

プレジャーボートの利用改善

－放置艇対策等の総合的な取組み－

（ 案 ）

平成18年3月
国土交通省

(評価書の要旨)

<p>テーマ名</p>	<p>プレジャーボートの利用改善 ー放置艇対策等の総合的な取組みー</p>	<p>担当課 (担当 課長名)</p>	<p>総合政策局環境・海洋課海洋室（海洋室長 馬場崎靖） 河川局水政課（水政課長 高島茂樹） 河川局治水課（治水課長 関克己） 港湾局環境整備計画室（環境整備計画室長 森川雅行） 海事局船用工業課（船用工業課長 和田昌雄） 海事局検査測度課（検査測度課長 澤山健一） 海上保安庁警備救難部刑事課（刑事課長 澤井弘保） 海上保安庁警備救難部環境防災課（環境防災課長 野俣光孝）</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>プレジャーボートを利用した活動がますます盛んになる中、その放置艇による社会的問題が顕在化している。その問題は、他の船舶航行の障害、津波・高潮・洪水時の流水の阻害や艇の流出による被害、油の流出、景観の悪化等、安全・防災・環境面の多岐にわたっており、これらに対し省内複数部局の諸施策による総合的な取組みがなされている。その取組みの効果について、これまでの成果を分析し、今後の取組みの改善を図る。</p>		
<p>対象政策</p>	<p>国土交通省におけるプレジャーボートの放置艇対策とその関連施策を評価対象とする。具体的には、港湾・河川における適切な規制措置の実施と係留・保管施設の整備を両輪とした対策、廃船の不法投棄防止指導・取締りとリサイクル処理の対策、これらの対策に資する小型船舶の登録である。</p>		
<p>政策の目的</p>	<p>評価対象政策の目的は、プレジャーボートの放置や不法投棄を解消し、これらに伴う社会的問題を解決することである。</p>		
<p>評価の視点</p>	<p>施策の実施状況を分析し、以下の点を明らかにして、今後の取組みの改善を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 目的とした成果が適切に達成されているかどうか。 ・ その成果がどのように達成されたか、また、どの程度達成されたか。 ・ 今後、目的や目標をよりよく達成し、効果的・効率的に成果を上げるためには、課題が何であって、改善方策として何が考えられるか。 		
<p>評価手法</p>	<p>施策の実施状況について、量的な指標を選定し、その推移を把握することにより分析する。量的な指標がない場合は、定性的に把握する。また、施行されたばかりの施策で効果がまだはっきりしていない場合は、これまで行ってきた施策のアウトプット（仕事量）をもとにその実施状況を分析する。</p>		
<p>評価結果</p>	<p>(1) 港湾における放置艇対策 プレジャーボートの全国実態調査が平成8年度と14年度に実施されており、それらの結果では、港湾区域における保管艇は5.2万隻から5.4万隻へ増加しているが、放置艇も6.0万隻から7.0万隻へ増加している。係留・保管施設の収容隻数は増加しているが、放置艇の増加のほうが上回っている。その後、放置等禁止区域数と係留・保管施設数を伸ばしており、これらの対策の効果は18年度予定の次</p>		

	<p>回全国実態調査により判断される。</p> <p>(2) 河川における放置艇対策 河川区域における放置艇は平成 8 年度と 14 年度でそれぞれ 4.6 万隻から 4.2 万隻と減少し、保管艇は 1.5 万隻から 2.7 万隻と増加しており、対策の効果が表れていると考えられる。その後も、重点的撤去区域数と暫定係留施設数を伸ばしており、これらの対策の効果は 18 年度予定の次回全国実態調査により判断される。</p> <p>(3) 小型船舶の登録 平成 14 年 4 月 1 日の小型船舶登録法の施行から、17 年 4 月 1 日の現存船の新規登録の猶予期間の終了までの導入期において、新規登録を促進するための措置や登録制度の周知・広報を実施し、17 年 3 月末時点で約 31.5 万隻の小型船舶が登録されている。</p> <p>(4) FRP 船リサイクルシステムの構築 リサイクルシステムについては、平成 12 年度からリサイクルシステムに関する技術開発や制度の検討を行い、その結果を踏まえて、平成 17 年 11 月から西日本 10 県で FRP 船のリサイクルが開始された。今後、平成 19 年度を目途に全国展開を予定している。</p> <p>(5) 廃船不法投棄事犯の防止指導・取締り 廃船の確認数は年により変動しているが、そのうち、指導により適正処理されたもの以外の未処理廃船は最近 4 か年で年々減少してきている。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>評価結果を踏まえ、今後の政策への反映の方向として、以下の項目が挙げられる。</p> <p>(1) 各水域における放置艇対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 適切な規制措置の実施 <ul style="list-style-type: none"> ○ 放置等禁止区域の指定の促進 ○ 水域・陸域にわたる放置等禁止区域の指定 ② 係留・保管能力の一層の向上 <ul style="list-style-type: none"> ○ 暫定・簡易係留施設や陸上保管施設の導入の推進 ○ 係留・保管施設の整備の推進 ③ 係留・保管施設への誘導策の推進 ④ 保管場所確保の義務化の検討 ⑤ 水域管理者における対策への支援策の検討 ⑥ 放置艇対策へのモチベーションの高揚 ⑦ 水域間・関係者間の連携の一層の強化 ⑧ 定期的なプレジャーボート全国実態調査の実施及び放置艇対策の検証 ⑨ 施策の目標の提示 <p>(2) 小型船舶登録制度の着実な運用</p> <p>(3) FRP 船リサイクルシステムの展開</p> <p>(4) 廃船不法投棄事犯の取締り及び廃船撤去の一層の推進</p>
<p>第三者の知見活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者及び利害関係者（ステークホルダー）からそれぞれ個別に意見を聴取（意見の概要は評価書巻末に掲載）。 ・評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。
<p>実施時期</p>	<p>平成 16 年度～平成 17 年度</p>

目 次

第1章	評価の目的、視点等	1
1	評価の目的	1
2	対象政策	1
3	政策の目的	1
4	評価の視点	1
5	評価手法	1
6	第三者の知見活用	2
第2章	プレジャーボート利用の現状	3
1	プレジャーボートの普及状況	3
(1)	プレジャーボートの種類	3
(2)	プレジャーボートの保有隻数	4
2	プレジャーボートの保管状況	5
3	放置艇の問題	7
第3章	プレジャーボート放置艇対策の実施状況	9
1	施策の全体像	9
2	港湾・河川における放置艇対策	10
(1)	港湾における放置艇対策	10
(2)	河川における放置艇対策	15
3	放置艇対策に資する施策	17
(1)	小型船舶の登録	17
4	廃船となる放置艇に対する施策	19
(1)	FRP 船リサイクルシステムの構築	19
(2)	廃船不法投棄事犯の防止指導・取締り	21
5	評価結果	22
(1)	港湾における放置艇対策	22
(2)	河川における放置艇対策	22
(3)	小型船舶の登録	22
(4)	FRP 船リサイクルシステムの構築	22
(5)	廃船不法投棄事犯の防止指導・取締り	22
第4章	今後の課題と政策への反映の方向	23
(1)	各水域における放置艇対策	23
(2)	小型船舶登録制度の着実な運用	25
(3)	FRP 船リサイクルシステムの展開	25
(4)	廃船不法投棄事犯の取締り及び廃船撤去の一層の推進	26
巻末参考資料		27
1	第三者の知見活用	27
(1)	第三者	27
(2)	意見の聴取	27
(3)	主な意見	27

第1章 評価の目的、視点等

1 評価の目的

プレジャーボートを利用した活動がますます盛んになる中、その放置艇による社会的問題が顕在化している。その問題は、他の船舶航行の障害、津波・高潮・洪水時の流水の阻害や艇の流出による被害、油の流出、景観の悪化等、安全・防災・環境面の多岐にわたっており、これらに対し省内複数部局の諸施策による総合的な取組みがなされている。その取組みの効果について、これまでの成果を分析し、今後の取組みの改善を図る。

2 対象政策

国土交通省におけるプレジャーボートの放置艇対策とその関連施策を評価対象とする。具体的には、港湾・河川における適切な規制措置の実施と係留・保管施設の整備を両輪とした対策、廃船の不法投棄防止指導・取締りとリサイクル処理の対策、これらの対策に資する小型船舶の登録である。

3 政策の目的

評価対象政策の目的は、プレジャーボートの放置や不法投棄を解消し、これらに伴う社会的問題を解決することである。

4 評価の視点

施策の実施状況を分析し、以下の点を明らかにして、今後の取組みの改善を図る。

- ・ 目的とした成果が適切に達成されているかどうか。
- ・ その成果がどのように達成されたか、また、どの程度達成されたか。
- ・ 今後、目的や目標をよりよく達成し、効果的・効率的に成果を上げるためには、課題が何であって、改善方策として何が考えられるか。

5 評価手法

施策の実施状況について、量的な指標を選定し、その推移を把握することにより分析する。量的な指標がない場合は、定性的に把握する。また、施行されてから間もない施策で効果がまだはっきりしていない場合は、これまで行ってきた施策のアウトプット（仕事量）をもとに、その実施状況を分析する。

6 第三者の知見活用

評価に際し、第三者の専門的知見からの助言をヒアリングにより得て、評価に取り込む。第三者については、有識者その他の関係者ととも、ステークホルダー（利害関係者）として、港湾・河川管理者、係留保管施設設置・管理者、プレジャーボート製造・利用者等を加える。

