

「放置艇解消のための基本方針」の策定について

1 はじめに

広島県は、瀬戸内海に面して市街地が発達しており、古くから海上交通が発達してきたこと、良好な漁場に近ことから釣りが盛んであること、長い海岸線（全国7位）の多くが静穏な水域であるため小型船舶の係留が容易であることなどを要因として多数の放置艇が係留されている。

このため、県においては、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、まず、放置艇の集積が著しく、環境の悪化等の問題が顕在化している広島湾地域を中心に、福山港、尾道糸崎港などの都市部の港湾を優先して、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進めてきた。これらの地域では、放置艇数は減少してきているものの、禁止区域を指定していない船だまりや入り江を中心に放置艇が残っている。

また、対策が遅れている地方部の港湾・漁港においても、多数の放置艇が存在しており、県全体の放置艇数は約11,000隻と、依然として全国最多の状況が続いている。

国における放置艇解消の目標年次である平成34年度までに放置艇をゼロにするためには、都市部の港湾だけでなく、対策が遅れている地方港湾・漁港に対しても放置艇対策を行う必要がある。

これまで禁止区域を指定してきた都市部の港湾と、放置艇が残存している都市部の船だまり等や地方部の港湾・漁港では、放置艇に係る課題や実情が異なり、従前進めてきた係留保管施設の整備と放置等禁止区域の指定による対策だけでは、県全体の放置艇解消が難しい。

このため、従来の放置艇対策を補う、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「放置艇解消のための基本方針」を策定する必要がある。

2 対象の船舶

広島県において「放置艇」とは、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（平成10年広島県条例第1号）第2条において、次のとおり定義されている。

《放置艇の定義》

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

本基本方針の対象は、原則プレジャーボートとなる。ただし、水域の適正利用を図るため、一部、放置艇の対象外である漁船を対象とする。

《プレジャーボートの定義》

船舶のうち、次に掲げるものを除いたものをいう。

- イ 漁船法（昭和25年法律第178号）第2条第1項に規定する漁船
- ロ 旅客定期航路事業に使用する船舶その他規則で定める業務用船舶
- ハ 国又は地方公共団体の所有する船舶
- ニ ろかいのみをもって運転する舟
- ホ その他知事が指定したもの

3 基本方針の策定に当たっての考え方

(1) 目指すべき姿

◎国の目標年次である平成34年度までに、県全体の放置艇（係留保管施設又は正当な権原に基づいた保管場所以外に保管されているプレジャーボート）をゼロにする。

- ①全てのプレジャーボートを管理者の監督下（許可状態）に置き、適正な保管状態とする。
- ②使用されずに放置されている廃船をゼロにする。

(2) 放置艇の解消方策

県内の海域にある全てのプレジャーボートを、県が整備した係留保管施設や県の許可を受けて市町や民間が整備した係留保管施設へ係留させるだけでなく、管理者が個別に係留保管の権原を認める保管場所に、管理者の許可を得て係留させることにより、適正な保管状態とすることで、放置艇の解消を図っていく。

(3) 収容能力の確保

現存するプレジャーボートの需要に応じて保管場所の収容能力を向上させる必要があるため、係留保管施設の整備を推進するとともに、防波堤・船だまり・護岸など、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することや、安全性が認められる範囲でプレジャーボートの係留を認めるエリアを指定することで、収容能力を確保する。

