

特定漁港漁場整備事業計画（波崎地区）

令和7年1月

茨城県

特定漁港漁場整備事業計画

1 目的

目 的
<p>(1) 地域の特徴</p> <p>波崎漁港が位置する神栖市は、茨城県の東南端に位置し、東側は太平洋に、南側・西側は利根川を経て千葉県に、北西側は鹿嶋市及び潮来市に接した南北に長い形状をしている(面積 147.26km²)。</p> <p>本市は、神栖町と波崎町が平成 17 年 8 月 1 日に合併し、神栖市となった。市の北部から東部一帯は鹿島港及び鹿島臨海工業地帯が整備され、製造品出荷額は茨城県第 1 位、温暖な気候を生かしたピーマンは、ブランド品として高い評価を受け全国第 1 位の生産量を誇っている。</p> <p>また、南部は波崎漁港を中心に漁業が盛んで、水産加工品などが特産品となっており、商業を含めた各産業がバランス良く形成されている。波崎漁港が位置する波崎地域では、人口の 2.68%が漁業従事者である。一方、神栖市全体の漁業従事者は人口の 1%程度である。</p> <p>漁業については、鹿島灘沖の好漁場を基盤として明治時代よりまき網漁業を中心に栄えてきており、町の基幹産業のひとつとなっている。このまき網漁業の陸揚げを背景とし、冷凍品を中心とした水産加工業が非常に盛んで県下第 1 位の生産量をあげている。</p> <p>本地区の人口は 10,509 人(平成 22 年港勢調査)と神栖市全体の約 11%を占め、市として重要な地区とされており、「神栖市総合計画」の中においても、波崎漁港周辺を「ポートコミュニティ拠点」として位置づけて「まちづくり」を進めている。また波崎漁港は、漁業生産活動や流通加工等の水産業の基地としての役割だけではなく、サッカーを中心としたスポーツ合宿、海水浴、釣りなど観光・レクリエーション交流の中心地として、地元住民のみならず多くの人達に広く親しまれ、集客力のある「滞在型総合レクリエーション拠点」として大きな役割を担うことが期待されている。</p> <p>(2) 水産業の沿革と現状</p> <p>① 漁業種類と漁業形態</p> <p>波崎漁港は、海面及び内水面漁業の基地で、特に北部太平洋海区のまき網船団を擁する漁業基地として、利根川河口の河川港として発展してきた。しかし、流砂堆積による港内埋没、まき網漁船の大型化に伴う港内水深の不足、多獲性魚の大量集中水揚げに伴う漁港施設用地の不足などから、外港の建設に着手し、昭和 60 年の一部供用開始により水揚げは飛躍的に増え、昭和 61 年には 27 万トン(対前年比 7.4 倍)、属地水揚量は全国第 9 位となり、その後の水揚げも上位 10 港前後で推移するなど、地元の産業及び経済に多大な貢献を果たしている。まき網漁業に加えて、当漁港では、ヒラメ、シラス、ハマグリを対象とする沿岸漁業や、シジミ、シラスウナギを対象とした内水面漁業など小型船漁業も盛んに行われている。</p> <p>② EU 輸出に向けた新たな動き</p> <p>茨城県では、波崎地区の水産加工業を中心に、冷凍サバや冷凍サンマの輸出実態があり、主に商社を経由し船便で韓国、中国、ロシア、エジプト、アフリカ等へ輸出されている。平成 21 年度には、水産庁の「農林水産物輸出ステップアップ推進委託事業(EU 向け水産食品輸出推進事業)」において、波崎地区をモデルケースとして、冷凍サバラウンドを EU 諸国向けに輸出するための市場調査を中心とした取組、輸出実行プランの作成が行われた。本事業の調査報告によると、波崎地区からの EU 向け輸出で想定されるサバの大きさは 200-400 g または 300-500 g である。200-400 g であればアジア・アフリ</p>

カ地域への輸出用、300-500 gであれば国内加工用に仕向けることも可能であるため、条件比較を行った上で優位な側へ出荷する形となると想定されている。

現在、はさき漁業協同組合所属のまき網漁船と水産加工業者が、冷凍サバでは国内初となる「対 EU 輸出水産食品取扱施設」として、登録・認定を受けている。生産漁船として平成 22 年 11 月に 3 ヶ統が登録済みであり、日本国内における先導的事例として期待されている。

(3) 漁港漁場整備の沿革と役割

波崎漁港は、海面及び内水面漁業の基地で、特に北部太平洋海区最大のまき網船団を擁する漁業基地として、利根川河口に河川港として発展した。昭和 26 年に第 3 種漁港としての指定を受け第 1 次漁港整備長期計画から漁港修築事業を実施し、河堤や-3m 岸壁などの整備を進め、第 4 次計画をもって河川港の大型船溜りが概成した。その後、まき網漁船の大型化に伴う港内水深の不足、多獲性魚の大量集中水揚げに伴う漁港施設用地の不足などから外港の建設に着手し、昭和 60 年から供用開始後、水揚げは飛躍的に増大し、全国の上位 10 港前後で推移している。

