

リバーフロント研究所座談会 「これからの水辺、かわまちづくり」

出席者

中庭 光彦	多摩大学経営情報学部 教授
楓 千里	國學院大学観光まちづくり学部 教授 (座談会当時)
飯塚 公藤	近畿大学総合社会学部 教授
塚原 浩一	公益財団法人リバーフロント研究所 代表理事

(本稿は、令和8年1月29日に座談会を行い、紙上スペースの関係で、編集部責任により編集したものです。)

◆自己紹介と水辺やかわまちづくりとの関わり

【事務局】 本日は、ご出席いただきまして、ありがとうございます。最初に、自己紹介を兼ねて、水辺やかわまちづくりとの関わりということをお話いただければと思います。楓先生からお願いします。

【楓】 楓千里と申します。國學院大学観光まちづくり学部の教授 (座談会実施時点) をしておりますが、実は2020年3月まで、『るるぶ』や『時刻表』を発行しております (株) JTBパブリッシングに在職していました。大学卒業後、当時はまだ社名が (株) 日本交通公社に入社しました。三公社五現業と間違えられるような時代です (笑)。入社後すぐに、ガイドブックや時刻表、旅行雑誌『旅』などを発行している、出版事業局に配属になりましたので、旅行業は全く経験していません。

國學院大学が新たに観光まちづくり学部を創設するにあたり、2020年4月、まさにコロナ禍真っ最中に、新学部設置準備室に入りました。学部自体は、その2年後、2022年に開設し、今年度1期生が4年生となり、初めて3月に卒業生を出しまして、やっと一周したところでございます。

「観光」と「まちづくり」をそれぞれ別の領域ではなく、両方の相互関係の中で地域のあり方を考えるのが「観光まちづくり」の概念です。観光のお客様を受け入れる地域の方が住みやすく、そしてベストな交流のあり方や受け入れ方法、また観光客にとってもいい形の交流のあり方を考え、地域のより良い未来を構想していきます。そのための人材育成や研究を目的に創設されたのが「観光まちづくり学部」でございます。

私は前職が観光や旅に関する情報発信が専門でした

ので、地域の観光情報メディアの科目や、ネットワークを活かし、インターンシップとして学生を各地で実習させていただく科目も担当しております。

【飯塚】 近畿大学の飯塚と申します。お世話になります。私自身は地理学をずっとこれまでやってきまして、かわまちづくりというよりも、自分自身の舟運についての研究をこれまでずっとやってまいりました。2021年に近畿大学総合社会学部の環境・まちづくりという専攻に異動しまして、環境とかまちづくりを学生たちに教えているという次第です。

出身は埼玉県でして、卒業論文では近代荒川の舟運をテーマに研究しました。修士論文では近代の荒川舟運のみならず、現代における舟運の取組みに着目して、東京はもちろんですが、大阪、新潟の信濃川、広島市内のリバーカフェ、徳島の新町川の舟運など、様々な水上バスの取組みなども見てまいりました。

地理学の立場から近代舟運を地図化して分析して、さらにはほかの河川と比較する研究に取り組んで博士論文を書き上げました。博士論文が形になったのがこの本でございまして、自分としては20年ぐらいずっと舟運をやってきた人間でございまして。

近代日本の舟運というのがどのように変化したのか、衰退時期に着目して鉄道や河川改修による影響を分析して、最後まで残ったのは砂利や鋳物を運んで…というような研究をやっていました。その後、GIS (地理情報システム) を使うことによって、時空間分析が可能となりました。船着場はただの点ではなく、舟運を営んでいらした船頭さんがいれば、物資の流れから、様々な事例を分析することに取組み、研究を進めています。



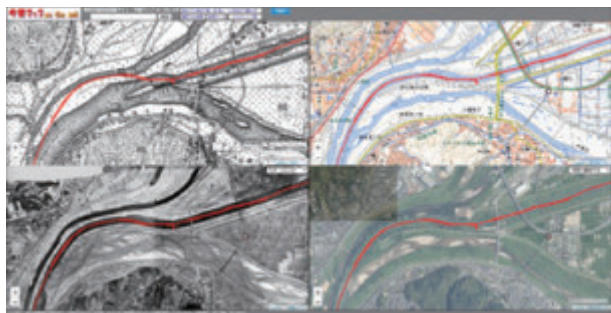
『近代河川舟運のGIS分析』飯塚教授資料

最近では、普及し始めている高精細の3D点群データが取れるスキャナーを研究に導入しました。今、道頓堀川の撮影などに取り組んでいまして、水辺景観というものちゃんと記録として残しておく必要があるのかなというので、そのような研究をやっています。



「大阪市道頓堀川の船舶3Dモデル×景観3Dモデル」
(一本松海運株式会社・飯塚研究室作成)：飯塚教授資料

2024年11月に淀川舟運が62年ぶりに復活したというのがメディアなどで有名になりました。淀川流域といっても大阪だけではなく京都の伏見港もそうなんですけれども、様々な舟運ツアーの実施や、舟運を利用してもらおうという動きが高まっています。11月7日に視察として、大阪府枚方市の船着場から一本松海運株式会社の辨天号という遊覧船に乗せていただきました。



