

# 川の路構想～木曽三川舟運構想～

River Route Concept: Riverboat Transportation Concept Across the Three Kiso Rivers

研究第三部 主任研究員 堀内 康介  
リバーフロント 研究所長 小池 達男  
研究第三部 次長 石川 高史

近年、河川舟運が見直されつつある。その理由としては、舟運が他の輸送機関より環境負荷が低いこと、都市部の交通渋滞緩和に寄与すること、防災機能として舟運が再評価されていること、そして地域振興や住民のレクリエーション利用、環境教育といった新たな方面の河川活用の手段としての可能性があげられる。

本稿は、このような背景を踏まえ、木曽三川における舟運の可能性を物流・防災・観光といった観点より調査研究を行い「川の路」としての望ましい姿を検討した「川の路構想」を報告するものである。

検討の結果、木曽三川は舟運を介して川と人との関わりが歴史的に集積し、沿川には観光資源が多く、主要交通網が川と交差することなど、観光、レクリエーションからの舟運の可能性が高く、また、防災面も川に囲まれた本地域の地形特性などから可能性があることが明らかとなった。一方、物流面では、河川舟運適合物が沿川にないことなどから舟運の可能性が低いといえた。

以上を踏まえ、木曽三川における舟運再生は、平常時の観光、レクリエーション、災害時の防災といった面から導入を図り、物流は将来的な課題とした。整備は段階的に検討し、木曽三川の川の路（水路網）としてのポテンシャルを活かしたリバーツーリズムの実現を最終目標とした。また、そのための管理運営手法や支援手法の提案を行った。

なお、本構想は舟運や地域計画の学識経験者や地元首長、地元有識者、行政などから構成される「川の路検討委員会」での検討を経てとりまとめたものである。

**キーワード：**木曽三川、河川舟運、地域活性化、地域交流、物流、防災、観光レクリエーション

Recently, we find that riverboat transportation is becoming a topic of interest. One reason may be because riverboat transportation doesn't put excessive loads on the environment when compared to transport by other sources. Use of the river would also contribute to alleviating traffic congestion in the city. riverboat transportation is similarly entering the spotlight in terms of its potential in case of a disaster. There are many ways a river can be used. It can promote the locale, as well as be used as a site of local recreation and even offers possibilities of new river utilization measures environmental education.

This study presents the "river Route Concept" that discusses the ideal role of the river as the "river route" by conducting research and investigation through the perspective of logistics, disaster prevention, tourism and other possibilities of riverboat transportation using the Three Kiso Rivers, backed by the above circumstances.

As a result of the study, the following became apparent. The Three Kiso Rivers historically has been a place where people affiliated with the river through boat transport. The river is also rich with tourist resources. Another advantage is that the major traffic networks cross with the river. All these advantages heighten the possibilities of boat transport from tourism and recreational aspects. The topographical characteristics of this region surrounded by river similarly make it inherent of a superior potential in the case disaster prevention aspects, as well. However, its benefits in logistics aspect were not that good since there weren't that many commodities that could be transported over the river.

Backed by the above, the future goal of the study focused on logistics. The program will take off by firstly restoring the option of riverboat transportation, boost the tourism amenities on a regular level, provide recreational characteristics and establish its function in disaster prevention in the case of an emergency. The improvement program will gradually be discussed on a phaseal basis. The final goal is to effectively utilize the potential of the river route (network) of the Three Kiso Rivers to create river tourism. Studies were also conducted to discuss and review the management and operation methods, as well as support measures in the case the mentioned programs are enforced.

This concept was reviewed by the "River Route Review Board" that is organized of academics and specialists in boat transport and community planning, as well as local head, local notable figures and governmental authorities.

**Keywords :** Three Kiso Rivers, riverboat transportation, Location Revitalization, Local Exchange, Logistic, Disaster Prevention, and Tourism and Recreation

## 1. はじめに

河川舟運は、かつて我が国の物流、交通の中心であったが、明治以降の近代化の中で、鉄道や道路交通網の整備により衰退してゆき、やがて昭和初期にはほぼ終焉する。しかし、近年、河川舟運が見直されつつある。その理由としては、地球環境問題を背景に、舟運が他の輸送機関よりエネルギー効率が高く環境負荷が低いこと、モーダルミックスの一環として都市部の交通渋滞緩和等に寄与すること、先の阪神・淡路大震災初期時に陸路に変わり舟運が活躍したことによる防災機能として再評価されたこと、そして地域振興や住民の地域の再認識、環境教育など新たな河川活用の手段としての可能性があげられる。このようなことから全国で河川舟運の復活の動きが見られる。本稿はこれらを背景に木曽三川を対象として舟運の可能性を物流・防災・観光といった観点より調査研究を行い、「川の路」としての望ましい姿を検討した「川の路構想」を報告するものである。

その概要を述べると、木曽三川の舟運は、沿川に集積された歴史、文化、観光資源等を活かし、平常時は観光、レクリエーションを目的に稼働させ、そのことにより災害時にも機能するものとした。また物流は現況の流通状況から将来検討するものとした。整備は段階的に検討し、最終的には木曽三川の川の路（水路網）としてのポテンシャルを活かし、リバーツーリズムの実現を目指とし、そのための管理運営、支援手法についての提案を行った。なお、本構想は日本大学三浦教授を委員長し、学識経験者、地元首長、地元有識者、行政などから構成される「川の路検討委員会」の検討を経てとりまとめたものである。

## 2. 木曽三川における舟運の沿革と現状

### 2-1 水運の歴史

木曽三川は江戸時代から舟運が盛んに行われた。木曽三川舟運の第一目的は優れた林業

地であった木曽や飛騨からの木材の流送であり、第二の目的は流域の上下流の物資の輸送であった。上流地域から米をはじめとする農産物、薪炭が下流へ運ばれ、下流地域からは肥料、太物（錦織物・麻織物）、塩などが上流へ運ばれた。

