

【研究ノート】

海域利用調整研究ノート

——政策立案上の問題点——

松 本 宏 之

一 はじめに

重層的かつ多面的な活用が可能な海域は、近年では国民の利用空間の一部として急速に変化しつつあり、排他的占有（半永久的独占利用）あるいは秩序的共用（一時的共存利用）という概念的な利用形態のもとで、多様化、高度化、過密化、大規模化、そして大衆化している。それらの社会的背景としては、日本経済の内需主導型の自律的拡大、漁業活動の変貌、既存の国土利用の限界、開発ブーム、国民のゆとり志向・海洋志向などが挙げられ、海域はその利用可能性と国民の各種のニーズが相互に密接に関連しながら発展してきた。しかし海域においては多種多様な阻害要因が複雑に交錯しているために、潜在的な危険が各所あるいは各利用主体に存在している。特に、もっとも陸域に近くかつ利用価値の高い沿岸域は、海域利用における安全という視点から各種の調査・研究^①の結果を考察すると、様々な利用形態が相互に排他的な目的を有しつつ混在しており、実は潜在的に海上における危険の一種である利害衝突の可能性を包含していることがわ

かる。

近年の海域に関連する各種の計画・需要予測等⁽²⁾をみても、とりわけ大型プロジェクトに伴う海域の陸域化や船舶交通流の集中化、ジェットfoilに代表される高速航行が可能な船舶やマリンスライダーのような非従来型の船舶の出現に伴う危険水域の拡大、海洋レジャー人口の増加に伴う各種トラブルの発生は避けられない状況にあり、既存の交通媒体を巻き込んで利用形態間の競合⁽³⁾が発生する環境にあるといえる。このことは従来型の一般通航船舶と漁船の競合（古典的競合）、換言すれば、航路筋を対象とした単なる船舶の密度的な問題ではなく、考え方がまったく異なる人間の新たな海域での競合を意味し、美しい地形を有する島影等をも含めた沿岸域全体が複雑な競合の場と化すことを意味している。例えば、経済性や喫水等の問題で一般通航船舶の航行区域の対象とならなかった地先海面は、従来は漁船が漁ろうの場として他の利用形態と競合することなく、半ば排他的に利用することが可能であったが、海洋レジャーという利用形態の出現およびその大衆化、リゾート開発に伴う工事・作業あるいは環境破壊により、もはや利害が対立する場と変化しつつある。すなわち各種の利用形態の混在する海域は、質的・量的変化を伴いながら海上交通の安全阻害、利益の侵害、環境の破壊等の問題が複雑に交錯し、国民の理想とする海の姿とかけ離れていく傾向にある。さらに海に関する法制度の未整備⁽⁴⁾や各行政機関による海域の多元的所掌の問題も、それらの競合に拍車をかけることにつながっている。

これらの問題を解決する有力な手段として、必然的に海域利用調整という新たな概念が注目されてきており、既に地方レベルの委員会等⁽⁵⁾で検討されている。また特定の海域では、競合しあう一部の利用形態の主体が地域の特殊性を加味した独自の調整手法を制度化し、円滑な海面利用を目指している⁽⁶⁾。しかし仮に海域利用調整という手法が制度的に確立されたとしても、内在する種々の前提条件の問題が根本的に解決されなければ、制度自体が形骸化してしまい、結果として海域利用にかかわる競合関係を解消するための努力が無意味なものになってしまう可能性がある。そのような事態に陥らないためにも、本稿では政策立案の観点から海域利用調整上の必要な事項を抽出し、その本質的な部分へのアプローチを

試みることにする。

二 海域利用調整の基本的前提事項

海域利用調整の前提として論じなければならないことは、その制度の複雑な背景を反映して複雑多岐にわたるが、その一つに各利用形態の主體の人的要素および海上交通の安全に対する認識の量的・質的相違がある。海上で活動している多種多様な利用形態およびその交通手段（媒体）は、海上において共存しているという点では表面的に何ら違いはないが、その背景にある利用者の目的、経験、知識および安全に対する認識等には本質的なギャップがあり、海上における総合的な安全の確保の大きな阻害要因になっている。その一つには、海域利用者相互間の存在認知という問題がある。あたかも利害関係者のごとく被害的意識で閉鎖的社会を形成し、相手に対して排他的に自己の利益のみを主張するスタンスでは、利用競合の問題は悪化することはあっても決して改善の方向には進展しない。まず競合する相手の存在および流動する社会的位置づけを認知し、積極的に相手の立場を理解することが先決であろう。特に海洋レジャーに関連する利用形態については、海上交通史上、まだ発展途上にあることや、勤勉さに起因する日本人特有の固定観念のために、仕事とレジャーのプライオリティが歴然としてゐること（特に中高年以上）等から、海上活動を生活の糧としている他の利用形態の主體の理解が得にくい状況にあり、今後の大きな課題になることが予想される。

