

リバーフロント整備センター設立20周年記念座談会 ～なぜ今、河川舟運か～



出席者

三浦 裕二 日本大学名誉教授
 新倉 健司 船宿三浦屋 七代目主人
 堀内 玉子 元海洋商船株式会社 総務部長
 (旧姓 吉本)
 松田 芳夫 社団法人雨水貯留浸透技術協会
 理事長
 竹村公太郎 財団法人リバーフロント整備センター
 理事長
 坂之井和之 財団法人リバーフロント整備センター
 研究第三部長 (司会)

(本稿は、平成19年7月24日に座談会を行ない、紙上スペースの関係で、編集部責任により編集したものです。)

舟運に対する思い

【坂之井】 それでは、定刻となりましたので、リバーフロント整備センター設立20周年記念の座談会、「舟運」の部を始めさせていただきます。

本日は、「なぜ今、河川舟運か」というテーマで、皆様の思いや現場での問題点などを伺い、今後の展望などを示すことができたらと考えています。早速ですが、自己紹介を兼ねて、皆様がそれぞれ、日ごろ感じていることや考えていることなどをお話いただきたいと思います。

【竹村】 本日、20周年記念の座談会を開いたリバ

ーフロント整備センターの理事長として、ご挨拶かたがた口火を切りたいと思います。

私は、当センターの理事長になる前に、当時の理事長であった松田さんから、舟運の委員会に入らないかと言われたのが最初です。それから意識して、舟運のデータを集めたりしていますが、だんだん舟運が大事だということを真剣になって考えるようになりました。ぜひ今日は、新倉さんと堀内さんに舟運の現場の話を聞いて、そこから問題点を解きほぐしたいと思っております。

【堀内】 私自身を振り返った時に、海のない埼玉に水上交通をとという夢を抱いて、荒川水上交通実現のために会社設立に参画しましたのが、ちょうど20年前です。当時を振り返りますと、「舟運」という言



坂之井 リバーフロント整備センター研究第三部長



竹村 リバーフロント整備センター理事長

葉も一般的ではなく、周りの方からは、「針の穴に象の足を通すようなものだ」と揶揄されましたが、それでも果敢に挑戦してまいりました。しかし、ご存じのとおり、私たちが運航していた荒川航路、江戸川航路、江東内部河川航路、そして多摩川航路、この4航路はもうございません。

本日このような座談会にお招きいただきまして、かつて河川舟運に携わった者として、心より感謝申し上げます。

私自身、今でも河川舟運は夢があって、これからの社会に大変意味のある事業だと思っています。これから夢を持って舟運に参画される方々に少しでもお役に立てればと、今日は伺いました。

【新倉】 私は、江戸時代から続いている船宿の7代目になります。現在は、屋形船や釣り船を営んでいますが、もともとは戦前ごろから家業として漁師をやっていました。今も東京都漁連に所属している中央



堀内 元海洋商船総務部長



新倉 船宿三浦屋七代目主人

隅田漁業協同組合の組合員でもあり、屋形船東京都協同組合の組合員でもあります。

我々は屋形船を数多く持っていて、災害時や、東京都の都市交通が麻痺してしまうような時に、屋形船をうまく活用できないかということを考えています。屋形船にはいろいろな利点がありまして、設備的には、電力や生活飲料水、トイレ、それから厨房施設を備えています。ある程度の収容人員にも対応できます。災害時には、一時避難場所や帰宅困難者の輸送、簡易的な医療施設にも活用できます。また、警察官や消防隊、自衛隊、各役所の方が現場に入っていただく際の輸送手段としても活用できると思います。我々は漁師も兼ねていますので、地域的な水路には詳しく、この船だったらどこまで行ける、あそこは通れないということはある程度熟知しています。屋形船を防災に活用できないかということで、いろいろなことに参画し、三浦先生ともそのようなつき合いの中で知り合って、この場に呼んでいた経緯がございます。