#### ○現況の把握

- ・木曽三川の現況
- ・航行可能区間
- ・流域特性の把握  
　観光、物流、防災



#### ○舟運の可能性の検討

- ・観光、物流、防災
- 基本方針の設定



#### ○舟運・川湊再生の検討

- ・舟運活用イメージ
- ・ネットワーク・川湊の検討



#### ○管理運営、実現化の検討

- ・管理運営計画
- ・実現化方策



### 川の路構想策定

図-1 検討の流れ

Fig.1 Study Flow

- ・木曽川においては鎌倉時代から既に木曽の良質な木材の運搬手段として水運が見られ、近世中期には窯業を中心とした商品経済の発達を支えた。例えば木曽川の笠松湊は、明治時代に全盛期を迎える。明治5年、笠松湊に陸運会社が設立され、この会社によって笠松～桑名の航路に小蒸気船が就航され、明治25年まで毎日2回、貨物と乗客を運んでいた。近代の鉄道網により衰退するものの昭和30年代まで舟運が見られた。

- ・長良川においては中世末期、戦国武将によって領国経営の一貫として開かれ、中世末期に誕生した川湊は諸大名の領国経営の中核として位置づけられ、物流の動脈として近代まで栄えた。
  - ・揖斐川においても、濃州三湊といわれた川湊（鳥江湊・栗笠湊・船附湊）や大垣湊、下流の桑名湊がにぎわいをみせていた。濃州三湊や大垣湊は西濃地域の物流の中心となって繁栄し、また桑名湊は東海道の要衝（七里の渡し）であり、明治時代前期まで東京・大阪・伊勢湾沿岸を海船で結ぶ木曽三川の玄関湊としてにぎわった。
- このように木曽三川は「川の路」として流域の産業や人々の生活に深く関わってきた歴史がある。

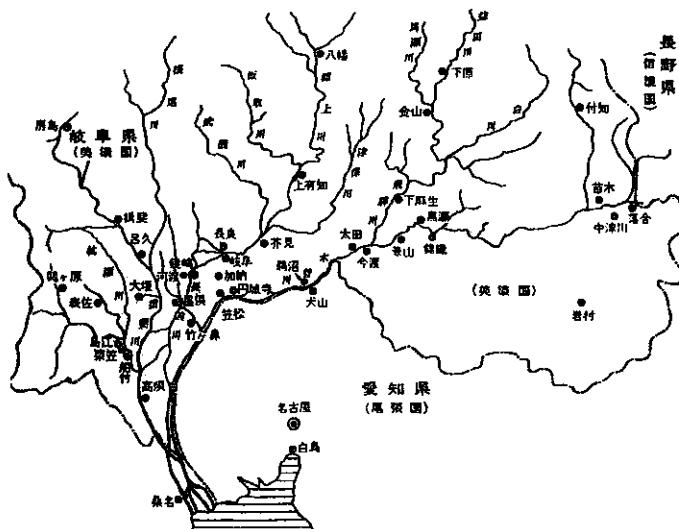


図-2 木曽三川の主な川湊と網場\*

Fig.2 Major docks and fish netting of 3 Kiso Rivers

\* 網場：切出した木材を筏流しする前に一時係留するための場所

## 2-2 現在の舟運

### (1) 舟運の現況

現在の舟運は観光及び渡しが主なものである。観光では木曽川上流部の川下りが定期運行し年間18万人の利用者を集めているものの、その他にはあまり見られず、長良川・揖斐川河口部で不定期運行（予約制）をしている状

況である。渡しは木曽川・長良川で4箇所あり、何れも県営で市民の足となっている。この他、イベントとして桑名と熱田を結ぶ「平成七里の渡し」や大垣市内の水路を巡る「舟下り芭蕉祭り」等がある。

### (2) 河川舟運に適した船舶の状況

河川舟運の物流が可能な船舶は300トンクラスのはしけに代表される内航船である。名古屋港や四日市港の内航船は、来訪する船にあわせて大型化しており、このため、200～400トンクラスの船舶は減少してきている。これらの内航船は名古屋港だけで40隻程度あるとみられるが、河川の航行に適した300トンクラスの船はさらに少なく、12～13隻程度で減少傾向となっている。

## 3. 航行可能区間の検討

### 3-1 検討の条件

実際に船を航行させるために必要な河川の状況について、机上ではあるが次の条件により検討を行った。

- ① 水深：最深河床高と最低水位高の差。最低水位は水位データを用い各月ごとの最低水位を平均化した（下流部過去10年、上流部で過去5年）。
- ② 橋梁の橋桁クリアランス：最深河床部における橋桁高と最高水位高の差。最高水位は水位データを用い各月ごとの最高水位を平均化した（下流部過去10年、上流部で過去5年）。但し出水時のデータは除外した。

### 3-2 航行可能区間

水深、橋梁の橋桁クリアランス及び河川横断構造物の条件を考慮し、物流及び人流両面における航行可能区間を検討した（図-3）。

物流ははしけ、人流は水上バス、遊覧船を想定した。

結果、物流（水深3m確保：作業船タンカー程度）では河口から木曽川で10km、長良川で26km、揖斐川で13.5km程度となっており、長良川が

●航行可能範囲

機能	対象船舶	設定条件	航行可能範囲
人流	水上バス、遊覧船	水深：2m以上 桁下クリアランス：3.5m以上 幅（閘門等通過時）：7m以上	——
物流	はしけ等	水深：3m以上 桁下クリアランス：3.5m以上 幅（閘門等通過時）：10m以上	——