(4) 類型別対応方針の策定

それぞれの港・地区によって、放置艇による影響の度合いや、周辺の係留保管施設の有無などの状況が異なるため、各港・地区の特性に応じた対応方針の類型を定める。

今後、放置艇が現存する各港・地区ごとに、実態に応じて類型別対応方針を当てはめ、地区別の対応計画を整理し、計画的かつ効率的に放置艇対策を進めていく。

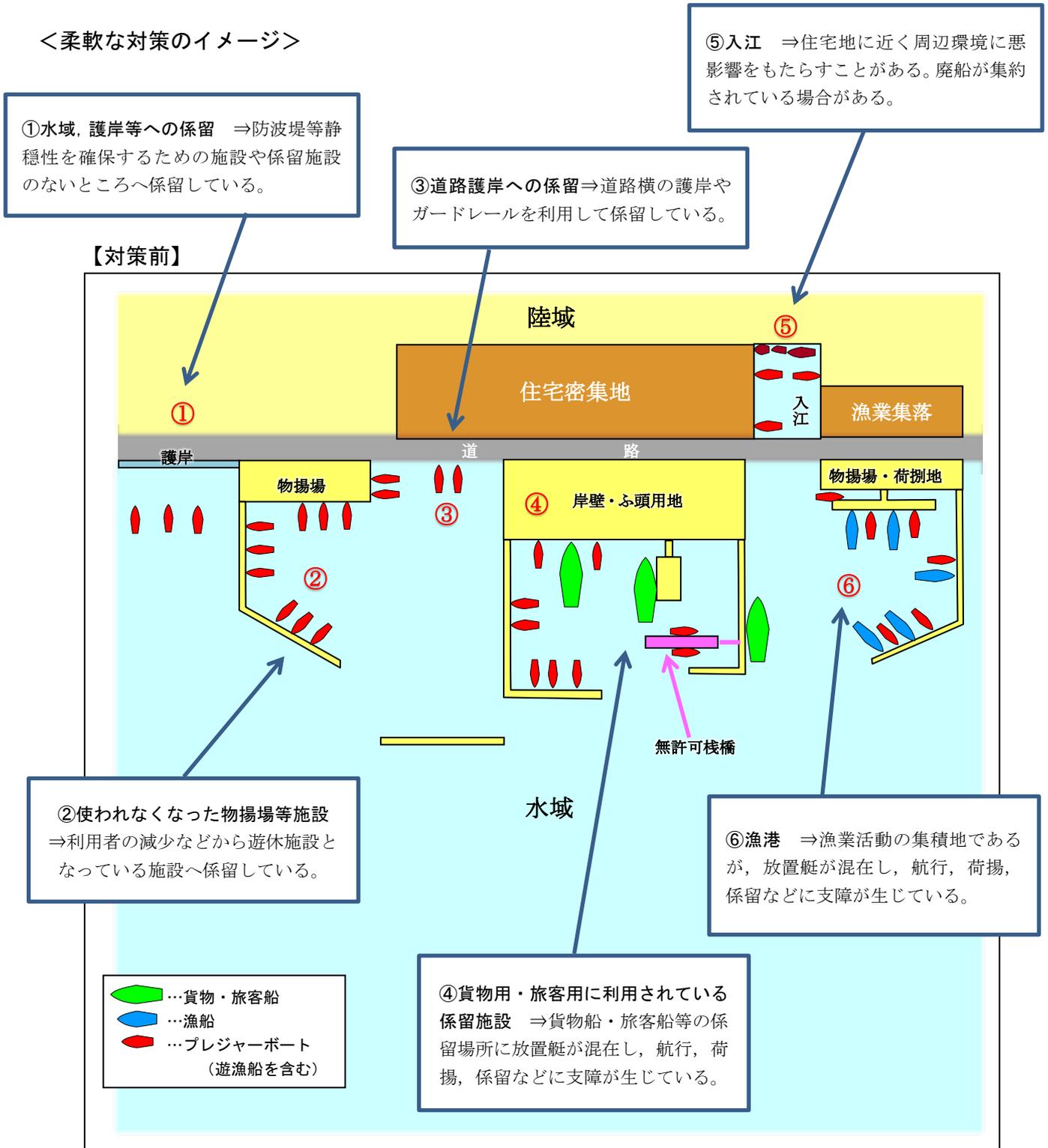
<類型別対応方針のイメージ>

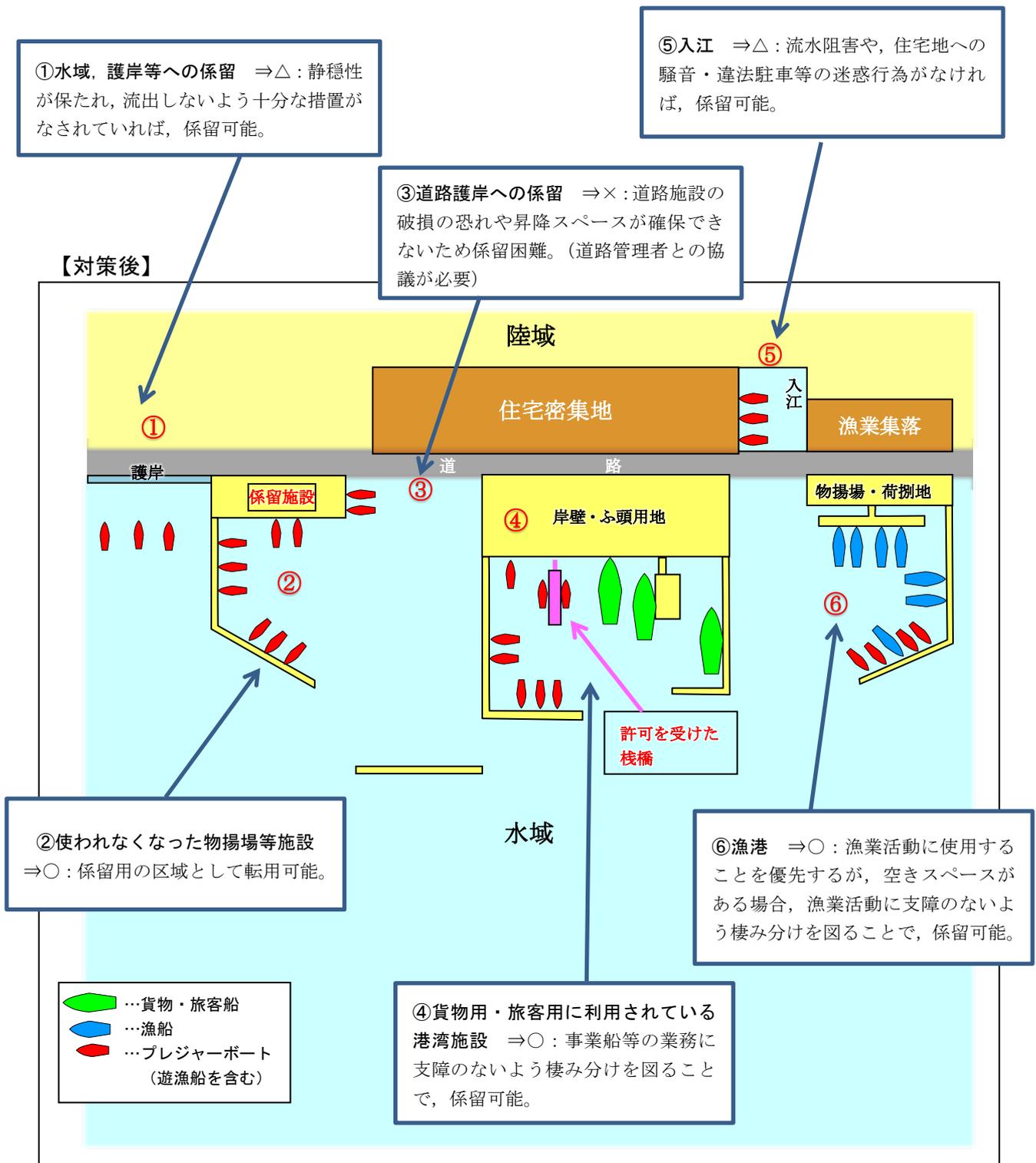
類型	方針	内容
A類型	全ての船舶（漁船・遊漁船・プレジャーボート）の係留を禁止	船舶航行への支障や周辺環境の悪化等の影響が生じている港・地区に適用
B類型	漁船のみ係留を認める	漁港などで、漁業活動への支障が生じている港・地区に適用
C類型	漁船・遊漁船のみ係留を認める	漁港などで、漁船のほか、遊漁船の係留も問題なく認めることができる港・地区に適用
D類型	漁船・遊漁船・プレジャーボートの係留を認めるが、棲み分けを図る	棲み分けをすることで遊漁船及びプレジャーボートの係留が認められる港・地区に適用
E類型	係留場所の安全性を確保した上で、漁船・遊漁船・プレジャーボートの係留を認める	係留する船舶の総数が比較的少なく、漁業活動への支障も生じていない港・地区に適用

