

漁港における放置艇対策に関する考察

Consideration on measures against illegally moored boats at fishing ports

浪川珠乃*

Tamano NAMIKAWA

* (一財)漁港漁場漁村総合研究所 第1調査研究部 主任研究員

Illegally moored vessels have caused various problems such as obstacles to navigation, outflow of vessels during floods and storm surges, and deterioration of the landscape.

To solve these problems, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, and the Fisheries Agency have been promoting measures by "improving mooring and storage capacity" and "regulatory measures." In 2013, A promotion plan was formulated to reduce the number of illegally moored vessels to zero over the next ten years.

This paper conducted questionnaire surveys and interview surveys at fishing ports where the number of illegally moored vessels decreases significantly, clarified the cause of the slowdown in dealing with illegally moored vessels, and examined effective measures.

Key Words : Illegally moored vessels, fishing port

1. はじめに

放置艇とは、港湾・河川・漁港の公共用水域やその周辺の陸域において継続的に係留等されている船舶のうち、法律、条例などに基づき水域管理者により認められた施設や区域以外の場所に、正当な権原に基づかずに係留等されている船舶のこと、または、水域管理者の認めた施設や区域に係留されているが、施設使用許可等の手続きを経ずに不正に係留している船舶のことをいう¹⁾。

船舶の航行障害、洪水・高潮時に流出することによる被害、船舶からの油の流出や景観の悪化といった放置艇による様々な問題が顕在化する中、国土交通省及び水産庁では、平成8年より港湾・河川・漁港等の三水域を対象として「プレジャーボート²⁾全国実態調査」を実施して、各水域における係留・保管状況及び放置状況等を把握するとともに、「係留・保管能力の向上」と「規制措置」による放置艇対策を推進してきた。

放置艇の数や割合は徐々に減少傾向にあるが、放置艇の実効的かつ抜本的な解消に向け、平成25年5月には、「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、平成34年度(令和4年度)までに放置艇をゼロ隻とすることを目標として設定したところである。

目標である平成34年度までの放置艇ゼロ隻を達成するためには、漁港管理者が放置等禁止区域を指定した後、監督処分及び代執行による放置艇撤去を実施することが必要であるが、放置等禁止区域が指定されている漁港は全漁港の29%(市町村管理漁港は14%)にとどまり、漁港管理者は放置等禁止区域未指定でも撤去できる廃棄物の状態になるまで撤去を先送りしてい

るのが現状である。

放置艇禁止区域および許可施設指定等の促進に向け、有効な情報を収集し、対策につなげるべく、事例収集を行うとともに、放置艇減少に資する対策を抽出した。

具体的には、平成26年および平成30年の「プレジャーボート全国実態調査」の結果から、放置艇が減少した地区、増加した地区を抽出し、アンケート調査や聞き取り調査を経て、減少および増加した要因について分析した。これらの要因分析を踏まえ、放置艇対策として有効と考えられる施策について考察した。

2. 放置艇対策の経緯

国民生活の安定的発展による余暇時間の増大により、海洋性レクリエーションニーズは高まり、日本のプレジャーボート保有隻数は増大した。マリーナの係留保管対象と考えられるヨット及びモーターボートの隻数は平成11年の約34万隻をピークに減少傾向に転じ、平成30年には約17万隻と半減している。

プレジャーボート係留に関する主要施策は、レクリエーションニーズに応えるマリーナ整備から放置艇対策に変化してきた。

1964年の東京オリンピック開催のために本格的な公共マリーナが江の島に作られた後の1972年(昭和47年)には港湾局で公共マリーナ整備が制度化され、プレジャーボートニーズの増大に応じるように各地で公共マリーナが整備されていった。そして、1987年に多極分散型国土を掲げた第四次全国総合開発計画が策定されるとともに、総合保養地域整備法(リゾート法)³⁾が制定されると、リゾート法の活用を念頭にいたマリーナ計画が推進された。この頃には港湾・河川・漁港

のいずれの水域においてもマリーナ整備事業(漁港においては漁港利用調整事業(フィッシャリーナ整備事業))が創設され、プレジャーボート係留保管施設の整備が進められた。

