

平成 29 年度第 1 回  
広島県海域利用審査会

平成 29 年 7 月 11 日 (火)

広 島 県

# 目 次

1	開 会	1
2	空港港湾部長あいさつ	1
3	委員の紹介	2
4	事務局の紹介	3
5	会長選出	3
6	議 事	4
7	報 告	25
8	閉 会	26

## 平成 29 年度第 1 回広島県海域利用審査会

- 1 開催日時：平成 29 年 7 月 11 日（火）  
開会 9 時 30 分 閉会 11 時 30 分
- 2 開催場所：広島市中区基町 10-52  
県庁北館 2 階第 2 会議室
- 3 議題：放置艇解消のための基本方針の策定について
- 4 報告：横田シップステーションの供用開始について
- 4 委員の現在数：10 名  
(1) 出席委員：10 名  
(2) 欠席委員：なし

### 1 開 会

開会 9 : 30

事務局(吉牟田)	それではただ今から平成 29 年度第 1 回広島県海域利用審査会を開催いたします。 最初に、本審査会は公開となっております。資料及び議事録につきまして、後日ホームページにアップすることとなっておりますので、ご承知おきください。 開催に当たりまして、空港港湾部長の宮津からごあいさつを申し上げます。
----------	--

### 2 空港港湾部長あいさつ

事務局(宮津)	皆様おはようございます。空港港湾部長の宮津と申します。どうぞよろしくお願いたします。 本日はお忙しいところ、皆様方には海域利用審査会にご出席賜り、誠にありがとうございます。 昨年度 1 月に海域利用審査会を開催させていただきました。横島漁協の件をご審議いただきまして、ありがとうございます。この横島漁協の件につきましては、後程ご報告がございますけれど、6 月から供用開始をいたしまして、現在ほぼ満杯に近い状態で順調なスタートを切っていると聞いております。 前回の審査会でも申し上げましたけれども、広島県におきましては、従来から、放置艇の集積が著しい広島湾地域などの重要港湾以上の地域において、2 つの対策を講じてきました。係留保管施設の整備と放置等禁止区域の指定という、2 つを両輪とした対策を講じてきました。 しかしながら、放置艇の数は全体として減少はしているのですが、施設整備と規制を両輪とする対策につきましては、特に地方港湾ですとか漁港におきまして、非常に後れを取っているという状況でございます。その結果、広島県の放置艇の数は全都道府県の中で最多となっております。
---------	---

	<p>このため、皆様方におかれましてはお忙しいところ大変申し訳ございませんけれども、今年度、審査会におきまして、この放置艇の対策につきましてご議論をいただき、広島県の放置艇対策の考え方を整理いただくことにご協力いただければと思います。</p> <p>今回は第1回目ということで、広島県の放置艇における課題とそれに関する論点につきましてご説明を差し上げたいと思います。</p> <p>委員の皆様方におかれましては、各専門分野からご意見を頂戴できればと考えております。今年度は4回審査会を開催することを考えておりますので、会議でいただいたご意見をまた次回以降に反映していきたいと考えております。そして最終的に方針をまとめてまいり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> <p>以上、簡単ではございますが、ごあいさつとさせていただきます。</p>
--	---

### 3 委員の紹介

事務局(吉牟田)	まず、お集まりいただきました委員の皆様のご紹介を、港湾振興課長の岩田からさせていただきます。
事務局(岩田)	港湾振興課長の岩田でございます。本日はよろしくお願いいたします。 それでは改めまして、委員の皆様方のご紹介をさせていただきます。 広島大学大学院工学研究院教授の土田孝様です。
土田委員	土田です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	広島大学大学院工学研究院特任教授の金子新様です。
金子委員	金子です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	広島工業大学環境学部建築デザイン学科教授の平田圭子様です。
平田委員	平田です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	広島大学大学院工学研究院教授の土井康明様です。
土井委員	土井です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	元・海上保安大学校教授の道本順一様です
道本委員	道本です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	一般社団法人 広島県栽培漁業協会理事長の山田正通様です。
山田委員	山田です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	海上保安大学校教授の中野勝哉様です。
中野委員	中野です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	弁護士の飯岡久美様です。
飯岡委員	飯岡です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	一般社団法人 広島県中小企業診断協会会長の岸本実様です。
岸本委員	岸本です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	広島市立大学国際学部教授の寺田英子様です。
寺田委員	寺田です。よろしくお願いいたします。
事務局(岩田)	以上でございます。よろしくお願いいたします。

## 4 事務局の紹介

事務局(吉牟田)	続きまして審査会の事務局の紹介をさせていただきます。 広島県土木建築局空港港湾部長の宮津でございます。
事務局(宮津)	よろしくお願いいたします。
事務局(吉牟田)	土木建築局港湾振興課長の岩田でございます。
事務局(岩田)	よろしくお願いいたします。
事務局(吉牟田)	同じく港湾振興課参事の私, 吉牟田でございます。よろしくお願いいたします。
事務局(吉牟田)	港湾振興課主幹の伊藤でございます。
事務局(伊藤)	よろしくお願いいたします。
事務局(吉牟田)	港湾漁港整備課主査の前原でございます。
事務局(前原)	よろしくお願いいたします。
事務局(吉牟田)	水産課主査の福地でございます。
事務局(福地)	よろしくお願いいたします。
事務局(吉牟田)	道路河川管理課主任の上野でございます。
事務局(上野)	よろしくお願いいたします。

## 5 会長選出

事務局(吉牟田)	それでは、会議に先立ちまして、今年度の会長を選出していただきたいと思ひます。
事務局(岩田)	今年度は審査会を今回を含め、4回ほど、開催させていただきたいと考えておりますが、今年度1年を通じて会長をお願いしたいと思っております。広島海の管理に関する条例第12条によりますと、会長の選出は互選となっております。何かご意見があれば、お願いしたいと思ひます。
山田委員	昨年度この審査会で会長を務めていただきました土田委員に今年度も引き続いて会長をお願いしたいと思ひます。
事務局(岩田)	今、土田委員を昨年度に引き続き会長にという推薦のご意見をいただきましたが、皆様いかがでしょうか。 (異議なし)
土田会長	それでは、土田委員に会長にご就任いただきたく存じます。土田委員は会長席へお移りいただき、会議の議事の進行をお願いしたいと思ひます。よろしく願ひします。 会長にご推薦いただきました土田でございます。皆様のご推薦を受けまして、会長に就任させていただくことになりました。今年度、皆様ご協力の程、よろしく願ひ申し上げます。 議事に入ります前に、広島海の管理に関する条例第12条第3項によりますと、私に事故があったときなどの際の職務代理者を指定させていただくことになっております。職務代理者として土井委員を指名させていただきたいと思ひますので、よろしく願ひいたします。

## 6 議 事

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。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。よろしくお願いいたします。</p> <p>今年度ですが、放置艇解消のための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ましたものでございます。</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してください。</p>
事務局（伊藤）	<p>港湾振興課の伊藤と申します。</p> <p>それでは、私の方から、お話をさせていただきたいと思います。</p> <p>それでは、資料1、「放置艇解消のための基本方針」の策定について、をご覧ください。</p> <p>まず、「はじめに」のところですが、広島県は、日本海や太平洋のような外海ではなく、瀬戸内海に面しておりまして、長い海岸線の多くが静穏な海域であるため、多数の放置艇が係留されております。</p> <p>県では、平成9年度に「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」を制定しまして、広島港や福山港の都市部の港湾を優先しまして、施設整備と規制を両輪とした対策を進めてまいりました。</p> <p>これらの地域では、放置艇数は減少しているものの、禁止区域を指定していない船だまりや入り江などに放置艇が残っております。</p> <p>また、対策が遅れてきております地方部の港湾・漁港におきましても、多数の放置艇が存在し、県全体の放置艇数は約 11,000 隻でございまして、全都道府県中最多となっております。</p> <p>県では、平成 34 年度までに放置艇をゼロ隻にする目標を掲げておりますが、これまでの対策であります施設整備と規制を両輪とした手法だけでは、この目標達成は叶わず、これまでの対策を補い、県全体の放置艇解消策を整理するところの、「放置艇解消のための基本方針」を策定する必要があるものと考えております。</p> <p>今年度4回の予定で、海域利用審査会を開催させていただき、この基本方針について、私ども事務局の方でお示しします基本方針案に関する御意見や御提言などを頂いてまいりたいと存じます。</p> <p>今後のスケジュールについては、5 ページのところでお説明させていただきます。</p> <p>この基本方針の対象となる「放置艇」というものの定義ですが、県のプレジャーボート条例に規定するように、「プレジャーボートを係留保管するために水域の管理者等が整備した係留保管施設又は正当な権原に基づき係留保管を行う場所以外の場所に保管されているプレジャーボート」をいいます。</p> <p>したがって、この基本方針の対象の船種は、プレジャーボートとなりますが、後で説明いたします類型別対応方針や廃船の対応の観点から、放置艇の中には含めない漁船も対象としている部分も一部ございます。</p> <p>ここで、プレジャーボートの定義についてですが、プレジャーボート条例では、プ</p>

