

【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2回）		会場	芦屋町役場 31 会議室		
日時	平成 30 年 1 月 26 日（金） 14:00～16:00					
件名・議題	<p>1 開会</p> <p>2 議事 （1）利用隻数の検討 （2）収支予想の検討</p> <p>3 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>決定事項ではないが、各委員の意見を次のとおりまとめる。各意見は現時点での方向性のため、今後検討の参考とする。</p> <p>○隻数は最大 199 隻程度（これを受入可能キャパシティーとする）</p> <p>○利用料金はあくまでシミュレーション上の設定であり、詳細な料金設定は管理運営者が決めるものである。周辺施設の利用料金を考慮し、均衡を図ることとする。</p> <p>○配置は、水上保管は静穏度確保領域を確保できるエリアとして、場所、隻数について検討。陸上保管は、水上保管の検討結果により柔軟に対応する方向としている。</p> <p>○地元マリーナのヒアリングを行い、そのうえでサービス内容についての検討を行う。</p> <p>○係留施設への遊魚船に関する取扱いについて検討が必要。</p> <p>○斜路式について、どの程度整備するのか検討が必要。</p> <p>○船を修理するための整備工場（ドック）の設置について検討が必要。</p> <p>○台風時（強風時）の対応について検討が必要。</p> <p>○船の実長について、詳細に調査する必要がある。</p> <p>○駐車場料金については、周辺機能（施設）との兼ね合いもあるので、進捗状況を見ながら検討を進める。</p> <p>○24 時間管理は現時点で想定していないが、水上保管については、時間外でも自由に利用できるか検討する。</p>					

平成 29 年度 プレジャーボート係留施設専門分科会（第 2 回）議事録

1 開 会

[会 長]

○利用隻数の検討資料に関して、前回の皆さまの意見を反映して再度作成していただいています。その隻数を使って収支予測の検討も行っておりますので、宜しくご協力の程お願いいたします。

2 議事

(1) 芦屋港活性化検討の進め方について

[事務局]

○それでは前回のおさらいも兼ねて、私から要点を説明させていただきます。資料の 2 頁をご確認ください。現在、遠賀川河口に係留されている船の数が、調査の結果 200 隻となっています。これを受けて、今後 32 年度に何隻残るかという検討をしていくわけです。資料 3 頁の平成 32 年度は 157 隻になるのではないかという資料です。前回の資料は 140 隻でした。今回、157 隻に見直しさせていただいたのは、前回分科会の後に遠賀川河川事務所と情報交換を行い、船の減少が今よりも緩くなるのではないかという可能性を感じました。それを踏まえて今後何隻になるかという予想をで見直しました。何隻残るかということは国の対策に大きく関わる部分なので、現実に近い形で、32 年度は 157 隻をベースに修正しています。

続いて 4 頁ですが、その 157 隻に対してアンケート結果を用いて、最大値が 134 隻、最小値が 107 隻という形で見直しています。これはアンケート結果で、その後も芦屋付近で係留を希望する方や廃船を希望する方の人数を加味して、最大・最小を出しています。

続いて資料 8 頁の表 6 をご覧ください。今回第 4 案まで将来予測隻数を作っています。前回の資料では、第 2 案の九頭竜川という福井県の港をベースにして、予想圏外や他所から戻ってくる船の数がどのくらいかを出しています。今回はそれに加え、第 1 案として脇田フィッシャリーナで、圏外からどのくらい泊めにくるのかなどを基にした予測を出しています。第 3 案が芦屋船舶会からいただいた資料で、圏外からどのくらい戻ってくるかというデータを用いて予測を出しました。第 4 案は圏外から 1 隻も来ない予測で出した最小値です。この 4 案で今回隻数を出して、最大になったのが第 3 案の 199 隻となっています。実際は前回色々なご意見をいただいたように、料金によっては沢山戻ってくることも考えられますが、客観的なデータを基にした結果、このような案となっています。これをベースに本日は収支予測の結果も用意していますので、料金の話しもさせていただきます。以上で概要説明は終わります。

[会長]

○只今、事務局より前回の船舶数を見直して、基本となる隻数が157隻。圏外から来ていただけの予想値として第1案が38隻、第2案が26隻、第3案が65隻となっています。これに関して忌憚ないご意見を賜りたいと思いますので、宜しくお願いします。

[副会長]

○圏外の予測は、施設の料金と機能によって変動すると思います。実際、福岡市内のマリーナでも、敢えて長崎のハウステンボスや長崎サンセットマリーナに泊める所有者もいます。両方とも県の施設として指定管理で運営されていて、料金が全然違いますので。このため、料金設定で立派なものを造れば、もっと来るかもしれません。逆に言えば、圏外の予想からすると、このような立派な施設が出来るのは良いですが、地元の商売をされている方の経営にダメージを与えることもあるかと思います。地元の同業者の方は、資料を見る限り料金設定が違いました。民間のマリーナの弱みは海上保管がないということです。海上保管にしようとする、行政関係でなければ許可をとることすら難しい。ですが、民間の強みは陸上に保管でき、電気・水道のサービスがあり、修理をできる管理者がいるということが挙げられます。民間施設のメリットが取り入れられた施設で料金も安いとなると、民間のマリーナが苦しくなる気がします。

