

# 京都と大阪を結ぶ大動脈「淀川舟運」の復活とさらなる活性化に向けて

矢野 治<sup>1</sup>

<sup>1</sup>近畿地方整備局 淀川河川事務所 調査課 (〒573-1191大阪府枚方市新町2-2-10)

現在、淀川河川事務所において淀川の施設のストック効果を最大限発揮するため淀川の舟運復活とともに地域の活性化を目指して事業を展開してきた。

2017年3月25日に淀川河川公園背割堤地区(京都府八幡市)において淀川三川合流拠点施設「さくらであい館」が完成し、京都と大阪を結ぶ新たなこの中間拠点を活用し、広域な舟運実現に向け、調査や社会実験を展開していくとともに関係自治体等と調整を展開中である。

キーワード 舟運, 地域活性化, 航路確保

## 1. はじめに

8世紀末(平安時代)頃から琵琶湖や淀川は物資・人間等の輸送の中心的役割を担い、大阪と京都を結ぶ大動脈として栄え、江戸時代には1日1,000隻以上の舟が航行していたが、1910年(明治43年)に鉄道の開通を契機に次第に衰退し、さらには道路等の都市整備基盤の充実及び自動車等の陸上輸送の発展とともに1962年(昭和37年)に淀川の水上交通は幕を閉じた。近年では琵琶湖・大川(旧淀川)・濠川で観光船が航行しており、淀川本川では不定期に大川から枚方まで観光船及び砂利採取船が航行しているのみである。



1995年(平成7年)1月17日に発生した阪神淡路大震災において陸上交通が遮断され、復旧に対して水運が見直されたと同時に平常時の利活用の促進が重要となってきた。

また、日本は2001年度から低成長期を向かえる中、人々の心理も変化し、量的充足感よりも質的充足感を求める傾向が顕著に表れはじめている状況にある。

本論文では平常時の利活用促進のため淀川河川事務所が実施している淀川舟運復活に向けた取り組みを紹介し、今後の必要な方向性について報告する。

## 2. 現状把握

### (1) 課題整理

1962年(昭和37年)以降河川状況も大きく変貌しているため、住民や自治体、舟運事業者に対して意見交換を実施し、舟運促進のための様々な課題が確認された。



- 水深・クリアランス不足
- 航行ルール未策定
- 毛馬閘門利用の制限
- 陸上アクセス不備
- 景観・まちの魅力不足
- 舟運事業者・住民の機運不足

特に航行に支障のある水深不足は重要な課題であり、出水の度に河床が変化することも舟運事業者にとっては淀川に目が向かない一因でもある。

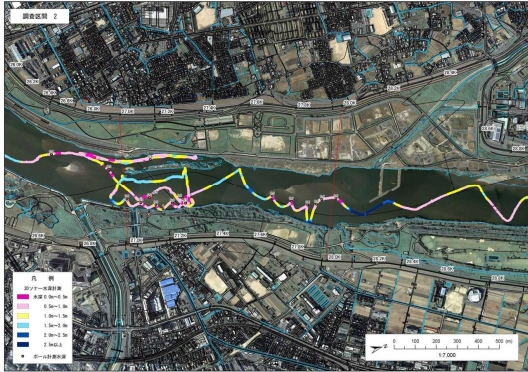
また、単調な河川状況が続くため景観的に魅力が薄く、観光地など目指すべき目的地が少ないこともあげられた。

