

淀川における舟運利用の課題と対応

坂本 竜哉¹

¹近畿地方整備局 淀川河川事務所 計画課 (〒573-1191大阪府枚方市新町2-2-10)

淀川の舟運を活性化させるための課題、水辺に賑わいを取り戻すために必要な課題とは何なのか？

阪神・淡路大震災を契機に、災害時の緊急輸送の代替路として舟運の役割が見直され、沿川自治体等からは平常時の舟運復活による地域活性化を期待する要望がある。

本稿では、平常時の舟運活性化の課題を把握するために実施した実証実験や民間・沿川自治体との意見交換から見てきた課題とその対応について報告するものである。

キーワード 観光舟運、災害活用、民間との連携

1. はじめに

我が国では古くから河川を中心として生活が営まれ、文化が栄えてきた。淀川は、京都・大阪に暮らす人々の生活に欠かせない水を供給するという重要な役割を果たしていたのはもちろんであるが、交通の面においても近世まで盛んに利用されてきており、江戸時代には、大阪と京都・伏見を結ぶ交通手段として旅客専用の三十石船が登場し、上り下り合わせて一日320便、およそ9000人が往来したといわれている。

その後、明治43年に京都～大阪間に鉄道が開通したことを契機に、陸上交通による大量輸送手段の発展に伴い次第に衰退していき、昭和37年には京都～大阪間を繋ぐ水上交通は途絶えた。

淀川本川は、近年の治水を主目的とした基盤整備により、過去に舟運が盛んであった時代とは違い、堤防整備により市街地から水辺を感じる事が出来なくなった。

一方でこの状況下において、八軒屋浜～枚方間などで「蘇れ淀川の舟運」などのイベント利用が行われており、かつての交通手段としてではなく、地域活性化を目的とした観光利用としての舟運、災害面に活用できる舟運に期待が集まっている。

本稿では、民間事業者及び沿川自治体と連携し、淀川で観光舟運を実施する場合の課題を把握し、今後の地域活性化に向けた官民連携の取組状況について、中間報告を行うものである。

2. 淀川舟運について

(1) 淀川舟運の現況及び課題

1) 航路と河川の変化

現在の淀川を航行する船舶は、砂利採取船と不定期のイベント船・レジャー船・巡視船・工事関係船舶等にとどまっている。水深に関しては、河口から淀川大堰間でほぼ水深が確保されているが、淀川大堰から枚方までの

区間においては、航路内に岩礁や過去の構造物など航行の支障となるものが多数存在し、安全航行する上での障害となっている。また、枚方より上流域においては、低水時に1mを切る水深箇所が存在し小型船でも航行するには注意が必要な状況である。



図-1 淀川流域図

2) 環境面

淀川舟運の課題として環境面への配慮はさけて通れない。船が走行することにより発生する波の影響(航走波)によるヨシ原やワンド等へ環境影響、底泥巻き上げや油流出などの水質(飲み水)への影響が考えられるため、自由使用との利用調整等があげられる。

3) 上下流の連続性

淀川本川には上下流を分断する淀川大堰が設置されており、現在は、大川から毛馬閘門を經由して淀川本川に入るルートを航行しているが、大阪湾から直接上流まで航行するためには淀川大堰に閘門(水位差のある二つの

川の水位を調節して船を通す施設のこと、淀川大堰の上下流では水位差があるため)の設置が必要となる。

4) 地元要望

沿川自治体で組織する協議会などからも地域活性化の手段としての舟運復活を望む声が上がっており、大阪市や枚方市においては、川に向けたまちづくりや川と街の連続性修復、水辺の賑わい創出等の取組が進んでいる。また、阪神・淡路大震災以降、緊急時の物資輸送として舟運が見直されるとともに、広域的な利用が期待されている。

3. これまでの取組

(1) 緊急用船着場の整備

平成7年の阪神・淡路大震災で陸上交通が寸断されたことを教訓に、大規模災害時の物資輸送の代替路として舟運が見直され、船舶での輸送を可能にするための緊急用船着場の整備を進めている。現在、淀川の河口から枚方市までの間で、枚方市・高槻市・寝屋川市・摂津市・守口市の各市域に1箇所ずつ、大阪市域に左右岸にそれぞれ2箇所の計9箇所の船着場を完成している。

