

J-47

東京都臨海部における交通舟運の導入可能性の検討
臨海部に立地する共同住宅に着目して

Examination of the possibility of introducing transportation by boat in the Tokyo waterfront area
Focusing on apartment buildings located in waterfront areas

○高田悠真¹, 高橋佑侍², 菅原遼³

*Yuma Takata¹, Yuji Takahashi², Ryo Sugahara³

Abstract: In recent years, many inaccessible residences have been in the Tokyo waterfront area. In the future, the use of boat transportation will be considered as part of public transportation. Therefore, this study examined the possibility based on the number of households targeting residences with low accessibility in the waterfront area. As a result, it can be inferred that there is demand for transportation boat transportation, especially in Minato and Shinagawa wards. In addition, about half of the demand was found for private-type boat landings.

1. はじめに

近年、東京都では、日常的な交通手段として舟運の利用促進を図るための各種施策が展開され、臨海部に設置された船着場が活用されている (photo.1)。2019年には通勤・通学による混雑緩和を目的とした「真夏のらくらく船旅通勤」、2023年には舟運を日常的な移動手段として利用を目的とした「らくらく舟旅通勤 第2弾」等の実証実験が実施されてきた。実証実験の報告書^[1]では、利用者による交通舟運の継続的な利用意向が報告された一方、船着場のバリアフリー等のハード整備や事業性も考慮した運賃設定等、実際的な事業実施に関する各種課題も指摘された。こうした中、東京都臨海部に立地する共同住宅に着目すると、海際立地のため最寄駅へのアクセス性が比較的低い共同住宅が多く見受けられる。こうした共同住宅では、コミュニティバスやBRTなどの導入により、通勤・通学時の利便性の向上を図っているが、今後、人口増加が予想される東京都臨海部では、多面的な交通手段の導入に向けた検討が必要であると考えられる。

そこで本稿では、Fig.1に示すように、東京都臨海部に立地する共同住宅の居住者が通勤・通学に用いるための交通舟運の導入を検討するために、東京港の港湾区域内に設置された船着場に着目し、東京都心部への通勤・通学の移動手段として水上交通を利用し得る世帯数を抽出することを目的とする。

2. 調査概要

Table.1に調査概要を示す。本調査では、第1段階として、東京港の港湾区域内に設置されている船着場を抽出した上で、各船着場の整備及び管理主体を整理した。次いで、第2段階として、抽出した船着場を中心



Photo.1 Pier located on the waterfront

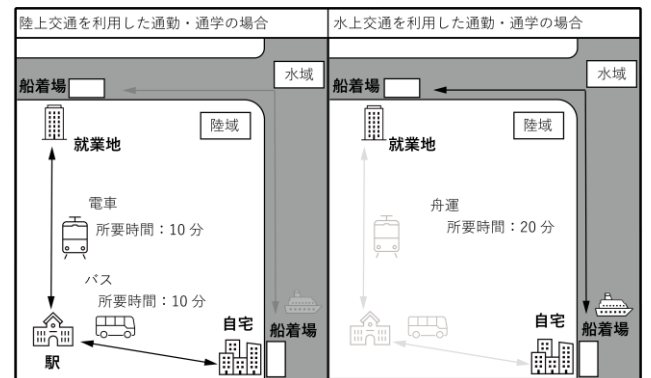


Figure.1 Models of Transportation Boating

Table.1 Survey outline

第一段階	船着場の分類
調査対象	東京港の港湾区域内に設置されている船着場
調査方法	文献 (web) 調査
調査期間	2024年5月～9月
調査内容	船着場の整備・管理主体から分類
第二段階	対象住宅の抽出
調査対象	駅より船着場の方が近い住宅
調査方法	文献 (web) 調査, QGISを用いた分析
調査期間	2024年5月～9月
調査内容	対象共同住宅の世帯数

1: 日大理工・学部・海建 2: 日大理工・院 (前)・海建 3: 日大理工・教員・海建

とした徒歩圏 800m 圏内^[2]の円弧を描いた上で、その円弧から近接している鉄道駅を確認し、船着場と鉄道駅の双方の徒歩圏 800m 圏域を差分した範囲に立地している共同住宅を抽出した。抽出した共同住宅は、船着場が徒歩圏内に位置している共同住宅と想定し、将来的に交通舟運の利用を見込むことができ得る共同住宅として世帯数を算出した。

3. 東京港の港湾区域の船着場の整備・管理主体

Table.2 に港湾区域内に設置されている船着場の整備及び管理方法の分類を示す。船着場の整備及び管理形態の分類に際しては、既往研究^[3]の定義に基づき、行政が整備・管理の双方を担っている船着場を「行政直轄型」、行政が整備、民間事業者が管理を担っている船着場を「公設委託型」、民間事業者が整備・管理の双方を担っている船着場を「民間型」として分類した。

