

## 令和4年度釣り施設に関する検討会 議事録

日 時 令和5年2月21日（火）13:30～15:00

場 所 小田原市公設水産地方卸売市場2階 会議室

出席者 別紙名簿のとおり

事務局の進行により、令和4年度釣り施設に関する検討会が開催された。

はじめに、依然、コロナ禍での開催となることから、可能な限りの予防対策を講じるとともに、マスク着用のうえ、円滑な議事進行に協力いただけるようお願いした。

また、令和3年度の開催から変更のあった出席者及び事務局の紹介を行った後、配付資料の確認を行い、次第に沿って、次のとおり議論が進められた。

### 【議 事】

#### 2 議 題

##### (1) 検討会の公開・非公開について

会議の公開・非公開について、特段、意見は無く、全て公開することが決定された。  
また、傍聴者はいないことが確認された。

##### (2) これまでの開催状況について

資料1「これまでの検討会開催状況について」により事務局から説明の後、質疑・意見等の確認が行われ、特段、質疑は無かった。

##### (3) 令和3年度検討会意見交換の振り返り及び検討状況について

資料2「令和3年度検討会意見交換の振り返りについて」、資料3「漁港の駅TOTOCO 小田原 開業からの実績」、資料4「江之浦漁港機能強化基本計画」、資料5「市営漁港（江之浦・米神）釣り施設の検討状況」、参考資料「小田原漁港全体（鳥瞰図）」により事務局から説明の後、質疑・意見等の確認が行われ、特段、質疑は無かった。

##### (4) 今後の検討及び意見交換

資料6「海の関係者へのヒアリング概要」により事務局から説明の後、質疑・意見等の確認が行われ、次のとおり質疑があった。

(以下、質問は「質」、答弁は「答」、意見は「意」とする。)

意：資料5「市営漁港（江之浦・米神）釣り施設の検討状況」で、水産庁が「海業振興のための漁港の利用・調整ガイドライン（仮称）」を作成しているとの説明があったが、水産庁が主催した会議で、座長が東京海洋大学の工藤先生、副座長が国土交通省のガイドラインを検討する会の來生先生が有識者として進行し、全国で約2,800ある漁港に関して釣りをうまく有効活用して地域振興の促進を図ることを目的に、国土交

通省が作成した「防波堤等の多目的使用に関するガイドライン」による成功事例等を参考に、全国の漁港管理者にガイドラインが通知される予定となっている。

一番の魅力は経済効果で、地方の漁港では経済的に疲弊しているところも多く、何とか新しい収入源を模索しており、魚が釣れる環境下であっても漁業関係者とのトラブルにより釣りが禁止されるケースが多々見られることから、それを事前に回避するためのルール作りを目指している。

ただし、1番の目的は安全管理であり、勝手に堤防に入り転落して命を落とすケースが全国的に多く、普段から立入を禁止している管理者に責任が及ぶことが絶対にあってはならない。

釣り業界では個人責任を明確化すべく動いているが、安全に釣りをさせるためには、しっかりとルールを作り、管理をすることが1番の近道となる。

また、マナーが悪い釣り人には利用料を徴収して釣り場であることを認識してもらい、多くの利用者の目でマナー違反をできないような状況にすることで、基本的に海釣り公園として運営しているところでは、マナーの悪い釣り人がいなくなっている。熱海港の海釣り施設では土日に多くの家族連れが来るようになり、環境が一変した。今後は国交省が所管する港湾だけでなく、約2,800ある漁港、特に小田原は魚が釣れる環境なので、駐車場不足への対策を講じてTOTOCOのもう1つのアクティビティとして釣りをうまく有効活用することで、漁協の収入増に繋がるのではないかと。

