

漁港における放置艇の現状と課題について

The Current Situation and Challenges of Abandoned Boats in Fishing Harbors

海老原碧*

Midori EBIHARA

* (一財)漁港漁場漁村総合研究所 第1調査研究部 研究員

In this study, we plan to conduct a nationwide survey based on the contents of the previous two national surveys, while taking into account the document titled "Future Responses to Abandoned Pleasure Boats' Countermeasures" compiled in March of 2021 to enhance the effectiveness of abandoned boat measures. The goal is to understand the current situation of abandoned boats and the effects of the measures taken, and to clarify the future challenges and responses needed to effectively advance abandoned boat measures. Based on the survey results, we have proposed the need for raising awareness about the issue of abandoned boats, the core of abandoned boat measures, the efforts and implementation of abandoned boat measures, and the necessity of continued abandoned boat measures.

Key Words : pleasure boat, abandoned boat, fishing port manager

1. はじめに

漁港等における放置艇^{※1}は、①係留場所の私物化・利権化、②漁港施設等の破損、沈没船化、③無秩序な艇の集積による船舶航行の支障、④洪水・高潮時における艇の流出、⑤安全管理の不十分さに起因する事故、⑥ゴミ・油の不法投棄、景観の悪化などの問題を引き起こすことが懸念され、社会問題となっている¹⁾。また、東日本大震災以降、津波による背後住居等への二次被害が懸念されており、漁業地域の防災・減災の観点からも早急な対応が求められている。

こうした中、水産庁及び国土交通省は、プレジャーボートの放置艇対策を推進するため、「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5月)」(以下「推進計画」という。)を策定し、平成25年度から10年間で放置艇をゼロにすることを目標としている。

放置艇の隻数や割合は減少傾向にあるが、平成30年度プレジャーボート全国実態調査の結果では、平成26年度の調査結果と比べて、放置艇が三水域全体で1.7万隻減少したものの、依然として7.0万隻の放置艇が存在しており、放置艇対策の加速が必要な状況となっている²⁾。

国土交通省と水産庁は、これまでの放置艇対策の進捗状況を把握するとともに、対策の効果等を分析の上、計画期間である令和4年度までに水域管理者等が講じる対策の実効性をより高めていくための方策を「プレジャーボートの放置艇対策の今後の対応について」としてとりまとめた。そこでは、これまでの放置艇対策(放置等禁止区域の設定、代執行による撤去処分)に加えて、効果的な対応として、係留空間として新たに整備するのではなく既存水域等の有効活用をすること、放置艇の所有者情報等の名簿作成な

どの緩やかな管理をすること等を有効な放置艇対策として新たに掲げている。

本調査では、推進計画最終年である令和4年度全国実態調査において、過去の全国実態調査の内容を基本としつつ、今後さらなる放置艇対策をすすめていくにあたり、推進計画の達成状況の評価と、緩やかな管理が可能か今後の方向性を考察するため、調査を実施した。

2. これまでの放置艇対策の流れ

プレジャーボートは海洋性レクリエーション活動を目的として利用されることが多く、水域の中でも港湾・漁港及び河口部周辺等に偏在的に係留され、その内の相当数が放置艇として社会問題化している。水域を自由に移動することが可能であり、抜本的な解決には、港湾、漁港及び河川の各管理者がより連携を強化し、対策に取り組む必要がある³⁾。そのことから、水産庁及び国土交通省は平成8年からプレジャーボートの隻数、係留状況等の把握をするため、港湾区域、河川区域、漁港区域の三水域同時でプレジャーボート全国実態調査を開始した。

既往の全国実態調査の結果を確認すると、放置艇は減少傾向にあるものの、プレジャーボートのおよそ半数が放置艇となっており、更なる放置艇対策の推進が必要となっている。水産庁及び国土交通省では、平成25年に放置艇対策をより推進するため、平成25年から10年間で放置艇ゼロを目指して「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。推進計画では、目標達成のための施策として、1つめに、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し、当該施設の整備にあたっては民間資金

や交付金等を活用する「保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策」を行うものとし、2つめに、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するよう「関係者間の連携推進」、そして3つめに、放置艇対策として実績を上げるよう「効果的な放置艇対策事例の周知」を掲げた。

