

# 環境委員会資料

## 1 所管事務の調査（報告）

### (1) 民間保有係留施設前の放置船対応について

資料 民間保有係留施設前の放置船対応について

港 湾 局  
(令和 8 年 1 月 22 日)

# 民間保有係留施設前の放置船対応について

資料



## 1 事案の概要

平成30年10月から、日本ダスト株式会社白石工場の桟橋に係留、その後放置されている個人所有の遊覧船(以下「本船」という。)が、令和7年2月に劣化等により水没。これを放置しておくと周辺企業及び航行船舶に支障を及ぼす懸念があるため、港湾管理者として本船の撤去等について、行政代執行も視野に入れた対応を検討しているもの。

## 2 本船の位置図及び現況(4ページ参照)



(本船の詳細情報)  
船種:汽船  
船名:Anniversary Cruise  
船籍港:東京都  
総トン数:171トン  
全長:24.7メートル  
進水年月:平成9年6月  
所有者:個人

桟橋所有者(日本ダスト株式会社)への水域占用許可内容  
・占用目的:桟橋及びトロリーhoistの設置  
・水域占用料:76,061円(年額)  
・最新許可期間:令和7年4月1日~令和8年3月31日

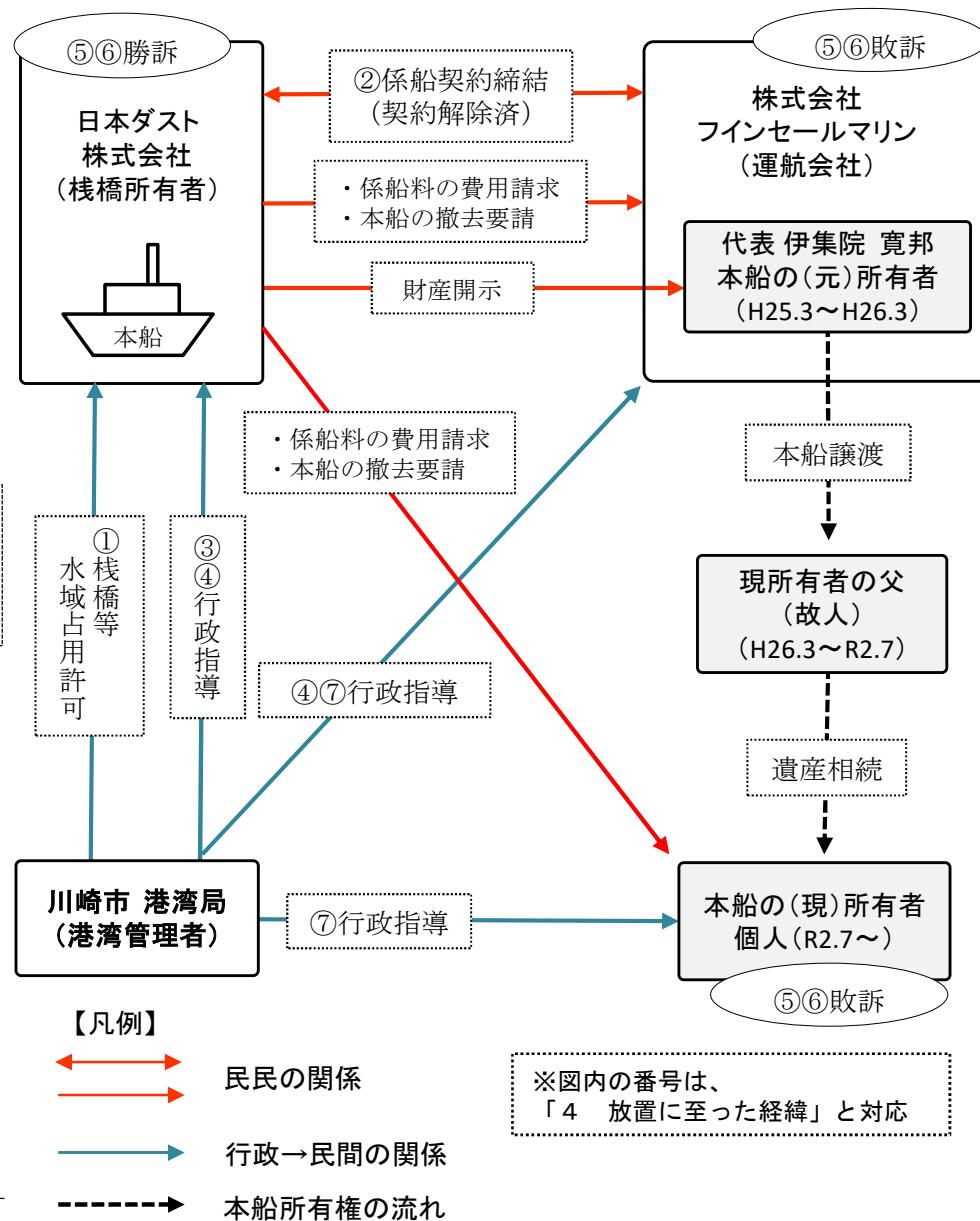
### (船体調査結果)

