | ・探索船削減 ・新網船導入 ⇒2隻で平均54,000千円/年 | 修繕費 93,244千円/年⇒54,000千円/年 39,244千円/年の削減 修繕費削減率42.08% | 参考資料 P.14 |
| | | 【氷代】 震災前：運搬船氷使用は 数量：5,534 t 金額：52,017千円/年 | F | ・水揚数量：10%減 ⇒氷使用量：10%減 数量：4,981 t 金額：49,810千円/年 | 氷代 52,017千円/年⇒49,810千円/年 2,207千円/年の削減 金額比4.2%削減 | 参考資料 P.15 |
| 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・居住性の改善が求められている 乗組員の高齢化 | G | ・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 ・若手乗組員確保対策 ・新入社員安全教育 | ・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、若手船員の確保も実現 ・海難事故の未然防止 | 参考資料 P.16～25 |
| | | 東日本大震災により大津漁港の漁港、市場、製氷・冷蔵関係施設は甚大な被害を受け、漁獲物の十分な受け入れができない。 | H | ・大津漁港の復旧等に参画するとともに、需要に応じた水揚げを行い、従来の餌料用冷凍品から食用向け加工品原料への脱皮を図る ・大津への計画水揚数量650 t/年 ・運搬船の共同利用 | ・新魚市場、新製氷工場、新冷凍・冷蔵庫の竣工・稼働に呼応して、まき網漁獲物の受入の大幅な増加が見込まれ、地域の復興、活性化につながる。 ・運搬船の共同利用による水揚地の分散化により、魚価単価の下落が抑制される | 参考資料 P.1～12 |

(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： A～H

事業実施者： 大津漁業協同組合

契約漁業者： ①丸徳漁業株式会社（新船導入 199 トン型）

② 有限会社福栄丸漁業（新船導入 199 トン型）

* 両漁業者は茨城県北茨城市大津地区を拠点にする、北部太平洋海区において大中型まき網漁業に従事

実施年度： 平成 27 年度～29 年度

(変更) 平成 27 年度～30 年度

※ I. 当該船舶は茨城県北茨城市大津地区にある漁業者の船舶であって本計画書「1.目的」にある震災等による影響を強く受けている漁業者であり、地域水産業の復興を果たす上で重要なものである。

| 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～H | 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 | 丸徳漁業 株式会社 | 平成 27 年度 |
| A～H | 日本政策金融 公庫資金 (漁船資金) | 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 | 有限会社 福栄丸漁業 | 平成 27 年度 |

2) その他関連する支援措置

(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 | 26年 | 27年 | 28年 | 29年 | 30年 | 31年 |
|-------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|
| A |> | | | | | |
| B |> | | | | | |
| C~F |> | | | | | |
| G |> | | | | | |
| H |> | | | | | |

② 復興の取組による波及効果

- i. 199t型網船の改革型漁船の導入により、2隻体制での効率的な操業モデルを確立することにより、地域の基幹産業である大中型まき網漁業の持続的な発展が図られる。
- ii. 改革型漁船の導入により、居住性、安全性、労働環境が向上することで、若手乗組員の確保が進み船員雇用の底上げが図られる。また、操業形態の近代化・合理化により漁業経営基盤の強化が図られる。
- iii. 改革型漁船の導入に呼応する形で大津港における水揚受け入れ能力の復旧、冷凍・冷蔵、製氷施設の建設が図られることで、漁獲物の水揚、供給の増加、生販一体となった鮮魚及び水産加工品の高付加価値化の取り組みが促進される。また、新規雇用の増加等により地域経済の活性化が期待できる。
- iv. 漁業者、魚市場、水産加工業者がこれまで以上に密に連携し、水産業の持続的発展を目指すことで、意欲ある人材の確保・育成が期待される。
- v. 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旧・復興を促進させる。

