

第1回 福岡市管理漁港におけるプレジャーボートの係留等のあり方に関する有識者会議
議事要旨

1 開催日時

令和7年9月12日（金）10：00～11：45

2 開催場所

TKP エルガーラホール 中ホール1

3 出席者

福岡市管理漁港におけるプレジャーボートの係留等のあり方に関する有識者会議委員

出席6名

來生委員、斉藤委員、島田委員、近松委員、宮脇委員、上野委員

欠席1名

久米村委員

4 傍聴者

0名

5 次第

- （1） 会長・副会長の選任
- （2） 事務局からの説明
- （3） 協議

6 議事 別紙

(1) 会長・副会長の選任

(事務局)

本有識者会議の会長及び副会長については、有識者会議設置要綱第3条第2項により、「委員の互選により選出する」ことになっている。

何か意見はあるか。

(各委員意見なし)

(事務局)

無いので事務局から提案する。

来生委員に会長を、斉藤委員に副会長をお願いできればと考えているが、何か意見はあるか。

(意見なし)

(事務局)

無いので、事務局案を承認ということよろしいか。

(異議なし)

(事務局)

委員全員の承認をもらったので、来生委員は会長を、斉藤委員は副会長をお引き受けいただけるか。

(来生委員・斉藤委員了承)

(事務局)

それでは、これから先の進行については、有識者会議設置要綱第3条第3項の規定により、来生会長に議事進行をお願いする。

(会長)

それでは、審議を進める。

では、議題2について、事務局からの説明をお願いする。

(2) 事務局からの説明

(事務局が資料に沿って説明)

(会長)

議題 3 協議に移るにあたって、事務局から連絡を行う。

(事務局)

ここから先の協議については、福岡市情報公開条例第 38 条ただし書の規定により、「非公開」とするので、委員・事務局以外は退室をお願いする。

(委員・事務局以外退室)

(3) 協議

(会長)

配付資料に示されている論点について、何かご意見があればいただきたい。

(委員)

福岡市周辺の他の漁港の係留施設の状況としては収納余力がなく、受入れは難しい。

(会長)

他に意見はあるか。

(委員)

本来、漁港は漁業活動のためのものだが、やむなく係留を認めてきたところである。

今後、福岡市で管理してもらえるのであれば、漁業活動に支障のないように管理をしてもらいたい。

(委員)

自動車を購入するときは、車庫証明が必要となり、証明がないと購入や登録ができないと思うが、プレジャーボートを販売店から買うときは、係留証明書のようなものは要らないのか。

(事務局)

係留証明書は必要となっていない。広島県の事例のように条例等で定めているところもある。

(委員)

プレジャーボートの状況は各自治体で異なっている。事務局から説明のあった最近の国のプレジャーボート対策会議でもプレジャーボートの係留の多い自治体から、車庫証明と同じような制度を国が法律で一律、全国に導入すべきだという意見が強く出されたこともある。

ただ、日本全国を見渡すと、地域によって状況が大きく異なり、法律となると全国一律の規制を行わなければならないことから、そこまでの規制をする必要がない自治体もあるため、今のところ、それぞれの自治体の状況に応じて、必要に応じて条例で規制を行ったほうがよいという国の結論となっている。

(委員)

放置艇 350 隻の所有者は購入する際に、どこかに停めなければならないのは明らかであると思うが、場所を決めずに購入してしまうものなのか。

(委員)

通常、船舶の販売業者も購入後、長くは保管しておくことができないため、購入者が自身で事前に保管場所を探し、保管場所を確保した上で購入している。

船舶の長さによって、料金も異なり、マリーナによっては受け入れできない場合もあることから、購入する船の長さや形について、マリーナに問い合わせを行った上で、いつから保管できるかなどを確認してから購入するのが一般的である。

(委員)

補足すると、放置艇は 20 世紀の終わりから話題になり、当時は、ボートを持っている人は誰にも邪魔にならない水域を選んで係留しており、不法係留ではないという認識があった。

ボートの所有者としてきちんと対応しているんだという意識がこの問題の出発点となっている。

ボートの所有者が少なかった時期は、自然公物の自由使用、本来、海域の占用となるが、比較的弾力的に考え、特に問題ないというような状況になっていた。

当時は、プレジャーボートの数は少なく、海は広い、という考え方だったが、徐々に放置艇の数が増えてくるとそういうことでは収まらないということで、特に自然災害が起きたときにボートが勝手に走り出して、いろいろな影響を与えることとなり、制度が厳しくなるといふ傾向があった。

