

# 【別冊】

## VII 『審議内容』

## Ⅶ 審議内容

---

### 第1回網走港安全利用対策推進委員会 議事録

日時 令和4年2月14日 午後2時00分～午後4時00分

場所 オホーツク・文化交流センター 3階 学習室

#### 出席者

##### 〈委員〉

石井委員、川瀬委員、新谷委員、山田委員（Web参加）、上田委員（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 村井交通課専門官、同 中村航行安全係、網走海上保安署 梅本次長、同 亀山警備救難係、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

網走市長 水谷洋一

##### 〈事務局〉

川合農林水産部長、渡部水産漁港課長、吉田建設港湾部長、立花建設港湾部次長、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、大段都市整備課計画係技師

##### 〈業務支援機関〉

（株）北海道二十一世紀総合研究所 小山部長（Web参加）、同 有我主席研究員

#### 1. 開会

##### (1) 市長挨拶

日ごろから網走港の利用につきまして、委員の皆さまを始め関係各位の格別なご理解とご協力をいただいておりますことに深く感謝を申し上げます。また、新型コロナウイルス感染症による蔓延防止等重点措置が適用され、こうした状況のなか当委員会の開催にご理解をいただきましたことに併せて感謝を申し上げます。

さて、本日、昨今の秋サケ釣りブームを背景に、網走港湾施設内の水域施設において、小型の船舶を使った釣りが急増しており、大型船の近くに停泊・停留し釣りをする、もしくは昼夜を問わず航路を横切るなど、人命にも関わる大きな事故につながりかねない行為が発生している状況にあります。

本委員会につきましては、こうした状況のなか、課題と対策について、網走港におけるプレジャーボート、ミニボートの対象区域への侵入及び航行について、安全確保に向けて規制も含めた対策についてご議論いただきたく、諮問をさせていただくものです。

現状と課題の詳細につきましては、後ほど担当から説明いたします。

委員の皆様には、ご多忙の中恐縮ですが、今申し上げた点につきましてご議論いただき、答申賜りますようお願い申し上げます、ご挨拶とさせていただきます。よろしく願いいたします。

## (2) 委員、オブザーバー、事務局の紹介

事務局より、委員、オブザーバー、事務局を紹介した。

## 2. 委員長、副委員長の選出について

○議事を進めるにあたり、網走港安全利用対策推進委員会設置要綱により、委員長・副委員長は委員の互選によって定め、議長は委員長があたることになっているが、まだ、委員長、副委員長が決定していないことから、決まるまでの間、市長が議長を務めた。

○委員長・副委員長の選出について、事務局案として、委員長に、北海道大学公共政策大学院の石井委員、副委員長に、弁護士法人オホーツク北斗の川瀬委員とする提案があり、他委員の意義がなく、提案どおり決定した。

(市長から委員長に諮問書を手交。)

(市長退席)

## 3. 委員長挨拶

ただいま、網走港安全利用対策推進委員会・委員長にご指名いただきました石井でございます。

今回、網走港の安全利用ということで、秋サケの釣れる場所が北に移動しているという流れがある中で、特にここ数年、網走港の安全利用上懸念される事態が起こっているということです。港湾区域でありながら、サケが遡上する網走川の河口に位置しているというかなり特殊な網走港の条件に起因する状況に対して、どう具体的に対策を考えていくかというのがこの委員会のテーマと思っています。

なかなか難しいところもあろうかと思いますが、皆さま方のお力添えをいただきながら、より良い方向での整理をこの委員会ですればありがたいと思っています。

どうぞ忌憚のない議論をしていただきまして、より良い対応策が見い出せればと思っていますのでよろしくお願い申し上げます。

## 4. 議事

### (1) 網走港の現状と課題

石井委員長

議事(1)の「網走港の現状と課題について」事務局から説明願います。

(事務局より網走港安全利用対策推進委員会資料「網走港に現状と課題」、「資料1」、「資料2」、「資料3」、「資料4」、「資料5」について説明)

※別紙 「網走港の現状と課題についての説明要旨」参照

(この間、Web 参加委員から「聞こえていない」との連絡があり、中断し調整。)

#### 事務局

続きまして、動画で漁業の様子等をご紹介しますと思います。

最初の動画は、ちょうどホタテの漁船が帰ってくる時ですが、真ん中に移動している点のようなものがミニボートです。このように大型の船が移動している前を平気で横切るような行為が散見されています。

次は、サケの定置網の網上げに行く際です。場所は帽子岩の外側です。今漁船が近づいていくにもかかわらず、ミニボートが停留し、どけるようお願いしても全くどけないような状況です。このようなことが毎日続く状況です。また、船が大型のためゆっくり進んでもこれだけの波が立ち、非常に小さなミニボートは不安定なためとても危険な状況となっています。

(この間、Web 参加委員から「動画が見えていない」との指摘あり)

#### 山田委員

説明は聞こえていたが漁港内の映像について、パソコン画面の映像フォルダは見えていたが映像は見えていない状況。

#### 上田委員

動画は見えていない、会場では見えているかもしれないが、ファイルのみ見えている状況だった。

#### 事務局

映像が届かないようですので、動画については今の口頭での説明に換えさせていただくということでもよろしいでしょうか。

#### 上田委員・山田委員

わかりました。

#### 事務局

以上が今日用意した資料の説明となります。

#### 石井委員長

進め方に行き違いがあったようで、大変失礼しました。

議事を進めてまいります。

今の説明に対してご質問等があれば、時間の関係もあるので意見交換の時に併せてお願いできればと思います。

次に、委員会オブザーバーとして参加されている方々に、ただいま事務局からの説明について関連事項等ありましたら、説明いただきたいと思います。

まず、資料の4にありました「港則法」について、海上保安署さんから、法解釈等の補足説明がありましたらお願いしたいと思います。

網走海上保安署 梅本次長

港則法に対する解釈については、先に網走市港湾課に提出しているものがありますので、詳しくはそちらの方をご確認いただきたいと思います、この場で読み上げることといたします。

## 1 適用条文

### (1) 係留等の制限

法第8条 汽艇等及びいかだは、港内においては、みだりにこれを係船浮標若しくは他の船舶に係留し、又は他の船舶の交通の妨げとなるおそれのある場所に停泊させ、若しくは停留させてはならない。

罰則規定 なし

### (2) 移動命令

法第9条 港長は、特に必要があると認めるときは、特定港内に停泊する船舶に対して移動を命ずることができる。

罰則規定 法第52条（3か月以下の懲役または30万円以下の罰金）

準用規定 法第45条（特定港以外の適用港についても適用）

### (3) 停泊の制限

法第10条 港内における船舶の停泊及び停留を禁止する場所又は停泊の方法について必要な事項は、国土交通省令（※）でこれを定める。

罰則規定 法第55条（30万円以下の罰金又は拘留若しくは科料）

（※）港則法施行規則第6条

船舶は、港内においては、次に掲げる場所にみだりにびよう泊又は停留してはならない。

- 一 ふ頭、栈橋、岸壁、係船浮標及びドックの付近
- 二 河川、運河その他狭い水路及び船だまりの入口付近

### (4) 漁ろうの制限

法第35条 船舶交通の妨げとなる虞のある港内の場所においては、みだりに漁ろうをしてはならない。

罰則規定 法第54条（30万円以下の罰金又は科料）

これらに対する法解釈です。

## 2 法解釈

### (1) 係留等の制限

本条は、小型の船舶である汽艇等が、他の船舶の係留及び交通を阻害するおそれを生じさせることを禁止したものであり、みだりに、係船浮標及び他の船舶に係留すること、また、他の船舶の交通の妨げとなるおそれのある場所に停泊、停留することを禁止している。

### (2) 移動命令

本条の移動命令は、港内にある船舶に対し、区域、船舶若しくはその両方を指定して港の区域内で船位すべき場所又は航路筋等船位すべきでない場所を示し、その条件を満たす港内の他の場所へ移動を求める場合に行う処分であり、例えば、次のような場合が想定される。

- ・火災、油流出その他の事故が発生し、付近に停泊している船舶を安全な場所に移動させる必要がある場合
- ・在港船舶のうち、予想される気象状況等を勘案すると、その停泊場所が安全でない特定の船舶を港内の他の場所に移動させる場合
- ・法第8条の規定に違反して汽艇等及びいかだが、船舶交通の妨げとなるおそれのある場所に停泊している場合

### (3) 停泊の制限

港内のふ頭、棧橋、岸壁、係船浮標及びドック付近、並びに河川、運河その他狭い水路及び船だまりの入口付近等は船舶交通がふくそうしており、当該水路にびよう泊又は停留する船舶がある場合には、一般船舶の係留又は出入りが妨げられるおそれがあることから、施行規則第6条の各項の共通事項として、これらの水域において、みだりにびよう泊又は停留することを禁止している。

### (4) 漁ろうの制限

港内は、一般に船舶交通がふくそうしている場所であり、無制限に漁ろう（漁業権に基づく漁業に限らず、広く水産、動植物の採捕行為をいう。）を認めることは船舶交通の安全上問題があるため、港内でも特に船舶交通のふくそうする場所及び時間帯において交通の障害となるような方法等で漁ろうをすることを禁止している。

なお、本条の趣旨は、港内における船舶交通を妨げるおそれのある漁ろうを禁止するものであって、港内における漁ろうを一般的に禁止するものではない。

### (5) 制限の対象となる場所とみだり行為

法第8条、第10条、第35条の制限の対象となる場所は、単に航路筋、泊地その他の空間的要素のみでなく、船舶の往来及び停泊の頻度その他の時間的要素を考慮し、具体的かつ個別に判断される。

また、「みだりに」とは、社会通念上正当な理由があると認められない場合をいい、正当な理由がなくというのとおおむね同義である。

みだり行為に該当するか否かについては、個々の事例において船舶交通に対する影響を勘案し、当該行為が船舶交通を妨げるおそれがあるか否かによって判断される。

海上保安署からは以上です。

石井委員長

ありがとうございました。

次に、事務局からもサケ・マス捕獲禁止についての説明がありましたが、関連する事項等の補足があれば、北海道さんからご説明をお願いしたいと思います。

オホーツク総合振興局 伊藤水産課長

今回の網走港の規制に関連しまして、若干補足させていただきます。

昨年秋に網走漁協さんから、港内、帽子岩及び7~8マイル沖の漁場での遊漁船、プレジャーボート、ゴムボートが増えてきており、漁具への被害、漁船の航行への被害が非常に高まってきている状況から、北海道で何らかの規制をしてほしいと要望をいただいているところです。

北海道でできる規制といたしましては、プレジャーボートの規制、PB 条例があります。それから、北海道の行政委員会「網走海区漁業調整委員会」による指示があり、これらについて適用していくということで、どの海域にどの規制を適用すべきかという点についてはこれからの議論となります。

PB 条例につきましては網走市から道に提出していただくことになっていまして、既に網走港の港内及び帽子岩の水域につきましても、プレジャーボート等の条例の規制について水域利用調整区域の指定を要する、ということで申請いただいています。

このように網走港内での規制については、市による規制とともに道条例による規制についても進められているところですので、その点につきましては双方の動きを見ながら、例えば港湾の方での規制ができるということであれば、港湾管理者による規制が優先されるべきと考えておりますので、PB 条例の方の規制はある段階でおろしていくことにさせていただければと思います。そのような規制が難しいということであれば、PB 条例での規制、あるいは海区漁業調整委員会での規制で対応できるということで進めているところです。

以上です。

石井委員長

ありがとうございました。

続いて、網走警察署さんは、陸の立ち入り規制などに対応していただいています、近年の状況等についてご説明いただければと思います。

網走警察署 大宮地域課長

近年の立ち入り禁止場所についての取り組みについては、まず、令和2年度、帽子岩の立ち入り規制に関して警告をしたのが65名、第4・5埠頭では103名、第6埠頭が一番多く166名、第2埠頭は4名でした。この時は、2回目以降は軽犯罪法違反で検挙すると警告し、それぞれ申立書を作成

し終了しています。なお、この令和 2 年度の時は、住所も氏名も書かず証拠隠滅の恐れがあるということで逮捕した事案もありました。

令和 3 年度は、2 回目以降わかるように資料を残していますので、第 4・5 埠頭で 11 名、第 6 埠頭は 2 名しか警告していません。第 2 埠頭も 1 名です。

このように警告することによって、次の年激減するという状況です。逮捕者などが出ると、今はユーチューブなどに出て、かなり効果が出ていると思います。

警察では、人命を最優先として、危険な場所へは立ち入らせないという考えで対応していますが、釣り人からはあまり理解が得られていないような状況でもあります。継続してこれからも対応していきたいと思います。

