

第 5 回旭市海業推進地域協議会 議事録

会議名	第 5 回旭市海業推進地域協議会
日時	2025 年 10 月 23 日(木) 13:30~16:00
場所	いいおかユートピアセンター(1 階大会議室)

■議事(1)各調査および視察等の報告について

・(委員)海業にはさまざまな捉え方があるが、基本的には水産振興を軸に複合的な拠点を形成していくことが重要である。令和 5 年の法改正により、漁港の活用に柔軟性が生まれたことを契機に、海業は本格始動した。今回の視察先は、いずれも法改正前から先進的に取り組んできた地域であり、漁協が主体的に危機感を持って取組を進めてきた点が印象的であった。こうした先行事例は参考になる一方で、旭市の場合には取組の出発点が異なる。多くの先進地では漁業者側から「こうしたい」という声が上がっていたが、旭市では法改正を契機に「海業が可能となった」「未利用地を活用できる」といった行政主導の動きが先行している。そのため、旭市では漁業者の意見を丁寧に把握しながら進めることがより重要であると感じている。今後のヒアリングやサウンディング、アンケートでしっかりと意見を吸い上げていただきたい。

→(事務局)ヒアリングやサウンディング、アンケートを通じて、漁業者の意見を丁寧に把握しながら本事業を進めていく。また、保田・岩井富浦・夷隅東部の漁協視察では多くの示唆を得た。夷隅東部漁協ではコロナ禍以降、協議を重ねた末に「いさばや」施設の移転が実現し、物販・飲食の運営に至った。その際、漁港利用計画の調整や方針決定、縦覧などの手続きを経て、実現までに約 3 年を要したという。また、ご指摘の通り、法改正により民間事業者が借地事業で海業施設を設置できるようになった点が大きなポイントであり、県が推進に協力的な姿勢を示していることも大きい。こうした先進地での積み重ねは、今後の旭市での計画検討において大いに参考となった。

→(委員)一点補足させていただく。令和 9 年に開催される「全国豊かな海づくり大会」について、千葉県が開催地に選ばれ、海上歓迎・放流行事会場は銚子市、式典行事会場は旭市で実施されることが正式に決定した。この件については知事とも意見交換を行ったが、その際、旭市・飯岡漁港が「成田空港から最も近い海業拠点」であるという点に大きな期待が寄せられた。また、県としても本計画をしっかりと後押ししていきたいとの発言があった。まさに追い風となる状況であり、この好機を逃すことなく、漁業振興を確保しながら計画を着実に進めていただきたい。

・(会長)本日は、漁業関係者のみなさんから積極的にご意見を伺いたい。各調査および視察等の報告を踏まえ、伊藤副会長よりご意見を伺いたい。

→(委員)海業という言葉自体は、これまで十分に認識していなかった。視察にも参加できなかったが、資料を見る限り、内湾と九十九里では地形が大きく異なるため、いかだ事業の実施については漁業者の立場から現実的ではないと感じている。実施する場合は、相応の労力を伴うと考える。一方で、漁港内での飲食・販売施設等の整備は、漁業者や地域住民と協議すれば実現可能性がある。ただし、現段階で具体的な方針を決めるのではなく、関係者との慎重な議論が必要と考える。

■議事(2)旭市海業推進事業計画の検討状況について

・(委員)本事業のコンセプトの中心は、漁業者の利益を地域内で循環させ、地域全体の経済循環を生み出すことである。商工会の皆様にも参加いただいているため、本事業が旭市全体の経済活性化の起爆剤と

なることを期待している。あくまで水産振興を軸とすることを念頭に置き検討を進めていくべきである。また、以前から懸念されていた漁港区域内の漁業および海業の動線について伺いたい。資料 8「漁業利用・海業利用の棲み分け方針(案)」に示された動線の区分や検討状況について説明をお願いしたい。

