

モーターボート競走公益資金による
(財)日本船舶振興会補助事業

小型船舶特定制度確立のための 調査研究報告書

平成 5 年 3 月

財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団

会 長 笹 川 良 一

あ い さ つ

本報告書はモーターボート競走公益資金による財団法人日本船舶振興会の平成4年度補助事業として実施した「小型船舶特定制度の確立のための調査研究」の結果をとりまとめたものである。

我が国の経済は、高度経済成長期から二度の石油危機を経て安定成長期へと移行し、近年の生活水準の向上、労働時間の短縮等を背景に人間性の回復を重視する生活観の浸透等国民の価値観も大きく変化してきている。こういったことから広く一般に海洋性レクリエーションの普及に対するニーズが高まり、今後ヨット、モーターボート等小型船舶を用いた海洋性レクリエーションの健全な振興を図る重要性はますます高くなりつつある。

しかしながら、小型船舶については所有者を特定する制度がないため、各種施策推進の基礎的要件である正確な保有隻数が把握できず、また、各種トラブルも発生しており、これら小型船舶の利用者を保護する体制の不備が目立っている。

このような状況に鑑み、当財団では平成元年度及び2年度に「小型船舶の利用者保護体制確立のための調査研究」を、また平成3年度には「小型船舶特定制度確立のための調査研究」を実施したが、本年度はこれらの調査結果をもとに利用者保護対策として、さらに全国的な実態調査を行うとともに船舶を特定するための船体識別番号についても調査検討を行いとりまとめたものである。

本調査研究は、財団法人日本ヨット協会常任理事 吉原章雅氏を委員長とする「小型船舶特定制度確立のための調査研究委員会」、並びに日本小型船舶検査機構企画部長 篠原孝雄氏を部会長とする「同作業部会」の各委員のご熱心な検討とご協力によるほか、運輸省海上技術安全局のご指導と財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会のご協力により完遂したものであり、これらの方々に対し心から感謝の意を表する次第である。

平成5年3月

財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団
会 長 笹 川 良 一

小型船舶特定制度確立のための調査研究委員会委員名簿

(順不同、敬称略)

委員長	吉原章雅	財団法人ヨット協会	常任理事
委員	小山初見	日本小型船舶検査機構	理事
〃	浜田幸信	財団法人日本舟艇工業会	専務理事
〃	網本汀司	財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会	常務理事
〃	森田忠彦	ヤンマーディーゼル(株)	東京企画室 部長
〃	長谷川栄夫 (平成5年1月死去)	(株)舵プロモーション	取締役参事
〃	柴田耕介	運輸省運輸政策局	環境・海洋課長
〃	門司剛至	運輸省港湾局	環境整備課長
〃	三島久	運輸省海上技術安全局	検査測度課長
〃	山下曉	運輸省海上技術安全局	船用工業課長

小型船舶特定制度部会委員名簿

(順不同、敬称略)

部会長	篠原孝雄	日本小型船舶検査機構	企画部 部長
委員	久富俊光	財団法人日本舟艇工業会	課長
〃	長谷川栄夫 (平成5年1月死去)	(株)舵プロモーション	取締役参事
〃	森田忠彦	ヤンマーディーゼル(株)	東京企画室 部長
〃	小谷一雄	運輸省海上技術安全局	船用工業課専門官

目 次

第1章 調査研究の目的	1
1. 目 的	1
2. 調査研究項目	1
(1) 保有隻数の調査	1
(2) 舟艇所有者の実態調査	1
(3) 地方自治体の実態調査	1
(4) 船体識別番号の導入に関する調査	1
第2章 小型船舶の保有隻数	2
1. 保有隻数の推定方法	2
2. 国内販売隻数	2
3. 保有隻数	3
(1) モーターボート、ヨット、ゴムボート	3
(2) 水上オートバイ	3
第3章 小型船舶所有者の実態調査	6
1. 調査方法	6
(1) 調査対象船舶	6
(2) アンケート配布数	6
(3) 地域区分	7
(4) アンケート内容	7
2. 調査結果	12
(1) 所有者の属性	12
(2) 所有艇の種類と所有形態等	13
(3) 保管場所および維持費用等	19
(4) 舟艇の点検・整備	21
(5) 舟艇の利用目的	27
(6) 損害保険	28
(7) 事故やトラブル	33
(8) 小型船舶特定制度および船体識別番号	33
(9) 要望事項	36

第4章 地方自治体に対する実態調査	38
1. 実態調査の目的	38
2. 調査対象	38
3. 調査の方法・回収結果	38
4. 調査内容	38
5. 調査結果	38
(1) 担当部署	38
(2) 保有隻数	39
(3) 放置艇対策	39
(4) マリーナの保管・係留施設	41
(5) 小型船舶の特定制度	42
(6) 船体識別番号制度	43
(7) 廃船処理	44
(8) 水面調整事例	45
(9) その他	45
第5章 小型船舶特定制度の導入環境	46
1. 特定制度	46
(1) 登録制度と特定番号	46
(2) 船体識別番号(H I N)	47
2. 導入環境調査結果	47
(1) 地方自治体	47
(2) 小型船舶所有者	48
(3) マリーナ	48
(4) 小型船舶製造業者	49
3. 検討結果	49
(1) 小型船舶の所有者を特定する制度	49
(2) 船体識別番号制度(H I N)	50
第6章 おわりに	54
資料編	
資料1. プレジャーボートの保有隻数と国内販売隻数	59
資料2. 所有者あてアンケート集計結果(数表)	83

資料 3. 都道府県及び大都市のプレジャーボートに関する 担当部署	127
資料 4. アンケート調査票(舟艇所有者)	137
資料 5. プレジャーボートに関するアンケート調査票 (92年度)〔地方自治体用〕	149

第1章 調査研究の目的

1. 目的

近年、自由時間の増大、国民意識の変化等により、余暇活動に対する価値観も大きく変化してきている。こうした中でヨットやモーターボート等小型船舶を用いた海洋性レクリエーションの健全な振興を図る必要性は益々高まっている。

しかし、小型船舶の増加に伴ってこれらの船舶が引き起こす事故やトラブルが増加し、また、マリーナ等係留・保管施設の絶対的不足に伴う不法係留が社会問題となり、早急な対策が望まれている。これらの諸問題を解決していくためには、小型船舶を特定し、対策の徹底を図ることが重要である。

このため、平成元年度と2年度に「小型船舶の利用者保護体制確立のための調査研究」が、平成3年度には「小型船舶特定制度確立のための調査研究」が実施された。

本調査研究は、これらの調査結果を基に利用者保護対策として、さらに全国的な実態調査を行うと共に、船舶を特定するための船体識別番号についても検討し、小型船舶特定制度を確立するための基礎資料とするものである。

2. 調査研究項目

(1) 保有隻数の調査

小型船舶保有隻数の現状を把握するために、艇種別に既存資料により推計した。

(2) 舟艇利用者の実態調査

舟艇利用者の実態を把握するため、全国約3,000人を対象に所有者の属性、保管場所、保管費用、点検・整備、保険、事故・トラブル等についてアンケート調査を行った。

(3) 地方自治体の実態調査

地方自治体における実態を把握するため、各都道府県および主要都市(計53自治体)において、把握している保有隻数、放置艇隻数および対策、マリーナ等保管施設、廃船処理対策、特定制度と船体識別番号等についてアンケート調査を行った。

(4) 船体識別番号の導入に関する調査

国際標準化機構(I S O)で採択された船体識別番号(H I N : Hull Identification Number)の国内への導入について、対象とする舟艇の範囲、表示方法、I S O規格の取り入れ範囲等を検討した。

第2章 小型船舶の保有隻数

1. 保有隻数の推定方法

小型船舶、特に総トン数5トン未満の船舶については、「船舶法」に基づく登録制度がないため、保有隻数を明確に把握することが出来ない。

日本小型船舶検査機構(JCI)では、毎歴年末の検査実績を「小型船舶検査統計表」として発表しており、プレジャーボートの保有隻数調査に際しては貴重な資料であるが、長さが12mを超える船舶は含まれないこと、漁船登録をしていない遊漁船には個人用釣り舟の他に営業用遊漁船も含まれていること、平穏な特定水域で使用する船外機付きボートは除外されていることなどから、そのままプレジャーボートの保有隻数とすることは難しい。

そこで、平成元年度に、(財)日本造船振興財団が実施した「小型船舶の利用者保護体制確立のための調査研究」においては、プレジャーボートの保有隻数を(財)日本舟艇工業会の調査した国内メーカー・ディーラー等の販売実績、輸入実績等から後述の手法により推定した上で、同時に、その数字を上述のJCIの検査実績と照合し、両者の数字が極めて近似したものであることを確認することにより、後述の手法が適当であると判断したが、この手法を否定すべき新しい理論もないため、今回(平成3年末)の保有隻数推定も、平成元年の手法を踏襲することにした。

その手法とは、モーターボート(FRP)及び長さ5m以上のヨットの使用年数については、耐用年数を平均25年±5年とし、21年目以降毎年10%づつスクラップされるものと推定し、5m未満のヨットについては、耐用年数を平均15年±5年とし、11年目以降毎年10%づつスクラップされるものと推定している。ゴムボートは6年一律と仮定するものである。

2. 国内販売隻数

モーターボート・ヨットの年間国内販売隻数は各歴年の「出荷隻数－輸出隻数＋輸入隻数」により算出した。

モーターボート・ヨットの国内販売隻数は図2-1のとおり1960年代において急速に伸び、1971年に約2万5千隻に達したが、オイルショック後の1975年には約9千隻に落ち込んだ。この不況は数年で回復し1978年には約1万7千隻となったが、その後横這いから減少に転じ、バブル景気により再び増加するという経過を辿り、1991年に

は約1万4千隻となっている。(巻末資料編、資料1.「プレジャーボートの保有隻数と国内販売隻数」参照)

3. 保有隻数

(1) モーターボート、ヨット、ゴムボート

保有隻数の推定結果は図2-2の通りである。平成3年(1991年)末の保有隻数を艇種別にみると、モーターボートは約21万8千隻、ゴムボート約1万3千隻、ヨットは約5万2千隻で、合計約28万3千隻(前年比約3千隻増)となっている。

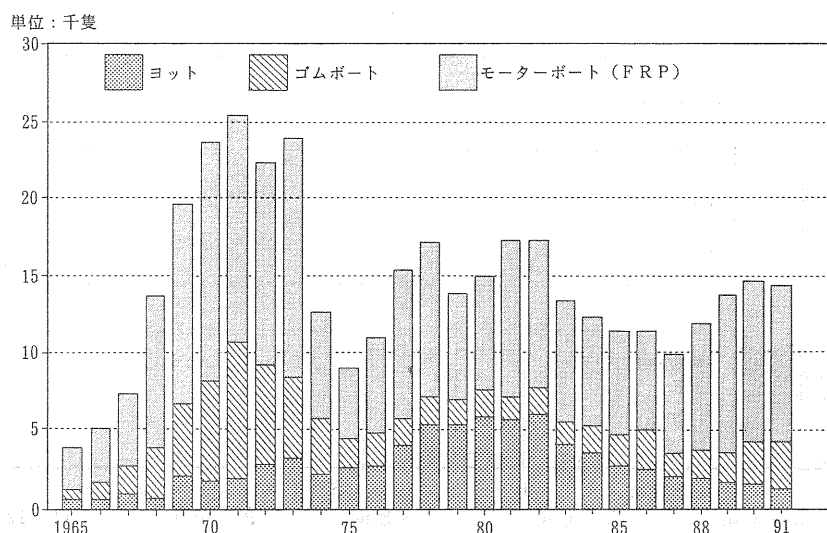
次に、保有隻数の艇長別内訳をみると図2-3のとおり、モーターボート(FRP)は約21万8千隻のうち、3～4mが約7万6千隻(35%)と最も多く、5m未満で約14万1千隻(65%)に達している。

ゴムボートは約1万2千隻のうち、3～4mが1万隻(78%)と最も多く、5m未満で殆どを占めている。

ヨットは約5万2千隻のうち、4～5mのものが約2万1千隻(41%)で最も多く、5m未満のヨットが約4万隻(79%)に達している。

(2) 水上オートバイ

1980年の国内販売隻数の108隻が年々飛躍的に増加し、1991年末には保有隻数が約5万7千隻(前年比約1万8千隻増)に達した。(図2-4参照)



(注) モーターボートで、ゴム以外の材質(FRP、木など)で製造されているものは、以下、モーターボート(FRP)と略称することとする。

図2-1 モーターボート・ヨット国内販売隻数推移

単位：千隻

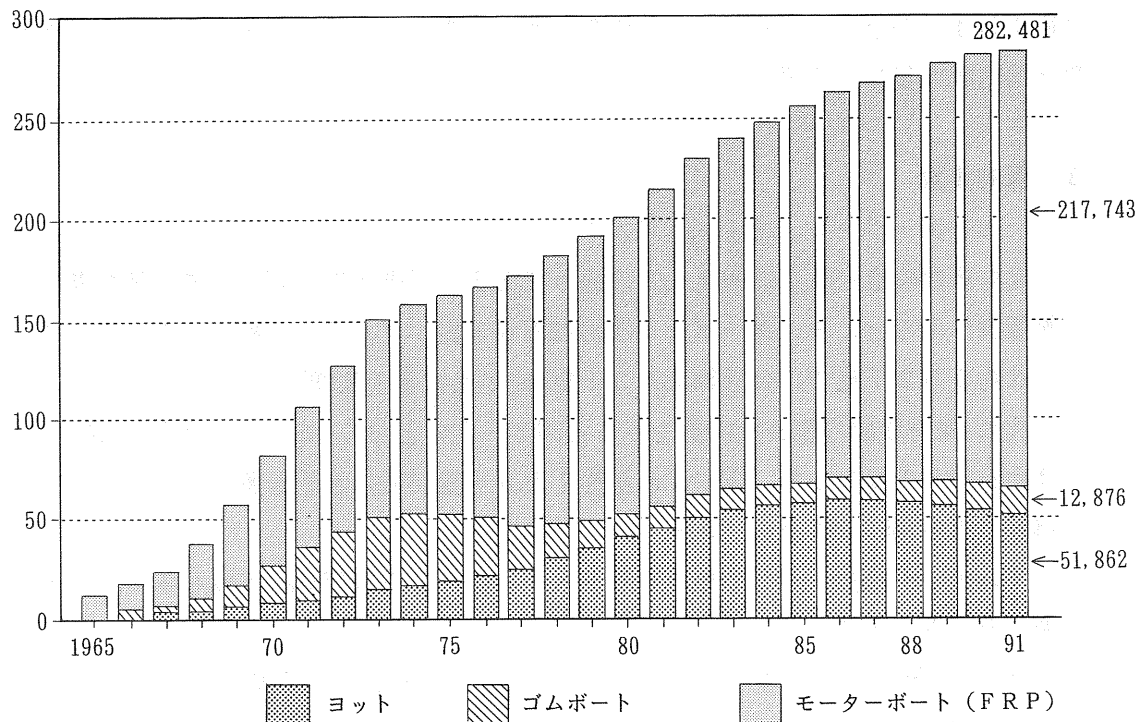


図2-2 モーターボート・ヨット保有隻数推移

単位：千隻

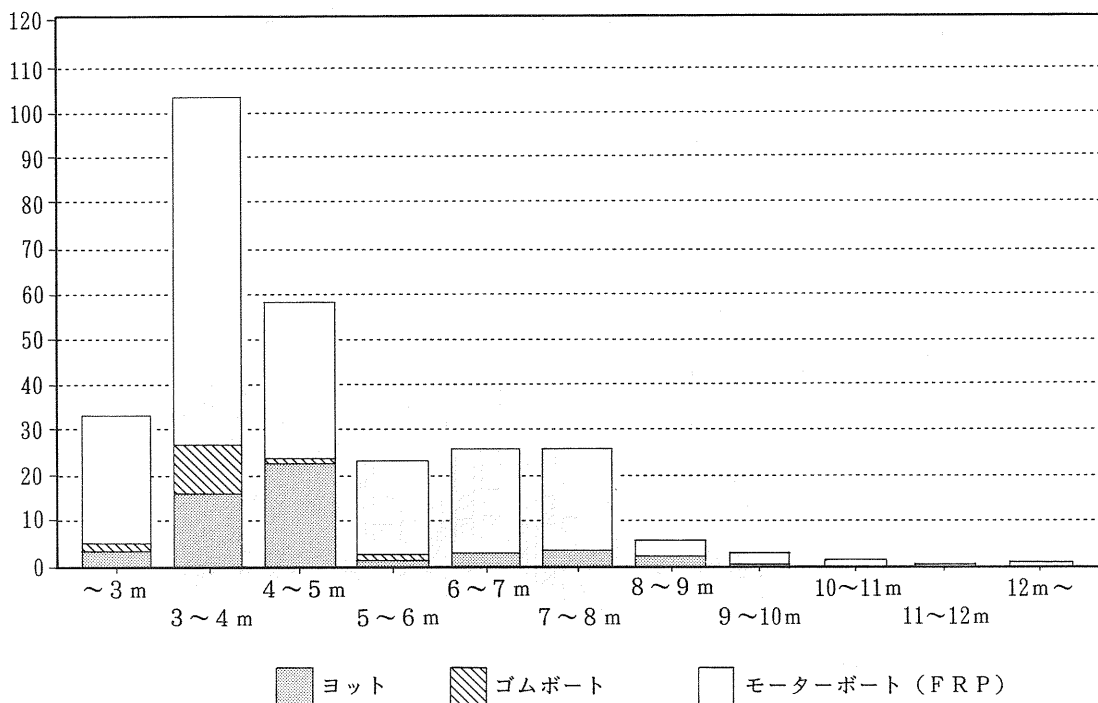


図2-3 モーターボート・ヨット艇長別保有隻数(1991年末)

全国漁業の経済的価値、資源管理

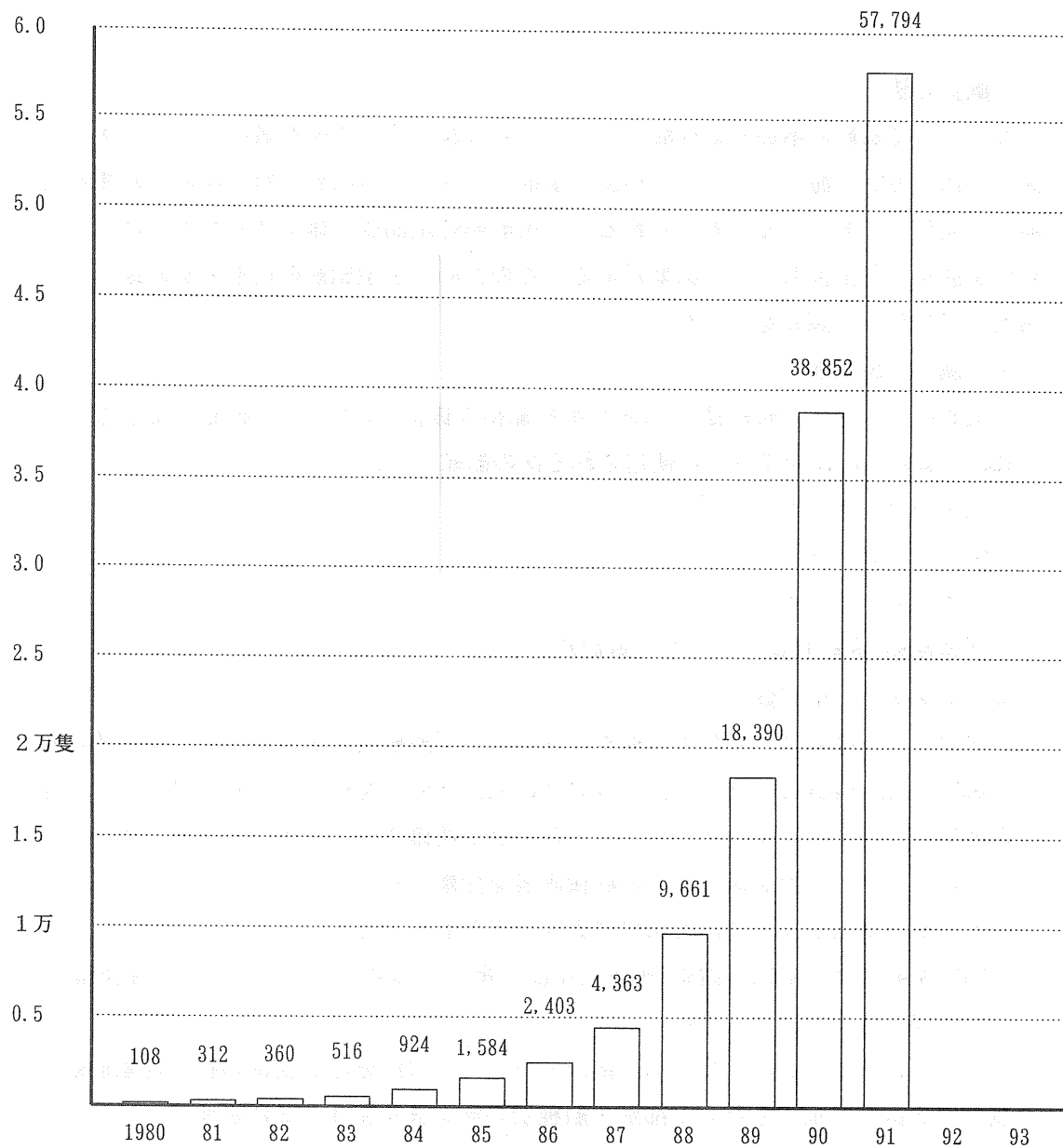


図2-4 水上オートバイ保有隻数の推移

第3章 小型船舶所有者の実態調査

1. 調査方法

近年、小型船舶の増加および海洋レジャーの普及に伴って所有者層、マリーナなど保管・係留方法、海洋レジャーの形態、事故やトラブルの内容、特定制度に対する認識等も変化してきていると考えられる。小型船舶特定制度を確立するためには、これらの実態を十分把握しておく必要がある。このため、小型船舶の所有者を対象に、全国的なアンケート調査を行った。

(1) 調査対象船舶

調査の対象とした船舶は、日本小型船舶検査機構（J C I）の検査を受ける長さ12m未満の、海洋レジャーに使用される次の船舶とした。

- ①モーターボート
- ②セーリングクルーザー
- ③水上オートバイ
- ④遊漁船（漁船登録していない遊漁船でフィッシングボート）

(2) アンケート配布数

アンケート調査は、J C I の検査を受けた小型船舶所有者の中から、全国的に約3,000人を見ず知らず抽出して行い、約1,200人から回答を得た。ただ、プレジャー用遊漁船については、モーターボートとの区別が明確でないため、モーターボート所有者にアンケート票を送付し、回収後両者を分離した。

その船種別内訳および回答結果は表3-1の通りである。

回答率40%は、前回の調査（平成元年度・*1）の30%に比べても、この種の調査としてはかなり高いといえる。

また、抽出の方法はJ C I 34支部から行い、その配分は各支部の検査対象船舶の隻数に比例して抽出した。支部別・船種別の配布表を表3-2に示す。

*1) 財団法人日本造船振興財団：小型船舶の利用者保護体制確立のための調査研究報告書、平成2年3月。

但し、この調査は千葉、東京、神奈川、大阪、兵庫、広島、長崎の7都府県の1,400人を対象に実施したものである。

表3-1 船種別送付数及び回収結果

	モーターボート	遊 漁 船	セーリングクルーザー	水上オートバイ	合 計
総送付数	2,248		355	505	3,108
不 着	93		21	12	126
実送付数	2,155		334	493	2,982
回 収 数 (回収率%)	1,199(40.2) 内、艇種不明19 無効回答12				
有効サンプル (回答率%)	645 (39.2)	202	225 (67.4)	98 (19.9)	1,187 (39.8)

注1) 遊漁船(釣り船)はモーターボートの中に入れて発送し、回答後分離した。

注2) 不着とは住所不明等で返送されたもの。

注3) 回収率=回収数/実送付数

注4) 有効サンプル=回収数-無効回答

但し、無効回答とは、調査票の回答項目が1/3以下のもの及び、所有者の属性及び所有艇について全く記入されていないもの。

注5) 回答率=有効サンプル/実送付数

注6) 合計(1,187)には艇種不明19を含む。

(3) 地域区分

アンケートの集計結果を地域的に見る場合、都道府県別またはJ C Iの支部別に比較検討する方法もあるが、余りにも煩雑になること、地域によってはサンプル数が少なく、当該地域の全体の意見と見做すことが出来ない場合も考えられる。このため、比較的地域特性の似た支部を集めて、全国を表3-3および図3-1に示す8地区に分けた。

Cの関東地区は広範囲にわたっているが、関東地区の海洋レジャー愛好者は県境を越えて舟艇を保管・留保し、海洋レジャーを楽しんでいると考えられるため、茨城県から静岡県までを1ブロックとした。

また、J C I支部単位でアンケート票を送付したため、兵庫県や山口県は日本海側も含めて、関西地区や瀬戸内地区となり、長野県は新潟支部のため信越・北陸地区になっている。

(4) アンケート内容

小型船舶の所有者に対するアンケート調査内容の概要を表3-4に示す。(調査票の詳細は巻末資料編、資料-4参照)

表3-2 地域・JCI支部別アンケート送付表

地 区	JCI支部	モーターボート	セーリングクルーザー	水上オートバイ	計
A 北海道 東北	札幌	97	10	19	126
	函館	15	1	3	19
	青森	30	0	7	37
	仙台	65	9	19	93
	秋田	34	3	4	41
	計 (全国比%)	241 (10.7)	23 (6.4)	52 (10.3)	316 (10.2)
B 信越・ 北陸	新潟	41	2	7	50
	七尾	53	5	7	65
	計 (全国比%)	94 (4.2)	7 (2.0)	14 (2.8)	115 (3.7)
C 関東	那珂湊	37	5	14	56
	銚子	1	0	0	1
	千葉	123	12	25	160
	東京	157	12	43	212
	葉山	152	74	30	256
	浜松	105	20	16	141
	下田	41	15	6	62
	計 (全国比%)	616 (27.4)	138 (38.9)	134 (26.5)	888 (28.6)
D 東海	名古屋	192	33	48	273
	鳥羽	55	7	14	76
	大津	98	22	45	165
	計 (全国比%)	345 (15.3)	62 (17.5)	107 (21.2)	514 (16.5)
E 山陰	舞鶴	43	2	4	49
	境	8	0	4	12
	計 (全国比%)	51 (2.3)	2 (0.6)	8 (1.6)	61 (2.0)

地 区	J C I 支 部	モーターボート	セーリングクルーザー	水上オートバイ	計
F 関 西	大 阪	183	29	66	278
	和 歌 山	42	4	7	53
	神 戸	99	22	20	141
	計 (全国比%)	324 (14.4)	55 (15.5)	93 (18.4)	472 (15.2)
G 瀬 戸 内 ・ 四 国	玉 野	124	9	16	149
	尾 道	34	3	4	41
	広 島	56	5	9	70
	下 関	8	6	5	19
	高 松	54	14	15	83
	松 山	32	3	5	40
	高 知	12	1	3	16
	計 (全国比%)	320 (14.2)	41 (11.5)	7 (11.3)	418 (13.4)
H 九 州 ・ 沖 縄	福 岡	67	12	15	94
	長 崎	25	5	3	33
	三 角	47	3	4	54
	大 分	15	2	2	19
	鹿 児 島	25	3	8	36
	沖 縄	78	2	8	88
	計 (全国比%)	257 (11.5)	27 (7.6)	40 (7.9)	324 (10.4)
合 計		2,248	355	505	3,108

注1) モーターボートには遊漁船を含む。

クルーザーヨットは J C I 区分のヨット 2 種である。

注2) J C I 支部名は調査時のものであり、その後七尾が金沢に、下田が沼津に変更され、銚子が閉鎖された。

表3-3 地域区分

地 区	都 道 府 県	J C I 支 部
A. 北海道・東北	北海道、青森、秋田、山形 岩手、宮城、福島	札幌、函館、青森、仙台 秋田
B. 信越・北陸	新潟、富山、石川、長野	新潟、七尾
C. 関 東	茨城、千葉、東京、埼玉、群馬 栃木、山梨、神奈川、静岡	那珂湊、銚子、千葉、東京 葉山、浜松、下田
D. 東 海	愛知、岐阜、三重、滋賀	名古屋、鳥羽、大津
E. 山 陰	福井、教徒、鳥取、島根	舞鶴、境
F. 関 西	大阪、奈良、和歌山、兵庫	大阪、和歌山、神戸
G. 瀬戸内・四国	岡山、広島、山口、香川 徳島、高知、愛媛	玉野、尾道、広島、下関 高松、高知、松山
H. 九 州・沖縄	福岡、佐賀、長崎、熊本 大分、宮崎、鹿児島、沖縄	福岡、長崎、三角、大分 鹿児島、沖縄

注1) J C I 支部名は調査時のものであり、その後七尾が金沢に、下田が沼津に変更され、銚子が閉鎖された。

表3-4 アンケート調査の概要

調 査 項 目	調 査 事 項
①所 有 者 の 属 性	住所(都道府県)、年齢、性別、職業、年収、ボート歴、海技免状等
②所 有 艇	船種、長さ、所有形態、新艇・中古艇、輸入艇等
③保 管 場 所	定係港、保管場所、保管料、マリーナに対する満足度等
④点 検 整 備	シーズン前・終了時、出港・帰港時の点検・整備
⑤利 用 目 的	年間利用日数、利用目的等
⑥損 害 保 険	保険加入の有無と理由等
⑦事 故 ・ ト ラ ブ ル	事故やトラブルの経験とその内容等
⑧特定制度・船体識別	特定制度や船体識別番号制度導入に賛成・反対、対象とすべき艇種等
⑨そ の 他	要望事項等について自由記載

