

a 調査課題名

平成 30 年度水産基盤整備調査委託事業 漁港機能施設の能力強化による水産都市等の活性化方策検討調査

b 実施機関及び担当者名

一般財団法人 漁港漁場漁村総合研究所
高原裕一、後藤卓治、土屋詩織、富田宏

c ねらい

漁港漁場整備長期計画（平成 29～33 年度）で定めた重点課題の一つとして、「水産物の競争力強化と輸出促進」を掲げられているところであるが、輸出を含む水産物流通の強化を図るためには、荷さばき所、製氷施設、冷凍及び冷蔵施設等漁港機能施設の機能・能力の改善や向上が重要である。しかし、これら施設の中には、老朽化が進み更新時期を迎えているものや各施設が点在化しているものがあり、一連施設としての機能低下や水産物の流通の能力低下を招いている。

これらを踏まえ、漁港機能施設の更新・集約・再配置の実施状況などの調査等により、水産物流通の強化や水産都市などの活性化に資する検討を行った。

d 方法

以下の課題について検討を行った。

1. 漁港機能施設等の現状把握

水産流通の拠点となる全国の漁港において、民間施設を含む漁港機能施設等の老朽化や更新等計画の状況、並びに施設の点在等による課題や問題点等の現状を把握した。

調査の具体的な実施項目は以下の通りである。

- (1) 全国の漁港における漁港機能施設等の老朽化状況等の把握
- (2) 漁港機能施設等の老朽化及び点在等による問題点、課題の把握

2. 漁港機能施設の更新・集約・再配置に関する効果分析

1. の結果や過年度の調査結果を踏まえ、モデル地区の選定を行い、モデル地区において検討した漁港機能施設の更新・集約・再配置による効果（事業実施による波及効果、まちづくりとの連携効果等）の分析を行った。

なお、効果の分析に当たっては、定性的な効果及び定量的な効果を算定した。

また、モデル地区とは別に、モデル地区の選定における整理において漁港とまちづくりの連携が見られることを把握した漁港について、現在の連携状況を整理した。

調査の具体的な実施項目は以下の通りである。

- (1) モデル地区の選定
- (2) モデル地区における漁港機能施設の更新・集約・再配置の検討、効果の分析
- (3) モデル地区以外の漁港における連携したまちづくりの動き

3. モデル地区における課題や問題点等の解決策の提案

選定したモデル地区において、漁港機能施設の更新・集約・再配置を行う際の課題や問題点等を抽出し、その具体的な解決策を提案した。

調査の具体的な実施項目は以下の通りである。

- (1) モデル地区における課題、問題点の整理
- (2) モデル地区における課題、問題点の解決策の提案

4. 民間事業者等との連携による水産都市の活性化方策の手引き（案）の改訂

過年度の調査で作成した、民間事業者等との連携による水産都市の活性化方策の手引き（案）について、1. ～ 3. の調査・検討結果を踏まえた改訂を行うべく事例の取りまとめを行った。

e 結果

1. 漁港機能施設等の現状把握

水産流通の拠点となる全国の漁港において、民間施設を含む漁港機能施設等の老朽化や更新等計画の状況、並びに施設の点在等による課題や問題点等の現状を把握した。

(1) 全国の漁港における漁港機能施設等の老朽化状況等の把握

全国の漁港における主な漁港機能施設等の老朽化状況と、施設の利用状況及び更新計画について、過年度調査の結果を基に整理した。

老朽化については、各施設の竣工年からの経過年数を基に、下表に示した各漁港機能施設等の耐用年数と照らして評価をした。

結果を以下に示す。

【調査概要】

調査対象漁港：①都市計画地域に含まれている漁港又は都市計画地域に隣接している漁港

②第3種漁港（特定第3種漁港を含む）又は陸揚げ量の多い（直近年の属地陸揚げ量が全国100位まで）第1,2,4種漁港

③平成28年度調査時の対象漁港28漁港

調査対象施設：①荷さばき所、②製氷施設、③冷凍冷蔵施設、④給油施設、⑤給水、給氷及び給電施設、⑥船舶上下架施設、⑦漁具倉庫、⑧水産加工施設、⑨漁協等事務所

調査項目：①施設の竣工年、②施設の利用状況、③施設の更新計画

回答数：149漁港

表 1-1 各漁港機能施設等の耐用年数

対象施設	構造又は用途	細目	耐用年数
荷さばき所	鉄骨鉄筋コンクリート造又は鉄筋コンクリート造のもの	変電所用、発電所用、送受信所用、停車場用、車庫用、格納庫用、荷扱所用、映画製作ステージ用、屋内スケート場用、魚市場用又はと畜場用のもの	38
製氷施設	鉄骨鉄筋コンクリート造又は鉄筋コンクリート造のもの	工場（作業場を含む。）用又は倉庫用のもの 塩素、塩酸、硫酸、硝酸その他の著しい腐食性を有する液体又は気体の影響を直接全面的に受けるもの、冷蔵倉庫用のもの（倉庫事業の倉庫用のものを除く。）及び放射性同位元素の放射線を直接受けるもの	24
冷凍冷蔵施設			
給油施設	金属造のもの	水そう及び油そう 鑄鉄製のもの	25
給水、給氷及び給電施設	給排水又は衛生設備及びガス設備 電気設備	その他のもの	15
船舶上下架施設	鉄骨鉄筋コンクリート造又は鉄筋コンクリート造のもの	造船台	24
漁具倉庫	木造又は合成樹脂造のもの	工場（作業場を含む。）用又は倉庫用のもの その他のもの	15
水産加工施設	鉄骨鉄筋コンクリート造又は鉄筋コンクリート造のもの	工場（作業場を含む。）用又は倉庫用のもの その他のもの	38
漁協等事務所	鉄骨鉄筋コンクリート造又は鉄筋コンクリート造のもの	事務所用又は美術館用のもの	50

※「減価償却資産の耐用年数等に関する省令 別表」（財務省）より作成

1) 漁港機能施設等の老朽化状況

9種類の漁港機能施設等の老朽化状況を下図に示す。

最も老朽化が進行している施設は給水、給氷及び給電施設であり、全体の88.3%の施設が耐用年数を超えていた。その他、製氷施設、冷凍冷蔵施設、給油施設、船舶上下架施設、漁具倉庫においても、半数以上の施設が耐用年数を超えている結果となった。

一方、耐用年数を超えている施設の割合が最も少なかった施設は漁協等事務所であるが、これは耐用年数が50年と他の施設よりも長いことに依るものであり、施設の竣工からの経過年数から見れば、40年以上経過している施設も多く、老朽化は進んでいるものと考えられる。

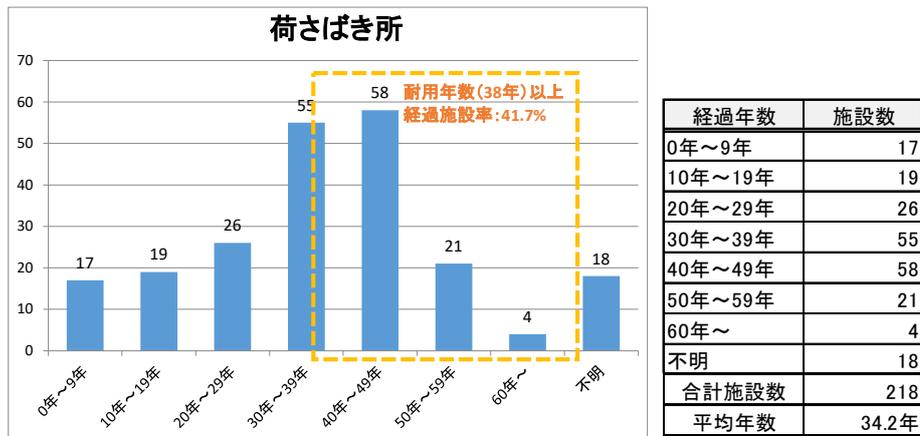


図 1-1 荷さばき所の老朽化状況

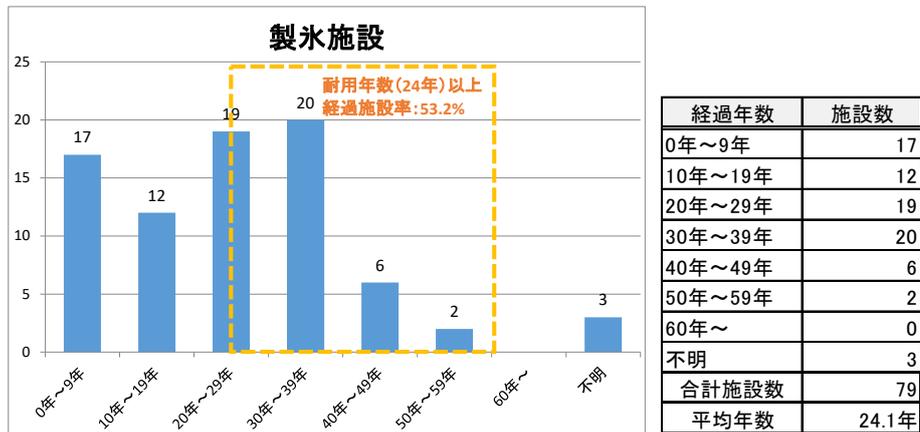


図 1-2 製氷施設の老朽化状況

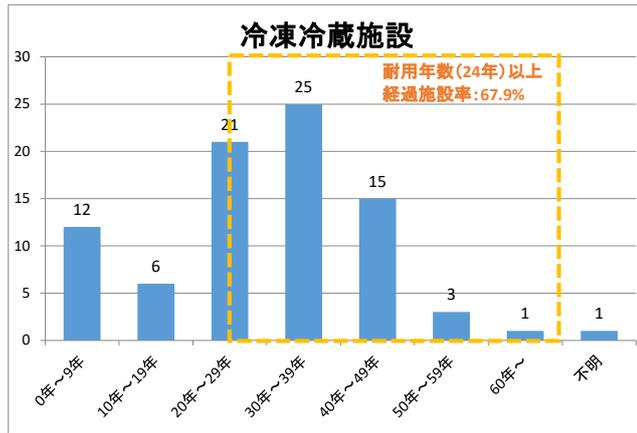


図 1-3 冷凍冷蔵施設の老朽化状況

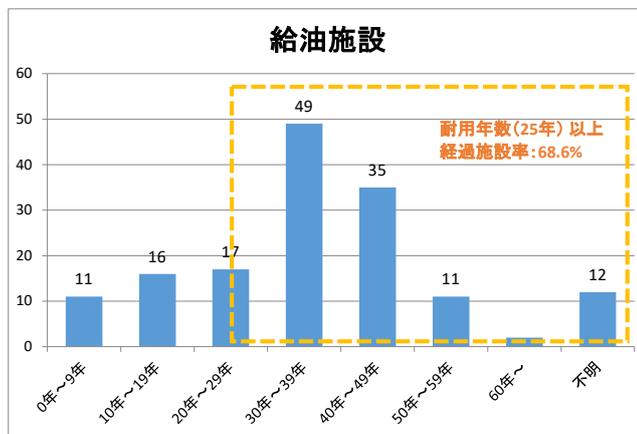


図 1-4 給油施設の老朽化状況

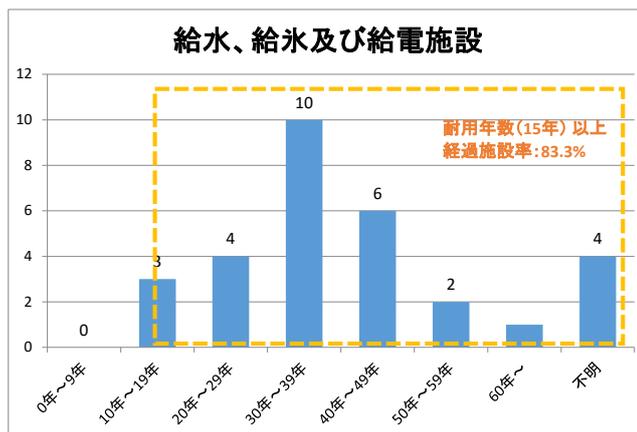


図 1-5 給水給氷及び給電施設の老朽化状況

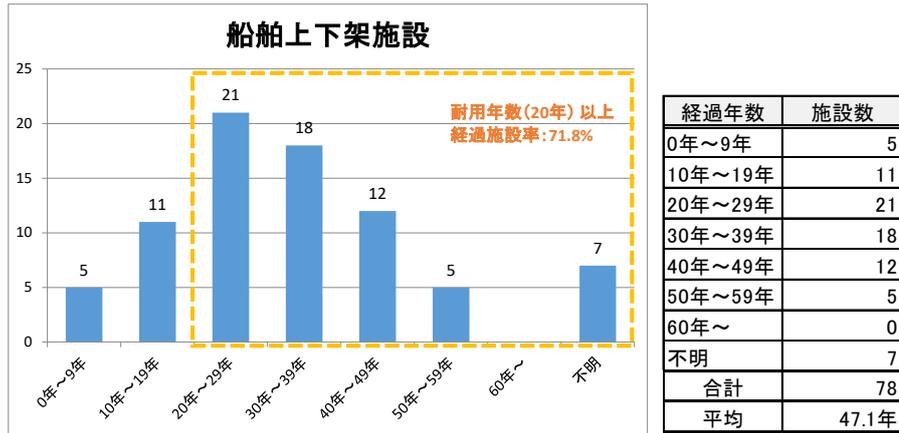


図 1-6 船舶上下架施設

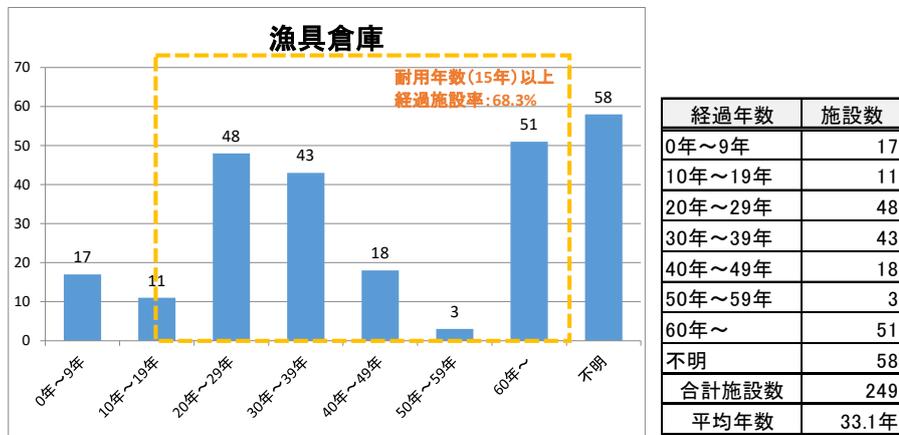


図 1-7 漁具倉庫の老朽化状況

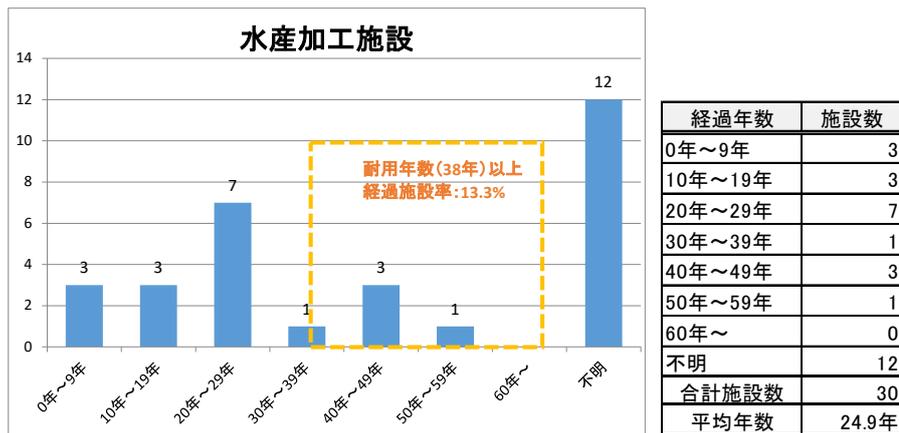


図 1-8 水産加工施設の老朽化状況

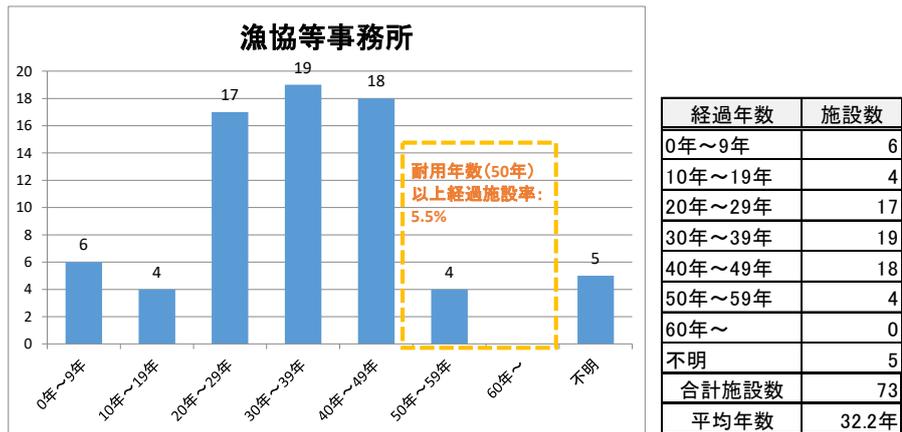


図 1-9 漁協等事務所の老朽化状況

2) 漁港機能施設等の利用状況

9種類の漁港機能施設等の利用状況を下図に示す。なお、各選択肢における利用状況は以下のとおりである。

高＝施設の所要に対し、十分に利用されている状況
 (施設が不足している状況も含む)
 中＝施設の所要に対し、利用に若干の余裕がある状況
 低＝利用が低下し、余剰が生じている状況

