

プレジャーボートの普及をめぐる河川管理と 環境整備に関する日・英の事例研究

SHIMAMURA, Yuji / 島村, 勇二

(出版者 / Publisher)

法政大学地理学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

JOURNAL of THE GEOGRAPHICAL SOCIETY OF HOSEI UNIVERSITY / 法政地理

(巻 / Volume)

26

(開始ページ / Start Page)

12

(終了ページ / End Page)

32

(発行年 / Year)

1997-09-30

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00025893>

プレジャーボートの普及をめぐる河川管理と

環境整備に関する日・英の事例研究

島 村 勇 二

I 問題の所在

1 テムズ川の船舶と地域

II 日本における不法係留船の実態

1 多摩川河口部における船舶の係留形態

2 江戸川河口部の船舶係留形態

3 大場川の船舶係留形態

4 事例調査のまとめ

III 河川マリーナの環境整備と運営の実態

1 静岡・第3セクター 大東マリーナ

2 鳥取・第3セクター マリーナ大栄

3 三重・第3セクター マリーナ河芸

4 新潟市・一級河川信濃川係留施設

IV テムズ川の河川管理と船舶及び地域

V おわりに

キーワード：不法係留船、係留形態、河川地域、河川管理、自由航行、環境整備

最近、国民の河川への関心と利用が高まる一例として、プレジャーボートの内水面利用が増え、河川管理上では、不法係留船または放置船と呼ばれる社会問題が起きている。

そこで筆者は河川の合理的利用を広く国民に開く立場から河川の係留形態について都心部の河川と全国の各地に建設された公的マリーナ施設と地域の実態に関する資料収集や実態調査と分析を実施した。

その際、主題に関する本質的な解明に資するため英国のテムズ川における河川管理と内水面利用及び地域に関する資料収集の結果から得た知見に基づき問題の本質を探求した。その結果、日本における河川係留の合理的・効果的解決は、河川の特性を軸とした河川の自由航行と自主規制を前提とした行政と市民との関係を重視する河川管理と環境整備の施策展開であることがわかった。

I 問題の所在 (研究の目的と方法)

この研究は、近時、急激に増加しつつあるプレジャーボートが港湾、漁港、河川に進出し、なかでも河川では不法係留船として扱われている社会問題について河川と地域によって¹⁾さまざまな対

応が見られる。その具体例として全国に展開している河川マリーナの建設に着眼し、今後この種の施設の増加傾向から河川マリーナの環境整備と地域について資料収集と現地調査を行ったものである。

その結果、いうまでもなく河川マリーナの環境整備は不法係留船の解消を目指すものであるがこれによって直ちに問題は解決するものではない。むしろその施設の環境整備や運営が問題なのであり、そこに絡んでいる様々な実態は、河川と地域との関係を具現する行政と市民との関わりは重要であることがわかった。さらにいえば、河川の地域との関係は西川治 (1992)²⁾ の「日本は川の国」という至言に習えば、川は「地域のシンボル」といえる諸関係があった。しかしながら、今日における河川と地域の関係は分断される傾向から、新たに河川と地域との関係を問う動きの一例が不法係留船対策であると考えられる。

一般に、河川における船舶は、古くから人や物を運搬する経済機能を担ってきた。それは同時に、河川と船との関係を維持する地域が存在していた。例えば、江戸時代における内陸水路と船宿、運河と船着場の分布は、地域との結びつきを示すものである。

年 代	河 川 管 理		水 面 利 用	
1871 (明 4) 1885 (明18)	治水条目制定 治水工事木曾川で開始	低 水 工 法 ↓	50石積以上大型和船新造禁止	和 船 就 航 ↓
1887 (明20) 1888 (明21)	低水工法から高水工法へ	高 水 工 法	利根運河起工式	動 力 船 就 航
1896 (明29) 1887 (明30) 1910 (明43)	河川法 砂防法, 森林法 関東地方河川大洪水	↓		↓
1918 (大 7) 1923 (大12) 1931 (昭 6) 1938 (昭13)	内務省直轄工事 関東大震災堤防亀裂	連 続 堤 防 ダ ム 建 設 ↓	江戸川通運丸廃止 水上生活船活動	水 上 生 活 船 就 航
1950 (昭25) 1964 (昭39)	国土総合開発法 新河川法	↓	水上生活船消滅	レ ジ ャ ー 船 就 航
1967 (昭41) 1980 (昭55)	河川環境管理計画	河 川 環 境 管 理 ↓	不法係留船顕在化 築地川不法係留裁判 (東京都)	↓ 河 川 マ リ ー ナ 建 設
1991 (平 3) 1992 (平 4)	多自然型工法 魚道建設	多 自 然 型 工 法 ↓	多摩川水面利用計画	
1993 (平 5) 1995 (平 7)	環境基本法		公的河川マリーナ建設	
1996 (平 8)	河川整備住民説明国・県に 責任		河川と地域 (国・県) の責任を明確化	

第1表 近代以降の河川管理と水面利用史年表

Table 1 Chronology of river management & water surface using The Meiji Era

ところが、近代化に伴い河川における船舶活動は衰退し、繁昌した船宿は消え、内陸水路の経済機能を担った船着場はなくなったとさえいえるほど衰退した。(第1表は本研究上、近代以降の河川管理と水面利用に関する基本事項を整理したものである。)

これは、近代以降における鉄道の普及発達が原因であり、河川整備の方法が低水路工事から高水路工事へと大転換し、内陸水路における船舶の航行が阻害されたことにも起因するといわれている。

かくて河川と船舶との関係は、経済水路としての地位低下から希薄化したが、今日では生活水路としての価値を高める目的から知水・親水の護岸づくりさらにはレジャー水路(プレジャーボートの普及)としての再生が問われ、新たな河川と船舶との関係それを通じて河川と地域に関する一課題が不法係留船の進出であると考えられる。

本研究の目的は、前述のような課題意識に立脚し都心部諸河川における不法係留船の形態と、全国に展開した河川マリーナ施設と環境整備に関する実態調査結果と英国・テムズ川の調査成果とを比較し、その考察から、日本の河川と船舶、河川と地域の望ましいあり方に関して実証的に探究したものである。(この研究でいう河川と地域の概念は、河川審議会提言にある「河川=地域=行政」の意味である。)

1 テムズ川の船舶と地域

本稿を展開するのに有効なテムズ川の概要として徳仁親王(1991)の論文がある。それによれば、「英国は地理的にみて比較的平地が多く、河川は内陸部深くまで貫入している関係から、河川は内陸交通路として物資輸送の上でも重要な役割を果たしてきた。とりわけテムズ川は、英国最大市場でもあるロンドンを貫流し、しかもその流域は、英国南西部の農業地帯まで達しており、歴史的にきわめて重要な役割を担ってきた」と述べている。

この考察に加え、テムズ川を結ぶ運河網はよく整備され、前世紀中頃、鉄道がやってくるまでは commercial waterways としてテムズ川が重要

な役割を果たすのに機能したといえる。

その後のテムズ川の船舶活動は衰退していくが、それは、テムズ川にかかっている道路と歩道橋及び鉄道の歴史は、テムズ川を軸とした船舶活動と地域との関係を結ぶ変化をよく物語っている。

さらに1950年代のテムズ川³⁾は腐敗と汚濁が激しく、又運河はゴミ捨て場となったが、環境浄化運動の高まりで再生された。それはテムズ川と運河に対して、その両岸に居住する人々は貴重な地域資産としてその再生と保護に関し多くの熱意を注いだからにはほかならない。