「遊覧船・辨天号で通った航路(赤色)を地図で眺める」
飯塚教授資料

ここでの新しい取組みとしては、船から水辺・景色はもちろん見られるわけですが、今どこを通っているかというのを、より分かりやすく説明するために、船にディスプレイを搭載していました。具体的には、ディスプレイで国土地理院の土地条件図や昔の流路を示す地図、空中写真、さらには絵図や絵巻みたいなものを表示して、昔はこういうような景色が広がっていたということを乗船者に想像してもらおう取組み(新光運輸株式会社・大葉直史氏作成)は斬新でした。

私自身は地理学で、船がどこをどう通っているのかとかそういうことに関心があります。左上のものは、明

治末期の地図になるのですがけれども、今と流れが全然違うわけですね。一番上側が桂川で、真ん中が宇治川、一番下側が木津川という形で、桂川、宇治川、木津川で三川合流地帯と呼ばれるところなのですが、流路が全然違うわけですね。ただ、とても残念なことに11月の時は、遊覧船が伏見港まで上がれなくて、手前の久御山にある船着場で最後終えてしまったんです。なので、このような舟運を使ったかわまちづくりをやりようと思っても、まだまだハードルがあるのかなと思った次第です。

すいません、長くなりましたが、以上のような研究をやっております。以上でございます。

【中庭】 中庭でございます。公共政策と地域政策、特に地域再生政策を専門にしています。当初のフィールドは東京都多摩地域でした。著書の『オーラル・ヒストリー 多摩ニュータウン』は、郊外地域での人工的な集合住宅地帯がどのような政策意思決定プロセスでつくられていったのかを、開発初期当事者の方々から聞き取ったオーラルヒストリーです。

今でも多摩地域に拠点を置いてはいるのですが、方法を変えまして、地方をきちんと見て、地方のまちづくりの手法を逆に大都市郊外に取り入れることによって、郊外の人にも貢献できるだろうという思いで、様々な地方を回っています。

並行して1999年「ミツカン水の文化センター」の設立に関わり、2020年まで続けました。その一貫で、全国取材しましたが、この時の視点は、「過去の水の文化に縛られるのではなく、今の水の文化をつくる」というもので、全国のまちづくりを見つつ、そこに水の文化を読み解いていくという、ある意味、非常に難しいことをしてきました。

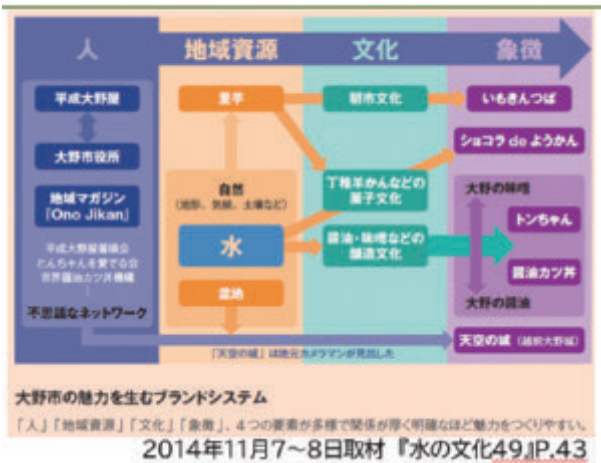
かわまちづくりには、ミズベリングで2016年頃から参加してきましたが、私にとって水文化は、川に限らず、水道も、もちろん舟運も含んできました。おかげで、私は地域政策の専門家なんですけれども、水文化もよく知っている珍しい奴がいるよ、という感じで扱われているということでございます。

次頁の「水とかわまちづくりの共通点」という図は、福井県の越前大野市とまちづくりがどう関わっているのかを示すために、取材をした2014年に作った図です。今日の話題に使えらると思ってもってきました。

「象徴」を探すつもりで実際に現地に行くと、「芋きんつば」とか、「ショコラdeようかん」とか、「トンちゃん」がいいとか、大野は醤油づくりが有名ですので、「しょうゆかつ丼」を作っているとか、どんどん出てくる。あと、もう今は、有名になっていますけど、「天空の城」とか、取材すると見えてくる。その背景には「文化」があるということで、「朝市文化」とか、「菓子文化」とか、

「醸造文化」がある。それは結局、地域資源が元になっているということで、大野は里芋が有名なんですね。

水とかわまちづくりの共通点ー人



「水とかわまちづくりの共通点ー人」中庭教授資料

【楓】 大野の里芋はねっとりしていておいしいですね。
 【中庭】 そうなんですよ。それと水、それと盆地という条件。この「水」を、今回、「川」に置き換えられると思っているわけです。これをちゃんと資源から文化、象徴に昇華させているのが「人」ということで、大野市役所の方々がアクティブに動いていました。「平成大野屋」という販売組織をつくったり、あるいはリモートで大野を盛り上げようというグループがいて、「どんちゃんを愛でる会」とか、「世界しょうゆかつ丼機構」とか、今の言葉で言えば、社会関係資本（ソーシャル・キャピタル）なのですが、それがきちんと組織立って協力して動き、まちづくりに生きています。

