

## I 課題名

### 漁港におけるプレジャーボート全国実態調査

## II 実施機関名

一般財団法人 漁港漁場漁村総合研究所  
第1調査研究部 林 浩志、中村 克彦、北村 道夫、大村 浩之

公益社団法人 全国漁港漁場協会  
田中 潤兒、福田 亮

## III 実施年度

平成 26 年度

## IV 諸言

放置艇は、漁港、港湾、河川の公有水面、公共施設において係留場所の無許可占有、公共施設の破損、沈没船化等の問題に加えて、洪水・高潮時における流水の阻害、艇の流出による災害の発生の懸念が指摘される等社会問題となっている。

漁港や漁場では、プレジャーボートや遊漁船等による漁業活動への支障が発生している。

推進計画では、今後 10 年間で放置艇をゼロにすることを目標としており、地域における放置艇の解消のためには、港湾、漁港、河川の三水域（海岸を含む。）での連携が必要である。

本業務は、国土交通省と水産庁が連携して策定した「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合対策に関する推進計画」（平成 25 年 5 月公表。以下、「推進計画」という。）に基づき放置艇対策を確実に進めていくため、その基礎となる全国のプレジャーボートの実態を把握するとともに、放置艇対策における課題を明らかにすることを目的とする。

## V 方法

### V.1. 漁港の水域及び陸域に存在する放置艇を含むすべてのプレジャーボートの艇種別、係留保管状況別調査

#### 1. 調査の内容と具体的な方法

国土交通省港湾局、水管理・国土保全局及び水産庁合同で、調査区域、調査方法等について、共通の枠組みを設けた上で行うプレジャーボート全国実態調査のうち、漁港に係る調査を実施するものである。

調査の実施に当たっては、全国の漁港管理者に対し、水産庁が国土交通省と調整を図り決定した調査票等を送付し、調査票の記入と提出を依頼した。

また、回収した調査票をもとに、エクセルを用いて、全国の漁港の調査結果を一つの表としてとりまとめ、データベース化するとともに、各種の集計・分析を行った。

なお、調査の要領の詳細は、別添の「平成 26 年度プレジャーボート全国実態調査実施要領（国土交通省（港湾局、水管理・国土保全局）、水産庁）」及び「平成 26 年度プレジャーボート全国実態調査票記入要領（漁港部局）（水産庁漁港漁場整備部計画課）」による。

## 2. 調査工程等

全国の441漁港管理者（市町村401、都道府県40）に対し、依頼状、調査票等を送付し、調査票の記入と提出を依頼した。工程は以下の通り。

配布 平成26年8月4日

回答 平成26年11月4日

## V.2. 放置等禁止区域の指定状況調査

### 1. 調査の内容と具体的な方法

公共水域等において、漁港漁場整備法や海岸法の規定による放置等禁止区域の指定状況ならびに漁港管理条例による係留許可の指定状況について整理した。

漁港漁場整備法に基づく放置等禁止区域及び漁港管理規定に基づく許可施設を指定している漁港数について最新の調査結果をとりまとめた。また、海岸におけるプレジャーボートの係留保管の状況については、今後、海岸法に基づく放置等禁止区域の指定を検討している事例調査として、該当する海岸管理者に対し、依頼状、調査票等を送付し、調査票の記入と提出を依頼した。

## 2. 調査工程等

和歌山県港湾空港課に対し、立ヶ谷海岸（和歌山県白浜町）に関する調査票を送付し、調査票の記入と提出を依頼した。工程は以下の通り。

配布 平成26年12月10日

回答 平成26年12月19日

## V.3. 都道府県・市町村のプレジャーボート対策条例の制定・規制状況調査

### 1. 調査の内容と具体的な方法

都道府県・市町村における「係留保管の適正化に関する条例」及び「対策要綱」について個別に内容を整理し、全般的に規定の項目について整理した。

設定した規程の項目は次の通り。

「計画策定」	「方針策定」	「情報提供」
「許可」	「保管場所」	「適正化区域指定」
「禁止区域指定」	「届出」	「調査」
「指導・移動措置」	「禁止」	「処理・処分」
「罰則」		

## 2. 調査工程等

都道府県・市町村における「係留保管の適正化に関する条例」については、HP等から入手し、一部の「対策要綱」については、担当管理者に提供を依頼した。

## V.4. 簡易・行政代執行の実施状況（期間・費用・執行体制）調査

### 1. 調査の内容と具体的な方法

近年の実施事例箇所の管理者に対して、現地インタビューあるいはインタビューシートを送付し、シートへの記入と提出を依頼した。

### 2. 調査工程等

簡易代執行の実施事例

- ・現地インタビュー（平成26年12月10日）  
田辺漁港（和歌山県田辺市） 管理者：和歌山県
- ・インタビューシート記入（平成27年1月20日）  
南浦漁港（宮崎県延岡市） 管理者：宮崎県

行政代執行の実施事例

- ・現地インタビュー（平成26年10月24日）  
築地川（東京都中央区）東京都建設局河川部

## V.5. 警察機関と連携した取締状況調査

### 1. 調査の内容と具体的な方法

近年の実施事例箇所の管理者に対して、インタビューシートを送付し、シートへの記入と提出を依頼した。

### 2. 調査工程等

- インタビューシート記入（平成27年1月6日）  
草津漁港（広島県広島市） 管理者：広島県  
小浜漁港（福井県小浜市） 管理者：福井県

## V.6. 漁港におけるプレジャーボートの収容保管における課題等に関する

漁港管理者の意識調査

### 1. 調査の内容と具体的な方法

漁港におけるプレジャーボートの収容保管に係る課題等に関する漁港管理者の意識についてアンケート調査を実施した。

調査の実施に当たっては、全国の漁港管理者に対し、調査票等を送付し、調査票の記入と提出を依頼した。

### 2. 調査工程等

全国の441漁港管理者（市町村401、都道府県40）に対し、依頼状、調査票等を送付し、調査票の記入と提出を依頼した。工程は以下の通り。

配布 平成26年8月4日

回答 平成26年9月5日

次に調査票を示す。

■ 漁港におけるプレジャーボートの収容保管に係る課題等に関する漁港管理者の意識調査票 ■

地方公共団体名	回答者所属部署名	回答者氏名	問い合わせ先電話番号

漁港管理担当者の意識についてお聞きするアンケート調査です。

担当者のご意見としてご回答ください。

なお、設問は全部で8問です。

1 放置艇対策を進める上での課題と感じている(難しいあるいは分からないなど。)ことについて、次の選択肢から該当するもの全てに〇印をつけてください。

- 1-1 放置艇の所有者の探索。
- 1-2 放置艇所有者に対する移動等の説得。
- 1-3 行政代執行や簡易代執行の方法や手順。
- 1-4 行政代執行や簡易代執行の費用の目的が立たない。
- 1-5 放置艇を廃棄物として判断してよい場合の基準。
- 1-6 所有者不明の沈没船(廃棄物)の処分費用の目的が立たない。
- 1-7 漁港内の漁船と漁船以外の船舶の利用調整(ルールづくり)。
- 1-8 利用調整(ルールづくり)のための協議会の設置、運営。
- 1-9 放置禁止区域の設定方法。
- 1-10 自らが管理している漁港では放置艇に関する問題がないため、分からない。
- 1-11 その他(あれば具体的にご記入ください。)

2 放置艇対策を進めるにあたって有効であるとお考えの手段について、次の選択肢から該当するもの全てに〇印をつけてください。

- 2-1 プレジャーボート管理条例の制定。
- 2-2 漁港管理規程に基づく係留・保管に対する許可制の導入。
- 2-3 係留・保管に対する届出制の導入(条例に基づかないものを含む。)
- 2-4 プレジャーボートの適正な係留・保管場所の確保(施設整備を含む。)
- 2-5 放置禁止区域の設定。
- 2-6 漁港管理者(県・市町村)と警察機関(海保、警察)との連携による取締り。
- 2-7 利用ルールづくりや地域の関係者間での意識統一を図るための組織(協議会)の設置。
- 2-8 プレジャーボート所有者に対する保管場所確保の法律に基づく義務付け。
- 2-9 その他(あれば具体的にご記入ください。)

3 放置艇対策を進める上で有効な手段であるとして国(水産庁及び国土交通省)が推奨している、地域の関係者間での意識統一を図るための組織(協議会)を設置することについてお答えください。

3-1 協議会あるいはこれに類する地域関係者組織がありますか。どちらか一方に○印をつけてください。

( <sup>1</sup>ある ・ <sup>2</sup>ない )

3-2 組織が「ある」場合、その構成メンバーの属性を次の選択肢の中から該当するもの全てに○印をつけてください。

( <sup>1</sup>漁港管理者 ・ <sup>2</sup>地元市町村 ・ <sup>3</sup>漁業関係者 ・ <sup>4</sup>地域住民 ・ <sup>5</sup>PB利用者 ・ <sup>6</sup>マリンレジャー関係者 )

その他(あれば具体的にご記入ください。)

327.

--

4 放置艇が生じる理由は何だと思えますか。次の選択肢から該当するもの全てに○印をつけて下さい。

4-1 漁港管理者が必要な放置禁止区域の設定をしていない。

4-2 漁港の適正利用の指導等に必要な漁港管理者のマンパワー不足。

4-3 プレジャーボート所有者にとって適当な係留・保管場所がない。

4-4 プレジャーボート所有者のモラル不足。

4-5 その他(あれば具体的にご記入ください。)

--

5 一般にプレジャーボートの使用目的として、スポーツフィッシングなどの「遊漁」と、クルージングなどの「遊漁」以外に区分が可能です。

このような分類を前提として、管理している漁港で、その使用目的が「遊漁」であるプレジャーボートの漁港利用について、各設問毎に、該当する選択肢のどちらか一方に○印をつけて下さい。

5-1 管理している漁港における「遊漁」目的のプレジャーボートの利用。

現在 ( <sup>1</sup>ある ・ <sup>2</sup>ない )

将来 ( <sup>3</sup>受け入れたい ・ <sup>4</sup>受け入れたくない )

5-2 「遊漁」目的のプレジャーボートの漁港利用が、地域への集客・経済効果に繋がっている。

( <sup>5</sup>ある ・ <sup>6</sup>ない )

5-3 「遊漁」目的のプレジャーボートが漁港を利用することで、地域の景観が良いイメージになっている。

( <sup>7</sup>ある ・ <sup>8</sup>ない )

5-4 「遊漁」目的のプレジャーボートが漁港を利用することで、地域住民からの苦情やトラブルがある。

( <sup>9</sup>ある ・ <sup>10</sup>ない )

5-5 「遊漁」目的のプレジャーボートが漁港を利用することで、漁業者とのトラブルや漁業被害がある。

( <sup>11</sup>ある ・ <sup>12</sup>ない )

5-6 その他、「遊漁」目的のプレジャーボートの漁港利用について思うことがあれば、自由にご記入ください。

513.

--

6 同様に、管理している漁港で、その使用目的が「遊漁」以外であるプレジャーボートの漁港利用について、各設問毎に、該当する選択肢のどちらか一方に○印をつけて下さい。

6-1 管理している漁港における「遊漁」目的以外のプレジャーボートの利用。

現在 ( <sup>1</sup>ある ・ <sup>2</sup>ない )

将来 ( <sup>3</sup>受け入れたい ・ <sup>4</sup>受け入れたくない )

6-2 「遊漁」目的以外のプレジャーボートの漁港利用が、地域への集客・経済効果に繋がっている。

( <sup>5</sup>ある ・ <sup>6</sup>ない )

6-3 「遊漁」目的以外のプレジャーボートが漁港を利用することで、地域の景観が良いイメージになっている。

( <sup>7</sup>ある ・ <sup>8</sup>ない )

6-4 「遊漁」目的以外のプレジャーボートが漁港を利用することで、地域住民からの苦情やトラブルがある。

( <sup>9</sup>ある ・ <sup>10</sup>ない )

6-5 「遊漁」目的以外のプレジャーボートが漁港を利用することで、漁業者とのトラブルや漁業被害がある。

( <sup>11</sup>ある ・ <sup>12</sup>ない )

6-6 その他、「遊漁」目的以外のプレジャーボートの漁港利用について思うことがあれば、自由にご記入ください。

	613.
--	------

7 管理している漁港におけるプレジャーボート収容施設の整備について、どの程度の規模であれば対応したいと考えていますか。選択肢から該当するものどれか一つに○印をつけてください。

7-1 プレジャーボートを受け入れることは考えていない。

7-2 プレジャーボートを受け入れてもよいが、そのための新たな施設整備等は考えていない。

7-3 既存の漁港施設に係船環などの軽微な設備を設置する程度。

7-4 利用者ニーズによっては、新たな係留施設(浮桟橋等)を整備。

7-5 利用者ニーズによっては、給電・給水・ボートハウスなどのサービス提供施設の整備。

7-6 その他(具体的にご記入ください。)

--

8 プレジャーボート収容施設整備に関する情報について、どの程度ご存知ですか。該当するもの全てに○印をつけてください。

8-1 収容施設整備に関する情報は、一通り承知しているつもりである。

8-2 管理している漁港において、収容施設整備に対する利用者ニーズがどの程度あるのかわからない。

8-3 収容施設整備について、適切な事業規模の設定方法等がわからない。

8-4 収容施設整備に関する支援措置(国の補助金等)がわからない。

8-5 その他(あれば具体的にご記入ください)

--

**アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。**

## VI 結果及び各考察

### VI.1. 漁港の水域及び陸域に存在する放置艇を含むすべてのプレジャーボートの艇種別、係留保管状況別調査

放置艇問題を解消し、公共水域の利用を一層適切に進めるため、抜本的かつ総合的な放置艇対策を検討するにあたっては、プレジャーボートの現状及び放置艇対策の進捗状況の把握が不可欠であることから、水産庁及び国土交通省（港湾局及び水管理・国土保全局）では、平成 8 年度から、14 年度、18 年度、22 年度と過去 4 回にわたって三水域（全国の漁港、港湾及び河川）合同による「プレジャーボート全国実態調査」を実施している。

平成 26 年度においても平成 22 年度に実施した調査の取りまとめ方法を踏襲し、漁港の水域及び陸域に存在する放置艇を含むすべてのプレジャーボートについて艇種別、係留保管状況別の調査結果を整理し、平成 18 年度、22 年度、26 年度を併せて表示した。なお、マリーナについては、それぞれ収容能力（陸上保管隻数、水上保管隻数）に関するデータの集計解析を行った。

#### < 1 > 調査結果

##### 1. プレジャーボート全国実態調査結果概要

漁港区域内におけるプレジャーボート全国実態調査結果の概要を次に記す。

##### (1) 確認艇の水域別状況

- ・ 確認艇は 47,260 隻で、前回調査(平成 18 年度、22 年度)に比べて減少傾向(前回比 13.9%減、7.4%減)にある。
- ・ 漁港単独区域に対する河川重複区域の確認艇の割合は、前回調査(平成 18 年度：8.7%、22 年度：9.1%)より減少し、6.4%となっている。

##### (2) 確認艇の艇種別状況

- ・ 艇種別の割合は、前回調査(平成 18 年度、22 年度)と大きな変化はなく、小型モーターボートが 8 割弱、大型モーターボートが 1.5 割強、残り約 0.5 割がクルーザーヨット、ディンギーヨットとなっている。
- ・ 河川重複区域における小型モーターボートの割合は、前回調査(平成 18 年度：81.2%、22 年度：79.0%)より増加しており、86.7%となっている。

##### (3) 係留・保管状況

- ・ 許可艇は 20,102 隻(42.5%)で、前回調査から減少傾向(平成 18 年度：46.2%、平成 22 年度：46.8%)にある。そのうち、マリーナ等施設における保管艇は 7,311 隻(15.5%)で、割合としては横這い傾向(平成 18 年度：13.9%、22 年度：15.3%)、マリーナ等以外における保管艇は、12,791 隻(27.1%)で、減少傾向(平成 18 年度：32.3%、22 年度：31.5%)にある。
- ・ 放置艇は 27,158 隻で、前回調査から減少傾向後の横這い(平成 18 年度：29,553 隻、22 年度：27,135 隻)で推移している。確認艇の減少と併せて、放置艇率は 57.5%であり、増加傾向(平成 18 年度：53.8%、22 年度：53.2%)にある。

(4) 水上・陸上保管状況

・水上保管は 33,132 隻(平成 22 年度比 10.9%減)、陸上保管は 10,956 隻(平成 22 年度比 3.2%増)、沈廃船は 3,172 隻 (平成 22 年度比 1.4%減) で、水上保管が確認艇全体の 70.1%を占める。

・水上保管 33,132 隻のうち、マリーナ等施設における保管艇は 3,861 隻 (平成 22 年度比 0.2%増)、マリーナ等以外における保管艇は 10,848 隻(平成 22 年度比 22.6%減)、水上の放置艇は 18,423 隻 (平成 22 年度比 4.6%減) で水上保管全体の 55.6%を占める。

・陸上保管 10,956 隻のうち、マリーナ等施設における保管艇は 3,450 隻 (平成 22 年度比 13.2%減)、マリーナ等以外における保管艇は 1,943 隻(平成 22 年度比 4.9%減)、陸上の放置艇は 5,563 隻 (平成 22 年度比 20.9%増) で陸上保管全体の 50.8%を占める。

2. プレジャーボート全国実態調査結果分析

漁港における三水域の全国調査結果を以下に示します。本報告書では、全体データを取りまとめた結果を示す。

1) 全体水域別 (確認艇)

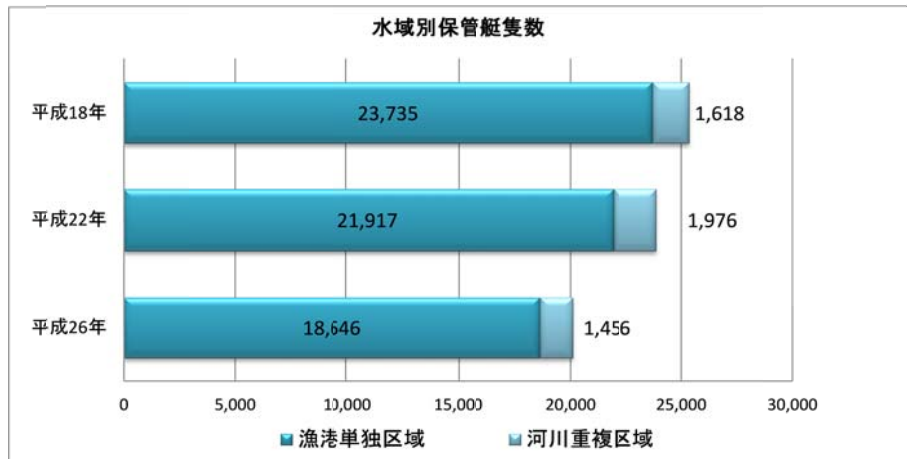
	水 域	隻 数	%
平成18年	漁港単独区域	50,147	91.3%
	河川重複区域	4,759	8.7%
	全 体	54,906	100.0%
平成22年	漁港単独区域	46,374	90.9%
	河川重複区域	4,654	9.1%
	全 体	51,028	100.0%
平成26年	漁港単独区域	44,238	93.6%
	河川重複区域	3,022	6.4%
	全 体	47,260	100.0%





2) 全体水域別（保管艇）

	水 域	隻 数	%
平成18年	漁港单独区域	23,735	93.6%
	河川重複区域	1,618	6.4%
	全 体	25,353	100.0%
平成22年	漁港单独区域	21,917	91.7%
	河川重複区域	1,976	8.3%
	全 体	23,893	100.0%
平成26年	漁港单独区域	18,646	92.8%
	河川重複区域	1,456	7.2%
	全 体	20,102	100.0%



3) 全体水域別（放置艇）

	水 域	隻 数	%
平成18年	漁港单独区域	26,412	89.4%
	河川重複区域	3,141	10.6%
	全 体	29,553	100.0%
平成22年	漁港单独区域	24,457	90.1%
	河川重複区域	2,678	9.9%
	全 体	27,135	100.0%
平成26年	漁港单独区域	25,592	94.2%
	河川重複区域	1,566	5.8%
	全 体	27,158	100.0%



## < 2 > 考察

### 1. 漁港区域の放置艇が減らない背景

河川重複区域を含む漁港区域の放置艇は 27,158 隻で、平成 22 年度調査の 27,135 隻から横這いで推移しており、放置艇率は 57.5%であった。

今回の平成 26 年度調査では、全国 2,909 漁港のうち、放置等禁止区域の指定数は 849 漁港、許可区域の指定数は 653 漁港だった。プレジャーボートの全体隻数は減少したものの、放置等禁止区域の指定に比べ、許可区域の指定が進んでいないため、漁港区域に限って見ると、放置艇の減少につながっていない状況にある。したがって、港湾区域との連携による対策に加え、放置艇を効果的に解消するには、放置等禁止区域の指定と同時に、許可区域を併せて指定する取組みが必要になる。

プレジャーボート総隻数に対する放置艇数を示す放置艇率を見ると、47 都道府県のうち、放置艇率が 5 割を切っているのは、21 都府県にとどまる。静岡県のように、三水域での計画的な対策の結果、マリーナ等以外の施設を充実させ、放置艇率が 4.4%になった事例もある。漁港においては、漁業活動に支障のない範囲で、プレジャーボートを積極的に受け入れるべきである。受け入れに際しては、地元漁協の協力が必要になるものの、放置等禁止区域を指定するとともに、ルールとマナーの順守を前提に、可能な範囲で許可区域の拡充を図ることが望ましい。

### 2. 港湾区域の放置艇は減少傾向に

港湾区域の放置艇は、平成 22 年度調査に比べ、7,596 隻少ない 41,566 隻になった。放置艇を受け入れるボートパークの整備とともに、管理者による監督処分（代執行）、海上保安部による取締り（検挙）などを実施する港湾管理者が増えているためと思われる。

### 3. 放置艇は将来の沈廃船の予備軍

河川重複区域を含む漁港区域の放置艇の全体隻数 27,158 隻に対し、沈廃船は 3,172 隻存在する。放置艇全体の 11.7%を占めるが、沈廃船の多くは所有者不明であることから、その撤去費用、処分費用は漁港管理者の負担となるおそれが多分にある。沈廃船の撤去には陸上への引き揚げ等に多額の費用がかかるため、放置艇が正常に機能している間に、放置等禁止区域を指定し、しかるべき許可区域への移動を呼び掛けるなどの対応が望ましい。

### 4. 放置艇を解消する「推進計画」の実現に向けた取組み

前回のプレジャーボート全国実態調査の結果を受け、国土交通省と水産庁は、港湾・河川・漁港等の管理者、マリン関係団体、プレジャーボート利用者等が連携し、平成 34 年までの 10 年間で放置艇を解消する「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を策定した。目標達成のための施策として、「保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策」、「関係者間の連携推進」、「効果的な放置艇対策事例の周知」が掲げられた。

「推進計画」の実現に向け、漁港においては、プレジャーボートと漁船との分離収容を図るフィッシャリーナが現在、33カ所（被災した東北の4施設を含む）整備されている一方、プレジャーボートの収容施設の整備手法として、次の表に示すような「強い水産業づくり交付金」などの支援事業の拡充を図っているところである。