【三浦】 私も「房総・水の回廊構想」という、内陸水系を使って東京湾と太平洋を結ぼうという壮大な構想を打ち出したのが、ちょうど20年前です。松田さんともそのころからのおつき合いだと思います。このリバーフロン



三浦 日本大学名誉教授

ト整備センターに舟運研究会ができて、そこに私も参加させていただきました。舟運の火付け役は、そういう意味で松田さんではないかなと思っています。しばらくして、尾田栄章元河川局長が舟運に関する検討委員会を立ち上げられ、そこで堀内玉子さん、当時は吉本玉子さんとのおつき合いが始まり、初めて事業としての舟運がいろいろ大変な問題を抱えているということが分かりました。舟運を業とするには、規制が沢山あり、一方で、一般の人からの認知度が大変低いことに気づかされたのも、玉子さんからお話をお伺いしてのことでした。

当時、なぜ舟運かということ、いずれエネルギータイトになった時に、船に頼ることが再度必ず起こるだろうと漠然たる思いがあったことと、私自身が船に乗って遊ぶことが大好きだったからです。船に乗って、浜離宮に上陸するとか、あるいはディズニランドに船に乗っていくような情景を思い浮かべて、水の都市であった江戸のような水辺と町の賑わいが調和し、一体化した町に再生できないかという夢がありました。そのため、どこの国も舟運がものを動かす最初の輸送システムですから、舟運で観光を盛んにしているヨーロッパを中心に、世界の舟運を見て歩きました。それで、今日までどっぷり運河に首ぐらいまでつかっているのが現状です。

【松田】 竹村さんの前任のリバーフロント整備センター理事長をやらせていただきました。舟運とのつき合いというのは、河川局の専門官をしているところに、河川局に舟運事業の申請、計画が出てきて、いろいろ議論をし



松田 雨水貯留浸透技術協会理事長

ていたのが発端です。昭和58年か59年ごろだと思いますが、正直言うと、当時の河川局のムードは、河川管理に舟運が出てくるというのはいろいろな支障があるので、好ましくないというものでした。一つ

には、やはり船が走れば、ごみや油、汚水だとかが増えるということ。当時、話題になっていた埼玉県の舟運は荒川で、都市用の取水が多い河川だから、そこに船が走るかもしれないということはとんでもないという雰囲気でした。

それから、船が行き来するとなると、どこかに船着場が要するという事になって、その占用問題というのが非常にややこしくなる。当時は官側で船着場を作るという発想はないし、民間で作ることになると、一種の既得権になって、それが何かの事情で撤去してもらう時に補償が必要という話になる。すでにいろいろな河川敷の利用設備を整備していつている中で、新規の占用案件を持ち込むことはないのではという考えがあった。次に、不法係留の問題。洪水の時に、「船が流されたけどどうしてくれる」という、河川管理者にとっては筋違いな苦情が持ち込まれたりして、とにかく川の中に船が多くなるということは好ましくないという感じが主流でした。

私は都市河川課にいて、舟運の主務ではなかったけど、治水課の管理担当ではかなり厳しい議論をしているのをはた目で見えていました。そのあと、昭和62年にリバーフロント整備センターの初代の部長として来ることになった。それで、リバーフロントという名前から分かるように、それまでの河川では扱っていなかった河川沿いの都市計画の問題、舟運も含めた水辺の整備、景観の問題、それらを集中的に開拓していこうという機運にありました。今は、河川の生態とか多自然川づくりとかというテーマがここ数十年の間に増えたと思いますが、最初はかなり都市的な話題に取り組もうということで、建築関係の人とか都市計画の人を集めていろいろな研究会をやっていました。それらの中に舟運のテーマがありました。

現場での舟運の実情

【坂之井】 ありがとうございます。それでは、一回りお話しをいただきましたので、堀内さんと新倉さんから、実際に舟運の現場にいて、苦労したことや、ここが問題だとか、ざっくばらんなお話をいただきたいのですが。

【堀内】 会社設立の発起は、内陸県の埼玉にとって、荒川に舟運を拓くというのは大きな財産になるのではないかと、秋ヶ瀬から海へ出られるようにしようというものでした。埼玉県にないものの名前をつけてインパクトをつけようということで、社名を「海洋商船」としました。

