

東京ウォーターフロントにおける水上バス航路の変遷と 運航船舶の多様化

A Study on the Transition of Water Bus Routes and Ship Diversification in the Tokyo Waterfront Area

太田 慧*
Kei OTA

摘 要

近年、隅田川や東京臨海部をはじめとしたウォーターフロントへの関心が高まっている。そこで本研究では、東京ウォーターフロントにおける水上バス航路の変遷と運航船舶の多様化についての考察を試みた。東京における水上バスの歴史は明治時代に始まったが、高度経済成長期の水質悪化によって低迷した。その後、水質改善と1980年代のウォーターフロントブームが契機となり、水上バス事業者の新規参入が促された。1990年代の航路では、荒川や旧江戸川を航路とした広域的な航路が存在したが、2000年代になると隅田川およびお台場周辺の東京臨海部を中心とした航路に変化したことが明らかになった。また、近年は中小河川を周遊する小型船やデザインに特徴のある新型船の導入により運航船舶が多様化し、観光アトラクションとしての機能を高めている。

1. はじめに

1.1 研究背景と目的

近年、東京スカイツリーの開業(2012年5月)や2020年の東京オリンピックの開催決定(2013年9月)を受け、隅田川や東京臨海部などのウォーターフロントへの関心が高まっている。このような近年の東京におけるウォーターフロントへの関心の高まりを反映して、隅田川を中心とした水上バスが注目されてきており、2000年代後半以降には商業誌において水上バスを特集した記事が散見されるようになった(東京人編集部2007;阿川2010;小池2010)。さらに、隅田川の水上バスは東京スカイツリーを「いつもと違う感覚で眺める」ことができる都市観光のアトラクションとして旅行雑誌に取り上げられる機会が多くなってきた(昭文社2012;JTBパブリッシング2012)。このような傾向は、東京スカイツリーの建設によって隅田川をはじめとした下町の水辺が注目され始めたこととの関連が考えられる。また、東京における水上バスは、海外の旅行ガイドブックにも取り上げられている(Dodd and Richmond 2008; Yanagihara 2009)。Yanagihara (2009)

は旅行ガイドブック Lonely Planet において、水上バスを「新鮮な空気を感じられるだけでなく、川から生まれた東京の遺産を感じられる乗り物」として、東京での観光地間の移動手段としての隅田川の水上バスの利用を奨励している。これは、都市内を移動しながら同時に水辺の景色を楽しむことができるという水上バスの魅力を伝えるものである。

国内外の先行研究においては、都市観光における移動手段としての水上交通の役割に関する研究が挙げられる。Pearce (1995)は都市観光における定期観光バスの補完的役割をボート・クルーズが果たしているとして、都市内の移動手段における河川舟運の役割を示した。同様に、水上バスが混雑する陸上の交通を補完している事例として、淡野(2004)は透明なフードで覆われた船からパリの観光を楽しめるセーヌ川の水上バスをとり挙げた。これらの研究では、都市観光における水上バスは都市内交通を補完し、観光客は移動しながら水辺の景色を楽しむことができるのが水上バスの役割とされた。このように、水上バスは都市内交通の一つであることから、水上バスの航路に着目した研究がなされている。栗原他(2008)・塩原他(2009)は、近年の水上バス航路の規定要因として、航路の採算性と発着場周辺の観光施設の存在を挙げた。以上のように、水上バス研究にとって航路は重要な研究課題であ

*首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域
〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1 (9号館)
e-mail : ota-kei@ed.tmu.ac.jp

るが、過去にさかのぼっての航路の変遷をたどった研究はみられない。さらに、近年のウォーターフロント観光としての水上バスの注目の高まりをふまえ、従来の水上バス研究で不足していた運航船舶に着目し、観光アトラクションとしての水上バス利用についても明らかにする必要がある。そこで、本研究では東京の河川ならびに臨海部を対象とした東京ウォーターフロントにおける水上バスの航路¹⁾の変遷と、運航船舶の多様化による観光アトラクション機能の変化を捉えることを研究目的とする。

