

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

国土交通省

水産庁

－目 次－

はじめに.....	1
1. 「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」の概要.....	2
2. 検討会の位置づけ.....	3
3. 検討の体制.....	4
4. プレジャーボートの現状.....	5
5. 放置艇対策の現状.....	9
5. 1 実施されている主な放置艇対策.....	9
5. 2 各水域の取組状況.....	10
6. 放置艇対策の分析と考察.....	13
6. 1 施策実施上の課題.....	13
6. 2 効果的な施策の実施.....	14
6. 3 施策の評価結果.....	15
7. 今後の対応.....	16
7. 1 放置艇対策における適用制度.....	16
7. 2 地域の実情に即した放置艇対策の考え方.....	18
7. 2. 1 水域管理と利用の考え方.....	18
7. 2. 2 水域の管理条件と放置艇対策の関係.....	19
7. 2. 3 規制の適用範囲と管理体制等の考え方.....	20
8. 放置艇対策の取組事例.....	23

はじめに

国土交通省及び水産庁は、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。）を策定した。

本推進計画では、平成 25 年度から 10 年間を計画期間とし、港湾・河川・漁港の三水域において、計画期間満了時に放置艇をゼロ隻とするとともに、新たな放置艇発生の未然防止を図ることを目標としている。

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 1.7 万隻減少したものの、依然として三水域全体で 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。

このような状況の下、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についてとりまとめ、放置艇対策にかかる関係者への周知を図るものとする。

1. 「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」の概要

国土交通省、水産庁は、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」（以下、「推進計画」という。）を策定した。

この推進計画では、放置艇対策の目標として、平成 25 年度から 10 年間で計画期間とし、港湾・河川・漁港の各水域内において、収容及び撤去・処理するための措置を行い、計画期間満了時において平成 22 年全国実態調査結果により把握した放置艇（沈没船や所有者不明船を含む。）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としている。

【推進計画の概要】

プレジャーボートを利用したレクリエーション活動が盛んになるにつれて、各地の港湾・河川・漁港等で多数の放置艇^{注)}が見受けられるようになり、船舶の航行障害、洪水・高潮時の放置艇の流出による被害、油の流出、景観の悪化、といった多岐にわたる問題が顕在化している。加えて、東日本大震災の教訓として、津波による背後住居等への二次被害が懸念されている。

国土交通省及び水産庁では、平成 8 年度より、港湾・河川・漁港等の三水域を対象として「プレジャーボート全国実態調査」を実施し、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、こうした実態を踏まえつつ、ボートパークやフィッシャリーナ等の整備による「係留・保管能力の向上」と放置等禁止区域の指定や代執行の実施等の「規制措置」を両輪とした放置艇対策を推進している

しかし、全国実態調査の結果では、放置艇の隻数及び割合は、これらの対策の実施により徐々に減少してきているものの、プレジャーボートのおよそ半数が未だ放置艇となっており、必ずしも十分な効果が現れているとは言えず、更なる対策の推進が必要となっている。

このような現状を受け、放置艇の実効的かつ抜本的な解消、更には既存の水域等を有効活用した利用環境改善や地域振興へ向けて、関係省庁、港湾・河川・漁港等の管理者（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等が連携・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ために、目標及びロードマップを定めたものである。

注) 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、条例等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。なお、河川においては、河川管理者の許可に基づかず河川区域内に係留しているプレジャーボートは不法係留船であり、河川法に基づく強制的な撤去措置の対象となるものである。

2. 検討会の位置づけ

計画期間は10年間とし、その間で全国実態調査を3回実施（平成26年度、平成30年度、令和4年度）するとともに、2回の全国実態調査の後に、放置艇対策の進捗状況を把握して、その後の対策の推進について検討することとした。また、令和4年度の最終年度には、全国実態調査とともに対策の効果確認を行うこととしている。

なお、中間時に行う対策の進捗状況の確認では、全国実態調査の結果とともに、全国の放置艇対策の取組を収集し、取組のポイントや課題などを整理して、参考となる事例については、先進事例として全国の水域管理者に展開し、活用を促す。

(令和)

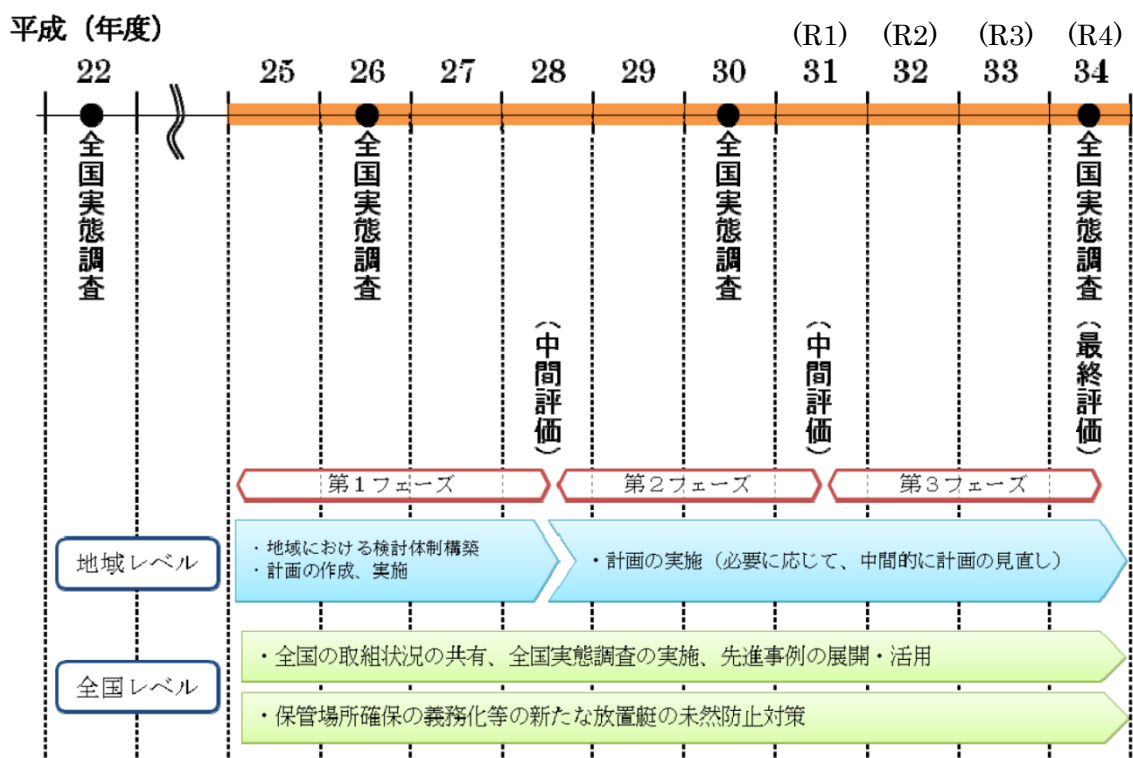


図 ロードマップ

3. 検討の体制

本検討会では、水域管理者の取組状況に関する事例紹介を行ない、放置艇対策の現状を分析し、今後の対応策について意見交換を行った。

表 検討会名簿

【委員】

(敬称略、順不同)

氏名	所属・役職
來生 新	放送大学 学長
中村 貢	(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会 企画振興部長
竹村 芳彦	(一社)日本マリン事業協会 企画室長

【行政関係者】

氏名	所属・役職
小林 実	東京都建設局河川部 河川管理制度担当課長
上場 慶一郎	広島県 土木建築局 港湾振興課長
江藤 彰泰	宮崎県 県土整備部 港湾課長
松原 英憲	国土交通省 水管理・国土保全局 水政課長
青野 正志	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
松尾 真治	国土交通省 海事局 船舶産業課 舟艇室長
柴宮 義文	国土交通省 海事局 検査測度課 登録測度室長
松良 精三	国土交通省 港湾局 海洋・環境課長
榎本 雄太	海上保安庁 交通部 安全対策課長
山本 竜太郎	水産庁 漁港漁場整備部 計画課長

※令和元年度の関係者

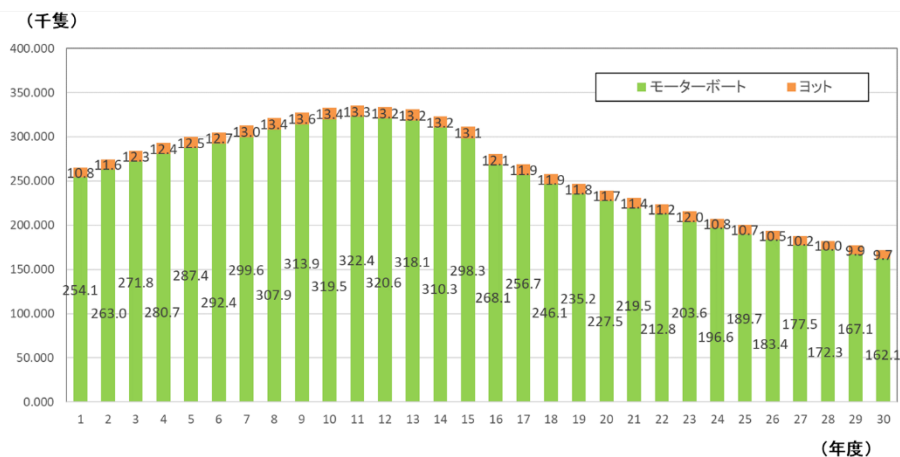
4. プレジャーボートの現状

プレジャーボートの保有隻数及び全国実態調査によると、いずれもプレジャーボートの整数は平成 11 年または平成 14 年をピークに減少傾向である。係留保管状況は、平成 30 年の全国実態調査より確認艇が 16 万隻、放置艇が 7 万隻（44%）で放置艇隻数、放置艇率ともに減少傾向にある。

【解説】

(1) プレジャーボート保有隻数

プレジャーボートの保有隻数は、約 34 万隻（平成 11 年）をピークに約 17 万隻（平成 30 年）まで、約 17 万隻減少している。



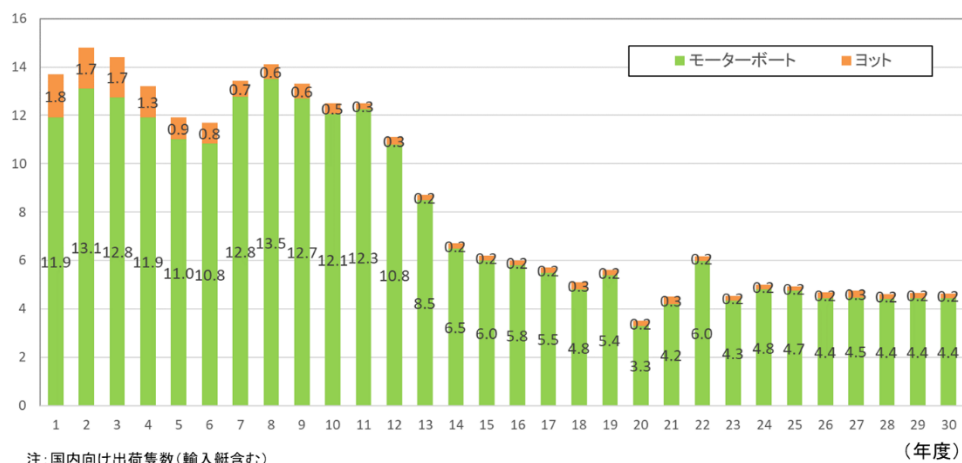
(出典) 小型船舶検査機構の資料(JCI 検査対象船の在籍船データ)をもとに作成。

※H15 年度までは、船舶検査証書が有効なもの及び無効となって 1 年以内のもの合計隻数を保有隻数としていたが、H16 年度より船舶検査証書が有効な船舶数に変更。

図 プレジャーボート保有隻数の推移

(2) プレジャーボート出荷隻数

プレジャーボートの国内出荷隻数は、約 15 千隻（平成 2 年）をピークに約 4.6 千隻（平成 30 年）まで、約 1/3 程度に減少している。



注：国内向け出荷隻数(輸入艇含む)

