

第7回 生活・利用に関する検討部会 議事概要

◆日 時： 平成22年3月16日（火） 13：30～16：00

◆場 所： 大濱信泉記念館 多目的ホール

◆参加者： 委員15名（内訳：個人1名，団体・法人9名，地方公共団体3名，国2名）

◆議 事：

1 部会の趣旨確認および第1回～6回部会の概要説明

2 海域の利用ルールについて

①白保の海でのルールについて

②漁業者と船社の海域利用ルール化の現状報告

③海域利用全般のルールについてのアンケート結果等

◆概 要： （以下、敬称略）

1 部会の趣旨確認および第1回～6回部会の概要説明

特になし

2 海域利用のルールについて

①白保の海ルールについて

（WWF サンゴ礁保護研究センター 上村センター長より、白保の4つのルール、観光事業者のルール、観光・レジャー利用者のルール、漁業者・採捕者のルール、研究者のルール等について講演頂いた後に質疑応答）

嶋倉所長： 関係者の意見の集約するために、会に出てきてくれない人へは、自分で聞きに行くようなことを行ったのか？

上村氏： 少なくとも、観光業者などルールによって制限が生じるような所に対しては説明に行った。それ以外にはことある毎に呼びかけて、意見を聞いて会議の場で報告するようにした。会の中では思っても面と向かって意見を言えないこともあるので。

鹿熊氏： 補足説明であるが、白保に限らず自主ルールは法律や条例など、上位にあるものに反するものは作ることができない。この部会で決める場合もその点に注意が必要である。

組合長： 活動は良いことだと思うが、石西礁湖で行う場合、漁業権の対象種までルールでの制限の対象にならないようにしてほしい。

佐藤氏： 環境省でもダイビングスポットの調査を開始した、前回紹介した慶良間での海域利用ルールもある。自主ルールでみんなで合意したものの方が、上手く浸透するように感じている。

②漁業者と船社の海域利用ルール化の現状報告

平安名氏： ルールづくり以前に航路の整備がしっかりされていなかった。航行しているところが航路に認定されていなかったりして、漁業者と食い違っている部分もあった。将来、航路が認定・整備されたらルールに従って行きたい。

③海域利用全般のルールについてのアンケート結果等

上原氏： ルートがハッキリしていないとのことであるが、立標から立標の間を進むのが航路では？ 現状でも航路を設定して走っていると思うが？

平安名氏： 航路上であっても漁やダイビングをしている。注意を促したりしているが、どのくらい離ればいいのかかわからない。前回の部会でフーカーは200mとの話があり、船は遠いが航路の近くまできている可能性もある。漁民はどの場所でどういった漁をしている、どこでダイビングをしているといった情報が欲しい。

漁を行っているエリアなどダイビングを行うエリアなどのエリア分けがあると助かる。

西表でカヌー業者が航路を横切ることがあった。カヌーに目印の旗をたてる、時間帯を決めるなどのルールづくりをしたことがあった。漁業者やダイビングと同じような対応が可能であり、ルールづくりを進めて行きたい。

上原氏： 現状で追い越し時の減速をお願いしたい。一番のクレームはそこである。緊急で短期的に解決してほしい課題であり、項目に入れて欲しい。

上原氏： 現状で航路の幅員はどの程度か？ 航路の幅が決まれば、漁業者もその中に入らないようにするが。

嶋倉所長： 安全を確保するための航路の幅は航行する船舶の大きさ、深さで決まる。竹富南航路は、現状は60m、深さ4mであるが、基準では幅120m、深さ4.5mとなる。竹富南以外は自由航行であり、航路は設定されていない。

現在の航路整備計画では環境に配慮して、竹富南では10m拡幅、他は55m、深さ3mで検討中である。

鹿熊氏他： 現状で竹富南以外では航路がないのは認識していなかった。航路で操業を行っている、シュノーケルを行っているとの話は、慣習上の航路でとの意味か？

嶋倉所長： 法定上の航路は竹富南の長さ2480m×幅60mのみである。竹富南以外は慣習上の航路である。立標間が正式な航路というわけではない。保安庁水路部が推奨する、座礁事故が少ないルートである。船会社の免許申請上のルートはあるが、法で決められたものではない。

組合長： 今回の整備で竹富南以外の島間全体が航路になるのか？

嶋倉所長： 全てが航路になるとは限らない。漁業利用などもあり必要最低限としたい。

組合長： アンケート結果で、漁業者との協定締結などの表記で、「漁業者」を「漁協（漁組）」に訂正して欲しい。

嶋倉所長： 漁業者（漁組）と表記したい。

野口氏： 行き会いの航行のルールで、優先を把握している船長としない船長がいる。右優先を無視された経験が何回もある。港内の徐行など、船会社、漁業者など操船する人全体で航行ルールを認識する必要がある。

野口氏： ダイビング船が潜水中に近くに寄ってくる。A旗（海中で潜水作業を行っていること

を表す)、フラッグをあげている船には近づかないというルールが守られていない。法律違反である。徹底して守ることが必要である。

深見氏： 港内からA旗をあげているダイビング船があるので、いつ本当に潜っているのかわからないことも多い。

野口氏： その船は、A旗の意味を知らない。海人は結構守っているがダイビング業者が守っていない。A旗を板で作っている業者もある。今後徹底する必要がある。

佐藤氏： 4月1日に法律が改正され「海中公園地区」が「海域公園地区」となった。利用調整地区が海中でも設定可能となった。1日に〇人の人をいれて良いとの設定ができるようになった。ルールの策定上の参考にして欲しい。

平安名氏： 航路の整備にあたって目印をつけて、この区間は〇ノット以下にこのルールは可能であるが、まっすぐ行きたいが迂回しているところもある。迂回で時間延長の場合、利用者の乗船時間が長くなったり、料金が上がったりする。ある程度徐行しても、安全に直線的に航行できるルートが船社としては理想である。

鹿熊氏： アンケートで水産資源管理の記述が多いが、利用部会等ではあまり話題が上がってこないが、漁協は禁漁区設定、体長制限などローカルルールで意欲的に水産資源管理に取り組んでいる。また、シャッコミーバイ（ナミハタ）について、今日資源管理委員会が行われている。

嶋倉所長： 前回、ルールについて有志でワーキングチームをつくって案をつめるとの話があったが、事務局で可能な範囲で、まずは海上交通の部分で進めている。

部会長： 事務局に頑張ってみんなを巻き込んで、とりまとめを進めて欲しい。

【ルールについての追加の意見（アンケートへの記入）】

- ・石西礁湖の自然を保全、再生するための生活のルール（島で暮らすルール）の必要
 - ・除草剤を使わないようにする
 - ・生活排水処理の徹底（下水道への接続以外の処理方法、施設の普及）
 - ・事業所からの排水処理の徹底
 - ・石西礁湖水質汚濁防止条例の制定（大洋リネンサプライ等、法の規制を受けない排出の check、厳しい基準の設置）
- ・海にゴミをすてない
 - ・ダイビング業者で弁当の残飯を海に捨てているところがある。

（以上、上村センター長）

【部会後の上村センター長へのヒアリング内容】

・ルール作りはスムーズに進んだのか？

→ 仲の悪いメンバーがいたりして、同時には意見調整することができずに、何回かに分けて、会議を行ったりした。

外部の業者が入ってこないようにする部分を落とし所として（ここでは関係者の利害が一致する）、共通のルールづくりを進めた。

・協議会の推進役は？

→ WWF が主体となって実施した。なぜお前がそんなことをするんだと言われることもあったが、逆に第3者的な立ち場で係わったことで上手く進んだ面もある。

以上