

2011 年度 財団法人交流協会フェローシップ事業 成果報告書

漁港管理者對漁港中增設遊艇碼頭設施的考量差異

行政院農業委員會水產試驗所 沿近海資源研究中心
楊清閔

招聘期間（2012 年 3 月 1 日～3 月 31 日）

2012 年 3 月
財団法人 交流協会

一、背景調查與問題意識

隨著世界性的漁業發展面臨資源枯竭，傳統漁港的功能如漁船卸貨、休息、補給、修理等「生產活動基地」，以及漁獲物之拍賣、加工、冷凍、冷藏等「漁獲物流通基地」等功能性逐漸衰退，漁港區域之經濟資金及勞動中心的重要性嚴重消失。另一方面，海洋休閒風潮多樣化的發展，對於海洋空間的需求急速地高漲，海上遊樂船舶活動所需的船舶船位不足，湧入各漁港或河川壁岸處停泊與漁船爭位，遊樂船舶在漁港中無秩序的停放及放置艇問題(如下段說明)，颱風時與漁船爭用繫纜繩，航道的衝突(Heatwole and West 1982)，漁船作業的衝突(Margavio, Forsyth et al. 1994)，以及妨礙漁業生產且增加事故風險(村越隆文 1995; 中村直彦 2002; 桐谷定行 2002)等等問題已日趨嚴重。原本作為傳統漁業生產流通基地的漁港，已不敷民眾與漁民的需求。而海洋觀光休閒的實際情形來看，休閒漁業的活面積和成長率，已發展到足以和制訂漁業政策與商業性漁業相抗衡的規模。如何將此二種不同的漁業同時管理，對漁場管理的人員而言，已變得日益迫切(莊慶達, 胡興華 et al. 2008)。解決此問題的思考之一，管理者單位導向以漁港辦理遊樂船舶停泊港設施的建設，在日本的案例稱為 Fisharina(於下段說明)，即漁港空間開放給海洋休閒活動所使用的船隻停泊，根據日本 Fisharina 協會(Japan Fisharina Association)網站，全日本有 37 個漁港已導入此政策。活化功能性衰退的漁港，並有利於漁業與海洋休閒活動之間的調和發展，以漁港多功能轉型帶動周邊產業發展。

日本放置艇問題有多嚴重，所謂放置艇的定義，即日本的遊樂性遊艇不遵守規則而隨意放置，又稱為不法係留船。所引起的問題包括：1、停放場所私物化、私權化、公共遊設的破損、沉廢船化；2、無秩序艇之聚集，造成航行障礙；3、洪水及漲潮時，造成流水阻礙，以及艇船遭沖走的災害發生；4、無充足之安全管理，造成事故、遇難、與漁業業者的糾紛；5、違法停車、噪音、廢棄物、廢油的不法投棄、影響環境景觀等。(荒川泰二 2003)。其形成的原因，為停泊設施不足與登錄制度不全而生。早期的港區與航道被認為是交通運輸與漁業等經濟活動所用，而將娛樂用之船舶排擠在可停放的港區之外。早在 1960 年代即有漁協與行政單位與遊艇使用者對於停泊地的歧見與爭端產生。在 1980 年代來有新聞報道漁港中的放置艇造成漁船航行障礙與災害流失、漁具損壞等間接與漁業業者糾紛的事件發生。但是隨著國民生活水準與所得的提高、閒暇時間的增加、親近海洋的趨勢、小型船的低價格(200 萬日幣)等，讓日本的娛樂用船舶迅速增加。據統計 2006 年 3 月全日本約有 45 萬 7,000 艘，在 10 年間增加了 3 倍。然而，專用遊艇碼頭的收納量嚴重不足，此繫留與停泊的設施不足的問題，讓港灣水域任意停放的違法小船增多，這類的非法係留船約有 15 萬艘。再者，另一個原因則是登錄制度的不足，漁船有漁協組織可掌握漁船所有者及停泊場所，但是，漁船以外未滿 5 噸的小型船舶雖然有安全檢查的義務，但是未滿 5 噸的小型船舶並未納於小型船舶登錄制度內，造成無法追查到使用者，以及無法實施像車庫法一樣登錄時需有保管場所(安藤朗彥、富重信一 1998)。而這些小型船舶約佔放置

艇數量的 80%。直到 2002 年將未滿 5 噸之小型船舶納入登錄制度，以及水上摩托車的專用證照制度，這些相關法令才算齊全。

日本 Fisharina 的用意即在解決放置艇的問題，何謂 Fisharina？根據日本 Fisharina 協會(<http://www.fisharina.or.jp/>)得知，Fisharina(フィッシュアリーナ)，是日本水產廳為了使「漁業」與「海洋休閒產業」二產業能共同並存，將漁港廣泛地開放給國民，並同時推動地域振興的一個計畫。其擬定的具體政策稱為「Fisharina 整備事業」，此政策符合近年來大眾對於「漁港能開放做為海洋休閒產業用」的期望。在整備事業中按照各漁港的地域環境與特徵，設置一綜合的設施(簡稱：Fisharina)，將停泊在漁港中的漁船及漁船以外的船舶(休閒船舶)做分離收容，及水域的利用調整。

依楊清閔等(2010)的報告中亦指出，Fisharina 為日本自行制定的名詞，其概念為將漁港內的休閒船舶與漁船分離收容的設施。該設施設置於漁港區域中，提供使用者各項服務、並兼具各項安全設備等的總稱。名詞由來，是以漁業(fish)與劇場(arena)的觀念，二者結合出來的新概念。其概念即以本身擁有豐富自然環境的漁港、漁村為背景，以魚為中心主題，打造出將人聚集並可交流的場所。在解決高齡化的漁民減少問題，以及漁港在漁業與海洋休閒產業的協力、提攜利用上，整備後的綜合設施(Fisharina)，將有助於漁業的振興、漁港、漁村的地域活性化、及在漁港區域的健全海洋休閒活動的發展。Fisharina 綜合設施的利用對象，不僅僅是以往的漁業者而已，包括遊漁船、海釣船、遊艇、小船、風帆船等

