

放置艇解消のための基本方針

【改定版】

平成 30 年 3 月 策定
令和 4 年 10 月 改定



広島県

目 次

1 改定の趣旨	
（1）基本方針の策定とこれまでの取組経緯	1
（2）基本方針の改定の趣旨	3
2 改定の主な内容	
（1）目標年度	4
（2）料金徴収	4
3 基本方針の目指すべき姿	5
4 基本方針の骨子	
（1）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 両輪とした対策の継続	6
（2）既存ストックを活用した柔軟な対策の導入	6
（3）類型別対応方針の創設	6
（4）廃船処理の促進	6
（5）保管場所確保の義務付け	6
5 基本方針の対象船舶	7
6 既存ストックを活用した柔軟な対策	
（1）基本的な考え方	8
（2）係留を可能とする施設等	8
（3）設置を可能とする係留設備	9
（4）暫定係留許可	9
（5）許可手法	10
（6）料金設定	11
（7）利用者団体等の活用	12
（8）地元住民による係留の扱い	13
（9）漁業従事者との調整	13
7 類型別対応方針	
（1）A類型	14
（2）B類型	16
（3）C類型	17
（4）D類型	18
（5）E類型	19
8 廃船処理の促進	
（1）廃船の定義の明確化及び早期着手の運用促進	20
（2）処理促進の方向性	20
9 保管場所確保の義務付け	22
10 県民への意識啓発	24

1 改定の趣旨

(1) 基本方針の策定とこれまでの取組経緯

ア 基本方針の策定

広島県は、太平洋や日本海のような外海ではなく、穏やかな瀬戸内海に面し、小型船舶の係留が容易である静穏な海域が多いことが誘因となって、県内の海域では、プレジャーボートの放置艇が多数存在する。

県においては、平成10年に「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（以下「プレジャーボート条例」という。）」を制定し、その後、放置艇の集積が著しい広島港及び福山港地域において、「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」を両輪とした方策を進めてきた。これによって、県内の放置艇数は減少していったものの、これ以外の地域においては対策が進まず、平成26年度の全国実態調査では、放置艇数が全国ワーストの状況であった。

このため、既存ストック（現存する港湾・漁港内の水域施設や設置済みの棧橋、係船環等の係留設備）を活用して係留可能場所を確保していく柔軟な対策を導入することとし、平成29年11月に受けた広島県海域利用審査会の答申を踏まえ、従来の施設整備と放置規制による対策を補完して、これまで対策が遅れてきた地方部の港湾・漁港を含めた県全体の放置艇の解消方策を定める「放置艇解消のための基本方針（以下「基本方針」という。）」を平成30年3月に策定した。

また、その後行われた平成30年度の全国実態調査では、県内のプレジャーボート総数は約14,000隻、そのうち放置艇数は約11,000隻に上る状況であり、どちらも全都道府県中最多であった。

【表－1】平成30年度プレジャーボート全国実態調査結果（隻数）

〔単位：隻〕

	平成30年度調査結果		前回（平成26年度）調査結果	
	プレジャーボート総数	左のうち放置艇数	プレジャーボート総数	左のうち放置艇数
全 国	160,236	70,191	177,516	87,536
広 島 県	14,307	10,687	15,235	11,231

【表－2】平成30年度プレジャーボート全国実態調査結果（都道府県別順位）

〔単位：隻〕

	1位	2位	3位	4位	5位
プレジャーボート総数	広島県 14,307	岡山県 8,256	長崎県 7,441	兵庫県 7,421	神奈川県 7,212
放 置 艇 数	広島県 10,687	岡山県 5,217	愛媛県 5,151	大分県 4,252	長崎県 3,115

イ 放置艇解消対策の進捗状況

平成 30 年度には、基本方針に基づき、実態調査で把握した放置艇が現存する地区ごとに具体的な対応方針を定めた地区別実施計画の作成、行政及び民間の関係機関で構成する広島県放置艇対策協議会の立ち上げなどを行った。

令和元年 7 月には、広島県港湾施設管理条例及び広島県漁港管理条例の一部を改正し、既存ストックを活用した柔軟な対策の具体策として、従来は認めていなかった県管理港湾・漁港の余裕水域において、安全性などの要件を満たす場合に係留を認め、令和 5 年度から使用料を徴収する新たな制度を創設した。

この制度に基づき、令和元年度の後半から現地での放置艇対策に着手し、地方部の港湾・漁港を含めた県全体の地区別実施計画の現場ごとの取組を進め、順次、禁止区域及び小型船舶用泊地の指定を行い、一定数の放置艇解消が図られた。

また、市管理港湾・漁港においても同様に放置艇対策を推進するため、臨海部の市に対して基本方針の説明を行い、県と同様の制度創設による取組を依頼していった。この結果、全ての対象市で県と同様の手法による新たな取組が開始されるに至っている。

基本方針で検討課題とされた県独自の保管場所の届出の義務化及び保管場所の登録制度の先行実施については、令和 2 年 3 月にプレジャーボート条例の一部を改正し、当該制度を罰則を伴う形で創設した。これにより、令和 3 年 4 月 1 日以降にプレジャーボートを新規取得した者については令和 3 年度から、令和 3 年 3 月 31 日以前からプレジャーボートを所有している者については、令和 5 年度から、保管場所の届出義務を課すこととしている。

一方、令和 2 年度からの約 2 年間は、新型コロナウイルス感染症の影響により関係者との交渉機会を十分に確保できなかったことに加え、実際の交渉に臨んだ現場において想定以上に多様で困難な地域課題に直面し、その解決には更に相当程度の時間を要する状況となっている。

こうした状況から、令和 3 年度末時点での進捗は、小型船舶用泊地の指定数は累計 45 地区（進捗率約 35%）、放置艇の削減数は 1,959 隻（削減率約 23%）に留まっており、現基本方針で目標としている令和 4 年度末までの小型船舶用泊地の指定完了と放置艇の解消は、現時点では、このまま取組を継続した場合でも、困難な見通しとなっている。

【表－3】 県管理水域における放置艇削減及び小型船舶用泊地指定の状況

		H30	R元	R2	R3	累計
各年度の放置艇削減数		—	307隻	761隻	891隻	1,959隻
内 訳	小型船舶用泊地使用許可	—	0隻	376隻	589隻	965隻
	所有者による自主撤去等	—	307隻	385隻	302隻	994隻
放置艇数 A (削減率) $(8,538隻 - A) / 8,538隻$		8,538隻 (0%)	8,231隻 (4%)	7,470隻 (13%)	6,579隻 (23%)	—
各年度の小型船舶用泊地指定数		0地区	5地区	12地区	28地区	45地区
小型船舶用泊地指定数(累計) B (進捗率) $B / 要指定130地区$		0地区 (0%)	5地区 (4%)	17地区 (13%)	45地区 (35%)	—

(2) 基本方針の改定の趣旨

放置艇解消を目指した取組については、これまでの成果や諸課題を踏まえ、引き続き、禁止区域と小型船舶用泊地の指定等を強力に継続していくことになるが、現在の基本方針で設定した放置艇解消の目標年度や使用料の徴収開始時期等は、改めて設定する必要があるため、今回の改定を行うこととした。

