

# 舟運の現状と課題

# (1) 舟運利用の現状

# 舟運利用の現状

## ◇ 一般旅客定期航路の概要 ◇

定期航路は13コース、1日あたり計57～60便

### ◇水辺ライン (公財) 東京都公園協会

名称	運航便数	寄港船着場
浅草・お台場クルーズ	3便/日	両国・吾妻橋・浅草二天門・桜橋・越中島・明石町・浜離宮・お台場海浜公園
隅田川パーラー・葛西・浅草コース	1便/日	両国・浅草二天門・浜離宮・お台場海浜公園・葛西臨海公園
シーパークコース	2便/日	お台場海浜公園・葛西臨海公園
浅草・日本橋めぐり	2便/日	両国・浅草二天門・吾妻橋・日本橋・浜離宮
浅草・浜離宮便	2便/日	両国・浅草二天門・吾妻橋・浜離宮
両国・浅草便	2便/日	両国・吾妻橋・浅草二天門
運行本数計	12便/日	

### ◇TOKYO CRUISE 東京都観光汽船(株)

名称	運航便数	寄港船着場
隅田川ライン	16便/日	浅草・浜離宮・日の出桟橋
お台場ライン	9～10便/日	日の出・お台場海浜公園
浅草・お台場直通ライン	3～4便/日	浅草・お台場・豊洲
東京ピクニック・パレットタウンライン	7便/日	日の出・パレットタウン・東京ピクニック
御座船安宅丸	2便/日	日の出・青海
運行本数計	37～39便/日	

### ◇アーバンランチ 観光汽船興業(株)

名称	運航便数	寄港船着場
アーバンランチ	7～8便/日	豊洲・お台場海浜公園・芝浦アイランド
運行本数計	7～8便/日	

### ◇リザーブドクルーズ (株)ケーエムシー

名称	運航便数	寄港船着場
リザーブドクルーズ	1便/日	横浜ふかり桟橋・羽田空港・お台場海浜公園
運行本数計	1便/日	※毎日曜日のみ運航

出典：運航事業者ホームページの運航時刻表を参考に作成



# 舟運利用の現状

## ◇ 不定期航路の事例 ◇

基本は遊覧型だが、12人以下の船が2点間を定期的に運航するケースもある。

### ◇NPO江戸東京再発見コンソーシアム

名称	運航回数 運航頻度	寄港船着場
日本橋川コース ※遊覧	3隻/日 2回往復/月	【日本橋船着場】-日本橋川-隅田川-亀島川-日本橋川
ムサシ(634)コース ※遊覧	2 2回往復/月	【日本橋船着場】-日本橋川-隅田川-小名木川-旗十間川-北十間川-【おしなり公園船着場】
皇川コース ※遊覧	2 2回往復/月	【日本橋船着場】-日本橋川-隅田川-小名木川-大塚川-亀島川-日本橋川
神田川コース ※遊覧	1~2 2回往復/月	【日本橋船着場】-日本橋川-神田川-隅田川-日本橋川
江戸湾コース ※遊覧	1 1回往復/月	【日本橋船着場】-日本橋川-亀島川-隅田川-芝罘港-隅田川-新芝罘港-【新芝罘港船着場】
小名木川コース ※遊覧	2 1回往復/月	【日本橋船着場】-日本橋川-隅田川-小名木川-【船着場船着場】

### ◇(株)ガレオン

名称	運航回数 運航頻度	寄港船着場
江戸川おしなりの遊覧コース ※遊覧	2 毎日	【おしなり公園船着場】-北十間川-中川(折り返し)-北十間川
おしなり公園遊覧コース ※遊覧	1 不定期	【おしなり公園船着場】-北十間川-旗十間川-小名木川-新芝罘港(折り返し)-小名木川-旗十間川-北十間川
東京スカイツリーと日本橋を結ぶ 5分遊覧 ※遊覧	2 毎日	【おしなり公園船着場】-北十間川-旗十間川-小名木川-隅田川-日本橋川-【日本橋船着場】
神田川海遊クルーズ ※遊覧	2 1回往復/月	【日本橋船着場】-日本橋川-神田川-隅田川-日本橋川
隅田川海遊クルーズ ※遊覧	3 1回往復/月	【日本橋船着場】-日本橋川-隅田川(折り返し)-隅田川-亀島川-日本橋川

