

三水域（港湾・河川・漁港）における  
プレジャーボートの適正な管理を推進するための  
今後の放置艇対策の方向性（案）

令和6年3月

国土交通省

水産庁

三水域（港湾・河川・漁港）における  
プレジャーボートの適正な管理を推進するための  
今後の放置艇対策の方向性

－ 目次 －

1. はじめに.....	1
2. これまでの放置艇対策の進捗状況.....	3
2. 1 放置艇対策の考え方.....	3
2. 2 主な対策と進捗状況.....	3
2. 2. 1 係留・保管能力の向上.....	3
2. 2. 2 効果的な規制措置の実施.....	5
2. 2. 3 沈没船等の撤去・処分及び適正処理.....	6
2. 2. 4 所有者等における責務等の遂行.....	8
2. 2. 5 関係者間の連携推進.....	9
3. 対策の方向性.....	11
3. 1 基本的な考え方.....	11
3. 2 目標.....	11
3. 3 放置艇対策の実効性を高めるための3つの視点.....	11
3. 3. 1 各水域が所在する地域の実情を踏まえた対策の推進.....	11
3. 3. 2 水域管理者の管轄を超えた広域的な連携の推進.....	12
3. 3. 3 官民の緊密な連携の推進.....	12
4. 具体的な対策.....	13
4. 1 係留・保管能力の向上.....	13
4. 1. 1 既存の係留・保管施設の収容余力の活用.....	13
4. 1. 2 管理上支障のない水域の有効活用.....	14
4. 1. 3 国の支援制度の有効活用.....	15
4. 2 効果的な規制措置の実施.....	15
4. 2. 1 放置等禁止区域等の指定の拡充.....	15
4. 2. 2 所有者情報の把握.....	17
4. 2. 3 所有者による係留・保管場所確保に向けた指導・啓発.....	17
4. 2. 4 罰則規定の周知徹底.....	18
4. 3 水域管理者等による監督の推進.....	18
4. 3. 1 行政代執行・簡易代執行の適切な実施.....	18

4. 3. 2	廃棄物としての撤去処分の推進 .....	19
4. 3. 3	沈船を未然に防ぐための迅速な対応 .....	19
4. 3. 4	FRP船リサイクルシステムの利用促進 .....	20
4. 3. 5	国の支援制度の有効活用 .....	20
4. 4	放置艇の新規発生を防ぐ予防的措置の実施 .....	20
4. 4. 1	関係機関が連携した普及活動の充実 .....	20
4. 4. 2	日常的な放置艇対策への関係者の協力 .....	21
4. 4. 3	海洋教育等を通じた対策の周知 .....	21
4. 5	広域的な対策の推進 .....	21
4. 5. 1	水域を越えた対応 .....	21
4. 5. 2	都道府県の枠を越えた対応 .....	22
5.	対策の進捗状況の把握 .....	23
	【参考】都道府県別の放置艇数・放置艇率（三水域） .....	24
	【参考】「令和5年度プレジャーボートの放置艇対策の推進に向けた検討会」の実施状況 .....	25
	【参考】「令和5年度プレジャーボートの放置艇対策の推進に向けた検討会」 委員名簿 .....	26

## 1. はじめに

令和5年4月に閣議決定された海洋基本計画においては、「プレジャーボートの適正な管理を実現させるため、係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした放置艇対策を推進することや、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策の一つとして、「海洋に関する国民の理解の増進」が盛り込まれた。プレジャーボートは国民が海に親しむ機会を拡大し、子どもや若者を始めとする多くの人に対し、海・船への興味・関心をより一層高める機会を提供するものとして、海洋レクリエーションの振興において無くてはならないものである。

他方、プレジャーボートの中には、水域管理者により認められた施設や区域以外の場所に、正当な権原に基づかずに係留・保管されている船舶、または水域管理者の認めた施設や区域に係留されているが、施設使用許可等の手続きを経ずに不正に係留されている船舶、いわゆる放置艇がある。放置艇は、地震・津波・高潮・洪水などの災害時には、転覆等による船舶の航行障害、油の流出、港湾や漁港の背後への流出による二次被害の発生など、国民の暮らしや経済活動に様々な問題を引き起こすものである。放置艇を解消することは重要な課題であると言える。

国土交通省及び水産庁では、平成8年度より、港湾・河川・漁港の三水域を対象として「プレジャーボート全国実態調査」を実施し、各水域における係留・保管及び放置に関する実態を把握するとともに、マリーナやボートパーク、フィッシャリーナ等の整備による「係留・保管能力の向上」と放置等禁止区域等の指定等の「規制措置」を両輪とした放置艇対策を推進してきた。

さらに、平成25年5月には、「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」（以下、「推進計画」という。）を策定し、平成25年度から10年間を計画期間に定め、港湾・河川・漁港の三水域内において、計画期間満了時に放置艇をゼロ隻とするとともに、新たな放置艇発生の未然防止を図ることを目標とし、水域管理者をはじめとする関係者と連携して対策に取り組んできたところである。

このような取組の成果として、三水域の放置艇数は平成8年度調査での約13.8万隻から令和4年度調査では約5.6万隻へ大きく数を減らしている（約6割減）。他方、地域ごとに細かく見ると、ゼロに近いところまで着実に減少した地域がある一方、逆に増加した地域があるなど、地域によって状況に差異がみられることも分かっている。

このため、水域管理者が所管する地域における実情を十分に踏まえて対策を講じることにより、放置艇が及ぼす影響を早期に解消することを目指す必要があると考えている。

「三水域（港湾・河川・漁港）におけるプレジャーボートの適正な管理を推進するための今後の放置艇対策の方向性」は、これまでの放置艇対策を踏まえ、水域管理者をはじめとする関係者が今後取り組むべき方向性を示したものである。また、大幅に放置艇を削減した事例など他の水域管理者等の参考となるような事例を取りまとめ、別途、事例集として公表することとした。放置艇対策に関するノウハウ・知識の共有・伝承の参考となれば幸いである。

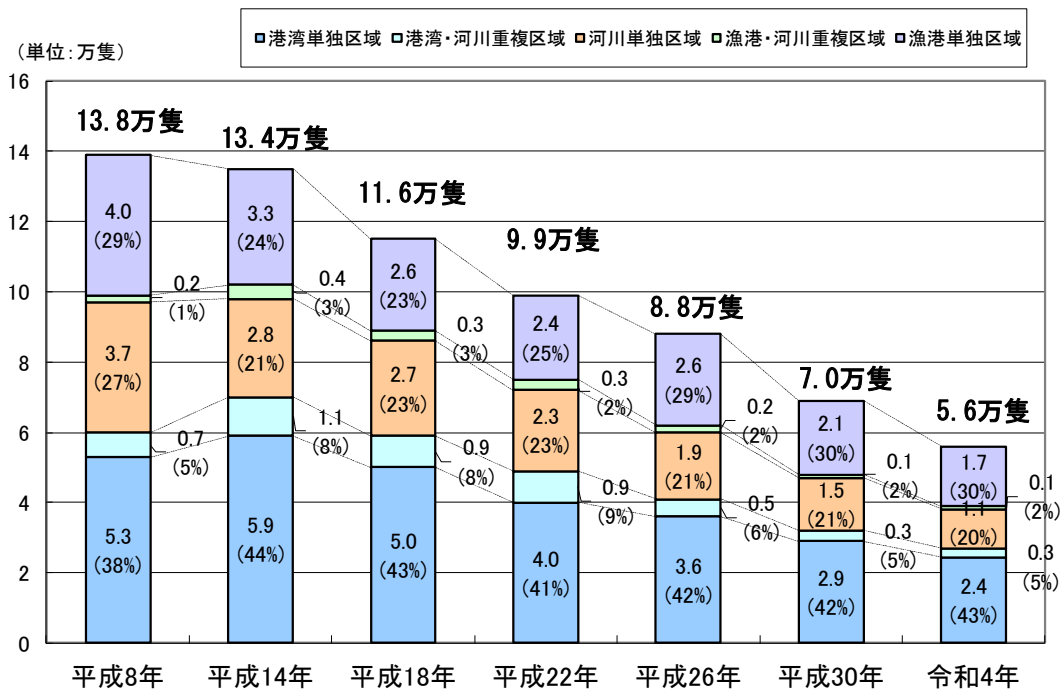


図1 各水域の放置艇数の推移

【本稿で対象とする放置艇の定義】

港湾・河川・漁港の公共用水域やその周辺の陸域において継続的に係留等されている船舶のうち、法律、条例等に基づき水域管理者により認められた施設や区域以外の場所に、正当な権原に基づかずに係留等されている船舶のこと、または、水域管理者の認められた施設や区域に係留されているが、施設使用許可等の手続きを経ずに不正に係留されている船舶のことをいう。

