

平成 28 年度水産基盤整備調査委託事業
「漁港における放置艇対策推進調査」
報 告 書

平成 29 年 3 月

公益社団法人 全国漁港漁場協会

< 目 次 >

調査の目的.....	1
第1章 調査漁港における放置艇及び沈廃船処理の取り組みの概要	2
1-1 プレジャーボート全国実態調査の結果概要	2
1-2 放置艇が引き起こす問題点	3
1-3 推進計画の概要	4
1-4 調査漁港の選定と取り組みの概要.....	5
(1) 放置艇が減少した漁港	5
(2) 放置艇が増加した漁港	5
(3) 沈廃船処理を円滑に行っている漁港.....	5
1-5 調査漁港の位置	6
1-6 調査結果の概要一覧	7
(1) 放置艇が減少した漁港	7
(2) 放置艇が増加した漁港	9
(3) 沈廃船処理を円滑に実施している漁港	10
第2章 調査漁港における放置艇対策の取り組みの詳細	12
2-1 放置艇が減少した漁港.....	12
(1) 利用調整施設を指定し、放置艇を収容した「苅屋漁港」	12
(2) 産地水産業強化支援事業などで係留施設を整備した「大浜漁港」	18
(3) 許可区域を拡充し、放置艇を収容した「吉見漁港」	23
(4) 地元住民の小型和船が多く利用する「入津漁港」	29
2-2 放置艇が増加した漁港.....	32
(1) 町外在住者のボートが集積する「安浦漁港」	32
第3章 調査漁港における沈廃船処理の詳細	37
3-1 沈廃船処理を円滑に進める漁港.....	37
(1) 漁船の廃船を漁協主導で処分した「宮窪漁港」	37
(2) 南海トラフ地震に備えて沈廃船を処分している「宇佐漁港」	40
第4章 沈廃船処理について	50
4-1 沈廃船が及ぼす社会的影響	50
4-2 廃船処理方法.....	51
(1) プレジャーボートの場合.....	51
(2) 漁船の場合	51
4-3 廃船を廃棄物として処分する際の基準	51
(1) 廃棄物と判断する場合の考え方.....	51

(2) 条例などによる廃棄の要件	53
4-4 プレジャーボートのリサイクル	54
【参考】自動車リサイクルの場合	60
第5章 プレジャーボートの放置艇対策に関する評価書について	62
5-1 プレジャーボートの放置艇対策に関する評価委員会の概要	62
(1) 放置艇対策の各施策の評価結果	63
(2) 今後の対応策	71
第6章 課題解決に向けた今後の取り組み	79
(1) 放置艇を解消させるための効果的な取り組み	79
(2) 沈廃船の発生を抑える効果的な取り組み	82
(3) フィッシャリーナによる漁港の活性化	83
(4) 「マニュアル」改訂版の作成	84

調査の目的

水産庁及び国土交通省では、平成 25 年 5 月に「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、①保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策、②関係者間の連携推進、③効果的な放置艇対策事例の周知に取り組み、今後 10 年間で放置艇を解消することを目標としている。

また、推進計画では、目標の達成に向けてロードマップを示しており、平成 26 年度にプレジャーボート全国実態調査を実施し、平成 28 年度には推進計画の中間評価を行うこととしている。

平成 26 年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果によると、前回平成 22 年度調査に比べ、全国の放置艇は減少しているものの、漁港における放置艇隻数は横ばいにとどまっており、漁港の既存ストックを活用しながらプレジャーボートの係留・保管施設を確保する等、放置艇対策の取り組みを強化する必要がある。

このため、平成 26 年度プレジャーボート全国実態調査結果を踏まえ、漁港管理者や漁業関係者へのヒアリングをはじめ、現地調査により、漁港全体の放置艇の状況を整理するとともに、放置艇の多い漁港を地域条件など勘案しつつ、7 漁港選定して放置艇の実態、要因を分析し、また、放置艇が減少している地域の取り組みを勘案し、放置艇対策を進める上での課題を整理した。

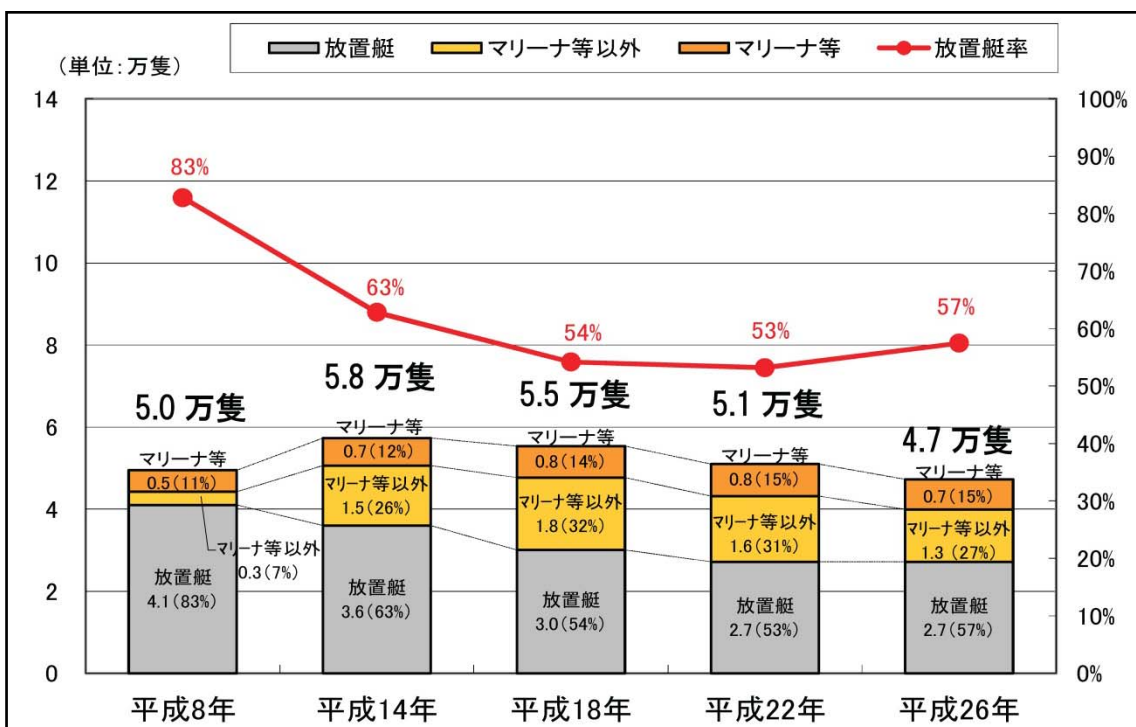
加えて、国土交通省と合同で、有識者からなる検討会を設置し、有識者の指導・助言を得ながら、放置艇対策の課題、今後の放置艇対策に必要な事項等の推進計画の中間評価に必要な事項を検討し、取りまとめる。

第1章 調査漁港における放置艇及び沈廃船処理の取り組みの概要

いままで実施されてきたプレジャーボート全国実態調査結果や放置艇が引き起こす問題点をはじめ、今回調査した7漁港の取り組みの概要をまとめた。

1-1 プレジャーボート全国実態調査の結果概要

許可艇、無許可艇を含め、モーターボートやクルーザーヨット、ディンギーヨットを対象に、平成8年度から4年ごとに行われている「プレジャーボート全国実態調査」において、漁港区域（漁港単独区域及び河川との重複区域を含む）で確認されたプレジャーボートの放置艇は、平成8年度調査の4.1万隻に対し、26年度調査では2.7万隻に減少したものの、前回及び前々回調査と比べると、放置艇率は全体の5割を超え、横ばい状態が続いている。



放置艇の係留の脇に沈船が投棄された漁港



陸上にも自動車とともに投棄された放置艇が見える

1-2 放置艇が引き起こす問題点

レクリエーション活動の多様化による、ボートやヨットなどのプレジャーボート需要の増大に伴い、港湾、漁港、河川などの公共水域に放置されるプレジャーボート、いわゆる放置艇が大きな社会問題として顕在化している。

放置艇が引き起こす問題として、以下のような点が指摘されている。

- (1) 係留場所の私物化、公共施設の破損、沈没船化
- (2) 無秩序な放置に伴う船舶航行の支障
- (3) 洪水・高潮時における流水阻害、艇の流出による災害の発生
- (4) 安全管理の不十分さに起因する事故、漁業者とのトラブル
- (5) 違法駐車、騒音、ごみ、油の不法投棄、景観の悪化

こうした問題は、公共水域の適正利用、災害・安全対策など、港湾、漁港及び河川の管理上の問題にとどまらず、地域の環境保全などに対する深刻な社会問題と認識されており、加えて東日本大震災の教訓として、津波による背後の住宅などへの二次被害が懸念されており、早急な対応が求められている。



河川に放置されたモーターボート



漁港の背後に放置されたクルーザーヨット



水質汚染が懸念される沈没船



重機による放置艇の撤去作業

1-3 推進計画の概要

国土交通省と水産庁は、放置艇の実効的かつ抜本的な解消、更には既存の水域などを有効活用した利用環境改善や地域振興に向けて、関係省庁、漁港・港湾・河川などの管理者（以下、「水域管理者」という。）、マリン関係団体、プレジャーボート利用者などが連携・役割分担の下で取り組むべき施策や、更なる対策の強化を総合的にとりまとめ、各々の関係者が着実に実践することを目的としてプレジャーボートの放置艇対策を推進するため、平成25年5月に「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（以下、「推進計画」という。）」を策定している。

この推進計画は、平成25年度から10年間で計画期間として、漁港・港湾・河川の各水域において、撤去・処理及び収容するための措置を行い、計画期間満了時において平成22年度全国実態調査により把握した沈没船や所有者不明船を含めた放置艇をゼロ隻とするとともに、新たな放置艇発生を未然防止を図ることを目標としており、この達成に向けて、地域レベルと全国レベルの双方の観点から取り組みを一体的に進めるものとしている。

○推進計画の概要

- ・東日本大震災を教訓として、今後想定される南海トラフ巨大地震等の津波による背後住居への二次被害が懸念。
- ・港湾、河川、漁港の三水域が取り組んできたそれぞれの放置艇対策を更に実効的に推進することが必要。
- ・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て取り組むべき施策を総合的にとりまとめ、各々の関係者が着実に実践することを目的に推進計画を策定。
- ・本推進計画は、**10年間で放置艇の解消を目標**。

○推進計画の策定の意義

放置艇の解消に向けた国の方針を自治体に示すことにより、地域で取り組む施策の優先順位を上げるなど、三水域（港湾、河川、漁港）管理者や関係者が放置艇対策に取り組むやすい環境を整備。

○目標達成のための施策

1) **保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策**
係留・保管施設の設置や、放置等禁止区域の設定といった規制措置を推進。当該施設の整備にあたっては、民間資金や交付金等を活用。

2) **関係者間の連携推進**
放置艇対策を地域全体の共通課題として捉え、地域の関係者が連携・協力して、協議会等を設置し、放置艇対策を推進する環境整備を実施。

3) **効果的な放置艇対策事例の周知**
放置艇対策として実績を上げている事例など、実効性のある対策事例を各自治体に周知。

○ロードマップ

目標達成に向けて、地方・全国レベル双方から一体的に進める。

22 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34

● 全国実態調査 (2012, 2026, 30, 34)

(中間評価) (2028, 32)

第1フェーズ (2012-2026) 第2フェーズ (2026-2030) 第3フェーズ (2030-2034)

地域レベル
 ・地域における検討体制構築
 ・計画の作成、実施
 ・計画の実施(必要に応じて、中間的に計画の見直し)

全国レベル
 ・先進事例の展開・活用、推進計画の中間評価・見直し、全国実態調査の実施

推進計画の概要

1-4 調査漁港の選定と取り組みの概要

平成 26 年度に実施されたプレジャーボート全国実態調査結果を踏まえ、平成 22 年度調査と比べ、放置艇対策及び沈廃船処理で実績を上げている漁港、また、放置艇対策が進んでいない漁港を、以下の視点で選択し、漁港管理者及び組合関係者に現地ヒアリング調査を行った。

(1) 放置艇が減少した漁港

漁港名	取り組みの概要
刈屋 ^{かりや} 漁港（愛知県常滑市）	漁協と利用者団体とで「利用者会」を設置し、放置艇を許可艇として受け入れ、放置艇をゼロとした。
大浜漁港（愛媛県今治市）	放置艇を受け入れる栈橋を設置するとともに、緑地などの環境整備を行い、周辺環境の改善を図った。
吉見漁港（山口県下関市）	許可区域の指定管理者となった漁協は、ボート利用者との間で利用に関する「覚書」を取り交わし、トラブルを防いでいる。
入津 ^{にゅうづ} 漁港（大分県佐伯市）	地元居住者のボートがほとんどであるため、漁協が保管場所の調整などを行っていることから、売却・譲渡が進み、放置艇が減少した。

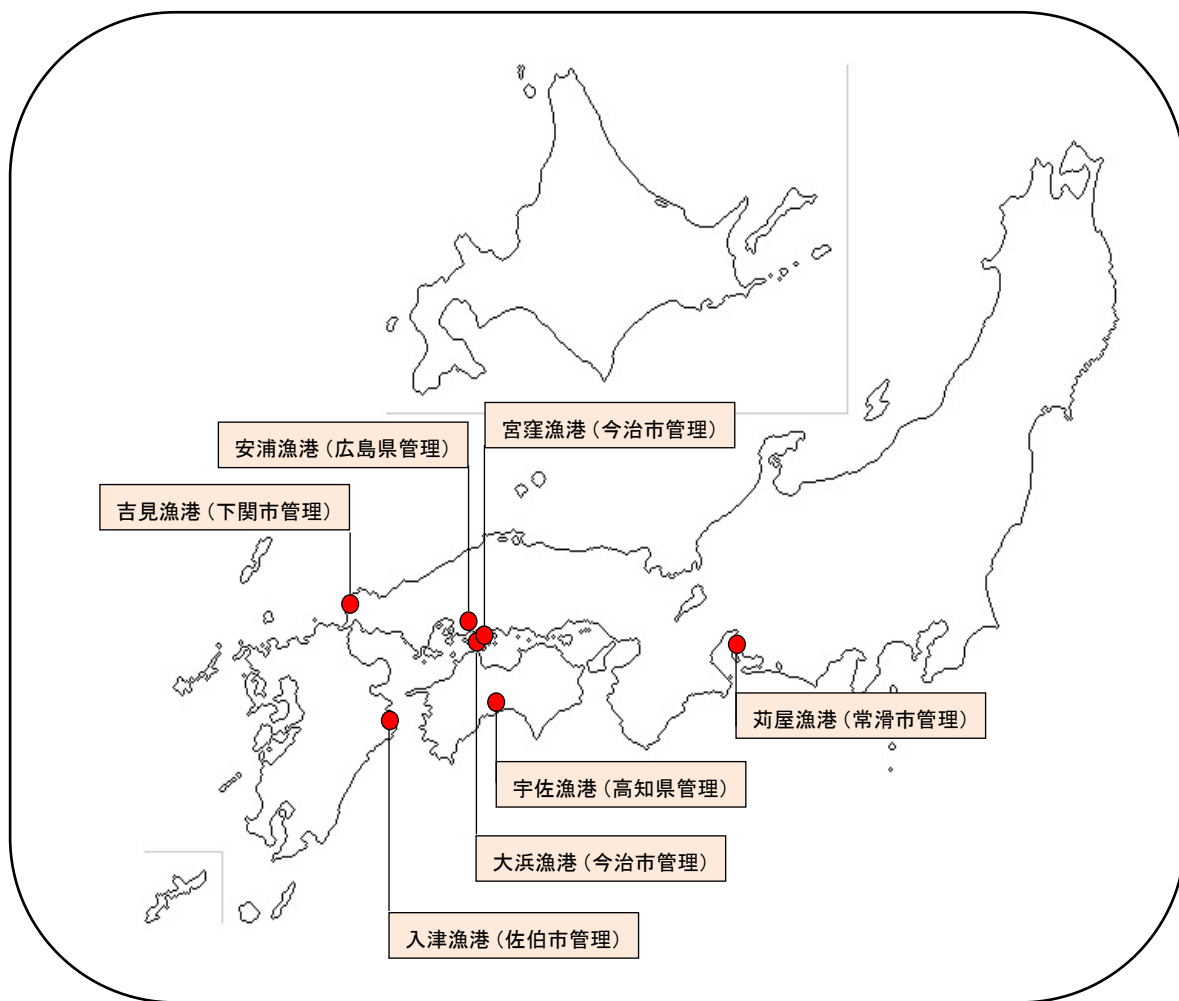
(2) 放置艇が増加した漁港

漁港名	取り組みの概要
安浦漁港（広島県呉市）	全国一放置艇の多い漁港である。広島県では、航行の障害や環境問題が顕著な都市部から段階的に対策を講じているため、地方部に位置する漁港においては、施設整備等が追い付かず、放置艇が多くなっている。

(3) 沈廃船処理を円滑に行っている漁港

漁港名	取り組みの概要
宮窪漁港（愛媛県今治市）	漁協が組合員に対し、廃船処理費用の一部を補助し、適正な処理を促している。
宇佐漁港（高知県土佐市）	漁港管理者の高知県は、南海トラフ巨大地震に備えた沈廃船処理を主導し、計画的な沈廃船処理を進めている。

1-5 調査漁港の位置



苅屋漁港



宮窪漁港



大浜漁港



安浦漁港



宇佐漁港



吉見漁港



入津漁港

1-6 調査結果の概要一覧

(1) 放置艇が減少した漁港

	苅屋漁港	大浜漁港	吉見漁港*	入津漁港
H22 年度全国調査	放置艇 123 隻 許可艇 0 隻	放置艇 117 隻 許可艇 120 隻	放置艇 93 隻 許可艇 23 隻	放置艇 225 隻 許可艇 0 隻
H26 年度全国調査	放置艇 0 隻 許可艇 100 隻	放置艇 98 隻 許可艇 130 隻	放置艇 115 隻 許可艇 24 隻	放置艇 190 隻 許可艇 0 隻
調査時点での放置艇と許可艇	放置艇 0 隻 許可艇 95 隻	放置艇 0 隻 許可艇 109 隻 (砂場地区のみ)	放置艇 0 隻 許可艇 58 隻 (漁港港内のみ)	放置艇 190 隻 許可艇 0 隻
放置艇が生まれた背景	マリンレジャーの普及により多くのボートが係留されるようになった。所有者の 7 割が地域住民で、主に釣りが主体。「釣りクラブ」という利用者組織も設立されていた。	大浜漁港の他地区（大浜地区）での埋め立て工事に伴い、プレジャーボートが移動してきた。	マリンレジャーの普及により多くのボートが係留されるようになった。所有者の 9 割が地域住民であるが、地域外からの利用者も増加している。	住民所有の小型和船の係留が多いものの、漁協では、これらのボートとのトラブルはないことから、放置艇と見なしてはいない。漁協は、住民以外の「所有者不明船」を放置艇と認識している。
許可艇の現状	護岸・係船岸に 95 隻が係留している。	楕型の簡易栈橋と岸壁の係留施設に係留している。	漁船利用のない泊地の岸壁を中心に係留している。	許可艇ではないが、漁業に支障ない自宅近傍に係留している。
放置艇対策の内容	漁協とボート利用者団体とによる「利用者会」を設置し、利用調整施設（許可区域）による収容を図り、放置艇は解消された。	強い水産業づくり交付金などを活用し、簡易係留施設をはじめ、駐車場、トイレ、公園、緑地などの環境整備を行い、放置艇を解消した。	許可区域により放置艇を収容した。指定管理者の漁協は、利用者と利用に関する「覚書」を取り交わしている。	リアス海岸の入江が漁港区域であることから、漁協が主体となって漁港区域を見回り、放置艇を把握している。漁業者が利用する海域には放置艇は無くなった。放置艇が減少した

				理由は、ボートの売却・譲渡によるためと見られる。
放置等禁止区域の指定の有無	指定なし	指定なし	指定あり	指定なし
対策後の状況	放置艇はゼロ	放置艇はゼロ	放置艇はゼロ（漁船が利用する漁港エリア）	放置艇が35隻減少した
収容方法	常滑市が設置した係船環による利用調整施設	防波堤背後の簡易係留施設（120隻収容）による収容	係船環による岸壁係留	既存施設を利用
収容施設の運営	漁協を業務受託者とする運営	漁協に施設の使用許可を出している	指定管理者の漁協が運営	—
利用している許可艇等の隻数	95隻	109隻	58隻	—
収容施設の使用料	漁港管理条例により「船幅で設定」 ・2m未満 年間31,100円 ・2m～2.5m未満 年間38,880円 （2.5m以上（0.5mごとの加算額） 7,770円	漁港管理者である今治市が、栈橋ごとに「船幅で設定」し、漁協に指示した額。 月額7,500円～11,500円	漁港管理条例を基準に「船長で設定」 ・年間64,800円 （長さ5m未満、1mごとに10,800円）と指定管理者が設定している	—