→(事務局)資料 1「第 5 回旭市海業推進地域協議会説明資料」に掲載のゾーニング図を詳細化したものが資料 8 であり、そのポンチ絵を基に説明する。現状、赤い四角で示した部分が漁港の利用区域(水揚げ場)であり、水揚げや船の修繕が行われている。「道路整備なし」案では、駐車場を左側に集約し(一部分離)、駐車場南側に出入口を設けて車両流入を左側へ誘導する計画である。ただし、東西それぞれ 1 か所しか出入口がないため、交差や混雑の可能性はある。また、現状の T 字路は幅員が狭く、施設規模によっては出入口の位置変更も検討が必要である。また、漁港利用道路の完全分離は難しいため、漁業利用が集中する時間帯を把握し、商業施設側の運用時間を調整するなど運用ルール整備の必要がある。一方、「道路整備あり」案では、複合型施設を左上に配置し、駐車場を漁港中央部に大きく設ける計画である。RV パークやシャワー・トイレ間に北方向への新設道路(黄色線)を設け、北側に出入口を確保することで渋滞を回避する方針である。ただし、最終的に東西双方向でアクセスを確保するため、完全な動線分離は困難であり、時間帯調整が求められる。また、釣り利用についてはトイレを適切に配置することでマナー向上が期待できると日本釣振興会からも助言を受けている。そのため、施設設計段階から行動特性を踏まえた配置計画を検討する必要がある。

・(会長)本事業のコンセプトや 3 つの基本方針についてご意見を伺いたい。

→(委員)現時点で本計画の内容は非常に魅力的であり、実現すれば理想的な拠点となると感じる。ただし内容が壮大で、実現までの期間や必要な費用が懸念される。これほどの規模の整備には相当な投資が必要であり、採算を確保できなければ意味がない。現状では、半ば「夢のような計画」にも映るため、実現までの道筋やスケジュール感について現実的な見通しを整理する必要があると考える。港周辺の空き地活用や既存施設の改修を含めても、大規模な事業であることは間違いないが、完成すれば地域にとって大きな財産になると思う。今後、事務局や関係者の方々と議論を重ねながら、現実的な進め方を検討していければと思う。

→(事務局)今回の資料には、最終的な竣工時期のスケジュールは記載していないが、第 4 回協議会の資料として旭市ホームページで公開している。想定スケジュールでは、各種手続きや調整が円滑に進んだ場合、最短で 2030 年、すなわち約 5 年後に「まち開き(竣工・運営開始)」となる見込みである。なお、道路整備を同時に実施する場合は、インフラ整備に伴いさらに期間を要する可能性がある。また、段階的な整備よりも面的な一体開発の方が、収益性や地域活性化の面で有利という意見が、事業者サウンディングで多く聞かれた。また、漁業者と連携しながら、魅力ある事業を共創できる民間事業者の選定が重要となる。実現までには一定の時間を要するが、今後の準備や議論を着実に進めることが重要である。引き続き、皆様のご理解とご協力をお願いしたい。

・(委員)動線については、漁業者の作業と来訪者の動きが重ならないよう配慮が重要である。特に午前中は漁業者の作業が集中するため、時間帯の調整など運用面での工夫が必要と考える。また、コンセプトについて方向性は理解しているが、現段階では具体的なイメージが描きづらい。一度に全てを整備するのではなく、段階的に進める方が現実的であり、その際には漁業者の収益向上につながる仕組みを中心に検討していただきたい。

・(委員)漁業者と来訪者の動線については安全面での懸念がある。事故発生時の責任や賠償の所在が不明確であり、特に個々の事故と全体的な責任の切り分けが重要である。油断によるトラブルも想定されるため、十分な検討が必要である。

→(事務局)漁業関係者への聞き取りを踏まえ、動線については再度検討する。また、漁港内の道路は県が管理しているが、一般道路と同様、道路交通法の適用対象である。そのため、車両と歩行者の事故等については、警察が対応することが原則であり、通常の交通トラブルと同様の処理が行われる。

