

# 多摩川における水面景観の変化に 関 する 調 査 研 究

1 9 9 5 年

島 村 勇 二

聖徳大学短期大学部教授

# 目 次

はじめに（調査の概要）	1
1. 河川の一般管理と利用	2
2. 多摩川とテムズ川の河川景観に関する地理学的研究	6
3. 多摩川とテムズ川における河川管理と河川環境の比較研究	10
4. 河川における不法係留船の状況	13
5. 岡山県プレジャーボート対策	20
おわりに（成果と反省）	24
参考文献	25

## はじめに（調査の概要）

一般に河川における水面景観の主体は船舶活動で、その状況を考察した時大きな変化が起きている。近代化が始まるころは、河川における船舶は物流の主体をなしていた。しかし、鉄道・道路が発達するにつれ河川の船舶は物流の主体の座を奪われ衰退した。ところが高度経済成長から、生活優先の転換にともなって環境・文化・快適さの要請を求められる時代に入った今日、河川における船舶は、レジャーボートを主体に激増し河川の管理上不法係留船として対策が社会問題となりつつある。

本研究はそのような事象に着眼し、治水・利水第一主義の河川管理下において不法係留船の対策と解決に向けての在り方を追及した。その際、英国の河川管理と船舶活動の状況を視察・調査し、日本の現状を明らかにしようと努力した。

以下、その報告である。

## 1. 河川の一般管理と利用

公共空間論、水と都市をめぐる（山海堂1992）三本木健治は、河川の一般使用として同上著書で以下のように述べている。

### ■河川の一般使用 P.192

河川に係わる「公衆の一般使用」は行政庁の認可を必要としない。一般使用の概念に含まれる水浴・洗濯・手桶による水汲み・飲用およびスポーツとしての魚獲りなど、住民の日常の需要に応ずる利用は、航行および筏流しと並んで、元来は重要なものであった。

今日では水経済上の意義が乏しいために、これについての明確な法的原理は、民法にも公法にも成立していないが、一般的に認められていることは、公的市民法に関連しているものであり、「市民間の差別なく、無料で共同して行使される市民権」であるということである。これは万人共有物たる水の本性を具現しており、公共の利益にかなうものである。

一般使用の範囲と内容については、実定法上も明記された規定はないが、人為的な導水を行うものではなく、また使用に際して何らかの機械または施設を用いず、その結果として、水に関する商業的価値を度外視したものに限ることは明確である。同時に、一般使用は警察的取締規制からも除外され、単に衛生上・水汚染防止の理由から禁止されることがあるにとどまる。

一般使用者にとって、河岸への通行権は原則的に何らの権利でもなく、したがって公的な通路に依存せざるを得ない。いわゆる「曳船道および川沿いの道」は、沿岸権者が空けておく義務を有するが、一般使用的な利用者は、当然にはこれを使う権能がない。しかし今日では曳船道が相当程度に公共性の高いものであるとして、特に釣り人たちからの要請があること対し、行政庁は黙示の承認をしている。そしてこのことが曳船道の役権を存続せしめるべき唯一の理由ともなっている。

さらに三本木健二は、論集“水と社会と環境と”（山海堂1988）の著書で以下のように述べている。

■日本の水制度について …… 河川法規定から見た水法諸制度 P 6

(4) 流水占用等の許可 (23条・24条・26条・27条)

河川の流水を占用しようとする者、河川区域内の土地（河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。25条についても同じ。その趣旨は、これらの態様の行為については、土地所有権の効力を尊重することにある）を占用しようとする者、河川区域内の土地において工作物を新築し、改築し、または除去しようとする者、河川区域内の土地において土地の堀さく、盛土もしくは切土その他の形状を変更する行為または竹木の栽植もしくは伐採しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。これに関する法制は、利水事業に関しては、土地改良法（昭和24法195）、水道法（昭和32法177）、工業用水道事業法（昭和33法84）、電気事業法（昭和39法170）など。

(6) 水上交通運輸 (28条) 河川における竹木の流送または船もしくはいかだの通航については、河川管理上必要な範囲内において、これを禁止し、もしくは制限し、または河川管理者の許可を受けさせることができる。これは水上交通安全の確保という河川警察権の範疇に止まるものではなく、河川の利用を調整するという河川管理権に基づくものであるとされる。参考法令は港則法（昭和23法174）、港湾法（昭和25法218）など。

(7) 公害規制・環境保全 (29条) 河川の流水の方向、清潔、流量、副員または深淺等について、河川管理上支障を及ぼすおそれのある行為については、法令で、これを禁止し、もしくは制限し、または河川管理者の許可を受けさせることができる。これに関連する法制は、主として河川の流水の清潔に関するものとしては、鉾山保安法（昭和24法70）、自然公園法（昭和32年161）、下水道法（昭和33法79）、公害対策基本法（昭和42法132）、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和45法137）、水質汚濁防止法（昭和45法138）、自然環境保全法（昭和47法85）など。

以上が河川の利用に関する法制的な側面である。

ところで

河川の利用においては、治水機能と利水機能の向上とその維持に加え、河川の環境と景観機能は、きわめて重要である。

水面利用のプレジャーボート、水上バス、釣り等、河川敷の利用は、各種スポーツ、自然鑑賞、花火大会等である。

仕事より余暇を重視する傾向、所得水準の向上、労働時間の短縮、学校の週5日制等から運輸省は、海洋レクリエーションに対する国民のニーズが増大してきたことから「MARINE、99計画」を策定、昭和62年12万隻の放置艇を解消する為、平成12年には40万隻を保管するマリナー、プレジャーボートスポットを整備目標としている。

