

プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための  
総合的対策に関する推進計画

平成25年 5月

国土交通省

水産庁

プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための  
総合的対策に関する推進計画

－ 目次 －

1. 策定目的.....	P. 1
2. プレジャーボートの現状.....	P. 2
2. 1 プレジャーボート活動の現状.....	P. 2
2. 2 プレジャーボート放置艇の現状.....	P. 6
(1) 放置艇が引き起こす問題.....	P. 6
(2) 全国実態調査.....	P. 7
2. 3 プレジャーボートの放置艇対策	
(1) これまでの放置艇対策.....	P. 11
(2) 放置艇対策における先進事例.....	P. 15
3. 総合的対策を推進するための基本的な方針.....	P. 18
3. 1 係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策の推進...	P. 18
3. 2 地域の連携による計画的な対策の推進.....	P. 18
3. 3 先進的な取り組みの水平展開による対策の推進.....	P. 18
3. 4 民間活用による対策の推進.....	P. 19
4. 目標及びロードマップ.....	P. 20

5. 目標達成のための施策の推進.....	P. 21
5. 1 施設推進のための全体的枠組み.....	P. 21
5. 2 放置艇対策の方向性と施策の体系化.....	P. 21
5. 3 係留・保管能力の向上.....	P. 21
(1) 既存施設の収容余力の活用.....	P. 21
(2) 既存水域の有効活用.....	P. 21
(3) 係留・保管施設の整備.....	P. 22
(4) 陸上保管の促進.....	P. 22
5. 4 効果的な規制措置の実施.....	P. 22
(1) 放置等禁止区域等の指定の拡充.....	P. 22
(2) 保管場所確保の義務化.....	P. 22
5. 5 沈廃船等の撤去・処分及び適正処理.....	P. 23
(1) 水域管理者による監督処分の実施.....	P. 23
(2) FRP船リサイクルシステムの活用.....	P. 23
5. 6 所有者等における責務等の遂行.....	P. 23
5. 7 関係者間の連携推進.....	P. 23
6. 計画の検証と見直し.....	P. 24
(参考)都道府県別のプレジャーボート及び係留・保管能力の状況.....	P. 25

## 1. 策定目的

プレジャーボートを利用したレクリエーション活動が盛んになるにつれて、各地の港湾・河川・漁港等で多数の放置艇<sup>注)</sup>が見受けられるようになり、船舶の航行障害、洪水・高潮時の放置艇の流出による被害、油の流出、景観の悪化、といった多岐にわたる問題が顕在化している。加えて、東日本大震災の教訓として、津波による背後住居等への二次被害が懸念されている。

国土交通省及び水産庁では、平成8年度より、港湾・河川・漁港等の三水域を対象として「プレジャーボート全国実態調査」を実施し、各水域における係留・保管状況及び放置状況等を把握するとともに、こうした実態を踏まえつつ、ボートパークやフィッシャリーナ等の整備による「係留・保管能力の向上」と放置等禁止区域の指定や代執行の実施等の「規制措置」を両輪とした放置艇対策を推進しているところである。

しかし、既往の全国実態調査の結果では、放置艇の隻数及び割合は、これらの対策の実施により徐々に減少してきているものの、プレジャーボートのおよそ半数が未だ放置艇となっており、必ずしも十分な効果が現れているとは言えず、更なる対策の推進が必要となっている。

さらに、放置艇の中には所有者が不明となっているものが現時点で相当数存在することが明らかとなっている。プレジャーボート所有者の高齢化が進む中で、所有者不明船舶の沈没は深刻な問題であり、潜在的に、水域管理者、ひいては国民の税負担を増大させる懸念がある。

一方、プレジャーボート等を利用したマリンレジャーや海洋教育の普及促進は、海洋基本法に基づく海洋基本計画にて重要とされている「国民が海洋にふれあう機会を充実」させ、「海洋に関する国民の関心を高める」ことに繋がり、究極的には「国民一人一人が海洋に関し深い理解と関心を持ち、海洋立国の構成員として主体的に参加していく社会を構築していく」ために必要不可欠な取組である。特に、水辺を教育の場として利活用することは、次世代を担う青少年を始めとする国民が、海洋に関し正しい知識と理解を深めるための学校教育及び社会教育の充実に資する重要な取組である。

更には、マリンレジャーに適した海洋空間等、地域それぞれが有する潜在的な海洋資源を活かした地域産業の活性化の観点からも、「小型船舶等の係留施設の整備、沿岸域における海面の利用調整ルールづくり等」による水辺空間を活かした魅力ある地域づくりを推進する必要がある。

「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画（以下「推進計画」という。）」は、このような現状に鑑み、放置艇の実効的かつ抜本的な解消、更には既存の水域等を有効活用した利用環境改善や地域振興へ向けて、関係省庁、港湾・河川・漁港等の管理者（以下、「水域管理者」という。）、マリン関係団体、プレジャーボート利用者等が連携・役割分担の下で取り組むべき施策や更なる対策の強化を総合的にとりまとめ、各々の関係者が着実に実践することを目的としている。

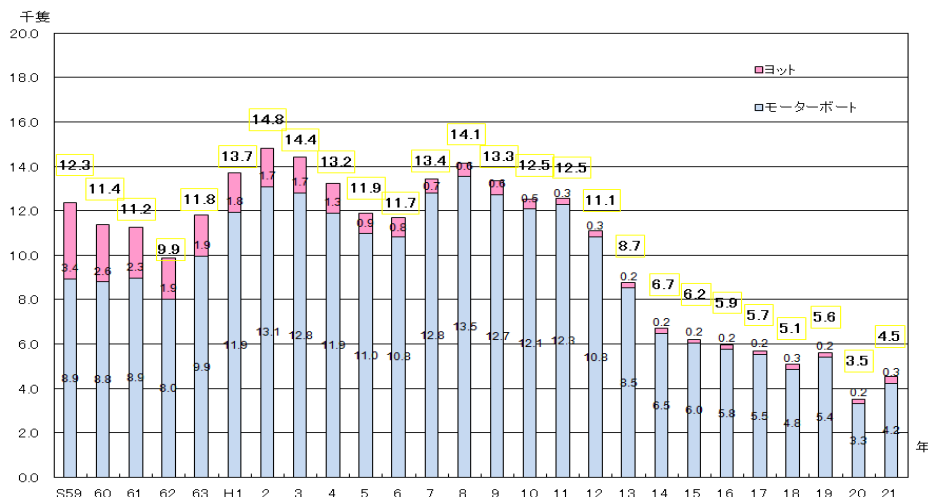
注) 港湾・河川・漁港の公共用水域やその周辺の陸域において継続的に係留等されている船舶のうち、法律、条例等に基づき水域管理者により認められた施設や区域以外の場所に、正当な権原に基づかずに係留等されている船舶のこと、または、水域管理者の認めた施設や区域に係留されているが、施設使用許可等の手続きを経ずに不正に係留している船舶のことをいう。

なお、河川においては、河川管理者の許可に基づかず河川区域内に係留しているプレジャーボートは不法係留船であり、河川法に基づく強制的な撤去措置の対象となるものである。

## 2. プレジャーボートの現状

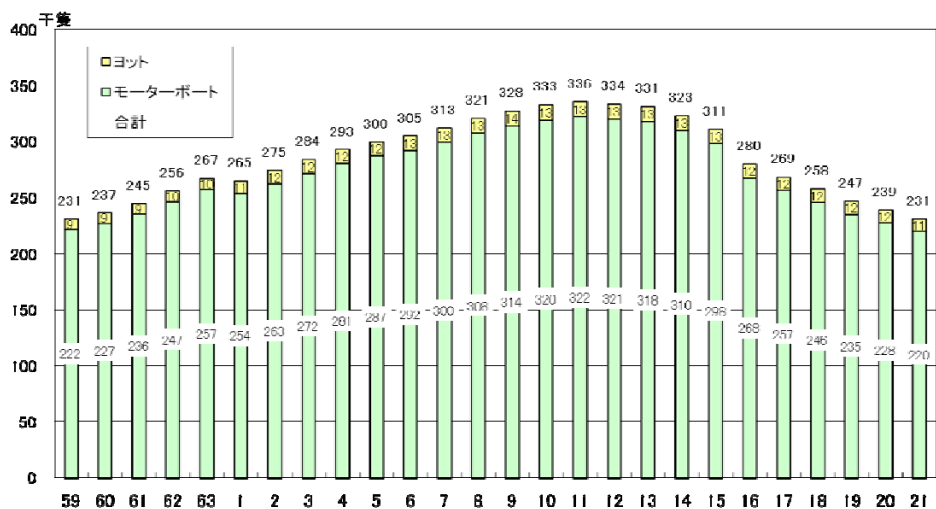
### 2. 1 プレジャーボート活動の現状

我が国のプレジャーボートの市場は、高度成長期にあたる昭和40年代に急速に拡大し、国民の海に対する関心も向上し、産業界においても市場拡大のための活動を活性化させた。その後、マリンレジャーやプレジャーボートの需要は一定の水準で推移し、バブル期にその絶頂を迎えた。しかし、バブル崩壊後、我が国経済の低迷に伴いプレジャーボートの需要は頭打ちとなり、平成9年以降、急激な減少に転じ、モーターボートの国内出荷隻数は、ピーク時の約1.5万隻（平成2年度）から約3千隻（平成20年）と1/5程度に減少し、プレジャーボートの保有隻数においても約34万隻（平成11年）をピークに約23万隻（平成21年）まで減少している。