また、先ほど説明のありましたミニボートの事故ですが、10 月 3 日、50 代の男性 3 名、二ツ岩海域で横波を受けて投げ出され、1 名が死亡するという事故がありました。少し離れていますが、9 月 15 日にも北浜の海岸でミニボートが転覆し、死亡するという事故も発生しています。事故には至らないもののミニボートから投げ出され、自力で砂浜まで泳いできた事案が数件発生しています。

事故につながるゴムボートは、漁業関係者等にもかなり迷惑をかけているかと思います。サケ釣をさせることを容認するよりも、条例を含めた規制を検討する必要があるのではないかと思います。

以上です。

(Web 山田委員から「委員会の運営にかかることを伝えたい。議事録などで内容を確認できるように対応してほしい」との指摘あり)

石井委員長

ありがとうございました。

網走消防署さん、海難事故の発生で救助活動をすることもあると思いますが、近年の状況についてご説明いただければと思います。

網走消防署 金田警防課長

消防署の救助隊が出動した事案としましては、昨年の 11 月に、帽子岩と二ツ岩の間の海域で、ゴムボートが高波を受けて乗員 3 名が海に投げ出され、救助隊が出動しました。その時は、まず、消防の救助艇を第 9 埠頭から現場に向かわせましたが、波が高く航行できないということで断念し、次に砂浜から水難救助隊員のダイバー 5 名を自力で泳いで救助に行かせるという事態になりました。砂浜の近くにいた要救助者 1 名を救助することができましたが、より砂浜から遠くにいた者については泳いで助けに行くことができず、漁船が助けに来てくれて、漁船で引き上げて病院に搬送しましたが、残念ながら亡くなったというのが去年 11 月に事案です。

おととしの 10 月にも、だいたい同じ場所、帽子岩付近で高い波を受けて 2 名が海中に投げ出され、1 名は救助艇で救助し、もう 1 名はダイバーが泳いで行って救助しました。

5 年以内で消防の救助隊が出たプレジャーボートに関する事案は、この 2 件となります。

以上です。

石井委員長

ありがとうございました。

関連する関係機関からのご説明がありましたが、時間の関係がありますので、ご質問等がありましたら、各委員からご意見をお聞きする際に併せてご発言をお願いできればと思います。

## (2) 網走港の安全利用に向けて意見交換

それでは、議事(2)の「網走港の安全利用に向けて意見交換」に移らせていただきます。それぞれのお立場も含めまして、今日の話の中でのご意見をお話いただければと思います。

特に秋サケの時期に関わる網走港内、港外の船舶の安全確保を何とかしなければいけない。これは、サケの獲れる場所がどうも全体的に北上している過程で、急速に課題がより深刻化している状況とお聞きしています。その中で、市が対応できる話だけでない、道なり、場合によっては国が対応する課題等もあるということですが、特に安全の問題で、なおかつ市の管理となる網走港内での安全確保ということ、この委員会の議論の対象にしたいということが第一点です。もともとのテーマからいうと十分ではない、委員会の所掌ではない課題等も当然あるということですから、そういったものについては必要に応じて要望等の形で、この委員会のとりまとめの中には適宜含めていきたいということで、この委員会を進めさせていただければと思っています。

議論自体は、もともとの広い意味の問題、課題に対応したご意見をお出しいただければと思っています。一応、委員会の対象とそうでないものは区別してご発言をお願いできればと思います。

それでは、最初に山田委員、お願いいたします。

(山田委員からの声が聞こえず、中断し調整。)

(聞き取れない、発言しても良いのだろうか?)

山田委員

資料4の港則法の内容に関わりますが、港の中でミニボートの影響があると思いますが、そもそも港の中で船を停めて釣りをしていること自体、道路でいえば通行しているところ、そこで釣りをしていること自体だめだと思います。その点について資料4で説明されていたと思いますが、聞き取れないので資料4の具体的な説明、振興局さんからの帽子岩付近及びプレジャーボートのことなど、今後の基礎的な知識になると思うので、しっかり教えていただきたいと思います。

石井委員長

ありがとうございます。

むしろ港内で留まって釣りをしているのはいかがなものかという認識だということと、規制や対応に関わる法律や制度の内容についてきちんと整理したものを前提に議論したいというご意見でよろしいでしょうか。

山田委員

聞き取れなくなりました。

資料 4 の説明をきちんと聞きたかったということと、振興局さんの内容も知りたいということで

す。

石井委員長

その点に関しては、今日時間もないので、わかりやすい形で整理したものを後ほど委員の皆様にお配りするというところでよろしいでしょうか。

山田委員

助かります。よろしくお願いします。

石井委員長

それでは、続きまして上田委員、ご発言お願いできればと思います。

上田委員

それぞれの資料の説明、特に資料 4 以降の説明が聞き取れなかったもので、そもそも論にはなってしまうのですが、意見を言わせていただきます。

もともと新港区のエリアにゴムボートはいなかったという記憶があります。先ほどの説明の中では、サケ・マスの禁止区域や防波堤、岸壁の禁止区域を設定しているということがあって、禁止区域を増やすことによって禁止区域でないところに釣り人が集中し、混雑している状況が発生し事故になってしまうというのも考えられると思います。そういう意味では基本的なルール作りということを考えるべきなのかなと思いました。

石井委員長

ありがとうございます。ご指摘があった、むしろ禁止区域を増やして特定区域にボートが増えているのではないかとということですが、私の認識としては、むしろここ数年の課題発生ということなので、サケの獲れる場所が変化してきている中で起こった新たな問題ではないかと思っていますが、その辺については基本的な認識の問題ですので、整理できる範囲で事務局に整理していただいて、再度メモ等でお示しして以降の議論のベースにしたいと思います。

いずれにしても、ルール作りということであると、多分おっしゃるとおり、一カ所だけ規制すると、ある種たちごっこのような問題が起こることになると思いますので、その辺については、場合によっては要望等ということも含めてある程度問題解決につながる枠組みをどう整理するかということを議論させていただければと思います。

続きまして、新谷委員、ご発言をお願いいたします。

新谷委員

秋サケの議論ではなく、安全安心という議論をお願いしています。船が出港するのは夜中の 2 時とか 3 時とかになりますが、この時間帯からもゴムボートが出ている。非常に小さいゴムボートです

し、霧がかかっているようなときには視認できない状況に、信じられないことに、船の航行するところ、港内にたくさんの船が入ってきている状況で、大型船の160トンの底曳船などが出入りしますから、視認できずに結果的にその波でゴムボートがひっくり返って死者が出て時に、誰の責任になるのかという問題も含めて考える必要があります、漁業協同組合の組合員からも、この問題を解決してくれという必死の声が上がっています。

そのようなことも含めて、市にお願いして、このような委員会が立ち上がったということであろうと思います。今回の網走市の委員会につきましては、港内の漁船が出入りするところにミニボートと称する小さなゴムボート、それから小さなプレジャーボートが入ってきて釣りをしている。そして移動しない。これによって起こりうる事故がすでに想定されていて、これを未然に防ぎたいと、組合員の中からも結果的に犯罪者を出したくない。こうしたことを防ぐためにどうしたらよいかということでお願いしているところですので、そこを十分踏まえたいうえでご議論をお願いしたいと思います。

#### 石井委員長

ありがとうございます。基本的に安全安心の確保という論点で、この委員会での議論をお願いしたいということだと思います。

基本姿勢はそのようなことで、サケ釣りがどうのこうのというのは現象、経過としては入っていますが、基本は安全な航行という視点での議論をさせていただければと思います。

続きまして、川瀬委員、ご発言をお願いいたします。

#### 川瀬委員

私の結論といたしますか、方向性としましては、今、委員の皆様からありましたように、映像等の資料を見ても何らかの規制が必要だろうという問題意識は持ちました。

今、新谷委員からご指摘があったように、まさしく道路の信号も何もない真っ暗な中、いきなりボートが浮かんでいるというのは、危険性は相当あるだろうということは認識、理解いたしました。

ただ、これも山田委員からご指摘がありましたが、港則法や港湾法、条例などがある中で、それぞれの趣旨の違い、概念なども違うところがある中で、結論としては条例として規制というのは行けると思っていますが、そのあたりを整理したうえで遺漏なきようにし、何らかの条例を作るなら作るということは必要で、次回に向けてそのような作業が必要かなということを認識いたしました。

#### 石井委員長

ありがとうございます。

私も委員として発言させていただきます。

私自身も5・6年、秋になるとこの近辺でサケ釣りをしているひとりです。去年は、例年しているウトロ沖での釣りが難しいということで、急遽網走沖に向かい釣りをした経験があって、少し大きめの遊漁船でしたが、網走沖はなかなかの混雑ぶりで、網走沖の安全航行ということに関してはやや問題があると聞きした記憶があります。

こういう問題は、既に事故は起きてはいますが、基本的には事故を未然にどう防ぐかということ

で、いろいろな観点の議論を集めて何とかいい形を作るということ。本来の対象議論ではありませんが、その方がサケ釣りとしても価値も高まるのではないかと考えています。

いずれにしても、条例というのは法律の範囲の中で必要に応じてどういう枠組みで作るかということになるかと思っておりますので、実効的にどうできるかということと、逆に法令の制約というものをどこまで見なければならぬか。山田委員が最初に発言されたそもそもの制度上の理解をしなければいけないということも含めて、共通の認識を持ったうえで議論させていただくことを進めていきたいと思っています。

今日の議論としては、何らかの規制の必要性ということについて私自身も感じています。

基本的には、次回に集中的に議論を掘り下げることになるかと思っております。特に港をめぐる法制度をきちんと理解するということが、漁業に関する制度からのアプローチでどのようなことができるかということに関しても理解をしたうえで、議論を進めなくてはいけないということですから、今日の議論を整理して、共通理解を持っていただくということと、次回、基本的には港湾の安全確保ということで関係の皆さんのヒアリングをベースに議論するということが、また、アドバイザーになっておられる行政法の南先生から、行政法の立場でどういった規制等の可能性、幅があるかということについてもご意見を出していただくということを予定していますので、それをもとにさらに議論を深めるということにさせていただければと思っています。

基本的にはできるだけ来ていただいて、質疑応答もしながら進めるということを基本にしていただきますが、日程的に全員合わないということもありますので、一部は、場合によっては聞き取りをしていただいて、紙に整理していただいたものをベースに議論するというようなこともあろうかと思っております。

私の知る限り、今回ターゲットにしているようなタイプの条例はあまりないのかなと思っておりますが、逆にいうと、これはそれぞれの地域事情に寄って立って必要性を考えていかなければならないことですので、網走港の特色、課題をきちんと認識していただいて議論を進めるということも併せてお願いできればと思っています。

今日の議論、多分きちんと聞いていない部分もあろうかと思っておりますので、議事録等で全体を整理してもらいますので、議事録等主要な論点ということでメモを作ってもらいますので、それを再度ご確認いただいて、先ほど必要な制度の枠組みというようなものと一緒に各委員にご覧いただいて、次回の議論の前提にさせていただければと思っています。

1回目は、物理的な問題で議論がしづらい点がありましたが、とりあえず皆さんからご意見をひとあたりいただいたということで、次に進めさせていただくということでお許しをいただければと思います。

事務局から、今後等について説明をお願いします。

## 事務局

委員長、ありがとうございます。

今、委員長からお話がありましたとおり、議事録を整理して、内容を確認していただきながら次回に向けて進めていきたいと思っています。

次回に委員会についてですが、別紙でお配りしましたヒアリング予定一覧をご覧いただきたいと

思います。こちらは港湾を利用している事業者で、漁業協同組合さんは委員として参加していただいています。その他、商船、貨物船、タグボートなどを港内で使用している事業者がいますので、そうした方々を次回この場に呼ぶか、事前聞き取りをするなどして、ゴムボートやプレジャーボートの状況を確認しながら次回進めて行ければと考えています。

上田委員

音声が届き届きで聞こえません。

山田委員

聞き取れないです。きちんと会議できる体制で運営をお願いします。

上田委員

山田委員の音声は聞こえるが、会場の音声が届き届かないため、改善していただかないと、何を説明していただいているかも分からず、議論できない状況です。

事務局

次回に向けて議事録をペーパーでまとめて委員のみなさまに確認していただき議題について議論を考えている

ヒアリング予定一覧をご覧くださいと思います。こちらは港湾を利用している事業者で、漁業協同組合さんは委員として参加していただいています。その他、商船、貨物船、タグボートなどを港内で使用している事業者がいますので、そうした方々を次回この場に呼ぶか、事前聞き取りをするなどして、ゴムボートやプレジャーボートの状況を確認しながら次回進めて行ければと考えています。

