

# リバーフロント研究所設立 30 周年座談会 まちづくりと一体となった川づくり



## 出席者

宮村 忠	関東学院大学工学部名誉教授
陣内 秀信	法政大学デザイン工学部教授
岸井 隆幸	日本大学理工学部土木工学科教授
金井 司	三井住友信託銀行 経営企画部 理事・CSR 担当部長
英 直彦	国土交通省都市局市街地整備課長 (現 独立行政法人都市再生機構統括役)
泊 宏	国土交通省水管理・国土保全局 治水課長 (現 国土交通省関東地方整備局 局長)
小俣 篤	国土交通省水管理・国土保全局 河川環境課長 (現 国土交通省北陸地方整備局 局長)
金尾 健司	(公財) リバーフロント研究所 代表理事 (司会)

以下、敬称略

(本稿は、平成 29 年 6 月 29 日に座談会を行ない、紙上スペースの関係で、編集部により編集したものです。)

**【金尾】** 今日はお忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。

リバーフロント研究所では、今年でちよ



金尾 リバーフロント研究所 代表理事

うど 30 年という節目の年を迎えるのを機に、将来に向けて先生方からいろんなご意見を賜りたく座談会を企画しました。

今日は、大規模水害への備えや地域経済への貢献の両面から、今後の川とまちづくりの方向性をテーマに選ばせていただきました。ご協力をお願いいたします。

まず、各先生方から、自己紹介を兼ねて川とまちづくりに関する経験を踏まえた思いを一言ずつ順番にいただきたいと思います。

## 自己紹介 川とまちづくりへの思い

**【金井】** 門外漢と思われる銀行から参加させていただいて大変光栄です。

私は、陣内先生が座長を務めておられる水辺とまちのソーシャルデザイン懇談会に参加させていただいているということで、今日はここにお招きいただいたのではないかと思います。

前回の懇談会でも申し上げましたが、私自身は川が非常に好き



金井 三井住友信託銀行 理事・CSR 担当部長

で、子供のころから川べりですずっと川を眺めているのが好きでした。懇談会やミズベリングという取り組みが非常に楽しくて、今でもホームページをよく家で見ております。

銀行員として河川をやっている人は皆無に近いのではないのでしょうか。それは河川に絡む開発にお金が流れていないからだと思います。多くの不動産関係者から「河川は規制が非常に厳しくてあまり触りたくない」と聞きます。我々も事業者が事業をやらないとお金の流しようがありませんので、勢い河川と縁遠くなるのではないかなと思っております。

占用許可など、河川に関する規制緩和が進んでいることは、多くの事業者には知られていないのではないのでしょうか。金融機関という立場でこういう機会に参加させていただいていますので、いろんなチャンネルを通じて、河川行政が変わってきていることを伝えなくてはならないと思っております。

金融と河川とは直接関係がありませんので、間に立つ事業所や、利用者、NPO、NGOが集まって議論する場も必要であり、そういった場にどうふうに参加するのが今後の課題と考えています。

一方、災害の問題があり、私自身も気候変動リスクがいかに大きくなっているかを身に染みて感じています。ところが、最近のレポートによると、企業のリスクへの関心は、特に震災直後は非常に高かったのですが、徐々に薄れてきているそうです。地震は重要視しているのに、洪水をリスクと感じている企業が少ないのではないかと考えています。リスクとの折り合いもつけながら、企業がどうやって絡むのかということに金融機関として参画するのが我々の役割と考えております。

**【陣内】** 私は建築と都市の歴史を研究対象としており、ヴェネツィアに留学して水の都市の価値・重要性を体感し、東京も水の都市だったことに気がついて研究してきました。調べれば調べるほど、日本の水辺・川が多様な機能を持っており、災害から守る、防ぐ、減災することを追求しながら、恵みを大変うまく生かしてきたことが分かりました。

ところが、近年それが逆転しました。海外はしごとく時代のニーズに応じて水辺を使ってきました



陣内 法政大学教授

たが、日本は、汚れたり、舟運に使わなくなったことが大きいのですが、切り捨ててしまったのです。

一方で課題のある治水を充実させてきましたが、また時代が一周して、水辺を使いたいという気持ちが出てきました。法政大学に12年前にエコ地域デザイン研究所というのをつくりましたが、社会でもニーズが高まり、金井さんがおっしゃったように、水辺とまちのソーシャルデザイン懇談会を国交省がつくってくださって、河川や環境から水辺に取り組んできた人とはいささか違う立場の人たちも、クリエイティブな発想を持ち込んで知恵を出し合い、実践する状況が生まれてきました。今後は企業や都市をつくる方々が関心を示し、不動産としても価値が生じて投資する動きが海外のように出てほしいです。

日本では大きな視野で行政がリードすることがこの10年欠けており、欧米から学ぶべきと思っています。比較しながら我が身を知るのが非常に重要で、そういう意味でリバーフロント研究所の役割はますます大きいのではないかと考えております。

**【宮村】** 私の専門は河川工学ですが、現場の話をしたと思います。私が最初に川で何かをやり始めたのは、昭和53年に隅田川クラブという季刊の雑誌をつくったことです。売ったところは、ほとんどもバスと浅草の水上バスの発着場。結構売れましてね。全部で40巻ぐらいい出しましたが、2万部売れました。



宮村 関東学院大学  
名誉教授

私が子供のころの隅田川は堤防がなかったから簡単な釣りができました。しばらくしたらあつという間に堤防ができて川が汚れ、さらににおいがものすごくになりました。今時分窓をあけると非常につらかったですね。窓をあけたい時期につらくなるのです。

次に、寒中水泳をやってみました。全国から古式泳法の人たちまで集まり、船から喜んで飛び込みましたが、防潮堤で岸辺に上がれないのです。テラスのようなものをつくって欲しかったと陳情しましたが、川は洪水を流すもので余計なものがあったら計算上だめだと怒られました。そんなもんかなと思っていたら、今はテラスをいっぱいつくって人を集めようと。わずか半世紀の間に随分変わるものです(笑)。

