

国内外における内陸水運の動向について

Trends in Inland Waterway Transport in Japan and abroad

研究 第三部 研 究 員 松井 潤一
 研究 第三部 主任研究員 市川 義隆
 研究 第三部 部 長 大嶋 吉雄

本稿は、平成15年3月16日～3月23日の期間中に京都、大阪、滋賀で開催された第3回世界水フォーラムのメインテーマの一つである「水と交通」テーマのステートメント作成にあたり、収集した国内外の資料を基に整理した世界の内陸水運の動向に関する報告である。

内陸水運は、自動車交通に比べ、エネルギー効率に優れ、環境に与える負荷が小さい。また水辺環境の創造や防災利用、静脈物流の手段としてその機能が期待されている。

自動車交通への偏向から生じた公害・環境問題は先進国の抱える大きな課題であり、欧米では、内陸水運の発展のために規制緩和等に取り組んでいる。一方発展途上国では、効率的な物流を確保し広域的な経済圏を確保するために内陸水運の発展が期待されており、国際機関等が中心となって支援を行っている。

内陸水運は、物流、環境、レクリエーション、防災等様々な機能や役割が期待されており、持続可能な社会や経済発展のためには、世界における経験や知識を共有し、人材育成、共同研究開発等を推進することが重要である。

キーワード：水フォーラム、内陸水運、内航海運、エネルギー効率、水辺環境、防災、循環型社会、モーダルシフト

This paper reports on the world trends in Inland Waterway Transport based on the information collected in Japan and other countries for the preparation of the statement concerning "water and transport," one of the main themes of the Third World Water Forum held in Kyoto, Osaka and Shiga on March 16 to 23, 2003.

Inland Waterway Transport is more energy efficient and environmentally friendly than motor transport. Expectations for inland waterway transport are high in the areas of water environment creation and disaster prevention and as a means of arterial transportation.

Environmental problems caused by excessive dependence on motor transport are major problems being encountered by industrialized countries. In Europe and the United States, deregulation and other efforts are underway to improve inland waterway transport. In developing countries, Inland Waterway Transport is being expected to enable efficient goods transport and expand the economic zones, and international organizations are playing key roles in providing assistance.

Inland Waterway Transport is expected to perform various functions and play various roles associated mainly with goods movement, environment, recreation and disaster prevention. In order to create a sustainable society and promote economic growth, it is important to share experience and knowledge and promote human resource development and research and development collaboration in the international community.

Key words : Water Forum, Inland Waterway Transport, coastal water transport, energy efficiency, water-side environment, disaster prevention, zero waste society, modal shift

1. はじめに

従来、河川や運河などの水路を利用した船舶の航行は世界中で行われており、内陸水運や河川舟運と称され（本稿では「内陸水運」に統一）、英語では Inland Waterway Transport (IWT) と訳すことができる。また日本のように周囲を海で囲まれた国は国内の港から港へ貨物を運ぶ内航海運が古くから盛んである。

かつての日本では、内陸水運と内航海運がネットワークを成し、物流の大宗を成してきたが、陸上交通の発展とともに内陸水運は姿を消していった。こうした傾向は、大小はあるにせよ世界でも同様であるといえる。

しかし現在、地球規模の環境問題や河川利用の新たな可能性において内陸水運の機能が期待されている。

こうした中、2003年3月、第3回世界水フォーラムにおいて、世界の内陸水運に関する専門家が一堂に会し、それぞれの国や地域の知識や経験を共有できたことは、内陸水運の発展（持続的な発展）のための大きな布石の一つとなったことは間違いない。

本稿は、内陸水運（内航海運含む）の新たな機能や可能性について、国内外の資料を基に紹介するとともに、内陸水運を取り巻く背景について報告するものである。

2. 内陸水運の期待される機能

2-1 エネルギー効率と環境負荷

日本における一人あたりの二酸化炭素排出量（炭素換算量）は2000年時点で2.58トンである。これはEU加盟国平均の2.34トンと同程度、アメリカの5.61トンのほぼ半分の値となっている。

また日本における二酸化炭素排出量の2割が運輸部門であり、そのうちの約9割が自動車部門からの排出である。平成2年から11年までの日本における運輸部門の二酸化炭素排出量は約23%も上昇しており、運輸部門における二酸化炭素の抑制が大きな課題となっている。このような状況の中で世界的にも内陸水運の環境に対するメリットが再認識されつつある。