等海洋休閒活動的利用者，以及來到漁港的觀光客，均為 Fisharina 設施的服務及利用對象。在漁港．漁村地區可形成如濱海走廊，或如漁人碼頭的觀光景點的營造。Fisharina 綜合設施整備事業內容包括漁港利用的調查，以及漁港．漁村活性的對策為主，其最大的目的在於以「漁業振興」、「漁業與海洋休閒產業共存」、「漁港．漁村的地域活性化」等三者，分述如下：

(一) 漁業振興：Fisharina 綜合設施的基本目的為漁業振興，期能提供給漁業者更好的漁業活動空間。因此，隨著休閒船舶的增加，以及海洋休閒．觀光產業的抬頭，漁業與海洋休閒活動之間的摩擦情形(如漁場的競爭，休閒船舶的無許可停泊等)亦會日漸增加。為了防止二者間的摩擦，現行的漁港與漁場的利用，勢必要通盤地調整與檢討。

(二) 漁業與海洋休閒產業共存：為能謀求漁業與海洋休閒產業共存，二產業的相互理解是非常重要的。活用 Fisharina 設施，除了能提供給海洋休閒活動有可利用的空間之外，亦能促進海洋休閒從事者及遊漁業者能組織化，並能有商議的場所。教導從事海洋休閒活動的人們能理解在地的漁業實際情況，以及在漁場時的規則與應遵守的禮節。而傳統利用漁場的漁業者，也不會胡亂地抵制海洋休閒產業。而能更積極地按照漁業振興的模式，將海洋休閒產業納為一環。漁業者與從事海洋休閒活動的人們能相互尊重，使雙方能共同攜手，促進漁業與海洋休閒產業的調和與發展。

(三) 漁港．漁村的地域活性化：以 Fisharina 設施為核心，期能經由海洋休

閒活動與都市居民交流，將漁港．漁村地域發展成具有吸引力的地方，促進年輕人進駐漁港．漁村。更且，Fisharina 設施直接與漁港結合，將海鮮餐廳、漁人碼頭(Fisherman's Wharf)等整合為一體。由漁業者本身來參與 Fisharina 設施的經營籌畫，帶來穩定的收入，及雇用機會的增大等，讓漁民生活能更安定，促進漁港．漁村地域的活性化。

而台灣的政府單位之農業委員會漁業署考量部分漁港地理區位鄰近都會區，交通方便，鄰近海域具有發展海域休閒活動潛力等因素，自 2003 年起陸續開放漁港供遊艇泊靠，目前已開放 20 處漁港計 142 處泊位。另交通部興建遊艇港 4 處(後壁湖、石門、布袋及龍洞)，除此 4 處遊艇港單純供遊艇泊靠外，其餘遊艇皆利用既有漁港泊地及碼頭，與傳統作業漁船共用港區航道。由於遊艇在船型與使用型態與漁船不同，偶有互相干擾及衝突產生，為區隔兩者，故政府單位仿效日本漁港中增設遊艇碼頭設施”Fisharina”之概念，於漁港中的區域再另行興建獨立港區，提供遊樂船舶停靠的專屬港埠(農委會漁業署 2009)。臺灣的海岸地區幾乎無發展建設新遊艇專用港的條件，在漁港未來規劃遊艇等非漁業船舶之停泊時，以現有的漁港中，選擇及運作轉型發展之遊憩港為後續推動發展海洋遊憩之重點(王謙仁、王智益、陳文深 2010)，並需在設施及管理上妥善規劃。選定漁港作多功能化發展係屬於多準則評估的問題，政府決策單位必須考量許多因子，做為是否據以投資漁港多功能化的改造，以發揮更大的社會效益(陳璋玲 2008)。但是，漁業管理目標的特點是多準則且往往是相互衝突(Leung, Muraoka et

al. 1998)。在各種不同產業模式，使用者與相關政府、民間部門進入漁港區域後，漁港的管理工作更形複雜與困難(陳清春 2010)。

由於台灣的漁港中增設遊艇碼頭的建設概念參考日本，而日本在漁港環境、漁業形態與漁港利用上與台灣相似，其漁港管理與遊艇活動均已有良好的環境與基礎建設。在台灣發展 Fisharina 之漁港多元化應用政策之際，日本屬於遊艇數量較多且已有發展經驗的國家。日本推動漁港轉型觀光遊憩功能之經驗與作法，可做為台灣未來漁港轉型政策制定與經營管理之參考。因此，直接瞭解日本決策者對於漁港增設遊艇碼頭設施的考量，並分析其在立場上的考量點，實有助於推展台灣遊艇活動與改造傳統漁港多元化利用的功用性存在，能提供台灣漁港管理者在選擇漁港做為遊艇碼頭的參考，增強不足之處，提供公部門在推動海洋觀光之設施升級及品質改善的依據。

二、調查活動之問題與結果

(一)、みうら・宮川フィッシャリーナの簡介

(From：神奈川県東部漁港事務所)



管理者：神奈川県東部漁港事務所

みうら・宮川フィッシャリーナの整備と運営

1 目 的

三崎漁港は、三浦半島の先端に位置し、遠洋まぐろ漁業などの漁業基地として発展してきた。一方、三崎漁港の周辺は、自然に恵まれ景勝地でもあることから、近年では、プレジャーボート（ヨットやモーターボートなど）の利用が増加し、漁港内で漁船と混在し、各種問題が生じてきた。このことから漁港内に混在するプレジャーボートと漁船を分離・集約し、円滑な漁業活動を確保するとともに秩序ある漁港利用を推進するため、フィッシャリーナを整備した。

2 施設に係る事業の概要

（１）宮川地区の利用調整事業の内容

事業区分	事業主体	施設名	工種	事業量	事業費 (百万円)	施行年度
利用調整事業	県 (公共事業)	外郭施設 水域施設	内防波堤 -3m浚渫	121m 11,499 m ²	850	H7-11 H6-7

