

三崎漁港

「水産業・漁港を核とした振興ビジョン」



平成 28 年 3 月

三崎漁港「水産業・漁業を核とした振興ビジョン」検討会

目 次

| | |
|--|----|
| 1. はじめに..... | 1 |
| 2. 三崎地域の現状分析..... | 2 |
| (ア) 水産業の現状 | 2 |
| (1) 三浦市三崎水産物地方卸売市場の現状 | 2 |
| (2) 地域の沿岸漁業の構造変化 | 3 |
| (3) 観光の現状と水産業との連携の可能性 | 4 |
| (イ) 漁港の現状..... | 4 |
| (1) 三崎漁港の漁船利用の動向 | 4 |
| (2) 未利用・低利用の漁港施設の顕在化 | 7 |
| (3) 施設の高齢化 | 8 |
| (4) 三崎漁港をめぐる新たな動き | 9 |
| (ウ) 課題の抽出と対応の方向性..... | 10 |
| (1) 水産業の振興 | 10 |
| ④後継者の育成・確保 | 11 |
| ⑥漁港の安全性の向上 | 12 |
| (2) 漁港地域の振興 | 13 |
| ①海業への支援 | 13 |
| ②観光と連携した取組み | 13 |
| 3. 水産業・漁港を核とした振興ビジョン..... | 15 |
| I 水産業の振興..... | 15 |
| (1) 高度衛生管理のさらなる推進 | 15 |
| (2) 三崎ブランドの拡大・発展..... | 16 |
| ①「三崎のマグロ」ブランドの維持・強化 | 16 |
| ②「三崎ブランド」の確立・浸透 | 17 |
| (3) 三崎魚市場の競争力の強化..... | 19 |
| ②市場取扱高の維持・増大 | 19 |
| ③強みを活かした新たな市場の役割、ビジネスモデルの創出 | 21 |
| ④運営の自立化・使用料適正化..... | 21 |
| (4) 後継者の育成・確保 | 22 |
| (5) 水産業を強化する漁港、市場づくり | 23 |
| (6) 漁港の安全性向上..... | 25 |
| ①災害への対応..... | 25 |
| ②施設の高齢化への対応 | 30 |
| II 漁港地域の振興..... | 32 |
| (1) 海業への支援（漁港施設の多目的利用の促進等） | 32 |
| (2) 観光と連携した取組み | 35 |
| 4. 三崎漁港「水産業・漁港を核とした振興ビジョン」の今後の取組について | 39 |

1. はじめに

三崎漁港は、これまで日本有数のまぐろ水揚げ港として発展してきたが、水産資源状況の悪化、漁業生産構造の脆弱化等により水揚量が長期的な減少傾向にある。これに伴い、漁港及びその周辺地域からにぎわいが失われている。

この状況を背景に、平成20年3月に学識経験者、地元関係者及び行政で構成された委員会により、提言書「三崎漁港『魅力あるみなとづくり』を目指して」（以下、提言書とする）がとりまとめられ、地元水産業や漁港を取り巻く課題への対応について一定の方向性が示された。関係機関は、提言書で示された方向性を参考として施策を進めてきたところである。

しかしながら、提言書の策定から8年が経過した現在も、三浦市三崎水産物地方卸売市場での取扱数量・金額、三崎漁港での水揚量の減少基調は続いている。漁港施設は老朽化が進行するとともに、未利用、低利用の施設が顕在化し始めている。また、平成19年4月より、水産加工場等の集積を目的として整備された二町谷地区は、ほぼ未利用の状況が続いている。

一方で、閉塞的な状況に変化が生じ始めた。平成27年5月に「三崎地区 高度衛生管理基本計画」が策定され、安全・安心な水産物の安定供給、地域ブランドの確立、卸売市場の競争力強化に向けた取組が開始された。また、二町谷地区に関しては、平成27年11月に地域再生法に基づく再生計画の策定作業が開始され、漁港施設の多目的な利用も含めた利活用が検討されている。

これらの変化を踏まえ、関係者が三崎の水産業、漁港を取り巻く課題について改めて協議し、具体の対応策を「三崎漁港 水産業・漁港を核とした振興ビジョン」としてとりまとめた。今後は、行政はもとより、各実施主体が方向性（ビジョン）を参考として施策を進め、三崎の水産業、地域が再び活気を取り戻し、地域のにぎわいが増すことを願うものである。

三崎漁港「水産業・漁港を核とした振興ビジョン」検討会
委員長 馬場 治

2. 三崎地域の現状分析

(ア) 水産業の現状

(1) 三浦市三崎水産物地方卸売市場の現状

三崎漁港に立地する三浦市三崎水産物地方卸売市場（以下、「三崎魚市場」と称する。）では、取扱数量、金額が大きく減少している（図.1）。平成元年には、64,000 トン、620 億円を超える取扱高があったが、平成 10 年以降急激に減少し、直近の平成 26 年には約 22,000 トン、200 億円と、約 1/3 の水準まで落ち込んでいる。

これは、主力取扱品目である冷凍マグロ類と養殖魚の取扱高の減少が主因である。加えて、沿岸漁業や沖合漁業の取扱高が依然として低迷していることも影響している。

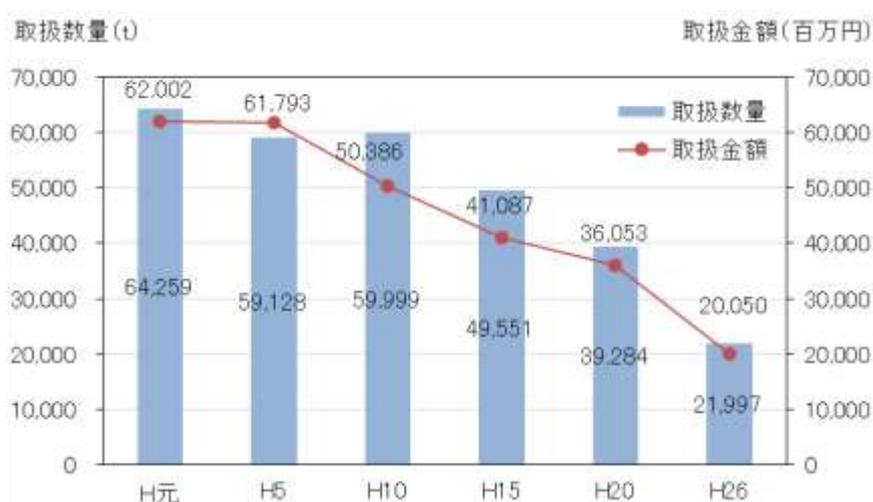


図.1 三崎卸売市場の取扱数量と取扱金額の推移

資料：水揚高統計

三崎魚市場の主要な取扱品目は、冷凍マグロ類であり、特に冷凍メバチマグロの取扱が多い。冷凍マグロ類は、遠洋マグロはえ縄漁業により直接水揚げされる場合（図.2 中の「遠洋・水揚」）、他港等から陸送で市場に上場される場合（図.2 中の「陸送」）や他港での陸揚げだが三崎魚市場の卸売業者の取扱となる場合（図.2 中の「直送直航」）がある。これらの合計が冷凍マグロ類の総取扱高となるが、平成 16 年に 30,000 トンを超えていた取扱高が平成 26 年には 17,000 トン程度にまで落ち込んでいる。特に、直接水揚の取扱高が落ちており、現状では陸送や直送直航の割合が高まっている。

三崎魚市場に上場された冷凍マグロの取引は、マグロ 1 尾毎に価格を付ける「目利き」システムを基盤としており、特にメバチマグロの評価基準産地として重要な位置を占めている。これが「三崎のマグロ」ブランドを支える源泉であり、消費者にも深く浸透している強みとな

っている。そして、三崎魚市場における冷凍マグロ類の陸送や直送直航での取扱高が一定の水準を維持しているのは、このブランドの強みがあるためといえる

また、もう一つの柱である養殖魚の蓄養の取扱いについては、生産地からの直接流通へのシフトといった構造変化の下で、流通の中継点としての役割が低下したこと等から、減少が続いてきた（図.2）。しかし、近年は末端実需者のニーズも変化してきており、かつての中継拠点機能への期待が高まってきつつある。このため、養殖魚の蓄養業者の再稼働が検討されているところであり、取扱いの回復が期待される。

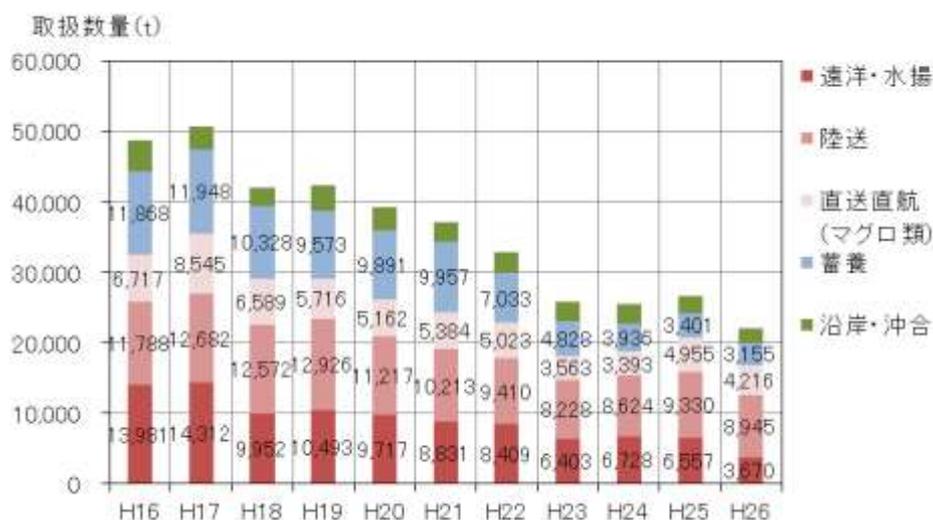


図.2 みさき魚市場の取扱区分別数量の推移

資料：水揚高統計

(2) 地域の沿岸漁業の構造変化

漁業センサスによれば、三浦市の漁業経営体数は減少を続け、最近20年間で604経営体から350経営体へと42.1%減少している。また、平成25年時点の三浦市の漁業就業者数は709人と、神奈川県全体の31.2%を占めているが、漁業経営体数と同様、減少の一途をたどっており、20年間で1,326人から約47%減少した。加えて高齢化が進行し、新規就業者も減少している状況にある。

こうした傾向は全国的にみられるものであるが、背景には漁業による収入の低迷が存在すると考えられる。図.3は、沿岸漁業階層である20トン未満漁船の三崎漁港の利用漁船実隻数(地元船、外来船の合計)で、三崎魚市場の沿岸漁業の取扱量・金額を除いたものである。すなわち、三崎魚市場に水揚げする沿岸漁業階層の1隻当たり年間平均水揚量・金額を示す目安の指標となる。これを見ると、1隻当たり水揚量は緩やかに減少し、水揚金額は、近年利用隻数が減少したために若干上昇しているものの、120万円程度に低迷していることがわかる。