なお、河川においては、河川管理者の許可に基づかず河川区域内に係留されているプレジャーボートは不法係留船であり、河川法に基づく強制的な撤去措置の対象となるものである。

## 2. これまでの放置艇対策の進捗状況

### 2. 1 放置艇対策の考え方

推進計画では、施策推進のための全体的な枠組みとして、

- ・ 放置艇対策を効果的に実施するために、既に存在する一部地方自治体の成功事例をとりまとめ、後の各自治体の対策に活かすこと。
- ・ とりまとめた成功事例を各自治体に周知するための定期的な会議の場を設けるとともに、放置艇対策の進捗を公表し、包括的な放置艇対策を推進すること。

を挙げ、既存の放置艇対策を船舶の状態や水域等の管理上の支障の程度に応じて、適正に撤去・処理又は収容するための対策と新たな放置艇を未然に防止するための対策の2つに大別し、各施策を下表のように体系的に整理した。

		対策の方向性	施策	
既存の放置艇	沈廃船	○撤去・処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・撤去費用の負担軽減</li> <li>・リサイクルシステムのサービス拡充</li> </ul>	撤去・処理
	管理上 支障小 ↑ ↓ 管理上 支障大	○既存の水域等の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型船舶用泊地の設置</li> <li>・暫定係留施設の整備</li> </ul>	
		○撤去・処理又は収容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・監督処分等の実施</li> </ul>	
		○代替地の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存施設の余力活用</li> <li>・新たな施設整備</li> <li>・陸上保管の促進</li> </ul>	
○誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置等禁止区域の指定 (新たな施設整備)</li> </ul>			
新たな放置艇	○発生抑制(未然防止)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保管場所確保の義務化</li> </ul>		

図2 推進計画における「放置艇対策の方向性と施策の体系化」の考え方

## 2. 2 主な対策と進捗状況

### 2. 2. 1 係留・保管能力の向上

#### 【内容】

#### (1) 既存施設の収容余力の活用

- 既存施設の空きスペースの活用
- 民間運営ノウハウ等の積極的な活用によるサービスの向上

### 【進捗】

- マリーナ等施設収容能力：約 8.83 万隻（H26）→約 8.39 万隻（R4）
- マリーナ等施設収容余力：約 3.13 万隻（H26）→約 2.96 万隻（R4）

⇒ マリーナ等施設の収容能力及び余力は、施設の閉鎖等により全体として減少しているものの、船舶を収容可能な余力は 3 万隻弱あり活用の余地がある。

表 1 マリーナ等施設の収容能力及び余力の推移

区域名	収容能力		余力	
	平成 26 年度	令和 4 年度	平成 26 年度	令和 4 年度
港湾区域	5.88 万隻	5.85 万隻	1.98 万隻	2.11 万隻
河川区域	2.51 万隻	2.14 万隻	0.95 万隻	0.75 万隻
漁港区域	1.21 万隻	1.04 万隻	0.47 万隻	0.33 万隻
合計	8.83 万隻	8.39 万隻	3.13 万隻	2.96 万隻

※それぞれの区域は、港湾・河川重複区域又は漁港・河川重複区域の隻数も含んでいる。また、合計からは 2 重計上分を除いている。

### 【内容】

#### （2）既存水域の有効活用

- 小型船舶用泊地や暫定係留施設など既存水域の有効活用による恒久的又は暫定的な係留・保管場所の確保
- 民間事業者の管理運営による利用しやすい価格・立地の保管場所の拡充

### 【進捗】

- マリーナ等以外施設数：約 1.4 千箇所（H26）→約 2.0 千箇所（R4）  
（※港湾区域）
- マリーナ等以外施設収容能力：約 1.9 万隻（H26）→約 2.4 万隻（R4）  
（※港湾区域）

⇒ 既存水域の有効活用が進み収容能力が向上している。

### 【内容】

#### （3）係留・保管施設の整備

- 新たな係留・保管施設が必要となる場合、民間資金や交付金等を積極的に活用
- ボートパーク等の施設整備を効果的に推進

### 【進捗】

- 係留・保管施設（公共マリーナ等）：445 箇所（H26）→503 箇所（R4）

⇒ 係留・保管施設（公共マリーナ等）の整備は進み収容能力が向上している。

表2 係留・保管施設の整備（公共マリーナ等）

区域名	施設種類	平成26年度	令和4年度	増減
港湾区域	公共マリーナ	70箇所	75箇所	5箇所
	ボートパーク	41箇所	51箇所	10箇所
	プレジャーボートスポット	33箇所	38箇所	5箇所
河川区域	マリーナ等施設	219箇所	244箇所	25箇所
漁港区域	フィッシャリーナ	33箇所	33箇所	0箇所
	公共マリーナ	49箇所	62箇所	13箇所
合計		445箇所	503箇所	58箇所

※河川では、河川区域内外に関わらず、プレジャーボート専用又は兼用の係留保管施設として位置付けられた施設として、河川管理者への調査により把握している箇所数。（民間マリーナ等を含む）

【内容】

（4）陸上保管の促進

- 既存施設内の陸上空きスペースや水際線にアクセスしやすい低未利用地等を積極的に活用
- 水域管理上の支障がない範囲において水域管理者と調整の上、民間事業者が斜路等を整備

【進捗】

- マリーナ等施設陸上保管能力：約4.74万隻（H26）→約4.42万隻（R4）
  - マリーナ等施設陸上保管余力：約1.82万隻（H26）→約1.73万隻（R4）
- ⇒ マリーナ等施設の陸上保管能力は、施設の閉鎖等により全体として減少しているものの、船舶を収容可能な余力は約1.73万隻あり活用の余地がある。

表3 陸上保管能力及び余力の推移

区域名	保管能力		余力	
	平成26年度	令和4年度	平成26年度	令和4年度
港湾区域	2.78万隻	2.71万隻	1.05万隻	1.15万隻
河川区域	1.76万隻	1.55万隻	0.68万隻	0.55万隻
漁港区域	0.58万隻	0.51万隻	0.24万隻	0.17万隻
合計	4.74万隻	4.42万隻	1.82万隻	1.73万隻

※それぞれの区域は、港湾・河川重複区域又は漁港・河川重複区域の隻数も含んでいる。また、合計からは2重計上分を除いている。

※「表1 マリーナ等施設の収容能力及び余力の推移」の内数

2. 2. 2 効果的な規制措置の実施

【内容】

（1）放置等禁止区域等の指定の拡大

- 港湾・漁港では、放置等禁止区域が未指定、かつ放置艇の存在が水域・施設等



の適正な管理に支障を及ぼす恐れのある水域は、代替地の確保とあわせて重点的に指定を拡大

- 河川では、河川管理上の支障の程度等を勘案し、重点的に強制的な撤去措置を執る必要があると認められる河川の区域を指定

**【進捗】**

- 放置等禁止区域等の指定：1,178箇所（H26）→1,406箇所（R4）  
⇒ 放置等禁止区域等の指定箇所は、着実に増加している。

表4 放置等禁止区域等の指定箇所の推移

区域名	種類	平成26年	令和4年	増減
港湾区域	放置等禁止区域	234港	293港	59港
河川区域	重点的撤去区域	37水系 68河川	51水系 81河川	13河川
	船舶等放置禁止河川	12水系 27河川	34水系 141河川	114河川
漁港区域	放置等禁止区域	849港	891港	42港
合計		1,178	1,406	228

