

日本橋川での観光舟運の開発

日本橋再生推進協議会水辺再生研究会 学識委員 伊藤 一正
(財団法人 リバーフロント整備センター)

1. はじめに

日本橋地域は、江戸時代より「水の都」として発展を遂げてきた。徳川家康が江戸に入城して以来、侍と町人街の接点にあり、日本全国の様々な文化が流れ込んだ街であった。それは、江戸時代でありながらも全国の物産が入手でき、その後も世界各国の商品がいち早く伝わり、船で物資が行き交う賑わいの中心をなす地域であったからである。しかしながら、1960年代、わが国の高度成長期とともに、水路は埋め立てられ、川は高速道路に覆われ、かつての日本橋地域の姿は瞬く間に失われていった。

本稿では日本橋地域にかつての賑わいをとりもどし、「豊かな」そして「潤いのあるまち」へと再生していくことを目標とする日本橋地域の開発と環境調和への市民の取り組み、特に、観光を中心とした賑わいつくりと、その手段としての舟運の再生計画への取り組みを紹介する。

2. 東京の成立と舟運

(1) 東京の成立

「東京」の地名は、1868年9月(明治元年7月)に出された「江戸ヲ称シテ東京ト為ス」の詔書により、江戸の町奉行支配地域を管轄する東京府が設置されたことに始まり、京都から見て東の京(みやこ)の意味である。

現在の東京地域のうち、本稿で対象とする日本橋地域などを含む一帯は、江戸時代に現在の街の原形が作られた。

徳川家康が江戸に入城した1590年頃は、日本橋、丸の内あたりは江戸前島と呼ばれる半島で、皇居外苑、日比谷公園、新橋あたりは日比谷入江と呼ばれる海であった(図-1)。

家康入城後、江戸城への物資の輸送のために江戸前島を横断する道三堀が掘られ、平川が道三堀に流



図-1 1590年頃の江戸原地形と1590~92年の平川付け替え後¹⁾

入する形で付け替えが行われた。そして、この付け替え後の平川が現在の日本橋川の原形である。

その後、日比谷入江は埋め立てられ、舟運のためにたくさんの舟入が整備された(図-2)。これら整備された水路の至る所に物資の搬入のための河岸が設けられ、江戸期に約60ヶ所、明治期に造られたものを含めると約70ヶ所にも及び、全国からの物資が船で江戸に運ばれてきたことがわかる。



図-2 第2次天下普請でつくられた水路(1611~14年)¹⁾

(2) 舟運の発達

図-3は、江戸時代初期の日本橋周辺の様子である。川沿いの至る所で荷揚げを行っていた事が描かれており、舟運が盛んだった事も窺える。川沿いに多くの蔵が並び、荷物を積んだ船が蔵の前に数多く停泊している。日本橋の北詰には魚河岸があり、たいへんな賑わいであった。関東大震災後に築地に移転するまでは東京の魚市場はここにあったのである。



図-3 江戸初期(1600年代~1700年代)の日本橋周辺のようす²⁾

(3) 転換期

しかし、日本の戦後経済成長と共に東京の川には転換期が訪れた。海運から陸路への交通手段の変化、高度経済成長への突入、東京オリンピックの開催などが背景となり、堀が埋められ、あるいは河川空間を利用した高速道路の建設が進められた。日本橋川も水面は残ったものの上空を覆う高速道路が建設された。その結果、現在の日本橋は高速道路が上空を覆い川を活用したり川に親しむ環境は完全に失われている。

3. 現在の東京の舟運

(1) 運行事業者と船数

現在、隅田川をはじめとした河川、運河、東京湾、東京港において、舟運事業を実施する団体は公共・民間を併せ、不定期航路が全体で79団体、100隻以上、定期航路で3団体15隻の船が運行されている。

(2) 船着場

これら100隻以上もの運行を支える船着場は主要なものでも17箇所がある。これら以外にも多くの釣り船や屋形船は河岸に接岸し乗降可能で、また簡易型の繫留施設も数多くある。

