

プレジャーボートの適正な管理に向けて

国土交通省港湾局環境整備計画室 計画第二係長 荒川 泰二 あらかわ たいじ

放置艇の現状

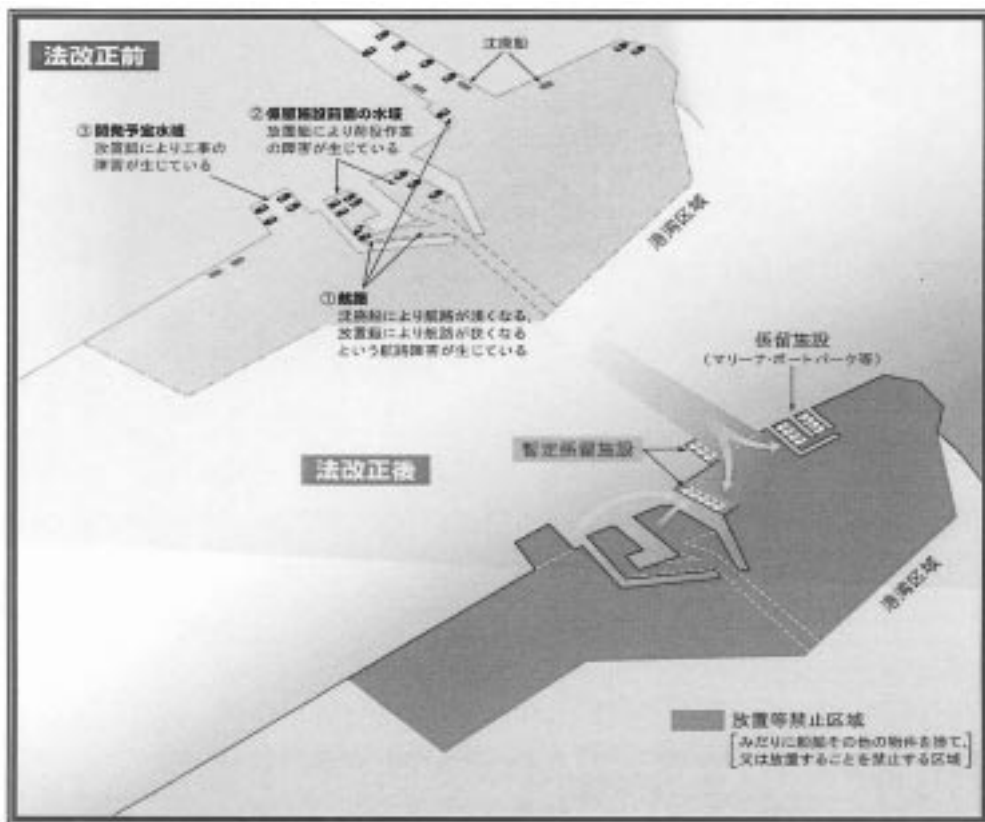
放置艇問題とこれまでの対策

放置艇（不法係留船）とは、プレジャーボート需要の増大を背景に港湾などの公共水域に放置されるプレジャーボートのことであり、社会問題として顕在化しています。

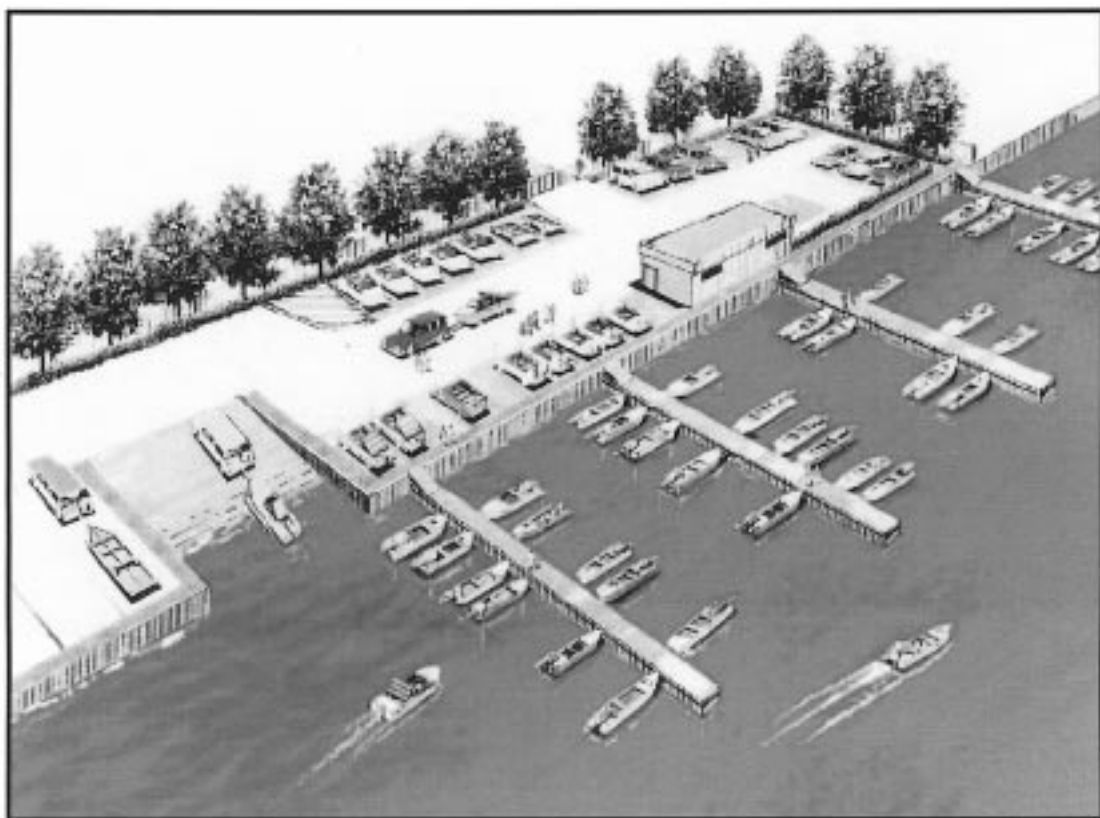
放置艇が引き起こす問題として、①係留場所の私物化・利権化、公共施設の破損、沈廃船化、②無秩序な艇の集積による船舶航行の支障、③洪水・高潮時における流水

の阻害、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、景観の悪化などが挙げられます。

この放置艇問題を解決するためには、規制措置と係留・保管能力の向上とを両輪とする対策が必要です。そこで、平成12年3月に港湾法を改正し、放置艇に対する規制を強化しました。改正の結果、港湾区域のうち港湾管理者が指定した一定区域内にお



港湾法に基づく放置等禁止区域のイメージ



ボートパークのイメージ

ける船舶などの放置など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などに対して、その売却、廃棄などの処分を行うことができることになりました。また、禁止規定の違反者に対しては、罰則も適用されることになりました。

一方、係留・保管能力の向上については、運河、水路などの既存の静穏水域などを活用した小型船舶の簡易な係留・保管施設と、その近隣に駐車場、トイレなどの必要最小限の施設を備えた「ボートパーク」などを整備することにより、放置艇の収容促進および周辺環境の改善を図っています。特に平成14年度からは、比較的安く整備が可能な公共空地等を活用した陸上保管主体の施

設整備についても補助対象としています。

これら公共施設整備にあたっては、ボートパーク整備の主目的である放置艇収容促進等を考慮しつつ、民間施設との役割分担を図るため、関係者の意見を聞きながら地域の実状を十分把握し、公共施設の整備を行うことが重要だと考えています。

プレジャーボート全国実態調査実施と3水域連携した対策の検討

国土交通省港湾局、河川局、水産庁は平成14年度に6年ぶりとなる全国プレジャーボート実態調査を共同で実施しました。平成15年2月時点の速報値を紹介します。

平成8年から平成13年まで、プレジャーボート総数は33.6万隻から36.6万隻に増加し、それとともに水域での確認艇も増加し

ています。また、確認艇に占める放置艇の割合は、港湾、河川、漁港すべてにおいて減少しているものの、港湾内の水域における放置艇割合は54%（H8）が52%（H14）に推移したに過ぎず、ほとんど解消していないことがわかります。

これら放置艇問題を解消するためには、引き続き対策を推進して行くことが必要ですが、その際、港湾、河川、漁港等各管理水域を超え各管理者が連携し対策に取り組むことや、地域の実状を加味した上で地域に合った対策を検討・実施することが必要だと考えています。

