

# 東京都心の「生活の足」

## 水路に活路

「舟運」を生活の足として見直す動きが広がる。2020年に五輪・パラリンピックの開催を控える東京都は、基幹航路を育てようと本格的な検討に入った。水都・大阪市では、民間業者が活性化を模索する。ただ、課題も少なくない。

## 臨海部の航路 五輪見据え調査

浜離宮恩賜庭園（東京都中央区）の船着き場から、クルーズ船が滑り出した。レインボーブリッジをくぐり、隅田川を北上。約2時間、隅田川の浅草（台東区）にたどりついた。都の調査運航だ。羽田空港と五輪・パラリンピックの会場が集まる臨海部の間の5ルートが昨年11〜12月に調べた。世界から集まる選手や観客の輸送と渋滞緩和をどうするか。都の答えが舟運の活性化だった。

1964年の前回大会の解決策は首都高速道路の建設だった。工期短縮と用地取得費の抑制のために運河は干上がらせられ、日本橋などの上に道路ができた。工業廃水や汚水が流れ込む運河や川は当時、疎んじられていた。浅草で屋形船を運航する「あみ清」社長の鈴木哲夫さん(76)は「隅田川も臭くて息を止めて橋を渡った。巨大な『どぶ』だった」と振り返る。首都高はその後、高度成

長を支え、生活に欠かせないインフラになった。舩添要一知事も20年大会を契機に、舟運を交通手段として定着させようと考える。「戦後の開発で川は埋め立てられ、暗渠になり、高速道路で覆われた。東京を『水の都』としてよみがえらしたい」。今は観光船が使っている船着き場や船着き場への案内表示を整備する。実現へのハードルは高い。羽田空港―浅草の所要時間は鉄道の2倍以上。「景



色がよい、混雑がないといった利点を訴えなければ、利用者の誘導は難しい」と都担当者。船着き場は既存

## 通勤の利用増

通勤用の定期船が利用者の伸び悩みから05年に運休した大阪市でも、復活に向けた試みがある。昨春秋には民間業者がナイトクルーズを実施。予想の3倍近い約6千人を集めた。観光船を運営する別の業者は先月夜、一般の利用を見込んだ水上バス「大阪環状船」を繁華街やビジネス街で運

舟運復活の先進事例は、ロンドンだ。12年の五輪・パラリンピックの開催を契機に交通インフラのあり方を見直した。テムズ川の船着き場約30カ所の設備や案内表示を改善。乗船料の支払いに地下鉄やバスと共通のICカードも導入し、通勤・通学の利用が増えた。13年度の利用者は約840万人。再開発のオフィス街や住宅地にも船着き場を整備する計画で、ロンドン交通局の担当者は「20年には1200万人を目指している」と言う。(松沢憲司)

## 水辺へ関心戻る

水辺と都市の関係に詳しい法政大デザイン工学部の陣内秀信教授(建築学)の話。経済成長のために突っ走る時代が終わり、人々の関心が水辺が本来持っている価値に戻ったため、川や臨海部の再生が進んだ。交通インフラとして活用するには一定の運航本数や利便性の高い経路選定が必要だ。