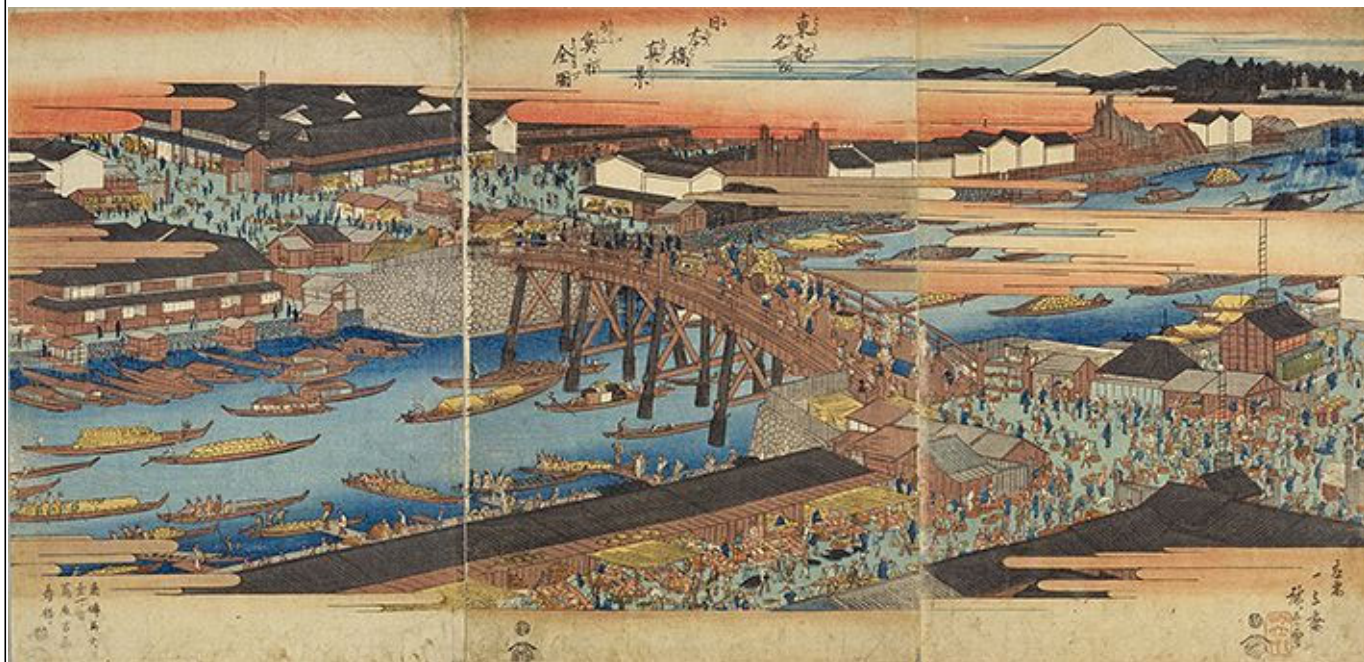


# 舟運の基礎的調査と 今後に向けた予備的考察

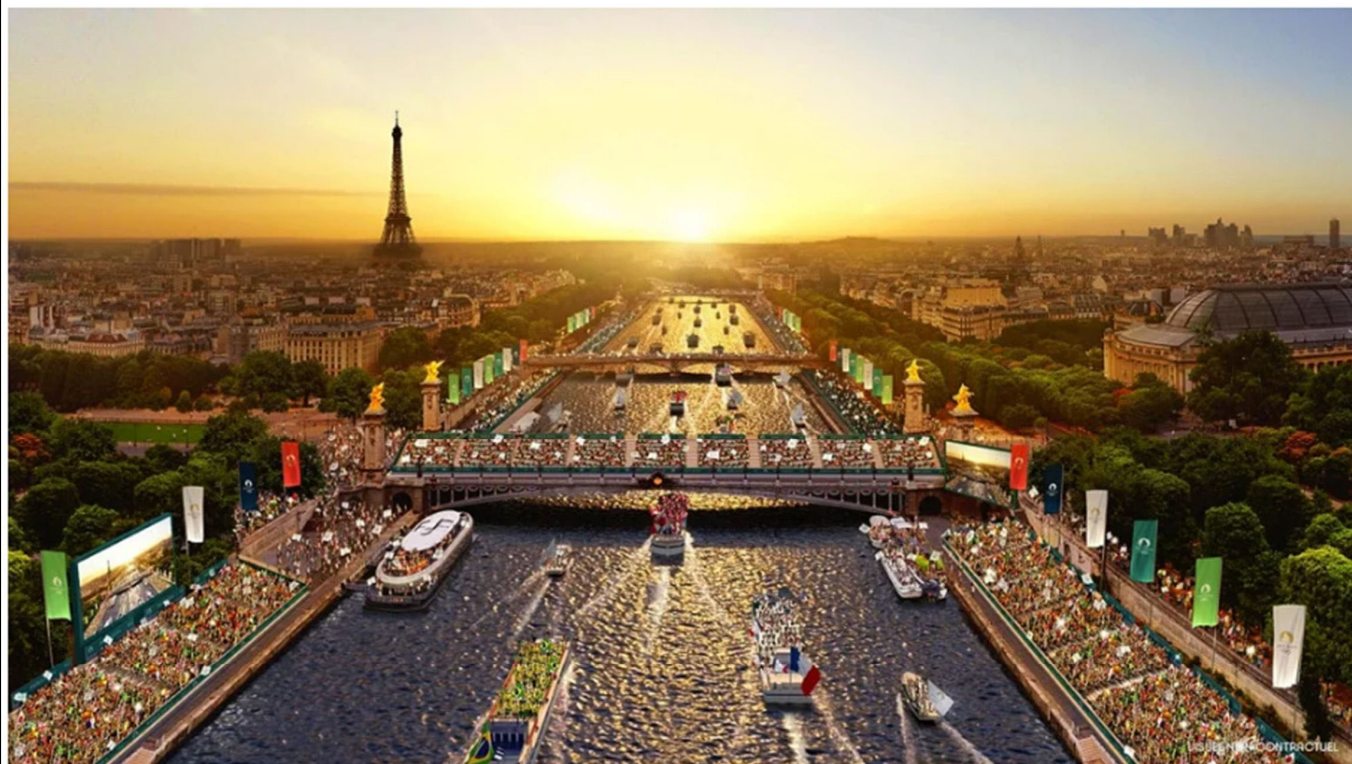
水循環・まちづくり・防災グループ  
研究員 北澤 史

公益財団法人 リバーフロント研究所



「広重東都名所」

絵師：一立斎広重  
出典：国立国会図書館  
<https://www.ndl.go.jp/landmarks/details/detail085.html?places=nihonbashigawa>



