

第Ⅳ部門

淀川舟運活性化に向けた取組

高山 武志¹

¹近畿地方整備局 淀川河川事務所 流域治水課 (〒570-1191 大阪府枚方市新町2-2-10)

淀川の舟運は、鉄道の開通を契機に次第に衰退した。しかし、1995年の阪神淡路大震災直後の堤防復旧工事に舟運が活用されたことにより、その役割が見直された。また、2025年大阪・関西万博の開催は、世界に淀川舟運の復活による沿川地域の魅力を発信していく絶好の機会となる。このため、淀川舟運の更なる活性化に向けた取り組みを関係者が協議・連携して推進すべく、「淀川舟運活性化協議会」を2022年3月に設立した。本論文では、淀川舟運活性化に向けて、これまで取り組んできた内容や今後の事業展開について報告する。

キーワード 舟運、地域活性化、社会実験、かわまちづくり

1. はじめに

8世紀末（平安時代）頃から琵琶湖や淀川舟運は物資・人等の輸送の中心的役割を担い、大阪と京都を結ぶ大動脈として栄え、江戸時代には1日1,000隻以上の舟が航行していた。しかし、1910年に鉄道の開通を契機に次第に衰退し、さらには道路等の都市基盤整備の充実及び自動車等の陸上輸送の発展とともに1962年に淀川の水上交通は幕を閉じた。しかし近年では、琵琶湖・大川（旧淀川）・濠川で観光船が航行され、2017年には淀川本川で大川から枚方をつなぐ定期観光船の航行が開始された。

淀川舟運復活の契機となったのが、1995年1月17日に発生した阪神淡路大震災である。震災直後、陸上交通網が麻痺する中、被災した堤防の応急復旧作業に舟運が活躍した。以後、淀川沿川に緊急用船着場を9箇所整備するとともに、平常時の利活用の促進に向けた議論が進められることとなった。

さらに、淀川沿川自治体等の要望をふまえ、2025年大阪・関西万博までの完成を目指し、2021年度に淀川大堰閘門の整備に着手した。淀川大堰閘門の完成により、淀川河口から京都までの航路がつながり、淀川舟運復活に向けた大きな一手となる。

本論文では、淀川舟運復活に向けたこれまでの取り組みや課題、今後の事業展開について報告する。

をはじめとする沿川地域の魅力を世界に発信していく絶好の機会となる。そこで、淀川舟運の更なる活性化に向けた取り組みを関係者が協議・連携して推進すべく、2022年3月に「淀川舟運活性化協議会」を設立・開催した。協議会の構成員は表-1に示すとおり。

表-1 淀川舟運活性化協議会構成員

国土交通省	近畿地方整備局長
	近畿運輸局長
沿川自治体	大阪府知事
	京都府知事
	大阪市長
	高槻市長
	守口市長
	枚方市長
	寝屋川市長
	摂津市長
	島本町長
	京都市長
	宇治市長
	久御山町長
経済団体	公益社団法人 関西経済連合会会長
	大阪商工会議所会頭
舟運事業者	水都大阪コンソーシアム委員長
	特定非営利活動法人 大阪水上安全協会会長
鉄道事業者	京阪ホールディングス(株) 代表取締役社長
	阪急電鉄(株) 代表取締役社長

2. 淀川舟運活性化協議会

(1) 設立及び構成

国内外から多くの観光客の来場が見込まれる大阪・関西万博の開催は、淀川舟運の復活による「水都・大阪」



図-1 第1回淀川舟運活性化協議会の様子

(2) 中間とりまとめ

第2回淀川舟運活性化協議会(書面開催)において、2025年大阪・関西万博までの具体的な目標などを以下のとおりとりまとめた。現在、目標達成に向けて、国が中心となり、協議会の構成員とともに取り組んでいる。

