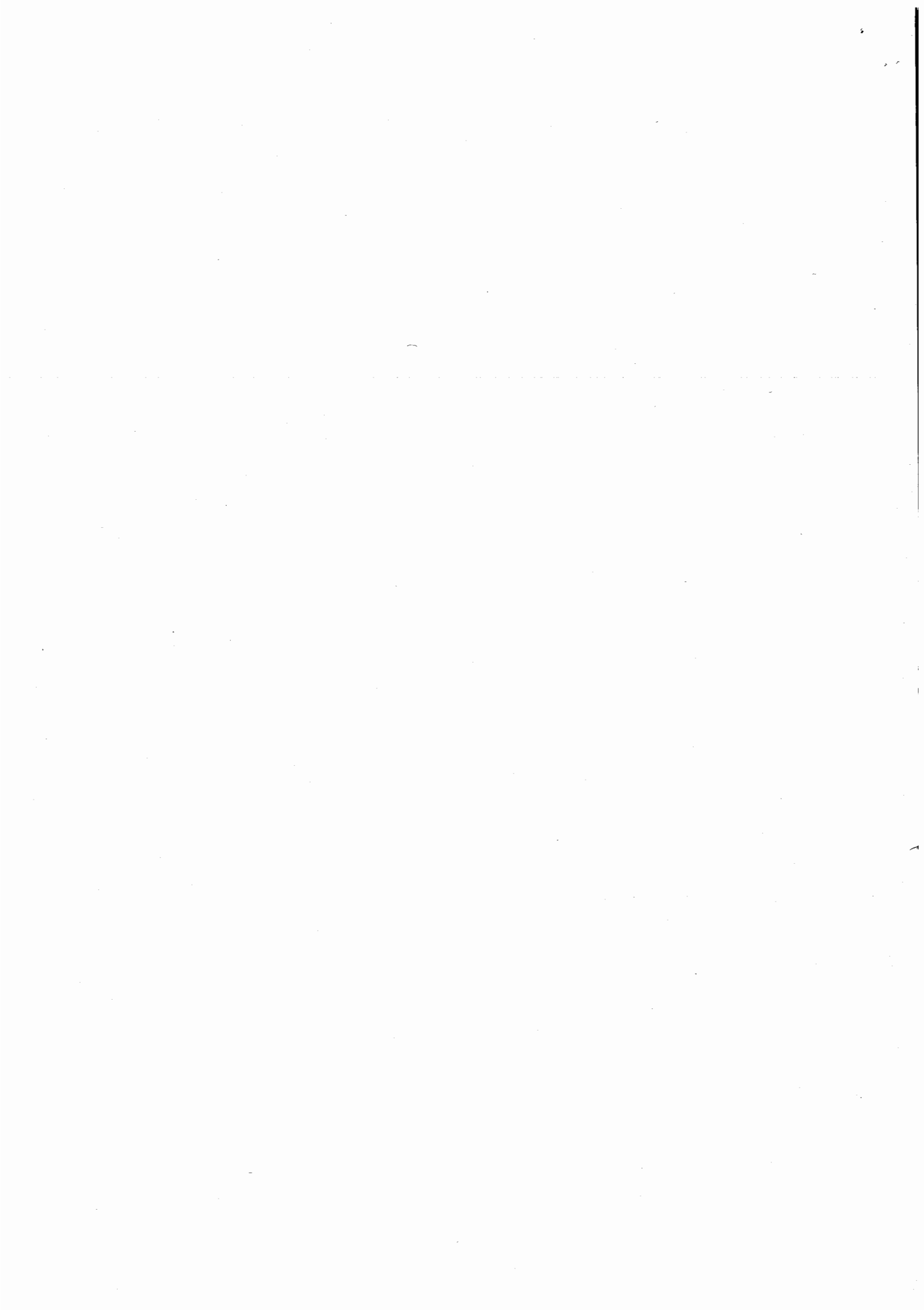


整理番号	2
------	---

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漁業復興計画書 (変更)
(小名浜地区部会 ①)

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漁業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～26 年度
	(変更) 平成27年4月		(変更) 平成27年6月～28年5月



1. 目的

平成23年3月11日発生の東日本大震災により、常磐屈指の漁港基地である小名浜港は甚大な被害を受け、当港を根拠地とする13隻の大中型まき網漁船のうち6隻（うち網船2隻）が被災し、小名浜地区の加工、流通業もまた多大な被害を受けたために、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、北部太平洋まき網漁業協同組合連合会が策定した北部太平洋海区全体の漁業復興計画に基づき、漁業生産関係においては改革型漁船を導入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興及び地域水産業の活性化に取り組む。

2. 地域の概要

小名浜港は、太平洋に面する福島県いわき市に属し、福島県の最南端に位置する港である。いわき沖は寒流と暖流がぶつかりあう好漁場であり、同港は古来より天然の良港として漁業を中心に港が形成されている。

「東日本大地震」の影響により、いわき市管内の各漁協は、全漁協施設に被害を受け、いわき市漁協の人命については、正・准組合員含めて456名中10名の犠牲者が出た。漁船については、漁船数378隻のうち操業可能船が194隻で184隻が被害を受けた。

又、大津波を起因とする東京電力福島第一原子力発電所事故の影響で放射性物質が拡散したため、組合員の健康被害や安全・安心な水産物の提供の観点から平成23年3月15日以降の本県漁船の自主休漁を現在も実施しており、さらに「風評被害」で本県を含め近隣県への漁獲物の水揚げに支障をきたしている等の二次的被害も発生しているが、この原発事故の収束が焦眉の急となっている。



3. 計画内容

(1) 参加者名簿

① 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 林業水産営業グループ	野頭 賢一	グループリーダー
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	代表理事会長
〃	鈴木 徳穂	副会長理事
東京水産大学名誉教授	竹内 正一	名誉教授

② 小名浜地区部会

機関名	氏名	職名
福島県水産事務所	涌井 邦浩	所長
いわき市農林水産部水産課	中澤 秀夫	課長
日本政策金融公庫仙台支店農林水産事業	鈴木 稔久	課長
福島県信用漁業協同組合連合会	佐藤 弘行	会長
東邦銀行小名浜支店	久家 文寿	支店長
小名浜水産加工業協同組合	小野 利仁	組合長
小名浜機船底曳網漁業協同組合	柳内 克之	理事
福島県漁業協同組合連合会	鈴木 哲二	専務理事
福島県旋網漁業協同組合	野崎 哲	組合長
小名浜まちづくり市民会議	佐藤 毅	会長

(2) 復興のコンセプト(変更に至った経緯 別添)

<生産に関する事項：大中型まき網漁業>

小名浜地区における大中型まき網漁業(2船団経営)の安定・持続的な継続を図るため、現行の2船団8隻体制(網船2隻、探索船2隻、運搬船4隻)を見直し、2船団4隻体制(運搬機能付き網船2隻、運搬船2隻)に統合し、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、魚価アップによる水揚金額の増加を図るため高鮮度品の生産の拡充を図り、資源管理型に適した低コスト・高生産型の生産体制を確立する。ただし、震災の影響により運搬船2隻を手当てできないことから、当分の間、探索船を運搬船の代わりに用いて運搬機能付き網船2隻、探索船1隻、運搬船1隻の体制で実証事業を実施する。