船体自体に重大な損傷は見られず、潮位の干満により浅瀬に乗り揚げたものと推定。船体は右舷側に著しく傾斜したまま海底に着底しており、船体全体の約1/3が水没している。(令和7年10月実施)

## 4 放置に至った経緯

- ①平成12年4月:桟橋所有者に桟橋等の水域占用を許可
- ②平成30年5月:桟橋所有者及び本船の運航会社との間で、桟橋の使用に関する契約を締結(平成31年2月契約解除)
- ③平成30年10月:桟橋前面に本船があることを市が初めて確認  
11月:桟橋所有者に対し、本船を移動するよう文書で指導
- ④令和元年10月:桟橋所有者及び運航会社に対し、本船を移動するよう文書で指導
- ⑤令和元年10月:桟橋所有者が運航会社、運航会社代表及び本船所有者を被告として出訴
- ⑥令和3年10月:桟橋所有者が高裁で勝訴(最高裁は上告不受理(棄却))  
判決 本船所有者、運航会社は本船を撤去し水域を明け渡せ、未払い使用料等を支払え。
- ⑦令和6年2月:運航会社、本船所有者宛に本船撤去するよう文書で指導  
・令和7年2月:強風により本船が傾き、1階部分が浸水(油漏れ等が発生)

## 3 関係者相関図





# 民間保有係留施設前の放置船対応について

## 5 弁護士相談(計8回)を踏まえた放置船の撤去手法等の検討

### (1)本船所有者及び運航会社による自主撤去→実現困難

本市は、これまで裁判結果を踏まえ、当事者間の訴訟において敗訴した本船所有者及び運航会社による本船の撤去を期待してきたが、本船所有者(代理人弁護士)及び桟橋所有者とのヒアリングにより、**本船所有者及び運航会社に資産がないため、自ら撤去することは困難であることが判明した。**

・本船所有者の代理人弁護士によると、資力がなく自ら撤去することが困難である。

桟橋所有者から費用請求された場合、「自己破産する」と主張

・運航会社は休業状態で、代表者の資産も裁判所の財産開示の結果、無資産状態であることが判明、さらに高齢や病気により日常生活も困難な状況

### (2)桟橋所有者の強制執行による撤去→実現困難

桟橋所有者は、判決に基づく債務名義により強制執行(①本船所有者財産の差押え、②本船の撤去)の申立てが可能だが、本船所有者と運航会社から費用回収できる見込みがなく、更に金銭的負担が生じることになるため、強制執行に踏み切る意思はない。

※桟橋所有者が判決に基づく**強制執行をすることは権利であって義務ではない**。本市から強制執行を命令できる法的根拠もない。

### (3)桟橋所有者(水域占用者)としての責任→法的責任は問えない

桟橋所有者と本船所有者等による**契約締結行為は、営利行為であり、不法行為の要件(故意・過失や市に対する加害行為)には該当しない**ため、民法709条に基づく損害賠償請求はできない。仮に本市が放置船を撤去した場合における費用について、**訴訟を起こしても勝訴の見込みがなく、訴訟費用が違法な支出となる**。また、放置船を撤去させることを目的として**水域占用を取り消した場合、裁量権の逸脱又は濫用となる**。

### (4)本市(港湾管理者)による撤去

今後、強風や時間経過によってロープが破断し、放置された本船が横倒しとなり、あるいは漂流した場合、周辺企業の事業活動や、航行船舶への影響(護岸損傷や航行禁止等)が生じる。