調査の結果、東京港には合計 37ヶ所の船着場を抽出でき、行政直轄型は 13ヶ所、公設委託型は 12ヶ所、民間型は 12ヶ所確認できた。各区の船着場数に着目すると、江東区が 11ヶ所と最も多く、次いで、品川区が 10ヶ所、港区が 7ヶ所、中央区が 5ヶ所、大田区が 4ヶ所と続いた。

4. 舟運利用が見込まれる世帯数

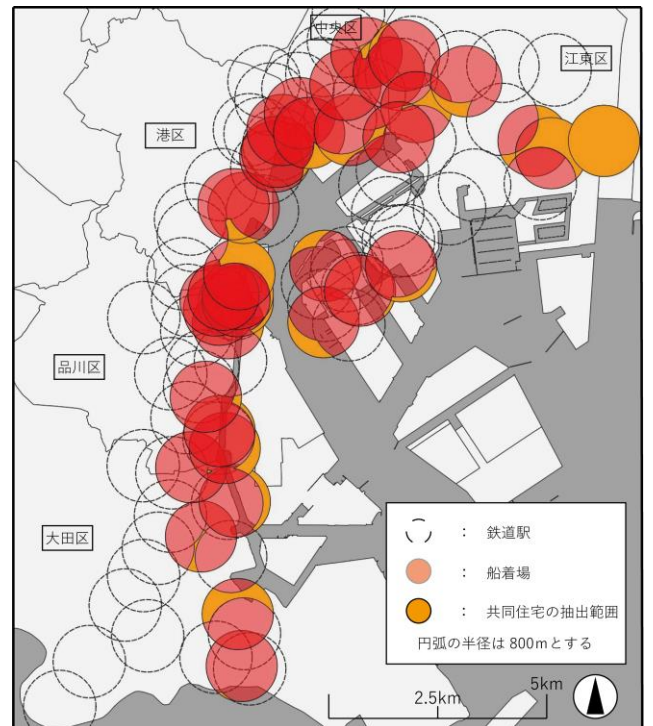
Fig. 2 に東京都臨海部における交通舟運の利用可能性を有する居住地域の範囲を示す。分析の結果、東京都臨海部に立地する共同住宅の内、鉄道駅よりも船着場の方が徒歩圏 800m 以内に位置する共同住宅は 61 棟抽出でき、世帯数の合計は 13,109 世帯であった。各区の世帯数に着目すると、港区が 6,285 世帯と全体の半数程度を占めており、次いで、中央区が 4,305 世帯、江東区が 1,152 世帯、大田区が 1,072 世帯、品川区が 293 世帯と続いた。次に、近接する船着場の分類に着目すると、民間型が 6,506 世帯と最も多く、次いで、公設委託型が 5,582 世帯、行政直轄型が 1,021 世帯と続き、民間事業者が管理運営を担う船着場における交通舟運の導入に向けた検討余地があることが窺える。

5. おわりに

本稿では、東京港の港湾区域内に設置された船着場に着目し、東京都心部への通勤・通学の移動手段としての水上交通を利用し得る共同住宅の世帯数を抽出した。その結果、13,109 世帯を抽出でき、民間事業者が日常管理を担う船着場を拠点とした交通舟運の事業実施に関する検討余地を示した。今後は、港湾管理者や舟運事業者等への事業性に関するヒアリング調査を通して、交通舟運の導入に向けた検討事項を整理する必要がある。

Table.2 Location and classification of pier for each district

	行政直轄型	公設委託型	民間	合計
大田区	3	1	0	4
品川区	3	1	6	10
港区	2	2	3	7
中央区	1	3	1	5
江東区	4	5	2	11
合計	13	12	12	37



	行政直轄型	公設委託型	民間	合計
大田区	949	125	0	1,074
品川区	72	0	221	293
港区	0	0	6,285	6,285
中央区	0	4,305	0	4,305
江東区	0	1,152	0	1,152
合計	1,021	5,582	6,506	13,109

Figure.2 Extent of residential areas and number of households in apartment complexes with accessibility to transportation boating in the Tokyo

参考文献

[1] 東京都：「らくらく舟旅通勤第2弾まとめ」、2023.3
 [2] 国土交通省都市局都市計画課：「都市構造の評価に関するハンドブック」、p.10, 2014.8
 [3] 赤沼大輝, 荻野正和, 志村秀明：「水辺公共空間の活用を促進するための運営に関する研究-東京都隅田川流域と湾岸地域における実態を対象として-」, 都市計画論文集, Vol53 No.1, pp.27-38, 2018.4