

東日本水回廊構想基礎調査

Basic Investigation of Eastern Japan Water Corridor Concept

研究第二部 部長 宮川朝一
研究第一部 主任研究員 坂本和雄

Recently there have been demands for measures to correct the imbalance generated in the course of Japan's rapid economic growth, and for national land development appropriate for the 21st Century, with consideration of the symbiosis of people and nature, and of people's living environment, as important matters, rather than the previous uniform national land development done mostly for economic reasons. The development of rivers with the aim of creating new natural features, and the regional cooperative axis concept making intensive use of regional history and culture, are being planned for execution in many locations throughout Japan.

This investigation studied regional development that makes extensive use of the unique environment and culture of each region, based on an understanding of the historic "water corridor" as a "regional cooperative axis".

Key words: People and cultural exchanges, cooperation, water corridor, ship transportation on rivers

1. 序

最近、新たな国土づくりに向けて議論が様々なところで進められている。これらの議論の多くは、高度経済成長の中で生まれた歪みを是正し、単なる経済的発展のための画一的な国土づくりから、自然との共存や生活環境の向上などを重視した21世紀にふさわしい国土づくりを求めていくものである。

この国土づくりの一つに、歴史や文化を活かした地域間交流を進める「新たな国土軸」構想や「地域連携軸」構想が提唱され始めている。

一方、河川行政においても川と地域との関わりを歴史や文化を通して見直し、地域の新たな風土の創造を目指した川づくりが進められようとしている。

このような視点で東北を見つめると、河川舟運といった歴史的要素に着目することができる。特に、太平洋側の北上川や阿武隈川の河川舟運は、関東の久慈川や那珂川・利根川・江戸川とのつながりが深く、相互の河川を利用して物資が運ばれるとともに、沿川地域の文化交流ルートとして根づいていた。

本調査は、この歴史的な経緯を踏まえ、地域が持つ環境や文化を活かした「地域づくり・まちづくり」を進めていこうとするものである。

検討にあたって利用が想定される活動としては、「観光・レクリエーション利用」、「河川物流利用」、「緊急時の輸送ルートとしての利用」等が考えられるが、本調査では主に今後の余暇時間の増大にともない大いに期待される「観光・レクリエーション利用」について、東北と関東の大きな地域連携軸を再生させるべく検討を実施した。

2. 東日本水回廊構想の概要

本構想は、江戸時代から明治時代にかけて東北と関東を結ぶ道として、河川を利用した「日本でもっとも長い」水回廊「づくり」が進められていた歴史的経緯を踏まえ、東北と関東との流域間を越えた広域的な「水回廊」で結ばれた地域連携軸「づくり」を進めていくものである。

特に、北上川・阿武隈川・久慈川・那珂川・利根川・江戸川などの河川を媒体として、

新たなる地域交流を生み出す「新しい”水回廊”づくり」として再び蘇らせていこうとするものである(表-1)。

(日本で最も長い”水回廊”)

・河川を利用した”水回廊”は、北上川から利根川以外にも、日本では以下のような代表的な”水回廊”が発達あるいは計画されていた。

・延長距離としては、盛岡から江戸までの”水回廊”が最も長い。

◇盛岡～江戸(約780Km)

→北上川～阿武隈川～久慈川～那珂川～利根川～江戸川をつなごうとした”水回廊”の距離は約780Kmである。

→歴史的な河川舟運は、石巻から銚子までが海路であるが、河川のみを利用した距離の合計は約340Kmである。

◇米沢～酒田(約200Km)

→最上川を生活の手段とした歴史は古く平安時代の延喜式にも舟運が位置づけられている。さらに、江戸時代には酒田から京都・大阪の航路発達に伴い、舟運が栄え交易が盛んとなり、米や紅花を運ぶ道として栄えた。

◇新潟～江戸(約330Km・陸路を含む)

→信濃川～魚野川～利根川上流～江戸川までを結ぶ”水回廊”一部、三国峠部分が陸路となる。

◇若狭湾・小浜～大阪(約150Km・陸路を含む)

