

荒川における全国で初めての船舶の通航ルール^①の策定と舟運活性化構想

国土交通省 関東地方整備局 荒川下流工事事務所
調査課長 田中敬也

1. はじめに ～荒川舟運の歴史～

荒川は江戸時代、上流の狭山丘陵などから切り出された木材等を運ぶ搬路として利用されていました。江戸幕府は舟運路の確保のために、「利根川の東遷」、「荒川の西遷」と呼ばれる流路を変更する河川の改修を行いました。

流域には舟から荷物や人を揚げ下ろしする「河岸」が発達し、上流域からは米や野菜、麦、炭、木材などが江戸へ、江戸からは、魚、塩、乾物、肥料などが運ばれ賑わいをみせていました。

明治時代になると荒川沿岸には産業の近代化に伴う工場の立地が盛んになりこれら工場への物資輸送が行われるようになりました。

この頃、下流の江東地区を編み目のように走る江東内部河川の交差部に船の通航を確保するために設置された水閘門では、1日1200隻もの船が通航

していました。

しかし、その後、鉄道・自動車交通の発達により、舟運は衰退の一途をたどっていきました。

このような変遷を経た荒川の舟運ですが、近年、環境負荷、エネルギー消費の軽減、交通渋滞の緩和、災害時の緊急輸送路の確保及び河川の生活空間としての利用等の観点から、その役割が見直されてきています。

現在、荒川下流部では、石油タンカー、水上バス、浚渫船、プレジャーボート、レガッタ等が、毎日約100隻程度の船舶が行き来しており、このような背景の中、舟運の活性化とその過程における課題の解決のために、様々な取り組みを行っています。

本稿では、荒川下流工事事務所におけるこれらの取り組み事例を紹介します。



図－1 荒川水系の河岸場の分布



写真－1 舟運による物資の輸送
(大正5年)

2. 荒川における船舶の通航ルール

2-1 策定の経緯

船舶が通航する際には、通航した後にその引き波（航走波）が発生します。河川においては、航走波は自然河岸やその植生及び水際の散策活動等その他の河川利用者へ影響を与えます。

このような航走波の影響や船舶同士の事故の増加といった課題を解決するためには、船舶が荒川を通航するにあたって守るべきルールを定める必要があります。このため、荒川では平成13年4月1日より全国初となる河川法に基づく船舶の通航方法を施行しました。

この通航方法は河川法第二十八条（竹木の流送等の禁止、制限又は許可）、河川法施行令第十六条の二第3項、河川における船舶の通航方法の指定等についての準則について（平成10年6月）に基づき、河川管理者が定めたものです。

河川法第二十八条

河川における竹木の流送又は舟若しくはいかだの通航については、一級河川にあつては政令で、二級河川にあつては都道府県の規則で、河川管理上必要な範囲において、これを禁止し、若しくは制限し、又は河川管理者の許可を受けさせることができる。

河川法施行令第十六条の二第3項

一級河川の河川区域のうち河川が損傷し、河川工事若しくは河川管理施設の操作に支障が生じ、若しくは他の河川の使用に著しい支障が生じないようにするため、舟若しくはいかだの通航を制限する必要があると認めて河川管理者が指定した水域又は閘門を通航する舟又はいかだは、河川管理者が指定した方法により通航させなければならない。

2-2 通航方法の概要

荒川では河口～秋ヶ瀬取水堰の区間（約35km）が船舶の航行が連続して可能な区域であり、この区域を通航方法が適用される「河川舟運促進区域」として定めました。

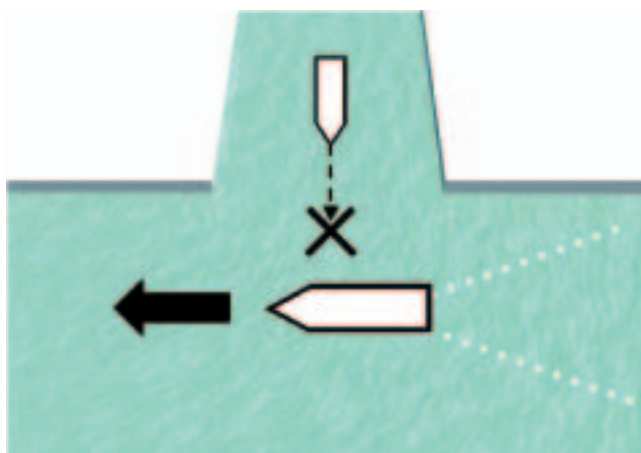
通航方法は、①河川舟運促進区域で適用となる通航方法と、②現地の状況に合わせて設定した特定の区域で適用となる通航方法、の2つに大別されます。