・(委員)本事業のコンセプトおよび基本方針は問題ない。特に、漁業収入の向上を図る点は非常に重要であると評価する。ただし、収益性の向上だけでなく、将来の資源確保にも同時に取り組む必要がある。具体的には、今後10年、20年先を見据えた漁業資源の増殖や養殖、成魚育成などの長期的な施策を並行して進めるべきである。気候変動などの影響もある中、多くの魚種が減少傾向にあることを踏まえ、本計画では次世代への漁業継承を見据え、「収益化」と「資源保全・増殖」を両立させる構成とすることを強く求めたい。

→(事務局)ご指摘の通り、海業における取組として増養殖や陸上養殖による種苗生産は重要であると考えている。例えば、富浦漁港(南房総市)では陸上養殖施設整備が海業の構想段階にある。飯岡漁港においても、砂地を活用したヒラメの中間育成が検討されているが、今後は、藻場造成や他魚種への対応も視野に、陸上での種苗生産から海面での育成、放流までの体制構築を検討していきたい。魚種ごとの特性や水温上昇への対応を踏まえ、現場の意見を反映させながら、計画に資源増殖の視点を組み込んでいきたい。

→(委員)漁業形態は多様であるため、まずは現役の漁業者からの意見を伺いながら検討を進めたい。その上で、他分野の意見や新たな可能性も幅広く取り入れられれば良いのではないかと思う。

・(委員)海業については、魚の購買促進に寄与することが重要であるとする。また、動線について、資料8に示された赤丸の出入口(発生交通量の増加が見込まれる箇所)については規制などの対応が必要との認識である。黄色いラインで示された新設道路についても、主要道路に接続する出入口の設置を含めて検討いただきたい。さらに、利用時間の制限も含めた対応が望ましく、新設道路はスロープ型の構造とし、必要に応じて出入口を追加することも一案として挙げられるのではないかと考える。

→(事務局)ご指摘の赤丸部分の出入口については、施設規模に応じた来訪車両数や交通量を踏まえ、右折レーンの設置など交差点改良が必要となる可能性がある。そのため今後、施設規模が確定した段階で交通計画を含めた検討を行う必要がある。また、駐車場北側の新設道路案や県道への新規アクセス道は高低差が課題と認識しており、引き続きアクセス面における最適案の検討を進めていく。

→(委員)本事業のコンセプトおよび基本方針としては、船舶関連に限らず、魚や市場全体で購買や販売の向上に資することが重要である。

・(委員)伊藤友門委員の意見に賛同する。資源を守りながら活用する仕組みがあつてこそ、漁港全体の活性化につながると考える。海業の取組を通じて、漁業者間の連携が一層深まることを期待する。

・(梅花委員)漁業者と来訪者の動線の棲み分けについて、遊漁船周辺の道路では、特に土日利用者の車が片側通行で長く並ぶ状況が見られ、動線整理が課題である。また現状、駐車場が不足しており、通行困難な場合もある。離れた場所での駐車場確保案もあるが、釣り客の荷物運搬の負担を考えると現実的ではないため、近接地での駐車スペース確保など実情に即した対応策が必要である。

→(事務局)ご指摘の状況については駐車場の分散が原因であると考えられ、駐車場の集約を検討することが重要である。港内は広く、離れた場所からの徒歩移動は困難なため、利便性を考慮した集約と運用方法が求められる。荷物運搬を支援する送迎や小型運搬サービスの導入も一案で、運営次第では漁業者の収益源となり得る。いずれにせよ、遊漁船周辺の駐車集中は早急な対応が必要であり、配置や運用面での工夫を含め、総合的に検討を進めるべきである。