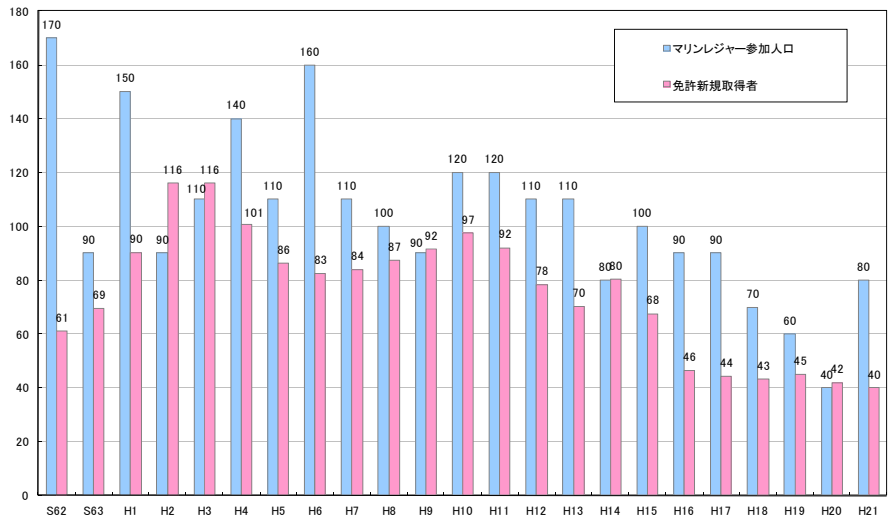
出典：舟艇工業の現状（社）日本舟艇工業会  
 ※ 国内向け出荷隻数は輸入艇を含む

図－1 プレジャーボート国内出荷隻数



出典：小型船舶検査機構の資料（JCI 検査対象船の在籍船データ）をもとに作成  
 ※ モーターボートには、遊漁船を含む  
 ※ H15年度までは、船舶検査証書が有効なもの及び無効となって1年以内のもの合計隻数を保有隻数としていたが、H16年度より船舶検査証書が有効な船舶数に変更した

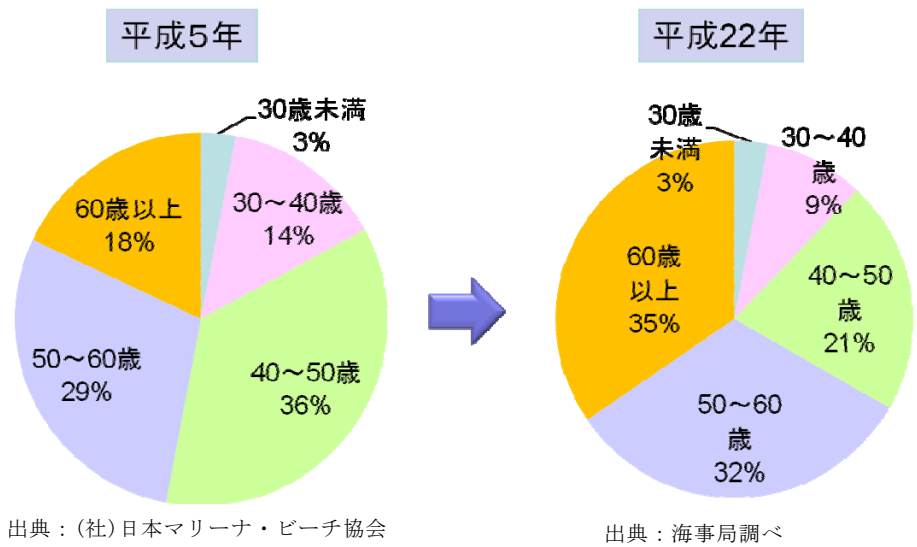
図－2 プレジャーボート保有隻数の推移



出典：レジャー白書及び海事局調べをもとに作成

図－3 免許取得者及びマリンレジャー参加者の推移

また、社会構造や意識の変化に伴い、マリンレジャーの参加人口及び免許新規取得者数は近年減少し続けており、新規参入者の減少に起因するプレジャーボート所有者の高齢化などが懸念される状況にある。

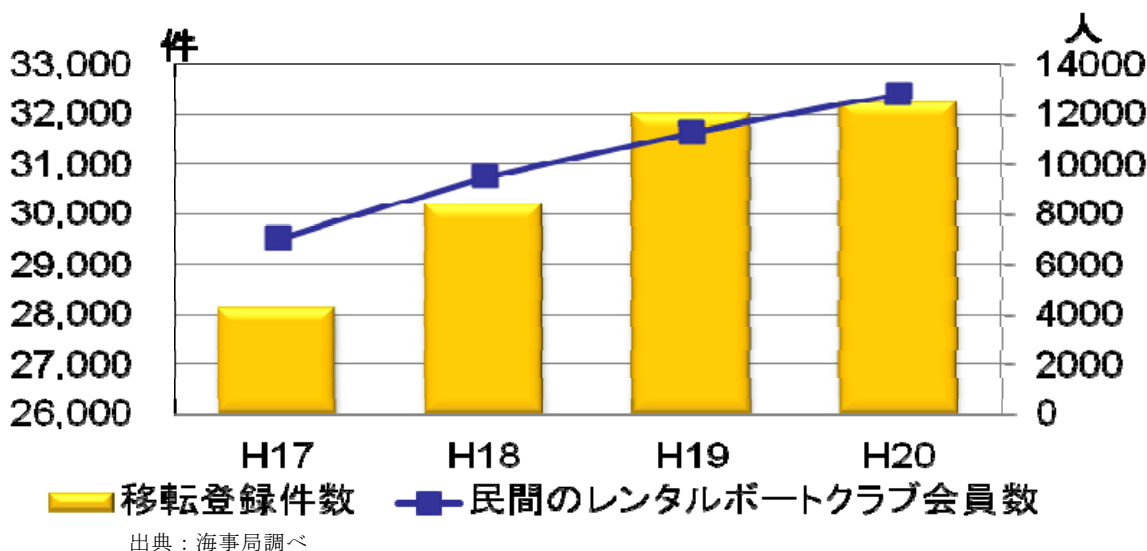


出典：(社)日本マリーナ・ビーチ協会

出典：海事局調べ

図－4 ボートオーナー年齢構成

他方で、中古艇販売隻数の傾向を示す指標である移転登録（小型船舶登録法に基づく登録）件数や民間の会員制レンタルボートクラブ会員数は近年増加している。更に、マリンレジャーに対する意識調査では、過半数の人がマリンレジャーに興味があると答えるなど、マリンレジャーに対する潜在的な需要は増加傾向にある。