どの施設においても、所要に対して十分に利用されている（高）との回答が最も多くなった。

利用が低下している（低）との回答が比較的多く見受けられた施設は荷さばき所、製氷施設、冷凍冷蔵施設、給水、給水及び給電施設である。これらの施設は、1)の結果を見ても特に老朽化が進んでいる施設であり、施設整備以降の経過年数が進むにつれて利用が低下している傾向が見られることから、適切に施設が更新されない場合には、利用の低下が懸念される。

また、水産加工施設については十分に利用されている（高）との回答の割合が最も低く、中と低を合わせて60%の施設において程度の違いはあるが利用の低下が見受けられるという結果となった。

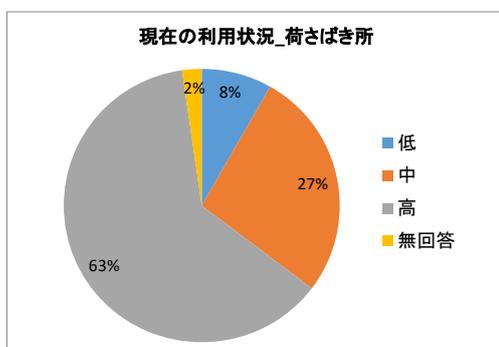


図 1-10 荷さばき所の現在の利用状況

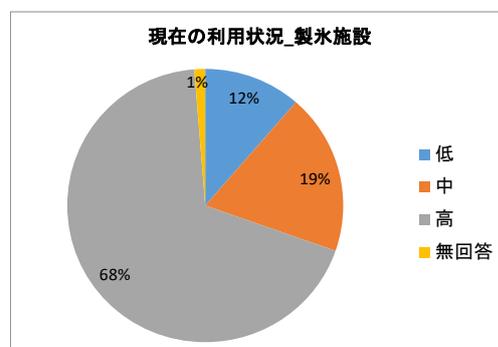


図 1-11 製氷施設の現在の利用状況

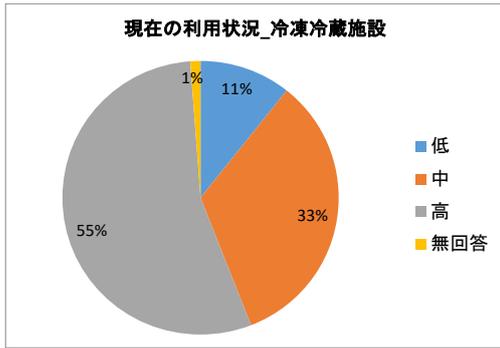


図 1-12 冷凍冷蔵施設の現在の利用状況

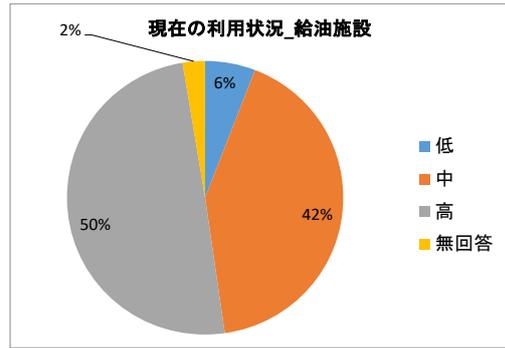


図 1-13 給油施設の現在の利用状況

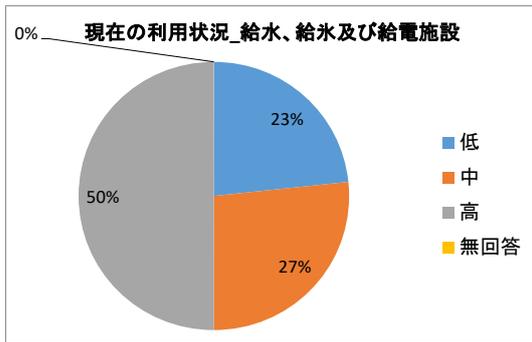


図 1-14 給水、給氷及び給電施設の現在の利用状況

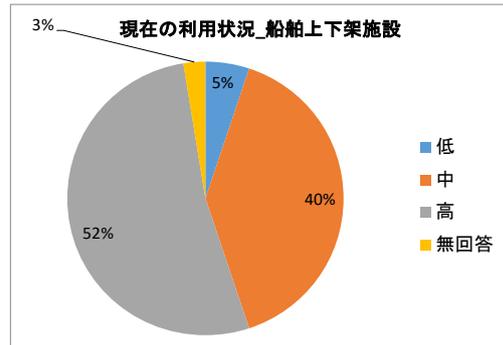


図 1-15 船舶上下架施設の現在の利用状況

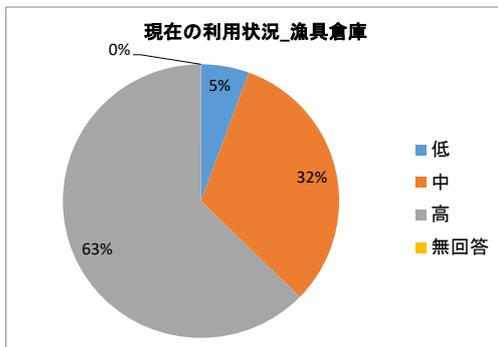


図 1-16 漁具倉庫の現在の利用状況

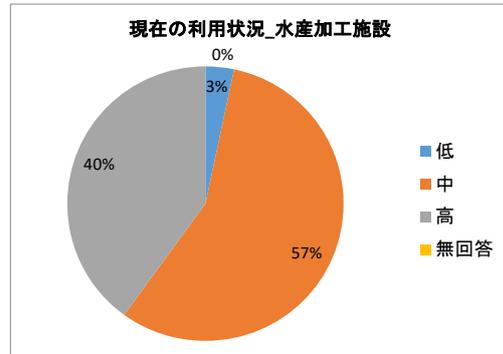


図 1-17 水産加工施設の現在の利用状況

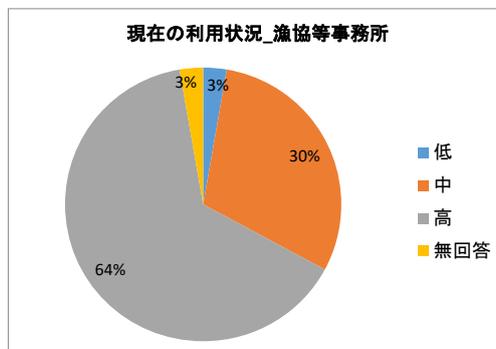


図 1-18 漁協等事務所の現在の利用状況

3) 漁港機能施設等の更新等の計画状況

9種類の漁港機能施設等の更新等の計画状況を下図に示す。なお、各選択肢における計画状況は以下のとおりである。

維持＝更新せず、現状を維持する
 増＝スケールアップして更新する計画がある
 同等＝同等規模程度で更新する計画がある
 減＝スケールダウンして更新する計画がある
 廃止＝廃止する計画がある

どの施設においても、更新をせずに現状を維持する（維持）との回答が最も多くなった。

スケールダウンして更新（減）及び廃止する計画がある（廃止）との回答が多くなっている施設は荷さばき所、製氷施設、冷凍冷蔵施設であり、利用が低下している施設と一致している。

また、施設の規模の変化に関わらず更新する計画がある施設が最も多いのは漁協等事務所であり、約40%の施設において更新を検討していることが明らかとなった。

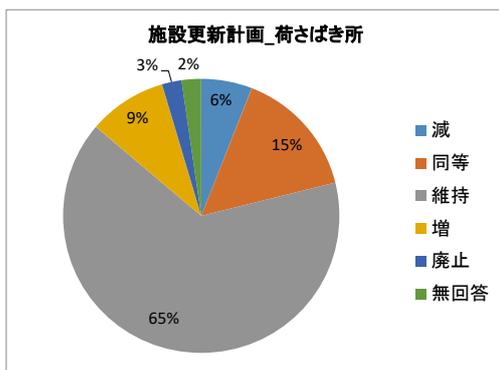


図 1-19 荷さばき所の施設更新計画

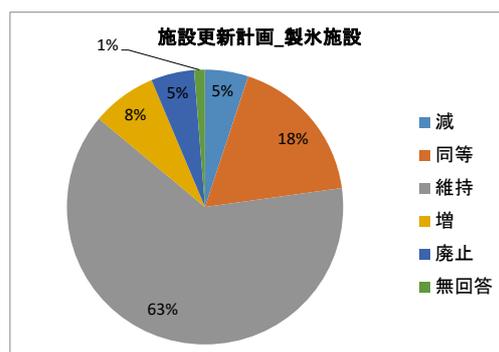


図 1-20 製氷施設の施設更新計画

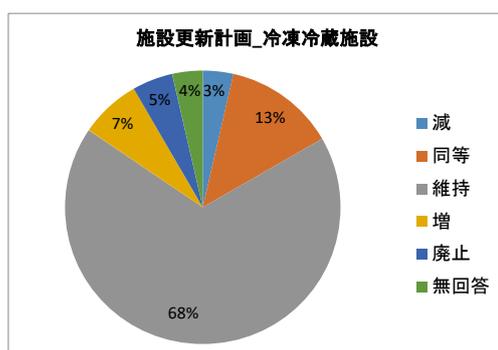


図 1-21 冷凍冷蔵の施設更新計画

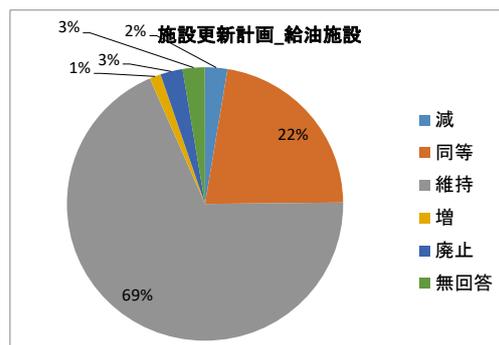


図 1-22 給油施設の施設更新計画

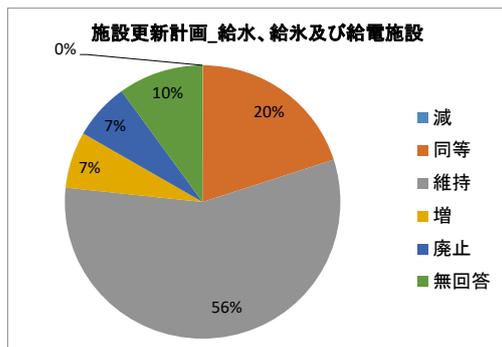


図 1-23 給水、給氷及び給電施設の施設更新計画

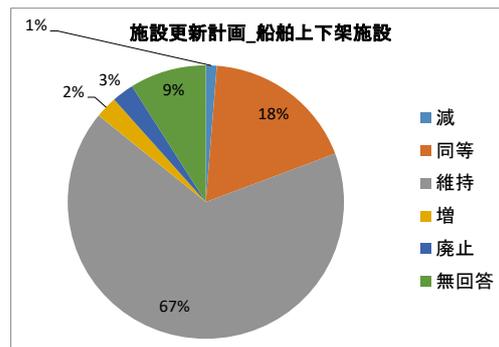


図 1-24 船舶上下架施設の施設更新計画

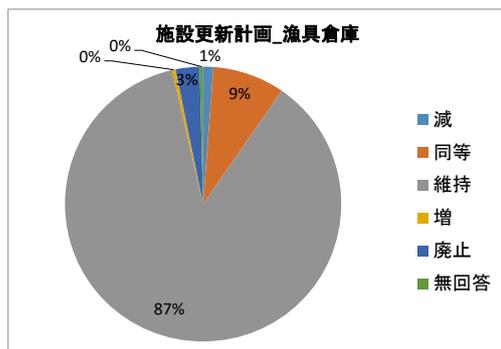


図 1-25 漁具倉庫の施設更新計画

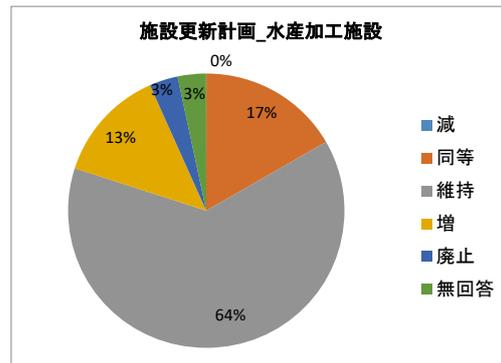


図 1-26 水産加工施設の施設更新計画

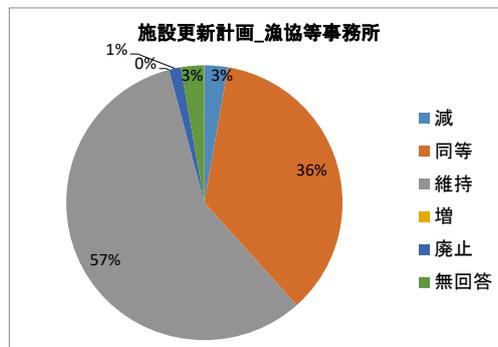


図 1-27 漁協等事務所の施設更新計画

(2) 漁港機能施設等の老朽化及び点在等による問題点、課題の把握

漁港機能施設等の老朽化及び点在等によって生じている問題点、課題点について、昨年度及び今年度のモデル地区を含む漁港部局と都市部局が連携したまちづくりへの取組がみられる6箇所の漁港への調査し、代表的な内容を把握した。

対象とした漁港の漁港機能施設等の数及び耐用年数を超過している施設の割合を表に、各漁港の漁港機能施設等の平均経過年数及び最長経過年数を図に示す。

表 1-2 各漁港の漁港機能施設等の数と耐用年数超過施設の割合

施設の種類	耐用年数	施設数					
		ア漁港	イ漁港	ウ漁港	エ漁港	オ漁港	カ漁港
荷さばき所	38	1(1)	4(3)	6(5)	2	6(1)	6(2)
給油施設	25	1(1)	1		1	6(6)	2(1)
製氷施設	24		1(1)	1(1)	1(1)	1(1)	5(4)
貯氷施設	24	1(1)			1(1)	1	5(4)
冷凍冷蔵施設	24	1(1)	1(1)	4		6(3)	3(2)
船舶上下架施設	20	1(1)	1(1)				
漁具倉庫	15	1(1)	4(2)	1	3(3)		3(2)
給水・給水・給電施設	15			3(3)			1
遊漁船等保管・係留施設	20			1			
種苗生産・中間育成施設	38	1			1		
蕃養施設	38			1			
直販施設	39				1		
水産加工施設	38	1			2		
漁協事務所	50	1	1	6		1	1
合計		9(6)	13(8)	23(9)	12(5)	21(11)	26(15)
耐用年数超過施設割合		67%	62%	39%	42%	52%	58%

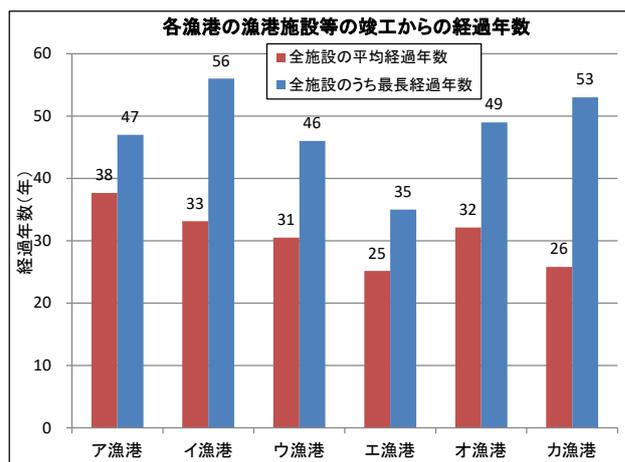


図 1-28 各漁港の漁港施設機能等の経過年数

※カッコ内の赤字が耐用年数を超過している施設数

① 漁港機能施設等の老朽化における問題点、課題

全施設の平均経過年数が最も長いア漁港においては、特に漁港内に立地する漁協の本所事務所および市場の老朽化が著しく、維持管理費が過剰にかかると同時に、管内漁獲物の集出荷や高付加価値化能力に限界があるとの課題が生じている。このような状況に対し、ア漁港が立地する町では、漁港機能施設等の再編を検討している。

また、最長経過年数が最も長い施設を有するイ漁港においては、荷さばき施設について開設から50年を経過しており、当時の衛生管理対策基準で整備されていることから、国等が求める現在の衛生管理対策基準とは乖離した状況であると考えられることが課題となっている。また、施設の老朽化に伴って付帯設備の老朽化も進んでおり、海水送水ポンプ設備が老朽化によって一時使用停止となり、市場内へ海水が供給できなくなる状況が発生している。そのため、管理者であるイ漁港が立地する市では、市場の再整備について検討を開始しているところである。