[事務局]

○どうしても料金と施設のグレードで戻ってくる割合が変わってくるので、決めにくい数字にはなっています。陸上料金は周辺の民間施設より安い料金で資料上は仮定しています。そうすると、周辺施設の経営圧迫という問題も出てくるので、あくまでこの分科会で議論するたたき台の料金としての設定とさせていただきます。周辺の民間施設には、事務局より情報提供をさせていただく予定です。何も話しを聞いていなくて急にプレジャーボート係留施設が整備されて経営が破綻したとなれば困りますので。料金は最終的には管理方法が決定したあとに、管理者が決めていくこととなりますが、あくまで議論のたたき台で設定したということで後ほど説明させていただきます。要点だけ説明させていただいたので、どのような予測で圏外利用隻数を出したかを補足説明させていただきます。

[事務局]

○ベースの隻数は157隻と説明させていただきましたが、4頁にアンケート結果として、どのくらいの人たちが芦屋港に戻るかということで134隻と107隻という数字が出ました。これに、遠賀川周辺に船を泊めていない方がどのくらい芦屋港に戻るかを、5頁、6頁で検討しています。福井県の九頭竜川ボートパークのデータを使って、他の圏域からどのくらいの船が泊まっているかを確認し、全体の16%程度が他の圏域から来るだろうと仮定して前回は隻数を出しています。福井県も日本海側ではありますが、少し遠くの地域になるので、地域の状況を考慮してはということで、脇田フィッシャリーナの情報をいただいて、今回計算しています。

住所別に見たところ、北九州市の人と、それ以外の地域の人ということで、約2割程度が市外の人でした。この2割程度という数値を使って計算したものが、第1案の圏域外から38隻という数値になります。もともとあった九頭竜川のデータは第2案ということで、圏域外から26隻となります。九頭竜川も脇田も大体2割前後ということで、そのくらいは地域外から人は来るという仮定となっています。もうひとつの案として、芦屋船舶会にヒアリングをさせていただいて、芦屋船舶会に所属しているけれど、他の地域に船を泊めている人たちが、芦屋港に係留施設が出来た場合に戻ってくる可能性が高いという情報をいただきました。平成21年に芦屋船舶会の隻数が48隻でしたが、このうち4隻の方が脇田と柏原漁港に移動して泊めているとのことでした。この人たちは戻ってくるという情報をいただきまして、その後の平成22年に遠賀川周辺の係留船舶数が775隻あったという情報をいただきましたので、この比率を使って775隻のうち、どのくらいが戻ってくるかという計算をしています。計算式としては、775隻に48分の4を掛けて、約8.3%の割合が戻ってくるという仮定で、約65隻という計算をしました。もちろん料金との関係もありますが、予測として使える数字を最大限に使いました。以上の結果をまとめたのが、8頁の第1案、第2案、第3案です。第1案が脇田ベースで38隻プラス、第2案が九頭竜川ベースで26隻プラス、第3案は芦屋船舶会ヒアリングベースで65隻プラスということで隻数を出しています。

[会長]

○ただいま、予想利用者数の具体的な求め方を説明していただきました。これを踏まえてご質問なり、ご意見がございましたらよろしく願います。

[副会長]

○係留施設の経営側からすれば、保管はできるだけ多く呼びたいと思います。100隻分のキャパシティしかないところに200隻来られても、結局100人の方をお断りするだけです。しかし、経営見通しを200隻とするかということ、経営が成り立たない。実際、200隻になるタイミングがいつかを確認します。脇田はあつという間にいっぱいになりましたということですが、放置艇に関しては、最終段階なので、脇田のように瞬間に増えるのかどうかは分かりません。それでも、保管については第3案のように199隻の施設のキャパシティがあることが望ましいと思います。陸上そのものは入ってなくても、スペースさえあれば、いくらでも受け入れが出来ますので。根拠はないのですが、190隻で最初からシュミレーションして人数を揃えて設備を入れるのは厳しいのかなと。設備は、160隻でも199隻でも、同じものを入れなければ駄目だと思います。栈橋を造るのに、とりあえず1基だけ入れたとした場合、2基目の杭を打つときはどうするかということになる。杭を打つのであれば一気に打ったほうが良い。だけど陸上は、ゆっくり整備してもいいのかなと。そのように、出し入れしながらの発想になると思います。だから、キャパシティは大きいほうが良い。ビジネスチャンスをそこに求めますから。先ほど、福岡と長崎の話をしたのは、西福岡マリーナの場合で言うと、フィートが3万円。ハウステンボスや長崎サンセットにいくと、フィート1万円をきります。だから、50フィートですと100万円くらい違うから、その程度のものです。

船は乗ってもせいぜい1年に10回。乗らない人で3回から5回、ステータスで所有している。放置艇の受入れと、福岡市内のマリーナとは違うでしょうが、料金が安ければ1時間走ってでも長崎に持っていかうかとなる。西福岡マリーナでも関東の利用者が居られます。関東の上質なマリーナからすると、西日本福岡マリーナの料金は3分の1程度です。飛行機で着ても、十分賄える。いいものが出来れば、以前圏外へ出ていった人だけでなく、新規の利用者も見込めると思います。

[事務局]