#### ■東京湾域におけるプレジャーボートの係留、保管の実態（地図を参照の事）

プレジャーボート対策検討調査報告書（平成5年11月）(財)日本開発構想研究所

東京湾域（含河川区域）計	10,500隻	100%
マリナー等保管	4,500隻	42%
係留許可船	800隻	8%
放置プレジャーボート	5,200隻	50%

#### ■同報告書 P26-27 放置艇及び係留場所

放置船は、モーターボートでクルーザーヨットは少ない。現在の係留施設・場所は、給水、給電、トイレの施設がない。駐車場がない。食堂、宿泊施設なし。被害・盗難、緊急救助体制なし。事故、漁船活動への影響、ルール、マナーの向上。

#### ●放置場所

多摩川、呑川、海老取川、新中川、旧江戸川、中川、江戸川、新芝川、大場川  
無秩序な係留、私物化（金銭のやりとり）、美観、環境、建設工事への支障、河川流水の阻害、二次災害。

護岸へのもやいとり用杭、騒音、汚染（ゴミ）沈没船化。

- 河川管理上（河川法）の問題

河川法第23条（流水の占用）、同24条（土地占用）、同26条（工作物の設置）の規制。同法29条河川管理に支障を及ぼすおそれのある行為の規制。

- 放置艇の解消策

利用マナー、ルールの確立。

航行ルールの遵守、ゴミの投棄、不法駐車防止、情報の提供。

保管地への誘導。

### ■ 係留船対策検討委員会（河川局長私的研究会）P59

『現状』— 河川空間は、水と緑のある貴重な空間である。近年、生活水準の向上余暇時間の増加、自然への関心の高まりを背景とし河川水面の利用がたかまっている。従来から、漁船、貨物船、モーターボート、手漕ぎボート等。

- 不法係留船の誘導、排除、河川の適正利用

排除は、

(1) 設置主体

(2) 設置場所 治利水の安全性の確保、自然・社会環境。

(3) 許可範囲 護岸、棧橋、舟だまり、係留機能適地、地価高騰で用地の取得困難。

排除にあたって

(1) 現行制度から 河川法違反の認定、土地の占用、工作物の設置、河川の損傷。

(2) 監督処分 看板の設置、処分書のはり紙、新聞に掲載、猶予期間を置く。

(3) 排除船の保管と処分。

(4) 受入機関、係留地、保管場所、保管経費。

河川利用の在り方。社会的合意、認識、の形成。関係機関との連携。

以上の事を念頭におきながら、河川景観として望ましい船舶を中心とする人間活動を考察するため次のような比較をした。

## 2. 多摩川とテムズ川の河川景観に関する地理学的研究

日本と英国の地理的概観（国土と人）

指 標		UNITEDKINGDOM	JAPAN
国 名			
面 積		244,000 km <sup>2</sup>	377,737 km <sup>2</sup> 英国の1.5倍
人 口		5,600万人	124,043万人 英国の2倍強
人口密度		230/km <sup>2</sup>	323/km <sup>2</sup>
数理的位 置		緯度N61-49	緯度N45-20
首都の位 置		ロンドン 51度	東京 39度
地形・地質	全般的に低平で山地と平野の区分明瞭。テムズ川流域は丘陵性でロンドン盆地。		高峻な山地が多く、平野は、低地、台地、山麓を含め29%である。多摩川流域は平野部武蔵野台地を貫いている。
可住地での	人口 260/km <sup>2</sup>		人口 1,500/km <sup>2</sup>
経 済 活 動	国民総生産 2.2百万ドル		国民総生産 16.9百万ドル
気 候	メキシコ暖流と偏西風の影響で温暖		季節風気候、台風、寒暖流の影響で温暖
	ロンドン平均気温 9.5度		東京平均気温 15.3度
	同 雨量 760ミリ		同 雨量 1,460ミリ

### テムズ川流域の概要

テムズ川は公式水源とされるテムズヘッドは、海拔108メートルでなだらかな丘陵地から流れ出る。その総延長340キロ、流域面積1万2,900km<sup>2</sup>、上流は、沖積粘土層の広い盆地を曲流し、中・下流部では、ロンドン盆地中央部を貫流し、河口では三角洲を形成している。この川の流域には、主都市としてハンプトン、オックスフォード、マーロ、ウインザー、キュー、ハマースミス、ロンドン、グリニッチ、河口、ノーがある。

テムズ川の流れは、ゆったりしていて航行可能区間は、レッチレードまでとい



うが、カヌー、ボートであれば、クリックレードまでいけるといわれる。この位置は水源から16キロであるから、ここから流れ下るテムズ川、314キロとテムズ川を結ぶ運河網は、大小の船舶活動が展開する。

### テムズ川と運河の管理と利用

NRAは1989年の水法によってつくられた公的機関でイングランドとウェールズの河川を総合的に管理している。自らを「水環境の番人」とし、その責務の重要性を誇り、水辺の管理、環境の増進にあたっている。

その業務を具体的に示すと、取水、排水の量的・質的規制、洪水防御、高潮対策（干満の差、ロンドンブリッジ、河口から75kmで7.5メートル）レクリエーションの促進、環境保全、自然環境の再生、伝統文化の継承、魚水生生物の保護等、より豊かな水環境の実現にあたっている。とくにテムズ流域は、その面積12,800 km<sup>2</sup>、人口1,100万人で最も水を使い、また大量に排水している。

しかし河川や運河はほとんどが私有地であり、河川の中央まで土地所有権が及び、NRAでは川岸より10メートルまでの規制権限しかない。水辺の慣習的な使用权が尊重されている。こうした土地所有の違いと河川環境づくりとの問題は、今後の課題としたい。

### 運河の管理

イギリスの河川網は、18世紀後半から始まった産業革命とともに物資の大量輸送路として開削され、いわゆる運河狂時代を画したがやがて鉄道が舟運にかわり、運河が衰退した。その後、約1世紀の間、運河は放置され水質が悪化し、ゴミ捨て場となったが1968年の運輸法案を契機に物資輸送路から、景観や史的な遺跡として見直されレクリエーションの場として再生されている。運河網は各都市を結び、レク活動の展開ができるようにガス、水道、電気のサービス施設、給水所、トイレが完備し、レストラン、パブもある。さらに運河では、釣り散策等すべての活動はのんびりとした水辺空間で演出できる。

