

1 目的

目的	<p>(1) 地域の特徴</p> <p>本地区は、鹿児島県薩摩半島の西部の日本三大砂丘の一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ており、自然環境・資源などを最大限に生かした特色ある町づくりを進めている。</p> <p>古くから「金とまぐろのまち」として栄え、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。こうした中、臨海部では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、また、臨海部の機能を最大限に活かすために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つつある。</p> <p>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。</p> <p>交通は、国道3号、JR鹿児島本線が串木野市内を通過しており、また、鹿児島空港までバスで90分（直通バス）の位置にある。</p> <p>本地区の人口は8,759人（平成12年資料）と串木野市全体の32%を占め、地区の就労者人口の約1割程度が漁業活動に従事しており、本地区の水産業が地域の産業経済に与える影響は大きいものである。</p> <p>(2) 水産業の沿革と現状</p> <p>本漁港は、枕崎、阿久根漁港と共に県下有数の漁業の根拠地となっている。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る。なお、67隻の近海遠洋マグロ漁船が所属しており、現在、母港基地化を目指して施設整備中である。また、近海のま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。</p> <p>近年、串木野市全体の水揚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。</p> <p>また、本漁港は遊漁船の増加傾向並びにその収容場所の問題が深刻化している。これら遊漁船と漁船の間でしばしばトラブルが発生し漁業活動に支障を来すことも多く、問題を解消するための対策が必要である。</p> <p>(3) 漁港漁場整備の沿革と役割</p> <p>本漁港は、鹿児島県吹上浜の北端に位置し、西は前面に甑島を控えて東シナ海に面し、枕崎、阿久根漁港と共に県下有数の漁業の根拠地となっている。</p> <p>本漁港は、甑島近郊でとれるイワシ・アジ・サバの水揚げに適した良港として、大正10年12月築港起工され、昭和26年9月に第3種漁港の指定を受け、漁船の大型化に伴い昭和57年に串木野漁港外港建設に着手した。</p>
----	---

現在では、400トンクラスのマグロ船やまき網船、500トンクラスの餌料船及び沿岸漁業の漁船が利用し、生産と流通の拠点となっている。

本浦地区・野元地区の船溜りは、沿岸漁船の船溜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。特に台風時には近隣の漁船も利用する避難港となる。

島平地区の船溜りは、島平漁協を主体とした沿岸漁業の根拠地であり、小型漁船を対象として漁港整備が進められている。

また、島平港と照島公園の内側に遊漁船などを漁船溜りから分離係留するため、フィッシャリーナが整備されつつあり、完成すると海洋レクリエーションの基地として観光にも活用できることとなる。

(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整備

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300億円（属人）の水揚げがある。しかし、大消費地は関東近辺であり、現在は水揚げも関東地区である。そこで、漁港周辺地域の活性化を図るため、本漁港のマグロ漁業の母港化を進める。また、下降気味である沿岸・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。