今回、10港のモデル港選定にあたり、釣り場の水中清掃への協力など、釣りに対して前向きに取り組む姿勢の見える小田原市を水産庁に推薦した。

釣りが1つのアクティビティとして収入源になるので、しっかりと漁港を盛り上げられる環境にできれば、更にファミリー層の来場者が増えるのではないかと。

意：西部漁港事務所の事業としては防波堤（2）延伸工事として、ケーソン2函の設置を計画しており、すでに1函については設置が終了し、年度内には完成する見込み。

最後のケーソン1函については、現在、製作中であり、次の台風シーズン前を目途に8月頃の設置を予定している。

静穏度の確保を目標としているものの、自然相手のため、次の台風シーズンの状況を見極めながら、既に壊れた箇所への復旧について、時期等も踏まえて検討していく。

また、小田原市営漁港が検討の湖上に上がっており、小田原市全域で見れば、フィールドが増えて非常に頼もしい。

小田原漁港についても、引き続き、どのような形であれば実現できるのかを考えながら、まずは安全確保や防災面などを含め、漁港管理者として検討していく。

意：水産庁のモデル港として個人的に1番良いのは、TOTOCO前面の小田原漁港釣り護岸検討箇所、その次に江之浦漁港だと考える。

米神漁港は自分自身が2回流された経験もあり、防波堤が低くファミリー向けではないが、江之浦漁港は防波堤の高さもあり、先端部分がもう少し広ければ1番良い。

ただし江之浦の場合は、駐車場不足が解決されないと家族連れや他の人も来れない。ただ、釣りをして帰すのではなく、例えば、漁協が食堂をやり、そこには国道135号からも入れるようにして、漁協が運営することで収入源が増えるシステムを作る必要があり、釣り施設を作っても、何も変わらないのではいけない。

それはTOTOCO前面も同様で、安全管理が非常に重要だが構造的に裏側に壁があることで難しい面もあるが、そこでどのようなルールが作れるか。

確かに熱海の場合はルールが厳しく、少しでもマナーが悪い釣り人がいれば、すぐに管理棟に苦情が来るので、その人に注意をして、それでも聞かない場合は、返金して帰ってもらう、ルールを守るのか、帰るのかを選んでもらう。

そこまでしっかり管理しないと、ファミリーが嫌な思いをして帰れば2度と来なくなるので、どのように対処したら良いかが課題。

次にSUPの件だが、熱海でも実際に被害があり、砂浜などどこからでも航路に出れるため、東海汽船のジェット船の航路をゆっくりと漕いでいるのを見かけたら、すぐに東海汽船と富士急に連絡し、SUPがいることを報告している。

SUPなど、海洋レジャーも良いが「ここから出てください」「こちらには行かないください」というルールが無ければ事故は起きる。

また、ライフジャケットを着用していない人も多く、海上保安庁に委託された業者が、船で赤色灯を回して注意している様子を良く見る。

SUPやボートなど、使用可能エリアや禁止エリアを区別し、ライフジャケットは必ず着用とするなど、ルール作りが必要。

意：TOTOCOの前面で計画している釣り護岸については、台風被害を受けた後にTOTOCO前面の護岸を全て嵩上げしたため、釣り護岸予定地側に人は下りられず、当初計画場所での釣り護岸は不可能と考える。

また、早川海岸については、NEXCOの西湘バイパスが橋脚を防護するために消波ブロックを相当数設置しており難しい。

江之浦漁港については、色々と問題点もあるが、先日、守屋市長が地元での集会時に、資料4と同様の資料で、江之浦漁港の整備について公言した。

計画の中では、本来なら臨港道路から着手する方が理想だが、県小田原土木センターへヒアリングしたところ、国道135号からの入口交差点部分が登記上、複雑でその解決は非常に難しいと聞いたので、臨港道路を後に回して、現道でも25トンラフタークレーンが入れるので、まず先に越波対策をして、釣り施設の場所を検討すれば良い。また、地元の釣りに対する意識としては、防波堤釣り、SUP、ボート利用者と海面利用のルールを作り、問題は起きていない。

日の出前に出港し、エンジントラブルで海上保安庁に救助してもらう事態があったが、江之浦漁港の場合は、非常に稀なこと。

漁港に遊びに来る人と地元漁業者やダイビング事業者とが円満な状況にあり、市内の釣り施設の適地としては、江之浦漁港が良い。

意：市営漁港の市の方針としては、委員からも米神漁港は釣り場としては難しいといった意見をいただいたが、3港の市営漁港は江之浦漁港が一番漁業利用が高く、資料4で説明のとおり、まずは防災機能強化を優先した整備を進める。

また、米神、石橋漁港については、ほとんど漁業利用が無いため、例えば、台風の際に被災した箇所維持修繕を行うといった現況復旧を基本とした管理を行う。

江之浦漁港については、漁業被害が出ないような越波対策を講じていく。

委員からも意見が出たが、様々なところから国道135号と臨港道路の交差点部が危険という意見もあり、道路管理者である県小田原土木センターとも協議しながら検討していく。

