

## 地域活性化と河川舟運

### Regional Vitalization and River Navigation

研究第三部 研究員 松井潤一  
リバーフロント研究所長 京才俊則  
研究第三部 主任研究員 江上和也

近年、河川舟運の機能が見直されはじめ、河川舟運再構築を軸とした地域活性化への取り組みが各地で行われている。これは川と地域の関係が密接になってきている現れでもある。国土交通省においても地域と河川の歴史的な背景等を考慮し、人々の生活空間として河川整備を行いつつある。

本報告は、地域活性化に取り組む自治体の事例を紹介し、課題や方向性について整理したものである。

事例として取り上げた江戸川下流と淀川では、まず自治体として公益的な観点で河川舟運の機能を見直し、将来的なビジョンのもとに今後の行動計画を作成している。具体的な取り組みの第一歩として、沿川住民の理解と支援を得ることの重要性を鑑み、河川舟運の機能や魅力を広くアピールするための市民体験乗船等の試験運航やシンポジウムを開催し、広報・啓発活動を実施している。また今後の課題として、継続的な取り組みを実施していくための自治体内部組織の構築や関係機関との具体的な連携方策の実施等があげられている。

**キーワード：地域活性化、舟運再構築、地域連携、試験運航、シンポジウム**

In recent years, people have started to reconsider the functions of river navigation. Efforts for regional vitalization based on rebuilding it are underway in different parts of the nation. This is a sign of the fact that the relationship between rivers and their adjacent regions has become close. The Ministry of Land, Infrastructure and Transport is also currently carrying out improvement works of rivers as living spaces of the people, taking the historical background of regions and their rivers into consideration.

This report introduces instances of local governments tackling regional vitalization through river navigation and summarized the tasks to be taken in the future.

Case studies were conducted in the lower reaches of the Edo River and Yodo River. Local governments along the rivers reconsidered the functions of river navigation from the standpoint of the public interest, and prepared action plans under the future visions. They carried out trial operations of boats for local citizens, and symposia for publicity and enlightenment of people, as the first step. Such activities aimed at obtaining the understanding and support of the inhabitants in the riverfront.

The tasks to be carried out are building of internal organizations within local governments for carrying out the work in a continuous manner, implementation of measures to link up with relevant organizations and son on.

**Keywords: Regional Vitalization, Rebuilding of River navigation,  
Linking up with Regional Bodies, Trial Operations, Symposia**

## 1. はじめに

低迷を続ける日本経済の再生には、各地域の特性を活かし、自立した地域経済を確立する必要がある、地域活性化を図ることが重要な課題となっている。

国の地域活性化政策の一つとして、平成11年6月に全国460地域が認定を受けた「地域戦略プラン」は、都市と地方の各地域自らがテーマを選んで複数の市町村が広域的な連携のもとに、活力とゆとり・うるおいのある生活空間を創造することを目的としている。このようなプランに対して国は、重点的な予算配分と、事業の円滑な推進を図るための予算措置等を行うこととしている。国土交通省も地域の要望を踏まえた積極的な取り組みが行われている。表-1に示すように河川舟運（以下、舟運という）に関連する事業も各地の河川で、その取り組みが行われている。

21世紀を向かえ、戦後半世紀以上がたった今日、河川空間に対する人々の思いは漸次変化し、身近な自然とふれあえる場所として、また多様なレジャーニーズに応える場所等として河川空間は期待されている。こうした川への人々の思いと地域活性化の具体化を目指して、各地で舟運の復活が検討され、すでに具体化されているところも多い。

本報告は、舟運を活用して地域活性化に取り組んでいる事例として、関東の江戸川下流と関西の淀川を紹介し、個々の課題や展開の方向性について整理し報告するものである。

## 2. 地域活性化と舟運再構築への取り組み

### 2-1 江戸川下流部の事例

#### (1) 舟運再構築のきっかけ

江戸川は、かつて北関東一円及び東北地方から銚子

を経て関宿を経由し江戸に至る舟運路として重要な役割を担っていた。

現在では季節限定の水上バスが江戸川区の小岩菖蒲園まで運航している他、松戸～葛飾間の矢切の渡しが見られるのみである。

一方で、河川と地域の関わりを今一度見直そうという機運が高まり、街づくりや地域交流の観点から舟運の再構築が検討されている。

平成11年度より2年間にわたり江戸川下流部の松戸市、市川市が中心となって葛飾区、江戸川区を含めた自治体（以下、2市2区という）並びに河川管理者、学識経験者、地元有識者による委員会（委員長 三浦裕二 日本大学理工学部教授）で江戸川下流舟運（以下、江戸川舟運という）の再構築について検討を行った。