また、この調査結果を受け、今後の放置艇対策の方向性を検討するために「3水域連携による放置艇対策委員会（来生新委員

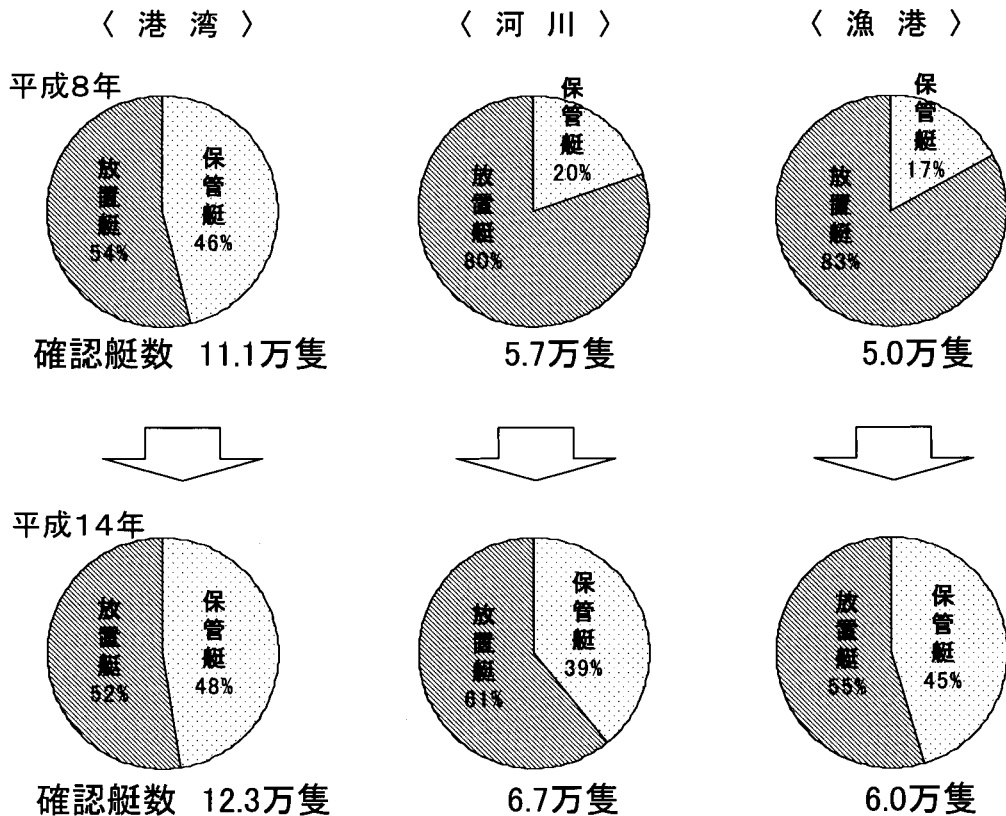
長：横浜国立大学教授）」を平成15年2月に設置し、今後の放置艇対策の方向性について検討しました。委員会での検討結果については、まとめ次第公表する予定です。

マリーナ整備の支援

プレジャーボートの適正な管理を進めるためには、ポートパーク等の小型船舶係留施設整備を行うとともに、プレジャーボートの大型船舶が収容可能な民間事業者および第3セクターによるマリーナの整備を推進する必要があります。

そのため、港湾局では、国体等の開催地となる公共マリーナの整備を行うとともに、民間（第3セクターを含む）マリーナの施設整備に対し次の支援を行っております。

まず、昭和47年に公共マリーナの整備に



平成14年プレジャーボート実態調査結果（速報値）

対する補助制度を創設し、昭和63年には第三セクターの整備するマリーナに対して、国の無利子貸付制度を創設し、マリーナ整備を支援してきました。これらの支援制度の活用により、平成15年4月現在で、港湾において約150カ所の公共マリーナやポートパークなどが整備されています。

また、民間事業者が整備するマリーナに対しては、財政投融資による支援を行っており、クラブハウスなどの整備には別途、民活事業や民都市事業による支援も行っています。

さらに近年では、平成11年に制定された「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI法)」に基づき、民間事業者の資金・ノウハウ等を活用したプレジャーボートの係留・保管施設の整備、運営を促進しております。

「海覧版」による全国プレジャーボート保管場所の提供

「海覧版」は、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、国土交通省港湾局、水産庁、(社)日本マリーナ・ビーチ協会および(社)フィッシャリーナ協会の連携のもと、平成14年2月に創設した情報サイトです。インターネットを通じ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け入れの可否、サービス内容などの情報を無料で提供しています。特に、係留保管施設の整備状況とあわせ、施設の受け入れの情報を広く利用者にお知らせすることで、深刻化する放置艇問題の解消に貢献することも期待しています。



「海覧版」のイメージ



保管場所情報のイメージ

今後の取り組みに向けて

現在、各地域において、行政をはじめとする地元関係団体等により協議会等を設立し、各地域の状況を踏まえた放置艇対策を検討しています。

今後、引き続き規制措置と係留・保管施設の向上を両輪とする放置艇対策を早急に進めるとともに、プレジャーボート活動による地域振興を調和・両立させながら、豊かな国民生活の実現を目指していきます。

健全な海洋性レクの振興をめざして

～広島県の放置艇対策～

呉大学教授（海上保安大学校名誉教授） ひろ瀬 せ はじめ肇

当時の広島湾の放置艇状況

瀬戸内海に面した広島県は、全国でも有数のマリンレジャーが盛んな地域として、約2万隻のプレジャーボートがあるといわれている。特に、広島市やその周辺の港湾や河川などには、平成8年当時で約4,500隻が集積・係留されていて、そのうち約8割が放置艇であった。豊かで静穏で美しい国立公園の海が目の前にあり、釣りやクルージングには絶好のロケーションである。

干潮時こそ着底するものの、広島市を流れる大田川などの都市部河川流域、広島港内、そして周辺の海岸線は、艇の係留に適した場所が多く、艇の所有者の自宅からも近く、そこに車でアクセスするのも容易であるという条件が整っている。

こうした中、海や川などに無秩序に係留されたプレジャーボート、いわゆる放置艇の弊害として次のようなことが問題とされていた。それは、河川の流水阻害、高潮や洪水災害の助長、航路障害による他の水域利用者の利用阻害、沈船などからの油流出による水質汚濁などの問題が生じている。あるいは、係留場所周辺では、プレジャーボート利用者が違法に駐車し、ゴミを放置するなど生活環境の悪化や景観上の問題を起こしている。

また、長期間にわたって一定の水域に係留することは、公共の水面を独占的に私物

化し、他の利用を妨げたり、混乱をきたすなどの社会的弊害を生じている、というものである。しかし、公共水面は本来自由使用であり、プレジャーボートの放置は、港湾などの本質的機能である船舶の航行や係留と不可分であるため、港湾などの管理上特に支障がない限り規制しにくい状況でもあった。

プレジャーボートの放置による港湾施設の利用上の障害、河川の治水機能の低下、護岸の損傷など、港湾や河川などの機能管理と財産管理上の障害の除去については、港湾法や河川法などの現行の公物管理法により対処が可能なものもあるが、公共水面の秩序形成や地域の環境保全の問題については、現行法令などでは対処が難しいと考えられた。

そこで広島県は、こうした問題解決と、海洋性レクリエーション活動の健全な発展を図るためにということで、「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」を制定し、平成10年10月1日からこれを施行し、新しい制度をスタートさせることになった。

条例制定の経過

広島県は、県内に放置艇が多いことに鑑み、条例制定に先立って、平成8年から9年にかけて、「広島県放置艇対策あり方検討委員会」を設置し、条例化するにあたり、

それに盛り込むべき内容について審議検討がなされた。この委員会は、まず次の3点に留意しながら放置艇対策に取り組むように提言した。

(1) 健全な海洋性レクリエーションの振興とウオーターフロントなどの活用を図る視点から、秩序ある水域利用を確保するため、積極的にプレジャーボート対策を進めていく必要がある。対策の推進にあたっては、県民の理解と協力が得られるよう多くの機会を通じ意識啓発に努めること。

(2) プレジャーボートの放置問題が発生している背景には、マリナーなどの係留保管施設が不足しているという事情があるので、施設の整備を促進すること。

(3) 公共水面は広く県民の利用に供されるものであることから、条例などによる規制を行うときは、県民へ、その規制内容などを周知するように努めること、いう3点であった。

そして、プレジャーボートに係る水域利用のあり方については次のように提言している。まず、水域の適正な利用として、プレジャーボートの係留保管の秩序を確立し、水域利用の適正化、効率化を図るために、本来自由使用である公共水面について、今後は行政主導により利用者相互を調整しながら、秩序ある水域利用を確保していく。同時に、航行の安全や施設の適正管理、環境の保全や周辺地域との調和にも配慮していくべきである。行政や関係者は、早期に係留保管場所を整備し、放置されているプレジャーボートを誘導して、適正な係留保管の実現を図っていく必要がある。

第2に、水域の積極的な活用として、余

暇活動の振興を図るため、プレジャーボートの利用に対する県民の理解とコンセンサス作りに努め、健全な海洋性レジャーとして普及できる環境づくりを進めるべきである。行政は民間と協力して、都市政策との整合性を図りながら、地域に開かれた海洋性レクリエーションの拠点となる施設を整備し、地域の活性化や良好な都市環境を促進するなど、積極的な水辺環境の整備と活用を推進していく必要がある。