会社設立は平成元年ですが、その前段にも4、5年かけて準備をしました。原始的ですけども、モー

ターボートに乗って竹竿を刺し、荒川の水深調査をしました。また、どんな船型だったら荒川を安全に航行できるか、いかに行政を納得させるような船をつくれるかということで、こつこつ船づくりをやってきました。そして平成2年に、船の完成後、早速荒川の河口から船を走らせて上ったら、大目玉。ちょっとゲリラ的なスタートでした。

当時「荒川水上交通構想」といって、荒川水上交通は埼玉県政の公約でもありましたので、埼玉県とはお互いにパートナーシップでその実現に臨むことができました。基盤整備は埼玉県が、そして運航は民間の資金とノウハウで、営業も民間の自己責任で行うということで協定を結びました。しかし、当時の建設省から許可が下りないんですね。やっと、3年間モデル航行を実施し、その間に運航データを蓄積して、利用者がどれだけいるかその結果で判断しようということまで譲歩してくれました。

ここまで至るのに船を建造してから18ヶ月かかりました。3年間のモデル航行は、異例の期限付き営業許可で運航しました。その実態は、毎日定時運航しなければいけない、棧橋までのアクセスの表示をしてはいけない、看板や待合所も作ってはいけない、船の航走波が河川にどれだけ影響を与えるか調査せよなど、いろいろな条件がありました。そして、極めつけは宣伝してはいけない。つまり、荒川に座してどれだけ人が来るかという姿勢で需要調査をなさないとことだったのです。お客さんがゼロでも、年末年始以外は冬でも走りました。その後、船が打ち切りになるかどうかの瀬戸際もありましたが、平成3年から始めたモデル航行期間を終え、ようやく平成6年4月1日に本格営業が認められました。

私たちは河川を安全に航行するという視点で、すぐ安全に対してコストをかけました。荒川で洪水があったら避難できる場所を確保するために、他の河川で水域占用許可を持っている会社と契約を結びました。船にはエンジンを2機搭載していました。もし1機のエンジンが壊れたために船が流され、橋の橋脚にでもぶつかろうものなら大変です。河川で航行する以上は、エンジンは2機必要だという社長の方針でした。そのために要した2機分の船舶検査の費用はかなりの負担でした。

モデル航行期間中に宣伝活動をしないで、なぜあれだけ船に乗ってくれたかということ、メディアのおかげです。テレビ局から各新聞、ラジオ、雑誌が全部取り上げてくれ、それらの情報を見て乗りに来てくれたのです。また、平成7年の阪神・淡路大震災が大きな契機になりました。防災の視点から河川の利用が再評価され、防災用の船着場が作られ始めまし

た。荒川では、防災用船着場を寄港地として使わせていただくことができました。

会社の立ち上りの一部を紹介させていただきましたが、当時は第3セクターが流行でした。私たちは、舟運事業は官が税金を使って公社運営しなくても、民間が十分やっていける事業だということにチャレンジしてみたかったです。それで、基盤整備は官が、運航は民間がという官と民とのパートナーシップでの成功を目指していたのですが、海洋商船の破綻という結果になってしまったのが大変残念です。荒川自体は需要があったのです。隅田川に行ってみたくとか、日の出に行ってみたくとか。船着場は各地に作られていましたので、そういった需要に応えるためにも、航路のネットワークをつくるべきだと思ったのです。しかし、船着場の利用申請に対しては慣行的に需給調整が行われていて難問が多々ありました。そこを何とかしないと、後発の人が夢を持ってチャレンジすることが難しいのではと思います。