以下、委員会での取り組みと委員会の提言を基に江戸川舟運の再構築方策について紹介する。

#### (2) 委員会の取り組み経緯

平成11年度より検討が開始された委員会では、まず江戸川下流周辺地域の舟運事業の現状を確認するとともに、周辺自然環境や社会条件等の現況把握を行い、江戸川舟運の可能性検討とこれに基づく具体的な舟運テーマの設定を行った。またアンケート調査やヒアリング等から市民の舟運に対するイメージやニーズの把握を行った。

アンケート結果は舟運の是非について賛成派72.1%と多数であった。しかし実際の事業展開には事業収支などの経済性に関する課題や航路確保等の物理的な課題もあることが確認された。

委員会では人々の舟運に対する期待を、上記の課題を克服しつつ実現する方策を以下のように提言としてまとめた。

表-1 「地域戦略プラン」における舟運等関連事業

事業名	実施主体	当該都道府県	事業費(千円)	事業内容
湧別川水辺の築校プロジェクト	国土交通省	北海道	19,000	加乗場、河岸保護、川のプール他
水辺プラザ整備事業	国土交通省	岩手県 宮城県	756,000	船着場、護岸、アクセス道路
交流Eポート駅伝事業	北上川流域市町村 連携協議会	岩手県 宮城県	10,000	車両賃料、燃料費、ボート補修費、賃金
地方特定河川等環境整備事業	白根市	新潟県	700,000	河川舟運施設、公園整備
水上バスステーション	江東区	東京都	9,000	
水上バス船着場の整備	国土交通省	千葉県	317,000	船着場、待合所
水上バス船着場の整備	市川市	千葉県	33,000	船着場、待合所
河川舟運整備事業（江戸川）	国土交通省	千葉県	300,000	水上バス用船着場
	松戸市	千葉県	145,000	水上バス用船着場
菊池川（鹿本町）遊・観光空間整備事業	国土交通省	熊本県	100,000	川下りコース等

### (3) 舟運再構築の基本的な考え方

江戸川舟運の再構築を図るための基本的な考え方は以下のとおりである。

#### 1) 舟運の目的

平常時において、観光・レクリエーション（以下、「観光」という）や環境教育・生涯学習のために舟運を復活させ、沿川地域のネットワーク化を図り地域間交流を盛んにして地域活性化することを目的とする。

また緊急時の救援物資等の輸送手段として舟運を位置付ける。

#### 2) 環境への配慮

周辺環境に十分留意して舟運を実現しなくてはならない。航走波による河岸侵食や航行による生物への影響が懸念されているが、これらの環境影響について具体的な検討が必要である。

#### 3) 実現の手順

舟運の認知度の低い現段階では、舟運の市民権を得るために、段階的な展開が現実的であり、準備段階、実現段階、発展段階の3段階で段階毎に目標と評価を行いながらステップアップを図るものとする。図-1に段階的方策の枠組みを示す。

### 4) 事業の主体

観光事業という観点からは、民間主導が適当であるが、学習、防災あるいは地域間交流といった公益性の高い舟運事業については、行政が積極的に関与することが必要である。したがって船の運航に関しては民間事業者を基本とし、公益性の観点から行政が可能な支援を行うことが必要である。

### 5) 舟運の支援者・団体の育成

民間の事業者や行政に加え、積極的な舟運利用を促すために支援者・団体（以下、舟運支援者等という）の協力が必要であるとして、これらの舟運支援者等を育成し、舟運を定着・発展させる事が必要である。

### (4) 舟運再構築の実現化方策

#### 1) 「準備段階」での取り組み方策

##### ① 広報・啓発活動

江戸川舟運事業を成功させるためには、江戸川下流部の魅力を高め、2市2区の住民をはじめ、広く一般の人々に対して広報・啓発活動に努め、需要を掘り起こす事が重要である。このため、行政や舟運事業者等が舟運に関する情報の発信や社会実験とし