セーヌ川で行われるパリ五輪開会式のイメージ画像 (c) Paris 2024 Florian Hulleu

出典：  
<https://www.yomiuri.co.jp/pluralphoto/20211214-0YT1150045/>

3

## 発表の構成

- 1.研究の背景と目的
- 2.調査・分析
- 3.考察
- 4.今後に向けて

# 1.研究の背景と目的

## 2.調査・分析

## 3.考察

## 4.今後に向けて

5

### 1-1. 研究の背景

平成7(1995)年 阪神・淡路大震災

平成9(1997)年

「**総合物流施策大綱(1997-2001)**」閣議決定

- 都市内物流の拠点整備や効率化に向けて河川舟運の活用や再構築の必要性
- 非常時に十分機能しうるよう平時でも船着場を利用することの重要性 を明示

運用面でのルール

平成10(1998)年

河川局長通達「**河川内の船着場の使用の促進について**」

建設事務次官通達「**河川における船舶の通航方法等についての準則について**」

河川局長通達「**河川通航標識等設置準則について**」

6

# 1-1. 研究の背景

## 2000年以降

水辺を活かした都市再生やまちづくり  
「かわまちづくり」支援制度  
東京オリンピック  
大阪万博

輸送（物流）における  
環境負荷の低減



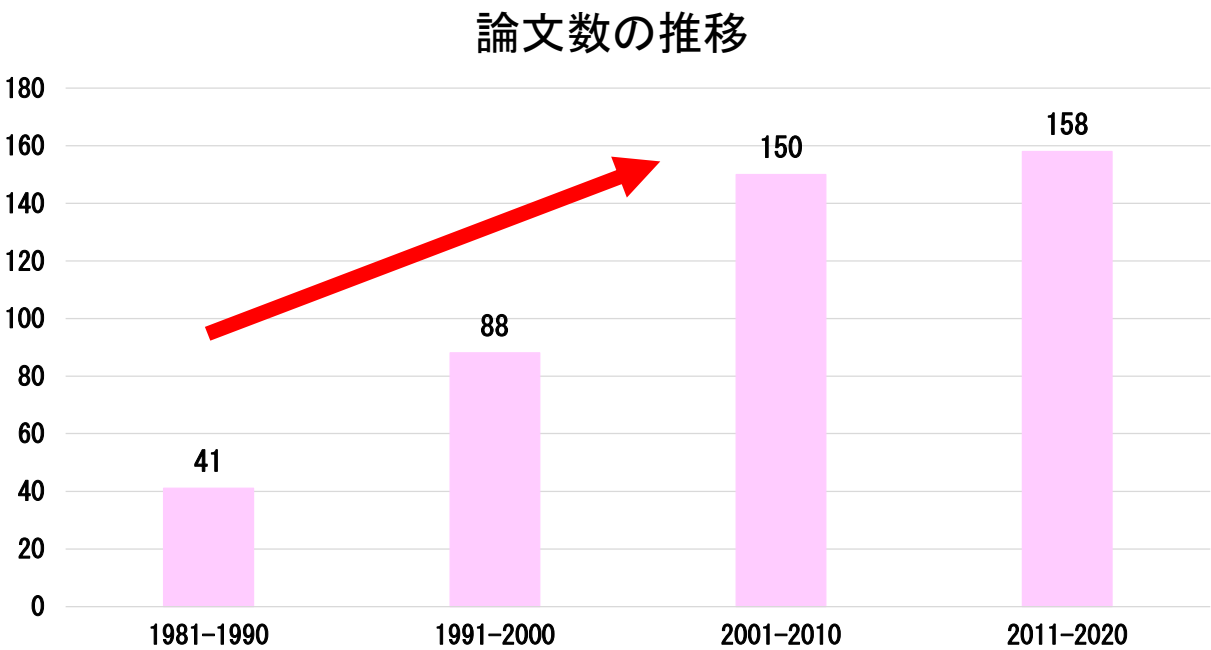
<https://www.suito-osaka.jp/tourism/cruise/index.html>

<https://green-innovation.nedo.go.jp/article/ship-aircraft/>

7

# 1-1. 研究の背景

## 舟運に関する論文は増加傾向



出典：CiNii（NII学術情報ナビゲータ）を基に発表者作成

8

## 1-2. 研究の問いと目的

しかし…

利用実態を示すデータは一部に限られ、  
**現在の全国的な河川舟運の利用状況が不明**

1892年～1899年 内務省「河川調査」

1997 (H9) 年度 国土交通省河川局「河川舟運に関する実態調査」

2008 (H20) 年度 国土交通省河川局 **「H20全国舟運等実態調査」**



**問い** どこで、だれがどのような目的で河川舟運  
を利用しているのか

**目的** 河川舟運の現状を把握した上で、方策検討

- 河川舟運への関心・利便性向上
- より魅力的なまち

9

1.研究の背景と目的

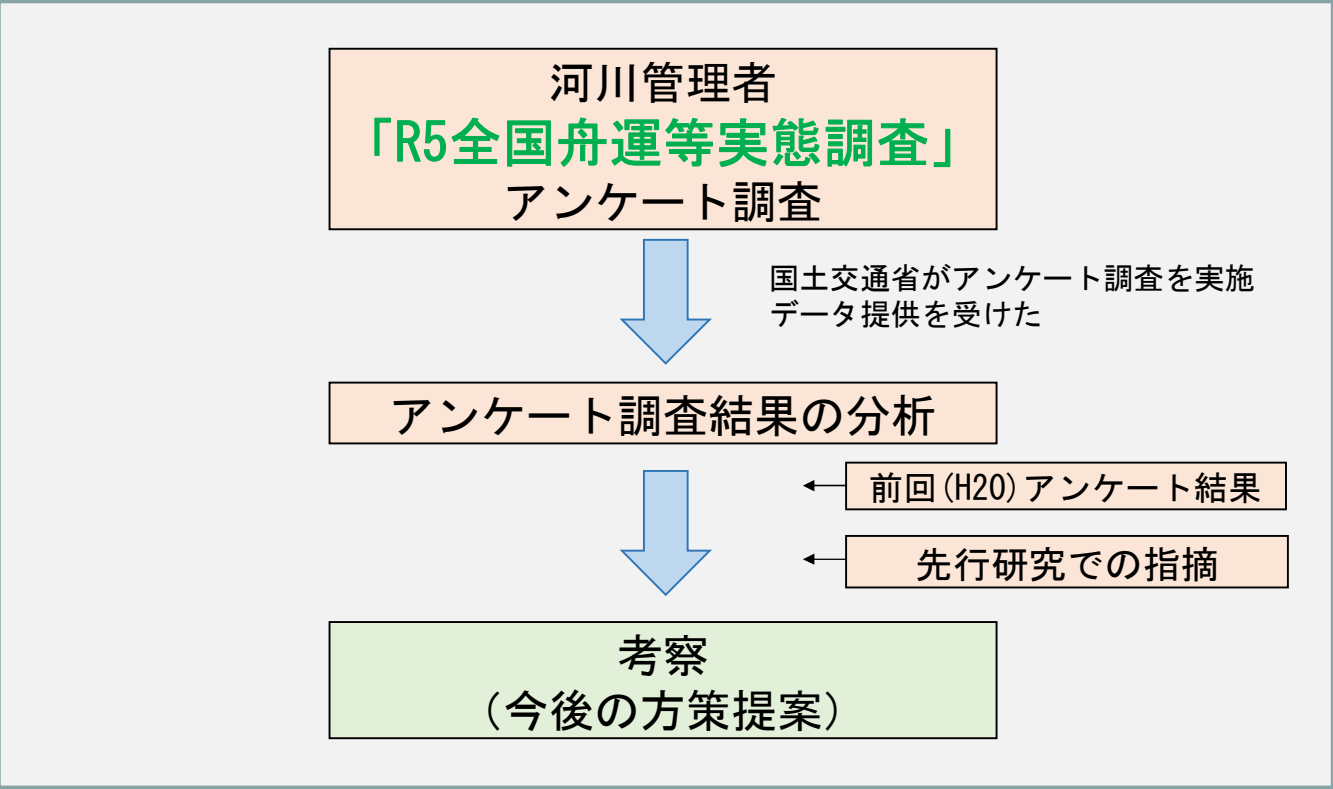
2.調査・分析

3.考察

4.今後に向けて

10

2. 調査分析



調査分析フロー

2. 調査・分析

対象

- ① 全国の一級河川（直轄管理区間）
- ② 船着場

河川管理者が設置した係船機能を有する施設  
河川管理者以外の者が占用許可を受けて設置

調査項目

- ① 航行可能区間（上流・下流端キロポスト、陸上交通との連携 等）
- ② 船着場（諸元、設置・利用主体 等）
- ③ 公共工事での利用

期間

2024年1月29日～2024年2月29日の1カ月間

調査方法

国土交通省水管理・国土保全局から全国の直轄事務所に  
対してアンケート票を発出し、回答を収集

2. 調査・分析

1) 航行可能区間

271区間、航行可能区間総延長は約1,400km、平均航路長は6.2km

| 管轄      | 航行可能<br>区間数 | 航行可能区間の総延長<br>(km) | 平均航路長<br>(km) |
|---------|-------------|--------------------|---------------|
| 北海道開発局  | 10          | 109.6              | 11.0          |
| 東北地方整備局 | 67          | 237.3              | 3.5           |
| 関東地方整備局 | 52          | 519.7              | 10.0          |
| 北陸地方整備局 | 7           | 75.3               | 10.8          |
| 中部地方整備局 | 35          | 129.6              | 3.7           |
| 近畿地方整備局 | 1           | 26.0               | 26.0          |
| 中国地方整備局 | 28          | 142.7              | 5.1           |
| 四国地方整備局 | 7           | 19.3               | 2.8           |
| 九州地方整備局 | 64          | 147.5              | 2.3           |
| 合計      | 271         | 1406.9             | 6.2           |

