

網走港と関係法令について

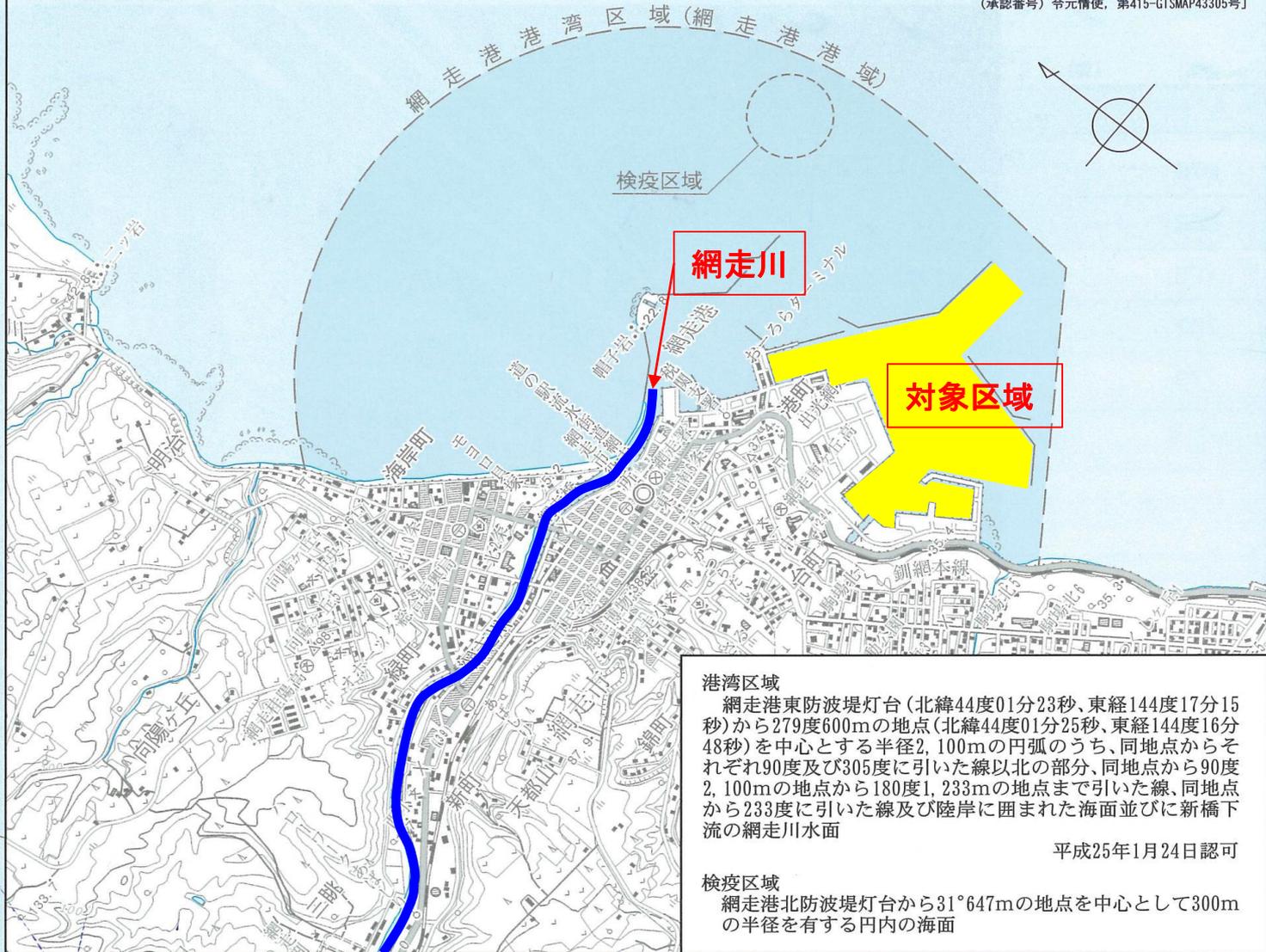
日時：令和4年3月28日(月)