1.2 研究の対象と手法

建設省河川局（1997）は、平常時に利用されている舟運形態を「大都市の観光・旅客系」、「貨物系」、および「観光系」の3つに分類している。この分類において、水上バスは「大都市の観光・旅客系」に位置付けられる。現在の水上バスは陸上交通の発達により主に観光目的として利用されているため、第2次世界大戦以前のような通勤手段としての機能は喪失している。水上バスは都市観光における遊覧船としての機能を果たしながら、同時に都市内における観光地間の移動手段としても利用されている点が「観光系」に分類される川下りなどのアトラクションとは大きく異なる点である。なお、「水上バス」という名称は各事業者によって名付けられた愛称であり、法的に定められているものではない。これらをふまえ、本研究の対象となるものは「水上バス」という名称を使用している事業者を研究対象とし、東京における水上バスの歴史と航路の変遷を明らかにしていく。

研究の手法としては、現在運航している水上バス事業者への調査によって入手した資料や聞き取り調査から航路の現状や船舶の種類を把握した。さらに、過去の航路に関しては、文献調査や旅行雑誌の水上バス特集記事などから引用して整理した。

II. 東京における水上バスの歴史と航路の変遷

2.1 明治期から高度経済成長期以前の水上バス

田中（1988）によると、東京において初めて水上バスの定期航路が浅草～両国間に開かれたのが1885年のことであった。やがて航路は永代橋まで延長され、当時の運賃が1銭だったことから「一銭蒸気」の愛称で親しまれていた。当時は隅田川の橋が少なく、陸上の交通手段も未発達であったため、隅田川の東岸と西岸を結ぶジグザグの航路が設定されていた。その後、第2次世界大戦による船の徴用、空襲による被災を経

て第2次世界大戦以前の水上バスは壊滅状態に陥った。その後、戦後復興期の1950年には「東京水上バス」として復活した。

戦後復興期に都民の都市内交通としての役割を担っていた水上バスであるが、高度経済成長期を迎え水上バスの航路である隅田川沿川の景観は垂直にそそり立つコンクリートの堤防や高速道路の建設により一変した。さらに、隅田川の水質汚染も深刻であり、当時の乗客は悪臭を避けるためにハンカチで鼻を覆ったという（陣内 1993）。このような隅田川の水質汚染によって乗客数は減少し、1960年代の水上バス事業は低迷した（田中 1988）。

2.2 東京における水上バスの再興

以上のように、隅田川の水質汚染によって低迷した東京の水上バスであるが、1970年代半ば以降は徐々に隅田川の水質の改善がみられるようになってきた。このような水質改善の結果、水上バスの乗客数も徐々に回復していった（田中 1988）。東京都観光汽船では、従来からの隅田川航路に加えて新たに1974年に日の出棧橋とお台場を結ぶ「船の科学館ライン」が就航した（大澤 1997）。

また、1980年代のウォーターフロントブームも水上バスの復興を後押しした。このような状況から、公共事業者や民間事業者による新たな水上バス事業の参入がみられるようになった。表1はこれらの水上バス事業者の参入あるいは撤退年をまとめたものである。まず、公共機関による水上バス事業として、1985年には江東区による水上バス事業が開始された。次いで、1991年には公益財団法人東京都公園協会による水上バス事業として、「東京水辺ライン」の運航が開始された。また、1994年には埼玉県による水上バス事業として、江戸川区の葛西と埼玉県の秋ヶ瀬を結ぶ「埼玉県荒川水上バス」の運航が開始された。さらに、1996年には民間事業者による水上バス事業として、「東京シップサービス」の運航が開始された。「東京シップサービス」は東京港における通船事業者²⁾であるが、1996年の世界都市博覧会の会場となる予定であった臨海副都心への海上輸送を見越して水上バス事業に参入した。

