

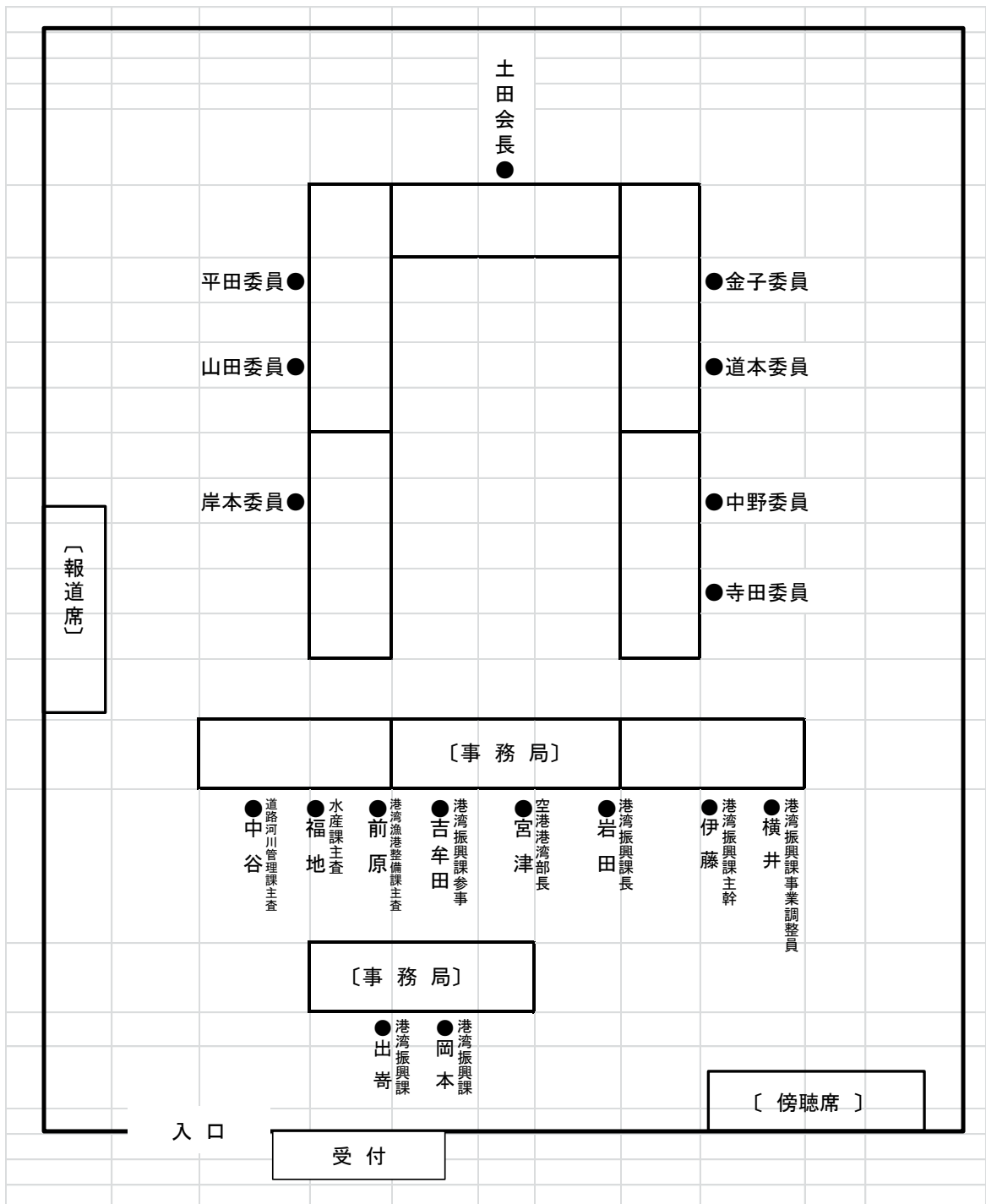
平成 29 年度第 3 回
広島県海域利用審査会

平成 29 年 10 月 24 日 (火)

広 島 県

目 次

1	開 会	1
2	空港港湾部長あいさつ	1
3	議 事	2
4	閉 会	27



平成 29 年度第 3 回広島県海域利用審査会

- 1 開催日時：平成 29 年 10 月 24 日（火）
開会 10 時 00 分 閉会 12 時 00 分
- 2 開催場所：広島市中区基町 10-52
県庁農林庁舎 1 階第消費生活課研修室
- 3 議題：放置艇解消のための基本方針の策定について
- 4 委員の現在数：10 名
(1) 出席委員： 8 名
(2) 欠席委員： 2 名

1 開 会

開会 10 : 00

事務局(吉牟田)	<p>お待たせしました。</p> <p>寺田委員が若干遅れられているようではありますが、お時間になりましたので、ただ今から平成 29 年度第 3 回広島県海域利用審査会を開催いたします。</p> <p>まず、前回もご説明させていただいたところですが、本審査会は公開となっております。資料及び議事録についても、後日 HP にアップすることとなっておりますので、ご承知おき下さい。</p> <p>それでは、開催に当たりまして、広島県空港港湾部長の宮津からごあいさつを申し上げます。</p>
----------	--

2 空港港湾部長あいさつ

事務局(宮津)	<p>皆様おはようございます。広島県の宮津でございます。</p> <p>本日はお忙しいところ、お集まりいただきましてまことにありがとうございます。</p> <p>今年度、地方港湾・漁港を含めた県全体の放置艇の解消方策を整理する「基本方針」をご議論いただいておりますけれども、全 4 回のうち、今日で 3 回目を迎えることとなりました。</p> <p>7 月に、まだ暑いころでございましたけれども、第 1 回ということで、基本方針の策定に当たっての考え方についてご議論いただきまして、その後、8 月において、類型別対応方針をご議論いただき、係留可能な場所について事務局の方からご説明し、委員の皆様方に、真摯なご議論をいただいたところです。</p> <p>今回は、前回に引き続き、基本方針の特に重要な項目として残っておりました、許可・料金設定のあり方と利用者団体等の活用の方策、廃船処理の方法、県民への意識啓発、及び、保管場所確保の義務付け、まだまだいろいろご議論いただくことが残っておりますので、引き続いて、委員の皆様のご意見を頂きたいと考えております。</p> <p>どうぞよろしくお願いいたします。</p>
---------	--

3 議 事

事務局(吉牟田)	<p>なお、会議に先立ちまして、本日の会議につきましては、土井委員と飯岡委員が、諸般のご事情により欠席されておりますので、ご報告させていただきます。</p> <p>また、寺田委員に置かれましては、ご都合により、11時半でご退席いただきますので、あらかじめご報告いたします。</p> <p>それでは、土田会長、議事についてよろしく申し上げます。</p>
土 田 会 長	<p>それでは、これから、議事に入らせていただきます。よろしくお願いたします。</p> <p>なお、本日の議事記録署名者につきましては、金子委員にお願いいたします。</p> <p>今年度第3回の本日の会議については、第1回、第2回に引き続き、放置艇対策の新たな基本方針の策定について、県から審査会に意見を求められておりまして、この答申を目指して委員会でやっております。</p> <p>第1回、第2回の中で、広島県の現状について説明いただき、かなり活発にご意見をいただいたと思いますが、残された論点について、少しずつ収斂させて答申に向けていきたいという気持ちでご議論いただければと思いますので、よろしく申し上げます。</p> <p>それでは、申請されている内容、及び、県の意見について説明をいただきたいと思っております。お願いいたします。</p>
事務局(伊藤)	<p>それでは、審査会資料の1ページをお開きください。</p> <p>平成29年7月11日付けで知事から広島県海域利用審査会に対して諮問させていただいております、「放置艇解消のための基本方針」について、これまで7月、8月と2回の審議をしていただきました。</p> <p>第1回審査会では、県内の放置艇の概況を説明し、基本方針を策定していく趣旨や県の目指すべき姿を明らかにし、御審議いただきたい項目についてお示ししました。</p> <p>策定趣旨としては、従前の「係留保管施設の整備」と「放置等禁止区域の指定による規制」を両輪とした放置艇対策を補完して放置艇解消を加速するための、既存ストックを活用した柔軟な対策などを定める基本方針を策定するというものであり、目指すべき姿としては、平成34年度までに県全体の放置艇をゼロにすることであることを事務局からお示しました。</p> <p>第2回審査会では、まず、基本方針の対象船舶を明確にするため、船種ごとの定義を整理し、基本方針の対象とする船種を確認させていただきました。すなわち、基本方針の対象とするのは、プレジャーボートですが、漁船についても、放置等禁止区域における禁止対象や廃船処理の対象とすることから、漁船も基本方針の対象の一部に入れるということを御説明いたしました。</p> <p>それから、状況が異なる各現場への具体的な対応の類型としてまとめた「類型別対応方針」ですが、これについては、A類型からE類型までの五つの類型を定め、漁業活動や航行障害が生じないと判断され、プレジャーボートの係留を認める類型、すなわちC・D・E類型を創設し、既存ストックの中に係留可能場所を設定していく事務</p>

局案を説明しました。

続いて2ページの既存ストックを活用した柔軟な対策ですが、基本的な考え方は、既存ストック、既存ストックとは、ここでは、現存する港湾・漁港の水域施設や設置済みの棧橋、係船環等の係留設備のことを指しておりますが、これらを柔軟に活用して、係留保管施設以外にも、プレジャーボートの係留可能場所を確保していくというものでございます。

係留を可能とする場所、施設については、具体的には、船舶の通常の係留利用に支障がないと認められる県整備の既存の水域施設である泊地及び船だまり並びに係留施設である岸壁の前面水域の他、防波堤等の外郭施設に囲まれた水域及び天然・人工の入り江内の水域について、従前の係留実態や地元関係者の意見を聴取して決定してまいりたいと思います。