○後ほどシミュレーション結果をお伝えしますが、今回は1案から4案の全てシミュレーションを出して、収支予測を出しています。規模は出来るだけ大きく考えたほうがいいというご意見に対して、参考資料で配置図を用意していますので、現時点でどのような整備を考えているのかも、後ほど説明させていただきます。ちなみに、参考資料の配置図は、仮に第1案の173隻を水面と陸上に配置した場合、このようなイメージになるというものです。今日の議論のたたき台として作成したものになります。

[会長]

○収支予測の説明も先にしていただいた方がいいと思うので、次の議事の収支予測検討について説明をお願いします。それも含めた形で、隻数ももう一度検討したいと思います。

[事務局]

○資料10頁をご覧ください。こちらは周辺施設の利用料になっています。県外もいくつか入っていますが、陸上のみの施設もありますし、海上・陸上両方兼ね備えた施設もあります。続いて11頁をお願いします。料金をケースA、ケースBと2パターン準備しております。料金ケースAは、海上保管の料金に対して、陸上保管の料金を9割程度としています。この料金については、海上は脇田フィッシャリーナと同等に設定しました。陸上保管を9割程度にしたのは、近場に、海上と陸上の両方を兼ね備えた福間漁港を例にしました。料金ケースBは、仮に陸上と海上を同料金にしたもので出しています。続いて、15頁をご覧ください。陸上に保管した船が1年間でどのくらい出航するのかを予測しています。これも周辺の施設にいろいろヒアリングをしましたが、はっきり出航回数を整理しているところは多くありませんでした。今回利用させてもらった、新門司マリーナで言うと、年間1隻あたり9回程度出航しているということなので、これを参考に設定させてもらいました。陸上の方が出航するときは、上下架施設を利用するので、その利用料金も1,680円で想定しています。これは、福間漁港の利用料金を適用しています。支出がどのくらいになるかというと、どうしても利用できる資料が福井県の九頭竜川しか提示してもらえなかったため、この例を基に色々な諸経費を出しています。収入は21頁から22頁です。ここに九頭竜川を参考にしたら、諸経費がどのくらいかかるのかを出しています。最終的な結果は23頁と24頁にあります。23頁が料金ケースAで、陸上を海上より9掛けにした場合の設定で、下の図1のように青い線が収入、赤い線が支出、一番左端が107隻という最小値の場合です。一番右端が最大値の199隻の場合の収入予測となっています。それを、結んだ図が図1になります。これで考えると168隻程度で収入支出が丁度合うという結果が出ています。

続いて、24頁がケースBで、陸上を海上と同料金にしたものです。そうすれば、先ほどの予測が少し変わって162隻くらい利用隻数があれば丁度合うようになっています。配置図をご覧ください。今回、仮に配置を考えたゾーンが、芦屋港の西側になります。芦屋港のパンフレットでいえば、9号野積場に陸上施設を配置しています。そして、9号野積場の上に海上保管という仮定でつくっています。なぜ、ここに配置したかというのと、1号上屋や3号4号野積場が南側にありますが、現状は砂事業者が利用しています。それを加味して、プレジャーボート係留施設を配置してみました。ただし、これは本委員会でも検討の段階なので、最終的にどこに配置になるのかは、変わる可能性もあります。現時点で妥当だと考える部分で配置して、議論を進めていきたいと考えています。この部分で配置すると仮定したときに、今のままでは波が高く海上保管がほとんど出来ないという結果になったので、新しい波除堤を54m設置することによって、静穏度確保領域といって波高が比較的穏やかになる領域をつくって、ここに海上保管しようというものです。海上保管が大体70席程度が最大かと考えています。それ以上になると、陸上を利用するような考えになります。今回、第1案の173隻を割り振ってみました。水上が71隻、陸上が102隻。できるだけ大きな船は海上保管、小回りがきく小さな船を陸上保管に設定しました。先ほどご質問がありましたが、福岡県がどのような整備をするのかという点、まだ確定ではなくて、あくまで現時点での考えですけど、まずは波除堤から整備する必要があると思っていますが、海上保管部分の整備は完成形で行いたいと思っています。あとは、陸上部分を何隻にするかという点、最大予測の200隻程度でも受け入れられる配置にはしたいと思っています。例えば、173隻で配置していますが、管理棟の位置や方向を変えるなどして、船が増えても陸上部分で配置ができるような柔軟性をもった整備をしたいと考えています。最初に何隻程度で整備するかは確定していませんが、少なくとも海上はしっかり整備して、その後に陸上をどれだけ整備するかは今後検討していきたいと思っています。

〔会長〕

○補足の説明がございましたら、よろしくお願いします。

〔事務局〕

○収入の補足説明ですが、基本的に料金を海上保管がある脇田フィッシャリーナを参考に設定しています。近隣と料金差があると、お互いの経営にも支障があるかと考えました。最も近隣で言えば、民間の芦屋マリーナ等は陸上保管ですが非常に料金が高くなっています。これは、管理運営方法にもつながりますが、基本的に芦屋港のボートパークは駐車場のよう感覚で、民間マリーナのように至れり尽くせりなサービスを考えていないというのが現状です。あくまで、駐車場の管理人がいるくらいの認識でおりますが、安い料金のところに集まる可能性はありますので、そこは検討していきたいと考えています。そして、隻数を海上保管で90隻と仮定していますが、これはレイアウトが決まった後に最終的に決めていきたいと思っています。仮に90隻ということで、9m以上、8m、7mの船で設定していますが、より正確にやるには、レイアウトが固まって何m以上が何隻海上に泊められるというような形で決まると思います。