表1 各水上バス事業者の事業年代

事業者名称	開業年	2000	2002	2004	2006	2008	出典
東京都観光汽船(株)	1885	運航中					東京都観光汽船 webページ
江東区水上バス	1985	廃止					塩原他(2009)
東京水辺ライン	1991	運航中					東京都公園協会 事業報告書
埼玉県荒川水上バス	1994	廃止					佐々木他(2005)
東京シップサービス(株)	1996	廃止					塩原他(2009)

2.3 1990年代以降の水上バス航路の変遷

表1のように、1990年代には5つの事業者によって水上バスが運航されていたが、2000年代に入ると、江東区水上バス、埼玉県荒川水上バス、および東京シップサービスが相次いで撤退した。以下、1990年代以降の水上バスの航路を図化することで、近年における水上バス航路の変遷を明らかにする。なお、以下に示す1997年および2003年の水上バスの航路図については、それぞれ小池(1997)と散歩の達人(2003)にみられる先行研究をもとに整理・図化し、2011年の航路図については現地調査や各水上バス事業者が発行するパンフレットをもとに図化したものである。

(1) 1997年の航路

1997年においては、東京都観光汽船、江東区水上バス、東京水辺ライン、埼玉県荒川水上バス、および東京シップサービス³⁾の5つの事業者によって水上バスが運航されていた。1997年の航路については、隅田川やお台場を中心とした航路と、荒川や旧江戸川を運航する広域的な航路の2種類に大別できる。隅田川やお台場を中心とした航路は、東京都観光汽船、東京水辺ライン、および江東区水上バスの3つの事業者により運航されていた。東京都観光汽船については、第2次世界大戦以前から運航されている隅田川航路と臨海部のお台場方面への航路が設定されていた。このような隅田川とお台場をむすぶ航路設定は、東京水辺ラインにおいても同様である。また、江東区水上バスは、小名木川をはじめとした江東区内の中小河川を運航する「運河コース」と、お台場方面への「臨海コース」の2つの航路が設定されていた。

一方、広域的な航路については、東京都観光汽船によって日の出棧橋から葛西方面に向かい、旧江戸川をさかのぼって江戸川区の小岩菖蒲園へ向かう「小岩菖蒲園ライン」が設定されていた(図1)。また、東京水辺ラインについては、隅田川からお台場をまわり、荒

川を遡上して荒川ロックゲートや岩淵水門を通過して再び隅田川へ戻る周遊航路が設定されていた(図1)。埼玉県荒川水上バスは、東京都江戸川区の葛西臨海公園から埼玉県の埼玉県さいたま市の秋ヶ瀬公園を結ぶ36.7kmの「なぎさ航路」であった(図1)。このように、1997年の航路は、第2次世界大戦以前からの隅田川航路や臨海部のお台場周辺を中心とした航路以外にも、荒川や旧江戸川を運航する広域的な航路設定が特徴的であった。

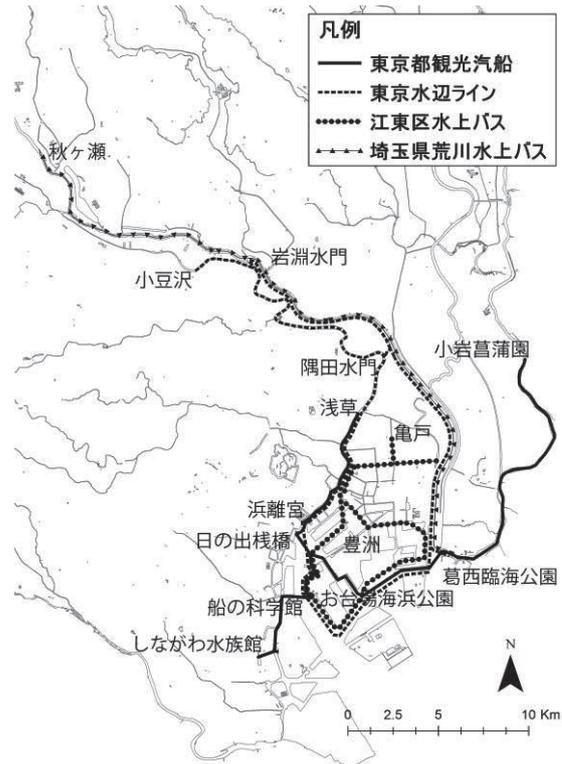


図1 1997年の水上バス航路

(小池(1997)により作成 ※東京シップサービスについてはデータなし)