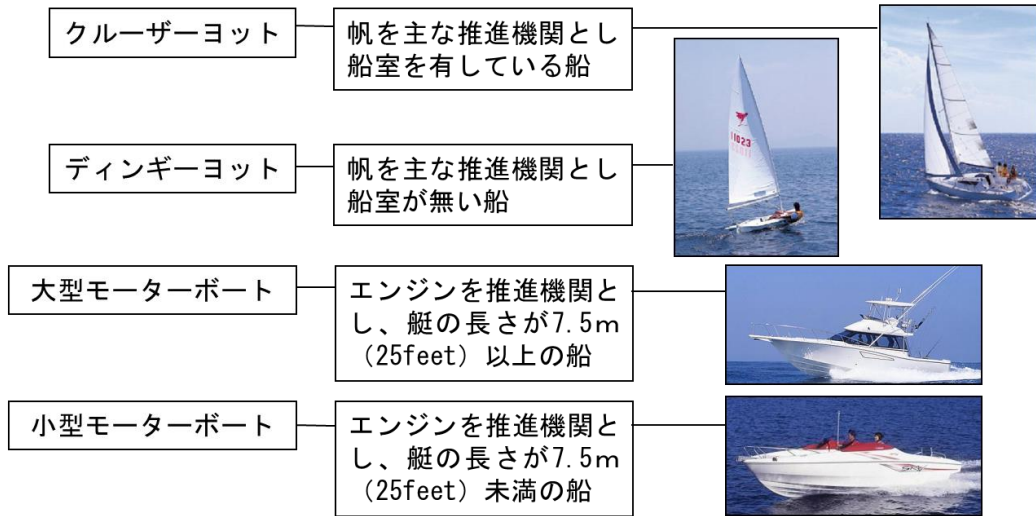
図 プレジャーボート出荷隻数の推移

(3) プレジャー全国実態調査の概要

プレジャーボート全国実態調査平成8年度より実施し、これまでに6回実施している。調査の概要は以下の通りである。

《調査区域》	全国の港湾、河川、漁港区域とその近傍の水域及び陸域
《調査時期》	9月～10月に実施
《調査対象船舶》	プレジャーボート(クルーザーヨット、ディンギーヨット、モーターボート)
《調査関係機関》	国土交通省 港湾局、水管理・国土保全局、水産庁

<艇種別区分>



<係留・保管施設区分>

■マリーナ等施設

<マリーナ、フィッシャリーナ>



<ボートパーク等>



■マリーナ等以外施設

<泊地等保管施設>



(4) プレジャー全国実態調査結果の概要

確認艇の隻数は、16.0万隻であり、26年の調査結果と比べて1.7万隻の減少(▲10%)、
 放置艇の隻数は、7.0万隻であり、1.7万隻の減少(▲20%)となった。

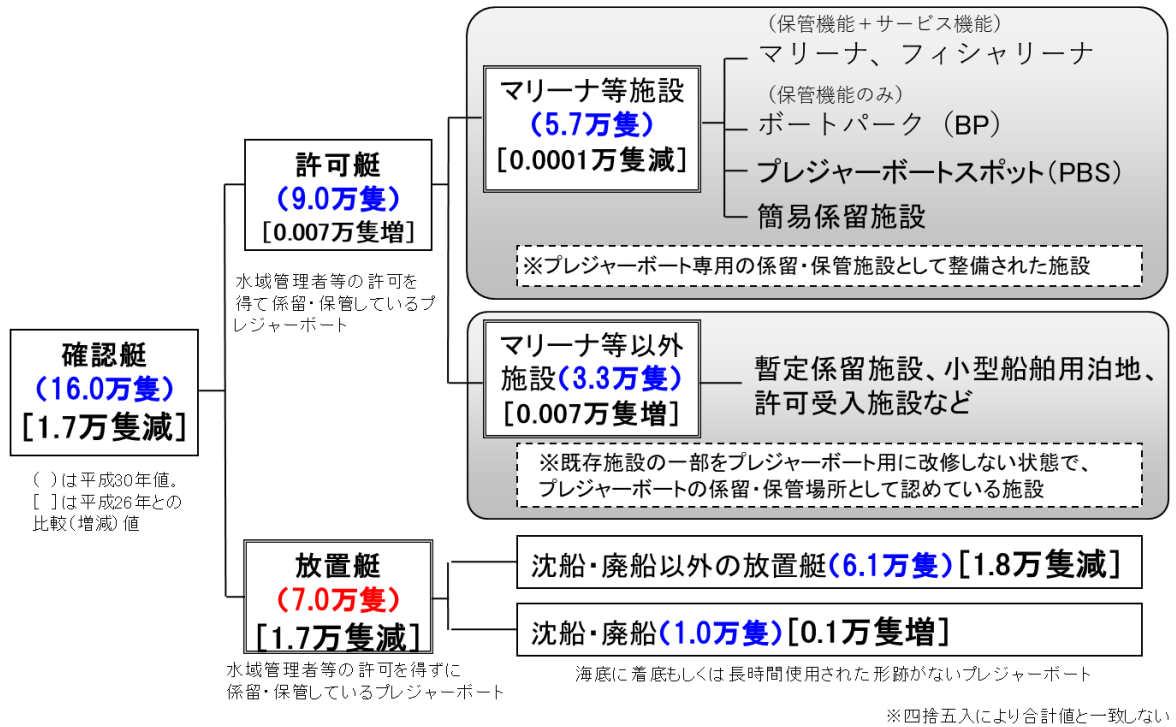


図 プレジャーボート全国実態調査結果の概要

(5) 係留保管状況の推移

三水域の確認艇は 16.0 万隻で、減少傾向（前回比▲10%）にある。

水域別の割合は大きな変化はなく、港湾が約 1/2 を占め最も多く、次いで、河川と漁港がそれぞれ約 1/4 となっている。

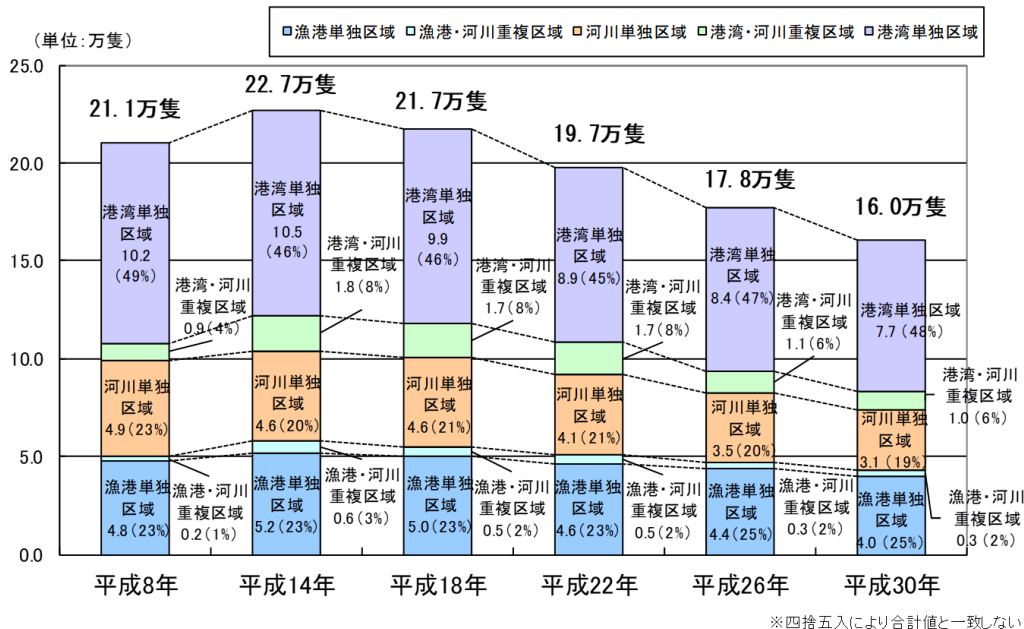


図 水域別状況の推移

(6) 係留保管状況の推移

許可艇は 9 万隻で前回から横ばいである。うち、マリーナ等施設における保管艇は 5.7 万隻（36%）で前回から横ばいである。マリーナ等以外における保管艇は、3.3 万隻（21%）で前回から横ばいである。

放置艇は 7.0 万隻で減少傾向（前回比▲20%）。しかし、全体の約半数（44%）が未だ放置艇という状況である。

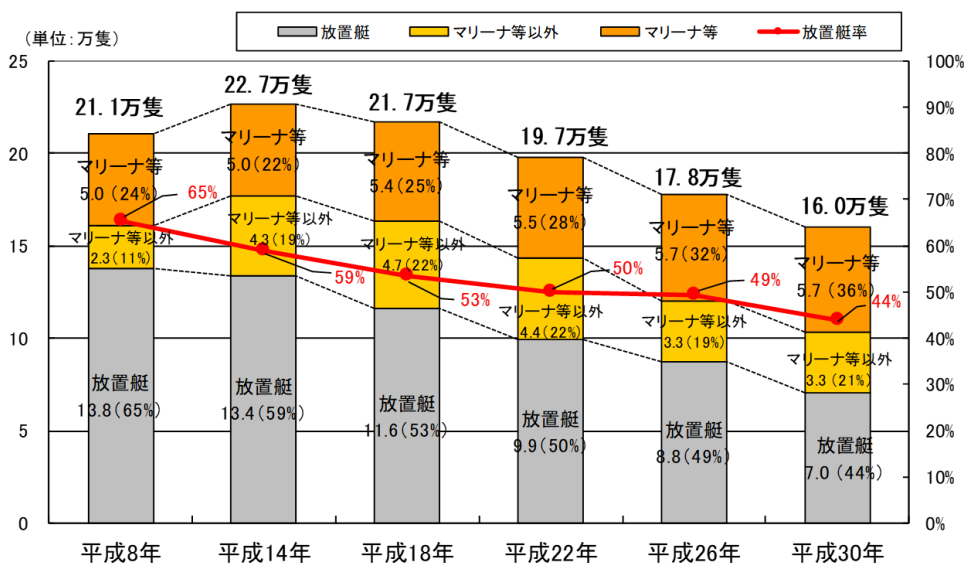


図 係留保管状況の推移

5. 放置艇対策の現状

5. 1 実施されている主な放置艇対策

「推進計画」によると、放置艇対策は、地域の特性を考慮し、「保管能力の向上」と「規制措置」を両輪に実施し、「沈廃船等の撤去・処分及び適正処理」を行うとしている。

【解説】

具体的には、各水域管理者において、以下の取組を組合せた放置艇対策が実施されている。

①マリーナ等施設の整備

プレジャーボート専用の施設で、民間マリーナ、公共マリーナ、フィッシャリーナ、ボートパーク、プレジャーボートスポット（PBS）、簡易係留施設を整備する。

②マリーナ等以外施設の整備

水域管理者がプレジャーボート係留のための整備を行わない、既存施設の一部を改修しない状態で、プレジャーボートの係留を許可した物揚場（岸壁を含む）、護岸、防波堤等の施設を整備する。

③放置等禁止区域等の指定

水域管理者が、各所管法令等の規定に基づき、「みだりに船舶その他の物件を捨てまたは放置することを禁止する区域（＝放置等禁止区域）」を指定し、公示する。

放置等禁止区域内に放置している船舶等については、監督処分として船舶の撤去を命じ、代執行による撤去等を行うことができる。また、違反行為に対して、法令等で定める懲罰が科せられる（港湾法の例：1年以下の懲役又は50万円以下の罰金）。

④名簿作成

放置艇に貼付してある船舶番号を調査・記録し、これと小型船舶登録原簿に記載されている船舶番号を日本小型船舶検査機構(JCI)に照会して、所有者名、所有者住所等を確認の上、放置艇所有者の名簿を作成する。

⑤簡易代執行

水域管理者が、各所管法令等の規定に基づき、所有者不明の船舶を撤去する。

⑥行政代執行

水域管理者が、監督処分による放置艇の撤去又は移動を命じ、所有者がこれを履行しない場合には、行政代執行法に基づく代執行を行うことを戒告し、指定期限までに履行しない場合は、代執行の時期、及び代執行に要する概算費用等に関する通知を行った上で、撤去する。

⑦廃棄物としての処理

簡易代執行や行政代執行は、手続きに時間を要し、水域管理者の負担も大きくなる。このため、所有者不明で明らかに廃棄物に該当すると判断される場合は、舟艇等としてではなく、廃棄物として処理する方法が有効である。

5. 2 各水域の取組状況

平成 22 年度以降、各水域において取り組まれた放置艇対策により、いずれの水域も放置艇隻数が減少している。

【解説】

各水域の放置艇対策の取組状況として、整備された係留・保管施設、放置等禁止区域指定状況、監督処分等の実施状況は以下のとおりである。

(1) 港湾区域における取組状況

①係留・保管状況

港湾区域内において確認されたプレジャーボートは 8.6 万隻（前回比▲9%）、このうち放置艇は 3.3 万隻（前回比▲21%）と減少傾向であるものの、依然として放置艇率は 38%と高い。