水文化によるまちづくりを、河川に置き換えても同じことが言えるだろうと、2014年に考えていた図を自己紹介代わりに本日持ってまいりました。よろしくお願いいたします。



中庭 教授

中庭光彦教授

多摩大学経営情報学部事業構想学科教授。専門は、地域政策、公共政策、コミュニティデザイン。共編著に『多摩学への試みー多摩地域研究』（2024年、多摩大学出版会）、雑誌記事に『水辺を活かした観光まちづくり』（2019年、RIVERFRONT、リバーフロント研究所）など多数

【楓】 月刊誌『旅』という1924（大正13）年に創刊した旅行雑誌の編集長を1999年3月号から2004年1月号まで務めていました。1925（大正14）年以来時刻表を発行している会社ですから、『旅』でも鉄道特集を組む機会が多く、読者からも人気でした。川沿いを走るローカル線、一番人気は只見線ですね。ちょうど先週乗ってきた大井川鐵道やわたらせ渓谷鐵道、JR飯田線なども度々取り上げました。そもそも舟運の代替として鉄道が敷設された歴史があります。川沿いの鉄道は、さまざまな表情を見せる川の車窓風景の美しさが特徴で、只見線は海外からのお客様にも人気です。

もう一つは、川沿いのローカル線は災害に弱いのが悩みです。そこで雑誌としてもJTBとしてもローカル線を応援していこうという企画を組み、取材にも伺い、復興や存続に尽力されている方たちのお話を訊いてきました。災害後の鉄道の存続に危機感を持っている地元の方や観光客、そして鉄道ファンの方に地域の情報をお届けすることも続けてきたというのが、自己紹介の補足でございます。



楓 教授

専門は、地域の観光情報メディア、地域の観光まちづくり。株式会社日本交通公社、株式会社JTBパブリッシングで観光情報の発信に従事。月刊『るるぶ』副編集長、月刊『旅』編集長を歴任。國學院大學観光まちづくり学部教授を経て、現在は、「オフィスかえで」代表／國學院大學名誉教授。

◆淀川の舟運

【楓】 先ほどの淀川での舟運ですが、実際に有料の運航を進めているのですか。

【飯塚】 大阪市内でも中之島に近いところに「川の駅はちけんや」という施設があります。その最寄りの京阪・天満橋駅前に「八軒家浜船着場」がありまして、そこから枚方船着場まで運航ルートがあります。現在ではこのルートの他にも、道頓堀川や大川、大阪湾などを巡る水上バスや遊覧船が何社あるんですけど、それはお金を払って、上がる船、下る船、場合によっては周遊する船があり、現在では定着しています。

歴史を振り返りますと、1983年から大阪水上バスが今までの昔ながらの舟運ではなく、観光用の水上バスという形の舟運を始めています。また、一本松海運はとんぼりリパークルーズという道頓堀を巡るコースを運航しており、なかなか普段は川から街を見ないので、それもかなり人気です。

水都大阪が2008年から熱が高まって以来、今ではもう水都大阪という言葉は皆さんよく耳にするようになったと思うんですけども、信長や秀吉が活躍した中世の頃から淀川舟運というのがかなり使われていて、大阪から京都の伏見までは船で行くというのがスタンダードだったわけです。1962年までは京都の伏見港に船は上がっていたんです。ただ、1962年以降、もう舟運の時代じゃなくなったよねというので廃れてしまったわけですが、それが1983年に水上バスでやろう

と思っても、伏見港まではちょっと上がれない。何とか頑張って大阪の枚方市までだったんですが、それが大阪市内から伏見港まで行こう、62年ぶりに舟運を復活させようというのが、2024年以降、この2年ぐらいの動きですね。

さらには、京都と琵琶湖を結ぶ、琵琶湖疏水の水上バスがありますね。疏水沿いをウォーキングやまち歩きをしようとして取り組まれている方もおられますが、船でああやって通れるってなかなかない。2010年半ばぐらいから琵琶湖疏水の舟運が始まり、そっちはそっちでやっぱりすごい人気があります。

【楓】 川の旅は、インバウンドのお客様にも大変人気です。特に大阪のお堀のツアーは海外からのお客様で大賑わいです。船上の人と、橋からそれを見ている人が、お互いに手を振り合う交流が楽しいですね。

◆かわまちづくりと文化、ストーリー性

【飯塚】 中庭先生にも楓先生にもお尋ねしたいんですけども、「かわまちづくり」という言葉をみんな知ってるの？というのをちょうど先週の授業、たった30名の受講生に聞いてみました。残念ながら、1割、3名しかかわまちづくりを知りませんでした。川のまちづくりに関心がある学生がちょっと少ないというか、もっと私自身がPRすべきなのかなと思っているんですが、先ほど中庭先生が紹介された、川で、まさにミズベリングの活動で先生と学生が実施されていたような、かわまちづくりに関心がある学生の状況はいかがですか。