※河川区域は河川数で合計を算出

**【内容】**

(2) 係留・保管場所確保の義務化

- 係留・保管場所確保の義務化は、放置艇の発生を未然に防ぐ点において一定の効果があると思慮
- ただし、義務付けるには、需要に応じた適切な係留・保管場所が不可欠
- 係留・保管能力の向上等環境整備を推進し、義務化に伴う行政コストの増加や法令違反等のモラルハザード誘発の懸念等課題対応を踏まえ制度構築を図る

**【進捗】**

- 確認できるところでは、静岡県、神奈川県、広島県、岡山県（検討中）において係留・保管場所の届出制度を導入または検討中  
⇒ 広島県では届出に際し「係留・保管施設等に係留していることが分かる書面」の提出を義務化

2. 2. 3 沈没船等の撤去・処分及び適正処理

**【内容】**

(1) 水域管理者による監督処分の実施

- 水域管理者の負担軽減を図りつつ、撤去・処分を推進
- 放置艇対策をより円滑かつ効果的に実施するため必要に応じて、警察機関と連携・協力して取り組む

**【進捗】**

- 放置艇対策を目的とする日本小型船舶検査機構（JCI）からの船舶情報提供の無償化
- 行政代執行、簡易代執行等により着実に放置艇を撤去
  - ⇒ 放置艇所有者の特定は以前に比べ容易となり、代執行や廃棄物としての処理などによる撤去・処分は着実に進んでいる。
  - ⇒ 一方で、代執行等の撤去処分は、費用の問題や手続きの煩雑さなどが依然として課題であり、費用を確保する手法の検討や手続きのマニュアルの作成を検討することや、撤去処分が必要な事態を未然に防ぐ対策が必要。

表5 三水域における放置艇の撤去・処分の実施状況（H26年度～R4年度）

区域名	行政代執行	簡易代執行	廃棄物として処理	合計
港湾区域	39 隻	196 隻	824 隻	1,059 隻
河川区域	77 隻	370 隻	1,715 隻	2,162 隻
漁港区域	6 隻	71 隻	544 隻	621 隻
合計	122 隻	637 隻	3,083 隻	3,842 隻

※各水域管理者への調査により把握している隻数であり、記録がない等の理由により計上されていないものもある。

【内容】

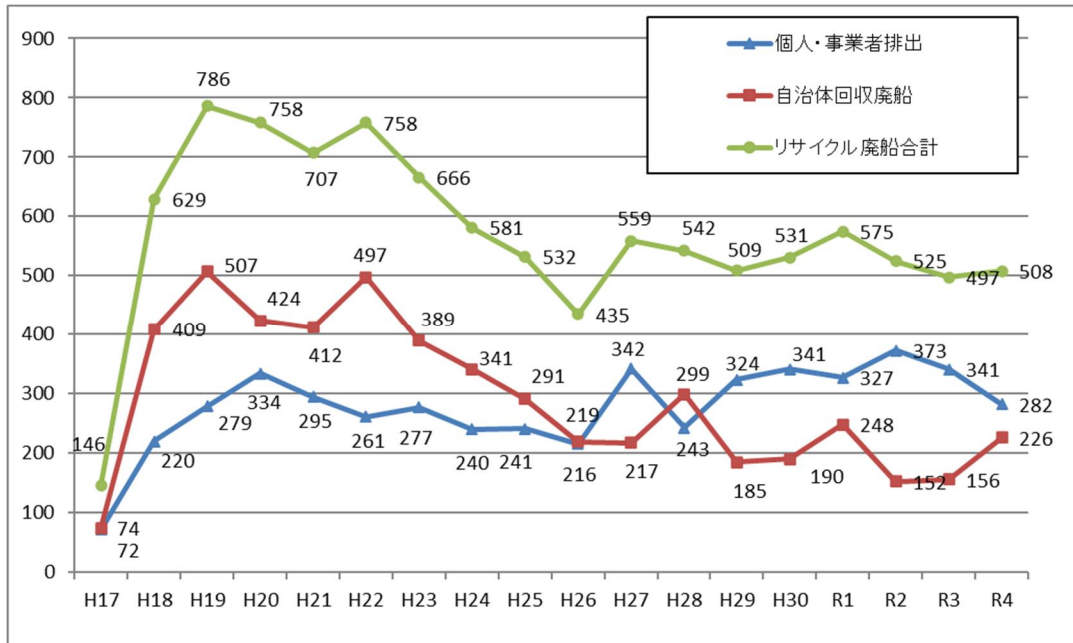
(2) FRP船リサイクルシステムの活用

- 循環型社会の形成の観点から、FRP船リサイクルシステムを積極的に活用
- 同システムの運用において、回収時期及び場所の拡大、処理費用の割引制度などサービス拡充を図る

【進捗】

- リサイクルシステムの処分隻数は年間 500 隻前後で堅調に推移

(単位：隻)



(出典) 一般社団法人 日本マリン事業協会

図3 年度別 FRP船リサイクル受付実績

【資料：FRP船リサイクルシステムの料金について】

FRP船のリサイクル料金と運搬料金は、毎年（一社）日本マリン事業協会より参考価格が公表されている。これらの料金は船種並びに船の長さによって異なり、全長4mに満たない船でリサイクル料金が約4万円、運搬料金が約2万円、9m以上10m未満の船ではリサイクル料金が約20万円、運搬料金が約6万円、11m以上12m未満になるとリサイクル料金が約30万円、運搬料金は別途協議となる（令和5年度）。価格の詳細は、次のサイトで確認できる。

<https://www.marine-jbia.or.jp/recycle/price-list.html>

2. 2. 4 所有者等における責務等の遂行

【内容】

- 放置防止キャンペーン等の活動を通じ放置艇の罰則規定等に関する周知を図る
- 水域管理者、地元自治体、警察機関、マリン関係団体等が協力し、船舶免許の取得・更新時、船舶の登録・検査受検時など、適時に意識啓発を図る
- 既存水域の係留・保管場所への活用等において、マリン関係団体等の民間事業者による係留・保管施設整備、管理運営への参画やマリンレジャーを通じた海洋教育の普及活動などの貢献方策を幅広く推進

【進捗】

- 複数の水域管理者が放置艇対策のための条例または規制を導入  
確認できているところでは、全国で13の水域管理者において係留・保管の適正化に関する条例を定めている。また、その他「対策要項」をもとに対策及び規制を強化している例もある。
- 放置艇所有者への移動・撤去依頼文書の送付や直接的な声かけ、定期的な見回りなど現場での指導を強化
- 所有者の責務や罰則規定を明記した啓発チラシを作成

⇒ 複数の水域管理者で取組実績が拡大



図4 放置防止キャンペーンのチラシの例（大分県）

## 2. 2. 5 関係者間の連携推進

### 【内容】

- 放置艇対策を地域全体の共通課題と捉える
- 地域の関係者が連携し、プレジャーボートを適正に收容するための計画策定や実施にかかる調整等を行うための協議会等の検討体制を設置