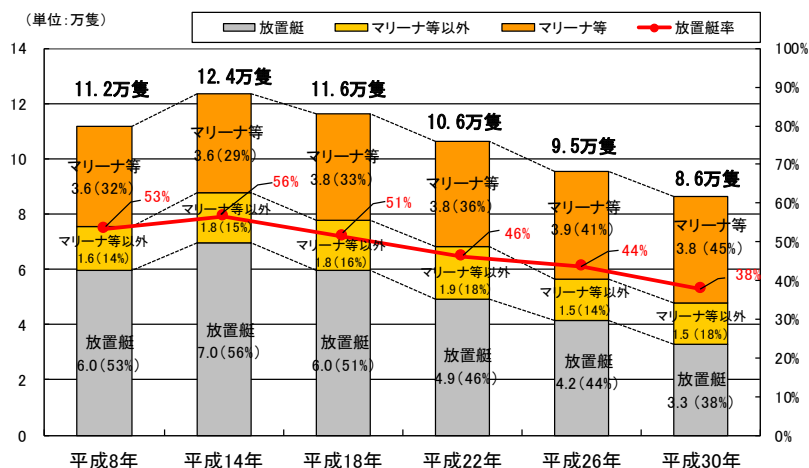


図 港湾区域の係留・保管状況

②係留・保管施設整備状況

平成 28 年から 31 年の期間で整備された施設は、公共マリーナ 2 施設、ボートパーク 1 施設、既存水域の活用 43 施設で、収容能力は約 3,000 隻増加、収容隻数は約 1,000 隻である。

平成 22 年から 28 年の期間で整備された施設は、公共マリーナ 3 施設、ボートパーク 8 施設、既存水域の活用 16 施設で、公共マリーナ、ボートパークの新規整備は減少傾向であるが、既存水域の活用は増加傾向である。

③放置等禁止区域指定状況

放置等禁止区域の指定は、平成 28 年 3 月時点で 235 港、平成 31 年 3 月時点で 249 港が指定され、指定港湾は増加している。

④監督処分等実施状況

平成 28 年から 31 年の期間で、簡易代執行は 13 件（撤去隻数 35 隻）、行政代執行は 5 件（撤去隻数 32 隻）、廃掃法による処理は 6 件（撤去隻数 24 隻）実施され、これらにより 91 隻の放置艇が撤去・処分された。

(2) 河川区域における取組状況

①係留・保管状況

河川区域内において確認されたプレジャーボートは4.3万隻（前回比▲13%）、このうち放置艇は2.0万隻（前回調査（H26）比▲23%）で、減少傾向である。

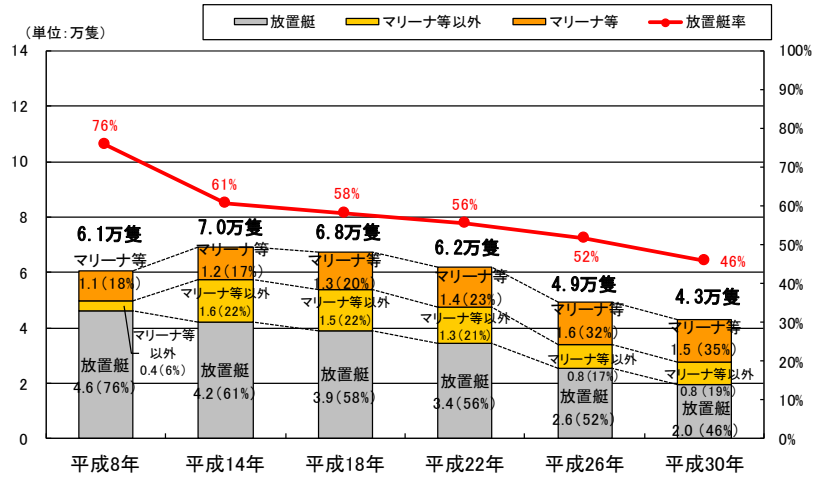


図 河川区域の係留・保管状況

②係留・保管施設整備状況

平成28年から31年の期間で整備された施設は、マリーナ等5施設で、収容能力は約160隻増加し、収容隻数は約110隻である。

平成22年から28年の期間で整備された施設は、マリーナ等34施設で、新規整備は減少傾向である。

③放置等禁止区域指定状況

令和元年10月時点で24水系126河川（平成28年11月以降追加：3水系、17河川）が指定され、増加している。

④監督処分等の実施状況

平成28年から31年の期間で、簡易代執行は52件（撤去隻数163隻）、行政代執行は15件（撤去隻数48隻）実施され、これらにより211隻の放置艇が撤去・処分された。監督処分実施件数及び撤去隻数が三水域の中で最も多い。

(3) 漁港区域における取組状況

①係留・保管状況

漁港区域内において確認されたプレジャーボートは4.3万隻（前回比▲9%）、このうち放置艇は2.2万隻（前回比▲17%）と減少傾向であるものの、依然として放置艇率は52%と高い。

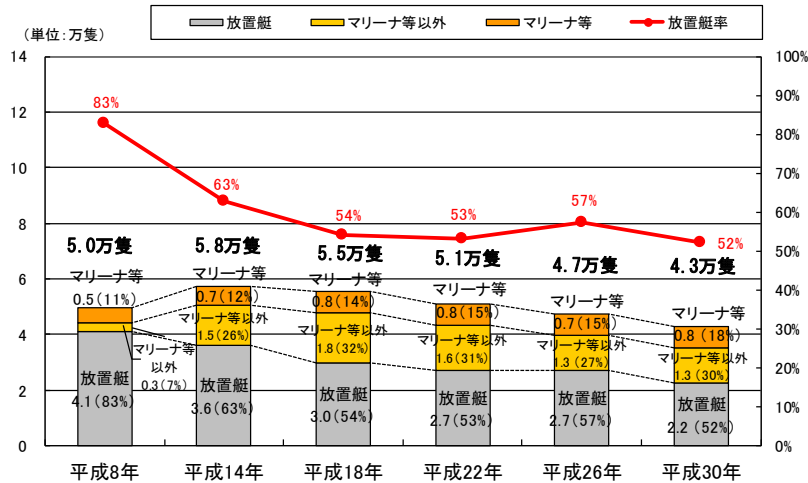


図 漁港区域の係留・保管状況

②係留・保管施設整備状況

平成 28 年から 31 年の期間で整備された施設は、マリーナ等 3 施設、既存水域の活用 33 施設で、収容能力は約 1,000 隻増加し、収容隻数は約 930 隻である。収容能力に対する収容率が高いのが特徴である。

平成 22 年から 28 年の期間で整備された施設は、マリーナ等 6 施設、既存水域の活用 6 施設で、既存水域の活用は増加傾向である。

③放置等禁止区域指定状況

平成 31 年 4 月時点で 2,806 漁港中 792 漁港に指定、平成 28 年 4 月時点で 2,866 漁港中 814 漁港に指定され、指定率は微減している。

④監督処分等の実施状況

平成 28 年から 31 年の期間で、簡易代執行は 12 件（撤去隻数 32 隻）、行政代執行は 3 件（撤去隻数 3 隻）、海保等の取締りが 2 件（撤去隻数 5 隻）実施され、これらにより 166 隻の放置艇が撤去・処分された。

6. 放置艇対策の分析と考察

6. 1 施策実施上の課題

水域管理者へのヒアリングにより、放置艇対策の取組を行うにあたっての課題は以下のとおり。

(1) 保管能力の向上

①施設整備の予算の確保

マリーナ等施設の整備には、相応の費用が必要となり、予算確保が困難である。

②施設整備に適した水域の不足

マリーナ等施設の整備には、相応の水域が必要となり、他の船舶との利用調整や安全性の確保を勘案すると、放置艇の隻数に対する十分な水域確保が困難である。

③利用者ニーズとの不一致

放置艇所有者は、「保管料金が安い」、「自宅から近い」、「いつでも利用できる」という条件を重視する 경우가多く、所有者条件と合致する施設を新たに整備するのが困難である。

(2) 沈廃船等の撤去・処分及び適正処理

①撤去に係る予算の確保

簡易代執行、行政代執行、管理者による廃棄物としての処理のいずれも撤去費用が必要となり、予算確保が困難である。撤去・処分に係る費用は所有者負担が原則であるが、所有者からの費用の回収は難しく、回収できなかった場合、公共が費用負担することになるため、躊躇する面がある。

②撤去物件の保管先の確保

マリーナ等施設での保管には、相応の水域が必要となり、他の船舶との利用調整や安全性の確保を勘案すると、放置艇の隻数に対する十分な保管場所の確保が困難である。

③水域管理者による廃棄物としての撤去促進

水域管理者による廃棄物としての撤去・処分には、放置艇を「廃棄物」とみなさなければならぬため、水域管理者の適切な判断や手続きが必要とされる。

6. 2 効果的な施策の実施

放置艇隻数の増減と実施した放置艇対策の取組の関係性の分析により、効果的な放置艇対策の取組のパターンが明らかとなった。

放置艇対策の取組	事例
放置等禁止区域の指定+既存水域の活用	港湾 1、2
放置等禁止区域の指定+マリーナ等施設の整備（誘導）	港湾 3
放置等禁止区域の指定+海保による取締り+代執行	港湾 4
関係者の連携+沈廃船の撤去・処分	港湾 5
関係者の連携+啓発活動	港湾 6
既存施設の活用+許可制度の活用	漁港 1
関係者の連携+許可制度の活用	漁港 2
放置等禁止区域を設定しない管理+名簿共有化	漁港 3
罰則適用や廃棄処分を可能とする条例の施行による放置艇の適正化	河川 1
不法係留船対策計画に基づく放置艇対策	河川 2
重点的撤去区域の指定	河川 3、4
廃物認定にかかる取組	その他 1
F R P 船リサイクルシステムの活用・促進	その他 2

6. 3 施策の評価結果

施策の現状と分析結果より、放置艇対策の取組として、「所有者情報等の名簿作成」と併せ、「放置等禁止区域の指定」と「既存水域等の有効活用」を組み合わせ、優先して実施することで効果が認められることが明らかになった。

【解説】

施策の現状と分析結果から、放置艇への対策としては、マリーナ等施設の整備は、水域管理者において、予算確保や水域確保の面で早期かつ十分な対応がしづらいため、水域の適正な管理に支障とならない範囲において、既存の状態で許可区域を設定する「既存水域の有効活用」は、利用者ニーズとの一致が図りやすく、多くの放置艇減少につながる事がわかった。

- 「放置等禁止区域の指定」は、沈廃船等の撤去・処分及び適正処理を実施する際に必要な対策である。
- 「放置等禁止区域の指定」の後に「代執行」を行うことが効果が高く、「代執行」は、放置艇所有者に与える心理的影響は大きい。
- 上記「既存水域等の有効活用」と組合せて実施することで、放置艇減少につながる。



名簿作成と併せ、

「放置等禁止区域の指定」と「既存水域等の有効活用（許可区域の設定）」
とを組み合わせ、優先して実施することで大きな効果が認められる。

7. 今後の対応策

7. 1 放置艇対策における適用制度

放置艇対策の基本的な取組みは、既存の施設管理条例や法令の施行規則で対応している。加えて、関係者への意識啓発や一般海域への適用など対策強化を促す場合には、プレジャーボート条例の制定が有効である。

【解説】

放置艇対策のうち、放置等の禁止区域の指定や許可水域の設定、さらにはこれら対策にかかる料金設定や撤去・処分、罰則といった措置は、各水域管理者が所管する法令などを根拠として対策を講じるとともに、施設管理条例により、必要な手続き等を規定し、実施に移すことができる。

プレジャーボート条例は、水域管理者として重点的に実施すべき対策を明文化することにより、根拠法令及び施設管理条例などに基づく、各対策の「周知徹底」や「関係者間の協力体制強化」を促す上で効果が期待できる。

加えて、関係者の対策に関する意識啓発や暫定係留施設（区域）、適正化推進区域といった区域指定、水域管理者の権限で行う水域使用等の届出・登録、一般海域への適用、船舶等の撤去を促進するための廃物認定といった既存法令の規定が及ばない事項は、プレジャーボート条例において必要な手続き等を規定し、実施することができる。

