

平成 19 年度

第 3 回青森県公共事業再評価審議委員会

補 足 説 明 資 料

(整理番号 14 番 港湾事業)

担当課：港湾空港課

Q：放置艇対策というものが、H12年の港湾法改正など、どうしてこういうものが出てきて、公共で整備するという事業になっているのか、その経緯の説明を。(長野委員)

Q：違反状態を確認しながら、なぜ、すぐに強制撤去しないのか。(小林委員長)

Q：ボートは駐車スペースがなくても買えるのか(岡田委員)

1. 放置艇対策の取り組みと経緯について

(1) プレジャーボート保管・係留の現状

生活水準の向上、余暇時間の拡大を背景に海洋性レクリエーション需要が増大し、その中でも小型モーターボートの低価格化により、釣り等を目的とした日常的な海洋性レジャーが普及してきています。こうした需要に対応するため、国ではマリーナ等の整備推進を図るべく各種制度を展開していますが、整備は思うように進まず、プレジャーボートの保管・係留施設の整備が立ち遅れている傾向にあります。この理由としては、水域でのマリーナ建設には多大な資金を要すること、景気変動に伴う民間投資の減少、他の水域利用者との調整の難航などがいわれています。

(2) 放置艇問題の顕在化

放置艇はプレジャーボート需要に対し、保管・係留施設の供給が追いつかなかったことや、所有者のモラルに起因して生じ、放置艇が集積する地域では、水域管理上の問題にとどまらず、地域の安全、環境上の社会問題として顕在化するようになりました。

(3) 放置艇問題への取り組みと経緯

このような中で、県(青森港)及び国レベルにおける取り組みと、その経緯を述べると、以下のとおりとなります。

昭和47年度 ～平成1年度	〔国〕公共マリーナ整備の制度化(港湾) 〔国〕フッシャリーナ整備事業の創設(漁港) 〔国〕河川利用推進事業(河川マリーナ)の創設(河川) 〔国〕 <u>プレジャーボートスポット(PBS)事業</u> の創設(港湾)
平成7年度	〔国〕河川法の改正(簡易代執行制度の創設)
平成8年度	〔国〕 <u>プレジャーボート全国実態調査(旧運輸・建設・水産三省庁合同)</u> ・全国の放置艇(不法係留船)数は13万8千隻。プレジャーボート全体の約2/3にあたる。 ・ <u>プレジャーボート保管対策懇談会の提言</u> (座長：今野修平 大阪産業大教授)

	<ul style="list-style-type: none"> : マリーナの収容能力の活用 : <u>簡易な係留保管施設ボートパークの整備推進</u> : ボートパークとマリーナの連携 : 暫定的な係留保管水域の活用 : 所有者意識の向上と受益者負担の実現 : <u>施設整備と放置規制の両立</u> : 河川、港湾、漁港の連携
平成 9 年度	<p>〔国〕河川法の改正（撤去船の売却・廃棄処分規定の整備）</p> <p>〔国〕<u>放置小型艇収容緊急整備（ボートパーク事業）の創設（港湾）</u></p>
平成 10 年度	<p>〔県〕西船溜りプレジャーボートスポットの完成（港湾）</p>
平成 12 年度	<p>(* 1)</p> <p>〔国〕<u>港湾法及び漁港法の改正（放置等の禁止、監督処分規定の整備）</u></p>
平成 14 年度	<p>(* 2)</p> <p>〔国〕<u>小型船舶登録法の制定</u> （小型船舶の登録義務化）（法施行前の船も含め H.17 年 3 月 には全て登録されることとなった）</p> <p>〔国〕<u>プレジャーボート全国実態調査（河川・港湾・漁港合同）</u> ・全国の放置艇（不法係留船）数は 13 万 4 千隻。 ・<u>三水域連携放置艇対策検討委員会の提言</u> （座長：来生新 横浜国大教授）</p> <ul style="list-style-type: none"> : <u>水域管理者の連携</u> : 水域連携による一斉対策の実施 : <u>保管能力向上のための積極的取組み</u>
平成 15 年度	<p>〔県〕<u>青森港ボートパークの調査設計を実施（港湾）</u></p>
平成 16 年度	<p>(* 3)</p> <p>〔県〕<u>不法係留船等対策庁内連絡会議の設置（河川、港湾、漁港関係課）</u></p>
平成 17 年度	<p>〔県〕不法係留船等対策庁内連絡会議（河川、港湾、漁港関係課）</p>
平成 18 年度	<p>(* 1)</p> <p>〔国〕<u>港湾法の改正（放置禁止区域を水域から陸域まで拡充）</u></p> <p>〔国〕<u>プレジャーボート全国実態調査（河川・港湾・漁港合同）</u></p> <p>〔県〕不法係留船等対策庁内連絡会議（河川、港湾、漁港関係課）</p> <p>〔県〕<u>青森港関連河川不法係留船対策関係機関連絡協議会の設置</u> （国、県、市、警察機関、海上保安機関）</p>

平成 19 年度

- 〔 県 〕 不法係留船等対策庁内連絡会議（河川、港湾、漁港関係課）
- 〔 県 〕 青森港関連河川不法係留船対策関係機関連絡協議会（国、県、市、警察機関、海上保安機関）
- 〔 国 〕 平成 18 年度プレジャーボート全国実態調査結果の公表
 - ・ 全国の放置艇(不法係留船)数は約 11.6 万隻。約 1.8 万隻減少したが、プレジャーボート全体の約 1/2 が依然放置艇である。
 - ・ 許可艇は、約 0.8 万隻増加した。
 - ・ 三水域連携による放置艇対策検討委員会の提言
 - （座長：近藤健雄日本大学教授）
 - ： 地域事情に応じたきめ細かい対策の推進
 - ： 津波、高潮、洪水災害に配慮した対策の推進
 - ： 係留・保管施設の整備の推進
 - ： 指定管理者制度や PFI 事業の適正な活用
 - ： 沈船処理の推進
 - ： 適切な規制と監督処分の実施
 - ： 係留保管場所確保の義務化の検討
 - ： 施設整備における水域管理者、地方自治体等の連携の強化

