

平成15年度新潟県観光協会魅力ある観光地づくり支援助成金交付対象事業
信濃川舟運観光ツアー—景観名所づくり基礎調査研究
概要報告書



平成16年3月

信濃川舟運観光調査研究会
信濃川ウォーターシャトル(株)・(株)グリーンシグマ共同研究

1. はじめに

当調査研究業務は、新潟県観光協会の平成15年度魅力ある観光地づくり支援助成を受けて行った調査研究である。この調査では、写真家弓納持福夫氏から著書「写真集『信濃川』」(新潟日報事業社発行)の一部の写真利用についてご協力頂いた。春の舟運ツアーで船上講演をして頂いた大河津資料館館長五百川清氏、新潟大学工学部教授大熊孝氏からは“信濃川八景”選定についてのご指導を頂いた。また、春の舟運ツアーでご一緒させて頂いた松井ヒロさんからは俳句使用のご協力を頂いた。

1.1 調査研究の目的

- ・ 信濃川舟運観光の向上を目的とし、信濃川の下流域周辺に残る自然、農村、都市郊外から河口港町の都市に至る四季折々の河川景観の魅力を、川側から再発見し観光名所づくりの基礎資料とする。

1.2 調査研究の意義

- ・ 川を使った遊覧は萬代丸などがあり、アナスタシア就航後小阿賀野川などより拡大したものになっているがツアーといえる状況ではない。下流域の景観資源を掘り起こし活用したツアーとしていくには、景観八景など魅力のある名所の設定と認知が課題となる。
- ・ かつて新潟～長岡までの舟運は、安進丸やコウレンボウ、近年では砂利舟で行われていた。その記憶を持つ川沿いの住民が健在であること、川沿いから遠い山や日没の夕日、花畑、水鳥など自然景観が残されていること、新潟-分水の花見船のツアーが定番となる可能性があることなどが条件として有利である。
- ・ しかしながら、未知数の部分も多く、河川周辺での開発で景観が徐々に壊れ、規制のない建築物や画一的な河川改修で魅力の無くなりつつある景観という指摘もある。言い換えれば、流域の住民や企業、行政にとって河川景観に対する価値意識が不足しているとも言える。また、機能的には、接岸できる棧橋、船の通れる閘門等の問題、川砂利採取で航路の確保が容易でないこと、内水面漁業との調整が必要であること、河川の水質改善などツアーの魅力アップに関わる課題問題は多い。
- ・ 舟運ツアーの魅力の大部分は、舟旅を楽しむ景観である。その景観を調査し、八景などの名所起こし、名所づくりにつなげることが可能となれば新潟県観光の新たな付加価値付けとなる。さらに、舟旅で紹介され味わわれる新潟の旬の食材、酒などの時間をかけた宣伝になる。また、船内で下流域の歴史、景観、人物、音楽、絵画などを紹介するプロのガイドの登場を促すことになる。
- ・ 現在ツアーはチャーター便なので年数回のツアー時に効果が期待される。基礎調査によって、保全すべき景観、改善・育成・創造すべき景観、規制すべき景観、さらに掘り下げるべき景観が見えてくる。その扱いは行政や企業、住民、農業、漁業などの調整に時間を要するが、並行し、八景名所マップなどの舟運ツアーマップやCD、音楽などの商品化で訴求力は高まると思われる。
- ・ 景観は流域の暮らし、産業、行政、文化の総集編的なものであるからして指標は設定しにくい。景観への配慮が、川辺の自然や歴史資源の保全、川づくり、川辺の利用、川の清掃、川辺の緑や花畑の維持、橋や建築づくり、閘門や船着き場、都市のやすらぎ空間、オープンカフェなどの川辺の日常利用、色使い、セキュリティ施設など、ハード、ソフトの川の魅力づけから見た取り組みになっていくことなどトータルなものが指標となる。

