

第2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30日（火） 15：00～16：15

2 開催場所

アクロス福岡6階607会議室

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7名

來生委員、斉藤委員、久米村委員、島田委員、近松委員、宮脇委員、上野委員

4 傍聴者

0名

5 次第

- （1）事務局からの説明
- （2）協議

6 議事 別紙

( 1 ) 事務局からの説明

(事務局)

本有識者会議では、「漁港に係留されている放置艇の現状及び原因に関すること」「漁港の適正管理に向けた今後のプレジャーボートの管理に関すること」に関して、委員に意見を伺うこととしており、今回説明する「市漁協のプレジャーボートの係留の収支について」は、事実関係を示すことに留め、収入が不当利得にあたるかなどについては論点と考えていなかったが、市民の関心が高まっているため、この点についても、委員の意見を伺いたいと考え、事務局から事前に会長へご相談し、了解を得ている。については、この点についても、議論いただきたい。

(資料に沿って説明)

(会長)

議題 2 協議に移るにあたって、事務局から連絡を行う。

(事務局)

これ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)

( 2 ) 協議

(会長)

説明資料 7 ページについて、各委員の意見をいただきたい。  
まず、市漁協の収支について、ご意見をもらいたい。

(委員)

事務局からの説明は主に支出の面だったが、収入についてもある程度確認がとれていると考えてよいのか。

(事務局)

収入についての資料を市漁協から提出してもらっている。  
なお、第 1 回有識者会議の中で料金体系や係留している隻数については、報告させてもらったところである。

(委員)

費用面が中心となるため、費用について尋ねるが、まず物件費の水道代やクレーンは漁船とプレジャーボートで使用しているという理解でよいのか。

(事務局)

クレーンや漁協が契約している水道と電気については、漁船とプレジャーボートで共用していると聞いている。

（委員）

経費に関しては、漁協が行っているということでプレジャーボートの専門の職員を雇っているわけではなく、漁協職員が兼務しているという理解でよいのか。

（事務局）

プレジャーボートの管理について別に職員を雇っているのではなく、今いる漁協の職員の中で分担してプレジャーボートの管理運営を行っているという理解でよいのか。

（委員）

今回の資料は漁協からの聞き取りや資料の提出によるものと考えているが、現在、市が直営で管理を行っている浜崎今津漁港と比べて市として極端に低いといった認識はあるのか。

（事務局）

浜崎今津漁港の委託料が年間 370 万円程度かかっており、主に人件費として係留状況の確認や点検、移動指導などを実施してもらっている。資料のプレジャーボートの管理運営経費については 6 漁港として計上されており、6 漁港で割り戻すと 1 漁港あたり 250～400 万円程度となっており、浜崎今津漁港と同程度になっているものと考えている。

（委員）

資料の収支差額について、妥当であるかどうか判断されたうえで、漁協に対して返還することも考えているのか。

（事務局）

収支の妥当性については、法律的な問題もあるため、有識者会議の場で意見をもらった上で、今後検討していくことになる。法的な課題も整理した上で検討を進めていきたい。

（委員）

収支差額が生じているが、漁港全体の維持管理経費に充当しているとのこと、事務局からの説明で修繕費として約 1,100 万円とのことだが、これを漁船とプレジャーボートの隻数割合の 4 : 6 で充当しているのであれば、その点も考慮して良いのではないのか。

（事務局）

収支差額については、漁協が漁港全体の修繕費の一部に充てているものであり、修繕費約 1,100 万円

のほかにも維持管理経費に充てていると聞いており、漁港内の漂流物について、漁業活動に支障がないよう回収したり、漁港内の草刈りなどを自主的に行っており、そういった費用がかかっていると聞いている。

（委員）

漁港を訪れたときにそのような活動を行っているということを耳にしており、そういった状況を勘案しても良いと思う。

（事務局）

そういった点については、きちんと説明させてもらい、本日の会議で意見をもらいたい。

（委員）

資料に記載している経費の巡回、点検、清掃についてだが、令和6年度と平成30年度の差額が約1,000万円となっている要因は。

（事務局）

人件費が上昇していること、プレジャーボートの隻数が増加していることによる作業量の増加の2つの要因があると聞いている。

（委員）

先ほど、不当利得の話があったが、市も漁協から資料を提出してもらっただけというところなので、ある程度の規模感だったり、金額について帳簿を見たり、大元の資料を確認しているわけではない。