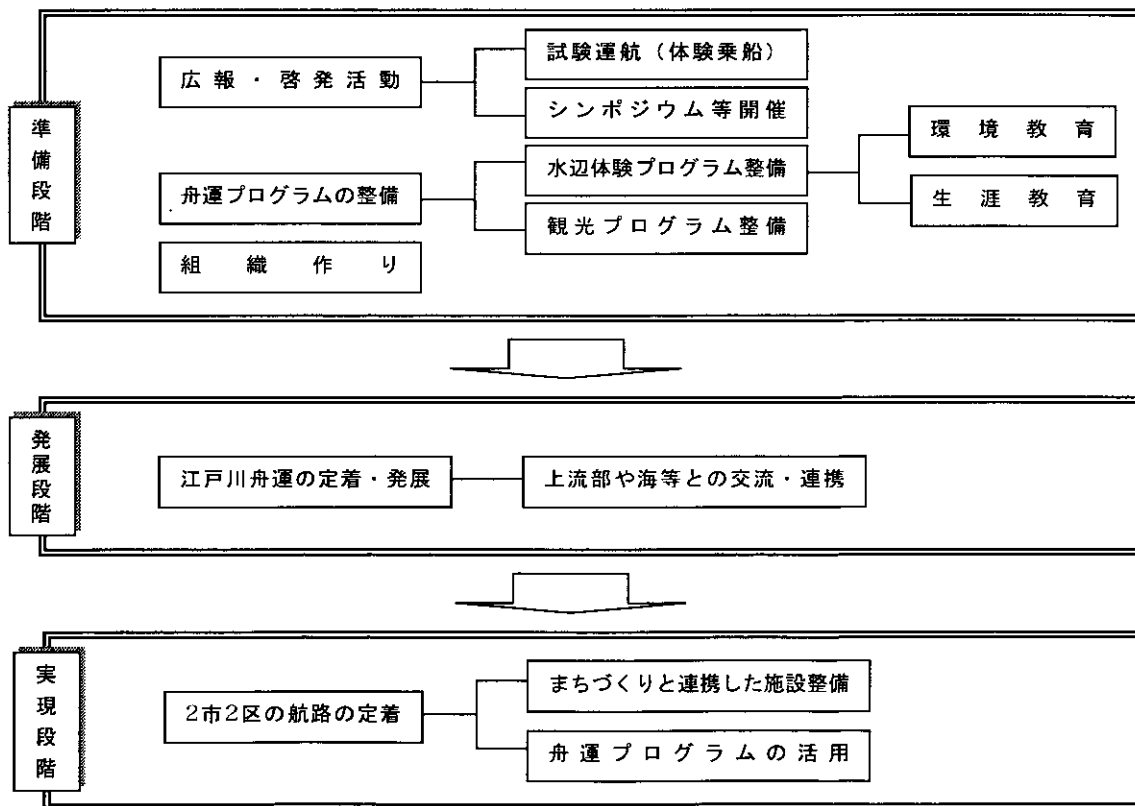


図-1 江戸川下流舟運実現のための段階的方策の枠組み

で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を考える必要がある。試験運航は、市民への体験乗船（写真-1）の機会を提供することをはじめとして、航路や船着場の運用、さらには環境影響等の実施上の課題を把握し解決策について検討することを目的としている。

広報・啓発活動としてシンポジウムの開催も有効な手段として考えられる。開催主体としては2市2区が中心となり、国や都県、観光協会等の関連諸団体の協力を得て開催する。このシンポジウムでは、舟運の目的や理解を高めるとともに、舟運支援者等を発掘・育成するための情報発信することを目的とする。

②舟運プログラムの整備

江戸川舟運には、乗船そのものの楽しさや快適さ、自然等を体験し学ぶことなど、利用者の期待や要求に応えるプログラムが必要である。

まず水辺体験プログラムとして、小学生の環境教育を対象としたプログラムと沿川住民の生涯学習を対象としたプログラムを整備する。環境教育のプログラムは、教育委員会や学校の先生が中心となって、河川管理者や地元市民団体等の協力を得て作成する必要がある。生涯学習プログラムは、2市2区の自治体における社会教育担当部署が中心となり、河川管理者の協力を得て行うことが望まれる。