図-1～3はドイツの統計局の資料である。いずれも1トンの貨物を1km運ぶ時の値である。ちなみにドイツは一人あたり二酸化炭素排出量（炭素換算量）が2.76トンとほぼ日本と同じである。

図より、内陸水運は自動車輸送に比べエネルギー効率が高く、二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量は自動車輸送と比較して1/5程度であり、また鉄道輸送と比較した場合でもほぼ同等の排出量であることがわかる。

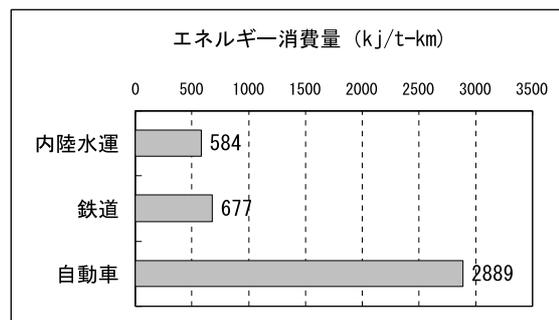


図-1 エネルギー消費量の比較

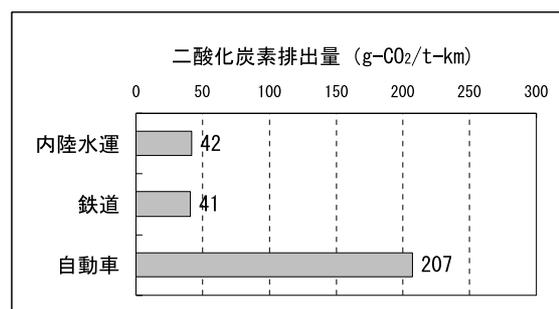


図-2 二酸化炭素排出量の比較

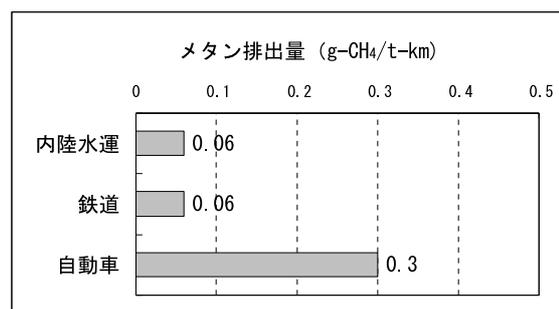


図-3 メタン排出量の比較

以上より、内陸水運は環境にやさしい交通機関といえる。物流などの貨物輸送のみならず、都市交通システム等を一部内陸水運に転換することは、エネルギーの有効利用、地球温暖化防止に寄与できるものであり、持続可能な発展のために必要であると考えられる。

2-2 都市と水辺環境

河川や水路は「都市の重要な構成要素」である。またその多様な機能を生かしつつ、まちづくりを行うことが潤いのある住環境を創造することにつながる。内陸水運は、河川や水路とともに魅力ある水辺景観を演出するとともに人々と水や自然とふれあう場を提供してくれる。水環境に恵まれた東南アジア等では内陸水運が通勤・通学等の市民生活に密接に関連している（写真-1参照）。また世界には観光・レクリエーション等地域開発と一体となって活用されている地域も多く存在する（写真-2参照）。



写真一 バンコクの水上市



写真二 サンアントニオの水辺整備

日本では、近年の急速な経済発展によって、効率的ではあるが画一的なインフラ整備を促してしまった。結果的には単調で面白みのない町並みが増えてしまったのである。現在このような反省を基に各地の固有文化等を尊重したまちづくりが進められつつある。

内陸水運は、その地域固有の文化を構成する一つであり、古くから自然特性や社会特性に応じて世界各地で様々な形で利用されてきた。内陸水運を支える河川や水路の構造物には、世界遺産に登録されているものもあり、土木遺産や歴史的構造物としても文化的価値のあるものが多い。

2-3 防災への対応

近年、災害が経済成長や貧困緩和にとって大きな障害となっていることから、持続的な発展のためには防災が重要な要素であることが認識されている。経済活動の高密度化によって自然災害による被害が拡大することから発展した経済社会は特に災害に弱いと言われている。