一方、利用形態としての海洋レジャー関係者についても、同様に海上においては他の先駆者による長年の慣行に基づいた交通秩序が存在していることを認め、協調の精神のもとで同化する努力をする必要がある。ところが海洋レジャー関係者といつても、その構成員は近年の海洋性志向を反映して多種多様であり、一律に論じることが困難である。もちろん中には海や環境を良く理解し、優秀な技能とマナーを身につけて紳士・淑女的に活動するグループもあれば、海の恐さやマナーも理解せず、一匹狼的に無防備に活動する者もいる。さらに特筆すべき事項として、プレジャーボート関連では、経

験の少ない者でも比較的短期かつ容易に免状を取得することができ、近年では海洋レジャーブームと相俟って、わが国では小型船舶操縦士の量産体制に入っていること、およびボート販売店が法令等の規制がないために購入資金さえ用意すれば、係留施設や運航技術等を確認せず、気軽に小型船舶を販売する傾向にあることが挙げられる。そのために現状では、不法係留や初歩的なミスによる海難が後を絶たず社会問題になっている一方で、小型船舶の正確な数さえ把握できない状況にある。

一般に他の利用形態では集団化が可能であり、共同体制として訓練・教育を実施することが比較的容易であるが、個人単位で不定期に活動し、各地の小型船安全協会等に代表される自主的安全組織への加入率も低いような所謂パーソナルボートの類は、マナーの問題も含め、その運航を操船者の自主性に任している面がある。また各地で活動が盛んな所謂船舶に該当しない海洋レジャー用品にしても、危険な行為を規制する実定法のない現状では、時間・場所を選ばず海に出ることが可能なため、実態がつかめず組織的な安全指導も困難であるばかりでなく、仮に海難に遭遇しても連絡体制が不備であるために救助機関が海難情報入手することすらできないこともある。さらに、このような利用者は生活のほとんどを陸で過ごしているため、一過性のレジャーに起因する様々な問題が露呈することとなり、それが他の利用者間との前述の本質的なギャップを生み出すことにもつながっている。いずれにせよ、海への進出が先か後かの議論は別にして、初心者もしくは海上経験の少ない者が大半を占める海洋レジャー関係者は、海上交通の安全という観点から、全体として均一に技術・マナーを身につけ、鍛錬し、それを維持することによりレベルアップし、一日も早く他の利用形態の主体との信頼関係を築きあげ、海上において市民権を得ることが先決のように思われる。また新たな海への参入者に、基本的には陸とまったく異なる性格（所謂海の特殊性）を有する海を、より理解してもらうための啓蒙・広報活動も並行して展開する必要がある。但し、安全に係わる種々の期待が煩わしさを惹起し、発展途上にある海洋レジャーの普及を阻害することにならないように十分留意する必要がある。