→淀川～琵琶湖～若狭湾までを結んだ”水回廊”で一部陸路がある。

3. 東日本水回廊構想について

3-1 東日本水回廊構想の性格と姿

(1) 周辺状況とその背景

上記のように、国土経営といった観点からみても、東北・関東地域の連携・交流の促進

が再認識され、歴史的に水でつながった地域を、もう一度水を媒体として連携させていく「東日本水回廊構想」の推進は望ましいことであると考えられる。

しかし、この地域の各流域では、交流拠点としての水辺プラザ整備や流域全体を考えた市民活動の組織作りが始まったばかりである。そのため、現在各流域内の「地域連携や地域交流」の足固めを行っている状況であり、直ちに流域を越えた「地域連携や地域交流」を進めるには至っていない状況である。

(2) 構想の性格

そこで、当面は各流域で進んでいる”既存の計画施設”や”整備済みなどの施設”を活用するとともに、現在行われている流域単位の交流イベントなどを”積み上げ”あるいは”結びつける”ことによって、流域を越えた地域連携・交流軸をつくりだしていくことが現実的である。

そして、最終的には、流域どうしの交流が盛んになった段階で、その交流をさらに活発化させるための「新しい事業」や「新たなイベント」を生み出していく構想として育て上げていくこととするのが望ましいと考えられる。

このように、「東日本水回廊構想」は、既存計画などの積み上げによって構成されるもので、この既存計画が熟成してくることで、計画が育っていくものである。

(3) 東日本水回廊構想の姿

構想の性格で示したように、この構想は既存の計画を積み上げながら育て上げていくものである。”構想の育て方”としては、次のような姿が望まれる。

① 沿川住民が川にもう一度関心が持てるような姿として育てる。

・住民の意識が川から遠ざかってしまっている現状を、この構想によって再び、川への関心を高められるような姿としていく。

- ② 川を活かした「個性あるまちづくり」が展開できるような姿として育てる。
- ・「東日本水回廊構想」で結ばれる「まち」は、舟運の発達とともに栄えた「まち」であり、本来の地域特性は「まち」と「川」とが一体となって形づくっていた。そこで、この歴史性を活用したまちづくりが考えられるようにする。
- ③ 来訪者による経済波及効果の増大のメリットを活かせるような姿として育てる。
- ・交流が進むことにより観光波及効果が生じ、地域活性化に繋がっていくメリットを活かす。
- ④ 災害時の救援体制に組み込める姿として育てる。
- ・舟運の復活による物資の輸送などの救援体制を考えていく。
 - ・交流から生まれる助け合い精神確立のメリットを育てる。

3-2 東日本水回廊構想からみた河川整備のあり方

構想の性格で示したように、この東日本水回廊構想は、既存計画などの積み上げから始めていくものである。

そこで、流域間どうしの地域連携や地域交流を考える場合には以下のような考え方をもち、河川整備を進め、各流域が一体化する河川整備を進める必要があると考えられる。

(1) 交流拠点のネットワーク化を図る河川整備のあり方

現在、各河川で整備が進んでいる水辺プラザなどの拠点施設を「東日本水回廊構想」を支える交流拠点として位置づけ、各流域間の地域連携を踏まえた拠点施設として創りあげていく。

このためには、各施設のネットワーク化を図る必要があり、ハード的な整備とソフト的な整備を、今後の河川整備の中で検討していくことが重要である。各整備のあり方は以下

のようなものであると考えられる。

[交流拠点でのハード的整備]

◇舟運ネットワークを支える船着場整備

- 各流域が以前、船で結ばれていた史実を踏まえ、交流拠点において舟運活動が活発化するための船着場などの施設整備を行う。
- 交流拠点がカヌーツーリングなどの舟運の立ち寄り地点となり、地域間の人的交流が活発化する。

◇中心施設機能の整備

- 交流拠点は、各流域の中で複数設けられることとなる。そこで、複数の交流拠点の中から流域を代表する交流拠点を選び、その拠点に、流域あるいは、流域間のネットワークの中心的機能を持たせ、流域情報や流域間交流情報の加工や発信ができる施設を設置する。
- このように、各流域に中心となる交流拠点をつくり、その中心施設が流域あるいは流域間の指導的立場を発揮する機能を持たせる。

[交流拠点どうしを結ぶソフト的整備]

◇情報ネットワーク

- 交流拠点を基盤にインターネットなどの通信回線を利用し、川に関わる情報を相互に交換し、他の流域拠点にいても、この交流拠点でなにをしているのかの情報が容易に得られるようにする。
- このような情報交換により、相互の人の交流の結びつきを深める。

