

中川運河水上交通検討懇談会中間報告（本文）

第1章 検討懇談の狙いと背景

- ・ 中川運河供用開始からやがて 90 年経過。
- ・ 中川運河水運の歴史は貨物輸送。ピークから 50 年余経過。
- ・ 水上交通検討懇談会は、「中川運河再生計画」の重要テーマである中川運河水上交通の過去、現在、将来を検討した。
- ・ 検討懇談会が注目した中川運河をめぐる変化
 - ・ 「クルーズ名古屋」の進捗
 - ・ 2020 年代の運河周辺の再開発の進捗及び計画
 - ・ 社会の変化、暮らしの変容、交通システムの変化

中川運河再生計画



作成：大澤正治

第2章 中川運河の水上交通の現況

- ・ 中川運河通航の船舶は現在、貨物船の減少、現在は「クルーズ名古屋」による旅客船の通航の社会実験中。
- ・ 「クルーズ名古屋」の社会実験により浮上している課題は、利用者の確保、事業性、運行システムなど。

第3章 新しい水上交通事業へのアプローチ

- ・ 中川運河の新しい水上交通を求め、①新しい水上交通の基礎、②基礎に基づく新しい水上交通、③水上交通事業の運用展開（ビジネスモデル）の順を追ってアプローチ。
- ・ 旅客移動を目的とする水上交通を狭義の目的にとらえ、地域活性化に視野を広げる効果を求める目的も含め水上交通を広義の目的にとらえる。

第4章 中川運河水上交交通のあるべき姿（中川運河水上交交通検討懇談会の意見）

(1) 新しい水上交通のための「基礎」

- ・ 中川運河水運の最盛期以降の経済社会の変化として注目すべきこと。物流革命、情報化の進展、環境負荷の軽減、地方分散化。
- ・ 中川運河は水運とともに、ものづくり、物流基地地域を発展させ、地域社会の象徴としての存在感を醸し出している。
- ・ その地域に 2020 年代は様々な地域再開発が進み、運河水運に影響を与えることが推察される。
- ・ 交通手段としての水上交通の長所は、輸送量の大きさとエネルギー効率の良さによる環境負荷の小ささ、地域活性化に影響を及ぼし通路のインフラ整備ができること、そしてゆっくり走ること。
- ・ 1995 年の阪神大震災以降、水運の地域レジリエンスへの効果が高まる。

(2) 新しい水上交通の姿（その 1）

- ・ 水上交通は貨物輸送の時代を終え、人、情報、文化の移動及び地域社会に組み込まれた装置として水上交通は広義の目的をもつ時代を迎えている。
- ・ 水上交通のためには、船舶の確保と通路としての水路の整備が前提として必要。水路の整備には、護岸、係留施設及び船着場などが水上交通には鍵。
- ・ 水路の整備は中川運河における護岸の低さ、安定した水位を活かし、防災対策なども含め、運河とその周辺の地域計画、デザインとの連携が水上交通には重要。
- ・ 中川運河の広い水面利用のためには、平常時及び緊急時における多様な水面利用のルール整備が必要。このルール整備が水上交通のための安定した空間を提供するとともに隔離する平面を提供し、水上交通の安全性向上に貢献する。
- ・ このためには、動く船舶の他に、動かない艇、台船を水上交通として活用する。
- ・ 水上交通の目的は、移動用交通手段として狭義にとらえるよりも、地域社会に組み込まれた装置ととらえる広義にとらえるべきである。
- ・ 移動用交通手段としての水上交通は、混雑緩和のための他の交通手段との補完、代替関係に着目すること、旅客貨物の混載輸送に着目すること。安全な集団輸送手段としての視点も重要。
- ・ 移動用交通手段として水上交通を考えると、名古屋駅ささしまライブ船着場間の交通接続など水路と陸路の接続を工夫すること、及び船着場をターミナル化し乗船者の集客アクセスを工夫することが必要。
- ・ 水上交通を地域に組み込むためには、地域計画のデザインに融合すること、このデザインを支援する地域情報システムへの活用、船上での時間の有効利用策に配慮すべき。
- ・ 船舶の動力のためには、石油代替化をはかり、電力など SDGs への貢献にも配慮することが必要。このためには、地域エネルギーシステムと水上交通の連携に配慮することが重要。
- ・ 水上交通の技術は自動化が志向され、船舶の構造、デザインの観点からも地域との連携により方向を定めることが重要。中川運河における通航には小型船舶の柔軟性が効果的。小型船舶を用いることで自動化運航へも取り組みやすい。
- ・ 船舶のデザインは人々の関心を集めやすい。このデザインは地域ブランド効果につながりやすく、情報発信力がある。船舶を地域へ取り込むために、船舶のデザインは有効な手段となる。