(3) 年間の舟運利用者数

東京圏では年間に4.3億人の観光客があり、年間の舟運利用者数は東京都観光汽船で約2,000,000人（平成15年）、東京公園協会（東京水辺ライン）が150,000人（平成17年）など、定期航路は年間でおおよそ2,150,000人の乗客数である。近年、水辺の観光開発が盛んになり、毎年この舟運利用者数は増加している。

4. 日本橋再生の要としての舟運

2006年9月15日に「日本橋地域から始まる新たな街づくりに向けて」（提言）が小泉首相（当時）に提出された。この提言では、将来、日本橋川の上空から高速道路が撤去され、地下に移設される構想が示された。そして、この提言に沿って2006年9月、地元「日本橋再生推進協議会」が立ち上げられ、街の将来像の検討が進められた。日本橋地域を「歴史・伝統・文化・環境」を活かした“川・人・まちの新しい関係”を構築する空間とし、水辺空間再生を基幹とする街が構想された。

それは、日本橋川の水質改善を背景に、江戸時代から続いた舟運を復興し、人々が集える街並みを、日本橋川を中心として再構築する試みである。新しい時代の街を、日本橋独自の伝統や文化を大切に、水辺を中心に再構築する計画である。

川沿いの建物は2階建て程度に低く抑え、賑わい

施設を配置し、川際は人が回遊できる空間とし、散策路の設けられた護岸など、魅力ある空間として再生するものである。日本橋の橋詰には親水性と賑わいを生み出すための広場を設け、できるだけ水辺に近づける仕掛けや遊歩道を設けた案である（図-4,5）。また、日本橋右岸下流側には船着場を設置し、舟運を復活させ、観光や集いの拠点とすることで、かつての賑わいを取り戻す仕掛けとしたものである。日本橋を拠点として道路と川を船で結び、新たな街を作り出すものである。

また、建物の景観に着目し、明治から残る建造物や日本橋の伝統や文化の魅力を引き出した街並みを創造することを提案している。他にも、江戸時代の日本橋を歩行者用の木橋で再現、八重洲方面へと伸びる「外堀の復元」、東京駅へと伸びる「水路の整備」等を行うことで、来訪者の回遊性と、日本橋周辺エリアとの連携も提案している。



図-4 日本橋将来構想イメージ（全域鳥瞰）



図-5 日本橋将来構想イメージ（日本橋橋詰の船着場）

しかし、このようなまちづくりの実現には、長い期間を要することは避けられない。目標とするまちを実現するためには、できることから着実に一歩ずつ施策を講じていくことが大切である。

本構想でもポイントになるいくつかの取り組みを先行的に進めることを検討しており、その1つが「日本橋船着場構想」である。船着場は日本橋の繁栄を支えた舟運の象徴でもあり、川と周辺のまちをつなぐ重要な施設である。東京の水辺・湾岸沿いには多くの観光資源があり、浅草や築地、晴海、お台場、

豊洲、東京ディズニーリゾート、3年後には新東京タワー（東京スカイツリー）も完成する。さらに、羽田空港の拡張国際化も2年後に迫り、日本橋に船着場ができることは、これら周辺地域との連携となり、観光のポテンシャルがさらに高まることが期待できる（図-6）。



図-6 日本橋からの舟運ルートのイメージ

5. 将来構想と事業計画

日本橋地域の舟運は、日本の経済発展とともに、交通の中心から消失したが、社会の成熟とともに、再び市民に求められる時代となった。新しい日本橋地域の計画の中心は舟運による街づくりが取り入れられ、地域が一体となった事業が開始される。

