

江戸川の舟運利用について —自治体の立場から—

千葉県松戸市 都市整備本部 企画管理室 上野 久

1. はじめに

松戸市は平成10年に定めた総合計画で「住んでよいまち、訪ねてよいまちまつど」を目指しています。住むことと訪ねられることは多様な交流手段を持つことで初めて達成されるものです。

舟運事業もこの一環として位置付けられるもので人びとが交流することによりまちににぎわいを取り戻し、活性化を目指すことです。交流する手段は多くあり道路、鉄道、そして河川とそれぞれの機能別にバリエーションに富んだものを持っています。例えば道路や鉄道はそれぞれの駅、最近は道の駅という交流手段が注目を浴びていますが、川の駅はまさしく船着場といえます。

松戸市ではこれらをネットワークしていき交流結節点を作り出すことで地域の振興を果たすものと考えています。

このような舟運事業の必要な条件を平成10年度、11年度にわたり関係各位のご協力を得て検討を行い条件整理や計画の進め方などをまとめたのでここに概要を報告させていただきます。

1-1 舟運の歴史

松戸市の西端を流れる江戸川は徳川家康時代からの河川改修の結果、水運が非常に発達しており、その舟運の歴史は古くからあります。関東地方で河岸と呼ばれる船着場が利根川・江戸川水系だけでも小さなものまで入ると100カ所近くあったようです。特に木下、布佐、関宿、松戸は大きな河岸であったといわれています。関宿はこの中でも利根川と江戸川の分岐路点であり対岸の境とあわせて隆盛を誇っていました。

このような河岸の中で松戸にあったものは、江戸川沿いに約800mほどの間に4カ所あったと言われています。

それぞれ、最下流から「往還河岸」これは金町

関所を結ぶもの、その上流に主に鮮魚の中継をする「納屋河岸」、これは利根川の布佐河岸から陸路松戸へ運ばれた銚子などの魚を川船に積み替え江戸日本橋の魚河岸へ送るものでした。さらに船溜まりの「平潟河岸」そして最上流に駿河本田家の年貢米を扱った「本田河岸」(図-1)となっていました。本田河岸の扱いをしていた青木源内船問屋は船問屋の中でも大きなものといわれています。この往事の雰囲気や今に伝えるため青木船問屋の塀は再建され残されています。

明治40年代まではまだ和船の高瀬舟が帆をたて行き交っていたようで、この様子は松戸市の戸定が丘歴史公園内にある戸定歴史館に写真が残されています。蒸気船といわれる洋式動力汽船は大正10年5月1日から当時の内国通運会社が開業し、深川扇橋から利根川筋行徳、市川、松戸、加村、野田、関宿を経て栗橋そして栃木県の生井村までの非常に長くかつ陸地の奥深く航路を開設しました。ここで使われたのが通運丸(図-2)です。

通運丸の歴史は「川蒸気通運丸物語」(崙書房)山本鉦太郎著に詳しいのでこちらに譲りますが、深川より栗橋までを約11時間で結んでおり当時としては非常に便利な交通手段でした。

この河川を利用した舟運・通運丸は鉄道の開設による陸上輸送力の改善、並びにトラック輸送力の強化により衰退をしていき、昭和二十数年前後にこの航路は無くなっていきます。

1-2 現状

今江戸川で行われている舟運は二つあり、そのうちの一つは矢切の渡しです。この渡しは江戸時代初期より農民渡し場として使われていたものですが現在は観光渡しとして櫓こぎで行われているもので矢切と柴又を繋ぐものです。



図-1 河岸の復元模型配置図 常設展示図録 松戸市立博物館



図-2 通運丸錦絵 松戸市立博物館蔵

一方の縦断的な航路は葛西から江戸川区篠崎のスポーツランドまでのものです。当初より運航していた東京都観光汽船が撤退しましたが、新たに海洋商船により運航が行われるものです。しかしながら江戸川の篠崎より上流側の航路は現在のところ無く、早期の開設が望まれるものです。

1-3 目的

舟運の目的については本市では以下の3点を中心に設定しています。

① 観光：柴又の帝釈天をはじめとして、沿川には戸定が丘歴史公園、里見公園、小岩菖蒲園等の多くの観光資源がありこれをネットワークするために行うもの。

② 教育：河川は松戸のような都市近郊地帯にあっては豊かな動植物の生息する空間でありここで、小中学生が生物のみならず水そのものまで学習することのできる場であること。又、このような教育は生涯学習としても行うことができること。

③ 地域の交流：本来舟運は交通手段として使われるものであるが、スピードと定時制、大量輸送そして低い料金等の公共交通の要素を満足させることはできないが、しかし地域交流を行うことは可能でありネットワークとしての機能が果たせること。