設置を可能とする係留設備については、具体的には、施設に特段の構造上の支障が生じないと認められる棧橋、渡橋、はしご、係船環、係船柱、防舷材、ロープなどについて、柔軟に対応していきたいと考えております。

その他、係留保管施設が整備され、又は係留可能場所が設定されるまでの間の時限的な許可を与えるための暫定係留の概念を用いることや駐車場の自主的確保、地元住民による係留に対する扱いについて、御説明いたしました。

以上が、前回までの御審議の項目の内容でございます。

続いて、今回の第3回審査会において御審議いただきたい事項としては、基本方針に整理する残りの項目ということになりますが、概要を説明させていただきます。

まず、許可・料金設定のあり方についてでございます。

係留許可の手法としては、水域の占用許可と水域施設の使用許可という二つの手法が考えられますが、事務局案の結論としては、係留可能場所を水域施設である「小型船舶用泊地」として指定し、施設の使用許可として扱うことにさせていただきたいということについて、お諮りしたいと思います。詳細は、4ページで御説明します。

次に、料金設定の考え方についてです。小型船舶用泊地の料金につきましては、既存ストックの活用を前提として、他の係留保管施設との均衡を考慮した料金水準にしたいと思っております。

また、料金の使途については、施設を適正かつ安全に維持管理していくための管理費用、それから廃船費用等に充てていきたいと考えております。

続いて、利用者団体等の活用についてでございますが、基本的な考え方は、許可事務の効率化のため、団体に対する許可手続を導入していくということと、既存のローカルルールを尊重し、利用調整を円滑に行うため、団体に管理業務の一部を任せすることも検討していくというものでございます。

詳細は、7ページから8ページにかけて記載しておりますので、後ほど御説明したいと思っております。

3ページをお開きください。

廃船処理の促進についてでございますが、廃船の定義の明確化によって、今後、外形上明らかな廃船と認められるものの他、一定の期間同一の場所に放置されている所

有者不明船も廃船とみなし、廃船処理の早期着手を図っていききたいということがまず一つあります。

それから、廃船処理については、十分な所有者調査により所有者又は相続人を突き止め、撤去指導による任意解決を目指すのを原則としますが、所有者が不明で、任意解決が不可能な場合、簡易代執行により県において処分を検討していくこととなります。

処分といっても、初めに廃棄処分ありきということではなく、売払いができるものは売り払って県の収入にするようになります。日本の中古船は、海外で高い評価を受けており、東南アジアを中心にその需要は大きいというお話もお聞きしております。積極的に売払いの方策を検討しながら、できるだけ廃棄処分の費用を抑えるようにしたいと考えております。

しかしながら、廃船の処分は、やはり、廃棄処分が圧倒的に多いはずなので、その費用については、小型船舶用泊地の使用料を財源として活用することを検討していききたいと考えております。

詳細は、10 ページで御説明したいと思います。

続いて、県民への意識啓発ですが、基本方針の県民への周知を適正に図っていく必要がありますが、県のホームページや県民だよりへの掲載、それから関係機関と連携した広報の取組などを実施していききたいと考えております。13 ページで御説明いたします。

最後の項目ですが、保管場所確保の義務付けについてです。

船舶については、自動車のように新規登録時に警察の車庫証明がなければ登録できないような制度になっていないため、登録時に保管場所の証明を義務付けるよう国に法制化を求めてまいります。その実現には時間を要することが想定されるため、プレジャーボート条例の一部改正によって、県独自の保管場所確保の義務化を検討していききたいと考えております。

詳細は、15 ページで御説明したいと思います。

基本方針の構成内容の概要説明は、以上でございます。

それでは、4 ページを御覧ください。

本日の審議項目の御説明に移らせていただきます。

事務局案ですが、許可・料金設定のあり方ですが、まず、係留許可については、港湾法又は漁港漁場整備法に規定する港湾施設・漁港施設の一つである水域施設の「泊地」の使用許可として、船舶ごとに許可するのを基本としたいと考えております。

水域施設は、小型船舶用泊地としてその区域を指定してまいります。

ただし、民間団体等がマリーナ等を設置・運営していく場合は、係留保管施設の占用ですので、従前と同様に水域の占用許可で対応することとします。

中ほどの権原付与ですが、権原とは、法律用語で、一つの法律行為を正当化する根拠のことをいいますが、例えば、駐車場に車を停めることを正当化する権原は、その土地の所有権や賃借権ということになります。

プレジャーボートの小型船舶用泊地への係留許可により、権原として、施設の使用

権を与えることとなります。

係留船舶の水域の利用形態は、単なる係留・停泊にとどまり、水域を排他・独占的かつ継続的に占有している状態、すなわち、占有している状態には該当しないという見解が国から出ておりますので、小型船舶用泊地として指定し、占有許可でなく、施設使用許可を与えることとしたいと思っております。

ただし、横田漁協のような、民間団体によるマリーナの泊地として海域を利用する場合は、固定された工作物である係留保管施設による水域に対する面的な占有許可により対応したいと思っております。

また、一般海域についてですが、基本的には、港湾・漁港内に指定する小型船舶用泊地を係留可能場所として設定して、そこで泊地に対する使用許可を出していきますので、一般海域での係留は、原則として、認めない方針にしたいと考えております。

ただし、近隣に適当な係留保管場所がない場合など、一般海域の入江などで支障がないと認められる場所に限り、港湾法第2条第6項の規定による施設認定、泊地としての施設認定を国から受けた上で、施設使用許可によることとしたいと考えております。

(2)の料金設定でございます。料金、施設使用料は、施設の使用の反対給付として徴収するものですが、その用途については、施設の維持管理費、廃船処理費等に充てるものとして、他県における先行事例を参考としたいと思っております。また、問題の料金水準については、次のことを考慮したいと考えております。

まず、①ですが、既存ストック、すなわち、港湾・漁港の既存の防波堤、岸壁などの活用を前提に、既存の公営係留保管施設のサービス水準及び料金との均衡を考慮した料金水準にしたいと考えています。

それから、②ですが、特に地方部における民間マリーナの料金との均衡を考慮する必要があると思っております。例えば、福山市内海町の横田シップステーションの料金は、6ページに記載しておりますが、小さいもので、月額5,400円、年額64,800円の水準です。

③ですが、利便性と表現しましたが、現行の港湾施設管理条例においては、重要港湾以上と地方港湾の料金区分を行っており、同様の区分が必要ではないかと考えております。

料金設定の方向性について、委員の方々の御意見をお聞かせいただければと思っております。

5ページをお開きください。

漁業権との関係ですが、県内海域の大部分において、沿岸まで共同漁業権が設定されており、小型船舶用泊地の指定に伴い、漁業権者との協議・承諾書徴収が必要になってまいります。

漁業権との関係について、何か御意見があれば、頂戴したいと思っております。

地元住民による係留についてですが、船舶を係留すること自体は、地元であろうが、部外者であろうが、同一の行為でありますので、行政の公平性確保の観点からは、本来、何らかの扱いの差を付けるべきではありません。

しかしながら、地元住民の場合は、住所と係留場所が近接しているため、騒音、駐車、ごみ投棄などの周辺環境の悪化の問題が生じにくく、また、漁船への支障にもなりにくい、古くから自分たちの集落の海として親しみ、清掃活動など、自治的な活動もなされている箇所が少なくないなど、慣習法、ローカルルール、地域的秩序といったものが成立している地区もあるものと思われます。料金については、差を付けるのはちょっと難しいのではないかと考えているのですが、ただ、離島の場合は、生活に必要なものなのでという理屈もあつたりして、迷っておりますが、料金ではなく、場所、つまり、係留場所の優先的な確保については、地元住民に対する配慮はなされても許されるのではないかとということも考えておりますので、御意見を頂ければと思います。

5 ページ中ほどの図は、施設使用許可と水域の占用許可のイメージを表したものです。

使用許可は、小型船舶用泊地として指定し、施設の使用許可として許可します。この際、船舶の長さを基礎として料金算定を行いますが、栈橋の延長も算定基礎に加えることとしたいと思います。

占用許可は、個々の船舶が水域を占有することに対する許可であり、船舶や栈橋の面積を基礎に料金算定を行うようにするというものです。

6 ページの(1)は、県整備の係留保管施設の最小区画分の料金表です。陸上施設を十分に備えた観音マリーナの料金は高く、月額約 25,000 円、ボートパーク福山は月額約 10,000 円、廿日市市の地御前漁港の簡易艇置施設は月額 3,490 円となっております。

(2)は、民間等の係留保管施設の料金表です。民間施設は、陸上施設を備えており、顧客の対象も高価な船舶の所有者としているものもありますので、高いところは高いようになっています。福山市整備の内海フィッシャリーナで月額約 25,000 円、横田シップステーションで月額 5,400 円という状況です。

(3)は、他県の簡易な係留施設の料金表で、船舶の長さを 7.5メートルと想定したものです。

香川県の例は、基本的に既存ストックのままで、一部県において、係船環、外灯、看板等の設置をしています。使用料を原資にしたものですが、この他、港湾の浚渫や廃船の処理にも活用しています。

料金は、1隻当たり船長 1mにつき、月額 320 円から 640 円とし、栈橋の長さも加えることとしています。県で整備した係船環やはしごがある場合は、別に料金を取るようになっています。

船長 7.5mとしますと、月額 2,400 円から 4,800 円、年額 28,800 円から 57,600 円となります。

徳島県の例は、香川県と同様に基本的に既存ストックのままで、係船環がない箇所は、県が設置しております。

料金は、1隻当たり船長 1mにつき、月額 425 円から 500 円とし、栈橋の長さも加えることとしています。

船長 7.5mとしますと、月額 3,187 円から 3,750 円、年額 38,244 円から 45,000 円となります。

高知県の例は、県において、港湾内に係船環等の簡易な係留設備を設置しておりますが、1 隻当たりの月額という形で 1,800 円から 4,100 円としております。

年額で 21,600 円から 49,200 円となります。

愛知県の例は、基本的に既存ストックのまま、私有の係船環などをそのまま使用させるものですが、個人単位では許可せずに、プレジャーボートの利用者組合を組織させ、組合単位に許可を出しています。1 隻当たり月額 216 円、年額 2,592 円というレベルになっています。

