

特定漁港漁場整備事業計画変更書(案)

1 変更理由

変更理由

本漁港は、薩摩半島西部、吹上浜の北端に位置し、古くから遠洋マグロ漁業や水産練製品加工業など、水産業を中心に発展してきた地区で、周辺海域は好漁場に恵まれ、引き網、巻き網等によりイワシ、アジ、サバなどが水揚げされている。また、近海遠洋マグロ漁船が所属しており、西薩、甕島周辺漁業の生産、流通の中心的漁港として大きな役割を担っている。

しかし、外郭施設の十分な整備がされておらず、安全性が確保されていなく、また、潮位差が3mと大きく、陸揚げ作業等に多大な労力を強いられており、効率的な水産物出荷体制が整っていないため、特定漁港漁場整備計画に基づき平成14年度から整備を進めてきたところである。

今般、整備から概ね10年が経過し、これまでの整備による効果の発現状況や漁船の利用状況等を踏まえて、下記施設について変更することとしたい。

(1) 浮棧橋(新設)の追加【本浦地区】

当漁港における漁業従事者は、近年5ヶ年で677人から546人と減少傾向で、そのうち約8割が60才以上と高齢化が著しく、干満差がある時期は、漁船からの漁獲物、漁具等の荷揚げ作業が過酷な作業環境であり、肉体的負担が大きい状況にある。

そのため、浮棧橋を整備することで、漁獲物、漁具等の荷揚げ作業等の軽労化・効率化を図り、水産物の生産性や就労環境の向上を図りたい。

(2) D防波堤, E防波堤, E護岸, -2.0m泊地, -1.0m泊地, -2.0m物揚場, 船揚場, C道路, D護岸, 用地Cの廃止【野元地区】

野元地区の計画においては、五反田川河口の港湾区域内に存在していた漁船の集約施設として、本計画に位置付けたところである。

しかし、本地区を利用する予定であった利用漁船は、漁業従事者の高齢化や後継者不足等により、年々減少している。

そのため、地元漁協及びいちき串木野市と協議の結果、同計画期間内においては、既存施設における利用調整を図ることとするため、当面の間、当地区の計画については見送ることとしたい。

(3) -2.0m泊地, -2.0m物揚場A, I護岸, 用地Eの廃止【小瀬地区】

小瀬地区においては、当漁港唯一、荒天時及び台風時において、安全に避難係留できる箇所として、当漁港の野元地区及び島平地区の漁船はもちろん、周辺漁港の避難基地として、係留施設、用地等の計画を予定していた。

しかし、当漁港における漁業従事者の減少、また、当漁港の各地区及び周辺漁港の外郭施設や係留施設の整備効果により、荒天時等の安全係留が可能となっているため、地元漁協及びいちき串木野市と協議の結果、当面の間、当地区の計画については見送ることとしたい。

2 変更後の目的

目的

(1) 地域の特徴

本地区は、鹿児島県薩摩半島西部、日本三大砂丘のひとつである吹上浜の北端に位置し、自然に恵まれた風光明媚な景観を形成し、自然環境や資源などを最大限に生かした特色ある町づくりが進められてきた地区である。また、古くから遠洋マグロ漁業や水産練製品加工業など、水産業を中心に発展してきた地区でもある。

本漁港においては、臨海部での西薩中核工業団地の造成、串木野新港、漁港外港の整備など、港湾都市としての条件整備が図られ、さらには臨海部の機能を最大限に活用するため、自動車専用道の南九州西回り自動車道や九州新幹線鹿児島ルートなど、高速交通体系も着実に整備されている。

また、本地区沖合は魚の宝庫といわれる東シナ海を控え、好漁場に恵まれており、多種多様な水産動植物が生息していることから、県内外漁船により豊富な魚種が漁獲されている。

(2) 水産業の沿革と現状

本地区の周辺海域は好漁場に恵まれ、イワシ、アジ、サバなどが水揚げされている。また、41隻の近海遠洋マグロ漁船が所属しており、近海の巻き網及び沿岸漁業の水揚げも盛んで、西薩、甑島周辺漁業の生産と流通の中心的漁港として大きな役割を担っている。

近年、串木野市全体の水揚げ量は減少傾向にあるが、主たるマグロ漁業は平成7年をピークにやや減少したものの、平成8年以降、横ばいが続く状況であり、漁港施設整備等により、安定した漁獲高を維持することが期待されている。