1.3 調査研究の進め方

1.3.1 調査時期：2003年4月～2004年3月

1.3.2 調査対象：信濃川新潟市～長岡市まで約6.5km

船上からの景観対象物：水面、水際の自然、護岸等の構造物、橋、閘門、建築物など

1.3.3 調査対象者：舟運観光利用者、沿川住民、ウォーターシャトル操船者

1.3.4 調査協力者：写真家弓納持福夫、五百川清大河津資料館館長、大熊孝新潟大学工学部教授、松井ヒロ

1.3.5 調査体制：研究代表者 栗原道平 共同研究者 平田敏彦 中村文弘 相楽治 羽生英一 寺村淳 野口寛人 千田晋也

1.3.6 調査内容：

流域の基礎資料収集/現況資料、歴史的な資料、空中写真、アンケートなどのデータ四季の景観変化、色彩変化、物語性などを把握する。

現地踏査/流域を船上から、対岸から景観調査を行う。

景観特性などの分析/舟運ツアーでの景観類似事例を分類し研究する。

舟運ツアー景観事例研究/舟運ツアーでの景観類似事例を分類し研究する。

景観ポイントの抽出、ゾーン区分/下流域での景観名所の可能性あるポイントを整理する。同時に、ツアーとして連続する景観の特性などをゾーニングする。

景観活用課題の整理/マップや映像、ガイドブック等の可能性土地利用者や企業、行政など景観を守り育てる側への課題

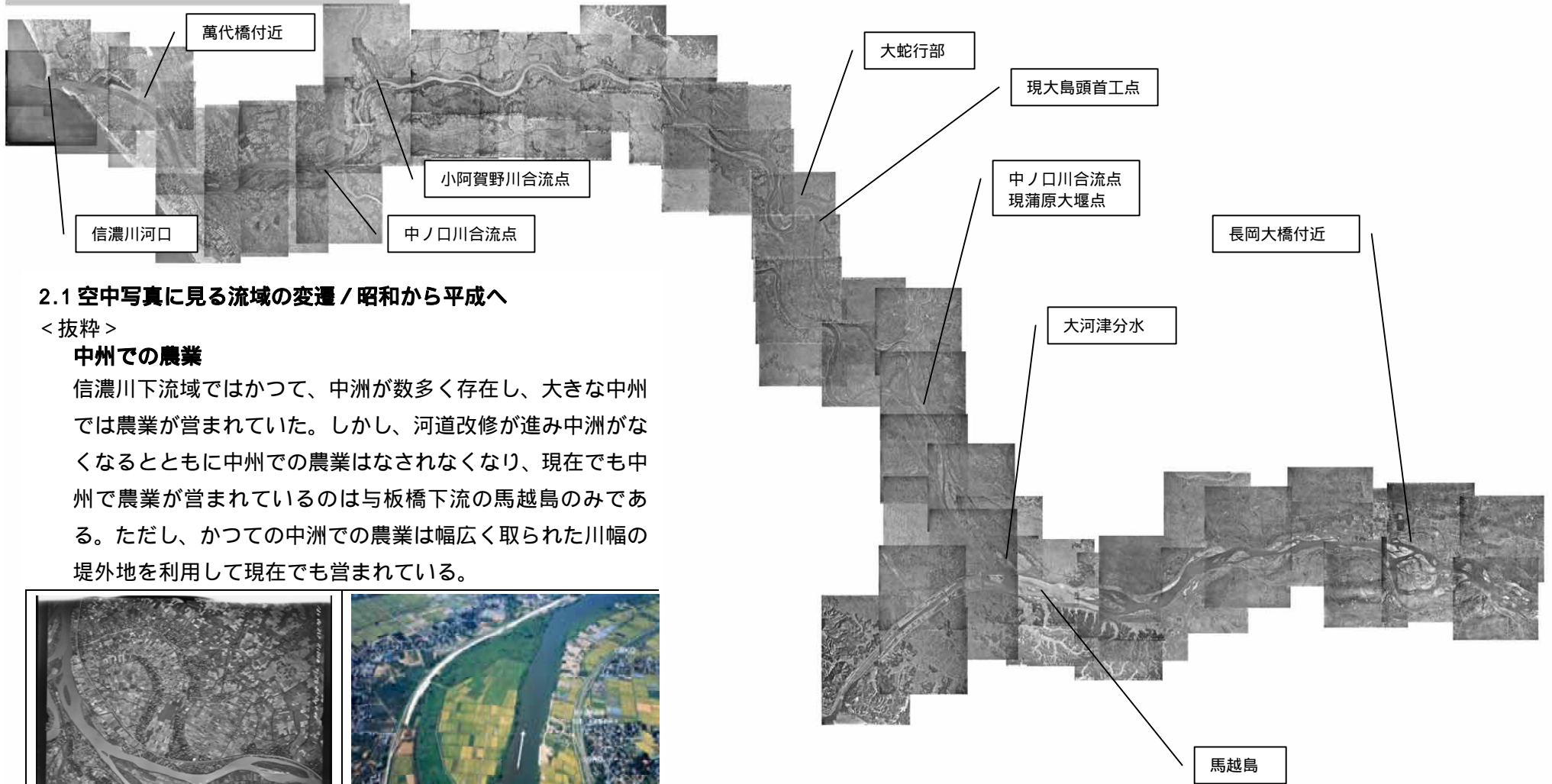
基礎調査・診断報告書の作成

2. 信濃川下流域の基礎資料

信濃川下流域全景

信濃川下流域について米軍が昭和22年(1947年)撮影した航空写真をつなげると下記の図のようになる。

全体的に現在と比較すると閘屋分水ができたこと以外、大幅な流路変更は見受けられないが、～で述べたような中州や構造物の変化などが各所で見受けられる。



2.1 空中写真に見る流域の変遷 / 昭和から平成へ

< 抜粋 >

中州での農業

信濃川下流域ではかつて、中洲が数多く存在し、大きな中洲では農業が営まれていた。しかし、河道改修が進み中洲がなくなるとともに中洲での農業はなされなくなり、現在でも中洲で農業が営まれているのは与板橋下流の馬越島のみである。ただし、かつての中洲での農業は幅広く取られた川幅の堤外地を利用して現在でも営まれている。



写真2-1

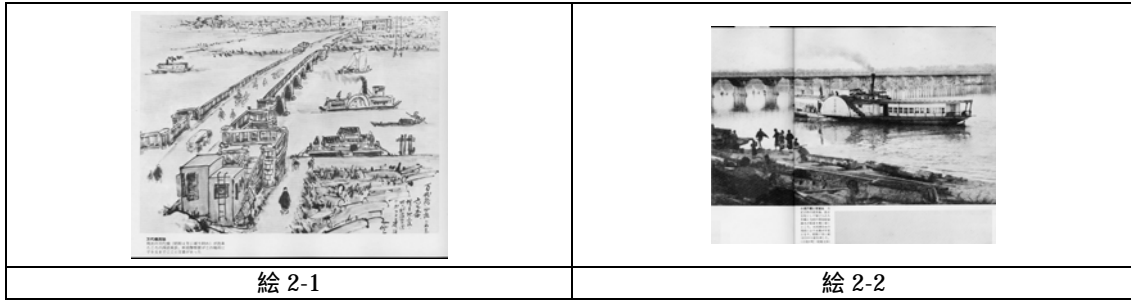


写真2-2

2.2 舟運に関する風景写真に見る流域の変遷

新潟の風景を描く高橋五仙子の「思い出の新潟百景」(新潟日報事業社)、「新潟県の100年」から抜粋 万代橋から下流側を撮影した外輪船。手漕ぎの渡し舟も盛んであった。