午後3時00分～

場所：オホーツク・文化交流センター
2階 大会議室

網走港港湾区域図 1:50,000

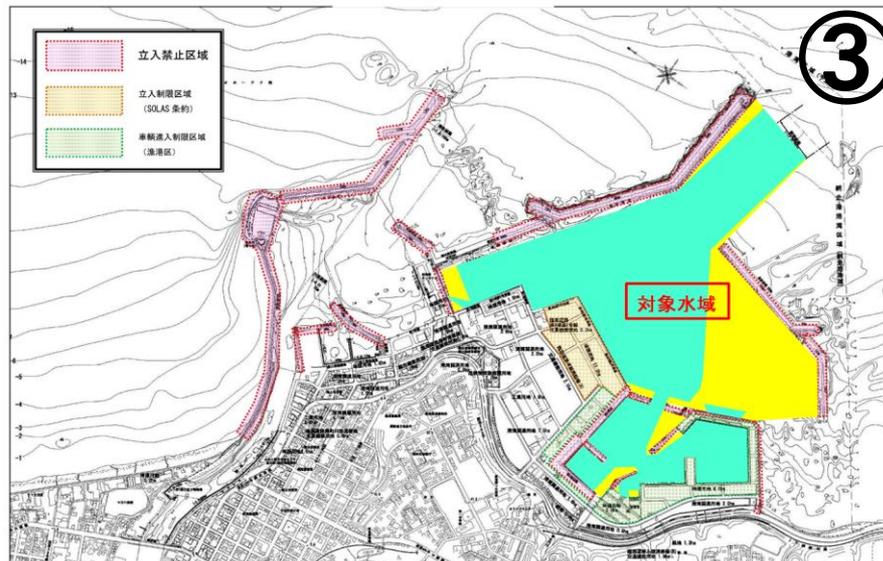
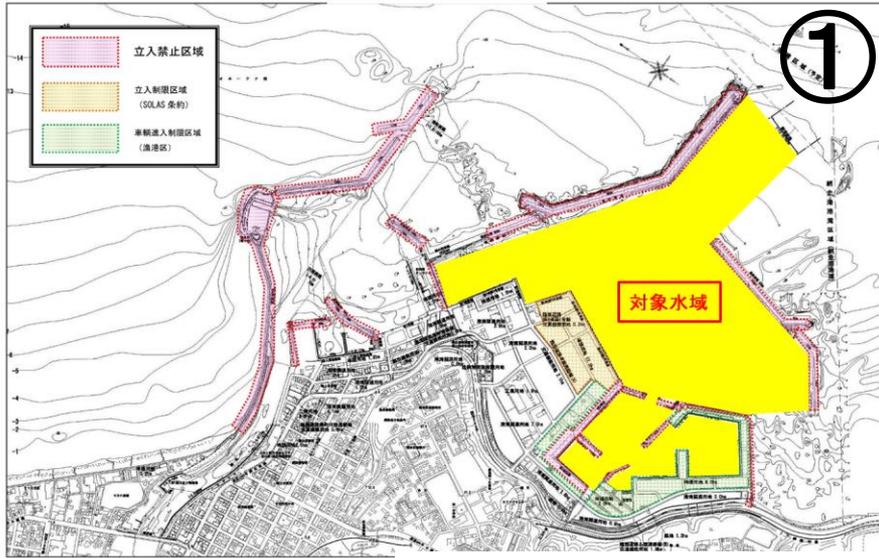
「この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の2万5千分の1地形図を使用した。
(承認番号) 令元情使, 第415-G1SMAP43305号」