○2025年大阪・関西万博までの具体的な目標

- (1) 沿川地域の資源を活用した観光コンテンツの商品化
- (2) 「かわまちづくり計画」の登録箇所数増加
- (3) 船舶航行のための航路確保等

大阪市内～枚方・高槻間：大型船の安全な就航

枚方・高槻～伏見間：中型船の安全な就航

伏見～宇治間：水上アクティビティの安全な実施

- (4) 淀川河口部での川船、海船の円滑な乗り継ぎ

○「淀川沿川一体となったかわまちづくりの推進」及び「『淀川沿川かわまちづくりネットワーク』による連携体制の構築」



図2 大型船（左）及び中型船（右）の一例

(3) 担当者会議

2022年5月27日に協議会の実務担当者を現地に集め、第1回担当者会議を実施した。当日は、伏見地区の三栖閘門や毛馬閘門、淀川大堰閘門の工事現場を視察したほか、実際に船に乗って舟運全体の課題や改善点などについて議論した(図-3)。



図3 三栖閘門見学（左）、船内での意見交換会（右）

他にも、社会実験の実施に向けたグループワークをWEB上で実施し、上記で述べた中間とりまとめ案について議論した。なお、担当者会議の実施にあたり、岩本唯史氏（榊水辺総研 代表取締役）にファシリテーターを依頼し、会議運営にご協力いただいた。



図4 WEB会議の様子（ファシリテーター岩本氏）

3. 2022年度の取り組み

(1) 社会実験

a) Eポートイベント連携の社会実験

2022年10月8日、9日、29日、30日の4日間にて、4市（宇治市・京都市・八幡市・枚方市）が連携した『Eポート川下り&とっておき体験』の開催に合わせ、参加者へのアンケート調査や仮設船着場の設置、天ヶ瀬ダムでの点検放流を実施した。図-5に各コースのルート図を示す。

【実施概要及び参加者数】

- ・宇治コース：10月8日（土）8名
（花の寺「恵心院」散策&茶筒づくり体験）
- ・宇治～伏見コース：10月9日（日）12名
（まち歩き&おやつ作り）
- ・伏見～八幡コース：10月29日（土）26名
（和紅茶試飲&手ぶらで七輪BBQ）
- ・八幡～枚方コース：10月30日（日）26名
（クリスマスリース作りorコーヒー飲み比べorスコーンづくり）

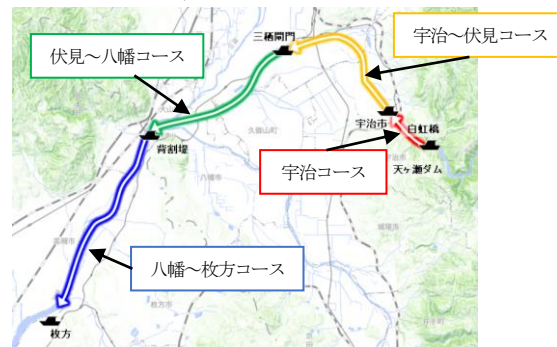


図5 各コースのルート図

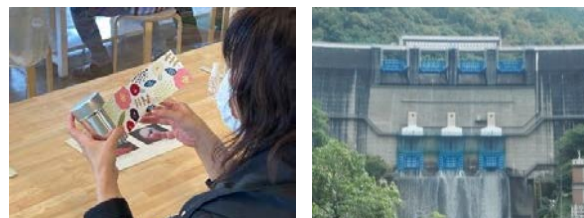


図6 茶筒づくり体験（左）、天ヶ瀬ダムの点検放流（右）



図7 仮設船着場（三栖閘門付近）（左）、手ぶらBBQ（右）

アンケート結果より、イベントの満足度は高かった一方、船着場までのアクセス、イベントのPR方法、船着場や周辺設備等の課題、イベントに対するニーズ等を把握した。

b) ひらかたパーク連携の社会実験

2022年12月10日（土）に開催したひらかたパークと連携したクルーズイベントに合わせ、利用者や民間事業者のニーズ等を調査した。今回のイベント開催にあたり、

(株)JTBに依頼し、販売ページの作成や広報等で協力いただいた。当日は大阪調理製菓専門学校プロデュースのアフタヌーンティーの提供や、淀川大堰付近では船上からのサンセットを眺める等、船内コンテンツの充実化を図った。なお、イベント参加費7,000円、参加者数は11名(6組)であった。

