

# 水域を活用した地域活性化方策のガイドライン

～市街地に近い水域活用の新しい取組みのために～

( 参 考 資 料 )

平成20年3月

国土交通省 港湾局 国際・環境課  
海事局 船用工業課

## － 参 考 資 料 目 次 －

1. 水域活用等に係る要請及び課題	- 1 -
1-1 施設の利用転換	- 1 -
1-2 背後市街地との連携	- 1 -
1-3 水域利用に係る規制緩和	- 2 -
1-4 放置艇・沈没船による景観の阻害等	- 2 -
1-5 その他	- 2 -
2. 水域活用等に係る主要な法規	- 3 -
2-1 水域・土地利用の関連法規	- 4 -
2-2 海上交通の関連法規	- 9 -
2-3 船舶登録の関連法規	- 13 -
2-4 営業免許等の関連法規	- 15 -
2-5 環境の関連法規	- 17 -
2-6 その他（各地方自治体で定めている条例）	- 18 -
3. モデル事業の概要	- 22 -
3-1 東京港 芝浦地区（東京都港湾局）（平成17年度モデル事業）	- 22 -
3-2 小樽港（小樽市）（平成17年度モデル事業）	- 25 -
3-3 名古屋港 中川運河（国土交通省中部地方整備局）（平成18年度モデル事業）	- 27 -
3-4 木更津港 吾妻地区（木更津市）（平成18年度モデル事業）	- 31 -
3-5 博多港 エコパークゾーン（福岡市港湾局）（平成19年度モデル事業）	- 33 -
3-6 大阪港 平林地区（大阪市）（平成19年度モデル事業）	- 37 -

## 1. 水域活用等に係る要請及び課題

前章まででは、水域活用等に係る地域的取組みのうち、モデル事業における検討内容を考慮して合意形成に係る事項を中心に取り纏めた。

本資料では、水域活用等に係る要請及び課題の概要を示したので、地域活性化を検討する上での参考としていただきたい。

### 1-1 施設の利用転換

沿岸地域の公共水域や港湾施設の一部では、社会情勢等の変化により物流利用とは異なる要請のある等の状況が見受けられ、利活用方策が模索されている。

例えば、直背後に市街地がある水域においては、食事やショッピングなどのためにプレジャーボートを一時的に係留する施設の整備が望まれている。

交流施設や飲食・商業施設などへの転用によって施設の有効活用を図る際には、時代に合ったニーズに応えることや、水域の利活用、水辺空間の魅力創出の考えを取入れることが重要である。



造船所から商業施設への利用転換



貯木場からボートパークへの利用転換

### 1-2 背後市街地との連携

水域周辺の市街化によってマンションや事業所が水際まで立地するなど、水域へのアクセスが困難となっており、水際までのアプローチや、水際沿いのプロムナードの整備が望まれている。

水域が有する魅力を誰もが共有できるよう、親水緑地の整備や民有地の水際線開放などによるパブリックアクセスの向上が望まれている。



運河沿い立地する倉庫



水際のプロムナード

### 1-3 水域利用に係る規制緩和

水際の市街化により水上レストランや、水上バスや水上タクシーなどの事業展開の要望が挙げられている。また、物流関係以外の事業に関しては、水域占用許可を得るのが困難であったり、許可期間が限定されるなどの課題がある。

水域の有効活用を図るために、水域利用に関する手続きの簡素化や、関連行政機関との調整を含む検討を行うことが重要である。



規制緩和によって実現した水上レストラン



観光さん橋

### 1-4 放置艇・沈廃船による景観の阻害等

港湾や運河などの水面に放置されている所有者不明の船舶や沈廃船が、良好な景観形成、船舶航行の阻害要因となるとともに、津波や高潮時には背後地の被害を増幅させるという危険性が認識されている。

このため、放置等禁止区域の指定を実施するとともに、簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備を推進することにより、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした対策が必要である。

また、恒久的な施設整備だけで放置艇隻数に相当する係留・保管能力を短期間に確保していくことは困難であるため、港湾施設や漁港施設等の遊休水域や遊休施設が生じている場合にあっては、暫定的な係留・保管施設の整備することで船舶の受け入れ先の確保をすることが重要である。



作業船による景観阻害



放置艇・沈廃船問題

### 1-5 その他

以上のほか、ソフト施策の推進、施設管理のアドプト制度利用など、地域が抱えている種々の課題に対応し、また、活性化のための工夫を重ねていくことが重要である。

## 2. 水域活用等に係る主要な法規

水域活用を促進していく際に考慮しなければならない様々な法規があり、これらの法規を十分に把握しておく必要がある。

水域活用に係る主要な法規としては、以下のものが挙げられる。

各法令の目的と水域活用を行う場合に関係する条項の一部を示す。水域活用を行う場合は、本書に記載していないものを含め関係する法令を十分に検討するとともに、条文については抜粋し記載している条項もあるため、各法を参照されたい。

### (水域・土地利用の関連法規)

- ・港湾法
  - ・漁港漁場整備法
  - ・河川法
  - ・都市計画法
  - ・建築基準法
- など

### (海上交通の関連法規)

- ・海上衝突予防法
  - ・港則法
  - ・海上交通安全法
  - ・船舶職員及び小型船舶操縦者法
- など

### (船舶登録の関連法規)

- ・船舶法
  - ・小型船舶の登録等に関する法律
  - ・船舶安全法
- など

### (営業免許等の関連法規)

- ・海上運送法
  - ・港湾運送事業法
  - ・遊漁船業の適正化に関する法律
- など

### (環境の関連法規)

- ・自然公園法
- など

### (その他)

- ・各地方自治体で定めている条例（水域占用など）

## 2-1 水域・土地利用の関連法規

### (1) 港湾法

#### 第一条（目的）

この法律は、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、環境の保全に配慮しつつ、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第三十七条（港湾区域内の工事等の許可）

港湾区域内において又は港湾区域に隣接する地域であつて港湾管理者が指定する区域（以下「港湾隣接地域」という。）内において、左の各号の一に掲げる行為をしようとする者は、港湾管理者の許可を受けなければならない。但し、公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）第二条第一項の規定による免許を受けた者が免許に係る水域についてこれらの行為をする場合は、この限りでない。

- 一 港湾区域内の水域（政令で定めるその上空及び水底の区域を含む。以下同じ。）又は公共空地の占用
- 二 港湾区域内の水域又は公共空地における土砂の採取
- 三 水域施設、外郭施設、係留施設、運河、用水きよ又は排水きよの建設又は改良（第一号の占用を伴うものを除く。）
- 四 前各号に掲げるものを除き、港湾の開発、利用又は保全に著しく支障を与えるおそれのある政令で定める行為

#### 2～6（略）

#### 第三十七条の三（禁止行為）

何人も、港湾区域、港湾隣接地域、臨港地区又は第二条第六項の規定により国土交通大臣の認定した港湾施設の区域（これらのうち、港湾施設の利用、配置その他の状況により、港湾の開発、利用又は保全上特に必要があると認めて港湾管理者が指定した区域に限る。）内において、みだりに、船舶その他の物件で港湾管理者が指定したものを捨て、又は放置してはならない。

#### 2・3（略）

#### 第五十六条の四（監督処分）

国土交通大臣、都道府県知事又は港湾管理者は、第一号に該当する者（国土交通大臣にあつては同号イ、都道府県知事にあつては同号ロ、港湾管理者にあつては同号ハに掲げる規定に違反した者）又は第二号若しくは第三号に該当する者に対し、工事その他の行為の中止、工作物若しくは船舶その他の物件（以下「工作物等」という。）の改築、移転若しくは撤去、工事その他の行為若しくは工作物等により生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するため必要な施設の設置その他の措置をとること又は原状の回復を命ずることができ、第二号又は第三号に該当する者に対し、第一号に掲げる規定によつて与えた許可を取り消し、その効力を停止し、その条件を変更し、又は新たな条件を付することができる。

- 一 次の規定に違反した者
  - イ 第四十三条の八第一項又は第二項
  - ロ 第五十六条第一項又は第五十六条の二第一項
  - ハ 第三十七条第一項又は第三十七条の三第一項
- 二 第三十七条第一項、第四十三条の八第二項又は第五十六条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者
- 三 詐欺その他不正な手段により第三十七条第一項、第四十三条の八第二項又は第五十六条第一項の規定による許可を受けた者

#### 2～9（略）

## (2) 漁港漁場整備法

### 第一条 (目的)

この法律は、水産業の健全な発展及びこれによる水産物の供給の安定を図るため、環境との調和に配慮しつつ、漁港漁場整備事業を総合的かつ計画的に推進し、及び漁港の維持管理を適正にし、もつて国民生活の安定及び国民経済の発展に寄与し、あわせて豊かで住みよい漁村の振興に資することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

### 第三十九条 (漁港の保全)

(略)

#### 2～4 (略)

何人も、漁港の区域（第二号及び第三号にあつては、漁港施設の利用、配置その他の状況により、漁港の保全上特に必要があると認めて漁港管理者が指定した区域に限る。）内において、みだりに次に掲げる行為をしてはならない。

- 一 基本施設である漁港施設を損傷し、又は汚損すること。
- 二 船舶、自動車その他の物件で漁港管理者が指定したものを捨て、又は放置すること。
- 三 その他漁港の保全に著しい支障を及ぼすおそれのある行為で政令で定めるものを行うこと。

#### 6～8 (略)

### 第三十九条の二 (監督処分)

漁港管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、その許可を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又はその行為の中止、工作物若しくは船舶、自動車その他の物件（以下「工作物等」という。）の改築、移転若しくは除却若しくは原状回復を命ずることができる。

- 一 前条第一項又は第五項の規定に違反した者
- 二 前条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者
- 三 偽りその他不正な手段により前条第一項の規定による許可を受けた者

#### 2～11 (略)

### (3) 河川法

#### 第一条 (目的)

この法律は、河川について、洪水、高潮等による災害の発生が防止され、河川が適正に利用され、流水の正常な機能が維持され、及び河川環境の整備と保全がされるようにこれを総合的に管理することにより、国土の保全と開発に寄与し、もつて公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第二十三条 (流水の占用の許可)

河川の流水を占用しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。

#### 第二十四条 (土地の占用の許可)

河川区域内の土地（河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。以下次条において同じ。）を占用しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。

#### 第七十五条 (河川管理者の監督処分)

河川管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、この法律若しくはこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定によつて与えた許可若しくは承認を取り消し、変更し、その効力を停止し、その条件を変更し、若しくは新たに条件を付し、又は工事その他の行為の中止、工作物の改築若しくは除却（第二十四条の規定に違反する係留施設に係留されている船舶の除却を含む。）、工事その他の行為若しくは工作物により生じた若しくは生ずべき損害を除去し、若しくは予防するために必要な施設の設置その他の措置をとること若しくは河川を原状に回復することを命ずることができる。