※航行可能範囲は、設定条件をある程度連続して確保できる区間



●標準的な船型に基づく航行条件の設定値

河川名	検討範囲
揖斐川	河口～揖斐川大橋（40.5km付近）
長良川	河口～長良橋（53km付近）
木曽川	河口～川島大橋（46km付近）

機能	対象船舶	水深（余裕深さ）	水面高（余裕高さ）	幅（余裕幅）
人流	水上バス、遊覧船	2m	3.5m	7m
物流	はしけ等	3m	3.5m	10m

※幅については、閘門、舟通り通過時を想定（余裕幅1m）

※伊勢大橋については、現状の桁下クリアランスが3.3mであり、人流・物流両方で通航不能となるため、架け換え（計画）後を想定した。

0 5 10 15 20 キロメートル

図-3 航行可能範囲

Fig.3 Navigational Range

河口堰の影響で最も長い。なお、当面は、治水のための大規模な掘削は行わないことから、現況の条件が航行可能区間となる。人流(水深2m確保：水上バス程度の船)では河口から木曽川で18km、長良川で34km、揖斐川で17.5km程度であり、物流よりも長くなる。また、木曽川、揖斐川の中流部で一部航行可能区間が現れる。

#### 4. 物流の現況と可能性

木曽三川における河川舟運による物流の現況と可能性は次のように整理できる。

##### 4-1 都市と河川の位置関係

基本的な事項として、都市と河川の位置関係がある。都市交通の代替え手段として舟運をとらえた場合、①都市部を河川が貫流している、②河川とほぼ平行して主要交通網が存在することが望ましいとされる。



図-4 都市と河川の位置

Fig.4 Location of City and River

木曽三川は名古屋の都心部から約15kmの位置にあり、市街地内を貫流していない。このため、輸送物資の最終需要地が川沿いに少ない。

一方、本地域の交通網は、東西方向が現況でも将来計画においても卓越し、木曽三川と平行する南北方向の路線が少なく、都市交通の代替え手段として効果は低いといえる。

##### 4-2 航行可能範囲の制限

前述したように、木曽三川における物流機能を担う内航船（はしけ）の航行可能範囲は河口から10~26km程度であり、航行可能距離が延伸する可能性は低い。一般に河川舟運の物流における採算の見込める距離は100km以上といわれていることから、現況では採算性を見込める航行距離はないといえる。

##### 4-3 舟運適合物の物流の現状

###### (1) 河川舟運に適した品目

河川舟運に適する貨物品目としては、次のような対象が適していると考えられる。

- ・砂利・砂、石材、セメント、石油製品、廃棄物関係など、バルキーな原材料
- ・沿川に立地する工場に搬出入される原材料、製品
- ・日持ちし、かつ単位重量の大きな農産物等

以上の条件から本地域の物流の概要を調査した結果、木曽三川における河川舟運に適した品目としては砂利、砂等の骨材があげられた。また公共によりコントロールしやするものとして産業廃棄物、建設副産物を加えその現状について把握した。

###### (2) 骨材

骨材の採石は主に木曽三川沿川の農地（旧河道部にあたる地区）から採取し、木曽三川沿川のプラ

ントで骨材化する。この間の輸送は、利便性の点からすべてトラック輸送によっている。

骨材の輸送については、①採石場とプラントの間の距離が短い、②プラントから生コン工場への輸送では生コン工場に骨材のストックヤードがないため必要量だけを運ばなければならぬので、大量輸送の舟運には不向きである、③生コン工場の多くは河口部から30km程度上流部に位置し、航行可能区間を越えている、以上のことから舟運による輸送の可能性は低い。

#### (3) 産業廃棄物

最終処分地は内陸部に立地し、発生地から処分地までは、トラックにより輸送されている。また、現状では海面（港湾）での埋め立て処分は行っていない。愛知県・三重県から岐阜県揖斐・大垣地区の最終処分場への輸送では、舟運の活用も考えられるが、前述の航行可能区域より現況では通行不可であり可能性は低い。

以上のことから、木曽三川における産業廃棄物の舟運による輸送の可能性は低い。しかし、将来的に最終処分場の立地が臨海部に整備される際には可能性もでてくる。

#### (4) 建設副産物

建設副産物処理プラントの立地場所と収集可能範囲が建設廃棄物で40km圏内、建設発生土で50km圏内にほぼ立地している。これらの代替え輸送という点からはプラントの立地場所が必ずしも川沿いにないことや発生現場（建設現場）が毎年変化すること、積み替えにともなう中間処理施設としての河川敷の位置づけやコスト等の点から舟運への代替え輸送の可能性は低い。

また、現状ではこれらは個別業者別に行われており、まとめて運ぶことは想定していない。

#### 4-4 物流の可能性

都市と河川の位置関係、航行可能範囲の制限、舟運適合物の物流の現状及び前述した300トンクラスの内航船の減少を勘案すると、木

曾三川における舟運による物流の可能性は低い。しかし、将来的に環境に対する社会情勢が進み、例えば産業廃棄物の最終処理地が臨海部に整備される場合においては、舟運による物流の可能性がある。

また、後述するが、災害時の緊急物資の輸送手段として舟運を考えた場合、平常時に物流機能があることが望ましい。

### 5. 防災の現況と可能性

#### 5-1 防災の現状

##### (1) 本地域の特性

木曽三川の下流部は有名な輪中地区に代表されるように川に囲まれた地域であり、一度大震災が起った場合、陸の孤島と化す可能性が高い。また、本地域、濃尾平野は地盤沈下が著しく、昭和36年から平成9年の36年間で140cmにも達し、ゼロメートル地帯は274km<sup>2</sup>（昭和53年観測、平成2年もほぼ同様）と我が国最大であり、水害に弱い特性を示す。

##### (2) 防災計画

各県（岐阜、三重、愛知）の防災計画の想定によると、本地域で海洋型地震や桑名断層を震源とした大地震がおこった場合、木曽三川河口部で交通機関が麻痺あるいは極端に悪化することが予測される。また、災害時における応援緊急物資等をどの拠点から各地域の配送拠点に移動し、さらに避難場等に配布していくかなどの対応は具体的な計画ではなく、震災時にケースバイケースで対応することとしている。