*）吉見漁港については、放置艇は増加しているが、漁業者が利用するエリア（狭義での漁港）では放置艇は解消されている。漁業活動に支障のない広域な漁港区域の砂浜域に手漕ぎボートやディンギーが放置されている。

(2) 放置艇が増加した漁港

広島県呉市の安浦漁港における放置艇問題の状況は以下のとおり。

状況	課題など
平成 22 年度全国調査	放置艇 246 隻 許可艇 0 隻
平成 26 年度全国調査	放置艇 304 隻 許可艇 0 隻
放置艇が生まれた背景	50 年以上も前に地元の鮮魚店が設置した水揚げ用の栈橋がいつしかプレジャーボートに使われるようになり、さらにバブル期、係留用の栈橋 3 基が設置され、ボート利用者に供されるようになった。
放置艇の現状	係船岸壁、防波堤の前面、道路護岸に 304 隻（平成 26 年度調査）のボートが係留している。防波堤の前面に、沈廃船が確認されている。
ボート利用者団体の有無	なし
放置艇対策が進まない理由と対策の難しさ	登録漁船 70 隻あまりの安浦漁港に、300 隻を超えるプレジャーボートの放置艇が係留しているが、広島県は、放置艇の数が著しく多く、航行への支障や環境問題が顕著な都市部から段階的に対策を講じているため、結果的に地方部の対策が遅れている。 対応の難しい点として、漁港近傍での幹線道路の新規開通に伴い、地元以外の船舶の係留が増加しているが、所有者の把握が全くできないことと、地元の非漁業従事者が所有する船舶や元漁船の放置艇の取り扱いが課題となっている。
漁港の放置艇対策の方向性	漁港及び地方港湾における放置艇対策については、平成 29 年度に、プレジャーボートを受け入れる施設のあり方や、施設の管理方法、放置艇の定義（プレジャーボート、廃船、元漁船等）などを整理する予定。

(3) 沈廃船処理を円滑に実施している漁港

	宮窪漁港	宇佐漁港
平成 22 年度全国調査	廃船（水面） 47 隻 廃船（陸上） 22 隻	沈船 12 隻 廃船（水面） 31 隻 廃船（陸上） 25 隻
平成 26 年度全国調査	廃船（水面） 25 隻 廃船（陸上） 7 隻	沈船 6 隻 廃船（水面） 10 隻 廃船（陸上） 12 隻
沈廃船が生まれた背景	漁業者の高齢化と後継者不足に伴い、廃業した漁業者の漁船が漁港内に放置された。	放置艇対策として許可区域を指定する以前、ボート所有者を把握する手段がなく、無秩序な係留が長く続き、沈配船化した。
沈廃船処理の取り組み内容	平成 22 年度時点で漁船の廃船が 69 隻あったことから、漁船登録番号が不明な漁船を含め、近傍に係船している漁業者等に状況の聞き取りを行い、所有者を判明させたうえで、今治市と漁協とで所有者に処分を促した。漁協は処理の指導を行うとともに、処分費の支援として1隻当たり5万円を補助し、沈廃船の発生を防いでいる。	南海トラフ巨大地震における津波浸水による漁港内の放置艇と沈廃船（漁船を含む）の流出を防ぐため、高知県は、所有者に自主撤去を促すほか、所有者不明船については簡易代執行を実施し、流出被害の拡大防止と、復旧・復興の妨げを除去する取り組みを行っている。
処理した年	平成 23 年度	平成 26 年度
処理隻数	13 隻（漁船）	18 隻（プレジャーボート）
廃船の長さ	5m～20m	5m～8m
処理方法	産廃業者に処分を委託	産廃業者に処分を委託
処理費用	1 隻当たり 30 万円から 50 万円	1 隻当たり 20 万円から 30 万円
処理費用の負担先	船舶所有者（組合員）	高知県（1 隻）、所有者による自主撤去（17 隻）
処理費用の補助	漁協が 1 隻当たり 5 万円を補助。	なし
未処理の沈廃船について	30 隻ほどの漁船が漁港に残されているが、処理の時期は未定。漁業者から処分の相談がある場合は、漁協が産廃業者との仲介窓口になるなど、積極的に取り組んでもらうよう漁協に依頼している。	宇佐漁港にはプレジャーボート 10 隻の廃船が確認されているが、所有者に対し、撤去を促している。所有者判明船については、文書送付や口頭による撤去指導を継続して実施している。

<p>廃船における廃棄物と見なす考え方</p>	<p>所有者不明の漁船については、長期間係留され、相当の期間使用されていないと判断される漁船を廃棄物と見なしている。所有者判明船については、所有者自身による処分を促している。</p>	<p>「漁船とプレジャーボート共通」</p> <p>①状態から判断して、3年以上使用されていない（船体の朽廃、船内滞留水、ビルジ等の発生、破損状況等、客観的に廃棄物の状態であると判断されるもの）。</p> <p>②沈船になる恐れのある船舶。</p> <p>③登録されていても長期間使用されておらず、管理されていない船舶（巡視員判断、船上でゴミが投棄されており、そのゴミが放置されているものを含む）。</p> <p>④再び船舶として用いることがないと認められるもの。</p> <p>「漁船の場合」</p> <p>①漁船原簿により登録抹消された漁船。</p>
-------------------------	---	---

第2章 調査漁港における放置艇対策の取り組みの詳細

第1章の調査概要で示した放置艇が減少した4漁港及び放置艇が増加した1漁港について、その詳細を以下に取りまとめた。

2-1 放置艇が減少した漁港

(1) 利用調整施設を指定し、放置艇を収容した「苅屋漁港」

愛知県常滑市の苅屋漁港（第2種）は、プレジャーボートを受け入れる「利用調整施設」を漁港管理条例に基づき指定し、放置艇を許可艇として受け入れ、放置艇を解消させた。

苅屋漁港における放置艇と許可艇の推移

平成22年度調査		平成26年度調査		放置艇の減少数	許可艇の増加数
放置艇	許可艇	放置艇	許可艇		
123隻	0	0	100隻	123隻	100隻



河口に位置する苅屋漁港

知多半島に面する苅屋漁港



苅屋漁港の利用調整施設（円内）。それ以外は漁船の係留場所（©google）

① 放置艇が生まれた背景

名古屋大学などのヨット部の活動拠点だった名古屋港が使えなくなったため、代替地として、昭和 30 年代に常滑市の鬼崎漁港に拠点を移した経緯がある。その後、クルーザーヨットの係留も始まり、漁港管理者の常滑市の使用許可に基づく利用がされてきた。当時は使用料の徴収もなく、「鬼崎ヨットハーバー」として親しまれてきた。その一方、マリレジャーの普及により、多くのボートが漁港の利用を始めた。苅屋漁港もその一つである。釣りを目的とした小型ボートが集まり、利用者団体の組織化が図られた。



なお、鬼崎漁港については、平成 9 年に鬼崎フィッシャリーナ（上の写真。係留 139 隻、陸上 67 隻）が整備され、漁船とプレジャーボートとの分離収容が行われた。

② 苅屋漁港の放置艇対策

常滑市は平成 21 年度に、小鈴谷（こすがや）漁港に、利用調整施設を指定し、放置艇を受け入れた。その継続として、平成 25 年度、苅屋漁港に利用調整施設が設けられ、当時 124 隻の放置艇を収容する計画が描かれた。受け入れ施設は、栈橋などを設置したフィッシャリーナではなく、常滑市が設置した係船環などによる簡易な係留方法がとられた。

知多半島沿いの中部国際空港の埋め立てに伴い、あさり漁を中心とした漁業者は、区画漁業権を放棄したことにより、漁船は少なくなり、プレジャーボートの受け入れに支障はなかった。漁協は、漁船の減少により生じた空きスペースへのプレジャーボートの受け入れには異論はなかったようである。ボート利用者側も、鬼崎漁港、小鈴谷漁港の次は、苅屋漁港と認識していたとみられる。そのような背景もあり、利用者説明会から許可受け入れまで短期間で実現にこぎつけた。



鬼崎漁港と小鈴谷漁港の位置

各種手続きを時系列で以下にまとめた。利用者説明会が 1 回で済んだのは、漁協がそれまでボート利用者の管理をしっかりと行っていたことが大きな理由とされている。

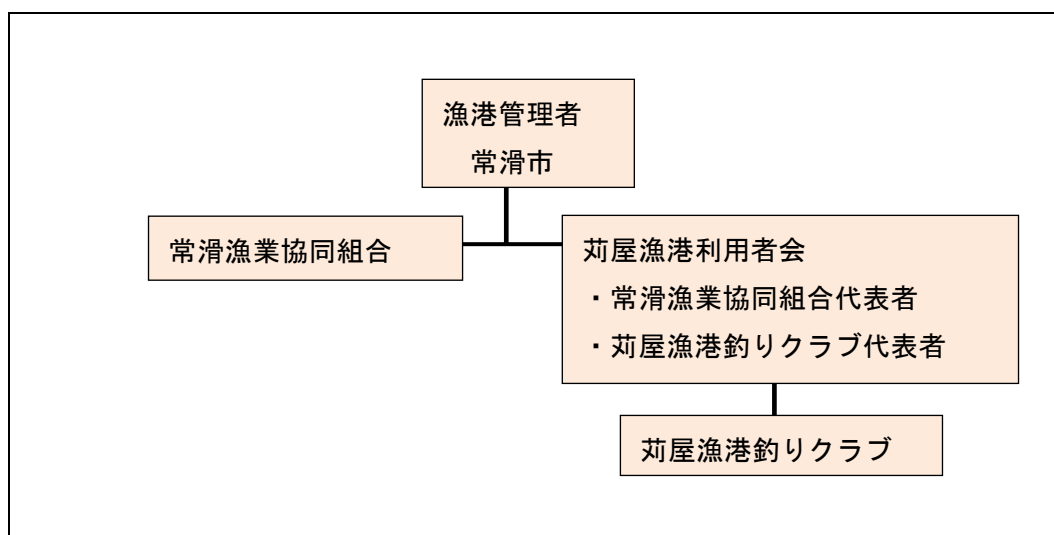
- ・平成 25 年 1 月 19 日 苧屋漁港の利用適正化についてプレジャーボート所有者に説明会
- ・平成 25 年 3 月 28 日 苧屋漁港使用の申請受け付け開始
- ・平成 25 年 4 月 30 日 苧屋漁港利用者会発足
- ・平成 25 年 5 月 13 日 苧屋漁港利用調整施設の指定の告示
- ・平成 25 年 5 月 13 日 申請者に対し許可をする（99 人）

③漁協とボート利用者団体とで発足させた「利用者会」

利用調整施設への移行について、利用調整施設が指定される以前から組織化されていた利用者団体である「苧屋漁港釣りクラブ」は、当時から漁業者と良好な関係を築いていたこともあり、話はまとまりやすい環境にあった（会員の 7 割は常滑市内在住者）。さらなる運営の円滑化を図るため、漁協と釣りクラブとの間で「苧屋漁港利用者会」を発足させた。

利用者会の目的は、「利用者の連絡調整」、「利用調整施設の利用者の審査を行い、市に使用申請を行う」、「会員への安全指導及び漁港の美化推進」など。一方、苧屋漁港釣りクラブの目的は、「利用調整施設の使用申請などのとりまとめ」、「会員への安全指導及び漁港の美化推進」、「個人会員、遊漁船事業者、マリナー間の調整」などである。利用者会の設置により、放置艇はゼロになった。利用調整施設の現在の利用隻数は 95 隻である。

円滑な移行については、漁協は当初からボートの受け入れに対し、難色を示すことはなく、放置艇を解消させた要因は、漁協の協力が大きい。また、苧屋漁港釣りクラブの役員も非常に協力的であったことも大きな要因である。



利用調整施設の管理イメージ

④利用ルール「苅屋漁港釣りクラブ漁港利用規約」

漁業者との良好な関係を維持するため、釣りクラブでは、独自の利用規則を設け、遵守している。その内容は以下のとおり。このような規約により、利用者同士のトラブルはなく、漁協からの苦情もなく、円滑に利用されている。

1. 船舶の変更あるいは譲渡又は廃止するときは、必ず事前に苅屋漁港釣りクラブ役員（以下、「役員」という。）に届け出ること。
2. 係留する船舶を変更するときは、市から許可を受けている船舶の幅以下の船舶とすること。
3. 原則として、同一人が複数の船舶を使用しないこと。
4. 船舶の係留場所の変更を希望するときは、事前に必ず役員に相談し、役員会の承認を得なければならない。
5. 船舶を係留するときは、防舷材を必ず取り付けること。
6. 船舶を係留するロープは、航行の安全のため海に沈むものを使用すること。
7. 台風時においては、錨、ロープ、もやい、などの点検を必ず行い、ほかの船舶に迷惑をかけること。
8. 万一港内に錨、ロープなどを水没させたときは、自らの責任において回収又は撤去すること。
9. 住所や連絡先を変更するときは、速やかに役員及び市へ連絡すること。
10. 漁港利用にあたっては、漁業者専用エリアに停泊しないなど、漁業者に迷惑をかけるよう十分な注意を払うこと。
11. 苅屋漁港へ新たに船舶を係留しようとする者は、役員に申し出た上で、苅屋漁港釣りクラブの承認を得なければならない。

平成 25 年 7 月 1 日

苅屋漁港釣りクラブ役員会



利用調整施設に係留するモーターボート



年度ごとに交付される利用調整施設の使用許可証

⑤利用調整施設の使用料

苅屋漁港の利用調整施設の使用料は、常滑市漁港管理条例に定められ、年間使用料は、船幅 2m 未満は 31,100 円、2m 以上 2.5m 未満は 38,880 円、2.5m を超える場合は、0.5m ごとに 7,770 円が加算される。使用料は、ボート利用者が常滑市に直接納付する。

市民以外の利用については、市単独分の費用は市民の税金によって賄われたため、上記の 1.3 倍に相当する使用料が適用される。なお、市外利用者は 3 割程度いるが、その多くは知多市など知多半島沿いの市町とみられる。



整然と係留されている利用調整施設のボート



あさり漁に使われる漁船は少なくなっている



ボート利用者が利用調整施設の指定前に設置したはしごなどは、そのまま使用が認められている



⑥成功要因の分析

プレジャーボートの収容に対し、常滑市と漁協が好意的な関係を築き、漁協の協力を得られたのが大きな要因といえる。

加えて、漁協と釣りクラブとによって設立された「利用者会」が内部統制の機能を担い、トラブルを防いでいるのも要因の一つに挙げられる。ボート利用者の 7 割は常滑市内在住者のため、市の放置艇対策に協力的であったことも見逃せない。

その一方、ボート所有者の権利意識が高い非協力的な所有者に対しては、他県の漁港に

おける放置艇対策の取り組み事例、公共水域の利用に関する遵守事項などを伝えることにより、効果的な対策が進むと考えられる。

苧屋漁港を含め、常滑市管理の4漁港は現在、放置艇や沈廃船はない。かつて漁船2隻の沈廃船があったが、所有者である組合員の死亡が理由であったため、遺族により撤去された。

なお、苧屋漁港に利用調整施設を指定する際、放置等禁止区域の指定を行っていなかったため、常滑市は平成29年度以降に放置等禁止区域を改めて指定する予定としている。

(2) 産地水産業強化支援事業などで係留施設を整備した「大浜漁港」

愛媛県今治市の大浜漁港（第2種）は、漁船とプレジャーボートの分離収容を図るため、「強い水産業づくり交付金」と「産地水産業強化支援事業」を活用し、簡易係留施設などを整備した。

大浜漁港における放置艇と許可艇の推移

平成 22 年度調査		平成 26 年度調査		放置艇の減少数	許可艇の増加数
放置艇	許可艇	放置艇	許可艇		
117 隻	120 隻	98 隻	130 隻	19 隻	10 隻



来島海峡に面した大浜漁港



プレジャーボートの係留施設（円内）が設置された大浜漁港の砂場地区 (©google)

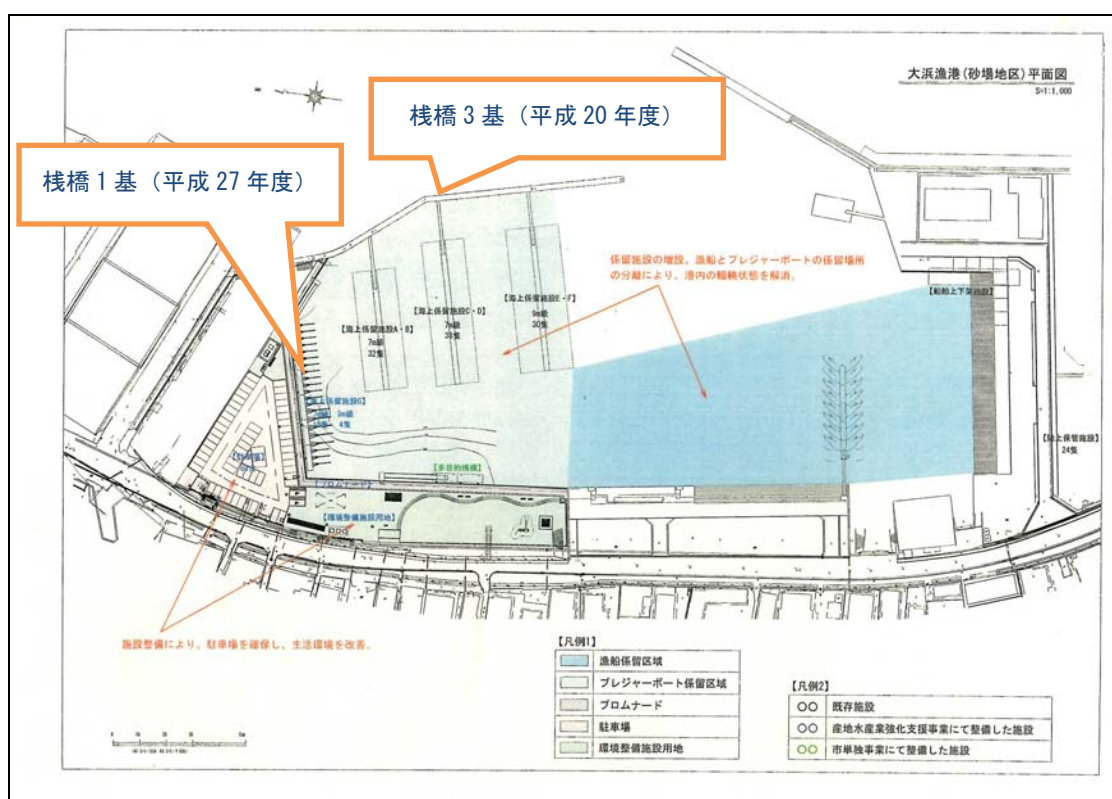
①放置艇が生まれた背景

大浜漁港の砂場地区は、隣接する大浜地区の埋め立て工事により、移動してきた 114 隻のプレジャーボートと漁船が混在し、ボート利用者の違法駐車などの迷惑行為が問題視された。砂場地区は、今治市内の漁港・港湾の中でも特にプレジャーボートの集積が多い地域である。放置艇に起因し、駐車場不足のほか、漁業就業環境や生活環境にも支障をきたしていた。そのような実態を重く見た漁港管理者の今治市は、抜本的な放置艇対策に乗り出した。

②大浜漁港の放置艇対策

今治市は、砂場地区に 120 隻収容する簡易係留施設とともに、環境整備施設として、駐車場をはじめ、緑地、広場、トイレ、東屋、多目的栈橋などを設置し、周辺的环境を大幅に改善。平成 28 年 4 月に全面供用開始された。

係留施設については、平成 20 年度に、強い水産業づくり交付金により 100 隻収容の簡易な栈橋（3 基）を設置したが、その後のプレジャーボートの増加に伴い、産地水産業強化支援事業により北側の岸壁に 20 隻分の係留施設を平成 27 年度に増設し、緑地や広場などの環境整備も行った結果、漁港内の放置艇はゼロになった。



漁船とボートが混在していた砂場地区の水域（右側の水色の部分）と、設置された 4 基の係留施設



施設整備前の係留状況（平成18年9月）



施設整備後の係留状況（平成27年12月）（©google）



防波堤背後の係留棧橋（平成20年度完成）



北側の岸壁に増設された係留棧橋（平成27年度完成）



係留施設が設置され、秩序を回復した砂場地区



漁協の女性部が運営する食堂（今治市の単独事業）

③ 棧橋による収容

プレジャーボートの受け入れ方法として、市内 27 漁港のうち、放置艇は大浜漁港がいちばん多く、棧橋を整備しなければ、スペース的に漁船との利用調整は図れなかったことから、簡易な棧橋による収容方式を導入した。棧橋の設置場所となった防波堤背後は、漁船との輻輳を避けることに加え、港内航行時の安全確保が理由である。棧橋の使用許可を受けた漁協は、係留施設が整備され、混在係留が解消され、漁業活動への支障はなくなったと、対策を評価している。



