

令和7年度ベンチャーチャレンジ職員育成事業

淀川舟運の定期運航に 向けた提案



令和8年1月26日（月）

京都府観光室、水産課、河川課、京都府観光連盟

目次

- 1 背景
- 2 現状・課題
- 3 定期運航に向けた条件整理
- 4 施策提案
- 5 まとめ

①背景 「今、なぜ淀川舟運なのか」

令和7年、62年ぶりに大阪湾～伏見の航路復活

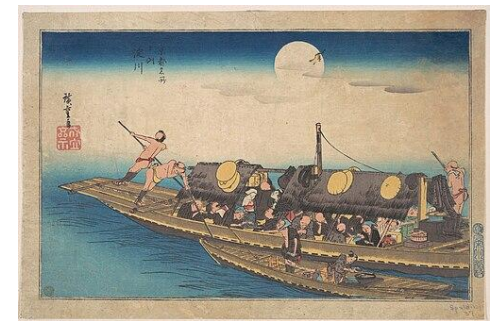
- ✓ 各地でイベント実施など航路活用の機運が高まる



京都府のイベントの様子

<参考：淀川舟運>

かつて京都と大阪を結ぶ重要な水上交通だったが、陸上交通の発展により衰退。しかし、大阪万博を契機に、淀川舟運の更なる活性化に向けた取組が推進。



昔の淀川舟運

①背景 淀川舟運に対する関係者のニーズ

	現状	ニーズ
京都府	<ul style="list-style-type: none"> ・ 京都の川巡りがテーマの「川の京都」として魅力発信、実証イベントの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域滞在時間の延長、観光分散、地域周遊促進
国／河川管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 淀川舟運活性化協議会※を設立し、プロジェクトを推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 舟運の災害時の利活用、地域活性化等への活用促進
市町	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「かわまちづくり」計画に基づき水辺環境の整備と賑わいづくりを推進 ・ 自力での舟運実施は難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ さらなる水辺周辺の賑わい創出 ・ 府中心に推進してほしい
舟運事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証イベントで運航 ・ 関心はあるが自力の運航は難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新収益源となる可能性
地域事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一部、実証イベントでコンテンツ提供 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 販路、顧客接点の拡大
観光客	<ul style="list-style-type: none"> ・ 京都市への集中 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 魅力的な観光コンテンツ

※国、沿川自治体、舟運事業者（大阪）、鉄道事業者で構成する団体

①背景 対象とする運航航路（八幡～伏見）



背割堤



背割堤船着場



男山展望台



石清水八幡宮



・淀川水系宇治川
(八幡～伏見間)
・所要時間：1時間



伏見の酒蔵



伏見船着場



十石船



三栖閘門

写真提供：石清水八幡宮

出典：国土地理院

①背景 京都府の観光課題

京都府の観光課題


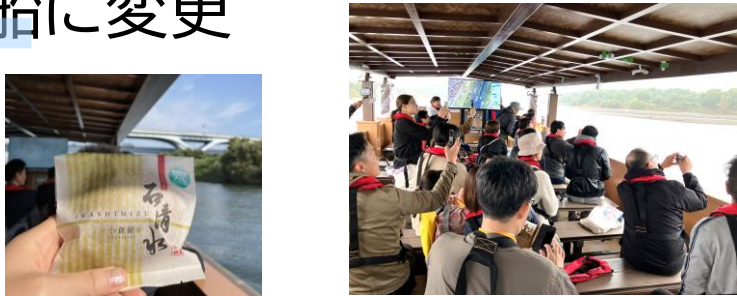
- ✓ 府内広域での滞在・周遊促進
- ✓ 二次交通の不足：観光地間移動が難しい
- ✓ 沿川地域のコンテンツが少ない
- ✓ 新たな観光ニーズ（体験等）への対応