（注）

放置艇については、例えば河川における不法係留船には漁船や事業船、過去に港湾業務に供された船舶までが含まれており、これらすべての放置艇が問題を引き起こしているものであるが、本レビューでは、プレジャーボートの利用環境の改善の一環として、プレジャーボートの放置艇に対し実施している施策を対象としている。

第2章 プレジャーボート利用の現状

1 プレジャーボートの普及状況

(1) プレジャーボートの種類

プレジャーボートとは、ヨット、モーターボート、水上オートバイ等の海洋レクリエーションに使用される舟艇の総称である。その価格は、ディンギーヨットの数十万円から大型モーターボートやクルーザーヨットの数千万円まで幅広い。

ヨット : 帆を主な推進装置とする艇

クルーザーヨット …船室あり

ディンギーヨット …船室なし

モーターボート : エンジンを主な推進装置とする艇

大型モーターボート…艇長 7.5m (25ft) 超

小型モーターボート…艇長 7.5m (25ft) 以下

※ 1ft (フィート) ≒ 0.3048m

水上オートバイ : エンジンを主な推進装置とする艇

のうち、操船者の適切な船体バランス調整及びハンドル操作で操船されるオートバイ型の艇

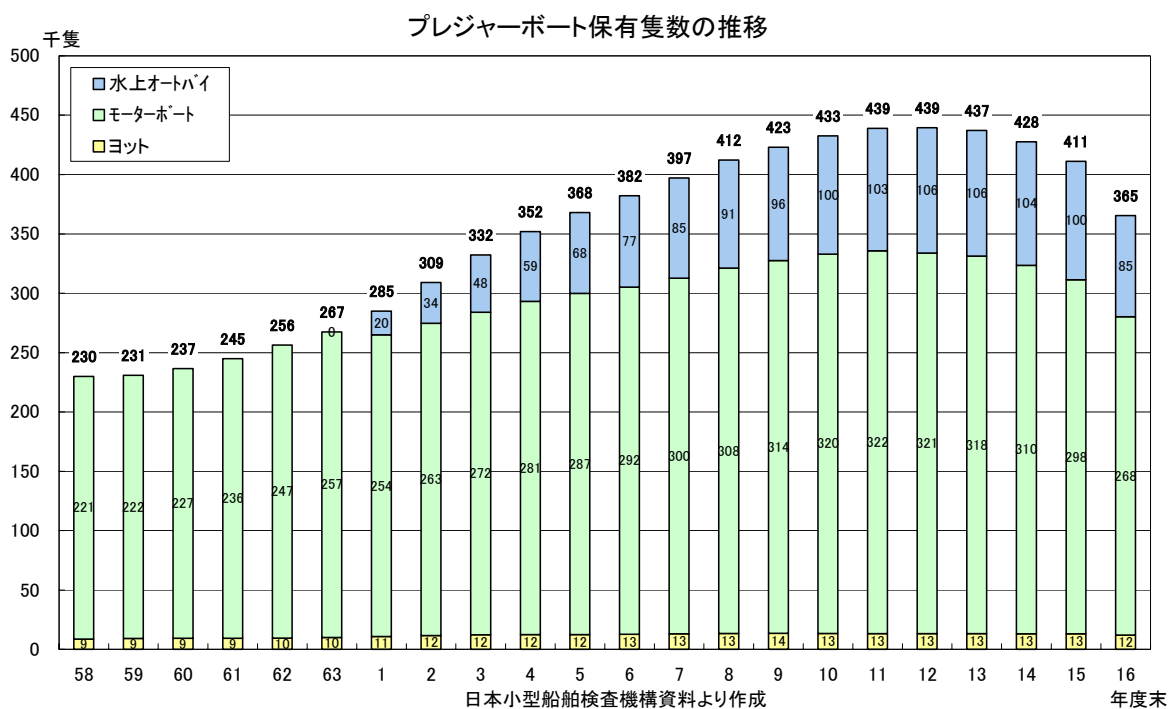


価格 (主な艇長別最低価格の目安、単位 : 万円)

艇種 \ 艇長 (m)	14 (4.3)	17 (5.2)	20 (6.1)	24 (7.3)	25 (7.5)	30 (9.1)	35 (10.7)	40 (12.2)	50 (15.2)
クルーザーヨット				500		1,000		3,000	7,000
ディンギーヨット	90								
大型モーターボート						1,000	3,000	4,000	10,000
小型モーターボート		150	200		400				
水上オートバイ	1人乗り 90~、			2人乗り 100~、		3人乗り 100~			

(2) プレジャーボートの保有隻数

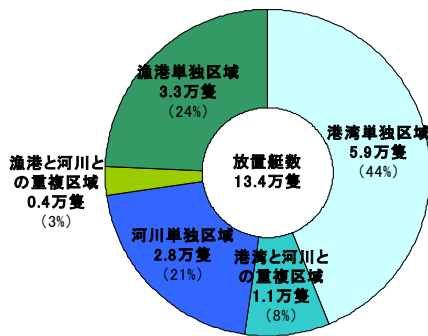
国民のレクリエーション活動に対する関心の高まりを背景に、プレジャーボートを利用した活動がますます盛んになる中で、昭和 60 年以降、手軽で低価格の水上オートバイが急速に普及し、プレジャーボートの保有隻数は年々増加してきたが、平成 12 年以降は減少に転じている。平成 16 年度末現在、モーターボートが 26.8 万隻でプレジャーボート全体の 73%を占め、水上オートバイ 8.5 万隻(23%)、ヨット 1.2 万隻(3%)となっている。



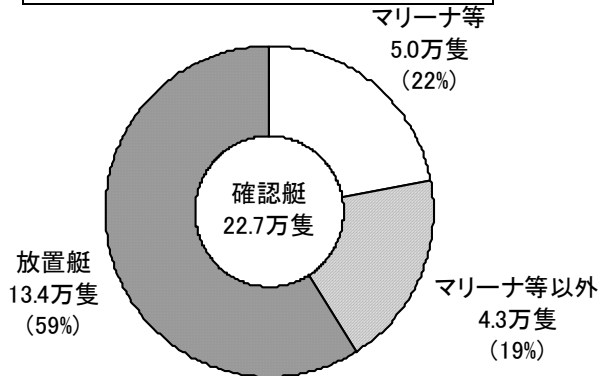
2 プレジャーボートの保管状況

全国のプレジャーボートの実態については、現在の国土交通省港湾局、河川局及び水産庁が合同で平成8年度及び14年度に調査を実施しており、14年度の調査では全国の水際線近傍でプレジャーボート22.7万隻を確認し（確認艇と呼ぶ。）、そのうち放置艇は13.4万隻で確認艇の59%である（水上オートバイは調査に含まれない。）。放置艇を水域別で見ると、港湾区域が7.0万隻（河川との重複区域（河口。1.1万隻）を含む。）と最も多く、河川区域が4.2万隻（港湾、漁港それぞれとの重複区域（1.1万隻、0.4万隻）を含む。）、漁港区域が3.6万隻（河川との重複区域（0.4万隻）を含む。）である。

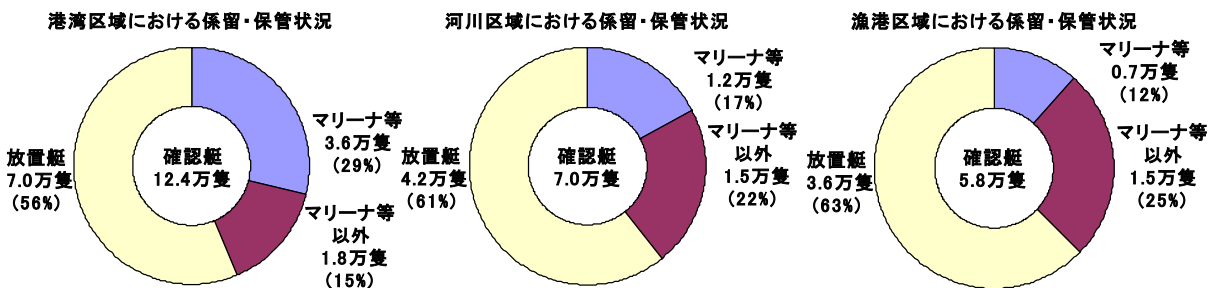
プレジャーボート放置艇の水域別状況



プレジャーボートの係留・保管状況



水域別のプレジャーボート係留・保管状況



※各区域には他の区域との重複区域が含まれるため（港湾区域と漁港区域との重複区域はない。）、各区域の単純合計は確認艇全体の隻数と一致しない。

（以上平成14年度プレジャーボート全国実態調査結果より）

上記調査における用語等は以下のとおりである。

① 保管艇・放置艇の区分

○ 保管艇

各水域において水域管理者が係留・保管を許可している艇。または水際線近傍に設置されている係留・保管施設で水域管理者の許可を必要としない区域の施設において、当該施設の施設管理者が施設の使用を認めている艇。

○ 放置艇

上記保管艇以外のプレジャーボート。

港湾、漁港、河川の公共用水域において継続的に係留等されている船舶のうち、法律、条例等に基づき水域管理者により認められた施設や区域以外の場所に係留等されている船舶（不法係留）。あるいは、水域管理者の認めた施設や区域に係留等されているが、施設使用許可等の手続きを経ずに不正に係留している船舶（無許可係留）。