【注記】

* 1 . 港湾法改正について

・ 放置艇の規制は、平成 12 年の改正以前では、港湾の自由使用との関係上、港湾法を根拠とする規制が困難でした。

・ 平成 12 年の法改正により水域の放置禁止が、さらに、平成 18 年の法改正で陸域の放置禁止が規定され、また、監督処分した撤去物の売却、廃棄規定が整備されました。

・ 放置艇を県が強制撤去することについては、監督処分や行政代執行を発動する方法がありますが、港湾法や行政代執行法では、国民の財産権保護への配慮から、違反状態があっても即時処分することはできず、まず他の手段（指導、勧告）を積み重ねて、違反状態の解消に努めたうえ発動する必要があります。

* 2 . 小型船舶登録法について

・ 平成 14 年の小型船舶登録法により、それまで登録対象が 5 t 以上の船舶に限定されていたものが、小型船舶すべてに登録制が課せられることになりました。

・これにより、平成 17 年 3 月末には、法施行以前の購入船舶も含め所有者を確知することが可能になりました。

・これを踏まえて、プレジャーボートと自動車などに係る制度を比較すると次表のようになりますが、プレジャーボートは登録制までは進んだものの、保管場所の確保義務については、依然、制度化されないままということになります。

(自動車・船舶の制度比較)

	検査制度	登録制度	保管場所 確保義務
自動車			
軽自動車			
プレジャーボート			×

・この理由の一つとしては、プレジャーボートの係留保管場所整備の取り組みが不透明な現状では、保管場所確保を義務化するのはボートの所有を制限することと受け取られ、ボートの販売に重大な悪影響が生じるのではないかと、ということもあるといわれています。

* 3 . 不法係留船等対策庁内連絡会議について

・平成 16 年度に、県内の河川・港湾・漁港 3 水域管理者が連携した対策をとるため、庁内の関係課により立ち上げた連絡会議で、平成 19 年 4 月までに作業部会 3 回、検討会 7 回を実施しています。

・これまで、それぞれが連携して放置艇（不法係留船）の解消に向けた活動に取り組んでいます。

- ・三水域一斉実態調査
- ・意見交換、問題点整理
- ・アクションプランの決定やプラン見直し作業
- ・テレビラジオ広報
- ・利用者団体、民間事業者への不法係留船対策説明会
- ・ボート所有者へのアンケート調査(港湾)
- ・指導文書の貼り付け～指導強化
- ・所有者特定調査、放置艇台帳整備（違反事実の証拠固め）
- ・放置係留杭の撤去(河川)

Q：CVMの実感として、こういうもので費用対効果を出しているという説明を。(長野委員)

Q：再評価時点で環境の便益がかなり減っているのは、どのような理由か。(北島委員)

2. CVMによる費用対効果分析について

本事業はボートパーク整備事業であることから「港湾投資の評価に関する解説書 2004」により、便益は、CVMで計測した地域環境の向上効果のみ見込んでいます。

CVMによる便益は、ボートパーク整備によって不法係留状態が解消し地域環境の向上が期待できるという観点から、地域の住民がボートパーク整備のため税金から支払っても良いと考える額(支払い意思額)の合計値をもって評価しています。

今回は、受益影響圏を不法係留船の多い堤川を中心とするエリアに設定し、支払い意思額は住民アンケートにより調査して、次式により年間便益額を算出しています。

$$(\text{年間便益額}) = (1 \text{ 世帯当り支払い意思額}) \times (\text{影響圏内の世帯数})$$

当事業の便益額について、当初計画時と再評価時とを比べると、次の通りです。

	年間便益額	1世帯当り 支払意思額	影響圏 世帯数
当初計画	30,826 千円/年	= 3,540 円/年	× 8,708 世帯
再評価	21,230 千円/年	= 2,949 円/年	× 7,200 世帯

再評価において年間便益額が低下していますが、その要因は、支払い意思額と影響圏の世帯数が減ったためとなっています。世帯数が減った理由は、影響圏域の世帯数を見積もる際に、当初計画では川に接する町内会全域としたのに対し、再評価では町内会境界にこだわらず、川の両岸 500m 範囲内に限定したことによるものです。

影響圏を 500m としたのは、「港湾投資の評価に関する解説書」によれば、港湾環境事業の事例においては、当該事業地より 500m 範囲内では約 9 割以上の住民が事業の機能を認めている、とされていることがあります。

また、今回のアンケートは、圏域を 500m から 4 km 範囲まで広げて調査していますが、その結果、圏域が広がるに従い、支払い意思額は下がるものの圏域世帯数が増えるため、便益額、B/C が大きく出る傾向となります。

以上のことを勘案して、今回は、過大評価とならないよう、結果的に控えめな評価となる 500m 範囲内の B/C 値を採用したものです。

(影響圏域ごとのB/C)

影響圏	1世帯当り 支払意思額 (円/年)	影響圏 世帯数 (世帯)	年間 便益額 (万円/年)	年間便益額 の合計値 (万円/年)	B/C (影響圏域)
0 ~ 500m	2,949	7,200	= 2,123	2,123	1.36 (0 ~ 500m)
500m ~ 2km	1,517	21,351	= 3,239	5,362	3.44 (0 ~ 2km)
2km ~ 3km	1,094	23,231	= 2,541	7,903	5.07 (0 ~ 3km)
3km ~ 4km	1,333	22,259	= 2,967	10,870	6.97 (0 ~ 4km)



Q：所有者はなぜ放置しているのかということを知りたい。(北島委員)

Q：県のそういう施設に対して、使いたいという需要があるのか。(北島委員)

Q：公共で整備するのは、民間との関係がどうしても問題となる。(田中(誠)委員)

