

しっかりしてや淀川部会！！！！

淀川河川事務所は、いろいろ委員会があるようですが水上バイク問題はやる気ないようです。滋賀県同レベルの縦割り？です。 <http://www.yodogawa.kkr.mlit.go.jp/meeting/index.html>
整備局内でこんな調子ではどうすんねん？滋賀県といっしょやないか（委員長の選びかたも）

淀川大堰閘門検討委員会（委員長 中川 博次）という舟運の”振興”をはかる委員会でも船舶航行について影響で、数ノットの船舶を調査して 100km/h で集団で走り回る水上バイクは調査していません。 http://www.yodogawa.kkr.mlit.go.jp/meeting/ozeki/5th_ozeki/img/eikyo.pdf

淀川環境委員会でも、同様のようです。

新委員会の淀川部会委員におかれては、提言、意見を出しっぱなしで終わらないように、責任をもって淀川河川事務所主管の関係委員会に反映されているか検証ください。

どうも、各委員会も縦割りで情報の共有化がはからていないようなので、以下、第2回淀川本川河川保全利用委員会にだした意見です。

淀川本川に関する意見

1. 「摂津市一津屋地区淀川河川敷の低水敷き」を、PW安全協会なる水上バイクの団体に管理させ”実質的に”占有利用させていることは問題である。実質的に管理後も MTBE が検出されることがあったことから、利用者管理はできていないと考えられる。
2. 本委員会で水上バイク、車両侵入等の一時的な利用による河川環境の著しい悪化についての十分な資料、情報提供が行われず、大部分の現場の悲惨な状況を知らない委員によって、議論を進める淀川河川事務所の姿勢はもっと問題である。淀川水系流域委員会での水上バイク関係資料はすべて提供されるべきである。
3. 淀川では水上バイク利用、河川敷への車両侵入は全面禁止とすべき理由
 - ・水上バイク自体がレジャー用品としては何の社会的責任もわきまえない企業が作った欠陥商品（ただし、救急、災害対応の機器としてはその機動性のみ有用）
 - ・淀川水系流域委員会では、30%のガソリンとオイルを垂れ流す2サイクルエンジン水質汚染から問題取水域より下流への誘導が議論されているが、全域にわたりは鳥類等への影響で不可よって全面禁止
 - ・琵琶湖で禁止になる2サイクルエンジンを下流の取水域および上流で使用するのはおかしい。
 - ・過去（平成10年12月）に淀川水質協議会（水道事業者）より禁止に関する「水上オー

トバイを原因とする有害物質による水道水源の汚染防止措置に関する要望」が出されている。レジャー利用者（水上バイク）が垂れ流すガソリン、オイルにより VOC センサーが毎週末なり、税金で活性炭等を投入するのはどう考えてもおかしい。また、高度浄水で取り除けるので大丈夫というのもおかしい。本来、水道事業者はできる限り清浄な水を取水すべき

- ・関係車両の自然の河岸への車両侵入で生態系が分断される

4. 環境、利用（他の適正な利用者との）の側面からみると河川域での水上バイクの利用が不可能であることを説明させていただくのでぜひとも淀川管内河川保全利用委員会に招聘されたい。

以下、世界の良識

琵琶湖水上バイク問題報告書「びわ湖を救え！」びわ湖自然環境ネットワーク，204-205Pより

各国の取り組み

水上バイクは1970年代にカワサキによって商業ベースによる生産がはじまった。インターネットによって調べる限り、水上バイクによる問題が、海外で指摘されはじめたのはされ始めたのは1990年初頭である。当初はインターネットが普及していなかったという事情もあるかもしれないが、水上バイクの普及に伴い、それまで局地的だった問題が、

1990年代には社会問題になってきたと見ることができよう。しかしそれでも1990年代初頭は、まだ水質や大気汚染の問題には気づいておらず、主に水泳者や他船舶との衝突等の危険性や、騒音問題を理由とした規制であった。ここで注目しておきたいのは、衝突や騒音問題だけでも各国では、航行禁止などの強い規制を打ち出してきたことである。

地域 規制内容 資料

アメリカ・509の国立野生保護区のうち508の地区 水上バイク禁止 A

アメリカ・375の国立公園地域（含レクリエーションエリア）のうち341（更に21の国立公園地域のうち13ヶ所、2002年4月現在） 水上バイク禁止 A

アメリカ・カリフォルニア州・多くの貯水湖

（アンダーソン・カレロ貯水湖、ロス・バケロス貯水湖、サン・パブロ貯水湖など）

水上バイク禁止 B

アメリカ・カリフォルニア州・キャニオン湖 水上バイク禁止（1991年6月より） B

スイス・すべての湖 水上バイク禁止 A

アメリカ・カリフォルニア州・サンフランシスコ市および郡 海岸から1200 ft では水上バイク 禁止（例外あり）（1998年10月より） B

アメリカ・カリフォルニア州・マリン郡 すべての水域で水上バイク禁止（1999年11月より） B

アメリカ・カリフォルニア州・コヨーテ湖 水上バイクは一日あたり最大35台まで。

（2000年5月より） B

アメリカ・カリフォルニア州・タホ湖

(a) 10馬力以上の従来型2ストローク・エンジンの禁止。ただし帆船の補助エンジンを除く。

（1999年6月より）

(b) 1999年1月27日以前に購入された直接噴射式でないエンジン、帆船補助用従来型2ストローク・エンジン、10HP以下の従来型2ストローク・エンジン、およびUSEPA 2001基準だけを満たしているエンジンの禁止。（2001年10月より） B

日本・琵琶湖 従来型2ストローク・エンジン船の禁止（2008年4月より） c

出典

a The Conservancy of Southwest Florida. “Position Statement, Personal Watercraft,” revised, February 22, 1999.

b California Department of Boating and Waterways, “Local Restrictions on Personal Watercraft and/or Two Stroke Engines”
(http://www.dbw.ca.gov/mtbe_list.htm).

c 滋賀県琵琶湖のレジャー利用の適正化に関する条例

1990年代半ばごろに水質汚染問題を指摘する専門論文が徐々に発表されるようになり、1990年台の終わりごろには、水質問題が大きく取り上げられるようになった。言い換えると、水上バイク問題の全体像がようやく見えるようになって来た。それにつれて、ほぼすべての米国の国立公園での水上バイク禁止など、規制が広がってきている。