## テムズ川と運河のサービス機関 (RIVER THAMES HANDBOOKより)

NATIONAL RIVERS AUTHORITY THAMES REGION HEADQUATERS

RECREATION AND CONSERVATION MANAGER ・ AMENITY AND RECRETION MANAGER

CONSERVATION OFFICER ・ PUBLIC RELATION ・ MANAGER AND CHIEFINSPECTOR

NAVIGATION ・ DISTRICT NAVIGATION INSPECTORS ・ POLLUTION INCIDENT/FISH

MORTALITIES GENERAL EMERGENCY ・ CRAFT REGISTRATION ・ ROD AND LINE LICENCES ・

DEPARTMENT OF TRADE AND INDUSTRY ・ DEPARTMENT OF TRANSPORT ・ MINISTRY OF

DEFENCE RIVER POLICE

## テムズ川ハンドブック

NRA (National River Authority) テムズ地域事務所は、テムズ川を管理する機関として、136マイルに及ぶテムズ川でさまざまなレクリエーション活動が行われることを奨励しています。

川は、釣り人、舟遊びが大好きな人、カヌーイスト、ディンギー乗りやヨットマン、貸船を借りて休日を楽しむ人、ナチュラルリスト、ボートの漕ぎ手、水泳を楽しむ人、水中ダイバー、散歩をする人々のために、提供されています。

数多くの関心事が空間を求めて競合しているなか、軋轢なく、また個々の利用者の安全性に対するリスクなしに、川の広さはすべての関心事に十分な施設を提供するでしょうか。

答えはイエスです。すべての川の利用者が安全性に対する意識をもち、川に対するよいマナーを実践すればという条件付きですが、NRAテムズ地域事務所の仕事は、他の人の楽しみを損なうことなく、すべての人がそれぞれの活動を楽しむことができるよう平等な機会を保証することです。

このブックレットは、すべての人々がそれぞれの活動を安全に進めることを手助けし、それぞれの異なる活動のニーズと制約を説明することによって、河川利

用者同士が理解の精神とよい関係をもつよう促すことを目的としています。どうぞ、あなた自信の関心事ではなく、他の活動に関するページからお読みください。

そうすれば、他の活動が抱えている問題を正しく理解する手助けになるでしょう。

9つのRiver User Group（河川利用者グループ）が河川利用者間のよりよい理解を促進するために設立されました。それらは、Port of London Authorityが航行管理するテディングトンとタワー・ブリッジ間の汽水域も含めたテムズ川全長をカバーしています。このグループは、さまざまなクラブ、スポーツ協会、企業、その他河川の利用者の代表者から構成されています。最寄りのDistrict Navigation Inspector（住所録参照）が、あなたの活動範囲をカバーしているRiver User Groupの名前と連絡先を教えてください。もし、あなたが河川を利用するクラブに所属したいなら、最寄りのグループの責任者を探すことをお勧めします。

NR Aテムズ地域事務所は、River User Groupの手助けに感謝するものです。

### 3. 多摩川とテムズ川における河川管理と河川環境の比較研究

日本の河川の諸問題は、建設省河川審議会答申（平成4年9月14日）に見られるように今後の河川整備は、「高密度の日本の河川は、安全で美しい水系の創造」であるとしている。日本の河川は、山の国であると同時に川の国であり、国土の基盤そのものであるから、国民生活にとって「安全と美しい」と呼べる河川管理と河川環境は、極めて重要な課題である。しかしながら、河川に関する国民的関心は、水不足の時期だけに注目され、渇水列島、雨恋し、と喧伝される傾向がある。特に1994年の夏は、その動きがひどかった。

河川に対する働きかけは、その河川の自然性を熟知した人間の知識、科学、技術を通じて、各河川ごとにおける治山・治水・利水の秩序をつくり出してきた。とくに近代化以後の河川整備は、日本では自然に近い河川は、長良川、四万十川、釧路川の三川しか見られないと言われる程、各河川の姿を激変させてきた。その結果として日本の各河川の現状は都市化の進展と生産活動の増大、国民生活の向上に伴って、その河川管理と河川環境において多くの問題をはらんできた。その実態を明らかにする為に日本の多摩川と英国のテムズ川との比較を試みた。

指 標	多摩川	テムズ川
長 さ	138キロ	340キロ
流域面積	1,240km <sup>2</sup>	12,900km <sup>2</sup>
水源標高	1,953m	108m
地 形	関東山地の南部、笠取山(1,953m)南面を水源とし、渓谷部をつくり丘陵、台地を抜け、扇状地、三角州を形成し、東京湾に注ぐ。	丘陵性の地形で、テムズ上流は河谷を形成、階段状のケスター地形でロンドン盆地、沖積平野をつくり河口は巨大な三角州をつくる。
気 候	大陸東岸の季節風気候、台風、寒暖流の影響で温暖。 東京の平均気温 15.3度 雨量 1,460ミリ	大陸西岸海洋性気候、偏西風、メキシコ暖流の影響で温暖。 ロンドンの平均気温 9.5度 雨量 760ミリ

人口(1980年) 821.6万人(23区)

675万人

経済活動・  
国民総生産 16.9百万ドル

2.2百万ドル

水 管 理 1896年河川法、治水・利水事業、ダム、堰、水門、堤防を管理、1893年多摩川を水源とする水道事業開始、1957年小河内ダム竣工。1983年多摩川上流処理場完成、1964年新河川法制定。1980年河川管理計画発表、河川環境事業展開。1992年多自然工法・魚道。国・都で河川管理を行う。水量、水質の管理、河川空間の管理、河川環境の保全と創造。一級河川は建設大臣、二級河川都道府県知事、但し、一級河川の管理の一部は都道府県知事に。区間管理から水系一貫へ。