また、放置艇対策のさらなる加速のためにまとめた、「プレジャーボートの放置艇対策の今後の対応について(国土交通省・水産庁)」では、推進計画を達成するための課題として、「保管能力の向上」と「沈没船等の撤去・処分及び適正処理」を挙げた。その対応として、「管理上支障のない既存の施設や水域を活用し、係留場所を確保すること」と「プレジャーボートの放置等禁止区域を積極的に指定し、行政代執行等の措置を計画的に実施」の2つとし、併せて、「所有者情報等の名簿作成や海上保安部による取締りを強化」することとしたのである。

3. プレジャーボート全国実態調査結果

3.1 全国実態調査概要

全国実態調査では、プレジャーボートの隻数を把握するための調査と放置艇対策を確実に進めていくための課題を抽出するためのアンケート調査を実施した。なお、アンケートは推進計画の達成状況の確認と緩やかな管理の可能性の確認、放置艇対策の課題抽出に繋がるよう実施した。

調査対象は、全国にある2780漁港(令和4年4月現在)とし、漁港の種別によって管理者がそれぞれ異なるが、一律で都道府県ごとの担当者に依頼し、漁港ごとの回答を取りまとめていただいた。

調査概要を表-1に示す。

表-1 アンケート調査概要

送付日	令和4年8月9日
回収日	令和4年11月16日 (実質回収日：令和5年1月17日)
対象	各都道府県 漁港管理者
方法	調査票・アンケート等を送付し、メールにて調査依頼
項目	<p>【調査票】</p> <p>漁港の水域、陸域に存在するプレジャーボートを区分</p> <p>①水域別(漁港単独、河川重複)</p> <p>②艇種別</p> <p>③保管艇・放置艇別</p> <p>④保管係留施設別(マリーナ等、マリーナ等以外)</p> <p>【アンケート】</p> <p>I 放置等禁止区域の設定に関する質問(7問)</p> <p>II 独自の規制に関する質問(2問)</p> <p>III 放置艇の撤去に関する質問(2問)</p> <p>IV 漁港管理の委託に関する質問(3問)</p> <p>V 放置艇プレジャーボート所有者の情報共有に関する質問(2問)</p>
有効回答	100% (39/39 都道府県)

3.2 全国実態調査 結果概要

今年度実施したプレジャーボート全国実態調査の結果概要を以下に示す。

漁港区域内で確認されたプレジャーボートは全国で3.8万隻、前回調査(平成30年度)の4.3万隻と比べて4.9千隻の減少(▲11%)であった。

また、管理者等の許可を得て係留・保管しているプレジャーボートは2.0万隻で前回調査の2.05万隻と比べて0.5千隻の減少(▲2%)。放置艇は1.8万隻(47%)で、前回調査の2.25万隻と比べて4.5千隻の減少(▲5%)である。

全体的に確認艇の隻数は減少しており、放置艇も減少している傾向である。しかし、未だ1.8万隻の放置艇が存在しており、推進計画の最終年である令和4年では目標の放置艇ゼロを達成することはできなかった。

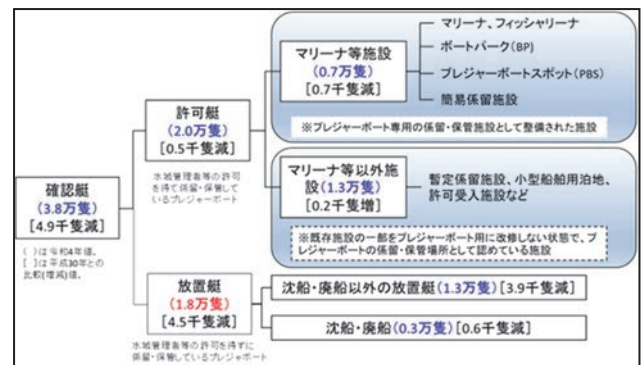


図-1 令和4年度 漁港におけるプレジャーボート全国実態調査の結果

3.3 アンケート調査項目

推進計画の達成状況を確認できるよう、また、既存水域等の有効活用の可能性、放置艇の所有者情報等の把握などの緩やかな管理が可能かを把握するためアンケート項目を作成した。

推進計画では、「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」を掲げている。「保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策」として、現在の放置艇対策を把握するために、放置等禁止区域の設定に関する質問、管理漁港独自の規制に関する質問、放置艇の撤去に関する質問を設置した。また、「関係者間の連携推進」を把握するために漁港管理の委託に関する質問を設置した。なお、「効果的な放置艇対策事例の周知」については水産庁HPにて公開されているため今回のアンケート調査については考慮しない。