### ◇NPO遊んで学ぶ環境と科学倶楽部

名称	運航回数 運航頻度	寄港船着場
神田川・日本橋1日コース ※遊覧	1 不定期	【おしなり公園船着場】-隅田川-神田川-日本橋川-隅田川
神田川・日本橋半日コース ※遊覧	2 不定期	【新芝罘港船着場】-神田川-隅田川-日本橋川
小名木川1日特別コース ※遊覧	1 不定期	【おしなり公園船着場】-隅田川-小名木川-旗十間川-北十間川-【おしなり公園船着場】
小名木川1日コース ※遊覧	1 不定期	【おしなり公園船着場】-隅田川-小名木川-旗十間川-新芝罘港-皇親御所
天王洲・芝罘コース ※遊覧	2 不定期	【おしなり公園船着場】-芝罘港-新芝罘港-芝罘港

### ◇(株)ジール

名称	運航回数 運航頻度	寄港船着場
東京グランドプリンスホテル 田舎船コース ※遊覧	1 不定期	【天王洲マツピア】-京浜運河-東京湾-京浜運河
レイナープリンスコース ※遊覧	1 不定期	【天王洲マツピア】-京浜運河-東京湾-京浜運河
お台場・皇親御所コース ※遊覧	1 不定期	【天王洲マツピア】-京浜運河-隅田川-京浜運河

出典：運航事業者ホームページの運航時刻表を参考に作成





---

## (2) 船着場の現状

# 船着場の現状

## ◇ 主な船着場の位置と設置主体 ◇

検討範囲における船着場は合計70箇所

～船着場ごとに設置者・管理者が異なる～

○都が設置した船着場：計25箇所

【河川区域内】19箇所

【港湾区域内】6箇所

○区が設置した船着場：計32箇所

【河川区域内】28箇所

【港湾区域内】4箇所

○国が設置した船着場：計5箇所

【河川区域内】5箇所

【港湾区域内】なし

○民間等（※1）が設置した船着場：計8箇所

【河川区域内】3箇所

【港湾区域内】5箇所

出典：東京都および各区からの資料・情報を基に作成



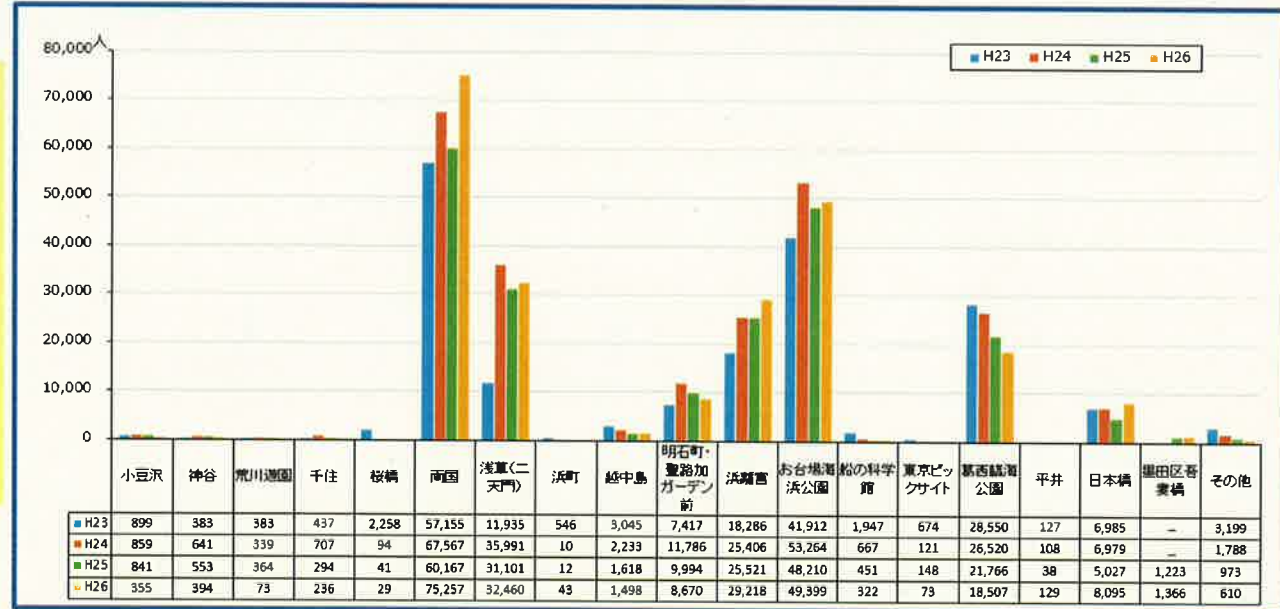
※1：民間等が設置した船着場のうち定期航路等や積極的に活用されているものを中心に抽出