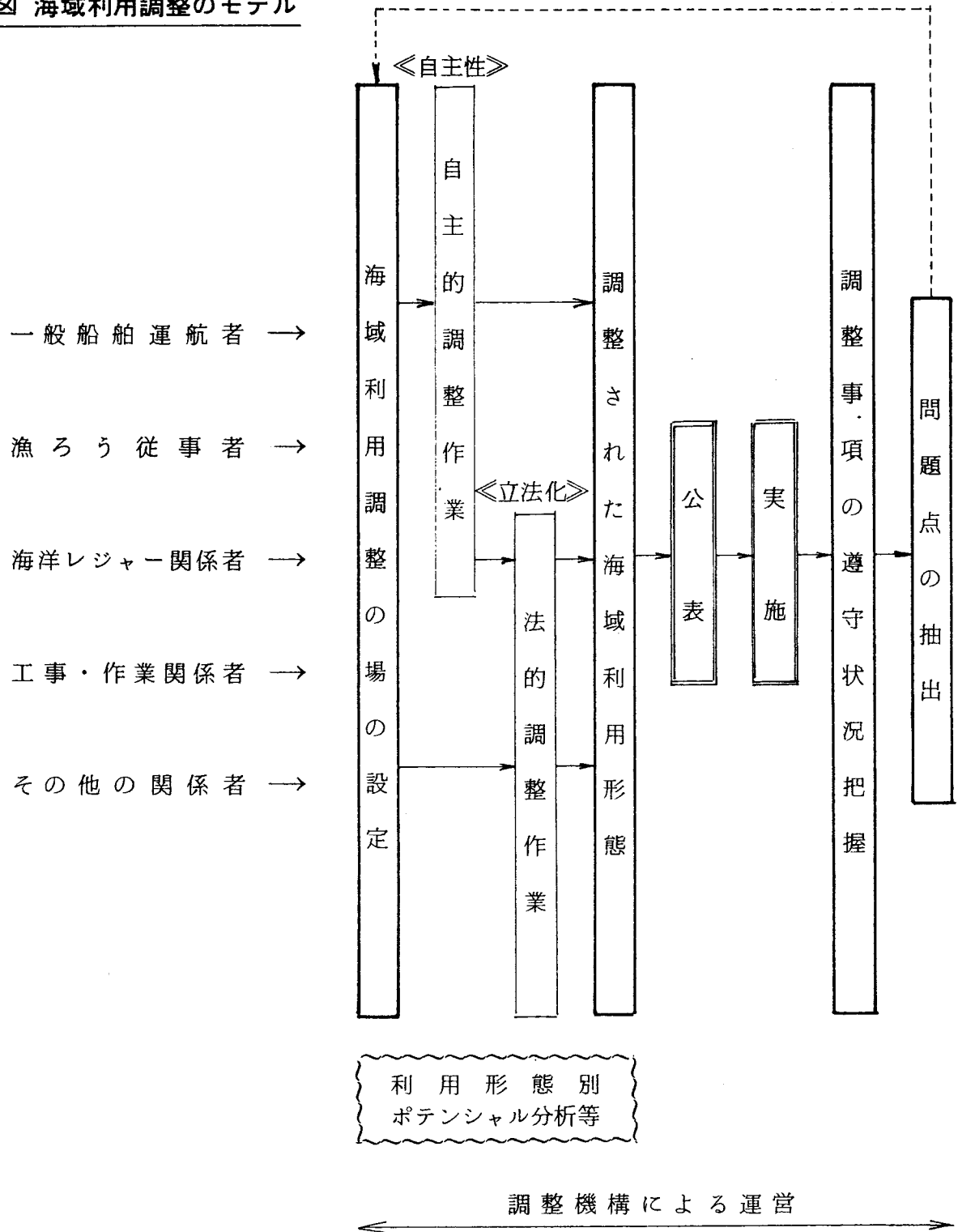
このように海域利用調整の前提として、各利用形態の主体が海上交通の安全という観点から同程度のレベルに到達し、しかも海を介した信頼という絆でお互いの立場を尊重し合うことができ、調整の場にかかることが最低限必要な事項になってくる。その他、海域利用調整の必要な事項については、調整の対象、客体、レベル等により基本的に異なるが、一般論として次に示すモデルに集約される。但し、ここでは議論を進める上で、海域利用調整のフレームワークを明らかにする必要があるため、政策論の立場から最もシンプルかつプリミティブなモデルを考える（別図参照）。

まず基本的には、海上で活動する諸々の利用形態の主体（このモデルでは、一般船舶運航者、漁ろう従事者、海洋レジャー関係者、工事・作業関係者、その他の海域利用関係者）が具体的競合を契機に問題を認識し、当事者の要請あるいは関係当局の指導等に基づき、自主的に合意形成を目的とする海域利用調整の場が設定されることになる。この場合に、海域利用調整の結果が当該海域の他の利用形態あるいは付近の海域に予期せぬ影響を及ぼす可能性があるもので、理想的には競合の当事者に加え、可能な限り周辺海域の関係者も積極的に調整の場に集まることが望ましい。次に調整作業については、現時点において次の三つのタイプが考えられる。