1-4 条件

このような目的で行う舟運事業ですが松戸市ではこれを実施するに際し、これまで他の自治体で行われた事業等を精査し以下のような官民の役割分担の基本条件を設けることにしました。この3つの原則は、行財政の健全な運営を考えると最低必要な条件です。

- ① 運航は民間の事業としての実施を誘導する。
- ② 需要の掘り起こしなどは共同して当たること。
- ③ 河川占用等の必要な施設は行政側が整備すること。

この需要喚起のための施策は一体となつての取り組みが必要な事ですし、河川環境学習のプログラム作りや観光プログラム作りなどは行政や観光協会、教育委員会等との連携で作成されるものです。これらを実施する上では行政だけではなく地域一帯となった連携体制の基に、それぞれに興味のあるボランティアによる支援団体も必要となると考えられます。

2. 江戸川下流舟運計画の概要

前節で述べた条件を基に、江戸川下流部での航路を前提に、松戸・市川・葛飾・江戸川の2市2区で行う舟運の将来のあるべき航行体制を採算ベースとなる条件、航路の延長や碇泊箇所の設定、就航船舶などの概要を示します。

2-1 河川条件など

河川に係わる条件などをまとめると表-1のとおりです。

2-2 航路計画

上記を踏まえ、江戸川下流舟運の基本的考え方を以下に示します。ただし、代替交通・物流手段としての舟運は、経済性や時間距離の観点から除くこととします。

段階的な航路開設という考えに基づき、当初は近距離で、篠崎の水閘門の上流側での定期航路の可能性を検討するもので、特に鉄道と鉄道間のネットワークを作ること前提に航路開設を検討することが重要です。

表-1 河川条件

	条 件	内 容
①	航行可能性	平常時に航行が想定される乗船人員150人前後の船舶(喫水深1.5m)及び緊急時に物資を輸送すると想定される300トン程度(喫水深2.0m)の船舶は、河口より21.5*。の上葛飾橋付近まで航行可能であるが、季節等によっては河床や水位の条件において航行の支障となる箇所も見られる。なお、松戸市小山(河口より19.0km)及び松戸市樋野口(河口より20.5km)は、上葛飾橋より下流に位置するため、航行可能範囲内である。
②	自然環境	江戸川は、都市の中で自然環境や水辺景観が残されている貴重なオープンスペースであること。また、多自然型川づくりによって水辺に近づきやすい河岸が整備されてきていることなどから、自然とふれあえる場、遊びや学びの体験の場として活用できる。
③	河川利用状況	首都圏住民の上水や工業用水の取水河川として重要な役割を担っているとともに、稚アユ漁などの漁業活動も行われている。また、レクリエーション利用としては、散策や水遊びの他、水面でプレジャーボート、水上スキー、カヌーなど多様な利用がなされている。今後は秩序ある水面利用を行うために、航行ルール等が求められる。
④	河川緊急用船着場	河川緊急用船着場は、篠崎、柴又が整備済、小山、市川南、三郷が建設あるいは計画されている。緊急時にこれら船着場の機能を発揮させるためには、平常時からの利用が重要で常時係留などを含め検討することも必要である。
⑤	環境への配慮	周辺環境には十分留意して舟運を実現しなくてはならない。舟運による環境への影響としては、船の航行に伴う航走波による河岸侵食、騒音による鳥類等への影響がある。 この他、廃油等の船からの廃棄物等による水質事故の懸念もあるが、実態としては把握されておらず、舟運による環境影響について、具体的な検討を実施していくことが必要である。但し、現在考慮が必要とされている環境ホルモンなどに対する影響として船体の塗料などについては旧厚生省による規制が整っておりほぼ対策は充実していると考えている。