和歌山県は、県が港湾内に係船環、係船くい、棧橋、区画分けの係船ビームを整備したのですが、簡易なものですが、県整備施設なので、1 隻当たり船長 1 mにつき、月額 400 円から 970 円、船長 7.5mで計算しますと、月額 3,000 円から 7,275 円、年額 36,000 円から 87,300 円という料金になっています。

それでは、7 ページをお開きください。

団体活用の基本的な考え方ですが、個人単位で許可事務を進めるのが、原則なのですが、県内の放置艇数が約 11,000 隻あり、許可事務の効率化を図り、許可艇への切り替えを加速するため、団体に対する許可を認めていきたいということ、それから、既存のローカルルールをできるだけ尊重し、現場での利用調整をより円滑に行うようにするため、現場の利用調整を適正に行うことができる団体に管理業務の一部を任せるとも視野に入れることにしたいというものです。

団体の活用案ですが、まず(1)の小型船舶用泊地を団体で使用する場合です。

アの概要に記載したように、現在、プレジャーボート組合のような利用者団体が存在している地区があります。このような利用者団体・地元団体に対して、まとめて許可手続を行い、料金もまとめて支払ってもらうようにしていきたいと思います。

許可手続においては、構成員及び船舶・係留設備の内訳を示した上で、任意団体の代表者名で申請してもらうこととし、許可の相手方も法人格を有しない任意団体の場合は、代表者に対して使用許可することになります。

このケースでは、次に説明いたします(2)と異なり、代表者自らが利用者となっているもので、団体の構成員が共同で使用する場合のみ対象としますので、営業目的の使用は認めないこととします。

許可の手法は、小型船舶用泊地の使用許可とし、期待される効果は、手続がまとめてできる点の他、既存の利用者団体が築いてきたローカルルールを壊すことなく、継続することができる点があります。

課題としては、代表者が使用料支払義務を負うことの承諾が必要であるということと、特定の団体が独占的に使用することがないように注意する必要があることです。

8 ページを御覧ください。

(2)のマリーナ等の係留保管施設を団体自ら整備・運営する場合です。

アの概要の説明では、二つに分けて整理しております。

まず、一つ目、横田漁協による横田シップステーションのような 50 隻以上のマリ

一ナ等の場合ですが、これは、従前の取扱いと変わりません。

民間マリーナ事業者や漁協が係留保管施設の整備・運営を行うために水域を使用する場合、水域を係留保管施設が面的に占用する許可を出していきます。

海管理条例に規定する「土地的利用等」に該当するため、海域利用審査会の審査が必要になります。

団体自らが施設の運営の責任を負うこととなり、管理を行います。水域の占用料を県に収めることとなります。

許可条件の範囲内で営業を認めることとなります。

二つ目は、50隻未満の小規模な係留保管施設の場合ですが、従来、認めてこなかった小規模な係留保管施設も認めていくものでございます。

十数隻程度用の浮棧橋を設置して、係船環を取り付けるだけの簡易な係留施設を整備して、そこにプレジャーボートを係留させ、料金を取って経営していくようなことも想定しています。

許可の手法は、50隻以上の大規模なものと同じで、水域を係留保管施設が面的に占用する許可を出すこととなります。

なお、この場合、第2回の審査会でも御説明しましたが、従来、小規模なものも含めて、海管理条例に規定する「海域の土地的利用等」に該当するものとして運用し、海域利用審査会の審査を必須とし、50隻未満のものは許可しない方針を取ってきましたが、この度、基本方針を定めることに伴い、50隻未満のものについても認め、団体による施設整備の希望を掘り起こしていきたいと思っております。

その際、このような小規模なものまで、10名の学識経験者から成る海域利用審査会にお諮りしなくても、無秩序な大規模海域開発を防ぐという海管理条例の趣旨に反するものではないとの判断から50隻未満の小規模な係留保管施設については、「海域の土地的利用等」に該当しないものとする運用に切り替えていくことも基本方針に明記したいと考えております。

以上は、8ページの下から4行目の海域利用審査会の審査案件としないという趣旨でございます。

(2)の手法の効果としては、団体自らが整備する施設ですから、当然ですが、船舶の収容手続を団体に任せることができ、また、係留保管施設の整備に、結果的に、民間資金を活用することができることが挙げられます。

9ページに移りますが、課題としては、50隻以上のマリーナの場合、資金力や運営体制の確保ができていない場合があります。

50隻未満の場合、無秩序な乱立とならないよう、県がしっかり関与することが求められます。

それから(3)の施設の管理を団体に委託する場合です。

これは、県で設定する係留可能場所、すなわち、小型船舶用泊地の管理事務の一部を地元の漁協、市町、地元団体、所有者団体等に委託するものです。

管理業務の全てを委託することができればよいのですが、許可・不許可の行政処分や大規模な修繕工事、料金の督促・債権管理、代執行などは、委託になじまず、委託

できるのは、許可申請窓口、利用調整、現地指導、清掃等になると考えております。

公の施設となりますので、地方自治法に規定がありますが、原則として指定管理者制度による必要があります。

ただし、市町の場合には、市町の承諾が必要ですが、指定管理者制度によらず、委任契約、事務委託で対応できるのではないかと思います。

期待される効果としては、日常的な現地での事務がより現場に適応した形で行うことができることです。

課題としては、日常点検等に対応できる体制を有する団体、例えば、現場の前に事務所がある漁協などでなければ困難ということが挙げられます。

先進例としては、下関市が漁協をプレジャーボート係留施設の指定管理者に指定の上、管理事務の一部をやらせているケースや廿日市市の地御前漁港の県で整備した簡易艇置施設の管理の一部を県から廿日市市に委託し、市が漁協へその一部を再委託しているケースがあります。

団体の活用については、以上のような手法により考えていきたいと思っております。

それでは、10 ページをお開きください。

廃船処理の必要性ですが、平成 26 年度の実態調査結果によりますと、広島県の廃船数は約 600 隻となっておりますが、これは、外形上明らかに廃船と認められるものの数であって、実質的な廃船、すなわち、所有者の死亡・相続人の不明、漁業従事者の廃業などで所有者が分からなくなってしまっているものを含んでおりませんので、実際には、県内の廃船数は、数千隻に上る可能性があると考えております。

廃船は、ずっと水域を占拠し、他の船舶の航行、係留、貨物の揚降に支障がある他、油流出や災害被害の助長の原因になるため、撤去していく必要がありますが、課題があり、なかなか進んでいない実態があります。

まず（1）ですが、廃船の定義の不明確さというものがおります。

明らかに廃棄物であると判断できる場合を除き、財産権の侵害を訴えられることをおそれ、処分の着手をなかなか現場で行えないことや、一つ県で処分されたら、どんどん同じ所に捨てられていくというモラルハザード、倫理喪失を招くおそれもあると言えます。

外形上明らかな廃船と認められるものの他、一定の期間同一の場所に放置されている所有者不明船も廃船とみなし、廃船処理の早期着手を図っていく必要があると考えております。

廃船の実数ですが、先ほど 600 隻と申しましたが、これは平成 26 年度の外形上の廃船数にすぎませんで、実質上の廃船も含めて、何隻に上るかは、平成 30 年度に調査を行う予定でございます。実質上の廃船を含めると、数千隻に上る可能性があると思われまます。

それから、廃棄処分に要する費用ですが、FRP 船リサイクルシステムを活用して 1 隻当たり 30 万円程度の費用を要するものと見込まれます。

11 ページをお開きください。

上の図は、廃船がある状況の例を示したのですが、①の入り江の中には多くの廃

船があるケースがあります。外形上の廃船の他に、実質上の廃船もあります。

②のように物揚場にも放置され、荷物の揚降に支障が起きているであろうものもあります。

③のように破損した明らかな廃船は、ごみとして処分します。

④・⑤のように物揚場の奥や外郭施設の外にあるものなどは、後回しになっているケースが多いです。

⑥の港の出入り場所、航路に当たる場所では、速やかに処分をしなければなりません。

中ほどの対応案ですが、明らかに船舶としての体を成していない外形上の廃船については、処理判断上、問題ないのですが、実質上の廃船、すなわち、外形上は使用可能と判断されますが、所有者・相続人が不明のものについては、必要に応じて早期に処理できるよう、所有者に関する調査を十分に行っても判明せず、6か月程度同一箇所に放置されている船舶は、廃船とみなしていく方向で取り組むこととしたいと考えております。

最初の方で申し上げましたが、処分といっても、初めに廃棄処分ありきということではなく、売払いができるものは売り払って県の収入にするようになります。積極的に売払いの方策を検討しながら、できるだけ廃棄処分の費用を抑えるようにしたいと思っております。

しかしながら、廃船の処分は、やはり、廃棄処分が圧倒的に多いはずなので、年次計画を立てながら、その費用については、小型船舶用泊地の使用料を財源として活用することを検討していきたいと考えております。

それから、基本方針を完遂し、全ての船舶を県の管理下に置くことができれば、その他の留意事項に記載した船舶を使用しなくなった際の廃船処理指導というものもきちんとできるようになると思っております。

12 ページは、廃船処理の現行の事務と基本方針による改正後の事務を示しております。

現行の左端のラインは、外形上の廃船の処理の流れですが、所有者を小型船舶検査機構や県農林事務所登録簿を調査して、判明すれば、住民票で住所を、亡くなっていれば戸籍で相続人を調べて、撤去指導をしていきます。最終的には、行政代執行法の規定に基づく代執行ということになります。

