

【議事録】概要

会議名	プレジャーボート係留施設 専門分科会（第1回）	会場	芦屋町役場 41 会議室			
日時	平成 29 年 12 月 26 日（火） 19:00～20:40					
件名・議題	<p>1 辞令交付</p> <p>2 会長・副会長の選出</p> <p>3 これまでの経緯・資料について（説明）</p> <p>4 参考事例の紹介（北九州港湾・空港事務所）</p> <p>5 議 事 （1）プレジャーボート利用隻数の検討</p> <p>6 その他</p>					
	会 長	小島 治幸	出	副会長	吉井 健	出
		中西 隆雄	出		北 陽一	出
		河村 拓磨	出		浦川 一徳	出
合意・決定事項	<p>近隣係留施設における料金設定等の情報を収集し、再度ケース別予測隻数を提示する。これを踏まえて、次回分科会では収支予測について検討を行う。</p>					

平成 29 年度 プレジャーボート係留施設専門分科会（第 1 回）議事録

1 企画政策課長あいさつ

現在、芦屋港活性化推進ということで、国や県の各部署の皆さまと一緒に事業を進めているところです。今回、プレジャーボート係留施設について専門的に協議をしていくということで、皆さまにご参加していただきました。

プレジャーボート係留施設について、どういう形で事業を進めていくのかということ、様々な視点から審議していただきたいと思いますので、今後とも宜しく願いいたします。

2 辞令交付

委員を代表して、小島委員に辞令交付。

3 会長・副会長の選出

- 事務局より各委員の紹介を行う。（委員名簿を参照）
- 会長・副会長の選出は事務局一任となる。
- 会長に小島委員、副会長に吉井委員を事務局より推薦。
- 満場一致。

[会長]

○ただいま、会長を仰せつかりました小島でございます。この分科会は、芦屋港活性化の一つの目玉となるものです。現在、港の機能としてプレジャーボートの受け入れを行っていない状況ですが、活性化の目玉としてプレジャーボート係留施設がどのくらいの規模が妥当であるかなどを分科会で検討していきます。その検討結果を本委員会である「芦屋港活性化推進委員会」に案として提示することが本分科会の務めだと理解しています。3 月までに案を作るという非常に厳しいスケジュールでございますが、皆さまのご協力を賜りまして、進めていきたいと思っておりますので、宜しく願いいたします。

4 これまでの経緯・資料について

[事務局]

○本分科会の概要及び配布資料について説明します。本分科会は、昭和 61 年に整備された地方港湾芦屋港の利用促進に向けて、プレジャーボート係留施設整備に関して、施設の規模や維持管理方法など詳細事項を検討していくものです。

現在、プレジャーボート係留施設だけでなく、芦屋港全体の活性化を推進するため、芦屋町が主体となり関係者協議の場である「芦屋港活性化推進委員会」やマーケティング調査などの詳細分析を踏まえた基本計画の策定を行っています。

プレジャーボート係留施設については、芦屋港活性化の一部を担うものですが、遠賀川流域の係留船対策など喫緊の課題もあるため、これまで港湾管理者である福岡県が中心となり、事業化にむけた調査検討を行ってきたという経緯がございます。

専門分科会では、この調査結果等を参考にしながら、更なる検討を行っていくこととなります。専門分科会で検討していく項目については、係留隻数、収支予測、管理運営方法の大きく分けて3つになります。

本日は、3つの項目のうち係留船の隻数をメインに検討していきます。

資料1は、芦屋港に係留施設を新設する場合に必要な規模を検討するために、遠賀川流域に係留してある隻数等をもとに、いくつかのパターンを設定し整理した資料です。資料1-2は、資料1に掲載している数値などを導くために活用した、詳細な資料となっています。資料2は、国土交通省 九州地方整備局 遠賀川河川事務所が作成した資料となっています。遠賀川流域における係留船対策の推移と現状、周辺の係留施設の現状等をまとめられた資料となります。利用隻数の検討にあたり参考とする資料です。

以上で説明を終わりますが、不明な点やお聞きになりたいことがありましたらお願いします。

[委 員]

○特になし。

5 参考事例の紹介

[事務局]

○続きまして、国土交通省 北九州港湾・空港整備事務所にて平成29年12月6日に広島県ボートパーク福山への視察を行っておりますので、今後の検討の参考事例としてご紹介させていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

[北九州港湾・空港整備事務所企画調整課係長]

○説明資料に基づき、説明を行う。

[委 員]

○ボートパーク福山の周辺に漁船が出入りする港はありますか。

⇒漁港はありません。(北九州港湾・空港整備事務所)

