

官民連携での淀川の賑わい演出について

矢野 治

近畿地方整備局 六甲砂防事務所 調査課 (〒658-0052兵庫県神戸市東灘区住吉東町3-13-15) .

淀川河川事務所では阪神淡路大震災を契機に水上輸送の重要性が再認識され、歴史的背景や地域住民ニーズの高まりも踏まえ、淀川舟運復活の取り組みを推進してきた中、2017年(平成29年)9月より大阪八軒家浜から枚方間の定期運航の開始がなされた。

さらなる河川を利用した地域活性化を目指し、開始日にあわせて、関係者等と調整を行い、官民連携で賑わいを創出した結果、テレビや新聞に多く取り上げられた。さらにその後も淀川に関する地場産業や淀川舟運がメディアで取り上げられ、全体的な関心が高まるなど相乗効果が生まれたその経過と事例を紹介する。

官民連携、賑わい創出、舟運

1. はじめに

(1) 流域の概要

淀川は滋賀県山間部の大小支川を琵琶湖に集める宇治川(本川)と京都府から流れる桂川と三重県から流れる木津川の3河川を京都大阪府境で合流し、大阪平野を西南に流れる。途中、神崎川と大川(旧淀川)に分派して大阪湾に注ぐ一級河川であり、幹川流路延長は75km、流域面積8,240km²にもおよび大阪・兵庫・京都・滋賀・奈良・三重の2府4県にまたがる近畿地方の社会・経済・文化の中心を流れる都市河川である。



運は衰退していった。現在では大川(旧淀川)での観光船や本川土砂採取の運搬船のみが運航している状況になっている。

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、災害時の輸送拠点として緊急用河川敷道路及び緊急用船着き場9箇所が整備された。



(2) 淀川舟運の変遷

淀川は昔から洪水など甚大な被害を生じる一方、人や物の輸送に活用されてきた。特に舟運は8世紀末、平安時代より舟が河川内を行き来し、川幅も広い対岸へ輸送する手段として「渡し」も発達した。江戸時代には守口・枚方・伏見などは陸の輸送路である京街道とともに大阪京都間の重要交通路線のひとつとして発達してきた。

しかし、1910年(明治43年)には鉄道や自動車など陸路の発達が著しく、1962年(昭和37年)に淀川本川の舟

(3) 淀川河川利用の変遷

1964年(昭和39年)の東京オリンピックを契機に河川公園の設置が制度化され、淀川では1972年(昭和47年)に事業に着手した。現在までに大阪湾河口部から京都府三川合流部までで計40箇所、面積約240.6haを開園し、2016年には697万人の利用者に親しまれてきた。

また、三川合流部(背割堤地区)に2017年(平成29年)3月末にオープンした「さくらであい館」は地域交

流・地域振興を目的とした賑わいの拠点として利用されている。

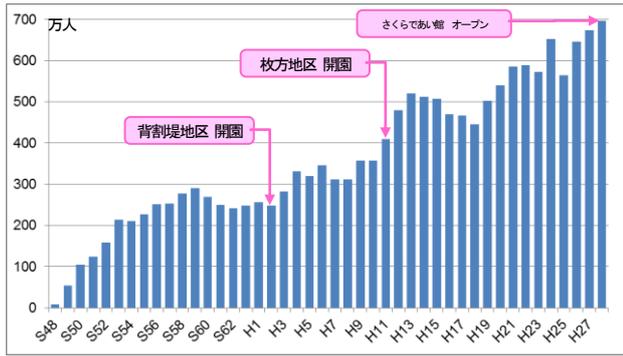


図-1 淀川河川公園利用者数



(4) 背景

平成8年6月に河川審議会答申である「21世紀の社会を展望した今後の河川整備の基本的方向について」において地域と河川との関係の希薄化を問題視しており、地域の個性を活かした独自性のある川づくりや地域の活性化が図られる活動に対しての河川管理者の支援の必要性が記載されている。

また、「河川内の船着場の使用の促進について（1998年（平成10年）6月26日）河川局長通知」において河川舟運のため船着場を有効利用することは国民経済的に望ましい、舟運関係者が常日頃から船着場を使用することにより震災時等において船着場の円滑な活用が可能となると記載されている。

こうした背景を踏まえ淀川河川事務所では、高水敷を利用した河川公園の提供だけでなく河川本来の地域特性を資源として河川のポテンシャルを最大限活用し、船着場利用を促進させ、災害時等でも円滑な活用ができることを観点に、地域活性化・舟運復活の取り組みが進められてきた。

2. 定期運航に向けたとりくみ・調整

平常時活用・地域活性化として平成12年度より水深調査や試験航行等を実施するなど淀川舟運復活の検討を関係自治体及び舟運事業者ともにすすめてきた結果、舟運

事業者の方から行政と連携して八軒家浜（大阪市）枚方市間の定期運航を行いたいとの提案があった。イベントなど不定期で航行していた航路であり、安全性は確保されているものの継続性を考えると一定の集客数が必要であった。

