

放置艇対策の進捗状況と今後の課題

放置艇対策の進捗状況と今後の課題

■ H25 推進計画等において示された施策 ■ 当該計画期間の対策等

施策	内容	進捗状況(隻数等(H26)→(R4))	今後の課題
1. 係留・保管能力の向上	<ul style="list-style-type: none"> 民間運営ノウハウ等の積極的な活用による適正な料金設定、利用者への提供サービスの向上、既存施設の空きスペースの活用 	<p>【マリナ等施設収容能力】 6.0万隻→5.8万隻</p> <p>【マリナ等施設収容余力】 2.05万隻→2.10万隻</p> <p>⇒<u>マリナ等施設の収容能力は減少</u></p>	<p>① 地域の実情等を踏まえた係留・保管能力の更なる向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 全体としては港湾区域内の確認艇8.0万隻に対して、マリナ等施設の収容能力は5.8万隻、マリナ等以外施設の収容能力(許可艇+放置艇)は2.4万隻、合計で8.2万隻分が確保されており、全国の<u>数字だけを見れば充足</u>している状況。 一方で、地域によっては十分な係留・保管能力を確保できておらず、所有者は出来るだけ所在地に近い場所に係留したいという意向が働くことから、<u>需要と供給にミスマッチが生じているケースがある</u>。 係留・保管能力の向上に当たっては、<u>地域の実情等に依りて目標を設定</u>する必要があるのではないか。
	<ul style="list-style-type: none"> 小型船舶用泊地や暫定係留施設など既存水域の有効活用による恒久的又は暫定的な係留・保管場所の確保 民間事業者の管理運営による利用しやすい価格・立地の保管場所の拡充 	<p>【マリナ等以外施設数】 1.4千箇所→2.0千箇所</p> <p>【マリナ等以外施設収容能力】 1.9万隻→2.4万隻</p> <p>⇒<u>既存水域の有効活用が進み保管能力が向上</u></p>	
	<ul style="list-style-type: none"> 新たな係留・保管施設が必要となる場合、民間資金や交付金等の積極活用によるボートパーク等の効果的な整備の推進 	<p>【ボートパーク等施設】 (公共マリナ)70箇所→75箇所 (ボートパーク)41箇所→51箇所 (PBS)33箇所→37箇所 <small>(出典)数字で見る港湾</small></p> <p>⇒<u>19施設を新規整備</u></p>	
	<ul style="list-style-type: none"> 既存施設内の陸上空きスペースや水際線にアクセスしやすい低未利用地等の積極的な活用 水域管理上の支障がない範囲において水域管理者と調整の上、民間事業者による斜路等の整備 	<p>【マリナ等施設陸上保管能力】 2.80万隻→2.71万隻</p> <p>【陸上保管許可艇隻数】 2.0万隻→1.8万隻</p> <p>⇒<u>陸上における収容能力は減少</u></p>	

放置艇対策の進捗状況と今後の課題

■ H25 推進計画等において示された施策 ■ 当該計画期間の対策等

施策		内容	進捗状況(隻数等(H26)→(R4))	今後の課題
2. 効果的な規制措置の実施	(1) 放置等禁止区域等の指定拡充	<ul style="list-style-type: none"> ● 放置艇の移転・收容のための受け皿となる 係留・保管施設の状況を踏まえつつ放置等禁止区域を指定 ● 未指定区域かつ放置艇の存在が水域・施設等の適正な管理に支障を及ぼす恐れのある水域は、代替地の確保とあわせて重点的に指定 	<p>【放置等禁止区域指定】 234港→293港 (出典)港湾局調べ</p> <p>⇒ <u>禁止区域の指定拡大</u></p>	<p>②地域の实情等を踏まえた水域の適正な管理の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・放置艇の存在により水域の適正な管理に支障がある場合には、放置等禁止区域を指定し適正な管理に努めてきたところ。全国の港湾区域に設定される<u>放置等禁止区域は増加傾向</u>にある。 ・また、一部の都道府県では、プレジャーボートを水域に係留・保管する場所を水域管理者に届け出ることを義務付ける制度を設けるところもある。 ・引き続き、<u>地域における係留・保管能力の状況を十分に踏まえ</u>ながら、放置等禁止区域を設定するなど<u>実効性のある規制により水域の適正な管理</u>に努める必要があるのではないか。
	(2) 保管場所確保の義務化	<ul style="list-style-type: none"> ● 係留・保管能力の向上をはじめとする環境整備の推進や、義務化に伴う行政コストの増加や法令違反等のモラルハザード誘発の懸念といった様々な課題への対応等を踏まえたうえで、早期に実効性のある制度を構築 	<p>【独自の登録制度の導入】 広島県、岡山県</p> <p>⇒一部管理者が「<u>保管場所確保の義務づけ</u>」を先行的に導入(※港湾区域以外も含む)</p>	