(2) 2003年の航路

2003年の航路の変化としては、2003年に埼玉県荒川水上バスが運航業者の経営不振によって廃止されたため、埼玉県荒川水上バスの葛西臨海公園と秋ヶ瀬を結ぶ「なぎさ航路」が廃止された。さらに、東京都観光汽船の「小岩菖蒲園ライン」の廃止によって、旧江戸川を運航する航路が廃止された(図2)。また、2002年の江東区水上バスの廃止を受け、小名木川をはじめとした江東区内の中小河川を運航する「運河コース」が廃止された(図2)。これらの結果、荒川や旧江戸川を運航する広域航路と江東区内の中小河川航路が廃止され、2003年の水上バス航路は東京都内の隅田川、荒川、お

よびお台場周辺の臨海部に限定される航路となった(図2)。また、2003年においては、東京シップサービスによる水上バスが日の出棧橋とお台場方面を結ぶ航路として運航されていた。これと同様に、東京都観光汽船と東京水辺ラインも日の出棧橋とお台場を結ぶ航路を運航していたため、2003年当時は海上からのお台場へのアクセスとして3つの水上バス事業者が競合していたことになる。



図2 2003年の水上バス航路
(眞鍋(2003)により作成)

(3) 2011年の航路

2007年の東京シップサービスの廃止を受けて、2011年の水上バスは東京都観光汽船と東京水辺ラインの2社体制となった⁴⁾。東京シップサービスの廃止については、2002年のりんかい線開通による陸上交通の整備が原因であるとされている(塩原他 2009)。また、2003～2011年における航路の変化の特徴は、広域航路のさらなる減少である。2008年9月29日より、東京都観光汽船の「しながわ水族館ライン」の運航が休航されており、2013年現在も休航されたままである(東京都観光汽船 web ページ)。これにより、2011年の東京都観光汽船の航路は、隅田川とお台場方面への航路のみとなった(図3)。その結果、東京都観光汽船の運航範囲は隅田川とお台場周辺の臨海部の一部に限られるよ

うになり、隅田川とお台場周辺への航路の集中がより顕著になった。

一方、東京水辺ラインは2011年7月に新たに小型水上バスの「カワセミ」を就航させ、新たな航路を設定した(図3; 写真1)。従来型的水上バスの定員がおおむね150～300人に対して、「カワセミ」の定員は70人と小型である。このため、「カワセミ」は神田川や日本橋川のような中小河川を航行することが可能である。これにより、2002年の江東区水上バスの廃止以来みられなくなった中小河川における水上バス航路が再び設定されるようになった。日本橋川には「カワセミ」専用の発着場が設置され、2011年には年間約7,000人に利用されている(東京都公園協会事業報告書 2011)。なお、2011年における東京水辺ラインの従来型の船舶による航路は、1997年と2003年と同様に隅田川、お台場、および荒川を周遊する航路が設定されている。