その後、荒川下流河川事務所がたたき台になって出した「荒川クリーンエイド」に川の専門家として関わり、いわゆるリバーフロントと言われる荒川の川原と土手を舞台に、いろんな人といろんなことを考えてやったらどんなものができ上がるだろうという社会実験をしました。そのころ、ウォーターフロントとリバーフロントというのがあり、運輸省港湾局がウォーターフロント、建設省河川局がリバーフロントであるという話を一等最初に聞きましたが、意外にそれが大事だと気づいたのは、しばらくしてからです。

ウォーターフロントなら自由使用でリバーフロントは自由使用ではない。河川法の一番の狙いは洪水を安全に疎通させることですから、管理をする必要があるのですね。港湾法は誰もが自由に使えるのがもとなので、両者は全く違うと。その接点が河口で、境はどこかが一時議論になっていました。川は海に出たところではぱっと堤防をやめちゃうわけにいかないの、どこまでそのならしの堤防が行くのか。それが河口を出たところから22度とかね。それで、何でそうなったのという話を誰に聞いてもよくわからない(笑)。ちょうどそのころ漫画のバレーボールがはやってまして『サインはV』という。あっ、サインはVなんだと(笑)。それが思い出深い知識です。

そんなことをしているうちに、いわゆるスーパー堤防に待ったがかかり、白紙で考える委員会の座長となりました。そのとき、東日本大震災によって、想定を超える大規模災害を考えることが世の中の普通になりました。防潮堤が要るのか要らないのかという話と、大規模堤防が白紙でいいのかという話です。私が生活しているところは、わずか50余年の間に3.5～4.5mぐらい地盤沈下しました。オランダ人に小松川を案内したら、彼らが「こんなひどいところに住んでいるのか」と言うのです。おまえらに言われたかねえわ(笑)というようなことがあって、スーパー堤防については非常に難しい課題だと思います。

ただ、最初に隅田川に飛び込んだときから、地盤沈下の解消は掘込河道しか方法がないというのが私の感想です。大型の盛土をつくるのは大変かもしれないけど、前回の東京オリンピックの頃に整備された防潮堤、ゼロメートル地帯を解消するとしたら、今度のオリンピックを契機にとにかく盛土していくことを、高規格堤防にはめ込みたいというのが今の私の考え方です。

**【岸井】** 平成4年まで建設省におり、昭和60年に越谷市に出向し、都市施設部長として東武線の

連続立体交差事業の計画決定に携わりました。市長に請われて出向を1年延長し、市長の夢の1つである水辺都市の実現に関わりました。市長は平地ダムをやると言っていたが、治水に切りかえレイクタウンにたどり着いたのが、河川と関わった最初です。

次に河川と関わったのは本省区画整理課にいたときに河川局がスーパー堤防を議論し出して、一緒にやろうと。当時、都市局に賛成派は多くありませんでしたが、私と何人かはやろうかという話をして、河川局の方々に裏のり面の土地を出せと大分やって(笑)。あれやこれやしながら現在の法律におさまっています。

大学へ移ってから、オリパラの関係で東京都河川部隊とおつき合いをする機会が結構ございます。隅田川の全体をどうするかとか、両国に新設される船着き場のお手伝いもしています。また、ミズベリングで陣内先生とご一緒させていただいています。

**【英】** 昭和59年に建設省に入り、それ以来ずっとまちづくりを担当しています。都市局でまちづくりに関する法律・予算に関わり、長野県岡谷市や岐阜市でまちづくりを担当しました。

河川との関係では、岡谷市の諏訪湖で湖畔公園の整備を5大プロジェクトの1つとして担当しました。ちょうど皇太子殿下がご成婚され、湖畔端のなぎさを人工的に整備したり、高水敷に広場をつくったり流れをつくったり、遊具を置いたり。諏訪湖にレマン湖のような噴水を設けるという市長の構想を実現するため、釜口水門に高さ50mぐらい上がる噴水を占用で設置させていただきました。諏訪湖は静水域なので、当時でも柔軟に河川の占用をさせてもらいました。

岐阜市は、治水が歴史的に非常に重要なところで、消防団とは独立した水防団があり、水防団員



岸井 日本大学教授



英 市街地整備課長

が1,600人もいて非常に強力な水防活動も行っていきます。一方、清流長良川の堤防の桜づつみや石積み護岸を木曾川上流河川事務所をお願いして整備するなど「長良川プロムナード」と呼ばれる自然景観に優れた空間ができています。

その後、都市局都市計画課で立体道路や立体河川ができるように立体都市計画制度をつくったり、まちづくり推進課で発想を転換して、公共施設の整備・管理を民間の力を使ってやっという、改正された河川占用許可準則に基づく占用がおこないやすくなるよう、まち側の手立てに取り組んだりしました。

今は市街地整備課で区画整理事業、再開発事業、あるいは都市再生整備計画事業を担当しており、スーパー堤防をどう進めるかとか、水辺空間の整備を旧まちづくり交付金で応援する仕事を担当しております。

治水が非常に大事だということ、水辺空間が町の中の憩いの場、観光など活力の場としてうまく使っていくことが、まちづくりの面からも大変重要だと思っております。

**【泊】** スーパー堤防を含む河川改修とダムの建設事業を担当しています。



泊 治水課長

昭和61年に建設省に入り、昭和63年から荒川上流でスーパー堤防も担当しました。スーパー堤防の立ち上がりの時期で、地元説明をしても「夢のような話」と受け取られ、ほとんど相手にされず信用してもらえないことが多かったのですが、幾つか事業化につながったものもありました。

平成4年から岐阜、6年から名古屋、当時の中部地方建設局にいました。当時一番大変だったのが木曾三川の治水対策です。岐阜県は海のない県ですが、地盤高が海面より低い地域があり、昔から輪中で集落を守るなど治水に苦勞しておられました。このときゼロメートル地帯の方々と向き合ったことが原体験の1つとなっています。