料金に関しては、9m以上を一律15万円に設定していますが、調査の結果、13mや12mの大きな船が西川にはありますので、もっと柔軟な料金設定も考えています。

13頁、14頁は計算結果ということで、これは単純に隻数に料金を掛けて出したものです。15頁になりますが、陸上保管の人は上下架施設を使わなければいけないので、使うたびに手数料をとる方式で考えています。新門司マリーナからいただいた情報だと年間約9回程度、九頭竜川は年間11回ということで、大体年10回前後くらいではないかと考えられます。今回、新門司マリーナを参考に9回で設定しています。

上下架施設の料金は、福間漁港の1,680円を参考にしています。これは芦屋マリーナに比べるとかなり安くなっていることは確かです。以上が収入に関する補足になります。支出の補足ですが、詳細経費の情報を九頭竜川の指定管理をしている事業者からいただきましたので、それを参考に設定しています。ただ、九頭竜川のケースが同じ日本海側ではありますが、北陸とこちらでは少し状況が異なりますので、脇田フィッシャリーナからどのような経費が発生しているかの情報をいただきました。脇田フィッシャリーナは指定管理ではなくて、管理委託という形式なので、見積りの作り方など異なりますが、この中で今回の検討に使えるところだけを、参考にさせていただいています。具体的には20頁が、脇田漁港が出された見積りとなっていて、これだけボートパークの管理費用が必要だというものです。この中で、九頭竜川の決算書に入っている費用もあるので、入っていない費用だけ抽出しています。海面利用状況確認ということで、漁船とプレジャーボートが接触しないかというパトロールをやられていて、九頭竜川にはカウントされていなかったのが、今回カウントしています。船舶運航手当ということで船を運転した場合に費用を払うというものです。従業員は雇うことになると思いますので、従業員が船でパトロールするときに、手当を支払うという費用を計上しました。そうすると、管理運営者が船を運転できる人でなければなりません。これは管理運営方法の関係にもなりますので、後日議論させていただきたいと思います。

また、九頭竜川の決算書に変動費とあって、変動費は係留隻数によって費用が変わるのではないかと考えたところです。経営的な考え方の中に固定費と変動費とありますが、そこは考慮して計算していることになります。固定費と変動費については、参考資料にまとめています。

以上の整理をもとに、損益分岐点のグラフを出しました。ただし、料金によって係留隻数やサービス水準も変わるので、見直しも必要となってきますが、経営的には160隻前後はないと赤字になるだろうと。脇田の費用も委託費が1,500万円弱でしたが、その収入はないと赤字になるはず。詳細については、またサービス水準と料金の関係で考慮していかなければならないと思います。

[委員]

○収入について、全体の施設費用を考えた中で、駐車場は有料になるのではと考えていますが、そこはどのように考えていますか。それから、これだけの船舶がここに係留されると、船舶を修理する業者を少なくとも1社なり入れて、何かあったときにすぐ対応できるような土地の借地料のようなものも検討すべきではないかと思えます。そのあたりの考えはありますか。

[事務局]

○駐車場は、調べたところ有料にしている事例もありますが、今回は反映していません。

[事務局]

○脇田フィッシャリーナの例でいうと、駐車場は無料ですので、今回駐車場については今のところ無料という考えで、料金は入れていません。

[事務局]

○整備工場についても、今回は入れていませんが、九頭竜川は業者が出入りすることを認めて、手数料をとる形式だと聞いています。ここは管理運営方法の関係になると思いますので、後日議論したいと思います。常設の業者が良いのか、必要なときに随時着てもらえるのか、そのあたりも管理運営のひとつかと思っています。

[事務局]

○今回、収支検討結果についてご意見をいただきたいのですが、次回以降、管理運営をどのような方式でやるかのご意見をいただきたいと思っています。その中で、整備工場を置くべきなのか、それとも手数料をとって業者に来てもらうのか、そのあたりも議論していきたいと思っています。今のところは、工場は考えていません。

[副会長]

○福岡市の事例になりますが、もともと無料であった駐車場を有料にして、トラブルになったケースがあります。結果的には、有料で押し切ったのですが、いまだに恨みに思っている人もおられるようです。また、有料にしたおかげで、今度は近隣の商業施設に車を置いてくるということもあったようです。商業施設から苦情はきていませんが、有料にするのであれば最初からした方がいいと思います。

[事務局]

○今回はプレジャーボート係留施設に特化した議論になりますが、芦屋港全体の活性化を目的とした芦屋港活性化推進委員会では、来年度にむけて議論が進んでいきます。そこでは、商業施設などの整備のような話しもでてくる可能性はあります。そうなった場合、そちらの駐車場も兼ねることにもなるので、進捗状況をみながら、引き続き考えていくことになるかと思っています。

[委員]

○港湾の横にある海浜公園は、1,000台収容の駐車場があって、季節にはよりますが無料で開放しています。夏のプール期間中だけは有料にしています。

[事務局]