■ 既存法制で可能な対策と PB 条例によって規定すべき対策

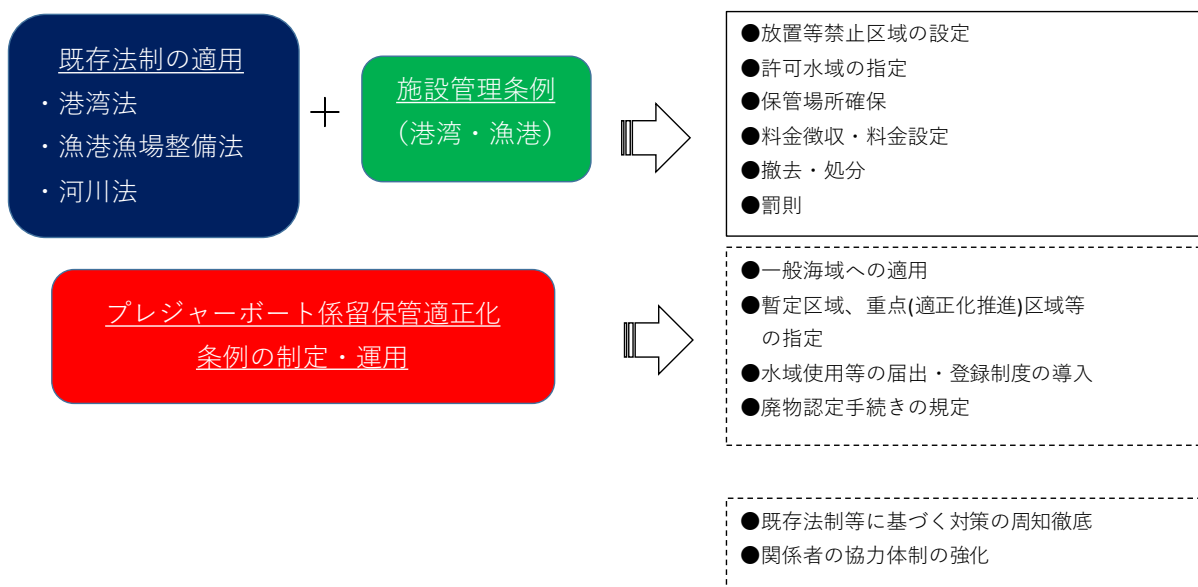


図 既存法令とプレジャーボート条例の関係

表 放置艇対策と適用制度との関係（港湾の場合）

対策等	港湾法と（施設）管理条例での対応	プレジャーボート条例での対応
放置等禁止区域の指定	法第 37 条の 11 「禁止行為」に基づき放置を禁止する区域及び物件（船舶）を設定し、 施行規則第 3 条の 10 に基づき、同区域及び同物件（船舶）の公示義務を履行する。	「放置の禁止」を規定し、「重点放置禁止区域」等を定めることも可能。
許可水域の設定 保管場所確保	許可水域の指定は、 水域管理者の権限 において行う。 施設・水域の使用・占有許可は、 港湾法第 37 条第 1 項等 を根拠とし、実際の手続きは水域管理者が定める 管理条例 に基づき規定する。	「暫定係留施設（区域）」や「適正化推進区域」、「小型船舶用泊地」等の区域指定を行うことも可能。
料金徴収・料金設定	施設・水域の使用・占有にかかる料金徴収は 港湾法第 37 条第 4 項等 を根拠とし、料金の設定は 管理条例（追加改正等） により規定する。	使用料の納付を義務付ける（周知徹底する）ことも可能。
撤去・処分	港湾法第 56 条の 4 等の規定に基づき監督処分を実施。そのうち、簡易代執行実施に伴う、公告、保管、売却・廃棄といった手続きは 施行規則第 32～37 条 の手続きに基づき行う。	放置等禁止区域指定に伴い、移動や撤去（簡易代執行等の実施）を規定することも可能。
罰則	港湾法第 63 条第 4 項等 に船舶をみだりに捨て又は放置した者に対する罰則規定があり、 管理条例 において過料等の罰則を適用する。	地方自治法の罰則制定権に基づく罰則等の規定と実施が可能。
一般海域への適用	規定なく、対応不可。	一般海域を法定外公共物として位置づけ、別途管理条例を定めることによって、同海域に対し種々の規定を適用することも可能。
水域使用等の届出・登録	規定なく、対応不可。	所要の手続きを規定し、所有者に対し届出・登録等を義務付けることが可能。
管理者・所有者の責務明記	規定なく、対応不可。	関係者の意識啓発を促すために明文化、対策の周知徹底を図る。
廃物認定	規定なく、対応不可。	放置船舶及び沈船の廃物認定の手続等を定めることが可能。

7. 2 地域の実情に即した放置艇対策の考え方

7. 2. 1 水域管理と利用の考え方

放置艇対策は、各地域や水域毎の実情に即して実施する必要がある。プレジャーボートの管理の必要性や程度もそれぞれ異なることを前提に対策を講じる必要がある。

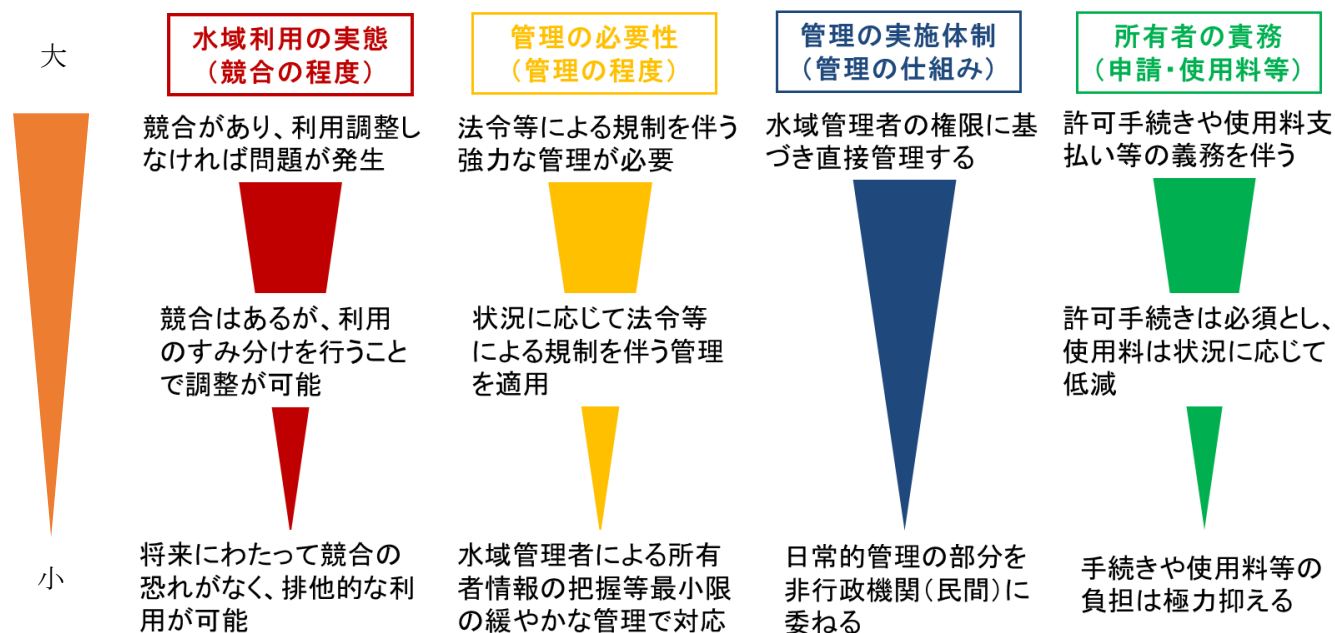
【解説】

放置艇対策は、各地域の実情や水域毎に異なる公物管理の目的を意識した対策を実施する必要がある。

プレジャーボートの「管理の必要性」、「管理の実施体制」、これらに基づく「所有者の責務」は、「水域利用の実態」、すなわち、利用者間の競合の程度の大きさに規定される。

競合の程度が大きければ水域管理者は、法令等に基づく規制を伴う強力な管理が必要となり、また、所有者には管理コストに見合う、応分の責務を課すことになる。

■ 水域利用の実態と管理の必要性・実施体制、所有者の責務との関係



7. 2. 2 水域の管理条件と放置艇対策の関係

水域の特性や利用実態に応じた管理条件の違いによって、放置艇対策の考え方は異なる。実施が期待される対策の内容や係留保管施設の整備等も、これに応じた対応が求められる。

【解説】


水域において利用上の競合の程度が大きい、すなわち、利用に際しての排他性が許容されない水域においては、水域利用の制限を大きく、管理及び対策の程度を強く、強固にする必要がある。逆に、競合の程度が小さい、利用の排他性が許容される水域では、水域利用の制限を小さく、管理の程度及び対策を弱く、緩やかにすることが可能である。

どのような管理条件と対策を選択するかは、地域の意見等集約のうえ、水域管理者が主体的に決定することになる。

■水域の利用実態と管理条件

水域の利用実態		水域の管理条件		
利用上の競合の程度	利用に際しての排他性	水域利用の制限	管理の程度	対策の程度
大きい	許容されない	大きい	強く	強固に
小さい	許容される	小さい (自由使用)	弱く	緩やかに

■放置艇対策の考え方

対策	対策の考え方	対策の内容	施設整備等の対応
	水域管理者が、法令に基づき放置等の禁止区域を指定するなどの対策を行うとともに、対策の実施に向け必要な手続等を規定する。指導に従わない所有者に対しては、適正な監督処分を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 放置等禁止区域の設定 ● 小型船舶用泊地の設定 ● 許可手続きと料金徴収 ● 代執行の実施 等 	対策を実施していくための係留保管施設等の整備を積極的に進め、係留環境を整える。
	有効活用する既存水域の範囲を広げ、民間団体等の係わりを含め緩やかな管理を実現する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 所有者名簿の作成 ● 民間機関による日常管理 等 	必要最小限の施設整備等にとどめる。

7. 2. 3 規制の適用範囲と管理体制等の考え方

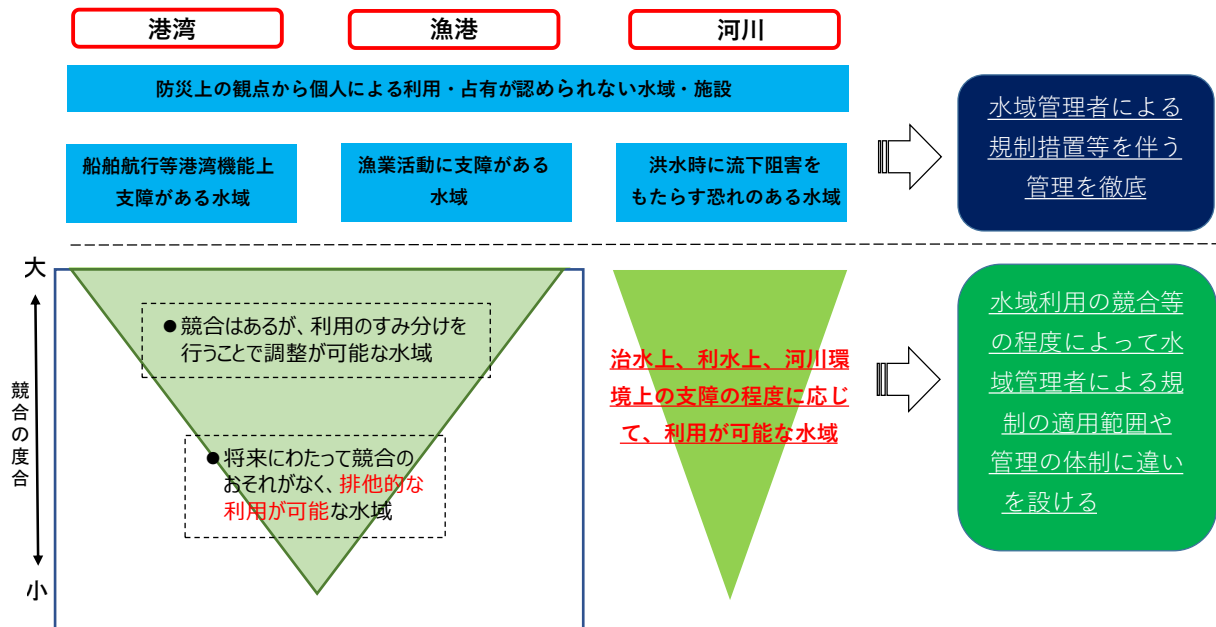
放置艇対策を進めるに当たっては、港湾、漁港、河川の水域毎に、その利用の前提が異なるため、各水域の特性をふまえ、規制の適用範囲や管理体制等を設定することが望ましい。