図.3 20トン未満利用漁船1隻当たりの年間平均取扱量・金額

資料：水揚高統計、漁港港勢調査

このように、漁業収入は長く低迷を続けており、漁業以外の就業機会が多い三浦市では、若年層の新規参入の低迷による沿岸漁業の担い手構造の脆弱化が今後も進行する事が予想される。三崎漁港の利用度や三崎魚市場の取扱高の低迷も懸念されることから、今後は、直売や加工、観光との連携など、漁業を核とした収入を補完する取り組みも行き、経営基盤を強化していくことも必要である。

(3) 観光の現状と水産業との連携の可能性

三浦市は首都圏に近く、三崎漁港や城ヶ島を始めとした風光明媚なウォータフロントを抱えていることから、多くの観光客が訪れている。近年は、年間500万人を超える観光客が訪れ、そのうち、三崎・城ヶ島地区を訪れる観光客は300万人を占める。

観光客は、三崎のマグロを始めとした新鮮な水産物を目当ての一つとしている。また、首都圏に最も近い漁業の拠点として、漁業や関連する産業を見て、接することができる場としても魅力を有すると考えられる。

新鮮かつ高品質な水産物の供給と観光が連携することで、地域の漁業・水産業の活性化や地域振興へつながる可能性が大きい。

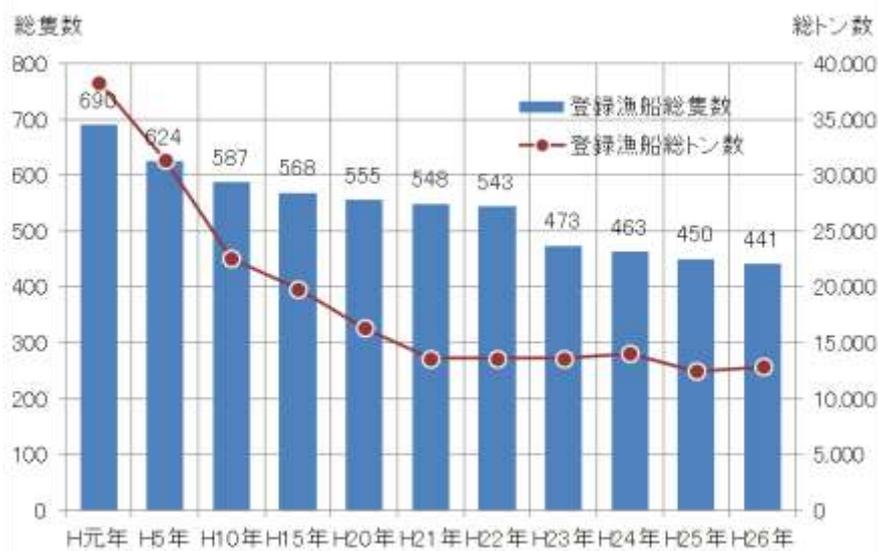
(イ) 漁港の現状

(1) 三崎漁港の漁船利用の動向

三崎漁港は、全国に13港ある特定第3種漁港のうちの一つであり、かねてから遠洋マグロはえ縄漁業の陸揚港として発展し、冷凍マグロ類の陸揚産地として広く認知されてきた。また、首都圏に近いという

地理的好条件を背景に、西日本各地で生産される養殖魚の関東以北の消費地への供給中継基地としても機能してきた。

しかし、三崎漁港の登録漁船は平成元年以降、隻数・トン数ともに減少が進み、平成 26 年時点で 441 隻、12,850 トンとなっている。特に平成 22 年から 23 年にかけて大きく減少していることが特徴的である。



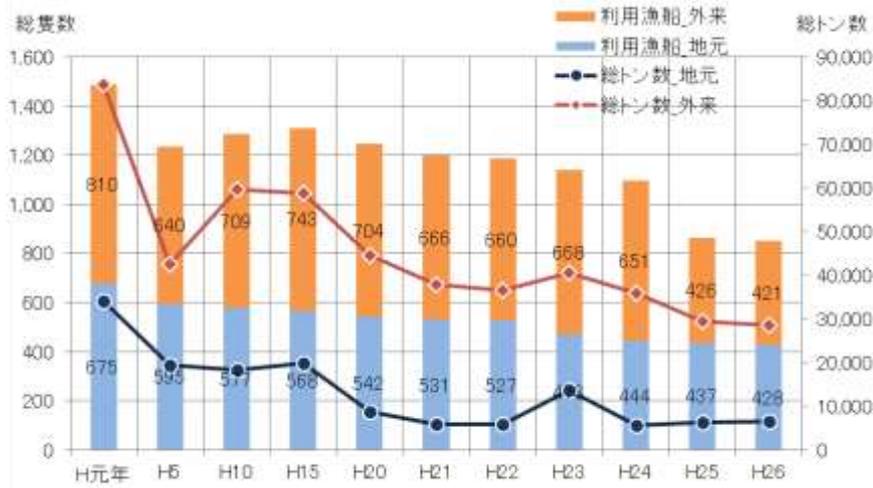
| | H元年 | H5 | H10 | H15 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H26/H20 | H26/H10 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|
| ①総トン数 | 38,302 | 31,352 | 22,545 | 19,789 | 16,286 | 13,592 | 13,592 | 13,592 | 14,023 | 12,447 | 12,850 | 0.789 | 0.570 |
| ②漁船総数 | 690 | 624 | 587 | 568 | 555 | 548 | 543 | 473 | 463 | 450 | 441 | 0.795 | 0.751 |
| 動力漁船 | 683 | 619 | 583 | 568 | 555 | 548 | 543 | 473 | 463 | 450 | 441 | 0.795 | 0.756 |
| 3トン未満 | 442 | 416 | 401 | 401 | 399 | 399 | 397 | 344 | 335 | 333 | 325 | 0.815 | 0.810 |
| 3～5トン | 75 | 71 | 73 | 72 | 73 | 71 | 69 | 56 | 55 | 52 | 47 | 0.644 | 0.644 |
| 5～10トン | 23 | 22 | 18 | 19 | 20 | 20 | 20 | 17 | 15 | 13 | 15 | 0.750 | 0.833 |
| 10～20トン | 26 | 28 | 33 | 31 | 30 | 30 | 30 | 25 | 26 | 24 | 25 | 0.833 | 0.758 |
| 20～50トン | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | — | 0.500 |
| 50～100トン | 18 | 5 | 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1.000 | 0.400 |
| 100～200トン | 8 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | — | 0.333 |
| 200～500トン | 88 | 70 | 47 | 41 | 30 | 25 | 24 | 26 | 27 | 23 | 24 | 0.800 | 0.511 |
| 500トン以上 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1.000 | 1.000 |
| 無動力漁船 | 7 | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0.000 |
| 遊漁兼業漁船 | 106 | 92 | 93 | 65 | 63 | 63 | 63 | 45 | 50 | 48 | 55 | 0.873 | 0.591 |
| 平均トン数 | 56.1 | 50.6 | 38.7 | 34.8 | 29.3 | 24.8 | 25.0 | 28.7 | 30.3 | 27.7 | 29.1 | 0.993 | 0.754 |

図 4 三崎漁港における登録漁船実隻数の動向

資料：漁港港勢調査

同様に利用漁船隻数も緩やかに減少を続けてきたが、平成 22 年以降減少傾向が高まっている。利用漁船の総隻数は平成 21 年以降徐々に減少し、平成 26 年には 850 隻を割り込む水準となっている。地元船では 3 トン未満、3～5 トン階層の小型漁船が主体であり、地元の大型船の減少が利用隻数の低下につながっている。特に、外来漁船の利用の減少が顕著で平成 26 年には地元漁船を下回る 421 隻まで減少している。外来船利用についても大型船の減少が目立つ。

遊漁兼業漁船は平成 25 年から地元船の利用がなく、外来船 349 隻の利用のみとなっている。



| | H元年 | H5 | H10 | H15 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H26/H20 | H26/H10 |
|-----------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|
| 総トン数合計 | 117,693 | 61,869 | 77,817 | 78,498 | 53,133 | 43,667 | 42,183 | 54,002 | 41,582 | 35,801 | 34,911 | 0.657 | 0.449 |
| 総隻数合計 | 1,485 | 1,235 | 1,286 | 1,311 | 1,246 | 1,197 | 1,187 | 1,141 | 1,095 | 863 | 849 | 0.681 | 0.660 |
| 総トン数 | 34,132 | 19,341 | 18,195 | 19,789 | 8,658 | 5,747 | 5,733 | 13,546 | 5,640 | 6,351 | 6,476 | 0.748 | 0.356 |
| 漁船総数 | 675 | 595 | 577 | 568 | 542 | 531 | 527 | 473 | 444 | 437 | 428 | 0.790 | 0.742 |
| 動力漁船 | 668 | 590 | 573 | 568 | 542 | 531 | 527 | 473 | 444 | 437 | 428 | 0.790 | 0.747 |
| 3トン未満 | 442 | 416 | 401 | 401 | 397 | 399 | 397 | 344 | 335 | 333 | 325 | 0.819 | 0.810 |
| 3～5トン | 75 | 71 | 73 | 72 | 73 | 71 | 69 | 56 | 55 | 52 | 47 | 0.644 | 0.644 |
| 5～10トン | 23 | 22 | 18 | 19 | 21 | 20 | 20 | 17 | 15 | 13 | 16 | 0.762 | 0.889 |
| 10～20トン | 26 | 28 | 33 | 31 | 29 | 30 | 30 | 25 | 26 | 24 | 24 | 0.828 | 0.727 |
| 20～50トン | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | — | 0.500 |
| 50～100トン | 18 | 5 | 5 | 2 | 5 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 0.600 | 0.600 |
| 100～200トン | 8 | 4 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | — | 0.333 |
| 200～500トン | 74 | 42 | 37 | 41 | 16 | 8 | 8 | 26 | 8 | 10 | 10 | 0.625 | 0.270 |
| 500トン以上 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1.000 | 1.000 |
| 無動力漁船 | 7 | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | 0.000 |
| 遊漁兼業漁船 | 106 | 92 | 93 | 65 | 63 | 63 | 63 | 45 | 50 | 0 | 0 | 0.000 | 0.000 |
| 平均トン数 | 51 | 33 | 32 | 35 | 16 | 11 | 11 | 29 | 13 | 15 | 15 | 0.947 | 0.480 |
| 総トン数 | 83,561 | 42,528 | 59,622 | 58,709 | 44,475 | 37,920 | 36,450 | 40,456 | 35,941 | 29,451 | 28,435 | 0.639 | 0.477 |
| 漁船総数 | 810 | 640 | 709 | 743 | 704 | 666 | 660 | 668 | 651 | 426 | 421 | 0.598 | 0.594 |
| 動力漁船 | 810 | 640 | 709 | 743 | 704 | 666 | 660 | 668 | 651 | 426 | 421 | 0.598 | 0.594 |
| 3トン未満 | 106 | 86 | 70 | 70 | 72 | 70 | 71 | 71 | 71 | 41 | 41 | 0.569 | 0.586 |
| 3～5トン | 216 | 221 | 221 | 232 | 237 | 229 | 225 | 225 | 225 | 136 | 132 | 0.557 | 0.597 |
| 5～10トン | 74 | 74 | 74 | 83 | 88 | 86 | 87 | 87 | 87 | 50 | 50 | 0.568 | 0.676 |
| 10～20トン | 93 | 120 | 135 | 154 | 173 | 169 | 169 | 169 | 169 | 122 | 122 | 0.705 | 0.904 |
| 20～50トン | 4 | 2 | 5 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2.000 | 0.400 |
| 50～100トン | 64 | 18 | 27 | 14 | 8 | 7 | 6 | 7 | 2 | 3 | 6 | 0.750 | 0.222 |
| 100～200トン | 85 | 37 | 53 | 61 | 39 | 39 | 38 | 37 | 36 | 17 | 14 | 0.359 | 0.264 |
| 200～500トン | 166 | 82 | 123 | 123 | 81 | 63 | 62 | 64 | 55 | 51 | 48 | 0.593 | 0.390 |
| 500トン以上 | 2 | 0 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 6 | 5 | 5 | 6 | 1.200 | 6.000 |
| 無動力漁船 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | — | — |
| 遊漁兼業漁船 | 303 | 328 | 365 | 342 | 360 | 360 | 349 | 349 | 349 | 349 | 349 | 0.969 | 0.956 |
| 平均トン数 | 103 | 66 | 84 | 79 | 63 | 57 | 55 | 61 | 55 | 69 | 68 | 1.069 | 0.803 |
| 外来漁船比:% | 54.5% | 51.8% | 55.1% | 56.7% | 56.5% | 55.6% | 55.6% | 58.5% | 59.5% | 49.4% | 49.6% | 0.878 | 0.899 |

