

○ 河川水上交通利用の現状

イタリアのベニスやオランダのアムステルダムを始め、ヨーロッパ諸国では豊富な河川を利用し魅力ある都市形成に対する試みが多くみられる。また日本国内においても『水都大阪』を掲げる大阪府を始め、水利用が積極的に行われるようになってきている。一方で国内の水利用は観光目的や祭事のように一過性の物が多く、市民の生活に密接にかかわり、生活を豊かにしているとは言えない面もある。そこで、実際に国内(徳島県内および他府県)ではどのような水利用が行われているか調査を行った。

【県内事例】

徳島県内ではNPO法人『新町川を守る会』を中心に近年河川利用が進められている。

◇『新町川を守る会』

1990年に初期会員10人と発足。現在は会員260人。活動は河川周遊船の運航、水際の花植えや植樹活動、川を主体とした多彩なイベントなどを行っている。徳島県内では河川利用推進活動の中心的存在となっている。

◇代表的な活動(1):『ひょうたん島クルーズ』

通称『ひょうたん島』と呼ばれる徳島市内の中央(周囲6km)周辺を運航する周遊船。ルート上には新町川水際公園、新町ボードウォークなどといった、徳島市民の憩いの中心となるスポットがあるほか、眉山を望むこともできる。



左:新町ボードウォーク 中:新町川水際公園 右:川から見た眉山
http://www.city.tokushima.tokushima.jp/kankou/kankoushienou/jimachigawa.html

◇代表的な活動(2):様々なイベント活動

夏の「吉野川フェスティバル」でコンサート、冬のイベント「川からサンタがやってくる」(子供たちにプレゼントを配る)など、市民が季節の変化を川とともに感じられるイベントを主催。



http://www2.tcn.ne.jp/~niposhimachigawa/

【県外事例】

日本国内で行われている水上交通利用に関する事例を調査。調査対象24事例のうち、HP上に詳細が掲載されていなかった9事例については、ヒアリング調査を行った。



(写真:県外事例のHP掲載の物を使用)

調査対象24事例のうち、23事例が観光用の遊覧船、1事例が観光客を対象ターゲットとした屋形船だとわかった。また、大阪の事例については河川を中心とした祭事の際のみ運行される観光用遊覧船もいくつか見受けられた。

【調査結果】

現在の国内の河川利用
観光用遊覧船・祭事などのイベント

もっと市民の生活に根付いた利用をマッス

水上交通を通勤に利用できないか?

○ 徳島の水運の歴史

◇徳島の発展と水運

安土桃山時代から江戸時代に開かれた城下町の多くは水辺に立地し、海や河川を物流の大動脈として利用してきました。それは『水の都』として経済成長を遂げ、独自の文化を育みました。



徳島歴史資料館の展示(徳島歴史資料館「徳島」資料室P.33)

明治25年、徳島〜鳴門間の旧吉野川や吉野川などの河川をつなぐ航路として開設された、徳島県下初の巡航路「撫養航路」の運行がスタート。また大正から昭和初期にかけては、藍染製品を運搬する水運が発達し、河川沿いには藍染製品卸売の中心となっていた「藍蔵」が点在していた。

※藍蔵は当時の徳島にとって産業発展の中心となるものであった

◇陸上交通の発達と水運の衰退

一方で昭和10年国鉄(現JR)の高徳線が全線開通し、水運は衰退の一途を辿った。この年撫養航路は全線廃止となり、約50年の歴史に幕を下ろした。また藍染製品の運搬においても陸上交通が主流となり、水上交通を使うことはなくなった。

◇水路の現状

その後使われなくなった水路は、第二次世界大戦後の区画整備事業などを機に一部埋め立てられたが、現在も多くの水路が現存している。一方で、近年までその水路は利用されることはなく、現在もNPO法人「新町川を守る会」による観光利用などにとまっている。

参考: NPO法人「新町川を守る会」作成資料「撫養航路のつどろろマップ」

http://www2.tcn.ne.jp/~niposhimachigawa/muya/images/muyamap.pdf

○ 県内の川の調査

徳島県内の中で、どの部分にどの程度川が存在しているのか、また川や橋が線路や工業地帯や市街地とどのような位置関係にあるかを明確にすること。そこで、徳島県内の都市計画図(縮尺1/10000)を着色し、関係性を目視できるようにした。