【坂之井】 それでは、現在、屋形船を運営している新倉さんからもお話をいただけますか。

【新倉】 その後の話をさせてもらいますと、防災船着場というのは、人が集まるところにも何ヶ所かあるのですが、人っ気のないところにも数多くあるのです。そのような活用されていない防災船着場が、いざ災害になった時、果たして防災用になり得るのか。何かあってから、「ここに来てください」と言われても、人がそこまでたどり着くのに、夜は明かりがない、ましてや舗装されていない。普段から活用しているからこそ、いざという時に使っていけるのではないかというのが私らの考えです。普段から船着場を使うことによって、人も集まり、認知度も高まる。災害時に私ら事業者に声をかけていただければ、みんな船を出したりとかできるのです。例えば、私たちの業界の船、屋形船や漁船、釣り船を合わせると、一回で2万人から3万人ぐらいの人を乗せられる輸送能力があります。

【三浦】 それがなぜ、船着場をオープンにできないのか、いろいろ考えますが、不特定の人が水に落ちたら瑕疵責任がかかる、だから入れない、理由はそれだけです。

新倉さんから伺った話ですが、ここ数年、防災の日に船を出してほしいという要望があるそうです。出ていってみると、自衛隊が川に橋をかけて、そこから先、船が通れないという連絡ミスがあったそうです。国や地方自治体、自衛隊、警察、あるいはNPOを含め、相互の連絡・統制が全くできていないという現実です。その統制が一元化しない限り、防

災に舟運をいかに活かしていくのか見えてこない。新倉さんの漁業協同組合は無線を持っています。この無線系統も、警察や海上保安庁、河川管理者等の防災無線と相互交信可能とするシステムも考慮しておかないとだめです。川を使い、屋形船に頼る防災であれば、私はリバーフロント整備センターが早急に取り組むべき最大のテーマになるという気がします。

【新倉】 例えば、「こういうところに船着場を作ったらどうですか」という提案があっても、我々事業者から行政側に受け入れてもらえないということが多々あります。また、無線の整備も、船に一局つけるだけでも相当な費用がかかりますし、無線局の経費もかかってきますので、それだけのコストを船舶全部にかけるとなると、事業者にとってはかなりの負担になるのです。普段は携帯電話で間に合っていますが、災害時に向けて統一性をとっていくためには、混線トラブルもありますし、無線は欠かせないと思います。無線の整備や船着場などの使用に関して、いろいろな経営の部分でもサポートをしていただければよいのですが、現状ではないです。どちらかというと、規制のほうが多い。例えば収益をあげるような形での船着場の使用はできないとか。しかし、普段から船着場を活用して、人の賑わいをつくっていった、認知度を高めていくことを、ボランティア的な形でできるかということ、それは無理な状況かと思います。

そういう意味で、行政側と民間側の媒介となるようなNPO法人を設立していただければ、いろいろな活動もしやすくなるし、各機関や行政間の横の連携もNPOが担っていけると思っています。

【松田】 考えてみると、何年も前から防災船着場を使わせろ、開放しろというような議論は出ているのですよ。ところが、行政はそういうニーズに応えてこなかったということだよ。

【三浦】 防災船着場は、平成9年に尾田さんがレポートを出した直後に、極力開放しろと言っているのですよ。局長通達を出しています。

【坂之井】 「船着場の使用促進について」という通達が平成10年に出ています。どのような利用に対して船着場の使用が許可されるか、わりと事細かに記載されています。

【堀内】 私たちが運航していた当時、荒川下流に完成した防災船着場は利用できましたが、荒川以外の船着場は国と都の船着場は違うとか、公的な機関でなければだめだとかで利用できませんでした。結局、国の通達は効力がなかった。

【松田】 ただ、通達がどうあろうとも、お役所は

それで商売の種にされることをものすごく嫌うね。
【坂之井】 今、広島や大阪とかで、河川区域にオープンカフェなどを出すのを社会実験という形でやっている。やはり問題になることは同じで、おかしなところが来ないかとか、もうけ過ぎは困るとか。これらの問題を、協議会のような評価プロセスを通すことで解決しようとするやり方でやっているのです。それで、防災船着場の使用の話も同じようなやり方でクリアできる可能性はあると思います。

