

1月15日(金) 11:00~12:00 シーボニアプールサイド会場において、第三管区海上保安本部交通部から説明がありました。

参加者は日本セーリング連盟理事、連盟外洋系(三崎、三浦、湘南)の各代表者、シーボニアマリーナ、三崎マリン、京急マリーナの各代表者 他ヨット関係者 約30名が参加した。(漁協は既に説明会は済んでいるようであった)

<交通課説明骨子>

航路標識には「光波標識(灯台、浮標他)」「電波標識(GPS局、AIS信号所など)」「その他の標識(通行信号所、潮流信号所など)」があるが、近年、電波信号所が普及してきたことや航路情報をとれるツールが多くなったので、区域で重複しているものや利用頻度が減ってきたものは、国費削減のため、会計検査院が第三者委員会を設立して、不要標識を点数評価でリスト化した。全国の5300基のうち、368基がリスト化され、その内、第三管区(茨城~静岡)では41基である。国費削減効果は30億円程度である。

掲題浮標は諸磯埼灯台と亀城礁灯台が重複しており、不要リストに入った。

保安庁では10年位で順次、進めていくとの意見であったが、「直ちに368基全部を撤去するように」との指示があった。

よって、1~2月で対象個所の利用状況を調査している。

以前より保安庁は、港に40隻、合計100トンあれば灯台を設置してきた。マリーナは70隻で判断してきた。今回は逆のことをすることになった。

リストは昨年でたばかりであり、これを見直せないし、リストからは外せない。

但し、保安庁が勝手に撤去はしない、同意書を取ってから実施する。

同意書がない場合は、廃止不可とは言えないので、廃止説明を継続することになる。

<参加者反対意見>(設置当時の関係者)

- ・網代ブイは平成元年に設置されたが、当時、漁網へ絡む事故が年5~10件あり、特に夜間に多かった。設置により激減した。現在は定置網のオーナーも変わり、むしろ灯火が乏しいため、状況は変わっていない。普通の航路標識とは異なる役目を果たしている。
- ・航路情報をとれるツールが多くなったが、高価であり、小型船舶では揃えられない。

(質問) 点数化はどのようなものか、リストは何番目か、どう評価されたのか、客観視できるのか?

(回答) 委員会資料は公開できる。

(質問) 次の見直しは?

(回答) 本庁から昨年でたばかりなので、現時点で見直し予定はない。

(質問) 維持管理費はどれくらい？

(回答) 2～4年で入れ替えている。新設なしで、設置費150万円、保守費150万円 年
100万円程度である。

(質問) 税金を使うので削減は理解できる。今のような大きいものは不要なので、全く無くすの
ではなく、代替品はないのか？

(回答) 小さいものでも予備が必要であり、新設を考えると高くなる。

(質問) 署名など有効なら、指導してほしい。

(回答)

(質問) 定置網の灯火が貧弱であり、非常に視認しにくい。改善をオーナーに依頼しているが対
応してくれない。

(回答) 県の認可なので、何とも言えない。

<参加者反対意見> (油壺湾のヨット所有者)

・油壺湾には陸置き130隻、海上保管70隻 合計200隻、諸磯湾は諸磯YC、京急マリー
ナ、諸磯漁港 など両方で約500隻近い小型船舶が諸磯湾口から出入りしています。湾口は
南に岩礁が沖に伸びているし、西側前には定置網がある。よって北西方向から出入りする場合
が多いが、入港の場合は網代浮標に近づき、それから諸磯灯台に真っ直ぐ進路をとると沖の定
置網と陸側の大きな沈み根を避けて安全に通ることが出来ます。網代ブイは私たち500隻の
小型船舶にとっては欠くべからざる安全指標です。このことをご理解頂き、撤去しないで頂き
たいと願うものであります。

(油壺湾と諸磯湾の船舶所有者が同意書対象者かどうかは未確認)

以上

外洋三崎から

上記は現状の報告です。

外洋各団体としては推移を適切に観察し判断をしていきたいと思いを。

よって、各セーラーの皆さんも現状を静観していただきたくお願いいたします。