また毛馬閘門についても珍しい施設であるものの利用時間など制約があるため利用しづらい状況となっている。

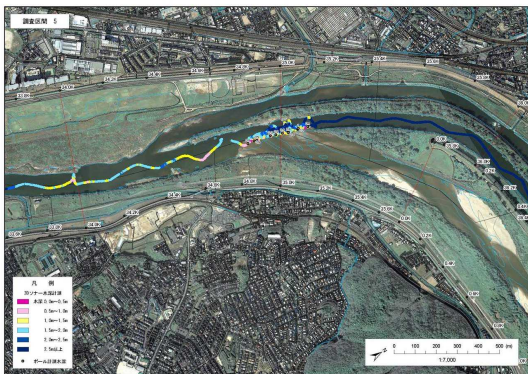
(2) 河床（水路）

水深調査を実施するにあたり、過去資料及び横断測量等を確認した結果、河口～毛馬間は十分水深はとれていることは確認された。よって調査は毛馬～枚方間と枚方～三川合流間を対象に巡視船・舟運事業者の小型船による調査を行った。結果、毛馬～枚方間は概ね2m以上あり、中型船の航行は可能であることが確認された。

枚方～三川合流間は岩の露出や砂州の形成が確認され、1m以下の航行困難箇所が数カ所あった。また、出水毎に河床が変化することも確認された。



11/20 水深調査結果図 2 平成25年11月1日撮影



11/20 水深調査結果図 5 平成25年11月1日撮影

舟運復活に向けた水路確保は枚方～三川合流間の航行困難箇所の解消と出水時の河床変化に対する舟運事業者への情報提供の手法が重要となった。

(3) 観光資源等（背後地の状況）

近隣の観光地としては2016年2月に国宝に指定された石清水八幡宮（京都府八幡市）や枚方宿（大阪府枚方市）など歴史的建造物があるものの船着場からのアクセスが悪く、接続に課題が残る。

(4) 毛馬閘門の利用

毛馬閘門の操作においては「淀川大堰等操作規則・細則」に則り実施しているが、操作時間は8時30分から日没までとなっており、夜間の航行は緊急時を除き、基本的にできないことになっている。しかし、災害時などは夜間対応も可能性があり、夜間利用に関する整備も必要

と考える。さらに舟運事業者からは毛馬閘門及び大阪市内の夜景を体験する夜間航行に前向きな発言があった。



毛馬閘門



石清水八幡宮

以上の課題や状況を踏まえ、平成28年度の取り組みを紹介する。

3. 2016年度の取り組み

(1) 航路確保

航行に安全な航路を通年通して提供するために出水後や経年的な河床変動に対して維持管理を行い、航路確保及び情報提供ができるよう「航路維持管理計画」について検討した。

既往の水位・測量・水深データを整理し、航路維持管理目標を設定し、モデル航路の設定及び今後の対策及びモニタリングの検討を行った。

航路維持管理目標は以下の表－1とした。ただし、枚方～伏見（観月橋）の間については現況では実質的に不可能のため目標2までとする。

表－1

目標 ランク	想定船舶	目標値	
		航路 水深	航路 幅
1	小型船舶 (風切天神)	1.0m 以上	5m 以上
2	中型船舶 (えびす号)	1.0m 以上	20m 以上
3	中型船舶 (アクアライナー)	1.5m 以上	35m 以上
4	あらゆる観光船 ほたる号	2.0m 以上	35m 以上



目標1小型船舶



目標2中型船舶



目標3中型船舶



目標4大型船舶

モニタリングについては表-2に示すとおり定期確認年1回、出水前後に1回、施設整備前後に1回とした。手法については出水及び橋梁など施設整備により河床が変化することから調査頻度が必然的に多くなる。継続的なモニタリングを実施することを考えれば、新たな手法ではなく、既存技術の有効活用が重要と考える。

有効活用としては巡視船や観光船及び土砂採取船に測定器装備させるなど工夫した調査が考えられる。

表-2

モニタリング		調査頻度	調査範囲 使用機器
M1 定期調査		年1回程度	航路上 シングルビーム計測
M2 出水後 調査	M2-1 出水後事前 確認調査	50 m/s 以上の降雨後	重点監視区間 小型無人航空機
	M2-2 出水後安全 性確認調査	事前確認調査結果を踏まえ、 航路の確保ができない可能性 がある場合	航路上 シングルビーム計測
M3 施設影響 調査		航路に影響を与える施設の整 備前後	施設周辺 マルチビーム 計測※)