しかし、増大するプレジャーボートニーズにより、放置艇が増大し、他の船舶航行の障害、治水上の問題、景観の悪化等の多様な問題を生じさせるとして、その対策が求められた。放置艇の処分や放置艇の取り締まりを行えるような法整備を行うと同時に、放置艇対策の下にプレジャーボート係留保管施設の整備が行われるようになった。

放置艇の処分に関しては、従来より行政代執行⁴⁾の手続きで処理が進められてきたが、そもそも所有者が不明の放置艇に関しては有効な手段とはなりえなかった。治水と言う点から早急な対応が必要であった河川においては平成7年度および平成9年度の河川法改正時に簡易代執行⁵⁾制度を導入し、撤去船舶の処分についても規定を整備した。後を追うように平成12年度には港湾法、漁港法が改正され、放置艇に対する簡易代執行制度が導入された。平成13年には小型船舶登録法が成立して所有者の確定が行いやすくなるなど、規制強化による放置艇対策が進められてきた。

平成19年に三水域連携による放置艇対策検討委員会が出した『プレジャーボートの適正な係留・保管を促進するための提言』では、「社会経済情勢の変化に伴い、港湾施設、漁港施設等の利用形態や土地利用が変化し、遊休水域や遊休施設が生じている場合にあっては、民間事業者等への当該水域等の占用等の許可や土地の利用計画の見直しを通じた係留・保管施設の整備を促進するべきである」、「早急に係留・保管能力の向上を図るのが困難な状況にある場合は、当面の施策として、遊休水域や遊休施設を活用した暫定的な係留・保管施設の整備を図るべきである」等、規制強化により排除された放置艇の受け皿となる係留保管施設の整備の推進が挙げられている。

平成25年5月に作成された「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的対策に関する推進計画」では、東日本大震災を教訓とした二次被害への懸念もあり、10年間で放置艇を解消することを目標に、「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」が挙げられ、放置艇対策が進められてきているのである。

3. 放置艇の現状(増加・減少傾向の分析)

放置艇に対する有効な施策を検討するために、実際にプレジャーボートが減少した漁港と増加した漁港を比較することとし、まず、平成26年および平成30年に実施したプレジャーボート全国実態調査結果より、調査票ごとに放置艇数(水面、陸上)、沈船(水面)、廃船(水面、陸上)を集計し放置艇の減少や増加が著しい漁港を抽出した。

プレジャーボート全国実態調査では、調査票1と調査票2の二つの調査票を用いている。

調査票1とは、係留保管施設用の調査票であり、プレジャーボートの係留・保管を漁港管理者が認めている施設におけるプレジャーボートの係留・保管状況を記入するための調査票である。マリーナ等施設(プレジャーボート専用施設)、マリーナ等以外施設(暫定係留施設など)、プレジャーボートの係留・保管場所として許可された施設・区域)の調査結果である。

調査票2とは、調査票1に記入した施設以外の場所でのプレジャーボートの係留・保管状況を記入するための調査票である。当該場所に係留・保管することに関して、漁港管理者が許可(あるいは届出を受理)しておらず、例外なく「放置艇」となる。

ここでは、調査票1(1-1, 1-2)及び調査票2(2-1, 2-2)それぞれにおける放置艇数を合計し、平成26年から平成30年の間で、放置艇の減少が著しい漁港、放置艇の増加が著しい漁港を、以下の手順に沿って抽出した。

【放置艇の増減が著しい漁港の抽出手順】

(ア) 全ての漁港(2,652漁港)について、放置艇の増減率(H26調査時の放置艇数を100とした場合のH30調査時の放置艇数)を算出。

(イ) 基準となる放置艇数が少なく増減率が大きく算出される漁港を除くため、H26調査時点で放置艇数が1~3の漁港のデータを除外。(2,652-327=2,187漁港)

(ウ) 放置艇の増減の実数が小さい漁港(放置艇数差が-5~5)を除外。(2,187-1,535=652漁港)

【放置艇の減少が顕著な漁港の抽出条件】

次に放置艇の減少が顕著な漁港の抽出として、放置艇の増減が著しい漁港652漁港から以下の3条件を満たした漁港を減少率の高い順に抽出した。

減少① H26調査時に放置艇数が20隻以上

減少② 放置等禁止区域又は許可施設の指定がある

減少③ H26及びH30調査において計測方法等の問題が無かったこと

これらの条件を満たし、放置艇の減少率が高い順に20漁港を抽出した。表-1に抽出結果を示す。表-1より、放置艇数の減少が顕著な漁港が立地している都道府県は、和歌山県、福岡県、宮崎県、山口県、北海道など、対策に力を入れてきた地域が上位を占めた。