レジャーボートとは、漁船、業務用船舶、国・地方公共団体の船舶、ろかいのみをもって運転する舟を除く船舶とされています。

具体的には、モーターボートやヨットのような純粋なレジャー用の船舶のほか遊漁船もレジャーボートに含みます。

2 ページを御覧ください。基本方針を策定していくに当たっての事務局としての考え方を御説明いたします。

基本方針によって目指すべき姿ですが、先ほど申しましたように、平成 34 年度までに県全体の放置艇数をゼロにすることです。具体的には、全てのレジャーボートを県の監督下、すなわち、何らかの許可を得ている状態に置き、適正な保管状態にし、放置されている廃船もゼロにすることです。

2 の放置艇の解消方策ですが、県又は民間で整備した係留保管施設へ保管させるだけでなく、水域管理者の県が個別に水域に適正に係留することを許可することにより、放置艇の解消を行うことによりたいと思います。

3 の収容能力の確保ですが、これは、従前から進めています施設の整備を推進していくほかに、防波堤、船だまり、護岸などの既存施設の静穏域を活用した簡易な係留保管施設を設置したり、あるいは、安全性が認められる範囲でレジャーボートの係留を認めるエリアを指定することによって、収容能力を確保していきたいと考えています。

4 の類型別対応方針ですが、これは、基本方針の中核を占めるものでございまして、各現場への具体的な対応方針の類型を定めるものです。イメージとして示しています。

まず、A 類型の対応方針ですが、これは、全ての船舶、全ての船舶というのは、漁船を含めて、基本方針の対象となる船舶ということになります。具体的には、漁船・遊漁船・レジャーボートを指しております。遊漁船は、先ほど申し上げたとおり、レジャーボートの範疇に入りますが、便宜上、ここでは、遊漁船も示しています。また、貨物船・旅客船は、基本方針の対象外となります。

A 類型では、全ての船舶、すなわち、漁船・遊漁船・レジャーボートの係留を禁止する類型です。これは、船舶航行の支障や周辺環境の悪化等の影響が生じている港・地区に適用するものと考えています。

B 類型は、漁船のみ係留を認める類型です。漁港などで、漁業活動への支障が生じている港・地区に適用したいと考えています。漁船については、生業、なりわいのために使用されているものでございますので、占使用の許可手続は不要にしたいと思います。

C 類型は、漁船・遊漁船のみ係留を認める類型です。漁港などで、漁船のほか、遊漁船の係留も問題なく認めることができる港・地区に適用したいと考えています。この場合、漁船については、生業のものでございますので、許可手続は不要にしますが、遊漁船については、純粋に生業のためのものとまではいえないため、許可手続が必要なものとしたと考えています。

D 類型は、漁船・遊漁船・レジャーボートの係留を認めますが、棲み分けを図る

類型です。棲み分けというのは、漁船のエリア、遊漁船のエリア、プレジャーボートのエリアとしてエリアを分けていくこととさせていただきます。漁船のほか、遊漁船及びプレジャーボートの係留が認められる港・地区に適用したいと考えています。この場合、遊漁船とプレジャーボートについては、許可手続を取らせることを考えています。

E類型は、係留場所の安全性を確保した上で、漁船・遊漁船・プレジャーボートの係留を認める類型です。D類型と同様に、漁船のほか、遊漁船及びプレジャーボートの係留が認められる港・地区に適用したいと考えています。この場合、遊漁船とプレジャーボートについては、同様に許可手続を取らせることを考えています。

D類型とE類型の違いでございますが、これは、放置艇数の総数などから、棲み分けをする必要があるか、ないかの違いです。

続いて、3ページの(5)既存ストックを活用した柔軟な対策ですが、ここでいう既存ストックとは、個人が設置している係留施設や防波堤、護岸などの港湾施設・漁港施設を指しています。これらをできるだけ活用して、係留を認める柔軟な対策を検討していきたいと思っています。

柔軟な対策のイメージですが、3ページでは、対策前の現状の例を示しております。

①は護岸に係留しているもの、②は現在使用されなくなっている物揚場や防波堤に係留しているもの、③は道路のガードレールに係留しているもの、④は港湾内の係留施設において、貨物船・旅客船の係留場所にプレジャーボートが混在しているもの、⑤は入り江にプレジャーボートや廃船に係留されているもの、⑥は漁港内にプレジャーボートが入り込んでいるものの例です。

次のページ、4ページをお開きください。

4ページは、類型別対応方針や柔軟な対策を適用した後のイメージです。

①の護岸への係留については、静穏性が保たれ、かつ、流出しないような措置がなされていれば、係留は可能にしたいと考えます。

②のように使用されなくなっている物揚場や防波堤には係留用の施設として転用することが可能ではないかと考えております。

③の道路護岸への係留ですが、ガードレールの損傷や、海と道路の出入りの際の危険が懸念、人の危険が懸念されますので、係留を認めることは難しいのではないかと考えています。

④の貨物船・旅客船の係留に利用されている港湾施設については、貨物船・旅客船の業務に支障のないよう棲み分けを図った上で、係留を認めることができる場合もあるかと思っております。

⑤の入り江については、流水の阻害や、住宅地への騒音被害、違法駐車などが考えられないような地域であれば、係留が可能ではないかと考えております。

⑥の漁港については、漁船による漁業活動に使用するのが優先されますが、空きスペースがあって、漁業活動に支障のないよう棲み分けを図ることで、係留は可能な場合もあるかと考えております。

(6)の廃船処理の促進についてですが、廃船とは、放置され、使用されていない船舶のことですが、近年増加傾向にあります。



国の全国調査におけるサンプル調査によりますと、放置艇のうち約 25 パーセント、4 分の 1 が所有者不明船であります。このうち、大部分が廃船化していくこととなりますので、廃船の問題は、放置艇対策に取り組む上で、避けて通れない問題になっています。

所有者不明の場合は、簡易代執行と呼ばれるやり方で、県が撤去し、保管場所等を県報に告示し、現地に看板を出し、6 か月経っても所有者の申出がないときは、県の所有物となり、処分することができるようになります。

所有者が判明している場合は、所有者や相続人に撤去指導を行います。従わないときは、放置等禁止区域に指定した上ということになりますが、海上保安部への取締り要請を行い、最終的には行政代執行法の規定に基づく行政代執行を行うようになります。

しかしながら、簡易代執行も行政代執行も予算や人手の確保など、実務上の課題があり、少しずつしか進めていくことができていない状況にあります。

当審査会の中では、廃船処理を促進するために、廃船の定義付けの明確化のほか、県による代執行のあり方に関する意見などをお聞かせいただければと思っております。

5 ページの(7) 県民全体への意識啓発ですが、本県のプレジャーボート所有者は、瀬戸内海の静穏性によるところが大きいのかもしれませんが、保管場所確保の必要性に対する認知度が低いものと考えられます。

東日本大震災のような震災が当県でもいつ起こってもおかしくないような時代を迎えておまして、放置艇による生命・財産の喪失の危険を防いでいかなければなりません。

プレジャーボート所有者を始め、県民全体への放置艇解消・海の適正利用について、関係機関の協力も仰いで啓発を進めることも必要であると考えております。

以上が基本方針を策定していくに当たっての、事務局としての基本的な考え方でございます。

今後の基本方針の検討についてですが、検討項目といたしましては、5 ページの4 「今後の基本方針の検討項目案」の表のところでございますが、表に掲げた四つの項目について、審査会で御意見をお聞きしたいと考えております。

審査会のスケジュールですが、5 「今後の検討スケジュール予定」の表に記載のとおり、本日は、現状の説明をさせていただき、委員の皆様には現状を認識していただき、論点や問題の整理をしたいと考えております。御質問があれば、後でお聞きしたいと考えております。

8 月下旬開催予定の第 2 回審査会でございますが、検討項目ごとの対応方針の検討としておりますが、4 の表に掲げました検討項目のうち、進めることができるところまで、事務局案を示しながら御意見を拝聴していきたいと思っております。

10 月下旬開催予定の第 3 回審査会では、第 2 回でできなかった検討項目に関する御意見をお聞きしたいと考えております。それから、基本方針の事務局案としてその時点までに意見や提言をお聞きして作成したものを提出させていただき、確認や更なる

御意見などをお聞きしたいと思います。

11月下旬開催予定の第4回審査会でございますが、最終的な基本方針に関する答申案を御議論いただきたいと考えております。

その後、県におきましては、12月に、答申いただきました基本方針を議会の建設委員会に報告し、また、県民のパブリックコメントを求めていき、最終的には、年度末の平成30年3月に基本方針を公表していくようにしたいと考えております。

