

第3回網走港安全利用対策推進委員会 議事録

日時 令和4年4月26日 午前8時30分～午前10時00分

場所 網走セントラルホテル 瑞雲

出席者

〈委員〉

石井委員、川瀬委員、新谷委員、山田委員、上田委員

〈アドバイザー〉

南アドバイザー（Web 参加）

〈オブザーバー〉

網走消防署 金田警防課長、紋別海上保安部 立崎交通課長、同 小澤交通課専門官、同 中村航行安全係、網走海上保安署 梅本次長

〈事務局〉

立花建設港湾部長、梅津港湾課長、吉井港湾課港湾管理係長、高崎港湾課港湾管理係主査、畠山港湾課港湾管理係主事、恩田都市整備課計画係長、羽石都市整備課計画係技師、小野寺都市整備課計画係技師、齋藤都市整備課建設係長、大段都市整備課建設係技師、藤縄都市整備課建設係技師、岩井都市整備課建設係技師、川合農林水産部長、渡部水産漁港課長

〈業務支援機関〉

(株)北海道二十一世紀総合研究所 小山部長、同 有我主席研究員

欠席者

〈オブザーバー〉

網走警察署 大宮地域課長、オホーツク総合振興局 伊藤水産課長、網走海区漁業調整委員会 渡邊事務局長

1. 開会

事務局

本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本委員会は 8:30 に開始となりますが、会議を始める前に事前の説明事項がございます。

今回の会議は、網走市ホームページにて、事前に YouTube 配信を公表し、本日の内容を視聴できるように対応させていただいております。

委員の皆さまにおかれましては、日本大学の南教授が Web 参加となっておりますので画面にて共有させていただきます。また、川瀬副委員長ですが、現在、本会場に車で向かっております。到着まで車内で Web での参加となり、9 時頃には会場にお越しになる予定となっております。

オブザーバーでございますが、網走海上保安署様、紋別海上保安部様、若干遅れておりますが、皆さまがご出席いただいております。網走警察署地域課、オホーツク総合振興局水産課、網走海区漁業調整委員会の皆さまにおかれましては都合により欠席となっております。

続きまして委員の皆さまのご発言に関してですが、お手元のマイク使用し電源を ON・OF して発言をお願いします。オブザーバーの皆さまのご発言の際は、マイクを座席までお持ちします。

次にお手元の資料の確認ですが、次第、資料 1 網走港を利用する船舶の安全について、資料 2 網走港船舶の安全な利用の促進に関する条例大綱（案）、資料 3 船舶の安全な利用のための対策、資料 4 今後のスケジュールについて、委員会名簿、座席表の計 7 部の資料となりますが不足はございませんでしょうか。

それでは事務局より、前回までの内容について、ご説明をさせていただきます。

事務局

港湾課の梅津です。おはようございます。本日は、会議よろしく願いいたします。

前回会議の内容の確認をさせていただきたいと思います。

第 2 回網走港安全対策推進委員会につきましては、エコーセンターの学習室で開催いたしまして、5 名の委員のうち 4 名の委員が対面での参加、1 名の委員が Web での参加でございました。また日本大学法学部の南教授に、アドバイザーとして Web での参加をいただいております。

議事の内容といたしましては、初めに第 1 回委員会の振り返り、次に網走港に関わりのある関係事業者や団体のヒアリングを行いました。2 者について対面での参加、4 者については事前聞き取りにより事務局から説明をさせていただいております。すべての関係企業、関係団体から、対象水域内でのゴムボートの航行や停泊、停留しての釣り行為に対して何らかの規制、何らかのルール必要性、あるいは早めの対策が要望されたところでございます。

次に事務局から網走港等関係法令についてと、本来の港内の安全とは別の話ではありますが、参考としてサケ・マス捕獲区域の現状についての説明をさせていただきました。

次に南アドバイザーから、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、関係法令、検討の方向性など、法律的な立脚点についてご説明をいただき、委員の皆さまの意見交換をいただいております。

会議の中での主なご意見といたしましては、山田委員からは、港湾の安全に関しては規制については必要であり、罰則も必要といったご意見をいただきました。また委員会の公開についてと、新たな釣り場づくりについてのご意見をいただいております。

上田委員からは、港湾施設に含まれない港湾区域内に規制をかけている沖縄県の港湾管理条例を参考に、面的に安全対策を考えていくことが必要ではないかといったご意見だったかと思っております。

新谷委員からは、立ち入り禁止の規制が必要で、罰則規定も必要であるといったご意見だったかと思っております。

川瀬副委員長からは、港湾施設に含まれない水域に罰則を伴う規制をかけることは厳しい、一律禁止でかつ罰則となると、一般的には検察官協議も必要となる。検討期間が一定期間必要となり、今シーズンに間に合わせることは厳しくなるといったご意見でございました。検

察官協議につきましては、後日、川瀬副委員長が、釧路地方検察庁に問い合わせをしてくださっておりまして、回答といたしましては、刑罰を定める条例の新設、改正にあたっては、現実の執行時の混乱回避のため、全国的に検察庁との事前協議を要請している。期間については一概には言えないが、一部改正等の単純審査であれば数週間で終了することもあるが、新設条例等だと１・２ヵ月は見えてほしいという回答があったと連絡を受けております。

石井委員長からは、一定規模の船舶の対象区域内への進入を認めないという規制が分かりやすいのではないかと。罰則規定はなしという考え方だが、実効性を確保するロジックが必要なので、規制内容の周知、注意喚起の設定が必要。さらに罰則規定について港湾施設に含まれる水域、含まれない水域、一律の規制であった方が合理的であるといったご意見をいただきました。

以上が前回の会議の振り返りでございます。

事務局

それではただいまから、第３回網走港安全利用対策推進委員会を開催いたします。

それでは、早速ですが議事に入りたいと思います。

石井委員長よりお願いいたします。

２．議事

石井委員長

皆さん、おはようございます。

私の都合で早朝の開催となりましたことを、大変申し訳なく思っております。ご協力いただきましてありがとうございます。

本日の会議予定、概ね１０時までを目途に進めさせていただければと思っております。

それでは、早速議事に入りたいと思います。

（１）網走港を利用する船舶の安全について

石井委員長

議事の１番目でございます。網走港を利用する船舶の安全についてでございます。市としての包括的な考え方をご提示いただけたらと思いますが、事務局より内容についてご説明をお願いいたします。