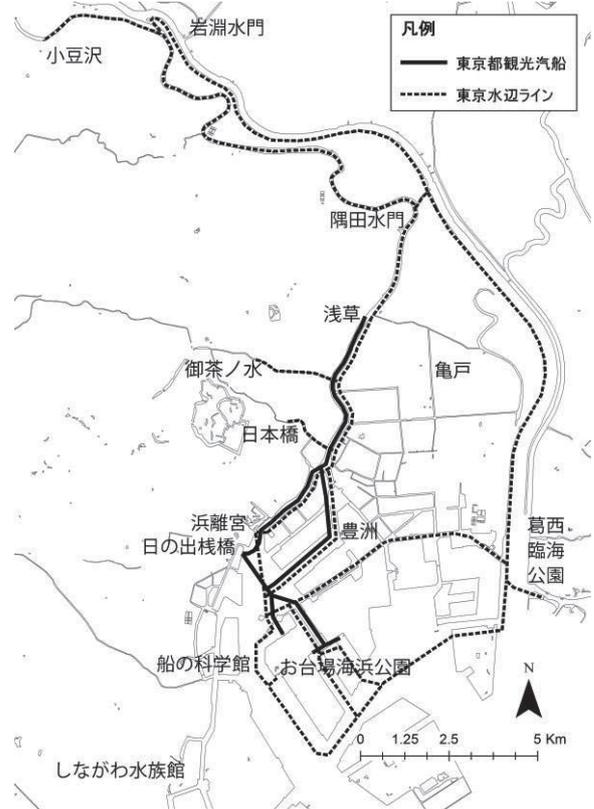


図3 2011年の水上バス航路
(東京都観光汽船パンフレット(2010)および東京水辺ラインパンフレット(2011)により作成)



写真1 小型水上バス「カワセミ」
(東京水辺ライン web ページより)



写真2 屋上に展望デッキを備えた東京水辺ライン
「こすもす」・定員 200 人
(2011 年 8 月筆者撮影)

Ⅲ. 水上バスの乗船客数の推移からみた航路の変遷と運航船舶の多様化

3.1 水上バスの乗船客数の推移からみた航路の変遷

以上、事業者別の水上バス航路の時間的・空間的な変遷をみてきた。ここでは、水上バスの乗客数の推移からみる航路の変遷に着目し、東京ウォーターフロントにおける水上バス航路の変遷について考察する。

1997 年においては、埼玉県荒川水上バスの荒川航路や東京都観光汽船の「小岩菖蒲園ライン」など、東京臨海部から内陸までに及ぶ広域的な航路設定が特徴的であった。ところが、1997～2003 年の期間では、これらの広域的な航路が廃止され、水上バスの航路のすべてが東京都内の河川およびお台場周辺の臨海部に限定された。栗原他 (2008) は、埼玉県荒川水上バスと東京都観光汽船の「しながわ水族館ライン」と「葛西臨海公園ライン」の廃止には、各航路の採算の影響を挙げている⁵⁾。1996 年における航路別の乗客数の中で隅田川ラインが最多であり、お台場への航路が第 2 位である (図 4)。埼玉県荒川水上バスや東京都観光汽船の「しながわ水族館ライン」やその他の広域的な航路の廃止

についても、水上バス事業者が乗客数の少ない航路の廃止によって経営の合理化を図ったものと考えられる。

続いて、東京都公園協会事業報告書 (1997 ; 2003 ; 2011) をもとに東京水辺ラインの発着場別の乗船者数を示したものが図 5 である。これによれば、1997 年における東京水辺ラインの乗船客数は、臨海部の葛西臨海公園と隅田川沿川の両国に乗船客数が集中していた (図 5-a)。また、小豆沢、神谷、および荒川遊園などの桜橋・浅草以北の発着場にもそれぞれ 4,000 人近い乗船客数があった (図 5-a)。ところが、2003 年になると小豆沢、神谷、および荒川遊園などの浅草以北の発着場の乗船客数が減少した (図 5-b)。その一方で、浜離宮やお台場海浜公園などの臨海部の発着場における乗船客数は増加した (図 5-b)。この傾向は 2011 年にはより顕著になり、小豆沢、神谷、および荒川遊園などの桜橋・浅草以北の発着場の乗船客数はより一層減少した一方で、両国、越中島、浜離宮、およびお台場海浜公園といった隅田川沿川や臨海部の発着場における乗船客数が大幅に増加した。これにより、両国とお台場海浜公園における年間乗船客数はそれぞれ約 6 万人と約 5 万人に増加した (図 5-c)。