- 一 この法律若しくはこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定若しくはこれらの規定に基づく処分に違反した者、その者の一般承継人若しくはその者から当該違反に係る工作物（除却を命じた船舶を含む。以下この条において同じ。）若しくは土地を譲り受けた者又は当該違反した者から賃貸借その他により当該違反に係る工作物若しくは土地を使用する権利を取得した者
- 二 この法律又はこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定による許可又は承認に付した条件に違反している者
- 三 詐欺その他不正な手段により、この法律又はこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定による許可又は承認を受けた者

2～10 (略)



## (4) 都市計画法

### 第一条 (目的)

この法律は、都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もつて国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

### 第十三条 (都市計画基準)

都市計画区域について定められる都市計画（区域外都市施設に関するものを含む。次項において同じ。）は、国土形成計画、首都圏整備計画、近畿圏整備計画、中部圏開発整備計画、北海道総合開発計画、沖縄振興計画その他の国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画（当該都市について公害防止計画が定められているときは、当該公害防止計画を含む。第三項において同じ。）及び道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国の計画に適合するとともに、当該都市の特質を考慮して、次に掲げるところに従つて、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する事項で当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため必要なものを、一体的かつ総合的に定めなければならない。この場合においては、当該都市における自然的環境の整備又は保全に配慮しなければならない。

- 一 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針は、当該都市の発展の動向、当該都市計画区域における人口及び産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、当該都市計画区域を一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全することを目途として、当該方針に即して都市計画が適切に定められることとなるように定めること。
- 二 区域区分は、当該都市の発展の動向、当該都市計画区域における人口及び産業の将来の見通し等を勘案して、産業活動の利便と居住環境の保全との調和を図りつつ、国土の合理的利用を確保し、効率的な公共投資を行うことができるように定めること。

(～中略～)

- 七 地域地区は、土地の自然的条件及び土地利用の動向を勘案して、住居、商業、工業その他の用途を適正に配分することにより、都市機能を維持増進し、かつ、住居の環境を保護し、商業、工業等の利便を増進し、良好な景観を形成し、風致を維持し、公害を防止する等適正な都市環境を保持するように定めること。この場合において、市街化区域については、少なくとも用途地域を定めるものとし、市街化調整区域については、原則として用途地域を定めないものとする。

(～中略～)

- 十四 地区計画は、公共施設の整備、建築物の建築その他の土地利用の現状及び将来の見通しを勘案し、当該区域の各街区における防災、安全、衛生等に関する機能が確保され、かつ、その良好な環境の形成又は保持のためその区域の特性に応じて合理的な土地利用が行われることを目途として、当該計画に従つて秩序ある開発行爲、建築又は施設の整備が行われることとなるように定めること。この場合において、次のイからハまでに掲げる地区計画については、当該イからハまでに定めるところによること。
  - イ 市街化調整区域における地区計画 市街化区域における市街化の状況等を勘案して、地区計画の区域の周辺における市街化を促進することがない等当該都市計画区域における計画的な市街化を図る上で支障がないように定めること。
  - ロ 再開発等促進区を定める地区計画 土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進とが図られることを目途として、一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備が実施されることとなるように定めること。この場合において、第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域については、再開発等促進区の周辺の低層住宅に係る良好な住居の環境の保護に支障がないように定めること。

(～以下略～)

2～6 (略)

## (5) 建築基準法

### 第一条（目的）

この法律は、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

### 第三十七条（建築材料の品質）

建築物の基礎、主要構造部その他安全上、防火上又は衛生上重要である政令で定める部分に使用する木材、鋼材、コンクリートその他の建築材料として国土交通大臣が定めるもの（以下この条において「指定建築材料」という。）は、次の各号の一に該当するものでなければならない。

- 一 その品質が、指定建築材料ごとに国土交通大臣の指定する日本工業規格又は日本農林規格に適合するもの
- 二 前号に掲げるもののほか、指定建築材料ごとに国土交通大臣が定める安全上、防火上又は衛生上必要な品質に関する技術的基準に適合するものであることについて国土交通大臣の認定を受けたもの

※「レストラン船」を建造する際は、「建築基準法」第37条に規定されていない特殊な建築材料や建造方法を採用する場合が多い

## 2-2 海上交通の関連法規

### (1) 海上衝突予防法

#### 第一条（目的）

この法律は、千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約に添付されている千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則の規定に準拠して、船舶の遵守すべき航法、表示すべき灯火及び形象物並びに行うべき信号に関し必要な事項を定めることにより、海上における船舶の衝突を予防し、もつて船舶交通の安全を図ることを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第六条（安全な速力）

船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるように、常時安全な速力で航行しなければならない。この場合において、その速力の決定に当たっては、特に次に掲げる事項（レーダーを使用していない船舶にあつては、第一号から第六号までに掲げる事項）を考慮しなければならない。

- 一 視界の状態
- 二 船舶交通のふくそうの状況
- 三 自船の停止距離、旋回性能その他の操縦性能
- 四 夜間における陸岸の灯火、自船の灯火の反射等による灯光の存在
- 五 風、海面及び海潮流の状態並びに航路障害物に接近した状態
- 六 自船の喫水と水深との関係
- 七 自船のレーダーの特性、性能及び探知能力の限界
- 八 使用しているレーダーレンジによる制約
- 九 海象、気象その他の干渉原因がレーダーによる探知に与える影響
- 十 適切なレーダーレンジでレーダーを使用する場合においても小型船舶及び氷塊その他の漂流物を探知することができないときがあること。
- 十一 レーダーにより探知した船舶の数、位置及び動向
- 十二 自船と付近にある船舶その他の物件との距離をレーダーで測定することにより視界の状態を正確に把握することができる場合があること。

#### 第三十八条（切迫した危険のある特殊な状況）

船舶は、この法律の規定を履行するに当たっては、運航上の危険及び他の船舶との衝突の危険に十分に注意し、かつ、切迫した危険のある特殊な状況（船舶の性能に基づくものを含む。）に十分に注意しなければならない。

2 切迫した危険のある特殊な状況にある場合においては、切迫した危険を避けるためにこの法律の規定によらないことができる。

## (2) 港則法

### 第一条 (法律の目的)

この法律は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

### 第三条 (定義)

この法律において「雑種船」とは、汽艇、はしけ及び端舟その他ろかいのみをもつて運転し、又は主としてろかいをもつて運転する船舶をいう。

#### 2 (略)

### 第十八条 (航法)

雑種船は、港内においては、雑種船以外の船舶の進路を避けなければならない。

2 総トン数が五百トンをこえない範囲内において国土交通省令の定めるトン数以下である船舶であつて雑種船以外のもの(以下この条において「小型船」という。)は、国土交通省令の定める船舶交通が著しく混雑する特定港内においては、小型船及び雑種船以外の船舶の進路を避けなければならない。

#### 3 (略)

### 第二十四条 (水路の保全)

何人も、港内又は港の境界外一万メートル以内の水面においては、みだりに、バラスト、廃油、石炭から、ごみその他これに類する廃物を捨ててはならない。

2 港内又は港の境界附近において、石炭、石、れんがその他散乱する虞のある物を船舶に積み、又は船舶から卸そうとする者は、これらの物が水面に脱落するのを防ぐため必要な措置をしなければならない。

3 港長は、必要があると認めるときは、特定港内において、第一項の規定に違反して廃物を捨て、又は前項の規定に違反して散乱する虞のある物を脱落させた者に対し、その捨て、又は脱落させた物を取り除くべきことを命ずることができる。

### (3) 海上交通安全法

#### 第一条 第一項（目的及び適用海域）

船舶交通がふくそうする海域における船舶交通について、特別の交通方法を定めるとともに、その危険を防止するための規制を行なうことにより、船舶交通の安全を図ることを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

2 この法律は、東京湾、伊勢湾（伊勢湾の湾口に接する海域及び三河湾のうち伊勢湾に接する海域を含む。）及び瀬戸内海のうち次の各号に掲げる海域以外の海域に適用するものとし、これらの海域と他の海域（次の各号に掲げる海域を除く。）との境界は、政令で定める。

- 一 港則法（昭和二十三年法律第百七十四号）に基づく港の区域
- 二 港則法に基づく港以外の港である港湾に係る港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第二条第三項 に規定する港湾区域
- 三 漁港漁場整備法（昭和二十五年法律第百三十七号）第六条第一項から第四項までの規定により市町村長、都道府県知事又は農林水産大臣が指定した漁港の区域内の海域
- 四 陸岸に沿う海域のうち、漁船以外の船舶が通常航行していない海域として政令で定める海域

#### 第三条（避航等）

航路外から航路に入り、航路から航路外に出、若しくは航路を横断しようとし、又は航路をこれに沿わないで航行している船舶（漁ろう船等を除く。）は、航路をこれに沿って航行している他の船舶と衝突するおそれがあるときは、当該他の船舶の進路を避けなければならない。この場合において、海上衝突予防法第九条第二項、第十二条第一項、第十三条第一項、第十四条第一項、第十五条第一項前段及び第十八条第一項（第四号に係る部分に限る。）の規定は、当該他の船舶について適用しない。

2・3 （略）

#### 第八条（航路の横断の方法）

航路を横断する船舶は、当該航路に対しできる限り直角に近い角度で、すみやかに横断しなければならない。

2 （略）

#### (4) 船舶職員及び小型船舶操縦者法

##### 第一条（目的）

この法律は、船舶職員として船舶に乗り組ませるべき者の資格並びに小型船舶操縦者として小型船舶に乗船させるべき者の資格及び遵守事項等を定め、もつて船舶の航行の安全を図ることを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

##### 第二条（定義）

（略）

##### 2・3 （略）

4 この法律において「小型船舶操縦者」とは、小型船舶（総トン数二十トン未満の船舶及び一人で操縦を行う構造の船舶であつてその運航及び機関の運転に関する業務の内容が総トン数二十トン未満の船舶と同等であるものとして国土交通省令で定める総トン数二十トン以上の船舶をいう。以下同じ。）の船長をいう。

##### 5・6 （略）

##### 第二十三条の二（小型船舶操縦士の免許）

小型船舶操縦者にならうとする者は、小型船舶操縦士の免許を受けなければならない。

##### 2・3 （略）

##### 第二十三条の三十六（小型船舶操縦者の遵守事項）

小型船舶操縦者は、飲酒、薬物の影響その他の理由により正常な操縦ができないおそれがある状態で小型船舶を操縦し、又は当該状態の者に小型船舶を操縦させてはならない。

##### 2（略）

3 小型船舶操縦者は、衝突その他の危険を生じさせる速力で小型船舶を遊泳者に接近させる操縦その他の人の生命、身体又は財産に対する危険を生じさせるおそれがある操縦として国土交通省令で定める方法で、小型船舶を操縦し、又は他の者に小型船舶を操縦させてはならない。