13

2. 調査・分析

2) 航行可能な河川（全国）

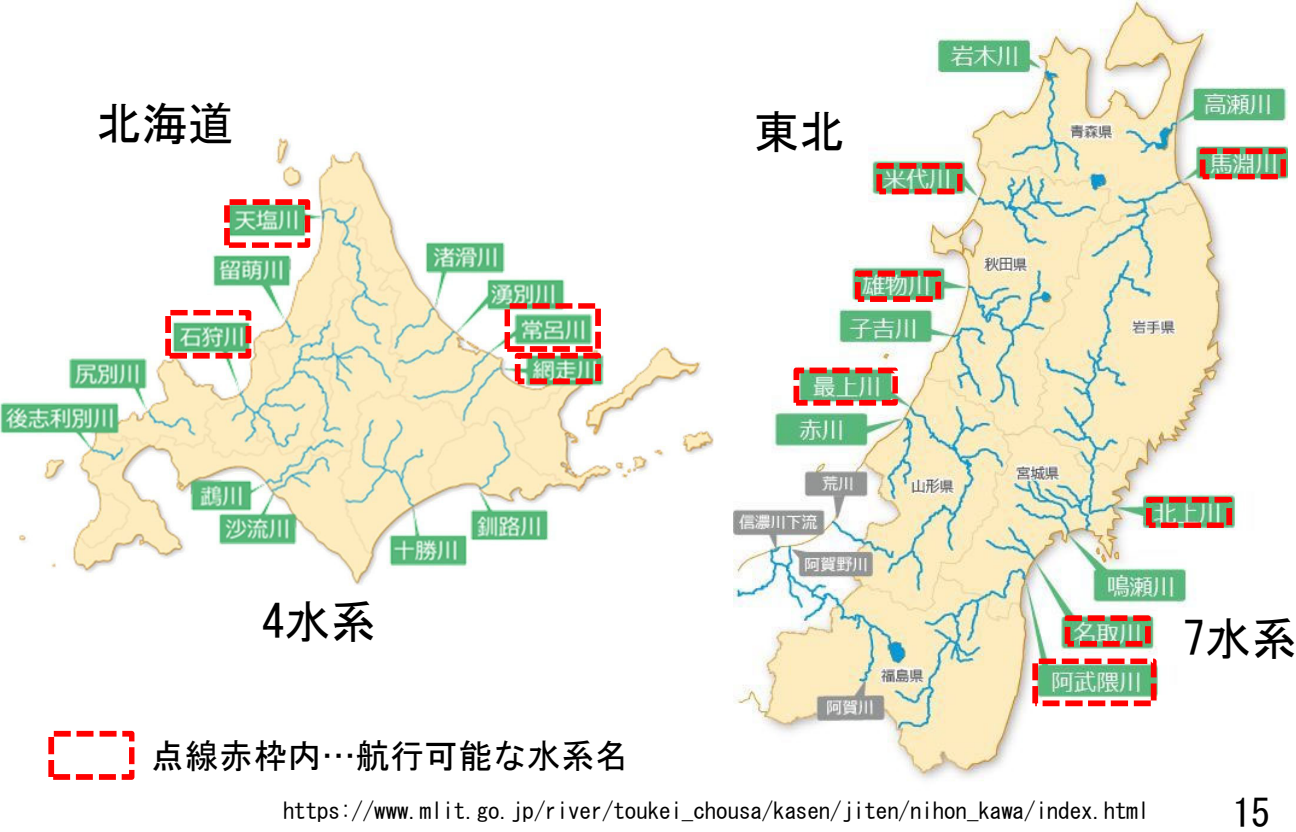
全国109水系のうち45水系（64河川）

| 管轄      | 水系数 | 河川数 |
|---------|-----|-----|
| 北海道開発局  | 4   | 8   |
| 東北地方整備局 | 7   | 8   |
| 関東地方整備局 | 5   | 10  |
| 北陸地方整備局 | 2   | 2   |
| 中部地方整備局 | 5   | 7   |
| 近畿地方整備局 | 1   | 1   |
| 中国地方整備局 | 7   | 12  |
| 四国地方整備局 | 4   | 6   |
| 九州地方整備局 | 10  | 10  |
| 合計      | 45  | 64  |