なお、小名浜地区においては、2船団7隻体制による2年間の実証事業を実施したところであり、燃油費高騰対策としては船団規模縮小によるコスト削減等による合理化に有効な結

果となっているが、地域水産業の早期震災復興を加工、流通業と一体となって推進するため、漁業復興計画に基づき、さらに収益性を重視した改革型漁船による生産体制の確立に取り組む。

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、WCPFCにおいては、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に対応するため、複数のオブザーバーを乗船させる必要又は可能性があることから、これに対応できる船室を確保する。

今般、当初計画の通り新たに運搬船1隻が加わったことにより、2船団4隻体制（運搬機能付き網船2隻、運搬船2隻）に統合した操業形態が整い、経営の安定化を図るべく操業水域に日本海北部水域を加えて、同水域の操業に必須の灯船を使用することとし、2船団それぞれの網船を中心として独立した生産体制に取り組む。

○具体的事項

- ・船体構造を見直しハイブリッド推進機関等を導入した省エネルギー仕様の新型網船の導入
- ・網船の大型化による十分な安全性の確保。
- ・船団縮減による操業形態の合理化（人件費、燃油使用量等の削減）
- ・高能力冷凍装置によるブライン凍結魚の生産及び冷却海水魚船による高鮮度水産物の生産
- ・乗組員の居住設備・労働環境の改善
- ・若手乗組員の育成及び確保
- ・灯船（日本海北部水域に限定）を使用する効果的な操業の習熟。
- ・カツオ・マグロ操業における附属船（日本海北部水域では灯船）の裏漕ぎ使用による安全性確保の向上。

<流通販売に関する事項>

被災を受け、水揚げが困難になった市場の復旧を進めているところであり、地域の復興計画に並行して水揚受入施設の整備状況に即した、高品質漁獲物（冷凍品を含む）を原料とする地域ブランド商品の開発等による新たなビジネスモデルの確立を目的とした効果的な水揚を行い、地域産業全体の復興に資するものとする。

さらに、風評被害により水揚水産物が低価格取引となっている情勢を克服し、水産物の安定供給、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する取組を推進する。

なお、高品質漁獲物（冷凍品を含む）の取扱量の増加を図ることにより、焼津、銚子等新市場を開拓し販路拡大を推進する。

○具体的事項

- ・魚市場機能の復興及び衛生管理の高度化促進
- ・地場産業とタイアップした地域全体の復興への取組
- ・高品質冷凍品の販路開拓・拡大

(3) 復興の取り組み内容

* 取り組み内容及び見込まれる効果については、運搬船2隻の場合を記載している。しかしながら震災の影響により、実際の開始時は、灯船兼探索船1隻と運搬船1隻の体制となる。

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	2船団8隻体制（網船2隻、灯船兼探索船2隻、運搬船4隻）で操業しており生産コストが大きい。	A	船団のスリム化 ・2船団4隻体制に縮減（運搬機能付き網船2隻（300トン型及び250トン型）、運搬船2隻の4隻） ※当面は運搬船1隻の代わりに灯船探索船1隻を採用 (変更後) 船団のスリム化 2船団5隻体制とする。 ①運搬機能付網船1隻(300t型) 運搬船1隻 ②運搬機能付網船1隻(250t型) 運搬船1隻 灯船兼探索船1隻(追加)	生産コストの大幅な削減が見込まれる。 ・571百万円の削減（取組記号C～Eの削減額合計）。 (変更後) 生産コストの大幅な削減が見込まれる。生産コスト624百万円の削減（取組記号B～Dの削減額合計）	参考資料 (変更) P1～3
	資源管理の推進	水揚げ数量：17,008トン（2船団）（過去3年平均）	B	・魚層容積は現状を上回らない ・網規模は現状維持 ・水揚げ数量13,700トン/年（約20%縮減） ・資源管理計画等への参画	資源管理により操業の充実が図られ、漁獲量を増加することなく収益性の向上が見込まれる。	(変更) P4～5
	省人化	2船団で96名。	C	探索船2隻及び運搬船2隻の削減により、乗組員は31名減の65名に縮減。 (変更後) 5隻の操業体制に移行することで、乗組員は31名減の65名に縮減する。	人件費271百万円/年の削減。 (変更後) 人件費271百万円/年の削減。	参考資料 (変更) P6

(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
5	省エネルギー化	2 船団 8 隻体制で7,614KL/年消費	D	燃油使用量の削減 300トン型及び250トン型網船の省エネ設計及び4隻操業体制への船団合理化により ⇒5,921KL/年消費 (変更後) 5隻での操業体制で約6,284KL/年消費	金額で103百万円の削減。 (変更後) 金額で約77百万円の削減。	参考資料 (変更) P7～8
	省コスト化	8隻体制の氷代・塩代は103百万円/年 修繕費は338百万円/年	E	4隻体制の氷代・塩代は64百万円/年 修繕費は181百万円/年 (変更後) 修繕費は約211百万円/年 5隻体制の氷代・塩代は64百万円/年	氷代・塩代は39百万円/年の削減 修繕費で157百万円の削減 (変更後) 修繕費で約126百万円の削減 氷代・塩代は39百万円/年の削減	参考資料 (変更) P9～11
	生産に関する事項	ミニ船団の凍結装置を持つ従来の網船(300トン型)は水深の浅い銚子港等に入港できず、水揚の分散が課題	F	<ul style="list-style-type: none"> ・2層甲板250トン型網船による高鮮度漁獲物の水揚地拡充、ブライン凍結魚倉を設置し、水深が浅い港(銚子等)でのPSサバ製品等の水揚を実証 ・300トン型網船による凍結品を、本海区の需要地への水揚げ及び凍結品を取扱う魚市場(焼津等)への水揚を開拓 	<ul style="list-style-type: none"> ・高鮮度の鮮魚、凍結品の水揚において、水揚港の広域化が可能となり、水揚げ分散による適正魚価の維持 	変更なし
	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充実	G	船団合理化に導入する300トン型及び250トン型網船において、十分な安全性及びILO基準に準拠した居住環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・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、若手船員の確保及び後継者育成、基幹産業として経営の安定 	変更なし

(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
	若手船員の確保	若手担い手船員を確保し育成できる労働環境への改善が急務	H	<ul style="list-style-type: none"> 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 		変更なし
流通販売に関する事項	流通体制の構築高付加価値化	安全・安心・高鮮度・高品質な魚食材の需要に適応した漁獲物の安定供給	I	<ul style="list-style-type: none"> 地元小名浜港の復旧・復興に合わせた適正水揚を実施し、加工・流通業と連携し、地域ブランド製品の開発等、地域全体の水産業の復興に努める。 凍結製品（カツオ、マグロ類及びサバP S製品）の高級食材としての販路拡大。 	<ul style="list-style-type: none"> 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、小名浜水揚げの回復により、地域水産業及び関連産業が活性化 	変更なし
流通販売に関する事項	魚市場施設更新への対応	小名浜魚市場施設の老朽化が進み、市場の建て替えを協議中に震災	J	<p>震災前の市場関係者、まちづくり団体、行政で構成する「いわき市小名浜魚市場検討会」により、市場機能にまちづくり、観光の視点も付加した魚市場再生が協議されてきたことを踏まえて、いわき市の震災復興計画に参画し、震災復興に水産業分野を活用したまちづくりに努める</p> <ul style="list-style-type: none"> 魚市場の復興に合わせて衛生管理エリアの設定 床洗浄装置の設置 防鳥ネットの設置 衛生管理マニュアルの徹底 新市場施設はHACCP対応で検討 	復興状況に応じて鮮魚、冷凍品の水揚げに寄与することにより水揚げが回復し、水産業の活性化が震災復興に貢献	変更なし
将来展望	収益性改善の実証化		K	取組記号A～J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： K