放置艇対策の進捗状況と今後の課題

■ H25 推進計画等において示された施策 ■ 当該計画期間の対策等

施策	内容	進捗状況(隻数等(H26)→(R4))	今後の課題
3. 沈没船等の撤去・処分、適正処理	(1) 監督処分の実施 <ul style="list-style-type: none"> ● プレジャーボートの所有者特定を徹底 ● 水域管理者により監督処分の行政代執行・簡易代執行を実施 ● 警察機関と連携・協力した放置艇対策の円滑かつ効果的な実施(必要に応じて) 	【簡易代執行、行政代執行】 <ul style="list-style-type: none"> ・放置艇対策を目的とするJCIからの船舶情報の提供が無償に(※港湾区域以外も含む) ・大分県では令和3年150隻、令和4年20隻の撤去処分実施(※港湾区域以外も含む) ⇒所有者の特定は比較的しやすくなったが、 <u>代執行等の撤去処分</u> は、費用の問題や手続きの煩雑さなどにより、多くの隻数を対象にすることが難しい状況にある	③ 放置艇の撤去・処分における水域管理者の負担軽減 <ul style="list-style-type: none"> ・簡易代執行、行政代執行の実施について、これまでに実施した管理者のうち多くが効果があったと一定の評価を得たが、一方で、<u>撤去・処理費用の回収の難しさや撤去費用不足、撤去物件の引取拒否、手続きの煩雑さを課題</u>として指摘する意見が多くみられた。 ・<u>水域管理者の負担を軽減する工夫</u>が必要ではないか。
	(2) FRP船リサイクルシステムの活用 <ul style="list-style-type: none"> ● FRP船リサイクルシステムの運用における回収時期及び場所の拡大、処理費用の割引制度などサービスの拡充 	【FRP船リサイクルシステム】 435隻(H26)→497隻(R3) (※港湾区域以外も含む) (出典)一般社団法人日本マリン事業協会 <ul style="list-style-type: none"> ⇒<u>リサイクルシステムの処分隻数は年間500隻前後で推移</u> ⇒産業廃棄物としての処分隻数がシステム利用隻数を上回る ⇒リサイクル価格は定期的に改定、燃料費高騰による運送費用増加等により上昇傾向 	④ リサイクルシステムの更なる周知とサービスの拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・<u>同システムの周知拡大</u>と併せ、<u>システム利用者を増やすための工夫</u>が必要ではないか。

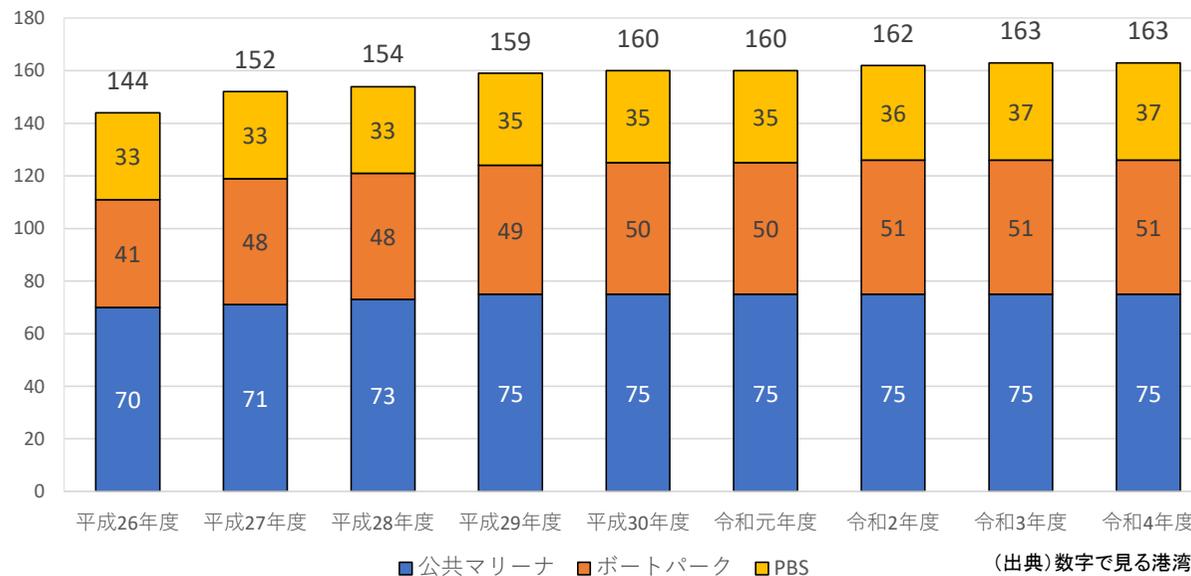
放置艇対策の進捗状況と今後の課題

■ H25 推進計画等において示された施策 ■ 当該計画期間の対策等

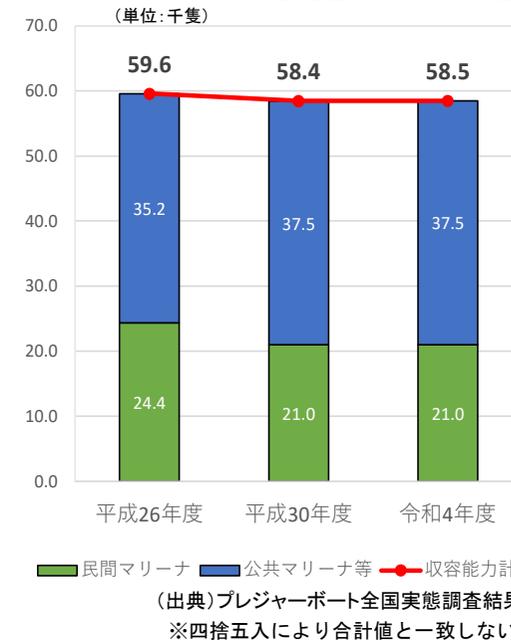
施策	内容	進捗状況	今後の課題
4. 所有者等における責務等の遂行	<ul style="list-style-type: none"> ● 放置防止キャンペーン等の活動を通じたプレジャーボート所有者に対する 放置艇の罰則規定等に関する周知 ● 既存水域の係留・保管場所への活用等において、マリン関係団体等の民間事業者による保管施設整備や管理運営への参画やマリンレジャーを通じた海洋教育の普及活動などの推進 	<p>【条例等の制定・普及啓発活動の推進】 (※港湾区域以外も含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理者アンケートにおいて19管理者中5管理者(H25以前を含めると9管理者)が関係者の責務等を明記した<u>プレジャーボート保管条例</u>や<u>対策の基本方針</u>を策定 ・所有者の責務や罰則規定を明記した啓発チラシを作成 	<p>⑤所有者責任等の醸成による実効性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・罰則規定の創設やその周知、パトロールの実施など<u>所有者責任の醸成のための意識啓発が一定程度進んでいる</u>ことが伺える。 ・放置艇の抑止効果を期待する罰則規定については、現状を把握し、実効性について確認する必要があるのではないか。
5. 関係者間の連携推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 港湾、河川、漁港といった水域別に限定することなく、放置艇対策を地域全体の共通課題として捉える ● 各水域管理者、地元自治体、地域住民、マリン関係団体、利用者等の地域の関係者が連携・協力して、プレジャーボートを適正に收容するための計画策定や実施にかかる調整等を行うための協議会等の検討体制を設置 	<p>⇒ 放置艇対策を重要な地域課題として捉え、<u>関係者の理解や協力を要請</u>する取組が進展</p> <p>⇒ <u>所有者等の意識啓発を図る</u>活動が増える</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理者だけでなく、漁業関係者や自治会、海保などが<u>協力して各水域のパトロール</u>を実施 <p>⇒ 複数の管理者で取組実績あり</p>	<p>⑥各水域の管理者が連携した放置艇対策の実効性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同一都道府県内の水域間で放置艇数が大幅に増減したケースがある。また、湾域などでは都道府県を跨ぐ移動を危惧する声もある。 ・放置艇対策を講じても放置艇が近隣の別の水域に移動するだけでは十分な対策を講じたと言えず、<u>水域管理者が連携して水域管理者間、都道府県間の放置艇の移動の状況を確認しつつ、実効性のある対策を検討する</u>必要があるのではないか。