日本では、1995年の阪神・淡路大震災で、道路・鉄道等の輸送関係施設が甚大な被害を受け、陸上交通が麻痺したため、海上輸送による旅客・貨物の緊急代替輸送が実施された。これにより河川や水路は、大震災の災害時には海上航路と同じく緊急輸送路としての機能を果たすことが明らかになった。また河川敷は被災地域への緊急・援助物資の保管供給基地として活用す

ることができる。

2-4 循環型社会への対応

日本においては、近年、最終処分場の残余年数が依然として厳しい状況であること等から早急な対応が課題となっている。そのため、合理的な廃棄物・リサイクル材の循環システムを構築することが必要となっている。廃棄物等の輸送については従来、少量・短距離の輸送が主流であったが、今後リサイクル社会の進展によって、リサイクル拠点への廃棄物や再資源化された廃棄物の輸送が、大量かつ広域的に発生することが予想される。

このことから、廃棄物に係わる輸送を静脈物流と位置付けリサイクルの促進に寄与するとともに環境負荷の小さいシステムとして整備していくことが必要である。静脈物流については、高速での輸送のニーズが少ない一方で、できるだけ低コストによる輸送が求められている。環境負荷の小さい静脈物流体系を構築するためには、内陸水運や鉄道を有効に活用する必要があり、リサイクル施設等の計画段階から静脈物流の体系のあり方について十分考慮していくことが必要である。

3. 内陸水運をとりまく交通

3-1 各国の交通機関分担比率

1998年時点の旅客部門におけるEU、アメリカ、日本の交通機関分担比率は図-4～6に示すとおりである。図より、いずれ国及び地域において内陸水運は1%未満であり、十分な利用がなされていない。

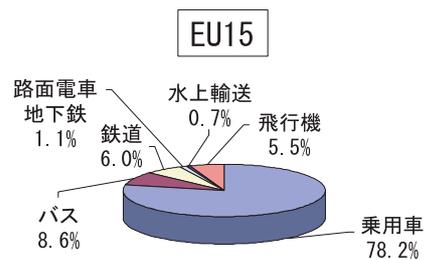


図-4 旅客部門におけるEU15の輸送機関分担比

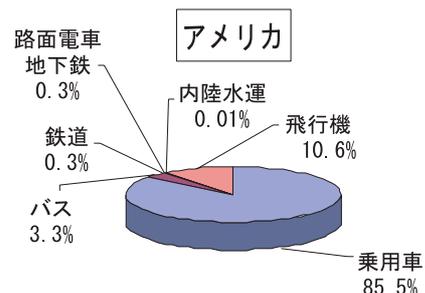


図-5 旅客部門におけるアメリカの輸送機関分担比

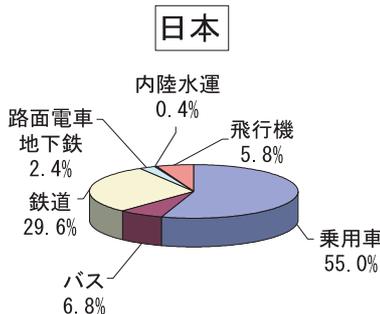


図-6 旅客部門における日本の輸送機関分担比

1998年時点の貨物部門における EU、アメリカ、日本の交通機関分担比率は図-7～9に示すとおりである。図の補足として EU の内陸水運46.3%のうち、約9割は内航海運の値である。日本は41.2%の全てが内航海運の数値である。アメリカは内陸水運21.8%のうち約半分が内航海運となっている。日本と EU は貨物輸送に船舶を利用している割合が自動車とほぼ一緒であり、アメリカの場合は鉄道による貨物輸送の割合が大きくなっている。