4. 漁業経営の展望

現在、大津地区大中型まき網漁業は、6経営体7船団が稼働し、北部太平洋海区において周年イワシ、サバ、アジ等を対象に操業を行っている。このうち1船団については、先行して改革型漁船（199t型網船）を導入し、現在1船団2隻体制で操業中であるが、残る6船団は80t型網船による3隻体制で操業しており、漁船の老朽化が進む中で漁船の安全性・居住性の懸念も生じている。

今後は昨年7月に認定を受けた2船団と、今回計画する2船団が順次改革型漁船に移行し、これらの漁船が中心となって地元水揚を推進し、大津地区の水産業復興を牽引して行く。

また、漁船の安全性、居住性、労働環境の改善を確保するとともに、船団のスリム化による生産コストの削減により漁業経営の安定化を図りつつ、大津地区を中心とした漁獲物の付加価値向上に取り組み、資源管理を推進しつつ福島県沖の操業自粛海域設定による漁業経営への悪影響を克服し、収益が確保できる操業体制の構築を目指すこととする。

北部太平洋海区においては、マサバ太平洋系群資源回復計画の実施等もあってサバ類資源が増加傾向にあり、マイワシ資源についても近年増加傾向にあるが、両資源ともに未だ低位と中位の変更点近辺にあることから、今後、資源のさらなる回復を確実にしながら、資源を一層有効に活用する魚価向上のための取り組みを行っていく必要がある。

〈大中型まき網漁業〉 全徳丸

(1) 収益性改善の目標

(収入) @64.18 @76.84 @75

丸徳漁業(株)

@75

| | 震災前 | 直近 | 復興1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 水揚数量(t) | 11,076 | 9,819 | 9,968 | 9,968 | 9,968 | 9,968 | 9,968 |
| 水揚金額(千円) | 710,862 | 754,518 | 747,600 | 747,600 | 747,600 | 747,600 | 747,600 |

| 復興平均 |
|---------|
| 9,968 |
| 747,600 |

(経費)

| | | | | | | | |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 人件費 | 248,446 | 251,243 | 237,770 | 237,770 | 237,770 | 237,770 | 237,770 |
| 燃油代 | 88,505 | 80,796 | 113,612 | 113,612 | 113,612 | 113,612 | 113,612 |
| 修繕費 | 82,135 | 112,303 | 45,000 | 40,000 | 55,000 | 60,000 | 70,000 |
| 水代 | 61,943 | 58,696 | 59,310 | 59,310 | 59,310 | 59,310 | 59,310 |
| 漁具費 | 24,883 | 8,900 | 20,000 | 20,000 | 20,000 | 20,000 | 20,000 |
| 金利 | | | 21,980 | 15,718 | 11,477 | 8,493 | 6,328 |
| 保険料 | 6,915 | 7,356 | 14,174 | 12,152 | 10,134 | 10,478 | 10,254 |
| 公租公課 | 4,048 | 9,751 | 11,263 | 8,132 | 6,012 | 4,519 | 3,437 |
| 販売費 | 45,371 | 40,483 | 41,866 | 41,866 | 41,866 | 41,866 | 41,866 |
| 一般管理費 | 58,889 | 91,482 | 50,000 | 50,000 | 50,000 | 50,000 | 50,000 |
| その他 | 1,877 | 1,337 | 1,500 | 1,500 | 1,500 | 1,500 | 1,500 |
| 合計 | 623,012 | 662,347 | 616,475 | 600,060 | 606,681 | 607,548 | 614,077 |
| 償却前利益 | 87,850 | 92,171 | 131,125 | 147,540 | 140,919 | 140,052 | 133,523 |

| |
|---------|
| 237,770 |
| 113,612 |
| 54,000 |
| 59,310 |
| 20,000 |
| 12,799 |
| 11,438 |
| 6,673 |
| 41,866 |
| 50,000 |
| 1,500 |
| 608,968 |
| 138,632 |