- ① 自主的調整作業に基づくもの
- ② 法的調整作業に基づくもの
- ③ 自主的調整作業が不調に終わり、法的調整作業に移行するもの

基本的には調整機構による海域利用調整の場において、様々な視点からの指導を受けつつ、各利用形態が自主的に調整作業を行うことが望ましい。しかし自主的調整作業が不調に終わった場合や、始めから調整の場が設定できないような場合等では、ある程度の強制力を伴った法的調整作業に基づいて、理想的な海域利用を実現しなければならない。なお、現段階では法的調整作業を実施するための実定法が存在しないために、その法的性格は明確ではないが、利用形態別のプラ

別図 海域利用調整のモデル



イオリティがはっきりしていない現在においては、その調整段階および調整後の法的強制について幅広く検討する必要があると思われる。また利用形態別のポテンシャル分析やその他の計量的分析、あるいは社会調査論に基づく価値判断の分析等の研究も活用すべきである。

調整に基づいて得られる各利用形態の様々な競合の解決策としては、複雑な海域利用の現状を背景として種々のパターンが考えられる。ここではそのパターンの研究が発展的かつ模索的段階にあるために詳細に論究することは避けるが、現在各方面で最も有力視されている方法がゾーニング(zoning)^①である。ゾーニングの概念がまだ国民の間に定着していないわが国においては、その意味が多義的に捉えられているが、本稿では広義に各利用形態の様々な競合を解消するための調整手法として理解する。そして、その内容については第一義的に共存によるものや排他的利用によるもの、手段については説得によるものや金銭によるもの等が考えられる。理想的な調整手法が存在しない現段階においては、果してどのような方法が望ましいのか議論が分かれるところであるが、個々具体的な競合が関係者に認識され、かつ何らかの解決への要望があり、そのための努力を惜しまないというような海域利用調整の環境が整えば、地域の特性等も加味した各種各様な調整パターンの実施が可能になると思われる。

各種の競合を解消する目的で、各利用形態のコンセンサスが得られた調整事項については、法的裏付けの有無により実効性あるいは強制力は差異があるが、いずれにせよ一種の規範性を有していることには変わりなく、競合の当事者その他の海域利用者に対して広く周知する必要がある。したがって、その具体的方法や法的意義の問題はあるが、何らかの形で調整事項を明文化・明示化し、必要とあらば指導等の手段により注意喚起し、その内容を実施しなければならぬ。一般的に海域利用調整の問題を狭義に捉えるならば、そのプロセスはここで終了することになるが、政策論の立場では実効性という観点から、調整機構による調整事項の遵守状況の把握というプロセスが必要となる。調整事項というのは、第一義的な利用形態間で当時の状況に基づいて策定されるために、その内容は事後的な状況変化に対応できない場合も有り得る。

近年においては、特に総合保養地域整備法（昭和六二年六月九日法律第七一号、所謂リゾート法）^⑧に基づく各種プロジェクトや海洋レジャーの急速な普及を背景として、海域利用の現状は日々刻々と変化しており、調整事項そのものが陳腐化することも考えられる。そこで海上における安全という観点から、絶えず調整事項の遵守状況をチェックすることにより、新たな問題点の抽出に努め、理想的な海域利用調整を実現する必要がある。仮に好ましくない状況が生じ、関係者の合意形成が求められる場合は、システムにおける最初のプロセスにフィードバックして、再度海域利用調整の場が設定されることになる。

以上、海域利用調整のプロセスを通じて、その基本的な前提事項は明らかになったが、その背後には実施する上での様々な問題点を指摘することができる。以下においては、モデルの一般的抽象的性格を考慮しつつ、四つの側面から海域利用調整上の問題点を検討していく。

三 海域利用調整上の問題点

三・一 海域利用調整の人的側面

海域利用調整のモデルで示したとおり、構成メンバーとなる海域利用形態の主体は大きく五つのグループに分類される。しかし概念的にはグルーピングは可能であっても、現実問題として組織化・集団化という観点からは、きわめて困難な問題に直面することになる。例えば、一般船舶運航者は各種の組合や協会を通じて、漁ろう従事者は漁業組合を通じて、工事・作業関係者は施工業者等を通じて、組織的に合意形成を目的とする調整の場に代表者をおくことも可能である。ところが不特定多数の者が不定期に個別の目的で活動する海洋レジャー関係者は、その性格上、一般的に規則的・形式的に行動することや各種の制約に拘束されることを好まず、各種の安全協会への未加入者も多いことから、組織的な意思統一