登録簿で所有者が不明の場合は、市町、海上保安部、地元関係者などにも聞き込みを行い、それでも不明の場合、油漏れなど特に支障があるものについては、港湾法・漁港漁場整備法に規定する簡易代執行の手法により、予告後、撤去して6か月間保管し、申出がない場合、売却か廃棄の処分をすることになります。

現行の右側のライン、実質上の廃船ですが、ここが問題であって、所有者が登録簿でも現場関係者に聞き込んでも分からないような場合、外形上きれいな船舶であるがゆえに、財産権の侵害を訴えられることをおそれ、処分着手をためらうようになっていました。

事務局案としては、これについては、右半分の改正後のルートで所有者調査を十分

に行った上、早い段階で処分が必要なもの、油漏れが危惧されるものなどについては、6か月程度同一箇所への放置の事実を確認後、簡易代執行に移ること、また、早期の処分の必要がないものについては、放置等禁止区域に指定後、簡易代執行に移るということにしたいと考えております。

廃船処理については、以上です。

資料の13ページを御覧ください。

基本方針による新たな制度の周知について、それから、海の利用に関するプレジャーボート所有者に対するマナーの啓発についてです。

周知する内容としては、まず、航行の支障、災害の助長など放置艇が引き起こすことになる問題を県民に示し、放置艇対策の必要性を訴えたいと思います。

それから、プレジャーボート所有者の責務として、保管場所確保、使用料、適正利用のマナー、廃船処理の義務などを訴えたいと思います。

禁止区域を指定していくことや、正規の係留保管施設の利用や小型船舶用泊地の指定についても周知していきたいと考えております。

14ページをお開きください。具体的には、係留船舶への直接の差し置きや、販売店、修理業者等へのチラシ配布など、それから、県のホームページや県民だよりの活用も行ってまいります。

それと、マリン事業関係者、役所も含めてですが、舟艇利用振興対策連絡会議の民間団体などとも連携を取っていきたいと考えております。

意識啓発・制度普及については、以上でございます。

最後の項目ですが、保管場所確保の義務付けについてです。

資料15ページを御覧ください。

現在、小型船舶登録法では、プレジャーボートの船舶登録時に、保管場所については、船籍港、すなわち、通常保管する場所の市町村名を登録することになっています。

車のように警察の車庫証明がなければ登録できないような制度にはなっていません。

放置艇対策の別の視点からの抜本的対策である、プレジャーボートを所有する段階での保管場所確保の義務付け策について、以下のように整理しました。

まず①の手法ですが、小型船舶登録法関係法令の改正による手法です。

参考資料として配布しております、関係法令抜粋を御覧ください。

小型船舶登録法には、裏面の車庫法、すなわち、自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条及び第4条に規定するような保管場所確保義務及び証明書の提出義務が規定されておられません。

同様の規定を小型船舶登録法に加える必要があると考えます。

それから、表面ですが、小型船舶の登録等に関する法律第6条第2項において、船籍港と規定してあるのですが、これは、小型船舶登録規則第1条第2項に規定するように市町村名までなので、具体的な保管場所も登録事項の一つとされる必要があると考えます。

以上について、国に要望するというのが①の手法です。

この手法の課題としては、現存の放置艇を収容することができる係留保管施設又は係留可能場所を確保しなければ、実効性が伴わないということがあります。

それと、保管場所確保の義務化は、現在、国において検討されているところですが、全国的な放置艇解消が進まなければ法制化が先送りされるおそれがあります。

②の手法は、条例で保管場所確保の義務化を先行実施するというものです。

プレジャーボート条例を一部改正して、保管場所に関する証明書を添付して、県へ小型船舶の保管場所を届け出て、具体的な保管場所を登録する制度を定めるものです。

また、①の手法によって法令が改正されたら、条例を再改正して、県独自の保管場所届出制度を廃止するというものです。

この手法の課題としては、現存の放置艇を収容することができる係留保管施設又は係留可能場所を確保しなければ、実効性が伴わないことその他、小型船舶登録法による登録義務と県独自の登録義務を二重に課すようになってしまうことです。

また、県の行政負担が増えるという課題もあります。

③の手法は、登録手続を介在せずに間接的に規制するものです。

関係法令抜粋の裏面を御覧ください。プレジャーボート条例第3条ですが、所有者は、係留保管施設等を確保し、プレジャーボートを適正に係留保管しなければならない、と明文で規定してありますが、罰則規定がないため、理念規定・プログラム規定にとどまっています。

条例を改正して、行政刑罰である罰金刑を科すようにし、県における取締り強化を図るとともに、海上保安部へも場合によっては、告発し、送検の手続を経て、裁判所から罰金刑を言い渡されるようなルートを制度として確保しておけば、間接的にはありますが、保管場所確保の義務の履行を図っていくことができると思います。

③の手法の課題としては、現存の放置艇を収容することができる係留保管施設又は係留可能場所を確保しなければ、実効性が伴わないことその他、体制整備の点や、実際に保管場所を届け出させるものではないため、間接的な手法で、効果が少ないということが挙げられると思います。

対応方針の事務局案としては、16ページの3に記したとおり、①の法制化の手法によって義務化が図られるよう国へ要望していくことにしますが、その実現に時間を要することが想定されるため、②又は③の条例改正による手法を検討していくことにしたいと考えています。

保管場所確保の義務付けについて、率直な御意見をお聞かせいただければと思います。

資料の17ページは、参考までに、自動車と船舶の利用規制の差について、整理しておりますので、参考にしていただければと思います。

資料の18ページですが、最後に実際の放置艇対策の事務の流れの概要を記載しております。

まず、第一段階、計画案の作成ですが、平成30年度において県内の放置艇現存箇所の実態調査を行い、港・地区ごとに放置艇の係留箇所を示す「放置艇マップ」を作

	<p>成します。</p> <p>実態調査の成果により、港・地区ごとに類型別対応方針と実施時期を定めた「地区別実施計画」を策定します。</p> <p>それから、実際に港・地区ごとに小型船舶用泊地の配置案を策定します。</p> <p>第二段階では、地元関係者、漁協、利用者団体などと地区別実施計画を調整し、必要であれば、地区別実施計画の見直しをします。</p> <p>続いて、地区別実施計画で定めた実施時期に合わせて、順次、小型船舶用泊地配置計画を公表していきます。</p> <p>第三段階では、小型船舶用泊地の指定及び放置等禁止区域の指定を告示するとともに、現場説明会を開催し、許可申請手続を説明します。</p> <p>申請を受け付け、使用許可を出していくという流れです。</p> <p>19 ページですが、係留保管施設を自ら管理・運営する希望がある場合です。</p> <p>第二段階で占用の希望者がいることが判明すれば、占有許可を受け付け、占有許可をした後に放置等禁止区域の指定を行うこととなります。</p> <p>第四段階で撤去指導を行うこととなります。</p> <p>禁止区域に係留しているプレジャーボートのうち、許可を受けていないものについて、撤去指導又は許可申請指導を行い、従わない場合は、監督処分を行い、最終的には行政代執行ということになります。</p> <p>平成 34 年度末までの放置艇解消に向けて、以上のとおり現場での事務を進めていくこととなります。</p> <p>それから、何点か補足ですが、第三段階で申請を受け、許可を出した後、違法駐車をしない、安全を確保するなどの許可条件が遵守されない場合、指導を行っても遵守されない場合は、法令に規定する監督処分（許可取消し、現状回復命令等）により対応することとなります。</p> <p>また、第四段階で撤去指導をする際に、現場の対応で全か所一斉にやるわけにはいきませんので、少しずつ小型船舶用泊地にして許可手続きの指導ということを進めていきますが、その間に放置等禁止の未指定区域に移動していくことも予想されますが、地区別実施計画を県内全地区において実施した段階、平成 34 年度末が目標ですが、この段階においては、全係留箇所での禁止区域指定が完了しているので、放置艇が違う場所へ移動していくことは、この間までの一時的な現象にとどまります。</p> <p>事務局の方からは以上でございます。</p>
土 田 会 長	<p>はい、ありがとうございました。</p> <p>それでは、ただいま事務局案をご説明いただきました、続いては、主に許可、料金設定のあり方と、それから廃船処理に分けられるかと思えますけれど、最初はまず資料 4 ページの許可、利用料金の設定のあり方について、ご議論いただければと思います。</p> <p>許可については、説明にございましたように、小型船舶用泊地の施設の利用許可という形での許可をし、それに応じて料金を徴収するという大雑把にはそういう説明でしたが、いかがでしょうか、これに対してご質問、ご意見はございませんか。</p>