さらに、「プレジャーボートの放置艇対策の今後の対応について」で示された管理体制の考え方として新たに挙げられた緩やかな管理の可能性を把握するために、水産物の陸揚げや漁船の係留等に支障をきたしていない放置艇がどのくらい存在しているのかを把握する質問、放置艇のプ

レジャーボート所有者の情報共有に関する質問を設置した。

3.4 調査結果

アンケート調査で得られた結果を以下に示す。

(1) 漁港の規制措置について

放置等禁止区域の設定について、全体の 32.1%が設定しており、平成 30 年の調査では 27.9%であったことから放置等禁止区域の指定率が上がっている。北海道と大阪府は全ての漁港で設定しており、宮崎県、大分県、山形県の順に設定率が高かった。

放置等禁止区域を指定していない理由は、「放置等禁止区域を指定する方法や手順に不安がある」(41%)、「レジャーボート用の係留施設がない、もしくは著しく少ない」(34%)、との回答である。

また、独自のレジャーボート対策の条例または規則を設けている漁港が 474 漁港(17%)であった。今後、新たな条例や規則を設ける予定の漁港は 31 漁港(1%)に留まった。

行政機関による放置艇(漁船を含む)の撤去について、過去 10 年間に撤去した漁港が全部で 117 漁港(6%)あった。また、撤去年度については、推進計画最終年度前である R3 の撤去(48 漁港(26%))が多い(図-2)。

放置等禁止区域の設定率が前調査より上がっているが、未だ約 3 割という現状である。放置等禁止区域だけでなく、独自の条例または規則を設けている漁港が約 4 割だが、実態としてはレジャーボートの係留施設がないことやそもそも放置艇が少ないという意見がある。

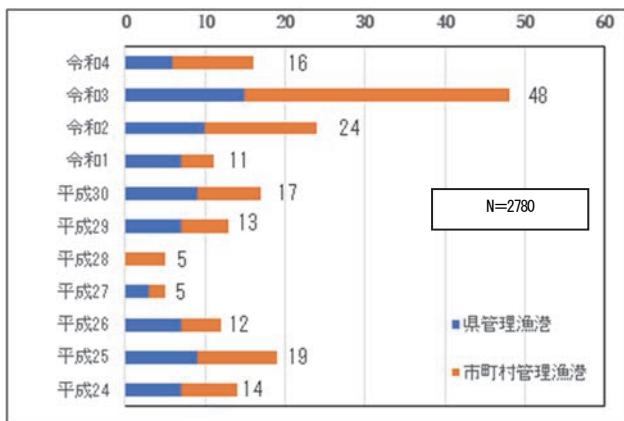


図-2 行政機関による放置艇の撤去実施年度 (令和 4 年は予定も含む)

(2) 関係者間の連携推進

漁港での利用は、主な利用者である漁業者であることから漁協との連携を調べるため、漁船以外の船舶の漁港施設

使用について、許可・届出の申請手続を漁業協同組合に委託しているかの実態をアンケートで聞いた。

結果は、許可届出の申請を漁協へ委託している漁港は 17%(471/2780 漁港)存在していた。そのうち、指定者管理制度を用いている漁港が 19%(95/471 漁港)であった。結果のうち、漁協へ委託料を払っているのは 68%(334/471 漁港)であった。

すなわち、許可届出の申請を漁協へ委託している漁港の 7 割は委託料を払っており、指定者管理制度以外の何かしらの手法で 5 割の漁港が漁協へ委託していることが考えられる。

(3) 放置艇の存在による漁業活動の影響

水産物の陸揚げや漁船の係留等に支障をきたすような放置艇の存在について、96%の漁港が支障をきたしていないと回答している(図-3)。

支障をきたしていない理由として、放置艇の数が少ないと半数の漁港が回答し、放置艇の数は少なくないが水産物の陸揚げや漁船の係留等に支障の少ない場所に係留されているとのことであった。

支障がない放置艇が係留されている場所としては、岸壁等の利用頻度の低い係留施設等(31%)や、陸域(23%)、防波堤裏や護岸等の通常は係留しない構造物への係留(7%)が多い結果である(図-4)。