以上のように、1997～2003 年における広域的な航路の廃止や各発着場別の乗船客数の推移をみると、東京における水上バスの航路は明治時代以来の長い歴史のある隅田川を中心とした航路に集約されつつあることが明らかになった。このような航路の変遷の理由の一つには、各航路間の乗船客数の差という水上バス事業者の経営上の理由があると考えられる。

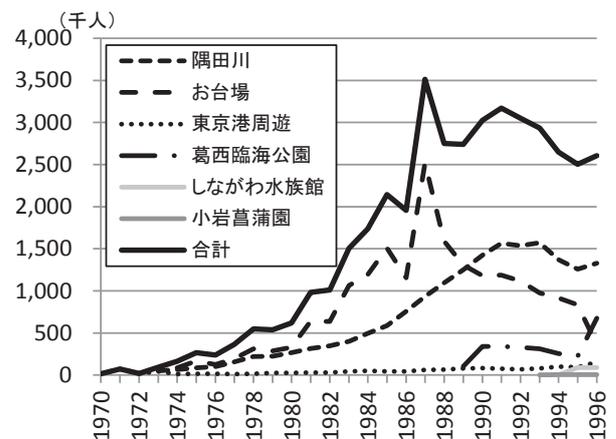
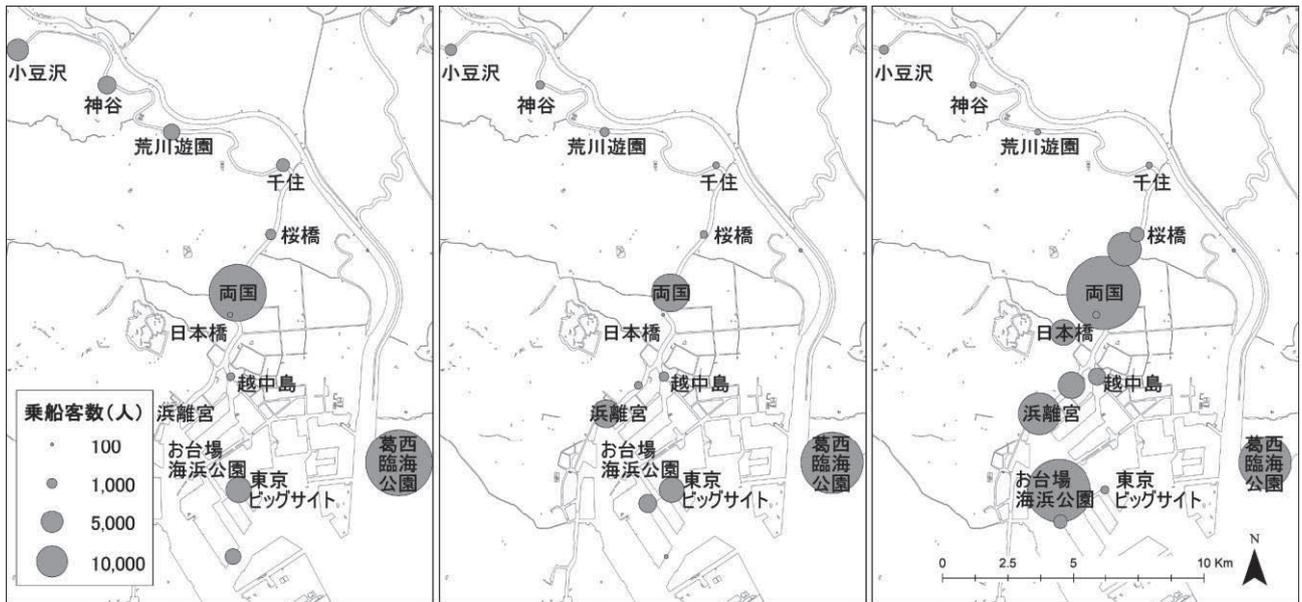