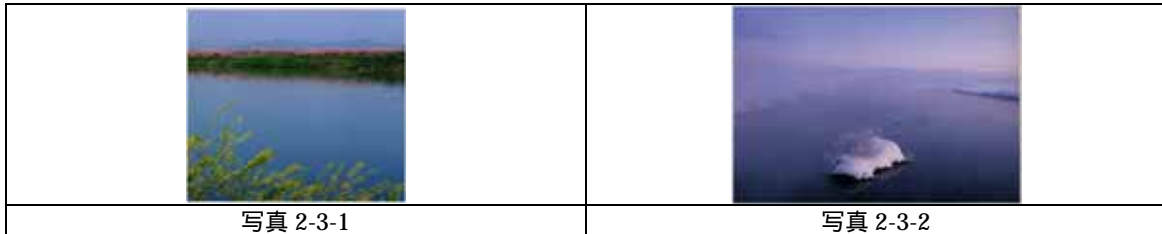
<抜粋>



2.3 写真・絵画に見る四季の変化

日本最長の河川であり、雄大な川としての印象が強い信濃川を題材とした、写真、絵画は数多く発表されている。その中でも、弓納持福夫氏は信濃川下流域を中心に数多くの風景写真を発表している。

<抜粋>



3. 対象区域航行調査の分析

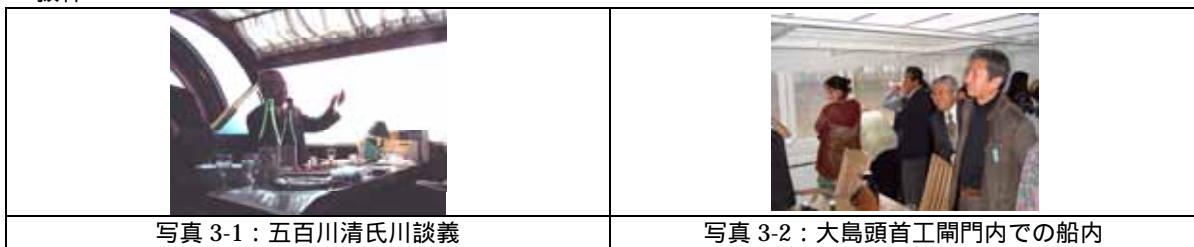
3.1 新潟 - 分水間舟運ツアー 平成 15 年 4 月 18 日(金)

このツアーは、かつて栄えていた信濃川における舟運が、新潟 - 分水間の長距離ルートにおいて、乗客を楽しませるだけの価値があるのかを探るための調査を兼ねたものであった。そのため、道中のプログラムには舟運についてのスライドショーや画家長谷川久彦の指導による川の風景のスケッチ、音楽生演奏に加え、嶋悌二(財)こしじ水と緑の会)、五百川清(信濃川大河津資料館館長)、大熊孝(新潟大学工学部教授)らによる信濃川と流域住民の歴史、生活、文化についての談義がなされ、ツアーの価値を高めていた。

大島頭首工・蒲原大堰の開門の通過・屋上デッキ

大島頭首工・蒲原大堰は4月1日～9月30日までの間、灌漑用の取水のためゲートが閉められ、舟は開門を通過する必要がある。大島頭首工・蒲原大堰共に通過に30分程度を要する。

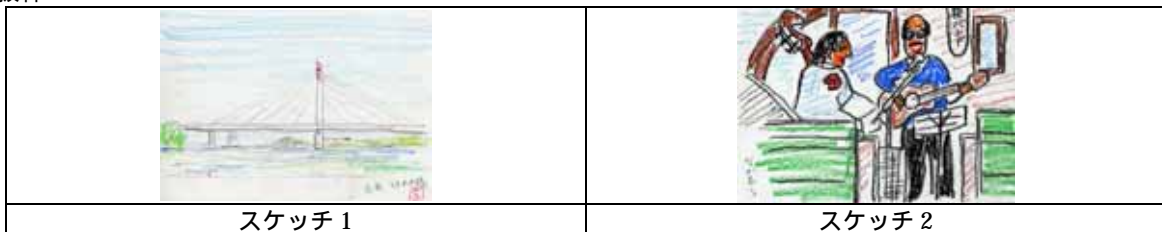
<抜粋>

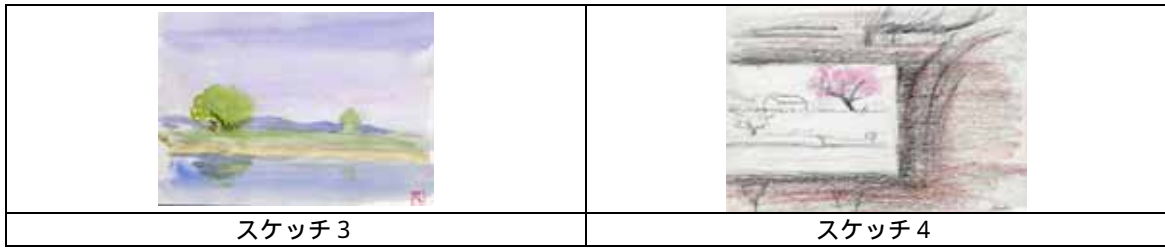


スケッチ・短歌に見る舟からの景観

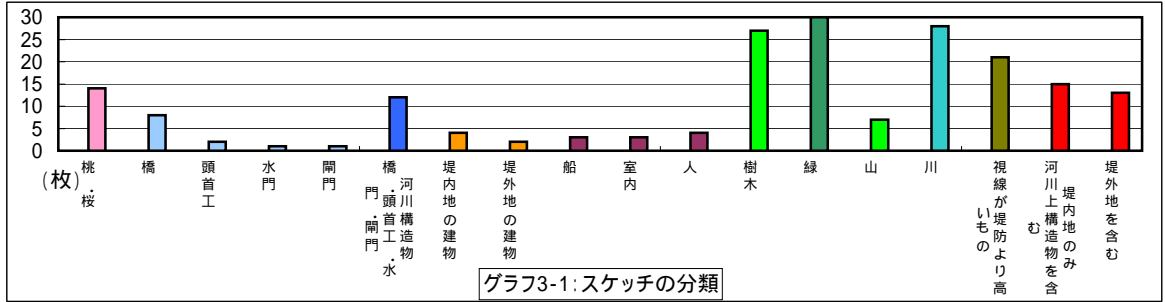
当日は、出発直後より、スケッチブックとクレヨンが20セット程度参加者に配られ、画家の長谷川久彦氏の簡単なレクチャーのあと、希望者が「信濃川八景」をテーマにスケッチを行った。