○そのように、周辺施設との兼ね合いも見ながら、ここだけ料金をとるというのも違和感がありますので、また検討していきたいと思っています。

[委員]

○海上に係留させる船で、遊魚船業を営んでいる船も係留させる予定ではありませんか。柏原漁港は遊魚船業も係留させています。本来であれば、駐車場は利用者のための駐車場というスタンスで台数を決めて、整備されると思いますが、遊魚船業の場合はお客さんも来ることになります。大きな船になれば、お客さんも15人から20人乗せることになりますので、1人1台で来られると駐車場が埋まってしまうことになります。柏原漁港もその関係で揉めたことがあります。利用者が出航しようとしたときに、車を停めるところがないというトラブルがありました。結局、打開策としては台数制限を設けて対処しました。そもそも遊魚船業に係留させるのであれば、出入りする方は船舶所有者以外の方も利用することになるので、そのあたりのルール策定から考えなければいけないのかなと思います。

また、先ほど整備工場の中で、船上げは斜路式と描かれていますが、これはあくまで上げ下ろし専用ですか。それとも、ドックとして活用させるような計画ですか。例えば、柏原漁港では、一般の船は3隻、組合員の船はレール式を使わせて2隻、トータルで5隻は上がります。2泊3日で貸しています。舟艇掃除をして、舟艇塗装をして、乾かして下ろすのに3日ということで、2泊3日で貸しています。そうすると、2斜線つくったとして、1斜線はそれで出来るけど、1斜線は船下ろし出来ませんよね。また、ペンキを塗るので、どうしても汚れます。なので、斜路式の船上場を造られるのであれば、どのように使用するか。もちろんメンテナンスでお貸しして、その分の料金をとれば、収入は増える。利用者も助かるというところはあるかもしれません。そのような点で、整備した場合は1斜線では当然足りないので、2斜線、3斜線造って。船台の台車も、近隣でいえば1台で1千万円はかかる。レールのメンテナンスに関しても、鉄なので当然錆びますので、10年に1回程度交換していく。巻き取り機も1基で足りるのか。3斜線あっても、1基しかなければ1斜線ずつしか使えません。2基つければ、相当な金額になります。その辺で収支が大分変わってくるので、気になりますね。

[事務局]

○現時点では、遊魚船業の係留は想定していませんが、今後駐車場の台数は想定して考えなければなりませんので、ひとつの参考意見とさせていただきます。

[委員]

○一番重要なのが、船舶所有者以外も敷地に侵入することになりますので。盗難があったときに、どうするのか。その時点で遊魚船は禁止しても、契約して係留している方は、遊魚船業を辞めるわけにはいかないでしょうから。

[事務局]

○通常は禁止している港もあるのでしょうか。

[副会長]

○民間のマリーナであれば、事業は認めていないものですから。

管理者が業務委託した場合だけ別にしてあります。管理者は色々な事業をやって収益を残そうとしているわけですから、例えば管理者が所有している船舶を用いて湾内クルーズを行うなど。それをスタッフではやれないので、業務委託にしている。業務委託した場合は、船持込で運営していただくことはあります。ただし、オーナーの場合は、その情報が発覚した段階で契約を解除させていただくことになります。

[委員]

○西川に係留されている方の中にも、遊魚船業を営んでいる方はいると思います。柏原漁港も30隻のうちの5隻くらいは、遊魚船があります。

[事務局]

○この係留施設の目的になりますが、今ある遠賀川河口域の係留船を受け入れることだけが目的ではなく、芦屋港を活性化するために整備するものになります。芦屋港の活性化に遊魚船業が魅力的であるとか、活性化につながるのであれば、今後検討の余地はあるかと思います。ただ、現状では想定していませんでした。

また、斜路式の話についても、現時点では想定していなくて、あくまで利用者が使用する1レーン分だけで考えていました。

[副会長]

○遊魚船業については、船舶の免許をとる船がありますが、その船そのものは国の外郭団体のものなので許可をしています。その船を借りて民間の業者が国に使用料を払って使われる場合があります。そのときは、船へのお客様の乗り込みは、対岸の護岸で乗り込んでいただいて、マリーナからはお断りしています。許可した者は入れますが。

そのように割り切るのがいいのかは、これからの議論になるかとは思いますが、断ろうと思えばそれはできるかと思います。ただし、乗り込める場所がないといけません。

[事務局]

○今後の管理運営の方法によっても、そのあたりの議論は変わる可能性はあると思います。例えば指定管理のように、ある程度管理者に自由度を与えるのか、それとも規制をしてトラブルにならないようにするのか。今いただいた意見は、参考とさせていただきます。

[会長]

○貴重なご意見を有難うございました。その他、何かございませんか。

[委員]

○係留施設の予定地は、砂で埋まっています。当然、浚渫しないことには船に係留できない。また、波除堤の長さが54mだと、とでもじゃないけど波高が30cmにはならない。芦屋港は西北西の風が強いけれど、台風ときは北東の風になったり、北西の風が何日か吹いたときに、影響をうけると思います。漁港は狭く、風がないので波も入ってこない。北からも波除堤を伸ばさないと、波高が50cmから30cmにはならないと思います。