また、支障があると回答した漁港で必要な措置が取れない理由として、「レジャーボート用の係留施設がない、または著しく少ない」(50%)、「放置艇の持ち主が移動に応じない」(34%)と回答している。

つまり、現状放置艇となっている艇は、利用頻度の低い漁港施設に係留されており、放置艇の存在が現状支障となっていないことがわかる。

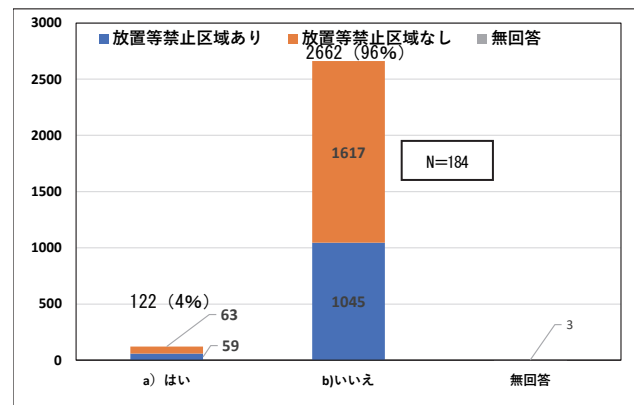


図-3 水産物の陸揚げや漁船の係留等に支障をきたすような放置艇の存在

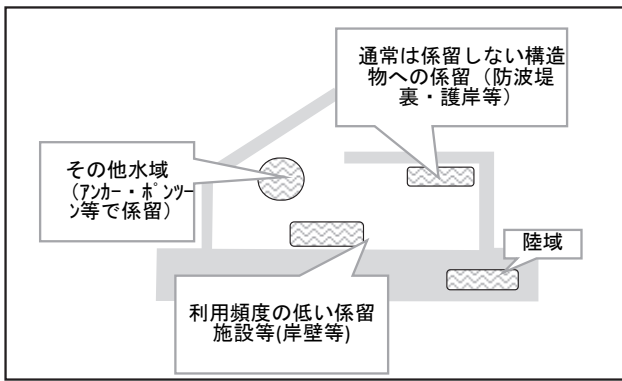


図-4 放置艇の係留位置イメージ

(4) 放置艇所有者の情報について

「プレジャーボートの放置艇対策の今後の対応について(R3.3)」では、効果的な施策の実施として、「許可・届出の必要がない施設又は水域に係留されているプレジャーボートのうち、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、漁港管理者や漁業協同組合等が名簿により船舶情報を把握しているもの」を許可艇としていた事例(兵庫県)を取り上げた。

前回調査では一部の都道府県で許可艇扱いにしていたが、過去にわたる調査の継続性を図るため、「許可(届出を含む。)艇以外は全て放置艇」の定義のままとすることになった。令和4年度の調査では現状放置艇になっているが、所有者情報が把握されている正確な数値を明かにするため、この項目を作成した。

放置艇の所有者について、名簿・リスト化または所有者の情報共有を行っている漁港は、715 漁港(26%)あることがわかった。放置艇のうち、船舶情報を把握している隻数は、全放置艇 18,074 隻のうち 2,210 隻(12.2%)であり(図-5)、事例に掲載されている兵庫県を始め、京都府、愛媛県が高い割合であった。

また、放置艇の所有者の名簿・リスト化または所有者の情報共有を行っていない理由としては、管理しなくても問題が発生していないため(1178 漁港(60%))実施していないとのことである。

つまり、放置艇の約 12%は所有者情報が明確になっており、移動が必要になった場合には連絡を取ることができる。

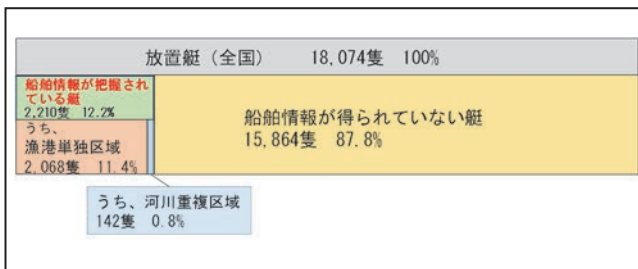


図-5 船舶情報の把握割合

4. 放置艇の増減が顕著な漁港への調査

放置艇の実効性の高い対策を確認するため、放置艇の増減が顕著であった自治体に対し、放置艇対策のノウハウを抽出する追加のアンケート調査を実施した。

4.1 調査概要

全国実態調査の結果より放置艇の減少及び増加が顕著であった都道府県それぞれ5県に対して、追加で増減要因、現在行っている対策について把握するため追加アンケート調査を行った。