それでは、資料2の説明に続いて入らせていただきたいと思っております。

資料2を御覧ください。

これまでの広島県の放置艇対策についてですが、時間の関係で、かい摘まんで説明させていただきますと思っております。

まず、平成8年度に広島県放置艇対策あり方検討会から「プレジャーボートの放置防止対策のあり方に係る報告」を頂きまして、それまで整理されていなかった港湾・河川・漁港の水域における係留保管を含めた水域利用の適正化等に関する提言を受け、平成9年度には、広島湾地域の係留保管計画を策定し、同年、広島観音マリーナの供用を開始いたしました。

平成10年度には、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を制定しまして、五日市プレジャーボートスポットの供用開始がなされまして、廿日市貯木場等13件の禁止区域を指定しております。その後、青字のとおり、係留保管施設の供用開始が進んでいきまして、赤字のとおり禁止区域の指定も進めてまいりました。

2ページを御覧ください。

放置艇数の推移でございます。まず、(1)の県内の放置艇数でございますが、平成26年度の調査成果が最新のものとございますが、県内のプレジャーボート総数は15,235隻、放置艇数は11,231隻という状況でございます。

(2)の①の全国の状況ですが、全国のプレジャーボート総数は177,516隻、放置艇数は87,536隻となっております。

③の順位ですが、広島県は、プレジャーボート総数も放置艇数も全都道府県中最多という状況でございます。

続いて、3ページを御覧ください。

広島湾地域におけます放置艇対策でございます。広島湾地域におけます公的係留保管施設の整備状況等は、(1)のとおりでございますが、六つの施設がございまして、合わせて2,051隻の収容能力がございまして、平成29年3月末時点でございますが、1,201隻が入っております、約6割の収容率となっております。

一番上の広島観音マリーナにつきましては、艇長が35フィート、約10mですが、35フィート未満のプレジャーボート用のものだけを計上しております。広島観音マリーナは、グレードが高く、料金が低いということもございまして、プレジャーボート用の小さな区画のものは、収容率15.2パーセントという状況となっております。逆に言いますと、放置艇対策の推進に伴う受入れ先になると言えるのではないかと思います。

禁止区域の指定状況でございますが、(2)のとおりでございます。平成24年度の江波地区が最後になっておりますが、今年度、海田明神地区の指定手続を行ってございまして、8月1日から施行ということになっております。8月1日から海田明神地区も加わるということになります。

それから、直近5か年の簡易代執行ですが、所有者不明の場合の簡易代執行でございますが、(3)の①のとおりでございます。

続いて、4ページ、直近5か年の行政代執行ですが、②の表のとおり、平成25年1月に実施した事例がございます。

それから、海上保安部への取締り要請ですが、③の表のとおりでございます。

4の広島湾地域における放置艇数の推移ですが、平成8年度には放置艇が3,889隻あったものが、平成26年度には962隻に減少しております。

それから、資料2の最後のページには、A3横長の図面を付けております。広島湾地域の禁止区域の指定の状況です。凡例の河川の規制区域、港湾・漁港の規制区域のところの色分けしたとおりに禁止区域を施行しております。広島湾地域におきましては、大部分の指定が終わっております。禁止区域内の放置艇は、解消されております。

では、続いて資料3を御覧ください。資料3の広島湾地域の放置艇対策についてでございますが、広島湾地域では、禁止区域に指定している区域では、放置艇を解消してございまして、未指定区域の対応が残っている状態でございます。

未指定地区の状況ですが、1ページの中ほどから下の廿日市地区・西部地区には、プレジャーボートが係留されている串戸港、遊漁船とプレジャーボートが係留されている住吉大神宮、元漁港で漁船のほか一部プレジャーボートが係留されている井口港が残っています。

2ページですが、江波地区・吉島地区には、元漁港で漁船とプレジャーボートが混在する江波北船だまり、江波南船だまり及び吉島船だまりが未指定地区として残っています。写真は、江波北船だまりのものです。

宇品地区には、御幸松地区にプレジャーボートの放置艇が81隻係留されております。右下の写真は、御幸松地区の北側で、漁船用の栈橋が県で整備されており、漁船が係留されています。左下の写真は、御幸松地区の南側で、プレジャーボートが中心に係留されています。

3ページの丹那地区の船だまりですが、元漁港で漁船と遊漁船が混在しており、さらに、プレジャーボートも対岸側に係留されている状況です。右上の写真が、丹那船だまりの状況でございます。

猿猴川の下流の地区ですが、向洋大橋の入り江では、係留されているのは、遊漁船がほとんどです。黄金橋下流の入り江では、プレジャーボートの他に作業船もあります。仁保船だまりでは、漁船とプレジャーボートが混在しており、廃船も係留されています。写真は、仁保船だまりの状況です。

船越地区には、月見町の護岸に遊漁船が係留されています。それから矢野西船だまりには遊漁船が、矢野陸橋下にはプレジャーボートが係留されています。

4ページの坂町役場付近では、漁船とプレジャーボートが混在しています。また坂

町横浜地区でも、船溜まりに漁船とプレジャーボートが混在しています。

写真は、坂町横浜地区の状況です。

それから、島しょ部ですが、広島湾地区の島しょ部では、ほとんどが似島ですが、船だまりにプレジャーボートの係留が見られる状況です。

以上が広島湾地域の放置等禁止未指定地区の状況です。

続いて、資料4の地方港湾・漁港の現状と課題でございますが、県内には、県管理分として10の漁港と23の地方港湾があります。

これらには、約5,100隻の放置艇がありますが、都市部から優先して対策を講じてきたため、地方港湾・漁港には、ほとんど対策を取れなかったものです。

都市部に講じてきております施設整備を全ての地方港湾・漁港に行くことは、現実的でなく、地方部には、都市部とは異なる放置艇に関する課題や実情があるため、地区ごとの現況に合わせた柔軟な対策を検討する必要があります。

1ページ中程でございますが、地方港湾・漁港に限ったことではありませんが、放置艇は、他の水域利用阻害になったり、津波などの災害時の被害を助長したり、油が流出したり、違法駐車をしたり、ごみ放置・騒音などの生活環境の悪化・景観の悪化を招いたりします。

また、護岸や防波堤に無許可ではしご、渡橋、係船環などを設置して、護岸施設などを壊しているような例もあります。

地方港湾・漁港それぞれの現況と課題としまして、1ページの下の表にまとめましたが、立地条件の問題として、市街地に隣接しており、放置艇の隻数が多く、市街地隣接ゆえに周辺環境への悪影響があること、逆に島しょ部で外部からの流入がなく、地元住民による係留については、より柔軟に対応してよいかどうかの問題などが考えられます。

また、係留場所の状態ですが、船だまり、防波堤、物揚場等の施設に係留され、漁船と混在しているケースでは、漁船・事業船との関係で、航行や荷揚げのトラブルの問題があります。

海岸線や干潟に係留しているものについては、安全性の問題があります。

係留施設の構造の点からは、栈橋や渡橋を無断で設置していること、安全性に問題がある施設があることについては、許可を認めるかどうかの問題があります。

その他、利用者団体による事実上の管理がなされているものがあり、これを認めるかどうかの問題などがあります。

これらについては、港・地区ごとの現況の調査・確認が必要です。

2ページは、県管理の10の漁港と23の地方港湾の一覧でございます。放置艇数も平成26年度のデータで記載しております。

地方港湾・漁港の実例を幾つか挙げております。

3ページをお開きください。

まず、地方港湾大竹港ですが、放置艇の現状は、3か所の船だまりに係留され、事実上、プレジャーボート所有者団体によって管理されており、下の写真のとおり、秩序を保って係留しています。

課題として、任意の所有者団体に対して占使用の許可を行ってもよいかどうかということがあります。

それから、水域施設であるこのような泊地・船だまりに占用許可を出してもよいかという課題もございます。

4 ページを開いてください。

安浦漁港でございますが、安浦漁港は、他からアクセスしやすい場所にあるため、他所からプレジャーボートが流入してきて、大量の放置艇が存在するものです。

放置艇の現状ですが、放置艇数が 304 隻と多く、写真左上のように道路護岸に係留され、ガードレールに綱がくくられているものもあつたり、写真右下のように漁港の防波堤外にも放置艇が多数あり、荒天時の静穏性に問題があつたりします。それから、写真左下のように漁港の物揚場へ係留され、漁業活動の支障が生じたりしています。