[会 長]

○ボートパーク福山を利用されている方は、釣りを目的にプレジャーボートを係留しているのでしょうか。

⇒釣りに特化した利用ではなく、周囲に無人島などの小島があるため、夏のシーズンは無人島に渡って海水浴をするための移動手段に利用している方が多いです。この辺りは村上水軍が栄えていたなどの歴史的な背景もあって、もともと船を利用する地域だということは言われていました。(北九州港湾・空港整備事務所)

○ボートパーク福山は、陸上のメンテナンスはないのですか。
⇒メンテナンスに関しては、契約者個人で行うことになっています。ただし、個人に任せきりというのもよろしくないということで、ボートの展示会や体験試乗会というものを開催することで、ボート所有者とメーカーとの顔つなぎを行っています。ちなみにここでは、ヤママーがイベントによく参加されるそうです。(北九州港湾・空港整備事務所)

6 議 事

(1) プレジャーボート利用隻数の検討

[事務局]

説明資料に基づき、事務局より説明を行う。

[会 長]

○芦屋港でプレジャーボートを受け入れるときに、どれくらいの隻数が来てくれるのかが、一番重要になると思います。近隣で係留されている船がどのくらいあって、そのうちの何隻くらいが芦屋港に係留するのか。それに加えて、近隣地区以外からも来てくれるのではないかということで、3 ケース程隻数の予測をしていただいています。これに関して、ご質問、ご意見がありましたら宜しくお願いします。

[委 員]

○平成 22 年度には、775 隻の係留船が西川にはあったわけです。これを不法係留対策ということで船を手放して行って、現在 200 隻であると。安価な料金で係留できる施設ができれば、これまで船を手放した人で、また船を持ちたいと思う人も出てくると思います。そうなれば、さらに隻数が増える可能性もありますし、テレビの釣り番組等も最近盛んになってきている関係で、男性だけでなく女性の釣り人口も増えてきている中で、提示された隻数が望ましいとは一概には言えないと考えますが、いかがでしょうか。

⇒今後、料金設定も検討していくことになりますが、今のところまずは隻数を予測して、その隻数の予測結果を受けて、料金設定の検討に入りたいと考えています。その時に、当然安くなればより多くの隻数になるでしょうし、高くなれば予測より隻数が少なくなるということは、おっしゃるとおりだと思います。

ですが、まずは料金抜きで、アンケートの回答のみで隻数の最大値・最小値の係数を出して、次の段階で料金の話しに踏み込んでいきたいと考えています。(事務局)

[会 長]

○事務局で推定された隻数は、客観的なデータを用いて提示しています。料金を安価に設定して、船を手放した方、あるいは近隣地区以外からも来る可能性があるということですが、それを客観的に推定することが難しい。ひとつの方法として、6 ページに他施設から移動する隻数が示されているように、近隣に泊めている以外の方についても、少しは考慮して推定しているということだと思います。

[委員]

○西川の不法係留対策の関係で、無理やり他の地域に船を移動している方もいます。芦屋船舶会のメンバーも近隣の施設に移動しています。芦屋港に係留できるようになれば帰ってくるので、芦屋船舶会にそのまま入れてくださいという会員もいます。うちの会員だけでなく、西川に係留していた方で他施設に移動した方が、戻って来られる可能性もあります。その要因が考えられていないのではないかと思います。

⇒貴重な情報をありがとうございます。アンケートを基に予測しているのですが、現時点で西川に係留されている方に行った意向調査で予測したので、過去に泊めていて戻ってくるという方の要素は入れてないです。是非、そのような情報をお持ちであれば、今後の予測の参考にさせていただきたいと思います。(事務局)

[副会長]

○係留する隻数を決める大前提として、どの程度の係留施設を考えているのか。ポートパーク福山の例を聞く限りでは、係留棧橋を想定されているのかと思いますが、そうなるとその料金のなるのかと。不法係留船の所有者は現時点で料金が発生していないので、料金が決まるということは、0から100になる。いくらかでも支払いをしている方だったら、多少料金がかかっても支障がないかと思いますが、その辺をどう考えるかで、過去移動した方が戻って来られるかもしれないし、料金がそこその値段で決定してしまえば、戻りたくても戻れないという方もいると思う。ランニングコストを払える方でないと。そこらの設定をどう考えるかで、隻数は大きく変わるのではないかと感じています。