- 公共マリーナ、ボートパーク、PBSの施設数は、平成26年度から令和4年度の間で**19施設増加**し、特にボートパークが10施設と最も多く増えている。一方で、**平成29年以降は1年に1~2施設の増加**に留まっている。
- マリーナ等施設の収容能力は平成26年度から令和4年度の間で大きな変化は見られず、内訳をみると、**民間マリーナの能力が減少**し、**公共マリーナ等の能力が増加**している。

■公共マリーナ、ボートパーク、PBS施設数



■マリーナ等施設収容能力



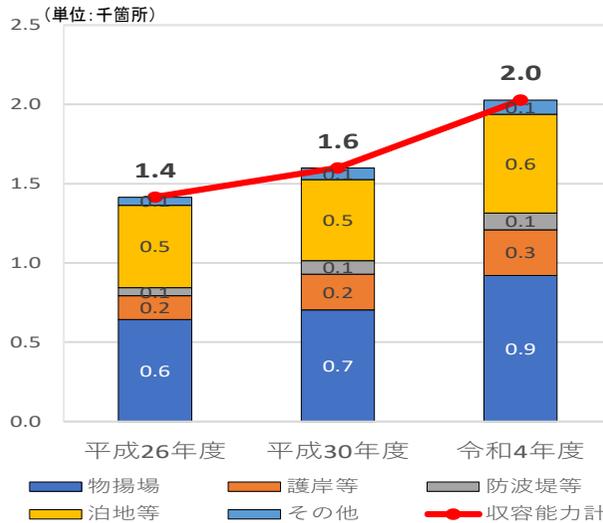
■近年の新規整備施設



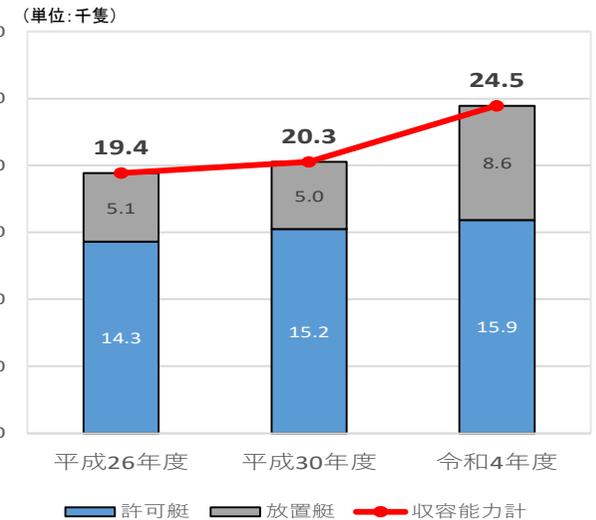
①地域の实情等を踏まえた係留・保管能力の更なる向上

- マリーナ等以外施設の収容能力は平成26年から令和4年までの間で約5千隻（約26%）増加している。小型船舶用泊地の指定や暫定係留施設の設置等により、**地域によってはマリーナ等以外施設をはじめ、放置艇の収容が可能な係留施設が充足する状況にある。**
- また、**放置艇が確認された水域等のうち約6割が、船舶の係留・保管に支障がなく、係留保管施設として活用する余地のある水域等であることが確認できた。**