【解説】

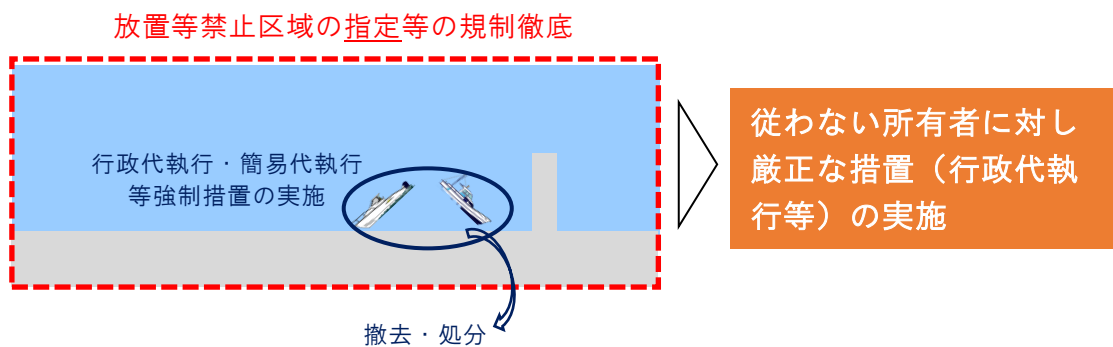
港湾、漁港及び河川の公共水域には、公共性の観点から個人による占有が認められない水域・施設がある。また、港湾区域、漁港区域では、船舶航行や漁業活動に支障がないこと、河川区域では洪水時に流下阻害の恐れがないことなどが水域利用の前提となっている。

このような水域に係留されている放置艇については、水域管理者による規制措置等を伴う管理を徹底する必要がある。

一方で、水域を取り巻く施設や周辺住民に対して安全性に問題がない場合、或いは、水域の管理及びプレジャーボート以外の船舶等の利用上特段の支障がない場合においては、水域管理者による規制の適用範囲や管理の体制に違いを設けることが可能である。

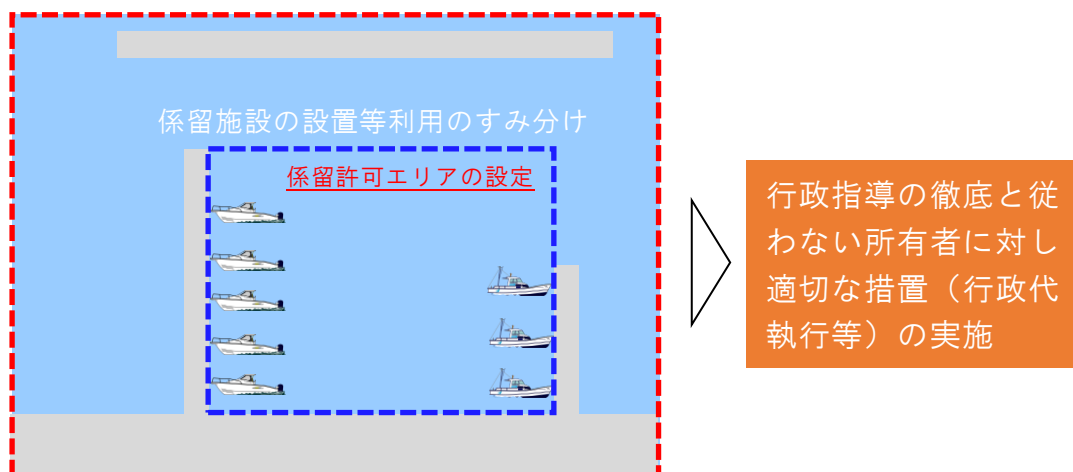


1) 規制措置及び監督処分等の管理を徹底するケース

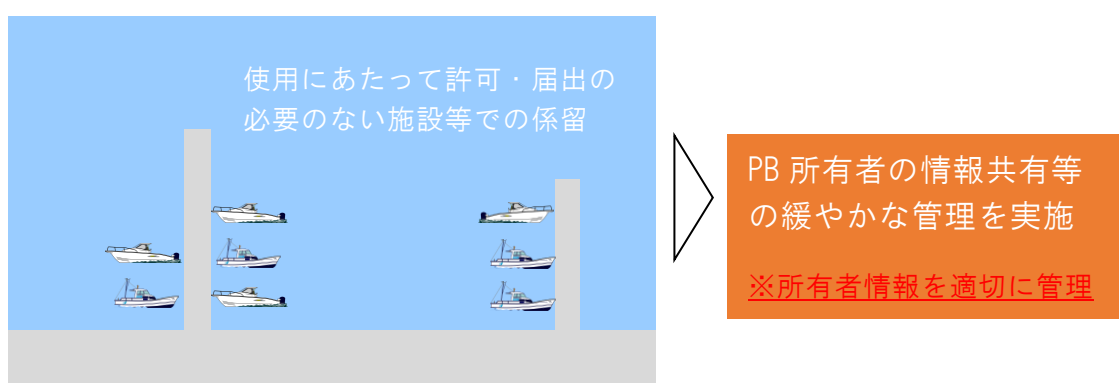


2) 利用等のすみ分けによって規制措置及び監督処分等を適切に実施するケース

放置等禁止区域の指定等規制の実施



3) 使用にあたって許可・届出が必要ない施設等に係留するPBを緩やかに管理するケース



PB＝プレジャーボート
(以下についても同意とする)

図 各水域の利用等競合の状況と想定される管理の程度

(1) 港湾

港湾区域においては、防災上の観点から個人による利用・占有が認められない水域・施設及び船舶航行等港湾機能に支障がある水域については、放置等禁止区域を指定し、水域管理者による規制措置を伴う適正な水域管理を行う。係留保管が可能な場所については、係留許可区域の指定や暫定係留施設を設置し、プレジャーボートの係留保管を行う。

一方で、上記のような港湾機能上支障のない水域については、水域管理者による規制の適用範囲や管理体制を緩やかにすることも可能であり、プレジャーボート所有者の情報が適切に把握できる範囲において、係留保管のためのスペースを開放していくことも考えられる。

(2) 漁港

漁港区域においては、漁港漁場整備法による放置等禁止区域の指定と漁港管理条例による施設の使用許可を適切に実施することにより、漁船とプレジャーボート等を整然とすみ分け、漁港の維持管理の適正化を図る。放置等禁止区域を指定しないと漁業活動の使用となる場所であっても、プレジャーボートの係留・保管を防ぐこと等はできないことに留意すること。

一方で、プレジャーボートの係留が漁業活動を妨げるおそれが小さい場合等は、係留を許容できる水域において漁港管理者による規制の適用範囲や管理体制の程度を緩やかにすることも考えられる。例えば、漁港管理者や漁業協同組合がプレジャーボート所有者の情報を把握し、名簿化することによって共有しているような場合については、許可艇扱いとしている事例がある。

(3) 河川

河川区域においては、基本的には個人による占有は認められていない。また、公的主体等が係留施設を整備するにあたっては、河川法第 24 条、第 26 条等に基づき許可を得る必要がある。許可を得た施設以外での係留については、放置等禁止区域の指定など、水域管理者による規制措置を伴う適正な水域管理を行う。

一方で、河口部の港湾、漁港との重複区域などで、治水上、利水上、河川環境上の支障の程度に応じて利用が認められる水域については、港湾管理者及び漁港管理者が、河川管理者と必要な調整を図った上で暫定係留施設の設置等により、プレジャーボートの係留を許可することも可能である。

8. 放置艇対策の取組事例

表 放置艇対策の取組事例一覧

	放置艇対策の取組	事例
港湾 1	放置等禁止区域の指定＋既存水域の活用（港湾管理条例改訂）	①宮崎県
港湾 2	放置等禁止区域の指定＋既存水域の活用 （プレジャーボート条例の制定）	②広島県
港湾 2	放置等禁止区域の指定＋マリーナ等施設の整備（誘導）	③神戸市 ④和歌山県
港湾 3	放置等禁止区域の指定＋海保による取締り＋代執行	⑤広島県
港湾 4	関係者の連携＋沈廃船の撤去・処分	⑥三重県
港湾 5	関係者の連携＋啓発活動	⑦京都府 ⑧和歌山県
港湾 6	対策推進の課題：当初計画からの方針転換	⑨名古屋港
港湾 7	対策推進の課題：係留保管場所の確保	⑩千葉県
漁港 1	既存施設を活用したプレジャーボート係留施設の確保、許可制の導入	⑪大分県
漁港 2	漁業協同組合によるプレジャーボートの係留・保管	⑫広島県
漁港 3	放置等禁止区域を設定しない漁港における漁港管理者、漁協による船舶情報の名簿共有化	⑬兵庫県
河川 1	罰則適用や廃棄処分を可能とする条例の施行による放置艇の適正化	⑭東京都
河川 2	不法係留船対策計画に基づく放置艇対策	⑮関東地整
河川 3	係留場所の確保増と係留対象船の減を両輪とした対策～河川管理者（中部地方整備局）と港湾管理者（三重県）との連携～	⑯中部地整
河川 4	重点的撤去区域を順次拡大し適正な水面環境を確保	⑰九州地整
その他 1	廃物認定にかかる取組	⑱横浜市 高知県
その他 2	F R P 船リサイクルシステムの活用・促進	—

1-①. 係留・保管場所の確保と規制措置の実施

■プレジャーボート対策基本方針の策定及び港湾管理条例の改正による使用許可制の導入(宮崎県)

- 宮崎県では、平成19年3月にプレジャーボート対策基本方針を策定し、以下の対策を実施。
 - ①係留・保管能力の向上:既存の係留施設等の有効活用
 - ②規制措置:放置等禁止区域の指定(港湾法第37条の3)
- 平成22年から平成30年にかけて、対策を実施した港湾で放置艇数が減少。

■対策の枠組みと効果(港湾、漁港、河川)

プレジャーボート3,787隻(H22調査時点) ※三水域で2,600隻以上の放置艇

(1) 係留・保管場所の確保

時間と費用をかけずに放置問題の早期解決を図る

- ①遊休係留施設の活用、**暫定係留施設への用途変更**
- ②民間等への水域の解放(水域占用許可)

(2) 規制措置(放置等禁止区域の指定等)

- ①港湾、漁港、河川の連携
- ②保管場所が確保された地域から順次指定
- ③港湾管理条例等によるプレジャーボート係留用施設使用料の制定



(資料)宮崎県資料

- 港湾区域(重複区域含む)の放置艇数は、平成22年から平成30年にかけて800隻以上が減少。
- 放置艇率(放置艇数/確認艇数)は、平成22年から平成30年にかけてその割合が約4割減少。
- 令和元年11月現在、港湾は重要港湾3港を含む14港、漁港は21港で制度運用中。

1-①. 係留・保管場所の確保と規制措置の実施

■プレジャーボート対策基本方針の策定及び港湾管理条例の改正による使用許可制の導入(宮崎県)

- 対策の具体的手順は、以下のとおり。
 - ① 隻数や利用実態を調査し、配置計画(案)と暫定係留施設の使用料(案)を作成。
 - ② PB所有者等への説明会を実施後、所有者代表や漁協などが参加する「利用者等調整会議」を開催。
 - ③ 適正利用計画を策定し、放置等禁止区域を公示。
 - ④ 利用者は施設使用にあたり、県に使用許可申請書を提出、県は許可証を発行。
- 宮崎海上保安部との合同パトロールによって、不法係留状態が解消(福島港)。
- 今後は、河川との重複区域(延岡港)での同対策の実施、未申請者・使用料未納付者への対応(徴収対策マニュアルの作成)、放置艇所有者調査の実施、廃船処理計画の策定等が課題。

■対策の具体的手順

- Step1 隻数・利用状況の実態調査
- Step2 配置計画(案)の作成
- Step3 暫定係留施設の使用料(案)の作成
- Step4 PB所有者等への説明会の実施
- Step5 「利用者等調整会議」の開催
- Step6 適正利用計画の策定
- Step7 放置等禁止区域の公示
- Step8 申請書提出(利用者)と許可証発行(県)