【中庭】 私も実際、学生に教室で聞くと、かわまちづくりはやっぱり10人に1人か2人ぐらい知っていたということですね。「じゃあ、かわまちづくりって先生、何ですか」と当然質問されるわけなんですけれども、「川とまちが一体となって…」というようなことを説明しても、相手はピンとこない。なので、結局ミズベリングの写真を見せて、「ああやって水辺で楽しむことなんだよ」ということぐらいです。これは実はかわまちづくりの意味のほんの一部分なんです。だから、まちと川が本当に一体となっているということを、どう伝えたらいいのか、非常に苦労しています。

【楓】 本学部の学生もかわまち大賞のことを言っても、ほとんど「かわまち」という単語がピンときていません。やはり川は遊びというか、バーベキューするところというイメージでしょうか。「川をキーにしたまちづくり」という説明すると伝わりますが、平仮名4文字で書かれているというところが何かピンとこないという感じ。川は川ですけど、平仮名のかわと漢字の川や河の違いの説明が難しく、そこがかわまちという単語がすんなり入ってこないところなのかもしれません。

【飯塚】 水上バスが運航していても、あまり利用者がいないという問題があります。そこで、もう一つ聞いたのが、例えば川下りとか、柳川のお堀めぐりとか、そういうものって利用したことがある？というのを聞くと、そうすると10人ぐらい、3人に1人ぐらいはいます。だから、もっともっと大学生の世代というかその辺りが、水上バスや船に関心を寄せて、水辺にちゃんと足を運ぶような感じというのが結構大きな課題なんじゃないかなというふうには感じています。



飯塚 教授

近畿大学総合社会学部教授。専門は、地理情報学、人文地理学、歴史地理学。共著に『地域研究のための空間データ分析 応用編 - QGIS と PostGIS を用いて』（2022年、古今書院）、雑誌記事に「日本における内陸水運—河港に着目して」『地図情報』44巻3号（2024年、一般財団法人地図情報センター）など多数。

【中庭】 大学生が川というときに思い浮かべる川ってどこだろうと考えると、多分下流部なんですね。下流部で人口が集積しているところで、舟運ですと、道頓堀などを思い浮かべると思います。道頓堀で舟運というのは、非常に映えるし、逆にあそこで乗降する方というのは、集積効果でたくさんいて当然です。では、中流部、上流部を思い浮かべる大学生がどれだけいるののだろうかとも思います。舟運でも、大体、中流部までしか船は多分行かないでしょうし、学生がそれを思い浮かべるかという課題がある。実際、僕は多摩川の上流部に学生を連れていったことがあります、見たことのない光景だと言っていました。青梅の辺りなんですけどね。「こんなのは初めて見た、溪谷みたいなところだ」と言って(笑)。

【楓】 秩父の観光まちづくり法人DMO「秩父おもてなし観光公社」に授業科目のインターンシップ生を毎年

受入れていただいています。今年度荒川沿いの足立区千住在住の学生が、秩父にお世話になったところ三峯神社で、千住の商家が寄進した古い石灯籠を偶然見つけたのが、荒川を通しての秩父と千住の交流を意識するきっかけとなりました。現在荒川の上・下流の交流を卒業研究テーマとして取組み、千住地域の大学の学生に向けて、秩父へのフィールドツアーなども提案するようです。実際に地域に入って、地域を見つめることが大事ですね。

【塚原】 昔からの舟運もそうだし、いろんな水の文化みたいなものがある、そういうのがストーリーとしてあってこそそのまちだったと思うんですよね。そういうストーリー性というか、文化性をどういうふうに盛り込んでいくかということが大事なかなと私は個人的にはすごく思います。

【楓】 千葉県香取市の佐原地域は、本学部と包括地域連携協定を結び、私自身も調査で度々伺っています。佐原といえば伊能忠敬ですね。伊能忠敬は日本地図作成者として知られていますが、佐原ではまちづくりの偉人であり、皆さんは敬意を込めて「チュウケイ先生」と呼んでいます。佐原は度重なる洪水の被害を受け、その度に「チュウケイ先生」のリーダーシップでまちが復興した歴史が語り継がれています。人が登場するストーリーが必要ですね。

佐原の古い町並みは1996年とかなり早い時期に伝建（重要伝統的建造物群保存地区）に登録されています。90%を超える地域の方々の了解で伝建地域になりましたが、皆さんは「チュウケイ先生」の志を継ぐためにも、ここは伝建地区として、町並みを守っていきましょうといった強い思いがあったようです。

【中庭】 我々まちづくりを考える立場では、景観を残すという形で、ああいう町並みを残そうと直結して考えてしまいましたが、やはりその裏にある文化を、きちんと守るということを最初にしないと、本当は残らないということですね。

【楓】 今日お配りした冊子『観光まちづくり』は本学部の機関誌で、本号の特集では北海道の平取町を取材し、アイヌの方たちにもお話を伺いました。誌面でも紹介していますが、沙流川と糠平川の合流地点（二股）がアイヌの方たちにとっては祈りの対象であると教えていただいたことは、大きな学びでした。ここは水質の関係で、色が違う二つの川が合流する様子も神秘的です。古来沙流川流域で生活してきたアイヌの方には、川そのものが信仰の対象であるという文化が根づいています。地域の方たちにお話を伺っていくと、利水治水だけではなく、川との関わり方や思いなどが各地にあり、それを伝えていくのも大事なことです。