- (委員)遊漁船の係留箇所は道路沿い以外にも複数あるため、現時点で大きな問題はないが、繁忙期には漁業作業の妨げとなる場合がある。動線や使用エリアの棲み分けで改善は可能と考える。また、駐車料金徴収は利用者負担となり競争力を損なうため可能な限り避けるべきである。コンセプトや基本方針には賛成で、釣りをした後に温泉やスパを利用したいという声も多い。例えば、お父さんが釣りを楽しんでいる間に、お母さんや子どもが体験型・消費型のコンテンツを楽しめるような仕組みがあると良い。家族全員が訪れて楽しめるようなコンテンツや施設の整備を期待している。
- (事務局)マナー向上に加え、岸壁釣りや船釣り利用者のエリア区分を明確にするなど、運用面で一定の改善が見込める。例えば、マリーナのように共用の浮桟橋を設けて乗降を統一することにより、安全性向上や動線整理につながる可能性がある。
- (委員)遊漁船の係留場所については、一か所に集約して乗降を統一できることが望ましい。現状は事業者が点在しているが、集約により管理や運用面で効率化が図れる。駐車場も同様に一か所にまとめることが有効である。ただし、実施には漁協との調整が不可欠であり、現実的な範囲で検討すべきである。
- (事務局)漁業者の状況を踏まえると運用には慎重な検討が必要だが、有意義な提案と認識している。今後とも意見を伺いながら、より良い案を検討していく。
- ・(委員)本事業のコンセプトや基本方針、方向性については賛同する。旭水産加工業協同組合では、漁業者から買い取った魚介類の加工・出荷を担っており、海業では「水揚げされた魚をどう活用するか」が重要な役割であると考えている。計画では「一日を通して楽しめる場」が示されているが、その実現には加工業者の関与も不可欠である。例えば、地元の魚介類(ハマグリ等)を活用し、加工体験や調理体験を通じて来訪者に楽しんでもらう場をつくることが考えられる。遊園地のような大規模施設よりも、地元資源を活かした体験型コンテンツとして「ハマグリを焼いて食べる」「イワシの丸干しを作る」などの体験の場を整備するのが良いのではないかと考える。当組合では現在、イワシの丸干し加工に力を入れている。例えば「イワシの丸干し教室」を開催し、塩漬けから天日干しまでの工程を体験してもらい、昼食時にご飯や味噌汁と一緒に提供することで、地元魚介類を味わってもらう機会を創出できる。こうした体験を通じて「また食べたい」と思ってもらうことで、地域の魚の普及促進にもつながると考える。また、新たな施設整備にあたっては、「旭市で一番」や「東総地区で一番」にとどまらず、「ここだけの魅力」や「この取組だけは他にはない」といった独自性の高いコンテンツを一つでも作っていかねばと考える。
- ・(委員)協議会出席にあたり、商工会女性部の仲間から意見を聞いたところ、「バーベキューができると良い」との声が多くあった。旭市はハマグリや魚が獲れるため、その場で購入し、焼いて食べられる仕組みがあれば、家族連れにも喜ばれると考える。また、旭市は畜産や野菜の生産も盛んな地域であることから、こうした特産品を一体的に楽しめる企画が望ましい。「まるごとあさひ」として地域の魅力を丸ごと味わえる場が作れば良いとの意見もあった。
- ・(委員)まずは「今できること」から前進していくことが重要である。例えば「朝市」の開催はどうか。旭市は農業・漁業・畜産のいずれも千葉県内でトップクラスの生産高を誇っており、これら地域資源を活かして、月1~2回でも漁協敷地を活用した朝市を開催すれば、加工品の販売も含めてすぐに始められると考える。こうした取組を積み重ねていけば、5年後・10年後に目指すまちづくりの形も自然と見えてくるはずである。伊藤克幸委員の意見にもあったとおり、加工や販売を通じて漁業収益の向上や地域活性化にもつながる。将来の大きな構想を描くことも重要だが、まずは「できることから少しずつ進める」ことが大切である。今このメンバーで気持ちがまとまっているうちに、一步を踏み出したい。
- (事務局)事業開始が数年先となるため、その間にも「小さな海業」としてできる取組はあると考える。朝市の開催は非常に良い案であると事務局でも考えている。また、釣り振興会との意見交換でも、飯岡漁

