

芦屋港活性化推進委員会
プレジャーボート係留施設専門分科会

検討報告書

平成30年4月

芦屋港活性化推進委員会・プレジャーボート係留施設専門分科会

事務局：福岡県・芦屋町

資料作成：株式会社 JTB 北九州支店

オリエンタルコンサルタンツ株式会社九州支店

目 次

| | | |
|---|--------------|----|
| 1 | はじめに | 1 |
| 2 | 検討経緯・目的にあたって | 1 |
| 3 | 設置エリアについて | 1 |
| 4 | 係留隻数及び配置について | 3 |
| 5 | 施設使用料の設定について | 6 |
| 6 | 収支予測について | 7 |
| 7 | 管理運営方法について | 8 |
| 8 | 今後の検討課題について | 9 |
| 9 | 参考資料 | 11 |
| | (1) 検討経過 | 11 |
| | (2) 委員名簿 | 11 |
| | (3) 用語の解説 | 12 |

1 はじめに

芦屋港プレジャーボート係留施設専門分科会（以下「分科会」という。）は、平成 27 年度に実施された「芦屋港周辺における水辺の空間を活かした地域創生のための基盤整備検討調査」（実施主体：福岡県）を踏まえ、芦屋港活性化に寄与する港湾機能の一つとしてプレジャーボート係留施設を導入するために、「芦屋港活性化推進委員会設置条例（平成 29 年条例第 18 号）」第 8 条第 1 項の規定に基づき設置したものです。

分科会では、利用者や施設管理者、地元関係者の視点を加え、今後の事業化に繋げるために専門的かつ集中的に検討してきました。

2 検討経緯・目的にあたって

分科会の検討にあたっては、芦屋港から 30km 圏内の施設をはじめ、圏域外の類似施設等の事例を参考にするとともに、国土交通省九州地方整備局遠賀川河川事務所における不法係留船対策の資料など下記に掲載した資料を根拠に、データ分析やヒアリング結果を踏まえました。

- 福岡県（北九州県土整備事務所）がこれまで予備的に調査した資料
- 遠賀川流域における不法係留施設のヒアリング調査
- 県外類似施設のヒアリング調査

〔関係資料提供〕 ・国土交通省九州地方整備局 遠賀川河川事務所
・国土交通省九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所

●検討目的

- ・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として、これまで福岡県が調査検討してきた事項の具現化を図るための検討を行うものとしてします。
- ・プレジャーボート係留施設を新設するにあたり、その新設する施設の規模（利用隻数）や維持管理方法などを、施設管理者・利用者や地元漁協などの関係者で検討します。

●検討項目

- 利用隻数
- 利用料金、収支予測
- 管理運営方法

3 設置エリアについて

プレジャーボート係留施設を導入する設置エリアは、平成 27 年度に実施された「芦屋港周辺における水辺の空間を活かした地域創生のための基盤整備検討調査」（実施主体：福岡県）における将来案をベースに、静穏域を確保するために必要となる波除堤の設置を考慮するとともに、漁協の利用に影響が少なく現時点で事業化しやすいと考えられる芦屋港西側にある 8 号及び 9 号野積場、9 号野積場の北西側水面と設定しました。