##### 4・5 （略）

## 2-3 船舶登録の関連法規

### (1) 船舶法

船舶法は、船舶の国籍、船舶の総トン数その他の登録に関する事項及び船舶の航行に関する行政上の取締等を定めた法律である。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第四条（船舶の登録）

日本船舶ノ所有者ハ日本ニ船籍港ヲ定メ其船籍港ヲ管轄スル管海官庁ニ船舶ノ総トン数ノ測度ヲ申請スルコトヲ要ス

2・3 （略）

#### 第三条（カボタージュ規制）

日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス

※海運カボタージュとは国内の港間の旅客、貨物の沿岸輸送をいう。

### (2) 小型船舶の登録等に関する法律

#### 第一条（目的）

この法律は、小型船舶の所有権の公証のための登録に関する制度等について定めることにより、小型船舶の所有者の利便性の向上を図り、もって小型船舶を利用した諸活動の健全な発達に寄与することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第二条（定義）

この法律において「小型船舶」とは、総トン数二十トン未満の船舶のうち、日本船舶（船舶法（明治三十二年法律第四十六号）第一条に規定する日本船舶をいう。以下同じ。）又は日本船舶以外の船舶（本邦の各港間又は湖、川若しくは港のみを航行する船舶に限る。）であつて、次に掲げる船舶以外のものをいう。

- 一 漁船法（昭和二十五年法律第七十八号）第二条第一項に規定する漁船
- 二 ろかい又は主としてろかいをもって運転する舟、係留船その他国土交通省令で定める船舶

#### 第三条（登録の一般的効力）

小型船舶は、小型船舶登録原簿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。ただし、臨時航行として国土交通省令で定める場合は、この限りでない。

#### 第六条（新規登録及び測度）

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、申請に虚偽があると認められるときを除き、当該船舶の総トン数の測度（以下「測度」という。）を行い、かつ、次に掲げる事項及び国土交通省令で定める基準により定めた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。

- 一 船舶の種類
- 二 船籍港
- 三 船舶の長さ、幅及び深さ
- 四 総トン数
- 五 船体識別番号
- 六 推進機関を有するものにあつては、その種類及び型式
- 七 所有者の氏名又は名称及び住所
- 八 登録年月日

### (3) 船舶安全法

船舶安全法は、日本船舶の堪航性及び人命の安全を保持するために必要な施設を所有する必要について定めた法律である。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第五条

船舶所有者ハ第二条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付同項各号ニ掲グル事項、第三条ノ船舶ニ付満載吃水線、前条第一項ノ規定ノ適用アル船舶ニ付無線電信等ニ関シ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ左ノ區別ニ依ル検査ヲ受クベシ

- 一 初メテ航行ノ用ニ供スルトキ又ハ第十条ニ規定スル有効期間満了シタルトキ行フ精密ナル検査（定期検査）
- 二 定期検査ト定期検査トノ中間ニ於テ国土交通省令ノ定ムル時期ニ行フ簡易ナル検査（中間検査）
- 三 第二条第一項各号ニ掲グル事項又ハ無線電信等ニ付国土交通省令ヲ以テ定ムル改造又ハ修理ヲ行フトキ、第九条第一項ノ規定ニ依リ定メラレタル満載吃水線ノ位置又ハ船舶検査証書ニ記載シタル条件ノ変更ヲ受ケントスルトキ其ノ他国土交通省令ノ定ムルトキ行フ検査（臨時検査）
- 四 船舶検査証書ヲ受有セザル船舶ヲ臨時ニ航行ノ用ニ供スルトキ行フ検査（臨時航行検査）
- 五 前各号ノ外一定ノ範囲ノ船舶ニ付第二条第一項ノ国土交通省令又ハ国土交通省令・農林水産省令ニ適合セザル虞アルニ因リ国土交通大臣ニ於テ特ニ必要アリト認メタルトキ行フ検査（特別検査）

#### 2 (略)



## 2-4 営業免許等の関連法規

### (1) 海上運送法

#### 第一条（この法律の目的）

この法律は、海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第二条（定義）

（略）

2 この法律において「船舶運航事業」とは、海上において船舶により人又は物の運送をする事業で港湾運送事業（港湾運送事業法（昭和二十六年法律第百六十一号）に規定する港湾運送事業及び同法第二条第四項の規定により指定する港湾以外の港湾において同法に規定する港湾運送事業に相当する事業を営む事業をいう。）以外のものをいい、これを定期航路事業と不定期航路事業とに分ける。

#### 第四十三条（五トン未満の船舶等に関する規定）

この法律の規定は、次に掲げる船舶のみをもつて営む海上運送事業には、適用しない。ただし、人の運送をする船舶運航事業であつて、第二号に掲げる舟のみをもつて営むもの以外のものについては、この限りでない。

- 一 総トン数五トン未満の船舶
- 二 ろかいのみをもつて運転し、又は主としてろかいをもつて運転する舟

### (2) 港湾運送事業法

#### 第一条（目的）

この法律は、港湾運送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第二条（定義）

この法律で「港湾運送」とは、他人の需要に応じて行う行為であつて次に掲げるものをいう。

- 一 荷主又は船舶運航事業者の委託を受け、船舶により運送された貨物の港湾における船舶からの受取若しくは荷主への引渡又は船舶により運送されるべき貨物の港湾における船舶への引渡若しくは荷主からの受取にあわせてこれらの行為に先行し又は後続する次号から第五号までに掲げる行為を一貫して行う行為
- 二 港湾においてする船舶への貨物の積込又は船舶からの貨物の取卸（第四号に掲げる行為を除く。）
- 三 港湾における貨物の船舶又ははしけによる運送（一定の航路に旅客船（十三人以上の旅客定員を有する船舶をいう。）を就航させて人の運送をする事業を営む者が当該航路に就航する当該旅客船により行う貨物の運送その他国土交通省令で定めるものを除く。）、国土交通省令で定める港湾と港湾又は場所との間（以下単に「指定区間」という。）における貨物のはしけによる運送又は港湾若しくは指定区間における引船によるはしけ若しくはいかだのえい航

- 四 港湾においてする、船舶若しくははしけにより運送された貨物の上屋その他の荷さばき場（水面貯木場を除く。以下単に「荷さばき場」という。）への搬入、船舶若しくははしけにより運送されるべき貨物の荷さばき場からの搬出、これらの貨物の荷さばき場における荷さばき若しくは保管又は貨物の船舶（国土交通省令で定める総トン数未満のものに限る。以下この号において同じ。）若しくははしけからの取卸し若しくは船舶若しくははしけへの積込み（貨物の船舶からの取卸し又は船舶への積込みにあつては、当該船舶が岸壁、さん橋又は物揚場に係留され、かつ、当該船舶の揚貨装置を使用しないで行なう場合に限る。）
  - 五 港湾若しくは指定区間におけるいかだに組んでする木材の運送又は港湾においてする、いかだに組んで運送された木材若しくは船舶若しくははしけにより運送された木材の水面貯木場への搬入、いかだに組んで運送されるべき木材若しくは船舶若しくははしけにより運送されるべき木材の水面貯木場からの搬出若しくはこれらの木材の水面貯木場における荷さばき若しくは保管
  - 六 船積貨物の積込又は陸揚を行うに際してするその貨物の箇数の計算又は受渡の証明（以下「検数」という。）
  - 七 船積貨物の積付に関する証明、調査及び鑑定（以下「鑑定」という。）
  - 八 船積貨物の積込又は陸揚を行うに際してするその貨物の容積又は重量の計算又は証明（以下「検量」という。）
- 2～4 （略）

### （3）遊漁船業の適正化に関する法律

#### 第一条（目的）

この法律は、遊漁船業を営む者について登録制度を実施し、その事業に対し必要な規制を行うことにより、その業務の適正な運営を確保するとともに、その組織する団体の適正な活動を促進することにより、遊漁船の利用者の安全の確保及び利益の保護並びに漁場の安定的な利用関係の確保に資することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第二条（定義）

この法律において「遊漁船業」とは、船舶により乗客を漁場（海面及び農林水産大臣が定める内水面に属するものに限る。）に案内し、釣りその他の農林水産省令で定める方法により魚類その他の水産動植物を採捕させる事業をいう。

#### 2・3 （略）

#### 第十八条（業務改善命令）

都道府県知事は、遊漁船業者の業務の運営に関し、利用者の安全若しくは利益又は漁場の安定的な利用関係を害する事実があると認めるときは、利用者の保護のため必要な限度において、当該遊漁船業者に対し、業務規程の変更その他業務の運営の改善に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

## 2-5 環境の関連法規

### (1) 自然公園法

#### 第一条 (目的)

この法律は、優れた自然の風景地を保護するとともに、その利用の増進を図り、もって国民の保健、休養及び教化に資することを目的とする。

関係する条項として例えば、次のようなものがある。

#### 第二十四条 (海中公園地区)

(略)

#### 2 (略)

3 海中公園地区内においては、次の各号に掲げる行為は、国立公園にあつては環境大臣の、国定公園にあつては都道府県知事の許可を受けなければ、してはならない。ただし、当該海中公園地区が指定され、若しくはその区域が拡張された際既に着手していた行為、非常災害のために必要な応急措置として行う行為又は第一号、第四号及び第五号に掲げる行為で漁具の設置その他漁業を行うために必要とされるものは、この限りでない。

一 第十三条第三項第一号、第三号及び第六号に掲げる行為

二 熱帯魚、さんご、海藻その他これらに類する動植物で、国立公園又は国定公園ごとに環境大臣が農林水産大臣の同意を得て指定するものを捕獲し、若しくは殺傷し、又は採取し、若しくは損傷すること。

三 海面を埋め立て、又は干拓すること。

四 海底の形状を変更すること。

五 物を係留すること。

六 汚水又は廃水を排水設備を設けて排出すること。

#### 4～8 (略)

#### 第三十条 (利用のための規制)

国立公園又は国定公園の特別地域、海中公園地区又は集団施設地区内においては、何人も、みだりに次の各号に掲げる行為をしてはならない。

一 当該国立公園又は国定公園の利用者に著しく不快の念を起こさせるような方法で、ごみその他の汚物又は廃物を捨て、又は放置すること。

二 著しく悪臭を発散させ、拡声機、ラジオ等により著しく騒音を発し、展望所、休憩所等をほしいままに占拠し、嫌悪の情を催させるような仕方でも引きをし、その他当該国立公園又は国定公園の利用者に著しく迷惑をかけること。

#### 2・3 (略)

## 2-6 その他（各地方自治体で定めている条例）

水域活用に係る主要な条例を、以下の3自治体を参考に示す。なお、条例は各自自治体のウェブサイトより引用した。

東京都例規集データベース [http://www.reiki.metro.tokyo.jp/reiki\\_menu.html](http://www.reiki.metro.tokyo.jp/reiki_menu.html)

