

## ようこそ!! 小田原漁港

～「海と魚」で小田原の力を引き出す観光拠点の形成～



うちだ たかあき  
内田 貴聡\*

小田原漁港では、神奈川県西地域の水産物流通拠点の発展を目指して新港西側地区を中心に整備を行ってきた。本稿では、これまで取り組んだ地域活性化に繋がる水産業の拠点づくりについて紹介する。

### 1. はじめに

小田原漁港は、神奈川県南西部に位置する第三種漁港で、昭和43年に全国的にも珍しい「掘り込み式」の漁港として「本港」が完成した。また、昭和56年には、沿岸漁業の陸揚げ拠点としての発展と、漁船の大型化に伴い本港西側に「新港」が完成した。

小田原漁港の目の前に広がる相模湾は、日本三大深湾の一つであり、四季折々の豊富な魚が水揚げされることが大きな特徴である。また、交通の体系では、国道1号、国道135号や西湘バイパス等の広域的なネットワークが構築されており、県西地域の水産物の生産や流通の拠点となっている。

西部漁港事務所では、平成14年4月に改正された漁港漁場整備法に基づき、同年8月に策定した「小田原地区特定漁港漁場整備事業計画」により、県西地域の水産物流通拠点の発展を目指し、整備を行った（写真－1）。



写真－1 小田原漁港の風景（現在）

### 2. 水産業の拠点づくり

近年、食品の安全・安心やおいしさに対する消費者のニーズは高まっており、水産物についても高水準の対応が求められるようになった。小田原漁港では、消費者のニーズに対応した活魚、高鮮度水産物の安定供給体制の確立、及びこれまでの流通ルートと併せ新たな流通ルートの確立のために蓄養水面を基点に、施設の整備を行った（写真－2）。



写真－2 蓄養水面周辺写真

#### 1) 蓄養水面の整備

これまで、県西地域の主力漁業である定置網漁業の大半が一度にたくさん獲れる多獲性魚であることから、好不漁の波を大きく受け、量、価格ともに安定した供給が困難な状況だった。漁獲物を一時的に蓄え養い、消費者に水産物を高い鮮度のまま安定した供給を図るために、蓄養水面の整備を行った。

\* 神奈川県 環境農政局 西部漁港事務所 工務課 技師

### (1) 防波堤（1）の整備

水産物を蓄養するための水面施設の条件として主に①良好な水質保持、②静穏な水面が挙げられる。蓄養水面を囲んでいる防波堤の1つである防波堤（1）は「海水交換機能」を有している。防波堤の港外側の開口部から、海水が導入され、斜板を通過し遊水部に送られた後に、海水は港内側開口部から蓄養水面に導入される。外海と港内の均一な水交換により、魚介類の生育環境を脅かす原因となる海水の停滞を防ぎ、十分に酸素を含んだ海水の補給が可能である（図-1）。

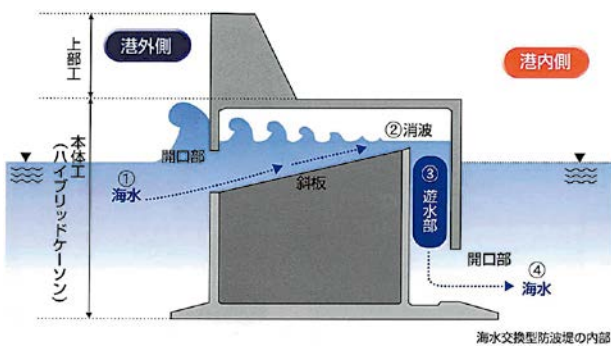


図-1 海水交換の流れ

### (2) 防波堤（2）の整備

近年、波浪の増大により蓄養水面からの安全な水揚げ作業の確保が困難になってきている。

西部漁港事務所では、蓄養水面の静穏度確保、及び平成30年に台風被害を受けた交流促進施設や加工施設への越波対策を目的に令和2年度から防波堤（2）を30m延伸する工事に着手した。

防波堤（2）には主要な構造体としてハイブリッドケーソンが使用されている。鋼材と鉄筋コンクリートを強固に一体化した合成版と鋼板で構成するケーソンである。合成版は、通常のコンクリートに比べ、優れた強度特性を有するので、従来工法であるRCケーソンよりも版厚を薄く軽量化が可能である。小田原漁港で使用されているハイブリッドケーソンは、幅22.5m高さ11.5m長さ15m重さ約20tの構造物であり、製作設備の整った場所で製作され、引船により小田原漁港まで海上を回航し、起重機船を用いて据え付けを行う。据え付け後ケーソン上部にコンクリートの打設を行い、高さを上げていく（写真-3）。