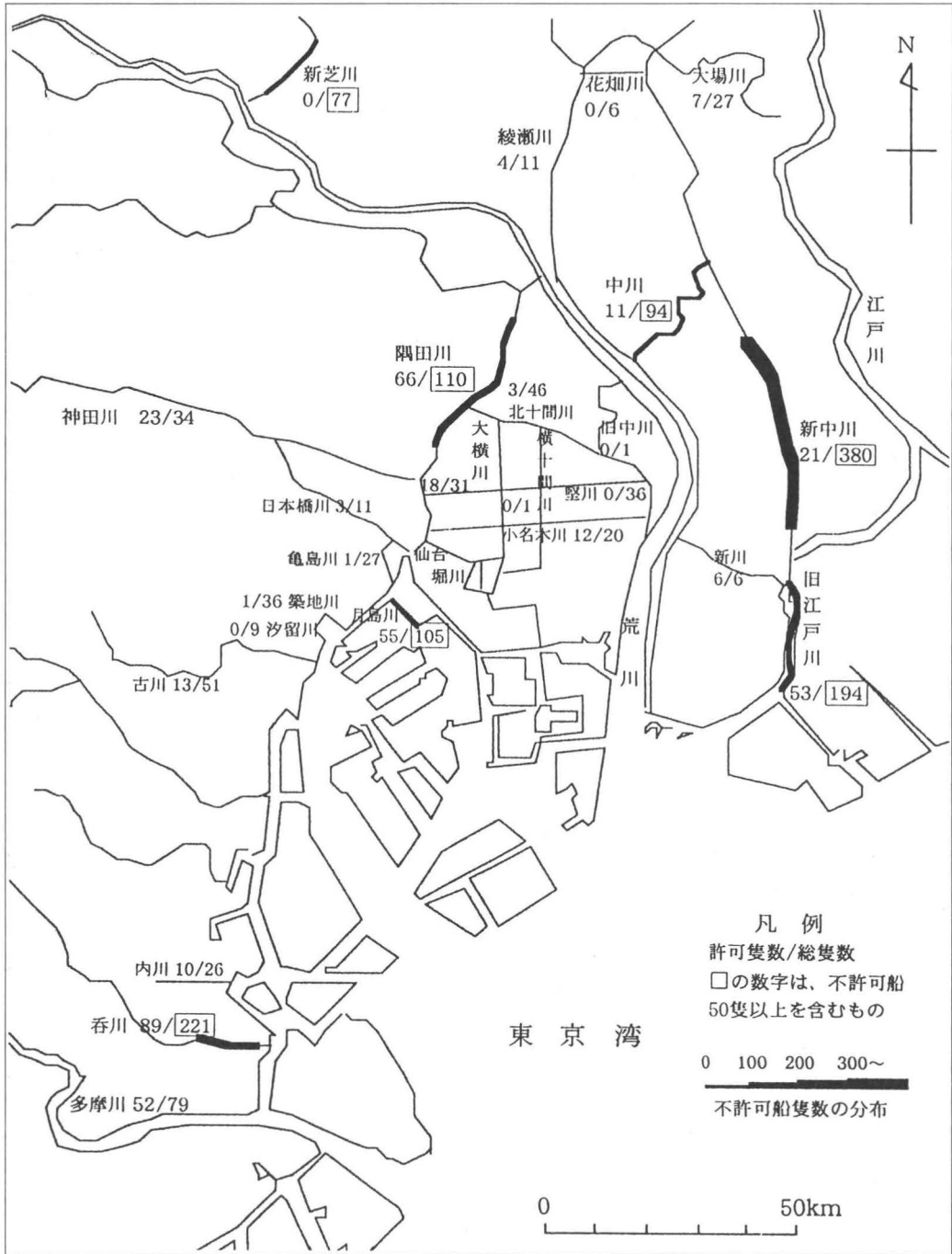
さらに Thames Strategy (1995) によれば、「テムズ川は、ロンドンの重要な資産の一つでまだ十分に使用されていない資源である。このテムズ川計画はレジャーの目的や航行に対して河川の本当の可能性を達成し、自然環境や都市環境の質的向上を公的に認識を起すものである。」と述べている。

以上は、テムズ川と船舶及び地域に関する研究成果の一端である。現地調査で学んだテムズ川の河川管理や船舶と地域に関する実態は、この研究推進において貴重な指針が得られた。

II 日本における不法係留船の実態

テムズ川においても一時期は河川航行が衰えた時期があったのと同様、首都の河川は、1950年代において極度に腐敗し、汚濁が進行する頃、船舶活動は「死の川・ものをいわない川」とさえいえる悪条件の中におかれた。この状況は、東京の江戸川の水質事件⁴⁾がその事実を物語っている。

1970年水質汚濁防止法が成立した後は、関係者の努力で河川の水質は改善された。この1950年～1970年の間における都市部の河川の船舶活動の一形態としては、山鹿誠次(1950)⁵⁾の論文にあるとおり水上生活船の活動があった。この水上生活船は経済の高度成長に伴う物流システムの変革、いわゆるコンテナ化でその姿は消えた。それ以後の都心部における河川水面の主役は、業務船、遊覧船、遊漁船、屋形船となり、経済水路の



第1図 都心部河川内における係留船分布図

Fig. 1 Distribution Map of Mooring Boats at River in Tokyo Area

1993. 京浜土木事務所調査資料と現地調査で補正し作成

機能から生活水路へと変化していった。これに続く変化を象徴するのがプレジャーボートの出現であり、河川管理上において不法係留船と扱われる船舶の増加⁶⁾である。

不法係留船の実態は、運輸省港湾局が1992年に実施した調査によるとプレジャーボートは全国に28.5万隻存在し、そのうち不法係留船は10.4万隻であり区域別(省庁別)は、港湾52.1%、漁港26.3%、河川は16.1%であった。従って、不法係留船対策として港湾や漁港に比べ河川が占める割合は高いとはいえない。しかし、全国の河川内係留船舶は、11.2万で、そのうち無許可船は約70%を占め、そのほとんどがプレジャーボートでその約4.9万隻は、河川内無許可船の過半数を占めている。このように、大量のプレジャーボートが河川の特定地域に集中し、河川管理者の許可を得ずして棧橋、杭、ロープ等の留め金を設置した船舶が不法係留船であり、その形態について東京都心部諸河川の状況を調査した。

東京都心部の諸河川における係留船隻数は、東京都河川局で調査(1994年)した結果では、総隻数1,700隻でそのうち漁船193隻、プレジャー船1,000隻、事業用船舶450隻で、そのうち許可船はおよそ480隻、不法係留船は1,000隻であった。

以上の結果をさらに、建設省京浜土木事務所での調査(1994年)とを参照して都心部とその周辺の諸河川の係留船分布図を作成したのが第1図である。

この分布図で示すように、総数は1,760隻で、そのうち許可船は、407隻、残りの1,200隻は不許可係留船であった。この数字は、前記した国内における不法係留船隻数11.2万隻のおよそ1/10にあたるが日本の全国土と都心部との人口や面積比から考えても、都心部の諸河川においては不法係留船がいかに集中し、社会問題として深刻であるかが推測されよう。

又、第1図都心部河川内における係留船分布図で示したように50隻以上の不許可船数を示す河川は、新中川380、呑川221、旧江戸川194、隅田川110、月島川105、新芝川77でこれらの船の大部分はプレジャーボートである。

それに対して50隻以上の許可船を示す河川は、呑川89、隅田川66、月島川56、旧江戸川53、多摩川52で、これらの船は、業務船及び遊漁船と屋形船が多く含まれることが現状の実態調査で確認できた。

以上の東京の河川における船舶の係留状況をもとに行政側の対応について聞き取り調査と現地調査とに基づき整理してみた。

その調査結果、次のようなことが指摘できる。利用者としては、河川内に自由に船舶を係留できれば管理費用は安く、しかも自分の好きな時に利用でき便利である。これに対し河川管理者の立場からは、これらの船舶は河川水面における河道施設の損傷や河川改修工事及び浚設作業への障害となるほか、船の流出による事故発生、洪水の際の障害等の発生が予測される。又、不法係留船と地域との関係では係留場所の取り合い、係留場所の私権化、ゴミ、廃油等の投棄、係留場所付近の違法駐車、騒音、釣り人とのいさかい等々の諸問題である。こうしたなかで東京都が築地川不法係留船について提訴した裁判事例⁷⁾があった。

河川内における不法係留船が社会問題として関心を寄せている事例として新聞報道がある。そのおもなものをあげてみよう。

新聞報道に見る不法係留船

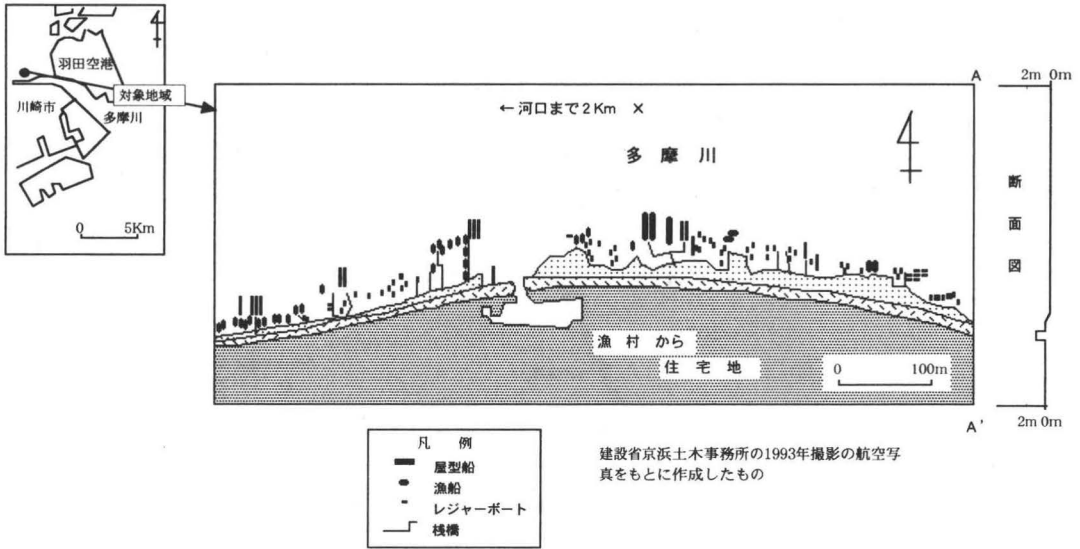
① 読売(夕刊・1994.4.18) 追えば逃げるが行き先も違法、撤去逃れ。

② 朝日(夕刊・1995.9.19) 屋形船業を脅す、都内の河川7割の船、不法係留・右翼幹部ら3人逮捕。

③ 毎日(千葉版・1995.10.10) 船橋市漁協を中心に発足・民間主導で管理の検討会。

④ 朝日(千葉版・1996.2.17) 江戸川両岸・不法係留が増える・管理の建設省対応なく困惑。

⑤ 毎日(1996.6.11) まだどかない208隻・新芝川の不法係留ボート、荒川との合流点・新芝マリーナ(月20日)オープンしたが、オーナー側は使用料が高く、撤去をせまれば別の川に止めるだけ。……等々である。