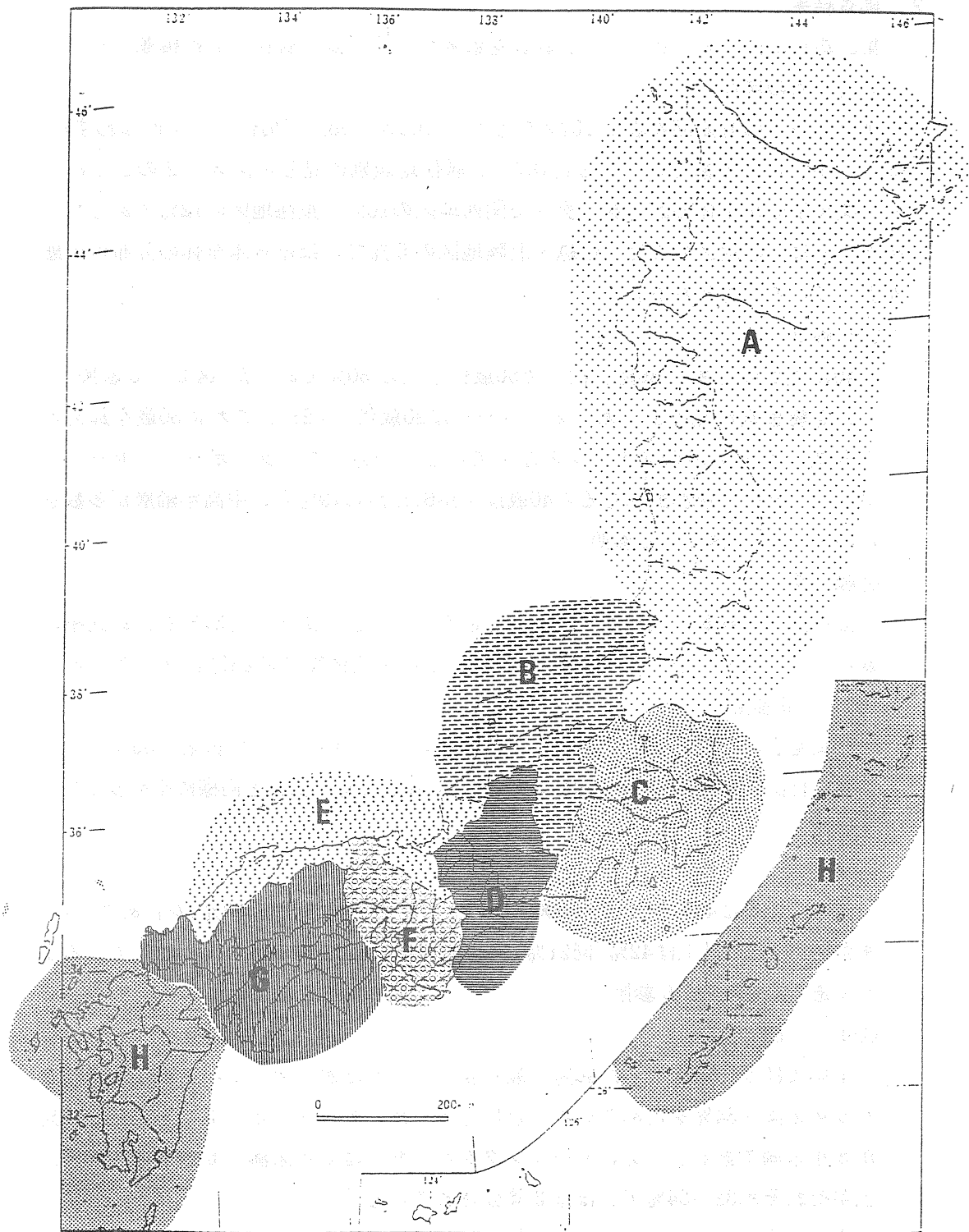


图3-1 地域区分

2. 調査結果

集計結果は図・表で示したが、数表を参考のため付録・資料－2に掲載した。

(1) 所有者の属性

アンケートの有効回答者 1,187人のうち 1,166人、98%が男性で、女性はわずか 9人、不明12人であった。この1,187人を居住地域別に見ると図3－2のようになり、関東地区が全体の27%を、次いで関西地区の16%、東海地区の12%であった。少ないのは山陰地区の4%、信越・北陸地区の5%で、ほぼ日本全体の分布の実態を表していると思われる。

①年齢別

40歳代が最も多く 36%、次いで50歳代以上の 30%であった(図3－3参照)。これを艇種別に見ると、水上オートバイは20歳代が 52%、これに30歳を加えると 87%となり若者のスポーツとなっている。一方、モーターボート、セーリングクルーザー、遊漁船になると40歳以上が67%から79%と、中高年齢層が多数を占めている。(図3－4参照)

②職 業

会社員・公務員・団体職員が37%と最も多く、前回調査でも37%を占め比率は変わっていない。次いで自営業の30%、会社・団体役員の23%となっている。(図3－5参照)

役員も含めて会社員、公務員、団体職員等、いわゆる給与所得者が59%で、自営業、自由業等比較的自由時間に恵まれた人達よりも、前回と同様にやや多くなっている。

③年 収

最も多いのは400万円以上～800万円未満の階層で38%(前回33%)を占めている。また、800万円以上は42%(同21%)で、前回調査に比べて収入は増加しているようである。(図3－6参照)

④ボート歴

全体では5年未満の者が46%と最も多い。これは水上オートバイでは若者が多く5年未満が84%を占めていることにもよるが、モーターボートでも半数の49%が5年未満である。一方、セーリングクルーザーは5年未満、5～15年、15年以上がそれぞれ32～34%で、ほぼ3等分されている。

また、水上オートバイを除く舟艇では、15年以上のベテランも21%を占めている。(図3－7参照)

⑤海技免状

総トン数5トン未満、陸岸から5マイル以内の水域に限定された四級小型船舶操縦士の免状所有者が66%と多く、これに総トン数20トン未満、全海域を航走できる一級小型船舶操縦士29%を加えると95%にもなる。艇種別に見ると外洋帆走を楽しむセーリングクルーザーでは、一級免状の資格者が53%と大半を占めている。(図3-8参照)

また、無線従事者免許証をみると、図3-9に示すように全体の57%が特殊無線技士(レーダー級)を、25%がアマチュア無線技士の資格を持っている。

(2) 所有艇の種類と所有形態等

①艇の大きさおよび機関

所有する艇の長ささと搭載機関を図3-10と11に示す。回答のあったモーターボート643隻のうち、長さ7m未満の艇が55%と半数以上を占め、7~8m艇が24%で、両者を合わせた8m未満の艇がほぼ80%を占めている。

セーリングクルーザーでは7~10m艇が62%を、遊漁船では7m未満の艇が半数以上の55%を占めている。

機関の種類ではモーターボートでは船外機付きが68%と圧倒的に多く、次いで船内外機18%、船内機14%となっている。

遊漁船も船外機付きが殆どで77%を占め、セーリングクルーザーでは船内機が67%、船外機付きが23%であった。

②所有形態

個人所有、共同所有、法人所有の別を調査した。水上オートバイの92%は当然であるが、遊漁船の83%、モーターボートの72%、セーリングクルーザーの58%が個人所有であった。(図3-12参照)

これを前回の調査と比較すると、モーターボートにおいては変化が見られないが、セーリングクルーザーでは個人所有の比率が増加し(前回48%)、それに代わって共同所有が36%から20%に減少した。遊漁船では共同と法人所有が僅かに増加し、個人所有が減少した(同93%)。

③購入時の状況

新艇を購入したか、中古艇を購入したかの質問であるが、図3-13に示すように新艇との回答が遊漁船で76%、他の艇種では80%を超している。

また、所有艇は国産艇か輸入艇かの質問に対しては、表3-5に示すように、遊漁船は船外機付きの小型FRP漁船が多いこともあって、97%と殆どが国産で

ある。水上オートバイは84%、モーターボートは80%が国産である。セーリングクルーザーでは国産が61%で、輸入艇が39%と高い比率を占めている。

製造国は多国にわたっているが、アメリカが圧倒的に多い。輸入艇の所有者で、輸入艇のために困っていることの殆どは、アフターサービスの部品の供給が遅いことで、全く困っていない人も25%あった。

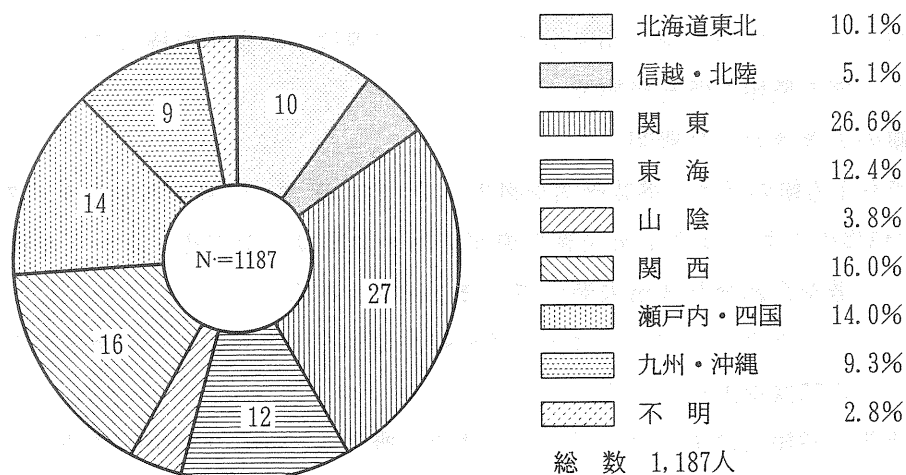


図3-2 回答者の居住地

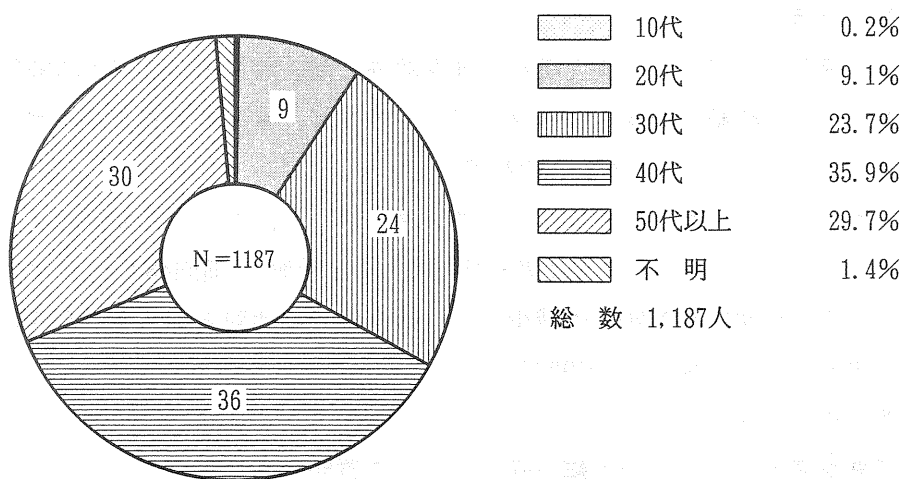


図3-3 回答者の年齢

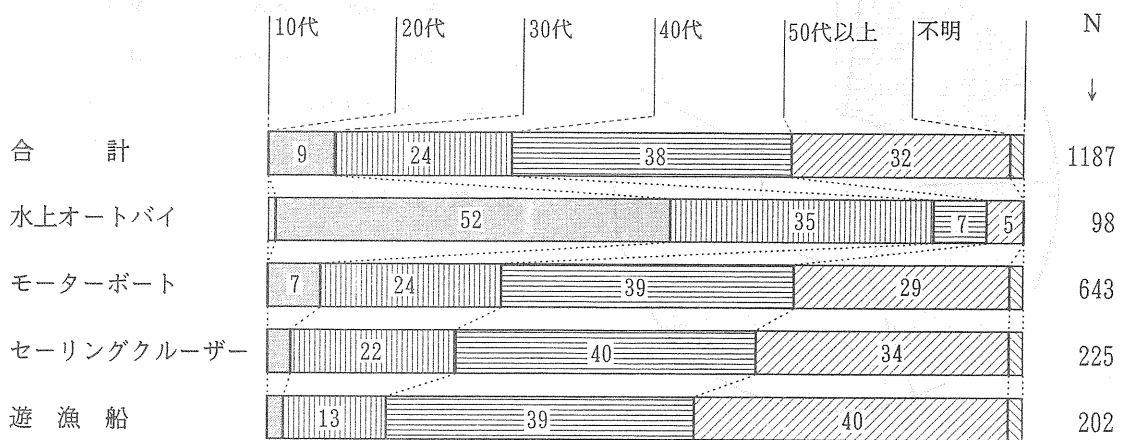


図3-4 艇種別・年齢別所有者層

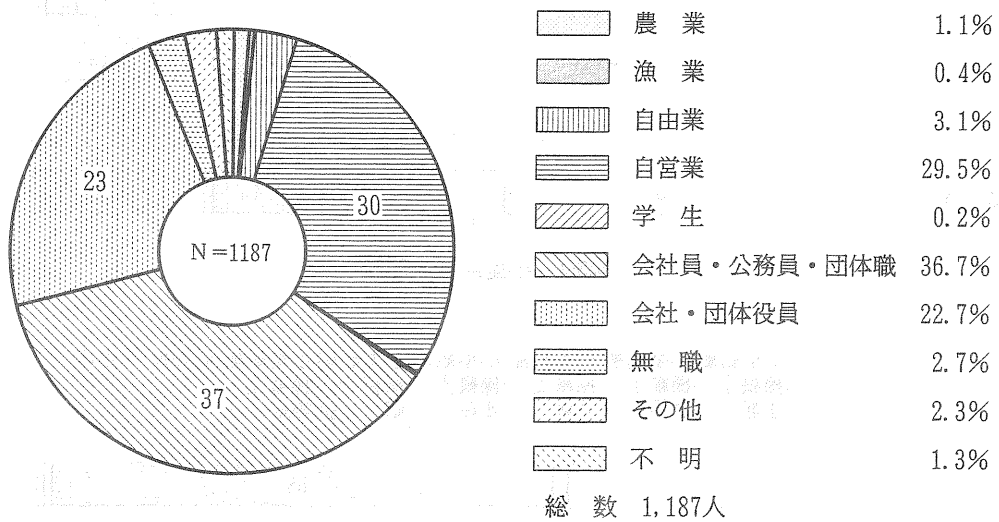


図3-5 回答者の職業

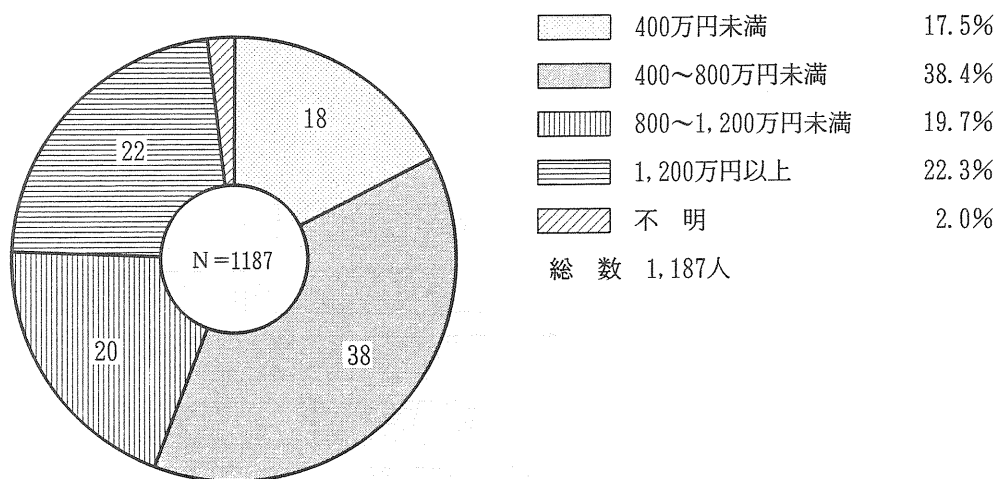


図3-6 回答者の年収

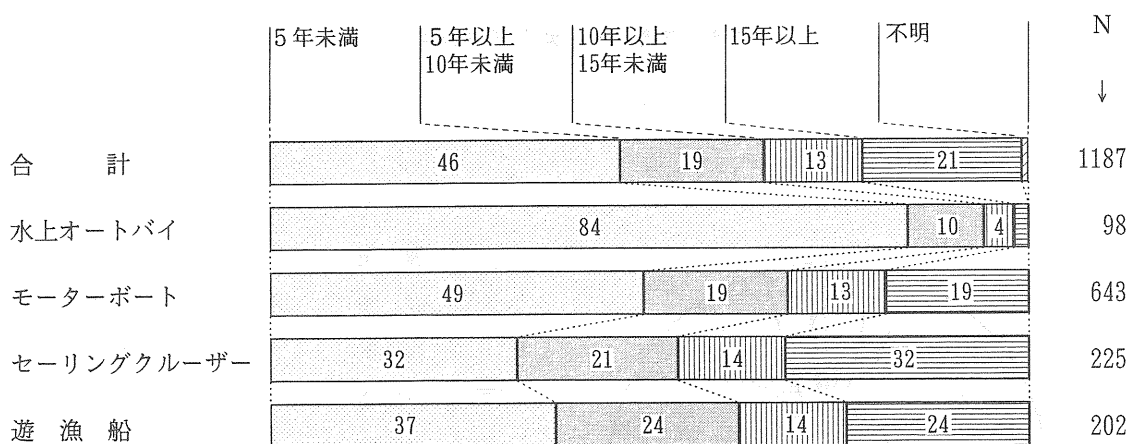


図3-7 小型船舶乗船歴

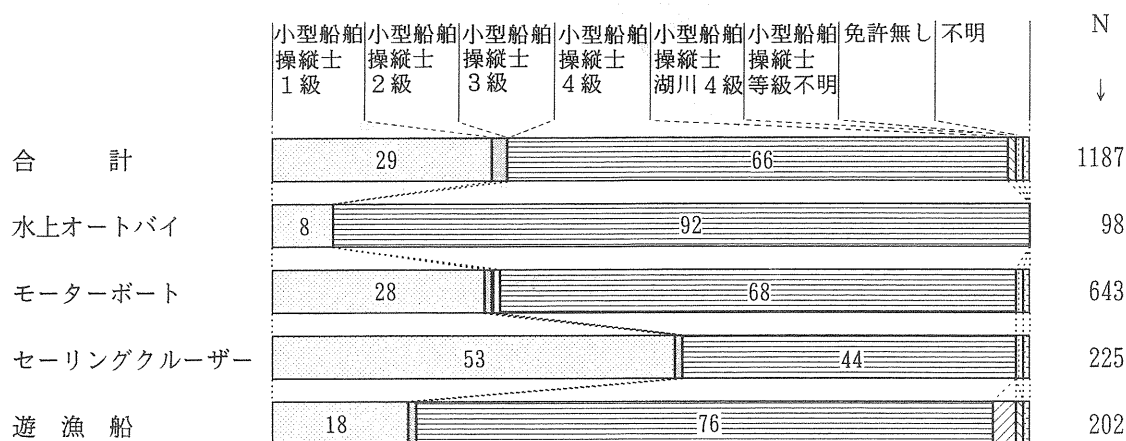


図3-8 海技免状の種類

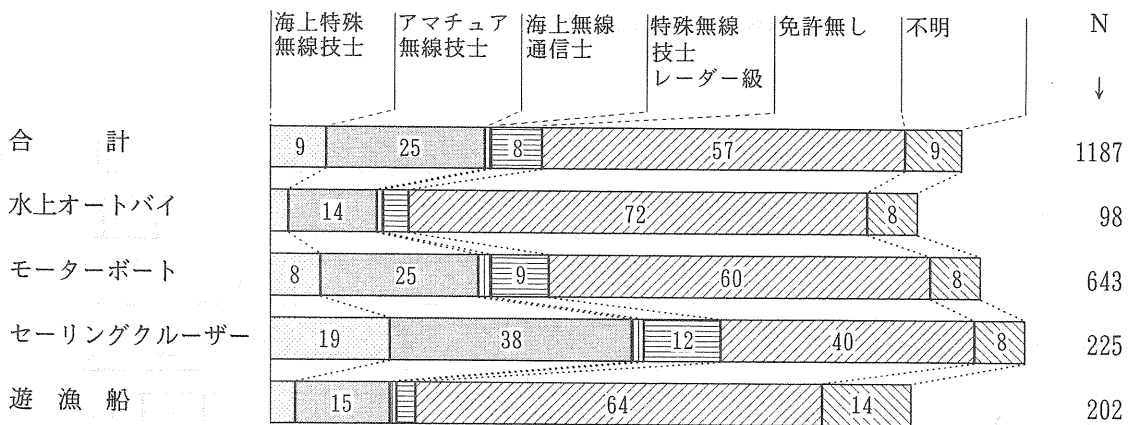


図3-9 無線従事者免許証の種類

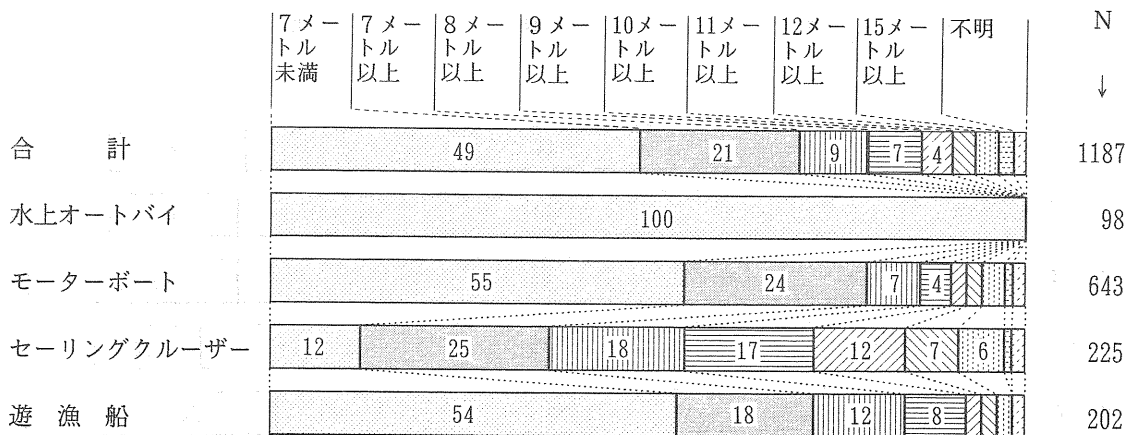


図3-10 所有艇の長さ

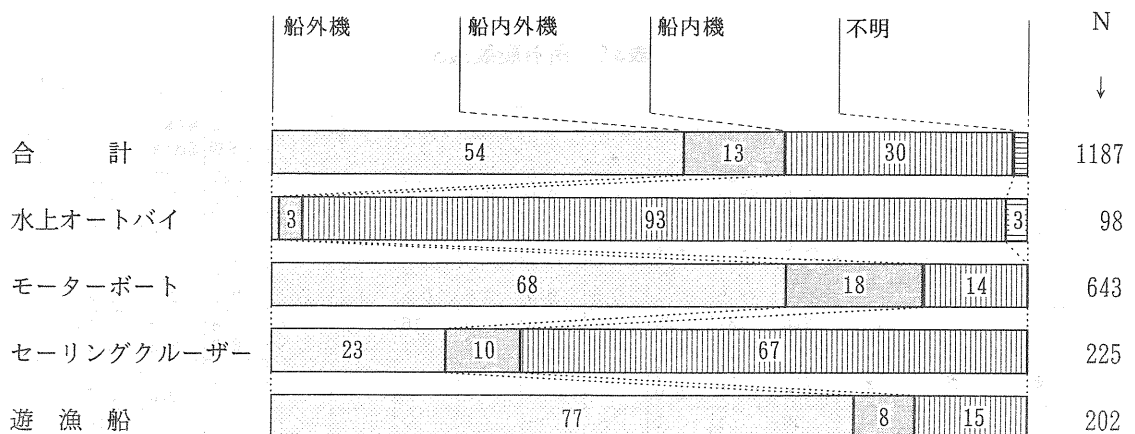


図3-11 機関の据え付方式

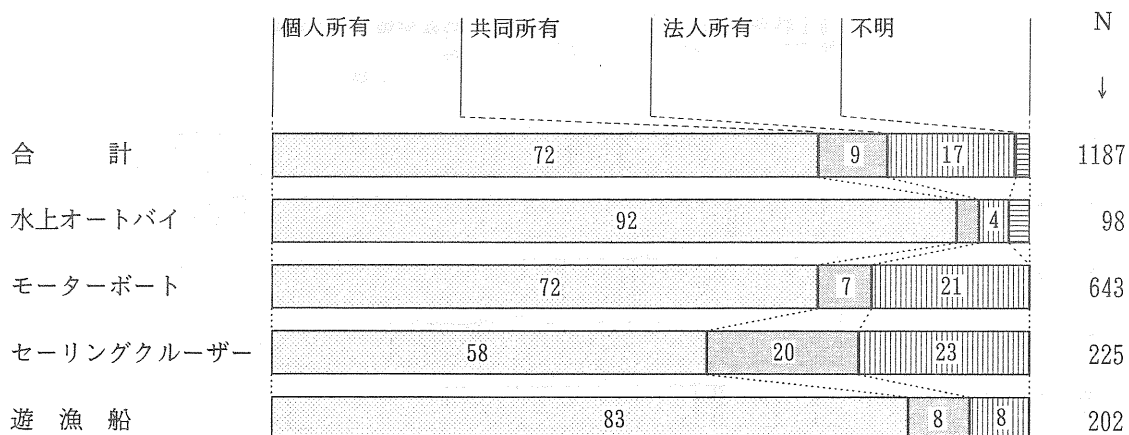


図3-12 所有形態

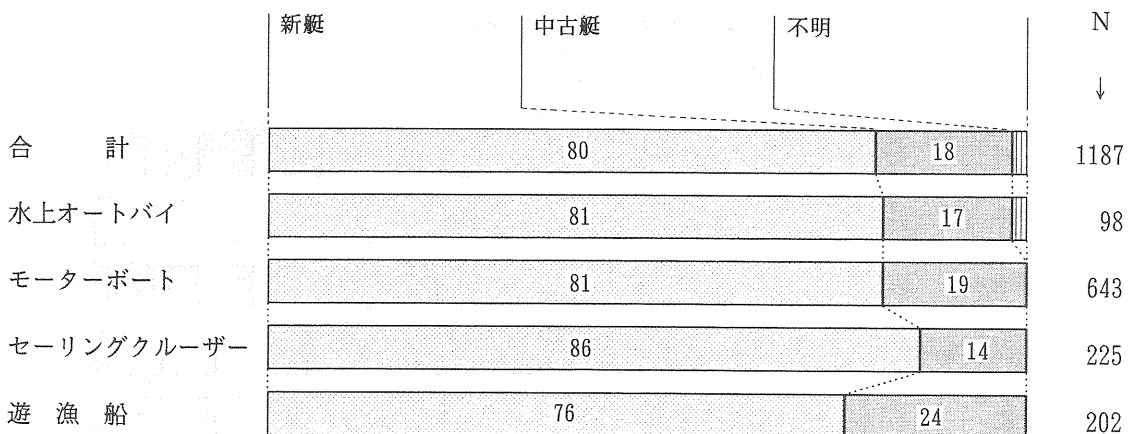


図3-13 購入時の状態(新艇、中古艇)

表3-5 所有艇製造国

(上段：実数、下段：%)

	全 体	国 産	アメリカ	イギリス	オーストラリア	台 湾	フランス	カナダ	オランダ	その他 外国製	輸入艇製 造国不明	不 明	非該当
全 体	1187 100.0	928 78.2	136 11.5	14 1.2	6 0.5	10 0.8	18 1.5	5 0.4	5 0.4	23 1.9	23 1.9	19 1.6	—
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	82 83.7	9 9.2	—	1 1.0	—	—	3 3.1	—	—	3 3.1	—	—
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	512 79.6	97 15.1	4 0.6	2 0.3	5 0.8	1 0.2	1 0.2	1 0.2	5 0.8	14 2.2	1 0.2	—
セーリングクルーザー	225 100.0	137 60.9	25 11.1	10 4.4	3 1.3	5 2.2	16 7.1	1 0.4	4 1.8	18 8.0	5 2.2	1 0.4	—
遊 漁 船	202 100.0	196 97.0	4 2.0	—	—	—	—	—	—	—	1 0.5	1 0.5	—
(不 明)	19 100.0	1 5.3	1 5.3	—	—	—	1 5.3	—	—	—	—	16 84.2	—
(非 該 当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(3) 保管場所および維持費用等

①定係港

表3-6に示すように、全体的には居住地区内に定係港を定めているが、東海、山陰、関西地区の居住者は、居住地区外に定係港を定めている比率が高い。山陰地区では、60%の人が同地区に、22%が東海地区、11%が関西地区に定めている。

また、関西地区では73%が同地区に、15%が東海地区に、6%が山陰地区に定係港を定めている。

②保管場所

図3-14に示すように、水上オートバイは殆どが自宅保管で73%(前回61%)、私営マリーナ19%(同30%)となっており、マリーナから自宅保管に変更している傾向がみられる。

モーターボートは私営マリーナが最も多く37%(同30%)、自宅28%(同18%)、以下漁港、河川となっており、公営マリーナは5%にすぎない。公・私マリーナ、自宅保管が前回よりも増加している。

セーリングクルーザーは、私営マリーナに半数以上の55%(同37%)が、公営マリーナに21%(同26%)が保管し、あとは漁港、漁港以外の港湾となっている。私営マリーナの増加が著しい。

遊漁船は漁港が32%と最も多く、次いで自宅の22%、漁港以外の港湾17%となっている。自宅保管が前回調査の9%から大幅に増加している他は、前回調査と変わらない。マリーナでの保管も11%程あった。

また、水面保管か陸上保管かの質問については、モーターボートでは1/3が水面、2/3が陸上、セーリングクルーザーおよび遊漁船はほぼ半々との回答であった。(図3-15参照)

③保管料

年間保管料は地域によって価格差はあるが、全体でみると図3-16に示すように、公営マリーナでは20~40万円未満が28%、10~20万円未満が24%と、約半数が10~40万円の間にある。また、公営でも100万円以上支払っている艇が7隻あった。

私営マリーナでは20~40万円未満が最も多く36%、次いで40~60万円未満が16%である。

漁港、港湾、河川では半数以上が無料と答え、有料であっても殆どが10万円未満である。

艇種別にみても、図3-17のように水上オートバイは自宅保管が多いため、71%が無料である。

モーターボートでは44%が無料と回答しているが、自宅保管の28%が含まれているためであろう。保管料20~40万円未満が17%で最も多く、約80%の所有者が40万円以下で保管している。

セーリングクルーザーはやや高く、20~40万円未満が最も多く27%、次いで60~100万円未満が20%と多く、100万円以上も9%ある。

遊漁船は無料の62%と10万円未満の26%とで88%になり、比較的安価な保管料でフィッシングを楽しんでいる。

④ マリーナの選択理由

マリーナに保管している人を対象にマリーナを選んだ理由についての質問に対し、「環境が良い」35%、「自宅から近い」30%が多く、以下「そのマリーナしかない」、「保管料が適正」等の理由を上げている。

これを地域別に見ると、関東や関西の大都市圏では「環境が良い」を第一の理由に上げ、東海では「自宅から近い」が最も多い。北海道・東北、信越・北陸、山陰では「そのマリーナしかない」との回答が半数近くを占めている。瀬戸内、九州・沖縄では万遍無く理由をあげている。(図3-18参照)

⑤ マリーナに対する不満

最も多いのは「保管料が高い」の41%で、なかでもセーリングクルーザーは47%と半数近くの人が「高い」と考えている。

次いで「自宅から遠い」、「クラブハウスが無い」が各々20%前後となっていて、この傾向は前回調査と変わらない。「掲降に時間がかかる」との不満は水上オートバイでは21%もあったが、その他の舟艇では14%以下で予想よりも少なかった。(図3-19参照)

⑥ マリーナ以外の保管

マリーナ以外に保管場所を選んだ理由については、図3-20に示すように「自宅に保管場所がある」33%、「自宅から近い」29%が多く、「近くにマリーナが無い・空きが無い」は22%であった。保管場所は自宅の近くで、料金の安い所に求めている。

これを、地域別にみると、殆どの地域が「自宅に保管場所がある」を第一の理由にあげているのに対して、瀬戸内・四国、九州・沖縄は「自宅から近い」を、信越・北陸では「マリーナが無い」をあげている。

また、これらの保管場所に対して、各地域とも不満は少ないようである。(図3-21、22参照)

(4) 舟艇の点検・整備

①シーズン前・後

シーズン始めや終りに船体や設備の点検・整備については各艇種とも、90%以上の人が行っていると回答している。また、その実施については、水上オートバイは自分で行う人が66%と多いが、その他の舟艇では自分で行う人は約38%、一部自分で行い一部業者やマリナーに依頼している人は約30%、全てを業者やマリナーに依頼している人は約25%となっている。(図3-23、24参照)

これを前回調査と比較すると、自分で行う人が減少し、業者やマリナーに依頼する人が増加しているが、優良マリナー制度等によって点検・整備体制が整ってきたためと思われる。

点検・整備を行わない10%弱の人達は、その理由として「点検・整備の知識がない」の他に、「業者がない」、「費用が高い」ことなどをあげている。(図3-25参照)

表3-6 地域別定係港と居住地域の関係

(上段：実数、下段：%)