(5) 既存ストックを活用した柔軟な対策

放置艇による影響が比較的小さい港・地区にあっては、安全性を確保した上で、港内において漁船とプレジャーボートの係留場所の棲み分けを図り、プレジャーボートの係留を可能とするなど、港内の既存の静穏水域等を活用した柔軟な対策を検討する。

＜柔軟な対策のイメージ＞





(6) 廃船処理の促進

プレジャーボート所有者の高齢化や漁業従事者の廃業又は処分費用が高額なことなどにより、港内に放置されている、あるいは沈没している廃船が増加傾向にある。

基本的には、所有者による廃船処分が基本であるが、①使用されていない廃船の特定や所有者の特定に時間と労力を要すること、②所有者や所有者の相続人等が判明したとしても、処理費用がかかることから、処分の指導に従わないといった課題がある。

所有者不明の場合、簡易代執行を実施することとなるが、人的・経済的な負担も大きい。

廃船処理の促進に向けて、廃船の定義付けの明確化や、管理者による代執行のあり方を検討する。

(7) 県民全体への意識啓発

放置艇問題は、プレジャーボート所有者の法規制の認識不足やモラルの欠如等に起因する面も大きいと思われる。また、瀬戸内海の静穏な海域が多くある本県においては、とりわけ保管場所確保の必要性に対する認知度が薄いと想定される。

近年の東日本大震災での船舶による津波被害の拡大事例や、海岸ゴミに対する環境意識の高まりによる廃船問題など、放置艇対策の必要性は高まっており、今後、水域管理者や地元自治体、警察機関をはじめ、マリン事業者や船舶登録機関等とも連携して、プレジャーボート所有者に対する意識啓発の取組を推進する。

4 今後の基本方針の検討項目（案）

検討項目（案）	論点のポイント
1 類型別対応方針の策定	<ul style="list-style-type: none"> ・ どういうケースに、どういう対応が適当か。県内の具体事例をモデルに対応方針を類型化する。 ・ 特に柔軟な対策として、どのような対応パターンがあるか。 ～他県の先進的事例を参考に
2 既存ストックを活用した柔軟な対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 柔軟な対策を認める場合の係留可能な場所・施設・係留方法等のルールづくり ・ 利用者団体等が係留施設を設置・管理する場合のルールづくり ・ 許可手続や料金徴収のあり方 など
3 廃船処理の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 廃船処理の促進に向けた廃船の定義付け ・ 管理者による代執行のあり方 など
4 その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関と連携した意識啓発の取組のあり方 ・ 保管場所確保の手法のあり方 など

5 今後の検討スケジュール（予定）

時期	概要
平成29年 7月	第1回 海域利用審査会（現状把握，論点の整理）
平成29年 8月	第2回 海域利用審査会（検討項目ごとの対応方針の検討①）
平成29年10月	第3回 海域利用審査会（検討項目ごとの対応方針の検討②）
平成29年11月	第4回 海域利用審査会（基本方針の答申案の取りまとめ）
平成29年12月	基本方針（案）の策定，パブリックコメント等の実施
平成30年 3月	基本方針の決定・公表