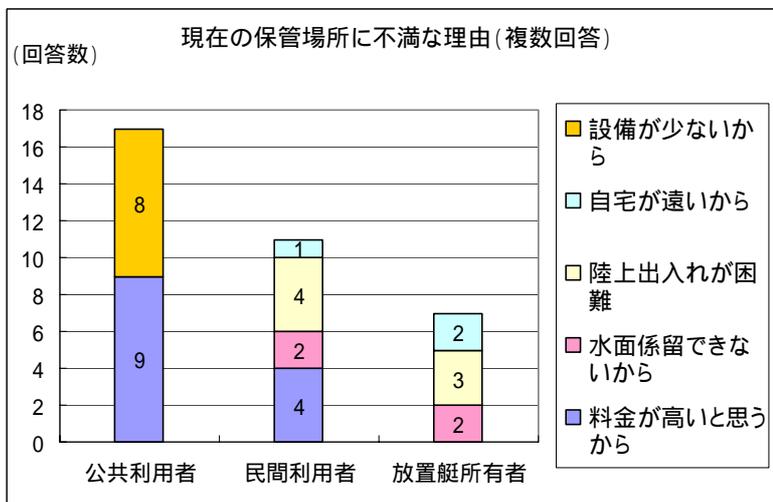
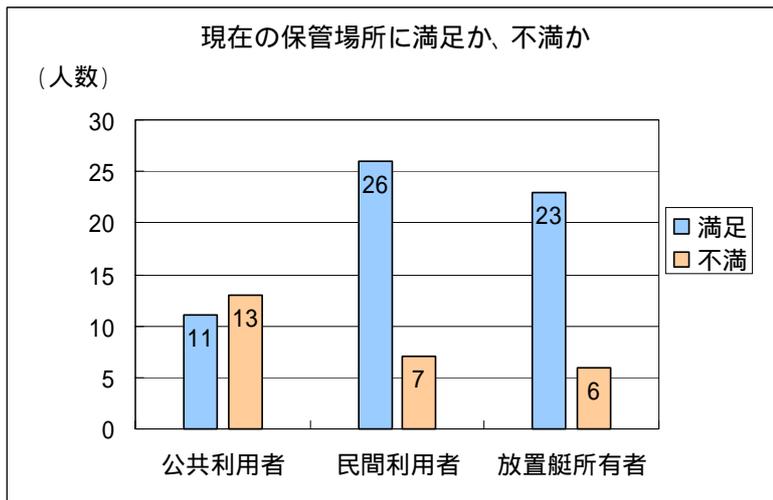
3. プレジャーボート利用関係者の声について

(1) プレジャーボート利用者へのアンケート結果

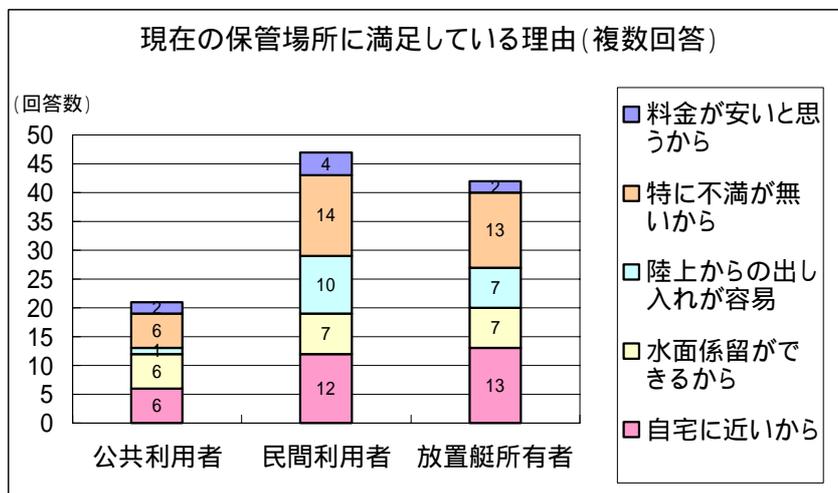
平成18年9月に、保管施設に対する意識の把握と、不法係留対策の参考とするため、公共及び民間の保管施設利用者と港湾区域内不法係留者を対象とした、アンケート調査を行っています。その結果を以下に示します。

(アンケート配布枚数と回答枚数)

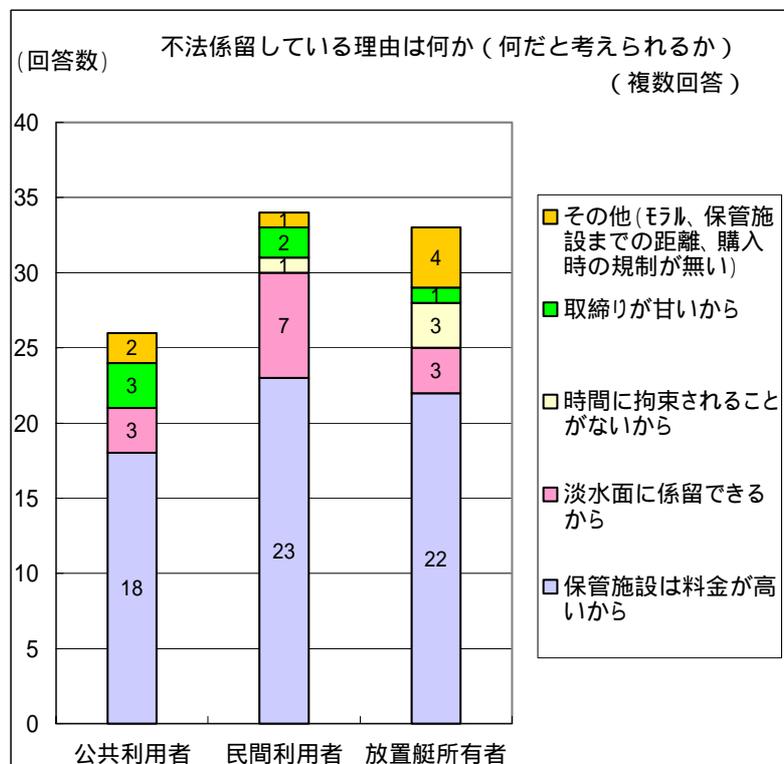
	公共利用者	民間利用者	不法係留者
配布枚数	63	150	44
有効回答	24 (38%)	33 (22%)	29 (66%)



公共施設に対しては、民間施設に比べて不満を持つ割合が高くなっています。これは、不満理由にも見られるように、公共施設には民間のような利便設備が無く係留させるだけの簡易な施設となっているので、料金に割高感を感じているためと考えられます。