(3) 新しい水上交通の姿（その 2）

- ・ 中川運河水上交交通のコースでは、現行の「クルーズ名古屋」のコースが基本。
- ・ 移動用交通手段として中川運河水上交交通のコースを検討すると、名古屋港湾内水上交通との連携、鉄道システムを東西で連携する荒子川運河通航が考えられる。
- ・ 中川運河の広い水面を利用するために、船着場のターミナル化整備などをふまえた周遊水上交通、水上タクシー運航は、地域活性化、地域情報システム化への貢献が期待できる。
- ・ 中川運河特有の水上交通として、松重閘門の復活、閘門体験のアピールへの期待が大きい。
- ・ 地域のための地域の人々が支える水上交通が中川運河の将来のコンセプトとして重要。このコンセプトの実現により地域ブランドを形成することが地域への注目を外部に広げ、水上交通への関心にも広がる。

(4) 中川運河のあるべき船舶とその運航

- ・ 中川運河を通航する船舶は、物理的に船舶法上の総トン数 20 トン以下の小型船舶である。
- ・ 現行の「クルーズ名古屋」を事業化するならば、海上運送法上、定期航路事業となる。
- ・ 中川運河を通航する水上交通事業は、定期航路事業の他に、不定期航路事業としても可能である。この場合は、航路を定めるか定めないか、あるいは、乗員が 13 名以上と未満では海上運送法の扱いが異なる。

	運航		運航コース		事業		水上交通の目的		地域との 係わり	政策支援
	定期	不定期	航路を 固定	航路を 固定せず	乗合	貸切	移動 (狭義の交通)	地域 の装置		
従来の船舶 (クルーズ名古屋)	○ (クルーズ名古屋)	○	○ (クルーズ名古屋)	○ (クルーズ名古屋)	○ (クルーズ名古屋)	○	○ (クルーズ名古屋)		地産資源技術活用可能	中小企業支援
小型船		○	△	○ (水上タクシー)		○	○		地域交通	
水陸両用バス	○		○		○	○	○		観光資源発掘	観光政策
小型水陸両用車		○	△	○ (水上タクシー)		○	○	△ (防災用)	防災対策地域交通	
BDF 船	△	○	○	△	○	○	○		循環型社会貢献	スーパーエコシップ
蓄電池推進船	△	○	○	△	○	○	○	○	地域エネルギーシステム活用	スーパーエコシップ
端船(バージ船)		○				○	△ (他の交通機関を載せる場合)	○	地域活性化情報基地	地域活性化

作成：大澤正治

検討すべき中川運河通航船舶比較 (付加価値、事業)

	ささしまライブ ～ガーデンふ頭	ガーデンふ頭 ～名古屋港	荒子川運河	中川運河 松重閘門 堀川	ささしま、ガーデン ふ頭拠点周遊
従来の船舶	○	○			
小型船			○	○	○ (★)
水陸両用バス (※)					○ (★)
小型水陸両用車					○ (★)
BDF 船	○	○	○		
蓄電池推進船	○	○			
端船 (バージ船)					○ (★)