	全 体 定係港	北海道 東 北	信越・ 北 陸	関 東	東 海	山 陰	関 西	瀬戸内 ・ 四国	九 州 沖 縄	不 明	非該当
居 住 地	1187 100.0	116 9.8	61 5.1	298 25.1	167 14.1	48 4.0	144 12.1	168 14.2	111 9.4	74 6.2	—
北 海 道 東 北	120 100.0	113 94.2	1 0.8	—	—	—	—	—	—	6 5.0	—
信 越 ・ 北 陸	60 100.0	—	56 93.3	—	—	—	1 1.7	—	—	3 5.0	—
関 東	316 100.0	1 0.3	1 0.3	291 92.1	2 0.6	—	—	—	—	21 6.6	—
東 海	147 100.0	—	1 0.7	4 2.7	124 84.4	9 6.1	—	—	—	9 6.1	—
山 陰	45 100.0	—	—	—	10 22.2	27 60.0	5 11.1	—	—	3 6.7	—
関 西	190 100.0	—	—	—	29 15.3	12 6.3	138 72.6	3 1.6	—	8 4.2	—
瀬 戸 内 ・ 四 国	166 100.0	—	—	—	—	—	—	163 98.2	—	3 1.8	—
九 州 沖 縄	110 100.0	—	—	—	—	—	—	1 0.9	106 96.4	3 2.7	—
(不 明)	33 100.0	2 6.1	2 6.1	3 9.1	2 6.1	—	—	1 3.0	5 15.2	18 54.5	—
(非 該 当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

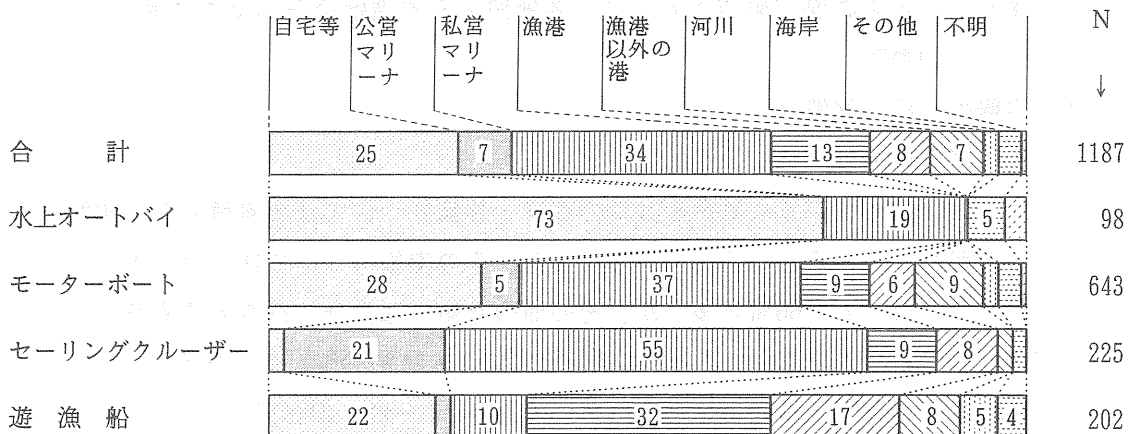


図3-14 保管場所

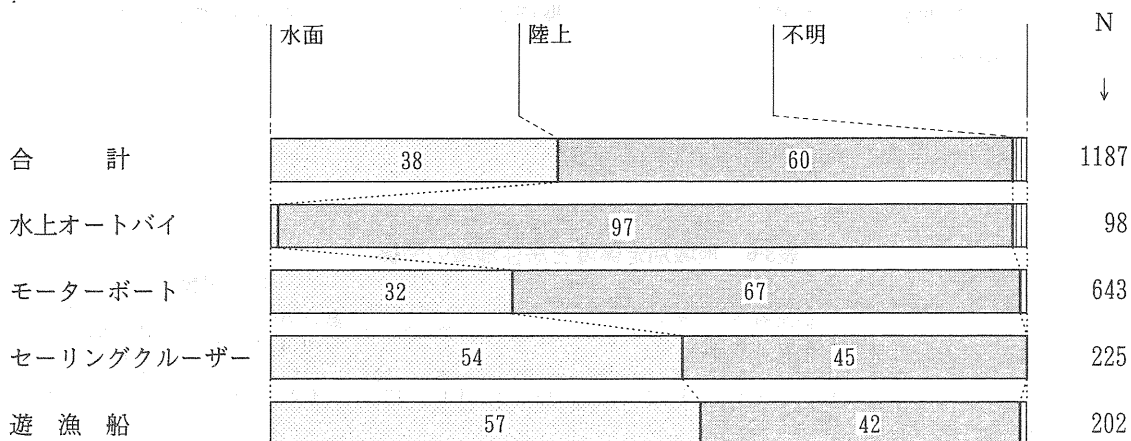


図3-15 保管状態(水面、陸上)

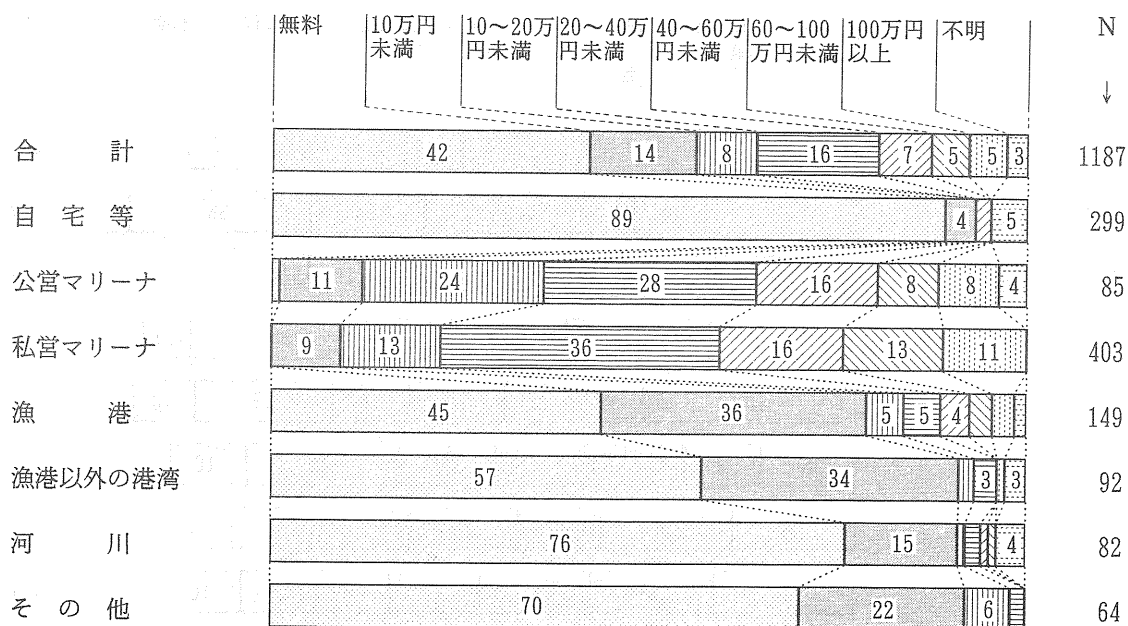


図3-16 年間保管料(保管場所別)

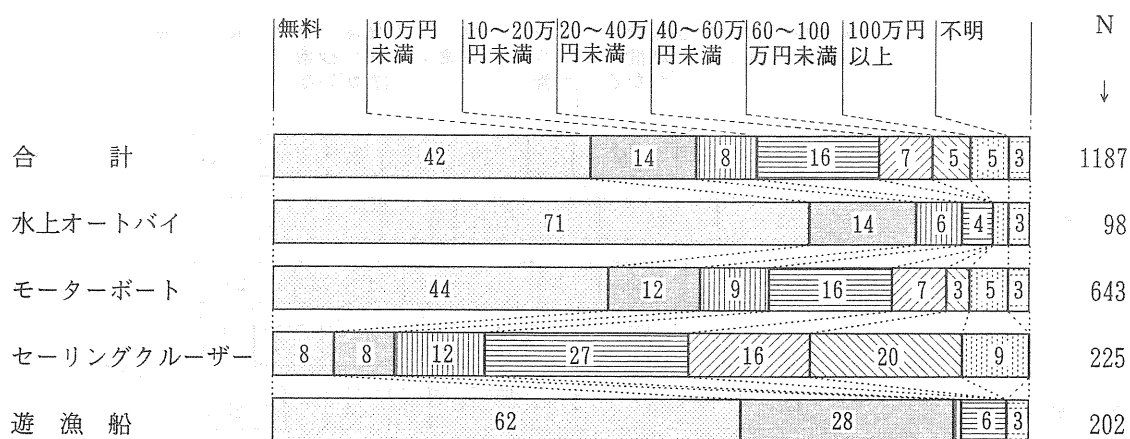


図3-17 年間保管料(艇種別)

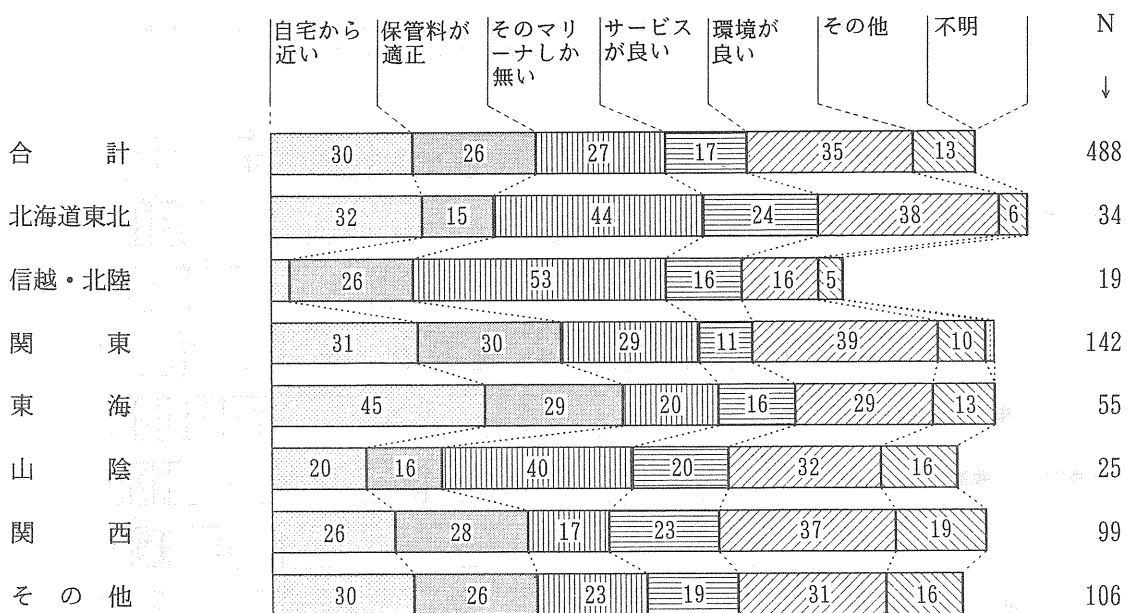


図3-18 マリーナ選定理由(地域別)

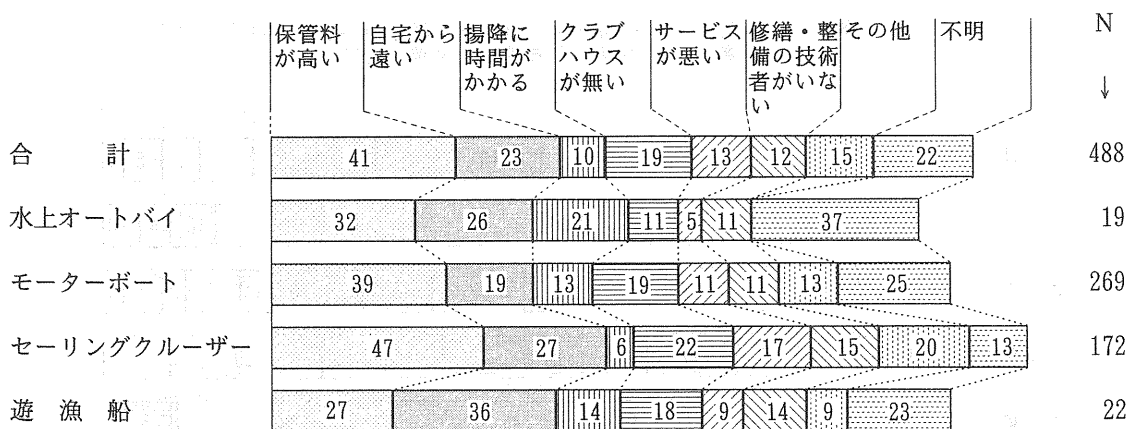


図3-19 マリーナに対する不満

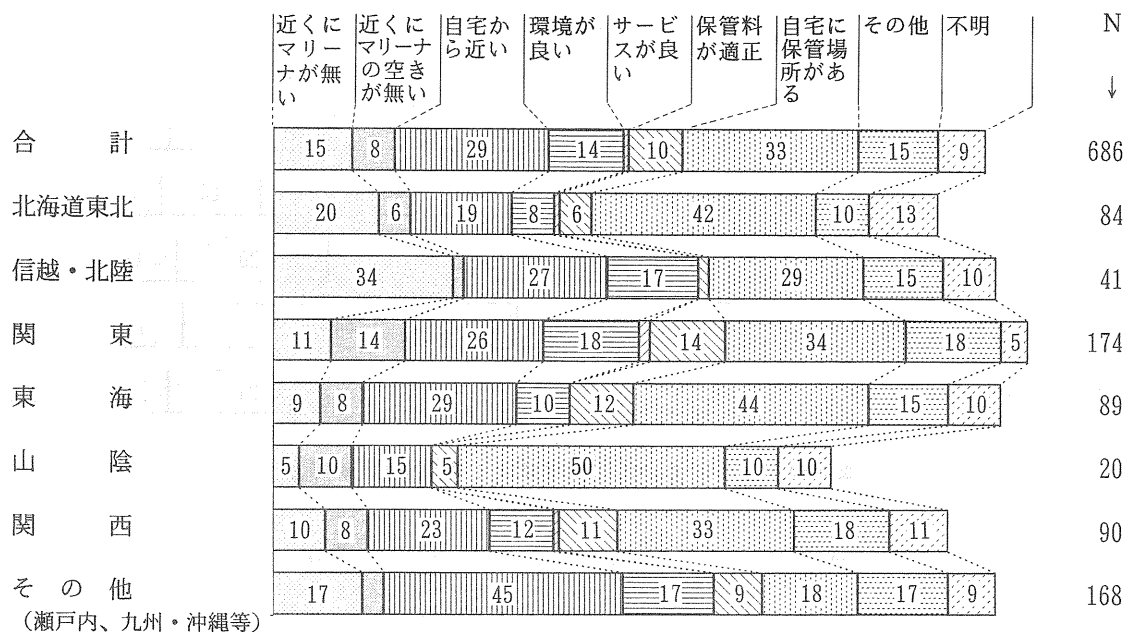


図3-20 マリーナ以外の保管場所選択理由

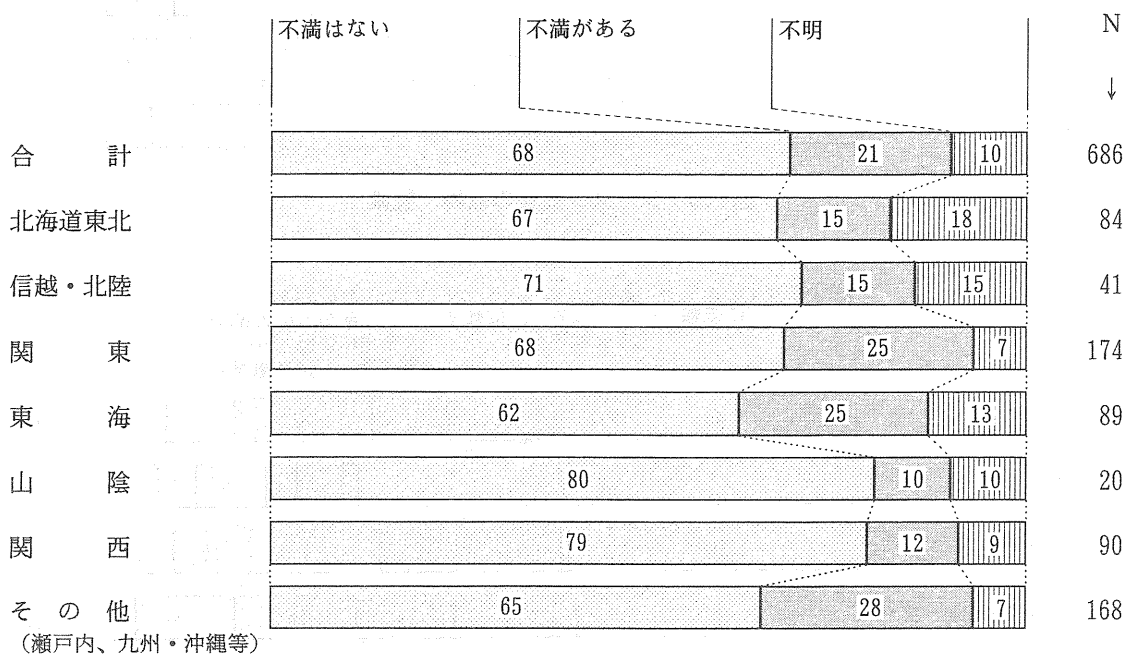


図3-21 マリーナ以外の保管場所での満足度(地域別)

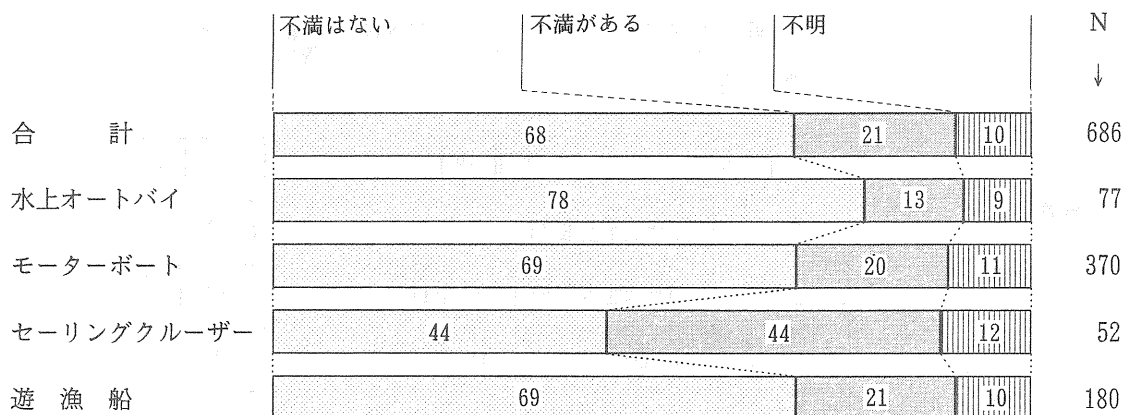


図3-22 マリーナ以外の保管場所での満足度(艇種別)

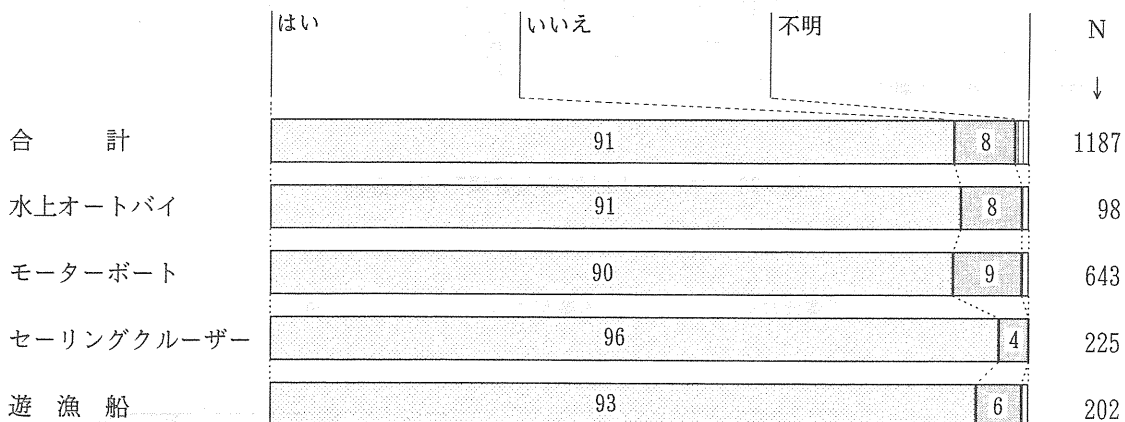


図3-23 シーズン前後の点検・整備

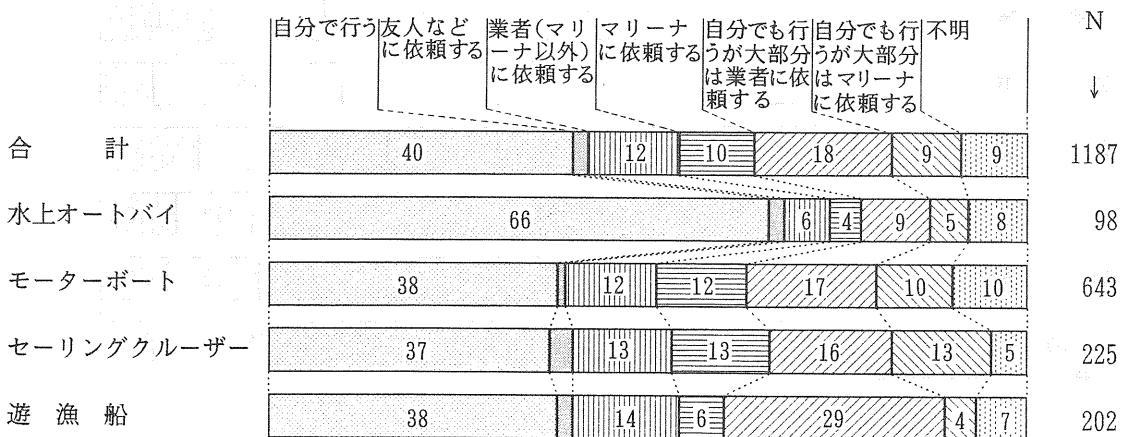


図3-24 点検・整備の方法

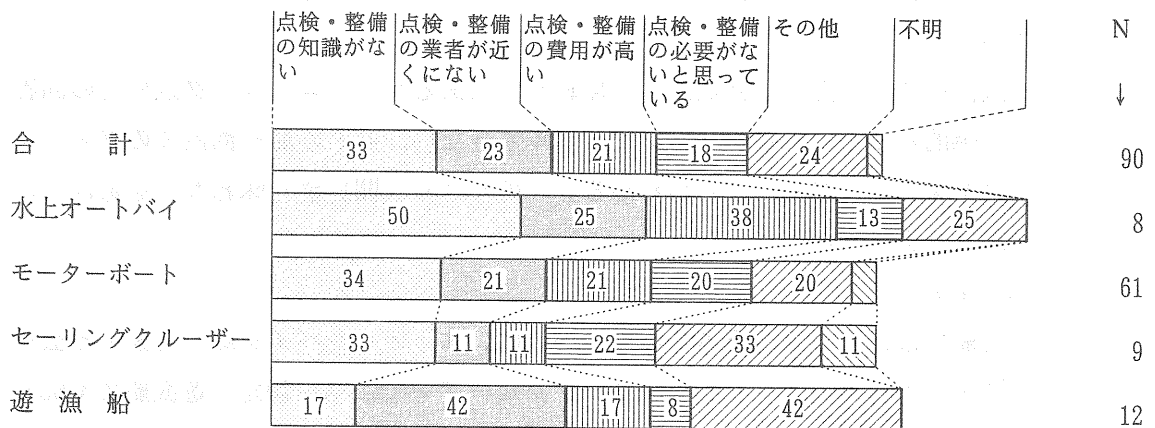


図3-25 シーズン前後の点検・整備を行わない理由

②出航前点検

各艇種とも殆どの人が出航前に、なんらかの点検を行っており、点検をしていないと回答した人は僅か3%であった(図3-26参照)。しなかったのは、「点検しなくても良い」と考えていたためのようである(図3-27参照)。

(5) 舟艇の利用目的

①年間利用日数

各艇種とも年間30日以上との回答が最も多く、水上オートバイとモーターボートが27%、セーリングクルーザーで36%、海釣りを楽しむ遊漁船は47%にも達している。次いで多いのは水上オートバイで6~10日、その他の舟艇では16~20日で、5日以内しか使用しない人は6~7%であった。(図3-28参照)

②利用目的

艇種によって異なるが、図3-29に示すように全体では「魚釣り」が圧倒的に多く、水上オートバイを除く舟艇所有者の80%以上が第一にあげている。次いで「のんびりと開放感を味わう」、「海の快適さを味わう」が多い。

艇種別にみると、水上オートバイでは「技量を磨く」が最も多く、所有者の65%があげている。次いで、「スピード感を味わう」、「海の快適さを味わう」が各々50%近い。

モーターボートでは「魚釣り」(トローリング以外)を72%の人があげ、「のんびりと開放感を味わう」43%、「海の快適さを味わう」38%となっている。

セーリングクルーザーでは71%の人が「のんびりと開放感を味わう」を第一に

あげ、「海の快適さを味わう」62%、「魚釣り」42%、「技量を磨く」41%となっている。

遊漁船では当然のことながら「魚釣り」であるが、トローリング以外との回答が圧倒的に多く、トローリングは17%にすぎない。近くの海や湾内でのフィッシングを楽しむ人が多いことがわかる。「のんびりと開放感を味わう」をあげたのは23%であった。

③同乗者

舟艇で遊ぶときの同乗者で最も多いのは、水上オートバイを除くと友人や会社仲間、モーターボートやセーリングクルーザーでは75～79%、遊漁船でも63%を占めている。家族と楽しむ人も前回調査よりも大幅に増加して、モーターボートやセーリングクルーザーでは36%となっている。時代の変化の現われであろう。一人で楽しむ人も16～23%ほどいる。(図3-30参照)

また、クラブや愛好者団体に所属している人は意外と少なく、水上オートバイ、モーターボート、遊漁船では20～25%程度、セーリングクルーザーでも半数の51%であった。(図3-31参照)

(6) 損害保険

図3-32に示すように、プレジャーボートにも損害保険のあることを「知っている」と回答した人は67%、「詳しくは知らない」24%、「全く知らない」8%であった。セーリングクルーザーでは90%と殆どの方が知っていた。遊漁船で知っている人は45%と少なく、全く知らない人も16%いた。

保険に加入している人は全体の42%で、加入していない人(57%)の方が多い。艇種別に見るとセーリングクルーザーは「加入している」が72%と多いが、「加入していない」も28%ある。

水上オートバイは44%の人が「加入している」のに対して、モーターボートは38%と意外に低い。遊漁船は「加入している」人はわずか21%で、「加入していない」が78%にもなっている。(図3-33参照)

しかし、保険の必要性は70%以上の方が認めており、「必要ない」との回答は極く少数であった。(図3-34参照)

また、保険に加入しない理由として、各艇種とも「保険の知識がない」、「保険料が高い」、「なんとなく保険に加入しない」との回答が多い。なかでも、セーリングクルーザーでは、「保険料が高い」が半数の49%もあり、「出艇率が低いため」との回答も20%近くあった。(図3-35参照)

前回の調査では、保険加入者は32%であったが、今回の調査では42%に増加し、「必要ない」との考え方も減少している。安全性への意識の向上と共に、今後、保険加入者も徐々に増加していくものと思われる。