現状の施設に満足している理由としては、自宅に近いこと、水面係留ができること、陸上からの出し入れの利便性が主な理由となっています。



不法係留する理由(又は考えられる原因)としては、三者共通して、保管料金への抵抗感と淡水に係留できることが多くあげられています。

Q：統合補助事業とはどんな事業か。国や市との関係はどうなるのか。(岡田委員)

Q：状況を見るという事で、何もやらないのに予算を盛っていく事が許されるのか。(田中(誠)委員)

Q：当事業が中止になった場合の影響はどうなるのか。(小林委員長)

4．統合補助事業について

(1) 統合補助事業は、老朽化等で利用効率が下がった港湾施設に改良を加えることで利便性を向上させる目的で実施される事業で、あらかじめ、県が五年間の事業計画書を策定し、国交相から同意を得たうえ、毎年、配分される予算と事業計画書に基づいて補助金の交付を受けるものです。

また、県は、同意を得た事業計画書と当年度予算の範囲内で、県の裁量で県内の予算配分を決定できることになっています。

事業内容としては

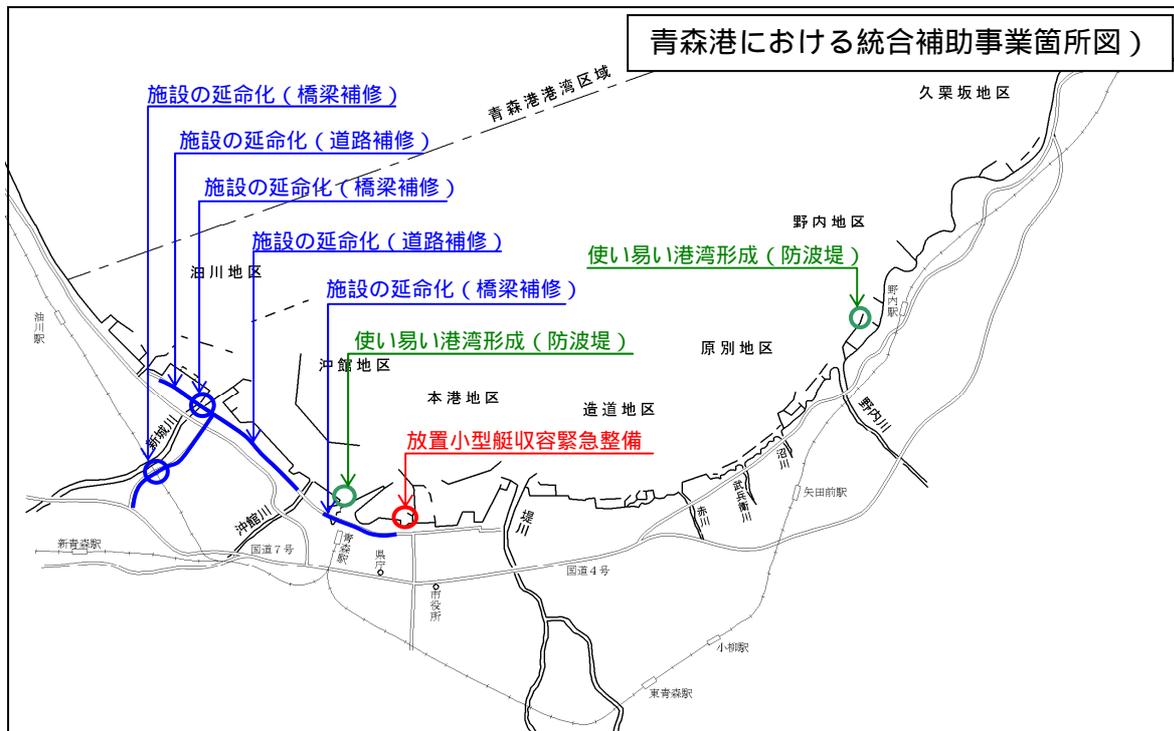
- ・既存施設の転換利用のための改良
- ・港湾空間の再開発・高度化のための建築物除去、人工地盤等の整備
- ・安全性の向上、使いやすい港湾の形成のための局部的な改良
- ・既存港湾施設の延命化
- ・放置小型艇収容緊急整備(ポートパーク整備)

があり、これらについて、青森県内 14 港を一体とした事業計画を作成し、工事を実施するものです。

この際の財源として、県の財源のほか、以下のとおり補助と負担を受けています。

	国庫補助	市町村負担
施設の延命化など維持修繕的な事業	1/3	なし
ポートパークなど建設改良的な事業	1/3	1/6

(2) 現在、統合補助の事業計画がある港は、青森港ほか7港あり、青森港及び県内の箇所付けについて具体的に示したものが次の図、表になります。



統合補助事業計画 (単位:千円)

港名	事業目的	全体計画額	平成14年度迄	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度以降	備考
青森港	既存施設の延命化のための改良	777,900	195,000	81,600	39,900	50,100	96,000	132,000	183,300	
	利便性向上のための改良	700,200	0	0	0	39,900	75,000	258,000	327,300	
	放置小型艇収容緊急整備 (ボートパーク整備)	201,000	0	27,690	0	0	0	0	173,310	継続
	小計	1,679,100	195,000	109,290	39,900	90,000	171,000	390,000	683,910	
八戸港		2,185,200	231,900	169,500	156,300	184,320	274,800	234,300	934,080	
むつ小川原港		398,580	0	0	0	0	127,500	150,000	121,080	
大湊港		494,700	126,000	114,000	105,300	68,100	33,000	48,300	0	
野辺地港		176,700	60,000	71,700	45,000	0	0	0	0	H16d完了
大間港		220,200	0	0	0	0	0	73,500	146,700	
深浦港		231,600	55,200	0	44,100	22,500	0	0	109,800	継続
休屋港		195,600	60,000	36,600	67,800	31,200	0	0	0	H17d完了
県計		5,581,680	728,100	501,090	458,400	396,120	606,300	896,100	1,995,570	

青森港の放置小型艇収容緊急整備について見ますと、H.15年度に予算を執行し、この年は調査設計を行なっていますが、その後H.16年度以降はゼロ予算としております。この間は、県に配分された予算(各年度の県計)の範囲内で、他事業や他港の方に予算を振り向けています。このことは、県の裁量により行っていることですが、毎年、国からの同意を得ながら進めております。