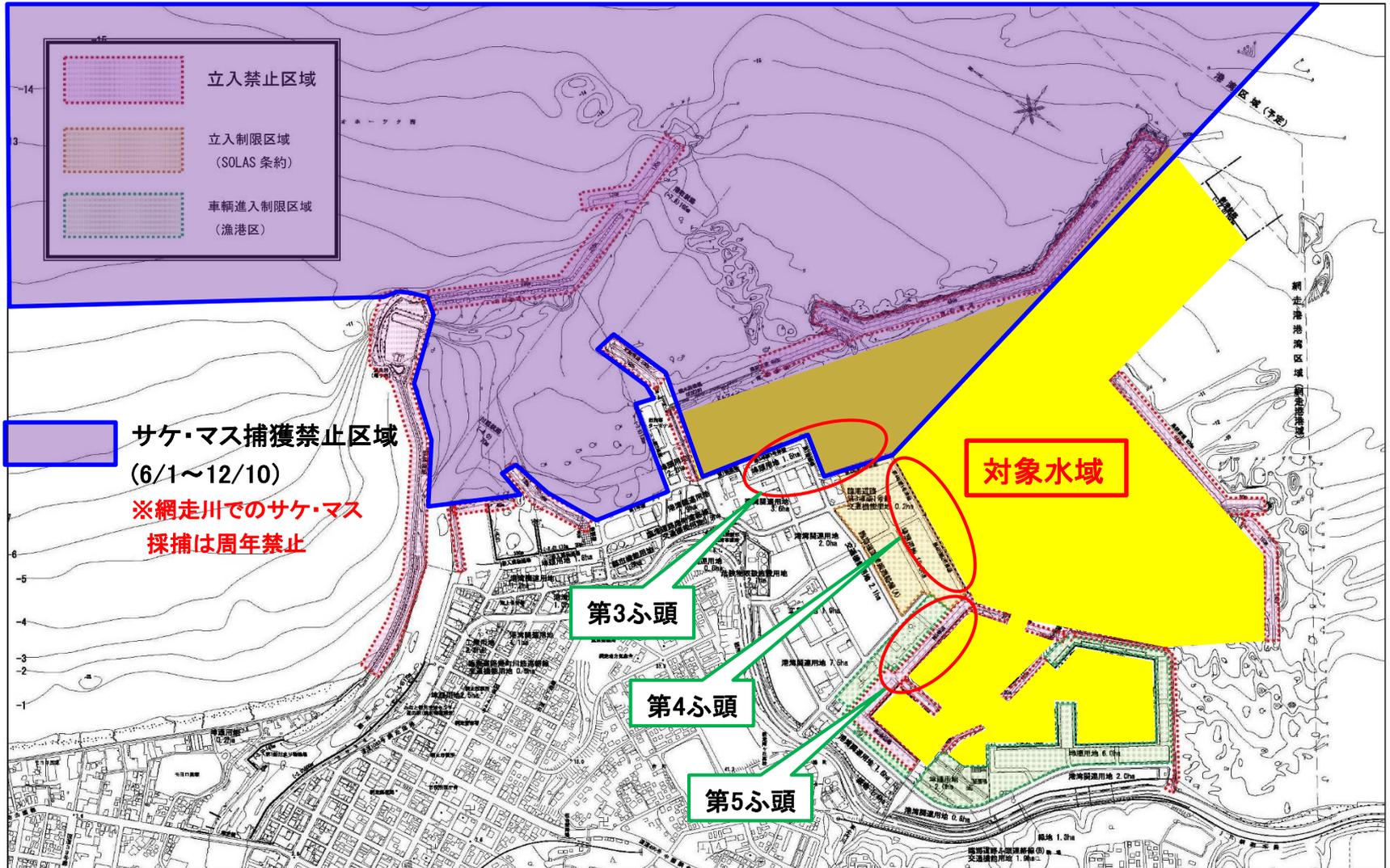


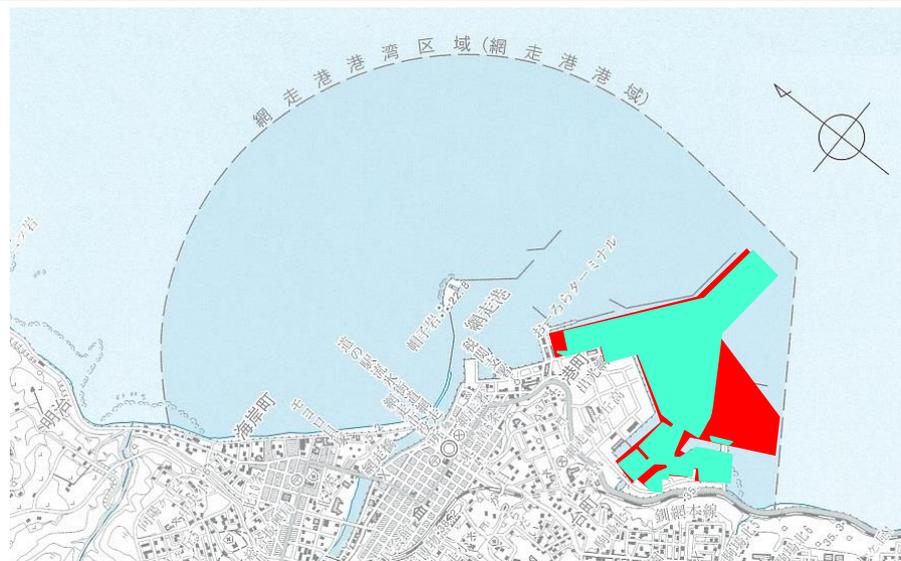
港湾区域
網走港東防波堤灯台(北緯44度01分23秒、東経144度17分15秒)から279度600mの地点(北緯44度01分25秒、東経144度16分48秒)を中心とする半径2,100mの円弧のうち、同地点からそれぞれ90度及び305度に引いた線以北の部分、同地点から90度2,100mの地点から180度1,233mの地点まで引いた線、同地点から233度に引いた線及び陸岸に囲まれた海面並びに新橋下流の網走川水面
平成25年1月24日認可