機械式の駐車場ゲート（1 時間まで無料）



駐車場に面したトイレ



釣り用具などを洗える水道栓



住民の憩いの場になっている緑地

④ 運営方法と利用状況

施設の運営は、今治市が大浜漁協に使用許可を与え、運営における留意事項等を使用許可条件に付すことで運営を行わせていたが、平成 28 年度に新たに施設が供用開始されたことに伴い、市の管理負担が増大したため、市と漁協との間で不明確であった管理、運営に係る業務を明確化・明文化させるとともに、市の管理負担の低減を図る目的で漁協との管理委託契約を締結した。

この管理委託契約に基づき、漁協が巡回、清掃、小規模修繕を行っており、漁協は、今治市からの使用許可書に付された使用許可条件に基づいて、利用者から 1 隻当たり月額 7,500 円から 11,500 円の使用料を徴収し、その中から漁港管理者である今治市に使用料と

して月額 997,300 円（隣接の陸上保管施設の使用料を含む）を支払い、漁協が施設を管理・運営している。なお、使用料については、今治市が栈橋ごとに船幅で料金を設定し、漁協にその料金を指示している。現在、109 隻が利用しており、ボート利用者の 9 割は、今治市内在住者である。

なお、今治市が整備した多目的栈橋が係留施設の対岸に設置されている。防災目的や島嶼部への物資運搬などの利用のほか、平成 28 年度に小型フェリーの受け入れ実績がある。多目的栈橋の近くに、漁協の女性部が運営する、軽食を提供する食堂が揃っているため、プレジャーボートのビジターを受け入れるフィッシャリーナに位置付ければ、「瀬戸内しまなみ海道」にあるサイクリングロードのターミナルとしての機能等を併せて整備することで、地域の交流とにぎわいの創出が図れるものと思われる。



食堂の前面に位置する多目的栈橋

⑤成功要因の分析

砂場地区は、ボート利用者にとって釣り場に近く、利便性の高い土地であり、有料施設であっても近隣のマリナーより低価格であれば係留のニーズはあった。また、漁協もプレジャーボートとのトラブルに悩まされていた背景もあり、係留施設の整備に伴い、トラブルが解消されるのであれば、プレジャーボートとの共存に対し、協力的だったことも成功要因の一つに挙げられる。

⑥今後の課題

大浜漁港の砂場地区の放置艇は解消されたものの、隣接する大浜地区に 81 隻、湊地区に 7 隻の放置艇が残されている。これらは現在、漁船とのトラブルはないため、具体的な対策は予定されていない。その一方、大浜漁港を含め、今治市内の漁港は、放置等禁止区域の指定がされていないため、漁船とプレジャーボートが混在している。今治市は、漁港を利用するプレジャーボートに対し、係留施設などの整備を考え、許可を与えるなどして料金の徴収を検討することとしている。

(3) 許可区域を拡充し、放置艇を收容した「吉見漁港」

山口県下関市の吉見漁港（第2種）は、一定のルールを設けるとともに、許可区域においてプレジャーボートを受け入れた結果、港内の放置艇は解消された。

吉見漁港における放置艇と許可艇の推移

平成 22 年度調査		平成 26 年度調査		放置艇の増加数	許可艇の増加数
放置艇	許可艇	放置艇	許可艇		
93 隻	23 隻	115 隻	24 隻	22 隻	1 隻

※漁港区域全体の放置艇は 22 隻増えたものの、狭義の漁港では放置艇は解消された



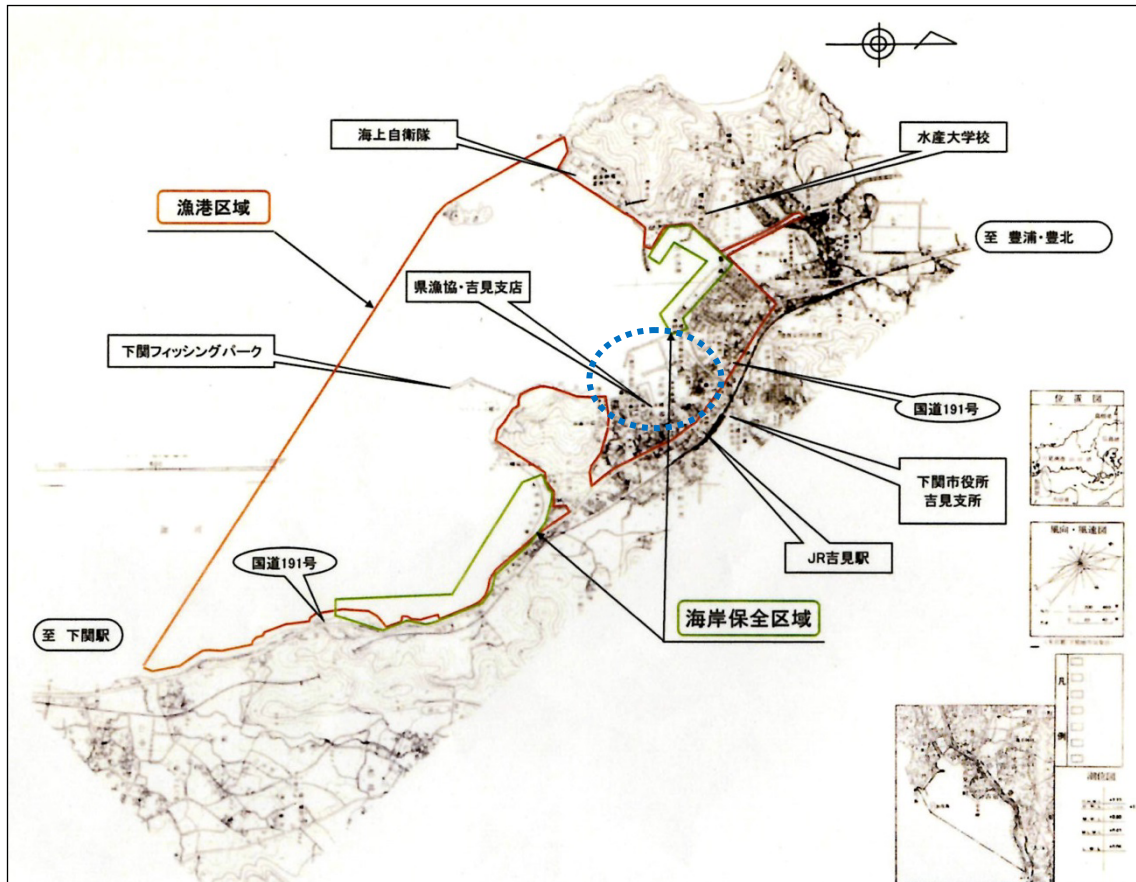
響灘に面した吉見漁港





吉見漁港の位置（円内）



防波堤に囲まれた吉見漁港 (©google)



吉見漁港（）と漁港区域（）

①放置艇が生まれた背景

下関市の担当者は、平成 17 年 8 月に行った聞き取り調査で、72 隻のプレジャーボートの放置艇が吉見漁港に係留していたことを確認した。釣り愛好者団体などの組織はなく、個人が所有するボートやヨットが集積されていた。漁船が少なくなっているものの、漁船とプレジャーボートとの混在による漁業活動への影響を解消するため、有効な対策が求められていた。

②吉見漁港の放置艇対策

吉母、安岡、王喜、吉見などの漁港を管理する下関市は、水域の適正利用を図るため、平成 20 年度から順次プレジャーボート向けの許可区域を指定するとともに、漁協を指定管理者（指定期間 5 年）に選び、漁業活動とプレジャーボート活動との共存を図っている。

その一つの吉見漁港は、最多の 58 隻（平成 27 年度実績）のプレジャーボートを受け入れている。平成 22 年 6 月に指定された防波堤背後の水域はすぐに満隻になったことから、下関市は平成 28 年 4 月、奥の水域の一部を許可区域に指定するなど、受け入れスペースの拡充を行った。

吉見漁港の許可区域の指定に際し、放置等禁止区域も併せて指定された。なお、下関市による係船環の設置や駐車場の拡張などは行われなかった。

③成功要因の分析

山口県漁業協同組合吉見支所の運営委員長（合併前の組合長に相当）によると、ボート利用者のマナーはよく、漁業者とのトラブルはない。組合の定期預金に協力してくれる地元の比較的裕福な人が多い。収容施設の指定により、所有者不明の放置艇はなくなった。ボート利用者の9割は、市内の吉見地区在住者とのことである。その一方、地元以外からの利用者が増えてきていることから、従来の利用者名簿の作成に加え、利用申請時に「覚書」を取り交わすことを3年前から行っている。

覚書には、「指定された場所に係留すること」、「係船料の金額と支払期日」、「迷惑をかけるマナーの厳守」、「漁港清掃への参加」などが記載されている。また、「目にあまるようなことがあれば退去を命じられても異議ありません」と書かれているなど、利用ルールの遵守を厳しくしている。このような取り決めにより、漁業との共存を実現したと思われる。

なお、1隻あたりの年間使用料は、漁港管理条例に基づき、64,800円（長さ5m未満）と、指定管理者の漁協が設定している。漁協は利用者から徴収した使用料を自ら収受している。



ボート免許の教習艇も許可区域を使用している



10隻ほどのクルーザーヨットも係留している



許可区域に係留する釣り客を乗せる大型の乗合船



40隻ほどの登録漁船は、サワラ漁が中心

④現在の利用状況

許可区域でのプレジャーボートの受け入れに際し、ボート利用者への係留岸壁以外への係船調整に苦勞したが、放置艇はなくなり、適正利用が続いている。現在、58隻のプレジャーボート（モーターボート、クルーザーヨット）が係留されているが、ごみの不法投棄もなく、きれいに使われている。

⑤今後の取り組みと課題

放置艇は解消されたものの、今後とも放置艇が発生しないように漁協と協力しながら取り組むこととしている。許可区域の拡充については、漁船とプレジャーボートの今後の増減を見ながら、漁業活動の支障とならない範囲での受け入れを検討することとしている。

また、吉見漁港は、漁業活動エリアでの放置艇は解消されたものの、長大な漁港区域に含まれる海浜地などにディンギーやボートの放置が見られる。ディンギーについては、地元のヨット利用者団体や利用者が所有するものであることから、下関市は注意を促す看板を設置するとともに、占用許可の手続きを関係者に要請している。

船舶係船者 氏 名.....@
住 所.....
電 話.....
携帯電話.....

船名.....丸
(全長 横幅 総トン数)

下記「覚書」に記してある通りに厳守し、万一、目にあまるようなことがあれば退去を命じられても異議ありません。

覚 書

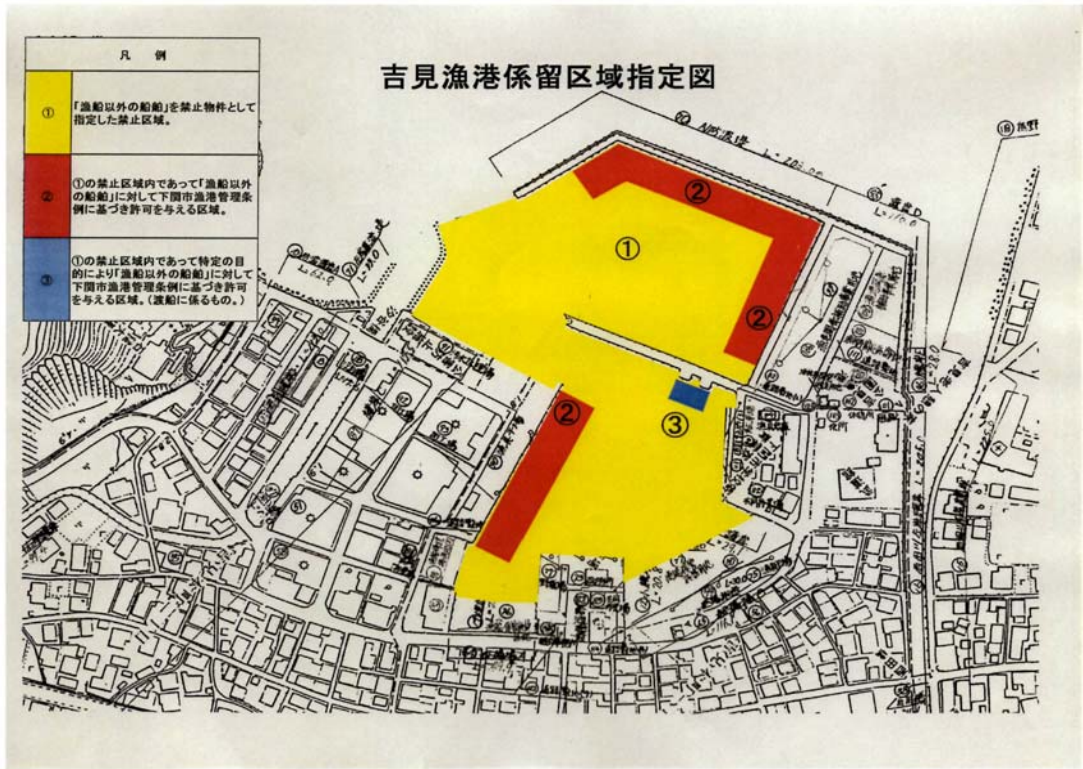
1. 船舶の係留場所は指定された場所とする。
1. 係留設備（片爪錨をする事）
 1. 1年間の係船料は、.....円として、毎年 月末日迄に入金する。
1. 船舶を買い替えした場合、船舶検査証を提出して変更手続きをする。
1. 船舶の放置により、廃船同等となり組合が撤去廃棄処分した場合の費用は全額負担。
1. 入出港の時はスピードを落とすなど、他に迷惑をかけないようにマナーを厳守する。
1. 1年に1回の漁港の浜清掃の時は出来るだけ協力する。
1. 使用する車1台は指定場所に駐車する。（2台目からは有料）
1. 退去する時は元通りに復元する。
- 1.
- 1.

平成 年 月 日

山口県漁業協同組合 吉見支店
運営委員長



吉見支所がボート利用者を取り交わす「覚書」



吉見漁港の許可区域（赤色の部分）と放置等禁止区域（黄色の部分）の分け



吉見漁港の許可区域の使用状況 (©google)

(4) 地元住民の小型和船が多く利用する「入津漁港」

大分県佐伯市の入津漁港（第 2 種）は、地元住民が釣りに使用する小型和船の利用が目立つが、漁協の積極的な関与により、都市部に見受けられるようなプレジャーボートの放置艇は少ない。

入津漁港における放置艇と許可艇の推移

平成 22 年度調査		平成 26 年度調査		放置艇の減少数	許可艇の増加数
放置艇	許可艇	放置艇	許可艇		
225 隻	0 隻	190 隻	0 隻	35 隻	0 隻



豊後水道のリアス海岸に面した入津漁港



入江沿いには養殖いかだが設置され、ボートを係留する水面は比較的少ない(©google)

①放置艇の現状

放置艇の係留にまったくトラブルが無いわけではないが、漁協を中心とした地元の中での調整で済ませており、放置艇が大きな問題とはなっていない。平成 26 年度の全国実態調査では、入津漁港に 190 隻の放置艇が確認されたが、これらは所定の手続きを踏んだボートではないことや、許可区域自体の指定が行われていないため、全国実態調査の集計結果としては放置艇という扱いで集計されているが、地元漁業者の了解した場所に地元の人が係留しているため、漁協や地元では「放置艇」という捉え方をしていない。



入津漁港の小型艇。地元住民が釣りをするために、自宅に近い水面に係留しているのが実態のようだ

②放置艇が減少した背景

平成 22 年度のプレジャーボート全国実態調査での入津漁港の放置艇は 225 隻に対し、平成 26 年度調査では 190 隻に減少した。4 年間で放置艇が 35 隻減少した大きな理由は、人口の減少と、高齢者の釣りからの撤退により、売却、譲渡されたものと推定される。35 の漁港を管理する佐伯市は、各漁港の係留状況を細かく把握するのは困難というが、漁協が漁港内の確認を行い、地元の所有者の船であることを確認していることから、所有者不明船とはならず処分がされている。

③入津漁港の利用実態

漁港に置いているボートは地元住民のものでトラブルはなく、地元以外のボートは見かけない状況となっており、また、これまでは各漁港の漁協の役員などが調整したうえでプレジャーボートを係留させてきており、特別深刻なトラブルは発生していないのが実態である。その一方、放置艇の定義として、市は無許可のボートを対象にしているのに対し、漁協は所有者不明の船舶を対象にしているという解釈の違いにより放置艇の数が多く計上されているという認識を漁協は持っている。

佐伯市の担当者も「周辺の市、例えば津久見市や臼杵市などにも、それぞれ立派な漁港が整備されていることから、あえて当市にボートを係留しに来るような必要はないと思う。他地区の係留船舶があるとすれば、むしろ山間部の方の利用が考えられる」と説明した。

④今後の対策

大分県は、県内の漁港、港湾、河川に係留する放置艇を許可区域による収容を前提に、県及び関係市町村による協議会を立ち上げた。一つの漁港では解決が難しくても、近隣の漁港や港湾を視野に入れた対策であれば、ボート利用者を含め、関係者の理解や協力が得られやすく、効果的な対策につながるものと思われる。



大分漁業協同組合の上入津支店が調査した漁港区域内に係留しているボートの状況

2-2 放置艇が増加した漁港

(1) 町外在住者のボートが集積する「安浦漁港」

広島県呉市の安浦漁港（第 2 種）は、道路網の整備により、内陸部の市外在住者を中心としたプレジャーボートが集まり、放置艇が増加傾向にある。

平成 22 年度調査		平成 26 年度調査		放置艇の増加数	許可艇の増加数
放置艇	許可艇	放置艇	許可艇		
246 隻	0 隻	304 隻	0 隻	58 隻	0 隻



安浦漁港の放置艇の分布状況（円内）。区域の名称は、便宜的につけたもの(©google)

① 放置艇が生まれた背景

広島県呉市の安浦漁港は、平成 26 年度プレジャーボート全国実態調査において、放置艇が 304 隻確認された、全国一放置艇の多い漁港である。安浦漁港に放置艇の係留が始まったのは 50 年以上も前に遡る。地元の鮮魚店が設置した水揚げ用の栈橋がいつしかプレジャーボートに使われるようになり、さらにバブル期、栈橋 3 基が設置され、ボート利用者に供されるようになった。

漁港の前に事務所を構える安浦漁協は、これらのプレジャーボートの管理に関与していないが、このままでは漁業活動に大きな支障になることから、漁港管理者の広島県に対し、組合にプレジャーボートの管理を正式に委託してもらいたい旨の要望を出している。

カキ養殖を中心とする安浦漁協の組合長によると、南北に貫くバイパスの完成により、東広島市などの内陸部からやってくる利用者が多いとのことであり、地元との付き合いもなく、見慣れない利用が増え、所有者不明の、長く乗っていないボートも増えている。喫緊の課題として、防波堤の補修工事が年度末に控えているが、防波堤の前面に放置艇が鈴なりに係留され、所有者不明のボートに対する工事前の移動の呼びかけに、県の建設事務所と安浦漁協はともに苦慮している。

A 区域の係留状態



放置艇が係留されている栈橋



カキの養殖いかだに、渡り橋をつなげた栈橋



鍵の付いたゲートを設けた栈橋



「立入禁止」の案内を掲げた栈橋

B 区域の係留状態



道路護岸沿いに係留された放置艇



反対側から見た道路護岸沿いの放置艇

② 放置艇対策が進みにくい理由

安浦漁港における平成22年度のプレジャーボート全国実態調査での放置艇は246隻だったが、26年度調査では304隻に増加した。波穏やかな瀬戸内海に面しているため、係留されている放置艇は、釣りを目的とした小型艇が多い。

登録漁船70隻あまりの安浦漁港に、300隻を超えるプレジャーボートの放置艇が係留されているが、広島県では、放置艇の数が著しく多く、航行への支障や環境問題が顕著な都市部から段階的に対策を講じているため、結果的に地方部の対策が遅れている状況になっている。

③ 対策における課題

静穏度の高い自然環境の中に整備された安浦漁港では、町外のボート利用者が多く、利用者を把握出来ないことが一番の課題である。また、静穏度が確保されている国道沿いの護岸が道路護岸であり、放置艇の受け皿を確保するための係留場所をどのように設定するか検討が必要なことも課題である。

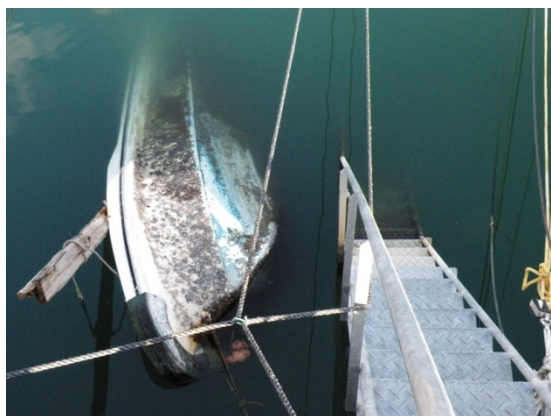
C 区域の係留状況



護岸の前面に係留する放置艇



乗り降り用に利用者が設置した護岸の梯子



沈廃船化した放置艇



ボート利用者の駐車場に使われている物揚場



ボートの乗り降りに使われる、大がかりな工作物が目を引く

④防波堤工事に伴う放置艇の移動の取り組み

D 区域に設置された防波堤の一部に亀裂が入り、その補修工事が年度末に行われたが、防波堤の前面には多くの放置艇が係留しており、工事の支障となることから移動させる必要が生じた。移動依頼は、防波堤前面の看板により、工事内容の周知・移動の告知を行うと同時に、各ボートへ依頼文書を貼付した。