や周知がきわめて困難であり、その実態さえ完全に把握できない状況にある。したがって個々具体的な競合が発生する海域においても、組織化されている海洋レジャー関係者あるいは比較的利用頻度の高い海洋レジャー関係者が対象の場合は、関係者が調整の場につくことも可能であるが、それ以外の場合は海洋レジャー関係者のほとんどが日常生活を陸上でおくっていることもあり、競合に伴う個別の利害衝突に対応して解決が図られることになる。この場合、一時的あるいは限定的な調整に留まるために、抜本的な問題解決は期待できない。また各利用形態の代表者がすべての組織構成員の意見を代弁しているとは限らないことや、決定事項を組織構成員が遵守してくれるとは限らないこと等にも実効性の面から留意する必要がある。

次に問題となるのが、海域利用調整の構成員たる各利用形態の主体の価値観の相違である。全体として、競合に対する基本的認識は一致するものの、問題解決のための手法や評価の尺度については、かなりのズレがあると思われる。さらに調整の場において具体的な利害衝突が表面化すると、当事者どおしが感情的になることも予想され、調整作業の円滑な運営の大きな阻害要因に発展する場合も有り得る。そもそも海域利用調整の構成メンバーの活動目的は本質的に異なり、人的側面の各種前提も必然的に相容れない複雑な様相を呈している。社会科学の分野では、利益衡量とか計量モデル等に基づく社会システムの価値観の一元的評価に関する研究^⑨も行われているが、海域利用調整の場においても、海上活動の安全という立場からの客観的な価値判断の尺度、換言すれば、科学的思考に基づく一種のものさしを標準化し、それを実践的に活用する必要がある。

三・二 海域利用調整の機構の側面

総合的な海域利用調整制度の存在しない現在、その調整機構の具体的な構造を議論することは困難ではあるが、調整機構は調整作業運営の第一義的な責任者として位置づけられることから、その性格の問題は重要な意義を有しているといえ

る。前述したように調整作業は三つのタイプに分類されるが、自主的調整作業と法的調整作業は別個に独自の性格を有する調整機構が担当するのか、あるいは自主的とか法的といった部分は手続き上の事項として、すべてのプロセスを一つの調整機構が一元的に担当するのかという問題がある。また海域利用調整の各プロセスを、例えば地方公共団体が行政区画ごとに担当するのか、第三者的な機関が東京湾や瀬戸内海全体を一つのブロックとして総括的に担当するのか、あるいは調整事項の実効性を担保するための手段との関係等から種々の問題が提起される。

一般に沿岸域の利用における調整は、その利用目的の観点から各種の法体系のもとで行われている。例えば、漁業における調整は漁業法に基づいた海区漁業調整委員会が担当し、海域の埋立における調整は公有水面埋立法に基づき地方公共団体の主導のもとで実質的になされている。一方、あらゆる面で総合的な海域利用調整を目指すためには、現行法制のような個々の法益を実現するという視点ではなく、利用海域全体を管理する上での総合利益の向上という視点から問題に対処する必要がある。このような観点から判断すれば、政策の対象が限定的である中央行政官庁や地域性において限定的な地方公共団体では、有効かつ公平な対応が困難な場合があると思われる。しかし実質的な調整作業の運営となれば、過去の経緯からみてもかなりの難航が予想されるので、組織的には柔軟性と実効性を備え、基本的には他の組織から完全に独立した調整機構が望ましいといえる。その際、各々の目的を有する行政主体は、その目的を実現するために、調整の場において各々の立場から適宜指導・協力する必要がある。また海域利用調整に関連する他のシステムとの関係においても、相互に協調しあい、有機的に連携することにより、全体としてより望ましい方向に進展すべきである。

このような問題を考慮すると、合意形成を目的とする海域利用調整の運営は、第一義的には海に関連した事項についてあらゆる観点から総合的に検討することが可能で、しかも行政区画の弊害のある県単位ではなく、複数の県に跨った一定の海域からなるブロックを対象として、海全体の安全について実質的な議論が展開できるような機構が担当すべきであろう。例えば、公的機関以外で海上の安全について第一義的に調査・研究する組織として各種の社団法人があるが、そこに

学識経験者、関係団体・行政機関等からなる常設の海域利用調整機構のようなものを設け、理想的な制度を確立すると共に、そこにヒューリスティックなノウハウを蓄積しておき、この種の問題が生じた場合には当事者を交えて効果的に合意を形成していくことも考えられる。