横浜市例規集 [http://www.city.yokohama.jp/me/reiki/reiki\\_menu.html](http://www.city.yokohama.jp/me/reiki/reiki_menu.html)

大阪市例規データベース <http://www2.city.osaka.jp/reiki/reiki.html>

### (1) 東京都

#### 【東京都港湾管理条例】 条例第九三号

##### 第一条（目的）

この条例は、東京都（以下「都」という。）が管理する港湾（以下「港湾」という。）の利用及び管理に関し必要な事項を定めることにより、港湾の効率的な運営を図り、もって都民生活の向上及び地域経済の発展に資するとともに、港湾の適正な利用によって都民の安全を確保することを目的とする。

##### 第二条（港湾施設）

この条例において、「港湾施設」とは、港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第二条第五項及び第六項に規定する港湾施設のうち都が設置したもの及び国から貸付けを受け、又は管理を委託されたもの並びに都が港湾に必要なものとして設置したその他の施設をいう。ただし、港湾法第二条第五項第九号及び第九号の二に掲げるもの並びに他の条例に基づいて管理されるものを除く。

##### 第六条（使用の許可）

港湾施設（前条の規定により告示したものに限る。）のうち次に掲げる施設（以下「係留施設等」という。）を使用しようとする者は、知事の許可を受けなければならない。

- 一 別表第一に掲げる施設（臨港道路を除く。）
- 二 港湾法第二条第五項第十号に規定する港湾厚生施設及びこれに準ずる施設として都が設置したもの（以下「船員及び港湾労働者用厚生施設」という。）

#### 【東京都水上取締条例】 条例第八二号

##### 第三十五条

水上において左の行為をしようとする者は、その目的、方法、日時、期間及び場所又は区域を定め、略図を添えて警察署長の許可を受けなければならない。

- 一 橋梁、さん橋、台船、けい船杭など水上を占用するとき。
- 二 花火、みこし渡し又は巡行をするとき。
- 三 水神祭又は川施餓鬼を実施するとき。
- 四 ボート競漕、その他水上競技をするとき。
- 五 広告宣伝のため、船舶、舟又はいかだを装飾して通航しようとするとき。
- 六 その他水上交通の安全を阻害するような催物及び作業をするとき。

## 【東京港港湾区域における水域占用許可基準】

### 第一（趣旨）

東京港港湾区域（河川区域との重複区域を除く。以下同じ。）における港湾法第二十七条第一項の規定に基づく水域の占用の許可（以下「水域占用許可」）については、港湾法、東京都の管理する港湾の港湾区域及び港湾隣接地域における工事等の規制に関する規則（以下「規則」）その他の法令に定めるほか、この基準の定めるところによる。

### 第三 第一項（水域占用許可の基本方針）

水域占用許可は、次の各号の一に該当するときに限り、これを行うことができる。

- （１）東京港港湾区域に接する土地の所有者又は用益権者（以下「背後地の所有者等」）がその地先水面を利用して港湾荷役業務を行うため必要があると認められるとき。
- （２）背後地の所有者等が海上運送法第二十一条の規定に基づく旅客不定期航路事業の許可を得たとき又は同許可を得る見込みが確実であるとき。
- （３）背後地の所有者等がその地先水面を前各号に掲げる業務以外の業務の用に供する場合であつて、特に必要があると認められるとき。
- （４）国、地方公共団体又は企益事業者が、橋梁、架空管、架空線、ずい道、埋設管、地中線、航路標識、係船浮標その他これらに類するものを設置するため必要があると認められるとき。
- （５）工事等のため一時的に水域を使用する場合であつて、特に必要があると認められるとき。
- （６）前各号に掲げる他、公共目的を有し、又は近傍の許可を受けた水域の占用の目的を達成する等のため特に必要があると認められる場合いであつて、背後地の所有者等がある場合は原則としてその同意を得ているとき。

### 第三 第二項

港湾法第三十七条第二項に定めるほか、次の各号の一に該当するときは、水域占用許可を行ってはならない

- （１）港湾の管理運営に支障となるおそれがあるとき。
- （２）港湾計画に違背し、又はその遂行の支障となるおそれがあるとき。
- （３）港湾環境を悪化させるおそれがあるとき。
- （４）護岸等に悪影響を与えるおそれがあるとき。
- （５）前各号に掲げるほか、著しく公益に反すると認められるとき。

## (2) 横浜市

### 【横浜市港湾施設使用条例】条例第 49 号

#### 第 1 条 (目的)

横浜市所属の港湾施設並びに国から貸付けを受け又は管理を委託された港湾施設の使用については、この条例の定めるところによる。

#### 第 2 条 (施設)

この条例において「港湾施設」とは、港湾法(昭和 25 年法律第 218 号)第 2 条第 5 項に規定する港湾施設及びこれらに準ずる施設をいう。

#### 第 3 条 (許可)

港湾施設を使用し、又は利用しようとする者は、市長(第 2 条の 2 第 1 項第 1 号に掲げる業務を指定管理者に行わせる場合にあつては、当該指定管理者。次条、第 4 条、第 6 条、第 7 条第 4 号、第 8 条第 1 項及び第 9 条第 3 項において同じ。)の許可を受けなければならない。

### 【横浜港の港湾区域内における水域の占用等に関する条例】条例第 31 号

#### 第 1 条 (趣旨)

この条例は、港湾法(昭和 25 年法律第 218 号。以下「法」という。)その他の法令に定めるもののほか、横浜港の港湾区域内における水域の占用、土砂の採取及び工事の施行について必要な事項を定めるものとする。

#### 第 3 条 (許可の申請)

横浜港の港湾区域内において、前条各号に掲げる許可を受けようとする者は、あらかじめ、規則で定めるところにより市長に申請しなければならない。

#### 第 8 条 (禁止事項)

第 2 条各号に掲げる許可を受けた者は、当該水域を許可された目的以外に使用してはならない。ただし、市長が特に認めた場合は、この限りでない。

### 【横浜市船舶の放置防止に関する条例】条例第 26 号

#### 第 1 条 (目的)

この条例は、公共の水面における船舶の放置を防止することにより、市民の良好な生活環境を保持するとともに、快適な都市環境の形成を図ることを目的とする。

#### 第 8 条 (放置の禁止)

何人も、故なく船舶を放置し、若しくは放置させ、又はこれを放置し、若しくは放置させようとする者に協力してはならない。

#### 第 9 条第一項 (指導、勧告、命令等)

市長は、船舶を放置し、又は放置しようとする所有者等に対し、当該船舶を係留施設等に移動するよう指導し、若しくは勧告し、又は命ずることができる。

### (3) 大阪市

#### 【港湾施設条例】 条例第 76 号

##### 第 1 条 (目的)

この条例は、別に定めがあるもののほか本市の港湾施設の設置及び管理に関し必要な事項を定めることを目的とする。

##### 第 2 条 (設置)

本市に次の港湾施設(以下「施設」という。)を設置する。

- |               |           |                |              |
|---------------|-----------|----------------|--------------|
| (1)岸壁(栈橋を含む。) | (2)係船浮標   | (3)ドルフィン       | (4)荷役機械      |
| (5)荷さばき地      | (6)上屋     | (7)荷さばき施設附設事務所 | (8)旅客乗降用渡橋   |
| (9)サイロ施設      | (10)木材整理場 | (11)貯炭場        | (12)船舶給水施設   |
| (13)ひき船       | (14)綱取施設  | (15)駐車場        | (16)臨港道路及び橋梁 |
| (17)運河        | (18)航路    | (19)泊地及び船だまり   | (20)浮栈橋      |
| (21)物揚場       | (22)臨港緑地  | (23)待合所        | (24)港湾労働者休憩所 |

##### 第 3 条 (使用等の許可)

第 2 条第 1 項第 1 号から第 14 号までに掲げる施設又は同項第 20 号に掲げる浮栈橋のうち有料のもの(以下「有料浮栈橋」という。)を使用しようとする者は、市長の許可を受けなければならない。

##### 第 3 条第 2 項 (使用等の許可)

第 2 条第 1 項第 16 号及び第 17 号に掲げる施設を占用しようとする者は、市長の許可を受けなければならない。許可を受けた事項を変更しようとするときも同様とする。

##### 第 10 条 (行為の制限)

施設において次の各号に掲げる行為をしようとする者は、市長の許可を受けなければならない。許可を受けた事項を変更しようとするときも同様とする。

- (1) 物品を販売し、又は頒布すること
- (2) 競技会、展示会その他これらに類する催しのために施設の全部又は一部を独占して利用すること
- (3) 前 2 号に掲げるもののほか、施設の管理上支障を及ぼすおそれのある行為で市長が定めるもの

#### 【大阪北港ヨットハーバー条例】 条例第 27 号

##### 第 2 条 (目的)

ヨットハーバーは、海洋性スポーツ及びレクリエーション活動を通じて市民に海に親しむ機会を提供するとともに、市民の健康の増進に寄与することを目的とする。

##### 第 12 条 (行為の禁止)

ヨットハーバーにおいては、次に掲げる行為をしてはならない。

- (1) ヨットハーバーの施設を損傷し、又は汚損すること
- (2) 市長が定める立入禁止区域に立ち入ること
- (3) 他人に危害を及ぼすおそれのある行為をすること
- (4) 他人の迷惑となる行為をすること
- (5) 前各号に掲げるもののほか、ヨットハーバーの利用に著しい支障を及ぼすおそれのある行為で市長が定めるもの

### 3. モデル事業の概要

#### 3-1 東京港 芝浦地区（東京都港湾局）（平成17年度モデル事業）

東京港の運河はかつては物流のための水路として利用されてきたが、近年、埠頭の沖合い展開やコンテナ化が進んだことにより、運河の物流利用が減少した。それに伴い、周辺の土地利用が一部変化し工場や倉庫など産業基盤としての利用からオフィスやマンションなどの都市的利用も見られるようになってきた。

このような状況を踏まえ、東京都では、運河やその周辺の水辺空間を観光・景観・回遊性などの特性を活かし魅力ある空間として再生させる取り組みとして「運河ルネッサンス」を推進している。

「運河ルネッサンス」は、規制緩和（東京港港湾区域における水域占用許可基準 細目の改正）を行い、地域の主体的な提案により水域を利活用することで、水辺のにぎわいづくりや地域の活性化を目的としている。そこで「運河ルネッサンス」を推進するにあたり、地域の人々はあるどのような要請を運河に対して有しているのか、また、運河空間の新しい活用方法としてどのようなことが可能なのか、などを検討・確認する必要があった。

このため、この取り組みの中の一つとして、カヌーやプレジャーボートなどによる運河利用の可能性を検討した。具体的には、防災船着場（常時は施錠管理）を一般開放（常時利用）する可能性や、その場合の課題把握のため、社会実験（運河ボート体験会）を実施した。

