

平成15年9月

淀川水系流域委員会 様

「舟運復活の美名で行う淀川大堰閘門の設置は淀川環境破壊
の最大の要因を含んでいる事を知るべきである」

指摘箇所「淀川水系、河川整備計画、策定に向けての説明資料（第1稿）
5, 5, 3舟運の部分」(4)淀川大堰の閘門設置を検討。

私は淀川大堰閘門検討委員会に対しまして、平成13年3月同封の文書にて反対致しました者です。その後この計画は非常に困難な課題等が山積であり中止されているようですが、実は淀川流域委員会の審議を経た淀川河川整備計画の策定を待って計画が進められるようなので筆をとらせてもらいました。私が心配致しますのはこの淀川大堰閘門の開削が今後百年に亘り淀川の河川環境の大きな破壊に繋がる工事であろうと思うからです。又同封しました資料に述べて居りますが舟運復活の可能性はまづないでしょう。私が文章を提出しました平成13年3月以後も船便の廃業は5件は出て居ります。有名になった心斎橋⇄USJ間のたこ船、神戸⇄関空間の高速船便、その他種々廃業が出て居ります。今年6月近くに行ったついでに私も船便の事が気になり現在唯1便丈残って居る水上バス、AM8:30都島友渕港発8:50淀屋橋着の便に乗船し状況を見ました。船員が2名乗客は臨時乗船の私も入れて4名です。乗客3名は役所勤め風の中年の方で常連さんのようで天満橋OMMG埠頭迄でした。船員さんにたずねた所毎日3人か4人、0の時もあるとの事でした。

私の提出文には入って居りませんが淀川を舟運が通船するとしても河口迄の間に橋が低く小型船舶が干潮の時通れるのみで通船出来ない地点が数箇所存在しています。

国は何故このような利便性が乏しく、利用価値の少ない工事に数百億円の金を投入しようとするのですか。

私は当初この流域委員会が始まった頃レジャーボート、ジェットスキー、水上バイク等のもたらす公害を大きくとりあげていた点非常に満足して居

りました。しかし最近問題が多岐にわたるせいか余りジェットスキー等の事は問題にして居りません。河川、湖沼の汚染はこのようなマリンスポーツの大規模で無秩序な淀川上流部への進出によって拡大する事は目に見えて居ります。今かろうじて大堰で遮断されている為このようなマリンスポーツの大規模で無秩序な淀川上流への進出はストップされて居ります。これがもし大堰閘門が開削されれば次の様な淀川環境にとっての防ぎようのない大問題を発生させます。又大堰より上流は近畿1800万人の上水源となつて居りますので、この問題を見過ごしますと淀川流域委員会の大変な責任となりますので宜しくご検討願います。

環境破壊が予想される問題点

1. 船舶の油、塗料による河の汚染（添付書類参照）
 2. 騒音、波等による河川沿岸部の被害
 3. マリンスポーツを行う人が利用する基地等に使用する沿岸部の荒廃（空き缶、エンジンオイル等）
 4. 不法係留の爆発的増加（放置船、沈船の問題等）
 5. レジャーボートによる危険の増大、及び事故の増加
- その他まだあると思います。

又これらのレジャーボートの通行を取締まる法律も日本には存在して居りません。

又国交省にはこれらの取締りを実施する人員も体制も整って居りません。

更に水上警察の取締りも不可能に近く、交通違反、駐車違反の検挙よりも実施しにくいものとなるでしょう。

福本和夫

淀川大堰閘門検討委員会様

平成13年3月13日

淀川大堰閘門の開削によって生ずる以下の問題点につきご検討ください

1. 上水、水源の汚染

レジャーボート、ジェットスキー、貨客船の増加による淀川の汚染。

- ①今まで週に数隻程度の船舶の通過数であったが、今般何十倍かに必ずなりますので、船がもたらす機械油、スクリュウ部分の油（潤滑油）ゴミ、船舶塗料（エチル鉛化錫これは環境ホルモンにも指定されている）による汚染は必ず起こってきます。（この船舶塗料は現在使用禁止であります、未だ多くの小型船舶はそのままです。）
- ②日本経済新聞7月報道の記事よれば、建設コンクリート廃材を運搬するとなって居りますが、飲料水の大きな汚染につながります。
- ③現在既に淀川において或る程度、ジェットスキー等をしている部分があるが、彼らが基地にしている場所に行くと必ずエンジンオイルの空き缶が散乱して居ります。