事務局

それでは、資料の１に基づきまして私の方から説明させていただきたいと思っております。

資料１「網走湖を利用する船舶の安全について」をご覧ください。と思っております。

まず１枚めくっていただきまして、１ページをご覧ください。この資料につきましては、これまでの２回の委員会で話合われました結果を受けまして、市としてどういった方向性のルール作りをしていくべきかということで、資料を作成しております。

１ページ目の１番目でございますが、規制の方法及び内容について。規制の方法といたしましては、新たな条例を制定するという考えでございます。内容につきましては、対象水域への対象船舶の進入の禁止。規制内容といたしましては、釣り行為の禁止、あるいは停泊、

停留の禁止などという方法も考えられますが、それらの規制では、こちらの図にありますボンモイ地区から帽子岩の方に向かって行くゴムボートがありますので、そういったゴムボートの漁船ですとか商船との輻輳する海域が生じます。全ての危険な状況を排除できないと考えましたので、今回は対象水域への進入禁止の手段を取らざるを得ないのではないかと判断をしているところでございます。

次に2の対象水域についてでございますが、こちらにつきましては、今までの委員会の中でも示してきた図でいいますところの黄色く着色した部分が対象水域と考えてございます。

次に3番目の対象船舶でございます。対象船舶は、プレジャーボート、ミニボート、遊漁船、主としてろかいのみをもって運転する船舶。こちらは手漕ぎボートを対象としております。その他総トン数20トン未満の船舶であって、遊漁その他のレクリエーションに供される船舶といたしまして、漁船ですとか貨物船などについては、下に記載のとおり除くという考えでございます。プレジャーボートや遊漁船については、数は少ないのですが、停泊、停留して釣りをしているケースが中には見受けられますので、また今後こういったプレジャーボート、遊漁船をそのままにしておきますと増えてくるという可能性もありますので、そちらも規制の対象にしていきたいという考えをしております。

次に4番目でございますが、進入の許可についてでございます。2ページ目になります。対象水域へ進入しようとする船舶には、市長の許可を求めるものでございます。乗船者の急病ですとか天候急変による緊急避難など、そちらに記載のあるような場合は除きますが、基本的には申請をしていただいて、許可をするという方向で進めていきたいと考えてございます。

次に5番目の許可の基準についてでございます。許可をしない場合の基準について、そちらの4項目記載してございます。釣りを目的とした申し込みについては、2番目の記載の項目でお断りをするといったようなことになります。ゴムボートの進入については、3番目に記載の項目でお断りをするということで考えております。

次に3ページ目をご覧くださいと思います。罰則についてでございます。前回の委員会で議論になったところでございますが、市といたしましては、今回の条例については罰則規定を設けないという方向で考えております。理由といたしましては、港湾施設に含まれない水域に罰則を伴う規制をすることで、条例の緻密さが要求され、リーガルリスクも高まるといったことが、これまでの説明にあったといったところで、こういった判断を致しました。また、罰則を設けるには検察庁との協議が必要で、協議に時間を要するといったこともあります。条例を制定し周知することが、今シーズンのサケ釣りのシーズンに間に合わなくなる可能性もあるということでございます。そういったことで罰則を設けないという判断をしております。罰則は設けないということですが、海保さん、警察さんには協力をいただきまして、規制の周知やパトロールなどを徹底し、実効性を図ってまいりたいと考えております。また、そういったことを実施しても実効性が図れないと判断した場合には、今後、罰則規定を含めた協議をしてまいりたいと考えております。

最後に7番目で、その他でございます。港湾区域内の安全な航行の指導、フィッシングルールやマナーの周知・啓発など、今回の安全対策以外の必要な事項については、関係各所と協議、要望していく必要があるものと考えてございます。

資料の説明については以上です。

石井委員長

ありがとうございます。

これまで委員の皆さまからお出しいただいた意見を、全体として提議して今日のペーパーとしてまとめていただいたということでございます。基本的に規制については、概ね皆様のご賛同をいただいていたということでございますが、対象水域に対して対象船舶を区切った形で進入禁止という形の網をかけるということがベースの内容になっているということで、特にご意見がございました罰則については、まずは実効性を上げるための措置を徹底して実施していくということを前面に出させていただいて、罰則規定は設けないといことにさせていただき、しかしながら実効性が図れない場合においては、罰則規定の導入ということに踏み切らざるを得ない、協議をしていかなければいけないという整理をさせていただきます。その他、ほかの地域に船等が流れて危険が生じるようなケースに対してどうするか、もしくは、釣り人が行き場を失うことに対してどう担保するかというところについてもご意見がございましたが、その辺については7のところ、安全対策以外の必要な事項ということとして整理をさせていただいて、協議、要望。直接、市がやれることは限られているということが現状でございますので、必要な対応については、市として図っていくという整理をさせていただいたというようにご理解をいただければと思います。

以上の説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、是非ご発言をお願いしたいと思います。

ここがメインの議事でございますので、よろしければ新谷委員から一言ご発言をお願いできればと思います。

新谷委員

熱心にご討議いただきましてありがとうございました。とりあえず、こういう形で取りまとめがほぼできたということで、私どもが一番こだわっておりました3ページの6の罰則について。これは本当に今回の知床でも見られたように、非常に事故の可能性が高いというふうに予見をされている場所の中での、ある意味、問題とほぼ同じような問題をこの中で提起させてもらったわけですが、現状としては、現実的な規制としては、規制を検討する時間がちょっと足りなくて、間に合わない可能性が高いということの中で、特に海保さんとか警察の皆さん方に大変お世話になる形になると思いますが、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

私どもも事故が起きないように最善の努力をしながら、実質的に規制となるように、かかるように努力してまいりたいと思っております。

石井委員長

どうもありがとうございます。

山田委員、いかがでございましょうか。

山田委員

ありがとうございます。短い中で事務局の方でここまで資料を作ってください、ありがとうございます。

2点確認したいことがあるのですが、軽犯罪法、これというのは、立ち入り禁止というものは条例になるのですが、これは1回目とか2回目とか、あるいは入った時点で刑罰になるのか、そこら辺はどのような扱いになるのかお聞きしたい。また、港内立入禁止だと示している中で入った場合、万が一入って事故が起きた場合、どのようなことになるのか。入るなというところに入って、ガスがかかっている時に漁船の波を受けてボートから落ちたといった時に、漁師さんの方に加害の責任があるのか。分かる範囲でいいので、その2点教えていただきたいと思います。よろしくお願いします。

石井委員長

ありがとうございます。

事務局の方で、分かる範囲でまずお答えをいただいてもいいですか。二つあったと思いますが、最初は軽犯罪法の違反としての摘発ということと、仮に違反者の行為がもとで事故が起きたらどうなるのかということだったかと思います。