1989年水法制定の以前は、水管理公社で水資源、水供給、下水設備、下水処理、水質汚染の制御、排水と洪水防止、漁業、船舶航行、レクリエーション等水のすべてを管理した。

1989年以降は、環境規制や河川理は全国河川公社で、水資源の開発、水供給、下水道施設の管理は10の民間と、29の法定水道会社に移管、資本市場の監視下にある。尚、河川管理、環境規制は全国河川管理庁と地域水政局10管理区として業務をおこなっている。

船 舶 活 動 河川法の流水占用等の許可23条、土地占用許可24条、工作物の設置26条河川管理に支障29条。水上交通運輸28条、港則法(昭和28法174)、港湾法(昭和25法218)。公害規制・環境保全法(29条)その他漁船、貨物船、モーターボート、手漕ぎボート、不法係留船。エンジン付ボートの操縦は4級小型船舶操縦士免許が必要。

テディトン堰より上流はNRAが管理それより下流はロンドン港湾局が管理し、モーターボート、大・中・小の船、釣り、カヌー等すべての水面活動は、N・R・Aへの登録制(有料)許可証明書を携帯する。船内に消化器を備える。

- |                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| 1. 自然環境                 | 1. 河川の安全                      |
| 2. 治水                   | 2. 特別河川スポーツのガイダンス             |
| 3. 利水                   | 3. 釣り                         |
| 4. 河川環境                 | 4. キャンプ・ピクニック                 |
| 5. 下水道                  | 5. カヌー・ダイバー、船の技能              |
| 6. 社会経済                 | 6. 航海、投錨と停船                   |
| 7. コラム                  | 7. 水泳と水遊び、散歩                  |
| 8. 資料                   | 8. 資料                         |
| (1) 関東地方水質汚濁対策<br>連絡協議会 | (1) レクリエーションと管<br>理保護マネイジャー   |
| (2) 多摩川河川行政連絡会          | (2) アメニティとレクリエ<br>ーションのマネイジャー |
| (3) 多摩川流域協議会            | (3) 航海と主監察官とマ<br>ネイジャー        |
| (4) 多摩川テレホンガイド          | (4) 汚染事故と魚の死亡                 |
| (5) 流域区市町村電話番号          | (5) 緊急時の連絡                    |
| (6) その他                 | (6) 釣り針と釣り糸                   |
|                         | (7) 復活審議会                     |
|                         | (8) その他                       |

以上、上記の比較から、テムズ川と多摩川における自然的条件の違いを確認することは勿論であるが、その自然的条件を越えた両河川の違いは河川管理、そしてその河川利用におけるサービスの提供にある。例えば、日英河川のハンドブックをみても、多摩川では 1. 自然環境 2. 治水 3. 利用と並べていくのに、テムズ川では 1. 河川の安全 2. スポーツのガイド 3. 釣りとある点は留意したい。

#### 4. 河川における不法係留船の状況

河川における水面景観の中心課題は、河川と人間との結合を端的に具現する事象として船舶活動をあげる事ができる。船舶は人や物を運ぶ重要な交通機関であった。河川が人間活動の交通路としての役割は、古くからあり時代の進展を支えてきたが、近代化以降は、鉄道を中心とする輸送機関にその地位は奪われ衰退した。しかし今日では生活水準に向上と週休二日制の普及は労働時間の短縮を生み余暇活動の充実と発展期を迎えた。それに伴って河川の利用が増大し、釣り、遊漁船、各種の船舶、ダイビング、屋形船、水上バス等が増えている。

この傾向は一層の高まると予測されるが、このような河川レクリエーションのための環境づくりの立ち遅れ、既存の河川利用者との競合、騒音、ゴミ投棄、不法駐車等による地域住民とのトラブルが発生している。とくに河川の船舶活動上の拠点となる各船の係留場所、係留施設、係留方法は、河川の適正な管理と利用においてその安全性、公共性、美観性において早急な解決が望まれている。以下その実態について調査した結果について報告したい。

##### 1. 築地川代執行による国家賠請求事件（東京地方裁判所平成2年（ワ）第1671号）

二級河川築地川の河川区域内を河川法の占用許可を受けずに不法占用を続けてきたJ会社に対し、河川管理者都知事が河川法の規定（第75条）に基づく原状回復命令、行政代執行に基づく、戒告、代執行令書による通知を行ったうえ、平成元年3月10日から同年4月1日までに代執行を行い終了した。

本件は、築地川の占用許可権限は区長委任規則により中央区長に委任されており、占用許可と密接不可分の監督処分権限も同区長に委任されているので、都知事がなした行政代執行の一連の行政処分は権限が無いものがなしたもので無効であるとしてJ会社が2億1,420万7千円の損害金及び遅延損害金の賠償をもとめて、東京地方裁判所に提起したものである。

なお、J会社が平成元年10月27日に、監督処分と戒告は、無効若しくは違法であるとして、提起した行政処分取り消し請求事件は、平成2年10月16日の最高裁の判決により、都側の勝利で確定した。

これまでの経過

昭和35年6月 中央区長は、東京都観光汽船に対して築地川河川区域内の敷地（124.2㎡）を水上バスの発着所等のために占用許可した。

昭和50年ころから都観光は、許可に違反し棧橋にヨット等を係留しはじめた。

昭和56年7月 都観光は、発着所を二階建てにするなどして占用面積を約800㎡に拡張した。

昭和56年8月から同59年11月まで中央区長は、都観光に対し、文書及び口頭で違反を是正するよう再三申し入れた。

昭和61年J会社が都観光の工作物を取得したと述べたので、区長は不法工作物であると告げ是正を求めた。

昭和62～平成2年にいたるまで法廷で論争が繰り返されたが、前記の通りの内容で確定した。この事件は、これからの河川管理における係留船対策の指針として重要である。さらにこの事については、次に示す水上取締条例について見ていく必要がある。