その中で、国としてもマーケットで成立している民間マリーナに係留できた方が一番良いが、マリーナはただ係留するだけではなく、競争のため、様々なサービスが付加されており、どうしても係留料金が高くなってしまふ。

昔は裕福な所有者が多かったが、徐々に一般化していくに連れて、サラリーマンが共有で船舶を所有するといった形も見受けられるようになった。

料金が高いところには停められないことから、新たな係留施設を作ったりもしているが、何といっても需要に供給が追いつかないような状況があり、タダより安いものはないという原理や地域による状況の差もあって今の状況となっている。

プレジャーボートの所有者も地域の状況でやむを得ず放置艇と呼ばれる係留を行っており、急激に放置艇が増えている地域については、そのような背景があると考えている。

(委員)

博多漁港では、放置艇の数が一番多いとあるが、地域からは、勝手に門を作ったり、栈橋を作ったりして困っているとの声もある。

プレジャーボートに乗るために車で来て勝手に停めている状況もあり、子供たちが利用するインクルーシブな広場が近くにできる予定の中、子どもの利用が増えるにあたって、安全で安心な港にしたいという話を聞いている。

(委員)

プレジャーボートは休日に集中的に使って、平日は使わないというのが全国的な傾向であり、特定の静かな地域に駐車場の問題やごみの問題などが全国の至るところで起こっている。福岡市においても同ような状況にあるというように思われる。

(委員)

プレジャーボートの対応については、現在、利用している善意の利用者に不利益がないかの考慮が必要と

考える。代替手段としてまず、近隣の民間マリーナが利用できる余地があるかについて、民間の余剰ストックの状況把握が必要ではないか。

(会長)

マリーナ全体の空き状況というか、受け入れ能力は市内全体で見たときにどれぐらいか。

(委員)

半分は感覚的なイメージになるが、新規の入会者の受付を行う中で、昨今は北九州や柳川など遠隔地の方からの問い合わせは多くなっており、係留する場所がだんだん無くなってきていると感じている。

船の大きさにもよるが、収容できるのが 150 隻、そのうち 140 隻弱ぐらい収容しており、満杯に近い状況となっている場所もあると聞いている。

近隣のマリーナ同士で受け入れできないかといった相談もある。市内のマリーナは大方、飽和しているような状況といっても、当たらずも遠からずではないかと思っている。

(委員)

結局、公の施設をどんどん拡大すると、民間でマーケットが成立している場合には民業圧迫という問題も出てくるので、やっぱり民間で余剰能力があれば、そちらに誘導するというのが第一義的な解決だと思う。そして、そこに余剰が無いという状況で何をするかというのが公の仕事ということになると思う。

時間の制約もあるため、この論点については、次回に向けて、事務局の方で検討してもらいたいと思うが、最初にお話があったように、漁港は本来漁業のための施設である。

日本では、港湾法が成立する 1 年くらい前に漁港法が立法された。第 2 次世界大戦の終わった直後に食糧難に対応するために、外国から色々な物を輸入するお金が無く動物性たんぱく質となる食材が得られないことから、漁業を行うべきということで、漁港法が港湾法より先に成立した経緯がある。

社会の状況がそういう時期で、漁業のための施設として、国が地方公共団体と協力して整備をしていくという出発点があり、それがだんだん日本の社会が豊かになるにつれて、外国から動物性たんぱく質が入ってくるようになり、漁業者の数も減ってきた。漁港自体も漁業が盛んだった時期にはフル稼働していたものが、漁業者の減少に伴い、漁船も減少することとなり、漁業の問題としては深刻だと思うが、社会の動きがそのようになっている中で、新しい管理の方法として、漁港の使い方を考えていく時期になったと考える。

漁港だけではなく、他の貧しい時代に公共の投資を税金でやったということがあって、比較的最近まで本来の目的以外で港湾や漁港などを使うということには慎重でなければいけないという、本来の目的をまず第一優先とし、目的外使用ということに対して非常に厳しい対応をとってきた。

ところが、さきほど述べたように社会の情勢が変わり、漁業者の減少により、施設にも空間的な余裕ができた。

そういった大きな時代の変化の中で、公共施設の目的外使用に徐々に弾力的な対応を行うようになったのが、高度成長から安定成長にかけての日本の大きな公共施設の管理の考え方の変化であり、ただ第一優先はあくまでも本来の目的という枠内において、能力に余裕がある場合に他の目的で使うということが一般化しつつあるというのが最近の状況である。