なお、改定に当たっては、基本的な方針は変更しないことから、平成30年策定の構成・内容はそのままに、変更を要する個所をその趣旨を明らかにして書き換えることとする。

2 改定の主な内容

(1) 目標年度

基本方針の策定時においては、県全体の放置艇解消が「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（平成 25 年 5 月国土交通省・水産庁）」において、国が目標として掲げている令和 4 年度末までに達成できている状態を目指していた。

しかしながら、当県として、この目標年度までの達成が困難となっている状況であり、当県独自の状況を考慮した新たな目標年度を設定する必要がある。

今後の放置艇解消に向けた具体的な方策と進捗の見通しを踏まえ、残りの禁止区域及び小型船舶用泊地の指定を令和 6 年度末までに完了することとし、使用許可手続を行わない者や撤去指導に応じない者に対して、港湾法等に基づく監督処分を行うための集中取組期間として更に 1 年間を充て、令和 7 年度末までの放置艇解消を目指すこととする。

(2) 料金徴収

基本方針の策定時においては、小型船舶用泊地の指定を令和 4 年度末までに段階的に行うため、許可制度の円滑な導入や公平性の観点から、全ての小型船舶用泊地の指定が完了した後の令和 5 年度から、一斉に料金徴収を開始することとしていた。

しかしながら、小型船舶用泊地の指定の完了目標を令和 6 年度末とすることから、料金徴収の開始時期を令和 5 年度からのまま据え置くことは不合理であり、時期を見直す必要がある。

使用料徴収の公平性を確保する観点から、今後も徴収開始時期に係るこの方針を踏襲することとし、全ての泊地指定を完了する目標年度の令和 6 年度末までは徴収せず、令和 7 年度から、一斉に料金徴収を開始することとする。

【表－4】基本方針改定の主な内容

	H30.3 策定	R4.10 改定
禁止区域及び泊地指定完了の目標年度	令和 4 年度末	令和 6 年度末
放置艇解消の目標年度	令和 4 年度末	令和 7 年度末
料金徴収の開始年度	令和 5 年度から	令和 7 年度から

3 基本方針の目指すべき姿

放置艇解消とは、県の監督下でないプレジャーボートをゼロ隻にすることである。

具体的には、既に放置艇となっているプレジャーボートについては、公営・民間の係留保管施設へ誘導し、又は係留可能水域への係留許可を与え、適正な保管をさせ、許可艇へと転換させていくものとする。

併せて、新たにプレジャーボートの所有者となる者は、同時にその保管場所を確保し、当該場所を所有者の義務として県に届け出ることにより、新たな放置艇が生じない仕組みが機能していることが必要である。

これまで、県全体の放置艇解消が令和4年度末までに達成できている状態を基本方針の目指すべき姿としてきたが、今回の基本方針の改定により、新たに、令和7年度末までに達成できている状態を目指すべき姿とする。

今回の基本方針で示した対策期間内に、廃船も含めたすべての放置艇が行政の監督下に置かれている状態を目指して、必要な対策を徹底していくものとする。

4 基本方針の骨子

(1) 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対策の継続

放置艇の集積が著しく、放置艇の保管場所の確保が困難な都市部の港湾等については、今後も受け皿となる係留保管施設の整備が必要であり、従来どおり、施設整備と放置規制を両輪とした対策を継続していくものとする。

(2) 既存ストックを活用した柔軟な対策の導入

これまで放置艇対策が遅れていた地方港湾・漁港を中心に、漁業活動や周辺環境に支障がない場合、既存の港湾・漁港内の静穏水域や設置済みの栈橋、係船環等の係留設備を柔軟に活用して、プレジャーボートの係留可能場所を確保していくものとする。

(3) 類型別対応方針の創設 ～全県的な放置等禁止区域の指定の推進

各港・各地区で異なる放置艇の係留状況や影響の度合いなどに応じて、適用していく具体的な対応方針のパターンを類型別対応方針として定め、地区ごとの実施計画を策定し、全県的に放置等禁止区域の指定を進め、計画的な放置艇の解消を図るものとする。

(4) 廃船処理の促進

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るものとする。

また、相当な隻数に上ると思われる廃船の処理については、廃棄処分だけでなく、国内外の市場も視野に入れ、売払いを積極的に検討していくものとする。

(5) 保管場所確保の義務付け

抜本的対策となるプレジャーボートを所有する段階での保管場所届出の義務付け制度を創設したが、その周知徹底と実効性のある運用を強化していく。

5 基本方針の対象船舶

放置艇とは、プレジャーボート条例第2条に定めるとおり、「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係留保管されているプレジャーボート」を指すため、基本方針の対象は、プレジャーボートとなる。

しかしながら、漁船についても、一部の放置等禁止区域や廃船処理において対象になるので、基本方針の対象に含むものとする。

なお、プレジャーボート条例上、遊漁船（遊漁船業の適正化に関する法律第3条第1項の規定によって、遊漁船業の登録を受けている船舶をいう。以下同じ。）は、プレジャーボートに分類され、類型別対応方針においては、狭義のプレジャーボートであるモーターボート・ヨット類とは異なる扱いになるため、類型別対応方針の項目では、プレジャーボートをモーターボート・ヨット類及び遊漁船に分けて表記する。

以上を整理すると、表－5のとおりとなる。

【表－5】基本方針の対象船舶

船 種		禁止区域における 禁 止 対 象	廃船処理の対象
大 区 分	小 区 分		
プレジャーボート	モーターボート・ヨット類	対象になる	対象になる
	遊 漁 船		
漁 船	—	一部対象になる	対象になる

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（抜粋）

（定義）

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- （1）プレジャーボート 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船
 - ホ その他知事が指定したもの

（中略）

（5）放置 プレジャーボートが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（以下「係留保管施設等」という。）以外の場所に係留保管されている状態をいう。

（後略）

6 既存ストックを活用した柔軟な対策

(1) 基本的な考え方

これまで放置艇対策が遅れていた地方港湾・漁港を中心として、漁業活動や周辺環境に支障がない範囲において、既存ストック（現存する港湾・漁港内の水域施設や設置済みの栈橋、係船環等の係留設備）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ものとする。

令和6年度末までに放置艇が現存する各港・各地区へ係留可能場所を順次確保し、放置艇に係留許可を付与して係留させることにより、適正な保管状態を実現するとともに、使用許可手続を行わない者や撤去指導に応じない者に対して、港湾法等に基づく監督処分を行うための集中取組期間として更に1年間を充て、令和7年度末までに放置艇の解消を図るものとする。

(2) 係留を可能とする施設等

船舶の通常の係留利用に支障がないと認められる港湾・漁港内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及び物揚場の前面水域の他、防波堤等の外郭施設の内側の水域及び天然・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た上で柔軟に決定していくものとする。