このように、放置小型艇収容緊急整備は、統合補助事業という大枠の中に属しており、放置小型艇収容緊急整備のため専用の事業予算が付いているという訳ではありません。

(3) 当事業の対応方針が中止となった場合は、その対応方針の判断の重さを考えれば、よほど大きな状況変化がない限り、今後、予算措置することは難しく、再度の整備計画を立案することは極めて困難となります。

(4) 仮に中止(廃工)となった場合は、国や市と、補助金や負担金の返還等について協議して、対応を決めることとなります。

(5) なお、青森市は、中心市街地活性化基本計画の中で、駅前地区の駅前ゲート交流核～ランドマーク核(アスパム)をつなぐ海洋交流核の位置に当事業地区があることから、市街地の活性化や港の文化観光交流の観点から、事業の継続を望んでいるところです。

Q: 受益者がかなり限定されるという面がとても大きい事業である。(日景委員)

Q: ボートの所有者から何らかの料金を徴収するのか。(北島委員)

5. 公共で整備したボートパークの利用料金について

現在供用中の西船溜りの利用料金は、建設費(減価償却費相当分)と維持管理費(維持修繕費及び休日巡視委託費相当分)を料金で回収するものとして、全て利用者から負担してもらおうという内容になっています。

今後、整備が行なわれた場合の利用料金も、同様の考え方となります。

Q: よほど放置艇が増えるという見通しが無い限り、中止の方向で良いのでは。(岡田委員)

Q: 基本は民間と話し合いをして、最終的には民間が経営するという方向にあるべき。(田中(誠)委員)

Q: 対策強化の実績が過去の資料から見られるので、休止して民間と努力すべき(田中(正)委員)

Q: 維持管理あたりを民間に委託することが考えられるが。(長野委員)

Q: 民間に余裕があるので中止した方が良い。(濱田委員)

6. 再評価対象事業に係る県の対応方針(案)について

放置艇(不法係留船)問題は、全国的にも県においても、古くから懸案の事案となっており、ここにきて、この対策に取り組む気運が醸成されてきています。したがって、現在の段階で、当事業を中止(廃工)とすることは時期尚早であり、また、以下のような情勢を考慮する必要があると考えています。

・県では、平成16年度から、水域管理の行政縦割りを振り払い、関係課が連携して放置艇(不法係留船)対策に取り組み始めたところであり、また、国レベルでの法令や制度改正

も段階的に積上げられてきて、対策の端緒に付いたばかりであること。

・問題の抜本的対策には、規制強化と収容能力向上策と両面の取り組みが必要であり、特に規制強化については、平成 18 年度から河川区域の対策、指導が段階的に強化され、効果が見え始めてきている。さらに、港湾区域においても、平成 20 年度に、陸域まで拡充した放置禁止措置を予定しており、その効果発現状況や民間収容能力の推移を見極める時間が必要であること。

・県は港湾管理者として、港湾法により、港湾の適正利用、環境の保全、秩序ある整備と適正な運営に努める義務を負っている。したがって、放置艇対策にあたっては、民間に全てをまかせるということではなく、民間事業を積極的に活用しつつ、港湾管理者として、規制を強化する一方で受け皿事業を用意するなどして、管理者義務の履行のため、あらゆる手立てを講じる責任があること。

・ただし、当該事業の現場着工は、既存の受入れ能力を積極的に活用することを第一とし、既存の受入れ能力に余力がある段階で着工することはないこと。

・行政として、今の段階でこの事業を断念することは、港湾管理者として放置艇対策に取り組む気運に背を向けることであり、このことが、青森港だけにとどまらず、同様に取り組んでいる全国の同種事業にも影響を及ぼす恐れがあること。

・行政と民間がお互い役割分担する方法として、行政側がボートパークを整備した場合には、作った施設を指定管理者制度により民間マリナー等に管理運営させることでうまくいくケースもあると考えられる。よって、管理運営方法について検討を続けていきたいこと。

・仮に、この事業が整備されることになれば、不法係留地区の環境改善という直接的効果を期待できるのはもとより、ボートが整然と係留されている風景は港独特の景観資源となり得ることから、当事業地区の景観価値を高めることにもなる。このことは、にぎわい拠点作りにも資することであり、地域の活性化に結びつく期待ができること。

以上のことから、当事業は、現在もなお公共事業としての重要な役割があるといえるので、県の対応方針（案）は継続としたいと考えています。ただし、予算の執行は保留し、規制強化が進む今後 3 年程度の間は、放置艇の動向調査・収容能力数の精査・民間事業者との調整・管理運営方法の検討を積み重ねていき、平成 22 年度を目途に対応方針を決定したいと考えています。