14

2. 調査・分析

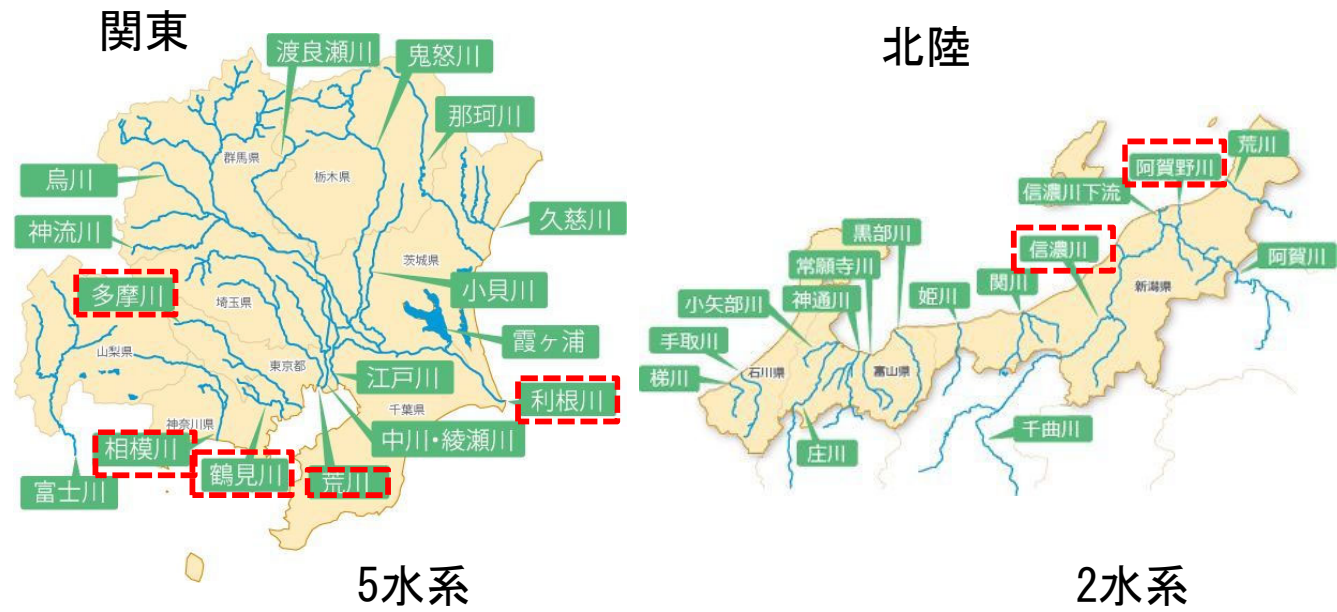
2) 航行可能な河川（北海道・東北）



15

2. 調査・分析

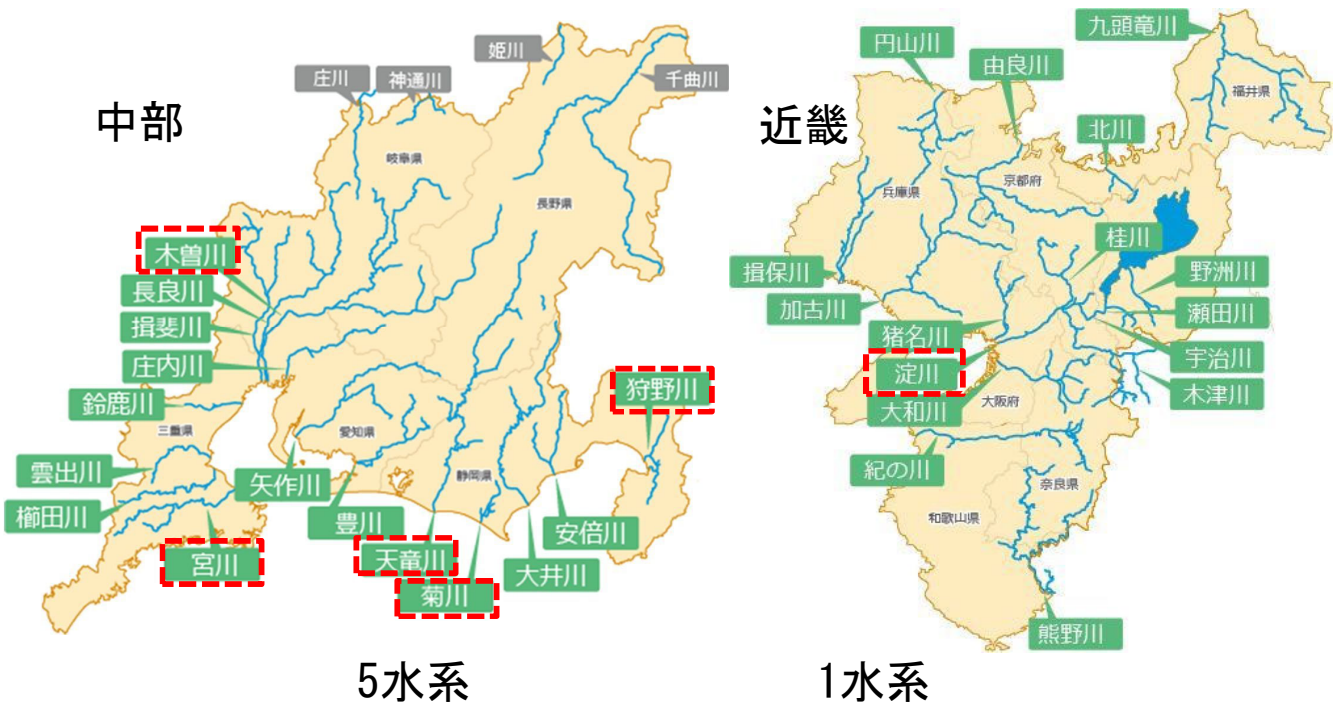
2) 航行可能な河川（関東・北陸）



16

2. 調査・分析

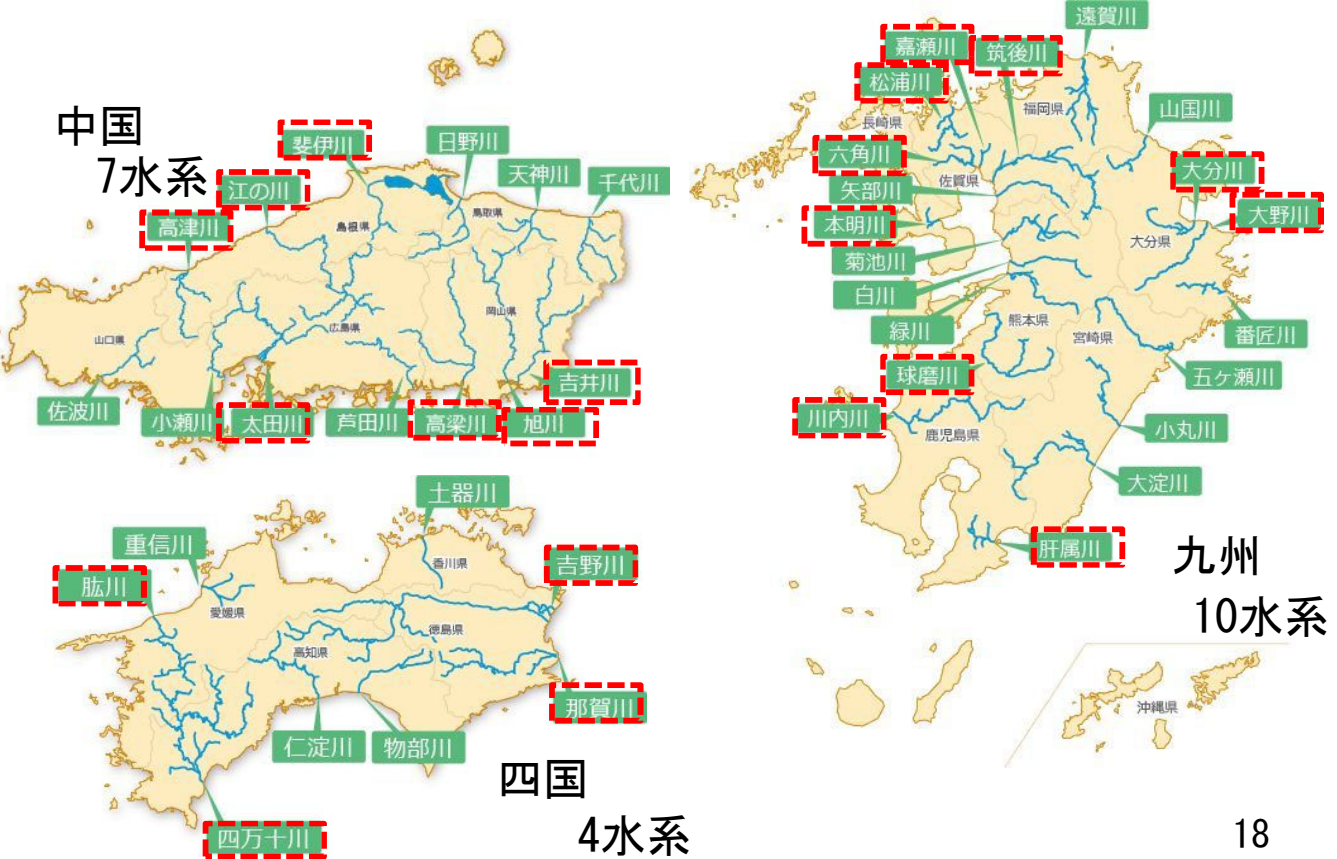
2) 航行可能な河川（中部・近畿）



17

2. 調査・分析

2) 航行可能な河川（中国・四国・九州）



18

2. 調査・分析

3) 河川と陸上交通との関係性

航行可能区間の堤防から 2km以内の高速道路ICの有無  
1km以内の鉄道駅の有無

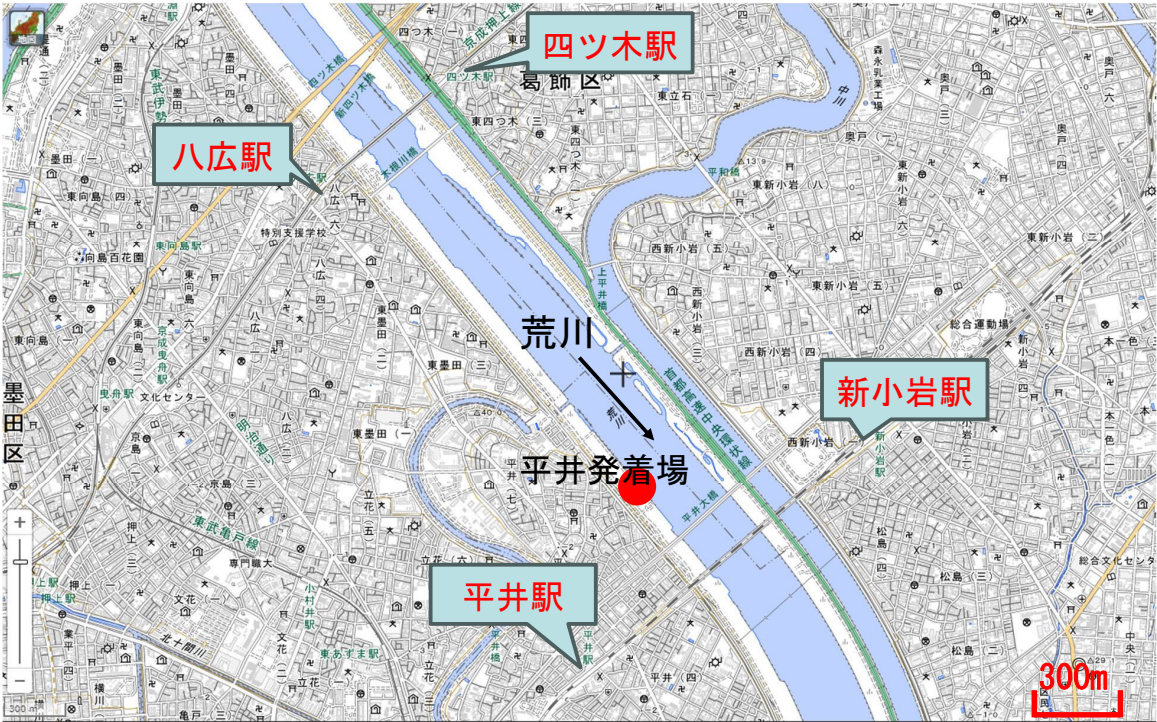
| 管轄      | 2km以内の高速道路ICの有無(航路) |     | 1km以内の鉄道駅の有無(航路) |     |
|---------|---------------------|-----|------------------|-----|
|         | 有                   | 無   | 有                | 無   |
| 北海道開発局  | 1                   | 9   | 3                | 7   |
| 東北地方整備局 | 20                  | 47  | 21               | 46  |
| 関東地方整備局 | 18                  | 34  | 23               | 29  |
| 北陸地方整備局 | 3                   | 4   | 5                | 2   |
| 中部地方整備局 | 8                   | 27  | 12               | 23  |
| 近畿地方整備局 | 1                   | 0   | 1                | 0   |
| 中国地方整備局 | 5                   | 23  | 9                | 19  |
| 四国地方整備局 | 2                   | 5   | 3                | 4   |
| 九州地方整備局 | 6                   | 58  | 9                | 55  |
| 合計      | 64                  | 207 | 86               | 185 |

19

2. 調査・分析

3) 河川と陸上交通との関係性

荒川は1km以内の駅が35箇所あるが、アクセスは悪い



20

2. 調査・分析

3) 河川と陸上交通との関係性（アクセスの悪さ）

事例) 平井発着場

JR総武線平井駅北口から、複数の道路を横断し、高低差も乗り越える  