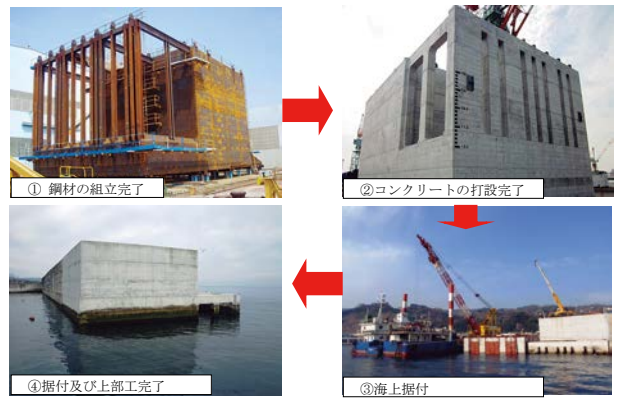


写真-3 防波堤（2）完成までの流れ

### 2) 小田原市漁業協同組合との連携

小田原市漁業協同組合が事業主体となり、蓄養水面の魚などを水揚げ可能な「漁獲物荷捌施設」の整備を平成29年に完了した。また、平成30年には消費者のニーズに合わせた加工処理を行うことが可能な「水産加工施設」を整備した。この結果、陸揚、加工を連続した施設で行うことが可能になった（写真-4）。



写真-4 蓄養周辺施設状況

### 3) 小田原市との連携

小田原市が事業主体となり令和元年に交流促進施設「漁港の駅TOTOCO小田原」が開業した。

TOTOCOでは、水産物及びその加工品、地域の特産物や水産物を材料とする飲食物の販売の場を提供するとともに、地域情報の発信の場として、水産物の振興、水産物の消費の拡大を図っている（写真-5）。



写真-5 交流促進施設「漁港の駅TOTOCO小田原」

#### 4) 道路整備

##### (1) 臨港道路と国道135号の接続

加工施設や直販施設へのアクセス道として、1号臨港道路を整備し、隣接する国道135号と交差点接続処理をするため交差点改良工事を行った。

計画当初、新設する臨港道路により、毎週末に発生する国道135号の渋滞の増長や、臨港道路から国道135号に進入する際の事故発生等の課題が挙げられた。

令和元年11月に「小田原漁港西」交差点が新たに整備された。国道135号に右折専用車線の設置及び道路の拡幅を行った。また、公安委員会にご協力いただき最新の信号制御が可能な信号機を交差点に設置した。交差点改良により、安心・安全な道路環境が確保され、新たな観光ルートが誕生した(図-2)。

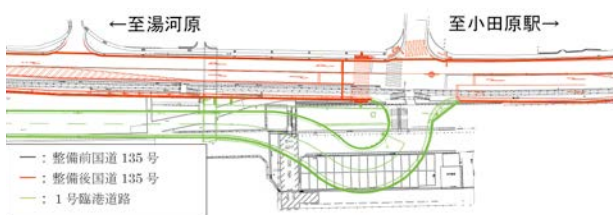


図-2 小田原漁港西交差点整備

##### (2) 案内誘導サインの設置

車やバス等で、来訪するのではなく、徒歩で街をめぐり、小田原漁港ならではの魅力を体感してもらい、もう一度来たくなる漁港を見つけてもらうことをコンセプトとし、回遊ルートの整備を行った。歩行者を自然的にルート誘導するため、視覚的・直感的な認知を促すピクトグラムによる表現を基本としたサインをルート内の路面等に設置した(図-3)。



図-3 案内誘導サイン

#### 3. にぎわいの創出

蓄養水面や流通加工施設等の漁港施設に対して漁港には自然環境と親しみ、快適にして潤いのある施設が不足しており、広場や親水空間の整備推進が必要だった。また、漁港や海岸への年々増加する来訪者への受け入れの施設もなかったため、交通の利便性や自然環境を活かした余暇活動の場として多目的広場の整備を行った(写真-7)。

緑の空間を創出するため、広場、道路の植栽として、オリーブ・夏みかんを植えた。漁業だけでなく、農業も合わせた地域産業の展示場としての利用を試みた。植栽時にはボランティア団体や地元の小学校にも協力していただいた。

また、漁港が非常時の輸送拠点とされていることから、発災後の復興の拠点を担うため、災害時の対応を考慮し、防災マンホールトイレ、災害時に炊き出しとして利用できるかまどベンチの設置を行った。実際の災害に備えて、施設利用講習会も実施した。

今後は、漁港西側に位置する早川海岸の整備を進め、快適で潤いのある漁港環境の形成を図っていく。



写真-6 多目的広場現況

#### 4. おわりに

以上のように、小田原漁港では様々な地域活性化の取り組みを通して、水産業の拠点づくりに長い年月をかけて行ってきた。現在、漁港施設全体が供用開始からの年数経過による老朽化の進行、自然災害の頻発化など様々な課題があげられる。

引続き、西部漁港事務所では、小田原市、小田原市漁業協同組合と連携して、漁業者や漁港利用者に安全で快適な場の提供を行っていきたいと考える。

#### 【著者紹介】 内田 貴聡 (うちだ たかあき)

平成6年生まれ。静岡大学農学部環境森林科学科卒。平成28年神奈川県入庁(総合土木職)、平成28年~令和2年道路補修、橋りょう補修工事等の調査、設計、監督に関する業務を担当。県西土木事務所小田原土木センター道路維持課技師を経て現職。