## 2. 東京都水上取締条例（昭和23、7都条例第82号）

第1条 この条例は、水上における船舶、船又はいかだの通航保全と危険防止を図ることを目的とする。

第2条 この条例における用語の意義は、次の通りとする。

1. 水上とは、船舶、船又はいかだの自由に通航することができる河川、又は港湾の水面をいう。
2. 船舶とは、汽機発動機その他の機械力によって航行することができる船（汽船又帆船等）をいい、船とはその他のこぶねをいう。
3. 機艇とは、機械力により航行する船を、端艇とは一人又は数人乗りでかいにより舟行する船をいう。
4. はしけとは、達磨船で人又は貨物を水運する船をいう。
5. いかだとは、竹や木を組合わせて、水上を回漕するものをいう。
6. 水路とは、船舶、船及びいかだの自由に通航できる河川、運河及び港湾



の水域をいう。

7. ひき船とは、他の船をひく船をいい、ひき船隊とはひき船の連結するものをいう。

第3条 東京都公安委員会は水上の通航保全と危険防止のため、水上及びその沿岸の工作物その他の施設物件につき、その所有者又は占有者に対して必要な措置を命じ、又はこの条例によってなした許可を取り消し、若しくは変更することができる。

第4条 水上を通航する船舶、船又はいかだは警察官の指示又は信号に従わなければならない。

## 第2章 通航及びけい留

第5-12条で船又はいかだの通航について規定しているが、ここでは省略する。

第13条 船舶、船又はいかだをけい留しようとするときは、左の事項を守らなければならない。

1. 沿岸に縦着けをし又は併列しないこと。
2. 河川又は運河においては振掛をしないこと。
3. 水路の曲角や橋梁に接近して留めないこと。
4. 濫りにさん橋、橋梁、護岸工作物、物揚場、渡船場につなげないこと。

但し、警察官の承認を受けたときは、この限りではない。

第14条 通航に用いない船舶、船又はいかだは、河川又は運河にけい留してはならないこと。但し、警察署長の許可を受けたときは、この限りではない。

第15条 船舶、船又はいかだは、水路において濫りに投げよう、停留、ハイカイ又は他の通航に対して迷惑を及ぼすような行為をしてはならない。

## 第5章 雑 則

第35条 水上において左の行為をしようとする者は、その目的、方法、日時、期間及び場所又は区域を定め、略図を添えて警察署長の許可を受けな

ればならない。

1. 橋梁、さん橋、台船、けい航杭など水上を占用するとき。
2. 花火、みこし渡し又は巡行をするとき。
3. 水神祭又は川施餓鬼を実施するとき。
4. ボート競漕、其の他水上競技をするとき。
5. 広告宣伝のため、船舶、船又はいかだを装飾して通航しようとするとき。
6. その他水上交通の安全を疎害するような催物及び作業をするとき。

第36条 管理者から水上占用の許可又は承認を得たものでも、前条の許可を受けなければ、その占用を開始することはできない。

第37条 ちり又は汚物を水上に投棄したり、交通の妨害となる場所で遊泳、釣り、網打等をしてはならない。

第38条 船舶、船、又はいかだの衝突、その他の事故により人畜を殺傷し、他人の物件を損壊したり又は乗客船員中死傷者があったときは、救護その他の措置を講じ、速やかに警察官に届出てその指示に従わなければならない。

この条例の適用河川として第33条で江戸川筋、多摩川筋、荒川放水路中川筋、海老取川筋、新川、前記河川の外又は運河と規定している。

### 3. 水面管理とその利用の実態 — 不法係留船 —

#### (1) 多摩川の河口部と海老取川の状況

上記の地域では、従来から舟運や漁業が営まれてきたが、近年ではプレジャーボートをはじめ、カヌー、水上バイク、カヌー等が急激に増え、秩序ある水面利用が問題となっている。この状況を解決するため河川管理者、具体的には京浜土木事務所では、1992（平成4）年多摩川水系水面利用計画を策定し、利用者、河川流域市民に対して協力を呼び掛けている。（空中写真、現地写真）

この計画対象区域は、調布取水堰から河口部の13キロの区間の左岸と海老取川1キロの両岸を含む水面と河岸である。この地域における各種船舶の活

動は、河川管理者の調査によると、一日300隻（春の日曜）に達し、業務用の貨物・タンカーは、平日50隻以上が航行。河口、海老取川では、漁船、遊漁船、プレジャーボートの活動が盛んである。これらの船舶の係留の実態は、漁船の許可数12隻、事業用船の許可数19隻、レジャー船21隻と（1992・2・20京浜土木事務所）把握されているが現地調査（1992・2・16、1993・12・26）では、不法係留船（写真）が許可船のまわりに係留され200-250隻あった。従ってこれらの船が前記のように活動しやすい季節ともなれば300隻ぐらいが動いていると思われる。このように公共水面における秩序を欠いた利用実態の解消は緊急課題といえる。

(2) その他都市における河川の係留船の実態調査（1994・3・26～28）

都心における中小河川の係留船の状況について観察調査と係留船保有者からの聞き取りから推定した結果、隅田川110隻（屋形船が多い）新芝川80隻（プレジャボートが多い）呑川200隻（魚船とプレジャボート）新中川と大場川350隻（魚船、屋形船とプレジャボート）江戸川110隻（漁船、屋形船とプレジャボート手漕ぎボート200隻）を把握することができた。これ以外の諸河川における船舶の係留状況については確かなデータはないが東京都河川局によると漁船193隻、レジャー船1,000隻、事業用船舶450隻で総隻数1,700隻あり、その内で許可船は480隻でおよそ1,000隻近くが不法許可船であり、この対策の困難さと緊急性は、係留船の係留状態と係留者の意見から知ることができる。この事に関しては、別の章で詳しく述べたい。

