

『日常に根ざした防災船着場の利用についての考察』

日本大学 学生会員 ○寺門 晃弘

日本大学 正会員 吉川 勝秀

1. 目的・背景

鉄道やモータリゼーションによって、人々から背を向けられるようになった河川であるが、1993年に発生した阪神大震災の際、大阪湾内で物資や帰宅難民の輸送に対して船舶が利用された。これにより、災害時において河川を利用した舟運は注目を浴びると同時に、舟運を再度見直すきっかけとなり、大都市圏では災害時に利用可能となる『防災船着場』が急遽建設されるようになった。

現在東京都内に防災船着場は50箇所以上計画、存在しており、各防災船着場は、地震などの災害時において、河川舟運が住民の避難や救急物資の輸送などの機能を有効に果たすための拠点となることが期待されている。しかしその一方で、人々は防災船着場の利用方法を知らないだけでなく、その存在さえを知らない人も居る。そこで、災害時に最大限に防災船着場を利用可能となるために、日常利用できる防災船着場が必要であると考え、東京の防災船着場を調査し、考察をした。

2. 研究方法

今回、防災船着場の平常時利用方法について考察する上で、現地調査とヒアリングを行なった。

1) 現地調査

調査範囲は図1である。東京湾沿岸からおよそ10kmの範囲内の各河川の下流部を調査範囲とした。

現在東京都内では大規模な再開発が行なわれているため、今後人口が増加しうだろう東京都内で、首都圏を直下型地震が発生した場合に、沿岸から10kmの範囲内での被害が多いと考えられることから、このような範囲とした。

また調査時間は、人々が多く都内に居ると考えられる、正午～日没前後までとして調査を行なった。



図1：調査対象範囲

2) ヒアリング

NPO 法人都市環境研究会三浦裕二先生(日本大学名誉教授)、国土交通省荒川下流河川事務所、東京都建設局からヒアリングを行った。またヒアリング内容は、現在の防災船着場の現状や問題点、将来の防災船着場の展望などといったものをヒアリングした。

3. 結果

1) 現地調査

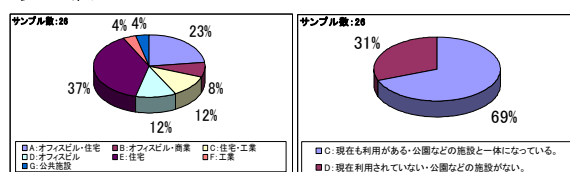


図1 調査結果1(左：周辺状況，右：整備状況)

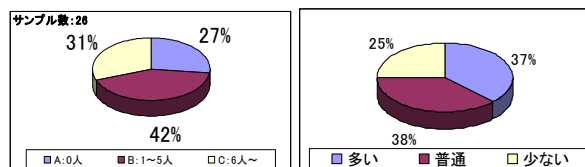


図2 調査結果2(左：利用者状況，右：人の流れ)

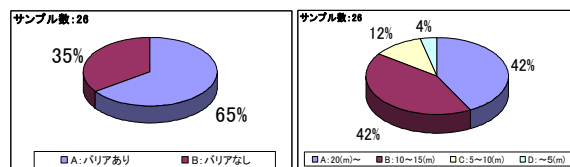


図3 調査結果3(左：バリアの有無，右：船着場のサイズ)

現地調査より以下の調査結果が明らかとなった。

・図1(左)から、住宅、オフィスビル、住宅・オフィスビルの3つの地域に防災船着場が多く存在していることが分かる。

・図1(右)から、約7割の防災船着場の周辺には歩道や公園といった施設があるか、特例ではあるが現在もその船着場を利用した舟運があり、親水性が高いことが分かる。ただし、実際に舟運として利用している場所、公園が存在する場所は限られており、ほとんどが遊歩道であつことが分かる。

