

小坪漁港活用・活性化に向けた方向性について（ゾーン別）

令和5年3月

小坪漁港海面利用事業者意見交換会

I. はじめに

小坪漁港は、神奈川県三浦半島の付け根に位置する相模湾に面した逗子市唯一の漁港で、そこで営まれる小坪の漁業は、鎌倉時代から続く長い歴史を経てきた伝統を有している。

漁港整備は、民間会社が昭和40年代に行った公有水面埋立に伴う漁業補償として防波堤、護岸等を造り、寄贈したことに始まり、その後、船揚場が造成され、現在の姿となった。そのため、漁港区域内に複数のマリーナを擁しており、大都市圏近郊に位置することからも、海洋レジャー、文化発信地としての地域特性を兼ね、観光資源にも恵まれた極めて貴重な社会経済文化的価値を有している。

しかしながら、漁業と観光・レジャーが積極的に連携することはこれまでなかった。漁港整備以降、そのような状況が続いていたが、現在、小坪漁港においても、全国の他の港と同様、漁業従事者の高齢化や魚価低迷、水産資源減少、磯焼け進行と自然災害の激化など、多様な問題が深刻化しており、漁業と観光の組み合わせによる賑わいづくりにより漁港を活性化するなど、将来に向けた対策は緊急を要している。

このような状況の中、令和3年度からは、小坪漁業協同組合、逗子市観光協会及び市が協働で、観光との組み合わせによる漁業体験や船上直売会、遊漁船クルーズ等の試行的な取り組みをはじめた。

さらに令和3年12月からは、小坪漁港を取り巻く現状や課題、将来に向けた展望などを共有するために、小坪漁港を利用して事業を営んでいる小坪漁業協同組合、株式会社小坪マリーナー及び株式会社リビエラリゾート並びに漁港管理者である逗子市による「小坪漁港海面利用事業者意見交換会」をスタートし、令和5年3月までに計11回の意見交換を重ねた。令和4年9月12日には「小坪漁港活用・活性化に向けた方向性について」を取りまとめ、本書はそれを元に、今後取り組みを事業化していくにあたり、現在の漁港の利用状況を踏まえ、新たな漁港の活用の方向性について、海域及び陸域のゾーンごとに整理し、一定の方向性を示すものである。なお、海域の利活用にあわせて、陸域の利用を整理することを前提としている。

今後、水産庁の「海業振興モデル地区」における計画づくりの参考とし、漁港を中心に、漁業とマリーナが一体となって、観光との組み合わせによるにぎわいづくりに取り組み、将来、小坪海浜地域の活性化に繋げていくものである。

Ⅱ．小坪漁港の新たな活用や活性化に向けた方向性（全体）※令和4年9月資料抜粋

- 地域の伝統や文化を壊さずに、地元住民と共存できている。
- 漁師が主役となり、仕事をしやすい環境となる。
- 古い漁師町とマリーナなどのリゾートエリアとが共存する小坪漁港の特色を生かして、人を呼び込む。
- フィッシャーマンズワープのように海産物を買ったり、食べたりできる。
- 使われていない海面や船を活用して、気軽に漁業体験ができる。
- 海産物を加工したり、さばき方などの体験ができる施設や設備がある。
- 観光客だけが集まるような街ではなく、地元の人買い物できるなど、地域内で生活が完結するような経済圏の中心となる。

Ⅲ．ゾーン別の方向性（概要）

●海域 Aゾーン漁港内海域（防波堤含む）

（１）現在の利活用の状況

- ・漁船とプレジャーボートの発着場所は分かれており、時間帯等で港湾内からの出入りを調整して利用している。
- ・遊漁や体験などの漁業者以外の乗降は、岸壁で行っている。
- ・航路以外には漁業者のいけすが点在している。

（２）新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状に加えて、漁業体験や漁船による海上タクシー（小坪漁港～逗子海岸）、マリアクティビティの発着に活用していく。
- ・一般利用客の乗降は、時間帯や季節で漁業に支障がないように岸壁で行う。

②施設整備等を想定する場合

- ・①に加えて、漁業利用とのすみわけを行い、一般利用客受け入れの幅を広げるために、岸壁や北防波堤に浮桟橋を設置することを検討する。
- ・南防波堤の延伸等により、台風や高潮などの影響を軽減し、利用できる幅を広げることを検討する。

○陸域 B・Cゾーン漁港内海域隣接地（漁業振興センター、駐車場及び船揚場）

（１）現在の利活用の状況

- ・漁業振興センターは主に漁業活動を支援する拠点であり、小坪漁業協同組合の事務所機能も有している。
- ・駐車場は遊漁船利用客用と近隣住民の月極駐車場があり、小坪漁業協同組合の貴重な収入源となっている。