図. 5 三崎漁港における利用漁船実隻数の動向
資料：漁港港勢調査

(2) 未利用・低利用の漁港施設の顕在化

登録漁船数や利用漁船数の減を受けて、漁港内では利用頻度が低下した船揚場など、未利用・低利用の漁港施設が顕在化し始めている。

水産加工場施設等の用地として平成19年4月から分譲を開始した二町谷地区については、平成28年3月現在もほぼ未利用の状況が続いている。

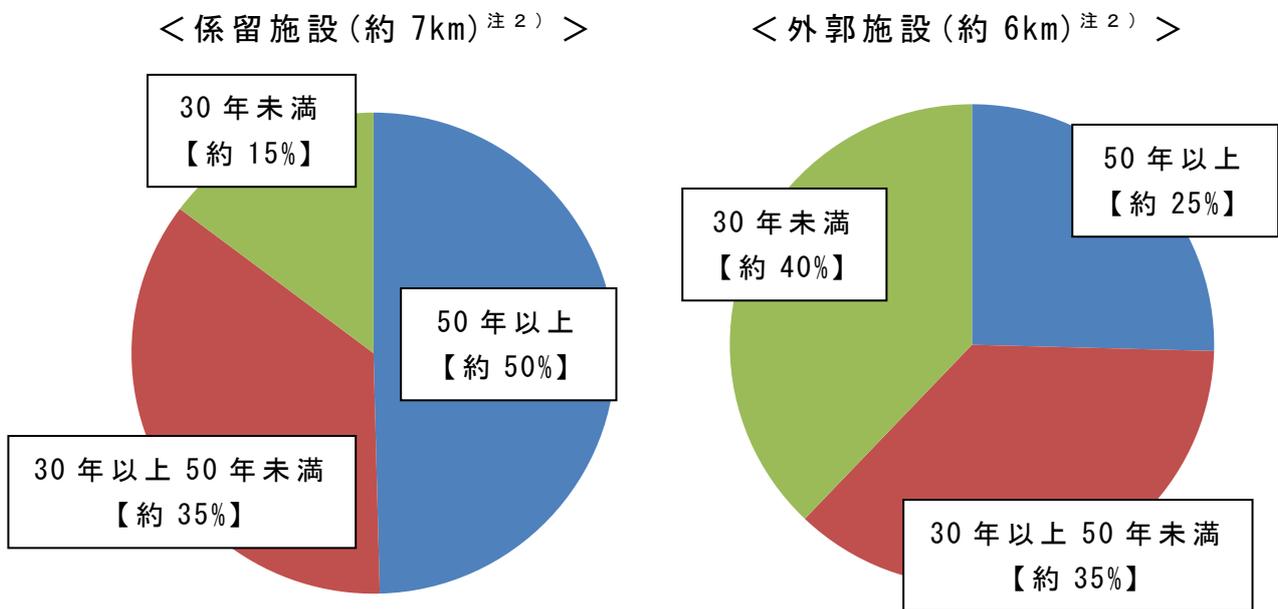
同地区については、平成27年11月より、地域再生法に基づく地域再生計画策定の取組が始まっている。市として、同計画の承認を受けて利用目的の制限を緩和し、利活用を促進していく考えである。



図.6 二町谷地区
提供：東部漁港事務所

(3) 施設の高齢化

歴史の古い三崎漁港では、施設の高齢化が進んでいる。平成 28 年 3 月末時点で、建設から 50 年を経過している岸壁や物揚場等の係留施設は約 50%、同じく防波堤や護岸等の外郭施設については約 25%を占めている。このような背景を踏まえ、平成 21 年度より機能保全工事^{注1)}を本格化させている。三崎漁港では施設が多いことから、優先的に機能保全工事を実施している係留施設でさえ 20%程度の整備に留まっている状況であり、今後も多額の費用を要することから、緊急性や利用状況等を勘案しながら対応していく必要がある。



注 1) 機能保全工事の内容は P. 32 を参照。

注 2) 上記の係留施設は、岸壁、物揚場、船揚場、外郭施設は防波堤、護岸、突堤を集計した値である。

図. 7 施設の建設時からの経過年数

資料：東部漁港事務所

(4) 三崎漁港をめぐる新たな動き

三崎漁港の利活用をめぐり、下表のとおり、近年新たな状況が生じている。

表.1 三崎漁港をめぐる新たな動き

| 計画等 | 内容 | 考えられる効果 |
|----------------------------------|---|--|
| 「三崎まぐろきっぷ」の発売 (H20年8月～) | 京浜急行電鉄(株)が発売。三崎地区への交通とマグロ料理がセット。 平成25年度販売枚数：約12万枚 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光客の増 ・マグロ関連消費の増 |
| 城ヶ島「新たな観光の核づくり事業」認定(H24年11月) | 横浜、鎌倉、箱根に次ぐ新たな観光の核づくりのため、県が、認定地域に対し交付金を支出するなど支援。当該交付金により、生簀釣り堀やレンタサイクルが整備された。 | <ul style="list-style-type: none"> ・新たな観光拠点の創出 ・観光客の回遊性向上 |
| 三浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略(H27年10月) | 三浦市人口ビジョンや国の総合戦略等を踏まえ、今後5か年の基本目標、講ずべき施策に関する基本的方向、具体的な施策を提示するもの。 基本目標として「三浦市における安定した雇用を創出する」ことが掲げられ、施策の基本的方向として水産業の活力維持が示されている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・市内における水産物の取扱量の維持・拡大 ・三崎ブランドの価値向上 ・地域の活性化 |
| (仮称)三浦半島魅力最大化プロジェクトの策定(H28年3月予定) | 少子高齢化が進む三浦半島地域について、各市町が連携し、地域資源を活かした取組を進める。 | <ul style="list-style-type: none"> ・漁港と他産業との連携 ・観光客の半島内回遊性向上 |
| (改定)かながわ水産業活性化指針(H28年3月予定) | 今後10年間に渡る本県の水産業の指針。 | <ul style="list-style-type: none"> ・高度衛生管理化の推進による良質な「食」の供給 ・新規就業者対策 ・漁港施設の機能強化、長寿命化 |
| 三浦市地域再生計画の策定(H28年度策定予定) | 二町谷地区の利活用を水産業関連に限定せず、マリーナなど、関連産業も含めた利活用を図るもの。 | <ul style="list-style-type: none"> ・二町谷地区の利活用推進 ・新たな観光拠点の創出 |
| 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催(H32) | 東京2020オリンピック競技大会セーリング競技会場に藤沢市江の島が決定 | <ul style="list-style-type: none"> ・競技観戦者によるゲストバースの利用増 ・競技会場にある既存ヨットによる未利用漁港施設の暫定利用 |

(ウ) 課題の抽出と対応の方向性

市場での水産物取扱高が長期的に減少し、漁港においては登録漁船数や漁業者数等が減少傾向にある三崎漁港では、水産業の活性化が喫緊の課題である。

また、国においては、全国的に水産業が低迷し、漁港地域が活力を失っている現状を踏まえ、水産業の振興を図りながら、漁港地域の水産物や景観等の地域資源を活用して、水産業に関連する観光、海洋性レジャー等の様々な産業（海業）を振興し、地域の所得機会の増大や活性化につなげる考えを示している。

三崎漁港地域には「三崎のマグロ」を始めとした新鮮な水産物や、ミシュラン二つ星を獲得した城ヶ島などの素晴らしい地域資源があり、その潜在能力は高い。また、海業を支援することで水産物の売り上げの増が図られるなどにより、水産業の振興につながることが期待される。

そこで、本ビジョンにおいては、「水産業の振興」を第一の柱とし、「漁港地域の振興」を第二の柱に位置付けた。

なお、二町谷地区への対応については、市が中心となって、地域再生法に基づく地域再生計画の策定を進めている（平成28年度策定予定）ことから、その結論に委ねることとしたい。

(1) 水産業の振興

① 高度衛生管理の更なる推進

食の安心・安全に対する国民の関心は高まり続けており、水産業界においてもこうした関心の高まりに伝えていかなければならない。全国の特設第3種漁港では、高度衛生管理への取組みが推進されており、三崎漁港においても高度衛生管理基本計画が策定されたところである。高度衛生管理への取組みは、三崎漁港地域の水産業振興の基盤となるものであり、今後も基本計画に沿って、更なる推進を図っていくことが重要である。

② 三崎ブランドの拡大・発展

三崎漁港地域の最大の強みは「三崎のマグロ」ブランドである。高度衛生管理への取組みを契機とし、「三崎のマグロ」ブランドをさらに強固なものとしつつ、冷凍マグロ以外の鮮魚や活魚を含めた「三崎ブランド」を確立していくことが求められる。

沿岸漁業の基幹となる定置網漁業では多種の魚が漁獲され、一本釣や刺網漁業でも漁獲量は少ないものの高品質の魚が漁獲されている。また、三崎漁港地域は首都圏に近く、観光客が多いという優位な条件を有する。これらの条件を生かし、沿岸・沖合漁業による魅力ある生鮮・活魚等の水産物を地元での直売や飲食で提供すること