泊地



船だまり



防波堤



岸壁



物揚場



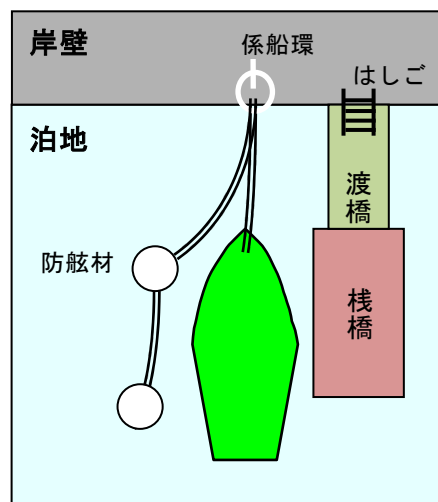
入り江

【写真】係留を可能とする施設等

(3) 設置を可能とする係留設備

施設に特段の構造上の支障が生じないと認められる範囲において、ロープ、係船環、防舷材、棧橋、渡橋、はしご等について、利用者による設置を柔軟に認めるものとする。

なお、係船環等の船舶の係留に必要な設備については、各港・各地区の現状に応じて、県において順次整備していくことを検討する。



【図-1】典型的なプレジャーボートの係留形態

(4) 暫定係留許可

係留を可能とする施設等に完全には該当しない場合においても、付近に係留保管施設がなく、他に係留する場所もないようなときは、過去に波による転覆などの事故歴がなく、安全に係留されてきた実績がある場所に限り、プレジャーボート条例第17条第1項に規定する暫定係留区域に指定して、係留保管施設が整備され、又は係留を可能とする施設等への移動が可能になるまでの間、時限的に係留を認めることも検討するものとする。

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（抜粋）

（暫定係留区域の指定）

第17条 知事は、船舶の航行の安全等の確保及び周辺的生活環境等の保全に支障を及ぼさないと認められる範囲内において、プレジャーボートを暫定的に係留させるための区域（以下「暫定係留区域」という。）を指定することができる。

(5) 許可手法

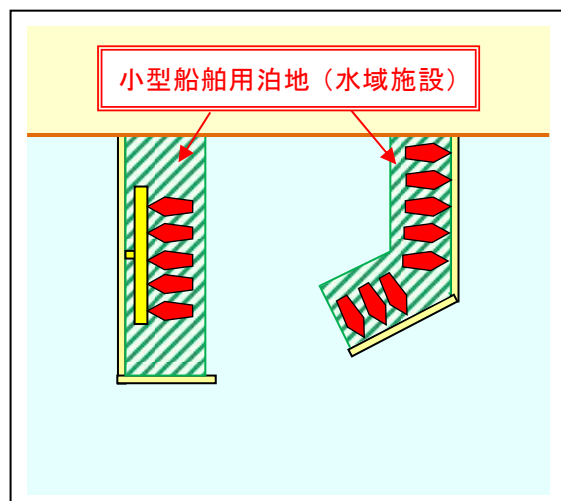
係留を可能とする施設等への係留許可の手法としては、施設の使用許可とする考え方と水域の占用許可とする考え方がある。

しかしながら、国において、「放置艇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には該当しない」との見解が示されている（平成19年3月28日付け国土交通省港湾局総務課長・環境整備計画室長通知「港湾法の一部改正による放置艇等対策の推進について」）ことから、原則として、次のアのとおり、施設の使用許可の手法により、係留許可を出すものとする。ただし、民間団体等が係留保管施設を設置する場合は、次のイのとおり水域の占用許可により対応する。

なお、一般海域における係留については、原則として認めず、アの小型船舶用泊地や係留保管施設への保管を要請するものとする。

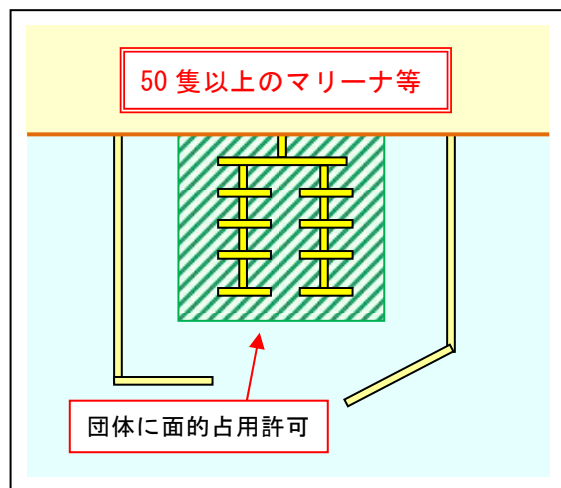
ただし、一般海域でありながら事実上の船溜まりとして機能している水域も存在するため、そのような地域においては、係留の安全性が確保される前提で、水域の占用許可を含めた柔軟な係留許可の方法を検討するものとする。

ア 係留を可能とする施設等の水域を「小型船舶用泊地」として指定し、施設の使用許可により対応する。



【図－2】 小型船舶用泊地の使用許可の例

イ 民間団体等が係留保管施設を設置・運営する場合、マリーナの泊地として面的に使用する水域の占用許可により対応する。



【図－3】マリーナの泊地に係る水域の占用許可の例

(6) 料金設定

小型船舶用泊地への係留許可を出す場合の料金については、施設使用の反対給付として、使用料を徴収することとなるが、その用途については、施設を適正に管理し、安全に利用していくための維持管理費、廃船処理費等に充てていくものとする。

また、料金水準については、県整備の係留保管施設及び民間マリーナの料金や他県の先行事例を考慮に入れ、実態調査も踏まえ、適正な水準に設定していく。

なお、料金の徴収については、泊地指定を段階的に進めていくため、海域利用審査会における答申も踏まえ、許可制度の円滑な導入や公平性の観点から、全ての泊地指定が完了した後から、一斉に徴収を開始することを基本的な考え方とする。

このため、使用料の徴収を一斉に開始する時期は、当初は令和5年度からを予定していたが、令和6年度末に泊地指定が完了した後の令和7年度からとする。

【表－6】小型船舶用泊地の使用料

	単位	金額
国際拠点港湾及び重要港湾	1隻船舶の長さ1メートルにつき 1月当たり	320円
地方港湾及び漁港		300円

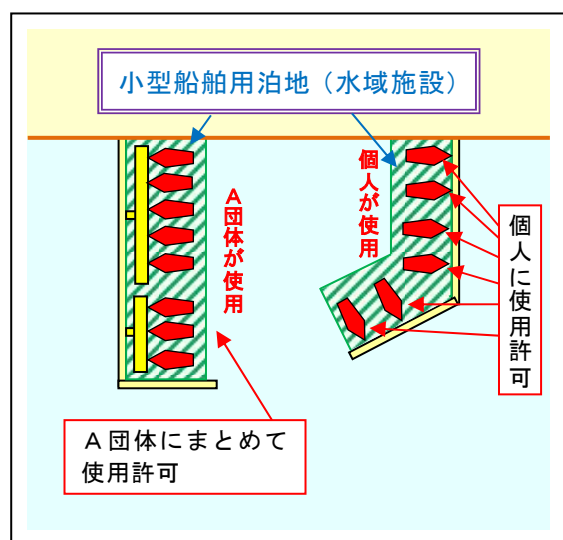
(7) 利用者団体等の活用

ア 基本的な考え方

小型船舶用泊地への係留許可事務の効率化のため、通常の個人単位での許可手続の他、団体に対する許可手続を導入することや、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、これを適正に行うことができる団体に小型船舶用泊地に係る管理業務の一部を任せることなどを検討していく。