また、本漁港は遊漁船が増加傾向でその収容場所の問題が深刻化していることから、これら遊漁船と漁船との間でしばしばトラブルが発生し、漁業活動に支障をきたすことも多く、問題を解消するための対策としてフィッシャリーナを整備している。

(3) 漁港漁場整備の沿革と役割

本漁港は、甑島近海で獲れるイワシ、アジ、サバの水揚げに適した良港として、大正10年12月に築港起工され、昭和26年9月に第3種漁港の指定を受けた。また、漁船の大型化に伴い、昭和57年には串木野漁港外港建設工事に着手した。

現在では、本浦地区の外港において、400トンクラスのマグロ船や巻き網船、500トンクラスの餌料船が利用している。

また、本浦地区、野元地区及び島平地区の船溜まりは、沿岸漁船の船溜まりとして活用され、約120隻程度の沿岸漁船やプレジャーボートが利用している。特に、台風時には、本漁港の漁船はもちろん、近隣の漁船も利用する避難港としての役割もある。

さらに、島平地区と照島公園の内側には、遊漁船などを漁船溜まりから分離、係留するため、フィッシャリーナが整備され、海洋レクリエーションの基地として活用されている。

(4) 当該事業計画の目的

1. 水産物資源の持続的利用と良質な水産物を安全で効率的に供給する体制の確立

遠洋マグロ漁業は、明治初期の長崎県五島沖を漁場とする「サバ漁」から、韓国近海を漁場とするカジキ延縄漁業に発展し、現在、世界の海を漁場とする主力産業に発展してきた。

本漁港にはマグロ船が在籍し、年間1.3万トン(属人)の水揚げがある。しかしながら、大消費地は関東近郊であり、現在は水揚げも関東地区である。

そのため、漁港周辺地域の活性化と、属地陸揚を担う沿岸・沖合漁業の安定を図るため、安定かつ安全で効率的な水揚げ・荷捌き体制に資する整備を行う。

3 変更後の施工に係る区域及び工事に関する事項

(1) 変更度の区域に関する事項

イ 区域名

区域名	串木野地区
-----	-------

ロ 所在地等

都道府県名	鹿児島県	関係市町村名	いちき串木野市
地域指定	半島, 都市計画区域		
整備対象漁港名	串木野漁港	整備対象漁場名 (関係漁場名等)	串木野

八 変更後の位置図



全 景



平成14年 3月 撮影



平成23年 3月 撮影



吹上浜県立自然公園(長崎鼻公園)

平成19年 7月撮影



島平地区の波浪状況

平成15年 7月撮影



出漁前の準備作業状況
干満差が大きいいため、準備作業が重労働となっている。

平成25年 2月撮影



出漁前の準備作業状況
干満差が大きいいため、漁船への乗降作業も重労働である。

平成25年 2月撮影



浮棧橋陸揚げ状況
漁業従事者の高齢化が進み、陸揚げ作業においても重労働となっている

平成19年 7月撮影



浮棧橋の老朽化により車の出入りが不可能である

平成19年 7月撮影

写真等

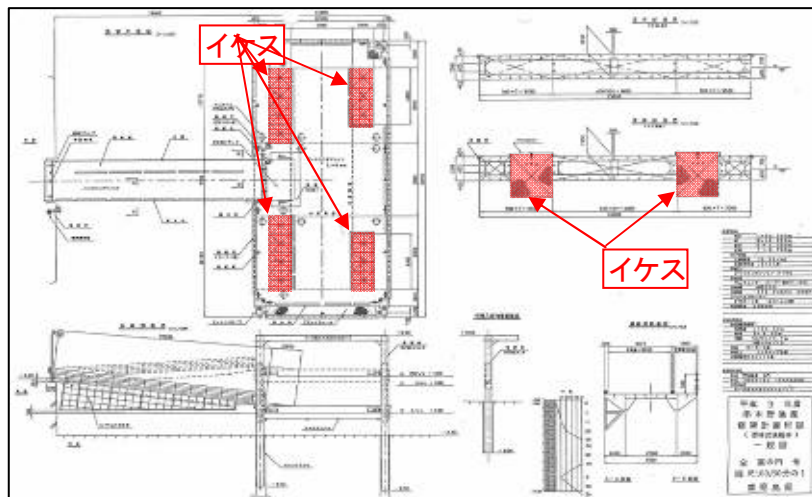


浮棧橋本体の防舷材取付状況



浮棧橋本体に設置された生け簀の現在の状況

平成19年 7月撮影





護岸改良(防風柵設置要望箇所)