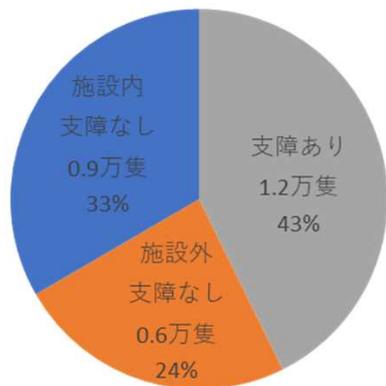
■ マリーナ等以外施設数



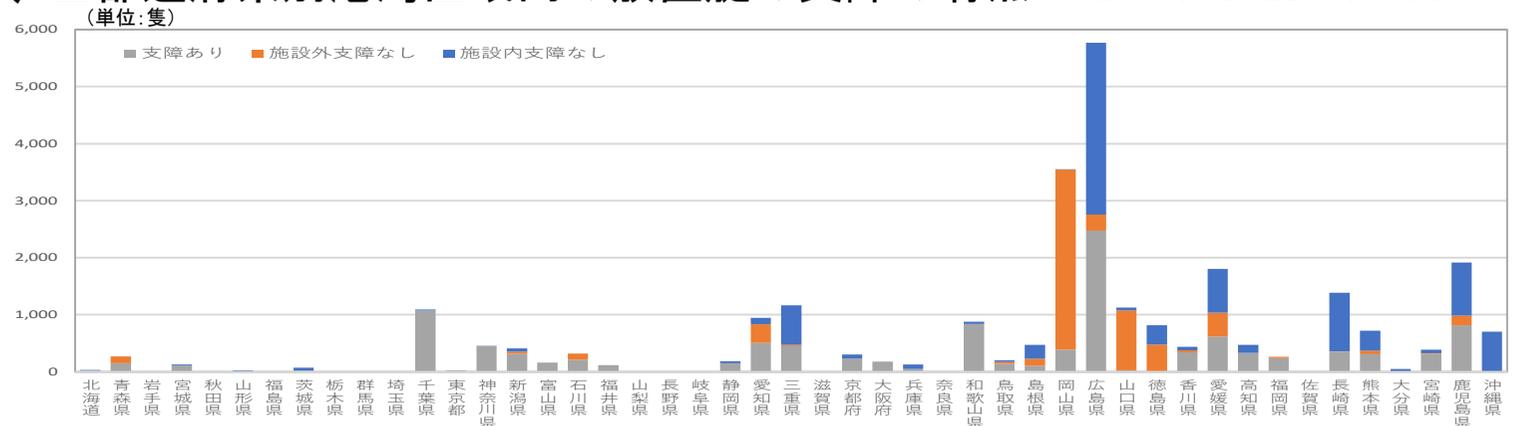
■ マリーナ等以外施設収容能力



■ 港湾区域内の放置艇内訳



■ 都道府県別港湾区域内の放置艇の支障の有無



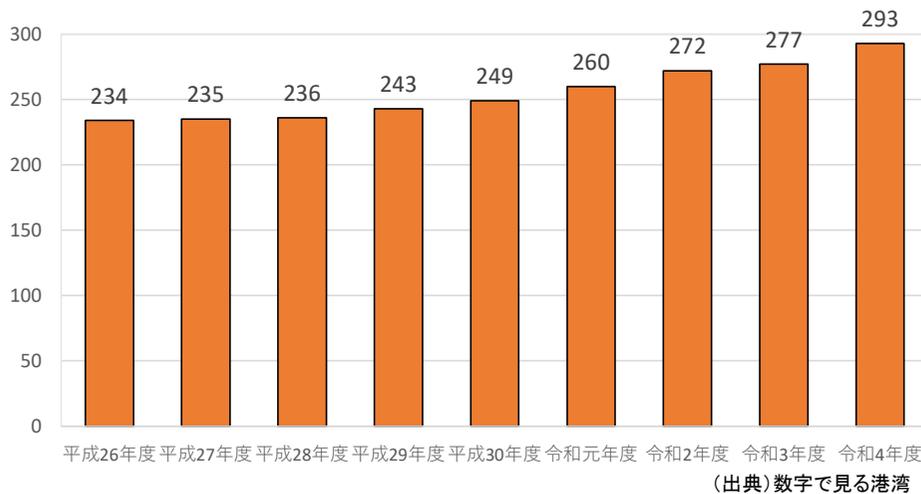
※マリーナ等施設内の放置艇は、全て「施設内支障なし」とした。

※マリーナ等施設以外の放置艇は、アンケート結果より「支障のない船舶」と回答した隻数を「施設外支障なし」、それ以外を「支障あり」とした。

(出典) 令和4年度プレジャーボート全国実態調査結果

- 多くの管理者が**放置等禁止区域を指定**、指定港湾数は平成26年から令和4年までの間で234港から293港へ増加した。
- **プレジャーボート保管条例**により、独自に重点適正化区域等を指定し罰則を設ける例もあり、これらは**放置艇の削減に効果があった対策**として一定の評価を得ている。
- **保管場所確保の義務化**に向けた取り組みとして、広島県など一部管理者では独自に**船舶の届出の運用(電子申請システム)**を開始し、対策強化に取り組んでいる。

■ 放置等禁止区域指定港湾数推移



■ 罰則規定の明記・周知 (※港湾区域以外も含む)

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

- ◆ **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、**三十万円以下の罰金**に処する。
- ◆ **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は、五万円以下の過料**に処する。

プレジャーボート条例に記載された罰則(千葉県)

■ 広島県の係留保管施設に係る届出の電子化の例 (※港湾区域以外も含む)

広島県電子申請システム

ログイン
利用者登録

申請書ダウンロード

手続き申込 > 申込内容照会 > 職責署名検証

手続き申込

利用者ログイン

手続き名 【新規届】プレジャーボート係留保管施設等届出書

受付時期 2023年4月1日0時00分～

利用者登録せずに申し込む方はこちら >

(出典)広島県電子申請システムによるプレジャーボート係留保管施設等届出画面

■ 電子申請システムによる手続きの流れ

- ①プレジャーボート所有者が、電子申請システムで必要項目を入力し、届出を提出
 - ・県ホームページや、広報用リーフレット記載のQRコードからアクセス可能
 - ・関連する3種類の届出(新規, 変更, 終了)のいずれもオンラインでの届出に対応
- ②管轄の事務所職員は、電子申請システムで届出内容を確認, 受理
 - ・届出内容に不備がある場合は、電子申請システムを通してメールで補正指示などを行う
- ③受理した届出は、管轄の事務所にて台帳により管理