図 4 東京都観光汽船の航路別乗船客数の推移
(大澤 (1997) により作成)



a) 1997年

b) 2003年

c) 2011年

図5 各発着場別の乗船客数の推移（東京水辺ライン）

（東京都公園協会事業報告書（1997；2003；2011）により作成）

3.2 運航船舶の多様化と観光アトラクションとしての水上バス利用

2011年の東京水辺ラインによる小型水上バス「カワセミ」の就航により、隅田川や荒川などの比較的川幅が広い河川を運航する大型水上バスが中心であった運航船舶が多様化している。都市内中小河川を運航する小型水上バス「カワセミ」の導入により、日本橋川や神田川に架かる中小河川の橋を川面から眺めることができるようになった。また、「カワセミ」には他の発着場を経由せずに出発地に戻る周遊便が設定されており、2013年現在は隅田川から東京スカイツリーを眺める観光アトラクションとして、浅草発着の周遊便が設定されている。

さらに、2000年代以降は運航されている船のデザインにも変化がみられるようになった。東京都観光汽船は、漫画家の松本零士氏によってデザインされた「ヒミコ（2004年就航）」および「ホタルナ（2011年就航）」を相次いで就航させた。「ヒミコ」および「ホタルナ」は、従来の水上バスとは大きく異なる近未来的なデザインが特徴的である（写真3；写真4）。このようなデザインに特徴のある新型船の導入は、都市観光のアトラクションとしての水上バスの魅力を高めている。「ヒミコ」および「ホタルナ」は、それぞれ浅草とお台場を結ぶ隅田川航路において運航されている。さらに、江戸時代の大名専用の船である御座船を模した「安宅丸」が2011年より日の出橋と青海（船の科学館）間

を定期運航されている（写真5）。

以上のように、中小河川への小型水上バスやデザインに特徴のある船の導入により、「都市内交通を補完し、観光客は移動しながら水辺の景色を楽しむことができる（Pearce 1995；淡野 2004）」という従来の水上バスの役割に、非日常的な乗り物として水上バスに乗船する楽しみが新たに付加されているものと考えられる。東京水辺ラインの「カワセミ」や、東京都観光汽船の「ヒミコ」や「ホタルナ」や「安宅丸」の導入など、運航船舶を多様化させるという各水上バス事業者の企業努力によって、観光アトラクションとしての水上バス利用者が増加し、新型船が発着する浅草、両国、越中島、および浜離宮などの隅田川沿川の発着場やお台場海浜公園などの発着場の乗船客数が大幅に増加したとも考えられる。



写真3 東京都観光汽船「ヒミコ」

（2012年2月筆者撮影）



写真4 東京都観光汽船「ホタルナ」
(東京都観光汽船 web ページより)



写真5 東京都観光汽船「安宅丸」
(2011年8月筆者撮影)

IV. おわりに

東京ウォーターフロントにおける水上バス事業は、高度経済成長期の水質汚染による低迷から、1980年代に新規事業者の参入や既存の事業者による広域航路が開設されるなど、徐々に再生してきた。水上バスの航路は、1990～2000年代にかけて荒川や旧江戸川を運航する広域的な航路が徐々に減少していき、この傾向は2010年代により顕著になるという変遷をたどった。この結果、隅田川やお台場周辺の臨海部を運航する航路が水上バスの中心的な航路となった。また、中小河川を周遊する「カワセミ」の導入や、デザインに注力した「ヒミコ」や「ホタルナ」や「安宅丸」といった新型船を導入して運航船舶を多様化させることで、近年の水上バスは観光アトラクションとしての機能を高めている。

本研究により、東京ウォーターフロントにおける水上バス航路の変遷と運航船舶の多様化を明らかにする

ことができた。隅田川やお台場周辺の臨海部の航路は、東京における水上バス航路の中心的存在であると同時に、競合事業者との乗船客の獲得競争が発生する航路である。このため、航路の設定や乗船客の利用状況という経営実態に関連する事項については、近年のデータを得ることが難しい状況にある。航路の設定や経営に関する水上バス事業者の意思決定プロセスについては、今後の研究課題としたい。