工事に影響する範囲に 15 隻ほど係留していたが、1 隻を除き、すべて移動させることができた。漁協との協議により、移動先を文書で明示し、沖側に移動させることができた。事情を説明する機会を設ければ、ボートを移動する利用者もいることから、今後の対策を踏まえ、利用者説明会を開くなどの取り組みにつなげることも可能と思われる。

⑤今後の取り組み

広島県は、漁港の放置艇対策の一環として、福山市内の横田漁港において、漁協自らの費用で栈橋を設置、放置艇を収容し、利用者から徴収する係船料で栈橋設置に要した借入金を返済するスキームを導入することとした。横田漁港での取り組みは、地域の活性化を目的としていること、また、場所の選定及び漁港内での棲み分けの調整を、漁港の利用者である漁協自身が行っていることは、地域のニーズに応じた有効な対策であると考えられるので、今後、他の漁港における放置艇対策のモデルケースとして周知したいと考えている。しかし、本ケースのように、ボートパークのような施設まで整備できる漁協は多くは

ないと思われるので、どのような形態の係留施設が考えられるか、また、県がどこまで協力・援助できるかについて検討していくこととしている。

D 区域の係留状況



護岸の亀裂



潮の干満差に備え、沖側に係留する放置艇

第3章 調査漁港における沈廃船処理の詳細

第1章の調査概要で示した沈廃船処理を円滑に実施している2漁港について、その詳細を以下に取りまとめた。

3-1 沈廃船処理を円滑に進める漁港

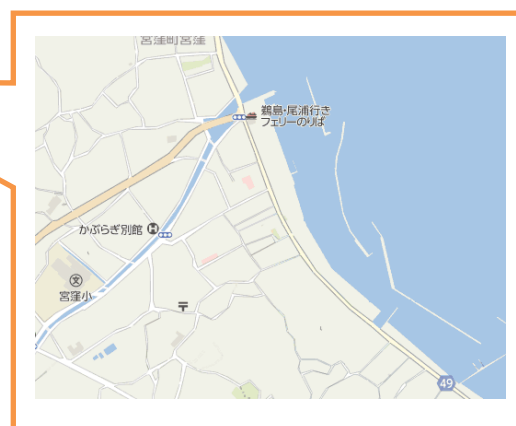
(1) 漁船の廃船を漁協主導で処分した「宮窪漁港」

愛媛県今治市の宮窪漁港（第2種）は、漁港管理者の今治市と宮窪町漁協との連携により、37隻の漁船の廃船を所有者に処分させた。

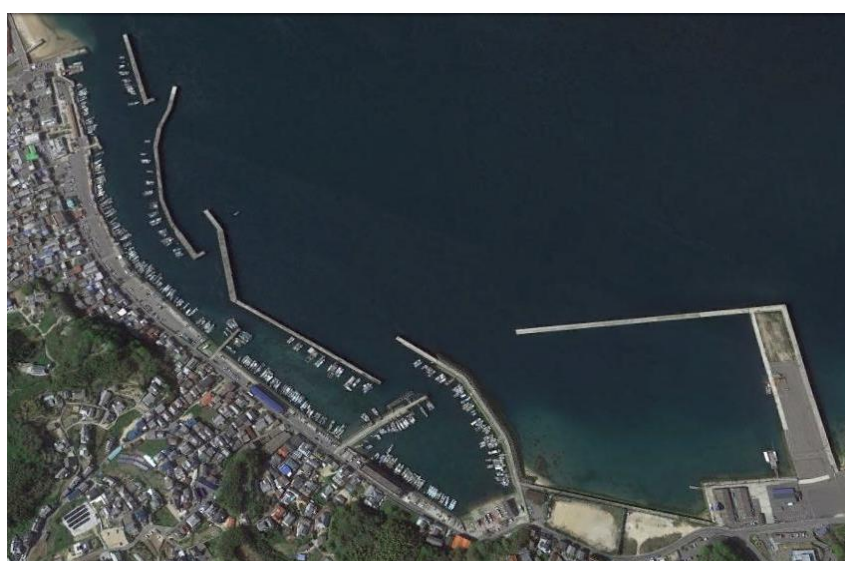
平成22年度調査		合計	平成26年度調査		合計	減少数
廃船（水面）	廃船（陸上）		廃船（水面）	廃船（陸上）		
47隻	22隻	69隻	25隻	7隻	32隻	37隻



しまなみ海道が通る大島にある宮窪漁港



長い防波堤に囲まれた宮窪漁港



宮窪漁港の全体 (@google)

①漁船の廃船が生まれた背景

漁業活動が盛んな今治市ではあるが、漁業者の高齢化と後継者不足に伴い、廃業した漁業者による漁船の放置（廃船）が漁港内で見受けられるようになった。

②廃船処理の対策

平成 22 年度のプレジャーボート全国実態調査の際に、漁船の廃船が 69 隻もあることから、宮窪町漁協は廃船の所有者（漁業者）に個別に処分等の指導を行うとともに、処分費用の支援策として、1 隻当たり 5 万円を補助した。このような取り組みにより、初年度の 23 年度は、5 隻の廃船が廃棄処分された。処分された漁船は、長さ 15m の小型底引き漁船から、5m ほどの小型艇まで幅広い。なお、23 年度以降、補助金を活用した漁船の廃船処理は行われていない。

③処分方法

漁港管理者の今治市は、漁船登録番号が不明な漁船を含め、漁協とともに当該船の近隣の船舶所有者に聞き取り調査を行い、当該船の所有者を判明のうえ適正な処分を促した。漁協から処理費用の補助が出るため、廃棄処分が多かったものの、程度がよければ、第三者への譲渡や転売のほか、漁船登録を抹消したうえで、いけすなどに活用したりする方法がとられた。

廃棄処分する場合は、今治市内の産業廃棄物処理業者に依頼し、島内（大島）の漁協所有地において重機で粗破碎などの中間処理が行われ、最終的に埋め立て処分された。1 隻当たりの処分費用は長さにより異なるが、30 万円から 50 万円を要した。



階段式護岸の宮窪漁港



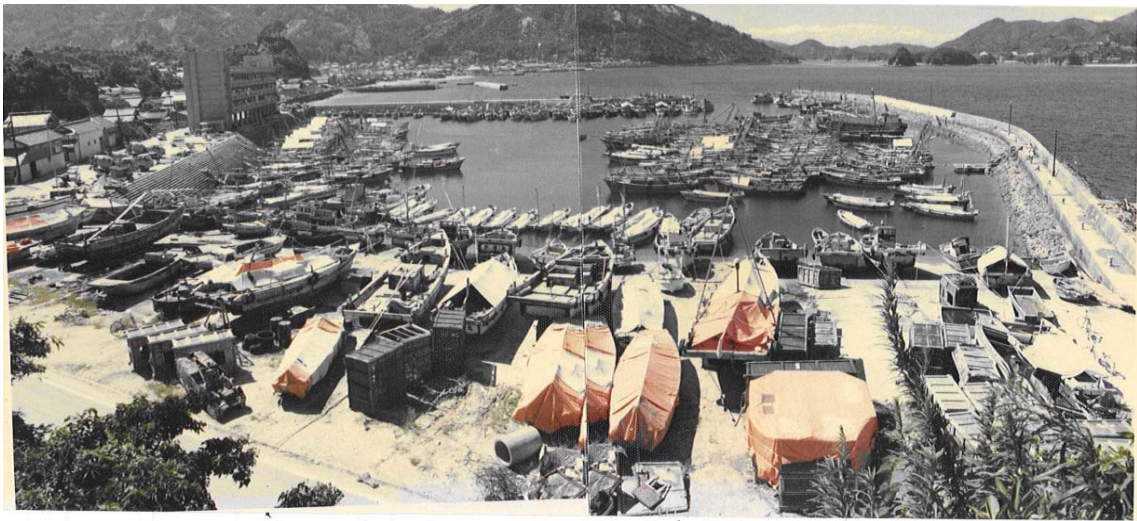
防波堤背後に老朽化した漁船が係留されている



野積場など、陸上もきれいに整理された



棧橋に係留される漁船



昭和 51 年当時の宮窪漁港。当時は木造が多く、廃船は浜で燃やされていたと思われる（今治市提供）

④成功要因の分析

廃船処理が円滑に適正処分された大きな理由は、所有者をたどりやすい漁船であったことが挙げられる。漁船登録番号や船名からその船の所有者を割り出すのはそれほど難しくはない。また、今治市と漁協との連携と協力のあったことも、漁港管理者の強い意向を示す意味で大きな役割を果たした。さらに、所有者から見れば、漁協から 5 万円の補助金が出ることも廃船処理の動機づけになった。

⑤今後の廃船処分について

今治市が管理する漁港は 27 カ所あるが、廃船処理に補助金を出したのは宮窪漁港だけである。将来的には、漁業者の死亡により、廃船処理問題が他の漁港でも顕在化する可能性が高まっている。

宮窪漁港で処分された廃船はいずれも係留されていたが、廃船に起因する燃料などの流出は確認されていない。市は将来のため、産廃業者と価格交渉を行い、安く処分できる環境を整えたいとしている。

なお、未処理の 30 隻ほどの廃船は宮窪漁港に置かれているが、今後どのように処理するか検討中である。今治市は、漁協が補助金を出す、廃船処理の窓口になる等、引き続き廃船処理に積極的に取り組むよう要請している。

(2) 南海トラフ地震に備えて沈廃船を処分している「宇佐漁港」

高知県は南海トラフ巨大地震に備え、津波による船舶の流出に伴う二次被害を防ぐため、土佐市の宇佐漁港（第3種）を含め、県全体で計画的な対策を講じている。

平成 22 年度調査			合計	平成 26 年度調査			合計	減少数
沈船	廃船（水面）	廃船（陸上）		沈船	廃船（水面）	廃船（陸上）		
12 隻	31 隻	25 隻	68 隻	6 隻	10 隻	12 隻	28 隻	40 隻

※減少した 40 隻の内訳は、高知県が処分した所有者不明の 20 隻と、所有者による自主撤去の 20 隻である。



土佐湾に面し、入江に囲まれた宇佐漁港

宇佐漁港（橋田地区）の位置（円内）



橋田地区の浮き桟橋（赤い円内）と、漁協が運営する橋田マリーナ（黄色い円内）（©google）

① 廃船が生まれた背景

放置艇対策として許可区域を指定する以前は、ボート所有者を把握する手段がなく、無秩序な係留状態が長く続き、放置艇が沈廃船化した。宇佐漁港で廃船が多く見受けられるのは、廃船処理におけるボート利用者の意識の低さとともに、廃船処理に関する情報が十分に浸透していないものと思われる。例えば、日本マリン事業協会が行っている FRP 船リサイクルシステムにおける処理窓口となる地域の登録販売店（ボート販売店）は、高知市内に 2 店、宿毛市に 3 店、幡多郡大月町に 2 店しかなく、廃船の引き取り先は少ない（宇佐漁港のある土佐市には登録販売店はない）。また、マリーナも少ないため、プレジャーボートの廃船処理に関する情報伝達が限られていることも廃船を生み出している背景となっていると思われる。

② 沈廃船処理の対策

1) 宇佐漁港における対策

平成 26 年度のプレジャーボート全国実態調査の際に確認された宇佐漁港のプレジャーボートの沈廃船 28 隻は、現在以下のような内訳となる。このうち、17 隻はボート所有者によって自主撤去され、所有者不明の 1 隻は、高知県によって処分された。

・所有者による自主撤去	17 隻
・高知県による処分	1 隻
・未処理	10 隻
合計	28 隻

高知県は、平成 26 年度実態調査で確認された 28 隻のうち、未処理 10 隻のプレジャーボートは所有者判明船であるが、行政代執行しても費用回収が難しいため慎重に捉えており、船舶所有者に文書送付や口頭による撤去指導を継続的に行うことにより対応することとしている。



宇佐漁港の脇に放置された廃船と思われるボート



ゴミが投げ込まれた船内に、植物が根を付けている



草に覆われた道端に放置された未処理の廃船



廃船に貼付された「警告書」

2) 沈廃船処理を含む高知県全体の対策

以下に、宇佐漁港を含む、高知県が取り組んでいる県内の放置艇及び沈廃船の対策の概要をまとめた。

沈廃船処理計画における対象漁港

内閣府防災中央会議の「南海トラフ巨大地震における津波浸水予測」で、高知県内の黒潮町において全国最大の 34.4m の数値が示された。津波に伴い放置艇が流出し、被害が拡大し、復旧・復興に妨げになることから、漁港内の放置艇と沈廃船を重点的に処理することが決まった。このなかには、漁船も含まれている。

高知県は、南海トラフ巨大地震を想定した災害時に備え、県管理27漁港のうち、緊急輸送路近くの20漁港を「南海地震対策漁港」に位置づけ、野根、椎名、三津、高岡、室戸岬、行当、加領郷、安芸、赤岡、宇佐、上ノ加江、佐賀、伊田、田野浦、清水、伊佐、三崎、下川口、田ノ浦、大島を指定した。

その他、7 漁港を通常の維持管理で対応する「機能維持対象漁港」に位置づけ、浦分、小室、窪津、古満目、柏島、泊浦、沖の島を指定した。



高知県内の88漁港（県管理27漁港、市町村管理61漁港）の位置

沈廃船処理計画における対象隻数と予算措置

平成23年8月において、県管理27漁港の沈廃船は、所有者判明船84隻、所有者不明船113隻であった。このうち、91隻について簡易代執行及び廃棄物処理による処分を計画し、平成24年度から26年度の3年間に2,770万円の予算を計上した。その後、平成27年度末の南海トラフ地震対策における処分隻数は114隻となっている。

処分方法

簡易代執行した所有者不明船は、除却・保管した旨を公告し、6カ月経過後、所有者が名乗りを上げなかった場合、法律に定めた手続きを経て、一般社団法人 日本マリン事業協会（東京都中央区）が実施する「FRP 船リサイクルシステム」および地元の産廃業者に処分を依頼し、費用は県が負担した。なお、所有者が判明する船舶のうち、未処理については、税金を投入する行政代執行には慎重な姿勢で、所有者に対し、今後も文書送付や口頭による撤去指導を継続的に行うこととしている。

沈廃船の処理状況（県管理漁港）

平成 28 年 7 月末時点の隻数

	南海トラフ地震対策対象漁港					機能維持枠				
	漁船		プレジャーボート		計	漁船		プレジャーボート		計
	判明	不明	判明	不明		判明	不明	判明	不明	
代執行	0	1	0	43	44	0	0	0	8	8
自主撤去	65	2	58	37	162	1	0	15	8	24
廃棄物処理	0	11	0	48	59	0	0	0	0	0
未処理	63	4	26	19	112	48	6	5	27	86
計	128	18	84	147	377	49	6	20	43	118

現地調査を踏まえた船舶台帳の作成

高知県は平成 25 年度から船舶台帳の整備をはじめ、26 年度から本格的な運用を開始した。各土木事務所で管轄の漁港を調査し、放置船台帳を作成している。なお、漁港漁場課配置の漁港巡視員が、県管理 27 漁港を年 2 回程度巡回調査を行っている。巡回調査の実施に先立ち、放置船と沈廃船の定義を定めた。



船舶写真 (H26.9.18撮影)

放置船台帳

漁船名	〇〇漁船
土壌・陸域	陸域
放置場所	雄飛漁港
漁船→PB 別	漁船 ※漁船番号のないものは、PBとする。
漁船番号	KO3-XXXXX
船名	282-XXXXX
船名	なんとか丸
所有者名	名無 雄兵衛
所有者情報	高知市丸ノ内X-X-XX
船舶情報	検定期限: H28/9/14
船体	4.83m × 1.81m × 0.81m
材質	FRP船
状態	
船体登録番号の有無	無
対応状況等	
H26.9.18	警告文書を貼付し、漁船や周辺の所有者に情報提供を求めたが情報なし。
H27.1.17	日本小型船舶検査機構に照会 漁船→船名: 漁船 なんとか丸(4.83m × 1.81m × 0.81m) 所有者: 名無 雄兵衛 高知市丸ノ内X-X-XX
H27.2.5	情報データベースの住所地訪問、一母親と面談。 本人は県外在住、見分けるように話しておきます。
H27.3.18	除却を確認

放置位置



船舶番号、漁船登録番号を調査し、写真入りの台帳が作成される

「放置船」の定義

漁船とプレジャーボート共通

- ・船舶番号の表示がない船舶、登録番号のない漁船
- ・喫水線への著しい藻の付着
- ・再び船舶として用いることが可能な船舶（廃船ではない）

漁船の場合

- ・漁船であっても検認届出期限が過ぎて1年以上検認を受けず、放置されている漁船
- ・登録漁船が登録漁船でなくなった船舶（組合離脱、漁業者以外への譲渡、所有者が死亡等、漁船原簿閲覧にて判断）

プレジャーボートの場合

- ・停けい泊及び陸域の指定施設で保管の許可（係留契約）を受けていない船舶
- ・小型船舶の登録がされていない船舶（日本小型船舶検査機構への照会データより登録抹消されている場合含む）
- ・定期検査済年票による船舶検査期限が1年以上過ぎて、放置されている船舶

「廃船」の定義

漁船とプレジャーボート共通

- ・状態から判断して、3年以上使用されていない（船体の朽廃、船内滞留水、ビルジ等の発生、破損状況等、客観的に廃棄物の状態であると判断されるもの）
- ・沈船となる恐れのある船舶
- ・登録されていても長期間使用されておらず、管理されていない船舶（巡視員判断、船上でゴミが投棄されており長期間そのゴミが放置されているものを含む）

漁船の場合

- ・漁船原簿により登録抹消された漁船（登録の事由欄に廃船や解撤等と記載され、登録を抹消された漁船）

再び船舶として用いることがないと認められるもの

「沈船」の定義

- ・水没している船舶

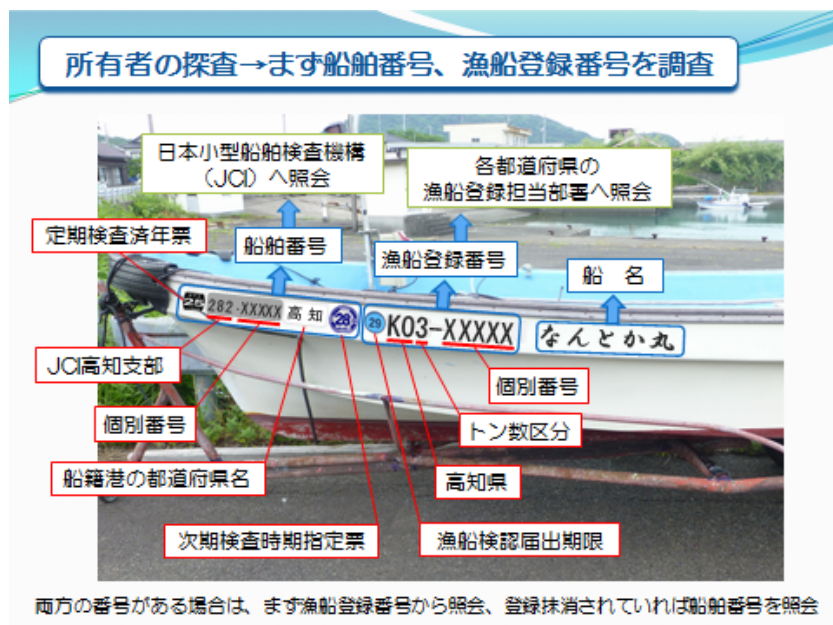
廃棄物に該当する場合と該当しない場合における手続きの流れ

廃棄物に該当する、しないを問わず、いずれの場合もまず所有者を探索し、所有者を確認できた場合は「行政代執行」、確認できない場合は「簡易代執行」もしくは「廃棄物処分」により、適正な手続きを経て処分する。