出典：令和6年京都府観光入込客等調査報告書
※旧基準

⇒ 「淀川舟運の定期運航」により、
沿川地域を川でつなぎ、沿川地域の滞在と周遊を創出

②現状 府主催社会実験の実施

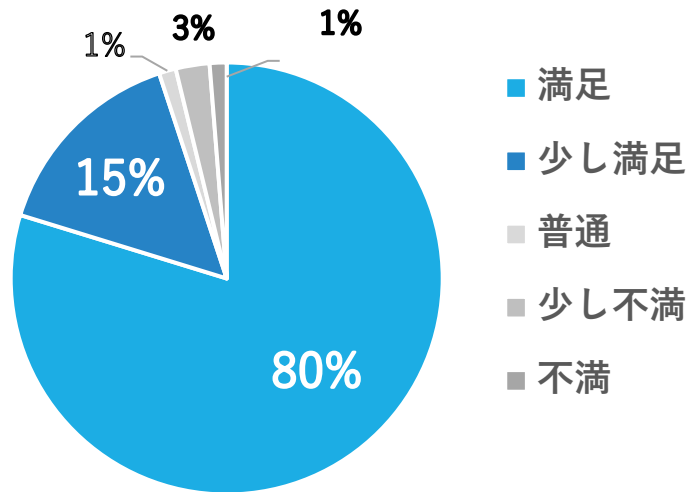
	淀川舟運フェスティバル	淀川舟運モニターツアー
日時	R7年5月10日～11日	R7年11月8日
予定航路	伏見～八幡(片道)	伏見～久御山(往復)
料金	3,000円	
乗船者数	10日62人／3便(予約95人) 11日105人／3便	76人／3便(予約124人)
内容	ガイド(淀川周辺の自然や歴史文化の解説)、地元のお菓子の提供	
結果	10日は伏見船着場の水没により、背割堤周辺の遊覧船に変更 	水位不足により、背割堤周辺の遊覧船に変更 

②現状 参加者アンケート結果！

満足した人は95%

参加者の主な肯定的意見（要約）

参加者の満足度



○希少性・独自性

- ・近隣にリバークルーズが少なく目新さがある
- ・歴史・舟運の背景を体感できる貴重なコンテンツ

○乗船体験の質

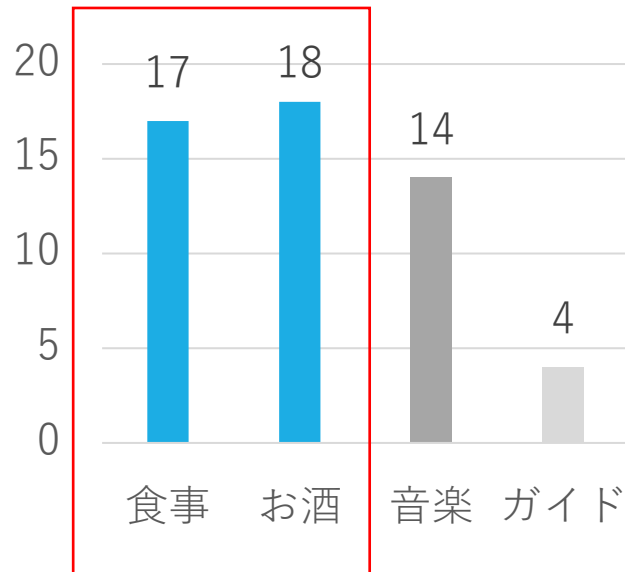
- ・舟の乗り心地が良く、静かで快適性が高い
- ・天候が良い場合、非常に心地よい体験が得られる
- ・ガイドの説明が分かりやすく、飽きずに楽しめる

