

# 「海業」の振興 ～他県漁連、地域住民との連携～

## ○神奈川県三崎漁港の例

### 【主な課題】

・日本有数のまぐろ水揚げ港として発展したが、遠洋漁業の低迷等により陸揚量、陸揚金額ともに減少。漁港利用ニーズの多様化に対応し、新たな活路を見出していく必要がある。

⇒近首都圏の条件を生かした活魚等の出荷拠点としての整備

⇒災害時にも安心して出荷できる産地づくり

### 【事業・取り組み】

#### ・都市型多目的漁港としての水産業振興

(蓄養水面の確保を通じて他県漁連との連携による出荷拠点化、加工流通施設の集約化、衛生管理の先進的取組)

#### ・水産業振興から地域活性化を目指す海業振興への取組

(水産加工団地の誘致、プレジャーボート一時係留施設の整備、漁港用地活用で「うらり」「はまゆう(漁協食堂)」等の地域振興を図る)

#### ・施設耐震化による防災機能の確保、城ヶ島の孤立化防止

(耐震強化岸壁の整備、臨港道路橋の耐震化)

### 【事業効果】

#### ○首都圏消費地に対し、四定条件等の流通ニーズへ対応可能

定量: 他県漁連(三重、四国、九州)との連携により、マダイ、カンパチ、ハマチの養殖三魚種セットで定量出荷を実現

定質: 美味しいときに消費者へ届けられる活けめの時間調整を実現

定価: 搬入量の安定的確保により一定価格での出荷が可能

定時: 一部蓄養活魚の首都圏への出荷において、受注後約3時間で販売先へ搬入が可能

⇒首都圏、東日本で、三重、四国、九州からの養殖活魚が普及

活魚搬入量(専用運搬船) 13,700t/年(H11)→29,700t/年(H23目標)

#### ○モーダルシフトによる輸送コスト縮減、CO2排出量削減

・輸送量は、貨物10tトラック 1t/回→活魚運搬船 40t/回

(40往復分に相当し、輸送コストはトラック輸送の1/2以下に縮減)

・排出量は、トラック172g-CO2/tkm→船38g-CO2/tkm(1/4以下に)

#### ○海業振興で地域活性化へ貢献

「うらり」プレジャーボートで交流拠点に、利用客100万人/年

「活魚センター」雇用90～120人(地元からの雇用約9割)

資材購入、輸送、施設利用等による経済波及効果



三崎フィッシャリーナウォーフ「うらり」



ゲストバース

