

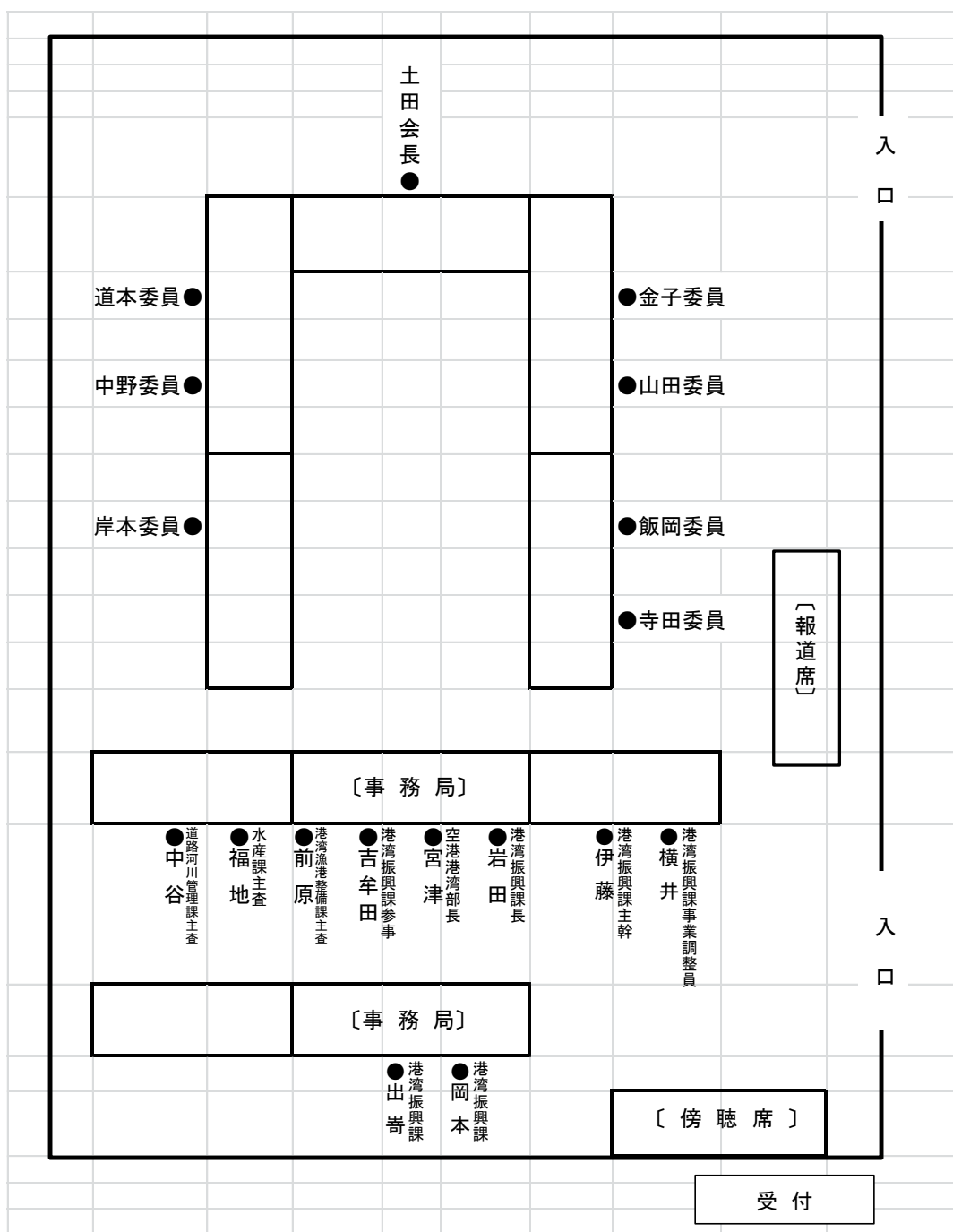
平成 29 年度第 2 回  
広島県海域利用審査会

平成 29 年 8 月 29 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	1
4	閉 会	29



## 平成 29 年度第 2 回広島県海域利用審査会

- 1 開催日時：平成 29 年 8 月 29 日（火）  
開会 14 時 00 分 閉会 16 時 00 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 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 14 : 00

事務局(吉牟田)	<p>ただ今から平成 29 年度第 2 回広島県海域利用審査会を開催いたします。</p> <p>まず、前回もご説明したところでございますが、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 H P 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挨拶を申し上げます。</p>
----------	--

### 2 空港港湾部長あいさつ

事務局(宮津)	<p>こんにちは</p> <p>本日はお忙しいところ、第 2 回広島県海域利用審査会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。</p> <p>本日の審査会は、今年度、4 回の開催を予定しておりますうちの、第 2 回目となっております。今年度は、従前からご紹介申し上げております「放置艇解消のための基本方針」を策定することとしております。</p> <p>7 月上旬に開催させていただきました 1 回目の議論を踏まえまして、類型別対応方針、それから、既存ストックを活用した柔軟な対策のうち、係留可能な場所・設備について事務局の案を説明し、前回同様、委員の皆様の忌憚のないご意見を賜りたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。</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、平田委員と土井委員が、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、土田会長におかれましては、道路事情により 30 分から一時間程度遅れられ</p>
----------	---

<p>金子会長代理</p>	<p>ると事前に連絡がありました。これに関して、職務代理者に指名されております土井委員が本日欠席されておりますので、到着までの間は、金子委員に急きょ代理をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>異議がないようですので、金子委員、よろしくをお願いします。</p> <p>また、寺田委員におかれましては、所用により遅れて御出席とのご連絡を受けております。</p> <p>それでは、金子委員、議事についてよろしくをお願いします。</p> <p>今ご説明いただいたように、会長がちょっと遅くなるということで遅れておりますので、会長の臨時代理という形になると思いますが、職場の同僚になりますけれど、私は一度退職しておりますので、必ずしも私が適切かどうかわかりませんが、最初は資料の説明等の事務局の説明がありまして、余り深刻な議論はしばらくは行われないうということもありまして、そのつなぎとしてお引き受けした次第です。よろしくをお願いします。</p> <p>それでは、これから、議事に入らせていただきます。</p> <p>事務局の方で資料の説明をお願いします。</p>
<p>事務局 (伊藤)</p>	<p>港湾振興課の伊藤と申します。</p> <p>それでは、資料の説明をさせていただきたいと思います。</p> <p>まず、資料1「第1回審査会での意見に対する事務局対応について」を御覧ください。</p> <p>去る7月11日開催の第1回審査会において、委員の皆様から頂いた主な御意見について、整理させていただいております。</p> <p>まず、1の既存ストックを活用したプレジャーボートの係留場所について、係留を認める場所の静穏性・安全性の判断基準をどのように考えるか、また、係留を認める際の県の責任は、どのように考えるのかということですが、右の欄に記載しておりますが、資料5の中で御説明させていただきたいと思います。</p> <p>次に2の許可手続及び料金徴収について、利用者団体に一括して許可を出す手法も検討すべき、また、係留の対価の料金設定においては、既存の係留保管施設から利用者が流出する可能性も考慮しながら決定すべきという御意見ですが、これらの点については、次回の第3回審査会において、事務局案をお示ししたいと思います。</p> <p>3の地元住民の係留についてですが、長年の秩序が出来上がっている地区では、それを考慮すべきという点については、資料5において説明させていただきます。</p> <p>4の廃船の処理については、少し重たい問題なのですが、次回の審査会時に事務局案をお示ししたいと思います。</p> <p>それから、5の新たな放置艇発生防止についてですが、放置艇が現存する区域だけでなく、今後放置艇が生じるおそれのある区域についても、禁止区域の指定を行うことによって新たな放置艇を発生させないことを考えています。</p> <p>2ページの6の保管場所確保の義務化についてですが、係留可能場所の設定などによって、現存の放置艇分の保管場所が確保できた段階で、国による法制化、すなわち、</p>

小型船舶登録法等の改正，又は県による条例化，すなわち，プレジャーボート条例の改正によって，保管場所確保の義務付けを図りたいと考えておりますが，この点については，次回の審査会で触れたいと考えております。

7のプレジャーボート所有者に関する概要調査についてですが，プレジャーボートの所有目的や所有者が地元住民かどうかに関するデータですが，まず，所有目的を改めて調査したものはございません。また，所有者が地元住民かどうかについては，概要調査の結果，地方部の港湾・漁港に係留しているプレジャーボートの所有者は地元住民であるケースが過半数と推測されます。

それから，8の放置艇対策の関係機関のリストですが，現在，生きている対策協議会の類いのものとしては，3ページの中国地区舟艇利用振興対策連絡会議がございませぬ。これは，3ページの下に記載しておりますが，中国運輸局船舶産業課及び中国地方整備局海洋環境・技術課が事務局となって年1回開催しているもので，舟艇利用を巡る諸問題に関する情報交換等を行うものでございます。

続いて，9のプレジャーボートという表現についてですが，類型別対応方針中の表現を考えた方がよいという御意見を受けまして，狭義のプレジャーボートをモーターボート・ヨット類と表現しています。

10のプレジャーボート・漁船以外の船舶についてですが，まず，旅客船・貨物船や国等が所有する船舶については，放置されているケースはほぼないものと考えております。ろかい船については，海での係留は少ないものと思われませぬが，必要な場合，プレジャーボートの放置艇対策としてではなく，一般の不法占用物件の対応として対処したいと考えております。

最後の11他県事例についてですが，既存ストックを活用した係留保管場所の確保の他県事例を資料5に示しております。該当のページで御説明したいと思います。

では，次に資料2を御覧ください。

基本方針の構成案を整理させていただいております。

基本方針は，まず，前文において，その策定趣旨を明示したいと思います。すなわち，従前の施設整備と禁止区域の指定による手法を補完して，放置艇解消を目指すための「類型別対応方針」，「既存ストックを活用した柔軟な対策」，「廃船処理の促進」，「保管場所確保の義務化」などを明確にするものであることを謳いたいと思います。