【タイムスケジュール】

- ～14:30 ひらかたパークを満喫
- 14:30 ひらかたパーク 東ゲート集合
- 14:40 バス乗車
- 15:00 点野緊急用船着場 乗船
アフタヌーンティーを満喫
- 17:40 八軒家浜船着場(淀川大堰) 到着・解散



図-8 ルート図

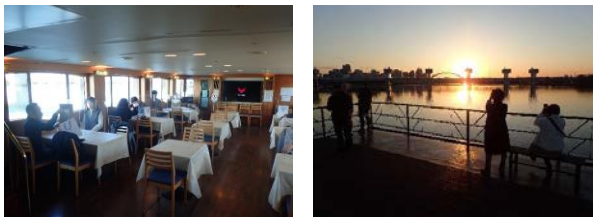


図-9 船内の様子(左)、船上からの夕陽(右)

参加者からは「普段見ることのできない淀川の風景を見ることができてよかった」や「船とひらパーで充実感がちょうどよかった」といった意見があった。一方で「しばらくずっと同じ景気が続いたため、船内コンテンツの充実が必要」や「船着場は遊べる施設があるのと、駅から近いと利用しやすい」等の意見があり、船着場までの送迎バスの必要性や告知媒体の検討、船着場・河川敷の魅力向上等の課題を把握した。

c) 淀川ナイトクルーズ社会実験

2022年12月17日(土)に開催した淀川下流域のナイトクルーズイベントに合わせ、利用者や民間事業者のニーズ等を調査した。本イベントもひらかたパーク連携の社会実験と同様に、(株)JTBに依頼し、販売ページ作成・広報等で協力いただいた。船内ではジャズのミニコンサートをコンテンツとして提供した。なお、イベント参加費4,000円、参加者数は29名であった。

【タイムスケジュール】

- 16:40 淀川十三河川敷集合→送迎車で移動
- 17:00 新北野緊急用船着場 乗船
淀川の夜景、お食事、音楽を満喫
- 19:00 新北野緊急用船着場 到着→送迎車で移動
- 19:20 淀川十三河川敷到着・解散



図-10 航行ルート図



図-11 梅田の夜景(左)、ジャズの生演奏(右)

参加者からは「クルーズのコース、ジャズの演奏がよかった」や「ご飯を食べたり、素敵な音楽が聴けて楽しかった」といった意見があった。一方で、「淀川に架かる橋や鉄道の説明があったらよかった」や「集合場所のアクセスが難しかった」等の意見があり、船内における複数のコンテンツやガイドの必要性、船内の配席の配慮、集合場所(十三河川敷)までの誘導案内等の課題を把握した。

(2) かわまちづくり計画の推進

「かわまちづくり」とは、「かわ」とそれにつながる「まち」を活性化するため、地域の景観、歴史、文化及び観光基盤などの「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村、民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下、地域の「顔」、そして「誇り」となるような空間形成である。「かわまちづくり」によって、「かわ」が有する地域特有の魅力を活かし、「まち」と一体となったソフト施策やハード施策を実施することで、水辺空間の質を向上させ、地域の活性化や地域ブランドの向上などが実現できる。上述したとおり、淀川舟運活性化協議会では、淀川沿川一体となったかわまちづくりを推進すべく、沿川自治体と河川管理者が議論を進めている。

a) 淀川河川敷十三エリアかわまちづくり計画

大阪市淀川区は、旧区役所跡地の再開発や十三船着場整備を契機に、淀川河川敷十三エリアの魅力向上のため、かわまちづくり支援制度を活用した周辺整備について、2020年度末より議論を開始した。2021年3月には「淀川河川敷十三エリア魅力向上協議会」を設立し、2022年8月には、「淀川河川敷十三エリアかわまちづくり計画」が登録され、河川管理者による高水敷の芝生化や裏のり面の盛土工事等のハード整備、淀川区や民間事業者によって賑わいを生み出すソフト施策が推進される。