平成13年から3年半、先ほど宮村先生からお話がありました荒川下流河川事務所の所長を務めました。当時、スーパー堤防は十何カ所で事業をしていました。木造住宅が密集していたところが、仮移転をしていただいて、我々で盛土をして、そ

こへ新しい街ができていくプロセスを見たり、先輩方が整備を進めてきたスーパー堤防の上に新しいコミュニティができる過程を見ることができ、苦勞もありましたが、非常に楽しく関わらせていただきました。

平成22年頃、当時の政権の事業仕分けで一旦廃止とされた後、結果的に区間を絞って進めることになりました。その少し後に関東地方整備局の河川部長を務めました。現場はまだシュリンクし、自治体の方々も非常に困っておられた状態で、いろんな方にご心配やご苦勞をおかけしながら、なかなか進まないことに自分自身いら立ちを感じていました。

1年前に治水課に来ました。ゼロメートル地帯が現にあり、特に東京荒川の下流部の沿川には300万人以上の方がお住まいになっており、このような都市が洪水や高潮等で荒川の堤防が万が一切れたら大変なことになるとずっと思っていましたので、現場で仕事をしやすく、自治体や都市行政ともうまくいくよう改善できないか努力をしているところです。

**【小俣】** 河川環境課はいかに川を賑やかにするかがメインの仕事ですが、川の管理も担当しております。宮村先生がおっしゃった川の規制、河川法の門番みたいなこともやっているわけで、言ってみれば岩盤規制の親分がうちの仕事です。



小俣 河川環境課長

規制には、川で危険を回避するための規制と、誰から見ても役人が後ろ指をさされないための規制の2種類あると思います。後者の例は、誰かがある河川区域で儲け始めたときに不公平だと指摘されないよう、公的機関しか占用させないという規制です。簡単に言うと市町村とか、民間企業なら鉄道、電気、水道という三公社五現業のみが占用できるという世界で昭和の時代を進んできました。

それはなぜかということ、世の中が求めていたからだと思います。つまり戦後のどさくさで公共空間を誰が使っているかわからないとき、にぎやかだけど不健全とか不公平という中で、公共空間から民間を排除してきたというのが戦後から高度成長期までだと思います。

その象徴が、大阪の地下道から串揚げ屋を排除

したことです。地下道に1軒だけ占拠していた申揚げ屋は繁盛して観光名所でもありましたが、なぜあそこだけ占拠しているのかということで結局どきました。しかし、それをよしとするルールもあるのではないのでしょうか。先ほど金井さんがおっしゃった、不動産業や投資家を川につなげるためにも、社会のルールとして組み込んでいくことが河川環境課の大事な仕事と感じています。

ただ、私は全国の現場で河川管理をしている職員の親分でもあります。職員を守るには、社会がどれだけ許容してくれるかが大事です。許容度が増してくれば、スーパー堤防にも民間が積極的に関わるという循環も出てくるのかなと強く感じています。先生方の御意見をいただきながら、地域といういろいろな葛藤しながら進めていくことが必要だと感じております。

**【金尾】** ありがとうございます。小俣さんから議論の導入部となるお話をいただきました。ここでリバフロのこれまでの取り組みを簡単に事務局からご紹介させていただきまして、その後、自由にご議論いただきたいと思っております。

**【事務局】** 図(本誌39-40頁)に、直近の10年を中心に年表的にまとめさせていただきました。(説明内容は、レビュー資料をご参照ください)

## 川の管理と賑わいの両立について

**【金尾】** これから議論に移りたいと思っております。まず、先ほど小俣課長がおっしゃった管理と賑わいの関連をどうするか、社会の理解をどのように醸成していくかという点について、金井さんはどうお考えになりますか。

**【金井】** 全く同感です。積極的に許容するにはどうしたらいいか考えなければならんなど思いながらお聞きしておりました。

事前にいただいた「かわまちづくりの波及効果」という資料に興味深く読みました。人口と地価の変化に対するかわまちづくりの効果を検証したもので、実はこういうものが最も我々には響きます。我々は経済価値がどう動くのかに敏感に反応します。人口の問題は、必ずしもお金に響かないかもしれませんが、地価は不動産の価値に直結します。不動産の価値とかかわまちづくりがどう連携しているのかが非常に気になります。

かわまちづくりのいろんなプロジェクトがどういう影響を与えているのかが具体的に検証できていると、それを目当てに出てくる民間事業者もおそらくいると思っておりますので、そういうものを表に

出すということは非常に重要だと思います。

一方で、高規格堤防のように効果は大きいですがすぐには完成しない施設で、不動産の価値を上げるにはどうしたらいいのかを考える必要もあります。隅田川の上流から下流まで1日かけて歩き、不動産の使われ方を見たことがあります。先ほど宮村先生がおっしゃっていたように、においが嫌ということもあって、特に古いビルは川に背を向けて建てられている。川との関係をもっと密接にするには、川側にも既存の建物の玄関ができるようリノベーションをするということがあるでしょう。できるところからやっていくことになると思いますし、ミズベリングのような活動がきっかけになるかもしれません。

商業地区なら、リノベーションで人が集まり収益にもつながるので、一番手取り早いのは商業ビルだと思います。住宅あるいはオフィスビルでも方策があるのかもしれない。

オフィスビルの不動産価値と環境の関係を研究したことがあり、営業にできないかと考えています。不動産の評価制度として、日本にCASBEE、米国にLEEDがあります。LEEDでは、環境が不動産価値に与える影響の大きな要素が生産性の向上とされています。環境を川に置きかえたらどういう影響を与えるのかということは、研究の課題になるのかなと思っています。

ミズベリングの懇談会でどなたかが「川の揺らぎが人間の精神に非常にいい影響を与える」とおっしゃっていました。確かに子供のころずっと川を見て非常に気持ちがよかったのですが、川べりにあるオフィス空間は、交通の往来の中に建物があるよりも働く人間にいい影響を与えるのかもしれない。