(3) 大場川の係留状況調査（1994・2・24） 写真・地図参照のこと

大場川岸で和船づくりを営む I 氏45才代からの聞き取り………先祖は佐原出身、祖父は松戸で木造船を作っていたが、1921（大正10）年ここに来た。日本レンガ社がこの地に設立したので仕事を求めて来た。作った船は、海と川との兼用船で今はプラチック船に変わり、木造船の需要はなくなった。博物館用の船を3～4年前につくった。

私にとっては、プラチック船は敵である。またプラチック船は廃船後の処理に困り腐らず、燃やせば有毒ガスが出る。



この付近のプレジャボートの預り業は、20年前から始まった。バブル期が最盛となった。

係留業者は土地の為になっていない。油、ゴミ、騒音を出す。土手に車を止める。草加警察にその事を連絡しても、一向に動かない。マリナーが県主導で建設中であるが、建設説明会は広範囲に開かれなかった。地元の人を雇用とかがあるが、全く関係ないだろう。また、マリナーは目的通り行われれば、大場川の不法係留がなくなり望ましいが、費用が高く預ける人はいないだろう。

#### (4) 大場川マリナーの現状 — 埼玉県八潮市・大場川右岸 —

近年増えつつあるプレジャボート等による河川水面利用の適正化と推進を図る河川マリナーで、中川合流点から約700メートル上流の大場川右岸に設置された。大場川は、増水時に中川合流点にある水門を閉鎖するため、年間を通じて穏やかで静かな水面が保たれている。又、マリナー周辺には、豊かな街づくりの一貫として区画整理事業が進められているほか、沿岸には民間マリナー、ミニゴルフ場、公園等が多く点在している。施設については、埼玉県が平成元年度から河川整備事業（河川利用推進）で高水敷の基盤施設の整備を、財団法人埼玉河川公社が平成4年度からサービス施設等の整備を行い、マリナーの供用開始後は、同公社が管理・運営することになっている。

保管ボート数	167隻、	駐車場	約100台、	給油場	1基、
使用料	小型船	408,000円（年間）	保証金	816,000円	
	中型船	756,000円（年間）	保証金	1,512,000円	
	大型船	1,260,000円（年間）	保証金	2,520,000円	

県外艇は、さらに高くなる。

抽選による利用者募集開始（平成6年2月1日）したが、同年12月10日現在10隻が入ったぐらい。今、のところ料金が高すぎて利用者は集まらない状況である。

## 5. 岡山県プレジャーボート対策 (1994・8・5)

今日、プレジャーボート対策がもっとも巧く行っている事例は、岡山であると言う関係機関の情報から現地調査を試みた。以下、現地で得た資料と現場視察と聞き取りによるその報告である。

### (1) プレジャーボートの現状と問題

岡山県では、昭和63年約8,900隻のプレジャーボートが確認されたが、そのうちマリーナ保管約1,400(16%)、合法的係留は約2,500(28%)で残る約5,000(56%)は不法係留であった。

これらの不法係留船は、漁業の支障になったり、船舶の航行や河川の流れを阻害し、また公共事業への支障、公共施設の損傷、沈没船の放置、あるいは係留場所の取り合い等の問題を引き起こしてきた。この不法係留船の主たるプレジャーボートの増大は、余暇活動の活発化という時代潮流の結果であるが、その場所が河川に集中するという動きにどう対処するかは、全く新しい課題である。

### (2) プレジャーボート対策の三つの視点

- ① 施設を整備し、官民協力してプレジャーボートの係留、保管を推進する。
- ② 国に要望してプレジャーボートの法体系上の位置づけを明確にし、さらに条例による秩序ある水域別利用を図り、又、プレジャーボート所有者の管理責任を明確化する。
- ③ プレジャーボートの利用者のマナー向上や関係法令の周知、水域利用の啓発を促す広報活動。又、プレジャーボートの製造者や販売業者、水域管理者にそれぞれ役割を認識してもらう。

### (3) 施設整備

- ① 現在の民間マリーナは、陸上保管型で一時係留用浮き桟橋等必要最低限の水域占用許可を受けている。水域管理者が「水面は公のもの」という判断にある。水域占用に支障がなければ水域保管を認めるという「法令運用の見直し」が必要である。
- ② 公的施設については、安価で整備水準の高い施設が求められる。そこで既

存の防波堤や護岸を係留施設に活用できるようにする。さらに現在利用度の低い、野積場、物揚場等の港湾施設を見直し整備する。

### ③ 海域利用の調整

瀬戸内海は、漁業や海運が中心とした利用から、今日ではプレジャーボートが増え、三者混在の利用状況となった。そこで三者相互による安全性の確保ができる海域の有効利用が望まれる。

### ④ モデル地区の設定

漁業や港湾機能、船舶交通等に支障のないような海域利用調整のため、地元市町村や関係団体でモデル地区を設定し、重点的な整備を実施する。

## (4) 公的施設の管理体制の整備

### ① 水域区分を超えた統一的管理体制

プレジャーボートの公的な係留・保管施設は、港湾・漁港・河川等があるが、それぞれの水域管理者が異なり、整備主体者も異なる。さらに管理形態、料金も異なり摩擦や不信があり、各管理者が連携・協調し統一した対応が望まれる。