①河川舟運促進区域で適用となる通航方法

河川舟運区域全域で適用となるルールとして、支派川を通航している動力船の通航方法、河川工事区域等の通航の制限等の通航方法が定められています。

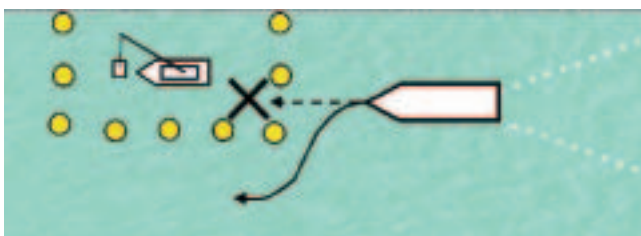
②現地の状況に合わせて設定した特定の区域で適用となる通航方法

現地の状況に応じて河川舟運促進区域内に5種類の「特定の区域」を設定し、それぞれの区域毎に通航方法を定めています。



支派川を通航している動力船の通航方法

荒川の河道に沿って通航している動力船を確認したら、進路を妨害しないように徐行するか停止する。



河川工事区域等の通航の制限

黄色の浮標で明示した河川工事区域内には入らない。

図-2 「河川舟運促進区域」で適用となる通航方法の例

○動力船通航禁止区域

手こぎボート（レガッタ等）の利用が多い区域等について、安心して手こぎボートが通航できるよう、原則として動力船の通航を禁止します。（河岸から約50mの区域）



図-3 動力船通航禁止区域

○自然保全区域

河岸の自然環境を保全するために、多様な生物をはぐくむ水際植生、水鳥の餌場である干潟等のある区域について船舶の通航を原則として禁止します。（河岸から約30mの区域）



図－４ 自然保全区域



写真－２ 航走波の影響を受ける自然河岸

○水上オートバイ通航方法制限区域

川幅が狭い区域、支派川の合流地点等で見通しの悪い区域等において、水面の利用状況等を考慮し、水上オートバイの不規則な通航（蛇行、急発進、回転及び船首の持ち上げなど）を禁止します。



図－５ 水上オートバイ通航方法制限区

○減速区域

自然のヨシ原が連続している地区の前面の区域、船舶が停泊している船着場の前面の区域等において、航走波による自然環境や係留されている船舶などへ支障を与えないように減速しなければなりません。



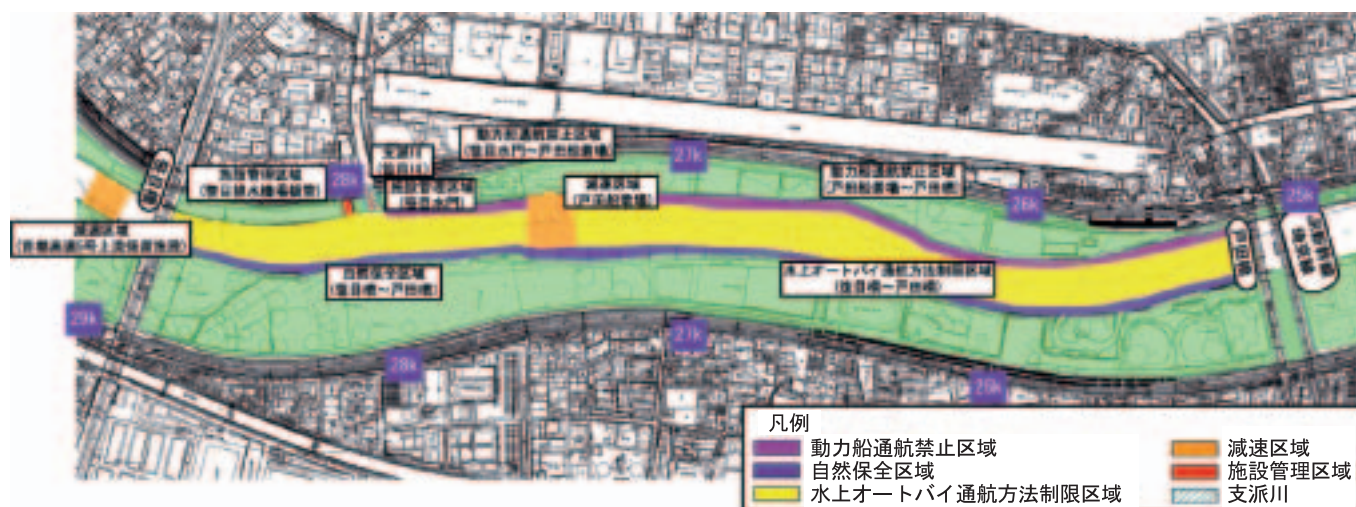
図－６ 減速区域

○施設管理区域

水門、樋管等河川管理施設等を守るために船舶の通航方法を制限します。



図－７ 施設管理区域の通航標識例



図－８ 通航方法の設定例

2-3 原案の作成から公示まで

荒川下流工事事務所では、長期計画の策定や、市民に影響を与えるような新たな規制の導入等に当たっては、原案の段階で公表し、意見の募集を行っています。

船舶の通航方法については原案の作成から公示までは図-9のようなプロセスを経ました。

「原案の公表」は沿川への新聞折込み約38万部、荒川下流ホームページに掲載、沿川の役所等にポスター掲示や閲覧等を実施し、約1000件の意見が提出されました。これらの意見については原則として全て原文のまま公表しました。