事務局

まず軽犯罪法の関係でございますが、今、陸域の方で立ち入り禁止規制をかけております。そちらの方では、今、警察の方で積極的に取り締まりをやっていただけているということでございまして、現状といたしましては、一度入った方、看板等で立ち入り禁止というのでも明らかに周知はしておりますので、それを認識して入ったといったことを、まず本人達に認めていただくということを、まず行っていただいているのだと思います。その上で、次に入った場合には、それなりの罰則ができるようになりますよ、というようなことを本人達に分かっていただくということで、念書のようなものをとっていると聞いてございます。

今回は水域でのお話でございますが、やはり軽犯罪法の中では、陸域に関してとか水域に関してとかいった区分けはございませんので、ただ本人が分かって入っているかどうか、というところがポイントで、大きく分かれ目なのかなと思っております。陸でございましたら、防波堤の入り口付近に看板を立てて、立ち入り禁止だということは明らかに知らせることができるのですが、水域ということになると、どこから来るボートか分からないということもあって、分からずに入ってしまうということも考えられると思います。しかし、そういったところは、私どもがパトロールで啓発活動も行う予定でおりますので、ここは入ったらダメなところですよというのを本人達に分かっていただいて、おそらく陸と同じようにはいかなければいけないと思います。その上で、何回も同じ人が入るのが確認できれば、私どもも警察の方に相談して、悪質な状態については回避できるのではないかと、同じように軽犯罪法を適用していただけるのではないかと考えているところでございます。

もう一つ、立ち入り禁止のところに入っていて、事故が起きた場合といったようなことでございますが、そちらについてはケースバイケースというか、そういったこともあるので、私どもの方でどうなるかというのは、ちょっと分かりかねるところでございます。

石井委員長

前段の方は、新谷委員にもおっしゃっていただきましたが、関係者がまず周知のために最

善の努力をしていただいて、周知が一定程度できてくる中であれば、実質的に取り締まるといいますか、軽犯罪法として行為をやらせないということに対してアクションがたぶんできるといような流れかと思しますので、それを早期に関係者のご協力をいただきながら作っていくことが必要だということになるかと思えます。

後者の話は、会議前に少し話をさせていただいたかと思いますが、これは、対応については、極端に言えば裁判等になってということになると思うので、必ずこうなるという判断は今できるものでは多分ないと思いますが、当然、今事故を起こしたら、何も規制がない中で事故が起こるわけですから、海上でいうとやはり大きい船の方が一般的には過失責任が重くなるようなことに多分なってしまうと思います。でもある種禁止をしている中で、それを無視して出て事故を起こすということですから、当然ゴムボートの過失なり責任というのは、一定程度問われることにはなるということで、仮に起こったとしても、今よりはある種当事者の、特に漁業者のリスクなり一般の商船の方々のリスクというのは、ある程度は軽減されるということに考え方としてはなるのかなというところかと思えます。いずれにしても、それを起こさないように進めるという、ある種トートロジーになりますが、どう起こらないように進めるかということ、地域としてどうやっていただくかという、そこに尽きる話になってしまうかなというところだと思います。非常に重要な視点ではあると思うので、そこは運用の課題として、きちんとおさえて対応していただく必要があるかなと思えます。

多分あまりちゃんと答えになっていないところがありますが、今時点ではなかなかそれ以上の話は難しいかと思しますので、そういったことで整理をさせていただければと思います。よろしいでしょうか。

山田委員

ありがとうございます。

石井委員長

そうしましたら、上田委員、ご発言をお願いいたします。

上田委員

はい、北海道開発局の上田です。対面での参加は今回が初めてです。よろしくお願いいたします。

今の説明をお聞きしておりまして、ただ、規制の方法が行為に対する規制ではなくて、ボンモイから帽子岩に向かう船がいるということで、踏み込んだ進入禁止の規制になっている。その進入禁止の規制をすることによって、対象船舶が必要になって、ここにあるプレジャーボートから 20 トン未満の船舶という対象船舶を規制対象としている。その場合、対象船舶にした合理的説明というのが必要になると思います。

例えば、総トン数 20 トン以上の者の釣り行為があったとした場合は、この中では取り締まれなくなるので、20 トンを超した船が魚釣りをした場合の考え方をどうするのか、ということも整理しなければいけないかなと思えます。

それと、例えば遊漁船などは、法令により一定の安全管理がされているものでございますが、それだと規制のかからない船との違いというのが整理されて、きちんと問い合わせ等が

あった時に答えられるような根拠を持つべきではないかなと思いました。

石井委員長

ありがとうございます。

対象船舶の整理の考え方に関するご意見だったかと思いますが、今時点で整理した過程等で補足的にご説明いただけることがあれば、お願いできればと思います。

事務局

まず、20 トン以上の船が釣り行為をした場合にというお話がございました。こちらについては、今までの実態を踏まえまして、大きな船があそこの中で停泊、停留をして釣りをしていているといったことはございませんので、一応こうしたラインを引かせてもらっているといったような現状でございます。もしそういったことが実際考えられるといったようなことであれば、この辺についても今後整理をしていかなければならないのかなと考えております。

事務局

建設港湾部長の立花でございます。遊漁船のお話でしたが、実際の漁船と能力としての違いは無いという状況でございますが、従来、遊漁船が釣りをされている場所というのが、港内ではなくて、網走港から離れて、遊漁船として機能していたのが従来の遊漁船の活用となっておりまして、今回遊漁船を対象船舶にしたというのは、実際に港内の中でゴムボートと一緒に釣りをされるという行為が、停泊であったり、そこでの釣りをする行為が実際にその交通の輻輳につながっているという実態がありますので、今回、対象船舶として遊漁船を入れる形をとらせていただいております。

今後、パブリックコメント等も計画しておりまして、今、上田委員からお話いただいた内容については、初めの段階できちんと整理した上で、パブリックコメントにも対応させていただきたいと考えているところでございます。

石井委員長

今の遊漁船の話は、基本的には港内では釣りはされてないけれど、そうならないように対象に入れたというご説明と理解していいのですよね。

事務局

はい。従来、遊漁船については、網走川沿いに係留している遊漁船がいるのですが、最近になって港内で釣りができる環境があるということで、そこに釣りに行くということが起きています。実際に遊漁船としては、そこではなくて違う場所に行くのが本来の遊漁船という形の使われ方が、私たちとしては一般的な使われ方だと認識していますので、そのために遊漁船も停泊して危険な状態にするという行為について、規制が必要だという判断をしているところでございます。