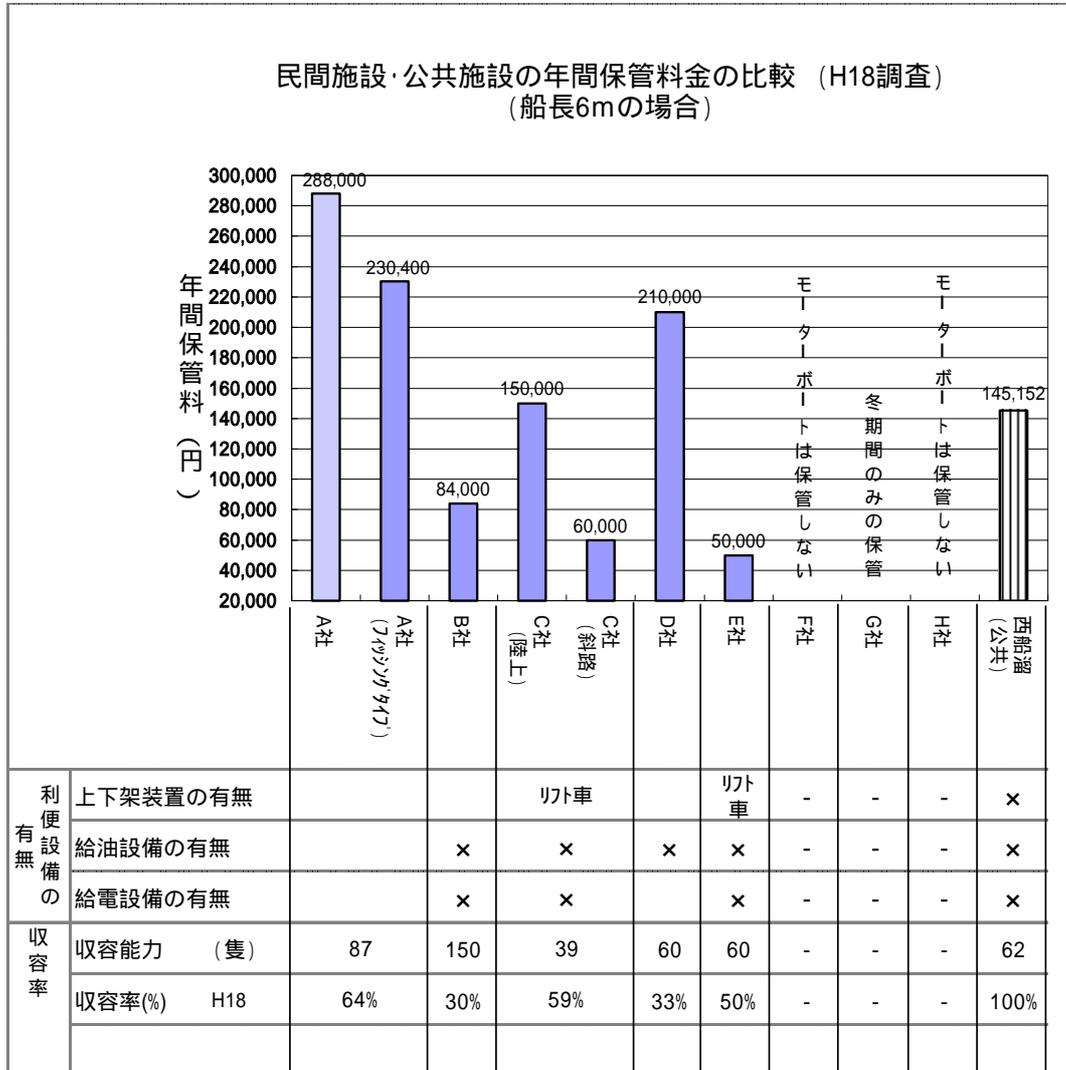
以上です。

(参考資料-1)

Q: どれを使っても同じ料金で使える形にするべきでないか。(田中(誠)委員)

Q: 公共施設は、民間より料金を安くしているのか。(北島委員)

青森港のプレジャーボート保管施設の料金と設備概要



〔備考〕

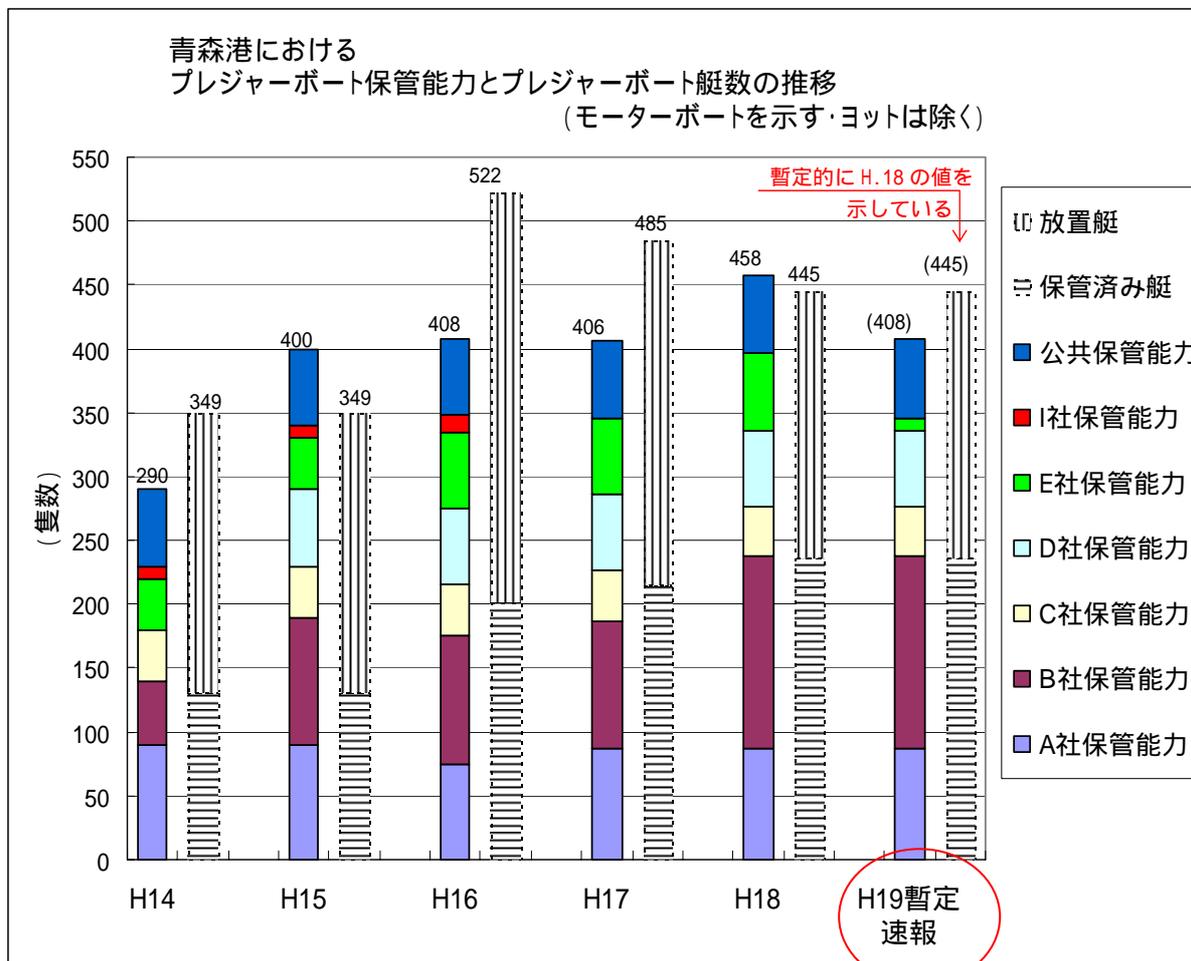
民間施設は、利便設備の内容などにより、料金が年間5万円から約29万円まで分布している。公共施設の料金は、これらのほぼ中間的な料金で、利便施設は無い。