必要あり



2. 調査・分析

4) 全国の船着場の数

船着場は全国で290箇所あり、形状も様々

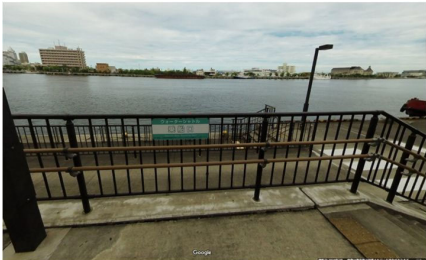
| 管轄      | 船着場数 |
|---------|------|
| 北海道開発局  | 28   |
| 東北地方整備局 | 23   |
| 関東地方整備局 | 56   |
| 北陸地方整備局 | 2    |
| 中部地方整備局 | 66   |
| 近畿地方整備局 | 11   |
| 中国地方整備局 | 49   |
| 四国地方整備局 | 27   |
| 九州地方整備局 | 28   |
| 合計      | 290  |

名称…船着場、棧橋、着船場、船置場、  
船着護岸、物揚場、係留場、係留施設、  
発着所(場)、船乗場、乗船場、階段護岸、  
渡船場、船だまり、ポンツーン



かのがわ風のテラス 階段護岸（静岡県）

[https://www.cbr.mlit.go.jp/numazu/river/mizbering/mizube\\_terrace01.php](https://www.cbr.mlit.go.jp/numazu/river/mizbering/mizube_terrace01.php)



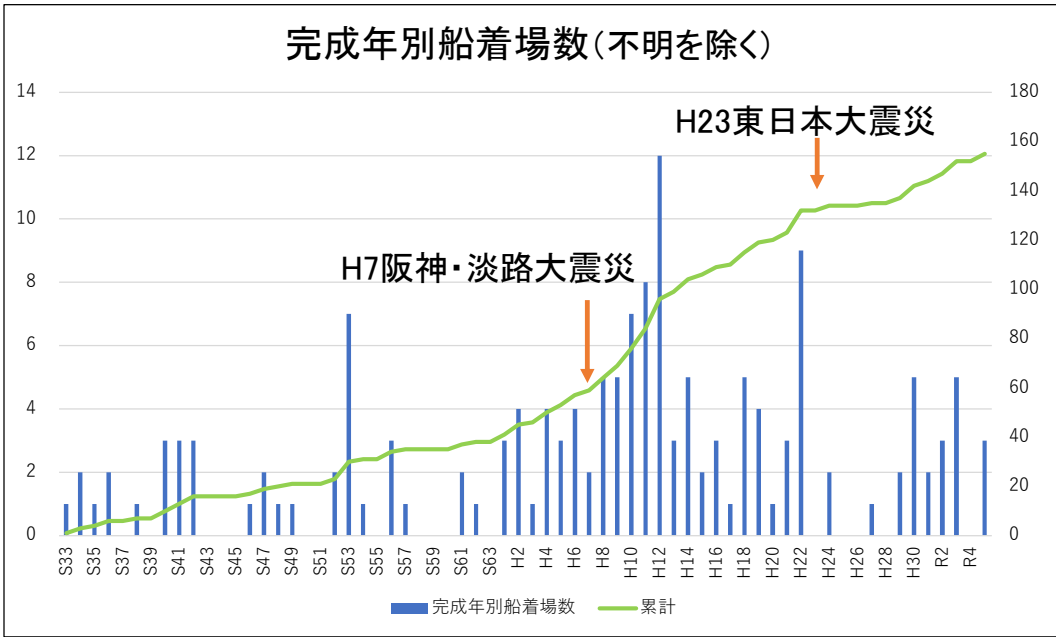
信濃川ウォーターシャトル乗船場（新潟県）

<https://www.watershuttle.co.jp/virtual/>

2. 調査・分析

5) 船着場の整備数の推移

- ・ 阪神・淡路大震災の後、船着場の設置が増加
- ・ 近年は、毎年2～4力所増加



2. 調査・分析

6) 船着場の設置主体

- ・ 設置主体は国も最も多く、その次は市区町村である

| 管轄      | 国   | 県  | 市区町村 | 民間 | その他 | 合計  |
|---------|-----|----|------|----|-----|-----|
| 北海道開発局  | 21  | 0  | 4    | 1  | 2   | 28  |
| 東北地方整備局 | 9   | 2  | 10   | 2  | 0   | 23  |
| 関東地方整備局 | 35  | 3  | 13   | 1  | 0   | 52  |
| 北陸地方整備局 | 1   | 0  | 1    | 0  | 0   | 2   |
| 中部地方整備局 | 48  | 4  | 8    | 2  | 4   | 66  |
| 近畿地方整備局 | 11  | 0  | 0    | 0  | 0   | 11  |
| 中国地方整備局 | 1   | 9  | 24   | 15 | 0   | 49  |
| 四国地方整備局 | 1   | 6  | 4    | 16 | 0   | 27  |
| 九州地方整備局 | 5   | 9  | 6    | 6  | 2   | 28  |
| 合計      | 132 | 33 | 70   | 43 | 8   | 286 |