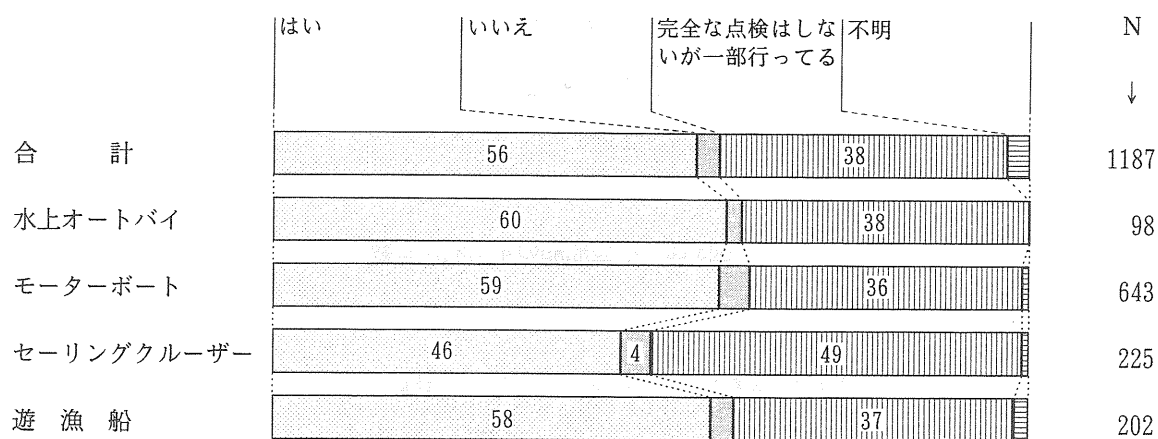


図3-26 出航前点検

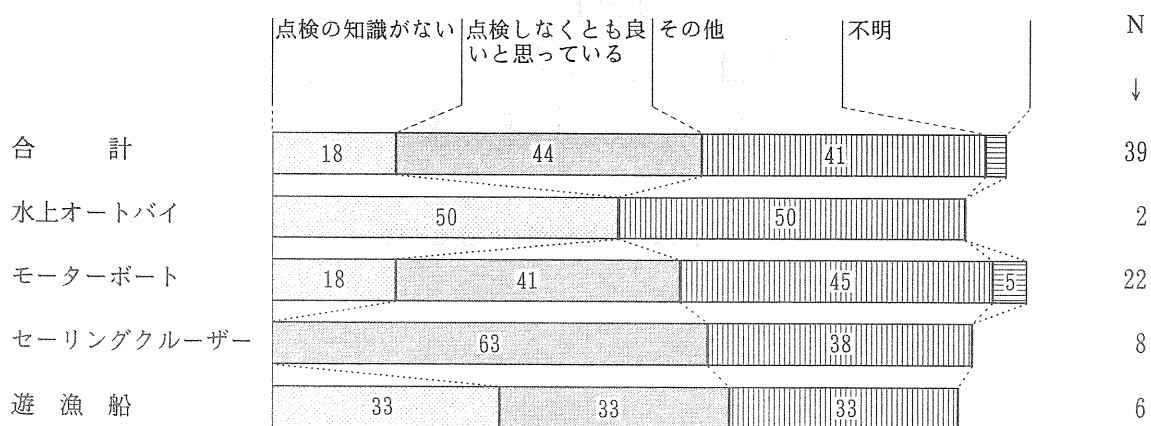


図3-27 出航前点検を行わない理由

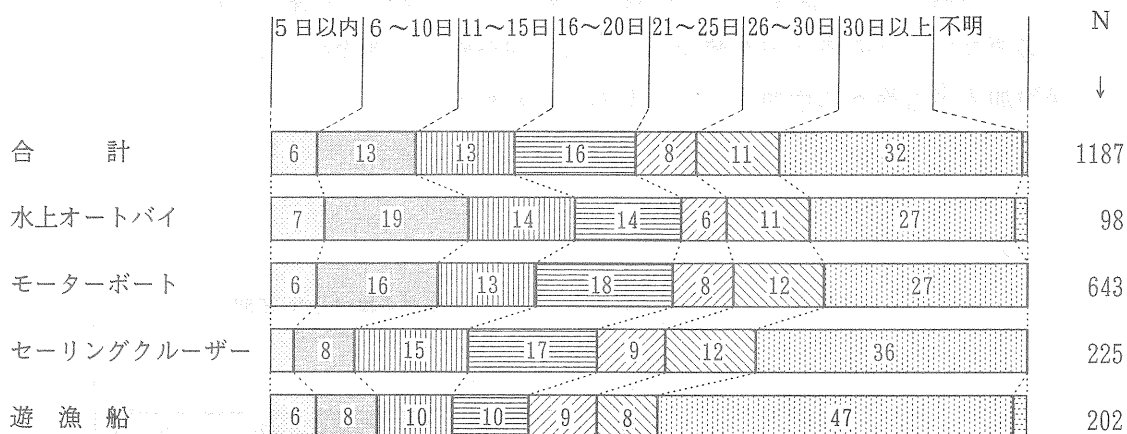


図3-28 小型船舶の年間利用日数

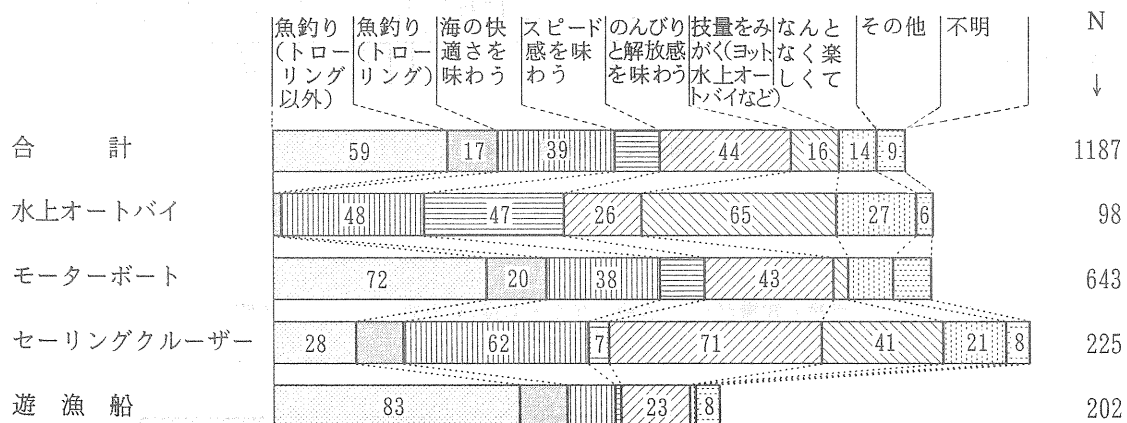


図3-29 小型船舶での楽しみ方

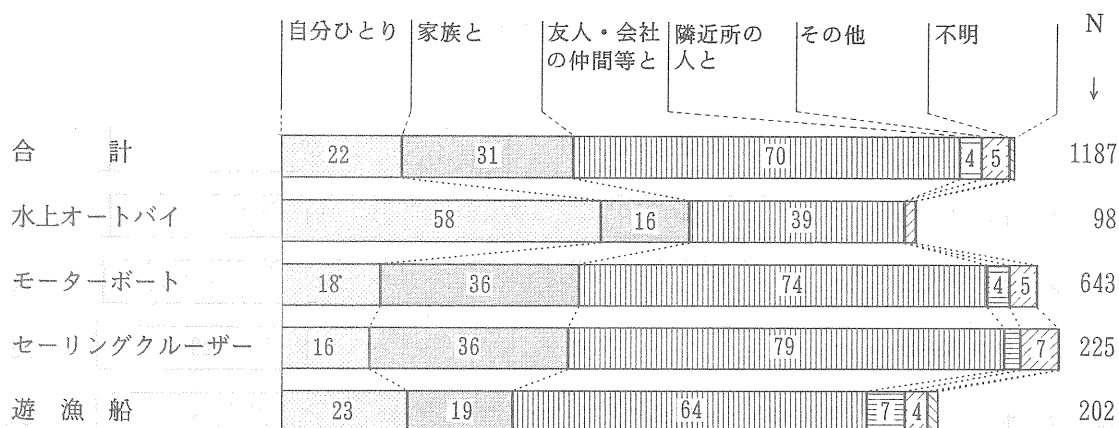


図3-30 乗船時の同乗者

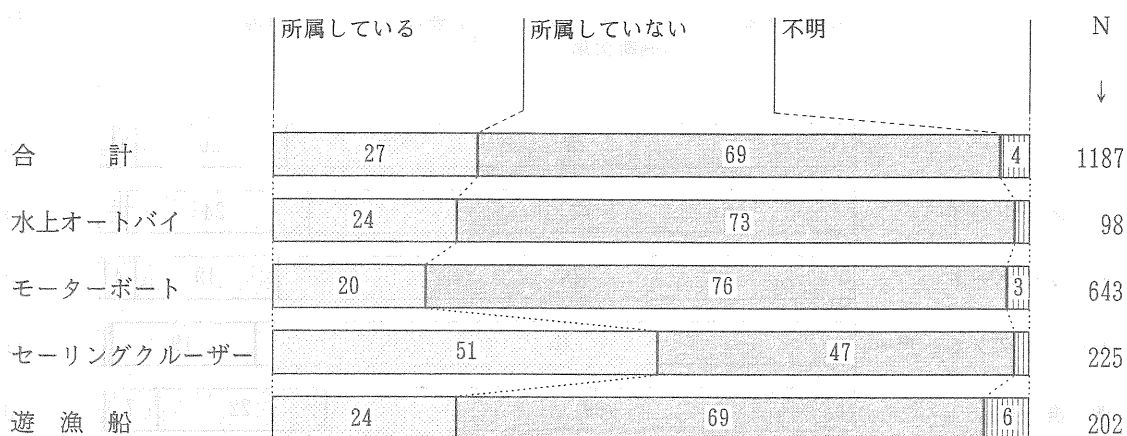


図3-31 クラブ・愛好者団体への所属

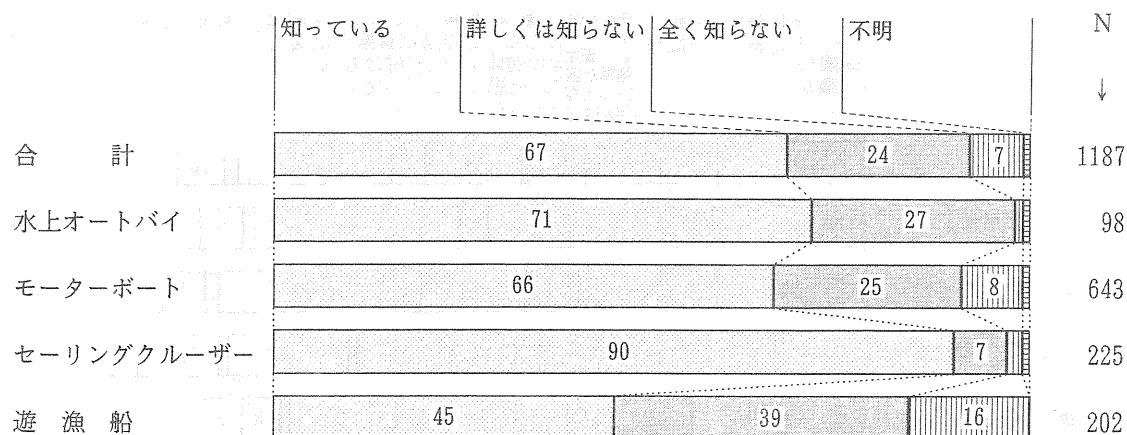


図3-32 損害保険の認知度

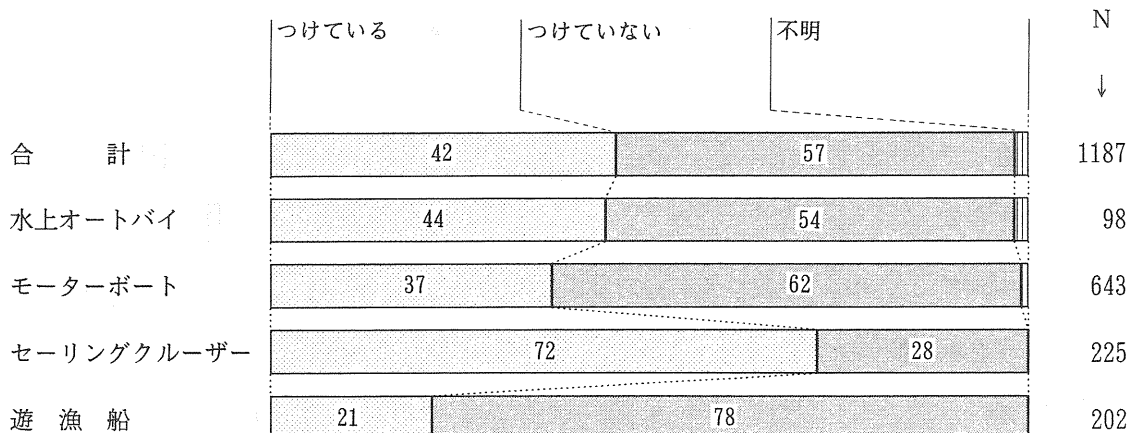


図3-33 損害保険加入状況

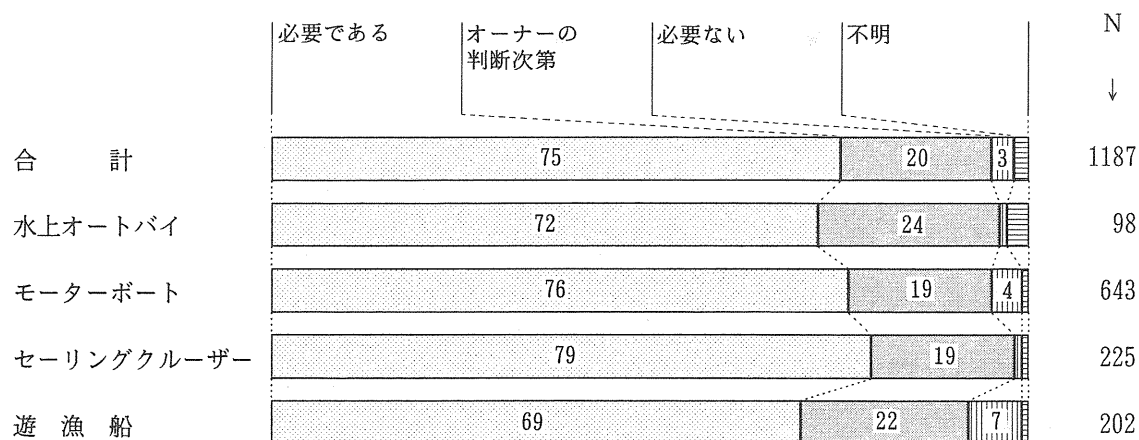


図3-34 損害保険の必要性に関する認識度

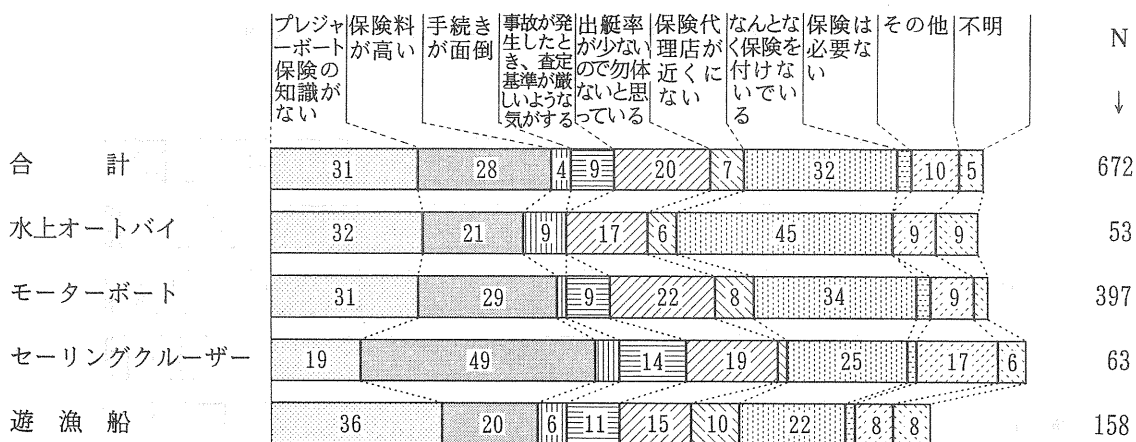


図3-35 損害保険に加入していない理由

(7) 事故やトラブル

①事 故

所有者自身が経験した事故のなかで最も多いのは、図3-36に示すように、各艇種とも「漂流事故」で44%の人が遭遇している。次いで多いのは「接触・衝突事故」の22%で、なかでもセーリングクルーザーは39%と高い。後は、「係留中の事故」、「舟艇部品の盗難」などである。「漁具の切断等の事故」は5%程度と少ない。

また、地域による事故の種類や件数に差は殆どみられなかったが、関東、東海、関西地区で「接触・衝突事故」が他の地域に比べて多かった。

周辺で起きた事故の見聞についての質問でも、同様の傾向であったが、「接触・衝突事故」と「漁具の切断事故」は実経験よりも大きな比率になっている。(図3-37参照)

これらを総合的にみれば、「漂流事故」、「接触・衝突事故」、「漁具の切断事故等」と「係留中の事故、盗難」が海洋レジャーにおける主な事故のようである。

②トラブル

「他の海洋レジャーのトラブル」、「漁業関係者とのトラブル」、「航走波や騒音によるトラブル」等が考えられるが、漁業水域や施設でのトラブルを経験した人が、比較的多いものの15~16%以下であった。(図3-38参照)

また、トラブルの見聞でもほぼ同じ傾向であるが、見聞では航走波によるトラブルが多くなっている。また、地域による特徴もみられなかった。(図3-39参照)

突出したトラブルはないが、全国各地でなんらかのトラブルは発生しているようである。

(8) 小型船舶特定制度および船体識別番号

調査結果に対する考察は第5章で行うため、ここでは調査結果のみを掲げておく。

①小型船舶特定制度

総トン数5トン未満の小型船舶に特定制度を導入することに賛成か、反対かを質問したが、その結果を図3-40と41に示す。全体的にみると賛成37%、反対16%、どちらともいえない44%であった。

また、特定制度が導入された場合、対象とすべき船舶については、モーターボート48%、水上オートバイ31%、セーリングクルーザー28%であったが、不明も29

％もあった。

②船体識別番号

船体識別番号(H I N : Hull Identification Nunber)の導入について、賛否を質問した結果を図3-42に示す。全体では賛成39％、反対14％、どちらともいえない42％で、特定制度導入の結果と同じ傾向であった。

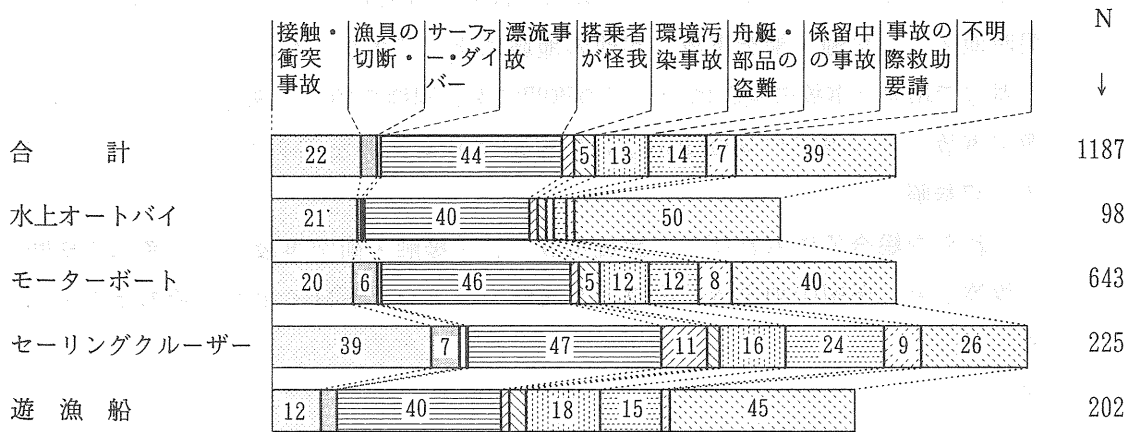


図3-36 経験した事故の内容

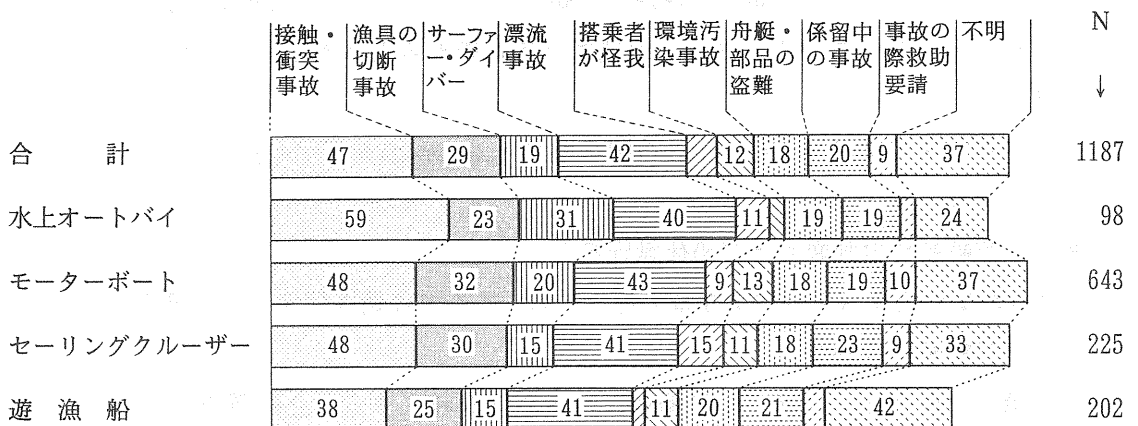


図3-37 見聞した事故の内容

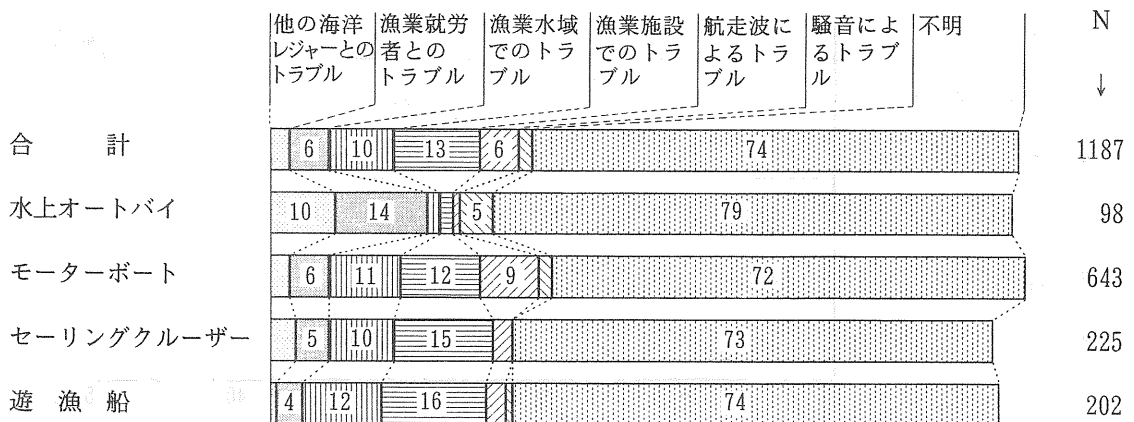


図3-38 経験したトラブルの内容



図3-39 見聞したトラブルの内容

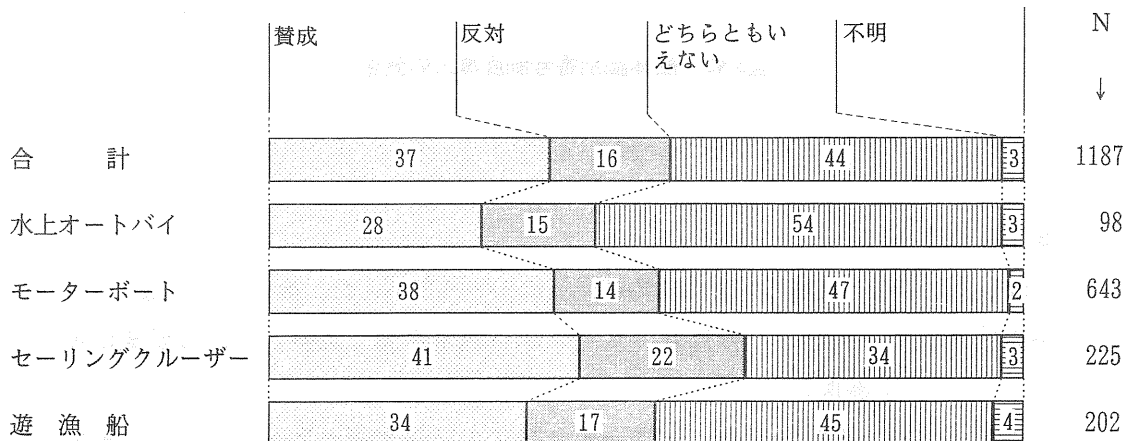


図3-40 小型船舶特定制度導入の賛否

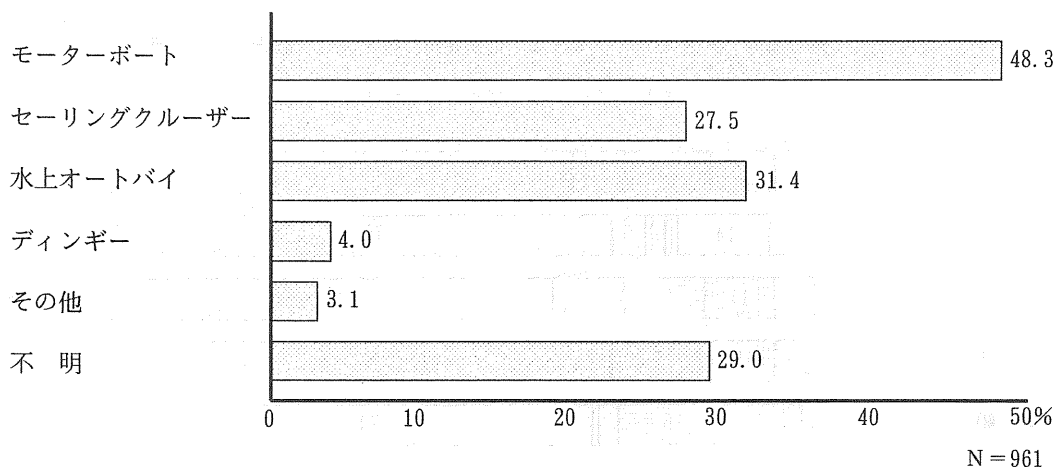


図3-41 小型船舶特定制度対象船舶

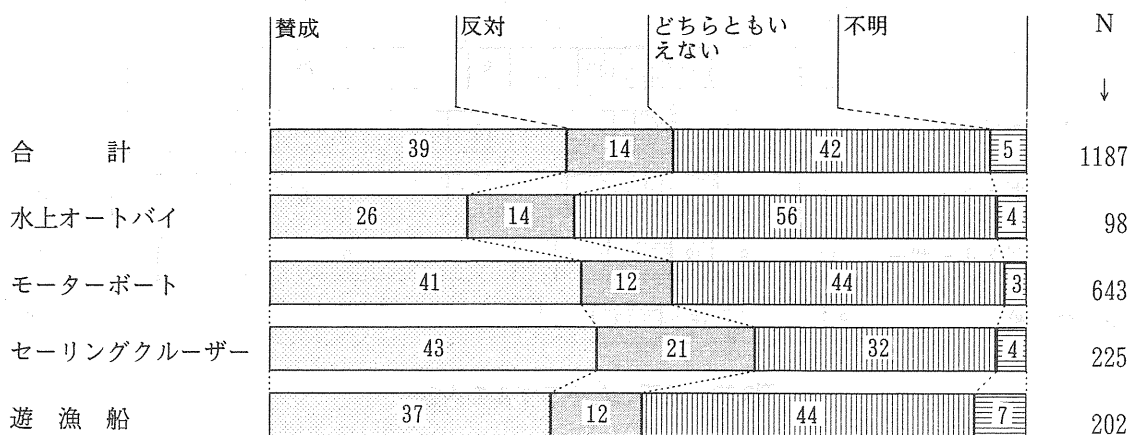


図3-42 船体識別番号制度導入の賛否

(9) 要望事項

最も多いのは「舟艇の保管場所の拡充」についてであった。次いで、「海洋レジャー関係情報のネットワークの確立・充実」、「利用水面の調整」などの要望が多かった。(表3-7参照)

海洋レジャーの愛好者は、保管場所とレジャー用水面の確保の他に、各種情報を希望していることがわかる。

表3-7 要望事項

	全 体	舟 艇 の 保 管 場 所	情報機器の レンタル網	レジャー ネットワーク	利 用 水面調整	そ の 他	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	981 82.6	203 17.1	569 47.9	313 26.4	68 5.7	98 8.3	— —
北 海 道 、 東 北	116 100.0	92 79.3	26 22.4	62 53.4	28 24.1	4 3.4	10 8.6	— —
信 越 ・ 北 陸	61 100.0	48 78.7	8 13.1	24 39.3	12 19.7	1 1.6	8 13.1	— —
関 東	298 100.0	264 88.6	49 16.4	141 47.3	98 32.9	25 8.4	18 6.0	— —
東 海	167 100.0	147 88.0	23 13.8	80 47.9	42 25.1	11 6.6	11 6.6	— —
山 陰	48 100.0	41 85.4	7 14.6	17 35.4	11 22.9	3 6.3	4 8.3	— —
関 西	144 100.0	122 84.7	25 17.4	82 56.9	51 35.4	5 3.5	7 4.9	— —
瀬 戸 内 ・ 四 国	168 100.0	133 79.2	39 23.2	86 51.2	40 23.8	7 4.2	12 7.1	— —
九 州 ・ 沖 縄	111 100.0	82 73.9	21 18.9	52 46.8	21 18.9	10 9.0	14 12.6	— —
(不 明)	74 100.0	52 70.3	5 6.8	25 33.8	10 13.5	2 2.7	14 18.9	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

第4章 地方自治体に対する実態調査

1. 実態調査の目的

このアンケート調査は、特定制度・船体識別番号制度(Hull Identification Number＝略称H I N)に対する自治体の意識調査を主体にしつつ、海洋性レクリエーションの健全な発展を図るために必要な一般的な基礎資料を整備することを目的とした。

2. 調査対象

47都道府県と横浜市、名古屋市、大阪市、神戸市、福岡市、北九州市計53地方自治体。

3. 調査の方法・回収結果

平成4年11月25日アンケート用紙発送。

期限を12月末日としたが、2月初旬まで延長して回収した。

回収数48。回収率91%。

4. 調査内容

以下の項目について調査した。

- a. アンケート記載部署、マリーナ及びプレジャーボートの所管部署等
- b. 保有隻数把握状況等
- c. 放置艇把握状況、廃船処分状況等
- d. マリーナ保管状況等
- e. 小型船舶の特定制度についての考え方等
- f. 小型船舶の船体識別番号制度についての考え方等
- g. 廃船処理方法等について
- h. 水面調整事例について

5. 調査結果

調査結果を以下に概括する。

(1) 担当部署

アンケート記載部署、マリーナ所管部署、プレジャーボートの隻数担当部署、放

置艇の対策部署については(巻末資料3.「都道府県及び大都市のプレジャーボートに関する担当部署」)のとおりである。

(2) 保有隻数

保有隻数の把握状況については

- | | |
|---------------------|---------|
| ①全県(都道府)下を把握しているものが | 16(33%) |
| ②主要地域のみ把握しているものが | 18(38%) |
| ③把握していないものが | 14(29%) |

であった。

把握方法としては

- | | |
|-------------------|----------------|
| 1) 条例による届け出数によるもの | 1(3%(把握数34の内)) |
| 2) 定期的調査によるもの | 2(6%) |

毎年港湾課、河川課、水産漁港課で出先機関や関係市の協力を得て県下一斉調査、等

- | | |
|------------------|---------|
| 3) 国の依頼により調査したもの | 7(21%) |
| 4) 不定期的調査によるもの | 12(35%) |

港湾区域内は出先機関を通じて調査、河川区域・漁港区域は各管理者へ照会、等

- | | |
|---------------------|--------|
| 5) 巡視による現場確認調査によるもの | 9(26%) |
|---------------------|--------|

職員の現地調査と委託調査、等

- | | |
|---------------------|-------|
| 6) 小型船舶検査機構支所の資料による | 1(3%) |
|---------------------|-------|

等である。

把握数も集計したが、アンケートの窓口とした港湾課が河川課、漁港課担当区域の数字を把握している場合と、していない場合がある等、調査方法、日時、エリアは各都道府県によりまちまちであり、その数字をそのままここに掲載するのは適当でないので、省略した。

「全県下把握」「主要地域のみ把握」「把握していない」の割合はほぼ1/3ずつであり、把握方法は、不定期調査が61%、国の依頼による調査が21%で定期的調査は6%に過ぎなかった。

(3) 放置艇(不法係留船)対策

放置艇については

- | | |
|-------------|---------|
| ①ほぼ把握しているもの | 36(75%) |
| ②把握していないもの | 10(21%) |

③不明 2(4%)

となっており、

把握方法は

1) 定期的調査によるもの 4(11%(把握数36の内))

毎年港湾課、河川課、水産漁港課で出先機関や関係市の協力を得て県下一斉調査

2) 国の調査によるもの 5(14%)

3) 不定期調査によるもの 16(44%)

不特定日に沿岸域周辺に係留(含陸上保管)してあるプレジャーボートを対象。
(除出艇・ドック入り・自宅保管・内陸係留・内陸保管)等。

4) 巡視による現場確認 10(28%)

土木事務所職員が港湾パトロールを行い調査

となっている。

放置艇の状況を把握している県は75%で、この問題に対する関心の深さを示している。保有隻数は把握していないが、放置艇隻数だけは把握している県が8県ある。把握方法は、不定期調査72%、国の調査によるもの14%、定期調査11%の順である。

アンケート回収分の放置艇総数は、約77,000(48自治体)であった。

⑥ 廃船処理(法的処理)の経験については

1) したことあり 18(38%)

2) なし 30(62%)

⑦ 廃船処理したことがある場合の所有者の特定方法については

1) 公示によるもの 9(50%(18県の内))

立て札、貼り紙、公報への公告、等による公示

2) 放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例の手続きに基づき処分 1(6%)

3) 海上保安庁、市町村長と所有者及びその船の価値について協議を行ない、無主物、無価値との判断を得たので処分。 1(6%)

4) 港湾法第56条の4による監督処分 1(6%)

5) 沈船・廃船状態であったので特段の措置は講じていない 1(6%)

⑧ 放置艇対策の方法については

1) マリーナ設置(現在) 12(25%)

2) 同上(今後) 23(48%)

3) プレジャーボートスポット設置(現在) 10(21%)

4) 同上(今後)	14(29%)
5) 条例による登録制度(現在)	0
6) 同上(今後)	3(6%)
7) 陸上保管の推進(現在)	2(4%)
8) 同上(今後)	1(2%)
9) その他(今後問題が起きそうなら対策)	2(4%)

廃船の物理的処理の前段階としての法的処理をしたことのある県は、18県(38%)ある。内9県(50%)が公示の原則に基づく処理をしている。

2県は沈船・廃船状態のため特段の措置はせず、1市は処理条例により処理している。

放置艇対策としては、マリーナを(今後)設置するとしたものが23県、48%、プレジャーボートスポットを(今後)設置するとしたものが14県29%、マリーナを(現在)建設中のものが12県25%の順となっている。条例による登録制度は(今後)3県6%にすぎなかった。

(4) マリーナの保管・係留施設

①現在マリーナの収容能力

- 1) 公営 41箇所 11,305隻
- 2) 民営 記載が殆どないため省略

②マリーナの建設計画

- 1) 公営 40箇所 13,971隻
- 2) 民営 記載が殆どないため省略

③ビクター用係留場所

- 1) 確保している 21箇所 464隻
- 2) 確保していない 13

④内陸保管施設

- 1) ある 0
- 2) ない 37
- 3) 不明 11

なお、公営施設での費用等と公営施設への入会方法については記載を省略した。

公営マリーナの記載は殆どされていたが、民営マリーナについては、自治体としては把握する立場にないようで、記載が殆どなかった。

公営マリーナの今後の建設計画は、40箇所14,000隻、公営マリーナでのビジター受け入れ数は、21箇所464隻分と可成多い。内陸保管施設は予想通り全く存在しなかった。