### 【進捗】

- 水域管理者だけでなく、漁業関係者や自治会、海上保安部などが協力して各水域のパトロールを実施
- 平成27年度以降、12協議会が新設、1協議会が構成組織を拡大

⇒ 複数の水域管理者で取組実績が拡大



図5 宮崎県での水域管理者、海上保安部による合同取り締まりの例（平成30年）



図6 高知県での水域管理者、自治体、漁協等による放置艇状況の合同確認の例（令和元年）

### 3. 対策の方向性

#### 3. 1 基本的な考え方

「係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策の推進」という放置艇対策の基本的方向を堅持しつつ、水域管理者は所管する区域が所在する地域の実情を踏まえ、関係省庁、マリン関係団体、プレジャーボート利用者等と緊密に連携し、放置艇の解消に取り組むことにより、プレジャーボートの適正な管理を推進する。

#### 3. 2 目標

すべての放置艇を解消し、プレジャーボートの適正な管理を実現することを最終的な目標として堅持しつつ、地域にとって支障となる放置艇については、概ね10年程度を目途に解消できるよう優先的に対策に取り組むことを目指す。

「地域にとって支障となる放置艇」とは、放置艇が引き起こす様々な問題の程度を勘案し、優先的に対策に取り組む必要がある放置艇を指す。例えば、優先的に対策に取り組む区域を設定するなど対外的に分かりやすく示す工夫があることが望ましい。

なお、港湾・河川・漁港の水域の違いによっても管理の在り方により問題の捉え方が異なることに留意する。特に、河川は、洪水時等における流下阻害や流出による下流地域への支障等、一定の地域に留まらず影響を及ぼすことを念頭において、放置艇に対して適切に対処する必要がある。また、優先度の軽重に応じて対策を行わなくてよくなるということではないのは言うまでもない。

#### 【放置艇が引き起こす問題の例】

- ① 津波・高潮・洪水等における放置艇の流出、流水阻害
- ② 無秩序な放置艇の集積による船舶航行への支障
- ③ 係留場所の私物化・利権化、公共施設の破損、沈船化
- ④ 違法駐車、騒音、ゴミ・油の不法投棄等による景観・環境の悪化
- ⑤ 港湾・河川・漁港工事への支障
- ⑥ 安全管理がなされていないことによる事故、漁業関係者等とのトラブル

#### 3. 3 放置艇対策の実効性を高めるための3つの視点

今後の放置艇対策においては、その実効性を高めるために次に示す3つの視点を念頭に置いて取り組む。

##### 3. 3. 1 各水域が所在する地域の実情を踏まえた対策の推進

数多くの放置艇が集積する地域や収容能力が大幅に不足している地域がある一方で、地域によっては収容能力が充足しているところがあるなど、全国一律に対策を講じるだけで

は十分な効果が得られない場合がある。

このように各水域が所在する地域によって放置艇を巡る状況には差異がみられることから、地域の実情を踏まえてハード・ソフト両面からきめ細やかに対策を実施することが望ましい。また、大幅に放置艇を削減した事例など他の水域管理者等の参考となるような事例を収集し、関係者間で幅広く共有することにより、ノウハウ・知識の共有・伝承に努めることが望ましい。

### 3. 3. 2 水域管理者の管轄を超えた広域的な連携の推進

水域及び都道府県毎に放置艇対策の内容に差異があることに起因し、対策の厳しい地域から緩い地域へと放置艇が移動する事態が発生している可能性がある。これまで取り組んできた水域間の連携に加えて、特に都道府県を跨ぐ広域的な連携にも取り組んでいくことが望ましい。

### 3. 3. 3 官民の緊密な連携の推進

放置艇対策の多くは水域管理者によって実施されるが、その効果を高めるためには現場の情報が集まりやすいマリン関係団体やプレジャーボート利用者等の協力が不可欠となる。日々の状況確認や秩序ある係留・保管場所の維持に際して、マリーナや漁業協同組合といった民間事業者の果たすべき役割は大きく、日常的な管理に要する行政コストの低減にも大きく寄与するものである。水域管理者の負担の軽減につながる民間事業者の関わり方を、臨機に、かつ積極的に考えていく必要がある。そのため民間事業者が参画しやすい、また参画することでメリットを感じるような環境整備を行うことが望ましい。

#### 4. 具体的な対策

これまでの検討から放置艇対策として有効性が確認されているものを中心に具体的な対策を以下のとおり示す。なお、これらの対策を実施する際には、地域にとって支障となる放置艇の内容を分かりやすく地域に示すとともに、地域の実情を踏まえて実効性が十分に確保されるよう創意工夫を凝らすことが望ましい。

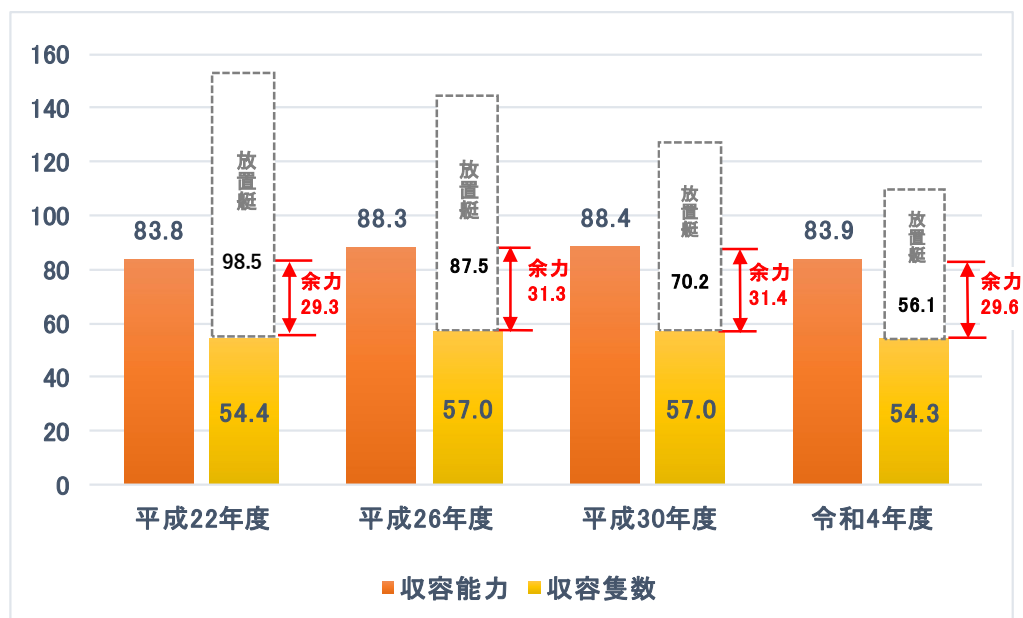
##### 4. 1 係留・保管能力の向上

###### 4. 1. 1 既存の係留・保管施設の収容余力の活用

プレジャーボートを安全に係留・保管し、利用者が快適にレジャーを楽しむ環境を整えるには、正規のマリーナ等施設（民間マリーナ、公共マリーナ、ボートパーク、プレジャーボートスポット等）へ収容することが最も適切な方法である。

そのマリーナ等施設の収容能力は、放置艇をすべて受け入れるほどではないものの、全国的に見て未だ余力があるが（三水域（令和4年度時点）では、約5.6万隻の放置艇に対し、マリーナ等施設の余力は約3.0万隻）。プレジャーボート所有者の居住地とマリーナ等施設との位置関係も考慮の上、需要と供給のミスマッチの解消が必要である。また、プレジャーボートの保有隻数そのものが減る中で、このような正規の係留・保管を進めることは、放置艇の収容だけでなく、マリンレジャーや海洋教育の推進にも寄与するものである。より安全・安心な係留・保管を将来にわたって実現していくためにも、既存の係留・保管施設の収容余力を最大限に活用することが重要である。