#### （1）課題の明確化

社会実験（運河ボート体験会）を通じて検証を行う課題は下記のとおりである。

- 1) 運河の新たな利用方法に関するニーズの把握
- 2) 運河のレクリエーション利用が地域の人々（住民・就業者・屋形船事業者等）に受け入れられるかどうかの検証
- 3) 水域利用者の安全確保の方法の検討

#### （2）検討体制の構築

現在の諸規定において、運河でボート等を使ったイベント等を実施するには、海上保安部から許可を受ける必要があるため、利用者は運河の利用に際して、必要な手続きを行うこととなる。また、一般の人々が日常あまり利用していない水域での活動であり、利用者の安全確保を常に念頭におく必要がある。これらのことから、諸手続きや海での安全確保に詳しい海上保安部に検討メンバーとして参加を依頼した。

また、現場に詳しい地域住民や、地域のボート事業者も検討メンバーとして招き、社会実験の実施にあたって現場の声を確認した。

社会実験で把握された課題に対して、検討を深め、今回例として取り上げた利活用以外にも応用が可能な利用ルールを検討するため、ワーキンググループによる検討を行うこととした。その際に水上交通や現場に詳しい地域住民や社会実験協力者（ボート事業者）や関係機関（海上保安部、汽船会社等）に参加を依頼した。



### (3) 社会実験の実施

カヌーやプレジャーボートなどによる運河利用は従来にない利用であり、社会実験を実施するにあたって、周辺環境との調和や利用者の安全を確保するため、以下のように対処した。

#### 1) 利用水域の設定

芝浦運河周辺では、屋形船事業者が操業しており、社会実験開催時に使用するボートの航走波等が屋形船に与える影響が懸念されたことから、屋形船の通航ルート及び係留水域を避けて、利用範囲を設定した。

また、防災船着場の開放箇所については、立地場所による集客性、水域の静穏性、開放場所の管理面等を考慮し、他のイベントにおいて運河クルーズ乗降口として使用した実績のある新芝橋周辺の船着場とした。

#### 2) 利用者に対する安全対策

社会実験における参加者の安全確保のため、次のような対策を講じた。

- ・参加者にライフジャケットの着用を義務づけること
- ・受付兼同意書に社会実験における注意事項を記載（ボート乗船時に口頭で注意・確認）すること
- ・救助兼監視艇、監視員、救命浮環の配備すること
- ・緊急連絡網など安全管理マニュアルを作成すること
- ・利用範囲の境界（陸上及び水面）に監視員を配置し、社会実験参加者に注意を向け、ルールを守らない参加者には口頭で注意すること
- ・イベント保険へ加入すること

#### 3) 人材・資機材の確保

社会実験を実施する際、地域の特性を考慮し、少ない予算で必要な人材・資機材を確保するため、地域住民や地元事業者（カヌーショップ）にボランティアとしての参加、資機材貸与などについて無償協力を依頼した。

### (4) 防災船着場の利用ニーズと一般開放時における課題

- ① 今回の防災船着場を開放（既存ストックの有効活用）した社会実験の目的の一つは、海洋性レクリエーションによる運河利用が地域の人々に受け入れられるかを確認することである。

開催した社会実験（運河ボート体験会）には、2日間で延べ約600名の参加者が集まった。その参加者に対するアンケート調査の結果は、ほぼ全員が「運河を開放し利用できることを望んでいる」というものであった。また、全体の約6割の参加者が、運河を開放する際、水域利用ルールを設ける必要があると考えている、というアンケート結果であった。

- ② 水域利用ルールに関する社会実験の結果をみると、社会実験の開催中、参加者に対して利用ルールの周知・遵守を徹底したが、次のようにルールの不履行等があった。
- a. ボートに乗った参加者が利用範囲から出たまま戻ってこない事態が起こった。
  - b. 利用範囲から出た参加者に対して、屋形船事業者より苦情があった。
  - c. スタッフの注意を聞かず、浮棧橋上で走った子どもが転倒し、軽傷を負った。

これらの状況に対して、次のように対応した。

- a. 監視艇の捜索によって利用範囲から逸脱したボートを発見し、船着場まで牽引した。その結果、大事には至らなかった。
- b. 社会実験の主催者が屋形船事業者に対して謝罪し、参加者が利用範囲を守るよう監視員を増員するなどの対策を講じた。
- c. 子どもの参加者については、必ずスタッフを1名付け、安全の確保を図った。

今回の社会実験で把握できたことを総括すると、

- ① 運河における新たな利用（レクリエーション等）のニーズが高いこと
- ② 一般の人々は水域レジャーに対する認識・経験の未習熟であること
- ③ 運河を利用するにあたっての一般的なルール作りが必要であること
- ④ ルールの周知、徹底が困難であること

などが明確となった。

運河空間における一般利用者の利用にあたっては、利用者の安全確保や周辺環境を守るために“利用ルール”を十分に検討することと、その普及・啓発や実行性を担保する仕組みづくりが必要であることが分かった。



図－1 実証実験（運河ボート体験会）の様子

### 3-2 小樽港（小樽市）（平成17年度モデル事業）

小樽港では、近年、対外国との物流形態の変化により、原木の輸入が殆ど皆無に至っており、利用されなくなった貯木場の再活用を模索している状況にある。小樽築港臨海公園の前面の貯木場水域においては、平成15年から小型船舶操縦士講習等の使用が可能となっている状況にある。さらに、貯木場水域との隣接水域には、小樽港マリーナがヨット・プレジャーボートの基地として設置されている。こうした背景から、自治体、国、海洋レジャーに携わる団体が連携し、活用が図られていない貯木場水域の再活性化について、親水空間、海洋性レクリエーションの形成及び地域振興の観点から、小樽港マリーナを中核としたマリンレジャーの普及を視野にゾーニングを検討した。具体的には、子どもたちの海洋体験の場として活用する「親水エリア」、「保管係留エリア」、「マリン体験エリア」などゾーン毎に効果的な活用方策の検討が行われた。

その後、活動は地元の民間団体で構成される「小樽築港ベイエリア活用促進実行委員会」に移り、平成19年には当該水域に委員会により大型親水フロートが設置、維持、管理されることになった。静穏度の高い貯木場で安全にマリンスポーツが楽しめることとなり、マリンフェスタ in 小樽の開催や体験乗船会、海洋教室等、地域の海洋性レクリエーションや海洋教育の拠点として活用されている。

#### （1）課題の明確化

・有休化している貯木場を、マリンレジャーに活用し、地域の活性化につなげるための課題を明確化することが必要であった。小樽港の貯木場は、再開発エリアの中心にあり、一部小樽港マリーナとして活用されているが、漁業者、関係事業者と調整を行うとともに、水域の利用ゾーニングを行い、地域活性化に活用できるかという課題の明確化を行った。

・また、港湾計画における貯木場の用途変更や海底の堆積物等への対応も課題として明確化した。

#### （2）地域現況の把握・整理

小樽は、札幌エリアも含めマリンレジャーの基地としての位置づけが強い。また、小樽港マリーナにおいても、利用者の半数以上は札幌からの利用者が占めている。

このような環境の中で以下の課題が検討会の中で把握された。

- ①市民がマリンレジャーを体験できる場が少ない
- ②幅広い対象に対してメニューの提供
- ③一定のルールによる秩序ある利用
- ④漁業者、近隣事業者との調整

#### （3）検討体制の構築

検討体制は、港湾管理者、関係諸官庁及び市民団体、関連事業者より構成され、管理者の考え方、市民の立場からの考え方等多様な視点で、検討ができる体制を構築した。

#### （4）関係者間の調整可能な計画の検討

各立場より各種意見が出されたが、各委員の共通認識を作るため、現状及び考え方の検討に時間を割き、同じ目的意識で検討を進めた。

特に、漁業者に対しては配慮を行った計画とすることで意見は一致し、水域の利用ゾーニングを進めた。

## (5) 具体的取組みの実施、運営

活動は地元の民間団体で構成される「小樽築港ベイエリア活用促進実行委員会」に移り、平成19年には当該水域に委員会により大型親水フロートが設置、維持、管理されることとなり、地域の海洋性レクリエーションや海洋教育の拠点として活用されている。



小樽港築港地区



小樽港築港地区全景



エリア活用イメージ図

### 3-3 名古屋港 中川運河（国土交通省中部地方整備局）

（平成18年度モデル事業）

名古屋駅と名古屋港・伊勢湾を繋ぐ中川運河は、一大輸送幹線として名古屋の産業を支えていたが、近年は水運利用の激減、水環境の悪化と相まって、ほとんど利用されることはなくなった。一方で、運河再生の機運が高まってきており、閘門による閉鎖性水域のため水面が穏やかである中川運河の特長を活かし、ボート競技等の活用等新たなニーズを満たす空間として運河の新たな利活用方策が模索されている。

人が集まり、賑わう中川運河の利活用及び再生を推進するにあたって、行政やNPO・市民で対応可能な課題を明確にし、対応策に関して継続的に検討・改善していくための組織（仕組みづくり）に関する検討を行った。

#### （1）課題の明確化

中川運河ではNPO伊勢湾フォーラムをはじめとする諸団体が運河の見学クルージングや水質調査・船上体験ツアー等の活動を行っているが、各団体が個別に活動していたため、情報や課題の共有化が図られず、イベントを開催してもあまり参加者が集まらない状況であった。また、国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所などが行った既往調査によると、運河のレクリエーション利用・施設整備に対するニーズがあることは把握されていたが、具体的なニーズや運河を今後どのように活用していくのかというイメージは関係者の間で統一的に把握できていなかった。

このような状況を踏まえ、運河水域利用の物流船舶、沿岸における倉庫・物流事業者、漕艇事業者、閘門管理者など多数の関係者を考慮して、下記の事項について調査・検討することとした。

- ① 運河の利活用に対する具体的なニーズの把握
- ② 継続的な活動に向けた仕組みづくり

#### （2）地域の現況把握・整理

中川運河において開催されたイベントの主催者、参加者、関係行政機関に対して、運河利用に関する要望・意見などをアンケートなどにより調査し、以下の課題を把握した。

- ・ イベントの利用申請書の入手・提出先が複数あるなど手続きが複雑であること
- ・ 地域における協力者が少なく、イベント時の資機材や人材の確保が困難であること
- ・ 地域における運河の利用基盤（サポート体制）が整っていないこと
- ・ 運河沿いに倉庫が立地しているが、倉庫が人目につきにくいこと
- ・ パブリックアクセスが十分に確保されていないこと

また、関係者へのヒアリングの結果では、運河利用に係る申請手続き等が複雑で分かりにくいという課題が挙げられた。また、参加者アンケートの結果では水上レストラン等の整備を望む意見と同時に沿岸用地の所有者・管理者が不明確だという意見があった。