(1) 課題の抽出について

舟運事業者と協議し、定期運航に向けた課題をまとめると以下ようになった。

- ・乗船者（集客）の確保
- ・枚方船着場の認識度の向上（場所がわからない）
- ・枚方船着場周辺の賑わい創出

(2) 課題の解決について

この課題解決に向け、淀川河川事務所、淀川河川公園管理グループ共同体、舟運事業者とともに枚方市も参画して検討・調整を行った。

a) 乗船者（集客）の確保

まず、舟に乗ることを目的とせず、目的地へ向かう移動手段に付加価値（＝舟運）を付けることを基本とした。目的地として枚方市には娯楽施設である「ひらかたパーク」や商業施設である「枚方T-SITE」などが候補としてあげられるが、船着場から遠く目的地としては困難であった。船着場周辺では枚方市駅から枚方公園駅間の旧京街道において地域住民が立ち上げた「枚方宿くらわんか五六市」という手作り市が毎月第2日曜日に開催されており、開催日に合わせて運行することが一定の集客の確保に繋がると結論づけた。

b) 枚方船着場の認識度の向上

枚方船着場は駅からも遠く、堤防道路及び公園内からも視認が困難で、かなり近づかないと確認出来ないことから、枚方市・淀川河川事務所において標識（サイン）の設置を行うとともに河川公園内の遊歩道に路面標示を設置することにより船着場・旧京街道への誘導整備を行うこととなった。

また、船着場には他事例を参考にサイン看板を設置し乗降客にも認識できるように整備することになった。



c) 枚方船着場周辺の賑わい創出

「枚方宿くらわんか五六市」により賑わいは向上したものの船着場から五六市までは約400mもあり、接続が課題となったが、淀川河川公園管理グループ共同体により出店者を募集し河川公園内で「枚方宿みなと五

六市」を開催することが決定し、賑わいと接続の課題を解消した。

また、舟運事業者も船内で淀川の歴史解説や「三十石船唄」、毛馬閘門通過体験・解説を演出し、賑わいの向上を目指すこととなった。

また、淀川河川事務所では運航開始日にあわせて看板設置除幕式を行うと同時に出張淀川資料館と題して淀川の歴史を紹介するブースを設置することとなった。

このように関係者全員でこの取り組みの目的・必要性を意思統一し、問題点等について議論し、各課題対して誰がいつまでにどのように行うかを定めるなど役割分担を明確にすることは事業を円滑に進めるために非常に重要であるとともに、役割分担することで各機関のコスト・負担軽減に繋がった。

4. 実施の状況

(1) 定期運航



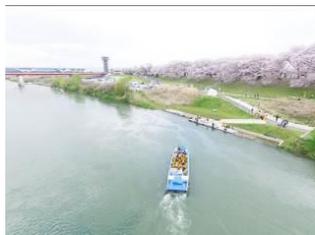
「淀川浪漫紀行」と銘打ち、昭和初期にも運航していた蒸気船を模した「ひまわり」を利用して行う定期運航の開始日を2017年（平成

29年）平成9月10日に決定し、各機関決定した役割をしっかりと遂行し当日を迎えた。第1便には43名が乗船し、八軒家浜を9時30分に出発し、毛馬閘門を通過し12時30分に枚方船着場に到着した。枚方中心で活躍するジャズバンドの演奏で出迎え、到着後そのまま看板除幕式をとり行った。最後に乗船者とともに記念撮影を行った。その後乗船者は「枚方宿みなと五六市」「枚方宿くらわんか五六市」を楽しみ、それぞれの帰路についた。復路ではテレビの情報番組の撮影も実施されていた。