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： 株式会社酢屋商店
(300トン型改革漁船) 北勝丸
(250トン型改革漁船) 第一寿和丸

実施年度： 平成24年度～27年度

*当該船舶は、福島県小名浜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 (農林漁業施設資金(共同利用施設))	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	株式会社酢屋商店 (共同利用漁船等事業主体:福島県旋網漁業協同組合)	平成23年度

(5) 取組みのスケジュール

① 漁業復興計画行程表

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旧、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、震災復興に向けた小名浜地域一丸となった取り組みを進める必要がある。

震災前は網船、探索船、運搬船2隻の1船団4隻を2船団使用し、乗組員96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た。復興計画において、この2船団8隻体制から、探索船2隻及び運搬船2隻を縮減し、2船団4隻体制に移行することにより、乗組員65名となり操業コストが大幅に縮減することができる。ただし、震災の影響により、運搬船が被災したため、ただちに運搬船2隻を用意できる状況にないことから、復興計画にあっては、当分の間、運搬船の代わりに探索船を用いた4隻体制で行うことを計画している。

このように、本計画にあっては、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、漁獲物の船凍品等の高付加価値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開発等により、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。

これらの取り組みにより、船団の縮減、乗組員の削減等によるトータルコストの大幅縮減とともに、本漁業は低コスト・高生産型の経営体質に移行するとともに、収益が改善され、持続可能な漁業となる。

さらに、当該計画と従前の実証計画がより一層強化・促進されることにより、これらの取り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、中長期に渡る経営安定化にも資するものである。

4. 漁業経営の展望

東日本大震災により、小名浜地域においては、漁船が被災した上、水揚港が壊滅状態となった。このため、水産物の安定供給のため復興に向け、小名浜地域一丸となった取り組みを進めているところである。

震災前は（網船、灯船兼探索船、運搬船2隻）1船団4隻を2船団使用し、乗組員96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た。

復興計画においては、ただちに運搬船2隻を用意できる状況にないことから、当分の間、運搬船の代わりに灯船兼探索船を用いた4隻体制により実証を行うことを計画し、平成24年から3年間実証に取り組んできた。

平成26年11月1日より、新たに竣工した運搬船を導入した2船団（運搬機能付き網船2隻、運搬船2隻）の操業形態となり、2船団で4隻一体となった操業を行っているが、この内の250トン型網船は比較的小型であり、北部日本海区の許可も有することから、経営の安定化を図る見地から、新たに日本海北部水域での操業を付け加え、同水域での操業においては日本海北部水域での操業に必須の灯船を使用することとし、カツオ・マグロ操業においては附属船として使用することにより操業の安全性確保が格段に向上する。

そして、2船団それぞれの網船を中心とした独立した合理的な操業により、水揚げの安定化が期待出来る。

このように、本計画の変更は、操業水域を付け加えてさらに水揚の安定に資するだけでなく、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、これまで取り組んできた魚価安定を図るための、漁獲物の船凍品等の高付加価値化の生産に取り組む、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、平成27年4月に小名浜港が復旧し、新魚市場が開業したことから地域ブランド商品の開発等への原魚供給を充実させ、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。

これらの取り組みにより、当初計画に沿った船団の縮減、乗組員の削減等によるトータルコストの大幅縮減とともに、本漁業は低コスト・高生産型の経営体質に移行するとともに、収益が改善され、持続可能な漁業となるとともに、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にも資するものである。

(運搬船2隻計画)

(1)収益性改善の目標

復興後

(単位:水揚量はt、その他は千円)

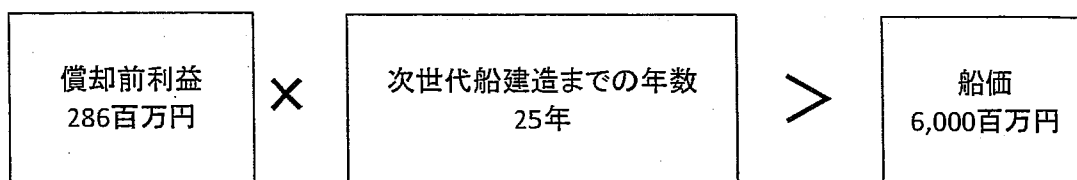
	震災前の 状況	復興 1年目	復興 2年目	復興 3年目	復興 4年目	復興 5年目	復興平均
(収入)							
水揚量	17,008	13,700	13,700	13,700	13,700	13,700	13,700
水揚高	2,414,260	1,921,600	1,921,600	1,921,600	1,921,600	1,921,600	1,921,600
(経費)							
人件費	840,143	568,847	568,847	568,847	568,847	568,847	568,847
修繕費	338,570	164,000	168,000	192,000	171,000	213,000	181,600
燃油代	536,026	432,233	432,233	432,233	432,233	432,233	432,233
氷代塩代	103,579	64,263	64,263	64,263	64,263	64,263	64,263
漁具費	156,892	105,257	105,257	105,257	105,257	105,257	105,257
餌代	12,167	12,167	12,167	12,167	12,167	12,167	12,167
販売経費	129,646	103,190	103,190	103,190	103,190	103,190	103,190
漁船保険料	27,258	22,926	22,926	22,926	22,926	22,926	22,926
公租公課	8,367	15,092	15,092	15,092	15,092	15,092	15,092
その他	100,783	56,686	56,686	56,686	56,686	56,686	56,686
一般管理費	73,762	73,762	73,762	73,762	73,762	73,762	73,762
経費合計	2,327,193	1,618,423	1,622,423	1,646,423	1,625,423	1,667,423	1,636,023
償却前利益	87,067	303,177	299,177	275,177	296,177	254,177	285,577

(船団構成と乗組員数)

総トン数	震災前	復興後
網船	135	300
網船	135	250
探索船	90	-
探索船	90	-
運搬船	316	-
運搬船	299	-
運搬船	300	300
運搬船	305	305
計	1,670	1,155

人数	震災前	復興後
網船	22	22
網船	22	22
探索船	8	-
探索船	8	-
運搬船	9	-
運搬船	9	-
運搬船	9	10
運搬船	9	11
計	96	65

(2)次世代船建造の見通し



* 償却前利益は復興5力年の平均値

〈船価格内訳〉

網船兼運搬船	1,800
網船兼運搬船	1,800
運搬船	1,200
運搬船	1,200

単位:百万円

(変更後)

(大中型まき網漁業)

(1)収益性改善の目標

(単位:水揚量はt、その他は千円)