参加者の満足度は高く、観光コンテンツとしての可能性を確認

②現状 参加者アンケート結果2

飲食の充実

参加者が充実させてほしい
サービス



参加者の主な課題意見（要約）

○ 運航の不安定性

- ・ 天候や水位の影響で本当に乗れるのか不安に感じた
- ・ 当日、コース変更の可能性がある点が気になる

○ 景観の魅力不足

- ・ 区間によっては景色が似ていて単調に感じる
- ・ 往復の場合、やや長く感じるという声
- ・ 見えにくい景観についてもう少し分かりやすい説明が欲しい

○ 受入環境の整備不足

- ・ 船着場や受付が分かりにくい

一方、上記課題により、コンテンツ価値を十分に引き出せていない

②課題 河川環境

1-1 運航の 不安定性

水位変動・気象条件等に左右され、直前まで
運航可否の判断が難しい

1-2 周辺環境 の不足

船着場の待合・案内・交通接続が不十分で、
回遊しにくい

1-3 法律上の 制約

運航にあたっての手続き、調整事項が多く、
事業者負担が大きい

②課題 採算性

2-1
コストが
高い

船の移送や事前の水深調査、
当日の先導船など、
準備や固定コストが高い

2-2
収入が
少ない

船内コンテンツ、景観、
発着地周辺の観光地との
結びつきが弱く、集客にも課題



船からの景色

つまり・・・

現状のままでは、

定期運航が難しい・・・



③定期運航に向けた条件整理

課題

①

運航の不安定性
周辺環境の不足
法律上の制約

②

コストが高い
収入が少ない

① 河川環境の整備

- ・ 水位・水深データの収集・分析
- ・ 航路掘削、船着場周辺整備



② コンテンツ造成、発着地周遊促進

- ・ 船内・船外コンテンツ発掘、回遊ルート形成
- ・ 収入源の多角化