第2図 多摩川の船舶係留状況図

Fig 2. The state of mooring boat at Tama River

このように不法係留船が集中し、社会的関心を引き起こしているが、この状況に関して (1)多摩川 (2)江戸川 (3)大場川を選び、船舶の係留形態に関する実態調査を実施した。以下はその結果である。

1 多摩川河口部における船舶の係留形態

第2図多摩川の船舶係留状況図は、この地域における各船舶の係留形態を図示している。これは実態調査と航空写真の判読から作成したものである。

本図から読み取れるように屋形船、遊漁船、プレジャーボートが河岸に向かって棧橋を設置し、各船舶が混在しながら係留している。この地域は、舟運と漁業が古くから営まれ、船舶の係留権をもっている者が40数人おり、そこにプレジャーボート、水上バイク、カヌーが増え競って船舶を係留している。

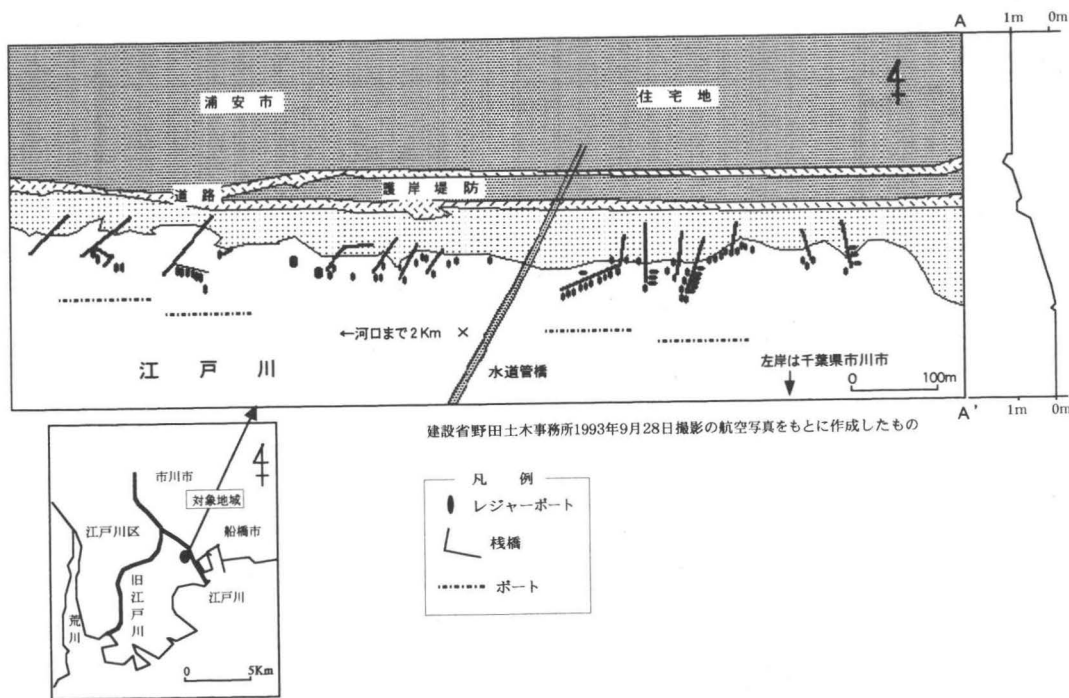
河川管理者の調査では、業務用船、タンカー、屋形船、遊漁船が平日50隻以上往来する。とくに休日は、300隻以上となり、業務船を除く前記の船舶のほかにプレジャーボート、カヌー、水上バイク、手漕ぎボートが活動し、各船舶の安全確保

と秩序ある水面利用と係留場所、係留施設の建設が要望されている。とくにプレジャーボートは、係留権をもつ船の前後につながれ、暗黙の了解で金銭の授受がなされている。河川管理者は、以上の状況に対して「秩序ある水両利用」⁸⁾を示し、船舶の事故防止を指導しているが不法係留船の解消を目指す計画はない。

従って現況調査したところでは、係留施設全体が無秩序に建てられ美観に欠けており、船火災発生の場合はどうするか不安を感じる、又、棧橋の構造や乗り降りする者を誘導する足場の不備、自家用車の不法駐車、近隣への騒音問題等々、多くの面で問題を抱えており、早急な解決を講じる必要性を痛感するし、河川と地域に関わる行政上の問題である。

2 江戸川河口部の船舶係留形態

江戸川行徳橋からの河口部は、都心部の各河川に見られる水面利用のうちで、最も不法係留船が密集している地域である。私的に棧橋、係留施設を設置してプレジャーボート、さらに手漕ぎボート、水上バイクが係留されており、各種船舶は、河川敷、河川水面を不法に占拠している。その一



第3図 江戸川の船舶係留状況図

Fig 3 The state of mooring boat at Edo River

端は第3図江戸川の船舶係留状況図で示した通りである。このような秩序を欠いた内水面利用に対して、行政、不法占拠者、利用者の間では、互いに意見が対立、調整ができないまま、現実には解決策は見いだされていない。

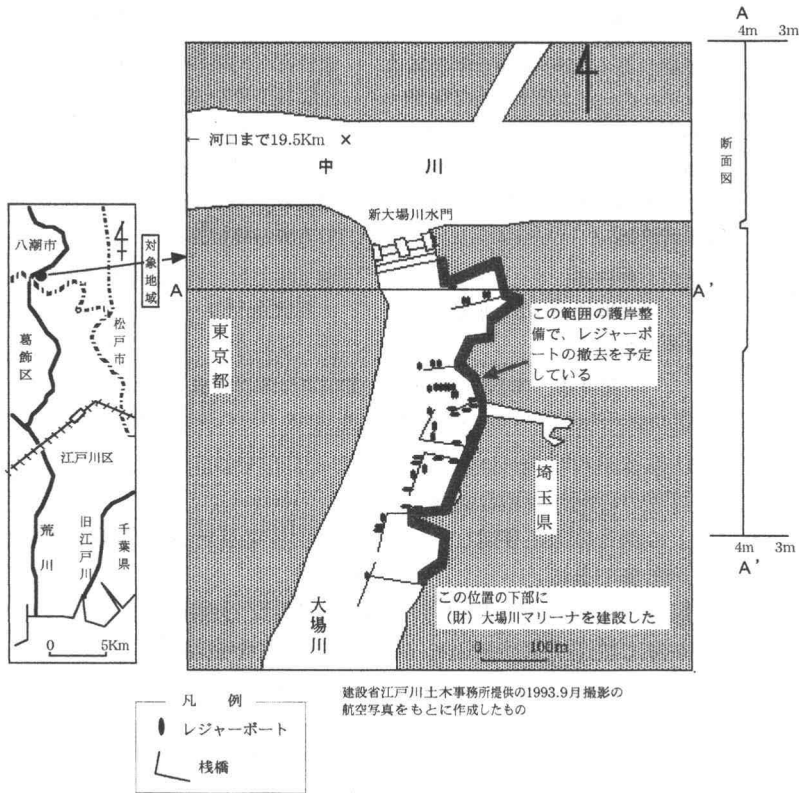
この地域では古くからの漁民がいて合法的な係留権があり、栈橋を設置、漁船を動かしていた。しかしレジャーボートが急増する時期に、もぐりの業者が一夜にして栈橋を設置、河川敷には小屋を建て不法係留船を預かって利益をあげている。さらには手漕ぎボート貸業が営まれている。こうした河川内での不法係留を可能にした理由は、河川法では杭係留は違法だが、碇停泊は合法であるという、河川法の不備をついた点にもある。しかし、この地域の人々の見方では、建設省は、河川水面利用において、レジャーを求める人々を排除しているからだという意見もあった。その意見に従えば河川水面の利用に関する河川管理、つまり今日の河川法では十分に対応できない船舶の