山田委員	<p>一つ確認させてください。</p> <p>この基本方針の策定というのは、今の放置されたプレジャーボートを管理された状況にするというのが基本的な考え方ですよ。例えば、管理された状況というのは、水域での管理の話と、陸上での管理の話があると思います。今後、例えば、陸上保管をしますよという団体等が出てこられた場合に、それはこの基本方針の適用は受けるかもしれませんが、基本的に対象外と考えてよろしいですか。</p>
事務局（伊藤）	<p>そうですね。基本方針は海域での対策というのを前提に考えておりますけれども、同じような港湾施設、漁港施設の中で余裕地などがあれば、水域の余裕地にできるだけ放置艇の対策を施していこうというのと同じ考え方で、可能な施設、土地がございましたら、それは対応していきたいと考えております。</p> <p>ただ、基本方針の中ではそこまで触れる予定ではございません。</p>
山田委員	<p>ですから、例えば、そういった陸上保管をしますよという団体等が現れた場合は、例えば上架施設の占用等はあるかもしれませんが、基本的にこの方針とは同時並行で、別の扱いで進められると考えてよろしいですか。</p>
事務局（宮津）	<p>通常の行為で対応可能だと思われまますので。</p>
土田会長	<p>他にいかがでしょうか。</p>
金子委員	<p>いろいろあるのですけれども、利用料金なのですけれども、愛知県みたいに、一番最低限で設定する方が私はいいのではないかと思います。</p> <p>その理由はですね、この広島県は、海は静穏だし、放置艇の数はだから多いのですけれども、それほど問題は起こってないわけだし、県の方も財政的なことから新たな保管施設を作ろうとされているわけでもない。そういうことも考えると、最低限の利用料金の設定がいいのではないかとということが一つ。</p> <p>もう一つは、マリーナ等の50隻以上と50隻未満、これは大げさなことをやると、漁業補償との絡みがあって、この海域利用審査会が長年、去年と今年は開かれておりますけれども、10年位、開かれなかった。マリーナとかそういう話になると、漁業補償の問題が絡んで、また事務が動かなくなるのではないかと、それをちょっと心配しているのです。</p>
土田会長	<p>漁業補償で動かなくなるというのは、今回の場合は、50隻未満だったら海域利用審査会なしでやっていくということでしたが。</p>
金子委員	<p>結局ですね、漁業者の方も、漁業補償というものがあるわけですから。余り大げさにお金を取ったりすると、県の方が漁業補償をやると思われてしまう。それが高額にならない程度に収めるということもあるでしょうが、こういう放置艇をなくすというような事務ですから。</p>
土田委員	<p>その件については、5ページの一番上に漁業権との関係ということが書いてあります。当然こういうことをやろうとすると漁業者との調整ということが必然的になってくると思うのですけれども、県としてはこれはどういう調整、こういうルールで調整できるという、そういった見通しはどんな感じでしょうか。このルールそのものは現状を大きく変えようとするものではないとは思いますが、</p>
事務局（岩田）	<p>いろんな実態があると思うのですけれども、今回の放置艇対策の目的の一つが、主</p>

事務局（横井）	<p>に地方の港湾とか漁港において、漁業への支障をなくしていこうというのが大目的でありますので、そこら辺の目的をしっかりと説明して、漁業者さんのご協力の下に進めていくというのが基本になろうかと思えます。</p>
金子委員	<p>ミニマリーナ等の占用に関しましては、もともと通常の栈橋とか、造船会社の斜路とか、そういった形の水域の占用に関して、漁業従事者の同意を得ることという規定がありますので、民間ベースで占用許可をやろうというときには、その占用を申請される方が、漁業者とよく調整して、その同意を得て県の方に申請していただくというような形をとっていますので、県が絡む漁業補償というのは、占用者と漁業者の間で何らかの調整を取っていただくという。もちろん今回の改定とかがありますので、県の方が、そういった話があるということで説明していくのと同時並行でやっていくというのもありますけれど、基本、占用許可については、民民といいますか、漁業者と占用者の間で調整を先につけていただくというのが前提となっております。</p>
事務局（宮津）	<p>私が心配しているのはですね。その同意が得られないということです。これだけ放置艇の数が多いような大きな問題を解決しようというときに、同意が得られないだろうと。今までがそうだったのですけれど、こんなに頑張っても、議論しても、県も苦労してやっているのに、結局動かなかつたらどうしようもないじゃないかと、そういう長い歴史があるのですよ。</p>
金子委員	<p>それは先生がご指摘のような、動けないようなものも多分にあると思いますけれども、やれるところからやっていって、そのための基本方針だと思いますので、そういう調整が難しいところは後回しにならざるを得ないとは思いますが、最終的にはご納得いただいて。</p>
事務局（宮津）	<p>放置艇の数が減る方向に行けばいいということですから。</p> <p>そうです。他の県でやってきてますので、広島県でやれないわけがないというように。</p>
金子委員	<p>後は料金水準につきましては、事前のレクチャーのときには、ちょっと違った趣旨でご説明差し上げたかと思えますけれど、中でよくよく議論をさせていただいたところ、やはり係船環みたいな係留に必要な設備は当然出てくるだろうというお話ですとか、安全に管理させていただくための維持管理、ひよっとしたら底を掘ったりとか、そういったことも出てきますでしょうし、後でご説明差し上げますが、廃船処理といったところにも充填していくこととなりますので、ある程度適正な水準の料金はいただくことになるかなと。例えば極端に広島県だけ安いとかいうようにすると、他の海域から更に招き入れることにもなりかねませんし、今まで設置させていただいてきたプレジャーボートの収容施設の料金との兼ね合いもありますので、第一義的には冒頭申し上げた、係留に必要な設備や廃船処理に充当するという目的で、適正な料金を設定させていただきたい。</p>
事務局（宮津）	<p>プレジャーボートの利用者は、廃船処理を考える必要はないわけですよ。自分がそのときに考えないといけない。自分の問題として。だからそういうものは、今まで適当に泊めていたものが放置艇ということで問題にはなるわけなのですけれど。</p> <p>そこは大きく捉えていただいて、適正な利用のためにお金を頂戴すると。</p>

金子委員	ただそれを最低限の方がいいのではないかということ。結局新たなものを作ろうともされていないわけだし。
事務局（宮津）	いや、そこは必要なものは設置させていただく。
金子委員	それにしても、1,000円位が限界ではないかという感じを受けています。
事務局（宮津）	その料金設定は、またこの場でご議論いただければと。
金子委員	だから漁業補償とかが絡むことで、話が全然動かなくなるので、いろいろ抑えた状況がいいのではないかと。
土田会長	ともかく、前に進めるということを最優先で、料金設定もそういう感じでまず進めることが大事ではないかということ。
寺田委員	いろいろと大変難しい作業だなと思っているのですが、まず整備する地域の優先順位を付ける必要があるのではないかと思うのです。禁止区域を設定するということがと係留施設を整備することを、ほぼ同時にやっっていけないと、これまでも繰り返し指摘されていた、こちらで禁止区域を設定しても放置艇が逃げてしまうという問題が次々起こっているのです、ある程度歩調を合わせて行わねばならず、その場所が多分、都市部に近い場所、この問題が深刻な都市部のどこかと、もう一つは漁協との間でトラブルが発生しているところですね。それらにまず優先順位を付けて、対策を取らねばならないのだろうと考えています。 もう一つは、とても良い制度だとは思いますが、一時的に放置艇の問題が平成34年にゼロになったとして、おそらく中長期的には、問題は解決しないと私は考えています。なぜかという、個別の利用者の船の利用データを継続的に収集できないので、この船は一年くらい使われていないとか、もしかして放置艇予備軍かな、とかいった感じで、中長期的な管理というのは、このシステムではおそらくできません。その辺り、例えば、都市部でしたら、こういった開閉できる施設を作って、クローズドでないと意味がないのですけれども、ICカードで利用データをどこかに運営会社で集約して、利用状況を管理していかないと、とても1万数千隻を管理していくというのは難しいと考えています。ということは、いくつかの場所に開閉できる施設を設けることができるかということですね。それは、多分、都市部とか、どこか港の中で輻輳が発生している場所だと考えています。そうしないと、放置艇がなくなった後はフリーライダー（ただ乗り）が得してしまいます。港の中がきれいになったね、ということでフリーライドした人が一番得してしまうので、次にフリーライダーに禁止的に高額な罰金を科すようにすべきだと私は考えています。よって、係留施設などの利用料金を安くすれば問題は解決する、ということは決して考えていません。 最後に、和歌山県の事例に関心を持ったのですが、特別会計として収入をコントロールしていくというご発想はありますか。
事務局（横井）	港湾施設であれば港湾特会となります。
寺田委員	和歌山県のように、放置艇のマネジメントに関する特別会計を設けた方が私は良いと考えています。なぜかという、係留サービスへの需要とリンクした形で施設を作っっていかなければならないという課題に私たちが直面しているので、ということは収入と支出の対応関係を付ける必要があります。余分な施設を作った、と非難されないため

	<p>にも、料金収入が入ってきた分、こちらで施設を作りますとか、あるいは廃船処理に充てていますということをきちんと説明できる状態を作るには、特別会計が必要です。</p> <p>それから二番目に、この県が提案されている管理方法の費用対効果を説明する義務があると考えています。計画的に進めていって、ちゃんとこの費用でこの問題を解決しましたと県民に対して説明する義務がありますので、やはり特別会計できっちりと年次計画を立てて、進めていくのが望ましいのではというふうに考えます。その意味で和歌山県の事例は参考になりました。</p> <p>最後に横田シップステーションの件ですけど、これはたまたまマリーナの経営者が漁協だったから漁業権の問題をクリアした、考えずに済んだ、ということがあるので、もしかしたらこの件で私たちが過大な期待を寄せているのかもしれない。その意味で、漁業権の問題は常に頭の隅に置いておかねばならないのですが、しかし、どこの地域から導入しますかということを見るとやはり都市部なので、既に漁業は数十年前前に終わりましたというような地域で、かつ、船を泊めているところで、あるいは運河みたいなところに廃船とか使われていない船がたまって、社会問題になっているところからやるのであれば、直ちに漁業権問題を心配する必要はないのではないかと思います。もちろんそれは念頭に置かねばならないのですけれども、優先順位からいって、ちょっと後回しでもよいかと考えます。以上です。</p>
土 田 会 長	<p>他にいかがでしょうか。こういう、優先順位を付けてどういうところから始めていくかということとか、船舶の利用状況を抑えるということが長期的に放置艇が出ないという状況を維持していく上では必要ではないかということですね。</p> <p>確かなかなか難しいとは思いますが、船とはかなり開放的な空間で使われるものなので、これをきちんと利用管理していくというのは難しい。GPSとか、今は上から船を観察できることも可能にはなってきているのですけれど、そういう意味で確かに、私もこの議論をやっている、利用者の利用実態に関するデータが少ないというのが非常に感じるというか、他の自動車などと比べてやはりそういう海の個人が持っているプレジャーボートに関して、利用データであるとか、持っている方がどういうことを考えてどういうふうに使われているのかというようなデータがちょっと不十分なところがあるなという印象を受けているのですのですけれど、その点、問題があるかなと思うのです。</p>
事務局（宮津）	<p>おっしゃるとおりで、寺田先生がご指摘の長期的な課題だと認識しています。</p> <p>ちょっとどことは申し上げられないのですけれど、6ページに掲げてある他県のなかで、ある県からは、放置艇がなくなったと思ったらどこから出てきたという話を、電話がかかってきて、広島県とやろうと思っているのだけれど、何かいい策はないかと、逆に聞かれて、いいお答えができなかったのですけれど、そこはひょっとしたら登録制度を広域的に充実させていくというような話なのかもしれませんし、まだ妙案があるわけではないので、長期的な課題と思っています。</p>
土 田 会 長	<p>まずは料金について、具体的な料金の考え方をどうするかという点についてはいかがでしょうか。なるべく進める上で、できるだけ低い料金がいいのではないかと、</p>