イ 団体の活用例

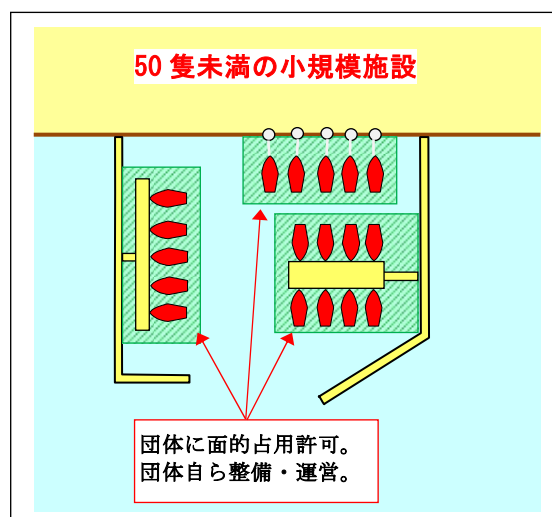
(ア) 船舶所有者等により組織された任意団体の代表者から小型船舶用泊地への係留許可申請を受け、当該代表者に許可し、代表者から全体の料金を徴収していくこと。



【図－4】任意団体の代表者に使用許可を出す例

(イ) 許可可能海域において係留保管施設を民間団体等が整備・運営することを、小規模なものも含めて認めていくこと。

なお、(イ)の50隻未満の小規模な係留保管施設については、従来、許可しない方針を取ってきたところであるが、放置艇対策の一環として、民間による係留保管施設の整備が促進されるよう、50隻未満のものについても許可対象とすることを検討する。



【図－5】団体による小規模な係留保管施設に係る水域占用許可の例

また、このような 50 隻未満の小規模な係留保管施設のうち、護岸・防波堤並行型の浮棧橋によるもの等については、施設としての簡易性から、海域利用審査会による特段の審査を経ずに、県においてその許可・不許可を判断しても、無秩序な大規模海域開発を防ぐという広島の海の管理に関する条例の趣旨に反するものではないと考えられるため、同条例第 2 条に規定する「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併せて検討するものとする。

広島の海の管理に関する条例（抜粋）

（定義）

第 2 条 この条例において「海域の土地的利用等」とは、海域の占有であつて、海上浮体施設、人工地盤方式の工作物等により海域を土地的に利用するもの及びマリナーの泊地等として海域を利用するものをいう。

（許可の基準等）

第 4 条（中略）

2 知事は、許可申請が海域の土地的利用等に係るものである場合において、許可又は不許可の処分をしようとするときは、あらかじめ広島県海域利用審査会の意見を聴かなければならない。

（後略）

（8）地元住民による係留の扱い

地元住民による係留については、船舶の係留という行為に関しては、他所居住者による係留との違いはないが、地元住民は、係留場所と生活環境が隣接しており、漁業活動への支障や騒音、違法駐車、ごみ投棄などの問題を生じさせるおそれが少ないことから、古くから集落前面の海に親しみ、海の利用が生活の一部となっている経緯を踏まえ、係留場所の優先的な確保などに配慮することを検討するものとする。

（9）漁業従事者との調整

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いるため、今まで行ってこなかったプレジャーボートの係留許可を行うに当たり、漁業従事者の同意が必要になってくる。

放置艇を解消していくことは、漁業活動にとって有益になることを十分に説明して、漁業従事者の承諾を受け、適正に事務を進めていくものとする。

7 類型別対応方針 ～全県的な放置等禁止区域の指定の推進

放置艇が存在する全ての港・地区へ放置等禁止区域を指定するためには、各港・各地区における放置艇による影響の度合いや、地理的条件、集落との距離、接続道路、駐車場の有無、船舶の多寡、船種の割合、放置艇化の経緯など、それぞれの状況に応じた対策が求められる。

このため、県内全域の都市型の港から地方型の港にまで適用できるように、各現場への具体的な対応方針のパターンを、次の5類型に集約し、類型別対応方針として定めるものである。

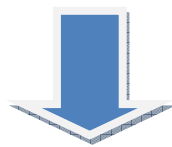
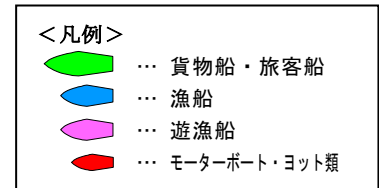
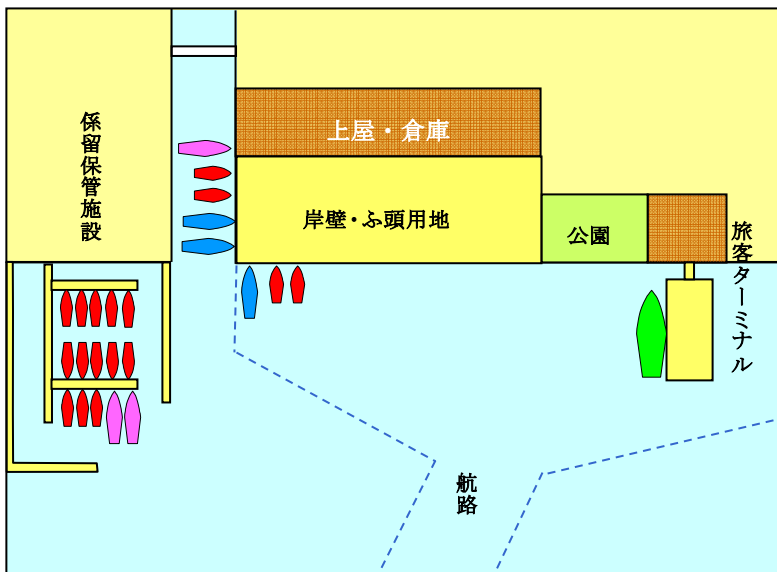
この類型を、放置艇が存在する各港・各地区に適用して、地区ごとの実施計画を策定し、目標に掲げる令和6年度末までに、県内全ての港・地区への放置等禁止区域の指定を完了させることを目指す。

なお、漁船については、A類型以外の港・地区において係留が可能となるが、県へ漁船登録手続がなされており、また、生業のために使用される船舶なので、係留許可手続は不要とする。