※上記の平成 14 年度調査では、放置艇に沈船と廃船を含めている。

沈船：水底に着底し、固定的施設と同様に排他独占的かつ継続的に水域を占有している船。（上記調査では、陸上から把握できる範囲）

廃船：所有者が不明で、長期間使用された形跡がなく、破損等により船舶としての使用に耐えないと判断される船。

※調査区域は、港湾区域、河川区域、漁港区域とこれら水域近傍の水面部分と陸上部。

※調査対象のプレジャーボートには、水上オートバイは含まれない。

② 係留保管施設の区分

○ マリーナ等施設

マリーナ（河川マリーナを含む）、フィッシャリーナ、ボートパーク等、プレジャーボート専用の係留保管施設として整備された施設。

○ マリーナ等以外施設

港湾、河川、漁港において既存施設の一部をプレジャーボート用に改修しない状態で、プレジャーボートの係留保管場所として認めている施設（暫定係留施設を含む。）。

3 放置艇の問題

プレジャーボートの放置艇が引き起こす問題として、次の点が指摘されている。

○ 港湾

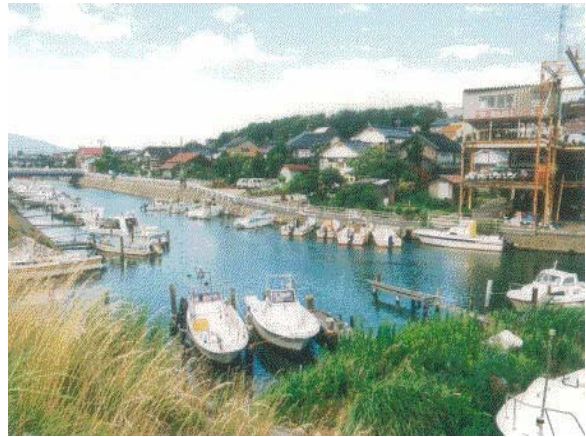
- ・ 無秩序な艇の集積による他の船舶航行の支障
- ・ 津波・高潮時における流水の阻害
- ・ 艇の流出による港湾区域内の施設や他の船舶等の損傷その他の被害の拡大
- ・ 艇の安全管理の不十分さによる起因する事故、漁業操業者とのトラブル
- ・ 景観の悪化
- ・ ゴミ・油の不法投棄・流出等の周辺的生活環境の悪化

○ 河川

- ・ 洪水時の流下阻害
- ・ 係留船への昇降梯子の設置、係留環等の護岸への打込み等による河川護岸の損傷
- ・ 船舶流出による橋梁でのせき止め、橋梁等の施設、護岸等の河川管理施設への衝突や接触による施設損傷
- ・ 河川工事の実施の支障
- ・ 水上交通の航行、河川清掃時や一般公衆の自由使用の妨げ等の河川使用上の支障
- ・ 無秩序な係留による河川景観の悪化
- ・ 沈没、破損等に伴う油流出による水質事故等の生活環境上の支障

(事例1) 鳥取港における問題の例

鳥取港及び隣接した湖山川等に約300隻の放置艇があり、騒音、違法駐車、ゴミ投棄等周辺地域の生活環境の悪化が問題となっていた。



(事例2) 浜名湖における問題の例

平成8年度の調査によれば、浜名湖で確認された9,688隻の内、6,531隻が放置艇であり、プレジャーボート利用者と漁船とのトラブルや沈没船化、ゴミの投棄等が問題となっていた。



(事例3) 太田川における問題の例

平成16年8、9月にたてつづけに広島を襲った台風により、多くの不法係留船が沈没した。

太田川河川事務所が管理する市内派川においては台風15、16、18号で、23隻のプレジャーボート等が沈没し、一部の船から燃料油も流出した。

(中国地方整備局太田川河川事務所ホームページより)



第3章 プレジャーボート放置艇対策の実施状況

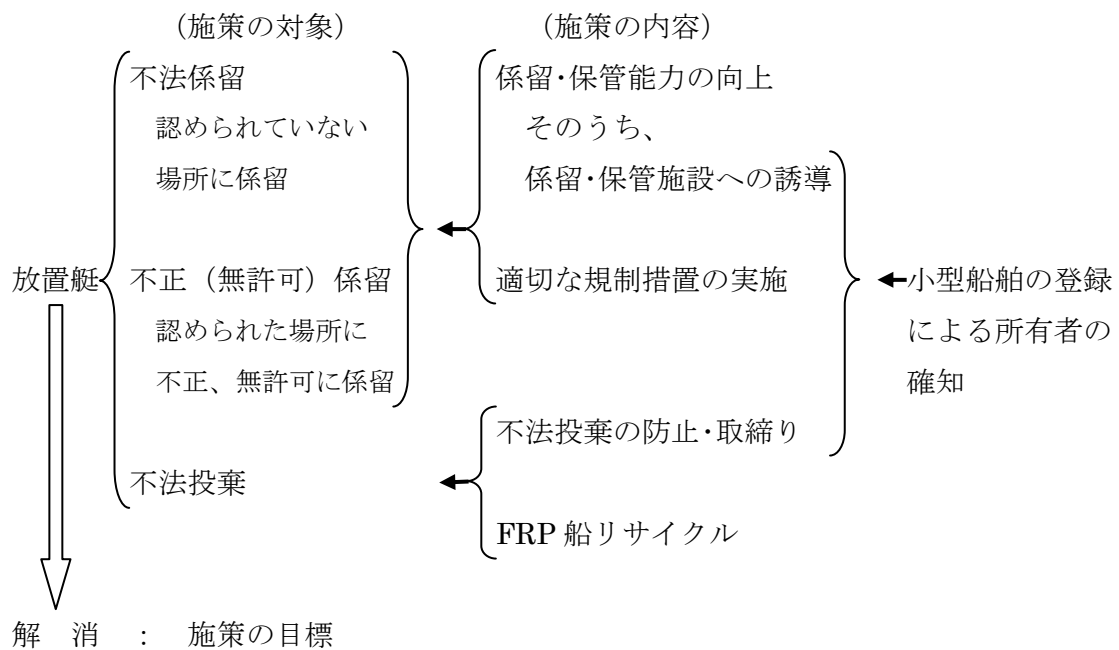
1 施策の全体像

前章で挙げられた放置艇の問題に対し、国土交通省では、港湾・河川において適切な規制措置の実施と係留・保管能力の向上を両輪とした対策を推進しているところである。

また、廃船となる放置艇に対する施策として、廃船不法投棄の防止、小型船舶に多用されるFRP (Fiber Reinforced Plastic: 繊維強化プラスチック) 使用の船舶のリサイクルシステム構築を推進している。

更に、これらの対策に資する施策として、小型船舶所有者を確知し、放置艇の適正な係留・保管施設への誘導や不法投棄の未然防止を行うため、小型船舶の登録を実施している。

以上の諸対策を総合的に実施することにより、放置艇解消に向けた取組みを行っている。



2 港湾・河川における放置艇対策

(1) 港湾における放置艇対策

① 港湾における放置艇対策の推進

水域利用や船舶航行の支障となっているほか、良好な周辺環境や港湾景観の形成、津波・高潮時の被害拡大防止等を図る上で課題となっている放置艇問題を解消するため、港湾において、適正な規制措置と係留・保管能力の向上とを両輪とする対策を推進している。港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率^{*}を平成18年度までに55%まで向上させることを目標としている。

^{*}港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合
初期値は45%（平成8年度）（平成16年度国土交通省政策評価年次報告書より）

○ 適正な規制措置

- ・ 放置等禁止区域の指定：平成12年に港湾法の一部を改正し、港湾区域のうち港湾管理者が指定した一定区域内における船舶の放置等を禁止するとともに、港湾管理者は、自らが撤去・保管した所有者不明の放置艇に対して、その売却、廃棄等の処分を行うことが可能となった。

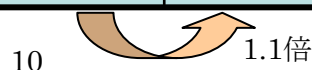
放置等禁止区域の指定状況	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
	77港湾	86港湾	91港湾	108港湾



○ 係留・保管能力の向上

- ・ 放置艇を收容するため、運河、水路等の既存の静穏水域を活用した小型船舶の簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備を推進している。これらの施設は平成16年度には52か所で供用されている。
- ・ 第3セクター・民間マリーナの整備にあたって資金調達を支援している（無利子貸付、低利子貸付）。地方公共団体や第3セクターにより整備されたマリーナは、平成16年度には67か所で供用されている。
- ・ 所要の係留・保管能力を早急に確保することが困難である場合、船舶航行等に支障のない水域を放置艇の係留・保管のための場所として暫定的に活用している（暫定係留施設）。平成14年調査時点で約700か所で運用されている。

保管施設の收容能力	平成8年	平成14年
	48,300隻	53,700隻



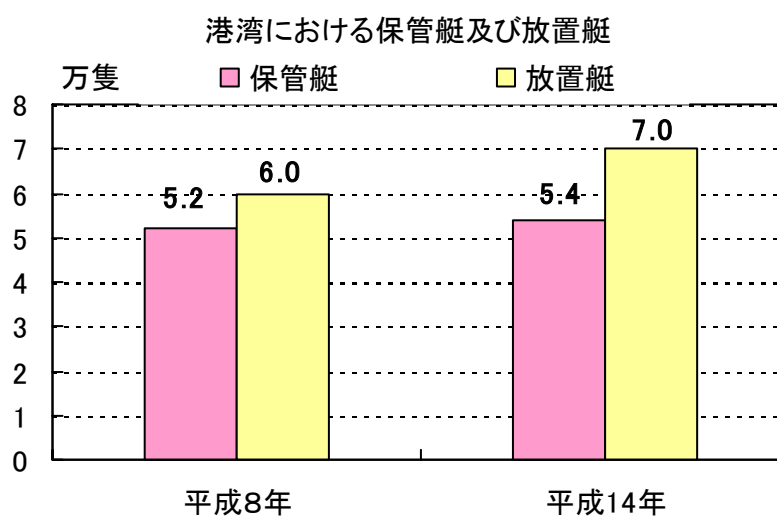
○ 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