観光プログラムの整備については、まず利用者の属性やニーズに対応した観光テーマと観光コースを設定し具体的なプログラムを整備する必要がある。また観光・旅行業関係者によるモニターツアー等を実施してプログラムへの意見反映を行うものとする。

③組織作りと連携方策

江戸川舟運を支援するための組織作りは、図-2に示すように2市2区毎に舟運事業に関係する部署の連絡体制を構築する。更に2市2区が共同して舟運を検討する連絡協議会を設立し地域交流を図りながら江戸川舟運を盛り上げていく。このため江戸川をフィールドとして活動している市民団体の組織の中に舟運部会の設置を呼びかけ積極的な参加を促すことも考えられる。また2市2区連絡協議会は、図-3に示すように他機関や沿川住民と連携を図りながら江戸川舟運を盛り上げ、十分な協働関係を持つことが重要である。

2) 「実現・発展段階」での取り組み方策

「実現・発展段階」においては、地域活性化に向けて、船着場やアクセス道路等の基盤整備において、江戸川舟運とまちづくりが連携して施設整備を進めることが必要である。また民間の資金や、経営能力及び責任の分担の下に舟運事業に関わる各種施設の建設や維持管理、運営に関して民間事業者に委ねるPFI事業の可能性を検討することも必要である。



写真-1 体験乗船の様子

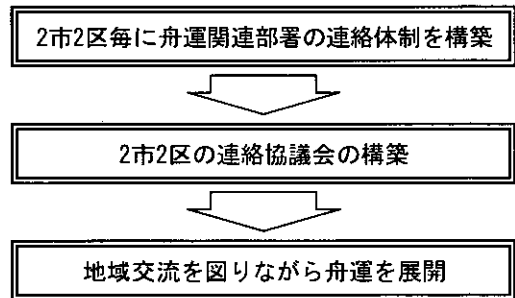


図-2 組織作りの手順

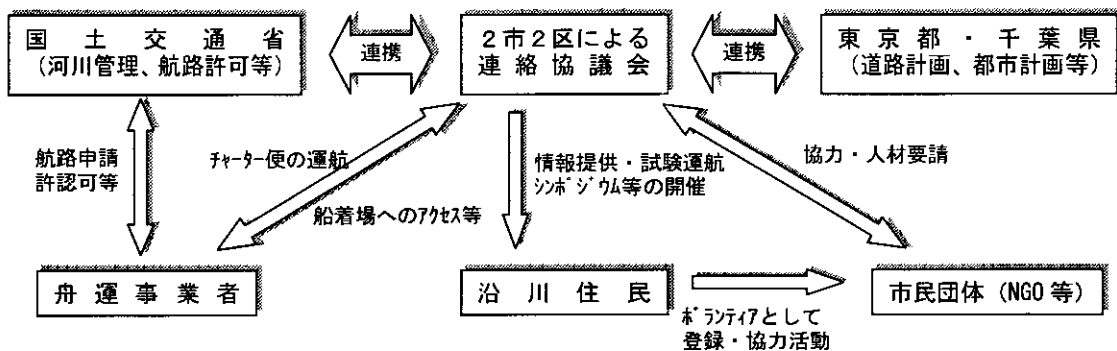


図-3 舟運支援のための行政組織と住民参加の関連図

## 2-2 淀川の事例

### (1) 舟運再構築へのきっかけ

淀川は、古くから瀬戸内海等の海上から京都への舟運の大動脈であった。室町時代から江戸時代にかけては、淀川独自の喫水が浅い三十石船などが現れ、また明治時代には、川蒸気の就航(1870年)や淀川の遊船業が復興したりするなど、大阪～伏見間の舟運業界は活気があった。