「観光まちづくり」楓教授資料

◆川とまちの距離、流域で考える

【中庭】 かわまちづくりの課題について、今は2点あると考えています。当初、かわまちづくりの話を知った時、僕は、まちの中心地と川がちょっと離れていて、双方が空間的にもネットワーク的にもつながるのが「かわまちづくり」というイメージがありました。でも、そのパターンは実際にはうまくいかないことがわかってきましたし、今のところうまくいったという事例はないですね。

道頓堀はまちの中心地にあるから成立している。あるいは、多摩市聖蹟桜ヶ丘は、中心地に隣接しているので成立している場所です。

今の舟運の話も、近くにいる人は結構舟運を利用するんでしょうけれども、そこから徒歩15分ぐらい離れると、急に川とまちの距離が遠くなってしまいます。川とまちがウォークアブルな距離を離れてしまうと、駄目になりやすいというイメージを抱いています。

二つ目ですが、地元の人々が将来を見据えたマネジメントを行っているかどうかは課題ということです。皆さん、かわまちづくりでイベントを行うと、それでゴールだと思ってしまうことがある。私としては、そのままであれば続けていただきたいし、もっと言うと、どんどん良くしていったらいい。それは、ある程度地元の仲間の人が、ちゃんと協力体制をしいているところだから、かわまちづくりがうまくいくわけですね。地元

の多様な団体が協力して、支える組織になっているかがポイントです。

それと、将来を見据えたKPI（重要成果指標）が設定されているかどうか。これは数量指標ではなく、質的指標で全然構いません。「将来を見据えたKPI」なのか、「もうゴールで、ここまでやったからいいでしょう」というKPIかは見ればわかりますし、後者だと、ちょっと「いまいちな」と感じてしまいます。

かわまちづくりの課題

1. 「かわ」と「まち」がつながったエリアとして考えられているか。

ある程度時間がたち、かわとまちの関係は限定されてきている。

- ①堤内地と河川の有効利用。
- ②堤内地・河川と隣接した堤外地の一体的有効利用。
- ③かわの文化の継承活動。

→かわとまちの距離が近くないと、かわまちづくりは成立しない。

2. 地元の人々が将来を見据えたマネジメントを行っているか。

- ①地元の多様な団体が支える組織になっているか。
- ②将来を見据えたKPIが設定されているか。
- ③自治体の行政能力があるか。

「かわまちづくりの課題」中庭教授資料

【中庭】 そこで、一つ目に紹介した聖蹟桜ヶ丘ですが、駅の北側が京王デパート、その北も商業施設、東側が京王電鉄の本社となっています。北側の多摩川河川敷沿いにマンションを2つ建て、その間にポケットパークを造る。そのまま公園を横断すると川につながり、ここに若い人がたくさん入り、非常に人気がある。これは、川を若い人向けに利用してもらうために、京王電鉄が主導して地元の聖蹟桜ヶ丘かわまちづくり協議会と一緒にエリアマネジメント組織をつくり、多摩市も巻き込んだという事例です。

実際には京王電鉄さんがリーダーシップを取ったんです。これが大事で、リーダーシップを取るところがあるかないか？体制図はどのかわまちづくり事業でも作るのがですが、リーダーシップがあるかないかが分かりません。これはリーダーシップを鉄道会社の京王電鉄さんが取ったという事例です。

この結果、聖蹟桜ヶ丘を歩く「にぎわい」の内容ですが、若い人が結構な遠くからやって来るようになり、来街者の質が変わってきた。かわまちづくりで、皆さん「にぎわい」という言葉を非常におっしゃるんですけども、重視すべきは「にぎわい」の質ですよ。これがどうなっているのかを、地元の人がモニタリングすることがやっぱり大事なんでしょうと思います。それがKPIを重視する理由です。



「聖蹟桜ヶ丘かわまちづくり」(手前が多摩川)

【飯塚】 先ほど中庭先生がおっしゃった、距離についてはやはりしみじみ感じますね。というのは、先ほどから淀川が舟運で盛り上がっているという話はしていますけれども、先ほどお見せした枚方船着場なんですけど、船着場に行くのって結構遠いんですね。さらには、もともと枚方は京街道の宿場町でもあり、船着場だった場所はちょっと遠いんですね。ちょっと距離があると、相乗効果みたいなのが薄れるのかなというのはやはりあるかと思います。

【中庭】 リバーフロント研究所のようなところが、まち全体の戦略や周囲も含めた構想を考えていただけるとありがたいと思います。

また、地元の方のやる気とリーダーシップが一番大事だと感じています。

【楓】 地元の方たちとの信頼関係をしっかりと構築して進めていかないと、まちづくりの推進は難しいですね。

【中庭】 かわまちづくりは、やっぱり人口の集積度が高いところのほうが成功するんです、もう本当に。これは船を通したり、遊歩道を通すとか、どのような仕掛けをしても、回遊路がすぐ出来るということです。

【楓】 確かにそうですね。

【中庭】 問題は、中流部のちょっと拠点みたいな都市や、上流です。かわまち大賞で上流部は、令和7年の平取町のアイヌ文化振興以外は、あまり目にしないですね。

【塚原】 性格が違うかもしれないですね。

【中庭】 そうですね。

【塚原】 下流部の集積地は、利便性を上げれば良いというところだけかもしれないですけど、やっぱり中上流とかは、さっき中庭先生が言われたようにアクセスの問題とかいろいろあるので、プラスアルファが要すると思うんですね。だから、ストーリー性であったり、文化性であったり、何かやっぱりプラスアルファがあって、非日常の体験としてそこに行くことの価値がある、というところをつくる必要があると思います。

【中庭】 そうですね。動機をつくらないといけない。ですから、我々としても、下流部、中流部、上流部、それぞれ分けて、もっといろいろな動機を見ないといけないということです。

【楓】 上・中・下流を通して、流域全体のかまち作りに取り組んでいらっしゃる事例を表彰する制度もあっていいと思います。現行のかまち大賞とは別の表彰制度になるかもしれませんが。

【中庭】 流域マネジメントは非常に大事だと思いますよ。これ、かわまちづくりの対象に入れないですかね。

【塚原】 昔は、例えば林業だと、下流が集積地となって、流域の関係があって、かわまちの繁栄があったわけなんですけど、それがそのままということではないと思うんですけど、やっぱり流域のつながりの象徴がこのかわまちですみたいなものが出来てくるとすごくいいなと思います。水管理、流域でしっかりやるんだと言うからには、かわまちという施策もその施策の一環としてどういう戦略を持ってやるのかというのをもう少し考えないといけない時期なのかなということは思います。



塚原 代表理事

【中庭】 そうなると、川を中心にした自治体連携、あるいは流域の自治体連携が必要になってくる。そこまで行ければ、非常にいいと思いますね。

【飯塚】 何か自分のところだけだったら弱いけど、流域で考えたら、あ、すごい味方がいるじゃないかとなっていくでしょうし。

【楓】 味方でもあり、ある意味生命線かもしれません。

【飯塚】 やっぱり流域で考えるというのは自然なんじゃないかなとしみじみ感じています。

◆かわまちづくりのKPIを柔軟に

【中庭】 KPIというと、よくみなさんかしこまって、何かきちんとした基準指標を、しかも数字でつけなければいけないと思うわけです。しかし本来KPIは、そういう意味ではない。将来どういう手段で自分たちの活動を進めていくか、その着地点の仕上がりイメージ、それがあるか無いかなんですよ。無いと、KPIはつくれません。

あれば、どんな言葉でもいいのですが、将来こうなりたいということを言葉でいいからつくってもらいたいのです。私は「質的指標でいいから将来どうなりたのかつくってください」と言っています。

裏を返せば、KPIがつかれないということは、将来どうなりたのか分かっていないということなんです。質的でもいいから、ちゃんとつくれるということは将来を見越しているという意味に私はとります。

実は行政にも僕は同じことを言っています。上からというか、中央省庁から数値的指標が望ましいと言われるわけですが、そんなことを言っていたら実効的なKPIは出来ませんので。

【楓】 そうですね。観光分野でもそうですが、入込数対前年何%、対目標観光消費額という定量的なKPIは分かりやすい指標です。しかし、その地域に住んでいる方たちや、その子供たちが自分たちのまちを自慢できるのか、自分たちが面白いと感じているまちの姿を、多くの人に見てもらいたいと言えるのかなど、数値に表せない定性的な指標も必要です。これには首長が「独自の指標も大事だ」と打ち出さないと、職員の方たちは、対前年何%だけになってしまいます。やはり首長の考え方はとても重要だと思います。

【中庭】 情報量が多いほうを取るという、至極真っ当な感覚で、情報量の多い質的情報を取る。

それと、KPIをずっと変えないというのも問題だと思います。例えば、私の経験で言うと、まち・ひと・しごと創生総合戦略を5年計画でつくり、策定時につくったKPIを変えず、5年間毎年度末に策定時のKPIで評価しろということがありました。そうすると、3年目ぐらいから実情が合わなくなってくるんですね。特に僕はコロナ禍前につくったKPIをコロナ禍後に、そのまま変えずにそのKPIで評価したことがあります。コロナ禍は特例としても、実際の感覚として、今、世の中の動きが速いですから、指標を3年間も変えなかったら、もう陳腐化して、みんなが評価する気持ちが薄れていくんですね。

ですから、1年毎でもいいから、自分たちで定めたKPI、合っているのかいないのかを、みんなで確認して、「1年前はこう思っていたけども、1年経った今は合っていないから、KPIをちょっと変えようよ」ということは、

してはいけないことではなく、やるべきことだろうと思います。KPIを状況に応じて柔軟に変えていくということです。但し、「だから、KPIをなくしていい」ということではない。KPIは必ずつくるべきと、私は考えています。