物資の緊急輸送に関しては緊急輸送道路が指定されているが、この内第1次緊急輸送道路は東西方向が卓越し、南北方向は2路線のみのとなっている。

#### 5-2 舟運による防災の可能性

阪神・淡路大震災での舟の活躍から、防災時の舟運は特に震災初期の段階において陸上交通網が寸断された場合にその機能を補完する。そのため、初期段階での避難（疎開）、食

料、生活必需品（寝具や衣料等）の輸送が特に重要となる。その後は、道路の回復によって、道路から川沿いに物や人を運搬・輸送するため活用することが考えられる。

本地域においては、前述したように地盤が低く陸の孤島と化す地形的な条件や第1次緊急道路の状況から、災害時には舟運の活用は

有効であるといえる。

また防災としての舟運の可能性を高めるためには①船の確保と組織化、②日常的な舟運ルートの確保、③川湊周辺及び川湊から堤内地へ到るアクセス道路の整備、④市町村との連携を図る必要がある。

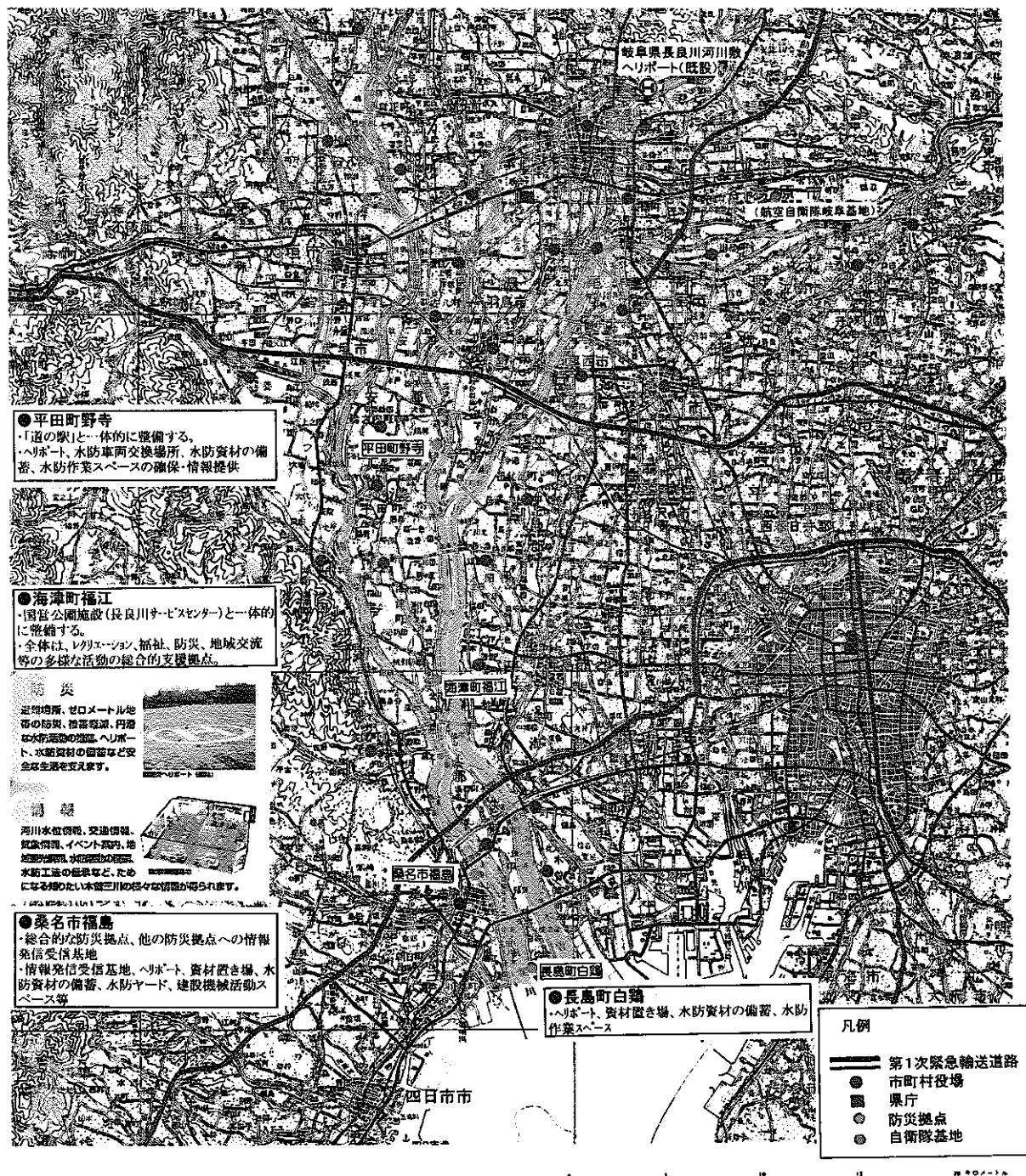


図-5 防災施設位置

Fig.5 Location of Emergency (Disaster Prevention) Facilities

## 6. 観光の現況と可能性

### 6-1 観光の現状

#### (1) 概要

本地域は中京圏の都市近郊日帰り観光レクリエーション地として位置づけられ、年間4千万人近い人々がこの地域の自然・歴史・文化を楽しんでいる。主な集客施設としては河

口部の長島温泉（400万人／年）、なばなの里といったレジャー施設、下流部の木曽三川公園、アクアワールド水郷等のレクリエーション施設、最近では河川環境楽園が木曽川中流部に開設された。また、歴史・文化資源も多く散在し、治水神社、船頭平閘門など治水、利水にまつわる資源も多い。