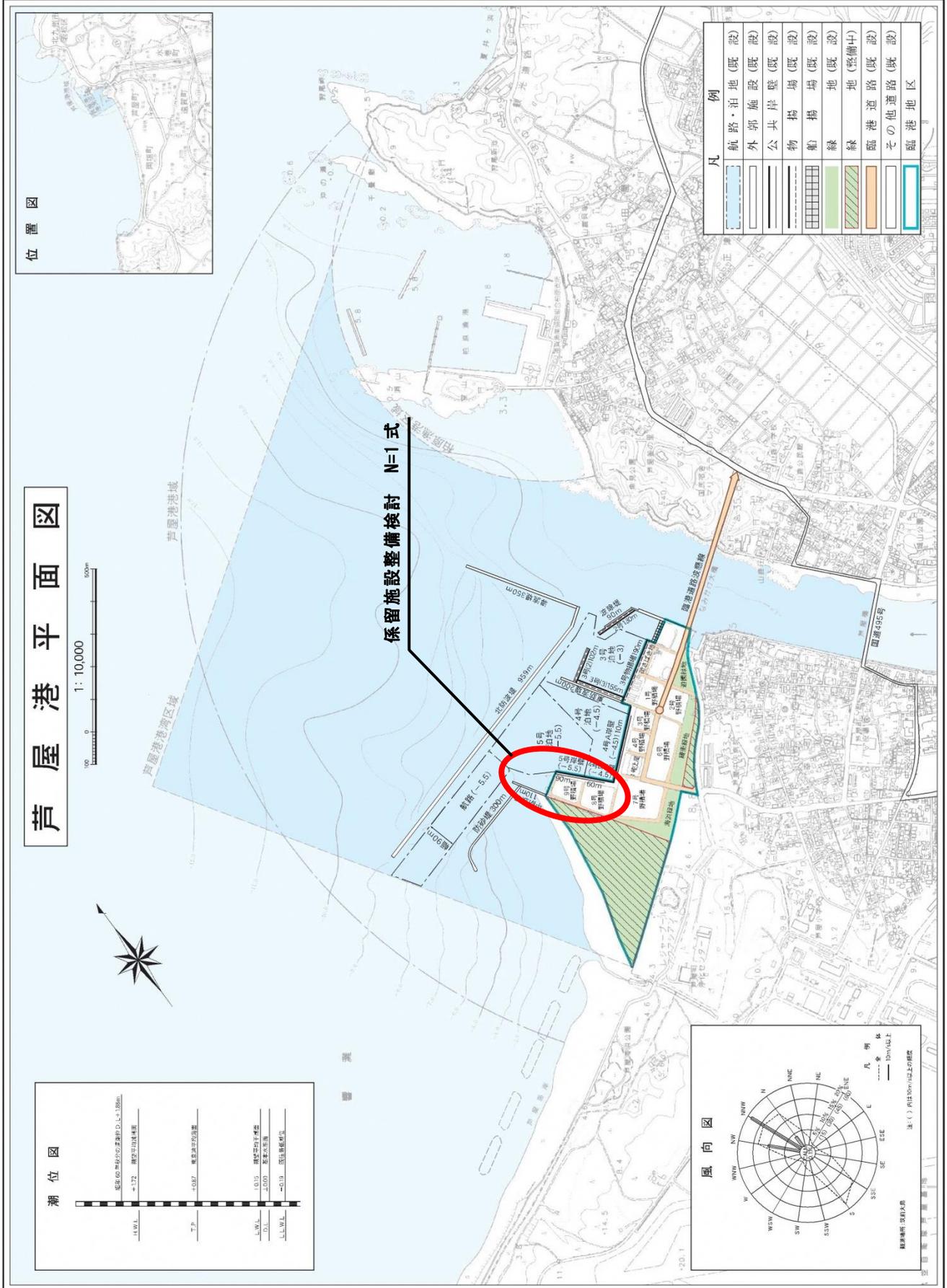


図 1 位置図

4 係留隻数及び配置について

プレジャーボート係留施設で予想される係留隻数は、遠賀川流域における放置艇の推移や所有者アンケートの結果及び周辺施設の利用状況等のデータを分析し予測しました。その際、芦屋港周辺地域以外の他圏域からの利用の転換がどの程度あるのか、他施設の事例を参考にして、係留隻数に加算しています。この結果、現時点で予測される最大隻数は表1に示すように200隻となりました。

また、プレジャーボート係留施設の配置については、設置エリアの状況や利便性を考慮し、水上保管と陸上保管の両方を活用することとし、船の長さ等を考慮して案(図2)を作成しました。

