

東京都における船着場の利用状況と背後地との関係に関する研究

- 東京都公園協会管理の船着場に着目して -

A Study of the Usage of Boat Landings in Tokyo and its Relationship to the Rear Land

- Focusing on the Tokyo Metropolitan Parks Association-managed boat landing sites -

○川上真平¹, 菅原遼²

*Shimpei Kawakami¹, Ryo Sugahara²

Abstract: In recent years, the Tokyo Metropolitan Government has been exploring new forms of boat transportation. The purpose of this study is to organize the current status of the boat transportation business in Tokyo. The results showed that the number of users tends to increase when there are destination facilities such as tourist attractions and restaurants behind boat landing sites. Based on this finding, it is considered necessary not only to develop the landing sites independently, but also to develop them based on the characteristics of the areas behind them, and to operate them in cooperation with the public and private sectors.

1. はじめに

近年、東京都では身近な観光及び交通手段として舟運を定着させ、水辺の賑わいを創出することを目的に、2016年度から取り組みが進められており、2019年には「真夏のらくらく舟運通勤^{注1)}」などの社会実験を展開しながら新しい舟運のあり方が模索されている。また、「隅田川等における未来に向けた水辺整備のあり方」では、公民連携の推進により、船着場単体を整備するだけではなく行政と民間が連携して、船着場と背後地を一体的に整備していくことが、今後の舟運事業の活発化に繋がると指摘している^[1]。こうした動向の中、両国船着場では、船着場背後に宿泊施設や水上バスの待合所などの複合施設が設置されるなど、船着場と背後地の一体的な整備が展開され始めている。こうした状況を鑑みると、船着場とその背後地の施設整備及び土地利用の実態を踏まえた上で、船着場の利用状況を評価する必要があると考える。

そこで本研究では、東京都公園協会が管理する船着場に着目し、船着場と背後地の整備状況を把握することで、東京都における舟運事業の現状を整理することを目的とする。

2. 調査概要

Table1 に調査概要、Fig1 に東京都公園協会が管理する船着場 30ヶ所を示す。まず、各船着場の整備・管理主体である東京都建設局、東京都港湾局、東京都公園協会に船着場の利用状況について電話でのヒアリング調査を行なった。次いで、背後地の土地利用についてインターネット調査を行った。

3. 船着場の利用状況

Table2 に船着場の利用状況及び船着場の背後地の施設機能、Fig2 に乗船者数のデータが得られた 18ヶ所の

Table1. Survey outline

調査対象地	東京都公園協会管理の船着場(30ヶ所)
調査方法	ヒアリング調査, インターネット調査
調査日程	2023年6月~9月
調査項目	船着場の利用状況 (各船着場の乗船者数)
	背後地の土地利用 (船着場の施設機能, 背後地の施設機能)