<抜粋>





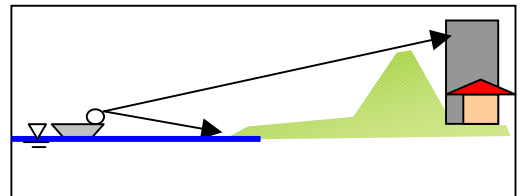
これらを分類すると、桃、または桜の木が描かれているものは大変多く14枚あり、風景の中心としてえがかれているものが多かった。また、えがかれたものでそれぞれ分類すると次のようになった。



これによると信濃川の水面上からの風景として、最も一般的に見えていた樹木等の緑と、川の水面がほとんどのスケッチに描かれ、航行中常に見られた光景であった事がわかる。特に緑は堤外地の川畑や、樹木だけでなく、植物によって被覆されている堤防法面を表している。

信濃川の水面からの景観において、舟からの視界において水面から上の大部分は、高く盛られている堤防のため、堤外地の情報しか得られず、図3-1のように堤内地の構造物は背の高いものしか見ることができない。

そのため、堤外地の建物がえがかれたものは極端に少なくなっている。参加者の一人である松井ヒロさんは20句の俳句を残しており、土木構造物、景観を歌った句が数多くあったので抜粋を紹介する。



< 抜粋 >

- ・ 朱鷺メッセよりの船旅 花の昼
- ・ 山となす 春水を吐き 船の上
- ・ 川面より 五段六段 梨の花
- ・ 春光を 集め船尾の 水しぶき
- ・ 遊船の 波護岸へと 打ち寄せる
- ・ 橋治水 酒の話や 船うらら
- ・ メドレーは 春のうららの 信濃川

表 3-3 : 運航スケジュール (4/18)

時間	場所
13:05	朱鷺メッセ出発
13:15	万代橋西詰
14:00	ふるさと村
14:25	小阿賀野川合流付近
15:00	小須戸橋
15:30	庄瀬橋手前
16:15	五反田橋付近
16:30	前須田付近
16:50	大島頭首工着
17:25	大島頭首工出
17:37	中ノ口川と最接近
18:05	蒲原大堰着
19:20	本川橋袂着

航行時間・航行距離

当初の予定としては13:00に朱鷺メッセを出発し17:00に蒲原大堰を通過し、18:15に大河津分水閘門上流にて着岸というスケジュールであった。蒲原大堰での閘門操作のトラブルなどによりスケジュールが遅れ、表3-3のようなスケジュールで運航された。

6時間の船旅は、本来相当の疲労を伴うものであるにもかかわらず、参加者の満足度はかなり高いものであった。これは、閘門通過や、川談義、スケッチといった道中のイベントが参加者を飽きさせなかった事が大きな理由である。また、航行速度が10km/h程度と、人間が走る、または自転車程度の速度であったため、風景をじっくり観察できることなども効果的であったといえる。新潟-分水間の航路は航行距離が約60kmと長く、旅客船が運航される場合、国内でもっとも長い航路である。

3.2 新潟 - 分水間調査航行 平成15年7月20日(日)

7月20日(日) 信濃川ウォーターシャトル(株)の遡上航行に同行、夏季における航路調査を行った。

< 抜粋 >

万代橋 ふるさと村間

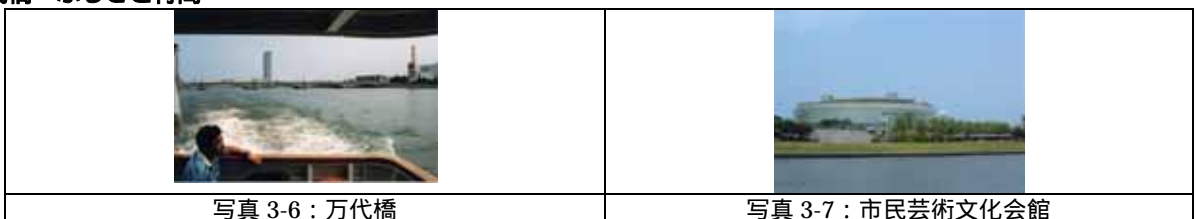


写真 3-6 : 万代橋

写真 3-7 : 市民芸術文化会館

ふるさと村 大島頭首工間



3-14：河岸の梨畑

3-15：大島頭首工閘門操作中

大島頭首工 本川橋間



写真 3-34：蒲原大堰閘門

写真 3-35：大河津分水新洗堰と本川橋

航行時間と航行速度

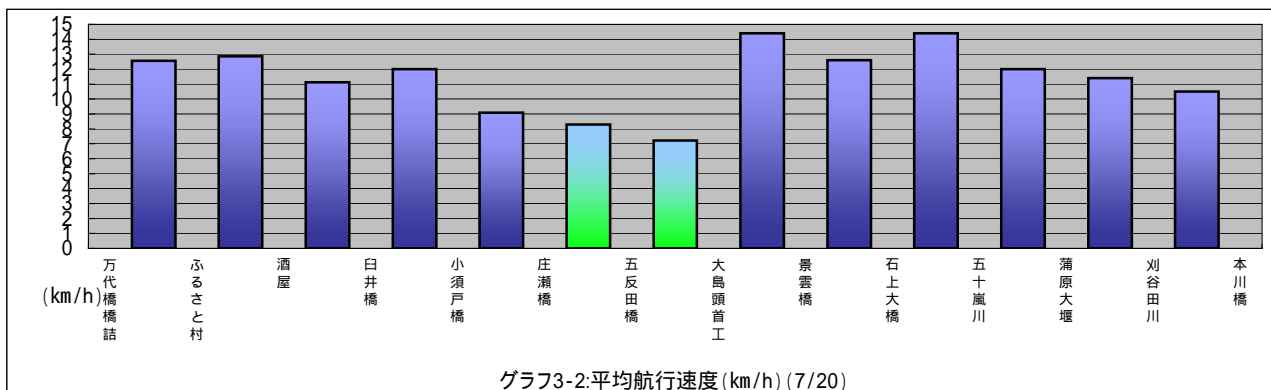
この航行では、橋を現在地が把握できる重要なランドマークと位置付け、通過時間を記録、各区間における通過所要時間と平均航行速度を求めた。