また、枚方船着場の上流部には、枚方から三川合流部の河川巡視等のための停泊地を設置している。



表-1 船着場概要



図-2 緊急用船着場等の活用イメージ

(2) 自治体・民間による舟運活性化の取組

枚方と大阪を結ぶ舟運については、観光イベントが平成13年頃から自治体と民間との連携による試行が継続

的に実施されている。また、三川合流地域では舟運等を活かした集客・交流の可能性を調査するため、社会実験として淀川三川ふれあい交流イベントを行うなどの動きがみられる。しかし、大阪～枚方間のイベントをとっても、年間2千人程度の乗客数にとどまっており、本格的な舟運復活への取組に発展しているとは言い難い状況である。

(3) 河川整備計画における舟運の位置づけ

淀川舟運について、平成21年3月に策定された淀川水系河川整備計画では、「淀川本川・宇治川において、河口から伏見までが航行可能となるよう、航路確保等必要な整備や検討を行う」とともに、「川沿いの自治体や民間との舟運復活に向けた意見交換を実施」することとされ、具体的には次の取組が位置づけられている。

- 1) 枚方及び大塚船着場までの安全な航路を維持する。航行が困難となっている枚方及び大塚船着場から三川合流点までの新たな航路確保を検討する。
- 2) 船舶が淀川大堰の上下流を行き来できるよう淀川大堰に閘門を設置する。毛馬閘門の運用改善など、舟運を快適なものとする取り組みについても検討して実施する。
- 3) 船舶の航行が河川環境に与える影響について調査を行い、船舶等が守るべき通航方法を策定する。
- 4) 淀川の自然・歴史・文化等を活かした舟運の利活用について、自治体や民間のニーズを含め、検討を行う。沿川のニーズをふまえて対岸との行き来が可能となる渡しの利用についても検討する。
- 5) 伏見港周辺および三川合流点付近において、「川の駅」を関係機関と連携して整備する。

4. 実施内容

平成23年11月に実施した実証実験及び意見交換会は、実際に船を運航する際に課題となるものはなにか、平常時の観光舟運を実施して行くにあたり事業者側の参入障壁になっているものは何なのかについて課題を把握し、対策・展開を検討する目的で以下の取組を実施した。

(1) 大堰から枚方区間の航路状況の把握

八軒屋浜から枚方に向かうルートは、民間事業者による定期航路にも位置づけられ、観光舟運ルートとして活用されつつはあるが、年間45便(約2千人)程度にとどまっており利用面ではまだまだ少ない状況にある。

利用が進まない要因として、航路水深の確保があげられる。淀川は砂河川であり上流から大量の土砂が流入、更に淀川大堰の湛水区間に当たる枚方付近では土砂が堆積傾向にある。砂利採取等により航路維持を図っているが、水中のことなので実際にはよくわからないところがあるため、水中にある航路支障物の調査を実施した。

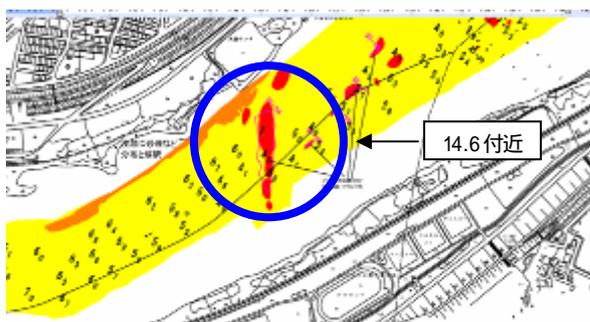


図-3 航路内支障物調査結果（抜粋）

調査方法は、作業船にサイドスキャンソナーならびに測深器を用いて、河川中央部の調査幅100mについて泥質を探查した。異物の確認地点について、水中カメラ撮影ならびに測深器による詳細探查により確認した。

調査箇所は、砂利採取組合並びに大阪水上バスへのヒアリングから実際の航行時に気をつけている箇所を基に設定。結果は、航路内に数地点支障箇所が存在することを確認することが出来たが、他にも浅い場所や支障物が存在すると考えられる。（図-3）

現在航行して事業者は、これまでの経験によって浅いところや支障物などを把握し運航しているとのことであり、こういった状況下で新規参入による活性化や災害時の活用は難しいと考えられるため、航路状況の把握及び支障物の撤去を早急に行う必要がある。