(2) さくらであい館のオープン

同様な事例として2017年（平成29年）3月25日に三川合流部（背割堤地区）のさくらであい館オープンに向け、淀川河川事務所、淀川河川公園管理グループ共同体と連携



して、地域団体によるマルシェと舟運事業者による周遊船運航（さくらであいクルーズ）の調整を行い、賑わいを創出した。

5. 取り組みの効果

(1) 集客数

淀川浪漫紀行の乗客者数は470名で、座席占有率は約78%（欠航除く）と順調な集客を維持している。

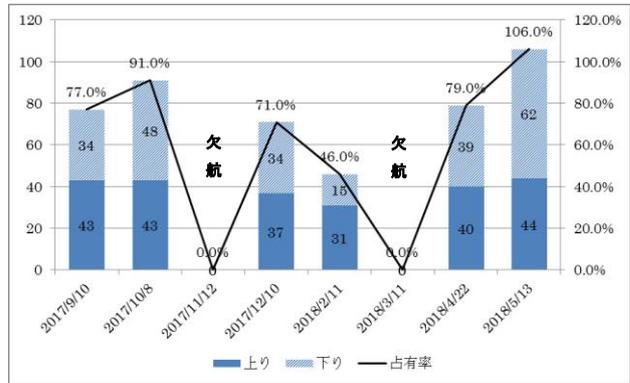


図2 淀川浪漫紀行（第2日曜日のみ）乗客者数及び占有率

さくらであいクルーズの乗客数は桜の開花時期や天気の影響を大きく受けるため比較は難しいが、2年目は桜の開花時期が早かったものの集客数を伸ばしている。

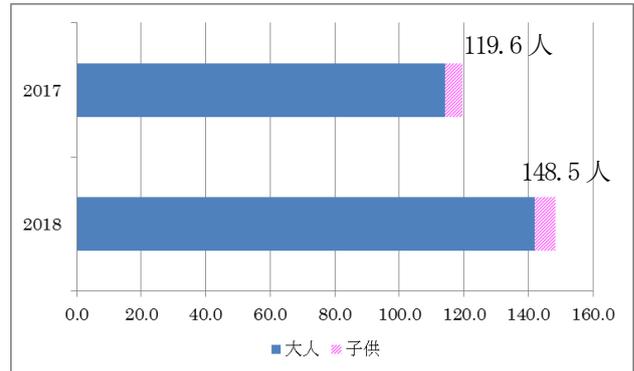


図3 さくらであいクルーズ1日当たり乗船者数

淀川河川公園の利用者数についても天候の影響を大きく受けるため比較は難しいが、ある一定増加している。

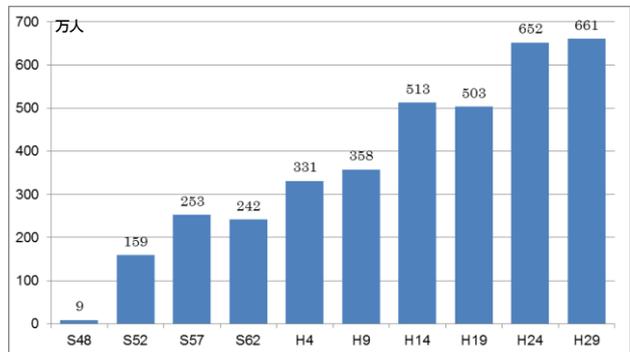


図4 淀川河川公園利用者数（5年毎）

(2) さらなる産業の広がり

舟運事業者は定期運航を進めていく中で1日だけ航路は変えず船内の内容について地域色を前面にグレードアップさせた「淀川浪漫紀行ひらかたプレミアム」を独自に企画するなど発展させた。さらに「枚方くらわんか酒」など淀川産商品の販売など地域の地場産業の復活・発展にも寄与している。

(3) 情報発信の広がり

近年の淀川舟運の取り組みについて新聞記事やテレビなど多く取り上げられようになってきた。新聞記事は当初はイベント時のみでしたが、取り組みを重ねるうちに官民連携の取り組みとして認知され、記事数、面積とも増加した。

また、テレビでは昨年度より情報番組で取り上げられ、関心の高さがみられた。

	新聞		テレビ	
	掲載数	社数	放映数	社数
2013年(平成25年)	1	1	0	0
2014年(平成26年)	0	0	0	0
2015年(平成27年)	1	1	0	0
2016年(平成28年)	8	5	0	0
2017年(平成29年)	8	6	2	2
2018年(平成30年5月)	2	2	0	0

表-1 マスメディア登場回数

6. 今後の展開

今後の展開としてはさらなる地域活性化の広がりを目指し、現状の航路運航と官民連携を確保しつつ、枚方から上流である三川合流もしくは伏見までの延伸に向け取り組んでいきます。

しかしながら上流は土砂供給が著しいため水深の確保(安全性の確保)や長期係留が必要なため枚方船着場の施設増強が課題として挙げられる。

これらの課題解決には行政側の整備だけでは限界があり、民間企業側の工夫や協力がなければならぬため、今後も官民連携を強化する必要がある。

7. おわりに

行政機関と民間事業者と連携して沿川地域の歴史ある観光資源という「点」を淀川舟運という「線」で繋げ、広報で「波」をつくることにより、広がり(うねり)を発生させ、相乗効果が生まれた事例である。

今後の広がりには自治体や民間の協力は必要だが、沿川には天王山や石清水八幡宮・伏見など歴史深く魅力ある観光資源は存在しており、「淀川発 まちの賑わいへ」として、まだまだ淀川舟運・地域活性化は広がる可能性があると考えます。

また、社会貢献となる事業に積極的に取り組む企業が多く、今後、行政側としては民間の活力をどう連携して活用するかが重要となる。

本論文は著者の前任地である、近畿地方整備局 淀川河川事務所での成果を取りまとめたものである。

謝辞：本論文作成にあたり、その趣旨を理解し、データ提供など快く協力していただいた各団体の皆様に心から感謝申し上げます。また舟運は移動時間が長く、雨などによる欠航のリスクは高いことを承知の上で、新たな挑戦をして頂いた舟運事業者に感謝申し上げます。

本当にありがとうございました。