調査対象地を以下に示す。

表-2 放置艇の増減が顕著な漁港

アンケート対象	【放置艇が増加】
	兵庫県、岡山県、鹿児島県、三重県、福岡県
有効回答	【放置艇が減少】
	大分県、広島県、熊本県、愛媛県、長崎県
100% (10/10 自治体)	

4.2 調査結果

調査結果を以下に示す。

(1) 放置艇の増減理由

放置艇の増加理由としては、「放置艇が自然増加した」が4県であった。つまり、監視下ではない場所で放置艇が発生してしまっていることがわかる。また、名簿管理の事例になっている兵庫県では、「前回調査では名簿管理によって艇を把握している場合は許可艇扱いにしていたが、今回調査ではそのような艇も放置艇となってしまったため」との回答であり、計上方法によって増加した理由であった。

一方、放置艇の減少理由としては、「放置艇対策のための施策の効果があつた」が全ての自治体で回答があつた。行った施策については、許可施設の設定、日本小型船舶検査機構(以下「JCI」という。)への問い合わせ後プレジャーボートの所有者情報を把握、市町村との連携、プレジャーボートの適性処分の啓発ポスターを作成し配布、所有者不明船の処分、であった。放置艇が最も減少している自治体では様々な放置艇対策を実施していることがわかる。特に放置艇が多く減った自治体に関しては、県内の三水域で放置艇対策のワーキンググループを設置し放置艇対策を開始した。条例を改正し、全域に放置等禁止区域を設定。漁港区域の係留可能な場所を許可施設に指定・公示し、放置艇所有者の特定を行った、などひとつだけの施策だけでなく複数の施策を組み合わせていたことから、放置艇が約90%減少していた。

(2) 放置等禁止区域・許可施設について

放置等禁止区域の指定について着目してみると、放置艇が増加した自治体は、ほとんどが放置等禁止区域を設定しておらず、その一方、放置艇が減少した自治体は放置等禁止区域を設定していた。

また、放置等禁止区域を設定した自治体のうち、全ての自治体が許可施設の設定を行っていた。許可施設の設定を行っていない理由については、「係船料金の負担金額の調整が難しい」、「漁協、漁業者との調整が難航」、「プレジャーボート所有者との調整が難航」との回答を得た。

つまり、放置等禁止区域の指定は放置艇対策としては有効ということを再認識することができた一方で、負担金額や漁業関係者との調整が進まず、規制等が行えない実態がわかった。

(3) 放置艇対策に関する意見

意見・要望については、「プレジャーボート購入時に廃船処分用の支払いを含める検討」、「撤去費用の預託・積立制度」などの廃船時の費用負担を購入時から検討することの意見や、「JCI へ照会では譲渡などの影響で最新情報がない」、「JCI への問い合わせ無償化」などの船舶照会システムに関する意見もあった。その他、「少数隻の廃船に適用可能な補助金の創設」や「漁港管理者と市町村で別れていることから関係機関の連携が重要」といった、行政間ならではの要望もあった。

5. おわりに

冒頭で述べた通り、「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合的対策に関する推進計画」では、令和4年度までに放置艇ゼロを目標として掲げている。最終年度である今回の調査においても、放置艇対策によって4.4千隻の放置艇を減少することができたが、放置艇率は47%と未だ高い水準にあり、放置艇をゼロにする目標は達成しなかった。

今後、放置艇対策をよりすすめていくにあたり、本調査で得た放置艇対策の現状と課題を以下に整理する。

- ・規制措置として、放置等禁止区域等の設定、代執行による撤去処分については適正な対応として考えられるが、負担金額の調整、漁業関係者との調整が難しいことからなかなか進んでいない。
- ・関係者間の連携については、17%の漁港が漁協と連携をしていることがわかったが、漁港管理者が市町村ではなく都道府県である場合、漁港での監視が行き届かず、放置艇が発生した際には気づかない事が多いため、今後も連携をすすめていく必要がある。
- ・現在、放置艇となっている艇がある漁港のうち約96%の