	震災前	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	復興平均
(収入)							
水揚量	17,008	13,700	13,700	13,700	13,700	13,700	13,700
水揚高	2,414,260	1,921,600	1,921,600	1,921,600	1,921,600	1,921,600	1,921,600
(経費)							
人件費	840,143	568,847	568,847	568,847	568,847	568,847	568,847
修繕費	338,570	164,000	168,000	192,000	195,000	245,000	220,000
燃油代	536,026	432,233	432,233	432,233	458,732	458,732	458,732
氷代・塩代	103,579	64,263	64,263	64,263	64,263	64,263	64,263
漁具費	156,892	105,257	105,257	105,257	105,257	105,257	105,257
餌代	12,167	12,167	12,167	12,167	12,167	12,167	12,167
販売経費	129,646	103,190	103,190	103,190	103,190	103,190	103,190
漁船保険料	27,258	22,926	22,926	22,926	25,126	25,126	25,126
公租公課	8,367	15,092	15,092	15,092	15,092	15,092	15,092
その他	100,783	56,686	56,686	56,686	56,686	56,686	56,686
一般管理費	73,762	73,762	73,762	73,762	73,762	73,762	73,762
経費合計	2,327,193	1,618,423	1,622,423	1,646,423	1,678,122	1,728,122	1,703,122
償却前利益	87,067	303,177	299,177	275,177	243,478	193,478	218,478

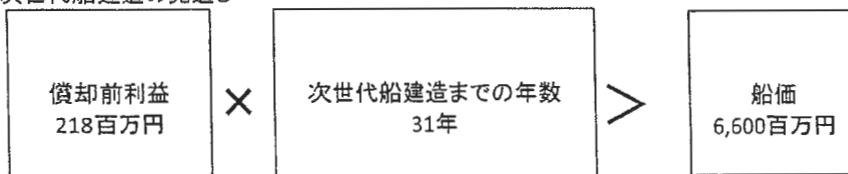
(注)①復興後4年目、5年目は計画変更後
②復興平均は計画変更後2年間の平均

(船回構成と乗組員数)

総トン数	震災前	復興後	変更後		
			船回A 北勝丸	船回B 第一寿和丸	合計
網船	135	300	300	-	300
網船	135	250	-	250	250
探索船	90	-	-	90	90
探索船	90	-	-	-	-
運搬船	316	-	-	-	-
運搬船	299	-	-	-	-
運搬船	300	305	305	-	305
運搬船	305	350	-	350	350
計	1,670	1,205	605	690	1,295

人数	震災前	復興後	変更後		
			船回A 北勝丸	船回B 第一寿和丸	合計
網船	22	22	20	-	20
網船	22	22	-	20	20
探索船	8	-	-	7	7
探索船	8	-	-	-	-
運搬船	9	-	-	-	-
運搬船	9	-	-	-	-
運搬船	9	10	9	-	9
運搬船	9	11	-	9	9
計	96	65	29	36	65

(2)次世代船建造の見通し



* 償却前利益は改革5カ年の平均値

〈船価格内訳〉

網船兼運搬船	1,800
網船兼運搬船	1,800
運搬船	1,200
運搬船	1,200
探索船	600

単位:百万円

： 〈大中型まき網漁業〉

収益性改善の目標 (船団A 北勝丸)

(単位:水揚量はt、その他は千円)

	復興 4年目	復興 5年目
(収入)		
水揚量	6,200	6,200
水揚高	893,500	893,500
(経費)		
人件費	253,793	253,793
修繕費	92,000	105,000
燃油代	219,292	219,292
氷代・塩代	26,398	26,398
漁具費	46,961	46,961
餌代	5,429	5,429
販売経費	47,981	47,981
漁船保険料	10,229	10,229
公租公課	6,733	6,733
その他	25,290	25,290
一般管理費	32,909	32,909
経費合計	767,015	780,015
償却前利益	126,485	113,485

復興平均
6,200
893,500
253,793
98,500
219,292
26,398
46,961
5,429
47,981
10,229
6,733
25,290
32,909
773,515
119,985

(船団構成と乗組員数)

総トン数	震災前	変更後
網船	135	300
網船	135	-
探索船	90	-
探索船	90	-
運搬船	316	-
運搬船	299	-
運搬船	300	305
運搬船	305	-
計	1,670	605

人数	震災前	変更後
網船	22	20
網船	22	-
探索船	8	-
探索船	8	-
運搬船	9	-
運搬船	9	-
運搬船	9	9
運搬船	9	-
計	96	29

〈大中型まき網漁業〉

収益性改善の目標 (船団B 第一寿和丸)

(単位:水揚量はt、その他は千円)

	復興 4年目	復興 5年目
(収入)		
水揚量	7,500	7,500
水揚高	1,028,100	1,028,100
(経費)		
人件費	315,054	315,054
修繕費	103,000	140,000
燃油代	239,440	239,440
氷代・塩代	37,865	37,865
漁具費	58,296	58,296
餌代	6,738	6,738
販売経費	55,209	55,209
漁船保険料	14,897	14,897
公租公課	8,359	8,359
その他	31,396	31,396
一般管理費	40,853	40,853
経費合計	911,107	948,107
償却前利益	116,993	79,993

復興平均
7,500
1,028,100
315,054
121,500
239,440
37,865
58,296
6,738
55,209
14,897
8,359
31,396
40,853
929,607
98,493

(船団構成と乗組員数)

総トン数	震災前	変更後
網船	135	-
網船	135	250
探索船	90	90
探索船	90	-
運搬船	316	-
運搬船	299	-
運搬船	300	355
運搬船	305	-
計	1,670	695

人数	震災前	変更後
網船	22	-
網船	22	20
探索船	8	7
探索船	8	-
運搬船	9	-
運搬船	9	-
運搬船	9	9
運搬船	9	-
計	96	36

復興後

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

(運 搬 船 2 隻 計 画)

(船団構成と乗組員数)

	A
	現行船団
網船	135t
網船	135t
灯船兼探索	90t
灯船兼探索	90t
運搬船	316t
運搬船	299t
運搬船	300t
運搬船	305t
船団総トン数	1,670t
魚艙容積	1,867m ³
網台面積	176m ²
船団総隻数	8隻
乗組員	96名

⇒
移行

	B	差
	改革型船団	B-A
網船	300t	165t
網船	250t	115t
運搬船	300t	0
運搬船	305t	0
船団総トン数	1,155t	-515t
魚艙容積	1,862m ³	-5m ³
網台面積	176m ²	0
船団総隻数	4隻	-4隻
乗組員	65名	-31名

(収入)

水揚数量	17,008t
水揚金額	2,414,260

⇒
移行

水揚数量	13,700t	-3,308t
水揚金額	1,921,600	-492,660

(単位:千円)

(経費)

人件費	840,143
修繕費	338,570
燃油代	536,026
氷代塩代	103,579
漁具費	156,892
餌代	12,167
販売経費	129,646
漁船保険料	27,258
公租公課	8,367
その他	100,783
一般管理費	73,762
合計	2,327,193

移行

人件費	568,847	-271,296
修繕費	181,600	-156,970
燃油代	432,233	-103,793
氷代塩代	64,263	-39,316
漁具費	105,257	-51,635
餌代	12,167	0
販売経費	103,190	-26,456
漁船保険料	22,926	-4,332
公租公課	15,092	6,725
その他	56,686	-44,097
一般管理費	73,762	0
合計	1,636,023	-691,170

(単位:千円)

*移行後の燃油代に関しては年間使用量に@73円/ℓ(税込)で見積。

*移行後の費用は復興5年間平均の見積

※上記の通り改革型船団化することにより経費が約691百万円削減される。

(変更後)

大中型まき網漁業

経営改革型船団化経費比較表

(2 船 団 5 隻 計 画)

(船団構成と乗組員数)