NTT-A 型事業	振興漁連 (単独事業)	係留施設 (艇数 96 艇)	主棧橋	241m	155	H12-13
			補助棧橋	269m		
			係留杭	15 本		
		漁港環境整備 施設	管理棟	1 棟		
計					1,005	

(参考)宮川地区では、修築事業 (公共事業) で外郭施設として 1 号防波堤 (25m,H7-8 年度) 及び 2 号防波堤 (114m,H6-13 年度) を整備

(2) 係留施設等の概要

ア 所在地 三浦市三崎町六合地先 (宮川湾)

イ 係留施設 専用浮棧橋 (ボンツーン) 水深 : 約 - 3m

収容総艇数 96 艇 ・ 一般募集用 91 艇

(水置き) ・ 一時係留用 5 艇 (ゲストバース)

艇の大きさ 艇の長さ 8.5m 以下、艇の幅 2.8m 以下

(上記長さ及び幅は、船外機等の付属品を含んだ実測値)

ウ その他付帯施設

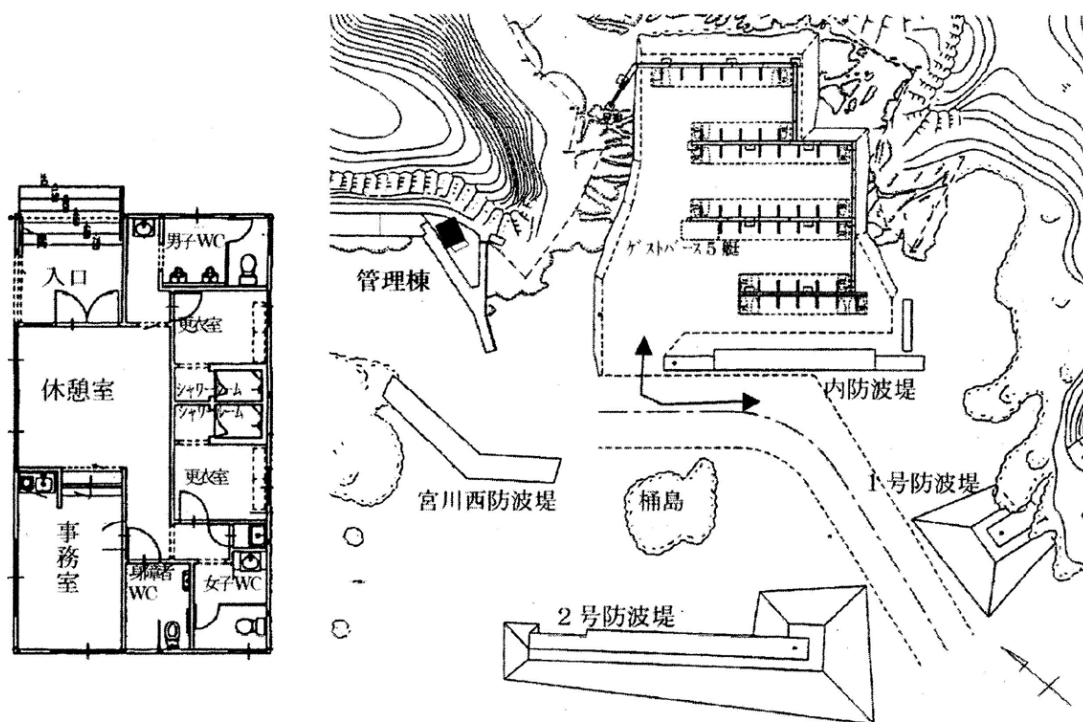
管理棟 シャワールーム・トイレ・更衣室・休憩室

駐車場 (有料)

< 係留施設 >

(浮棧橋の寸法)	
・ 主棧橋幅	1.5m
・ 補助棧橋幅	0.6m
・ 補助棧橋長	5.5m

< 管理棟 >



3 施設の管理・運営

(1) 施設管理者

神奈川県 (東部漁港事務所)

(2) 利用料 < 神奈川県漁港管理条例による >

艇の長さ	年間の停係泊料
6.5m 以下	262,500 円 (うち、消費税 12,500 円)
6.5m を超え 8.5m 以下	315,000 円 (うち、消費税 15,000 円)

(3) 艇の停係泊

神奈川県漁港管理条例に基づき、県が艇ごとに停係泊許可

(4) 係留する艇等の主な要件

ア 動力付ヨット及び動力付ボートで水置きにできる艇

イ 艇の長さ 8.5m 以下、艇の幅 2.8m 以下 (長さ及び幅は、船外機等の付属品を含

んだ実測値)

- ウ 日本小型船舶検査機構の検査を受けている艇、また、船舶検査証書の用途欄が「プレジャーボート」又は「プレジャーヨット」
- エ 賠償責任保険に加入しているか、加入予定の艇
- オ 艇の管理は、利用者の責任
- カ 艇の所有者(法人の場合、管理責任者)が海技免状を保有
- キ 艇の変更は不可(自然災害等の場合は除く)
- ク 許可を受けた者の変更及び追加は不可(相続等は除く)

(5) 施設の利用時間と休業日

ア 利用時間

- ・ 4月15日～9月14日 午前9時～午後6時
- ・ 9月15日～4月14日 午前9時～午後5時

イ 休業日

- ・ 4～6月、9～10月 毎週火曜日(祝祭日の場合は、その翌日)
- ・ 11～3月 毎週火曜日(祝祭日の場合は、その翌々日)及び水曜日(祝祭日の場合は、その翌日)

- ・ 12月29日から1月3日

(参考) 浮桟橋は、周年24時間利用可

(6) 施設の運営開始

平成13年10月1日から

(7) 指定管理者

みうら漁業協同組合(平成18年4月1日から)