このように、漁港機能施設等が老朽化することにより生じる課題としては、竣工から年数が経過していることで施設整備時と漁港の利用形態が変化している場合に

は、求められている作業性や衛生管理性等を満たすことができないことや、施設や設備の持つ機能が低下し、所定の能力を得ることができず、漁業活動へ支障が生じること等があり、これらの課題に対しては、求められる機能に応じ、老朽化した施設の更新が必要である。

②漁港機能施設等の点在による問題点、課題

漁港機能施設等の点在が生じる背景としては、元々計画的に配置されていた施設が老朽化や低利用化したことにより廃止され、その後の施設の用地の利用にあたって従来の用途とは無関係の施設が整備されてしまうことや、そのまま用地が低利用化してしまうこと等が考えられる。

ウ漁港では、水産加工施設用地として活用されてきた漁港区域内の用地において、元々立地していた水産加工場と、量販店やコンビニなどの商業施設が混在したことにより、生産車両と一般車両の輻輳が発生しており、生産効率の低下や交通事故の発生が懸念されている状況である。

また、市場施設と生産流通に係る施設の位置関係についても、広い漁港区域内において点在している状況であるため、市場関係者より、冷蔵庫や倉庫、駐車場等は市場の近くに配置されていた方が効率的であるとの意見も挙がっている。

このように、漁港機能施設等が点在していることによる課題としては、作業動線が長距離化・複雑化することにより、車両及び人の動きが輻輳することや、漁港機能施設等以外の施設（住宅、商業施設等）が存在することにより、生産効率や安全性の低下が懸念されること等があり、これらの課題に対しては、施設の用途を考慮した、適切な配置の検討が必要である。



図 1-29 ウ漁港における施設の点在・用途の混在により課題が生じている例

③漁港機能施設等の老朽化や点在等による問題点、課題の解決手法の検討

上記①や②のような漁港機能施設等の老朽化及び点在における課題を解決するに当たっては、漁港機能施設等の再編整備が必要となる。

しかし、漁港周辺には情勢の変化等により水産業以外の用途の施設（住宅、商業施設等）が立地しているほか、漁港によっては鉄道駅の近く等の都市機能上重要な場所に立地している場合もある。また、漁港周辺は海に面しており景観が良く、水揚げされた新鮮な水産物を活用しやすい場所であるため、漁業活動以外にも地域活性化等の観点で活用ニーズがある。

そのため、漁港機能施設等の再編整備や土地利用の再編にあたっては、漁業活動での利用のみならず、地域活性化等のまちづくりの構想を合わせて検討し、水産業とまちづくりの双方に利点のある施設配置及び土地利用を考えることが効果的である。

漁港区域の土地利用が適正に行われている事例としては、エ漁港が挙げられる。

エ漁港は、昭和 60 年代に埋立をした場所に整備された比較的新しい漁港である。漁港機能施設等の竣工からの平均経過年数も 25 年と短く、施設の老朽化による使用上の問題は発生していない。

そして、エ漁港の背後には食品関連業者や輸送関連業者の施設が集約されているが、漁港機能施設とは臨港道路を隔てた配置となっており、用途が異なる施設が混在しないようになっている。また、荷さばき所に隣接している水産物直販施設等へは多くの観光客が訪れているが、エ漁港が立地する市のホームページや直販施設のパンフレット等にて公表している自動車での来訪者向けの地図では、漁港背後の食品及び輸送関連業者施設が集約されている箇所を通らないルートを紹介し、また施設周辺の案内看板においてもそのルートに誘導することで、生産車両と一般車両の動線の分離を図っている。そのため、ウ漁港にて生じているような車両の輻輳による課題は生じていない。

このように、エ漁港においては、漁港及び漁港背後が実態の利用に即した配置となっており、結果として施設の利用率が高くなっている。

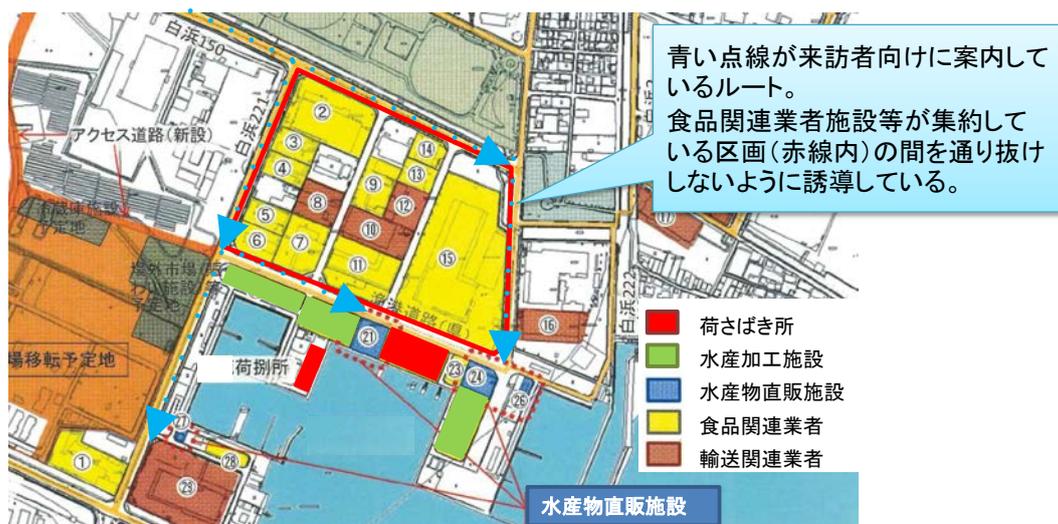


図 1-30 エ漁港における用途によって施設を集約し動線を整理している例

2. 漁港機能施設の更新・集約・再配置に関する効果分析

1. の結果や過年度の調査結果を踏まえ、モデル地区（3地区）の選定を行い、モデル地区において検討した漁港機能施設の更新・集約・再配置による効果（事業実施による波及効果、まちづくりとの連携効果等）の分析を行った。なお、効果の分析に当たっては、定性的な効果及び定量的な効果を算定した。

また、モデル地区とは別に、モデル地区の選定における整理において漁港とまちづくりの連携が見られることを把握した漁港について、現在の連携状況を整理した。

（1）モデル地区の選定

事業化に向けた具体的検討と関連する調査を行うモデル地区を選定するため、平成28年度及び平成29年度に実施したアンケート調査結果の再整理と、電話でのヒアリングを行った結果、漁港部局と都市部局が連携をしたまちづくりの可能性がある焼津漁港（静岡県）、高浜漁港（福井県）、牛深漁港（熊本県）をモデル地区として選定した。

選定したモデル地区の概要と選定理由を下表に示す。

表 2-1 モデル地区の概要

漁港名 (種別)	所在地	漁港 管理者	漁獲量・漁獲 金額(H27)	主な漁業種類	選定理由
焼津漁港 (特定第3種)	静岡県 焼津市	静岡県	168,205t 46,305百万円	大中型まき網(かつお・まぐろ) 遠洋かつお一本釣 遠洋まぐろ延縄	・焼津市では漁港周辺の活性化について、水産部局を中心に検討されており、今後都市部局と連携した検討に前向きであることから、連携したまちづくりの検討の可能性があるため、モデル地区として選定した。
高浜漁港 (第2種)	福井県 高浜町	福井県	426t 267百万円	大型定置網 小型定置網 その他の刺網	・町長主導の下、町の産業振興課を中心にコンパクトシティ計画の策定が進められており、計画の重要な柱のひとつとして、都市計画道路及び漁港区域内の再編が検討され、漁港管理者である県も再編に理解を示していることから、連携したまちづくりの検討の可能性があるため、モデル地区として選定した。
牛深漁港 (第3種)	熊本県 天草市	熊本県	21,405t 4,447百万円	中・小型まき網(巾着網) その他敷網 ぶり類養殖	・漁港施設の再編整備の構想を策定中であり、漁協や商工会による計画・構想もあることや、市が牛深地区における再開発を検討するために立ち上げている協議会において連携したまちづくりの検討が可能であることから、連携したまちづくりの検討の可能性があるため、モデル地区として選定した。

(2) モデル地区における漁港機能施設の更新・集約・再配置の検討

1) 焼津漁港地区

①モデル地区におけるまちづくりに係る計画の検討状況

焼津市においては、平成2年頃から漁港区域及びその周辺地域を対象としたまちづくり計画が検討されている。また、平成28年には中心市街地活性化基本計画を策定し、平成29年には、市の事業として、中心市街地と「開かれた漁港」の一体的な賑わいの創出を目指し、焼津漁港及び周辺の土地利用の可能性調査が実施されている。

主なまちづくりに係る計画における焼津漁港地区の位置付けや役割を表に、計画の概要を図に示す。

表 2-2 主な上位計画における焼津漁港地区の位置づけ・役割

計画名	焼津漁港地区の位置づけ	役割
第6次焼津総合計画(焼津市 平成30年3月) 焼津未来共創プラン 2018基本計画	<政策3> 産業・観光・文化 ・産業の発展と交流で にぎわうまちづくり	・焼津漁港や大井川港、焼津駅や西焼津駅、東名焼津ICや大井川焼津藤枝スマートICなどの玄関口を活かし、新たな交流拠点の整備や企業誘致を推進するとともに、本市の様々な産業や歴史・伝統・食文化、スポーツなどの多彩な地域資源を磨き上げ、焼津イチオシのブランドを創造し、これらを市内外、広くは世界へ情報発信することで、雇用の創出と観光客などの交流人口の増大を図る。
都市計画マスタープラン(焼津市 平成28年5月)	産業・観光交流拠点	・産業・観光交流拠点の立地条件や周辺環境を活かした交流促進、にぎわい創出 ・都市拠点～中心市街地から焼津漁港周辺産業・観光交流拠点の連続的なにぎわい空間の創出
ダイヤモンド構想(焼津市 平成29年2月)	おもてなし拠点(商業・観光拠点)	・海の玄関口となる港の有利性を活かした、産業・観光機能を形成
中心市街地活性化基本計画(焼津市 平成28年3月)	にぎわい拠点	・焼津を象徴する「海」を活かした憩いや観光などの集客を主体とした魅力的な空間
焼津漁港マスタープラン(静岡県 平成23年4月)	ふれあい交流ゾーン	・利用漁船に休憩・避難の場を提供するとともに、焼津市街地の環境と調和した新たな交流観光産業を振興するための拠点的ゾーン形成を図る。 ・なお、当該用地の一部及び既存の岸壁敷並びに泊地(水面)については、外来船の利用や荒天時の漁船避難など、今後も漁港施設としての利用を優先するものとする。
焼津漁港及び周辺土地利用可能性調査(焼津市 平成30年3月)	にぎわい拠点	・焼津漁港とその周辺は、独特のみなとまちの雰囲気を持つわが国有数の魚介類の集積を誇る地域であり、都市環境と漁港空間が一体となった親水交流観光空間の形成は、焼津市の都市魅力の向上と新たな観光交流ビジネスの創出を通じた地域活性化機能を発揮する可能性を有している。

②漁港機能施設や土地利用の現状と課題

焼津漁港地区の水産振興・土地利用上の主要な問題点及び課題は、以下のとおりである。

a. 外港展開に伴い、焼津の既成市街地と漁港間の空間的・機能的連携が分断

既成市街地海岸部に沿って大規模な外港が整備されたことで、アメニティゾーン等交流・集客施設等が整備されたものの、市民や観光客の日常的利用に限界がある。

また、東名高速焼津 IC周辺に焼津魚センターはじめ郊外型の量販店や飲食施設が集中立地し、区画整理事業により郊外型住宅地が整備されたことにより、既成商店街のシャッター通り化を始め、既成市街地の活力低下が見られている。

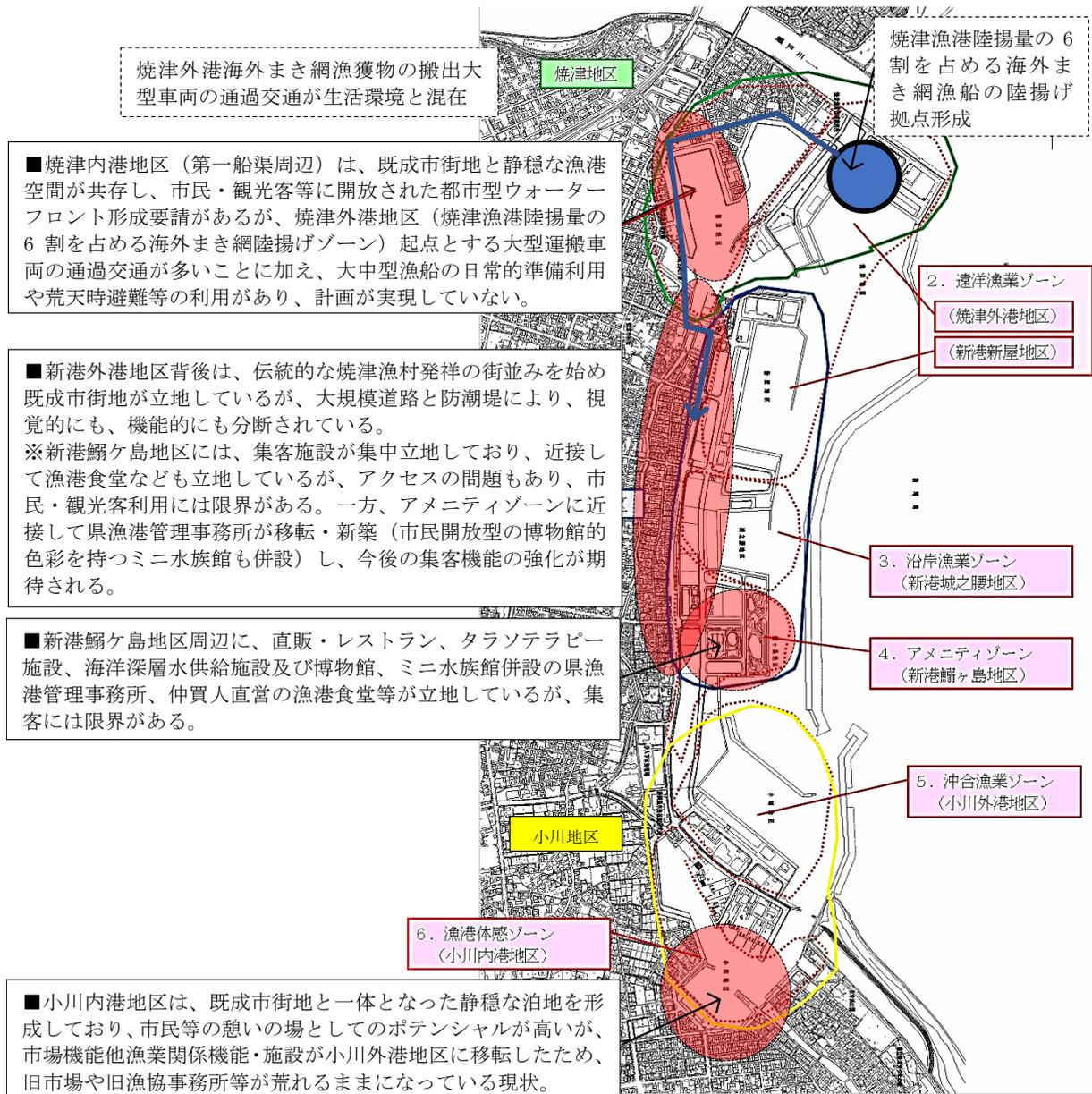
また、焼津外港地区は、焼津漁港陸揚量の6割を占める海外まき網（冷凍カツオ中心）の陸揚げ、集出荷拠点ゾーンを形成しているため、冷凍カツオの大型運搬車両の出入りが激しい。これらの大型運搬車両は、高密度市街地を形成する内港地区背後の狭隘で線形の悪い道路を利用しており、市民の日常生活との競合は言うまでもなく、生活環境の悪化要因になっている。同時に、このような状況は、市民や観光客等を対象とした都市型ウォーターフロント実現の隘路につながっている。

b. 内港部（焼津地区及び小川地区）が周辺市街地生活環境と混在

焼津内港地区は、漁港施設としては、新港外港地区にほぼ全ての機能施設は移転しており、泊地、岸壁（岸壁敷の一部は歩道配置）、野積場用地及び臨港道路が残っている。これらは、全て管理者である県の所有地となる。漁港施設背後、つまり臨港道路より市街地側は漁協用地を含めて私有地である。都市計画準工業地域指定のため、さまざまな用途の建物が高密度に立地している。

漁港整備の進捗に伴い、既成市街地・生活環境と近接する内港機能が新たに整備された外港に移転したため、特に焼津駅や商店街と近接する焼津内港地区では、これまで、市街地環境と調和のとれた地域振興に向けた都市型ウォーターフロント開発計画が各種策定されてきた。しかし、①焼津外港（海外まき網陸揚拠点）を起点とする大型運搬車両通過交通の存在、②通常時の沿岸・沖合漁船準備泊地としての利用、③荒天時等の大型漁船の避難泊地としての利用との調整がつかず、実現には結び付いていない。