監査を直接行っているわけではないため、この数字が妥当であるかどうかについて言うことはできないが、返還請求を検討するにあたり、金額を算定する時には、そのあたりに留意する必要があるが、収支の状況など事務局の説明を聞かぎりでは、不合理なところはあまりないのではないかと思う。

法的な措置を行うといった場合は、この数字が本当に正確なものなのかという論点も生じるため、あくまで資料に記載された内容に対する意見ということで理解してもらいたい。

（委員）

これはプレジャーボートにかかった経費、漁船にかかった経費と現場で具体的に分けているのではなく、おそらく漁協が経費を負担しているというのは事実として確認できる。

次に、収支の差額についてもどれくらいの規模になっているかというのを確認する。次の段階として差額が社会的に見てどう評価されるのか、法律的な立場から見て有識者会議として議論するというのがこの会議の役割だと考えている。

最終的に返還請求するかどうかは市の判断となる。市民が関心を持っているという事実も踏まえ、可能なかぎり、妥当な方法で収支の金額が算定されているかについて、忌憚のない意見をもらいたい。

(委員)

福岡市の所有地に勝手に縄を張って駐車場として貸して駐車場代金を 10 年以上受け取っていたということであれば当然返還しなければならないが、本件については、漁港を 4 : 6 の割合でプレジャーボートに使わせてかかった費用を徴収していたものであり、市の土地を勝手に貸すのとは異なるので、不当利得の返還請求をするとしても非常に難しいのではないかと思います。

もう一つは、もともと市がきちんと管理しなければならなかったところを漁協に管理してもらっていたものであり、委託費を払うべきものであるが、その際の委託費の額が収支の差額分になるのかと言われると難しい。

結論を急ぐ必要は全くないので、次回の有識者会議でも議論になると思うが、結論から言って市から不当利得の返還請求を行うのはなかなか難しいのかなと思っている。

法的な感覚なので、法律家だけの意見ではなくて、こんな考えやこんな感覚から、返還してもらうべきではないかといった意見を他の委員からも出してもらった方がよいと思う。

(会長)

現時点での先ほど発言した委員の感触として不当利得の返還ができるかどうかについて、法律的な議論を陸上の管理と海の管理、漁港の管理との性格の違いをいろいろ勘案しなければ適切な評価はできないという専門的な立場からの意見であったと考える。

(委員)

1 点確認だが、漁協は数字の管理としてはきちんと行われており、いわゆる裏帳簿といったものはなかったという理解でよい。きちんと管理した上で目的外にはなっているが、帳簿としては正確にそろえており、それをもとに監査できる状態になっているということでしょうか。

(事務局)

今回の資料のもとになっている数字自体が、税務申告や福岡県に報告されている決算に関する資料であり、そこから出された数字であると聞いている。

(委員)

1 か所の漁港以外はプレジャーボートの管理を表に出していないということで、それはほかの漁港については、経費は表に出てこない、漁港全体にかかっている経費という形でしか出てきていないというのが前提で、いろいろな計算方式でどれくらいの割合がプレジャーボートにかかっているのかという推定した数字になっていることはある程度仕方がないというのが前提になると思う。その推定が妥当であるかどうかや適切な資料から数字が出ているかがチェックのポイントになるかと思うが、法律の専門家としてどう思うか。

(委員)

そのとおりである。法的な整理自体、次回までに行うべきだと思うので、可能な限り協力したい。

(会長)

収支についての、今日の議論はここまでとして、それぞれの立場から意見をもらいながら市の方で評価の議論を進めてもらうことにしたい。

(会長)

続いて、係留しているプレジャーボートへの対応・今後の管理運営と放置艇対策についてご意見をいただきたい。

(委員)

2つ目の論点の周辺住民にとっても安全・安心な管理とするには、どのような手法があるかというのは、たくさんプレジャーボートを使う人が来るため無断駐車をさせないとか、小さい子どもがプレジャーボートに乗るときに海に落ちないように配慮するなど、そういったことを議論するのか。

(事務局)

前回、委員からプレジャーボートを利用される方の駐車の問題等が周辺住民に悪影響を与えているという意見があった。特にかもめ広場周辺の博多漁港については、車が来てうるさいという状況もあると思われるため、そこをどう管理して環境を維持できるかという方法を考えていく視点として議論いただきたい。

(委員)

博多漁港は、1、2年後にはかもめ広場にインクルーシブな公園が整備される。インクルーシブな公園というのは、障がいがある方も安心安全で使えるという公園で、それがかもめ広場にできるということが市政だよりも掲載されており、公園ができる頃には漁港を使うプレジャーボートの方達も障がいのある方も安全安心に使っていただけるような体制を整えていただきたい。

