

第4回 生活・利用に関する検討部会 議事録

- ◆日 時：平成20年10月15日（水） 14：00～15：30
- ◆場 所：石垣港離島ターミナル 第一会議室及び第二会議室
- ◆参加者：委員18名（内訳：個人3名，団体・法人6名，地方公共団体6名，国3名）
その他2名，報道関係者5名

◆議 事：

- (1) 部会の趣旨確認および第1回～3回部会の概要について
- (2) 船社へのヒアリング結果について（高速運航、夜間運航）
- (3) 海域利用の先進事例について（八重山漁協、慶良間海域、グレートバリアリーフ）
- (4) その他

◆議事録：

○竹富町長挨拶

本日は、お忙しい中、石西礁湖生活・利用に関する検討部会に出席を頂き、心からお礼を申し上げます。私は、町長に就任して、2月目が昨日始まったところであり、この件につきましては、担当課長より大まかな説明を受けております。私自身が竹富町に生活をしており、現在も生活の拠点は竹富町内です。サンゴ保全と住民生活の安全、安心を確保するという事に関しましては、これまでも深く関わってきましたし、住民の安全を確保するにはどうしたらよいかという大きな課題を突きつけられて、悩みながらここに至っているというのが現状であります。そういう中で、本日、このようにして検討部会を開催し、いろいろな角度からお話しが頂けることを、有意義な部会だと認識している次第です。9月に協議会が策定した全体構想の理念に則って、サンゴ礁の保全と地域住民の生活の両立ということを目標に掲げながら、自然保全と利用の共生を図っていこう、そのルールを策定していこうということを目指しており、大きな期待を寄せているところです。竹富町にとりましては、このことは昔年の課題でありました。色々、目の前には大きな課題として立ちはだかっている問題もあると思いますが、是非その難問を乗り越えるためにも、皆様の忌憚のないご意見を賜り、或いは皆さんのお知恵もお借りしながら、素晴らしいルール作りができればと期待をしているところでございます。今日の部会が有意義なものとなりますよう、皆様に宜しく御願い申し上げます。主催者を代表して挨拶とさせていただきます。宜しく御願い致します。

(1) 部会の趣旨確認および第1回～3回部会の概要について

環境省（廣澤）	資料-4 の P.2、ブイの設置について、“公園におけるブイの設置は…”とあるが、“公園事業でのブイの設置は海中公園に限定される”ということである。その後続く、“係留ブイ設置のための～”であるが、あくまで海中公園は美しい海中景観を守るためのものであり、係留ブイ設置は主な要因とはならないため、誤解しないようにして頂きたい。
副部長（吉田）	実際に海中公園地区で係留ブイ等を設置している実績はあるか？
環境省（廣澤）	私が知る限りでは、今のところはない。
観光振興課（通事）	本部会の検討の主体はどこなのか？西表石垣国立公園の中で、環境省で設定している海中公園地区との関連はどうするのか？または石西礁湖全体の利用形態のあり方ということなのか？
副部長（吉田）	石西礁湖は国立公園の普通地区として設定されている。海中公園地区は、狭い範囲で4箇所である。石西礁湖全体の利用形態のあり方が、本検討部会で進めていく内容である。
観光振興課（通事）	石西礁湖は海域が非常に広く、どの範囲で利用形態を構築しようとしているのか見えてこない。現在、環境省で指定している国立公園の中の石西礁湖なのか、石垣と西表の間の海域全体なのか、一定の図面があれば、その中での漁業のあり方とダイビング、定期船とのかねあいである利用形態のあり方が出てくるため、地図の拡大版に国立公園で指定している石西礁湖のあり方、部会で検討する範囲を重複させれば、解りやすい。
港湾事務所（嶋倉）	主体については、部会の参加者、それ以外の方も含め全ての方が主体となる。それぞれの主体が、できるところから検討していくのが、協議会の本来の趣旨であるため、今のご意見の内容については是非提示して頂きたい。 対象とする区域については、協議会でも線引きが議論となったが、明確に線引きすると少しでも外に出れば対象とならないため、大まかな範囲を決めているが明確には線引きをしていない。ただ、地図として見せることは重要であるため、今後一緒に作成して頂けたらと考える。
観光振興課（通事）	保護と利用計画が環境省サイトにあると思うが、海域利用のあり方で望ましくない利用、ブイの設置範囲等の基本的なものを提示して頂ければ分かりやすい。
港湾事務所（嶋倉）	次回以降、資料を収集しましょう。
環境省（廣澤）	石西礁湖自然再生協議会で作成した全体構想では、対象範囲