また，県の目指すべき姿として，国の定める放置艇解消の目標年次である平成34年度までに県全体の放置艇をゼロにすることを目標として明確に掲げたいと思います。

以上については，第1回審査会において，触れさせていただいております。

続いて，各論に入っていきますが，2の船舶の定義ですが，今回の審査会の中で整理させていただきたいと思います。

船舶の定義としましたが，基本方針の対象とする船舶は何かということと，船種ごとの定義を分類表に整理して，基本方針による対策との関係について明確にしました。

	<p>これについては、この後、資料3で御説明させていただきたいと思います。</p> <p>次に3の類型別対応方針ですが、これは、各現場への具体的な対応方針の類型を定めるものであります。類型別対応方針の必要性では、各現場の多様性から、全県一律ではなく、それぞれの現場に応じた対策を講じることの必要性を述べたいと思います。</p> <p>類型別対応方針案では、前回の審査会で説明しましたようなA類型からE類型までの5類型に分けることをご提案したいと思います。資料4で御説明させていただきたいと思います。</p> <p>4の既存ストックを活用した柔軟な対策では、まず、第一義的に、係留可能な場所と設備について整理したいと考えております。本日の資料5で説明いたします。</p> <p>係留可能場所は、静穏海域ということになりますが、泊地、船だまり、防波堤の内側、岸壁及び物揚場の前面、入り江などを係留可能場所として考えております。</p> <p>設置を可能とする係留設備としては、栈橋、渡橋、はしご、係船環、係船柱、防舷材、ロープなどを考えております。</p> <p>その他として、暫定係留区域、駐車場及び地元住民による係留について、資料5で説明いたしますが、基本方針の中で触れておきたいと思います。</p> <p>以下は、次回の審査会での議論をお願いしたいと考えておりますが、利用者団体の活用ということで、漁協や利用者団体等による係留の管理、運営等について検討させていただきたいと思います。</p> <p>許可・料金徴収のあり方においては、係留許可の形態を船舶による水域の占有と解釈するのか、あるいは施設の使用と解釈するのか、また、料金設定について、ある程度の方向性を定めておきたいと思います。</p> <p>続いて、5の廃船処理の促進についてですが、廃船の定義を明確にして、廃船処理の着手をスムーズに行えるようにしたいと思います。また、廃船処理について、促進の方向性を基本方針の中に明記できればと考えております。</p> <p>最後の6の意識啓発と所有者による保管場所の確保についてですが、関係機関と連携した意識啓発及び保管場所確保の義務付けについて、触れるようにさせていただきたいと考えております。</p> <p>基本方針の構成案については、以上です。</p> <p>(土田会長到着)</p> <p>ここで、土田会長がご到着されましたので、改めて、議事の進行をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。</p> <p>金子委員ありがとうございました。</p> <p>土田会長 それでは、引き続き資料3の説明からお願いします。</p> <p>事務局(伊藤) 次に、資料3を御覧ください。</p> <p>船舶の定義としましたが、基本方針の対象とする船舶は何かということと、船種ご</p>
--	---

との定義を分類表に整理して、基本方針による対策との関係について整理しております。

基本方針の対象船舶ですが、放置艇とは、第1回審査会で御説明したとおり、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保管されているプレジャーボートのことですから、当然、本基本方針の対象船舶は、プレジャーボートということになりますが、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、漁船も基本方針の中を含むこととなります。

船種ごとの分類表では、それぞれの船舶の定義、係留許可の要否、禁止区域の禁止対象物件とするかどうか、廃船処理の対象とするかどうかを整理しております。

まず、プレジャーボートとは、プレジャーボート条例第2条第1号に規定しておりますが、プレジャーボート条例等の関係法令等は、2ページに抜粋しております。

プレジャーボートは、船舶のうち、イからホの船舶を除いたものとされており、イが漁船、ロが貨物船・旅客船等の業務用船舶、ハが国及び地方公共団体の所有する船舶、ニがろかい船及びホがその他知事の指定するものとなっておりますが、現在、指定したものはございません。

つまり、イからニまでを除いた船舶であるプレジャーボートは、狭義のプレジャーボートの他に、遊漁船業法、遊漁船業の適正化に関する法律に定める遊漁船を含むこととなります。

したがって、プレジャーボートは、本基本方針の中では、遊漁船と狭義のプレジャーボートであるモーターボート・ヨット類に分類することができます。

なお、遊漁船には、遊漁船業者登録の他に、漁船登録をしたものも少なからずあり、漁船登録をした遊漁船は、漁船として扱う方が船舶所有者にとって有利ですので、漁船扱いとしたいと思います。

係留に関する許可の要否の欄ですが、詳細は、資料4の類型別対応方針の説明の中で触れさせていただきますが、遊漁船及びモーターボート・ヨット類については、許可手続が必要という扱いにしたいと思います。また、漁船については、不要としたいと思います。

漁船は、漁船法に定める漁船ということになります。漁船については、後で触れますが、漁船について放置等禁止区域に指定された区域を除き、原則自由係留の扱いにすることを考えております。

なお、漁船についても廃船処理の対象とすることにしたいと思います。

業務用船舶、国等の船舶及びろかい船は、基本方針の対象外でございますが、ろかい船については、廃船になる可能性もございますので、廃船対策の対象として除外するものではないという意味で廃船処理の欄を対象としております。

3ページをお開きください。

遊漁船、モーターボート・ヨット類及び漁船について、少し解説を述べております。

まず、遊漁船ですが、遊漁船業法によると、遊漁船とは、「船舶により乗客を漁場に案内し、釣りなどによって魚類その他の水産動植物を採捕させる事業の用に供する船舶」でございます。

遊漁船業法の規定によって、県農林水産事務所において、遊漁船業者登録を行わなければならないようになっておりますが、この登録を受けている遊漁船を遊漁船としての係留許可対象にすることとしたいと考えております。

なお、遊漁船は、遊漁船業者登録の他に、漁船登録を行っているものもあり、このような場合は、基本方針上、漁船として扱うこととしたいと思っております。

3 ページ右下の写真は、遊漁船業者登録の他に、漁船登録も行っているものの例です。

4 ページをお開きください。

モーターボート・ヨット類ですが、具体的には、中ほどから下に掲載しています、クルーザーヨット、ディンギーヨット、大型モーターボート及び小型モーターボートに概ね分けることができます。

県内のモーターボート・ヨット類は、静穏な瀬戸内海での釣りを目的とした小型モーターボートが大部分であります。

モーターボート・ヨット類は、小型船舶登録法に定める特別民間法人である小型船舶検査機構において、小型船舶登録を行わなければならないようになっております。

5 ページは、漁船です。

漁船とは、2 ページの漁船法第2条に規定してありますが、専ら漁業に従事する船舶などをいいます。

漁船法の規定によって、県農林水産事務所において、漁船登録を行うようになっております。

漁船については、次の類型別対応方針の中でも述べますが、禁止区域の禁止対象となる場合を除き、原則、自由係留の扱いにしたいと考えております。

5 ページの右下の漁船登録がなされていないものは、漁業従事者が高齢化して、漁業をやめたもので、家族がレジャーに使用しているものが多いようですが、これらについては、小型船舶登録を確認して、モーターボート・ヨット類の扱いということになります。

では、資料4を御覧ください。

類型別対応方針は、基本方針の中核を成すものであり、各現場への具体的な対応方針の類型を定めるものであります。

類型別対応方針の必要性、すなわち、なぜこの類型別対応方針が必要なのかといいますと、放置艇が存在する各港・各地区においては、放置艇による影響の度合いが大きい小さいか、海、山、陸地などの地理的条件がどうか、集落との距離が近い離れているか、接続する道路の状態がどうか、駐車場が有るか無いか、係留船舶が多いか少ないか、またその船種の割合はどうか、放置艇となっていた経緯がどのようなものか等の状況が異なっておりまして、一律ではないため、画一的な対応方針で対応することは適当でないからであります。

それぞれの状況に応じた対策が求められるので、県内の都市型の港から地方型の港にまで対応できるように、事務局案では、5種類の類型に集約しました。

まず、A類型でございますが、これは、全ての船舶、すなわち、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・地区に適用したいと考えています。

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・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、漁船も含めて、全ての船舶の係留を禁止することが求められると思います。

2ページの図-1を御覧ください。

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類型の例でございます。

緑が貨物船・旅客船などの事業船、青が漁船、ピンクが遊漁船、赤がモーターボート・ヨット類です。

航路内や河口、係留保管施設付近の漁船、遊漁船及びモーターボート・ヨット類は撤去指導しています。

青の斜線の区域が放置等禁止区域として指定した区域ですが、この場合は、全ての船舶の係留を禁止する禁止区域として指定します。

なお、緑の事業船は、港湾施設である栈橋の使用許可を受けていますので、適法な係留となります。

3ページを御覧ください。

B類型ですが、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・地区に適用することとなります。

漁港とは、漁港漁場整備法第2条に規定してありますが、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、本来、主に漁業活動のために利用されるべきものであります。

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ります。

また、港湾区域として指定された中にも、元々漁港であった港・地区がありますが、これらについても、同様に扱うものしたいと思います。

係留許可手続についてですが、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、手続は不要としたいと考えております。

なお、蛇足ではありますが、船舶の定義のところでも述べましたように、漁船登録をしている遊漁船は、漁船扱いとしますので、外形的には遊漁船であっても、漁船とみなすこととなります。

3ページの図-2を御覧ください。

漁港等で、漁船に交じって遊漁船とモーターボート・ヨット類が係留され、漁業活動への支障が生じている状態を解消する例です。漁船以外の船舶の係留を禁止するB

類型ですが、漁船を除く船舶の放置を禁止する禁止区域を指定することとなります。

4ページをお開きください。

C類型ですが、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まして、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・地区に適用していきたいと考えております。