(委員)

公園の規模等を認識していないが、かなり大きな公園ができるのか。障がいをお持ちの方もたくさん来られる、地域外からも来られるという規模の公園となるのか。

(事務局)

現在のかもめ広場に障がいを持った方や色々な方が来られても楽しめるような遊具等を整備するというもので、具体的な広さについての資料が今手元にないが、そういった整備を進めている。

(委員)

計画中なのか現在工事が行われているのかわからないが、近い将来今までの空間の利用者と違う色々な方が来る可能性があるのであれば、新しい利用者も想定して、駐車場の問題や色々なことも併せて考えないといけない。

地域住民の安心安全、新しい地域の空間の利用者も考慮した対策を放置艇対策の一環としてやっていくことが大事ではないか。

（事務局）

工事はまだ着工しておらず現在計画段階で、公園整備を所管する住宅都市みどり局と協議を行いながら、整備箇所と合わせて管理のあり方について考えていきたい。

（委員）

漁港毎に新しい変化がある漁港とそうでない漁港があると思うが、それぞれの違いに応じて何をどう整理していくか、特に新しい地域環境の変化が計画されていないような場合には、地域の方がプレジャーボートの利用者が休みの日に集中的に来るということに対して持っている不満に対応する対策が必要ではないか。

今まで市はある意味、黙認状態だったが、市として条例を作って管理することになると、当然予算の制約もあるのだとどこまでできるかという問題はあと思うが、地域住民に迷惑がかからない対応が必要となる。

駐車場やごみ、騒音、トイレ等の問題が全国で問題になっているが、その他に何かあれば。

（委員）

博多漁港に関しては、漁船が停泊しているところがあり駐車場、トイレも常設されている。その奥がプレジャーボートの停泊しているところで、プレジャーボートの人達は無料で駐車しているが、市民が買い物するためにかもめ広場に行くときは有料駐車場を利用している。

地域住民からすると自分達はお金を払って駐車場に停めているのにプレジャーボートの人達は無料で駐車しているというのは不満に思っているようだ。

（委員）

かもめ広場に福岡市漁協所属の漁船は何隻くらい停泊しているのか。

（事務局）

停泊していない。プレジャーボートと福岡市外に所属する漁船が停泊している。

（委員）

市漁協所属の漁船がかもめ広場で迷惑をかけていることはないという認識でよいのか。

（事務局）

その認識で問題ない。

（委員）

市でそれぞれの漁港についてよく調べて、それぞれの地域の方の意見もよく聞いたうえで、適切な管理につい

て考えていただきたい。

騒音の問題は起きていないか。

（委員）

騒音についてはあまり聞かないが、夜釣りに行く方がビール等を飲んでそのごみを置いて帰るため、掃除をされているようだ。

（委員）

他でよく聞くのが水上バイクであり、水上バイクが多くなると、水際にある住宅からの騒音苦情というのは多くなる。というボートがどこで利用されるかという海域の特質にもよる。

（事務局）

水上バイクについては、事務局で把握している限りでは、漁港でそういった騒音問題はない。

（委員）

水上バイクは車で持ってくるので、漁港に放置艇として泊めておくという話とはちょっと違うが、全体で海域の利用度がプレジャーボートに開放されているということになりそれが認知されると、だんだん地域の水域全体で問題となってくる場合もある。

あらかじめ問題が起きていないときに何かするという話ではないが、東京あたりでは港湾や漁港だけでなく河川でも色々問題があると聞いている。

（委員）

放置等禁止区域の指定については、指定しないと不法係留のプレジャーボートを撤去できないので、指定すべきではないか。

また、使用料の設定については、市内民間マリーナの使用料や浜崎今津漁港の使用料等も参考にしながら、極端に安価に設定しすぎると漁業活動への支障が生じられると思われるので留意いただきたい。

（委員）

マリーナよりも高ければ誰も利用しないのでマリーナよりは安い。全国の自治体に問い合わせをすれば、価格差がどれくらいになっているのかという情報は手に入ると思うので、そういったところで妥当なサービスに見合った利用者にとって適切な料金設定を考えていただきたい。