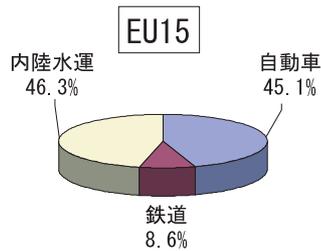


図-7 貨物部門におけるEU15の輸送機関分担比

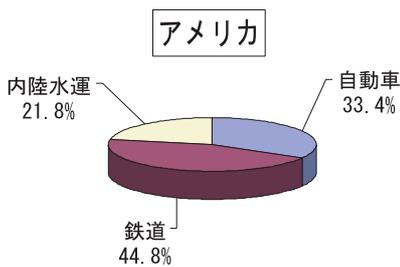


図-8 貨物部門におけるアメリカの輸送機関分担比

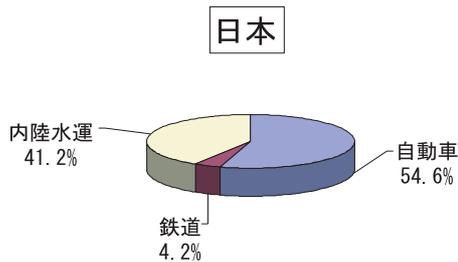


図-9 貨物部門における日本の輸送機関分担比

一方、メコン河下流域の旅客部門における交通機関分担率は自動車交通機関が85.4%と最も高く、貨物部門においては、内陸水運部門が57.9%と最も高い。

このように内陸水運の重要性は、輸送の種類や地域の特性によって様々である。

3-2 モーダルシフトの背景

今日の自動車を中心とした交通体系は、交通事故の増加、公害、交通渋滞による公共交通サービスの低下などの問題に象徴され、これらが全体として交通システムの質の低下につながっている。同時に地球環境問題の視点に基づいて、省エネルギー、地球温暖化ガスの排出抑制の取り組みも必要である。内陸水運へのモーダルシフト等、自動車交通への依存度を減らし交通体系におけるベストミックスモデルを再構築することが期待される。

3-3 国際協調

国際内陸水運については、通航協定や外交上の問題があり、効率的な交通を促進するため、国際的な規制の撤廃など、国際機関が共同で解決に向けた動きを行っている。

国際交通行政分野では、IMO（国際海事機関）や ICAO（国際民間航空機関）を中心とした国際機関により国際的な規制づくりが実施されている。

PIANC（国際航路協会）は国際航行基準を制定している。またメコン河委員会は、スムーズな国際航行が可能となるような枠組みの構築に取り組んでいる。

さらに、UNESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）では、2000年4月に持続可能な開発に関する決議を採択している。

4. 内陸水運と経済開発

4-1 発展途上国における内陸水運

発展途上国においては、道路や橋の整備が不十分であり、内陸水運が唯一の交通手段となる地域もある。

例えばラオス、ミャンマー、バングラディッシュ、インドネシア（本島を除く）などの発展途上国においては、道路網が全く整備されておらず財政難によりその開発が妨げられている。また川幅が広く、河道が安定しないため道路や橋梁を建設するには膨大な調査が必要となり技術的な困難も伴う。

このような地域では従来、内陸水運は欠くことのできない交通手段であり、また遠隔地へのアクセスを可能とする。内陸水運を用いた定常的な交通網による経済圏の確保は、発展途上国の貧困の緩和を促すことに

もなる。

発展途上国における内陸水運は日常的な利用とともにすでに水路網が存在する場合が多く、小規模な船のための着岸施設は低コストで建設が可能である。しかし、経済の活性化とともに積荷量が増えてきた場合は、棧橋の建設や、河道浚渫などのインフラ整備に多額の費用がかかる等の課題がある。

以下にベトナムにおける内陸水運の課題について整理されたものを紹介する。

内陸水運は、ベトナムのメコン河平原や、紅河平原で活発に利用されてきており、経済活動の中で重要な役割を果たしている。しかし、社会情勢や経済情勢により下記の問題点が指摘されている。

➤ インフラ整備の不足

ベトナム戦争をはじめとした社会事情により、ODAが再開されたのは1992年である。ただし、その援助は道路整備を第一優先としており、その他の手段は軽視されてきた。バランスのとれた手段を有する包括的交通システムを構築することが重要で、そのためにも適正な計画づくりと戦略的実行が不可欠である。(1997年より、ベトナム政府の要請のもと JICA が「全国交通運輸開発戦略調査」を行っている。)

➤ 人材の不足

恒常的に市場経済化やインフラ整備などの必要な改革を担う人材が不足している。

➤ 財源の不足

国家財源がかなり限られている上、海外からの援助も道路に集中的に注がれており、内陸水運推進のためのインフラ整備、浚渫、研究調査に必要な資金の調達が重要な課題である。

