



土木学会会長、広島・雁木タクシーを視察



鳩山紀一郎
HATOYAMA Kiichiro
 正会員
 (前 東京大学工学部 助教)

去る 2007 年 9 月 14 日(金)、土木学会全国大会にあわせ、土木学会会長の石井弓夫さん(建設技術研究所会長)をはじめ、中尾正俊さん(広島電鉄(株) 常務取締役)、家田仁さん(東京大学教授)、古米

弘明さん(東京大学教授)、大串浩一郎さん(佐賀大学准教授)など計 12 名が広島の雁木タクシーを視察した。本稿では、その視察の内容、視察後の意見交換会の概要について報告する。

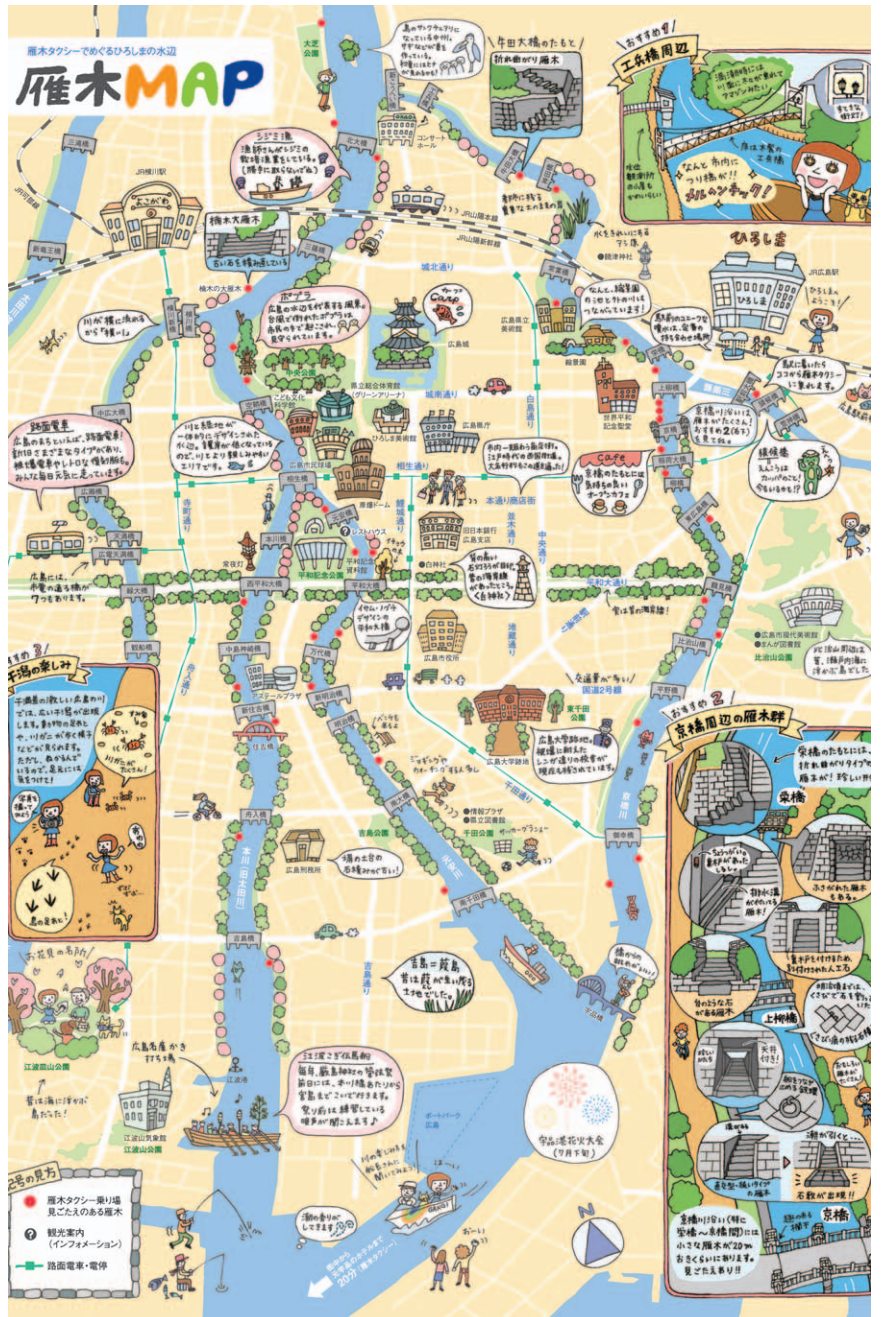


図-1 雁木 MAP (製作：雁木組)



写真-1 京橋川の石雁木



写真-2 雁木タクシーに乗り込むメンバー

広島市の雁木と雁木タクシー

雁木タクシーとは、NPO 法人雁木組（以下、雁木組）によって運営されている1隻6人乗りの水上タクシーだ。干満差の大きい太田川デルタに位置する広島市内には、実に300にも及ぶ雁木が設置されており、かつて生活物資の運搬船などの船着場として利用されていた。16世紀以前は木製のものがつくられていたが、築堤の始まる16世紀末以降は石造のもの、近年ではコンクリート造のものまでさまざまな雁木が存在している。雁木組は、このような歴史性のある雁木群を地域のアイデンティティとして活用しながら、さまざまな環境活動やまちづくり活動を行って