第3に、所有者の社会的責任として、プレジャーボートの所有者や利用者は、安全性や地域の生活環境への影響に配慮しながら、係留保管を含めて水域を適正に利用する責任を有すること、および係留保管に要する費用については、受益者負担の原則に則って負担しなければならないことを認識することが肝要である、と報告したのであった。これに加えて、条例に規定すべき内容について詳しくかつ詳細な提言を行い、そのほとんどが条例として実現している。



「広く、開かれた」がコンセプトの広島観音マリナー

条例の内容

(放置艇を規律する仕組み)

この条例は、公共の水面におけるプレジャーボートの係留保管の秩序を確立し、も

って水域利用の適正化と良好な生活環境、都市景観の保全を図るとともに、海洋性レクリエーション活動の健全な発展に資することを目的としている（条例第1条）。

次いで、プレジャーボートの利用実態を把握するとともに、届出者に対して係留保管施設に関する情報など各種の情報を提供するため、総トン数5t未満のプレジャーボートの所有者にその所有状況などの届出を義務付けている（第7条）。

届出のあったプレジャーボートには届出済証（シール）を交付し、所有者はこれを船体に張り付ける（第8条、9条）。実務としては、この届出済証は、届出があったことを証するものであって、届け出た場所での係留保管を認めるものではないことをきちんと説明することとしている。

そして第10条で、何人も故なく公共の水面においてプレジャーボートを放置もしくは放置させ、またはこれを放置もしくは放置させようとする者に協力してはならないとする放置の禁止を定めている。ここに放置とは、プレジャーボートが係留保管施設または正当な権限に基づき係留保管を行う場所以外の場所に係留保管されている状態をいうと定義されている（第2条5号）。具体的には、公共の水面に許可を受けずに係留しているものが放置艇になる。

さて、そこで放置の禁止とならんで当該条例の規律の本体は、重点放置禁止区域の指定（第11条）と強制移動の定め（第12条）である。放置による問題が大きいと認められる水域から、順次「重点放置禁止区域」に指定し（現在、広島港とその周辺の限られた沿岸地帯を指定しているのみである）

係留保管施設に誘導することによって重点的に放置の解消や防止を図ろうとするもので、重点放置禁止区域内でのプレジャーボートの放置に対しては、知事は、指導のほか、勧告、命令ができ、移動しない場合にはプレジャーボートを強制的に他の場所に移動することができる。

これは代執行を認めるもので、行政代執行法の定めによるものとされている（第13条）。しかしながら、重点放置禁止区域から放置艇を排除したとしても、その艇の行き場としての受け皿が必要である。広島県としては、関係者と協力しながら、係留保管施設の整備の促進に努めるものの、恒久的な施設の整備には多大な経費と時間がかかるので、係留保管施設が整備されるまでの経過措置として、静穏水域を活用した暫定的な係留区域を指定し、暫定係留区域に艇を係留することができるという措置を定めている（第17条）。係留保管施設が整備されるにつれて、暫定係留区域から移ってもらうようにしようというのである。

ここで、その係留が既得権化・権利化しないように十分注意を払うことが条例施行の実務上最も留意すべきことの1つとされているようである。また、この条例は、移動させようとするプレジャーボートの所有者が分からない場合の手続きについても詳しい規定を設けている。

その場合には、相当の期限を定めて、当該措置を行うべき旨およびその期限までに艇の所有者が移動措置を行わないときは、知事または第3者が当該措置を行う旨を、あらかじめ公告するものとし、知事が放置艇を移動させた場合には、これを保管し、

所有者に返還できるように一定の事項を公告するものとされている。そして、場合によってはプレジャーボートを売却し、代金を保管するとともに、この代金を売却に要した費用に充当することもできる。

もちろん、プレジャーボートの移動、保管、公告などの措置に要した費用は、当該プレジャーボートの返還を受けるべき所有者などの負担である。保管期間が6カ月を経過してもプレジャーボートを返還できないときは、その所有権が県に帰属するものと定められている(第14条)。さらに、県の職員には、放置されているプレジャーボートに立ち入り、所有者などを確認するため必要な調査ができるという立入調査権も認めている(第16条)。



観音マリーナは最大850隻の収容能力を持つ

このような仕組みで放置艇の解消を徐々に進捗させようとしているのであるが、この条例に罰則の規定はない。罰則で強制しようとするのではないことが特徴的であるといえる。それは、広島県より先に、横浜市が全国に先駆けて「一般船の放置防止に関する条例」(平成8年4月1日施行)を制定適用していた。

ところが、横浜の条例は、漁船や屋形船まで含めて、規制対象が広いことと、暫定係留区域を設置するといったような措置を

講じていなかったこともあり、条例が施行されてすぐに撤去命令を発したところ、この命令は港湾法に反して無効ではないかと訴訟になったという事例も研究し、また浜名湖での水域利用上の調整の仕組みや、放置自転車撤去の多くの条例も参考にして、広島県の現状認識を前提として、無理なく、しかし確実に、そしてレジャーの勢いを削ぐことなく、またボート販売などの企業活動にも配慮し、なによりも放置艇を悪と決めつけたり、悪者にするというのではなく、長い目で見て共存を図っていこうという考え方でできあがっているということがいえる。

なお、条例案作成当初は、規律の対象に河川も含めて考えていたが、河川法が改正され、いわゆる簡易代執行の規定が整備されたので、条例は海域のみを対象とするものになった。

今後の展望

広島県の調査によれば、条例が施行されたとはいえ、平成14年度のある時点で、県内では放置艇がなお1万2,000隻存在するようで、完全に解決するにはまだまだ年数が必要であるように思われるが、それでも670隻収容可能な観音マリーナ完成に加え、平成15年度内には550隻収容可能な二十日市ボートパークが完成予定で、さらに平成18年度には650隻収容可能とされる太田川河川マリーナが供用開始の予定だ。民間マリーナ整備もそれなりに進んでいる。

このような情勢を踏まえ、問題解決のために、ゆっくりながら着実に歩みを進めているというのが広島県の今の姿である。

放置艇対策の先進県 ～岡山県の場合～

(社)日本海難防止協会

はじめに

海洋レジャーの普及は、人々の経済力のほかに、自然環境も大きな要素である。

海洋レジャーの花形「プレジャーボート」は、瀬戸内海に面した各県において盛んだ。この地方は温暖な気候に恵まれ、海は穏やかで、海洋レジャーの適地だからである。

わが国において、人口比のプレジャーボート所有隻数第一位が広島県で、他の瀬戸内海に面した各県がそれぞれ上位を占めていることからそのことが裏付けられる。

しかし、これらの各県においてもプレジャーボートの係留施設は不足しており、放置艇が多いことでは、全国の各都道府県と同じ悩みを抱えている。

最近では、広島県や長崎県の放置艇対策が先行しているといわれているが、先鞭を着けたのは岡山県であり、平成に入って、国や他の都道府県に先駆けて方策を立ち上げた岡山県を見習って他の都道府県が動き出したといってもよいだろう。

岡山県土木部港湾課を訪ね、取材した内容を紹介する。

対策懇談会の提言

岡山県では、「プレジャーボートの普及は、県民が海に親しむ機会を拡大するとともに、活動拠点となるマリーナなどを通じ人々が

集い交流する場を広げ、地域の活性化の効果も期待される」と位置付けているが、昭和50年代終わりごろから、プレジャーボートは、係留場所をめぐる漁船とのトラブル、船舶航行の阻害、公共事業工事への支障など数々の問題を引き起こすこととなり、社会問題化した。

こうしたことから、県では、プレジャーボートの放置による各種の問題の解決を図るため、平成元年7月、「岡山県プレジャーボート対策懇談会」を設置し、同懇談会は平成2年3月、「岡山県におけるプレジャーボート対策のあり方について」を提言した。

県は、その内容を具体化するため、平成3年12月、「岡山県プレジャーボート要綱」を制定した。要綱は、港湾・漁港・河川の3水域について、当時としては先駆的な次の3本柱からなっている。

- ①届け出制度の導入
- ②簡易保管施設の整備
- ③係留保管重点禁止区域の指定

届け出制度の導入

届け出制度の導入は、法的な強制力はないが、プレジャーボートの多くが5t未満の小型艇であるため、プレジャーボートの実

届出の状況 (平成15・4・15現在)

モーターボート	3,713隻
クルーザーヨット	249
ユースティリティーボート	3,559
届出隻数計	7,521

対象船舶：○総トン数5トン未満の推進機関を有する船舶（漁船法に規定する漁船、国および地方公共団体の所有する船舶を除く）で、推進機関を有するもの。
○岡山県の各水域に、係留保管されるもの。

態把握には有効であった。現在までにプレジャーボート所有者の6割強(約7,500隻、県下の総数1万2,000隻と推定)から届出があり、今後の対策策定に必要な基礎データとして活用しているが、さらに、届け出への協力を求める努力を続けている。

係留保管施設の整備

放置艇対策には、係留施設の整備が不可欠であるが、民間のマリーナもあるので、民間の補完施設としての係留保管施設と位置付け、平成5年8月、玉野市に109隻の係留保管施設を開始したのを皮切りに、順次表示のように整備してきた。