2. 調査・分析

7) 船着場の利用主体

- ・ 民間の例：漁協や漁業者、企業、遊覧船会社、カヌー事業者、ボート協会など
- ・ その他の例：観光物産公社、観光協会、高校など

| 管轄      | 国 | 県 | 市区町村 | 民間  | その他 | 合計  |
|---------|---|---|------|-----|-----|-----|
| 北海道開発局  | 0 | 0 | 2    | 2   | 0   | 4   |
| 東北地方整備局 | 1 | 1 | 1    | 14  | 1   | 18  |
| 関東地方整備局 | 3 | 3 | 19   | 5   | 0   | 30  |
| 北陸地方整備局 | 1 | 0 | 0    | 1   | 0   | 2   |
| 中部地方整備局 | 0 | 0 | 5    | 44  | 4   | 53  |
| 近畿地方整備局 | 0 | 0 | 0    | 2   | 0   | 2   |
| 中国地方整備局 | 0 | 1 | 4    | 39  | 0   | 44  |
| 四国地方整備局 | 0 | 0 | 0    | 3   | 0   | 3   |
| 九州地方整備局 | 0 | 0 | 0    | 11  | 0   | 11  |
| 合計      | 5 | 5 | 31   | 121 | 5   | 167 |

25

2. 調査・分析

8) 船着場利用主体の舟運の用途と船種

旅客では遊覧船、渡し舟、屋形船が、貨物では貨物船やタンカー等の船種が用いられる

| 用途         | 船種        | 箇所数 |
|------------|-----------|-----|
| 漁船         | 漁船        | 87  |
| 旅客<br>(商船) | 遊覧船       | 25  |
|            | 渡し舟       | 14  |
|            | 屋形船       | 3   |
|            | 水上バス      | 2   |
|            | 貨物船       | 15  |
| 貨物<br>(商船) | タンカー      | 2   |
|            | 砂利採取船     | 1   |
|            | 防災用       | 21  |
| 作業船        | 巡視船       | 1   |
|            | プレジャーボート  | 5   |
| その他        | その他       | 7   |
|            | 不明・空欄・「-」 | 107 |
|            | 合計        | 290 |

26

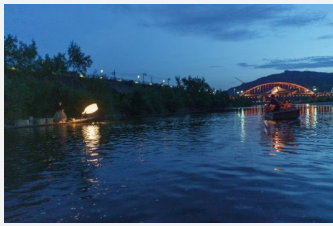
2. 調査・分析

旅客



大阪水上バス（大阪府）

<https://suijo-bus.osaka/intro/aqualiner/>



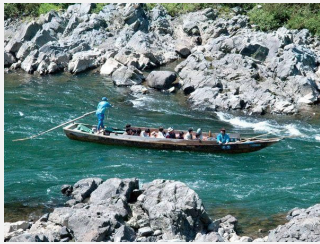
鵜飼（広島県）

<https://www.miyoshi-dmo.jp/miyoshi-ukai/>



長原渡船（徳島県）

<https://www.topics.or.jp/articles/-/1813>



球磨川下り（熊本県）

<https://kumamoto.guide/spots/detail/2773>

貨物



台船（淀川）

[https://www.kkr.mlit.go.jp/yodogawa/ozeki-komon/about\\_komon/effect.html](https://www.kkr.mlit.go.jp/yodogawa/ozeki-komon/about_komon/effect.html)



砂利船（荒川）

<https://photohito.com/photo/11581643/>

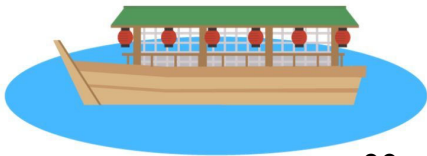
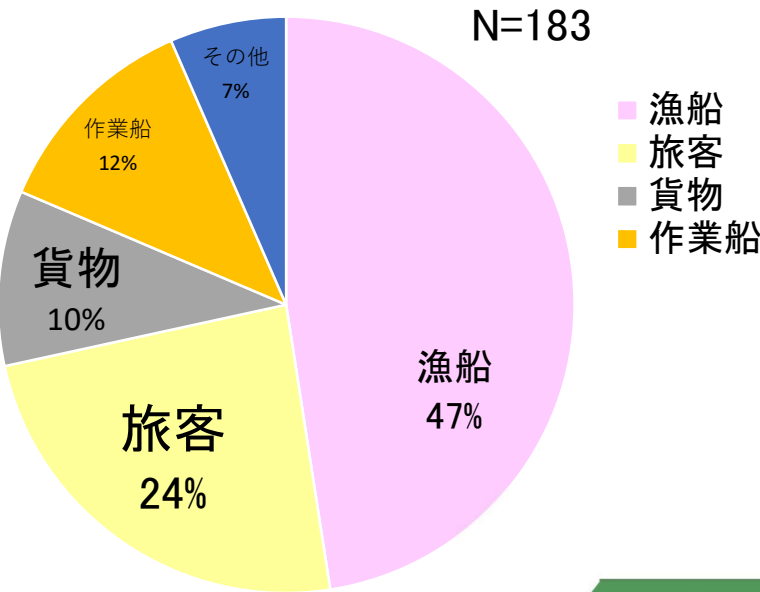
2. 調査・分析

8) 船着場利用主体の舟運の用途



【貨物の内容】

- ・化学製品
- ・樹脂
- ・繊維
- ・鉄鋼
- ・セメント
- ・砂利
- ・建材
- ・製紙 など



2. 調査・分析

8) 貨物の地整別分類 (n=18)  
貨物の運搬が確認されたのは、中国・四国・九州地方整備局

| 管轄      | 貨物船 | タンカー | 砂利採取船 |    |
|---------|-----|------|-------|----|
| 北海道開発局  | －   | －    | －     |    |
| 東北地方整備局 | －   | －    | －     |    |
| 関東地方整備局 | －   | －    | －     |    |
| 北陸地方整備局 | －   | －    | －     |    |
| 中部地方整備局 | －   | －    | －     |    |
| 近畿地方整備局 | －   | －    | －     |    |
| 中国地方整備局 | 4   | 2    | －     |    |
| 四国地方整備局 | 11  | －    | －     |    |
| 九州地方整備局 | －   | －    | 1     |    |
| 合計      | 15  | 2    | 1     | 18 |