課題として、プレジャーボートの隻数が多いため、静穏性など安全が確認できる係留場所の確保が必要になってくるということが言えると思います。

5 ページの地方港湾釣士田港です。

放置艇の現状ですが、釣士田港は、広島湾地域からのプレジャーボートの流入があるとみられ、港湾内の船だまりや入り江に無許可で設置されている栈橋が複数存在し、265 隻の放置艇がございます。

課題として、船種ごとの棲み分けをして、係留を認めるのか、更に他所から流入してきたプレジャーボートを区分して棲み分けをするのかという判断の問題がございます。

6 ページを御覧ください。

地方港湾竹原港でございます。

竹原港は、市街地に近くて、放置艇数が 293 隻と多く、旅客船や事業船と混在しています。

放置艇の現状ですが、市街地中心部付近に多くて、フェリーや貨物船の航走波によって静穏性が保たれていない場所にも船舶の係留があります。また、干潮時には、完全に干上がる場所が多い状況です。

課題としまして、静穏性などの安全が確認できる係留場所の確保が必要になるということですが。

7 ページの地方港湾土生港です。

島しょ部でございますが、放置艇数が 451 隻と非常に多い地区です。

放置艇の現状ですが、水域と市街地が接近しておりまして、船だまりに漁船とプレジャーボートが混在しています。ただし、トラブルについては、余り聞かない状況です。

右下の写真のように、陸上の廃船も多い状況です。

課題としまして、特にトラブルが生じていない状況で、どのように許可を出していくか、数が多いが、棲み分けをするべきかどうかという問題があります。

8 ページは、廃船問題です。

廃船については、資料 1 の説明で触れましたが、放置艇のうち約 4 分の 1 が所有者

	<p>不明船でありまして、その大部分が廃船になっていくということでございます。</p> <p>廃船の現状は、写真右上のように、外見はきれいでも、実は廃船であるというものもあります。</p> <p>写真左下のように、船体の流出を防ぐため、入り江の奥付近に集められて放置され、油が流出したり、必要な船の係留ができなくなったりしているものもあります。</p> <p>右下の写真のように、陸上に放置されている廃船もあります。</p> <p>課題として、廃船処理の促進に向けた廃船の定義付けをより明確にしていきたいと思います。</p> <p>また、管理者による代執行のあり方と記載しましたが、最初に述べたように、所有者不明の場合の簡易代執行、判明している場合の行政代執行とも予算や人手の確保など、実務上の問題がありますが、放置艇数をゼロにするためには、避けて通れないものであり、基本方針を策定することを期に積極的に進める方針を打ち出したいと考えております。</p> <p>参考資料として、資料2で説明した平成9年2月の放置艇対策あり方検討会の報告、プレジャーボート条例及び平成34年度放置艇解消を定めた国のプレジャーボート適正管理推進計画を参考のために添付しております。</p> <p>時間の関係でこれらの参考資料についての説明は、割愛させていただきたいと存じます。</p> <p>議題資料の説明については、以上でございます。</p>
<p>土田会長</p> <p>金子委員</p>	<p>はい、ありがとうございました。</p> <p>それでは、先ほどの本審査会のスケジュールの説明がございましたが、審査会としてはこの問題につきまして4回を予定し、期間がかなり詰まっている感じではありますけれど、8月、10月、11月とありまして、今回、今日は第1回ですので、論点の整理ということをやっていただくことかと思えます。ご説明いただきましたように、いろいろと、様々な観点にかかわる問題であると考えられますので、まずは、今説明いただきました資料に関する質問、あるいはこれについてのご意見等を自由にいただければと思いますがいかがでしょうか。</p> <p>放置艇があるところを含めて、静穏性がどのように保たれているかというところが気になるんですね。だから、県や国が静穏性を保つようなところ、必要な個所は制限があると思うのですが、そういうところで、プレジャーボートにしても、一応係留が可能になるわけですね。</p> <p>だから、プレジャーボートの所有者も、自分が責任持てないようなところには係留したくない。だから一番静穏性が気になると。そういう考えでみるとですね、4ページの図がありますけれども、きちんと防波堤で囲まれて静穏性が維持されているところというのは一番完璧なところですね。そこが一部供用、利用できるような区画が設けられるということは、非常に好ましい話になりますが、ただそういうところは限られているから、比較的静穏性のいいところに多く詰めかけているわけですね。安浦とか竹原とか。</p>

	<p>だからそういうところの静穏性を判定しないといけないと思うんですよね。ここは静穏性が安定できないから駄目だとかですね。だから一定の判断は下さないと、結局勝手に判断していると思います、プレジャーボートの所有者は。ここはまあ大丈夫だろうと、それは感覚的にできますから、それくらいは。それで現状が続いていると思います。</p> <p>だから静穏性が、いざという時に被害がおこったときに、やっぱり起こしたくないわけですからね、プレジャーボートの所有者にしては。</p> <p>それと禁止区域を設定した時にですね、だからどこに行けという問題、ここなら少しは静穏性が保たれるからとりあえず行っておけとか、なんかないと、みんなやっぱりそれで生活をエンジョイしたいわけでしょうから。それは素晴らしい環境が瀬戸内海にはあるわけだから。</p>
土田会長	先ほどの、類型に分けるとときには、その個所の静穏性であるとか安全性は一つの条件になるわけですよね。
事務局(伊藤)	そうですね。
土田会長	それが保てないようなところは禁止にせざるを得ないという、そういうことになるわけですね。
事務局(伊藤)	はい。
土田会長	逆に、県の方が類型に分けて、ここに泊めてもいいよといった場合は、そこに県が判断して許可したということに関する責任が当然、まあ今のところは、それぞれの人たちが自己責任で泊めているような状況であると。これに対して今度は県がそこを整理して、じゃあここに何らかの許可を出して、ここに泊めなさいと、泊めてもいいですとなった場合は、そこに一定の責任が発生するという事は当然あると思いますけれど。そういう考えでよろしいでしょうか。
事務局(伊藤)	責任があるというか、占使用の許可を出したところを100%県が保証するという事は不可能なことでございますので、絶対に100%安全ということを保証できるようなところはありませんので、やはりそれぞれの係留者の責任をもって泊めていただくという許可の条件などを付けて対応するような形で実務は行っていかざるを得ないかと考えております。
土田会長	他にいかがでしょうか。
山田委員	先ほどの説明の中で、それぞれの地区ごとで、例えば管理組織みたいなどころがあるというような話がありましたけれども、そういった部分の活用はどのように考えておられますか。それと、先ほどの許可の話ですけれど、1隻ごとの許可というものは、基本的には1万隻以上あると厳しいのではないかと思いますので、そういった管理組織を逆に活用するようなことは何か考えておられるのでしょうか。
事務局(伊藤)	プレジャーボート団体などが現実的に出来ているようなところがございますので、例えば、資料4の3ページの大竹港ですね。ここはプレジャーボート団体がきれいに係留させております。このような、既にもう一定の秩序が出来ているところを、それを破壊して個別にということとは難しいと思いますので、できるだけ現状に沿うような形で柔軟な対応をしていきたいと考えております。

事務局（宮津）	県が一定程度責任を持った上で、管理組織などにお墨付きを与えるような形を考えております。
土田会長	他にいかがでしょうか。
事務局（伊藤）	ここにいうような、プレジャーボート団体に対して許可をしたいというように事務局の方では考えておりますけれども、その際に、どのような団体までが適正なのかといったようなことも、可能であれば、審査会のご意見も拝聴できればということも考えております。
中野委員	ちょっと基本的なところの確認をさせていただきたいのですけれども、まず、この広島県の放置艇解消のための基本方針というのは、位置付けは、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の4条の県の責務を果たすための県の方針ということでよろしいのでしょうか。
事務局（伊藤）	そうですね。はい。
中野委員	そうしますと、今までご説明の中で許可という言葉が出てきていますけれども、その許可に関する条文は、この条例の中には見当たらないのですが。
事務局（伊藤）	はい、プレジャーボート条例の中にはそのような規定はございません。
中野委員	そうすると、どういう法律に基づいて許可していくのかということをご説明いただきたい。
事務局（伊藤）	港湾につきましては港湾法、漁港につきましては漁港漁場整備法の中に規定がございます。
中野委員	そうすると、許可制が設定されていないような海域についてはどのようにお考えでしょうか。
事務局（伊藤）	一般海域の方は広島県の海に関する条例がございます。
中野委員	海管理条例の方で対応されるということですか。わかりました。
平田委員	基本的なことで申し訳ないのですけれども、例えばプレジャーボートなどを購入したときに、車だったら車庫証明とか必要ですよ。購入したら必ずどこに係留するのかといったことを明確にしている制度のようなものはないのですか。
事務局（伊藤）	プレジャーボートの場合は、小型船舶登録法という法律が現在施行されておりまして、国あるいは国の外郭団体であります小型船舶検査機構というところに登録をしないといけないことになっております。ただし、係留場所につきましては船籍港、通常その船がいる市区町村名までを登録するという制度になっておりまして、広い広島湾でも「広島市」という形で登録がなされているような状況でございます。具体的にここに係留しますというところまでではないです。
事務局（宮津）	警察がチェックするようなことは、海の世界ではなされておられません。そういったところも、資料1の5ページで4の箱の中にごございます「その他」のところ、保管場所確保の手法のあり方というように書かせていただいておりますけれども、今日はちょっとご提示できておりませんが、陸上の論理をどのように海に適用すべきかどうかについて議論いただこうかと考えております。
寺田委員	あまり馴染みのない問題なので、もしかして見当違いのコメントかもしれないのですが、基本的には共有資源と考えてもいいかと思うのですけれども、港湾とか漁港とか