外郭施設の整備により港内静穏域が整いつつあることから、西側において、不足している-6m、-3m 岸壁・泊地、船揚場、陸域の野積場などの整備を進めているが、特に-3m 岸壁については、船びき網、貝桁網、さし網等の沿岸小型漁船を河川港から外港へ移転させ、河川港の継続的な水深維持問題の解消と、漁場へ近くなることから操業の利便性を向上させるためのものである。また、この-3m 岸壁は、地震に耐えられる構造として整備しており、震災時における緊急物資受け入れ拠点としても機能させることとしている。

平成 19 年 9 月 1 日付で、大型船主体の波崎漁協と小型船主体の波崎共栄漁協が組合経営基盤の強化等を図るため、はさき漁協として合併しており、水揚場の統合、流通の効率化等を促進する上でも西側部分の早急な整備が必要となっている。

(4) 県南部圏域における位置づけ

波崎漁港は県南部圏域に属し、この圏域は波崎漁港と鹿島港（港湾）の 2 地区から構成されている。県南部圏域における水揚量は、合計約 7 万 8 千トン（H22）であるが、波崎漁港の水揚げがこのうち 9 割以上を占めている。また、漁業種類別には大中型まき網漁業が約 2 万 7 千トンと 93%を占め、次いで船びき網漁業が約 2 千 1 百トン、貝桁漁業が約 2.6 百トンの順となっている。

主要な水揚魚種は、まき網漁業においてはイワシ類及びサバ類、船びき網漁業においてはシラス、イカナゴ等であり、これらはいずれも比較的漁獲変動の大きな回遊性魚種となっている。貝桁漁業ではハマグリ、ホッキ貝等の二枚貝類を漁獲している。

これら主要魚種の資源状況は、大中型まき網漁業においては、マイワシ資源の変化とともに減少傾向にあるが近年サバの水揚げが増加し、船びき網漁業においては、海況条件で大きく変動し、暖水年にはシラスが、冷水年にはイカナゴが豊漁となる傾向がある。

貝桁漁業の主対象となっているハマグリは、全国一の生産をあげているが、平成 5 年以降新規加入年級群が少なく、新たな大量発生群の加入が待たれている。

まき網漁業の主要漁獲対象種である、イワシ類、サバ類については、生鮮向けや開きなどの塩蔵・塩干品向けの取り扱いもあるが、養殖肥飼料向け等の非食用として冷凍加工されているものも多い。

また、船びき網漁業の主要漁獲対象種であるシラス、イカナゴについては、主に地元水産加工業者により煮干などの塩干品に加工され流通している。ハマグリについては、「鹿島灘はまぐり」の商標でブランド化され地元・県内のほか、東京等への大消費地へも出荷されている。このほか、底びき網漁業や刺し網漁業により漁獲されるヒラメ、カレイ等の底

魚については、利根川をはさんだ隣県である千葉県の銚子漁港に水揚げ、陸送され販売されているものが多い。

(5) 震災からの漁港の復旧・復興

波崎漁港は東日本大震災で大きな被害を受け、漁港施設は岸壁の崩落、倒壊、地盤沈下、更に津波による港内への土砂流入により市場機能が失われた。さらに共同利用施設は荷捌施設、製氷施設、給水設備、給油設備等甚大な被害を受け、漁港施設、共同利用施設の被害総額は93億円にのぼる被害となった。また、津波避難の遅れた漁船の被害は沈没、座礁を含め総数28隻、被害総額7億円に及んだ。その後、応急的に漁港内の瓦礫や漁網を撤去し、安全な航行を確保し、被害の小さい岸壁を使って水揚げが再開された。当地区の主要漁業であるまき網漁業と底びき網漁業はH23.3.28、船びき網漁業はH23.5.8に出漁を再開した。その後、H23.12までに14箇所、約25億円の災害査定を受け、現在は、必要な漁港機能を早期に復旧させるために災害復旧工事を進めている。

災害復旧工事は漁業活動の支障にならないように順次復旧を進め、H26年度末迄に漁港全体の機能の復旧が完了した。

(6) 当該事業計画の目的

東日本大震災で大きな被害を受けた当漁港では、現在、漁港機能の早期復旧を目指して、被災した漁港施設14箇所について、復旧事業費約25億円をかけて災害復旧工事を進めているところである。震災からの復旧を進めるとともに、地域水産業復興策の一つとして本事業を推進することにより、波崎漁港の港型を概成させ、操業や水揚げの本格再開、水産物の海外輸出に対応した体制の整備等地域水産業の更なる発展を図ることとする。