### プレジャーボート等収容施設の整備に対する支援事業

	外かく施設	水域施設	係留施設		備考
			オーナー	ビジター	
農山漁村地域整備交付金					
水産物供給基盤整備事業のうち 地域水産物供給基盤整備事業	○ 注1	○ 注1	× 注2	× 注3	
漁港漁村環境整備事業のうち 漁村再生交付金	○ 注1	○ 注1	× 注2	○	県営は事業費が5億円未満
効果促進事業	整備計画の目標を達成するため、基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業				
地域再生基盤強化交付金のうち 港整備交付金	○	○	○	○	第1種漁港 第2種漁港
強い水産業づくり交付金	○ (突堤のみ)	× 注4	○	△ 注5	

注1) 漁船用の整備が主となる場合

注2) 効果促進事業、港整備交付金又は強い水産業づくり交付金の活用

注3) 効果促進事業、漁村再生交付金、港整備交付金又は強い水産業づくり交付金の活用

注4) 堆積土砂等の除砂設備可能

注5) 放置艇を収容することが主となる場合

今回の調査結果を見ると、漁港区域の放置艇は27,158隻（水面19,167隻、陸上7,991隻）で、前回調査に比べ、大きな改善には至っていない。そのため、「保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策」など、収容施設の整備とともに、放置等禁止区域の指定といった規制措置を推進し、適正な水域利用を促進する必要がある。

## VI. 2. 放置等禁止区域の指定状況調査

### < 1 > 調査結果

公共水域等において、漁港漁場整備法や海岸法の規定による放置等禁止区域の指定状況ならびに漁港管理条例による係留許可の指定状況について整理した。

#### 1. 放置等禁止区域に係る漁港漁場整備法及び海岸法の規定

##### 【漁港漁場整備法】

漁港漁場整備法では、次の様に規定している。

(漁港の保全)

第三十九条 [略]

2～4 [略]

5 何人も、漁港の区域（第二号及び第三号にあっては、漁港施設の利用、配置その他の状況により、漁港の保全上特に必要があると認めて漁港管理者が指定した区域に限る。）内において、みだりに次に掲げる行為をしてはならない。

- 一 基本施設である漁港施設を損傷し、又は汚損すること。
- 二 船舶、自動車その他の物件で漁港管理者が指定したものを捨て、又は放置すること。
- 三 その他漁港の保全に著しい支障を及ぼすおそれのある行為で政令で定めるものを行うこと。

6～8 [略]

##### 【海岸法】

海岸法では、次の様に規定している。

(海岸保全区域における行為の制限)

第八条 [略]

第八条の二 何人も、海岸保全区域（第二号から第四号までにあつては、公共海岸に該当し、かつ、海岸の利用、地形その他の状況により、海岸の保全上特に必要があると認めて海岸管理者が指定した区域に限る。）内において、みだりに次に掲げる行為をしてはならない。

- 一 海岸管理者が管理する海岸保全施設その他の施設又は工作物において「海岸保全施設等」という。)を損傷し、又は汚損すること。
- 二 油その他の通常の管理行為による処理が困難なものとして主務省令で定めるものにより海岸を汚損すること。
- 三 自動車、船舶その他の物件で海岸管理者が指定したものを入れ、又は放置すること。
- 四 その他海岸の保全に著しい支障を及ぼすおそれのある行為で政令で定めるものを行うこと。

## 2. 漁港漁場整備法に基づく放置等禁止区域等の指定状況

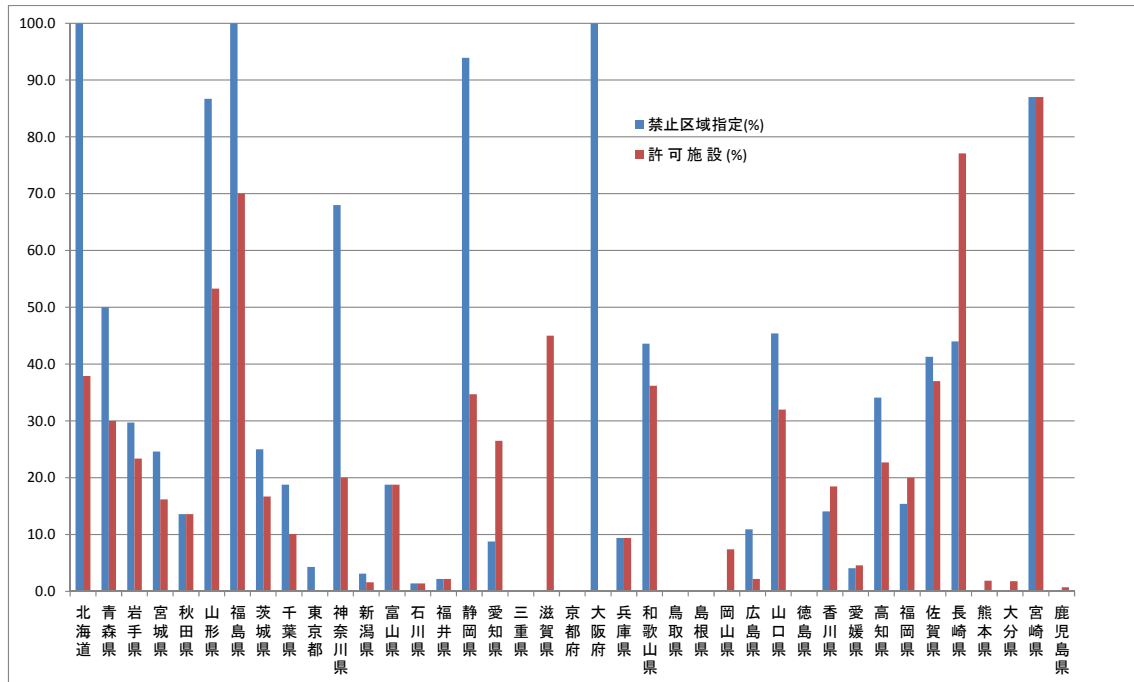
漁港漁場整備法に基づく放置等禁止区域及び漁港管理規定に基づく許可施設を指定している漁港数（平成26年4月1日現在）をとりまとめた。

全漁港数2,909に対して、「漁港漁場整備法に基づく放置等禁止区域の指定有」の漁港数は849(29.2%)、「漁港管理条例に基づく許可施設有」の漁港数は653(22.4%)である。

都道府県	漁港数	放置禁止区域・許可施設の指定の有無			
		漁港漁場整備法に基づく放置禁止区域の指定の有無		漁港管理条例に基づく許可施設の有無	
		(有の漁港数)	(%)	(有の漁港数)	(%)
北海道	282	282	100.0	107	37.9
青森県	90	45	50.0	27	30.0
岩手県	111	33	29.7	26	23.4
宮城県	142	35	24.6	23	16.2
秋田県	22	3	13.6	3	13.6
山形県	15	13	86.7	8	53.3
福島県	10	10	100.0	7	70.0
茨城県	24	6	25.0	4	16.7
千葉県	69	13	18.8	7	10.1
東京都	23	1	4.3	0	0.0
神奈川県	25	17	68.0	5	20.0
新潟県	64	2	3.1	1	1.6
富山県	16	3	18.8	3	18.8
石川県	69	1	1.4	1	1.4
福井県	45	1	2.2	1	2.2
静岡県	49	46	93.9	17	34.7
愛知県	34	3	8.8	9	26.5
三重県	73	0	0.0	0	0.0
滋賀県	20	0	0.0	9	45.0
京都府	33	0	0.0	0	0.0
大阪府	13	13	100.0	0	0.0
兵庫県	53	5	9.4	5	9.4
和歌山県	94	41	43.6	34	36.2
鳥取県	18	0	0.0	0	0.0
島根県	83	0	0.0	0	0.0
岡山県	27	0	0.0	2	7.4
広島県	46	5	10.9	1	2.2
山口県	97	44	45.4	31	32.0
徳島県	29	0	0.0	0	0.0
香川県	92	13	14.1	17	18.5
愛媛県	195	8	4.1	9	4.6
高知県	88	30	34.1	20	22.7
福岡県	65	10	15.4	13	20.0
佐賀県	46	19	41.3	17	37.0
長崎県	284	125	44.0	219	77.1
熊本県	103	0	0.0	2	1.9
大分県	110	0	0.0	2	1.8
宮崎県	23	20	87.0	20	87.0
鹿児島県	139	0	0.0	1	0.7
沖縄県	88	2	2.3	2	2.3
	2,909	849	29.2	653	22.4

都道府県別の全漁港数に占める「漁港漁場整備法に基づく放置等禁止区域の指定有」及び「漁港管理条例に基づく許可施設有」それぞれの割合を図に示す。

これによると「放置等禁止区域の指定有（青）」の漁港数の割合が大きく「許可施設の指定有（赤）」の漁港数の割合が小さい都道府県が多い。

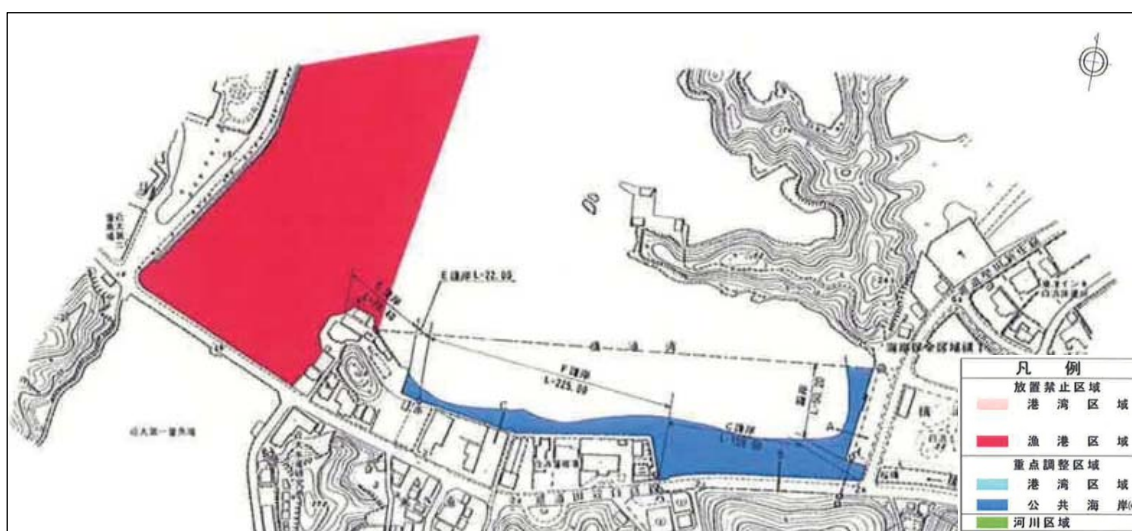


### 3. 海岸法に基づく放置等禁止区域に関する事例調査

海岸におけるプレジャーボートの係留保管の状況としては、自然海岸や海浜ではなく、係留が可能な護岸等の前面で放置艇が確認されている。このような海岸について、和歌山県では、プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例第8条の規定に基づき、平成22年5月1日より、「プレジャーボートの係留保管について特に調整を図る必要がある区域」として次の3海岸を指定している。

- ・白浜海岸（立ヶ谷地区）
- ・串本海岸（串本地区）
- ・太地海岸（森浦地区）

このうち、今後、海岸法に基づく放置等禁止区域の指定が検討されている白浜海岸（立ヶ谷地区）の事例をまとめた。



白浜海岸立ヶ谷地区（和歌山県白浜町） 管理者：和歌山県

※表中の明朝体は「設問」、ゴシック体は「回答」を示す。

調査対象海岸の概要	
海岸保全区域の指定	あり
漁港区域との重複の有無	なし
背後の土地利用形態	住宅地等
放置艇の動向等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほとんど船舶の入れ替わりや増減はない</li> <li>・プレジャーボートは45隻（すべて放置艇）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置等禁止区域の指定なし</li> <li>・重点調整区域の指定（下記参照）に伴い、当該区域の放置艇所有者に住所及び氏名等の届出をさせた。（平成22年5月1日～平成22年7月31日）</li> </ul>
利用調整等の実施	実施時期と内容
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年5月1日に、重点調整区域に指定</li> </ul>
	実施前後の変化
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・変化なし</li> </ul>
重点調整区域の概要	
重点調整区域指定の背景	指定前の放置艇の実態や問題点
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該海岸 白浜海岸立ヶ谷地区</li> <li>・隣接水域 漁港区域</li> </ul> <p>当該区域において、海岸法に基づく放置等禁止区域の指定はしていないが、「和歌山県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例」（平成20年制定）に基づき、重点調整区域（プレジャーボート隻数に比べ係留保管場所が不足し、重点的にその調整を図る必要がある区域）として指定（平成22年5月1日告示）し、届出のあった船舶に対して施設が確保されるまでの間、強制的な撤去等を行わないこととし、その後、小型船舶係留施設（プレジャーボート用）の施設整備が完了した時は、重点調整区域を解除し、海岸法に基づく放置等禁止区域に指定し、小型船舶係留施設への移動を促していくこととしている。</p>
	背景
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・津波による二次災害の防止</li> <li>・景観の悪化等</li> </ul>
	目的
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プレジャーボートの係留保管の秩序を確立することにより、公共水域等の利用の適正化及び良好な生活環境の保全を図るとともに、海洋性レクリエーション活動の健全な発展に資することを目的とする。</li> </ul>



重点調整区域指定後の状況	
放置艇所有者に対する働きかけ	普及啓発 ・なし
	行政指導 ・未定（係留施設確保後）
	取締り ・未定（係留施設確保後）
対象海岸の状況	指定前後の放置艇の動向 ・放置艇の入れ替わりや増減はほとんどない
	放置防止の方法 ・看板の設置 ・出先事務所職員による見回り
簡易代執行の実績	・なし
行政代執行の実績	・なし
課題	指定に係る課題 ・なし
	指定後に残された課題 ・なし
その他	・特になし

## < 2 > 考察

全国調査結果によると、「漁港漁場整備法に基づく放置等禁止区域」有とする漁港数は 849（全漁港数の 29.2%）、「漁港管理規定に基づく許可施設を指定している」漁港数は 653（同 22.4%）であることから、受け皿となる「許可施設（区域）の指定」と「禁止区域の指定」が揃った施策が望まれる。

海岸での事例については、「和歌山県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例」において、海岸を含む公共水域を対象に、プレジャーボートの係留保管の秩序を確立するもので、係留施設が整備されるまでの間、利用者からの届け出の提出を条件に、現在の係留状態を認める措置である。

港湾区域を中心に、放置艇を収容する係留施設の整備を計画的に進める和歌山県では、港湾、漁港、河川、海岸の各水域が連携するとともに、放置艇を解消する旨を知事が記者会見などで発言することにより、出先機関を含め、県が一体となって取り組んでいるのが特徴と言える。そのような取り組みにより、規制と同時に放置艇の受け皿を公共が整備することを明らかにした「プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例」は、ボート利用者の理解と協力を得ながら、放置艇を解消する機運を広げ、県の施策に大きく寄与している。

なお、放置艇の受け皿として、漁港に隣接する海岸等において、安全な係留ができる所についての許可水域の指定も考えられるところである。

## VI. 3. 都道府県・市町村のプレジャーボート対策条例の制定・規制状況調査

### < 1 > 調査結果

プレジャーボートに関連する条例や対策要綱について、「係留保管」、「放置防止」、「保管場所」、「事故防止」、「環境保全」、「沈廃船処理」に分類し、それぞれの主な規定を整理した。

#### 1. 条例

##### (1) 係留保管の適正化に関する条例

プレジャーボートの放置艇問題が社会的にクローズアップされた平成10年から20年にかけて、係留保管の適正化に関する条例を制定する自治体が増えた。

自治体	条例の名称	主な規定
岩手県	プレジャーボート等に係る水域の適正な利用及び事故の防止に関する条例  (平成17年7月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飲酒等の操縦禁止</li> <li>・ 危険操縦の禁止</li> <li>・ 救命胴衣着用の義務化</li> <li>・ 損害賠償に備えた措置(保険等)</li> <li>・ 保管場所の確保</li> <li>・ 適正化区域の指定</li> <li>・ 事故による損害賠償に備えた保険等の加入に踏み込んでいるのが特徴。</li> </ul>
東京都	船舶の係留保管の適正化に関する条例  (平成15年1月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 所有者に対する保管場所の確保</li> <li>・ 係留保管適正化計画の策定</li> <li>・ 適正化区域の指定</li> <li>・ 重点的適正化区域の指定</li> <li>・ 適正化区域内におけるプレジャーボートに対する罰則</li> </ul>
千葉県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例  (平成15年1月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適正化区域の指定</li> <li>・ 重点的適正化区域の指定</li> <li>・ 放置の禁止</li> <li>・ 重点的適正化区域におけるプレジャーボートに対する罰則</li> </ul>
静岡県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例  (平成12年1月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 届け出の規定</li> <li>・ 暫定係留区域の設定</li> <li>・ 係留保管の禁止</li> <li>・ 推進計画の策定</li> </ul>
和歌山県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例  (平成20年12月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重点調整区域の指定</li> <li>・ 重点調整区域での届け出</li> <li>・ 放置に対する指導等</li> <li>・ 所有者不明の場合の措置</li> </ul>

滋賀県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例 (平成 18 年 7 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・係留保管場所への移動措置</li> <li>・係留保管場所以外での係留禁止</li> <li>・プレジャーボートの移動</li> </ul>
広島県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例 (平成 10 年 10 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者における保管場所の確保</li> <li>・重点放置禁止区域の指定</li> <li>・暫定係留区域の指定</li> </ul>
高知県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例 (平成 14 年 4 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者における保管場所の確保</li> <li>・総合的な方針の策定</li> <li>・係留保管の禁止</li> </ul>

### (2) 放置防止に関する条例

放置防止に関する条例は、横浜市と横須賀市の 2 件だけである。

自治体	条例の名称	主な規定
横浜市	船舶の放置防止に関する条例 (平成 8 年 4 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置の禁止</li> <li>・移動の指導、勧告、命令、強制移動、移動費用の徴収</li> </ul>
横須賀市	船舶の放置防止に関する条例 (平成 22 年 4 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重点適正化区域の指定</li> <li>・船舶の移動</li> <li>・移動した船舶に対する措置</li> </ul>

### (3) 保管場所に関する条例

保管場所の届け出を求めた神奈川県条例は、施行以降に購入したボートを対象にしているため、条例施行以前に購入したボートとの公平性の観点から、届け出件数は大きく伸びていない。

自治体	条例の名称	主な規定
神奈川県	プレジャーボートの保管場所に関する条例 (平成 14 年 4 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者に対する保管場所の確保</li> <li>・保管場所の届け出(新規艇のみ)</li> <li>・事業者における保管場所に関する情報の提供</li> </ul>

(4) 事故防止に関する条例

有資格者の操縦、危険操縦の禁止、救命胴衣の着用などの規定を設ける条例が制定されているが、これらの規定の多くは、船舶職員法の改正（平成 15 年）において、プレジャーボート利用者の資格区分と安全航行ルールが規定され、船舶職員法及び小型船舶操縦者法に法律名が変更された際に、明文化された。最近では、京都府が「遊泳者及びプレジャーボートの事故の防止等に関する条例」を、平成 26 年 5 月に施行した。

自治体	条例の名称	対象水域	主な規定
北海道	プレジャーボート等の事故防止等に関する条例  (平成 16 年 4 月施行)	海域、河川、湖沼などプレジャーボートが航行することができる水域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有資格者の操縦</li> <li>・危険操縦の禁止</li> <li>・救命胴衣の着用</li> <li>・水難事故の防止措置</li> <li>・水域利用調整区域の指定</li> </ul> <p>平成 15 年 2 月道議会に議員提案で提出され、3 月 5 日に可決。道総務部防災消防課が所管。</p>
福島県	遊漁者及びプレジャーボートの事故防止等に関する条例  (平成 4 年 7 月施行)	海及び湖沼並びにこれらに接続する岸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の届け出</li> <li>・事故防止の措置</li> <li>・航行による事故の場合の措置</li> <li>・プレジャーボート操船者の禁止行為</li> </ul>
滋賀県	琵琶湖等水上安全条例  (平成 16 年 7 月施行)	琵琶湖	<ul style="list-style-type: none"> <li>・救命胴衣の着用の義務化</li> <li>・飲酒運転の禁止</li> <li>・水上オートバイの講習会開催</li> </ul> <p>平成 15 年 9 月に琵琶湖でのヨット転覆事故を契機に改正。滋賀県警察本部が所管。</p>
京都府	遊泳者及びプレジャーボートの事故の防止等に関する条例  (平成 26 年 5 月施行)	海域、海水浴場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プレジャーボート操縦者の遵守事項</li> <li>・マリンレジャー事業者に関する事項</li> <li>・遊泳者の遵守事項</li> </ul> <p>京都府警察本部が所管。</p>
長崎県	遊漁者、プレジャーボート利用者等の事故防止等に関する条例	海域、海水浴場、湖沼、河川など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遊泳区域への乗り入れ禁止</li> <li>・レジャー事業の届け出</li> <li>・プレジャーボート提供事業者等</li> </ul>

	(平成 5 年 5 月施行)		の事故防止措置 ・プレジャーボート利用上の遵守事項
宮崎県	遊泳者及びプレジャーボート利用者等の事故防止等に関する条例  (平成 5 年 4 月施行)	海域、海水浴場、湖沼、河川など	・プレジャーボート提供事業者等の届け出 ・プレジャーボート利用者に係る事故の防止の措置等 ・プレジャーボート操船者の遵守事項 ・事故の場合の措置 ・プレジャーボート操船者の禁止行為
沖縄県	水難事故の防止及び遊泳者等の安全の確保等に関する条例  (平成 6 年 4 月施行)	海域及び内水域	プレジャーボート提供業者等の事業の届け出 ・プレジャーボート提供業者等の事故防止等の措置 ・マリーナ業者等の事故防止の措置 ・プレジャーボート操船者の遵守事項

(5) 環境保全に関する条例

自治体	条例の名称	対象船舶	主な規定	備考
滋賀県	琵琶湖のレジャー利用の適正化に関する条例  (平成 15 年 4 月施行)	プレジャーボート (水上オートバイを含む)	・航行規制水域内での航行禁止 ・平成 18 年 4 月から 2 ストローク船外機の使用禁止 ・ブラックバスなど外来魚の再放流の禁止	環境負荷の少ないレジャー活動を促進するために制定。施行前にボートに装備された 2 ストローク船外機は、経過措置として、平成 20 年 3 月まで使用可能とした。琵琶湖環境部自然保護課が所管。

## 2. 対策要綱

### (1) 係留保管に関する対策要綱

条例が制定される以前は、対策要綱で対応するケースが多く、暫定係留区域などの規定が設けられた。最近では、秋田県が「港湾・河川の船舶利用適正化要綱」を制定、施行している。