いかがでしょうか？

上田委員

承知しました。

山田委員

音声が届き取れるようになりました。承知しました。

次回に向けてですが、知識不足もあり、知りたいことが何点かあったのですが、もし可能であれば、次回までに整理してもらいたいものがあるのですが、そのような対応はお願いできるでしょうか。

事務局

直接やり取りさせていただき、今回の委員会の結果等をお伝えしながら、次回に向けて事前に対応させていただきます。

山田委員

よろしく願いいたします。

石井委員長

共有していただくようお願いいたします。

事務局

共有するよという委員長からのお話でした。

当委員会ですが、全体として3回から4回ということで考えています。5月上旬までには一定の方向性を出してとりまとめていきたい考えております。

よろしく願いいたします。

閉会

石井委員長

それでは、これで本日の会議は終わらせていただきます。

先ほど、議事録や制度的な枠組みについて整理したものをお配りすると申し上げましたが、その中で新たな疑問点もしくはご意見がございましたら、できるだけ幅広くお寄せいただければと思いますので、その点よろしく願い申し上げます。

それでは、今日は大変不手際があり申し訳ございませんでしたが、ご協力いただきましてありがとうございました。

事務局

これをもちまして、第1回網走港安全利用対策推進会議を終了いたします。

なお、次回以降のご案内は、事務局より改めてご案内します。よろしく願いいたします。

## 第2回網走港安全利用対策推進委員会 議事録

日時 令和4年3月28日 午後2時00分～午後4時00分

場所 オホーツク・文化交流センター 2階 大会議室

### 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（Web参加）

#### 〈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 村井交通課専門官、同 中村航行安全係、網走海上保安署 梅本次長、同 亀山警備救難係、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

#### 〈ヒアリング事業者〉

北海道海難防止・水難救済センター 稲垣事業部長、日本通運(株)網走支店 伊東支店長

#### 〈事務局〉

立花建設港湾部次長、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、大段都市整備課計画係技師、羽石都市整備課計画係技師、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

## 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。ただいまから、第2回網走港安全利用対策推進委員会を開催いたします。

前回の開催の際にアドバイザーの参加についてお話をさせていただきましたが、本日は日本大学法学部の南健悟先生がアドバイザーとしてwebにて参加となっておりますので、ご紹介させていただきます。南先生、本日はよろしくお願いたします。

南アドバイザー

よろしくお願ひいたします。日本大学法学部の南健悟と申します。本日は拙いながらもアドバイザーを務めさせていただきます。なにとぞよろしくお願ひいたします。

#### 事務局

また、今回はヒアリング事業者としまして、北海道海難防止・水難救済センターより稲垣様にお越しいただいております。同じくヒアリング事業者としまして、日本通運株式会社網走支店より伊東様にお越しいただいております。本日はよろしくお願ひいたします。

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、よろしくお願ひいたします。

## 2. 議事

#### 石井委員長

皆さん、こんにちは。早速ですが、会議に入っていきたいと思います。

本日の会議でございますが、概ね 17 時位を目途に議論をさせていただきたいと思います。

早速ですが、議事に入っていきたいと存じます。

前回、事務局の説明により網走港湾施設内の水域施設で、小型船舶を使った釣りが急増し、漁船との衝突の可能性があり大変危険な状況であるということでございました。

各委員・オブザーバーにおかれましては、安心安全の確保という視点で、何らかの規制は必要であろうという問題意識は、意見等からも持っていたのかなと認識をしているところでございます。

議論の中で港則法や港湾法などのお話もございましたので、本日は港をめぐる法制度の理解ということについても、前提としてきちんとご理解をいただいたうえで、共通の土俵で港湾の安全確保ということに関しまして議論を深めさせていただければと思っております。

#### (1) 前回内容の確認について

#### 石井委員長

それでは、議事の(1)、前回内容の確認ということでございますが、事務局から簡単にご説明をお願いいたします。

#### 事務局

港湾課の梅津でございます。よろしくお願ひいたします。私の方から前回会議の確認ということで説明をさせていただきます。

第1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3名の委員が対面での参加、2名の委員がWebでの参加でございました。

網走港の現状と課題についてご説明させていただきました。ご意見をいただきました。

Webの環境が悪く、山田委員と上田委員には、資料の説明やオブザーバーの発言、また、会場での意見交換の聞きとりがしにくい状況となってしまいまして、ご迷惑をおかけし、大変申し訳なく思っております。

会議でのご意見といたしましては、山田委員からは、「港内で留まって釣りをすること自体がいか  
がなものか。港則法の説明や振興局さんの説明が聞き取れなかったので、内容を知ったうえで議論し  
たい。」というご意見をいただき、後日、資料の説明要旨や議事録をお渡ししまして、何らかの規制  
の必要性について、ご認識いただけたものと考えております。

上田委員からは、「禁止区域を増やすことで特定の区域にボートが集中し、事故が起こることも考  
えられるので、基本的なルール作りが必要でないか。」というご意見をいただきました。

新谷委員からは、「秋サケの議論ではなく、安全安心の確保という観点で議論いただきたい。」とい  
うご意見をいただき、また、「漁船の航走波でゴムボートが転覆し、死者が出た場合、誰の責任にな  
るのか危惧しており、組合員からも対策を求める声が上がっている。」といったお話がございました。

川瀬副委員長からは、「港則法、港湾法、条例などがあり、それぞれの趣旨、概念などが違うとこ  
ろもあるが、その辺りを整理し、何らかの規制が必要との認識を持った」というご意見をいただきま  
した。

石井委員長からは、「事故を未然に防ぐため、様々な観点から議論を集め、共通の認識を持ったう  
えで議論させていただきたい。何らかの規制の必要性は感じている。」といった意見でございました。

以上が前回会議の確認でございます。

#### 石井委員長

ありがとうございます。

続きまして、議事の(2)に入らせていただきたいと思います。関係者ヒアリングになりますが、  
港に関する業務に従事する方にお越しいただいておりますので、ミニボートに対しての認識やご意  
見を伺わせていただきたいと思います。と思っております。

まず、船舶代理店の日本通運様ですが、大型の貨物船が入った際に荷下ろしをする業務を行って  
いるとのことでございます。港にプレジャーボートやミニボートが進入していると聞いております  
ので、近年の状況等や、港内にこれらの進入を規制することに関しての見解をお伺いしたいと思  
いますので、前の席にお越しいただきまして、ご発言をお願いしたいと思います。

それではよろしく願い申し上げます。

#### 日本通運(株)網走支店 伊東支店長

日本通運網走支店の伊東と申します。よろしく願いいたします。

私どもの方では、主に第4埠頭を中心に、在来船の船上げ荷役、船積み荷役を主にやらせていた  
いていますが、近年、その本船のそばで、前回資料も見せていただきましたが、写真にあったとおり、  
ゴムボートがその本船のそばで釣りをやられているといった状況が、最近ここ1・2年、特に多く感  
じております。

入出港時、いつ船が来るかということその方たちは知らないなかで、そういったことをされて  
いるということで、その船の波を受けて転覆するとか、ないし人の命に関わるということに関し  
て、このことについては非常に重く受け止めてございます。ぜひ、この中身について規制等して  
いただけると、私どもも安全航行を含めて安全荷役をモットーとしておりますので、ぜひご対応  
いただきたく考えてございます。

私からは以上です。

#### 石井委員長

どうもありがとうございました。

ただ今のご発言に関して、もしご質問等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょう。

山田委員をお願いします。

#### 山田委員

初めまして、日本釣振興会の山田といいます。よろしくをお願いします。

去年とか、第4埠頭は、サケ釣りの時期に関しては常に閉まっていたと思います。業務を行っていない時は、釣りができるように開放することは考えていただけないのでしょうか。

#### 日本通運(株)網走支店 伊東支店長

その許可というのは我々が決めることじゃない。基本的に市の港湾の方にそれをご依頼されている。ご相談を受けて、いいのではないか、ダメなのではないかという話は、ご返答させていただいていますが、去年に関しては特に石炭などエプロンを使う荷役が多くありまして、ここ2~3年ずっとですが、そこに釣り人が入ると、大変荷役機械が走る中で危険が生じるといったところもありますし、SOLASゲートの中を基本的に一般人が容易に入ることがいいことなのかというところも含めて、そこに関しては我々としては疑問が生じると思っています。

#### 事務局

申し訳ありません。

私の方からお話をさせていただきたいと思いますが、4埠頭の開放については、たまに電話とかがかかってきて、対応させていただいていますが、平成30年4月に第4埠頭のフェンスの中で、保管していた石炭が燃えるというボヤ騒ぎがありました。夜中の2時ぐらいのことで、漁業者がたまたま見つけて消防に通報してくれて、発見が早かったため運よく石炭はほとんど被害がなかったのですが、主に表面を覆っていたブルーシートやタイヤが燃えたといったようなことがございました。

原因は不明だったのですが、荷主さんの方から、不特定多数の一般の方が自由に出入りできるような状況になっているのはいかがなものかというようなことを、荷主さん、製糖会社なのですが要望がありまして、そういったこともありまして、現状開放していないという状況です。

日通さんにも、必ず夜は施錠していただくようお願いをしているという状況です。特にサケ釣りの時期である9月から10月には、石炭も輸入されるということで、今後は状況を見ながらということになるのですが、やはり荷主さんの意見が一番かなと考えていますので、開放するのはほぼ難しいのではないかと考えております。

#### 山田委員

ありがとうございます。

石井委員長

他にはいかがでございましょう。

よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。

次に、北海道海難防止・水難救済センター様、道内におけるプレジャーボート、ミニボートの海難事故発生状況や安全対策、これらの船の港内への進入に対する規制に関しての見解をお伺いしたいと思います。

どうぞよろしく願い申し上げます。

北海道海難防止・水難救済センター 稲垣事業部長

北海道海難防止・水難救済センターの稲垣と申します。よろしくお願いいたします。

私の方から他の地域のミニボート等の現状、それとミニボート、手漕ぎボート等の事故例について、若干お話させていただきたいと思います。

胆振管内の伊達というところがございまして。その漁港でも結構ミニボート、手漕ぎボートが頻繁に出入りしているのですが、その組合の職員にお聞きしたところによりますと、斜路から出港していくのですが、いろいろなクラブとか団体に加盟している所有者、船長さんの方に対しては、マナーとか事故の啓発をされていてトラブルはあまりないということらしいのですが、地方から来ている方たちがホタテの桁に入ったり、間口で釣りをしている。そして定置に近寄ったりして、ペラで網を切られたことが何度もあるといったトラブルが発生していますということを話していました。

また、隣の室蘭でもお話を聞いたのですが、やはりここでも港の間口付近で釣りをしたり、定置の桁の上で釣りをしている人もいます。ただ、まだ大きな事故とか被害は、室蘭の漁協では今のところないですということでございます。

また、ミニボート等の事故ですが、3件ほどお話したいと思います。平成18年5月2日、これも伊達ですが、手漕ぎボートで69歳と55歳の方が釣りに出かけて行方不明に。家に戻らないと家族の方からの通報があり、伊達の救難所員が出動しまして、この船には道警とか潜水士の方も乗せて出動したのですが、前浜から300mのところまで浅瀬に沈んでいる二人を発見したということです。またボートは3.5km先で見つかったと。この日は風は若干あったものの波は穏やかであったということらしいです。

それと22年の7月16日、松前で56歳の男性が、自宅に帰省して自分のゴムボートで釣りに出かけた。それで帰らないということで家族から捜索願が出ました。それで翌々に松前の救難所員が出動しまして捜索したところ、海岸から10mの沖合の海底で、発見されたと。これもやはり残念な結果になったということです。

最後に27年5月27日、またこれも伊達ですが、長流川という川がありまして、その河口の50m沖で、85歳と75歳の兄弟の方がゴムボートで釣りに出かけ、転覆しまして2名とも亡くなったということです。この時、27年の5月に出漁したのですが、前の年に買ったボートを初めてこの時に出したということです。調べたところ、空気が抜けて、片方だけ空気が抜けて転覆して、残念な結果

になったということでございます。この時も救難所に出動要請があったのですが、救難所員を集めている間に、既に救助が終わったということで、実際の出動はなかったということでございます。

いずれにしても、このミニボート、ゴムボート、小さい船は、ちょっとした波とか動揺によって、転覆や海中転落とかが非常にしやすいということがいえると思いますので、網走港内におきましても、船の波によって、ちょっとした波によって転覆とかそういう恐れがあるのであれば、やはり何らかのルール等が必要ではないかなというふうに思います。また事故が起こりますと、救難所員が出動しなくてはいけないということございまして、皆さんご存知だと思いますが、救難所員は漁業者であってボランティアでございますので、事故があると仕事を中断して行かなくてはならないと なりまして、非常に負担がかかりますので、その辺からもやはり絶対事故は起こしてはならないと思うわけでございます。