一方、調整機構の性格によっては、調整内容の範囲・程度やレベル、さらに法的裏付けに関連して強制的権限の付与等の問題も残されている。例えば、客観的にみて各種の競合により海上における安全が脅かされる蓋然性が高まり、きわめて危険な状態にあるのなら、調整機構にとって緊急の課題として、安全を担保するための早期の合意形成あるいは場合によっては利用制限をも可能にする何らかの法の手当が必要になる。

三・三 海域利用調整の手法の側面

現在まで、主として海洋性レクリエーション施設の関連から、各地で試行的に海上の安全を担保するためのゾーニングを伴う海域利用調整が図られているが、そのほとんどは地域性を考慮したケースバイケースの手法に基づいたものであり、その都度作業の困難性から汎用的な調整マニュアルの作成が要望されている。具体的な競合が発生した場合、あるいは話し合いが不調に終わった場合に、例えば、まず何から着手してよいのか、また何が必要なのかといった疑問に答える基本的な手順・方針が必要となってくる。しかし海域利用調整自体の歴史が浅く、成功した具体的事例の絶対数が少ないために、海域利用者のコンセンサスの得られる理想的な手法が見いだせない状況にある。さらに慣習その他の地域的特性が各地に存在し、特に地域住民にとって一般的な手法は過去の経緯から受忍できない場合も有り得る。したがって、まず概念的に海域利用調整にあたり必要となってくる最小限度の事項を標準化した調整マニュアルを早急に検討し、さらに個々具体的なあらゆる利用形態の競合にも対応可能な調整マニュアルを、各地域で実証的に模索していくことになると思われる。

次に各手順の中でも、とりわけ問題となるのが、分析結果の評価基準あるいは調整が不調に終わった場合の決定基準

(まさにプライオリティの問題)である。これには単純な事実判断だけではなく、前述の人的側面の問題として提起された価値判断のファクターとして、どのような形で基準を一本化するかが問題となる。すなわち異なる評価基準を有する各利用形態の主体が、行政当局の適切な指導を受けつつ最大限譲歩するときの基準は、一般的抽象的表現であれば比較的簡単に明示することが可能であるが、意思決定にかかわる判断の根拠として画一的に明示することは極めて困難である。しかし一方では、明確な評価基準がないことによる調整自体の社会的安定性阻害の問題もまた大きいといえる。

ところで海域利用調整における評価基準というのは、いかなる視点から捉えるべきかという問題も残されている。例えば、経済性、生産性、効率性、快適性等も考えられるが、第一義的には現代社会において最優先されるべき安全性(あるいは危険性)という視点に到達せざるを得ない。しかし海上における安全に関する研究は、海上交通工学や安全工学さらには政策科学の領域で、限定的な仮定やモデルによるケーススタディに基づく評価が中心になっており、汎用的で標準化された安全性の評価基準は現在のところ存在せず、発展途上にあるといわざるを得ない。例えば、安全基準というものを定量的な手法を用いて最終的に一つのディメンジョンで比較する方法も考えられるが、安全性の指標や単位・尺度の問題や異質の利用形態の換算方法等、解決すべき問題も多く、今後は学際的・実証的なアプローチを通じて体系化されることが望まれる。さらに一般論としての評価基準は、地域の特殊性を背景とした個々具体的な事象の評価において、関係者のコンセンサスが得られない可能性がある。したがって地域の社会的・経済的特性や個別の実態、歴史的背景や慣習、その他の与件をもとに、関係者が納得できるような基準を模索していく姿勢も必要となる。

三・四 海域利用調整の実施の側面

各利用形態間で合意された調整事項は公表という手続きを経て実施に移されるが、その実効性という点からの問題も生じる。基本的には、当該海域の利用者の調整作業への参加状況や調整に参加した各利用形態の代表者自身が統括できる範

冊によって、その実効性には大きな違いが生じることが予想され、場合によっては海域利用における安全の確保が困難になることも有り得る。例えば、常時その海域を利用する者であれば、自己にかかわる利害関係が生じ易いので、積極的に海域利用調整の場に参加する意思もあるし、居住地との関係から比較的参加しやすい環境にある。ところが閉鎖的の海域以外は、原則的に誰にでも利用可能であることから、不特定多数の一時的な海域利用者や、場所的困難性から調整の場意見を反映できない海域利用者については、調整事項の遵守が期待できない面もある。さらに自主的安全組織等に属さない一部の海洋性レクリエーションの愛好者は、海域の競合という認識さえない場合が多く、海域利用調整の対象海域で利己主義的な行動をとることも予想される。