【放置艇の増加が顕著な漁港の抽出条件】

次に放置艇の増加が顕著な漁港の抽出として、放置艇の増減が著しい漁港652漁港から以下の3条件を満たした漁港を増加率の高い順に抽出した。

増加① H30調査時に放置艇数が20隻以上

増加② H26及びH30調査において計測方法等の問題が無かったこと

これらの条件を満たし、放置艇の増加率が高い順に20漁港を抽出した。表-2に抽出結果を示す。表-2より、放置艇数の増加が顕著な漁港が立地している都道府県は、従前から放置艇が多いとされてきた広島県、岡山県などの中国地方の瀬戸内の地域や大分県、熊本県、高知県が上位を占めた。

表-1 放置艇の減少率が高い20漁港

No.	漁港管理者	漁港種別	放置等 禁止区域	許可施設	放置艇数		
					H26	H30	増減率
1	和歌山県	第3種	○	○	64	0	-100%
2	大阪府	第2種	○	○	30	0	-100%
3	北海道	第2種	○	○	43	2	-95%
4	福岡県	第2種	○	○	53	3	-94%
5	宮崎県	第3種	○	○	72	6	-92%
6	北海道	第1種	○	○	39	5	-87%
7	北海道	第1種	○	○	34	5	-85%
8	伊予市	第1種	○	○	54	9	-83%
9	広島県	第2種	○	○	135	30	-78%
10	山口県	第3種	○	×	104	25	-76%
11	白浜町	第1種	○	○	41	16	-61%
12	宮崎県	第3種	○	○	20	8	-60%
13	下関市	第2種	○	○	43	18	-58%
14	徳島県	第2種	×	×	83	35	-58%
15	下関市	第2種	○	○	115	50	-57%
16	和歌山県	第4種	○	○	34	16	-53%
17	広島県	第2種	○	○	277	139	-50%
18	長崎県	第1種	○	○	46	26	-43%
19	宇部市	第2種	×	×	74	42	-43%
20	徳島県	第2種	×	×	64	38	-41%

表-2 放置艇の増加率が高い20漁港

No.	漁港管理者	漁港種別	放置等 禁止区域	許可施設	放置艇数		
					H26	H30	増減率
1	熊本県	第2種	×	×	24	136	467%
2	高知県	第3種	○	○	7	38	443%
3	長崎県	第3種	○	○	29	109	276%
4	中津市	第1種	×	×	13	42	223%
5	西予市	第2種	○	○	21	36	71%
6	熊本県	第3種	×	×	102	169	66%
7	大阪府	第2種	○	×	31	50	61%
8	神奈川県	第3種	○	○	90	143	59%
9	上島町	第1種	×	×	34	54	59%
10	南城市	第1種	×	×	22	33	50%
11	島根県	第3種	×	×	79	117	48%
12	北海道	第3種	○	×	39	53	36%
13	愛南町	第3種	×	×	69	92	33%
14	大分県	第2種	×	×	66	83	26%
15	岡山県	第2種	×	×	38	47	24%
16	愛知県	第2種	×	×	85	97	14%
17	大竹市	第2種	×	×	90	99	10%
18	廿日市市	第1種	×	×	65	71	9%
19	笠岡市	第1種	×	×	171	184	8%
20	広島県	第2種	×	×	304	318	5%

4. 放置艇の減少要因の分析

抽出した放置艇の減少率および増加率が高い各20漁港に対し、メール調査を実施し、放置艇の増減要因、今後の対応方針等を尋ねた。

表-1からもわかるように、放置艇の減少率が顕著な漁港においては、放置禁止区域や許可施設が指定されている漁港が多い。その他、減少率が顕著な漁港では次のような対策が実施されていることがアンケート及び聞き取り調査により判明した。

対策① 漁港管理者によるプレジャーボート所有者への指導、周知・啓発を継続して実施

対策② 許可施設等への誘導の促進

対策③ 漁協による船舶情報の管理や漁業への支障がない係留場所の調整※係留エリアの見直し

放置艇の増加が顕著な漁港は、表-2からもわかるように、放置禁止区域や許可施設の指定がされていない漁港が多い。その他、増加が顕著な漁港には、次のような傾向が見られた。