副部会長（吉田）

がくくってあるので参考になる。

本部会は、協議会に属する部会であるため、協議会と同等の範囲を対象としている。

(2) 船社へのヒアリング結果について（高速運航、夜間運航）

農林水産整備課（鹿熊）

滑走状態でなければ燃費が悪くなることと、燃油高騰のため速度を落としていることが、明らかに矛盾している。

事務局

速度は1ノット程度落としており、滑走状態が保てる範囲である。

農林水産整備課（鹿熊）

ほんのちょっとしか変わっていない？ 西表に行くのは、10分位遅くなった気がする。船の専門家であれば、どこまで速度が落とせるかは分かる。

副部会長（吉田）

朝、夕などは各社とも混み合っているが、昼間は空いている状態で運航していることもある。共同運航について話し合いができないかという意見がこれまでの部会にも出たが、共同運航の可能性について、安栄観光の考えを伺いたい。

安栄観光（平安名）

共同運航については、最近の燃料高騰対策として、八重山観光フェリーと話し合ったことがある。共同運航とは、同時刻に運航している船舶を一本化することである。共同運航を進めるために、沖縄総合事務局から許可を得ている現在の運航体制に対して、どの程度まで認可されるかを聞き取っている段階である。総合事務局から認可され、各社の採算ベースに乗れば、共同運航の可能性はある。

副部会長（吉田）

石垣島ドリーム観光の考えを伺いたい。

ドリーム観光（島仲）

具体的に計画したことはないが、検討の余地はある。

観光振興課（通事）

現在は、各社が競り合って運航している感じである。海域の汚染、廃油による影響について、調査をした実績はあるか？

共同運航すれば、海域の汚染の度合も減る。

これが、長い目で見ると石西礁湖内のサンゴの景観、風致的な状況を台無しになるというようなことを今後調整していくと思う。

副部会長（吉田）

共同運航は、都会の自動車を減らすのと同じように、CO₂削減に繋がるため、前向きに取り組んでいくことが重要。また、高速運航は海域環境を乱すことになる。サンゴに与える影響を数値的に示すのは難しいが、様々な側面から調査等を行うことは必要である。

観光振興課（通事）

漁業者の立場から見ても、高速運航による影響があるのではないか。

農林水産整備課（鹿熊）	環境省で、廃油による環境への影響を調査しているのではないか？
環境省（廣澤）	船の航行や廃油による影響に関する調査は、今のところ行っていない。
観光振興課（通事）	環境省では、西表石垣国立公園を指定した際に、石西礁湖の海中公園地区をどのような方法で調査して、どのような項目で評価して海域指定したのか？
環境省（廣澤）	サンゴの被度・種・分布状況、天敵であるオニヒトデの母体数、赤土の堆積量等を調査したが、技術的に難しく、対象海域が広いこと、予算面の制約があることから、スポットチェック法というシュノーケリングによる主に目視を行う簡易な調査方法とした。
農林水産整備課（鹿熊）	<p>明日、環境省でサンゴ礁保全の行動計画に関する会議に出席するため、船舶の油汚染とサンゴの生態系の関係について、専門家に聞いてみたい。データがあれば、次回提供したい。</p> <p>共同運航は良い方策であるが、総合事務局の許可があれば方策が進むのはなぜか？</p>
港湾事務所（嶋倉）	聞いた話であるが、現在の運航に対して免許を得ている中で共同運航することは、何らかのカルテルを結んだのではないかと疑われる可能性があるとのことである。この問題をクリアすることは、他にも色々と理由があり、簡単な聞き取りでは分からないため、具体的な検討段階に入らなければ困難である。
安栄観光（平安名）	一方で規制緩和など逆行する動きがある。昨年から石垣島ドリーム観光が新規参入し、競争原理が働いている中で、共同運航が実現可能なのかという問題がある。共同運航をしているため、料金を下げないのではと思われる可能性がある。一方で競争原理が働かなければ利便性が向上しない可能性がある。石垣空港でも1本の滑走路で同じ時間で飛んでいる。
八重山漁協（上原）	<p>あまり航路を整備してしまうと競争が激しくなってしまう。</p> <p>今の理論では、夜間航行などはもってのほかである。</p> <p>朝夕の混雑時以外に、自主的に減便をするという方法もある。例えば、乗船率が30%以下の時間帯に、異なる船社が同じ運航をするより、減便する等の努力をしても良いと考える。減便に関する申し入れを協議会から船社へ行き、船社で判断しても良いのではないか。</p>
安栄観光（平安名）	現在の運航スケジュールは、利用者のニーズに応じて作成している。利用者は便数が多く、船速が早い方が良いが、観光客からは遊覧型のニーズもある。観光客が増えて利便性が向上し