図－5 移転登録件数及びレンタルボートクラブ会員数推移

しかし、マリンレジャーを身近に楽しめる場所・機会の不足により、潜在的なニーズに対応しておらず、全体としてマリンレジャーの参加人口が増加しない状況である。

### 来月のしやすさ



### 好奇心



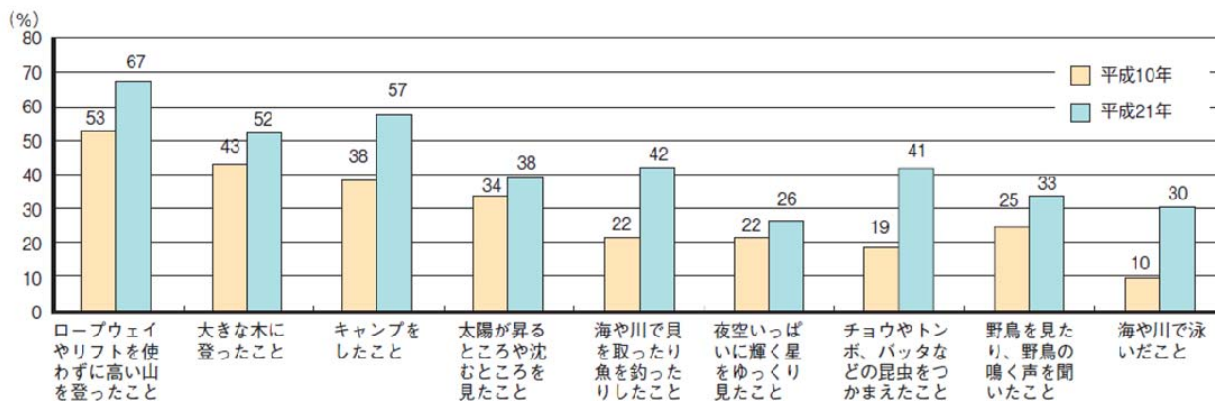
### かっこいい or かっこわるい



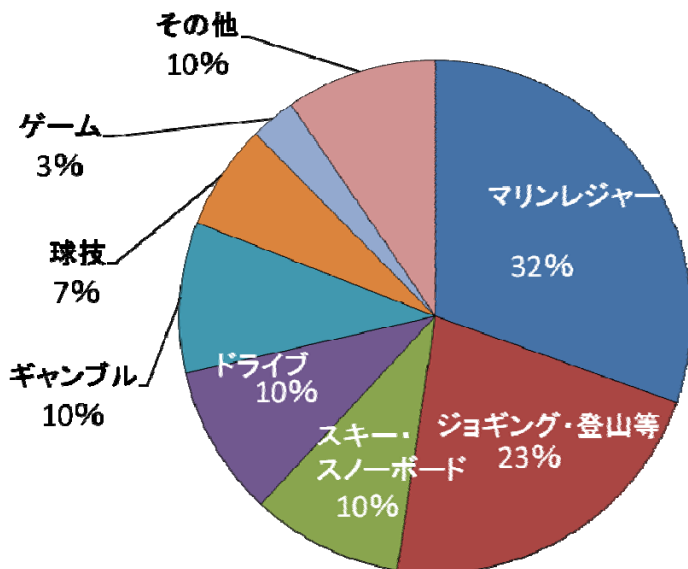
出典：まなびピア埼玉 2009 におけるアンケート調査結果

図－6 マリンレジャーに対する意識調査

プレジャーボート活動は国民が海洋にふれあう機会を作り出し、海洋基本計画の目的である「海洋に関する国民の理解の増進」を促す上で非常に重要な役割を果たすものである。そのため、プレジャーボート活動環境を改善することで国民の潜在的な需要を掘り起こし、国民にとって最も身近なマリレジャーの場である水辺を活性化することが求められている。



出典：内閣府「平成 22 年版 子ども・若者白書」より、自然体験をしたことのない割合



出典：まなびピア埼玉 2009 におけるアンケート調査結果

図ー7 今後体験してみたいレジャーに関する調査



図ー8 水辺で海洋教育を受ける若者



## 2. 2 プレジャーボート放置艇の現状

### (1) 放置艇が引き起こす問題

バブル期の平成8年までに、プレジャーボートを利用したレクリエーション活動が盛んになり、プレジャーボート需要の増大にともなって、港湾、河川、漁港等の公共用水域に放置されるプレジャーボート、いわゆる放置艇が今なお顕著な社会問題として顕在化している。

放置艇が引き起こす問題として、以下のような点が指摘されている。

- ①係留場所の私物化・利権化、公共施設の破損、沈没船化
- ②無秩序な艇の集積による船舶航行の支障
- ③洪水・高潮時における流水障害、艇の流出による災害の発生
- ④安全管理の不十分さに起因する事故や遭難、漁業操業者とのトラブル
- ⑤違法駐車、騒音、ゴミ・油の不法投棄、景観の悪化

こうした問題は、公共用水域の適正利用、災害・安全対策など港湾、漁港及び河川の管理上の問題にとどまらず、地域の環境保全などに深刻な社会問題と認識されており、加えて東日本大震災の教訓として、津波による背後住居等への二次被害が懸念されていることなどから、早急な対応が求められている。また、河川においては、不法係留船は洪水時等に流出や沈没する危険性が高く、洪水時に流出・沈没した場合、橋梁や治水施設を破損させたり、洪水の流下を妨げる危険性がある。また、船舶が沈没した場合は、燃料油などが流出し、対応が遅ければ、水道の取水停止など重大な被害を生じる可能性がある。



係留場所の私物化・沈没船化



漁業活動の障害



流出した不法係留船が橋梁に激突、流下障害



狭隘な河川内に係留され、流下障害

図－9 放置艇が引き起こす問題事例

## (2) 全国実態調査

放置艇問題を解消し、公共空間の利用を一層適切に進めるとともに、プレジャーボートの現状及び放置艇対策の進捗状況を把握するため、国土交通省（港湾局及び河川局）及び水産庁では、平成8年度から、14年度、18年度、22年度と過去4回にわたって三水域（全国の港湾、河川及び漁港）合同による水際線近傍に存在する全てのプレジャーボートを対象に「全国実態調査」を実施している。

### 1) 水域別の区分

水域別の区分については、「港湾区域」、「河川区域」、「漁港区域」の3区分とするが、重複区域があることから、「港湾単独区域」、「河川単独区域」、「漁港単独区域」、「港湾・河川重複区域」及び「河川・漁港重複区域」の5つに区分している。

### 2) 艇種の区分

共通の調査対象船舶は、クルーザーヨット、ディンギーヨット、モーターボート（大又は小）とし、遊漁船については、漁船登録しているものは漁船、されていないものはモーターボート（大又は小）と区分している。

表－1 艇種別区分表

区 分		定 義
クルーザーヨット	CY	帆を主な推進機関とし、船室を有している船
ディンギーヨット	DY	帆を主な推進機関とし、船室がない船
大型モーターボート	M大	エンジンを推進機関とし、艇の長さが7.5m（25フィート）以上の船
小型モーターボート	M小	エンジンを推進機関とし、艇の長さが7.5m（25フィート）以下の船



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



小型モーターボート

図－10 艇種別区分

### 3) 保管艇・放置艇の区分

調査で集計した船を「確認艇」とし、確認艇を当該船舶の状況により、「許可艇」、「放置艇」に区分している。

表－2 保管艇・放置艇区分

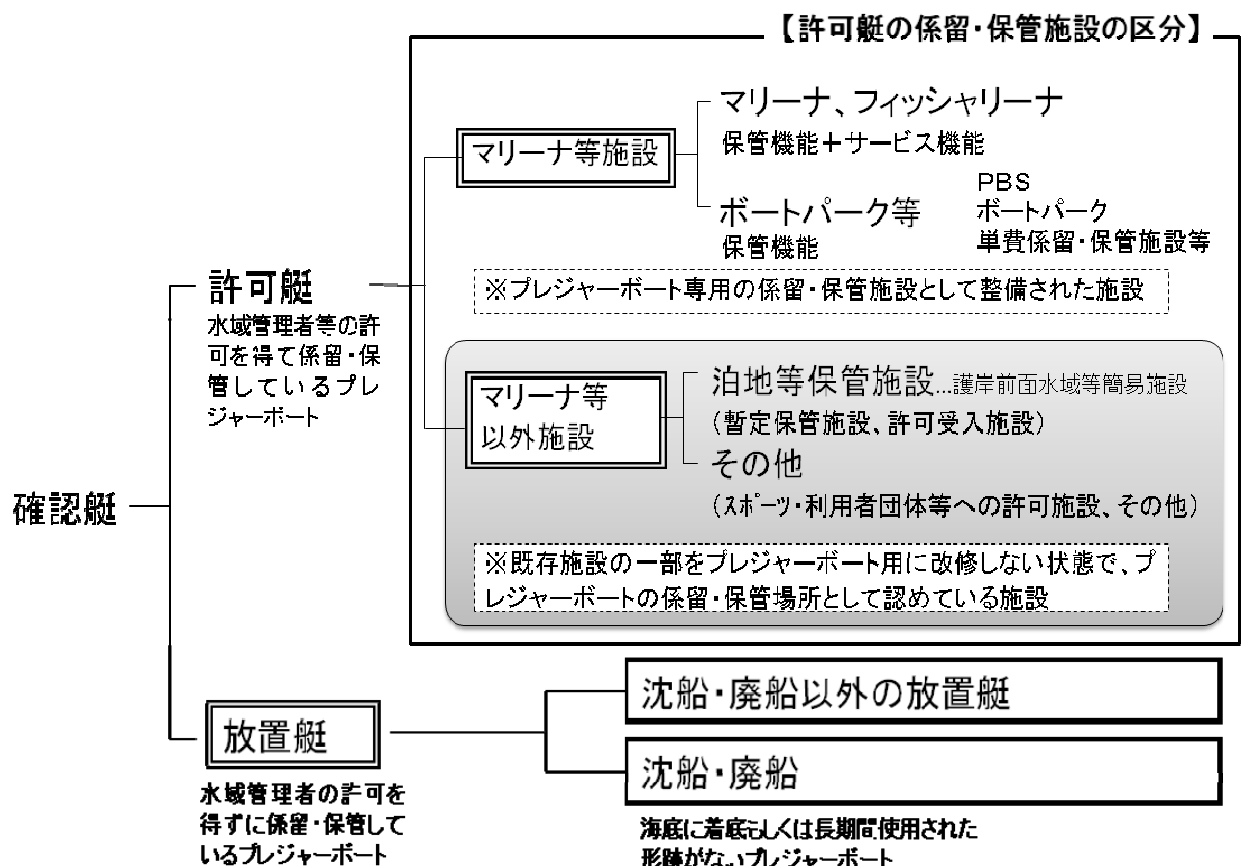
許可艇・放置艇の区分	
許可艇	各水域において、水域管理者が係留・保管を許可している艇。または水際線近傍に設置されている係留・保管施設で水域管理者の許可を必要としない施設において、当該施設の施設管理者が施設の使用を認めている艇を許可艇とした。
放置艇	上記許可艇以外のプレジャーボートを放置艇とした。

