

運河の有効利用による まちの賑わいづくり

米村 洋一 *Written by Yoichi Yonemura*

運河とまちの栄枯盛衰

運河と言えば日本では産業のためのインフラというイメージが強い。

東京の京浜運河などはその典型で、運河沿いには倉庫が並び、物流のインフラとして活躍してきた歴史がある。

もともと江戸時代以前は、陸路より海路、水路がモノや人の長距離、大量移動の主要なインフラであり、都市は海辺や川辺に沿って発達してきた。もちろん当時は堀割や川を使っただ人の往来も盛んで、屋形船で風流を楽しむ風景も江戸の風物であったようだ。

もちろん大阪も天下の台所として、国中の物産が船で運びこまれていた。

これに対して現代の運河はと言えば、東京湾の埋め立てが進んでくるにつれ、湾に面したウォーターフロントは、ずっと先のほうに移ってしまい、内陸の物流は陸上交通に依存するようになり、産業の動脈として活躍していた元の運河は単なるどぶ川のような様相を呈してしまっているところになった。

運河は街の賑わいどころか、倉庫が立ち並び、人通りがほとんど無い、都市の中でもっとも寂しい場所になってしまったわけである。

ところが最近になって、ちょっと事情が変わってきた。

都心部より地価が安く、比較的地権者がま

とまっている臨海部は新しい開発ゾーンとして

注目されるようになってきた。特に東京では臨海部に湾岸高速道路、ゆりかもめや地下鉄などの交通インフラが整備されアクセスも良くなってきたことから、オフィスや商業施設、さらには居住にも適した条件をもつようになってきており、最近では次々と立派なオフィスビルやショッピングセンター、高層マンションが建ち並び始めている。

陸上が美しく整備されてくると、その周辺の海辺や運河にも修景が必要だということになってくる。そこで最近では、護岸も殺風景なコンクリートの擁壁ではなく、親水性のあるものに変わりつつある。

そうなってみると、みんなが水辺の風景は潤いがあり、なによりも水面の上は空という開放的な空間であることが河川や運河の大きな魅力であることに気づき始めてきた。

運河や川などの水辺は、上に高速道路のような構造物を作らなければ青空の見える開放空間である。建物の密集している都市部では、特に貴重な空間である。

また、運河は幅が限られているので、船はゆっくりとした速度で移動することになる。ヨーロッパのかなり広い川や運河でも時速三〇km程度で航行しているし、イギリスの運河クルーズでは時速六kmというのんびりした速度で移動している。つまり散策の気分で見ることができ、移動手段である。

周りを海で囲まれているのに、日本ではヨットやボートを楽しむ人口はまだ非常に少ないが、欧米ではクルーズやヨット、ボートはかなりポピュ

ライナレクリ干シオンである。

また最近では、大規模災害時の物資や人の移動に大きな役割を果たすことができることも期待されている。東京では、もし昼間、阪神・淡路大震災級の大規模地震に見舞われた時、家に帰ろうとする通勤者は数百万人に上るといふ予測もある。道路や鉄道は壊れたり、倒壊したりしたビルなどにより、すぐには復旧できないが、川や運河は水路が維持され、船を使うことができる。車よりもはるかに大きな輸送力を発揮することができる。ウォーターフロントは、もともと広域的な物流の最前線でもあるので、物資の補給などには都合のいいインフラもそろっている。したがって救援物資や復旧用の重機、資材などを送り込むための、頼もしいインフラとなる。

そう考えると、国土が戦場と化した経験を何度も持つヨーロッパ大陸の国々が、今も運河を大切に維持し、活用している理由もよく分かる気がする。ヨーロッパでは川や運河を経由し、閘門こうもんを使って、北海から地中海や黒海までかなり大型の船が航行できる。