◇行事のネットワーク

- 各河川において、地域交流を促すイベントが数多く開催されている。そこで、この既存イベントをネットワーク化し、流域を越える大きなイベントとして位置づけていく。
- 位置づけの方法の例として、イベントの開催ごとに上流から下流へ「たすき」などのようなものをリレーして運ぶなど、

イベントの開催日程が同時開催でなくても対応できるようにしておくことを考える。

◇堤内地施設とのネットワーク

→地域連携を考える場合、河川どおしの“つながり”だけでなく、地域との“つながり”も重要である。そこで、各交流拠点から堤内地側の施設(郷土資料館や観光施設など)とのネットワーク化を進め、より幅の広い地域連携・地域交流を広めていく。

(2) 舟運活動の活発化を図る河川整備のあり方

河川舟運は、歴史的にみて各流域を相互に結びつける重要な要素であった。そこで、流域間の地域連携や地域交流を再び活性化させるために、もう一度、河川舟運の復活あるいは活発化を図っていく必要がある。

今後の河川整備は、各河川において、河川舟運が可能な河道づくりを進めていく必要がある。そのためには、航路確保のための低水路整備、堰などの横断工作物における閘門の設置、航路標識の設置、船着場となる施設づくりなど様々な整備を進めていくこととなる。

さらに、河川舟運における船の開発が重要であり、浅瀬においても航行可能なジェットウォーター型の船の導入など、どの区間でどのような型の船を航行させるのかの検討を進めていく必要がある。

4. 東日本水回廊構想の推進

4-1 社会的認知に向けて

(1) 社会的認知の必要性

「東日本水回廊構想」が、各河川で進められている既存の計画・行事などを束ねたものであると考えても、まず、「東日本水回廊構想」がどのようなものであるのかを、社会的にアピールする必要がある。

特に、各河川の水辺が独立したものではな

く、関東まで歴史的につながりを持ち、そのつながりを行かした地域連携を考えていく必要性を広く社会に訴えることが必要である。

このアピールによって、個々の事業の積み上げによって表現される「東日本水回廊構想」の性格をより明確化し、単に一河川で単独の事業を行っているのではなく、複数の河川が「東日本水回廊構想」といった雄大な考えのもとで事業実施をしている、といった認識を市民の中に根づかせることができるものと考えられる。

(2) 舟運イベントの開催

東日本水回廊は、歴史的史実を踏まえながら地域連携を進めていくことにある。そこで、歴史的史実をキーワードとするイベントを開催し、多くの市民に計画の存在をアピールしていく。

歴史的史実として、舟運による交流がポイントになる。この舟運の歴史をみると、北上川と阿武隈川とを結ぶ運河整備が行われてから、今年でちょうど四百年になる。

(3) 舟運史シンポジウムの開催

物資を運ぶために努力が重ねられてきた舟運の歴史を再発見するシンポジウムを開催して、東日本水回廊構想をアピールする。

そこで、これらを研究している方々をパネリストとして集め、歴史的史実を踏まえた地域連携や地域おこしのあり方を考えていく。

(4) 近代土木遺産の登録

東日本水回廊の対象地域は、舟運の発達によって繋がった地域である。そのため、各地に舟運に関する歴史的な施設(閘門・航路の開削跡など)が残っている。

そこで、これらの施設を近代土木遺産として登録し、地域の財産として活用することで、水でつながる「東日本水回廊」のシンボルとしていく。

(近代土木遺産・登録制度について)

- ◇平成8年10月に文化財保護法が改正され「文化財登録制度」ができた。
- 古き良き建造物を残していく新しい支援制度。
- 建造物を資産として活かし、文化として活かす「ゆるやかに守る」発想。
- 建築後50年経過した建造物が文化財としての対象。
(橋・トンネル・水門・堤防・ダム・工場・事務所なども対象)
- 優遇措置があり、事業資産としての有効活用を支援。

5. 終わりに

東日本水回廊構想の概要について記述したが本構想を実現するためには、いくつかのポイントがある。

- ・流域を越えた地域交流の推進
 - “歴史的経緯”を踏まえた地域交流の見直し
 - 連携ある“まちづくり”の推進
 - 市民・行政などの“新たなる連携”の発展
- ・歴史的に培われた文化の重視
 - 歴史性を踏まえた“まちづくり”への発展
 - 歴史性から発展した“新しい文化”の創造
- ・連続した河川空間の利用
 - “舟運”などの復活・活用
 - 水の流れや堤防・高水敷などの“連続性のある空間”の活用