### 4) 係留・保管施設の区分

プレジャーボートが係留されている施設を当該施設の性質により、「マリーナ等施設」、「マリーナ等施設以外」に区分している。

表－3 係留・保管施設区分

係留・保管施設の区分	
マリーナ等施設	マリーナ、フィッシャリーナ等プレジャーボート専用の係留・保管施設として位置づけられた施設。
マリーナ等以外施設	既存施設の一部を改修しない状態で、プレジャーボート等の係留・保管場所として認めている施設。



図－11 係留・保管施設の区分

## 5) 確認艇の水域別状況

平成14年の22.7万隻をピークに減少傾向にあり、平成22年の調査では前回調査に比べて9%減。水域別の割合には大きな変化はなく、港湾が約1/2を占め最も多く、次いで河川と漁港が約1/4ずつを占めている。

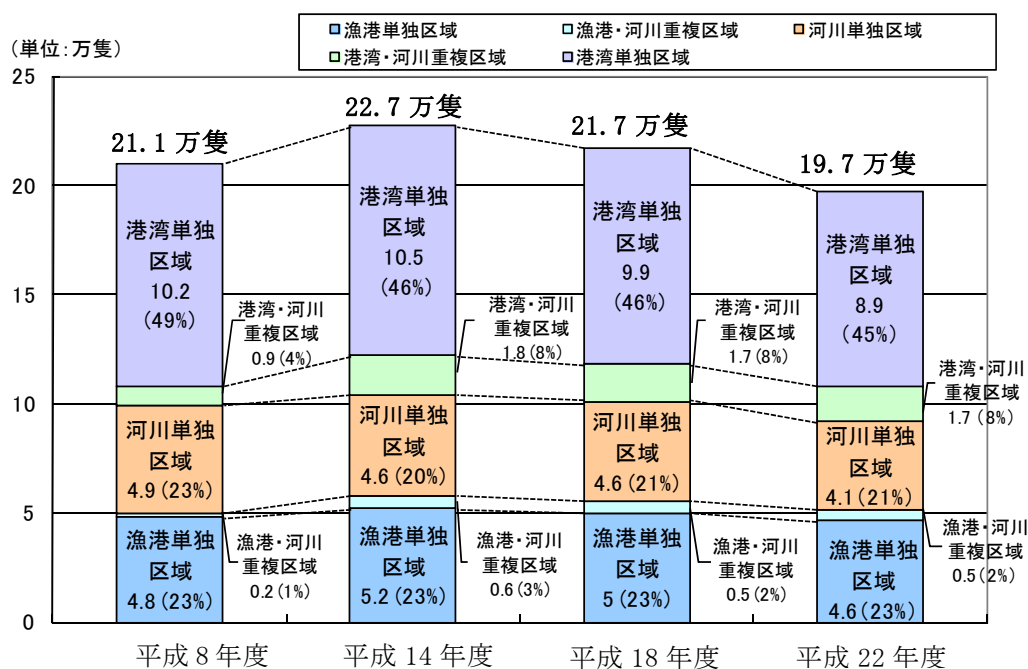


図-12 確認艇の水域別状況

## 6) 係留・保管別の状況

許可艇9.8万隻のうち、マリーナ等施設における保管艇は5.4万隻で前回調査に比べ約3%増加。マリーナ等以外における保管艇は4.4万隻で前回調査に比べ約10%減。放置艇については、9.9万隻と前回調査より約15%減少しているが、全体の半数(50%)が未だ放置艇という状況にある。

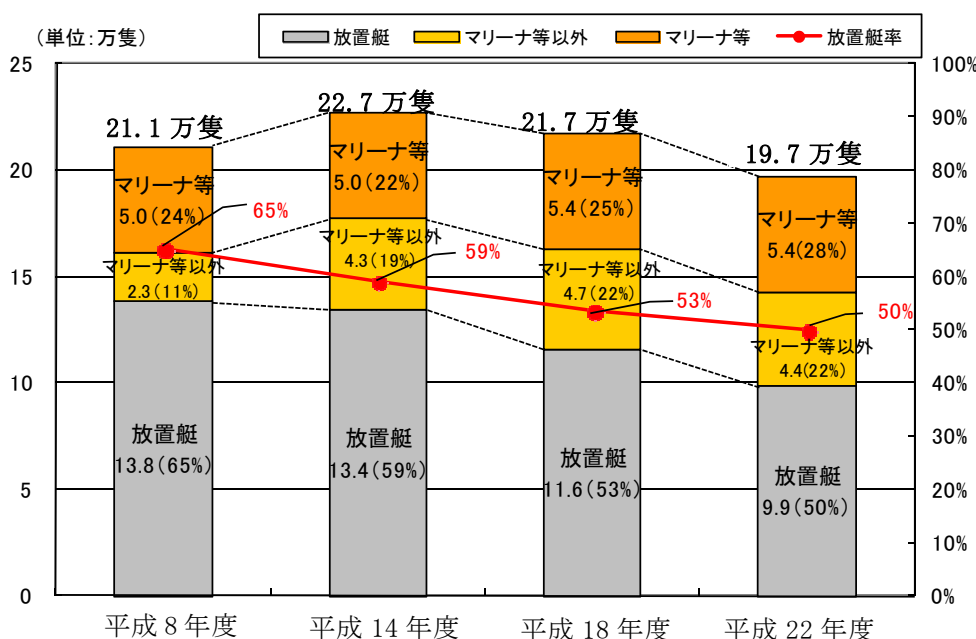


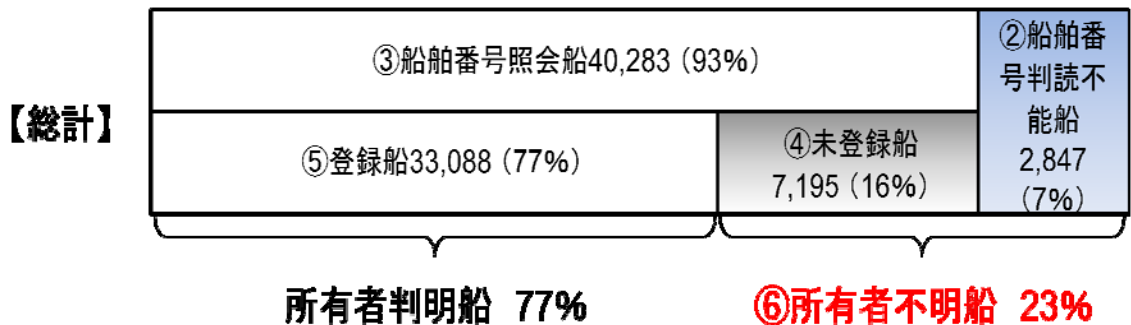
図-13 係留・保管別状況

## 7) 所有者不明船について

水域管理者は放置艇対策として代執行を行う際に、所有者を把握するため、現場にて船舶番号を調べ、それを日本小型船舶検査機構（J C I）に照会し、登録情報から所有者を割り出す作業を実施している。

今回、平成14年度に施行された小型船舶登録法に基づく登録が一巡した平成17年度以降に、各水域管理者によって行われた既存の所有者調査結果をサンプリングした。結果、港湾・河川・漁港から約4.3万隻の放置艇を対象とした所有者調査データ整理したところ、船舶番号が判読不能なものが3千隻弱、船舶番号が判明しJ C Iに照会した結果、登録されていなかった船舶が7千隻強あり、放置艇のうち約1/4が所有者不明船であることが判明した。

プレジャーボート所有者の高齢化が進む中で、所有者不明船の沈廃化は潜在的に深刻な問題になりつつある。



図－14 所有者不明船の状況

表－4 水域別所有者不明船の状況

水域	①放置艇隻数	②船舶番号判読不能隻数	③船舶番号照会隻数 (=①-②)	④未登録隻数	⑤登録隻数	⑥所有者不明船割合 (=(②+④)/①)
港湾区域	17,444	1,012	16,432	3,402	13,030	25%
河川区域	19,907	792	19,115	2,994	16,121	19%
漁港区域	5,779	1,043	4,736	799	3,937	32%
総計	43,130	2,847	40,283	7,195	33,088	23%

## 2. 3 プレジャーボート放置艇対策

### (1) これまでの放置艇対策

これまでの放置艇対策の取り組みとしては、「規制措置」と「係留・保管能力の向上」を両輪とする対策を推進してきた。

表-5 これまでの放置艇関連施策

	国土交通省			水産庁
	海事局	港湾局	水管理・国土保全局	
昭和47年度		・公共マリーナ整備の制度化		
昭和62年度				・フィッシャリーナ整備事業の創設
昭和63年度			・河川利用推進事業(河川マリーナ)の創設	
平成元年度		・プレジャーボートスポット(PBS)整備事業の創設		
平成6年度				・漁業活動に支障のない範囲で漁船以外の船舶の受け入れに関する長官通達
平成7年度			河川法改正 ・簡易代執行制度の創設	
平成8年度	・3局庁(港湾局・河川局・水産庁)合同 平成8年度プレジャーボート全国実態調査			
		・プレジャーボート保管対策懇談会最終報告の策定		
平成9年度		・「ボートパーク整備事業」創設	河川法改正 ・簡易代執行による撤去船舶の売却、廃棄等に関する規定の整備	・「漁港高度利用活性化対策事業」の創設
			・計画的な不法係留船対策の促進に関する局長通達	
・3省庁プレジャーボート係留・保管対策に関する提言				
平成10年度	・プレジャーボート係留・保管対策関係省庁連絡会議の設置			
平成12年度		港湾法の改正 ・船舶等の放置の禁止、監督処分規定の整備に関する法改正		漁港法の改正 ・船舶等の放置の禁止、監督処分規定の整備に関する法改正
		・港湾法の一部改正による放置艇対策推進に関する局長通達		・「漁港漁村活性化対策事業」創設
	・プレジャーボートの所有者特定制度と保管場所確保の義務化に関する提言			
	小型船舶登録法の成立(平成14年4月施行)			
平成13年度	・プレジャーボート係留・保管対策関係省庁連絡会議の設置			
		・港湾区域内に放置され、利用上支障となっている沈没船処理を補助対象に追加		