- ① 漁港施設の機能強化と生産コストの縮減を図り、流通拠点漁港として効率的に水産物を供給する体制の整備
 - ・ 港口の西防波堤と東防波堤を延伸し、漁港内の静穏度向上と漁港北側からの沿岸漂砂の侵入防止を図るとともに、航路や泊地に堆積した土砂を除去し、まき網漁船の安全な入出港環境を確保する。
 - ・ 暫定供用中の外港拡張部において、道路や用地を舗装し早期の供用化を目指し、小型漁船の河川港から外港拡張部への移転を円滑に進める。また、船揚場斜路を改良し、近年増加している20t未満型のまき網付属船が自港内で安全かつ効率的に整備ができる環境を整える。
- ② 安心・安全な水産物の供給と国際化に対応した強い地域水産業の構築
 - ・ 西護岸改良、道路、用地の舗装を行い、漁港周辺からの飛砂を防止し、荷捌施設、魚運搬車両等の衛生状態を確保する。
 - ・ 稼働開始から10年以上が経過している漁港浄化施設の機能を改良し、漁港内の海水や市場の衛生状態を維持する。さらに、再度の震災に備えるための対策を施す。
 - ・ 漁港全体の整備によって、隣接する銚子漁港から自港への陸揚げを促進し、安心・安全な漁獲物の安定供給を目指すとともに、衛生的な陸揚げ、流通システムの構築を図ることによって、冷凍サバのEU等への海外輸出へ対応した体制を整備する。さらに、流通拠点漁港としての機能の充実を図り、水産業をとした地域全体の復興を図る。
- ③ 漁港を中心とした良好な生活環境の確保とレクリエーション交流拠点としての機能促進
 - ・ 外港拡張部の整備に合わせ、小型漁船の外港拡張部移転を行うことによって、河川港でのプレジャーボートの受け入れを進め、海洋性レクリエーションへの対応を促進する。