石井委員長

逆に、元々はなかったけれど、最近そういう動きがあるのでということで、遊漁船も規制

対象にしないと、安全確保は不十分になるという、そういうことですね。すみません。

いずれにしても、今のご説明のとおり、基本的には今までの問題実態を踏まえて対象船舶を規定したということと、不備があれば、これについても条例改正等を含めて検討せざるをえないというようなことでご回答いただいたのかと思います。

上田委員、いかがですか。

上田委員

はい、分かりました。先ほどの説明の中でも、パブリックコメントの話もありましたので、それらの時にきちんと答えられるような合理的な整理が必要かと思います。

石井委員長

はい、新谷委員、どうぞ。

新谷委員

この文章をパブリックコメントに出すときに、「主としてろかいのみをもって運転する船舶」のその後の文章をずっと消していただいて、遊漁まで消していただいて、遊漁船は前に入っていますから。それでストレートに「その他のレクリエーションに供される船舶」と書かれても問題ないような気がします。トン数を入れると、また色々と議論が出るところかなと思いますので。その整理の方が分かりやすいのかなと思います。

石井委員長

これは、元々の議論だと 20 トン未満が危険度が高いという議論がございましたよね。これは、それを分かりやすく使途として「その他のレクリエーションに供される船舶」と書いてあるのだけれど、逆にいうと、今のご意見でいうと、「次の船舶を除く」で除けるのが入っているから、規制対象を小さい船ということに絞りたいのだったら、「その他の総トン数 20 トン未満の船舶」で終わるか、「レクリエーションに供される船舶」を全部絞りたかったら、前を取って終わるか、両方重ねて次の文言との関係でいうと、かえって分かりにくいというような、多分、新谷委員のご指摘は、そういうことではないかと思いますが、そこはいかがですか。

事務局

対象船舶の考え方でございますが、いろいろこの資料を作る段階で検討させていただいております。具体的に対象船舶といわれているものというのを、具体的にまず記載した方がよいのではないかというのが 1 点です。それから 20 トン未満ということで区切ったお話の中では、20 トン未満の船というのが現実として、ここでそういった安全な航行を妨げているという実態があるのが 1 点と、20 トン以上の船ということになった場合には、船舶の国で示している資格が必要な操縦者が必要だという括りが、20 トン以上の船舶というのはあるということでお聞きしているので、そういった形の中で 20 トン未満の船というような形を記載させていただいております。

今、新谷委員からお話があるように、ここの対象船舶の表現の仕方については、私たち

としてもどのような表現が一番分かりやすい表現になるかというのは、今後、条例を作っていく中で、分かりやすい表現にしていきたいと考えているところでございます。

石井委員長

逆に、今のお話だと、新谷委員のご指摘に関しては、レクリエーションに供される船舶を対象にしたいのではなくて、20 トン未満に網掛けたいということですよ、基本は。

事務局

そうですね、基本的に 20 トン未満の船ということが大前提にはなると思いますが。

石井委員長

ここで、下の「除く」を入れて、それで、こちらを単に 20 トン未満にすると、グレーになる船はたくさんあるのですか。「除く」を書いているから。除かれる船はこちらだけ除かれればいいわけでしょ。ただグレーの船は別に除かない方に入っていて、個別に許可をする時に必要があったら許可をするという立て付けで、多分条例上は困らないと思うので。

川瀬副委員長

ちょっとよろしいですか。

一つ 20 トン未満のところに目線があって、ここで客観的な基準を作りたかったということでの表現になっているというのが今のご趣旨ですが、実はこの記載自体は、北海道のプレジャーボート条例の定義のところを参照にしているのですね。ただご指摘を受けると分かりやすいのか分かりにくいのかといわれると、その点は確かにありますし、おそらく想像ですが、道の場合も、20 トン未満というのが一つ客観的なこの条文を入れるための主旨であって、ほかの「その他のレクリエーションに供される、主としてレクリエーション」とかというのは、法律上、定義としてはすごく曖昧なので、単純に分かりやすくするために例示で書いているだけだと思います。

ただ今、新谷委員からご指摘あったとおり、分かりやすくするために書くものが、逆に分かりにくくしてしまうきらいもあるのかもしれないので、ちょっと表現のところは必要があればもう一回検討してもいいのかなと思います。内容としては、同様になるとは思いますが。

石井委員長

内容的には、むしろ 20 トン未満に基本的に網を掛けているという考え方だと。それで、分かりやすくするために例示もつけているということなので、ここについては、すみません、主旨は今ご説明したとおりなので、どういう表現したらきちんとお伝えできるかということに関して、ちょっと事務局と委員長、副委員長の方にあずからせていただいて修文させていただいて、皆さんに後日整理した文言をお示しするというところでよろしいでしょうか。

新谷委員、よろしいですか。趣旨は 20 トン未満をきちんと網掛けするという趣旨だということでございますので。

新谷委員

私、勉強不足なので、ちょっとお尋ねですが、このプレジャーボート、ミニボートの後ろに遊漁船と書いていますが、これのトン数階層はどんな感じなのでしょう。従来、何トンぐらいの船から何トンぐらいまでが遊漁船として使われているのかお知らせ願いたいのですが。

川瀬副委員長

実は、ここもあえて遊漁船業の適正化に関する法律という定義があるところがあるのですが、ここの部分では、あえて遊漁船を例示することによって遊漁船も対象になっているということをつかりやすくするための文言であって、明確な定義付というのはここでは意識せず例として出しているというところにとどまっています。

厳密にいうと、遊漁船業の適正化に関する法律で云々というのが、正確にするなら入れることになるのかなと思います。

新谷委員

その辺も含めて整理をお願いしたいと思います。

石井委員長

わかりました。

文章としていったら、「その他の」までが一括りなのですね。「プレジャーボート」からずーっと来て、「その他の総トン数 20 トン未満の船舶」というふうに掛かっているのですよね。解釈として。それをさらに前でも例示して後ろでも例示しているというふうに構造上なっているから、読みにくいし分かりにくいという話に多分なっていて、遊漁がしかも 2 回出てきているから、分かりにくさが増幅しているという、ご指摘はそういう意味だと思いますので、これは文言の整理の話になりますので、定義の話ではないので、分かりやすい定義をきちんと作るということを、すみませんお預かりするということにさせていただければと思います。