- ・漁業者の主な操業場所は船揚場で、各漁師の漁具倉庫と小型漁船があり、漁の準備や収穫後の処理など、ほぼすべての作業を行っている。

(2) 新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・漁業振興センターは現状の利用方法で、漁業体験や海上タクシー利用者の受け入れを拡大していく方向で活用していく。
- ・漁業振興センター裏の空地（資材置き場）は、現状に加えて、直売イベント会場としての活用もしていく。

②施設整備等を想定する場合

- ・小坪漁港のシンボルとなるような複合施設の整備を目指していく。
- ・複合施設には、現在の機能に加え、加工、販売、体験、食堂、観光歴史案内、駐車場、津波避難タワーなどの機能を有したものを検討していく方向となった。
- ・整備エリアは、現センター及び駐車場、空地（資材置き場）を想定とする。
- ・駐車場は、小坪海浜地エリアでは慢性的に不足しており、近隣住民の生活のための月極駐車場は必要不可欠であることから、近隣の小坪5丁目海浜地駐車場等も含めて、配置を検討することとする。
- ・岸壁は、現センターにも近く、漁業以外の利用者が乗降する場所に最適であることから、浮桟橋を設置するなどして利用幅を広げる整備を検討していく。
- ・船揚場は、漁業活動の本拠地であり、現在の使い方が小坪の漁法にあっていることから現状どおりを基本とするが、漁具倉庫での各漁業者による直売ができる方法も検討していく。本格的に加工場所として活用する場合は、下水道接続等の衛生・環境面での対応が必要となる。
- ・複合施設や漁具倉庫の更新等の施設整備を検討するにあたっては、漁港関連や都市計画関連法令等の法的制約を踏まえた、漁業者及び民間事業者の収益性を確保した、持続可能な事業構築を検討していく必要がある。

(3) その他

- ・小坪漁港を認識してもらうために、玄関口である交差点角地付近にシンボリックな看板を設けるアイデアが出され、設置を検討していく方向となった。
- ・漁獲が減っている状況で、海の資源と地域の市場ニーズに合わせた適正価格での売買ができるような地域経済循環ルートを整えることが、地産地消にもつながり、漁業者の所得向上にも有効なのではないかとの意見もあった。
- ・遊漁船の利用客が釣り上げた魚を組合が買い取り、近隣飲食店やスーパーへ卸したり、加工して販売する等の提案があり、貴重な海洋資源を循環させ、漁業者の所得向上にもつながることから具体的な検討が望ましい。
- ・南防波堤を10mほど延長できるだけで、台風等の被害を軽減でき、漁船を陸揚げして避難させる必要もなくなることから、整備の検討が望ましい。

IV. ゾーン別の方向性（詳細）

●海域

Aゾーン 漁港内海域（防波堤含む）

A-1 全般

（1）現在の利活用の状況

- ・漁船航路（一部プレジャーボート等含む）
- ・漁船、遊漁船とマリナーやダイビングのプレジャーボートが行き来している。
- ・小型漁船は主に船揚場から防波堤口に向けて、放射線状に出入りしている。
各漁業者の漁にもよるが、一年中ほぼ毎日出入りがある。
早朝出航し、昼頃に帰港することが多い。
- ・中型漁船及び遊漁船は防波堤に係留し、船揚場から小舟で乗り換えている。
- ・遊漁船利用客乗降は岸壁で行い、早朝出発、午後から夕方にかけて帰港する。
- ・各漁業者が漁獲物を一時的に保管するいけすが点在している。

（2）新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・新たな活用にあわせて、時間帯や季節も考慮した航路を整理していく。
- ・点在している各漁業者のいけすをまとめる。

②施設整備等を想定する場合

- ・新たな活用にあわせて、時間帯や季節も考慮した航路を整理していく。
- ・点在している各漁業者のいけすをまとめる。

（3）意見交換内容

各ゾーンの活用方法に合わせて航路や使用時間帯等を調整し、利用者相互の共通ルールとする必要がある。例えば、中央は漁船の航路として両端をマリンアクティビティ等の航路とするためにブイを目印に設置するなども考えられるが、具体的な航路は実態に合わせて柔軟に調整することを目指す。

なお、新たな活用に合わせて点在するいけすを移動させる必要が生じた場合は、各漁業者間で調整を行い、柔軟な対応が必要となる。

バナメイエビの養殖はスペースがなくてもできるといった意見が挙がるなど、新たな養殖事業に係る意見交換も行ったが、小坪漁港においては事業収益を上げるほどのスペースを確保することが困難なため、見送る方向となった。