の、係留しやすい場所、海面ですよ。それを資源と考えて、その資源が、港によっては枯渇状態にある、泊められなくなって、景観もよろしくなくなって、いろいろ漁業の方々にも被害がある、といった問題が発生していて、それが甚だしい場合は社会問題化していく、ということではないかと考えています。

私は経済学が専門なので、その視点からいえば、何らかの割り当ての仕組みを入れるしかないと考えています。割り当ての仕組みというのは、市場メカニズムを部分的に入れるしかなくて、それは例えば、資料の中にも指摘があるのですが、平成9年の「プレジャーボートの放置防止対策のあり方に係る報告」というのを事前にいただいてまして、2ページ一番下に「所有者の社会的責務」という項目がありまして、係留保管に対しては、受益者負担が原則だということで、私もこの原則に従って考えていきたいと考えております。

そういう意味で、公有スペースを占有するのであれば、それに対する対価を基本的には払うべきだと考えております。

それから次に、係留施設の立地も考えなければいけないと考えています。いただいた資料の中に、愛知県高浜市のマリーナとか、横須賀市の深浦など、いくつかマリーナの事例がありました。それらに共通するのはやはり大都市だということと、かなり所得水準の高い地域で、ヨットなどを泊める素敵なマリーナがビジネスとして成り立つという場所だと思うのです。今回見せていただいた写真を見る限り、放置艇写真一覧というすごいご労作を全部見ましたけれども、マリーナではなく、どちらかというと小型プレジャーボート用の、ボートパークみたいなものを考えた方がよいのではないかと。その辺りの、ビジネスとしてのマリーナなのか、それともボートパークなのか、ちょっと議論を設けた方がよいかなと思います。以上が2番目です。

3番目は、所有者はどこに住んでいるのでしょうかということなんです。所有者としては、あまり自宅から離れていないところに船を係留したいというのが自然な発想でして、この発想というのは、1970年代の初めにアメリカの大都市でプレジャーボートが大流行したことがありました。その時に、自治体が一生懸命マリーナなど係留施設を建設したのですが、それが成り立ったのがカリフォルニアとフロリダですね。この2つの州はすごく熱心でしたけれども、他はあまり熱心ではなかった。つまりある程度お金持ちが住む、時間もある、遊びたいと、そういう3条件がそろった州でヨットをお持ちの方々がマリーナを望んだということだと思っております。それに対する支払いも当然なされたので。となると、我々も、所有者の所得水準というか、それをまず念頭に置いて、施設をどこに置くものなのかということも併せて考えていく必要があると思います。もちろんそうすると、料金徴収の仕組みをどうするのかということも出てくる。それが3番目です。

4番目は廃船なのですが、これはもう大型ゴミとして処理するしかないのかなということで、あまりいいアイデアは浮かばないのでこれはちょっと保留です。

5番目は景観問題なのですが、景観問題があると指摘はされていますが、しょせん主観の問題なので、景観の価値というのは市場ベースに乗らないものなので、放置艇がある、確かにこうザワザワとして、見栄えはよろしくないのですけれども、じ

	<p>やあそれに対して、放置艇を取り除くことに人々がどれくらい支払意思額を示すかというですね、それを調べても現実には支払う気はないのですね、絶対にそれは、お金を払うなんてということになります。結局、放置艇を取り除いて景観が以前よりは良くなったとしても、定量的にその効果を判断するのは非常に難しいです。となると、税金の使い道としてそれは正しかったのかということ、当然私たちは考えての対策になるのかなと思います。以上が5番目です。</p> <p>6番目、これを最後にします。この問題になっている沿岸域の改善というのは、普通の土地と同じと考えていいかと思います。要するに、海面の利用調整をできるだけ小さいコストでやっていきたいということが私のアイデアなのですが、となると、最も経済的価値の高い活動にそのスペースが充てられているかどうかというのが、一つの判断基準ではないかと考えています。</p> <p>さきほど、A B C Dですか、類型されているときに、生業として漁業を営んでおられる、これは一つの判断基準ですよ。経済的な価値があるかどうかは仕分けの基準になる、それが一つです。それで、審査会のご意見をと言われていた民間組織に許可を出すかということなのですから、現状、大竹港ですか、都市に近い部分では、管理されている団体が既にあるということですね。これについては、もちろん審査をして、確かに県の方針に沿う、最終的にこういう風にしたいというビジョンに沿った組織であれば、もちろん任せてよいのかと思いますが、基本はやはり競争入札で、その場所でマリナ事業を行う組織にふさわしいだろうか、たとえほかの応募者がいなかったとしても、手続きの透明性は確保すべきだと思います。以上です。</p>
土 田 会 長	<p>ありがとうございました。</p>
事務局（伊藤）	<p>1点、今寺田委員の方から、許可に対する対価というものの話が合ったのですが、仮に柔軟な対応で許可を与えた場合に、それに対する使用料に相当するものはいただくということを考えているということでしょうか。</p>
事務局（伊藤）	<p>はい。使用あるいは占有の許可を出す対価として、公の海を使う対価として、それなりの料金を徴収したいと考えております。</p>
土 井 委 員	<p>それは護岸壁などに係留しているような場合でも徴収する仕組みを設けるということですか。</p>
事務局（宮津）	<p>どういう考え方でいただくかというのはこれから詰めることになると思いますけれども、係留施設を、安い値段で料金をもらっている例などを参考に。</p>
事務局（岩田）	<p>その辺りは、今回他県の先行事例といいますか、ちょっとお示しできていないんですけど、よその県では、護岸であっても、簡易な浮棧橋みたいなものを整備して、そこに簡易な泊め方で係留を認める、その場合はおいくらですよという使用料を決める、というようなことをやっている事例もございます。もっと極端な例では、何も施設整備をしなくて、静穏域、安全性を確認できるエリアであれば、その泊地、海面のエリアはプレジャーボートの係留を認めますというエリアに指定しまして、そこに泊める場合は1回当たり、1月当たりいくら、という料金を設定して許可を出していく、といった先行事例もございますので、ちょっと現時点で整理できていないので、次回はその辺も示しながら、ご議論いただきたいと思っております。</p>

土 田 会 長	あと、先ほど寺田委員からありました、プレジャーボートを所有している人たちが、所得水準というものもちろんですけれど、どういう目的でボートを使っているのかとか、あるいは住んでいるところとボートを置いているところの距離的なところはどうか、あるいは住んでいるところとボートを置いているところの距離的なところはどうか、どれくらいのそばに住んでいらっしゃるのかとか、その辺りのデータは県としてお持ちなのでしょうか。プレジャーボートの所有者にかかわるそういったデータのようなものですね。
事務局（岩田）	今、個々のプレジャーボートがいる港とか地区の状況を管理している事務所とかに照会をかけていまして、個々の所有者の状況、どういう方が泊められているかというところの把握を今作業しているところでございます。そういったデータも取りまとめでき次第お示ししたいと思っております。
土 井 委 員	小型船舶の登録のお話も出ていましたけれども、これを広島県内のプレジャーボート、小型船舶を誰が持っているかということ把握している場所は県なのですか、小型船舶検査機構になるのですか。
事務局（伊藤）	登録は国の機関であります検査機構になります。
土 井 委 員	検査機構がこの船は誰が持っているかというデータを持っていて、県ではそれはわからないのですか。
事務局（伊藤）	お金を出してその登録の記録を見ることはできます。その調査をすることはできません。
土 井 委 員	廃船が4分の1くらいあるということで、所有者がわからない。これはなぜ所有者がわからないのでしょうか。登録番号を抹消しているということでしょうか。
事務局（伊藤）	登録番号を消していたりとかはあります。
土 井 委 員	それを何か対策できる方法はないのですか。現状維持できる、今生きている船は管理していても、いらなくなったら捨てるという人たちが結構多いかもしれないということですね。それに対する対応は。過去に船を持っていたという記録があれば、追跡できると思うのですけれども、それを検査機構はやっていないのでしょうか。
事務局（伊藤）	所有者が亡くなっているようなケースもございまして、その場合も戸籍調査をすることで相続人に当たっていくようにはしております。
事務局（横井）	個人売買等で移動した場合は、検査機構でも追えないというのが現状です。放置艇でも水上バイクに多いらしいのですけれども、それは機構の方でも問題になっているようです。車と違って車体番号のようなものがないので、登録番号を外してしまったらもうわかりません。
土 田 会 長	他にはないですか。
道 本 委 員	現状の施設、港湾施設などを使って放置艇をなくそうという考え方はいい考えだと思います。先ほど、管理組織の話が出ましたが、船を泊める際のトラブル防止等を考えると、逆に積極的にそういった管理組織のようなものを作るような方法というの也被考えられる、そういったことを促進するということも考えられるのかなとも思うのですけれども、その辺はどのようにお考えですか。 それとですね、そういった組織があれば、例えば事故防止、安全運航の考え方の普及とか、そういうことをするとき、そういった組織を通してやると非常にやりやす