平成19年 7月撮影



泊地内で係留中に強風により転覆した

平成18年 8月撮影



護岸改良・胸壁改良(防風柵設置要望箇所)

平成15年 7月撮影



胸壁改良(防風柵設置要望箇所)

平成19年 7月撮影

二 当該地区の水産業に係る現況，課題及び整備方針

当該区域の水産業に係る現況，課題及び整備方針

圏域の県内での役割

串木野漁港の属する西薩圏域については，鹿児島県西部の吹上浜北部に位置し，鹿児島県西部域内でアジ・タイ類等の活魚の漁獲の実績が多い。特にシラスの陸揚量については，県内の約3割強を占め，シラスの加工品であるチリメンは全国各地へ出荷されている。

当漁港の圏域内での役割とそのための整備方針

串木野漁港は，市場も開かれており，近隣の漁港はもちろん，甕島からも漁獲物が集積されていることから，流通及び生産拠点として位置付けられている。

しかし，港内静穏度不足や干満差等により，陸揚げ作業時に潮待ちの状態が発生するなどして，陸揚げ作業等に大きな時間的ロスが発生しており，漁獲物の鮮度保持の観点からも支障がある。

そのため，陸揚げ作業時間の短縮を図るため，港内静穏度向上に対し外郭施設の整備を行うとともに，干満差が大きいことなどによる漁業活動の非効率的な状況や日差しや雨滴による漁獲物への影響等に対し，庇等の防暑・防雨対策を付加した浮体式係船岸等の整備を行うなど，効率的な漁業活動を確保し漁獲物の鮮度保持向上を図る。

(1) 資源管理型漁業・つくり育てる漁業への支援

現状と課題

串木野地区において水産業は，地域を支える基幹産業であるが，近年，漁業従事者の減少・高齢化が進行し，加えて昨今の燃油の高騰や魚価の低迷等により，漁業所得も減少傾向にある。

そのため，いちき串木野市においては，漁獲量の増大を図るため，平成17年度漁場機能高度化事業にて魚礁を設置し，多くの魚介類が確認されたことから，今後の水揚げ増に期待しているところである。

また，ヒラメ・マダイの稚魚放流やイカの産卵礁設置を行うことにより，魚族資源の増大を図るとともに，ワカメの藻場造成事業による漁場の保護・育成等にも努め，漁家経営の安定化に取り組んでいる。

整備方針

今後も更なる漁場の保護・育成や水産物ブランドの確立，若年漁業者の育成等が大きな課題であることから，ヒラメ・マダイ等の放流事業を継続し，つくり育てる漁業の推進により漁家所得向上に努める。

また，串木野漁港の地先に魚礁を設置することにより，沿岸漁業生産量の維持と操業の効率化・省力化を図りたい。

(2) 水産物流通の効率化と一貫した品質管理

現状と課題

現在，係留施設・漁港施設用地等が不足しているため，効率的な水産物出荷体制が整っておらず，生産性が低下している。

整備方針

浮棧橋等を整備することにより，水産物の流通の効率化が図られ，更に活魚・高鮮度魚を取り扱う体制づくりが図られ，水産物の品質が向上し，安定的な出荷体制が整う。

(3) 安全で快適な漁業地域の形成

現状と課題

串木野漁港は台風の影響を受けやすい位置にあり、特に島平地区においては、荒天時及び台風時の静穏域が3割程度しかなく、漁船を安全に係留できる施設延長が確保されていないことから、島平地区の漁船は本浦地区に避難せざるを得ず、また、本浦地区にはその他近隣の漁港からも漁船が避難してくることから、混雑を招いているうえ、漁船同士の接触事故等の問題も生じている。

また、通常荒天時においても、陸揚げ作業・休憩のための接岸作業等に時間を要しているとともに、潮位差が3mと大きく、陸揚げ作業等に多大な労力を強いられていることや、静穏度が確保されていないことから船舶の動揺により、安全性が十分確保されておらず、危険な作業を強いられている状況にある。