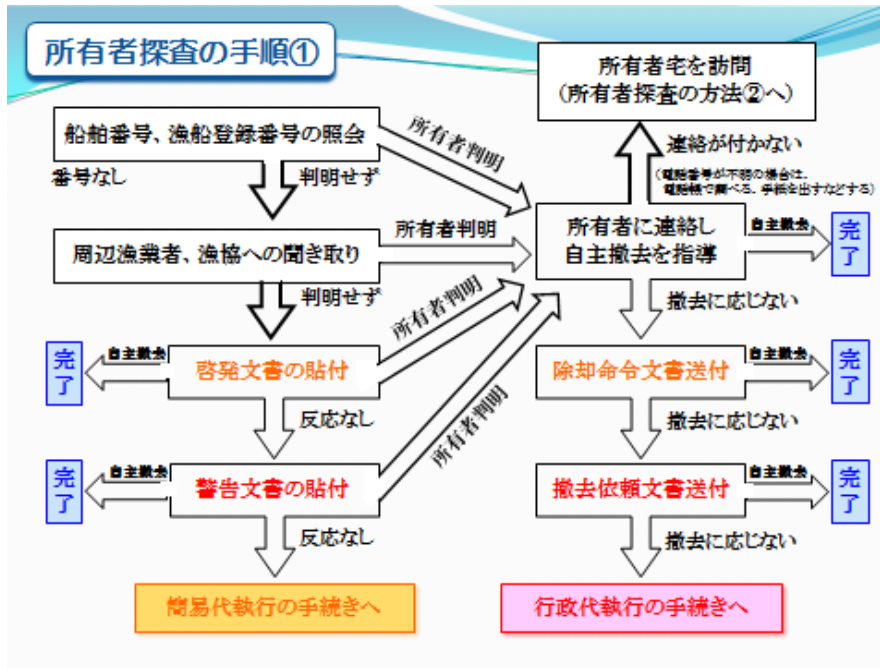
登録番号の確認

放置艇及び沈没船の登録番号を確認する際は、プレジャーボートは日本小型船舶検査機構へ、漁船は都道府県の漁船登録担当部署へ照会する。



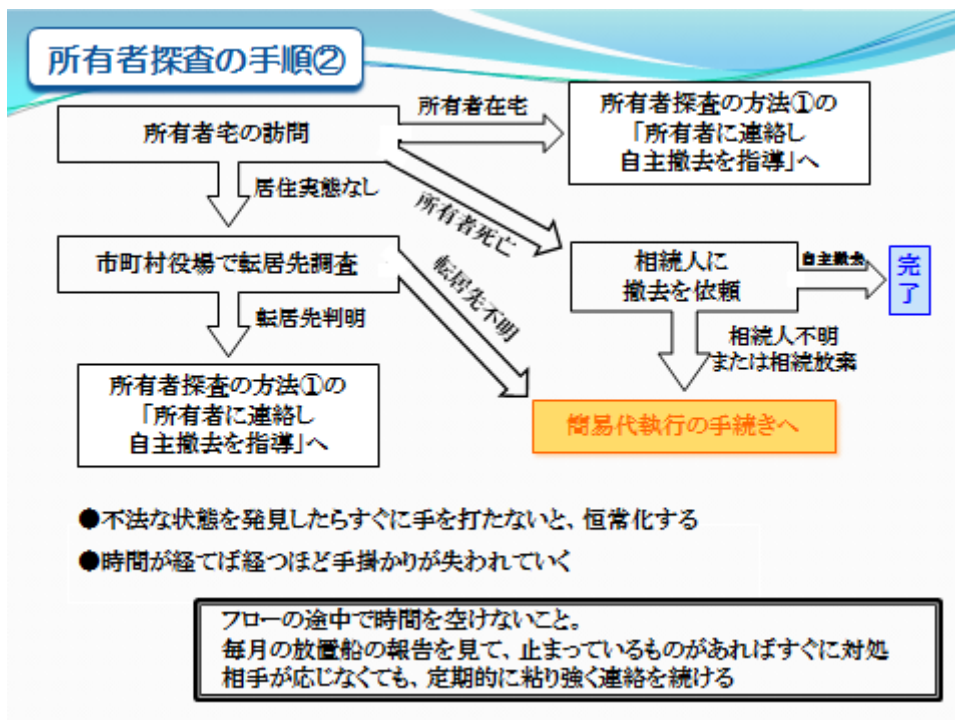
所有者探査の手順 1

文書を貼付したにもかかわらず、所有者が判明しない場合は、簡易代執行の手続きに移る。所有者が判明した場合は、所有者に自主撤去を促す指導、文書の送付を行い、それでも撤去しない場合は、行政代執行に移る。



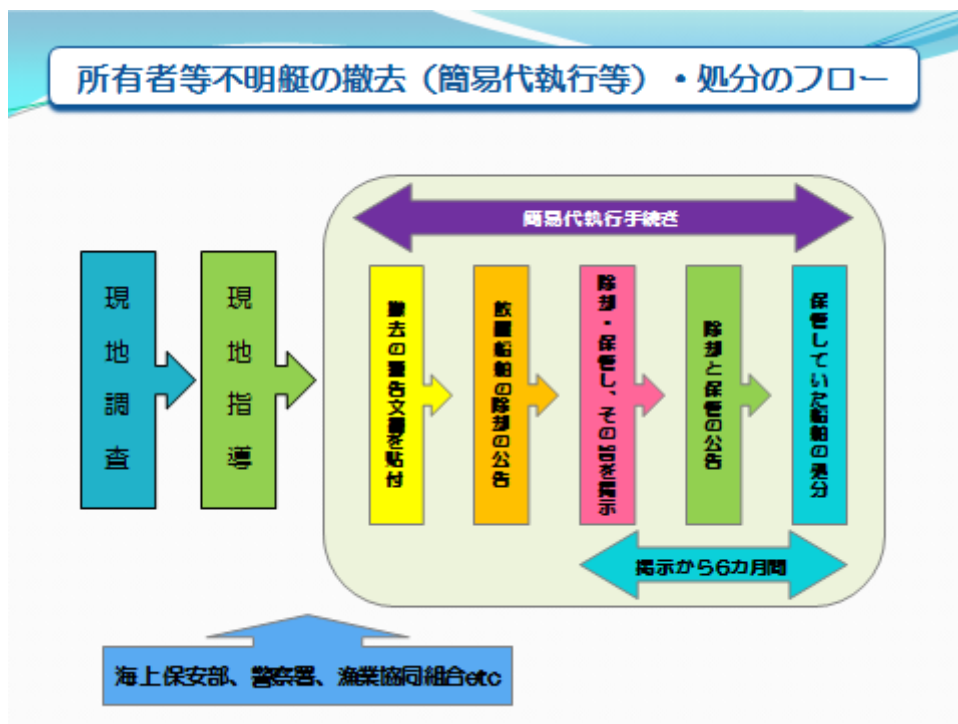
所有者探査の手順 2

所有者が死亡もしくは転居先不明の場合は、最終的に簡易代執行を実施する。



簡易代執行の手順

関係者の協力を得て調査と指導を行い、警告文書、必要な公告を経て、除却・保管を行い、所有者が名乗りを上げない場合は、一定期間後、管理者が処分することになる。



③成功要因の分析

これまでも沈廃船については、漁港の機能維持として高知県は細々と処理してきたが、東日本大震災での津波により漁船が流出し、家屋への被害や道路や漁港を塞いで復興の妨げの要因になったとともに、内閣府中央防災会議の「南海トラフ巨大地震における津波浸水予測」で、同県黒潮町において全国最大の 34.4m という値が示されたため、このままでは被害が拡大し、復旧・復旧の妨げになることから、放置艇と沈廃船を重点的に処理する県の方針が示され、計画的な処理が行われたのが、大きな成功要因といえる。

宇佐漁港においても、平成 26 年度のプレジャーボート全国実態調査の際に確認された沈廃船 28 隻のうち、未処理は 10 隻残されているものの、17 隻は高知県の指導で所有者による自主撤去で処分されるなど、所有者責任を押し進め、県による処分を 1 隻にとどめているのも成功要因の一つといえる。

④今後の課題

1) 放置艇対策の制度上の課題など

高知県では、日々の巡回活動による実態把握の結果、放置艇は年々増加している。本来、船舶の放置・廃棄は、漁港漁場整備法及び廃棄物処理法における罰則が適用できるため、警察や海上保安庁によって送検され起訴されうる行為であるが、「捨て得」の風潮が見受けられる。

例えば、所有者判明船の処理にあたり、漁船登録番号を照会したところ、所有者は「〇〇さんに譲渡した」と説明したのに対し、譲り受けたとされる〇〇さんは「知らない」との回答があった。したがって、譲渡による登録抹消には、売買契約書の写しの提出を義務付けるなど、事務処理規則等で規定できないかを課題の一つに挙げている。

また、船舶においては、自動車リサイクル法に代わる法制度が存在せず、特に漁業者は収入が不安定なこともあり、生活に困窮してから『処分したくてもできない』という状態に陥ることも課題となっている。

2) 簡易代執行における課題

除却から処分可能となるまでに半年以上、処分完了となるまでに 9 カ月以上の期間が必要であり、処分の適切なスケジュール管理は常に課題となる。そのため、初期段階における所有者の確知の精度・速度の向上が求められる。

3) 行政代執行における課題

所有者判明船の放置理由の多くは、経済的困窮であり、代執行の費用回収が困難となることが予想される。そのような場合、結果として個人の財産を公金で処分することとなり、事実上、個人の利益となること。

また、行政代執行法第 2 条において「著しく公益に反する」という要件が行政代執行の適用要件として存在するが、将来発生する南海トラフ地震の津波被害による二次被害等の軽減という理由だけでは、この要件を具備できないと考えていること。

上記のような問題があることから、航路上に放置されているなど、ただちに県民の生命・財産に危険が及ぶ可能性がない限り、行政代執行に踏み切れない。

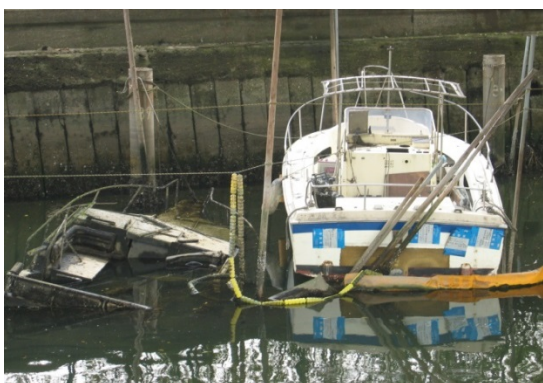
第4章 沈廃船処理について

沈廃船がもたらす問題点をはじめ、プレジャーボートのリサイクルについて、その実施状況を取りまとめた。

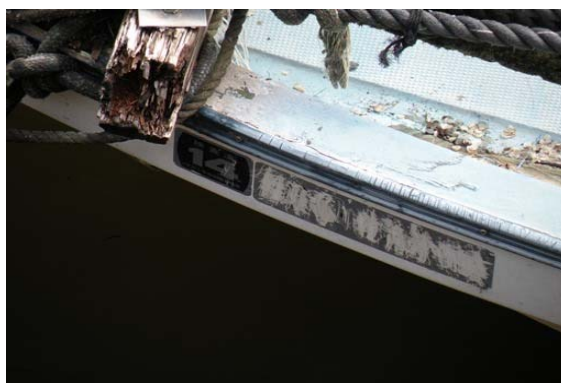
4-1 沈廃船が及ぼす社会的影響

放置艇が漁港に長らく放置されると、雨水が船内に溜まり、沈廃船化を招くおそれがある。以下のようなさまざまな社会的影響を考えると、沈廃船を出さないために効果的な放置艇対策を早期に講じるべきである。

- (1) 船舶の航行上の障害
- (2) 流出・漂流
- (3) 景観上の問題
- (4) 処理費用の増大化
- (5) 不法投棄の助長



長く放置されたあとに沈んだボート



船舶番号が故意に削り取られたボート



クレーンで海底から引き揚げられる沈船



撤去後、重機により解体されるボート

4-2 廃船処理方法

(1) プレジャーボートの場合

廃棄物処理法において、個人が所有するプレジャーボートの廃船は「一般廃棄物」に分類され、自治体が収集・運搬することになっているが、プレジャーボートのように運搬車に積み込めず、解体が難しい大型 FRP 製品は、「処理困難物」と見なされ、引き取られていない。このような事情により使用済みの FRP 船は適正処理されず、不法投棄されるケースが見受けられる。その対策として、国土交通省海事局における実証実験を踏まえ、一般社団法人 日本マリン事業協会によって平成 19 年から全国展開されたのが、「FRP 船リサイクルシステム」である。ボート業界を挙げてのリサイクル処理が事業化された。

(2) 漁船の場合

廃棄物処理法上、「産業廃棄物」に分類される漁船は、船舶所有者自身が処分すべき廃棄物とされている。処理する際は、産業廃棄物処理業者による処分のほか、上記の FRP 船リサイクルシステムを使うこともできる。

4-3 廃船を廃棄物として処分する際の基準

管理行為として、漁港管理者の判断で所有者不明の廃船を廃棄物として処分することができる。その際、どのような判断基準が求められるか、以下に「漁港漁場管理の手引」（平成 21 年度版）での廃棄物と判断する基準といくつかの事例を以下に示す。

(1) 廃棄物と判断する場合の考え方

廃棄物の処理及び清掃に関する法律上の廃棄物とは「ごみ、粗大ごみ、燃え殻、汚泥、ふん尿、廃油、廃酸、廃アルカリ、動物の死体その他の汚物又は不要物であって固形状又は液状のものをいう。」とされているが、一般に、当該物件が廃棄されたものかどうかの判断は、人が占有の意思を放棄し、かつ、その所持から離脱せしめたことが客観的に判断されるかどうかによって個別にされるものであり、漁港管理者においては概ね以下の基準に従って判断することが適当である。

なお、当該船舶・車両等の価額の評価に関し、専門的知識を有する者の意見を求めることが望ましい。

船舶

廃棄船舶とは、再び船舶として用いられないことがないと認められるものをいう。具体的には、船名が抹消されているもの、船舶検査済票、漁船登録番号が脱落しているもの、エンジンやアンカー等が破損、若しくは腐食し、または取り外されているもの、船体が朽廃しているもの、その他、係留索・錨・係留場所等の係留状況、船体・エンジン・属具等の

保守、船内滞留水、ビルジ等の状況等を具体的に調査し、客観的に廃棄物の状態にあるものと判断されるもの等をいう。



沈船の引き揚げ作業。堆積したヘドロが流れ出る



エンジンは撤去され、ゴミが投棄されている廃船



船揚場に陸揚げされた廃船



クレーンによる廃船の撤去作業

車両

廃棄車両とは、再び車両として用いられることがないと認められるものをいう。例えば、ナンバープレートが取り外されているもの、車体番号が削られているもの、抹消登録がなされているもの、エンジン、トランスミッション、ラジエーター等が破損若しくは腐食し、又は取り外されていること等の事情により、修理に著しい費用を要するもの、所有者が占有の意思を放棄し、かつその所持から離脱せしめたことが客観的に判断されるもの等である。

なお、車両としての機能を失っていても、車両内の物件が相当の価値を有する場合は、一括して廃棄物として処理するのではなく、当該物件を遺失物法に基づき所轄警察署長へ差し出す等の対応をすることが望ましい。

(2) 条例などによる廃棄の要件

条例などにより、廃船を処分する際の要件を設けている自治体の事例を以下に示す。

自治体	廃棄物として判断する要件
東京都	<p>「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例」第 13 条に、以下の要件が明示されている。</p> <p>①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ること。 ②規則で定めるところにより評価した当該船舶の価値が著しく低いこと。船舶評価額が、保管費用の 1 か月分（1 隻あたり約 5 万円）を下回ること。</p>
和歌山県	<p>「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」施行規則第 9 条に、以下の要件を明示している。</p> <p>①プレジャーボート等の価額の評価は、当該プレジャーボート等の購入又は製作に要する費用、使用年数、損耗の程度その他当該プレジャーボート等の価額の評価に関する事情を勘案してするものとする。この場合において、知事は、必要があると認めるときは、プレジャーボート等の価額の評価に関し専門的知識を有する者の意見を聴くことができる。</p>
高知県	<p>高知県の放置艇対策として、以下の要件を明示している。</p> <p>〈漁船とプレジャーボート共通要件〉</p> <p>①状態から判断して、3 年以上使用されていない（船体の朽廃、船内滞留水、ビルジ等の発生、破損状況等、客観的に廃棄物の状態であると判断されるもの） ②沈船となる恐れのある船舶 ③登録されていても長期間使用されておらず、管理されていない船舶（巡視員判断、船上でゴミが投棄されており長期間そのゴミが放置されているものを含む）</p> <p>〈漁船の要件〉</p> <p>①漁船原簿により登録抹消された漁船（登録の事由欄に廃船や解撤等記載され、登録を抹消された漁船） ②再び船舶として用いることがないと認められるもの</p>

このほか、海上保安庁は、平成 7 年から制度化した「廃船指導票」を貼付する際の基準として、「その船舶が使用可能かどうか」、「もやいロープなどの係留状態はどうか」、「所有者が継続的に管理しているか」の 3 点をポイントに、社会通念上、捨てられているかどうかを判断している。

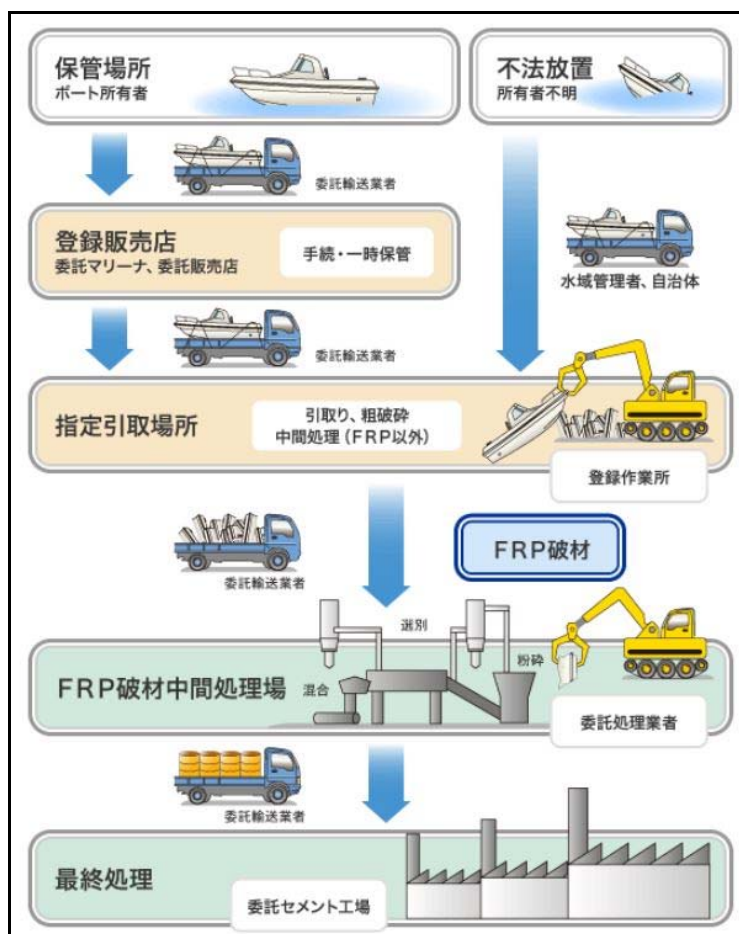
4-4 プレジャーボートのリサイクル

前述のように、国内ボートメーカーなどの団体である一般社団法人 日本マリン事業協会（東京都中央区）は、FRP（ガラス繊維強化プラスチック）を用いた使用済みの小型船舶（モーターボート、ヨット、PWC＝水上オートバイ、漁船など）を対象に、FRP 船リサイクルシステムの全国展開を実施している。

平成 17 年 9 月 8 日、環境省において広域的処理に係る特例の対象となる一般廃棄物に関する告示が改正され、対象となる一般廃棄物として「廃 FRP 船」が追加された。また、同年 11 月 29 日に、環境大臣から廃棄物処理法に基づく広域認定を受け、FRP 船リサイクルが全国展開された。

①リサイクルシステムの流れ

ボート所有者が自ら排出する場合と、自治体などから排出される所有者不明の船舶をリサイクルする場合とがある。いずれも指定引き取り場所で粗破碎され、中間処理を経て、委託したセメント工場に搬入される。細かく粉碎されたプラスチックは、セメント生成時の燃料に、ガラス繊維は、セメントの骨材の一部に活用される。



プレジャーボートのリサイクルのフロー図

②写真で見るリサイクルの流れ



雨水などが溜まり、水船になった小型ボートの廃船



指定引き取り場所に運び込まれた廃船



重機による粗破碎の作業



粗破碎されたFRPの断片



FRP断片を細かく粉碎する中間処理施設

③今までのリサイクル実績

日本マリン事業協会が実施した平成 25 年度から 27 年度までのリサイクル隻数を艇種別に分類した。なかでも、釣りなどに用いられる和船が全体の 3 割から 4 割を占めている。次いで、オープンボートが多く、全体的に釣りを中心とした小型ボートの排出が目立つ。その一方、漁船の排出も増加傾向にある。

平成 25 年度		平成 26 年度		平成 27 年度	
種別	隻数	種別	隻数	種別	隻数
PWC	18	PWC	18	PWC	24
アルミ複合	0	アルミ混合	1	アルミ混合	0
オープンボート	88	オープンボート	99	オープンボート	89
キャビンボート	53	キャビンボート	43	キャビンボート	73
漁船	57	漁船	63	漁船	72
セーリング クルーザー	20	セーリング クルーザー	29	セーリング クルーザー	25
ディンギー	28	ディンギー	14	ディンギー	42
ローボート	51	ローボート	7	ローボート	45
和船	217	和船	161	和船	189
合計	532 隻	合計	435 隻	合計	559 隻