傾向① 立地条件(離島等、漁港区域が広い)により、漁港管理者の管理の目が行き届きにくい。

傾向② 港湾、河川など他の水域からプレジャーボートが流入、係留している。

傾向③ 漁港内及び漁港周辺にプレジャーボートの係留保管場所が不足している。

その他、漁船登録のない漁船が放置艇化、所有者不明・死亡等により撤去指導が困難、モラルの欠如等を挙げる回答もあった。

5. 有効と考えられる放置艇対策

5.1 放置艇数の減少が顕著な漁港へのアンケート調査結果

放置艇数の減少が顕著な漁港より、メール調査を実施した20漁港にさらに30漁港を加えた50漁港を対象漁港として、放置等禁止区域及び漁港管理条例に基づく許可施設指定の有効性に係るアンケート調査を実施し、48漁港から回収(回収率96%)した。結果の概要を以下に示す。

48漁港の回答に対し、放置艇禁止区域の指定の有無と許可施設の指定の有無、許可艇への対応(許可施設へ誘導する、あるいは船舶情報・利用者情報等の管理により許可艇とする)により、表-3のように分類した。

表-3 放置艇禁止区域の有無等による対応の分類

タイプ	放置艇禁止区域の指定の有無	許可施設の指定の有無	許可艇への対応	放置艇調査での考え方
1	放置艇禁止区域の指定有	許可施設の指定有	許可施設へ誘導	許可艇(許可施設での管理)
2		許可施設の指定無し	船舶情報・利用者情報等の管理	許可艇として計上
3				放置艇とする
4	放置艇禁止区域の指定無	許可施設の指定有	許可施設へ誘導	許可艇(許可施設での管理)
5			船舶情報・利用者情報等の管理	許可艇として計上
6		許可施設の指定無し	船舶情報・利用者情報等の管理	放置艇とする
7				許可艇として計上
8				放置艇とする

48漁港のうちの多くの漁港がタイプ1(放置艇禁止区域を指定し、マリーナや簡易な設備により、許可施設が確保されているケース)であったが、次いで多かったのがタイプ7,8(放置艇禁止区域を指定せず、許可施設の指定もないが、船舶情報・利用者情報等により管理しているケース)であった。漁港により、許可艇として計上しているケース、放置艇として計上しているケースが見られた。

アンケートでは、放置艇禁止区域が機能しない理由を尋ねた。放置等禁止区域及び許可施設指定している20漁港と禁止区域指定はしているが、許可施設指定していない7漁港の計27漁港から回答を得た結果、禁止区域が機能しない理由として、最多の回答は“プレジャーボート所有者が移動に応じない”(10漁港/27漁港中)、次いで“プレジャーボート係留場所が不足してい

るため” (4 漁港/27 漁港中)が多い。本アンケート調査の対象となった漁港は放置艇の減少率が高い漁港であるが、それらの漁港においても、プレジャーボート所有者の理解不足や係留施設の不足が放置等禁止区域の機能しない理由となっている。

一方、“漁業、漁船の係留に大きな支障がないため” (3 漁港/27 漁港中)との回答もみられ、禁止区域以外で十分にプレジャーボートを係留するスペースが確保されているケースでは、漁船の係留や漁業活動に影響がないなど、漁船の減少や漁業活動の縮小によってプレジャーボートの利用に問題がなくなったという状況もうかがえる。

放置等禁止区域及び許可施設を指定していない 19 漁港と許可施設の指定はしているが禁止区域を指定していない 2 漁港の計 21 漁港において、放置等禁止区域を指定していない理由に対する回答を得たが、最多の回答は“漁業、漁船の係留に大きな問題が発生していない” (10 漁港/21 漁港中)であった。次いで“地元漁協が漁船以外の利用を許すことに理解を示さなかったため” (4 漁港/21 漁港中)が多く、約半数ではプレジャーボートの漁港利用上の問題が発生していないために、禁止区域指定をしていないとの回答がみられる。