注

- 1) 本研究では不定期に企画されるイベントクルーズは対象外とした。
- 2) 本船と陸上とを連絡往復する船。
- 3) 1997年における東京シップサービスの航路についてはデータが得られなかったが、東京シップサービスによる水上バス事業の目的が臨海副都心へのアクセス確保であることを考えると、図2に示した2003年の航路と同様に日の出棧橋とお台場を結ぶ航路であったと考えられる。
- 4) 2013年現在で観光汽船興業株式会社による「アーバンランチ」が2007年より定期運航されている。しかし、「アーバンランチ」は「クルーザーサービス」をうたっており、サービス内容が一般的な水上バスと区別されるため、本研究の対象から除外した。
- 5) 栗原他(2008)によれば、2006年の東京都観光汽船の「葛西臨海公園ライン」の廃止については、経営上の理由とともに西風のために欠航率が高いという環境要因が挙げている。

参考文献

- 阿川尚之 2010. さかのぼっても、さかのぼっても、東京。「東京人」(8): 31-37
- 大澤浩吉 1997. 水上バスの現状と課題. 河川(8): 35-40.
- 建設省河川局治水課 1997. 物流・都市内交通手段としての河川舟運の再構築. 河川(9): 25-29.
- 栗原一暢・宮本守・吉川勝英 2009. 舟運の現状と再興に関する検討. 土木学会関東支部技術研究発表会講演概要集
- 小池達男 1997. 東京周辺における河川舟運の現状. 河川(8): 73-78.
- 小池昌代 2010. 東京スカイツリーを眺めて、下町、川旅の愉楽「東京人」(8): 16-23
- 佐々木孝之・横内憲久・岡田智秀・花野修平・市橋伸悟 2005. 都市内における水上交通整備を促す航路設定要件に関する研究—東京・千葉・神奈川における水上交通を対象として. 日本大学理工学部 学術講演会論文集: 868-869.
- 塩原大亮・横内憲久・岡田智秀 2009. 都市内における水上交通利用の促進に関する研究—発着所の後背地における土地利用状況の考察—. 日本建築学会学術講演梗概集: 439-440.
- 昭文社 2012. 乗り物からスカイツリー一見学「まっふる 東

京スカイツリー&浅草へでかけよう！」(6):48-51 昭文社
陣内秀信(編) 1993. 「ビジュアルブック江戸東京5 江戸東
京」. 岩波書店.
田中末芳 1988. 水上バスと隅田川. 新都市 42(9): 85-88
淡野明彦 2004. 「アーバンツーリズム—都市観光論—」: 古
今書院
東京都公園協会事業報告書 1997. 2003. 2011.
東京人編集部 2007. 水上バスで隅田川、名橋めぐり。 「東
京人」(8): 64-65
眞鍋じゅんこ 2003. トウキョウ水上バス完全攻略! 「散歩
の達人」2003(3): 68-78
JTB パブリッシング. 2012 「るるぶ情報版 東京スカイツリ
ー」2012(7):84.

Jan Dodd and Simon Richmond 2008. The Rough Guide to
Tokyo :28
Pearce, D. 1995. Tourism Today -A geographical analysis-,
Longman Scientific & Technical
Wendy Yanagihara 2009. 「TOKYO ENCOUNTER」(9): lonely
planet.
東京都観光汽船—TOKYO CRUISE; [http://www.suijobus.co.jp/
index.html](http://www.suijobus.co.jp/index.html) (アクセス日 2013.12.1)
東京水辺ライン「水上バスで行こう!」オフィシャルサイト
[東京都公園協会]; [http://www.tokyo-park.or.jp/waterbus/inde
i.html](http://www.tokyo-park.or.jp/waterbus/index.html) (アクセス日 2013.12.1)