かつて枚方は大阪～伏見間の中継港として、くらわんか舟等(図-4)による河岸の賑わいと、陸路京街道の宿場町として発展したまちであった。

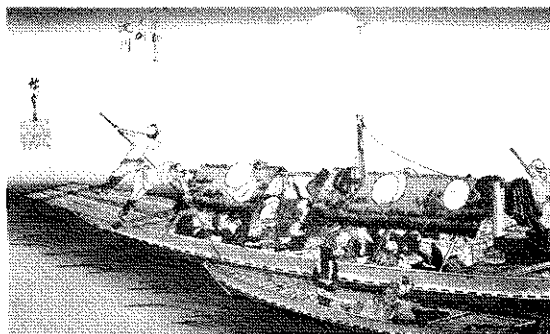


図-4 「くらわんか舟」

しかし現在では、陸上交通の発展により、舟運は衰退し、土運搬船や不定期の観光船などが細々と航行するのみである。

こうした中、枚方市を含む淀川沿川の6市1町では淀川舟運整備推進協議会を設置し、淀川舟運の復活に向けて取り組みが開始された。中でも中心的な枚方市では、有識者等を交えた勉強会をととして枚方市舟運構想の検討を行っている。

以下、枚方市の取り組みを紹介する。

### (2) 枚方市舟運構想の基本的な考え方

#### 1) 基本理念

##### ① 広域連携軸の確立

新たな「交流と連携」の時代を迎え、京阪地域の軸として現代の三十石船を復活し、淀川沿川における広範囲なネットワークによる交流圏を確立する。

##### ② 地域アイデンティティの形成

舟運による新たな街道を構築することによって、沿川地域の防災やまちづくりに資するとともに、行政と住民等による良好なパートナーシップのもとで、地域のアイデンティティの形成を図る。

#### 2) 基本方針

##### ① 舟運の目的

淀川における現代の舟運の目的として、「観光」・「水辺体験」・「防災」の3つを提案する。

##### ② 舟運の段階的展開

「当面の取り組み」と「将来構想」の2段階に分けて展開していくものとする。(図-5参照)

「当面の取り組み」とは、現状河道の物理的条件である喫水深や橋梁のクリアランス等から決定される枚方より下流の航行可能範囲において、舟運の目的を有効に達成させる取り組みとする。「将来構想」とは、上流部京都方面から大阪湾や瀬戸内海等と航路としての連続性が確保された段階で、広域連携が達成可能な航行範囲において、舟運の目的が達成されている状況を想定している。

##### ③ 舟運実現に向けての連携方策の枠組み

舟運事業を着実に実現していくためには、先に紹介した江戸川下流の事例と同様に各機関が連携を図りつつ、舟運再構築の共通目標の下に役割と責務を持って行動していくことが必要である。

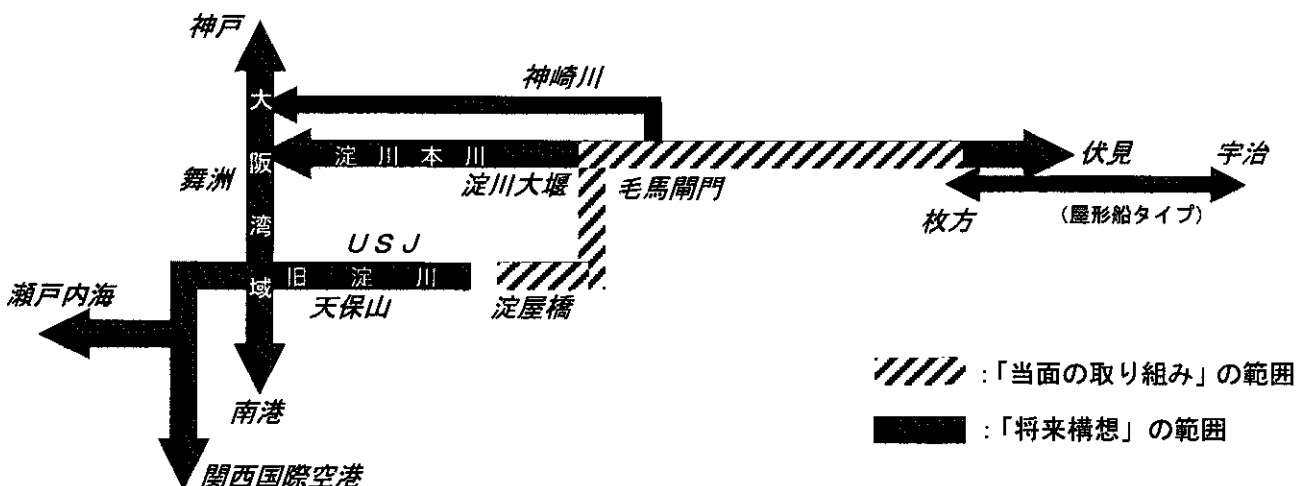


図-5 期待される淀川舟運の範囲

### (3) 淀川舟運実現化方策

#### 1) 「当面の取り組み」

「当面の取り組み」は現状の航行可能範囲において緊急用船着場を活用し、大阪府をはじめ、淀川沿川6市1町の交流と連携を深めながら取り組んでいくものとする。ここでは、自治体を中心となって地域へ情報発信し、さらには地域住民に対し淀川舟運の周知と参加の促進していくことが求められる。