### ② 民間活力を活かした管理

地元市町村や漁業協同組合等の民間活力を生かした管理方法の導入、使用料金は受益者負担を基本とし、施設に応じた料金体系で適切な料金設定を行う。

### ③ 関係条例等の整備

プレジャーボート等の小型船は、港湾、漁港それぞれにおける取り扱いが不明確である。各施設利用については、使用料の規定を検討すること。

## 1. 的確な法的対応が必要

(1) 現行法令運用の問題点 …… 水域は以下の5つの管理区分で管理されている。

水域管理の法令

① 港湾区域 県・市町村管理 港湾法・県港湾施設管理及び利用条例

- |          |         |             |
|----------|---------|-------------|
| ② 漁港区域   | 同上      | 漁港法・県漁港管理条例 |
| ③ 河川区域   | 建設省・県管理 | 河川法         |
| ④ 海岸保全区域 |         |             |
| 建設海岸     | 県管理     | 海岸法         |
| 農林海岸     | 県管理     |             |
| 運輸海岸     | 県管理     |             |
| ⑤ 普通海岸   | 県管理     |             |

以上の各法令について水域ごとに適用、対応している。しかし、十分に機能していない。

## (2) 関係条例等の整備

現行の港湾や漁港等を管理する条例・規則では、プレジャーボート等の小型船の取り扱いが不明確である。そこでプレジャーボートの港湾や漁港等の利用に関する事項を条例・規則で規定する必要がある。沈没船は原因者負担で処理する。

## (3) 登録制度の導入

現行の船舶登録制度は、エンジン付の5トン以上の船舶並びに漁船が対象でプレジャーボートの大半を占める5トン未満の船舶は登録の義務がない。早急に登録制度の導入が望まれる。

登録内容は、船名・所有者・係留場所等で自動車登録と同じく公開とする。登録経費は自己負担とする。

## (4) 直接強制の導入

現行の行政代執行法の手続きは、手間と時間がかかりすぎて、現実的な方法といえない。直接強制力を持つように条例を見直す。とくに河川のプレジャーボート係留禁止水域を指定する。

## (5) 国への要望

関係法令において、プレジャーボートの位置づけを明確にし、特に係留・保管についての規定を設けるよう要望する。船舶法では、5トン未満の小型船舶の登録は、登録対象外となっていることを止める。



自動車の車庫証明のように艇庫証明制度を導入すること。

(6) 啓発・広報の必要性

プレジャーボートは高速で走り、簡単な浮き桟橋の無許可設置の問題。とくに水域管理者、漁業者、海運関係者、プレジャーボートの利用者・マリナー関係者・製造者・販売者等を含めた連絡会議を組織する。またそれぞれは、役割に担って啓発・広報活動を進める。

## おわりに（成果と反省）

河川の水面景観としてその中心となる船舶活動について日・英の河川の実情から考察してみた。その結果、水面景観は両国とも近代化の過程で河川の船舶活動は物流の中心であったが、鉄道・道路の輸送機関の発達でその地位を奪われ衰退した。さらに河川は、産業活動における廃棄物の処理場となり汚染化が進んだ。しかしながら環境問題の意識が高まり河川の浄化活動がすすむにつれ、再び水面における船舶活動が蘇ってきた。とくに英国では、河川管理が国の仕事から、市場原理による流域ごとの地域水政局で例えば、テムズ川公社で水資源、水供給、下水処理、水質汚染、洪水と洪水防止、漁業、船舶航行、レクリエーション等水のすべてを管理している。その結果、河川のみならず運河も再生され、テムズ川ではすべての人が船舶活動をはじめ様々な活動を楽しんでいる。

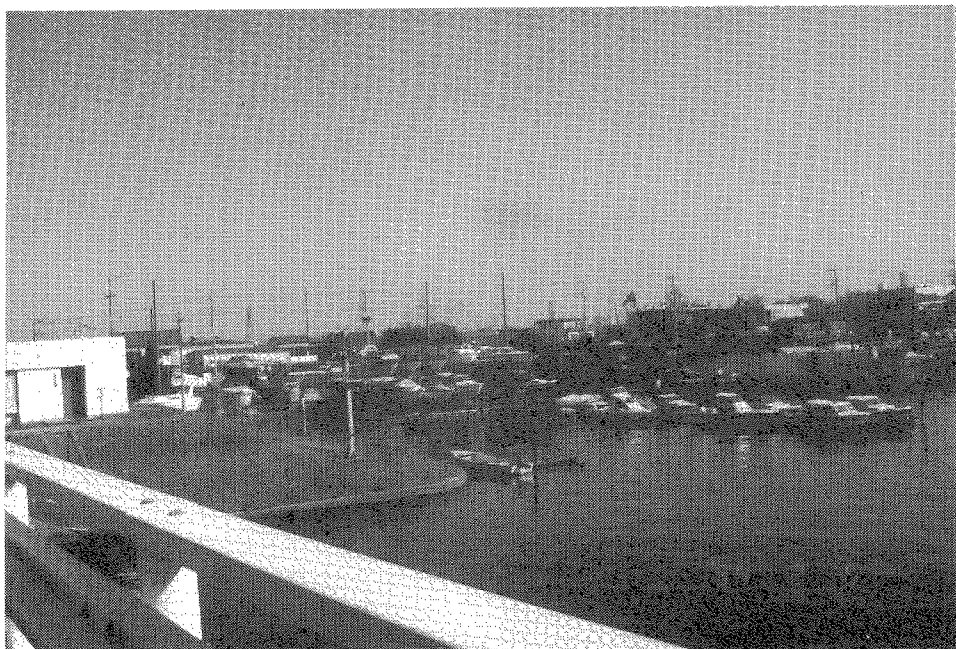
ところで多摩川をはじめとする諸河川では、プレジャーボートの激増から河川水面の諸活動は盛んとなってきたがその状況はすでに述べたように多くの難問があり、打開すべき努力がなされている。河川水面に関する法的規制の見直し、管理者と利用者の意見調整、識者、流域市民との協議の推進である。環境、文化、快適さの追及において河川における機能は重要である。ここに改めて本研究の意義を思い未完の結びとしたい。