	イ
	震災前
網船	135t
網船	135t
探索船	90t
探索船	90t
運搬船	316t
運搬船	299t
運搬船	300t
運搬船	305t
船団総トン数	1,670t
魚艙容積	1,867m ³
網台面積	176m ²
船団総隻数	8隻
乗組員	96名

⇒
移行

	変更後			差
改革型船団	船団A 北勝丸	船団B 第一寿和	合計(口)	口-イ
網船兼運搬船	300t		300t	165t
網船兼運搬船	-	250t	250t	115t
探索船	-	90t	90t	0
-	-	-	-	-90t
-	-	-	-	-316t
-	-	-	-	-299t
運搬船	-	355t	355t	55t
運搬船	305t	-	305t	0
船団総トン数	605t	695	1300t	-370t
魚艙容積	1082m ³	780m ³	1862m ³	-5m ³
網台面積	88m ²	88m ²	176m ²	0
船団総隻数	2隻	3隻	5隻	-3隻
乗組員	29名	36名	65名	-31名

(収入)

水揚数量	17,008t
水揚金額	2,414,260

⇒
移行

水揚数量	6,200	7,500	13,700t	-3,308t
水揚金額	893,500	1,028,100	1,921,600	-492,660

(単位:千円)

(経費)

人件費	840,143
修繕費	338,570
燃油代	536,026
氷代塩代	103,579
漁具費	156,892
餌代	12,167
販売経費	129,646
漁船保険料	27,258
公租公課	8,367
その他	100,783
一般管理費	73,762
合計	2,327,193

移行

人件費	253,793	315,054	568,847	-271,296
修繕費	98,500	121,500	220,000	-118,570
燃油代	219,292	239,440	458,732	-77,294
氷代塩代	26,398	37,865	64,263	-39,316
漁具費	46,961	58,296	105,257	-51,635
餌代	5,429	6,738	12,167	0
販売経費	47,981	55,209	103,190	-26,456
漁船保険料	10,229	14,897	25,126	-2,132
公租公課	6,733	8,359	15,092	6,725
その他	25,290	31,396	56,686	-44,097
一般管理費	32,909	40,853	73,762	0
合計	773,515	929,607	1,703,122	-624,071

(単位:千円)

*移行後の燃油代に関しては年間使用量に@73円/ℓ(税込)で見積。

*移行後の費用は復興5年間平均の見積

※上記の通り改革型船団化することにより経費が約624百万円削減される。

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	8隻体制の平成18～20年の実績平均値を震災前として、復興後は(運搬船2隻計画)ではミニ船団等の実績を参考に現状の80%とした。(運搬船1隻計画)ではイワシサバは同等、カツオマグロではその90%と想定した。
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乗じた。
人件費	人件費は平成18～20年の実績平均値から求めた1人当り8,751.5千円に人数を乗じた。
燃油代	震災前は平成18～20年の燃油使用量実績×同期間の平均購入単価70.40円/ℓで算出した。復興後は既存船は各船の実績とし、計画船2(250トン型)は計画船1(300トン型)の90%と想定した。探索船は、北部太平洋のイワシサバ操業は使用しないものとするため、使用期間である5月～10月の消費量の直近3年の平均とした。単価は直近1年の平均単価73円/ℓを乗じて算出した。
修繕費	平成16～20年の実績を参考にして、通常のドック経費に中間検査、定期検査費用を織り込んだ費用を想定した。(変更後、運搬船も同じ)
漁具費	震災前は平成20年度の実績(消耗品費、薪炭費、漁網減価償却費含む)。復興後は消耗品費、薪炭費は上記の金額の4隻/8隻、平均の漁網減価償却費により算出した。
保険料	新造船は予想保険料、既存運搬船はそれぞれの実績保険料から算出した。
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5.37%を想定した。(市場手数料、問屋手数料、小揚料等)
一般管理費	平成18～20年の実績平均値から算出した。
その他	通信費、賦課金、負担金等の平成18～20年の実績平均値から算出した。

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（小名浜地区部会）

開催時期	協議会・部会	活動内容・成果
27年 3月13日	復興協議会 検討会 (東京)	(1) 小名浜地区2船団（寿和丸、北勝丸）の復興計画変更に関する検討について 2船団 A船団 運搬機能付き網船1隻、運搬船1隻 B船団 運搬機能付き網船1隻、運搬船1隻 のB船団の日本海北部水域操業に伴いB船団に灯船を附属する操業について検討
27年 3月30日	復興協議会 検討会 (東京)	(1) 上記の2船団の計画変更の検討について (2) 地区部会、復興協議会の予定について
27年 4月14日	小名浜地区部会 第1回検討会 (小名浜)	(1) 小名浜地区復興計画変更の検討について（寿和丸、北勝丸）
27年 4月24日	第8回 復興協議会 (東京)	(1) 小名浜地区復興計画の策定について（寿和丸、北勝丸） (2) 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

取組内容参考資料（変更）

【計画変更の内訳】

- | | | |
|---------|---|---------|
| 1. 取組記号 | A | 船団の合理化 |
| 2. 取組記号 | B | 資源管理の推進 |
| 3. 取組記号 | C | 省人化 |
| 4. 取組記号 | D | 省エネルギー化 |
| 5. 取組記号 | E | 省コスト化 |