- 1.研究の背景と目的
- 2.調査・分析
- 3.考察
- 4.今後に向けて

### 3-1 現状（小括）

**問い**      どこで、だれがどのような目的で河川舟運  
                 を利用しているのか

#### 問いへの答え

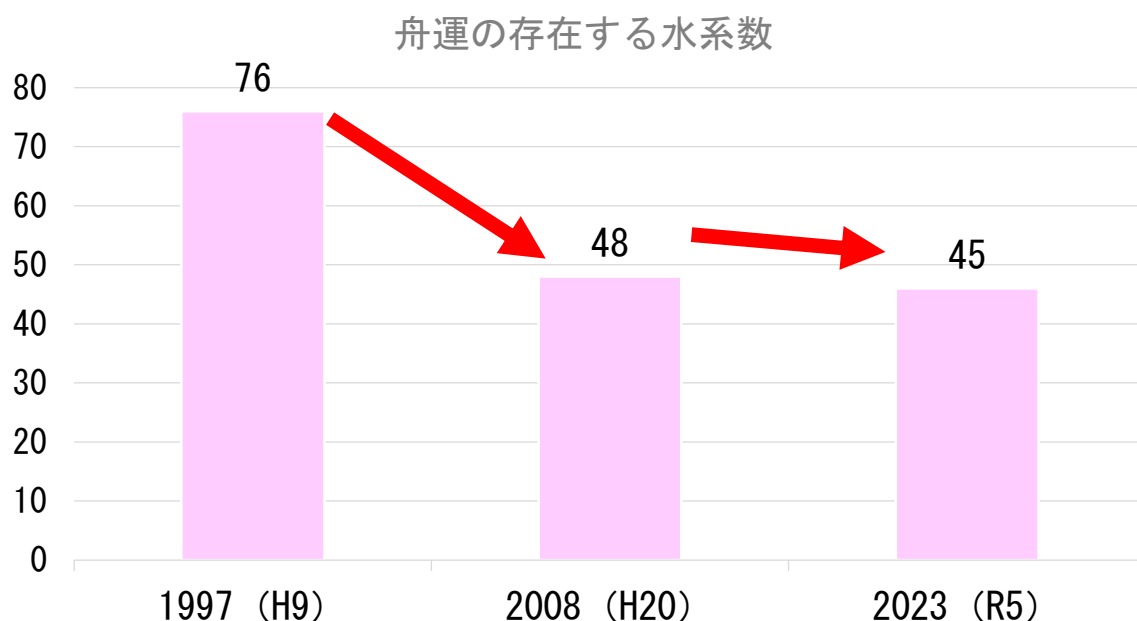
- ① 全国45水系、活用可能性のある区間は  
1,400km以上
- ② 漁業者、遊覧船事業者、企業が舟運の主な  
利用主体
- ③ 漁業という生業の他、旅客や貨物の運搬の  
ために利用。貨物の運搬は中国・四国・九  
州で顕著

31

### 3-2 既往調査結果との比較

#### 1) 舟運の存在する水系

水系数は2008年から2023年の変化は小さい

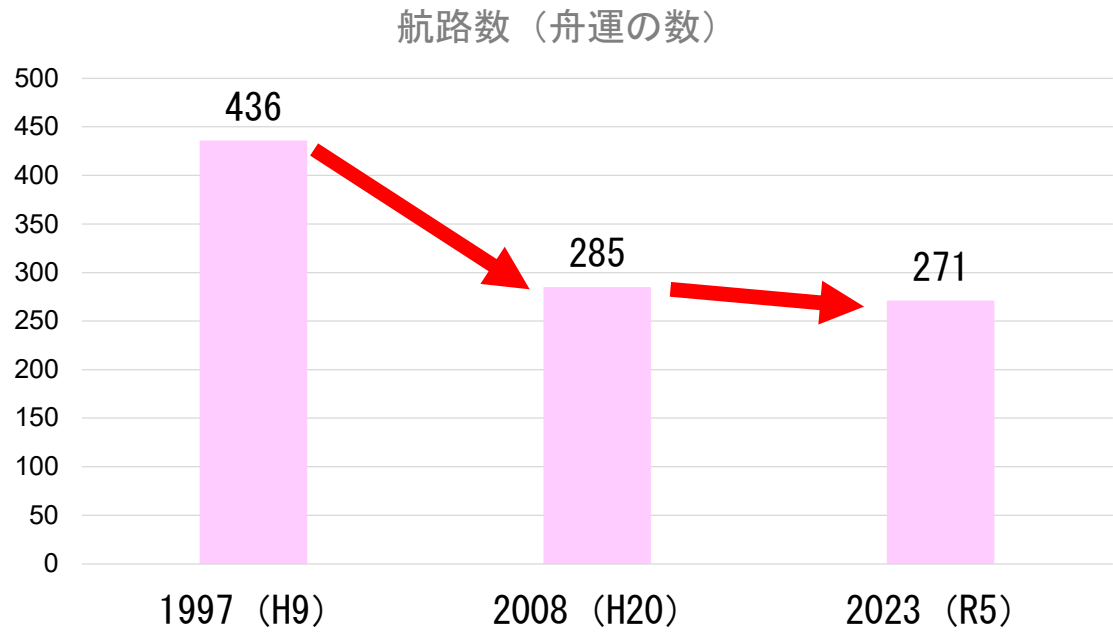


32

3-2 既往調査結果との比較

2) 航路数（舟運の数）

航路数は2008年から2023年の変化は小さい



3-2 既往調査結果との比較

3) 船着場の設置主体

船着場の数は約70箇所減少  
民間の設置主体が減少し、市区町村による設置が増加

| 設置主体 | 1997（H9） | 2008（H20） | 2023（R5） |
|------|----------|-----------|----------|
| 国    |          | 161       | 132      |
| 県    |          | 33        | 33       |
| 市区町村 |          | 52        | 70       |
| 民間   |          | 100       | 43       |
| その他  |          | 12        | 12       |
| 合計   |          | 358       | 290      |

3-3 課題

| 1) 今回の調査・分析から得られた課題                                                                 | 2) 既存文献から得られた課題                                                                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 舟運と他の交通手段との連携の不足やまちとのアクセス性の低さや、そもそも船着き場設置後にどのように利用されているか、航路の現状等について、情報収集・更新が出来ていない。 | 「運輸行政との政策的な合意、目標等ができておらず、舟運のもつ環境保全や資源節約の面でのポテンシャルや利用主体の側のニーズも把握されていない」<br>[長野・柏木1998]。<br>「まちづくり全体の中に位置づけ、その他の施設とも組み合わせて活用することで付加価値を生み出していく必要がある」[岡崎1994] |