また、遊漁船と漁船を分離係留できる施設整備を行い、漁業活動の円滑化と安全性の向上を図る。

2 施行に係る区域及び工事に関する事項

(1) 区域に関する事項

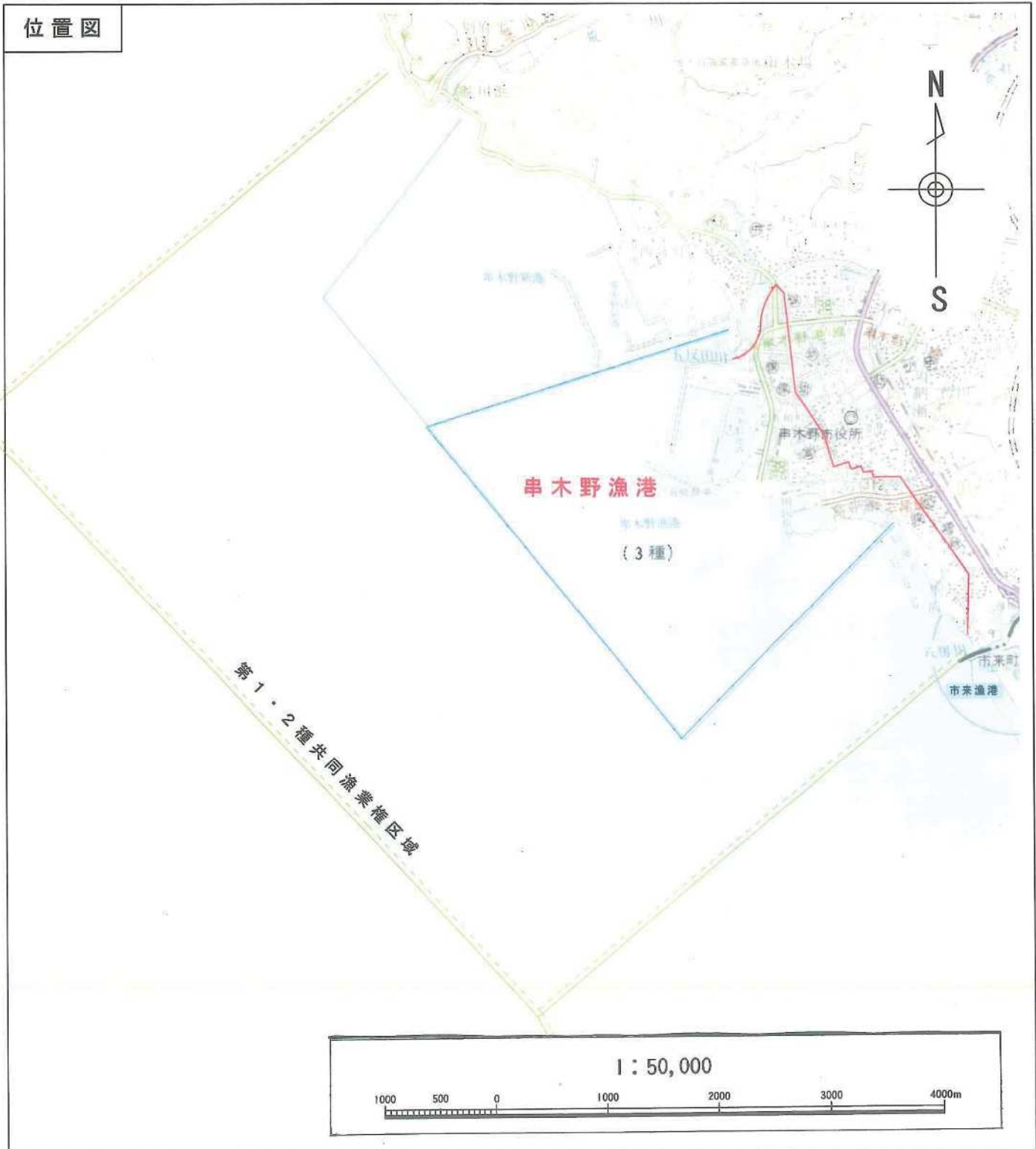
イ 区域名

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	串木野市
地域指定	半島振興、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	