# 船着場の現状

## ◇ 船着場別乗船者数 ◇

- ▶ 公園協会・水辺ラインが利用している船着場のうち、乗船者が多いものは両国、お台場海浜公園、浅草・二天門の順となっている。
- ▶ 最寄駅と徒歩3分以内の浜町船着場はアクセス性に優れているが乗船客数は極めて少ない。

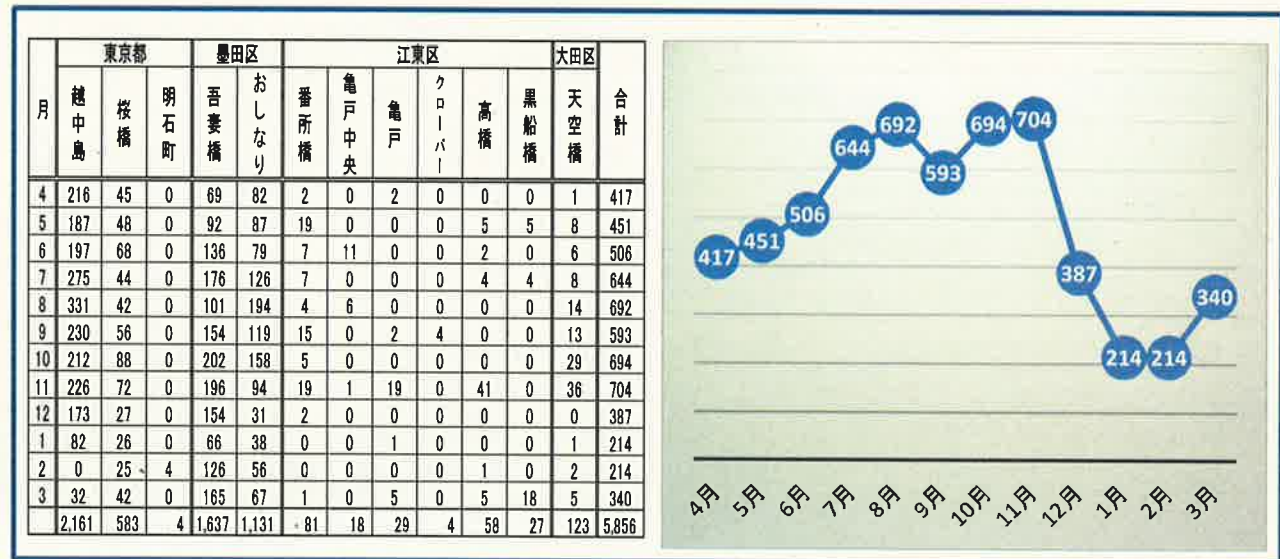
出典：東京都公園協会  
H23～H26年度 事業報告書により作成



## ◇ 月別の利用状況 ◇

- ▶ 公園協会が管理する船着場のうち、一般船舶（定期航路以外）の月別利用状況では10月・11月、7月・8月といった夏・秋の利用が多い。
- ▶ 12月から3月の冬場の利用は少ない。