また、内港部の周辺市街地には住宅の他に水産加工場等が多く立地しているが、建物の老朽化が進行し、調査した範囲においては築50年以上の建物が32%を占めていた。同範囲には、空き家となっている建物も点在している状況である。



資料-焼津漁港マスタープラン(静岡県)をもとに作成

図 2-3 焼津漁港の水産復興・土地利用上の主要な問題点・課題

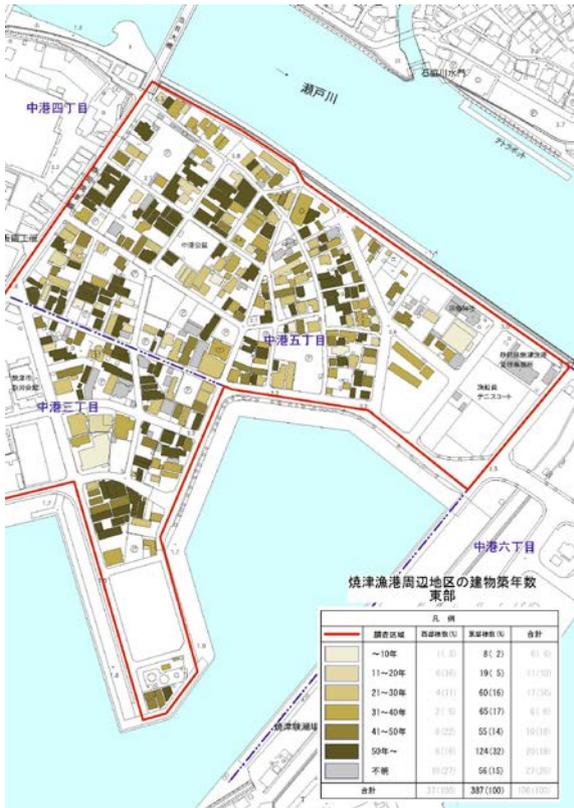


図 2-4 焼津漁港周辺の施設の老朽化状況



図 2-5 焼津漁港周辺の空き家状況

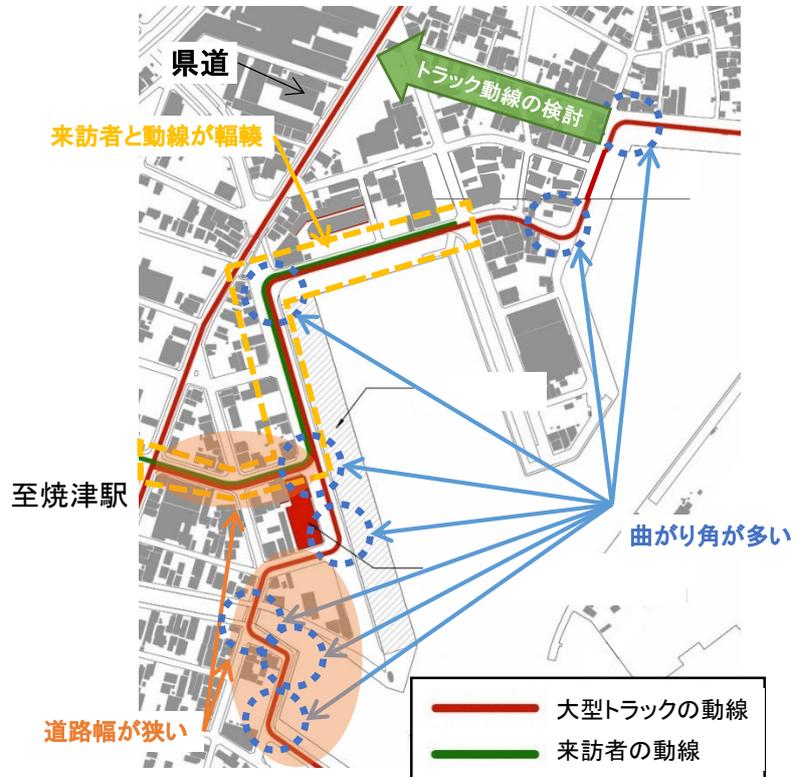


図 2-6 大型トラックの動線における課題

③モデル地区における活性化方策案の検討

上記①～②における整理を踏まえ、焼津地区における活性化方策案を整理した。

そして、方策案のうち、「d. 漁港背後地を通過する物流交通の整序化方策」について、具体的な実施手法を検討した。

a. 漁港背後地（野積場用地）の有効活用方策

- ・ 漁船係留・準備・避難及び野積場利用維持・保全を基本に、定期的イベント利用を兼用する空間整備

b. 漁協用地の有効活用方策

- ・ 漁協用地を活用して、広域圏及び市民の集客的施設を整備

c. 駅、商店街、市街地等とネットワークする沿岸プロムナードの整備方策

- ・ 漁港内プロムナードの整備
- ・ 駅前から漁港に至る歩行者空間のネットワーク整備
- ・ 駅と漁港を結ぶ導線での空き店舗を活用した水産加工品販売店及び飲食店の集積

d. 漁港背後地を通過する物流交通の整序化方策

- ・ 上記 a. ～c. に係わるトラック等通過交通の整序化を図るための迂回路の整備（県道へ直接アクセスする道路整備）

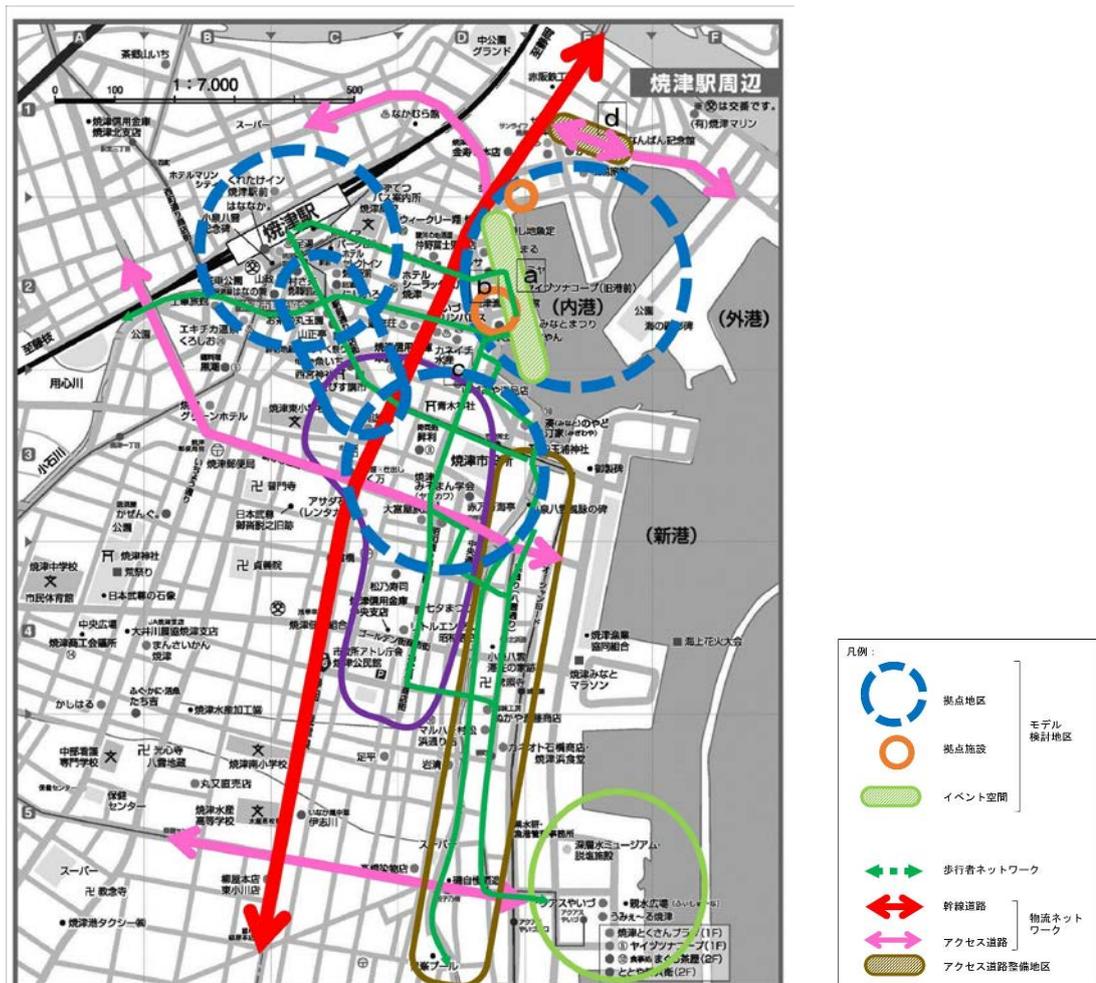


図 2-7 焼津漁港地区における検討施策・施策内容

i) 外港からの発生交通の通過ルートの整理

外港から出発する貨物トラック等の主な目的地は、①市南部の水産加工団地及び周辺の加工工場、②東名高速道路焼津 I C を経由する市外、県外の消費地と想定される。

①の通過ルートについては、外港付近の市街地を通過した後、県道静岡焼津線か、30号線または20号線を経由して都市計画道路志太海岸線または県道焼津大井川線を南下するルートが想定される。

②の通過ルートについては、①と同様に、外港付近の市街地を通過して県道静岡焼津線に出た後、本町3丁目の交差点を右折して焼津 I C に向かうルートが想定される。



図 2-8 焼津外港からの主な発生交通ルート

ii) 外港付近の交通量調査

外港付近の貨物トラックの交通量については、平成 21 年 2 月に交通量調査が行われており、外港付近の主な通過ルートが明らかとなっている。

発生交通量についてみると、外港から発して「中港 3 丁目」を通過した後、「県道」と「中港 2 丁目」に分散し、「県道」からは県道静岡焼津線を通り、水産加工団地または焼津 I C に向かい、「中港 2 丁目」からは護岸沿いに 20 号道路または 30 号道路に出て、水産加工団地に向かうと想定される。

集中交通量についてみると、大半が「県道」と「中港 2 丁目」を通過して外港に向かうことがわかる。

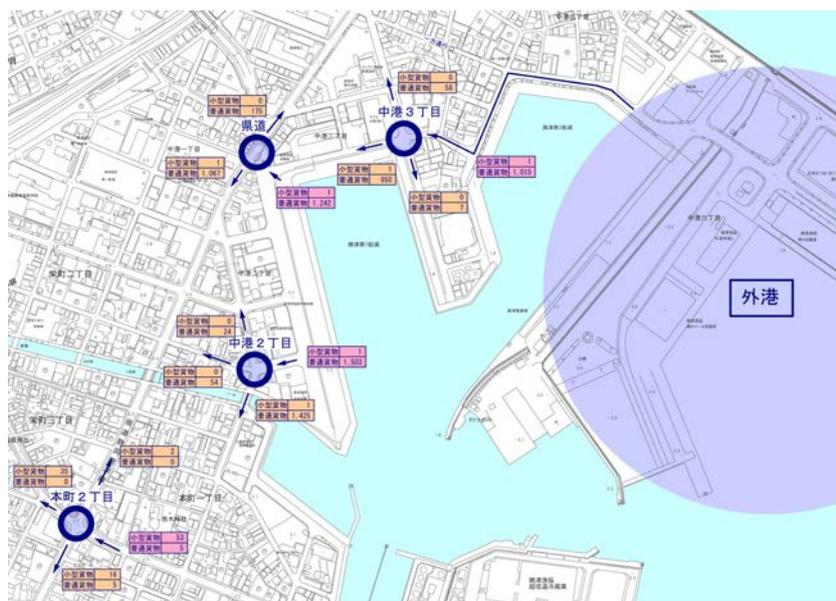


図 2-9 外港からの発生交通量

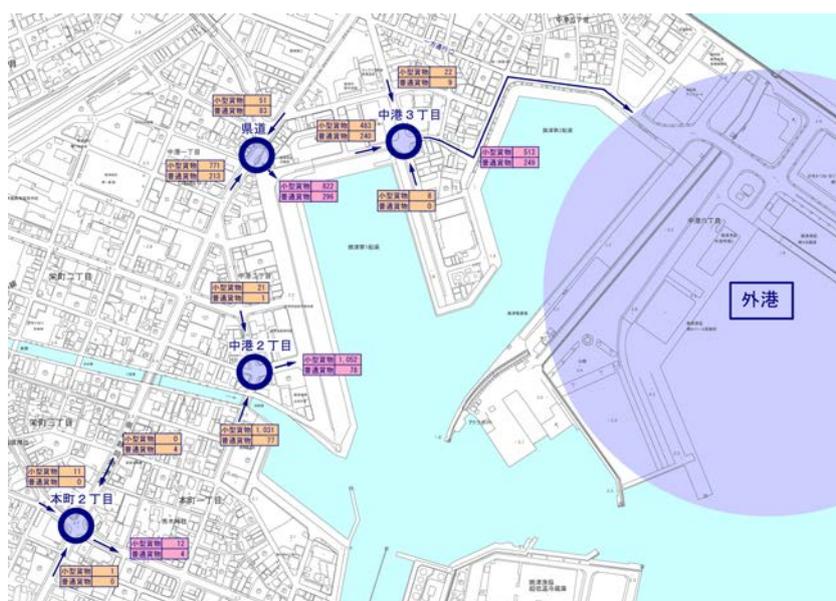


図 2-10 外港への集中交通量

iii) 外港アクセス道路の必要性とルート案

以上のように、外港に出入りする貨物トラック等の通過ルートについては、臨港道路及び漁港周辺土地区画整理事業により整備された区画道路が利用されており、幅員が狭く屈曲が多いことから、事故、騒音、振動の原因となっている。

このため、従来から、市街地内を通過しないで、橋梁により外港と南側の新港地区を直結する案が提唱されているが、設計面や費用面の問題から実現に至っていない。

そこで、次善の策として、外港と県道静岡焼津線を屈曲のない歩道付きの直線の道路で接続し、事故、騒音、振動等の軽減を図ることが考えられる。

外港と県道の直結にあたっては、できるだけ既存の区画道路によるルートを利用することとし、両側歩道の道路としては最小の幅員となる幅員 12m(県道との交差点付近は右折車線を確保するため 15m)に拡幅するものとして、ルートを検討するものとする。

外港と県道の直結ルートの案としてはA案からE案、20号道路または30号道路との接続案としてF案が考えられる。

なお、A案からE案の整備事業としては、都市計画道路として都市計画決定したうえで、街路事業により用地買収方式事業を基本とするが、既存道路の付け替えや関係権利者の残留または転出の意向に対応するため、部分的に沿道整備街路事業(沿街)を導入するものとする。F案については、臨港道路間の接続となるため、漁港施設として漁港管理者が整備することとなる。

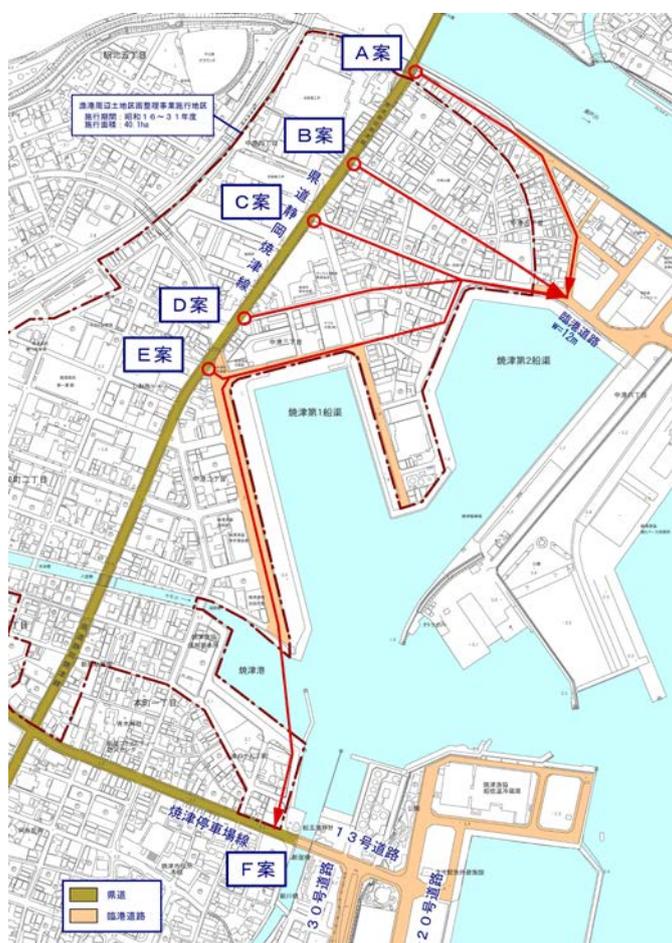


図 2-11 アクセス道路のルート案

iv) ルート案の比較検討

各ルート案における事業費や事業実施の難易度等を比較した。なお、A～F案の6案が外港アクセス道路のルート案として考えられるが、A案については、過去に、瀬戸川の右岸で当目大橋と交差点ができることから、公安委員会が難色を示していること、F案については橋梁の設計イメージが固まらないことから、B～E案について検討した。