港湾において、確認された艇は11.2万隻（平成8年）から12.4万隻（平成14年、以下同様）と増加しており、保管艇は5.2万隻から5.4万隻と増加したが、放置艇も6.0万隻から7.0万隻と増加している（下図及び下表）。

前述のように、港湾内において、放置艇を収容する簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備を推進しているが、向上させた係留・保管能力以上に放置艇が増加しているため、「港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率」は数値目標55%（平成18年）に対し45%（平成8年）から44%（平成14年）とほぼ横這いに推移している。

ただし、ボートパークの整備と放置等禁止区域の指定を併せて実施した港湾の多くにおいて（浜名港、鳥取港等）、適正な係留・保管率が大きく向上しており、施策の効果が確認されている。

前述のとおり、放置等禁止区域の指定による規制措置とボートパーク等の整備による係留・保管能力の向上が進展していることから、適正な係留・保管率の向上が見込まれる。上記の数値目標の達成については、平成18年度予定の次回全国実態調査により判断される。

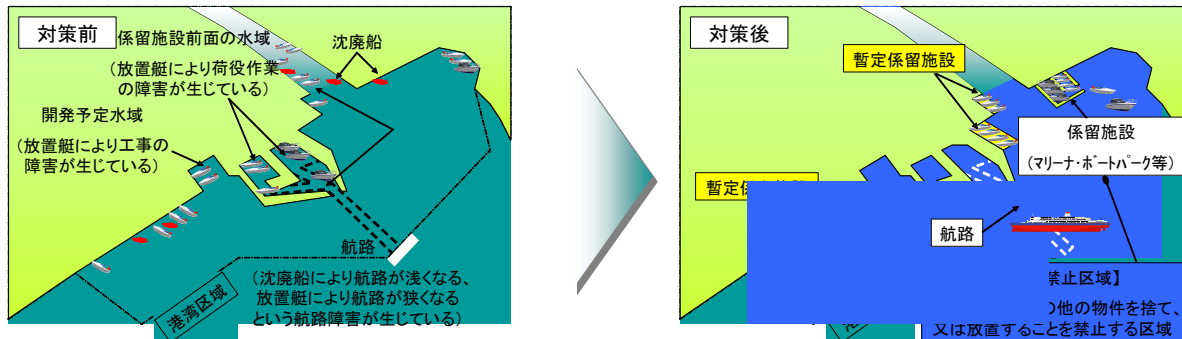


港湾における適正な係留・保管率

	平成8年	平成14年
全国	45%	44%
浜名港の事例	15%	97%
鳥取港の事例	26%	81%

（平成16年度国土交通省政策評価年次報告書より）

放置等禁止区域の指定とボートパーク等の係留施設の整備



- ※ ボートパーク：小型船舶の簡易な収容施設とその近隣に施設利用者向けの駐車場、トイレ等必要最小限の施設を整備することにより、放置艇の収容促進と周辺環境の改善を図るもの。



静穏水域を活用した整備事例（東播磨港）

② プレジャーボート保管場所情報の提供

港湾や漁港にあるプレジャーボートの保管場所の情報を広く利用者に提供するため、保管場所やビジターバース等の所在地、空き状況、使用料等について情報提供する「海覧版～プレジャーボート保管場所情報～」をインターネットサイトに公開している。

特に、係留・保管施設の整備状況とあわせて、プレジャーボートの保管施設の利用状況やビジターの受入の可否、サービス内容等の情報を無料で広く利用者に情報提供することで、プレジャーボートの適正な係留・保管を促進する。

今後、更に掲載情報を充実させ、適正な係留・保管の促進を図っていく。

なお、このサイトは、港湾局、水産庁、(社)日本マリーナ・ビーチ協会及び(社)フィッシャリーナ協会が連携して運営している。

- ・ 掲載情報：施設名、所在地住所、連絡先、施設空き状況、ビジター受入の有無、年間保管料（施設使用料）、レンタルの有無、その他の施設・サービス等

・ 掲載施設数：公共マリーナ	28 箇所
第3セクターマリーナ	20 箇所
民間マリーナ	220 箇所
港湾簡易保管場所	61 箇所
フィッシャリーナ	21 箇所
許可受入漁港	219 箇所
合計	569 箇所

- ・ 年間アクセス数：2～3 万件

「海覧版～プレジャーボート保管場所情報～」の表示例

The image shows two screenshots from the website. The left screenshot is the homepage with a 'Welcome to' message and a search bar. The right screenshot shows the search results for '施設の種類が三セクマリーナ' (Facility type: Three-sector marina). An arrow labeled '施設の検索' (Facility search) points from the search bar to the results page.

施設の検索

施設の種類が三セクマリーナ

施設名	横浜ベイサイドマリーナ
所在地住所	横浜市長谷区台町1番地
管理区分	三セク
連絡先	名称 045-776-7599 電話 045-776-7599 F A X 045-776-7591 メールアドレス info@kohans-hayashi-marina.co.jp
運営能力	水域:1489 艇 陸域: - 合計:1489 艇
空き状況	有 ボート30のレンタル 有
年間保管料	保管:400000 円 陸域: - 【延長5000円/5000円/5000円の年間保管料】
施設サービス内容	レストラン、会館等
ビジター受入	有 ビジター1日料金 -
ビジター利用料の事項等	入港時に携帯で電話をフロントへ入れていただき、(番号帳所を指示します)に窓口からは厳格に営業を立派にいたします。*海コトを記し、右側通行で入港すること。
ホームページ	http://www.yokohama-bayside-marina.co.jp/

<http://www.kairanban21.jp/>

(社)日本マリーナ・ビーチ協会
平成15年情報化月間国土交通大臣表彰を受賞

③ 港湾管理者等に向けた放置艇対策の広報活動

プレジャーボート対策の推進を図るため、(社)日本マリーナ・ビーチ協会(以下、「協会」という。)による「プレジャーボート対策研究会」の開催や、会報「マリーナ&ビーチ」の発刊に対する協力・支援(国土交通省からの講師派遣、寄稿等)を通じて、最新のプレジャーボート対策の情報発信、港湾管理者等への啓発を行っている。

なお、「プレジャーボート対策研究会」は、協会の自主研究として、港湾管理者等を対象にしたプレジャーボート対策に関する全国規模の勉強会である。「マリーナ&ビーチ」は、協会の会報誌として、協会の会員(マリーナの運営者、港湾管理者等)や関係機関・団体に広く配布される。

今後、更にこれら活動への協力・支援を充実させ、プレジャーボート対策の浸透を図る。

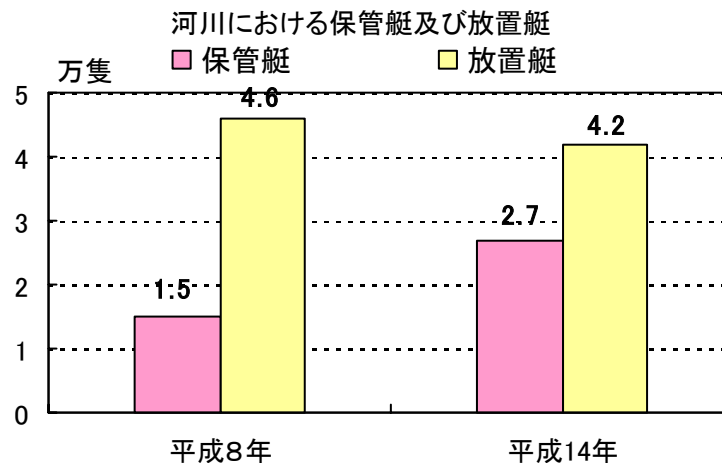
- ・ 「プレジャーボート対策研究会」 年4回程度開催
- ・ 「マリーナ&ビーチ」 年4回発行

(2) 河川における放置艇対策

河川区域内のプレジャーボート等の不法係留船は、洪水の流下の阻害、護岸への係留杭の設置や船舶が流出した場合の河川管理施設等の損傷、河川工事の実施の支障等の治水上の支障のほか、一般公衆の自由使用の妨げ、騒音の発生、景観の阻害等様々な面で河川管理上の支障を引き起こしており、このような状況に対処するため、平成7年度及び9年度の河川法改正により簡易代執行制度が創設された。

不法係留船対策の実効を上げるためには、河川管理上の支障の程度等に応じて、計画的に対策を講じることが必要であり、河川管理者は、河川管理者、地方公共団体、他の公共水域管理者、警察機関等からなる河川水面の利用調整に関する協議会を設置し、当該協議会及び地域住民の意見を聴きつつ、不法係留船対策に係る計画を地域の実態に応じて水系又は主要な河川ごとに策定し、①重点的に強制的な撤去措置を執る必要があると認められる河川の区域（重点的撤去区域）を年次的に設定し、この区域において強制的な撤去措置を実施、②重点的撤去区域以外の河川の区域については、行政指導を中心とした適切な指導を実施、③治水上及び河川環境上支障のない場所については、暫定係留施設を設置し得るものとし、この場合には計画に暫定係留区域を設定する。

暫定係留施設に係留する船舶は恒久的・係留保管施設に收容されるべきものであるため、暫定係留施設の占用期間は概ね10年以内で計画において認められた期間とし、陸上での保管も含め、適法な他の係留・保管場所に收容し、暫定係留施設は段階的に解消していく。