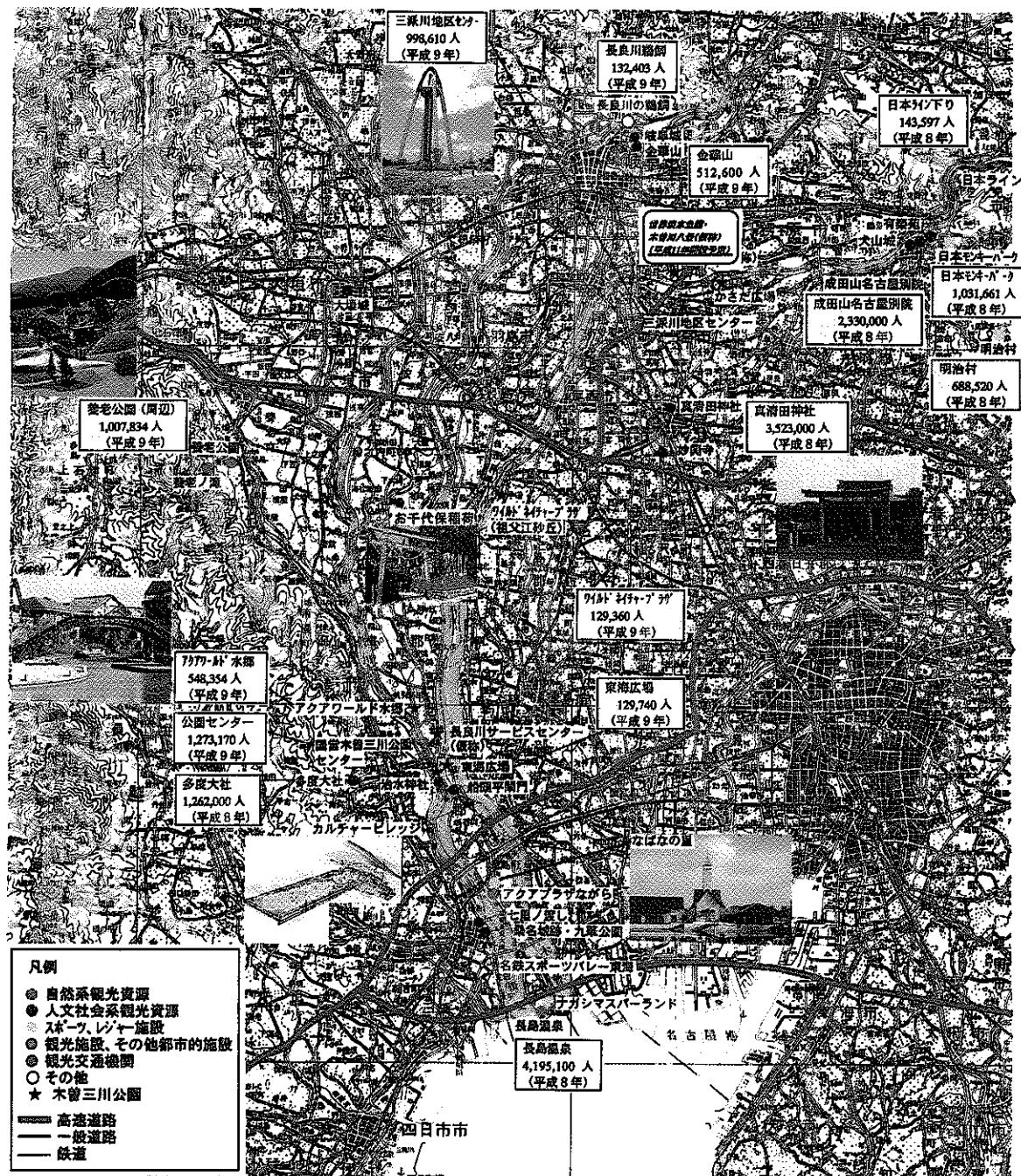


図-6 観光資源分布

Fig.6 Distribution of Tourist Resources

地域特性としては、中上流部は自然や文化資源が多く分布する静的なエリア、下流、河口部はレジャー・リクリエーション等の動的なエリア、沿川は川とともに歴史文化が集積されたエリアとしてまとめられる。

## (2) アクセス条件等

本地域の交通条件は名古屋市・岐阜市、名古屋市・桑名市を連絡する道路、鉄道が川と直行して発達しており、川と並行する主要なものは揖斐川沿いに近鉄養老線、国道258号線があげられる。川と近接する鉄道駅は7ヶ所、上中下流ともにある。川沿いのバス路線は河口部、輪中地帯の海津町で主に設定されているが、三川の川沿いは生活道路、堤防道路まで含めると車でのアクセス条件はよい。

岐阜県における観光客の利用交通手段をみると、自家用車が54%、バス（貸切、路線）が26%、鉄道が15%と自家用車が半数を占めて

いる。

## 6-2 舟運による観光の可能性

木曽三川は広大な川の路であり、支川を含め豊かな河川環境を有する上に、流域には歴史文化が集積し、レジャー施設から自然資源まで多様な資源が分布する。既存の交通網と木曽三川の舟運を組み合わせ、これらの資源を結べば魅力あるネットワークが実現するといえる。表-1に日帰り観光リクリエーション地としての舟運の可能性について整理した。これより日帰り観光やリクリエーションとしての舟運の有効性は高いといえる。また、日帰り観光やリクリエーションとしての舟運を充実し、船の楽しみ方やルート開発等を行うことにより、地域交流や広域周遊観光リクリエーションとしての舟運の活用の実現性もみえてくる。

表-1 舟運の可能性

Table 1 Possibility of Water Transport

位置づけ	現況の河川・観光の状況	舟運の可能性と活用方向
日帰り観光リクリエーション	多様で豊かな河川環境 ・木曽三川／支川や水路	舟運により、川と親しめる機会や空間を提供できる
	川に関する歴史や文化の存在 ・輪中地帯、水郷／歴史文化資源	郷土再発見、郷土学習、環境教育での活用 (平日の学校の利用等、イベント)
中部圏観光リクリエーション	多様で豊かな河川環境 ・木曽三川／支川や水路	多様な舟運形態が導入でき、組み合わせにより魅力が高まる ・自然景観の鑑賞（上流部）／水上バス等の人文景観鑑賞（河口部）／町並み鑑賞（支川・水路）／環境教育
	流域に多様な観光資源や施設が存在する	舟運ネットワークによる資源の相乗的な活用
水上リクリエーション	沿川に観光拠点がある (長島温泉等)	集客力を活用しやすい、舟運の起終点（拠点）として有効
	水上リクリエーションが行われている。 (ウインドサーフィン・カヌー)	水上リクリエーション活動の支援（川湊）リクリエーション活動の場への移動手段
	イベントの開催による交通渋滞が発生する。	パーク&ライドの舟運版の導入（駐車場から船でイベント会場へ送迎する）