生産性の向上を通じてビルの価値が上がっていくという方程式ができると、川に背を向けていたビルの考え方が変わる可能性があります。先ほど申しましたようにリノベーションをする動きや、川を積極的に利用してまちづくりとの橋渡しになるろうという動きが出てくると、まちづくりにつながると思います。

確かに堤防も川と町を遮断する1つの要素かもしれませんが、建ち並んでいるビルも川と町を遮断している1つの大きなバリアになっている可能性があります。そこをどういうふうに変えていくかが、不動産という視点から見た場合の課題で、おもしろい解決手段が見つければいいと考えております。

**【陣内】** 世界の動きがある町を訪ねて、水辺に

オフィスを構える価値を感じました。例えばイギリスのブリストルとかアイルランドのダブリンには、世界のトップ企業が水の都市の再開発、再生のプロジェクトに大きな関心を持って入ってきます。都市づくりではそのような観点が必要ではないでしょうか。東京も、大丸有だけでなく水辺にも可能性があることを考えなければなりません。

先ほど小俣さんが言われた管理と賑わいをどう考えるかということに関して、水辺は時代とともに考え方も機能も役割も意味も人々の意識も変わるわけですね。それをどうやって読み込み、積極的に変えて新しい時代のニーズに応じて使っていくかということだと思います。例えばヴェネツィアのカナル・グランデ沿いに並ぶ立派なホテルには水際にすてきな水上テラスがあって、朝食なんかそこでとるわけですね。もう最高の喜びですけど、あれは1930年代に始まったことです。それまでは荷揚げをしていましたが、港湾機能は別のところに移動したのでそこを上手に使ったのです。例えば日本橋川にあった荷揚げ機能がなくなったときにどうすべきだったか、洪水、高潮から守るために防潮堤をつくらざるを得なかったにしても、今はまた考え直せるわけですね。

ヨーロッパでは、河川空間等の公共空間を利用するときに、自治体に占用料を払うという契約制度が20世紀に入ること確立されたようです。日本はかつて公共空間を上手にマネジメントしていたのに、近代制度に変えたときに管理だけになり、さっき小俣課長がおっしゃったとおり公共空間で民間の営業ができなくなりました。それを今また違うフェーズにどうやって持っていけるかという議論が非常に重要です。

隅田川・浅草のオープンカフェでは、水際に建つ地元のマンションの住民の方々の反対が非常に強く、苦労しました。町会長さんは当初地元の利益を踏まえて非常に慎重に発言していましたが、だんだん理解してくれて、今はうまく機能するほうに随分積極的に応援する立場になりました。そういうことを積み上げていく必要があると思います。都市に住むおもしろさや醍醐味、人と交流する喜びとか、社会や住民の考え方そのものを変えることが大切です。

宮村先生がおっしゃったように、子供が川に落ちたとき行政側が大変な賠償を求められることがあり、慎重にならざるを得ません。ところが、オスロのウォーターフロントには手すりは一箇所ありません。落ちたら自己責任なのと、レスキュー隊がすぐに助けに来るという仕組みができてい

そうです。日本でも、宮村先生を中心に防災船着き場を自己責任で使おうという動きがあります。社会的責任を住民が感じながら、かつてのように大いに利用することが大変重要だと思います。

**【金尾】** ありがとうございます。宮村先生、今のお話も含めていかがですか。

**【宮村】** 川が好き、川がすばらしいという声ばかり出るので、あえて申し上げますと、そんなに川に寄ってこなくてもいいじゃないといつも思っています。

すばらしいものが計画されても、その通り実現するのかなと不安です。議論のためにあえて言うのですが、日本の都市は昔から背を向けています。川に向かっていたら、日本みたいに暑いところはやっていけません。あえて陣内さんに異を唱えるわけじゃないけども（笑）、川べりは条件がよくないことも考えていかないと。

**【岸井】** 宮村先生に乗るわけじゃないですけど、川の水は相変わらず汚いです。合流式下水道の改善を本気でやらないと、誰も近づく気にはならないし、近づかないほうがむしろ安全ということになります。それはぜひやっていただきたいと思います。

その上でさらに言うと、河川行政と建築行政が基本的につながっていないですね。建築行政は市町村、河川行政は国が中心で多少都道府県がやっているという程度で、そこに密接なパイプはない。建築行政から見ると、川は決まったもので口を出す話ではない。その意味で、河川法を改正して河川整備の基本計画をつくるといった当時、大英断だと思つと同時に、そんなことはできないとも思いました。実際は形式的で、もっとちゃんとやらなきゃいけません、やはりみんなようやらんという感じではないでしょうか。

それと、川沿いに公開空地がとれないのは、公開空地の制度が道路に面していなければならないからですが、今、東京都で改善の動きが出ています。制度論と絡めないと、一件一件の努力では限界がある気がします。

施設が多様で多機能になるとおもしろいと思います。一時期、レイクタウンでオーダーメイド護岸を検討しました。治水と水辺利用を兼ねた護岸があってもいいのですが、土地の利用と川の整備のタイミングが合わず、結局つまらない護岸になってしまいました。

**【英】** 民間に河川空間を占用してもらって、にぎわいをつくる取組は、河川法準則が改正されて以来50件近くあるということですから、一定程度

進んでいると思います。

小侯課長からお話のあった、河川占用を公平におこなうための手立てとしては地方公共団体と河川管理者でよく相談し、河川空間をまちづくりの中でどのように使っていくかという方針を作って明示し、公募なりの手続を踏んで公平に占用者を選定するようにすれば、大丈夫ではないかと思えます。

そういう積み重ねにより、各自治体も河川管理者も、理解が深まり、手続が円滑に進むと期待しています。

都市公園も今年法改正しました。改正前は公園管理者が公園を整備し、民間が収益施設を整備していましたが、民間により良い収益施設を作ってもらい、その収益で公園整備も行えるよう、公共還元型の収益施設の設置を認めることにしました。そのために占用期間を10年から20年に延ばしたり、都市開発資金を貸し付けたり、予算で公共部分の整備を支援したりというトータルの枠組みをつくり、民間によるよりよい公園づくりを始めています。これも関係した動きなのかという気もいたします。