徳島市内都市計画図着色例

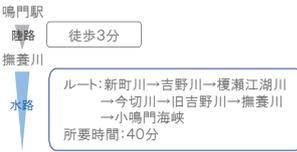
【調査結果】
調査する上で、次の点について特に注目した。
・歴史的に水運として利用されていた川かどうか(撫養航路など)
・船が通行できる程度の川幅を有しているかどうか(※縮尺1/10000の内1mm(実寸長10m)以上の河川と仮定した。
・堰堤などで分断され、船による通行不可な区間はないか
・すでに水上利用しているのか(前述の『ひょうたん島クルーズ』など)

以上の事を踏まえ調査を行った結果、①徳島市内には138箇所もの架線があること、②徳島県内において徳島市、鳴門市、松茂町、北島町が水上利用の有効性があること等が分かった。

○ 対象エリアの想定ルートと現地調査

通勤用船舶竣工を計画するうえで、労働者数が多い徳島県内における主要工業団地を想定した。出発地点を徳島駅と仮定し、主要工業地帯までの道中にある川幅、橋の幅、橋下など周辺の状況を調べ、竣工する上で問題がないか調査を行った。また、通行不可能だとわかった場合には代替ルートがないか調査を行った。

場所1 鳴門複合産業団地(17社)



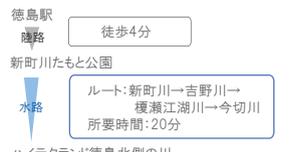
鳴門複合産業団地南東のため池



駅から小鳴門大橋まで行くことは可能だが、用水は生活排水が流れており、水深も30cm程。要に海がため池までは勾配が緩んでおり、船が通れるものではなかった。

以上のように、主要工業団地周辺では通行不可の箇所も多く見受けられた。戦後、水運交通がほとんど利用されなくなったため、水上利用を考慮した河川計画となっていない事が原因の一つだと考えられる。一方で、いずれの主要工業団地周辺においても小さな河川が多く存在しており、昔の面影を残しているようにも感じた。今後整備や規制をかけることによって水運復興の糸口となる可能性はあるだろう。

場所2 ハイテック徳島(39社)

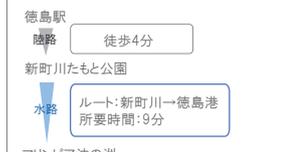


ハイテック徳島北側の川



途中の今切川の水門がまず通れない。また、ハイテック北側の川だと思っていた場所は用水路であったため船を通すことは不可能だと分かった。用水路周辺は住宅地であるため拡幅工事も難しいと考えられる

場所3 マリンピア沖洲(27社)



新町川たもと公園からちどき橋まで区間において、現地調査では通行可能か判断できない箇所もあった。しかし、この区間を『ひょうたん島クルーズ』としてすでに就航している『新町川を守る会』へのヒアリング調査の結果、大潮の時以外は通れることが分かった。また、マリンピア周辺は漁船の停泊地やヨットハーバーなどもあり、水運復興の中心となる可能性を感じた。

○ 船の運航条件

水上交通を利用するに当たって、川に船を走らせるためには船に対する法律上の規定、運転手確保などが必要となる。そこで実際に水上バスなどを行っている全国の事例および『新町川を守る会』の行う事例を調査した。

【河川に船を運航させるための条件】

乗人数が13名以上になると法律上巨艦扱いとなる。巨艦扱いとなれば許可申請証が必要となる他、整備検査や発着場の確認検査などの申請が必要となり、許可を得るために時間を要する。

一方で、12名以下なら申請書類を送付するだけの簡易申請だけでよく、複雑な申請を受けず河川が走行可能になる。この場合運転手するためには『二級小型船舶操縦士』の資格が必要となるが、一日程度講習を受けるなど容易に取得できる。そのため、前述の全国における船舶運航事例においても、市民やNPO団体が中心となっている事例については、運転手を雇用するのではなく事業関係者に取得させ運行させているケースが多い。

(参考:『新町川を守る会』等ヒアリング調査)