2 変更後の施行に係る区域及び工事に関する事項

(1) 変更後の区域に関する事項

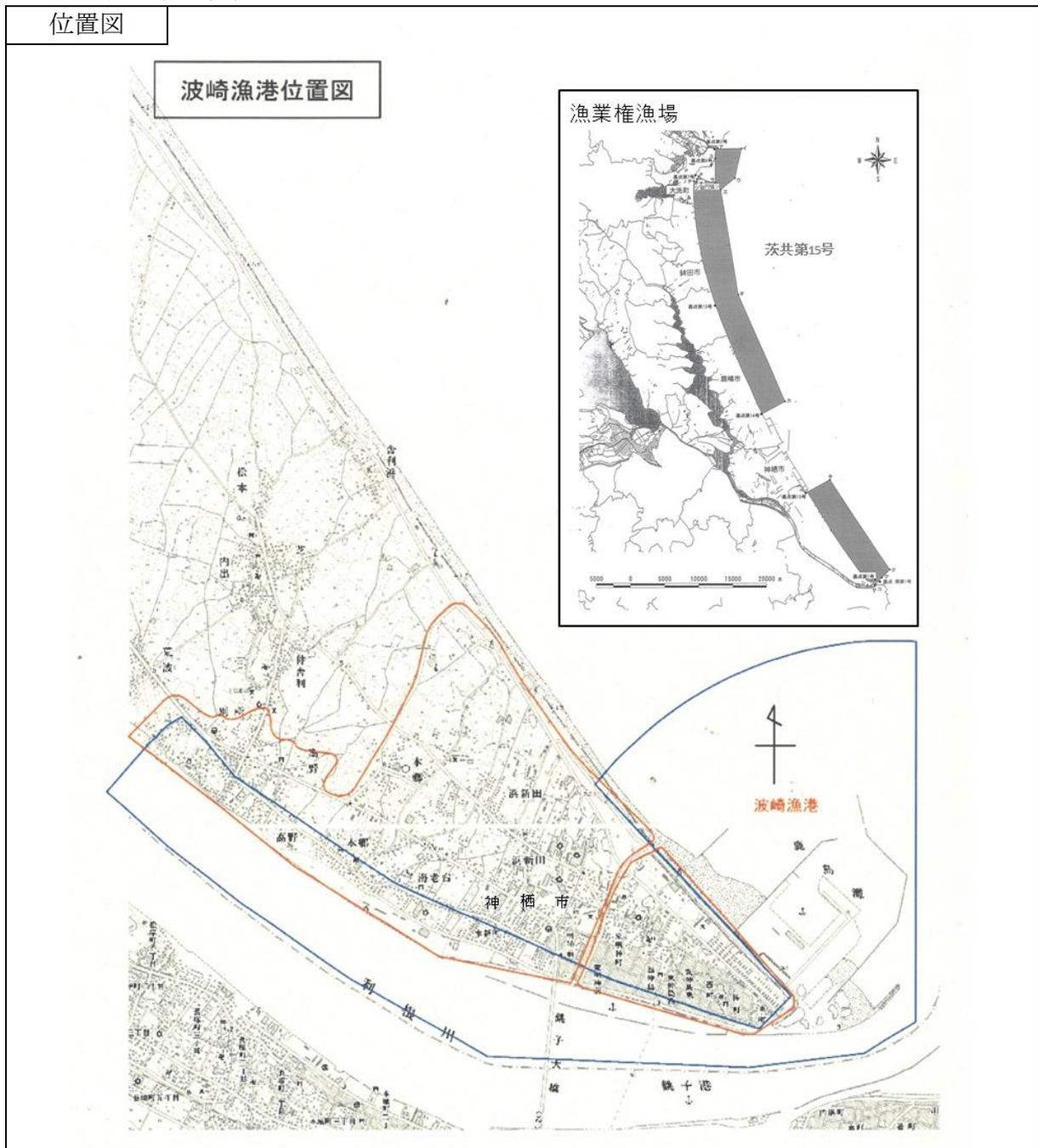
イ 区域名

区域名	波崎地区
-----	------

ロ 所在地

都道府県名	茨城県	関係市町村名	神栖市
地域指定	都市計画区域、国定公園、農業振興地域		
整備対象漁港名	波崎	整備対象漁場名	—

ハ 変更後の位置図



【波崎漁港全景】 (平成 22 年撮影)



・東日本大震災による被災状況



東日本大震災により漁港施設が被災し、14箇所、25億円の災害査定を受け、災害復旧工事を進めている。(平成 23 年 3 月撮影)

・外港泊地の現況



大型船用泊地は不足しており、2～3連付けで使用している。(平成 19 年 7 月撮影)

・現況の沿岸小型船の泊地(河川港)



沿岸小型船が利用している河川港は飽和状態となっている。また、出漁にあたっては、利根川河口部を通るため、時間を要するとともに危険な状況も見られる。

(平成 24 年 3 月撮影)

・漁港浄化施設



施設整備から 10 年が経過し、浄化能力の衰えが著しい。(平成 23 年 3 月撮影)

ニ 当該地区の水産業に係る現況、課題及び整備方針

当該地区の水産業の現況、課題及び整備方針

(1) 流通拠点漁港としての漁港施設の機能強化と生産コストの縮減

ア 現況・課題

(ア)水深不足・静穏度悪化による港口での潮待について

防波堤の延長が不足していることから、港口部(航路)の静穏度が低く、出漁を見合わせる状況が見られている。さらに干潮時に重なると入港することができず、沖で2時間程度潮待ちする必要がある。運搬船は銚子に行ってしまう、買受人は銚子漁港の水揚物を購入している。

(イ)陸揚げ待ち時間について

銚子漁港で水揚げする場合、陸揚げに非常に時間がかかる。5時に入港しても12時近くまで待たされることもある。また、波崎の加工業者は往復1時間をかけて銚子漁港の水揚物を購入している。

(ウ)水深不足による積載量の制限

波崎漁港は利根川の流下土砂や鹿島灘の漂砂の影響を受けやすく、港内が埋没しやすい状況にあり、現状では満載時は波崎漁港へ入港することはできない。干潮時は4割程度の積載量でなければ入港できない。

(エ)安全かつ効率的な漁船の修繕

波崎漁港外港拡張部には平成20年に船揚場斜路を整備しているが、まき網の船団構造改革で増加した20トン未満型のまき網付属船には対応してないため、当該船を安全に上下架することができないことから、整備は安全に上下架できる造船所で実施しており、このための移動コストが生じている。

イ 整備方針

(ア)防波堤の延伸

防波堤の延伸によって、港口部(航路)の静穏度が向上し、出漁日数が増加するとともに、港口部の埋没を防ぐことができ、安全で円滑な漁業活動が可能となる。

(イ)泊地の浚渫

泊地の浚渫を実施し港内水深を確保することによって、潮待時間及び積載量制限が解消され、隣接する銚子漁港への陸揚げを自港にすることが可能となり、入港の増加によって常時安定して漁獲物が供給される。

これにより仲買人も増加し、市場が活性化して10%程度の魚価のアップが期待できる。

また、自港水揚げに伴う船主の市場手数料の軽減と地元漁協の手数料収入の増加により、漁業経営、漁協経営の安定向上を図る。

(ウ)外港西側の岸壁、護岸、埋立て、用地舗装、道路の整備等

漁港全体の整備によって、港口部(航路)の静穏度向上、港口部の埋没防止、港内水深確保が図られることにより、漁船の耐用年数の向上(9→12年)、出漁日数の増加(まき網190→193回/年、小型底曳き網110→120回/年等)、荒天時の陸揚時間の短縮(まき網の陸揚げ待ち時間2→0時間/年・ヶ統など)、漁船損傷被害の削減など、生産コストの縮減を図り、操業の効率化を目指す。

(エ)船揚場斜路の改良

緩勾配化を行うことで、20トン未満型まき網付属船を自港内の施設において安全に上下架させることが可能となる。

(2) 衛生管理対策と国際化への対応

ア 現況・課題

市街地に散在する水産加工業者の集積による住環境の整備と産地の拠点化による水産加工業の発展、近代化を図るため、漁港背後用地を水産加工団地として整備するとともに、漁港及び周辺水域の環境保全を図るために加工団地と既設の荷捌所の排水を処理する漁港浄化施設を整備し、H13年4月から本稼働した。しかし、施設整備から10年が経過し、浄化能力の衰えが著しいことから、施設の維持修繕工事を行いながら施設を稼働させている。さらに、東日本大震災により機能が停止しており、当面は応急的なパイパス工事で対応することとしている。