先ほどB類型で述べましたように、漁港とは、本来、主に漁業活動のために利用されるべきものでありますが、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ありません。この考え方は、平成6年度の水産庁長官通知などに明記されております。

従いまして、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こととなります。

係留許可手続についてですが、漁船については、県に登録しており、また、生業のためのものでありますので、不要としたいと思います。

しかし、遊漁船については、遊漁船所有者による事業の要素がありますが、プレジャーボートという側面もありますので、手続を求めることとしたいと考えております。

4ページの図-3を御覧ください。

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類型の例です。

プレジャーボートは撤去指導していきます。

禁止区域の指定の仕方としては、漁船を除く船舶の放置を禁止する禁止区域とし、遊漁船に対して係留許可手続を行うこととします。

次に5ページのD類型ですが、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まして、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他の船舶の航行など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・地区に適用します。

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の一つとして打ち出す類型であります。

係留手続は、D類型では、漁船はB類型・C類型と同じ理由、つまり、漁船については、県に登録しており、また、生業のためのものであるという理由から手続不要としたいと考えております。

遊漁船及びモーターボート・ヨット類は、プレジャーボートであって、レジャーのために公共用物である海を占使用することとなるので、係留許可手続を求めることとしたいと考えております。

5ページの図-4を御覧ください。

棲み分けによって、それぞれの船舶が他の船舶の支障とならず、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類型の例でございます。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います。

6 ページをお開きください。

最後のE類型ですが、これは、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、漁船の漁業活動や他の船舶の航行などに支障が生じていない港・地区に適用したいと考えております。

当該3種類の船種、漁船、遊漁船又はモーターボート・ヨット類のうち、1種類又は2種類の船舶による係留の場合もE類型に含むことと考えたいと思います。

3種類なければE類型といえないのではなく、例えば、地方部では、係留しているのが、モーターボート・ヨット類だけの地区あるいは漁船だけの地区もあると思われませんが、これらは、E類型ということにしたいと考えております。

E類型は、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す。

係留許可手続ですが、漁船は不要、遊漁船及びモーターボート・ヨット類は必要ということにしたいと思います。

6 ページの図-5 がE類型の例です。

係留数が比較的少なく、漁業活動への支障も生じていないため、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ています。

放置等禁止区域は、漁船を除く船舶の放置を禁止することとし、遊漁船及びモーターボート・ヨット類には係留許可手続を行います。

それでは、資料5を御覧ください。

既存ストックを活用した柔軟な対策ですが、既存ストックとは、ここでは、現存する港湾・漁港の施設及び設置済みの栈橋、係船環等の係留設備のことをいいます。

今回は、既存ストックを活用した柔軟な対策のうち、係留許可が可能な場所及び設備について、御提案をさせていただきたいと思います。

1 ページの放置艇の現況についてです。

まず、県が整備する広島観音マリーナやボートパーク福山などの係留保管施設では、一定の料金を徴収することが前提にありますが、防波堤等を整備し、係船くいや栈橋などの船を係留するための設備を設置して、係留保管に係る一定の安全性を確保しています。

これに対して、県内の放置艇は、自ら安全に係留できる場所を探して、防波堤の裏や船だまりなどに係留していますし、また、一部では、防波堤等の施設の無い場所、一般海域などにも係留しているものもございます。

また、設備に関しては、防波堤や護岸などに係船環や係船柱を打ち付けたり、あるいは、道路のガードレール、転落防止柵などに係留ロープをくくり付けたりして、既存の施設を破損している例もあります。耐久性や安全性も認められないケースもございます。

放置艇の係留可能場所を確保するためには、一定の静穏性・安全性を有した場所を指定することが理想であります。一定の静穏度等の数値基準を設けて判断することは、放置艇が現存する多数の港・地区について、専門調査が必要となることや、必要な所は、静穏性確保のため、防波堤等の外郭施設を新たに整備する必要があることから、実際にやるとしたら、相当の時間がかかってしまい、現実的には困難な状況にあります。

2ページをお開きください。

既存ストック活用による係留可能場所・設備に関する、事務局の基本的な考え方を示させていただいております。

まず、既存ストックを活用した柔軟な対策というのは、放置艇による漁業活動等への支障となっている状態を解消するとともに、許可なく係留している多数の放置艇を許可艇へと転換していくことを目的としたいと思います。

それから、新たな外郭施設、防波堤等を整備することなく、通常時の船舶の係留利用に支障がない、県で整備した既存の船だまり等の静穏水域を活用することを基本にしたいと思います。

既存の防波堤や岸壁などにひび割れを生じさせたり、破損させたりなどの構造上の支障を生じさせていない係船環、係船杭、栈橋、はしご等の係留設備の場合、これを既存ストックの一部とみなし、設置を認めたいと思います。

放置艇の絶対数が多く、既存の船だまり等の係留可能場所が不足する場合には、過去に転覆事故等が発生しておらず、安全に係留してきた実績がある場所については、暫定係留を認めることとしたいと思います。

続いて、各論に入りますが、まず、係留を可能とする場所についてです。

可能な限り、未利用又は低利用となっており、かつ、通常時の船舶の係留利用に支障がない、既存の港湾施設・漁港施設のうち、水域施設である泊地・船だまり内の水域、外郭施設である防波堤等の内側の水域、係留施設である岸壁・物揚場の前面の水域、それから天然又は人工の入り江内の水域を係留可能な場所の候補として、地元関係者の意見も聴きながら、個別に検討していくこととしたいと思います。

2ページの六つの写真は、泊地、船だまり、防波堤、岸壁、物揚場及び入り江の例でございます。

これらの通常時の船舶の係留利用には支障がないと認められる泊地、船だまり等の既存施設は、マリーナ等の係留保管施設のように管理者が係留保管に係る一定の安全性を担保する施設ではありませんので、係留許可条件（付款）において、所有者が自己責任において、船舶や附帯設備を安全に固定する措置を講じることを付して許可することを考えております。

また、船舶所有者に対しては、損害保険への加入を勧奨することとしたいと思います。

3ページをお開きください。

個別考察事項を幾つか挙げさせていただいております。

まず、干潟ですが、写真のように、干潮時には陸地化する干潟においても、その静

穏性の故に、放置艇の係留場所となっているものがあります。干潮時には動けなくなるのですが、係留可能場所として活用する方向で検討させていただきたいと考えております。

干潟の干潮時に船底がV型のもので傾いてしまうものについては、子供が近付いていって、船体が傾いて事故が起こるおそれも考えられますので、船底が平らなものに限ることについても、考慮に入れてまいりたいと考えております。

また、港の奥の入り江の干潟においては、廃船が放置されるケースもありますが、廃船処理に関しては、次回で御審議いただきたいと存じます。

次に、港湾区域内の泊地及び船だまりの扱いについてです。

泊地・船だまりは、重要な係留可能場所の候補ではありますが、そもそも泊地・船だまりとは、小さめのものを特に船だまりといいます。本来、船舶を一時的に停泊させるための施設であります。

したがって、港湾法第37条第2項では、港湾管理者は、政令で定める場合を除き、水域施設、港湾法上の水域施設とは、泊地及び船だまりが該当しますが、水域の占用許可をしてはならないと規定されています。

また、港湾法施行令第15条第3号では、港湾管理者が指定する行為のため水域の占有が必要となる場合は、占有許可可能とされています。

施行令第15条第3号を根拠に、港湾区域内の泊地・船だまりについても係留可能場所の中に含めて扱っていきたいと考えております。

係留許可の具体的な手法は、船舶や設備に係る水域に対する占有許可とする捉え方と、船舶や設備による港湾・漁港施設の使用許可という捉え方の二つの考え方がありますが、この点については、次回の「許可・料金徴収のあり方」の中で御審議いただきたいと思っております。

続いて、港湾区域内の漁船船だまりの扱いについてです。

港湾区域として指定された区域においても、元々漁村であり、漁業の基点として利用されている地区が存在します。

港湾区域内の漁船船だまりは、漁港区域と異なり、漁業活動や漁船の利用を優先する規定はありませんが、従来の経緯を勘案し、漁業を優先した施設の整備が行われてきております。

この点を考慮に入れ、漁船船だまりにおいては、漁船の係留を優先した上で、空きスペースを利用したプレジャーボートの係留も考えていきたいと思っております。

4ページの写真は、港湾区域にある旧漁港である漁船船だまりの例でございます。

続いて、係留に適さない場所でございます。

泊地、船だまり等を係留可能場所候補として検討する事務局案を示させていただきましたが、逆に係留に適さない場所、係留許可を出せないと事務局で考えている場所の例を挙げております。

すなわち、先ほど申しました泊地・船だまり・防波堤・岸壁・物揚場・入り江以外の水域は、原則として、係留に適さない場所として扱いたいと思っておりますが、特に次の場所については、係留は許可できないものと考えております。