表 3-4: 通過時間と航行速度(7月 20 日)

河口からの距離 (km) *	地点	通過時間	前地点からの距離	所要時間	(min)	(h)	速度 (km/h)
-3.5	万代橋橋詰	11:07					
5.5	ふるさと村(着)	11:50	9.0	0:43	43	0.7	12.6
5.5	ふるさと村(出)	12:25	0.0	0:35	35	0.6	0.0
11.5	酒屋	12:53	6.0	0:28	28	0.5	12.9
16.5	白井橋	13:20	5.0	0:27	27	0.5	11.1
20.5	小須戸橋	13:40	4.0	0:20	20	0.3	12.0
25.8	庄瀬橋	14:15	5.3	0:35	35	0.6	9.1
28.7	五反田橋	14:36	2.9	0:21	21	0.4	8.3
34.6	大島頭首工(着)	15:25	5.9	0:49	49	0.8	7.2
34.6	大島頭首工(出)	15:55	0.0	0:30	30	0.5	0.0
35.8	景雲橋	16:00	1.2	0:05	5	0.1	14.4
40.0	石上大橋	16:20	4.2	0:20	20	0.3	12.6
41.2	五十嵐川合流	16:25	1.2	0:05	5	0.1	14.4
43.2	蒲原大堰(着)	16:35	2.0	0:10	10	0.2	12.0
43.2	蒲原大堰(出)	17:00	0.0	0:25	25	0.4	0.0
47.0	刈谷田川	17:20	3.8	0:20	20	0.3	11.4
50.5	本川橋	17:40	3.5	0:20	20	0.3	10.5

* 河口からの距離は「信濃川下流写真集」を参考に算出(関屋分水河口が 0 km)

この航行では万代橋から本川橋まで 6 時間を要している。4 月の航行においても所要時間は約 6 時間であったが基本的な所要時間であるといえる。また、下りはさらに時間が短縮され、信濃川ウォーターシャトル(株)によると 4 月の航行で要した時間は約 4 時間 30 分であった。

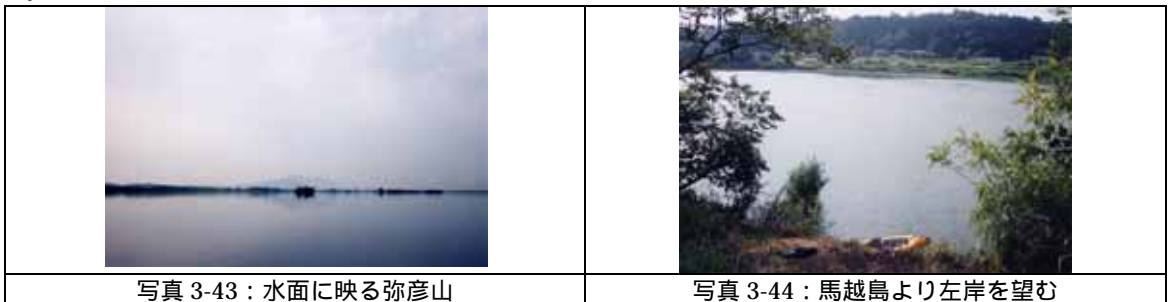


グラフ3-2: 平均航行速度 (km/h) (7/20)

3.3 長岡 分水間カヌー調査 平成 15 年 9 月 8 日

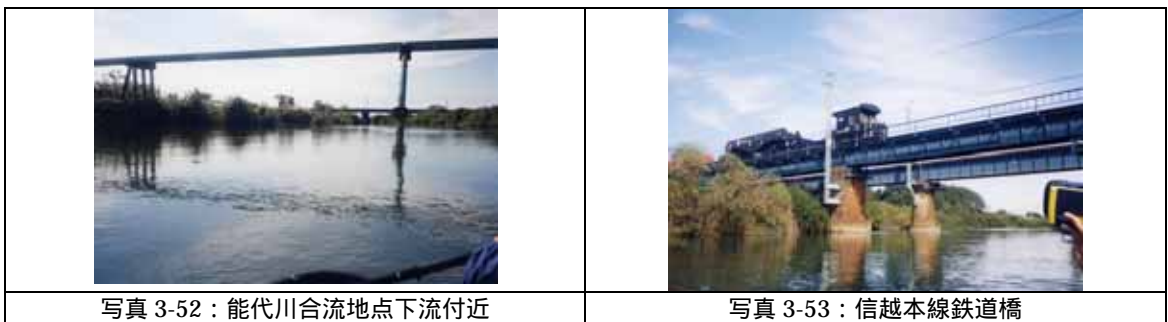
平成 15 年 9 月 8 日、長岡市蔵王橋左岸側より、カヌーによる調査航行を開始した。長岡 分水間の航路は川幅が広く、全線において川から堤内地が遠い印象を受けた。高水敷が水面よりかなり高いところがあり、堤外地の多くは田畑で樹木の中には特に背の高い高木が点在し、写真 3-42 のように遠くからでも確認できるものもあり、風景のアクセントとなっていた。

橋はこの航路において大河津分水以外ではもっとも大きな構造物であり、重要なアクセントとなって重要なランドマークになるといえる。



3.4 小阿賀野川カヌー調査 平成 15 年 10 月 7 日

平成 15 年 10 月 7 日、小阿賀野川を万願寺水門から信濃川合流点までカヌーで下る調査を行った。信濃川に比べ河道幅が狭く、蛇行などによって見通しが悪くなっている箇所が多い。また、信越本線の鉄道橋は河道の真中に橋脚があるため、船の航路を狭めていた。