漁港と同じような港湾で、最近流行りの風力発電施設というのをつくる。港というのは本来物流の拠点で、何で発電事業者に 30 年も長期にわたって港湾の海域を占用させるのかということが一番最初の問題になったが、最近はやはり港湾本来の目的を阻害しなければ、社会的に価値のある色々な活動を許容するというのが、時代の変化による、税金の効率的な使い方だという風に考え方が変わってきている。

そこを見据えて本来の目的を阻害しないということと、条例を整備し、きちんとした管理をするというのが永続的にできる方向で、ここでの議論を詰めていければと思う。

水産庁をはじめ国の色々な方針も出ているので、そういうことにうまく対応しながら、ここでの背骨のあり方とこのをまとめていきたいと思う。

(会長)

第1の論点はそういうことで次回以降、また詰めていくということにして、第2の論点、今後の管理運営と放置艇対策について、何か意見を欲しい。

(委員)

現実的にプレジャーボートが何十隻か各漁協支所の了解のもと係留されているが、先程の話にあったように、本来の目的を阻害しているのにやむを得ず、係留を受け入れているのか、それとも時代とともに考え方が変わってきて、共存共栄というかプレジャーボートに協力しようという余裕がある中で係留を受け入れているのか。

(委員)

事務局の方がわかっているかと思うが、先程の話にあったように漁業者の数漁船も減ってきており、空間的な余裕があるため受け入れているのかなと思う。全部の支所を見て回ったわけではないので、ここで簡単に勝手なことは言えないが、共存共栄できればよいと考えている。

(事務局)

市内の各支所においては、漁業従事者や漁船が減っている中で余裕のあるところにプレジャーボートが入ってきている。漁業活動に支障のない範囲の中でどうやって受け入れていくかということで、資料にあるように、管理的な費用を徴収されながら、自主的に管理をされていたというのが実態ではないかと考えている。

(委員)

日本全体の動きとして水産庁も令和4年の水産基本計画や漁港漁場整備長期計画で、海業という言葉の水産庁の正式に計画の中に載せるようになった。

海業とは元々は神奈川県三浦市が、三浦市の漁業の将来のあり方ということで20世紀の終わりぐらいに初めて使われた言葉である。

今までは漁業をやっている方は漁業だけで生活していた。しかしながら、時代の変化に合わせて漁業だけでなく海を使って、漁業者の利点を活かして、色んなことをやるべきだということで、海業という言葉を使っていた。それがようやく水産庁からも出てくるようになった。

それは漁業全体の状況変化の中で、漁業を活かしながら漁港施設なども積極的に漁業以外で、漁業と共存できる、地域と共存できるような利用の仕方を地域ごとに考えていくべきだというのが、水産庁の方向性である。

その中で全国的に、海業と一番結びつきやすいのは観光やレジャーである。全国でもそういった形で漁港施設を使う例は増えてきている。

(委員)

どのようなことに留意して管理するかという話だが、市漁協が管理しているところは所有者が分かるが、それ以外のところに係留されている船は、誰が所有しているかわからない。名前を聞いてもその所有者が中古で

売却したりして、所有者が変わってしまうと全く分からなくなる。所有者が勝手に手放したらその船は沈んでしまうかもしれないため、名前が分かるようにしっかり管理していただきたい。

（委員）

転売されていったらどうなるのかという問題はあるが、日本小型船舶機構に問い合わせを行うという仕組みはある。手続きが煩雑なので改善は図られているが、転々とするような場合にはそれも難しいとも言われるとおりである。

沈んでしまったらもっともお金がかかる。そこをどうするかは大きな問題だと思う。日常的な管理をしっかりする、どう具体化するかが課題だと思う。

（委員）

民間マリーナでも、船を置いていたオーナーが、売却するということがある。乗り換えや船を手放すといったことで、その時の管理をきちんとしておかないと、今指摘のあった持ち主が変わってしまうということが起こる。

船も車検証のように、船舶検査証がある。数年に一度、船検がある。船検ごとに船舶検査証を更新する。そこには必ず持ち主が記載されており、船検のたびに必ず船舶検査証を提出してもらいと具体的な管理をしている。

いわゆる「とび」といういつの間にか知らないうちに持ち主が変わっている、持ち主と連絡が取れないとなると、マリーナに船だけ残って、持ち主不明ということで困惑してしまう。このような事態に陥らないよう、防止策は必須であると思う。

（事務局）

事務局から補足説明させてもらう。市漁協が関わっていない博多漁港の船の所有者については、現在、市で日本小型船舶機構に登録状況の確認を行っており、全てではないが、所有者が判明している。判明した所有者に対する指導についてはどういった方法で進めていくか検討していきたいと考えている。