【三浦】 船着場の開放を断る理由はごく簡単で、かぎを開けておいたら、誰かが事故を起こします。その責任はとれません。それが一番大きいところです。解決するためには、利用する側も、それだけの覚悟と責任を持たなければいけないわけです。そのためには、例えば、プレジャーボートを持っているとすれば、ボート愛好会のような会に属し、管理者と相互の合意のもとでルールをつくり、船着場を有効に使えばいい。不特定多数の人が船着場に入り落ちたらどうしますか、誰が責任とりますかという。これは簡単なことで、「この先防護柵なし。自己の責任において入れ」と掲示を出せばよい。そういう方式しかないわけです。この自己責任意識が日本社会にないところが問題なのです。

【新倉】 東京都も区も、NPOのようなところに委託して、非営利団体という名目で、船着場の使用の取り決めをしっかりと定め、民間に投げかける時期なのではないのかと思います。NPOの体制をつくっていければ、船着場の活用もしやすくなり、それらを管理するところ、責任の所在もNPOが持っているということでやっていけると思います。

【竹村】 三浦先生の問題提起を解決するにはそれしかないですね。

【松田】 NPOというのは商売の感じが無いので、一つのアイデアかもしれないですね。

【新倉】 帰宅困難者の問題については、交通機関、JRにしても、東京メトロにしても、利用者から定期代などをいただいている、その人たちを送り届ける義務があるはずで、災害の時は送れませんという話になると、利用者にとってはおかしな話だと思うのです。替わりとなる交通機関を考える必要がある。NPOがその支援に協力してもおかしくない。

東京の河川だけでも、東京都と千葉県、神奈川県、埼玉県の県境までは、船舶で人の輸送はある程度可能です。県境まで送ることができれば、その先の交通機関は機能していると思うので、そこまで送り届けるシステムを構築すればよい。災害が発生してから3日間ぐらいは危険だから動くな、というのが東京都の方針のようですが、危険なところからできるだ

け早く人を避難させることも一つのやり方だと思うのです。

【松田】 そのNPOを立ち上げて、そこへ管理を一括お願いすることになった場合、民間側の利害関係を調整できますか。

【新倉】 少なくとも我々の業界、屋形船や釣り船、漁船は調整がとれます。漁業協同組合以外に、遊漁船組合とか、いろいろな組合が存在しますが、私が協議会をつくった影響もあり、最近は横の連携をとろうとしています。それで、屋形船事業者も大きく3つの組合がありますが、その中で協議会をつくって、災害時の連携に対して前向きに話し合っていますので、連携をとれる態勢はできています。

【松田】 みんなで利用者協議会みたいなのをつくって、その利用者協議会がNPOの看板を出すという方法もあると思います。

【三浦】 プレジャーボートが集まっている一番大きい夢の島マリーナの中でも、そういうのができたら参加しようという心意気のある人は多いと聞いています。ただ、組織化されないのです。そういうNPOで一元化できれば、こんないい話はないと思います。

関東と関西の舟運に対する感覚の違い

【三浦】 堀内さんが、現在、大阪に住んでいるので、大阪の舟運の話をお聞かせしてくれません。

【堀内】 道頓堀川に周遊の船が浮かべられるようになって、大阪でも舟運の胎動を感じました。大阪は舟運に対する感覚が自由ですね。このように東京で議論されていることが、何の問題もないかのように大阪では運航されていることが大変うらやましく思いました。それは船着場を管理する自治体と事業者の双方が実利主義で、新しい事業が育って税収がちゃんと上がればよろしいのではないかという感覚で、合理的なスタートを切っているような印象を受けました。それに地下鉄から水上バス乗り場のサインが出ているのです。だから、乗り場が中心部からすごく近いというか、土手を超えなければいけないということもない。本当に街の中の移動手段として、地下鉄の何区間分を船でも移動することができるのです。