（単位：千隻）



注 四捨五入により合計値と一致しない場合がある。

（出典）プレジャーボート全国実態調査結果

図7 マリーナ等施設の収容能力と収容隻数の推移（三水域）



#### 4. 1. 2 管理上支障のない水域の有効活用

放置艇が集積する水域が、水域の適正な管理を行う上で支障とならないと認められる場合には、暫定的に係留・保管する施設として積極的な活用を図ることが望ましい。既存の係留・保管施設の収容余力が乏しい場合や、収容余力はあっても放置艇の移動が困難な場合のように需要と供給にミスマッチが生じている状況下においては、特に有効な対策である。水域管理者等（水域管理者の許可に基づき係留・保管施設を設置・管理する者を含む）の権限や責任に基づき、係留・保管場所の適切な設置及び維持管理はもちろんのこと、所有者情報を正確に記録保持し、利用者に対する料金徴収制度の導入など適切な措置を講じることが重要である。また、係留・保管施設の所在や利用状況等について対外的に公表することが望ましい。

さらに、既存水域に係留・保管場所として活用するに当たっては、指定管理者制度の導入や水域占用許可の拡大等により運営等のノウハウを有する民間事業者による管理運営への参画を推進するとともに、利用しやすい低廉な係留・保管料を設定することが望ましい。

漁港においては、地域の漁業実態に合わせ、漁港施設の再編・整理、漁港用地の整序により、プレジャーボートの受入等を含めた海業等に利活用しやすい環境の整備を推進することとしている。海業等の推進に当たっては、漁業根拠地としての漁港の漁業上の利用の確保に配慮しつつ、民間事業者の資金や創意工夫を活かして新たな事業活動が発展・集積するよう、漁港において長期安定的な事業運営を可能とするため、令和5年5月に漁港漁場整備法が改正され、漁港施設等活用事業が創設されたところである。

既存の水域を活用する際には、次のような条件を満たす必要がある。

- ① 当該水域または施設が低利用であることまたは遊休化していること。あるいは、利用実態に即した再編・整序により、船舶の受入環境の整備が可能であること。
- ② 港湾や漁業など他の事業活動に影響がなく、かつ水域管理者の管理に際し特段の支障がないこと。
- ③ 静穏度、水深等が小型船舶の係留利用に際し特段の支障がないこと。
- ④ 周辺の地域住民等の生活環境上特段の問題がないこと。
- ⑤ 当該都道府県内の各水域における放置艇隻数の状況及び係留・保管施設の整備状況に鑑み、水域管理者として係留・保管場所を確保する必要があると認められる隻数に見合った規模とすること。
- ⑥ 港湾・河川・漁港の整備等に対して特段の支障がないこと。
- ⑦ その他、当該水域における開発、利用または保全に特段の支障がないこと。

なお、係留・保管時の安全管理に万全を期すとともに、暫定的な係留・保管場所である場合には、将来的に恒久的な係留・保管施設への収容が前提となる。

#### 4. 1. 3 国の支援制度の有効活用

マリーナやボートパーク等の係留・保管施設の整備に際しては、PFI 事業者等に対する無利子貸付制度や水域管理者向けの交付金・補助金制度がある。新たな係留・保管施設の整備が必要な場合には、これらの国の支援制度を有効に活用し、整備を進めていくことが望ましい。

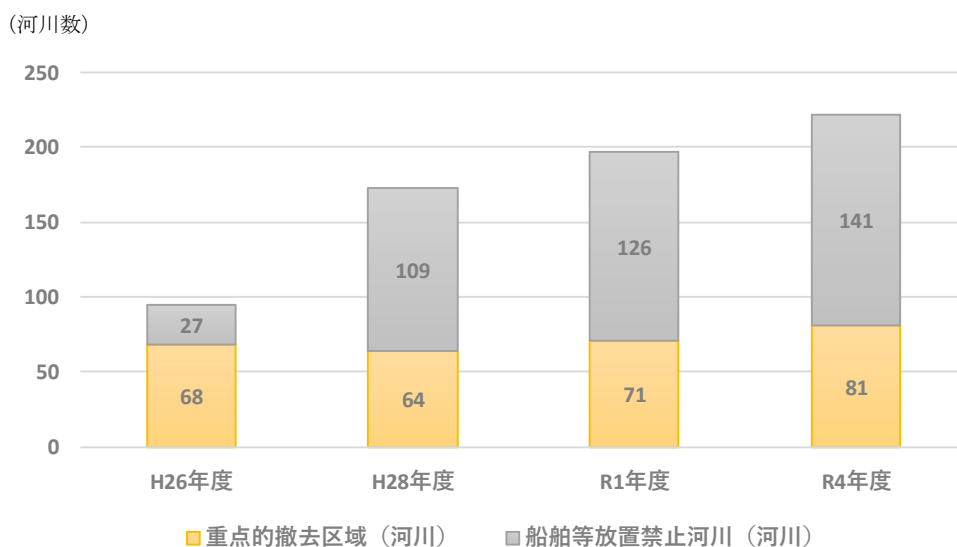
#### 4. 2 効果的な規制措置の実施

##### 4. 2. 1 放置等禁止区域等の指定の拡充

「放置等禁止区域等の指定」は、当該区域において船舶等の放置を明確に禁じ、水域管理者による処分等の権限の根拠となるものである。多くの水域管理者より、その効果の高さが指摘されており、港湾では平成 26 年度の 234 港から令和 4 年度には 293 港へ、河川では重点的撤去区域が平成 26 年度の 37 水系 68 河川から令和 4 年度には 51 水系 81 河川、船舶等放置禁止河川が平成 26 年度の 12 水系 27 河川から令和 4 年度には 34 水系 141 河川、漁港では平成 26 年度の 849 港から令和 4 年度には 891 港へそれぞれ拡大している。



図 8 放置等禁止区域指定数（累計）の推移（港湾）



(出典) 水管理・国土保全局調べ

図9 重点的撤去区域及び船舶等放置禁止河川 (累計) の推移 (河川)



(出典) 水産庁調べ

図10 放置等禁止区域指定数 (累計) の推移 (漁港)

禁止区域等の指定を促進することは言うまでもないが、一方で、放置艇の移転・収容のための受け皿となる係留・保管施設が不足する状況において、禁止区域の拡大のみを強化するだけでは放置艇所有者の理解が進まないことも考えられる。今後、放置艇の存在が水域・施設等の適正な管理に支障を及ぼす恐れのある水域を対象に、放置等禁止区域等を指定する際には、先の「係留・保管能力の向上」の対策と併せて重層的に取り組む必要がある。

また、地域にとって支障となる放置艇の解消には重点的に対策を講じる区域を設定するなど、優先度が高い水域であることを対外的に分かりやすく示す工夫があることが望まし

い。例えば、不法係留船の数が多い河川においては、重点的撤去区域の指定を促進することなどがある。

#### 4. 2. 2 所有者情報の把握

各種の放置艇対策を実施する上で、当該船舶を所有する者の情報を正確に把握し、変更の都度、遅滞なく更新しておくことは、すべての対策に通じる重要な観点である。船舶が個人の所有物である限り、その移動や撤去・処分には所有者の了承が必要となる。正確な所有者情報を把握しておくことで、それらの手続きが円滑に進むことになる。

地方公共団体不法係留船対策担当部署の長による所有者情報の入手に際しては、日本小型船舶検査機構（以下、JCI という。）に対する不法係留船対策の実施に必要な小型船舶（漁船登録船を除く。）の所有者に関する登録情報の照会が無償でできる制度があることから、同制度を活用した迅速かつ効率的な情報の入手が望ましい。JCI が提供する情報は次のとおりである。

- ・ 船舶の用途（種類）
- ・ 船舶所有者の氏名又は名称及び住所
- ・ 船舶の長さ、幅及び深さ

申請時期は、5月、8月、11月、2月の年4回となっている。

なお、今後、申請及び提供の方法について、デジタルデータの活用を検討している。

所有者情報の取得及び更新・管理は、作業効率の面から出来るだけデジタル形式で一元的に行うことが望ましい。関係機関の協力のもと放置艇に関するデータベースを作成し、講じている措置や対策の進捗状況など一連の事項を台帳形式で記録しておくことができれば、当該船舶への継続的な対応につながるものと考えられる。