自治体	対策要綱の名称	主な規定
秋田県	港湾・河川の船舶利用適正化要綱 (平成 20 年 4 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・係留保管誘導区域の指定</li> <li>・暫定係留保管区域の指定</li> </ul>
神奈川県	プレジャーボート対策要綱 (平成 10 年 11 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定係留区域の指定</li> <li>・重点撤去区域の指定</li> <li>・移動措置</li> </ul>
兵庫県	プレジャーボートによる公共水域等の利用の適正化に関する要綱 (平成 13 年 7 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の整備計画</li> <li>・係留誘導区域の指定及び誘導</li> <li>・重点的撤去区域の指定 (河川)</li> </ul>
岡山県	プレジャーボート対策要綱 (平成 3 年 12 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・届け出の規定</li> <li>・係留保管重点禁止区域の指定</li> <li>・罰則規定なし</li> </ul>
島根県	知事が管理する河川におけるプレジャーボートの係留及び保管の適正化の推進に関する要綱 (平成 14 年 3 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・除却命令</li> <li>・重点係留禁止区域の指定</li> <li>・暫定係留区域の指定</li> <li>・船舶製造事業者等のへ協力要請</li> </ul>
長崎県	プレジャーボート対策要綱 (平成 10 年 8 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・届け出と登録</li> <li>・重点係留保管禁止区域の指定</li> <li>・暫定泊地での収容</li> </ul>
佐世保市	プレジャーボート対策要綱 (平成 14 年 4 月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定係留区域の指定</li> <li>・放置等禁止区域</li> <li>・係留許可の申請</li> </ul>

(2) 沈廃船処理に関する対策要綱

自治体	対策要綱の名称	対象区域	主な規定	備考
横浜市	横浜市放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例  (平成3年10月施行)	道路、公共水域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 放置の禁止</li> <li>・ 所有者への勧告</li> <li>・ 措置命令</li> <li>・ 廃棄認定</li> <li>・ 処分</li> <li>・ 費用の徴収</li> </ul>	放置自動車とともに、河川などの公共水域に係留する放置艇の沈廃船の防止に対応した全国初の条例。
八代市	八代市港湾及び漁港区域内における沈廃船処理要綱  (平成17年8月施行)	市管理の港湾及び漁港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船主の確認ができるものに対する措置</li> <li>・ 船主の確認が困難なものに対する措置</li> <li>・ 廃棄方法</li> <li>・ 処理費用</li> </ul>	漁労障害となっている沈廃船、沈廃船になるおそれのある船舶を除去し、安全航行と海水汚染を防止する。

### 3. 「係留保管の適正化に関する条例」及び「対策要綱」における規定の内容

地方公共団体が制定、施行している係留保管の適正化に関する条例及び対策要綱を「計画策定」「方針策定」「情報提供」「許可」「保管場所」「適正化区域指定」「禁止区域指定」「届出」「調査」「指導・移動措置」「禁止」「処理・処分」「罰則」に分類し、該当欄に「●」を記した。

これによると、全18の条例・対策要綱のうち、該当（重複含む）する項目が多いのは、

- 「指導・移動措置」27、
- 「適正化区域指定」16、
- 「禁止」12、
- 「保管場所」10、
- 「処理・処分」10

であり、「指導・移動措置」及び「適正化区域指定」などが軸となっている。なお、条例における「罰則」は5で、罰則を設ける条例は全体的に少ない。

	自治体	施行年	計画策定		方針策定	情報提供	許可	保管場所		適正化区域指定						
			係留保管適正化計画の策定	プレジャーボートの係留保管計画の策定	推進計画の策定	プレジャーボートに関する総合的な方針の策定	事業者における係留保管所に関する総合的な方針の策定	行政における届出者への係留保管施設の情報提供	公共水域等の係留保管に係る許可	所有者に対する保管場所の確保	所有者に対する保管場所の確保(新規艇のみ)	指定係留区域の指定	係留誘導区域の指定	適正化区域の指定	重点適正化区域の指定	重点調整区域の指定
条例	横浜市	平成8年														
	広島県	平成11年						●		●						
	静岡県	平成12年			●					●						
	高知県	平成12年				●			●							
	神奈川県	平成14年					●			●						
	東京都	平成15年	●						●				●	●		
	千葉県	平成15年	●						●				●	●		
	岩手県	平成17年				●			●				●			
	滋賀県	平成18年							●							
	和歌山県	平成20年				●		●							●	
	横浜賀市	平成22年												●		
要綱	岡山県	平成3年						●								
	神奈川県	平成10年				●				●						
	長崎県	平成10年		●			●		●	●						
	兵庫県	平成13年		●			●		●		●					
	島根県	平成14年					●			●						
	佐世保市	平成14年		●			●	●	●	●						
	秋田県	平成20年	●		●					●	●					
個別集計値			3	3	2	4	3	4	1	9	1	7	2	3	3	1
項目別集計値			8		4	7	1	10	16							

※要綱については、過去、大阪府（平成6年）、千葉県（平成9年）があったが、調査時現在、運用されていない。



	自治体	施行年	禁止区域指定		撤去区域指定	届出				調査		指導・移動措置					
			・放置等禁止区域等の指定	・重点放置禁止区域の指定	・重点保留保管禁止区域の指定	・重点的撤去区域の指定	・所収プレジャーボートの登録の届出	・指定区域内での保管に係る届出	・保管場所の届出	・保管場所の届け出(搬運を有しないものを除く)	・重点調整区域内での保管に係る届出	・立入調査	・放置に対する指導等	・保留保管場所への移動指導	・重点保留保管禁止区域からの移動指導	・所有者不明の場合の措置	・船舶の移動、移動した船舶に対する措置
条例	横浜市	平成8年									●					●	
	広島県	平成11年	●								●				●	●	
	静岡県	平成12年					●										
	高知県	平成12年									●						
	神奈川県	平成14年						●									
	東京都	平成15年									●						●
	千葉県	平成15年															●
	岩手県	平成17年									●	●					●
	滋賀県	平成18年									●	●	●				●
	和歌山県	平成20年					●				●	●			●		
	横須賀市	平成22年									●		●				●
要綱	岡山県	平成3年	●	●		●				●				●			
	神奈川県	平成10年	●										●			●	
	長崎県	平成10年		●		●							●	●			
	兵庫県	平成13年				●						●	●				
	島根県	平成14年			●						●		●				
	佐世保市	平成14年	●									●				●	
	秋田県	平成20年				●							●		●	●	
	個別集計値		1	3	3	2	2	2	1	1	1	9	5	7	2	3	10
項目別集計値		7		2		7			9		27						

	自治体	施行年	禁止					処理・処分			罰則			
			・プレジャーボートの放置禁止	・保留保管場所以外での保留禁止	・保留保管重点区域における保留の禁止	・正当な権利に基づかない保留保管の禁止	・飲酒等の操縦、危険操縦の禁止	・立入禁止	・不要プレジャーボートの適正処理	・放置等禁止区域等におけるプレジャーボートに対する処分等	・移動の指導、勸告、命令、強制移動、移動費用の徴収	・保管場所を出さない場合の罰則	・適正化区域内におけるプレジャーボートに対する罰則	・重点適正化区域におけるプレジャーボートの放置に係る罰則
条例	横浜市	平成8年	●							●				
	広島県	平成11年	●						●	●				
	静岡県	平成12年				●								
	高知県	平成12年				●		●	●					
	神奈川県	平成14年										●		
	東京都	平成15年	●										●	●
	千葉県	平成15年	●										●	●
	岩手県	平成17年					●		●					
	滋賀県	平成18年		●							●			
	和歌山県	平成20年							●					
	横須賀市	平成22年	●											
要綱	岡山県	平成3年			●									
	神奈川県	平成10年	●											
	長崎県	平成10年							●					
	兵庫県	平成13年							●					
	島根県	平成14年												
	佐世保市	平成14年								●				
	秋田県	平成20年												
	個別集計値		6	1	1	2	1	1	6	2	2	1	2	2
項目別集計値		12					10			5				

#### 4. 条例及び対策要綱における放置艇の收容施設の整備状況の分析

条例や対策要綱に基づいて、收容施設の整備を行っている各地の事例をまとめた。

##### (1) 条例による施設整備の取り組み

自治体	条例の名称	收容施設の整備状況
千葉県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例	千葉港の船橋ボートパーク（198隻）が整備された。船形漁港（館山市）に許可区域が指定された。
東京都	船舶の係留保管の適正化に関する条例	江戸川区の新中川（370隻）、旧江戸川（192隻）、大田区の海老取川（55隻）、呑川（22隻）に、暫定係留施設が整備された。
横浜市	船舶の放置防止に関する条例	横浜ベイサイドマリーナに放置艇向けの栈橋が設けられ、開業に際し、一般艇の募集に先駆け、優先的な募集が行われた。
横須賀市	船舶の放置防止に関する条例	放置艇の受け入れ施設として、深浦ボートパークと浦賀ボートパークが整備された。
静岡県	プレジャーボートの係留保管の適正化等に関する条例	浜名湖や清水港に暫定係留施設を整備するとともに、公共マリーナなどの恒久施設が整備された。
和歌山県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例	和歌山下津港などにボートパーク、田辺漁港や雑賀崎漁港などに許可区域が指定され、放置艇は減少した。
広島県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例	五日市 PBS、廿日市ボートパーク、五日市漁港フィッシャリーナ、ボートパーク広島、ボートパーク福山などが整備された。その結果、広島湾内の放置艇は半減した。
高知県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例	高知港の仁井田ボートパーク、宇佐漁港などに許可区域が指定された。



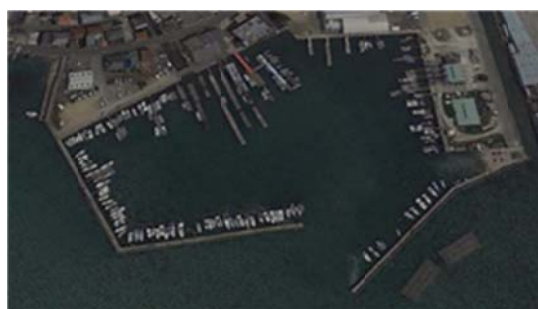
五日市漁港フィッシャリーナ（広島県）の係留栈橋（左）とボートヤード

(2) 対策要綱による施設整備の取り組み

自治体	対策要綱の名称	収容施設の整備状況
秋田県	港湾・河川の船舶利用適正化要綱	重点的撤去区域を設けるとともに、暫定係留区域を指定した。
神奈川県	プレジャーボート対策要綱	田越川（逗子市）に隣接する県有地を民間に貸与し、渚マリーナが整備された。
兵庫県	プレジャーボートによる公共水域等の利用の適正化に関する要綱	係留誘導区域（放置禁止区域の船舶を収容する水域）が指定され、放置艇の解消につながっている。
岡山県	プレジャーボート対策要綱	県単独事業を中心に港湾や漁港（穂波漁港など）に保管施設を整備している。
長崎県	プレジャーボート対策要綱	暫定係留施設（港湾）、許可施設（漁港）が導入された。
佐世保市	プレジャーボート対策要綱	港湾、漁港を中心に、支障のないところについては現状追認し、許可を与え、使用料を徴収している。



渚マリーナ（神奈川県逗子市）の陸上保管施設



穂波漁港（岡山県）のボート泊地（波堤背後）

(3) 条例や対策要綱を制定したものの、収容施設の整備が進められていない事例

自治体	条例、対策要綱の名称	収容施設の整備状況
滋賀県	プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例	移動措置や係留保管場所以外での係留を禁止する規定を設けたが、収容施設の整備は進んでいない。
島根県	知事が管理する河川におけるプレジャーボートの係留及び保管の適正化の推進に関する要綱	暫定係留区域を指定できると規定しているが、収容施設の整備は進んでいない。

## 5. 係留保管の適正化に関する条例の分析

係留保管の適正化に関する条例及び対策要綱における規定の内容において、暫定係留区域の指定や禁止行為など、放置艇の解消を目指す管理者の方針をまとめた。

### (1) 暫定係留区域の指定

放置艇を早期に解消するための手段として導入されている暫定係留区域の取り組みをまとめた。ハードな施設整備に時間と予算を要することから、暫定係留区域の指定は、放置艇を許可艇に転換する極めて有効な受け入れ方法となる。

広島県	<p>「プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例」 (平成 10 年 10 月施行)</p> <p>第 17 条 暫定係留区域の指定</p> <p>知事は、船舶の航行の安全等の確保及び周辺的生活環境の保全に支障を及ぼさないと認められる範囲内において、プレジャーボートを暫定的に係留させるための区域（以下「暫定係留区域」という。）を指定することができる。</p> <p>2 知事は、必要があると認めるときは、暫定係留区域を変更し、又はその指定を解除することができる。</p> <p>3 第 11 条第 2 項の規定（重点放置禁止区域の指定）は、第 1 項及び前項の規定により暫定係留区域を指定し、又はその指定を変更し、若しくは解除する場合について準用する。</p>
静岡県	<p>「プレジャーボートの係留保管の適正化等に関する条例」 (平成 12 年 1 月施行)</p> <p>浜名湖においては、平成 10 年度から 11 年度にかけて、行政と民間の関係者による「水域利用推進調整会議」を設置し、暫定係留区域を指定。（財）浜名湖総合環境財団が 4,600 隻分の暫定係留施設を整備するとともに、恒久的な係留保管施設（7 施設の 1,795 隻。浜名港の舞阪 PBS を除く）を段階的に整備した。暫定係留施設の料金は、登録長 6m 以下が年間 39,060 円、6～8m 以下が年間 47,880 円。恒久的な係留施設がすべて完成した平成 23 年 3 月 31 日に暫定係留施設は廃止された。恒久的な係留施設の使用料は、施設の条件により、年間 8 万円から 12 万円（港湾区域に整備された舞阪 PBS は、6 万円から 18 万円）。</p> <p>また、清水港においては、条例に基づき、平成 13 年 2 月に「清水市水域利用推進調整会議」を設置し、その検討結果を受けて、同年 8 月、「清水港・巴川におけるプレジャーボートの適正な利用に関する推進計画」を策定。平成 14 年 5 月に、清水港全域を放置等禁止区域に指定するとともに、25 カ所の暫定係留施設を指定した。暫定係留の料金は、1 カ月当たり 1,700 円/m（2 級施設）、同 1,000 円/m（3 級施設）の使用料を徴収している。恒久的な係留保管施設の第 1 号「折戸ボートパー</p>

	ク」(200隻収容)が平成24年11月に供用開始された。
千葉県	<p>「プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例」 (平成15年1月施行)</p> <p>条例に基づく「船舶の係留保管の適正化に関するマスタープラン第2次」(平成24年12月)の「施策の基本方針」において、「大量の放置船舶を収容するための恒久的な係留保管施設の整備には相当の期間を要する。したがって、これらの施設が整備されるまでの間の暫定的な占用許可を与え、許可の相手方に簡易な施設を整備させる手法(暫定係留許可)を積極的に活用し、秩序ある船舶の係留保管の確立と係留保管能力の拡充を目指す」とし、暫定係留の定義を、「公共の水域内で当該水域の利用及び保全上支障を及ぼすおそれのない場所に、水域管理者及び地方公共団体等の公的主体又は公益性を有するNPO等の民間主体が、船舶の係留用の簡易な仮設施設(暫定係留施設)を設置し、その一義的な管理及び運営を行うもの」としている。なお、暫定係留施設は、「当該水域に存在する放置船舶数に照らし恒久的な係留保管施設の容量が充足した場合には、速やかに廃止されることが前提となる」と明記している。</p>

## (2) 禁止行為

ボート利用者に対し、許可なく係留する放置行為を禁ずる規定をまとめた。

千葉県 (第9条)	<p>何人も、適正化区域内において、船舶を放置してはならない。</p> <p>2 何人も、適正化区域内の水面域(係留保管施設等が占める水面域を除く。)をプレジャーボートの係留保管場所として使用してはならない。</p>
東京都 (第9条)	<p>何人も、適正化区域内において、プレジャーボートを放置してはならない。</p> <p>2 何人も、適正化区域内の水面域(係留保管施設等が占める水面域を除く。)を係留保管場所として使用してはならない。</p>
滋賀県 (第7条)	<p>何人も、権原を有する係留保管場所以外の公共の水域等を、プレジャーボートの係留保管のための場所として使用してはならない。</p>
広島県 (第10条)	<p>何人も故なく公共の水面においてプレジャーボートを放置し若しくは放置させ、又はこれを放置し若しくは放置させようとする者に協力してはならない。</p>
高知県 (第6条)	<p>「正当な権利に基づかない係留保管の禁止」</p> <p>何人も水域等において、正当な権利に基づき係留保管する場所以外の場所にプレジャーボートの係留保管をし、又はさせてはならない。</p>

(3) 指導、警告、勧告、氏名などの公表

放置行為を抑制するため、放置艇の所有者に対する取り締まり方法についてまとめた。

<p>千葉県 (第 10 条)</p>	<p>「適正化区域内における措置」 知事は、適正化区域内に放置されたプレジャーボートの所有者等その他占有者に対し、当該プレジャーボートを放置しないよう指導することができる。</p> <p>2 知事は、適正化区域（重点適正化区域を除く。）内において、前項の規定による指導に従わない所有者等に対し、当該プレジャーボートを放置しないよう勧告することができる。</p> <p>3 知事は、前各項の施行に必要な限度において、当該職員に、放置されている船舶に立ち入り、当該船舶の種類、用途、所有者等その他の次項を確認するために必要な調査を行わせることができる。</p> <p>4 前項の規定による立入調査の権限は、犯罪捜査のための認められたものと解釈してはならない。</p> <p>5 知事は、第 2 項の規定による勧告を受けた者が正当な理由がなく当該勧告に従わなかったときは、そのものの氏名又は名称及び住所、当該勧告に従わなかった事実その他規則で定める事項を公表することができる。</p>
<p>(第 11 条)</p>	<p>6 知事は、前項の規定による公表をしようとするときは、当該勧告を受けた者に対し、あらかじめ、書面により意見を述べる機会を与えなければならない。</p> <p>「重点適正化区域内における措置」 知事は、重点適正化区域内にプレジャーボートが放置されているときは、当該職員に、当該プレジャーボートをあらかじめ知事が定めた場所に移動させることができる。</p> <p>2 知事は、前項の規定による移動をするに当たっては、あらかじめ、次項において準用する前条第 3 項の規定による立入調査及び船舶の登録等をしている機関への照会をもって迅速に当該プレジャーボートの所有者等の氏名又は名称及び住所を知ることができるときは、当該所有者等に対し、重点適正化区域内において放置されているプレジャーボートについては当該職員にあらかじめ知事が定めた場所に移動させることのある旨の警告をするものとする。ただし、緊急の必要性があると認めるとき、又は当該警告を直ちに当該プレジャーボートの所有者等に了知させることが困難であると認めるときは、この限りではない。</p> <p>3 前条第 3 項及び第 4 項の規定は、前項の規定による警告について準用する。この場合において、同条第 3 項中「前各項」とあるのは、「次条第 2 項」と読み替えるものとする。</p> <p>4 知事は、第 1 項の規定によりプレジャーボートを移動させたときは、第 2 項の規定による警告を受けた所有者等の氏名又は名称及び住所、当</p>

	<p>該所有者等が警告を受けていたにもかかわらず重点放置等禁止区域内においてプレジャーボートを放置していた事実その他規則で定める次項を公表することができる。</p> <p>5 前条第6項の規定は、前項の規定による公表について準用する。</p>
東京都 (第10条)	<p>「指導及び警告」</p> <p>知事は、適正化区域内に放置されている船舶の所有者に対し、当該船舶を係留保管施設等に移動するよう指導することができる。</p> <p>2 知事は、前項の規定による指導に従わない所有者等に対し、当該船舶を係留保管施設等に移動するよう警告することができる。</p>
滋賀県 (第8条)	<p>「指導および警告」</p> <p>知事は、プレジャーボートの所有者等が第6条の規定に違反して権原を有する係留保管場所を確保してないときは、権原を有する係留保管施設を確保するよう指導することができる。</p> <p>2 知事は、前条の規定に違反してプレジャーボートの係留保管のための場所として公共の水域等が使用されているときは、当該プレジャーボートが係留保管されている場所において当該プレジャーボートを現に管理している者（以下「管理者」という。）に対し、当該プレジャーボートを権原を有する係留保管場所に移動するよう指導することができる。</p> <p>3 前項の場合において、管理者を確知することができないため同項の規定による指導をすることができないとき、または同項の規定による指導を受けた管理者（当該プレジャーボートの所有者等を除く。）が当該指導に従わないときは、知事は、当該プレジャーボートの所有者等に対し、当該プレジャーボートを権原を有する係留保管場所に移動するよう指導することができる。</p> <p>4 前2項の規定による指導を受けた所有者等が当該指導に従わない場合において、前条の規定に違反してプレジャーボートの係留保管のための場所として使用されている公共の水域等が琵琶湖であるときは、知事は、当該プレジャーボートの所有者等および管理者に対し、当該プレジャーボートを権原を有する係留保管場所に移動するよう警告することができる。</p>
和歌山県 (第14条)	<p>「重点調整区域内の放置に対する指導等」</p> <p>知事は、重点調整区域内において、届出済票の掲示がないプレジャーボートが放置されているとき、又は届出済票の掲示がないプレジャーボートが放置され、かつ、当該プレジャーボートの係留の用に供する工作物その他の物件が設置されているときは、プレジャーボート等所有者に対し、プレジャーボート等の移動又は撤去を行うよう指導し、若しくは勧告し、又は命じることができる。</p>

<p>広島県 (第 15 条)</p>	<p>「重点放置禁止区域外の放置に対する措置」 知事は、重点放置禁止区域以外の公共の水面においてプレジャーボートの放置により船舶の航行の安全等の確保及び周辺的生活環境等の保全に支障が生じていると認められるときは、当該プレジャーボートの所有者等に対し、プレジャーボートを係留保管施設等に移動するよう指導することができる。</p>
<p>高知県 (第 7 条)</p>	<p>「指導及び助言」 知事は、この条例の目的を達成するために必要があると認めるときは、所有者等に対し、必要な指導及び助言をすることができる。</p>

多くは、指導、勧告、警告という文言を使っているが、高知県は、「必要な指導及び助言」という言い回しを用いている。

#### (4) 船舶の移動、保管、返還、売却、廃棄

条例に基づいた放置艇の撤去における管理者の手続きをまとめた。

<p>千葉県 (第 12 条)</p>	<p>「移動した船舶に対する措置」 知事は、前条第 1 項の規定によりプレジャーボートを移動させたときは、当該プレジャーボートを保管しなければならない。 2 知事は、前項の規定によりプレジャーボートを保管したときは、当該プレジャーボートの所有者等に対し、保管を始めた日時及び保管の場所並びに当該プレジャーボートを速やかに引き取るべき旨を通知し、その他当該プレジャーボートを所有者等に返還するため規則で定める必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該プレジャーボートの所有者等の氏名又は名称及び住所を知ることができないときは、規則で定めるところにより、規則で定める事項を公示しなければならない。 3 知事は、次の各号のいずれにも該当しないときは、第 1 項の規定により保管したプレジャーボートを廃棄することができる。 一 当該プレジャーボートがその本来の用途に供することが困難な状態にあるとき。 二 規則定めるところにより評価した当該プレジャーボートの価額が著しく低いとき。 三 前項前段の規定による通知が当該プレジャーボートの所有者等に到達した日又は同項後段の規定による公示の日から起算して六月を経過したとき。 4 知事は、前項の規定によりプレジャーボートを廃棄しようとするときは、あらかじめ、千葉県保管プレジャーボート処理委員会の意見を聴かななければならない。 5 知事は、前項の規定により千葉県保管プレジャーボート処理委員会</p>
-------------------------	---