(二)、對みうら・宮川フィッシャリーナ管理者的問題與回答

1、このフィッシャリーナを建設した理由は何ですか？

三崎漁港は、三浦半島の先端に位置し、遠洋まぐろ漁業などの漁業基地として発展してきました。一方、三崎漁港の周辺は、自然に恵まれ景勝地でもあ

ることから、近年では、プレジャーボート（ヨットやモーターボートなど）の利用が増加し、漁港内で漁船と混在し、各種問題が生じてきました。このことから漁港内に混在するプレジャーボートと漁船を分離・集約し、円滑な漁業活動を確保するとともに秩序ある漁港利用を推進するため、フィッシャリーナを整備したものです。

2、フィッシャリーナの経営方式は何ですか？政府側と経営者側の役割と金流？

経営方式は、指定管理方式です。

神奈川県（政府側）から指定管理者である「みうら漁業協働組合（経営者側）」に、指定管理料として年間460万円余りを支払っています。

また、みうら漁業協働組合は、年間378万円余りの駐車場料金収入を利用料金収入として受け取っています。

3、ここの規模と施設はどうですか、集客効果はどう？

集客を目的とした施設ではありませんので、その効果は少ないものと思われます。

4、使用料金と料金の計算基準は何ですか？

上節已説明。「施設の管理・運営」のとおりです。

5、料金について、近くのマリーナと比べて、差別がありますか

料金は、近隣民間マリーナの半額以下です。

6、使用者にとって、ここのメリットとデメリットは何ですか？

メリットは、料金が安いこと。東京、相模湾、千葉、伊豆等の港へのアクセスが容易であること。デメリットは、公共交通機関が少ないこと

7、停泊しているプレジャーボートの長さ、隻数、価格

停泊可能なプレジャーボートの長さは 8 . 5 m 以下、幅は 2 . 8 m 以下です。隻数は、年間利用 9 1 隻、一時利用 6 隻 (ゲストバース) の合計 9 7 隻です。年間利用バースは、現在 5 隻分空いていますので、常時、停泊している隻数は、8 6 隻です。

なお、空いている 5 隻分については、放置船を保管する施設とし利用する予定で、新たな利用者の募集はしていません。

8、使用者の利用方式は何ですか？ 日帰り？

年間利用と日帰りです。

9、使用者と近くの漁業者に仲がよいですか？トラブルがあるか？

指定管理を近くの漁業者である「みうら漁業協働組合」が行っているためトラブルはありません。

10、漁業協同組合にとって、メリットがありますか？

指定管理者として、県から指定管理料年間 4 6 0 万円余りの収入があること。また、年間 3 7 8 万円余りの駐車場料金収入を利用料金収入として受け取れることです。合計年間 8 3 8 万円余りの収入になります。

11、311 大震災のあと、どの影響があるか？

前年度に比べ、平成 23 年度は、ゲストバースの利用が 39% の減、駐車場の利用が 16% の減となっています。

(三)、對三崎漁港管理者的問題與回答

三崎漁港本港特別泊地・本港環境整備施設

1、この施設を設置した理由は何ですか？

三崎漁港を一時的に利用するプレジャーボートを本港特別泊地に集約することによって、プレジャーボートと漁船を分離し、円滑な漁業活動を確保するとともに秩序ある漁港利用を推進するため、本港特別泊地を設置しました。また、水産と観光・商業の機能を併せ持つ集客施設として整備された「三崎フィッシャリーナ・ウォーフ」と連携し地域振興をはかるため、駐車場、交流広場、特定目的岸壁を設置しました。

2、施設の経営方式は何ですか？政府側と経営者側の役割と金流？

経営方式は、指定管理方式です。

神奈川県（政府側）から指定管理者である「スバル興業株式会社（経営者側）」に、指定管理料は支払っていません。一方、スバル興業株式会社は、神奈川県に年間 170 万円の納付金を支払っています。

3、ここの規模と施設はどうですか、集客効果はどう？

施設等の概要は以下のとおりです。別添の平面図も参照してください。

本港特別泊地(ゲストバース)は、水域施設 155 m×20 m(3,100 m²)、
特定目的岸壁 155 m。本港環境整備施設は、駐車場 1,640 m² 駐車台数
50 台、交流広場 1,268 m²。

ただし、「三崎フィッシャリーナ・ウォーフ」(「うりり」の施設と敷地)
として神奈川県東部漁港事務所が神奈川県漁港管理条例に基づき占用許可を
与えている箇所は、除く。

集客効果については、もともと、大きな集客力を持つ施設でしたが、平成
23 年度から指定管理者となったスバル興業株式会社の企画力、情報発信力に
より、さらに大きな集客効果が生まれるのではないかと期待しています。

4、使用料金と料金の計算基準は何ですか？

本港特別泊地 (ゲストバース) の料金は、1 日、日中のみの利用で、1 回
2、500 円 (30 分以内 500 円)、平日割引料金 1 回 1、000 円 (30
分以内 500 円)。 駐車場の料金は、1 台 1 時間 200 円。

5、料金について、近くのマリーナと比べて、差別がありますか

みうら・宮川フィッシャリーナのゲストバースの料金が、日中のみの利用
で、1 日 2、500 円 (30 分以内 500 円の設定なし、平日割引料金なし。)
となっており、ほぼ同料金となっています。

ちなみに、みうら・宮川フィッシャリーナの駐車場の料金は、平日 1 日 5

000円、土日祝日1日1,000円となっています。

近隣の民間マリーナについては、ゲストバースのみの利用形態は見受けられません。

6、使用者にとって、ここのメリットとデメリットは何ですか？

メリットは、料金が安いこと。東京、相模湾、千葉、伊豆等の港へのアクセスが容易であること。 デメリットは、年間利用、夜間利用ができないこと。

7、停泊しているプレジャーボートの長さ、隻数、価格

停泊可能なプレジャーボートの長さの制限はありません。

隻数は、155mの特定目的岸壁に停泊可能な数です。どんな長さの船でも、料金は変わらないため、長い船が停泊してしまうと、料金収入が落ちてしまいます。船の価格については、さまざまな船が停泊するため不明です。