重点的撤去区域の設定と暫定係留施設の設置の状況

	平成12年	平成14年	
重点的撤去区域の設定状況	8河川	21河川	(2.6倍)
	28.0km	79.6km	(2.8倍)
暫定係留施設の設置状況	2河川	9河川	(4.5倍)
	15施設	139施設	(9.3倍)

河川において、確認された艇は 6.1 万隻（平成 8 年）から 7.0 万隻（平成 14 年、以下同様）と増加する中、保管艇は 1.5 万隻から 2.7 万隻と増加し、放置艇は 4.6 万隻から 4.2 万隻と減少している（左図及び上表）。

（河川マリーナの例）

マリーナ上越

河川	一級河川保倉川左岸 0.6～1.0km
位置	新潟県上越市新田地先
規模	350 隻収容



（平成 10 年度～14 年度、国・上越市・民間共同事業。
北陸地方整備局高田河川国道事務所ホームページより）

3 放置艇対策に資する施策

(1) 小型船舶の登録

① 小型船舶の登録等に関する法律の制定及び運用

総トン数 20 トン未満の小型船舶（漁船等を除く。以下「小型船舶」という。）は、国民の間で広く普及してきた。小型船舶の取引が急速に拡大していく一方で、所有権を公証する登録制度が存在しないため、多重売買、信用販売（ローン販売）における支払い期間中の不当な転売といった所有権に関するトラブル等の問題が生じていた。このため、小型船舶の所有者、製造者及び販売者から、小型船舶の所有権の公証を行い、その財産保護を図るための登録制度の導入が強く求められていた。

一方、放置艇（不法係留又は不法投棄されている小型船舶）の増加が大きな社会的問題となってきており、放置艇の適正な保管場所への誘導を行うための所有者の確知や、小型船舶の廃棄状況を把握・管理し、不法投棄を未然に防止するための手段としての登録制度の早急な導入が求められていた。

このような小型船舶に係る諸問題を解決するため、小型船舶の所有権の公証のための制度を定めることにより、小型船舶の所有者の利便性の向上を図り、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した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。）が平成 13 年 6 月に制定され、平成 13 年 7 月 4 日に公布、平成 14 年 4 月 1 日から施行された。

小型船舶の登録測度事務（一部事務を除く。）については、船舶安全法の規定に基づく総トン数 20 トン未満の船舶の安全検査を国に代わり実施している法人で、同法の規定に基づき国土交通大臣より設立認可されている認可法人（国の出資がない民間法人）である日本小型船舶検査機構（以下「機構」という。）に国の代行機関として行うこととなった。機構が小型船舶の登録測度事務を行うことにより、小型船舶の安全検査と登録・測度のワンストップ化が図られ、所有者の負担が軽減されるとともに、行政事務の効率化が図られている。

平成 17 年 3 月末時点で約 31.5 万隻、同年 11 月末時点で約 34 万隻の小型船舶が登録されている。これにより、港湾や河川において、放置艇の所有者の確知が容易になり、行政効率が向上するとともに、所有者不明の場合の簡易代執行に比べ、保管・廃棄費用等の行政コストを削減できることが見込まれる。

② 小型船舶登録制度に関する周知・広報及び現存船の小型船舶登録への円滑な促進

小型船舶登録法は、小型船舶の所有権を公証するための登録に関する制度等を定めるとともに、登録を受けなければ、当該小型船舶を航行の用に供することができないと規定している。

このため、現存船（小型船舶登録法の施行の際現に航行の用に供している小型船舶。以下同じ。）の所有者及び新たに小型船舶の所有者となる者並びに小型船舶の製造者、販売者及び関係事業者等に対して、登録の意義、登録の効果等小型船舶登録制度を正しく認識してもらうこと等を目的とした説明会及び周知・広報を行った。

また、現存船の新規登録については、円滑かつ合理的な登録を促すため、船舶の種類ごとに、次のような猶予期間を設けた。

- 検査対象船舶

- 法施行日以後最初に行われる定期検査等が開始される日又は法施行日から3年を経過した日のいずれか早い日

- 検査対象外船舶

- 法施行日から3年を経過した日

小型船舶登録法の施行日（平成14年4月1日）前から新規登録の猶予期間終了日（平成17年4月1日）までの間、全国の地方運輸局等において、現存船の所有者及び新たに小型船舶の所有者となる者並びに小型船舶の製造者、販売者及び関係事業者等を対象に、登録の意義、登録の効果等小型船舶登録制度を正しく認識してもらうとともに、現存船の新規登録を受けなければならない時期等について正しく理解してもらうための説明会を開催した。加えて、現存船の所有者に対しては、定期検査等の受検案内に際し、小型船舶登録制度に関するリーフレット等を配布する等周知・広報を行った。

また、地方運輸局等、各都道府県、各都道府県警察本部、日本小型船舶検査機構支部、マリーナ及び販売店等において、小型船舶登録制度及び小型船舶登録への注意を喚起するポスターの掲示やパンフレットの備置き等を行い、現存船の船舶所有者をはじめとし、小型船舶の関係者及び関係事業者等に対し、小型船舶登録への注意喚起を図った。

今後も、未登録の現存船の所有者及び新たに小型船舶の所有者となる者等に対する小型船舶登録制度に関する周知・広報を引き続き実施し、小型船舶登録制度の浸透に努める。

4 廃船となる放置艇に対する施策

(1) FRP 船リサイクルシステムの構築

FRP (Fiber Reinforced Plastics : 繊維強化プラスチック) は、ガラス繊維とプラスチックを交互に重ねて成型した材料で、軽くて強く、加工しやすいという特性があり、小型船舶の 9 割程度が FRP 製である。この FRP 船の製品特性 (大型かつ高強度で破砕困難、全国に広く薄く分布、耐用年数が約 30 年と長期など) から、市町村単位での処理は困難であり、以下のような社会問題となっている。

- ・ 廃船処理ルートが未確立。

(産廃業者で処理する場合、全長 7m 未満で約 20 万円と高額)

- ・ FRP 船の不法投棄・放置船が多数。

(不法投棄船約 1,200 隻 (平成 16 年)、放置船 13.4 万隻 (平成 14 年))

このため、早期に FRP 船の廃船処理スキームを確立し、ユーザーに適切な廃船手段を提供することで、不法投棄・放置船を防止することが政策課題となっていた。

FRP 船リサイクルシステムの構築に関しては、以下のとおり実施してきた。

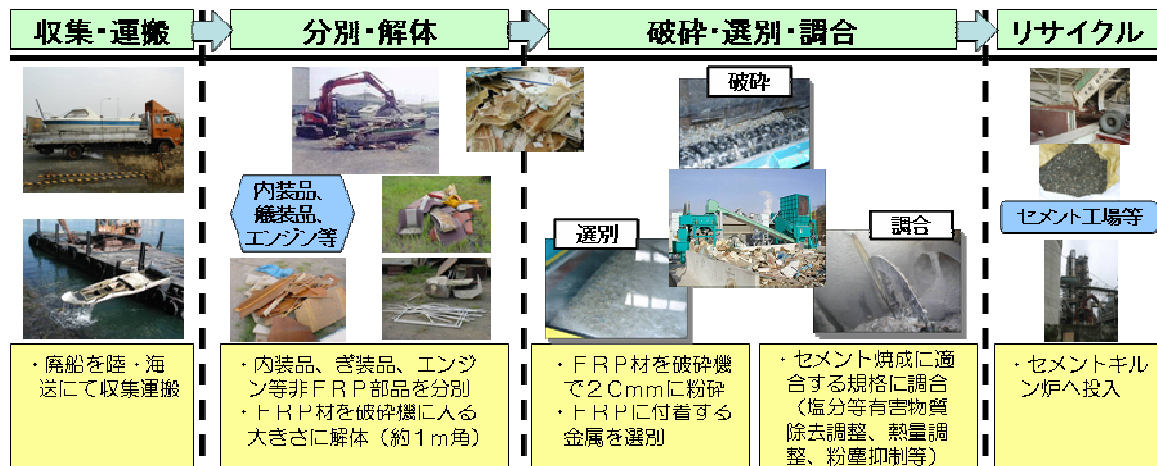
平成 12～15 年度	国土交通省は、FRP 船のリサイクル技術の検討の結果、FRP 船を破砕し、セメントの原燃料としてリサイクルする技術を確立。
平成 16 年度～	国土交通省は、FRP 船リサイクルシステムの検討や、(社)日本舟艇工業会のシステム構築に向けた取り組みを支援。
平成 17 年 9 月 8 日	環境省が広域的処理に係る特例対象の一般廃棄物に「廃 FRP 船」を追加。
平成 17 年 11 月 29 日	環境省が (社) 日本舟艇工業会の FRP 船の広域処理を認定 (西日本 10 県 (※))。 (社) 日本舟艇工業会がリサイクルシステムの運用を開始。
平成 19 年度を目処に、	全国展開の予定。

※ 廃棄物処理法に基づく広域認定制度: 製造事業者等が自ら処理を行うことにより、適正な処理が確保されるものについて環境大臣が認定し、この者について廃棄物処理に関する地方公共団体ごとの許可を不要とする特例制度。これまで、廃パーソナルコンピュータ、廃二輪自動車等が同制度の対象品目として指定されている。
西日本 10 県: 岡山県、広島県、山口県、香川県、愛媛県、福岡県、大分県、佐賀県、長崎県、熊本県