料金と収容率の関係をみると、必ずしも、料金が安いと収容率が高いという状況にはなっていない。

これは、利用者が、料金だけでなく設備内容、距離、保管方法などの条件により選別しているためと考えられる。

(参考資料-2)

プレジャーボートの保管能力と船舶艇数の推移 (最新情報)



H.19年度のプレジャーボート数は、現在、一斉実態調査中で未確定。グラフは暫定的にH.18年度値で表わしている。

保管能力数は、7月電話聞き取りによる速報値。

〔備考〕

E社については、電話聞き取りによれば、これまで収容能力60隻としていたころ、

H.19年春から保管受入れ数を10隻に限定し、縮小方向で考えているとのこと。

これによれば、プレジャーボート数が仮に昨年並みとすると、収容能力はプレジャーボート数を下回ることになる。

H.17年度においても、1社(I社)収容能力13隻が廃業しているなど、収容能力は時々の情勢により流動的である。

今後、プレジャーボートの集計結果とあわせ、収容能力を精査する必要がある。

(参考資料- 3)

平成 1 8 年度プレジャーボート全国実態調査結果について

平成 19 年 6 月 29 日

国土交通省港湾局 / 河川局 / 水産庁

1) 確認艇 (許可艇及び放置艇) の状況

確認艇の隻数は、約 21.7 万隻 (H18)

約 22.7 万隻 (H14) に比べ約 1 万隻減少

- ・ 港湾法、河川法、漁港漁場整備法による規制の強化
- ・ 小型船舶の登録等に関する法律の施行
- ・ 公共事業による廃船の処理等により、一部の放置艇が廃棄されたためと考えられる。

2) 放置艇の状況

放置艇の隻数は、約 11.6 万隻 (H18)

約 13.4 万隻 (H14) に比べ約 1.8 万隻減少

- ・ 各水域別に見ても、全ての水域において放置艇隻数が減少
- ・ 三水域による係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とする放置艇対策の効果が現れていると考えられる。

3) 許可艇の状況

許可艇の隻数は、約 10.1 万隻 (H18)

約 9.3 万隻 (H14) に比べ約 0.8 万隻増加

- ・ 係留保管施設の整備等による係留・保管能力の向上等の施策により、許可艇増加の効果が現れていると考えられる。

(参考資料- 4)

県(青森港)港湾区域における放置艇規制の取り組み状況

- 平成 18 年 04 月 八戸港及び大湊港に放置等禁止区域(水域)を指定した。
青森港は未指定
【青森港未指定の理由】
・青森港内(水域)においては比較的放置艇が少なかったこと。
・民間収容施設において収容可能隻数を拡大する予定があることが判明したことから指定を見合わせたものである。
- 平成 18 年 07 月 港湾区域放置艇調査
指導文書の貼り付け
- 平成 18 年 09 月 所有者特定調査
アンケート発送
- 平成 18 年 10 月 港湾法一部改正(陸域における禁止区域の指定が可能になった)
- 平成 18 年 12 月 放置艇台帳作成完了
- 平成 19 年 07 月 港湾区域放置艇調査
指導文書の貼り付け～所有者特定調査～放置艇台帳作成
- 平成 19 年度 (8月～10月)陸域の指定方法検討
(11月～2月)関係機関と協議
(3月)指定に係る図面等資料作成
- 平成 20 年度初 青森港(港湾区域及び陸域)
八戸港、大湊港(陸域の追加指定)
【指定の理由】
平成 19 年度からの河川区域における管理指導の一層の強化に併せ、港湾区域も陸域を含めた放置禁止規制を行ない、放置艇の解消を目指す。
八戸港、大湊港においても同様に陸域における禁止区域の指定をする。

(参考資料- 5)

放置艇(不法係留船)に係る県内外ニュース(抜粋)

2007年5月29日(火) 

不法係留で河川の船舶実態調査

県は二十八日、青森市の堤川で、不法に係留されている船舶の実態調査を始めた。停泊中のプレジャーボートの位置や船舶登録番号などを一つ一つチェックし、船に移動を求める警告文を取り付けた



2007年1月25日(木) 

沖館川なども無断係留施設撤去へ

県内の河川でプレジャーボートが不法に係留されている問題で、県は二十五日、関係機関との連絡協議会を青森市で開き、五月に沖館川(同市)や蟹田川(外ヶ浜町)など東青地区の八河川で、所有者の分からない放置係留施設を一斉撤去することを決めた。昨年十二月の堤川(青森市)と支流の駒込川(同)に続く実施となる。



2007年1月22日(月) 

くいで接岸阻止へ/堤川不法係留

青森市の堤川に多数のプレジャーボートが不法に係留している問題で、県は二〇〇七年度、河岸近くにくいを打ち込み、ブイを浮かべて接岸を防ぐ新たな対策を実施する。新潟県の先行例を参考にした方法で、四月から敷設を始める予定だ。

2006年5月15日(月) 



不法係留船 許さない! / 青森

県内の河川にプレジャーボートが不法に係留されている問題で、県は十五日、青森市の堤川で不法係留船の調査を始めた。

県は本年度から対策を強化することにしており、ボートの持ち主を確認した上で、船の移動や川岸に不法に取り付けたくいの撤去を指導していく。

2005年12月5日(月) 



県が川岸の放置ボート対策に本腰

川岸へのプレジャーボートの不法係留が後を絶たないことから、県河川砂防課は、今後数年間の具体的な対応策をまとめた行動計画を本年度内に策定する。

河川へのボート係留は、河川法に違反することなどから全面的に認められていない。県の河川砂防課と港湾空港課、漁港漁場整備課の関係三課が十月現在で調査し、県はボート所有者に対し、警告文や立て看板で撤去を指導したり、二〇〇四年度から関係各課で不法係留船等対策庁内連絡会議を組織して対応策を協議している。