8、使用者の利用方式は何ですか？ 日帰り？

日帰りのみです。

9、使用者と近くの漁業者に仲がよいですか？トラブルがあるか？

指定管理を行っているスバル興業株式会社が、マリーナの運営に慣れているため、近くの漁業者とのトラブルはありません。

10、漁業協同組合にとって、メリットがありますか？

特に、メリットはありません。

11、311 大震災のあと、どの影響があるか？

前年度に比べ、平成 23 年度は、ゲストバースの利用が 10 % の減となっています。駐車場の利用も減となっています。

(三)、鋸南町保田漁業協同組合と「ばんや」的簡介

(From：鋸南町保田漁業協同組合)

1、保田漁協における取り組みの概要

鋸南町は、東京湾口の浦賀水道に面する房総半島の南西部に位置し、豊かな漁場を有し、中高級魚介類に恵まれ、古くから沿岸漁業の盛んな地域です。

しかし、近年、保田漁協は東京湾口航路整備事業により巨大船舶の輻輳によって、東京湾内での安全な漁業が困難となり、かつては三ヶ統あった中型まき網も廃業、休業を余儀なくされています。同時に東京湾内の開発等と海流の変化により、漁獲高が年々域少しているのが現状であり、今後販売手数料では組合経営が困難になるだろうという考えから、海や水産業を背景に、人を相手にした第三次産業「海業」に 15 年前から取り組みを開始したのが魚食普及事業「ばんや」です。

2、組合の状況

当組合の二本柱は自営の「定置網事業」と「魚食普及事業」(ばんや・ば

んやの湯)で、さらに平成 12 年には泊地以外の水域を公示施設に位置づけて、4 本の浮桟橋を設置してプレジャーボートの短期受入を行い、昨年は 2,727 隻の来港がありました。

現在では、漁業者の高齢化が進み 60 歳代が中心のために漁港整備の面では係留施設として、浮桟橋の設置に取り組んでおり、物揚げ作業の軽減や能率化を図っています。

組合の利益は組合員に対し出資配当、燃油の事業分量配当、ばんやの湯の割引もしています。



3、取組の考え

更に海洋性レクリエーションの利用者の増加に伴い、地先の水産資源を有効利用して都市部と漁村との交流を積極的に作る活動を推進しています。これにより、水産業とその地域に対する理解と関心を深めていただくとともに、地先水産物の消費拡大や漁村の活性化を図っています。その中のひとつに、海中を透視できる遊覧船事業を平成 18 年 5 月 1 日から運航し、新鮮な魚を食べて戴くだけでなく、親子で楽しく海で安全に遊べる施設づくりに取り組んでいます。

また、漁港という「点」の論議に止まらず「面的」な視点では、日本水仙の里で知られている「江月」という地区に、漁協の資金で桃やアジサイ、ツツジの花木など植栽し、水仙の時期だけでなく、その他の季節でも観光客が沢山来て戴けるようにばんやバスを運行し、鋸南町全体の活性化を考えた取り組みを数年前から実施しています。



4、組合員、役職員

代表理事組合長は柴田三喜男

(昭和 2 4 年生まれ、2 7 歳から監事、3 9 歳で組合長に就任現在に至る)

組合員数 (平成 2 1 年度末)

役 員：9 名 (理事 7 名うち常勤 1 名、監事 2 名)

正組合員：1 0 6 名

准組合員：1 0 8 名

職員 1 1 名 (うち食堂部門 4 名)

5、主な漁業

大型定置網 (漁協直営)：1 刺し網：3 6 一本釣り：4

採貝：１４ たこつぼ：１０ 小型定置：１ 中型まき網：１（休止）

6、漁業生産

表 - 1 保田漁協の漁業種別水揚げ金額（21.09.01～22.08.31）

漁業種類	水揚げ金額（千円）
刺網	72,424
採貝	5,230
一本釣	9,136
たこつぼ	12,566
その他	1,793
定置網	126,334
他船水揚	100,830
合計	328,313

7、取組の経過

平成 7 年 7 月：定置網乗組員・組合員の福利厚生事業を目的に、「魚食普及食堂」として「ばんや」をオープン。（当初は中古コンテナ２棟スタート）



平成１２年　７月：「第２ばんや」をオープン。収容人員２１０名

総事業費 8,150 万円（ 漁協自己資金 4,150 万円 ）

ばんやの用地は漁港施設用地の中の、'漁村再開発用地'という名目で、国庫補助金の入っていない単独用地です。町が漁港管理者として管理する行政財産ですので、毎年占用料金を納めて使用しています。



平成１２年　９月：ビジターバース運営開始（ 長期船 5 隻・ 短期 4 0 隻 ）

総事業費　2,000 万円

漁船と漁船以外の船舶との分離収容施設の整備を図る。



平成14年 3月：「第1ばんや」をオープン。収容人員132名

総事業費 7,200 万円 (漁協全額自己資金)



平成15年12月：高濃度炭酸泉「ばんやの湯」をオープン。収容人員132名

総事業費 15,000 万円 (漁協全額自己資金) 野積み場を福利

厚生施設用地に用途変更して、用地を占用して施設の建設をしました。



平成20年 4月：「第3ばんや」をオープン。収容人員200名 (予約のみ)

