

水上交通を活用した地域間交流による水辺まちづくりに関する研究

—まちづくりを目指す水上交通事業者の活動に着目して—

A Study on Waterfront Community Development by the Inter-Regional Alliances Which Utilized Waterborne Traffic

—A Focus on the Activity by Waterborne Traffic Operators toward the Community Development—

○新宅将志¹, 横内憲久², 岡田智秀³, 大久保慎之介⁴, 中藤元希⁴

*Masashi Shintaku¹, Norihisa Yokouchi², Tomohide Okada³, Shinnosuke Okubo⁴ and Genki Nakafuji⁴

Abstract: The purpose of this study is to propose the ideal method of the waterfront community development by the inter-regional alliances which utilized waterborne traffic. This paper grasps the effect of waterborne traffic in waterfront community development. We implement survey of interviewing by telephone on the waterborne traffic operators toward the community development.

1. 背景および目的—わが国における水上交通^{※1}は、鉄道網が整備された 20 世紀の初頭まで、都市間をつなぐ役割を担っていた^[1]。しかし、高度経済成長期に入ると、モータリゼーションの進展により、交通の主役が自動車に変わり、水質悪化も相まって、河川は都市における「裏側」に位置づけられていった^{[2][3]}。このように人々に忘れ去られたとでもいえる河川を再生すべく、近年では、都市と河川を一体としたまちづくりが積極的に取り組まれており、その中で水上交通の都市と河川の関係性を仲立ちする能力が見直され始めている^[1]。さらに、2009(平成 21)年には、国土交通省がこのような取り組みを支援する「かわまちづくり支援制度」を開始するなど、水上交通を活用した水辺まちづくりの機運は高まっているといえよう^[4]。

こうした社会状況の中、水上交通の新たな取り組みとして、地域間を繋ぎ連携を促す活動がみられる。これは、水上交通を単なる移動手段としてだけでなく、広域コミュニティの形成など新たな意義を見出していると考えられる。このような水域を中心とした広域コミュニティは、複数の水辺を一体とし、それぞれが補完しあう関係となることから、水辺まちづくりの推進につながるであろう。そして、水辺を都市におけるにぎわいづくりの拠点のひとつとすることで、都市生活者に対して非日常的な体験を提供できると考える。

そこで本研究では、水上交通を活用した地域間交流による広域コミュニティの効果を明らかにし、水辺まちづくりの一方策として提案する。そして本稿では、まちづくりを目的として水上交通に取り組む事業者の活動概要を把握し、水辺まちづくりに対して期待できる効果を捉えることを目的とする。

2. 研究方法—本稿では「かわまちづくり支援制度」に基づいて、かわまちづくり計画を策定した全 92 自治体から抽出した、まちづくりを目的として水上交通の運

航を行う 3 事業者を対象とする (Table 1 ①)。また、水辺まちづくりにおける水上交通の効果に関して知見を広げるために、本研究における水上交通の定義から外れた、新町川を守る会の「ひょうたん島クルーズ」についても調査対象とする。これらに対して Table 1 ②の調査を行い、水辺まちづくりにおける水上交通の有用性を検討する。

3. 結果および考察—Table 2 は、Table 1 の調査より得られた、まちづくりを目的として水上交通に取り組む各事業者の活動概要を示したものである。

①新町川を守る会—水辺からのまちづくりや水上交通による地域間連携を目的として活動している。活動内容は、撫養航路やひょうたん島クルーズを中心に、清掃活動やイベントの開催などを行っている (Figure 1 a, b)。その結果、撫養航路の運航によって、これまで朝市が行われていなかった徳島市の河岸で朝市が開

Table1. Survey overview

①調査事例の選定		
調査方法	文献調査 ^{[5]~[7]}	電話によるヒアリング調査
調査期間	2011年8月1日~8月26日	2011年8月29日~8月31日
調査対象	認定を受けている全 92 のかわまちづくり計画	策定されたかわまちづくり計画に参画している全 92 自治体
調査項目	○本研究の定義に基づく水上交通が運航されている事例を抽出	
②まちづくりを目的として水上交通に取り組む事業者の活動概要		
調査方法	文献調査 ^[8]	電話・FAXによるヒアリング調査
調査期間	2011年8月1日~9月30日	2011年8月23・24・25日
調査対象	①の調査により得られた事例のうち資料が入手できた 1 事例	①の調査により得られた 3 事例
調査項目	○活動目的 ○活動成果 ○課題点 ○助成・補助	



Figure1. Waterborne traffic in each location

1: 日大理工・院・不動産 2: 日大理工・教員・建築 3: 日大理工・教員・交通 4: 日大理工・学部・建築

Table2. An outline of activity by waterborne traffic operators (This is the original graph by authors.)