さらに、串木野漁港はプレジャーボートの利用も多く、漁船とプレジャーボートが輻輳することにより漁業活動の支障となっていることから、漁船とプレジャーボート等の分離係留が望まれている。

整備方針

防波堤を整備すること等により、港内静穏域が拡張されるとともに、港内において混雑の緩和が図られ、出入港時の安全性や、それにとともなう労力の軽減が図られる。

また、併せて、浮桟橋を整備することで、陸揚げ・準備作業の労力が軽減されるとともに、危険な作業が緩和され、安全性が向上する。

(4) 生産労働効率化・近代化・担い手支援

現状と課題

現在、漁業従事者の8割が60歳以上と高齢化していることから、陸揚げ、準備作業時において、干満差がある時期は漁獲物、漁具等の荷揚げ作業等が過酷な作業環境であり、肉体的負担が大きい状況にある。

整備方針

浮桟橋を整備することにより、干満の影響を受けることなく、陸揚げ・準備作業が安全に行えることにより、作業効率が向上し、労働時間の短縮が図られる。

ホ 整備対象漁港及び整備対象漁場の現況及び将来見通し

(平成17年12月現在)
平成22年12月現在

(変更時の現況)

整備対象 漁港名	属地陸揚量	(797) 739 ト	属地陸揚金額	(435) 385 百万円	属人陸揚量	(16,745) 12,610 ト
	登録漁船数	(256) 205 隻	利用漁船隻数	(375) 297 隻	漁船以外利用 船舶隻数	(209) 212 隻
串木野漁港 (第3種)	主な漁業種類 マグロ漁業, 巻き網, 刺し網, 定置網等		主な魚種 マグロ, カツオ, アジ, イワシ, プリ, タイ			
整備対象 漁場全体	受益戸数(受益者数) 72戸 (72人)		登録漁船隻数 漁港名又は港湾名 串木野漁港 総数 72隻			

(将来見通し)

(目標年:平成23年)
(目標年:平成33年)

整備対象 漁港名	属地陸揚量	(875) 739 ト	属地陸揚金額	(435) 385 百万円		
	登録漁船数	(256) 205 隻	利用漁船隻数	(375) 297 隻	漁船以外利用 船舶隻数	(209) 212 隻
串木野漁港 (第3種)	受益戸数(受益者数) 72戸 (72人)		登録漁船隻数 漁港名又は港湾名 串木野漁港 総数 72隻			

将来見通しの考え方

属地陸揚量

近年,水産資源の減少や地元漁船の他港水揚げ量の増加に伴い,属地陸揚量は年々減少傾向にあるが,本事業の整備により,現在,本漁港を拠点港として沿岸にて巻き網漁等を操業している県外船については,出漁機会の増加により属地陸揚量の増加が見込まれ,また,他港を拠点としている現在操業中の地元巻き網船についても,施設整備等による混雑解消が期待される。

そのため,将来見通しについては,陸揚量が大きく増加することは難しいが,現状維持はできるものと判断し,平成22年とほぼ同程度と推定した。

属地陸揚金額

属地陸揚金額については,平成14年の420百万円に対し,近年5ヶ年の平均は421百万円とほぼ横ばいである。

将来見通しについて,属地陸揚金額が大きく増加することは難しいが,現状維持はできるものと判断し,平成22年とほぼ同程度と推定した。

登録漁船隻数

登録漁船数については,漁業従事者の高齢化及び後継者不足等により平成14年度以降減少傾向にある。

将来見通しについては,大きく増加することは難しいが,漁港整備による就労環境改善により現状維持できるものとし,平成22年とほぼ同程度の漁船数と推定した。

利用漁船隻数

利用漁船数については,漁業従事者の高齢化及び後継者不足等により,平成14年の469隻から平成22年の297隻と減少傾向にある。

将来見通しについては,大きく増加することは難しいが,本事業の整備により県外漁船及び現在他港を拠点としている地元漁船の再利用が期待できることから,将来見通しについては,平成22年と概ね同程度と推定した。

利用遊漁船等隻数

利用遊漁船については,フィッシャリーナの整備状況により,利用者数がある程度推定できることから,将来見通しについては,施設整備が完成した現況と概ね同程度として推定した。