係留形態の一事例といえる。

3 大場川の船舶係留形態

この地域は第4図の大場川の船舶係留状況図のとおり、東京と埼玉の両都県の境界域にある。この地域は和船大工が2軒あったが、1軒は昭和30年頃廃業し、今回残った1軒から話を聞く事ができた。

1956年頃、日立亀有が石炭、石油を運ぶため木造船の発注があり、それが最後の仕事であった。その後は木造船の修理ぐらいで、近年の仕事らしい仕事は越ヶ谷博物館に「桧の和船」、八潮市と葛飾区内の博物館に「杉の和船」を製造したぐらいである。また、一昨年は東京都のTAMA ライフ21 記念事業で600万円の和船の注文があり、契約は口約束だったがそれを信じて製造した。しかし途中で契約が破棄されたとのことで、完成半ばの木造船が作業場に置かれていた。三代にわたって培ってきた木造船づくりの伝統技術はここで終わ



第4図 大場川の船舶係留状況図

Fig 4 The state of mooring boat at Ooba River

ると船大工は嘆いていた。時代の流れの厳しさである。

以上のように木造船の製造所であり船舶係留地として出発した地域に、不法係留船の修理業者が突如進出し、彼らは平気で不法係留船を預かり始めた。平成時代になってからは、プレジャーボートの修理業者には認められていないはずであるが、私的なマーリーナ業が公然と営まれている。地元の人々は、河川に油、ゴミ、騒音、あるいは堤防に自家用車が駐車されるといったことについて警察に連絡しても、一向に動いてくれない。このように木造船の係留とプレジャーボートの係留という新旧の係留問題の対立を解消させ、不法係留船の解決をはかる目的で、埼玉県はこの地域に大場川マーリーナの建設を計画したのである。

それによれば、この施設は、埼玉県が平成元年度から河川環境整備事業として建設し、その後財

団埼玉河川公社は1994(平成6)年度からサービス施設等を完成させた。1995(平成7)年度からひまりナ利用を開始したが、これに先だって大場川マーリーナでは抽選による利用者の募集を開始した。しかし保管ポート167隻に対して、1996(平成6)年12月10日現在において10隻ぐらいの申し込みにすぎず、その評判はきわめて悪い。これは料金(使用料年間40万~126万、保証金81.6万~252.2万)が高すぎることにあり、プレジャーボート所有者からは、使用料の値下げを望む声がある。またこの施設は「公共制」の第3セクター方式で事業収支の採算を無視したもので、税金の無駄使いであるという批判の声も起こっている。(第2表は、都心三河川における不法係留船の係留形態と管理者の対応を比較したものである。)

4 事例調査のまとめ

河川名	係留形態	河川管理者の対応
多摩川（一級河川） 「国」	係留権のある漁船40隻その前後にプレジャーボートが黙認の形で係留している。	建設省河川局の出先管理者は、「秩序ある水面利用計画」を作成、指導を実施しているが効果はあがっていない。
江戸川（一級河川） 「国」	漁船3隻、河川の中央部に杭係留は合法であるとし手こぎボート約100隻係留活動。	上記のとおり管理者は違法のボート指導、効果はみられない。スーパー堤防の建設計画ありその実施の際排除予定。
大場川（一級河川） 「埼玉県」	木造船の修理所、そこにプレジャーボートの修理業者がきて船舶係留をはじめた。	埼玉県では、河川環境整備事業（埼玉河川公社）で陸置きマリナー建設、不法係留船の解消をめざしている。

第2表 都心部三河川の船舶係留形態比較表

Table 2 Comparison form mooring boat in three river metropolitan area

以上、東京における不法係留船の状況について多摩川、江戸川、大場川の三つの河川係留の実態を明らかにしてきた。以上の調査結果を整理し、要約してみると次のことが指摘できる。

① 係留権（漁船、屋形船、和船）のある船舶の係留が、既成事実（船を繋ぐ杭所有者）として合法とされている。また、この係留地域は、諸河川のなかでも一定の水流、水量、水位が保たれ船舶の係留にとって好条件をそなえている。

② 不法係留船は、既存の係留許可船との判別がむずかしく、しかも河川ごとに異なる河川管理者とその対応の違いから、不法係留船を見逃したり、あるいは黙認し、その結果係留船を暗黙に預かるもぐり業者とその利用者を生んでいる。

③ 現河川法では、激増するプレジャーボートの対応には法制的に不備が生じており、関係する法令を見直し秩序ある水面利用が望まれている。

④ 河川と地域との関係については、三つの地域とも共通していることは、例えば船舶の所有者と地元民、不特定多数のプレジャーボートの利用者との間にある利害の対立、不満もあるが、問題解決の動きは起こっていない。その理由は両者のトラブルは、恒常的ではなく、祝祭日、休日という曜日に限られること、河川管理者に解決を求めても休日に起きることの方策が立てにくいという。結果として河川と地域との関係が閉ざされ、水面利用上の不満として地域に蓄積され内在しているのが実態である。

これについての考察は河川と地域の項で述べる

こととしたい。

Ⅲ 河川マリナーの環境整備と運営の実態

建設省は、河川のニーズを整理し、安全で快適な河川利用を推進する立場から、1994年7月から省内に「係留船対策検討委員会」設置。その結果このたびの報告となった。河川外での係留・保管場所の確保を図りつつ、一定の要件の下で河川内での係留施設の設置を進めて無秩序に係留されている船舶をそちらに誘導し、あわせて、無許可船の排除を着実にやり、これを通じて河川の適正な利用を推進する。（1995.5. 建設省記者発表資料）

この施策に関連する公的河川マリナーの整備状況を図示したのが第5図である。

以下、その実態について調査結果を論述したい。

1 静岡・第3セクター 大東マリナー（第5・6図を参照のこと）

① 地理的環境と設立の経緯

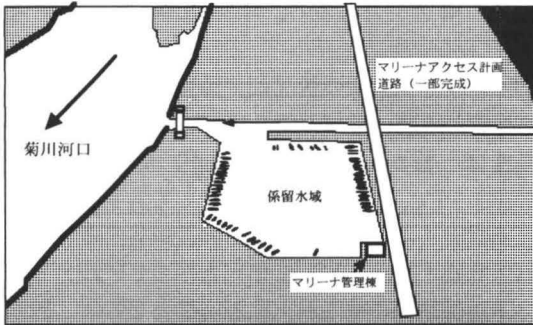
菊川は静岡県小笠郡を縦断し太平洋へと流れる二級河川である。その河口部は高潮区間で1977年大規模地震対策特別措置による強化地域にあたり、洪水及び津波・高潮対策と遠州灘を漁場とする漁船、マリナープレジャー船の係留施設が望まれてきた。

大東マリナーは「災害の川から遊びの広場へ」をキャッチフレーズとして二級河川菊川左岸0.3



第5図 全国的河川マリーナ整備状況図

Fig 5. The present condition of provision publicmarina in The Rivcr of Japan



大東マリーナ 静岡県菊川 (一級河川) 現地調査の (1996.3.25) 結果による

本図は、遠州灘に流れこむ一級河川「菊川」河口付近に完成したプール型「河川マリーナ」整備状況の概念図で、これと同じ型式の「河川マリーナ」が本文中 p. 17 写真1の「マリーナ大栄」p. 20 写真2「マリーナ河芸」である。

第6図 大東マリーナ概念図

Fig 6 Conceptual map marina Daito

km + 5m (静岡県小笠郡大東町国安地先) に 1988

年計画され、1992年完成した国内河川マリーナとしては最初のものである。この事業は建設省浜松工事事務所が主導し、大東町が推進、町長を代表取締役とする資本金 67,200 千円の第3セクターの施設として管理するが、その運営は要綱に従って考察したい。

② マリーナの運営

運営要綱第4条によると、マリーナの管理運営に関する一切の業務は常に当町が保有する法人 (第3セクター) に委託、この場合委託費は無償とする。

受託者は次に掲げる範囲内の使用料と保証金の定めがある。

使用料 町内居住者年間 150,000 円, 町外居住者は 200,000 円, 一時保用者は一泊 10,000 円である。

第5条の2でマリーナ区域外の河川において、船舶を恒常的に係留しようとしている者があった場合はマリーナの使用契約を締結させるた

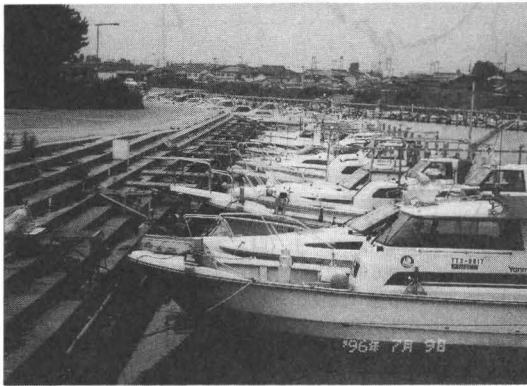


写真1 マリーナ大栄 鳥取県由良川（二級河川）
階段式の接岸施設は船がつけにくい。
筆者撮影（1996.7.9）

め積極的に働きかける。

第10条マリーナ占用を域内における維持管理、美化を第13条事故防止のため、利用者への啓蒙、第15条この要綱を改正するときは建設省浜松工事事務所長の承認を得るものとする、となっている。