以上のような適正な廃船処理スキームとなる「FRP 船リサイクルシステム」の開始に合わせ、リサイクル対象地域において、国土交通省、海上保安庁、地方公共団体等の関係者が一致協力してユーザーへの放置防止に係る周知啓発等を行っている。

なお、リサイクルシステムでの6~7mのオープンボートの処理費用は約5.5万円である。

FRP船のリサイクルの工程



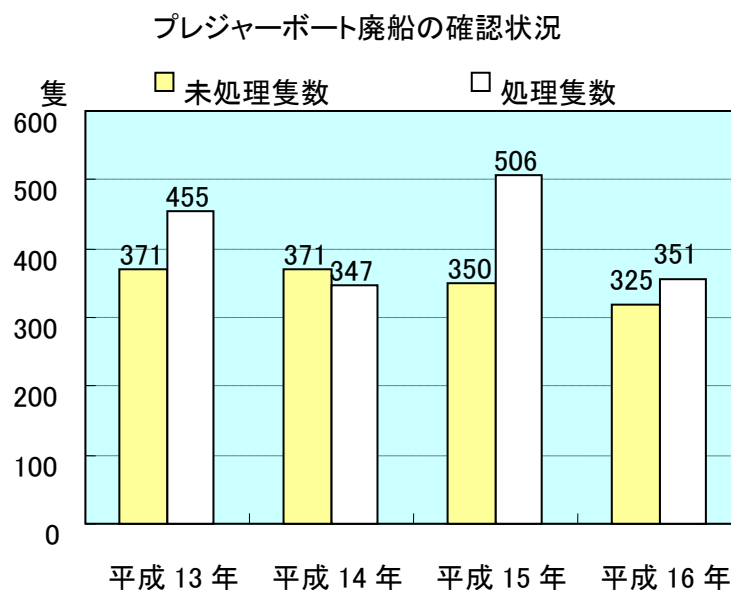
※炉に投入されたFRP破材は、セメントの原料(ガラス部分)としてリサイクル
セメント焼成の燃料(プラスチック部分)

(2) 廃船不法投棄事犯の防止指導・取締り

海上保安庁では、プレジャーボートのみならず海洋に投棄された廃船を適正処理させるため、廃船の投棄者に対し、防止指導・取締りを実施している。

- ・ 海洋環境保全のため毎年 2 回設けている海洋環境保全推進週間及び海上環境事犯一斉取締りの期間を中心に、廃船不法投棄事犯についての指導・取締りを実施している。
- ・ 沿岸調査等で確認した廃船については、廃船指導票（※）を貼付するとともに、小型船舶の登録制度等を活用して所有者を割出し、適正処理を指導している。また、故意に船名を消したり、船舶検査済票を剥がしたりした悪質な廃船の投棄者に対しては、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律に基づき取締りを行っている。
- ・ 平成 16 年に確認している廃船の隻数は 1,245 隻（うちプレジャーボート廃船は 676 隻）であり、このうち廃船指導票の貼付等による適正処理指導で 635 隻（同 351 隻）が適正処理された。
- ・ 「廃船不法投棄事犯の防止指導・取締り」については、廃船不法投棄調査の効率的な実施、情報収集の強化、関係自治体等との連携強化、海上環境事犯一斉取締りの実施、原状回復に向けた指導等により、廃船不法投棄事犯の取締り及び廃船の撤去を推進し、不法投棄された廃船隻数の減少を目指す。最終的（長期的）には、当該隻数を限りなくゼロに近づけることを目指す。

※ 不要となった船舶の早期適正処理を指導する内容等を記載したステッカー。不法投棄船舶に貼付し、原因者による自主的かつ円滑な処理を促す。



5 評価結果

(1) 港湾における放置艇対策

プレジャーボートの全国実態調査が平成 8 年度と 14 年度に実施されており、それらの結果では、港湾区域における保管艇は 5.2 万隻から 5.4 万隻へ増加しているが、放置艇も 6.0 万隻から 7.0 万隻へ増加している。係留・保管施設の収容隻数は増加しているが、放置艇の増加のほうが上回っている。その後、放置等禁止区域数と係留・保管施設数を伸ばしており、これらの対策の効果は 18 年度予定の次回全国実態調査により判断される。

(2) 河川における放置艇対策

河川区域における放置艇は平成 8 年度と 14 年度でそれぞれ 4.6 万隻から 4.2 万隻と減少し、保管艇は 1.5 万隻から 2.7 万隻と増加しており、対策の効果が表れていると考えられる。その後も、重点的撤去区域数と暫定係留施設数を伸ばしており、これらの対策の効果は 18 年度予定の次回全国実態調査により判断される。

(3) 小型船舶の登録

平成 14 年 4 月 1 日の小型船舶登録法の施行から、17 年 4 月 1 日の現存船の新規登録の猶予期間の終了までの導入期において、新規登録を促進するための措置や登録制度の周知・広報を実施し、17 年 3 月末時点で約 31.5 万隻の小型船舶が登録されている。

(4) FRP 船リサイクルシステムの構築

リサイクルシステムについては、平成 12 年度からリサイクルシステムに関する技術開発や制度の検討を行い、その結果を踏まえて、平成 17 年 11 月から西日本 10 県で FRP 船のリサイクルが開始された。今後、平成 19 年度を目途に全国展開を予定している。

(5) 廃船不法投棄事犯の防止指導・取締り

廃船の確認数は年により変動しているが、そのうち、指導により適正処理されたもの以外の未処理廃船は最近 4 か年で年々減少してきている。

第4章 今後の課題と政策への反映の方向

前章で述べられたように、プレジャーボートの放置艇に対する諸施策が進められているが、放置艇の顕著な解消には至っておらず、今後一層の施策の推進が必要である。

今回の評価を通じて把握された課題とそれを踏まえた今後の政策への反映の方向は以下のとおりである。

(1) 各水域における放置艇対策

① 適切な規制措置の実施

○ 放置等禁止区域の指定の促進

港湾においては、浜名港や鳥取港の事例のように、係留・保管施設を整備したうえで、放置等禁止区域等の規制措置を実施することが有効であり、これを全国的に展開していくことが必要である。そのため、係留・保管に必要な水域や施設の確保と併せて、放置等禁止区域の指定を一層促進することが必要である。

○ 水域・陸域にわたる放置等禁止区域の指定

港湾において、陸域の船舶等の放置物件は、津波等の災害時の流出による被害拡大の恐れがあるほか、港湾の保安対策の強化を図るにあたって監視の妨げとなるという懸念がある。また、景観の観点からも、無秩序に存在する放置艇等の対策が必要である。このことから、船舶や自動車等の放置物件を対象とする放置等禁止区域を水域のみならず臨港地区等の陸域においても指定可能とするよう制度化することが必要である。

② 係留・保管能力の一層の向上

○ 暫定・簡易係留施設や陸上保管施設の導入の推進

港湾においては、恒久的な係留・保管施設の整備には多くの費用と時間がかかるが、放置艇とそれに伴う諸問題の早期解消のためには、暫定・簡易係留施設など、費用と時間をかけずに係留・保管場所を確保することが必要である。このため、貯木場等の遊休静穏水域、船舶航行等に支障のない水域等を活用した暫定係留施設、既存の港湾施設（係留施設）の活用が重要である。また、利用可能な水域が限られるため、陸上保管施設の安価な整備を促進する方策が必要である。

○ 係留・保管施設の整備の推進

河川においては、本来、船舶に係留するところではなく、河川法に基づく河川管理者による許可制となっており、平成10年2月12日付河川局長通知により、不法係留船対策のため、恒久的係留・保管施設へ収容するまでの間、暫定係留施設を整備し、収容していくこととしている。このことから、他の水域や陸域への係留・保管を進めつつ、暫定係留施設の整備について、河川の特性を踏まえつつ、進めていくことが必要である。

③ 係留・保管施設への誘導策の推進

係留・保管施設の整備と同時にそれらへの放置艇の誘導を図るため、施設の利便性の向上を図るとともに、関係者との連携を強化して保管場所情報を一層充実させ、発信していくことが必要である。更に、漁港の所在地、利用調整水域等、係留・保管施設を利用するうえで参考となるような関連情報の提供の充実化も必要である。

④ 保管場所確保の義務化の検討

放置艇問題を抜本的に解消するためには、保管場所の確保を義務化することが考えられることから、保管場所の証明の方法等、困難な課題があるものの、係留・保管能力の一層の向上と同時に、将来的な導入の可能性について今後も検討していくことが必要である。

⑤ 水域管理者における対策への支援策の検討

水域管理者による放置艇の処理に際し、所有者不明の放置艇の処理費用を業界団体が一部負担する等、水域管理者の負担を軽減する方策について検討が必要である。

更に、水域管理者が船舶の登録事項のデータを利用しやすくする仕組みについて検討が必要である。

⑥ 放置艇対策へのモチベーションの高揚

放置艇対策の関係者のモチベーションが上がらないという現状を打破するため、放置艇といういわば負の遺産の処理としてとらえるのではなく、プレジャーボートの利用を適正化したうえでそれを活用して地域振興を図るといった関係者のモチベーションが高揚するような施策の展開が必要である。例えば、マリーナ、ボートパーク等のプレジャーボート収容施設を核として、景観を向上させ、一般市民の親水の間を提供し、併せて駐車場等諸施設の整備、特産品販売・飲食店等の誘致等により、地域振興の拠点化を図

ることも一策である。このような施策により、プレジャーボートに係る市民の理解の向上を図ることも重要である。

⑦ 水域間・関係者間の連携の一層の強化

各水域管理者、国の出先機関、その他関係者に同じ水準の問題意識を持たせながら、連携を一層強化し、以上の諸対策を推進させることが必要である。このため、既存の関係者の枠組みを一層活性化し、地域の実情に即した取組みのための連携体制を強化することが必要である。