出典：東京都公園協会  
H26年度 事業報告書により作成





---

## (3) 観光舟運のポテンシャル



# 観光舟運のポテンシャル

## ◇ 主たる船着場の観光エリア ◇

羽田空港の年間利用者数は国内線が約6,080万人、国際線が約800万人であり、合計で約6,900万人（H25年度）。

出典：「空港利用状況概況集計表（国交省）」

隅田川を挟み4つの船着場が至近距離に集積する浅草エリアと押上・向島エリアの年間観光集客は約6,600万人。（※浅草側2000万人、墨田区側4600万人）

出典：「北十間川水辺活用検討業務委託報告書（H26年度・墨田区）」から引用

エリア内に4つの船着場を持つ臨海副都心エリアの年間来訪者数は約5,540万人（H26年度）。

出典：東京都港湾局ホームページ

### ＜参考＞ 他都市における 観光入込客数

京都市：5,564万人  
（H25年度）

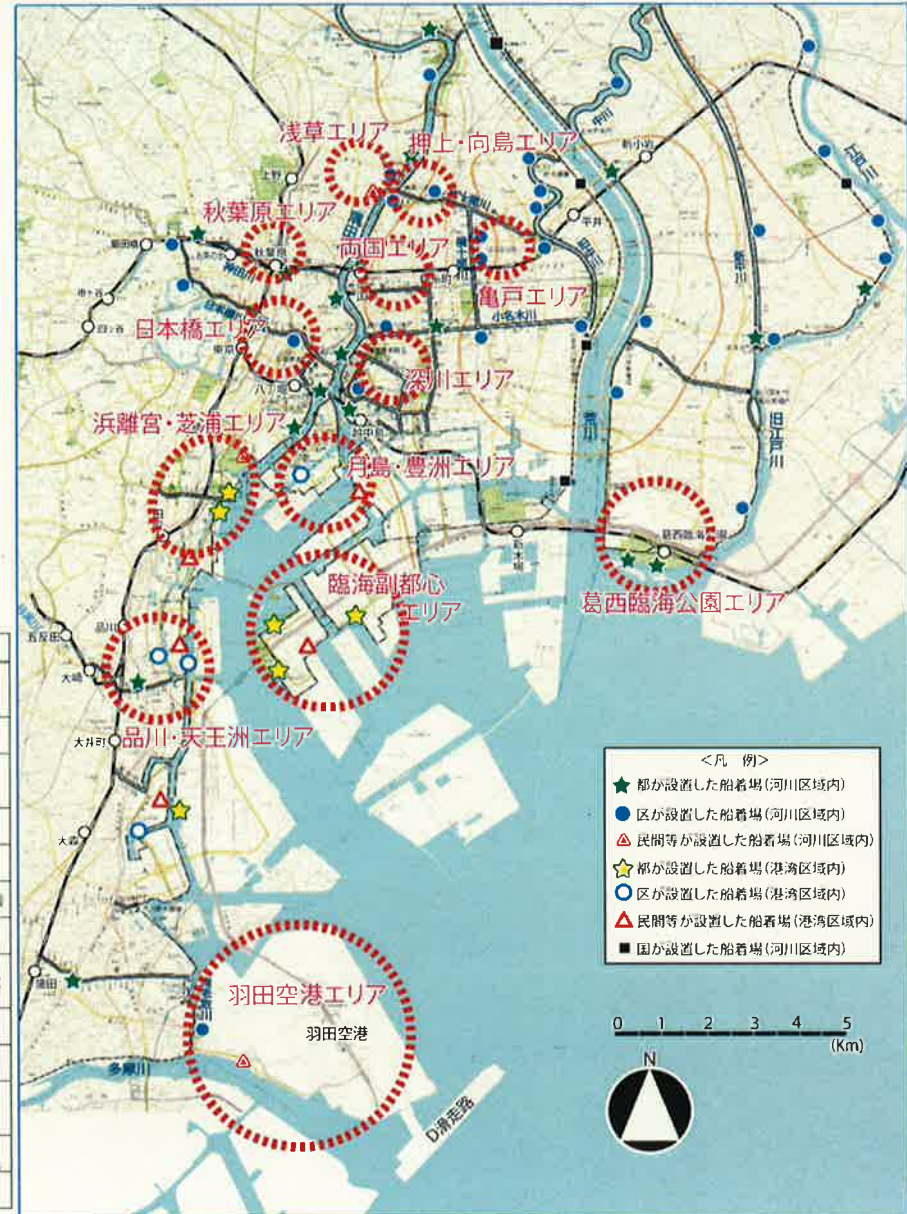
鎌倉市：2,308万人  
（平成25年度）

横浜市：4,566万人  
（平成25年度）

神戸市：3,543万人  
（平成26年度）

出典：各市の記者発表資料

エリア	特徴	近接の船着場
浅草	浅草寺を中心に江戸時代から続く観光名所として国内外から多くの観光客が集まる一大観光拠点	浅草、二天門、桜橋
押上・向島	東京スカイツリーを中心とした新たな観光拠点に都心最大規模の花街である両国が近接	船倉橋、おしなり公園
両国	江戸東京博物館、国技館と相撲劇場・ちゃんこ料理、治安田狂言など江戸の歴史と母体が楽しめる。	両国
秋葉原	クールジャパンの代表的な拠点としてアニメ文化などのサブカルチャーや家電店舗が並ぶ	和泉橋、浜町
深川	葛西八幡宮、深川江戸資料館、清澄庭園などにより江戸下町情緒が楽しめる	高橋、黒船橋、船橋閘門
亀戸	亀戸天竺、亀戸指原はしめ多くの寺社がなどにより江戸下町情緒が楽しめる	亀戸、天神橋、亀戸中央公園
日本橋	江戸期から現在まで時代の流れとともに成長してきた伝統ある街であり多くの名跡が残る	日本橋、問屋橋、箱崎町
月島・豊洲	庶民文化が根付くにつぎ、もんじゃ焼きの街として観光客を集める月島と観光拠点として期待される新市場を中心に開発が進む	船越、明石町、豊洲ららぽーと
浜離宮・芝浦	品川線沿線のハイセンスな街と潮風を感じる海浜として自然豊かな浜離宮は観光のメッセ	浜離宮、竹芝、日の出