(2) 上流域の舟運利用（枚方～伏見）

淀川河川整備計画にも位置づけられている、伏見港周辺および三川合流点付までの舟運復活に向けた取組として枚方～京都伏見（三栖閘門前）までの実証実験を実施した。上流域は、水深が浅いため、十石船を利用した下り便の実験を過去に実施した経緯はあるが、現在、大阪市内で運航されている小型船舶を利用した上り便での実験を行ったことはない。実際に運航が可能であるか、観光的な魅力はあるのかなどを調べるべく平成23年11月に実施したものである。今回利用した船は、大阪市内で就航している「波切天神」（旅客定員26名 喫水深0.6m）、「朱雀」（旅客定員7名 喫水深0.4m）（写真-1）の2台を準備し、波切天神は乗船用、朱雀は船頭し水深・ルートを確認しながらの航行とした。



写真-1 波切天神、朱雀

乗船メンバーは、舟運関連事業者・鉄道事業者・観光事業者・河川レンジャーの方々、約50名に乗船していただき、実際に乗船した感想や、就航の可能性等につい

て意見交換を行った。（後述）

今回は、低水位時期での航行であったが、現状の河床状況であれば、気をつけて航行しなければならない箇所は3箇所（磯島付近、木津川合流付近、宇治川伏見付近）であった。特に今回の到着点である三栖閘門手前の水深が一番浅く船底をするぐらいの箇所もあった。この結果より、波切天神よりも浅い喫水で航行できる船であれば、低水位時期においても航行することは可能であると考えられる。



写真-2 上流航路データ

(3) 意見交換会

実際に上流域での舟運を体感してもらい、この地で事業展開をしていくための課題について意見交換会を実施した。事業者意見としては、「自然を身近に感じられる大阪～京都間を結ぶコースであり魅力は感じるが、航路・船着場の整備、そこから駅までのアクセスが必要」などハード面の整備に関する要望の他に、ソフト面として、観光舟運を進めるに当たっては、淀川に船があるというイメージづくり、プラスアルファの魅力づくり（飲食、イベント、ガイド）が必要との意見が出された。行政に対しては、国・自治体の枠を超えた広域観光連携が必要であるとともに継続的な行政の関わりが必要であるとの意見も出された。

上流域は下流域に比べ、樹木が生い茂り、水鳥が生息し、宇治川と木津川が合流する地点など、自然を体感できるという点で魅力であるが、距離が長く時間がかかるため、景観や自然だけでは間が持たないという問題を解決する必要がある。

宇治川

木津川



写真-3 三川合流付近

(4) 枚方停泊地への夜間係留

淀川河川公園枚方地区の船着場上流側に、船舶の係留できる停泊地があるが、巡視船が平時停泊する以外に利用されていない。現在、上流域で船を就航しようとする場合、大川から毛馬閘門を抜けて枚方・伏見まで上っていき、また毛馬に戻らなければといった行程となるため毛馬閘門の運用時間の制約がかかるのと燃料費がかさむなどの問題点があるため、枚方停泊への夜間係留が可能であるかについて実験を行った。

実験結果について、係留自体は可能ではあったが、立ち入り禁止の措置を行っていても釣り人など一般の方が常時進入できる状況であるため、いたずらや事故防止などを考慮し警備員などの配置が必要であった。また、上流域には安全に係留できる施設がないため、常時航行するには、安全に停泊できる施設整備も必要である。

(5) 上流域の舟運利用（三川合流地域）

4月のイベントといえば、「お花見」である。淀川沿川では、大阪市内の大川花見クルーズが有名であり、京都でも伏見、宇治で同様に花見船が運航されている。

しかし、京都府八幡市の宇治川・木津川合流点付近にある背割堤の桜も毎年20万人程の花見客でにぎわう花見スポットとして有名な場所であるが、花見船は運航されていなかった。原因としては、そもそも船着場がない、運営者と舟運業者との接点がない、運航に際して必要な手続きがわからない、4月は行政も異動の時期でありなかなか動きづらく費用負担も年度をまたぐことなどから、協力体制を構築するに至らなかったようである。今回は前述の実証実験に参加いただいた舟運業者の協力をえて、事業者収益事業として運営責任を負っていただき、仮設船着場等のハード整備面を淀川河川事務所が担う形で実現に向け動き出した。この場所では初めての試みであるのと同時に、他地域での船舶事故があったため、地元警察・消防からは、数回にわたり強い安全に関する要望があった。また、今年は天候不順で桜の開花時期も遅れ、大雨による出水、瀬田川洗堰の放流変更による河川流量の増加などの要因により、航行中止をせざるをえない状況になったことも、今後の運営の課題となった。以下に数日間実施した桜の花見舟に関する報告を記載する。