以上でございます。

#### 石井委員長

どうもありがとうございました。

ただ今のご発言に対しましてご質問等ございましたら。

よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございます。

次にいくつか事務局の方でヒアリングを行った事業所がございますので、内容について簡略にご説明をお願いしたいと思います。

#### 事務局

資料1の関係者ヒアリング資料に基づきまして、説明をさせていただきます。

網走市は上の3社について、聞き取りを行っています。前回の会議の中で、北見日通運輸さんということでヒアリング対象としていましたが、北見通運さんの間違いでございますので訂正させていただきます。

それでは、1ページ目をお開きいただきたいと思います。

まず株式会社スギセンさんでございますが、こちら、杉本社長に聞き取り調査を行っております。こちらの会社は、網走港の港湾施設の管理業務を受託している会社になります。

社長のお話では、中段のところをご覧いただきたいと思います。危険なので止めるように促すが、「ルールを守っている、ルールに則ってやっている」などと主張いたしまして、移動しない者も中にはいる。こちらの会社は1日3回、見回り、港内のパトロールをしていただいていますので、その時に係員がそういった話をするのですが、移動していただけない場合もあるといったようなことがお話でございました。

防波堤内で停泊すること自体がダメなんじゃないか、停泊して良いエリアではないと考えている。

港内で釣って良い場所、ダメな場所があって、非常に中途半端だったと考えている。というのは、サケ釣り捕獲禁止エリアの話でございまして、同じ港内で線が引かれているというのが注意もしづらいといったようなことです。

SOLAS 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に疑問を持っ

ている。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のではないかと思うといったようなことで、年々増えてきていると認識している。近年はあまりにもひどいので、ルールを作ってもらいたいと考えているといったような内容でございました。

次に2ページ目の渋田海運さんをご覧いただきたいと思います。

こちらは網走営業所長の池下さんにヒアリングを行っております。

こちらの会社は、網走港の中で貨物船ですとか客船、護衛艦など大型の船が入った時に、補助にタグボートとしてついて、曳いたり押ししたりとかするような業務をやったり、綱取作業、台船の曳き回し等をやっている会社になります。

こちらでも船舶が入港する時には、必ず池下所長が行って安全の確認を事前に行う。その時には、時期になると既にゴムボートがいる、少なくとも5隻、多い時では20隻程が停泊して釣りをしている。大声で船が入るから動いてくださいというようなことを指示すると、それには素直に従ってくれる。移動してくれなかった船は今までにはないということでした。中にはどこに移動していいかわからず、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ったということです。

やはり池下所長も、数についてはだんだん増えてきているという認識で、去年は特に多かったという印象を持っておられました。安全のことを考えると釣りをしている船、船舶がない方がいい、禁止にして欲しいと考えているということでした。

次に3ページ目の北見通運さんをご覧いただきたいと思います。

こちらは、オホーツク支店の本間課長に聞き取り調査をしております。

こちらの会社は、網走港にある網走市小麦集出荷センター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で、小麦を運搬する船舶の手配を行っている会社になります。

ミニボートの規制に関する見解でございますが、こちらは主に利用しているのが3埠頭ということで、サケ釣りの禁止エリアとなっております。入港の時には一等航海士が船首などに立ちまして、常に見張りを立てているので、現状として支障が出ている状況ではないということでした。しかしながら、だんだん数が増えてきているという認識を持っておられまして、網走港というのがもともと野付水道を通してこななければならないということで、船長によっては敬遠されがちな港だということで、もし海難事故の可能性が高いという話になりますと、本当に船長が来なくなってしまつて、そうすると船の手配が大変になるので、何かあってからでは遅いので、早めの対策をとっていただきたいということをおられました。

私の方からは以上でございます。

## 事務局支援機関

21世紀総研の有我でございます。4ページ目の日本マリン事業協会北海道支部さん、こちらは私の方でヒアリングしましたので、私の方から報告をさせていただきます。

まず4ページの1番目の四角ですが、この協会さんは、モーターボートですとかヨット、水上ボート、マリンエンジン、関連機器、こういったものの製造事業者、整備事業者、販売事業者。こうした事業者さんから構成される業界団体でございます。主な活動は、横浜で毎年やっています「ジャパンインターナショナルボートショー」という非常に大きなイベントがございまして、こういうイベントを使って普及するというのが趣旨でございます。

ミニボートの安全対策については、こんな写真に載せたようなハンドブックなども作ってきたというところでは。

2番目の枠の中の丸3つ目、1番下、ミニボートの普及状況ですが、ミニボート、船長3メートル未満、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ということで、普及状況はもとより所有者も特定できないという状況にあると。それから最近ではインターネットで輸入品が手軽に買えるということもあって、普及状況はほとんど把握できていないのではないかと答えられておりました。

5ページ目に移りまして、下の方の安全対策ですが、今言ったように特定できないということで、免許の更新などで集まる機会もないということなので、対象者を特定することが難しいということで、先ほどのような安全ガイドブックを作っても、それを配る機会がないということで、なかなか対応ができていないという状況だということです。

最後に6ページ目に、ミニボートの規制に関する見解というところですが、マリンレジャーで最近大きな死亡事故とか本州の方であったりしまして、業界としては非常に危惧していると。マイナスイメージを持たれてしまうので、普及に歯止めがかかってしまうのではないかと危惧しているということです。網走港の状況もご説明したところ、非常に危険だと率直に感じたということでございました。そうした状況から事故の未然防止の為に、ミニボートが港内に進入しないように何らかの規制をするということについては一定程度は理解できましたというところですが、協会さんの趣旨として普及というのがありますので、一律に規制をするということではなくて、ルール化して、釣りができる場所と入ってはいけない場所とか、釣りができるような、全くできないではなく、釣りができるようなきちんとしたルールを作って、やって頂けると助かりますといったようなご意見でございました。

以上でございます。

#### 石井委員長

ありがとうございます。

今、間接的なご説明ですが、何かご不明の点等があればご質問等をお受けしますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、ヒアリングにおいていただいた事業所の皆様、お忙しい中ご協力いただきましてありがとうございます。議事の途中ですけれども、皆様はここでご退室いただいて結構でございますので、どうも今日はありがとうございました。

この席で2者の方からご発言いただいて、事務局の方で4者からのヒアリングをまとめたものについてもご報告をいただきました。

いずれにしても、近年、ゴムボート等の出港といいますか混雑、結構多く出ているということで、事故のリスク等々についてそれぞれの立場で、多少温度差がある面もありますが、基本的には問題ということのご指摘をいただき、何らかの規制は必要だというようなご意見が大勢を占めたのかと思います。一方で、いたちごっこにならないような対応についても、きちんとご検討いただけるのであれば検討してほしいというようなことについても貴重なご意見として留める必要があるかなという

ようなところだったかと思えます。

今のそれぞれのヒアリングの内容等を踏まえまして、今日の議論を進めることができればと思っております。

それでは次の議事(3)に移らせていただきます。「網走港と関係法令」ということでございます。それと合わせて、「北海道の港内における海難件数」についても事務局よりご説明をお願いします。よろしく願いいたします。

## 事務局

それでは、網走港と関係法令についてということで、パワーポイントの資料をもとに説明をさせていただきますと思います。

まず1ページ目でございますが、こちらが網走港の港湾区域図になります。前回の会議でも使用したのと同じものがございますが、再度のご確認ということでご覧いただきたいと思えます。中心部に網走川がそそぎ込んでおります。黄色の着色部分が今回の検討の対象区域ということでございます。

次に2ページ目でございますが、こちらは立入禁止区域図と施設の位置図と今回の対象水域について示しております。①の図でございますが、現状での陸域での立入禁止図でございます。これも前回の会議で提示させていただいた資料になりますが、防波堤、埠頭用地、物揚げ場などに事故防止、SOLAS条約、HACCPの関係から立ち入り禁止の指定をしております。今回の議論は黄色の対象水域ということで指定をしております。

②の図でございますが、こちらが網走港の施設位置図でございます。水域の施設では港湾施設として航路、泊地が2か所指定されております。今回の議論の対象となるのは、第3埠頭、第4埠頭、第5埠頭及び船溜まりのある右側の航路、泊地の方になります。それを重ねたものが③の図になってございます。港湾施設に含まれる水域と含まれない水域があることがご確認いただけるかと思えます。

次に3ページ目をご覧ください。こちらがサケ・マス捕獲禁止区域と対象水域の関係を図で示したのものになります。第3埠頭側はサケ・マス捕獲禁止区域になっておりますが、第4埠頭の沖や第5埠頭側は禁止区域になっていないという状況をご確認いただけるかと思えます。

次に4ページをお開きください。こちらが網走港における港湾法、港則法、条例の適用状況ということでございまして、網走港の①、②、③ということで区分をさせていただいております。まず、①が港湾区域全体を指しております。②が今回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、船溜まり施設の水域でございます。③、赤く示しておりますのが、今回の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、船溜まり以外の水域ということになっております。

下の表でございますが、網走港における港湾法、港則法、条例の適用表ということで記載をしております。港湾法につきましては、全てのエリアについて適用になってございます。港則法におきましては、網走港は適用港ということになっておりまして、港湾区域全体として適用にはなっておりますが、まず②、③の水域については、港則法上の航路、泊地の指定がないということで、丸印が付いていない状況になっております。それと網走市港湾施設管理条例についてですが、基本的には施設のある場所については管理権限が及ぶものと考えておりますので、②については適用ということになる

かと思えます。さらに、管理条例の中には罰則規定を設けておりますので、ここで二重丸印にさせていただいております。①や③のように管理する施設はないエリアについては基本的には管理権限は及ばないものと考えておりますが、管理する上で便宜上、許可申請の提出をいただいている場合等もございますので三角印にしております。といいますのも、③の赤く着色されたエリアには施設は何もないのですが、だからといって、ここを自由に使われていいのかというようなこともありまして、実際、ここで何かをやるということになれば、やはり相談いただいて、申し出ていただく必要があるものと考えております。

港湾エリアということで①のエリアですが、防波堤の外であっても、例えばクジラの死体が漂流していた。過去に実際あったことですが、クジラの死体などが漂流していて、船舶交通に支障があるかもしれないということで、そのまま放置をしておけないと判断致しまして、引き上げて処分したということもありますので、管理を何もしなくていいかということ、そうではないということでご説明をさせていただきました。

市といたしましては、②の水域は罰則規定を設けた規制ができるのではないかと考えております。③の水域については規制をすることはできるけれども、罰則を設けることは難しいのではないかと考えているところでございます。

第1回目の会議に引き続き、対象水域について、プレジャーボート、ミニボートの進入または航行などの規制や対策についてご議論をいただきたいと考えているところでございます。

続きまして資料の2でございますが、こちらは北海道の港内における海難件数ということで、海保さんの方からデータを提供いただきまして、過去6年間の海難の事故の件数を数値化したものでございます。縦の軸は年になっておりまして、横軸が海難の内訳ということになっております。こちらは港内におけるということで、港内に限った事故について抜粋をさせていただいております。

港湾及び漁港におけるプレジャーボート、ミニボート、遊漁船などによる海難の件数だということで、令和3年度の件数は速報値だということでございます。昨年11月に網走市で発生したプレジャーボートの海難死亡事故につきましては港外であったため、この表の中には数値としては入っていないという状況です。

ミニボートの海難件数6件の内訳でございますが、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、衝突が1件、負傷者は衝突による2名でございました。

説明については、以上でございます。

## 石井委員長

どうもありがとうございます。

後ほど、どういった規制の必要があるかというようなことについて、アドバイザーの南先生のご見解も伺いながら議論をするということでございますが、法律的な整理を今回再度していただきまして、基本的には今の網走市の港湾施設管理条例での適用、具体的な規制等々については、港湾施設内しか難しいのではないかとということで、含まれない部分については別の視点、港湾法との関係からどこまでの規制ができるのかという話になるのではないかとというのが、事前に南先生等のお話も伺った上で、市が整理したところでございます。

その結果として、いわゆる港湾施設内については、極論すると罰則規定を設けるような規制も可能

ではないかという見解に立っている一方で、その他の施設については、何とか規制については一定の可能性を考えることはできるのではないかと。これもどこまで本当にできるのかということについては、リーガルリスクがないということではなくて、あるにしても行政として条例を作ることについては、十分法的根拠を立てることはできるのではないかと。というところの見解だと思います。ただ、そこに罰則等々強い規制を設けることについては、条例は法律の規制よりも上回るような規制というのはなかなか難しいところがあるということでございますので、罰則を設けていくことについてはなかなか難しいというのが、今時点で市の方で整理していただいた見解ということでございます。