現在までの10年間で1,291隻の係留施設が整備されたが、引き続き整備を進めており、近く100隻係留の施設の供用が開始される。ただ、財政難もあって計画どおりには進ん

でない現状にあり、また、この地方は干満の差が大きく、水深の適した水域が少ない悩みも抱えているが、地元の理解を得る努力をしながら整備を続けている。

係留保管重点禁止区域の指定

強制力はないが、港湾・漁港・河川合わせて140カ所に係留禁止区域を設け、船舶の航行その他支障のないようにプレジャーボート所有者に協力を求め、無秩序な係留を防ぐ努力を行っている。

新たな対策のあり方

平成2年の懇談会の提言から10年を経過した岡山県では、平成11年10月に「岡山県プレジャーボート対策検討委員会」を設置、これまでの取り組みを踏まえ、今後のプレジャーボート対策を検討した結果、「岡山県

小型船舶係留施設整備状況 (平成15年4月15日現在)

区分	施設名	場所	収容隻数	供用開始年月日
県管理施設 (港湾区域)	山田港胸上地区	玉野市胸上地先	109	平成5年8月1日
	岡山港銚立地区	玉野市番田地先	25	平成6年6月1日
	水島港玉島乙島地区	倉敷市玉島乙島地先	158	平成6年8月1日
	東備港中日生地区	日生町中日生地先	147	平成7年10月1日
	児島港琴浦地区	倉敷市児島地先	84	平成9年1月1日
	岡山港正儀地区	岡山市正儀地先	56	平成9年4月1日
	水島港玉島柏島地区	倉敷市玉島柏島地先	72	平成10年9月1日
	東備港鶴海地区	備前市鶴海地先	141	平成12年7月1日
	水島港乙島西地区	倉敷市乙島地先	165	平成13年5月1日
	笠岡港港町地区	笠岡市港町地先	107	平成14年5月1日
小計			1,064	
県管理施設 (漁港区域)	沙美漁港	倉敷市玉島沙美地先	60	平成6年8月1日
	朝日漁港	岡山市宝伝地先	10	平成8年8月1日
	小計			70
県管理計			1,134	
市管理施設	野々浜港	玉野市田井	157	平成11年4月1日
合計			1,291	



水島港乙島西地区の簡易浮桟橋の係留施設

における今後のプレジャーボート対策のあり方」を提言した。柱は、規制の実施・収容能力の向上・意識啓発の推進からなっており、概要は次のとおりである。

1 規制措置の実施

法令による規制措置

移動命令や行政代執行による移動措置を執るなど、河川法、海岸法、港湾法、漁港法など公共水域を管理する法令を的確に運用し、放置艇の解消に向けて対処していくべきである。

届け出の促進

届け出制度により、プレジャーボート所有者の把握が可能となり、放置など違法行為の抑制も期待できるので、関係事業者や市町村の協力を得て、届け出の一層の促進に努めるべきである。

2 収容能力の向上

民間マリーナの拡充

水域における係留保管用施設が設置可能となるよう占用許可基準を見直すとともに、新規事業化を促進するための条件整備を進め、民間マリーナによる収容能力の向上を促す必要がある。

簡易な係留保管施設の整備

地方公共団体において、防波堤や護岸などを活用する簡易な係留保管施設を計画的

かつ積極的に整備していく必要がある。

暫定保管許可制度の導入

必要な保管場所が確保されるまでの間、他の水域利用に支障がないなど一定の条件を満たす場合に、暫定的に公共水域でのプレジャーボートの保管を許可する制度を導入することにより、放置艇の相当数をいったん収容し、プレジャーボートの適正保管の指導と規制措置を効果的に実施するための前提条件を整えるべきである。

この制度はあくまでも暫定的なものであり、民間マリーナによる保管能力の向上や地方公共団体による簡易な係留保管施設の整備の進捗に合わせ、順次、プレジャーボートをこれらの恒久施設へ誘導し、将来的に解消されるべきものである。

3 意識啓発の推進

公共水域の適正な利用を徹底するため、関係行政機関などとも連携しながらプレジャーボート利用者に対して、各種の媒体を利用して継続的に意識啓発を実施すべきである。また、ボート販売事業者やマリーナ事業者など関係事業者などの理解と協力を得て、あらゆる機会をとらえて意識啓発を行う必要がある。

4 対策の補完

今後、この提言で示す対策を補完し、放置艇対策を円滑に推進するため、次の事項について、国の対応にも注意しながら検討する必要があると思われる。

マリーナが放置艇の解消や県民の余暇活動の普及に大きな役割を担っている点を考慮して、民間マリーナが円滑に発展できるような方策を検討していく必要がある。

陸上での保管を推進するため、沿岸部の

係留施設の利用料（プレジャーボート1隻の1年間利用料）

護岸など係留方式	52,000円	その内、全長6m未満で船室などのないものは	36,000円
簡易型棧橋係留方式	58,000円	同上	41,000円
棧橋係留方式	71,000円	同上	50,000円

低・未利用地の活用や自宅などでの保管を促進するための方策を検討していく必要がある。

廃船の処理状況まで確認できるような登録制度や、廃船処理費用を販売価格に付加する制度の導入、リサイクル方法の研究開発など、廃船を適正に処理できる体制づくりを検討する必要がある。

車の車庫証明制度のように、適正な保管場所の確保がプレジャーボート所有の前提となる制度の導入も検討する必要がある。などとなっている。

係留施設の利用料

関心の深い簡易係留保管施設の年間利用料は表のとおりであり、民間マリーナに比べてかなり低い利用料となっている。担当者は、民間マリーナの健全な発展を阻害しない範囲の利用料のあり方に苦慮しているとのことだ。

係留施設の見学

県の案内で、すでに稼働中の係留施設と間もなく開設される予定地を見学できた。

（水島港乙島西地区）

平成13年5月1日開設、簡易浮棧橋方式、収容隻数165、大半は6m以下の小型艇。ボートのオーナーの有志が交代で清掃をしているとのこと、掃除の行き届いた浮棧橋に整然と係留されていた。また、地元の漁協

が委託を受けて、定期的な点検を行っていることもオーナーにとって心強いことだと思う。すぐ近くに民間マリーナがあった。そちらは大型艇が多いようだった。

（児島港^{かやかり}地区）

2年後の国体岡山大会に備えて建設が進む水泳用屋内プールのすぐ近く、^{かやかり}地区に100隻収容の簡易係留施設が平成15年8月（予定）にオープンする。陸上で製作された簡易係留施設を運んできて設置するとか、工費、工期とも少なくとも済むとのことだった。

おわりに

多くの自治体が財政難にある今日、岡山県では、プレジャーボートを持たない多くの県民や民間マリーナにも気配りしながら、しかし、健全な海洋レジャーの育成にも力を注いでいこうとする確固たる信念を持った県政だと感じた。10年後、20年後の岡山県が楽しみである。



児島港^{かやかり}地区の簡易係留施設予定港区

条例で不法係留ゼロめざす ～神奈川県 の 放置艇対策～

(社)日本海難防止協会

はじめに

プレジャーボートなどの放置艇の問題では、全国に先駆けて取り組んだ横浜市の存在がクローズアップされているが、横浜市の活動が効果を上げているのも神奈川県の取り組みによるところが大きく、県内の放置艇が存在する河川を抱える市や町にも大きな影響を与えつつある。

神奈川県の放置艇の問題で、当時の状況や現状、今後の取り組みなどについて県土整備部河港課の担当者から聞いた。

当時の県内の放置艇は2,002隻

平成8年10月の全国実態調査で、県が管理する河川における放置艇は合計2,002隻(放置1,866隻、沈船や廃船136隻)であることが明らかとなった。横浜市内の5河川(大岡川水系の堀割川、中村川・堀川、大岡川、大岡川分水路および侍従川)で827隻(放置693隻、沈船や廃船134隻)のほか、横須賀市の平作川が542隻、逗子市の田越川が324隻、藤沢市の境川が248隻、茅ヶ崎市の小出川が61隻(沈船や廃船はこのうち2隻)、沈船や廃船の多くは横浜市内の河川に集中していた。

県条例を施行し対策に取り組む

この事態に、河川などの公共水域に放置されている舟艇の影響や対策について検討

してきた県は、平成10年11月に「神奈川県プレジャーボート対策要綱」を施行。また、「小型船舶の登録等に関する法律」が平成14年4月から施行されるのに合わせ、同じ時期から新規所有者に艇の保管場所の届出を義務付ける「神奈川県プレジャーボートの保管場所に関する条例」を施行し、不法係留船発生防止のための具体的活動に取り組んだ。

神奈川県の対策の基本は、

- 1) 付近に係留保管場所を確保できない藤沢市の境川と横須賀市の平作川の2河川には、「暫定係留区域」を設定する。
- 2) 付近に受け皿のある河川(横浜市の大岡川水系と侍従川)については、「重点的撤去区域」に指定する。
- 3) 逗子市の田越川は、県の老人保養所であった海風荘の跡地約6,000㎡を条件付で民間に貸与し、公募した民間事業者が、簡易な陸置き方式で150隻以上収容できる施設を平成16年度の施設設置と受け入れ開始に向けて事業を進める。
- 4) 茅ヶ崎市の小出川は、付近の民間マリーナに収容することでの対応を考えているが、国の管轄区域もあることから、国と協調して対応する。



