若者の海・河川への親近感が日本の水上交通を変える

1.背景

まず、人々は 20 世紀に産業を追い求める事により、海・河川の環境は悪化した。その結果、我々は水辺から離れ、陸上交通の利便性を必要としてきた。それが現代のマイカー社会、交通渋滞という深刻な問題を引き起こしている。しかし、国民の海への憧れは根強く、これからは産業利用の海から自分達の海へという動きも多い。また、モーダルシフトの担い手となる船の利用への関心も高まっている。このように海と人々の接近が始まっている。よって水上交通が交通機関の重要な役割を果たす事も現実味を帯びている。

2.海への親近感の世代間ギャップと将来の展望

一方、海洋国家日本の将来に危惧を抱かせる、若者の海に対する親近感の希薄感等「海への認識の世代間ギャップ」、伝統的な祭りや芸能の衰退等海洋文化の退潮も見られ、これへの対処の必要性が高まっている。

世代間ギャップが生じる原因として、一つ目に我々20 代以下の世代は携帯電話やパソコンなどといった情報端末がすぐ手元にあるような生活をすることにより自然から離れる傾向にあると考えられる。二つ目にやはり自然環境の悪化が目立ち、行きたいと思う水辺や自然とすぐに触れ合う環境が減ってしまった事も言える。

しかし、図 2 のグラフを見ると、海・港の環境への関心度はある程度関心があるという答えが多く出ている。このことによりもっと魅力的な海・みなとの発展があるのならば、国民の目は海・河川へと向くだろう。そこで、自然環境の保全と同時に、優れた居住環境のもとで充実した暮らしを営みたいという国民の欲求に応えるべく、生活関連のサービスを提供する産業は奮起していくべきであろう。その結果、人々と海・港の新しい関係の構築ができると考えられる。

図1：海への親近感（世代別）

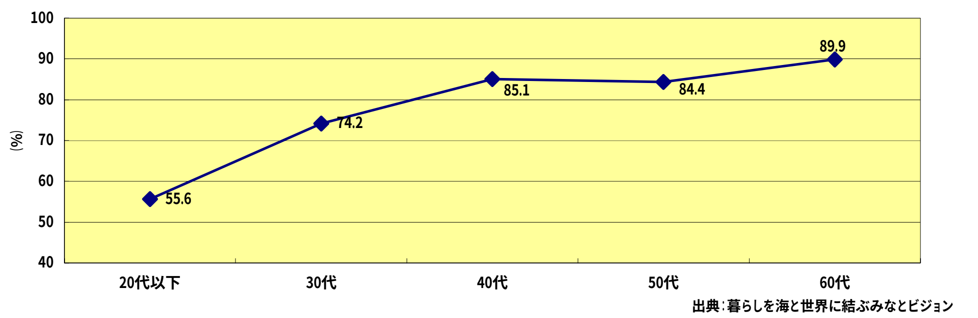
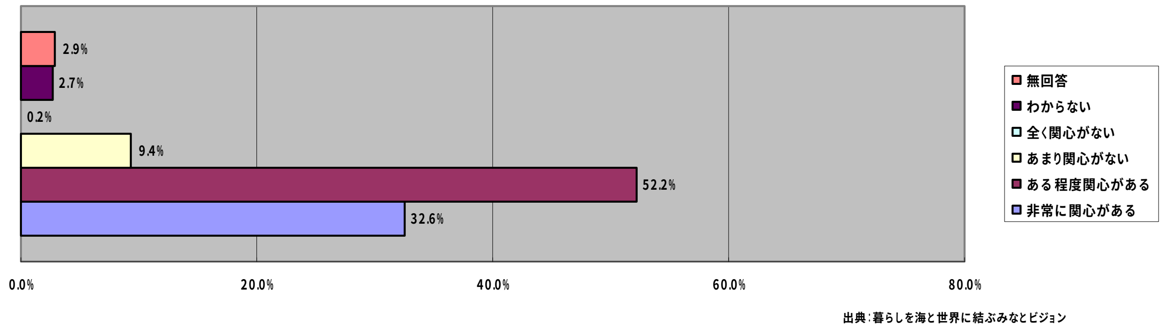