事務局（伊藤）	<p>まず、フェリーの航路や船だまりの入り口付近等の他の船舶の航行に支障となる場所、他の船舶の航走波の影響を受ける場所です。特に重要港湾の航路については、港則法の規定によって、船舶の係留はできないようになっています。</p> <p>それから、河口付近の河川の流水阻害をもたらす水域は、許可しない考えであります。</p> <p>波高が高く、又は潮流の速い場所であって、従前の係留実態のない水域も、これまで自然に係留が避けられてきた場所であり、安全性が低いと考えられますので、許可できないと思います。</p> <p>それと、道路護岸の前面の水域についても、ガードレールや転落防止柵に係留ロープがくくり付けられているようなものもありますが、ガードレールの柱は船の荷重を計算に入れたものではありませんし、陸上交通と船舶の出入りの際の危険が認められますので、許可できないと考えております。</p> <p>続きまして、設置可能な係留設備についてです。</p> <p>基本的な考え方のところでも申し上げましたが、既存の防波堤や岸壁などにひび割れを生じさせたり、破損させたりなどの構造上の支障を生じさせていない、あるいは生じさせないと認められる係船環、係船杭、栈橋、はしご等の係留設備の場合、これを既存ストックの一部とみなし、設置を認めたいと思います。</p> <p>この場合においては、係留可能場所の考え方と同様ですが、設置条件（付款）において、所有者又は使用者自らが安全性を確保した上で使用すること及び許可を受けた係留設備に起因する船舶の損傷、沖合流出、生命・財産の損傷については、県は関知しないことを付して許可することを考えております。</p> <p>また、損害保険への加入を勧奨することとしたいと思います。</p> <p>（寺田委員到着）</p> <p>寺田委員が来られましたので、よろしくお願いたします。</p> <p>説明を続けさせていただきます。</p> <p>設置許可を行う係留設備とは、具体的には、ロープ、係船環、係船柱、防舷材、栈橋、渡橋、はしご等となります。</p> <p>道路のガードレール・転落防止柵への係留設備設置は、陸上交通及び船舶移動時の移動時の危険性並びにガードレール等の損傷のおそれがありますので、認めるべきではないと考えております。</p> <p>なお、係留用栈橋についてですが、1隻用の小さい軽易なものから、数十隻用の本格的なマリーナの泊地に該当するようなものまで全て、広島県の海管理に関する条例に定める海域利用審査会での審査が必要となる「海域の土地的利用等」に当てはまるものとして今まで運用してまいりましたが、数十隻用の本格的なマリーナの泊地に該当するようなものを除く小規模な係留用栈橋については、海域利用審査会での審査が必要となる「海域の土地的利用等」に含まないものとしても、無秩序な海域開発を防ぐという条例の趣旨に反するものではないとの判断から、このような小規模な係留用</p>
---------	--

栈橋については、「海域の土地の利用等」に当てはまらないものとして運用したいと考えております。

5 ページの中ほどの写真は、現存する所有者設置の栈橋、係船環、係船柱等の状況です。

写真の下は、土地の利用等を定義した条例の抜粋です。

係留設備の安全性についてですが、係留設備の安全性が確保できている状態とは、船舶を係留させるのに必要な強度を備えていること及び陸上と船舶との間を移動する乗船時及び下船時の危険性がないことであるといえると思われま

す。既存の防波堤や岸壁などにひび割れを生じさせたり、破損させたりなどの構造上の支障を生じさせるおそれがなく、かつ、明らかに係留に必要な強度が不足し、乗船時、下船時の危険性が認められるものでない場合は、安全性を備えているものと判断して許可することとしたいと考えています。

6 ページの写真は、護岸に打ち付けられたはしご及び転落防止柵にロープやはしごがくくり付けられている状況のものです。

このような係留設備の設置の仕方は、少なくとも新規では認めていかないことを考えております。

次にその他の項目です。

まず、暫定係留区域の指定についてです。

係留可能場所には、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場合には、過去に高波による転覆などの事故の発生がなく、従前から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に定める暫定係留区域に指定して、係留許可条件で荒天時には船舶を泊地・船だまり等に退避させることを付した上で、周辺の係留保管施設又は県が設定する係留可能場所への移動が可能となるまでの間、時限的に繫留を認めることも検討することとしたいと考えております。

6 ページ下の写真は、フェリー航路脇での係留の状況、それから防波堤等の外郭施設の無い場所での係留です。これらが、どうしても係留保管施設や係留可能場所に係留できない場合は、暫定係留区域として認めることも検討したいと考えます。

次に、駐車場ですが、放置艇の係留されている港・地区においては、駐車場が整備されておらず、違法駐車の問題も少なくありません。

県において、係留可能場所とした港・地区周辺において、駐車場整備を行うことはできませんので、係留許可条件において、民間のコインパークなどの駐車場を利用するなどして、違法駐車を行わないことを付したいと考えております。

地元住民による係留ですが、瀬戸内海に面した本県においては、古くからの経緯で地元住民による港・地区への係留がなされてきており、県の許可を受けていないものの、地元のルールに基づいて係留されており、放置艇の所有者においては、海に親しみ、適正に利用してきたという意識がある場合もあります。

地元住民による地元なりのルールに基づいて係留され、漁業活動との調整も図りやすく、住居が近い

	<p>対応も可能であることなどを考え合わせ、柔軟な対応を図り、既に出来上がっている秩序をできるだけ壊さないようにしたいと考えております。</p> <p>この際、地元なりのルールというものを明らかにし、例えば、町内会のルールということであれば、町内会のルールに従うことを許可条件に加えるなどを考えております。</p> <p>それでは、最後の8ページをお開きください。</p> <p>他県における既存ストックを活用した係留状況の写真です。</p> <p>香川県では、放置艇が係留されていた港湾区域内の水域を「小型船舶用泊地」として指定し、水域の占用許可ではなく、施設の使用許可の形態で係留許可を行っております。</p> <p>泊地Aは、岸壁に県において簡易な係留設備である係船環やはしごを整備したものです。A区分の泊地は、その意味で使用料が高く、B、Cと安くなっています。A・B・Cの区分は、都市部・地方部の区分です。A区分の泊地では、県による簡易な係留設備の設置を行うケースが多いようです。</p> <p>泊地Bは、護岸前の係留の状況です。</p> <p>泊地Cは、防波堤裏での係留です。</p> <p>香川県の右下の写真は、施設使用料の算定の仕方ですが、香川県では、船長に渡橋・栈橋の長さを加えた延長を基礎にして使用料を徴収しています。</p> <p>岡山県では、県整備の係留保管施設として、簡易な係留保管施設の整備もなされています。左側の方が簡易な係留保管施設を設置している例でございます。</p> <p>岡山県の右の写真は、栈橋の占用許可例ですが、岡山県では、栈橋等の係留設備については占用許可の対象としていますが、船舶については、許可対象にしていません。</p> <p>下の写真は、愛知県の例ですが、漁港の一部をプレジャーボート係留可能区域に指定し、施設使用許可を出して、係留を認めている例です。既存のはしごは、そのまま使用されています。</p> <p>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>事務局（伊藤）</p>	<p>はい、ありがとうございました。</p> <p>それでは、ただいま資料をご説明いただきましたけれども、今回の主な議論の対象といたしますか、船舶の定義と5つの類型別対応方針と、既存ストックを活用した柔軟な対策ということでご説明いただきました。</p> <p>まず、ご説明いただいた資料に対してご質問あるいはご意見等ございましたら、どの資料についても結構ですから、ご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>細かいところまでよく検討されているなというのが感想ですが、全体の枠組みの確認ですけれども、5類型あって、その類型別に対応できるような、AとBはプレジャーボートは関係ないようだけれども、C、D、Eですね。そういうものに入れば使用料も取るし、立派な安全な、県有ですからね。それからはみ出るわけですね。相当数が。</p> <p>まだ具体的に全部収容できるかどうかという判断はできていないのですけれど。</p>



金子委員	はみ出た場合でも、そういう既存ストックを利用してとか、暫定的なものとか、そういうものを活用して全部放置艇をなくすという感じですか。全体の枠組みとしては。
事務局（宮津）	そうなります。
土田会長	最後の、暫定係留区域というのは類型の中には入らないということですか。
事務局（伊藤）	はい。暫定係留区域はあえて類型別の中には入れておりません。
中野委員	類型別と、既存ストックと根拠法令ですね。非常に細かいところまで大変だろうと思いますが、まず前提の話として、広島県の海岸から放置艇をなくしたい。そして、類型別の方は海岸というよりは係留施設であるような港だとか港湾、漁港の方を類型化する。それ以外のところについては、前回お聞きしたところ、一般海域として管理条例の方で対応するという事だったと思います。
事務局（伊藤）	ひとまずその管理条例のみで対応するところは置いておいて、類型の方の許可制の根拠になる法令というのは、例えばA類型だと、港湾法ということになるのですか。港湾法の許可制の仕組みを使うということでしょうか。
中野委員	港湾の場合は港湾法で、漁港の場合は漁港漁場整備法です。
事務局（伊藤）	想像なのですけれども、A類型で該当しているのは港湾法かもしくは港湾法適用以外で条例が使えるところがあるかということですか。
中野委員	A類型の場合、そうですね。
事務局（伊藤）	B類型になると、漁港などということですので、漁港漁場整備法とあと一部港湾区域もあるということなので港湾法も使っていくと。
中野委員	C類型も漁港漁場整備法と港湾法ということですね。要は漁港漁場整備法の管理規定といますか、ああいうのを定めていく中で細かい選別をしていくという考え方で捉えてよろしいですか。
事務局（伊藤）	最後のE類型はそういう意味では漁港漁場整備法と港湾法なのですか。許可制の根拠となる法令の対応はそういう理解でいいのかということですが。
中野委員	はい。
事務局（横井）	それとこの既存ストックというのはどういう対応になるのか、ちょっとなかなか追っていくのが大変だったのですけれど、それはそれぞれに、漁港の話であれば先ほどの類型には入らないのですか、この既存ストックというのは。
中野委員	類型で示した場所に対してどういうふうに認めていくかというような、各論についてこの既存ストックをとということにしています。
事務局（宮津）	既存ストックと言われているものの具体例の中には、漁港の中にあるものもあれば、港湾の中で、奥の方で、というものもあれば、それぞれ管轄している法律が違うので、それは細かく対応を見ていくということになるのですね。
中野委員	既存ストックの活用は、あくまでやり方の話でして、この類型は、こういうふうに考えられますというパターンを示したものです。
事務局（宮津）	一本の法律で許可制にしていくわけではなさそうなので、その背景にある法律の法目的との整合性もちょっと考えていかなければいけないのかと思ったので確認しました。ありがとうございました。