表-2に示すように、枚方市自らが主体となって実施すべき具体的な方策としては、舟運周知活動のほか市内観光整備や国土交通省への支援要請、防災対策等の充実である。また広域的な連携が必要な方策についてもソフト・ハードの両面で取り組むものとする。

#### 2) 「将来構想」

「将来構想」では淀川を軸とした、広域的な地域間交流が可能な状況を想定している。航路としての連続性が確保されるまでの基盤整備に時間を要するが、整備課題について以下のとおり提案している。

##### ①航路の維持

治水計画を踏まえた航路の維持と管理に対する対策が必要である。

##### ②広域観光ネットワークの形成

沿川の観光資源を掘り起こし、これらを有機的にネットワークするとともに、付加価値をつけていくことが望まれる。

##### ③防災ネットワークの確立

大阪・京都を連携した広域防災ネットワークの構築とそのシステムづくりが必要である。

##### ④新造船の開発

以下に示すような船舶の開発が望まれる。

- ・ 防災時に対応できるとともに輸送規模が大きい船
- ・ 浅い水深でも航行可能な喫水深が1.0m程度以下となるような船
- ・ クリアランスの小さい橋梁下でも航行可能なように乾舷（船の中央部で、喫水線から上甲板の舷側までの高さ）部が半没可能となるような船

##### ⑤ターミナル施設の建設

長い航行範囲を考慮して航行区間内に燃料の補給施設や出水時の退避場所を兼ね備えた中継港の建設が望まれる。

##### ⑥鉄道等の水上ステーション構想

舟運の利便性を増すためには、鉄道や他の陸上交通機関とのアクセスを容易にする必要がある。そのため、船着場の開発には、鉄道駅や幹線道路からのアクセスの向上を考慮に入れた一体の開発が望まれる。

表-2 実現化に向けた方策

目的別	枚方市が主体となって実施する具体的方策	広域連携が必要な方策
全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広報誌やHP等のメディアを活用した舟運復活への動きや緊急用船着場をPR</li> <li>・ 体験乗船等を通じた住民への舟運周知活動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 淀川舟運整備推進協議会における舟運全体計画の策定</li> <li>・ 周辺自治体との舟運復活に向けての組織づくりの検討</li> <li>・ 住民、企業等を巻き込む仕組みづくりの検討</li> </ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺市街地の観光・散策ルートやサインの整備</li> <li>・ シンポジウムやイベント等の開催</li> <li>・ 国土交通省へ航路確保の要請</li> <li>・ 国土交通省へ航路情報提供の要請</li> <li>・ 船着場や毛馬閘門利用の簡素化等の要請</li> <li>・ 観光ボランティアガイドの養成</li> <li>・ PFI事業等の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺自治体との観光資源等のネットワークの構築</li> <li>・ 関連企業等との連携事業の検討</li> <li>・ 新規観光資源の創出</li> </ul>
水辺体験	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水辺体験プログラムの整備</li> <li>・ チャーター船による船上学習・学習イベントの実施</li> <li>・ ボランティアガイドの公募と育成</li> <li>・ 学習講師の派遣や支援</li> <li>・ 水辺体験の実施に当たって国土交通省への支援の要請</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境影響調査の研究</li> <li>・ 周辺自治体協同による子供たちを主体とした水辺体験のイベントを開催</li> <li>・ 環境NPOの育成</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規船着場の調査検討</li> <li>・ 防災訓練の実施</li> <li>・ 防災拠点整備の充実</li> <li>・ 舟運事業者との防災協定の締結</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急用船着場、緊急河川敷道路、坂路等のネットワーク整備</li> <li>・ 航行支障施設の改善</li> </ul>