表1 係留隻数の予測値

| | |
|------|-------|
| 最大隻数 | 200 隻 |
| 水上保管 | 71 隻 |
| 陸上保管 | 129 隻 |

●検討結果

- 水上保管については、浮き桟橋の配置(船の配置)の別パターンも検討しました。その結果、利用者の安全性を考えると、防砂堤に十分な幅員がないため季節風の影響が器具されるものの、利便性を考慮すると防砂堤を歩かないで済むように、船舶を北東(南西)方向に配置することが望ましいとしました。
- 船長の長い船は可能な限り水上保管となるように配置しました。ただし、スペースの有効活用のため、船長の短い船も一部水上保管としています。
(p.5 図2 配置計画図を参照)
- 利用は24時間としますが、管理時間は日中のみとします。

●今後の検討課題

- 静穏度確保領域を確保できるエリアとして、場所、隻数について検討します。
- 陸上保管は斜路式とし、水上保管隻数の関係等から1機が望ましいとしました。ただし、保管隻数の割合が多く、利用者の利便性、長期的にみた維持管理コストの削減を考慮するとクレーンの設置が望ましく、この点は詳細設計時における要検討事項としました。
- 船をメンテナンスするためのドックは、遠賀漁業協同組合芦屋支所の施設を借りることを選択肢の一つとします。その他サービスについては、詳細設計時の検討事項とします。

最大隻数 200 隻を導き出した根拠を次の表 2 にて示します。

事例調査結果等を参考に、他地域や他施設から芦屋港 PB 係留施設に移動し利用する可能性について検討を行い、その隻数を推計しました。

表 2 芦屋港 PB 係留施設における予想利用隻数検討

| 第 3 案（芦屋船舶会） | |
|---------------------------------|--|
| 主 旨 | H32 予測隻数にアンケート結果を乗じ町内からの利用者隻数を算定。 他県・他圏域からの利用者隻数については、芦屋船舶会ヒアリング結果である H21 の漁船・ボート隻数に対する移動可能隻数の割合を反映。 |
| H32 年度の係留船推移実質予測 | ①157 隻（国土交通省ヒアリング結果） |
| 町内からの 予想利用者隻 数算出方法 | <p>【条件】</p> <p>②重点的撤去区域に指定された船を移動する割合：95.0%</p> <p>③船を移動する場合、これから移動先を探す割合：90.0%</p> <p>④これから移動先を探す場合、遠賀川河口付近を希望する割合：80.0%</p> <p>【計算値】</p> <p>⑤最大値 = ① × ② × ③ = 134 隻</p> <p>⑥最小値 = ① × ② × ③ × ④ = 107 隻</p> |
| 近隣や他県等 からの予想利 用隻数計算方 法 | <p>【条件】</p> <p>⑦A. 芦屋船舶会ヒアリング結果である「H21 の漁船・ボート隻数に対する移動可能隻数の割合」 ：4/48（8.3%）</p> <p>⑦B. H22 の遠賀川不法係留船数：775 隻</p> <p>【計算式】</p> <p>他県・他圏域からの利用隻数 ⑦A × ⑦B</p> <p>【計算値】</p> <p>⑧最大値 = 65 隻</p> <p>⑨最小値 = 0 隻（他県・他圏域の利用見込めず）</p> |
| 予想利用隻数 | <p>⑩最大値 = ⑤ + ⑧ = 199 隻</p> <p>⑪最小値 = ⑥ = 107 隻</p> |

5 施設使用料の設定について

プレジャーボート係留施設の使用料金の設定については町内事業者とのバランスを考慮し、周辺施設との均衡を図ることとしました。

なお、陸上保管は船体の揚降にコストがかかりますが、船体の劣化が少なく、船舶の価値を維持しやすいメリットもあるため、水上保管と同じ料金とすることを基本としました。

(表 2)

なお、使用料金は収容隻数や提供サービス、営業時間や人員配置などといった収支バランスに大きく影響されるものでもあるため、今後の詳細設計時に改めて検討することとし、今回はひとつの目安として設定したものです。