表-1 想定される日本橋地域での舟運事業内容

| 区分 | 事業内容 |
|------------------------------------|---|
| フェイズ1 チャーター・イベントを中心とした不定期航路事業 | 【運行事業】 船の調達と事業計画立案、資金計画、不定期運行実施 【船着場設置】 運行船の規格に対応した設備計画、設計、建設、バリアフリー対応 【船着場管理】 地域観光と協同した管理・運用 利用者間の調整 管理者・管理方法決定と費用負担方法決定 |
| フェイズ2 一般旅客定期航路事業とチャーター等の不定期航路事業 | 【運行事業】 定期船調達、資金計画、運行実施 【船着場管理】 地域観光と協同した管理・運用 利用者間の調整 費用負担と維持管理実施 |

(1) 地域の観光ポテンシャル

現在の東京都心の移動手段は地下鉄が中心であり、日本橋地域の最寄り駅となる「日本橋駅」、「三越前駅」の2駅の利用者数は「日本橋駅」19,380千人、「三越前駅」が11,163千人、合計で30,543千人/年である（普通乗車券利用者数。2002年～2006年の年間利用者数の平均値）。

また、普通乗車券利用者以外にも3,550万人の通勤客（定期券乗客）があり、当該地域には年間で6,600万人の来客数があり、集客の資源として高いポテンシャルのある事がわかる。

近隣の観光及び舟運の中心地である浅草地域は日本橋地域の半分である。浅草地域の観光客数は「台東区観光客マーケット調査報告書」（2007年3月）によると買い物客を含めて1,967万人、含まないと1,323万人である。これは、大型バスによる観光集客が別途存在するとはいえ、地下鉄での輸送客数に匹敵するものである。そして、舟運の利用者数は東京都観光汽船の数値より200万人であり、総観光客数（約2,000万人）の10%である。

一方、日本橋地域の観光来訪者数の実態を「東京都観光客数等実態調査概要（平成19年版）」でみると、満足した街のランキングでは最下位、訪問率ランキングでも20位に含まれず、この日本橋地域の来訪者、3000万人が日本橋地域を回遊できる仕組みを具体化することは、地域活性化の最大の課題でもある。

このような背景から、日本橋の袂に船着場を新設し、浅草～日本橋～築地～芝浦～羽田へと続く航路を設け、舟運を観光資源として開発することは、江戸東京を再生する上で大きな原動力となる。