(5) 小型船舶の特定制度

①必要か

- | | |
|---------|---------|
| 1) 思う | 47(98%) |
| 2) 思わない | 0 |
| 3) 不明 | 1(2%) |

②必要と思う理由

- | | |
|-------------|---------|
| 1) 放置艇・廃船対策 | 45(94%) |
| 2) 所有権の明示 | 31(65%) |
| 3) トラブル対策 | 27(56%) |
| 4) 保有隻数把握 | 25(52%) |
| 5) 事故対策 | 21(44%) |

③対象とすべき船舶

- | | |
|---------------|---------|
| 1) モーターボート | 47(98%) |
| 2) ヨット(クルーザー) | 42(88%) |
| 3) ヨット(ディンギー) | 29(60%) |
| 4) 水上オートバイ | 22(46%) |
| 5) ウィンドーサーフィン | 2(4%) |
| 6) その他(遊漁船) | 2(4%) |

④適当な実施機関

- | | |
|----------|---------|
| 1) 国 | 19(40%) |
| 2) 地方自治体 | 13(27%) |
| 3) 政府機関 | 7(15%) |
| 4) 公益法人 | 6(13%) |
| 5) その他 | 0 |
| 6) 記入なし | 3(5%) |

⑤条例による特定制度を採用しているか

- | | |
|---------|--------|
| 1) している | 1(2%) |
| 2) 検討中 | 6(13%) |

3) する考えはない 37(77%)

4) 記入なし 4(8%)

〔特定制度に関する評価〕

① 特定制度を施行すべきとした県は予想通りほぼ100%。その理由は「放置艇・廃船対策」「所有権の明示」「トラブル対策」「保有隻数把握」の順であった。

「放置艇・廃船対策」は予想通りだが、「保有隻数把握」が意外に少なかった。

② 対象とすべき船舶は、「モーターボート」「ヨット(クルーザー)」「ヨット(ディンギー)」「水上オートバイ」の順であった。「サーフィン」については2県のみ。

③ 適当な実施機関

「国」とするものが圧倒的であり、「地方自治体」もかなりあった。

「国」を希望する理由は

1) 全国的に統一した制度にする方が効果的 10

2) 自動車、飛行機、5総トン以上の船に合わせるべき 4

3) 所有者の住所と船の保管場所が複数の自治体にまたがるから 3

4) 自治体の体制が整っていないから 2

「政府機関」「公益法人」を希望する理由は「国」の場合と殆ど同じで、全国統一化、所有者の住所と船舶の保管場所が違う、自治体では人員確保が無理、日本小型船舶検査機構でやってほしい、等である。

(6) 船体識別番号制度

① 船体識別番号はあった方がよいか

1) 思う 42(88%)

2) 思わない 1(2%)

3) 分からない 5(10%)

② 国際的表記法の適否

1) 適当 40(83%)

2) 変えた方がよい 4(8%)

3) 不明 4(8%)

③ どのように変えたらよいか

1) 漢字か片仮名或いはローマ字書式にしたらよい。

2) 自動車のナンバープレートのように個人を特定できるようにする。

〔船体識別番号に関する評価〕

船体識別番号はあった方がよいとするものが圧倒的であり、国際的表記法も
適当とするものが大多数であった。

(7) 廃船処理(物理的)

- | | |
|----------|---------|
| ①したことがある | 18(38%) |
| ない | 26(54%) |
| 不明 | 4(8%) |

②ある場合の処理方法

- | | |
|------------------------|----|
| 1)解体・破碎→焼却 | 11 |
| (木船又は木船かF R P 船か不明のもの) | |
| 2)破碎→埋め立て | 4 |
| (F R P 船又は木船) | |
| 3)処理業者に請け負わせる | 5 |
| (木船又はF R P 船) | |

③困っている点

- 1)今後F R P 船の沈廃船が出てきたら処理に困る。処理方法が確立していない。
- 2)引き揚げ、処理費用の増大。予算の確保。
- 3)大きな廃船の解体場所がない。
- 4)F R P 船については処理業者が存在しない。
- 5)木船破碎、埋め立てを委託できる業者が少ない。
- 6)陸域にある廃船は遺失物として受理してくれない場合がある。

④今後の見通し

- | | |
|--------------|---------|
| 1)増大する | 27(56%) |
| 2)横這い | 6(13%) |
| 3)心配する程増加しない | 4(8%) |
| 4)その他 | 3(6%) |
| 5)不明 | 8(17%) |

⑤将来のために処理方法検討していればその内容

- 1)現在木製のみ処理しているがF R P 船の増大を予想し検討中。
- 2)個人の船舶の処理方法を係留施設の管理者が検討することは不条理である。
あくまで所有者の責任で処理させる方法を確立させるべきである。

3) F R P 船については、破碎→埋め立て。現在開発中の焼却法に注目している。

4) 放置自動車対策と同様に製造者協会等による処分のシステム化を図る必要がある。

5) 港湾環境整備促進協議会による沈廃船処理事業の利用

廃船処理の方法としては「解体・破碎→焼却」が一般的であり、「破碎→埋め立て」「業者に委託」がこれに次ぐ。

困っている点は、F R P 船の処理制度が確立されていない県が多いことと、引き揚げ・処理予算の確保、解体場所の不足、等である。

廃船処理量は今後増大するとみる県が多く、将来の対策としては、所有者責任による処理の推進、F R P 船の処理制度、等の意見が目立った。

(8) 水面調整事例

事例無し、とする県が殆どで、事例ありとする県は2県のみで4事例あった。

(9) その他

主要なものは次のとおり。

イ. 小型船舶の法定登録に当たっては保管場所を確保しなければ登録できない制度が望ましい。

ロ. 将来の廃船処理のため所有者が容易に確認できる登録制度の早期実現を望む。

第5章 小型船舶特定制度の導入環境

1. 特定制度

(1) 登録制度と特定番号

我が国においては、船舶自体に関する基本的な事項については、船舶法により定められている。

総トン数20トン以上の船舶については、日本船舶の所有者は法に基づき総トン数の測度を受け、船舶登記を行った後、船舶原簿に船舶登録を行い、船舶国籍証書の交付を受けることとされている。

船舶国籍証書には、船舶の識別の要素として必要とされる船舶番号、船名、船籍港、総トン数等の事項が記載されており、証書は船内に備え付けることが義務付けられている。また、法令により、日本の国旗を掲揚し、かつ、その船名、船籍港、船舶番号等の事項を標示することが義務付けられている。

地方運輸局に備えられた船舶原簿は、その性質上、一般に公開されることになっており、一定の手続きにより閲覧並びに謄本又は抄本の交付申請ができる制度となっている。

また、総トン数20トン未満の小型船舶については、船舶登記制度が省略され、船舶の総トン数の測度、船舶の登録及び船舶国籍証書の規定を適用せず、これに代わるものとして、総トン数5トン以上の小型船舶(漁船を除く)については、「小型船舶の船籍及び総トン数の測度に関する政令」に基づき、簡易な制度である船籍票船の制度が設けられている。

すなわち、総トン数の測度を受けた小型船舶には、都道府県知事より船籍票が交付されることとなっており、船籍票には、船舶番号、船名等の船舶を識別するための事項が記載され、船舶を航行の用に供する場合は、船内に備えることが義務付けられているほか、船舶を外部から識別するために、船名等の標示を行うことが義務付けられている。

船籍票を基礎として、都道府県知事は、船籍簿を作成することになっており、船籍簿は、何人でもその謄本又は抄本の交付申請ができる制度となっている。

一方、総トン数5トン未満の小型船舶は、「小型船舶の船籍及び総トン数の測度に関する政令」による適用が除外されており、これら小型船舶の船籍及び総トン数に関しては、特段の措置は設けられていない。

(小型船舶の利用者保護体制確立のための調査研究報告書(平成3年3月(財)シップ・アンド・オーシャン財団)第3章参照)

(2) 船体識別番号(H I N)

船体識別番号(Hull Identification Number、以下「H I N」という。)の規格は、1985年、I S O (国際標準化機構)／T C 188(全長24m未満の舟艇に関する技術委員会)／W G 9 (舟艇の主要寸法及び船こくの識別票に関する作業部会)ジェノア会議において、I C O M I A (海洋産業協会の国際評議会)から新規標準化項目として提案されたものである。

提案理由としては、全てのボートの艇体を国際的に統一した方法で識別(製造業者の識別、国の識別、製造番号の識別、製造年月・モデルイヤーの識別)する基本的な必要最小限の番号システムを構築し、船が他国間を移動した場合にもその素性が分かるようにするということであった。

続いて、1986年の西ベルリン会議において、本格的な審議が開始され、修正が加えられた上、1989年4月にI S O 原案(I S O ／D I S 10087)として各国投票にかけられ、1990年11月、I S O 規格として採択されている。

H I Nは、12の連続した文字で構成されており、途中に間隔や斜線などを入れてはならないことになっている。

例えば「X H A N L A 7 B G 586」と標示されている場合、

〔X H A〕 →製造者を識別するためのアルファベット

〔N L〕 →国の略号(この場合はニュージーランド)

〔A 7 B〕 →一連番号

〔G 5〕 →製造年月(85年7月)

〔8 6〕 →モデルイヤー(86年型)

を示している。

(小型船舶の利用者保護体制確立のための調査研究報告書(平成3年3月(財)シップ・アンド・オーシャン財団)第3章参照)

2. 導入環境調査結果

(1) 地方自治体

地方自治体においては、回答自治体48箇所の内47箇所が所有者を特定する制度の必要性を感じている。その理由としては放置艇対策が第1位に挙げられており、対

象とすべき船舶としてディンギー、水上オートバイ等よりもモーターボート、クルーザーといった比較的大きめのプレジャーボートを重視していることから、地方自治体は主に放置艇対策の一環として特定制度導入に期待しているものと考えられる。

また、適当な実施機関としては、国、政府機関を挙げている自治体が各々19箇所(40%)、7箇所(15%)であるのに対して、地方自治体を挙げている自治体は13箇所(27%)であり、条例による特定制度導入についても、その考えはないという自治体が37箇所(77%)もあることから、地方自治体としては特定制度の必要性は感じているものの、自ら制度を実施することについては消極的なところが多く、むしろ中央において一元的に実施して欲しいと考えていることが窺える。

また、船体識別番号制度(H I N)についても、あった方がよいと答えている自治体が多いが、自治体としては、特定制度を補完するシステムとしてH I Nを捉え、一層効果的な放置艇対策実施に資するものと期待してH I N導入を希望しているものと考えられる。

(2) 小型船舶所有者

小型船舶所有者においては、所有者を特定する制度について、その導入に積極的に賛成している者は全体の37%に過ぎず、どちらともいえない者が44.1%、反対の者が15.8%という状況であるが、これは制度そのものに対する要望の低さ、強制的な制度導入による新たな義務付けへの懸念等を反映した結果と考えられる。

また、船体識別番号制度(H I N)についても、その導入に積極的に賛成している者は全体の39.2%であり、どちらともいえない者が42.4%、反対の者が13.6%という状況であるが、これはH I Nそのものに対する理解が必ずしも未だ十分ではなく、財産価値の明確化、製造者の明確化等H I N付与による所有者にとってのメリットに対する評価よりも、H I N導入による新たな義務付けへの懸念の方が先行してしまった結果とも考えられる。

(3) マリーナ

マリーナにおいては、所有者を特定する制度について62.4%が賛成しており、制度導入に対する要望は強いと言えるであろう。特に公営マリーナは回答マリーナ17箇所中14箇所が賛成しているが、これは地方自治体の特定制度導入に対する要望が反映されているものとも考えられる。

また、船体識別番号制度(H I N)については、賛成の所が42.7%あるものの、どちらともいえないという所も36.2%存在している。これは、H I Nそのものに対する理解が必ずしも未だ十分でないことにも起因しているのではないかと考えられる。

(4) 小型船舶製造業者

小型船舶製造業者としては、所有者を特定する制度について、基本的には舟艇産業の健全な発展のために必要な制度であり、推進すべきものと考えている。

ただし、特定制度のみが先行して導入されるべきではなく、下記の条件を十分整備した上で導入されるよう、行政及び業界で検討していく必要があるとしている。

○小型船舶の保管場所の確保

○登録事業の主体部署の明確化、J C I 検査事業との一体化

○手続き等の煩雑業務の簡略化：ユーザー負担になるべく少ない制度にすること。

○H I N制度の徹底：船体そのものを特定する証明となる基準を作る必要がある。また、船体識別番号制度(H I N)については、特定制度を十分徹底する上で必要であると考えている。(少なくとも、国内の小型船舶全て(輸入艇を含む。)に共通の管理番号が存在しないと、船舶の特定をすることはできないとしている。)

ただし、H I N導入の際には下記について検討すべきであるとしている。

○導入及び実施上でのコストアップを避けること。

工法的になるべくコストのかからない方法で対応すること。

○管理システムの簡素化

J C I の検査事業との一体化等、窓口を一本化し、ユーザーやメーカー等の手続きが最小限となるようシステムを簡素化すること。

○製造番号(一貫番号)のケタ数拡大

製造番号との共通性を持たせるためには、3ケタでは対応が困難であり、更にケタ数を増加させる必要がある。

○モデルイヤーの必要性の再検討

製造年、月が表示されていれば、モデルイヤーを表示する必要はないと思われる。この分を上記製造番号にあてて方法もある。また、日本では、モデルイヤーそのものの考え方がなされていない。

3. 検討結果

(1) 小型船舶の所有者を特定する制度

前項で述べたとおり、小型船舶の所有者を特定する制度の導入については、最も強く必要性を感じているのは地方自治体であり、その理由として最も大きなものは、放置艇対策である。

これに対応する方策の一つとして、船舶法関係法令を改正し、総トン数5トン未

満の船舶についても登録制度の対象とすることも考えられるが、この場合、船舶所有者に対して新たな義務付けを課すことになり、また行政面においても、数十万隻といわれる5トン未満の小型船舶の登録事務を円滑に行うための組織・人員体制等を如何にして整えるかという問題も生じることから、これらを踏まえて検討した結果、以下のような方策が実施されることとなった。

日本小型船舶検査機構(以下「J C I」という)においては、船舶安全法に基づく定期検査等を通じ、船舶の所有者名簿の個人情報(以下単に「個人情報」という)を有している。これらの個人情報は、船舶法に基づく登録制度のように個人情報を公開する制度ではないことから、船舶の堪航性の保持及び安全確保など船舶安全法の目的に沿った場合に限り限定的に活用することが本来の姿とされている。

ただし、犯罪捜査に関わるとき、その他公益性の高い場合であってJ C I以外にこの情報を提供できる機関がないときについては、その公益性に配慮の上、必要な限度において弾力的な取扱いがなされてきている。

すなわち、海上保安部等からの船舶安全法違反に係る捜査関係事項照会や、海難船舶等の照会に対して回答しているほか、最近では警察署等の公共機関からの法令の規定に基づく照会等に対し回答することとしてきている。

一方、地方自治体からの放置艇に関する照会については、回答しないこととしてきており、その代替措置として地方自治体から所有者あての撤去依頼文書を代行送付する等の協力を図ってきたところである。しかしながら、近年、放置艇対策推進の必要性が高まり、その一環として地方自治体から小型船舶の所有者を特定する制度が強く求められるようになってきた状況に鑑み、今般J C Iの個人情報の開示のあり方について秘密保持義務、プライバシー保護等の問題を含め、再度詳細な検討を行ったところ、国又は地方自治体から放置艇対策等公益に資する目的で照会があった場合には、原則として個人情報を開示すべきであるとの結論が得られた。

この結論に基づき、J C Iでは、放置艇対策等公益に資する目的で国又は地方自治体から照会があった場合には、法的及び実体的に問題のない範囲で個人情報を開示することとなり、平成5年2月から実施されている。

上記措置の実施により、放置艇対策等を目的とした小型船舶所有者の特定については、実態上大部分の艇について可能になるものと考えられるが、実際の効果については、今後ともフォローアップしていく必要がある。

(2) 船体識別番号制度(H I N)

船体識別番号制度(H I N)を実施する目的としては、大別して次の2つが挙げら

れる。

a. 小型船舶の財産価値、製造者等の明確化により、利用者保護、流通の円滑化を図る。

b. 小型船舶の艇体を特定することにより、登録制度の円滑な実施を図る。

ただし、所有者の特定を目的とした5トン未満の船舶に係る登録制度の新規導入については(1)で述べたような問題もあることから、b. については将来的な可能性として捉えるべきであろう。

a. については、登録制度と切り離したシステムとしてH I Nを捉えても、特に小型船舶の所有者にとって相当なメリットが期待できるものである。(小型船舶の利用者保護体制確立のための調査研究報告書(平成3年3月(財)シップ・アンド・オーシャン財団)第3章第2節第3項参照)

H I Nの実施方法については、目的としてa. とb. のいずれに重点を置くかによって変わってくるものと考えられるが、これを踏まえながら、H I Nの実施方法について以下のような検討を行った。

①適用対象船舶の範囲

I S Oの考え方によれば、H I Nの対象船舶は、2.5m~24mの全ての船舶が対象となるが、我が国の場合5トン以上の船舶は既に船舶番号を有しており、また、漁船は総トン数1トン未満の無動力船を除き既に漁船登録番号を有している。

このような船舶についても対象とすべきか否かについては、H I N実施の段階で関係者の意見を十分に聴取した上で決定すべきものであるが、H I Nの目的をb. として捉える場合には既存の登録制度が機能しているこれらの船舶を更にH I Nの対象に加える必要性は低いものと考えられる。一方、H I Nの目的をa. として捉える場合には、これら船舶の流通の実態等を踏まえて検討すべきものと考えられる。

②現存船舶の取扱い

H I Nは、新艇の製造時に製造者が艇体に付与していくものであり、既に使用されている船舶についてまでもその製造者を捜し、遡ってH I Nを付与することは困難と考えられるが、今後製造される新艇に対してのみH I Nを付与していくこととした場合、全ての適用対象船舶がH I Nを有するようになるまでにはかなりの長期間(20~30年)を要することとなる。

H I Nがより早期に実効性を発揮するためには、現存船についても何らかの方法でH I Nを付与することが望ましいことから、今後既にH I Nのシステムを発

足させている諸外国の事例を調査すること等により、現存船舶への適用の可能性について検討することも有意義であろう。

③小型船舶製造・販売業者の意向

H I Nの導入によって小型船舶製造・販売業者が受ける影響としては、

イ．新艇製造時におけるH I N付与のための手間の増加(工数増大に伴うコスト増)

ロ．モデルイヤーの明示による商品価値への影響

ハ．現在各社で用いている製造番号との重複

等が挙げられる。

まず、イ．については、船舶の登録制度の場合は、船舶所有者が登録を行うものであることから、所有者の手間の増加が問題となるのに対して、H I Nの場合は、製造者が小型船舶製造時に付与するものであることから、製造者の手間の増加が問題となるわけであるが、この点については、H I Nの取付け方法にもよるが、技術的に見てさほどの工数増加でもないものと考えられ、製造者にとって大きな負担増にはならないものと思われる。

ロ．は、H I Nによってモデルイヤーが明示されることにより、製造・販売業者が不利な立場に立たされるのではないかという懸念によるものであるが、多少のデメリットはあっても国際的に認められたI S O基準に従うべきだとする意見もあり、もともとH I NはI C O M I Aから提案されたものであることから考えても、H I NをI S O基準どおりに実施することによって舟艇産業の健全な発達に特に阻害されるということはないものと思われる。

ハ．については、一時的には手間が掛かって、国際的な整合性という観点からは、各社における商品管理のシステムをH I Nに合わせて見直すことを検討しても良いのではないと思われる。

④制度の強制力について

H I Nを強制的な制度とするか、任意の制度(例えば工業標準等)とするかについても、H I Nの目的によって自ら決まって来るものと思われる。すなわち、b．を目的とするのであれば、強制的な制度が望ましいが、とりあえずa．を目的として任意の制度で実施することも一つの方法である。

市場に流通する小型船舶にH I Nを有するものと有しないものがあった場合、それらが同様の仕様・価格であれば、小型船舶利用者(購入者)からは、H I Nを有する艇の方が信頼性の高いものとして歓迎されるであろうから、H I Nを有し

ない艇は徐々に市場から消えていくことが予想される。

ただし、任意の制度として実施して実効を上げるためには、H I Nについての知識を広く普及させるための啓蒙活動を積極的に実施し、特に小型船舶利用者のH I Nに対する理解を十分なものにしていく必要があろう。

なお、英国のように小型船舶の登録が任意の制度として実施されている国では、H I Nも任意の制度として実施されている可能性があるのでこのような国の状況を調査することも有意義であろう。

⑤そ の 他

上記のほか、H I Nの実施に当たって問題となり得る点としては、

イ．H I Nを実施していない国から輸入される艇の取扱い

ロ．零細な造船所で建造される小型船舶、特別注文の小型船舶等、非量産艇の取扱い

等が考えられる。

イ．については、輸入販売業者が輸入の際にH I Nを付与する方法も考えられるが、具体的な実施方法については、既にH I Nを採用している国の状況を調査した上で決定すべきものであろう。

ロ．については、H I Nを任意の制度として実施する場合、特に検討を要する点であり、④で述べた普及啓蒙活動等によって実効がどの程度上がるものか、実施の時点で再度詰める必要があろう。

以上、H I Nの実施方法等について検討を行ったところによれば、細部については、制度の具体的な実施に当たって更に詳細な検討を要する点も未だ残っている感はあるものの、それらはいずれも手法上の問題であるといっていよいであろう。

中長期的な視点に立った場合、小型船舶の利用者保護、国際間の整合性確保等の観点からも、基本的な方向性としては、I S O基準と同一の形でH I Nを導入することが望ましい。

第6章 おわりに

わが国のレジャー用の小型船舶の保有隻数は着実に増加の傾向を示し、平成3年末で28万3千隻に達していると推計されているが、それに伴って放置艇、事故、トラブル等の問題も顕在化してきており、特にその深刻化が進んでいる地方自治体においては、それぞれ独自の小型船舶対策を実施するに至っている所も見受けられる。

さて、本年度の調査においては、小型船舶所有者、地方自治体等について、アンケート調査等を実施したが、その調査の結果、ほとんど全ての地方自治体が放置艇対策との関連で小型船舶特定制度を導入すべきであるとの見解を有していることが明らかになった。また、小型船舶製造業者も、舟艇産業の健全な発展を図っていくためには、特定制度が基本的に必要であるとしている。

一方、特定制度導入により最も大きな影響を受ける小型船舶所有者については、賛成が4割弱であり、他は反対もしくはよく分からないといった回答となっており、現時点で特定制度に対して所有者の合意が得られているといった状況ではない。これは、強制的な制度導入による新たな義務付けへの懸念等が反映された結果と考えられる。

すなわち、本年度のアンケート調査等の結果明らかになったことは、小型船舶特定制度の導入について最も必要性を感じているのが地方自治体であり、それが放置艇対策のためであるということである。これについては、船舶安全法に基づく船舶検査を通じ船舶の所有者名等の個人情報をも有する日本小型船舶検査機構において、放置艇対策等公益に資する目的で国又は地方自治体から照会があった場合につき、平成5年2月より法的及び実体的に問題のない範囲で個人情報を開示することとなり、本措置の実施により、実質的に大部分の放置艇についてその船舶所有者の特定が可能となるものと考えられる。

一方、生活水準の向上、労働時間の短縮等に伴い、余暇の有効活用に対する関心が高まる中で、今後とも小型船舶を利用した海洋レジャーの健全な発展を図っていくためには、諸々の利用振興対策、利用者保護対策等を総合的に推し進めていく必要があるが、これら施策を推進していくうえで、上記個人情報の開示を当面の措置としつつ将来的には、特定制度の必要性についても検討する余地があると考えられる。

また、船体識別番号制度(H I N)については、実際には小型船舶製造・販売業者が番号を付すことになるが、その業界の意向としては、特に反対意見は見られなかった。これは、H I Nによって小型船舶の財産価値、製造者等の明確化により、利用者保護、

流通の円滑化などが期待され、ひいては利用者、業界の双方の利益につながると期待されるからであろう。したがって、現時点でその導入に際して大きな問題はなく、早期にH I Nを導入することが望ましいと考えられる。なお、H I Nの導入に際しては、国際的な規格であるI S O基準と同一の形で実施し、国際間の整合性を確保すること、及びH I Nについての知識を広く普及させるための啓蒙活動を積極的に実施し、小型船舶所有者のH I Nに対する理解を十分なものにすることが重要であると思われる。

資 料 編

資料 1. プレジャーボートの保有隻数と国内販売隻数	59
資料 2. 所有者あてアンケート集計結果(数表)	83
資料 3. 都道府県及び大都市のプレジャーボートに関する担当部署	127
資料 4. アンケート調査票(舟艇所有者)	137
資料 5. プレジャーボートに関するアンケート調査票 (92年度)〔地方自治体用〕	149

資 料 1

プレジャーボートの保有隻数と国内販売隻数

資料１．プレジャーボートの保有隻数と国内販売隻数（※日本舟艇工業会資料による推計）

(1) モーターボート、ヨットの保有隻数、国内販売隻数の推移（総括）

		40('65)	41('66)	42('67)	43('68)	44('69)	45('70)	46('71)
保有隻数計	モーターボート	9,184	12,794	17,532	27,502	40,433	55,916	70,594
	ゴムボート	850	1,835	3,615	6,866	11,517	17,816	26,061
	ヨット	1,246	1,581	2,289	2,765	4,651	6,112	7,792
	計	11,280	16,210	23,436	37,133	56,601	79,844	104,447
国内販売隻数計	モーターボート	2,736	3,610	4,738	9,970	12,931	15,483	14,678
	ゴムボート	600	985	1,780	3,251	4,651	6,549	8,845
	ヨット	338	355	709	479	1,895	1,477	1,705
	計	3,674	4,930	7,227	13,700	19,477	23,509	25,228

		57('82)	58('83)	59('84)	60('85)	61('86)	62('87)	63('88)
保有隻数計	モーターボート	170,120	177,611	183,675	188,902	193,184	197,896	203,377
	ゴムボート	9,815	9,608	9,672	9,937	10,833	10,974	11,032
	ヨット	48,601	51,511	53,829	55,127	55,990	56,104	55,740
	計	228,536	238,730	247,176	253,966	260,007	264,974	270,149
国内販売隻数計	モーターボート	9,609	7,917	6,709	6,145	5,561	6,456	8,201
	ゴムボート	1,665	1,452	1,790	1,970	2,558	1,539	1,723
	ヨット	5,888	3,921	3,439	2,578	2,306	1,856	1,822
	計	17,162	13,290	11,938	10,693	10,425	9,851	11,746

注）モーターボートは、ゴム以外の材質（FRP、木など）で製造されているモーターボートであり、以下、モ

47('72)	48('73)	49('74)	50('75)	51('76)	52('77)	53('78)	54('79)	55('80)	56('81)
83,683	99,248	106,104	110,772	116,998	126,614	136,649	143,497	150,814	160,791
31,600	35,038	35,419	32,672	28,287	21,101	16,303	12,790	10,820	10,314
10,305	13,278	15,125	17,341	19,645	23,304	28,277	33,156	38,502	43,498
125,588	147,564	156,648	160,785	164,930	171,019	181,229	189,443	200,136	214,603
13,089	15,565	6,856	4,668	6,226	9,626	10,065	6,908	7,427	10,157
6,524	5,218	3,632	1,904	2,164	1,659	1,726	1,705	1,662	1,398
2,550	3,021	1,913	2,306	2,418	3,825	5,171	5,211	5,781	5,567
22,163	23,804	12,401	8,878	10,808	15,110	16,962	13,824	14,870	17,122

(2)モーターボート、ヨットの艇長別保有隻数(総括)

1('89)	2('90)	3('91)
209,418	214,481	217,743
11,481	12,213	12,876
54,923	53,642	51,862
275,822	280,336	282,481
10,024	10,545	10,141
1,901	2,522	2,633
1,755	1,749	1,650
13,680	14,816	14,424

保有隻数	モーターボート (FRPその他)	ゴムボート	ヨット (FRPその他)	計
～ 3m	28,825	1,625	2,587	33,037
3 ～ 4m	76,008	10,033	16,949	102,990
4 ～ 5m	37,178	1,140	21,294	59,612
5 ～ 6m	22,344	78	1,656	24,078
6 ～ 7m	23,537	0	2,910	26,447
7 ～ 8m	23,294	0	3,161	26,455
8 ～ 9m	2,755	0	1,782	4,537
9 ～ 10m	2,102	0	826	2,928
10 ～ 11m	746	0	452	1,198
11 ～ 12m	320	0	137	457
12m ～	634	0	108	742
計	217,743	12,876	51,862	282,481

ーターボート(FRP)と略称する。

(3) モーターボート(F R P)の艇長別保有隻数、国内販売隻数、出荷隻数、輸出隻数、輸入隻数の推移

注1) 69年以前の長さ別は推定値

モーターボート(F R P)

注2) 保有隻数は、(過去20年間の合計)+(21年*0.9+22年*0.81……)

Calendar Year		40('65)	41('66)	42('67)	43('68)	44('69)	45('70)	46('71)
保 有 隻 数	～3 m	1,517	2,114	2,897	4,544	6,680	9,238	11,849
	3～4 m	6,269	8,733	11,968	18,773	27,600	38,169	45,922
	4～5 m	677	943	1,292	2,027	2,980	4,121	6,434
	5～6 m	672	936	1,283	2,013	2,959	4,092	5,918
	6～7 m	26	36	50	78	115	159	258
	7～8 m	18	25	34	53	78	108	170
	8～9 m	1	1	1	2	3	4	11
	9～10m	1	1	1	2	3	4	6
	10～11m	1	2	2	4	5	7	7
	11～12m	2	3	5	7	10	14	14
	12m～	0	0	0	0	0	0	5
	計	9,184	12,794	17,532	27,502	40,433	55,916	70,594
A - B + C 国 内 販 売 隻 数	～3 m	452	596	783	1,647	2,136	2,558	2,611
	3～4 m	1,868	2,464	3,234	6,806	8,827	10,569	7,753
	4～5 m	202	266	349	735	953	1,141	2,313
	5～6 m	200	264	347	730	946	1,133	1,826
	6～7 m	8	10	13	28	37	44	99
	7～8 m	5	7	9	19	25	30	62
	8～9 m	0	0	0	1	1	1	7
	9～10m	0	0	0	1	1	1	2
	10～11m	0	0	1	1	2	2	0
	11～12m	1	1	1	3	3	4	0
	12m～	0	0	0	0	0	0	5
	計	2,736	3,610	4,738	9,970	12,931	15,483	14,678
A = 出 荷 隻 数	～3 m	452	596	783	1,647	2,136	2,558	2,511
	3～4 m	1,868	2,464	3,234	6,806	8,827	10,569	7,693
	4～5 m	202	266	349	735	953	1,141	2,264
	5～6 m	200	264	347	730	946	1,133	1,792
	6～7 m	8	10	13	28	37	44	84
	7～8 m	5	7	9	19	25	30	47
	8～9 m	0	0	0	1	1	1	3
	9～10m	0	0	0	1	1	1	2
	10～11m	0	0	1	1	2	2	0
	11～12m	1	1	1	3	3	4	0
	12m～	0	0	0	0	0	0	5
	計	2,736	3,610	4,738	9,970	12,931	15,483	14,401