総事業費 19,050 万円 (自己負担 9,525 万円) 平成19年に策定した保田漁港地

区活性化計画を策定し、交付金によって整備を行った。



8、ばんやの波及効果

(1) . 水産物の高付加価値化

保田漁協の産地市場で保田漁協が入札参加

食堂部門の総売上：約 832 百万円。食堂部門の総仕入額:328 百万円、約

2.5 倍の付加価値化が実現

(2) . 地域の雇用拡大

食堂事業では、土・日曜日に 60～70 名の地元スタッフを雇用

食堂事業の総支払人件費は 242 百万円

食堂事業の付加価値化は、地域の雇用と所得を支えている。

(3) . 流通コストの省略

直接食べさせるので流通に係わるコストを省略

(4) . ロットがまとまらなくても売れる

ロットがまとまらない水産物も調理して食べさせることで販売可能。資源

の無駄がない。

(5) . 漁業経営の安定化に貢献

漁協の事業利益の 67 . 0%を食堂部門で捻出、漁業経営を支える大きな柱を形成。

(四)、保田フィッシャリーナの建設的経緯與簡介

1、地域活性化への取り組みと課題

保田漁協は、平成 7 年 7 月から地域活性化の骨格となる魚食普及食堂「ばんや」を開業し、その歩みを始めてから平成 2 2 年までの取り組みを通じて、年間 5 8 万人の交流人口と年間売上が 8 億円を超えるまでに成長しました。

漁協の抱える課題、活性化のきっかけ、実施からの問題点等がある中で、土地利用計画の変更をしながら整備した施設、今後の展望を時系列で紹介致します。漁協の抱える課題：

①漁業者の高齢化

組合員の 7 7 %が 6 0 歳以上という超高齢化。船の荷降ろしや稼働率の低下が想定され、就労環境の改善が急務となっている。

②後継者不足

低所得、厳しい就労環境から新規就業者の獲得が得られない状況。所得の改善を行うことが急務となっている。

③水産資源の減少

漁獲物の安定的な水揚げを行うために資源の放流を計画的に行うことが急務である。

④経営基盤の強化

不採算部門の整理、新たな事業の確立が急務となっている。

⑤経営の課題

※水揚げからの手数料では、今後の漁協を維持できない。

※ヒラメの養殖では、育成単価と販売単価で毎年赤字。今後は餌代の値上がりや施設の老朽化に対応できない。

※ヒラメと貝の加工販売を行ったが、直接消費者に販売できるルートがな

いため、第三者頼みの経営。

↓

このままでは、漁協の経営は破綻してしまう。＝強い危機感

◎当時の考え（H7）：活性化のきっかけ（漁協の考え）

当組合では、ヒラメの養殖を行ったが、経営に行き詰まった経験がある。そのときの教訓から「出荷しても人（水産会社）に売ってもらっている限り、うまくいかない。」つまり、下請けでは大成しないことを学んだ。今後は、「組合独自で直接販売。あるいは直接消費者に提供できる事業を考えなければならない。」ということを痛切に感じた。

それと同時に、自分たちの強みは何だろうと考えた時に、「自分たちは魚のことを誰よりも知っている」ことが最大の強みであること。そして海という財産がある。この強みを活かし、それを直接消費者に伝えたいという思いが、魚食普及食堂のきっかけとなった。

◎活性化のきっかけ（水産担当・漁港管理者の考え）

水産担当：水産業のこれからを見る限り、魚価の低迷・漁業者の高齢化や高齢化に伴う漁業活動の日数の減など漁業経営は更に厳しい事が容易に想定される。これまでの組合の決算からも漁業活動のみでは水産資源の維持や組合経営を安定化させるのは難しいのではないかと。多角経営に移行するだろう。

漁港管理者：水産業の低迷など厳しい状況は分かるが、漁港施設用地は目的や必要な所要で構成されているので、漁協が思うような利用は困難だろう。今後は漁協がどのような事を実施したいかなど、漁港管理や土地利用などの問題で難しい局面があるだろう。

↓

町としては、漁協の経営安定化や地域の活性化は悪い事では無い。協力出来る事であれば協力する。しかし、補助金が投入された施設や用地の利用については協議の中で理解されるかは不透明。

2、漁協の取り組み

平成 7 年 7 月 第 1 ばんやオープン・土地利用計画上の問題なし

平成 12 年 7 月 第 2 ばんやオープン・土地利用計画上の問題なし

平成 12 年 9 月 ビジターバス運営

・ 船以外の船舶の漁港利用についての計画・届出書

占用の許可をした経過がある。当初は、単独用地があったことから漁港管理上の問題は無かった。「第二ばんや」建設 平成12年 7月

(4)、ばんや、漁港管理者、町の課題

- A.人気の料理から売れるため、材料の手配が難しくなった。
- B.開業して4年目に年間売上が1億円。施設利用者が5万人を超え、コンテナ2棟では対応が困難になった。
- C.5万人の利用者を超えたあたりから駐車場の確保が問題となってきた。
- D.高速道路の開通と同時に鋸南町が通過点になる可能性が出てきた。

(5)、ばんや、漁港管理者、町の課題への対応

- A.材料の手配は、近隣漁協から材料を仕入れるなどの努力と新鮮な魚を提供するため、仕入れが出来ない場合は「売切れ」とした。その結果として、次回来たら食べたいという気持ちを利用者にあたえる効果があった。(リピーター確保に繋がった)
- B.千葉県の協力のもと、モデルケース(特認事業)として「第2ばんや」を開設。利用人数は210名が可能となった。
- C.基本的に駐車場用地が無い状況であったが、野積場に漁業者や荷捌き所を利用していた仲買人のスペースがあった事で、抜本的な対応はしなかった。その理由として、漁業者は早朝からセリが始まる9時までに水揚げを完了していたため、10時にオープンするばんやの利用とは重ならない事が要因であった。
- D.高速道路の開通と同時に鋸南町が通過点になる可能性が出てきた。漁協からは海からの受入としてビジターバスを設置したい。占用許可を出してほしい。

4、保田フィッシャリーナの整備

ビジターバスの設置 平成12年9月運営開始

(1)、漁協からの要望(町が整備できない事が前提)