葛西臨海公園	東京湾に面して広がる大規模公園に水族館をはじめ様々な楽しみを提供する都市の行楽地	葛西臨海公園、葛西島浜公園
臨海副都心	MICEの拠点である東京ビックサイトでのイベント開催や大規模商業施設による一大観光拠点	有明、お台場臨海公園、パレットタウン、青海
品川・天王洲	密着型として往時の賑きを今に残しつつ天王洲ではハイセンスな水辺空間が広がる	品川天王洲、天王洲ピア、東品川漁港作業所、東海橋
羽田空港	国内外をきめ約7000万人の利用客がある東京の空の玄関口	天空橋、羽田空港



- ＜凡例＞
- ★ 都が設置した船着場（河川区域内）
  - 区が設置した船着場（河川区域内）
  - △ 民間等が設置した船着場（河川区域内）
  - ★ 都が設置した船着場（港湾区域内）
  - 区が設置した船着場（港湾区域内）
  - △ 民間等が設置した船着場（港湾区域内）
  - 国が設置した船着場（河川区域内）

0 1 2 3 4 5 (Km)



# 観光舟運のポテンシャル

## ◇ 外国人観光客の訪問先と利用した交通機関 ◇

外国人観光客の訪問先のトップ10の中に、浅草、日本橋、秋葉原、お台場・東京湾といった、船でアクセスできるエリアがランクインしている。

しかしながら訪日中に利用した交通機関については、船は全体の2.9%と非常に少ない結果となっている。

出典：「平成25年度外国人行動特性調査（東京都）」

なお、2020年のオリンピック・パラリンピックの会場は臨海部に集中しており、開催期間中の訪日外国人の送客としても舟運の活用が期待される。

### ■訪問したい場所（複数回答）

最も多いのが「新宿・大久保」（55.6%）、次いで「銀座」（48.4%）、「浅草」（47.3%）



### ■一番期待していた場所

最も多いのが「新宿・大久保」（13.2%）、次いで「銀座」（13.0%）、「浅草」（11.3%）

### ■一番満足した場所

最も多いのが「新宿・大久保」（13.8%）、次いで「浅草」（12.7%）、「銀座」（12.5%）

		(複数回答) (%)														
		地下鉄	地下鉄以外の鉄道	空港リムジンバス	貸切バス	定期観光バス	路線バス	タクシー	水上バス・屋形船	船(都内移動のみ)	自転車	親族・知人の車	レンタカー	その他	無回答	合計
全体	n=11890	62.2	76.4	18.9	14.9	3.7	6.8	31.5	1.7	1.2	1.6	4.7	1.7	2.5	1.3	229.2