で観光客に直接体験してもらい、ブランドの確立、浸透を図っていくことが重要である。また、高品質の魚を原料とした加工品の開発も推進することで、更なるブランドの浸透も期待できる。

すでに、三崎地域の近隣では「松輪のサバ」が老舗ブランドとして浸透し、キンメダイも知名度が高い。こうした実績ある魚種を核として、高鮮度・高品質の取扱いの下で、生鮮水産物全体を「三崎の地魚」としてブランド化していくことが効果的と考えられる。

更に、TPP（環太平洋戦略的経済連携協定）は、8億人の市場に打って出るチャンスでもあり、我が国はこれから本格的な人口減少時代に突入し、国内マーケットが減少するおそれがあることを考えると、国内だけでなく、急速に拡大する水産物のグローバル市場の開拓を促進し、攻めの水産業を展開することが重要である。

③三崎魚市場の競争力の強化

現在は、遠洋マグロはえ縄漁業経営体の減少や養殖魚の流通構造の変化等に伴って、基幹となる冷凍マグロ類や養殖魚の取扱高が減少し、沿岸・沖合漁業の取扱高も低迷している。今後、漁港の利用漁船の増大と併せ、三崎魚市場の取扱高の維持・増大を目指すことが求められる。そのためには、高度衛生管理の取組みの下で、強みである「三崎ブランド」を生かし、価格形成力の面で魅力を向上させることが重要である。

また、首都圏に近い「三崎魚市場」の強みを生かし、地元での直売や地産地消、首都圏実需者への直接出荷等、新たなビジネスモデルの創出を図り、市場競争力の強化を図っていくことが重要である。

さらに、築地市場の豊洲への移転が迫り、築地市場が担ってきた水産物の物流拠点としての機能の維持が課題となっている。最近では、首都圏実需者のニーズも価格偏重から品質や鮮度等での差別化を目指すものに変化しつつあり、養殖魚の蓄養業者等は首都圏近郊に流通拠点を確保する方向へ回帰している。こうした状況の変化も踏まえ、水産物の物流拠点としての機能（とりわけ、実績のある養殖魚の蓄養拠点としての機能）を強化し、三崎魚市場の競争力の強化を図っていくことが重要である。

これらの課題解決に向けた取組を実行していくため、市場の運営についても改革を進め、適切な運営を実現していくことが求められる。

④後継者の育成・確保

地域の漁業の担い手は減少の一途をたどり、この育成・確保は重要な課題である。また、「三崎ブランド」を支えてきた仲買・加工業者も担い手不足が課題となっている。

このため、安定した収入の確保は、後継者育成・確保の重要な方策であり、漁業を核とした直売、飲食、加工業の展開や観光との連携等の多角的な取組み（漁業を核とした海業の展開）が求められている。

⑤水産業を強化する漁港づくり

水揚量や市場取扱数量が減少傾向にある三崎漁港については、新たに廻来漁船や水産関係事業者を誘致する観点での対策が必要である。そのためには、老朽化している設備の更新や漁港の利用のあり方の検討など、ハード・ソフト両面からの取組みが必要である。

また、首都圏という大消費地を背後に控えた立地を活かして、蓄養を推進していくことも考えられる。

三崎漁港は広大な範囲に漁港施設がありながら、利用頻度が低下した漁港施設も見受けられる。予算に限りがある中では、漁港機能の集約を進め、効果的に取組を進めることが必要である。

加えて、高度衛生管理の取組みによって、高度衛生管理エリア内への車の乗り入れ等が制限されることから、利便性の低下に繋がるおそれがある。このため、老朽化が進む市場関連施設や水産関係者の駐車場も含めた漁港施設の再配置を検討し、水産業を強化していくことが求められる。

三崎漁港地域と他地域との水産物の物流改善も重要な視点である。現在、県により、三浦縦貫道路（Ⅱ期区間）の整備等が進められている。この取組みにより、物流時間の短縮や移動性の向上が図られ、水産物流通拠点としての三崎漁港の魅力を高めることになる。

⑥漁港の安全性の向上

災害発生時において、三崎漁港は拠点漁港として水産物供給機能の確保が求められると共に、「神奈川県地域防災計画」に基づく緊急物資受入港としての機能が求められる。こうしたことから、地震や津波など、災害への対策を着実に進める必要がある。

平成 26 年 8 月に、県・市が事務局となって「三崎漁港漁業地域防災協議会」を設置し、関係機関や地域住民が集まり、避難・漂流物・BCP の 3 つの分野ごとに対策の検討を進めてきた。

検討の成果は「三崎漁港減災計画」としてとりまとめられる。これを基に訓練を実施し、PDCA による見直しを通じてより実効性の高い計画とし、地域全体で共有することにより津波災害への備えを強化していくことが必要である。

また、高齢化が進んだ施設も多いことから、施設の長寿命化を進める必要があるが、利用頻度の低下した施設が見受けられることや、全ての施設の長寿命化には多大な費用を要することなどを踏まえ、

長寿命化の対象施設を選択し、集約を進めていくことが必要である。

(2) 漁港地域の振興

① 海業への支援

三崎漁港の地域資源（新鮮な水産物などの「食」の魅力、随所に点在する観光スポット等）を活かした取組み（海業）を支援して、来訪者を増大させることで地域を活性化させる。この場合、水産業や地域の活性化につながる取組み、漁港施設の秩序ある利活用が可能な取組みを支援していくことが求められる。こうしたことから、漁協による取組みへの支援、指定管理者と連携した取組みなどが考えられる。

② 観光と連携した取組み

観光と連携した取組みも重要な視点である。三崎・城ヶ島地区の観光客の回遊性の向上や、休日の駐車場対策については、平成20年3月の提言書でも指摘されているところであり、引き続き対策が求められる。

また、水産業の振興と地域活性化の推進を目的として整備された三崎フィッシャリーナ・ウォーフは、平成26年度には年間131万人もの来遊客が訪れている。また、三崎フィッシャリーナ・ウォーフのある西野地区は、三崎漁港観光の起点にもなっている。しかしながら、現状、観光バスの乗降スペースが無い、歩行空間が不十分、休日には渋滞が発生するなどの課題があり、行政と関係者による取組みが望まれる。

以上を踏まえると課題とその対応の方向性は、表.2のとおり整理される。

表.2 三崎漁港における課題の抽出と対応方向

| 将来像 | 課題の抽出 | 課題解決への対応方向 | 現状・背景 |
|-----------|--|--------------------------------------|--|
| 活力ある三崎漁港 | 1 水産業の振興 | [課題-1] 高度衛生管理のさらなる推進 | 三崎ブランドの基盤となる高度衛生管理の強化 ・三崎漁港高度衛生管理基本計画が策定され、具体的な取組が開始されたところである。今後も水産業の振興に向けた基盤の取組としてさらなる推進が必要。 |
| | | [課題-2] 三崎ブランドの拡大・発展 | 「三崎のマグロ」ブランドの維持・強化 ・マグロ漁業をめぐる環境変化を踏まえ、現在の「三崎マグロ」ブランドをより積極的にアピールし、地域の活力の源泉として維持・強化する必要がある。 |
| | | | 「三崎ブランド」の確立・浸透 ・マグロブランドと合わせ、三崎地区および周辺で漁獲される沿岸・沖合水産物についても「三崎」地域の強みを打ち出し、ブランドを確立・浸透させることが必要である。加えて、当地区で蓄養・出荷される養殖活魚類も地場消費の取組みを推進し、地域の活性化につなげる必要がある。 |
| | | | 三崎水産物のグローバルブランディングの推進 ・国内だけでなく、急速に拡大する水産物のグローバル市場の開拓を促進し、攻めの水産業を展開することが重要である。 |
| | | [課題-3] 三崎魚市場の競争力の強化 | 価格形成力の向上 ・2段階市場流通に代表されるこれまでの水産物流通構造が大きく変化する中で、これに対応した三崎市場の機能強化や構造改革を進める必要がある。 |
| | | | 市場取扱高の維持・増大 ・主力品目の取扱高の維持、また、新たな取扱品目の開拓を目指す必要がある。そのための三崎市場の機能強化と構造改革を進める必要がある。 |
| | | | 強みを活かした新たな市場の役割、ビジネスモデルの創出 ・流通構造の変化や需要動向に柔軟に対応し、三崎市場の強みを活かした新たな市場の役割やビジネスモデルの創出を図り、市場の魅力を向上させる必要がある。 |
| | | | 市場運営の自立化と使用料の適正化 ・三崎水産物地方卸売市場運営委員会からの答申に示された管理運営方針に沿って、適切な運営を実現するための対応を検討・実践する必要がある。 |
| | | [課題-4] 後継者の育成・確保 | 魅力があり、安定した収入の確保 ・安定した収入の確保は、後継者の育成・確保の重要な方策であり、漁業を核とした加工や直売、観光との連携など、収入を補完する海業の取組を推進することが求められる。 |
| | | [課題-5] 水産業を強化する漁港づくり | ポートセールスを可能とするハードソフト整備 ・三崎漁港の利用促進を図るため、漁業者や仲買業者の漁港利用に関する利便性を高めるハード・ソフト両面からの対策を講じる必要がある。 |
| | 漁港施設の再配置 ・高度衛生管理の推進と併せ、老朽化が進む背後の関連施設（加工場や超低温冷蔵庫等）の更新も視野に入れながら、漁港機能の最適化が実現できる施設の再配置を検討する必要がある。 | | |
| | 首都圏とのアクセスの改善 ・漁港周辺の道路は、観光客のアクセス道、生活道路、水産物の物流基盤道路として機能し、渋滞することから漁港へのアクセス改善を図る必要がある。 | | |
| | 安三崎・漁安港心な | [課題-6] 漁港の安全性向上 | 災害への対応 ・地震、津波、激浪化に伴う越波へのソフト、ハード両面からの対応が必要。 |
| | | | 施設の高齢化への対応 ・利活用頻度の低い漁港施設の存在を考慮し、優先順位に基づく施設の長寿命化が必要。 |
| 親しまれる三崎漁港 | 2 漁業地域の振興 | [課題-7] 海業への支援 (漁港施設の多目的利用の促進等) | ・ゲストバースの利用が低下しており、利用者ニーズを踏まえた対応等が必要。 ・未利用の漁港施設が散在している状況や、漁港施設の利用が低下している背景を踏まえ、水産業に支障のない範囲で、地域振興に資する多目的な利用方策を検討。 |
| | | [課題-8] 観光と連携した取組み | 観光と連携した取組み ・三崎漁港のある三崎・城ヶ島地区は年間300万人の観光客を集める一大観光地であることから、地の利を生かして漁業への理解や魚食の普及促進を図る取組みを進めることが有効 |

3. 水産業・漁港を核とした振興ビジョン

I 水産業の振興

(1) 高度衛生管理の更なる推進

食の安全・安心に関する消費者の意識が高まる中で、三崎漁港及び三崎魚市場では高度衛生管理化が推進されています。三崎漁港高度衛生管理基本計画の策定と施設整備を契機として、漁獲から市場・加工までの一貫した衛生管理体制を築き、衛生・品質管理を徹底していくことで、地域ブランドの確立や取扱品目の価値向上を実現します。

