

水上交通を活用した地域活性化に関する研究

—事例比較から捉えた水上交通の継続要件について—

A Study on Waterfront Community Development by Waterborne Traffic

—Grasp the Waterborne Traffic Continuity Requirements from Case Comparison—

○新宅将志¹, 横内憲久², 岡田智秀³, 斉藤拓馬⁴, 松本栞⁴*Masashi Shintaku¹, Norihisa Yokouchi², Tomohide Okada³, Takuma Saito⁴ and Shiori Matsumoto⁴

Abstract: The purpose of this study is to propose the ideal method of the waterfront community development by waterborne traffic. This paper grasps waterborne traffic continuity requirements from case comparison. As a result, we understand the four requirements of "History of the start of operations", "Berthing location", "Contribution to tourism" and "Relation with local community".

1. 背景および目的—わが国における水上交通は、都市間における人員・物資を輸送する交通手段として活躍し、都市の発展に大きく寄与してきた^[1]。しかし、20 世紀初頭から中盤にかけて、日本全国で鉄道網の整備やモータリゼーションの進展、水質悪化等により河川利用の減少が起これ、これに伴い交通手段としての水上交通は衰退していった^{[1][2]}。こうした社会状況のなか近年では、資金不足などで廃業を決める水上交通事業者の一方で、水辺でのイベントと連携するなど、様々なアプローチから水上交通を活用し、観光資源のひとつとして確立することで地域の振興を実現している事例も見られる^[1]。そのため、これからの水上交通は、地域活性化を推進するための地域資源のひとつとして捉えていくことが求められよう。

この点につき本研究では、徳島県徳島市新町地区で、20 年以上に渡って地域活性化を実現してきた遊覧船「ひょうたん島クルーズ」に着目し、その継続要因を明らかにしてきた。そこで本稿では、先行研究^[3]より得られた継続要因である「運航開始の経緯」「発着場の立地」「観光への貢献」「地域社会との関係」の4項目と「地域社会との関係」のなかでも一般的には事業者の意向が及びにくい「地元企業からの支援」について、「ひょうたん島クルーズ」と「ひょうたん島クルーズ」とは運営や運航の形態が異なる水上交通事業者を比較することにより、水上交通を活用した地域活性化を長期間継続するための要件を導き出すことを目的とする。

2. 研究方法—本稿では、「ひょうたん島クルーズ」の比較対象として、運営や運航の形態が異なり、それぞれの地域において観光資源として確立している「雁木タクシー」と「信濃川ウォーターシャトル」を選定した。そして選定した水上交通について、Table 1 ①の調査より「運航開始の経緯」「発着所の立地」「観光への貢献」「地域社会との関係」を運営・運航概要から把握し、

Table 1 ②の調査より「地域社会との関係」のなかでも、「地元企業からの支援」について具体的に捉える。

3. 結果および考察—Table 2 は、Table 1 ①の調査より得られた、水上交通の運営・運航概要をまとめたものであり、Table 3 は、それぞれの水上交通事業者に対する企業からの支援を Table 1 ②の調査をもとにまとめたものである。以降ではこれらをもとに考察する。

3-1. 「運航開始の経緯」—Table 2 より、比較対象の2事例との共通点として、水辺を積極的に活用してきた歴史を背景に、市民の発意によって運航が開始した点が挙げられる。これは防災だけに主眼をおいてきた河川政策から転換し、景観に配慮した護岸整備が推進されている一方で、水面が依然として活用されていないことに対する市民の不満が現れているものと考え。

3-2. 「発着場の立地」—Table 2 の地図より、全ての事例において、水上交通の発着場がそれぞれの都市の繁華地区や鉄道駅から 500m 圏内と近接している。これは、乗船を目的として訪れる人々だけでなく、市内散策に訪れている人々が気軽に乗船できる環境であるといえ、それぞれの事業者が経営を継続できるだけの乗船客を確保できている要因の一つだと推察できる。