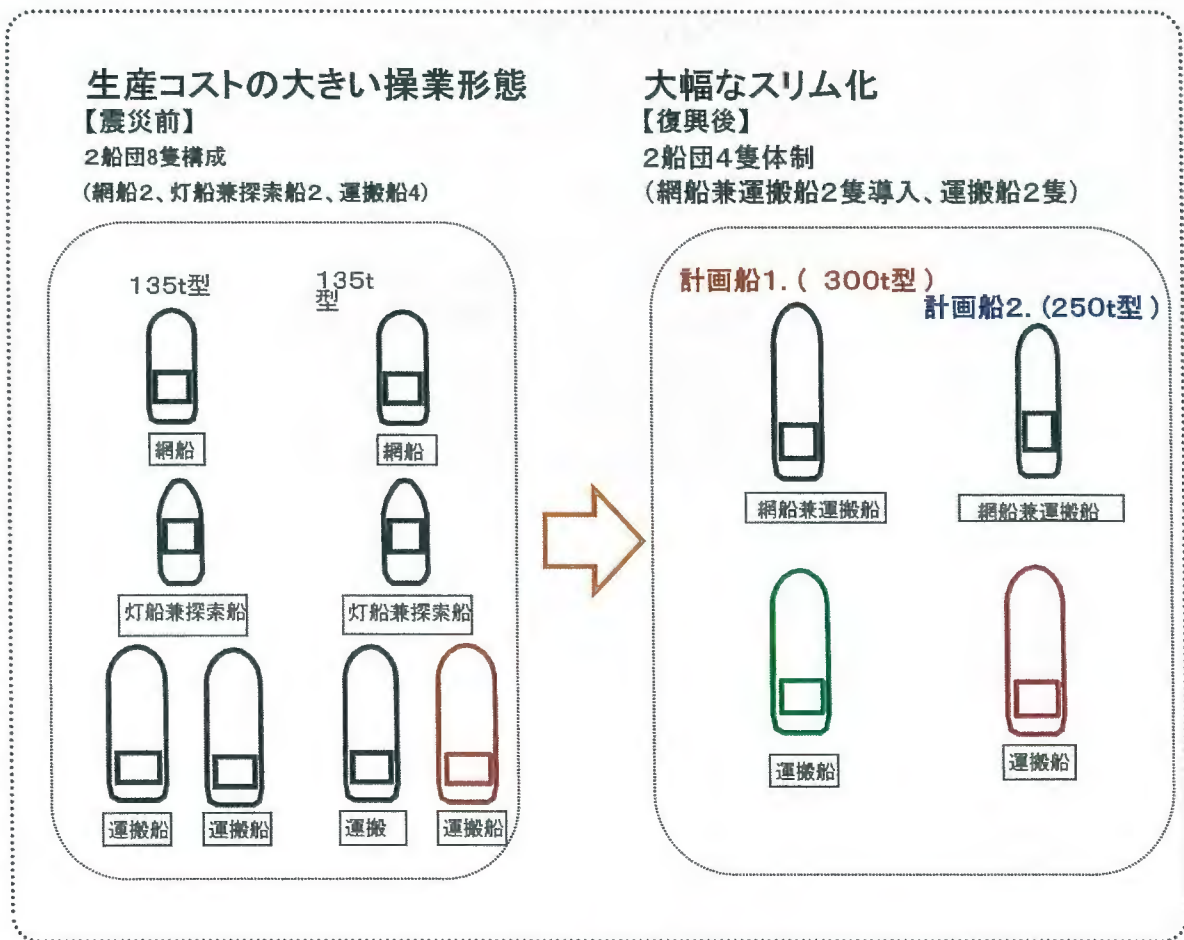
(3) 復興の取り組み内容

生産に関する事項

取組記号-A 船団の合理

運搬船が被災したために、早期対応として当面は暫定的に運搬船の代わりに灯船兼探索船を使用するが、運搬船の手当が整えば運搬船2隻を使用する

(運搬船2隻計画)



- * 網台面積は震災前を維持する。
- * 魚倉容積は震災前の容積以下とする。

震災前	乗組員数	総トン数	魚倉容積	網台面積
網船	22名	135	-	88
網船	22名	135	-	88
灯船兼探索船	8名	90	-	-
灯船兼探索船	8名	90	-	-
運搬船	9名	316	453	-
運搬船	9名	299	459	-
運搬船	9名	300	525	-
運搬船	9名	305	430	-
計	96名	1,670	1,867	176

復興後	乗組員数	総トン数	魚倉容積	網台面積
網船兼運搬船	22名	300	682	88
網船兼運搬船	22名	250	350	88
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
運搬船	10名	305	400	-
運搬船	11名	355	430	-
計	65名	1,210	1,862	176

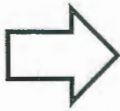
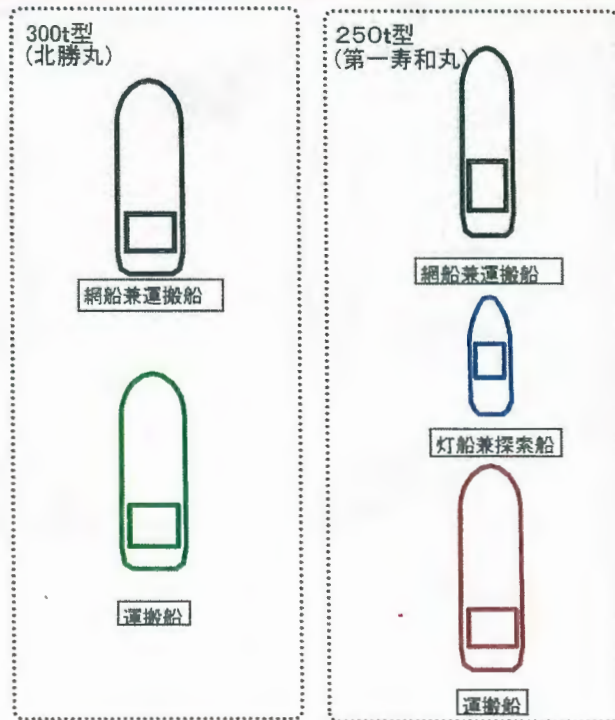
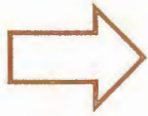
【変更後】

2船団5隻構成(網船兼運搬船2隻、灯船兼探索船1隻、運搬船2隻)

船団A
(北勝丸)

船団B
(第一寿和丸)

(網船1、運搬船1) (網船1、灯船兼探索船1、運搬船1)



船団A(北勝丸)

変更後	乗組員数	総トン数	魚倉容積	網台面積
網船兼運搬船	20名	300	682	88
運搬船	9名	305	400	-
計	29名	605	1,082	88

船団B(第一寿和丸)

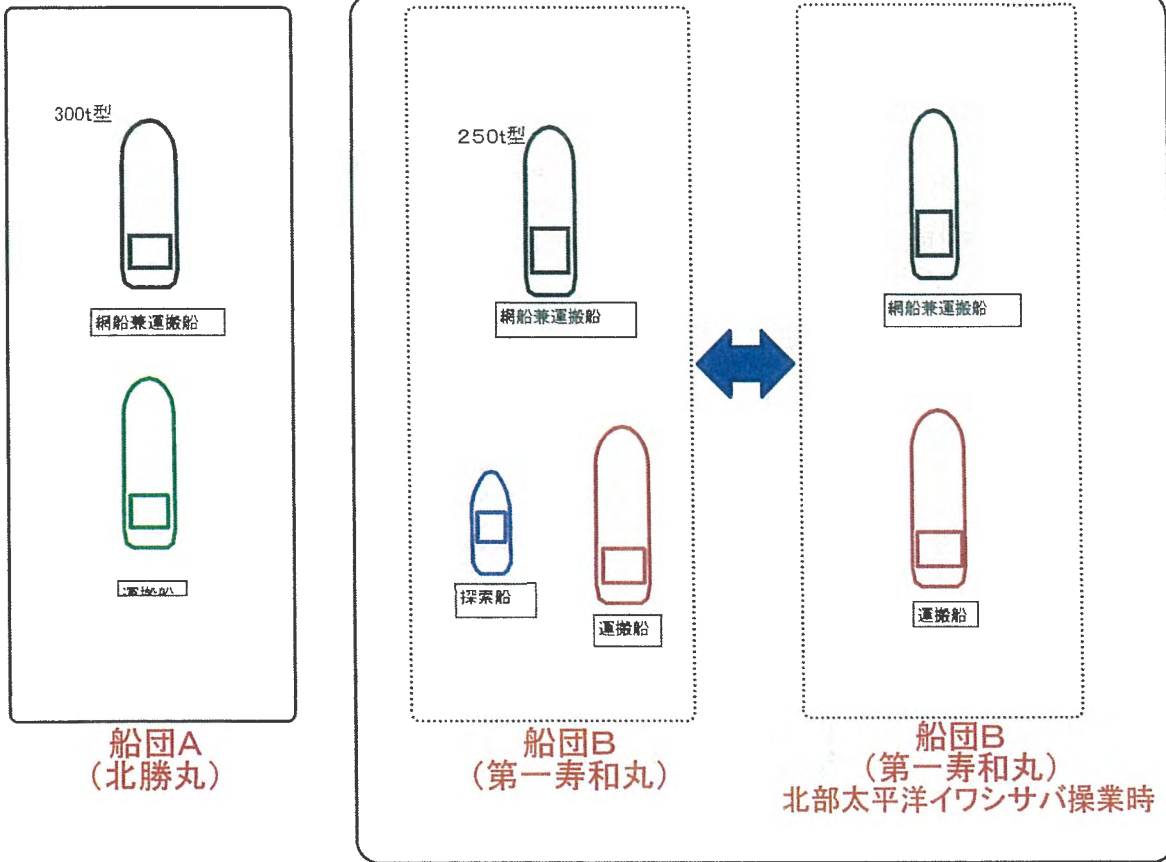
変更後	乗組員数	総トン数	魚倉容積	網台面積
網船兼運搬船	20名	250	350	88
灯船兼探索船	7名	90	-	-
運搬船	9名	355	430	-
計	36名	695	780	88