## 7. 川の路構想

### 7-1 基本理念・基本方針

本地域における舟運の物流、防災、観光の現況と可能性から川の路構想の基本理念及び基本方針を以下のように導出した。

#### ○基本理念

地域から創造する、船で結ぶ  
美濃・伊勢・尾張の連携と交流

—舟運の復権により、いにしえの文化を結び、新たなる地域の連携と交流を図る—

#### ○基本方針

<広大な木曽三川に目を向けよう>

1. 舟運によって、川の魅力を高め、地域の人々が川に親しむ契機とする。

<その水面をゆうゆうと動いてみよう>

2. 観光・防災面での舟運の活用を図り、物流については将来その可能性を検討する。

<そして、舟運によって、交流を育てよう>

3. 河川をネットワークとして活かし、地域の連携と交流を図る。

<情報を活用して、川湊に人を集めよう>

4. 現在の「川湊」から情報を発信し、人々の交流と活動の拠点とする。

<災害時に舟を活用していこう>

5. 緊急時に「陸の孤島化」を防ぐ灾害に強い地域をつくる。

### 7-2 舟運ネットワーク

#### (1) 川湊の配置の考え方

川湊の配置については、観光的側面とともに、防災的な面から検討していく。配置の考え方としては次の要件を満たすことが望ましいと考えられる。

- ・防災拠点、水防ステーション地先
  - (・各行政区毎に1箇所)
- ・沿川の公園地先
- ・主要な観光資源や観光施設の地先
- ・陸上交通（特に第1次緊急輸送道路）との接点

#### ・既存の渡船場

#### (2) 舟運のネットワークの考え方

##### ① 骨格的な構造

航行可能範囲や現在の集客観光資源の分布、交通網、防災などの観点から、川湊のメインとなる拠点を設定し、それを補完するサブ拠点で骨格を形成する。

メインの拠点は、来訪者も多く、観光施設が集積している、次の2ヶ所とする。

i 河口部、長島町・桑名市周辺、

ii 木曽三川公園センター地区周辺

サブ拠点は、船の乗り継ぎ拠点や陸上交通機関（駅等）との乗り換え拠点、防災拠点地先等とする。

##### ② 縦断方向と横断方向を組み合わせる。

縦断方向の舟運と、長良川・木曽川を横断する渡船や内陸資源への他の交通機関を組み合わせることによって、縦横断のネットワークを整備する。

#### (3) 階段的整備の考え方

広大な木曽三川を川の路として体系づけ整備するには、ソフトとハードともに段階を経て行う必要がある。第1段階は現況の施設を活用し主にソフト対応だけで舟運を実現させ、試行錯誤を行う段階である。第2段階は本格的な舟運事業を成立させる段階であり、運営・支援組織を充実させ舟運の可能性を広げる。最終段階は木曽三川のポテンシャルを活かし、舟運による旅いわばリバーツーリズムの実現を目指す段階である。図-7に各段階の概要を示す。

#### (4) 舟運ネットワーク

舟運ネットワークの最終段階を図-8に、その段階における、ルート別利用イメージを表-2に示す。

	構成図	考え方・位置づけ	概要
第一段階		<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな施設整備を基本的に行わず、現況施設の活用等とソフト的な対応によって船を運行する。</li> <li>現況で集客している観光施設を結び、舟運の楽しさを広める。</li> <li>将来像に向けての舟運の可能性と課題を探り、ニーズを発掘する段階。</li> </ul>	<p>－新たな舟運ルートの探索－</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>●概要</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>近未来的に舟の周航が物理的（船着場等がある等）・営業的（利用者が見込める）に最も可能性のある地区や地区間を船で結ぶ。</li> <li>船着場がほぼ整備され、活用可能な地点、舟運を活用したイベント等を行っている地区、人々が集まる観光的施設が集積している地区を選定し、舟運ルートを設定する。</li> <li>河口部と港湾間の災害時の舟運の活用も考えられる。</li> </ul> </li> <li><b>●利用者像</b> 観光施設利用者（団体等）</li> <li><b>●川湊整備</b> 既存施設活用または仮説</li> </ul>
第二段階		<ul style="list-style-type: none"> <li>船を購入し、事業として舟運を成立される。</li> <li>主要な観光拠点を船で結び、地域レクリエーション、周遊観光の双方に対応できるようとする。</li> <li>舟運の運営・支援組織が出来、舟運以外の事業を行う。</li> <li>舟運の可能性を広げる段階。</li> </ul>	<p>－下流部舟運周遊ルートの完成－</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>●概要</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>主に揖斐川・長良川沿川下流・河口部沿いの市町を連絡するルートを開設する。</li> <li>鉄道、バス、サイクリングコースやハイキングコースや観光資源・観光施設と舟運をネットワークし、様々なテーマのもと運行ルートを整備する。</li> <li>川湊を整備し、舟運の発着場としてだけでなく、地域の交流、情報、災害時の拠点としても活用していく。</li> <li>災害時の舟運利用も考慮して、川湊整備を進める。</li> </ul> </li> <li><b>●利用者像</b> 中京県民、周遊観光客、日帰りレクリエーション客、地域住民</li> <li><b>●川湊整備</b> 船着場整備（親水護岸）、緑地、利便施設、サイクリング道路</li> </ul>
第三段階		<ul style="list-style-type: none"> <li>川の路をして日本のリバーツーリズムのメッカとする。</li> <li>周遊観光からレクリエーションまで、大型船からカヌーまで多様な船と楽しみ方が実現する。</li> </ul>	<p>－リバーツーリズムのメッカ－</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>●概要</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>この段階では、流域の上・中・下流が舟運により結ばれ、船による旅が実現化する。舟運による旅ができるよう、宿泊機能を拠点等に持たせることも必要となる。</li> <li>災害時に、舟運及び川湊が活用できるようにする。（船の契約、第1次緊急輸送道路との連絡体制、救援物資の輸送体制等）</li> </ul> </li> <li><b>●利用者</b> 外国人を含む多様な人々</li> <li><b>●川湊整備</b> オートキャンプ場の併設、飲食施設</li> </ul>