[事務局]

○浚渫の件に関しては、たしかに砂が溜まっています。その原因も調査しているところですが、当然施設を整備するにあたっては、今後砂が溜まらないような対策を考えることと、溜まっているところは浚渫していくことは考えています。

波高については、現時点ではあくまでシミュレーションですが、54mの波除堤をつくることによって、この海域は波が30cmにおさまるだろうと予測しています。ただし、現実にはそうでないという意見も勿論あるかとは思いますが、例えば波に耐えられるように大きな船を海上保管というようなルールにして、波に影響を受けやすい小さな船はできるだけ陸上保管にするなど対策を考える必要はあります。どうしてもシミュレーション以外の見えない部分に関しては、対応が難しいですが出来る限りの検討はしていきたいと思えます。実際、大きな船であれば、ある程度波があっても多少持ちこたえるものなのではないでしょうか。

[委員]

○逆に小さな船の方が、抵抗が少ないですね。

[委員]

○漁港として使っている部分に関しては、常時アンカーロープで括っていますが、台風ときは沖の波止にも括っています。そこまでして台風に備えます。新しく整備する施設がこの形状であれば対策が難しいので、シミュレーションは計画を策定するうえで、とても大事だと思います。想定されている風が、大島の風なので風向が違うというのも懸念されます。

[事務局]

○風の方向は、前回の意見を加味して北西の風での結果にはなっているようです。

[委員]

○海上保管の2列目の岸壁側は緩衝しますので、問題ないと思いますが、外側の1列が気になります。

[事務局]

○例えば、より風に強い形で設計するならば、いま72隻を海上保管にしていますが、もう少し隻数を減らしてでも、栈橋の形状を両側固定にするなどの対策は考えなければと思います。波除堤を54mにしているのは、現在港を利用している大型船の航路を確保するため、北側から伸ばしたり、長さを伸ばすなどの対応が厳しいのかなと思っています。

[会長]

○いろいろな課題を出していただきまして、その課題に対して検討をしていく必要がありますが、現時点では配置に関しては数値シミュレーションをしていただいて、静穏度確保領域を確保できるエリアが資料で示した範囲だということです。

経費に関しては、この項目で考えていけば運営できるというものでよろしいのでしょうか。

[副会長]

○これは実態の中の比例配分で出されたものでしょうから、これはこれで実態だと思いません。保管隻数の割に水道光熱費は安い感じはしますが、実態だとは思いますが。問題は、収入があるかどうかですね。支出は隻数に関係なく出ていきますので。変動したところで大した影響を与えてところではないと思います。収入のもとになる160隻で、本当にやれるかどうか。これでいくと人員が2名ですけど、本当に2名で回るのかと思いますけど。どういうサービスをやるかによりますが、この図をみると結構立派な施設な気がしますので、地元の方も協力されていくことでしょうか、そこらはフットワークよくできるのでしょうか、もう少し人が必要ではないかなと思います。

[会 長]

○人件費がもう少しかかるのではないかとということですね。これは常勤職員と非常勤職員を上げていきますけど、1ずつで2人ということですか。

[事務局]

○そういうことです。

[委 員]

○常勤1人、非常勤1人で基本的には24時間体制になるのですが、管理できますか。それと、常勤、非常勤で15年から19年、行政職の給料ということになっていますが、指定管理者等の外郭団体に出していくときに、一般的に行政職員の給料を支払うことができるか、少し高いのではないかと気もします。24時間体制でいくと、2人では厳しいのではないかと。

[副会長]

○この施設で24時間の管理者が責任を負うというのは、たぶん無理だと思います。

[事務局]

○今のところ24時間管理というようには考えてないです。基本的に日中の管理で考えています。

[委 員]

○船の出し入れについては、24時間フリーな出し入れは考えていますか。

[事務局]

○まだ、確定はしていない事項ではありますが、海上保管については、自由に時間外でも利用できるようにしてあげるのが、良いかなという考えはあります。

ただ、管理者は誰もいないので、斜路式を夜中に使うなどのことは避けるように、海上保管だけを開放する形になると思います。そうなれば、大きい船であれば夜間でも出航できるような設備を備えていると思うので、海上保管に大きな船を配置している状況です。小型船は夜間に対応している船が考えにくいと思いますので、陸上保管のほうに小型船を持っていくように考えています。

[会 長]

○その他、何かご質問ありませんか。

[委 員]

○海上保管について、現在整備予定地の9号野積場がありますが、この東側に係留場所の整備予定はないのですか。

[事務局]

○東側の整備は今のところ考えていなくて、空けておこうと考えています。この港は緊急輸送基地の機能も備えているので、緊急の船が泊まるときに、9号野積場の東側を利用する可能性が出てくるということです。現時点では静穏域は広いのですが、砂事業者もそこで旋回している現状もありますし、現時点では9号野積場の北側の部分で海上保管は考えています。

[会 長]