プレジャーボート不法係留 津波が起きれば“凶器”に火急の課題として取り組みを



宇治山田港手前の勢田川河口に係留されているプレジャーボート

漁船や砂利運搬船が出入りする三重県伊勢市の宇治山田港。あちらこちらで不法に係留されたプレジャーボートが目立つ。所有者の分からない放置されたボートも多い。

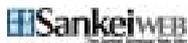
マリンレジャーに使われるプレジャーボートは、伊勢湾や熊野灘を抱える三重県でも利用が盛んだ。宇治山田港は数十隻分の係留場所があるが、勝手に棧橋を設置したり、くいを打ち込んだりするなど、港湾法に違反して係留する悪質な所有者が後を絶たない。



不法係留 4 4 隻を強制撤去 愛知県が弥富・鍋田川で

愛知県は5日、同県弥富市の鍋田川で不法係留されている所有者不明のプレジャーボートなど船舶44隻を河川法に基づく代執行で強制撤去を始めた。県は1月19日付で、1カ月以内に撤去しない場合は強制撤去すると告知していた。県河川課は「これだけの数の船舶を撤去するのは全国的にも珍しい」としている。

(2007/03/05 10:50)



不法係留の船舶 3 3 隻撤去 愛知・弥富の鍋田川で 2 回目

愛知県は28日、同県弥富市の鍋田川で不法係留されている所有者不明のプレジャーボートなどの船舶について、河川法に基づく代執行で2回目の強制撤去を始めた。

今回は33隻が対象。前回の3月上旬には44隻を撤去した。所有者不明の船舶は残り約50隻。県は引き続き撤去を進める方針。

(2007/05/28 11:08)



不法係留船の撤去指導に激高、男を逮捕

不法係留を指導しようとした県職員に対し怒鳴るなどして職務の執行を妨害したとして、木之本署は30日、公務執行妨害の疑いで、愛知県北名古屋市の職業不詳、永家甫容疑者(60)を逮捕した。

県職員に対する行政対象暴力事案で検挙者ができるのは、県内で初めてという。

(2007/05/31 03:38)

プレジャーボート 不法係留 規制強化へ

広島湾や広島市内の河川で不法係留しているプレジャーボート対策として、県と中国地方整備局は12日、10月から規制区域を大幅に拡大し、取り締まりを強化することを明らかにした。県は規制強化後にも不法係留を続けた所有者には文書での警告などを行い、悪質な場合は刑事告発する方針。「10月までに不法係留をやめ、保管施設を活用してほしい」と呼びかけている。(2007/04/13 03:19)

何とかしたい放置艇

ニュース和歌山

2003年2月6日(木)号の紙面から

河川や港湾、漁港に不法係留もしくは放置されているプレジャーボート。全国では30万隻以上、和歌山県だけでも5千4百隻にのぼるとされる。県はこのほど、築地橋近くの市堀川に係留施設「築港ボートパーク」を整備、4月オープンに向け41隻を新たに募集している。現在の放置艇の数からして“焼け石に水”の感もあるが、県は「現状で取り締まりを強化しても、実効がない。少しずつ保管場所を整備してゆくことが肝心」と改善に向け進んでゆく方針だ。

2004/07/21 プレジャーボートの不法係留対策

7月18日付静岡新聞によると、静岡・伊東市では、伊東港沿岸に大量放置されているプレジャーボートの対策を検討する「伊東港水域利用推進調整会議」が発足したとのこと。県が6月に実施した調査によると、同港水域では340隻のプレジャーボートを確認。そのうち、所有者不明のボートや放置された沈没船、廃棄船は80隻。調整会議は2005年度を目標に放置禁止区域を指定、2006年度にはプレジャーボートの係留施設を整備する。

以下、プレジャーボートの不法係留について、自治体で実施している取り組みを紹介する。

新潟県は6月、上越市の関川水系3河川に不法係留されているプレジャーボートの撤去を始めた。不法係留されているプレジャーボートは44隻で、所有者に何度か自主撤去を促す指示書を交付しているが、一向に改善が見られないとのこと。

兵庫県は9月から、相生市の相生湾全域を禁止区域とし、2005年度までに御津町～赤穂市の沿岸部をプレジャーボート放置禁止区域とする方針。一方で、県は2004年度に、相生湾の那波港に60隻分の係留施設を建設するなど不足している係留施設整備を進める。

石川県は2005年度以降に、河川のプレジャーボートの不法係留対策について、重点取り締まり区域を設定して警告に従わない場合は強制撤去する方針を決めた。このうち犀川と大野川で計380隻と3割を占めている。県は両河川をモデル指定して重点取り締まり区域を設定する一方で、正式な係留場所が確保されるまでの暫定的な係留区域を設け、総合的な対策に当たる考え。

滋賀県は5月、琵琶湖岸における船の不法係留や土地占用などを取り締まるため、条例を制定する方針を明らかにした。強制的に移動した船舶について、持ち主が引き取りに来れば、移動と保管にかかった費用を請求できる仕組みを想定している。

新中川で条例に基づく初めての不法係留船撤去実施

第五建設事務所は、平成15年5月28日(水)、「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例(以下「条例」)」に基づき、新中川の不法係留船を強制撤去するとともに、簡易代執行等による不法係留杭、棧橋の撤去作戦を行いました。



北日本新聞 2006年5月31日

不法係留対策に本腰 プレジャーボート

富山県内の河川などで、プレジャーボートの不法係留が後を絶たない。総数は1560隻に上り、洪水の際に流出する恐れもある。有料の係留施設はあるものの、保管料を割高と感じる所有者が多く、利用は進んでいない。

不法係留が目立つのは射水市の新堀川。今月11日現在、185隻あり、沈没船や放置船も約40隻確認されている。中には護岸に係留用の杭を打つ所有者もあり、「河川を『私物化』している」との声も聞こえる。

保倉川不法係留船舶は自主撤去される 行政代執行は中止

国土交通省北陸地方整備局は11月15日(火)から実施を予定していた行政代執行を中止することとしました。一級河川関川水系保倉川最下流部(新潟県上越市川原町及び港町1丁目地先、古城橋下流)において、河川法に違反して不法係留していた船舶及び係留施設等が、平成17年11月14日15時30分にすべて自主撤去されたことを確認したため、上記決定となりました。

以下、余白