具体的な取組み

1 国による「三崎漁港高度衛生管理基本計画」に基づく事業の推進

水産庁によって策定された「三崎漁港高度衛生管理基本計画」に基づき、岸壁、市場の整備を推進するとともに、漁港や市場における衛生管理の講習会、研修会等を定期的に行い、漁港利用者の衛生管理意識の向上を図ります。

2 高度衛生管理体制の構築

三崎漁港及び三崎魚市場における高度衛生管理の徹底を図るため、三崎漁港高度衛生管理推進協議会（仮称）を設置するとともに、漁港利用者の衛生管理の実践事項をとりまとめ、鮮度・品質・衛生管理マニュアルを策定します。

3 地域における衛生管理の推進

三崎漁港地域に立地する流通・加工施設における品質・衛生管理の推進・徹底に取り組めます。将来的なHACCPの導入も視野に入れたソフト・ハードの対策を推進します。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------------------|
| 国による「三崎漁港高度衛生管理基本計画」に基づく事業の推進 | | | | | 県、市、漁業関係者、市場関係者、流通・加工関係者 |
| 衛生管理体制の構築 | | | | | 県、市、漁業関係者、市場関係者、流通・加工関係者 |
| 地域における衛生管理の推進 | | | | | 県、市、漁業関係者、市場関係者、流通・加工関係者 |

※以下、「関連団体」の欄の太字は主体的な役回りが想定される者

(2) 三崎ブランドの拡大・発展

三崎漁港の最大の強みは、消費者にも広く浸透している「三崎のマグロ」ブランドです。これを最大限生かし、沿岸漁業等で漁獲される新鮮で多様な水産物にも波及させ、新たな「三崎ブランド」を確立するとともに、積極的に拡大・発展させます。

① 「三崎のマグロ」ブランドの維持・強化

マグロ=三崎というイメージは消費者にまで浸透しており、重要な観光資源にも位置付けられます。そのため、三崎地域の水産業の振興のためには、三崎魚市場においてマグロの取扱高を維持・増大させることが重要です。具体には、三崎ブランドの信頼の源であるマグロの取引システムや買受業者による目利き技術の維持・向上、品質管理の徹底を行い、マグロの価格形成力および三崎のマグロブランドのさらなる強化を図っていく必要があります。

また、近年の世界的な和食の普及により、海外の日本食レストラン等で、質の良い水産物需要が増しています。三崎漁港は羽田空港にも近い立地で、マグロブランドも有していることから、これらの優位条件を活用した輸出の促進が期待されます。

具体的な取組み

4 三崎漁港を拠点とする漁船で漁獲したマグロのブランド化

「三崎のマグロ」ブランドを強化するため、三崎漁港を根拠とするマグロ漁業会社と連携し、漁獲段階から流通・加工段階まで品質・衛生管理を徹底した「三崎のマグローールドブランド（仮称）」を、三崎のマグロのトップブランドとして新たに創設します。

5 高い目利きの技術によって得られた「三崎マグロブランド」の地域全体での継承・拡大方策の検討

「三崎のマグロ」ブランドを強化するため、地域での認定制度の創設等を通じた流通・加工段階における鮮度・品質・衛生管理ガイドラインの策定及びその推進を行います。

また、「三崎のマグロ」ブランドを支える買受業者の目利き技術の向上に向けた研修会や目利きコンテスト等の開催を行います。

6 海外市場に向けた「三崎水産物」輸出強化・ブランドの浸透

すでに述べたとおり、TPP（環太平洋戦略的経済連携協定）は加盟国総人口8億人の市場に打って出るチャンスでもあります。我が国はこれから本格的な人口減少時代に突入し、国内マーケットが減少す

るおそれがあります。現状を考えると、国内だけでなく、急速に拡大する水産物のグローバル市場の開拓を促進し、攻めの水産業を展開することが重要です。

そこで、三崎漁港の高度衛生管理を生かし、安全で高品質な三崎漁港の水産物の輸出を促進するため、輸出推進体制を構築し、三崎漁港の輸出促進基本戦略等を策定します。また、基本戦略に基づくパイロット事業を展開し、三崎産水産物の海外展開の端緒を開くとともに、海外マーケットにおける「三崎ブランド」の浸透を図り、輸出への取組みを推進します。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|--|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------------------|
| 三崎漁港を拠点とする漁船で漁獲したマグロのブランド化 | | | | | 県、市、漁業関係者、市場関係者、流通・加工関係者 |
| 高い目利きの技術によって得られた「三崎マグロブランド」の地域全体での継承・拡大方策の検討 | | | | | 県、市、漁業関係者、市場関係者、流通・加工関係者 |
| 海外市場に向けた「三崎水産物」輸出強化・ブランドの浸透 | | | | | 県、市、漁業関係者、市場関係者、流通・加工関係者 |

②「三崎ブランド」の確立・浸透

三崎魚市場の沿岸漁業水揚量は年間約1,800トン程度と少量ですが、多品種で新鮮という特徴があります。首都圏に近い漁業拠点として、漁業の現場も含め、見せ方や売り方を工夫することで観光資源にもなり得るものです。

よって、水産物の多様性を生かし、新鮮で魅力的な沿岸水産物についても、マグロとあわせて「三崎の地魚」としてブランド化し、観光客等にPRしていきます。

具体的な取組み

⑦ 沿岸水産物の産地ブランドの確立と認知度向上

窒素氷の使用や活〆、神経抜き等による鮮度・品質・衛生管理体制の強化をセールスポイントとして活用し、沿岸水産物のブランドの確立を図るとともに、認知度向上につなげます。

さらに、共通ロゴやシール等の作成、メディアでの露出等、神奈

川県水産物の PR 運動を展開します。

| 項目 | 1年後 (～H28) | 3年後 (～H30) | 5年後 (～H32) | 10年後 (～H37) | 関連団体 |
|----------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------------------|
| 「三崎」の産地ブランドの確立と認知度向上 | | | | | 県、市、漁業関係者、市場関係者、流通・加工関係者 |

(3) 三崎魚市場の競争力の強化

三崎漁港地域の水産業の中核は三崎魚市場であり、同市場での取扱量・金額の増大が、地域水産業の活力増大に大きく影響します。よって、同市場での取扱量・金額を維持・増大させるため、三崎魚市場の価格形成力を強化し、魅力的な市場を創出することとします。

また、これまでの冷凍マグロ類の取扱いに特化した市場の構造を改革し、沿岸・沖合・蓄養の取扱いも増大させる取組みを推進します。

① 価格形成力の向上

2段階市場流通に代表されるこれまでの水産物流通構造が、川下主導の流通構造に大きく変化する中で、これに対応した三崎魚市場の機能強化や構造改革を進め、適正な価格形成がなされる市場に改善していく必要があります。

特に、高度衛生管理への取組みが推進され、ベースとなる市場の機能が強化されることから、市場に上場される水産物の鮮度・品質の向上が見込まれます。こうした魅力的な水産物を増加させることで買受人を惹きつけ、市場の価格形成力の向上を図ります。

具体的な取組み

8 産地市場における「競争的な価格形成環境」の検討

三崎魚市場における買受人の増強（買受人の集約、新規買受業者・加工業者の誘致、買参権の付与の範囲の拡大等）を始めとし、価格形成力を強化するための競争的環境の創出を検討していきます。

また、買受人の増強のためには、水産物の集荷を強化するため、取引時間の多様化（沿岸漁業の操業時間に沿った取引時間の設定）、船上での鮮度・品質管理の徹底の励行、こうした漁船の漁獲物の1船買い取引の実施等の新たな取組みを検討していきます。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|------------------------|
| 産地市場における「競争的な価格形成環境」の検討 | | | | | 市、市場関係者、漁業関係者、流通・加工関係者 |

② 市場取扱高の維持・増大

三崎漁港及び三崎魚市場における衛生・品質管理の強化の取組みをPRするとともに、仲買人等の充実による価格形成力の強化によって

魅力的な市場を創出します。また、漁港の利便性を高め、漁船誘致の強化を推進します。さらに三崎魚市場の高度衛生管理化を契機とした市内、圏域内の沿岸漁業漁獲物の集約を進めます。これにより、基幹となる冷凍マグロ類の取扱量を維持・増大するとともに、三浦半島をはじめとする沿岸漁業の広域的な集出荷や、近海カツオ漁船等の廻来船の積極的な誘致につなげます。

具体的な取組み

9 三崎卸売市場の高度衛生管理化を契機とした戦略的な沿岸水産物の集出荷体制の推進

市内及び三崎圏域での三崎卸売市場の高度衛生化を見据えた戦略的な出荷体制、荷受け体制を検討し、漁協、定置網等へのセールスを行います。

また、市場の製氷施設に窒素氷を導入し、他の市場との差別化を推進します。窒素氷の使用により、水産物の鮮度劣化が抑えられるため、単価の向上や流通範囲・販路の拡大につなげる事が期待されます。

10 遠洋マグロはえ縄船や新たな廻来漁船等の受入体制の整備

遠洋マグロはえ縄船等の従来からの基幹漁船の誘致を強化するため、漁船誘致支援策の見直し、強化を図ります。

また、沿岸・近海カツオ一本釣漁船、沿岸マグロはえ縄漁船、巻き網漁船等の新たな廻来船の受入可能性を検討します。これらの受入については、広域的な買受人の参入が不可欠なことから、この確保に向け、民間会社が参入しやすい環境を創出します。さらに、受入に向けて必要となる体制（例えば、荷受業者の決済機能の強化、仕込み・資材・燃料供給等のサービス機能の強化、買受人の確保、荷役作業員の体制整備に必要な設備投資等）の検討を行います。

上記の取組みを基盤とし、県、市、地域関係者が連携したポートセールス活動の拡充を行います。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|--|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------------------|
| 三崎卸売市場の高度衛生管理化を契機とした戦略的な沿岸水産物の集出荷体制の推進 | | | | | 県、市、市場関係者、漁業関係者、流通・加工関係者 |
| 遠洋マグロはえ縄や新たな廻来漁船等の受入体制の整備 | | | | | 県、市、市場関係者、漁業関係者、流通・加工関係者 |

③強みを活かした新たな市場の役割、ビジネスモデルの創出

川下主導の流通構造の変化や需要動向に柔軟に対応し、三崎魚市場の強みを活かした新たな市場の役割やビジネスモデルの創出を図り、市場の魅力・競争力を向上させることが求められています。

具体的な取組み

11 市場の立地条件や強みを踏まえた経営展望の中で目指すべきビジネスモデルの設定

首都圏大消費地に近い立地条件を活かし、流通・出荷拠点として、量販店や飲食店等の実需者ニーズに柔軟に対応した出荷・販売事業を展開します。

消費地市場と産地市場との連携による鮮魚の出荷・販売事業を展開します。

羽田空港に近いという立地条件を活かし、沿岸・沖合水産物や蓄養養殖魚の輸出拠点として機能することを検討します。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------|
| 市場の立地条件や強みを踏まえた経営展望の中で目指すべきビジネスモデルの設定 | | | | | 市、市場関係者 |