◆川や水辺の記録

【楓】 佐原の取組みをひとつ紹介させてください。佐原周辺地域の利根川、小野川に関する古文書や、治水利水に関する資料、書籍、写真などを集めて、佐原の町家を使った、分散型「川のライブラリー」構想が進んでいます。まち歩きをしながら、川と佐原の歴史に親しんでもらう計画です。歴史的なものから現代までの川の資料を、デジタルでもアナログでもいいのでしっかり残しておくのが大事です。他の地域でも地元の方や観光客が川の歴史に触れながら、まちに親しめるような拠点づくりなども、かわまちの中で進めてくださるといいかなと思います。

【飯塚】 河川とか水辺に関する写真や絵はがき、そういったものって、どちらかという鉄道とかに比べて少ないんですよね。地元の方々がみんな大切に持っているものもあるじゃないですか。そういったものを残すとか、場合によっては河川や水辺の写真・絵葉書データベースとか、みんなでちょっとずつでも作ることで、あ、何か似たようなものがとか、似たような文化がとかいうような話にもなるのかなと。何かそんなこともこれからやっていただきたいですし、僕自身もやってみたいと思っています。

【中庭】 飯塚先生がおっしゃったように、川の写真は少ないですね。楓先生もおっしゃった、川関係、水辺関係の古文書も含めて、目にしない。でも、実際に、古文書でそれを読み解いた形の絵図も、学者の方がこつこつ読み解いていらっしゃるんですよね。写真もこつこつ集めている地元の方もいらっしゃる。「そのようなプロジェクトも、かわまちづくりになる」となるならば、かわまちづくりの意味が広がることになりますね。かわまちづくりというのは水辺の活動ということなんだけれども、実際には「文化をいろいろ蓄積したり、実際に文化を活用したりする場、そういうプロジェクトもかわまちづくりなんだよ」と言えるといいですよ。



千葉県佐原市小野川

◆水辺との関係性

【中庭】 地元の人々が工夫した水辺というのが理想の水辺という前提で、地元の人々が川とその隣接地に目的をつくり、活用し、それにより人の流れが生まれ、できれば消費が生まれると、良いかわまちづくりなのだ、僕自身は感じています。さらに、将来を見据え、毎年運営方法を変えるなどのマネジメントができていますとよいと思います。

国土交通省で、かわまち大賞の表彰をしています、皆さんあれをマネするのではなく、パターンとして、あれを自分の地域に置き換えたらどのような機能が生まれるのか、自分の地域なりのパターンをつくっていただく。かわまち大賞を、そのように活用していただけると、いいのだと思うています。

地元の人々によるボトムアップのパターンのマネジメントが、僕は一番重要と思います。私たちが理想の水辺を決めるのではなく、地元の人々がうまくデザインして作り出したパターンが理想の水辺ではないかと考えているからです。そのためには、地元の人々の協力とマネジメント→マネジメントというと堅苦しいのですが、アイデアづくりやデザイン思考などのような創造的活動を含むもので、不可欠でしょう。それを試行錯誤して、目的あるいは顧客に近づいてほしいという、こういう感覚なんです。

これは、ボトムアップのパターンづくりから、かわまちづくりの「意味のイノベーション」につながります。「意味」—今の議論でも、ちょっとかわまちづくりの意味が広がって、一つのイノベーションが生まれているわけです。そういう新しい試みが生まれてくると、意味のイノベーションが生まれてくるのではないかと願望で、このスライドをつくりました。やはり、ボトムアップで生まれると、川自体それぞれ違うので、必ず違うものが出てくるはず。ところが、かわまちづくりとなると、今までの資料を見て、「じゃあ、こんなふう

にすればいいんだろう」というふうに、同じ様にしてやろうという力学が働いてしまうと、よくないだろうという考え方です。

水辺を活かすアイデア、理想の水辺

1. 地元の人々が工夫した水辺は理想の水辺

・地元の人々が、かわとその隣接地に目的をつくり、活用し、それにより人の流れが生まれ、消費が生まれると、よいかわまちづくり。さらに、将来を見据え、毎年運営方法を変えるなどのマネジメントができていますとよい。

2. これまでの「かわまち大賞」は理想のパターンの集合

・これまでの「かわまち大賞」は、ある程度上記の条件を満たした、理想的な「パターン」(同じ形ではあっても地元に応じた異なる機能を果たしている象徴的な形)になっている。つまり、理想の水辺の集合。

3. 地元の人々によるボトムアップのパターンのマネジメントが重要

・私たちが「理想の水辺」を決めるのではなく、地元の人々がうまくデザインして作り出したパターンが、「理想の水辺」ではないか。そのためには、地元の人々の協力とマネジメント(アイデアづくりとデザイン思考を含む)が不可欠。但し、試行錯誤して、目的(あるいは顧客)に近づいてほしい。

ボトムアップのパターンづくりから、「かわまち」の「意味のイノベーション」が生まれないだろうか？

「水辺を活かすアイデア、理想の水辺」 中庭教授資料

【楓】 私はインフラツーリズムが、水辺や川に興味を持ってもらうための良い手法だと思います。受け入れるほうは大変であることは十分分かっているのですが、既存のダムや、建設中のダム、また、川での工事現場や構造物などを解説付きで見学することは、インフラや治水水利の意義の理解に繋がります。参加した方は間違いなく、他の地域のダムや川などにも関心を持つはずです。インフラツーリズムを海外のお客様向けにも進めていくと、日本への興味もさらに深まるはず。