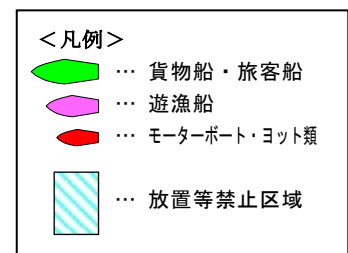
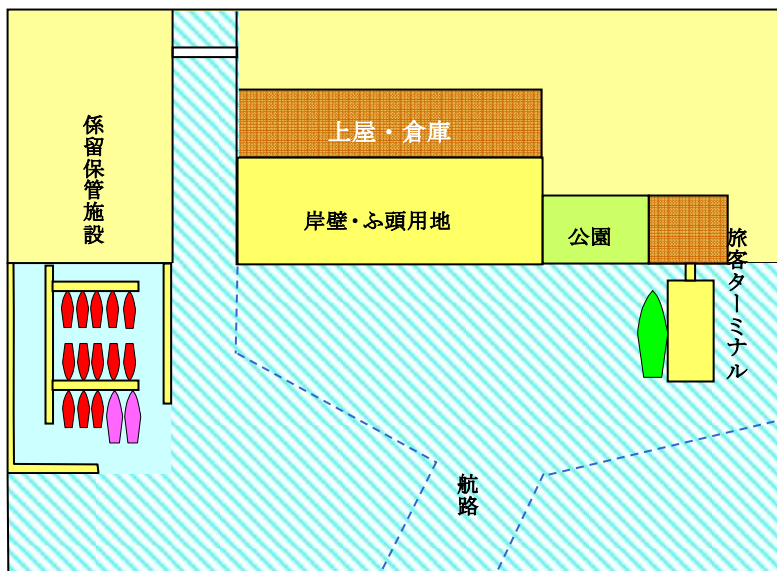
(1) A類型：全ての船舶（漁船、遊漁船及びモーターボート・ヨット類）の係留を禁止する類型であり、都市部の港湾などで、船舶航行上の支障や周辺環境の悪化等の影響が生じている港・地区に適用する。

都市部の重要港湾の航路内、係留保管施設の付近、河口付近の河川の流水阻害をもたらす水域、係留船舶による高潮、津波及び台風災害による人の生命・財産の喪失が生じるおそれのある地区等においては、全ての船舶の係留を禁止する。

対応前の状態



対応後の状態

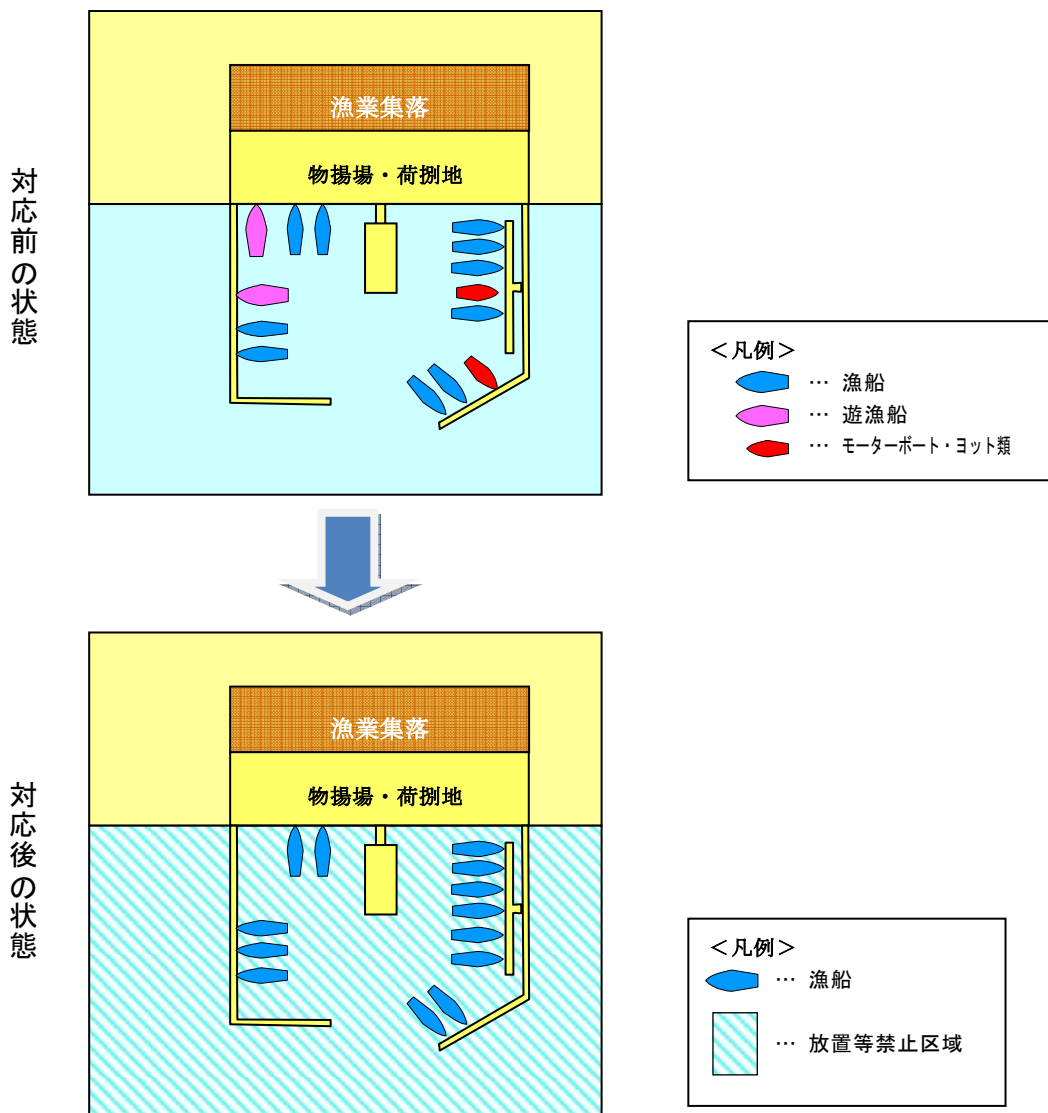


【図－6】都市部の重要港湾の航路内や係留保管施設付近の水域において、全ての船舶の係留を禁止するA類型の例。係留保管施設を除く当該港・地区の水域に、全ての船舶の放置を禁止する禁止区域を指定する。なお、貨物船・旅客船は、港湾施設である栈橋の使用許可を受ける。

(2) B類型：漁船以外の船舶の係留を禁止する類型であり，漁港などで，漁船の中に遊漁船及びモーターボート・ヨット類が混在し，漁業活動への支障が生じている港・地区に適用する。

漁港とは，漁業根拠地となる水域及び陸域並びに施設の総合体であり（漁港漁場整備法第2条），本来，主に漁業活動のために利用されるべきものである。したがって，通常は，漁船の利用が他の船舶の利用よりも優先されるべきであり，漁船以外の船舶によって漁業活動への支障が生じている漁港においては，漁船のみの係留を認め，他の船舶の係留を禁止する必要がある。また，港湾区域の中にも，元々漁港であった港・地区があり，同様の扱いとする。