また、外港拡張部については、暫定的な使用であることから未舗装の道路や用地が多いこと、漁港周辺は砂浜域であることから、港内への飛砂量が多い。

さらに、はさき漁業協同組合所属のまき網漁船と水産加工業者が、冷凍サバでは国内初となる「対EU輸出水産食品取扱施設」として登録・認定を受けている。生産漁船として平成22年11月に3ヶ統が登録済みであり、日本国内における先導的事例として期待されている。

イ 整備方針

水産業を核とした地域産業の中心として漁港周辺環境の維持改善は必要不可欠なことである。そのためには、漁港浄化施設の機能改良を図るとともに、津波対策として電気設備等を高所へ設置するなど、漁業活動を支える場、水産業を核とした地域産業の中心として漁港周辺環境の改善を図る。

また、越波及び飛砂防止対策として、西護岸の改良、用地・道路の舗装を行い、港内への飛砂量を抑えることにより、漁獲物の水揚げや運搬時の衛生状態を確保することができる。

さらに、漁獲してから陸揚げまでの時間及び陸揚げから加工場までの輸送時間が短縮されることにより鮮度が向上するとともに、サバの安定供給が図られることから、冷凍サバのEU向けの輸出が可能となる。

一方で、安心・安全な水産物を提供するための衛生管理施設や管理運営体制の構築に向けた適切な対応や、一次加工機能の充実に努めることにより、国際競争力や産地間競争力が強化される。

(3) レクリエーション交流拠点としての漁港の役割

ア 現況、課題

当漁港では、これまで陸揚げ岸壁や泊地の拡充など、漁業基地としての機能の充実に重点をおいて整備を進めてきており、地域住民の生活に関わる施設の整備は、河川プロムナードやかもめ公園など河川港に沿った区域に限られている。既に漁港は、お祭りやトライアスロン大会、マラソン大会などのイベント会場として利用されているが、今後の外港整備の進展に伴い、外港部における交流・環境施設の充実や河川港の有効活用が求められている。さらに、この地区はサッカーを中心としたスポーツ合宿、海水浴、釣りなど、観光・レクリエーション交流の中心地でもあることから、漁港を核とした集客力のある「滞在型総合レクリエーション拠点」としての整備が期待されている。

イ 整備方針

外港拡張部の整備を進め、小型漁船の外港拡張部移転を行うことによって、河川港でのプレジャーボートの受け入れを進め、海洋性レクリエーションへの対応を図る。

(4) 震災からの復興

災害復旧工事については、H26年度末迄に漁港全体の機能の復旧が完了した。併せて、本事業を着実に進めることにより波崎漁港の港型を概成させ、操業や水揚げを本格的に再開させるとともに、波崎地区で水揚げ、加工された冷凍サバのEU等への海外輸出、

小型漁船の外港拡張部移転等、新しい波崎漁港の活用体制を構築し、水産業を核とした地域全体の復興を図る。

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 22 年時点)
令和 3 年現在

整備対象 漁港名 ：波崎	属地陸揚量	(26,717) 21,697 トン	属地陸揚 金額	(1,434) 2,191 百万円	属人陸揚量	(93,374) 150,239 トン
	登録漁船数	(179) 169 隻	利用漁船数	(197) 183 隻	漁船以外 利用船舶隻数	(55) 1 隻
	主要な漁業種類 大中型まき網、船びき網、底びき網			主な魚種 まいわし、さば類、しらす、まあじ		

(将来見通し)

(目標年 令和 7 年)

整備対象 漁港名 ：波崎	属地陸揚量	75,789 トン	属地陸揚 金額	5,533 百万円	
	登録漁船数	179 隻	利用漁船数	204 隻	漁船以外 利用船舶隻数 57 隻

将来見通しの考え方

<総括的事項>

本県は外洋に面しており、主な漁獲物は回遊性魚類であり、長期的資源変動のある魚類となっている。特に波崎漁港の水揚げは、大中型まき網によるイワシ、サバ等の多獲性魚の漁獲が主体であることから、1990年代以降のマイワシ資源の大幅な減少とともに落ち込んでいるが、近年はサバ資源の回復により、やや持ち直す傾向が見られている。

しかし、波崎漁港へ水揚げされる魚種はカタクチイワシが主であり、属地水揚量は増加していない。したがって水揚量等の予測に際し 20 年間程度の長期トレンドで予測を行うと、減少傾向が継続する見通しとなる。

ただし、長期計画に基づく漁港整備により、銚子漁港水揚げのうち 40,000 トンが波崎漁港へ水揚げすることが期待できることから、過去 5 ヶ年平均(2006～2010 年)の属地水揚量に加えて、将来の属地水揚量を推計した。