<p>(第 13 条)</p>	<p>の意見を聴こうとするときは、あらかじめ、第 3 項の規則により廃棄しようとするプレジャーボートの所有者等に対し、当該プレジャーボートを廃棄する旨を規則で定めるところにより通知するとともに、書面により意見を述べる機会を与えなければならない。ただし、当該プレジャーボートの所有者等の氏名又は名称及び住所を知ることができないときは、この限りでない。</p> <p>「費用の負担」</p> <p>第 11 条第 1 項の規定による移動、前条第 1 項の規定による保管又は同条第 3 項の規定による廃棄に要した費用は、当該プレジャーボートの所有者等の負担とする。</p> <p>2 前項に規定する費用の額は、実費を勘案して規則で定める額（保管に要する費用の額にあつては、県内の主要な係留保管施設の利用料の額に相当するものとして規則で定める額）とする。</p>
<p>東京都 (第 11 条)</p> <p>(第 12 条)</p>	<p>「船舶の移動」</p> <p>知事は、前条第 2 項の規定による警告を受けた者がその警告に従わないとき、又は緊急の必要があるときは、重点適正化区域内に放置されている船舶を、その職員に、あらかじめ知事が定めた場所に移動させることができる。</p> <p>2 知事は、前項の規定による移動を行うため必要があると認めるときは、その必要な限度で、その職員に、船舶に立ち入らせることができる。</p> <p>3 第 1 項の規定による移動を行わせようとする場合においては、知事が、あらかじめ所有者等に対し、当該移動に係る意見を述べる機会を与えることを妨げない。</p> <p>「移動した船舶に対する措置」</p> <p>知事は、前条第 1 項の規定により船舶を移動させたときは、当該船舶を保管しなければならない。</p> <p>2 知事は、前項の規定により船舶を保管したときは、当該船舶の所有者等に対し、その保管を始めた日時及び保管の場所並びに当該プレジャーボートを速やかに引き取るべき旨を通知し、その他当該船舶を速やかに引き取るべき旨を東京都規則（以下「規則」という。）で定めるところより通知し、その他当該船舶をその所有者等に返還するため規則で定める必要な措置を講じなければならない。</p> <p>3 知事は、前項の規定による通知が所有者等に到達した日から起算して六月を経過してもなお、第 1 項の規定により保管した船舶を所有者等に返還することができない場合で、次の各号のいずれかに該当するときは、当該船舶を売却し、その代金を保管することができる。</p> <p>一 規則で定めるところにより評価した当該船舶の価額に比し、その保管に不相当な費用を要するとき。</p> <p>二 当該船舶が滅失し、又は破損するおそれがあるとき。</p> <p>4 知事は、前項の規程により船舶を売却しようとするときは、あらか</p>

	<p>はじめ、次条第 1 項に規定する保管船舶処理委員会の意見を聴かなければならない。</p> <p>5 知事は、前項の規定により保管船舶処理委員会の意見を聴こうとするときは、あらかじめ、第 3 項の規定により売却しようとする船舶の所有者等（当該船舶の所有者等が討議船舶の所有者でない場合にあつては、当該船舶の所有者を含む。）に対し、当該船舶を売却し、その売却した代金を保管する旨を規則で定めるところにより通知するとともに、当該売却に係る意見を述べる機会を与えなければならない。</p> <p>6 知事は、第 2 項の規定による通知が所有者等に到達した日から起算して六月を経過してもなお、第 1 項の規定により保管した船舶を所有者等に返還することができない場合で、当該船舶がその本来の用途に供することが困難な状態にあり、かつ、規則で定めるところにより評価した当該船舶の価額が著しく低いときは、当該船舶を廃棄することができる。</p> <p>7 第 4 項及び第 5 項の規定は、前項の規定による船舶の廃棄について準用する。この場合において、第 5 項中「売却し、その売却した代金を保管する」とあるのは「廃棄する」と読み替えるものとする。</p> <p>(第 13 条) 「保管船舶処理委員会」  知事が前条第 3 項の規定による売却及び同条第 6 項の規定による廃棄を行うに当たって必要な調査審議を行い、意見を述べる知事の附属機関として、保管船舶処理委員会（以下「委員会」という。）を置く。</p> <p>2 委員会は、次に掲げる者につき、知事が委嘱する委員七人以内をもって組織する。</p> <p>一 船舶について専門知識を有する者  二 学識経験を有する者</p> <p>3 委員の任期は、二年とし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。</p> <p>4 前 3 項に定めるもののほか、委員会の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。</p> <p>(第 14 条) 「移動、保管等の費用の負担」  第 11 条第 1 項の規定による船舶の移動、第 12 条第 1 項の規定による船舶の保管及び同条第 3 項の規定による船舶の売却に要した費用は、規則で定めるところにより、当該船舶の所有者等の負担とする。</p>
滋賀県 (第 9 条)	「プレジャーボートの移動」 知事は、第 7 条の規定に違反して琵琶湖がプレジャーボートの係留保管のための場所として使用されている場合であつて、当該係留保管に関し、当該プレジャーボートの所有者等および管理者が前条第 4 項の規定による警告を受けたにもかかわらず当該警告に従わないとき、または緊急の必要があると認めるときは、その職員に、当該プレジャーボートを

(第 10 条)	<p>あらかじめ知事が定めた場所に移動させることができる。</p> <p>2 知事は、前項の規定による移動を行うため必要があると認めるときは、その必要な限度で、その職員に、当該移動に係るプレジャーボートに立ち入らせることができる。</p> <p>「移動したプレジャーボートに対する措置」</p> <p>知事は、前条第 1 項の規定によりプレジャーボートを移動させたときは、当該プレジャーボートを保管しなければならない。</p> <p>2 知事は、前項の規定によりプレジャーボートを保管したときは、当該プレジャーボートの所有者等に対し、規則で定めるところにより当該プレジャーボートの保管を始めた旨および速やかに引き取るべき旨を通知しなければならない。</p> <p>3 知事は、第 1 項の規定により保管したプレジャーボートが滅失し、もしくは破損するおそれがあるとき、または前項の規定による通知が所有者等に到達した日から起算して 6 月を経過してもなお当該プレジャーボートを所有者等に返還できない場合において、規則で定めるところにより評価した当該プレジャーボートの価額に比し、その保管に不相当な費用もしくは手数を要するときは、規則で定めるところにより当該プレジャーボートを売却し、その売却した代金を保管することができる。</p> <p>4 知事は、前項の規定によりプレジャーボートを売却しようとするときは、あらかじめ、売却しようとするプレジャーボートの所有者等（当該プレジャーボートの所有者等が当該プレジャーボートの所有者でない場合にあつては、当該プレジャーボートの所有者を含む。）に対し、規則で定めるところにより当該プレジャーボートを売却し、その売却した代金を保管する旨を通知するとともに、当該売却に係る意見を述べる機会を与えなければならない。</p> <p>5 知事は、第 2 項の規定による通知が所有者等に到達した日から起算して 6 月を経過してもなお第 1 項の規定により保管したプレジャーボートを所有者等に返還することができない場合において、当該プレジャーボートがその本来の用途に供することが困難な状態にあり、かつ、第 3 項に規定する価額が著しく低いときは、当該プレジャーボートを廃棄することができる。</p> <p>6 第 4 項の規定は、前項の規定によるプレジャーボートの廃棄について準用する。この場合において、第 4 項中「売却し、その売却した代金を保管する」とあるのは、「廃棄する」と読み替えるものとする。</p>
----------	--

<p>(第11条)</p> <p>(第12条)</p>	<p>「プレジャーボート等の返還」</p> <p>知事は、前条第1項の規定により保管したプレジャーボートを所有者等に返還するときは、当該所有者等に、規則で定めるところにより、当該プレジャーボートの返還を受けるべき所有者等であることの証明および当該プレジャーボートの権原を有する係留保管場所についての報告をさせ、かつ、受領書と引換えに返還するものとする。</p> <p>2 前項の規定は、前条第3項の規定により売却した代金を所有者等に返還する場合について準用する。この場合において、前項中「証明および当該プレジャーボートの権原を有する係留保管場所についての報告」とあるのは、「証明」と読み替えるものとする。</p>
<p>和歌山県</p> <p>(第16条)</p>	<p>「所有者が不明の場合の措置」</p> <p>第14条の規定により必要な措置を取ることが命じようとする場合において、過失がなく当該措置を命ずべきプレジャーボート等所有者を確認することができないときは、知事は、当該措置を自ら行い、又は第三者をしてこれを行わせることができる。この場合においては、相当の期限を定めて、当該措置を行うべき旨及びその期限までに当該措置を行わないときは、知事又は第三者が当該措置を行う旨を、あらかじめ、公示しなければならない。</p> <p>2 知事は、前項の規定によりプレジャーボート等の撤去を行い、又は行わせたときは、当該プレジャーボート等を保管しなければならない。</p> <p>3 知事は、前項の規定によりプレジャーボート等を保管したときは、当該プレジャーボート等所有者に対し当該プレジャーボートを返還するため、規則で定めるところにより、規則で定める事項を公示しなければならない。</p> <p>4 知事は、第2項の規定により保管したプレジャーボート等が滅失し、若しくは破損するおそれがあるとき、又は前項の規定による公示の日から起算して3月を経過してもなお当該プレジャーボート等を返還することができない場合において、規則で定めるところにより評価した当該プレジャーボート等の価額に比し、その保管に不相当な費用若しくは手数を要するときは、規則で定めるところにより、当該プレジャーボート等を売却し、その売却した代金を保管することができる。</p> <p>5 知事は、前項の規定によるプレジャーボート等の売却につき買受人がない場合において、同項に規定する価額が著しく低いときは、当該プレジャーボート等を廃棄することができる。</p> <p>6 第4項の規定により売却した代金は、売却に要した費用に充てることができる。</p>

	<p>7 第1項から第4項までに規定するプレジャーボート等の撤去、保管、売却、公示その他の措置に要した費用は、当該プレジャーボート等の返還を受けるべきプレジャーボート等所有者の負担とする。</p> <p>8 第3項による規定による公示した日から起算して6月を経過してもなお第2項の規定により保管したプレジャーボート等（第4項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該プレジャーボート等の所有権は県に帰属する。</p>
<p>広島県 (第12条)</p> <p>(第13条)</p> <p>(第14条)</p>	<p>「重点放置禁止区域の放置に対する指導等」</p> <p>知事は、プレジャーボートが重点放置禁止区域に放置されているときは、当該プレジャーボートの所有者等に対し、プレジャーボートを係留保管施設等に移動するよう指導し、若しくは勧告し、又は命じることができる。</p> <p>「プレジャーボートの移動」</p> <p>前条の命令を受けた者がその措置を履行しない場合における代執行に関しては、行政代執行法（昭和23年法律43号）の定めるところによる。</p> <p>「所有者等が不明の場合の措置」</p> <p>第12条の規定によりプレジャーボートの移動について必要な措置を取ることを命じようとする場合において、過失なく当該措置を命ずべき所有者等を確認することができないときは、知事は、当該措置を自ら行い、又は第三者をしてこれを行わせることができる。この場合においては、相当の期限を定めて、当該措置を行うべき旨及びその期限までに当該措置を行わないときは、知事又は第三者が当該措置を行う旨を、あらかじめ、公示しなければならない。</p> <p>2 知事は、前項の規定によりプレジャーボートを移動し、又は移動させたときは、当該プレジャーボートを保管しなければならない。</p> <p>3 知事は、前項の規定によりプレジャーボートを保管したときは、当該プレジャーボートの所有者に対し当該プレジャーボートを返還するため、規則で定めるところにより、規則で定める事項を公示しなければならない。</p> <p>4 知事は、第2項の規定により保管したプレジャーボートが滅失し、又は破損するおそれがあるときは、規則で定めるところにより、当該プレジャーボートを売却し、その売却した代金を保管することができる。</p> <p>5 前項の規定により売却した代金は、売却に要した費用に充てることができる。</p> <p>6 第1項から第4項までに規定するプレジャーボートの移動、保管、公告その他の措置に要した費用は、当該プレジャーボートの返還を受けるべき所有者等の負担とする。</p> <p>7 第3項の規定による公告の日から起算して六月を経過してもなお第</p>

<p>(第 15 条)</p>	<p>2 項の規定により保管したプレジャーボート（第 4 項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該プレジャーボートの所有権は県に帰属する。</p> <p>「重点放置禁止区域外の放置に対する措置」</p> <p>知事は、重点放置禁止区域以外の公共の水面においてプレジャーボートの放置により船舶の航行の安全等の確保及び周辺的生活環境等の保全に支障が生じていると認めるときは、当該プレジャーボートの所有者等に対し、プレジャーボートを係留保管施設等に移動するよう指導することができる。</p>
-----------------	--

(5) 罰則

放置艇発生の抑止力と監督処分を裏付ける罰則規定をまとめた。

<p>千葉県 (第 16 条)</p>	<p>第 9 条第 2 項の規定に違反して重点適正化区域内の水面域（係留保管施設等が占める水面域を除く。）をプレジャーボートの係留保管場所として使用し、よって災害時における船舶による避難又は応急措置の実施に必要な物資の輸送を妨げた者は、50 万円以下の罰金に処する。</p>
<p>(第 17 条)</p>	<p>第 9 条第 1 項の規定に違反して重点適正化区域内においてプレジャーボートを放置し、よって災害時における船舶による避難又は応急措置の実施に必要な物資の輸送を妨げた者は、30 万円以下の罰金に処する。</p>
<p>(第 18 条)</p>	<p>次の各号のいずれかに該当する者は、5 万円以下の過料に処する。</p> <p>一 第 9 条第 2 項の規定に違反して適正化区域内の水面域（係留保管施設等が占める水面域を除く。）を係留保管場所として使用した者</p> <p>二 詐欺その他不正な行為により、第 13 条第 1 項に規定する移動、保管又は廃棄に要した費用の全部又は一部の負担を免れた者</p>
<p>(第 19 条)</p>	<p>第 10 条第 3 項（第 11 条第 3 項において準用する場合を含む。）の規定による立入調査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、3 万円以下の過料に処する。</p>
<p>東京都 (第 20 条)</p>	<p>第 9 条第 2 項の規定に違反して重点適正化区域内の水面（係留保管施設等を除く。）を係留保管場所として使用し、よって災害時における船舶による避難等を妨げた者は、50 万円以下の罰金に処する。</p>
<p>(第 21 条)</p>	<p>第 9 条第 1 項の規定に違反して重点適正化区域内において船舶を放置し、よって災害時における船舶による避難等を妨げた者は、30 万円以下の罰金に処する。</p>

(第 22 条)	次の各号のいずれかに該当する者は、5 万円以下の過料に処する。 一 第 9 条第 2 項の規定に違反して適正化区域内の水面（係留保管施設等を除く。）を係留保管場所として使用した者 二 詐欺その他不正の行為により、第 14 条の規定による移動、保管又は売却に要した費用の負担を免れた者
(第 23 条)	第 15 条第 1 項の規定による立入調査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、3 万円以下の過料に処する。
滋賀県 (第 17 条)	次の各号のいずれかに該当する者は、5 万円以下の過料に処する。 (1) 詐欺その他不正の行為により、第 12 条の規定による費用の負担を免れた者 (2) 第 13 条第 1 項の規定による立入調査を拒み、妨げ、または忌避した者

(6) 広報、啓発等、情報の提供

規制を進める一方、ボート利用者に対し、条例を効果的に機能させるため、広く情報を発信するための取り組みをまとめた。

東京都 (第 18 条)	「広報、啓発等」 都と関係団体等及び事業者とは連携して、所有者に対し、その責務について自覚を促すため、船舶に係る法令及び利用上の基本的な条件について周知させる等、広報活動及び啓発活動に努めるものとする。
静岡県 (第 13 条)	「情報の提供」 知事は、交付済小型プレジャーボートの情報に関し、この条例の目的を達成するため必要があると認めるときは、水域管理者等からの照会に応ずるものとする。
和歌山県 (第 6 条)	「関係機関等の連携」 県は、適正化施策の実施に当たっては、国、市町村その他関係機関と連携を図るものとする。
広島県 (第 18 条)	「広報・啓発等」 県と関係機関は連携して、所有者等に対し、その責務についての自覚を促すため、プレジャーボートに係る法令等や利用上の基本的な秩序について周知させるなど、広報及び啓発活動に努めるものとする。

## 6. 「係留保管の適正化に関する条例」における規制の度合い

プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例のまとめとして、規制色の度合いを整理した（「度合い」については、規制のみか、規制する一方、マリンレジャーの振興を加味しているかで判断する）。

自治体	条例の特徴
千葉県	放置艇を排除する適正化区域を設けるなど、規制色が強い。
東京都	放置艇を排除する適正化区域を設ける一方、暫定係留施設を河川区域に整備するなど、現実的な解決を目指している。
静岡県	「海洋性レクリエーション活動の健全な発展」を目的の一つに掲げ、推進計画の中で、暫定係留を認めるなど、現実的な解決を目指している。
滋賀県	ボート所有者に係留保管場所の確保を義務付けるなど、規制色が強い。
和歌山県	「海洋性レクリエーション活動の健全な発展」を目的の一つに掲げ、簡易な係留保管施設整備を計画的に進めるなど、現実的な解決を目指している。
広島県	「海洋性レクリエーション活動の健全な発展」を目的の一つに掲げ、施設整備を県の責務に掲げるなど、現実的な解決を目指している。
高知県	「海洋性レクリエーション活動の健全な発展」を目的の一つに掲げ、港湾管理条例において、暫定係留区域を、漁港管理条例において、許可係留施設を設けるなど、現実的な解決を目指している。

## 7. 暫定係留区域を指定した対策要綱の分析

前記の対策要綱において、暫定係留区域の指定を規定した対策要綱を整理した。なお、兵庫県の対策要綱では、暫定係留区域を「係留誘導区域」と表現している。

長崎県	<p>「プレジャーボート対策要綱」（平成10年8月施行）</p> <p>第15条 暫定係留区域の設定等</p> <p>知事は、別に定めるところにより、公共水域等における恒久的な係留保管施設の整備状況を踏まえて、施設の本来の機能に支障のない範囲でプレジャーボートを暫定的に係留させるための区域（以下「暫定係留区域」という。）を設定することができる。</p> <p>2 知事は、前項の規定により暫定係留区域を設定しようとするときは、あらかじめ関係機関の意見を聴くものとする。</p> <p>3 暫定係留区域に係留保管しようという者は、公共水域等の管理法令等に基づく許可を受けなければならない。</p> <p>4 暫定係留区域に係留保管しているプレジャーボート所有者等は、恒久的な係留保管施設又は係留保管を行う場所の確保に自ら努めなければならない。</p>
-----	---



神奈川県	<p>「プレジャーボート対策要綱」（平成 10 年 11 月施行）</p> <p>第 6 条 暫定係留区域の指定等</p> <p>知事は、水域等において恒久的な係留保管施設が整備されるまでの間、知事が管理する河川のうち、その適切な構造及び管理方法と相まって、治水上、河川環境上支障のない区間に限り、必要に応じて、暫定的に係留施設の設置を認める区域（以下「暫定係留区域」という。）を指定するものとする。</p>
島根県	<p>「知事が管理する河川におけるプレジャーボートの係留及び保管の適正化の推進に関する要綱」（平成 14 年 3 月施行）</p> <p>第 7 条 暫定係留区域</p> <p>知事は、別に定めるところにより、保管施設が確保されるまでの間、暫定的にプレジャーボートを係留又は保管するための区域（以下「暫定係留区域」という。）を設定するものとする。</p> <p>2 知事は、前項の規定により暫定係留区域を定めようとするときは、あらかじめ対策協議会の意見を聞くものとする。</p> <p>3 暫定係留区域内におけるプレジャーボートの係留又は保管施設の設置については、法令の規定によるほか、知事が別に定める許可の基準によるものとする。</p>
佐世保市	<p>「プレジャーボート対策要綱」（平成 14 年 4 月施行）</p> <p>第 13 条 暫定係留区域の指定等</p> <p>市長は、公共水域等における恒久的な係留保管施設の整備状況を踏まえ、別に定めるところにより、施設の本来の機能に支障のない範囲でプレジャーボートを暫定的に係留させるための区域（以下「暫定係留区域」という。）を指定することができる。</p> <p>2 市長は、前項の規定により暫定係留区域を設定しようとするときは、あらかじめ関係機関の意見を聴くものとする。</p> <p>3 暫定係留区域に係留保管しようという者は、公共水域等の管理法令等に基づく許可を受けなければならない。</p>
兵庫県	<p>「プレジャーボートによる公共の水域等の利用の適正化に関する要綱」（平成 14 年 4 月施行）</p> <p>第 9 条 係留誘導区域の指定</p> <p>知事は、利用調整計画に基づいて、次の各号のいずれかに該当する公共の水域等を係留誘導区域として指定することができる。</p> <p>(1) 水域等管理者が設置したプレジャーボート係留施設等又は港湾法、</p>

	<p>漁港漁場整備法、河川法、海岸法その他の公共の水域等に適用される法令に基づく許可等を受けた者が当該許可等に基づき設置したプレジャーボート係留施設等のある公共の水域等</p> <p>(2) プレジャーボート係留施設等の設置に適した公共の水域等で、プレジャーボートを係留し、又は保管しても良好な生活環境の保全上及び公共の水域等を利用する県民の安全上支障がないと認められる公共の水域等</p>
秋田県	<p>「<b>港湾・河川の船舶利用適正化要綱</b>」（平成 20 年 4 月施行）</p> <p>第 8 条 第 1 項</p> <p>知事は、次の各号のとおり係留保管誘導区域として指定することができる。</p> <p>(1) 水域等管理者が恒久的に設置した船舶係留保管施設等（ただし、漁船用船揚場及び漁船用船だまり施設を除く。）</p> <p>(2) 船舶の航行の安全等の確保及び周辺的生活環境等の保全に支障を及ぼさないと認められる範囲内において、船舶を暫定的に係留させるための区域（暫定係留保管区域）という。）</p>

## < 2 > 考察

### 1. 条例の効果

放置艇の多い都道府県では、係留保管の適正化に関する条例を制定しているが、大きな流れとして二つの方向性に分類される。一つは、「海洋性レクリエーションの健全な振興」を目的に、暫定係留区域を指定し、計画的な係留保管計画を策定したうえで、放置艇を計画的に収容する手法。もう一つは、規制色を強めるものの、係留保管施設の整備は伴わず、当該水域からの排除を目的とした手法である。

静岡県や和歌山県、広島県などでは、遊休水域に放置艇を収容する計画的な施設整備を条例の中に盛り込み、ボート所有者の理解と協力を求めている。管理者の放置艇に対するとらえ方に温度差はあるものの、放置艇を効果的に解消するには、条例の制定とともに、許可区域など、必要な収容施設の整備が求められる。

### 2. 対策要綱の限界

地方公共団体の自治立法権に基づいて制定する条例ではなく、対策要綱で対応する場合、法的な位置づけのない対策要綱は、その違反者に対する強制力はない。放置を防ぐ抑止力にはなるものの、罰則規定を設けることはできないため、抜本的な解決とはなりにくい。実際、対策要綱を制定し、その後、条例化を進めた都道府県が多いことから、行政機関の内部規定の位置づけられる対策要綱には限りがあると言える。