### 3. 地域活性化と舟運再構築への考察

#### 3-1 江戸川下流と淀川の取り組みの比較

舟運の公益的な機能が見直されはじめ、自治体としての取り組みは、いくつかの先進事例を除いて、始まったばかりである。ここでは、先に紹介した江戸川下流と淀川の事例を比較し、自治体としての取り組み課

題について表-2に整理した。どちらのケースも自治体単独ではなく、近隣自治体との連携を基本とし、広報・啓発活動を実施している段階である。

今後は、自治体の内部組織を確立し、関係機関への情報提供と、具体的な舟運事業に向けた課題の解決に取り組むことが期待される。

表-2 江戸川下流と淀川の舟運再構築の取り組み比較

	江戸川下流	淀川	課題等
主体の自治体	松戸市、市川市	枚方市	継続的な取り組みを図るために自治体内部組織の責任と分担の明確化が必要。
連携自治体	葛飾区、江戸川区	寝屋川市、大阪市、守口市、摂津市、高槻市、島本町 (淀川舟運整備推進協議会設置)	円滑な連携関係を保つために共通目的や共通認識を持つためのプロセスが重要。
舟運検討形式	2市2区を中心として、平成11年度より2年間で4回の委員会を開催。自治体、河川管理者、学識経験者、有識者が参加、また委員会に先立ち2市2区の行政担当者レベルによる幹事会で事前検討を実施。	平成12年度に枚方市役所の関係部署を中心とした勉強会を3回開催、勉強会のゲストスピーカーとして、河川管理者、舟運事業者、有識者の意見等を聞く。	今後、積極的に市民参加型の取り組みを進めるために委員会や勉強会の結果を市民に向けて情報発信する仕組みが必要。
試験運航(体験乗船)の実施と、その内容(自治体主催)	平成11年度と12年度に松戸市、市川市の主催でそれぞれ年1回市民を対象とした試験運航(無料)を実施。船内にて江戸川下流の自然環境や江戸川舟運の可能性の紹介を行った。	平成12年度に行政関係者を中心とした試験運航を2回実施。各船着場の周辺状況や航路、河岸の状況等の周辺環境を確認。また市民参加の体験乗船(無料)を平成13年3月に実施。船内にて淀川舟運の歴史や現代の可能性の紹介を行った。	乗船料、各種乗船ルート等を設定した社会実験的な試験運航を実施し、市民のニーズを把握するとともに、舟運事業運営上の具体的な課題を抽出することが必要。
舟運ニーズ等の把握	試験運航の乗船者に対して乗船時の感想や江戸川舟運の課題・提案の意見のアンケート調査を実施。また江戸川工事事務所が、沿川市民、学校関係者、地元民間企業経営者に対して舟運の是非や活用策についてアンケートによる意識調査を実施。	市民体験乗船や、シンポジウム開催時に参加者に対して、淀川舟運再構築の是非や、希望利用目的等についてアンケート調査調査を実施。	舟運のニーズを把握することは、リピーターの確保の面からも重要であり、今後は利用者の目的別の詳細な意見を調査することが必要。
シンポジウム等の開催と、その内容	平成13年秋に開催予定	平成12年11月に「淀川舟運シンポジウム」を大阪府を含めた連携自治体の主催で実施。基調講演、落語アトラクション、パネルディスカッションを実施。	シンポジウムの目的は、広く舟運の機能や目的を理解してもらうためなので、参加者の属性や年齢、性別に関わらず楽しめる内容が望まれる。
河川管理者との関係	委員会の委員に江戸川工事事務所長を委嘱して河川管理者としての意見を委員会に反映。	淀川舟運に関連する淀川大堰の閘門設置に関する公聴会等を接点として河川管理者の意見と自治体の意見の調整を行っている。	河川管理者からの支援は必要不可欠であり、連携、各種情報の共有ができるような仕組みが必要。
沿川市民団体等の動き	舟運を題材にした市民団体の活動は今のところ特になし。	淀川舟運の魅力に着目した市民団体が、有料の体験乗船を主催し新聞等に取り上げられている。	行政が各種市民団体等と具体的に連携していくために、双方から情報発信することが必要。
その他	-	近畿地方では、民間主導で始まった歴史街道事業がある、これは地域のまちづくりや広域連携を目的とした取り組みで、地域の歴史・文化を生かした事業内容となっており、淀川舟運再構築は比較的浸透しやすい状況にあると言える。	-