このため、運河及び施設の利用に対する申請手続き及び申請先の整理を行った。また、関係機関へのヒアリング結果より、利害関係者と運河との係わり図を作成し、運河との関係性を明らかにした。

### (3) 検討体制の構築

中川運河の利活用方法を検討する体制の構築にあたって、関係者全員参加で行うのか、関係者の中から選抜して行うのか、判断が困難であった。その理由は、次に示すとおりである。

- ・ 運河の利活用に係る課題は多岐にわたり、多くの利害関係者が存在すること。
- ・ 沿岸用地を利用している多数の事業者(倉庫業)の中から、いくつかの事業者を選出し、倉庫から水上レストランなどの利用転換の可能性等について検討を行うと、他の事業者から優遇されていると誤解される懸念が生じる可能性があること。

このため、検討の第一歩として、水域管理者などの主要関係機関を参集し、検討体制の構築及びメンバーの素案を検討した。

また、委員会などでは、組織の代表者として参加しているため率直な意見が出にくい状況であり、参考情報である個人的な意見の発言も少ないのではないかという懸念があった。このため、関係機関の担当者を勉強会に集め、立場などの垣根を越えた率直な意見交換や情報共有を図った。

### (4) 継続的な仕組みづくり

前述のとおり中川運河では、NPOをはじめとする諸団体が様々な活動を行っている。しかし、各団体が個別に活動していたため、情報や課題の共有化が図られていない状態にある。このような状況を踏まえ、継続的な課題解決のため、問合せ先の窓口の一元化、イベント活動等の支援、及び運河利用の活性化を図ることを目的とした(仮称)水環境大学の設置を提案した。

利害関係者同士が、それぞれの立場やそれぞれが出来ること・出来ないことを理解していないため、検討の場では極端な意見が出されることもあった。そのため、お互いの立場を説明・理解するため「中川運河勉強会」という話合いの場を設け、調整可能な計画の検討を進めることとした。

#### 1) (仮称) 水環境大学の方針

水環境大学においては、ゆるやかな連携の中「各々の立場を理解し、円滑な活動を継続させるために関係者が相互に支えあえるプラットフォーム」を形成し、全ての人が安全に楽しく利用できる運河の利用方策を検討する。

水環境大学の活動としては、運河の利活用及び再生の取組みの中心として、行動計画(年間計画、中長期目標を含む)の作成、行動計画の進行管理、取組みの進行管理・評価などを行なうものとする。

#### 2) (仮称) 水環境大学が担う役割

(仮称)水環境大学は、運河の利活用を促進するとともに、ファンやサポーターの獲得・育成を図るため、中川運河に関する問合せ先(窓口)の一本化や、利用手続きを簡素化するなど、市民が中川運河を気軽に利用できる基盤形成を行う。また、顕在化していない課題の明確化や、課題の早期解決を図るため運河利用に関わる関係者を集め、課題や今後の方向性などの共通認識を持たせ、それぞれに役割分担させながら課題への継続的な取組みを促す。



### ① 運河利用に係わる窓口、イベントにおける課題の把握（事務局）

調整を実行する能力を持った官・民の団体が連携し、中川運河の利活用及び再生に向けた取組みの核となり、水環境大学の事務局として運営を行う。事務局の具体的な役割は次のとおりである。

- ・運河利用に関する市民の活動・問合せに対する相談窓口の役割を担う。
- ・ウェブやメールマガジン、機関誌の発行などによって、情報の発信・共有を図る。
- ・イベントなどの主催者からの相談・協力依頼に応じ、主催者が活動の運営を円滑にできるよう支援（サポート）する。
- ・イベントにおいて把握された運営上の課題や、利用者・地域ニーズの把握を行う。
- ・利用者の相互理解が図れるよう情報共有に努め、解決に向け対応策などの検討及び調整を行う。

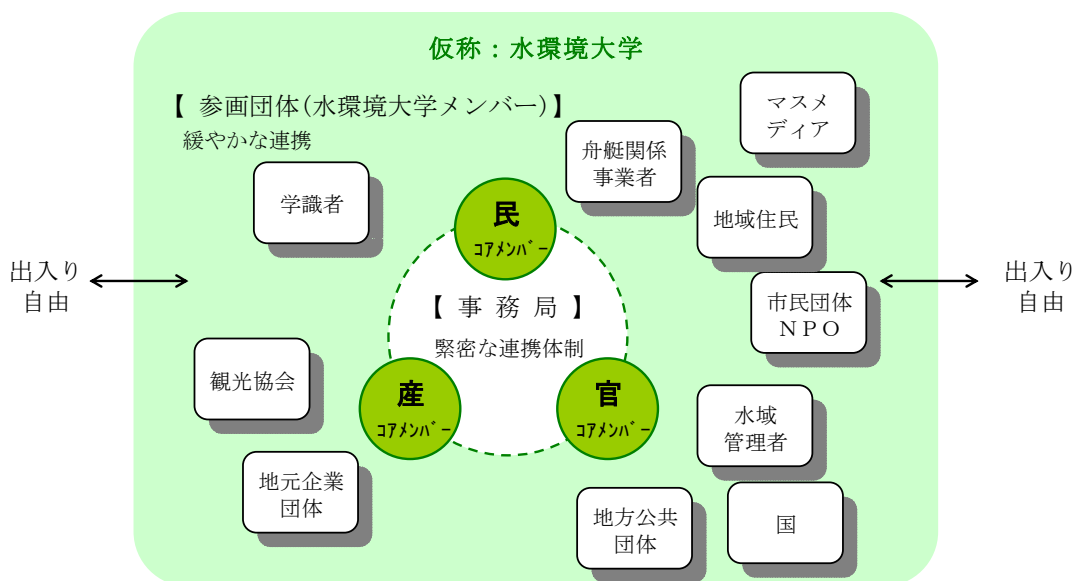
### ②（仮称）水環境大学（参加メンバー）の活動

テーマ別のワークショップ（以下、WS）を設置し、WSにおいて運河の利活用及び再生に関する様々な取組みについて相互に意見・情報交換し課題等を共有して、効率的・効果的な活動を継続的に行う。

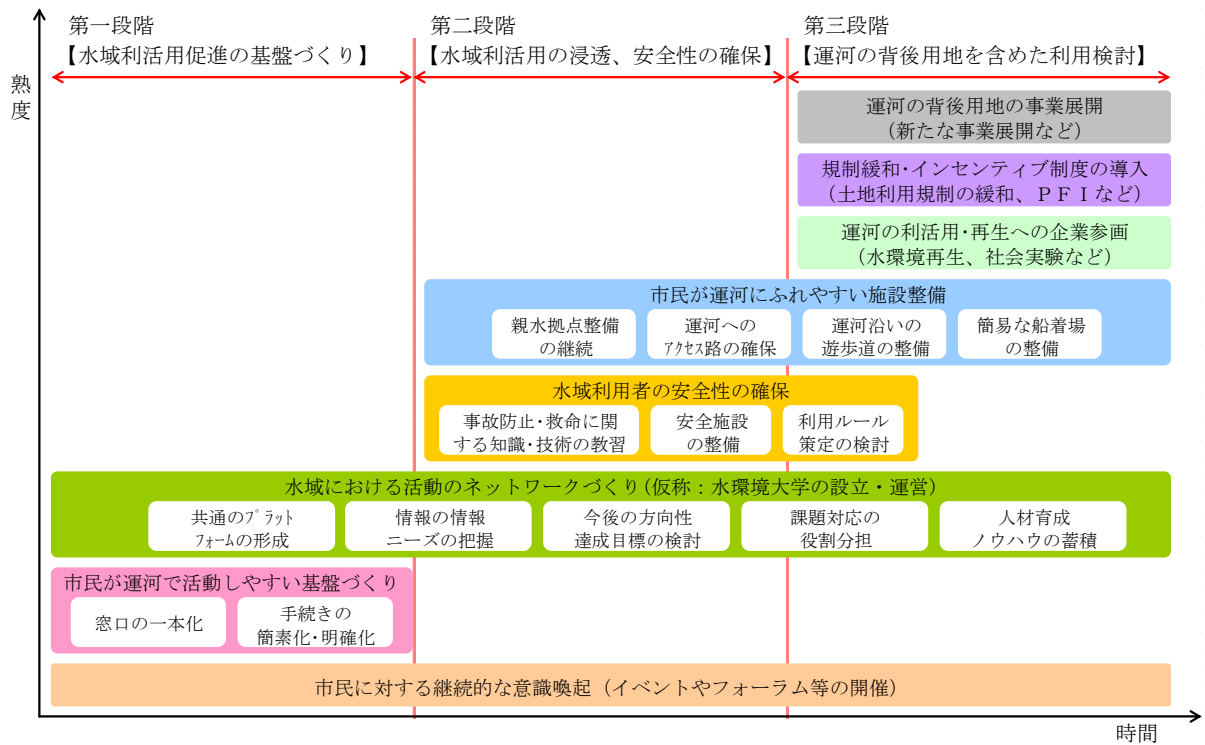
- ・WSは、適宜開催し、行動計画や各メンバーの連携方策の調整を行う。
- ・WSは、自由な発言を原則として各メンバーの意見を尊重しつつ、「すぐにできること」「工夫してできること」「将来やりたいこと」「できないこと」などを整理し、参加するメンバーの創意で行動計画をつくり育てる。
- ・各メンバー合意のもと決まった計画について、参加する団体全員で実現を図り、計画実行後に評価し、以後の活動に反映するとともに体系的に取り纏めノウハウを継承に努める。