### 3. 放置艇収容施設の整備手法

放置艇を収容する施設整備の方策として、漁港管理条例に基づく許可区域の指定と、強い水産業づくり交付金などによる簡易な係留施設が主流になっている。外郭施設の整った漁港での収容が期待されている事情を考慮すると、早期解決には、許可区域の指定が有効であり、長期的かつ総合的な解決には、強い水産業づくり交付金を活用した施設整備が有効である。

### 4. 放置艇の沈廃船化

放置艇所有者の高齢化は全国的な傾向にあり、健康的な理由などでボートに乗らなくなると、放置艇は近い将来、沈廃船化するおそれがある。所有者不明の沈廃船を撤去する場合、その処理費用は管理者の負担となる。例えば、簡易代執行に基づいて撤去しても、その費用は所有者に請求するのは難しく、管理者の財政負担となる。そのような事態を防ぐため、放置艇が船舶として機能している間に、許可に基づく施設に受け入れることにより、所有者の保管意識を高め、不法投棄による沈廃船の発生を抑制する対策を講じたい。

## VI. 4. 簡易・行政代執行の実施状況（期間・費用・執行体制）調査

### < 1 > 調査結果

#### 1. 代執行制度の仕組み

放置艇を対象にした、簡易代執行及び行政代執行における最近の実施状況をまとめた。

##### (1) 代執行の種類と概要

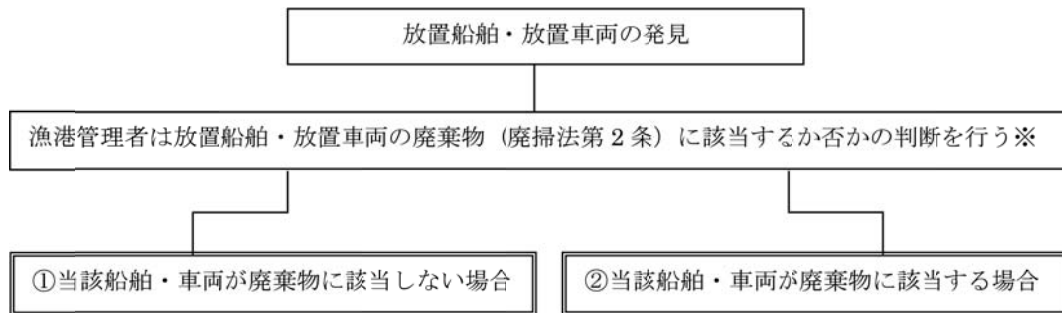
	簡易代執行（略式代執行）	行政代執行
代執行の相手方	相手方の所在が不明	相手方が特定できる
根拠法	漁港漁場整備法などの個別法	行政代執行法
代執行の手順	行政代執行法に定められた戒告書などの手続きが省ける。  ①公告（簡易代執行を行う趣旨、期限までに撤去しない場合、その代替措置として管理者が撤去するなどを公告する） ②簡易代執行の実行（除却物件の保管） ③保管の公示（保管物件、引き取り期限など） ④所有者が判明した場合（撤去などの費用の請求） ⑤所有者が判明しない場合（所有権移転後、売却もしくは廃棄）	行政代執行法に基づく代執行。  ①戒告書（義務の履行期限を明示し、文書で通知） ②代執行令書（代執行時期、執行責任者、費用概算を通知） ③代執行の実行（除却物件の保管） ④費用納付命令 ⑤強制徴収（費用が納付されない場合の措置）



放置艇の代執行の作業風景

## (2) 放置物件に対する手続き

放置艇における行政代執行及び簡易代執行に至る考え方と手続きを以下に整理した。



### ①当該船舶・車両が廃棄物に該当しない場合

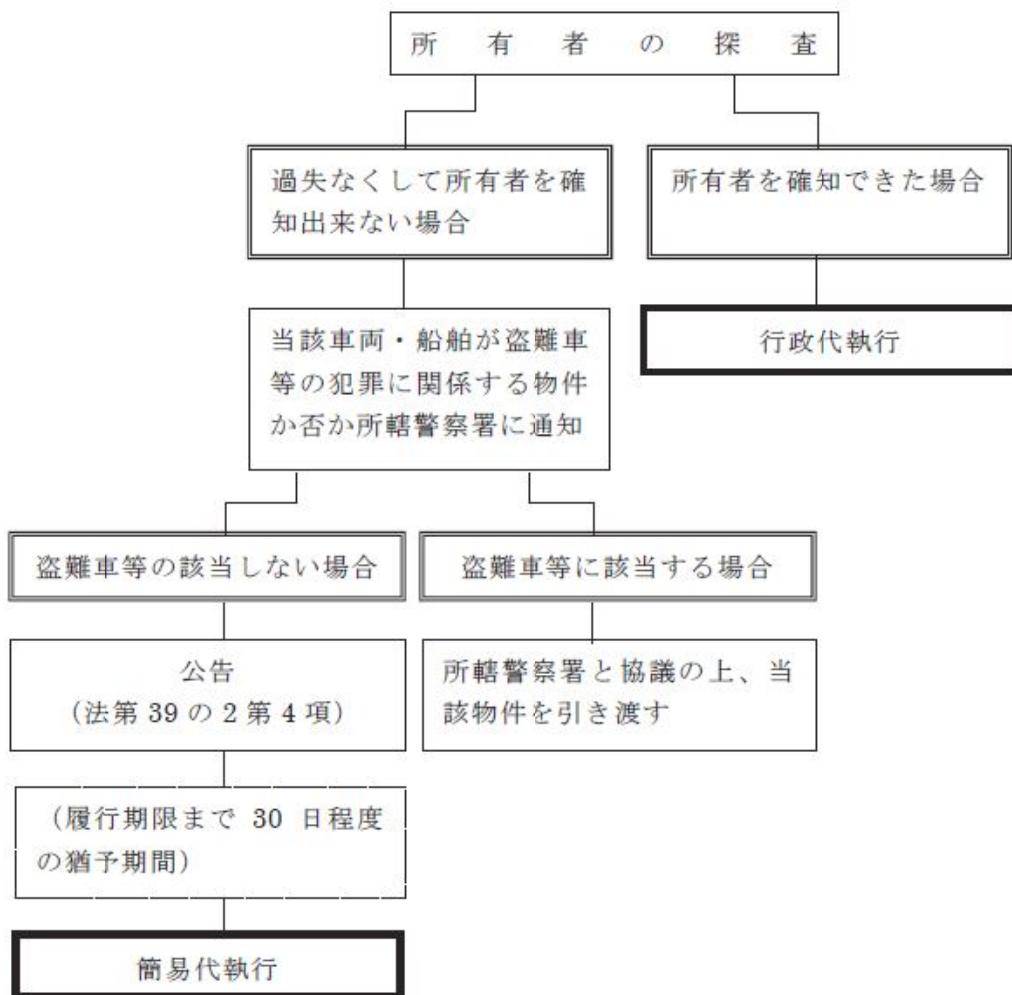


図 3-3-5 当該船舶・車両が廃棄物に該当しない場合の手続きフロー

出典：プレジャーボートの適正な係留・保管推進マニュアル  
平成 24 年 3 月 水産庁 P. 26

②当該船舶・車両が廃棄物に該当する場合

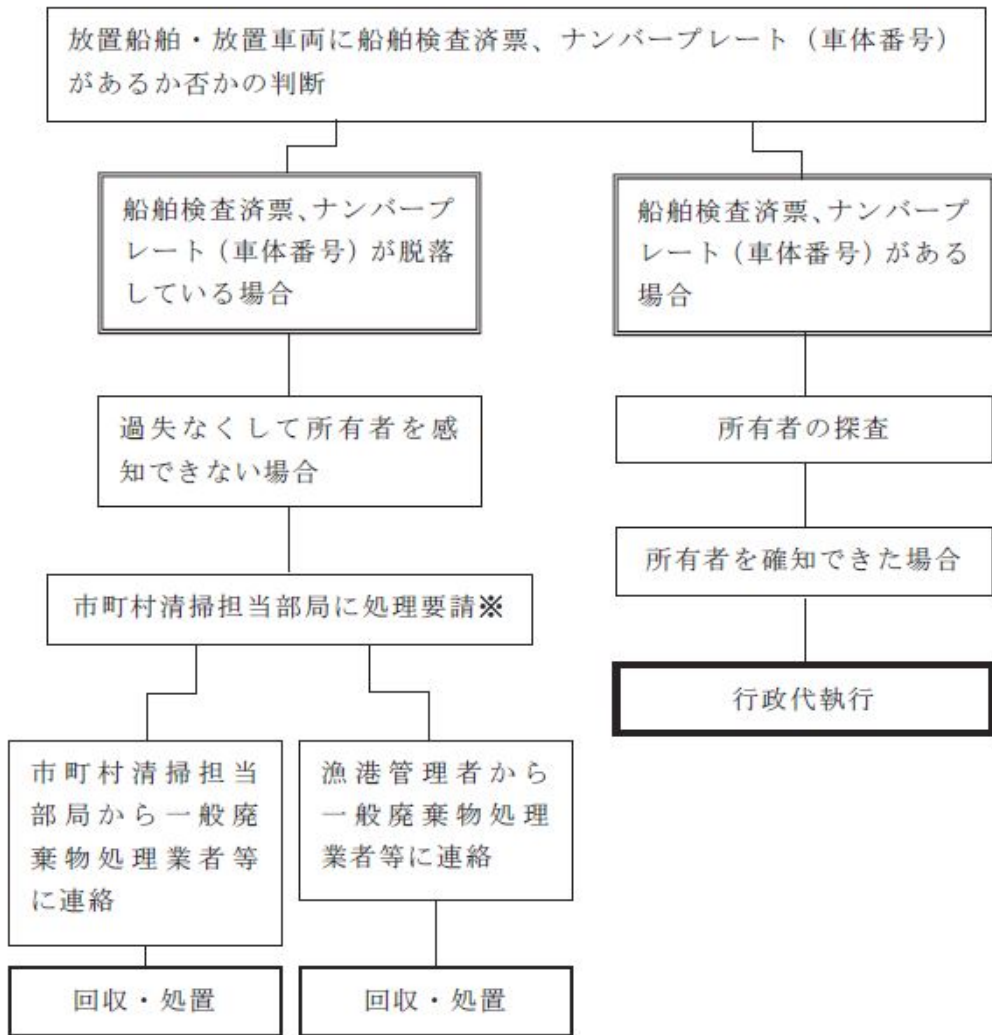
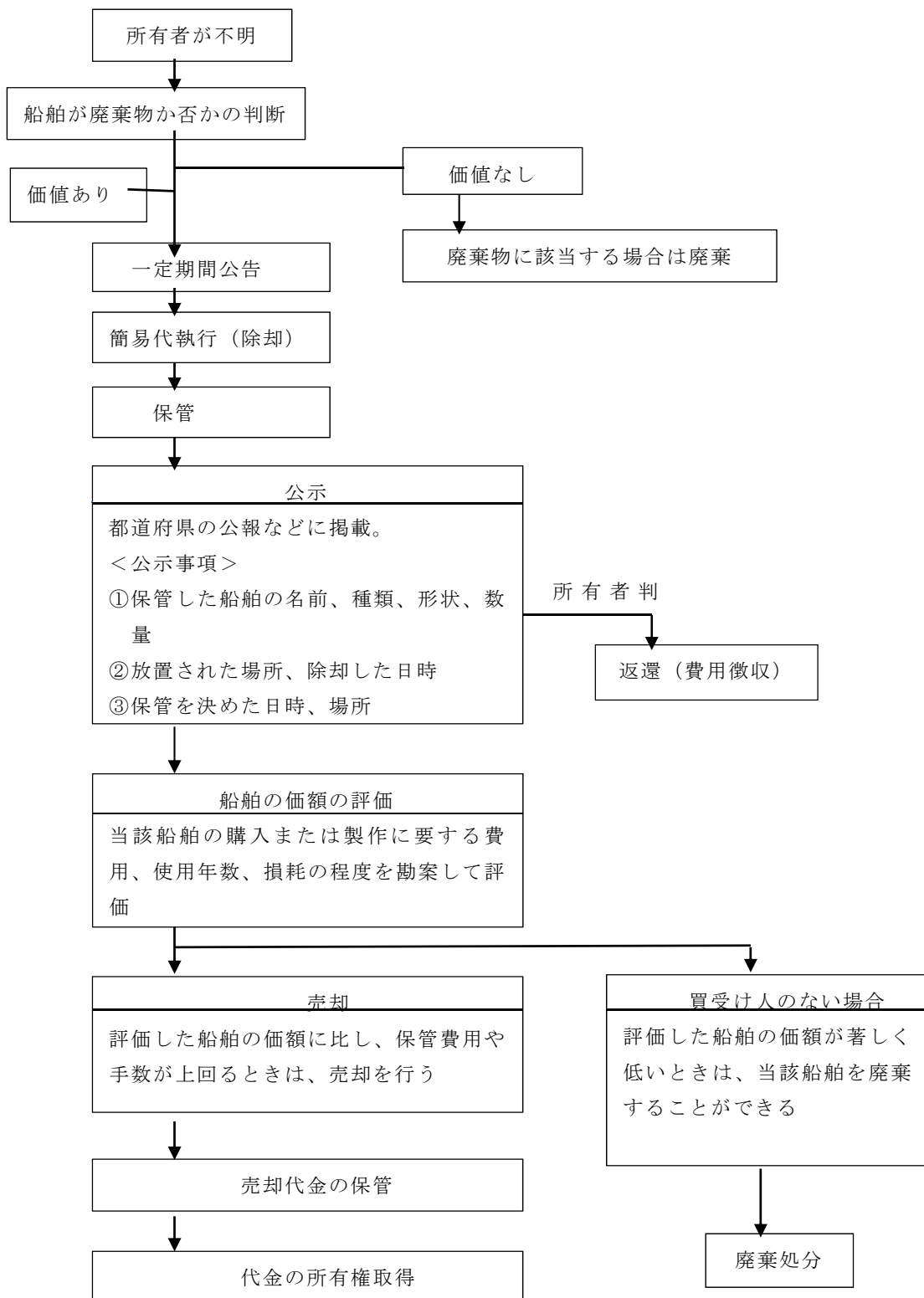


図 3-3-6 当該船舶・車両が廃棄物に該当する場合の手続きフロー

出典：プレジャーボートの適正な係留・保管推進マニュアル  
平成 24 年 3 月 水産庁 P. 27

### (3) 漁港漁場整備法に基づく簡易代執行の手順



(4) 簡易代執行後の手続き

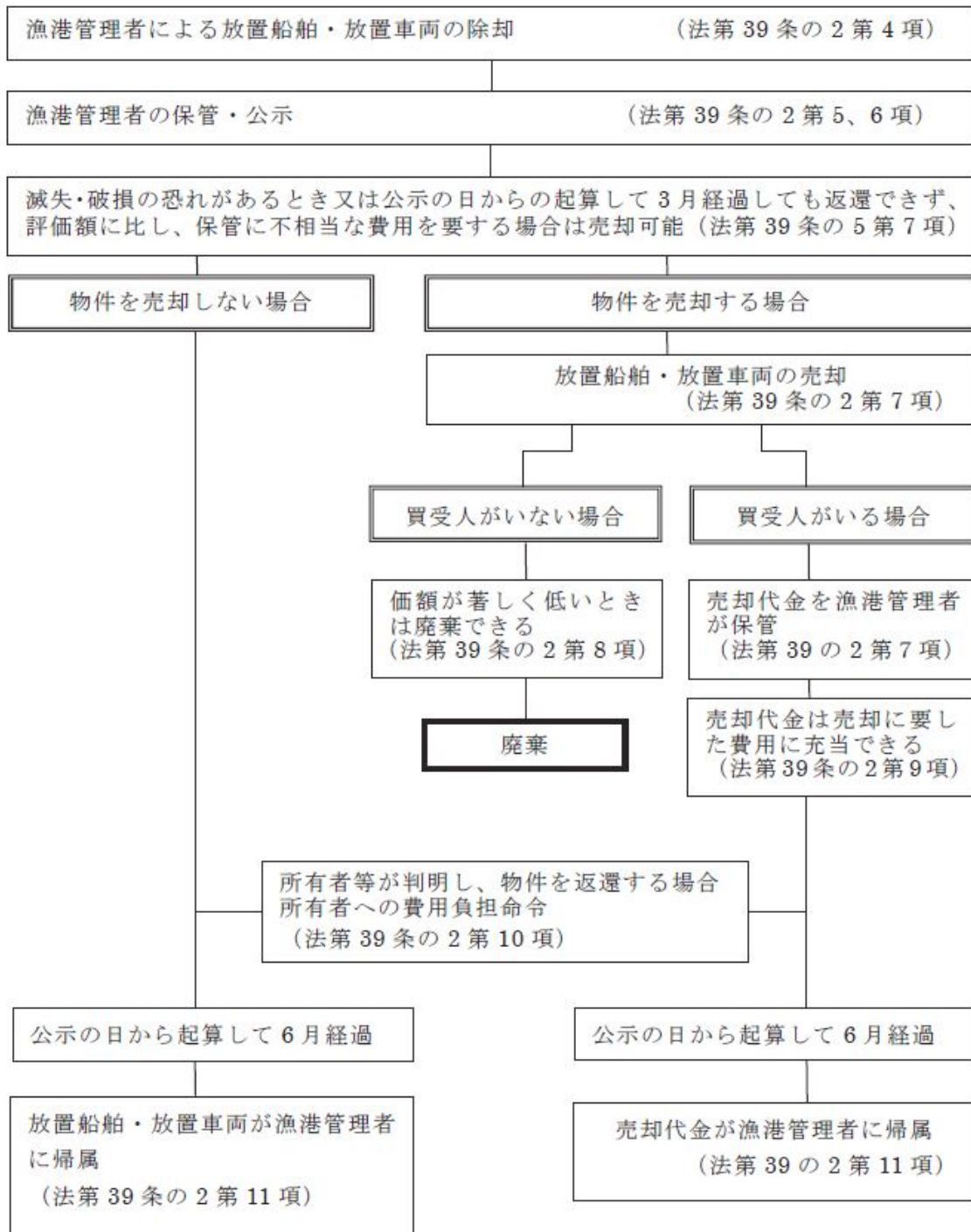
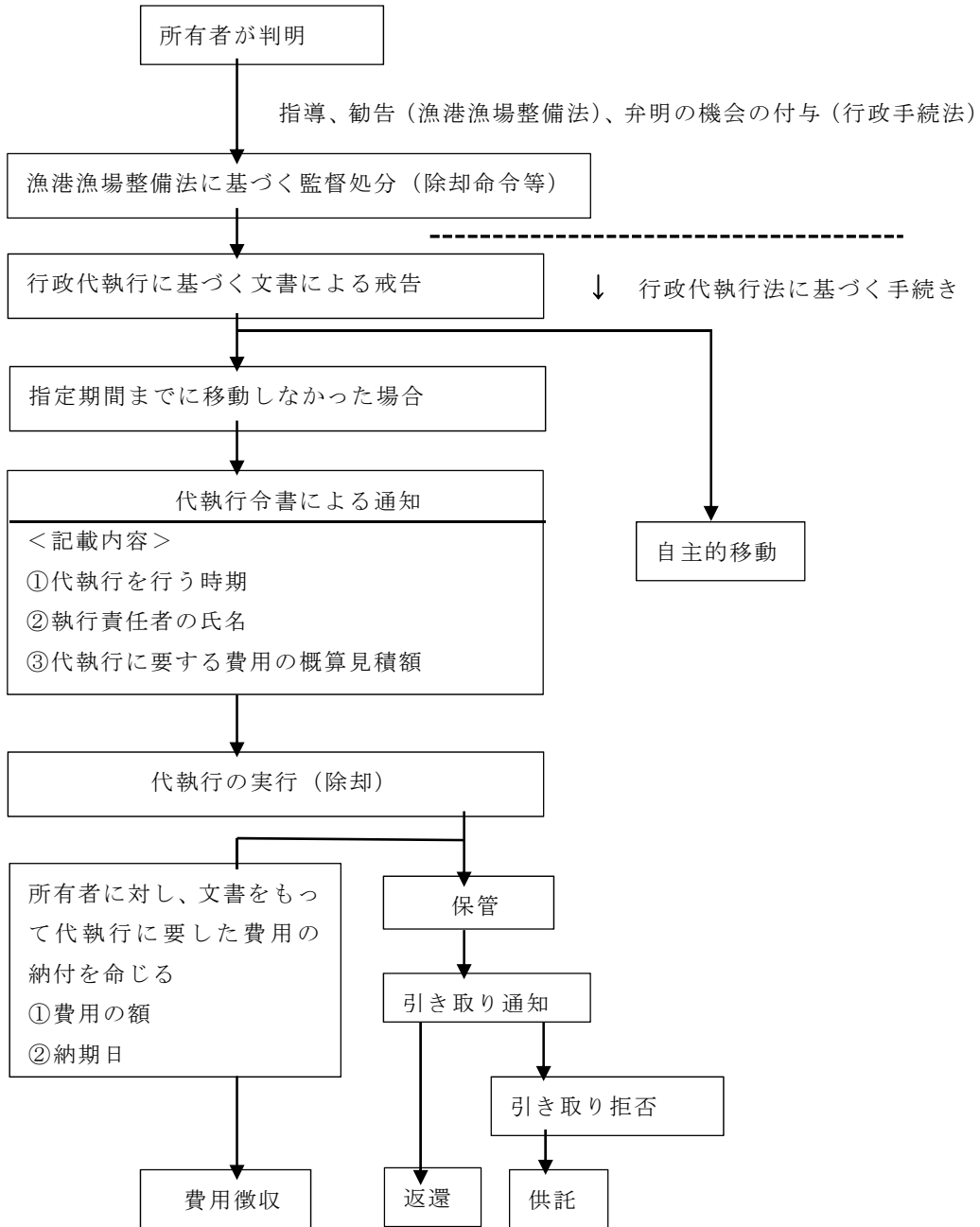