PWC：水上オートバイ、アルミ複合：FRP とアルミを組み合わせた素材、オープンボート：デッキ（甲板）のないボート、キャビンボート：船室を備えたボート、セーリングクルーザー：帆に加え、エンジンや船室を備えた大型ヨット、ディンギー：帆だけで走る小型ヨット、ローボート：手漕ぎボート、和船：釣りに用いられる甲板のないボート

④自動車とプレジャーボートとのリサイクル状況の比較

	自動車	プレジャーボート
実施団体	(公財) 自動車リサイクル 促進センター	(一社) 日本マリン事業協会
事業開始年（完全施行）	平成 17 年	平成 19 年
リサイクル料金	7,000 円～18,000 円（1 台）	87,000 円（長さ 7～8m）
リサイクル料金の位置づけ	預託金（前払い）	排出時に払う
年間の処理数	296 万台（平成 23 年度）	559 隻（平成 27 年度）

⑤リサイクルシステムの対象艇



オートバイ感覚で乗れるPWC
(パーソナル・ウォーター・クラフト)



小型トレーラーに積み込まれたアルミボート



船室のないオープンボート



船室の付いたキャビンボート



甲板のない小型漁船



外洋向けのセーリングクルーザー



沿岸向けのディンギー



手漕ぎボート



釣りなどに使われる和船

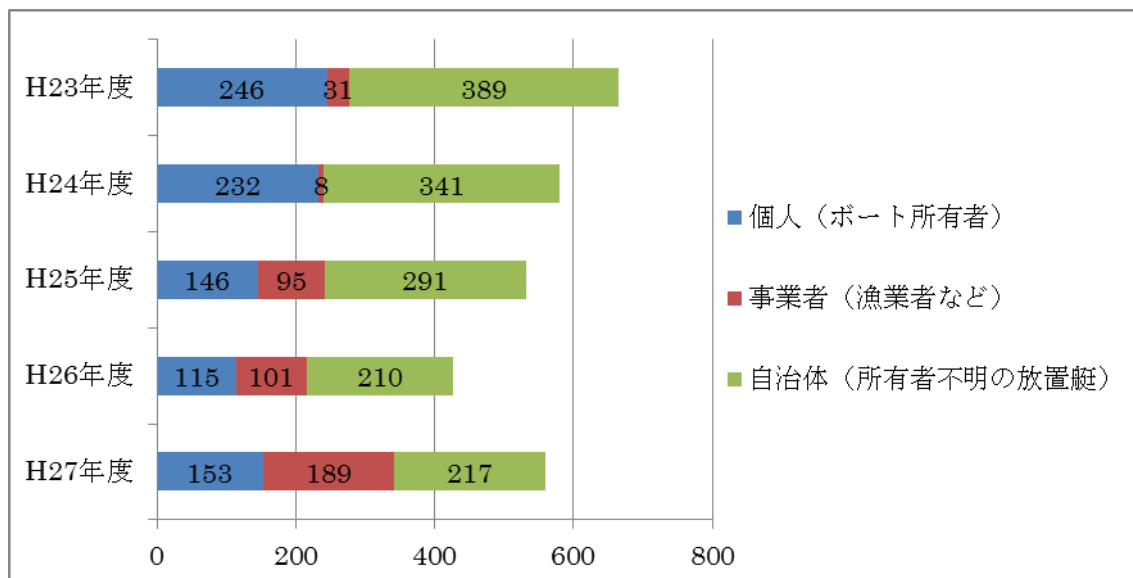
⑥漁船のリサイクル料金

日本マリン事業協会におけるリサイクル料金は、前述の船舶の種類（8種類）に加え、船舶の全長（1mごと）を基準に設定されている。漁船のリサイクル料金（平成29年度）の一部抜粋を下表にまとめた。リサイクル料金のほか、トラックによる収集運搬費用などが必要となる。

全長	リサイクル料金	収集運搬料金	
		料金（参考）	使用車両
5m以上～6m未満	54,000円	19,000円	ユニック車
7m以上～8m未満	87,000円	32,000円	ユニック車
9m以上～10m未満	143,000円	52,000円	ユニック車
11m以上～12m未満	226,000円	—	トレーラー現地手配

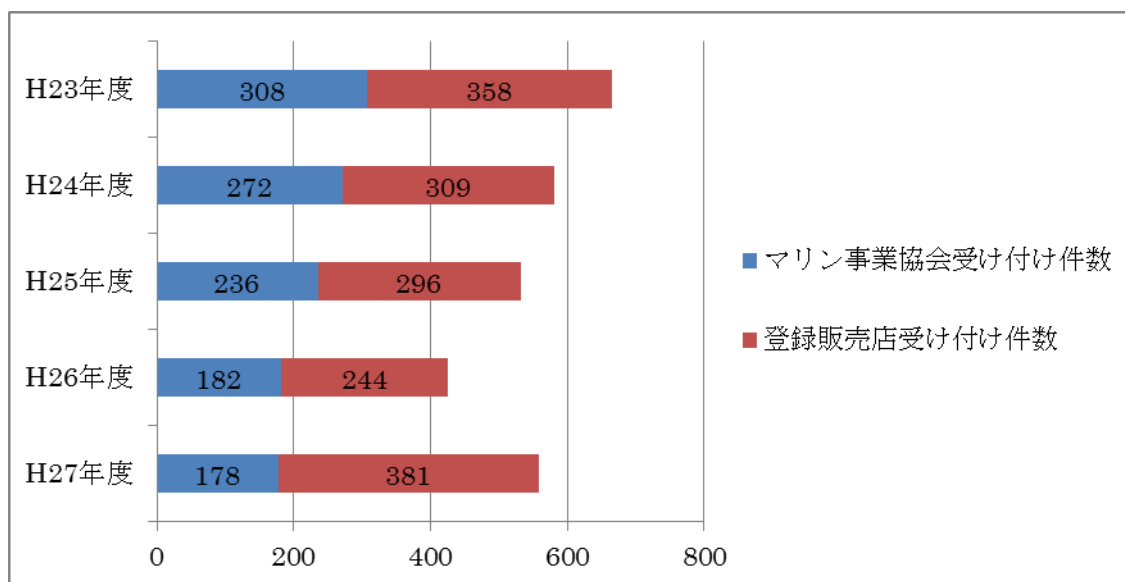
⑦排出者別の使用済みFRP船

日本マリン事業協会が実施した平成22年度から27年度までの処理隻数を、排出者別に分類した。自治体から排出される所有者不明の放置艇は減少傾向にあるが、それでも200隻を超えている。また、事業者（漁業者など）の排出も増える傾向にある。



⑧受け付け先による分類

使用済みの FRP 船の受け付け窓口は、日本マリン事業協会が直接受け付ける場合と、各地の登録販売店が受け付ける場合とがある。全体的に見ると、登録販売店が受け付ける件数が過半数を占めている。



⑨排出隻数が多い上位県の内訳

日本マリン事業協会の資料から、平成 25 年度から 27 年度にかけて、排出隻数が多かった県を抽出した。上位は、広島県の 164 隻と静岡県 of 138 隻。いずれも放置艇が多く、県によるプレジャーボート対策が進められた結果、個人（ボート所有者）による排出を促したと言える。

所有者不明の放置艇（自治体）の排出が多かったのは、和歌山県の 98 隻であり、知事による「放置艇一掃キャンペーン」の成果と思われる。高知県は前述のとおり、南海トラフ巨大地震に備えた取り組みの結果と言える。

	個人	事業者	自治体	放置艇	合計
広島県	62	54	1	47	164 隻
静岡県	38	53	0	47	138 隻
和歌山県	5	2	1	98	106 隻
徳島県	10	5	0	80	95 隻
岡山県	5	3	12	62	82 隻
香川県	11	14	1	36	62 隻
高知県	7	2	1	49	59 隻

自治体：警備船など自治体が所有する船舶のリサイクル処理

【参考】自動車リサイクルの場合

自動車製造業者を中心とした関係者に適切な役割分担を義務付けることにより使用済み自動車のリサイクル・適正処理を図るため、平成14年に「使用済み自動車の再資源化等に関する法律」（自動車リサイクル法）が制定され、平成17年1月から完全施行された。

①リサイクルの対象

トラックやバスを含む、ほとんどの自動車（オートバイは、二輪車リサイクルシステムにより処理されている）を対象にしている。

②費用の負担

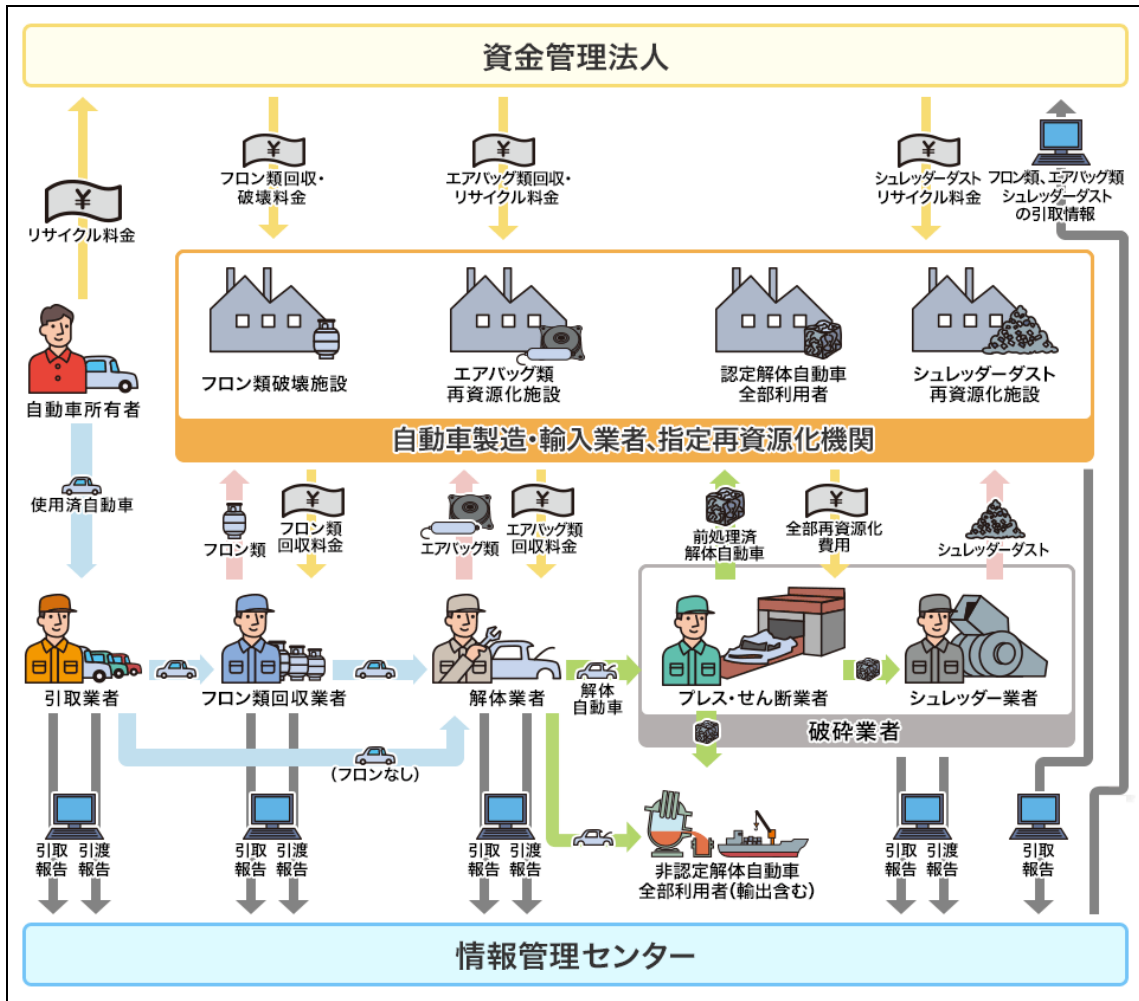
使用済み自動車のリサイクル（フロン類の回収・破壊並びにエアバッグ類及びシュレッダーダストのリサイクル）に要する費用は、自動車の所有者が負担する。リサイクル料金は、原則として、新車購入時に納付する。納付の際に、リサイクル券（預託証明書）が渡される。

③費用の管理方法

自動車製造業者等の倒産・解散による滅失を防ぐため、自動車所有者が納付したリサイクル料金は、国から指定を受けた資金管理人「公益財団法人 自動車リサイクル促進センター」が管理している。自動車製造業者等は、シュレッダーダストなどのリサイクルにあたり、料金の払い渡しを請求している。

④自動車重量税の還付制度

自動車を廃車にする際、車検証の残存期間に応じて最終所有者に自動車重量税が戻ってくる制度。自動車が解体されたことが確認されれば、重量税還付の申請ができる。



自動車リサイクルのフロー図

第5章 プレジャーボートの放置艇対策に関する評価書について

5-1 プレジャーボートの放置艇対策に関する評価委員会の概要

国土交通省と水産庁では、平成28年度に、有識者、行政関係者で構成する委員会を設置し、推進計画に掲げた放置艇対策に関する全国各地の取組状況について評価を行うとともに、評価結果と今後の対応策について、評価書として取りまとめた。

評価委員会の委員及び開催経過を以下に示す。

表1 プレジャーボートの放置艇対策に関する評価委員会名簿

(敬称略)

区別	氏名	所属・役職	備考
委員	來生 新	放送大学 副学長	委員長
	上谷 憲政	ヤマハ発動機(株) マリン事業本部 第2マーケティング部長	
	小沢 力也	同上	後任者
	佐久間 優	(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会 理事長	
	角田 充司	和歌山県 県土整備部 港湾空港局 港湾空港振興課長	
	平林 俊実	東京都 建設局 河川部 指導調整課長	
	前川 千尋	神奈川県 環境農政局 農政部 水産課長	
	村田 栄治	広島県 土木建築局 港湾振興課長	
行政関係者	甲川 壽浩	国土交通省 水管理・国土保全局 水政課長	
	佐藤 寿延	国土交通省 水管理・国土保全局 河川環境課 河川保全企画室長	
	金子 純蔵	国土交通省 海事局 船舶産業課 舟艇室長	
	田中 独歩	国土交通省 海事局 検査測度課 登録測度室長	
	佐々木 宏	国土交通省 港湾局 海洋・環境課長	
	江口 満	海上保安庁 交通部 安全対策課長	
	岡 貞行	水産庁 漁港漁場整備部 計画課長	
	吉塚 靖浩	同上	後任者

表2 プレジャーボートの放置艇対策に関する評価委員会の審議経過

開催回	審議内容
第1回 (平成28年12月9日)	○プレジャーボートの現況 ○推進計画の施策の取り組み状況 ○対策の促進に向けた論点
第2回 (平成29年2月1日)	○先進事例の紹介 ○放置艇対策促進方法 ○評価書の作成方針
第3回 (平成29年2月28日)	○評価書案 ○促進策の展開方法

5-2 プレジャーボートの放置艇対策に関する評価書

(1) 放置艇対策の各施策の評価結果

①各施策の評価結果

各水域で講じる放置艇対策の施策の取り組み状況について、推進計画の構成に基づき評価した結果を以下に示す。

ア. 総合的対策を推進するための基本的な方針

取り組みの現状

- 平成22年度と26年度のプレジャーボート全国実態調査結果を比べると、4年間で削減した放置艇は、三水域全体で約1.1万隻であり、依然として、8.8万隻の放置艇が存在している。
- 平成26年度の調査結果では、マリーナ等施設において、三水域全体で約3.1万隻の収容余力がある。

取り組みの評価

- ①8.8万隻の放置艇の解消に向け、対策をより一層促進するための工夫が必要である。
- ②マリーナ等施設の収容余力があることから、まずは、民間マリーナをはじめとする既存施設への収容が促進されるように検討することが重要である。
- ③特に対策が具体的に講じられていない水域管理者においては、他の水域管理者などの取り組みの有効事例を参考として対策を検討することが合理的であるため、国においては、有効事例の情報収集を継続して行い、水域管理者への情報展開を図ることが必要である。
- ④取り組みの実効性を確保するため、各地域においてPDCAサイクルによる対策の管理を行うことが必要である。また、広域の地域ブロックレベル、最終的には全国レベルにおいても同様の管理を行い、対策の効果の確認と改善を継続させ、進捗を管理する必要がある。
- ⑤加えて、平成28年の伊勢志摩サミットでは、テロ対策のための放置艇撤去を実施しており、放置艇対策以外の目的と連携して対策を進める視点も必要である。

イ. 目標及びロードマップ

取り組みの現状
●平成22年度と26年度の全国実態調査結果(港湾・河川・漁港の三水域全体)を比べ、放置艇削減の標準的な目標の目安となる「3割削減」をクリアした都道府県は、14都県である。逆に、15道府県は放置艇数が増加している。
取り組みの評価
①推進計画の目標については、平成34年度までの間で放置艇の解消を示しているが、現に放置艇対策を着実に講じるためには、「中間的な目標設定」が必要である。
②計画の策定から3年が経過したが、今後概ね6年間で、8.8万隻の放置艇に対応していくためには、「集中取組期間」を設定するなどの対策を促進する工夫が必要である。
③移動が容易な小型船舶の特性を踏まえ、港湾・河川・漁港の三水域の関係者が十分に連携を図りながら、放置艇対策に取り組むことが重要である。

ウ. 目標達成のための施策の推進

ウー1. 施策推進のための全体的枠組み

取り組みの現状
●国の研修や会議、あるいは関係団体が主催する研究会などの機会を利用して、放置艇対策の有効事例などについて水域管理者に情報提供を行う場合には、参加者が限定されることや、国からの一方的な情報提供となっている場合が多い。
●放置艇対策の進捗状況については、国土交通省と水産庁がプレジャーボート全国実態調査を4年置きに実施し、調査結果を公表している。
取り組みの評価
①水域管理者に対する情報提供の際には、十分な情報交換や議論の機会を設ける工夫が必要である。
②国からの一方的な情報提供とならないよう、水域管理者からの問い合わせを可能とするなどの対応が必要である。
③水域管理者の取組意識を高めるため、放置艇撤去隻数などを比較可能な形式で情報提示することも有効である。

ウー 2. 放置艇対策の方向性と施策の体系化

取り組みの現状
● 放置艇対策が進んだ水域における新たな放置艇の発生を防止するための取り組みに関する実施例の把握や取組方法の検討が進んでいない状況にある。
取り組みの評価
① 新たな放置艇の発生を防止する取り組みの事例として、特に、平成26年度全国プレジャーボート実態調査などより、放置艇の解消が確認されている水域などにおける再発防止の取り組みを把握するために、国が水域管理者へ調査を行う必要がある。
② 国の関係機関は、その調査結果などを踏まえ、放置艇の再発防止のための対策のあり方などについて検討を行い、水域管理者などへ情報展開を図ることが望まれる。

ウー 3. 係留・保管能力の向上

取り組みの現状
● 施設整備の制約要因として、「予算の確保」をあげる水域管理者が多い。
● 放置艇となる要因の一つとして、係留・保管施設の情報発信が不足している。
● 東京都の河川では、係留保管適正化計画の策定を踏まえ、計画的に係留・保管施設を120隻分整備した。これにより、放置艇数は、平成22年度の約650隻から平成26年度は約430隻と約220隻減少しており、効果をあげている。
● 静岡県(浜名湖)では、既存水域を暫定的に利用する暫定係留施設を設置し、放置艇の解消を進めるとともに、公共係留施設の整備に応じて暫定係留施設を廃止し移動を促した結果、放置艇は解消した。
取り組みの評価
① 民間施設をはじめとする既存施設への収容の可能性を十分に検討したうえで、必要に応じてパークなどのハード整備に取り組むことが肝要である。
② 船舶所有者の係留・保管ニーズと既存施設とのマッチングが重要であり、既存の係留・保管施設の収容余力に関する情報が容易に把握できる環境が必要である。
③ ハード整備において、放置艇所有者の移動の意向を確認した場合には、より効果的・経済的な施設整備が図られており、このような事例の展開が望まれる。
④ 何れも地域事情に応じた対応が求められるが、実施例による複数のパターンを参考として、その組み合わせなどにより適切な取組方法を選択する必要がある。
⑤ 三水域の管理者が連携して、地域計画の策定や放置艇対策を実施することにより、事業の費用対効果を最大限に高めて、効果のより一層の向上を図ることが可能である。
⑥ 放置艇が少ない水域では、他の利用などに特に支障が及ばない場合において、既存水域を暫定的に利用可能とすることで、経済的で即効性のある対策が可能となる。
⑦ 公共により係留・保管能力の向上を図ることは、他方で民間マリナーなどの経営に影響を及ぼすこととなるため、地域で事前調整を行うことが肝要である。