海域利用に関わる調整事項の実効性を担保するための対処方法は、その性格により様々なパターンが考えられる。単に明文化された調整内容を掲示するだけのもの、ゾーニングを明示する灯浮標を設置するもの、監視艇によって注意喚起するもの、国家権力を背景とした行政強制を伴うもの等、ゾーニング・ルールを支える多種多様な方法が、海域利用調整上の目的から鑑みた調整事項のレベルや、地域的特性あるいは法的裏付けの有無に基づいて決定されると思われる。しかし、海域利用調整自体が新たな海上交通秩序として社会的規範性を有するまでは、調整という概念が基本的には各利用者の合意の上に築かれていることから、民事的あるいは行政的に調整事項の違反者に対する措置を十分検討しておく必要がある。

四 おわりに

本稿では、今後予想される海上における利用形態間の様々な利害の衝突を回避するための手法である海域利用調整の問題点について、政策的視点からのアプローチを試みた。しかし海域利用調整という概念は未だ確立されておらず、利用形態の複雑化や価値観の多様化、さらには開発と保全、自由と規制といった問題を含めた体系的かつ実践的な研究は発展途上にあるといわざるを得ない。したがって今後は、実態をふまえた詳細なレベルでの研究、例えば特定地域の個々具体的

なケーススタディを通じて、問題解決志向モデルの標準化を模索する必要がある。

一方、一般海面は公法学上、伝統的に公物として捉えられており、沿岸域の管理という観点からの法制度の研究に関連して、海域利用調整についても論じられている^⑩。この場合、利用形態の主体を海上交通の側面からとらえるというよりは、むしろ埋立や浮体構造物のように水際線をも含めた海域の占有の側面からとらえているようである。わが国では沿岸域の利用に関する法律は少ないが、条例による一般海面の管理については、一部の地方公共団体（広島県、長崎県、茨城県等）で既になされており、最近ではリゾート法に基づくマスタープランやウォーターフロント再開発等に関連した新たな動きもある。しかし沿岸域の利用にかかわる現実の個々具体的な利害の衝突を調整する場合における法的観点からの諸利益の評価の問題、換言すれば、複雑な背景を有する諸利益のプライオリティの決定手法に関する問題については、航路の法的性格^⑪とその実態との関係のごとく、すべての関係者のコンセンサスを得ることは困難であると思われる。また近年では、従来からの一般利用権に加えて、環境権や自然享有権といった新しい概念も現れており、この種の問題もさらに複雑化する様相を呈している。

今後、現実問題として海域利用調整が円滑に機能するためには、基本的には、前述したように主として実態面からの前提事項を解決していかなければならない。そのほかにも、例えば、戦略的側面からは競合の度合いや世論の問題意識、意思決定の人的特性の側面からは個人の最大基準から社会の満足基準への移行等、人間関係論的もしくは行動科学的ファクターも関連すると思われる。したがって、この種の問題を一部の関与者の地域的あるいは単発的な現象ととらえることなく、将来を見越した社会的問題として位置づけ、各種の領域から学際的に研究していく必要がある。

【注】

(1) 例えば、次のような資料・文献がある。

- ・ 瀬戸内海海上安全協会、瀬戸内海における航行安全対策に関する調査研究中間報告書、一九九〇
- ・ 海上保安庁、海洋レジャー活動海域におけるトラブル及び共存事例実態調査、一九九〇
- ・ 海難審判庁、プレジャーボート海難の実態、一九八三
- ・ 海洋産業研究会、海洋開発と社会・環境問題、鹿島研究所出版会、一九七四