出典：「平成25年度外国人行動特性調査（東京都）」



# 観光舟運のポテンシャル

## ◇ 羽田空港を起点とした場合の都心へのアクセス性の比較 ◇

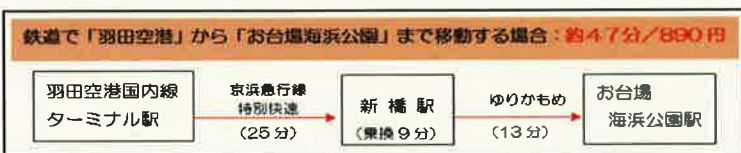
舟運によるアクセスを鉄道と比較した場合、速達性としては明らかに劣るため、舟運での移動・利用促進を図るためには、船で移動すること自体の魅力などプラスαの要素が必須である。

羽田空港と都心とのアクセス			
乗車駅	ルート	降車駅	所要時間 (分)
羽田空港 国内線ターミナル駅	京浜急行 (直通)	浅草駅 (都営浅草線)	43分
	京浜急行 (品川駅乗換) JR山手線	JR秋葉原駅	39分
	京浜急行 (浅草橋駅乗換) JR総武線	JR両国駅	49分
	京浜急行 (新橋駅乗換) ゆりかもめ	国際展示場正門 (ゆりかもめ)	57分
	京浜急行 (直通)	新橋駅 (都営浅草線)	30分

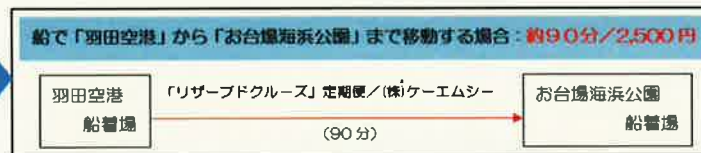
出典：「Yahoo Japan」による路線情報検索により作成

鉄道降車駅の同等地へ船でアクセスする場合の所要時間			
船着場 (乗船)	船着場 (下船)	航路距離 (km)	所要時間 (分)
羽田空港	二天門	32.7	2時間15分 ※大型船8ノットで換算
天空橋	和泉橋	19.5	1時間45分 ※中型船6ノットで換算
羽田空港	両国	31.0	2時間6分 ※大型船8ノットで換算
羽田空港	有明 ビックサイト	21.0	1時間25分 ※大型船8ノットで換算
天空橋	浜離宮	13.5	1時間12分 ※中型船6ノットで換算

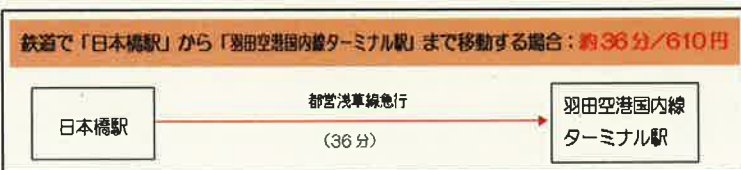
出典：船着場間の想定航路距離の計測値を基に算出 (1ノット=約1.85km/h)



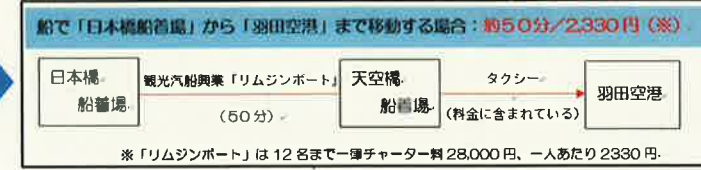
出典：「Yahoo Japan」による路線情報検索により作成



出典：(株)ケーエムシーのホームページ「定期便情報」による



出典：「Yahoo Japan」による路線情報検索により作成



出典：観光汽船興業(株)のホームページ「リムジンボート」案内による

---

## (4) 舟運利用者の利便性の現状



# 舟運利用者への情報発信の現状

## ◇ 船着場についての情報発信 ◇

- ▶ 最寄駅から船着場までの案内サインがわかりにくい場合がある
- ▶ 川沿いの建物に遮られて船着場がわかりにくいものがある
- ▶ 乗船場としてのシンボル性（誘目性）に欠けている
- ▶ 船着場における名称表示方法や周辺の観光情報が限定的