検疫区域
網走港北防波堤灯台から31°647mの地点を中心として300mの半径を有する円内の海面

立入禁止区域図・施設位置図と対象水域







① 港湾区域(港内)



② 議論の対象水域のうち
港湾施設に含まれる水域施設
(航路・泊地・船だまり)



③ 議論の対象水域のうち
港湾施設に含まれない水域
(航路・泊地・船だまり以外の水域)

網走港における港湾法・港則法・条例の適用表

	①	②	③
港湾法	○	○	○
港則法 (適用港)	○	—	—
網走市港湾施設管理条例	△	◎	△

○ 適用

◎ 適用・罰則規定あり

△ 施設は無いが管理している
(許可行為、漂流物等)

■網走港安全利用対策推進に係る関係者等ヒアリング報告

名称	株式会社スギセン
所在地	網走市南3条東3丁目1-1
ヒアリング対応者	杉本 匡規 氏（代表取締役） みなとまちづくりマイスター、 みなとオアシス網走運営協議会 代表 網走かわまちづくり協議会会長
ヒアリング実施者	網走市港湾課 梅津・吉井
実施日時	2022年3月24日（木）9:00～10:00

1. 会社の概要、網走港での事業活動

<p>○会社の概要</p> <p>昭和26年に創業し、船舶関連資材、各種産業資材の販売事業（船用品・漁業資材・水産資材・土木建築資材等）、国際事業（通関業務、船舶代理業務、港湾輸送業務、船舶用品・食料品販売等）、不動産事業を実施しています。</p> <p>○網走港での活動</p> <p>平成23年4月から網走市の網走港港湾施設管理業務を受託しています。</p> <p>業務内容は、船舶給水業務、ごみ回収業務、緑地帯等草刈業務、国際埠頭施設の保安監視業務、港湾施設巡回、監理業務、除雪業務など</p> <p>網走市内に本店のある唯一の船舶代理店事業者</p>

2. ミニボート等の規制に関する見解について

<ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設巡回業務で平日の朝、昼、晩の3回見回り業務を実施しています。 ・秋サケシーズンに入ると、暴風雨の日以外は、4ふ頭の第1～第2岸壁付近に、ほぼ毎日4～5隻くらいの釣りをしているゴムボートがいます。 ・鱒浦やサーフィンをやってるポンモイのパーキングから出港し、漁船の入出港する航路と交差し航行するのを何度も確認しています。 ・入出港の航路と交差し航行していたり、船の航路で停泊して釣っているため、危険なのでやめるように促しますが、「ルールを守っている」、「ルールに則ってやっている」などと主張し、移動しない者もおります。何の規制のしようもありません。 ・船舶として、防波堤内で停泊することがダメなのではないか？ 停滞してよいエリアではないと考えています。 ・我々は、昼間の巡回なので視認できますが、底曳きやホタテ船とかは、夜中に出港するから夜なら全く分からないと思います。 ・ゴムボートであれば、他船の航走波で転覆するかもしれません。 ・港内で、釣って良い場所とダメな場所があって、非常に中途半端と考えています。 ・SOLAS 条約（海上人命安全条約）の関係で、保安業務を行っていますが、海側からなら簡単に近づける状況。本当にテロリストがいたらどうするのか？ 陸側ばかり厳しくしても意味がないと思います。 ・船の数は、年々、増えてきていると認識しています。 ・近年は、あまりにも酷いので、ルールを作ってもらいたいと考えています。

■網走港安全利用対策推進に係る関係者等ヒアリング報告

名称	渋田海運株式会社
所在地	紋別市南が丘町 6 丁目 9 番 22 号
ヒアリング対応者	池下 美三 氏（網走営業所長） 網走営業所：網走市南 2 条東 2 丁目 4-5 宮川ビル 201
ヒアリング実施者	網走市港湾課 梅津・吉井
実施日時	2022 年 3 月 23 日（水）15:00～16:00