### ③ 課題及び今後の方向性の検討（（仮称）水環境大学の定例会）

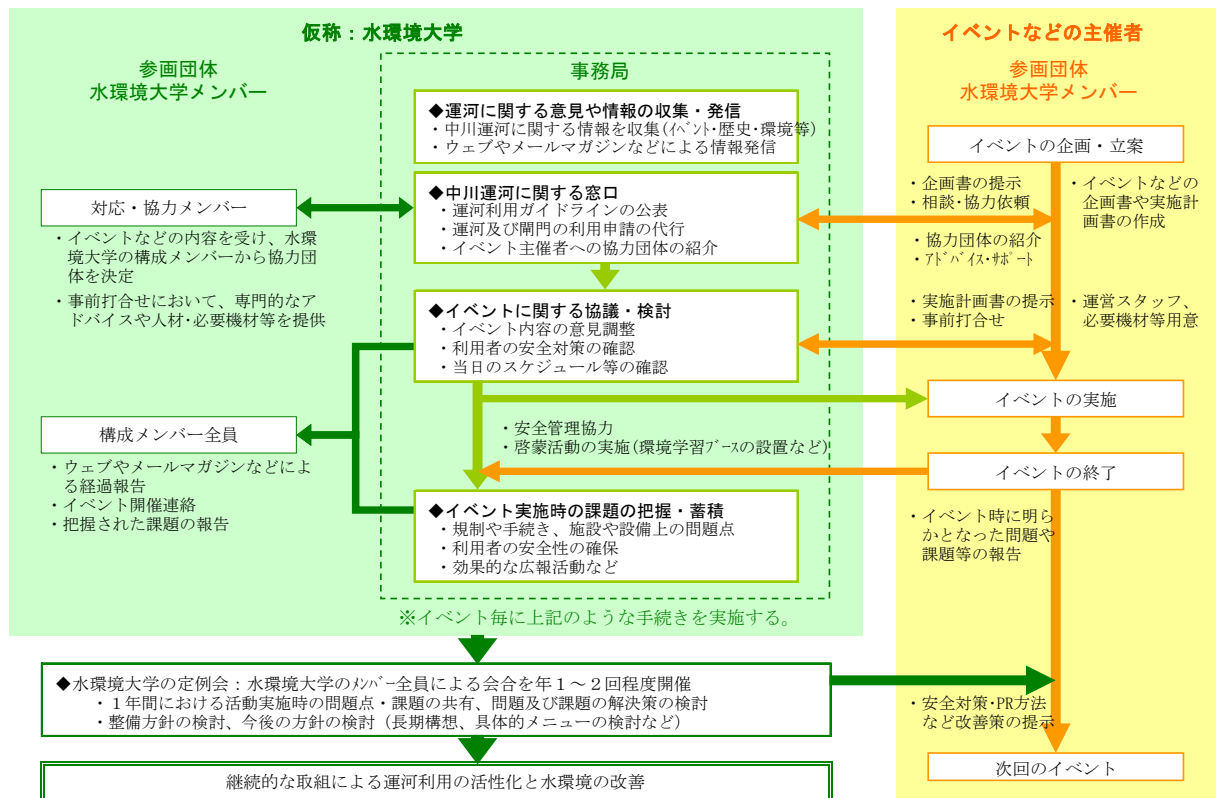
1～2回/年程度、水環境大学の構成メンバーが集まり、運河の利活用及び再生に関する方針等の検討を行う。検討結果を以後の活動・イベント等にフィードバックするなど継続的な取組みにより、運河利用の活性化と水環境の改善などの実現を図る。



図－2 仮称：水環境大学及び事務局のイメージ図



図－3 運河の利活用及び再生に向けた取組みのシナリオ案



図－4 仮称：水環境大学の行動計画



### 3-4 木更津港 吾妻地区（木更津市）（平成18年度モデル事業）

木更津市では、東京湾アクアラインの開通や郊外への宅地進展等に伴い、中心市街地の空洞化、地域産業の衰退が深刻化していることから、みなとを活用したまちづくりを推進することにより地域活性化を図ろうとしている。こうしたことから、木更津港吾妻地区の水域活用の新たな利用環境に関するソフト施策として、親水活動の前提である水質等の基盤機能、親水空間を活かした憩いと学習の拠点づくり等の海洋性レクリエーション機能、産業との共存・共栄機能に係る提案を行うとともに、その実現のための地域を中心とした官民学の推進体制と取り組み時期の検討を行った。

#### （1）課題の明確化

東京湾アクアラインの開通、モータリゼーションの急激な進展や社会環境の変化に加えて、中心市街地の空洞化、地域産業の衰退が深刻化していることから、地域の活性化が強く求められている。

このため、木更津港吾妻地区では、港湾をベースにした豊かな景観の形成や、適正な海洋性レクリエーション活動の促進により、市民の親水意識を向上させるとともに、海洋性レクリエーション愛好家の安全確保にも役立つプログラムが求められていた。一方、木更津港は、内航船の停泊など産業活動水域と親水水域が輻輳しており、その棲み分けも課題となった。

#### （2）地域現況の把握・整理

ヒアリング調査により、木更津港吾妻地区では、課題解決のために以下のような取り組みの必要性が明らかになった。

- ① 親水に適したきれいな海づくり（水質改善）、きれいな街づくり（市内の景観整備、クリーンアップ）等への早急な取り組み
- ② 親水人口の底辺拡充（とくに子供たちの親水、盤洲干潟での自然体験学習等の機会の創出）
- ③ 港に人が集まる機会づくり、集まりやすい場所づくり（名物となる「食」のエリア、イベント、アメニティ施設、アクセス道路、栈橋、駐車施設、回遊ルートの構築、海の駅の認知度向上 等）
- ④ 産業活動水域と親水水域の輻輳の解決（内航船停泊地の受け皿の検討） など

#### （3）検討体制の構築

本モデル事業の実施に先立って、『みなと木更津再生構想』（平成16年）が策定されており、地元自治体（県、市）、民間団体（商工会議所、漁業組合等）において、ある程度の問題意識の共有化がはかられていた。

本モデル事業の調査・検討では、地元自治体（県、市）、民間団体（商工会議所、漁業組合等）及び海事関係者、有識者、地元学識経験者からなる「水域活用等促進検討委員会」を組成し、議論を深めた。

#### (4) 関係者間の調整可能な計画の検討

##### (短期的な取り組み)

本地域の場合、地元関係者の意識は、基本的に共通の方向性をもっていた。このため、すでに取り組みられている事項、今すぐにでも着手できるメニューについては、取り組み主体を再確認・明確化することが必要であった。

##### (長期的な取り組み)

メニューの中には、県の港湾計画を変更しなければ取り組み不可能なものがあったが、千葉県では木更津港について平成 20 年度末に港湾計画の改訂を予定していることから、改訂のタイミングをはかって、本モデル事業の場を使って、さまざまな利活用案を地元主導で検討した。

#### (5) 具体的取組みの実施、運営

木更津市では、平成 19 年度より、港湾の整備推進および振興対策を所管する「みなと再生推進課」が新設された。

本モデル事業開始以降、活性化への取り組みに対する意識付けが再確認され、短期的な取り組みメニューの一部が実行に移されつつある。

例 ①親水活動の一環としての内港体験クルーズ

(18 年 8 月、木更津内港活性化促進協議会)

②子供たちの親水を促進する組織として「木更津海洋少年団」の結成(19 年 5 月)



木更津港吾妻地区 位置図



埋立緑地



中の島公園のマリーナ地区

### 3-5 博多港 エコパークゾーン（福岡市港湾局）（平成19年度モデル事業）

博多湾の東部海域に位置するエコパークゾーンは、周囲が陸で囲まれた静穏な海域を活かしてカヌー教室や手漕ぎボート大会が開催されたり、ウェイクボードの練習などに利用されている。また、和白干潟など豊かな自然環境を活かして環境教育が行われるなど、周辺住民や多くの市民から利用される自然と人が共生した空間となっている。

しかし、静穏な海域での多様な利用方法の重複により、動力船の航走波に対する非動力船からの苦情や、近隣住民からの騒音に対する苦情、鳥類の生息環境（干潟など）への影響が懸念されていることから、利用者が共存できる調整方策が求められている。

#### （1）課題の明確化

水域の利用状況に対して様々な問題や苦情などが発生していたが、実際にどのような課題等が生じているのか明確でない状況であった。そのため、その状況や関係者の意見を把握する必要があった。

また、当該水域において、周辺住民や海洋性レクリエーション（動力船）による利用者、自然環境団体など多数の関係者が存在していた。しかし、当該水域の利用について関係者が一堂に会して話し合う機会がこれまでになかった。このような状況を踏まえ、関係者が集まり、水難事故や利用者間のトラブルなどの発生を回避し、当該水域をより魅力ある空間にするため、当該水域における水域利用のあり方やルールづくりについて幅広い観点から検討することとした。

#### （2）検討体制の構築

当該水域を利用する関係者が中心となって、検討体制の構築を行った。検討メンバーの選定にあたっては、利用者の意識を把握し利用方策を検討してその実施に協力してもらうという視点から、

- ①対象水域周辺に居住する地域住民の代表
- ②非動力船利用者（福岡市カヌー協会、福岡市ボート協会）
- ③動力船利用者（福岡県ウェイクボード協会、PW安全協会九州地方本部福岡支部、福岡地区小型船安全協会）
- ④学識経験者
- ⑤市民団体（和白干潟を守る会）
- ⑥その他水域を利用する団体（福岡市漁業協同組合）
- ⑦関係行政機関（福岡海上保安部、九州運輸局、九州地方整備局、福岡市東区役所、福岡市港湾局）

の計16名を検討委員会のメンバーとした。

---

\*PWC（Personal Water Craft）：水上オートバイ。

### (3) 水域等利用計画の検討

#### 1) 水域利用ルールの基本的事項

関係者全員が、当該水域利用にあたっての理念を共有することが重要であり、具体的な計画・利用ルール等を検討するにあたっての基本的事項・優先すべき条件をつぎのように定めた。

- ・自然環境、周辺環境に配慮すること
- ・非動力船と動力船の棲み分け（ゾーニング）を行うこと。
- ・利用者の安全性確保を徹底とすること。
- ・実効性のあるルールにすること

#### 2) 水域利用ルールの策定

前述の「1) 水域利用ルールの基本的事項」をもとに、福岡市及び市民全体の利益を考慮して、各団体・関係者が協議し、水域利用の検討を進めていくこととした。

なお、非動力船と動力船の棲み分け（案）、水域利用のルール（案）については、水域利用者が自ら案を策定し、これをもとに議論を進めた。

##### ① 非動力船と動力船の棲み分け（案）（ゾーニング（案））について

エコパークゾーンを3つのエリアに区分し、動力船・非動力船ごとに利用できる区域、できない区域を設定した。

なお、関係者と協議の上、指定した水域外においても当該水域の利用が行えることとした。具体的には、各団体などが開催するイベントや大会においては、関係者間で協議して利用箇所を決定することとした。

##### ② 水域利用ルールについて

利用ルールとして、自然環境・周辺環境への配慮事項、利用者の安全対策、利用水域を定めた。さらに、実効性のあるルールとするために、関係者間で連絡会議を設置し、情報共有を図るとともに、問題が発生した場合などに協議・調整を行うこととした。

##### ③ ルールの法的拘束力について

策定したルールについては、利用者間の取り決めであるため法的拘束力はない。このことは、利用者のモラル・マナーを頼りに利用調整を図っていくことを意味している。

また、今回定めた水域利用のルールについては、実践してみなければわからない課題があると考えられ、時間とともに課題が明確となってくる可能性があるなど短期間で本取組みを完結させることには限界がある。

そのため、策定したルール水域利用者や市民の善意を信じて実践しながら、連絡会議等を継続的に開催し、その過程で改善していくこととした。なお、平成19年度内に同連絡会議を設置することとしており、平成20年度からルールを実行していく。