漁船隻数等については、過去 10 年間 (2001～2010 年) の港勢データを基に推計した。

<属地陸揚量>

2006～2010 年の過去 5 ヶ年の波崎漁港属地水揚データの平均値 (35,789 トン) に、波崎漁港への水揚増加量 40,000 トンを加えて属地漁獲量を推計した。

<属地陸揚金額>

2006～2010 年の過去 5 ヶ年の波崎漁港属地水揚データの平均値 (2,333 百万円) に、波崎漁港への水揚増加量 40,000 トンに過去 5 ヶ年平均の単価 (80 円/kg) を乗じて算出した水揚金額を加えて属地水揚金額を推計した。

<登録漁船数>

過去 10 年のデータからのトン数階層毎の傾向は、3t 未満、3-5t、50-100t は減少傾向、5-10t、

10-20t は増加傾向、100-200t、200-500t は横ばい傾向であった。

しかし、小型船（5t 未満）は拡張部の小型船泊地の整備、衛生管理対策、就業者対策等により、基準年の勢力維持を見込んだ。また、まき網船を主とした大型船（20t 以上）については外港の泊地、航路の整備により安全で効率的な水揚げが期待できるため、基準年の勢力維持を見込んだ。

さらに、5t 以上の船舶については、岸壁、泊地の整備により自港水揚げ増による市場活性化が期待できるため、基準年の勢力維持を見込んだ。

<利用漁船数>

地元利用船については、一部の例外年を除き、登録漁船の全てが地元利用船となっていることから、登録漁船の推計値を用いた。また、外来船利用隻数は、年変動が激しく推定困難なため、トン数階層毎の過去 10 年の平均値（25 隻）を用いた。なお、当漁港については、外郭施設が延伸すると共に係留施設が整備されるため、入港環境が向上する見込みであり、外来船の利用増は考慮できるが、漁獲量とも関連するため、今回は推計から除いた。

<漁船以外利用船舶隻数>

過去 10 年のデータから近似式により推計した。

(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	整備対象漁港	漁港種類	所管	事業主体名		漁港管理者
茨城県	波 崎	第 3 種	本土	茨城県		茨城県
計画施設	計画工事種目	変更前の計画数量		令和 3 年 11 月第 1 回変更		備 考
		単位	計画数量	単位	計画数量	
外 郭	① 東防波堤	m	46	m	46	
	② 西防波堤	m	240	m	240	
	③ 西防波堤改良	m	500	m	500	
水 域	④ -6m 泊地浚渫 (補修)	m ²	106,000	m ²	106,000	
		m ³	106,000	m ³	106,000	
	⑤ -6m 航路浚渫	m ²	50,000	m ²	50,000	
		m ³	50,000	m ³	50,000	
	⑥ 沖合泊地浚渫	m ²	40,000	m ²	40,000	
		m ³	158,000	m ³	158,000	
⑦ -5m 泊地浚渫 (補修)	m ²	50,000	m ²	50,000		
	m ³	158,000	m ³	158,000		
⑧ -2m 泊地浚渫 (補修)	m ²	40,500	m ²	40,500		
	m ³	62,000	m ³	62,000		
輸 送	⑨ 道路	m	320	m	320	(W=18m)
	⑩ 道路	m	495	m	495	(W=16m)
	⑪ 道路	m	495	m	495	(W=12m)
	⑫ 道路	m	845	m	845	(W=10m)
	⑬ 道路	m	930	m	930	(W=10m)
	⑭ 道路	m	315	m	315	(W= 8m)
	⑭-1 道路	m	215	m	215	(W= 8m)
	⑭-2 道路	m	300	m	300	(W= 8m)
用 地	⑮護岸(C)・(D)・ 荷捌用地・ 野積場用地	m ²	45,246	m ²	45,246	

浄化施設	⑩ 漁港浄化施設 (補修)	式	1	式	1	
係留	⑪ 船揚場斜路 (改良)			m	40	(W=76.5m) 追加

ロ 工事の着手及び完了の予定時期

着手予定年度	平成 24 年度	完了予定年度	令和 7 年度
--------	----------	--------	---------

ハ 計画平面図

別添のとおり

3 事業費に関する事項

	変更前の計画事業費	令和 3 年 11 月第 1 回変更
計画事業費	9,000 (百万円)	9,150 (百万円)