枚方～三川間にある航行困難箇所である岩については2月に水中ブルードーザーを用いて掘削を実施し、解消され航行が容易となった。



(2) 賑わい創出

実施した舟運社会実験のアンケート結果を基にニーズの把握を行い、観光資源やイベントを行う沿川自治体・旅行会社・舟運事業者に対して舟運モデルプランを示し意見交換を実施した。

舟運事業者からは「地域と一体的な取り組みををしなければ継続性がない」「災害リスクが大きく不安要素がある」等の意見があった。

また、旅行会社からは「ローカル駅からでは集客が困難」「バスツアーとの連携が必要」等の意見があった。

また、11月18日には有識者・民間・行政機関による淀川舟運見学会(佐太緊急船着場～八軒家浜 2時間)を実施し、意見をまとめた。比較的肯定的な意見が多いものの、今後の期待することについては「船内の音楽・イベント・食の充実」や「ルートの延伸、船着場の整備拡充」などの意見

があった。

表-3 淀川舟運の存在を知っていたか

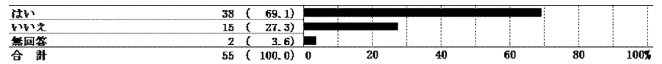


表-4 利用したことはあるか



図-1 どのような取り組みを期待しているか

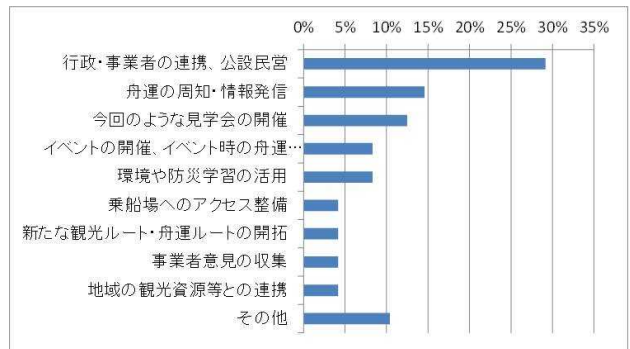
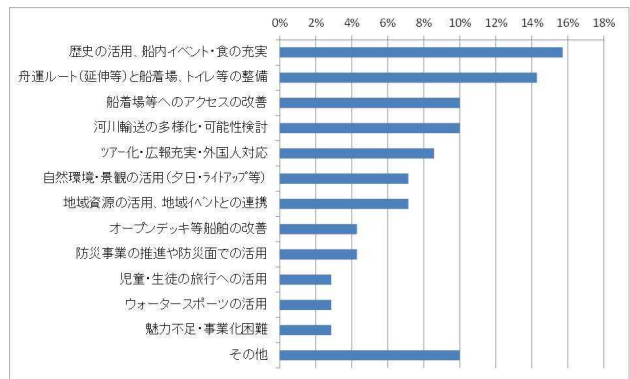


図-2 指摘やアイデア



これらの意見交換会の成果として、2017年3月25日に三川合流拠点「さくらであい館」のオープンに合わせ舟運事業者主導で「さくらであいクルーズ」を実施し、観光客



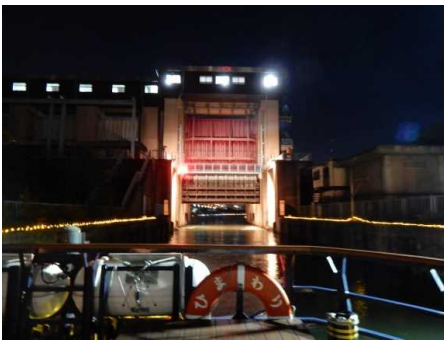
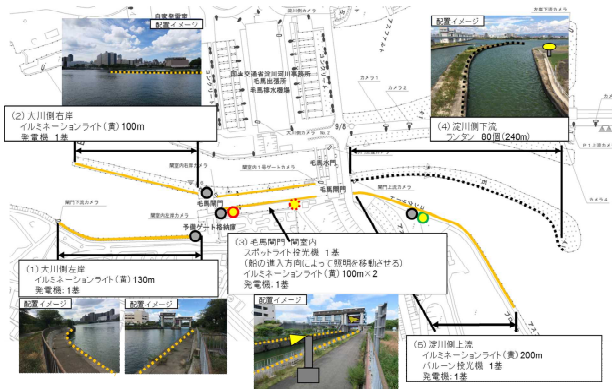
に花見船を提供できた。

