

令和5年度 第一回 小田原市海面の利用調整に関する懇談会 議事録

日 時 令和5年11月28日（火）15:30～16:40

場 所 小田原市公設水産地方卸売市場2階 会議室

出席者 別紙出席者一覧のとおり

事務局である水産海浜課松山副課長の進行により、令和5年度 第一回 小田原市海面の利用調整に関する懇談会が開催された。

はじめに、漁業者の皆様、海洋性レクリエーション関係者の皆様が同じ席で意見交換して頂くことは、今後、海を安全に利用するための第一歩であり、前向きな意見交換にご協力いただくようお願いした。

また、配付資料の確認を行い、傍聴者の入場を許可したのち、別紙出席者一覧の順に自己紹介を行った。

その後、次第に沿って、次のとおり議論が進められた。

【議 事】**議 題****（1）令和4年度 海面の利用状況ヒアリング結果の報告について**

資料1「小田原における海の関係者ヒアリング結果」により事務局（山田主任）から説明の後、質疑・意見等の確認が行われ、特に質疑・意見等は無かった。

（2）今後の検討及び意見交換について

小田原における海面利用に関する課題について今後の検討をするにあたり、参考資料1「各地の海浜ルール等作成状況」について、事務局（山田主任）が紹介し、例示されている海浜ルール等は、海面の利用者間で話し合いながら取り決めた、守ってほしいマナーのような位置づけであり、法的拘束力は無い点について説明した。

一方で、参考資料2「海洋性レクリエーションにおける関連法規等について」により、海洋性レクリエーションにおける法的なルールや、法的に制限をかけている事例について説明した。

その後、①他自治体で定めている「海浜ルール（マナー）のようなもの」が、小田原においても必要であるか参加者間で意見交換してほしいこと、②必要であるとした場合、まずは小田原地区・早川地区に絞って課題を整理してから、他の地区に広げていくのはどうか事務局（山田主任）から提案を行った（海面利用者の種類がある程度絞れていることや、漁港周辺で衝突の危険が高い地区から取り掛かる事が得策という考え方）。

その後、質疑・意見等の確認が次のとおり行われた。

（以下、質問は「質」、答弁は「答」、意見は「意」とする。）

意：ルールは絶対的に必要だと思う。ヒアリングでもあったように、早川地区ではSUPあるいはゴムボートで釣りをしたり、出艇する際にダイビングのエリアを通過するといった危険もあるし、漁具等への被害は流行りだしてからずっとある。漁網の上で釣りをしたり、刺し網の浮きにつかまって釣りをすることにより、網が移動してしまい浮きが沈んでしまっているといった被害も受けている。

出艇場所の規制は難しいと思うが、是非してほしい。こういった被害を無くすためのルールを作成するなり規制をしてほしい。

意：ダイバーは25kg～30kgと重い装備を身にまとい、海岸からエントリーする。足元が悪い海岸を歩いている際に、SUPやカヤックの出入りと重なってしまうと、ダイバーは素早く動作することは困難。軽い接触をした事例は幾つかある。安全に対する注意を促させてもらう事もあるが、そんな法律があるのか、と言われてしまう事がある。そこで、看板等でルールが目に見える形で、海岸の利用者に示すことができれば助かると感じている。

意：ルールは絶対必要。守らない人に罰則を与えるのは現状難しい。コロナ禍頃から漁港でも釣りに訪れる人が増え、全国的に問題が発生した。管理者が注意をすると、口論になったケースもある。こういったトラブルを起こさない人に来てもらう仕組みを作る必要がある。例えば駐車場を管理する、どこの誰が来ているのか把握するような仕組みを作っていく事が必要だと思う。

意：ルールは各地で作られているが、苦勞して作っても完成すると満足してしまう。ルールを浸透させているかということ、あまり浸透できていないのが実情。こういったルールは作って発信しても、読んでくれるのはルールを守る意識の高い人であり、ルールを守ってほしい人はあまり目を向けないのが実情。現地に看板を建てたり、現地で直接パンフレットを渡したり、地道な活動をしていかなないとなかなか良くなっていかないということを、ミニボートの世界の実態として感じている。