【竹村】 東京の概念から見ると不思議だね。その遊覧船が自由に停まっているということ自体が不思議ですね。どういうルールでクリアしているかですね。

河川の管理を大阪市がやっているのでしょうか。ですから、小回りがきいて、判断できるのかもしれないね。

【松田】 政令都市だから、全部責任持って、自分らでやるという感じですかね。

【堀内】 大阪ではこの8月から試行的に、NPO法人が窓口となって各公共棧橋が使用できるようになるようです。

【松田】 それは東京に対して宣伝になるね。大阪でできたことがなぜ東京でできないのだとね。

【堀内】 ちょうど始まったばかりで事業者が少ないので、使用権の優劣がないのですよね。

【竹村】 一番優先権のある、新倉さんとかがそう言うってくれるのなら、可能性ありますね。大阪の事例を前例にしながら。今日も改めて堀内さんの話を聞くとびっくりしてしまいますね。これから、将来やっていくには、やはりNPOみたいな、ある主体の組織がないと、解決できないかもしれませんね。

【三浦】 それが一点、民側の団結ということで大切だと思うのと、もう一点は、行政がしっかり強くないとだめですね。民のご意見を聞きますということは大いに結構なのです。しかし、意見を聞いた後、答えが返ってこないのです。船着場を作るのだったら、現場のプロの意見を聞いてくれないかと思うのですよ。そうすれば、もっといいものができる。最近、国だけではなく、地方自治体も、決断力がなくなっています。

【竹村】 行政組織は非常に縦割りで、皆さんそれぞれのポジションで一生懸命やっているのですが、そのポジションを一生懸命やるがために縦割りになってしまうのです。それを解決するには、やはりトップが理解するしかないのですよね。だから、ちょっと話は変わりますが、今年の12月に「アジア・太平洋水サミット」をやります。なぜサミットかという、各途上国の縦割りの組織を超えて、その途上国の水問題を解決するには、トップを仲間に引き入れるしかないというのが主たる目的です。ですから、例えば、災害時にどうにかしてやろうというのは、今、錦の御旗ですからね。そういう錦の御旗を立てて、NPOのような主体的な組織ができると、例えば東京都知事と呼べるとか、国土交通大臣と呼べるとか、本当にトップと呼べる主体が出てくると下が動いてくるのですよね。単なる政治力と違った意味のトップ交渉ができるようなシステムをつくるのが大事なのです。

【三浦】 大阪のすごさというのは、やはり民の力ですね。そこに大阪府、市と行政が並んでいますが、大きく動かしているのは、関西の経済界、商工会議所であり、大阪21世紀協会、コンベンション協会など民が強い。何でこんなに民が強いのかというと、竹村さんが何かに書いていたように、大阪は江戸時

代から役人が少なく、民が牛耳っていた。現代の天神祭でも、民がこぞって参加して力が集まる。それを行政が後ろから支えているという構図なのです。その体制が東京にはなかなかつくりにくい。民が一斉に集まる力が東京にはない。三社祭も地域から出て隅田川を巻き込まない。

【堀内】 一応、官の立場としてちゃんと指導はするのですが、民間側に商売は自己責任という意識が強くなる。だから行政はあまり民業に口を出さず、民間のノウハウとか資金を上手に活用しているのではないかなと思います。逆に東京は、いろいろ圧迫しているというか、民業の自由度を失わせている。

【三浦】 竹村さんの著書の中に、関東、江戸には緑が多い、大阪には緑が少ない、というお話がありましたね。大阪は、緑を増やそうと努力している、それもやはり民の力で。どんなことをしているかという、おじいさんの香典の先払いというものがあるそうです。おじいさんが亡くなって香典を取られるなら、今のうちに払って、「おじいさんの森」に木を植えようとしている。そうしたちょっとした知恵で「よっしゃ、香典がわりだ」と言って、資金が集まると聞きました。それに行政が乗るわけですね。そういうところが、ナニワの文化というのか、東京とは違うと思いますよ。

【堀内】 大阪に来て、カルチャーショックという。やはり生活者として当たり前だと思うのは、関西のやり方です。官は「ちゃんと指導することは指導しますが、あとは自己責任でやってくださいね」って感じで。東京で仕事をしていた時は「国民は馬鹿じゃないのに」って思っていました。何かこう、骨抜きにされてしまうというのですかね、東京のほうだと。