- **放置艇所有者の特定**に向けては、海事局より、JCI(小型船舶検査機構)が所有する**船舶情報の提供並びに無償化**によって、同制度を利用する管理者が増えている。
- 本制度の利用にあたっては、提供データがデジタル化されていない(紙)。また、JCIに登録された所在地が実際の所在地と異なる場合は、JCIの登録情報の照会だけでは所有者が特定できないといった状況がある。
- 簡易代執行・行政代執行の実施について、これまでに実施した管理者のうち多くが効果があったと一定の評価を得たが、一方で、**撤去・処理費用の回収の難しさ**や**撤去費用不足、撤去物件の引取拒否、手続きの煩雑さ**を課題として指摘する意見が多くみられた。

■ JCIへの船舶登録事項に係る情報提供申請方法 (※港湾区域以外も含む)

【国土交通省による情報提供の仕組み】

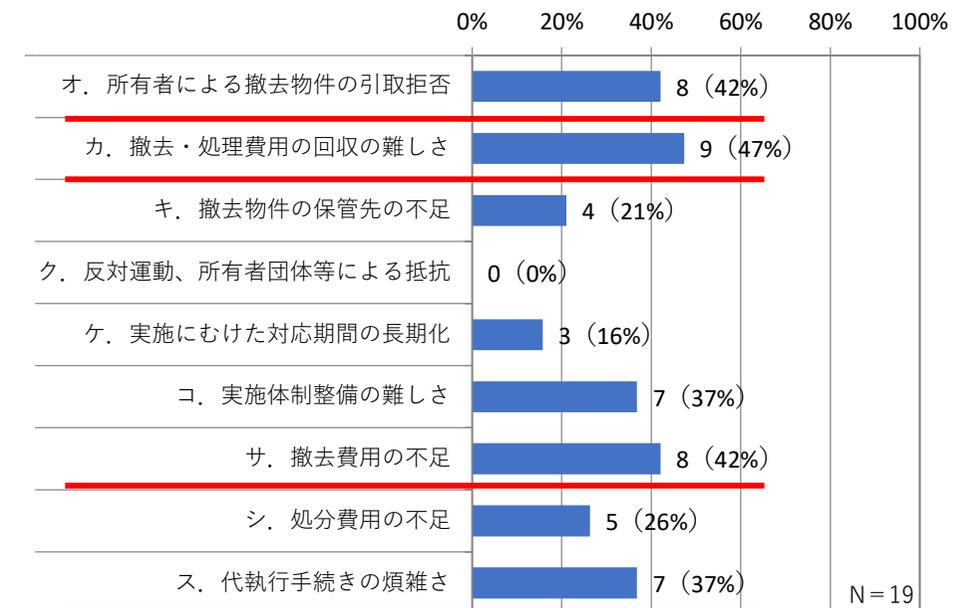
国土交通省は、**不法係留船対策を実施する地方公共団体に対して、必要な範囲で登録事項に係る情報を提供する仕組みを構築し、令和元年5月より情報提供を開始した。**

なお、この仕組みに基づく提供情報は、**登録事項証明書ではないので注意が必要。申請等の手続きは以下のとおり。**

- 申請の時期は、5月、8月、11月、2月の各月末の2週間
- 照会項目は、「**船舶番号**」又は「**船体識別番号**」のみ
- 申請は、定められた申請様式を用いて、「**船舶番号**」又は「**船体識別番号**」を一覧表の形で記載する

(注) この仕組みによる登録情報は、**不法係留船対策を実施する地方公共団体のみ**に提供

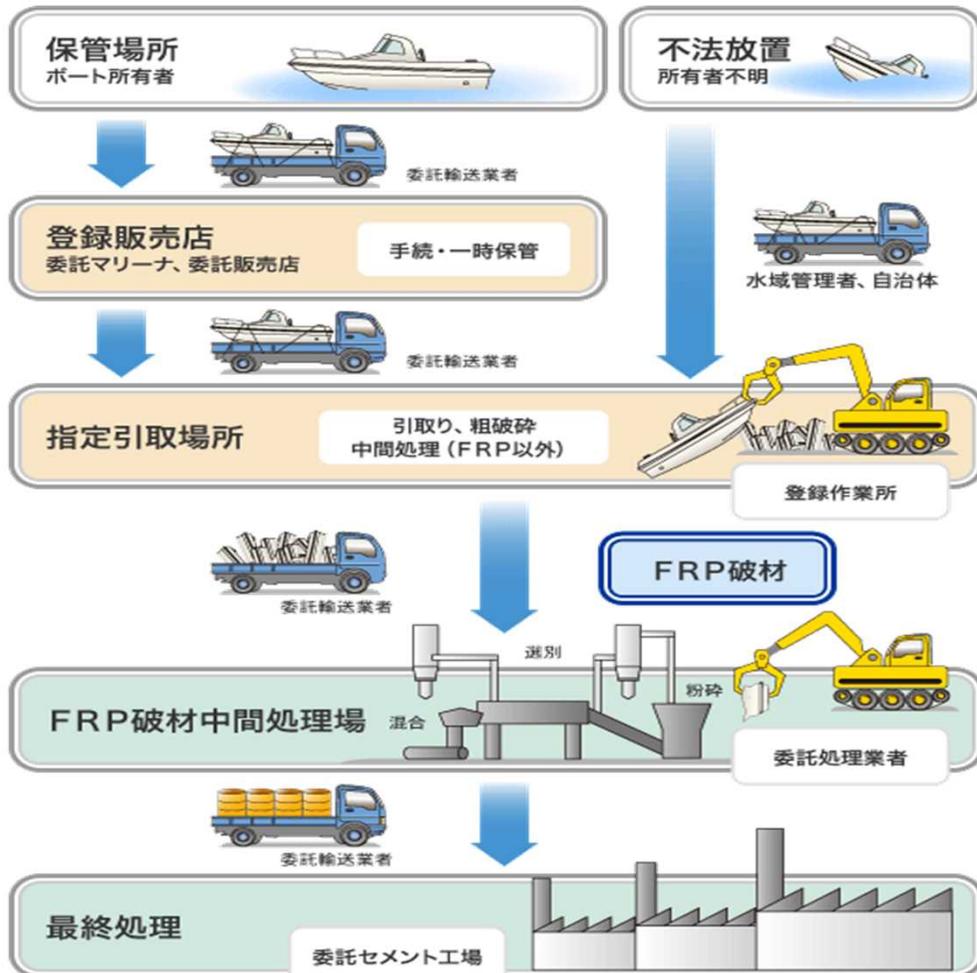
■ 規制措置に関する課題 (19管理者、複数回答)