すみません、南先生、ご発言をお願いします。

南アドバイザー

申し訳ありません。日本大学の南でございます。

先ほどから議論されていて、すみません、私自身がちょっとついていけないところもあるのかもしれないのですが、総トン数 20 トン未満かどうかというのは、一つは免許の違いというのは多分一つ大きいのかなと思いますが、規制の網をかけるのが基本的に総トン数 20 トン未満といった場合に、例えば、今お話しされている遊漁船で 20 トンを超える遊漁船というのは当然ありうるわけですから、その場合に総トン数 20 トン以上の遊漁船については規制の対象とするかどうかというのは、この文言からちょっと分かりにくいかなと思います。

総トン数 20 トン以上の遊漁船も対象とするのであれば、遊漁というところに着目するのであれば、やはりそれはきちんと特出ししておくべきだと思います。逆にサイズだけで考えている総トン数 20 トン未満だということであれば、シンプルに「総トン数 20 トン未満の船舶」

で、あとは例外があれば例外というような形で定めるという方法もあるのかなと。

今議論を伺っていると、総トン数 20 トン以上の遊漁船をどうするかというのを決めないと、おそらく文言も決まらないのかなというような気がしています。プレジャーボートやミニボートは基本的に総トン数 20 トン未満の船舶だと思いますので、基本的にその他の文言に合致するのですが、遊漁船だけが大きさは別のものとしてそこに挙げられているので、そこは少しご議論いただいた方がよろしいかなと。総トン数 20 トン以上の遊漁船は規制の対象としているのかどうかを決めたら、多分、文言は自動的にある程度決まってくるのかなと思うのですが、おそらく新谷委員からのご指摘は、そういったところも含まれているのかなと思います。

以上です。

石井委員長

ありがとうございます。

今のところは、今、私がちょっと言った、全部 20 トン未満ですよと確認したのは、この文言の読み方の問題として、全部 20 トン未満のところに関係して、さらに「遊漁その他のレクリエーションに供される船舶」という意味なのか、「その他」の前で一回文章が切れていて、「その他の総トン数 20 トン未満の船舶であって、遊漁その他のレクリエーションに供される船舶」というのが一つの項目になっていると、意味が全く違うということなのです。これはどちらにも読めるので、僕は最初、どちらかよく分からなかったが、前からの議論でいうと、多分、全体を 20 トン未満で掛けていると考えた方が、今までの話の延長上としてはそうなるのかなと思って、冷静に読むとそうなるかなと話をしたのですが、その考え方はどちらですか。

事務局

「総トン数 20 トン未満」というのは全体に掛かるということで書いておりました。

石井委員長

だから 20 トン以上の遊漁船に網をかけるという考えは、あまり議論もしてなかったし、それはないということですよ。

新谷委員

ただ留意しておいていただきたいのは、当然、規制をかけられるエリアと規制をかけられないエリアの両方を一つで管理するという考え方なわけです。それで立ち入り禁止なれど、進入禁止なれど、遊漁船の 20 トン以上が仮に進入できるというように逆に読んで、しかも規制がかからないところで釣りをすることになると、これまた同じようなリスクが当然起きてくるということになりますので、元々の趣旨は小さな船がほとんどですが、一つやると必ずそういう逆作用というのが、またある意味出てくる可能性があるので、せっかくそういう漁船とか商船とかが頻繁に出入りして非常に危険だという趣旨の中で進入を禁止するという趣旨ですから、その辺も含めて、そう読めるような文章にしていきたいと思います。

石井委員長

実際には 20 トン以上の遊漁船は、ものすごく影響するような隻数があるのですか。いせんよね。だから新谷委員のおっしゃっている趣旨も分からないではないのですが、元々の議論でいうと、非常に危険度の高い小型船舶を規制するというのが元々の趣旨だったということでございますので、いずれにしても規制の中身が十分伝わらないような整理をすると問題が生じるということと、逆にいうと、20 トンを超える遊漁船が非常に問題だということが後発事項として起こったら、それは新たな対象にしなければいけないというのは、さっき市の方から表明されたところかと思います。

いずれにしても、その考え方を再度整理して、文言を整理した上で、各委員にお諮りをするということが必要かと思っておりますので、そのようにさせていただくということによろしいでしょうか。

新谷委員、よろしいですか。何かございましたら、はい。

新谷委員

そういう懸念を非常に強く持ちますので、その辺も含めて再度文章化するときにご検討いただければと思います。

石井委員長

はい。おっしゃる意味はもちろん分かるのですが、懸念すべき点は多々実はございますので、その中で条文化して、どこから規制をきちんと実効的にやっていくかというようなことでの整理をしなければいけないということで、今日のご意見として、今のところも伺った上で、事務局と正副委員長で整理しまして、お諮りするということにさせていただければと思います。

それでは、川瀬副委員長、ご意見ございましたら。

川瀬副委員長

はい、ありがとうございます。

事務局の方では短期間で種々まとめていただいて、ありがとうございました。いずれにしても進入禁止という、いわば禁止行為の対象自体は広く取る中で、一方で、今のこの対象トン数もそうですし、罰則もしないというところの中で、いろいろ微妙なバランスをとっていかなければいけない条例だとは思っております。

市の方からもご説明がありましたが、いずれにしても罰則がない中での実効性をどれだけかという問題は、もし成立した場合にはあると思っておりますので、これまでの報道等を見ても、かつそれだけ危険な状態で入る人がいるということは、一定のニーズはある中で禁止するわけなので、反応があった場合に、先ほどご指摘があったとおり、きっちり説明できる体制だったり、実行できる体制をとっていただければなと思います。

以上です

石井委員長

ありがとうございます。

私も委員としての意見といいますか、基本的にはいろんなご意見を承りながら、事務局の方で結構苦心して全体を取りまとめていただいていたと思っております。少し今、対象船舶等でも議論がございましたが、基本的にはやはりまず成案を整理して、今年の秋に間に合うように作るということが一番重要度の高い事柄ではないかと思っておりますので、多少言い方に語弊があるかもしれませんが、少し整理ができていない部分があったとしても、まずきちんと規制を入れて、この北のオホーツクの海の安全性の確保というのが、昨今、非常にやっぱり重要度の高いテーマとして考えざるを得ない状況がございますので、きちんと安全航行を実現できる第1歩がこの秋にはスタートするということを基本に据えていただいて、進めていただければと私自身は思っております。

今の3のところの文言につきましては、再度少し議論を擦り合わせまして、委員の皆さまにもお諮りするということにさせていただければと思います。

それでは、先に議事を進めたいと思います。

(2) 網走港船舶の安全な利用の促進に関する条例大綱（案）について

石井委員長

次は、議事の（2）になります。これについても事務局よりご説明をお願いいたします。

業務支援機関

業務支援機関の二十一世紀総合研究所の有我でございます。資料2につきまして、私の方から説明させていただきます。

（仮称）網走港船舶の安全な利用の促進に関する条例大綱（案）となっておりますが、先ほど市の方から、市の考え方についてご説明いただきましたが、それをベースにしまして、条例の文案に近い形でポイントを整理したものでございます。