後に、そういったところをベースにどうすべきかというような議論を進めていくということになるかと思えます。

今のご説明に対しまして、ご質問等がございましたらお受けしますが、いかがでございましょう。

よろしいでしょうか。再度、南先生の論点整理以降も関わる議題でございますので、何かございましたら、その後もご発言をお願いできればと思います。

それでは、先日事務局に対しまして、サケ・マス捕獲禁止区域と対象水域が拡張できないか、という提案がありましたので、その点について事務局からご説明をお願いしたいと思います。

## 事務局

水産漁港課の渡部と申します。

本件について、私の方から説明させていただきますが、まず初めに本委員会につきましては、港湾の安全利用ということなので、本件についてはあくまでも参考ということでお話しさせていただきたいと思えます。

網走港におきますサケ・マスの捕獲禁止区域と対象水域につきましては、先ほど事務局から説明しました資料の3ページ目をご覧くださいと思います。

本件につきまして、港湾事業が進む中で、他地区では港湾の整備にともなって水域を変更しているというお話がありましたので、当市の方で本件を管理しています北海道オホーツク総合振興局の水産課さんの方に確認させていただきました。

まず、河口規制につきましては、北海道漁業調整規則という規則で定められておりますが、本規則については水産資源保護法、それから漁業法の2つの根拠に基づいて決められております。もう少し平たくいいますと、水産資源の保護のため、それから漁業調整のために河口が規制されておまして、主にはここについてはサケ・マスの親魚をとるために保護をしているということでございます。

経緯につきましては、昭和27年に告示されておまして、その後37年に変更、現在の形には平成元年になっておりますが、その詳細な理由、根拠等は記録が残っていないということでございました。従いまして、現在のこの形になった明確な設定関係というのは不明ですが、港湾整備によって河口規制区域が平成元年以降変更していないということは、今までの現状のこの形に変更してくる中で、もともと平成元年に設定した規制区域自体が特に影響がないと、例えばサケ・マスの遡上ルートが港湾工作物によって大きく変動しているという状況は確認されていないために、特に漁業関係者からも声がないので、現状のままきいているのではないかと。という見解となっております。

私の方からは以上です。

石井委員長

ありがとうございます。

サケ・マス捕獲禁止というのは、今回の港内の安全航行ということは別の話だということについて、制度の経緯等も含めてご説明をいただいたということだと思います。

元々の議論として、市として規制可能なエリアとして港湾区域ということで、プレジャーボート、ゴムボート等の安全確保のために何らかの規制が必要だということの一つの委員会の論点にしているということですが、逆にいうと仮にこちらの規制をして、禁止区域があつてそうじゃない区域があるということ。結果として、逆にいうとゴムボートが規制のないところに流れて、より交通上の安全という面の問題を生じさせかねないというようなことに対するリスクは、当然想定しなければいけないことで、委員会自体として決めるテーマではございませんが、必要があれば道に対して見直しの要望等については、当委員会としてむしろ必要な事柄については整理をすべきことではないかと、私自身は考えておりますので、そこは直接のテーマではないということについてはきちんと確認しなければいけないことですが、必要な事項についてはご意見を出していただいて、どういう形に、お願いベースの話にしかならないとしても、ある程度全体感を持った議論にはつなげていただく必要があるかなと思っております。

今の点についてご質問等ございましたらお受けしますが、いかがでしょう。

川瀬副委員長。

川瀬副委員長

川瀬からお伺いします。参考にということは前提にした上で、今のご説明ですと、今の禁止区域、現行の禁止区域が平成元年に設定されていて、その時から漁業的な問題だったり、港のハード的な問題がそんなに変更されてないので、なぜこの今の範囲が決められたかという理由は不明だけど、前提事情が変わってないので、立法事実に変更がなければ範囲も基本的には変わらないのではないかと理解でよろしいでしょうか。当然、道の管轄だという前提ではあります。

事務局

大体おっしゃっていることと相違はないですが、平成元年に変わって、例えば一般的にあるのが、この3ページ目の図面を見ていただくとわかるのですが、ここに禁止区域となっている箇所があると思うのですが、これが工作物によって明らかに魚の通り道が変わって、魚が工作物によってその間に集約されたり、固まりやすかったりしてきて遡上に対して影響があれば、当然サケ・マスの親魚を捕獲しています北見管内増殖事業協会や漁業者からいろいろ声があがるとは思いますが、現状では平成元年に設定して、その後港湾事業が進む中において、そのような議論や声も上がっていないということは、港湾の整備によってサケの遡上には影響が出ていないのではないかとということですが、一番初めにお話しましたように、その辺りの経緯がないものですから、詳細までわかりません。ただ、その前の形についても、今の形とそんなに大きくは変わってはいないようでしたので、元々やはりその辺りどういう経緯でこの形になったかというところまではわからないという状況となっています。

川瀬副委員長

承知しました。理解しました。

石井委員長

こちらのエリアの扱いについては、元々非常に多分難しいところがありますし、主体的な話にはいずれにしてもならないので、ただどの程度の必要性があるかということについては、ある種率直な意見表明を必要があればするしかないかなという、私自身の認識はそういうレベルです。いずれにしても、今の話が前提となってどうするかという話になるうかと思えます。

他にはよろしいでしょうか。

そうしましたら、次の議事に入らせていただきたいと思います。

皆さんによります意見交換の前提として、関連法令の論点ということについて、南先生よりご説明をお願いできればというふうに思えます。どうぞよろしくお願ひいたします。

南アドバイザー

:どうぞよろしくお願ひいたします。日本大学法学部の南と申します。本日はアドバイザーとして、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ということで、少し法令の側面からご説明させていただければと思います。

私自身、実は北海道生まれの北海道育ちでございます。旭川なのでなかなか網走に行く機会は少なかったのですが、オホーツク管内もよく遊びには行っておりましたので、今回お話を頂戴いたしまして、少し議論をさせていただければと思っております。

まず、今回お話を伺いまして、やはり一定程度の規制をせざるを得ないのではないかと私自身思っております。私自身は海事法という船ないしは海に関する法律を研究しておりますが、その観点から見ても一定程度の規制は必要なのかなと感じております。

一方で、今回検討のポイントとしてご指摘させていただければと思いますが、一般的な行政法学でも言われていることではありますが、条例を作成するにしたとしても、法令の範囲内でしか条例は作成することができないというまず大前提がございます。

あくまで立法府である国会の審議を通した、全国一律のルールの方が優先するというのが一般的な考えでございますので、条例を作成するにあたっては、法令の範囲を逸脱ということが非常に困難なケースがあるということは、まず前提としてお話をさせていただければと思います。

そのことを踏まえまして、今回問題となっております対象水域について少しお話をさせていただければと思います。先ほど網走市の方からもご説明がありましたように、港湾に関するルールには、大きく分けて港湾法や港則法といった法律が存在するわけでございます。その上で、港湾法においては、やや複雑なルールになってはいますが、港湾法においては、港湾区域という区域の中に、港湾区域内にある港湾施設に含まれる水域と、港湾の施設には含まれない水域という形で区別されております。網走市からいただいた資料の中にも例が載っているかと思うのですが、2ページ目でしたでしょうか。

(音声中断)

石井委員長

すみません、今、音声が入切れてしまったので、2 ページというところからもう一回ご発言をお願いしてもよろしいですか。

南アドバイザー

あっ、すみません。どこからお話したらよろしいでしょうか。

石井委員長

2 ページとおっしゃったところ以降、聞こえておりませんでしたので。

南アドバイザー

分かりました。

2 ページ目の資料の②の図に書かれています航路及び泊地というところが、港湾法上、港湾施設に含まれる水域で、色の付いていない部分が港湾区域には含まれているが、港湾施設には含まれない水域という形になっております。

実は、港湾法という法律では、港湾施設について各市町村などの港湾管理者に大きな裁量を委ねている一方、港湾施設に含まれない水域については原則として国の直轄の区域というような位置づけになっております。

そのことを踏まえまして、少し中身の方に入って行きたいと思えます。資料の方に書かせていただいておりますが、関連法令として港則法と港湾法という法律がそれぞれございます。

まず港則法との関係についてですが、既に第1 回目の委員会において指摘されておりますが、港則法の35 条という法律では、「港内においてみだりに釣りをしてはいけない。」というルールが定められています。この法律は、港内において船舶交通を整理するための法令であるというふうに言われていて、この法律との関係において、一律に港内において釣りを規制するということは、この法律を上回る規制をすることになりますので、法令の範囲内で条例を作成することと矛盾をしてしまう、ないしは抵触をしてしまう可能性があるということになります。

この点、既にヒアリング調査などにおいて、港内において釣りを一律に禁止したほうがよいではないかというご指摘もございました。私自身も、それはやむを得ないご意見なのかなと思えますが、元々これは漁業従事者を保護するためと考えられています。つまり、港内においても魚を釣って生計を立てている漁業従事者を保護するという観点から、「みだりに釣りをしてはならない」というルールが定められていますので、この規定自体は漁業従事者の保護という側面も有していると言われております。そのため、一律に港内において釣りを禁止することに対しては、一定の抵触があると考えられます。

他方で、港湾法との関係について少しご紹介をしたいと思えますが、法律上、先ほどご紹介しましたように、港湾施設に含まれる水域である航路、泊地及び船溜まりについては、基本的には港湾管理権限を港湾管理者に委譲しており、一定の裁量が認められています。従いまして、実際に網走港においても、網走市の港湾施設管理条例というものを作成し、港湾の管理を行っております。この場合、港湾施設に含まれる水域については、既に網走市の港湾施設管理条例の14 条において、禁止行為を

個別具体的に定めておりますので、この水域においては、港湾施設に含まれる水域においては、網走市港湾施設管理条例の14条の規定を改正するなどして、釣りの禁止というものを定めることはできるのではないかと考えられます。

他方で、問題となるのは、先ほどの地図でもご紹介しましたが、港湾施設に含まれない港湾区域内の水域については、原則として国の管理というふうには考えられています。従って、港湾施設に含まれない水域については国の方に一定の管理権限があり、それに応じて港湾管理者である網走市の裁量というのはその分狭くなると考えられます。そうなってきますと、この対象水域のうち港湾施設に含まれない水域の部分について、一律に立ち入りを規制するといったことは、国の権限を侵すものとも考えられる可能性がどうしても出てきてしまうということは指摘しておきたいと思います。

その上で、そうすると網走市としては、条例を作成したとしても、様々なルール、自主基準でもなんでもかまわないと思いますが、様々なルールにおいて港湾管理者は何もできないのだろうか、というようなどころがあるわけですが、一方で、港湾法という法律の中には、港湾区域などについて、「施設を良好な状態に維持しなければならない」という業務を定めています。港湾法という法律の12条に、「港湾区域及び港湾管理者の管理する港湾施設を良好な状態に維持すること」というのが業務として法律に定められております。さらに「港湾区域の良好な状態の維持というのは、港湾管理者の任務である」ということを示す最高裁判例もございます。

そうなってきますと、港湾管理者による裁量は確かに狭いと考えられるものの、港湾管理者の業務として、港湾施設に含まれない水域においても、障害を除去し、その利用を確保し、地方公共の秩序を維持するということが、判例ないしは法令上認められるのではないかと考えられます。

そうなってきますと、港湾施設に含まれる水域については、一応罰則付きの条例の改正等により一定の規制をかけることができるわけですが、港湾施設に含まれない水域においては、どういう状態で、どういうルールを定めるかというのは今後の議論次第になるのかなと思います。法令との関係で慎重な検討が必要ではあるものの、一定程度のルールというのを定めることはできるのではないかと、私自身は考えております。

もちろん、このように議論をしたということは、港湾法という法律自体、あまり議論の多い法令ではございませんので、必ずしもそれが絶対である、絶対的な見解であるというようなことではございませんが、私自身はそのような考えというものを持っているということになるかと思っております。

若干、議論の前提のお話が複雑になりましたが、以上とさせていただければと思います。

何卒よろしく願いいたします。

#### 石井委員長

どうも、ありがとうございます。

あらためて法律的な立脚点についてご説明をいただいたかと思っております。

ご質問等ございましたら、お受けしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

検討経過の中で、類似条例の制定等もあるということについても川瀬副委員長の方で少し見ていただいておりますので、補足的なところの話がもしございましたら最初にご発言をお願いできればありがたいのですが、いかがでしょうか。

川瀬副委員長

類似条例の範囲でというところでしょうか。全体的含めてでしょうか。

石井委員長

疑義が全くないという話にはならないということではありますが、実務的にいうといろいろな動きがあるというようなこともお調べいただいていますので、その辺のバランス的なところ全般についてコメントがございましたら、最初をお願いします。