また、所有者情報の管理については、基本的に各水域管理者がその責任において行うことになるが、漁港であれば、漁業協同組合が所有者名簿の作成や更新に協力ないしは主体的に関わることで、より確実かつ効率的な情報の収集・管理が実現する可能性がある。

なお、所有者情報に変更がある場合には、小型船舶の登録等に関する法律又は漁船法に基づき、変更登録が必要である。

#### 4. 2. 3 所有者による係留・保管場所確保に向けた指導・啓発

プレジャーボートの所有者に対し、その係留・保管場所を確保させることは、放置艇の発生を防ぐ観点において極めて重要である。まずは所有者の責任において係留・保管場所の確保に努めるよう、水域管理者だけでなく、当該地域を管轄する海上保安部や警察といった取締機関を含め、指導及び啓発活動を徹底していくことが望ましい。

また、係留・保管場所の確保を義務付けるためには、需要に応じた適切な係留・保管場所

が不可欠であることから、既存施設の収容余力及び管理上支障のない水域の有効活用等により、係留・保管能力を向上させる必要がある。

なお、法律による全国一律の係留・保管場所確保の義務付けを望む声の一部にはあるが、全国的には、放置艇を係留・保管できるだけの場所が十分に確保できていないことや、現行の対策を適切に講じることにより放置艇数は着実に減っており、放置艇が多い地域が存在する一方で、ゼロに限りなく近くなっている地域があるなど、放置艇の実態について地域によって差異がみられること、放置艇が集積する自治体を中心に条例の制定の動きがあることなどから、まずは地域単位での実施の動向を注視することが望ましい。

#### 4. 2. 4 罰則規定の周知徹底

船舶等の放置行為に対しては、港湾法、河川法及び漁港漁場整備法により、プレジャーボートの適正管理を推進するための放置艇に関する禁止・罰則規定が設けられている。自治体によっては、プレジャーボート保管条例を定め、その中で罰則規定を設けている例もある。このような罰則規定の周知を改めて図るとともに、悪質な行為に対しては、海上保安部や警察といった機関とも連携し、適切な対応を図る必要がある。ポスターやステッカー等の配布やプレジャーボートと接する機会の多いマリナー、船舶登録・検査機関などの協力も得ながら、あらゆる場面で放置艇所有者、さらにはこれから免許を取得しプレジャーボートを購入しようとしている者の意識改革を促すことが望ましい。

#### 4. 3 水域管理者等による監督の推進

##### 4. 3. 1 行政代執行・簡易代執行の適切な実施

プレジャーボートの撤去・処分は、原則的にその所有者が行うべきものであり、まずは所有者に対し、その徹底を求める必要がある。所有者情報の確知はそのために必要な対応である。その上で、水域管理者からの移転・撤去等の命令に対し、放置物件の所有者等が従わない場合は、必要に応じて、行政代執行法に基づく代執行の措置を講ずる。また、所有者等に必要な措置を講ずべき者を特定できず、行政代執行法に基づく代執行を行うことができない場合は、必要に応じて、港湾法、河川法及び漁港漁場整備法に基づく簡易代執行の措置を講じることになる。それぞれにおいて公示、保管、売却、廃棄、返還といった所定の手続きを遅滞なく適切に実施する必要がある。

一方で、行政代執行や簡易代執行は、手続きに要する水域管理者の負担が大きく、また、実施に際してかかった費用を回収することは極めて難しいのが実態である。同措置の実施を出来るだけ回避できるよう、放置艇所有者に対する指導等を早期の段階から行い、適正な係留・保管場所へ誘導することが重要である。

なお、水域管理者等が船舶等を撤去・保管した場合に、その所有者等が所轄の海上保安部や警察に照会することが予想される。このような状況に対応するため、水域管理者は事前に

関係機関と綿密な連絡調整を図り、所有権を巡る不測の事態にも対応できるようにしておく必要がある。

#### 4. 3. 2 廃棄物としての撤去処分の推進

所有者不明で、明らかに廃棄物に該当すると判断される場合は、船舶としてではなく、水域管理者の管理行為の一環で廃棄物として処理する方法が有効である。

一般に、当該物件が廃棄されたものかどうかの判断は、人が占有の意思を放棄し、かつ、その所持から離脱せしめたことが客観的に判断されるかどうかによって個別にされるものである。したがって、廃棄物としての判断は、「船舶としての堪航性を喪失し、回復不可能と認められるもので、船体が朽廃しているもの」であることが明らかでなければならず、次のような状況を具体的に調査して判断することになる。

- ① 船舶の使用可能性の状態として、船名、船舶検査済票、漁船登録番号の表示の有無、検査有効期間、船体の損傷、機関撤去の有無等の状況
- ② 船舶の係留の状態として、係留索、錨、係留場所等の状況
- ③ 船舶の管理状況として、船体、機関、属具の保守、船内滞留水、ビルジ等の状況

上記の状態から判断して、数年単位で使用されておらず、再び船舶として用いることがないと認められるものが対象となる。

その他、船舶評価額が保管費用との比較において著しく低いものや、漁船原簿により登録抹消された漁船（登録の事由欄に廃船や解撤等と記載され、登録を抹消された漁船）がそのまま放置されている場合も対象となり得る。船舶の評価の評価については、専門的な知識を有する者の意見を聴くことで、客観的な判断が可能となる。

手続きは、廃棄物の判定基準に基づき、複数名の職員等によって評価・判断するとともに、必要に応じて、認定委員会で審議のうえで、廃棄物として認定するといった手順を基本とする。

なお、廃棄物の判定基準は、可能であれば、条例（施行規則含む）や放置艇の削減計画、実施要領等において明文化し、共通認識としておくことが望ましい。

#### 4. 3. 3 沈船を未然に防ぐための迅速な対応

沈船と廃船を比較すると、沈船処理は引き揚げ等の作業が追加されるため、処理費用が高くなる。水域管理者へのヒアリングによると3倍から4倍になるとされており、水域管理者側も沈船になる前に処理したいとの意向が強く働く。また、沈廃船は所有者不明の場合が多く、処理費用を回収出来ない場合が多い。

高額な処理費用を要する沈船化を未然に防ぐためには、所有者に対し早期の撤去要請等を行うとともに、沈船となる前に、先の代執行措置や廃棄物としての処分を水域管理者において進める必要がある。また、定期的な見回りを行うなどして、水域の状況を常に監視、把

握することで、対策の迅速な実施や関係機関との情報共有につなげ、放置艇所有者への直接的な指導体制を強化していくことが望ましい。

#### 4. 3. 4 FRP船リサイクルシステムの利用促進

FRP船リサイクルシステムは、指定引取場所に収集された廃FRP船を粗解体した後、FRP破材を中間処理場に輸送し、破碎・選別等を行い、最終的にセメント焼成することによりリサイクル（マテリアルリサイクル・サーマルリサイクル）を行うものである。FRP船の収集・解体・破碎を広域的に行うことにより、低コストでのリサイクルシステムを実現している。これまで、切断した船体については、適用の対象外であったが、令和5年度より、切断された部位を合わせて1隻であることが確認でき、他の破材が混入されていない場合には対象とするという運用が始まっている。

また、地区ごとに年間1～3期間と限定的だった回収時期を、平成26年度に受付期間を通年化するとともに、平成27年度には収集・運搬の実施期間についても通年化している。リサイクル料金についても、回収廃船の契約隻数が10隻以上であれば運送費の一部を助成（5000円/隻）するなどの割引を行っており、地方自治体からの処理相談には、出張等を伴う場合も原則として無償で対応している。