検討の結果、事業費や事業実施の難易度の点からは、C案が最も有力であると考えられる。

表 2-3 ルート案の比較

	B案		C案		D案		E案	
1. 延長(m)	324	○	342	○	422	△	518	×
2. 幅員(m)	12～15		12～15		12～15		12～25	
3. 線型・都決適合性	直線で容易	○	ほぼ直線で容易	○	屈曲ありやや困難	△	屈曲あり困難	×
4. 用地面積(m ²)	2,511		1,167		1,322		879	
5. 概算用地費(千円)	59,626	×	27,719	△	37,201	△	20,876	○
6. 補償建築物(千円)	木造	12	9	17	9			
	堅牢	3	1	1	2			
	計	15	10	18	11			
7. 概算建築物等補償費	300,000	△	200,000	○	360,000	×	220,000	○
8. 概算築造舗装費(千円)	64,800	○	68,400	○	84,400	△	103,600	×
9. 概算事業費(千円)	424,426		296,119		481,601		353,276	
10. 影響街区数	7	×	2	○	7	×	3	○
11. 用買後街区再編	2	△	0	○	4	×	2	△
12. 交差点数	7	○	6	○	9	△	10	×
13. 県道左折容易性	良	○	良	○	良	○	良	○
14. 県道右折容易性	良	○	良	○	不良	×	良	○
15. 管理区分	市道-臨港	○	市道-臨港	○	市道-臨港	○	臨港-市道-臨港	×
総合評価		4		9.5		-4.5		-0.5

注 1) 概算用地費の土地価格は、平成 30 年財務省財産評価基準の路線価により 19 千円/m²(時価換算 23.75 千円/m²)とする。

注 2) 概算建築物等補償費は、1 棟当たり 20,000 千円とする。

注 3) 概算築造舗装費は、200 千円/mとする。

注 4) 総合評価は○：1、△：-0.5、×：-1として合計

④効果の分析

上記の①～③の検討結果を踏まえ、最も運搬距離が短くなるアクセス道路を整備した場合の定性的及び定量的な効果を分析した。

i) 定性的な効果

a 漁港周辺の活性化促進

大型トラックがイベントを開催している漁港施設用地の周辺を通行しなくなることにより、安全性が確保でき、活性化に活用可能な面積が増加し、イベントの規模拡大が可能となる。また、トラックが通る動線と、駅前から漁港周辺地区への歩行者の動線を分離することにより、集客を推進することが可能となる。これにより、漁港周辺の活性化が期待される。

b 水産物流通の効率化

漁港から加工場団地等へ向かう運搬車両が、従来通行していた細く曲がり角の多い道から、道幅が広くまっすぐな道を通ることが可能となるため、水産物流通の効率化が期待される。

c 漁港周辺の住民環境の改善

アクセス道路の整備により、運搬車両が漁港周辺の住宅付近を通り抜ける距離が短くなることから、騒音問題の解決や、歩行者の安全性が確保されることにより、住民環境の改善が期待される。

ii) 定量的な効果

a 建物更新率向上（老朽化施設の減少）

アクセス道路の整備にあたり、用地を確保するための土地区画整理事業にて、老朽化した施設を取り壊すことにより、焼津漁港周辺の施設の老朽化状況にて示している範囲の築40年以上の施設の割合が46.5%から46.0%に減少する。

b 外港から新港への水産物運搬時間の短縮

アクセス道路の整備により、従来の細く曲がり角の多い箇所を通るルートから、すぐ県道へ接続するルートを通ることにより、外港を出発してから新港へ到着するまでに8分かかっていたところが5分に短縮される。

c イベント開催地付近の運搬車両の交通量の減少

交通量調査の結果より、現在の状況において、漁港から加工場団地等へ向かう運搬車両のうち、イベントを開催している漁港用地周辺を通行する車両は全体の56%である。アクセス道路が整備された場合には、効率性を考えると現在の通行している動線は使用されなくなると考えられるため、これまで56%の車両がイベント開催地付近を通行していたものが、0%になると考えられる。

d 観光客数増加に伴う水産物消費額の拡大

漁港周辺への集客推進やイベントの規模拡大等により、漁港周辺における観光客数の増加が見込まれ、それに伴い、地物の水産物や水産加工品の喫食や購入額が増えると考えられる。観光客の予測増加数は47.2万人であり(下表参照)、観光客一人あたりの水産物消費額を1,000円と仮定した場合、472百万円の水産物消費額の拡大が期待される。

e 焼津市全体の観光客数の増加

漁港周辺への集客数が増加し、活性化が促進されることで、市全体へも波及効果があると考えられる。焼津市全体の観光客数と漁港周辺の観光客数の増加の予測を下表に示す。

表 2-4 焼津市全体の観光客数と漁港周辺の観光客数の増加の予測

現状		将来目標		効果予測
焼津市全体 (観光客入込数)	400万人 (H28)	472万人 (H33) <+18%> 【市総合計画】		<ul style="list-style-type: none"> ・市全体の入込み数に対し、各拠点の合計のシェア率15% ・モデル検討地区の連携施策による新たな地区シェア率を25%と仮定 ・将来目標値 472万人×0.25=118万人
拠点地区	60.2万人 (H28) [シェア率15%]	70.8万人 [シェア率15%]	118万人 [シェア率25%]	
さかなセンター	35万人	(47.2万人増加)		
アクアスやいづ	10万人			
うみえーる焼津	12万人			
深層水ミュージアム	1.7万人			
駿河湾深層水脱塩施設	1.5万人			

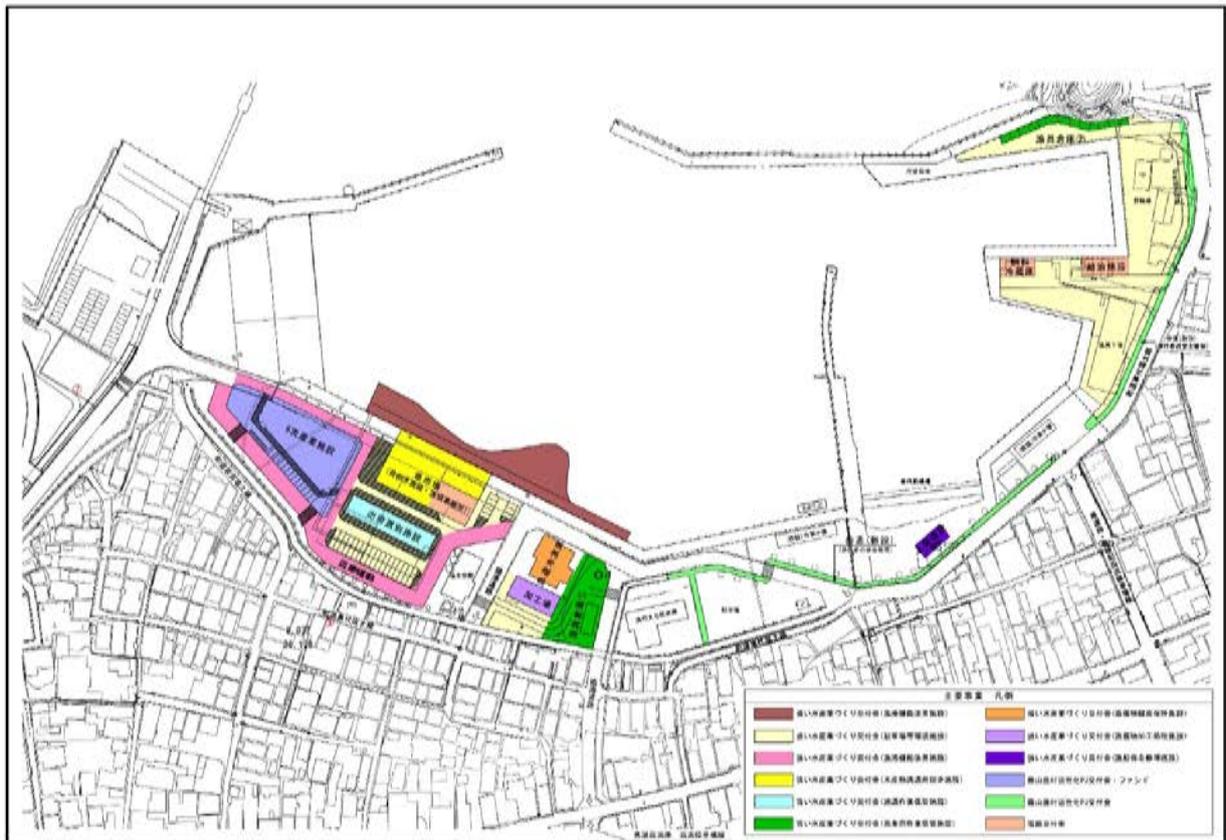


図 2-13 高浜漁港再編整備計画（案）（平成 28 年）

②漁港機能施設や土地利用の現状と課題

高浜漁港地区の水産振興・土地利用上の主要な問題点及び課題は、以下のとおりである。

a. 漁港施設の移転後の用地有効利用

老朽化市場及び漁協事務所及び仲買人作業場等を事城地区から塩土地区に移転し、6次産業化施設と一体的に整備する計画が既に事業化段階にあり、将来構想としては、施設移転後の跡地を緑地・公園及び駐車場等に再整備する絵が描かれている。本地区は、城山荘（宿泊施設）や海水浴場から上記6次産業施設に観光客等を誘導する重要な起点となるが、用地区分上は、官民及び補助、非補助用地が混在しており、用地の一体利用のための具体的な区画整理及び、施設整備方針を確定する必要がある。

b. 駅前から漁港に至るシンボルロード整備と漁港臨港道路緑化・遊歩道整備の限界

駅前から漁港に至る計画のシンボルロードは、県道（都市計画決定）、高浜漁港臨港道路及びその先の町道（都市計画道路指定はない）から構成され、幅員や仕様等の一貫性を欠く可能性も否定できない。臨港道路や町道等が都市計画道路指定されれば、シンボルロードとして比較的一貫した仕様の道路整備が可能になるのではないかという点について検討の価値がある。

また、城山荘・海水浴場と6次産業化施設を結ぶ臨港道路は、生産及び生活車両専用の車両対応道路で、歩道や緑化等が未整備であり、観光客等の主要歩行動線として緑道整備が期待されているが、漁港事業で既存の臨港道路を広げて歩道や街路樹の整備を実施することができず、現状では、道路に沿って緑地用地を確保し、整備するしかない。従って、既存の道路周辺漁港用地の利用実態を踏まえた道路用地の拡幅と、道路管理者移管による道路事業の導入が課題となっている。

c. 漁港生産及び6次産業化施設整備に伴う背後生活環境との緩衝空間の形成

運搬車両や関係者の集まる市場施設や漁協事務所、多くの町民や観光客の来訪が想定されている6次産業化施設などこれまでに無かったヒトや車やモノが集まることになる塩土地区住民から、騒音をはじめとした生活環境の悪化への不安の反面、来訪者との交流機会の創出への期待もある。当該施設と線的あるいは面的に生活環境阻害要因を低下させると同時に交流空間創出のための緩衝帯の形成が求められていることになるが、漁港用地内には用地余裕がなく、直配後の集落は高密度な家屋の集積がみられるため、その解決については棚上げの状況である。

d. 現立地適正化計画の誘導区域の漁港区域を含めた範囲への拡大

現状の立地適正化計画誘導区域には、漁港区域が含まれておらず、漁港区域及び区域周辺を一体的に整備し、高浜漁港拠点ゾーンの位置付けを明確化する必要がある。



図 2-14 高浜漁港地区における漁港機能施設や土地利用の課題 (1)

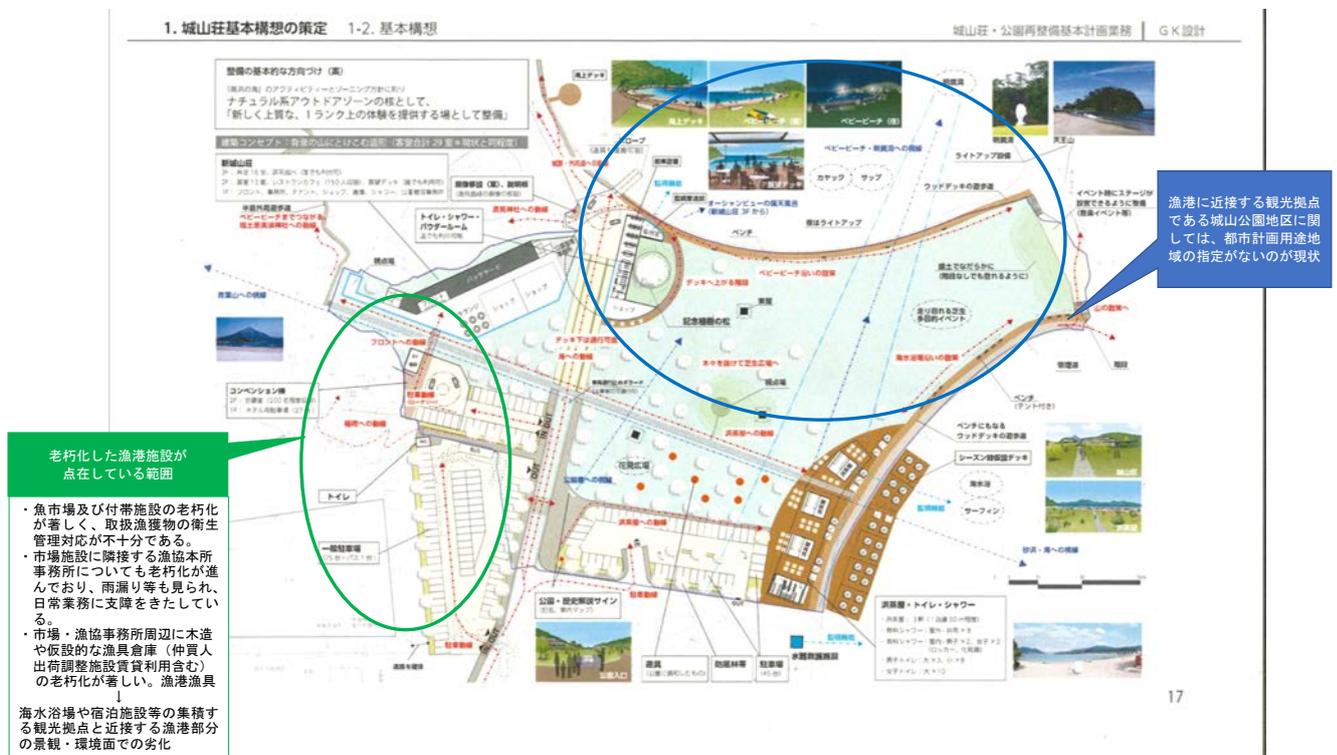


図 2-15 高浜漁港地区における漁港機能施設や土地利用の課題 (2)