なお，漁船については，県（農林水産事務所）へ漁船登録手続がなされており，また，生業のために使用される船舶なので，係留許可手続は不要とする。



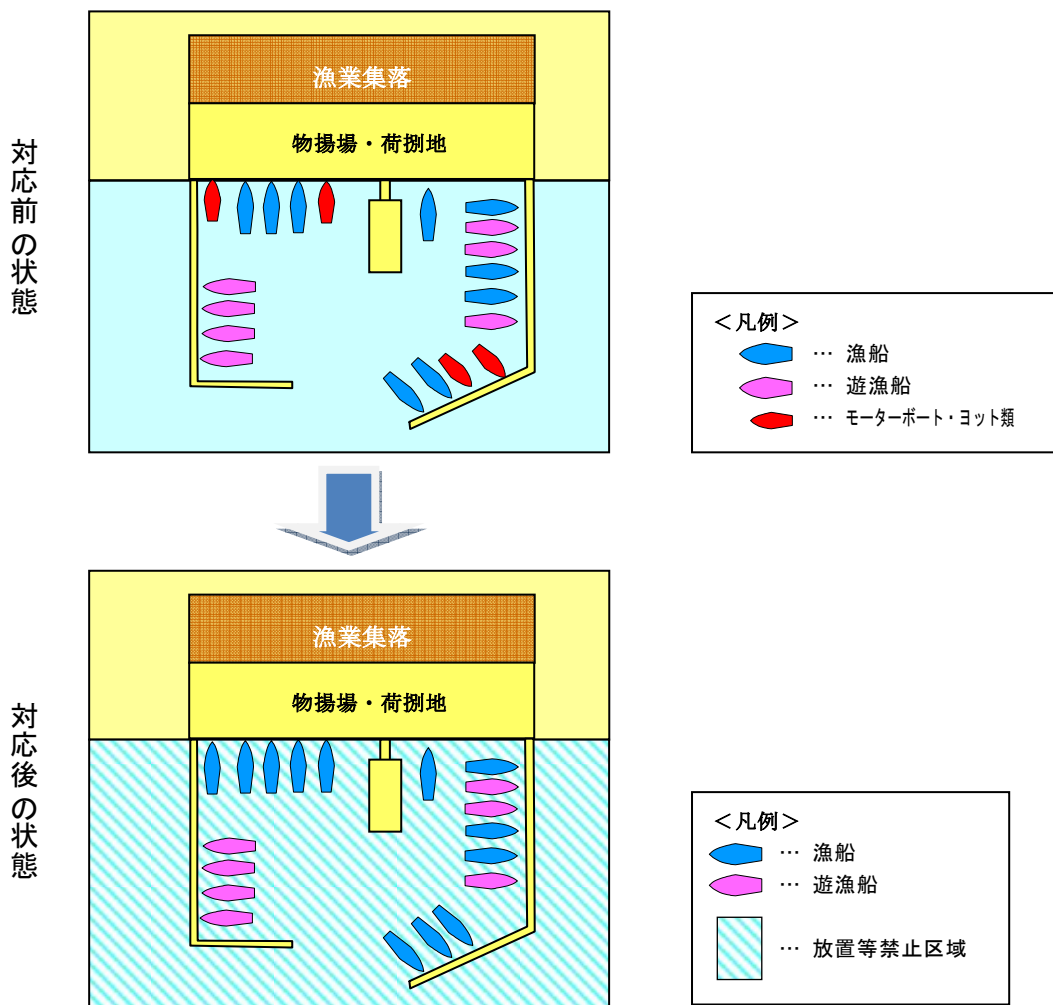
【図-7】漁港などで，漁業活動への支障が生じるため，漁船以外の船舶の係留を禁止するB類型の例。当該港・地区の水域全域に，漁船を除く船舶の放置を禁止する禁止区域を指定する。

(3) C類型：漁船及び遊漁船を除く船舶の係留を禁止する類型であり，漁港などで，漁船の他，遊漁船の係留を認めても漁業活動への支障が生じない港・地区に適用する。

漁港とは，前述のとおり，本来，主に漁業活動のために利用されるべきものであるが，漁業活動を阻害しない範囲での他の目的での使用が禁止されているものではないため（平成6年9月21日付け水産庁長官通知「漁港における漁船以外の船舶の利用について」等），漁業活動への支障が生じない場合，遊漁船業を営む遊漁船の係留も認めることができるケースがあり得るものと考えられ，このような場合に適用していく。

なお，漁船については，（2）に述べた理由から，係留許可手続は不要とする。

また，遊漁船については，遊漁船所有者による事業の要素があるが，プレジャーボートという側面もあり，レジャーのために公共用物である海を占使用するようになるため，係留許可手続を求める。



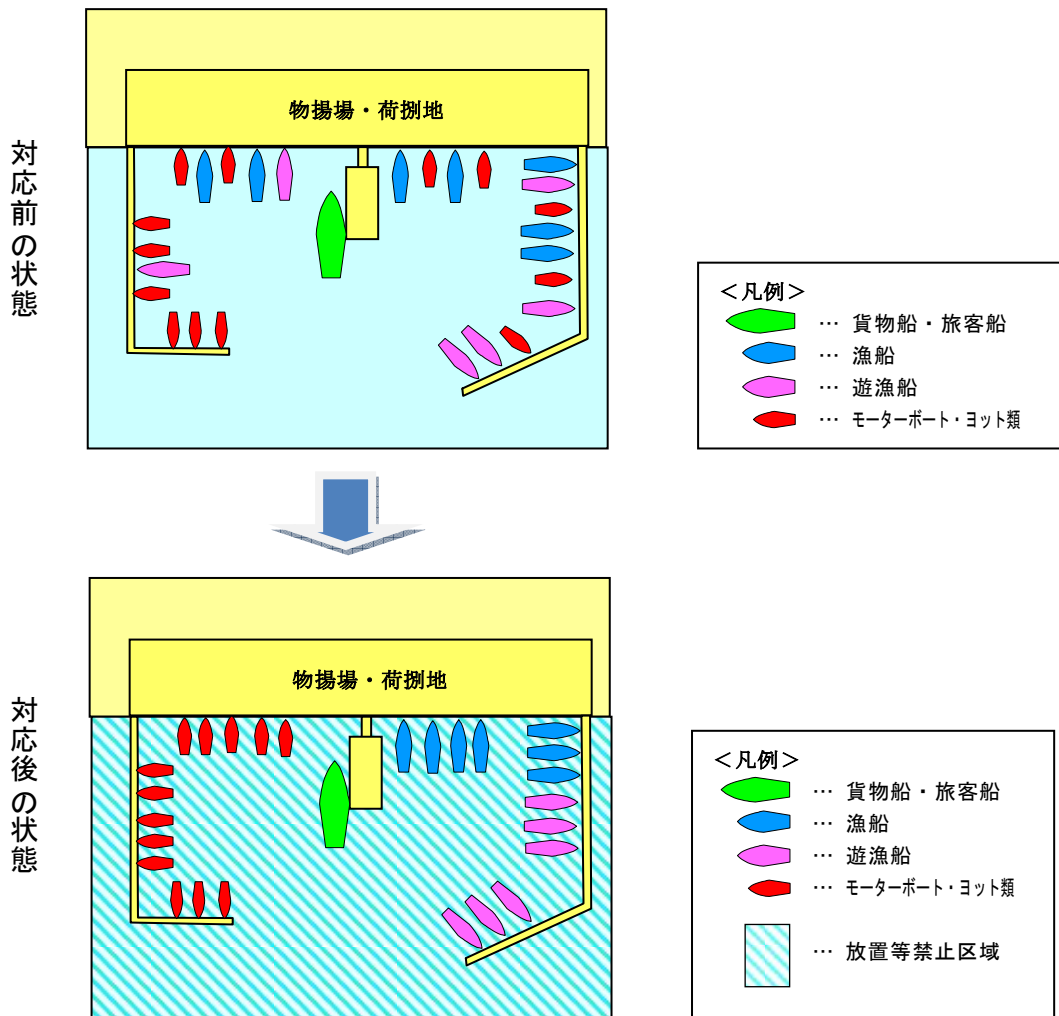
【図－8】漁港などで，漁船の他，遊漁船の係留を認めても漁業活動への支障が生じないため，漁船・遊漁船の係留を認めるC類型の例。当該港・地区の水域全域に漁船を除く船舶の放置を禁止する禁止区域を指定し，遊漁船に対して係留許可手続を行う。