(3) 毛馬閘門の夜間利用

毛馬閘門の夜間操作における課題や通行する船舶側からの課題を航行実験により抽出するとともに社会実験(ナイトディナークルーズ)を実施し、アンケートにより満足度等を確認した。

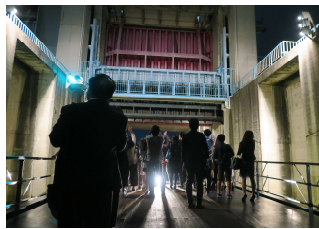
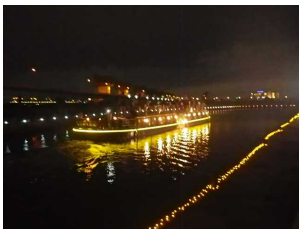
航行実験を行うにあたり、安全確保（照明設備）を重点に実施した。

図-3 照明配置



実験の結果、

- 大川左岸堤防、導流堤に黄色系のラインライトが必要
- 災害時も見据え、照明整備計画が必要
- 閘門通過ルール（時間・騒音基準）や安全体制が必要



アンケート結果では93%が満足と回答し、料理や夜景・閘門通過など非日常体験ができた感想が多くあったことから、淀川舟運復活の一つの重要なポイントと考える。

図-4

Q2. 卒園のひまわりナイティディナー どれくらいができたか

回答	人数	割合
1. 全く出来ず	32	28.0%
2. ほとんど出来ず	30	26.0%
3. 半分程度	3	2.5%
4. ほぼ完全	2	1.8%
5. 完全に完了	0	0%
6. 無回答	1	0.9%
合計	100	100.0%

#### 4. 今後の事業展開

##### (1) 航路確保

枚方～三川合流間においては岩の撤去も行い、ほぼ1m以上の水深は確保できたので、今後中型船舶の水深調査を行い、目標達成を図りたい。

三川合流～伏見間については詳細な水深調査を実施していないことから小型船を用いた航路調査を実施していく。

また毛馬～枚方間においては舟運事業者から航行困難箇所の指摘があり、実態把握を行い対策を検討していく。

モニタリング手法については、引き続き航路情報提供手法及び新技術（ドローンによるレーダー測量）も考慮しながら、まずは巡視船の活用を検討を進める。

##### (2) 賑わい創出

沿川自治体及び舟運事業者と引き続き意見交換をすすめ、まちなかの活性化・体力を考慮しながら連携していく。特に自治体などに包括占用を促し、まちづくりと一体となった舟運活性化を目指す。

また、持続的な淀川舟運を目標とするために社会実験を通じて住民のニーズ把握にも努める。

また大阪・京都を結ぶ航路として維持するために三川合流「さくらであい館」及び枚方地区を中間拠点として整備の検討を進める。

##### (3) 毛馬閘門の夜間利用

機運向上のため引き続き社会実験をすすめるとともに災害時も見据えた照明施設の整備及び毛馬閘門の修繕を進める。

#### 5. おわりに

淀川舟運復活においては河川管理者だけの努力では困難であり、舟運事業者や沿川自治体を中心となって地域住民、地域企業等の協力がなければ持続的な民間主導の舟運は成り立たない。

目標を達成させるためには今の取り組みを引き続き実施し、機運を持続・発展させることが重要である。