川瀬副委員長

私の方でも、他地域の条例とか見させていただいている中では、先ほどから出ています港湾施設の管理条例というのは、市町村や都道府県が管理しているところだったら、いろいろなところであるわけですし、そこは港湾法に基づいているので、概ねのところとしては、今南先生からご紹介ありました港湾施設に含まれる水域施設に関しては相当厳しい規制をしているということが実態かなと。それ以外のところは、私の印象ですが、その他はあえて自由にしているかというところ、むしろ必要性まで議論が、港湾の一般的な管理の時に水域施設以外のところの規制までは、なかなか必要性が問題になっていないので、特段今まで触れていないというような印象を私は受けております。

他方で、港湾施設の管理とかでは関係ないのですが、三重県の条例を見ると、もっと幅広くモーターボート、船種はある程度規定していたと思いますが、養殖施設とかに一定距離をおいて一切近づいてはいけないと、近づいたら罰金と。率直なところ港湾施設とか港が関係ないですから、なぜ三重県にそんな権限があるのだろうという疑問すら持つてしまうところですが、そんな取っ掛かりがなくても、一定の目的から施設への接近も禁じているような条例もあるというところは見てございました。

石井委員長

ありがとうございます。

この委員会の位置づけは、法律的な技術論を議論するという場ではございませんが、法解釈としては、今ご説明があったような範囲のところを押さえていただいた上で、どういう可能性を考えるかという議論をこの席ではお願いしたいということで、少しお話をいただいたということでございます。

それでは、今日のメインの話になりますが、委員の皆様による意見交換に入らせていただければと思います。

市の説明、アドバイザーの南先生のご発言、川瀬副委員長のご発言をベースにさせていただいて、それぞれの皆さんのご意見を賜りたいと思います。

新谷委員、ご発言いかがでしょうか。

新谷委員

ありがとうございました。熱心にご議論いただきまして、感謝申し上げます。

今、ご説明があったように、法律上何ができるか、何ができないか、という議論はもちろん大事な

と思っております。私どもが盛んにお願いしているのは、法律はもちろんであります、法律の前に、当然命の問題がかかってきていまして、これはもう間違いなく、昨今のこの小さなゴムボートが港内に入ってきて魚を釣りをする。一方では、港湾の中に漁港区があるというのは、全国的にも珍しい施設でありまして、そういう意味は非常にこういう法律でなかなか規制がしづらい、想定していないような状態の中の状況の中で漁港があつて、これだけ多くの、マックスでは2万回ぐらゐの出入りがあるという推計もあるほど、大型船から小型船、商業船も含めて出入りがあるというような現状で、これはどう想定しても事故が当然起こらない方が不思議でありまして、ここ2年ぐらゐの急激なゴムボート、小さな釣り船が、出入りするところに入ってきて釣りをしているということに対する危機感が非常にあるものですから、何とかそういう危険を回避する、また未然に防止するという観点の中から最善のルールを、知恵を出してお願いできればというふうに思います。

以上であります。

石井委員長

ありがとうございます。

続きまして、山田委員、ご発言お願いできれば。

山田委員

よろしく申し上げます。

少し話が戻ってしまいますが、1回目の時にウェブ会議のトラブルで、正常な会議に参加できなかったのも、他の委員の方がどう思っているのか確認も含めてこの委員会の設置の運営方法ですが、設置要綱の第6条の4に公開というのがあり、ホームページを見ると、終わった後の資料などは出ていますが、できれば、僕の考えは広く周知して、きちんとした話をしているのですから、関心ある方に聞いてもらう。物事を公開せず進んで行くというよりも、会議自体もしっかり議論しているところを見せて、その中で市民の声もあるかもしれませんが、広く周知した方がいいのではないかと僕は思っているのですが、他の委員の方どうなのかなというのがまず1点。

あと優先なのは港内の規制のことですが、これは目標としている次の秋サケの時期までには決めていかなければならないと思います。釣り人とか、ミニボートに乗っている釣りの仲間とかにも聞き取りを行ったのですが、多くの釣り人が規制をかけなかったら危険と思っている。悪さする釣り人もいますし、漁やっているとこにまで行って、漁の作業を避けずに釣りをしている。あげくの果てには定置網とかにも仕掛けが引っかかっている。仕掛けが引っかかっているということは、網に針も引っかかかっていて刺さると危険だと思います。取り急ぎ委員会の運営とその次に規制について話ができると思っていますので、よろしく申し上げます。

石井委員長

ありがとうございます。

委員会の公開性ということについては基本公開ということで僕も認識していたのですが、取り扱いを今現在どうされているかと、もし改善できる部分があったら少し検討していただくということについて、可能性としてでかまいませんのでご発言いただければと思います。

## 事務局

委員会の公開についてですが、現在、市のホームページで、港湾課の方で公開はしております。内容については、前回の資料と議事録について公開していますが、おそらくそこまでたどり着くのがなかなか難しいのかなというところもあるので、そこは今後分かりやすいように、トップページから見やすいような形で入れるような形でお知らせをするなり考えていきたいと思っております。

## 石井委員長

多分、今の山田委員のお話だと、大勢来たらそれは場合によって入場制限していただいかまわないのですが、基本、公開の会議だということだと、傍聴がむしろ来られたら、来られることに対応すべきではないかと私自身は受け止めたので、今回までそこまでやっていないというのはかまわないのですが、かまわないというか事実として進んでいますので、もう1回なりやる時には、姿勢として広く市民の方々に知ってもらうという意味でいうと、公開していますということであらためて報知していただくようなことが可能かどうか、むしろどこまでやっていただけるかをご検討いただく必要があるかなということで、受け止めていただいて、3回目の時にはこうするというのを後でいっていただければいいかなと思います。

山田委員、そういうご趣旨ですね。

## 山田委員

そのとおりです。1回目のはホームページに資料と議事録は載っていますが、開催案内や傍聴の件など、そういったやりますという案内が出ていないので、やはり広く、そこから聞いていただいた市民やいろいろな方からも、現状こう問題なんだなということで安全な漁港利用の考え方について広まりも出るかなと思っているので、開催の案内を含めて公開するべきと思いますが、この辺も他の委員の意見にもよると思います。

## 事務局

失礼いたしました。結果の公開の方だけ説明させていただきました。申し訳ございません。会議自体の公開ということですね。

## 石井委員長

公開の点については、事前的な対応も含めて隠す議論は何も基本的にございませんし、知っていたことに意味がありますので、基本的には全面公開ということで、ただ会場の都合もございまして、収容力を超えるような人が来たら一定の規制をするということはやむを得ないということかと思っております。

次回については、そういうことにして、広く市民の方にも問題を知っていただく姿勢を出していただくということをお願いしたいと思います。

後段の方は、ご意見、今いただいたようなところで山田委員、よろしいですか。付加的なこと特に。

山田委員

その他の話もいいでしょうか。

石井委員長

はい。

山田委員

前回の上田委員の話にあった、結局、釣り場が港の陸からできなくなって、その結果、海の上からボートで釣りをするようになったので、優先順位として、まず港内の規制を何らかの形で進めなければならないと思うのですが、今、釣りをしに網走に来ている方々が、次にどこで釣りをするのかということが、規制が無く釣りをできる場所に集まってしまうと思いますが、そうすると駐車場の問題とかまた違うトラブルが出てくると思っています。

しつこいようですが、規制の話は進めますが、その次、できれば同時進行で釣り場作りの方向でも見せてもらえればいいのですが、そういった釣り人を導くような釣り場、その辺も一緒に委員会の中で考えてもらえればいいかなと思います。

石井委員長

ありがとうございます。

多分、出口がなかなか、網走市だけの問題ではなく、元々でいうと斜里から網走に至る沿岸域全部、サケの時期には釣り人が張り付いていて、それぞれいろいろな問題を多分実体としては起こしていて、知床の方ではライセンス制での遊漁船に乗っていただければ、一定のルールの下で釣りができるという形に多分なっていると思うのですが、私自身もそういうところでやらせていただいている、岸からどこまでを、認めない必要はないと思いますが、ルールをどう設定するかというのは難しいところがあって、今の問題は、網走でいうと海から締め出した釣り人がどこへ行くのかというところかと思っていますので、その辺でなかなか難しい面はあるのですが、どういう出口が考えられるか。むしろどこかに集中して別の問題を起こさないような対応について、先ほど申しあげましたが何らかのことを考えなければいけないというところかと思っています。

少しそこは、皆様のご意見も伺って議論を進める必要があるかと思っています。

どうもありがとうございます。

それでは、上田委員、ご発言お願いできますでしょうか。

上田委員

北海道開発局の上田です。

聞こえておりますでしょうか。

石井委員長

聞こえてます。

#### 上田委員

私からは、今日、皆さんの議論を聞いておりました、関係者からのヒアリング、また、今日会場に来ていただいて、言われた方の内容を聞いておりますと、やはり港内での釣りを起因とする安全対策というのは必要なのかなと思っております。確かに網走市の港湾施設条例については港湾施設に限り規制をかけておりますので、先ほどの資料の4ページの赤の部分というのは規制の対象外になりますが、第1回の委員会の時に説明を受けました船舶の航行の矢印がいろいろあったと思いますが、航路の方に行く矢印もありましたが、一番右側の方にある防波堤のすき間から抜ける矢印もあって、利用としては航路、泊地だけではなく、防波堤側の方にも利用されていることを考えますと、水面全体を一体的に考えて整理すべきではないかと思っております。

参考の事例としてお知らせしたいのですが、少し調べたところ、港湾施設以外のところで港湾区域内のところに規制をかけている事例をご紹介させていただきたいのですが、沖縄県の港湾管理条例というのがございまして、この中の第3条に「行為の禁止」というのがございます。ここを読ませていただきますと、「何人も次の各号に掲げる行為をしてはならない。」その第1項に「港湾区域内において、いかだ、竹木等を放置し、又は船舶の航行に支障若しくは支障を及ぼすおそれのある行為をすること。」を禁止しております、罰則も規制にかけているということもございました。このような条例を参考に面的に安全対策を考えていくことが必要なのかなと思いました。

私からは以上です。

#### 石井委員長

どうもありがとうございます。

続きまして、川瀬副委員長、ご発言お願いできればと思います。

#### 川瀬副委員長

私の方から、今、皆さん、一定の規制は必要ではないかという共通認識は形成されつつあるという前提の下で、先ほどの南先生の指摘された懸念点も含めたところで、若干、私の意見を申し上げさせていただきます。

今回、先ほどの市の資料の4ページのところで、港湾法上4ページの②の部分というのは水域施設に含まれるので、網走市の方で条例をもっていろいろな規制をする、さらには罰則をもって規制することも可能であろうと。ただ問題は、先ほどから出ている赤のところ、港湾法上の港湾施設に含まれない水域が問題になるということになるかと思えます。ここに規制をする場合に、先ほど南先生の資料でもございました、条例というのは法令の範囲でなければできないというのは大前提ですが、ただ、この法令の範囲というのは、いきなり100までは法令の範囲だが、101だと法令の範囲外だという定量的にすぐ明確な基準があるかということではなく、例えば最高裁の判例でも、法律とそれに抵触しそうな条文の趣旨だとか目的、内容、効果とかを比較して両者の間に矛盾、抵触があれば法令の範囲ではないと、結構曖昧だし、実質的なところを考えていかなければいけない問題なのだろうと思えます。

私自身のイメージとしては、先ほどの4ページの③の赤い部分について、何らかの規制をすると、

今回条例で何かの規制を考えるとなった場合に、罰則をもって何かの規制をするというのはちょっと厳しいのではないかと考えています。これは、やはり条例とはいえ罰則をつけるとなると、行為自体も相当明確にしなければいけないですし、罰則をするというのは前提として相当抑制的にならなければいけない。また、手続き的にも新たな罰則付きの条例を作るとなると、検察庁協議とかいろいろ手続き的にも煩雑になる部分もあるというところからちょっと難しいかなと。

ただ他方で、先ほど新谷委員から、まさしく命に関わる問題で、安全確保という目的達成をどのように達成していくのか、どういう規制で達成していくのかというところで考えると、私の全く私見ですが、先ほどの4ページの②と③の地域、今回の対象区域といているところに、ミニボートやプレジャーボートの一定の進入、釣りを禁止するとかではなく、進入を禁止するというでないと、なかなか安全性の確保は難しいのではないかと考えています。許可がない限り進入を禁止するという形が必要ではないかなと思いました。

それで一つは、安全性を確保するために、確かに一律網羅的な規制になって規制の範囲が大き過ぎるのではないかという指摘もあるかと思いますが、より制限的でなく安全を確保する規制はどういうものがあるかとなると、例えば、中での釣りを禁止するとなつたとすれば、別に釣りは禁止すれば確かに入ってくる人はいなくなるかもしれませんが、入ること自体は防げないので危険が発生すると思いますし、また、例えば中で泊まるのを禁止するといった規制の仕方もあるのかと思いますが、結局、進入してしまうとそれ自体での相当な安全性の危険というのが出てくるのではないか、リスクというのは出てくるのではないかという印象を持っています。