2. レジャーボート、ジェットスキー等の増加による騒音の発生

- ①既に平成6、7年頃の騒音による住民の苦情が枚方周辺にて発生している。
- ②この件は川釣り愛好者とのトラブルが大規模に発生する可能性がある。

3. 地震等の災害時の船運ルートとしての閘門の問題点

平成7年の阪神淡路大震災の神戸港の惨状を思い出して貰いますれば明白であろうと思われれます。

閘門の巨大な鉄扉がM7以上の地震に耐えてその「ちょうつがい」部分が機能し開閉が可能かどうか非常に根拠にとぼしい点と思われれます。

4. 水運の復活と観光汽船会社の営業持続は困難と思われれます。

- ①昭和58年10月大騒ぎをして開始しました水上交通バスは、平成2

年1日往復1便づつのみとなり、平成11年より往路朝1便のみにて営業している現状で毎朝数名の乗客のみです。

- ②貨物を輸送する際、運輸的見地で考えても積込み地より当着地迄陸送にて直接運送の方が安価で能率的である事は運輸を担当する人であれば誰でも承知している事柄です。

間に船舶輸送を入れた場合

(1)船出地での積み下ろし、船積作業 (2)船舶輸送

(3)船着地での船下ろし、陸送積込み作業

この三点の作業と業者と時間を必要とし、費用と時間と危険を三つ多く負担する事となります。わづか10km~25kmの地点での利用はあり得ません。

- ③観光汽船会社による観光船の営業ですが、大阪と枚方大橋付近迄は舟行が可能です。それより上流は浅瀬が多く通船は無理な状態です。浚渫をして水深を確保すると言っていますが、現在淀川は上流の堰及びダムにて放流が制限されて居りますので、常時水量が少く、水量、水深を常時保つ事は困難と思われま

す。昔の三十石船のように大阪八軒堀から京都伏見迄の船旅が出来れば観光スポットとなる可能性もありますが、可能性は非常に少ないと思われま

5. 船舶事故の増加、船舶航行の無法状態は必ず起きます。

昨平成12年11月27日(月)東京荒川で小型タンカー(80トン)とレジャーボートの3人が衝突し、2人が死亡した。又東京隅田川河口竹芝沖で本年1月24日屋形船(乗員4人乗客24人)と外国小型貨物船が衝突し、客8人が軽傷を負った。これは表面に出てきた事故ですが都市河川ではこのような船舶事故が多数発生している。

又水上オートバイ(水上ジェットスキー)モーターボート等が、多数航行する事になり、淀川がこの閘門が出来た為、東京の荒川下流域の現状と類似してくるであろう。

ただし荒川下流は上水源にはなっていない、飲料水は取水して居りま

せん。淀川は取水口が下流部にあり、同様に汚染される事を今ここでくい止めるべきです。

6. スーパー堤防は本当に必要かどうか？

私は旧建設省以来スーパー堤防が各河川で除々に又部分的に建設されて居るのを知って居ります。又淀川においても部分的に施工されつつある点存じて居ります。しかし事淀川に関しましてこれ以上の大規模な堤防工事が必要かどうか疑問に感じます。昭和56年に完成した淀川改修工事にて、10000 t/秒の水量およそ100年に一度の大洪水に堪える修復であったと聞かされました。それ以上の洪水が今後発生する確率は非常に小さいと思われます。川の一時流量が増えてきたのは上流部の宅地等の開発による所の所産です。しかし乍ら日本の人口は早くて2007年より減少に向かうと言われて居ります。遠隔地、上流水源部にての開発は限り無く0に近くなるし一時流量はこれ以上増えない予想がたちます。スーパー堤防に消費する予算を森林の整備と上流にての水資源の整備に使うべきと思ひます。淀川についてこれ以上の大規模な河川の改修が必要かどうか、非常に問題であると思われます。従いましてスーパー堤防建設の土砂運搬の為の閘門は不必要かと思われます。