図 3-3-7 簡易代執行後の手続きフロー

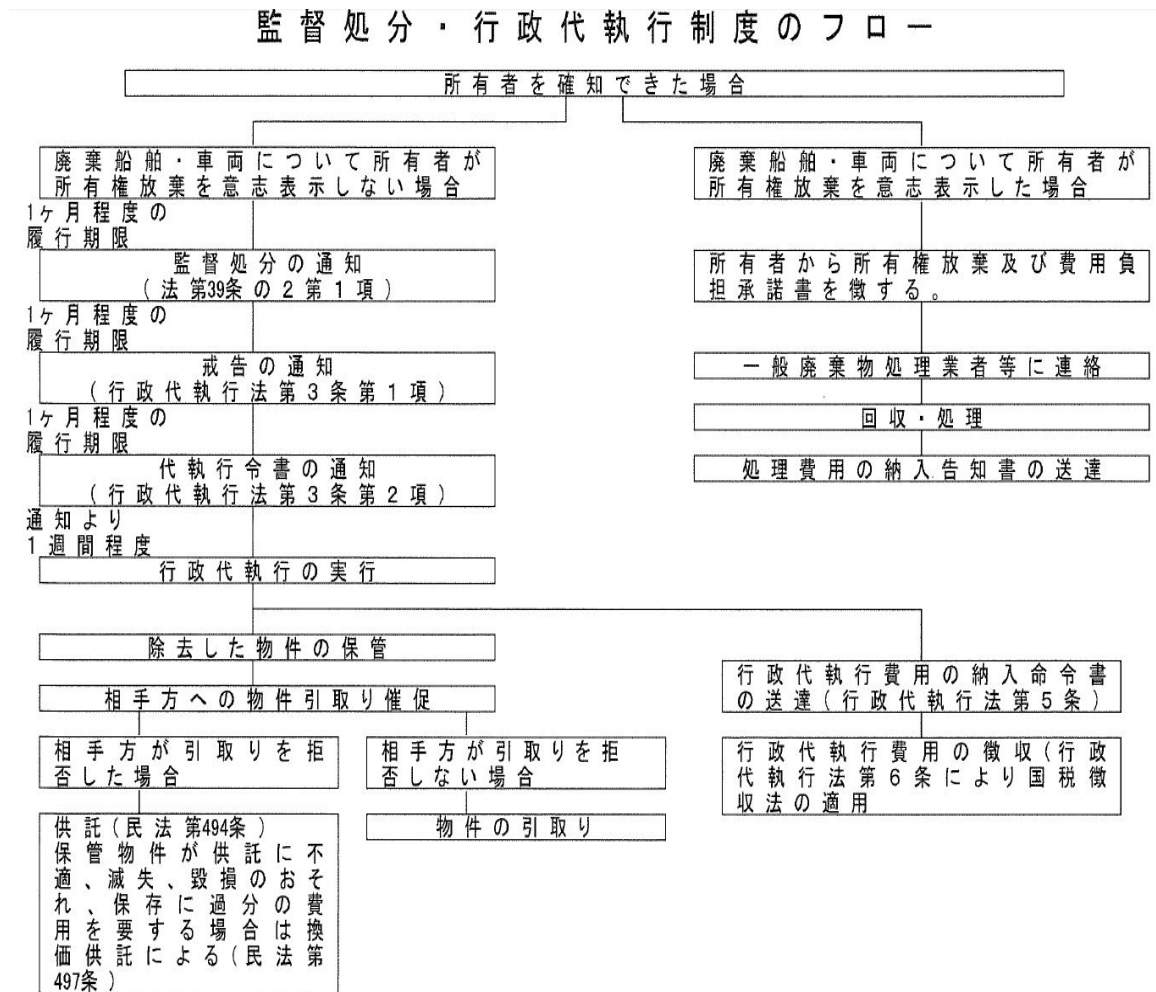
出典：プレジャーボートの適正な係留・保管推進マニュアル  
平成 24 年 3 月 水産庁 P. 29



(5) 行政代執行法に基づく行政代執行の手順



(6) 監督処分・行政代執行制度のフロー



出典：漁港漁場管理の手引き 平成21年度版 社団法人 全国漁港漁場協会 P.225

## 2. 代執行の実施事例

### 2-1. 簡易代執行の実施事例

和歌山県による簡易代執行と管理行為による撤去及び宮崎県の南浦漁港における簡易代執行の実施事例をまとめた。

#### (1) 田辺漁港（和歌山県田辺市）の簡易代執行

田辺漁港は、和歌山県南部にある、アジやサバなどの巻き網漁業を営む第3種漁港である。同漁港の江川地区の漁港施設（漁船修理保管施設）に、2隻の小型ボートと1隻の水上オートバイが長らく放置され、管理者の和歌山県が簡易代執行を実施した。津波により放置艇が住宅地に流れ込む二次被害を防ぐ対策として行われた。他県においても参考になる取り組みとして取り上げた。

##### 1) 簡易代執行を実施した背景

簡易代執行の実施場所は、放置等禁止区域に指定されていたが、地域住民からの苦情はなく、長らく放置されていた。和歌山県は、所有者を確認するため、漁協に聞き取りを行ったが、所有者は不明。日本小型船舶検査機構の検査済み票は船体に貼られていないため、所有者の特定には至らなかった。簡易代執行に踏み切ったのは、同県の港湾チームによる和歌山下津港などでの行政代執行及び簡易代執行の実績があることが大きかった。その経験を生かし、行政内部での調整や予算確保も比較的円滑に進められた。

##### 2) 放置艇ゼロ大作戦

和歌山県は放置艇の収容施設を計画的に整備するとともに、施設整備が完了したエリアから船舶の移動指導を行い、指導に従わない利用者に対し、代執行を実施。知事が記者会見で「放置艇ゼロ大作戦」を表明し、ボート利用者、販売店、自治会などの協力を得て、放置艇解消に向けたキャンペーンを行っている。



田辺漁港（江川地区）の簡易代執行の実施場所（赤い円内）とプレジャーボートの許可区域（青い円内）。

### 3) 簡易代執行実施前の取り組み

放置等禁止区域の指定	海域、陸域ともに放置等禁止区域に指定済み。
関係者による協力体制	和歌山県の出先機関の西牟婁振興局を中心に執行体制がとられた。
指導、命令など	放置状況の調査、是正指導として、指示書（漁港漁場整備法第39条第5項違反：指定物件の放置）と勧告書（同法第39条第5項違反）が出された。いずれも1カ月程度の履行期限を設定した。
船舶所有者の確認	漁協に問い合わせたが、確認できなかった。船体に貼付する船舶検査の検査済み票がないため、所有者は確認できなかった。
簡易代執行に踏み切る際の組織内部の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾区域での簡易代執行の先行事例を参考にしたため、手続きなどは円滑に進んだ。</li> <li>・ 撤去費用は、県の津波対策の関連予算の中で確保した。</li> <li>・ 行政の理解を深めるため、マスコミに情報を提供し、代執行当日の取材を要請した。テレビニュースに取り上げられた結果に、代執行における県民の理解は得られた。</li> </ul>



漁船修理保管施設に放置された、2隻の小型ボート(写真はすべて和歌山県からの提供)



同じく簡易代執行の対象になった水上オートバイ

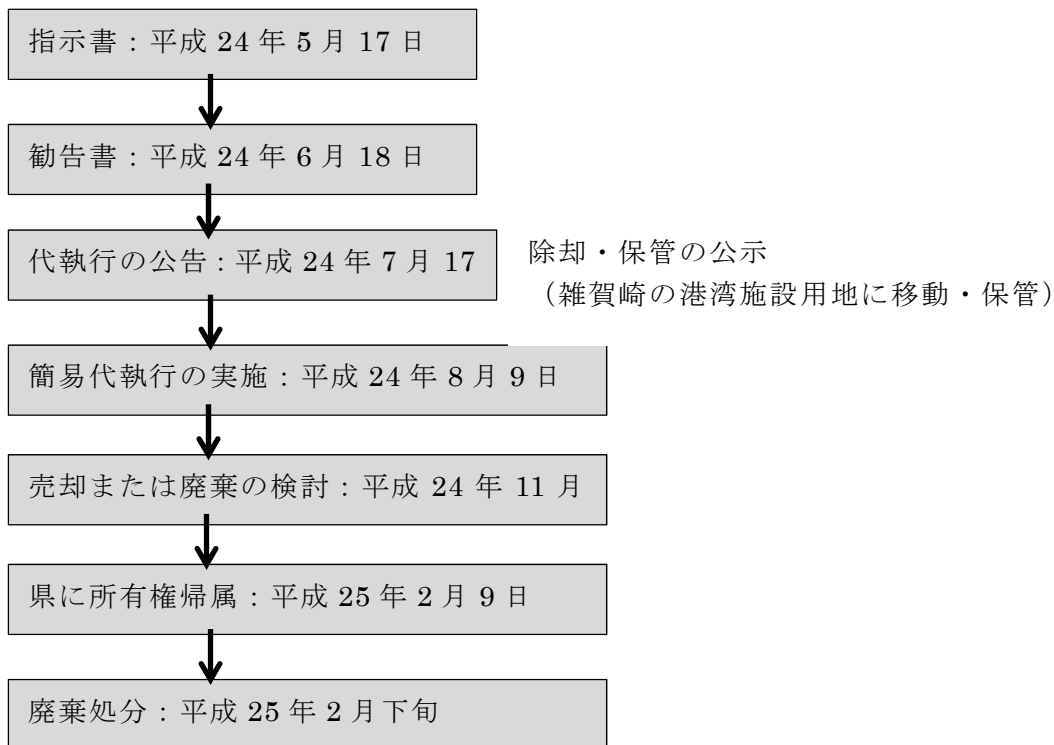


簡易代執行に向けての、現地での告示

4) 漁港漁場整備法に基づく簡易代執行の手続き

手続き	対応	履行期限
①初期対応	状況の調査、是正措置	
②指示書	法第 39 条第 5 項違反	1 カ月程度
③勧告書	法第 39 条第 5 項違反	1 カ月程度
④簡易代執行	措置を行う公告（法第 39 条の 2 第 4 項）	1 カ月程度
	簡易代執行の実行	公告の履行期限から 1 週間程度経過後
	保管（法第 39 条の 2 第 5 項）	港湾用地に保管
	保管の公示（法第 39 条の 2 第 6 項）	現地の看板設置及び庁舎前の掲示板に公告
⑤売却または廃棄の検討	法第 39 条の 2 第 7 項、第 8 項	保管の公示から 3 カ月経過後
⑥県に所有権が帰属	法第 39 条の 2 第 11 項	保管の公示から 6 カ月経過後
⑦廃棄処分	再販価値がないと判断	

5) 田辺漁港における簡易代執行のスケジュール



#### 6) 簡易代執行の実施

代執行の実施日	平成 24 年 8 月 9 日
代執行した船舶	小型釣りボート 2 隻（長さ 5m、5.7m）、水上オートバイ（長さ 2.7m）1 隻
代執行した工作物	なし
撤去費用	84,000 円（トラックによる運搬費）
代執行に要した人員（態勢）	本庁から 2 名ほど、西牟婁振興局から 2 名ほど
撤去作業の請負業者	和歌山市内の産業廃棄物処理業者に発注
一時保管場所	雑賀崎（和歌山市）の港湾施設用地に保管
保管費用	県有地のため、費用は発生しなかった
保管日数	公示の日から 6 カ月経過するまで
船舶の返還	所有者からの返還請求はなかった
処分方法	再販価値がないため、産業廃棄物処理業に処分を依頼
処分費用	144,000 円



簡易代執行当日のボートと水上オートバイ  
クでの積み込み作業



請負業者のユニック付きトラッ

#### 7) 簡易代執行実施後の状況

原状回復	元の漁船修理保管施設に回復した
新たな不法船舶の発生	船舶の陸上放置は見受けられない
簡易代執行の課題	なし

## (2) 港湾区域での管理行為による船舶撤去事例

和歌山県が実施した、和歌山下津港の水軒地区（和歌山市）での放置艇の撤去事例を参考までにまとめた。

実施日	平成 25 年 9 月 21 日
実施状況	水軒地区に係留していた 100 隻の放置艇に対し、県が整備した係留施設に移動を勧告した。95 隻は所有者によって自主的に移動したが、残り 5 隻は所有者不明の沈船だったため、県の管理行為により撤去・処分した。
管理行為	簡易代執行の手続きを進める一方、船舶専門業者による鑑定を行い、再販価値がないと判断された結果、ゴミと見なし、管理者の管理行為として処分した。管理行為に対する苦情は寄せられていない。



撤去前の水軒地区の放置艇（赤い線の内側）



ボートのほか、栈橋なども撤去された



トラックに積み込まれる撤去物

### (3) 阿尾漁港での管理行為による漁船の撤去事例

和歌山県は、プレジャーボートのほか、阿尾漁港（日高郡日高町）の漁港施設に放置された3隻の漁船を、管理行為として撤去・処分した事例がある。

対象漁船	陸上に保管した漁船（長さ12m以上）、係留した漁船（4m～5m）、沈んだ漁船（4m～5m）の3隻。
管理行為を実施した背景	上記の漁船3隻を所有する漁業者が死亡し、残された漁船の相続を遺族が放棄したため、県の管理行為により処分した。また、漁協からの撤去依頼が県に寄せられるとともに、津波の二次被害の可能性を考慮し、撤去・処分に踏み切った。
漁船の状況	沈んだ漁船をダイバーが潜り、クレーンで引き揚げたが、劣化が激しく、引き揚げ作業の途中にばらばらに崩壊した。
処分方法	産業廃棄物処理業者に引き渡され、処分された。
処分費用	1,982,500円



トラックに積み込まれる、陸上に放置された漁船



沈船の引き揚げ作業



#### (4) 南浦漁港での簡易代執行（宮崎県延岡市）

##### 1) 簡易代執行を実施した背景

宮崎県が整備した浦城マリーナ（南浦漁港内）に移動勧告したにもかかわらず、3隻の所有者不明船が放置されたままのため、漁港管理者の宮崎県は、公告に示した期限終了後、漁港漁場整備法第39条の2第4項の規定に基づき、簡易代執行を実施し、同法第39条の2第6項の規定により、保管等の事項を公示した。



る。

※表中の明朝体は「設問」、ゴシック体は「回答」を示す。

示す。

調査対象の概要	
利用調整等の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施時期 平成 20 年度に、「浦城湾プレジャーボート利用者調整会議」を開催。平成 21 年度に、船舶放置等禁止区域を指定。</li> <li>・実施内容 プレジャーボート対策の必要性、制度内容について説明。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施前後の変化 係留施設の有料化に対する理解が得られないことや、放置等禁止区域に対する不満があったが、放置艇は減少した。</li> </ul>
簡易代執行に至るまで	
簡易代執行を視野に入れて放置艇対策に取り組むことになった背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁業者からの苦情など（漁業被害など）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民からの苦情など（無断駐車など）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境問題（騒音やゴミの投棄など）</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全に関する問題（事故の発生など）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・津波等による二次災害の不安（漂流物としての障害など）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・その他 漁港漁場整備法第39条の2に基づく、放置等禁止区域の指定。</li> </ul>
簡易代執行以外にとった措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置等禁止区域の指定 指定した。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁港管理規定の見直し 漁港管理条例の一部改正。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者協議会の設置</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・啓発活動 地元自治体の広報紙に掲載。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政指導（指導、勧告など） 依頼文書及び指示書。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取締り</li> </ul>
簡易代執行に踏み切った際の行政組織内部の課題等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・決裁           特になし</li> <li>・調整           〃</li> <li>・議会           〃</li> <li>・予算確保       〃</li> </ul>
簡易代執行の実施内容について	
対象船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>・艇種（ボート、ヨットなど） モーターボート</li> <li>・隻数 3隻</li> <li>・長さ 4.5m～9.0m</li> </ul>
所有者不明船であることの確認	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者確知に向けた取り組み 事務所への連絡を依頼する文書を船舶に直接貼り付けた</li> <li>・漁協への確認 実施した。</li> <li>・船舶検査番号の確認、日本小型船舶検査機構への照会 実施した。</li> </ul>
周知方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・看板設置 現地看板及び港湾事務所内の掲示板。</li> <li>・船舶への文書（移動勧告）の投げ込み 是正勧告書を船舶に貼り付けた。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページへの掲載 県のホームページに掲載した。</li> </ul>
移動・撤去	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務請負の有無 あり</li> <li>・請負業者の職種 港湾・漁港関連の土木会社</li> <li>・用いた機材 作業船、ユニック付きトラック</li> <li>・実施期間 平成 23 年 3 月</li> <li>・撤去費用 233,100 円（3 隻分）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・簡易代執行の実施日 平成 23 年 3 月 25 日</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・簡易代執行に要した人員 10 名程度（港湾事務所、海上保安署、警察）</li> </ul>
保管および廃棄	<p>廃棄物の場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・処分方法 一般社団法人日本マリン事業協会による FRP 船リサイクルシステムの活用</li> <li>・処分費用 282,000 円（2 隻分）</li> </ul>
	<p>非廃棄物の場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保管期間 約 2 年</li> <li>・保管費用 特になし</li> <li>・現在の状況 処分済み</li> <li>・処分方法 ボート 1 隻を売却</li> <li>・売却代金 5,000 円（1 隻分）</li> </ul>
簡易代執行実施後について	
原状回復	<ul style="list-style-type: none"> <li>・簡易代執行の前後の違い 違法棧橋等の除去につながった。</li> </ul>
新たな放置艇の発生の有無	特になし
放置防止の強化方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・看板の設置 放置等禁止区域指定の看板、貼り紙。</li> </ul>

	・見回り（管理者、漁協、その他） 巡視員、調査員による見回り。
課題	簡易代執行の手続き上の課題 船舶としての売却か、単なる有価物としての売却かについての判断が難しい。
	簡易代執行後に発生した課題
その他	簡易代執行に限らず、放置艇対策全般を通じて、管理者として感じている課題 法整備の遅さ、制度導入の必要性における認識について、河川管理者との温度差がある点。



南浦漁港の放置等禁止区域を示す看板  
一ナ



南浦漁港に整備された浦城マリ

## 2-2. 行政代執行等の実施事例

所有者が判明する船舶における行政代執行等の最近の実施例をまとめた。

### (1) 築地川（東京都中央区）の行政代執行等

築地川は、浜離宮恩賜庭園と築地市場に接する、延長 750m の二級河川である。

この築地川を拠点にマリナー営業を行っていた事業者団体により、栈橋などの係留施設やアクセス階段などの工作物が設置され、事業者や施設利用者の船舶が 70 隻以上係留されるなど、長く不法占用されていた。東京都では、当該河川の適正化（不法係留船舶などの除却）を図るため、行政代執行等を実施した。

他県においても参考になる事例として取り上げた。

#### 1) 行政代執行等を実施した背景

平成 20 年 6 月、築地川の適正化を求める地元自治会からの請願が都議会本会議において全会一致で採択されたことを受け、東京都は築地川の適正化に本格的に着手した。

築地川は区管理河川のため、河川管理者である中央区と連携し、警告活動や事業者との話し合いを繰り返し行い、是正指導を強化した。船舶の移動先として、既存の新中川暫定係留保管施設（江戸川区）や夢の島マリナー（江東区）のほか、平成 23 年度に新設した 7 号地貯木場跡係留保管施設（江東区）を提示し、自主移動を促してきた。

さらに、整備中の環状 2 号線の仮設道路として、築地市場搬入路の拡幅・補強工事が予定されていたが、川側からの施工を要することから、着手するには河川区域内の不法物件が支障となっていた。そこで、現場着工までに適正化を完了する必要があるため、適正化期限を平成 25 年 6 月末に設定した。

是正指導や係留保管施設の斡旋などの措置により、大半の船舶は自主移動したものの、一部の船舶や栈橋などの工作物が残されたため、平成 25 年 6 月 26 日から 28 日にかけて、撤去を実施した。



築地川の位置（赤い円内）。JR 新橋駅に近く、浜離宮恩賜庭園の脇を流れている。

## 2) 行政代執行等実施前の取り組み

放置等禁止区域の指定	東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例（係留保管適正化条例）に基づき、築地川を重点適正化区域（放置等禁止区域）に指定した。
関係者による協力体制	東京都の出先機関の第一建設事務所、中央区、所轄警察署、海上保安庁による連携が行われた。
指導、命令など	河川法、行政代執行法及び前述の係留保管適正化条例に基づき、文書送付や個別折衝を行うとともに、警告書等を船舶、工作物に貼付し、撤去を促した。
所有者の確認	栈橋は事業者団体のものと判明。船舶は、JCI（日本小型船舶検査機構）に船舶番号を照会し、所有者を確認した。
行政代執行等に踏み切る際の組織内部の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状2号線の整備推進は都の最重要施策であったため、内部の合意はスムーズに運んだ。</li> <li>・上記により、期限までの撤去が必須であったため、行政代執行等に伴う費用の予算確保に関し、特段問題は生じなかった。</li> </ul>

## 3) 行政代執行等の実施

代執行等の実施日	平成25年6月26日～28日
撤去した船舶	19隻（所有者判明船舶6隻、所有者不明船舶13隻）。所有者判明船舶は、係留保管適正化条例に基づき移動・保管した。所有者不明船舶は、財産価値なしと判断されたため、廃棄物として処分した。
撤去した工作物	浮栈橋2基。所有者が判明していることから、行政代執行法に基づき、移動・保管した。
撤去費用	約2,800万円
代執行等に要した人員（態勢）	東京都建設局河川部と出先の事務所合わせた延べ82名のほか、中央区、警察、海上保安庁の職員が出動した。
撤去作業の請負業者	一般土木工事として、撤去、移動、解体等を請負業者に発注した。
一時保管場所	港湾局所管の水面貯木場跡地（江東区）に保管した。
船舶の保管費用	1隻当たりの請求費用は、約57万円（流出防止のオイルフェンスの初期費用として算出した金額）。
船舶の保管日数	係留保管適正化条例により6カ月間（その期間を過ぎた場合、係留保管適正化条例に基づき都が処分できる）。
船舶の返還	所有者判明船舶6隻すべて、所有者から返還請求はない（撤去及び保管費用は未納）。
船舶の処分方法	上記の所有者判明船舶6隻のうち、5隻は廃棄。残り1隻は売却を予定したが、保管費用が評価額を上回るため、廃棄を予定。
船舶の処分費	5隻の廃棄処分費用は、324万円（見込み）

