

広島市内におけるホバークラフトによる水上交通網の構築 一人と環境にやさしい都市回遊の実現に向けて

株式会社水都広島、府川凜平
info@suitohiroshima.co.jp

はじめに

広島市は、太田川下流のデルタ地帯に位置し、古くから「水の都」として栄えてきた。現在も6本の河川が市内を貫き、平和記念公園と宮島を結ぶ航路などが観光客に親しまれている。しかし、現行の船舶による河川交通には、航走波（引き波）による護岸への影響、潮位の変化による離着岸の制限、およびバリアフリー化の遅れといった課題がある。本稿では、これらの課題を解決し、都市の「交通まちづくり」を一步進める手段として、次世代型ホバークラフト（以下、ホーバー）の導入を提案する。ホーバーは、空気の圧力で浮上して移動する「新交通システム」であり、人と環境の双方に調和した新たな都市交通としての可能性を探る。

1. 広島市の河川交通における現状の課題

現在の広島市内における河川利用において、最も大きな制約となっているのは航走波の問題である。通常の船舶が高速で航行すると大きな引き波が発生し、川岸の護岸を傷めるほか、係留中の他船に悪影響を及ぼす。このため、河川内では厳しい速度制限が課されており、迅速な移動手段としての活用が制限されている。また、潮位の干満差が激しい広島湾および河川内では、干潮時に浮桟橋の傾斜が急になり、車椅子利用者や高齢者の乗船が困難になるケースが見受けられる。多くの乗船場において、護岸の階段を昇降する必要があることも、「ユニバーサルデザイン」の観点から大きな課題である。

2. ホバークラフトの技術的優位性と環境性能

ホーバーの最大の特徴は、水面から浮上して航行するため、航走波が極めて小さい点にある。これにより、河川の護岸への負荷を最小限に抑えつつ、従来の船舶よりも高い速度での運航が可能となる。これは「環境にやさしい交通」としての必須条件を満たすものである。さらに、ホーバーは水陸両用であり、簡易なスロープさえあれば砂浜や平地にも離着岸が可能である。潮位の影響を受けにくく、段差のない乗降環境を整備しやすいため、バリアフリー化を劇的に推進できるメリットがある。また、大規模な港湾施設や鉄道網のような莫大なインフラ投資を必要としない点も「新交通システム」としての魅力である。既存の遊休地や水辺の空間を活用することで、導入コストを抑えつつ、災害時には橋梁が寸断された際の代替輸送手段として「防災・減災」の役割も期待できる。

3. 都市の回遊性向上と中心市街地活性化への寄与

ホーバーの導入により、広島駅、平和記念公園、宮島、そして宇品といった主要拠点を水上でダイレクトに結ぶルートの構築が可能となる。第一に、広島駅周辺の京橋川から平和記念公園までを短時間で結ぶことができれば、観光客の「回遊性向上」に大きく貢献する。陸上交通の渋滞を避け、川面からの景観を楽しみながら移動することは、広島ならではの付加価値となる。第二に、水辺の「オープンカフェ」や商業施設と連携した停留所を設置することで、人の流れを川沿いへと誘導で

きる。これは、川を単なる「通り道」から「滞在の場」へと変え、「中心市街地活性化」を牽引する起爆剤となる。水上交通が都市の骨格として機能することで、持続可能な「コンパクトシティ」の形成を支えることにもつながる。

4. 社会実装に向けた課題と展望

一方で、社会実装には解決すべき課題も存在する。最大の懸念点は騒音問題であるが、近年の技術革新により、プロペラの改良や防音材の採用で騒音レベルは大幅に低減されている。大分県での再導入事例などを参考に、最新機体の環境性能を検証する必要がある。また、運航コストの安定化に向けては、民間事業者のみに頼るのではなく、「官民連携（PPP/PFI）」の枠組みを検討すべきである。まずは特定のルートで「社会実験」を実施し、騒音、環境負荷、市民の受容性を詳細に調査することが不可欠である。その過程で「市民参画」や「パブリック・インボルブメント」を通じた「合意形成」を丁寧に行うことが、プロジェクトの成功の鍵となる。

おわりに

広島豊かな河川資産を最大限に活用するホーバーの導入は、まさに本大会のテーマである「人と環境にやさしい交通」の具現化にはかならない。2026年の本大会を契機に、水上交通が広島の都市交通の「第三の選択肢」として認知され、より魅力的な交通まちづくりが加速することを期待する。