<p>寺田委員</p>	<p>い面も出てくるので、いろいろと認可の問題とか難しいというお話もありましたが、場合によってはそういった管理組織を積極的に整備するという事も検討してみる必要があると考えられる。</p> <p>今のお話ですが、そういったローカルな管理組織を作ることができれば確かに望ましいと思うのです。その一方で、そのローカルな管理組織を管理する管理者も必要になるわけで、それによりどうしても行政コストが発生するという事も同時に考えなければいけない。</p> <p>もう一つは、例えば土生港の話聞いたときに思いついたのですが、土生港でローカルなガバナンスがある程度あって、秩序があって、船はごちゃごちゃと泊めているのだけれど、誰の船かということがわかっていて、それとなくトラブルにはなっていないという場合があるわけです。そうなったときに、そのローカルなガバナンスを壊してまで管理をするという必要はもろくないと思うのです。陸上でいえば例えば公民館のようにお互いに知っていてということであれば、そういうガバナンスがあるのであればそれを活用するという事もいいわけです。けれども、そうではない場合に、一気に放置艇禁止を進めたときに、もしかしたら、例えば土生港の場合には、対岸の弓削島の方に問題を拡散してしまうだけになるということもありうるかなと。ローカルな管理組織が利用できる場合はそれを検討の上でと。</p>
<p>土田会長</p>	<p>土生港の話で気になったのですけれども、広島のような都市における問題と、島しょ部の場合とは違うといいますか、昔からの人々の暮らしのライフスタイルが、どんなに道路の整備ができて、それぞれの人たちがボートを持って、それを使って用足しに行くというような、そういうものが伝統的な生活スタイルとしてもうあってですね、そのためにお互いコミュニティの中で暗黙のうちにそういうものが、それぞれ船を持っているということが認められているんだということになりますと、これを簡単に新しいルールを当てはめて、これは禁止だからこうだということは、かなり慎重にやる必要があるのではないかと、そういう地域に関しては、今までの経緯であるとか、そういったものもやはり考慮しないと、それぞれの島で長年培われてきた生活みたいなものと、もしかしたら非常に密接に結びついている、一種の長年の慣行みたいな部分があるとすると、そこはやはりほかの場合と違った考え方がもしかしたら必要ではないのかなという感じがします。いかがなものでしょうか。</p>
<p>金子委員</p>	<p>管理組合ですけど、私の同僚にヨットを持っている方がいましたが、今は周南でそういった管理組合などをやっているようですけれど、静穏性があまり確保できていないところなのですね。だから所有者は心配なんです。隣の船の係留が悪いとぶち当たってくるし、そういうところは、やむにやまれず管理組合でお互いにそういうことにはないようにしようとしている。だからきちんと管理していて静穏性が確保されているところは結構うまくいくんですよ。海の人たちは結構お互いに接触しそうになったり、出たり入ったりするときもありますので。ちょっと静穏性が悪いんですよ。周南市はちょっと外に開いていますから。</p>
<p>土田会長</p>	<p>そういうトラブルが起こりそうだから、自発的にお互いに管理ルールを作らないと大変だからということをやっていると。</p>

金子委員	隣の船が、台風が近くを通るだけで接触してきますから。
岸本委員	2ページ目の目指すべき姿というところが、これがゴールだと思うのですけれども、ここにある①は、これは管理的な視点で、航行の安全ですとか、美観ですとか、そういうものを目指すだろうと思うのです。2つ目の、放置された廃船をゼロにするというのは、放置艇が行きつく所は廃船になると思うので、要は、適正な管理状態に置いたとしても、それを放置された廃船にならないようにする手だてが書いてないなと思うのです。確かに、きれいに置いてある、静穏なところにおいてある。それが時間がたてば廃船になっていくという可能性もあるわけですね。そういった視点での取り組みというものもあるのではないかなと思います。結局、廃船をゼロにするということですね、最終的には。
事務局（岩田）	やはりユーザーの方がだんだんと高齢化して、だんだん使われなくなって、最終的にはそのまま放置艇に、そのまま廃船になっていくという流れはあると思います。確かにその発生防止ということも、そうですね。
飯岡委員	廃船の定義というものは、こういったことを大体お考えなのですか。
事務局（伊藤）	廃船は、実は法令上明確には規定しているところはございませんので、一般的な解釈での廃船という言葉は、使用されずに、使われることができない船舶といったところで解釈しております。ですので、このたび具体的には、所有者が不明で、同じところに一定の期間ずっと放置されているようなものについては廃船とみなすというような形で、考え方を整理すれば、廃船対策の着手というのもやりやすい面も出てきますので、そういう意味で、廃船の定義の明確化というものを出しておいたのですけれども。
飯岡委員	廃船の定義というものに当てはめることができれば、処分に向けて積極的にできると。
事務局（伊藤）	着手を早くできると。
土田会長	ということは、現状では船を持っていて、廃船になってもコストがかかっていないということなのですね、所有者が。例えば税金を払うとか、そういうことはない、船に関して。
事務局（伊藤）	やはり本来的な所有者の義務として、プレジャーボートを使わなくなって廃船になったのであればちゃんと自分で処分するべきものですね。
土田会長	今回許可制にしたら、もし仮に、私はこれを使っているのだとあって、どこかに泊めておいたときに、最低限何がしかの使用料は発生するので、そういう人は乗らなくてもそれをキープしておくだけで、最低限それだけは払い続けなければならないと、それを払うのが嫌だったら、私はもうこれを処分しますとやらなければいけないと、初めてそういう状況になるみたいなことが起こるのですかね。
事務局（横井）	公的施設を作った時に、何割かは逃げるのですけれど、何割かは廃船にするというように言われておりますので、禁止をかけて、許可制にしたことによって、これまでの広島湾でもそうなんですけれど、3割は施設に入り、3割は逃げて3割は廃船の処理をするというように聞いています。
土田会長	そういう選択を迫るみたいなのがあるということですね。

寺田委員	<p>廃船処理にかかるコストはどれくらいなのでしょう。つまり経済学の見方ですと、この廃船をゼロにするというのは、かなりナンセンスな目標で、最後の廃船には無限のコストを払いますということになりかねないので、ある程度の適切な廃船数といえますか、それはゼロにすることではない。それは、1隻廃船を処理するのにどれくらいコストがかかるか次第で変わってくるのではないかと思うのです。そのコストがわかれば逆に廃船というのはこういう状況と定義すればいいので、後ろから、結論から考えていった方がいい。</p>
事務局（伊藤）	<p>現在、FRPリサイクルシステムという制度ができておまして、建設リサイクル法のように、船も一つの資源として、リサイクルして使えるものは使っていこうというシステムができておまして、リサイクル料金は全国一律の料金設定がなされている制度です。だいたい10メートル未満のもので、運搬費も含めまして20～30万円というところでしょう。</p>
山田委員	<p>県内で、廃船処理できる年間の隻数みたいなものは、指標があるのでしょうか。</p>
事務局（伊藤）	<p>具体的にはちょっと。</p>
事務局（宮津）	<p>後でまた実態と理由とを整理いたします。</p>
山田委員	<p>平成34年度を目途に放置艇をゼロにするという目標があると思いますが、現在平成29年度ですけど、5か年間で今の1万隻以上あるものを放置艇とみなされないような形に整理するというのは、非常に効率的な手法を用いないと無理だと思うのです。その辺の、手法の使い方というものを、今の条例あるいは法令に基づいた使い方としてあるのだと思うのですけれども、かなり厳しい対応を県の方でされないといけないのではないかと思うのです。放置艇対策というものは過去からもずっと、いろいろな場面で、いろいろな地区で出てきていただろうと思います。これがおそらく集大成になるのだと思うのですけれども、そういった目標の設定をちょっと下がってもいいのかなと思います。</p>
土田会長	<p>様々な観点からご意見をいただきましたけれども、今日は第1回目ということで、特に論点整理ということで、様々な専門の異なる方々に参加していただいておりますので、この機会にぜひそれぞれの観点からこの問題についてのご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。</p>
岸本委員	<p>全プレジャーボートの数というのと、放置艇の数というものが出ているのですけれども、この根拠はどういうところから出ているのでしょうか。</p>
事務局（伊藤）	<p>これは現地で調査をした成果になります。当県の場合は業者委託になります。</p>
岸本委員	<p>先ほどは登録か何かでプレジャーボートの全体数などは出るのではないですか。</p>
事務局（伊藤）	<p>登録が漏れているものもございまして、現地で現況を調査しました。</p>
岸本委員	<p>ということは、移動などがあると多少の誤差は出るということですか。</p>
事務局（伊藤）	<p>はい、ございます。</p>
事務局（岩田）	<p>あと、4年に1回全国調査を国の方でやっておまして、それに連動して調査を行っております。</p>
岸本委員	<p>すると放置艇の中には廃船もありますということですか。ということは、廃船というものの定義は不明確だということですが、その約4分の1くらいが廃船だということ</p>