そうすると、先ほどの赤の港湾施設に含まれない水域について、市がそこまで規制してしまうことの、特に法律的な問題点は出てくるのですが、4ページの資料を見ていただくと、この①の薄い水色の港湾区域というのはこれだけ広くて、ここのところは市が何らかの権限はあるかもしれないけれども弱い。ただ今回の赤の部分は、確かに港湾施設には含まれないのですが、この港湾施設たる水域と非常に近いというか、一般的なイメージでいえば防波堤とかに囲まれたいわゆる港の中という感覚でいえば、やはり一律、先ほど上田委員からもご指摘がありましたが、一律一帯の規制をある程度しないと安全性の確保というところでは実効性は出てこないところではないかと思っておりますので、今回の対象区域というところで、ミニボートも含む一定の船舶の禁止という形の規制でないと、なかなか安全性確保、守れないのではないかというのが私の印象ではあります。

逆に、大前提として、罰則とかその他の入った場合の制裁、少しずるい面もあるかもしれませんが、規制としてはある程度一律網羅的ですが、いわば紳士的、釣りされる方の紳士的な部分に期待するものもあって、罰則とかは基本的に設けないという前提での規制の仕方にはなるかと思っております。

ミニボートと今回プレジャーボートも入りますが、このことというのは、ミニボートが解禁される時に、安全性の問題は国会の中でも審議されていて、その時は各地域の実情に応じた規制を期待するから、法律では一律の安全性に対する規制はしないという審議過程があったこととも調和するというか、そこからも裏付けられるかなと考えています。ただ実効性という面でいうと、罰則がないと結局誰も守らないのではないかという話もあるかもしれませんが、それは条例の決め方とか条例設定時の広報の仕方では何とか実効性を持たせるようにしていく。とりあえずそこでやれることをやって、そこでもなお問題が残るのであれば、次の手段というところで罰則という話も慎重な手続きで出てくるのだと思いますが、現時点での規制としては今申し上げたような一定の進入禁止、但し罰則なし

というのが合理的なのではないかという印象を持ちました。

以上です。

#### 石井委員長

ありがとうございます。

委員として、私も若干意見を述べさせていただきます。

法律的な背景も踏まえた上で考えると、踏まえた上でも安全性を確保するための対応は必要だろうと私も考えております。規制のあり方としては、川瀬副委員長がおっしゃったとおり、一定の規模の船舶の港湾区域内への進入を認めないというようなタイプの規制が一番分かりやすい規制ではないかと思っています。

罰則については、市の見解でもお示しをいただきましたが、一般的に考えるとリスクが結構生じる可能性もあるということからすると、当面罰則規定なしという考え方を取らざるを得ないのではないかと。ただ罰則規定がないということで実効性がないということにしないロジックが必要なので、その意味でいうと初回の時に警察署の方からご説明いただきましたが、やはり規制の内容を周知して、ある種の注意喚起といいますか、取り締まりというと語弊があるのだと思いますが、きちんと注意喚起を関係者にさせていただくというようなことの徹底ということで相当程度効果を上げうということは今時点では考えていく必要があるのではないかと。市も含めた関係当事者でどういう実効的な対策を取るか、ある種の行動プランをセットにして、規制を、罰則は設けないということスタートラインの枠組みにはどうかと思っております。

ただこれも川瀬副委員長もおっしゃいましたが、それでも実効性が上がらなければ、安全性確保というために必要な措置は取らなければならないということですから、リーガルリスクが多少上がったとしても、その場合はやはり罰則規定等々、より強く禁止を促す措置も必要になることもありうると。スタートラインはむしろできる限り親和的な行動で抑制できないかということを追求すべきことかなと思っております。

多分、規制を実効的にすればするほど、エリア的にいうと漁獲禁止になっていない港湾地域にもなっていない場所に多分釣り人が流れるということが当然に起こってくる可能性が高いので、そこに対してはこの委員会では当面の対応措置を出すことはできませんが、何らかの形で親和的な規制ができないのかということに関して、関係各所と協議していただくなり、ご相談いただくということについても考えておく必要があるかなと思っています。

なかなかどこかで一定数の釣り人を受け入れるような話まではうまく検討できるのかどうかちょっとあれなんですけど、できうれば何か代替的な措置ということの可能性がないかどうかについては、少し事務局ともご相談をしなくてはいけない事柄なのかなと感じました。

私自身の意見としては、今のようなことを申し上げたいと思います。

あっ、新谷委員、どうぞ。

#### 新谷委員

私、漁業協同組合の組合長という立場で発言させていただきます。

今、川瀬先生、委員長のおっしゃっている議論というのも、けして分からないわけではありません。ただ、先ほどから申し上げますように、夜中の2時ぐらいから出てきて、大型船の160ト

ンクラスの船が入り出すようなところを、ゴムボートやミニボートで釣りをされている。私は先ほど何回も申し上げていますように、釣りをすることに反対をしていません。ただこの一番出入りが激しいところに、そういう知識もなく、それは趣味であろうが余暇であろうが結構ですが、この港の中でそういう行為をされること自体がかなり危険性を伴います。これを今言ったような形で、徐々に釣り人に理解を求めてという形でおっしゃいますが、現実的に、それでは誰がどのように周知をしながら、そういう方向に不特定多数の釣り人を誘導していくのかということを実際的に考えた時に、それは言うは易く行うは難しということになると思います。よって私どもの願いは、折角このような形で皆さん方の知恵を集めて、どうしたら事故が防げるだろうかというような検討をいただいています。

また今日、釣りの方から来られている方も、港内については致し方ないだろうというふうにお話があると聞きしますと、港内の船の出入りするところにレジャーで、ひよつとしたら子どもたちも乗せて釣りが入るかもしれません。こういうことを考えた時に、しかもひっくり返って漁業者側に責務が問われる可能性もある。それからもっと言いますと、その救助も、先ほど救難所の方がおっしゃいましたが、海上保安庁に連絡して、来るまで待っているわけにいかないものですから、当然漁業者が船を停めて、気が付けばですが、そういうことを考えた時に、私はもう少しきつめの規制があつて然るべきだと思います。

ですから、安全安心ということをベースにおいて、周知徹底しながら。

石井委員長

すみません。きつめというのは、どういう意味になりますか。

新谷委員

私自身は立ち入り禁止。

石井委員長

禁止条例は作るというのは、私も川瀬副委員長も基本的な意見ですが、それでは足りないというご指摘でしょうか。

新谷委員

私は、できれば何らかの罰則で、それを最初からアナウンスする。ですから、最初警告して、2回目になったら、いっても聞かなければ罰則というなら、それでも結構ですが、それを最初から謳わないと。最初は注意だけで、1年たってから罰則という話を持ってくると、では1年目にそのような事故が起こった時にどうするのか、ということも含めて現場で常に遊漁者と対峙している我々の立場から言わせていただくと、そこのところはやはり、仮に即罰則でないにしても、こういうことを言うことを聞かなければこういうことになりますということが初めから例示されていないと、我々注意する方も注意できなくなりますので、その辺も含めて、今日、海保の方も来られていますが、海保の皆さん方もそういうのがはっきりしていないと注意すらできなくなりますので。

石井委員長

少なくとも、理解としていうと、禁止は明確にするので、禁止したことに伴う順守義務というのは生じるわけです。罰則を付けたとして、罰則をどう徹底するかということも、非常に実は難しい面がありますので、実効的にいうと周知徹底と申し上げましたが、初期はきちんと条例の存在を知らしめて、出るなということをも市も含めた関係者で説明して、出さないような対応をする、そういう実効的な措置がいずれにしても必要なわけです。言ってみれば、そこができればそれで目的は達成できますので、いずれにしても禁止はやはり必要だという議論は私も川瀬副委員長も全く問題なく。罰則は、一気に入れる考え方ももちろんないわけではないのですが、そこは実効性をどう考えるかということなので、罰則を入れたら実効性が100%上がるということにはいずれにしてもならないわけです。そこをどう考えるかというのは少し幅がある議論ではないかと思っています。

新谷委員

先生がおっしゃるのもよく分かります。

石井委員長

おっしゃっている趣旨は、私も全く。

新谷委員

いつも見ていて、自分が感じている危機感みたいなものも含めて、発言をさせてもらいました。

石井委員長

ご指摘のとおり、理想を言えば罰則規定も入れてやるという考えがもちろんあると思いますが、少なくとも法解釈上でいうと少し無理の程度が、少しハードルがあるということで、そこについては私自身の見解としては、ステップバイステップの対応の方がベターじゃないかと申し上げたのですが、当然、そういうご意見があることは承知して、再度さらにどうするかということで、ご意見を踏まえた議論をしたいと思います。ご発言ございましたら。

川瀬副委員長

今の新谷委員のご指摘もごもっともなのですが、やはり条例で定めるところの許される範囲で申し上げますと、私の印象ですが、先程らい申し上げた4ページの②のところ罰則、ただ赤まで広げて一気に罰則という、何か例えば、誰かが許可の申請を出し、市が認めなかった、それで審査請求、行政訴訟となったときに耐えうるかどうかということであるところという、あくまで罰則という、少し無理がある感じ。定量的なものではないですが、印象が強くなるので、実効性のご懸念というのはごもっともですが、そこは条例の設定の仕方とか広報の仕方とかでできるだけ頑張っていくということになるというのが私の印象です。

石井委員長

少なくとも、港湾施設内とその他区域の規制を別物にして、片方は罰則があって片方はないという、そういう不均等な規制が一番多分まずい結果をまねくのではないかと私自身は考えていて、先程

はその話はしませんでした、少なくとも対象エリアについては、同等の規制をするということ为原则に置かざるを得ないのではないかとこの前提で考えると、罰則規定までエリアに入れるのは、法律解釈としては少し厳しいというご意見が現実にあるので、だとするとその範囲でどうなのかということで、できるかどうかということという、多分アナウンスメント効果というのは、かなり実際上大きいので、初回の時も警察の皆さんのご努力でほぼ岸壁での釣りがなくなったというご説明もございましたので、その辺はちょっと手間はかかりますが、関係の皆さんのご努力をいただくと、一定の規制の効果は出るのではないかと私自身は考えているところです。

山田委員、どうぞ。

#### 山田委員

ありがとうございます。

遊漁団体の立場からいうと、今、区域で議論となっている4ページの赤のところ、新港の第6の横のところですが、ちょうど②と③の境目のところ、1回目の資料に写真も出ていますが、1回目の資料の10ページですが、これだけミニボートが溜まっているのです。この切れ目に。そして、今ミニボート、プレジャーとなっていますが、プレジャーの資格、ある程度の知識のある方でしたら、もちろん漁師さんの船が優先で、次に遊漁船、それでその次にプレジャーが出る。そういう船が出そうだったら優先順位はある。それは釣り人自らの考え方として持っている。しかし、ここでやっている人たちは、漁船の出入り口に溜まって釣りをしているので、そういう考え方もないと思う。おまけにガスとかがかかって視界が悪く危険でもミニボートで釣りをしているらしい。議論している資料の4ページの②と③の境目、新港の、ここよく釣れる場所で、陸から釣りする方でも、柵かロープが張っていましたが、落ちたら危ないところですが、危険であっても釣りをする場所です。釣れていい場所なので、それはきちんと②も③も同じような状態で規制をかけなかったら、罰則もと僕は思っています。

委員の中でどのように考えるかということだと思いますが、釣り人の立場から言うと、これお願いみたいなものですね、これだったら。赤い部分は、入らないでくれと言っているが、北海道で出しているフィッシングルール、これに出ているのは全部規制のところは罰則規定があります。みんな意識するのは、やはり捕まったら余計なお金を払いたくない、そこから始まるので、やはり最初からしっかり罰則を周知した方がいいと思っています。これは僕の意見です。

#### 石井委員長

ありがとうございます。

多分、今回の一番の議論の論点になるのは、どこまでの規制をやるかということかと私自身も感じていましたので、むしろ、やる必要はないというご意見は全くございませんので、どこまでやると効果がきちんと確保できるかということに対して、少し幅がある議論になってきたのかなと思います。

罰則規定を私自身は最初から入れないとは申し上げましたが、ある意味見直し条項的なことも含めて必要だったらいつでも罰則を入れなくてはいけない、ということは考えなければいけないのではないかとすることは、先程申し上げたとおりなので、そこから、最初から罰則がないと実効性が上