(注) ★：航路を定めない場合

(注) 中川運河の潜在的魅力向上方策について (名古屋都市センター研究報告書 2013.3. NO.103) による水陸両用バス運航コース提案

- ① 大手ふ頭をスロープとして名古屋港駅発着コース (陸路 30 分水路 30 名、名古屋水族館と連携)
- ② 金山総合駅発着コース (陸路 50 分水路 30 分、熱田神宮經由東海橋中川橋間水上走行)
- ③ 松重閘門を入水スロープとする

作成：大澤正治

検討すべき中川運河運航コース

(5) 新しい水上交通事業のビジネスモデル

- ・ 事業性は費用と収入のバランス。
- ・ 水上交通事業は、造船のための投資が必要。投資者がどの事業者となるかとともに、その投資への事業者の保わり方が重要課題である。
- ・ 費用は経常費用の他に、環境対策、リスク対策など発生するかもしれないかわからない不確定な費用を織り込む社会的視野が必要。
- ・ 事業性向上のためには、水上交通に係わる関係者（ステークホルダー）を円滑に探し出し、その責任分野から費用のシェア負担を見定めることで、広く浅い負担を求めることが重要。
多くのステークホルダーを集めることは、専門性を強化することにもなる。このようなコンソーシアムによる共同事業として水上交通を考えることが重要。
ステークホルダーを丹念に探し出すためには、費用の負担責任を明らかにすることとは別に、費用の実際の支払い者を求めることが重要。
費用のシェア負担には社会からみた公平性の観点が重要となる。
- ・ 利益はマイナスの費用要素と考えることで、ステークホルダーを総合的に探し出すために役立つ。費用の公平性と受益の公平性をあわせて考えることが重要。
水上交通の公共性、地域貢献度も「公」であり、地域をステークホルダーとみなすために重要な見方。
- ・ 費用分担のためには、新しい経済であるシェア経済、クラウドファンディングなどの手法が有効。
- ・ 水上交通の費用分担の重要性から、船舶の旅客貨物混載も含めた積載効率向上の工夫は重要。貨物を含めた混載はソーシャルディスタンス確保の観点からも効果的。
- ・ 水上交通の将来を考えると、費用分担の距離ではなく時間の価値を基準とすべき。
このことは積載効率を向上させる観点、様々な目的で水上交通に関心を寄せるステークホルダーを探し出す観点到適う。
- ・ 中川運河水上交通事業は、不定期・貨物が事業性が高いと期待できる。
- ・ 水上交通は船舶と運河の共同事業。民間による水上交通のためには、「公」の運河整備及び水上交通のリスク対策支援及び水上交通市場の整備が不可欠。

(※)：分冊7. 参照

第5章 水上交通の実現のための課題

- ・ 水上交通の推進は、以下の課題の解決へ向けた推進の支援が重要となる。
 - (1) 地域計画との整合
 - (2) 運河の整備
 - (3) 運河利用のルール整備
 - (4) 地域レジリエンス強化への水上交通の役割の明確化
 - (5) 水上交通を含む地域経済市場の整備



資料：中川運河再生計画

中川運河水上交通検討懇談会中間報告
(分冊)

1. 中川運河の概要
2. クルーズナゴヤ実施状況（資料提供：名古屋市名港開発振興課）
3. 名古屋港管理組合港湾施設条例及び施行規則
（別添 1-1、1-2）
4. [参考事例] 世界運河会議 NAGOYA2020 エクスカーション富岩運河視察記録（速報）
（別添 2）
5. [参考] 「運河ルネサンス」及び東京湾の運河利用ルール・マナー
（別添 3-1、3-2、3-3）
6. [参考事例] 電気推進船
7. [参考資料] 中川運河水面アクセシビリティの向上～DMV（水陸両用車）の導入
8. [参考] 都市部の水上タクシー
9. 観光論のアプローチから中川運河水上交通を考える
10. 交通論のアプローチから中川運河水上交通を考える