当事者間による本船の撤去等が難しい中、この状態を放置しておくことは港湾法第12条「港湾区域を良好な状態に維持する」という**港湾管理者の業務を怠ることになる**ため、適切に本船撤去等を行う必要が生じている。

第十二条 港務局は、次の業務を行う。

二 港湾区域及び港務局の管理する港湾施設を良好な状態に維持すること(港湾区域内における漂流物、廃船その他船舶航行に支障を及ぼすおそれがある物の除去及び港湾区域内の水域の清掃その他の汚染の防除を含む。)。

※港湾法第34条により、港湾管理者としての業務に関しては第12条の規定を準用する。

### (5)罰則適用(港湾法第63条)川崎港放置等禁止区域内における本船の放置

(1)本船所有者・運航会社:要件を満たすため、**適用可能**

(2)桟橋所有者:本船の管理権限を持たず要件を満たさないため、**適用不可**

## 6 法的手段の検討

	案1 行政代執行法による撤去	案2 港湾法による撤去
概要	本船所有者及び運航会社に対し、撤去命令書等を通知し、従わない場合は本人等に代わって本市が本船の撤去等を行うもの。 <b>桟橋所有者は本船の管理権限がないため、行政代執行の対象とはならない。</b>	港湾法第12条第1項第2号に基づく、港湾管理者の業務として、本船の撤去等を行うもの。
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政代執行法に基づく手続きが必要</li> <li>・本船所有者の同意が不要</li> <li>・代執行費用は<b>公債権</b>であることから、<b>自己破産されても免責対象とならない。</b></li> <li>・手続に時間を要し、本船の状況が悪化する可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・手続きが不要</li> <li>・本船所有者の同意が必要</li> <li>・撤去費用を民法上の事務管理(私債権)として請求</li> <li>・<b>自己破産された場合は、事務管理費用は免責される。</b></li> </ul>

➡ 債権確保の強制力が強い**行政代執行**とする。

## 7 撤去・処分方法の検討

### 撤去・処分方法(案)

(1)本船を台船に乗せて解体場所まで曳航し、現地で解体処分【概算:30,000千円】

(2)本船を動かさず現場で直接、解体処分【概算:24,000千円】

※本船の劣化が著しいため、本船所有者の承認を得たのち、保管せず処分する。

(1)は、短期間(約3日間)で撤去作業を行えるが、大型クレーンで本船を吊上げるため、作業等で航路を大きく塞ぎ、運河内の船舶航行に影響を及ぼす。(2)は(1)よりは作業日数(約14日間)を要するが、**航路を塞ぐことなく作業を行うことができ、費用も抑えられるため(2)を採用する。**

## 8 撤去に向けた今後のスケジュール

港湾法第56条の4に基づく監督処分(撤去命令)を、本船所有者及び運航会社に対して行い、これに従わない場合は、行政代執行法による撤去・処分を判断する。



□ 事務手続等

■ 法令に基づく対応等

# 民間保有係留施設前の放置船対応について(参考)



① 放置船位置



② 航行船舶が回頭する様子



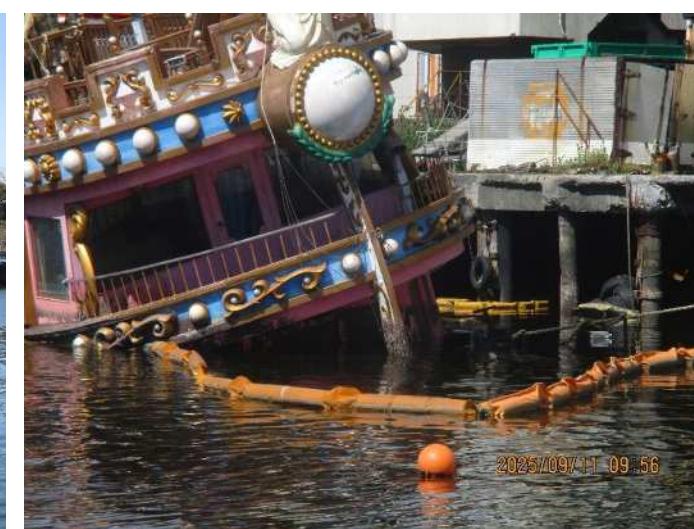
③ 放置船現況(大川橋より)



④ 放置船現況(全体)



⑤ 放置船現況(船尾側)



⑥ 放置船現況(船首側)