信越本線より下流は現在、能代川の治水事業に関連した大規模な工事が推し進められており、土やコンクリート、鋼矢板が目立ち、自然の生命力、人の生活感など、風景に「生」を示すものが欠如し、急速に川の景観の魅力が薄れているように感じられた。信濃川との合流地点の手前には酒屋湊があり、川港として重要な役割を果たしてきたが、わずかに漁船が停泊できるような箇所がある。

3.5 信濃川景観 36 景カードの作成

信濃川ウォーターシャトルによる新潟 - 分水間の航行調査と長岡 分水間および小阿賀野川についてのカヌー調査を受け、信濃川下流域で景観の優れていると思われる箇所を 36 箇所抽出し、信濃川 36 景として景観カードにした。景観カードには各ポイントの概要、周辺の写真、米軍撮影の航空写真、「信濃川下流写真集」(信濃川下流事務所)による航空写真(小阿賀野川に関しては新潟市ホームページと阿賀野川工事事務所ホームページより、分水 - 長岡間に関しては平成 13 年撮影の航空写真および信濃川工事事務所ホームページより)を掲載した。

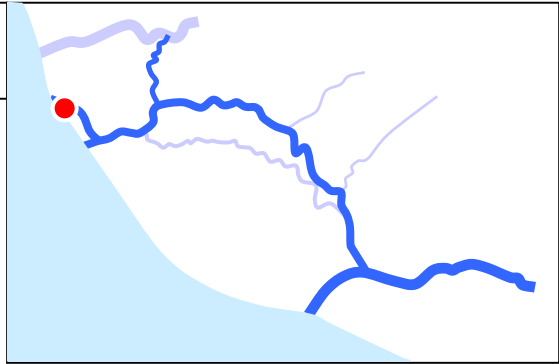
<抜粋>カードを示す。

信濃川 36 景



2. 万代橋

- ・ 万代橋は新潟市のシンボルといえる。
- ・ 万代橋の歴史は長く、明治初期に一代目万代橋が建設され、現在三代目となっている。
- ・ 一代目は木橋で日本の近代土木の第一人者ともいえる古市公威が設計し、三代目は田中豊・福田武雄らが当時最新の技術を用いたコンクリート橋である。
- ・ 現在、万代橋は近代化遺産として、重要文化財指定がなされており、歴史的財産としての価値が高まっている。
- ・ また、重要文化財化を受け、照明の復元工事が行われている。
- ・ 橋の欄干高さが道路の基準を満たしていないが、景観や歴史的背景を考慮し、現状維持が決定した。



5. 信濃川流域における景観名所の抽出

5.1 評価と提言

1) 大熊孝氏 (新潟大学工学部教授)

河川に携わる土木工学者として、治水・利水を始めとし、信濃川がどのように使われていて、どのように変化したかについてなど、川と人との係わり合いに重点をおいて、信濃川下流域の36景案から8景を抽出すると次のようになった。

1. 万代橋と長生橋...万代橋は川の景観を意識した土木構造物として高い評価を得、重要文化財化が決定した。信濃川にかかる橋の中で万代橋同様古い歴史をもち、景観的にも評価の高い長生橋は次の重要文化財化の動きがある。
2. やすらぎ堤...新しい発想での治水と親水を融合させた施設といえる。
3. 角田・弥彦の遠景...小阿賀野川の合流点と中ノ口川の合流点の間は、弥彦、角田山に平行して流れている信濃川が向きをかえ、船から弥彦山、角田山を見ることができる。
4. 大郷橋周辺...橋の付近に寺の屋根を見ることができ、信濃川を交通網として利用していた頃の歴史をうかがうことができる。また、この付近の梨は大郷梨といわれ有名であるが、堤外地を利用した梨畑の梨花の美しさに人の営みの景観への寄与を見ることができる。
5. 大蛇行...信濃川が大蛇行している箇所は、自然の雄大さを感じることができ、自然の営力の証といえる。
6. 大河津分水...日本の治水の象徴
7. 馬越島...人の営みがあるとともに、川幅が広いことにより土砂が堆積して中の島ができるという自然の営みも読み取ることができる。
8. 水道公園...新潟の上水道利水の原点

2) 五百川清氏 (大河津資料館長)

信濃川下流域の治水、利水の歴史や生活、文化などの観点から、信濃川や信濃川付近に作られた構造物と歴史の痕跡を中心に信濃川下流域の八景を選ぶと次のようになった。

1. 朱鷺メッセ (万代島) ...万代島の利活用の延長で長い歴史の上に成り立っている。
2. 万代橋...信濃川の歴史的景観の象徴の一つ。
3. 関屋分水...分水路の歴史が長いとともに周囲に伝承や歴史が豊富にある。
4. 中ノ口川合流点...大野付近には川湊があった。
5. 小阿賀野川合流点...小阿賀野川合流点には酒屋湊があった。酒屋湊は信濃川と阿賀野川をつなげる中継地点の湊として栄えていた。
6. 大河津分水...新しくなった新洗堰や可動堰の歴史に加え、信濃川の前風景ともいえる広い水面が残っている。
7. 大蛇行部...左右両岸にヤナギなど人の手があまり加わっていない自然景観が残っている。
8. 長生橋...歴史のある橋であることに加え、周辺にはかつての河岸などの歴史が豊富に残っている。

3) 栗原道平氏 (信濃川ウォーターシャトル船代表)

舟運事業者として、信濃川流域における景観名所を挙げてみます。5年前から実際に下流部で水上バスの運航を行ない、一昨年所有船が2隻になってからは、冒険的な航路探索も行なうことができたようになったことから、長岡大橋手前まで航行した実績があります。と言っても長い信濃川流域は懐が深く、四季それぞれの趣もあって、まだ隠れたスポットがあるかも知れません。それでは、下流から