もう一方で、道路拡幅により道路下にある漁具干場スペースが減少するため、臨港道路拡幅に合わせて漁具干場の拡張も検討する。

来年度の予定としては予算成立前だが、用地測量など基本的なことを江之浦漁港は進めていく。

TOTOCOについては、委員の発言のとおり、検討会スタート時には防波護岸が海側全面に設置される予定ではなかった。

平成30年の台風が要因で、神奈川県防波護岸追加設置や嵩上げにより現在の状況となった。

このことから計画スタート時と漁港施設の構造や立地が変わり、現在は完全に立入禁止となっている。

委員の意見のとおり、釣り人はどこからでも入ることから、今後はそういった安全対策も考えなければいけない。

令和元年度・2年度の2年間、コロナの影響により検討会が開催できずに書面開催となり、昨年は久しぶりに検討会を開催し、その際の意見を整理したがファミリー層など狙いはあるが、安全対策がやはり気になる部分である。

小田原市ではプロ向けではなく、ファミリー層を対象に気軽に立ち寄って体験できることを釣り護岸整備の目的としており、そのような視点からも検討会で議論いただきたい。

意：事務局から説明のとおり、当初はTOTOCO前面部分でファミリー層をターゲットに検討を進めたが、平成30年の台風の影響により、防波護岸が嵩上げされ、釣り護岸予定箇所へ安全に誘導できない状況にあり、すぐに釣り護岸とするのは難しい。

西部漁港事務所からの説明のとおり、令和5年度に防波堤（2）が30メートル延伸され、どの程度、静穏度が上がるのか。

更に伺ったところでは、早川海岸の前面に人工リーフ（潜堤）を設置し、早川海岸を復活させる検討について令和6年度以降で計画する予定とのことから、その実現により蓄養水面側からではなく、早川海岸側から防波護岸に入る検討など、長期的な視点で検討する必要がある。

委員より小田原市をモデル港として推薦いただき、今後、水産庁に認められた場合、

様々な検討が進むのではと考えるが、どのような動きが考えられるか。

回：推薦しても、進捗が無ければ迷惑が掛かるので、モデル港選定の際は、それらも含めた選定項目となるのではないか。

ただし、約2,800ある漁港のなかでモデル港として選定されれば、非常に目立つ環境となることから、水産庁は早期に実現できる候補を検討しており、中長期的な計画として検討している場合は、それらを踏まえ断ることは問題ない。

質：小田原漁港のヒアリングを神奈川県は受けたのか。

回：ヒアリングは受けていない。

意：TOTOCO前面の釣り護岸は見通しが立っていないため、まずは可能性のある市営漁港を対象にヒアリングをしたのではないか。

質：例えば江之浦に釣り施設を整備する場合は、何年度頃を見込むのか。

また、駐車場問題だが余剰地がない中での解決は難しく、逆にTOTOCOと江之浦漁港を1つのグループとして捉え、シャトルバスなどで行き来することを考えられないか。江之浦漁港の入口でバスを降りて釣りをするなど、色々な方法が考えられるため、それも今後の検討課題となるのではないか。

回：江之浦漁港の釣り施設の整備時については、資料4の裏面、「4 今後のスケジューリングイメージ」に記載のとおり、市の考えでは防災機能強化をメインとした基本計画を策定し、来年度（2023年）の用地測量から計画を開始し、予算との兼ね合いはあるが防災機能をメインとした越波対策だけでも約10年の整備期間を要し、令和14年頃の完成を見込んでいる。

その中で、江之浦漁港の観光資源としての検討も合わせて行うが、実現となると更に先の話となる。

先ほど、委員から提案のあったシャトルバスも含めて、江之浦漁港をどのように観光資源として作り上げていくのかについては、正直なところ、漁業関係者とも具体的な話には至っていない。

まずは、漁業被害を軽減させることを目的として機能強化基本計画を策定したが、防波堤での釣りが盛んで、非常に良い釣り場であることも周知されており、駐車スペースがあり、防波堤で釣りを楽しむ人がいて、地元ルールを決めてプレジャーボートやSUPの利用も進んでいる状況にはあるが、工事中の場所の制約は避けられないため、その辺も含めて2号防波堤を仮の釣り場にできないかといった検討もしている。