……29年*0.1)にて算出した。

47('72)	48('73)	49('74)	50('75)	51('76)	52('77)	53('78)	54('79)	55('80)	56('81)
13,341	17,409	17,471	17,617	18,969	21,936	22,029	22,153	23,243	24,243
52,706	58,431	62,084	64,116	66,534	69,922	73,267	76,020	78,349	80,089
9,389	12,279	14,078	15,864	17,696	19,686	22,845	23,333	24,550	27,627
7,621	9,499	10,534	10,983	11,272	11,698	13,497	15,092	15,528	16,232
291	942	1,006	1,111	1,207	1,733	2,903	4,394	5,515	6,799
239	446	630	733	906	1,086	1,470	1,632	2,670	4,549
39	148	179	197	232	320	329	454	460	660
13	27	36	40	42	81	114	218	293	381
7	15	23	39	48	53	63	63	65	68
20	23	23	25	38	41	46	47	48	48
17	29	40	47	54	58	86	91	92	96
83,683	99,248	106,104	110,772	116,998	126,614	136,649	143,497	150,814	160,791
1,492	4,068	62	146	1,352	2,969	98	133	1,109	1,029
6,784	5,725	3,653	2,032	2,418	3,394	3,366	2,794	2,404	1,863
2,955	2,890	1,799	1,786	1,832	1,991	3,161	493	1,225	3,090
1,703	1,878	1,035	449	289	427	1,801	1,600	444	717
33	651	64	105	96	526	1,170	1,491	1,122	1,284
69	207	184	103	173	180	384	162	1,038	1,879
28	109	31	18	35	88	9	125	6	200
7	14	9	4	2	39	33	104	75	88
0	8	8	16	9	5	10	0	2	3
6	3	0	2	13	3	5	1	1	0
12	12	11	7	7	4	28	5	1	4
13,089	15,565	6,856	4,668	6,226	9,626	10,065	6,908	7,427	10,157
972	4,068	55	146	1,348	2,969	98	133	1,053	929
6,783	5,725	3,638	2,029	2,412	3,413	3,365	2,791	2,411	1,919
2,942	2,808	1,775	1,769	1,829	2,069	3,161	552	1,254	3,153
1,649	1,818	1,011	448	289	488	1,801	1,639	455	718
17	593	17	88	96	535	1,168	1,493	1,110	1,275
51	144	135	88	144	180	380	161	1,025	1,882
18	102	25	14	25	88	9	126	1	200
2	0	0	0	0	39	31	104	73	92
0	2	3	13	6	1	8	0	0	1
6	3	0	2	13	3	5	1	1	2
12	12	11	7	7	5	28	6	2	4
12,452	15,275	6,670	4,604	6,169	9,790	10,054	7,006	7,385	10,175

モーターボート(F R P)

Calender year		40(' 65)	41(' 66)	42(' 67)	43(' 68)	44(' 69)	45(' 70)	46(' 71)
B = 輸 出 隻 数	～ 3 m							
	3 ～ 4 m							
	4 ～ 5 m							
	5 ～ 6 m							
	6 ～ 7 m							
	7 ～ 8 m							
	8 ～ 9 m							
	9 ～ 10m							
	10～11m							
	11～12m							
	12m～							
	計							
C = 輸 入 隻 数	～ 3 m							100
	3 ～ 4 m							60
	4 ～ 5 m							49
	5 ～ 6 m							34
	6 ～ 7 m							15
	6 ～ 7 m							15
	8 ～ 9 m							4
	9 ～ 10m							0
	10～11m							0
	11～12m							0
	12m～							0
	計							277

47('72)	48('73)	49('74)	50('75)	51('76)	52('77)	53('78)	54('79)	55('80)	56('81)
					0		0	0	0
					19		15	7	56
					79		60	31	63
					61	1	47	11	10
					9		7	0	5
					0		0	7	17
					1		1	0	0
					1		1	3	4
					0		0	0	0
					0		0	0	2
					1		1	1	0
					171	1	132	60	157
520	0	7	0	4	0	0	0	56	100
1	0	15	3	6	0	1	18	0	0
13	82	24	17	3	1	0	1	2	0
54	60	24	1	0	0	1	8	0	9
16	58	47	17	0	0	2	5	12	14
18	63	49	15	29	0	4	1	20	14
10	7	6	4	10	1	0	0	5	0
5	14	9	4	2	1	2	1	5	0
0	6	5	3	3	4	2	0	2	2
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
637	290	186	64	57	7	12	34	102	139

モーターボート(F R P)

Calender Year		57('82)	58('83)	59('84)	60('85)	61('86)	62('87)	63('88)
保有隻数	～3 m	25,136	26,151	26,921	27,958	27,924	28,713	28,903
	3～4 m	81,448	82,219	83,106	83,751	83,926	83,799	82,938
	4～5 m	30,230	31,907	32,809	33,498	34,393	35,249	35,984
	5～6 m	17,797	19,253	19,974	20,577	21,272	21,764	21,930
	6～7 m	8,248	9,550	11,084	12,498	13,949	15,304	17,412
	7～8 m	5,866	7,010	8,143	8,985	9,849	10,984	13,760
	8～9 m	701	737	754	757	776	841	940
	9～10m	472	550	620	676	743	846	982
	10～11m	69	74	81	107	137	164	203
	11～12m	55	58	65	67	83	89	119
	12m～	98	103	117	127	131	142	205
	計	170,120	177,611	183,675	188,902	193,184	197,896	203,377
A - B + C 国内販売隻数	～3 m	940	1,085	876	1,089	278	1,077	639
	3～4 m	1,550	1,062	1,327	1,272	1,048	1,063	996
	4～5 m	2,624	1,708	950	756	990	984	936
	5～6 m	1,585	1,487	769	670	788	620	365
	6～7 m	1,450	1,303	1,536	1,417	1,454	1,360	2,116
	7～8 m	1,318	1,145	1,134	844	866	1,139	2,781
	8～9 m	41	36	18	3	19	65	99
	9～10m	91	78	71	56	67	103	136
	10～11m	4	5	7	26	30	28	39
	11～12m	7	3	7	2	17	6	31
	12m～	2	5	14	10	4	11	63
	計	9,409	7,917	6,709	6,145	5,561	6,456	8,201
A = 出荷隻数	～3 m	915	1,083	876	1,089	730	1,077	685
	3～4 m	1,553	1,084	1,198	977	568	537	565
	4～5 m	2,638	1,736	939	677	849	889	810
	5～6 m	1,587	1,500	780	678	782	580	304
	6～7 m	1,451	1,310	1,558	1,419	1,438	1,364	2,099
	7～8 m	1,324	1,161	1,152	853	823	1,081	2,686
	8～9 m	10	35	19	3	5	3	3
	9～10m	89	84	68	49	52	74	85
	10～11m	0	1	2	12	9	11	14
	11～12m	8	3	7	2	17	0	6
	12m～	3	5	14	10	4	9	33
	計	9,608	8,002	6,613	5,769	5,277	5,625	7,290

1('89)	2('90)	3('91)
28,970	28,952	28,825
81,468	79,064	76,008
36,559	36,974	37,178
22,344	22,475	22,344
19,688	21,972	23,537
17,128	20,565	23,294
1,277	1,690	2,755
1,175	1,547	2,102
389	585	746
141	202	320
279	454	634
209,418	214,481	217,743
725	888	1,028
1,249	1,338	1,413
868	819	834
706	532	447
2,287	2,300	1,590
3,376	3,447	2,746
337	414	1,066
193	373	555
186	197	162
23	62	120
74	175	180
10,024	10,545	10,141
823	2,289	1,345
624	768	697
714	734	678
515	409	359
2,193	2,153	1,473
3,274	3,257	2,660
231	238	915
107	225	428
124	108	101
15	17	85
43	80	95
8,663	10,278	8,836

モーターボート(FRP)

Calender Year		57('82)	58('83)	59('84)	60('85)	61('86)	62('87)	63('88)
B = 輸出隻数	～3m	0	0	0	0	452	0	46
	3～4m	3	36	11	1	7	2	4
	4～5m	20	29	19	13	5	15	5
	5～6m	25	13	12	9	0	2	2
	6～7m	9	10	22	5	5	10	19
	7～8m	8	20	22	22	12	7	10
	8～9m	0	0	2	0	1	1	0
	9～10m	0	7	0	0	0	0	2
	10～11m	0	0	10	0	0	0	0
	11～12m	1	0	0	0	0	0	0
	12m～	1	0	0	0	0	0	1
	計	67	115	88	50	482	37	89
C = 輸入隻数	～3m	25	2	0	0	0	0	0
	3～4m	0	14	140	296	487	528	435
	4～5m	6	1	30	92	146	110	131
	5～6m	23	0	1	1	6	42	63
	6～7m	8	3	0	3	21	6	36
	7～8m	2	4	4	13	55	65	105
	8～9m	1	1	1	0	15	63	96
	9～10m	2	1	3	7	15	29	53
	10～11m	1	4	5	14	21	17	25
	11～12m	0	0	0			6	25
	12m～	0	0	0			2	31
	計	68	30	184	426	766	868	1,000

1(' 89)	2(' 90)	3(' 91)
99	1,403	447
2	0	0
13	9	1
0	0	2
5	7	3
19	8	10
0	0	1
0	0	1
0	0	0
0	0	0
0	0	0
138	1,427	465
1	2	130
627	570	716
167	94	157
191	123	90
99	154	120
121	198	96
106	176	152
86	148	128
62	89	61
8	45	35
31	95	85
1,499	1,694	1,770

(4) ゴムボートの艇長別保有隻数、国内販売隻数、出荷隻数、輸出隻数、輸入隻数の推移

ゴムボート

注) 耐用年数は6年とした。

Calendar year		40('65)	41('66)	42('67)	43('68)	44('69)	45('70)	46('71)
保 有 隻 数	～3 m							
	3～4 m							
	4～5 m							
	5～6 m							
	計	850	1,835	3,615	6,866	11,517	17,816	26,061
A - B + C 国 内 販 売 隻 数	～3 m							
	3～4 m							
	4～5 m							
	5～6 m							
	計	600	985	1,780	3,251	4,651	6,549	8,845
A = 出 荷 隻 数	～3 m							
	3～4 m							
	4～5 m							
	5～6 m							
	計							
B = 輸 出 隻 数	～3 m							
	3～4 m							
	4～5 m							
	5～6 m							
	計							
C = 輸 入 隻 数	～3 m							
	3～4 m							
	4～5 m							
	5～6 m							
	計							

ゴムボート

Calendar year		57('82)	58('83)	59('84)	60('85)	61('86)	62('87)	63('88)
保有隻数	～3 m							2,766
	3～4 m							7,730
	4～5 m							524
	5～6 m							12
	計	9,815	9,608	9,672	9,937	10,833	10,974	11,032
A - B + C 国内販売隻数	～3 m		243	332	877	736	395	183
	3～4 m		1,127	1,372	1,020	1,762	1,059	1,390
	4～5 m		82	86	73	60	85	138
	5～6 m		0	0	0	0	0	12
	計	1,665	1,452	1,790	1,970	2,558	1,539	1,723
A = 出荷隻数	～3 m		3,603	4,345	2,145	4,370	4,512	2,730
	3～4 m		12,162	9,048	10,723	8,444	5,441	8,749
	4～5 m		1,303	1,430	888	1,095	3,945	1,902
	5～6 m		0	0	0	0	0	32
	計		17,068	14,823	13,756	13,909	13,898	13,413
B = 輸出隻数	～3 m		3,360	4,013	1,268	3,634	4,162	2,553
	3～4 m		11,035	7,676	9,703	6,682	4,382	7,370
	4～5 m		1,221	1,344	815	1,035	3,860	1,770
	5～6 m		0	0	0	0	0	20
	計		15,616	13,033	11,786	11,351	12,404	11,713
C = 輸入隻数	～3 m						45	6
	3～4 m							11
	4～5 m							6
	5～6 m							
	計						45	23

1('89)	2('90)	3('91)
2,229	2,229	1,625
8,483	9,143	10,033
668	786	1,140
31	55	78
11,481	12,213	12,876
—224	262	273
1,880	2,032	1,910
226	204	427
19	24	23
1,901	2,522	2,633
2,397	1,622	1,858
9,747	8,984	10,391
2,085	2,004	1,065
59	66	71
14,288	12,676	13,385
2,626	1,360	1,585
7,872	6,952	8,481
1,867	1,800	638
40	42	48
12,405	10,154	10,752
5	0	0
5	0	0
8	0	0
0	0	0
18	0	0

(5)ヨット(F R P)の艇長別保有隻数、国内販売隻数、出荷隻数、輸出隻数、輸入隻数の推移

注1) 69年以前の長さ別は推定値

注2) 5 m未満の保有隻数は、

注3) 5 m以上の保有隻数は、

ヨット(F R P)

Calendar year		40('65)	41('66)	42('67)	43('68)	44('69)	45('70)	46('71)
保 有 隻 数	～3 m	2	2	3	4	6	8	16
	3～4 m	294	373	539	651	1,095	1,437	1,991
	4～5 m	607	770	1,114	1,345	2,262	2,970	3,892
	5～6 m	100	126	183	221	373	491	556
	6～7 m	156	198	287	347	584	769	894
	7～8 m	66	83	121	146	246	324	376
	8～9 m	5	6	9	11	19	25	30
	9～10m	8	10	14	17	28	37	56
	10～11m	10	13	19	22	38	50	55
	11～12m	0	0	0	0	0	0	3
	12m～	0	0	0	0	0	0	2
計		1,246	1,581	2,289	2,765	4,651	6,112	7,792
A - B + C 国 内 販 売 隻 数	～3 m	0	0	1	1	3	2	8
	3～4 m	80	79	167	113	446	348	482
	4～5 m	165	163	345	233	922	719	939
	5～6 m	27	27	57	38	151	118	65
	6～7 m	42	42	89	60	237	185	125
	7～8 m	18	18	37	25	100	78	52
	8～9 m	1	1	3	2	8	6	5
	9～10m	2	2	4	3	12	9	19
	10～11m	3	3	6	4	15	12	5
	11～12m	0	0	0	0	0	0	3
	12m～	0	0	0	0	0	0	2
計		338	335	709	479	1,895	1,477	1,705
A = 出 荷 隻 集	～3 m	0	0	1	1	3	2	8
	3～4 m	80	79	167	113	446	348	480
	4～5 m	165	163	345	233	922	719	939
	5～6 m	27	27	57	38	151	118	64
	6～7 m	42	42	89	60	237	185	123
	7～8 m	18	18	37	25	100	78	51
	8～9 m	1	1	3	2	8	6	5
	9～10m	2	2	4	3	12	9	18
	10～11m	3	3	6	4	15	12	5
	11～12m	0	0	0	0	0	0	3
	12m～	0	0	0	0	0	0	2
計		338	335	709	479	1,895	1,477	1,698

(過去10年間の合計)+(11年*0.9+12年*0.8+……19年*0.1)にて算出した。
(過去20年間の合計)+(21年*0.9+22年*0.8+……29年*0.1)にて算出した。

47('72)	48('73)	49('74)	50('75)	51('76)	52('77)	53('78)	54('79)	55('80)	56('81)
810	1,001	1,012	1,067	1,124	1,160	1,191	1,195	1,342	1,745
2,224	3,145	3,563	3,677	4,062	5,081	7,402	9,728	11,286	14,060
4,946	3,125	6,839	8,317	9,542	11,635	13,750	15,791	18,958	20,410
651	931	964	1,016	1,125	1,147	1,212	1,283	1,331	1,427
1,053	1,296	1,738	1,938	2,081	2,251	2,459	2,704	2,913	2,989
442	530	650	850	1,067	1,252	1,387	1,491	1,608	1,796
32	50	120	221	351	432	506	522	594	615
73	97	102	110	124	132	165	221	236	239
64	88	121	127	148	185	166	177	184	167
6	7	7	9	11	18	21	25	30	31
3	8	9	9	10	11	18	19	19	20
10,305	13,278	15,125	17,341	19,645	23,304	28,277	33,156	38,502	43,498
794	191	11	55	57	37	31	5	148	404
325	936	440	143	422	1,073	2,385	2,433	1,698	2,958
1,079	1,211	758	1,539	1,302	2,204	2,247	2,262	3,456	1,827
95	280	33	2	109	22	66	72	50	98
159	243	442	200	143	170	209	246	212	80
66	88	120	200	217	185	135	105	118	190
2	18	70	101	130	81	74	16	72	21
17	24	5	8	14	8	33	56	15	3
9	24	33	6	21	37	-19	11	7	-16
3	1	0	2	2	7	3	4	5	1
1	5	1	0	1	1	7	1	0	1
2,550	3,021	1,913	2,306	2,418	3,825	5,171	5,211	5,781	5,567
794	189	11	55	57	37	31	5	148	406
325	936	440	143	422	1,026	2,336	2,285	1,624	2,909
1,078	1,219	732	1,347	1,294	2,204	2,261	2,232	3,485	1,843
95	279	33	52	108	22	60	73	39	89
158	243	441	200	143	177	224	247	213	80
66	83	120	200	217	234	228	137	140	208
2	16	69	101	130	94	97	23	89	40
17	22	5	6	14	39	32	87	15	3
9	20	32	6	21	61	23	12	28	13
3	1	0	2	2	9	6	4	5	1
1	5	1	0	1	2	9	1	0	1
2,548	3,013	1,884	2,112	2,409	3,875	5,307	5,106	5,786	5,593

ヨット(FRP)

Calender year		40('65)	41('66)	42('67)	43('68)	44('69)	45('70)	46('71)
B = 輸 出 隻 数	～ 3 m							
	3 ～ 4 m							
	4 ～ 5 m							
	5 ～ 6 m							
	6 ～ 7 m							
	7 ～ 8 m							
	8 ～ 9 m							
	9 ～ 10m							
	10～11m							
	11～12m							
	12m～							
	計							
C = 輸 入 隻 数	～ 3 m							0
	3 ～ 4 m							2
	4 ～ 5 m							0
	5 ～ 6 m							1
	6 ～ 7 m							2
	7 ～ 8 m							1
	8 ～ 9 m							0
	9 ～ 10m							1
	10～11m							0
	11～12m							0
	12m～							0
	計							7

47(' 72)	48(' 73)	49(' 74)	50(' 75)	51(' 76)	52(' 77)	53(' 78)	54(' 79)	55(' 80)	56(' 81)
					0	0	0	0	2
					1	1	2	26	1
					8	14	6	55	16
					0	0	1	0	0
					8	15	1	1	0
					50	93	32	22	18
					13	23	7	23	24
					1	1	31	0	0
					24	44	1	23	29
					2	3	0	0	0
					1	2	0	0	0
					108	196	81	150	90
0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	48	50	150	100	50
1	0	26	192	8	8	0	36	26	0
0	1	0	0	1	0	6	0	11	9
1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
0	5	0	0	0	1	0	0	0	0
0	2	1	0	0	0	0	0	6	5
0	2	0	2	0	0	2	0	0	0
0	4	1	0	0	0	2	0	2	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	16	29	194	9	58	60	186	145	64

ヨット(F R P)

Calender Year		57('82)	58('83)	59('84)	60('85)	61('86)	62('87)	63('88)
保有隻数	～3m	1,880	1,932	2,046	2,177	2,505	2,509	2,588
	3～4m	16,589	17,857	19,143	19,855	20,172	20,069	19,549
	4～5m	22,368	23,454	24,006	24,192	24,138	24,038	23,786
	5～6m	1,516	1,656	1,725	1,747	1,763	1,759	1,749
	6～7m	3,043	3,114	3,138	3,137	3,140	3,122	3,092
	7～8m	1,950	2,080	2,194	2,286	2,332	2,487	2,625
	8～9m	737	845	947	1,063	1,190	1,313	1,475
	9～10m	264	283	305	325	366	400	428
	10～11m	194	215	241	254	281	296	324
	11～12m	37	47	53	54	58	63	66
	12m～	24	27	31	37	44	47	57
	計	48,601	51,511	53,829	55,127	5,990	56,104	55,740
A - B + C 国内販売隻数	～3m	216	152	215	238	40	120	198
	3～4m	2,743	1,571	1,628	1,060	699	370	180
	4～5m	2,434	1,676	1,206	976	851	991	1,040
	5～6m	93	146	76	32	29	14	12
	6～7m	61	79	35	15	3	10	4
	7～8m	156	134	119	98	5	167	152
	8～9m	123	108	102	117	27	124	163
	9～10m	25	20	22	21	2	35	30
	10～11m	27	22	26	14	29	17	30
	11～12m	6	10	6	1	4	5	3
	12m～	4	3	4	6	7	3	10
	計	5,888	3,921	3,439	2,578	2,306	1,856	1,822
A = 出荷隻数	～3m	216	152	215	238	441	120	198
	3～4m	12,641	1,531	1,559	1,012	699	341	176
	4～5m	2,447	1,679	1,202	1,022	856	992	1,022
	5～6m	92	116	72	31	29	14	12
	6～7m	61	79	35	15	23	9	4
	7～8m	165	140	121	98	4	164	152
	8～9m	128	113	112	117	29	121	162
	9～10m	25	20	25	20	9	34	28
	10～11m	31	26	21	12	6	13	21
	11～12m	7	11	6	2	4	1	2
	12m～	4	4	4	6	7	1	3
	計	5,817	3,871	3,372	2,573	2,297	1,810	1,780

1('89)	2('90)	3('91)
2,671	2,603	2,587
18,876	18,029	16,949
23,140	22,353	21,294
1,725	1,692	1,656
3,043	2,988	2,910
2,849	3,018	3,161
1,596	1,692	1,782
510	653	826
355	405	452
87	113	137
71	96	108
54,923	53,642	51,862
202	65	158
225	187	201
780	913	729
13	14	16
9	19	7
248	201	178
123	99	93
85	146	179
35	54	53
21	26	24
14	25	12
1,755	1,749	1,650
202	65	146
234	187	201
780	917	729
9	14	11
5	12	1
248	201	170
119	99	89
63	119	156
13	50	35
6	14	13
4	13	7
1,683	1,691	1,558

ヨット(FRP)

Calender Year		57('82)	58('83)	59('84)	60('85)	61('86)	62('87)	63('88)
B = 輸 出 隻 数	～ 3 m	0	0	0	0	1	0	0
	3 ～ 4 m	2	8	0	0	0	0	1
	4 ～ 5 m	17	3	1	46	15	1	0
	5 ～ 6 m	0	0	1	0	0	0	0
	6 ～ 7 m	0	0	0	0	0	0	0
	7 ～ 8 m	9	6	2	0	0	0	0
	8 ～ 9 m	9	7	10	0	2	0	2
	9 ～ 10m	0	0	3	0	0	0	2
	10～11m	5	7	1	0	0	0	2
	11～12m	1	1	0	1	0	0	2
	12m～	0	1	0	0	0	0	0
	計	43	33	18	47	18	1	9
C = 輸 入 隻 数	～ 3 m	0	0	0	0	0	0	0
	3 ～ 4 m	104	48	69	48	0	29	5
	4 ～ 5 m	4	0	5	0	10	0	18
	5 ～ 6 m	1	30	5	1	0	0	0
	6 ～ 7 m	0	0	0	0	0	1	0
	7 ～ 8 m	0	0	0	0	1	3	0
	8 ～ 9 m	4	2	0	0	0	3	3
	9 ～ 10m	0	0	0	1	3	1	4
	10～11m	1	3	6	2	13	4	11
	11～12m	0	0	0			4	3
	12m～	0	0	0			2	7
	計	114	83	85	52	27	47	51

1('89)	2('90)	3('91)
0	0	0
9	0	0
	4	0
	0	0
	0	0
	0	0
	0	0
	0	4
	0	0
	0	1
	0	0
9	4	5
0	0	12
	0	0
	0	0
4	0	5
4	7	6
	0	8
4	0	4
22	27	27
22	4	18
15	12	12
10	12	5
81	62	97

資 料 2

所有者あてアンケート集計結果(数表)

－第3章関係－

(表3－1～表3－43)

- *表中 上段は実数、下段は比率(%)である
- *表題末尾の(図3－x x)は、本文中の図番号である
- *非該当とは、その設問に該当しない回答者の数である

表3-1 艇種別・年令別所有者層：(図3-4)

艇種	全	10代	20代	30代	40代	50代以上	不明	非該当
全体	1187 100.0	2 0.2	108 9.1	281 23.7	426 35.9	353 29.7	17 1.4	— —
水上オートバイ	98 100.0	1 1.0	51 52.0	34 34.7	7 7.1	5 5.1	— —	— —
モーターボート	643 100.0	1 0.2	46 7.2	157 24.4	248 38.6	185 28.8	6 0.9	— —
セーリングクルーザー	225 100.0	— —	7 3.1	50 22.2	90 40.0	76 33.8	2 0.9	— —
遊漁船	202 100.0	— —	3 1.5	37 18.3	79 39.1	80 39.6	3 1.5	— —
(不明)	19 100.0	— —	1 5.3	3 15.8	2 10.5	7 36.8	6 31.6	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-2 艇種別・職業別所有者層

艇種	全	体	農	業	漁	業	自由業	自営業	学	生	会社員・ 公務員・ 団体職員	会社・ 団体役員	無職	その他	不明	非該当								
全	1187	100.0	13	1.1	5	0.4	37	3.1	350	29.5	2	0.2	436	36.7	269	22.7	32	2.7	27	2.3	16	1.3	—	—
水上オートバイ	98	100.0	—	—	1	1.0	2	2.0	22	22.4	1	1.0	56	57.1	9	9.2	1	1.0	4	4.1	2	2.0	—	—
モーターボート	643	100.0	6	0.9	1	0.2	17	2.6	190	29.5	1	0.2	233	36.2	162	25.2	16	2.5	12	1.9	5	0.8	—	—
セーリングクルーザー	225	100.0	2	0.9	—	—	16	7.1	63	28.0	—	—	63	28.0	73	32.4	1	0.4	7	3.1	—	—	—	—
遊漁船	202	100.0	5	2.5	3	1.5	2	1.0	67	33.2	—	—	83	41.1	20	9.9	14	6.9	4	2.0	4	2.0	—	—
(不明)	19	100.0	—	—	—	—	—	—	8	42.1	—	—	1	5.3	5	26.3	—	—	—	—	5	26.3	—	—
(非該当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

表3-3 小型船舶乗船歴：(図3-7)

	全 体	5 年未満	5 年以上 10 年未満	10 年以上 15 年未満	15 年以上	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	547 46.1	229 19.3	149 12.6	254 21.4	8 0.7	— —
水上オートバ イ	98 100.0	82 83.7	10 10.2	4 4.1	2 2.0	— —	— —
モーターボ ート	643 100.0	315 49.0	121 18.8	82 12.8	122 19.0	3 0.5	— —
セーリングク ルーズ	225 100.0	73 32.4	47 20.9	32 14.2	73 32.4	— —	— —
遊漁船	202 100.0	75 37.1	49 24.3	29 14.4	49 24.3	— —	— —
(不明)	19 100.0	2 10.5	2 10.5	2 10.5	8 42.1	5 26.3	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-4 海技免状の種類：(図3-8)

	全 体	小型船舶 操縦士 1級	小型船舶 操縦士 2級	小型船舶 操縦士 3級	小型船舶 操縦士 4級	小型船舶 操縦士 湖川4級	小型船舶 操縦士 等級不明	免許無し	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	349 29.4	10 0.8	5 0.4	787 66.3	12 1.0	5 0.4	12 1.0	7 0.6	— —
水上オートバ イ	98 100.0	8 8.2	— —	— —	90 91.8	— —	— —	— —	— —	— —
モーターボ ー	643 100.0	177 27.5	6 0.9	5 0.8	439 68.3	4 0.6	2 0.3	8 1.2	2 0.3	— —
セーリングク ル—ザー	225 100.0	119 52.9	2 0.9	— —	100 44.4	2 0.9	— —	2 0.9	— —	— —
遊漁船	202 100.0	37 18.3	2 1.0	— —	153 75.7	6 3.0	2 1.0	2 1.0	— —	— —
(不明)	19 100.0	8 42.1	— —	— —	5 26.3	— —	1 5.3	— —	5 26.3	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-5 無線従事者免許証の種類：(図3-9)

	全 体	海上特殊 無線技士	アマチュア 無線技士	海上無線 通信士	特殊無線 技士 レーダー級	免許無し	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	107 9.0	295 24.9	14 1.2	98 8.3	682 57.5	109 9.2	— —
水上オートバ イ	98 100.0	3 3.1	14 14.3	1 1.0	3 3.1	71 72.4	8 8.2	— —
モーターボ ート	643 100.0	49 7.6	159 24.7	6 0.9	57 8.9	385 59.9	50 7.8	— —
セーリングク ルーパー	225 100.0	43 19.1	85 37.8	4 1.8	26 11.6	91 40.4	17 7.6	— —
遊漁船	202 100.0	9 4.5	31 15.3	3 1.5	6 3.0	130 64.4	28 13.9	— —
(不明)	19 100.0	3 15.8	6 31.6	— —	6 31.6	5 26.3	6 31.6	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-6 所有艇の長さ：(図3-10)

	全 体	7メートル 未満	7メートル 以上 8メートル	8メートル 以上 9メートル	9メートル 以上 10メートル	10メートル 以上 11メートル	11メートル 以上 12メートル	12メートル 以上 15メートル	15メートル 以上	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	587 49.5	246 20.7	112 9.4	78 6.6	50 4.2	37 3.1	36 3.0	13 1.1	28 2.4	- -
水上オートバ イ	98 100.0	98 100.0	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
モーターボ ート	643 100.0	352 54.7	153 23.8	46 7.2	23 3.6	18 2.8	18 2.8	18 2.8	9 1.4	6 0.9	- -
セーリングク ルーズー	225 100.0	26 11.6	57 25.3	41 18.2	39 17.3	27 12.0	16 7.1	14 6.2	3 1.3	2 0.8	- -
遊漁船	202 100.0	110 54.5	36 17.8	25 12.4	16 7.9	5 2.5	3 1.5	4 2.0	1 0.5	2 1.0	- -
(不明)	19 100.0	1 5.3	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	18 94.7	- -
(非該当)	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -

表3-7 機関の据え付け方式：(図3-11)

	全 体	船 外 機	船内外機	船 内 機	不 明	非 該 当
全 体	1187 110.0	646 54.4	156 13.1	361 30.4	24 2.0	— —
水上オートバ イ	98 100.0	1 1.0	3 3.1	91 92.9	3 3.1	— —
モーターボ ー ト	643 100.0	438 68.1	114 17.7	89 13.8	2 0.3	— —
セーリングク ルーズー	225 100.0	51 22.7	23 10.2	150 66.7	1 0.4	— —
遊漁船	202 100.0	155 76.7	16 7.9	31 15.3	— —	— —
(不明)	19 100.0	1 5.3	— —	— —	18 94.7	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-8 所有形態：(図3-12)

	全 体	個人所有	共同所有	法人所有	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	853 71.9	108 9.1	204 17.2	22 1.9	— —
水上オートバ イ	98 100.0	90 91.8	2 2.0	4 4.1	2 2.0	— —
モーターボ ート	643 100.0	464 72.2	46 7.2	132 20.5	1 0.2	— —
セーリングク ルザー	225 100.0	130 57.8	44 19.6	51 22.7	— —	— —
遊漁船	202 100.0	168 83.2	16 7.9	17 8.4	1 0.5	— —
(不明)	19 100.0	1 5.3	— —	— —	18 94.7	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-9 購入時の状態(新艇、中古艇)：(図3-13)

	全 体	新 艇	中 古 艇	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	948 79.9	216 18.2	23 1.9	— —
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	79 80.6	17 17.3	2 2.0	— —
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	520 80.9	120 18.7	3 0.5	— —
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	225 100.0	194 86.2	31 13.8	— —	— —
遊 漁 船	202 100.0	154 76.2	48 23.8	— —	— —
(不 明)	19 100.0	1 5.3	— —	18 94.7	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —

表3-10 保管場所：(図3-14)