	とですか。見た目には乗れそうだけれども、実際には廃船だという話もありましたよね。その辺のところはどうやって区別されているのでしょうか。
事務局（岩田）	その辺りは詳しく1個1個調べていくしか手がないので、苦慮しているところで
岸本委員	それから、目指すべき姿のところ、管理者の監督下に置くということなんですけど、管理者というのは県のことでよね。
事務局（伊藤）	そうです。水域の管理者となります。
岸本委員	その管理者の監督下に置くというのが、先ほど出たような、直接県が管理するという面と、それから民間団体に委託するという間接的な管理があるということですね。
事務局（伊藤）	直接県が許可を出すというケースと、係留保管施設に入っているようなケースがあります。
岸本委員	キレイに保管することも大切ですが、この取組のゴールは、廃船の発生の防止にあると考えます。その廃船の発生を防止するという視点での取組も必要と考えます。
事務局（岩田）	先ほど、委託しようかといった話がありましたけれど、そういう場合はどういうことになるのですか。
事務局（岩田）	利用者団体が実質管理しているような実態がある場合ですね。横田漁港の事例も大きく言えばそういうユーザー団体、港の使用者が自ら係留施設を設置して、そこを管理するという形態の一つだと思いますので、そういったものも活用しながら。
岸本委員	公的なスペースを民間の団体が管理すると、そこに県がお墨付きを与えるということですね。
事務局（伊藤）	すると3段階あるのですかね。県が直接管理するものと、民間の係留施設というものと、係留施設ではなくて、公的なスペースを管理するのを委託というか許すというか、そういう場合もあると。
岸本委員	それらも含めて考えていきたいと考えております。
土井委員	それに応じたような仕組み作りをするという意味合いですね。
事務局（伊藤）	言葉の定義になりますけれど、基本方針のところ、対象船舶というのはプレジャーボートで、県の条例で定めるプレジャーボートというものがあって、その次のページの、類型別対応方針の策定のところで、A類型のところには漁船・遊漁船・プレジャーボートという言葉が出てくるので、ここのプレジャーボートは、普通のレジャー用のボートだと思うのですが、ここで矛盾が出てきますよね。もうちょっと言葉を定義しておいた方が、このプレジャーボートというのも、言葉を変えた方がよろしくないですかね。この先きちんとしたものを作っていく段階で、最初のところで矛盾があるとよろしくないと思いますので。検討しておいた方がいいのかと思います。
事務局（伊藤）	言葉の定義になりますけれど、基本方針のところ、対象船舶というのはプレジャーボートで、県の条例で定めるプレジャーボートというものがあって、その次のページの、類型別対応方針の策定のところで、A類型のところには漁船・遊漁船・プレジャーボートという言葉が出てくるので、ここのプレジャーボートは、普通のレジャー用のボートだと思うのですが、ここで矛盾が出てきますよね。もうちょっと言葉を定義しておいた方が、このプレジャーボートというのも、言葉を変えた方がよろしくないですかね。この先きちんとしたものを作っていく段階で、最初のところで矛盾があるとよろしくないと思いますので。検討しておいた方がいいのかと思います。
岸本委員	類型別対応方針の中の「プレジャーボート」の表現ですね。ちょっと考えさせていたいただきたいと思います。
岸本委員	細かいところですけど、A類型の全ての船舶のカッコの中で、漁船・遊漁船・プレジャーボートとあるので、その前のページの、プレジャーボートの定義の中にイ～ホがあってですね、ハ、ニ、ホが抜けているのじゃないかと思うのです、表現として、厳密に言えば。先の話ですが。今はいいんですけど。

中野委員	5ページの、今後の基本方針の検討項目のところの、4のその他のところに、関係機関と連携ということばがでてくるのですけれど、どういう関係機関とどういう連携をしているのか、もしくは今後しようとしているのか、教えていただければ。
事務局（伊藤）	まずは撤去指導などをお願いするときに関係が出てくる海上保安部ですか。
中野委員	例えば太田川は国だと思いますが、よく梅雨前になると放置艇の話がニュースになっていたりします。そういったところが関係機関になるのですか。
事務局（横井）	以前プレジャーボートの協議会として、三水域と言われていますけれど、河川と港湾と漁港の管理者、漁港と港湾の管理者は基本的に県と市、それと河川の管理者及び海上保安部や業界団体などで放置艇対策などで協議会を設けて対策を協議していたことがあります。今回もそういった方たちとお話をして連携できればと考えております。ただ、最近の広島湾地域は河川がきれいになったので、どちらかと言えば海の方の比重が高くなってきております。
中野委員	そういう機関のリストなどがあつたら、見せていただければありがたい。
平田委員	今のことと関連してなののですけれど、平成34年までにゼロにするということなのですが、いただいた資料を見ると、「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…」という資料の3ページに持ち主のグラフが載っていて、平成5年のときには60歳台が18%だったのが平成22年には60歳台が35%で、今だったらもっと増えてると思いますけれど、これがどつと廃船に行くかと思うので、平成34年以降の、その先のことをどういう形で処理していくかということ、ここでおしまいというよりもその先のルールを作っていた方がいいのかと思います。
事務局（伊藤）	はい。34年に放置艇をゼロにするというだけではなくて、新たな放置艇を生じさせないということも当然考えてまいりたいと思います。
事務局（横井）	全ての所有者の方を管理下に置くということは、どの船がどこにいるかということのを県が把握しているという状態になりますので、そこから廃船になるというのは、今は許可なく置いて、そのまま廃船になるよりはコントロールが効くのではないかと、その船が誰のものかということも、許可した船でしたらわかりますので、今よりは管理しやすくなると思います。
中野委員	今のお話の中で、禁止区域を設定して、一方で許可して、必要な料金を取るという話なののですけれども、そういうふうにしたくなるような施策というか、誘導するような施策というものはお考えですか。例えば放置自転車をなくそうというのでも、もちろん自転車置き場は必要なののですけれども、その自転車置き場に停めてくれたら、付近の商店街とかに協力をお願いして、商店街のサービスチケットなどをもらえとかです、そのような誘導の手法というものがよくあるように聞いているのですけれども、禁止して料金という方法で、根絶というか、なくそうということがなかなか難しいということであれば、おのずから泊めなくなるような仕組みというのものも、ちょっと理想的な話なののですけれども、あればいいのではないかと思います。
事務局（宮津）	一つはですね、皆様のマナーの向上に訴えていくような取り組みを何かできないかということを考えております。ご指摘のあったことも方策の一つかもしれませんが、「見られてますよ」とか、クルーズ船もいっぱい来ていますので、マナーの向上にお