③ 連携体制の構築

- ・ 関係者間の情報共有
- ・ 河川利用手続きの効率化



④施策提案（初期環境の整備）

初期環境の整備を支援し、民間運航の自走を後押し

✓ 河川環境のデータ整理



✓ 社会実験等による需要と価値の検証



✓ 関係者連携・情報共有の場作り

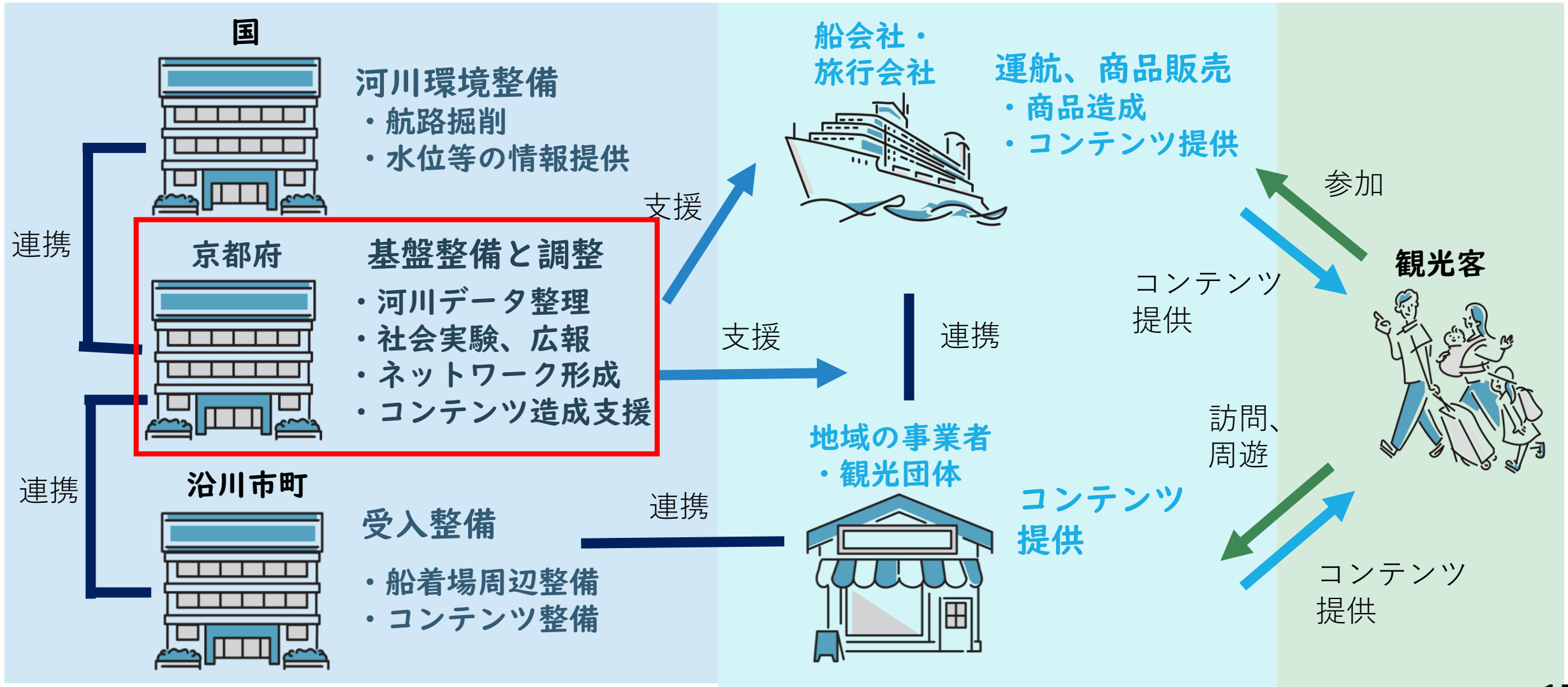


④施策提案（実施体制）

環境整備・支援

実行・商品化

参加・消費



④施策提案（ロードマップ）

令和8年

数年後

環境整備

立ち上がり支援

民間自走

①河川環境データ整理（1,000千円）
水位・気象のデータ分析により、
運航可能時期、区間の検討

②社会実験実施（5,000千円）
多様な層に向けた舟運ツアー、小
型船・停泊船の活用、観光以外の活
用等

③ネットワーク形成（500千円）
会議・ワークショップ実施

①河川環境データ整理（3,000千円）
運航データのオープン化、運航可能
期間の可視化ツール整備

②コンテンツ造成支援（6,500千円）
ツアー造成や船内外コンテンツ充実
等にかかる補助

③ネットワーク形成（500千円）
会議・ワークショップ実施

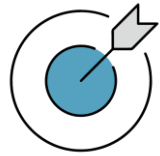
関係者の情報共有

※金額は概算

他団体への働きかけ

国：河川環境のデータ収集・提供（水位・水深）、航路掘削
市町村：船着場整備

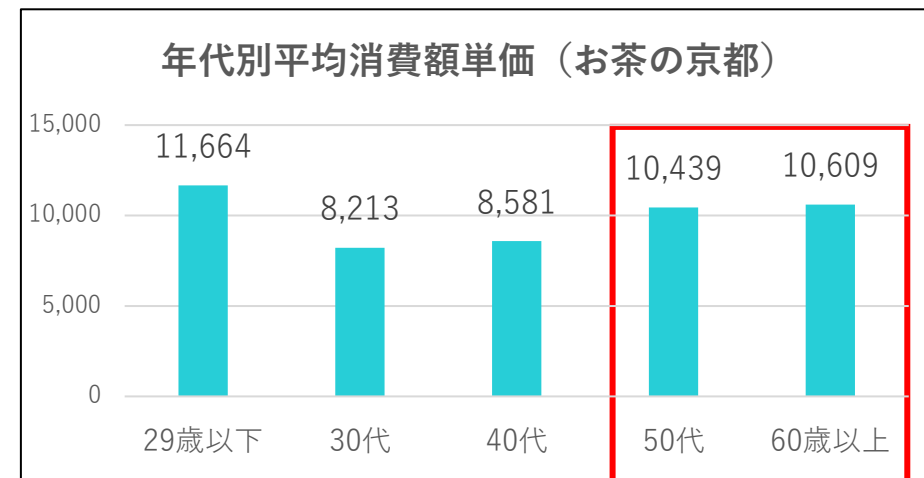
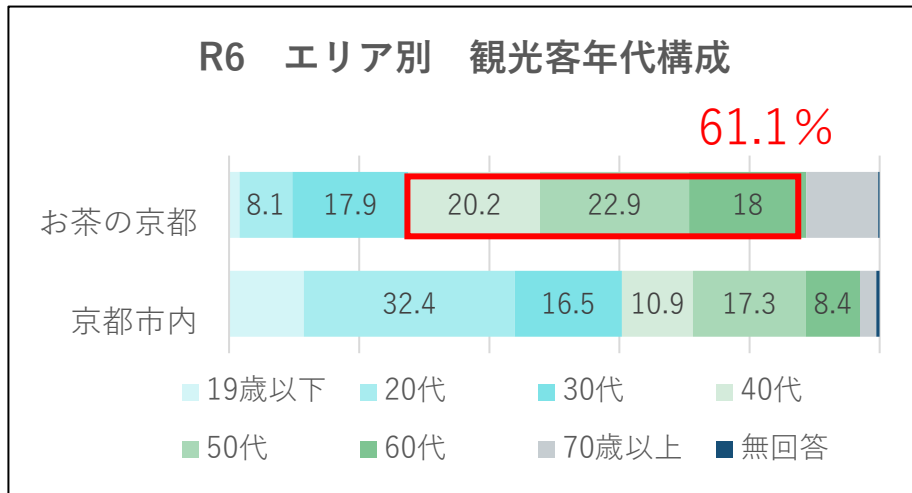
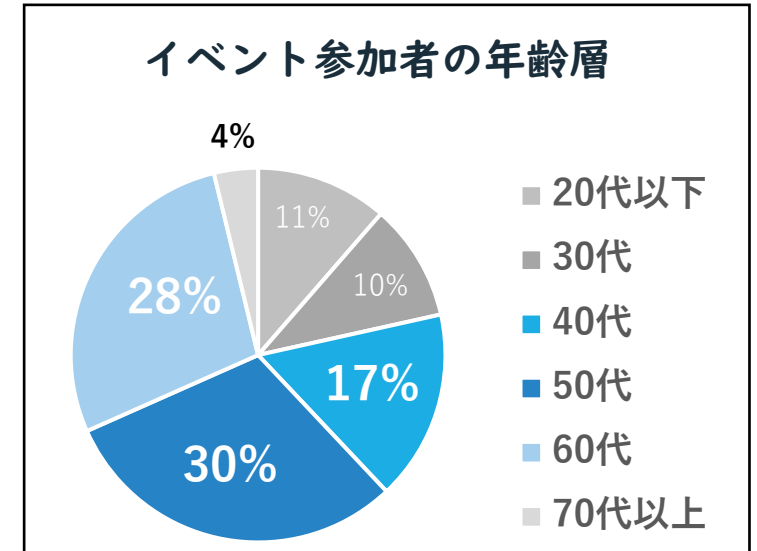
④施策提案（社会実験の検討）