まず最初に「目的」ですが、網走港の船舶の航行によって発生する事故を防止し、もって海面の利用者の生命、身体の安全及び財産の保護を図ることを目的としております。

それから2番目に、「港湾管理者の責務」を入れていまして、港湾区域において、港湾管理者は航行する者に対して、この条例及びこの条例に基づく規制並びにその他の法令に従い、安全な航行の指導及び対象水域の規制に努めなければならない、というのを入れております。

3番目が「対象水域」でございますが、これは先ほどの資料1と文言も同じでございます。

それから「対象船舶」。これも、今、議論がございましたが、最初の資料1の文言のままになっております。

それから、次が、「進入の許可」。これも資料の2ページ目の4番の項目の内容と同じとなっております。

それから、次が、「許可の基準」。これは資料1の2ページの5番目の内容と一緒にございます。

次のページをめくっていただきまして、上に「関係法令の活用」と入れております。市長は、この条例の目的を達成するため、関係法令にある罰則規定の積極的な活用を図る、と入れております。先ほど市の方から軽犯罪法の説明がございましたが、そういったものを想定している内容でございます。

それから、その下、遊漁船業の適正化に関する法律から、いくつか法律の例を載せており

ますが、これは、対象船舶のところにいろいろ規定を入れていますので、その参考資料として入れているものでございます。

私の方からは、以上でございます。

石井委員長

ありがとうございます。

基本的には、議事1の方で整理した安全航行に関する論点整理を基に構成して、あえていうと、実効性が図れない場合の罰則規定というようなあたりと、今回の安全対策以外の必要な事項についての事柄を、条例案を想定しているということで、ここにはあえて入れていないという整理となっています。ここに入っていないことは、やらないという、関係ないということではなくて、あくまで条例案としてはここまでの整理をして、その他残った事項についてはそのことを市にお返しして、きちんと検討していただくということについては議事録にも残りますし、ある意味では我々の委員会としての決めたことには入っていないことも入っているというふうにご理解いただければと思います。

今のご説明に対して、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

上田委員、お願いいたします。

上田委員

今回のこの大綱案ですが、許可制の形になっていることから、実際にこの許可を出す時に、釣り目的なのに釣り目的ではないと主張されて取る方も出てくる可能性があると思います。今回、この中にはまだこれから規則とかで決めていくのだと思いますが、その許可の基準を違反した場合の取り消しなどの方法とか、そういうものを明記された方がよろしいかなと思いました。

それと、質問ですが、許可期間について、年間なのか月なのか、週なのか日単位なのか、その辺も決まりが何かありましたら、お聞きしたいと思います。

石井委員長

今、取り消しについて規定を入れたらどうかということと、許可期間、1日なのか1週間なのかというようなことですね。そこいかがでしょうか、あまりまだ多分期間の方は議論をしてございませんので、まあ普通は日単位とか、期間があるとしても何日から何日までというようなイメージで整理してもらうのが一番いいのですかね。

川瀬副委員長

そうですね。率直なところ、一般的に想定される港湾利用者の方というのは、大体の部分が対象船舶の例外規定で入っている方が多いと思うので、実際に許可を出すパターンというのは具体的な想定がされておらず、かつ今ご指摘あった部分までまだ十分な検討ができていないというのは確かだと思います。あとは、やはり許可の手続き面というのも、取り消しも含めて重要になると思うので、例えば、いつまでに申請しなければいけないのかと、それが1カ月前までに出さなければいけないとなれば早すぎるだろうし、前日でもいいなら、急な

ものでも認めざるを得ないとなってどうなんだというのものもあるでしょうし、その辺も含めては今後、条例案を詰める上で、いろいろ市の方で検討していくことになるのかなとは、事務的なやりとりの中では思っております。

石井委員長

いずれにしても、この大綱案で書いていない範囲の話で、検討が必要だということについては間違いございませんので、ここに今日の明日で入れるかどうかは別にして、正式な条例を作るまでにはちゃんと検討して、整理をしなければいけないということだと思いますので、そういうご意見として承って、条例案に向けてはきちんと検討していただくということを最低限の整理にさせていただいて、今ここに入れた方がいいという議論があれば、そこはちょっと事務局と相談しまして、大綱案の一部追加ということが場合によっては必要であればやらせていただくということでいかがでしょうか。

川瀬副委員長

許可の取り消しというのは、確かに一般的に行政が許可する場合というのは、それを破った場合に違反する状態が、ある程度永続的というか継続するのを前提にしている場合が多いのかなと。それに従って取り消しもいろいろ手続きで対応すると思うのですが、今回の場合は、2日後に取り消しても意味がないわけなので、そこは同種の事例でどういう対応もあるかも含めて市の方でよく検討していく必要があるのだろうなと。確かになるほどなという部分でした。

石井委員長

検討は必要だけど、ぱっと案文ができないかもしれないので、その場合は、すみません、少し走りながらその部分を整理するということを考えたいと思います。

上田委員

はい、分かりました。

ちょっと期間の関係も分からなかったので、もし期間が長ければ取り消しをちゃんと入れておかないと何回もやられてしまいますし、なかなかきつと現行犯とかでないとか捕まえづらいのもあるので、許可をもって入られると結局は有効の状態になってしまうので、その辺はやはりきちんと整理していただけるということですので、よろしくお願いいたします。

石井委員長

はい。ありがとうございます。

重要なお指摘でございますので、きちんと条例策定過程では、きちんと盛り込んで整理をさせていただきたいと思います。

他にはいかがですか。よろしいでしょうか。そうしましたら次の議事(3)に入らせていただきます。

(3) 船舶の安全な利用のための対策について

石井委員長

これについても、事務局の方からご説明をお願いいたします。

事務局

次第の(3)ですが、資料3の「船舶の安全な利用のための対策について」となりますが、これは実効性の形になるものとなります。

(1)の規制に関する周知について、ということでございますが、丸1 網走海上保安署、網走警察署、関係機関との合同により、ミニボート利用者へ規制に関するチラシの配布を実施したいと考えております。

丸2 遊漁船やプレジャーボートへの規制に関するチラシの配布を行ないます。

丸3 規制内容を周知するため、看板の設置を検討しております。設置場所は、別紙を参照いただきまして、右下のA：ポンモイ海岸、左下のB：モヨロ地区左岸、左上のC：ニツ岩を予定しています。

