

らしの 核心

第3回

渡る橋、くぐる橋

(取材協力：公益財団法人 東京都公園協会)

歴史の重みを感じさせる石造り二連アーチの日本橋をくぐると、ものの数分で、江戸橋（鋼製二連アーチ橋）、鍛橋（鋼製ゲルバー橋）、茅場橋（鋼製ガーダー橋）とタイプの異なる3つの橋を通過していきます。そしてさらに洋風の装飾をあしらった三連アーチの湊橋を過ぎるといよいよ隅田川に合流です。

この日、筆者は東京都公園協会が運営するカワセミという定期船に乗り、約30分の隅田川のぼりを楽しみました。終点の浅草二天門まで次々に現れては消える橋を眺めているうち、橋にもいろいろな個性があることに改めて気付かされました。特に古い年代に建てられた橋の佇まいからは芸術性が感じられ、路上からその姿を確認できないのが勿体ないくらいです。おそらく舟運が活発だった時代の技術者たちは、「水面から見たときにいかに美しく映えるか」を意識して橋の設計や建設に取り組んだのでしょう。逆に、近年つくられた橋は合理性や経済性に比重を置きすぎているためか、鑑賞の対象としてはあまり面白味がありません。

近年、東京都や区が管理する船着場の整備が進んだことで、下町の川にはカワセミをはじめとする公営船に加え、民間の船の往来が増えてきたと聞きます。それに伴って利用客のニーズもずいぶん多様化してきたようで、日本橋では最近、面白い光景が見られるようになりました。それは何かというと、平日のお昼どきにサラリーマンやOLたちが船のチケットを買い求める姿です。実は日本橋に停まる船の中には、ランチタイムに合わせて30分程度のクルーズを行うものがあります。その船中で持参したお弁当を広げ、心身のリラクセスを図りながら昼食をとるスタイルが一部の人たちに支持されているのです。ちなみに、乗船料は1000円程度と決して安い値段ではありません。それでも「飲みに行くよりリーズナブルで健康的」（男性会社員）、「費用を捻出するためにお弁当に切り替えた」（OL）と語る利用者があるように、ストレス社会の中でいかに健康を維持するかという現代労働者のニーズに合う新サービスとしてランチクルーズが注目されはじめています。

では、一体なぜ、東京の都市河川で舟運が改めて活性化の兆しを見せているのでしょうか。今回、東京都公園協会水辺事業部の平林俊実・水辺事業部調整課長（取材当時）にお話を伺いました。

まず、前述のように船着場の整備がこのところ精力



出航を待つカワセミ（日本橋）



船上から見る湊橋

的に進められている理由として、平林課長は「第一義に都の防災機能強化を図る狙いがあります」と話してくれました。防災といえば、真っ先に思い浮かぶのが地震です。関東ではマグニチュード7クラスの直下型地震が近い将来発生するのではないかという観測があって、それに対する盤石の備えと対策が求められます。その1つに被災者や救援物資を運ぶルートが多様化が挙げられ、東京都では都市河川の活用を図るため、防災船を発着させる拠点整備を進めてきたというわけです。ちなみに、東京都が所有する防災船は3隻で、いずれも東京都公園協会（以下、公園協会）にその管理を委ねています。

今回筆者が乗船したカワセミは公園協会が独自に導入したもので、昨年の夏に就航したばかりです。サイズは東京都の防災船に比べて一回り小さいのですが、それは、スカイツリーの足元を流れる北十間川、隅田川と旧中川を結ぶ小名木川など、「小運河にも船が入っていけるように」と調達されたためです。

防災を主眼としたハードの整備が進む中、公園協会は「いかに平時から防災船の扱いに慣れておくか」、「いかにして防災船着場の存在を市民に知ってもらうか」といったソフト的な問題にも取り組んできたといいます。その一連の流れの中で観光振興や街の活性化などの行政課題を一体的に進める構想が、東京都や区、学識者や市民らを交えて話し合われ、その結果具体化したのが「防災船の観光船としての活用」と「船着場の民間への開放」だったのです。つまり、カワセミはこれまで公園協会が管理・運営してきた防災船が入れないルートカバーしながら観光船の役割を担いつつ、同時に防災関連のPRや操舵技術の継承等、東京都の防災政策に欠かせない役割を担っているのだと言えます。

ちなみに3隻の防災船は東京水辺ラインと総称され、通常時は両国から浅草・越中島などを経由してお台場まで結ぶコース、お台場と葛西臨海公園を行き来するコース、隅田川から東京湾・荒川などをゆったりと周遊する「江戸東京ぶらり旅」や「いちにちゆらり旅」などの観光サービスを提供しています。平林課長によると、周遊コースは「一日たっぷり遊べる」と好評で、リピーター率が高く、船旅を気軽に楽しめるコースとして人気があるそうです。



桜を楽しみながらのクルーズ



新名所スカイツリー（浅草二天門）

一方で民間の観光船ですが、目下、海上運送事業法などの厳しい基準をクリアして定期便を出しているの

は東京都観光汽船と観光汽船興業の2社です。他の会社は不定期便のみの運航となっていますが、それぞれ春には“桜めぐり”、夏は“花火クルーズ”といった具合にバラエティー豊かなサービスを展開し、こちらも徐々にリピーターを掴んできているようです。ただ、「陸に比べて川はまだ未開の地」(民間船の経営者)との指摘があるように、不定期航路に対する東京都や区の縛り(航行ルートの制限等)は依然強く、規制緩和を求める声が多数出ているのも事実です。それに対する今後の行政の対応にも関心が向くところですが、筆者が思うのは、やはり船もタクシーと同じように川べりのどこからでもお客さんを乗せられる形に発展していくのが理想でしょう。

ご存知の方もいらっしゃると思いますが、広島市には雁木と呼ばれる階段状に整備された川岸が400カ所近く残されています。この雁木の良いところは、船が自由に発着できる機能性に加え、川をより身近に感じさせてくれる点です。

人と川の距離については、今回の取材中、平林課長が面白い話をしてくれました。同氏は早稲田の学生とも交流を持っているらしく、ある時、海外から来た学生にこんなことを言われたそうです。

「東京の夜景はきれいです。けれど川はとても暗く、街を分断するかのようです」。

なるほど、川は気付かないうちに私たちの生活から切り離された存在になってしまったようです。江戸時代から明治初期にかけて栄えた舟運は、鉄道などの普及によっていつしか下火になり、それと同時に日本の河川整備は人を川に近づけない方向へと舵が切られた観があります。そして、時に過剰なまでの安全対策が施されてきたようにも思います。

命の営みを支える行政の責任として、もちろん安全は大事な視点です。しかしながら、一方で人が人らしく生きるために何が必要かということも考えなければなりません。一時どぶ川と言われた隅田川は、今ではずいぶんときれいになり、昔の姿を取り戻してきました。率直に、下水道などの整備が功を奏しているのだと実感します。また、今回カワセミに乗船して改めて分かったのですが、隅田川にはかつてのような嫌な臭いもありません。川辺を見るとたくさんの野鳥が集まっていて、水中の命の存在を我々に知らせてくれます。

川が蘇って生き物が戻ったように、我々も再び川と向き合う時を迎えたのではないのでしょうか。今は観光目的に留まっている感が強い河川利用ですが、これから行政が市民と歩調を合わせて「安全」と「共生」のバランスを見直すことで、本来の舟運が復活するのではないかと期待しています。

(筆者：中山 勲)