この3つのケースは調査されたものがベースになっているので、これはこれで事実だと思っていますが、もう少し考える余地はあるかと思っています。

⇒今のままでは、船を泊めるスペースが確保できないので、どこかに波除堤を造り、波が低い領域をつくって、その中で整備できる隻数に海上保管はなると思います。

海上保管で足りない分は、芦屋港は広い野積場がたくさんあるので、陸上保管も視野に入れて、これから予測する隻数を泊められるくらいの配置検討をしていきたいと思っています。

料金については、周辺施設より割高に設定すれば、予測より隻数は下回りますし、安価にすると隻数は増えるけれど、採算が合わず事業が成り立たないこともあるので、次回の分科会までに、ある程度の資料を整理してお示ししたいと思います。(事務局)

⇒海上保管だけでは、スペース的に足りないことも考えられる。その場合は、陸上保管も必要になると思います。そのような需要があったときには、陸上を拡張するなど将来的に見据えながら、今後施設の検討を行っていきたいと考えています。本日は、客観的なデータを基に、資料を提示させていただいたということをご理解いただければ幸いです。(事務局)

[委 員]

○係留施設は32年度で完成ですかね。

⇒32年度はあくまで目標として考えている年度です。実際はこの分科会や推進委員会がどう進むのか、また、予算をどのように確保していくのか、色々な要素があるので。順調に行けば32年度から実行したいと考えています。(事務局)

○今の港は、季節風によっては、とてもじゃないけどプレジャーボートは泊められない。海面が浅いので、浚渫もしないといけない。浚渫して波止を整備しないと係留施設は造れない。その後に、漁船の出入りもあるので、ルール作りをする必要がある。

⇒波が高いので、今の状態だと係留施設ができるスペースがないということは課題です。今後、検討するにあたっては、隻数の予測をしているところですが、その隻数を泊めるためには、波を少しでも小さくするための堤防を、どの場所にどのくらいの長さで配置しなければならないのか、少し踏み込んだ検討に入っていきたいと思います。波を小さくできたスペースで、予測結果の隻数が泊められるのかを考えていきます。(事務局)

○漁港が河口堰を開けたら、ヘドロが流れてきます。それが、漁港に入ってくるので、今年浚渫をしてもらいました。予算の関係で、もう2年間浚渫しようとしているけど、浚渫した場合、ヘドロを空き地で一月程固めて、それからダンプカーで運んでいる。どこかでヘドロを上げる場所があれば係留施設を整備しても問題ないけれど、その辺りのスペースも必要となる。

⇒浚渫した土砂を上げる場所の確保も重要となってきますし、予算でいえば浚渫する維持管理の予算と、今後係留施設を整備する予算では、予算のメニューが違うので、同時併行で進めていく必要があります。(事務局)

○北九州市の脇田フィッシャリーナは、漁船とプレジャーボートのエリアを分けて係留しており、地域的にも近くて参考になるので、是非資料を提示してほしい。

[委 員]

○陸上保管という話も出ましたが、近隣にも陸上保管をしている施設があります。

私も利用したことがあるけれど、水の流れの関係で台船まで乗せるのに非常に苦勞した経験があります。このようなことから、芦屋港に係留施設が整備されれば、集まる可能性はあると思います。

⇒海上・陸上となると、使い勝手としては海上保管がいいと思いますが、陸上への上げやすさからいっても、需要があるというご意見ですね。参考になりました。(事務局)

⇒近隣施設の陸上保管の料金と、これから設定する陸上保管の料金が同程度であれば、ある程度集まる可能性があるということですね。是非参考にしたいと思います。(事務局)

[委 員]

○柏原漁港で33隻のプレジャーボートを泊めています。近隣の係留施設の料金に合わせて、月で1万円前後の係留費がかかるようになっていきます。そのようなデータを含めてのアンケート調査、より詳細な利用者数を把握することはできないのですか。

安価であれば係留されるという基準が曖昧なので、具体的な例を出して、より現実的な利用者数を出さないと、施設規模も決められないかという気がします。

[委員]

○関連していいですか。私たちも同じ考え方です。柏原漁協と同じ程度の金額で係留できるだろうという想定で考えていました。そのような方向で進めてもらえればと思います。

[委員]

○新しく芦屋港に整備すると、その後のメンテナンス費用も加味するので、おそらく柏原漁港より多少高額になるだろうと思います。そこも考慮してアンケート調査を行ったほうが、施設規模の検討には有益ではないでしょうか。

