

林・ツ沿岸、北海道西岸、日本海南岸・北岸において50%を超えている。また、同じ海域で、漁は可能でも入港できないために休漁したり別の漁港へ入ることのある漁港や、転覆・衝突しそうになったり事故の見聞のある漁港の割合も高くなっている。

4. 入港問題の頻度

図-2は1年間に入港問題が起こる回数の多い順に、その累計漁港数と全回答漁港数に対する割合を示したものである。入港問題が起こる回数は、最も高い漁港で年間80回、また年間5回以上の漁港は90港(35%)ある。今回の調査では、シケで休漁することがあると答えた漁港は総数で240港、割合で約80%にのぼり、シケで休漁する時期は入港問題が起こる時期と重複していた。重複時期中のそれぞれの日数は、今回の結果からは明らかにできなかったが、自然条件が入港問題に影響を及ぼす回数はいっとも多いものと考えられる。

5. 入港問題の原因

図-3は、入港問題が起こる原因のうち、「港口部で波が高い」、「港口部で風が強い」、「港口の向きが悪い」の3つを挙げる漁港数とその割合を海域ごとに示したものである。図中の「割合」は上記漁港数とその海域の入港問題があると回答した全漁港数の比である。「波」を原因として挙げる漁港は海域によらず高い割合(75%~88%)を示している。「港口の向き」を原因として挙げる漁港の割合は20%~50%であり、他の海域と比べ内海および日本海南岸で僅かに高くなっている。本調査では、風・波の方向と出入港ルートも尋ねており、「波」を原因として挙げる漁港は入港針路に対し横または後から波を受けることが多い。

6. 漁港の改善要望

図-4は、漁港の改善要望事項のうち、「出入港の安全」、「港内波高の低減」、「物揚場等の充実」の3項目について、要望する漁港数とその割合を海域ごとに示したものである。「出入港の安全」を望む漁港は、他の2項目を望む漁港とほぼ同数であり、特に林・ツ沿岸、北海道西岸、日本海北岸においてはその割合が他の項目よりも大きい。これは、港内静穏度を向上させる防波堤や物揚場等の施設を要望するのと同じ程度に出入港を安全にする何らかの措置を現場では要望しているものと思われる。

参考文献

- (1)久保・斎藤・大音：漁船の入港援助施設に関する基礎的研究、海岸工学論文集、第37巻、pp. 728~732、1990
- (2)日本海洋データセンター(海上保安庁水路部)：平成元年度地域海洋情報整備作業報告書、pp. 28、平成2年3月

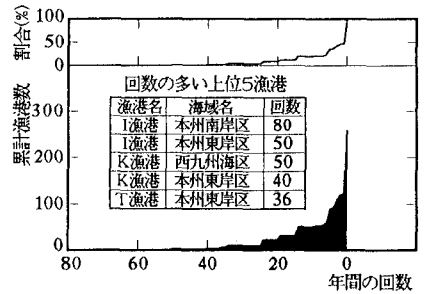


図-2 入港問題が生じる回数

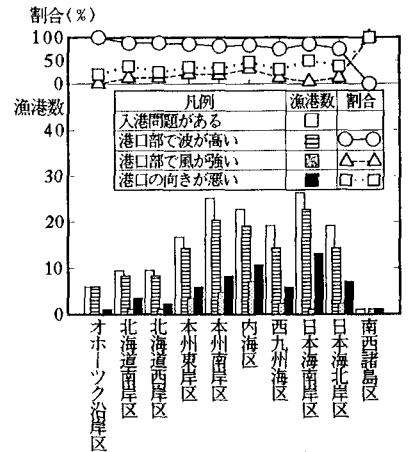


図-3 入港問題と原因の関係

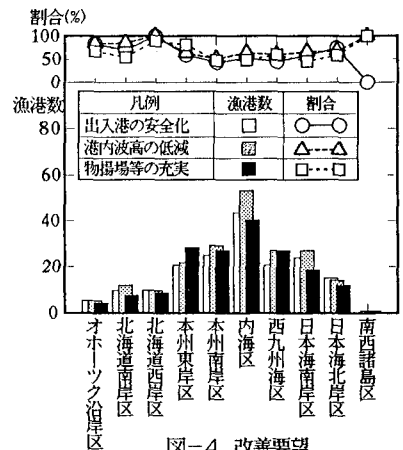


図-4 改善要望