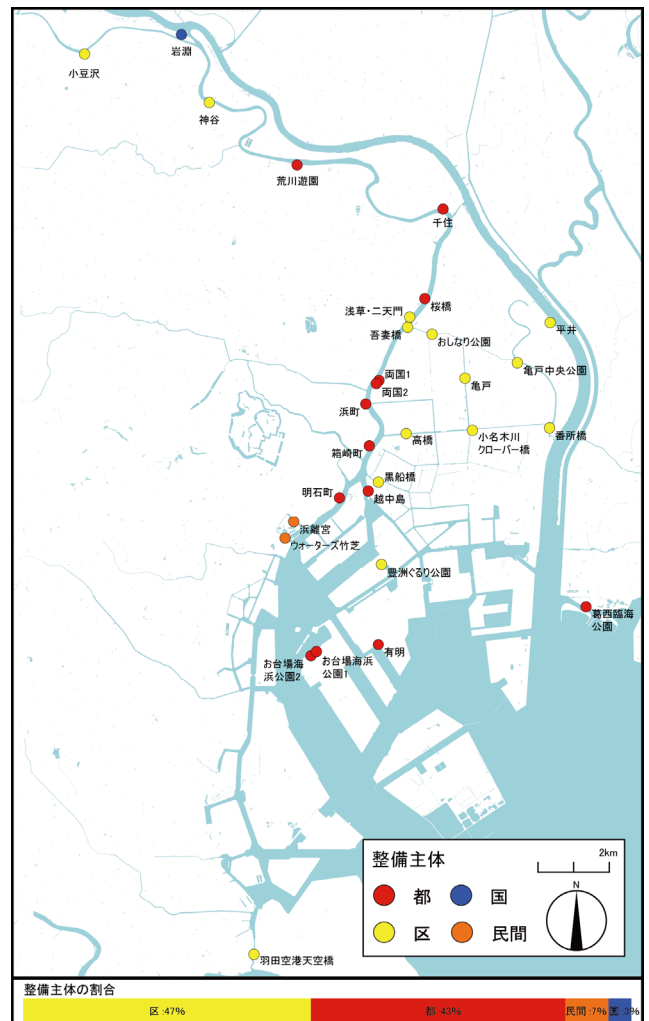


Figure1. Area subject to investigation

1 : 日大理工・学部・海健 2 : 日大理工・教員・海建

Table2. Usage of the landing area and facility functions in the rear area

整備者	船着場名	背後地	乗船者数						一般開放	船着場の施設機能			背後地の土地利用			
			2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年		券売所	待合所	公園	飲食店	商業施設	宿泊施設	
都	お台場海浜公園	お台場海浜公園	47701	45197	36859	9977	9611	32035	●	●	●	●	●	●	●	
都	お台場海浜公園2	お台場海浜公園							●	●	●	●	●	●	●	
都	両国1	The Gate Hotel	66786	0	44	10305	15303	30453	●	●	●	●	●	●	●	
都	両国2								●	●	●	●	●	●	●	●
区	浅草・二天門	隅田公園 タリーズコーヒー	22140	17178	20481	8385	11184	22171	●	●	●	●	●	●	●	
民	ウォータース竹芝	ウォータース竹芝	0	0	0	9912	12420	19865	●	●	●	●	●	●	●	●
都	葛西臨海公園	葛西臨海公園	9960	6347	6347	3023	4717	4857	●	●	●	●	●	●	●	
都	明石町	隅田川テラス	7486	7255	6219	2339	3254	3627	●	●	●	●	●	●	●	
都	有明	有明客船ターミナル	11495	11884	13664	1246	2403	3365	●	●	●	●	●	●	●	
都	越中島	越中島公園	1377	1410	1268	1351	1611	1868	●	●	●	●	●	●	●	
区	小豆沢	板橋区立小豆沢河岸広場	237	304	248	49	288	533			●					
区	吾妻橋	隅田区役所 隅田区役所前うらおい広場	3181	15575	8889	972	411	476	●	●	●					
都	千住	道路	541	556	174	28	138	141								
都	神谷	住宅	76	25	6	18	78	110								
都	岩淵	北区立荒川赤羽緑地	0	228	0	1	7	37			●					
区	平井	平井運動公園	13	4	3	0	0	8			●					
都	荒川遊園	あらかわ遊園	78	370	182	0	0	0			●	●				
都	桜橋棧橋	台東リバーサイド スポーツセンター	36	0	0	0	0	0	●		●					
民	浜離宮	浜離宮恩賜庭園	23452	15702	12957	189	0	0		●	●	●				
都	浜町	道路	4	278	0	11	0	0	●							
都	箱崎町	Dai wa リバーゲート	—	—	—	—	—	—	●							
都	豊洲ぐるり公園	新豊洲カフェ	—	—	—	—	—	—					●			
区	亀戸中央公園	亀戸中央公園	—	—	—	—	—	—				●				
区	番所橋乗船場	PARAVOLUNT BEED	—	—	—	—	—	—	●							
区	おしなり公園	おしなり公園	—	—	—	—	—	—	●							
区	亀戸乗船場	亀戸水上公園	—	—	—	—	—	—	●			●				
区	高橋	道路	—	—	—	—	—	—	●			●				
区	小名木川クローバー橋	北砂水上公園	—	—	—	—	—	—	●			●				
区	黒船橋乗船場	道路	—	—	—	—	—	—	●			●				
区	羽田空港天空橋	なし	—	—	—	—	—	—	●							

船着場の利用状況を示す。各船着場の6年間の乗船者数をみると、COVID-19の影響により、2020年度から2021年度の乗船者数は減少傾向にあるが、2022年度は微増に転じた。また、船着場によって乗船者数に大きな差が生じていることがわかる。これは、定期便の発着の有無によるものである。そのため、多くの船着場は貸切便やイベント便などの一時的な利用にとどまっており、日常的な利用がなされている船着場は一部に限られていることが考えられる。また、乗船者数が多い船着場として、お台場海浜公園船着場と浅草二天門船着場などが挙げられるが、周辺に都市型観光施設や庭園などが立地している。よって、船着場の背後地の施設立地が乗船者数に影響を及ぼしていることが考えられる。

4. 船着場の背後地の土地利用

船着場の背後の土地利用をみると、公園が17ヶ所(56.6%)と最も多く、飲食店が10ヶ所(33.3%)、商業施設、宿泊施設が3ヶ所(共に10.0%)と続く。また、乗船者数の多い船着場は、公園や飲食店、商業施設が遊歩道などで一体的に整備が行われていることで観光を目的とした舟運利用がされていることが窺える。

乗船者数の少ない船着場の背後地は公園程度の利用となっている。そのため、背後地が公園や住居施設、オフィスビルといった利用者にとって観光の目的地になりにくい場所に位置する船着場の場合は、背後施設のつながりがないため、舟運利用につながっていないことが考えられる。

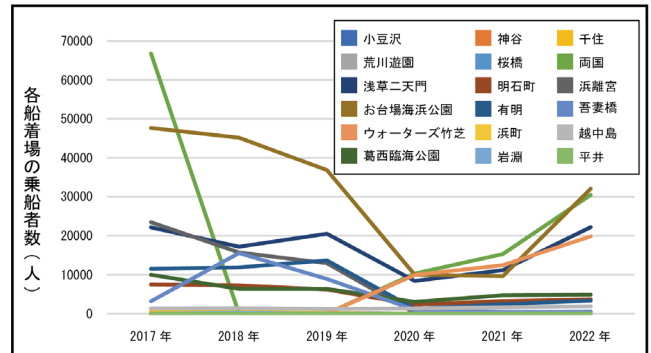


Figure2. Annual number of passengers at each landing site

5. おわりに

本研究では、東京都公園協会が管理する船着場30ヶ所を対象に、船着場の利用状況及び背後地の土地利用の傾向を整理した。その結果、乗船者数の多い船着場周辺は公園や飲食店、商業施設などが立地しているだけでなく、一体的な整備が行われていることから、背後施設への来訪手段として舟運利用がされていた。

以上より、日常的な舟運利用を促すためには、船着場単体を整備するだけでなく、背後地の特徴を踏まえて一体的な整備を行う必要があり、整備後は、船着場と背後に位置している観光地や飲食店、商業施設などと連携し、公民連携による管理・運営を行っていく必要があると考える。

参考文献・補注

注1)東京都が日常の移動手段として舟運の可能性を検討するために行った社会実験である。

[1] 東京都建設局：「隅田川等における未来に向けた水辺整備のあり方」, pp.38, 2014