	てくると走りすぎという意見も出てくる。何らかのルール作りが必要なことは確かである。
農林水産整備課（鹿熊）	国が地球温暖化に取り組んでいる現在、競争原理よりも温暖化対策の方が優先されるべきである。
安栄観光（平安名）	競争原理を上回るような何らかの法的な措置が必要である。共同運航については、現状の制約が緩和されれば可能である。
農林水産整備課（鹿熊）	このような問題を解決することが本部会の役目であり、国に対して働きかけていくべきである。
港湾事務所（嶋倉）	部会または協議会として、総合事務局運輸部へ解決策を考えてもらうよう相談したい。
安栄観光（平安名）	観光客が増加する中で、こまめに旅客を運ばなければ離島での対応ができないため、便数が減らせない。他社と運航時刻を変えると、離島側で送迎バスの対応ができなくなり、旅客は送迎バスに接続する船を選択することから、必然的に同じ運航時刻になったという経緯がある。独自で決めた時間では観光ツアーが組めない。
シーテクニコ（前田）	スピードが度を超していると感じる。石垣港や竹富南航路は、プレジャーボートも含めて人的な事故の危険度が増している。模範となるようなルールが保安庁から提示できないか？
海上保安部（西村）	事故が発生すれば動く。それ以前に予防の観点で指導はあるが、規制は難しい面がある。基本的には港内はスロー航行の原則はある。石垣・西表間の具体的な速度規制は無い。
シーテクニコ（前田）	5 ノット程度速度を落とすような協定も考えられる。競争原理が全てではない。
八重山漁協（上原）	旅客船は、周辺の船舶への配慮に欠けている。事故が発生してからでは遅い。
環境省（廣澤）	仲間川の遊覧船は、速度を制限する利用協定がある。遊覧船の航跡波でマングローブが倒壊する可能性があるためである。石西礁湖の利用協定を提案していくことも良いのではないか。

(3) -1 海域利用の先進事例について（八重山漁協）

八重山漁協（上原）	八重山海域は、20～30年前は魚が湧く海であり漁獲量が減らないという感覚を持っていたが、生産高で 1/10 以下となっている。このため9年前から資源管理の取り組みを始めた。効果はまだ出ていないが、7～8年かけて資源回復への取り組みを続けて、強化してきたことが評価され今回の受賞となった。漁場の保全は資源を管理しながら末永く付き合っていかなければならないという思いがある。漁業だけの海ではないので、
-----------	--

遊漁、ダイビングを含め、海域利用者と調整を図らなければ漁業も成り立たない。異常な程伸びすぎているダイビングも、もう少し規制するべきと考えている。海域利用については早く、協議会、部会を通じて良い取り組みができることを期待している。

(3) -2 海域利用の先進事例について（慶良間海域）

- | | |
|-------------|---|
| 農林水産整備課（鹿熊） | 座間味でのダイビングポイントの利用制限は、画期的である。ダイビングのオーバーユースでサンゴが傷んできたため、自主ルールで3年間休ませようという対策であり、漁協と協力して保護区を設定しており非常に参考になる。八重山の資源管理も基本的には漁業者の自主ルールであり、ダイビング協会へは協力を求める形である。部会、協議会の場で漁業者、ダイビングおよび遊漁も含めて同じルールを作ることが一番必要であり、漁業者が協議会に参加するメリットにもなる。 |
| シーテクニコ（前田） | 係留用アンカーブイは、座間味では何カ所くらいあるのか？また、実用的に利用されているのか？ |
| 副部長（吉田） | 阿嘉島の西浜では、簡易のアンカーブイが3箇所設置されている。それを効果的に使い、他の場所にアンカリングするということはない。 |
| 港湾事務所（嶋倉） | 座間味阿嘉で概ね20箇所くらい設置されている。渡嘉敷でも何カ所か設置されており、実数はもっと多いと思われる。 |
| 観光振興課（通事） | 座間味では沖縄本島からの利用もあると思うが、どのくらいの数のダイビングショップが利用しているのか。 |
| 港湾事務所（嶋倉） | 最近では、本島からは利用していないようである。保全活動をしていない人は、アンカーブイを使えない。 |
| 観光振興課（通事） | 海域によって、環境に負荷をかけないで使える数が決まっていると思う。どれくらいの規模が適正なのか。八重山のダイビングショップは登録されているだけで300程度と聞いており、実際にはそれ以上であると考え。ダイビングショップ数の実態を調べられないか。 |
| 副部長（吉田） | ダイビングショップ数の実態把握は部会、協議会の重要な仕事であると考え。例えば、シュノーケリングのみのショップ等はダイビング協会に入っていないため、それらを含めた実態を調べ、海域利用について漁協との繋ぎ役をすることも必要である。 |
| 八重山漁協（上原） | 旅客船も、特に竹富南航路でダイビング利用が気になるのではないかと？ |