➤ 法制度の整備

既存の交通関連法は、航海法と航空法があるのみで、内陸水運に関する制度は未整備である。また、利用基準はアメリカの基準を採用しているが適用に問題があり、ベトナムの実状、特性に基づいた基準の策定が必要である。

4-2 観光・地域活性化への貢献

世界的にも有名なベネチアのゴンドラや京都宇治川の十石舟、フランスのリバークルーズ、イギリスのナローボート、ライン川下り、アマゾン川のエコツーリズム等、内陸水運は世界の各地で観光や地域活性化に貢献している。以下、内陸水運が観光や地域活性化に貢献している世界各地の事例を紹介する。

(1) 日本での内陸水運の復活の例

京都宇治川支流や濠(ほり)川を遊覧する十石舟は、今や伏見観光の中心となっている。

十石舟は、江戸時代から明治時代末期にかけて、淀川を往来した酒や米などの運搬船であり、豊臣秀吉が

1594年に開いた伏見港を拠点に活躍した。その後、角倉了以が行った高瀬川開削で、伏見港は京都と大阪を結ぶ中継地点となり、人や物が集まる水上交通の要所としてにぎわった。明治時代には蒸気船の定期航路も生まれたが、陸上交通の発達で、昭和三十年代後半に役割を終えた。

再生のきっかけは1994年の開港四百年祭。現在、十石舟を運営する街づくり会社「夢工房」のアイデアで二隻を復元した。97年秋に観光用として運航を復活させた。河岸の景観は地元の人々や川沿いの企業などの協力によりこの10年間で大きく改善した。

(2) フランスでのリバークルーズ

フランスは15世紀より、歴代の為政者によってパリ、ダンケルクなど北西部、ローヌ川、ライン川を中心に数多くの運河をつくってきた。ルイ14世は世界初の大陸横断運河ミディ運河を、ナポレオンはパリ市内のサン・マルタン運河やパリと地中海とを結ぶためのブルゴーニュ運河など数多くの運河を手掛けるとともに、パリを中心とする現在のヨーロッパ国際運河網を提案し、ライン川など大河川の無差別自由航行の原則を提案し、現在に至っている。

ミディ運河は、フランスを代表する運河で、フランス南西部ガロンヌ川の交易で栄えた町トゥルーズを起点として、カルカソンヌを経て地中海に達する240 km に及ぶ世界初の大陸横断運河である。

数多い閘門を昇降するスリル、美しい水辺を求めて、毎年多くの観光客がクルージングを行い、隠れた観光名所になっている。ヨーロッパの中でも歴史と伝統と格式ある運河のひとつであり、1997年にはユネスコの世界文化遺産に登録されている。

(3) イギリスのナローボート

イギリスの運河は狭く、閘門のほとんどが手動式なため、鉄道、自動車交通の発達に伴い、運河の利用は衰退することとなった。しかし、ナローボートと呼ばれる船体が細長く、狭い運河を航行するのに適した船が、近年家族で利用するレジャーボートとして、人気を集めている。

(4) ライン川下り

ドイツの人々に「父なるライン」と呼ばれるライン川は、スイス・アルプスの氷雪に源を発し、ヨーロッパ大陸の中央部を貫いて北海へと注ぐ。その全長は1,320kmで、古代より交易の水路として利用されてきた。現在でも内陸水路の交通ではヨーロッパ随一であり、“ライン川下り”はドイツ観光の名所である。

(5) ミシシッピ川クルーズ

ミシシッピ川は、アメリカ合衆国ミネソタ州北部の

イタスカ湖に発し、南流してメキシコ湾に注ぐ。下流部は典型的な蛇行河川となっており、河口部には大きな三角州がある。長さ3780km。イリノイ州では、アメリカ開拓当時の雰囲気味わえる外輪船によるリバークルーズが行われ観光の目玉となっている。

5. 内陸水運をめぐる世界の動き（施策）

5-1 ヨーロッパ

(1) EU 交通白書

EUの発議・執行機関である欧州委員会（EC=European Commission）は、1992年に策定した白書「共通運輸政策」から約10年が経過し、新たな白書の採択に向け、運輸・エネルギー総局を中心に作業を進めてきた。そして、2001年9月に白書「2010年に向けての欧州運輸政策：決断のとき」を採択した。