また、禁止区域が機能しない理由と同様に、“禁止区域指定してもプレジャーボート係留施設のスペース不足となる” (3 漁港/21 漁港中)ことが理由としてみられる。

放置等禁止区域を指定していないデメリットについて、上記の質問と同様の計 21 漁港の回答は、“放置艇の移動や処分ができない”と“デメリットは特にない” (ともに 8 漁港/21 漁港中)が大半を占めている。漁港管理者は禁止区域を指定しないと放置艇の移動や処分が出来ないことがデメリットであると認識している反面、プレジャーボートの利用上の問題が発生していない漁港においてデメリットは特にないと認識であることから、放置艇(移動可能なプレジャーボートのほか、廃船、沈船を含む)の問題が生じているか否かによって禁止区域指定に対する考え方が異なると考えられる。

放置等禁止区域及び許可施設を指定していない 19 漁港と禁止区域の指定はしているが許可施設を指定していない 7 漁港の計 26 漁港において、許可施設を指定していない理由の回答を得たが、最多の回答は“問題

が発生していない” (8 漁港/26 漁港中)であり、次いで“禁止区域を指定していないため”、“地元の漁協の理解が得られなかったため”、“予算の確保が困難であるため”、“プレジャーボートの受入場所が無いため”(ともに 4 漁港/26 漁港中)が多く、問題が無い漁港や禁止区域指定をしていない理由が約半数を占める一方、予算確保が難しいことやプレジャーボート受入場所の不足といった施設整備が困難な状況を理由としているケースもみられた。

5.2 有効な放置艇対策とその課題

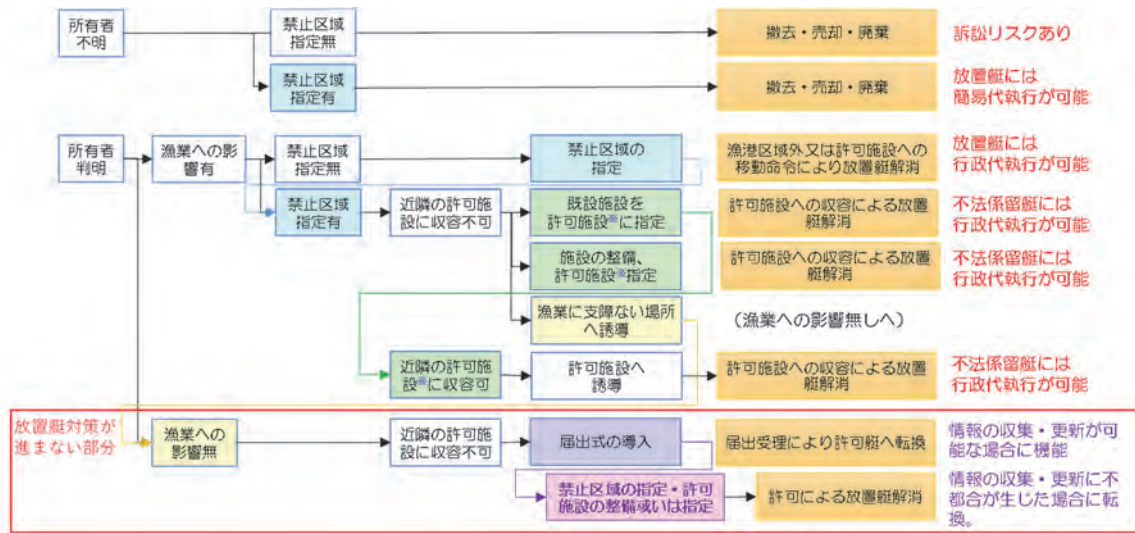
これまで放置艇の増減が顕著な漁港で、既に放置艇対策に取り組んでいて効果が得られている漁港のほか、有効な放置艇対策がとれないために放置艇が増加又は減少しづらい漁港、これから新たな放置艇対策の方針に則り、新たな取組を行おうとしている漁港等の漁港管理者に対して、放置艇対策の実施状況、放置艇対策における課題を収集するため、聞き取り調査を実施した。調査の結果判明した事項を以下に整理する。

聞き取り調査結果を基に、放置艇の属性(価値の有無、所有者判明の有無など)と漁業への影響の有無、漁港内の施設や区域の指定状況等を基に考えられる放置艇対策のフロー図を作成した(図-1 参照)。