### 3) エコパークゾーン水域利用宣言と実践を通じた適切なルールの実現

当該水域の利用ルール検討委員会のメンバーだけが、この地域を利用するわけではない。このため、策定したルールを周知徹底させることが重要である。その一つの手法として検討委員会のメンバーが作成した共同宣言文を公表し、利用者一般に広く周知させていくこととした。

また、完成度の高いルールづくりには長時間を要すると考えられ、また、時間をかけた検討が当該水域利用のルールとして適切なものとなるかどうかは明らかではない。このため、検討合意した内容を宣言文として公表することで一つの区切りを付け、そのルールの実践を通しより完成度の高いルールを検討することとした。

#### エコパークゾーン等水域利用について

##### (1) 利用水域の指定



	和白干潟ゾーン	香住ヶ丘ゾーン	御島ゾーン	100m水路	海の中道ゾーン
手こぎボート	×	×	○	○	×
カヌー	×	×	○	○	×
水上バイク	×	×	×	×	○
ウェイクボード	×	×	×	×	○
その他エンジン付船舶を利用したマリンスポーツ・レジャー	×	×	×	×	○
潮干狩り、水生生物の観察などのマリンスポーツ・レジャー	○	○	○	○	○
水域管理・人命救助・水産資源に関する船舶	○	○	○	○	○

○: 利用可    ×: 利用不可(ただし、関係者の合意があれば利用可)

##### (2) 水域利用のルール

エコパークゾーンの良好な環境を未来に残すため、自然と共生を図り、次の事項を遵守しながら、水域利用を行う。

###### 1. 自然環境、周辺環境への配慮について

- ・水域利用にあたっては、自然環境や周辺環境に配慮し、マナーやルールを守って走行する。
- ・近隣住民等に迷惑になるような早朝・夜間の走行は行わない。
- ・清掃等の環境保全活動に努めることにより、自然環境との共生を図っていく。
- ・「ゴミは出さない、出したら持って帰る」を徹底する。
- ・水域利用にあたっては、周辺道路等への違法駐車は行わない。

###### 2. 利用水域の指定について

- ・エコパークゾーンの自然環境に配慮するため、動力船によるマリンスポーツ・レジャーでの利用は、海の中道大橋より西側の「海の中道ゾーン」に限るものとし、安全性確保の観点から、非動力船によるマリンスポーツ・レジャーでの利用は禁止する。また、潮干狩りや水生生物の観察などのレクリエーション活動も行うことができる。
- ・国指定の鳥獣保護区や和白干潟がある「和白干潟ゾーン」や「香住ヶ丘ゾーン」での利用は、自然環境・住環境に配慮し、潮干狩りや水生生物の観察などのレクリエーション活動を中心とし、マリンスポーツ・レジャーでの利用は禁止する。
- ・「御島ゾーン・100m水路」は、潮干狩りや水生生物の観察などのレクリエーション活動、非動力船によるマリンスポーツ・レジャーでの利用ができるものとし、動力船によるマリンスポーツ・レジャーでの利用を禁止する。  
 ※水域の安全性確保、及び管理上に必要な動力船や、人命救助、水産資源に関して必要な動力船は除く。  
 ※大会などイベント開催時は、指定水域以外での利用を関係者との合意の上、認めるものとする。
- ※その他、やむを得ず通行する場合は、自然環境・周辺環境に配慮し、微速走行に努めるものとする。

###### 3. 安全対策について

- ・飲酒運転を禁止する。
- ・他の水域利用者に危険を及ぼすような危険操縦などの行為は行わない。
- ・ライフジャケットの着用や救命艇の配備などの安全対策を徹底する。
- ・船舶同士の接触回避の場合は、右側走行を遵守する。

###### 4. 連絡会議の設置について

- ・関係者間での情報共有等を図るとともに、ルールが実効性のあるものになるよう協議の場を設けるものとする。

図-5 エコパークゾーンにおけるゾーニング及び水域利用ルール

## エコパークゾーン水域利用宣言

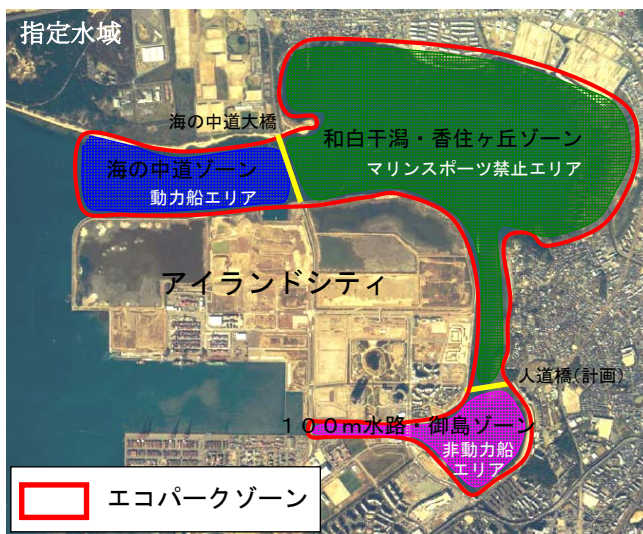
博多湾の東部海域に位置するエコパークゾーンは、世界有数の渡り鳥の飛来地である和白干潟や自然海岸・貴重な海浜植物群落など豊かな自然環境を有しています。

また、この海域では、海とのふれあいの場として、様々なマリンスポーツ・レジャーやレクリエーションなど、市民の憩いの場となっています。

今後、私たちは、このエコパークゾーンの良好な環境を未来に残すため、自然と共生を図り、以下のことを遵守しながら、水域利用を行っていきます。

- 一、私たちは、豊かな自然とのふれあいを大切にします。
- 一、私たちは、水域利用にあたって、自然環境、周辺環境に配慮し、マナーやルールを守ります。
- 一、私たちは、マリンスポーツ・レジャーを通じて、自然の大切さを学び、教えていきます。
- 一、私たちは、指定された水域において、マリンスポーツ・レジャーを楽しみ、それらの普及に努めます。
- 一、私たちは、徹底した安全対策に努めます。
- 一、私たちは、これらのことを他の利用者へ周知・徹底していきます。

平成20年 月 日 エコパークゾーン水域利用検討委員会



九州運輸局  
九州地方整備局  
照葉まちづくり協会  
東区自治組織等連絡協議会  
福岡県ウエイクボード協会  
福岡海上保安部  
福岡市カヌー協会  
福岡市漁業協同組合  
福岡市港湾局  
福岡市東区役所  
福岡市ボート協会  
福岡地区小型船安全協会  
和白干潟を守る会  
PW安全協会九州地方本部福岡支部

(五十音順)

図-6 エコパークゾーン水域利用宣言



### 3-6 大阪港 平林地区(大阪市) (平成19年度モデル事業)

当該地区は輸出入貨物を主体とする物流拠点として重要な役割を果たしてきたが、近年製材での輸入が増え原木輸入が激減したため、貯木場は遊休化している。当該地区は臨海部に面し、まとまった静穏水域を有しているとともに都市部にあり交通アクセスが良いなど立地環境に恵まれていることから、海洋性レクリエーションに適した空間として利用されることを、大阪市をはじめ地域関係者にも期待されているところである。また一般的に水面は公的なものであるが、本水域は陸域を掘削し造成されたものであるため水面に地権が発生している。このような背景により、大阪市、地権者及び地域事業者組合等により利用促進に関する提言等も検討されているなど、新たなマリンレジャーの活動拠点としての利用環境が模索されている。そこで、このような取り組みと提携し積極的に活用推進していくとともに、関係自治体、地域関係者等との協議を行い、マリンレジャーの活動拠点整備を促進させるため、課題の抽出と利用ニーズを把握し、新たな利用環境の提案（モデル事業案）についての検討を行った。

#### (1) 課題の明確化

産業構造や物流形態の変化に伴う土地利用の再編により、住・職・遊の機能が共存する複合空間の整備を目指し、生産機能や港湾機能の高度化をふまえた、業務・商業・居住・文化・レクリエーションなどの機能を高めるための港湾機能の再整備が大阪市を中心に進められている。

マリンレジャーの新たな活動拠点とするためには、当該地域における騒音、安全性、自然環境への影響も懸念されることから、早急に利用者や関係者等のニーズの把握分析と当該地区を取り巻く環境及び問題点を踏まえた利用環境を提案し、市民と地域関係者に親しまれる空間の創造が期待されている。

#### (2) 地域現況の把握・整理

大阪港平林地区は、都心部に隣接し、公共交通機関(地下鉄、バス等)の利用による短時間での移動が可能である。また、貯木場は水門を有し、他の水域及び陸域からのアクセスの制限が容易であり、まとまった静穏水域である。

このような状況により以下の課題が検討委員会において把握された。

- ① 子供、身障者など幅広い対象へのマリンレジャー体験に関するメニューの提供
- ② 水域利用に際してのルール策定による、管理及び運用方策
- ③ マリーナ及び欧州等にみられるフローティングハウス等の設置についての課題
- ④ 自治体、地権者、近隣事業者及び地元住民との調整

#### (3) 検討体制の構築

本モデル事業の実施に先立って、地元自治体(大阪市)、地権者及び近隣事業者による水域活用方策が提案されており、問題意識の共有化が図られていた。

本モデル事業調査・検討では、地元自治体(大阪市)、地権者、近隣事業者、海事関係者、近隣住民代表及び学識経験者からなる「平林水域活用等検討委員会」を組織し、検討を行った。

#### (4) 関係者間の調整可能な計画の検討

##### (短期的な取り組み)

すでに地元関係者間の問題意識はある程度共有されており、当該水域についての細部の現状確認を行い事業化に向けた問題点を明確にする必要があり以下の調査を行った。

- ①親水事業を行うための水質及び騒音による近隣への環境負荷についての調査
- ②水門及び橋梁についての構造的な問題の明確化
- ③水面下など貯木場として活用していたことによる事業化案に対する改修項目の明確化
- ④事業化に向けた経費等の試算

##### (長期的な取り組み)

今回の検討において明らかになった水質改善や動線の確保等の課題について、関係者である地権者、近隣事業者のほか、行政機関を含めて検討を進めることが必要である。

#### (5) 具体的取り組みの実施、運営

今回の検討においては、地権者を中心に、貯木場をマリーナや水上のゲレンデとして活用する地域開発ビジョン構想の点から検討を進めた。今後は、当該地域の公道や水門等の機能をいかに確保するか、プレジャーボート等のマリーナへの動線をいかに確保するか等の課題を含め、担当行政部局が参加し、総合的な検討を実施し構想の実現を進めていくこととなる。

本事業により当該水域を利用した地域活性化への取り組みについての検討が地元事業者を中心になされ、プレジャーボート体験乗船会など短期的な取り組みが実行に移されることとなった。



住之江区平林地区



貯木場全景



水域等利用案