図2：海・港の環境への関心度



3.水上交通の現状から考えられる新たな水上交通網

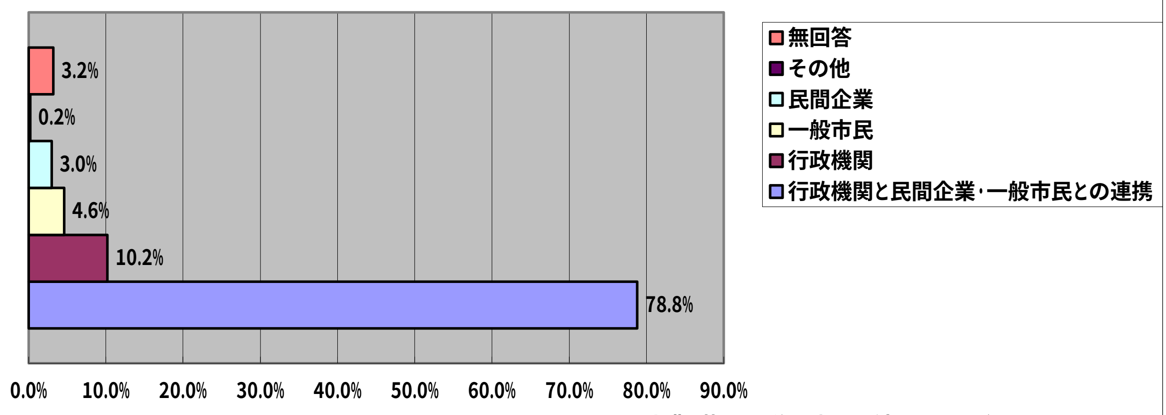
次に水上交通の必要性について考えてみる。日本の主な港湾における水上バスは 1989 年 3 航路から 2000 年 14 航路の 3 倍以上になっている。その他韓国船、遊覧船、レストラン船等の航路も増え、水上交通の需要はまずまずと言える。しかし、現在は車社会であり、人々はモーダルシフトに求める条件として、収容人数が小さい方から大きい方へとシフトしたいところではあるが、これが現実的には難しい。また、アクセスレベルの向上というような興味深い意見も出ている。

このアクセスレベルの向上について考えてみる。都心からすぐに出航でき、魅力あるレジャー施設や自然公園等に行けるのならば、我々20 代を含めた人々が多く利用するのではないだろうか。しかし、日本の港はアクセスが良いと言えるところが少なく、気軽に行けるようにもなっていない。そこで、あまり活用されていない日本の都心を流れる河川を利用した水上交通を発展させていったらどうであろうか。

4.世界の都市の水上交通と日本の水上交通

だが、日本では都心に流れる河川を利用する水上交通は認知度がとても低い。世界ではオランダ・アムステルダム、フランス・パリ、イタリア・ベネチア、シンガポール・シンガポール川などといった生活には欠かせない水上交通が発展し、観光スポットになっている。これらの河川は景観が非常に美しく、都心からアクセスが良く、自然と人が集まるような条件がある。しかし、日本の都市を流れる河川は本来あるべき姿に戻る事が第一であろう。参考として、国民が水辺の環境保全に取り組む意識はまずまずである。(図３参照)アクセスレベルとしては都心に流れる河川の条件は世界の都市と比べても劣ることはないだろう。

図3：環境保全を推進すべき主体



出典：暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン

5.日本の都市の水上交通が発展するまで

日本の都市に水上交通ができるとしたら、世界の都市と比べてアクセスレベルに関しては劣ることがなく、課題として挙げられるのは若者の海・河川への親近感の改善、水辺の環境であろう。海・河川への親近感や環境保全に取り組む姿勢が原動力となれば、日本の都心を流れる河川の水上交通が日常の交通となることも夢ではないと思う。また、水辺に人が集まるような景観が美しい新たな観光スポットにもなってもらいたい。その結果、水上交通の認識度が高まり、①都心部の渋滞緩和、②二酸化炭素削減、③観光・コンベンション施設の振興、④災害等における緊急交通手段、⑤都市 30 分圏の拡大の 5 つの利点を生

かして魅力ある発展を遂げていきたい。

※参考文献　暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン