

水面利用の規範形成に関する一考察

秀島 栄三¹・井村 美里²・川口 暢子³・藤井 修⁴

¹正会員 名古屋工業大学教授 工学研究科社会工学専攻 (〒466-8555 名古屋市昭和区御器所町)
E-mail: hideshow.eizo@nitech.ac.jp

²正会員 水辺とまちの入口研究所共同代表
E-mail: mishatonimura2@gmail.com

³正会員 愛知工業大学講師 工学部土木工学科 (〒470-0392 豊田市八草町八千草1247)
E-mail: n.kawaguchi@aitech.ac.jp

⁴非会員 ナゴヤSUP推進協議会会長
E-mail: syu_toanchin@yahoo.ne.jp

物流の技術や体系の変革により一部の港湾区域、運河、河川では船舶、艇、台船などをみるものがなくなった。一方、にぎわいに欠け、汚染された水辺の再生を図る機運が各地で高まっている。具体的にはレストラン、ホテルなどに供する浮体構造物を設置する、手漕ぎボートやSUPなどの通行を認める、花火を打ち上げる等の事例が見られる。それらは水面利用の許可を得るための手続き、安全確保、既存の利用者との調整などが必要であるが、手続きや調整に入る以前に、誰に何をどのような方法で届け出ればよいか公表されておらず、そのことが水辺の再生を阻んでいるともいえる。法的規制が慣習かの違いが外部者からみてわからないこともよくある。本研究では、事例調査にもとづき、水辺再生に向けて求められている水面利用の活性化について論点を整理するとともに、今後の水面利用と手続きのあり方について考察する。

Key Words: water surface use, port area, waterfront renovation, urban renovation

1. はじめに

物流の技術や体系の変革により、船舶、艇、台船などが頻繁に往来していた港湾、運河、河川等でそれらの動きがすっかり見られなくなった。沿岸には工場や倉庫が建ち並んでいたため人の往来が少ない。強い水流がないことから水質が悪化しやすい。一方、シティプロモーションなどにより都市の価値創造を図るために水辺に視線が集まった。それらを背景として、高度経済成長期から産業構造が大きく転換した 1980 年代以降、水辺の再生、魅力創出を図る取り組みが各地でなされるようになった。

具体的な方策としては、まずもって水質改善、ヘドロ浚渫を行うとともに、沿岸の遊休地にレストラン、ホテルなど人の往来をもたらす商業、娯楽、観光等に供する施設を配置する、さらに水面に浮体構造物を設置する、手漕ぎボートや SUP(Stand Up Paddleboard)などの通行を認める、花火を打ち上げる等の事例が見られる。

水面利用については許可を得るための手続き、安全確保、既存の利用者との使用上の調整が必要となる。しかしながらどのような手続きを誰にどのような方法で行えばよいか明らかにされていないことが多い。そのことが水辺の再生を阻んでいる可能性がある。河川区域と港

湾区域の違いもあまり知られていない。法的規制が慣習かの違いが外部者からみてわからないこともよくある。

本稿では、水辺の再生、魅力創出を目指しつつも、それらを阻む諸要因を、事例調査等をもとに明らかにし、その解消の方途について考察する。法律、条例によって利用が制限されているとは限らず、いつからとなく形成された利用に係る規範が支配的となっている場合が見受けられる。そのような構造をどのような方法でどのように変えていけばよいかに着目する。

2. 臨港地区の事例調査

(1) チェックシートの作成

舟運を始めとした水面利用を促進するために、まちから水辺へのアプローチがどう「水辺に降りられる」「この先に船に乗れる場所がある」と伝えられるかを検討する。このために課題となっている項目を整理し、現況を把握する。特に棧橋など舟運への近づきやすさ、舟運を利用したくなる魅力づくり、再発見の取り組み等に焦点を当て、誰もが認識し近づきやすい棧橋とその周辺環境を模索することを目的とする。このために以下の手順で

調査を行った。

- (i)水辺とまちの関係について実践者の話を聞く
- (ii)まちと水辺がもっと近づきやすくなるための項目を想定しチェックシート化する
- (iii)各地の栈橋及び堀川の栈橋をチェックシートに基づいて調査する
- (iv)水辺に近づきやすい環境について各地の実践家も交

え意見交換する

(ii)(iii)を通じてまちと水辺の往来をし難しくしている事項を洗い出し、チェックシートに整理する。調査者によるばらつきが生じないように項目化した。全てのシートを作成した後、調査項目を再考し、シート内容の充実を図った。