さらに利用者は、マリーナ施設内の安全確保、施設内外の自然環境の保全美化のため、①危険物、ゴミ、汚物の投下 ②迷惑な言動 ③有害物質の投棄禁止、等の規制を遵守と秩序ある快適な利用が求められている。

調査時点（1996.3）における収容船舶隻数は55であり、予定隻数の早期達成と管理運営上の問題点としては、菊川河口の閉塞及び干満差による出航不能であり、その抜本的対策があげられていた。

③ 河川と地域

この河川マリーナは、河川局と大東町、つまり国と町という二つの行政体によるセクターで、利用者側の市民は終始、意見を出す余地はなくトップダウン方式による河川マリーナであるといえる。

2 鳥取・第3セクター マリーナ大栄（第5図と写真1を参照のこと）

① 地理的環境と設立の経緯

二級河川由良川は古くから、米の搬出など舟運

が営まれており、海浜部には幕末に築造された砲台場（お台場）がある由緒ある河川である。ところが1965年頃からプレジャーボートが増加し始め、係留条件の良い由良川河口に多数のボートが係留されるようになった。この種の係留形態は全くの不法係留であり、治水上の危険があり、河川景観を損なう等管理上大きな問題であった。また、由良川は流域の大部分が低地で治水上の危険が多く、沿川住民から早期改修が望まれ、河道整備上においてもプレジャーボートの移動が迫られていた。

このような状況に対処するため、由良川河口部の河川改修工事に合わせ、マリーナ整備を実施、治水上と河川利用上の効果促進を図ることを目的としている。

マリーナ大栄は二級河川、由良川の管理者鳥取県知事へ、大栄町が第3セクター設立を意志決定（1990年頃）し、1993年5月鳥取県が由良川河川利用推進事業実施を許可、1995年資本金99百万円で8月完成した。前記の菊川マリーナは一級河川であるから建設省の主導の第3セクターであったが、この由良川は二級河川であるから鳥取県が主導とする違いはあるものの、県と大栄町という行政の構造ではあるが、本質的には同じといえる。

② マリーナ大栄の状況は、係留船隻数151で水域保管145隻、陸域保管6隻である。マリーナ利用費は、船の大きさで異なるが、平均値で年間60,000円で、その収支見込みとして黒字への転換は開業後7年（平成12年）、累計損益の黒字転換は開業後17年（平成22年）となっている。

不法係留船のマリーナ施設実績としては、1994年において143隻が収容され、不法係留船7隻に対してマリーナ内に係留するよう勧告しているが、本人の同意は得られていない。

マリーナの利用者に対する保管契約として、安全のため、無線設備、電話の設置並びに船舶保険の加入を勧める。帰港予定の変更等は事前に連絡する等をマリーナ事務所に所定の手続きを求めている。

③ 河川と地域

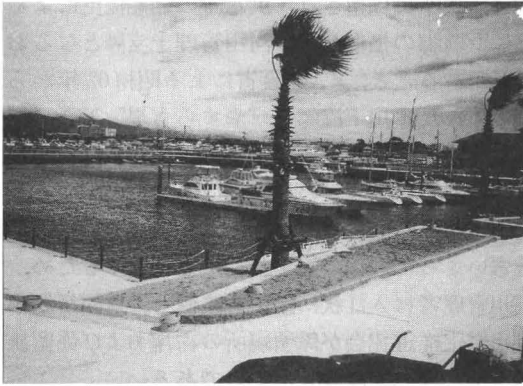


写真2 マリーナ河芸 三重県田中川（二級河川）
プール式河川マリーナで環境整備は最も良い。
筆者撮影（1996.7.10）

調査時点においては利用者たちによる自主的な組織はないが、全体としてはスムーズに運営されている状況を大栄町職員、マリーナ事務所職員から証言を得たが、ここでもトップダウン方式による河川と地域の関係が支配的であった。

その端的な事例として、マリーナ施設における船舶の接岸部が階段状に建設されたため、船舶の接岸に不便な構作物となり使いづらいという不評が寄せられている。この原因は、地域の利用者側からいえば容易に気づく問題であるが、施設全体が完成した今となっては施設の改造は難しく不便が強いられている。

第3セクターとは、民間非営利セクターという意味をもっているが、多くの日本の第3セクターは行政と企業のかたよって利用者不在のまま設立されている。この指摘がそのままあてはまるのが大栄マリーナにおける河川と地域（利用者）の構造といえる。

3 三重・第3セクター マリーナ河芸（第5・6図と写真2を参照のこと）

① 地理的環境と設立経緯

河芸町を流れる田中川は二級河川で、河幅が狭く蛇行しているため、大雨のたびに氾濫を繰り返し、改修工事の必要性が叫ばれてきた。

そのため1969年小規模河川改修事業で洪水を安全に流下させる河幅の拡大、防潮水門、河口閉

塞対策として導流堤の護岸工事を実施してきた。さらにプレジャーボート等の無秩序な水面利用による河川管理上の問題の対応として河川利用推進事業を実施、マリーナ整備を第3セクターで推進、伊勢湾における本格的な「マリーナ河芸」を開設、海洋レクリエーション基地と船舶の避難港の役割を担って開発されたものである。

② マリーナ河芸の運営

所在地 三重県安芸郡河芸町大字東千里字真倉85

資本金 90,000,000円

業務内容 ①舟艇の保管管理 ②舟艇の修理サービス ③関連用品、部品の販売 ④海洋レジャー普及のための各種教室、催事等の実施

代表取締役は県の指導のもとでタイイチ、ヤマハ発動機、取締役河芸町長が連ねている。

事業規模は保管隻数378隻、クラブハウス、マリニショップ、給油給電施設、汚水処理、無線施設、駐車場（200台）。年間使用料は1隻あたり平均60万円である。

開発の経緯としての特長は、1988年河芸町漁業協同組合が田中川河口の漁船係留対策として漁港整備を要望、1989年三重県が建設省河川局へ不法係留対策としてマリーナ整備計画を折衝開始、1990年河芸町が中心となって第3セクター・株式会社マリーナ河芸を設立、1993年開設された。

マリーナ河芸の設立過程において地域の野鳥の会植物友の会は自然環境保護の立場から強い反対運動を起こした。「河芸干潟の生物・貝・カニ・魚・ほぼ絶滅」中日新聞（三重版）1992.7.2、三重野鳥の会報告書が町側に提出、町長は『河口部の護岸工事は本来マリーナと関係なく、防災事業として必要。自然保護を十分に配慮してきた』と話す。これに対し三重野鳥の会では『施工側が自然保護に配慮したことは分かるが、結果から見て配慮が足りなかったとしかいいようがない』とし、工事の一部中止を訴えていた。

③ 河川と地域

このようにマリーナ施設をめぐる行政側と住民の対立を残しながらも行政側は「自然とマリーナの共存」を課題とするとして工事を推進し完成さ



写真3 信濃川係留施設（一級河川）
は堤防の修復工事と合わせ、堤防の一部コの字型にカットして係留施設を建設した。
筆者撮影（1996.7.29）

せた。本調査においてもこの課題がどのようになっているかについては河芸町担当職員からは意見は得られず当マリナは地域の活性化や地域経済への貢献をしていること、さらにマリナ事業推進においては地域への積極参画を図るという解答であった。また、当マリナの運営について直接の担当者の意見では第3セクターであるが企業主導で行政は従であり利用者を始めとする自主的な組織はなく地域住民との関係は薄いとのことであった。

4 新潟市・一級河川信濃川係留施設（第5・6図と写真3を参照のこと）

① 地理的環境と設立経緯

新潟市は県都のある街で人口50万、日本海側の拠点都市である。市の施策の一つで、日本海と信濃川などの「水」に代表される都市づくりがあり、その具体的施策が一級河川信濃川係留施設である。

信濃川下流部には、内水面漁業、レジャー、近海漁業を目的とする小型船舶が河岸に無許可係留されており、特に万代橋から信濃川水門の間約4.5kmの本川下流部には、320隻（平成5年11月現在）程度の係留船が見られその大半がレジャー船であった。

これらの船舶の問題点としては、主に鋼矢板護

岸に無秩序に係留され、洪水時の船舶流出による護岸や橋脚の損傷など、河川管理上支障となるおそれがあること、又、建設省による昭和62年から進めてきた本川下流部の“やすらぎ堤”工事の進捗に伴い、係留船がその工事の支障であった。

② 信濃川係留施設の運営

河川内係留を認め、無秩序係留船の着実な排除とあいまって河川の適正な利用を促進するため、河川管理者は入江状に護岸を整備し、財団新潟市都市緑化推進協会が係留場所の占用および係留施設（杭、桁）を設置したものである。