白書は、長期的政策枠組と「マルコ・ポーロ」プログラムの名の下、実行されるプロジェクトの概要を規定している。交通政策には、以下に示す4つの柱がある。

- ▶ 輸送モード間のバランス是正
- ▶ ボトルネックの解消
- ▶ 利用者中心の運輸政策
- ▶ 交通のグローバル化への対応

以上の4つの柱より、海上交通及び内陸水運に関するアクションプログラムを以下に示す5項目設定している。

- ▶ 海のハイウェイの構築
- ▶ 行政上及び税関上の手続きのワンストップ窓口を設置し、海上及び内陸水運の規制の枠組みを簡素化
- ▶ テロの危機に対処するため、旅客の安全検査の枠組みを構築
- ▶ IMO (International Maritime Organization) と ILO (International Labor Organization) と協調し、海事安全ルールを強化
- ▶ 以下の方策により内陸水運の状況を改善
 - ・ EU 共同体の内陸水運の技術要件に関し、2002年までに標準化
 - ・ ライン川を含む EU 共同体において、ボートマスター証明書の発行、様式について2002年に提言
 - ・ 内陸水運従事者の就労条件、メンバー構成、航海時間に関して2002年に提言

(2) 欧州運輸大臣会議 (ECMT)

OECDの傘下にある運輸関連の国際機関 ECMT は1953年の発足以来、欧州の国際内陸水運の効率的利用

について、ヨーロッパ各国の運輸大臣により組織された会議を開催しており、2002年1月に“The Inland Waterways of Tomorrow on the European Continent”セミナーを開催し、交通量の増加に伴う道路混雑や地球環境への負荷の増大への対応として、ヨーロッパ各国は、道路や鉄道のみでなく内陸水運にも目を向けるべきであるとの結論を打ち出した。

また、ブカレスト運輸大臣会議では、モーダルシフト推進のために内陸水運の利用を促進する、以下のような施策を挙げている。

- ▶ 鉄道・道路への予算傾斜配分など、内陸水運の発展を妨げる障壁の除去
- ▶ 道路や鉄道との結節点整備等を含めた、内陸水運ネットワークの質の向上
- ▶ 事業参画への規制緩和による市場の自由化
- ▶ ライン川やドナウ川など国際河川の交通に関する規制の調整

5-2 アメリカ

(1) アメリカ陸軍工兵隊 (USACE)

アメリカ合衆国では、内陸水運は輸送やレジャーとして盛んに利用されている。土木施設の建設および管理は、1824年のオハイオ川およびミシシッピ川の航行障害物除去工事以来、USACEによって行われており、現在のところ、19,200kmの内陸水路と235箇所の閘門、300の商業用港、600以上の小規模港が工兵隊によって管理されている。内陸水運は、軍事物資の輸送に利用されるため国防面でも非常に重要な役割をもっている。

(2) アメリカ合衆国運輸省 (DOT)

アメリカ合衆国では、DOTが運輸政策を管轄しており、DOTの下には、航空局や鉄道局等を含めて14の直轄組織がある。合衆国全体の内陸水運を専門的に管轄する部局はない。DOTは、交通最適化法 (TEA-21-Transportation Equity Act for the 21st Century) を制定し、安全で、自然環境に配慮し、より効率的な交通システム実現のためのプロジェクトを推進している。

(3) セントローレンス航路開発公社 (SLSDC)

SLSDCは、米運輸省の14直轄組織の1つとして、世界有数の工業地帯が集積している五大湖周辺から大西洋までの航路及び港湾等の維持管理を行っており、工業、商業のみではなく、レジャーを目的とした一般利用に対する安全面の配慮も行っている。SLSDCは、カナダセントローレンス航路管理公社 (Canadian St. Lawrence Seaway Management Corporation) と連携を

図り、安全で、信頼性が高く、効率的で、競争力のある高水準の水路を構築、維持し、合衆国交通システムに貢献することを目的としている。2002/2003 SLSDC Strategic Planにおいて以下の4項目について取り組むこととしている。

