

ると、名柄川が361隻と圧倒的に多くつづいて津屋崎漁港の243隻、西福岡マリナーナの207隻、唐泊漁港の167隻と増加している。唐泊は93年に一度減少しているのにも関わらず、10年程で倍以上に増えている。図3の収容施設別に見ると、全体的に増加しているがとくに漁港・船溜りの増加が著しい。平成14年の収容施設別割合で見ると、マリナーナ等と漁港・船溜りが同じ値で38%と多くを占めている。

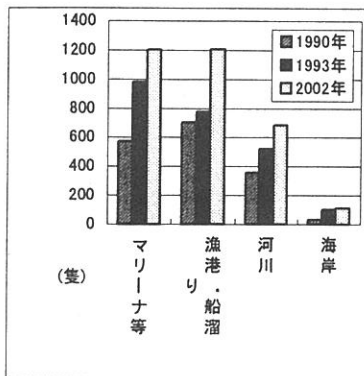


図3 施設別係留隻数

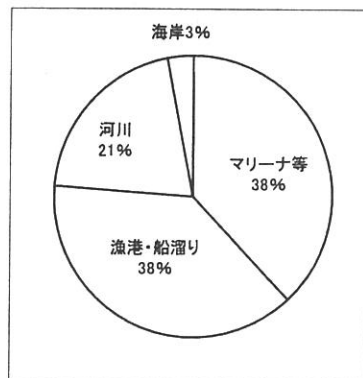


図4 施設別係留割合(H14年)

次は河川の21%でこの内の大多数が名柄川に係留されているものである。海岸は元々係留できる場所が少ないため3%と低い。図5の艇種別係留隻数で見ると、クルーザーヨットは微増だが大型を含むキャビンありボートは10年間で倍増している。これは釣りを目的とした中型モーターボートの増加が大きく影響している。

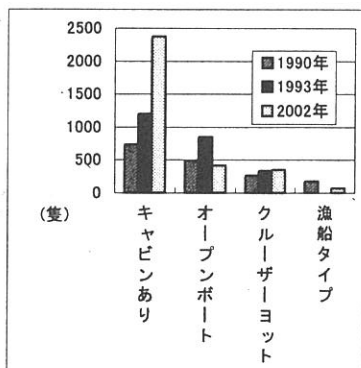


図5 艇種別係留隻数

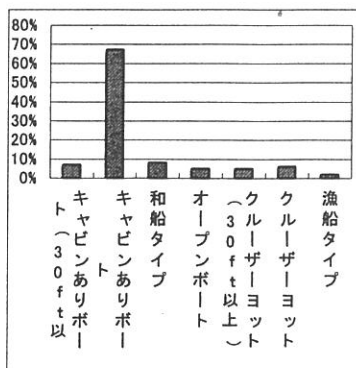


図6 艇種別係留割合(H14年)

図6の平成14年の艇種別係留割合を見ると、キャビンありボートが68%と圧倒的に多く、他の種類は全て10%以下と少ない。また、新しく福岡フィッシャリーナと今津フィッシャリーナが出来ていたがいずれもすでに飽和状態であった。

3. まとめ

今回の調査でプレジャーボートの総数は年々増加していることが分った。しかしその一方では、きちんとマリナーナ等に置いているのは38%と少なく、依然としてマリナーナが不足している。対策としてはプレジャーボートを買うのは定年をむかえ退職した人なども多く、その大多数が釣りを目的とした中・小型のボートであり高いお金を出して係留しようとする人は少なくなっている。マリナーナについては利用料金を低く設定するなどの工夫が必要である。高齢化や後継者不足の問題がある漁港では、福岡や今津のようにフィッシャリーナとしてもっと活用し、また岐志漁港のように漁港内のスロープを上手に使用して空いているスペースに陸置きをする。河川の係留総数は686隻で名柄川の361隻、湊川の124隻、多々良川の89隻とこの3つの河川で574隻と大多数を占めている。名柄川に係留している人達は自分達で遊漁船組合を作って管理をしている。また他の河川でも同様だと思われる。河川に係留している所では河川環境や防災などを考慮して係留可能かどうかを判断し、可能であればきちんと整備して係留し、係留ができないのであれば別の場所に移さなければならない。移す場所としては静穏な水域でなければならないが、例えば博多湾内では現在埋め立て中の人工島と海ノ中道との中の水域を利用して、一点係留方式や杭を使った簡便な係留施設などが考えられる。