ハ 位置図



串木野漁港全景写真

島平地区



本浦地区



平成13年4月6日撮影

浮棧橋

小型漁船の陸揚状況



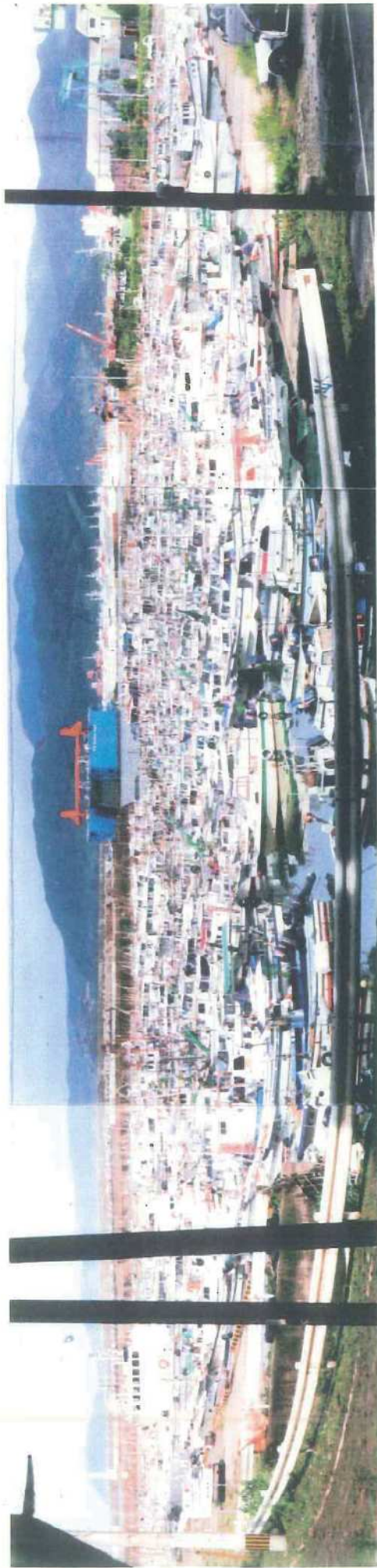
小型漁船と岸壁天端の高低差が大きく、水産物の陸揚げ等に大変苦慮している。

休けい用係船岸を整備し，漁港の機能向上を図る



野元池内

台風時 避難状況（串木野漁港 小瀬地区）



台風時、波の影響を受ける前に避難し、台風通過後、漁業再開まで1週間を要するため、漁業活動に支障をきたしている。

二 当該区域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

(1) 水産物流通の効率化と一貫した品質管理

①現況、課題

現在、係留施設、漁港施設用地が不足するため、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。

②整備方針

浮棧橋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。

(2) 安全で快適な漁業地域の形成

①現況、課題

本漁港は、台風の影響を受けやすい位置にあり、特に島平地区は荒天時及び台風時の安全係留が確保されておらず、静穏域は3割程度しか確保されていないため、避難場所が本浦地区に限られ混雑を招き、漁船等の損傷が生じている。

また、係留施設が不足しており、特に荒天時においては、陸揚作業・休けいするための接岸作業に時間を要し、不便であることに併せて、危険な作業を行っている状況にある。

さらに、港内静穏度が保たれておらず、潮位差が3mあるため陸揚作業に多大な労力を強いられていることや、危険な作業を行っている状況にある。

また、当漁港は、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し、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必要である。

②整備方針

防波堤を整備し、陸揚用・準備用係留施設を整備することにより、港内静穏域が拡張されるとともに、港内及び荷捌用地の混雑の緩和が図られ、出入港時の安全性や、それに伴う労力の削減が図られる。

また、併せて浮棧橋を整備することで、陸揚作業の労力が減少するとともに、危険な作業が緩和され安全性が向上する。

遊漁船と漁船がそれぞれに接岸できる係留施設を整備することで、円滑な漁業活動が確保される。

(3) 生産労働効率化・近代化・担い手支援

①現況、課題

現在、係留施設が不足していることから、陸揚、準備作業においては時間待ちが発生しており、また、漁船の休けいにおいては、防波堤を利用せざるを得ない状況である。

②整備方針

係留施設を整備することにより、施設の混雑の緩和が図られるため、時間調整等、係留するための時間が削減され、それに伴う労働時間の短縮が図られる。

さらに、浮棧橋を整備することにより、小型漁船の水揚作業が潮位の干満の影響を受けることなく、常時行えるようになり、それに伴い作業効率が向上し、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

(現況)

(平成11年12月現在)

整備対象漁 港名	属地陸揚量 8,917 ト	属地陸揚金額 905 百万円	属人漁獲量 16,400 ト
	登録漁船隻数 301 隻	利用漁船隻数 504 隻	漁船以外利用船舶隻数 17 隻
串木野漁港 (第3種)	主な漁業種類 マグロ漁業、引き網、まき網、刺し網他		主な魚種 マグロ、アジ、フグ、イワシ、ブリ、タイ

(将来見通し)

(目標年：平成23年)

整備対象漁 港名	属地陸揚量 8,822 ト	属地陸揚金額 1,043 百万円	
	登録漁船隻数 331 隻	利用漁船隻数 555 隻	漁船以外利用船舶隻数 16 隻
串木野漁港 (第3種)			

将来見通しの考え方

〈属地陸揚量〉

平成8年から平成11年の港勢データによると、陸揚量は減少傾向にあるが、平成10年から平成11年はやや増加した。これは近年の不景気による影響が大きいものと判断している。

10年後の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、漁港施設整備を行うことで、現状維持はできるものと判断し、平成9年～平成11年の平均程度と推定した。

〈属地陸揚金額〉

平成8年から平成11年の港勢データによると、陸揚金額は減少傾向にあるが、平成10年から平成11年は横這いであった。これは近年の不景気による影響が大きいものと判断している。

10年後の将来見通しについては、陸揚金額が大きく増加することは難しいが、漁港施設整備を行うことで、現状維持はできるものと判断し、平成9年～平成11年の平均程度と推定した。

〈登録漁船隻数〉

平成8年から平成11年の港勢データによると、登録漁船は減少傾向にある。

10年後の将来見通しについては、属地陸揚量の増減により登録漁船隻数の増減があるものと考えられるが、属地陸揚量の将来見通しは、現状維持が可能であると判断しており、登録漁船の隻数についても現状維持できるものとする。よって、平成9年～平成11年の平均程度と推定した。

〈利用漁船隻数〉

平成8年から平成11年の港勢データによると、利用漁船は減少傾向にある。

10年後の将来見通しについては、属地陸揚量の増減により利用漁船隻数の増減があるものと考えられるが、属地陸揚量の将来見通しは、現状維持が可能であると判断しており、利用漁船の隻数についても現状維持できるものとする。よって、平成9年～平成11年の平均程度と推定した。