## 参考文献

- |   |                          |      |
|---|--------------------------|------|
| 利根川百年史  | 利根川百年史編集委員会・他            | 1987 |
| 公共空間論 水と都市をめぐる  | 三本木健二 山海堂                | 1992 |
| 水と社会と環境と  | 同 上                      |      |
| 近自然型工法スイス・ドイツの事例  |                          |      |
| 河川空間利用方法イギリスの事例   | 先進都市定点観測隊報告書             |      |
|   | TAMAらいふ21協会              | 1993 |
| THE TIMES LONDON HISTORYATLAS                                 |                          |      |
| EDITED BY HUGH CLOUT TAMESBOOKS                               |                          | 1991 |
| RIVER THAMES HANDBOOK NATIONAL RIVERS AUTHORITY THAMES REGION |                          |      |
| 解説 河川環境   | 河川環境研究会・財団法人河川環境管理財団 山海堂 | 1986 |
| 地理学評論 3・Vol・65 (SER. A) MARCH1992                             | P, 25水と人間活動              |      |
|   | —地理学的アプローチ—              |      |
| 平成3年度 多自然型川づくりパイロット工事実施例・建設省河川局                               |                          | 1992 |



① 係留権のある屋形船と係留権のないプレジャーボート



② 大場川の不法係留



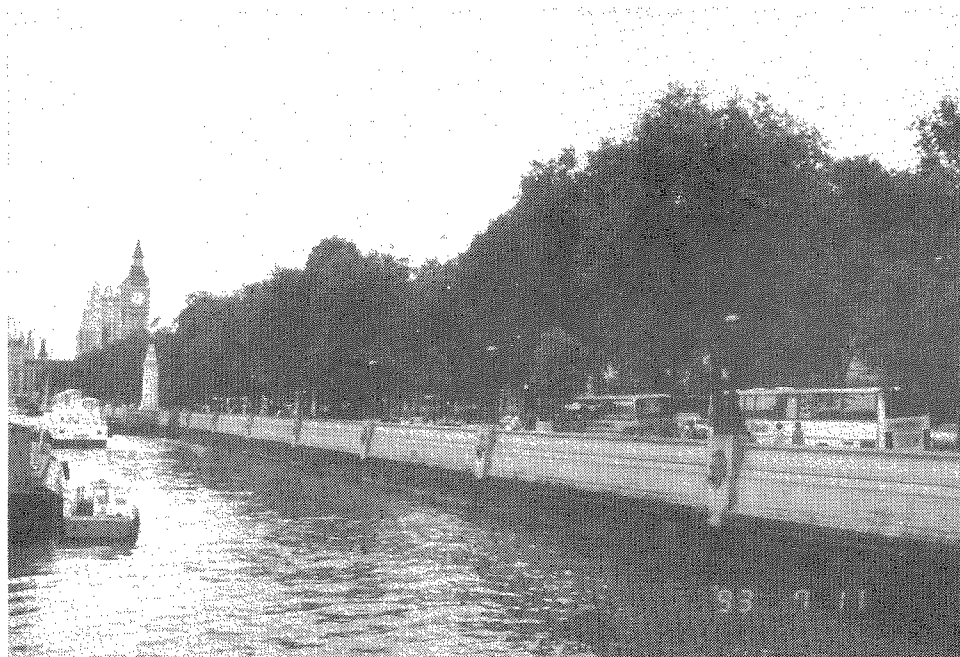
③ 芝川の不法係留



④ 不法な係留施設

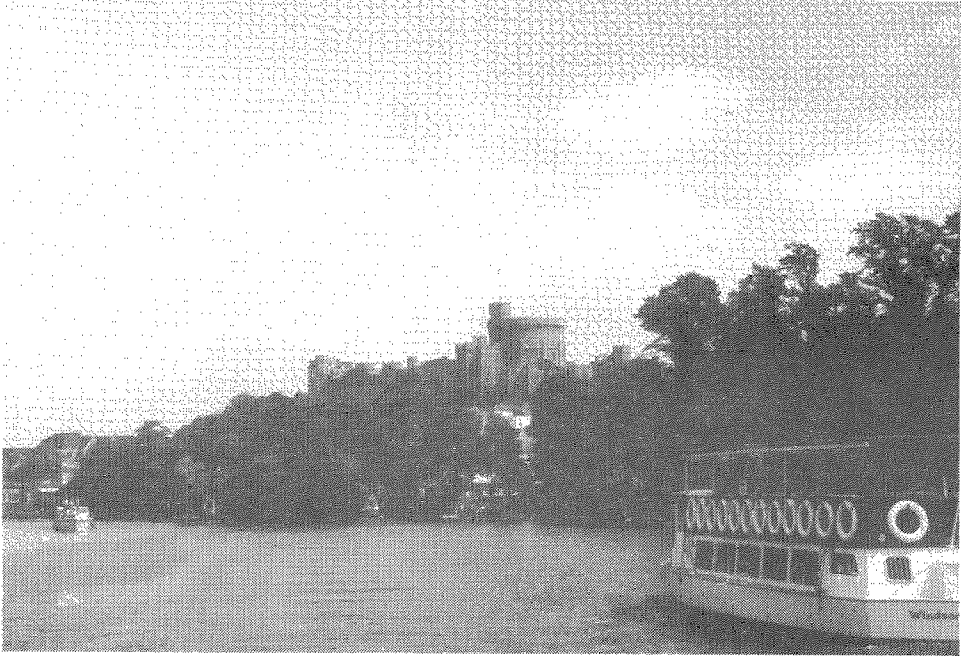


⑤ 岡山県漁港を改善したマリーナ



⑥ ビッグ・ベンを望む河岸の風景





⑦ テムズ川よりウィンザー城を望む



⑧ 救命用具の整備された船着き場