・図2(左)から、防災船着場周辺の約7割には人の存在があり、人が多い場所には釣りや野球のグラウンドなどがあり、目的を持っている人が多いことが分かる。

・図2(右)から、防災船着場周辺の人の流れはまちまちである。また、アクセスは悪いものの周辺の人の流れがあ

キーワード：防災船着場 舟運 都市 日常利用

連絡先：〒274-0063 千葉県船橋市習志野台 7-24-1 日本大学理工学部水環境システム研究室 TEL/FAX047-469-5228

る。その上、利用されていない場所や周辺の人の流れはあまりない。しかし小さな公園があり、水辺空間として利用されている場所もあることが分かる。

・図 3(左)から、約 7 割の防災船着場で船着場ないしはアクセス道にバリアがあり、災害弱者に考慮されていないことが分かる。

・図 3(右)から、多くの防災船着場は漁船などの中型船が停泊することができ、約 8 割が観光船などの停泊できることが分かる。



写真 1：防災船着場の様子(左：人の流れ無し、右：人の流れあり)

2) ヒアリング

I) 三浦裕二先生(日本大学名誉教授)

平成 10 年に河川内の船着場の利用促進として取り組みを行い、防災船着場などの公共船着場の利用促進を図った。しかし、現在防災船着場のほとんどは閉鎖している。その背景として、現在の管理責任は行政に一任していることから、行政は消極的にならざるを得ない。そこで指定管理者制度を用いて、防災船着場の管理者を地域住民に委託し、勝鬒橋簡易船着場のように Own Your Responsibility(自己責任)によって、利用することで防災船着場を日常的に利用することが出来るとしている。

II) 東京都建設局

現在防災船着場のほとんどを封鎖している。その背景として、開放後の管理や安全問題などの視点から開放するのに消極的である。

現在防災船着場の鍵は、地域自治体や最寄の警察が所有しており、災害時に開放するといった規約になっている。しかし、その存在を知らない人が多くいることから、防災船着場の平常時開放を目指して越中島などで社会実験を行っている。しかし、実際には人が集まらず、防災船着場の利用方法について試行錯誤中である。

4. 考察

利用されている防災船着場は、船着場周辺に目的となるもの、例えば公園、観光舟運の船着場等が存在している。逆に、利用されていない船着場のほとんどが遊歩道という通過のためだけの場所に設置されているものであり、人々の足を止めるといったものがなかった。また、近づくことさえ困難な船着場もあった。

このことから日常利用には、防災船着場周辺に人々

が集まるのが大切になると考えられ、今後の防災船着場は、防災船着場としてのみ存在するのではなく、公園や公共施設といった『防災船着場+α』とするなど防災船着場をどういったものと組み合わせるかが重要である。さらに、そこへのアクセスについても考える必要がある。

また、既存の防災船着場を発展させる上で重要になってくるのが舟運であると考えられ、その中で、観光、物流、学習という三つの観点が重要になると考えられる。

第一に観光舟運である。公共手段が充実している東京において、人の移動手段として舟運を復旧させることは難しいと思われる。そこで水に触れる、水辺から都市を見えるといった観光舟運が可能であると思われる。実際に墨田川の浅草ーお台場ルートの観光舟運は、休日には賑わっている。そのことから、観光舟運は舟運を栄えさせる上でも重要な要素になると考えられる。次に神田川や隅田川では、ゴミの運搬船がある。その量はかなり多い。別のものを運ぶことが可能であることから、物流として利用することも出来ると思われる。そして、地域住民の歴史や環境の学習の場としても、利用できると考えられる。川を通じて、日本の歴史や環境問題などと、直に接することで学習効果もあると思われる。

このようなことから河川岸の空間のみならず、河川空間自身にも人々の目的を持たせる必要があると考える。



写真 3：都心の舟運(左：神田川のゴミ運搬船、右：隅田川の観光舟運)

5. 結論

防災船着場を日常的に利用することで、来る大震災において、多くの人々がそれを利用することができ、防災船着場としての機能を最大限に発揮することが出来ると考えられる。

しかし、上述(3の結果)の結果から多くの防災船着場で、大きいものから小さいものまで、様々なバリアを抱えているところも多いのも事実である。実際の災害時に、災害弱者の負担にならないようにすることが最優先事項であると考えられる。その上で、防災船着場周辺に人々が集まる目的を持たせる、防災船着場を日常的に利用する、上術(4の考察)で挙げたような観光や物流といった舟運により、防災船着場を日常的に開放するべきであると思う。そうすることで、日常に根ざした防災船着場の利用が行われるようになると考えられる。