⑧ 定期的なプレジャーボート全国実態調査の実施及び放置艇対策の検証

国土交通省港湾局、河川局及び水産庁合同のプレジャーボート全国実態調査は、平成8年度と14年度に実施されているが、今後はこれを定期的の実施してそのデータを充実させることとし、それらを踏まえて放置艇対策を検証していくことが必要である。

⑨ 施策の目標の提示

放置艇対策の目標については、河川や地域の実態により、全国一律の目標設定が困難な場合があるものの、中長期的には放置艇を解消することである。各施策において、長期的なビジョンのもとに、具体的な目標を提示し、施策の進捗状況を客観的に把握することが必要である。

(2) 小型船舶登録制度の着実な運用

引き続き、登録の徹底を図るとともに、放置艇対策等における所有者の確知が円滑に行われるようにしていくことが必要である。

(3) FRP 船リサイクルシステムの展開

リサイクルシステムについて、今後の全国展開の円滑な推進を図っていくことが必要である。特に、リサイクルコストの更なる低減に向けた検討、取組みの推進が必要である。併せて、リサイクルシステムの利用を定着させ、拡大させるための取組みを一層推進することが必要である。

(4) 廃船不法投棄事犯の取締り及び廃船撤去の一層の推進

関係部局・機関が連携して不法投棄防止キャンペーン、適正処理の指導強化等のより効果的な FRP 船不法投棄の未然防止策を推進することが必要である。

また、引き続き、廃船不法投棄調査の効率的な実施、情報収集の強化、関係自治体等との連携強化、海上環境事犯一斉取締りの実施、原状回復に向けた指導等により、廃船不法投棄事犯の取締り及び廃船の撤去を推進することが必要である。

更に、小型船舶の免許の講習の際、プレジャーボート利用に係る倫理・マナーや放置艇の問題に関する講習を充実させ、プレジャーボートの適正な利用に向けた利用者の意識の向上を図ることが必要である。

巻末参考資料

1 第三者の知見活用

(1) 第三者

(分野)	(第三者)
学識経験者	近藤 健雄 日本大学理工学部教授 宮村 忠 関東学院大学工学部教授
港湾・河川管理者	大津 光孝 静岡県土木部港湾総室長 今井 雄二 神奈川県県土整備部河川課長
マリーナ関係者	中井 清 (社)日本マリーナ・ビーチ協会理事
プレジャーボート製造・ リサイクル等関係者	小林 修 (社)日本舟艇工業会専務理事
小型船舶登録関係者	吉海浩一郎 日本小型船舶検査機構業務部長

(2) 意見の聴取

第三者として上記(1)の学識経験者及び利害関係者(ステークホルダー)からそれぞれ個別に評価書案への御意見を拝聴した(平成18年2月)。

(3) 主な意見

- これまでの施策は評価できる。
ただし、「誰のために」という観点で抜けているものがある。これまでの施策は港湾や河川の管理者側の立場で明確に打ち出しており、管理の必然性をうたっているもの。市民の観点が抜けている。以前、千葉県や神奈川県で不法係留船に関する調査を行っており、数年前に千葉県で不法係留船への給油中の爆発事故があったが、これらの船により油漏れ、騒音等が発生している。住民が市に苦情を言っても、市は港湾管理者ではないので何かできるわけではなく、どこに苦情を言えばよいかわからない状況であり、不安を感じている。係留船に入り込めるので、子供が遊んでいて転落したら危険であるし、不法滞在外国人等が住みつくおそれや、テロ対策、保安上の問題もある。適正に係留されていれば、係留施設の運営者や船の持ち主がはっきりしており、住民が安心できる。このような住民の観点からの施策が必要。
- 景観の問題も大きいと考える。船が秩序立って係留され、港らしい景観があると、港の価値の向上や港湾整備上のメリットが期待でき、社会的な意義が大きい。景観に

については、安全・安心とともに、数値目標を立てにくいものであるが、重要なファクターであると考える。

- ・ ユーザーの立場では、どこに係留できるかがわかりやすいとよい。どこが不法に係留場所で、どこに係留できる場所なのか、そこに船を置くにはどうすればよいのか、初めて船を持つときにどのようなことをするのか等をどこに聞けばよいのかがわかりにくい。県等からの情報発信が少なく、また、インターネット上で探してもなかなかたどり着かない。
- ・ 水域利用に関して、漁港の所在地、漁業との水域の利用調整等の情報が参照しやすいとよい。マリーナでは漁業者と話し合いを持っていて情報があるが、ボートパークはそうではない。
- ・ 不法係留船の撤去措置等は、一港湾管理者が実施しても船が区域外に移動するだけなので、隣接する港湾等の管理者の連携が不可欠であるが、そのための連絡協議会の活動が聞こえてこない。
- ・ 阪神・淡路大震災のときのプレジャーボートによる初期活動（発災後 5 日間程度）を調べると、のべ 700 隻程度が救助、物資輸送、人の移動等に当たった。このように、防災活動へのプレジャーボートの活用は有効であり、その拠点となるボートパーク等や河川を含めた防災ネットワークの構築を行ってはどうか。これにより、イメージのよくない不法係留船対策としてのボートパーク等のイメージアップと社会認知度の向上を図るとともに、水域管理者による積極的な取組みの意識の向上を図ることができる。
- ・ リオデジャネイロのマリーナは景観としても極めて優れており、ガソリンスタンドや水道等のインフラが充実し、グレードも高い。
- ・ 我が国の河川は、管理の側面が強く、船に係留しにくい。物流、観光、娯楽等、使ったほうがよいのではないか。港湾は利用が自由であるが、河川もそうなるとういのではないか。
- ・ 船に係留にお金がかからないとよい。地元料金が高い施設しかないとか、料金の問題がある。
- ・ 色々な面で利用しやすいマリーナが必要。街の中心部にあるとよい。アクセスが悪いようではいけない。
- ・ 免許の講習の際に、プレジャーボート利用に係る倫理・マナーや放置艇の問題の講習があるとよい。
- ・ (河川における放置艇対策)

河川の河口部など港湾区域と河川区域の重複区域において、河川管理者との調整が不可欠であるが、河川管理者は現実存在する船舶をどのように収容するかという視点ではなく、不法係留船として強制的撤去の対象と捉えている。港湾における放置艇対策では、「適正な規制措置と係留・保管能力の向上とを両輪とする対策を推進」してお

り、河川等においても、保管能力の向上を積極的に図る施策の推進が望まれる。

- ・（小型船舶の登録等に関する法律の制定及び運用）

放置艇対策を進めるに当たり、船舶の所有者の把握が困難なケースが多く、このたびの登録制度の導入により、所有者の把握がスムーズになるなど、実務面でも大きな効果が出ている。

しかしながら、国の機関は登録情報の入手が無料であるのに対し、自治体は有料であるのは、制度を有効活用する上での障害となっている。この制度は、「放置艇の適正な保管場所への誘導を行うための所有者の確知や、小型船舶の廃棄状況を把握・管理し、不法投棄を未然に防止するための手段として」導入が求められていたものであり、同じ放置艇対策という行政課題を解決するのに、国と地方で利用料に差があるのは課題である。国、地方双方の行政事務の効率化に貢献し、積極的に放置艇対策が推進できるよう、国地方ともにより利用しやすい制度とすべきである。

- ・（「評価結果」全般について）

数値の推移等は書かれているが、数値目標が定められていないこともあり、それに対する評価が必ずしも記載されていないので、第三者にとって「評価結果」として判断するのが難しい。具体的には、以下の通り。

- ・ 港湾における放置艇対策

放置艇隻数の推移だけでは評価は難しい。また、108 港湾で放置等禁止区域の指定、52 箇所では簡易な係留・保管施設が供用されているというだけでは、対策が大きく進んでいるのか、まだ不十分なのか評価が難しい。

- ・ 河川における放置艇対策

放置艇の数が実際減って、保管艇が増えているというだけで、「対策が着々と進んでいる。」と評価できるのか、必ずしもはっきりしない。

- ・（係留・保管能力の一層の向上）

「係留・保管施設の整備には多くの費用と時間がかかるが、放置艇とそれに伴う諸問題の早期解消のためには、費用と時間をかけずに係留・保管場所を確保することが必要である。」と書くのは、表現としてわかりにくい。「恒久的な係留・保管施設の整備には多くの費用と時間がかかるが、放置艇とそれに伴う諸問題の早期解消のためには、暫定・簡易係留施設など、費用と時間をかけずに係留・保管場所を確保することが必要である。」などとすべきではないか。

また、「陸上保管施設の安価な整備を促進する方策が必要」とあるが、整備が安価でも利用者の負担が大きいと利用されないのでは、施設整備だけでなく、利用のしやすさや利用者の負担も十分考慮した適切な対策を進める必要がある。

- ・（保管場所確保の義務化の検討）

これまで、船舶は港湾・河川等に自由に係留されてきた経緯があり、この時間的な重みが放置艇対策を進める大きな阻害要因になっている。船舶係留者には、自分たちの

係留について、いわば漁業権や地役権のような一種の権利のようなものという認識がある。したがって、放置艇対策は、これに対抗するものであり、対応にはかなりのエネルギーと時間を要し、港湾管理者は大変な苦勞を抱えている。

保管場所の義務付けには、保管場所の確保とのバランスという課題があることは承知しているが、放置艇の数が増加している現状から鑑みて、「係留・保管施設を十分に確保する必要がある」ことを前提にしては、制度の創設に相当な年月を要する。