漁港は水産物の陸揚げや漁船の係留等に支障をきたしていないと回答している。しかし、放置艇対策を行っていない場合、災害時に放置艇が流出する可能性がある場合や漁港内の工事等で放置艇が邪魔になる等の措置が必要になるような問題が発生した場合に対応できない可能性がある。

- ・放置艇が1番減った自治体より、名簿等によって放置艇所有者情報を把握することは有効であることがわかった。
- ・つまり、放置艇による問題が起きなければ、漁港管理者は放置艇に対して問題意識を持つことが少ない。結果として、漁港の放置艇対策が進まないことが考えられる。
- ・また、今後、漁船の老朽化が進み、漁業の高齢化や後継者不足等も相まって、今後処理が必要となる漁船が増加することが想定され、適正に処理されずに放置された廃船が、漁業環境や漁港区域内の水域環境に支障を及ぼすことも懸念される。

上記より、放置艇対策の方針として以下を提案する。

① 放置艇に対する問題意識の醸成

放置艇に対する問題意識がなければ放置艇を減少させようとするインセンティブが働かないため、放置艇対策は放置艇に対する問題意識を醸成してもらうところを起点に進める必要がある。問題意識を醸成する方法として、漁港内に係留されている船舶の状況把握をする必要がある。

② 放置艇対策の根幹

今回の調査結果から、放置艇対策の条例を整備し、漁港内に放置等禁止区域を設定後、許可施設を整備し、放置艇を施設に係留してもらうという一連の流れが最も放置艇対策に有効であることが再認識することができた。しかし、許可施設の設定には漁港を使用している漁業者や漁協との調整が必要になる場合も多い。

仮に許可施設を整備できない場合は、許可施設以外に係留するために届出の義務化等を導入し艇の所有者を把握しておく必要がある。

③ 放置艇対策の取組・実行

放置艇対策の取組は②で整備した許可制度を使用し放置艇所有者が判明し次第、放置艇を許可施設に移動させることが基本となる。

漁港管理者は上記で整備した許可施設(区域)を通した放置艇対策と並行し、漁港管理者の要請に応じない所有者に対する罰則の実施や所有者不明放置艇を行政代執行により処理することも放置艇の減少に一定の効果を発揮するだろう。

④ 放置艇対策の維持及び新たな放置艇発生防止

一連の手法を用いて放置艇を解消することもできても、新たな放置艇が発生する可能性はある。新たな放置艇の発生防止として、引き続き放置艇対策をすす

めていく必要がある。しかし、漁港管理者のマンパワーで早急に対応できない可能性も考慮し、放置艇対策で漁協等の関係者と協力できる体制を構築しておくことも重要である。

以上のことから、今後放置艇を解消していくためには、提案した対策をいかに実践していくかが今後の課題である。

謝辞

本調査は、令和4年度水産基盤整備調査委託事業「漁港におけるプレジャーボート全国実態調査」(水産庁)に基づき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、全国の漁港管理者、また調査にご協力いただいた関係者の皆様に心より感謝いたします。

参考文献

- 1) 国土交通省・水産庁：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5月
- 2) 国土交通省・水産庁：プレジャーボートの放置艇対策の今後の対応について，令和3年3月
- 3) 国土交通省・水産庁：「平成14年度プレジャーボート全国実態調査結果」及び「三水域連携による放置艇対策検討委員会提言」について，平成15年9月
- 4) 水産庁HP：放置艇対策の事例(行政代執行，海上保安署等との連携，放置艇対策地域協議会)

注)

※1 放置艇の定義を以下とする。

- ・フィッシャリーナ等のプレジャーボートが係留・保管されることを目的とした施設(マリーナ等施設)において，許可を得ず(あるいは届出をせず)係留・保管している艇(無許可係留艇)
- ・使用にあたって許可(あるいは届出)の必要な漁港の係留施設，泊地，船舶保管施設等(マリーナ等以外施設)において，許可を得ず(あるいは届出をせず)係留・保管している艇(無許可係留艇)
- ・自由使用(放置等禁止区域ではなく，使用にあたって許可や届出の必要が無い施設等を使用している場合)の状態において，漁港区域内で係留・保管している艇
- ・不法占用工作物等に係留・保管している艇(不法係留艇)