1. 工業用水組合の桜 (やすらぎ堤対岸) ...新潟市上所に、信濃川の水を取水し東新潟地区に立地する工場などの大規模な事業所に配水するための工業用水取水場があります。ここの桜は植えられて40年くらい経つのでしょうか、枝振りが見事です。桜の季節にはお花見クルーズを運航しますが、停泊して見上げる桜は最高です
2. ふるさと村棧橋とときめき橋...北陸道が信濃川を跨ぐときめき橋は、新潟市内では珍しい斜長橋です。支柱と橋桁の高さも十分にあって、なかなか均整のとれた美しいプロポーションです。ふるさと村の棧橋から見るとそれがよくわかります。
3. 和田あたり...信濃川は、概ね越後平野を南から北へ流れているので、西側にある弥彦山や角田山は、上流から下ってくると、通常左手に見えるのですが、和田あたりで大きく流れが西に向きを変えるため、弥彦、角田の連山が正面に見える所があります。方向感覚が麻痺するような感じが面白いです。
4. 小須戸橋上流側...こちらあたりの信濃川は、自然護岸が続く左岸側の広い河川敷は果樹園となっていたりして樹木と緑に恵まれています。平成15年4月に大河津から下ってきて、この付近ですっかり日が暮れてしまいましたが、雨上がりの空の明るさを水面が照らし、えもいわれぬ美しさでした。幹線道路沿いにあるような看板や送電線も視界に入らず、懐かしいふるさとの原風景を見ているような気がしました。
5. 大蛇行...加茂市と三条市の境界付近で信濃川は180度近いターンを2度繰り返します。晴れた日に船で航行すると太陽光線の差込みが、方向を変えることでS字型蛇行を実感できます。こちらあたりの両岸は、春には桃の花が咲きピンクの花園となります。残雪を抱いた粟ヶ岳や守門岳もきれいに見えます。
6. 信濃川と中ノ口川分流水...信濃川と中ノ口川が分流するあたりは、広大な越後平野を象徴するような雄大な

水郷の風景が広がります。蒲原大堰と中ノ口水門がそれぞれ設けられており、治水の営みを想起する風景です。

- 7 . 大河津分水新洗堰閘門...御影石を張った立派な閘門。この閘門により4 ~ 5 mの水位差を越えて船が往来することができます。このような大きな水位差を体験できる閘門は、我が国でも稀と思います。
- 8 . 長岡市北方...大河津分水上流側の信濃川は、川幅が最も広くなっており、大河の風格を漂わせています。緑の里山を望み、ところどころに巨木もあって昔の木下恵介の映画を思わせるような、素朴で懐かしい風景です。(実際の木下映画は、信濃川の上流、千曲川で撮影されたものが多いのですが)と8箇所を挙げてみました。実際に船で旅することをお奨めします。

信濃川舟運八景(案)

栗原道平氏(信濃川ウォーターシャトル㈱代表)案

1. 工業用水組合の桜(やすらぎ堤対岸)
2. ふるさと村棧橋とときめき橋
3. 和田あたり
4. 小須戸橋上流側
5. 大蛇行
6. 信濃川と中ノ口川分流点
7. 大河津分水新洗堰閘門
8. 長岡市北方

大熊孝氏(新潟大学工学部教授)案

1. 万代橋と長生橋。
2. やすらぎ堤
3. 角田・弥彦の遠景
4. 大郷橋周辺
5. 大蛇行
6. 大河津分水
7. 馬越島
8. 水道公園

五百川清氏(大河津資料館長)案

1. 朱鷺メッセ(万代島)
2. 万代橋
3. 関屋分水
4. 中ノ口川合流点
5. 小阿賀野川合流点
6. 大河津分水
7. 大蛇行部
8. 長生橋

5.2 八景の概念

中国湖南省の瀟江（しょうこう）と湘江（しょうこう）と呼ばれる川が合流して洞庭湖に注ぐあたりを“瀟湘（しょうしょう）”という。その景勝八カ所を北宋の文人画家宋迪（そうてき）が画題として選んだことから「八景」は始まったといわれている。

日本ではこの八景にならって、足利の末期に近江（現在の滋賀県）の琵琶湖の西南岸に「近江八景（おうみはっけい）」が生まれ、これをまねて各地で八景が誕生したと伝えられている。

安藤広重の浮世絵「近江八景」（滋賀県工業技術総合センターホームページに掲載）

<http://www.shiga-irc.go.jp/shiga/hakkei/index.html>

5.3 信濃川の景観名所八景候補の抽出

先に選んだ三十六景から先の基準により信濃川八景を抽出した。

ただしこれは舟運観光的視点と景観的視点から見たポイント抽出である。

瀟湘八景	信濃川八景	地点	景観ポイント
瀟湘夜雨	万代橋夜雨	新潟市万代橋	霧や雨に浮かぶ万代橋は夜が似合う
遠寺晚鐘	大郷晚鐘	白根市大郷	大郷のお寺の屋根が印象的である また季節には岸辺の桃や梨の花が楽しめる
遠浦帰帆	河口帰帆	新潟市万代島	河口や万代島周辺の船の行き交う様子は都市と港の風景を楽しませてくれる これに加えて朱鷺メッセや新潟市旧税関と歴史博物館など岸辺の魅力は多い
山市晴嵐	山島晴嵐	加茂市山島新田	信濃川が 360 度蛇行している 両岸は桃、梨畑があり、下流には保明新田の川湊があたった。
洞庭秋月	馬越秋月	見附市・与板町馬越島あたり	このあたりは川幅の広く島があり、大きく広がる静かな水面に月が写る
平沙落雁	小阿賀落雁	新津市小阿賀野川	小阿賀野川は水鳥も多く、岸辺の自然豊かな風景とともに楽しめる
漁村夕照	弥彦夕照	新潟市和田～酒屋	弥彦山に落ちる夕照は昔から蒲原地方の人々が西方極楽浄土を見ていたといわれている 酒屋は信濃川下流有数の川湊であった
江天暮雪	越嶺暮雪	分水町大河津ほか	粟ヶ岳や守門岳をはじめとした越後の山並みの雪が夕日に映える様は見事である