③モデル地区における活性化方策案の検討

上記①～②における整理を踏まえ、高浜地区における活性化方策案を整理した。

そして、方策案のうち、特に「b 6次産業化施設立地にとまなう背後集落との緩衝空間の形成」について、具体的な実施手法を検討した。

a シンボルロードの整備

- ・水産部局及び都市部局の事業を組み合わせ、道路拡幅のための用地取得と漁港区域内の道路（臨港道路）における歩道整備を実施する。



図 2-16 シンボルロードの整備における課題と対応の検討

b 6次産業化施設立地にとまなう背後集落との緩衝空間の形成

- ・漁港背後の住宅地における空き家や空き地を集約し、6次産業化施設と住宅地の間に緩衝地帯を確保する。

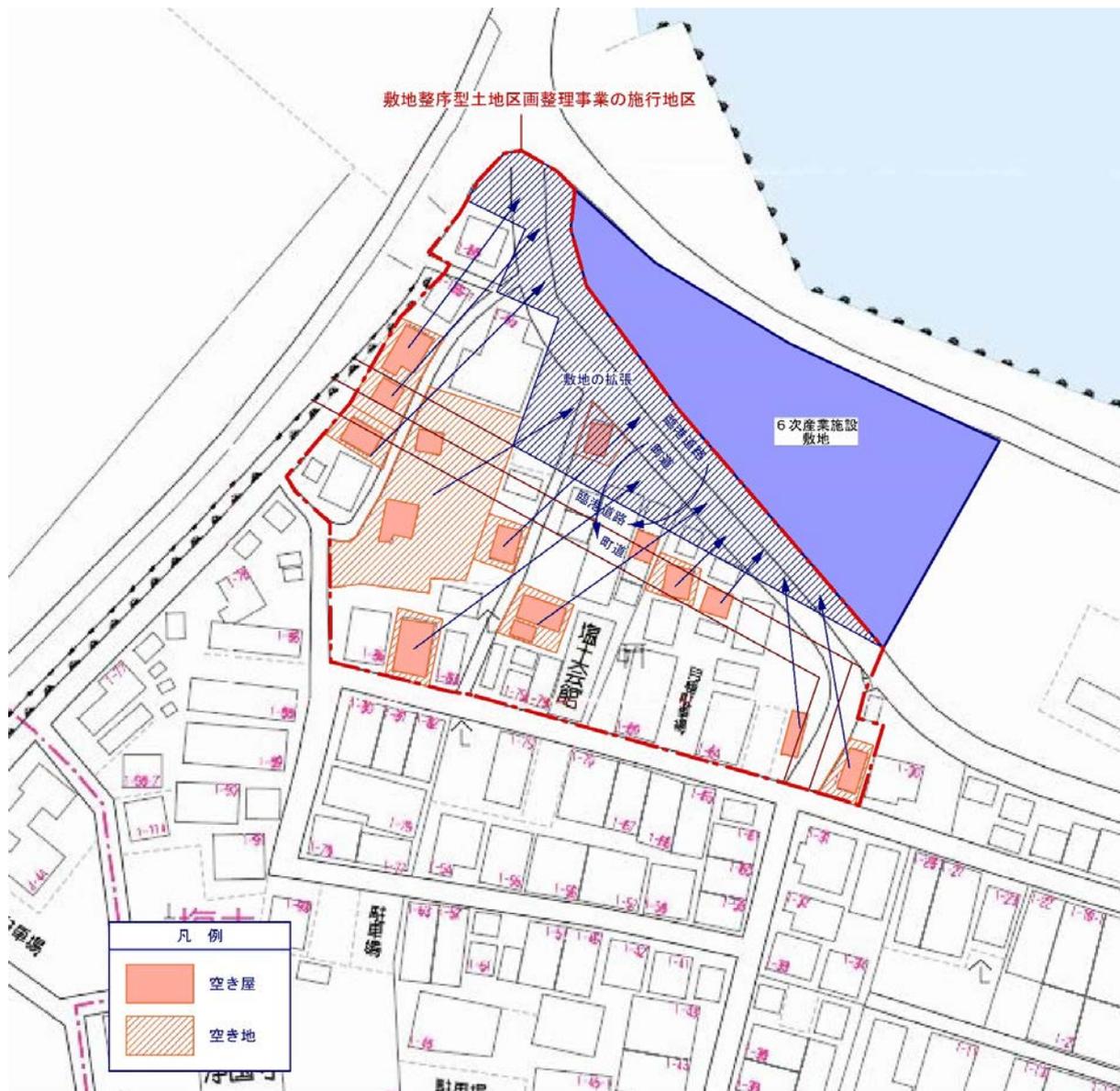


図 2-17 空き家や空き地の集約による緩衝地帯の創出の検討

i) 6次産業化施設と背後集落の間の緩衝地帯の整備の方法と整備事業の検討

緩衝地帯を整備するには、空き地や空き屋の敷地を大規模6次産業施設の敷地に隣接する区域に集約して、漁港管理者による買取や賃借する方法が考えられる。

整備事業としては、土地区画整理事業の適用が考えられる。土地区画整理事業では、その換地手法の応用により、同じ目的を持った土地を一定に区域に集約することができる。土地区画整理事業は、従来から都市部の市街地整備や住宅地整備に適用されてきたが、漁港区域においてもその適用は可能である。

④効果の分析

上記の①～③の検討結果を踏まえ、6次産業化施設と背後集落の間の緩衝地帯と、駅前から漁港周辺に至るシンボルロードを整備した場合の定性的及び定量的な効果を分析した。

i) 定性的な効果

a 漁港周辺の活性化促進

シンボルロードの整備により、駅前から漁港及び城山公園への観光客等のアクセス性が向上し、観光地としての魅力が向上するとともに、6次産業化施設の集客誘発効果が期待される。また、水産物消費拡大や単価向上も期待される。これにより、漁港周辺の活性化が期待される。

c 漁港周辺の住民生活への環境緩和

6次産業化施設と住宅地が緩衝地帯によって隔離されることで、集客による騒音や、交通渋滞の発生等による住民生活への影響が緩和される。

ii) 定量的な効果

a 6次産業化施設と背後集落の緩衝地帯を創出

空き地や空き屋の敷地を大規模6次産業施設の敷地に隣接する区域に集約することで、451㎡の緩衝地帯が生まれる。これにより、6次産業化施設と背後集落における住宅との距離が以前は8mであったところが、13m～30m離れると考えられる。なお、離れる距離に幅がある理由は、緩衝地帯の形状が三角形であるので、住宅によって離れる距離に差が生じるためである。

b 空き家の減少

6次産業化施設と住宅地との間の緩衝地帯を設ける際に、用地を確保するための土地区画整理事業にて、空き家を取り壊すことにより、事情の対象範囲内の空き家が5棟から0棟になる。

c シンボルロードの利用者数の増加

シンボルロードは現在より拡幅され、歩道も整備されることから、駅前から漁港及び城山公園へのアクセス性と利便性が向上する。そのため、シンボルロードの利用者も増加すると考えられる。現在の5.5万人から10%程度増加し、6.6万人になると考えられる。

d 観光客数増加に伴う水産物消費額の拡大

漁港周辺へのアクセス向上や6次産業化施設の整備により、漁港周辺における観光客数の増加が見込まれ、それに伴い、地物の水産物や水産加工品の喫食や購入額が増えると考えられる。観光客の予測増加数は10万人であり（下表参照）、観光客一人あたりの水産物消費額を1,000円と仮定した場合、100百万円の水産物消費額の拡大が期待される。

e 高浜町全体の観光客数の増加

シンボルロードの整備によりアクセス性が向上し、漁港周辺の活性化が促進されることで、町全体へも波及効果があると考えられる。高浜町全体の観光客数と漁港周辺の観光客数の増加の予測を下表に示す。

表 2-5 高浜町全体の観光客数と漁港周辺の観光客数の増加の予測

現状		将来目標		効果予測
高浜町全体 (観光客入込数)	90.6万人 (H28)	100万人 (H37) <+10%> 【町立地適正化計画】		<ul style="list-style-type: none"> ・市全体の入込み数に対し、各拠点の合計のシェア率50% ・モデル検討地区の連携施策による新たな地区シェア率を60%と仮定 ・将来目標値 100万人×0.60=60万人
拠点地区	45.5万人 (H28) [シェア率50%]	50万人 [シェア率50%]	60万人 [シェア率60%]	
道の駅シーサイド高浜 若狭高浜エルどらんど 城山公園	30万人 10万人 5.5万人		(10万人増加)	

3) 牛深漁港地区

①モデル地区におけるまちづくりに係る計画の検討状況

天草市は、平成26年7月に牛深みなとまちづくり基本構想を策定し、「海（海洋景観、海洋資源）」と「食（海の幸）」と「情（人情、伝統・文化）」の賑わいあるみなとまち牛深を目指している。

また、平成26年11月に策定された都市計画マスタープランにて牛深都市計画区域は、周辺地域において不足する生活サービス機能を提供する拠点として位置づけられている。

そして、平成30年には、役所内にて「牛深港周辺整備検討委員会」を立ち上げ、地域の活性化の基本構想を検討中である。

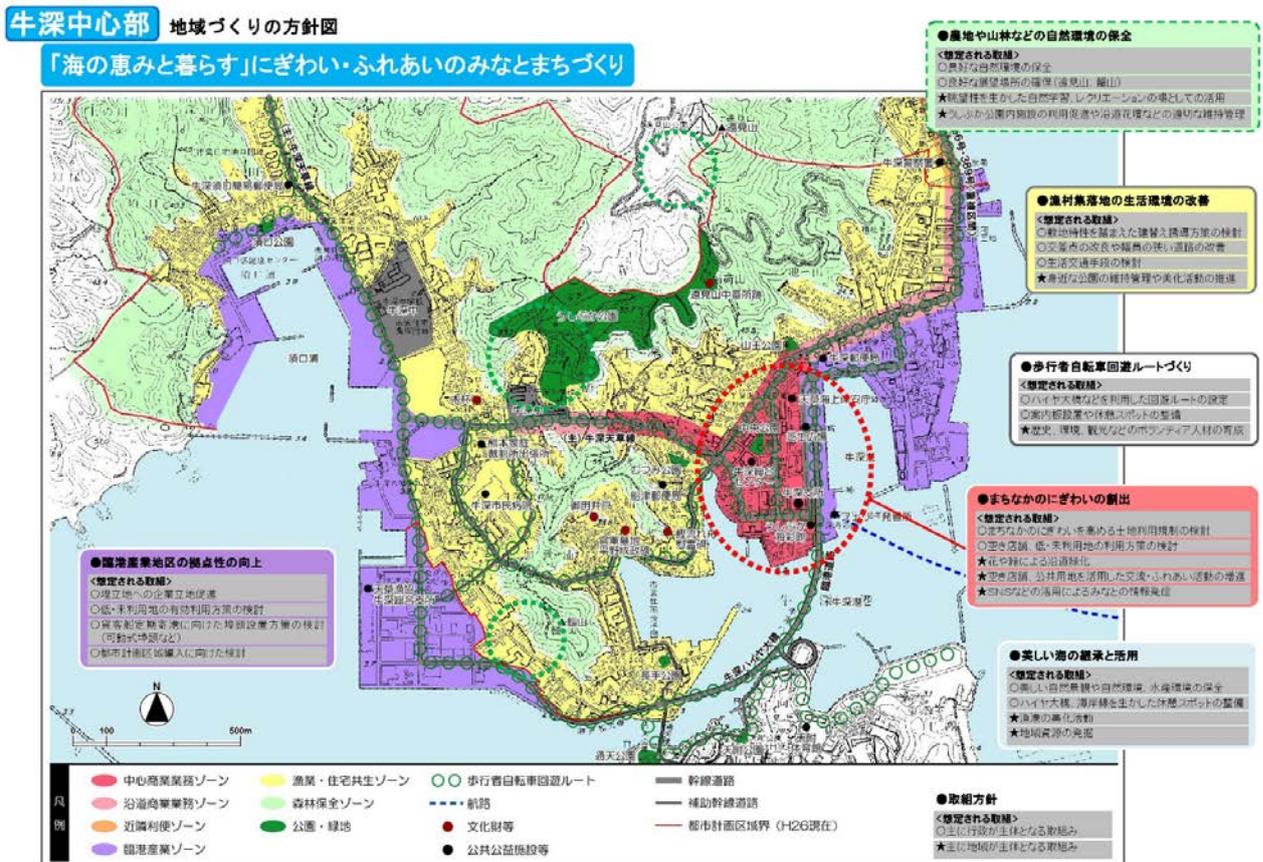


図 2-18 天草市都市計画マスタープラン（平成 26 年 11 月）

②漁港機能施設や土地利用の現状と課題

牛深漁港区域内には、荷さばき所や製氷施設等の低利用施設が点在しており、撤去を含めた施設再編が望ましい。

一方、市では、福祉施設不足解消のために、漁港施設跡地を活用した福祉施設の整備や、牛深地区には宿泊施設が不足しているため、漁港周辺におけるホテルの誘致を検討している。

しかし、既存の漁港施設用地を利用するだけでは複合福祉施設等の整備に十分な用地面積、用地の形状が確保出来ないという課題がある。



図 2-19 牛深漁港地区における土地利用の現状と課題

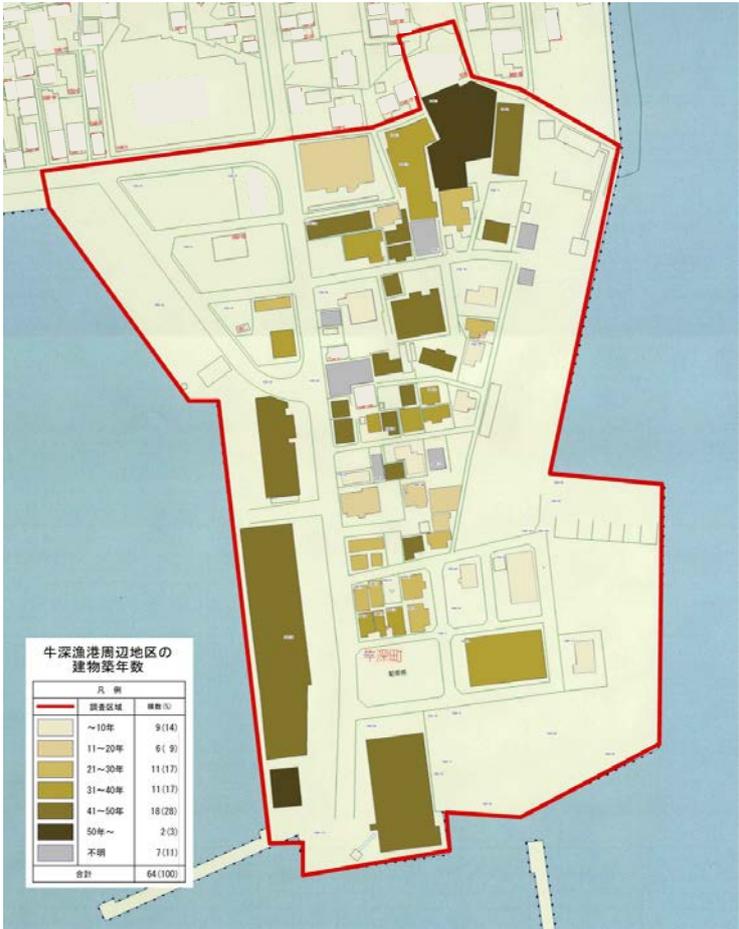


図 2-20 牛深漁港周辺の施設の老朽化状況

③モデル地区における活性化方策案の検討

上記①～②を踏まえ、土地区画整理事業を導入することにより、道路を整備するとともに、市有地や民有地等の低利用地を再編し、より広い施設整備用地を整備することを検討した。

具体的な検討内容は以下のとおりである。

i) 複合福祉施設及び宿泊施設の整備用地の整備の方法と整備事業の検討

現在、県有地、市有地及び漁協所有地からなっている用地について、道路、緑地及び宅地を一体的に整備するため、土地区画整理事業によることとする。

土地区画整理事業の施行にともない、従前の県有地に対しておおむね街区1及び街区2の一部、漁協所有地に対して街区2の一部、市有地に対しておおむね街区3が換地になるものと想定される。換地処分後に、市が県有地及び漁協所有地を取得することにより、総合福祉施設の建設、宿泊施設の誘致が可能となる。



図 2-21 土地区画整理事業による施設整備用地確保

④効果の分析

上記の①～③の検討結果を踏まえ、より広い複合福祉施設及び宿泊施設の整備用地を整備した場合の定性的及び定量的な効果を分析した。

i) 定性的な効果

a 住民サービスの向上に資する施設整備の実現

複合福祉施設等を整備するにあたり、漁港施設跡地を活用するだけでは、整備する施設の形状や配置に制約を受けるところであるが、漁港管理者である県、市、民間が所有する用地を一体的に区画整理し十分な用地を確保することで、住民サービスの向上に資する施設の整備が期待される。

b 民間参入の促進

海に面する景観の良い好立地に宿泊施設整備の用地を確保することで、ホテル事業への民間の参入が期待される。

c 低利用用地の有効活用

複合福祉施設及び宿泊施設用地を整備するための土地の区画整理にあたり、県や漁協の所有地に建っている利用が低下した漁港施設を撤去することで、用地の有効活用が期待される。

d 老朽化した施設の撤去による維持管理費削減

複合福祉施設及び宿泊施設用地の整備するための土地の区画整理にあたり、利用が低下した漁港施設を撤去することで、これまで同施設の維持管理のために漁協が負担していた経費が不要となる。

ii) 定量的な効果

a 建物更新率向上（老朽化施設の減少）

複合福祉施設及び宿泊施設整備の用地を確保するための土地区画整理事業にて、老朽化した施設を取り壊すことにより、図 2-19 において赤枠にて示す牛深漁港周辺の範囲の築 40 年以上の施設の割合が 14.1%から 13.6%に減少する。

b 将来的な住民サービス施設利用者数の維持

現在の牛深漁港周辺の住民等が利用している図書館や老人福祉センターは老朽化が進んでおり、施設を更新せずに廃止となった場合には、将来的な利用者数は 0 人となってしまふ。そのため、新たに複合福祉施設が整備されることにより、現在の利用者数である 20,020 人の利用者数が維持されると期待される。

c 観光客数増加に伴う水産物消費額の拡大

宿泊施設の整備により、漁港周辺における観光客数の増加やこれまで地区を通過していた観光客の滞在時間が延びることが見込まれ、それに伴い、観光客の地物の水産物や水産加工品の喫食や購入額が増えると考えられる。観光客の予測増加数は 40 万人であり（下表参照）、観光客一人あたりの水産物消費額を 1,000 円と仮定した場合、400 百万円の水産物消費額の拡大が期待される。

d 天草市全体の観光客数の増加

複合福祉施設及び宿泊施設が整備され、漁港周辺の活性化が促進されることで、市全体へも波及効果があると考えられる。天草市全体の観光客数と漁港周辺の観光客数の増加の予測を下表に示す。

表 2-6 天草市全体の観光客数と漁港周辺の観光客数の増加の予測

現状		将来目標		効果予測
天草市全体 (観光客入込数)	290万人 (H25)	400万人 (H34) <+38%>		<ul style="list-style-type: none"> 市全体の入込み数に対し、各拠点の合計のシェア率15% モデル検討地区の連携施策による新たな地区シェア率を25%と仮定 将来目標値 400万人×0.25=100万人
拠点地区	44万人 (H25) [シェア率15%]	60万人 [シェア率15%]	100万人 [シェア率25%]	
牛深地区	44万人	(40万人増加)		