- A.浮棧橋は保田漁協が設置したい。
- B.維持管理は保田漁協で実施する。町には迷惑をかけない。
- C.利用料は漁協が受ける。

(2)、漁港管理者の見解

- D.当時、PBと漁協とのトラブルが全国的にあるという事を聞いていたので、保田漁協でも同様な事態にならないか。
- E.利用料は漁協が直接取る事が問題であり、漁港管理者が受け取る事が基本であった。
- F.浮棧橋の設置は漁協であれば可能だろうと考えていた。しかし、海面占用をすると占用料があるので採算が取れない。採算が取れない施設の維持管理が今後の問題になるのではないか。

また、別名目で料金を徴収する事で利用者とのトラブルも考えられる。

G. 漁港の整備段階であり、分離収容が可能かなど、整備計画との整合性が図れるか。

H. 利用者の手続きと責任の所在

(3)、県との協議の中で指摘された事項

I. 漁港を整備中の港であり、分離収容をする余裕があるのか。

J. 漁協が施設整備することに疑問がある。漁港管理者が整備し、管理を委託するのが望ましいとの事。

K. 安全な施設の設置

L. 利用料の問題

M. 漁港内の不法係留艇 5 隻（長期係留）の対応

5、課題の整理と対応

施設の管理者：

A. 浮桟橋は保田漁協が設置したい。

B. 維持管理は保田漁協で実施する。町には迷惑をかけない。

J. 漁協が施設整備することに疑問がある。漁港管理者が整備し、管理を委託するのが望ましいとの事

↓

・ 施設は漁港管理者の所有とする。

・ 町では財政的な問題で整備に時間がかかる事が想定される事から施設の整備後に寄付をすることで調整。所有者が漁港管理者になった事で F が解消される。

・ 寄付する事で、維持管理は漁港管理者となったが、管理委託契約で調整する。

委託料（料金問題）：

C. 利用料は漁協が受ける

E. 利用料は漁協が直接取る事が問題であり、漁港管理者が受け取る事が基本であった。

L. 利用料の問題

↓

・ 利用料は漁港管理条例で定める。

・ 利用料金は近隣を参考に決定する。

・ 委託料をもって利用料とする。（料金収受：自治法第 244 条の 2 第 8 項）
（自治法第 244 条の 2 第 8 項で「普通地方公共団体は、適当と認めるときは、指定管理者にその管理する公の施設の利用に係る料金（次項において「利用料金」という。）を当該指定管理者の収入として収受させることができる。」）

漁業者と P B の関係（トラブル）：

D. 当時、PB と漁協とのトラブルが全国的にあるという事を聞いていたので、保田漁協でも同様な事態にならないか。

↓

- ・ 料金の明確化や保田漁港の維持管理運営計画で公示施設を定めた。
- ・ 漁業者とPBとのトラブル防止として、ゴミの持ち帰りやPBで受け入れた収入を資源回復(放流)や組合員の福利厚生費とした事で、漁業者も歓迎する形になった。

漁港を整備中の港であり、分離収容をする余裕があるのか。

G. 漁港の整備段階であり、分離収容が可能かなど、整備計画との整合性が図れるか。

I. 漁港を整備中の港であり、分離収容をする余裕があるのか

↓

- ・ 漁港を整備中であるが、漁港区域内に天然の水域(漁港施設以外)があり、そこを公示施設として位置付け、維持管理運営計画を定める事で理解を得た。(漁港整備で建設した係留施設は利用しない)

利用者からの申請と誓約書

H. 利用者の手続きと責任の所在

↓

- ・ 利用者には、公示施設使用届及び誓約書を記入して頂いております。施設の瑕疵以外は自己の責任で対応をお願いしている。(プレジャーボート側の保険対応)その他、施設の瑕疵に対して、漁港管理者及び委託業務者が保険に加入。

施設の安全性

K. 安全な施設の設置

↓

- ・ 構造設計を行うなど、安全性に配慮した施設を整備するよう漁協と調整を図った。

漁港内の不法係留艇5隻(長期係留)の対応

M. 漁港内の不法係留艇5隻(長期係留)の対応

↓

- ・ 不法係留艇の5隻とビジター40隻を受け入れるため、「漁船以外の船舶の漁港利用についての計画・届出書」を県・国に提出。課題に対応したことで受理された。

平成 12 年からプレジャーボートの利用で、漁業者と PB 間では大きい問題も無く運営しております。

三、心得與結論

根據訪談台灣與日本兩方的漁港管理者的結果，發現雙方對漁港中設置遊艇碼頭的想法有差異。大部份台灣漁港管理者在考量時，因有鑑於台灣的龍洞專用遊艇港因東北季風太強而不適合發展遊艇活動，僅能 4 月至 9 月時可使用，但此時期又是颱風季節，導致使用率偏低的經驗。以及在發展遊艇活動時來自於使用者對於遊艇碼頭之水深水流、靜穩度、潮差等對安全影響的顧慮，讓台灣漁港管理者有深切的感受，因此認為漁港的天然環境是考量的重點。但是日本漁港管理者認為漁港的天然環境本來就是必要的條件，尤其是港灣的「靜穩度」。在本次訪談的保田漁港，位於東京灣內，本身的靜穩度非常佳，比較不會受到來自太平洋的衝擊，但本身在冬季時也會有西風的影響。在利用度上也是 4 月到 10 月時，遊艇大量來港使用，因此對此必要條件來說，認為重要。

而台灣在遊艇港的設施建設與營運的經驗較少，對於設施建設營運層面的關心較少。但是，日本漁港管理者極重視設施建設營運層面的問題。地方財政的緊縮，讓日本的漁港管理者備感壓力，因此在訪談 Fisharina 的管理者時，對於漁港中設置遊艇碼頭的成本問題，以引進民間的企業投入資金與管理較為重視，以 PFI 制度((Private Finance Initiative, PFI，稱為民間融資提案)的 BOO(Build Own Operate) 方式引進民間經費為優先考量，建設及委託民間經營管理漁港及