写真-4 小型船による花見船の運航



写真-5 Eポートによる花見船の運行

小型船舶実施内容

運航期間 平成24年4月9日～10日
 運航主体 Minamoto Shipping
 運航コース 背割堤船着場より背割堤先端付近まで往復。
 運航距離約2.5km。所要時間約20分。
 料金 大人1,500円子ども500円（幼児無料）
 乗船人数 2日で214名（大人数）

Eポート実施内容

運航期間 平成24年4月7日～10日
 運航主体 アオキカヌーワークス
 運航コース 背割堤船着場より背割堤先端の仮設船着場
 まで片道（下りのみ）。
 運航距離約1.3km。所要時間約15分。
 料金 500円（3歳以上）
 乗船人数 4日で385名

利用者アンケートを実施した結果、90%以上の方がリピートの意向を示しており、この場での集客性には問題がないことがわかったが、運営上の課題としては、当初、花見祭り期間中を設定していたが降雨・風の影響、瀬田川洗堰の放流変更で運営できないリスクを抱えている。

運営には大川から毛馬閘門を経由しての操船が必要になるため、連日の運営を考えた場合、夜間停泊できる設備が必要。

今回は実験的な意味合いもあり、採算度外視の料金設定での協力をしていただいたが、運営面の改善が必要。

5. 淀川舟運の課題

1) 官民連携による舟運活性化

観光舟運の中心的な主体は民間事業者となるが、衰退した淀川舟運の活性化にあたっては舟運を活用した地域活性化や都市間連携など、沿川自治体の支援が不可欠であり、官民連携の継続的な取組が重要である。

民間が舟運に取り組むうえでは採算性、継続性が重要であるが、現状では試行的なイベントに留まっており、

市場活動に委ねることで活性化できる段階ではない。淀川舟運の活性化は、公共的な施策との認識のもと、国と自治体で民間事業者を積極的に支援し、舟運活性化の機運を高めていく必要がある。

2) 航路情報の把握

経験や勘に頼った運航をしている現状では、出水などで河床変動が起きた場合などの対応が難しい。これは災害時にもいえることで、航路状況を的確に把握しておかなければいざというときに使用できない事態に陥ってしまうため早急な対策が必要である。

6. 今後の取組

将来にわたって継続的な利用がなされるか、収益は上がるのかについてはまだまだ未知数である。

今後も、議論の場を設けるとともに、検討に必要な材料を計画的に揃えていく。

(1) 沿川の魅力発掘

川を中心に発展してきた大阪・京都間には観光資源が点在しているとともに、物語が多数存在する。例えば、森の石松が八軒店で押し寿司を買い三十石舟で「寿司を食いねえ」と振る舞う話や、一寸法師は難波から京都にお椀のって旅に出た話などがあげられる。

距離のある淀川の観光舟運をいかに飽きさせず、「また乗ってみたい」と思わせるかは、船に乗る以外のオプションの充実度に依存するところが大きいことから、観光ガイドが可能な淀川舟運マニュアル的なものを、沿川自治体、観光・舟運事業者と作成に向け、連携する必要がある。

(2) 民間連携による活性化の取組

現在は、行政主導でイベント的に実施しているが感があるが、民間が自立して運営できるような条件を整え、民間発意による企画、提案に行政が参加するぐらいの環境を目指した官民連携を目指す。

(3) 淀川河口から伏見までの航路確保

淀川河口から伏見までの航路が確保できるよう、淀川大堰の上下流での航路分断の解消、枚方より上流の定常的な航路確保の手法について検討を行う。

航路情報については、巡視船のソナー機能などを用いて常時計測し、その情報を図化、リアルタイム性のある航路情報の配信に向けた検討を行うとともに、航路支障物の撤去に向けた検討・調整を進める。

7. おわりに

今回の実証実験や意見交換会の目的は、現場での体験を通じて具体的な魅力や課題を民間事業と共有し、今後も連携して進めていくことを確認することであった。

そういう意味では、担当者との面識もでき、八幡桜祭りの花見船も実行できたことは、今後の舟運活性化にむけてよい関係が築けたように思う。

今後は、この火を消さないようつなげていくことが重要である。

謝辞：今回の実証実験及び意見交換の実施にあたっては、関係者の方々に多大なご協力をいただきました。この場をお借りして厚くお礼申し上げます。