(4) D類型：棲み分けを図った上で、漁船、遊漁船及びモーターボート・ヨット類の係留を認める類型であり、地方部の港湾や漁港などで、棲み分けをすることによって、漁船の漁業活動や周辺環境に支障が生じないようにするため、当該3種類の船舶の係留が認められる港・地区に適用する。

既存ストックをできるだけ活用して、放置艇の中心を占めるモーターボート・ヨット類の係留を許可し、放置艇を許可艇に転換させていくための柔軟な対策として打ち出す類型である。

なお、漁船については、(2)に述べた理由から、係留許可手続は不要とする。

それから、遊漁船にあつては(3)に述べた理由のため、また、モーターボート・ヨット類にあつてはプレジャーボートであるため、係留許可手続を求める。



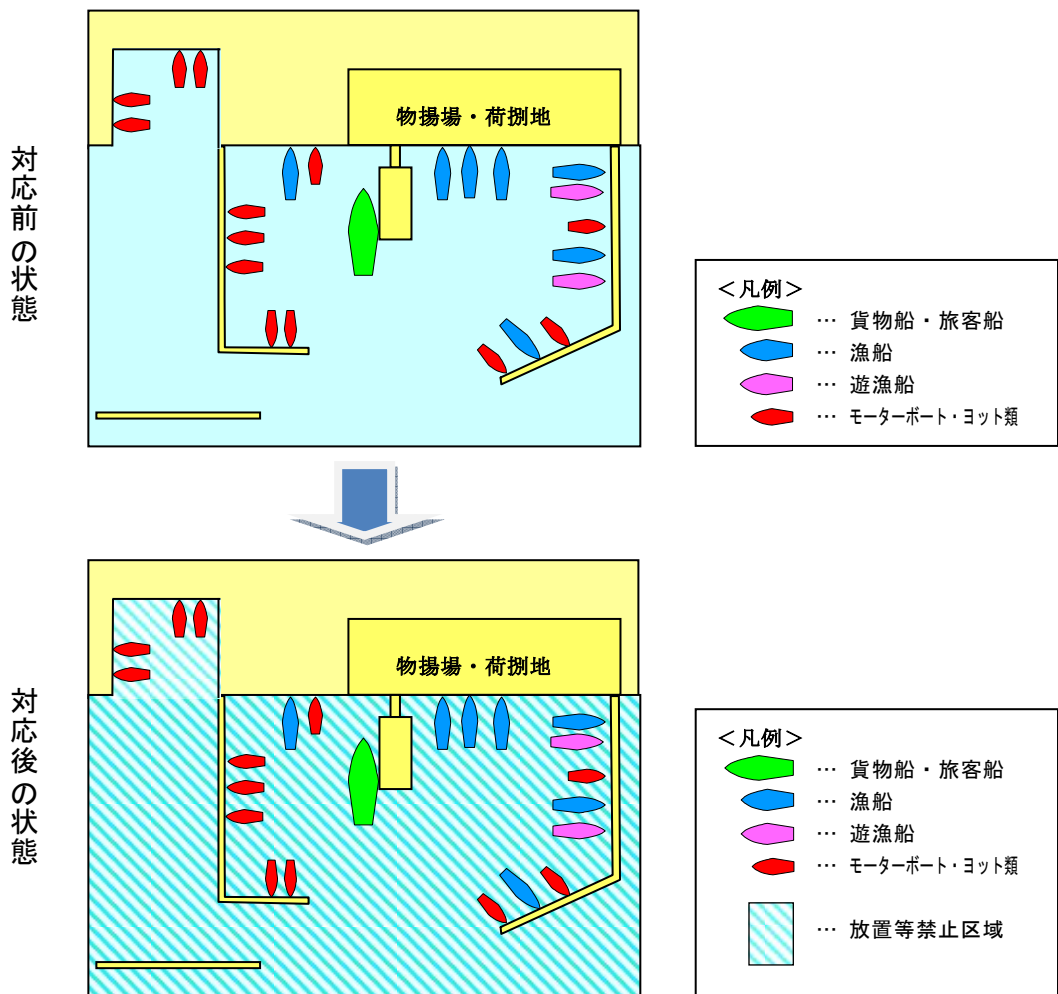
【図-9】港湾、漁港などで、棲み分けによって、それぞれの船舶が他の船舶の支障にならず、漁船、遊漁船及びモーターボート・ヨット類の係留を認めるD類型の例。当該港・地区の水域全域に漁船を除く船舶の放置を禁止する禁止区域を指定し、遊漁船及びモーターボート・ヨット類に対して係留許可手続を行う。なお、貨物船・旅客船は、港湾施設である棧橋の使用許可を受ける。

(5) E類型：棲み分けを行うことなく、漁船、遊漁船又はモーターボート・ヨット類の係留を認める類型であり、港湾や漁港などで、係留する船舶の総数が比較的少なく、漁船の漁業活動や周辺環境に支障が生じていない港・地区に適用する。当該3種類の船種のうち、1種類又は2種類の船舶による係留の場合も当該類型に含むものとする。

D類型と同様に、既存ストックをできるだけ活用して、放置艇の中心を占めるモーターボート・ヨット類の係留を許可し、放置艇を許可艇に転換させていくための柔軟な対策として打ち出す類型である。

なお、漁船については、(2)に述べた理由から、係留許可手続は不要とする。

また、遊漁船にあつては(3)、モーターボート・ヨット類にあつては(4)に述べた理由から、係留許可手続を求める。



【図-10】港湾、漁港などで、係留船舶数が比較的少なく、漁業活動や周辺環境に支障が生じていないため、棲み分けをせず、現状のまま、漁船、遊漁船及びモーターボート・ヨット類の係留を認めるE類型の例。当該港・地区の水域全域に漁船を除く船舶の放置を禁止する禁止区域を指定し、遊漁船及びモーターボート・ヨット類に対して係留許可手続を行う。なお、貨物船・旅客船は、港湾施設である棧橋の使用許可を受ける。