平成14年度		・陸上保管主体の施設がボートパーク整備事業の補助対象に追加		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3局庁（港湾局・河川局・水産庁）合同 平成14年度プレジャーボート全国実態調査</li> <li>・三水域連携による放置艇対策委員会提言</li> </ul>			
平成15年度	・FRP船のリサイクル技術の確立			
平成16年度	・小型船舶登録法による登録の完了（平成17年3月末）			
平成17年度	・FRP船リサイクルシステムの創設（瀬戸内～北部九州エリアで運用開始）			・「強い水産業づくり交付金」創設
平成18年度		<b>港湾法の一部改正</b> ・放置等禁止区域の陸域への適用		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3局庁（港湾局・河川局・水産庁）合同 平成18年度プレジャーボート全国実態調査</li> <li>・三水域連携による放置艇対策委員会提言</li> </ul>			
平成20年度	・FRP船リサイクルシステムの全国運用開始			
平成22年度	・「社会資本整備総合交付金」創設			

表-6 地方自治体のプレジャーボート対策（条例等）について

自治体	条例等 (施行日)	放置等に係る主な規定
岩手県	プレジャーボート等に係る水域の適正な利用及び事故に関する条例 (平成17年7月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者に対する損害賠償等に備えた措置、保管場所の確保</li> <li>・適正化区域の指定</li> </ul>
神奈川県	神奈川県のプレジャーボートの保管場所に関する条例 (平成14年4月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者に対する保管場所の確保(新規艇のみ)</li> <li>・事業者に対する保管場所に係る情報の提供</li> <li>・保管場所の届け出</li> <li>・保管場所の届け出に係る罰則</li> </ul>
東京都	東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例 (平成15年1月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者に対する保管場所の確保</li> <li>・係留保管適正化計画の策定</li> <li>・適正化区域の指定</li> <li>・重点適正化区域の指定</li> <li>・立入調査</li> <li>・適正化区域内におけるプレジャーボートに対する罰則</li> </ul>
千葉県	千葉県のプレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例 (平成15年1月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適正化区域の指定</li> <li>・重点適正化区域の指定</li> <li>・プレジャーボートの放置禁止</li> <li>・重点適正化区域内におけるプレジャーボートの放置に係る罰則</li> </ul>

静岡県	静岡県プレジャーボートの係留保管の適正化等に関する条例 (平成12年1月1日) (静岡県港湾管理条例、静岡県漁港管理条例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指定区域内での保管に係る届け出</li> </ul>
和歌山県	和歌山県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例 (平成20年4月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 不要プレジャーボートの適正処理</li> <li>・ 重点調整区域の指定</li> <li>・ 重点調整区域内での保管に係る届け出</li> <li>・ 立入調査</li> </ul>
滋賀県	滋賀県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例 (平成18年7月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 係留保管場所への移動指導</li> <li>・ 係留保管場所以外での係留禁止</li> </ul>
兵庫県	プレジャーボートによる公共水域等の利用の適正化に関する要綱 (平成13年7月23日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 不要プレジャーボートの適正処理</li> <li>・ 係留誘導区域の指定</li> <li>・ 重点的撤去区域の指定</li> <li>・ 係留保管場所への移動指導</li> </ul>
広島県	広島県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例 (平成10年10月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 所有者に対する保管場所の確保</li> <li>・ 不要プレジャーボートの適正処理</li> <li>・ 重点放置禁止区域の指定</li> <li>・ 暫定係留区域の指定</li> <li>・ 立入調査</li> <li>・ プレジャーボートの放置禁止</li> </ul>
岡山県	プレジャーボート対策要綱 (平成3年12月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>保管場所の届け出(推進機関を有しないものを除く)</u></li> <li>・ 係留保管重点禁止区域の指定</li> <li>・ 係留保管重点区域における係留の禁止</li> <li>・ 行政における届出者への係留保管施設の情報提供</li> <li>・ 係留保管重点禁止区域外への移動指導</li> </ul>
高知県	高知県プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例 (平成12年10月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 所有者に対する保管場所の確保</li> <li>・ 不要プレジャーボートの適正処理</li> <li>・ プレジャーボートに関する総合的な方針の策定</li> <li>・ 立入調査</li> </ul>
佐世保市	佐世保市プレジャーボート対策要綱 (平成14年4月1日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共水域等の係留保管に係る許可</li> <li>・ 放置等禁止区域等の指定</li> <li>・ 暫定係留区域の指定</li> <li>・ プレジャーボートの係留保管計画書の策定</li> <li>・ 行政における係留保管施設の情報提供</li> <li>・ 放置等禁止区域等におけるプレジャーボートに対する処分等</li> </ul>



<p>長崎県</p>	<p>長崎県プレジャーボート対策要綱 (平成 10 年 8 月 18 日)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所有者に対する<u>保管場所の確保</u></li> <li>・不要プレジャーボートの適正処理</li> <li>・所有プレジャーボートの<u>登録の届け出</u></li> <li>・重点係留保管禁止区域の指定</li> <li>・暫定係留区域の設定</li> <li>・行政における登録者への係留保管施設の情報提供</li> </ul>
------------	---	--

## (2) 放置艇対策における先進事例

### 事例①：小型船舶用泊地の活用（香川県）

香川県では、プレジャーボートの適正保管、公共水域の適切な利用を確保するため、平成 18 年度から、公共水域内で管理上支障のないエリアを「小型船舶用泊地」（小型船舶の係留保管をために知事が公示した水域）に指定し、同泊地に係留保管するには、条例に定める使用許可（所有者による使用許可申請書の届出）を必要とした。平成 20 年 4 月には、県管理港湾（23 港湾）全てに「小型船舶用泊地」を設定し、使用許可による規制を導入している。

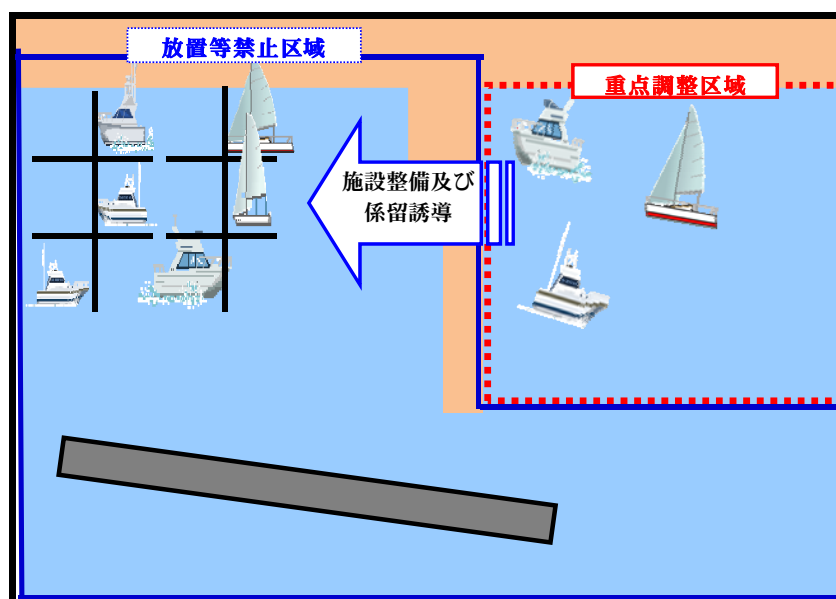
表－7 小型船舶用泊地導入後の放置艇推移

平成 18 年度	平成 20 年度
約 2,400 隻	約 750 隻

### 事例②：重点調整区域の指定（和歌山県）

和歌山県では、プレジャーボートの係留保管の秩序を確立することにより、公共水域等の利用の適正化及びマリンレジャー活動の健全化を目的とした「プレジャーボートの係留保管の適正化に関する条例（H20.3.24）」を制定した。

本条例で、公共水域等のうち適正化施策を推進する上で著しく支障があり、かつ、プレジャーボートの係留保管について特に調整が必要となる区域を「重点調整区域」に指定することにより、同区域内に係留するプレジャーボート所有者（使用者）の氏名等の届出を義務化した。なお、届出がないプレジャーボートに関しては、撤去を行い、一定期間保管した上で処分等の措置を講じている。届出を行った所有者には、同区域内で係留保管を認めるかわりに、係留保管施設が整備された時点で施設内への係留誘導を行う。なお、係留保管施設の確保が出来た時点で「重点調整区域」を解除し「放置等禁止区域」を指定し、法令に基づく規制を図っている。