ただし、資料2「令和3年度検討会意見交換の振り返り及び検討状況について」に記載のとおり、水深がだいぶ浅いといった意見があるため、調査しながら進めていく。

途中経過を踏まえ、最終的には江之浦漁港は漁業拠点であることはもちろん、片浦・江之浦地区の観光資源となるような将来像を描いていきたい。

また、仮に小田原漁港に釣り場が整備された場合、江之浦漁港との回遊性なども検討する必要がある。

小田原市も駅前が再開発され、この早川も大変賑わっているが、やはり回遊性の問題がある中で、小田原の一番西側の江之浦や片浦地区で集客が見込めれば、ぐるっと回れるような回遊性の向上が期待できる。

それは釣りに限らず、SUPなどの絡め方も含めて、そのような目線で一つ事業として考えていく必要がある。

現状では、そこまでの将来像を検討するに至っていない段階ではあるが、引き続き、色々なアドバイスをいただきたい。

意：熱海の場合、市内を回る「湯～遊～バス」があるが、似たようなものがあれば、もう少し回遊できて活性化に繋がるのではないか。その辺をどのように位置付けるのかなどが、今後の問題ではないか。確かに、熱海の場合、フリーパス「湯～遊～バス」利用者が多い。

せっかく漁港の駅に人が集まり売り上げが出ているのであれば、買い物して帰るだけでなく、人を次に流すような動線作りが必要なのではないか。

回：委員の意見のとおりで小田原市も「回遊バスうめまる号」がこの近辺を周回しているが、国道135号の渋滞問題により1日に決められた便数を回れず、バス会社が難色を示す状況である。

他には、デジタル化という社会の流れもあり、レンタサイクルからシェアサイクルへと変わってきており、そのようなツールも導入されたが、現状は1・2台設置に留まり少数の回遊しかできない。

やはりバスなどは渋滞との兼ね合いがあるため、駅から近い漁港という売りを生かして、鉄道利用などの需要を上げることを考える必要がある。

今まで、釣り施設を主体とした体験型を一つのキーワードとしてきたが、観光地への通過地点ではなく滞在型の観光に切り替えるため、釣り施設と合わせて他の可能性も検討会の場で議論できれば良い。

意：TOTOCOの来場者数52万人は非常にすごいこと。

これだけの人が来る環境であれば、ビジネスが何でも成立する。

先程、委員からの意見のとおり、TOTOCO前面に限定する必要は無い。

例えば、小田原では遊漁船も多くあり、漁協に怒られてしまうかもしれないが、蓄養水面は海上釣り堀として良い場所。

海上釣り堀は、年間で数千万円の売り上げがあり、経済効果が高く集客もある。

特に関西を中心に三重県や瀬戸内の家島では一つの釣りの文化として、磯釣り、船釣

り、海上釣り堀というジャンルになっている。

例えば、小田原市には定置網があり、自分で活魚を安く仕入れられるため、それが大きな儲けとなる。

1人1万円位の時間制で運営しているような環境でもある。

釣りにも色々なジャンルがあり、ファミリーやベテラン向け、さらに遊漁船や、SUPなどルール化し、小田原を海の町として立ち上げれば、渋滞の心配は増すものの、さらに観光客が増えるのではないか。

回：委員の意見にあったことを市長が1番に考えており、令和4年4月からスタートした第6次小田市総合計画の重点施策として「海を生かしたまちづくり」を位置付けた。まさに、江之浦、早川、御幸の浜、更に東の国府津・前川海岸、小八幡や酒匂川の河口などで、サーフィンなどが行われているが、自由に使われ漁業者とのトラブルなどの問題もあり、来年度から漁業者と海の利用者として話し合いを行う。

釣り施設だけでなく、今後は体験という広い見方で遊漁船の活用も一つと考えており、朝早くに出港して昼の2時頃に帰港する小田原の標準的なコースだけでなく、短時間のプランを検討しTOTOの来場者に体験してもらうなど、滞在時間を増やす取り組みを検討したい。

また、委員からの意見のとおり、体験できる場を増やすため、令和5年3月に水産市場の競り見学と周辺店舗での朝食がセットになった体験コースを3月の土曜日1日、平日1日の計2日、試行的に実施する。

更に、昨年4月に実施したアンコウの解体体験教室をTOTOで今年も4月に実施予定。

なお、昨年度から引き続き実施しているカマスの骨抜き体験では、小田原が開発した北条一本抜きかますを作ってもらった体験を実施しており、そのような体験型コンテンツを増やすための色々なアドバイスをいただき、小田原の課題である滞在時間を延ばすコンテンツを考えたい。