※震災前の数字は、1船団3隻の過去5ヶ年(H18年~22年)平均、直近の数字はH24年~H25年の2ヶ年の平均

単位:人

| 乗組員数 | 震災前 | 直近 | 復興1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 |
|------|-----|----|-------|-----|-----|-----|-----|
| 網船 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 |
| 探索船 | 5 | 5 | | | | | |
| 運搬船 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 船団計 | 42 | 42 | 37 | 37 | 37 | 37 | 37 |

(2) 次世代建造の見通し

| | |
|-------|--------|
| 償却前利益 | 138百万円 |
|-------|--------|

×

| | |
|-------------|-----|
| 次世代船建造までの年数 | 25年 |
|-------------|-----|

>

| | |
|----|----------|
| 船価 | 2,709百万円 |
|----|----------|

※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・作業艇 | 1,609 |
| 運搬船 | 1,100 |

大 中 型 ま さ き 網 漁 業

改革型船団化経費比較表

丸徳漁業㈱

(船団構成と乗組員数)

| | A | | B | |
|-------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | 震災前 | 直近 | 震災前 | 直近 |
| 網船 | 80GT | 80GT | 80GT | 80GT |
| 運搬船 | 330GT | 330GT | 330GT | 330GT |
| 探索船 | 80GT | 80GT | 80GT | 80GT |
| 魚艙容積 | 634.37m ³ | 634.37m ³ | 634.37m ³ | 634.37m ³ |
| 網台面積 | 70.64m ² | 70.64m ² | 70.64m ² | 70.64m ² |
| 船団総隻数 | 3隻 | 3隻 | 3隻 | 3隻 |
| 乗組員 | 42名 | 42名 | 42名 | 42名 |



移行

| | C | | C-A | |
|-------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| | 復興後 | 差 | 復興後 | 差 |
| 網船 | 199GT | 119GT | 199GT | 119GT |
| 運搬船 | 330GT | - | 330GT | - |
| 探索船 | - | -80GT | - | -80GT |
| 魚艙容積 | 634.37m ³ | - | 634.37m ³ | - |
| 網台面積 | 69.70m ² | -0.94m ² | 69.70m ² | -0.94m ² |
| 船団総隻数 | 2隻 | -1隻 | 2隻 | -1隻 |
| 乗組員 | 37名 | -5名 | 37名 | -5名 |

(収入)

| | A | | B | |
|------|---------|---------|---------|---------|
| | 震災前 | 直近 | 震災前 | 直近 |
| 水揚数量 | 11,076 | 9,819 | 11,076 | 9,819 |
| 水揚金額 | 710,862 | 754,518 | 710,862 | 754,518 |



移行

| | C | | C-A | |
|------|---------|--------|---------|--------|
| | 復興後 | 差 | 復興後 | 差 |
| 水揚数量 | 9,968 | -1,108 | 9,968 | -1,108 |
| 水揚金額 | 747,600 | 36,738 | 747,600 | 36,738 |

(経費)

| | A | | B | |
|-------|---------|---------|---------|---------|
| | 震災前 | 直近 | 震災前 | 直近 |
| 人件費 | 248,446 | 251,243 | 248,446 | 251,243 |
| 燃油代 | 88,505 | 80,796 | 88,505 | 80,796 |
| 修繕費 | 82,135 | 112,303 | 82,135 | 112,303 |
| 水代 | 61,943 | 58,696 | 61,943 | 58,696 |
| 漁具費 | 24,883 | 8,900 | 24,883 | 8,900 |
| 金利 | - | - | - | - |
| 保険料 | 6,915 | 7,356 | 6,915 | 7,356 |
| 公租公課 | 4,048 | 9,751 | 4,048 | 9,751 |
| 販売費 | 45,371 | 40,483 | 45,371 | 40,483 |
| 一般管理費 | 58,889 | 91,482 | 58,889 | 91,482 |
| 其の他 | 1,877 | 1,337 | 1,877 | 1,337 |
| 合計 | 623,012 | 662,347 | 623,012 | 662,347 |