4) 築地川の行政代執行の作業写真



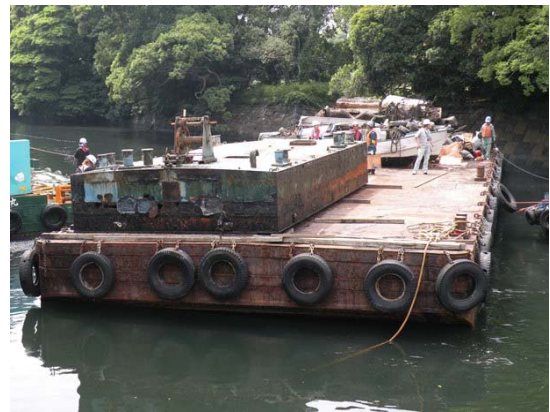
築地川に設置された、移動を促す「警告」の看板



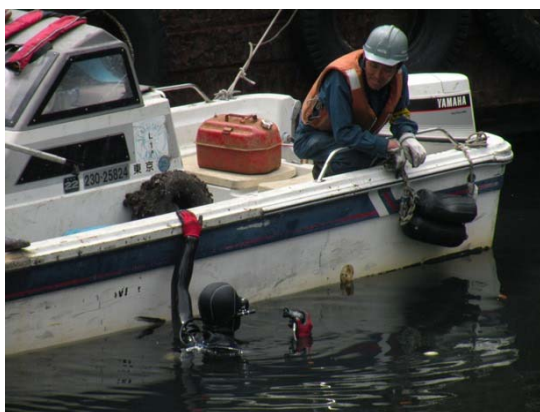
行政代執行の期間中に設置された撤去工事の看板



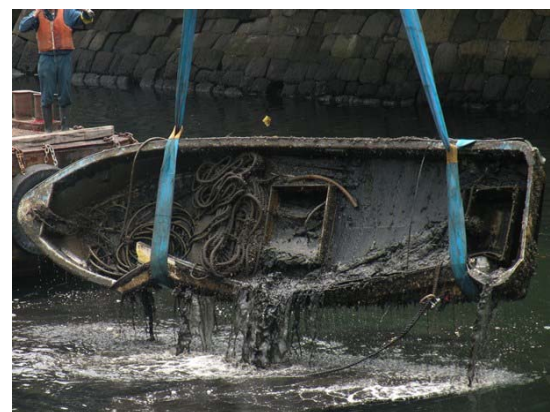
クレーン台船による鋼製栈橋の撤去作業



台船に積み込まれた鋼製栈橋とボート（奥）



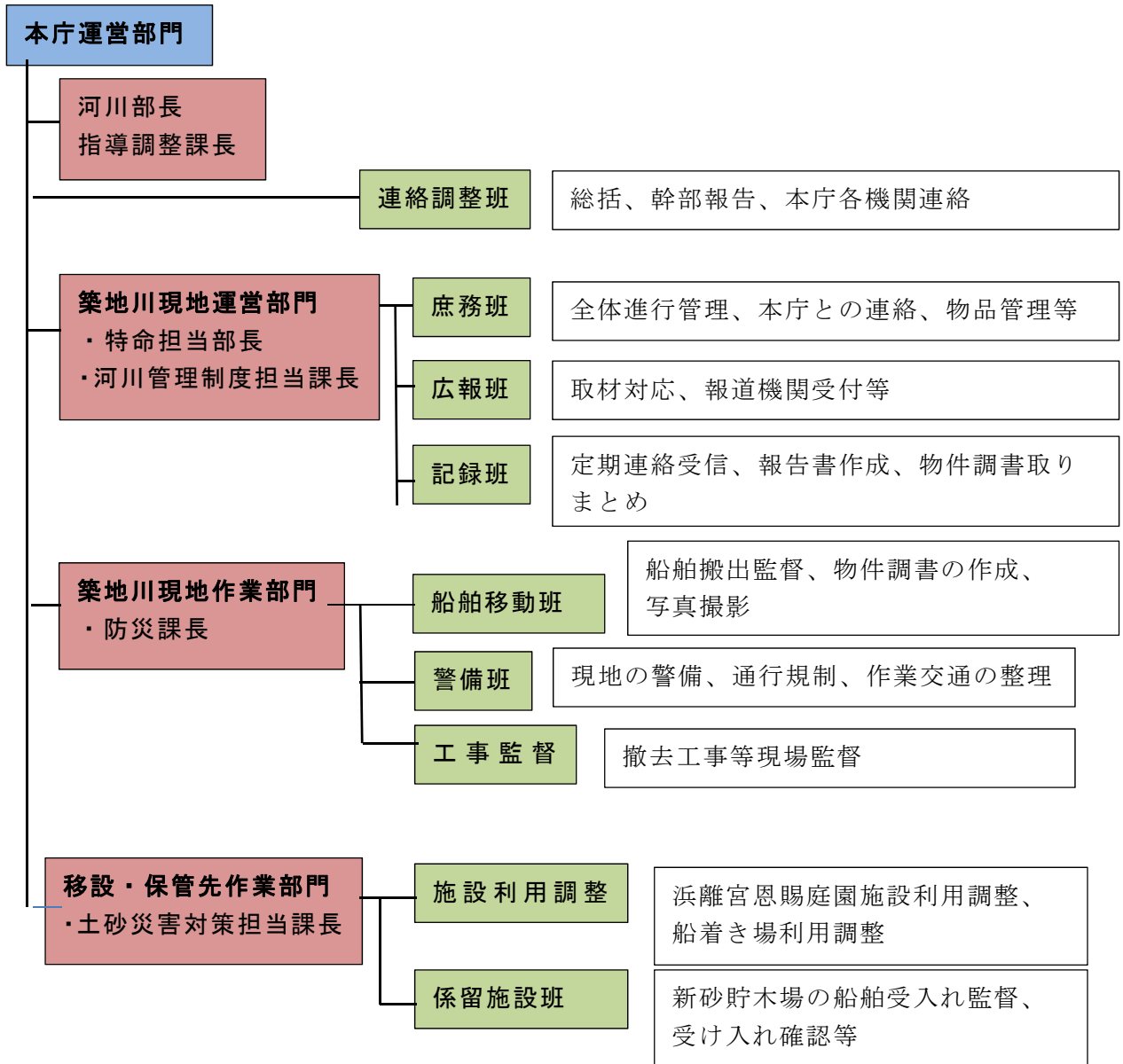
ダイバーによる沈船の引き揚げ作業



川底に沈んだ小型ボートの引き揚げ作業

5) 実施体制

東京都建設局河川部長を代執行責任者として、4つの部門、9班体制で実施された。3日間の動員延べ人数は82名だった。

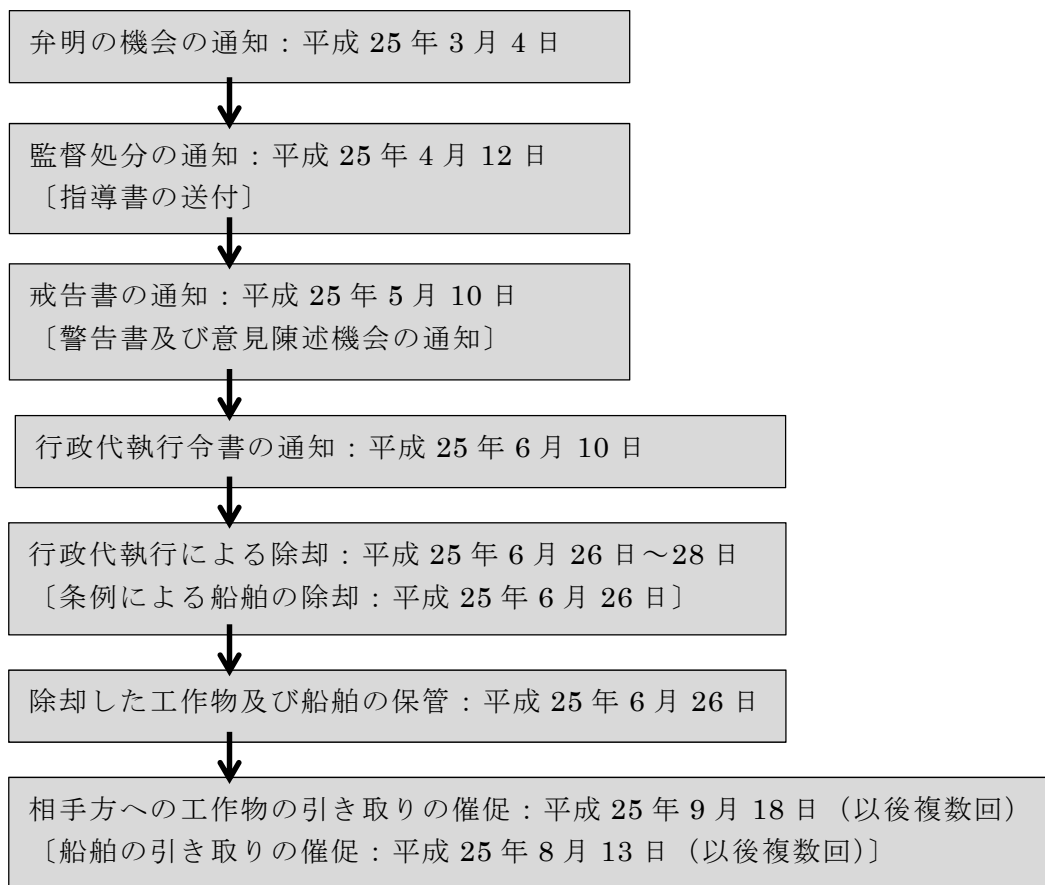




6) 行政代執行法に基づく行政代執行の手続き

手続き	対応	履行期限
①初期対応	状況の調査、是正措置	
②弁明の機会の付与	行政手続法第13条第1項第2号	
③監督処分のお知らせ	河川法第75条第1項	1カ月程度
④戒告書のお知らせ	行政代執行法第3条第1項	1カ月程度
⑤代執行令書のお知らせ	行政代執行法第3条第2項	1カ月程度
⑥行政代執行による除却	行政代執行法第2条	

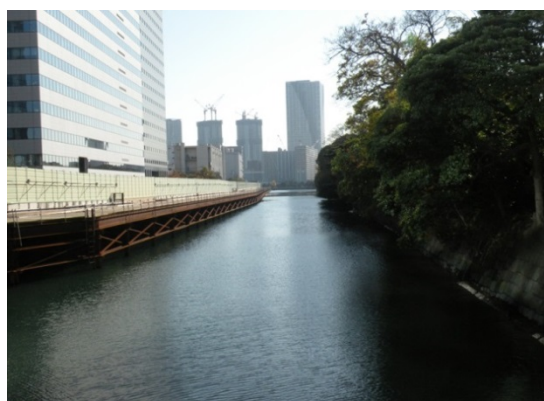
7) 築地川における行政代執行等のスケジュール



※ [ ] 内は、係留保管適正化条例に基づく手続き

8) 行政代執行等実施後の状況

原状回復	不法工作物はすべて撤去され、築地川は原状回復された。
新たな不法工作物の設置	築地川の入り口にオイルフェンスを張り、船舶の侵入と係留を防いでいる。
行政代執行等の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政代執行において保管した物件の処分が困難（船舶については、係留保管適正化条例に処分規定あり）。</li> <li>・ 不法船舶が多数存在する場合、船舶の自主移動及び代執行物件の一時保管場所の確保が難しい（今回の場合は、港湾局所管の水面貯木場跡地の使用で対応できた）。</li> <li>・ 代執行は大がかりな業務になるため、日常業務を行いながら、執行体制をどう組み立てるかが大きな課題。</li> <li>・ 費用請求や保管船舶の処分など、実施後の業務が煩雑。</li> <li>・ 廃棄物と認定するための、財産価値の判断基準の明確化が必要。</li> <li>・ 行政代執行は相手方に不利益を与える行為であるため、実施にあたっては、不法物件を放置しておくことが著しく公益に反すると認められる相応の理由が必要（公共工事の支障となるなど）。</li> </ul>



ボートや棧橋が一掃された、  
代執行後の築地川



ボートの侵入を防ぐ河口付近の  
オイルフェンス

## < 2 > 考察

簡易代執行及び行政代執行における手続き、実施事例をまとめたが、いずれも管理者の負担が増えるため、代執行に踏み切る前に、効果的な放置艇対策が求められる。

### 1. 簡易代執行

項目	手続き・効果
手続き	行政代執行に比べ、手続きは簡略化される。
費用の支出	撤去、運搬、一時保管、処分に費用がかかる。
費用の回収	所有者が不明のため、所有者から費用を回収するのは難しい。
売却の可否	古いボートの処分に困り、船舶番号などを消し去り、公共水域に投棄するケースもあることから、ボートの所有権が管理者に帰属しても、再販価値は極めて低く、売却による費用の回収は困難と言える。
効果	放置艇を解消する効果はあるが、それに伴う費用は、管理者の負担になることが多い。

### 2. 行政代執行

項目	手続き・効果
手続き	簡易代執行に比べ、弁明の機会の付与、戒告書の通知、代執行令書の通知など、手続きに時間を要する。
管理者の態勢	法解釈、決済、予算確保、職員の手配など、複数の部署がからむため、規模の小さい自治体では実施に踏み切れない場合がある。
逃避	代執行前日にほかの水域に逃げ、代執行を免れるケースが多い。
妨害行為	代執行当日、ボート所有者などから妨害を受ける可能性があるため、警察に警備を依頼することもある。
費用の支出	撤去、運搬、一時保管に費用がかかる。
費用の回収	代執行に要した費用は所有者に請求できるが、撤去費用などは私債権にあたるため、強制的回収は裁判所の判断が必要になる。
回収物の保管義務	行政代執行法には、回収物の保管、処分に関する規定はないため、管理者は民法に従い、回収物を適正に保管しなければならない。所有権は管理者に帰属しないため、勝手に廃棄処分できず、保管を続けなければならない。
回収物の返還請求	有価と判断されるボートなら所有者は返還請求するが、再販価値が少ない場合、返還を求めないケース（費用負担の回避）もある。
効果	放置艇を解消する効果はあるが、それに伴う費用は、管理者の負担になることが多い。

## VI. 5. 警察機関と連携した取締り状況調査

### < 1 > 調査結果

#### 1. 警察機関と連携した実施事例

福井県と広島県における海上保安部による放置艇の取締り事例をまとめた。

##### (1) 小浜漁港（福井県小浜市） 管理者：福井県

※表中の明朝体は「設問」、ゴシック体は「回答」を示す。

取締りに至るまで	
警察機関との協力体制について	・警察機関への働きかけの経緯 放置等禁止区域が制定された後においても、放置艇が後を絶たないため。
	・日常的な協力関係の有無 不法係留対策について助言を受けている。
	・警察機関との調整内容 不法係留対策のスケジュール、刑事告発の提出資料、配達方法など。
	・警察機関との連携に関する組織内部の考え方 海上保安署と適宜協議しながら対応していく考え。
検挙、罰則適用までも視野に入れて放置艇対策に取り組むことになった背景	・漁業者からの苦情など（漁業被害など） 漁具への損傷。
	・地域住民からの苦情など（無断駐車など） なし
	・環境問題（騒音やゴミの投棄など） ゴミの放置。
	・安全に関する問題（事故の発生など） 早朝の出航による漁船との接触。
	・津波等による二次災害の不安（漂流物としての障害など） なし
	・その他 行政監察において漁港の利用調整を図るよう指摘された。
取締り以外にとった措置	・放置等禁止区域の指定 平成 11 年 9 月に漁港管理条例を制定し、プレジャーボートの受け入れを開始。平成 13 年 4 月、漁港漁場整備法において放置等禁止区域の考えが追加されたことにより、平成 14 年 4 月に、小浜漁港に放置等禁止区域を定めた。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁港管理規定の見直し なし</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者協議会の設置 小浜漁港利用促進協議会（平成 11 年～）を設置。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・啓発活動 放置等禁止区域の看板設置、パンフレットの配布。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政指導（ボート所有者への指導、勧告など） 電話による口頭指導、条例改正の説明文の郵送。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者確知に向けた取組み なし</li> <li>・漁協への確認 なし</li> <li>・船舶検査番号の確認、日本小型船舶検査機構への照会 なし</li> <li>・その他 なし</li> </ul>
取締りに踏み切った際の行政組織内部の課題等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・決裁 放置禁止区域設定当時は、取締り実績なし。</li> <li>・調整</li> <li>・議会</li> <li>・予算確保</li> </ul>
要請の実施日	平成 24 年 2 月 16 日
要請先	要請先：小浜海上保安部
取締りの内容	ボート所有者 5 名を検挙（小浜区検察庁に送致）
法令違反	漁港漁場整備法第 39 条第 5 項第 2 号 （船舶、自動車その他の物件で漁港管理者が指定したものを捨て、又は放置すること。）
取締りの実施日	平成 24 年 3 月
取締りの対象船放置艇の隻数、長さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・艇種 ボート</li> <li>・隻数 6 隻</li> <li>・長さ 6.27m～10.42m</li> </ul>
検挙者	5 名
取締り後について	
原状回復	捜査が完了し、送致前までに、各ボート所有者は、県の指定管理施設の利用許可申請を行い、許可を受けた結果、放置艇は解消された。
新たな放置艇の発生の有無	なし

(2) 草津漁港（広島県広島市） 管理者：広島県



草津漁港の放置艇



警告書を貼られた草津漁港の放置艇

※表中の明朝体は「設問」、ゴシック体は「回答」を示す。

取締りに至るまで	
警察機関との協力体制について	<p>・警察機関への働きかけの経緯 再三の撤去指導や撤去命令にもかかわらず、改善が見られなかったことから、八戸港（青森県）での一斉検挙を先行事例として、平成20年に広島港内で行った取締り事例を参考に、海上保安部への働きかけを実施した。</p>
	<p>・日常的な協力関係の有無 放置艇の簡易代執行の立会い、放置艇対策協議会のメンバー。</p>
	<p>・警察機関との調整内容 通知文面の調整、対象者の選別（特に悪質なもの）、これまでの経緯の提出。</p>
	<p>・警察機関との連携に関する組織内部の考え方 漁港漁場整備法（又は港湾法）と港則法で連携した方が効果的と考えたため。また、県より、警察機関である海上保安部からの措置の方が効果的とも考えたもの。</p>
検挙、罰則適用までも視野に入れて放置艇対策に取り組むことになった背景	<p>・漁業者からの苦情など（漁業被害など） 草津漁協からの強い依頼があった。</p>
	<p>・地域住民からの苦情など（無断駐車など） 特になし</p>
	<p>・環境問題（騒音やゴミの投棄など） 特になし</p>
	<p>・安全に関する問題（事故の発生など） 無秩序な係留による船舶航行に対する阻害の懸念があった。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・津波等による二次災害の不安（漂流物としての障害など） 特に平成3年の台風での洪水による被害を契機に広島湾地域全体の放置艇対策を強化している経緯がある。</li> <li>・その他 公的係留保管施設（五日市漁港フィッシャリーナ）の無断使用。</li> </ul>
取締り以外にとった措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置等禁止区域の指定 あり</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁港管理規定の見直し なし</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者協議会の設置 「広島湾地域プレジャーボート等対策連絡協議会」（国土交通省中国地方整備局太田川河川事務所主宰）の設置。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・啓発活動 看板の設置やホームページへの掲示。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政指導（ボート所有者への指導、勧告など） あり</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者確知に向けた取組み なし</li> <li>・漁協への確認 常時の情報提供</li> <li>・船舶検査番号の確認、日本小型船舶検査機構への照会 あり</li> </ul>
取締りに踏み切った際の行政組織内部の課題等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・決裁</li> <li>・調整</li> <li>・議会</li> <li>・予算確保</li> <li>・その他 特になし</li> </ul>
要請の実施日	平成24年3月21日
要請者と要請先	要請者：広島県広島港湾振興事務所 要請先：広島海上保安部長
取締りの内容	①草津漁港における不法係留 ②五日市漁港フィッシャリーナへの不許可係留
法令違反	漁港漁場整備法第39条第5項第2号 （船舶、自動車その他の物件で漁港管理者が指定したものを捨て、又は放置すること。）
取締りの実施日	同年8～9月頃（要請のうち、五日市漁港フィッシャリーナ分は保留）
取締りの対象船放置艇の隻数、長さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・艇種（ボート、ヨットなど） 水上スキー牽引用ボート</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隻数 1 隻</li> <li>・ 長さ 21 フィート (6.3m)</li> </ul>
検挙者 (有無、人数)	1 名
艇の放置理由	普段は民間マリーナに陸上保管しているが、夏は頻繁に使用するため、自宅近くの漁港に係留している。
取締りの結果、効果	自主撤去
取締り後について	
原状回復	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 取締り前後の違い 特になし</li> </ul>
新たな放置艇の発生の有無	新規発生は不明。放置艇数は減少傾向にある。
放置防止の強化方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 看板の設置 設置した。</li> <li>・ 見回り (管理者、漁協、その他) 管理者が定期的に見回りを実施している。</li> </ul>
課題	警察機関による取締りの手続き上の課題 証拠として使用するために、膨大な量の資料を提出する必要がある。
	取締り後に発生した課題 特になし



## < 2 > 考察

放置艇の取締りにおける海上保安部への要請は、青森県が八戸港に係留する 23 隻の放置艇の取締りを目的に、八戸海上保安部に港湾法違反により要請し、平成 19 年 9 月に、ボート所有者 23 名を一斉検挙したのが初の事例となる。書類送検後、略式裁判で全員に 10 万円の罰金刑を言い渡し、検挙を機に放置艇はすべて自主移動された。

この事例を参考に、管理者の再三の指導に従わない悪質なボート利用者に対し、海上保安部に取締りを要請する管理者は増える傾向にある。水域管理者による指導や命令に比べ、海上保安部による取り調べや検挙は、ボート所有者に適正保管の自覚を促すため、放置艇解消の効果が期待できる。

前述の福井県の小浜漁港と広島県の草津漁港に共通しているのは、放置艇対策として、普段から海上保安部との連携を積極的に行っていたことが挙げられる。問題意識を共有化することで、取締りを要請するほうも要請されるほうも動きやすかったと思われる。

小浜漁港と草津漁港のいずれの放置艇も、検挙を機に、ボート所有者による自主移動が行われ、当初の目的を達成したが、取締りを要請する際には、取締りの根拠となる、しっかりした証拠資料などの提出が求められ、当該資料を取り揃える管理者の負担が増えることが予想される。

海上保安部に取締りを要請する管理者は今後も増えると思われるが、伝家の宝刀を抜く条件として、漁港であれば、漁港漁場整備法に基づく放置等禁止区域の指定を行った上で（同法に違反した事実が必要）、放置艇を収容する施設（小浜漁港では、同漁港内の指定管理施設、八戸港では、同港内のボートパーク）を用意し、そこに誘導する必要がある。

## VI. 6. 漁港におけるプレジャーボートの収容保管における

### 課題等に関する漁港管理者の意識調査

#### < 1 > 調査結果

都道府県の管理者を対象とした「漁港におけるプレジャーボートの収容保管における課題等に関する漁港管理者の意識調査」として配布したアンケートの結果を整理した。

なお、アンケートの配布先は441管理者（市町村401、都道府県40）であったが、所在市町村担当や漁港別担当の記入が得られたことで回答数は540件となった。

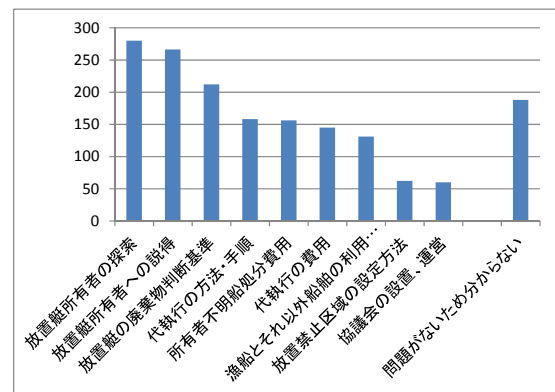
#### 1. 放置艇対策を進める上での課題（問1）

放置艇対策を進める上での課題として多数回答が得られたものは、「放置艇所有者の探索」16.9%、「放置艇所有者に対する移動等の説得」16.0%、「放置艇を廃棄物とする判断基準」12.8%であった。

##### ■放置艇対策を進める上での課題

放置艇の所有者の探索	280	16.9%
放置艇所有者に対する移動等の説得	266	16.0%
放置艇を廃棄物とする判断基準	212	12.8%
代執行(行政・簡易)の方法や手順	158	9.5%
所有者不明の沈没船(廃棄物)処分費	156	9.4%
代執行(行政・簡易)の費用の目途が立たない	145	8.7%
漁船とそれ以外船舶の利用調整(ルールづくり)	131	7.9%
放置禁止区域の設定方法	62	3.7%
利用調整のための協議会の設置、運営	60	3.6%
放置艇に関する問題がないため分からない	188	11.3%
N =		1,658 100.0%