逗子市・田越川。河口近くの両岸には、多くのプレジャーボートがひしめくように係留されている。(H15・6・30撮影)

5) 県条例の理解など、艇所有者への「広報啓発」の活動

などである。

また、官民協調による総合調整として、公共水域の管理者などによる調整会議や県と舟艇の販売事業者・マリーナ事業者などによる情報連絡協議会を設置し、対策や受け皿整備・広報啓発活動などについて協議している。



田越川そばの老人保養所・海風荘の跡地。施設の整備や護岸工事など、早期の着工が待たれている。(H15・6・30撮影)

効果はあったか

このような方針のもとで、県は今日まで放置艇の排除に向けて取り組んできた。平成14年10月に実施された全国実態調査では、県が管理する河川における放置艇は平成8年当時と比較して25.9%・484隻減の1,518隻(放置艇は477隻減の1,389隻、沈船や廃船は7隻減の129隻)。特に、横浜市内の5河川では市の取り組みとの相乗効果もあり、64.5%・536隻も減少し、291隻(放置艇227隻、沈船や廃船64隻)となった。侍従川では平成13年に放置艇すべてが排除された。

横浜市以外の地域では、横須賀市の平作川では5.7%・31隻増の537隻(放置艇は14隻減少の528隻に対し、沈船や廃船が新たに45隻発生)。逗子市の田越川では、23.8%・



横浜市・侍従川。河口近くの橋の付近にフロートを常設し、プレジャーボートが出入りできないようにした。(H15・6・24撮影)

77隻減少の247隻(放置艇が86隻減少の238隻に対し、沈船や廃船が新たに9隻発生)。藤沢市の境川では、34.7%・86隻増の334隻(放置艇が78隻増の326隻、沈船や廃船も新たに8隻発生)。茅ヶ崎市の小出川では、19.7%・12隻増の73隻(放置艇が11隻増の70隻、沈船や廃船も1隻増の3隻)の状況にある。境川と小出川の2河川では、前回調査以降の活動にもかかわらず、やや増加している。

また放置艇が、県が管理する海岸などに258隻のほか、県内の国・市が管理する河川や港湾などに1,153隻存在することが判明。これらを合計すると現在の放置艇は2,929隻であることも明らかになった。

担当者は、放置を続ける所有者に「彼らは不法行為であることを分かっている」として続け



横須賀・平作川。この川の両岸にも、多くのプレジャーボートがはるが彼方まで所狭しと係留されている。(H15・6・3撮影)

ている。今まで係留できたことで自分の権利のみを主張。また、費用をまったく出たくないという人もいる」と、問題の基本的部分が所有者のモラルのほか、過去の経緯にもあることを指摘する。



藤沢市・境川。視界の果てまで、業務船やプレジャーボートが数珠繋ぎ状態で係留されている。(H15・6・30撮影)

今後の取り組み

県では、今後も水域別の①暫定係留の実施②重点的撤去区域内の放置艇の撤去③河川巡視などの強化対策とともに、逗子市の田越川における保管施設の整備などを柱とする基本方針を継続していく考えだ。

担当者は、「県内の河川には、いまだ相当数の放置艇や沈船・廃船があるが、河川法では不法係留に対する罰則もなく、現在のところ所有者の社会的な責務に訴える方法によらざるを得ない」として、この問題で



茅ヶ崎市・小出川。湘南シーサイドCCのそばを流れる兩岸には、係留された多くのプレジャーボートが並ぶ。(H15・6・30撮影)

国が効果的な法律を施行することの必要性を強調する。

また、今後の取り組みの成果につながるものとして、舟艇を売買する販売店の強力な支援態勢と、不法係留船や艇の問題を抱える市町村自らの主体的取り組みの強化が欠かせないことを指摘した。

おわりに

日本は法治国家のはずなのだが、河川などに放置する艇を全国的に取り締まれずにいる。しかし、公共の河川に許可なく艇を係留し続け、後に県や市が艇を放置してはならない条例を施行しても、これに従うことなく、条例施行前の状態を盾に権利を主張する所有者の立場に、理解を示す県民はいないだろう。

とりわけ、暫定係留区域を認められた河川では、放置艇の所有者と管理する側との間で認識の違いからさまざまなトラブルが生じるだろう。簡易係留設備とその使用料とのバランスなどもそれにあたる。管理する側も、どうすれば所有者が艇の移動に応じるのか、彼らの主張に十分耳を傾けねばならない。

担当者も言うように、これからも当面は放置している艇の所有者への啓発活動が続くだろう。しかし、いずれはこれらの活動によっても艇の移動に応じない所有者に、どう対応するか判断を迫られる時期がくる。

その時は、工夫を凝らした対策を含めて、県と地元関係者の果敢な判断と対応に期待したいものである。

放置禁止と受け皿の整備 ～横須賀港の放置艇対策～

(社)日本海難防止協会

はじめに

アメリカ合衆国のペリー提督が黒船4隻を従えて久里浜湾(現在の横須賀市久里浜)に上陸したのが1853年。横須賀市では、ペリー来航150周年にちなんでさまざまなイベントを企画している。去る5月の連休には、9隻の帆船パレード、人口43万人の街に32万人の人出という大盛況だった。また、8月には市あげての開国祭と続く。

横須賀港は、東京湾の入口に位置し、海岸線は、多数の入江を形成し、水際まで水深が深く、背後は丘陵に囲まれた天然の良港である。このような立地条件もあって、明治17年に横須賀鎮守府が設置されて以来、軍港として発展、戦後は米軍の基地としても有名になった。

このほか戦艦三笠を永久保存した三笠公園、防衛大学、東京湾海上交通センター、深海調査船の基地、造船所など海や船に関



深浦湾の放置艇

係した施設が多い。

この横須賀港における放置プレジャーボートの状況と放置艇対策はどうなっているのだろうか。横須賀市を取材した。

放置艇の現状

横須賀港における平成10年の実態調査では、放置艇が192隻存在していたが、平成14年4月の調査では、246隻に増えている。

地区別では、多い順に、深浦地区130隻、浦賀地区66隻、長浦地区42隻、久里浜8隻となっている。また、久里浜湾に河口のある平作川には、630隻もの放置艇が数珠繋ぎだが、神奈川県管轄なので神奈川県の放置艇対策のページで触れる。

放置艇対策の経緯

横須賀市では、以前から港湾活動に支障をきたす放置艇について対応してきたが、平成12年度以降の取り組みの骨子は以下のようになっている。

○平成12年度

漁業者、マリナー業界、海上保安部などの関係者からなる「よこすかマリン対策検討懇談会」を立ち上げた。

同懇談会では、放置艇対策の検討経緯および港湾法の改正を主要議題とした。

○平成13年度

「よこすかマリン対策検討懇談会」を2回開き、施設整備の優先順位、放置など禁止区域、放置など禁止物件、放置艇収容の手順を主要議題とした。

○平成14年度

係留・保管施設の適正な規模・配置について検討するための調査業務委託を外部に

発注した。また、引き続き「よこすかマリン対策検討懇談会」で検討を進めるとともに、広く市民の意見を求めるパブリックコメントを経て、放置艇対策の基本方針を策定した。この基本方針に沿って、5月に政策の議会公表、さらに、7月に地方港湾審議会で審議決定する。

放置艇対策の基本方針

横須賀港は、港湾法の改正を受け、港湾法による規制として、放置など禁止区域・放置など禁止物件の指定と受け皿となる係留・保管施設ポートパークの整備を両輪とした放置艇対策を進める。

平成15年7月に港湾計画に放置艇対策を位置づけ、平成15年から3～4年計画で進める。最終的には、横須賀港湾区域内全域を放置など禁止区域に指定し、必要な範囲の受け皿施設を整備する。

優先実施地区

「よこすかマリン対策検討懇談会」で検討の結果、横須賀港の放置艇対策は、漁業者、船舶所有者、地元住民など関係者との事前調整を入念に行う必要があると指摘された。また、横須賀港内の250隻近い放置艇のうち、その7割近くが北部地区にあり、早急な対応が求められていることなどを考慮して、北部地区を優先実施地区とした。

実施手順

平成15年度中に放置など禁止区域を港則法の第1区から第4区である横須賀港の北部地区に指定する。

係留・保管施設としては、放置艇が集積



横須賀港田浦の放置艇

している深浦地区に簡易な係留・保管施設であるポートパークを平成15年度から18年度にかけて整備していく。

北部地区以外の区域の放置艇対策は、漁業者、船舶所有者、地元住民など関係者との事前調整を行ったうえで、順次実施する。

暫定係留区域

北部地区から放置艇対策を行うが、大量の放置艇を収容するための係留・保管施設の整備には、少なくとも3～4年の年月を要することから、禁止区域を指定した区域は当分の間、船舶の航行の安全などの確保や周辺的生活環境などの保全に支障を及ぼさないと認められる範囲内において「暫定係留区域」を定め、秩序ある小型船舶の係留・保管の確立を目指す。