(2) 事業の概要

表-1,2は日本における航路事業形態別のルート、使用船舶などの面からの日本橋地域での舟運事業を具体化するための方法を整理したものである。

表－2 日本橋地域での舟運事業規模の想定

| 運行方法 | 不定期航路事業 | 一般旅客定期航路事業 |
|--------|--|--|
| 法の規定 | <input type="checkbox"/> 海上運送法 <input checked="" type="checkbox"/> 定期航路以外の船舶運行事業 <input type="checkbox"/> バリアフリー法 <input checked="" type="checkbox"/> 船一→不定期航路事業では不要 <input checked="" type="checkbox"/> 船着場一→不定期航路事業では不要 | <input type="checkbox"/> 海上運送法 <input checked="" type="checkbox"/> 一定の航路に船舶を就航させ、一定のスケジュールで運行を公示して実施する事業。 <input type="checkbox"/> バリアフリー法 <input checked="" type="checkbox"/> 船一→定期航路事業では必要 <input checked="" type="checkbox"/> 船着場一→定期航路事業では必要。5,000人/日以下は軽減 |
| 船の規格種類 | <input type="checkbox"/> 既存船 ・ 通常船（プロダクト）/電気ボート ・ 小型遊覧艇 ・ 潮位の影響などで運行可能な船と時間の制約がある <input type="checkbox"/> オーダー船 潮位の影響などに対応した船の建造。条件に合わせて建造 | <input type="checkbox"/> オーダー艇 潮位の影響などに対応した船の建造。条件に合わせて建造。 |
| ルート | <input type="checkbox"/> 12人以下 ・ 届出制 ・ A-B間就航、A-A間就航（ループ） <input type="checkbox"/> 13人以上 ・ 許可制/A-B間就航/A-A間就航（ループ） | <input type="checkbox"/> 乗船人数に関りない ・ 許可制 ・ A-B間就航、A-A間就航（ループ） |
| 運航者 | <input type="checkbox"/> 船主が自ら運行 <input type="checkbox"/> 船主との契約に基づき運行（舟運事業者・舟運事業者以外の企業・行政・NPOなど） <input type="checkbox"/> 運航者が事業者の持つ船をチャーターする。（いずれも安全統括管理者、運航管理者が必要） | <input type="checkbox"/> 許可を持つ航路事業者 |
| 船着場 | <input type="checkbox"/> 形状：船の規格に対応 <input type="checkbox"/> 利用者：不定期航路事業者 <input type="checkbox"/> 設置：行政 <input type="checkbox"/> 管理：行政（管理委託も可能） | <input type="checkbox"/> 形状：船の規格に対応、バリアフリー対応 <input type="checkbox"/> 利用者：定期航路事業者に限定 <input type="checkbox"/> 設置・管理：行政、事業者も可能 |
| 事業性の概算 | <input type="checkbox"/> 収入概算 ・ 4～9月の週末運航 ・ 6航海/日、稼働率95% ・ 乗船率50%で5名/回、総数1,300名 ・ 収入1,300名×1,500円/人=200万円 <input type="checkbox"/> 支出概算 ・ 建造費500万円（5年償却） ・ 燃料費40万円/年 ・ 人件費130万円/年（2名） ・ 維持管理費200万円/年 ・ 支出計500万円（建造・維持費を省くと200万円） | <input type="checkbox"/> 収入概算 ・ 40人乗、6航海/日で通年運航 ・ 乗船率40%で16名/回、年間33,300名 ・ 収入33,300名×700円/人=2,300万円 <input type="checkbox"/> 支出概算 ・ 建造費1億2千万円（5年償却） ・ 燃料費500万円 ・ 人件費1,500万円（3人） ・ 維持管理費1,000万円、接岸料200万円 ・ 支出計5,600万円（建造費を省くと3,200万円） |
| 備考 | 運河（港湾区域）では民間・地元が船着場設置が認められている | 建造費を含む事業計画では80,000人の乗客数が必要。建造費を省くと46,000人の乗船数が必須。 |

法制度に従った運航方法に対応して、第一フェイズの不定期航路事業、第二フェイズの一般旅客定期航路事業としての取り組みが必要である。事業収支の面からは将来4.6万人から8万人の乗客数を獲得することが必要であり、そのために船の運航と併せて、地域の観光資源開発が不可欠で、観光と連携した舟運事業が求められる。

6. まとめ

現在の千代田区、港区、中央区などは、かつて江戸と言われた東京の都心部であり、それぞれに、千代田区の秋葉原、港区の六本木、中央区の銀座など世界に情報発信できるまちができあがっている。日本橋には江戸から続く伝統と文化を保有しているながら、必ずしも、それを十分に活かされていない。「日本橋川に空を取り戻す会」の提言を契機に、新たな日本橋の将来構想を地域が主体となって検討する

機運も生じてきた。今後も歴史・文化・水辺をキーワードに、「残すもの」、「創るもの」、「蘇らせるもの」を大切にしながら、世界に誇れる“品格”と“賑わい”、そして“豊か”で“潤い”のあるまちづくりを目指した提案を続けて行きたい。その、基幹となるのが、日本橋地域での観光資源開発であり、そのための日本橋川での舟運再生、さらに、その第一歩としての棧橋計画が不可欠である。

以上

【出典】

- 1) 江戸・東京の川と水辺の事典：鈴木理生（2003.5.15）
- 2) 江戸図屏風：国立歴史民族博物館HP
- 3) 熙代勝覧：ベルリン東洋美術館蔵
- 4) ビジュアルブック江戸東京5：陣内秀信（1993.3）
- 5) 日本橋地域から始まる新たな街づくりに向けて（提言）：日本橋川に空を取り戻す会（2006.9.15）