(3) モデル地区以外の漁港における連携したまちづくりの動き

上記(2)における検討にて取り上げた3箇所のモデル地区以外においても、全国には漁港部局と都市部局が連携をしてまちづくりの取組を実施している漁港が見られる。ここでは、モデル地区を選定する際の調査において、そのような取組の実施が確認された2地区における連携したまちづくりの動きを整理した。

1) 小田原漁港

小田原市では、水産業の面からは「漁業を元気に」、「消費拡大、魚価向上」、「漁業収入、就業者の増加」、都市づくりの面からは「観光・交流機能の強化」、「生活サービスの誘導」、「都市機能の集約」、といった目指す姿を描いている。これらの実現に向け、水産部局と都市部局によって「漁港づくりとまちづくりの連携」を図ることで、双方の課題解決に向け、検討を進めている。

具体的には小田原漁港を含む早川地区における都市再生整備計画が策定されており、漁港内に、地物の水産物や加工品、地域の特産品並びに水産物を材料とする飲食物等の販売の場等の機能を有する交流促進施設を整備し地区内への集客を図ることとしている。今年度の動きとしては、平成30年3月より水産部局と都市部局で協議会を3回開催し、小田原漁港の最寄駅である早川駅の駅舎と駅前広場の整備や、早川駅と整備した交流促進施設と本港との回遊性の促進などについて議論があった。

このような水産部局と都市部局の連携による施設整備や回遊性の促進等が実現することにより、漁港周辺を訪れる観光客とそれに伴う交流促進施設の利用者の増加が期待される。それに伴い、観光客の地物の水産物や水産加工品の喫食や購入額が増えたと考えられ、地元飲食店、加工業者の売り上げが増加するとともに、地元水産物の魚価向上が期待され、結果として漁業者所得の向上が期待される。



図 2-22 小田原漁港周辺における水産部局と都市部局が連携したまちづくりの考え

2) A 漁港

A 漁港の漁港区域には、漁港施設や民間企業の水産加工場といった水産物の生産・流通に関わる施設とホテルや小売店舗等の異なる用途の施設が混在している箇所がある。そこに立地している民間企業の水産加工場は老朽化が進んでおり、更新を検討しているものの、現在の所在地の周辺に用地を確保することができず、更新が難しい状況となっている。また、漁港管理者である県では、漁港の再編にあたり低利用地や道路用地等の県有地の処分を検討しているところである。

このような状況を踏まえ、民間企業の水産加工場の更新と県有地の処分を合わせて実施する手法として、民間企業への県有地の売却と、土地区画整理事業を活用した他者の土地の移転と自社の敷地の集約を検討している。

これにより、民間企業は本来有していた自社の土地と取得した旧県有地を集約し整序することで、土地を一体的に活用して老朽化した水産加工場を更新することが可能となり、水産加工機能を維持増大することができるため、結果として地域水産業の活性化が期待される。

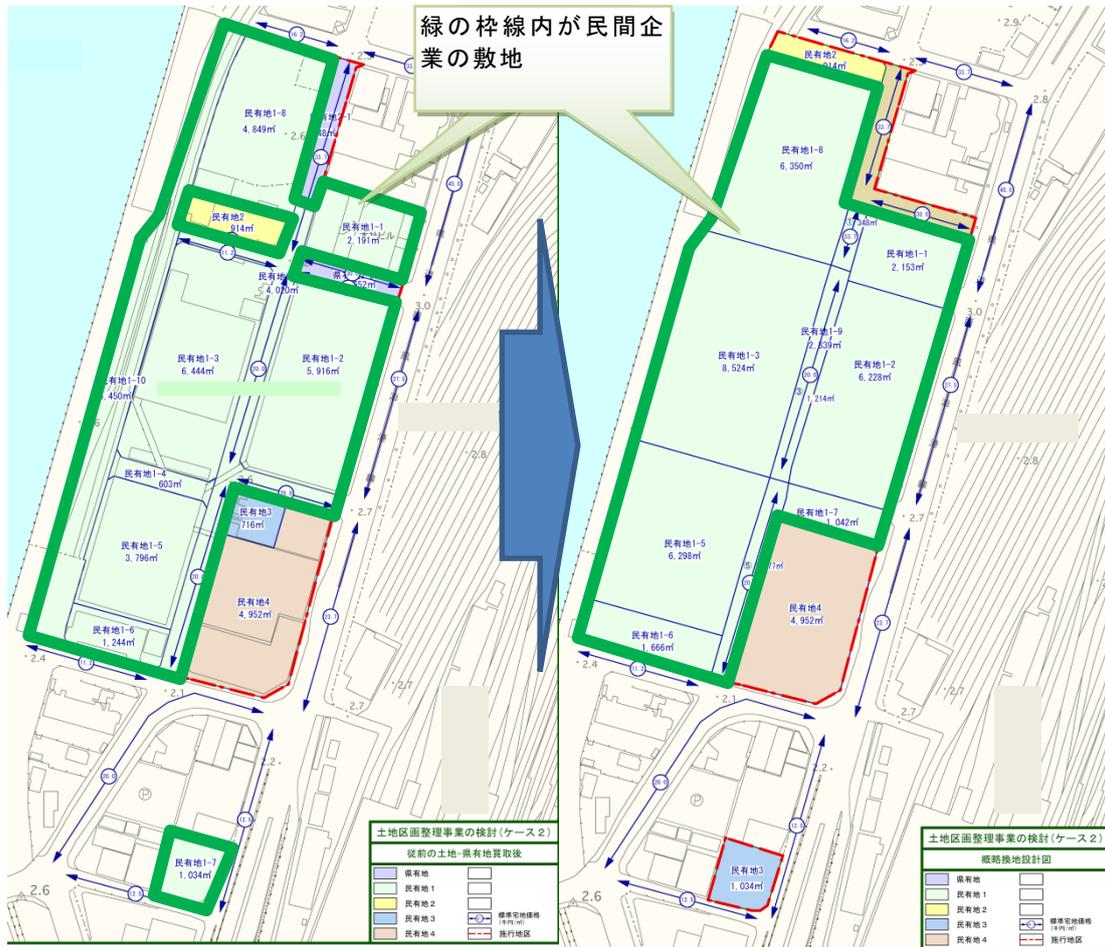


図 2-23 現在の民間企業の敷地(左)と土地区画整理事業により集約された敷地(右)

3. モデル地区における課題や問題点等の解決策の提案

選定したモデル地区において、漁港機能施設の更新・集約・再配置等を行う際の課題や問題点等を抽出し、その具体的な解決策を提案した。

(1) モデル地区における課題、問題点

上記2. にて各モデル地区において検討した漁港機能施設の更新・集約・再配置等の検討内容と、実施にあたっての課題を下表に整理した。

3地区における検討テーマは大きく4つに分けられる。それぞれに対して漁港部局と都市部局の連携による事業化の内容と、適用可能な制度及び事業について検討したところであるが、実施にあたってはいくつかの課題が考えられる。

まずは、計画論的な課題として、整備対象である道路や用地について、漁港整備及び都市計画の双方における整備の目的の整合を図ることや、漁港周辺における整備を他のまちづくり事業との一体的な実施を図ることが挙げられる。

次に、事業の手法に係る課題として、土地再編後に新たに発生する用地の有効活用方法の検討や、新たに公共施設整備を行う際に、不要となった老朽化施設を撤去する手法の検討などが挙げられる。

表 3-1 モデル地区における検討テーマと事業実施にあたっての課題

モデル地区における検討テーマ	連携施策の事業化検討内容	適用制度及び事業と実施内容	事業実施にあたっての課題
①物流、アクセス用の道路、歩道の整備 (焼津漁港・高浜漁港)	■現況都市計画道路及び臨港道路の幅員、位置等の変更、歩行者空間の整備<①>	○水産基盤整備事業（漁港区域内）、都市計画道路事業（漁港区域外）による道路の再編整備<①>	○都市計画道路と臨港道路の目的に合致した道路整備<①> ○漁港関連事業と他事業との事業申請のタイムラグ<①②③> ○コンパクトシティ構想等に対応した漁港施設用地利用計画の変更<①②③>
②漁港施設用地の有効活用 (焼津漁港・高浜漁港)	■低利用化した漁港用地、施設等の整備・活用<②>	○都市再生整備計画事業や水産庁非公共事業による漁港施設用地の整備・活用<②③> ○現行漁港施設用地のまちづくり事業用地としての活用<②>	○漁港区域における事業を実施可能とする都市再生整備計画の策定・変更<②>
③街区再編等により確保した用地の利活用（土地区画整理事業の適用可能性） (高浜漁港・牛深漁港)	■漁港施設用地と民有地の低利用地の街区再編<③> ■市街地の低利用地の集約による漁港との緩衝地帯の形成<③>	○土地区画整理事業による漁港区域内の低利用地の街区再編<③④> ○敷地整序型区画整理事業による漁港背後地への緩衝地帯の整備<③> ○水産物集出荷機能集約・強化対策事業により、公共用地と民有地（整備後売却）を一体的に整序<③>	○土地再編後における用地の有効活用に係る支援<③>
④老朽化施設の撤去・移転の手法 (牛深漁港)	■街区再編及び施設整備に係わる国支援方策の導入<④>		○公共施設整備を伴う場合の老朽化施設の撤去に係る支援<④>

(2) モデル地区における課題、問題点の解決策

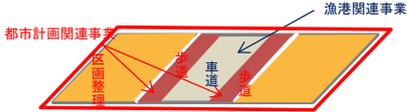
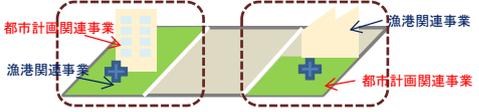
上記(1)にて整理した課題、問題点に対する解決策と、各モデル地区における解決策の適用イメージを下表に整理した。

解決策は、漁港部局と都市部局の連携した施策の実施によるものであり、大きくは計画の連携と事業実施の連携の二つに分けられる。

まず、計画の連携については、漁港区域の整備方針について漁港関連計画と都市関連計画の整合を図る事であり、これにより、漁港が位置する水産都市の総合的な活性化の方針に矛盾することなく、統一された目的を持ったスムーズな事業実施が可能となる。

次に、事業実施の連携については2種類の手法が考えられ、どちらの手法においても、一つの部局の事業のみでは整備ができない対象を、もう片方の部局の事業を組み合わせることで整備を可能とするものである。まずは同一の整備対象を役割分担して整備する手法であり、これは、モデル地区では特に道路整備において有効である。もう一つは一体的に機能する複数の整備対象を整備する手法であり、これにより、公共施設の整備に伴い老朽化施設を撤去することや、再編後に発生した用地の有効活用の幅を広げる事が可能となる。

表 3-2 課題、問題点に対する解決策

解決策（連携した施策の実施）	解決策の適用イメージ	適用する計画・事業
<p><計画の連携手法> 漁港区域の整備方針について漁港関連計画と都市関連計画の整合を取る手法</p> <ul style="list-style-type: none"> 水産部局及び都市部局において、地域の活性化にかかる将来的な整備方針について整合を図る。 漁港区域及び周辺における施設整備や土地利用の方針が矛盾せず漁港関連計画と都市計画関連計画に他方で実施する内容を位置付ける。 	<ol style="list-style-type: none"> ①中心市街地活性化計画において漁港区域をにぎわい拠点として位置づけ、漁港関連計画に集客施設の整備を記載（焼津漁港） ②立地適正化計画において漁港区域をにぎわい拠点として位置づけ、漁港への来訪者のアクセスルートの整備を記載し、漁港関連計画に集客施設の整備と漁港内へのアクセスルートの延伸を記載（高浜漁港） 	各種漁港関連計画と都市計画関連計画との整合
<p><事業実施の連携手法①> 同一整備対象を整備する手法</p>  <ul style="list-style-type: none"> 道路や複合施設等、同一の整備対象の整備に対し、各部局が役割分担して整備する。 	<ol style="list-style-type: none"> ①大型車両のための迂回路の整備にあたり、都市計画道路と臨港道路の整備範囲の役割分担や整備内容を調整（1本の道路を同一のコンセプトで役割分担して整備）（焼津漁港） ②シンボルロードの整備にあたり、都市計画道路と臨港道路の整備範囲の役割分担や整備内容を調整（高浜漁港） ③臨港道路の歩道空間整備（高浜漁港） 	<p><①②> 水産基盤整備事業（臨港道路）+都市計画道路事業（沿道整備街路事業）</p> <p><③> 水産基盤整備事業（臨港道路）+都市再生整備計画事業（沿道整備街路事業）</p>
<p><事業実施の連携手法②> 一体的に機能する複数の整備対象を整備する手法</p>  <ul style="list-style-type: none"> 施設+敷地、施設+広場等、一体的に機能する複数の整備対象の整備に対し、各部局が役割分担して整備する。 	<ol style="list-style-type: none"> ①低利用化している漁港用地をイベント空間として整備（焼津漁港） ②漁港施設用地を交流施設の用地として利活用（焼津漁港） ③老朽化した漁港施設を撤去し、周辺の低利用地と合わせて生活サービス施設を整備（牛深漁港） ④空き家・空き地を区画整理により集約し、6次産業化施設と住宅地の間に緩衝空地を創出。（高浜漁港） 	<p><①②> 水産基盤整備事業等+都市再生整備計画事業</p> <p><③④> 水産基盤整備事業等+土地区画整理事業</p>

(3) 土地区画整理事業による土地再編の事例と漁港施設用地の利用規制の緩和

東日本大震災からの復興にあたり、将来的なまちづくりの計画を踏まえ、土地区画整理事業によって漁港施設用地（補助用地）を含む漁港背後の土地を一体的に再編し、地域活性化に資する土地利用を実施した事例がある。

ここでは、そのような土地区画整理事業による漁港施設用地を含む漁港背後の一体再編の事例と課題を紹介するとともに、平成 31 年度から予定されている漁港施設用地の利用規制の緩和について紹介する。

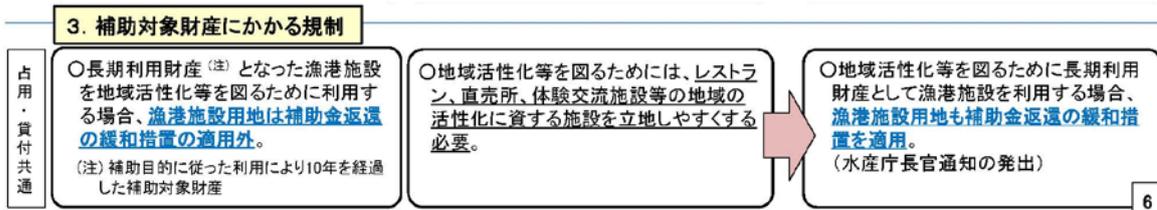
① 土地区画整理事業による漁港施設と背後用地との一体的な土地再編の内容と生じた課題

- ・被災前からのまちづくり上の問題点として、老朽化した漁港施設や低利用化した漁港施設用地の点在、漁港背後の住宅地における空き家・空き店舗の増加、交流人口の減少による地域活力の低下といった問題があった。
- ・復興にあたり、町が主体となってとりまとめたまちづくり計画では、上記のまちづくり上の問題点を解消し地域活性化を図るために漁港施設用地を含む漁港背後の土地利用の見直しを行った。
- ・具体的には、被災前に漁港施設用地であった土地を含む漁港周辺の一帯を地域活性化を図るために利用する土地として位置づけ、土地区画整理事業により、漁港施設用地を含む公有地と民有地を一体的に再編し、漁港施設用地及び臨港道路の面積を減じて地域活性化を図るために利用する土地とした。
- ・しかしながら、漁港施設用地（補助用地）の面積が大幅に減少してしまうような場合には、再編前後において同等の漁港機能が確保されているとの説明が困難となり、補助金等適正化法に基づく財産処分（目的外使用）の承認の条件として、補助金返還が必要となるという課題が生じたところである。

② 土地区画整理事業による土地再編が柔軟に実施可能となる規制緩和

（地域活性化等を図るための長期利用財産の活用に係る補助金返還緩和措置）

- ・漁港における現状の補助対象財産にかかる規制では、補助目的に従った利用により 10 年を経過し長期利用財産となった漁港施設を地域活性化等を図るために利用する場合、漁港施設用地は補助金返還の緩和措置の適用外となっていることから、土地再編によって漁港施設用地が大幅に減少してしまうような場合には、財産処分の承認の条件として補助金返還が必要であった。
- ・水産庁では、平成 31 年度より、地域の活性化に資する施設を立地しやすくすることを目的に、漁港施設用地にも補助金返還の緩和措置を適用するよう規制緩和を予定している。
- ・上記の規制緩和により、当該事例のように、長期利用財産となった漁港施設用地を地域活性化等を図るために補助金の交付目的以外に利用する（当該事例では、漁港施設から公園に利用を変更）場合に、補助金返還の緩和措置が適用されることとなる。