また、暫定係留区域内の係留は、有料として利用者に負担してもらうことになる。利用料金は、陸上の駐車場料金並を考えている。

なお、将来的には、ポートパークやマリナーなどの係留・保管施設の整備の進ちょくに合わせて、順次暫定係留区域は縮小または廃止し、放置艇をポートパークやマリナーなどの係留・保管施設に収容していくことを原則としている。

係留・保管施設の利用料金

料金は、パブリックコメントの結果では、料金は安くしてほしい、公平性をもって決めてほしい、駐車場並としてほしい、などの意見があったが、東京湾内の係留施設とほぼ同額の水準とする予定であり、年間30万円が目安となる。また、市内居住者と市外の方との格差を設ける予定である。

放置艇対策スケジュール

横須賀港内における放置艇対策の平成15年のスケジュールは次のとおり。

- 2月 パブリックコメント実施
- 5月 政策の議会公表
- 7月 地方港湾審議会（港湾計画 軽易な変更）
- 9月 禁止区域の公示や暫定係留料金の設定

また、長期スケジュールは表示のとおりである。

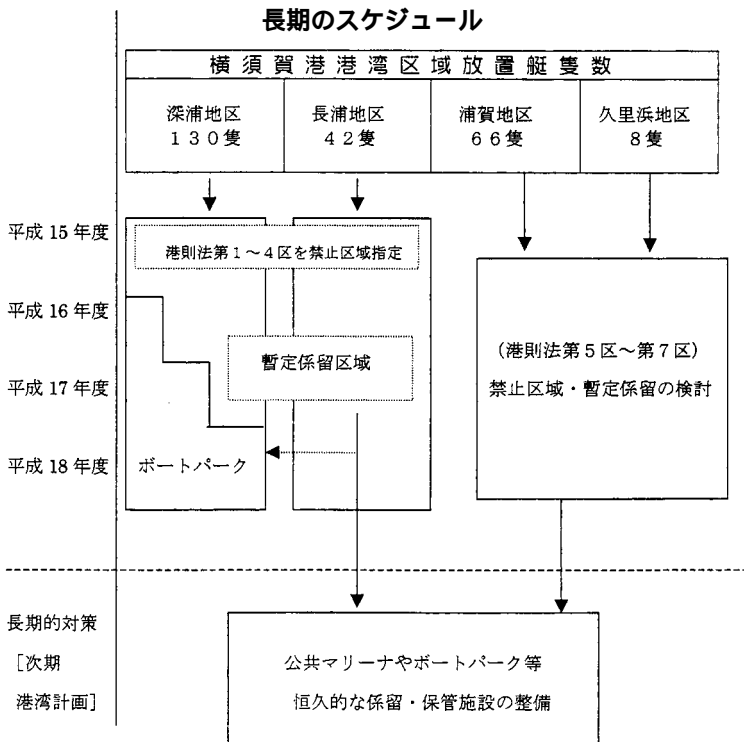
おわりに

取材を通じて感じたことは、横須賀市の放置艇対策は、市民の意見を求めるパブリックコメントを尊重していることだ。市民を含む関係者の意見を集約した対策には、成功する可能性が強いとの印象を受けた。

具体的には、最初に暫定係留、やがて簡易係留を経て、最終的には全放置艇の保管場所を確保し、その上で全港湾区域を放置などの禁止区域に移行しようとしている。

残された問題は、放置艇の所有者の理解と協力にある。係留場所の利用料が高いとするむきもあるが、陸上における駐車料なども対比して受け入れてほしい。そして、何よりもプレジャーボートを所有しない人々から所有者に対する苦情の出ない、誰か

からも支持される海洋レジャーを楽しんでほしいものだ。



快適都市をめざして ～横浜市の放置舟艇対策～

(社)日本海難防止協会

はじめに

海洋レジャーの普及に伴い、全国的にプレジャーボートの利用者は増加してきたが、一方で港湾や河川区域に放置されている多くの舟艇をどうするかが社会問題としてクローズアップされている。

横浜市では、全国に先駆けて放置されている舟艇問題に取り組んできた。残念ながら現在、放置「ゼロ」を達成はしていないが、成果はあげている。市の担当者から、当時の現状・進展状況や今後の問題点などについて話を聞いた。

協議会立ち上げ5年余り検討

質問に応じてくれたのは、市の港湾局横浜港管理センターの市瀬修海務課長と山口泰志放置船舶指導担当係長。



山口 係長



市瀬 課長

横浜市では、平成元年9月に横浜港プレジャーボート対策協議会を立ち上げ、実態調査をはじめ放置舟艇が引き起こす問題や防止策などについて検討してきた。その結果、平成7年1月に同対策協議会は「放置

最近撮影された横浜ベイサイドマリーナ。右下のオイルフェンスで囲まれた部分が、移動してきた放置舟艇の保管場所。



舟艇は港湾・河川の管理や水上交通への支障だけでなく、周辺住民の生活環境悪化などさまざまな問題を引き起こしている」として、当時の法令での規制は困難なことから「良好な都市での生活環境の保持を目的に、放置舟艇を条例で規制すべし」との結論を出し、横浜市に早期に条例制定に向け作業を進めるよう提言した。この5年余りの協議の間に、平成3年3月の調査した時の放置舟艇約1,200隻は、平成5年1月には約1,500隻(1.25倍)に、平成7年1月には約2,100隻(1.75倍)にも膨れ上がっていた。

制定した市条例の特色

この提言を受け、横浜市では平成7年6月に、市民の良好な生活環境を保持し快適な都市環境を形成するために放置舟艇の移動に強制力を持つ「横浜市船舶の放置防止に関する条例」を制定し、周知期間を設けて平成8年4月から施行させた。

条例は、舟艇の所有者に係留施設などを確保するとともに総合施設への協力を義務付け、放置を続ける舟艇の所有者には市が移動を指導、従わなかった所有者の舟艇や所有者の不明な舟艇は市が強制移動できる

ことにした。さらに、強制移動した舟艇の移動・保管費用の負担を所有者に課した。

ちなみに移動費は、総トン数5 t未満で長さ4 m未満の舟艇は1隻4万6,500円、同5 t未満で4 m以上は1隻7万2,000円、5 t以上は1隻10万8,000円。また保管費は、長さが10 m未満の舟艇は1隻1日700円、10 m以上は1隻1日1,000円である。

条例と並行しマリナーを整備

横浜市では、これら放置舟艇の保管受け入れを含め、市の第三セクターが運営する横浜ベイサイドマリナーを平成8年4月に金沢区の白帆にオープンした。全体の完成時には約2,000隻を収容できる日本最大級のマリナーとなる。

現在は2期工事の一部を終え、この時点でも1,489隻の受け入れが可能となっていて、放置されていた舟艇369隻・ほかの一般船艇726隻の計1,095隻（平成15年3月末現在）が利用、今後も394隻分を収容できるスペースがある。中小型艇（8 m未満）の利用料も、他港のマリナーと比較して割安に設定されている。

また、同じ金沢区の海岸には、ベイサイドマリナーを補完し小型船約100隻を受け入れることができる簡易な保管施設「横浜市

小型船保管施設」がある。

さらに、横浜市内には民間のマリナーなど約1,170隻を収容できる施設があり、利用しているのは約910隻で、今後も約260隻を収容できるスペースがある。

現在、放置を続けている舟艇は、これら施設の空きスペースに十分収容可能な状況となっている。

条例制定後の取り組み

条例制定後、横浜市では次の4点について重点的に取り組むとともに、「受け入れ施設の紹介」に力を注いできた。

1. 広報：立て看板や横断幕の設置や公共の施設・交通機関へのポスター掲示など、市民に広く周知する広報啓発活動
2. 指導・パトロール：巡回パトロール艇2隻による、土日を含めた毎日の港湾・運河・河川の日常パトロールの実施。放置舟艇の所有者の確認や移動についての指導
3. 移動措置：強制的移動措置は、横浜ベイサイドマリナーの隣接水域の市が管理する一時保管施設（約130隻の収容が可能）まで、引き船で舟艇をえい航しての保管
4. 売却・廃船処理希望者への対応：所有者からの舟艇売却や廃船処理に関する問

【マリナー等の利用料金比較】（平成15年3月末現在）

年間利用料金		横浜 ベイサイドマリナー (第3セクター) [海上係留]	江ノ島 (県管) [海上係留]	夢の島 (第3セクター) [海上係留]	三崎マリン (第3セクター) [陸置き]	佐島マリナー (民管) [陸置き]	横浜市小型船保管施設 (公管民管) [陸置き]7m以下 [海上係留]7m超
区画	艇長						
A	6 m未満	315,000円	378,530円	399,000円	420,000円	625,000円	(5.5m) 168,000円
B	8 m未満	420,000円	673,440円	726,500円	670,000円	840,000円	(7m) 199,500円
C	10m未満	945,000円	985,870円	934,000円	1,060,000円	1,148,000円	(9.5m) 252,000円
D	12.5m未満	1,260,000円	1,315,020円	1,274,000円	1,700,000円	1,709,000円	(12m) 294,000円
E	15m未満	1,890,000円	1,644,170円	1,520,000円			