図-1にチェックシートの事例として2件を掲載する。

大阪・東横堀川 | 本町橋船着場



東京・隅田川 | 浅草



図-1 チェックシート作成例

チェック項目は以下の通りである。

- ・最寄駅から棧橋までの経路
- アクセスのしやすさ、経路上の案内、棧橋の視認性、水辺に近いまちの雰囲気
- ・棧橋の状況(ハード)
- 棧橋の構造、出入りの自由、附帯設備
- ・棧橋の状況(ソフト)
- 水面への近づきやすさ、水際の工作物、乗船気分を盛り上げる雰囲気
- ・棧橋のバリアフリー
- 障がい者対応、多言語対応
- ・航路全体の舟運等促進策
- 水辺マップ、就航船の状況、乗りやすさ、水辺の魅力発信、水辺に降りる習慣(祭り、釣船、カキ船、船ダイニングなど)

(2) 水辺のアプローチのあり方

舟運が比較的残っている大阪、東京、広島と数少ないが名古屋の事例についてチェックシートを作成した。それらを用意した上で広島と宇都宮の舟運事業者と意見交換を行った。以上から、水辺のアプローチのあり方について以下のようなポイントを得た。

・**見つけやすい棧橋** 棧橋は舟運利用の拠点となるため、分かりやすく公共交通と航路がつながっていることが大事である。最寄り駅から棧橋までの経路に棧橋位置やルート案内図を設置し、幟やバナーなど簡易なものでもあれば分かりやすい。棧橋は橋からの距離や川幅、川沿いの遊歩道や広場等周囲の開放度合いによって見つけやすさが変わる。建物が建ち並ぶ川沿いも道路から建物越しに川の風景が垣間見えるよう水辺の雰囲気を感じられる工夫ができるといい。観光ガイドマップに航路や棧橋位置を掲載、グーグルマップに棧橋情報が掲載されるだけでも分かりやすくなる。

・**気になる水辺** 気軽な乗船を促す棧橋には、自由に近寄りやすい開放性、閑散さを感じない適度な騒音、カラフルで興味を引く情報や案内人、水辺への視線(川側を向く店や遊歩道を歩く人等)と手振りなど陸と水上のやりとりがある。

・**水上移動を選択肢のひとつに** 個々の棧橋や就航船だけでなく航域全体の情報発信で魅力や分かりやすさを伝え乗りやすい環境を整えるべきといえる。水都大阪のように事業者や行政、水辺の関係者がまとまり、公として有益な情報を提供するとよい。移動ではなく観光目的での利用が多い。観光ガイドマップや観光施設のウェブサイト、園内放送で水上交通情報を提供するとよい。

・**水辺アプローチは浮き棧橋だけではない** 水位が変化する棧橋は浮き棧橋にすることで陸と水面の高低差を解消している。就航船が決まっている棧橋の利用者は限定的で管理上常時施錠されており、自由な水面利用のためのアプローチにはなっていない。古くから利用されてきた物揚げ場など既存の棧橋だけではない水辺アプローチの可能性もある。

・**「降りる」ではなく「上がる」** 広島の雁木のように長い年月をかけて水面とつながりがあった水辺では、水際の柵や工作物が簡易にできている。棧橋は水面に降りる場所ではなく、水面から上に上がる場所と言う。水面利用が減った現在もその簡易さは水辺アプローチの心理的障壁を低くする。

・**日常的な水辺の風景を** 舟運促進の障壁は、鉄道、バス等に比して分かりにくい、乗船料が高い等と考えていたが、実は水上交通を必要とせず水面に魅力を感じない人が多いことが要因と推察された。他国では開門を見ながら食事したり、個人宅の水上東屋棧橋がコミュニティの集合の場になるなど日常的な暮らしの中で水辺を身近に感じる光景がある。高速道路やそり立つ護岸が少なく人が近づきやすい雰囲気のある水辺の楽しみ方や利用提案、水際のデザインや景観の工夫で人がいる光景を創出できる。開放された水辺のあるまちは活力があり魅力的である。

・**日常的な水辺の風景を** 舟運促進の障壁は、鉄道、バス等に比して分かりにくい、乗船料が高い等と考えていたが、実は水上交通を必要とせず水面に魅力を感じない人が多いことが要因と推察された。他国では開門を見ながら食事したり、個人宅の水上東屋棧橋がコミュニティの集合の場になるなど日常的な暮らしの中で水辺を身近に感じる光景がある。高速道路やそり立つ護岸が少なく人が近づきやすい雰囲気のある水辺の楽しみ方や利用提案、水際のデザインや景観の工夫で人がいる光景を創出できる。開放された水辺のあるまちは活力があり魅力的である。