想定するターゲット



40～60代の国内観光客



お茶の京都：
今回の対象航路で
ある八幡市、久御
山町を含む、京都
府南部のエリア

出典：令和6年京都府観光入込客等調査報告書 ※旧基準

④施策提案（社会実験の検討）

提供するコンテンツ

非日常としての「舟運体験」＋発着地での「地域体験」

⇒ 「過ごす時間」価値の最大化



(例)

- ・地域の食×生産者トーク
- ・酒蔵×ナイトクルーズ
- ・地域特産品×朝市

※その他、舟運の用途についても多角的に検討

⑤施策による効果

- ✓ 地域滞在・回遊促進、観光消費増
- ✓ 船上体験価値の向上
- ✓ 地域事業者・自治体等との連携強化
- ✓ 水辺を活かした地域ブランド向上
- ✓ 民間事業者による自走可能な持続型モデルの確立



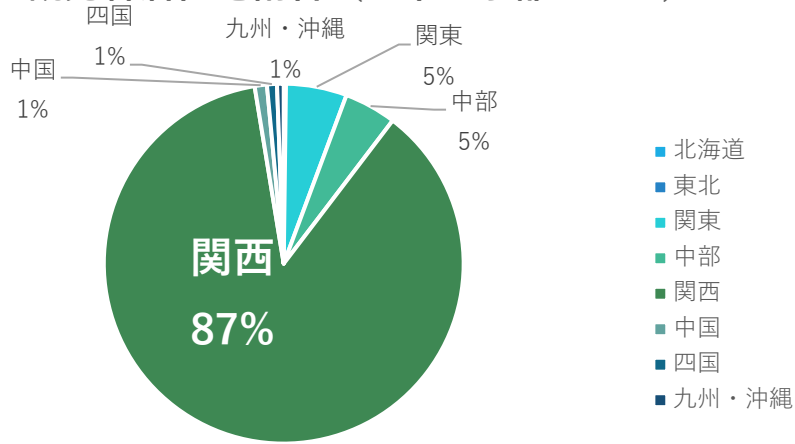
⑤まとめ

- 淀川舟運は、点の観光から「水辺を核として地域資源を面でつなぐ」新しい広域観光モデル
- 行政による支援で、最終的には民間主導で自走する持続可能な仕組みを構築
- 滞在、消費、回遊を一体的に創出し、沿川地域全体の観光価値向上と地域経済循環に資す