港は「魚がよく釣れている」という声が多く、釣り体験などを通じて漁港をより身近に感じてもらう取組も検討したい。

- ・(委員)コンセプトや基本方針は望ましい方向性であり特段の問題はないと考える。ただし、各機能を一体化したまま進めると、円滑に機能しない可能性がある。今回の計画では、漁業エリアと海業エリアを完全に分離しているが、釣り船は漁業の一部とも言えるため、駐車場不足などの課題についても計画に取り込むべきである。また、私有地についても先行的に駐車場として活用できると考える。さらに、インフラ整備については、サウンディング調査で「行政支援を希望する」との意見があった。収益性を考慮すれば当然であり、行政がどこまで対応できるのか計画案に明記する必要がある。行政支援の範囲を示さなければ、民間事業者が事業に参画しにくいのではないかと考える。

→(事務局)インフラ整備については、公的財源の活用が必要との意見があり、市や国の補助金の活用を検討する必要がある。また、サウンディング調査でも「一定の基盤整備が担保されなければ参画しにくい」との指摘が多くあった。そのため、今後の計画では、補助金等の案内や提案を行っていききたい。

- ・(委員)すぐに実施可能な取組として、遊漁船等を活用したクルージングが考えられる。近年、屏風ヶ浦にある滝を海側から眺める景観が SNS 等で注目されており、観光資源としての可能性が高い。銚子・旭地域の遊漁船と連携し、屏風ヶ浦や滝を巡る 1 時間程度のクルージングを行えば、観光客の誘致につながると考える。

→(事務局)現在想定されるクルージングは、漁港や漁業施設を活用する形で実施するものと考えているが、法的規制が複雑であり、利用人数や運航方法によって適用ルールが異なるなどさまざまな制約がある。現在、事務局でも調査を進めており、有料運航を検討する際には、詳細な情報を整理して提供したい。

- ・(委員)漁業者の懸念は理解しており、水揚げが盛んな時期には車と人が交錯し、事故が起きてもおかしくない状況があったことを実際に経験している。そのため、動線計画では事故防止を最優先とし、漁業者の意見を十分に踏まえた設計が必要である。そのうえで、来訪者が近くに駐車できる環境やトイレ配置など利便性の確保も重要である。また、ターゲット層の設定も重要である。釣り船利用者は家族連れが多い一方、高校生など若年層を対象とした体験型プログラムも考えられる。ターゲットにより事業形態や収益主体が異なるため、主要なターゲット層を明確にする必要がある。現在検討中の具体案について伺いたい。

→(事務局)ターゲット層については、一日の過ごし方として「お父さんが釣りを楽しんでいる間に、お母さんや子どもが体験型・消費型のコンテンツを楽しむ」といった意見が挙がっており、SNS 等で発信力が期待できる若年層を含むファミリー層が重要であると考えている。これまで漁港への来訪があまり無かった層に、漁業や海の体験を伝えるコンテンツやプログラムを組み込むことが望ましいと考える。また、利用者層については、平日と休日で異なる可能性がある。常設の飲食・物販施設では平日は地元住民が中心、休日は観光客を対象とした運営が想定される。「道の駅保田小学校」は休日に来訪者が集中する一方、「道の駅季楽里あさひ」は平日に地元住民が多い例である。地元住民と観光客のどちらを主な対象とするか、バランスを考慮した運営方針が必要である。さらに、道路整備については、漁港内で来訪が増える場合、歩車分離や横断歩道、信号機の設置など、安全面で配慮も検討する必要がある。漁業利用と来訪者の動線が交錯しないよう、構造的な工夫が求められる。