3-3. 「観光への貢献」—Table 2 より、それぞれの事例の共通点として、水辺で開催されるイベントの主催や連携、季節ごとの特別運航の実施が挙げられる。さらに、それぞれの都市においては観光資源として位置づけられており、これは、水辺を活用したい各都市の

Table 1. Survey overview

①水上交通の運営・運航概要		
調査方法	文献調査 ^[4]	電話・FAXによるヒアリング調査
調査期間	2012年8月1日～9月28日	2012年8月30日
調査対象	NPO 法人雁木組/信濃川ウォーターシャトル株式会社	
②水上交通事業者に対する企業からの支援		
調査方法	文献調査 ^[4]	電話によるヒアリング調査
調査期間	2012年8月1日～9月28日	2012年7月30日、8月8日
調査対象	NPO 法人新町川を守る会、信濃川ウォーターシャトル株式会社およびそれらに支援を行っている企業のうち回答が得られた 11 社※雁木組は水上交通運航に関して支援を受けない方針であるため除外	
調査項目	○具体的支援内容 ○支援開始の動機	

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 waterborne traffic operation (This is the original graph by authors.)




名称	「ひょうたん島クルーズ」(1992 年開始)	「雁木タクシー」(2004 年開始)	「信濃川ウオーターシャトル」(1999 年開始)
運営団体	NPO 法人新町川を守る会	NPO 法人雁木組	信濃川ウオーターシャトル株式会社
運航地域	徳島県徳島市[新町川, 助任川]	広島県広島市[旧太田川, 元安川, 京橋川]	新潟県新潟市[信濃川]
運航形態	周遊型遊覧船	水上タクシー	水上バス
利用者数	41803 人(平成 22 年度)	約 5000 人	36159.5 人(平成 23 年度)
「運航経緯」	かつて水辺と生活が密接に関わっていた歴史を背景に、ふるさとの川モデル事業に基づく、親水護岸や水際公園の整備が実施され、これを契機に川から自分たちのまちを眺めてみたいという市民の要望が高まったことから、徳島市が運航を開始。	広島市の川や水辺が好きで人間が、現在も市内に約 400 箇所残されている雁木に着目して NPO 法人を結成。船でまちを往来することで、新しい広島の魅力を発見してもらうために、雁木を船着場として復活させて水上タクシーの運航を開始	舟運が活発であった歴史的経緯や干満の少ない水上交通の運航に適した地理的条件を背景に、観光振興を担う地域資源としてだけでなく、公共交通として利用できる水上交通を目指して、青年会議所の発意で会社が設立され、1999 年に運航を開始
「発着場の立地」			
「観光への貢献」	・阿波踊り期間中には一日 100 便以上が運航 ・まち★アソビを始めとした新しいイベントと連携 ・県外の利用者数が 5 年間で 3 倍に増加し、全体に占める割合も徐々に増加	・利用者のほとんどが遊覧目的 ・観光名所として様々な旅行誌に掲載 ・人々を水辺に集めるイベントを開催 ・季節ごとの特別運航を実施	・行楽シーズンは観光客の比率が増加 ・新潟市に欠かせない観光資源として確立 ・季節ごとに水上交通を活用したイベントを実施 ・水辺のイベントを訪れる特別便を運航
「地域社会との関係」	・利用者の 5 割近くが徳島市民 ・地元小中学校や老人ホームなどが団体利用 ・地域内を巡る公共交通としての社会実験が実施 ・地元の企業や団体を巻き込んだ河川清掃の実施 ・運行費をはじめ、行政からの様々な補助や支援	・利用者の約 5 割が地元住民 ・他の団体との協働イベントが複数生まれる ・地元小学校の総合学習や、高校生・大学生の起業学習などの題材として注目 ・地元企業の水辺に関する社会貢献を橋渡し	・運航開始を契機に 6 箇所の船着場が整備 ・水辺を意識した建造物の増加 ・通勤や通学に利用しようという意識の芽生え ・漁業権設定区域の運航を協力が同意 ・350 名以上の市民が株主として支援

Table3. Support from the company for waterborne traffic operators (This is the original graph by authors.)