○他によろしいでしょうか。色々なご意見をいただきましたが、収入となる金額の算出にあたっては、近隣のボートパークやマリーナ、ヨットハーバーなどの料金を可能な限り参考にして、それに近い料金を設定して算定しているということです。経費に関しては、人件費について2人でいいのかという意見がありましたが、項目としてはこのような形でいいのではないかと。最終的には、収支予測が出ていますが、概ね陸上と海上の料金を別にした場合ですと、170隻程度で均衡がとれる。料金を同じにすると160隻程度で均衡がとれるということでした。料金が安ければ安いほど、隻数は確保できるでしょうが、どのくらいのサービスをするのかは、実際に運営者がどういう考え方で運営するかによると思います。これくらいの料金で最低限のサービスとした場合で、160隻あるいは170隻くらいを確保するということです。

[副会長]

○運営側からすると、同一料金でいいのではないかと思います。陸上保管のメリットが何かというと、台風のときも安心して管理が出来るということ。それと、いつか転売されるときに、販売する業者からすると、海上保管か陸上保管か必ず聞きます。海上保管だと値引きします。エンジンも船外機とはいえ、水を回して塩を抜きます。直接ですけど海水が回っているものですから。なので、陸上であれば水道と直結して中を綺麗に洗って塩抜きをする。船体にもフジツボ等ついていませんから、綺麗に使えと。下取りや、将来的に船を売却するときに有利になるので。

ただ、初期投資としては、陸上の場合、船台を作る必要があります。大体 20 フィートくらいで、17 万円程度。どういう形態かにもよりますが、必ず陸上保管のほうが高く売れますから。そんなにデメリットはないのではないかと思います。陸上で海上と同じ料金でも、全然問題なくて一緒にいいかと思います。

[事務局]

○逆に高くしても良いのではないかとということはないですか。

[副会長]

○敢えて高くすることはないですけど。多少、個人的な意見にはなりますが、私が管理運営するという目線であれば、同一料金かなと。ただ、所有者からすると違うご意見があるかと思いますが。

[事務局]

○陸上料金の設定をいくらにするかということが、資料を作成するときが一番悩んだところ。基本同料金という発想が最初はありましたが、陸上は追加で色々なお金が掛かるもので。当然メリットもありますけど。だから、福間漁港の例で言うと陸上が安くなっていたので、陸上を安くするケースも一つは作ろうかなということで、パターンを出しました。ただ、この陸上料金は周辺のマリーナに比べると安くなっているので、この料金で運営した場合、周りへの影響が出てしまいます。あくまで、この設定は分科会でのたたき台として出したものなので、この 2 パターンで提示させていただきました。このパターンで問題なければ、資料としてはこのまま提示させていただきますが如何でしょうか。

[委員]

○船の配置について、船頭を沖の方に向けてはどうですか。

[事務局]

○静穏域を効率よく確保できるという、データで言えばこの角度が一番いいということです。

[事務局]

○斜路を静穏域に置きたかったということがあります。沖にむけた場合、斜路を置ける範囲が小さくなってしまいますので、そういった面でも提示した向きに配置させていただいています。

[委員]

○港の関係で、漁船は北西向きに係留しています。強い風はほとんど北西から吹くので、そちらに向けたほうが風当たりがいいのではないかと思います。

[会 長]

○この配置に関しては、あくまでも仮の配置で、数値計算で静穏域を出して、そこにどのくらいの隻数が泊められるかということなので、詳細な設計をやる段階では、さらなる検討をしていくことになります。

[事務局]

○まだ詳細設計をしているわけではありませんので、予備的な設計になっており、ゾーンも確定はしていません。

[会 長]

○今回、収支決算まで出していただいて、ケースとして隻数は4つの案、収支計算は2つの案がございまして、もう少しこういったケースがあった方がいいというような意見があればお聞きします。

[副会長]

○陸上料金に関しては、是非地元の業者へもヒアリングをしてください。民間は陸上保管しかできないので、こちらでリーズナブルに泊められるとなると、経営的に圧迫を受けることになるかと思えます。民間の優位性がなくなってしまいます。非常に難しい匙加減ですけど、例えば船の保管は出来るけれど、サービスは何もない、水道もない、電気もない、駐車場も有料であるとか。管理者はその場にはおらず、何かあれば事務所に電話するとか。必ず事前予約制にするとか。民間施設は、いつ誰が来ても対応するなどのサービスがあるから、料金が高くても皆さん納得されるわけです。結局、サービスというのは有料ですから、地元マリーナもある程度の料金をとられているのだと思います。

[事務局]

○例えば管理棟をもう少し小さくして、サービスは劣るけれど料金が安いなど、そういう運営に最終的になれば良いのかもしれませんが、そればかりは、この場で決めることができませんので。そう考えれば、予測としては周辺より安いけれど、同料金のパターンを一つ作っているということで、資料としては特に問題ないですかね。むしろ、同料金のパターンを本案にして、陸上を安くしたパターンを参考にする形でまとめさせていただくかもしれません。

[副会長]

○どちらにしても上下架料は別途とるということですよ。

[事務局]

○その予定です。

[副会長]

○それでいいと思います。

[委員]

○経費一覧について、県の業務委託費は年間 200 万円、業者から納めてもらえばいいということですか。

[事務局]

○そこは九頭竜川の例を参考にしたものなので、管理方法をどうするかに関わってきます。

[委員]

○その辺を、しっかり決めないと上下架料等が決められないですよ。倍の 400 万円を入れてくださいとなった時に、この料金では採算が合わないと思いますので。これだけの投資なので、何年計画で回収するのか、県の方針もあるかと思いますが、リーズナブルな気がしました。