〈利用遊漁船隻数〉

利用遊漁船は殆どが地元船であることから、登録漁船隻数の傾向に比例すると推定した。

(2) 工事に関する事項

イ 主要施設の種類、規模及び配置等

(漁港施設)

都道府県名	整備対象漁港名	漁港種類	所管	事業主体名	漁港管理者名
鹿児島県	串木野漁港	第3種	本土	鹿児島県	鹿児島県
計画施設	計画工事種目	単位	計画数量	備考	
外郭施設	島平防波堤 (突堤)	m	90	① 新設	
	島平防波堤 (内)	m	90	② 新設	
	D防波堤	m	183	③ 新設	
	E防波堤	m	120	④ 新設	
	野元導流堤	m	117	⑤ 新設	
	沖防波堤 (本浦)	m	110	⑥ 新設	
	D護岸	m	80	⑦ 新設	
	E護岸	m	70	⑧ 新設	
	F護岸	m	150	⑨ 新設	
係留施設	-2.0m物揚場A	m	240	⑩ 新設	
	-2.0m物揚場C	m	100	⑪ 新設	
	-2.0m物揚場D	m	160	⑫ 新設	
	浮棧橋 (本浦)	基	1	⑬ 新設	
	浮棧橋 (島平)	基	1	⑭ 新設	
	船揚場	m	20	⑮ 新設	

計画施設	計画工事種目	単位	計画数量	備考
水域施設	-2.0m航路	m ² m ³	A= 4,000 V= 4,000	⑯ 新設
	-2.0m航路 (防波堤撤去)	m	L= 50	⑰ 防波堤撤去
	-2.0m泊地	m ² m ³	A= 3,800 V= 3,800	⑱ 新設
	-2.0m泊地	m ² m ³	A= 13,700 V= 13,700	⑲ 新設
	-1.0m泊地	m ² m ³	A= 170 V= 170	⑳ 新設
	-2.0m泊地	m ² m ³	A= 2,200 V= 2,200	㉑ 新設
輸送施設	B道路	m	230	㉒ 新設
	C道路	m	150	㉓ 新設
	D道路	m	420	㉔ 新設
	駐車場A	m ²	2,127	㉕ 新設
	駐車場B	m ²	5,032	㉖ 新設
漁港施設用地	用地C	m ²	7,800	㉗ 新設
	用地D	m ²	12,000	㉘ 新設
	用地E	m ²	400	㉙ 新設
	I護岸	m	20	㉚ 新設

(2) 工事に関する事項

イ 主要施設の種類、規模及び配置等

(漁港施設)

都道府県名	整備対象漁港名	漁港種類	所管	事業主体名	漁港管理者名
鹿児島県	串木野漁港	第3種	本土	鹿児島県	鹿児島県
計画施設		計画工事種目	単位	計画数量	備考
外郭施設		島平防波堤(突堤)	m	90	① 新設
		島平防波堤(内)	m	90	② 新設
		D防波堤	m	183	③ 新設
		E防波堤	m	120	④ 新設
		野元導流堤	m	117	⑤ 新設
		沖防波堤(本浦)	m	110	⑥ 新設
		D護岸	m	80	⑦ 新設
		E護岸	m	70	⑧ 新設
		F護岸	m	150	⑨ 新設
係留施設		-2.0m物揚場A	m	240	⑩ 新設
		-2.0m物揚場C	m	100	⑪ 新設
		-2.0m物揚場D	m	160	⑫ 新設
		浮棧橋(本浦)	基	1	⑬ 新設
		浮棧橋(島平)	基	1	⑭ 新設
		船揚場	m	20	⑮ 新設

計画施設	計画工事種目	単位	計画数量	備考
水城施設	-2.0m航路	m ² m ³	A= 4,000 V= 4,000	⑯ 新設
	-2.0m航路(防波堤撤去)	m	L= 50	⑰ 防波堤撤去
	-2.0m泊地	m ² m ³	A= 3,800 V= 3,800	⑱ 新設
	-2.0m泊地	m ² m ³	A= 13,700 V= 13,700	⑲ 新設 ← 19,700m ²
	-1.0m泊地	m ² m ³	A= 170 V= 170	⑳ 新設
	-2.0m泊地	m ² m ³	A= 2,200 V= 2,200	㉑ 新設
輸送施設	B道路	m	230	㉒ 新設
	C道路	m	150	㉓ 新設
	D道路	m	420	㉔ 新設
	駐車場A	m ²	2,127	㉕ 新設
	駐車場B	m ²	5,032	㉖ 新設
漁港施設用地	用地C	m ²	7,800	㉗ 新設
	用地D	m ²	12,000	㉘ 新設
	用地E	m ²	400	㉙ 新設
	I護岸	m	20	㉚ 新設