支援先	業種	資本金	従業員数	開始年度	支援経緯【●自主的○申し入れ】	支援内容
新町川を守る会	電力	1455 億円	4570 名	1992 年	○美化運動や環境補正を行っている事を地域の人に認知してもらいたいという会社の意向と一致したため	会費・河川清掃への参加・吉野川フェスティバルへの人員派遣
	銀行	234 億 5200 万円	1392 名	—	●活動に賛同したため	会費・双胴船の寄贈・河川清掃への参加・棧橋改築資金の寄付
	不動産・環境	3 億円	499 名	1990 年	●会長と同じ町内に会社があり、活動に賛同したため	会費・河川清掃への参加
	洋菓子製造・販売	5000 万円	90 名	—	○知り合いから誘いを受けたため	会費・自主製品の提供
	建設コンサルタント	4900 万円	80 名	1990 年	●活動に賛同したため	会費・千年の森づくりに参加
	商社(金属)	4800 万円	47 名	2007 年	●創立 50 周年記念の 50 名のボランティアの 1 つとして加入	会費
	ホテル	1000 万円	—	—	●ひょうたん島クルーズを活性化させ、観光客を増やすため	会費・河川清掃への参加
	貸衣装	—	—	1990 年	●新町川が好きで、代表を尊敬しているため	会費・河川清掃への参加
	旅行・レンタカー	—	—	1990 年	●会長を応援したいと考えたため	会費
雁木組	—	—	—	●地元の活性化と川をきれいにしたいとの思いから支援	会費	
信濃川ウオーターシャトル	銀行	327 億円	2375 名	1999 年	●CSR 活動の一環として支援	株式の購入

意向に加えて、徳島市と新潟市に関しては他の観光資源に乏しいことが要因のひとつであると考えられる。

3-4. 「地域社会との関係」—Table 2 より、「雁木タクシー」との共通点として、地元住民や小中学校等の校外学習での利用、企業の社会貢献活動への協力が挙げられる一方で、「信濃川ウオーターシャトル」との共通点としては、船着場の整備が挙げられる。また「ひょうたん島クルーズ」だけの特徴としては、行政からの運行費の補助など、手厚い支援があげられる。このように共通点が事例ごとに異なった要因としては、NPO 法人と株式会社という運営形態の差異が考えられ、営利目的の私企業が運営する水上交通への支援に、行政側が及び腰になっているものと推察する。

3-5. 「地元企業からの支援」—Table 3 より、大企業に関しては、新町川を守る会の活動と自社の CSR 活動方針が一致していることを理由に、活動への参加や大規模な金銭的支援を行なっている一方で、中小企業では、新町川を守る会会長との個人的な親交や地域の活性化を期待して支援しており、企業の規模に関わら

ず、共通して見返りを求めない支援を行なっていることが捉えられた。これより、水上交通の運航だけでなく幅広い地域貢献活動を積極的に行なっていることが、多くの企業から支援を受けられている要因であると考えられる。

4. まとめ—以上より、「ひょうたん島クルーズ」から抽出した 4 項目の継続要因は、「雁木タクシー」「信濃川ウオーターシャトル」と比較した結果、多くの一致点が認められたため、水上交通を活用した地域活性化を長期間継続するための要件として妥当性が高いといえよう。また、行政からの補助金をはじめとした支援は、公共性の高い事業に限定されており、民間企業が運行する観光主体の水上交通に対しては支援が期待できないため、水上交通を活用した地域活性化に際しては、NPO 法人という運営形態が望ましいと考える。

5. 参考文献

[1] 三浦裕二他 2 名:「舟運都市」, 鹿島出版会, p.1, p.125, 2008
 [2] 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
 [3] 新宅将志他 2 名:「水上交通を活用した地域活性化に関する研究」, 日本建築学会学術講演会梗概集(東海), pp. 857~858, 2012
 [4] 入松田倫子:「川を公共交通の舞台に」, Front 11, pp. 48~49, 1999. 5