丸4 釣り新聞への規制の記事の掲載を予定しております。

丸5 日本マリン事業協会などの協力の依頼を考えております。

その他、SNS やホームページの活用、広報への掲載、フィッシングルールへの掲載を要望したいと考えております。

続きまして(2)規制に関わる監視体制の構築を検討しております。監視員2名を配置し、対象水域へのミニボート等の進入に対して、パトロールを強化し実効性の担保を図ります。進入を行う者に対し、サーチライトや拡声器により規制に関する注意喚起を行ないまして、常習者、悪質な者に対しては、写真撮影等により網走海上保安署様や網走警察署を通じて通報し、協力をお願いしたいと思っております。

監視の期間と時間帯ですが、8月中旬から10月中旬の約2ヵ月で、月曜日から土曜日の朝4時から8時を予定しております。

監視員の配置場所は別紙を参照していただきまして、丸1 第4埠頭2号岸壁、丸2 新港船溜まり、7号荷捌き地を予定しております。

私からは、説明は以上です。

石井委員長

ありがとうございます。

ただいまの説明に対して、ご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。

山田委員、お願いいたします。

山田委員

質問ですが、まず、(1)の丸8ですが、フィッシングルール、前回の2回目の委員会終わった後に、委員会の中でもフィッシングルールについて少し説明させていただいたのですが、北海道が発行していて、内水面も海面もだいたいこれにいろんなことが書かれています。

例えば、今、委員の方にお配りした16ページを見ていただくと、もう既に漁港の付近で釣りをするなということが書かれています。オレンジで4番を示している。

これ私たち日釣振や北海道の中に釣り団体の組織があるのですが、そこも含めてこのようにPRはしています。その前のページ、15 ページの下の方のは、「ミニボートの利用について」ということですが、下の方の丸4ですね。「多数の船が航行する航路に停泊はしない」。あと8ページに戻って、上の左の共通事項として、「漁業活動や他の船舶の航行妨げないように注意し」ということで、一定の遊漁団体、北海道の水産とこういったものを釣具店にも配布していますし、やれることはやってはいるのです。このフィッシングルールに載せるのもそうですが、できれば本当はやり取りするのが一番いいと思うのです。結局ゴムボートの方でも、プレジャーボートの方でも、斜路を使うときに申請するのです。申請した時に取り扱いの注意事項とかやり取りすれば、もちろんあるのです、ルールとか。

今回調べると、能取漁港でゴムボートが今年から出せなくなって、なぜ出せなくなったのかというの、後から時間あれば教えていただきたいのですが、遊漁団体としては、きちんと手続きをして、利用できるような場所。それによって承認する場合には、きちんとしたルール、注意事項とかを伝達すれば、もちろんこんな漁港の中で釣りをするということは、フィッシングルールにも出ていますし、しないことなのですよ。

それで1回目の時に、それはだめでしょうという話をしたのは、根幹がそこなのですが、このように出すのもいいのですが、できれば利用する人とのやり取り、承認行為があって、きちんと注意事項を見てもらって守る。手続する形なら守りますから、もちろん。そういうことも考えていただきたいなと思っています。

あと(2)の4番、期間が10月20日までとなっているのですが、なぜ20日なのかと聞くと、ちょっと時間がなくなってしまうので、新谷委員などは知っていると思いますが、鮭児、キングサーモン、マスノスケが釣れるのが11月になってからなのです。鮭児やキングサーモンが釣れるなんて最初疑う方も多いと思いますが、実際に網走港では釣れているのです。私も釣ったことがあります。きちんと専門家にも見てもらっています。そう考えると10月20日までというわけではなく。新谷委員、11月中旬までですか、網が入っているのは。網外れたら、またどっと釣り人が増えるのですよ。なので、この期間も検討していただきたいなと思っています。

繰り返しになりますが、ゴムボートとか販売している釣具店さんなどに聞くと、やはり販売の時には説明をしているのですが、そういった方はきちんとルールを守っています。ただ、インターネットとかで購入している方が、説明も受けないで買って自由に使っているものから、やはり利用できる場所を作って、承認するなり、そういった行為が必要だと思っています。昨日も第2埠頭の斜路を見たのですが、少し整理したら あそこも使えるのではないかなと思っているのですが、ちょっと議題とは離れたのですが、今、資料3を見て、その他事項にはなるのかもしれませんが、見ながら気になったので、発言させていただきました。

石井委員長

ありがとうございます。

新谷委員、いかがでしょうか。

新谷委員

期間は長い方が良い、月曜日から土曜になっている。
日曜日の方が重要。

石井委員長

今のよろしいですか。

山田委員、新谷委員からも出ましたが、規制の周知というところで、やり取りをどう承認行為の中ですかということについて、少し手続き的に検討していただきたいということが1点。これは、むしろこれから検討していただければいいかなということです。

それと監視体制の構築というところで、期間についてこの2ヵ月ということが妥当なのか。もう少し長くする必要があるのではないかというご意見がお二人から出たということで、それについては予算等々もあるのかもしれませんが、要は例えば土日だけもう少し長くするとか、運用の仕方も含めて期間をもう少し広げて、少なくとも初年度については徹底して周知するというところについての体制を、何とかとれないかということで、ご検討いただきたい。場合によっては毎日やらなくても、土日だけあと1ヵ月とかということでもありだと思うので、そういうことも含めて、少し実効的な規制期間ということについてご検討いただくのと、月曜日～土曜日はどう考えてもちょっと尻抜けになるので、少なくとも土日だけは絶対入れる形の監視体制を作っていただかないと、日曜日だけみんなどんどん来るということが明らかに起こる可能性がございますので、曜日については、むしろ土日は外さないように週何日という決め方をしていただいて、週6日である必要は必ずしもないのかもしれませんが、土日は外さない方が初年度の規制としては意味があるかなと、そういうご意見をいただいたかと思しますので、ご検討をお願いしたいと思います。

他にはいかがでございますか。

いずれにしても条例を作るとともに、実効的な対策を着実にとっていただくことが非常に重要なところでございますので、とりあえず固めに決めていただいて、実際にはやはり動かしながら必要なことについてはむしろ柔軟にご対応いただく必要があるかと思しますので、そういったことで、是非対応をお願いできればと思います。

よろしければ、次の議事に進ませていただきます。

(4) 今後のスケジュールについて

石井委員長

議事の(4)になります。これについても、事務局の方からご説明をお願いいたします。

事務局

それでは、今後のスケジュールについて、私の方から説明をさせていただきます。

資料の4になります。中段をご覧くださいと思いますが、推進委員会ということで記載をしております、本日の推進委員会、4月の下旬ということで今日の会議について記載をしております。