図－15 重点調整区域

### 事例③：PFI事業（BOO方式）によるボートパーク整備（愛知県高浜市）

NTPマリーナ高浜は、貯木場跡地であるため静穏度が確保されていることから、当該水域にプレジャーボートが放置されるようになった。これを解消するため、放置艇を收容するためボートパーク整備を民間の資金を活用するPFI事業での整備を想定していたが、ボートパークのみでは収益が上げられないことから、マリーナ事業を併設した放置艇対策施設として整備された。

マリーナ施設とボートパーク施設は栈橋で区分し、管理・運営はそれぞれ別に行われ、ボートパークの管理は所有者が組織した「NPOポート高浜マリンクラブ」が行っている。また、ボートパークの利用料金はマリーナ施設より安く独自に設定されているため、マリーナ利用者と不公平感が生じないように、マリーナの施設利用やサービスを受けることはできない。

注）BOO方式：PFIの事業方式の一つで、民間事業者が自らの資金で対象施設を建設し（Build）、維持管理・運営を行い（Own）、所有権も維持する（Operate）形式のこと。

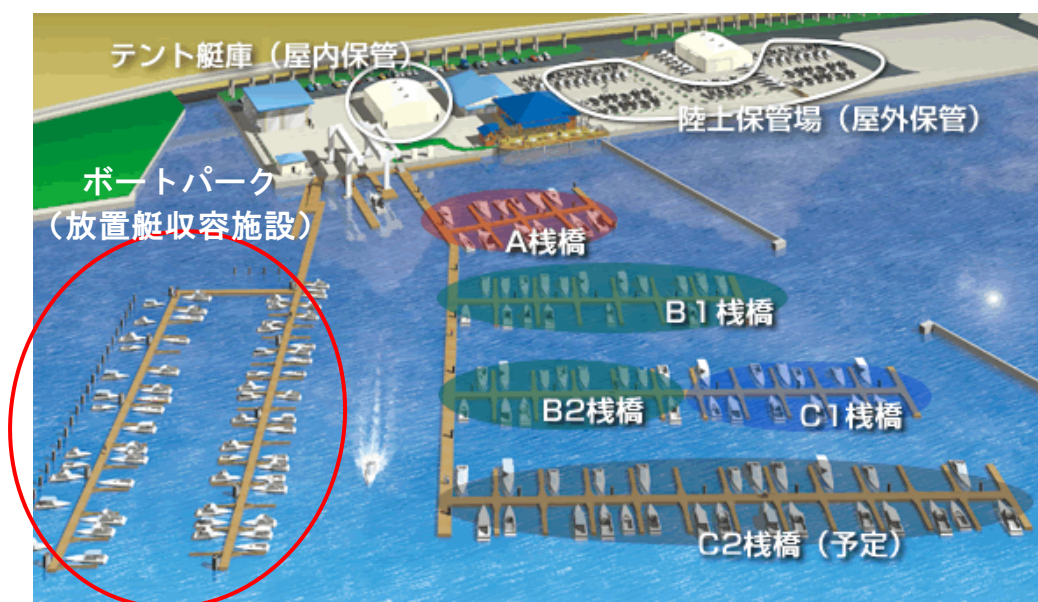


図-16 NTPマリーナ高浜 平面図

### 事例④：警察機関との連携による取締り（青森県八戸港）

青森県や八戸市は、港湾区域の開発を計画し、その第一歩として最も不法係留で煩雑化していた沼館地区の整理を課題とされていた。

このため、県をはじめ八戸海上保安部等関係機関が協議し、まずは行政指導（H18.4月）を行い経過観察し、移動する状況が認められない場合は海上保安部が取り締ることとした。

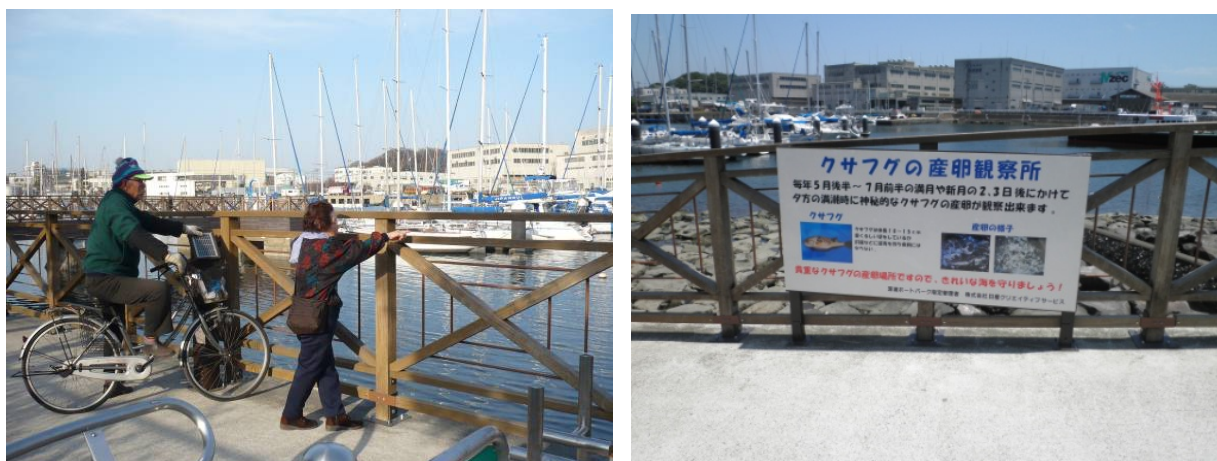
結果、行政指導に応じない船舶については、水域管理者から海上保安部へ取締要請（H19.8月）が行われ、不法係留を続けていた船舶所有者に対して、港湾法違反（港湾法第37条の3第1号、同法第61条第2項第2号）により、八戸海上保安部により一斉検挙された。後日、書類送検、略式裁判により所有者に対して10万円の罰金刑が科された。

### 事例⑤：ボートパークを活用した地域活性化（横須賀市）

深浦ボートパークは、横須賀市内の港湾や河川等の公共水域に放置された小型船舶などに起因する、施設の破損、係留場所の私物化及び利権化や沈没船化などが生じ、船舶航行の支障や港湾活動の障害となどが社会問題化してきたのを受け、整備されたボートパークである。深浦ボートパークの特徴は、周辺環境の整備を同時に行ったことにある。係留桟橋を沖側に整備し、近郊住宅との緩衝帯として遊歩道及び緑地を整備して騒音の低減を図っている。この遊歩道が地元住民から高評価を得ており、遊歩道を散歩する人や憩いの場として利用が見られ、明るく整備された景観が創出されている。

また、ボートパーク周辺はクサフグの産卵場所として有名であり、ボートパークと周辺施設も整備したことで、産卵場所が保護され、ボートパーク施設を開放した「クサフグ産卵観察会」などのイベントが実施されている。

また、2007年には、NPOユニバーサル社会工学研究会が主催する「水辺のユニバーサル・デザイン大賞」において、先進性、自然環境への配慮などが高く評価され、「特別賞」を授賞している。



図－17 深浦ボートパークの状況

### 3. 総合的対策を推進するための基本的な方針

#### 3. 1 係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策の推進

放置艇対策については、平成9年度にまとめられた「プレジャーボート係留・保管対策に関する提言」(プレジャーボートによる海洋性レクリエーションを活用した地域振興方策調査委員会)により、「係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策の推進」を基本的方向とすることが提言された。これ以降、この方針の下に水域管理者等によって放置艇対策が実施されるとともに、その有効性も確認されている。今後も引き続き、係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした放置艇対策を推進する。

#### 3. 2 地域の連携による計画的な対策の推進

プレジャーボートは、マリンレジャーに適した静穏な水域を中心に普及し、放置艇もプレジャーボートが集積する地域に相応して存在しており、地域的に偏在している傾向にある。また、地域によって放置艇を取り巻く状況にも違いがある。放置艇対策を推進するためには、水域管理者をはじめとする地域の関係者が連携・協力し、当該地域におけるプレジャーボートの利用実態、放置艇の分布状況、また放置艇が水域管理に及ぼす影響の程度等を的確に把握・共有するなど、地域の実情を踏まえたうえで、放置艇の受け皿となる水域の確保や係留・保管施設の整備計画、また放置等禁止区域の設定といった規制措置等について、具体のスケジュールを含めた計画を作成することが有効である。計画の策定にあたっては、すでに放置艇対策として実績を上げている自治体の事例をベストプラクティスとして取り上げ、各自治体に周知する場を設ける。その上で、地域レベルにおいて、プレジャーボートの係留・保管の適正化に関する検討体制の構築、計画の策定・実施を推進する。なお、計画の実施にあたっては、当該計画を公表・周知し、関係者の合意形成を図りつつ着実に進めるとともに、放置艇収容の進捗状況等を監視しながら、必要に応じて計画の検証・見直しを行うPDCAサイクルにより対策を推進する。