(2) この種の調査・研究は数多いので、参考までに以下の文献等を掲げておく。

- ・ 瀬戸内海海上安全協会、瀬戸内海における航行安全対策に関する調査研究中間報告書、一九九一
- ・ 野村総合研究所、二〇〇〇年のリゾート産業
- ・ 海老沼隆志、ウォーターフロント&海洋リゾート・プロジェクト、土木通信社、一九九〇
- ・ 運輸省港湾局、二一世紀への港湾——成熟化社会に備えた新たな港湾整備政策、一九八五
- ・ 海洋産業研究会、海洋活用の新世紀をめざして「二一世紀に向けての海洋の活用に関する研究」報告書、一九八六
- ・ 千須和富士夫、港湾におけるレジャー機能の展開と地域開発、日本港湾経済学会、港湾と地域経済・社会、成山堂、一九七三
- ・ 中国地域産業活性化センター、瀬戸内海地域振興計画調査中間報告書、一九八九
- ・ 中国地方経済連合会、瀬戸内海における観光レクリエーションのマスタープラン、一九八八
- ・ 日本海洋協会、沿岸域利用の将来、一九八八
- ・ 海上保安庁、海洋レジャーの実態調査、一九八九
- ・ 日本海事広報協会、海洋性レクリエーションの現状と展望、一九八九

(3) 拙稿、リゾート開発の現状と問題点、海上保安大学校研究報告法文学系第三六巻第一号第一部
 海域における利害の競合を一般的な利用形態の範疇でとらえると、基本的には次のような分類が可能である。

一般通航と漁ろう、一般通航と工事・作業、一般通航と海洋レジャー、漁ろうと漁ろう、工事・作業と海洋レジャー、工事・作業と工事・作業、海洋レジャーと海洋レジャー、その他

(4) 広瀬、海域利用調整の法律問題について、航海第九六号

(5) 現段階においては、海難防止団体を中心とした次のような委員会がある。

- ・ 瀬戸内海における航行安全対策に関する調査研究委員会、瀬戸内海海上安全協会、平成元年度から継続中
- ・ 海域利用調査委員会、日本海難防止協会、平成三年度から継続中

(6) 海域利用調査実態調査報告書（海上保安庁警備救難部航行安全課、平成三年）では、地域的特性を有する全国各地の海域利用調整の実態について、海上安全の確保の観点から次のような分類で報告している。

- ・ 一般船舶、漁業、海洋レジャー間の調整（三箇所）
- ・ 一般船舶と漁業間の調整（三箇所）
- ・ 海洋レジャーと一般船舶間の調整（六箇所）
- ・ 海洋レジャーと漁業間の調整

ア 活動海域における帆走区域の設定、侵入禁止区域の設定等（二六箇所）

イ 漁業利用協定の締結等（一二箇所）

- ・ 海洋レジャー間の調整（二五箇所）

(7) 米国コーストガードは、次のようなゾーニングに関する文献を発行している。

- ・ U. S. C. G., A Guide to Managing Recreational Boating Areas, CD-D-21-83, 1983
- ・ U. S. C. G., VTS San Francisco User's Manual, 1984

(8) 拙稿前掲論文のほかに、例えば次のような論文がある。

- ・ 室谷正裕、リゾート法の概要とその運用、ジュリスト九七三
- ・ 田辺俊郎、総合保養地域整備法（いわゆるリゾート法）について、港湾六二巻六号

(9) 後述の評価基準とも関連した興味深い研究を参考までに示す。

・林知己夫他編、計量的研究、南窓社、一九七四

・宍戸寿雄ほか、社会科学における計量的方法、講座情報社会科学、学研、一九七一

・Saaty, T. L., The Analytic Hierarchy Process, McGraw-Hill, 1980

・Saaty, T. L. and Alexander J. M., Conflict Resolution, Praeger, 1989

・市川淳信編、多目的決定の理論と方法、計測自動制御学会、一九七〇

・松原望、生天目章、戦略的意思決定の基礎、丸善、一九八七

(10) 例えば、次のような報告書や研究がある。

・瀬戸内海海上安全協会、瀬戸内海における航行安全対策に関する調査研究中間報告書、一九九〇

・瀬戸内海海上安全協会、瀬戸内海における航行安全対策に関する調査研究中間報告書、一九九一

・村上武則、新しい形態の海面利用における行政法学上の諸問題、広島法学第一二巻第四号

・亀田健二、沿岸域の海域の利用に関する法的諸問題、京都産業大学論集第二三巻

・港湾空間高度化センター、港湾水域利用問題調査報告書、一九九〇

・広島県海域利用懇話会、海洋・沿岸域利用の在り方について、一九九一

(11) 国司彰男、船舶の衝突と航路の法的性格、交通法研究第一九号、有斐閣