このような取り組みをはじめ、同システムへの理解を周知徹底させることで利用率を高め廃船処理を進める、すなわち、放置艇を未然に防いでいく必要がある。

なお、一部の水域管理者より導入の要望があるデポジット制度<sup>※</sup>については、自動車に比べライフサイクルが長く有価物が少ないFRP船は、廃船処理時における料金設定の合理的予見が困難であること、長期に亘る預託金の管理負担が大きいこと、沈船化した場合に回収する費用等が過大となる等の理由から採用していない。

※デポジット制度：船舶の購入時に本来の価格とは別に一定額を預り金として上乗せして販売し、同預り金を当該船舶の廃棄処分の際の費用に充当する制度（当該船舶以外の放置艇や沈廃船の処理費用に充てるものではない）。

#### 4. 3. 5 国の支援制度の有効活用

放置艇の撤去・処分に際しては、沈廃船等の処理に適用できる交付金・補助金制度がある。これらの国の支援制度を有効に活用し、地域にとって支障となる放置艇の撤去・処分をさらに進めていくことが望ましい。

### 4. 4 放置艇の新規発生を防ぐ予防的措置の実施

#### 4. 4. 1 関係機関が連携した普及活動の充実

水域管理者の中には、対策の進展によって放置艇を大きく減らしたところもある。このような地域では、今後、新たな放置艇の発生を防ぐための予防的な措置が重要となる。

放置艇問題は、プレジャーボート所有者の法規制に対する認識不足やモラルの欠如等に起因する場合も少なからずある。まずは、地域にとって支障となる放置艇の解消の目標を関係者で共有し、放置防止キャンペーン等の活動を通じて、プレジャーボート所有者に対して、放置艇が引き起こす問題や対策の重要性、罰則規定等に関する周知を図ることが求められる。特に放置艇が多く集積する地域においては、水域管理者、地元自治体、警察機関、マリン関係団体、マスメディア等が協力し、プレジャーボート所有者に対して、船舶免許の取得・更新時やプレジャーボート販売時、船舶の登録・検査受検時など、適時適所で意識啓発を図る必要がある。特に小型船舶操縦免許の更新時においては、自主撤去の必要性和併せ、放置等禁止区域や罰則規定を周知することで、直接的な指導が可能となる。加えて、現場において看板を立てたり、ステッカーを貼るなどして、放置艇であることが他者からも分かるような措置を積極的に講じることにより、放置艇の所有者が適正な場所に係留・保管するよう促すことも有効な対策の一つと考えられる。

#### 4. 4. 2 日常的な放置艇対策への関係者の協力

新規の放置艇発生を防ぐためには、そのような兆候を素早く把握し、必要な指導を行う体制が望ましい。普段からプレジャーボート所有者と接し、地域事情にも詳しいマリナーや漁業協同組合といった民間事業者は、会員や組合員を通じて様々な情報が集まり、また、自ら現場へ出向いての状況確認もしやすい立地にある。公共マリナーの経営を指定管理者制度から民営化へと移行しようとする動きがある中、これらの民間事業者の役割をこれまで以上に高めていくことが、放置艇の発生抑制にも大きな効果を生むと考えられる。行政関係者に限られることが多い協議会等の対策推進組織に構成員として参画してもらうことも契機となると考えられる。

#### 4. 4. 3 海洋教育等を通じた対策の周知

マリナーをはじめ様々な機関が協力し、マリンスポーツ、海洋性レクリエーションの振興を図るため、一般の市民や小中学生を対象に、体験・参加機会を提供するイベントを毎年開催している例がある。また、海洋環境について学ぶための体験ツアーといった海業の取組も行われており、このようなマリンレジャー等を通じた海洋教育の普及活動の場を活用して、放置艇対策の意義を伝えるとともに、マスメディア等の協力も得ながら呼びかけを広く、丁寧に行っていくことも重要である。

#### 4. 5 広域的な対策の推進

##### 4. 5. 1 水域を越えた対応

各水域管理者間の連携は、港湾・河川・漁港のそれぞれの管理区域に存在する放置艇を、どのように誘導し、収容するかの観点からこれまでもいくつかの自治体で行われてきてい



る。放置艇対策を大きな面的な広がりの中で捉えることができれば、収容する選択肢の広がり等からその効果も高まる。すでに実施しているところは、対策の進展と効果の拡大、さらには目標達成に向けたロードマップの共有と削減計画等の策定まで、これからというところは、放置艇の実態や対策に関する情報の共有を手始めに、それぞれの水域管理者の連携強化に向けた取り組みが重要となる。

その際、水域によっては、放置艇への対応が早急に必要場所や関係者間において協議を重ね適切な収容を図るべき場所など対応に違いが生じる場合がある。各水域の特徴を十分に踏まえ、対策の優先度や適用範囲、さらには、強化の度合いについて検討する必要がある。

#### 4. 5. 2 都道府県の枠を越えた対応

放置艇対策の内容や強度によっては、放置艇所有者が現在とは異なる自治体の管理水域へ船を移動させる恐れがあり、対策が十分でない場所へ放置艇が集中するといった事態が危惧される。

このような状況を回避するためにも、都道府県の枠を越えた情報の共有と対策の連続性、すなわち広域的な対応が重要となる。隣接する自治体がまったく同じ放置艇対策を講じることは現実的ではないが、自治体を跨ぐ船の移動が起こり得るとの考えのもと、関係者間で常に現場の状況を把握・共有しておく必要がある。そのうえで、協議会等の対策推進組織を広域のブロック単位で設け、共通の対策方針やメッセージの発信、廃船処理を自治体間で協議し、輸送費用の削減や保管場所の集約化等を進めるといった複数の自治体が連携した取り組みの進展が期待される。

## 5. 対策の進捗状況の把握

各水域管理者においては、自らが定める目標の達成状況を定期的に把握し、必要に応じて対策を見直し、放置艇対策の実効性を確保する。

国土交通省及び水産庁においては、今後も全国実態調査を実施して放置艇対策の進捗状況を定期的に把握する。全国実態調査は都道府県をはじめとする水域管理者が自らの対策の進捗状況を他と比較して把握できる貴重な機会であることから、これを継続して実施することで対策の効果の把握や改善などに役立てることとする。