土田会長	他にはいかがでしょうか。
金子委員	ちょっとわかりにくいところがあったのですが、既存ストックなどを含めて、類型別が5類型に分かれるわけですか。5類型というのは全部に対して分かれるわけですか。
事務局(岩田)	類型別でいいますところの、Dタイプの棲み分けをやるパターンと、最後のEタイプで、現状を問題なければそのままの形で許可を出していくというパターンを判断、運用していく考えとして、この既存ストックの柔軟な対策という考え方で整理をしていこうとしております。
金子委員	柔軟な対応をしながら、5類型に収めるということですか。
事務局(岩田)	DタイプもEタイプも、文書の中で、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やっていくという前提ですので、個々の具体的な考え方、どこに泊めるのを許していくか、どういう泊め方、くくり方を許していくか、そういうのをこっちの柔軟な対策の考え方でやっていきたいと、そういうようにご理解いただきたいと思えます。
山田委員	許可のやり方なのですがけれども、占用の許可という許可と、それから船舶の係留の許可といえるのかどうかわかりませんが、方式はあるのだらうと思えますけれども、本県ではどのように両方を使い分けようとしているのでしょうか。今から検討されるのですか。
事務局(伊藤)	ちょっとまだ事務局の中で結論を出しておりませんので、次回に事務局案として、方向性を示すぐらいまでしかいけないかもしれないですが、占用にするのか、あるいは施設の使用許可にするのかというところを、少なくとも方向性は示すようなことでいきたいと考えております。
土田会長	ちょっと性格が違う感じがするのですよね。施設の使用料という、やはりその施設に責任が発生するような感じがするし、占用許可というのはまあ後は自己責任でやってくれみたいな感じ。どちらかという今回はある程度自己責任で泊めてくださいという許可のやり方をしたということですよ。
事務局(伊藤)	そうですね。
土田会長	そのへんの、次回の課題ということでしたけれども、基本、その占用許可というのと、施設利用許可というか、どういう整理になるのですか。違いがあるのでしょうか。
山田委員	次回の話になるのかもしれませんが、管理者がどういう方が、例えば船だまりなら船だまり、それからそういった係留施設になるものの管理者として適当なのかということもかかってくるのが結構あるのではないかと思います。それについても質問させてください。
事務局(伊藤)	管理者は基本的に、海の管理者、港湾、漁港、一般海域の管理者は県、あるいは一部は市町になっておりますので、それらが管理者となります。
事務局(横井)	ですから管理を委託するなり、利用者団体に任せるなりという形になります。
事務局(宮津)	先ほど山田委員がご指摘の、誰に管理をしていただくかというのは、第3回目に譲っているところでありまして、今日そこまで整理をしたうえでお示しすれば、トータルでそういった議論ができたとは思いますが、ちょっと時間がありません

道本委員	で、その点も含めて次回ご提示してご議論いただけるようにしたいと考えます。
事務局（伊藤）	今のとも関連しますけれども、係留用の棧橋等を設置したいという申し出があった場合に、それを適当かどうかというのは県の方で判断するのか、それとも、それは全然タッチせずに、皆さんでやってくださいというような立場をとるのか、その辺りもはっきりしておく必要があるかなと思うのです。
寺田委員	設備を設置させるに当たりましては、当然ですが、管理者の許可を受けないといけません。勝手に港湾施設などに付けたりとかですね、一般の海域におきましても、浮棧橋を浮かべたりというのは、許可を取っていただくような必要がございます。そのことをこの度、その手続もどんどん進めていくような形で整理していきたいと考えております。
事務局（伊藤）	確認なのですが、横島のシップステーション、あれはこの類型で行くとDになるのでしょうか。
寺田委員	はい。棲み分けをしたD類型です。
事務局（伊藤）	それと、他県における既存ストックを活用した係留状況として、いろいろ皆さん苦心惨憺しているなという感じは良くわかるのですけれども。教えていただきたいのは、香川県の事例で、右側の下ですね、艇長に、棧橋等の全体の長さをもとにして使用料を徴収している事例なのですが、これはつまり、この船の所有者がもう既に登録していてちゃんと把握できているということなのでしょうか。
事務局（伊藤）	はい。これはこの施設の使用許可を取っております。小型船舶用泊地、港湾施設として指定したところの、港湾施設の使用許可を、この船舶それからこの棧橋等の所有者が県から受けております。
寺田委員	その施設というのは、何かクローズドの、鍵のかかる場所ですか。
事務局（伊藤）	鍵はかかりません。
事務局（横井）	不法係留がある状態というのが、香川県でも問題になっているようです。
寺田委員	不法係留、フリーライダーは排除できないということですね。岡山県の事例で、右側ですけれども、占用許可棧橋、面白いなと思ったのは、棧橋に対する許可であるということですね。この場合は、料金徴収とかはされているのでしょうか。
事務局（伊藤）	されているはずです。
事務局（横井）	広島県でも、係留用でない棧橋、昇降用の棧橋についての占用許可の設定はございますので、棧橋の面積に関して占用の許可を出しているという状態で、広島県の場合は、係留用の棧橋であれば、それはマリーナ的な利用であるということで、今は土地利用になるというように判断しておりますけれど、岡山県の方ではそういった規制は設けておられないので、昇降用であろうと係留用であろうと許可を行っているという状態で、そこに船が止まっているという状態だそうです。
寺田委員	何用であろうと係留用であろうとおっしゃいましたか。
事務局（横井）	昇降用、ですから積み下ろしとか、貨物や人の積み下ろし用の棧橋というのは当然存在しまして、それに対しては広島県に関しては当然許可を行っております。
寺田委員	昇降用については許可を行っている。では岡山県はどうでしたか。
事務局（横井）	特にそういった決まり、広島県のような土地利用の厳格化というような規制はな

	<p>いので、係留用のものであっても、ただ栈橋であるというところに着目して、許可を行っているというような状態のようです。</p>
<p>寺田委員 事務局（横井） 事務局（宮津）</p>	<p>わかりました。県によってかなり対応が違うということですね。 多分、広島県は全国でも厳しい方だと思います。 それは広島県として、そういう厳しい運用をしてきたという。冒頭ご説明差し上げたと思うのですが、資料5の5ページのところで、ちょっとわかりにくかったのですが、「なお」のところで記載がございますけれども、マリーナなどの泊地利用として厳格な運用を行ってきたが、というところがまさにおっしゃられたところでして、同じ許可行為でも、海域利用審査会にかけた上で許可してきたという、そういう運用をしてきました。</p>
<p>岸本委員</p>	<p>許可に当たってですね、先ほど、特定のスペース、それから施設、後ろの方にあります地元住民による係留の場合には、スペースではなくてエリアの許可になるのかと思うのですが、どうなのですか。7ページのような、地元住民による係留といった場合です。これの許可をする場合に、一定のエリアを指定しての許可といったようなものがあるのかなと思ったのですが。</p>
<p>事務局（伊藤）</p>	<p>ちょっとそこまでは検討していないのですが、地元住民による係留ですね、ちょっとそこまでの差を付けるというところまでは考えておりません。地元の方のための船だまり全域とかというような形での許可をするというのはちょっと行き過ぎかなと思いますので、やはり基本的に一人ずつ許可手続きを取っていただくという形で、その際に地元住民の方による従前の秩序ができているということを勘案して、ちょっと柔軟な対応を一部認めさせていただくこともできるのではないかなという程度のところで今は考えております。</p>
<p>岸本委員</p>	<p>それは地元の組合とか地区代表といったところがまとめてくれるということもあり得るということですか。</p>
<p>事務局（横井）</p>	<p>自治会などを活用してということは、案としてはあるのではないかと考えております。もしくは漁協ですね。</p>
<p>岸本委員</p>	<p>これは次回の話になってしまうのですが、許可をするとすると、更新とかですね、占用となってくると、法律的に何年間も使うと土地などでは更新とか、一定期間使うとどのようなことになるのでしょうか。</p>
<p>事務局（横井）</p>	<p>占用の場合は最長5年になっております。</p>
<p>金子委員</p>	<p>どうしたら放置艇でなくなるかというところを確認したいのですが、県が例えば占用許可を出したり、係船環とか梯子とかを作ったりすれば放置艇でなくなるというわけですか。</p>
<p>事務局（伊藤）</p>	<p>適正なものを県の許可を受けた上で作って、係留許可手続きも県の方から受けたものについては、何の根拠もなく泊めている放置艇ではないので、許可艇ということに定義されます。</p>
<p>金子委員</p>	<p>緩くても何らかの権利、許可を得ている場合はそうしていいわけですね、定義はそんなもので十分だと。</p>
<p>事務局（宮津）</p>	<p>外形的には係船環をつけて、今までとそんなに変わらないような状態であっても、</p>