がらないのではないかというような幅の議論ということになるかと思いますが、この部分は、いずれにしても区域を、港湾区域全体に対して条例を制定して、具体的にいうと進入禁止的な規制をかけるというところまでは、ほぼ合意をいただいた内容になるかなと。罰則規定については、すぐに入れるべきだという議論と、法律解釈からはそこについては当初から入れるのは少し難しいのではないかという。ただその場合も、極論すれば、ひとシーズンやって、次に見直してどうするかというところ。普通は数年といった議論もあるのかもしれませんが、そこができる仕組みは何らかの形で考えなくてはいけないのかなというところはあろうかと思います。

その部分は預らせていただいて。

はい。

#### 新谷委員

10 ページですが、この写真は遠くから写しているので見づらいかもしれませんが、拡大して見ていただくと分かるのですが、本当によくこういう物で海に出てくるというレベルです。人数の制限も全くありませんので、もっと見てもらうと分かりますが、ライフジャケットを付けていない人もずいぶんいます。私どもも海保さんと一緒になって、ミニボートの皆さん方に対しての啓発といいますか、気を付けてくれということをやっていますが、現実問題としては、来られる方が常に同じ人が網走に釣りに来るわけではなく、ほとんどが道央中心とした人たちが来られて、その都度入れ替わるといようなことですので、例えば、1 回注意して、その人がいなくなったからといって、それで終わるとい性質のものではないのです。ですから、そういうことも含めて規制をやらないと、本当に大変な問題が起きると思いますので、港内についてはあまり時間をかけて様子を見てという間に死人が出て、救難活動が生じるということも当然あり得ますから、そんなことも踏まえた上で次回の議論をお願いしたいと思います。

#### 石井委員長

いずれにしても、禁止については条例化するということですので、実効性がまさに罰則なのか、そうではないのかということと、法律解釈をどう考えるかということの見解の中で、少し幅があるという議論です、

いずれにしても、次回までに少し事務局ともすり合わせて方向性を整理して、ある程度事前にすり合わせできる形でご相談をそれぞれ委員にもさせていただくということでしょうかと思っています。

副委員長、どうぞ。

#### 川瀬副委員長

2 点だけ申し上げたいと思います。

一つは、先程私、赤の部分も含めて進入禁止、但し罰則無しと、ただこれ僕の中では、実はやはり先程の法律との関係とかでいうと、罰則無しで一律進入禁止というのも結構思い切ったといったら変ですが、それなりのハードルを乗り越えている案だと思った上でご提案申し上げたということが一つ。

あとは時間的な問題です。罰則の場合だと、一定の手続きがどうしても必要になるので、今年のシ

ーズンに、罰則付きの場合、事務的に間に合うかどうかというところはもう 1 回検証しなければいけません、その問題はありうるかと。今年のシーズンに間に合わせようと思った場合に、事務的に乗り越えられるかどうかという点はあるかなという点が 1 点、印象としてあります。とりあえず、様子を見る云々ではなく、間に合わない可能性もあるかもしれないかなと思いました。

以上です。

#### 新谷委員

私の誤解だと訂正していただきたいのですが、川瀬委員と委員長のご意見は一緒じゃないですよ。川瀬委員は、赤の部分と青の部分については立入禁止だけど、青の部分については罰則はありだと。赤の部分についてはないというご意見ですよ。

#### 川瀬副委員長

そこは、私は、双方ありうると思っています。とりあえず赤も青も含めて禁止したうえで、青については今の条例を基にした罰則でもできるので、罰則ということも。すみません、そこは明確な感じではまだ申し上げていませんでした。

赤についての罰則は厳しいのではないかとこのところでは。

#### 石井委員長

僕が申し上げたのは、一律規制じゃないとかえってゆがむ可能性があるのではないかとこのことを申し上げたので、その意味でいうと、罰則ができる区域、港湾施設内はできなくはないという認識が出ていますが、罰則ありと罰則無しの区域を作るとますます漏れが生じるリスクが非常に高いので、少なくとも規制は一律であった方が合理的ではないかという前提でお話をしました。

だからその意味でいうと、罰則を入れるなら全域入れないと実効性は失われるのではないかと考えていて、そうするとハードルは実際には高い可能性があるので、スタートラインは罰則まではいかないという選択肢があるのではないかとこのことを申し上げました。

そこは、技術的な、事務的な進め方の問題と、再度法律的なおさえの話を含めて、事務局と私と副委員長と南アドバイザーと協議して、成案として整理して、委員の皆さんに見ていただいて、最終回の議論にもって行くというのがよろしいかと思えます。方向性はそんなに違わないかとは思いますが、規制の実効性というものをどう考えるか、どう担保するかというところを事務局にも整理していただいて、議論する必要があるかなと思えますので、そのようにさせていただければと思えます。

あっ、どうぞ。

#### 山田委員

先程、上田委員の発言であった沖縄県の港湾管理条例の話、参考にしてもらいたいと思えますし、網走市の条例でも、条例の 20 条、規則の 10 条で「必要な事項は定める」とありますので、その辺をうまく使って、先程川瀬委員が言われた罰則に時間が要するとのことですが、事務処理期間は、大体どれぐらいなのでしょう。

#### 川瀬副委員長

しっかり検討しきれていないのですが、新たに、一律禁止でかつ罰則となると、当然刑罰の時には、後々それで検挙して裁判になるということも想定するので、一般的には検察官協議とかも行われることになり、この条例で刑罰決めていいですかということを検討してもらうという期間が、手続きをするようでした、そうすると普通に考えても多分数か月単位で、要するに案が決まって、例えば2～3か月見てもらって返ってきてとかとなると、逆算して今シーズンに間に合わせようと思うと、条例自体はいつの議会で作らなければいけないかと考えると、なかなか厳しいのではないのかなと。新しい罰則でとなると、そんな気がします。

#### 石井委員長

極論すると、作る分には作れるわけですが、作った後にどう上手にハンドリングできるかということも、できれば当初に考えておかなければいけないので、罰則の部分は結構ハンドリングは難しいということが既に法律関係者のご見解としては出ていますので、それは最低限やはり尊重して、条例化を考えなくてはいけないという、私の立場では、別に丸めるつもりはございませんが、そこは現実的に条例を作るためには、やはりハードルの一つとしてご認識いただかないといけないかなと思っています。

できうるものならそのようにやりたいという気持ちは、極端に言えば私にだってあるのはあるわけです。一発で面倒くさくない形でやれるのが一番いいのは、誰しもが共通理解で持っていることだと思います。ただ、そうはいつでも、やはり法令の壁といいますか、そこはないわけではないので、そういうご理解をいただいて、逆に罰則なども、どうしてもできない場合に入れるのと、最初から重たい罰則を入れるというのは、意味が違ってくるといって側面もある。まさに、罰則でなければ実効性が担保できないのかということに対して答えなくてはいけないところで、何もやっていないのに罰則前にやることがあるのではないかという議論も、一般的には必要な議論になるかと思っています。もちろん安全の確保ということが大事なので、早く何かやらなければいけないということも十分、おっしゃっていることがそのとおりだと思いますが、その辺は、むしろ法律的な実務もきちんと視野に入れて、この委員会としてはこういうご指摘をさせていただければと思っています。

いずれにしても、絶対そうだと今申し上げているわけではございませんので、もう1回、幅の議論を詰めて、どういうところまでやれるかということについて、再度ご相談をさせていただきながら、成案を考えたいと思います。

私の方で、今回の整理としては今申し上げたようなところかなと思っていますが、ご意見等ございましたら、おっしゃっていただければと思いますが、いかがでしょう。

どうぞ。

#### 山田委員

今日、トラブルになっているところを見に行くと、遊漁船の方がたまたまメンテナンスでいたので、同じ釣りする仲間だということで話を伺ったら、規制の話知っていますかといったら、知っていると。規制入ったら遊漁船も港の中でできなくなるよといったら、それは当然だ、結局は航路なのだ

からと。結局は、はっきりしたものを決めなかったら、ミニボートなどによる漁港内の釣りに入ってくるでしょと。漁港内で漁船が来たから避けるといったことも一切しないと、遊漁船の方も言っていました。これはしっかりしてもらわなかったら、もしあなた関係しているのだったら、きちんとした釣り人として、現場が分かっているのだったら、それをちゃんと伝えてきてくださいという話が出ています。

ほとんどの釣り人が、規制が入るということを知っているのと、普通に漁船の出入りする時間を見計らって避けるとかそういった行為もしないし、まして港の中だと、波が出ると岸壁に反射して戻ってくる波もある。それで外海よりも波の起きる回数が多くなるので危険です。やはりそこで釣りをしようとしている人が、そこではもう釣りができないのだと分かるような、納得するようなものを決めてもらわなかったら、また同じだと思います。

最初にも言ったのですが、結局、釣り場がなくなったことによって、陸からの釣りができなくなったことによって、手軽に使えるボートでやるようになったので、ぜひ、釣り場のことも考えていただきたいと思います。さかのぼると、釣り場の減少は平成27年ぐらいに、第5埠頭などの出入りができなくなって、最初はSOLAS条約で第4が入れなくなって、出入りはできたのですが、そのうちに入れなくなって、そして第5埠頭も釣りができなくなって、平成30年に止別川の河口も河口規制の期間が長くなって、釣りする場所がどんどんなくなっていったのです。結局、陸で釣りする場所がなくなったことの副作用としてこのように規制のない海の上でミニボートによる釣りが増えているので、今度ここで規制かけたら、皆さんボートを持っているので、また違うところに行って釣りをするかと思います。釣りするような場所のことも考えてほしいですし、多分、今度二ツ岩の方とか、そういったところ、今日も見てきましたが、駐車スペースはないです。だけど、ここの出入り口を進入禁止にすると、釣り人は、多分規制の入っていない二ツ岩とかに行くと思います。その辺、事務局にいろいろ地域の人からトラブルとかあると思いますが、そのこともこの委員会で一緒に話し合ってもらえればと思っております。釣り場のことも考えていただければと思います。

#### 石井委員長

ありがとうございます。

基本的には、次回に関わる話は、今申し上げたような方向感の中で再整理させていただいて、調和点をどこに見出すかということに議論としてはさせていただければと思っております。

議事として、その他というところ入れてありますが、事務局の方で何かございますでしょうか。

それでは、今日の議事はこれで終わりましたので、本日はこれで終了させていただきたいと思いません。

基本的には、少なくとも第3回は予定されていますので、概ね4月ぐらいという感じでよろしかったでしょうか。別途、日程調整はさせていただきますが、4月ぐらいに次回の会議を開催するというようなことはご承知おきをいただければと思います。

それでは、皆様のご協力をいただきまして、種々ご意見をいただきましたが、第2回目の委員会はこれで終了させていただきます。

どうもありがとうございました。

事務局

これを持ちまして、第2回網走港安全利用対策推進委員会の会議を終了いたします。次回以降のご案内は、事務局より改めてご案内いたしますので、よろしくお願いいたします。

### 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〉

㈱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カ月は見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。

石井委員長よろしく願いいたします。

## 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ればと思いますが、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。

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回の委員会で話さ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ポ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となります。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し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ば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、どうぞよろしくを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いただき、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、まず行っ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しめ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が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らないと思いますが、本人達にその辺は周知をして、分かっているような活動をして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えますが、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、必ずこうなると判断は今できるものでは多分ないと思えますが、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えます。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えます。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えますので、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すが、ただ、規制の方法が行為に対する規制ではなくて、ポ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えます。

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いので、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がございますが、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す。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す。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いないけれど、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、遊漁船は前ですで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、また色々議論が出る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」を全部絞リたかったら、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

対象船舶の考え方がございますが、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ろしいのではないかとというのが 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ものはあるということでお聞きしているのです、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、新谷委員からお話しがあるように、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トン未満に網掛けし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すよ。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ところ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よ。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いただきたいのですが。

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知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よ。「プレジャーボート」からず一つと来て、「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になっているから、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、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 トン未満だというのであれば、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に感じています。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 トン未満ですよねと確認したのは、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戻って、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もよろしいですね。

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んで、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。いませんよね。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えます。

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えますので、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えますので、これまでの報道等を見ても、かつそれだけ危険な状態に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えます。

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ところ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きますので、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。そこいかがというか、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はいかがでしょうか。

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ど。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もので、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で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。

重要なご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いません。

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せん。

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る。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も、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事は、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、承認行為があつて、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おります。

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、説明も受けずに買って自由に使っているものですから、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ますのですが、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

期間は長い方が良く、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

今のでよろしいですか。

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る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ことについての体制を、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させていただいて、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いますので、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がございますので、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いますので、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、次の議事に進ませさせていただきます。

#### (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

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おります。

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で考えておりますが、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、元々複数の箇所ので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るので、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ことについては、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、さらなる検討は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おります。

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。