具体的にはJ R常磐線とJ R総武本線をネットワークする航路を設けることとします(図-3参照)。

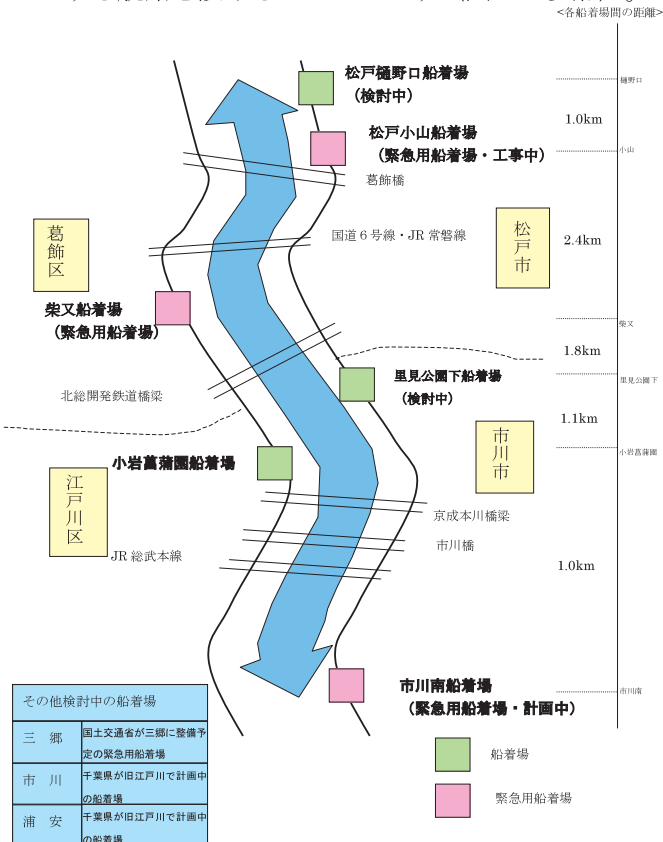


図-3 江戸川下流運行ルート図

これは観光による集客を行うためにはやはり鉄道との直接乗り換えが可能となるような設定を行うことが必要と考えているからです。

想定される運航内容は以下に示すとおりですが、現在、江戸川下流で運航しているスポーツランド～葛西臨海公園の航路を上流まで延伸するか、あるいは新たな航路を設定して、観光・レクリエーションなど、特に、ディズニーランドへの航路を目的とした定期航路を実現することは大きな課題となります。表-2は第1段階での定期便が運航された場合のルート例です。

臨時的な運航は、NPO、市民等と協働を図りつつイベント等による地域のニーズに応じた魅力あるチャーター便の就航を実現することです。

表-2 運航ルート(例)

	船着場(事業主体)	備考
起 点	松戸市榎野口(松戸市)	松戸市が検討中
寄港地	松戸市小山(国土交通省)	既設
寄港地	葛飾区柴又(国土交通省)	既設
寄港地	市川市里見公園下(市川市)	市川市が検討中
寄港地	江戸川区小岩菖蒲園(江戸川区)	既設
終 点	市川市市川南(国土交通省)	計画

(注) 国土交通省が事業主体の船着場は緊急用船着場である。
 ・運航スケジュール：10時から17時まで、松戸～市川間を往復。
 ・運航期間：3月下旬から11月下旬の土・日・祝日、ゴールデンウィーク、夏休み期間

3. 実現のための方策

「江戸川下流舟運の基本的考え方」に基づいて、実現のための方策は3段階に分けてとりまとめました。準備段階として取り組むべき方策と、実現・発展段階に向けての方策とに分けてまとめています。

3-1 段階構成

まず、準備段階としては、広く一般の人々に対するシンポジウム等の広報・啓発活動、魅力ある舟運プログラム(観光プログラムや河川環境学習プログラム)の整備などによって、住民に舟運を身近に感じてもらうことが重要です。このためには社会実験として河川での舟の運行を実際に行うことが必要です。