1. 会社の概要、網走港での活動

<p>○会社の概要</p> <p>昭和 30 年に創業し、北海道周辺海域をはじめ全国の海域で、作業船等（起重機船、FD、台船）の曳航、漁礁設置、ハーバータグ業務、海難救助業務、警戒船業務等を実施しています。</p> <p>○網走港での活動</p> <p>網走市では、平成 23 年度より貨物船・客船・護衛艦等の離着岸作業及び綱取作業を実施しています。また、台船の曳き回し等も行っています。</p>
--

2. ミニボート等の規制に関する見解について

<ul style="list-style-type: none">・網走港では、例年、離着岸作業で約 10 隻、綱取作業で 15 隻～20 隻を行っており、サケ釣りシーズンの 8 月～11 月は、離着岸作業で約 5 隻、綱取作業で 7 隻～10 隻の実績があります。・船舶が入出港するのは、朝 5 時～6 時の早朝の時間帯が多く、その際には必ず離着岸する岸壁に行き、ふ頭周辺の確認作業を実施しています。・その際、プレジャーボートやゴムボートが港内に停泊（留）し、釣りをしているのを確認しています。・少なくとも 5 隻、多い時では 20 隻ほどが 4 ふ頭から防波堤の中に停泊（留）し、釣りをしております。・大型船が入港するので、移動するよう大声やジェスチャーで促すと素直に従ってくれます。・移動しなかった船は、今までありません。・中には、どこに移動して良いか判らず、移動先が石炭船の航路上のそばで、危険だと感じたこともありました。・傾向としては、休みの日が多く、また、年々増えてきていると感じており、昨年は、特に多かった印象です。・安全のことを考えると、釣りをしている船舶が無い方が良く、禁止にしてほしいと考えています。

■ 網走港安全利用対策推進に係る関係者等ヒアリング報告

名称	北見通運株式会社
所在地	北見市豊地 9 3 番地 1
ヒアリング対応者	本間 尚樹 氏 (課長) オホーツク支店：美幌町美里 22 番地 1
ヒアリング実施者	網走市港湾課 梅津・吉井
実施日時	2022 年 3 月 2 4 日 (木) 13:15 ~ 14:00

1. 会社の概要、網走港での活動

<p>○会社の概要</p> <p>昭和 2 5 年に創業し、利用運送事業、貨物運送取次事業、一般貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業、海運代理業および港湾運送事業、倉庫事業、産業廃棄物処理事業（収集・運搬）、引越荷造および重量品運送取扱業務、普通自動車分解整備事業、損害保険委託代理業務、自動車損害賠償責任保険代理業務等を実施しています。</p> <p>○網走港での活動</p> <p>網走港内にある「網走市小麦集出荷施設」を管理している、「オホーツク農業協同組合連合会」の請負業務を担っており、小麦を運搬する船舶の手配を行っています。</p>
--

2. ミニボート等の規制に関する見解について

<ul style="list-style-type: none"> ・小麦船が入港するのは、第 3 ふ頭であり、サケ釣りの禁止区域となっています。 ・入港のときは、一等航海士が船首などに立ち、常に見張りを行う監視体制をとっています。 ・港湾内でのプレジャーボート、ミニボートの釣りに関し、現状としては、支障が出ている状況にはありません。 ・ミニボートについては、「網走市小麦集出荷施設」が移転した平成 2 7 年当時は見かけなかったが、ここ数年で増えてきていると感じています。 ・バース調整で第 4 ふ頭沖の泊地にアンカーをうって停泊することがあるので、釣りをしている船がないに越したことはありません。 ・網走港は、もともと野付水道が狭いなど条件が悪いため、来たがらない船長もいます。 (野付水道：野付半島と国後島の間水道。河航幅は 2 ~ 4 km) ・港内での海難事故の可能性が高まれば、本当に来なくなり、船の手配が大変になります。 ・何かあってからでは遅いので、早めに対策を取ってもらったほうが良いと考えています。

■網走港安全利用対策推進に係る関係者等ヒアリング報告

名称	一般社団法人 日本マリン事業協会 北海道支部
所在地	小樽市築港 5-7、ヤマハ発動機(株) 内
ヒアリング対応者	事務局 皆上 昌弘 (ヤマハ発動機(株) 東日本営業所 北海道販売・サービス 販売課長)
ヒアリング実施者	21 総研 有我
実施日時	2022年3月15日(火) 14:00~15:00