2船団計	65名	1,300	1862	176
------	-----	-------	------	-----

生産コストの大幅な削減
624百万円の削減

作業形態について

- * 船団Aは周年、本船兼運搬船1隻、運搬船1隻の2隻体制での作業となる。
- * 船団Bの探索船は北部太平洋のイワシ・サバ操業時は使用しない。



取組記号-B 資源管理の推進

(運搬船2隻計画)

水揚数量、金額の変化

【震災前】 水揚数量：トン、水揚金額：千円、単価：円/kg

		鮮魚のみ	
イワシサバ操業	計	水揚数量	8,160
		単価	77
		水揚金額	625,366
カツオマグロ操業	計	水揚数量	8,848
		単価	202
		水揚金額	1,788,894
合計	計	水揚数量	17,008
		水揚金額	2,414,260

H18～20年実績平均

【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
イワシサバ操業	計	水揚数量	6,200	400	6,600
		単価	77	300	
		水揚金額	477,400	120,000	597,400
カツオマグロ操業	計	水揚数量	2,100	5,000	7,100
		単価	202	180	
		水揚金額	424,200	900,000	1,324,200
合計	計	水揚数量	8,300	5,400	13,700
		水揚金額	901,600	1,020,000	1,921,600

イワシサバ操業： 10月～翌3月

カツオマグロ操業： 4月～9月

- (注1) 【復興後】の水揚数量はミニ船団及び構造改革事業実証船の実績を踏まえて【震災前】の80%とした。
- (注2) サバの冷凍品比率は独立行政法人水産総合研究センター調査船の冷凍サバ生産ではサバ水揚げの5%が最高(H21年度)であるが、今後の需要の伸びを考慮し6%で算出した。
カツオマグロの冷凍品比率は構造改革事業実証船の実績により70%とした。
- (注3) 鮮魚の単価はイワシサバ、カツオマグロともに【震災前】の実績単価とし、冷凍品の単価はイワシサバ、カツオマグロともに構造改革事業実証船の実績単価とした。

【変更後】

(水揚数量：トン、水揚金額：千円、単価：円/kg)

船団A (北勝丸)			鮮魚	冷凍品	合計
イワシバ操業	計	水揚数量	2,500	200	2,700
		単価	77	300	
		水揚金額	192,500	60,000	252,500
カツオマグロ操業	計	水揚数量	500	3,000	3,500
		単価	202	180	
		水揚金額	101,000	540,000	641,000
合計	計	水揚数量	3,000	3,200	6,200
		水揚金額	293,500	600,000	893,500

イワシサバ操業： 10月～翌3月
カツオマグロ操業： 4月～9月

(水揚数量：トン、水揚金額：千円、単価：円/kg)

船団B (第一寿和丸)			鮮魚	冷凍品	合計
イワシバ操業	計	水揚数量	3,700	200	3,900
		単価	77	300	
		水揚金額	284,900	60,000	344,900
カツオマグロ操業	計	水揚数量	1,600	2,000	3,600
		単価	202	180	
		水揚金額	323,200	360,000	683,200
合計	計	水揚数量	5,300	2,200	7,500
		水揚金額	608,100	420,000	1,028,100

イワシサバ操業： 10月～翌3月 (2、3月は日本海操業予定)
カツオマグロ操業： 4月～9月

日本海での漁獲物は、北部太平洋での漁獲物と同等の単価を見込んでいる。
数量は1200tを見込んでいる。

(水揚数量：トン、水揚金額：千円、単価：円/kg)

合計			鮮魚	冷凍品	合計
イワシバ操業	計	水揚数量	6,200	400	6,600
		単価	77	300	
		水揚金額	477,400	120,000	597,400
カツオマグロ操業	計	水揚数量	2,100	5,000	7,100
		単価	202	180	
		水揚金額	424,200	900,000	1,324,200
合計	計	水揚数量	8,300	5,400	13,700
		水揚金額	901,600	1,020,000	1,921,600

取り組み記号-C 省人化

乗組員数及び人件費

(運搬船2隻計画)

【震災前】

船団	乗組員数 (A)
網船	22名
網船	22名
灯船兼探索船	8名
灯船兼探索船	8名
運搬船	9名
運搬船	9名
運搬船	9名
運搬船	9名
計	96名

【復興後】

船団	乗組員数 (B)
網船兼運搬船	22名
網船兼運搬船	22名
-	-
-	-
-	-
-	-
運搬船	10名
運搬船	11名
計	65名

【変更後】

新船団	船団A	船団B	乗組員数 (C)
網船兼運搬船	20	-	20
網船兼運搬船	-	20	20
灯船兼探索船	-	7	7
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
運搬船	9	-	9
運搬船	-	9	9
計	29名	36名	65名

差 (C-A)	
-2	
-2	
-1	
-8	
-9	
-9	
0	乗組員数
0	削減率
-31名	
-32.29%	

8隻 96名体制
人件費 約840百万円

4隻 65名体制
人件費 約569百万円

5隻 65名体制
人件費 約569百万円

約271百万円/年の削減

乗組員の配乗変更により、人数は復興後と変わりなし。

取組記号－D 省エネルギー化

1. 省エネ装備による燃油使用量の削減

【 計画船1 】

- ・ 燃焼効率の良い低燃費高出力機関、大口径CPPプロペラの採用により燃油使用量を削減。
- ・ 船体の動揺を最小限に制御する低重心設計を採用し、安定性及び推進効率を高めた省エネ設計。

【 計画船2 】

- ・ 燃焼効率の良い低燃費高出力機関、大口径CPPプロペラの採用、省エネ船型の入により燃油使用量を削減。
- ・ 軸発電システムの採用により主機発電機能による省エネに加え、運航状況に応じて主機関と電機推進装置を適正なタイミングで運転することによりエネルギー消費を削減。
- ・ 油圧システムは圧力比例方式の変換ポンプを使用したパワーバランスシステムにより動力源の省エネ。

省エネ装備の概要

	従来型	計画船1	計画船2
主機関	1, 838kW	2, 647kW	2, 500kW
補機	217kW×2台	600kW×2	441kW+355kW
発電機	180+160kVA	750kVA×2	500kVA+400kVA
船尾軸発	—	—	625kVA
電動推進	—	—	400kW (船尾軸発兼用)
陸発	—	—	100kVA (停泊用)
球状船首	従来型バルバス	長大バルバス	長大バルバス
船尾構造	—	—	バトックフロー

燃油使用量及び燃料費の削減

(運搬船2隻計画)

【震災前】

KL	燃油消費量 (A)
網船1	659
網船2	567
探索船1	486
探索船2	476
運搬船1	1,463
運搬船2	1,362
運搬船3	1,264
運搬船4	1,337
合計	7,614