今日の会議の結果を基に大綱案を修正いたしまして、ゴールデンウィークの前に市のホームページで、整理したものをパブリックコメントということでアップさせていただきたいと

考えております。期間については2週間程度を想定しております。

そのご意見等を参考に致しまして、最終的には委員の皆さまに最終確認をしていただきながら、今後進めて行きたいということで考えてございます。

最終的な答申を5月の20日前後ぐらいで今想定をしてございます。

以上でございます。

石井委員長

ありがとうございます。

この委員会との関係で申し上げますと、まず今日のご意見を踏まえた文言の整理がございまして、それについては正副委員長と事務局で文案を練りまして、ご相談した上で整理して、整理したものをパブリックコメントで載せさせていただく。パブリックコメントでどんな意見が出るか分かりませんが、出た意見に対する対応ということがございますので、その対応につきましても、文言の整理は正副委員長と事務局でさせていただいて、その上で委員の皆さまにお諮りして最終確定するというような流れで進めさせていただければありがたいと思っておりますが、よろしゅうございますか。

山田委員

すみません、時間がないところ。パブリックコメントを2週間という説明がされていましたが、僕の記憶違いかもしれませんが、確かパブリックコメントは30日以上ではなかったでしょうか。今どうこうというわけではなく、確かそんな記憶があったので、まあ行政機関によって違うのかもしれないのですが、ちょっと気になったので。

石井委員長

わかりました。それについては、いずれにしても必要期間はおかなくてはいけないので、確認した上で、仮に2週間ではダメだということなら、日程変更を皆さんにご連絡をとっていただくということで、2週間で問題なければ、このままということにさせていただければと思います。

それでは、スケジュールについては、今申し上げたようなことで進めさせていただくということでよろしゅうございますでしょうか。

そうしましたら、議事(5)がその他ということになっておりますが、委員の皆さまから何かございましたら、ご発言をお願いしたいと思います、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

どうぞ。

山田委員

パブリックコメントで取りまとめをして、最終的にはこのような感じでやりますというようなのが文章で届いて、確認ということで、委員会自体、集まってというのは今回が最後という考えですね。

石井委員長

2度、協議の場がございますが、今回の修文は、それで再度開くことは多分ないということと考えておりますが、パブリックコメントで対処するのに非常に重たいテーマが、仮に課題が出た等々のことがあれば、その場合は何らかの形でもう1回ということがないとはいえませんが、そういうことがなければ、今回が最後ということになろうかと思っております。あの元々でいうと場合によっては4回ということまでは想定しておりましたので、場合によってはというところが全部クリアにはなっていないので、場合によっては4回という立てつけは今もまだ生きていると考えております。

山田委員

わかりました。ありがとうございます。

毎回釣り人としてお伝えしていたのですが、やはり基本的なのは、元々複数の箇所での釣りができたのですが、規制がかかって立ち入りができなくなったことによって、どんどん釣り人の釣りをする場所がなくなったというのが原因だと思うのです。原因を払拭するために、今後も、パブリックコメントもあるかもしれませんが、釣り人は規制がかけられても網走で釣りたいのです。陸からできなかったらボートを買ってでも、今回、原因になっていますが、そうしてでも釣りをしたいのです、網走で。

なので、釣り人に対して排除するのではなく、観光資源として迎え入れるようなことも今後検討していただきたいなと思っております。

毎回、時間のない中でも釣り人のことを伝えてきましたが、いろいろ勉強させていただきました。ありがとうございます。

石井委員長

ありがとうございます。おっしゃるとおり、今回の議論でも、釣り自体についてどうこうということには基本的に立ち入っていないのですが、結果的に釣り人の釣る場所がなくなるということについての懸念はあるし、逆にいうと、それによって別の場所が水上交通上、問題になるような可能性もありますので、いずれにしても、そこら辺は総合的に対応を考えなくてはいけないということについては、当初からご意見をいただいていたので、市の今後の検討課題ということについては、そういうことを盛り込ませていただいていますので、なかなか率直にいうと難しい面もあって、それでは具体的にどうするというについては、簡単に案が出てないという実情もございますが、いずれにしても避けて通れない課題でございますので、そこは私の方から市長にもお伝えして、さらなる検討をお願いするということにさせていただければと思っております。

事務局の方からは、何かございますか。

よろしいですか。

それでは、スケジュール等について申し上げましたが、今日のところでは資料1、資料2ともに、対象船舶のところの整理がもう少し必要ではないかというご意見をいただきましたので、まずはその整理をきちんとさせていただいた上で、委員会としての意見の整理と大綱案の整理ということに進めさせていただければと思っております。

早い時間から活発なご意見をいただきまして、今日の議事については一通り済んだかなと

思っております。

いろんな立場からこの委員会におきまして委員の皆さま、オブザーバー様のご協力、活発なご意見等をいただきまして、大変ありがとうございました。さっきも申し上げましたが、やはり網走港における水上交通の安定確保ということは、非常に今日的にも重要なテーマといことについては、再認識させられているところでございますので、早く成案をもってこの夏秋の秋サケシーズンから条例をスタートさせて、安全な海というものをきちんと作っていくということに、ぜひ市として全力を投じていただければと思っております。

大変皆さまのご協力をいただきまして、短い時間で議論を整理することができましたことを大変感謝申し上げたいと思います。本当にありがとうございました。

以上をもちまして、この委員会、3回目を終了させていただきます。

事務局

石井委員長、ありがとうございました。

今日、第3回目の委員会でご議論いただきました内容につきましては、石井委員長、川瀬副委員長と事務局の方で修正、追記する内容について整理させていただきまして、委員の皆さまには改めて事務局からご連絡さしあげて、調整させていただきたいと思っています。

今回諮問いただきました網走港における安全利用対策につきましては、2月から3カ月間にわたりましてご審議いただきまして、石井委員長はじめ、委員の皆さま、Webで参加いただきました南先生、それからオブザーバーの皆さま、本当にありがとうございました。

今後、先ほどお示しさせていただきましたスケジュールに沿いまして、条例の制定に向けて進めてまいります。網走港内の船舶の安全な利用をいただくためには、規制の周知や啓蒙活動が大変重要だと考えております。その件につきましては、海保様、警察の皆様にもご協力をいただかなければならない課題だと思っておりますので、一緒に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

それでは、以上をもちまして、網走港安全利用対策推進委員会を終了とさせていただきます。本当にありがとうございました。