■宮崎県で使用する許可証



※使用許可は1年更新のため、許可証の下地色は1年で変更



■合同パトロールの実施状況



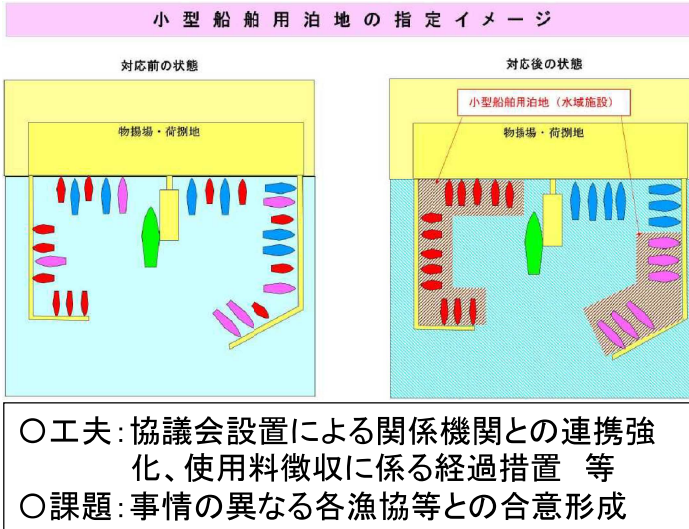
(資料)宮崎県資料

1-②. 禁止区域の指定と既存水域の有効活用

■係留・保管能力の向上とPB条例に基づく保管場所確保の義務化(広島県)

- 平成10年3月「広島県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例」制定(以下、PB条例)
- 平成30年3月「放置艇解消のための基本方針」策定【目標:令和4年度末までに放置艇0隻】
- ①水域を有効活用した保管場所の確保(小型船舶用泊地の設定)を行った上で、②PB条例による保管場所確保の義務化を実施する予定である。

①小型船舶用泊地の設定:全県的に放置等禁止区域を指定。PB条例により禁止区域の中でも漁業活動等に支障のない空間を「小型船舶用泊地」として設定し、そこでのPBの適正保管を図る。



年月	内容
H31.3	県内約200地区の「地区別実施計画」を検討(県)
R1.4	各漁協等との事前調整を開始
R1.9	改正条例及び規則の施行(係留の許可申請手続き等に係る規定の整備、使用料の設定)
R2.3	一部の地区においてPBの撤去指導を開始(見込)
R5.4	小型船舶用泊地における使用料徴収を開始

(資料)広島県

1-②. 禁止区域の指定と既存水域の有効活用

■係留・保管能力の向上とPB条例に基づく保管場所確保の義務化(広島県)

②保管場所確保の義務化:県独自の保管場所の届出の義務化及び登録制度を、条例制定に基づき実施の予定。

■広島県における対策実施のスケジュール



(資料)広島県

- R1.8 広島県海域利用審査会へ制度案の意見聴取
- R2.2 条例の改正(R3.3までは改正条例の周知期間とする)
- R3.4 改正条例の一部施行(新規PB購入者を対象に保管場所の県への届出を義務化)
- R5.4 改正条例の全面施行

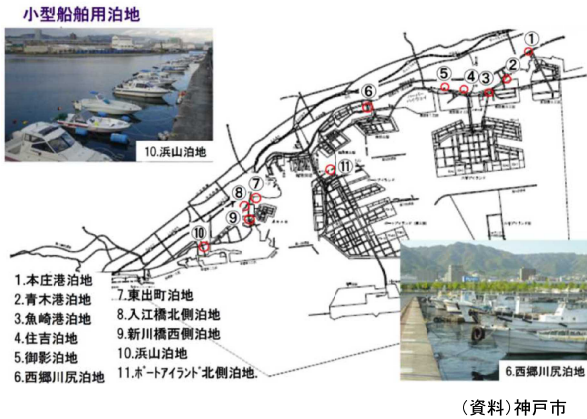
- 工夫:義務付けの施行に係る経過措置等
- 課題:保管場所(小型船舶用泊地)確保のスケジュール通りの進捗(各漁協との調整)

1-③. 禁止区域の指定とマリーナ等施設の整備・誘導

■ マリーナ等への移動を見据えた段階的な対策の実施(神戸市)

- マリーナ等への移動を見据えた段階的な対策の取組の手順は、①神戸港全域を放置等禁止区域に指定、②市内11か所に小型船舶用泊地(暫定係留施設)を設置、③当初予定の2年を超えて、小型船舶用泊地に留まっていた利用者からはマリーナ並みの料金を徴収、の流れである。
- 放置等禁止区域の指定から丸3年で、放置艇278隻のうち、7割がマリーナ等へ自主移動(約200隻)、3割が廃船となった。また、市による移動撤去は27隻実施した。

■ 神戸港における小型船舶用泊地の分布



■ 神戸港の暫定係留施設利用料金(月額)の推移

船舶の長さ	当初利用料金	値上げ後利用料金
	(H25年10月~H27年10月)	(H27年11月~H28年3月)
6m未満	4,200円/月	16,800円/月
6m以上~12m未満	5,250円/月	21,000円/月
12m以上	6,300円/月	25,200円/月

(資料)神戸市

■ 対策後における神戸港のプレジャーボートの動向

対策後におけるプレジャーボートの動向	隻数
a)水域占用船舶(小型船舶用泊地から移行した業務船)	102隻
b)水域占用船舶(業務船)	102隻
c)自主移動・廃船(割合は自主移動7割、廃船3割)	278隻
d)市による移動撤去等	27隻

…簡易代執行:9隻、撤去処分13隻、差押え:1隻、行政代執行:4隻

※業務船:曳舟や作業船、警戒船等、港湾関連業務に供する船舶、その他船舶の所有者や法人が事業の目的のために使用する船舶(神戸港放置艇対策要綱)

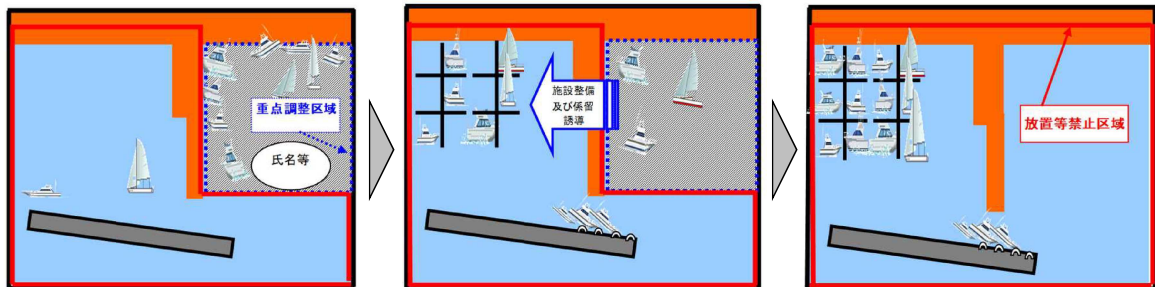
(資料)神戸市

1-④. 禁止区域の指定とマリーナ等施設の整備・誘導

■ 重点調整区域及び放置等禁止区域の設定(和歌山県)

- 和歌山県では、「和歌山県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例」第8条の規定に基づき、①「重点調整区域」を指定し、プレジャーボートの隻数に比べ係留保管場所が不足し、ハード対策が必要と認められる区域において、届出をすることで暫定的に係留できるものとした。
- この区域に係留するプレジャーボートの所有者は、氏名等の届出を行い、交付された届出済証をプレジャーボートに掲示することで、船舶は一定期間移動や撤去の対象とならない。届出によりプレジャーボートの所有者を把握することができる。
- ②係留施設整備により届け出のあるプレジャーボートに対し係留誘導し、③十分確保された時点で重点調整区域を解除し、放置等禁止区域となる。

■ 重点調整区域及び放置等禁止区域の設定の手順



① 放置艇が係留保管施設の収容数に比べて非常に多く、重点的な調整が必要な地区を条例により「重点調整区域」に指定する。その区域内に係留している者は、氏名等を届け出なければならない。

② 係留保管施設整備等による受け皿の確保に努め、届出により把握したプレジャーボートに対し係留誘導を行う。

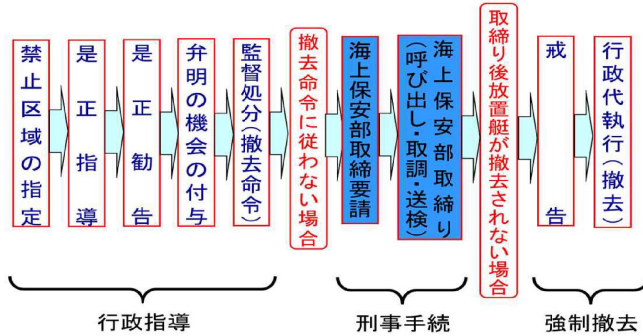
③ 係留保管施設が確保できた時点で「重点調整区域」を解除し「放置等禁止区域」に編入し、法令に基づく規制を行う。

(資料)和歌山県

1-⑤. 禁止区域の指定と海保による取締り

■海上保安部への取締り要請による取組の連携・強化(広島県)

- 広島湾地域において、禁止区域指定後、強制撤去を前提とした行政指導により160隻あった放置艇が1年間で約50隻減少した。
- 依然として残る放置艇110隻に対し、さらなる取組の強化が必要との認識から、海上保安部への取締り要請を行い、その結果、取締り要請事案13隻の自主撤去を含む放置艇70隻が減少した。自主撤去が進むことで代執行実施の負担軽減が図れる。



手続き	放置艇数	減少数
禁止区域指定前(平成19年10月時点)	約160隻	
是正指導開始(平成19年11月時点)	約150隻	△10隻
是正勧告開始(平成20年7月時点)	約130隻	△20隻
弁明機会の付与(平成20年8月時点)	約130隻	
監督処分開始(平成20年10月時点)	約110隻	△20隻
海保要請開始前	約110隻	
海保要請開始(平成20年12月時点)	約80隻	△30隻
海保要請後(平成21年3月時点)	約40隻	△40隻

■所有者に対する取締り予告書(警告書)への通知内容

- ① 違反事実
- ② 撤去しない場合、海上保安部に取締りを要請、通知から1ヶ月の履行期限を設定
- ③ その場合、刑事罰に処される可能性あり、1年以下の懲役または50万円以下の罰金(港湾法第61条の2)が課せられる
- ④ 船舶の行政代執行を行う可能性がある

■海上保安部への要請事案の件数と船舶所有者の対応

要請時期	件数	船舶所有者の対応
平成20年12月15日	7件	自主撤去
平成21年1月19日	3件	要請後に所有者が変更された1件を除き自主撤去
平成21年2月20日	2件	自主撤去
平成21年3月17日	1件	自主撤去
計	13件	

(資料)広島県

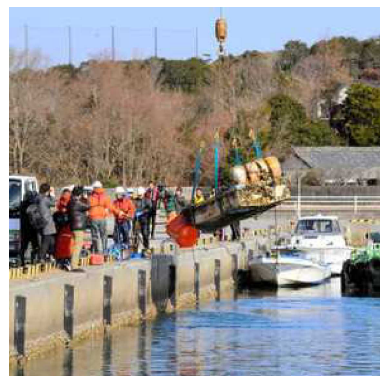
1-⑥. 関係者の連携と沈廃船の撤去・処分

■伊勢志摩サミットに向けた一斉取締り実施(三重県)

- 平成28年5月に三重県志摩市で開かれた主要国首脳会議(伊勢志摩サミット)では、開催に向け、三重県は、会場となる賢島周辺に放置されていた船舶の撤去を行った。
- 三重県は、テロ防止対策の一環で、不審物が置かれて警備に支障が出ないようにすることや良好な景観を保つことを目的に、海上保安部と連携し、発見された船舶12隻のうち、所有者判明2隻を除く10隻を処分した。10隻の処分費用は約320万円となった。
- このような国際的なイベントに合わせ、関係機関が連携し、一斉に取締りを強化することも成果を上げる一つの方法と言える。



作業船で廃船を引っ張り、近くの漁港でクレーンで引き揚げた



(資料)朝日新聞デジタル

1-⑦. 関係者の連携と啓発活動

■協議会によるパトロール及び啓発活動の実施(京都府)

- 京都府では、河川・港湾・漁港におけるプレジャーボート等による公有水面の秩序ある利活用と不法係留等の対策を行うことを目的として、「京都府プレジャーボート等係留対策協議会」を平成22年6月に設置した。
- 平成22年12月に「今後のプレジャーボート等係留対策基本方針」を策定した。
- 具体的な活動は、定期的な協議会の開催(設立当初年3回、その後年1回程度)、基本方針に基づき、府民、利用者等に向けた合同啓発パトロール(年2回)に取り組んでいる。
- パトロールには警察や海上保安庁も参加している。啓発活動のほか、放置等禁止区域の設定や既存施設の係留施設指定のための状況把握も目的の一つである。

■協議会構成メンバー

民間	漁業協同組合、小型船舶機構、小型船安全協会、釣船業協同組合、海難防止協会
国機関	河川国道事務所、港湾事務所、運輸支局、海上保安部
府機関	河川、港湾、漁港管理担当課、警察
市町	沿岸市町担当課