4 効果に関する事項

1. 主要な水産施策別の事業効果
<p>(1) 流通拠点漁港としての生産コスト縮減・漁港機能強化</p> <p>外港西側の岸壁、船揚場、泊地浚渫、護岸、埋立て、舗装、道路等の整備によって、漁船の耐用年数の向上(9→12年)、出漁日数の増加(まき網 190→193回/年、小型底曳き網 110→120回/年等)、荒天時の陸揚時間の短縮(まき網の陸揚げ待ち時間 2→0時間/年・ヶ統など)、漁船損傷被害の削減など、操業の効率化を図ることができる。</p> <p>さらに潮待時間及び積載量制限が解消され、波崎漁港への入港が増加し水揚量が増加するとともに、隣接する銚子漁港への陸揚げを自港にすることが可能となり、入港の増加によって常時安定して漁獲物が供給される。これにより仲買人も増加し、市場が活性化して 10%程度の魚価のアップが期待できる。また、自港水揚げに伴う船主の市場手数料の軽減と地元漁協の手数料収入の増加により、漁業経営、漁協経営の安定向上を図ることができる。</p> <p>また、船揚場斜路の改良によって、20 トン未満型まき網付属船整備のための上下架作業を安全に行うことが可能になるほか、自港内で整備を行うことで、これまで要していた造船所までの移動にかかるコストを削減することができる。</p> <p>(2) 衛生管理対策と国際化への対応</p> <p>漁獲してから陸揚げまでの時間及び陸揚げから加工場までの輸送時間が短縮されること、飛砂対策により水揚げや運搬時の衛生状態が確保されることにより、サバの安定供給、鮮度向上が図られ、EU 向けの冷凍サバ輸出が可能となる。また、漁港浄化施設の機能改良により、漁港内の海水や市場の衛生状態が維持され、漁港周辺環境の改善を図ることができる。</p> <p>(3) 震災からの漁港の復旧・復興</p> <p>震災からの早期復旧を進めるとともに、地域水産業復興策の一つとして本事業を着実に進め波崎漁港の港型を概成させることで、操業や水揚げが本格的に再開するとともに、波崎地区で水揚げ加工された冷凍サバの EU 等への海外輸出、小型漁船の外港拡張部移転等、新しい波崎漁港の活用体制が構築され、水産業を核とした地域全体の復興を図ることができる。</p>

2.地域に与える影響	
<p>漁港の整備により、漁船の耐用年数の向上、出漁日数の増加、新設岸壁から漁場までの航行時間の短縮など、生産性の向上が図られるとともに、漁船航行時の安全性が向上する。</p> <p>また、本事業による施設整備に併せて、神栖市による鮮度保持、衛生管理に対応した施設整備により、安心・安全な水産物の生産拠点となる漁港が整備されることとなり、市場が活性化するとともに、水産加工業などの関連産業も活性化される。</p> <p>さらに、漁協経営基盤の強化が図られ、副次的に後継者・新規参入者の確保、高齢者対策等への対応も強化され、水産業を核とした地域全体の活性化に繋がる。</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 24 年度～令和 7 年度
現在価値化の基準年度	令和 4 年度	施設の耐用年数	50 年
貨幣化による分析結果			
	変更前の分析結果	令和 3 年 11 月 第 1 回変更	令和 4 年度 事業評価 (期中)
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 ・漁獲物付加価値化の効果 ・漁業就業者の労働環境改善効果 ・施設利用者の利便性向上効果 ・その他(維持浚渫の削減) 		
総便益額 B	11,563 百万円	12,868 百万円	13,590 百万円
総費用額 C	8,422 百万円	11,826 百万円	12,802 百万円
費用便益比率 (B/C)	1.37	1.09	1.06
参考			
純現在価値 (B-C)	3,141 百万円	1,042 百万円	788 百万円
内部収益率 (IRR)	5.92%	5.17%	4.86%

4.事業の定量的・定性的効果(貨幣価値が困難な効果)	
<p>外港の整備を進め、小型漁船の外港移転と河川港でのプレジャーボートの受け入れを進めることにより、海洋性レクリエーション産業の進展が期待できる。さらに、地域住民の憩いの場、都市住民とのふれあいの場としての活用が期待され、地域の活性化に資することができる。</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>波崎漁港北側の鹿島灘は砂浜を形成し、本県の重要な二枚貝資源である鹿島灘はまぐりの生息地となっているが、一部侵食されている箇所がある。外港泊地の整備にあたって浚渫される砂は良質であることから、一部は廃棄処分することなく漁場造成用として活用するため、サンドリサイクル事業を行うこととする。</p> <p>また、波崎はレッドデータブックに希少種として位置付けられているコアジサシの飛来地になっており、近年では漁港作業ヤードでの営巣が見られるようになってきている。このため、コアジサシが飛来する夏季については、必要に応じて作業ヤードの変更を行うなど、コアジサシの営巣に極力配慮しながら工事を進める。</p>	

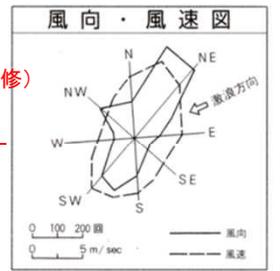
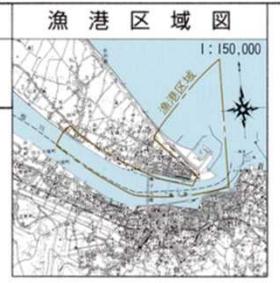
6 他の水産業に関する施設との関係に関する事項