[事務局]

○あくまで会議用の、理論のベースとなる資料になるので、最終的には管理運営方法の検討の議論によるかと思います。他の事例を参考にしているというレベルであることを認識していただきますようお願いします。この分科会は、この料金設定であれば収支がこうであるとか。管理運営方法も、こういう運営方法がいいのではないかという議論までは行いますが、実際に決定するところまでは難しいかと思います。

[委員]

○海上保管の隻数について、利用者としてはもう少し増やして欲しいと思います。

[事務局]

○ご意見をいただきたいのが、大きな船を海上に配置して 71 隻という結果になりましたが、当初はもう少し小さな船を海上に泊めるといことで、90 隻程度を考えていました。どの規格の船を海上に泊めるかによっても、隻数は変わります。もう少し小さい船を海上に保管していいのではないかというご意見があれば、その分の隻数を検討したいと思います。

[委員]

○図面では、隻数がメートルごとに書かれていますが、思ったよりも小さな船が多い気がします。私の主観ですけど、もう少し大きい船が多いのではないかと思います。

[事務局]

○遠賀川河川事務所協力のもと、アンケート調査を実施し、船の所有者から回答をいただいております。船長がどのくらいかを回答していただいた結果、200 隻近くの船が係留されていますが、そのうちの 70 人から回答をいただいております、この割合をそのまま将来の隻数にかけています。

[事務局]

○所有者全員が回答している訳ではない中で、それを利用して割合を決めているので、実際とずれている部分もあるかとは思いますが。例えば、遠賀川河川事務所がもう少し詳しい情報を持っていて、それを利用できそうであれば、少しまた修正したいと思います。

[会 長]

○現地に行って、測っている訳ではないと。

[事務局]

○今回利用している数値は、アンケートの回答結果のみですね。

[副会長]

○アンケートをとった時の長さですが、全長なのか、登録長なのかで長さが違ったりするもので。意外と所有者は自分の船の長さを知らなくて、船舶検査表を見て確認しています。資料を見たときに、6m未満が26隻で海上保管になっていますが、全長で6mがそんなにあるのかなと。登録長で8mだと、全長7mくらいあるのかなと感じます。

[事務局]

○補足で説明をさせていただきます。全長と登録長はずれるという情報は事前にお聞きしていて、遠賀川河川事務所からいただいた資料で把握している分の船の長さや、アンケートを回答してもらった時の船の長さを比べてみると、アンケートで回答された船の長さの方が長めに回答されている人が多くいました。そちらの方が実際の長さに近いかと思ひまして、現在の数値はアンケート結果でいただいた長さの割合を使っています。本当の長さというのは、調査して簡単に分かるものなのではないでしょうか。どうやって、事前に確認ができるものなのではないでしょうか。

[副会長]

○ボートメーカーの営業の方であれば、ある程度分かるかもしれませんが。ボートはメーカーの船しかありませんし。

[委 員]

○柏原漁港でも、一般の人が利用していますが、小さくても22フィートで6.6mくらいです。大きくても34フィート。この間がメーカーとしては多いので。

[事務局]

○それでは、現時点は入手している情報や、簡単に入手できる情報の整理にしておいて、詳細設計や、今後本格的に整備するときは、もっと詳しい情報を調査して、場合によっては隻数の配置を修正するようにします。ご意見ありがとうございました。

[会 長]

○その他ご意見等ございませんか。

[委 員]

○係留の配置について、90度変えたものを作っていただけますか。比べると見やすいと思いますので。あくまで案なので、そちらも案として出していただければ。

[事務局]

○分かりました。

[委 員]

○図面の向きも、北側を上にしてもらえれば見やすいかと思っておりますので、出来れば宜しくお願いします。

[会 長]

○それでは、簡単にまとめさせていただきますと、収支に関しては陸上・海上の料金を同じにすると160隻前後、陸上・海上が別料金の場合は170隻前後でバランスが取れるとのことでした。ご意見としては陸上と海上は同じ料金で構わないのではないかということでした。

それと、課題としての意見で、遊魚船の取扱いをどうするのか。船の修理等のドックや、船を上げるためのレーンをどうするかなど、サービスに関係するものをどうするのか、もう少し検討をしなければならないということでした。また、浮き桟橋の配置もこれでいいのか、静穏域もこれくらいの波除堤で十分なのか。この辺は詳細な設計を行う際に、検討していくことにはなりますが、そのような課題を指摘されたということでもあります。駐車場料金については、現時点では想定していないということ。修理業者の取扱いをどうするのかという意見も出ましたが、今回の分科会で検討することは難しいですが、管理運営を検討していく際に関係してくるのかと感じました。以上が簡単なまとめとなります。それで、2回の分科会を終わらして、本委員会が2月にございますので、この分科会の報告をすることになっています。報告内容に関しては、私と事務局に一任していただければと思います。もちろん、中西委員、委員、北委員も委員として入っておりますので、補足していただきたいと思っております。そのような形でよろしいでしょうか。

[全委員]

○はい。

[会 長]

○ありがとうございます。それでは、すべての議題が終わりましたので、第2回専門分科会を閉会いたします。