④運営の自立化・使用料適正化

三崎卸売市場が将来にわたって長く市場運営が続けられるよう、市場機能の強化と同時に、市場運営の効率的かつ効果的な実施が求められています。

具体的な取組み

12 市の財政状況等を鑑み、民間活力の導入を視野に入れた新たな市場施設及び水産施設等の運営体制の構築

公設民営、民設民営等の各スキームを設定して比較検討を実施するなど、適正な市場運営体制の検討を行います。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|---|---------------|---------------|---------------|----------------|---------|
| 市の財政状況等を鑑み、民間活力の導入を視野に入れた新たな市場施設及び水産施設等の運営体制の構築 | | | | | 市、市場関係者 |

(4) 後継者の育成・確保

三崎漁港の漁業や水産加工業は、全国的な動向と同様に、担い手不足に悩まされています。マグロの三崎としてのブランドを維持している目利き集団である仲買人も後継者不足の問題を抱えています。

基幹産業の担い手を確保・育成することは、今後の発展を目指すうえで重要な課題であり、水産業を振興して魅力ある産業にすることが望まれます。

具体的な取組み

13 海業への取組による収入の確保

後継者の確保にあたっては、漁業収入の低迷がボトルネックとなっています。漁業の収入を核としながらも、収入の低迷を補う取り組みが必要です。そこで、漁業を核としながら「海業」に取り組むことで、新たな収入を確保する取組みを推進します。

具体には、三崎漁港の地域資源（新鮮な水産物等の「食」の魅力、随所に点在する観光スポット等）を活用し、漁業者による直販や加工、飲食への取組や漁業体験等の観光業との連携等を推進します。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|
| 海業への取組による収入の確保 | | | | | 県、市、市場関係者、漁業関係者 |

(5) 水産業を強化する漁港づくり

高度衛生管理型市場の整備を契機として、従来の枠を超えたポートセールスを積極的に展開するとともに、水産業関係者に魅力ある漁港づくりを行います。

併せて三崎漁港へのアクセス道路の整備を進め、物流時間の短縮を図り、水産物流通拠点としての三崎漁港の位置付けを高めていきます。

具体的な取組み

14 新たな廻来漁船の受入体制整備

新たな廻来漁船を誘致するため、計画的な給電給水施設の更新や、適正な配置の検討を行います。更に、船舶の安全かつ円滑な荷役作業を可能とするため、港内の静穏度向上策についても検討し、岸壁の利用拡大を図ります。

15 漁港機能の集約及び再配置

三崎漁港は広大な範囲に漁港施設が広がりながら、利用頻度の低下した漁港施設も見受けられます。限られた財源の中で効果的な整備を行っていくために、漁協の協力を得ながら漁港機能を集約して漁業生産や市場、物流等の機能的な配置を検討していきます。

また、三崎漁港・市場における高度衛生管理の一環として、衛生管理対応型市場施設の整備が進められています。これにより、漁港及び市場施設の利用が、物流や人・車の流れも含め、変化します。

一方、超低温冷蔵庫や加工場等、漁港背後の関連施設の中には老朽化が進行して更新が必要となっている施設も散見されます。特に超低温冷蔵庫は数年後に更新が必要になると想定されています。衛生管理対応型市場の整備や老朽化施設の更新に併せて、加工場、駐車場など、漁港、市場機能の維持に必要な施設の再配置を検討していきます。

16 蓄養の推進

三崎漁港内では、タイ、カンパチ、シマアジなど高級魚の蓄養が行われています。

魚価の高さや、首都圏に位置し、大消費地に近いという三崎漁港の立地から、蓄養は広域的水産物供給拠点である三崎漁港の重要な役割の一つであると考えられます。そこで、円滑な事業実施が可能となるよう蓄養エリアの再検討や



図 I . 1 漁港内の活魚の蓄養
いけす

静穏度向上策の検討を行います。

17 多様な水産関係事業者の誘致促進

三崎漁港の水産業活性化には、より多くの水産関係事業者を誘致する必要があります。そこで、漁港の利用のあり方等、多様な水産関係事業者が進出しやすい環境づくりを検討します。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-------------|
| 新たな廻来船の受入体制整備 | | | | | 県、市、漁協等 |
| 漁港施設の集約及び再配置 | | | | | 県、市、民間事業者 |
| 蓄養の推進 | | | | | 県、漁協、民間事業者 |
| 多様な水産関係事業者の誘致促進 | | | | | 県、市、水産関係事業者 |

18 三浦縦貫道路Ⅱ期区間及び都市計画道路西海岸線の整備等

三崎漁港と他地域を結ぶ道路は、市外からの観光客のアクセス道路であると共に、水産物流通を支える物流の幹線道路でもあります。しかし、現状では県道26号に交通集中していることから、時期や時間帯により、人、モノの流れに時間を要しています。



図 I . 2 県道 26 号の渋滞

そこで、三浦縦貫道路Ⅱ期区間の整備等や、都市計画道路西海岸線に係る調査を進め、他地域と三崎漁港とのアクセス性の向上を図り、水産物の流通拠点としての三崎漁港の魅力を高めていきます。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|------|
| 三浦縦貫道路Ⅱ期区間及び都市計画道路西海岸線の整備等 | | | | | 県 |

(6) 漁港の安全性向上

近年では、1995年1月に阪神淡路大震災、2011年3月に東日本大震災が発生しており、今後神奈川県でも同様の大規模地震・津波災害が発生することが危惧されます。三崎漁港は、全国への水産物流通を司る特定第3種漁港の1つで、水産業振興のために特に重要な漁港として位置づけられています。そこで、災害時の水産物流通機能の確保、漁港内就労者や来訪者等の安全性の確保等を念頭に地震津波対策を実施していきます。あわせて越波被害が確認されている所もあることから、早急な対策を行います。

また、三崎漁港は岸壁や防波堤等の施設の高齢化が進んでおり、今後維持管理費が増大することが見込まれます。施設の利用状況等を踏まえ適正な維持管理を行っていきます。

① 災害への対応

具体的な取組み

19 地震への対応

神奈川県地域防災計画において、三崎漁港は災害時の海上輸送拠点として機能し、水産物流通機能が確保できるよう、緊急物資等の受け入れ岸壁や主要な水揚岸壁の耐震強化を進めていくこととされています。

緊急物資受け入れ岸壁の整備は完了していることから、主要水揚岸壁の耐震強化を継続し、早期の完成を目指します。また、漁業活動を行う上で重要な出漁準備岸壁や燃料補給を行う岸壁は液状化することが判明していることから、液状化対策もあわせて実施します。

表 I.1 三崎漁港で耐震強化または液状化対策を実施・今後計画している施設

| 使用目的 | 岸壁名 | 備考 |
|----------|-------------|----------|
| 緊急物資輸送用 | -7m 岸壁(歌舞島) | |
| | 城ヶ島1号係船岸壁 | |
| 水産物流通機能用 | 2号魚揚岸壁 | マグロの水揚げ |
| | 西浜1号-5m 岸壁 | 沿岸物等の水揚げ |
| | 花暮1号出漁準備岸壁 | 出漁準備 |
| | 通り矢-5m 岸壁 | 船舶への燃料補給 |

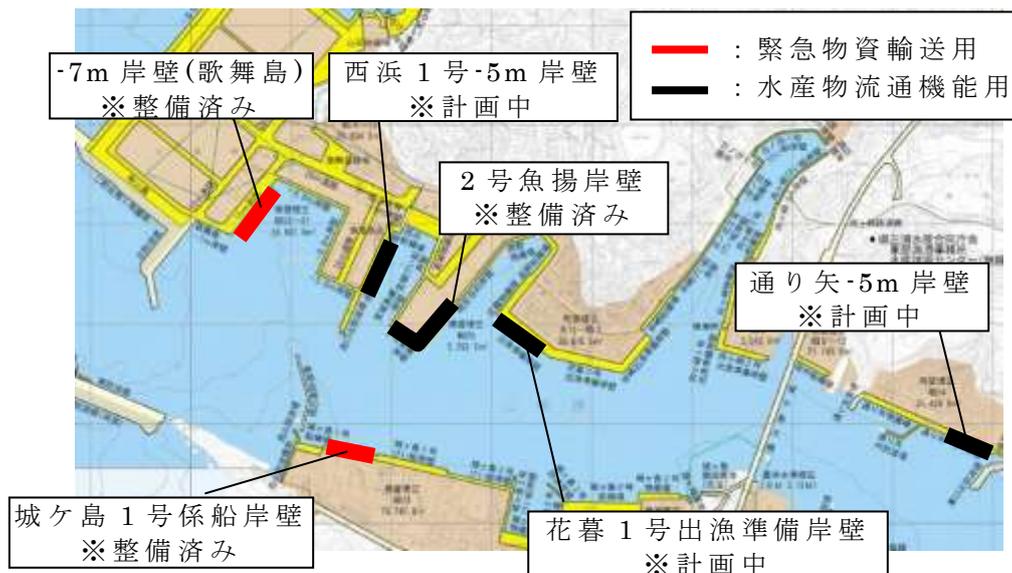


図 I.3 三崎漁港で耐震強化または液状化対策を実施・今後計画している施設

20 津波への対応

東日本大震災による津波災害はまだ記憶に新しいですが、津波により多くの漁港施設が倒壊、さらには多くの人命及び財産が失われました。水産庁ではそのような被災状況を踏まえ、漁港施設の設計参考図書を改定し、その中で津波に対しては、「発生頻度の高い津波に対して構造上安全なものを整備すること、特に重要な施設についてはそれを超える波に対しても粘り強い構造とすること」という考えが整理されています。

三崎漁港は、漁港背後に住宅が存在していますが、仮に津波防護のためのハード対策として防潮堤等を整備する場合には、コストや景観面で現実的ではなく漁業活動へも支障をきたすこととなります。さらに、想定津波高を越えた津波に対しては防御することが困難です。こうしたことから平成 26 年 8 月に行政、地域の関係機関、漁業者、住民による「三崎漁港漁業地域防災協議会」を設置し、避難対策、放置艇等の漂流物対策、漁港 BCP(事業継続計画)の策定に取り組んでいます。

その他、津波時に避難が困難なエリアにおいては、津波避難施設の整備も検討する等、協議会の議論の成果や最新の知見を踏まえ、ハード・ソフト両面で対策を進めます。

■津波情報収集提供施設の設置

漁港内就労者や観光客等へ避難場所や避難ルートを周知するために、避難情報看板を増設していきます。あわせて津波発生及び避難情報を早急に伝達できる電光表示板を通行の多い箇所に設置します。

また、避難状況や被災状況等を迅速に収集するため監視カメラの設置もあわせて行います。

■ 漂流物対策

三崎漁港内では平成 27 年 1 月時点で 151 隻の放置艇が確認されており、津波来襲時には危険な漂流物となることから、重点エリアにおける放置艇や元漁船などの移動・撤去及び、津波バリアーの施設整備等を行います。