<参考1> 国内観光動向

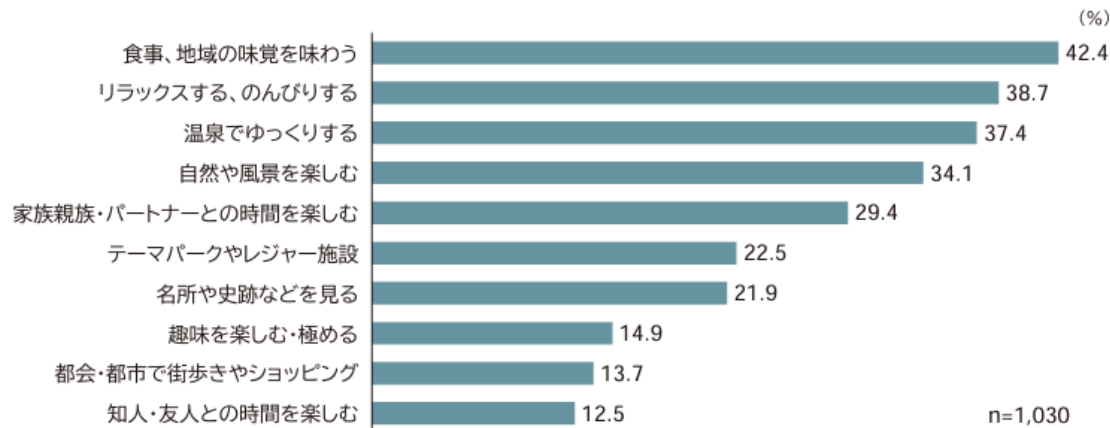
観光客居住地割合（お茶の京都エリア）



出展：令和6年京都府観光入込客等調査報告書 ※旧基準

JTB総合研究所

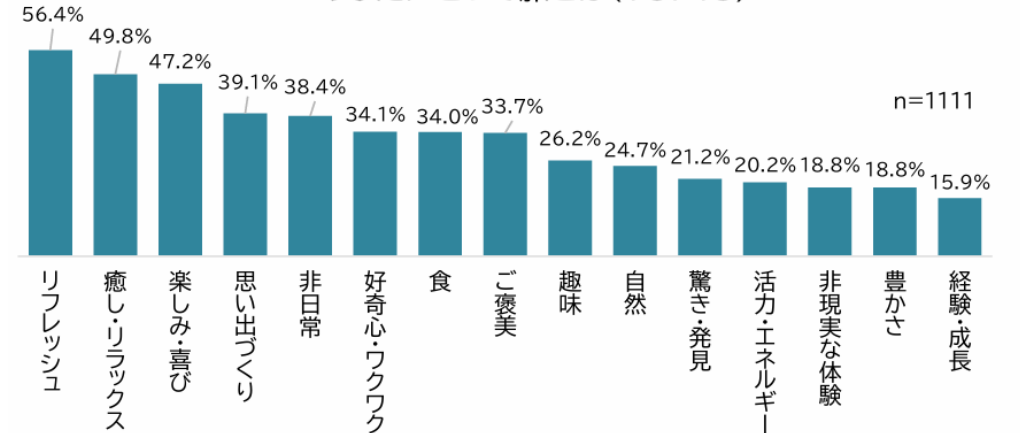
直近の国内旅行の目的(TOP10)



出典：JTB総合研究所 旅行に対する今の気持ち：国内旅行・海外旅行への意識調査（2024年3月実施）

あなたにとって旅とは(TOP15)