また、港内以外の海域についての意見も挙げられ、例えば、マリナー周辺をテトラポットではなく人が歩けるようにして、海釣り公園としたり、栈橋を多く設けてカルフォルニアのようなフィッシャリーナにしていくアイデアも出された。一方、海の大規模な開発になるようなものは慎重に検討すべきとの意見もあり、今後の海業振興の参考とする。

A-2 岸壁寄りの海域

(1) 現在の利活用の状況

- ・水揚げ
- ・遊漁船客乗降時接岸

(2) 新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状の利用
- ・漁業体験客乗降時接岸

②施設整備等を想定する場合

- ・水揚げ
- ・浮棧橋を設置して遊漁・漁業体験・海上タクシーの発着場所にする。
※漁業者と他の利用者で場所や時間帯ですみ分けを整理する必要がある。

(3) 意見交換内容

シラス漁や大漁時などの水揚げのための使用は必要不可欠である。遊漁船や漁業体験利用者の乗降場所としても利用しているが、今後海上タクシーなどの漁業以外の利用を増やすにあたっては、時間帯や場所でのすみわけが必要となる。

利活用の幅を広げる案として、例えば浮棧橋を設置することができれば、漁業者と一般利用者を明確に分けて、使用することができる。さらに、遊漁船が係留している北防波堤にも浮棧橋を設置することができれば、遊漁船客が北防波堤から直接乗降することが可能となり、岸壁の混雑を避けることができ、利活用の幅が広がる。浮棧橋の設置を検討する場合は、台風時等の管理方法を検討する必要がある。

また、新たな活用や整備に当たっては、みかん投げなどの伝統行事にも配慮が必要との意見があった。

A-3 北防波堤及び周辺海域

(1) 現在の利活用の状況

- ・遊漁船係留

(2) 新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状どおり

②施設整備等を想定する場合

- ・遊漁船係留
- ・浮棧橋を設置して遊漁・漁業体験発着場所にする。
- ・係留位置の調整により空いた海域を浮釣り等の子ども向け体験場所にする。

(3) 意見交換内容

岸壁寄りに浮棧橋を設置することができれば、係留したまま遊漁船に乗降することが可能となる。これによって、小舟から遊漁船に乗り換えて岸壁に接岸する手

間が省ける。また、係留船を南防波堤に移動することは難しいが、係留位置を調整することにより空いたスペースで釣りを体験するエリアを提供することができ、定員を設けて有料にすることで管理も可能となるのではないか。漁港は閉鎖的なイメージがあるため、一部でも開放できると人を呼び込むことに繋がることは良い方向性となる。

なお、釣りエリアを考えるにあたっては、海浜公園側の防波堤テトラポットも検討したが、釣り等を行うことは命にかかわる事故につながり大変危険なため、港内の海面を利用する方向で考えるべきとの意見となった。

A-4 南防波堤及び周辺海域

(1) 現在の利活用の状況

- ・その他漁船係留

(2) 新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状どおり

②施設整備等を想定する場合

- ・現状どおり

(3) 意見交換内容

現状の利用を継続することを基本とする。北防波堤と南防波堤を移動できるように橋を架ける案もあがったが、管理や荒天時の危険性、南防波堤はテトラポットで上に乗ること自体が危険であるため、船の係留に留める方向性となった。テトラポットを岸壁として整備したり、新たに防波堤を整備する案も挙がったが、現時点では費用対効果が現実的でないと結論に至った。

費用面の課題はあるものの、例えば、南防波堤を10mほど延長できただけで、台風等の被害を軽減でき、漁船を陸揚げして避難させる必要もなくなり、利用できる幅も広がることから、整備を伴う新たな活用や活性化策についても検討が望ましい。

A-5 小坪マリーナ桟橋付近の海域

(1) 現在の利活用の状況

- ・プレジャーボート発着（浮桟橋）

(2) 新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状どおり

②施設整備等を想定する場合

- ・現状どおり

(3) 意見交換内容

プレジャーボート等の発着場としての規模の拡大の意見交換を行ったが、台風時等の管理を考慮するとこれ以上の規模拡大は困難なため、現状どおりの方向性となった。

A-6 マンション寄りの海域

(1) 現在の利活用の状況

- ・カキ養殖試行

(2) 新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・カキ養殖継続
- ・マリンアクティビティ発着