### 3-2 試験運航の実施

市民や関係者を対象とした試験運航は、舟運の理解促進や、舟運の実施上の課題を把握するために、極めて有効であるが、これを実施するためには、以下に述べるような項目、あるいは課題をクリアしなくてはならない。

#### (1) 参加者への情報提供

何を目的に、参加対象者に対してどのように呼びかけるのか。また天候事情による試験運航当日の中止案内や変更案内の連絡法。

#### (2) 船の運航

使用船舶の手配、潮汐等による河川水位の変動や閘門の開閉を含む航路の確認、乗下船時の安全確保、船内における快適性の確保など実際の航行するにあたっての課題。

#### (3) 船内での案内

試験運航の目的に添った航行時の船内でのガイド資料等の作成と人材の確保。

#### (4) 経費

試験運航の乗船料を有料にするか、無料にするか。無料の場合や、一部負担の場合の予算確保。

### 3-3 今後の取り組みに向けて

江戸川下流と淀川の事例から、地域活性化における河川舟運再構築の主な目的は、「観光」・「学習（水辺体験）」・「防災（緊急時利用）」の3つに集約できる。

今後、自治体、市民、民間事業者等の関係者が取り組む地域活性化を目指した舟運を実現するにあたって、考慮すべき観点を各目的別に示す。

#### (1) 観光

舟運による観光事業の大きな課題の一つは、安定した顧客の確保であり、つまりリピーターを確保することである。

具体策として、陸上交通手段と差別化するために、舟運事業者や観光産業等がタイアップし、魅力的な観光ルートを提案することが望まれる。

また自治体としては、地元ボランティアを活用した観光ガイドの養成や、地域の地場産業と連携した土産物等の商品の開発・販売などを企画する必要がある。

さらに舟運自体の魅力を高めるために船体に嗜好を凝らすことや、船内に体験型レクリエーションを組み込むなどの付加価値をつけていく必要がある。

これらの観光を目的にした一連の取り組みは地域において、観光を中心とした地場産業の活性化や新規産業の創出につながっていくものと期待される。

#### (2) 学習

舟運を利用して効果的な学習を行うためには、学習プログラムの整備とともに、指導者を育成する必要がある。また地元の人材を有効に活用するために、地元市民団体等で河川をフィールドに活躍する人々を中心に、登録制のボランティア組織などを作っていくこと等が考えられる。

舟運による環境教育や生涯学習を通じて、河川や地域に対する関心を高めながら歴史や伝統を継承し、地元市民による新たな魅力ある地域を形成することが期待される。

#### (3) 防災

舟運の緊急時利用は、発災後から陸上交通が復帰するまでの数日間の利用が想定される。この間で緊急物資輸送や負傷者等の搬送は船舶保有事業者や医療機関との連携が不可欠である。よって地域防災の主体となる自治体としては、基本的なルールや協定を関係機関と結んでおく必要がある。また船着場のバックヤードや緊急車両の進入など堤外地の整備に関しては河川管理者と協議して取り組む必要がある。

災害に強いまちづくりは、その地域の活性化方策の基本となるものである。

## 4. おわりに

本報告は、舟運再構築の事例を通して、地域活性化に取り組む自治体を紹介したが、自治体の役割はあくまでも舟運再構築の全体像の中での一部であり、民間企業や市民からの盛り上がりか鍵となっている。

今後は、自治体が市民、民間企業等と具体的な連携を実施する段階に発展していくことを期待するものである。

また全国には、民間企業や市民団体が主体となって舟運再構築に取り組んでいる事例もあり、このような全国的な取り組みについて調査を行い、課題の解決策等の提案を行っていきたい。

なお本報告に際して、資料の提供並びにご助言いただいた方々に感謝申し上げます。

#### <引用・参考文献>

- 1) 建設省編：建設白書2000
- 2) 国土交通省ホームページ
- 3) 江戸川下流舟運計画検討委員会：江戸川下流舟運の実現に向けて（H13.3）
- 4) 枚方市：淀川舟運の復活と枚方市の展望（H13.3）