表 3 芦屋港 PB 係留施設における料金年間利用料金 (案)

| 船舶長区分 | 陸上・水上保管共通 |
|-------------|----------------------|
| 6m 未満 | 90,000 円 |
| 6m 以上 7m 未満 | 105,000 円 |
| 7m 以上 8m 未満 | 120,000 円 |
| 8m 以上 9m 未満 | 135,000 円 |
| 9m 以上 | 150,000 円 |
| 上下架料金等 | 1,680 円 (船舶長に関係なく一律) |

※類似施設の PB 係留料金等については資料編にて掲載

6 収支予測について

配置レイアウト及び係留施設の使用料金の検討結果を踏まえ、提供サービスや必要なコストを他の事例をベースに詳細に計算し、複数の収支シミュレーションを実施しました。

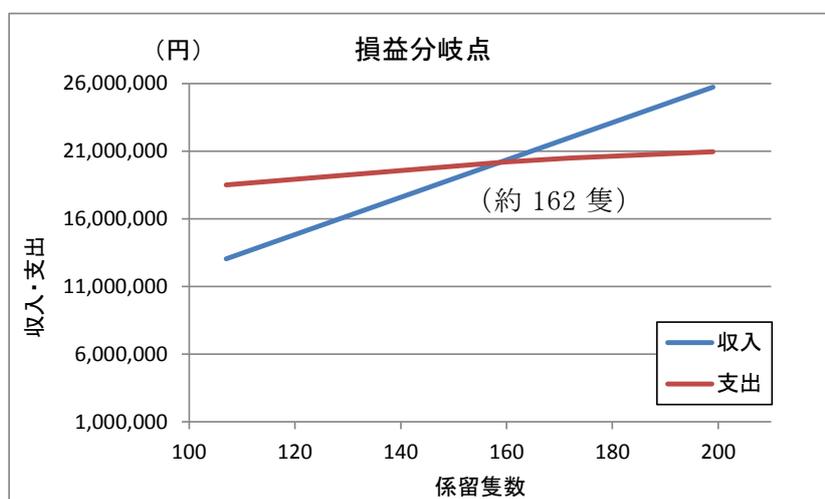
その結果、損益分岐点は162隻と予測しました。

これは、収容隻数に対し、81%となり、近隣のボートパークの利用率と比較すると、実現の可能性は、十分にあると一定の判断ができました。

しかし、今回の係留施設は放置艇対策に限らず、芦屋港および芦屋町の観光振興に寄与するものとして位置付けているため、レジャー要素を含んだマリーナの一般的な利用率が70%程度ということ踏まえると配置や利用料金、サービスを含め詳細設計時においてさらに検討が必要と考えられます。

表 4 芦屋港 PB 係留施設の収支予測（最大値）

| | |
|---------------|--------------|
| 予想年間利用隻数（最大値） | 200 隻 |
| 予測年間収入 | 25,367,580 円 |
| 予測年間支出 | 20,963,472 円 |
| 予測年間損益 | 4,404,108 円 |



7 管理運営方法について

福岡県が整備するという前提に立つと、管理運営方法として採用される可能性が高い、直営、管理委託（業務委託）、指定管理者制度の3つの制度について比較検討しました（表5）。

検討の結果、現時点では指定管理者制度が最も望ましいと方向性を示しました。理由としては、いずれも民間活力活用に制約があるものの、この3つの制度の中では最も民間ノウハウを活かすことができる方法であるためです。また、指定管理者制度により、周辺施設等との連携が取り易くなり、芦屋港周辺の活性化に繋がる可能性が高いと考えられるためです。また、行政側の財政負担も減らせる可能性もあります。

なお、料金設定等条例で定める事項は、町内事業者との共存も考慮し、上限を高く設定することが望ましいと考えられます。

ただし、下記（表5）に示されたメリット・デメリット等を踏まえ、直営および管理委託（業務委託）を含め、最も適した維持管理方法について今後の詳細設計時において検討していくこととします。