都心の水辺には

手漕ぎボートがよく似合う

筆者が仕事をしている地域交流センターでは、このような運河の魅力を知り、いざという時の



川から都市を眺める

安全のために都心の水辺に関心を持ち、活用する方策を考え、実現するために「都心の水辺探訪倶楽部」という組織を作り、活動を行っています。

この組織では、実際にみんなで都心の水辺に船を漕ぎ出して、街の様子を見ていこうという活動を行っている。

このために使っている船は、Eボートと呼ばれる一〇人乗りの手漕ぎボートである。

このボートは、もともと地域交流センターがダム湖を活用して、土地を提供した地元が観

光などの恩恵を受けようというこ
とで開発し、利用し始めたものであ
る。先頭に一人、最後部に舵取りが
一人乗り、間に左右一人ずつ四列
で八人計一〇人で動かすボートで
EボートのEという文字には、交流
(exchange)・環境 (environment)
エコライフ (eco-life)・川体験の入
門編・入り口 (entrance)・誰もが
(everybody)・簡単 (easy)・楽し
く (enjoy/entertainment)・水辺
の素晴らしさを体験 (experience)
青少年の教育 (education)・水害
や水辺の事故などの緊急時対応
(emergency)などの意味が込めら
れている。

仕様は、長さ七〜八m、幅一・四m
の一〇人乗りの手漕ぎボートで、素
材などの違う五つのタイプがあるが、
最近では、空気を入れて使うインフ
レータブルタイプが多くなっている。このタイプの
ボートは、空気を抜いてたためはタクシーでも運
べる簡便さがありながら、軍用にも使われる頑
丈な素材を使っているため、丈夫で安定性にも
大変優れている。

新潟県の見附市など水害を経験した自治体
では、災害対策用に購入し、普段から使いなれ
ておくためにイベントでも大活躍している例も
ある。

このボートで夜の日本橋界隈をナイトクル
ズしたり、都心に残っている運河を見て回ったり

しているが、陸からでは見ることでできないまちを再発見することができる楽しいボートである。夏を中心に、日本橋近くからこのボートを使うナイトクルーズのイベントもしばしば行っており、始めてから二千人以上の人々がEボートを使って、都心の水辺を楽しんでいる。

ある時、オランダKLM航空の社長たちが極東支社長の会議があるので東京に来たついでに、このボートに乗りたくて問い合わせた。相手がエグゼクティブなので、「東京には屋形船もあります」と紹介したら、「それはもちろん知っていますが、自分たちで東京の運河を漕いで、東京湾のレインボーブリッジも見たい」とのことであった。

実際に彼らと一緒にボートで漕いでみると、普通の日本人なら一時間かかるコースを四十分ぐらいでスイスイと漕いでゆく。聞いてみると流石はオランダ人、ほとんどの人がカヌーやヨットの経験豊富な水の男たちであった。

確かにオランダなどでは日本の水郷地帯のような場所が観光地として賑わっているが、こういった観光地では、動力船のクルーズ船とともに観光客用のレンタルカヌーやボートが当たり前のように置かれている。

東京の水辺空間の動向

東京都では二〇〇六年二月、「東京の水辺空間の魅力向上に関する全体構想」を発表した。

都では、隅田川や運河などの水辺の魅力を高め、都市としての東京の魅力を世界へ発信していくことを重点施策のひとつとして、目指すべき水辺の将来像と取り組みの方向をまとめた。

この構想では、「水辺の賑わい」「舟運」「水辺景観」「水辺環境」の四つの視点から取り組みを展開し、来訪者にも居住者にも魅力的な水辺の都市空間の実現を目指すこととなっており、今後、約一〇年間の主な取り組みは以下のようなものとなっている。

人々が集い賑わいあふれる交流空間を創出

多様で魅力ある舟運ネットワークを実現

美しく潤いある水辺景観を形成

誰もが親しめる水との触れ合いの場を創造

東京都ではこれらの事業を進めるために、「運河ルネサンス」事業に取り組んでいる。

この事業では、運河利用により地域活性化を図ろうとする地域を運河ルネサンス推進地区として指定し、区など行政も参加して協議会を設立し、事業調整や規制緩和などにより、民間事業者による水上レストラン・船着き場の整備などを進め、運河の賑わいの創出を目指している。