道本委員	<p>金子委員からもそういうご意見がございましたが、一方、多少施設を整備せざるを得ないということもあるとすれば、それを賄えるような適正な料金というご説明もありました。参考に6ページに他県の具体的な金額等も出ておりますけれども、料金についてご意見はございませんでしょうか。</p> <p>6ページの各県の料金体系、先ほど愛知県は料金が低いのではないかという話がありましたが、ちょっと見ると、直接の管理を利用者組合に委託してやっているという意味で少し下げていると考えられます。県がすると作業量は相当かかると思うので安くしているのではないかと、同じように広島県でも管理組合のようなものを使って管理してもらって、料金の徴収もそこでやるという体制をとるとすると、他とは差別化というか、個人的な利用者と、そういう組合を組織してやるところとの差別化を考えることも必要かなと思います。</p>
寺田委員 事務局(岩田)	<p>今のご意見に関連してちょっと気になったのですが、民間団体に指定管理者として業務を部分的に委託するときは、料金の決定権というのはあるのでしょうか。</p> <p>料金の範囲を、上限と下限というのは県の方から示すこととなります。条例で。</p>
寺田委員 事務局(伊藤)	<p>条例で決まった料金を徴収するだけです。</p> <p>料金については条例で定められていますので。ただし、広島港湾管理センターに広島港を管理してもらっているのですけれども、それは条例を改正した上で、自分で設定することができるようになっています。</p>
寺田委員 事務局(伊藤)	<p>それは1日単位とか半年単位とか決まっているのですか、条例の料金は。</p> <p>使用料の料金は月単位です。</p>
寺田委員 事務局(横井)	<p>月単位で幾ら、という感じですか。そうすると例えば、月単位で幾らのときに、月ではなくて、管理している団体が、週幾らですよといった設定の仕方をすることはできますか。民間団体なので、より細かく設定して週幾らですよとか、1時間幾らですよとか設定してお客を呼び込むという方法はありますか。</p> <p>ミニマリーナであれば、ある程度民間経営ですから、自由に裁量できるということはあると思いますけど、県の施設として泊地を指定する場合は、県の管理条例に則った料金になる必要がありますので、ある程度裁量を利かせて料金をとということになりますと、自ら経営していただくという話になるのではないかと思います。</p>
寺田委員	<p>もし横田みたいなケースで民間の資本を呼び込むのであれば、そういう自由度といいますか、料金設定で時間単位にしたり週単位にしたりという裁量を与えないと、おそらく収益は発生しないし、収益が発生しないと民間資本は入ってこないということになると思います。</p>
土田会長	<p>ただ、ここでの経営をするというのは、この案の趣旨からいうと、どちらかという水域を占有するタイプの方でやってくださいということではないですか、ここは水域を占有しないで施設許可を出すというのは、あくまでそういう積極的な経営をするというよりは、ボートにそれぞれの置き場所を与えて、料金ももらいますよという考えで、そこでの料金徴収の委託は余り経営的な、お客さんを増やそうとか、そういうことをやってもらうという意図ではない。そういうことをやろうとすれば、水域をちゃんと占有して、サービスを提供してお金をもらうという、そっちのやり方でやっ</p>

	<p>てくださいということですね。</p>
寺田委員	<p>その場合に、民間団体に使用許可、管理をしてもらうために民間団体に委託するときに、いくつかの民間団体が管理をしてくれるということになったときに、全体をモニタリングする組織というものは何かあるのでしょうか。これはコストがかかる話だと思うのです。管理団体がそれぞれ使用許可を出して、小型船舶の管理をしてくれるという状況については。</p>
道本委員	<p>管理団体というよりは利用者の組織する組合のようなものが考えられるのでは。</p>
土田会長	<p>マンションの管理組合みたいな感じですね。イメージ的には多分、そういうイメージかなと私は思ったのですけど。</p>
寺田委員	<p>マンションの管理組合で構わないのですが、例えばそれは一つの湾で独占状態だったときに、誰もモニタリングしない状況で任せていいのかなという思いがあります。</p>
事務局(岩田)	<p>横田もそうですが、経営状況を報告してもらって、ウォッチすることにはなっています。</p>
寺田委員	<p>その場合は競合するマリーナが海域にあればそれはそれで競争させればいいので、それは問題ないと思うのですけれど、そうではなくて独占状態で、それを監視する、料金その他サービスを、管理をちゃんとやっているかどうか。</p>
事務局(伊藤)	<p>50隻以上それから50席未満のマリーナを作るために水域を占有させるケースにつきましては、横田漁協の場合もそうだったのですけれど、料金についてはちゃんと県の認可を受けております。これは漁港漁場整備法に規定がございまして、漁港管理者の認可を受けないといけないことになっております。港湾の場合につきましても、同様の規定はないのですけれど、占有許可におきまして、同様の県の認可のような形で関与するという形でやりたいと考えております。</p>
事務局(横井)	<p>横田も許可条件の中に、年1回状況を報告するという形で許可の条件を作っておりますので、そういった形で定期的な報告をすることというのを条件に占有許可をするということは考えております。</p>
岸本委員	<p>特別会計かそれに近いようなものがやはり必要だろうという感じはしております。というのは、料金の使途は、泊地の維持管理とか廃船処理に充てると、ならばそこにどれだけ、金額設定にも絡んでくると思うのですけど、そこで発生する費用と、料金から得られる収入、どれ位の値を求めるかというのが料金設定に絡んでくると思います。収支をプラスにするのであれば、それなりの料金設定が必要でしょうし、あくまでも費用の一部であるとなれば、高くする必要はない。それも考えの一つになると思います。</p>
山田委員	<p>例えば、個別の利用者の方から料金を徴収するという、使用料ですね。使用料の部分と、団体が所有者それから泊地を管理するという部分と両方あるのだと思います。使用料そのものは例えば施設、設備に関するものかもしれませんが、その施設、設備を管理していくといえますか、そういった部分の費用も発生するのだと思うのです。それを例えば徴収する団体等は使用料に上乗せして徴収するということが当然あり得るのです。ただその費用をどれだけ上乗せするのかというのはその団体の自由なのかもしれませんが、それが利益とみなされるのか、みなされないのかと</p>

事務局（岩田）	<p>いう範疇の話になってくると思うのです。そこらの費用を管理団体が徴収できる範囲というのは県が何か指導されるような思いはあるのですか。</p>
寺田委員	<p>これからの検討課題ですね。</p>
	<p>電気料金、水道料金みたいな二部料金制にして、変動部分と固定部分とに分けて、変動部分はその都度かかってくる料分で、固定部分は全体の間接費をカバーします。その間接費は、多分、施設の立地や規模により条件が違うので、となると今おっしゃったように固定料金部分の回収を考えた料金を設定できるようにすべきではないかと考えます。そうすると、どのような人たちが施設を共同利用しているのかということになります。クラブ財のような形で施設を使うにしても、リッチな感じの方々がこれを共有して、このマリーナを運営しているか、そうではなくてごく一般の方々が使っているかによって固定料金のかけ方も変わってくると思います。</p>
土田会長	<p>先ほどの利用団体というのは、マンションの管理組合だとすると、そこでマリーナをやっている人たちの、ある程度自主的な、クラブではないのだけれどみんなでちゃんとルールを作りましょうという、いわばボランティアのような団体があって、その方が今度は料金の徴収業務もやるとなると、その団体の理事さんみたいな人を相互的に選んで、その人にちょっと手間がかかるけど頼むねということでやってもらって、ボランティアレベルでやっているときは多分料金は生じないのだけれど、ところが今度はそういう話になってきて、例えば、今度新しくボート買ったからそこに置かせてくださいとかいう人が入ったり、今度退会しますとかいう、そういう事務をきちんと県の指導のもとに代行的にやらざるを得ないとなったら、ボランティアだけでいいのかという話が出てくる可能性はありますよね。そうすると何らかの対価を払ってやっていただくということじゃないとうまくいかないといった、そういう話が出てくる可能性がある。</p>
岸本委員	<p>ただその団体に入る個人は会費みたいなのを取るようになると思うのです。なぜかという、施設も水域も県のものなのですよ。要はそれを許可するわけですから、所有権はないわけです。持っているのは、船だけです。だから、マンションの管理組合の場合のように、管理業務に発生する費用を追加するということです。</p>
土田会長	<p>もしかしたら、単に施設使用料だけではなくて、ごみ掃除だとか、全体を快適に利用するために自主的に皆さんが会費を払って、その会費を使って清掃をやるとか、そういうことをやっている可能性だってあるわけですし、その中から例えば理事さんに対して多少の報酬を出すということも、ひょっとしたら、そういう形になるのかもしれないですけど。</p>
岸本委員	<p>県が決める料金に対して、プラスそういう管理団体の業務費用ですか、要は。職員だったり、理事さんだったりそういう費用を利用者が負担するということですか。</p>
平田委員	<p>マンションの管理組合の説明は分かりやすかったですけれども、これは民間のマンションとは違って、もっと広域にいろんな人たちがかかわる場所であるので、そこに対しての保障みたいなものをやっぱり意識する必要があるのではないかと思います。香川県の方などであれば、外灯とか看板などの設置や浚渫の工事とか、そこら辺まで外灯や看板まで見ていたりとかされてて、その地域への環境の整備みたいなこ</p>