Nは選択肢のうち該当する複数回答数であり、回答者数ではない



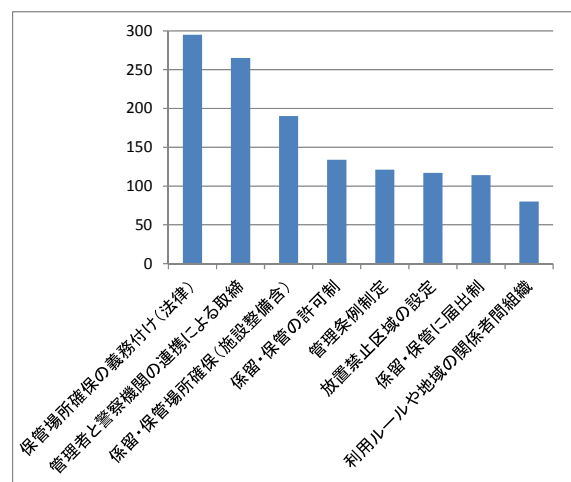
#### 2. 放置艇対策を進めるにあたっての有効手段（問2）

放置艇対策を進めるにあたっての有効手段として多数回答が得られたものは、「所有者に対する保管場所確保の義務付け（法律）」22.4%、「管理者と警察機関の連携による取締り」20.1%、「適正な係留・保管場所の確保（施設整備含）」14.4%であった。

##### ■放置艇対策の有効手段

所有者に対する保管場所確保の義務付け(法律)	295	22.4%
管理者と警察機関の連携による取締り	265	20.1%
適正な係留・保管場所の確保(施設整備含)	190	14.4%
漁港管理規定に基づく係留・保管の許可制導入	134	10.2%
PB管理条例の制定	121	9.2%
放置禁止区域の設定	117	8.9%
係留・保管に対する届出制の導入(条例外含)	114	8.7%
利用ルールづくり・関係者間組織(協議会)設置	80	6.1%
N =		1,316 100.0%

Nは選択肢のうち該当する複数回答数であり、回答者数ではない



### 3. 地域の関係者間組織（協議会）の設置（問3）

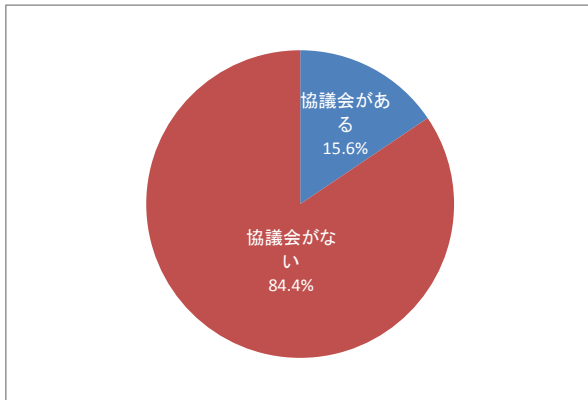
地域の関係者間組織（協議会）について、84の管理者から「協議会がある」15.6%の回答が得られた。

「協議会がある」84の構成内訳は、「漁港管理者と漁業関係者」13、「漁港管理者とプレジャーボート利用者」11が多数であり、次いでこれらに「地元市町村」「地域住民」「マリンレジャー関係者」が加わる組合せとなっている。

■ 放置艇対策に関する地域関係者間組織（協議会）の有無

協議会がある	84	15.6%
協議会がない	456	84.4%
N =		540
		100.0%

Nは有効回答者数



	漁港管理者	地元市町村	漁業関係者	地域住民	PB利用者	マリンレジャー関係者	警察・海上保安署	
●								13
●			●					11
●	●	●		●				9
●	●							8
●	●	●			●			7
●	●	●						5
●	●	●	●	●				5
●	●	●			●			5
●	●	●		●	●			5
●		●		●				3
●			●	●				3
●				●	●			2
●		●		●	●	●		2
●			●					1
●		●	●					1
●		●			●	●		1
●	●	●	●					1
●		●	●	●				1
●	●	●	●	●				1
●	●	●	●	●				1
								84

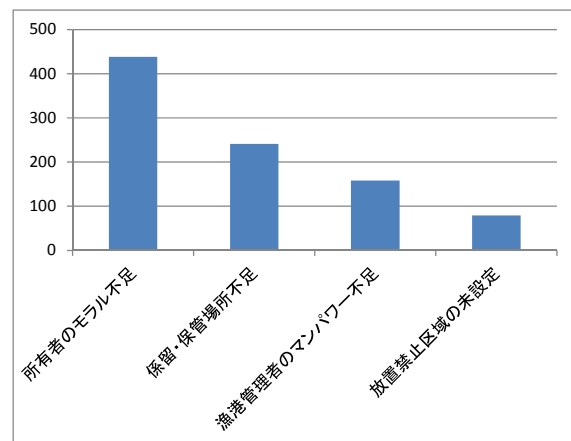
### 4. 放置艇が生じる理由（問4）

放置艇が生じる理由として多数回答が得られたものは、「所有者のモラル不足」47.8%、「所有者に適する係留・保管場所がない」26.3%、「漁港管理者のマンパワー不足」17.2%であった。

■ 放置艇が生じる理由

PB所有者のモラル不足	438	47.8%
所有者に適する係留・保管場所がない	241	26.3%
漁港管理者のマンパワー不足	158	17.2%
放置禁止区域の設定をしていない	79	8.6%
N =		916
		100.0%

Nは選択肢のうち該当する複数回答数であり、回答者数ではない



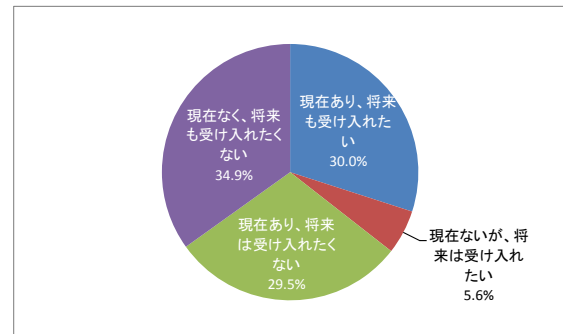
## 5. 「遊漁」目的のプレジャーボートの漁港利用（問5）

「遊漁」目的のプレジャーボートについては、「現在あり、将来も受け入れたい」30.0%、「現在あり、将来は受け入れたくない」29.5%、「現在ないが、将来は受け入れたい」5.6%、「現在なく、将来も受け入れたくない」34.9%であった。

□管理している漁港における「遊漁」目的の  
プレジャーボート利用の現在と将来の考え

現在あり、将来も受け入れたい	134	30.0%
現在あり、将来は受け入れたくない	132	29.5%
現在ないが、将来は受け入れたい	25	5.6%
現在なく、将来も受け入れたくない	156	34.9%
N =		447 100.0%

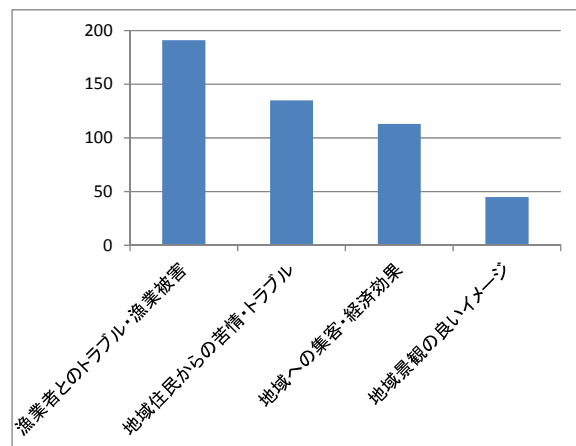
Nは有効回答者数



また、「遊漁」目的のプレジャーボートの漁港利用については、「漁業者とのトラブルや漁業被害がある」39.5%、「地域住民からの苦情やトラブルがある」27.9%、「地域への集客・経済効果に繋がっている」23.3%、「地域の景観が良いイメージになっている」9.3%であった。

「遊漁」目的のプレジャーボート利用	ある	ない	n	
漁業者とのトラブルや漁業被害がある	191	39.5%	300	491
地域住民からの苦情やトラブルがある	135	27.9%	356	491
地域への集客・経済効果に繋がっている	113	23.3%	380	493
地域の景観が良いイメージになっている	45	9.3%	450	495
N =		484	100.0%	

Nは各項目で「ある」を選択した全数、nは各項目の有効回答者数



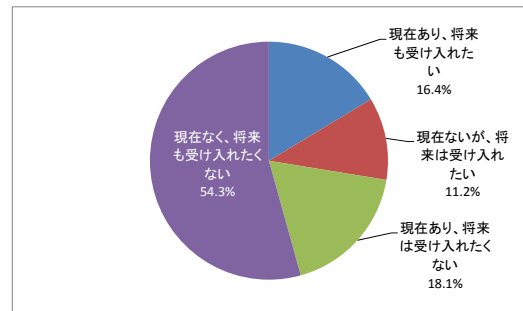
## 6. 「遊漁」以外の目的のプレジャーボートの漁港利用（問6）

「遊漁」目的以外のプレジャーボートについては、「現在あり、将来も受け入れたい」16.4%、「現在あり、将来は受け入れたくない」18.1%、「現在ないが、将来は受け入れたい」11.2%、「現在なく、将来も受け入れたくない」54.3%であった。

□管理している漁港における「遊漁」目的以外の  
プレジャーボート利用の現在と将来の考え

現在あり、将来も受け入れたい	76	16.4%
現在あり、将来は受け入れたくない	84	18.1%
現在ないが、将来は受け入れたい	52	11.2%
現在なく、将来も受け入れたくない	252	54.3%
N =		464
		100.0%

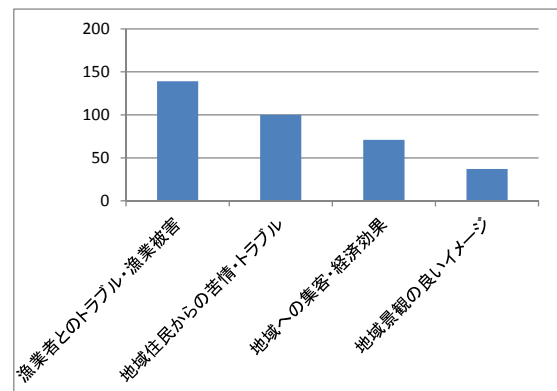
Nは有効回答者数



また、「遊漁」目的以外のプレジャーボートの漁港利用については、「漁業者とのトラブルや漁業被害がある」40.1%、「地域住民からの苦情やトラブルがある」28.8%、「地域への集客・経済効果に繋がっている」20.5%、「地域の景観が良いイメージになっている」10.7%であった。

「遊漁」目的以外のプレジャーボート利用	ある	割合	ない	n
漁業者とのトラブルや漁業被害がある	139	40.1%	321	460
地域住民からの苦情やトラブルがある	100	28.8%	365	465
地域への集客・経済効果に繋がっている	71	20.5%	395	466
地域の景観が良いイメージになっている	37	10.7%	427	464
N =		347	100.0%	

Nは各項目で「ある」を選択した全数、nは各項目の有効回答者数



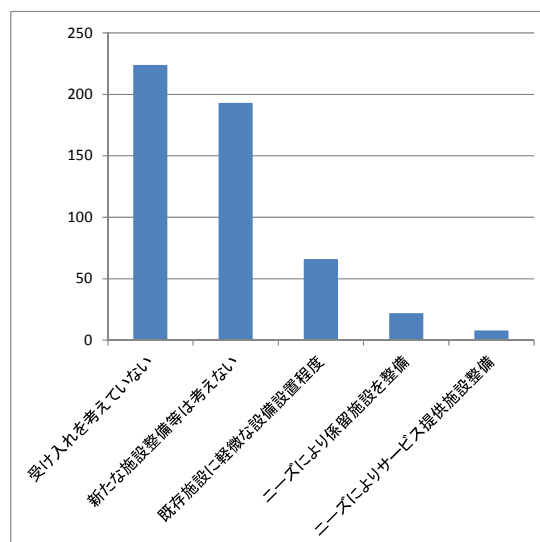
## 7. プレジャーボート収容施設整備の対応規模（問7）

プレジャーボート収容施設整備の対応規模について多数回答が得られたものは、「受け入れを考えていない」43.7%、「受け入れるが新たな施設整備等は考えない」37.6%「既存施設に軽微な設備を設置する程度」12.9%であった。

■管理している漁港で対応を考えている収容施設整備規模

PBの受け入れを考えていない	224	43.7%
PBを受け入れるが新たな施設整備等は考えない	193	37.6%
既存施設に軽微な設備を設置する程度	66	12.9%
ニーズに応じて新たな係留施設(浮桟橋等)整備	22	4.3%
ニーズに応じてサービス提供施設を整備	8	1.6%
	N = 513	100.0%

Nは有効回答者数



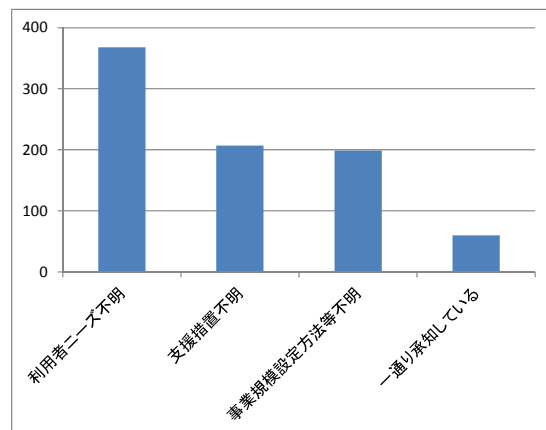
## 8. プレジャーボート収容施設整備に関する情報（問8）

プレジャーボート収容施設整備に関する情報については、「利用者ニーズの程度が分からない」44.1%、「支援措置（国の補助金等）が分からない」24.8%「事業規模の設定方法等が分からない」23.9%、「一通り承知している」7.2%であった。

■管理している漁港での収容施設整備の情報認知度

利用者ニーズの程度が分からない	368	44.1%
支援措置(国の補助金等)が分からない	207	24.8%
事業規模の設定方法等が分からない	199	23.9%
一通り承知している	60	7.2%
	N = 834	100.0%

Nは選択肢のうち該当する複数回答数であり、回答者数ではない



## < 2 > 考察

調査結果より管理者の意向として選択率の高い回答を整理すると次のとおりである。

放置艇が生じる理由として、所有者のモラル不足や利用を促す適当な係留・保管場所がない、管理者側の問題としてのマンパワー不足が挙げられた。(問 4)

管理者が放置艇対策を進める上での課題は、所有者及び放置艇の探索や移動等の説得のほか、管理者側が放置艇を廃棄物とする判断基準が挙げられていた。(問 1)

放置艇対策の有効手段として、法律による所有者に対する保管場所確保の義務付け、管理者と警察機関の連携による取締り、施設整備を含む適正な係留・保管場所の確保が挙げられた。(問 2)

地域の関係者間組織(協議会)は、設置されているとする 84 の管理者について、その構成をみると、管理者、漁業関係者、プレジャーボート利用者といった利害関係者のほか、地元市町村、地域住民、マリンレジャー関係者等が加わった組織もあり、広く地域の問題として捉えた構成がみられた。(問 3)

管理者としてプレジャーボート受け入れの意向として、現在及び将来にわたり受け入れたいとする割合は、遊漁目的が 1/3、遊漁目的以外が 1/4 であった。一方、現在及び将来にわたり受け入れたくないとする割合は、遊漁目的が 2/3、遊漁目的以外は 3/4 を占めた。

プレジャーボート受け入れの課題は、遊漁目的それ以外を問わず、漁業者とのトラブルや漁業被害、地域住民からの苦情やトラブルであった。なお、地域の経済効果や景観向上といった良いイメージを抱く意見もあった。(問 5,6)

プレジャーボート収容施設整備については、新たな施設整備は行わずに現況対応あるいは受け入れを考えていないが過半数あった。また、施設整備に関する情報について、利用者ニーズや事業規模の算定方法が不明、国の補助金等がわからないといったものがあつた。(問 7,8)

以上から伺うことができる放置艇対策に関する管理者意識は次となる。

- ・プレジャーボート所有者には、モラルの向上、漁業者や地域住民とのトラブル回避が望まれ、これらがプレジャーボート受け入れに懐疑的とならざる得ない理由でもある。
- ・管理者側の制約として、放置艇並びにその所有者の探索や説得の方法、それにかかる手間や時間、対策を進めるためのマンパワーの不足、放置艇を廃棄物とする明確な判断基準がないことである。
- ・有効な放置艇対策は、保管場所確保の義務付け、取締り、施設整備を含む係留・保管場所の確保と考える。協議会を設けて地域情報の共有化を図る自治体もある。
- ・プレジャーボート収容施設整備については消極派が多数であり、利用者ニーズや支援措置といった基礎情報が不足している管理者もある。

## Ⅶ 摘要

漁港における放置艇を解消するための課題を抽出し、課題解決に向けた内容を提案するとともに、推進計画として提案内容の着手時期を、短期（1、2年先）、中期（5、6年先）、長期（10年先）に分けて整理した。

### 1. 課題の抽出

- (1) 放置艇対策の一体的な取り組み
- (2) 関係者による協議会の設置
- (3) 許可区域の拡充（適地の調査、受け入れ手続き、放置艇解消）
- (4) 届け出の実施
- (5) 漁業協同組合に対する放置艇受け入れへの協力要請
- (6) 海上保安部との連携強化（情報交換、取締り強化）
- (7) 受け入れ先のミスマッチの回避（保管料金、最小限の機能など）
- (8) 沈没船を防ぐための取り組み
- (9) 代執行におけるノウハウのデータベース化（データ蓄積、運用）

### 2. 課題解決に向けた提案

- (1) 放置艇対策の一体的な取り組み

放置艇を解消するには、水域（管理者）ごとの取り組みだけでなく、港湾、漁港、河川を連携した水域を対象とする総合的な計画の策定が重要である。そのため、都道府県などの関係部署が組織横断的に連携・協力し、解消に向けた一体的な対策を講じる必要がある。

- (2) 関係者による協議会の設置

放置艇問題に解決にあたっては、漁業関係者をはじめ、地域住民、ボート販売店、プレジャーボート利用者（愛好者団体）、警察・海上保安部などの関係者から構成される協議会を設置し、それぞれの立場での課題を整理するとともに、解決に向けた手法の検討、役割分担など、関係者の意見を取り入れ作成したアクションプランに基づいた目標を設定し、その実現を図る組織づくりが必要である。

- (3) 許可区域の拡充

漁港区域の放置艇を減らすには、放置等禁止区域の指定とともに、水域に余裕がある場合は、併せて許可区域を指定し、放置艇を収容する取り組みが有効である。放置等禁止区域だけを指定しても、放置艇は他の水域に逃げ込むことが想定されるため、放置艇を集約し、許可艇として適正管理が可能な環境を整えることが肝要である。放置艇対策は、規制措置と保管能力の向上を両輪としたものであるのが望ましい。

- (4) 届け出の実施

許可区域の指定をすみやかに行えない場合は、許可区域を含む、適正な場所への将来の移動を円滑にするため、ボート利用者に対し、届け出の提出を要請するの



有効である。ボート所有者の氏名や住所などを把握する届け出は、ボート所有者に対し、さまざまな情報を伝える手段となり、管理者による放置艇対策への理解と協力を得る効果がある。

(5) 漁業協同組合に対する放置艇受け入れへの協力要請

許可区域を指定するには、地元の漁業協同組合の同意が必要になるが、プレジャーボートの受け入れに消極的な組合もあることから、漁業活動に支障のない範囲で、許可区域の指定に理解と協力を求める取組みが必要になる。

(6) 海上保安部との連携強化

本報告書の事例調査で取り上げた海上保安部による取締りは、放置艇対策の有効な手立てとなることから、管理者の再三にわたる警告に従わない利用者に対しては、漁港漁場整備法違反の事実を根拠に、海上保安部に取締りを依頼するのが有効である。そのため、海上保安部との普段からの放置艇対策に関する意見交換などを行い、意思の疎通を図るのが大切な要素となってくる。

(7) 受け入れ先のミスマッチの回避

放置艇の受け入れ先として、マリーナやボートパーク、フィッシャリーナなどの施設が用意され、収容余力のあるところも見受けられる。ボートパークやフィッシャリーナは、放置艇対策として整備され、使用料は比較的低廉に設定される傾向にある。一方、民間、公共を含むマリーナは、放置艇対策で整備されたものではないため、機能やサービスに見合う、比較的高めの保管料を設定するケースが多い。

仮に、収容余力のあるマリーナが近傍にあっても、保管料などの条件が合わないことも想定され、受け入れにおけるミスマッチを引き起こしやすい。したがって、放置艇を効果的に誘導、集約するには、許可区域などの簡易な施設を基本に、手頃な使用料であるのが望ましい。漁港におけるプレジャーボート許可区域の年間使用料は、概ね5万円程度（3万円～7万円）である（下表参照）。

漁港におけるプレジャーボート許可区域（指定施設）の使用料

地方公共団体	ボートの長さ	年間使用料
福島県	7～14m 未満の場合、月額 3,300 円	39,600 円
茨城県	7～8m 未満の場合、月額 5,810 円	69,720 円
和歌山県	1m1 日につき 27 円（ボート長さ 7m の場合）	68,985 円
高松市	6m 以上の場合	30,850 円
長崎県	ボート長さ 7m の場合、1m1 日につき 20 円以内	51,100 円以内

※地方公共団体の漁港管理条例に記された金額

(8) 沈没船を防ぐための取組み

ボートの放置状態が長く続き、出航回数が少なくなると、雨水などが溜まることにより、しまい沈没化するおそれがある。その結果、燃料やオイルが海に流出し、環境汚染を引き起こすほか、陸上への引き揚げに多大な費用がかかる。このような

事態を防ぐには、許可区域など、有料での受け入れを進め、ボート利用者に対する保管意識を高める啓発が大切になる。

また、利用者がボートを手放す際は、一般社団法人日本マリン事業協会が取り組んでいる、使用済み船舶のリサイクルシステムなどの情報を提供し、不法投棄を防ぐ適正処分を促す仕組みを取り入れたい。

#### (9) 代執行におけるノウハウのデータベース化と運用

所有者が判明する放置艇を撤去するには、行政代執行に基づく手続きが必要になるが、規模の小さい地方公共団体では、職員、予算、経験などで制約を受ける場合がある。

また、行政代執行によって撤去・保管した船舶を、管理者が処分できる規定は行政代執行法には設けられていないため、保管期間が長引くことも懸念される。そのような事情を鑑み、行政代執行による各地の撤去事例をデータベース化し、代執行を検討している地方公共団体に迅速に情報提供できる仕組みが求められる。

### 3. 課題解決に向けた提案の着手計画

漁港における放置艇を解消するための課題解決に向けた提案の着手時期を、短期（1、2年先）、中期（5、6年先）、長期（10年先）に分けて整理した。

漁港における放置艇の解消に向けた提案の着手計画

	①	②	③	④
短期 (1,2年先)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置艇対策の一体的な取り組み</li> <li>・協議会の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・許可区域の拡充 (適地の調査)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・届け出の実施 (手続き)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁協に対する協力要請</li> </ul>
中期 (5,6年先)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上保安部との連携強化 (情報交換)</li> <li>・協議会での検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・許可区域の拡充 (受け入れ手続き)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・受け入れ先のミスマッチの回避</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・代執行におけるノウハウのデータベース化</li> </ul>
長期 (10年先)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上保安部との連携強化 (取締り強化)</li> <li>・協議会での検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・許可区域の拡充 (放置艇解消)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沈没船を防ぐための取り組み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・代執行におけるノウハウの運用</li> </ul>

### IX 引用文献

- 1) 水産庁：平成24年3月「プレジャーボートの適正な係留・保管推進マニュアル」
- 2) 社団法人全国漁港漁場協会：平成21年度「漁港漁場管理の手引き」