- ・(委員)横芝光町から延伸する道路の開通時期について、漁港の動線やアクセスに大きな影響があると考ええるが、完成時期はいつ頃か。

→(委員)用地買収が順調に進めば、来年度初頭に工事を開始できる見込みである。工区は 7 つに分かれており、まとまった区画から順次工事を進める予定である。

→(委員)車で訪れる際の利便性を高め、「近いから立ち寄ってみよう」と感じられるアクセス環境の整備が望まれる。具体的には、成田空港からのアクセスや圏央道を経由した都心部からの来訪が可能となることで、首都圏はもとより全国から訪れる人々にとっても利便性の高い拠点となる。また、地元住民に加え、東京など関東圏や全国各地からの来訪者を想定した整備が重要であり、早期の完成が期待される。駐車場の機能分化・集約も有効であり、例えば「パーキング 1・2・3」と用途に応じて区分し、パーキング 3 を屏風ヶ浦見学者に近い場所に配置するなど、わかりやすい案内ができれば、観光客の利便性向上につながる。このように利用者目線での環境整備を進めることで施設全体の魅力や集客力が高まると考えられる。

・(委員)本事業のコンセプトや基本方針には大いに賛同するが、現時点で不明確な課題が 4 点ある。1 点目は陸上養殖に関する課題である。漁業環境の変化を踏まえ、現時点で実装可能な施策を将来性も含めて検討する必要がある。例えば、魚礁の展開に備えた施設整備や関係団体との連携など、具体案の提示を期待したい。2 点目は「フェーズフリー」の考え方である。日常時に利用される施設を災害時にも活用できるように一体的に設計すべきである。また、飯岡の遊歩道は普段の利用者は少ないものの、高台への避難路として機能し得る重要な役割を担っている。実際、カムチャツカ半島地震による津波警報発令時には、遊歩道へ向かう漁港から海津見神社の通りが車で渋滞し、緊急車両の通行が妨げられる事態が発生した。このような事例を踏まえても、避難動線の確保は計画段階から重要な要素として組み込むべきである。3 点目は旭市沖の洋上風力発電計画である。現在、経産省より準備区域に指定され事業化が進行しており、漁業振興に加え、エネルギー政策や観光との連携による新たな拠点形成が期待される。日本でも例がない取り組みのため、国施策との整合を図ることが重要である。4 点目は計画実施後も漁業者や地域の意見を反映できる運営体制である。漁業者は将来像を描きにくいいため、事業進行に伴い段階的に「見える化」し、具体的なイメージを共有できる仕組みが必要である。また、すぐに実施可能な取組として、港や公園を活用したイベントや朝市、クルージングなどを行い、漁業者と来訪者の共生を図ることが重要である。銚子漁協などとの連携を進めながら段階的に港の魅力を高めていくことが望ましい。

■議事(3)今後のスケジュールについて

・(事務局)今回提示した資料には、最終的な竣工時期に関する具体的なスケジュールは記載していないが、第 4 回協議会で示した想定スケジュールは、旭市ホームページにて公開している。各種手続きや調整が順調に進むことを前提とした場合、最短で 2030 年、すなわち約 5 年後に「まち開き(竣工・運営開始)」となる見込みである。なお、道路整備を同時に実施する場合は、インフラ整備に伴い、さらに期間を要する可能性がある。現在(2025 年)は、計画の基本方針を整理している段階であり、本年度中に全体の方向性を定め、「旭市海業推進事業計画」を策定予定である。次年度以降には、千葉県が具体的な用地計画の検討に着手する。ご承知のとおり、用地の権利関係や価格は区画ごとに異なり、いわゆる白地部分の扱いや既存利用状況にも違いがある。そのため、それらを整理した上で、商業施設等の配置を含む具体的な土地利用計画を策定する必要がある。その後、活用推進計画を策定し、民間事業者を公平に選定するための公募手続きを進める。公募には一定の期間を要し、選定後も建築設計や開発協議、行政手続き等に時間を要する見込みである。

-以上-