- ▶ 航行の安全を図るための規制や制度の充実
- ▶ 信頼性を確保するための閘門の構造・設備の保全
- ▶ 海事局、USACE、カナダや合衆国の沿岸警備隊 (Coast Guard) との技術及び管理体制における連携
- ▶ 水環境に悪影響を与える有害物質が船舶より流出した場合の緊急対応体制の整備

5-3 国際機関

(1) アジア開発銀行 (ADB)

ADBが実施している総合地域経済プログラムに、「Greater Mekong Sub region (GMS) Program」がある。内陸水運に関しては、河道の未整備、水文地質学データの未整備、不十分な航行支援、港湾施設の不足とサービス低下、非効率な港湾運営、船舶の老朽化、人材不足等が指摘されており、これらの問題が解決できれば、メコン河及び支流は国際貿易に貢献できる可能性を有するとしている。また「WATER TRANSPORT PROJECTS」(1999年2月)において10プロジェクトをリストアップしている。

(2) 国際復興開発銀行 (WB)

WBでは、特に途上国において、内陸水運を経済、環境に優しい持続可能な交通手段の一つとして認識している。WBでは可能な限り内陸水運の開発を促進している。

地域の交通を含むプロジェクトに関しては、少なくとも内陸水運に関する問題点、開発の可能性を調査することを要請している。WBはこれまで中国、メコン河、紅河(ベトナム)などの主要な内陸水運プロジェクトを支援してきている。また、バングラディッシュにおけるプロジェクト支援も1970年代から継続している。

(3) 国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP)

UNESCAPでは、内陸水運の環境上の利点を認識し、総合交通体系に内陸水運を効率的に組み込むことを支援している。また、プロジェクト実施に関わる経済的、財政的評価技術(その欠如がプロジェクトの有効性を妨げている。)の向上と能力開発の支援を行っている。

(4) メコン河委員会 (MRC)

メコン河下流域における内陸水運の利用について、

解決が迫られている重大な問題は以下の3点である。

- ▶ 関係政府機関が内陸水運の優れている点を認識し、内陸水運の発展につながる適切な融資を実施することが必要である。これには、各交通手段の社会経済に対する貢献度を正しく評価して予算の配分を見直すことが必要である。
- ▶ 国際内陸水運に関する制限を撤廃することが必要である。
- ▶ 公平かつ持続可能な運用をはかるべく、総合的、効果的なルールを設ける必要がある。

また、MRCでは、内陸水運の発展に向け、以下のような戦略策定の検討を行っている。

- ▶ メコン河が国際交通の幹線として自由に利用可能となるような各国の国際協力関係を構築する。
- ▶ 内陸水運に関する統計データベースの作成や情報提供を行う機関を設立する。
- ▶ 事故の減少と内陸水運の効率化を図るため、内陸水運従事者の技術を高める。
- ▶ 内陸水運による環境負荷を削減するため、環境に優しい内陸水運に対する意識を高める。
- ▶ 内陸水運の利用を促進することにより貧困を軽減する。
- ▶ 主要なMRCプログラム(水利用プログラム)と連携して内陸水運利用の促進を図る。

5-4 日本

(1) 「河川舟運に関する検討委員会」

国土交通省においては、平成9年7月に「河川舟運に関する検討委員会」(旧建設省河川局)を設置し、河川舟運の再構築に向けて、河川舟運を振興する必要性及びその振興方策について検討している。以下に委員会報告の概要を示す。

- ▶ 河川舟運を振興する必要性について
 - ・生活空間としての河川と地域振興
 - ・教育の場としての河川
 - ・地球環境問題・エネルギー問題
 - ・道路交通混雑の緩和
 - ・輸送コストの削減
 - ・マルチモーダル施策
 - ・大地震等災害時の緊急輸送手段
- ▶ 河川舟運の振興方策について
 - ・河川舟運を可能とする航路の確保の促進
 - ・河川舟運のための船着場、関連施設等の整備の促進
 - ・河川舟運の交通網体系への組み入れの促進

- ・河川利用の適正化と船舶通航の安全性の確保
 - ア 河川内の通航ルールの確立
 - イ 船舶の通航に関する情報の提供
- ・船舶の通航による環境等への影響の軽減