表5 芦屋港PB係留施設に対し想定される管理運営上の主なメリット・デメリット

| 種類 | メリット | デメリット |
|----------------|---|--|
| 直営 | <ul style="list-style-type: none"> ・事務手続きが簡素 ・職員が関わるため、兼任などにより直接的な管理経費は抑えることが可能 | <ul style="list-style-type: none"> ・サービス水準が低い ・専門職員がいないためノウハウが少なく、継続的かつ安定的な維持管理は難しい ・直接経費は安価に抑えられるが、職員の負担は増える ・芦屋港や周辺施設との連携による活性化への貢献度は低い |
| 管理委託 (業務委託) | <ul style="list-style-type: none"> ・仕様書・契約書に定められた管理業務を履行するため、一定の維持管理は可能 ・行政職員の負担は軽減できる | <ul style="list-style-type: none"> ・事務手続きや委託業者の管理業務など行政職員の事務が発生 ・利用者サービスや周辺施設との連携などフレキシブルな対応ができない ・芦屋港や周辺施設との連携による活性化への貢献度はやや低い ・単年度契約により継続的な管理が困難 |
| 指定管理者制度 | <ul style="list-style-type: none"> ・3～5年間といった一定期間の管理が可能 ・民間ノウハウを活用した、利用者サービスの向上や、芦屋港や周辺施設との連携などの柔軟な対応が可能 ・事業者が収益事業を行うことができ、行政への還元や利用者サービスへの還元が可能 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用料金や運営に関する事項は全て条例で定められた範囲内で行うため、運営者にとって民営よりも自由度は低い。 ・事業者選定は議決案件など、事務手続きが複雑 |

8 今後の検討課題について

今回の専門分科会において一定の方向性を示したところですが、係留施設の整備にあたっては、さらに検討が必要な新たな課題も出てきました。これらは、今後実施される詳細設計においてさらに検討していくこととし、次のとおり整理しました。

(1) 配置に関する検討課題

- ・今回整備しようとする係留施設は、芦屋港及び芦屋町の活性化のための1つの機能として位置付けられています。このため、単なる放置艇対策のための係留施設ではなく、観光レジャー要素を備えた係留施設にしていく必要があります。このため、それぞれの利用を想定した区域分けが望ましく、配置に関する詳細検討が必要となります。なお、これは提供サービスや利用料金と密接に関連しており、併せて検討していくこととします。
- ・係留する船の長さについては、利用需要のある船の実長を前提とした配置計画を定める必要があります。
- ・季節風の対策、台風時の対策について運用面を含めた詳細な検討が必要です。
- ・クレーンの設置及び設置場所について、長期的な維持管理コストの削減効果や収益と併せた検討が必要です。
- ・利用者の駐車場について、導線を考慮した配置や台数の検討が必要です。
- ・24時間利用を前提とした、水上の一時保管用の場所（栈橋）の確保が必要です。

(2) 利用料金、収益等に関する検討課題

- ・(1)に記載したとおり、利用者の用途に応じたエリア分けが望ましく、この場合、周辺の放置艇を対象とした施設の利用率は90%以上あるのに対し、観光レジャー要素を備えた係留施設では、利用率は70%程度に留まっています。このため、利用料金については、提供サービスと併せてさらに詳細な検討が必要です。
- ・季節風を考慮したより安全な運用を想定し、冬季のみ陸上保管など柔軟な対応とそれに応じた料金体系について検討が必要です。
- ・陸上保管の比率が多いことから、維持管理における人件費の見直しや効率的な運用の検討が必要となるため、現在の収支シミュレーションについて、配置やサービスと併せて再検討する必要があります。

(3) 提供サービス課題

- ・整備工場の必要性について、民間事業者が占有できるスペースの確保など、配置と併せた検討が必要です。
- ・遊漁船に関する取扱いについて検討が必要です。
- ・利用時間は24時間を想定しているものの、管理時間を定めているため、管理時間外の運用について検討が必要です。
- ・駐車場利用料金は徴収したほうが良いという方向ですが、芦屋港に導入される機能や海浜公園など周辺とのバランスを考慮した検討が必要です。