(出典) 令和3年度管理者アンケート調査結果

- FRPリサイクルシステムによる船舶処理は、平成26年以降年間500隻前後で推移している。排出者別にみると、**回収廃船(放置艇)の隻数が減少傾向**である。
- 管理者からは、リサイクルシステムの活用の際し、**処理場所が集中し処理場所から遠い地域での利用が進まない、撤去費用が不足**しているなどの課題が指摘されている。

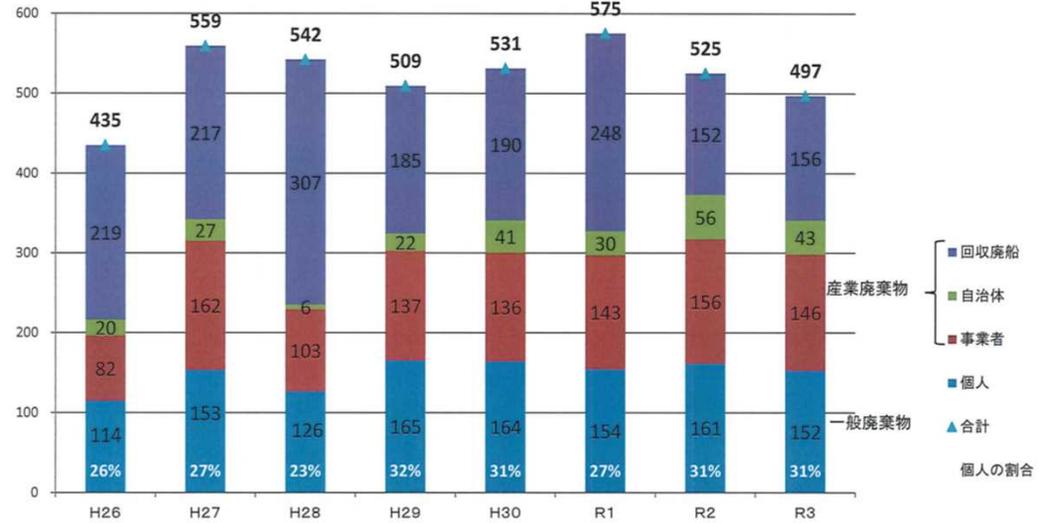
■FRP船リサイクルシステムの流れ



(出典)一般社団法人日本マリン事業協会

■リサイクルシステム排出者別受付隻数

(※港湾区域以外も含む)



(出典)一般社団法人日本マリン事業協会

■FRP船リサイクル料金・運搬料金

例)キャビンボート8~9mの場合

リサイクル料金	17万5千円
運搬料金例	5万2千円
その他料金例 (諸費用、上下架、保管費用等)	5万円
合計	約20~30万円

- 県民等の放置艇対策への理解と協力を得るための**所有者の責務や罰則規定を明記したチラシ配布**や、関係者が連携し**対策等を検討、共有するための協議の場の設置、パトロールの実施**など、今後期待する対策として**複数の管理者より支持**を得ている。
- **海保との連携**により悪質な行為に対し**取り締まりを強化**することは**抑止効果**が期待できるが、一方で、放置等**軽微な違反**であれば、**多少の罰金を支払えば済んでしまう**という問題もある。

■関係者連携による協議会・パトロール等実施例

新潟県	行政関係者等で組織した協議会を中心に、パトロールやピラ貼り等の活動
熊本県	合同パトロール、文書・電話による撤去指導
大分県	漁協関係者、海保、自治会、市町村で構成する協議会で取組を合意し、利用者説明会開催
長崎県	放置艇対策協議会開催、行政機関、警察、海上保安部等との情報共有、合同パトロールの実施