ウー４．効果的な規制措置の実施

取り組みの現状
<ul style="list-style-type: none">● 推進計画の策定を踏まえて、河川における船舶等の放置等の禁止に係る法改正を行っており、三水域が連携し、計画的かつ効果的な規制措置を講ずる体制を整備している。● 放置等禁止区域の指定などの規制措置は、他の取り組みに比べて多くの水域管理者が実施しているが、放置艇が存在しながら未指定の状況もある。● 保管場所確保の義務化については、放置艇の発生を抑制するうえで効果が期待できるが、係留・保管能力が不足していることから、まずは、係留・保管能力の向上をはじめとする環境整備を推進することが必要となっている。● 名古屋港管理組合においては、津波・高潮対策の一環として、流出の危険性の大きい場所の放置艇対策を優先しており、放置艇の所有者に対し、その趣旨を伝えることで、協力要請の理解が得やすく、移動・撤去が進めやすい状況となった。● 富山県の河川区域では、県内を7地区に分け、保管施設の状況などを勘案し、優先順位を付けて対策を実施。保管施設への移動を前提としていたため、対策実施地区では放置艇が全て撤去されるなどの効果をあげた。
取り組みの評価
<ul style="list-style-type: none">① 港湾、漁港に続いて、河川における船舶などの放置等禁止に係る河川法施行令の改正が行われ、河川区域における放置等禁止区域の指定が促進されたことは評価できる。② しかし、各水域では、放置艇が存在しながら放置等禁止区域が未指定の場合もあるため、早急な手続きの実施が必要である。③ 各管理水域などにおいて、放置艇が多数・多地域に存在する場合は、優先順位付けを行い、計画的に対策を講じることが肝要である。その視点の一例として、今後の放置等禁止区域の指定及び拡大の検討に際しては、常時の利用に対する支障の解消に加えて、津波・高潮時の放置艇の流出による背後地などへの二次被害の未然防止の観点を考慮する必要性が挙げられる。④ 放置艇の所有者が規制措置の施行について認識することが必要であり、水域管理者などにおいては、広報を徹底して、放置艇所有者への周知を行うことが肝要である。⑤ 保管場所確保の義務化については、係留・保管場所を確保する方策や行政負担などの課題の整理を行い、国と水域管理者が十分に議論する必要がある。⑥ 条例・要綱の制定により、保管場所確保の義務化を図っている地方自治体も複数あり、そうした事例の効果を研究し、管理水域へ適用することも対応方法の一つとして考えられる。

ウー5. 沈廃船等の撤去・処分及び適正処理

取り組みの現状
<ul style="list-style-type: none">●平成26年度プレジャーボート全国実態調査結果によると、三水域全体の沈廃船隻数は約9千隻であり、その約9割は小型のモーターボートである。また、沈廃船のうち、約6割は陸上に放置された廃船である。●所有者の特定に役立つ管理簿などの作成は、取り組みを実施している水域管理者の大多数が行っているが、その作業は、現場で対策を講じる前に集中的に行っている。●和歌山下津港などにおいては、放置艇”0”大作戦など、対象地区や期間を限定したキャンペーン方式の集中的な取り組みを採用している。その際、知事による会見や報道を活用し、広く県内のプレジャーボート所有者などに周知することにより、自主撤去などが増えるとともに、放置艇対策に関する理解が得られやすい状況となった。●神奈川県三崎漁港においては、フィッシャリーナの整備などによりプレジャーボートの停係泊場所を確保するとともに、水産関連行政機関、警察、海上保安部、漁業者、地元機関からなる「三崎漁港漂流物対策検討委員会」を設置して地域の合意形成を図りながら、放置艇所有者の特定、艇の移動及び撤去の指導、所有者不明艇の簡易代執行を行うことにより、放置艇解消に向けた取り組みを進めている。
取り組みの評価
<ol style="list-style-type: none">①沈廃船は、津波・高潮などの災害時に流出の危険性が高いため、これらの処分は優先的に実施すべき取り組みである。②三水域全体の沈廃船のうち、約6割は陸上に放置された廃船であるが、水域の沈船に比べると物件に係る調査などが行いやすいと考えられるため、こうした実行性の観点も考慮して対策の優先度を検討することが肝要である。③沈廃船の処分にあたっては、行政代執行法や港湾法などの手続きに従い、所有者の確知、所有者への移動の催促、代執行に係る取り組みの通知などを適切に実施する必要があるが、国においては、沈廃船処理や行政代執行による処分の実施例などを周知し、水域管理者がより円滑に取り組めるように努めることが必要である。④放置艇の所有者を特定するためには、水域管理者による管理簿の調製が一つの方法として考えられるが、これらの情報の管理と利用のあり方について関係者間で検討する必要がある。

ウー 6. 所有者等における責務等の遂行

取り組みの現状
● 放置防止キャンペーンなどの啓蒙活動については、マリンウィークなどの海事イベントにより、官民の関係主体が取り組んでいるが、地域によって啓蒙活動に参画する官署の構成が異なるなど、必ずしも各関係主体が連携・協力する体制とはなっていない。
取り組みの評価
① 海事イベントなどへの参画により他官署や民間事業者などとの人的交流を図ることが、放置艇対策における地域の協力体制を十分に構築するうえで有効であるため、前例にとらわれることなく、積極的に多組織へアプローチする姿勢が必要である。
② 特に国の機関が関係する海事イベントの場合には、水域管理者や民間事業者の参画を促し、連携して取り組むことが重要である。

ウー 7. 関係者間の連携推進

取り組みの現状
● 放置艇対策に係る協議会の設置数は、三水域全体で64協議会となっており、このうち県単位の広域での設置は13協議会、他は、単一の管理水域が対象となっている。
● 港湾・河川・漁港の三水域が連携・協力する放置艇対策の取組実態が限られており、一方の水域の規制措置に伴い、放置艇が他方の水域に移動するなど、地域全体として放置艇対策の実効性が上がらない状況がある。
● 規制措置と連動して実施すべき適正水域などへの誘導については、海上保安庁などの警察機関と連携して取り組むことが有効であるが、現状では、そうした関係機関の連携による取り組みが不十分な状況にある。
● 広島県広島港・福山港などにおいては、海上保安庁に放置艇の取り締まりを依頼し、捜査を実施するとともに、報道などを活用した周知を行うことで、放置艇隻数を減少させている。
取り組みの評価
① 三水域が連携して放置艇対策の取り組みを促進するため、水域関係者などが参画する協議会の設置を図るとともに、その中で具体的な連携策などを協議する必要がある。
② 地域における検討体制の構築は、第1フェーズで取り組むべき事項であるため、取り組みが行われていない地域では、必要に応じて速やかに体制を整える必要がある。

ウー 8. 計画の検証と見直し

取り組みの現状
<ul style="list-style-type: none">● 水域管理者において、各地域の放置艇対策に関する進捗状況の確認について、十分に行えていない場合がある。● 国においては、各地域の取り組み状況に関して毎年行う調査の内容が限定的であり、十分に確認を行えていない状況である。
取り組みの評価
<ol style="list-style-type: none">① 本推進計画の検証と見直しに関しては、国における毎年のフォローアップが不十分な状況にあるため、改善が必要である。② 国においても、三水域が連携してPDCAサイクルによる管理を行い、放置艇対策の改善などの必要性を判断し、地域の取り組みに対して反映することが必要である。

②評価の総括

各施策の取り組みの評価について総括し、以下のとおり主要な論点を整理した。

① 対策を促進するための『重点的な取り組み』

平成26年度プレジャーボート全国実態調査結果では、平成22年度の調査結果と比べて、放置艇が1千隻以上減少している地域と、逆に1千隻近くも増加している地域の両面があり、各地域の進捗には大きな差異が見られる。

今後は、放置艇が着実に減少している地域では、更に対策を「伸長」させるとともに、放置艇が増加した地域や対策が遅れている地域では、『重点的な取り組み』の実施により、全体として対策を促進することが重要である。

② 対策を具体化するための『集中取組期間』と『達成目標』の設定

対策を具体的に促進し、管理するためには、『集中取組期間』や、計画期間における中間的な『達成目標』を明確に設定することが必要である。なお、達成目標は、1～2年の短期間で実現可能な“適度な中間目標”とすることが肝要である。

現行の推進計画は、策定から3年が経過したところであり、本中間評価においては、計画内容の見直しは行わずに、引き続き、現計画に基づき対策を講じることとする。

③ 水域管理者に対する『国の支援策』の実施

国は、各地域の状況に応じた具体の対策が着実に実施されるように、各水域管理者などと連携・協力する放置艇削減の取り組みや、対策が進んでいない水域管理者への支援策などを具体的に検討し、主体的に講じることとする。

④ 対策の調整・検討を行う『国の連携・協力体制』の構築

放置艇対策の効果的な施策の立案や、水域管理者による各施策の実施上の課題などの解決を図り、放置艇対策を促進するため、国土交通省、水産庁及び海上保安庁は、連携・協力体制を構築することとする。

(2) 今後の対応策

① 評価結果に基づく対応策

各施策の取り組みの評価結果を踏まえ、今後、放置艇対策を促進するために、国と水域管理者が取り組むべき主な対応策について、以下のとおり整理した。

表 3 国と水域管理者が取り組むべき主な対応策

対応事項	国の対応策	水域管理者の対応策
◆実態把握 ◆情報共有	<ul style="list-style-type: none"> ・水域管理者への各種調査の実施 ・有効事例の把握と情報展開 ・再発防止策の把握と情報展開 ・担当者研修の開催 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・管理簿などによる舟艇の把握 ・有効事例の活用 等
◆関係者の連携・協力	<ul style="list-style-type: none"> ・関係省庁の連絡調整会議の設置 ・イベントによる啓蒙活動の実施 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域協議会の設置 ・民間の既存施設、ノウハウの活用 ・警察機関との連携 ・イベントによる啓蒙活動の実施 等
◆対策の進捗管理 ◆効果の検証	<ul style="list-style-type: none"> ・集中取組期間の設定 ・PDCAサイクルによる対策の管理 ・推進計画の検証、見直し 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・達成目標の設定 ・PDCAサイクルによる対策の管理 ・対策が進んでいる地域は対策の「伸長」、対策が遅れている地域での対策の「重点的な取り組み」 等
◆個別課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・法制度などの検討 ・実態調査結果の公表の工夫 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方部への対策の展開の検討 ・放置艇対策の優先順位付け 等

ア. 国において取り組むべき対応策

◆実態把握・情報共有
<ul style="list-style-type: none">● 有効事例や進捗状況の把握を行い、取組方法を類型化するとともに、省庁ホームページにより放置艇対策のノウハウや有効事例の情報を継続的に発信する。● 国や各水域管理者における実務担当者の知識・スキルの向上に資するため、説明会や研修会を開催するとともに、国の関係機関に相談窓口を開設し、水域管理者などの問い合わせに対応する。● 沈没船の対策事例や手続き面の情報を整備し、水域管理者への周知、各種支援を検討する。● 放置艇が解消した水域での再発防止の取組実態を把握し有効な対策を検討する。● 全国のマリーナなどの恒久的な係留・保管施設に関する基本データを整備してユーザーに情報提供しやすくする方策を検討するなど、放置艇対策に関して実効性のある施策などの充実を図る。
◆関係者との連携・協力
<ul style="list-style-type: none">● 放置艇対策を促進するため、国土交通省、水産庁及び海上保安庁の本省庁の実務担当者による連絡調整会議を設置し、綿密に検討・調整などを行う。● 国の地方機関の組織力を活用し、水域管理者などと連携を図りつつ、各地域における海事イベントなどを通じて、プレジャーボート所有者などへの啓蒙活動に取り組む。● 国の行政機関においては、マリン関係団体などとも連携を図りつつ、民間が催行するシンポジウムや各種イベントへ積極的に参画し、放置艇対策の重要性や取組実態、水域利用のルールなどに関する周知に努める。
◆対策の進捗管理・効果の検証
<ul style="list-style-type: none">● 「集中取組期間」の設定を検討するとともに、各水域管理者の取組状況や放置艇の削減状況、地域協議会などの設置状況及び具体的な協議の実態などについて、水域管理者への調査を毎年実施し、PDCAサイクルにより進捗管理を行う。● 全国実態調査や中間評価などを実施し必要に応じ推進計画の検証・見直しを行う。● 全国一律での目標設定のほか、エリアや地域に分けて、地域毎の目標を設定し、集中的に対策を講じることについて検討する。
◆個別課題への対応
<ul style="list-style-type: none">● 保管場所確保の義務化については、需要に応じた適切な係留・保管場所が不可欠であり、係留・保管能力の向上に加えて、放置等禁止区域の指定などを推進するとともに、義務化の手法と効果、義務化に伴う行政負担などの様々な論点を整理し、国と水域管理者との間で議論していく。● 今後のプレジャーボート全国実態調査結果の公表などにあたっては、各水域などの対策実態の全国的な位置付けを明確化するための工夫(比較可能な形式など)について検討する。● 放置艇対策に資する舟艇の情報の蓄積やその取り扱いのあり方を検討する。

イ. 水域管理者において取り組むべき対応策

◆実態把握・情報共有
<ul style="list-style-type: none">● 舟艇に関する基本情報として、管理簿などの調製により放置艇などの現状を把握する。● 国が実施する全国のマリーナなどの係留・保管施設に関する基本情報の整備にあたり、情報把握などの協力を行う。● 効果的に放置艇対策を促進するため、国が展開する有効事例などを活用する。
◆関係者との連携・協力
<ul style="list-style-type: none">● 検討体制が未整備の地域においては、必要に応じて速やかに地域協議会などを設置する。また、海上保安庁などの警察機関と連携・協力するとともに、近隣の協議会との情報交換や連携についても検討し、効率的かつ効果的な放置艇対策の体制を構築する。● 三水域の管理者が連携して地域計画を策定し、放置艇対策を実施するなど、事業の費用対効果を最大限に高めて、効果のより一層の向上を図ることを検討する。● 民間事業者などの関係者との連携を図りつつ、既存の係留・保管施設の有効活用を図るとともに、既存水域の有効活用などについても検討する。● 地域の動向(国際イベントなど)を把握し、海上保安庁などの警察機関と連携して、テロ対策などを目的とする放置艇の撤去を行うことも視野に入れて取り組む。● 国などと連携を図りつつ、地域における海事イベントなどを通じて、プレジャーボート所有者及び利用者への啓蒙活動に取り組む。
◆対策の進捗管理・効果の検証
<ul style="list-style-type: none">● 放置艇が着実に減少している地域では、更に対策を「伸長」させるとともに、放置艇が増加した地域や対策が遅れている地域では、『重点的な取り組み』の実施により、全体として対策を促進するように工夫する。● 地域特性などを踏まえて、『集中取組期間』や、計画期間における中間的な『達成目標』の設定を検討するとともに、PDCAサイクルによる対策の管理・検証などに取り組み、対策の改善などを図る。
◆個別課題への対応
<ul style="list-style-type: none">● 放置艇が多数存在する地方部への対策の展開を検討する。● 係留・保管場所の確保の見通しや緊急性などを総合的に考慮して、地域における放置艇対策の優先順位付けを行い、計画的に規制措置を講じることを検討する。

② 放置艇対策の促進策

今後、各地域の状況に応じた具体の対策を着実に実施するように、次の観点から国と水域管理者などが連携・協力し、対策を促進するものとする。

表 4 放置艇対策の促進策

① 対策の進捗度合いの明確化	
<p>本推進計画の期間中における放置艇対策の進捗の便宜的な『標準目標』として、各時点の放置艇隻数との乖離(ギャップ)を数値化することにより、対策の進捗度合いを明確化する。</p> <p>※平成26年度及び30年度の放置艇削減目標(平成22年度に対して「3割削減」及び「7割削減」という目標の設定が考えられる。(I 概要編5頁 図3参照)</p>	<p>各施策の 評価結果の 対応箇所 (12~18頁)</p> <p>②</p>
② 対策のターゲットの絞り込み	
<p>放置艇が多数・多地域に存在する場合は、『対策のターゲットの絞り込み』を行い、優先順位付けによって計画的に対策を講じる。</p> <p>ターゲットの絞り込みにあたっては、特に対策のインパクトが大きい箇所などからの着手が有効であり、それら対策の効果の視点として、「削減量の確保」、「危機リスクの回避」、「環境阻害要因の解消(景観形成)」、「テロ対策との連携」などが考えられる。</p>	<p>①</p>
③ 適度な中間目標の設定	
<p>本推進計画の目標達成に向けて、対策を着実に積み重ねていくことが肝要であり、放置艇対策の進捗管理と、取り組みのモチベーションを維持する観点から、個別の対策内容と期限を定めた『適度な中間目標』を設定する。</p>	<p>②</p>
④ PDCAによる対策管理の徹底	
<p>本推進計画の取り組みにおける実効性を確保するため、各地域における個別の「水域レベル」、ある程度の広域における「地域レベル」、最終的には「全国レベル」といった各階層において、『PDCAサイクルによる対策管理』を徹底する。</p>	<p>①、② ③-8</p>
⑤ 国と地方の連携による対策の促進と重点化	
<p>本推進計画に基づく対策の促進を図るため、国においては、引き続き、各水域管理者などへ有効事例を周知するとともに、特に対策の遅れが見られる地域や、放置艇が増加している地域などにおいて、水域管理者への事実確認と支援を重点化する。</p> <p>このため、国においては、水域管理者などと連携・協力を図りつつ、対策を促進するための『アクションプラン』(II 本編24頁 表7参照)を立案し、実践する。</p>	<p>①、② ③-1~ ③-8</p>
⑥ 国における体制の整備	
<p>上記①~⑤の各取り組みの実施体制として、国土交通省、水産庁及び海上保安庁の本省庁の実務者による『連絡調整会議』を設置し、課題の検討や関係者との調整を図る。</p>	<p>② ③-5 ③-8</p>

③国によるアクションプランの実施

放置艇対策の促進を図るために、国土交通省、水産庁及び海上保安庁が主体的に取り組む方策として「アクションプラン」を立案し、水域管理者などと連携・協力しながら実施するものとする。

表5 国のアクションプラン案

アクションプランの項目	内容	対応時期
①集中取組期間の設定	●平成29年度から平成31年度までの三年間を『集中取組期間』として、放置艇対策を促進	平成29年4月～平成32年3月
②有効事例の情報展開	●国土交通省と水産庁のホームページにおいて、放置艇対策のノウハウや有効事例の情報を発信	平成29年4月～
③相談窓口の開設	●国土交通省の本省・地方整備局及び水産庁において、放置艇対策の『相談窓口』を開設	平成29年4月～
④船舶所有者などへの啓蒙活動	●海事振興や海難防止に関するイベント、キャンペーン、シンポジウムなどにおいて、小型船舶の所有者や市民へ向けた啓蒙活動を展開	平成29年度～
⑤PDCAサイクルによる進捗管理	●水域管理者の取組状況や放置艇の削減状況について、毎年調査を実施しPDCAサイクルにより進捗を管理	平成29年度～
⑥舟艇用施設の技術基準の整備	●港湾の施設の技術上の基準の改訂にあたり、マリーナの記載を拡充	平成30年度予定
⑦係留・保管ニーズと既存施設のマッチング	●既存の係留・保管施設の受入れなどに関する舟艇所有者への情報発信のあり方について、水域管理者や民間事業者などと連携しつつ検討	平成29年度～ (試行的に実施)
⑧舟艇の情報の蓄積と取扱方法	●放置艇対策に資する舟艇の情報の蓄積やその取り扱いのあり方について得失を整理し、水域管理者や民間事業者などと対応方法を調整	平成29年度～
⑨本省庁における連絡調整会議の設置	●国土交通省、水産庁及び海上保安庁の本省庁の実務担当者により、アクションプラン①～⑧に関する実務ベースの検討・調整を実施 ●アクションプラン以外のその他の検討課題は、表6に記載。	平成29年4月～