図-12 十三地区かわまちづくりイメージパース
(淀川河川敷十三エリア魅力向上協議会資料より)



図-13 船着場及び裏のり面盛土工事

b) 沿川自治体によるかわまちづくり計画

淀川沿川一体となったかわまちづくりを推進すべく、その第一弾として枚方市、八幡市、京都市（伏見区）、宇治市の4市が、2023年度の登録（宇治市はすでに登録済みの天ヶ瀬ダムかわまちづくりの変更）を目指している。各地区の既存のまちづくり計画との整合を図りつつ、地域の特色を生かした河川空間の創出を目指し、自治体と協力しながら進めている。

4. 今後の課題と事業展開

(1) 航路確保及び淀川大堰閘門等のハード整備の推進

a) 航路確保

大型船による定期航路（大阪市内（八軒家浜船着場）～枚方）の安全な航行を可能とするため、水深の浅い枚方大橋周辺等の河道掘削を実施し、航路を確保する。今後は枚方・高槻～伏見までの中型船の安全な航行を可能とするため、水深の浅い箇所の河道掘削や岩礁帯の撤去等を実施する予定である。



図-14 枚方大橋付近河道掘削予定箇所

b) 淀川大堰閘門の整備及び活用方法の検討

淀川の上下流の航行を分断している淀川大堰の左岸側に閘門を整備する事業を2021年度に開始した。2025年大阪・関西万博までの完成を目指して現在整備中である。淀川大堰閘門は、幅約20m、延長約70mの閘室を整備す

るもので、完成すれば閘室幅日本最大となり、大型観光船（定員100名程度）であれば4隻が同時通過可能となる。また、淀川大堰閘門の完成後の活用方法（災害時、平常時）を検討する。

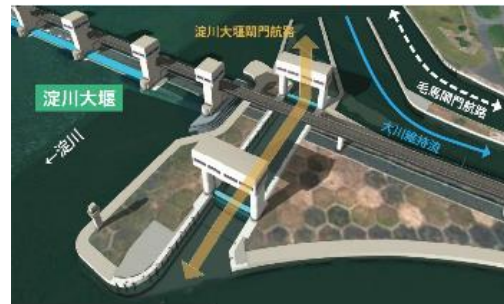


図-15 淀川大堰閘門完成イメージパース

c) 各地区かわまちづくり計画におけるハード整備

かわまちづくり計画が登録された後、沿川自治体と協力し、国としては賑わいある良好な河川空間を創出するために必要なハード整備を実施し、沿川自治体や民間事業者はインフラ設備や賑わい拠点等の整備を実施する。

(2) 社会実験による賑わい事業の創出

これまでの社会実験の結果を基に、沿川地域の賑わい創出に資するような社会実験を引き続き実施する。具体的には、同日に別々の河川敷で開催されるイベントを行き来するような渡し船や淀川大堰閘門の完成を見据えた淀川河口部でのクルーズ、大阪・関西万博の会場である夢洲までの航路を確認する社会実験等を実施する。社会実験の実施にあたっては、近畿運輸局や沿川自治体、舟運事業者と連携・協力し進める。また、アンケート調査により舟運に対する利用者のニーズや課題等を把握することや舟運事業者・旅行業者等の事業者ヒアリングを実施することで、舟運や河川空間の課題を把握する。

(3) その他沿川地域でのかわまちづくり計画の推進

淀川沿川一体でのにぎわいづくりを推進するためには、上述した十三、枚方、八幡、伏見、宇治以外の沿川地域においてもかわまちづくり計画を推進していく必要がある。特に淀川中流域～下流域でのかわまちづくり計画を沿川自治体と協力し、検討していく。

5. おわりに

淀川舟運活性化に向けた取り組みは始まったばかりであり、課題も多くある。舟運活性化を実現するためには、沿川自治体や舟運事業者が中心となり、地域・民間による自立した舟運事業の定着化が必要になる。河川管理者としてはハード整備を中心とした支援を継続的に進め、淀川舟運復活による沿川地域のにぎわいづくりに寄与していきたい。