■海保との連携による取締り事例

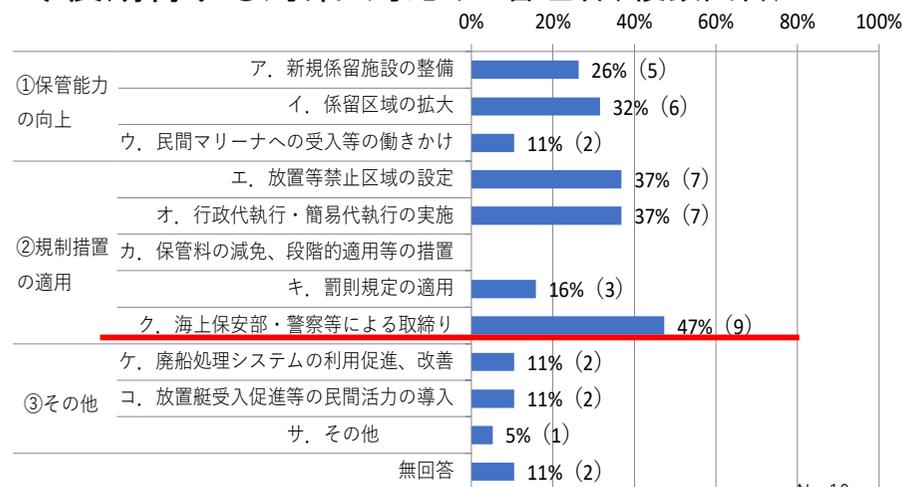
【青森県八戸港(平成19年)】

○八戸海上保安部と青森県は、八戸港沼館地区に船舶を不法係留していた八戸市や階上町の会社員など23名を港灣法違反の疑いで取り調べ。

○不法係留の現場は、係留施設以外の場所に乗り降りのためのはしごなどが設置され、乱暴に係留されたプレジャーボートなどの放置船舶が数年前から確認されていた。

○放置された船舶は、取り締まりにより、付近のボートパークに移動されたり、解体処分がなされ一掃された。

■今後期待する対策・対応(19管理者、複数回答)

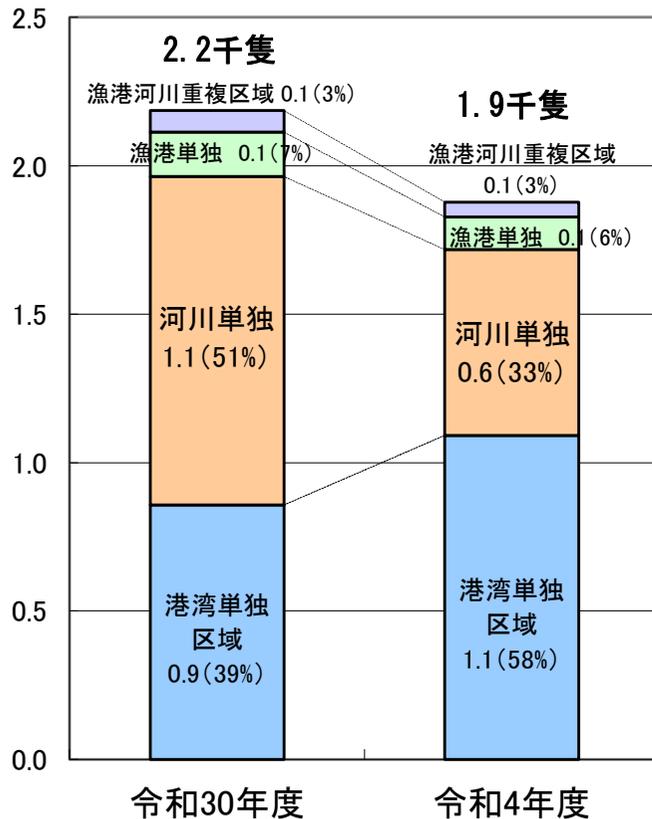


(出典) 令和3年度管理者アンケート調査結果

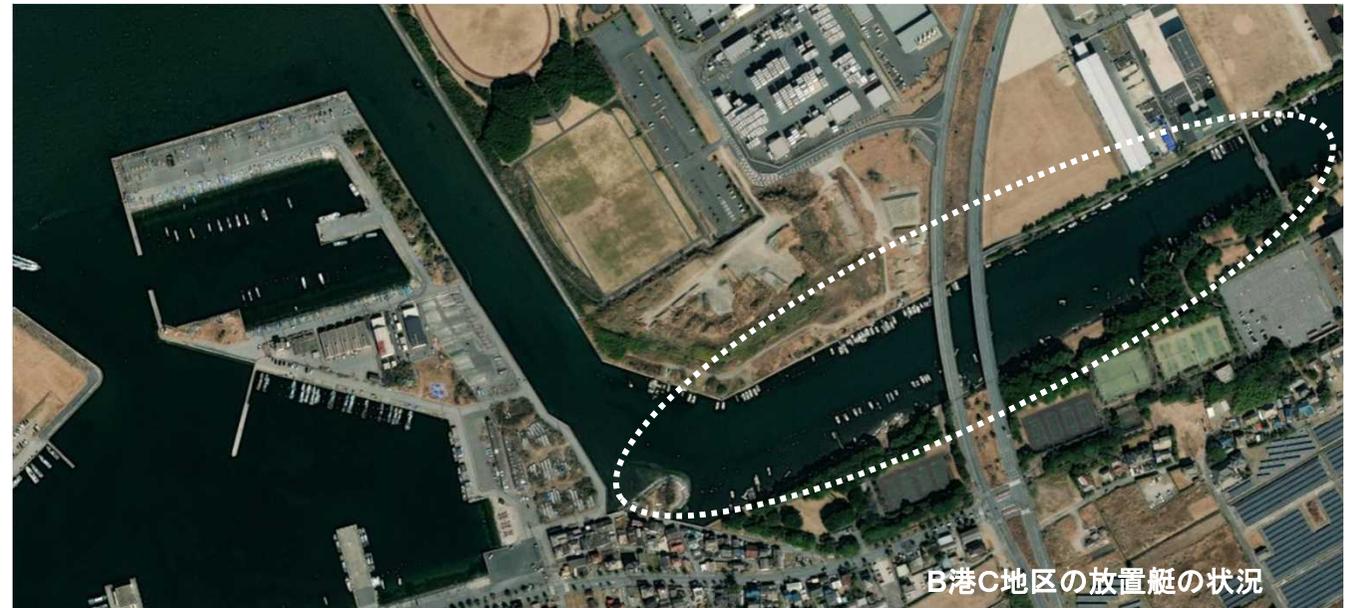
- 実態調査結果から放置艇隻数の推移をみると、**同県内の水域間で放置艇が大幅に増減**するケースがある。
- 放置艇の増減理由は、様々想定されるが、管理者による聞き取りによると、**対策の厳しい水域から緩い水域への移動**が起きているのではないかと指摘がある。
- 湾域などでは**都道府県を跨ぐ移動**に対しても危惧する管理者が存在する。