以下図面に位置及び写真を落とし込む。



信濃川舟運八景マップ



小阿賀落雁



山島晴嵐**



馬越秋月***



越嶺暮雪*



河門帰帆



弥彦夕照*



万代橋夜雨*



大郷晩鐘

* 「信濃川」弓納持福夫写真集 新潟日報事業社
** 「信濃川下流写真集」
*** 「信濃川下流域紀行」
(社)北陸建設弘済会 より抜粋

6. 景観の活用方法と課題

「今後の課題と活用」

今回の調査結果から以下に今後の課題と活用を整理する。

信濃川の下流部は平野部を流れるために平坦な風景が続き確かに単調であるかもしれない。しかし川辺の畑や集落の風景は新潟の典型的な田園景観であり、四季折々の風景の変化や遠方の雪山と近景の桜、夕日の景観などの取り合わせは十分に魅力的である。しかし問題は堤防が高いために、船上からは堤内地の風景が見えないことである。これは堤防以上の視点の高さを確保するためにはもっと田坂のある舟を就航させなければならないが、現状では橋の桁下が低いために不可能である。堤外地の魅力は自然の柳や水鳥、果樹園の花などに限られる。したがって下船して風景を楽しめる川港とポイント整備が必要であろう。ポイントとしては先の八景や抽出した三十六景などが候補に上げられるが、時間的には飽きる時間も考えて1時間に1箇所ぐらいのポイント整備も検討に加えたい。また新潟長岡間には閘門が3箇所あり、それぞれ時間が30分から1時間ほどかかる。したがって今後は待ち時間の間に上陸して休憩できたり、風景を楽しんだり、食事ができるようなポイント整備も考慮したい。

船上での演出としては景観を楽しむだけでなく、それに彩りを加えるべく、景観ポイントやいわれ・魅力などを盛り込んだ「信濃川景観ガイドマップ」を作成したい。そのようなポイントは船内アナウンスによる紹介も必要であろう。

季節的な魅力や時間的な魅力もアピールしたい。色調がモノトーンになる雪景色は、区間が長くなくとも楽しめる。いわゆる越後の雪景色を楽しむ雪見の船としてアピールできるであろう。また、春の花の時期には桃や梨の花、菜の花、チューリップなど球根類の花の風景など色調が豊かな季節になる。夏から秋にかけては田園の緑一面から黄金に変わっていく様子が楽しめるし、この時期の黄昏がすばらしい。これは現状のままでも楽しめるが、「今の見頃カレンダー」や「見頃マップ」などそれを演出しアピールする手法が必要であろう。また川べりの景観の魅力の背景としての町や村の人々の生活とのつながりも必要であろう。その地の産物や風景の魅力も人々の生活と一体であり、そのつながりを大切にしたい。またその地の人々と船旅をする人との交流やふれあいができる場を整備していくべきであろう。

船以外の交通手段との組み合わせも考慮すべきであろう。自家用車のほかには、バスや鉄道などの接点が少ないために川に近づきづらくなっていることも事実である。また自家用車にしても駐車スペースが必要でありその対応も考えたい。ほかに自転車との組み合わせなどもあるので、ポイントにはレンタサイクルなども検討すべきであろう。

今後ポイント整備を進めていく場合には各市町村との連携が必要であり、行政との協力や魅力作りへの理解を求めていく必要がある。したがって本調査で得られた成果を国はじめ県の関係機関や各市町村関係者に伝えていく必要がある。

「信濃川八景舟運観光への展開へ向けて」 栗原道平（舟運観光調査研究会代表）

信濃川はかつて輸送の大動脈であり、北上川や利根川、淀川などと並んで我が国で最も河川舟運が発達していたところです。その痕跡は、まだ流域のいたる所で見ることができますが、観光開発という視点から見た場合、ほとんど未着手であり、ゼロから始めなくてはならないと思われます。

かつての主要な川湊を復原したり、現代の旅客船やカヌーイストが、手軽に水や食料補給、燃料補給ができるようなポイントを何箇所か設けることなどが必要と考えます。

また、新潟市内の信濃川水門から上流の橋は、橋桁の高さが高いため、ある程度の大きさの船の航行が容易ですが、新潟市内の橋が総じて低いため、船の大きさに著しい制限が生じます。船旅を楽しむためには、船室屋根の上の展望デッキに人が立っていられることが望ましいのですが、新潟市内ではそれができないのが残念です。そればかりか信濃川水門に隣接する本川大橋では、船の航行クリアランスをとること自体が難しくなっています。橋桁の高さは水面から5.5mはとるようにして貰いたいものです。

平坦な新潟平野を川下りしても、とりたてて景色が良いわけではないのではないかとされている方もいらっしゃると思いますが、決してそのようなことはありません。看板と送電線の無い田園風景と緑豊かな水辺が連続と続く様は、大変美しく貴重なものに思われます。さらにこだわって看板を徹底的に排除し、美しい水辺景観の形成に努力することによって立派な観光地となり得ると考えます。但し、水質を改善するという別の地道な努力も必要と思われます。流域人口の比較的多い信濃川の水は、流れが緩やかになる五反田橋から下流において、濁りが目立つようになります。山地で激しい降雨があると、川の水は必ず茶色に濁ってしまいます。水がきれいであることは船旅を一層楽しいものにしてくれます。

観光が成り立つ要件のひとつに歴史的要素というものがあると思います。信濃川の舟運には、確かな歴史的背景が存在します。また治水という観点から見ても、大河津分水という近代土木遺産にも恵まれています。信濃川舟運観光は、従来川下り観光とはまったく異なる舟運観光として光り輝く可能性を秘めていると考えます。