（委員）

比較的景気が良かった頃に船を購入して、それがだんだん年を取っていったら舟遊びもなくなるけれど、持ったまま使いもしないでそのまま亡くなってしまおうという、ボートオーナーの高齢化による問題は多くあると聞いている。日常的にどういう努力をしていくかで違ってくる。

最近は家や不動産についても同じような問題が起きていて、日本全体の問題である。高齢化に伴うそのような問題もあるので、やはり日常的な情報の確保は大切だと思う。全国のいろいろな地域で禁止区域の指定、ゾーニングをする一方で、管理体制の中で、問題が処理できるような環境整備をしていくことが大事である。

瀬戸内海周辺の自治体は問題が特に深刻で、そういう自治体の先行事例もあるため、参考にしながらきちんとした対応ができるか、幸いにして県の中でも条例をもとに管理しているところもあるので、参考にしながら、どのように中身を詰めていくかが大事だろう。

一方で、市の職員は行政改革で数がどんどん減っていく。現場に人が足りなくなることもあり、漁港のことを一番日常的に生活の中でよく知っているのは漁業者であるため、先例も含めて全体の方向性はある程度見えてくる。漁業者の日常的な漁港に対する知識、台風が来た時にどこが安全であるか、管理の方法についても長い経験を有しており、市の適切な管理と組み合わせることであり方を考えていく。委員の意見を参考にして二回目に向けて、事務局で詰めてもらいたいと思う。

(会長)

もう一つの論点として、今回の事案の原因検証と再発防止について、なにかご意見があればお願いしたい。

(委員)

漁協が役務提供に係る費用を利用者より徴収していたことについて、まずは、漁協がプレジャーボートを管理するためにどのような経費が発生していたかを確認することが望ましいと考える。

(事務局)

今回の原因検証については、福岡市において長年にわたり条例改正などの適切な処理を行ってこなかった、ということの原因検証になるため、市の職員に対する調査を考えている。ただし、長期間にわたり、いつからどのような形で、どの範囲で調査するかなどについては、市の職員ではなかなかノウハウがないところがあるため、専門的な知見というところで、弁護士の委員にアドバイスをもらいながら進めていきたいと考えている。

(委員)

第三者的立場から、福岡市の調査、ヒアリングには全面的に協力させてもらいたい。よろしくお願いします。

(委員)

長い間、事態がこうなっていることは分かっていたけども何もしなかった、その結果から見たら大変けしからんとしか言いようがないということだろうと思うが、需要と供給の関係がある。

とても不適切な管理が多いような状況だと、行政や海上交通の問題も出てくるだろうし、漁業への障害というようなことも出てくる中で、正式な対応を適切にとっていくということになったと思うが、幸か不幸か、比較的漁業協同組合の支所がトラブルを起こさないような形でうまくやっていた、ある種の管理行為をやっていたという事実があるということで、行政も特に積極的に何も行わなかったものと推測される。

もともと、普通の公共施設と違って、漁港というのは利用するのが漁業者だけという、ある意味では利用者が特定されている。最近は状況が変わってきているが、漁港法ができてからは、漁港のよい管理というのは漁業を行っている漁業協同組合にとって使い勝手がよいものに自動的にになっていくというもので、漁港の管理を漁業者に任せる部分はかなり多いような状況で進んできたのだろう。

その中で、管理者と管理される側がある意味、1対1の関係に近いと、ある種の慣れのようなものが出てきて、状況が変化して過去のやり方とは違う管理の仕方をしなければいけないという、時代状況の変化の中で、市民の目から見ても何かおかしいのではないかというような状況が出てきているというのが、今の福岡の状況ではないかと外から見て理解している。何がどうなってこうなったのかという、新聞で色々と報道されている中で、そのような非難にきちんと答えた上で、市民に納得してもらえる新しい管理の方向を打ち出していくというのが、このタイミングでは一番大事なのではないかと思う。

過去に遡っての検証というのはそんなに容易ではないと思うが、次回以降の会議に向けて弁護士の委員にも協力してもらい、なぜこうなったのかということについて、できる範囲で、それなりにきちんと調べがつけば全体の新しい体制に対する説得力が増すものと考えられる。

(会長)

それでは少なくとも検討課題として今日あげられた問題については、意見を一通り伺ったということで、事務局に進行を返させてもらう。

(事務局)

会長をはじめ、委員の皆様ありがとうございました。それではこれもちまして、第1回 福岡市管理漁港におけるプレジャーボートの係留等のあり方に関する有識者会議を閉会いたします。