【三浦】 全部行政にお任せという意味で？

【堀内】 私はお伺いを立て過ぎたかなと思って。ちょっと言うことを聞き過ぎたかなと。

【三浦】 なるほど。お伺いを立て過ぎた。もっどんどんやってしまえば良かったと。

【堀内】 はい。もしやっていたら、何かしら今でも船が残っていたかなと。自分に欠けていたもの、そこら辺の凶々しさ、逆にそれぐらいしないと、あの荒川の舟運事業はやっていけなかったのではないかなと感じています。

今後の舟運の展望

【坂之井】 それでは、今後の舟運の展望についてお話をいただきたいのですが。

【竹村】 モーダルシフトとかいろいろあるけど、やっぱりみんなが受け入れられる最小限のものでや

っていかないかね。大震災の時に首都圏の人たちを助けるにはどうしたらいいか、その1点だけでやっていくということが一番いいのではないかと思うのですね。だから、舟運を大震災の時にうまくネットワークするためには、こういうシステムにしていかなければいけない、こういうトレーニングをしなければいけないとか、こういうインフラも整備しなければいけないということを繰り返していくうちに、一般的なものにだんだん広まっていくのではないかと思うね。

【松田】 舟運のテーマはもう20年ぐらい議論して、いろいろな切り口からアプローチしたつもりだけど、未だに見るべき成果が無い。日本は急流河川であまりふだんの流量もないというようなことで、東京と大阪ぐらいしか具体性がないのではないかということです。結局、災害時の緊急避難、緊急輸送の話と、観光的な要素、屋形船とか遊覧船、その二つぐらいしかないのではないかという結論になりましたね。

【三浦】 答えはそのとおりだと思いますね。平常時と非常時と分けると、平常時から船を使っておかないと、非常時に役に立ちませんよということは、新倉さんのお話の中から出ている。では、平常時にどういう遊び方があるか。プレジャーボートから観光船、ウォータータクシーもある。どこへでも好きなところへ行行って、陸に上がれる。簡単な言葉で言えば、沿岸の開放ですね。そして、岸辺と背後の町との連携をつくるということです。今、建物は全部道路へ向いていて、川へ向いていない。だから、これからの都市再生は、川に建物を向けてくれば、好きなところへ船をとめて上陸でき、買い物をして、また船に乗って帰れるというような理想的なね。そういう自由に水面を交通路として、平常時に使っていく。そうすれば、非常時でも、同様にその場所が交通路として使える。

【堀内】 楽しそうですね。船着場に行って、「ちょっとここから乗りたいのだけど、水タク1台お願い」なんて電話したら、「はい、はい、何分後に伺います」なんて言って来てね。

【新倉】 それを実験的にやっていきたいというのは、そのような水辺を目指したいからなのです。ただ、自由に乗り降りできるスペース、人が賑わう商業ベースが少ない。いつも屋形船に乗っているお客様に言われます、「お台場きれいだけど、ここで降りることはできないの？」と。お台場で屋形船に乗りたいという人は多分沢山いるのですが、あそこから乗ることができないのです。

【堀内】 新倉さんがおっしゃるのは、もしあそこ

で発着の許可の担保が取れたら、それで航路設定をして、お客様を降ろすことができる。だから、国の許可のほうに問題があるわけではなくて、降ろすための施設の問題でしょう？

【新倉】 隻数が多いので、一、二艘着けられるだけのスペースだと、混雑したり、いつでも降りられるというわけではない。ただ、自然の公園を活かした中で、人と舟運が関われるスペースも欲しいわけですね。

また、例えばマリーナですと、船を持っている人たちだけの施設ですよ。そのために作ったのですが、船を持っていない一般の人たちが楽しめるスペースかということ、そのような場所ではないのですね。やはり、一般の人たちが楽しめる施設も併用をしているからこそマリーナだと思います。一般の人たちは、船を持っているから利用する、会員だから利用する、それ以外の人は入ってはいけないスペースという認識があって、利用していないと思います。

