

「水上交通を活かしたまちづくり」

(1) はじめに

現代の日本は交通機関として自動車、鉄道、飛行機などが主に利用されている。それらは地上や空で運行される機関であるが、水上での交通手段も存在するということがあまり認知されていない。

古来より多くの都市は河川を交通手段として用いて発展してきた。ところが、近年のモーターリゼーション、大量高速輸送、治水政策等の制約条件により、その都市交通手段としての役割が終えたかのように思われがちである。

しかし、近年では水上交通を見直す動きが日本各地で起こっている。行政も環境、防災面及び地域経済活性化の見地から積極的に水上交通の普及を推し進めるように答申している。いまこそマイナーな水上交通を活かさなければいけないと思う。

(2) 水上交通とその利点

まず、「水上バス」とは、オーソライズされた定義ではないが、一般的には都市交通機関の一つとして、河川・港湾などで定常的に運航され、道路上の路線バスと同様に通勤・通学や観光等の用途に供される航路・船舶のことである。海上を運航されるものを海上バスという場合もある。

外国では、オランダやイタリアのベニスにみられるように、水上バスが日常生活や観光の重要な交通機関の一つとしての役割を担っており、その利用も歴史的に古くから行われ、現在でも充分その機能を発揮している。

我が国では、東京や大阪等の大都市の河川や湾岸部で水上バスが利用されているが、その利用は一部の限られた河川、海域にすぎず、外国の例からみると、その利用度は極めて低い。

次に、水上バスの効果としてどのような点があるのだろうか。

地域活性化の役割

近年、河川について「魅力ある都市づくり」「水辺環境の創出」といった視点から、まちづくり、地域活性化の重要な資源として活用を図っていこうという動きが始まっている。水辺に接することにつながる水上バスは、このような役割を担う重要な資源の一つと考えられる。

九州、特に福岡市では、近年アジアからの観光客も増大しており、市は、積極的に交流人口を増やし地域の経済的な活力向上を図る施策を展開している。

水上バスは、観光スポットを結ぶルートの形成に寄与し、また水上バスそのものも話題性のある観光資源となりうる。

九州の商業・業務の中心である天神地区（福岡市）に那珂川があり、もしその那珂川を利用した水上バスが就航可能とすれば、天神よりダイレクトに海上に出ることができ、

魅力ある観光コースとなりうる。

自動車交通の渋滞緩和

モーターリゼーションの進展により、渋滞が頻発するようになった。その解消のために各地で道路の新設・改良が進められているが、かえって自動車の需要を増加させるという意見が見られる。車間距離を含めて大きな空間を必要とする自動車が、一人乗りの移動手段として利用されることが多く、無駄が大きい。このため、自動車交通の渋滞は極めて大きい。

もし、九州で水上バスネットワークが展開されると、その航路が結ぶ地域間では自動車から水上バスへの転換が一部図られ、渋滞緩和に寄与できる可能性がある。

時間短縮効果

水上バスの場合、陸上を走るより、かなりこの時間短縮効果を期待できる航路の設定ができるケースもあり得る。

環境負荷の軽減

地球温暖化の要因となっているCO₂（二酸化炭素）の排出量は、船舶の場合は自家用乗用車に比べ少ない。水上バスは、バスや鉄道と同様に、環境負荷が低い、環境にやさしいモードである。

災害時における人流、物流の代替輸送手段

阪神・淡路大震災（兵庫県南部地震）において陸上交通が寸断されたが、陸上交通に替わって海上輸送が生活物資等の輸送において大いに貢献したことはよく知られている。

このように、水上バスは大規模震災時における救済活動や陸上交通が寸断された場合の代替輸送手段としての役割を担うこととなる可能性がある。

（３）課題

運行可能な航路の確保

河川流域を発着点とする航路を確保するためには、河床浚渫が必須と考えられる。河床浚渫費と橋梁改修費には膨大な資金がかかることが見込まれる。

採算性の検討

水上バス運行計画の事業化にあたっては、相当額の船舶建造費、発着所の整備費等の初期投資を要することから、想定する航路についての利用者数の将来見通し及び収入見込み等について、可能な限り性格に予測し、事業経営としての採算性について事前に検証する必要がある。

水上交通ネットワークの充実

利用促進のため、旅行代理店との連携を図るとともに、周遊する観光スポットの施設と連携したイベントの開催等、様々な販売促進活動を行って、それぞれの航路の魅力を高める多様な試みを地域全体で推進し、水上交通ネットワーク全体の充実を図っていくことが重要である。

河川利用との調和

水上バスを運行するためには、船着場として岸壁、棧橋等が必要となるが、これらの施設の設置にあたっては、河川の洪水を流下させる能力に支障を及ぼさないよう、また、河川管理の障害とならないように設置する必要がある。

これらの施設を設置するにあたっては、河川及びその周辺の土地利用の状況、景観その他自然的及び社会的環境を損なわず、それらと調和したものとすよう、十分に留意する必要がある。

(4) 提案

水上バスには社会を改善していくことができる可能性が秘められている。課題も多くあるが、水上も自動車や鉄道と同じく、生活するにあたっての重要な交通機関として利用できることを期待している。

そして、河川での水上交通の進展に力を注いでもらいたい。海を利用した水上交通は現実ではよく見られるが、河川において水上バスが運行している姿は見られないからである。理由として、河川の浚渫作業、高架下は船が通らない、水深が浅くて船が地面に着いてしまう、潮の関係といったような様々な問題がある。

都心から水上バスを使い河川を下り、海へ出て、目的地まで移動が出来るようになれば、利便性が非常に高く見込まれるだろう。

水上バスを運行するには当然、船着場や係留施設等が必要である。船着場までのアクセスを容易に行えるように、駅を降りたら目の前に船着場があるといったような連動性を考えなければいけない。

実際に利用するのは消費者である。よって乗車時の安全や、ただ水上交通を進展させるためにどこにでも船着場を設けられては困るので、消費者のニーズを充分に取り入れ納得のいくように考えていくことが非常に大切である。

このような様々な問題を解決し、人々の生活に馴染み、水上交通が普及されたまちに住みたいと思う。