図-7 段階的整備の概要

Fig.7 Phasal Overview of Improvement Works

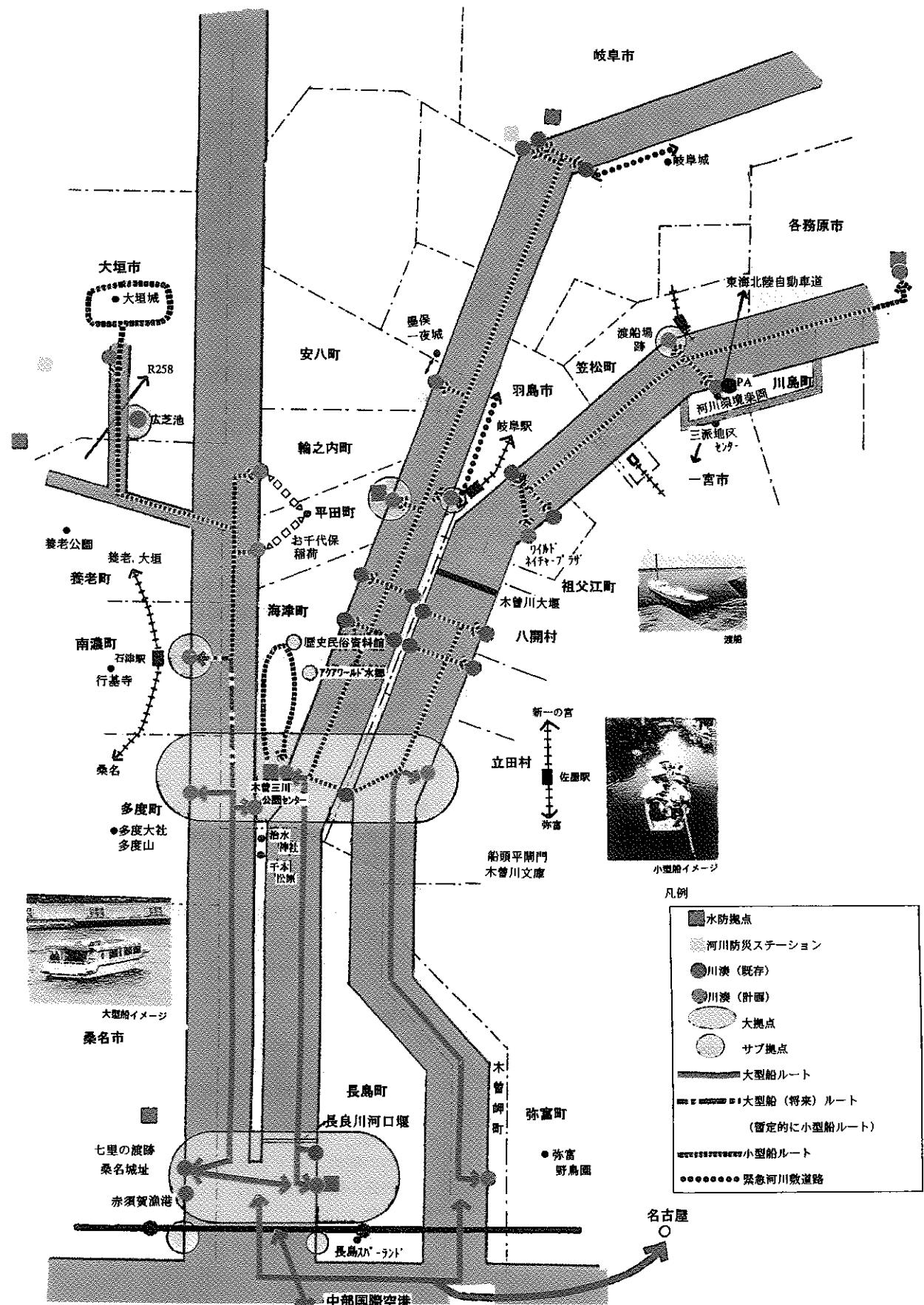


図-8 川の路ネットワーク（案）（最終段階）

Fig.8 River Route Network (Tentative) (Final Stage)