【中庭】 観光客という意味合いではなく、日常生活者が、例えば、放水路の意義を知らないわけですね。あることも知らない。実際に非日常の観光客としてあそこに参加すると、「こんなの、あったんだ」と、改めてその意義、実際のメカニズムを知る。すると、実際に、その辺の土地の利用というものが、実際によく考えられているんだということがよく分かるということにつながる、大事ですね。

【飯塚】 私自身は大学生世代がもっと川とか水辺を見てほしいなと思っています。多分、日常的に利用されている方々は、地元で川があるとか、比較的近い距離に川があったら、水辺とかに親しまれていると思うんですけども、何かわざわざそこに来させようというのも何かまた違うのかなとも思います。だから、まずは地元の川とか水辺を注目するような何か、そういうことができたらいいいのかなと思います。

かわまちづくりリテラシーと言ったら長いかもしれませんが、水辺リテラシーじゃないですけども、私自身は大学教員の立場としてはそこら辺をちょっと底上げしなきゃいけないかなという気はします。

【中庭】最近、川辺でアウトドアでキャンプする人が増えてきて、僕はすごいイイなと思っています。ですから、環境を好きな人は環境で生態系をやるし、アウトドアが好きな人はそこに目的を求める。そういう目的をつくってやらないと多分駄目なんだろうなという気がしているんですね。

◆これからの川、水辺、そしてイノベーション

【飯塚】最近ゼミ生や学生にかわまちづくりとか舟運の話をする、みんな新鮮なんですね。だから、まちづくりの中でもかわまちづくりという言葉があるんだとか、河川や水辺空間って楽しいものでもあり、時には怖いものでもあるとか、場合によっては災害時にはどうしたらよいとか、そういうことをやっぱり言い続ける必要があるのかなというのを最近とても感じています。

これから私自身がやることとしては、大学生ぐらいの世代が、やがて子育てをする世代になっても、かわまちづくりに関心を持ってほしいし、河川や水辺を使って楽しむとか、アクティビティの場として利用するとか、何かそういったことにも関心を寄せてほしいなと思っています。

リバーフロント研究所の皆さんには、これからもそういうような活動を盛り上げていただけたらと思いますし、一緒にまた何かできたらうれしいなと思っていますので、よろしくお願いします。

【楓】最初にローカル鉄道のお話をしましたが、川と鉄道は近い関係ですね。川で遊び、ときには船にも乗り、鉄道から車窓風景を楽しむといった旅は、今後、海外からのお客様にも注目されてくるかと思います。うまく鉄道と川を結びつけたストーリーの発信ができるといいかなと思います。

もう一つは、日本橋から豊洲の水上バスが開通するというニュースがありましたが、やはり舟運には期待したいです。オーバーツーリズムの解消だけではなく、日本の楽しみ方の一つのバリエーションとして、海外の方たちに日本の川の旅を楽しんでいただければと思います。淀川もぜひ伏見まで上ってください。楽しみにしています。

【中庭】私は川も含めて水文化にもう四半世紀以上関わっています。1999年からですが、それは河川法が改正された直後なんですね。それを踏まえ、少し皆さんとはあえて異なり、辛口な言い方をすると、「水辺に近づこう」ということは、当時からずっと言われていました。結局、時代が変わって、当時生まれた人も今26歳ということですので、「水辺に近づこう」という段階は、もう既に終わったのではないかということ、私はあえて言いたい。

川というのは、空間としての水辺ではなく、今皆さんのお話の中でいろいろな人が出てきたように、人のネットワークを結ぶのが川なんですよ。そういう見方をしていただけると、実はかわまちづくりは、どんどん意味が変わってくる。私は「意味のイノベーション」と言いましたが、もう既にこの3人でお話しただけで、古文書とか写真とかを集めるプロジェクトープロジェクト、つまり、人の集まりですね。「そのようなプロジェクトも、かわまちづくりの対象だよ」という様に、川そのもののプラス人、川に関わっている人まで入れて、どんな活動をしているのかということまで広げて、かわまちづくりを考えるアイデアが出ている。水辺としての川に近くなくてもよい。そのような活動まで含めるような、「かわまちづくりのイノベーション」をしていただかないと、もう時代の変化に適應できないという気がしています。

本日の座談会を経て、かわまち大賞については、今までの水辺あるいはその隣接地の利活用ということにプラスして、ソフトの範囲に人の活動まで入れて、なおかつ、それをできれば流域にかぶせていけば、一番良いと思います。次の段階へのイノベーションを、ぜひ考えようということ、今日は皆さんのお話から触発されましたし、かわまちづくりにプロジェクトを含めたら？というアイデアが出てきたのは、非常に良かったと思います。本日のいろいろなアイデアを、ぜひ実現してもらいたいということで、本日のまとめにさせていただきたいと思います。



左側から、飯塚教授、楓教授、中庭教授