放置艇対策は、係留施設を整備すれば進むものではなく、船舶所有者、漁業者、近隣マリーナ等関係者との調整が必要であり、港湾管理者にとって、これら互いに相容れない主張をする関係者たちの調整を図ることが最も大変な業務となっている。

放置艇が引き起こす社会問題は、今なお顕在化していることから、収容能力の向上に資する施策の推進とともに、一刻も早い艇庫証明のような保管場所の義務化の制度創設を望む。

- ・ 河川管理上支障となる不法係留船には、プレジャーボートに限らず、漁船や過去に港湾業務に供された船舶まで含まれている。

したがって、問題を引き起こしている船舶はプレジャーボートのみではないことを評価書の冒頭において示すべきである。

- ・ 小型船舶の登録等に関する法律の制定及び運用について、放置艇の所有者の確知が簡易代執行に比べて保管・廃棄費用等の行政コストの削減につながるという記述が見られるが、所有者のなかには自主撤去に応じない者も多く、行政代執行を実施せざるを得ないケースが少なくない。

行政代執行の結果、行政庁は撤去した船舶の保管について、善良なる管理者の注意義務を以てあたらなければならないことから、所有者の確知により行政コストを削減できるとの認識には疑問を感じる。

そこで、円滑な放置艇対策の実施及び行政コストの削減のために、所有者が確知できた船舶を簡易な手続きで撤去できる制度及び撤去後引き取られない船舶を処分できる制度の創設について、検討を進めるべきと考える。

- ・ 保管場所確保の義務化の検討については、是非積極的に検討を進めていただきたい。
- ・ **FRP** 船リサイクルシステムの計画的な全国展開については、一日も早い全国展開が必要である。
- ・ 廃船不法投棄事犯の取締り及び廃船撤去の一層の推進について、行政コストの削減のためにも、所有者不明の放置艇及び廃船の処分に当たっては、プレジャーボート関係業界団体に対して処理費用の一部負担等の協力を求めて処理にあたることのできる制度の創設を検討すべきと考える。
- ・ 河川法においても、港湾法及び漁港漁場整備法と同様、不法係留に対する罰則規定の創設を検討すべきと考える。
- ・ 水域管理者における放置艇対策の行政コストの削減のために、小型船舶登録等に関

する法律に基づく登録情報について、各水域管理者である地方公共団体からの公用申請も国や独立行政法人と同様、手数料の無料化を検討すべきと考える。

- 港湾における放置艇は、調査結果の数値ほど増えていないというのが現場の印象である。平成8年と14年の全国調査において、平成8年の調査では港湾と河川の線引きが明確にされていなく、例えば、霞ヶ浦のマリーナは港湾に入れていたのが、14年では河川に入れており、この分の保管艇の数が港湾から河川へ移っている。
- 港湾の保管艇が微増である背景としては、港湾管理者において、予算が減らされてきている中、放置艇対策のモチベーションが下がっている。これを引き上げるには、いわば負の遺産としての放置艇対策ではなく、例えば、函館のように、放置艇を収容し、遊漁船や漁船との区画分けを行い、遊漁船の活用等による地域振興を図るといった施策を講じていくことがよいのではないかと。
- 併せて、保管場所確保の義務化の推進が必要。車庫法のような仕組み作りとそれに向けた環境整備が必要。
- 港湾管理者にとって放置艇対策のプライオリティが下がっている。港湾管理者に対する放置艇対策の動機付けをいかに行うかが重要。あるいは、静岡県や岡山県のように知事の発言があると大きな動機付けとなる。
- 評価書の内容については、大筋として、とるべき施策をきちんと講じており、ステップアップしてきている。
- 河川と港湾における放置艇対策の違いは、河川では放置艇を追い出すことが前提となっているのに対し、港湾では幅広い利用者が利用することが前提となっている点であり、これが港湾における放置艇対策を難しくしている。このように港湾では関係者が多く、これらと利用調整しながら対策をとる必要がある。
- リサイクルを完全に行うには、自動車のように強制化するのが有効ではないか。
- 港湾管理を担当している地方自治の中で国の施策が浸透しにくい現状がある。港湾管理者に対しては、プレジャーボート対策の勉強会であるプレジャーボート対策研究会を開催しており、過去9年間で約1,800人程度（各回50人程度）が参加している。最近では、公共・3セク・民間マリーナを対象としたマリーナのあり方研究会を開催するとともに、マリーナで体験乗船会等の催物を行っている。マリーナにおいては、市民のための施策を実施することが重要。
- 税金を投入して施策を実施するならば、社会問題の解消等が目的となるが、放置艇は個人の趣味の問題と受け取られることが多く、市民の理解が得られにくい。あるいは、市民に知られていないか、市民の関心が低い。そのことが対策の進まない背景となっている。
- 暫定係留を促進することが重要。暫定係留をどこまで増やせるかが鍵となる。できるだけ費用をかけないことが必要。
- 暫定係留はよい方法であるが、暫定と言え、恒久的な係留施設はどうするのかと

ということになる。暫定係留という言葉は河川で使われて広まっているが、名称の変更を考えてはどうか。

- ・ 簡単な係留施設でよいから、料金の安い施設を増やしていくことが必要。
- ・ 使用料については、例えば長崎県では、地域（都市から離島まで）に対応した4区分、施設の利便性に対応した6区分及び艇長別を組み合わせたわかりやすい料金体系となっているが、このようにわかりやすい統一的な料金の基準がないと、施設による料金の格差について不公平感を利用者にも与えてしまう。実例として、ある地方都市の港では年額1.5万円なのに、同じ県内の別の港では年額8万円といったことがある。
- ・ 港湾・河川・漁港の3水域において、ハード面での収容計画（施設の整備計画）の作成で連携しているが、ソフト面での料金設定に関しては連携していない。
- ・ 料金問題は各水域の管理者の問題であり、国として入りにくい、国の出先による水域間の連携も不十分である。料金設定に関しても連携を強化し、係留施設の利用の障壁を取り除くことが必要。
- ・ 放置艇対策として、現在問題になっている放置艇を先ず解消していくことが、行政における取り組みの優先度として高いことはよく理解できるが、本評価書の表題となっている「プレジャーボートの利用改善」という視点に立てば、また、新たな放置艇の発生防止という視点に立てば、今後のプレジャーボートの保有隻数の増加（保管需要の増加）にどのように対応していくのかというという視点も加えた対策が必要と思う。
- ・ 現状の放置艇として中小型のものが多い点やまだまだ放置艇の絶対隻数が多い点を考慮すれば、簡素で庶民的な保管場所の充実や暫定係留施設の導入が肝要と思われる。（係留・保管能力の一層の向上を大いに進めていただきたい）その際、既存施設や有効に使われていない静穏水域を活用していく方策が重要と思われるが、用地転用を含め平易な手続きで進められるよう取り計らい願いたい。
- ・ プレジャーボートの利用改善に対する、中央行政の方々のご理解に比べ、地域行政の方々のご理解はまだ遅れているといわざるを得ないところが多いと思う。認識の平準化にも努めていただけるとありがたいと思う。
- ・ （小型船舶登録制度の着実な運用）

同制度は17年4月1日をもって現存船の登録に対する経過期間が終了したが、その後1年近くを経過した現在においても若干ながら現存船の新規登録が続いている状況にある。

当該制度を着実に運用するためには、登録制度の適用対象となっている現存船の確実な登録が重要であり、今後は制度の周知活動のみならず地域ごとに関係機関が協力して未登録船に関する監視や取り締まりを更に推進していくことが有効な方策と思われる。

(参考)

小型船舶登録制度においては、漁船法にいう漁船（以下「漁船」という。）は適用除外となっており、これらの船舶は同法の規定に基づく漁船登録票を有することとなっている。

最近では、「漁船」として漁船登録を行うことにより小型船舶登録制度上は抹消登録する船舶が散見される。このため、放置艇対策に要する所有者の特定手段としては、小型船舶登録制度のみならず漁船登録制度の活用も重要性を増していると思われる。

・（保管場所確保の義務化に際しての配慮）

現行の登録制度では、保管場所は登録事項となっていないため船舶所有者に対して船舶の保管管理を確実に保証させる仕組みとはなっていない。このため、将来的には船舶の登録に際して保管場所確保を義務化することも検討課題と思われる。

しかしながら、現状のマリーナ等にあっては比較的高額な保管料が発生するため、保管場所の義務化がマリレジャーの健全な発展を阻害する恐れがないよう、係留・保管施設を整備する場合には所有者が利用しやすいような配慮が必要であると思われる。

このため、例えば北海道その他の地方都市で比較的多く見られる自宅保管や陸上保管施設等を活用して利用者の費用負担が少なくなるなど利用しやすい環境整備を図ることが重要であると思われる。

（具体例としては、地域の交通事情に応じた道路、駐車場、海の駅等の整備や海の駅・公共施設における揚降スロープの設置等）

・（健全な利用環境・ゲレンデの整備と小型船舶登録制度の活用）

昨今、地方公共団体において健全な利用環境・ゲレンデ整備に向けた取り組みが始まってきており、不法係留や放置艇対策として、当該水域の利用に関して許可制を導入するケースがみられる。本来、海洋レジャー普及の観点からは過剰規制は避けるべきであり、また、小型船舶登録制度により不法係留船や放置船の特定が可能となったことから、地方公共団体等へ小型船舶登録制度の有効活用を図るよう指導徹底することが重要であると思われる。