②施設整備等を想定する場合

- ・カキ養殖継続
- ・マリンアクティビティ発着

(3) 意見交換内容

水深の浅いこの箇所は、船底が擦ってしまうために漁船等の利用はできない。そのためこれまでほとんど活用されてこなかったが、カキ養殖には適した水深であり、令和4年10月から新たに年3回程度で地元に流通させる程度の量を試行的に取り組んでおり、当面の間は継続していく方向となっている。6号船揚げ場は平らな箇所もあり、マリンアクティビティの発着も考えられるが、誰がどのように運営するか、具体的に調整・検討する必要がある。また、カタマランヨットは水深が浅くても係留が可能のため、係留場所とする案もあったが、台風や荒天時の避難先がないなど、管理に課題があるため見送る方向となった。

○陸域

Bゾーン 漁業振興センター、駐車場及び岸壁

B-1 漁業振興センター

(1) 現在の利活用の状況

- ・漁業振興センター機能
- ・小坪漁業協同組合事務所
- ・遊漁及び漁業体験利用客受入体制整備中（1階魚卸し用水場、2階休憩所等）

(2) 新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状どおり

②施設整備等を想定する場合

・複合施設整備

漁組事務所、加工、販売、体験、食堂、観光歴史案内所、駐車場（利用者・月極）、津波避難タワーなどの漁港来訪者を受入れ、賑わいをもたらし、漁業者や地域住民にとっても必要な機能を備えたものを想定

（３）意見交換内容

現状の利用を継続しつつ、漁港来訪者の受け入れ体制を整備するための Wi-Fi や仮設更衣所等の設置を行う。将来的には、小坪漁港の目玉となるような加工販売所や駐車場、さばき方体験所などを有する複合施設の整備を目指し、観光案内所やテナントが入ることによって多くの来訪者が市内外から訪れ、収益性も見込める地域活性化の中心としていく方向性となった。今後、費用面及び法的課題の整理も含めて民間事業者との連携構築手法などを検討し、実現の可能性を模索していく。

B－２ 漁業振興センター裏空地（資材置き場）

（１）現在の利活用の状況

- ・キャンピングカー駐車スペースの実証実験（カーステイ）
- ・漁港維持管理工事用資材置場

（２）新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状の利用
- ・直売イベント利用

②施設整備等を想定する場合 ※複合施設検討の際は一体的に考える必要あり

- ・現状の利用
- ・柵を設置して浮釣り体験（釣り堀）
- ・共同加工施設

（３）意見交換内容

現状のまま利活用する場合は、直売イベントやカーステイ等を継続する方向となった。また、北防波堤の係留船の位置を調整できれば、柵を設置して空いたスペースで子どもが釣りを体験できるエリアを提供することができ、定員を設けて有料にすることで管理もできるようになるのではないかと意見もあった。

B－３ 遊漁船客用駐車場

（１）現在の利活用の状況

- ・遊漁船客用駐車場

（２）新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状どおり

②施設整備等を想定する場合 ※複合施設検討の際は一体的に考える必要あり

・現状どおり

(3) 意見交換内容

駐車場については、漁港の利活用に変化があっても必要な施設であり、小坪漁業協同組合の貴重な収入源ともなっている。現状の利用を継続するが、今後、漁業体験等の遊漁船以外の来訪者が増加することが見込まれることから、小坪5丁目海浜地駐車場等の近隣と比較し、駐車料金の整理が必要となる。

なお、将来、複合施設の整備を検討する際は、一体的に考える必要がある。

B-4 月極駐車場

(1) 現在の利活用の状況

・月極駐車場

(2) 新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

・現状どおり

②施設整備等を想定する場合 ※複合施設検討の際は一体的に考える必要あり

・現状どおり

(3) 意見交換内容

小坪海浜地区に駐車場が慢性的に不足していることから、月極駐車場を減らすことはできない。そのため、将来、複合施設の整備を検討するにあたっては、地域一帯の駐車場事情も踏まえて検討する必要がある。

B-5 岸壁（物揚場）

A-2と同様（P. 4）

B-6 元給油所

(1) 現在の利活用の状況

・キャベツウニや海ぶどうの養殖試験

(2) 新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

・現状どおり（養殖試験や子ども向けの漁業や環境教育の体験場所）

②施設整備等を想定する場合

・現状どおり（養殖試験や子ども向けの漁業や環境教育の体験場所）

(3) 意見交換内容

現状の広さでは、陸上養殖を事業化できるほどの規模は扱えないため、養殖実験やタッチプールで活用するなど環境教育の体験場所としての利用を継続する方向となった。小坪漁港を海の駅として登録する場合に給油所の復活も案として挙

がったが、標高が低く波を被った際に油が漏れ出る危険性があり、過去に廃止した経緯もあることから給油所としての利用はしない方向となった。

Cゾーン 船揚場

C-1 9号船揚場（中央道路側漁具倉庫）

（1）現在の利活用の状況

- ・漁具倉庫

（2）新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状の利用
- ・直売（法的課題の整理、衛生設備の設置可否、台風被害等を考慮）