**【小侯】** 先ほど岸井先生がおっしゃった民間発意の護岸に関連して、変な言い方かもしれませんが、行政側に元気がないときは、地域や民間には逆にチャンスではないかと思えます。

例えば渋谷の再開発では東急が護岸を整備しています。30年前だったら東京都がやったかもしれませんが、今はどうぞどうぞという時代になってきていて、管理面でも全く一緒だと思います。

先ほど戦後の話をしましたが、江戸時代以前は、水害にしても交通や日常生活にしても、地域の社会や経済が川と向き合わざるを得なかったと思えます。高度成長期に隅田川のように安全のためにぼんと壁で仕切ってしまったわけです。これから50年、100年の間に川と地域がどう向き合えるのか、河川管理者が洪水を流したり空間を適正に維持したりするなかでどれだけ匙加減できるかということになりますが、いずれにしても地域社会と接点をつなぐ役割は絶対必要です。今の私どもが民間を許可するルールは、地域の中で合意をして主体を選ぶようになっていきます。

先ほど岸井先生がおっしゃった平成9年の河川法改正では、地域の意見を聞いて河川の計画をつくることにしましたが、儲けていいという発想はありませんでした。今は地域の合意を得た上で儲けてもいいのではないかと考えています。

これから各地域に最適な合意形成の仕組みをど

う育てていくか、まさにエリアマネジメントですが、隅田川のリバーテラスが鴨川の川床みたいになれるのか、宮村先生がおっしゃったように川に人が来ることが地域にとっていいことなのかなどは、そういうところにかかってくると思います。

**【宮村】** 河川行政は、大災害があったりしてお金がいっぱいあったから、大きく変わった歴史がありません。

戦後はお金がなかったからみんな考えました。まずやるところと、50年か100年たったらやり直すということも含めて、ここには人口が増える困るから自分の権限ではないけど都市の人たちと話し合おうとか、仕掛け人だったのですね。行政は地域と仲よくするのではなく、堂々と仕掛けたいと思います。そういう面では行政はさぼっているのだから、かっこよく地域と言わないで、あんた方が出て行きなさいよということのほうがいいと思います。

さっき岸井先生が言ったように、都市で川をやるにしても、満潮のときや雨が降っているときに歩いたらおいがして、相当無神経な人以外は行かないということになってしまいます(笑)。お金がなくなったせいもありますが、下水道と川と一緒に仕事ができるようになった変化は大きいです。水辺にこれを使わない手はないと思います。

**【岸井】** 2000年以降動き出した都市再生に、河川と下水道は乗り遅れたのではないかと思います。渋谷でようやく貯水槽をつくりましたが、公共貢献としてもっとやることはあったのではないのでしょうか。大手町なんかあれだけ変わりましたから。日本橋川脇はきれいにしましたが、乗り遅れた感はやっぱりあります。最初にもっと考えておけば、日本橋川は変わったかもしれません。

## 地域や民間の積極的な関わりについて

**【陣内】** 今、企業も大変熱心になってきています。東京の外堀にはゼネコンとかディベロッパーだけでなく、ヤフーや角川、博報堂など一流企業まで何とかしたいと興味を持ってくださっています。

外堀は東京オリンピックのマラソンコースになりますが、臭いわけです。水循環をよくしようということで、中央大学の山田先生を中心に大学間が連携して研究集会をシリーズで行ってききましたが、今後は、これらの企業が「外濠水辺再生協議会」を立ち上げ、旗揚げのシンポジウムを行います。大阪では全体の横のつながりが強く財界も大きな仕掛けを支えていましたが、東京で企業の連合体

がある地域をよくしようという動きは初めてのよう気がします。地域の住民、大学、直接利害がある人たちもそれにかかわってくるというダイナミズムがようやく生まれたと感じています。

金井さんがおっしゃるように、日本を代表する企業がみんな何かやりたいという機運をどうやって日本の社会に広げていくかが求められています。

**【宮村】** 最近、水辺や船での遊び方が単調になっています。屋形船でカラオケまでやっていますが、これは理由があって、川が汚くなってから、着物が酸化して黒くなっちゃって芸者さんが乗らなくなったのが致命傷でした。

荒川下流のナビゲーションマップは多様な船が船着き場に行くルートという大事な情報を含んでいます。もう少し多様な遊び方を取り戻し、場合によっては1カ所だけでも仕切ってきれいにしてプールにするとか、高速道路の下は使い物にならないというけど夏の日陰にちょうどいいのではないのでしょうか（笑）。そういう舞台装置をつくるため、下水道と河川の事業は大きいです。

平成2年に見た紫川のパンフレットのスローガンには驚きました。川は堤防をつくらない。広げる。それから掘る。という川のテーゼが書かれています。紫川には少なくとも川の思想が入っています。河川行政をやるなら、川の思想体系がきっちり入っているほうがいいのです。どうしたらいいかわからないから、さっき岸井先生が言ったように、みんなあきらめるのです。

技術の展開によって今までだめだと思っていた川の本来あるべきものがやれるかもしれないというようなことを考えて、1つずつの川の計画に、遊びの中にも川の思想を出してほしいという気がします。

**【陣内】** ミズベリングをリードしている若者たちが乗るSUP（スタンドアップパドルボート）はあちこちを活性化して、いい風景をつくっていると思います。SUPの延長で空気を入れて浮かべる大きなゴムボートに乗って野点もするそうです。写真を見ると、桜の下ですごくいい風景です。そういう発想は今まで出てこなかった。水が汚いのは多少わかっていながら、それも物ともせずやる人たちはいっぱいいるわけです。一つ一つイメージを変えていく必要があると思います。