現在、指定されているのは、芝浦地区、品川浦・天王洲地区、朝潮地区の三地区で、推進地区に

指定された天王洲では、民間事業者による水上レストランがオープンし、芝浦では、船着き場整備により、お台場と結ぶ航路開設に向けた取り組みも進められている。

今後、こつとした運河ルネサンスの取り組みを晴海や豊洲など他の地域へも展開する予定で、推進地区間の連携を支援し、新たな水上交通ネットワークの構築や、運河における広域的な賑わいの創出を目指そうとしている。

水辺の再生とまち再生に向けて

東京都の構想の中で、ハードな事業については予算さえあれば実現できるが、実際に川や運河の活用を図りながら、まちの賑わいを取り戻すためには、さまざまな主体の参画・協力が不可欠である。

地元住民、河川・港管理者、河川・運河周辺の企業・土地所有者、船舶保有・使用関係者、一般市民、商業従事者、観光業者、学校、まちづくり関連市民団体など、考えてみれば市民のほとんどが関係者であり、これらの人々の連携体制を確立することが不可欠で、これら地域の多様な主体が関われる仕組みを作り、実践可能な取り組みを具体的に進めることが必要である。

前述の協議会はそのための仕組みであるが、それが単なる利用調整機関に終わらないため



夜景を楽しむ運河クルーズ

には、次のような取り組みが必要であると考えられる。

1 川や運河に関心を持つ人々の交流、情報共有の仕組み

まず関係者が、川、運河について知る必要がある。特に運河などの利用、船を活用した

水辺空間の活用に取り組んでいる先進事例から学び、都市活性化のための水辺拠点のあり方について検討することが必要である。

このためには、学識者を招いての検討会や先進事例の視察などの活動が必要である。

2 川や運河の活用の実験

運河などの活用を進め、利用にあたるための問題を把握するために、できる範囲で実際に川や運河を使ってみることも重要である。

このためには先に紹介したEポートのような手軽に使用して誰でも楽しめる道具を利用することが望ましい。Eポートを使って運河に漕ぎ出してみると、都心の水辺がまだまだアクセスの条件に乏しいこともよく分かる。

3 川や運河利用のための環境整備

川を実際に使うためには、川へのアプローチができる環境、川での活動を支える安全対策が充実している必要がある。

このためには、要所に川にアクセスできる拠点を整備し、その拠点を活用して川や運河について学習や楽しいイベントを安全にサポートできる人材が配置されることが必要である。このような拠点は、ここから川にアクセスする、いわば「川の駅」と呼んでもいい場所である。具体的な施設としては、近年整備が進められている防災船着き場の活用などが考えられよう。

4 新しい社会システム、運河ビジネスの構築

これらの取り組みを定着・拡大、持続するために、川や運河を利用することが経済的活力に結びつくことが必要である。すなわち川や運河を資源として活用するビジネスやNPO活動が定着することが川への持続的な関わりを持続性を担保する条件である。

大阪でも二〇〇九年を目指して水都大阪再生のイベントの構想が進められているようであるが、こうした取り組みを一過性のイベントに終わらせないためには、イベントは水都再生のための仮説を検証するための社会実験として実施するといった視点も必要ではないだろうか。

CEL

□ 米村 洋一（よねむら・よういち）

NPO法人地域交流センター 副代表理事、中央大学大学院経済学研究科兼任講師。一九四三年福岡県生まれ。東京大学工学部卒業。専門領域は、環境問題、地域計画、事業コーディネーション。著書は、『医療情報システム総説』（学術情報センター）、『カンゴロジー入門』（講談社サイエンスフィク）、『地価と土地システム』（共著、野村総合研究所）、『都市と観光地の美化戦略』（共著、地域交流出版）など。