②施設整備等を想定する場合

- ・現状の利用
- ・直売（法的課題の整理、衛生設備の設置可否、台風被害等を考慮）

（3）意見交換内容

各漁業者の漁具倉庫が並ぶこのエリアは、小坪漁港の特徴的なところであり、フィッシャーマンズワープのように漁業者が直接販売できるとより魅力的なところとなるという意見が多かった。現状の漁具倉庫を主としつつ、漁業者による直売ができるよう法令や整備等の調整を図って活用していく方向性となった。

また、漁具倉庫を集約していく可能性についても意見交換がなされたが、小坪の漁やこれまでの経緯を考えると、現状どおりが好ましく、さらに台風等による高潮の際に倉庫まで波が押し寄せることを考慮すると、ある程度の設備を備えた加工場に建て替えたとしても浸水等の被害が想定されるため、この場所に整備するのは避けた方がよいとの方向性となった。

【参考】現状の漁具倉庫の扱いについて

- ・漁具倉庫がある場所は国の海浜地であり漁港区域内にある9号船揚場という漁港施設の上に、占用許可を得て建っているものになる。
- ・漁業に必要な仮設の倉庫であることで、漁港管理者である市が占用を許可している。
- ・建築基準法上の要件も仮設の建築物という扱いになっている。
- ・そのため、永続的にその場所を使う建物となると、占用の範囲を超えてしまう懸念がある。
- ・また、下水道が通っていないので本格的に加工場所とする場合、新たに下水道を整備する必要がある、そのために船揚場を改変することになる場合、漁港漁場整備法等の法的な取り扱いを整理する必要がある。

- ・都市計画法上は埋立前の砂浜と同様の扱いとなるため、色塗りされていない市街化調整区域となっており、開発の手続き等が必要となる。ただし、市が漁港管理上必要なものと認めればその限りではない可能性がある。
- ・海産物の加工・販売については、加工品、鮮魚それぞれで保健所の基準があり、それらをクリアできる設備を備えることができれば、現在の漁具倉庫でも可能と思われる。

C-2 9号船揚場（中央海側船揚げ場）

（1）現在の利活用の状況

- ・船揚場
- ・わかめ干し
- ・一部加工

（2）新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状どおり

②施設整備等を想定する場合

- ・現状どおり

（3）意見交換内容

現在の漁法であれば、各漁業者の作業場所や船揚げ場が必要となるため、現状の利用が最適であり、多くの漁業者が同時期に行う主力のわかめの干し作業等も他の候補地がないことから、現状どおりの方向性となった。

C-3 8号船揚場（西側）

（1）現在の利活用の状況

- ・老朽化により船揚げとしての利用はなされていない。
- ・一部漂着ごみの仮置き場

（2）新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状どおり

②施設整備等を想定する場合

- ・現状どおり

（3）意見交換内容

傾斜が急なため漁船を降ろすことは困難であり、現状、船揚げの用途での利用はほとんどない。潮が満ちている場合はシーカヤック等の発着は可能であるが、老朽化により段差が多く、現状のまま一般客が多く立ち入ることは危険を伴う可能性がある。また、潮だまりで漂着ごみが溜まりやすい箇所でもあることから、現状のごみの仮置き場としての利用を想定するが、今後整備する場合は、駐車場側

と一体での利用も考える必要がある。

C-4 6号船揚場（東側）

（1）現在の利活用の状況

- ・わかめ干しや漁網の手入れ
- ・台風等荒天前の船上げ避難場所

（2）新たな利活用の方向性案

①現状のまま利活用する場合

- ・現状の利用
- ・マリンアクティビティ発着

②施設整備等を想定する場合

- ・現状の利用
- ・マリンアクティビティ発着

（3）意見交換内容

平成28年に機能保全工事を実施し、良好な状態の船揚場だが、メインの9号船揚場と比べて傾斜がきつく、船の上げ下げの際に船底がすれることもあり、本来の用途ではほとんど使われていない。荒天前に一時的に船を避難させる際に使ったり、漁網の手入れやわかめ干し場所として使われたりしている。

道路側に平らな箇所があり、舗装もしっかりしており、現状の利用状況を踏まえると他の利活用の可能性はあり、例えば、マリンアクティビティの発着場としての利用が考えられるが、実施にあたっては運営を誰がするかなど、具体的な実現性を検討する必要がある。一般の漁港来訪者とマリンアクティビティ利用者をすみ分けができる適度な距離感があるとの意見もあった。