移行

| | C | | C-A | |
|-------|---------|---------|---------|---------|
| | 復興後 | 差 | 復興後 | 差 |
| 人件費 | 237,770 | -10,676 | 237,770 | -10,676 |
| 燃油代 | 113,612 | 25,107 | 113,612 | 25,107 |
| 修繕費 | 54,000 | -28,135 | 54,000 | -28,135 |
| 水代 | 59,310 | -2,633 | 59,310 | -2,633 |
| 漁具費 | 20,000 | -4,883 | 20,000 | -4,883 |
| 金利 | 12,799 | 12,799 | 12,799 | 12,799 |
| 保険料 | 11,438 | 4,523 | 11,438 | 4,523 |
| 公租公課 | 6,673 | 2,625 | 6,673 | 2,625 |
| 販売費 | 41,866 | -3,505 | 41,866 | -3,505 |
| 一般管理費 | 50,000 | -8,889 | 50,000 | -8,889 |
| 其の他 | 1,500 | -377 | 1,500 | -377 |
| 合計 | 608,968 | -14,044 | 608,968 | -14,044 |

移行後の収益・経費ともに、復興後5ヶ年平均

復興計画には上記船舶のほか、作業艇2隻を使用

※ 上記の通り、改革型船団化することにより、経費が約14,044千円削減される。

[漁業復興計画における経費算出基礎]

丸徳漁業㈱

1. 水揚数量 震災前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（震災後は検体休漁等の実施により水揚数量が大幅に減少したため、震災前の実績をもとに算出。）
2. 水揚金額 上記の水揚数量について、復興後は直近の平均魚価単価（H24～25年）をもとに単価変動を考慮し算出。（単価は、近年のサバ等の魚体組成の向上並びに輸出品の好調により上昇傾向にあるため直近の平均魚価を参考に算出。）
3. 人件費 震災前5年間（H18～22年）の実績平均値を基準に、復興後は乗組員5名減少37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は現在稼働中の同規模の改革型網船の実績数量及び運搬船の実績平均値の合計数量に直近単価（@94）を掛け計算
5. 修繕費 網船については同規模の改革型網船の実績、運搬船については実績をもとに算出
6. 氷代 震災前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踏まえ算出
7. 漁具費 震災前5年間の実績平均値を基準に、削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 震災前5年間の実績平均値を基準に算出
13. その他 震災前5年間の実績平均値を基準に算出

＜大中型ままき網漁業＞ 福栄丸

(1) 収益性改善の目標

(収入) @67.13 @77.56 @75

| | 震災前 | 直近 | 復興1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 水揚数量(t) | 11,400 | 9,358 | 10,260 | 10,260 | 10,260 | 10,260 | 10,260 |
| 水揚金額(千円) | 765,337 | 725,814 | 769,500 | 769,500 | 769,500 | 769,500 | 769,500 |

南福栄丸漁業

@75

| | 復興平均 |
|--|---------|
| | 10,260 |
| | 769,500 |

(経費)

| | | | | | | | |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 人件費 | 270,181 | 257,714 | 244,310 | 244,310 | 244,310 | 244,310 | 244,310 |
| 燃油代 | 84,016 | 74,403 | 106,314 | 106,314 | 106,314 | 106,314 | 106,314 |
| 修繕費 | 93,244 | 78,239 | 45,000 | 40,000 | 55,000 | 60,000 | 70,000 |
| 水代 | 52,017 | 46,500 | 49,810 | 49,810 | 49,810 | 49,810 | 49,810 |
| 漁具費 | 28,091 | 20,324 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 |
| 金利 | | | 19,180 | 13,592 | 9,767 | 7,053 | 4,837 |
| 保険料 | 9,331 | 10,861 | 14,018 | 11,914 | 9,915 | 10,411 | 10,136 |
| 公租公課 | 4,125 | 14,867 | 10,231 | 7,437 | 5,525 | 4,168 | 3,060 |
| 販売費 | 45,855 | 44,772 | 43,092 | 43,092 | 43,092 | 43,092 | 43,092 |
| 一般管理費 | 52,636 | 66,316 | 50,000 | 50,000 | 50,000 | 50,000 | 50,000 |
| その他 | 40,354 | 19,784 | 3,000 | 3,000 | 3,000 | 3,000 | 3,000 |
| 合計 | 679,850 | 633,780 | 609,955 | 594,469 | 601,733 | 603,158 | 609,559 |
| 償却前利益 | 85,487 | 92,034 | 159,545 | 175,031 | 167,767 | 166,342 | 159,941 |