いる。なお、雁木組の活動範囲は図-1の雁木MAPに示されている。

この視察の発端は、今年の6月、広島市内で開催されたあるまちづくり団体の交流会で、雁木組の事務局である氏原睦子さんの発表を聞いた家田さんが、その地道な活動をぜひまちづくり、水環境づくりの専門家に披露すべきだと考えたことから始まり、実現に至った。

広島市内を水上から一周

視察の行程は、以下のとおりであった。まず、朝10時に河岸緑地にオープンカフェの並ぶ京橋川 R-Win で雁木組の氏原さんと待ち合わせ、京橋川の雁木群をご紹介いただいた。京橋付近には、明治か

ら大正期に完成されたとされる30近くの石雁木（写真-1）が集中しており、なかには裏木戸の付いたものも残されている。その形状の多様さと規模が評価され、このほど選奨土木遺産に認定された雁木群だ。

続いて、京橋川の雁木から雁木タクシーに乗り込み、水上から広島市内を鑑賞するツアーに出発した（写真-2）。太田川デルタは潮の干満が激しいため、雁木タクシーは常時利用できるわけではない。したがって利用の際には、その時間帯で利用可能な雁木を探す必要がある。これに関して雁木組では、どの場所がいつ使えるかを容易に検索できるシステムを公開することにより対応している。



写真-3 ポプラの木と基町環境護岸(愛称:基町ポップラ通り)(提供:ポップラ・ペアレンツ・クラブ)

ツアーではまず京橋川を下り、平野橋、宇品橋を経たあと、元安川を上った。そして、平和記念公園東側に架かるイサム・ノグチデザインの平和大橋、中村良夫東京工業大学名誉教授らがデザインされ1983年に完成した基町環境護

岸、2004年の台風18号により倒木し、市民の手で起こされたポップラの木(写真-3)を見学し、材木などの舟運上の主要地点として用いられた楠木大雁木(写真-4)、縮景園を経て11時30分に京橋に戻るという90分にわたるコースであった。

雁木を地域ブランドに

ツアー後、京橋川 R-Win のカフェで、雁木組の方々と意見交換会を行った(写真-5)。雁木組の方々によると、当初、雁木組は雁木タクシーを公共交通として位置づける

ことを目指していたものの、値段をどうしても高く設定せざるを得ないという状況から、現在のところ観光目的や結婚式、記念日などの思い出づくりのための利用がほとんどであるとのことだ。ただし、乗客は来訪者だけでなく地元の住民も多く、最近では地元の利用者が雁木タクシーの活用方法を提案してくれるようにまでなってきたらしい。そういう意味で、雁木タクシーが地域に根付きつつある状況ではあるが、より多くの人びとに活用される交通手段となるための次の一歩を模索している段階のようである。



写真-4 楠木大雁木は材木の荷降ろしで栄えた(提供:雁木組)

議論を通じて、以下のような意見が参加者から出された。

- 「親水」という言葉の提唱者としてはまさに「我が意を得たり」という活動で、大変興味深かった。広島は「照りつける夏」のイメージが強いが、「涼しい水」をもっと強調してはどうか。今後都市と水の両面から活動を続けていって欲しい(石井さん^{注1)})。
- 路面電車と雁木タクシーはいずれも基本的にはチンタラ行くトランスポートであり、最近注目されている「スローライフ」という概念に合致する。たとえばイベント電車のドルトムント^{注2)}を活用するなど広島電鉄と雁木タクシーでタイアップして、広島を水陸両面から楽しめる企画を練ってみてはどうか(家田さん)。
- 水がとても綺麗なもので、世界にもっとアピールすべきである。ただし、橋梁下や護岸、河岸のビル建築様式に綺麗さが欠けるので、行政の指導なども含め、今後は改善していくべきだろう。常時運行できないこの雁木タクシーと電車を組み合わせた1日乗車券みたいなものができないか、検討してみたいと思う(中尾さん)。



写真-5 ツアー後の意見交換会の様子

- 水辺から広島を見るという視点はとても貴重である。今後は広島歴史性を感じながら水の都を実感できるように、雁木タクシーで水路をたどって広島城へ入るなど、古い地元の施設とも連携することを検討する余地はないだろうか(大串さん)。
- 建物や河岸が川に背を向けるのではなく、川から見られることを想定したデザインにするなど、川との接点やつながりをもつようにすることが今後は重要だろう。4mという干満差は、多様な空間、生態系の複雑さを創出するはずなので、雁木だけでなく他の要素とも組み合わせ、学習の場なども創出していっ

てはどうか(古米さん)。

今後はいかにさまざまな視点から雁木タクシーを総合的に活用し、広島を雁木を地域ブランドとしていくかが求められることになる。その際、場合によっては河川や運輸の管理者とも協働し、ルールの制約にとらわれずにアイデアを出していく必要があるであろう。今後の雁木タクシーの活動に大いに期待したい。

みなさんも、広島にお越しの際は一度雁木タクシーを試してみたいかがだろうか。

お問い合わせ先

NPO 法人雁木組

TEL : 082-230-5537

FAX : 082-537-2578

E-mail : office@gangitaxi.etowns.net

ホームページ : <http://www.gangitaxi.etowns.net/index.shtml>

注 1) 石井さんは、1971年の第26回土木学会年次学術講演会で初めて「親水」という言葉を使われ、都市河川の機能に関する論文(第2部、pp. 441-444)を報告されている。

注 2) 広島電鉄には、1981年に旧西ドイツのドルトムント市から購入した3両連接車(70形)があり、イベント時の貸切専用車両として使用されている。通称「ドルトムント」。