	<p>とも含めてやってらっしゃるので、公共財産としての管理も意識しなくてはならないし、それから台風だったり何か来たときの保険の部分も先ほどの固定と変動と両方設けられたらどうかという話がありましたけれども、固定のところでは保険の分とか公共地域に対しての管理を保障するという部分もちょっと取ってもらった方がいいのかなと思います。</p>
金子委員	<p>今のお話もよく分かるのですけれども、その中で漁業権が出てくるのです、今の範疇で。だからここで例を挙げていただいていますけれども、これは漁協の同意は得られているのですか、得られていないのですか。それともその必要はなかった。他県の例では漁協の同意は必要ではなかったのかどうか。</p>
事務局（宮津）	<p>まだ調べがついていません。</p>
金子委員	<p>それが一番シビアな問題だと思います。</p>
中野委員	<p>質問なのですが、7ページの、団体の活用と料金は密接な関係だと思いますけれども、この小型船舶用泊地で、団体に対して使用許可するという場合、既存にそういう団体があって、自分たちでいろいろと設備を整備している人たち、自分たちがお金を使って何かやっている人たちに対しての話みたいですが、そうすると使用料というのはどんなふうに計算していくことになるのでしょうか。</p>
事務局（伊藤）	<p>個人が使用していくのと同じような算定の仕方をする。</p>
中野委員	<p>その取りまとめをしてもらって、基本的に営業目的の使用は認めない、としているのですけれども、取りまとめをしてもらって、会費を集めてという事務が発生してきたりするのではないかと思います。先ほどの意見を聞いていると、そういうものはやはり負担になるので、いくらかでももらいたいという話が出てくる。そうすると営業の範囲ってどの範囲だろうとか、こちらの方にも同じような議論が出てくるので、県として全部整備して、使うだけの料金という考え方で、利用者たちが整備してしまっている部分をどうするのかとか、どういうふうにして仕分けしていくのかなというのを聞きしたい。</p>
事務局（岩田）	<p>事務的に7ページに書いてあります団体で使用許可をするというパターンは、その辺の管理の手間は団体の方でボランティア的にやっていただきたいというのが前提です。8ページの、団体自ら施設を運営していくというところは、そのエリアの中で営業的にやっていただくという前提ですので、そこはそういうサービスが供されるのであれば、その管理の費用はその団体の責任の範囲でオンしていただくというのもある程度認めていくようなイメージではあります。</p>
土田会長	<p>そうすると、基本的には施設使用許可のところでは、営業活動は原則認めないという変ですが、あくまでも現況で使っている中の、自主的に管理をやっている団体ですという、そういう認識なので、営業して更にプラスアルファの料金を徴収して、という営業活動は認めないという考えですね。</p>
山田委員	<p>9ページに、施設の管理を団体に委託する場合というのがあって、そのアのところ概要とありまして、原則として、指定管理者制度によるという、公の施設が前提ですからという話なのですけれども、指定管理者制度のなかで、例えば、県が本来管理しなくてはならない施設、設備があります。それをそういった団体にお任せします</p>

事務局（伊藤）	<p>という話になりますと、お任せしますという費用は、ご自分で、極端な話ただでやっ てくださと言われるのか、それとも施設の管理運営をお任せするのだから、県の方 から一定程度の費用はお持ちしますという形になるのか。そこらの住み分けも結構出 てくるのだらうと思います。先ほども他の人の費用の話をしましたけれども。</p> <p>施設の管理の一部を団体に、指定管理者制度を活用するなりして団体に委託する場 合は、当然その費用の方は県で負担する必要があります。ボランティアでやってくれ るところはないと思いますので、漁協とか市町も含めまして、費用の方は負担 する必要がございます。</p>
土 田 会 長	<p>時間もちよっと押しているのですが、後もう1点この中で、料金について、地元住 民による係留というところで、特に離島等で、昔から伝統があって、海に近い所で集 落があって、かつては集落の、ちょうど日常的な車と同じような感じで船を利用され ていたというようなところもあるかと思うのですが、そういうところについての料金 についても、原則同じルールで適用すべきではないかということで説明がございまし た。この地元住民による係留については何かご意見はございませんでしょうか。</p>
岸 本 委 員	<p>そこは何か配慮してあげなければならないと思います。多分何百年も代々暮らして きていて、自分の庭先みたいなものですよね、言ってみれば。そこをある日突然お金 を取るといふ形になると負担が大きいと思います。反発も出てきます。</p>
金 子 委 員	<p>そこですよ。漁業者もいると思うのですよ。だからそこは、漁業者が料金は出す けれども漁業補償をしてくれと言われても困るし。こういう放置艇の問題を解決しよ うとするような話なので。</p>
土 田 委 員	<p>ただ、多分地元の場合は、ある程度漁業との関係も、長いことずっと、何十年何百 年もひよっとするとやっているからということで、ある程度皆さん認め合っているみ たいな状況はあると思うのですね。そういうときに、たとえお金でも払えとなると、 ちよっとそこは普通と違うのかなど。私もやはりそこは何らかの配慮があってもいい のかなど。じゃあどういふところで、料金でそういうものになるかというところは明 確にしておかなければいけないと思いますけれども。</p>
山 田 委 員	<p>基本的に今回の方針というのは、ベースは海管条例ですよ。ですから海管条例で、 水域の中に地元の人が船舶を置いていて、他のところから来る人も船舶を置いてい て、そこにどれだけの差があるかという、海管条例から行くと地元の人もよその人 も基本的に関係ない話でしょう。ですからそこに差をつけるという話になったら、海 管条例の基本的な考え方というものがどこにあるかということが問われることにな るのではないかと思うのです。</p>
土 田 会 長	<p>確かに海は誰のものかといった、そういう基本に引っ掛かる問題ではありますね。</p>
岸 本 委 員	<p>普段の生活に密着して使用している人と、外から来て、たまにだけ使う人との区別 もあってもいいと思うのです。条例として何か理屈付けはできるのではないかと思 うのですけどね。</p>
事務局（宮津）	<p>そこはちよっと考えます。普段の生活に使用しているからというので料金を安くす るべきなのか。</p>
岸 本 委 員	<p>漁業者の漁船ならばいいのですよね。漁船でない場合もありますよね。</p>

事務局（宮津）	そこは実態上の理由から説明するのか、先ほどからご議論いただいている、施設の管理の必要性からご説明するか、そこの言いぶりは検討させていただければと思います。
土田会長	それでは、もう一つの大きな問題であります、廃船処理それから放置艇の問題、これについて、今の料金制度、許可制度とも関係するのですが、これについては、今日ご説明いただいた方針につきましてご意見はございませんでしょうか。それから、最後の項目には、今後放置艇対策として国に働きかける案、それから県として先行的に条例でやる案、あるいは現行の条例への罰則規定の追加で実効性を持たせるという3つの案が示されておりますけれども、いかがでしょうか。
金子委員	廃船、廃船と、廃船が強調されるわけですがけれども、私は船舶の専門ではなく、船舶の先生（道本委員）はこちらにいらっしゃいますが。日本の場合は20年経つと税金等が高くなるので、大きな船は処分したくなるのですよ。その船がインドネシアに多量に行っているのですよね。私はインドネシアに、あそこの海がおもしろいから、ここ10年ほどよく行っているのですけれどね。インドネシアから留学生も来ているし。フェリーなんかはほとんど、掲示板とか全部日本語で書いていて、明らかに日本で使っていた船なのですけれどね。それがインドネシアに行っているのです。向こうも内海が多いので、基本的には静穏なのですよ。時々インド洋からうねりが来るからフェリーが沈没するのですけれどね。それはめったにはないのですけれど、そういうこともあるのですが、基本的には静穏な、瀬戸内海と同じような状況になります。それと日本の船はエンジンがいいから、十分使えるというのです。ちょっと何か検査して整備すれば。そういうことからすれば、1万隻もある放置船がですね、相当数ちょっと手入れすれば使えるようなものがあるのではないかという、ちょっと期待が持てるわけです。そういうのは廃船というよりも有効に売りさばけるわけだし、リサイクルという面もあるし、積極的にそういうことを表に出した方が、廃船、廃船とって処理するばかりですからね、再利用とかそういうことを言った方が何か気持ちがいいですよ。日本のエンジンはすばらしいので。
道本委員	大きな船では船体とエンジンが一体となっておりますが、小さい船は船とエンジンが別々に使えるので、再利用の可能性も大きくなるのでは。
金子委員	そこなのです。バリ島から近くの島に行くのに、いろいろな村々からカヌーにヤマハの船外機を後ろに二つ三つ付けて、ぶっ飛ばしているのです。そしてその旅客を運んでお金を稼いでいるのです。それでもエンストするのです。ガソリンをきちんと補給していないのです。だから、それはもう船外機を取り換えたなら管理できるから、エンジンはもう保守整備できないと思っていいです。そういう意味では、保守整備がいる日本の船が向こうに合っているとは思えないのですけれどね。
道本委員	先ほど説明があったように、所有者不明で有効に使えるような船については、売れるものは売って、財源にしようという話ですが、なかなか所有者を見付けるということ、所有者がいないかどうかを判別するというのは、この作業がすごく大変な作業ではないかなと思うのですが。
金子委員	早めに知らせてもらったらいいのですけれどね。リサイクルするには、半年も放って