	<p>手続きとしては、直接間接的に県のコントロール下にあるというような手続きが生じるという、そういうイメージです。ただ、本当に係船環だけでいいのかとか、簡易な設備だけでいいのかといったことは、まだ十分にお示しできていない。</p>
金子委員	<p>占有許可を出したところは、ある程度安全性について責任がありますよね。許可を出したというところで。保障しているようなイメージがある。</p>
事務局（宮津）	<p>そうですね。ただ、他の県の事例を見ていましたら、免責事項などのようなものを考えてまして、香川県などは、通常の利用は許可出しますけれども、災害時とか非常時については責任を負いませんとかいった状態で許可証を出したりしていますので、たぶんそういった許可のイメージなのかと思います。</p>
土田会長	<p>その辺りはちょっと難しいところですよね。海の場合は、その辺りをルール上どう定めるかということが重要な点になってくる。</p>
事務局（宮津）	<p>そのあたりも、他の県の事例を踏まえて、広島県の素案として、パブリックコメントみたいなお話するのかなとは思いますが、やはり災害時にまである程度の責任を持つとするとコストもかかりますし。</p>
中野委員	<p>先ほどの金子委員の質問と関係するかもしれませんが、許可という言葉が出てきてよくわからないのですが、横田漁港みたいに、施設を管理する人に海面の占有の許しを与えて、個別の船にはそういうことをしないというパターンと、既存ストックの細かい話をお聞きしていると、個別の船に占有を許すというようなパターンとがありそうです。そうすると係船施設云々の話ではなくて、海を専ら用いることを許すのだという考え方ですね。横田漁港も本質はそうで、海を専ら施設管理者に用いさせるということ。ただ、係船施設の安全性の観点から施設管理者の責任だということですね。そうすると、個別の船の占有の話は、海を専ら占める人が自分の責任でと言えば素直な話なのかと思いますけれども、いずれにしても、占有という、使用と占有というお話もありましたけれども、事業者にさせるのか、個々に与えるのかというので、2つありそうな感じがしますが、どのようにお考えですか。</p>
事務局（伊藤）	<p>基本的には個々に占有させるという形で処理するのが原則と考えております。</p>
事務局（横井）	<p>横田のような例も当然あるだろうと思いますし、今利用者同士で組合などを作っておられるので、そこをまとめてといったようなこともあるかもしれませんが、横田みたいなちゃんとした施設を造って、それは県が造るのか、横田のように漁協が造るような事例で、漁協が造るような事例というのは、管理者が造るわけではないので、占有許可において権限を与えて、そこで施設を作ってもらってますけれども、ちゃんとした施設に入るというような方法もございますし、そうではなくて、岸壁とかをちょっと使って泊めて、気楽にやりたいのだというような方もたくさんいらっしゃって、今までは施設を作って入る以外は認めていないですけど、これからは、岸壁にちょっと泊めるような使い方をしたいという、これが広島での大部分なので、その方々一人一人の、ちょっと泊めるということに関して、権限を与えて、こちらのコントロール下に置くという扱いにしたいというのがありますので、県が造る施設からそこまでの間に、少し許可の仕方のバリエーションというものを、実際の場所において考えられるのではないかとはいえませんが、次回に許可の与え</p>

<p>中野委員</p>	<p>方のところで、バリエーションについても考えをお示ししたいと思います。</p> <p>そうすると、占用の許しを得られると、それを誰かに邪魔されたときに、そこは自分が占用の許しを得ている場所なのだと、そういう主張もできるようになるのですか。</p>
<p>事務局（伊藤）</p>	<p>それは確かに占有というのは排他性があるのですが、海は基本的に自由使用で、国民全体のものなので、占有許可を与えた海域に少しでも入ってはいけないというようなところまでは、言うようなことはできないという形に、占有許可条件などで整理したいとは考えております。決して完全な排他性を県が許可するというものではあってはならないと考えます。そういう意味で、施設の使用許可の形態と水域の占有許可というのは、実質的には差はないものという形で、捉えていきたいと現時点では、個人的には考えております。</p>
<p>事務局（横井）</p>	<p>県が許可をしたということに関して、トラブルなどになったときに、許可を持っているからというのはそこに泊める権限を持っているわけですから、別の人が泊めたときには、自分はその許可をもらっているのだという抗弁はできると思いますが、あくまで私物化して又貸しするなり、そういったことというのは当然許可の範囲ではありませんので、そういった不正行為が発覚した場合には、許可を取り消されたりというようなことは当然ありますので、そこは許可条件の中で整理していく話だと思います。基本的には正当に泊める権限を与えられるということになると思います。</p>
<p>岸本委員</p>	<p>例えば棧橋などを作るとしますよね。棧橋そのものの所有権は造った人にあるのですよね。そうすると権利が発生しているということにならないですか。</p>
<p>事務局（伊藤）</p>	<p>占有許可を与えた場合、ある程度の占有権というのはあるといわざるを得ないと思うのですが。</p>
<p>岸本委員 金子委員</p>	<p>所有者にとっては永久に自分のものだと。棧橋そのものは所有者のものでよね。</p> <p>占有許可というのは、私も一応借りたりしておりますけれど、そこに物を置いたりできるというだけで、他人が入ってはいけないというようなものではないのですよね。</p>
<p>岸本委員 土田会長</p>	<p>固定的なものですよね。動きませんからね、棧橋なんてものは、一回付けたら。</p> <p>例えばそこに占有許可を認めて、棧橋を、そこをどうしても港湾管理上別の使い方をするからちょっとどくなり、もうこれ以上占有はできませんとなったときに、いや俺はここでずっとやっていたんだということにならないですか。そういう場合はどうなるのですか、トラブルにならないですか。</p>
<p>事務局（横井）</p>	<p>占有許可は、そういった場合には速やかに占有の許可を排除するという状態になります。広島県の方で、例えば自動販売機などもすべて占有許可になっているのですが、ああいったものも期限を区切っておりますので、許可の更新をしないという事例というのは明らかにありまして、その場合は速やかに撤去することというのが県の財産、海は公有財産なのですけれども、財産管理する場合に規定されているものですので、賃貸借とかとはちょっと違う状態で、公共物に対する占有許可というのはそういった賃貸借とは少し違った内面を持っているものになります。行政が必要な場合には速やかに撤去するというのが条件のうちに入っているものになります。</p>

土 田 会 長	<p>資料5の5ページの、写真が6枚あって真ん中の下の写真なのですが、係船環となってますけれど、こういうのは基本的にはいわば反力、ロープで船を抑えるために反力を取るわけだから、防波堤のコンクリートのところに何らかの形で固定しなければいけないですね。そうするとどうしても穴を空けて、そこに多分、鉄か何かの環を挿入して、そこをセメントでがっちり固定するとか、多少何らかの形でそういう固定という作業はいると思うのですけれど。厳密に言えばこれは県が管理している施設の、一種の改変に当たると思うので、それを個々の所有者に、例えばこういう範囲では認めるというやり方で許可するのか、あるいは多少なりとも施設が掛かる場合は、例えば先ほどの、香川県がやっているように、こういった係船環のようなものは、県の方で所定の施設管理上問題ないようにやるんだという考え方もあるのではないかなと思うのですけれども、その辺はどうなのでしょう。</p>
事務局（伊藤）	<p>県において全ての箇所係船環を安全に設置するということができれば理想なのだと思います。</p>
土 田 会 長	<p>費用的な問題もあるとすれば、きちっと作る時は必ずこういう作り方をしてくださいという条件で認めるということもあると思うのです。あまり無秩序に作られても困るのではなかろうかということです。</p>
事務局（宮津）	<p>他の県の事例も調べながら決めていきたいと思います。</p>
飯 岡 委 員	<p>この条件の辺りで、船舶を安全に固定する措置を行うことを付して許可するとか、駐車場も確保するようなことも付けて許可するとか書いてあるのですけれども、それが必要なのはわかっているのですけれども、許可の与え方のイメージがちょっとわからないのですけれども、特にこの安全に固定する措置を行うことを付してとか、今から付けなさいよ状態で許可してしまうのか、事実上既に放置艇になっているところをちゃんと許可を取りたいですとあって、既存のものを見ながら、これなら安全そうだから許可できますというパターンと、ここを使わせてもらえますかみたいな状態で申請があって、今から付けますというときに、じゃあ安全なのを付けてねという条件を付けて許可してしまうのか。ちょっと手順のイメージとかもよくわからないし、例えば駐車場どうこうを付してとかいったら、じゃあそれを守っていなかったら許可を取り消すとかいう話で、許可条件に入れるという意味なのか、一応守ってね、ぐらゐの感じなのか、ちょっとイメージがわからないし、そもそも守ってなかったら許可取り消しますとか言っていたところで、そこまで管理できなかつたら、結局そういつているけれど大丈夫よみたいな感じで許可をどんどんされたら近隣の人は非常に迷惑という話になってくると思うのですけれど。その辺がちょっと次回の話になるのかもしれないけれども、手順のところの段階がよくわからないから、結局実効性のある条件になっているのかどうかということもわかりにくい。まあこれで許可を受ければ放置艇ではなくなつて、一応管理も楽になるということなのですが、そうすると結局許可を、事実上皆さんが泊めているのを、許可を受けてねと広報するのは別の問題として課題がある。ほっといても誰も許可申請してくれなかつたらどうにもならないですよ。こういうストックを利用して許可を受けることができますよという制度を作つても、今までもずっと許可なく泊めている人たちは何もしないわけで、それを許可を</p>

<p>事務局（伊藤）</p>	<p>受けてくださいというふうに皆さんに広報して、許可申請していくためにはまた別のどこかの委員会なりの課題になるということでしょうか。</p>
<p>事務局（横井）</p>	<p>そうではなく、許可手続をさせるという動機になるものは、禁止区域の指定になります。</p>
<p>事務局（横井）</p>	<p>広島湾などで禁止区域はやってますので、同じようにやるということを広報すると、ある程度は、皆さん横のつながりは結構あるので、許可を取らなければ追い出されるのではないかとということが広まるということも抑制としてはあると思いますし、おっしゃるとおり、入っていただくための手順というものを次回以降考えさせていただけたらと思いますけれども、今の段階では、まず類型別対応方針のところであったように、全てのところで禁止区域をかけて、許可したものだけを残すというような形でやっていこうと思います。禁止区域をかけたところに関しては、今まで広島湾などでも禁止区域をかけたところから排除していくような形で、広島湾については全て係留していいとか許可を出すとかいうのを今までしていなかったもので、全て追い出すような形にはなっておりますけれども、基本的には今までAの形と漁港区域に関してはBの形しかやったことがないのですけれど、それ以降について、そういった形で許可がないものを追い出すというようなことをやっていくような形で広めていこうということは今のところは考えております。</p>
<p>寺田委員 事務局（横井）</p>	<p>先に禁止ありきということですか。</p>
<p>事務局（横井）</p>	<p>ある程度の猶予期間を設けて、申請してからとなります。横田につきましても、この9月1日から禁止をかけることになっているのですけれど、施設を作って6月に施設がオープンするというので、6月1日に、禁止区域に指定するというのをして、9月から実行することになっておりますので、その間に施設に入る方は入っておられますし、施設にはもうおかないということで出て行かれる方は出て行っておられて、百何十隻あったのが今は20隻程度に減っているようなのですけれど、それを施行して、禁止区域になったということで、県の方から出て行ってくださいと働きかけていくということを段階的にやっておりますので、そのような形でまず公布して、登録してもらって、それからしばらくの猶予期間を設けて、禁止をかけて、許可を受けなかった方は出て行ってくださいと。</p>
<p>金子委員 事務局（横井）</p>	<p>そこなのですよね。出て行っても放置艇なのでしょう。出ていくだけのことですね。</p> <p>はい、ただこれを広めていけば、船溜まり等についてはすべて禁止区域になりますので、そしてそのあと、流れの速いところなんかに行っていただければ困りますので、中に入っていただくようにということで、すべての方にそういった許可を受けてもらうためにはどういう方法があるかということに関して、考えていかなければならないということになっております。</p>
<p>金子委員</p>	<p>禁止して追い出すときに、何か少し手当をしてあげたらどうですか。それなりの使用料を取ったりということも必要かもしれませんが、そういったのは放置艇でなくなるわけだから。追い出すだけではなくて。</p>
<p>事務局（宮津）</p>	<p>そこはもう個別の議論であるかなと思います。今ここで議論させていただいた後のステップになるかとおもいます。</p>