Fisharina 設施，將收益的利用費，再投入於建設與維護上。在 PFI 概念下的政府部門並非公共服務的直接提供者，而是民間機構。政府與民間機構簽約，民間機構負責去設計、建造、融資、營運、維護及提供服務所需要資產，再由政府依契約規定的服務水準來支付服務費用給民間機構(胡攸印 2005)。日本擁有多處的專用遊艇港，興建 Fisharina 設施除了考量漁港與遊艇活動分離與解決放置艇的問題之外，亦需要有合理的利潤，以便節省政府支出。而台灣漁港管理者雖營運經驗較少，但亦體認此因子，因此在訪談時，台灣管理者傾向於委外經營，借助民間靈活的經營手法，創造出較優質的服務。通常來說，由地方政府委託第三指定部門，在三浦漁港的情況是一年約 500 萬日圓委託管理遊艇碼頭，而遊艇管理者接受委託費用，又加上停車場的利潤，一年約有 1000 萬日圓可供營運，地方政府在收益上也有一定的收入利潤。而在保田漁港則是全權委託漁協營運，當地漁協營運非常積極，不僅經營餐廳獲取利潤，並將此利潤投資至建設遊艇碼頭設施、地區的鄉鎮營造等，因此漁協在當地可謂是支持當地經濟的支柱。因為當地漁協欲將遊艇碼頭的實收費用，用於漁場整備與漁業資源的培育，也獲得當地市役所與居民的支持，可謂一石二鳥的方法。

隨著日本國民生活水準與所得的提高、閒暇時間的增加、親近海洋的趨勢、小型船的低價格(200 萬日幣)等，讓日本的娛樂用船舶迅速增加。據統計 2006 年 3 月全日本約有 45 萬 7,000 艘，在 10 年間增加了 3 倍。日本因遊艇所需的船舶泊位不足，湧入各漁港或河川壁岸處停泊與漁船爭泊位，造成漁港中無秩序的停

放及放置艇問題。因此，日本在增設漁港遊艇碼頭的原始用意之一，即在於能避免遊艇妨礙漁業生產活動而設計。台灣管理者已逐漸體會遊艇艘數的增加將會讓漁港使用產生糾紛與衝突，期設置設施之後，預防此類問題的產生，此為本次在調查時，日本漁港管理者共同重視的因素。而兩國漁港管理者重視當地居民的認同，此因為管理者認為休憩設施的設置可增加當地公共服務及居民生活品質的提昇，且期能振興地域經濟、增加地區的雇用機會為思考原點，因此在規劃時，期當地居民、漁民等能共同參與，並建立協調機制，讓設置遊艇碼頭的構想，符合民眾的期盼。

台灣與日本漁港管理者在增設遊艇碼頭的考量觀點差異，日本案例主要目的為迫切需解決休閒船舶對漁港使用與漁業的衝突性，包含遊艇數過多造成的放置艇問題，建設漁港內遊艇碼頭的設施以提供停泊。而台灣遊艇內需產業尚未發達，則以漁港功能的多元化及導入觀光產業為發展主軸，仍是以促進海洋休閒活動為主要考量。因此在訪談時就清楚的反應台灣漁港管理者與日本漁港管理者在實際漁港利用考量上的差異。

誌謝

本文感謝日本交流協會辦理招聘學者赴日研究活動，提供資助筆者於日本進行研究，以及水產試驗所的諸位長官支持本項研究。感謝駐日經濟文化代表處王清要副參事官協助接洽日本漁港漁場協會等相關單位進行訪談調查，並感謝接受訪談與問卷調查的台灣與日本從事漁港與遊艇港管理的官員。

參考文獻

- Heatwole, C. A. and N. C. West (1982). "RECREATIONAL BOATING PATTERNS AND WATER-SURFACE ZONING." Geographical Review 72(3): 304-314.
- Leung, P. S., J. Muraoka, et al. (1998). "Evaluating fisheries management options in Hawaii using analytic hierarchy process (AHP)." Fisheries Research 36(2-3): 171-183.
- Margavio, A. V., C. J. Forsyth, et al. (1994). "SHRIMPERS, CONSERVATIONISTS, AND COASTAL DEVELOPMENT - A CASE FOR DEPENDENCY THEORY." Sociological Spectrum 14(1): 1-23.
- 中村直彦 (2002). "PFI 手法の導入による放置艇対策事業_神戸フィッシャリーナの整備." 漁港 44(1): 33-40.
- 安藤朗彦、富重信一 (1998). "放置艇の現状と対策." 福岡県水産海洋技術センター研究報告 8: 131-132.
- 村越隆文 (1995). "整備の進むフィッシャリーナについて_和歌浦漁港." 漁港 37(3): 43-48.
- 荒川泰二 (2003). "プレジャーボートの適正な管理に向けて." 海と安全 518: 22-25.
- 桐谷定行 (2002). "垂水漁港における神戸フィッシャリーナの整備について~PFI 手法による整備~." 全国漁港漁場整備技術研究発表会 講演集: 55-61.
- 王謙仁、王智益、陳文深 (2010). 研習漁港轉型兼具觀光遊憩功能之推動機制及海洋利用協調與管理課題探討. 行政院及所屬各機關出國報告提要: 54.
- 胡攸印 (2005). 台灣、日本民間參與公共建設制度之比較研究. 碩士, 國立屏東商業技術學院.
- 莊慶達, 胡興華, et al. (2008). 海洋觀光休閒之理論與應用. 台北市, 五南.

陳清春 (2010). 漁業產業政策及國際化發展分析與前瞻研究_漁港內泊位及漁船

進出港管理機制之研究_期中報告.

陳璋玲 (2008). "應用模糊層級分析法建構漁港多功能發展之評估準則模式." 公

共事務評論 9(1): 1-25.

楊清閔、李展榮、蘇宏盛 (2010). "發展供漁船與遊艇分區停泊的休閒漁港適宜性

評估-以高雄市漁港為例-." 台灣水產 666: 21-29.

農委會漁業署 (2009). 海岸新生之漁港疏浚及多功能漁港開發規劃, 農委會漁

業署.