あわせて舟運を支援するための2市2区の行政組織を構築し、住民や市民団体と連携を図りながら舟運を盛り上げて行くことを主眼とします。

このような方策の積み重ねによって、2市2区の航路が定着し舟運プログラムが活用された実現段階となり、まちづくりと連携したものとなります。

将来的には上流部や東京湾岸部等との交流・連携も視野に入れ、江戸川の全体舟運の発展が期待されます(図-4 段階別方策の枠組み)。

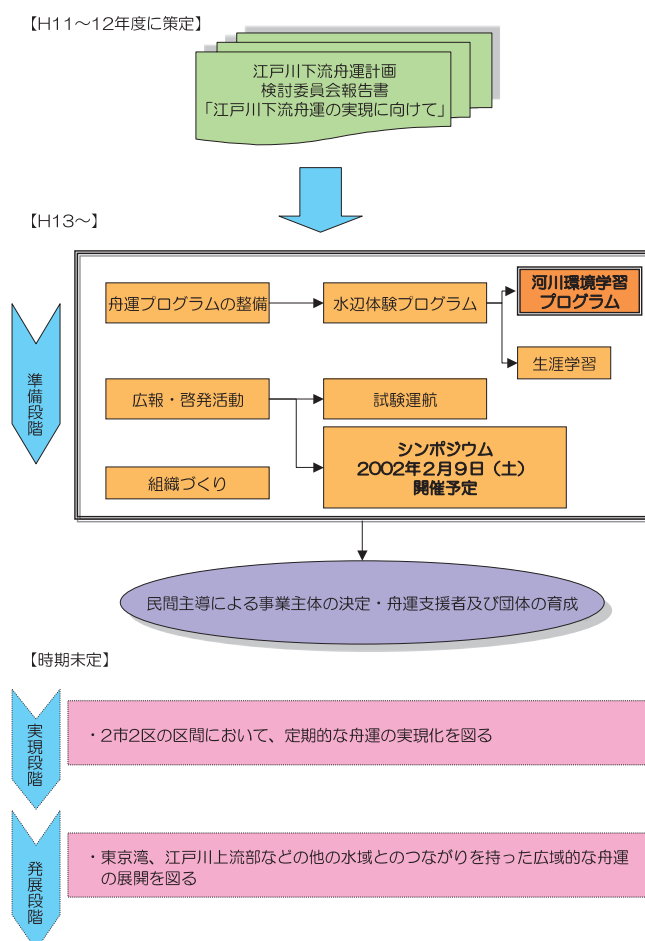


図-4 段階別方策図

3-2 当面の方策

江戸川下流の舟運事業を成功させるためには、その魅力を高め、2市2区の住民をはじめ、広く一般の人々に対して広報・啓発に努め、需要を掘り起こすことが重要です。このためには、行政や舟運事業者等が舟運に関する情報を発信したり、社会実験としての試験運航を行うことにより、住民に舟運を身近に感じてもらうことです。

この社会実験は事業者が航行管理の試験だけで行うのではなく実際の乗船に必要な経費（ここでは乗船料金）は徴収して実施する手法です。行政もいわばセミパブリックな事業として広報活動を協働して行うもので、このような取り組みを行い沿川住民に江戸川下流を運航する船の体験の機会を用意し、また、航路確保や船着場運用、環境影響等データを収集して実施上の課題の把握をするものです。

4. 今後の課題

今後の課題として、航行のためのハード整備（航路安定、船着場整備、新たな船舶の建造）とこれを維持するソフト策（ボランティア組織、一株運動、舟の建造募金、河川環境学習プログラム、観光プログラム）を充実させることです。

大きく分けると次の①官民の役割分担、②需要の開拓、③PFIを導入した施設整備、④まちづくりへのリンク付けの4点となります。

官民の役割分担を明確にすることは、運行は事業者が行い行政は直接運行せず側面的な事業において展開していくこととします。さらに、NPO法人として運行支援組織を設けたり、新たな船体建造を持ち船会社として行い、これを事業者にリースすることでそれぞれのリスク管理を行うなどの施策も見えてくるのではないかと考えています。

需要の開拓としてこのNPO組織による、河川環境学習を行ったり、舟運と周辺観光施設や食事を提供する観光プログラムを作成する等多くの事業が出てくることとなります（写真-1）。

施設の運用や整備については、国土交通省



写真-1 ヴェネチア号の体験乗船写真

着場の利用方法や役割分担を作ることも必要です。緊急用船着場は災害対策を中心にした機能に期待をするところが大きく、その耐震能力やストック

ヤードの充実、幹線道路との結節など有効な機能を持っているからです。さらに、大規模停泊所の機能を生かした常時係留が課題となります。

観光という視点から持つべき施設の機能は自ずから変わってきます。交通結節機能としても道路だけではなく鉄道との結節の方が重視されます。観光案内所や便所などの小回りの利く施設が求められることとなります。この整備に当たってはPFIなどの手法も検討する必要がありますし、特に船着場などはこの手法を大いに取り入れていくことが事業の早期展開や費用の削減にも役立つことと考えられます。

まちづくりでは、多くの施設やソフト事業がそれぞれが単独で機能を発揮しても地域の振興という目的には達することがなかなか出来ません。そこで松戸市は総合計画で「住んでよいまち・訪ねてよいまち まつど」を実現する手法としてこの鉄道と舟の結節を位置付けることが喫緊の課題と認識しています。

これは、JR松戸駅から中心市街地を抜ける駅前道路を歩行者系の道路として松戸市のスローガンである「緑花清流のまちづくり」に相応しい緑と花にあふれ、安全で快適な道路として整備し、河川・江戸川との合流地点に船着場＝水の交流拠点を作りだし人びとの交流を作り出す「水と緑と歴史の回廊計画」の実現を図ることといえます。

5. おわりに

河川舟運は振り返ってみるとそれぞれ特色ある歴史を持って行われ、かつては川を中心とした生活を支えてきたものです。この様な舟運も時代の趨勢により交通手段としては衰退しましたが、今後は新たな地域のインフラとして行政負担を軽減させながら、ビジネスチャンスを与える事業として展開していくことが可能であると考えています。

このように舟運を、流域の連携の基に地域の資産を紡ぎ出し、沿川住民が有効に活用することでまちづくりに資していきたいと考えるものです。

参考資料

江戸川ライン歴史散歩 千野原靖方著 嵩書房
川蒸気通運丸物語 山本鉦太郎 嵩書房
東京両国通運会社川蒸気往復盛栄真景之図 松戸市立博物館所蔵
松戸の里図 江戸名所図会 松戸市立博物館所蔵
松戸の河岸復元模型 松戸市立博物館蔵
松戸の河岸復元模型配置図 常設展示図録 松戸市立博物館
江戸川下流舟運計画検討報告書（財）リバーフロント整備センター
常設展示図録 千葉県立関宿城博物館