い合わせへの情報提供
などである。

地道な活動で放置舟艇が減少

こうした横浜市の活動は、次第に効果をあげてきた。

平成7年のピーク時には、約2,100隻もあった放置舟艇は、平成9年には約1,500隻（29%減）に、平成11年には約1,200隻（43%減）に、平成13年には約900隻（57%減）に、そして平成15年には約700隻（67%減）までに減少した。

減少した舟艇約1,400隻のうち、横浜市内のマリーナや保管施設への収容が確認されたものは約440隻。ほかの960隻については、「所有者が自発的に民間のマリーナに移動したり、売却や廃棄したり、市の管轄外に移動したと考えられる」と担当者は地道な活動の成果を明らかにした。

また、実際に強制移動を実施した舟艇数は、横浜市が約70隻と神奈川県が約50隻ほど。「強制移動そのものよりも『強制移動する動き』が効果をあげた」と担当者。なかには、市に自分の放置艇を移動され、激高し口論となる所有者もいた。

このような苦労を重ねながら、巡回パトロールによる放置舟艇のチェックは続けられた。「おかげで、現在放置されている舟艇の大部分については、所有者・所在地などを把握できた」と担当者は苦笑する。

その後、河川法や港湾法などの改正で監督処分権の規定が整備されるなど、法にもとづく放置舟艇への対策が可能になったほか、昨年から3年をかけての小型舟艇の登録作業も始まっている。市内の県管理河川

への「重点的撤去区域」指定や、「神奈川県プレジャーボートの保管場所に関する条例」の制定・施行など、県も放置舟艇へのさまざまな対策を講じて、市の取り組みとの相乗効果も生み出した。



条例施行前(上)・後(中)と、撮影場所は違うが横浜・日ノ出町付近の現在(下)の大岡川。多くの係留舟艇が巡回などの地道な活動により、次第に姿を消していった



残された課題

横浜市では当初から、車の車庫証明と同様に舟艇を所有しようとする場合に、舟艇



同じく条例施行前(上)・後(中)の中村川。区域によって違いがあり、現在も河口近くの山下町付近(下)では、業務船や放置・廃棄舟艇が残っている場所もある



の保管場所を確保していることを明らかにする法律の制定を要望し続けている。県の「神奈川県プレジャーボートの保管場所に関する条例」は、1つの県だけで実施することの困難さもあり、大きな成果をあげているとはいえない。国の対応を含め、今後の推移に注目していきたい。

漁港と共存するフィッシャリーナの整備と活用についても、今後の検討材料といっ

たところだ。

担当者は今後の対応について、

1. 基本をしっかり押さえ、指導によって所有者の理解を得て放置舟艇を係留場所に移動してもらうといった、これまでの活動の継続
2. 神奈川県と役割分担し、協調しての活動のさらなる強化
3. 舟艇の放置禁止区域設定の検討の必要性を強調した。

おわりに

「継続は力」というが、放置舟艇の問題では、横浜市は新市長のもとで日々、頑張っている。

当面は、指導に耳をかさず舟艇を放置し続ける約700隻の所有者たちへの「説得」と「強制移動」といった手法による活動が中心となるであろうが、横浜市は神奈川県とともにあらゆる手立てを講じ、これらの「ごね得」を許してはならない。これを許せば、指導に理解を示しマリナーなどに移動した所有者たちとの間に、不平等を生じることになるからである。

さらに、効果的対策について突き詰めて考えていくと、横浜市や神奈川県だけが頑張っても放置舟艇ゼロの実効性には限界があり、最終的には国(政府)が全国的な対策を講じることが最も良策であることにいきつく。国(政府)が対策に着手するための世論喚起も必要だ。

そして、いつの日か「横浜から放置舟艇の姿が消えました」と笑顔で語る担当者に、また会いたいものである…。

プレジャーボートを受け入れた漁港の成功例

(社)日本舟艇工業会 事務局長 片山 泰夫 かたやま やすお

はじめに

全国に約3,000カ所といわれる漁港とプレジャーボートとの共存・活性化は、日本舟艇工業会にとっても大きな関心事です。

有史以来、日本の食文化を支えてきた漁港も、時代の変遷とともにプレジャーボートとの関係を含め、新たな漁港のあり方を模索・実践するところが増えつつあります。

ここでは、4漁協の成功事例について当会の会報「マリナーレポート」からの記事を抜粋し、紹介します。

「田尻漁港」のケース

町と漁協の二人三脚で活性化図る

町とともに漁港の活性化に向け、ボートの受け入れという新規事業に乗り出し、成功しているのが田尻漁港（大阪府泉南郡田尻町）だ。関西空港の対岸にある田尻漁港



田尻漁港に整然と係留するヨットとボート

にプレジャーボート桟橋が設置されたのは平成10年。当時の田尻漁協の組合長が先細りの漁業のてこ入れとして、町からの助成金と組合の出資金によって、60隻分の桟橋とマリン関連会社などがテナントとして入る海洋交流センターを作った。

田尻漁港は大阪府が管理しているが、地元の協力で活性化しようと、漁協が田尻町に話を持ちかけたのがきっかけとなった。町も漁港がにぎわうことに賛同。造船所誘致なども候補となったが、需要が期待されるプレジャーボートの保管施設が選ばれた。



水上オートバイを収容する立体艇庫

現在、ヨット70隻・ボート20隻のほか、水上オートバイ140隻が保管されている。全国でも数少ない、水上オートバイを受け入れる漁港だ。保管料収入は年間3,500万円。保管事業を立ち上げた当時の組合長は、「人がくるのを拒んだら漁港はだめになる」と明言するなど、新たな漁協経営への挑戦でもあった。

田尻漁協では、このほか一般客向けの体験漁業や釣堀、海鮮バーベキューなど手広く事業を展開し、「開かれた漁港」を実践している。漁業での水揚げより新規事業での収益の方が一桁多いという。この取り組みは、20代の若者7人が組合員になるという相乗効果ももたらした。

現在の組合長は、「生き残るには魚相手ではなく、人間相手に変えなくては。漁業ではなく、海業ととらえている」と新しい道を切り開いている。周辺人口の多い都市近郊の漁港の1つの方向性といえるだろう。

「保田漁港」のケース

魚料理を目的にボートが訪れる

千葉県にある50の市町管理漁港の中で、ビジターボートを積極的に受け入れているのが保田（ほた）漁港だ。東京湾に面した鋸南町にある漁港周辺には、菱川師宣の浮世絵会館などがあり、観光客も多い。

保田漁協は、外来ボートの受入施設として2,800万円を投じ、平成11年に40隻が利用できるビジター棧橋を作った。その後、県との調整で町に寄付された棧橋は、町の公



ビジター（4基）が用意された保田漁港

示施設に位置付けられ、1隻あたり1日1,000円の使用料、3日を使用限度とする管理条例が盛り込まれた。昨年1年間のビジター利用は約2,300隻。7月だけでも300隻近くが訪れた。ビジター棧橋を持つ東京湾唯一の漁港として幅広く利用されている。

漁協がビジター棧橋の設置を急いだ理由のひとつは、平成7年に食堂事業として始めたレストラン『ばんや』への対応だった。当初は、組合員の福利厚生施設として小規模に作られたが、新鮮な魚介類が手ごろな値段で食べられるという評判から、観光客が立ち寄るようになった。噂を聞きつけ、東京湾を隔てた神奈川や東京からクルージング途中に訪れるボートが急増し、漁船とのトラブルを防ぐためにもビジター棧橋が必要になったのである。



漁協直営のレストラン『ばんや』の店内。平日もにぎわっている

増改築された『ばんや』は昨年3月に完成し、460人を収容する町内最大の集客施設になった。昨年の来客数は20万8,000人、売り上げは3億3,000万円。ビジターボート2,300隻で、1隻あたり乗船者5人と想定すると、1万1,500人。5%がボートで食事に訪れた計算になる。

『ばんや』の支配人で漁協の参事を務める長谷川正廣さんは、「今までのように水揚げ手数料や定置網だけではやっていけない。『ばんや』は当初、手持ちの800万円でスタートしたが、この2～3年で売り上げが大きく伸びた」と説明する。

取材当日もヨット2隻がピジター棧橋にもやいをとっていた。うち1隻は、東京・夢の島マリーナからやってきた。「年に数回訪れる。『ばんや』で食事をして明日、出港する。安心して立ち寄れるのがいい」と所有者は満足の笑みを浮かべた。