⇒脇田フィッシャリーナや柏原漁港等の料金は非常に重要になるので参考にして、そこから大きく外れない料金設定で今後検討するべきだという考えはあります。そこから大きく外れれば収支予測が変わってくるので。ただ、アンケートについては、料金がいくらだったら係留しますかというような内容でとる予定は、今のところありません。ただし、どのくらいの料金を希望しますかという内容のアンケートはとっています。その結果でいうと、周辺施設よりすごく安い金額で回答をされています。なかなか料金を設定してアンケートをとるということが、どこまで有効なのかも難しいですが、そこも含めて皆さんからご意見をお伺いします。(事務局)

[委員]

○陸上保管であれば24時間体制での管理が難しいと思いますが、どこかで事例はありますか。

⇒他県では、あらかじめ何時に出発するということを伝えておいて、予備の係留スペースに船を回しているケースはあります。(事務局)

[委員]

○基本的に船は海に浮かしておきたい。陸上であれば、連絡をとらなければいけないので手間がかかる。

[委員]

○柏原漁港では新しく来られた方でも、陸上保管は一回上げ下ろしするのにも維持費用が発生するので、海上保管がいいと言う方が多くいらっしゃる。

[会長]

○陸上保管と海上保管では料金に違いをつけるのが一般的なのですか。

⇒マリーナの運営スタイルによっても違いますが、基本的には海上に置くのは大型艇、小型艇を陸上に置くのが一般のマリーナの形態です。海上に小さな船を係留したままですと、栈橋に緩衝したりします。西福岡マリーナですと、28フィート以下は海上には係留

しない。大きな船を陸上に上げると、大きなクレーンが必要になるなど大変な設備投資になりますので。また陸上保管だと、夜間に帰ってきた時にどうするのか。そうするとビジター棧橋のような一時係留できるような棧橋が準備してあって、そこに係留していただくとか。福岡のマリーナですと、陸上保管の方にはビジター利用料を請求するなどの対応をしている。コストをかけたくなければ、ご自分で運転して上架するなど、その辺は色々な料金設定があって、それも一つの収入源になることもあります。(副会長)

[事務局]

- 今後、これまでの話しを参考に収支の検討を行っていきませんが、陸上で保管することで、ウィンチなどの利用料を収入源にすることも考慮して検討したいと思います。
- 陸上保管は24時間管理が難しいと思いますが、水上保管は24時間であるとか、管理運営についても分科会で検討させていただきますのでよろしくお願いします。

[会長]

- 本日、一番皆さまのご了解をいただきたいのが、3つのケースで予測した隻数が妥当なのかどうか、数名の委員からご意見が出たように、もう少し隻数を増やしてもいいのか、どの程度までの隻数があれば利用者が集まるのか、ご意見をいただきたいと思います。

[副会長]

- 施設に関する設備投資は、一期で行うのですか。それとも、一期、二期に分けて行うのですか。段階を踏んで整備を行うのかどうか。
- ⇒まだ見えていない部分が多いですが、今のところは波除堤を最初に整備して、その後に棧橋というように、二期に分けるのではなくて、連続して整備をしていく考えではあります。(事務局)
- 係留船も50隻違うと、投資の額も大分違ってくるでしょうから。
- ⇒例えば、陸上保管の部分は最初から完成系を目指さずに、増えていく隻数に柔軟に対応できるようなスペースを確保することも考えています。そのあたりもアドバイスをいただきたいと思います。(事務局)

[委員]

- 河川事務所からの参考資料にもありますが、周辺施設の料金は非常に高いですね。なので、先ほど言われたように陸上保管で24時間いつでも出入りできるのであれば、周辺の係留船はほとんどが移ってくるのではと推測しています。これらを勘案すると、相当数隻数を増やしていただいたほうがいいのでは。隻数を増やすことによって、施設費が掛かるでしょうが、維持管理から考えると、安価な料金設定で多くの利用者に係留していただいて料金を徴収したほうがいい気がします。
- ⇒料金設定を踏まえた結果を次回分科会でお示ししたいので、それを踏まえて皆さまからご意見をいただきたいと思います。この料金であれば隻数が増える、客観的にこういうデータが使えるなどの意見があれば参考にしたいですが、とりあえず今ある客観的なデ

ータを基に予測した資料になりますので、これでまずは料金設定も考慮して次の段階に進みたいと思います。(事務局)

[会 長]

- 隻数に関しては、事務局から説明があったとおり、とりあえずこの資料で、利用料金を含めて収支予測をして、次回の分科会に諮るということです。3つのケースについては、本日の意見を踏まえて、もう少し柔軟に考えてよろしいのではないかと思います。最初の説明のとおり、隻数、収支予測、管理運営について議論していきますが、次回は収支予測について検討となりますので、宜しくお願いします。