それから、隅田川沿いに東京ベイエリアまで見事な花壇ができています。どこまで意図してやっているかはわかりませんが、日本の花園都市みたいなのが水辺にできています。1960年代の防潮堤

にみんなが思いを込めて自分の地先に花を育てていくのも日本的雰囲気でも悪くないと思います。東京にしかない風景、日本的な水辺空間が生まれている感じもします。

海外の都市に比べると、日本は水辺に人は集まっていません。隅田川ルネサンスでは面出薫さんをお願いして社会実験をやり、十分な成果が得られました。この成果を生かして投資し、継続的に戦略的にどんな街にしたいのかを議論すべきだと思います。川端とかベイエリアが全部マンションになったら、ちょっとどうかと。もう少し公的に誘導してまちづくりにつなげたほうがいいのではないかと思います。

**【岸井】** デザインの統一性とか、周りとの関係を助言する専門家がおられる川があってもいいですね。

**【小俣】** 川の水がまだ汚いというのは、それを許容してきた時代がずっと続いたのだと思います。しかし、堀川にしても市民があれだけ盛り上がり名古屋下水道局もさすがにほっておけない。外堀は普通河川だから河川は手を出せない、下水道もやらないと、誰もやらない時代が続いてきました。でもオリンピックということで東京都建設局が一念発起して浚渫します。鶏と卵じゃないですけど、見てもらうということがきれいになるという上でも大事だと思います。大阪はやや古くから住んでいる方の集合体ということもあり、地域の方が一緒になってやっという機運が強いので、専門家ではないにしても、大阪水辺パートナーシップのような水辺だけをずっと見ていく集団が出てきているということは、今のお話に近い動きだと思います。

宮村先生から河川技術者も頑張れと励ましていただきましたが、これからは公共性だけではなく、治水上どこまで許容できるのかという観点で許認可することになると思います。すると、今まで以上に河川技術者として試されるようになってくると思います。我々がむしろ一緒になってその可能性を追求できるようにしていくことが、新しい時代の河川技術者に求められていると思っています。そうなれば、新しい意味で現場に元気が出てくるのかなとも思っております。

**【金井】** 民間企業にとっては、今何かをするインセンティブは特にありません。グランドデザインがあり、ここがこう変わり、こういう機能ができてくる、というものがが必要です。

企業は、自分がどの川に近いという意識、一種のオーナーシップを持っていないと、ミズベリン

グを見ていて思います。治水が非常に行き届いて洪水も起きていないので、決壊するとどうなるかという意識がほとんどないのです。

でもこの前、荒川が決壊すると大手町は水浸しになり、メガバンクもみんなやられるという話を聞きました。そういう情報が伝わると、あっ、そうかと。だったらリスク対策以上のことをやらないといけないしというところから、じゃあ、荒川どうしようとか、何かやってみようかというように、水と企業のつなぎができてくると、ムードや意識も変わってくるのではないかという気もいたします。

**【陣内】** 電鉄系がまちづくりの延長線で水辺に関心を持つ傾向があります。渋谷の東急の開発で本来は東京都がやるべきところまで積極的にやってくさっている。横浜だと相鉄が熱心にやっている。道頓堀は南海電鉄がエリアマネジメントを担当している。福岡では西鉄が海に出るあたりに何かいいのをつくったらいいですね。非常にいいことだと思います。

だけど一般の企業はインセンティブがないとそこにあえて出ていくというのはね。

**【小俣】** 電鉄と河川は長年相まみえてきた間柄です。企業として川を意識してきた集団であったということなのですね。だけど、隅田川の壁の内側にいる会社は、ふだん関係ないですね。

**【金井】** 電鉄は沿線から人を逃さないという最大の命題があるので、利用できることは何でも利用しようという考えはありますね。

**【小俣】** 川と社会の経済的な関係をつくらなければ、今の命題には応えられないと思います。例えば防災船着場を一時期結構つくりましたが、儲けてはだめということで、結局誰も使わないといったことを繰り返してきました。先ほどのいい仕組みもつくって開放し、宮村先生がおっしゃったように多様な集団がそこを活用できる転換をどううまくできるかです。多くの企業も、普段使える船着場なら関心をもつかもしれません。

**【金井】** 企業にはレピュテーションリスクというのがありますので、リスクマネジメントも含めて任せてもいいのではないかという気もします。

**【泊】** 小俣さんがおっしゃった、「儲けるのがだめだ」という話は、スーパー堤防の整備にもあてはまると思います。なかなか進んでいない理由の1つは、自治体やURといった公的な主体と、ディベロッパー等の民間とで同じようにしていなかったのです。あるところで実施してみたものの、普遍化・ルール化していない方策がいっぱいありま

す。自治体とはもちろんしっかりおつき合いしていかないといけません、民間のいろんな主体とも協力してスーパー堤防や川とまちづくりを進めるためのアイデアを考えているところです。今まで公的な主体にしか適用してこなかった仕組みに風穴を少しあけて、民間ともできるような仕組みにしていきたいと思っています。

**【金尾】** 先ほど金井さんや陣内先生から、川と町と全体を含めたビジョンがないというお話がありました、ほんとうにそのとおりだと思います。

河川法を改正し、河川整備計画でいろんな有識者の意見を聞くということになっていますが、河川工学と自然環境の専門家がほとんどで、町や都市の専門家に関わっていただいている例はあまりないような気がします。また、スーパー堤防も沿川整備構想をつくろうとしましたが、完成に至っているところはまだありません。行政の役目として、そういうところからやっていただくというのもあるのかと思います。