以上の6点についてのご検討を宜しくお願い申し上げます。

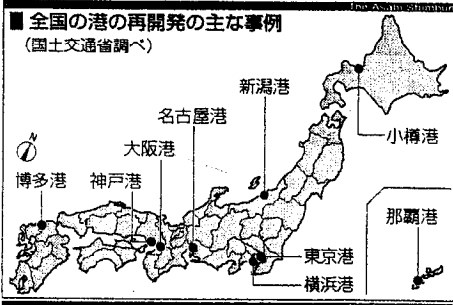
福本和夫

「大きな土地がまとまって手に入る。近くの都市部にお客さんがたくさんいる。港湾地区は企業にとって、魅力的な土地だったんです」。水際開発のノウハウなどを情報交換する目的で企業や自治体が01年に設立した「ウォーターフロント開発協会」の青木義典専務理事は言う。

ウォーターフロントバブルの「遺産」全国に

しが相次いだ。同協会は昨年、10年以上たった各地の事業を振り返り、ウォーターフロント開発のあり方について提言を出した。

「開発例を見ると、港の背景にある市街地と大きく運動していない例が多い」と青木専務理事は指摘する。そんな中で北九州市の門司港では、再開発地区のホテルと商店街が連携。ホテルが宿泊客に地元のお店を



2001年度資本欠損額の多い第3セクター (億円)

① 東葉高速鉄道(株)	千葉県	469
② アジア太平洋トレードセンター(株)	大阪府	224
③ (株)大阪ワールドトレードセンタービルディング	大阪府	223
④ 北総開発鉄道(株)	千葉県	171
⑤ 東京臨海副都心建設(株)	東京都	160
⑥ 北九州高速鉄道(株)	福岡県	155
⑦ 湯恋紀州鉄道リゾート(株)	群馬県	118
⑧ 海上アクセス(株)	兵庫県	115
⑨ 竹芝地域開発(株)	東京都	97
⑩ (株)大阪シティドーム	大阪府	96

(東京商工リサーチ調べ。数字は億以下切りす)

紹介することで商店街に人が戻ってきたという。「ウォーターフロント」の言葉が国の指針に盛り込まれたのは85年。運輸省(現国土交通省)の港湾整備政策の基本指針の中で、

「物流」「産業」一辺倒だった港に「生活空間」の役割が加えられた。当時、大都市の港では、物流拠点が沖合に移転し、港周辺の土地が遊休地化する傾向が強まっていたこと

もある。85年当時「バブル景気が始まり、人々がゆとりや豊かな生活に目をむけはじめたこと」(国土交通省港湾局)だった。翌年、民間活力を利用して社会基盤整備

がスタートした。東京商工リサーチの調べでは、01年度、債務が資本に食い込んだ額である資本欠損の第3セクター上位10社うち、港湾関係が5社を占めた。表。

この連載は、帯金真弓、中川亮、増谷文生、松井健が担当しました。



備を図る「民活法」ができた。これも開発の後押しになった。86年以降、開発に乗り出した港は全国で54カ所と増える。88年以降、横浜のみならず、21地区や、東京の臨海副都心地区、大阪港、神戸港、博多港などの中核施設が民法特種施設に認定された。

だが、バブルが崩壊すると状況は一転する。巨額の投資を必要とするウォーターフロントの開発で、採算が立ちゆかない例が目立ち始めた。東京商工リサーチの調べでは、01年度、債務が資本に食い込んだ額である資本欠損の第3セクター上位10社うち、港湾関係が5社を占めた。表。