## ◇ 運航に関する情報発信 ◇

- ▶ 航路とダイヤ、料金などの情報は各事業者が個別に発信しているため、表記内容に統一性がないとともに、全体を包括した運航情報が把握できない
- ▶ 不定期航路等も含め、毎回更新する情報提供が必要

# 海外における情報発信の事例

## ◇ ロンドン ◇ ～船着場のシンボル性～

＜乗船場、案内サイン（ロンドン）＞



出典：東京都都市整備局 資料

## ◇ コペンハーゲン ◇ ～船着場のシンボル性～

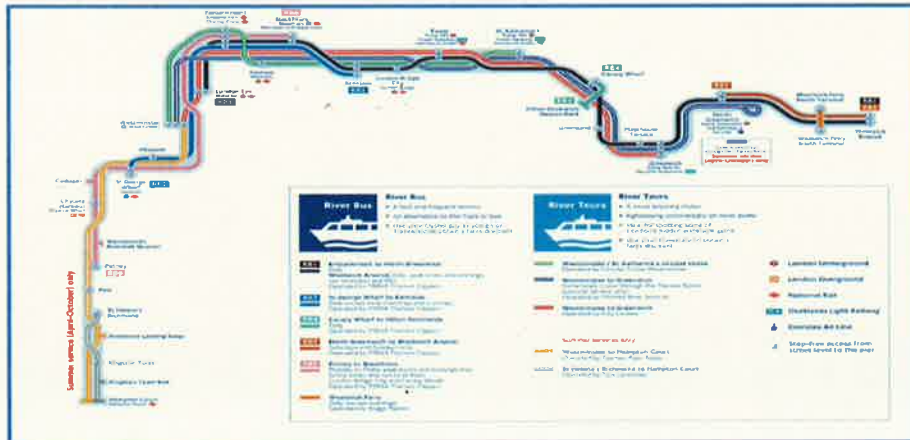
＜誘目性の高いシンボリックな船着場表示＞



出典：東京都都市整備局 資料

## ◇ ロンドン ◇ ～運航に関する情報発信～

＜航路全体を把握できるマップ（ロンドン）＞



出典：ロンドン交通局 資料

## ◇ パリ ◇ ～乗船方法に関する情報発信～

＜セーヌ川のバドビュス<sup>\*</sup>は9カ国語で説明＞



出典：東京都都市整備局 資料

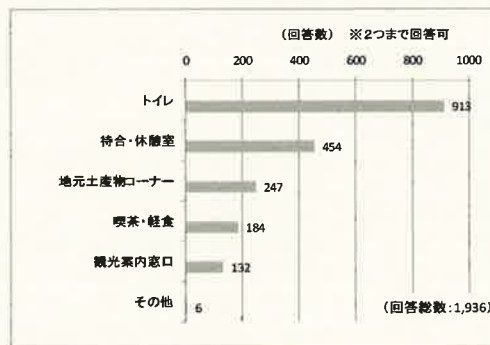
# 舟運利用者の利便性の現状

## ◇ 船着場の施設 ◇

➤ 棧橋の近くに利用者のための利便施設（トイレ、待合室、日除けなど）が無い船着場が多い。

### <船着場に必要な施設>

船着場に必要な施設をリサーチした結果、トイレ、待合室などの要望が高い結果となった。



出典：「舟運事業化検討調査報告書(平成22～23年度墨田区・江東区)」より引用

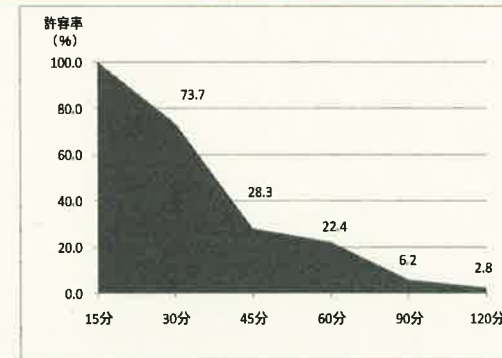
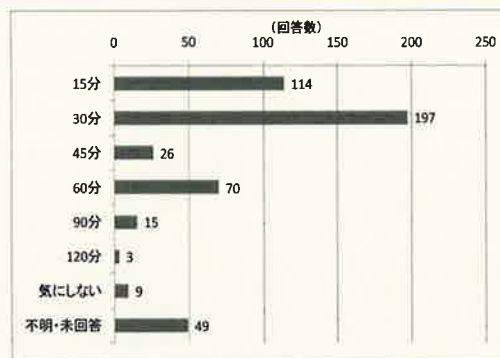
## ◇ 運航頻度 ◇