中野委員	ちょっと教えていただきたいのですが、今おっしゃっている禁止区域というのは、プレジャーボートの条例の重点放置禁止区域のことですか。
事務局(横井)	港湾においては港湾法になります。
中野委員	港湾法を使う。いろんな適用海域に応じて、それぞれの禁止区域を使っていくということ。その禁止区域に設定して、個別に占有を許していくというスタイルですか。
事務局(横井)	はい、そうです。
中野委員	プレジャーボートの方の重点放置禁止区域とは違うわけですか。
事務局(伊藤)	基本的には同じです。港湾法は港湾法の禁止区域の指定、それから漁港は漁港漁場整備法による禁止区域、一般海域はプレジャーボート条例による重点放置禁止区域としてかけます。
中野委員	一般的にはこれで禁止して、個別にあなただけは禁止ではないというふうにしていくということですか。
事務局(伊藤)	許可を得た者の船については、放置されている物件ではございませんので、ちゃんと許可を得て係留しているものです。
事務局(横井)	許可なく係留してはいけなくなっていますので。
中野委員	条例の場合、どの部分を使ってその許可をするのでしょうか。プレジャーボートの重点放置禁止区域とした後で、重点放置禁止区域の中に泊めていいよとするのはどの仕組みを使っていくのですか。
事務局(横井)	港湾法につきましては、港湾法の37条の11というのがありまして、その中で、管理者が指定した物件については、許可なくこれを放置又は廃棄することを禁止しています。
中野委員	基本的に占有は法律で禁止されていて、それを個別に許すという仕組みですか。
事務局(横井)	はい。許可なく放置してはならないというふうになっておりまして、同様のものが漁港漁場整備法にも39条の中にございまして、許可なく放置又は廃棄してはならないという規定がありますので、許可ありで置いてあるものは大丈夫ですが、許可なく置いてはいけないというのが放置等禁止区域でして、プレジャーボート条例というのは、平成12年に法ができる前に全域にかけたものでして、これに関しては、今適用されているのは一般海域の、港湾区域と漁港区域以外のところに関してありますので、それを補完する形になりますので、少し法律よりは緩めには、条例ですので、県が作ったものということで、国が作った法定のものよりは少し包括的なものになっているので、こちらの方では罰則とかがなかったりとかいうことがあるので、今後一般海域にも広めていくときには、もう少し考えなければいけないところも。こちらの方が港湾区域、漁港区域よりも規制が少し緩いのです。
中野委員	重点放置禁止区域にすれば結構強いことができるみたいなことはないのですか。
事務局(横井)	同じようなことはできるのですが、罰則とか、そういったものに関してはやはり法定のものよりは緩いところがありますので、そういったところを補完するためにも、もう少し。基本的には船は一般海域には余りたくさんはいないのですけれども、まずは船だまり、船だまりは基本的には港湾法と漁港法の管轄するところに作るものですから、そのところを重点的にやっというふうにごうに考えましたら、まずそ

<p>中野委員</p>	<p>ういった法律による規制をやっていって、それから全体に広げていく。</p>
<p>事務局（横井）</p>	<p>港湾法だとか、漁港漁場整備法だとか法律が管轄しているところはきっちり禁止して、ちゃんとさせていくということですね。一般海域には今はあまり船はいないと。しかし、ちゃんとしたところが厳しくなると、例えば、厳しい対応の太田川から船が海の方に出てきたということがこの間の話でもありましたけれども、今度は、一般海域に出ていくということは考えられないでしょうか。</p>
<p>山田委員</p>	<p>それはありますが、それはまた次の手として、不公平がないように、広島の手全体を同じような扱いにということは当然。どこかだけは厳しくしてという形にするとやはり不公平になりますので、そこについては当然段階的に広げていくことは考えております。</p>
<p>土田会長 寺田委員</p>	<p>今のお話で、不公平が生じないようにというのは大前提なんだと思います。今回の放置艇対策というのは、この審査会の一番最初にもありましたように、11,000隻まだ放置艇がありますよということで、それに対策をしましょうということなのですけれども、今の11,000隻の所有者というのは、基本的に11,000人おられるのだということだと思うのです。それでいろんな方がおられる。それぞれの係留されている場所によっても、ある程度の不公平といっちはおかしいのですけれども、その対応について、温度差はやっぱり出るのだと思うのです。それでお願いしたいのは、今おっしゃったように、できるだけ温度差がないように、不公平がないように。できるだけ混乱が生じないようなことを考えてくれたらなということだと思います。管理団体がどこになるにしろ、必ずある程度の不公平さというのは出てくるのだと思うのです。そういうところをどのように是正していくかというのが、今回、ある程度逃げ所がなくなるわけですから、それを考えていただけたらなと思います。</p>
<p>事務局（岩田）</p>	<p>他にいかがでしょうか。</p> <p>今、いろいろな放置艇の状況が一気に出てきたので、どのような場所かということの頭の中で想像しないと、どのような手を使ったらスムーズに登録までリードできるのかというのがちょっとイメージしにくい感じなのです。私の頭の中の整理ですけれども、横島のシップステーションのようなケースは、地理的な条件が整っていて、ある一定の場所に、お金を払って泊めていいよと、つまり排除が可能だということですよ。料金徴収ということは料金を払わない人は排除されるので、料金徴収が比較的容易で、そこに整然と並べて棲み分けが可能な場合ということですね。それがまずひとつあって、今後はおそらく県の財政事情も考えて、できるだけ民間投資でそのようなものを建設してもらえようような制度的な条件を揃えた方がいいのかなと思います。その次に難しいなと思ったのが、この写真の中にもあるのですが、都市部で、水路みたいな感じで内陸に入った船だまりみたいなところで、おそらくかなり海面は込み合っていて、しかし排除することは相当難しくってというような場所だと思うのです。その場合に、先ほどから事務局からご説明があった、条例を使って、禁止区域を設定して、登録を促してという、そういったパターンではないかと考えますが、それで正しいですか。</p> <p>そうですね。</p>

寺 田 委 員	そうなると3番目が、優先順位からいって3番目が多分、田舎の漁港みたいなケースで、ある程度禁止区域から排除することは容易なのだけれども、そもそも海面が込み合っていないので、それほど規制を厳しく運用する必要はないのではないかというのが第3段階で、第4段階が一般海域みたいなケースで、取り締まること自体にコストがかかるような場合で、しかし、それはケースとしてすごく稀だということで、そのような区分でいいのですか。一応4段階くらいで。
事務局（横井）	はい、そうです。
岸 本 委 員	前回の説明で、放置艇の禁止区域を設定すると、所定の場所に係留されるというのが30パーセント、他の場所に逃げてしまうのが30パーセント、廃船処理するというのが30パーセントということですね。それで他に逃げるといのはどこに逃げるのですか、30パーセントは。
事務局（横井）	広島湾の場合は廿日市や呉の方に逃げたそうです。
岸 本 委 員	逃げるというのは禁止区域でないところに。
事務局（横井）	はい。それでその場所は増えたというような、地方部なので空きスペースがあって、不自由だと思いつつやっておられるという。広島湾の場合は、御存じのとおり余りにも多くて、支障が生じたり、高潮、台風の時なんかには橋脚にぶつかったりということがあったので、全て追い出したのですけれど、地方の方の船だまりに行つて、いろいろと協力したりしながら、今いらっしゃるようで、それ以降増えたというような話は割りと聞くので、広島で差し迫つたのでやったのですけれど、地方には少し迷惑をかけたような状態になっております。
岸 本 委 員	係留するスペースというか、それが無いということと、それから禁止区域の指定によって係留費用が増えていることがあると思うのです。維持コストが増えてきたから損だよと、別のところに持っていこうという、両方あると思うのです。それはしょうがないのですが、係留スペースが少ないとか、場所がないということについては、広島県で確保しないと、他県に迷惑をかけることになると思うのです。その辺はどうですか。
事務局（宮津）	先ほどおっしゃられた、広島湾、広島港で禁止区域をかけたときに、呉だとか廿日市に逃げたという、同じような事象がこんどは広島県全体でやったら、たぶん両隣近県に行くことになると思うので、そこはうまく連携をしないといけない。冒頭ちょっとご紹介した、協議会みたいなものが中国地方にございますので、中国運輸局なども主になってやっているようなので、そこにも情報提供しながら、同じことが繰り返されないようにはしたい。
事務局（横井）	岡山とはよく放置艇の協議を行っております。話し合いなども行っておりますので、余り迷惑をかけないようにしたい。
事務局（宮津）	岡山もそうですし、瀬戸内の海岸周りなども想定されますので、そういった情報は共有していきたい。
岸 本 委 員	それも一つのサインだと思うのですけれど、やはり係留するところがないから廃船にしてしまおうのでは申し訳ないと思うので、係留するところを確保することは大事だと思います。禁止区域をかけたりのもいいのだけれど。