	全 体	自 宅 等	公 マ リ ー ナ	私 マ リ ー ナ	漁 港	漁港以外 の港湾	河 川	海 岸	そ の 他	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	299 25.2	85 7.2	403 34.0	149 12.6	92 7.8	82 6.9	27 2.3	37 3.1	13 1.1	- -
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	72 73.5	- -	19 19.4	- -	- -	- -	- -	5 5.1	2 2.0	- -
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	178 27.7	33 5.1	236 36.7	61 9.5	38 5.9	60 9.3	15 2.3	18 2.8	4 0.6	- -
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	225 100.0	4 1.8	48 21.3	124 55.1	20 8.9	18 8.0	4 1.8	1 0.4	5 2.2	1 0.4	- -
遊 漁 船	202 100.0	45 22.3	2 1.0	20 9.9	65 32.2	35 17.3	17 8.4	10 5.0	8 4.0	- -	- -
(不 明)	19 100.0	- -	2 10.5	4 21.1	3 15.8	1 5.3	1 5.3	1 5.3	1 5.3	6 31.6	- -
(非 該 当)	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -

表3-11 保管状況(水面、陸上)：(図3-15)

	全	体	水	面	陸	上	不	明	非	該	当
全	1187	449	716	22	—	—	—	—	—	—	
体	100.0	37.8	60.3	1.9	—	—	—	—	—	—	
水上オートバ	98	1	95	2	—	—	—	—	—	—	
イ	100.0	1.0	96.9	2.0	—	—	—	—	—	—	
モーターボ	643	204	430	9	—	—	—	—	—	—	
ート	100.0	31.7	66.9	1.4	—	—	—	—	—	—	
セーリングク	225	122	102	1	—	—	—	—	—	—	
ルーズー	100.0	54.2	45.3	0.4	—	—	—	—	—	—	
遊漁船	202	115	84	3	—	—	—	—	—	—	
	100.0	56.9	41.6	1.5	—	—	—	—	—	—	
(不明)	19	7	5	7	—	—	—	—	—	—	
	100.0	36.8	26.3	36.8	—	—	—	—	—	—	
(非該当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

表3-12 年間保管料(保管場所別)：(図3-16)

	全 体	無 料	10万 円未 満	10～20 万円未 満	20～40 万円未 満	40～60 万円未 満	60～100 万円未 満	100万円 以上	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	496 41.8	168 14.2	92 7.8	186 15.7	87 7.3	65 5.5	56 4.7	37 3.1	—
自宅等	299 100.0	266 89.0	11 3.7	4 1.3	2 0.7	—	—	—	16 5.4	—
公営マリーナ	85 100.0	1 1.2	9 10.6	20 23.5	24 28.2	14 16.5	7 8.2	7 8.2	3 3.5	—
私営マリーナ	403 100.0	2 0.5	36 8.9	53 13.2	146 36.2	66 16.4	53 13.2	45 11.2	2 0.5	—
漁港	149 100.0	67 45.0	54 36.2	8 5.4	8 5.4	6 4.0	3 2.0	1 0.7	2 1.3	—
漁港以外の港 湾	92 100.0	52 56.5	31 33.7	2 2.2	3 3.3	—	—	1 1.1	3 3.3	—
河川	82 100.0	62 75.6	12 14.6	1 1.2	2 2.4	1 1.2	—	1 1.2	3 3.7	—
海岸	27 100.0	23 85.2	4 14.8	—	—	—	—	—	—	—
その他	37 100.0	22 59.5	10 27.0	4 10.8	1 2.7	—	—	—	—	—
(不明)	13 100.0	1 7.7	1 7.7	—	—	—	2 15.4	1 7.7	8 61.5	—
(非該当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

表3-13 年間保管料(艇種別):(図3-17)

	全 体	無 料	10万 円未 満	10～20 万円未 満	20～40 万円未 満	40～60 万円未 満	60～100 万円未 満	100万円 以上	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	496 41.8	168 14.2	92 7.8	186 15.7	87 7.3	65 5.5	56 4.7	37 3.1	— —
水上オートバ イ	98 100.0	70 71.4	14 14.3	6 6.1	4 4.1	— —	— —	1 1.0	3 3.1	— —
モーターボ ート	643 100.0	281 43.7	78 12.1	57 8.9	106 16.5	47 7.3	20 3.1	33 5.1	21 3.3	— —
セーリングク ルザー	225 100.0	17 7.6	19 8.4	26 11.6	61 27.1	37 16.4	44 19.6	21 9.3	— —	— —
遊漁船	202 100.0	125 61.9	53 26.2	3 1.5	13 6.4	1 0.5	— —	— —	7 3.5	— —
(不明)	19 100.0	3 15.8	4 21.1	— —	2 10.5	2 10.5	1 5.3	1 5.3	6 31.6	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-14 マリーナ選定理由(地域別)：(図-18)

	全	体	自宅から 近い	保管料が 適性	そのマリ ーナしか 無い	サービス が良い	環境 が良い	その他	不	明	非該 当
全	1187 100.0		147 30.1	128 26.2	132 27.0	84 17.2	169 34.6	64 13.1	4 0.8		699 —
北海道・東北	120 100.0		11 32.4	5 14.7	15 44.1	8 23.5	13 38.2	2 5.9	— —		86 —
信越・北陸	60 100.0		1 5.3	5 26.3	10 52.6	3 15.8	3 15.8	1 5.3	— —		41 —
関東	316 100.0		44 31.0	42 29.56	41 28.9	16 11.3	56 39.4	14 9.9	3 2.1		174 —
東海	147 100.0		25 45.5	16 29.1	11 20.0	9 16.4	16 29.1	7 12.7	— —		92 —
山陰	45 100.0		5 20.0	4 16.0	10 40.0	5 20.0	8 32.0	4 16.0	— —		20 —
関西	190 100.0		26 26.3	28 28.3	17 17.2	23 23.2	37 37.4	19 19.2	— —		91 —
瀬戸内・四国	166 100.0		23 31.1	19 25.7	14 18.9	12 16.2	23 31.1	15 20.3	1 1.4		92 —
九州・沖縄	110 100.0		9 28.1	9 28.1	10 31.3	8 25.0	10 31.3	2 6.3	— —		78 —
(不明)	33 100.0		3 37.5	— —	4 50.0	— —	3 37.5	— —	— —		25 —
(非該当)	— —		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —		— —

表3-15 マリーナに対する不満状況：(図-19)

	全	体	保管料金が 高い	自宅から 遠い	揚降に時 間がかかる	クラブハウ スが無い	サービス が悪い	修繕・整備 の技術者が いない	その他	不	明	非	該	当
全	1187	100.0	198 40.6	111 22.7	51 10.5	95 19.5	63 12.9	60 12.3	73 15.0	105 21.5	699 —			
水上オートバ イ	98	100.0	6 31.6	5 26.3	4 21.1	2 10.5	1 5.3	2 10.5	— —	7 36.8	79 —			
モーターボ ー	643	100.0	104 38.7	52 19.3	34 12.6	51 19.0	30 11.2	30 11.2	34 12.6	68 25.3	374 —			
セーリングク ルーズー	225	100.0	81 47.1	46 26.7	10 5.8	37 21.5	30 17.4	25 14.5	35 20.3	23 13.4	53 —			
遊漁船	202	100.0	6 27.3	8 36.4	3 13.6	4 18.2	2 9.1	3 13.6	2 9.1	5 22.7	180 —			
(不明)	19	100.0	1 16.7	— —	— —	1 16.7	— —	— —	2 33.3	2 33.3	13 —			
(非該当)	—	—	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —			

表3-16 マリーナ以外の保管場所選択理由：(図-20)

	全 体	近くにマリ ーナが無い	近くにマリ ーナの空 きが無い	自宅から 近い	環 境 が 良 い	サ ー ビ ス が 良 い	保 管 料 が 適 正	自宅に保 管場所が ある	そ の 他	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	100 14.6	52 7.6	202 29.4	98 14.3	5 0.7	69 10.1	224 32.7	105 15.3	60 8.7	501 —
北海道・東北	120 100.0	17 20.2	5 6.0	16 19.0	7 8.3	1 1.2	5 6.0	35 41.7	8 9.5	11 13.1	36 —
信越・東北	60 100.0	14 34.1	1 2.4	11 26.8	7 17.1	— —	1 2.4	12 29.3	6 14.6	4 9.8	19 —
関 東	316 100.0	19 10.9	24 13.8	45 25.9	32 18.4	2 1.1	25 14.4	60 34.5	31 17.8	8 4.6	142 —
東 海	147 100.0	8 9.0	7 7.9	26 29.2	9 10.1	— —	11 12.4	39 43.8	13 14.6	9 10.1	58 —
山 陰	45 100.0	1 5.0	2 10.0	3 15.0	— —	— —	1 5.0	10 50.0	2 10.0	2 10.0	25 —
関 西	190 100.0	9 10.0	7 7.8	21 23.3	11 12.2	1 1.1	10 11.1	30 33.3	16 17.8	10 11.1	100 —
瀬戸内・四国	166 100.0	10 11.0	5 5.5	43 47.3	18 19.8	— —	6 6.6	17 18.7	18 19.8	8 8.8	75 —
九州・沖縄	110 100.0	19 24.7	1 1.3	32 41.6	11 14.3	1 1.3	9 11.7	13 16.9	10 13.0	7 9.1	33 —
(不明)	33 100.0	3 15.0	— —	5 25.0	3 15.0	— —	1 5.0	8 40.0	1 5.0	1 5.0	13 —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-17 マリーナ以外の保管場所での満足度(地域別)：(図3-21)

	全 体	不 満 は い な	不 満 が あ る	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	469 68.4	146 21.3	71 10.3	501 —
北海道・東北	120 100.0	56 66.7	13 15.5	15 17.9	36 —
信越・北陸	60 100.0	29 70.7	6 14.6	6 14.6	19 —
関東	316 100.0	118 67.8	44 25.3	12 6.9	142 —
東海	147 100.0	55 61.8	22 24.7	12 13.5	58 —
山陰	45 100.0	16 80.0	2 10.0	2 10.0	25 —
関西	190 100.0	71 78.9	11 12.2	8 8.9	100 —
瀬戸内・四国	166 100.0	63 69.2	23 25.3	5 5.5	75 —
九州・沖縄	110 100.0	47 61.0	24 31.2	6 7.8	33 —
(不明)	33 100.0	14 70.0	1 5.0	5 25.0	13 —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —

表3-18 マリーナ以外の保管場所での満足度(艇種別)：(図3-22)

	全 体	不 満 は な	不 満 が あ	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	469 68.4	146 21.3	71 10.3	501 —
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	60 77.9	10 13.0	7 9.1	21 —
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	257 69.5	74 20.0	39 10.5	273 —
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	225 100.0	23 44.2	23 44.2	6 11.5	173 —
遊 漁 船	202 100.0	125 69.4	37 20.6	18 10.0	22 —
(不 明)	19 100.0	4 57.1	2 28.6	1 14.3	12 —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —

表3-19 シーズン戦後の点検・整備：(図3-23)

	全 体	は い	いいえ	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	1079 90.9	90 7.6	18 1.5	— —
水上オートバ イ	98 100.0	89 90.8	8 8.2	1 1.0	— —
モーターボ ート	643 100.0	577 89.7	61 9.5	5 0.8	— —
セーリングク ルザー	225 100.0	215 95.6	9 4.0	1 0.4	— —
遊漁船	202 100.0	188 93.1	12 5.9	2 1.0	— —
(不明)	19 100.0	10 52.6	— —	9 47.4	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —

表3-20 シーズン前後の点検・整備の方法：(図3-24)

	全 体	自 分 自 行	で う	友人などに 依頼する	業者(マ リーナ以 外)に依 頼する	マリーナに 依頼する	自分で行 うが大部 分は業者	自分も行 うが大部 分はマリーナ	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	477 40.2	15 1.3	144 12.1	122 10.3	215 18.1	108 9.1	106 8.9	— —	— —
水上オートバ イ	98 100.0	65 66.3	1 1.0	6 6.1	4 4.1	9 9.2	5 5.1	8 8.2	— —	— —
モーターボ ー	643 100.0	247 38.4	6 0.9	79 12.3	74 11.5	109 17.0	64 10.0	64 10.0	— —	— —
セーリング クルーザー	225 100.0	84 37.3	5 2.2	30 13.3	29 12.9	37 16.4	29 12.9	11 4.9	— —	— —
遊 漁 船	202 100.0	76 37.6	3 1.5	29 14.4	13 6.4	58 28.7	9 4.5	14 6.9	— —	— —
(不 明)	19 100.0	5 26.3	— —	— —	2 10.5	2 10.5	1 5.3	9 47.4	— —	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-21 シーズン前後の点検・整備を行わない理由：(図3-25)

	全 体	点検・整備 の知識が ない	点検・整備 の業者が 近くにない	点検・整備 の費用が 高い	点検・整備 の必要が ないと思 っている	そ の 他	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	30 33.3	21 23.3	19 21.1	16 17.8	22 24.4	4 4.4	1097 —
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	4 50.0	2 25.0	3 37.5	1 12.5	2 25.0	— —	90 —
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	21 34.4	13 21.3	13 21.3	12 19.7	12 19.7	3 4.9	582 —
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	225 100.0	3 33.3	1 11.1	1 11.1	2 22.2	3 33.3	1 11.1	216 —
遊 漁 船	202 100.0	2 16.7	5 41.7	2 16.7	1 8.3	5 41.7	— —	190 —
(不明)	19 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	19 —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-22 出航前点検：(図-26)

	全 体	は い	い え	完全な点 検はしな いが一 部行っ てゐる	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	669 56.4	39 3.3	453 38.2	26 2.2	— —
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	59 60.2	2 2.0	37 37.8	— —	— —
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	382 59.4	22 3.4	231 35.9	8 1.2	— —
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	225 100.0	104 46.2	8 3.6	110 48.9	3 1.3	— —
遊 漁 船	202 100.0	117 57.9	6 3.0	74 36.6	5 2.5	— —
(不 明)	19 100.0	7 36.8	1 5.3	1 5.3	10 52.6	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-23 出航前点検を行わない理由：(図-27)

	全 体	点検の知 識がない	点検しな くとも良 いと思 っている	そ の 他	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	7 17.9	17 43.6	16 41.0	1 2.6	1148 —
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	1 50.0	— —	1 50.0	— —	96 —
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	4 18.2	9 40.9	10 45.5	1 4.5	621 —
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	225 10.0	— —	5 62.5	3 37.5	— —	217 —
遊 漁 船	202 100.0	2 33.3	2 33.3	2 33.3	— —	196 —
(不 明)	19 100.0	— —	1 100.0	— —	— —	18 —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-24 小型船舶の年間利用日数：(図3-28)

	全 体	5 日以内	6 ～10日	11～15日	16～20日	21～25日	26～30日	30日以上	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	66 5.6	154 13.0	151 12.7	188 15.8	95 8.0	135 11.4	385 32.4	13 1.1	— —
水上オートバ イ	98 100.0	7 7.1	19 19.4	14 14.3	14 14.3	6 6.1	11 11.2	26 26.5	1 1.0	— —
モーターボ ー	643 100.0	39 6.1	101 15.7	83 12.9	114 17.7	50 7.8	80 12.4	173 26.9	3 0.5	— —
セーリングク ルーズー	225 100.0	7 3.1	17 7.6	33 14.7	38 16.9	20 8.9	28 12.4	81 36.0	1 0.4	— —
遊漁船	202 100.0	13 6.4	16 7.9	21 10.4	21 10.4	18 8.9	16 7.9	95 47.0	2 1.0	— —
(不明)	19 100.0	— —	1 5.3	— —	1 5.3	1 5.3	— —	10 52.6	6 31.6	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-25 小型船舶での楽しみ方：(図3-29)

	全 体	魚釣り (トローリ ソグ以外)	魚釣り (トローリ ソグ)	海の快適 さを味わう	スピード感 を味わう	のんびり と開放感 を味わう	技量を磨く (ヨット、水 上ホビー)	なんどなく 楽しくて	そ の 他	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	700 59.0	200 16.8	466 39.3	141 11.9	517 43.6	191 16.1	165 13.9	109 9.2	11 0.9	— —
水上オートバ イ	98 100.0	2 2.0	1 1.0	47 48.0	46 46.9	25 25.5	64 65.3	26 26.5	6 6.1	1 1.0	— —
モーターボ ート	643 100.0	461 71.7	127 19.8	246 38.3	74 11.5	277 43.1	30 4.7	82 12.8	66 10.3	2 0.3	— —
セーリングク ルザー	225 100.0	62 27.6	33 14.7	139 61.8	16 7.1	160 71.1	93 41.3	47 20.9	19 8.4	1 0.4	— —
遊漁船	202 100.0	167 82.7	34 16.8	30 14.9	5 2.5	47 23.3	— —	9 4.5	16 7.9	2 1.0	— —
(不明)	19 100.0	8 42.1	5 26.3	4 21.1	— —	8 42.1	4 21.1	1 5.3	2 10.5	5 26.3	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-26 乗船時の同乗者：(図3-30)

	全	体	自	分	家	友・会	隣	そ	不	明	非
	全	体	ひ	と	族	社の	近	の	他	所	該
	1187	259	370	834	49	61	13	—	—	—	—
	100.0	21.8	31.2	70.3	4.1	5.1	1.1	—	—	—	—
水上オートバイ	98	57	16	38	—	2	—	—	—	—	—
	100.0	58.2	16.3	38.8	—	2.0	—	—	—	—	—
モーターボート	643	118	229	478	27	31	2	—	—	—	—
	100.0	18.4	35.6	74.3	4.2	4.8	0.3	—	—	—	—
セーリングクルーザー	225	35	81	177	7	15	—	—	—	—	—
	100.0	15.6	36.0	78.7	3.1	6.7	—	—	—	—	—
遊漁船	202	47	39	129	15	9	5	—	—	—	—
	100.0	23.3	19.3	63.9	7.4	4.5	2.5	—	—	—	—
(不明)	19	2	5	12	—	4	6	—	—	—	—
	100.0	10.5	26.3	63.2	—	21.1	31.6	—	—	—	—
(非該当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

表3-27 クラブ・愛好者団体への所属：(図3-31)

	全 体	所属して いる	所属して いない	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	323 27.2	817 68.8	47 4.0	— —
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	24 24.5	72 73.5	2 2.0	— —
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	131 20.4	491 76.4	21 3.3	— —
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	225 100.0	115 51.1	105 46.7	5 2.2	— —
遊 漁 船	202 100.0	49 24.3	140 69.3	13 6.4	— —
(不 明)	19 100.0	4 21.1	9 47.4	6 31.6	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —

表3-28 損害保険の認知度：(図3-32)

	全 体	知っ てい る	詳し くは 知ら ない	全 く 知ら ない	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	798 67.2	283 23.8	89 7.5	17 1.4	— —
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	70 71.4	26 26.5	1 1.0	1 1.0	— —
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	424 65.9	163 25.3	52 8.1	4 0.6	— —
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	255 100.0	203 90.2	16 7.1	4 1.8	2 0.9	— —
遊 漁 船	202 100.0	91 45.0	78 38.6	32 15.8	1 0.5	— —
(不 明)	19 100.0	10 52.6	— —	— —	9 47.4	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-29 損害保険加入状況：(図3-33)

	全 体	つけて いる	つけて いない	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	497 41.9	672 56.6	18 1.5	— —
水上オートバイ	98 100.0	43 43.9	53 54.1	2 2.0	— —
モーターボート	643 100.0	241 37.5	397 61.7	5 0.8	— —
セーリングクルーザー	225 100.0	161 71.6	63 28.0	1 0.4	— —
遊漁船	202 100.0	43 21.3	158 78.2	1 0.5	— —
(不明)	19 100.0	9 47.4	1 5.3	9 47.4	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —

表3-30 損害保険の必要性に関する認識度：(図3-34)

	全 体	必要である	オーナーの判断次第	必要ない	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	888 74.8	233 19.6	41 3.5	25 2.1	— —
水上オートバイ	98 100.0	71 72.4	24 24.5	1 1.0	2 2.0	— —
モーターボート	643 100.0	490 76.3	122 19.0	23 3.6	8 1.2	— —
セーリングクルーザー	225 100.0	177 78.7	43 19.1	2 0.9	3 1.3	— —
遊漁船	202 100.0	140 69.3	44 21.8	15 7.4	3 1.5	— —
(不明)	19 100.0	10 52.6	— —	— —	9 47.4	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-31 損害保険に加入していない理由：(図3-35)

	全 体	プレッ ジャー保 険の知識が	保 険料 が高 い	手 続 が 面倒	事故発生 時の査定 基準が厳	出艇率 が低い ではない	保険代理 店が近く にない	なんと なく保 険を付 けない	保 険は 必要 ない	そ の 他	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	208 31.0	188 28.0	28 4.2	61 9.1	132 19.6	50 7.4	212 31.5	18 2.7	65 9.7	34 5.1	519 —
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	17 32.1	11 20.8	5 9.4	— —	9 17.0	3 5.7	24 45.3	— —	5 9.4	5 9.4	45 —
モ ー ト ー ボ ー	643 100.0	122 30.7	114 28.7	10 2.5	34 8.6	88 22.2	30 7.6	136 34.3	11 2.8	37 9.3	12 3.0	240 —
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	225 100.0	12 19.0	31 49.2	3 4.8	9 14.3	12 19.0	1 1.6	16 25.4	1 1.6	11 17.5	4 6.3	162 —
遊 漁 船	202 100.0	57 36.1	31 19.6	10 6.3	18 11.4	23 14.6	16 10.1	35 22.2	6 3.8	12 7.6	13 8.2	42 —
(不 明)	19 100.0	— —	1 100.0	— —	— —	— —	— —	1 100.0	— —	— —	— —	18 —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-32 経験した事故の内容(艇種別)：(図3-36)

	全 体	接 触 ・ 衝突事故	漁具の切断 ・衝突事故	サーフブレイク ダイバー等 との接触 事故	漂流事故	搭乗者が 怪我をした	環境汚 染事 故	船舶品の 盗難事故	係 留 中 の 事 故	事故の際 救助を要請	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	262 22.1	64 5.4	12 1.0	527 44.4	48 4.0	56 4.7	156 13.1	169 14.2	84 7.1	468 39.4	— —
水上オートバ イ	98 100.0	21 21.4	1 1.0	1 1.0	39 39.8	2 2.0	4 4.1	2 2.0	3 3.1	2 2.0	49 50.0	— —
モーターボ ー	643 100.0	127 19.8	39 6.1	5 0.8	298 46.3	18 2.8	30 4.7	78 12.1	77 12.0	54 8.4	260 40.4	— —
セーリソング ル ーザー	225 100.0	87 38.7	15 6.7	4 1.8	105 46.7	24 10.7	9 4.0	36 16.0	55 24.4	20 8.9	58 25.8	— —
遊 漁 船	202 100.0	25 12.4	9 4.5	2 1.0	80 39.6	4 2.0	11 5.4	37 18.3	31 15.3	7 3.5	90 44.6	— —
(不 明)	19 100.0	2 10.5	— —	— —	5 26.3	— —	2 10.5	3 15.8	3 15.8	1 5.3	11 57.9	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-33 経験した事故の内容(地域別)

	全 体	接 触 ・ 衝突事故	漁具の切断 ・衝突事故	サーフブレイク ダイバー等 との接触 事故	漂流事故	搭乗者が 怪我をした	環 境 汚 染 事 故	船舶品の 盗難事故	係 留 中 の 事 故	事故の際 救助要請	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	262 22.1	64 5.4	12 1.0	527 44.4	48 4.0	56 4.7	156 13.1	169 14.2	84 7.1	468 39.4	—
北海道・東北	116 100.0	21 18.1	8 6.9	—	49 42.2	1 0.9	7 6.0	20 17.2	15 12.9	4 3.4	52 44.8	—
信越・北陸	61 100.0	8 13.1	2 3.3	1 1.6	28 45.9	—	3 4.9	5 8.2	6 9.8	4 6.6	28 45.9	—
関 東	298 100.0	75 25.2	23 7.7	6 2.0	144 48.3	21 7.0	17 5.7	46 15.4	45 15.1	31 10.4	100 33.6	—
東 海	167 100.0	51 30.5	10 6.0	4 2.4	70 41.9	8 4.8	6 3.6	23 13.8	21 12.6	13 7.8	60 35.9	—
山 陰	48 100.0	6 12.5	4 8.3	—	20 41.7	—	1 2.1	1 2.1	4 8.3	1 2.1	23 47.9	—
関 西	144 100.0	40 27.8	7 4.9	1 0.7	61 42.4	8 5.6	7 4.9	23 16.0	26 18.1	11 7.6	54 37.5	—
瀬戸内・四国	168 100.0	28 16.7	6 3.6	—	81 48.2	6 3.6	5 3.0	23 13.7	30 17.9	15 8.9	64 38.1	—
九州・沖縄	111 100.0	24 21.6	4 3.6	—	48 43.2	4 3.6	7 6.3	15 13.5	21 18.9	5 4.5	43 38.7	—
(不明)	74 100.0	9 12.2	—	—	26 35.1	—	3 4.1	—	1 1.4	—	44 59.5	—
(非該当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

表3-34 見聞した事故の内容(艇種別)：(図3-37)

	全 体	接 触 ・ 衝突事故	漁具の切断 ・衝突事故	サーファー・ ダイバー等 との接触 事故	漂流事故	搭乗者が 怪死した	環 境 汚 染 事 故	舟艇間の 盗難事故	係 留 中 の 事 故	事故の際 救助要請	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	556 46.8	347 29.2	222 18.7	495 41.7	116 9.8	138 11.6	217 18.3	237 20.0	108 9.1	435 36.6	— —
水上オートバ イ	98 100.0	58 59.2	23 23.5	30 30.6	39 39.8	11 11.2	5 5.1	19 19.4	19 19.4	6 6.1	24 24.5	— —
モーターボ ー	643 100.0	307 47.7	203 31.6	126 19.6	274 42.6	60 9.3	84 13.1	115 17.9	123 19.1	66 10.3	240 37.3	— —
セーリン グ ル ー ザ ー	225 100.0	107 47.6	67 29.8	34 15.1	93 41.3	34 15.1	24 10.7	41 18.2	51 22.7	21 9.3	74 32.9	— —
遊 漁 船	202 100.0	77 38.1	51 25.2	30 14.9	82 40.6	9 4.5	22 10.9	40 19.8	42 20.8	14 6.9	85 42.1	— —
(不 明)	19 100.0	7 36.8	3 15.8	2 10.5	7 36.8	2 10.5	3 15.8	2 10.5	2 10.5	1 5.3	12 63.2	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-35 見聞した事故の内容(地域別)

	全 体	接 触 ・ 衝突事故	漁具の切断 ・衝突事故	カーブアヘ、 ダイバー等 との接触 事故	漂流事故	搭乗者が 怪我をした	環 境 汚 染 事 故	舟艇・船舶の 盗難事故	係 留 中 の 事 故	事故の際 救助を要請	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	556 46.8	347 29.2	222 18.7	495 41.7	116 9.8	138 11.6	217 18.3	237 20.0	108 9.1	435 36.6	—
北海道・北陸	116 100.0	56 48.3	50 43.1	26 22.4	58 50.0	14 12.1	18 15.5	22 19.0	29 25.0	15 12.9	34 29.3	—
信越・北陸	61 100.0	22 36.1	13 21.3	7 11.5	28 45.9	4 6.6	6 9.8	11 18.0	11 18.0	4 6.6	25 41.0	—
関 東	298 100.0	144 48.3	87 29.2	56 18.8	126 42.3	34 11.4	33 11.1	46 15.4	58 19.5	27 9.1	101 33.9	—
東 海	167 100.0	94 56.3	53 31.7	41 24.6	68 40.7	18 10.8	19 11.4	43 25.7	35 21.0	14 8.4	49 29.3	—
山 陰	48 100.0	19 39.6	10 20.8	11 22.9	17 35.4	3 6.3	3 6.3	8 16.7	5 10.4	4 8.3	22 45.8	—
関 西	144 100.0	61 42.4	39 27.1	24 16.7	58 40.3	15 10.4	12 8.3	22 15.3	31 21.5	15 10.4	60 41.7	—
瀬戸内・四国	168 100.0	96 57.1	58 34.5	31 18.5	89 53.0	20 11.9	32 19.0	41 24.4	44 26.2	20 11.9	49 29.2	—
九州・沖縄	111 100.0	42 37.8	28 25.2	17 15.3	32 28.8	4 3.6	10 9.0	14 12.6	15 13.5	7 6.3	51 45.9	—
(不 明)	74 100.0	22 29.7	9 12.2	9 12.2	19 25.7	4 5.4	5 6.8	10 13.5	9 12.2	2 2.7	44 59.5	—
(非 該 当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

表3-36 経験したトラブルの内容(艇種別)：(図3-38)

	全 体	他の海洋 レジャーと のトラブル	漁 業 就 労者との トラブル	漁業水域で のトラブル	漁業施設で のトラブル	航走域によ るトラブル	騒音によ るトラブル	不 明	非 該 当
全 体	1178 100.0	41 3.5	75 6.3	123 10.4	149 12.6	70 5.9	24 2.0	873 73.5	— —
水上オートバ イ	98 100.0	10 10.2	14 14.3	2 2.0	2 2.0	1 1.0	5 5.1	77 78.6	— —
モーターボ ー	643 100.0	19 3.0	41 6.4	73 11.4	78 12.1	56 8.7	15 2.3	466 72.5	— —
セーリング クルーザー	225 100.0	8 3.6	11 4.9	22 9.8	34 15.1	6 2.7	1 0.4	164 72.9	— —
遊 漁 船	202 100.0	3 1.5	9 4.5	25 12.4	33 16.3	7 3.5	3 1.5	150 74.3	— —
(不 明)	19 100.0	1 5.3	— —	1 5.3	2 10.5	— —	— —	16 84.2	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-37 経験したトラブルの内容(地域別)

	全 体	他の海洋 レジャーと のトラブル	漁業就 労者との トラブル	漁業水域で のトラブル	漁業施設で のトラブル	航行に よるトラブル	騒音によ るトラブル	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	41 3.5	75 6.3	123 10.4	149 12.6	70 5.9	24 2.0	873 73.5	—
北海道・東北	116 100.0	4 3.4	2 1.7	12 10.3	17 14.7	3 2.6	2 1.7	91 78.4	—
信越・北陸	61 100.0	2 3.3	4 6.6	3 4.9	8 13.1	3 4.9	2 3.3	45 73.8	—
関東	298 100.0	10 3.4	20 6.7	35 11.7	49 16.4	28 9.4	7 2.3	199 66.8	—
東海	167 100.0	6 3.6	14 8.4	17 10.2	17 10.2	12 7.2	5 3.0	122 73.1	—
山陰	48 100.0	—	1 2.1	1 2.1	4 8.3	—	—	43 89.6	—
関西	144 100.0	5 3.5	9 6.3	16 11.1	25 17.4	8 5.6	1 0.7	104 72.2	—
瀬戸内・四国	168 100.0	10 6.0	18 10.7	24 14.3	14 8.3	9 5.4	4 2.4	118 70.2	—
九州・沖縄	111 100.0	3 2.7	6 5.4	14 12.6	10 9.0	5 4.5	3 2.7	86 77.5	—
(不明)	74 100.0	1 1.4	1 1.4	1 1.4	5 6.8	2 2.7	—	65 87.8	—
(非該当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—

表3-38 見聞したトラブルの内容(艇種別)：(図-39)

	全 体	他の海洋 レジャーと のトラブル	漁業就 業者との トラブル	漁業水域で のトラブル	漁業施設で のトラブル	航路に よるトラブル	騒音によ るトラブル	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	154 13.0	196 16.5	153 12.9	159 13.4	159 13.4	92 7.8	788 66.4	— —
水上オートバ イ	98 100.0	19 19.4	18 18.4	8 8.2	4 4.1	17 17.3	15 15.3	62 63.3	— —
モーターボ ート	643 100.0	83 12.9	106 16.5	92 14.3	99 15.4	97 15.1	50 7.8	421 65.5	— —
セーリングク ルザー	225 100.0	32 14.2	37 16.4	19 8.4	26 11.6	22 9.8	17 7.6	155 68.9	— —
遊漁船	202 100.0	16 7.9	33 16.3	33 16.3	27 13.4	20 9.9	8 4.0	137 67.8	— —
(不明)	19 100.0	4 21.1	2 10.5	1 5.3	3 15.8	3 15.8	2 10.5	13 68.4	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-39 見聞したトラブルの内容(地域別)