質：漁協の遊漁船では観光釣り船はできないのか。

2時間限定の観光釣り船を、熱海でお魚フェスティバルの時にカワハギを対象に実施したが申し込みが多かった。

ぐるっと景色を見て回りながら、少し釣りをして帰るといったもの。

意：我々が一番に考えるべきは、どのようにしたらお客が来るのかであり、これが一番の不安でもある。

漁港整備についても、将来的な観光利用を見込み、ある程度の計画を立てなければ、人が増えてから対応するのは無理がある。

例えば、江之浦でも市の発想と自分たちの発想が全く違う。

山の木を全て切り、1年中いろいろな花を咲かせることが1番人を呼べる。

例えば、ひたちなか市ではネモフィラやコキア、5月になれば足利フラワーパークなど、何町歩の規模でやっており、掛川の可睡ゆりの園は2山を自治会か老人クラブが管理している。

駐車場も整備は市や自治会が行い、管理は老人会が行うことで、老人会や市の収入源にもなっている。

そのような発想が無ければ片浦地区は真鶴以上の過疎地になる。

この漁港も同様に、現状は越波対策を進めてもらうが、本来であれば2号防波堤は1号防波堤の先端部分近くに移設して、そこまで陸地と繋げれば立派な釣り桟橋となる。

熱海は外側に防波堤があり、内側に道具を入れて釣っており同じ発想で良い。

江之浦の場合は、10トンを超える船は3隻のみで、小型の船は2隻なので船の係留場所は問題無い。

そのぐらいの位置に防波堤があれば越波対策にもなり、泊地も広がり、釣り桟橋もできて一番良い。

また、現在のダイビングを釣り桟橋の方に移動して、今の漁具干場を釣り桟橋の釣り人用駐車場にするなど、発想を大胆にして施設整備することを考える必要があると思うが、市の考えも理解している。

今の小田原漁港でも手狭になっているが、漁業用として手狭となっているのであり、遊漁船としても手狭になっている。

自分も直に黒岩知事へ、現在の生産基地としての用途では無く、多目的に利用できる用途変更を県から国へお願いした。

委員の意見にあったとおり、先を見た検討をしないと、小さくまとまった計画となるので、予算的に厳しいことは承知しているものの準備することは必要。

質：素朴な質問だが、今日、漁港周辺が混雑しているがいつものことか。

回：令和元年11月に開業したTOTOCOのデータから11月、12月、1月の3連休までは人の流れがぐっと伸びて、3連休明けから1月末まではぐっと下がる。

これは、他の観光動向とも一緒だが、小田原漁港周辺は2月上旬から常に平日もこの状態にある。

これは河津桜の関係で、開花状況はまだ三分、四分咲きということだが、そこに向かう観光客が非常に多い。

質：この漁港の駐車場に車を停めて電車で向かうということか。

回：国道135号の通行量が多く、その途中で魚市場食堂や市場周辺店舗で食事する人が多い。

また、今回不運なのが旧早川橋脇での東京電力の工事が影響している。



その規制の影響で、全て国道135号に迂回させられることも渋滞の要因である。

そのような状況ではあるが、この周辺では河津桜の2月から春休み、4月になり小田原の桜、ゴールデンウィークから夏場へと向かうため、来訪者が落ち込む期間があまりないことが最近分かってきた。

また、委員から質問のあった観光遊漁船だが小田原でも小田原みなとまつりで太公望というイベントがあり、熱海と同じイメージと思われるが、事前募集をして、船で周辺を回り釣りをしてもらおう。

そのイベントも相当な人気があり、今後は、誘客の一つとして考えられていると思う。

江之浦漁港については、泊地を広げるなど様々なアイデアはいただいたが、そこまでの検討には至っていない。

当然、漁業利用だけでなく、観光面ばかりでもいけないが、上手く折り合いをつけて、どのような利用ができるのかを、江之浦漁港については考えていきたい。

この小田原漁港については、神奈川県管理ということで、話し合いをしつつ、次回に向け、本日は釣り護岸の話からかけ離れたが、やはり一つ根底にあるものは、漁港などの観光コンテンツにどのように人を呼び込むのか、施設はできたものの、体験型、色々なソフト事業はあるが、釣りや他にもカテゴリーがあるので、その辺についても、引き続きアドバイスをいただきたい。

「3. その他」において、特段の意見等も無かったため、閉会とした。

以 上