河川水域に係留施設を設置した場合の安全性については、1993年度に河川管理者が模型実験を行い洪水時においても切込み部は死水域となり、係留施設を設置しても支障なく、安全性には問題はないものと思われる（注：これに関するデータを求めたが、得られなかった）。又、洪水時の対応については、洪水対策規程にもとづき対応する。

なお、設置場所は新潟市川岸町3丁目地先（堤外地）で、信濃川下流環境施設基本計画に基き、背後地に民家のある場所、野鳥の飛来地、水生植物等を保全する区間を除いている。

新潟市は、「水の都」と言われるように信濃川、阿賀野川などの水の自然環境に恵まれ、海岸周辺の松林や市街地を取り囲む豊かな田園地帯など、緑のオープンスペースにも恵まれている。

しかし、近年の急激な都市化の進展にともなう地理的環境の大きな変化により、市民の間から水と緑のニーズが高まりその具体化が再認識されてきた。

このような社会的背景のもとに新潟市においては都市像の一つとして、「水と緑を生かす快適な環境都市」を掲げ、公園緑地の整備や緑化の推進に努力してきたが、21世紀に向けて緑の基本計画として、「新潟市都市緑化推進計画」を取りまとめた。

こうしたなかで新潟市は、都市緑化にかかわる調査研究、緑化意識の普及、啓発等の事業を進めるとともに、緑化の推進、緑の保護・保全を図り、さらには市民の多様なニーズに対応した公園施設等の設置及び管理運営を行い、もって緑豊かで潤

いのあるまちづくりの推進と市民の生活環境の向上に寄与するため、市が100%出資して財団を設立した。

当財団事業の一つとして、「公園施設等の設置及び管理運営並びに付帯事業」があり、新潟市が整備を進めている信濃川やすらぎ堤緑地とその背後に計画されているセントラルパーク、信濃川やすらぎ堤緑地と一体の施設として河川係留施設を設置、管理することから、当財団がその施設を管理運営するものとされている。

なお、信濃川係留場管理、運営については、「信濃川係留場管理運営規程」に基づき実施している。

◎収容船舶の対象と今後の計画

万代橋から信濃川水門の間約4.5kmの本川下流部に係留されている不法係留船320隻の内200隻程度（河川管理者が現在計画している護岸整備から推定した隻数）を対象としており、今後河川管理者はコの字型に護岸をカットしたマリーナ環境整備し財団側も同様な施設を順次増やして行く計画である。

平成8年8月現在、係留施設の環境整備と収容規模は、

平成6年度整備	収容隻数	27隻
平成7年度整備	収容隻数	27隻

であった。なお、依然として不法係留し続ける船

船については、この種の工事の進展と合わせ、漸次不法係留の収容をはかることを予定している。

信濃川係留施設は、一級河川である河道内の一部をコの字型に護岸整備し、船舶を係留場所とした例はめずらしい方法といえる。この施設建設費は調査できなかったが、施設の全体を観察したところでは極めて安価であり、そのことは係留施設使用料が平均で76千円であることから推測できよう。

③ 河川と地域

これまで述べてきたマリーナと違ってこの施設は船舶の係留が可能であるのみで、マリーナの付帯施設として必要な駐車場、油、水の給油施設、船修理安全上の無線、電話等の施設は整備されていない。だが、不法係留船を排除し河川利用の適正化を期する上で等3セクターでなく、財団という全額出資の方式で不法係留船対策を効果的に実施している事実は高く評価できる。しかしなお、この係留施設の利用をこぼみ、不法係留を続ける船舶がこの施設の対岸に存在している実態や、利用者の自主的組織を欠いている状況は、今後の河川と地域の構築を方向づける要素として調査したい。それは建設省と新潟市の行政間の連携で生んだ係留施設であるが河川と地域との関係が配慮されていない点である。

（第3表は、全国公的河川マリーナの設立と環境整備

名称・(所在県)	設立年代・(使用料)	環境整備・河川と地域
大東マリーナ（静岡県） （菊川一級河川）	1988年計画、1992年完成 （150,000、町外200,000円）	大東町第三セクターによる国内最初の河川マリーナ、収容隻数55菊川河口部の干満差で出航不能あり、河川と地域の結びつきなし。
マリーナ大栄（鳥取県） （由良川二級河川）	1990年計画、1995年完成 （平均年間使用料60,000円）	県主導の大栄町第三セクター、収容隻数151、船舶の接岸が不便この施設を造る際、利用者の意見が反映されなかったことにある。
マリーナ河芸（三重県） （田中川二級河川）	1989年計画、1993年完成 （平均年間使用料60,000円）	県・町中心の第三セクター株式会社マリーナ河芸、自然保護団体の反対あり、企業主導で運営、地域経済への発展に貢献していく。
信濃川係留施設（新潟県） （信濃川一級河川）	1993年計画、1995年完成 （平均、年間使用料76,000円）	国と県主導で設立、新潟市の財団方式、不法係留船の排除に苦勞している。河岸をコの字に掘りこんだ河川マリーナ、建設費が安い。

第3表 全国公的マリーナ環境整備の比較表

Table 3 Comparison environmental complete equipment publicmarina in river Japan

における河川と地域＝行政の実態を比較したものである。))

以上が不法係留船をめぐる全国河川マリーナ施設に関する実態調査研究によって現状把握した結果である。この結果をもとに改めて分析し、問題点を整理してみたい。

全国の河川は、各地域の生活、産業の基盤として整備された河川となり地域との結びつきを深めてきた。しかしながら河川を軸とした河川利用上の課題は不法係留船をめぐる問題点として指摘したとおり地域の人々と行政との結びつきが稀薄である。これらは河川利用上における地域住民の意志が反映されず行政側に偏りすぎているからである。

このような問題を克服し親しめる川、多様な川の魅力を発揮できる川づくりは、河川と地域の再構築で行政と市民間における参画、参加への道を開くことにある。この問題に 대응するためテムズ川における河川管理と船舶及び地域の実態にふれていきたい。

IV テムズ川の河川管理と船舶及び地域

英国では1974年4月1日「水管理に関するすべての現行制度、法的手続き、関係費用について」において、次のように改めた。

その主な改正点は、10の地域水政局とウエールズ全国水質開発局とがそれぞれイングランド・ウエールズにおける下水道の汚染防止、水資源保護と開発、下水道、下水処理等、河川について総合的責任をもつこととなり、これまでの河川局が担っていた機能、つまり土地への排水、水資源の開発と保全、汚染防止及び漁業はすべて地域水政局の管轄となったことである。さらに1989年には、イギリス水法を改め、水道事業の民営化と水関係事業を、上下水道事業⁹⁾と河川管理等の公的事业に区分、前者は水道事業会社、後者は全国河川公社に委ねた。

全国河川公社 (National River Authority: NRA) の活動は、水資源の保全配分、適正な使用を確保する権限及び将来の需要に対して計画を立

てる一般的な義務を有している。それには水環境の保全と汚濁防止、洪水防止、内水排除、レクリエーション漁業も含まれる。その仕事ぶりは自らを「水辺環境の番人」とし、その責務の重要性を誇り、河川管理、環境整備の増進にあたっている。

その一つであるテムズ川河川公社はティントン堰の上流域を管理し、それにより下流はロンドン港湾局が管理している。テムズ川では大・小の船舶が活動しているが、船、釣り、カヌー等すべての河川活動はNRAへの登録制(有料)である。また、利用者等は、自主的に利用者相互の調整をはかる協議会を組織し活動の充実をはかっている。

さらに英国における河川管理と船舶活動に関して利用者からみた状況を理解するためテムズ川ハンドブック¹⁰⁾からその主要点をとり出してみたい。

NRAテムズ地域事務所は、テムズ川を管理する機関として、136マイルに及ぶ水面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る。

川は、釣り人、船遊びをする人、カヌーイスト、ヨットマン、貸し船を借りて休日を楽しむ人、ナチュラリスト、水泳を楽しむ人、水中ダイバー、散歩する人々等のために提供されている。

以下、その主な点をあげる。

① 川の安全性

川は楽しい場所であり、危険な場所であると理解すること、その事故を防止するために危険地域を知る。子どもには、必ず大人が同伴する。川での事故発生の際は緊急ダイヤルをする。