**【英】** 今のお話で、例えばまちづくりでいうと、虎ノ門の界限等の戦災復興でつくった市街地の街区はすごく小さいので、例えば、グレードの高いオフィスビルを建てようとする、真ん中の道路を廃止して街区を大きくしなければなりません。そこでディベロッパーが、廃道して街区を大きくする開発を行いたいと申し出ると、なぜディベロッパーのために道路を廃止するのかということになり、なかなかうまくいきません。街区を大きくする大街区化をしっかりと進めるため、国として出したガイドラインでは、地方公共団体に対して、大街区化したい区域と、その中で残さなければならぬ道路と廃止してもいい道路を事前に示しておくことをお奨めしています。そうすることで、ディベロッパーも予め大街区化が可能なエリアが分かりプランが立てやすくなりますし、自治体にとっても、ディベロッパーのためではなく自治体の方針に基づいて道路廃止を認めていることが対外的に説明できるので、非常にやりやすくなります。

河川について言うと、小俣さんがおっしゃったように、一般的には、まちづくりを進めようとする民間も自治体も、河川の高水敷にどんなものをつくるかが認められるのかわからないのです。この範囲にこんなものをつくってもいい、こういうことをして稼いでもいい、そのかわりこんなことをやって下さいということを、河川管理者がプランとして自治体と一緒に示していただければ、ディベロッパーも、あそこでこういうのをやっていこうかということになるの

ではないかと思います。是非、こうしたことに取り組んでいただけるのではないかと思います。

**【小俣】** 河川整備計画だと、流域というキーワードが大事だと言いながらも、結局は河川整備になってしまっているのです。整備局という単位では都市も道路も河川もやっているのに、やはりどうしても河川事務所で河川、道路事務所で道路となっていますね（笑）。

しかし、これだけ大雨が降るようになり、あるいは人口減少で都市側はコンパクトシティに取り組まれているなかで、流域全体の人の住まい方まで突っ込んで考えるべきときにきているのではないのでしょうか。多分若い人はそう思い始めていると思います。

今の英さんのお言葉をかりれば、我々はどちらかという川の中ではこれはできませんというのを今までお示ししてきましたが、逆にせよということだったと思います。

**【岸井】** レイクタウンでは、駅を新設するなど開発のメリットを増やす工夫をしましたが、基本的には治水の事業だと地元には説明しました。でも実は最初のころ、あそこに治水上の池の位置づけは全くなかったのです。もっと上流のほうになるのです。下流につくる分、元荒川にとっては不利かもしれませんが、ダム量の絶対量は全体で見れば間違いはないので、つくれるところできっかりやるということで、県にもご協力いただいてやった覚えがあります。

確かに河川計画として合理的なものもありますが、同時にそれを実現するプロセスにおいて、誰がどういってお金を持ってくれるのかというところで話し合いをしっかりとできる仕組みがあればいいと思います。

**【金井】** 道路との関係で、大阪のあるメディア関係の会社のお話を思い出しました。社屋が道路を隔てた川沿いにあり、道路にブリッジをかけたら川に行けるのですごくいいのですが、ここで絶望的になっちゃったのです。お金を出してもいいとまで言っていました、結局できていません。うまくミックスすると、何かできるのではないかと思います。

道頓堀は、道ができたおかげで、川沿いの建物に川側から入れる入口が設けられました。あんなったときに、建物がどのように変化して、かつそのビルの商業施設がどれだけ利益を上げていったのか。波及効果を含めてぜひリバプロで研究していただくと、すごくいい参考になると思います。

**【岸井】** あるディベロッパーがお堀の水の浄化

施設をつくったとき、放流管がお堀沿いの道路をまたぐので占用料をとられているとディベロッパーが愚痴をこぼしていました。いろんな工夫の余地がありそうですね。

## 舟運について

**【陣内】** 論点が変わりますが、リバーフロント研究所の舟運の調査研究が最近では空白になっています。これはリクエストやニーズがないのでしょうか。世の中は一般論として、東京も含めてどんどんやらなきやいかんという雰囲気です。障害や問題はいっぱいありますが、だからこそ研究する必要性が高いと思います。

**【金尾】** これは多分にリバーフロント研究所の研究活動が、本省の施策と密接に関係しているからだだと思います（笑）。

**【岸井】** 東京都が管理している河川は、舟運に取り組もうとしていますので、うまく連携されればと思います。

**【金尾】** ここから舟運についてご議論いただきたいと思っています。

**【陣内】** 例えばロンドンは、ドックランズの再開発やテート・モダンという火力発電所を改装した人気の現代アート美術館が水際にできています。開発に呼応して船着き場ができ、観光客だけでなく多くの通勤客や買物客に使われています。それが隅田川の水上バスと決定的に違うところです。東京もこれから徐々に水際に出てくれば、船の日常的な利用もあり得るのではないかと思います。

もう一つは、東京のように特に河口辺りの川沿いに船がない都市は、世界でも珍しいと思います。海外の都市には船がいます。ハンブルクでは河口近くに船がいてレストランになったり、ストックホルムでは海にいっぱい係留してあるアンティークの船がホテルになったりカフェになったり、アムステルダムやパリではハウスボートがいっぱいいます。パリには船の上に設計事務所まであるそうです。

もちろん日本では洪水対策の上で船が邪魔だというのはよくわかります。しかし1960年頃の航空写真を見ると河口の辺りにいっぱいはしけがあり、何かうまい工夫の余地があるのかもしれませんが。

ヴェネツィアでは、許可をもらって自分の家の下にボートを置いています。ルールをつくって、マナーを守りながら、いざというときは水門で守られた内側に移動させるとか、何とかして船のいる町ができないのかなと素朴に思います。

**【岸井】** 浅草から出ている船の利用者はほとんど外国人観光客です。先日利用したら、私たち以外は全員外国人なのに日本語で案内していたので、乗客はわからなかっただろうと思います。

**【宮村】** パリに行ったらセヌ川に行かないわけにいかないのと同じで、日本に来たら隅田川は来なきゃいけないからなのでしょう。

屋形船の数は、どのように統計をとったかわかりませんが、天保年間と同じ数になったと言われています。しかし、以前は隅田川にしか船がいなかったのが、今は方々に散っているようです。それだけ川が繋がってきて、船が通りやすくなったのかもしれない。