「塩釜漁港」のケース

漁協自らがマリーナ経営に乗り出す

宮城県が平成13年に漁港管理条例を改正したのを機に、県から水面占用許可を取り、塩釜漁港にプレジャーボート棧橋を設置したのが塩釜市漁協だ。塩釜漁港は全国のまぐろ漁船が入港する大型漁港だが、地元で漁業活動をする塩釜市漁協の生産量の8割は昆布やワカメ類で、鮮魚は1割にも満たない。かつての稼ぎ頭だった海苔養殖は、水質低下により昭和42年を最後に事業から撤退した。

将来の漁業に危機感を抱いた漁協幹部は、その対策として平成9年ごろからプレジャーボートの受け入れを模索してきた。しかし、県との話し合いが長引き棧橋設置に必要な水面占用許可が認められたのは、平成13年の漁港管理改正の時期だった。

塩釜漁港の釜の淵地区に設置された棧橋は、120隻の収容規模。漁協が2,000万円を投じて設置した。水面にまだ余裕はあるも



塩釜漁港（釜の淵）に作られたプレジャーボート棧橋

の、今まで漁港に係留していたボートの数しか県は認めなかった。開業前に棧橋の話聞きつけたボートユーザーからの問合せが多く寄せられた。完成当時、取材に応じてくれた鈴木久仁組合長は、「問合せがあっても、利用できるのは既存艇に限られているため、断っている」と説明し、「われわれとしては250隻程度の受け入れを考えているのだが」と残念がった。

その後、鈴木組合長に話を聞いたところ、「いまま棧橋利用の希望者は多い。県に対し、棧橋拡張の許可願いを出しているが、いまだ認められていない。許可しない理由を明らかにしてほしい」と訴える。

漁港の一部を開放したことにより、適正な利用ルールが定着し、その波及効果も実証された。「ボートを受け入れることで放置艇が解消された。ボートユーザーのマナーも良くなり、漁船とのトラブルもない」。鈴木組合長は、漁業とマリナーとの共存をめざし、今後も県との話し合いを我慢強く続けていくという。

宮城県は、東北6県の中で最もプレジャーボートが多いものの、その受け皿は少ない。「既存の遊休水域に対し県が使用許可を

出せば、健全なマリレジャーが促進する」と考えるのは、鈴木組組合長だけではないだろう。

「地御前漁港」のケース

NPO 法人がボート桟橋を管理

水産庁の事業である漁港漁村活性化対策事業によって整備されたボート施設は、完成後、地元漁協に業務の一部を委託して運営されることが多い。しかし、この4月に供用開始した地御前漁港(広島県廿日市市)の桟橋は、地元のNPO法人「地御前港遊漁船船主会」が管理業務の委託先になった。NPO法人が漁港でボート桟橋を管理するのは全国初となる。

同船主会は、釣りを主体に活動する愛好者団体。180人近くの会員は、従来から地御前漁港にボートを保管している。活動の輪を広げるために、平成12年5月に県知事からNPO法人の認証を取得し、海浜や道路の清掃を行う「環境保全推進事業」、海難事故発生時に関係機関からの要請を受けて捜索救助活動にあたる「災害救助活動」、小中学



桟橋が設置されたばかりの地御前漁港のボート桟橋

生や身障者を招待しての「体験学習会」を開催するなど、地域の支援活動に取り組んでいる。

その活動の一環として、県・廿日市市・漁協との話し合いの中で、NPO法人に桟橋管理が任されることになった。業務内容は、桟橋の保守点検や安全管理など。

「われわれ会員が利用する桟橋なので、自分たちで管理することを基本に考えた。NPOは非営利活動団体で、漁協は営利団体。営利団体は税金もかかり、利益も考えなければならない。NPOは非課税なので結果的に管理コストは安くなる。漁協にも納得してもらった」と説明するのは、NPO法人の代表を務める中宮朗雄さん。退職後、NPOの設立準備から、料金をめぐって行政との調整に奔走した立役者だ。

桟橋の管理コストは、このような話し合いを経て、結果的に県内にある公共整備の保管施設の中で最も安い料金になった。8m未満のボートの場合は月額7,000円、8m以上が月額9,700円。そのほか高齢者向けに作られる簡易艇置施設は上記の半額に抑えられた。

桟橋工事が終了したのは3月中旬。会員のボートが整然と並び、「桟橋が完成したので、体験乗船会など身障者が乗る車椅子を安心してボートまで移動でき、乗り降りも楽になる」と中宮さんの顔が和む。なお、4月以降、NPO法人・廿日市市・漁協による「航行安全委員会」(仮称)が設置され、利用者のマナー向上を図る啓発活動が始められる。

ゴミのない フィッシャリーナ

(社)日本海難防止協会

はじめに

三崎漁港は、三浦半島の先端に位置し、城ヶ島が自然の防波堤の役割を果たしている良港で、沿岸漁業はもとより遠洋まぐる漁業の基地として古くから栄えてきた。また、相模湾、東京湾、伊豆諸島への海上アクセスも便利なことから、近年ではプレジャーボートの利用者も増加している。

一方、増え続けるプレジャーボートは、不法係留をはじめ円滑な漁業活動にさまざまな問題を生じさせているようだ。

一体、漁業とプレジャーボートの共存は可能だろうか。

施設の概要

みうら・宮川フィッシャリーナは、秩序ある漁港利用を推進するためのモデルケースとして、神奈川県が2001年10月に整備した。

施設は、神奈川県からみうら漁業協同組合に委託され管理・運営されている。長期係留用91艇、一時係留用5艇を収容できる専用浮棧橋（ポンツーン）と、シャワールーム、トイレ、更衣室などを備えた管理棟からなる。オープン時には募集定員を超える申込みがあり、すぐに募集枠は満艇状態になったという。首都圏近郊という地の利に加え、年間利用料25～30万円という比較



的低額な料金設定、入会金・保証金がないことなども魅力だったのだろう。

フィッシャリーナの現状

「プレジャーボートのオーナーにとっては、この施設の利用料は、大きなメリットになっています。しかし、フィッシャリーナの施設は、艇置き場としての最低限の機能しか備えていないので、既存のマリーナ設備を使用してきたオーナーの方々は、どうしてもサービス機能が弱いという印象を持たれるようです」と東部漁港事務所では管理者と利用者の立場の違いを指摘する。

職業としての漁業と遊びのレジャー施設が共存・共栄していく場であるフィッシャリーナ概念の利用者にいかに理解してもらうかが当面の課題だ。

一方、みうら漁協の石渡昭平氏は「漁業者側も、施設の運営について、漁協内で検討を重ねています。これまでもパーベキューを開催したりしていますが、今後もさまざまなイベントを計画しています。しかし、まだ試行錯誤の段階です。この7月に県営の駐車場がオープンすれば、レジャー客も立ち寄りやすくなるのでは」と今後の活性化に期待した。

ゴミがないのはなぜ

また、施設内のゴミの問題を尋ねると、「ここにはボランティアで毎日周辺の清掃をしてくださる方がいます。お陰でゴミのない海岸の美しさもこのフィッシャリーナの特徴です。ポンツーンの周辺を歩いてもらうと、ほかの海岸との違いがよく分かります」と石渡氏。

浜に出てみると、ゴミのない海岸線がポンツーンの先まで続いている。湾内とはいえ、海岸に漂着するゴミは少なくないはずだ。この美しさを保つためには、根気と労力、そしてこの地域への愛情が必要だろうなどと思い巡らしていると、幸運にも掃除作業を終えた、山畑さんに出会った。

「2年程前に宮川に越してきました、家の周りから清掃を始めたのですが、海岸に目をやるとゴミがすごい。こんな風光明媚な場所なのにこれではもったいない、海のゴミ拾いだけでもお手伝いできたらと思い、時間があれば毎日清掃しています」と熱っぽく話す山畑さん。

山畑さんによると、釣り人やレジャーの人々が残していくものとして、釣り道具・残り餌・弁当や飲み物の容器類のほか、岩場には糞尿があることも。また、海流で漂



ゴミのない「みうら・宮川フィッシャリーナ」



ボランティアで海岸を掃除する山畑さん

着するものとして、たばこのフィルター・発泡スチロールやプラスチック類が多い。以前には、死んだ海亀が漂着、お腹の中にはナイロンがたたくさま詰まっていたそう。

昨年1年で集めたゴミは、なんと5,000袋に及ぶ。地元三浦市がゴミ袋の提供と集めたゴミの収集に協力をしているとのことだった。この日のゴミは6袋だった。

これら海のゴミの原因は、どうやら、人々のマナーにあるようだ。「個人の力は微力ですが、持続することに意味があると考えています。この海岸を訪れた方が『きれいですね』と言って下さることにやりがいを感じています」と謙虚な山畑さん。

山畑さんの努力が今後、地域に大きな輪になって広がることを願う。

おわりに

みうら・宮川フィッシャリーナの取り組みは、まだスタートラインに着いたばかりだ。今後、地域全体の利用調整が進むようになれば、恵まれた立地に加え、地元の人々が地道な努力と愛情を注ぐこのフィッシャリーナは、人々が集まる海洋性レクリエーションの場として、三浦半島の新しい名所になることだろう。