施設名	施設規模・内容	本事業との関係	備考
風力発電施設	2 基	本事業により整備した外港部におい	整備年次

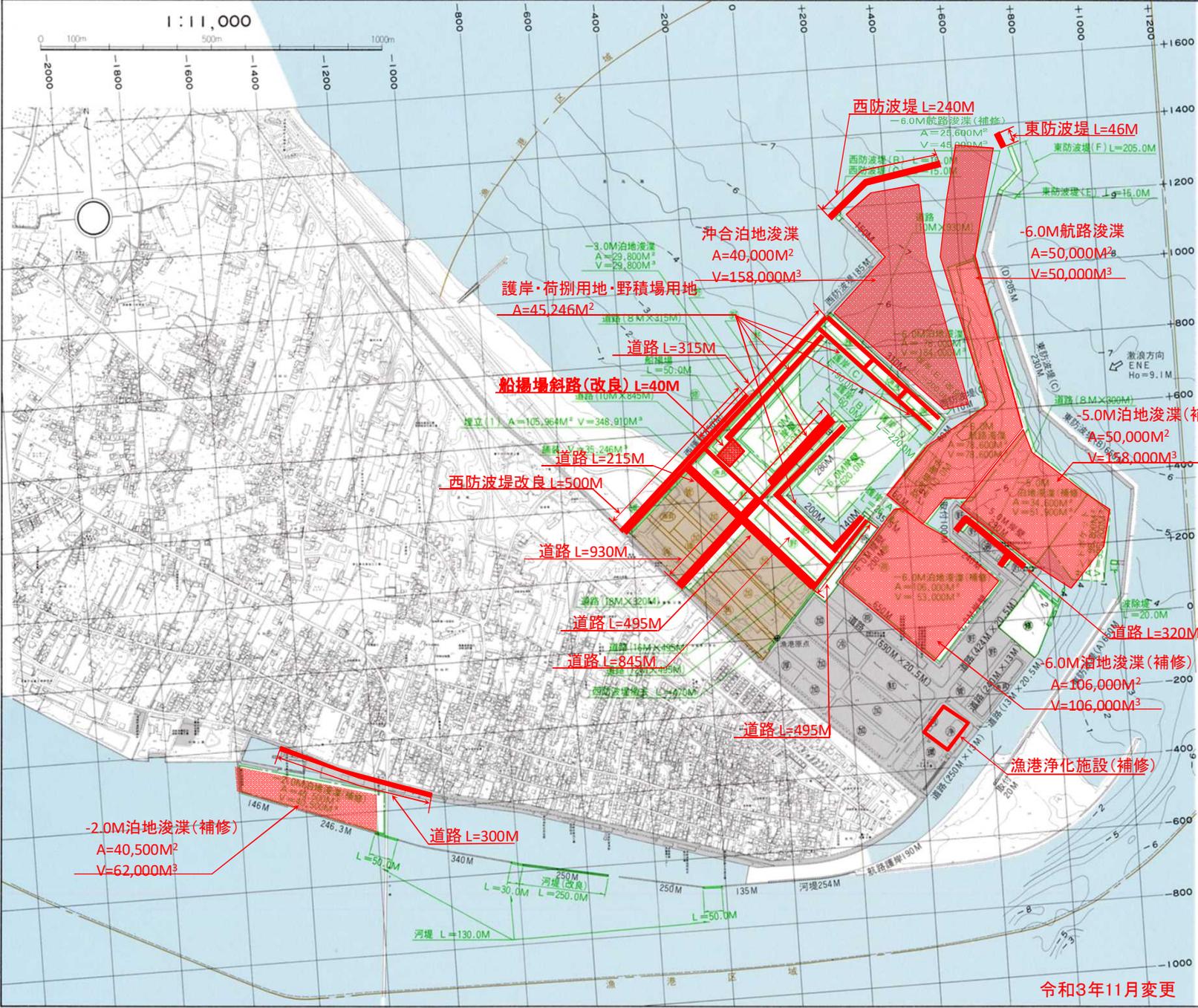
		<p>て、地元漁業協同組合及び加工業協同組合が製氷施設や冷凍冷蔵施設で使用する電力に充てるため、施設の付帯施設として風力発電施設を整備することで、流通拠点漁港としての機能向上、イメージアップを図るとともに、漁業地域の中核団体である漁協及び加工協の経営効率化に寄与している。</p>	<p>平成 29 年（漁協） 平成 30 年（加工協）</p>
--	--	--	-------------------------------------

特定漁港漁場整備事業 波崎地区 波崎漁港

漁港番号	種別	所管	事業主体	管理者	施行場所
1830040	第3種	本土	茨城県	茨城県	茨城県鹿島郡波崎町波崎地先



潮位	高さ
H.W.	+1.964
H.W.L.	+1.100
T.P.	+0.687
L.W.L.	±0.00
(D.L.)	



令和3年11月変更

平成7年2月 測量