（委員）

一般的に受益者負担という使用料の考え方では、コストと収益があり、イニシャルコストという初期投資費用や委託費といったランニングコストの２種類に分かれる。

使用料を考えるとどこまでをコストとして見なすか、他の公の施設の事例ではランニングだけでイニシャル



の部分は他の市民の皆さんも使用する人が多いので市の財源から措置して、ランニング部分だけを使用料に反映させることが多い。

プレジャーボートの場合は、漁港の目的外利用ということもあって、福岡市の市民の方が一般的に使うような施設ではないことを考えると、イニシャルコストの部分まで市民の税金を投入するのは理解を得られにくい可能性がある。

また、コストを算定したうえで負担率をどうするか、使っている人達にどのくらい負担させるのか、例えば葬儀場はほとんど使うケースはないが、普通の市民の方が使うことはあり得るので、廉価にすることによって負担率を抑えるということはある。

コストをどこまで捉えるかということと負担率をどうするかということで、負担率もほぼ受益者の方が負担していただくことが望ましいのではないか。

これに関しては、どのくらいのコストになるか試算が必要であり、現状善意で使用されている方も多いので、値上げで急に3倍4倍にもなるような形になると理解が得られにくい状況になるので、激変緩和措置という形で何年かの基準を設ける等状況を見ながら、恐らく大多数の福岡市民の方はこの施設を利用することはほとんどないと思われるので、最終的には市民の負担を市民の方に説明ができるような形で使用料を設定することが望ましい。

（委員）

博多漁港について、能古支所が管理している部分とそれ以外の部分があるが、それ以外の人達は誰にも何も払っていないのか。

（事務局）

我々の把握している限り誰にも払っていない。

（委員）

そうであれば、市が使用料をととなった場合に、払いたくないから違うところに留めるといった場合はどうするのか。

（委員）

放置等禁止区域を作っておかないと今まで無料で留めていて、お金を取られるのが嫌だと別のところで放置することになる。近い水域でそういう可能性があるところは、放置等禁止区域を作っておかないと今懸念されていることが起こる。

（委員）

先ほど受益者負担と出たが、現状民間マリーナでは係留の仕方には、海上での係留と陸に上げて置くパターンがある。

現実論、マリーナ間でかなり係留料に差がある。そこはサービスの内容によって濃淡がある。

例えば 24 時間いつでも出せるなど。それによって全然変わってくる。海上の係留ではずっと海につけているので、フジツボなどを定期的にとるなど、メンテナンス含めたコストをだれが負担するか。受益者負担とあったが、近隣のマリーナの契約料と利用料を参考にされて設定されることが望ましいのではないか。

(委員)

どれだけのサービスを行っているから、どれくらいの料金をとるか。

4 : 6 で漁業をやっている方よりもプレジャーボートの方が多いと聞いてびっくりしていた。

漁業者がもっと減っていつてしまっていくということになると、漁港の管理というよりは、水産庁が取り組んでいる海業でレジャー利用との関係として漁港をどう管理するか。本来の漁業からどんどん離れていった漁港管理の形態に移ることが関連的に考えられる。そうならない段階だというのが、ある意味で難しい。

漁業・漁港の本来目的に支障がないようにするという大前提があるので、その関係でマリーナと同じサービスを行うわけには当然いかない。どうやってバランスをとっていくか。

先ほどの初期投資の金額を料金に反映できるかどうか。それを反映させてしまうと、漁港は本来漁業目的で作られてそのための施設なので、漁業に支障がないようにという前提を主張できなくなってしまう可能性も十分に考えなくてはいけない。

現在は本来目的を阻害しない限り、空間の利用を弾力的に認めていくというのが大きな流れ・筋なので、そういう大原則のもとでどのようなサービスの提供をするのか。

漁協による維持管理のなかでどのようなサービスの提供が適切で、そのための料金はどうあるべきか、そういう整理をしてもらうことになると思う。

条例できちんと管理するということは、当然にいろんなことをきちんと整理せざるを得ないのでよろしく願いたい。

おそらく、条例という形できちんと市が責任を持って管理する体制が整えば、市民の方にもそれなりに納得していただけることにつながると思う。

(委員)

一番下の適切かつ効率的な管理運営等のところで、管理運営を委託とか直営とか指定管理という理解でよいか。

漁港の管理運営というところで、他都市の事例や、例えば他の自治体では指定管理をしているとか、いわゆる漁協以外の管理、民間のマリーナ施設が指定管理者になっているなどの事例を教えてください。

(事務局)

プレジャーボートの係留施設の管理については、直営で行っているところもあるし、指定管理という形で実施しているところもある。地域の実情に応じて、実施されている。福岡市で今、浜崎今津漁港で行っているのは直営で漁協に委託している。船の届出に関する許可権限は福岡市に残したままで行っている。