1. 協会の概要について

○会の目的・構成

当協会は、舟艇、舟艇用機関及び舟艇関連部品の製造業、整備業及び販売業並びに関連する事業（マリン事業）の健全な発達を図り、併せて公共の福祉の増進に寄与することを目的に、モーターボート・ヨット・PWC・マリンエンジン及び関連機器等の製造事業者、整備事業者、販売事業者並びにこれらの関連事業者から構成される業界団体です。

○主な活動

主な活動としては、ジャパンインターナショナルボートショーや地域ボートショー（フェスタ）などに代表される普及振興活動、FRP 廃船リサイクルシステムの運営、マリンエンジンの排気ガス低減自主規制などの環境への対応、広報活動などに加え、安全への取り組みの一つとして、ミニボートの安全対策に取り組んでいます。

・ミニボートの安全対策の取り組み

ミニボートの利用者に、ガイドブック「ミニボートの基礎知識」や小冊子「ミニボートの安全ハンドブック」の配布や安全セミナーを行い、安全啓発に努めています。

ミニボートについての建造ガイドラインとして「ミニボート技術基準」を作成し、ボートメーカーや輸入業者にその遵守を奨励しています。



2. プレジャーボート、ミニボートの普及状況について

○プレジャーボートの在籍船隻数の推移

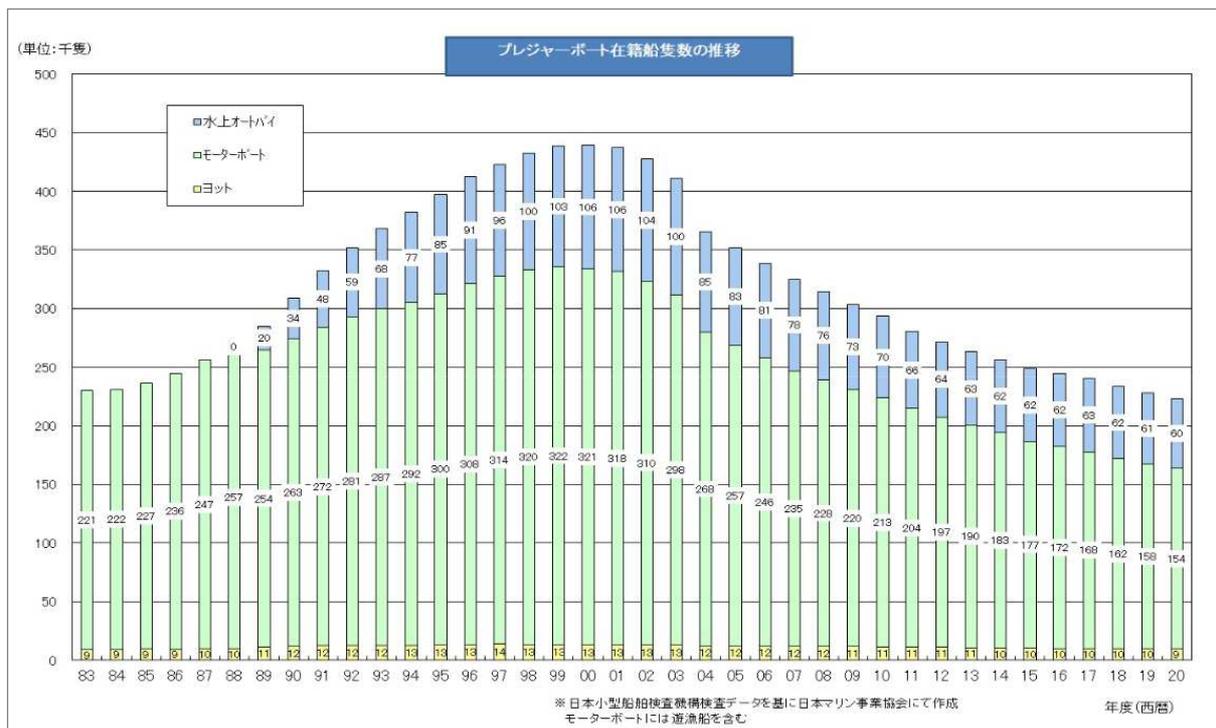
- ・次ページの上のグラフは、日本小型船舶検査機構の検査データから出したプレジャーボートの在籍船隻数で、2000年からやや右肩下がりとなっています。
- ・日本小型船舶検査機構の検査データなので、船長 3m以上もしくは 3m未満かつ船外機 2 馬力超の船が対象となっています。