	全 体	他の海洋 レジャーと のトラブル	漁業就 業者との トラブル	漁業水域で のトラブル	漁業施設で のトラブル	航行域によ るトラブル	騒音によ るトラブル	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	154 13.0	196 16.5	153 12.9	159 13.4	159 13.4	92 7.8	788 66.4	—
北海道・東北	116 100.0	14 12.1	18 15.5	18 15.5	19 16.4	17 14.7	12 10.3	74 63.8	—
信越・北陸	61 100.0	4 6.6	7 11.5	4 6.6	10 16.4	4 6.6	5 8.2	42 68.9	—
関東	298 100.0	45 15.1	55 18.5	37 12.4	40 13.4	53 17.8	23 7.7	194 65.1	—
東海	167 100.0	28 16.8	27 16.2	22 13.2	18 10.8	18 10.8	14 8.4	105 62.9	—
山陰	48 100.0	6 12.5	6 12.5	4 8.3	9 18.8	6 12.5	3 6.3	31 64.6	—
関西	144 100.0	21 14.6	27 18.8	16 11.2	14 9.7	16 11.1	9 6.3	98 68.1	—
瀬戸内・四国	168 100.0	18 10.7	31 18.5	30 17.9	27 16.1	32 19.0	16 9.5	103 61.3	—
九州・沖縄	111 100.0	11 9.9	18 16.2	14 12.6	17 15.3	7 6.3	4 3.6	83 74.8	—
(不明)	74 100.0	7 9.5	7 9.5	8 10.8	5 6.8	6 8.1	6 8.1	58 78.4	—
(非該当)	—	—	—	—	—	—	—	—	—

表3-40 小型船舶特定制度導入の賛否(艇種別)：(図3-40)

	全 体	賛 成	反 対	どちらとも いえない	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	438 36.9	188 15.8	523 44.1	38 3.2	— —
水上オートバ イ	98 100.0	27 27.6	15 15.3	53 54.1	3 3.1	— —
モーターボ ート	643 100.0	244 37.9	87 13.5	301 46.8	11 1.7	— —
セーリングク ルザー	225 100.0	92 40.9	50 22.2	77 34.2	6 2.7	— —
遊漁船	202 100.0	69 34.2	34 16.8	91 45.0	8 4.0	— —
(不明)	19 100.0	6 31.6	2 10.5	1 5.3	10 52.6	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-41 小型船舶特定制度導入の賛否(地域別)

	全 体	賛 成	反 対	どちらとも いえない	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	438 36.9	188 15.8	523 44.1	38 3.2	— —
北海道・東北	116 100.0	40 34.5	21 18.1	51 44.0	4 3.4	— —
信越・北陸	61 100.0	21 34.4	11 18.0	28 45.9	1 1.6	— —
関東	298 100.0	121 40.6	47 15.8	125 41.9	5 1.7	— —
東海	167 100.0	57 34.1	28 16.8	77 46.1	5 3.0	— —
山陰	48 100.0	15 31.3	4 8.3	27 56.3	2 4.2	— —
関西	144 100.0	54 37.5	30 20.8	57 39.6	3 2.1	— —
瀬戸内・四国	168 100.0	71 42.3	19 11.3	72 42.9	6 3.6	— —
九州・沖縄	111 100.0	36 32.4	18 16.2	52 46.8	5 4.5	— —
(不明)	74 100.0	23 31.1	10 13.5	34 45.9	7 9.5	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-42 船体識別番号制度導入の賛否(艇種別)：(図3-42)

	全 体	賛 成	反 対	どちらとも いえない	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	465 39.2	162 13.6	503 42.4	57 4.8	— —
水 上 オ ー ト バ イ	98 100.0	25 25.5	14 14.3	55 56.1	4 1.1	— —
モ ー タ ー ボ ー ト	643 100.0	262 40.7	76 11.8	285 44.3	20 3.1	— —
セ ー リ ン グ ク ル ー ザ ー	225 100.0	97 43.1	47 20.9	72 32.0	9 4.0	— —
遊 漁 船	202 100.0	75 37.1	24 11.9	89 44.1	14 6.9	— —
(不 明)	19 100.0	6 31.6	1 5.3	2 10.5	10 52.6	— —
(非 該 当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

表3-43 船体識別番号制度導入の賛否(地域別)

	全 体	賛 成	反 対	どちらとも いえない	不 明	非 該 当
全 体	1187 100.0	465 39.2	162 13.6	503 42.4	57 4.8	— —
北海道・東北	116 100.0	53 45.7	14 12.1	43 37.1	6 5.2	— —
信越・北陸	61 100.0	14 23.0	10 16.4	35 57.4	2 3.3	— —
関 東	298 100.0	119 39.9	47 15.8	121 40.6	11 3.7	— —
東 海	167 100.0	59 35.3	19 11.4	85 50.9	4 2.4	— —
山 陰	48 100.0	18 37.5	4 8.3	21 43.8	5 10.4	— —
関 西	144 100.0	63 43.8	25 17.4	50 34.7	6 4.2	— —
瀬戸内・四国	168 100.0	70 41.7	17 10.1	74 44.0	7 4.2	— —
九州・沖縄	111 100.0	43 38.7	18 16.2	44 39.6	6 5.4	— —
(不明)	74 100.0	26 35.1	8 10.8	30 40.5	10 13.5	— —
(非該当)	— —	— —	— —	— —	— —	— —

資 料 3

都道府県及び大都市のプレジャーボート に関する担当部署

都道府県及び大都市のプレジャーボートに関する担当部署

	アンケート記載部署	マリーナ所管部署
1. 青 森	土木部港湾課	同 左
2. 岩 手	土木部港湾課	土木部港湾課・土木部河川課 林業水産部漁港課
3. 宮 城	土木部港湾課	商工労働部観光課
4. 秋 田	土木部港湾課管理担当	土木部港湾課
5. 山 形	庄内支庁建設部港湾事務所総務課	土木部空港港湾課、港湾事務所
6. 福 島	土木部港湾課	同 左
7. 茨 城	土木部港湾課計画係	(公営)港湾課 (民営)港湾管理者・漁港管理者 河川管理者
8. 群 馬	土木部河川課管理係	同 左
9. 埼 玉	土木部河川課	土木部河川課副参事グループ
10. 千 葉	土木部港湾管理課	土木部港湾建設課
11. 東 京	港営部水域管理課環境保全係	港営部水域管理課・海上公園課
12. 新 潟	港湾空港局港湾課	同 左
13. 富 山	土木部港湾課管理係	土木部港湾課、土木部河川課 農業水産部水産漁港課
14. 石 川	土木部港湾課	土木部港湾課・河川課
15. 福 井	土木部港湾課	小浜土木事務所管理課

プレジャーボートの隻数担当部署	放置艇の対策部署
同 左	同 左
同 左	同 左
土木部港湾課、商工労働部観光課 水産林業部漁港課、土木部河川課	同 左
	土木部港湾課
同 左	同 左
同 左	
港湾管理者、漁港管理者 河川管理者	同 左
土木部河川課管理係	同 左
	土木部港湾管理課
な し	東京湾管理事務所海務課
同 左	同 左
同 左	同 左
土木部港湾課・河川課 農林水産部漁港課	同 左
な し	な し

	アンケート記載部署	マリーナ所管部署
16. 山 梨	土木部河川課	
17. 長 野	土木部河川課	同 左
18. 岐 阜	土木部河川課水政係	土木部河川課
19. 静 岡	土木部港湾課港政係	環境文化部生活文化課余暇対策係
20. 愛 知	土木部港湾課・河川課	同 左
21. 三 重	土木部河川課、港湾課	土木部港湾課
22. 滋 賀	土木部河港課	土木部河港課河川係
23. 京 都	土木建築部港湾課	青少年課
24. 大 阪	港湾局企画振興部計画課企画推進係	な し
25. 兵 庫	土木部港湾課管理係	土木部港湾課
26. 奈 良	土木部河川課	な し
27. 和 歌 山	土木部港湾課	
28. 鳥 取	土木部港湾課	同 左
29. 島 根	土木部港湾課	な し
30. 広 島	土木建築部港湾課企画調査係	な し

プレジャーボートの隻数担当部署	放置艇の対策部署
環境局環境保全課	警察署・市町村役場
同 左	同 左
商工労働部商工課	土木部河川課(1級河川指定部)
土木部港湾課、河川課、 林業・水産部漁港課	同 左
同 左	同 左
土木部港湾課・河川課 農林水産部耕地課・漁港課	同 左
土木部河港課河川係 又は観光物産課	土木部河港課河川係
土木建築部港湾課(港湾区域内)	同 左
港湾局企画振興部計画課	港湾局管理部
同 左	土木部港湾課、土木部河川課、 農林水産部漁港課
な し	土木部河川課
土木部港湾課・河川課 農林水産部漁港課・他	同 左
同 左	な し
な し	な し
な し	な し(沈廃船は港湾課管理係)

	アンケート記載部署	マリーナ所管部署
31. 山 口	土木建築部港湾課	土木建築部港湾課・河川課 水産部漁政課
32. 徳 島	土木部港湾課	
33. 香 川	土木部港湾課管理担当	土木部港湾課・河川課 土木監理課、経済労働部水産課
34. 愛 媛	土木部港湾課	土木部港湾課(港湾区域)
35. 高 知	土木部港湾局港湾課港湾管理班	同 左
36. 福 岡	土木部港湾課	な し
37. 長 崎	土木部港湾課管理係	佐世保市港湾部管理課管理係
38. 熊 本	土木部港湾課	同 左
39. 大 分	土木建築部港湾課	同 左
40. 宮 崎	土木部港湾課	同 左
41. 鹿 児 島	土木部港湾課管理係	鹿児島港港湾事務所
42. 沖 縄	土木建築部港湾課	同 左
43. 横 浜 市	港湾局港湾環境課水域管理係	な し
44. 名古屋市	名古屋港管理組合計画部調整課	な し
45. 大阪 市	港湾局管理部管理課運営係	港湾局管理部管理課管理係
46. 神戸 市	港湾局管理部管理課運営係	同 左

プレジャーボートの隻数担当部署	放置艇の対策部署
同 左	同 左
な し	土木部港湾課・河川課 土木監理課、経済労働部水産課
土木部港湾課(港湾区域)	土木部港湾課(港湾区域)
同 左	同 左
土木部港湾課	同 左
土木部港湾課管理係	同 左 (佐世保港については佐世保市港湾部)
同 左	同 左
同 左	同 左
土木部港湾課・河川課、 農政水産部漁港課	公安委員会
土木部港湾課	土木部港湾課
同 左	
港湾局港湾環境課水域管理係	同 左
名古屋港管理組合計画部調整課	同 左
港湾局管理部管理課運営係	同 左

	アンケート記載部署	マリーナ所管部署
47. 福岡市	港湾局港営部港営課	同 左
48. 北九州	港湾局港営部港営課	港湾局企画開発部計画課

プレジャーボートの隻数担当部署	放置艇の対策部署
同 左	同 左
港湾局港営部港営課	同 左

注) 未回収自治体：5

資 料 4

アンケート調査票(舟艇所有者)

アンケート調査票（舟艇所有者）

各 位

平成 4 年 11 月 1 日

財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

「舟艇の利用に関するアンケート調査」協力をお願いについて

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

島国である日本と海との関係は非常に重要で、従来海は主として漁業および海上交通の場として利用されてきました。しかし、近年生活水準が向上し、労働時間も短縮されてレジャー活動も盛んになり、多くの国民が海洋レジャーにも目を向ける時代となりました。今後さらにレジャーの場としての海の利用が活発になると考えられます。しかし、このような状況から、海洋レジャーに絡む事故やトラブルも増加しており、また、舟艇の保管施設等も十分といえないのが現状であると思われます。

このアンケート調査は、海洋レジャーの健全な発展を図るために必要な基礎資料を整備するためのものです。つきましては、貴方の所有する舟艇に関しまして、アンケート票にご記入のうえ、12月10日までにご返送下さいますよう、ご協力の程お願い申し上げます。回収された結果はすべて統計的に処理し、個々の内容につきましては秘密を厳守いたします。

なお、このアンケート調査に関しましてご意見・ご質問等がございましたら、下記までご連絡いただければ幸いです。

敬 具

アンケート票返送先・問い合わせ先：〒171 東京都豊島区目白1-3-8

財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

振興事業部

電話 03(3590)9808 FAX. 03(3590)8325

<記入について>

- ・各質問に対する選択肢の該当するものの番号を○で囲んで下さい。
- ・質問によっては記入を要する箇所があります。

(A) 舟艇の所有者（利用者）である、あなたご自身についてお尋ねします。

(1) 性 別： 1. 男 2. 女

(2) 年 齢： 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代以上

(3) 居住地域： _____都・道・府・県

(4) 職 業： 1. 農業 2. 漁業 3. 自由業 4. 自営業 5. 学生
6. 会社員・公務員・団体職員 7. 会社・団体役員
8. 無職 9. その他

(5) 年 収： 1. 400万円未満 2. 400～800万円未満
3. 800～1,200万円未満 4. 1,200万円以上

(6) ボート歴： 1. 5年未満 2. 5年以上 10年未満
3. 10年以上 15年未満 4. 15年以上

(7) 海技免状の種類：

1. 小型船舶操縦士（____級）
2. 小型船舶操縦士（湖川小馬力4級）
3. 免許なし

(8) 無線従事者免許証の種類：

1. 海上特殊無線技士（____級）
2. アマチュア無線技士（____級）
3. 海上無線通信士（____級）
4. レーダー級海上特殊無線技士
5. その他（_____）
6. 免許なし

(B) あなたの所有されている舟艇の種類や所有形態などについてお尋ねします。

(1) 舟艇の種類

- | | |
|---------------|------------|
| 1. 水上オートバイ | 2. モーターボート |
| 3. セーリングクルーザー | 4. 遊漁船 |

(2) 舟艇の長さ

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. 7メートル未満 | 2. 7メートル以上8メートル未満 |
| 3. 8メートル以上9メートル未満 | 4. 9メートル以上10メートル未満 |
| 5. 10メートル以上11メートル未満 | 6. 11メートル以上12メートル未満 |
| 7. 12メートル以上15メートル未満 | 8. 15メートル以上 |

(3) エンジンの備え付け方法

- | | | |
|--------|---------|--------|
| 1. 船外機 | 2. 船内外機 | 3. 船内機 |
|--------|---------|--------|

(4) 所有形態

- | | | |
|---------|----------------|---------|
| 1. 個人所有 | 2. 共同所有（____名） | 3. 法人所有 |
|---------|----------------|---------|

(5) 現在所有されている舟艇の購入時の状況

- | | |
|-------|--------|
| 1. 新艇 | 2. 中古艇 |
|-------|--------|

(6) 国産か輸入艇か

- | | |
|-------|------------------|
| 1. 国産 | 2. 輸入艇（製造国_____） |
|-------|------------------|

(7) 輸入艇をお持ちの方にお尋ねします。アフターサービスなどで困ったことがありますか。

- | |
|------------------|
| 1. ない |
| 2. ある（具体的に：_____ |
| _____ |
| _____） |

(C) 舟艇の保管場所などについてお尋ねします。

(1) 舟艇の定係港

_____都・道・府・県 _____市・町・村

(2) 舟艇の保管場所

1. 自宅等 2. 公営マリーナ 3. 私営マリーナ 4. 漁港
5. 漁港以外の港湾 6. 河川 7. 海岸 8. その他

(3) 舟艇の保管状態

1. 水面 2. 陸上

(4) 舟艇の年間保管料

1. 無料 2. 10万円未満 3. 10～20万円未満 4. 20～40万円未満
5. 40～60万円未満 6. 60～100万円未満 7. 100万円以上

(5) マリーナに保管されている方、そのマリーナを選ばれた理由についてお聞かせ下さい。（該当するものすべて選んで下さい）

1. 自宅から近い 2. 保管料が適正 3. そのマリーナしか無い
4. サービスが良い 5. 環境が良い 6. その他

(6) マリーナに保管されている方、マリーナに対する不満がある場合その内容についてお聞かせ下さい。（該当するものすべて選んで下さい）

1. 保管料金が高い 2. 自宅から遠い
3. 揚降に時間がかかる 4. クラブハウスが無い
5. サービスが悪い 6. 修繕・整備の技術者がいない
7. その他（具体的に：_____）

(7) マリーナ以外の場所に保管されている方、その場所を選んだ理由についてお聞かせ下さい。（該当するものすべて選んで下さい）

1. 近くにマリーナが無い 2. 近くにマリーナの空きが無い
3. 自宅から近い 4. 環境が良い 5. サービスが良い
6. 保管料が適正 7. 自宅に保管場所がある
8. その他（具体的に：_____）

(8) マリーナ以外の場所に保管されている方、現在の保管場所に不満はありますか。

1. 不満はない
2. 不満がある（具体的に：_____）

(D) 舟艇の点検・整備についてお尋ねします。

- (1) シーズン始めや終りに、舟艇の船体や安全設備の点検・整備を行っていますか。
1. はい 2. いいえ
- (2) 「はい」とお答えになった方にお尋ねします。点検・整備はどなたが行っていますか。
1. 自分で行う
2. 友人などに依頼する
3. 業者（マリーナ以外）に依頼する
4. マリーナに依頼する
5. 自分でも行うが大部分は業者に依頼する
6. 自分でも行うが大部分はマリーナに依頼する
- (3) 「いいえ」とお答えになった方にお尋ねします。点検・整備を行わないのはなぜですか。（該当するものすべて選んで下さい）
1. 点検・整備の知識がない
2. 点検・整備の業者が近くにない
3. 点検・整備の費用が高い
4. 点検・整備の必要がないと思っている
5. その他（_____）
- (4) 出港前に、舟艇の船体や安全設備の点検を行っていますか。
1. はい 2. いいえ 3. 完全な点検はしないが一部行っている
- (5) 「いいえ」とお答えになった方にお尋ねします。出港前点検を行わないのはなぜですか。
1. 点検の知識がない 2. 点検しなくとも良いと思っている
3. その他（_____）

(E) 舟艇の利用目的（楽しみ方）などについてお尋ねします。

(1) 年間の舟艇利用日数をお聞かせ下さい。

- | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1. 5 日以内 | 2. 6 ～10日 | 3. 11～15日 | 4. 16～20日 |
| 5. 21～25日 | 6. 26～30日 | 7. 31日以上 | |

(2) 舟艇の主な利用目的は次のどれですか。（該当するものすべて選んで下さい）

1. 魚釣り（トローリング以外）
2. 魚釣り（トローリング）
3. 海の快適さを味わう
4. スピード感を味わう
5. のんびりと解放感を味わう
6. 技倆をみがく（ヨット、水上オートバイなど）
7. なんとなく楽しくて
8. その他（_____）

(3) 乗船時の同乗者

- | | | |
|-----------|--------|----------------|
| 1. 自分ひとり | 2. 家族と | 3. 友人・会社の仲間などと |
| 4. 隣近所の人と | 5. その他 | |

(4) 海洋レジャーを楽しむために、あなたは何らかのクラブや愛好者団体に所属していますか。

1. 所属している（団体名：_____）
2. 所属していない

(F) 損害保険についてお尋ねします。

(1) プレジャーボートの保険をご存じですか。

1. 知っている
2. 詳しくは知らない
3. 全く知らない

(2) あなたの所有している舟艇に保険をつけていますか。

1. つけている
2. つけていない

(3) プレジャーボートを所有、操船するに当り保険（船体、対物、対人、搭乗、救助等）への加入は必要と思いますか。

1. 必要である
2. オーナーの判断次第である
3. 必要ない

(4) 保険をつけていないとお答えになった方にお尋ねします。保険をつけていない理由としては、次のどれですか。（該当するものすべて選んで下さい）

1. プレジャーボート保険の知識がない
2. 保険料が高すぎる
3. 手続きが面倒
4. 事故が発生したとき、査定基準が厳しいような気がする
5. 保険料に比べて出艇率が少ないので勿体ないと思っている
6. 保険代理店が近くにない
7. なんとなく保険をつけないでいる
8. 保険は必要ない
9. その他（_____）

(G) 事故やトラブルなどについてお尋ねします。

(1) あなたは次のような事故を経験したことや周りでの見聞がありますか。該当する項目すべてに○をつけて下さい。

	経 験	見 聞
01 他船や浮遊物との接触事故		
02 航行援助施設や港湾施設との衝突、又は接触事故		
03 坐礁、乗り上げ、転覆事故		
04 漁網、定置網やタコ壺など漁索の切断事故		
05 養殖筏と衝突事故		
06 サーファー、ダイバー、遊泳者との接触事故		
07 潜水漁業者との接触事故		
08 漂流事故 機関故障		
09 燃料不足		
10 船位不明		
11 荒天		
12 廃棄ロープ、網などがプロペラに絡まった		
13 バッテリーがあがった		
14 搭乗者が海中に転落し捜索のため		
15 搭乗者が怪我をした		
16 流出油事故		
17 ゴミなどを投棄し注意		
18 舟艇、部品の盗難事故		
19 係留中に他船に衝突され艇を破損		
20 係留中に天候悪化により艇を破損、又は流出		
21 上記いずれかの事故の際、 救助を要請したことがある		

(2) あなたは次のようなトラブルを経験したことや回りでの見聞がありますか。
該当する項目すべてに○をつけてください。

	経 験	見 聞
01 プレー水域について、ボードセーリングなど 他の海洋レジャーと紛争		
02 プレー水域について漁業就労者と紛争		
03 トローリング漁場に入った		
04 定置網に係留した		
05 漁船の係留場所に係留した		
06 潜水漁労中の至近を航行した		
07 禁漁期間・禁漁日・禁漁場所を知らずに釣りをした		
08 タコ壺などの索を切った		
09 密漁の疑いを受けた		
10 人口海礁の上にアンカーした		
11 海苔養殖場に入った		
12 航走波により他に迷惑をかけた		
13 騒音により他に迷惑をかけた		

(H) プレジャーボート、ヨットなど小型船舶を特定する制度の導入について
お尋ねします。

現在、総トン数5トン未満の船舶には登録制度が適用されていませんが、所有権、保険加入などの見地から、今後これらの船舶にも所有者を特定する制度を導入することを検討しております。

(1) 制度の導入について

1. 賛成
2. 反対
3. どちらともいえない

(2) 制度を導入するとすれば、対象に含めて欲しい艇種はどれですか。

1. モーターボート 2. セーリングクルーザー 3. 水上オートバイ
4. ディンギー 5. その他 (_____)

(I) プレジャーボート、ヨットに対する船体識別番号制度の導入について
お尋ねします。

この船体識別番号制度は、小型船舶検査機構の検査番号とは別に、船舶を特定するために、船体の製造社、製造番号、製造年、型式などを番号システムで船体に表示するものです。

船体識別番号制度の導入について

1. 賛成
2. 反対
3. どちらともいえない

(J) マリーナに所属せず独自でクラブ・サークル的活動をしている方にお尋ねします。

(1) 規模 (人数) : _____人

(2) 主 な 艇 種 : _____

(3) 拠 点 地 : _____

(4) 活 動 内 容 :

(自由記入)

(K) ご意見、ご要望がありましたらご記入下さい。

===== ご協力、ありがとうございました。 =====

資 料 5

プレジャーボートに関するアンケート調査票

(92年度)

[地方自治体用]

取説

プレジャーボートに関する アンケート調査表（９２年度）

平成４年１１月１２日
（財）日本海洋レジャー安全・振興協会

このアンケート調査は、海洋性リクリエーションの健全な発展を図るために必要な基礎資料を整備するためのものです。ご協力をお願い申し上げます。

（問 い 合 わ せ 先） 東京都豊島区目白１丁目３番８号 日本造船技術センター２階
振興協会 振興事業部 島田、上土居
TEL. 03-3590-9808
FAX. 03-3590-8325

Q 1. 担当部署についてお尋ねします。

アンケートを記載して 下さった部署	TEL. 内線（ ）
① マリーナ所管部署	
② プレジャーボートの 隻数担当部署	
③ 放置艇（不法係留 船）の対策部署	

（注）プレジャーボートとは、ヨット（クルーザー及びディンギー）、水上オートバイ、モーターボート（漁船登録していないもので、釣り用を含む）を示す。

Q 2. 保有隻数についてお尋ねします。

（１）保有隻数

① 全県（都・道・府）下について把握している。

② 主要地域のみ把握している。

③ 把握していない。

（２）把握の方法

具体的に記入して下さい。

(3) 把握している隻数(全隻数と地区別内訳。平成 年 月 日現在。隻数と内訳は別紙添付でも結構です。)

	全隻数	(※1) 地区	地区	地区	地区	地区	地区	地区	地区	地区
モーターボート (釣り用を含む※2)	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻
ヨット(クルーザー)	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻
ヨット(ディンギー)	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻
水上オートバイ	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻
合 計	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻

(※1) 上記(1)で②と回答した場合は、地区別のみご記入下さい。(※2)「釣り用」とは漁船登録しておらず、且つ営業目的でないモーターボート。

Q3. 放置艇(不法係留艇)についてお尋ねします。

(1) 放置艇の実態

① ほぼ把握している。 ② 把握していない。

(2) 把握の方法(具体的に記入して下さい。市町村で把握している場合にも、その方法を記入して下さい。)

(3) 把握している隻数及び場所又は地域

主要場所又は地域 (※3)	地区	地区	地区	地区	地区	地区	地区	地区	地区	地区	地区	合 計	もし 分かれば 左記の内 放棄艇 (廃船) と 思われる 隻数
モーターボート	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻
ヨット(クルーザー)	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻
ヨット(ディンギー)	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻
その他	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻
計	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻

(※3) 地区又は、○○川、△△港内のように記入して下さい。

(4) 放棄艇(廃船)の処分をしたことがありますか。
 ①ある。 ②ない。

(5) 上記(4)で①ある、の場合、所有者を特定できなかったとき、どうしましたか。
 立て札公示〇〇日で処分した、△△委員会に諮問して処分した等、具体的に記入して下さい。

(6) 放棄艇対策について、現在採られている方法又は今後の計画についてご記入下さい。(現在は現、今後は後、に○印をして下さい)
 ①マリナーナ設置(現、後) ②プレジャーボートスポット設置(現、後) ③条例による登録制度(現、後) ④陸上保管の推進(現、後) ⑤その他()

Q4. マリナーナ等の保管・係留施設などについてお尋ねします。(※4公営は第3セクターを含む)
 (1)

現存マリナーナ等の収容能力 (※4)			
		公 営	民 営
数 量	収 容	箇所	箇所
	ボート (含釣り用)	隻	隻
	ヨット (クルーザー)	隻	隻
	ヨット (ディンギー)	隻	隻
	水上オートバイ	隻	隻
合 計		隻	隻

マリナーナ等の建設計画 (具体化しているもの)			
		公 営	民 営
数 量	収 容	箇所	箇所
	ボート (含釣り用)	隻	隻
	ヨット (クルーザー)	隻	隻
	ヨット (ディンギー)	隻	隻
	水上オートバイ	隻	隻
計		隻	隻

(2) 公営施設での費用等について

フイート当たり (※5) (その他の基準) ()	マリナーナ名 (※6)	入会金	保管料	揚降料	修理棟	修理棟使用料/単位	管理運営は条例に
	①	円	円	円	有 無	円/	よる よらない
	②	円	円	円	有 無	円/	よる よらない
	③	円	円	円	有 無	円/	よる よらない
	④	円	円	円	有 無	円/	よる よらない

(※5) その他の基準である時はその基準を記入して下さい。

(※6) 当協会で指定させて頂きました。金額又は○印を記入して下さい。又、上記各費用については料金表があればそれを添付しても結構です。

(a) 入会の方法 ①抽選 ②申し込み順 ③その他 ()

(3) 公営マリナーナの場合、ビジター用係留場所を確保していますか。

①確保している。 ②確保していない。

(4) 上の(3)の質問で、①とお答えになった場合、マリナーナ名毎の隻数をご記入下さい。

() 隻
() マリナーナ

() 隻
() マリナーナ

() 隻
() マリナーナ

() 隻
() マリナーナ

(5) 内陸保管施設について。(マリナーナの陸上保管は除く。放置艇を収容したり、マリナーナ不足を補うため、内陸にモーターボート等の保管施設を設けて、そこからマリナーナまで輸送するもの。)

(a) 内陸保管施設がありますか。

①ある。 ②ない。

(b) それは公営ですか民営ですか。

①公営 ②民営

(c) ある場合、そのマリナーナの名称をご記入下さい。

Q 5. 小型船舶の特定制度についてお尋ねします。

(1) 現在、5 総トン未満の小型船舶には、船舶所有者者を特定するための制度がありません。特定制度は必要だと思いますか。

①思う。 ②思わない。

(2) 必要だと思う場合、その理由は何ですか。(いくつでも○印をつけて下さい)

①所有権の明示 ②放置艇・廃船対策 ③保有隻数把握 ④事故対策 ⑤トラブル対策 ⑥その他 ()

(3) 必要だとすれば、対象とすべき船舶は何ですか。(対象船舶全てに○印をつけて下さい)

①モーターボート(含釣り用) ②ヨット(クルーザー) ③ヨット(ディンギー) ④水上オートバイ ⑤ウインドー・サーフィン
⑥その他 ()

(4) 実施機関は次のどこが適当だと思いますか。

①国 ②地方自治体 ③政府機関(特殊法人等) ④公益法人 ⑤その他 ()

(5) 上の(4)の質問で、②以外とお答えになった場合、その理由を簡単に記入して下さい。

(6) 貴自治体では、条例による特定制度を採用していますか。

①採用している。 ②検討中。 ③採用する考えはない。

(7) 上の(6)の質問で、①②とお答えになった場合、特定制度の内容、方法、手数料等についてご記入下さい。(資料添付でも結構です。)

Q 6. 小型船舶の船体識別番号についてお尋ねします。

特定制度を実施するためには、船体を特定することが必要です。

そのために現在、HIN(船体識別番号、Hull Identification Number)の採用が、国際的に行なわれつつあります。例えば、XHA NL A7B G5 86 [製造者、国名、製造番号、製造年月、86年型]のようになっています。

(1) 船体識別番号は、あった方がよいと思いますか。

①思う。 ②思わない。 ③分からない。

(2) 上記の国際的な表記法の適否についてお尋ねします。例えば米国では次の表記になっています。

XYZ 12345 L 2 93 (製造者、製造番号、製造月、製造年、型式発表年次)

わが国で設定する場合、国際的表記法で適当でしょうか。

①適当。 ②変えた方がよい。

(3) 上の(2)の質問で、②とお答えになった場合、どのように変えたらよいか案をご記入下さい。

Q 7. 廃船処理についてお尋ねします。(市町村単位で実施しておられると思いますが、分かる範囲でお願いします。)

(1) これまで廃船処理をしたことがありますか。

①ある。 ②ない。

(2) 上の(1)で①とお答えになった場合、その処理方法(破碎、焼却、埋め立て等)及び現在の処理方法で困っている点についてご記入下さい。

(3) 廃船処理の今後の見通し。

①増大する。 ②横ばい。 ③心配する程増加しない。 ④その他。

(4) 将来的に処理方法を検討していますか。その方法を記入して下さい。

Q 8. プレジャーボートと海域利用他業種等との水面調整事例についてお尋ねします。
 貴自治体内の海域・内水面に於いて、標記の調整が行なわれている事例があればご記入下さい。

地域名・海域名	縦 種	プレジャーボート側 当事者（団体名）	他業種側 当事者（主団体名）	調 整 内 容

ご記入有難うございました。以上の質問に関連した、条例等の参考資料があればご送付下さい。
 尚、お気付きの点があれば以下にご自由にお書き下さい。