だからあまり悪く考えなくてもいいかもしれませんが、1つの船の種類だけがはやるのは、全体としてはやはりだめなのですね。釣り船やプレジャーボートがもっと増えてもいいと思います。

**【金尾】** 船は、不法係留をどんどん排除してきた歴史があり、そこの兼ね合いをどうするかというのがあります。その辺りはいかがですか。

**【小俣】** 以前は駅前の駐輪場状態だったものが、今はかなり整然としていると思います。先ほど宮村先生がおっしゃったように、例えば日本橋川の高速道路の下を皇居まで行くツアーも結構おもしろいですね。

舟運は研究するのではなく、いかに儲かるルートを開拓するかに尽きると思います。そのために船着き場がどう開放され、維持管理されるかということだと思います。

防災船着き場はずっと閉鎖されていましたが、オリンピックを一つの契機として急にみんながやり始めたというのが現状です。ここ数年間は国土交通省と東京都がばらばらにやっていますが、今はかなり一緒にになれるようになってきました。一緒にやれる土壌、場、雰囲気をつくらなければならないと思います。

## 行政同士の連携について

**【小俣】** 先ほど岸井先生が、都市局におられた頃に河川局とよくおつき合いしたとおっしゃっていました。今は都市局と水管理・国土保全局は人の交流もないし、リバーフロント研究所にも都市局の方がいません。国土交通省と東京都の関係も以前は密接でしたが、私が河川環境課に戻ってきたら飲み会もほとんど無かったので、最近はしょっちゅう飲むようにしています。

そういうコミュニケーションがないと、なかなか

仕事が変わらないということはあるかと思います。

**【宮村】** みんなでやろうと行政は言うけど、一番やっていないのは行政なのです。さっきも言ったように、下水と河川が一緒にやっていなかったこと自体がおかしなことですね。

先ほど小俣さんが言ったように、公平な行政管理と言いますね。しかし公平を重視するあまり全体の最適化を妨げてしまう「負の公平」というのもあるのです。例えば下水道は全部の区でやらなきゃいけないとかです。もう少し行政同士のつながりがあれば不公平でなぜ悪いのかということも言えると思います。

東京の市区町村には、「国なんて要らない、都に向いていりゃいい」という姿勢を変えていただきたいと思います。区の行政でスーパー堤防をやろうとしたら、各区は形式的でなく本当に国に対する親密度を高めていかなければなりません。都市局と河川局の通達は25年も前に出したもので、四半世紀後に当時と同じ効果を期待するのは無理があるのではないのでしょうか。もう少し行政同士で話ができたらいいなという気がします。

**【岸井】** スーパー堤防は、最初のころは都市局でも、町にとって何のメリットがあるのか、時間やお金がかかるのではないかと、河川局が全部面倒見てくれるのか、地元でどんなプラスアルファを出してくれるのかと議論がありました。それで、河川は河川の範囲だけやりますので、都市が頑張ってくださいといわれたら、やっぱりだめですよ。一緒にやることによって、お互いにプラスにならなければいけないのですが、河川局は、最初は都市側がやりたいところからおつき合いますといったスタンスでした。どこからやりたいのかを言ってくれたら協力する用意はありますが、どこでもいいと言われると、こちらとしては別にやらなくてもいいのですがと反応したくなります。

スーパー堤防の必要な区間が限定されたので、そこはより積極的に何か連合して出ていくということをするべきなのでしょうね。前の通達よりもっとがんがんに積極的にやるべきなのでしょうね。

**【宮村】** スーパー堤防は、河川事業ではなく、都市づくりです。だからスーパー堤防上に病院やヘリポート等を持ってくるくらいのことがあってもいいのではないのでしょうか。細切れに整備するのではなく、少しスパンの長い計画に基づいて都市利用をやるくらいのことじゃないとだめだと思います。

**【英】** スーパー堤防が絞られた区間は、ほとんどが市街地で密集しています。そうすると宮村先

生がおっしゃったように、町をつくり直すようなことを一緒にやらないと事業ができません。基本的に区画整理をしながら、住民に移転していただき、盛土して元に戻っていただくことをしています。

区画整理もなかなか合意形成が大変です。いかに減歩が少なくできるか、移転が少なくできるか、そういうことを住民に納得してもらうことがとても重要な鍵になっていると思います。

最近では、さっき岸井先生がおっしゃったように、裏法面を道路や公園に活用したり、大和川では阪高の大和川線がスーパー堤防の中にボックスで入りますので、阪高の上空を公園として使ったりしています。大和川では、堺市が先行的に持っていた学校用地等と合わせて、河川管理者に先行的に盛土をしてもらい、そこに区画整理の移転をしています。二度移転ではなく一回の移転で済むという工夫もお互いに知恵を出しながら進めています。現地は過小宅地が多いところですが、合意形成をうまく進めていければと思っているところです。区画整理も本格的に進んでいきますので、河川と連携して事業を進められればと思っているところです。

**【泊】**　そういう意味では、一つ一つの積み重ねはあるのですが、体系化ができていなかったり、宮村先生がおっしゃったように自治体から見たら生きているのかわからない通知があったりします。都市局をはじめ様々なところとよく話をしながら体系化していったり、一歩ずつ前進させたり、根底から考え方を変えていくことに取り組む必要があると思います。

**【金尾】**　そろそろ時間になりましたので、特にこれだけというお話があればお聞かせいただければと思います。

**【小俣】**　先ほど宮村先生から、行政同士のコミュニケーションのお話をいただきました。役人のなかには前任者のやったことをひっくり返すのが自分の仕事だと思っている人もいるので、持続的なマネジメントやノウハウの蓄積がリバーフロント研究所に求められているのではないかと思います。

**【金井】**　民間との交流も今後深めていただきたいと思います。

**【金尾】**　様々な貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。今後のリバーフロントの研究所の進むべき方向の参考にさせていただきます。引き続き、リバーフロント研究所へのご指導をお願いし、本日の座談会を終了致します。ありがとうございました。