JTB総合研究所

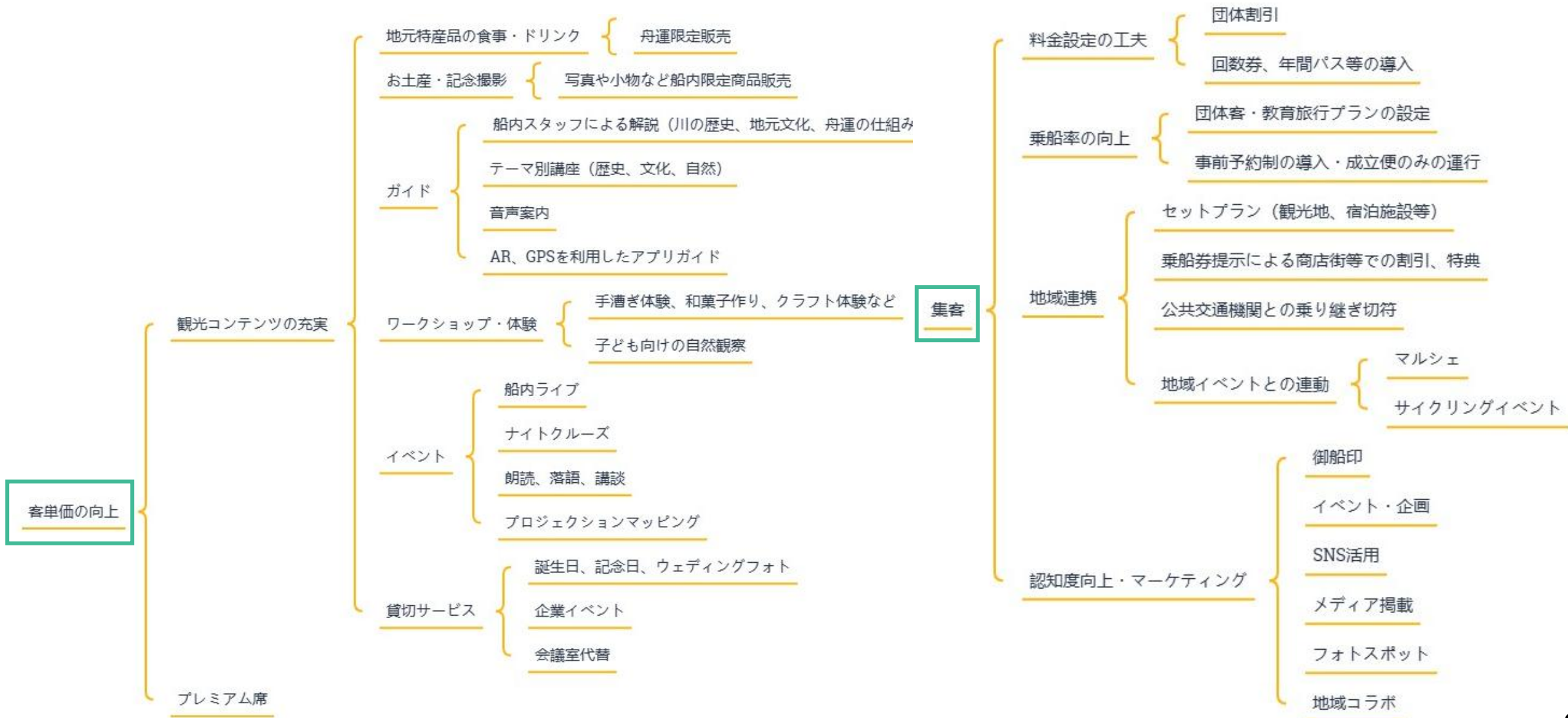


出典：JTB総合研究所 「旅に求めることについての調査」～旅における「非日常」とは～（2025年3月実施） 21

<参考2>他府県の舟運コンテンツ

県	場所	形態	プラン内容（料金）
福岡	柳川	遊覧	手こぎ舟で景色、ガイドや唄を楽しむ。通年。30分、1,000円。ウェディングフォトプランもある。1時間（20,000円～）
滋賀	近江八幡・水郷	遊覧	手こぎ舟で景色やガイドを楽しむ。春から11月末まで。80分、2400円等。 貸切船では、近江牛すきやきも楽しめる（食事代4,400円）
東京	日本橋	クルーズ	隅田川の浅草方面、神田川・亀島川や、豊洲運河、東京港など様々なコースがあり、ガイド付きで楽しめる。60分、2,000円等。サンセットやナイトコースもある。 百貨店バイヤーセレクト弁当、土産付きプランあり。60分、8,800円。
高知	四万十川	遊覧	四万十川を下り、引き返ししながら景色を楽しむ。通年。60分2,000円等。貸切でコース料理を楽しむプランもある。4,730円。その他、ホテル観賞や伝統漁実演プランも。