② 釣り

有効な釣り免許を持つ。釣り糸の扱い、使用済みの釣り道具、ゴミは持ち帰る。船の活動と釣り人の協力関係、ボートからの釣りでは浮き袋又は救命胴衣をつける。

③ モーターボート

そのなかでレジャーボートはNRA地域事務所に登録、登録証明書が必要である。公的な責任保険や第三者賠償責任保険に加入する。船は「川に

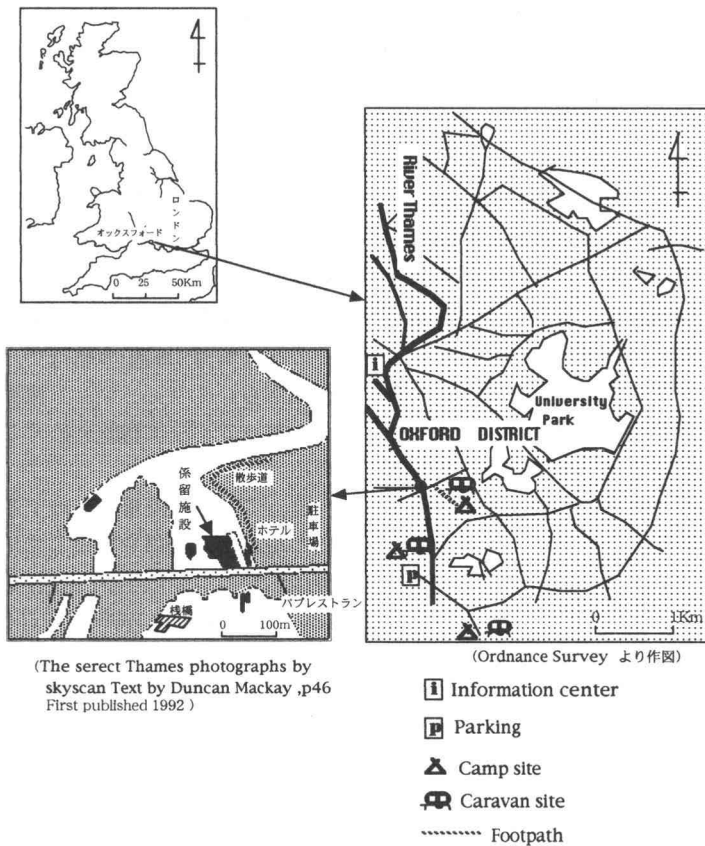
適したもの」であること。船長は、自分の船舶の操縦訓練をうけるように努める。川を汚さない。ゴミや油、または汚染を引き起こす可能性のあるものを捨てたり、川岸にゴミを残すことは違法である。

さらに航行中は、航行の規制と条例を守る。航行速度は歩く速度以上はいけない。航行による水面波は、他の船舶へ損傷を及ぼしたり、野生動物に害を与えたり、あるいは泳ぐ人に危険を与えてはいけない。また川岸に損害を与えたり、釣り人の邪魔とならないように注意する。

以上がテムズ川ハンドブックに見られるおもな内容である。これらのことから英国における河川利用については、河川の危険性を明確に示しつつ、自己責任をもった、さまざまなレクリエー

ションを積極的に奨励しており、日本における水面利用の新しい方向とくに水面利用におけるプレジャーボートの対策を立てる上で大いに参考とすべきことが含まれていると評価することができる。

また、1993年と1994年の2回にわたってテムズ川に関する文献、現地調査をアスコット在住のデグリー・アンナ（シェフィールド大学日本語学科学学生）とともに実施した。時にはレジャーボートに乗ったり、運河や川の施設を調査して得たことは、川岸の整備、河畔の散歩道では、できるだけ自然を損なわない配慮がなされており、河岸には救命用の浮輪、緊急時に備えての電話ボックスが設置されており、水面利用における人々の安全性を高める施設設備が整えられていた。また船遊



(The select Thames photographs by skyscan Text by Duncan Mackay ,p46 First published 1992)

(Ordnance Survey より作図)

第7図 オックスフォード付近のテムズ川
Fig. 7 Oxford shire Thames river

びのための給油、給水、レストラン、パブ、ホテル等、第7図「オックスフォード付近のテムズ川」はその一例である。

さらにNRAのFact File 5/7 Navigationについて紹介したい。

テムズ川は世界でも有名な川の一つで国際的に話題をもっている。それと同様に両岸に住む人々にとって貴重な地域資産である。テムズ川を気をつけてみると極度に要求された巨大な特権がある。資産だけではなく、今世紀の上に持ち上がった管理の責任である。NRAはこの責任を受けた。われわれの務めは今日の必要であるラインをもちこむことである。そしてそこに付加する必要性、しかもすべての上に未来世代に対して守ることである。

NRAはすべての河川利用に正しい興味や情報や利用上の注意を与える。さらにNRAの使命は、水環境の保護、汚染を減らす、水資源を管理する。洪水の効果的な調和、漁業の開発と改善、をあげている。

このようにテムズ川における船舶活動は、航行の規制と条令を守ること、川の危険性を熟知し、自己責任において行うこと、さらに河川と地域との関係では第7図のオックスフォード付近のテムズ川で示したとおり水面利用は、安全で自由に楽しめるように諸施設が整えられているだけでなく、テムズ川は地域のシンボルであり、流域市民の貴重な資産とし、それを保全する組織的なNRAの活動がある。またさらにこの活動を支援する各団体¹¹⁾があり、テムズ川と地域との関係は深く結びついていることがわかる。

V おわりに

この研究は、最近再認識されつつある河川と地域との関係の再構築について、その鍵となるテムズ川の船舶活動、日本の諸河川の船舶活動にみられる不法係留船と河川マリーナの環境整備に関する実態調査を実施したものである。

その結果、テムズ川ではNRAによる活動を通して、河川は地域の水資源であり、歴史的資産と

しての価値を高める保全と利用を積極的に推進している。又テムズ川の船舶活動は、地域を結び川の楽しさを生み出すものとして大いに奨励しているが、その際は河川の危険性を理解し、航行の規則を守り、各自の責任において安全に行うよう支援していることがわかった。

これに対して日本の河川の船舶活動は、諸規則はあるものの原則的には自由である。しかしながら不法係留船と見なされる河川法上の係留形態があり、その対策としての全国河川マリーナの環境整備の実態については既に述べた通り多くの問題点があり、合理的・効果的でないことがわかった。

この問題を要約すれば、マリーナの環境整備は、トップダウン方式で河川マリーナの利用者や地域の代表者は含まれていない。従って河川と地域との関係は薄く、河川マリーナ利用者の安全を求める管理となり、一般の人々には河川を危険な公共空間として地域に背を向け閉じる傾向がみられた。

「川の国である日本(西川 治)日本」は、河川を軸として地域と深く結びついて発展してきた。ところが近代以降、治水、利水が最優先とされる過程で、川離れが進み、結果として河川と地域との関係が稀薄となり河川の姿も大きく変貌した。その一例が河川船舶の航行で、物と人を運ぶ経済機能からレクリエーション機能へ変化し、それともなって不法係留船をめぐる問題が生じたのである。

従って、不法係留船をめぐる解決は、改めて河川と地域との関係を重視しているNRAの活動や市民活動の事例に学び、改善を促す時期にいたっている。日本では1996年3月の「パートナーシップではじまる<いい川づくり>(多摩川・相模川・鶴川流域交流懇談会提言書)」,同年6月「東京河川ルネッサンス(東京河川ルネッサンス21検討委員会・委員長 高橋 裕)等」にみられる提言内容は、河川と地域との再構築の重要性を指摘したものである。とくに「パートナーシップではじまる<いい川づくり>」の活動については筆者も参加しているが、不法係留船の解決はもとより、

河川を軸として起こる地域活動、川魚・舟運・プレジャーボート・環境保全・観察・歴史調査等々に関心を持ち、調査活動を続け河川と地域の再構築に向けた関係づくりに寄与したい。

本研究にあたっては、元東京大学、現放送大学客員教授 西川 治、立正大学 新井 正両先生からご指導を賜った。記して深く感謝する次第である。なおこの研究は1994年と1996年日本地理学会秋季学術大会で報告、その後これまでの研究を一層深めた成果である。(なお、河川係留・河川マリーナの権利取得や利用者分布等は今後の課題とする)

注

- 1) 河川法で不法係留船とするのは、河川管理の目的は、河川法 [1964 (昭和39.7.10) 年制定] 第1条河川を総合的に管理することにより、公共の安全を保持し公共の福祉を増進すること。また河川とは、同法第4条(一級河川)によれば公共の水流及び水面をいうと定めている。
この公共の水流及び水面において河川法第23条(流水の占用)、同法24条(土地の占用)同法26条(工作物の設置)、同29条(河川管理に支障)等の法律に違反した船舶が不法係留船であるとしている。
- 2) 西川は「自然と人間で清流の復活を」の論文で、日本はまた「川の国」である。山深く水清く、白流は紅葉の溪谷を走り、豪雨集まれば奔流平野にあふれ、洪水治まれば豊水沃野をうるおす。……略……日本の山河は、いまこそ新しい国際文化のふるさと不朽の絵巻、万人の讃歌を生み出す広場にふさわしい修景を必要としている。うるおいを求める人々に清流を楽しみ、川辺に憩う喜びを、大都市の河川にも取り戻したいものである。
- 3) テムズ川は、海拔108mのテムズヘッドを公式水源とし、なだらかな丘陵地を流れ下る総延長340km、流域面積1万2900平方kmの河川である。上流は、沖積粘土層の広い盆地を曲流し、中・下流部では、ロンドン大盆地中央部を貫流し、河口では三角洲を形成している。また、テムズ川の河況係数(最大流量/最小流量)は15~20と小さい。日本の主要河川の河況係数200~400程度に比べ、1/100~1/200である。
- 4) 1958年3月、本州製紙江戸川工場からの排水が原因で稚アユや河口海域の貝類激減、漁業組合の抗議運動は水質保全法および工場排水等の規制法、いわゆる水質二法制定となった。