意：今言われたように、私も茅ヶ崎や江ノ島の仲間に聞くと、ルールは形だけであり、全然守られていないのが現状とのこと。SUP等をやっている仲間内で、ルールの周知をしてくれると少しは良くなるのではないかと思う。

意：活動をしているのは御幸の浜だが、モラルを守り漁業関係者に迷惑をかけずに遊ばせていただくという姿勢を仲間内で共有している。御幸の浜から出艇する人には、書面や口頭で、目立つように旗を立ててほしいことや、船が来たら航路を譲るとか、漁業をしているところには近づかないこと等を伝えさせてもらっている。

意：御幸の浜の辺りを船で通ると、そういった動きをしてきていることを感じる。

駐車場が決まっているような場所では、出艇時間等のルールが決められるが、SUP等はどこからでも出艇することができるため、周知をすることが難しい。

意：入口が一箇所の海岸であれば把握できるが、早川海岸のようにどこからでもアクセスできる場所はいくらでもあるので管理が難しい。車を国道沿いにおいてSUPを担いで降りてくる。

意：暗いうちから海に出てきてしまうのが一番危なく困っている。釣り船が出港する時間にはすでにいる。この状況で事故が起きない方が難しいと思うくらいである。

意：知人がライフセービング協会の理事であり、藤沢市のルール作り・運営に携わった人がおり、今回の会議に出席するにあたり、事前に状況を聞いてきた。皆さんがいうようにローカルルールが各所にあり、迷惑をかけずに楽しくやりたいという人が、ルールを浸透させようと活動している。藤沢市でもローカルには浸透しても、他地域から来る人には浸透させることが難しい。インターネットでSUPやカヌーを購入でき、ネット上で、どこそで船を出せるらしい、という情報を見て来た人が潮の流れ等もわからずに流されるといったケースがある。藤沢市では今でも年に2回ほど、漁業者、海洋性レクリエーション団体の代表者と意見交換を続けていることは、良い事だと思うと知人も言っていた。

形として示せるルールのようなものがあると、話しかけやすい。こういったルールだから守ってほしいと言いやすいので、是非作ったほうが良いと思う。

意：ルール作りは絶対に必要だと思うが、あまり地区を区切ったの細かいルール作りだと、人によっては不満も出るのではないかと思う。海の問題と陸上の問題に分けてルール作りをするのが良いのではないかと思う。

漁業者から見て、各地区での問題は概ね同じではないかと思う。人命を傷つけることは一番気を付けたいこと。どこの海でも暗いうちは出ないことは徹底してもらいたい。SUPから見ると漁船は大きく見えるかもしれないが、漁船から見るとSUPは点にしか見えない。

ルールは絶対必要だと思う。また、それをどう浸透させていくかが大きな課題だと思う。

意：湘南海上保安署の管轄は鎌倉から湯河原までで、平塚、茅ヶ崎、藤沢、鎌倉は海浜ルールがあり、湘南海上保安署もそれぞれの委員会に参加している。普及啓発に力を入れていると感じるのは藤沢市。委員会も年2回やっており、委員会で集まった後に浜でパンフレットを配るといった活動を実施している。地域特性として水上オートバイが多く、海水浴客とトラブルになることがある。

先ほどの話に出たように、小田原、早川など地区の特性に合わせたルールを作る方が

良いと思う。

マリンレジャーに関する法律はほぼ無く、お願いベースになるため、なんらか示せるルールがあると良いと思う。

質：保安庁の方に聞きたいが、SUPや小型ボートが夜間灯火しなくてはならないという決まりがないが、衝突してしまった場合漁船が悪いという判断になるのか。

回：そうになってしまうと思われる。

意：法律を決めているのが国会であり、法律がないため、現状は取り締まりができない。

意：一番気を付けなければならないのは人命に関わる衝突事故。だから日の出前のSUP等については絶対にやめてもらいたいという事を強くアピールしたい。なぜこういった事を言うかというと、最近真っ暗いうちに明かりを一つ付けて出てきている人が増えてきている。だからこそこういった場で強く言いたい。