<参考3> 単価向上、集客 (案)



<参考4>水位データを用いた航行可能性の分析結果

3年分・2箇所（向島観測所・宇治川三川観測所）のデータを集計し月毎の航行可能性を割合で整理

- ・ 3月～7月、9月の70%以上の日で航行可能と推定。
- ・ R7.7月以降の小雨により、7月以降の割合が低い。

※12月のみデータは2年分

月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
推定航行可能日割合(%)	59.7	55.9	81.7	95.6	100	89.4	81.2	69.4	71.7	64.0	51.1	52.4

70%以上の日で航行可能と推定

表 3年分・2箇所の水位データによる月別推定航行可能割合

<参考4>水位データを用いた航行可能性の分析結果



観測所位置図

<参考5>水辺空間の利活用の制度

○かわまちづくり支援制度

地域の「かわまちづくり※」の取組を河川管理者が支援する制度
登録されると、河川管理者による施策支援が受けられる。

ソフト支援：河川空間のオープン化に向けた区域指定等

ハード支援：管理用通路や親水護岸等の河川管理施設等の整備等

※かわまちづくり

河川空間とまち空間が融合し、賑わいあるまちづくりによる地域
活性化に資する良好な空間形成を目指す取組

※八幡市（背割堤）、京都市（伏見港）、宇治市（天ヶ瀬ダム）が
登録。久御山は策定中

<参考5>水辺空間の利活用の制度

○河川空間のオープン化（都市・地域再生等利用区域）

河川敷を占有（利用）する場合には、河川管理者から許可を受けなければならない（河川法第24条）、占有主体は、原則、公共性、公益性を有する者等に限定されている（河川敷地専用許可準則）。

しかし、活用促進の観点から河川敷地占用許可準則が緩和され、地域の合意を得たうえで、河川管理者が区域、占用施設、占用主体を指定することで、占用許可を受けた民間事業者による営利活動等の利用が可能となった。その指定を受けた区域を都市・地域再生等利用区域としており、かわまちづくり支援制度では、指定も推進している。

※京都府下の事例：一級河川淀川水系宇治川 天ヶ瀬ダム地区

<参考6> 運航にかかる制度について

○海上運送法

多くの観光船は海上運送法上の「不定期航路事業」にあたる。その中でも主に定員によって手続きが分けられる。

- ・ 旅客定員 12名以下
一般不定期航路事業 → 登録申請
- ・ 旅客定員 13名以上
旅客不定期航路 → 許可申請

※ 13名以上でも、航路に反復性・継続性がない航路不定のものに限り、「一般不定期航路事業」に該当（※原則年3日以内）

海上運送法 事業区分一覧

		貨物のみの運送をするもの (旅客定員なし)	人の運送をするもの ※	
			旅客定員 1~12名	旅客定員 13名以上
一定の航路を定めているもの	定期運航	貨物専用定期航路事業 (内航海運業法に基づく手続きを行っている場合を除く) 内航貨物船 等	貨客定期航路事業 海上タクシー 内航貨物船 等	一般旅客定期航路事業 長距離フェリー 離島航路 等
	不定期運航	貨物専用不定期航路事業 (内航海運業法に基づく手続きを行っている場合を除く) 内航貨物船 等	一般不定期航路事業 小型クルーズ船 海上タクシー等	旅客不定期航路事業 通船、遊覧船 クルーズ船 等
		航路不定のもの	貨物専用不定期航路事業 (内航海運業法に基づく手続きを行っている場合を除く) 内航貨物船 等	一般不定期航路事業 小型クルーズ船 等

※ 人の運送をするものであって、旅客定員が13名以上の場合においても、輸送対象が「特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送」であれば、旅客定員が1~12名の場合と同じ手続きとなる。

<参考7> 船の写真 (実証イベント時)



<辨天号>

- ・三十石船と同寸法
- ・船体はアルミ製で軽量化
- ・船内はフリースペースでレイアウト自由
- ・定員60名



<参考 8> 船着場の写真



伏見港船着場



背割亭船着場