○船外機の国内出荷実績

- ・次ページの下の方の表は、当協会会員主要メーカーによる船外機の出荷実績（2021 年）で、ミニボートに使用される 2 馬力以下の船外機の出荷台数が、全体の 3 割程度を占めています。

○ミニボートの普及状況

- ・ミニボート（船長 3m未満・船外機 2 馬力以下）については、小型船舶免許、船舶登録、船体検査が必要ないことから、普及状況はもとより、所有者も特定できない状況にあります。
- ・また、最近ではインターネットで手軽に輸入品が購入できることから、普及状況はどの機関も把握できていないと思われます。



2021年 船外機（単体）の国内出荷実績

出力区分	1月～12月出荷累計		
	2021年	(前年比)	前年同期
1.5kW未満 (2PS以下)	4,356	(106%)	4,108
1.5kW以上～ 2.2kW未満 (2PS超 3PS未満)	0	(0%)	0
2.2kW " ～ 3.7kW " (3PS以上 5PS ")	32	(110%)	29
3.7kW " ～ 5.1kW " (5PS " 7PS ")	898	(106%)	851
5.1kW " ～ 7.4kW " (7PS " 10PS ")	1,130	(88%)	1,285
7.4kW " ～ 11.0kW " (10PS " 15PS ")	0	(0%)	0
11.0kW " ～ 14.7kW " (15PS " 20PS ")	518	(120%)	433
14.7kW " ～ 22.1kW " (20PS " 30PS ")	1,118	(82%)	1,364
22.1kW " ～ 36.8kW " (30PS " 50PS ")	1,016	(90%)	1,127
36.8kW " ～ 66.2kW " (50PS " 90PS ")	1,896	(102%)	1,851
66.2kW " ～ 95.6kW " (90PS " 130PS ")	1,326	(104%)	1,276
95.6kW " ～110.3kW " (130PS " 150PS ")	297	(118%)	251
110.3kW " ～147.1kW " (150PS " 200PS ")	541	(104%)	519
147.1kW " ～183.9kW " (200PS " 250PS ")	352	(96%)	367
183.9kW " ～220.7kW " (250PS " 300PS ")	257	(142%)	181
220.7kW以上 (300PS以上)	158	(96%)	165
台数合計	13,895	(101%)	13,807
金額合計	3,952,761	(101%)	3,923,389

3. ミニボートの安全対策について

○ミニボートに対する安全啓発

- ・当協会会員メーカーが製造・販売するミニボートについては、販売時に講習会の案内や安全ハンドブックの配布などで安全かつ適正利用を促しています。
- ・また、ボートショーやマリンカーニバルなど、様々な機会をとらえての安全啓発を行っています。
- ・しかし、免許を持たないミニボートのみの利用者については、免許の更新など集まる機会もなく、対象者を特定することが難しいことから、十分な対応はできないのが実情です。

4. ミニボート等の規制に関する見解について

○マリネジャーによる事故の防止は非常に重要

- ・本格的な海洋レジャー、ボートレジャーを楽しむのには、それなりにお金もかかり、やや敷居が高い。その点ミニボートについては、比較的容易に入れることから、当協会としては、それを機にボートレジャー人口のすそ野を広げ、将来的にボート免許取得者及びボート・ヨット参加人口を増加につなげていきたいと考えています。
- ・しかし、近年、兵庫県明石沖での水上バイクの危険走行が報道されたり、死亡事故などマリネジャーによる痛ましい事故が発生しており、こうした事故の発生は、マリネジャーそのものも大きなマイナスイメージを持たれてしまい、事故が発生しないよう、その未然防止は非常に重要と考えています。
- ・今回の網走港区域内にミニボートが停泊して釣りをしている写真からは、非常に危険だと率直に感じたところ です。
- ・そうした状況から、事故の未然防止のため、ミニボートが港内に侵入しないように何らかの規制をするということは、一定程度理解はできます。

○利用ルールの制定とそれを遵守させる管理体制の確立

- ・しかし、一律に規制となると、集まっていたミニボートはまた別の場所に行き、いたちごっこになるのではないかと思います。
 - ・できることであれば、双方が安全に利用できるようなルールを制定し、それをミニボート利用者に知らせ、徹底させることで安全を確保するといったことも検討していただきたいと思います。
 - ・例えば、講習会等を開催し、受講者に対して釣りの許可を与えるとか、遊漁券等を発行し、その際に利用者に対して、周辺利用に対するルールを明確に伝え、適正な利用が出来なければ、次回から発行ができな いといったことなど、単なる規制追い出しではなく、適切な漁港周辺の利用ルールを制定し、それを遵守させることを条例で規定するといったことについて議論をお願いしたいと思います。
- 以上です。