また、「意見交換会」は計8回開催し、延べ174名が参加しました。ここでは自然保全の立場の方、水上オートバイ利用者の方、釣りの方等様々な立場の方が直接意見交換をしました。また、現地（荒川）を訪れた水面利用者や散策者等へも開催のお知らせを直接配布しました。

「意見Q&A」の公表は約1000件の意見毎に、いただいた意見がどのように反映されたか又はなぜ反映されなかったのかの理由を公表しました。

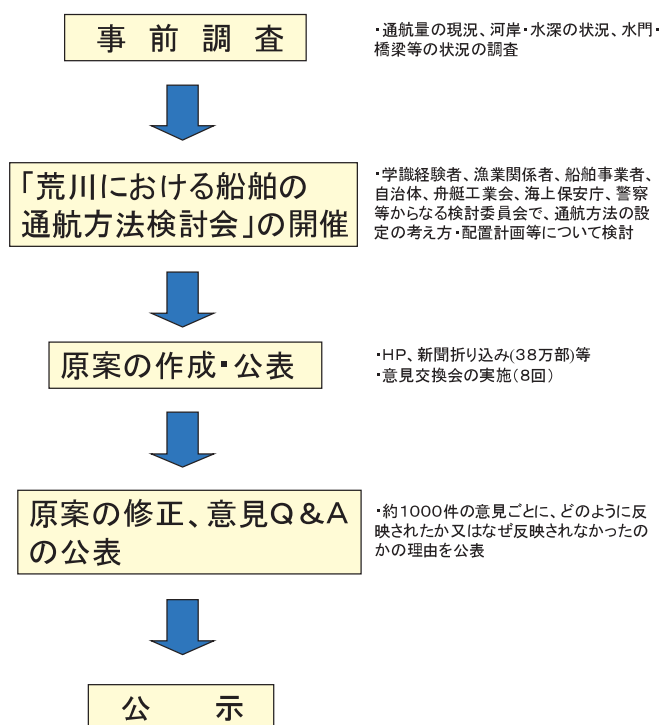


図-9 計画策定までのプロセス



H12年1月原案公表



平成13年1月策定

2-4 施行後の実行性の確保等

以上のようなプロセスを経て、平成13年4月1日より通航ルールを施行したわけですが、実際に荒川を航行する船舶に対してルール遵守を確保するために、

- ・主要な箇所には河川通航標識の設置
- ・定期的な水面巡視の実施
- ・市民からの通報等への対応（24時間体制。フリーダイヤル）
- ・説明会の開催 等

の取り組みを行っています。



写真-3 橋梁への標識の設置

通航方法に違反している場合は、国土交通省が巡視等において指導、警告を行い、それでも改まらない場合には刑事告発、その後、河川法施行令第60条に基づき30万円以下の罰金に処せられることになります。

河川法施行令 第六十条

次の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

- 一 第十六条の二第二項又は第三項の規定に違反して、舟又はいかだを通航させた者
- 二 (略)

3. 河川舟運活性化のための施設整備

3-1 リバーステーション整備計画

荒川下流工事事務所では、現在荒川の河口から約30kmの区間までに12箇所のリバーステーションを整備する計画をたてています。これらのリバーステーションは、大規模災害直後には、被災した河川堤防を復旧するための建設機械や土砂等の資材の運搬、また被災者への救援物資（水・食料品・医療品など）の運搬を河川敷に整備された緊急用河川敷道路と連携して機動的に行い、災害復旧の拠点となります。



写真-4 リバーステーションを利用した土砂運搬

また、平常時には、河川工事用の土砂運搬や水上バスなどに利用されています。



図-10 荒川ロックゲート完成イメージ図

3-2 荒川ロックゲート

明治43年の大洪水をきっかけに開削された荒川放水路（現在の荒川）と荒川・旧中川・新川の合流部に小名木川閘門・小松川閘門が設置され、昭和初期には、沿川は工業地帯として発展してゆきました。しかし、地盤沈下や自動車・鉄道交通の発達により、舟運が衰退し、これらの閘門は昭和50年代に閉鎖されました。現在、荒川下流工事事務所では、荒川と小名木川とを結ぶ「荒川ロックゲート」の建設を進めています（図-10）。

「荒川ロックゲート」ができると、荒川と隅田川に囲まれた「江東デルタ地帯」への水上ルートが荒川と隅田川側の両方から確保されることになります（図-11）。

将来的には、リバーステーション、防災ステーションを一体的に整備することにより、災害時の防災拠点として復旧活動に大きな役割を果たすことが期待されます。



図-11 江東デルタ地域の水上网ワーク

4. 最後に

荒川下流部では以上のように、通航ルールの策定により船舶相互間の調整ルールが整えられ、リバーステーションやロックゲート等ハード面の整備が進められているところです。

今後、これら施設を連携して有効活用するソフト的施策についてさらに検討を進め舟運の活性化を目指すとともに、災害時の危機管理体制の向上を図っていきます。