■主な活動内容

平成25年 7月26日	第9回協議会開催
平成25年 8月27日	舞鶴漁港周辺で放置艇の場所の確認と所有者に対する啓発活動
平成25年 8月29日	宮津港周辺で放置艇の場所の確認と所有者に対する啓発活動
平成26年 5月20日	第10回協議会開催
平成26年 9月12日	舞鶴漁港及び福田川で放置艇の場所の確認と所有者に対する啓発活動



プレジャーボート等係留対策協議会による合同パトロールの様子(平成25年8月27日)

1-⑧. 関係者の連携と啓発活動

■所有者のモラル向上を図るキャンペーンの実施(和歌山県)

- 和歌山県では、和歌山下津港大浦地区での放置艇100隻の解消をはじめ、放置艇集積地において集中的に取り組むを進めるため、平成25年度より「放置艇“0”大作戦」と命名し、報道機関、地元自治会、地元船舶愛好団体、地元船舶取扱事業者等と連携し、放置艇対策を推進している。
- テレビや新聞等のマスコミで取り組みが紹介されたことで、放置艇所有者だけでなく、一般市民に対しても放置艇対策を周知し、理解を得ることができた。

■和歌山下津港大浦地区での放置艇100隻解消の取り組み

手続き	年月	放置艇数	減少数
プレジャーボート所有者との移転協議開始	平成24年夏頃		
西浜小型船舶係留施設(217隻)供用開始	平成24年11月		
湊第一小型船舶係留施設(74隻)供用開始	平成25年3月		
撤去指示文書の一斉貼付	平成25年7月12日	100隻	
知事定例記者会見にて一斉指導を発表	平成25年7月30日	40隻	△60隻
指示書の一斉貼付	平成25年8月22日	30隻	△10隻
勧告書の一斉貼付	平成25年9月12日	17隻	△13隻
所有者不明物件強制撤去及び沈廃船処理	平成25年9月21日	12隻	△5隻
対象船舶の自主撤去完了確認	平成25年9月24日	0隻	△12隻
全作業完了、放置艇“0”達成	平成25年10月5日		



キャンペーン中職員が着用したジャケット

■対象船舶100隻の移動先

対応	隻数	内訳
自主撤去	95隻	正規係留施設への移動: 70隻 転売転出・自主廃船等: 25隻
沈廃船処理	5隻	—

※自主撤去が進むことで代執行実施の負担軽減が図れる



和歌山下津港大浦地区の対策前後の状況(左:対策前、右:対策後)

1-⑨. 対策推進の課題(当初計画からの方針転換)

■既存施設の活用計画からBP整備への方針転換(名古屋港)

- 名古屋港では、平成13年に有識者や関係行政機関を構成員とする協議会を立ち上げ、暫定係留区域の設定について検討。
- 一定の措置を講じた上であれば暫定利用可能と回答があった施設について、放置艇の集積数を検討・試算(幅5m/隻)したところ、554隻分を収容できる余力(水域)が存在した。
- 該当箇所には、愛知県の排水機場が設置されている。防災施設であり、かつ、護岸等の権利関係が複雑であることから、実際には、周辺にプレジャーボートを係留することは困難。
- 新たな係留保管場所として港湾計画の中で、新規に名古屋港西側にポートパーク(弥富ポートパーク)を整備することで、問題解決を図ることを決定。

■名古屋港 A地区例

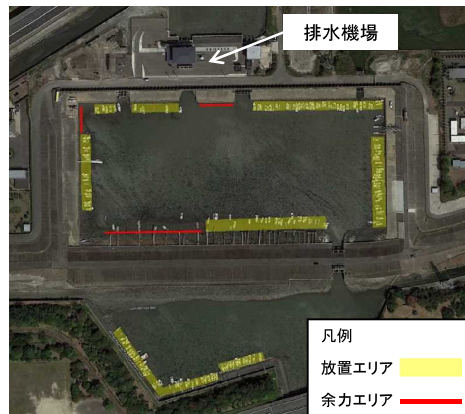
【当初想定】

- ・ 対象施設:護岸等
- ・ 一定の措置を講じた上で暫定的に収容可能

【検討後】

- ・ 北側の排水機場により係留施設の使用不可

項目	隻数
収容可能隻数	230隻
放置艇数	174隻
収容余力	56隻



■弥富ポートパーク整備計画



(資料)名古屋港湾計画

1-⑩. 対策推進の課題(係留保管場所の確保)

■保管場所の不足と処分費用の予算確保の課題(千葉県)

- 千葉県では、「プレジャーボート係留保管適正化計画」(第4期計画)(計画期間:平成30年1月～平成34年12月までの5年間)に基づき、目標年度の平成34年に平成22年9月時点の放置艇1,700隻を850隻に半減させることを目標としている。
- 平成29年1月の調査時点で放置艇数は約1,600隻確認され、約9割が東京湾域に集中している。
- 千葉県が取組む具体的な放置艇対策は、県プレジャー条例に基づき、「係留適正化区域」と「重点適正化区域」を指定し、放置艇所有者に指導、強制移動等の措置をとることができる。現在、重点適正化区域は6箇所指定しており、船舶の移動や簡易代執行も実施している。
- 放置艇対策のフレームはあるものの対策が進まない理由は、放置艇が集中する東京湾側に保管場所が圧倒的に不足し移動先を指導できないことがある。また、移動した船が所有者不明の場合、移動・処分に係る費用請求ができず、公費で賄わなければならないため処理が進んでいない。

■放置艇隻数推移

調査年度	放置艇
平成7年	1,356
平成10年	1,684
平成13年	2,900
平成16年	2,387
平成19年	1,782
平成22年	1,701
平成25年	1,650
平成29年	1,585

■放置艇分布

地区名	放置艇	割合
葛南地区	184	12%
千葉地区	189	12%
市原地区	173	11%
君津地区	698	44%
館山地区	195	12%
東京湾域計	1,439	91%
その他	146	9%
	1,585	100%

■「重点適正化区域」指定6箇所




(資料)千葉県

1-⑪. 既存施設を活用したプレジャーボート係留施設の確保、許可制の導入(大分県)

- 大分県は、平成31年4月に「大分県プレジャーボート等の係留保管の適正化に関する条例」を制定、令和2年4月に「漁港管理条例」を改正。
- 既存施設を活用したプレジャーボート保管施設の確保とともに、放置等禁止物件・区域の指定、許可施設の指定を実施。

【対策の概要】

<p>(1) 条例の整備、放置等禁止区域の指定</p> <p>○プレジャーボート対策の条例制定 河川、港湾、漁港が連携して放置艇対策に取り組むため、県の姿勢を示した「大分県プレジャーボート等の係留保管の適正化に関する条例」を制定(平成31年4月施行)。</p> <p>○漁港管理条例の改正 現行条例にプレジャーボートの許可制を導入するため、許可施設の指定と使用許可、使用料の納付等の項目を追加(令和2年4月施行)。</p> <p>○放置等禁止物件・区域の指定 漁港漁場整備法第39条第5項に基づき、放置等禁止物件と区域を指定。</p>	<p>(2) 適切な配置の検討</p> <p>○漁業活動等への支障のない区域、安全上問題のない漁港区域に限り、係留可能。</p> <p>○係留許可施設の検討にあたっては、漁協や利用者と調整。</p>	<p>(4) 管理体制の強化</p> <p>○施設の無許可利用の所有者に対して、許可申請するよう指導し公平性を確保。</p> <p>○放置等禁止区域の放置艇については、撤去、移動の指導・命令、代執行により放置等禁止区域内の放置艇ゼロを目指す。</p>
	<p>(3) 係留施設の確保</p> <p>○船舶所有者が管理者に無断で整備した係留施設については、法令上の手続きや安全性について問題がない場合に限り、引き続き利用することを認める。</p> <p>○係留施設の係船環境などを県が新設・更新し係留施設を確保。</p>	<p>(5) 市町村との連携</p> <p>県で行う放置艇対策の取組各市町村の漁港管理者へ提供し、全県下で放置艇対策を導入。</p> <div style="text-align: center;">  <p>鉄製係船環の老朽化 → ステンレス製に交換</p> </div>

1-⑫. 漁業協同組合によるプレジャーボートの係留・保管 (広島県横田漁港)

- 横田漁港(広島県福山市)において、水産物の陸揚げを行っている家廻り地区ではプレジャーボートとのトラブルが頻繁。横島漁協は、漁船の利用頻度が比較的に少ない向地区へ漁港内のプレジャーボートを集約するため、プレジャーボート用の浮桟橋、駐車場等を整備し、「横田シップステーション」として運営することを決定。
- 「横田シップステーション」は平成29年6月に供用開始されたが、本件は地域住民のニーズを反映させた施設であり、また、漁港管理者が同時期に放置等禁止区域を指定したため、浮桟橋の入艇率100%となっている。横島漁協が支出した工事費は、施設使用料の収益により15年間で償還する計画である。
- これらの取組によって、放置艇277隻(平成26年度)から148隻(平成30年度)に減少。

【横田漁港の概要】

登録漁船数 (3t未満～5t)	46隻
属地陸揚量	102t
陸揚金額	9400万円
主な魚種	たこ類、たい類、ひらめ・かれい類他

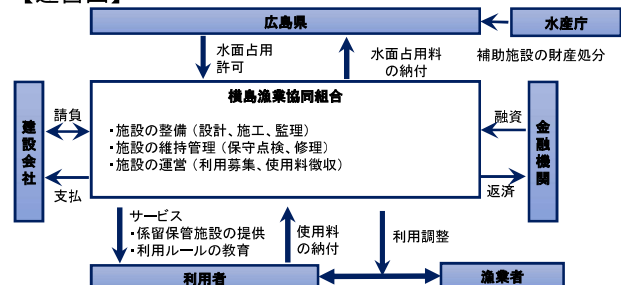
出典：漁港港勢調査(H27)

【放置艇、許可艇数】

H26時 放置艇	H30時 放置艇	H30許可艇
277隻	139隻	148隻

出典：PB全国実態調査(H26,H30)

【運営図】



【横田シップステーション】



【横島漁協が整備した浮桟橋】



1-⑬. 放置等禁止区域を設定しない漁港における漁港管理者、漁協による船舶情報の名簿共有化（兵庫県室津漁港）

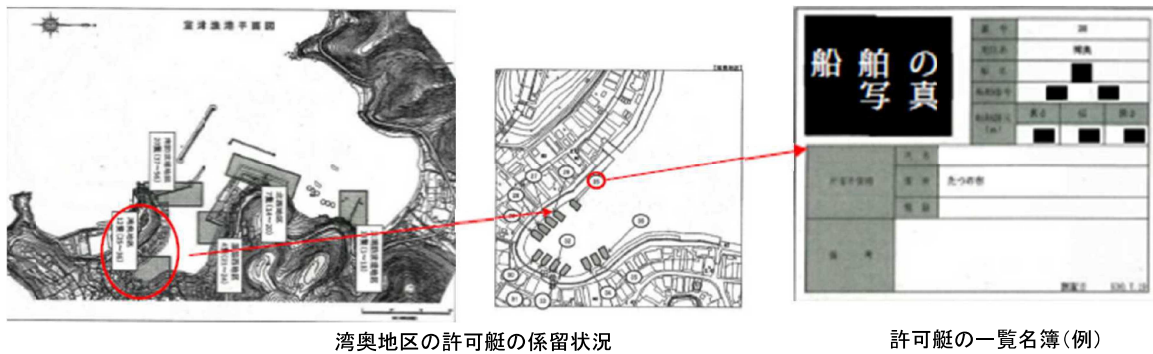
- 兵庫県は、平成24年2月に一部の漁港において、放置等禁止区域以外にあって漁業活動を妨げるおそれなく、航行の支障や船舶の流出のおそれがない状態のプレジャーボート(以下、PB)について、その船舶の情報(船舶登録番号や写真、所有者の氏名、住所)を漁業協同組合と漁港管理者(県)が共同で把握している場合には、放置艇扱いせず許可艇扱いすることとした。
- 平成30年度に室津漁港において、漁協と管理者が係留するPB所有者の情報を共有する名簿が完成したことにより、漁港内で係留している56隻のPB所有者情報が共有され、許可艇扱いとなった。

このため、PB全国実態調査(H26)の放置艇数は62隻であったが、平成30年調査時に漁港内で係留している56隻のPBは許可艇扱いとなり、無許可係留艇(沈船、廃船)は3隻まで減少。(なお、別途3隻が移動等により減少)

【室津漁港の放置艇、許可艇数】
出典:PB全国実態調査(H26、H30)