上記のポイントを考慮しながら、地域連携と水文化の創造を検討していくことが21世紀に向けて特に重要と考えられる。

表-1 東日本水回廊構想の概念図

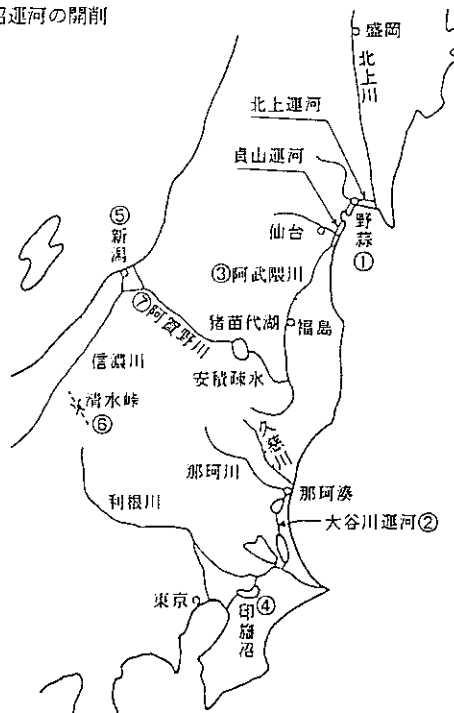
Table 1 Conceptual map of Eastern Japan Water Corridor Concept

(歴史性をベースにした構想)

- ・東北地方（盛岡）と関東地方（東京）を水で結ぶ構想は、江戸初期から伊達政宗らによって計画され、三百年程の年月をかけて整備されてきた。
- ・この計画は、江戸～明治時代にかけて、河川舟運による物資輸送のために整備され、河川の付け替え（北上川）や河川どうしを結ぶ運河整備（貞山運河や北上運河）など様々な整備が行われた。
- ・特に、明治時代に大久保利通が発案し、整備が進められた国土開発の七大プロジェクトが、この東日本水回廊構想の基本となっている。

《大久保利通の七大プロジェクト》

1. 野蒜築港
2. 大谷川運河の開削
3. 阿武隈川改修
4. 印旛沼運河の開削
5. 新潟港改修
6. 越後～上野運路（清水越）の開削
7. 阿賀野川改修



東名運河・北上運河（約18km）
 ・明治初期に整備された運河で、北上川河口部から松島湾を結んでいる。この“水の道”は、北上川や阿武隈川河口に集まる物資を野蒜港に集め、内外への物流を盛んにするために設けられた。

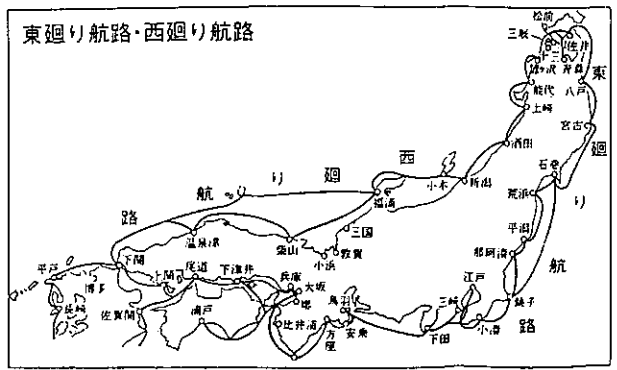
貞山運河（約31km）
 ・江戸初期から明治初期にかけて松島湾から阿武隈川河口を結ぶ運河が整備された。海岸沿いに整備された“水の道”は、太平洋の荒波を受けずに物資を運ぶことができた。

阿武隈川・久慈川を結ぶ河川（約27km）
 ・東北の阿武隈川流域と関東の久慈川流域は、江戸初期の農業用水路開削によって、現在も“水の道”として結ばれている。
 ・この“水の道”は、社川（阿武隈川支川）～捨木川（農業用水路）～根子屋川（久慈川支川）とつながっている。