・**日常的な水辺の風景を** 舟運促進の障壁は、鉄道、バス等に比して分かりにくい、乗船料が高い等と考えていたが、実は水上交通を必要とせず水面に魅力を感じない人が多いことが要因と推察された。他国では開門を見ながら食事したり、個人宅の水上東屋棧橋がコミュニティの集合の場になるなど日常的な暮らしの中で水辺を身近に感じる光景がある。高速道路やそり立つ護岸が少なく人が近づきやすい雰囲気のある水辺の楽しみ方や利用提案、水際のデザインや景観の工夫で人がいる光景を創出できる。開放された水辺のあるまちは活力があり魅力的である。

3. 阻害解消の方途に関する考察

各地の水辺を調査することでハード、ソフトの両面からアプローチをよりよくする方法と考え方を知ることができた。一方、舟運が活発化しない事例などを調べることで水辺再生に対する、小さくないハードルがあることも明らかとなった。

水面利用については許可を得るための手続き、安全確保、既存の利用者との使用上の調整が必要となる。具体的には港湾地区の場合は港長(海上保安部)への安全上の届け出、港湾管理者への港湾施設の使用許可の届け出、棧橋等の利用者間の了解である。棧橋等の利用者は船主など民間事業者であることが多い。河川の場合は基本的に自由使用が尊重されているが、危険事象が起きたエリア、頻繁な船舶の航行があるエリアなどでは法令に基づくものではないが、利用制限が加えられている場合がある。

そして、新規参入者にとっては、それらの手続きを誰に対してどのような方法で行えばよいか分からないことが多い。ミズベリングに沿った活動などにより、情報が公開、共有され、水辺再生活動を支援する機運が高まっている¹⁾。ホームページ上で手続きについて詳しく説明している自治体²⁾もある。しかし、多くの場合は手続

きに係る情報を入手することが事実上困難である。そのことが水辺の再生を阻んでいる可能性がある。河川区域と港湾区域の違いもあまり知られていない。法的規制か慣習かの違いが外部者からみてわからないこともよくある。例えば栈橋に関するルールが、その栈橋の所有者と利用(予定)者のみでつくられたとすると、新規利用者はその経緯を知らないことになる。従って誰に了解を得ればよいかもわからなくなる。当事者にとっては必ずしも優先権を得たくてルールを形成したとは限らない。このような場合に非対称な認識の構造が生成され、当事者間の関係悪化にもつながりかねない。

まとめ直すと、水辺へのアプローチを阻害する第1の要因は、手続きが多い、煩雑であること、第2の要因は、どう手続きすればよいか明らかでないこと、である。水辺再生をスムーズにするための対処法を考えるならば、前者は、手続きを減らすこと、いわゆる規制緩和などに通ずるものである。後者はオープン性に通ずるものである。しかし両者を混ぜて捉えてはならない。前者は申請する側と許可する側の構図であるが、後者は、許可する側が(割と存在が明白な)管理者だけとは限らず、施設を共同して利用する主体も含む場合があるため、誰を相手に利用の了解を得たらよいかさえもわからないこととなる。

新規参入者にとっての阻害要因を減じることが水辺再生の推進に繋がるといえる。そこで、これらの阻害要因は、水辺に近づきたい、水面を利用したい人にどのような印象を与えるものかを調査する。

具体的には、水辺再生に関連する行事、水辺付近を往

来する人々にアンケート調査を行う。調査項目として i) 水面利用の動機, ii) 水面利用に関する知識 (第1の阻害要因, 第2の阻害要因), iii) 水辺再生への関心度, iv) 規範形成に関する一般的関心を設ける。これらの項目と対象とする水辺、水面のルール、地理、物理、歴史的経緯等に関する所属性とを合わせ、規範に関する認識と水辺のアプローチのしやすさの関係性を明らかにする。調査の結果については発表会にて公表する。

4. おわりに

本研究は、実践が徐々に蓄積されてきた水辺再生の取り組みに対し、科学的な合理性を与えることを目指して行った。調査を経て、目に見える面だけでは水辺再生を前進させることができないことに気づき、阻害要因の解明と解消を考察することとしたが、研究としてまだ端緒にあるといわざるをえない。今後多くの課題が残されている。

参考文献

- 1) 国土交通省：「かわまちづくり支援制度実施要項」, かわまちづくりホームページ,
http://www.mlit.go.jp/river/kankyo/main/kankyou/machizukuri/shienseido/shienseido_1602.pdf, (参照 2022.9.25)
- 2) <https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000075667.html> (参照 2022.9.25)

(2022.9.30 受付)

FORMATION OF NORM OF WATER SURFACE USE

Eizo HIDESHIMA, Misato IMURA, Nobuko KAWAGUCHI and Osamu FUJII