放置艇の所有者が不明の場合、最終的には放置艇を処分する必要があるが、禁止区域を指定していると、速やかに処分が行える。課題は費用となる。

放置艇の所有者が判明している場合は、漁業への影響の有無がその後の対策の実行において大きく異なってくる。漁業への影響がある場合は早急な対策が望まれ、放置艇対策として、放置等禁止区域の指定及び許可施設の指定を行うことになり、課題は漁港管理者による指導を通じた許可施設への誘導となる。既に放置艇対策の取組が行われた漁港はこのパターンと考えられる。

一方、漁船数が減少し、プレジャーボートの係留が増加しているなどの利用状況にあり、漁業への影響がない場合には、禁止区域や許可施設の指定にいたるきっかけが生じない。プレジャーボートや元漁船の所有者の問題意識が低く、漁業への影響が少ないために対策に踏み出す動機が乏しいケースが放置艇対策が進まない漁港(対策のインセンティブが乏しい漁港)と考えられる。



※許可施設には、漁港管理者が許可施設を整備する許可式に加え、民間への貸付・占用許可により許可施設を整備する貸付・占用式を含む。貸付・占用式は民間が管理を続けられる限り、有効に機能。

図-1 放置艇対策フロー

また、聞き取り調査において得られた有効な対策として、既に取り組みされている放置艇対策と今後取組予定の対策の内容を表-4に整理した。

表-4より、大きく3つのタイプとして、A. 許可・届出施設の指定(施設整備型, 簡易施設整備型), B. 民間事業者への施設貸付・占用許可による許可・届出施設の指定(施設整備型, 簡易施設整備型), C. 船舶情報の把握(自由使用区域での届出, 漁協による管理)が

放置艇対策として挙げられる。

減少が顕著な漁港における対策であり、今後の放置艇対策の優良な事例となると考えられる。特にCは、対策のインセンティブが乏しい漁港に対しても容易に導入でき、保管能力の急激な増強が困難な場合等に最低限の管理を可能とする有力な手法であると考えられる。

表-4 聞き取り調査で得られた有効な放置艇対策

放置艇対策の分類	概要	事例
A. 許可・届出施設の指定 ※漁港管理者が整備し、指定する場合	施設整備型 フィッシャリーナ等のプレジャーボート係留施設を管理者が整備し、放置等禁止区域・許可施設に指定する方法	兵庫県妻鹿漁港
	簡易施設整備型(＋保管場所の義務化) ・管理者が既存施設(必要に応じ係船環などを整備)を、放置等禁止区域・許可施設に指定する方法。 ・また、これに併せ、全てのプレジャーボート所有者に対し、プレジャーボート条例による保管場所確保の義務化を貸す方法(広島県)	大分県は漁港管理条例改正を令和元年7月交付、令和2年4月に施行。また、令和3年から条例に基づく使用料を徴収予定。 広島県では、令和5年4月から全面施行し、既所有者にも届出義務を課す。
B. 民間事業者への施設貸付・占用許可による許可・届出施設の指定 ※漁港管理者が民間事業者(漁協、マリーナ)に水域の占用許可又は用地の貸付・占用許可を行い、整備された施設を指定する場合	施設整備型 漁港管理者が民間事業者(漁協、マリーナ)に水域の占用許可又は用地の貸付・占用許可を行う場合、民間事業者が施設整備(浮桟橋等)・管理・運営を行う方法。	広島県横田漁港
	簡易施設整備型 漁港管理者が民間事業者(漁協、マリーナ)に水域の占用許可又は用地の貸付・占用許可を行う場合、民間事業者が既存施設(必要に応じて係船環などを整備)を管理・運営する方法。	兵庫県妻鹿漁港 徳島県穴喰漁港
C. 船舶情報の把握 ※届出などにより船舶情報を把握することで、放置艇を管理	自由使用区域での届出 許可・届出の必要のない自由使用区域において、プレジャーボートが漁業活動に支障を与えない場所に係留し、漁港管理者と漁協がプレジャーボートの船舶情報(船舶登録番号, 所有者の住所, 氏名)を共同管理する方法。	兵庫県の室津漁港など兵庫県管理の多くの漁港で実施 福岡市唐泊漁港
	漁協による管理 漁協がプレジャーボートの船舶情報(船舶登録番号, 所有者の住所, 氏名)を管理し、一括で県条例に基づき使用届を県に提出する方法。	徳島県瀬戸漁港