漁港名	平成26年	平成30年	
	放置艇数	放置艇数	許可艇数
室津	62隻	3隻	56隻

【PBの情報を共有する一覧名簿の作成】



湾奥地区の許可艇の係留状況

許可艇の一覧名簿(例)

1-⑭. 罰則適用や廃棄処分を可能とする条例の施行による放置艇の適正化(東京都)

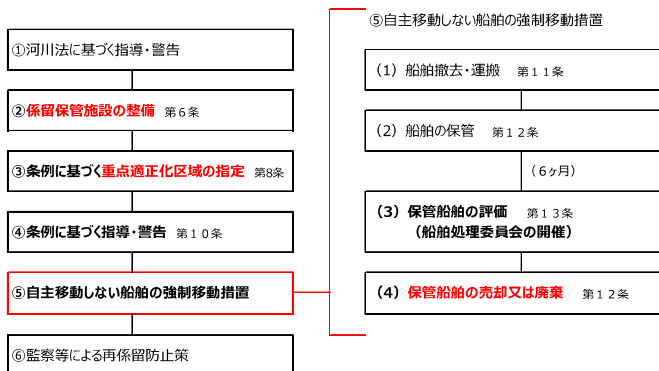
放置艇の深刻化と適正化条例の制定

東京都の河川・港湾区域における放置艇は当初1,000隻を超えており、河川環境の悪化、自然災害発生時の二次災害等が懸念されていた。



平成14年度「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例」施行
【目的】放置艇の効率的かつ迅速な解決による水辺の秩序と景観の回復

条例による放置艇の適正化の流れ



区域の指定と係留保管施設の整備状況

区域指定年度	対象河川	係留保管施設の有無 [※]
平成14年度	新河岸川	なし
平成14年度	新中川	あり
平成16年度	旧江戸川	あり
平成18年度	新芝川	なし
平成19年度	綾瀬川	なし
平成19年度	中川	なし
平成20年度	海老取川	あり
平成20年度	築地川	なし
平成27年度	亀島川	あり
平成27年度	堅川	あり
平成28年度	呑川	あり
平成29年度	小名木川	あり
平成29年度	中川(全川)	なし
	七号地貯木場跡	あり

条例による取組の成果と効果

- ★ 都内管理河川における放置艇の数は、H14年度の1050隻から **H30年度の212隻へ減少**
- ◆ 重点適正化区域等に適用される罰則等により、**放置艇の新規流入を防ぐ**
- ◆ 強制執行後、一定期間を経過した船舶について、**売却又は廃棄処分が可能**

1-⑯. 係留場所の確保増と係留対象船の減を両輪とした対策

～河川管理者（中部地方整備局）と港湾管理者（三重県）との連携～

■不法係留船対策に関する協議会による放置艇対策

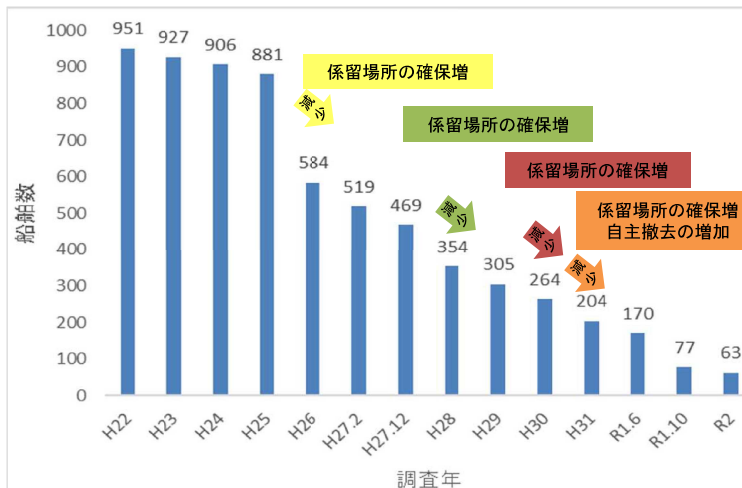
- 三重県の勢田川、五十鈴川及び大湊川と重複する宇治山田港には、長年にわたり多くの船舶が係留されており、平成22年の調査では900隻を超える不法係留船が存在。
- 平成21年11月、中部地方整備局、三重県では、安全かつ秩序ある水面利用の維持、促進を図っていくため、伊勢市、地元自治会、警察、漁業関係者等で構成する「勢田川等水面利用者対策協議会」を設立。
- 平成22年4月、中部地方整備局、三重県及び伊勢市は同協議会の協議を通じて「勢田川等不法係留船対策計画」を策定し、強制的な撤去措置を執る必要があると認められる範囲を「重点的撤去区域」に指定。

【重点的撤去区域及び放置等禁止区域】



凡例
 放置等禁止区域に指定済み
 放置等禁止区域に指定予定 (H30年度より段階的に指定)

【不法係留船推移】



1-⑯. 係留場所の確保増と係留対象船の減を両輪とした対策

～河川管理者（中部地方整備局）、港湾管理者（三重県）の取組～

■係留場所の確保増と係留対象船の減

- 協議会では「Ⅰ 係留場所の確保増」と「Ⅱ 係留対象船の減」を両輪とした対策を促進することとし、①治水上支障のない既存施設を活用すべく公募により決定した係留施設や民間マリーナに対し、②河川法・港湾法に基づく占用許可を与えることで、③係留場所を確保するとともに、④不法係留船の所有者に対しては、是正指導(周知・警告等)を行うことにより、⑤船舶の自主撤去を進めている。
- 自主撤去されない船舶等に対しては、簡易代執行等による強制撤去を実施。

【係留場所の確保増と係留対象船の減】

Ⅰ 係留場所の確保増				
H27	H28	H29	H30	R1
・ 現状施設の活用 (占用主体は公募による) ・ 民間マリーナの活用 ・ 新規施設の設置				

Ⅱ 係留対象船の減				
H27	H28	H29	H30	R1
是正指導		強制撤去		
・ 協議会方針周知 (撤去指導) ・ アンケート調査 ↓ ・ 注意書、警告書送付 ・ 現地へ警告看板設置		・ 指示書交付 ↓ ・ 監督処分 ↓ ・ 行政代執行		



【是正指導による自主撤去】



【所有者不明船の撤去】

【係留場所の確保】

- これまでの取り組みにより、当時900隻以上あった不法係留船は令和2年時点で63隻に減少。
- 引き続き、不法係留船の更なる減少とそのため必要となる係留場所の確保に努めていく。

1-⑰. 重点的撤去区域を順次拡大し適正な水面環境を確保(九州地方整備局)

■遠賀川における不法係留船対策

●概要

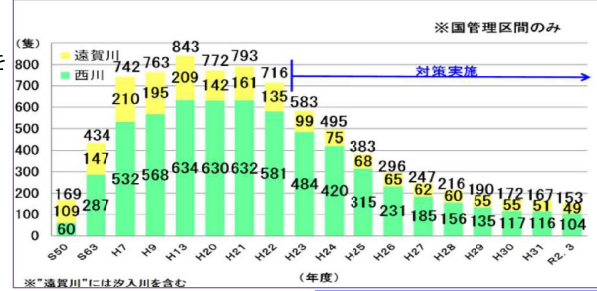
遠賀川水系では、バブル期にプレジャーボートの所有が増加した結果、遠賀川河口部周辺・西川において、多数の船舶が係留され、周辺地域への治水上の問題や環境問題(ゴミ・騒音)が深刻となっている。このため、遠賀川河川事務所では、H20年より本格的な不法係留船対策を実施している。

●河川管理者の対応

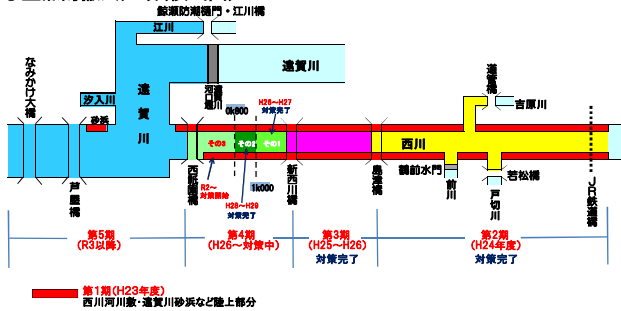
「遠賀川河口域利用対策協議会」及び「遠賀川下流部利用者会議」での意見をふまえ、以下のとおり対策を進めている。

- ・平成23年2月「遠賀川河口域における不法係留船対策に係る計画」策定
 - ・平成23年6月～「第1期重点的撤去区域」の対策実施
 - ・平成24年4月～「第2期重点的撤去区域」の対策実施
 - ・平成25年4月～「第3期重点的撤去区域」の対策実施
 - ・平成26年10月～「第4期重点的撤去区域(その1)」の対策実施
 - ・平成28年7月～「第4期重点的撤去区域(その2)」の対策実施
 - ・令和2年2月～「第4期重点的撤去区域(その3)」の対策実施
- 今後も、順次重点的撤去区域を拡大していき、対策を推進していくと共に、再係留防止措置を実施していきます。

国管理区間における不法係留船隻の推移状況



●重点的撤去区域(模式図)



H27. 2. 27 簡易代執行の様子

第4期重点的撤去区域(その2)の係留状況推移



1-⑱. 廃物認定にかかる取組(横浜市・高知県)

■横浜市の条例制定の例

○横浜市では、「横浜市放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例」を定め(平成3年9月)、沈船等の廃物認定の手続き等を規定している。

(廃物認定)

第15条 市長は、第10条第1項の規定による調査を行ったにもかかわらず**所有者等を確認できなかったときは**、当該放置自動車又は沈船等を、次条に規定する**委員会の判定を経て、廃物として認定することができる。**(以下省略)

2 市長は、前項の認定を行おうとするときは、あらかじめ、その旨を公告しなければならない。

(放置自動車及び沈船等廃物判定委員会)

第16条 放置自動車及び沈船等の廃物認定その他市長が必要と認める事項について、市長の諮問に応じ、調査し、審査し、及び判定するため、横浜市放置自動車及び**沈船等廃物判定委員会を置く。**

■高知県が定める沈廃船の定義

○高知県では、簡易代執行を実施するに当たって、「放置艇」及び「沈廃船」の定義を明確にし、各水域管理者が容易に判断できるような体制づくりを行っている。

【廃船】

1. 漁船・PB共通

ア) 状態から判断して、3年以上使用されていない(船体の朽腐・港内滞留水・ビルジ等の発生、破損状況等、客観的に廃棄物の状態にあると判断されるもの)

イ) 沈船となる恐れのある船舶

ウ) 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、船上に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)

2. 漁船の場合

ア) 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)

3. PBの場合

ア) 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】

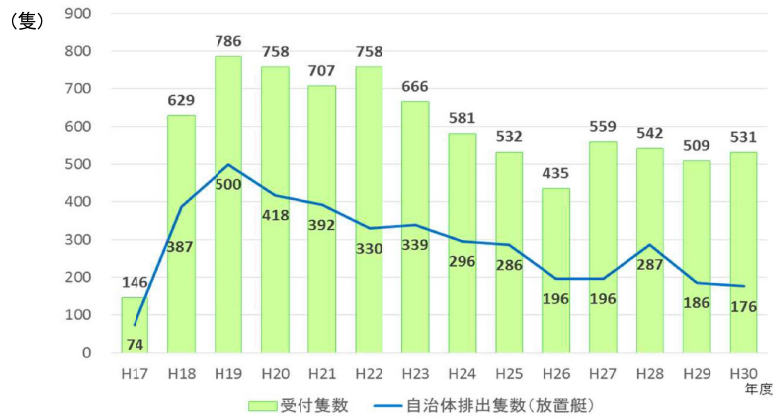
ア) 水没している船舶

1-⑱. FRP船リサイクルシステムの活用・促進

- メーカー団体が生産者責任の観点から構築したFRP船のリサイクルシステムは、年間利用隻数が500～600隻程度で推移。
- 日本マリン事業協会では、毎年度、都道府県や市区町村局等1,000を越える自治体へFRP船リサイクルシステムに関する広報用チラシを配布し、周知に努めている。
- 各自治体ではホームページ等を活用し、システムに関する情報発信を行っているほか、自らが簡易代執行等を行った際に撤去後の船舶の処分に関しシステムを活用。



同システムを活用することで廃船処理を加速させ、放置艇の発生を抑制



(資料) 一般社団法人 マリン事業協会資料より海事局船舶産業課舟艇室が作成
 図 FRP船リサイクルシステムの活用状況の推移