資料2

北海道の港内における海難件数（H28～R3）

上段：全体の件数

下段：ミニボートの件数（ ）は内数

区分	衝突	単独衝突	乗揚	転覆	浸水	運航不能	火災	合計
H28		1		1	1	5		8 -
H29	1 (1)		1	2 (2)	1	5		10 (3)
H30	2		1		1	4 (1)		8 (1)
H31/R1		2	2		2	9	2	17 -
R2	1		1	1	2	4		9 -
R3	2		1	1 (1)	1	5 (1)		10 (2)

< 補足 >

- ・ 港湾および漁港におけるプレジャーボート、遊漁船による海難件数 ※ R3の件数は速報値
- ・ 昨年11月に網走市で発生したプレジャーボートによる海難死亡事故は、「港外」での発生であるため、上記表には含まれない。
- ・ ミニボートの海難件数6件の内訳は、転覆が3件、機関取扱不注意、機関故障による運航不能が2件、衝突1件。負傷者は衝突による2名

令和 4 年 3 月

網走港安全利用対策推進委員会 資料

日本大学法学部

南 健悟

網走港におけるプレジャーボート等による釣りに対する条例等の論点

- 検討のポイント
 - 法令の範囲内でプレジャーボート等に対する条例を定めることができるか？
 - 「港湾区域内における水域（港湾施設に含まれない水域施設に限る）」と「港湾施設に含まれる水域施設」との区別
- 関連法令
 - 港則法⇒港内における船舶交通ルール等を定める法律
 - 港湾法⇒港湾施設の管理運営等を定める法律
- 港則法との関係
 - 港則法 35 条：港内における「みだりに」釣りを禁止する法律（罰則付）
 - 港内における船舶交通を整理するための法令
 - 一律に釣りを規制すると港則法 35 条を逸脱する可能性
- 港湾法との関係
 - 港湾施設に含まれる水域施設：航路、泊地及び船だまり（法 2 条 5 項 1 号）
 - 水域施設に対する港湾管理権限⇒港湾管理者に一定の裁量
 - ◇ 必要な規制をかけることができる（法 12 条 1 項 4 号の 2、34 条）
 - ◇ 現行条例でも対応可能ではないか（網走市港湾施設管理条例 8 条 1 項）
 - 港湾区域内における水域（港湾施設に含まれない水域施設に限る）の場合
 - ◇ 原則、港湾管理者による裁量が狭い（法 37 条参照）
 - ◇ 他方で、港湾管理者の業務
 - 🚧 港湾区域及び港務局の管理する港湾施設を良好な状態に維持すること（港湾区域内における漂流物、廃船その他船舶航行に支障を及ぼすおそれがある物の除去及び港湾区域内の水域の清掃その他の汚染の防除を含む。）（法 12 条 1 項 2 号、34 条）
 - 🚧 港湾区域の良好な状態の維持が港湾管理者の任務（最高裁判所平成 3 年 3 月 8 日判決民集 45 卷 3 号 164 頁：「浦安町は、浦安漁港の区

域内の水域における障害を除去してその利用を確保し、さらに地方公共の秩序を維持し、住民及び滞在者の安全を保持する……という任務を負っている」)

◇ 港湾管理者による裁量は狭いものの、港湾管理者の業務として、水域における障害を除去して、その利用を確保し、地方公共の秩序を維持し、住民等の安全を保持する任務も有していると考えられる

➤ 港湾区域内における水域（水域施設に含まれない水域に限る）における規制

◇ 港湾区域内における水域において規制をかけることができるか？

◇ 規制をかけるとしても、どのような形で規制をかけるべきか

● 検討の方向性

① 港湾施設に含まれる水域施設の場合

⇒法令との抵触は小さい

② 港湾区域内ではあるが、水域施設以外の水域

⇒法令との関係で慎重な検討が必要

⇒一律のプレジャーボート等の立ち入り規制の可否、一律の釣りの禁止の可否、許可に基づく釣りの許容の可否、罰則付き条例の可否、自主規制や罰則なし条例、行政指導による移動措置の可否などが論点となり得る（どれか一つではなく複合的なものも考えられる）