大きく「利用ニーズ」「航路の確保」「付加価値」「他分野との連携」に分けられる<sup>35</sup>

3-4 課題と解決方策

利用ニーズ

方策1：全国の舟運実態調査の実施

航路の確保

方策2：個別河川での航路調査と結果の発信

付加価値

方策3：舟運の多面的価値の明示

他分野との連携

方策4：他の交通手段やまちづくりとの連携事例の把握

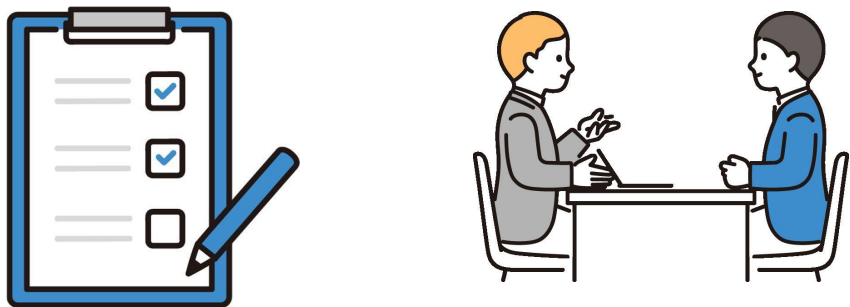
3-4 課題と解決方策

方策1：全国の舟運実態調査の実施

アンケートの継続

関係者へのヒアリング調査

- 補助河川や二級河川にも対象を広げ、より網羅的な情報を収集
- 今回のアンケート結果を踏まえて利用者へヒアリングを実施し、ニーズや課題を収集



37

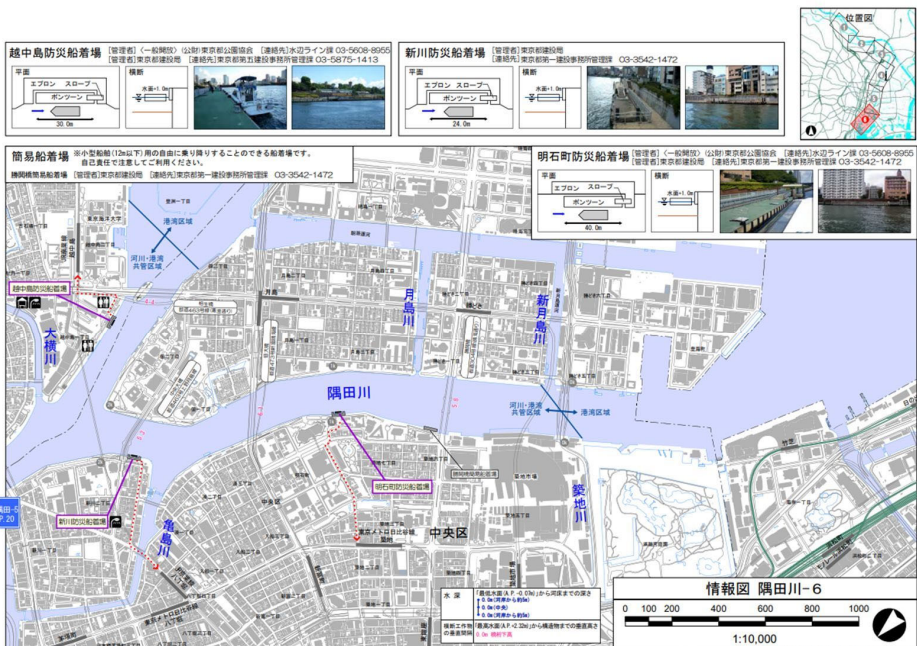
3-4 課題と解決方策

方策2：個別河川での航路調査と結果の発信

水中の航路支障物や航行を制限する橋梁等の調査

情報発信

実施例)  
荒川下流河川事務所「東京低地河川ナビゲーションマップ」



21

38

3-4 課題と解決方策

方策3：舟運の多面的価値の明示

C02削減効果のより現実的な試算

輸送コストの試算

健康維持や市民生活の潤い

大気汚染防止

リスクとインパクトの管理

③ 直接操業における評価、優先付け

徳山製造所と自然との接点

■ 水域との接点

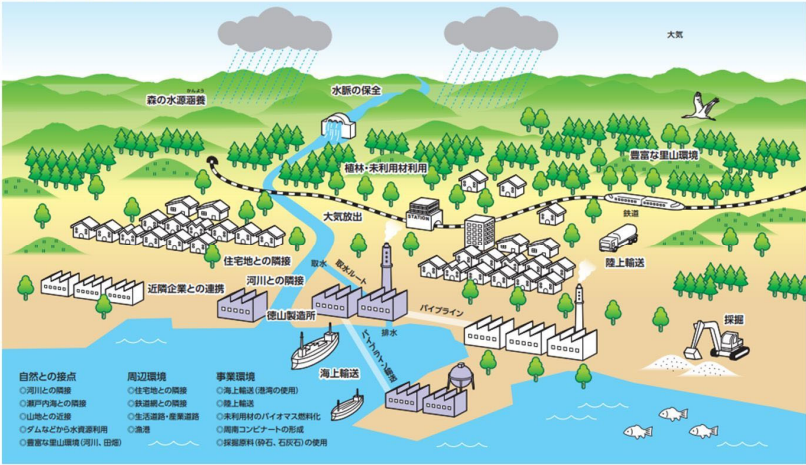
徳山製造所が立地する山口県周南市は、北部に中国山脈が位置し、南部は瀬戸内海に面し、近隣には大小の河川があります。河川の上流には水源となる山地があり、ダムが点在します。工業用水は、菅野ダム、向道ダム、川上ダムの他、島田川、夜市川等の河川から取水しています。

また、治水時の補完として自社保有の桜谷貯水池も活用しています。冷却用水については、海水からも取水を行っており、使用した水は、無害化し、海・川に排水しています。

国内外からの原料輸送、および出荷の多くを海上輸送で行い、各製造部に隣接した栈橋や周南バルクターミナルを活用しています。

同じく瀬戸内海に面した近隣企業とはパイプラインで結ばれています。

図7：徳山製造所と自然の接点(イメージ)



株式会社トクヤマ「TNFD準備レポート2024」

[https://www.tokuyama.co.jp/csr/pdf/2024\\_tokuyama\\_tnfd\\_j.pdf](https://www.tokuyama.co.jp/csr/pdf/2024_tokuyama_tnfd_j.pdf)

3-4 課題と解決方策

方策4：他の交通手段との連携事例の把握

まちづくりの中での戦略的な位置づけ

海外の事例収集

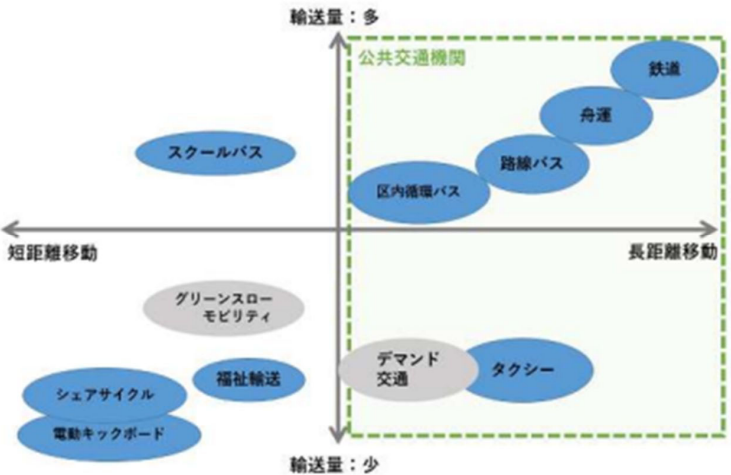
実施例)

墨田区「(仮称)墨田区地域公共交通計画」

実施例)

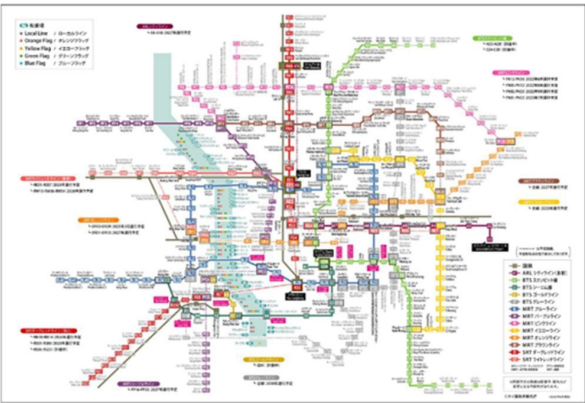
東南アジア・タイ

舟運と地下鉄・高架鉄道の接続



地域公共交通機関の類型化

[https://www.city.sumida.lg.jp/kuseijohoho/joho\\_kojin\\_kaiji/kakusyu\\_giziroku/tiikikoutuu/R6-1\\_kasseikakyougai.html](https://www.city.sumida.lg.jp/kuseijohoho/joho_kojin_kaiji/kakusyu_giziroku/tiikikoutuu/R6-1_kasseikakyougai.html)



バンコク最新路線図

[https://www.thailandtravel.or.jp/common/pdf/bangkok\\_routemap2022.pdf](https://www.thailandtravel.or.jp/common/pdf/bangkok_routemap2022.pdf)

1.研究の背景と目的

2.調査・分析

3.考察

4.今後に向けて

41

#### 4 今後に向けて

現状は・・・

継続的な利用実態や航路状況など体系的な把握  
はなされていない



本研究を通じて…

旅客輸送が健在で、貨物の運搬に舟運が利用  
されている河川も複数存在

旅客も貨物も可能性大！！

42

## 4 今後に向けて

### ●河川舟運の強み

「日常ではなく非日常」

「ファーストではなくスロー」



<https://www.homes.co.jp/life/cl-kurashi/cm-interior/41660>

今後は・・・

その価値を様々な手法ではかり、可視化していくこと



- 河川舟運への関心・利便性向上
- より魅力的なまち



43

ご清聴ありがとうございました