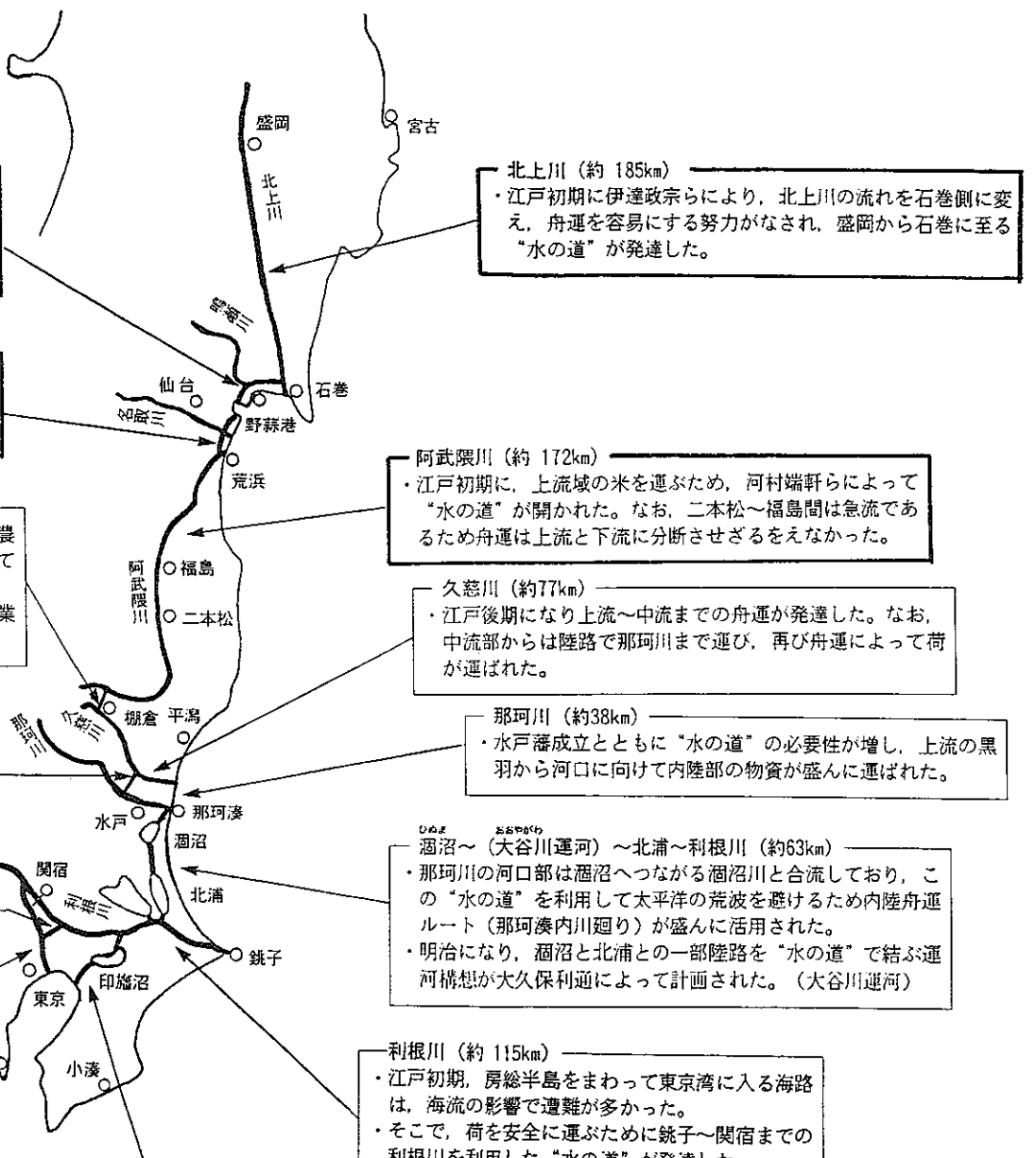
久那運河（約6km）
 ・明治初期に茨城県令によって那珂川と久慈川を結ぶ運河構想“水の道”が計画された。

利根運河（約9km）
 ・利根川と鬼怒川合流部から関宿までの難所を通らずに江戸川へいく方法として、明治初期に利根川と江戸川との間に運河“水の道”が開削された。

江戸川（約57km）
 ・関宿から江戸川に入り、江戸城下の運河網へとつながる“水の道”が存在していた。



(体系日本史叢書24『交通史』/山川出版社より転載)



北上川（約185km）
 ・江戸初期に伊達政宗らにより、北上川の流れを石巻側に変え、舟運を容易にする努力がなされ、盛岡から石巻に至る“水の道”が発達した。

阿武隈川（約172km）
 ・江戸初期に、上流域の米を運ぶため、河村端軒らによって“水の道”が開かれた。なお、二本松～福島間は急流であるため舟運は上流と下流に分断させざるをえなかった。

