

放置艇の現状と対策

安藤 朗彦・富重 信一*
(企画管理部)

The Problem with Abandoned Vessels

Akihiko ANDO, Shinichi TOMISHIGE*
(Research Planning and Control Department)

県内の漁港をはじめ港湾、河川等に無断で係留されている放置艇（プレジャーボートの係留保管施設として認められていない場所に係留保管されている艇を以下放置艇と呼ぶ）が増えており、漁業者や住民とのトラブルから新聞等に取り上げられ、大きな社会問題になりつつある。そこで放置艇について今後どのような対策が必要かを検討した。

材料および方法

県内の漁船以外の5トン未満の小型船舶の隻数は、登録制度等が無いため明確な隻数を把握することは出来ない。そこで漁船以外の小型船舶の係留等の状況を平成8年度の既存資料の中から抽出し推定した。

結 果

九州各県の中で放置艇の隻数を比較すると、表1に示

表1 九州各県における放置艇の隻数(平成9年3月)

県名	放置艇隻数
福岡	3,895
佐賀	1,231
長崎	7,085
熊本	3,076
大分	3,520
宮崎	3,063
鹿児島	4,881

したように福岡県は3,895隻で長崎県について2番目であった。この放置艇を水域に限って見ると表2に示したように2,560隻と約67%を示し、中でも漁港区域内が最も多く、隻数は1,240隻であった。この漁港区域内の隻数を海区別にみると圧倒的に筑前海区(約80%)が多かった。これに対して、県内の保管施設数は表3に示すとおり15カ所で収容能力は2,340隻あるが、835隻分の収容余

表2 福岡県内における行政区域毎の放置艇隻数(平成9年3月)

区 域	放 置 艇 隻 数		
海 岸 区 域	80		
港 湾 区 域	70		
港湾河川重複区域	350		
河 川 区 域	820		
漁港河川重複区域	80	筑 前 海 区	986
漁 港 区 域	1,160	有 明 海 区	155
		豊 前 海 区	99
合計	2,560		1,240

表3 九州各県における船舶保管施設数と収容能力(平成9年3月)

県名	保管施設数	保管施設の主要能力	保管施設の収容余力
福岡	15	2,340	835
佐賀	3	385	40
長崎	11	1,391	615
熊本	33	2,500	676
大分	8	686	176
宮崎	1	129	43
鹿児島	2	359	11

* 現水産林務部漁政課

力がある。この隻数は水域の放置艇の約3分の1の隻数でしかない。

特に漁港における放置艇は、昭和55年頃から苦情の対象となっており、漁船の航行障害や悪天候時の流失、漁具の損壊等直接・間接的に漁業とのトラブルの原因になっている。

考 察

筑前海区の漁港区域内の放置艇隻数が最も多かった原因としては、筑前海区は2つの百万都市に隣接していること、海洋レジャーに適した海域特性であることが考えられる。

従来漁業に利用される漁船については、登録制度が設けられ1トン未満の無動力船を除き全ての漁船に登録が義務づけられ徹底されている。これに対し漁船以外の5トン未満の小型船舶については、安全面についての検査義務があるが、所有者が特定される登録制度はない。自動車の車庫法と同様に船舶についても所有者の保管義務を明確に制度化するため情報の取扱いについて公平適正な機関が5トン未満の小型船舶についても登録制度を設け、登録時に保管場所を指導確認する必要がある。

漁船の場合は、所有者が所属する漁業協同組合（以下漁協）が各漁村の全ての漁船所有者を把握しており、古くから漁村単位で係留場所（前浜）や漁船の保管を指導し、秩序ある管理を行っていた。近代漁港整備が進展するにつれ、漁港管理者へその役割が移ったが、今でも漁協の役割は大きい。また、古くからの慣例で他の漁村の係留地へ漁船を係留することも少ない。もともと漁船の使用形態は、時化の時は係留されるが天候が回復すれば漁場へ出ていくもので、使用しなくなった漁船が投棄されることはあっても放置されることはほとんどない。

県内の保管施設の収容能力に余力が見られる理由は、福岡市近郊の民間マリナーを例にとると、全長9m程度の船舶の年間保管料は約30～70万円と高額な上に適正か不適正かは別として保管施設を利用しなくても係留できるスペースが存在したことが原因と思われる。放置艇が係留されている場所の管理者は、各船艇の所有者さえ把握できないことから有効な措置が出来ず苦慮してきた。このため次第に放置艇が増えていったと考えられる。

今後も海洋レジャー指向の高まりや、低価格（200万円程度）レジャー船の販売等から放置艇の隻数は今後も増加すると思われる。放置艇の問題は、漁船と遊漁船のトラブルやFRP廃船の処理についての問題に関連が深く、今後の社会情勢に対応した海の秩序作りにおいて重要な課題と考えられる。

以上から放置艇の対策としては、公的な機関が所有者を明確にし漁船と同様の登録制度を実施し、受け皿として低料金で大量の船艇保管できる収容施設を早急に整備する必要がある。

放置艇の問題は社会情勢の変化に行政機関が対応できず法制度の不備が要因となっていることは明らかである。海は、国有ではないが国が管理すべきものとされ、その事務は各地方公共団体に機関委任されている。海の利用が多様化するにつれて、管理事務を行う地方自治体が小型船舶の所有者に対し登録を義務づける事の必要性が高まっており、法的に登録制度を義務づける根拠と理論を明確にする研究を進めるべきであろう。

文 献

- 1) プレジャーボート全国実態調査結果 平成9年3月
運輸省港湾局水産庁建設省河川局