<A県の放置艇数の推移>

(単位:千隻)



(出典)平成30年度、令和4年度プレジャーボート全国実態調査結果



B港C地区の放置艇の状況

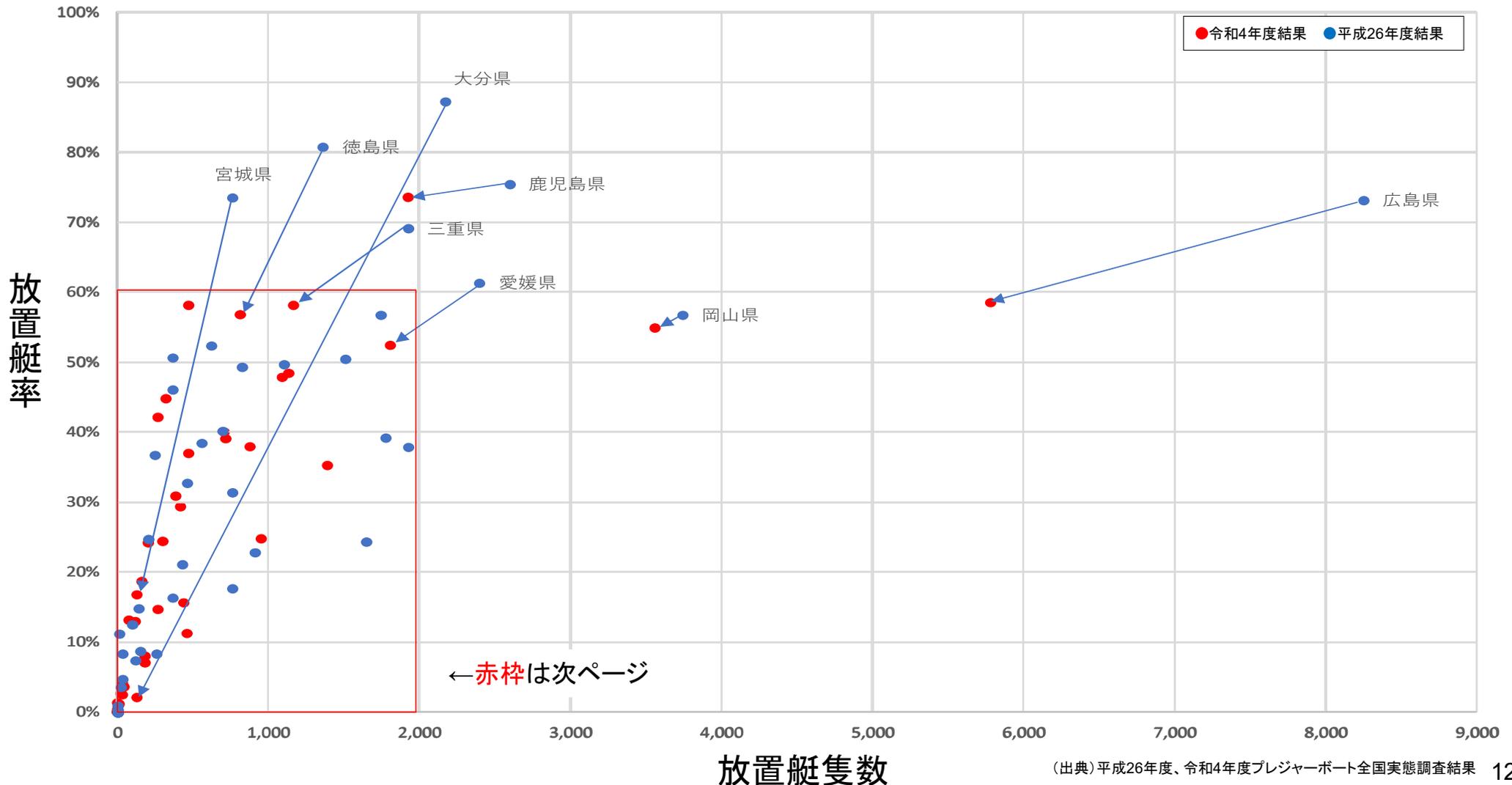
(出典)Google Mapに加筆

■B港C地区放置艇推移

	平成30年度					令和4年度					令和4年度-平成30年度				
	CY	DY	M大	M小	計	CY	DY	M大	M小	計	CY	DY	M大	M小	計
放置艇	7	0	3	116	126	3	5	0	133	141	-4	5	-3	17	15
沈船	0	0	0	1	1	0	0	2	44	46	0	0	2	43	45
廃船	0	0	0	4	4	0	0	2	153	155	0	0	2	149	151
合計	7	0	3	121	131	3	5	4	330	342	-4	5	1	209	211

(出典)平成30年度、令和4年度プレジャーボート全国実態調査結果

- 放置艇数、放置艇率ともに大きな都道府県において、平成26年調査より、放置艇数、放置艇率ともに大きく下げた都道府県として、大分県と宮城県が挙げられる。
- 広島県は放置艇数を2,000隻、愛媛県も1,000隻近く減らすものの、放置艇率は50%を超え、依然高い値となっている。
- 対策の効果は表れているが、**地域毎に対策の進展に差が生じている**ことが分かる。



- 放置艇数が少なく、放置艇率が低い都道府県でも、ほとんどが放置艇数、放置艇率は減少しているが、一部に、放置艇数、放置艇率の一方又は両方が増加している都道府県もみられる。
- 放置艇数が1,000隻を超え、放置艇率が3割を超える県は、山口、千葉、長崎の3県である。