➤ 現在運航している定期便の出発間隔は、多くても1時間に3本、ほとんどは1～3時間に1本と運航頻度が低い状況にある。

### <乗船待ち時間の許容率>

水上バスを利用する際の許容できる待ち時間をリサーチした結果、30分との回答が多い結果となった。

待ち時間30分の許容率は7割を超えるが、45分では約3割となる。



出典：「舟運事業化検討調査報告書(平成22～23年度墨田区・江東区)」より引用


---

## (5) 舟運活性化に関する課題



## 船着場、舟運ルートについて

- ▶ 定期航路事業の中心事業者である東京都観光汽船(株) は、自らが管理する船着場を中心に利用している。
- ▶ 定期航路事業の中心事業者である東京都公園協会の水辺ラインの運航は、東京都の所管する防災船着場を中心に利用している。
  - ⇒ 定期航路で利用されている船着場は限定的
- ▶ 不定期航路事業は一般開放されている船着場の利用が中心。
  - ⇒ 不定期航路事業で利用できる船着場も限定的
- ▶ さらに一般開放している船着場の、利用可能時間、使用料、開放日などが統一されていない。

- 
- ◆ 羽田空港はじめオリンピック開催時の大集客等も見据えた多様な航路の充実が求められる。
  - ◆ これまで利用されていない船着場の活用も視野に入れた、新たな航路の創出が求められる。
  - ◆ 船着場の一般開放の一層の促進を図ると共に使用条件の統一が求められる。

## 船着場と後背地の連携について


- 最寄駅から徒歩3分以内、あるいは6分以内の船着場がある一方、徒歩10分を超える船着場もある。
  - ⇒ 最寄駅から船着場までの案内や誘導は充分とは言えない。
- 乗船客数は、船着場ごとにかなりの差がある。
- 観光エリアと近接している船着場も相当数ある。
- 外国人観光客が多く訪問する観光エリアのなかには船でアクセスできるエリアがある。
- (オリンピック会場の中には、舟運により羽田空港との連絡が期待できる場所もある。)



- ◆ 最寄りの駅やバス停留所など、船着場と公共交通と案内誘導サインの充実による交通結節機能の強化が求められる。
- ◆ 船着場周辺の観光案内の充実など、水辺の賑わいと街なかの賑わいを連携させた回遊性の創出が求められる。

## 他の交通モードとの差別化について

- 時間、コストの面で移動手段を比較した場合には陸上交通の方が優れている。
  - ⇒ 船で移動する魅力づけが必要



- ◆ 移動中の船内でのサービスも含めた舟運ガイドの質の向上など、陸上交通にはない水辺の魅力を最大限に活かした魅力づけが求められる。

- ◆ 船で移動するメリットを周知し、利用したくさせる努力が必要。

(メリットの例)

- 水辺からの景色をゆっくりと移動しながら楽しむ
- 非日常の移動を体感できる
- 普段とは違う目線（アングル）で街並みや橋梁等を見ることができる
- 船内でガイドの説明を聞きながら移動できる（観光バス同様）
- 陸側から手を振られるなど特別感を味わうことができる

など

- ◆ 舟運と街なかの観光サービスをセットにする等の工夫が求められる。

## 船運や船着場の利用の利便性について

- 航路とダイヤ、料金などの情報は各事業者が個別に発信しているため、舟運全体を一覧できない。
- 船着場における航路や運航ダイヤの表示方法に統一性がない。
- 船着場自体のシンボル性（誘目性）が欠けるため、乗船場所がわかりにくい。
- 乗船客にとって利便施設の整備が充分ではない船着場もある。



- ◆ 多様な運航情報全体を一覧できる情報提供が必要。
- ◆ 船着場自体の統一ロゴマークの整備や乗船客のための利便施設の充実など、利用者にとってわかりやすく気軽に乗船したくなるような環境整備が求められる。