8 廃船処理の促進

平成30年度の実態調査結果によると、広島県の廃船数は、約900隻となっているが、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いるものまで含めれば、これを上回る相当な隻数に上る可能性がある。

廃船は、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ものであり、放置艇対策の一環として、廃船処理の迅速化を図っていくものとする。

(1) 廃船の定義の明確化及び早期着手の運用促進

廃船処理上の問題点の一つとして、廃船の定義の不明確さというものがある。外形上明確に廃棄物であるとは判断しがたいが、一般的に保管されている状態を明らかに逸脱している状態の場合、これを県の一方的な判断で廃船として処理すると財産権を侵害したと訴えられるなどの問題を誘発することを恐れ、廃船とみなすことを躊躇する傾向がみられる。

また、県による廃船の廃棄事例があることにより、本来所有者によって行われるべき廃棄処分の手間と費用を行政任せにする意図で、県が一度廃棄処理をした同一区域に再び船舶が廃棄されるといったモラルハザードを招く懸念もある。

このような躊躇や懸念によってなかなか廃船処理に着手できないといった実態を打開するため、外形上明らかな廃船と認められるものの他、所有者に関する調査を十分に行うことが前提であるが、一定の期間、同一の場所に放置されている所有者不明船についても、廃船とみなし、廃船処理の早期着手を可能にできるような運用を行っていくものとする。

(2) 処理促進の方向性

相当な隻数に上ると思われる廃船の対応については、その廃棄処分費用の確保についても大きな課題であるが、新たな係留許可により徴収することとなる使用料や占用料を活用することも検討していくものとする。

一方で、廃船処理自体を削減するため、簡易代執行に当たっては、日本の中古船が東南アジアなどの海外で高い評価を受けている実態を踏まえ、廃棄処分だけではなく、

売払いを積極的に検討していくものとする。

また、廃船化を未然に防止するため、新型コロナウイルス感染症の影響により戸外活動の人気の高まり中古プレジャーボートの流通市場が活性化している状況などからも、使用しなくなった船舶の売払いの相談が、県等の行政機関の他、公営・民営マリナー、ボート販売業者や修理業者などで受けられるようなネットワークを構築し、買取り業者等の情報を提供する仕組みを検討していく。

9 保管場所確保の義務付け

プレジャーボートの船舶登録については、現在、小型船舶の登録等に関する法律（以下「小型船舶登録法」という。）で、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ようになっており，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ない。

新たな放置艇化を防ぐ抜本的対策である，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は本来，全国的に公平な取扱いが望ましいため，小型船舶登録法関係法令の改正により保管場所確保の義務化が図られるよう，県から国へ要望を伝えていく必要があり，機会に応じて可能な働きかけをしてきたが，いまだ実現には時間を要している。

小型船舶の登録等に関する法律（抜粋）

（登録の一般的効力）

第3条 小型船舶は，小型船舶登録原簿（以下「原簿」という。）に登録を受けたものでなければ，これを航行の用に供してはならない。（以下略）

（新規登録及び測度）

第6条 登録を受けていない小型船舶の登録（以下「新規登録」という。）を受けようとする場合には，その所有者は，国土交通大臣に対し，新規登録の申請をし，かつ，当該船舶を提示しなければならない。

2 国土交通大臣は，前項の申請があった場合には，（中略）次に掲げる事項及び（中略）船舶番号を原簿に記載することによって新規登録を行わなければならない。

- （1）船舶の種類
- （2）船籍港
- （3）船舶の長さ，幅及び深さ
- （4）総トン数
- （5）船体識別番号
- （6）推進機関を有するものにあつては，その種類及び形式
- （7）所有者の氏名又は名称及び住所
- （8）登録年月日

小型船舶登録規則（抜粋）

（定義）

第1条（中略）

2 この省令において「船籍港」とは，小型船舶を通常保管する場所が所在する市町村（特別区を含む。）の名称をいう。

このため，本県は，県独自の保管場所の届出の義務化及び保管場所の登録制度を先行実施することなどを検討し，令和2年3月にプレジャーボート条例の一部を改正し，次のとおり保管場所届出の義務化を開始しているところである。

【表－7】保管場所の届出義務化の概要

区分	内容
令和3年4月1日以降にプレジャーボートを新規取得した場合	係留保管を開始した日から30日以内に係留保管場所を県に届出なければならない。
令和3年3月31日以前からプレジャーボートを所有している場合	令和5年4月1日から令和7年9月30日※までの間に係留保管場所を県に届出なければならない。

※ 令和3年3月31日以前からプレジャーボートを所有している場合の届出期間の終期は、制度制定時は令和5年9月30日であったが、小型船舶用泊地の指定完了の2年間延長に伴い、令和4年9月にプレジャーボート条例の一部を改正し、令和7年9月30日とした。

なお、係留保管場所の届出や変更の届出をせず、県の行政指導に従わない場合には、10万円以下の罰金刑が科される場合がある。（プレジャーボート条例第22条第2項）

10 県民への意識啓発

放置艇問題は、公有水面の適正管理や沿岸部の環境保全の必要に加え、近年は、南海トラフを震源とする巨大地震による津波や大型台風による高潮によって、放置艇が生命・財産に対する被害拡大をもたらす危険性が指摘されるなど、その重要性は高まっている状況にある。

瀬戸内海の静穏性に恵まれた海域に接する当県においては、プレジャーボートの保管場所確保の必要性に対する認識そのものが、全般的に薄いものと考えられ、多数の放置艇が存在するのは、プレジャーボート所有者の法令関係の認識不足やモラルの欠如に起因する点も大きいと思われる。

中でも、プレジャーボートの所有と保管場所の確保は、車の購入と車庫の確保と同様に、ひとつのセットであることの意識啓発が、より強く求められる。プレジャーボートを新たに所有する時には、車と同様にその保管場所を確保し、手放すときにも放置することなく、自ら適切に廃船手続きを行うことなど、そうした財産所有のルール of 浸透について、県としてより責任をもって取り組んでいく必要がある。

行政としては、ホームページや広報誌の活用の他、官民の関係機関との連携を図り、関係法令や保管場所確保について、特に所有者に対し、分かりやすく指導を行っていくほか、基本方針に基づく放置艇解消に向けた対策の内容について、プレジャーボートの現所有者だけでなく、新たなプレジャーボート所有者となっていく可能性のある県民全般に対して、引き続き、プレジャーボートの所有や保管のルールを広く意識啓発していくものとする。

放置艇対策のスケジュール

										放置艇の解消						
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度							
放置艇実態調査																
地区別実施計画の作成																
都市部	係留保管施設の整備															
	禁止区域の指定															
	撤去指導・代執行															
地方部	小型船舶用泊地の指定 使用許可手続															
	禁止区域の指定															
	撤去指導・代執行															
廃船処理																
保管場所届出 (R3.4.1以降の新規取得者)																
保管場所届出 (R3.3.31以前の所有者)									R7. 9/30							
料金徴収																