なお、防災対策の観点から放置艇の撤去、元漁船の撤去、漁船の移動については、市や漁業協同組合が主体的に取り組む必要があります

■ 漁港 BCP に基づいた実践訓練の実施

三崎漁港では、津波または地震等により被災した後、漁業活動が早急に再開できるよう、災害時の関係者の役割や連絡体制をとりまとめた漁港 BCP を平成 28 年に策定予定です。今後は、情報収集や情報伝達などの訓練を実施し、より実践的なものとなるよう充実化を図っていきます。

■ 漁港内津波避難訓練の実施

漁港内就労者等が津波発生時に迅速かつ的確に避難できるよう、避難情報看板等の有効性を確認しながら、避難訓練を実施します。

津波情報提供施設
(電光表示板の設置イメージ)



漂流物対策
(津波バリアーの設置事例)



出典：津波漂流物対策施設設計ガイドライン
(H26.3)

21 波浪への対応

台風の大規模化、海面上昇等により波高が増大し、漁港敷地内に波が流入する越波被害が二町谷地区で発生しました。それらを解消するため護岸の嵩上げを行い、さらに消波ブロックの積み増し工事を実施しています。今後の二町谷地区の利用に支障をきたさないよう早期の完成を目指します。



越波対策箇所
二町谷南1号護岸

消波ブロック70t型の積み増し状況

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|-------------------|----------------|---------------------|---------------|----------------|--------------|
| 地震への対応 (ハード対策) | 液状化対策 | 岸壁耐震化 液状化対策 | | | 県 |
| 津波への対応 (ソフト対策) | | 津波情報収集提供施設の設置 | | | 県、市 |
| | | 漂流物対策 | | | 県、市 漁業関係者 |
| | | 漁港BCPの策定・同BCPに基づく実践 | 訓練等の実施 | | 県、市、 関係者等 |
| | | 減災計画に基づく避難訓練の実施等 | | | 県、市、 関係者等 |
| 越波への対応 (ハード対策) | 消波ブロック 積み増し | | | | 県 |

〈言葉の説明〉

(注1) 岸壁の耐震化

岸壁の耐震化とは、地震が発生した際に、岸壁が変状し水揚げ作業等ができない状態とならないよう、岸壁の重量を重くしたり土中へアンカーを打ち込んだりして、岸壁を改良強化することです。

(注2) 液状化

液状化とは、地中部に含まれる水成分と砂成分が振動により泥水化し地上に噴砂、噴水してくる現象のことです。東日本大震災では、液状化に伴う地盤沈下、マンホールの浮き上がり等が確認されています。

(注3) 発生頻度の高い津波

概ね数十年から百数十年に一度程度の頻度で発生し、最大クラスの津波(数百年から千年に1回程度)に比べて発生頻度は高く、津波高は低いものの大きな被害をもたらす津波です。長期間の観測値や浸水記録等の実測値または数値解析により設定されるものです。

〈出典〉漁港・漁場の施設の設計参考図書(水産庁)

(注4) 津波避難施設

三浦市では、既に海岸線に整備されたビルを津波避難ビルとして、平成27年11月時点で、6棟指定しています。他漁港では、新規に専用の避難施設を設置している事例もあります。

三浦市指定の津波避難ビル



静岡県焼津漁港の津波避難施設



(注5) 漁港BCP(業務継続計画)

漁港BCPとは、大規模災害などの緊急事態に遭遇した場合に、水産物の生産・流通に与える損害を最小限にとどめ、中核となる業務の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における業務継続のための方法、手段などを取り決めておく予防計画のことです。

〈引用〉漁業地域における水産物の生産・流通に関するBCP策定ガイドライン(案)
(水産庁)

東日本大震災での被災事例



〈出典〉宮城県ホームページ



〈出典〉国土交通省ホームページ

②施設の高齢化への対応

具体的な取組み

22 優先順位付けした機能保全工事の実施

三崎漁港には岸壁等の漁港施設がおおよそ 150 あります。この中にはコンクリート構造物の一般的耐用年数 50 年を超えているものもあり、施設の延命化を図るため、利用頻度が高く漁業活動の根幹をなす重要度の高い施設(主に係留施設(岸壁、物揚場)や漁港道路の橋梁など)で顕著な劣化がみられたものから、機能保全工事を順次実施しています。今後 10 年は、外郭施設(防波堤、護岸)及び水域施設(泊地、航路)へ対象を広げ、下記の優先順位の考え方や漁業関係者等の意向等を踏まえ、優先度の高い施設より順次工事を実施します。あわせて、施設を適切に維持管理していくため、漁協等施設利用者の協力を得ながら利用状況を勘案し、漁港施設の集約を検討していきます。

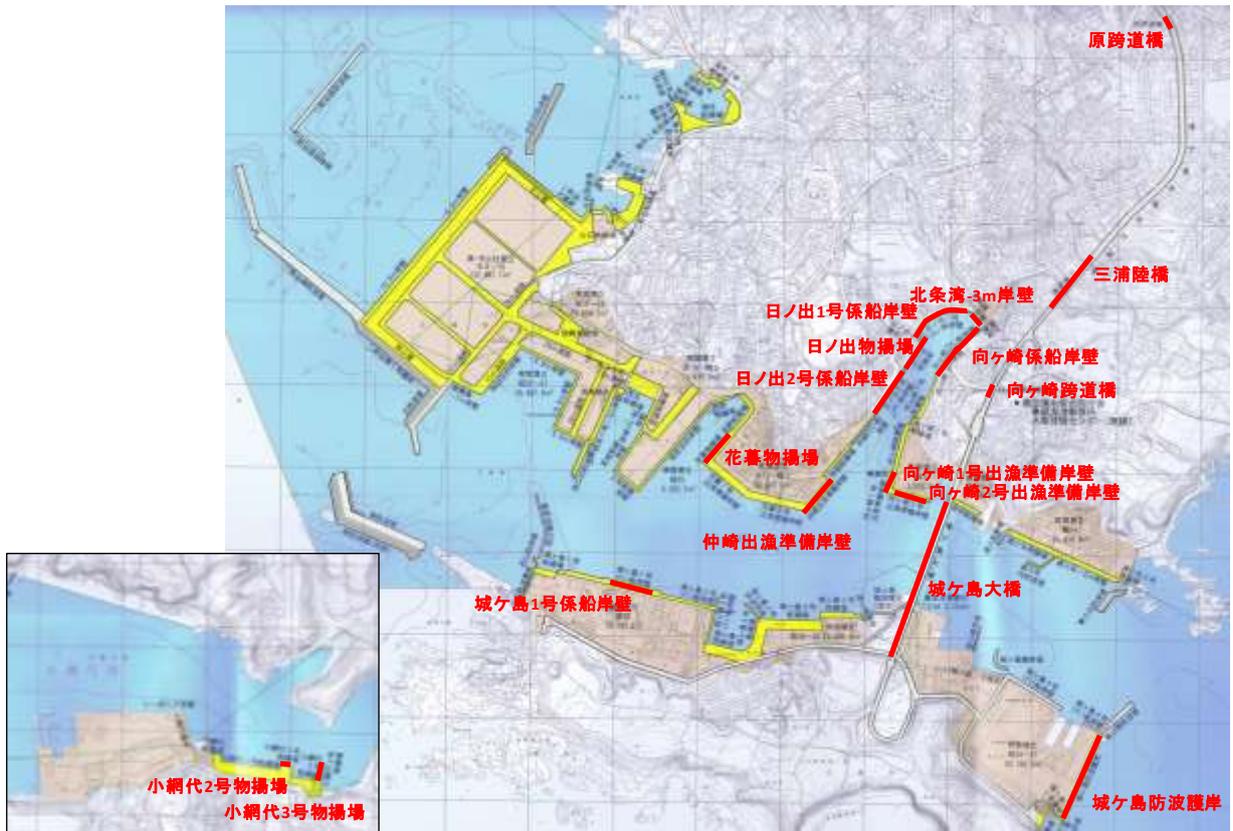
表 I.1 優先順位の考え方(案)

| 施設名 | | 優先順位を決定する際に比較検討する項目 |
|------|---------------------|---|
| 係留施設 | 岸壁, 物揚場, 船揚場等 | ○施設の利用状況 ○施設の用途(陸揚げ, 出漁準備, 休憩) ○防災上の位置づけ ○高度衛生管理区域に指定された施設 ○用途外の利用状況 ○占用許可の状況 ○補修の緊急度(老朽化の状況) |
| 輸送施設 | 道路, 橋梁等 | ○交通量 ○迂回路線数 ○防災上の位置づけ(緊急輸送道路) ○補修の緊急度(老朽化の状況) |
| 外郭施設 | 防波堤, 護岸等 | ○背後利用の重要度(港内静穏度, 護岸背後施設) ○防災上の位置づけ ○補修の緊急度(老朽化の状況) |
| 水域施設 | 航路, 泊地等 | ○土砂の堆積状況 ○占用許可の状況 ○防災上の位置づけ |

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|------|---------------|---------------|---------------|----------------|------------|
| 係留施設 | | | | | 県、市、 漁協 |
| 輸送施設 | | | | | 県、市、 漁協 |
| 外郭施設 | | | | | 県、市、 漁協 |
| 水域施設 | | | | | 県、市、 漁協 |

※本計画には、小規模な補修工事は含んでいません。

これまでに機能保全工事を実施した主な施設



岸壁の機能保全工事の実施状況
(日ノ出1号係船岸壁)



橋梁の機能保全工事の実施状況
(城ヶ島大橋)



〈言葉の説明〉

(注1) 機能保全工事

三崎漁港をはじめ全国の漁港施設は老朽化が進んでいます。水産物の安定供給のためには、漁港施設を将来にわたり維持していくことが必要ですが、造り直しを迎える施設が増加し財政的に厳しくなることが予想されます。そのような背景を受け水産物供給基盤機能保全工事を実施していますが、この工事は既存施設を適時適切な補修により造り直すことなく長寿命化させ、コストの縮減と平準化を図ることを狙いとしたものです。

II 漁港地域の振興

(1) 海業への支援（漁港施設の多目的利用の促進等）

三崎漁港には、「三崎のマグロ」をはじめとする新鮮な水産物、漁港内外に点在する観光スポットなど豊富な地域資源があります。また、古くからヨットをはじめ、プレジャーボートなどの海洋性レジャーと水産業が共存してきた歴史もあります。

そこで、水産業に支障の無い範囲で、漁港施設の多目的な利用の促進などにより、地域資源を活かした取組み（海業）を支援し、三崎漁港周辺地域にわたるにぎわいづくりや水産業の活性化につなげます。

具体的な取組み

23 ゲストバースの利用促進

■本港ゲストバースの利用促進

本港ゲストバースは東京湾口に位置する「海の駅」として、首都圏からのヨット等の寄港地となっています。

平成 26 年度の利用隻数は約 1400 隻（平成 20 年度実績：約 2000 隻）ですが、立地や 2020 年東京オリンピックのセーリング競技が藤沢市江の島で開催されること等を踏まえれば、利用ニーズは更にあると考えられます。