※資料：水産政策審議会第41回漁港漁場整備分科会（H30.11.28）資料より抜粋

③ 今後の漁港施設用地の土地再編に向けて

- ・平成31年4月1日に施行（予定）される上記の規制緩和により、長期利用財産となった漁港施設用地の地域活性化等を図るための活用が柔軟に実施可能となることが期待される。
- ・今後、漁港施設用地を利用した地域活性化等を検討する際は、土地区画整理事業等の活用による都市局との連携を図るとともに、長期利用財産となった漁港施設用地についても補助金返還の緩和措置が適用されることも踏まえて計画を立案することで、より有効な地域活性化等を図ることが必要である。

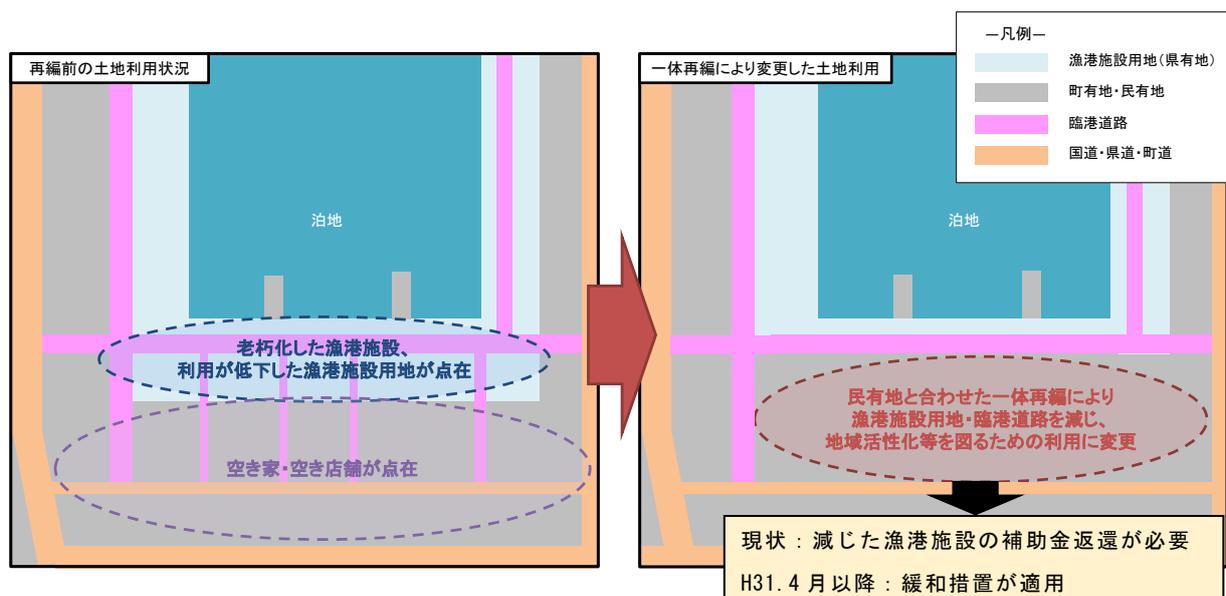


図 3-1 地域活性化等を図るために漁港施設用地を減じた土地再編イメージ

4. 民間事業者等との連携による水産都市の活性化方策の手引き（案）の改訂

過年度の調査で作成した、民間事業者等との連携による水産都市の活性化方策の手引き（案）について、民間事業者等との連携による水産都市活性化の取組を普及するために改訂を行うべく、モデル地区における検討概要を事例としてとりまとめを行った。

各地区の紹介内容を下記に示す。

(1) 焼津漁港地区

静岡県焼津市焼津漁港周辺における水産都市の活性化の取組の事例

概要

- 焼津市は、焼津漁港（特定第3種）を擁し、古くから水産業が盛ん。
- 焼津市は、平成2年頃から漁港区域及びその周辺地域を対象としたまちづくり計画を検討。
- 平成28年には**中心市街地活性化基本計画**を策定。
- 平成29年には、市の事業として、**中心市街地と「開かれた漁港」の一体的な賑わいの創出**を目指し、**焼津漁港及び周辺の土地利用の可能性調査**を実施。

水産業・まちづくりの課題

水産業の課題

- ・安定した水揚数量の確保、水産加工業者の経営安定等が求められている。
- ・大型トラック運搬の**時間短縮・安全性の向上**を図るため、**新たな道路整備**が求められている。

まちづくりの課題

- ・中心市街地の**商店数が減少、空き店舗・空地が増加し、シャッター通り化が進んでいる。**
- ・観光客の市内観光施設等への回遊・滞在を実現するため、**市内回遊ルート**の構築が望まれている。

都市計画要件

- ・都市計画区域 市街化区域

検討中の構想

観光軸

観光の魅力を醸し出し駅周辺から内港周辺に誘導する軸

焼津駅前拠点

焼津駅の交通結節点としての機能を活かしたにぎわいの空間

内港拠点

「海」を活かした憩いや観光などの集客を目指す空間

新港エリア

中心市街地に隣接し、集客機能（うみえー焼津他）やふれあい及び憩い（親水公園）などの機能を備えた空間



1

具体的な連携施策の内容【道路再編による利便性・安全性の確保】

連携の取組イメージ

※以下の内容は検討イメージである。

【連携施策の内容】

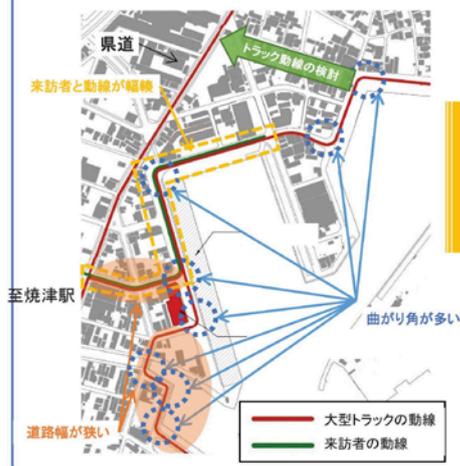
市が活性化計画を検討する漁港背後地において、通行する物流交通の秩序化を図るため、**迂回路を整備する。**

【適用事業と整備内容】

- 水産：水産基盤整備事業による臨港道路整備
- 都市：沿道整備街路事業による道路再編

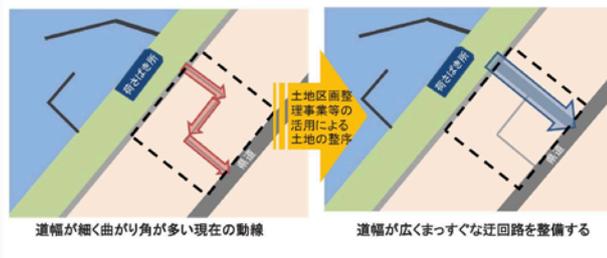
現状

- ・大型トラックが通行する道路の幅が狭く、曲がり角も多いため、**安全性・利便性が悪く非効率。**



検討する解決策

- ・大型トラックの迂回路整備により、水産物流通の効率化を図るとともに、**来訪者の安全を確保することが必要。**
- ・外港地区から県道に通ずる道路を整備する。
- ・道路再編には、**沿道整備街路事業**を活用する。



期待される効果

- ・大型トラック通行の円滑化が図られ、水産物流通の効率化が期待される。
- ・住宅周辺の騒音問題の解決、安全性の確保が期待される。
- ・漁港周辺地区への集客を推進することが可能となる。

2

(2) 高浜漁港地区

高浜漁港周辺における水産都市の活性化の取組方針

概要

- 高浜漁港は町内唯一の第2種漁港であり、漁協の本所や市場が立地する水産拠点。
- 高浜町は、平成24年に市街地や観光拠点と合わせて漁港を一体的に整備するコンパクトシティ計画を策定。
- コンパクトシティ計画における検討内容とその関連施策は、立地適正化計画（パブリックコメント実施済）に位置づけられており、県と協議を重ねながら具体化を検討する段階。

水産業・まちづくりの課題

水産業の課題

- ・老朽化や水産物の付加価値向上のため、新しい荷さばき所の整備が必要である。
- ・観光の拠点となる6次産業化施設を整備し、集客を通じた地域振興が望まれている。

まちづくりの課題

- ・町の中心地に行政・医療・福祉等の都市機能の集約化が必要である。
- ・空き家・空き店舗が増加しており、空き家の解消や公共施設のリニューアルが望まれている。

都市計画要件

- ・都市計画区域 非線引き用途地域
- ・立地適正化計画を策定済み

検討中の構想

漁港施設用地内

高浜漁港の再整備（衛生管理型荷さばき所、6次産業化施設の整備）

漁港背後エリア

空き家・空き店舗の解消、伝統的な町並みや景観の保全。

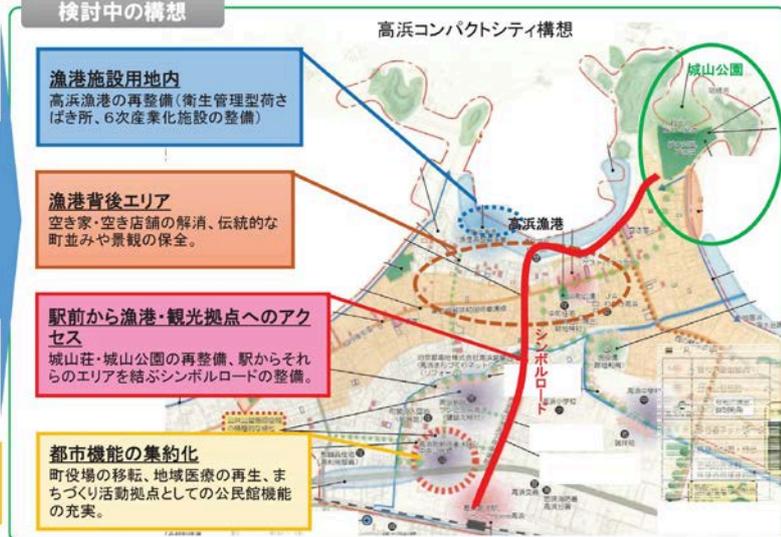
駅前から漁港・観光拠点へのアクセス

城山荘・城山公園の再整備、駅からそれらのエリアを結ぶシンボルロードの整備。

都市機能の集約化

町役場の移転、地域医療の再生、まちづくり活動拠点としての公民館機能の充実。

高浜コンパクトシティ構想



具体的な連携施策の内容【区画整理を活用したシンボルロード整備と緩衝地帯確保】

連携の取組イメージ

※以下の内容は検討イメージであり、精査の上、今後関係機関との調整が必要。

【連携施策の内容】

- ①海側の観光拠点となる漁港区域への来訪者のアクセスルートを確保するため、シンボルロードを整備する。
- ②不特定多数の利用が想定される6次産業化施設背後に住宅地の生活環境保全のための緩衝地帯を確保する。

【適用事業と整備内容】

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| ①水産：水産基盤整備事業による臨港道路整備 | ②水産：非公共事業による6次産業化施設整備 |
| 都市：沿道整備街路事業による道路再編 | 都市：敷地整序型区画整理事業による緩衝地帯整備 |

現状の課題

②【集客施設の住民生活への影響緩和】

・6次産業化施設への集客による住民生活への影響（騒音、交通量増加）が懸念されている。

①-1【臨港道路（シンボルロード）における遊歩道整備】

・臨港道路はシンボルロードに含まれているが、現在は歩道が未整備である。
・城山公園に至る観光客の主要動線として遊歩道整備手法の検討が必要である。

①-2【県道（シンボルロード）の整備】

・拡幅が必要な箇所があり、整備のための用地取得が必要である。



検討する解決策

高浜漁港

①-1 臨港道路（シンボルロード）
①-2 県道（シンボルロード）

高浜駅

② 住宅地との緩衝地帯確保

6次産業化施設

高浜駅

①シンボルロードの整備

・駅から漁港へ至るシンボルロードの法線の変更（黄⇒赤）が必要。

・沿道整備街路事業における区画整理の活用を検討する。

・漁港内の遊歩道整備について、漁港事業の他、道路事業等の活用可能な手法を検討する。

②住宅地との緩衝地帯確保

・背後地の空き家状況を踏まえ、敷地整序型区画整理による緩衝地帯確保を検討する。

期待される効果

・観光客等のアクセス性が向上し、観光地としての魅力が向上するとともに、6次産業化施設の集客誘発効果が期待される。また、水産物消費拡大や単価向上も期待される。

・6次産業化施設と住宅地が緩衝地帯によって隔離されることで、住民生活への影響が緩和される。

高浜駅

6次産業化施設

(3) 牛深漁港地区

熊本県天草市牛深漁港周辺における水産都市の活性化の取組の事例

概要

- 天草市牛深地区は、牛深漁港（第3種）を擁し、水産業が盛ん。
- 新鮮な海の幸や海洋景観に恵まれた地区であり、天草への南の玄関口として交通拠点ともなっている。
- 平成26年7月に牛深みなとまちづくり基本構想を策定し、「海（海洋景観、海洋資源）」と「食（海の幸）」と「情（人情、伝統・文化）」の賑わいあるみなとまち牛深を目指している。
- 平成26年11月に都市計画マスタープランにて牛深都市計画区域は、周辺地域において不足する生活サービス機能を提供する拠点として位置づけられている。
- 平成30年には、「牛深港周辺整備検討委員会」を立ち上げ、地域の活性化の基本構想を検討中である。

水産業・まちづくりの課題

水産業の課題

- ・利用が低下している旧荷さばき所等の漁港施設や漁港施設用地が点在し、水産利用以外を含めた活用が課題。

まちづくりの課題

- ・天草への南の玄関口であるフェリー発着地における観光拠点施設の不足。
- ・交流拠点としての宿泊施設の不足。
- ・図書館、老人福祉センターなどの老朽化による市民サービスの低下。

都市計画要件

- ・都市計画区域 非線引き用途未指定地域
- ・立地適正化計画は未検討

検討中の構想

- ・天草市及び周辺都市の拠点との連携。
- ・道の駅「うしぶか海彩館」の大規模改修。
- ・利用が低下した旧荷さばき所用地を活用した複合福祉施設の建設。
- ・不足する宿泊施設の誘致。



牛深港周辺整備基本構想（素案）

具体的な連携施策の内容【老朽化した漁港施設跡地を活用した海辺空間の活用】

連携の取組イメージ

※以下の内容は検討イメージであり、精査の上、今後関係機関との調整が必要。

【連携施策の内容】

低利用用地を含む漁港周辺を再開発し、施設整備が可能な用地を確保する。

【適用事業と整備内容】

水産：水産基盤整備事業による必要な漁港施設の再配置（土地利用等の変更）

都市：土地区画整理事業による街区再編

現状の課題

- ・利用が低下した漁港施設が点在しており、用地を有効に活用されていない。
- ・福祉施設が不足している。
- ・既存の漁港施設用地を利用するだけでは複合福祉施設等の整備に十分な用地面積、用地の形状が確保出来ない。



検討する解決策

- ・漁港管理者、市、民間が所有する用地を区画整理することで魅力ある施設整備が可能な用地を確保する。
- ・市有地には複合福祉施設の整備及びホテルを誘致を想定し、漁港施設については現状の利用を阻害しない配置を検討する。
- ・当該用地は、景観が良い好立地であるものの、現在、市民や観光客が立ち寄る空間として利用されていない。



※果有地、市有地、民有地を再編し、利用に適した用地面積及び形状を確保する。

期待される効果

- ・複合福祉施設等を整備するのに十分な用地が確保されることで、住民サービスの向上に資する施設の整備が期待される。
- ・景観の良い好立地に用地を確保することで、ホテル事業への民間の参入が期待される。
- ・利用が低下した漁港施設を撤去することで用地の有効活用が期待される。

f 今後の課題と対策案

全国において民間事業者等との連携による水産都市活性化の取組を普及するための今後の課題と対策案を以下に述べる。

(1) 連携による活性化の具体的な実施可能内容の普及と掘り起し

漁港部局、都市部局、民間事業者等が連携して水産都市活性化に取り組むことは、これまでに実施されてこなかったことであり、新しい考え方であるため、連携により実施できる具体的な整備内容がイメージされにくいことが課題である。

そこで、連携による活性化の取組を促進するために、国では今年度の検討結果を事例として広く地方自治体に普及するとともに、モデル地区においては、先行事例として引き続き事業化に向けた検討を継続する。

また、国が漁港部局、都市部局、民間事業者等が連携することで実現可能な課題解決策の組合せパターンを更に掘り起こし、多様な活性化が実施可能であることを地方自治体へ周知することで、結果、多くの漁港で水産都市活性化の検討が進むことが期待される。

(2) 連携による活性化の取組に適している水産都市の特徴の整理

漁港部局、都市部局、民間事業者等が連携した水産都市活性化に取り組むにあたっては、地方自治体では自らが漁港及び周辺の状態を把握した上で、各部局が連携し、地域の活性化に繋がる取組を検討することが必要である。

検討にあたっては、まずは、地域の基礎情報として、漁港施設の老朽化率、空き家や空き地の発生状況、漁港を核とした活性化へのニーズ、市町村におけるまちづくり構想等の情報を把握することが必要であるため、国では、地方自治体に対し、上記のような地域の基礎情報の把握を促すことが必要である。

また、今後、国が具体的にどのような特徴を持った水産都市が連携による活性化に適しているのかについて体系的に整理することで、連携による水産都市活性化について地方自治体の理解が進み、結果、多くの漁港で水産都市活性化の検討が進むことが期待される。