	<p>気を付けてくださいという、注意喚起あるいは機運を高めていくような話につなげていければと考えております。</p>
<p>土 田 会 長</p>	<p>4ページの案ですね、岸壁・ふ頭用地の余裕のあるところに係船を認めるということをしたときに、今既に公的あるいは私的な施設にお金を払って泊めている人が、こっちの方が便利だからこっちにしたいような話になって、お客さんがこっちへ移動するとか、そういうこともひょっとしたら、たぶん料金設定をどうするかにもよるのですけれども、そういうことも起こり得て、既存のボートパークやマリーナを運営している人から苦情が出る可能性もないとは言えないのではないかと思いますので、その辺はどうなのでしょう。</p>
<p>事務局（宮津）</p>	<p>料金設定の考え方もそうですし、ボートパークとかはきちんとした給水施設があったり、利便施設がありますので、そういったところに支払意思がおありの方はそういったところに、所得の関係等もありますけれども、安かろうがそれなりの施設がお好みの方はそちらにということで、ある程度は棲み分けができるのではないかと思います。</p>
<p>土 田 会 長</p>	<p>その点で、昨年度の横田漁港のあの例、あそこが先ほどのお話でかなり埋まったということがあったので、そういう意味では、わりと金額が払う人にとってそれほど高くなってこれならいいなと思える程度の料金設定にすれば、それに合う対価を払いましょうということで船が集まるということは、心強い事例なのかなという感じもしたので、あそこの例ですと、割とすんなりそこにあった船がそのままそこへ収まってくれたと理解してよろしいのでしょうか。</p>
<p>事務局（宮津）</p>	<p>またあとでご説明があると思いますが、その辺りは実際に調整の過程で、うまく地元とやり取りしながら誘導できればいいかと考えます。</p>
<p>寺 田 委 員</p>	<p>今の料金設定の続きなのですが、先ほど3タイプがありますねということで、県が許可する場合と、公営の施設と民間の施設、3タイプの係留についてのパターンがあるという話でした。それで会長がおっしゃる料金設定のお話ですが、場所によっては公営施設を設けることによって、せっかく民間のボートパークがあったのに競合してしまう、あるいは公営施設の方が船を吸い取ってしまうようなこともあり得るのですね。どこに係留保管施設を立地させるかということは慎重に考えないといけないと思います。それと、いわゆるフリーライダーといいますか、どこかに係留施設ができたとすれば、その横にこっそりと、こぢんまりとした係留施設などを作って、ちなみにフリーライドする人たちは常に現れるものだと私は想定しています。よって、放置艇をゼロにするのはおそらく無理だろうと思います。もし放置すれば、プレジャーボートの所有者が金銭的なコストを払うこととなりますよというぐらいの厳しい仕組みにしないことには、このシステム全体がよく動かないのではないかと思います。</p>
<p>土 田 会 長</p>	<p>今まで様々な意見をいただきましたが、時間も残り少なくなってまいりました。後他にございませんでしょうか。</p> <p>今後の予定ですが、今日の目的は現状把握と論点の整理ということでしたが、いくつか、今後具体的に検討していただく上での留意すべき点に関して意見は出していたかと思いますが、他にございませんでしょうか。</p>

それでは、今日のご意見は、いくつか出たと思いますけれど、一つは、それぞれの係留を認めるとしてその管理をどういう主体にやらせるのがいいかということで、やはり県が直接管理するのは大変ではないかという意見がありまして、自主的な団体にするのか、地元の、既に組織があるのであればそこに委託するのか、その場合、それをどういうふうに決めるか、決める上での透明性であるとか妥当性をどう確保するかというところが一つ大きな問題として出たのではないかと思います。

それから、もう一つとしては、柔軟な対応ということで係留を認めていく上で、それぞれの場所の静穏度であるとか、安全性といったものをどういうふうに評価していくかということ。それから、それに対して認めるときの県の責任のあり方みたいなものをどういうふうに整理していくかという点もあるかと思います。

それから、先ほど、係留を認める上で管理者というものを委託するということが出ましたが、管理者については、そういう組織があった方が、例えば交通安全とかそういうことを指導したりする上でそういう組織がある方が好都合ではないかというご意見がありましたし、あわせて、海上保安部、河川管理者等関係団体と連携して啓発していく上でも、どういう体制がいいかといったことも考えていったらいいのではないかと思います。

あとは料金を設定するということですね。何らかの料金を徴収するというをお考えだということですが、その料金設定の考え方として、他の既存の公営あるいは民営のマリーナあるいはボートパークといったものとの競合といったようなもの、そういうものも料金設定の上では考える必要があるのではないかと思います。

あとは、利用者がどういう方あるいはどういう目的でこういうプレジャーボートを所有し、あるいは利用されているのかといった情報も今後の議論の上で参考になるのではないかと思います。

といったようなご意見をいただいたかと思うのですが、そのほかにも今回さまざまな質問をいただきまして、現状の法律上、制度上どういうふうになっているのかといったようなことについて、いろいろ質疑を通じてかなり理解できたのではないかと思います。

他に、今後の作業を進める上で特にこの点はということで、私がもしかして忘れていたようなことがございましたらご指摘いただけませんか。

土 田 会 長

それでは、ただ今の点について、今後更に県の作業を進めていただいて、次回議論を深めていきたいと思います。

それでは、今日の議論につきまして、一応ここで終わりにさせていただきます、いったん進行の方は事務局にお返しいたします。

## 7 報 告

事務局(吉牟田)	<p>ありがとうございました。</p>
	<p>議事録については、後日送付しますので、ご確認をお願いします。</p>
	<p>次に報告事項として、横田シップステーションの供用開始について説明します。</p>
事務局(岩田)	<p>お手元の「横田シップステーションの供用開始について」をご覧ください。</p>
	<p>本年1月に、当審査会において審査を頂いた横田漁港の係留保管施設ですが、名称が「横田シップステーション」になりまして、本年6月から供用開始されております。</p>
	<p>まず、前回の審査会の答申以降の動きを説明します。1月30日に当審査会の答申を頂き、翌日1月31日に横島漁業協同組合に対して、プレジャーボートの係留保管施設の設置に係る占用許可を行いました。</p>
	<p>これを受けて、横島漁協では、3月に栈橋等施設作成に着手して、5月27日に工事が完成しました。工事の様子は7ページ以降に掲げておりますので、ご覧ください。</p>
	<p>施設の利用方法等の認可については、5月31日付けで県から認可を行い、6月1日から供用開始となっております。</p>
	<p>また、県の対応として、当該施設の設置場所及び隣接する漁業施設の一帯に、プレジャーボートの放置等禁止区域を指定しました。6月1日に告示をし、約3か月間の周知期間を経て、9月1日から禁止区域の施行を予定しております。資料最後のページに禁止区域の掲示文を付けておりますが、このような形で公告しているところです。</p>
	<p>次に、施設の概要については、当初説明しました施設の内容と大きな変更はありませんが、一つ変更点として、資料1ページの施設の料金の設定があります。</p>
	<p>当初、審査頂いたときには、船の大きさの区分が9m以内のものと12m以内のもの二つの区分で予定しておりましたが、プレジャーボートの所有者等により、小型艇について料金を安くしてほしいとの要望があり、漁協の方で、6m以内の料金設定を追加されております。その結果、6m以内艇が月額5,400円、9m以内艇が月額8,640円、12m以内艇が元々14,040円であったものを、6m以内艇の安い料金設定を加えたことを踏まえ、月額16,200円と増額してバランスを取っております。</p>
	<p>現在の入艇状況ですが、148隻のキャパシティのうち6月末時点で144隻が入艇しており、97.3%の入艇率と、ほぼ満隻の状況でスタートを切っております。</p>
	<p>なお、6月1日に放置等禁止区域を周辺海域に対して指定しましたが、現時点の放置等禁止区域のエリア内のプレジャーボート隻数は、元々170隻あったものが、移動されており、27隻へと減少しております。</p>
	<p>実際のシップステーションの使用規定や、契約書の様式、利用者が船に掲示する利用許可標識の様式、現地の写真を添付しておりますので、参考になさってください。</p>
	<p>報告は以上です。</p>
土田会長	<p>97%はすごいですね。よかったですね。いいスタートを切っている。</p>
	<p>説明ありがとうございました</p>

## 8 閉 会

事務局(吉牟田)	次回の予定につきまして、事務局から説明申し上げます。
事務局(岩田)	本日は熱心なご審議ありがとうございました。 本日頂きました意見を踏まえて、資料1の5ページに、スケジュールと今後の検討項目を載せておりますが、本日頂いた意見を踏まえた上で、次回には他県の先進事例や現在の利用実態を把握するデータなど可能な範囲でご提供しながら、事務局の方で、検討案をどういう方向で行くのか、方向性のたたき台を作成し、これをたたき台にさせていただきながら、次回更なる対応案、方向を明確に持っていきたいと考えております。 スケジュールにありますとおり、今回は、8月下旬を予定しております。またご案内を差し上げますのでご協力よろしくおねがいます。
事務局(吉牟田)	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。
事務局(宮津)	皆様には、本当に、今日は、活発なご議論を頂きまして、誠にありがとうございました。頂いた意見を我々もよく検討しまして、また次回以降のご議論の場を設定させていただきたいと思っております。放置艇ゼロは厳しいというご指摘がございましたが、我々の心意気としては、限りなくゼロを目指すということですので、また、貴重なご意見を賜ればと思っております。 本日はどうも、ありがとうございました。
事務局(吉牟田)	これを持ちまして、平成29年度第1回広島県海域利用審査会を終了します。 ありがとうございました。

閉会 11:32

本議事録が平成 29 年 7 月 11 日開催の平成 29 年度第 1 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、ここに署名押印する。

## 広島県海域利用審査会

会 長

Ⓜ

委 員

Ⓜ