【堀内】 屋形船とか遊漁船協会の方がネットワークをつくって、トラブルなくやっていける証として、それぞれ船宿さんがアライアンスを組むというか、例えば、他の船宿さんの船が三浦屋さんの棧橋に着くとか、そこでお客さんを降すということはできるのですか。そうしたら発着地が増えますよね。

【新倉】 定期航路事業の中での規制が難しい。昔は、定期航路が通るまでは、回し船と言って、頼まれた場所に船で行くことは自由でした。今は頼まれたからといって、自由に出掛けるわけにはいかない。また、例えば神田川は川幅が狭いので、多数の船が出る時間帯によその船が行き来することを考えると、事故があってはいけない。その辺は、自己責任において、自粛している部分で、各自の責任においてやらなければならないという暗黙の了解があります。

ただ、人の賑わいということで、これから墨田区に新東京タワーができるので、お台場のケースと同じようにならないようにと思います。

【三浦】 みんな行きたがるだろうからね。

【新倉】 これは急務だと思います。我々の船舶が災害時に向けて活用する手段として、独自のプロジェクトを組んでやることはできます。しかし、行政が携わってくれないと、勝手にやって事故を起こした場合に非難されかねないのです。統括する組織をつくっていく必要があると思います。行政側で難しいのであれば、どこかが。

【竹村】 もう主体さえあれば、保険をかけられるからね。もう簡単な話ですよ。そういうバックアップ体制があればやっていけるのですよね。

まとめの一言

【坂之井】 最後に、舟運に思うこと、リバーフロントと整備センターに望むこと、言い忘れたこととかあると思いますが、一言ずつお願いします。

【新倉】 東京の水辺、楽しくないです。事業者としても、住んでいる者としても。(笑)

【坂之井】 もう少し川に目を向けろという感じですね。

【堀内】 春に娘たちを連れて、隅田川の船に乗りましたけれども、荒川にチャレンジしている船が見られなくて、すごく残念でした。大人は観光地から観光地に行くというのでいいですけど、子供には荒川のような、川らしい川でカモメが来たり、川幅があって、緑が見えたり、そこにいろいろな人の営みとか、利用があったり、手を振り合ったり、そのような姿を体験させてあげたいなと思いました。次の世代に続く子供たちに、船の利用とか河川の姿というのを何か見せたいなど。

【松田】 国の行政では、予算がないとか人員削減とか、いろいろな理由で積極性を出しにくい時代なので、市民の声を具体化するには、やはり、政治家や市町村長とかが行政を動かす必要があると思います。議論ばかりしていないで、今や行動あるのみですよ。

【三浦】 行政でできないことを代わりにやる組織、つまりNGOが必要なのです。水上交通を利

用した民が中心となった防災輸送体系は、一元的にリバーフロント整備センターと港湾空間高度化環境研究センターが担うというようなやり方であっても良いと思うのです。これをNPOに任せましょと言ったって、それは無理ですね。そのようなNGOがあって、その下でNPOを組織化していくことが必要だと思います。リバーフロント整備センターの21年目からの仕事は、そこにあると思いますが如何でしょう。リバーフロント整備、もう言葉どおりです。**【竹村】** 本当にリバーフロント整備センターの責任が大きいと思いますね。他にやるところがないのですから。もう十年以上も舟運の検討会をやってきたでしょう。つまり、ここしかないのですよね。

災害時における水面の利用のネットワークは絶対必要というのは、大きな柱ですよ。別に組織をつくるわけじゃなくて、ネットワークでやればいいのであって、みんながそういう協力し合うために、誰かがいつも努力していなければいけない。リバーフロント整備センターができるかどうかは分からないけれども、結構責任は重たいなと思います。すぐにはできるとは思わないけど。東京都と港湾局と河川局がうまく連携できるようなシステムを考えていかなければいけないですね。

【坂之井】 短時間でご意見いただきまして、どうもありがとうございました。今後ともご指導をお願い致します。