活動団体	①新町川を守る会	②雁木組	③神社みなとまち再生グループ
活動地域	徳島県徳島市	広島県広島市	三重県伊勢市
活動河川	新町川, 助任川, 吉野川, 今切川, 旧吉野川	旧太田川, 元安川, 京橋川	勢田川
周辺地図			
活動目的	・水辺からのまちづくり ・水上交通による地域間連携	・水辺からのまちづくり ・雁木を船着場として再生	・港町の活性化 ・船参宮の誘致による他地域との連携
活動内容	・撫養航路(2007年開始)/ひょうたん島クルーズ(1993年開始) ○水上バス形式で各船着場を移動 ・利用者は徐々に増加し、現在では予約開始後すぐに満席 ・徳島駅周辺を毎日周遊(ひょうたん島)	・雁木タクシー(2004年開始) ○水上タクシー形式で船着場を自由に移動 ・利用者は地元客と観光客がそれぞれ 50% ・ほとんどが遊覧目的 ・利用者数は開始年度からほぼ横ばいで約5000人程度	・和船「みずき」の運航(2005年開始) ○水上バス形式で各船着場を移動 ・利用者は主に観光客 ・夏季は愛好家によるチャーター便 ・利用者は開始年度をピークに減少
活動成果	・これまで朝市がなかった徳島市で朝市が開始 ・航路上の自治体で水辺に緑の景観整備やイベントが開始 ・親水護岸が整備	・雁木の歴史的価値が認められ選奨土木遺産に選定 ・雁木を中心としたまちづくりネットワークが形成 ・「川のまち」としての認知度が向上	・勢田川のシンボルとして定着 ・勢田川の浄化運動が定着 ・イベントや祭りにおいて「みずき」が積極的に利用
利用者数	撫養航路:約500人/ひょうたん島クルーズ:約50000人	約5000人	626人
課題	・潮の干満により運行日が制限 ・遊覧目的の乗船が多数	・潮の干満により運行時間が制限 ・スタッフの9割が企業等で働いているため毎日の運行が困難	・木造船の管理、耐用年数 ・船長の高齢化 ・定期運行の利用者減少
助成・支援	・日本水大賞受賞により300万円の支援 ・行政により新たに船着場が設置	・雁木タクシーへの助成はなし →助成に頼ると継続的な運行ができないため ・まちづくり活動では企業と協力	・中部建設協会より約60万円

催されるようになり、水上交通が通過する航路上においても、水辺に関する新たなイベントが開始した。また、ひょうたん島クルーズは、年間約 50000 人もの乗船客が集まる徳島市の観光名所のひとつとなっている^[3]。以上より、水上交通の運航開始をきっかけとして、水辺における集客活動の活性化が期待できると考える。

②雁木組—水辺からのまちづくりや雁木を船着場として再生することを目的として活動している。活動内容は、雁木タクシーの運行を中心に雁木の保存活動、シジミのブランド化などを行っている(Figure 1 c)。その結果、雁木の歴史的価値が推奨土木遺産として認定されるとともに、雁木を中心とした水辺の町内会や協働イベントなどまちづくりのネットワークが形成された。さらに、乗船客数は運行開始年度から安定的に年間約 5000 人を集めており、助成に頼らない水上交通の運行を実現している。以上より水上交通には、水辺における歴史・環境などの地域資源を地域住民や観光客に周知させる効果があると考えられる。

③神社みなとまち再生グループ—歴史ある港町の活性化や船参宮の普及による他地域との連携を目的として活動している。その活動内容は、和船「みずき」の運行を中心として、海の駅の管理・運営、朝市や寄席の開催などを行っている(Figure 1 d)。この和船「みずき」は、運航を開始した 2005(平成 17)年の乗船客数 1633 人をピークに、2010(平成 22)年では 626 人にまで減少し

ている。しかし、和船「みずき」が勢田川のシンボルとして定着したことから、イベントや祭りの際には積極的に活用され、勢田川の清掃運動が定着するなどの成果が出ている。以上より水上交通は、乗船客数に関わらず、水辺まちづくりにおける水辺のシンボルとしての効果が期待できると考える。

4. まとめ—本稿では、まちづくりに取り組む水上交通事業者の活動概要から、水辺まちづくりにおける水上交通に期待できる効果を把握した。その結果、水上交通は、乗船客数の多寡を問わず、その運航をきっかけとして船着場周辺でイベントなどが開始し、水辺の地域資源を活用するために行政・企業・NPO・住民が係わるコミュニティが形成されるなど、水辺における集客活動の活性化に寄与していた。そのため、水上交通は水辺まちづくりの一方策として十分に可能性があるとも考えられる。

5. 補注・参考文献

- ※1 本研究における水上交通とは、定期的に2つ以上の発着所を行き来する船舶を活用した交通機関のことと定義する。そのため、出発した発着所に帰着する遊覧船などは本研究の対象としない。
- [1]三浦裕二他2名:『舟運都市』, 鹿島出版会, p.1, p.125, 2008
- [2]上田篤+世界都市研究会:『水網都市』, (株)学芸出版社, pp.32~33, 1987. 2.10
- [3]新居直:『水辺に人が集まるまちづくり〜吉野川をはさんだ水際交流プロジェクト〜』, 第13回日本水大賞受賞活動集, pp.18~21, 2011. 6
- [4]永島昇他3名:『かわまちづくり』を軸とした地域間の交流・連携及び広域共助による地域振興方策の検討』, リバーフロント研究所報告(21), pp.177~184, 2010. 9
- [5]国土交通省:『平成21年度 地域と連携した川づくりに係わる事業の新たな登録・認定等について』, pp.6~25, 2009. 5
- [6]国土交通省:『平成21年度(第2回) 地域と連携した川づくりに係わる事業の新たな登録・認定等について』, pp.3~8, 2009. 8
- [7]国土交通省:『平成22年度「かわまちづくり」計画の登録について』, pp.2~3, 2010. 9