#### 3. 3 先進的な取り組みの水平展開による対策の推進

放置艇対策の進捗には、実態として地域によって大きな差異がある。数多くの放置艇が集積する地域や収容能力が大幅に不足している地域など、特に放置艇対策の推進が必要な地域については、全国の先進的な取り組みを取り入れながら、重点的かつ効率的に取り組む視点が重要である。このため、国土交通省及び水産庁は、全国的な見地に立って、各地域における放置艇対策の取り組み状況を把握するとともに、先進的かつ効果的な事例やノウハウを他の地域へ展開・活用するための検討体制を構築する。

### 3. 4 民間活用による対策の推進

水辺空間は、本来、国民にとって共有の財産であり、マリンレジャーを楽しむうえで最も身近な場である。しかしながら、その利活用は十分に進んでいるとは言えず、また、そうした中で、国民の海との関わりが徐々に薄れつつある状況にある。このため、放置艇問題の解決にあたっては、民間の創意工夫も積極的に取り入れつつ、国民が親しむことの出来る水辺空間の創出やマリンレジャーの振興とあわせて、一体的かつ複合的な取り組みを推進する。

#### 4. 目標及びロードマップ

本推進計画では、平成25年度から10年間を計画期間として、港湾・河川・漁港の各水域内において、撤去・処理及び収容するための措置を行い、計画期間満了時において平成22年全国実態調査結果により把握した沈廃船や所有者不明船を含めた放置艇をゼロ隻とするとともに、新たな放置艇発生の未然防止を図ることを目標とする。目標の達成に向けては、地域レベルと全国レベルの双方の観点から取り組みを一体的に進めるものとする。

なお、河川は、他水域と異なり、洪水等を安全に流下させる必要があることから、係留施設の設置について治水上の制約を有していることを踏まえ、河川区域内で収容することができない放置艇を港湾区域又は漁港区域において収容するなど地域レベルで必要な係留・保管能力を充足させるものとする。

地域レベルでは、1回目の中間評価までを第1フェーズとして、各地域において、港湾・河川・漁港の管理者等をはじめとする関係者による検討体制を構築したうえで、既存の放置艇を適正に撤去・処理又は収容するための具体の計画を作成し、順次、計画の実施に着手するとともに、第2フェーズ以降は、必要に応じて計画を見直すなどして、引き続き着実に実施する。

全国レベルでは、計画期間を通じて、既存の放置艇に対する全国の取り組みの進捗状況を把握・共有し、先進的かつ効果的な取り組み事例について、他の地域への積極的な展開・活用を図る。また、地域レベルでの進捗状況を踏まえつつ、保管場所確保の義務化を含む新たな放置艇の未然防止対策を適時に講じる。

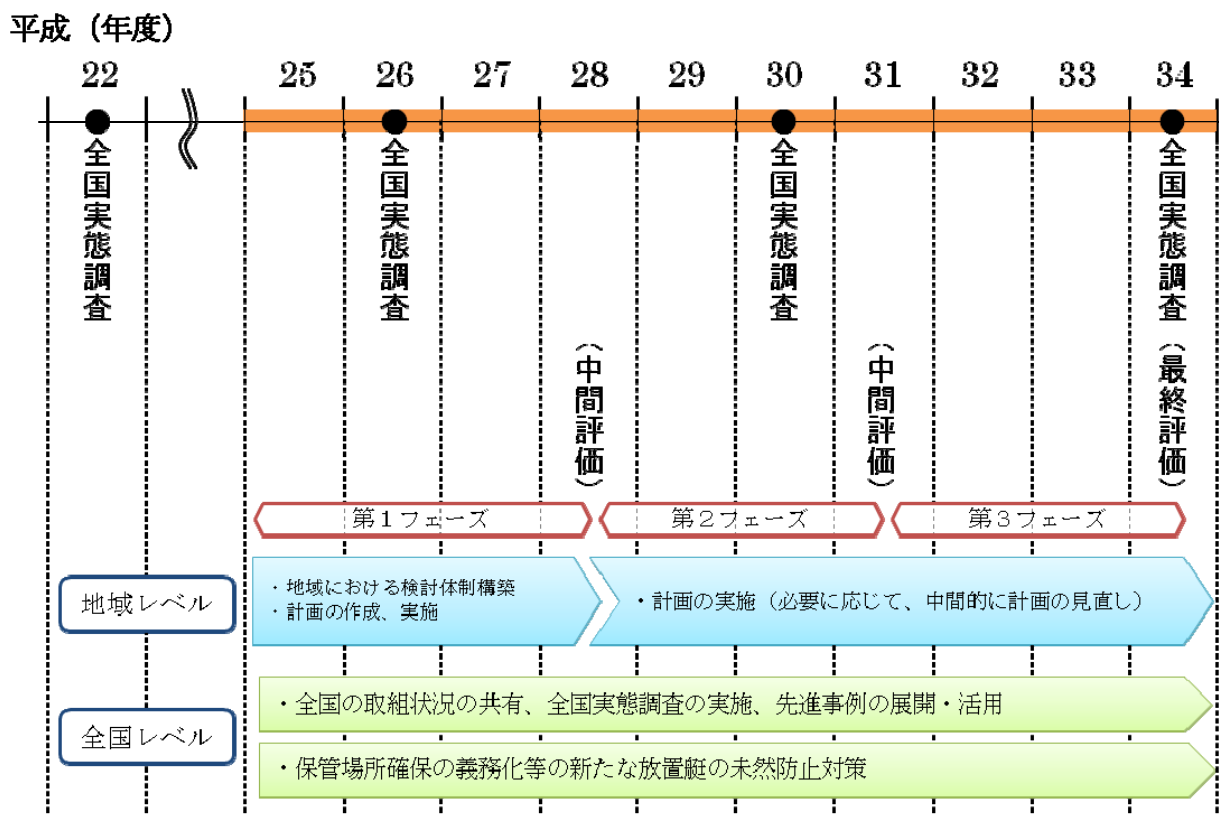


図-17 ロードマップ

## 5. 目標達成のための施策の推進

### 5. 1 施策推進のための全体的枠組み

放置艇対策を効果的に実施するために、既に存在する一部地方自治体の成功事例をまとめ、今後の各自治体の対策に活かす。取りまとめた成功事例を各自治体に周知するための定期的な会議の場を設けると共に、放置艇対策の進捗を公表し、包括的な放置艇対策を推進する。

### 5. 2 放置艇対策の方向性と施策の体系化

放置艇対策は、既存の放置艇を船舶の状態や水域等の管理上の支障の程度に応じて適正に撤去・処理および収容するための対策と新たな放置艇を未然に防止するための対策の2つに大別し、各施策は下表のように体系的に整理することが出来る。

表－8 放置艇対策の方向性と施策の体系化

		対策の方向性	施策	
既存の放置艇	沈没船	○撤去・処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>撤去費用の負担軽減</li> <li>リサイクルシステムのサービス拡充</li> </ul>	撤去・処理
	管理上支障小 ↑ 管理上支障大	<ul style="list-style-type: none"> <li>○既存水域等の活用</li> <li>○撤去・処理又は収容</li> <li>○代替地の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型船舶用泊地の設置</li> <li>暫定係留施設の整備</li> <li>監督処分等の実施</li> </ul>	
		○誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存施設の余力活用</li> <li>新たな施設整備</li> <li>陸上保管の促進</li> </ul>	
新たな放置艇	○発生抑制（未然防止）	<ul style="list-style-type: none"> <li>放置等禁止区域の指定（新たな施設整備）</li> <li>保管場所確保の義務化</li> </ul>		

### 5. 3 係留・保管能力の向上

#### (1) 既存施設の収容余力の活用

指定管理者制度等により民間事業者が管理運営している施設においては、適正な料金設定、利用者への提供サービスの向上や既存施設の空きスペースの積極的な活用により、収容隻数が増加しており、運営改善の成果として放置艇低減の効果も期待される。このため、既存施設の収容余力の活用にあたっては、民間運営のノウハウ等の活用を積極的に図る。

#### (2) 既存水域の有効活用

放置艇が集積するエリアのうち、水域の適正な管理に支障とならない範囲においては、係船設備の設置や利用者に対する料金徴収制度の導入など適切な対策を講じることにより、プレジャーボートの係留・保管の適正化を図ることが出来る。このため、既存水域を有効



に活用することにより、小型船舶用泊地や暫定係留施設など、恒久的あるいは暫定的な係留・保管場所として積極的な活用を図る。また、既存水域を係留・保管場所として活用するにあたっては、指定管理者制度等により、民間事業者による管理運営への参画を推進し、利用しやすい価格・立地の保管場所を拡充する。

### **（３）係留・保管施設の整備**

新たな係留・保管施設が必要となる場合には、民間資金や交付金等を積極的に活用してボートパーク等の整備を効果的に推進する。

### **（４）陸上保管の促進**

水域のみでは係留・保管能力に限りがあることから、自宅等内陸での保管を促進する必要がある。このため、既存施設内の陸上空きスペースや水際線にアクセスしやすい低未利用地等を積極的に活用するとともに、水域管理上の支障がない範囲において水域管理者と調整の上、民間事業者による斜路等の整備を図る。