事務局 (岩田)	おかないで、エンジンをちょっと整備して、再利用できる状態に保っていた方がいいわけだから。それは所有者にも有利になるようなことだから。
事務局 (岩田)	もっと前段で、手放したいと思っているオーナーの人に、早く接触して、売りたいというニーズがあれば、そういう売れる販売業者を紹介するとかですね、そういうシステムができれば一番いいかと。
土田 会 長	確かにそうですね、スクラップにする以外に本当はそういう道を探るといのは、もっと可能性があるのではないかというご意見ですね。そういう情報が行き届いてなくて、本当は売れるんだったら売りたいけれども、知らないのそういうことができているという人がいるかもしれないということですね。
道本 委 員 事務局 (岩田)	手続き面とか、煩雑らしいので、手付かずになっていることもあるのではないかと。勉強の余地があると思いますね。
土田 会 長	他にご意見がございますでしょうか。
岸本 委 員	所有者の移転は届け出義務があるのですか。所有者が変わった場合。
事務局 (伊藤)	小型船舶登録法に変更の規定がございます。
岸本 委 員	把握はできるのですか。
事務局 (伊藤)	ちゃんと登録していればですね。
土田 会 長	今の所有者の移転の話が出たのですが、例えば所有者が移転したときもそういう係留の許可というのは、原則引き継げるというふうにするのですか。使用許可の場合。
事務局 (伊藤)	改めて手続きをしていただくようになるかと思えます。AさんからBさんに所有権が移転したという場合ですね。
土田 会 長	許可も手続きが必要だけれども、原則そのまま置き換えたらOKとなるかどうか。
事務局 (伊藤)	なると思えます。
土田 会 長	県の方では、最終的な廃船の対応方針としては、国に小型船舶登録法、関係法の改正を働きかけるというのは時間がかかりそうだということで、県ができる当面の対応として、保管場所確保の義務化を条例で定めると、先行的にそういう条例を作るという案と、あるいはプレジャーボートの保管場所確保、これに対して罰金を設けてこれに実効性を持たせるとい、この2つの条例改正による手法を検討していくという方針ですけれど、こちらについてはよろしいでしょうか。
岸本 委 員	考え方としては①を優先してやりながら、時間がかかるから②や③でやろうということ、いいんじゃないかと思えますね。逆に②と③を足すという案はないのですか、保管場所の登録を義務付けることと、守っていないものについては罰則を付けて罰金を取る。
事務局 (岩田)	当然、取締りの強化といえますか、そういうのもやはり必要になってくる面はあるので、同時にやるというのもありだと思います。
岸本 委 員	自動車ではそうになっていますよね、どうですか。
事務局 (岩田)	そうですね、体制の話ですとかいろいろ課題は多いとは思いますが。
道本 委 員	その場合、登録艇か登録されていない艇かというのは、判別するような何か方法とか。
事務局 (伊藤)	登録してあれば、現地の船に登録の番号が表示されるようになっています。

道本委員 事務局（伊藤）	外からはシールか何かを貼るようになったりするのですか。 条例の場合ですか。
道本委員 事務局（横井）	条例の場合というか、どちらにしても登録されて、保管場所がちゃんと確保されている船か、そうでない船かが外観上分かるような方法というのは。 今のところはシールかステッカーみたいなものを、他県の例でも認められますので。
土田会長	やはりそれは必要でしょうね。要するに不法というか、認められて泊めているのか、認められてない状態なのかというのは一目で分かるということはいまでしょうね。
道本委員 土田会長	処罰をするにしても、外観上分からないと取り締まりようがない。 例えば、今船を買おうという人がですね、保管場所については、小型船舶は別に車と違って保管場所はなくてもいいんですよ、平気だからといって、それで買うのと、きちんとこういう制度ができて、これを届け出て、こう行けば保管場所はここですよ、あなたにはここが空いているからここにしてくださいみたいなことがきちんと、料金もマリーナよりもずっと安いという状況になると、逆にそれだったらちょっと持ってみようかなという人も、とりあえず買う人というものもあるのですかね。私はそれが心配だから、あるいはきちんとした正規なところに入れようとする、非常に月何万円もかかるからという理由でためらっているという人もいような気がするのですけれども、こういう制度ができることが、これからもし船に興味があるなという人に及ぼす影響というのは、県としては何か考えているのでしょうか。
事務局（伊藤）	船の所有の希望者が増えるかどうかということですか。
土田会長	ある程度保管場所というものがきちんとルール化されて、つまり自分はマリーナとかそういうところにお金を払う余裕はない、だけど普通の車の駐車料金と同じくらいの感じで割とそこそこちゃんと許可をもらえて、正式に泊められるということだと、ちょっと精神的に安心感があるから、じゃあ買ってみようかなという、そういうことはないのかと思ったのですが。
事務局（宮津）	それは事業者を確認してみます。そこそこ販売にかかわっている団体もいますので。実際今登録するときには多少置く場所を大体書くような感じになっていますので。広島市ですとか、それくらいのレベルでは書くことになっていますので、ちゃんと意識している人は保管場所までちゃんと意識していると思います。
金子委員	今言われたようなことは、ある程度あると思います。というのは、どちらにしても買った場合はどこかには置かないといけないわけですから、それに苦勞するわけですよ。それに比べて、車の駐車料金よりも安いくらいでできれば、それはいいかもしれないですね。
土田会長	やはり泊めてもいいと言われても、正式に認められてないのだからちょっと不安だなと思って、そういうお墨付きがあって、しかもそこそこの料金でちゃんと認められた保管場所があるのだったら、自分のお金でも維持できそうだからちょっとやってみようかなという人も出てもおかしくないのかなと思ったのです。
土田会長	それでは他にいかがでしょうか。
岸本委員	団体の管理業務の費用について、利用者が分担すべきだと言ったのですけれど、と

<p>土 田 会 長</p>	<p>いうことは、県から見ればメリットなのですよね、つまり一種の業務委託ですから、その分だけは使用料を下げてもいいのではないかと思います。</p> <p>それではよろしいでしょうか。今日の議論を簡単にまとめさせていただきます。</p> <p>県の方からご提案いただいた中身につきましては、料金についていろいろご議論いただきましたけれども、いろいろな費用対効果というものが分かり、目に見える形での、説明しやすい特別会計のような仕組みですね。収入と支出、集めた料金をどういふところに使っているかというようなことで、分かりやすい、一種の特別会計という、この中で費用対効果が分かるような会計の仕組みが、やはり必要ではないかというご意見がありました。</p> <p>それから料金については、なるべく安くということもございましたが、それに対して、県として費用が掛かるのであれば、それをカバーする適正な料金ということで説明できる料金、適正な料金がいいのではないかというご意見があったと思います。</p> <p>そして特に、管理を団体に委託する場合の、それに伴う費用のあり方について意見が出たということで、特にいろいろな議論がございました。特に、団体の中で行う管理的な業務について、その費用をどういふふうに考えるかという点について整理していただければと思います。</p> <p>それから、長期的には放置艇をゼロにするためには、やはり船舶の利用者のデータ、利用状況を把握する仕組みというのをしっかり整えていく必要があるのではないかと、これについても、そういうことで本当に放置艇をゼロにしていくという意味で、利用状況を県がきちんと把握する仕組み、方法について考えていただきたいというご意見があったと思います。</p> <p>そして、保管場所の件については、県の対応については県から示された3案ございますが、県の提案である、国への働きかけを行いつつ、条例で当面、実効のある方策を検討していくという方向でよろしいのではないかと、ことだったかと思えます。</p> <p>それから中古船の廃船については、なるべく廃船そのものは少なくなるように、中古船としての販売であるとか、そういったものについても、もう少し情報提供するなりして、なるべく廃棄処分をしなければいけない船を減らすという方向も考えた方がいいのではないかと、ご意見もあつたところです。</p> <p>以上、簡単にまとめさせていただきましたが、よろしいでしょうか。</p> <p>それでは、今日の3回目の海域利用審査会につきまして、これで終わらせていただきまして、事務局にお返ししたいと思います。</p>
<p>事務局(吉牟田)</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>議事録につきましては、後日送付させていただきますので、ご確認をお願いいたします。</p> <p>次回の予定につきまして、事務局から説明申し上げます。</p>
<p>事務局(岩田)</p>	<p>本日はありがとうございました。</p> <p>今回で一応基本方針の内容の検討事項を一巡していただきまして、ご意見をいただいたところでございます。</p> <p>次回につきましては、これらの内容の基本方針の素案として取りまとめをさせてい</p>

<p>事務局(吉牟田)</p>	<p>ただきまして、最終整理をお願いしたい。さらには、本審査会の提言の意見も検討をお願いしたいと思っております。</p> <p>次回は、時間がなくて申し訳ないのですが、11月下旬ごろを予定したいと思っておりますので、また引き続きのご協力をよろしくお願いいたします。ありがとうございました。</p> <p>最後に、閉会に当たりまして、部長の宮津からごあいさつを申し上げます。</p>
<p>事務局(宮津)</p>	<p>本日もご議論ありがとうございました。我々のまだ検討が至らない部分ですとか、思いの至らない部分につきまして、ありがたいご意見を賜りまして、ありがとうございます。今日ご議論いただいた中で、特に料金については、他の県、今日の資料の6ページに掲げてある自治体にも、今からヒアリングをさせていただいて、導入時のいきさつとか、参考になりそうなことを、またしたためて、次回ご提示させていただければと思います。料金についても、考え方をきちんとまとめて、ご提示をさせていただきたいと思っております。今日は本当にありがとうございました。また引き続きよろしくお願いいたします。</p>
<p>事務局(吉牟田)</p>	<p>これを持ちまして、平成29年度第3回広島県海域利用審査会を終了します。</p> <p>ありがとうございました。</p>

閉会 12:12

本議事録が平成 29 年 10 月 24 日開催の平成 29 年度第 3 回広島県海域利用審査会の内容に相違ないことを証するため、ここに署名する。

広島県海域利用審査会

会 長

⑩

委 員

⑩