意：時期的に夏場と冬場で明るくなる時間は違う、時間による区切りなのか、日の出日の入りを区切りにするのか。そういった細かい事は今後の懇談会で話し合っていくのだと思う。

(意見が出尽くしたため、「今後の懇談会スケジュール案」及び「小田原・早川地区の課題」の資料に基づき事務局（山田主任）から説明)

意：地区を区切る場合、行政の管轄でいえば、山王川より東側も小田原漁港海岸であり小田原地区というくくりになるが、一般の方に分かりやすいように山王川で区切る方が分かりやすいのではないか。

意：小田原・早川地区で課題を整理し、その結果を今後その他の地区にも展開させるという事であれば、区切りをそこまで細かく考えなくても良いのではないかと思う。

意：早川地区から出たSUP等が他の海域に出て行っている事を考えると、早川地区の課題を優先的に整理した方が、全体的なトラブル数は減るのかもしれないが、あまり区域分けをせず、全体の大枠を決める方が良いのではないか。

意：例えば酒匂地区についてはサーフィンやバーベキュー等、課題が多岐にわたるため、まずは早川や小田原をモデル地区として課題を整理し、他の地区に展開できる内容を引き継いでいくのが良いのではないかと考える。

意：それでは時間がかかりすぎる。スケジュール案を見るとなぜこんなに時間がかかるの

かと思う。浸透させることは難しいと思うが、ルール・マナー作りはすぐにできることではないかと思う。

意：啓発する内容は令和6年の5月には固まり、どのように周知するのかをその後考えるようなスケジュール感になっていると思われる。

意：それにしてももう少しスケジュールを短縮できないものか。他の自治体のルール作りに関わった際に、行政の担当者が2、3年で異動になり先細りになってしまうことを経験しているので、次の担当者に引き継げるのかが心配である。

質：今日はSUPの団体の方は来ていないか。

回：カヌー、カヤック、SUPの資格認定をしている団体として参加している。

質：啓発チラシ等をショップ等に配布しても、事故を起こしている人の大半はネットでSUP等を購入した人である。買ってすぐにSUPを持って海に来て流されている。そういった人に対する周知がどうしても行き届かない。こういった課題に対し団体の中で話し合いはあるのか。

回：どうしてもネット通販の人に対する周知が難しいというのは課題として認識している。

SUPの団体は全部で8団体程あり、その8団体と海上保安庁が同じ席で議論し、ライフジャケットの着用や、夜間は出ないといったチラシを作っている。配っているのはショップやインストラクター。問題となっているのはネット通販で購入し、封を開けずに車に積み込み、現場で初めて膨らませ（空気を入れるタイプのSUP）、遭難してしまうケースが多い。救助案件が年間70件程発生している。一昨年若狭湾で漁船との衝突事故が起こり、8団体と海上保安庁で啓発チラシを作る運びとなった。

ルールを作る必要があることは皆さんと同じ意見で、なぜ作らなくてはならないといけないかという、しっかりと啓発をしているチーム（団体）の取組を踏みにじる結果となってしまっているからである。

意：スケジュール感については、多くSUPが海に出てくる来年の夏前に啓発案を固め、看板設置は難しいと思うが、ホームページ等で掲示することができるのではないかと。現場で啓発しつつ、海上保安庁とSUPの団体による会議で事故になる前のヒヤリハットの事例も共有し、トップダウンで啓発していくという二つのやり方をしていかなければならない（ヒヤリハットの情報はあまり共有されていないため）。

質：衝突事故が1件、救助案件が70件とのことだが、もっと多くあるのではないかと。自身が救助した案件だけでも2、3件はある。

回：海上保安庁に通報があったものだけの件数。

意：漁師の仲間の中でも、沖にいるSUPが手を振っており、行ってみたところへとへとで
戻れなくなっており、連れて帰ってきたということが結構ある。

【閉 会】

今後少しでも事故発生の危険を低減するために、スケジュール案に限らず順次進めてい
くとともに、次回懇談会で課題に対応する方策について詳細を詰めていく事とし、事務
局（松山副課長）の挨拶をもって閉会とした。

以 上