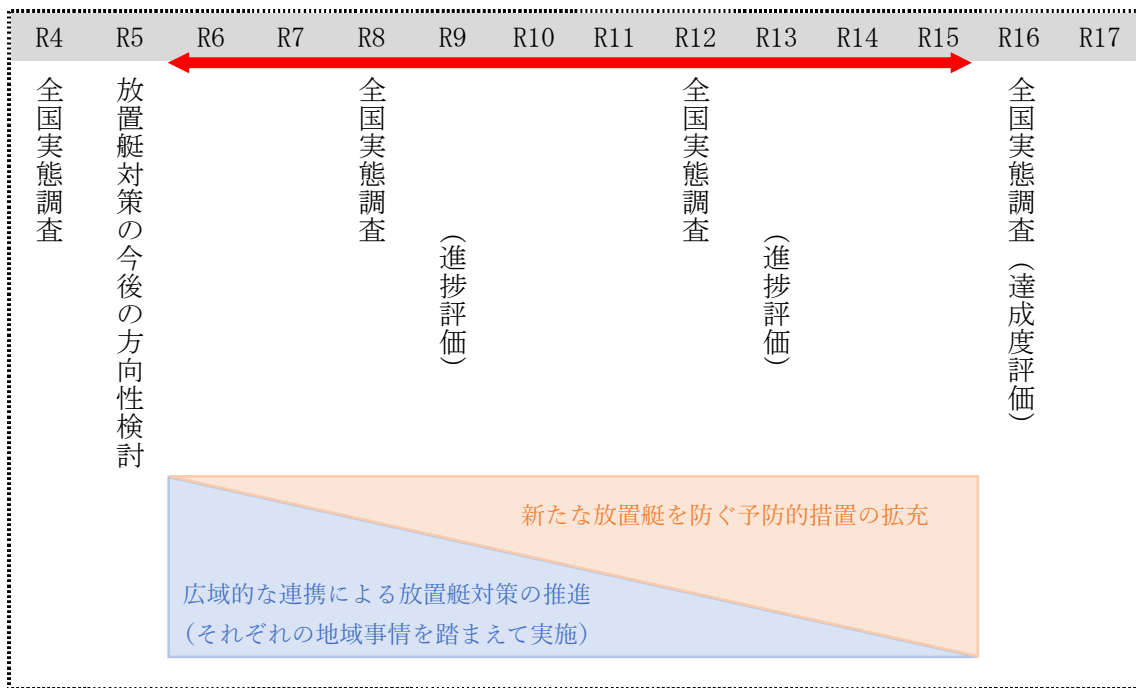


図1 1 放置艇対策のロードマップ

【参考】都道府県別の放置艇数・放置艇率（三水域）

令和4年度 プレジャーボート全国実態調査

<放置艇数の少ない順>

都道府県	PB総隻数 A	放置艇		放置艇率 B/A (%)
		B	沈廃船	
山梨県	250	0	0	0.0%
奈良県	247	1	1	0.4%
群馬県	486	16	0	3.3%
岩手県	320	17	0	5.3%
長野県	359	18	4	5.0%
山形県	691	45	13	6.5%
東京都	1,436	57	25	4.0%
岐阜県	81	69	9	85.2%
埼玉県	710	119	22	16.8%
福井県	1,460	148	8	10.1%
福島県	924	151	1	16.3%
滋賀県	3,704	168	19	4.5%
佐賀県	1,388	179	12	12.9%
大分県	2,496	265	64	10.6%
栃木県	414	274	60	66.2%
鳥取県	1,149	288	63	25.1%
大阪府	2,893	312	38	10.8%
富山県	1,571	384	15	24.4%
秋田県	1,295	389	104	30.0%
静岡県	6,523	430	112	6.6%
京都府	1,476	518	30	35.1%
兵庫県	7,102	618	100	8.7%
青森県	1,288	629	88	48.8%
福岡県	3,919	799	81	20.4%
宮城県	2,153	817	160	37.9%
石川県	1,666	851	112	51.1%
北海道	2,927	879	263	30.0%
和歌山県	2,800	1,005	103	35.9%
宮崎県	2,959	1,099	245	37.1%
高知県	2,331	1,273	226	54.6%
沖縄県	3,126	1,341	401	42.9%
茨城県	4,105	1,352	355	32.9%
香川県	4,010	1,458	122	36.4%
神奈川県	7,070	1,502	145	21.2%
新潟県	2,851	1,561	185	54.8%
島根県	2,563	1,773	384	69.2%
愛知県	5,874	1,777	207	30.3%
徳島県	2,507	1,816	358	72.4%
千葉県	4,405	1,878	540	42.6%
三重県	3,215	1,983	258	61.7%
山口県	4,367	2,034	295	46.6%
熊本県	4,077	2,483	843	60.9%
長崎県	6,302	2,548	183	40.4%
鹿児島県	4,680	2,845	540	60.8%
愛媛県	6,290	3,788	379	60.2%
岡山県	9,012	5,788	800	64.2%
広島県	13,324	8,359	645	62.7%

<放置艇率の低い順>

都道府県	PB総隻数 A	放置艇		放置艇率 B/A (%)
		B	沈廃船	
山梨県	250	0	0	0.0%
奈良県	247	1	1	0.4%
群馬県	486	16	0	3.3%
東京都	1,436	57	25	4.0%
滋賀県	3,704	168	19	4.5%
長野県	359	18	4	5.0%
岩手県	320	17	0	5.3%
山形県	691	45	13	6.5%
静岡県	6,523	430	112	6.6%
兵庫県	7,102	618	100	8.7%
福井県	1,460	148	8	10.1%
大分県	2,496	265	64	10.6%
大阪府	2,893	312	38	10.8%
佐賀県	1,388	179	12	12.9%
福島県	924	151	1	16.3%
埼玉県	710	119	22	16.8%
福岡県	3,919	799	81	20.4%
神奈川県	7,070	1,502	145	21.2%
富山県	1,571	384	15	24.4%
鳥取県	1,149	288	63	25.1%
北海道	2,927	879	263	30.0%
秋田県	1,295	389	104	30.0%
愛知県	5,874	1,777	207	30.3%
茨城県	4,105	1,352	355	32.9%
京都府	1,476	518	30	35.1%
和歌山県	2,800	1,005	103	35.9%
香川県	4,010	1,458	122	36.4%
宮崎県	2,959	1,099	245	37.1%
宮城県	2,153	817	160	37.9%
長崎県	6,302	2,548	183	40.4%
千葉県	4,405	1,878	540	42.6%
沖縄県	3,126	1,341	401	42.9%
山口県	4,367	2,034	295	46.6%
青森県	1,288	629	88	48.8%
石川県	1,666	851	112	51.1%
高知県	2,331	1,273	226	54.6%
新潟県	2,851	1,561	185	54.8%
愛媛県	6,290	3,788	379	60.2%
鹿児島県	4,680	2,845	540	60.8%
熊本県	4,077	2,483	843	60.9%
三重県	3,215	1,983	258	61.7%
広島県	13,324	8,359	645	62.7%
岡山県	9,012	5,788	800	64.2%
栃木県	414	274	60	66.2%
島根県	2,563	1,773	384	69.2%
徳島県	2,507	1,816	358	72.4%
岐阜県	81	69	9	85.2%

【参考】「令和5年度プレジャーボートの放置艇対策の推進に向けた検討会」の実施状況

■第1回検討会（令和5年9月4日実施）

- （1）検討会の目的と進め方について
- （2）令和4年度プレジャーボート実態調査結果について
- （3）放置艇対策の進捗状況と今後の課題について
- （4）その他

■第2回検討会（令和5年10月5日実施）

- （1）第1回検討会での主な意見と対応について
- （2）各委員からの放置艇対策等の報告について
- （3）港湾管理者アンケート結果について
- （4）その他

■第3回検討会（令和5年12月25日実施）

- （1）プレジャーボートの放置艇対策の今後の方向性（案）について
- （2）その他

■第4回検討会（令和6年3月27日実施）

- （1）「三水域（港湾・河川・漁港）におけるプレジャーボートの適正な管理を推進するための今後の放置艇対策の方向性（案）」について
- （2）その他

【参考】「令和5年度プレジャーボートの放置艇対策の推進に向けた検討会」 委員名簿

区分	役職	氏名
有識者	神奈川県 海とみなと研究所 上席研究員 横浜国立大学名誉教授・放送大学名誉教授	來生 新 ★
	神奈川県 法学部教授	嘉藤 亮
	(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会 企画振興部長	小川 昭
	(一社)日本マリン事業協会 専務理事	佐伯 誠治
	(一社)日本マリーナ・ビーチ協会 代表理事・理事長	八鍬 隆
行政関係者	岡山県 土木部 港湾課長	安原 由純
	東京都 建設局 河川部 河川管理制度担当課長	丹 直美
	高知県 水産振興部 漁港漁場課長	池田 博文
	国土交通省 水管理・国土保全局 水政課長	江口 大暁
	国土交通省 水管理・国土保全局 河川環境課 河川保全企画室長	尾松 智
	国土交通省 海事局 船舶産業課 船舶産業高度化基盤整備室長・舟艇室長	江頭 博之
	国土交通省 海事局 検査測度課 検査監督・登録測度室長	大嶋 孝友
	国土交通省 港湾局 海洋・環境課長	中川 研造
	海上保安庁 交通部 安全対策課長	松浦 あずさ
水産庁 漁港漁場整備部 計画課長	中村 隆	
事務局	国土交通省 港湾局 海洋・環境課	

★：座長