【復興後】

KL	燃油消費量 (B)
網船兼運搬船	1,740
網船兼運搬船	1,580
-	-
-	-
-	-
-	-
運搬船	1,264
運搬船	1,337
合計	5,921

【変更後】

KL	船団A	船団B	合計 (C)
網船兼運搬船	1,740	-	1,740
網船兼運搬船	-	1,580	1,580
探索船	-	363	363
-	-	-	-
-	-	-	-
運搬船	1,264	-	1,264
運搬船	-	1,337	1,337
合計	3,004	3,280	6,284

差 (C-A)	
1,081	
1,013	
-123	
-476	
-1,463	
-1,362	
0	燃油消費量
0	削減率
-1,330	-17.5%

【復興後】

数量で 1,693KL の削減
 燃油代 103百万円の削減

探索船の燃油消費量は直近3年の5~10月の平均とする
 重油単価は復興後と同じ、73円

【変更後】

計画変更により、震災前に比べて
 数量で 1330KL の削減
 燃油代 77百万円の削減

取組記号E-省コスト化

修繕費
(運搬船 2 隻計画)

修繕費の削減

【震災前】

8 隻体制

(単位:千円)

	H16~H20実績平均
網船	52,019
網船	55,247
探索船	30,572
探索船	29,084
運搬船	40,801
運搬船	41,195
運搬船	44,211
運搬船	45,441
合計	338,570

【復興後】

4 隻体制

(単位:千円)

	5年目平均
網船兼運搬船	57,000
網船兼運搬船	50,200
-	-
-	-
-	-
-	-
運搬船	37,200
運搬船	37,200
合計	181,600

【変更後】

5 隻体制

(単位:千円)

5年目平均	船団A	船団B	合計
網船兼運搬船	57,000	-	57,000
網船兼運搬船	-	50,200	50,200
探索船	-	30,000	30,000
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
運搬船	37,200	-	37,200
運搬船	-	37,200	37,200
	94,200	117,400	211,600

【復興後】

4 隻体制となることで、157百万円の削減

【変更後】

5 隻体制となることで、震災前に比べ
126百万円の削減を見込む

氷代・塩代

【 震災前 】

		水揚数量 (トン)	氷代 (円/トン)	塩代 (円/トン)	合計 (円)
鮮魚	イワシ、サバ	8,160	6090	-	49,694,400
	カツオ、マグロ	8,848	6090	-	53,884,320
凍結品	イワシ、サバ	0	-	2,540	0
	カツオ、マグロ	0	-	2,540	0
合計		17,008	-	-	103,578,720

【復興後】

		水揚数量 (トン)	氷代 (円/トン)	塩代 (円/トン)	合計 (円)
鮮魚	イワシ、サバ	6,200	6090	-	37,758,000
	カツオ、マグロ	2,100	6090	-	12,789,000
凍結品	イワシ、サバ	400	-	2,540	1,016,000
	カツオ、マグロ	5,000	-	2,540	12,700,000
合計		13,700	-	-	64,263,000

(変更後)

船団A (北勝丸)

		水揚数量 (トン)	氷代 (円/トン)	塩代 (円/トン)	合計 (円)
鮮魚	イワシ、サバ	2,500	6090	-	15,225,000
	カツオ、マグロ	500	6090	-	3,045,000
凍結品	イワシ、サバ	200	-	2,540	508,000
	カツオ、マグロ	3,000	-	2,540	7,620,000
合計		6,200	-	-	26,398,000

船団B (第一寿和丸)

		水揚数量 (トン)	氷代 (円/トン)	塩代 (円/トン)	合計 (円)
鮮魚	イワシ、サバ	3,700	6090	-	22,533,000
	カツオ、マグロ	1,600	6090	-	9,744,000
凍結品	イワシ、サバ	200	-	2,540	508,000
	カツオ、マグロ	2,000	-	2,540	5,080,000
合計		7,500	-	-	37,865,000

2船団合計

		水揚数量 (トン)	氷代 (円/トン)	塩代 (円/トン)	合計 (円)
鮮魚	イワシ、サバ	6,200	6090	-	37,758,000
	カツオ、マグロ	2,100	6090	-	12,789,000
凍結品	イワシ、サバ	400	-	2,540	1,016,000
	カツオ、マグロ	5,000	-	2,540	12,700,000
合計		13,700	-	-	64,263,000

変更後は【震災前】に比べ氷代は53,032千円減少し、塩代13,716千円が発生し、計39,316千円減少する。

(注1) 氷代単価は【震災前】の水揚1トン当りの氷代実績。

塩代単価は水研センター調査船のH22年度の水揚1トン当りの塩代実績。

計画変更に至った経緯

- ・ 漁業復興計画の認定後、平成24年6月より、300t型運搬機能付網船1隻、250t型運搬機能付網船1隻、300t型運搬船1隻、90t型探索船1隻の計4隻で実証事業を実施したが、2隻の網船に対して運搬船1隻のみであったことで相互に漁獲物の積み合わせを行う必要があり、4隻が常に一体となって行動せざるを得ず、結果として魚群探索や漁獲物運搬の効率が著しく低下し、漁獲物、金額ともに計画を大きく下回った。(次ページ参考)
- ・ 計画3年目の平成26年10月に共同利用漁船復旧支援事業の活用による運搬船がようやく完成し、探索船に代わって同運搬船を導入して各網船に1隻ずつの運搬船が付属する体制で実証事業を継続しているが、250トン型網船は作業艇が1隻しか搭載できないために運搬船不在時には裏漕ぎ作業が行えず、依然として2隻が各々完全に独立した操業が行えない状況にある。
- ・ また、同250トン型網船は比較的小型であり、北部日本海区の許可も有することから、北部太平洋海区で小型のサバの漁獲が中心となり、休漁頻度が高く、イワシの混獲が禁止(A2船に限る)となる2~3月期に、漁場形成状況に応じて北部日本海区で操業を行うことを選択肢として組み入れることが経営安定、サバ類の資源管理にも貢献するものと考えられる。
- ・ 以上のような状況から、北部太平洋海区で2船団が独立した操業を行うことを可能とするため、また、北部日本海区でのサバ・イワシ操業に必須である灯船として使用するため、灯船兼探索船を250トン型網船の付属船として導入し、当初計画した水揚量等の達成を目指す。
- ・ なお、この灯船兼探索船を導入しても、復興前の船団構成と比較して船団隻数、魚層容積、操業経費が削減されており、復興前の従来船団と比べて漁獲能力は増加しないものとする。

復興計画2年間の実績

(単位:水揚量はt、その他は千円)

	震災前	復興 1年目	復興 2年目
(収入)			
水揚量(計画)	17,008	13,700	13,700
実績		6,311	13,000
水揚高(計画)	2,414,260	1,921,600	1,921,600
実績		1,032,422	1,633,062
(経費)		実績	実績
人件費	840,143	568,847	568,847
修繕費	338,570	219,954	267,870
燃油代	536,026	349,786	424,604
氷代・塩代	103,579	50,049	73,566
漁具費	156,892	59,464	54,458
餌代	12,167	2,949	2,754
販売経費	129,646	70,777	91,503
漁船保険料	27,258	22,926	22,926
公租公課	8,367	15,092	15,092
その他	100,783	38,378	39,426
一般管理費	73,762	90,243	89,480
経費合計	2,327,193	1,488,465	1,650,526
償却前利益	87,067	-456,043	-17,464