安栄観光（平安名）	ダイビング業者、個人のレジャーボートが増加し、危険な状態となっている。古くから活動しているダイビング業者は航路を知っているため、航路を避けるが、航路内、航路付近で活動している業者もある。
八重山漁協（上原）	ダイビングショップ数が把握できれば良い情報である。慶良間の場合は漁業者がやっている。八重山でも参考としなければならない。漁業者が関心を持って取り組める情報があれば、漁に出ている現場の人間にも協議させたい。
安栄観光（平安名）	ダイビング協会とは直接協議していないのか。
八重山漁協（上原）	ダイビング協会と協議はしているが、協会に加入していないショップがある。八重山では協会に加入するメリットがないためである。慶良間では、協会員でなければアンカーが使用できないこととなっており、八重山でもそれに近いところまでできれば良いと考える。

(3) -3 海域利用の先進事例について（グレートバリアリーフ）

農林水産整備課（鹿熊）	グレートバリアリーフは、岸からサンゴ礁が平均 100km 離れていること、沿岸の人口密度が少ないことから、厳しい管理が可能となっている。去年からさらに厳しくなった。それに対して、沖縄はすぐ目の前がサンゴであり、ずっと利用してきたため、参考にならないのではないか。
副部長（吉田）	ゾーニングも資源管理でやって行けば、できるのかもしれない。

(4) その他

シーテクニコ（前田）	慶良間は大変良い事例であるが、違反した場合のペナルティはどのようになっているのか？グレートバリアリーフでは、海中公園法違反ということになると思うが、石西礁湖内で利用調整を行った場合に、どのようなペナルティが考えられるのか。
港湾事務所（嶋倉）	慶良間では、違反者は次年度協会員でいれなくなるため、結果としてブイが使用できない。無断でブイを使用し続けると、地元で営みを続けていけなくなると思う。石西礁湖は海域が広く、ペナルティを課すことが可能かを含め、何らかの方策を考えていかなければならない。
農林水産整備課（鹿熊）	漁協では、水揚げの 5 倍の罰金を取っている。ただし漁業者のみ対象となるので不公平である。次に沖縄県の漁業調整委員会の委員会指示という制度がある。罰則はないが、悪質な人に対しては知事の命令を出すことが可能で、罰則が与えられる。

	<p>そのような罰則を与えずに、利用者の協力が得られることが理想的である。</p>
八重山漁協（上原）	<p>ルールを守る人が9割程度まで増えれば、みんなが守るようになる。そのためにはダイビング協会がまとまりを持つ必要がある。</p>
副部長（吉田）	<p>まず、係留ブイは具体的に検討可能であるため、海域利用の少ない場所から実験的に進めていきたい。</p>
シーテクニコ（前田）	<p>慶良間の係留ブイは、安全管理上もサンゴを守る上でも、一石二鳥である。公共のブイがあれば、経験のない業者がアンカーを引きずりサンゴを傷めるというリスクも減る。部会で取り上げて、検討を進めて頂きたい。</p>
農林水産整備課（鹿熊）	<p>資料-4、P.3 では、4回目の部会はステップ2の分類課題毎の対応案検討に入っているが、今日は何か検討したことになるのか。</p>
港湾事務所（嶋倉）	<p>未だ具体の案が出ていない。今日は中間段階の現状報告となったので、次回までに対応案を提案したい。事務局のみではマンパワー不足の面もあるため、皆様に参加をお願いしたい。</p>
農林水産整備課（鹿熊）	<p>メールで皆さんの意見を集めた方が良いのではないかと。事務局のみで検討しても、なかなか良い案は出てこないかも知れない。</p>
港湾事務所（嶋倉）	<p>何か具体の策があれば、メールまたは郵送などで事務局までご意見をお寄せ頂きたい。</p>