| | |
|--|---------|
| | 244,310 |
| | 106,314 |
| | 54,000 |
| | 49,810 |
| | 25,000 |
| | 10,886 |
| | 11,279 |
| | 6,084 |
| | 43,092 |
| | 50,000 |
| | 3,000 |
| | 603,775 |
| | 165,725 |

※震災前の数字は、1船団3隻の過去5ヶ年(H18年～22年)平均、直近の数字はH24年～H25年の2ヶ年の平均

単位:人

| 乗組員数 | 震災前 | | 直近 | 復興 | | | | |
|------|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 27 | 27 | | 1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 |
| 網船 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 |
| 探索船 | 5 | 5 | 5 | | | | | |
| 運搬船 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 船団計 | 42 | 42 | 42 | 37 | 37 | 37 | 37 | 37 |

(2) 次世代建造の見通し

| | |
|-------|--------|
| 償却前利益 | 165百万円 |
|-------|--------|

×

| | |
|-------------|-----|
| 次世代船建造までの年数 | 25年 |
|-------------|-----|

>

| | |
|----|----------|
| 船価 | 2,562百万円 |
|----|----------|

※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・作業艇 | 1,462 |
| 運搬船 | 1,100 |

大中小型網漁業

改革型船団化経費比較表

(有)福栄丸漁業

(船団構成と乗組員数)

| | A | B |
|-------|---------|---------|
| 震災前 | 80GT | 直近 |
| 網船 | 330GT | 80GT |
| 運搬船 | 89GT | 330GT |
| 探索船 | 632.66㎡ | 89GT |
| 魚艙容積 | 65.38㎡ | 632.66㎡ |
| 網台面積 | 3隻 | 65.38㎡ |
| 船団総隻数 | 42名 | 3隻 |
| 乗組員 | | 42名 |



移行

| | C | C-A |
|-------|---------|--------|
| 復興後 | 199GT | 差 |
| 網船 | 330GT | 119GT |
| 運搬船 | — | — |
| 探索船 | 632.66㎡ | -89GT |
| 魚艙容積 | 65.14㎡ | — |
| 網台面積 | 2隻 | -0.24㎡ |
| 船団総隻数 | 37名 | -1隻 |
| 乗組員 | | -5名 |

(収入)

| | A | B |
|----------|---------|---------|
| 震災前 | 11,400 | 直近 |
| 水揚数量(t) | 765,337 | 9,358 |
| 水揚金額(千円) | | 725,814 |



移行

| | C | C-A |
|----------|---------|--------|
| 復興後 | 10,260 | 差 |
| 水揚数量(t) | 769,500 | -1,140 |
| 水揚金額(千円) | | 4,163 |

(経費)

| | A | B |
|-------|---------|---------|
| 震災前 | 270,181 | 直近 |
| 人件費 | 84,016 | 257,714 |
| 燃油代 | 93,244 | 74,403 |
| 修繕費 | 52,017 | 78,239 |
| 水代 | 28,091 | 46,500 |
| 漁具費 | | 20,324 |
| 金利 | 9,331 | |
| 保険料 | 4,125 | 10,861 |
| 公租公課 | 45,855 | 14,867 |
| 販売費 | 52,636 | 44,772 |
| 一般管理費 | 40,354 | 66,316 |
| 其の他 | 679,850 | 19,784 |
| 合計 | | 633,780 |