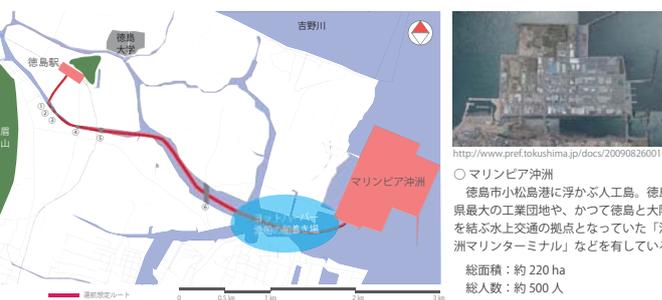
【参考事例】大阪リパーククルーズ



大阪の中心部である大阪城公園〜港町までを結ぶ観光用遊覧船。大阪城公園周辺の緑豊かな景観や、大阪繁華街の賑わいを普段見られない視点から臨むことができる民間の水上バス会社によって運行されている。運航期間は4月〜10月となっており、冬の間は利用されていない。

○ ケーススタディ

対象エリアの調査、ヒアリング結果等の結果から、運航がもっとも効果的と思われるマリンピア沖洲までのルートについて考える。このルート上には前述のヨットハーバーや漁船の船着き場がルート上にあり、他の交通機関では普段見ることのできない風景を望める。復路としては前方に眉山を望むことができ、徳島特有の地域性を感じながら通勤できるのではないだろうか。また、ルート上に橋が6本かけられているほか、橋①、②周辺には親水公園もあり、魅力あるルートになると考えられる。



○マリンピア沖洲

徳島市小松島港に浮かぶ人工島。徳島県最大の工業団地や、かつて徳島と大阪を結ぶ水上交通の拠点となっていた「沖洲マリンターミナル」などを有している。

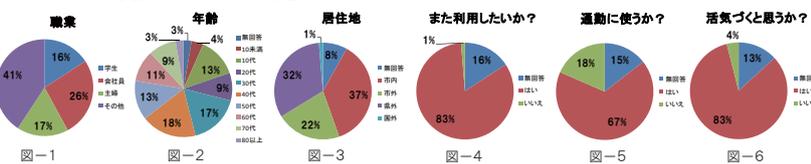
総面積:約220ha
総人数:約500人



①〜⑥については比較的橋下が低く、通行時に橋近くに感じることができる。また⑥の周辺にはヨットハーバーや漁船の船着き場がある。

○ アンケート調査

ここまでの内容で、徳島市の水上利用に対する取り組みや河川の現状、運航の諸条件について述べてきた。一方で、市民は徳島市の河川の魅力や水上利用に対してどのような意識を持っているのだろうか。そこで今回前述の『ひょうたん島クルーズ』利用者を対象にアンケート調査を行った。



○図-1、2より、利用者の半分以上が30〜50代であり、会社員の割合が一番多いことから、働き盛りの会社員が興味を示していることがわかる。また図-5より、通勤にしたい人が83%と多く、うち会社員は60%が通勤にしたいと答えた。自動車での通勤が当たり前の徳島では高い割合だと考えられる。

水上利用に期待すること

ふれあい
「県民は船が通れば手を振る」「乗船者同士だとすぐ仲良くなれる」「公園で遊ぶ子供たちが手を振ってくれる」「船が行きかうことで活気づく」
開放感
「船からの景色がきれい」「風が気持ちいい」「水の色、音、山。全てがいい」

また、遊覧船の魅力は何か?という質問の回答に「船からの景色がきれい」「普段通らない所を通った」「いつも違う風景が見ることができた」「風が気持ちよかった」「水がきれい」というものも多くみられた。これも日常生活にはないもので、船の上でしか味わえない景色や風、川の様子などの自然に触れて好印象を受けている感想である。以上より、回答者の意見を集計した結果、徳島市民との交流である「ふれあい」と船上で自然を感じることで得られる「開放感」という二つのキーワードを立てることができた。今回の、通勤に水上交通を利用する、というテーマはこの二つのキーワードに期待したい。先に述べたような『ふれあい』と『開放感』を感じながら通勤することで、市民との交流と船が行きかう光景により街が活気づき、満員電車や自動車の渋滞といった他の交通手段を利用することで感じるストレスから開放される新たな交通手段として提案できるのではないかと考えられる。