そこで、関係者と浮棧橋の整備などの安全対策の実施等を検討し、利用者から要望の高い夜間営業や、ゲストバースの利用を促進します。

また、本港ゲストバースは繁忙期に混雑し、利用できない場合があります。本施設の利用者増は地域のにぎわいづくりにつながります。加えて、地域の水産業の状況が変化していることから、ゲストバースの延長について関係者と協議します。

一方で、本港ゲストバースのある西野地区は、背後に商業施設を控え、かねてから地震による津波の際に漂流物による危険が指摘されています。県、市等による「三崎漁港漁業地域防災協議会」で対応を検討しており、その検討結果を踏まえた対応も行います。

なお、これらの取組みは、最終的に地域の活性化につながることを踏まえ、関係者（県、市、漁協、指定管理者等）が、それぞれ役割を



図 II.1 三崎フィッシャリーナ・ウオーフと本港ゲストバース

分担し、連携して進めていきます。

【役割分担】

県：浮棧橋、給電・給水施設の整備など工事の実施、漁港施設の利用目的の変更、漁船の移動先の確保、地域の合意形成

市：地域の合意形成

漁協：漁船との棲み分けエリアの検討、個々の漁業者との調整

指定管理者：夜間営業などソフト面での利用拡大策の実施、ゲストバースの利用調整

■宮川ゲストバースの利用促進

みうら・宮川フィッシャリーナのゲストバースについては、三崎漁港中心部からのアクセスの悪さなどが影響し、開設以来、利用が低迷しています。

そこで、指定管理者が主体的に積極的なPRに努めると共に、アクセス改善について市の観光施策と連携した取組みなどを進めるなどにより、利用拡大を図ります。

24 油壺湾、諸磯湾、小網代湾（3湾）の漁船やヨット等の適正利用に向けた検討

3湾では、昭和50年代初頭より、県がヨット等の停係泊を許可しています。許可に当たっては、漁業活動への配慮から、許可艇の新規追加を認めないなどの方針の下で実施してきました。

しかしながら、近年、所有者の高齢化等により、ヨット等の放置につながりかねない事例が出始めると共に、地元漁業の状況も変化しました。そこで、地元漁協の意見を伺いつつ、艇の所有者の意見やゲストバースの利用状況等も勘案しながら、3湾における漁船やヨットの利用のあり方を改めて検討します。



図Ⅱ.2 諸磯湾のヨット

25 未利用・低利用の漁港施設用地に係る地域振興のための多目的活用

未利用・低利用の漁港施設用地について、地域の合意があれば、水産業に支障の無い範囲で地域振興にも資する多目的利用がしやすくなる施策を検討します。

| 項目 | 1年後 (～H28) | 3年後 (～H30) | 5年後 (～H32) | 10年後 (～H37) | 関連団体 |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------|
| 本港ゲストバースの利用促進 | | | | | 県、市、指定管理者、漁協 |
| 宮川ゲストバースの利用促進 | | | | | 県、指定管理者 |
| 3湾の漁船やヨット等の適正利用に向けた検討 | | | | | 県、漁協 |
| 未利用の漁港施設用地に係る地域振興のための多目的活用 | | | | | 県、市、事業者等 |

(2) 観光と連携した取組み

三崎漁港のある三崎下町・城ヶ島地区は年間 300 万人の観光客を集める一大観光地です。

この地の利を生かして漁業への理解や魚食の普及促進を図る取組みを進めるとともに、観光客を意識してその魅力を向上させて、地域や水産業の活性化につなげます。

また、観光客の回遊性を向上させることにより、地域全体のにぎわいを高めていきます。

具体的な取組み

26 「うらりマルシェ」の整備

三崎フィッシャリーナ・ウォーフは、水産業の振興と地域経済の活性化を目的に整備され、地域の新鮮な水産物を目あてに、平成 26 年度には約 131 万人もの方が訪れています。同時に、市が進める「6 次経済」(農水産業と観光を融合させた取組み)の中心的な役割を担っています。

そこで、国の「地方創生加速化交付金」の活用により「うらりマルシェ」を開設して、農水産物の三浦三崎ブランドの拡大浸透を図り、安定雇用の創出や三浦への人の流れをつくります。



図 II.3 「うらり」産直センターの活況

27 三崎フィッシャリーナ・ウォーフ周辺の整備等

「うらり」及び三崎港バス停付近は、他地域から三崎漁港を訪れる人々を迎える玄関口となっています。

しかしながら、現状では、「うらり」周辺に観光バス専用の乗降場所がなく、乗降に危険が生じている、オートバイ用の駐輪場が無いため歩道に無秩序に駐輪され、歩行の妨げとなっている、などの課題があります。

そこで、「うらり」横の漁港道路に観光バスの専用乗降場所やオートバイの駐輪場を整備するなど、観光バスの乗降客の安全確保や歩行空間の確保に取り組めます。

28 三崎公園周辺の人や車の流れの見直し

三崎港バス停がある三崎公園は、「みさきまぐろきっぷ」による利用客が増加し、うらりや下町観光など主要な観光地への玄関口となっています。

また、目の前の船揚場やゲストバースには、三崎の歴史を支える漁船と新たに海の駅として来訪者を楽しませる観光船などさまざまな船が存在し、風情ある景観ともなっています。

三崎の強みである観光と漁業活動の調和を図りつつ、本エリアの人や車の流れを見直し、三崎公園交差点の改良等を行い、玄関口にふさわしい賑わいの創出を図ります。

29 歌舞島緑地の環境整備等

三崎漁港西部にある歌舞島緑地では、毎週日曜日早朝に「三崎朝市」が開催され、多くの方が訪れており、「食」を通じた三浦の地域振興に大きな役割を果たしています。

そこで、必要な環境整備を行い、より多くの人々が気持ちよく過ごせ、地域の農水産物を楽しめる場とします。

一方で、「三崎朝市」の訪問客の車両が、緑地前の漁港道路に無秩序に駐車されている現状があることから、朝市関係者と連携して適正な駐車対策を進めます。



図Ⅱ.4 歌舞島緑地の「三崎朝市」

30 回遊空間の創出

三崎漁港周辺には、城ヶ島地区はもとより、蔵造りの建物が並び、「昭和レトロ」の雰囲気が味わえる下町地区や、「小網代の森」など豊かな自然が味わえる油壺地区などの様々な観光スポットが点在していますが、下表の「平成25年度地区別来遊観光客数」のとおり、観光客が三崎地区に集中している現状があります。更に、三崎地区内でも、観光客が「うらり」周辺に集中していることから、観光客の回遊性を向上させる取組みが求められています。

表Ⅱ.1 平成25年度地区別来遊観光客数

| 三崎地区 | 城ヶ島地区 | 油壺地区 |
|------------|----------|----------|
| 2,092,000人 | 930,000人 | 374,200人 |

資料：三浦市統計書

31 駐車場対策

産直センター「うらり」周辺では、特に土曜・日曜・祝祭日は多くの観光客が車で来訪し、駐車場不足が原因と見られる渋滞が発生しています。行政及び事業者が中心となって、駐車場のマネジメントなどの対策を行います。

今後地域振興の取組が進み、慢性的に駐車場が不足する見込みが十分考えられるので、関係者で協議し、ハード面の整備も検討します。

| 項目 | 1年後 (~H28) | 3年後 (~H30) | 5年後 (~H32) | 10年後 (~H37) | 関連団体 |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-----------|
| うらりマルシェの整備 | ■ | | | | 市、事業者 |
| うらり周辺の整備等 | ■ | ■ | ■ | ■ | 県 |
| 三崎公園周辺の人や車の流れの見直し | ■ | ■ | ■ | | 県、市 |
| 朝市広場の環境整備等 | ■ | ■ | | | 県、市、事業者 |
| 回遊空間の創出 | ■ | ■ | | | 県、市、指定管理者 |
| 港内渡船の充実 | ■ | ■ | | | 県、市、指定管理者 |
| 駐車場対策 | ■ | ■ | ■ | ■ | 県、市、事業者 |

4. 三崎漁港「水産業・漁港を核とした振興ビジョン」の

今後の取組について

今回のビジョンは、三崎漁港管理者、三浦市など行政はもとより、三崎漁港を取り巻く地域の関係者が、現状と課題を踏まえて検討を重ね、水産業と漁港及びその周辺地域の将来像を描き、具体的な取組を記載したアクションプランです。

従って記載した取組には、計画としては未成熟で検討段階にあるものも多く、地域の合意や予算の確保などの課題もあります。こうしたことから、ビジョンの実現に向けて、個々の取組の関係者は積極的かつ継続的に取り組むと共に、定期的集い、議論を重ねていくことが必要です。

そこで、今後は、地域の関係者で構成された「三崎漁港振興協議会」などを活用して、着実に行動していきます。

三崎漁港「水産業・漁港を核とした振興ビジョン」検討会

検討にあたっては、以下の方々を委員とする「三崎漁港 水産業・漁港を核とした振興ビジョン」検討会にて2回にわたって、三崎の水産業、漁港を取り巻く課題や具体の対応策について協議を行った。

三崎漁港「水産業・漁港を核とした振興ビジョン」検討会 委員名簿

(順不同、敬称略)

| 所属名・職名 | | 氏名 |
|----------------------------|--------------------|----------------|
| 国立大学法人東京海洋大学海洋政策文化学部門教授 | | 馬場 治 |
| 三浦市議会議長 | | 岩野 匡史 |
| 三崎魚類株式会社代表取締役 | | 篠田 和也 |
| 日本鯉鮪魚市場株式会社代表取締役 (取締役) | | 山下 潤 和田 陽一 |
| 株式会社横浜銀行三崎支店長 | | 吉野 哲 |
| みうら漁業協同組合代表理事組合長 | | 鈴木 清 |
| 諸磯漁業協同組合代表理事組合長 | | 出口 尚 |
| 城ヶ島漁業協同組合代表理事組合長 | | 池田 金太郎 |
| 一般社団法人 三浦市観光協会会長 (専務理事) | | 石毛 浩雄 渡辺 修平 |
| 三浦商工会議所専務理事 | | 鈴木 明 |
| 京浜急行株式会社グループ戦略室部長 | | 川俣 幸宏 |
| 株式会社三浦海業公社代表取締役社長 | | 四宮 利雄 |
| 三浦市副市長 | | 杉山 実 |
| 横須賀三浦地域県政総合センター所長 | | 國重 正雄 |
| 横須賀土木事務所長 | | 小内 薫 |
| 神奈川県水産振興担当課長 | | 杉浦 暁裕 |
| 神奈川県東部漁港事務所長 | | 福島 温 |
| 事務局 | 三浦市経済部 | |
| | 神奈川県東部漁港事務所 | |
| | 一般財団法人 漁港漁場漁村総合研究所 | |