移行

| | C | C-A |
|-------|---------|---------|
| 復興後 | 244,310 | 差 |
| 人件費 | 106,314 | -25,871 |
| 燃油代 | 54,000 | 22,298 |
| 修繕費 | 49,810 | -39,244 |
| 水代 | 25,000 | -2,207 |
| 漁具費 | 10,886 | -3,091 |
| 金利 | 11,279 | 10,886 |
| 保険料 | 6,084 | 1,948 |
| 公租公課 | 43,092 | 1,959 |
| 販売費 | 50,000 | -2,763 |
| 一般管理費 | 3,000 | -2,636 |
| 其の他 | 603,775 | -37,354 |
| 合計 | | -76,075 |

移行後の収益・経費ともに、復興後5ヶ年平均

復興計画においては上記船舶のほか、作業艇2隻を使用

※ 上記の通り、改革型船団化することにより、経費が約76,075千円削減される。

[漁業復興計画における経費算出基礎]

(有)福栄丸漁業

1. 水揚数量 震災前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（震災後は検体休漁等の実施により水揚数量が大幅に減少したため、震災前の実績をもとに算出。）
2. 水揚金額 上記の水揚数量について、復興後は直近の平均魚価単価（H24～25年）をもとに単価変動を考慮し算出。（単価は、近年のサバ等の魚体組成の向上並びに輸出品の好調により上昇傾向にあるため直近の平均魚価を参考に算出。）
3. 人件費 震災前5年間（H18～22年）の実績平均値を基準に、復興後は乗組員5名減少37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は現在稼働中の同規模の改革型網船の実績数量を参考に停泊用発電機使用による減少と運搬船の実績平均値の合計数量に直近単価（@94）を掛け計算
5. 修繕費 網船については同規模の改革型網船の実績、運搬船については実績をもとに算出
6. 氷代 震災前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踏まえ算出
7. 漁具費 震災前5年間の実績平均値を基準に、削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 震災前5年間の実績平均値を基準に算出
13. その他 震災前5年間の実績平均値を基準に算出

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（大津地区部会）

| 開催時期 | 協議会・部会 | 活動内容・成果 |
|---------------|--------------------------|--|
| 25年 2月13日 | 復興協議会 検討会 (東京) | (1) 大津地区の網船を新造し、網船1隻、探索船1隻、運搬船1隻の3隻体制から、網船(300トン型あるいは199トン型)1隻、その他1隻の2隻体制への複数ケ統の復興計画について |
| 25年 10月7日 | 復興協議会 検討会 (東京) | (1) 大津地区6経営体の新造計画について |
| 26年 1月24日 | 復興協議会 検討会 (東京) | (1) 6経営体から先行して、網船199トン型及び300トン型を新造しそれぞれ網船1隻、運搬船1隻の2隻体制とし、両船団を1つの復興計画とする大津地区復興計画の検討について |
| 26年 2月21日 | 復興協議会 検討会 (東京) | (1) 大津地区復興計画の検討について(海栄、新丸) |
| 26年 4月1日 | 復興協議会 検討会 (東京) | (1) 大津地区復興計画の検討について(海栄、新丸) (2) 地区部会、復興協議会、中央協議会の予定について |
| 26年 4月15日 | 大津地区部会 第2回検討会 (大津) | (1) 大津地区復興計画の検討について(海栄、新丸) |
| 26年 4月25日 | 第6回 復興協議会 (東京) | (1) 大津地区復興計画の策定について(海栄、新丸) (2) 大津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 |
| 26年 10月7日 | 復興協議会 検討会 (東京) | (1) 大津地区復興計画の検討について(全徳、福栄) |
| 26年 11月6日 | 復興協議会 検討会 (東京) | (1) 大津地区復興計画の検討について(全徳、福栄) |
| 26年 11月6日 | 大津地区部会 第3回検討会 (大津) | (1) 大津地区復興計画の検討について(全徳、福栄) |
| 26年 12月24日 | 第7回 復興協議会 (東京) | (1) 大津地区復興計画の策定について(全徳、福栄) (2) 大津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 |