事務局（横井）	先生方にご協議いただいた横島のシップステーションについては、今はもうほぼ100パーセント入ってしまったという状態で、場所はもともと良いと以前先生方がおっしゃってくださったように、そういった場所にこういった施設を作ったら、便利なので入ろうという形の方もいらっしゃるということもありますので、ちゃんと整えれば、この場合はこちらの県の方が許可を与えるということに対して、正当な権限を持つということに関して、それによって少し居心地がよくなって、きちんと置こうというようなことも発生するということがありますので、少しは逃げた船もあると思うのですが、いい場所にいい施設があれば、そこに置こうというような感じで、レジャーを楽しんでいただくというようなことも発生するのかなというように思っております。秩序を良くすればやっついこうという方もきっといらっしゃるのではないかとこのように思っております。
土 田 会 長	例えば、今日のこのお話で、既存ストックを活用してやったときに、そもそも今広島県の中で、量的に今ある船を全部、極端にもちろんどこでもいいというわけではないでしょうけれども、収めるだけのキャパシティはあるのでしょうか。
事務局（宮津）	そこはちょっと並行して検討しなければならないところです。基本的な考えだけでは、それをやれるかどうか、それは次のステージなので、それはやり始めなければいけない。
事務局（横井）	廃船の実数なども考えていけば。
土 田 会 長	そうですね。どれだけ廃船にするかにもよりますけれども、あんまりかけ離れた数字では、ただ追い出すだけという話になるし、やはりそれなりに具体的な数字というものも多少は考えながらルールを作っていくかないと、非現実的な話をしていることになるのかなという心配もあると思うのです。
事務局（宮津）	ある程度はこういうパターンの減らし方のシナリオを作りながらですね。
事務局（横井）	今はほぼ船だまりの方に船がおりますので、船だまりを認めていって、船だまりの奥などに詰まっている廃船などを処理したら、ほぼ適正な感じになるのではないかとこのように思うのですが、一部放置艇が偏在しているといえますか、キャパシティ以上に船があるというところはおそらくありますので、そういうところが発生した場合はまた県の方で何らかの対応を考えていかななくてはならないとは思っています。
寺 田 委 員	前回の会議の中でご指摘があったと思うのですが、高齢化が急激に進んでいる中で、今はちゃんと小型船舶を使っている、5年後、10年後くらいの長期の視野で考えると、利用されなくなっていくには放置艇になりましたというケースも当然視野において制度設計しなければいけないと思っています。今出てきた登録制度をやったときに、例えばボートをどれくらい利用しているのかといった、利用状況の確認ができないと、結局登録だけしてはい終わりという感じで終わってしまうのではないかなという気がしているのですが、その辺りは何かお考えでしょうか。利用状況の把握は。
事務局（宮津）	そこは次回お示しできるかどうか、ちょっと間に合わなかったのです。
事務局（横井）	何らかの登録するなり、占有、使用の許可を与えるなりすれば、誰がどこに置いているかということは把握できますので、それを把握した後は県のコントロールの範囲

	には入りますので、今後の利用をどういうふうにするのかとか、そのあとどういうふう に片づけるのかといったことの連絡も行きわたるのではないかと思うのですけれど、 以前海上保安部の方に伺ったことなのですから、指導しようと思ってもほとんど 放置艇なので連絡がつかないと、ですからそういった連絡がつく状態になれば、そ ういった、どうしていくのかというようなアナウンスもできていくのではないかと 思います。
土 田 会 長	そろそろ時間が来ておりますので、他に、次のテーマに絡めて、特に今回これだけ は是非といったご意見はございませんでしょうか。
岸 本 委 員	5類型にするということですが、これはガイドになるのか、それともエリア をパターンに当てはめてこういうふうには指導していくとか、これの使い方というの はどのような使い方になるのでしょうか。5類型について。
事務局（伊藤）	5類型は県の放置艇対策の基本方針として、これに則ってやっていく根拠として ききたいと考えております。
岸 本 委 員	例えば港などで、ここはB案でやっていきますとなったときに、利害関係者が 出てきますよね。それは困るという人が出てくるでしょう。そういうところにつ いては調整しながらということになるのですか。
事務局（岩田）	そうですね。個々の状況に応じて。
土 田 会 長	それはあり得るでしょうね。類型を指定したら今の実態が維持できなくなる ということになったら当然クレームは出るでしょうね。
事務局（横井）	港の中でも、ここはEで、ここはDでということは発生します。
土 田 会 長	それもあるのですか、港の中でこのエリアはEだけでもとか。
事務局（横井）	広い港の場合ですけど。小さい中ではさすがに。
金 子 委 員	私もそこが一番気になっているところなのですが、5類型に当てはまるものは いいと、当てはまらないものもいっぱいあってもいいのではないですか、既存の 施設をいろんな利用をして。当てはまらなくても管理するわけだから。当ては まるものが全てではないのではないですか。その構造が最初から気になっている のですけれど。
事務局（伊藤）	当てはまらないものがありますか。
金 子 委 員	当てはまらないものというのはいないわけですね。
事務局（横井）	多くの場合はEの変形になるのではないかと。
岸 本 委 員	例えばA類型ですと、漁船が係留する場所がないのですよね。多分想定した のは、お隣に漁港があるだろうなという。
事務局（横井）	そうです、はい。
岸 本 委 員	そのことをとりあえず横に書いてもらった方が。これを見たら漁業者はこれ は困ると、すぐ隣にあるから行ってくださいよというのであればそれでいい ので、そういうところをちょっと対応してもらいたい。
事務局（宮津）	書き方と表現の仕方は検討します。趣旨は先ほど申し上げたとおり、 広い港の中にはいろいろなパターンがあるので。
土 田 会 長	他にいかがでしょうか。私が気になったのは、地元住民による係留という ところな

事務局（宮津）	<p>のですけれど、これは離島なんかによっては伝統的にそういう生活スタイルなのだ、ということになっていると、新たに登録して料金払えといった話になると相当抵抗があるのではないかと。かといってそこを特別にここは別のルールでということになると、先ほどの公平性といった問題が出てきて、この辺りは相当、次回は料金、許可のあり方というところなのですから、その辺りのルールの作り方は結構難しいのかなと思うのですけれど、大丈夫ですか。</p> <p>イメージはですね、たぶん今ある秩序を持ったルールの下で保留されているもので、特段新たな投資施設整備はいらないような場合は、たぶんお金を徴収することにはならないのではないかと。ただ、あまりに無秩序で、耐久性に不安のあるものについては、ある程度のお金を払っていただいて、ちゃんと保留できるようなものを、自己負担なのか、お金を出し合っただけなのかはわかりませんが、そういうことかなと思います。そこはちょっと具体的な事例を見ながら考えていかないとけないので。</p>
土 田 会 長	<p>そうですね、はい。他にご意見はございませんでしょうか。</p> <p>それでは、今日、基本方針についてのご説明と、それから既存ストックを活用した対策の事例も挙げながら、考え方を説明していただきました。その中で、意見としては、次回の主なテーマになりますけれども、許可のあり方ということで、料金徴収なのか占有許可なのかといった点。それからあと、具体的にこのルールを適用するときの手順ですね、どういうふうなやり方で、最終的には放置艇を減らす、なくすというのが目的なわけですが、やり方によってどういうふうに、放置艇が逃げていくという問題に対してどういうふうに対処していくのかと。そのあたりのシナリオといえますか、どういうふうにやっていくことで、どういうふうに放置艇が減っていくのかという辺りについての説明をというご意見があったかと思えます。それから許可とともに実際に利用者の責任というものをどういうふうにしていくかという問題。それから、こういった新たなルールを適用する上で、混乱を生じないということと、不公平さということが生じないように、その辺りをどういうふうを考えていくべきかという、そういうやり方でやっていく必要があるというご意見をいただいたと思います。今後、次回は料金徴収、それから許可のあり方ということで、これがかなり大きな、ルールの根幹を成すところだと思いますので、次回また、今日出していただいたご意見を参考に、事務局の方で具体的な考え方、案を出していただき、議論をしていければと思います。</p> <p>ということで、以上、今日の議論につきまして、私なりにまとめさせていただきましたが、こんなところでよろしいでしょうか。</p> <p>それでは、本日の、2回目の審査会をこれで私の担当は終わりにさせていただきたいと思えます。後は事務局の方から。</p>
事務局（吉牟田）	<p>ありがとうございました。議事録につきましては、後日送付いたしますので、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、事務局からご説明申し上げます。</p>
事務局（岩田）	<p>今日のご議論をありがとうございました。今回は許可の適当な場所とか設備とかを</p>

	<p>議論していただいたのですが、確かに利用者団体はどういうところが適切かということも絡みますし、許可をどういった形でやるかという、全部絡んでくるので、本来なら一セットで整理すべきだったと反省しております。次回はこの辺を、こういうパターンはこうだという形で紐づけて説明できるように努力したいと思いますので、あと残りの課題を含めて、どうぞ次回もよろしくお願いいたします。</p> <p>次回は10月頃を予定しておりますので、その間に整理をさせていただきたいと思っております。</p>
事務局(吉牟田)	<p>最後に、閉会に当たりまして、部長の宮津からご挨拶を申し上げます。</p>
事務局(宮津)	<p>本日も活発かつ真摯なご議論を本当にありがとうございました。今岩田課長の方から申しあげましたとおり、次回トータルでご議論いただけるようにきちんと整理をして、初回ご指摘いただいたことを3回目に送っていることも結構ありますので、併せて、事前にご説明に伺ったうえで、第3回目を開かせていただきたいと思います。お忙しいところよろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。</p>
事務局(吉牟田)	<p>これをもちまして、平成29年度第2回広島県海域利用審査会を終了いたします。ありがとうございました。</p>

閉会 16:12

本議事録が平成 29 年 8 月 29 日開催の平成 29 年度第 2 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

Ⓜ

委 員

Ⓜ