(委員)

とりあえずは直営という形で管理をするので、指定管理ではなくて委託で当面は管理するが、今後、効率的なやり方を考えていくという理解でよいか。

（事務局）

今の状況をきちんと正常化することが最初だと思っている。その次に委員ご指摘のように、さらなる効率的な管理方法を検討していければと現時点では考えている。

（委員）

どの自治体も人手不足で予算もどんどん減っていく中で、漁港だけでなく湾の管理全体、一般港湾についても指定管理が全国でも盛んに使われる手法になっている。その流れの中で今、福岡市が何をするかという話と、より効率的な管理方法を考え直すという二段階で整理されるのだろうと、話を聞きながら思った。

全国色々なところで色々な手法で管理しているのを参考にしながら、福岡市の現状に合った管理の仕方が何かということが、当面の課題になると考えている。

（委員）

いずれ運営の形が決まって利用者に市が許可を行うことになると思う。その際、年間の使用料という形が基本だと思うが、年間の許可ではなくて一時的に使用していただくやり方もあるのではないかな。福岡市には能古島など観光スポットも多々あるので、利用者が気軽に一時的に、何時間いくらという手法もとり入れたら充実してくるのではないかな。

（事務局）

そういったビジターバースという考え方が国の方でも示されている。今回、放置等禁止区域をかけて、1年間の使用許可をする場所とビジターバース的な使用の2種類あるかと思う。まずは今の状況を正常化することを優先させて、その後にプラスアルファの需要については、玄界島などの島もあるので、将来的に考えていきたい。

（委員）

放置艇と呼ばれているものの収容隻数がどのくらいあるのか、余力があったときにそれを観光行政の一環としてどう使っていくかというように、いろいろな可能性がある。当面は現在放置艇といわれている三百数十隻の収容が適切にできて余裕があるか。景気がどうなるかによってもプレジャーボートの所有数は変わると思う。

将来増える可能性もあるわけで、そういったところを勘案しながら適切な方法を考えてもらうということだと思う。

（会長）

他に特になければ、次に今回の事案の原因検証と再発防止ということで、何か意見があれば。

(委員)

69 名の中には退職された方も含まれるのか。

(事務局)

退職した者も含む。

(委員)

退職した方のその後の住所なども市では把握しているのか。

(事務局)

退職した時点で把握している住所などがあるため、郵送することを想定している。

(委員)

大学でも卒業生について何年か経つと、行方をどう把握するか大きな問題なので、退職後の住所の把握は難しいところがあると思う。

(委員)

期限としてはどのくらいを期日としているのか。

(事務局)

アンケート方式のやり方になるので、1 週間と少しで期限を切ることとしている。

(委員)

記名方式にするとやはり回収率が低くなる可能性はないか。特に退職者に関してはあまり触れたくないという思いもあると思うので、回収率が低くなる可能性があるが、記名無記名についてどう考えているのか。

(事務局)

責任を持った回答をしてもらいたいと考え、記名としている。

ただし、個人情報の関係もあるため、誰が書いたのかはわからない形で公表していきたい。

(委員)

一般のアンケートと違って母数も大きくないわけなので、回収率が高くないとアンケートとしての信頼性があるかないかということもある。

信頼できる情報かどうかということにウェイトを置くのもわからなくはない。状況を見ながら数通しか回答がなかったときは改めて考えないといけない。

(委員)

どのようなアンケートをどういう形式で行うのかについて、アドバイスをを行っている。平成 11 年当初どうだったのかという話と、それ以降、何度か気づきかけがあったと思われるので、その時点でどうだったのかということも個別に問いかけるようにしている。

どの程度回答があるのか全く分からないが、出された回答の範囲内で原因の究明と再発防止策の立案はできるのではないと思う。

(会長)

事務局が挙げた論点以外で何か話すべきだと思う点はあるか。

(委員)

指定管理の制度で、漁協以外のマリーナなどを管理者にしている事例は全国的にあるのか。

(事務局)

私どもが把握している限りはない。

(委員)

指定管理の制度を使うにしても、漁協が一番昔からその施設を使っているということで漁協の管理が多いと思う。

全国でマリーナをやっている方で、自分の施設のままでと価格に差別を設けるわけにはいかないで、そういう意味で需要を開拓したいということで指定管理に違う類型のサービスをするというような話を聞いた記憶もある。

(会長)

他に何もなければ本日の議論はここまでとしたい。