- 5) 山鹿は水上生活船が港湾・河川で果たした小運送機能を重視し、その従業者の世帯数、人数をあげている。その結論として、東京の水上生活者、すなわち船住生活の発生は、東京港の発達以後における経済的理由によるもので比較的新しく、華南における蛋民のような民俗的差異を含むものとは、著く異なっていると指摘している。
- 6) 全国的なモーターボートは、1992年運輸省港湾局と各都道府県の協力による調査結果では、ヨット・モーターボート全保有隻数(推計値)の推移からみると、その総数は全国で28.3隻で、昭和40年代に14倍、昭和50年代1.5倍、昭和60年以降1.1倍と次第に伸びは鈍化している。
- 7) 東京地方裁判所「築地川代執行による国家賠償請求事件」1992、(7)第1671号、本件は二級河川築地川の河川区域を河川法の占用許可なしに不法占用したJ会社に対し、都知事が原状回復命令代執行した。
しかしこれを無効とするJ会社の行政処分取消請求事件は平成2年10月16日最高裁判所の判決で都側の勝利が確定した。この結果は「不法係留船問題」の対応に影響すると思われる。
- 8) 建設省関東地方建設局・東京都・神奈川県は、1992年6月、多摩川水系水面利用の計画を策定した。それによると近年、船舶係留の増加、モーターボート、パーソナルウォータークラフト等の水面利用が増えている状況から、良好な河川水面の保全をしながら、「秩序ある河川水面の利用」を図るため多摩川水系水面利用協議会の設立を経て作成された。
- 9) その概要は以下のとおりである。
 - (1) 水道事業の民営化は具体的に規定すると共に従来の水管理制度を抜本的に改革した。
 - (2) 水道事業、下水事業、河川管理、水質汚濁防止水資源開発等、水関係のすべてにわたって、水法で規定する。
 - (3) 水関係事業を上下水道事業と河川管理等の公的事業に区分し、前者は政府の確認の水道事業会社以後者は政府機関としての全国河川公社に委ねることとした。
 - (4) 水質汚濁防止に関しては8つの規定があるが省略する。
 - (5) 河川管理に関して、水資源、渇水、洪水防止等全国河川公社が一元的に水管理にあたる。
こうして英国政府の見解では、水管理とその技術は英国の全土に発展して、国際的な評価を得ているという。しかもこのような機能と包括的な運営(水管理と技術)は、発展途上国における上水供給と下水処理計画を支援する重要な役割を形成しているのである。

- 10) 「RIVER THAMES HANDBOOK」テムズ地域事務所発行、訳は伊藤寿子氏による。日本では河川空間は閉じられた危険な公共空間として管理する傾向が強くなるが、人々と河川とのつながりを稀薄化させているともいえる。しかし本ハンドブックに示される通り、英国では河川の危険性を明確に示しつつ、自己責任をもったさまざまな活動を積極的に奨励している。このことは日本の河川利用の新しい方向性を示唆するものといえよう。
- 11) テムズ川の支援団体 (River Thames Handbook より) の主なものは下記の通りである。
- ① NATIONAL RIVERS AUTHORITY THAMES REGION HEAD QUARTERS ② RECREATION AND CONSERVATION MANAGER ③ AMENITY AND RECREATION MANAGER ④ CONSERVATION OFFICER ⑤ PUBLIC RELATION MANAGER AND CHIEF INSPECTOR NAVIGATION ⑦ DISTRICT NAVIGATION INSPECTORS ⑧ POLLUTION INCIDENT/FISH MORTALITIES ⑨ GENERAL EMERGENCY CRAFT REGISTRATION ⑩ ROD AND LINE LICENCES ⑫ DEPARTMENT OF TRADE AND INDUSTRY ⑬ DEPARTMENT OF TRANSPORT ⑭ MINISTRY OF DEFENCE ⑮ RIVER POLICE ⑯ ROYAL LIFE SAVING SOCIETY ⑰ RESUSCITATION COUNCIL
- 環境庁水質保全局 (1989) : イギリスにおける水管理政策手段。
- 環境庁 (1989) : 日本の河川環境。大蔵省印刷局, p. 61.
- (社) 環境情報科学センター (1993) : パートナーシップによる環境創造—第2回日英グラウンドワーク報告書, p. 22.
- 北野道彦・相原正義 (1989) : 新版利根運河—利根川と江戸川を結ぶ—。論書房, p. 71.
- 建設省河川局 (1992) : 高密度社会“日本”の河川をどう考えるべきか—安全で美しい川の創造—。(社) 団日本河川協会, p. 15-26, p. 156-158.
- 響庭伸・佐藤滋 (1995) : 市民, 行政, 企業, 専門家による新しいパートナーシップの構図。環境情報科学 (24-4), p. 12.
- 三本木健治 (1989) : 水と社会と環境と。山海堂, p. 18, p. 194.
- 針木理生 (1978) : 江戸の川・東京の川。日本放送出版, p. 12, p. 21;
- 西川 治 (1991) : 自然と人間—日本水士考の今昔。「そして21」No. 2, p. 4-5.
- 山鹿誠次 (1950) : 東京に於ける水上生活船の生成。地理学評論, p. 23-27.
- 流域交流懇談会 (1996) : パートナーシップではじめる<いい川>づくり, 流域交流懇談会事務局. p. 2-3.
- NRA (1991) : RIVER THAMES HANDBOOK, NATIONAL RIVERS AUTHORITY THAMES REGION
- GOVERNMENT OFFICE FOR LONDON (1995) : THAMES STRATEGY, A STUDY OF THE THAMES PREPARED FOR THE GOVERNMENT OFFICE FOR LONDON, p. 7.

文献表

安芸皎一 (1985) : 川に想う—世界の河川。古今書院 p. 32.

A case study of the Japanese & English river management and enviromental complete use of pleasure boats

Yuji SHIMAMURA*

This research study was made concerning the recent rapid incrcasc in the advance of pleasure boat mooring in the river system, the construction of river marinas as a countermeasure to deal with the situation of this illegal mooring as well as an investigation into its operation and the surrounding regional situation, and furthermore, following a cumparison with a research study concerning boating activities in the Thames the true nature and thus the solution of the problem will be given tested consideration.

The results of study areas below:

1. River boating activities in England have had, from longago, a deep connction with the surrounding region and its contribution to the value formation of the historical asset that is that region. Furthermore, in England, all of the riverway tasks (regulation of embankment works, flooding and water contamination, the shipping industry, thefishing industry, reercational activities etc) are entirely administrated by the NRA (National Rivers Association). Boating activities in the Thames are connected to the surrounding regions, and in as far as comprehending the danger, abiding by the laws and rules and cneouraging safe practices, the NAR is supportive. As of yet, there haven't been any problems concerning illegal mooring.

2. There are problems in Japan however with breaches in the Riverways Act, regarding illegal mooring, but excluding those, the laws on

sailing activities on riverways remain essentially free. Nevertheless, the current status of illegal boat mooring is, not only simply limited to the legal aspect of the problem, but the chaos it causesto the beautiful appearance of the riverside and the rapid need for improvements to the environment, and furthermore the state of affairs relating to the construction of marina facilities as a countermeasure has, utilising the topdown method, only a minor relevance between the users and the regional representatives.

Consequently, the relationship between rivers and their surrounding regions in Japan is more closed in comparison to the Thames in England, whereby in Japan, it demands that riverway users have safety management and then the river turns its back on the surrounding area as a dangerous space for the general public and makes the connection between water and land insufficient.

Lastly, the aforeproven points are not merely there to point out the correlating problems with breaches in the mooring laws and the riverways, but, in as far as the true nature of the problem, the reconstruction of the, nowadays viewed as valuable, rivers and regions in also thought of as a major point. (The most important policy of the River Bureau, Ministry of Construction) That is to say, use the riverways as an axis, and from the link to the surrounding regions and the rivers of firstly pleasure boating, then followed by boat trans-

port, fishing industries, sport fishing, swimming, water related amusement activities, the environment, the ecosystem and the history of the riverways amongst others, from studies and investigations, the relationship between the riverways and their surrounding regions is truly deep.

Key Words : Illegal mooring, the mooring situation, river regions, free sailing, river management

*The Junior College of Seitoku University