(2) 総合物流施策大綱等

「総合物流施策大綱」(平成9年4月)では地域間物流について、「内航海運、鉄道及びトラックといった多様な輸送モードが自由に選択可能で、これによりモードの特性に応じて効果的、適切な役割分担がなされる交通体系の構築を目指して、マルチモーダル施策を推進する。」こととしている。

同大綱においては、河川舟運は、「都市内物流を効率化するため、それぞれの輸送機関の特性に応じて、鉄道貨物輸送による廃棄物輸送や国際物流の端末輸送等への活用等とともに、河川舟運の再構築を検討する。」と位置付けられている。

さらに、平成13年7月に決定された「新総合物流施策大綱」では、地球温暖化問題への対応として「京都議定書」のCO₂排出削減目標達成のための排出抑制対策の強化、トラック等輸送機関の向上、車両大型化・共同化によるトラック輸送の効率化及び鉄道・内航海運の活用(モーダルシフト)の推進(2010年までに貨物部門における内陸水運のシェアを50%に向上)を掲げている。

(3) 次世代内航ビジョン

次世代内航ビジョンは平成14年4月に21世紀型内航海運のあり方について取りまとめられたもので、海運、船舶、船員、港湾の海事分野全般にわたる内航海運行政の具体的な取り組みの方向について、検討されたものである。取り組むべき課題について以下の施策があげられている。

- 事業展開の多様化・円滑化
- 市場機能の整備
- 輸送の安全の確保
- 高度かつ効率的な輸送サービスの構築
- 良質な輸送サービスの円滑な提供体制の確保
- 全体効率的な物流システムの実現

6. 第3回世界水フォーラム「水と交通」 テーマステートメントの紹介

「水と交通」テーマでは、前節までの内陸水運に関する資料等を参考に「ステートメント」草案を作成し、国内外の関係者で議論を重ねた。そして「水と交通」テーマの分科会参加者及び関係者(詳細は<http://www.rfc.or.jp/syuun/index.html>を参照)の同意を得てステートメントを採択した。

以下にステートメント(提案部分)を紹介する。

「水と交通のテーマステートメント」

我々、第3回世界水フォーラム「水と交通」テーマ参加者は、内陸水運が総合水資源マネジメントと総合交通体系の主要構成要素として更に利用されることにより、(1)持続可能な経済発展、(2)交流を通じた伝統文化や技術の発展、(3)繁栄する安全で平和な社会の実現に寄与する、と確信する。

我々は内陸水運の価値を適切に評価し、モーダルシフトと交通の統合化を推進し、更に発展途上国での“内陸水運プログラム”を支援するイニシアティブを取ることに同意する。この主旨のもと、以下の活動に同意する：

- ・環境にやさしい内陸水運を総合交通体系及び多目的な水資源利用の一要素として位置づけることを推進する。
- ・内陸水運の成功事例、知識、経験を共有するために、知識ベースを構築し、定期的に国際会議を開催する。日本は、他機関と緊密に協調し、先導的な役割を果たす。
- ・人材育成、共同研究開発を推進する。
- ・関連プログラムの合理的、包括的評価の枠組みを構築する。
- ・組織、法、政策面での改善を支援する。
- ・防災、廃棄物リサイクルといった新しい機能を開拓する。

7. おわりに

日本において、その地形的な条件から内陸水運の機能やメリットを実感できることは少ないかもしれない。しかし内陸水運は欧米やアジアの発展途上国等では、持続可能な発展のために重要なアイテムであることは今回の資料整理から明らかである。アジアの先進国である日本が、内陸水運の発展のために貢献することは、世界全体のバランスや、日本のポジショニングといった意味で重要であると考えられる。

最後に本報告をまとめるにあたり、資料収集・整理を行ってくれた関係各位、並びにご指導ご助言いただいた国土交通省河川局、港湾局の関係各位に対し、深く感謝申し上げます。

〈引用・参考文献〉

- 1) German Statistics : Navigation, Ports and Industries
10 July 1991
- 2) ECMT ブカレスト会議資料2002年5月、ブカレスト会議プレス・リリース
- 3) MRC : 流域レポート(交通部門)2002年
- 4) 国土交通省 : H15国土交通白書
- 5) 河川舟運に関する検討委員会 : 河川舟運に関する検討委員会報告書 H10.4