## **５．４ 効果的な規制措置の実施**

### **（１）放置等禁止区域等の指定の拡充**

港湾及び漁港の放置艇に対する規制の効力は、放置禁止区域を指定することにより生じることとなる。22年10月末時点で、放置等禁止区域を指定している港湾は205港（997港中）、漁港は513港（2,916港中）で、ともに全港数の約2割となっている。放置艇の集積地の中には、港湾・漁港の管理上の支障を来している状況もあり、必ずしも必要な区域設定がなされているとは言えないが、一方では放置艇の移転・収容のための受け皿となる係留・保管施設が不足する中において、規制のみを強化することが困難な状況にある。今後、放置等禁止区域が指定されておらず、かつ放置艇の存在が水域・施設等の適正な管理に支障を及ぼす恐れのある水域については、代替地の確保とあわせて重点的に指定の拡充を図る。

河川においては、河川管理者の許可に基づかずに河川区域内に係留しているプレジャーボートは不法係留船であり、特に不法係留船の数が多い河川においては、河川管理上の支障の程度等を勘案し、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を指定する。

### **（２）保管場所確保の義務化**

プレジャーボートの所有者に対し、その保管場所確保を義務化することは、放置艇の発生を未然に防ぐという観点において有効な対策と考えられる。また、保管場所確保を義務付けるためには、需要に応じた適切な係留・保管場所が不可欠であり、既存施設の収容余力及び管理上支障のない水域の有効活用等により、係留・保管能力を向上させる必要がある。このため、保管場所確保の義務化に関しては、係留・保管能力の向上をはじめとする環境整備を推進するとともに、義務化に伴う行政コストの増加や法令違反等のモラルハザード誘発の懸念といった様々な課題への対応等を踏まえたうえで、早期に実効性のある制度の構築を図る。

## **５．５ 沈廃船等の撤去・処分及び適正処理**

### (1) 水域管理者による監督処分の実施

プレジャーボートの処分は、原則的にその所有者が行うべきものであることから、まずは所有者の特定を徹底する。やむを得ず所有者が不明の場合には、水域管理者により監督処分の簡易代執行を実施することとなるが、特に放置等禁止区域や個別に放置禁止区域を指定している条例及び河川においては重点撤去区域に存置されている沈廃船等、水域・施設の管理に支障をもたらさうる放置艇については、水域管理者の負担軽減を図りつつ、撤去・処分を推進する。

また、放置艇対策をより円滑かつ効果的に実施するためには、水域管理者による対応のみでは限度があることから、必要に応じて、警察機関と連携・協力して取り組む。

### (2) FRP船リサイクルシステムの活用

プレジャーボートの適正な処理を推進するにあたっては、循環型社会の形成の観点から、FRP船リサイクルシステムを積極的に活用する必要がある。このため、同システムの運用において、回収時期及び場所の拡大、処理費用の割引制度などサービスの拡充を図る。

## 5.6 所有者等における責務等の遂行

放置艇問題は、プレジャーボート所有者の法規制の認識不足やモラルの欠如等に起因する場合も少なからずあり、プレジャーボート所有者に適正な保管を促すための種々の対策を講じていくことが重要である。

このため、放置防止キャンペーン等の活動を通じて、プレジャーボート所有者に対して、放置艇の罰則規定等に関する周知を図る。特に放置艇が多く集積する地域においては、水域管理者、地元自治体、警察機関、マリン関係団体等が協力し、プレジャーボート所有者に対して、船舶免許の取得・更新時、プレジャーボート販売時、船舶の登録・検査受検時など、適時に意識啓発を図る。また、既存水域の係留・保管場所への活用等において、マリン関係団体等の民間事業者による保管施設整備や管理運営への参画やマリンレジャーを通じた海洋教育の普及活動などの貢献方策を幅広く推進する。

## 5.7 関係者間の連携推進

プレジャーボートは連続した水域を自由に移動できるものであることから、放置艇対策を進めるにあたっては、港湾、河川、漁港といった水域別に限定することなく、放置艇対策を地域全体の共通課題として捉えるとともに、各水域管理者、地元自治体、地域住民、マリン関係団体、利用者等の地域の関係者が連携・協力して、プレジャーボートを適正に収容するための計画策定や実施にかかる調整等を行うための協議会等の検討体制の設置を推進する。

## 6. 計画の検証と見直し

本推進計画の計画期間を通じて、各地域の取り組みに関する進捗状況についてフォローアップを行い、目標の着実な達成に努める。具体には、国土交通省及び水産庁において関係者からなる検討体制を構築し、各地域の取り組み状況について、毎年フォローアップを行うとともに、全国実態調査と中間評価を行い、必要に応じて、本推進計画を見直すこととする。

(参考) 都道府県別のプレジャーボート及び係留・保管能力の状況  
(平成22年度 全国実態調査結果)

県 コード	都道府県名	マリナー等の 収容能力 A	PB総隻数					放置艇		放置艇率 F/B (%)	余力 A-D
			B	許可艇		C	F	沈没船 G			
				マリナー等 D	マリナー等以外 E						
1	北海道	2,188	3,549	2,869	1,453	1,416	680	211	19.2%	735	
2	青森県	993	1,858	824	570	254	1,034	324	55.7%	423	
3	岩手県	366	806	691	197	494	115	44	14.3%	169	
4	宮城県	1,265	4,418	1,741	998	743	2,677	273	60.6%	267	
5	秋田県	810	1,460	1,108	420	688	352	53	24.1%	390	
6	山形県	797	854	726	639	87	128	0	15.0%	158	
7	福島県	493	1,129	877	233	644	252	14	22.3%	260	
8	茨城県	1,016	4,763	3,392	814	2,578	1,371	362	28.8%	202	
9	栃木県	0	364	258	0	258	106	6	29.1%	0	
10	群馬県	0	22	0	0	0	22	0	0.0%	0	
11	埼玉県	641	1,119	592	531	61	527	29	47.1%	110	
12	千葉県	1,835	4,504	2,252	1,336	916	2,252	159	50.0%	499	
13	東京都	1,292	2,253	1,744	1,124	620	509	8	22.6%	168	
14	神奈川県	7,501	8,809	6,812	5,568	1,244	1,997	96	22.7%	1,933	
15	新潟県	1,271	3,721	1,586	1,003	583	2,135	110	57.4%	268	
16	富山県	1,396	2,299	944	944	0	1,355	19	58.9%	452	
17	石川県	1,088	2,426	781	697	84	1,645	144	67.8%	391	
18	福井県	2,309	1,952	1,538	1,266	272	414	22	21.2%	1,043	
19	山梨県	0	232	232	0	232	0	0	0.0%	0	
20	長野県	222	769	631	154	477	138	3	17.9%	68	
21	岐阜県	14	239	12	12	0	227	4	95.0%	2	
22	静岡県	7,141	9,963	9,049	4,624	4,425	914	109	9.2%	2,517	
23	愛知県	3,803	8,406	4,485	2,303	2,182	3,921	429	46.6%	1,500	
24	三重県	1,600	4,865	1,369	807	562	3,496	300	71.9%	793	
25	滋賀県	5,342	4,779	3,694	3,169	525	1,085	66	22.7%	2,173	
26	京都府	983	2,228	1,223	646	577	1,005	70	45.1%	337	
27	大阪府	2,193	3,305	2,791	1,449	1,342	514	65	15.6%	744	
28	兵庫県	6,720	9,745	5,547	4,243	1,304	4,198	425	43.1%	2,477	
29	奈良県	0	262	262	0	262	0	0	0.0%	0	
30	和歌山県	2,343	5,801	2,000	1,294	706	3,801	156	65.5%	1,049	
31	鳥取県	1,045	1,643	968	633	335	675	100	41.1%	412	
32	島根県	486	3,090	723	405	318	2,367	399	76.6%	81	
33	岡山県	4,193	10,704	3,323	2,553	770	7,381	318	69.0%	1,640	
34	広島県	4,943	16,441	4,538	3,177	1,361	11,903	572	72.4%	1,766	
35	山口県	1,652	6,941	2,436	1,145	1,291	4,505	381	64.9%	507	
36	徳島県	516	4,075	445	312	133	3,630	296	89.1%	204	
37	香川県	2,698	6,286	3,383	1,779	1,604	2,903	332	46.2%	919	
38	愛媛県	1,925	8,147	1,808	1,184	624	6,339	534	77.8%	741	
39	高知県	1,043	4,609	2,110	815	1,295	2,499	351	54.2%	228	
40	福岡県	3,087	5,746	3,232	1,747	1,485	2,514	225	43.8%	1,340	
41	佐賀県	378	1,455	1,056	284	772	399	47	27.4%	94	
42	長崎県	1,560	8,088	5,303	1,059	4,244	2,785	187	34.4%	501	
43	熊本県	1,019	5,330	3,024	798	2,226	2,306	429	43.3%	221	
44	大分県	862	4,920	1,222	457	765	3,698	181	75.2%	405	
45	宮崎県	919	3,787	1,141	452	689	2,646	123	69.9%	467	
46	鹿児島県	289	5,639	1,559	109	1,450	4,080	331	72.4%	180	
47	沖縄県	1,514	3,217	2,180	1,035	1,145	1,037	238	32.2%	479	
	全国	83,751	197,018	98,481	54,438	44,043	98,537	8,545	50.0%	29,313	