表-2 ルート別利用イメージ  
Table 2 Imaginary Use of Route

ルート	遊覧船の利用	周遊移動・レクリエーション	都市・町並鑑賞	教育的利用 (生涯学習・環境教育)
河口部ルート (大拠点間)  水上バス、遊覧船、屋形船	・千本松原や河口堰を鑑賞しながら船の旅を楽しむ。(舟の中で多様な楽しみ方ができる) ・花火大会等のイベント鑑賞	・長島温泉や遊園地、桑名市、公園センター等を楽しむための移動手段として船を利用する。 ・船内から千本松原や河口堰等の風景を楽しみながら移動できる。	水上からまちの様子を楽しむ。	・治水神社と千本松原、輪中、河口堰等、治水・利水をめぐる今昔を船上から見学する。 ・ヨシ原等での船上からの自然観察を行う。
揖斐川ルート (サブルート①)  (水上バス、屋形船)、平船	—	・船と鉄道、バス等を組み合わせ、公園センター等からのお千代保稻荷、行基寺、養老公園、大垣等へ移動するために舟運を活用する。 ・船内から輪中ヨシ原等の風景を楽しむ。	水上からまちの様子を楽しむ。	・自然観察
長良川ルート (サブルート②)  平船	—	・船と鉄道、渡舟を組み合わせ、公園センターから岐阜方面や木曽川を渡り愛知県方面へ移動するために舟運を活用する。 ・船内から背割提の自然、渡船の風景を楽しむ。	—	・自然観察
木曾川ルート (サブルート③)  平船	—	・船と鉄道、渡舟を組み合わせて愛知県方面や長良川を渡り、海津町等へ移動する。 ・船内から背割提・ケレップ水制の自然やレクリエーション、渡船の風景を楽しむ。	—	・ワンド等の自然観察 木曾三川公園河川環境楽園の環境教育事業と連携して水上から自然観察等を行う。
海津町内:大江川・中之江川  平船、上げ船、カヌー	—	カヌーで往来する。	・水上から田園風景や町の様子を楽しむ。 ・揖斐川等から乗り換えて、歴史民俗資料館を訪れる。	・船上から郷土学習を行う。 ・木曾三川公園パークセンターの環境教育事業と連携して水路を活用した環境教育等を行う。
大垣市内:水門川 平船	—	—	水上から町の様子を楽しむ。	・船上から郷土学習を行う。
渡船  平船	—	・対岸へ渡り、そこからバスや鉄道を利用して他の観光施設等へ移動する。 ・対岸へ移動してサイクリングを続けるために活用する。	—	—

ルートの組み合わせによって、半日居ないのコースから宿泊を伴う2日以上のコースまで様々な楽しみ方ができるようになる。  
 ・半日以内のコース：河口部ルート、海津町内遊覧：大垣市内遊覧  
 ・1日以内のコース：河口部ルート+揖斐川ルート、河口部ルート+長良川ルート、河口部ルート+木曽川ルート、河口部ルート+海津町内遊覧  
 ・2日以上のコース：河口部ルート+揖斐川ルート+大垣市内遊覧

このイメージは舟運ルートについて整理しているが、舟が着く目的地における利用や活動も重要である。木曾三川では前述したように様々な地域文化、資源があり、またハイキング道から鉄道までの移動手段を組み合わせれば、豊かな舟運ネットワークが実現できるといえる。

### 7-3 管理運営と実現化方策

#### (1) 管理運営

川の路の目標であるリバーツーリズムの実現のためにはNPOを視野に入れた様々な関係機関の支援・協力が求められる。その支援組織の一案を図-9に示す。

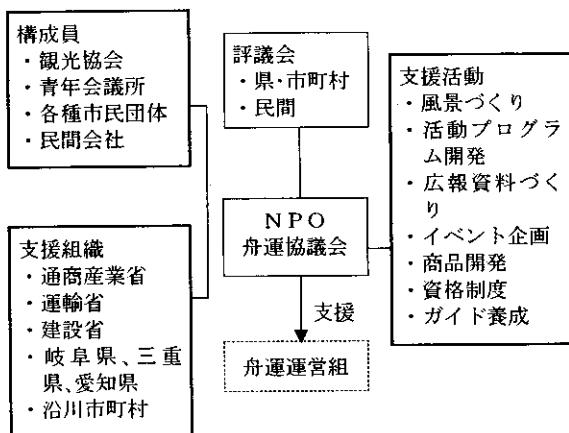


図-9 舟運支援組織体制（案）

Fig.9 Water Transport Support Organization and System (Tentative)

## (2) 実現化方策

実現化については様々な課題があり、各課題を解決する必要あるが、実現化の第一歩として、流域の人々に関心を持ってもらうことが重要である。そのためには、現在、各市で行われている舟運イベント、活動を充実させるとともに連携を図り、例えばリレーシンポジウムを行う等が考えられる。また表-3に実現化のための課題を示す。

表-3 実現化のための課題

Table 3 Confronting Issues for Practicalization

主にハード面	川湊（船着場）の整備と機能の充実
	川湊までのアクセス性の向上
	川沿いの修景等の景観形成（花木の植栽等、川を意識したまちづくり）
	自然環境の保全
	関連施設（宿泊・飲食施設等）の整備
主にソフト面	PR・広報等による舟運再生にむけての雰囲気づくり
	舟運利用プログラムの作成及び運航ルートの設定
	舟運に関する規則・ルールづくり
	組織・体制づくり（運航会社、支援組織）
	自治体・地域・学校・企業等との連携・協力体制
	舟運に関連するサービス事業の展開（自動車の回送サービス等）

## 8. おわりに

木曽三川における舟運の可能性を物流、防災、観光といった観点から検討した結果、木曽三川では平常時は観光・レクリエーションを主体に、災害時には防災支援としての「川の路」を構築し、物流は将来検討することが望ましいとなった。整備は段階的に行い最終的にはリバーツーリズムの実現を目指す。

そのためには、関係機関の連携、支援が重要になってくる。特に初期段階ではソフトを充実させることが大切であり、ガイド等の人材育成やイベントの実施など様々な手法があるが、その前提として地域の盛り上がり、やる気に全て掛かってくるといえる。

揖斐、長良、木曽の三川とその支川が織り

成す川の路はリバーツーリズムのメッカとしての魅力を秘めている。これを如何に活かすかは地域の姿勢にある。

最後に、本報告書をまとめるに当たり、ご指導、ご助言を頂きました川の路検討委員会の各委員、建設省木曽下流事務所に対し深く感謝申し上げます。

## <参考文献等>

- 1) 松田千春、「木曽三川水運の研究・1 木曽川水系の河川舟運～近代における木曽川の運材と舟運 平成10年2月刊
- 2) 木曽三川流域誌編集委員会編集、「木曽三川流域誌」(第4部流域の産業 第1章交通) 平成4年3月、建設省中部地方建設局発行