(4) 管理運営に関する検討課題

- ・指定管理者が望ましいとの方向性を示しましたが、芦屋港に導入される他の施設（機能）の管理運営と相乗効果が図れるよう、必要に応じて再検討を行う場合があります。
- ・指定管理期間は5年間で望ましいと方向づけていますが、管理者の公募要件については今後の検討が必要です。また、選定にあたっては、芦屋港周辺の活性化に寄与する提案を行うことを必須とします。

(5) ルールづくりに関する検討課題

- ・遠賀郡漁業協同組合芦屋支所「以下「漁協」という」の漁船との事故やトラブルが発生しないよう、ルールづくりが必要となります。これらは漁協と十分に内容を協議していく必要があります。（例えば、損害賠償保険への加入、禁止事項、航路など）

9 参考資料

(1) 検討経過

- 第1回分科会〔12月26日開催〕
 - ・利用隻数の検討
- 第2回分科会〔1月26日開催〕
 - ・利用隻数の検討
 - ・収支予測の検討
- 第3回分科会〔3月5日開催〕
 - ・配置レイアウトの検討
 - ・管理運営方法の検討
- 第4回分科会〔4月10日開催〕
 - ・管理運営方法の検討
 - ・専門分科会のまとめ

(2) 委員名簿

【委員】6名

| 役職 | 氏名 | 所属等 |
|-----|-------|------------------------------|
| 会長 | 小島 治幸 | 九州共立大学名誉教授（芦屋港活性化推進委員会） |
| 副会長 | 吉井 健 | 一般社団法人日本マリン事業協会九州支部会員 |
| 委員 | 中西 隆雄 | 遠賀郡漁業協同組合代表理事組合長（芦屋港活性化推進委員） |
| 委員 | 河村 拓磨 | 遠賀郡漁業協同組合（芦屋港活性化推進委員） |
| 委員 | 北 陽一 | 芦屋町観光協会（芦屋港活性化推進委員） |
| 委員 | 浦川 一徳 | 利用団体（西川連合会・芦屋船舶会） |

【オブザーバー】

- ・国土交通省九州地方整備局 遠賀川河川事務所
- ・国土交通省九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所

【事務局】

- ・芦屋町（芦屋港活性化推進室）
- ・福岡県（港湾課、北九州県土整備事務所）
- ・コンサルタント（株式会社JTB北九州支店、株式会社オリエンタルコンサルタンツ九州支店）

(3) 用語の解説

| | |
|-------------------------------------|---|
| 芦屋港周辺における水辺の空間を活かした地域創生のための基盤整備検討調査 | 今後の北九州地域における水辺空間を活かした地域創生による芦屋町並びに芦屋港周辺地域の活性化を図ることを目的に、福岡県が平成27年度に地域活性化に資する基盤整備の検討等を行った調査です。 |
| 芦屋港活性化推進委員会設置条例 | 芦屋港が本町の持続的な発展に果たす役割の重要性に鑑み、芦屋港の現状分析及び将来目指すべき方向と展望を提示するとともに、観光レジャーの要素をもつ港及び周辺機能等の活性化に関する事項を調査審議するため、平成29年6月30日に制定された条例です。 |
| 野積場 | 石炭、鉱石、木材、土砂のように屋外に置いても構わない貨物の一時保管場所のことです。 |
| 放置艇 | 放置艇とは、港湾・河川・漁港の公共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、条例など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、不正に係留している船舶のことです。 |
| 静穏度確保領域 | 港湾における航路、泊地の静穏の度合いをいい、波の状況を通常、有義波(H1/3、T1/3)によって表す。港湾内における船舶の安全かつ円滑な操船、停泊および係留を可能とするため防波堤などを建設して、外洋の波の侵入を防ぎ静穏度を確保した領域のことです。 |
| 指定管理者制度 | それまで地方公共団体やその外郭団体に限定していた公の施設の管理・運営を、法人その他の団体に包括的に代行させることができる(行政処分であり委託ではない)制度です。 |
| 公設 | 国家や公共団体が主体となって施設等を設けることです。 |