ロ 工事の着手及び完了の予定時期

着手予定年度	平成14年度	完了予定年度	平成23年度
--------	--------	--------	--------

ハ 計画平面図

計画平面図	<p data-bbox="718 1041 885 1086">別紙のとおり</p>
-------	---

3 事業費に関する事項

計画事業費	6,429 (百万円)
-------	-------------

4 効果に関する事項

1. 主要な水産関係別の事業効果	
<p>①安全で快適な漁業地域の形成 防波堤の整備により、荒天時及び台風時の港内の静穏域が拡張されることにより、港内の混雑が緩和され、それに伴い作業の安全性の向上、漁船の耐用年数の向上（7年延長）効果が見込まれる。係留施設の整備により、陸揚・準備作業時間の短縮（2割削減）や、休けい施設への係留作業時間の短縮（7割削減）が図られ、陸揚・準備作業の円滑化による安定した陸揚などが見込まれる。遊漁船を係留する施設を整備することにより、遊漁船と漁船の混雑が解消し、入出港のための時間の短縮（5割短縮）効果が見込まれる。 遊漁船を収容するための施設整備により、利用者の維持管理費の削減効果が見込まれる。</p> <p>②生産労働効率化・近代化・担い手支援 防波堤整備と併せて浮棧橋の整備を行うことにより、労働環境が大幅に改善されることが見込まれる。</p>	
2. 地域に与える影響	
<p>本事業の実施により、漁港機能の充実が図られ、安全性が向上することにより、安心して水産業に従事することができるため、地域の活性化が図られる。 まぐろ漁業は、本市の基幹産業であり、安全なマグロ漁船及び運搬船の出入港が可能となることで、安定した飼料・生活物資の需要が見込まれ（4割程度増）、本市の経済に与える効果は大きい。 沿岸漁業においては、漁業者の高齢化が進む中、高齢者が利用しやすい漁港の整備を行うことで生産性が向上する。</p>	
3. 費用対効果分析結果	
社会的割引率	4.0 %
投資期間	平成6年～23年
現在価値化の基準年度	平成13年
施設の耐用年数	50年
貨幣化による分析結果	
貨幣化した効果項目	<ul style="list-style-type: none"> ・水産物生産コストの削減効果 ・漁業就労者の労働環境改善効果 ・生活環境の改善効果
総便益額B	10,007百万円
総費用額C	7,788百万円
費用便益比率 (B/C)	1.28
参考	純現在価値：(B-C) 2,219百万円
	内部収益率：(IRR) 5.2%
4. 事業の定量的・定性的効果（貨幣化が困難な効果）	
<p>島平地区では、照島公園施設が整備され、公園入口には遊漁船などを係留できるフィッシャリーナが計画・整備中であることから、整備されれば地域の活性化に大きく寄与するものと考えられる。</p>	

5 環境との調和に関する事項

環境との調和に関する事項	<p>本地区は、鹿児島県薩摩半島の西部の日本三大砂丘の一つである吹上浜の北端に位置することから、砂浜や岩礁などの変化に富んだ地形を有し、自然に恵まれた風光明媚な景観を形成している。</p> <p>本漁港は、北側の串木野新港と南西側の照島に挟まれ、砂浜が形成されている場所とは遮断される位置に有ること、また、新設される外郭施設が現状の地形より沖側に設置されないことから、砂浜に与える影響は軽微であると考えらる。</p> <p>現在、港内における海水は外海に比べやや汚れているが、防波堤の新設によって更に港内の海水交換が停滞することが予測される。このため、荷捌きで発生した汚水を港内に流さない等のハード・ソフト面での衛生管理体制強化を図ることで、現状からの水質悪化を極力抑える努力を行う。</p>
--------------	--

6 他の水産業に関する施設との関係に関する事項

施設名	施設規模・内容	本事業との関係	備考
活魚一時畜養施設	畜養施設 (生簀60基、A=18,000m ²) 浮棧橋 (台船 1基、A=40m ²)	現在、泊地(-6m)の一部を活魚の一時畜養施設として、使用許可しているが、外郭施設及び係留施設を整備することにより、活魚・鮮魚出荷の円滑な実施を底支えする。	事業主体： 串木野市漁協 利用占用期間： 平成14年4月 ~平成15年3月