6. おわりに

「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」(平成25年 水産庁および国土交通省)では、令和4年度までに放置艇解消を目標として掲げているが、平成30年度においても、放置艇率は約5割と高い水準にある。

漁港管理者は、漁業に支障のある水域等の放置艇については、放置等禁止区域の指定や許可・届出施設の指定等を行うことで、放置艇減少に努めてきたものの、本調査におけるアンケート調査等から判明したのは、漁業に支障のない水域等にある放置艇については、漁業者から行政への苦情が少ないこと、受け入れ施設(許可施設等)の確保や放置艇の撤去費用等の行政コストがかかること、等から、対応が先送りされている状況にあることである。

これらの放置艇は、漁港管理上の実質的な阻害要因とはならないが、将来的な漁港利用の変更等に備えるとともに、放置艇の沈船・廃船化を防ぐためにも、船舶の情報を把握し、対応が可能な状態にしておくことが望ましい。

従って、航行の支障や船舶の流出の恐れがないと漁港管理者が判断し、かつ、船舶情報を把握している場合は、放置艇としないで取扱うことが、放置艇に伴う問題を解消していくための実効的な手段と考えられる。

以上より、漁港における放置艇対策としては、施設・水域の重要性および利用の実態を踏まえた上で、漁港管理者として、①放置艇禁止区域の指定、を行う以外にも、②許可・届出施設の指定(条例に基づき漁港管理者が整備するもの)、③民間事業者への施設貸付・占用許可による許可・届出施設の指定(条例に基づかないもの)、④船舶情報の把握、といった対策を漁港の状況に合わせて実施していくことが考えられる。

注)

- 1) 西本高志「港湾用語の基礎知識 53 放置艇」、『港湾』93(6), p46, 日本港湾協会, 2016年8月
- 2) プレジャーボートとは、一般に海洋性レクリエーションに用いられる舟艇の総称である。推進機関や艇体形状によりエンジンボート, ヨット, その他などに分けることもある(染谷昭夫, 藤森泰明, 森繁泉『マリーナの計画』, 1988年, 鹿島出版会, pp6-7)。
- 3) 総合保養地域整備法とは、リゾート産業の振興と国民経済の均衡的発展を促進するため、多様な余暇活動を実施できる場を総合的に整備するための法律。民間事業者の活用に重点をおいており、都道府県が策定し、国の承認を受けた計画に基づいて整備されるリゾート施設につい

ては開発許可や税制、融資の面で優遇措置が受けられるというものであった。

- 4) 行政代執行とは、義務者が法律によって命ぜられた行為を行わず(不履行), かつその不履行の放置が著しく公益に反すると認められる場合に行政がその行為を代わって行いその費用を義務者から徴収することができる制度である。放置艇の場合には放置艇の撤去がその行為にあたるが、そもそも所有者(義務者)が不明の場合行政代執行の手続きに必要な所有者(義務者)への通知を行うことができず実際には機能しにくいものであった。
- 5) 簡易代執行とは行政代執行の手続きのうち、戒告(義務の履行期限を明示して文書で通知), 代執行令書(代執行時期・執行責任者・費用が遺産を通知)を行わず行政が行為を行うものをさす。所有者が確認できなかった場合に行う手続きであり、漁港の場合には次の手順を踏む。①漁港管理者による放置船舶・放置車両の除去, ②漁港管理者の保管・公示, ③売却可能かどうかの判断(滅失・破損の恐れがある, または, 保管②不相当な費用を要する場合は売却可能), ④売却しない場合には6カ月経過後放置船舶が漁港管理者に所属, ⑤売却する場合には売却代金を漁港管理者が保管し6カ月経過後は売却代金が漁港管理者に帰属することとなる。(以上, 漁港の場合の簡易代執行手続きについては全国漁港漁場協会『漁港法改正における放置艇対策』平成13年3月を参照した。)

謝辞

本調査は「平成31年度 水産基盤整備調査委託事業 規制緩和に対応したフィッシャリーナ整備による地域活性化等検討調査」のうち、放置艇対策に関する部分を取りまとめたものです。水産庁漁港漁場整備部計画課をはじめ、調査にご協力いただいた各漁港・市場の関係者の皆様に心より感謝いたします。