久慈川（約77km）
 ・江戸後期になり上流～中流までの舟運が発達した。なお、中流部からは陸路で那珂川まで運び、再び舟運によって荷が運ばれた。

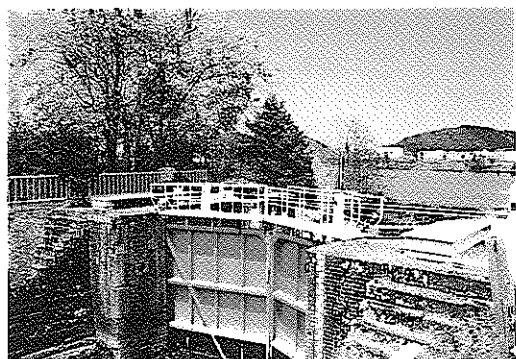
那珂川（約38km）
 ・水戸藩成立とともに“水の道”の必要性が増し、上流の黒羽から河口に向けて内陸部の物資が盛んに運ばれた。

酒沼～（大谷川運河）～北浦～利根川（約63km）
 ・那珂川の河口部は酒沼へつながる酒沼川と合流しており、この“水の道”を利用して太平洋の荒波を避けるため内陸舟運ルート（那珂湊内川廻り）が盛んに活用された。
 ・明治になり、酒沼と北浦との一部陸路を“水の道”で結ぶ運河構想が大久保利通によって計画された。（大谷川運河）

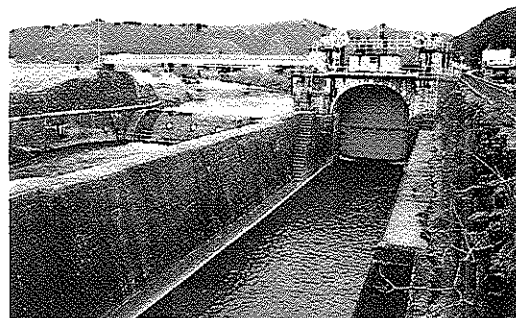
利根川（約115km）
 ・江戸初期、房総半島をまわって東京湾に入る海路は、海流の影響で遭難が多かった。
 ・そこで、荷を安全に運ぶために銚子～関宿までの利根川を利用した“水の道”が発達した。

印旛沼運河（約48km）
 ・明治初期に大久保利通によって計画された運河構想で、利根川～印旛沼～花見川を通して東京湾に出る“水の道”である。

北上川 Kitakami river



●北上運河と北上川を分ける石井閘門 (8km付近)



●旧北上川と北上川を分ける脇谷閘門



●イギリス海岸を川側からみる (142km付近)



●岩手山を望む (183km付近)

運河 Canals



●葦原が広がる貞山運河



●両岸に松並木が広がる貞山運河

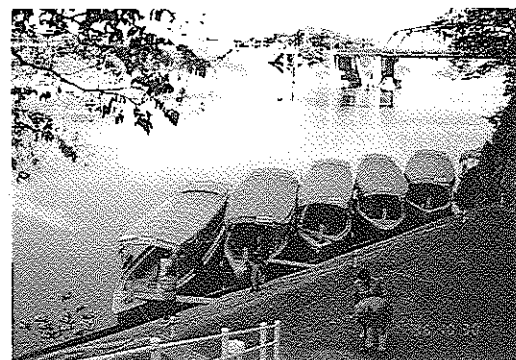


●野蒜港築港の跡・外港周辺

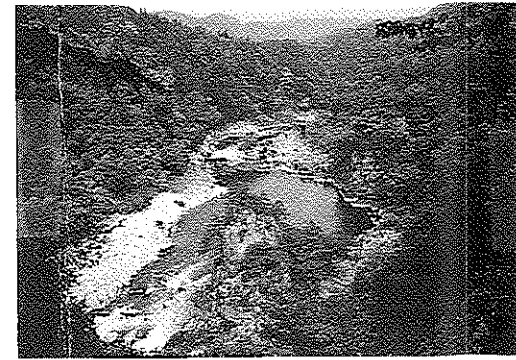


●自衛隊基地周辺の北上運河

阿武隈川 Abukuma river



●阿武隈川ライン下り (37.2km地点)



●蓬萊岩 (86.5km地点)



●史跡鮎滝渡船場跡No.2 (88.0km地点)



●乙字が滝 (158.9km地点)