④国における放置艇対策の主な検討課題

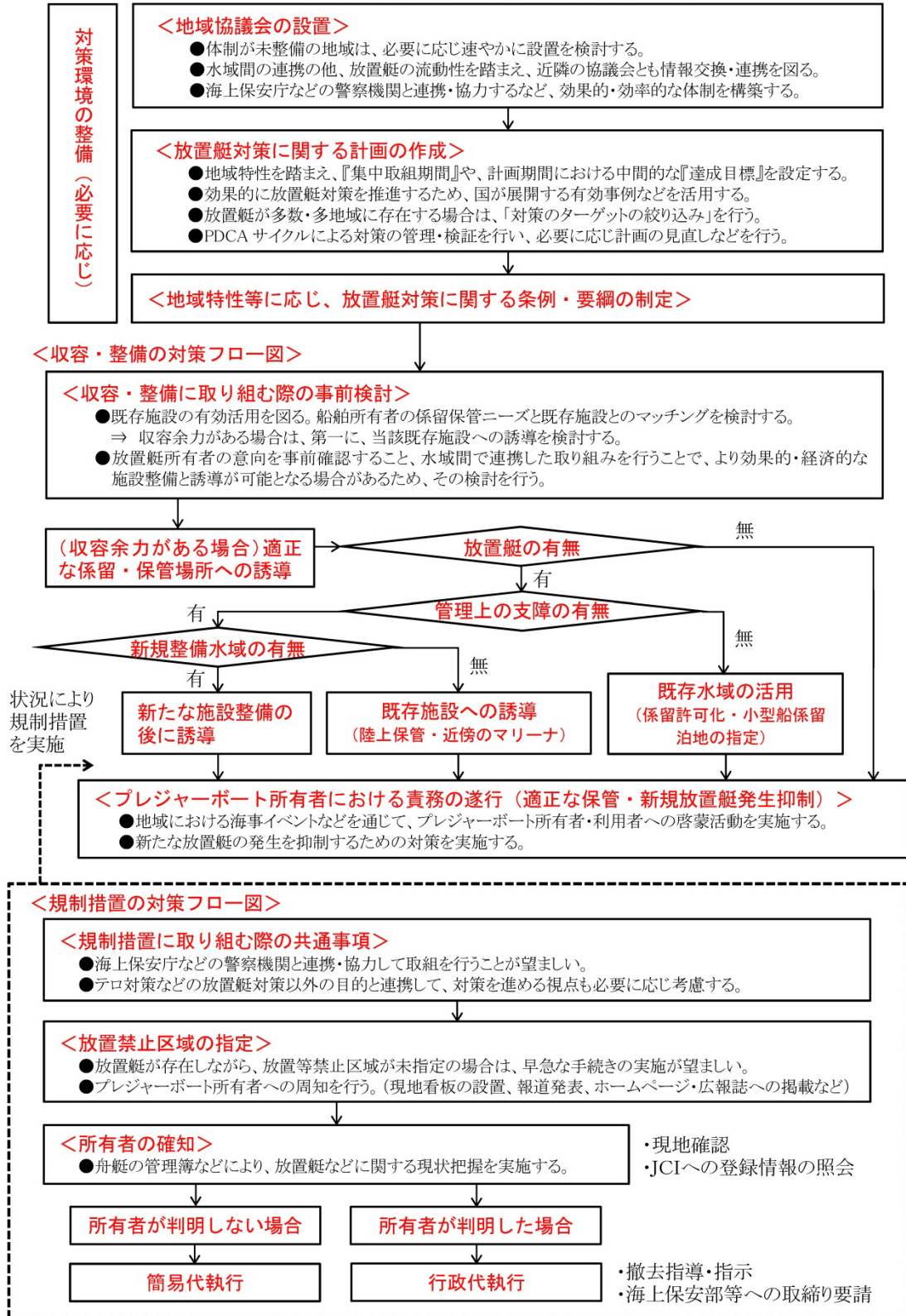
国における放置艇対策における、アクションプラン以外の検討課題について、抽出の上、整理した。

これら、課題の解決策については、国土交通省、水産庁及び海上保安庁の連絡調整会議で議論を行うとともに、逐次、水域管理者などと連携・協力しながら解決策の検討に取り組む。

表6 検討項目一覧

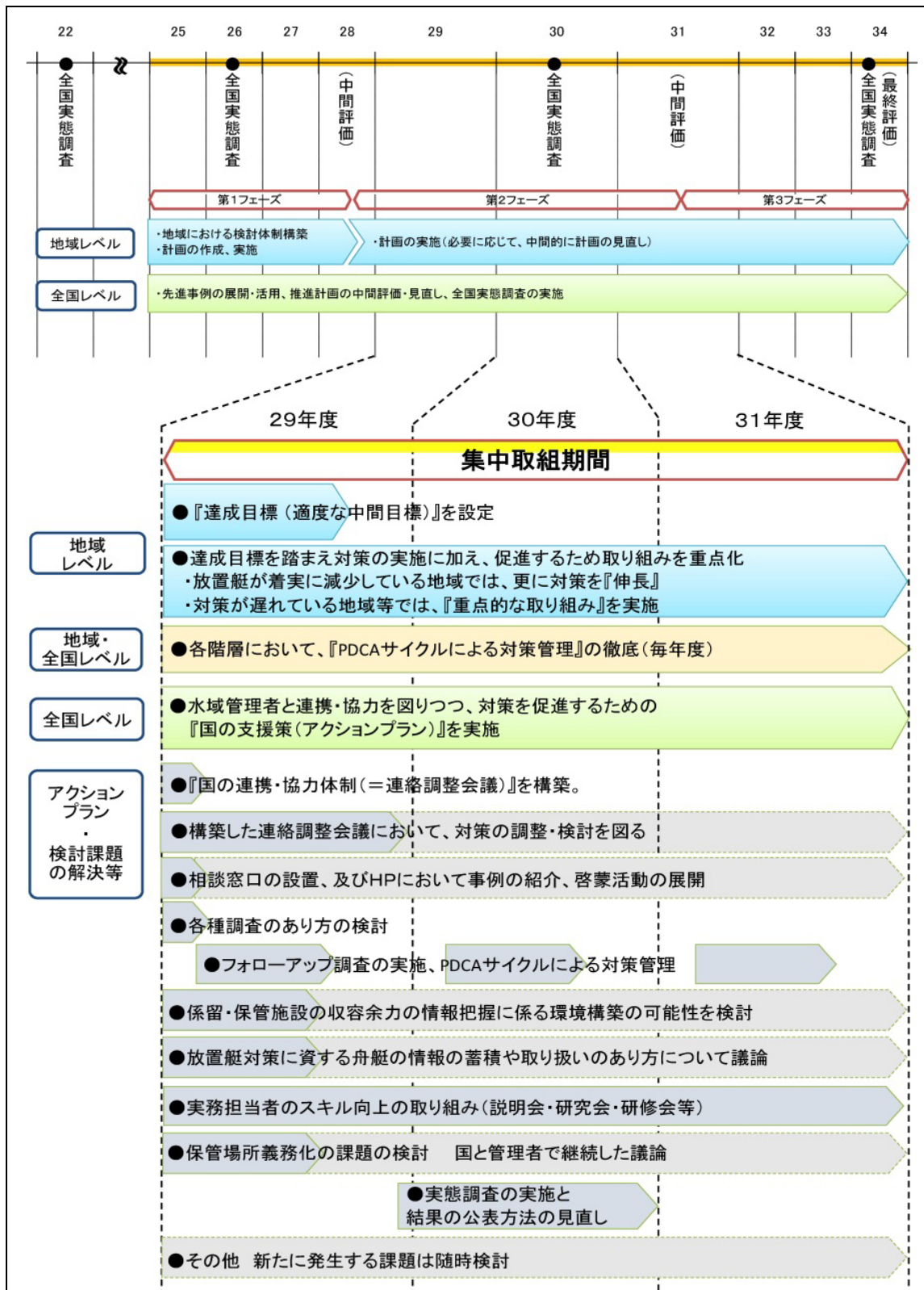
項目	検討課題	対応・時期等
◆説明会等の開催	<ul style="list-style-type: none"> ●水域管理者に対する情報提供の際には、十分な情報交換や議論の機会を設けるなど、国からの一方的な情報提供とならないように留意し、アクションプラン③の相談窓口の開設のほか、双方向の意見交換が可能な説明会や研修会、民間団体が主催する研究会の開催などを検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度上半期に、実務担当者向けの説明会を開催。 ・研修会や研究会の開催時期は今後調整。
◆イベントによる啓蒙活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> ●国の機関が関係する海事イベントの催行にあたっては、水域管理者や関係の民間事業者などと連携し、舟艇の所有者と一般に向けて、放置艇対策の必要性和重要性をわかりやすく伝える取り組みを検討する。 ●なお、国においては、配布用のリーフレットを作成する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度上半期を目処に実施。
◆保管場所の義務化	<ul style="list-style-type: none"> ●保管場所確保の義務化については、需要に応じた適切な係留・保管場所が不可欠であり、係留・保管能力の向上に加えて、放置等禁止区域の指定などを推進するとともに、義務化の手法と効果、義務化に伴う行政負担などの様々な論点を整理し、国と水域管理者との間で議論していく。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度に課題などを整理し、議論を開始。
◆実態調査の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> ●水域管理者の取組意識の向上に資するため、放置艇隻数を比較可能な形式で提示するなど、今後のプレジャーボート全国実態調査結果の公表のあり方について検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年の実態調査に先立ち、公表方法について議論。
◆その他	<ul style="list-style-type: none"> ●上記以外で対応が必要な事項や、新たに発生する課題についても、随時検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・随時対応。

(注)本フロー図は、対策過程の例示であり、地域特性などに応じた検討が必要である。
●は、中間評価を踏まえた要点・ポイントを記載している。



⑥ 放置艇対策のスケジュール

放置艇対策のスケジュールを示す。平成 29 年度から平成 31 年度を『集中取組期間』としている。



第6章 課題解決に向けた今後の取り組み

第5章のプレジャーボートの放置艇対策に関する評価書及び今回調査した7つの漁港における放置艇の状況、要因、放置艇対策の取り組み状況を踏まえ、放置艇対策の課題とそれに対する解決策としての取り組み内容を次のとおり整理した。

(1) 放置艇を解消させるための効果的な取り組み

放置艇を解消させるには、規制措置に加え、関係者による協議・連携・協力態勢の構築が求められる。現状と課題を整理するとともに、効果的な取り組み方法を以下にまとめた。

① 放置艇の許可艇化と規制措置の実施

【現状と課題】

放置艇を解消させるには、ルールに基づく受け入れを認めるとともに、一定の規制措置が必要となる。ボート利用の実態を把握するためにも漁業活動に支障のない範囲で許可施設を指定し、漁港の利用ルールを明確にすべきである。

【効果的な取り組み】

大浜漁港（愛媛県）や吉見漁港（山口県）では、漁港管理条例に許可施設の規定を盛り込み、条例に定める使用料の徴収を前提とした受け入れを行い、放置艇を解消させている。

許可艇化にあたって、係留・保管施設の確保として、大浜漁港では、水産庁の支援事業で整備した栈橋による係留保管、愛知県の苅屋漁港では、係船環による簡易な施設での受け入れを行っている。

放置艇を許可艇として受け入れ、漁船との共存を図るには、利用ルールを定めた漁港管理条例を改正するとともに、ボート利用者を把握する手続きが必要になってくる。



大浜漁港の許可施設



吉見漁港の許可施設

② 漁協との連携

【現状と課題】

プレジャーボートの許可区域の指定について難色を示す漁協も少なくない。漁業活動への懸念が大きな理由であるが、水域に余裕がある場合は、受け入れを承諾することもある。

【効果的な取り組み】

山口県の吉見漁港では、許可施設の利用者名簿に加え、利用に関する「覚書」をボート利用者と取り交わし、その遵守を促し、漁港の適正な利用につなげている。

愛知県の苅屋漁港では、中部国際空港の埋め立てに伴い、漁業権放棄により漁船が減少した漁港にプレジャーボートを積極的に受け入れている。

漁協に対しては、可能な受け入れ隻数、許可施設の管理運営における漁協の役割、許可施設の利用ルールなどを事前に協議するなど、漁協と連携して対応するなどの取り組みが求められる。

③ 海上保安部との連携強化を図る

【現状と課題】

悪質な放置艇に対しては、漁港管理者の撤去などの指導を行っても実効性が乏しい場合がある。沈没船の取り扱いを含め、放置艇対策協議会などを通じて、海上保安部と情報を交換・共有することにより、地域の身近な問題として効果ある対策に取り組む姿勢が必要となる。

【効果的な取り組み】

高知県では、海上保安部と連携し、関係者会議で船舶の流出防止対策の周知を図り、放置艇や沈没船の流出を防いでいる。また、広島県の草津漁港では、放置等禁止区域の指定後、度重なる監督指導を行っても移動しない放置艇に対し、広島海上保安部に取り締まりを要請した結果、自主的な移動を実現させている。

各地の海上保安部による取り締まりは、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悪質な利用者に対しては、漁港漁場整備法違反の事実を根拠に、海上保安部に取り締まりを要請するのが有効である。

④ 協議会による関係者の調整

【現状と課題】

放置艇の解消にあたっては、漁港管理者だけでは解決が難しい場面もある。水面の適正利用だけでなく、公道や私道における駐車問題、利用ルールの作成とその遵守、放置艇が引き起こす環境への影響など、地域の問題として、漁協をはじめ、自治会、ボート販売店、海上保安部などをメンバーとした協議会を設置し、関係者の幅広い意見を調整し、その実効性を図る取り組みが必要になる。

【効果的な取り組み】

愛知県の菟屋漁港では、利用調整施設の指定以前に組織化されていた釣りクラブと漁協とによる「利用者会」を設置し、漁港利用の適正化を図っている。漁港を活動拠点にしている釣り愛好者団体などが組織化されている場合、その代表者を協議会のメンバーに加え、行政サイドの考え方を発信するとともに、利用者側の意見などを聴取し、関係者が納得する対策につながる可能性がある。

また、神奈川県の上三田漁港では、「上三田漁港放置艇対策協議会」を平成 24 年に設置したが、漁港の不適正利用の是正という目的に加え、放置艇を災害時の漂流物の一つとみなし、防災・減災計画に位置付け、「上三田漁港漂流物対策検討委員会」に改組した。防災の視点に立ちながら、関係者間で情報を共有し、放置艇対策を推進している。

⑤ 近隣の漁港や港湾との連携・協力

【現状と課題】

漁港における放置艇対策は、漁港区域に限定せず、港湾区域が隣接する場合は、放置艇の受け入れ隻数の配分など、公共水面における管理者同士の連携と協力が不可欠な要素となる。

【効果的な取り組み】

大分県は、県内の漁港、港湾、河川に係留する放置艇を許可区域による収容を前提に、県及び関係市町村による協議会を立ち上げている。

一つの漁港では解決が難しくても、近隣の漁港や港湾を視野に入れた対策であれば、ボート利用者を含め、関係者の理解や協力が得られやすく、効果的な対策につながるものと考えられる。

(2) 沈廃船の発生を抑える効果的な取り組み

沈廃船は、放置艇に比べて数は多くはないが、放置状態が長く続くと、結果的に沈廃船になる可能性がある。将来に備え、沈廃船の発生を未然に防ぐ取り組みを以下にまとめた。

①保管意識を高める啓発活動

【現状と課題】

沈廃船を防ぐには、放置艇の段階で許可区域に受け入れ、所有者不明の船舶を解消させることが第一歩となる。そのため、ボート販売店や漁協、関連団体の協力を得て、ボート所有者に対し、保管意識を高めるポスターやパンフレットを配布し、将来的な沈廃船の発生を防ぐ啓発活動が必要となってくる。

【効果的な取り組み】

高知県は公式ホームページで、日本マリン事業協会が取り組んでいる FRP 船リサイクルシステムの概要を紹介するとともに、廃船処理の窓口となる高知県内の登録販売店及び指定引き取り場所を明示し、ボート所有者への情報提供に努めている。

個人が所有するプレジャーボートは、所有者が責任をもって処分する旨を利用者に知らしめる情報発信が有効となる。

②所有者をきちんと把握する

【現状と課題】

所有者不明の廃船を処分する際は、価値がないと判断された場合、管理行為として廃棄物として処分するか、多少とも価値があると判断されれば、簡易代執行による処分となる。このようなケースでは、所有者が名乗りを上げて自らの責任と費用で処分することは考えにくい。結果的に、漁港管理者が税金を投入して処分することになる。

【効果的な取り組み】

山口県の吉見漁港では、許可施設の利用者名簿に加え、利用に関する「覚書」をボート利用者を取り交わし、その遵守を促すとともに、ボート利用者の把握に努め、所有者不明船の発生を防いでいる。

高知県では、沈廃船の処理について、税金の投入を避けるため、所有者探査の手順を示したうえで、所有者宅を訪問するなど、所有者責任による適正な処分を促している。

沈廃船処理は、発見したらすぐに手を打たないと恒常化し、時間の経過とともに手掛かりが失われるため、所有者責任を基本に対策を立てるのが基本となる。

③廃船処理に向けた積立金制度

【現状と課題】

漁船の場合、漁業者の高齢化と後継者不足により、乗らなくなった船の処分が大きな課題となっている。

【効果的な取り組み】

将来の処分に備え、漁協による廃船処理費用の積立金制度の導入が望まれる。宮窪漁港（愛媛県）の宮窪町漁協のように、1隻につき5万円の補助金を用意するケースもあるが、組合の負担を軽減し、制度を長く継続させるには、組合員による積立金制度が効果的と思われる。

(3) フィッシャリーナによる漁港の活性化

【現状と課題】

漁港は漁業活動の拠点に位置付けられているが、プレジャーボートの利用を排除しているわけではない。フィッシャリーナとしての機能を加えることにより、多くの来訪者によるにぎわいの創出など、水域と陸域の活用を積極的に検討すべきである。

【効果的な取り組み】

愛媛県の大浜漁港では、放置艇向けの棧橋とともに、対岸に多目的棧橋を設置し、防災目的や島嶼部への物資運搬などの利用のほか、平成28年度に小型フェリーの受け入れ実績がある。多目的棧橋の近くに、漁協の女性部が運営する、軽食を提供する食堂が揃っているため、「瀬戸内しまなみ海道」にあるサイクリングロードのターミナルとしての機能等を併せて整備することで、地域の交流とにぎわいの創出が図れる。

フィッシャリーナの機能を持たせば、漁業者とプレジャーボート利用者における相互の理解と信頼のもと、「ふれあい」を通じて、漁港のにぎわいを呼び込むこともできる。



大浜漁港の多目的棧橋



多目的棧橋の近くにある漁協が運営する食堂

(4) 「マニュアル」改訂版の作成

平成 24 年 3 月に作成した「プレジャーボートの適正な係留・保管推進マニュアル」について、平成 28 年度の評価委員会の検討結果を踏まえつつ、漁港管理者が実際に行う各種手続きの参考となるよう、代執行や海上保安庁等との連携、放置艇対策のための地域協議会組織の設営状況、沈廃船のリサイクル方法などについて、本調査の結果を反映させた改訂版を取りまとめた。以下に、平成 24 年 3 月と今回の改訂版（平成 28 年 3 月）のマニュアルの内容の対照表を示す。

平成 24 年 3 月のマニュアルの内容	平成 28 年 3 月の改訂マニュアルの内容
	第 1 章 三水域における放置艇対策 1-1 推進計画 1-2 中間評価の概要
第 1 章 漁港におけるプレジャーボート受け入れ可能性の検討 1-1 受け入れ可能性の検討に関する保管適否評価の方法 1-1-1 保管適否評価の前提 1-1-2 保管適否評価の評価項目 1-2 保管適否評価結果 1-3 漁港における放置艇の収容タイプ	第 2 章 漁港におけるプレジャーボート受け入れ可能性の検討 2-1 受け入れ可能性の検討に関する保管適否評価の方法 2-1-1 保管適否評価の前提 2-1-2 対策環境の整備 2-1-3 保管適否評価の評価項目 2-1-4 保管適否評価例 2-2 漁港における放置艇の収容タイプ
第 2 章 係留・保管施設整備計画 2-1 受け入れ隻数及び受け入れ方法 2-1-1 係留施設規模及び収容能力の設定方法 2-1-2 整備施設と受け入れ可能隻数 2-1-3 収容隻数及び受け入れ方法の設定 2-2 係留・保管施設の整備内容及び整備費用 2-2-1 施設整備の考え方 2-2-2 係留方法ごとの施設整備費の設定 2-2-3 施設整備費の算出 2-3 保管料金の設定	2-3 係留・保管施設の規模及び収容能力の設定方法 2-4 施設整備の考え方

	<p>第 3 章 漁港におけるプレジャーボートに関する規制措置</p> <p>3-1 プレジャーボート等の放置等の禁止について</p> <p>3-2 放置等禁止区域の指定</p> <p>3-2-1 禁止区域の指定</p> <p>3-2-2 禁止区域の設定方法</p> <p>3-2-3 放置等禁止区域設定の際の注意事項</p> <p>3-2-4 公示（法第 39 条第 6 項、省令第 14 条関係）</p> <p>3-3 係留・保管施設の指定</p> <p>3-4 監督処分（漁港法第 39 条の 2 第 1 項関係）</p>
<p>第 3 章 沈廃船処理及び代執行の流れ</p> <p>3-1 沈廃船処理及び代執行費用の算定</p> <p>3-2 沈廃船に対する代執行の必要性和課題整理</p> <p>3-3 沈廃船処理及び代執行計画</p> <p>3-3-1 代執行等による処理の流れ</p> <p>3-3-2 沈廃船処理及び代執行計画の策定</p>	<p>第 4 章 漁港における放置艇の対処方法</p> <p>4-1 放置物件の取扱い</p> <p>4-2 簡易代執行等における手続き</p> <p>4-3 沈廃船処理の必要性</p> <p>4-4 沈廃船等の放置艇処理計画</p> <p>4-4-1 放置艇の確知</p> <p>4-4-2 所有者情報の取得</p> <p>4-4-3 周知・撤去等の要請</p> <p>4-4-4 廃棄物の判定</p> <p>4-2-5 簡易代執行等の実施における留意点</p> <p>4-5 FRP 船リサイクルシステムを利用した沈廃船の処理</p> <p>4-6 沈廃船処理及び代執行のモデル計画（和歌山県）</p> <p>4-7 廃船処理の実施事例（高知県）</p>