

水辺公共空間の活用を促進するための運営に関する研究

-東京都隅田川流域と湾岸地域における実態を対象として-

Study on the organization and management for promoting utilization of public space in waterfront

- Case study on the Sumida River and bay area in Tokyo -

赤沼 大暉*・萩野 正和**・志村 秀明***

Hiroki Akanuma*, Masakazu Hagino **, Hideaki Shimura ***

The propose of this paper is to clarify the organization and management for promoting utilization of public space in waterfront the case study is about the Sumida River and bay area in Tokyo. The conclusions are as follows. 1) There are 4types in the details and organizations for utilizations of public waterside by private companies. 2) There are three types that differences in construction and management operators at the public piers. One of the three types ,which governments constructed and private sector manage, has cases that are outsourced to public interest foundation corporations, private corporations, regional organizations, and school corporations. Most utilization is this type.

Keywords: Waterfront , Public pier, Public waterside, Sumida river area, Tokyo bay area, organization and management

水辺, 公的船着場, 水辺公有地, 隅田川流域, 東京湾岸地域, 体制と運営

1章 はじめに

1-1 研究の背景と目的

近年、日本各地で水辺公共空間の活用⁽¹⁾が進んでいる。広島市や大阪市等における社会実験を経て、2011年に河川法が改正されるなどして、日本各地に展開している¹⁾。

水辺公共空間の活用の体制をみると、市全域や市街地中心部を網羅した協議会が設立され活用を調整したり、船着場といった河川施設を維持管理する財団法人が設立されてやはり活用の調整が行われている²⁾。これらの体制は、水辺公共空間の活用を促進する方法として参考になるものの、より水辺公共空間の活用を促進するためには、更なる体制の在り方や、活用のための管理⁽²⁾と運営⁽³⁾の方法を明らかにすることが求められる。

ところで、東京都の隅田川流域及び湾岸地域でも水辺公共空間の活用が進んでいる⁽⁴⁾。特に、観光舟運が活発であり、日本橋や朝潮運河などのいくつかの船着場では活用が進んでいる⁴⁾。しかし、大都市であるがゆえに、水辺公共空間の活用のための協議は、東京都や特別区の指導の上で、地区ごとに進められており、また行政区域も河川と港湾では異なるため、活用のための体制や管理・運営の実態については十分に明らかにされていない。

そこで本研究では、東京都の隅田川流域及び湾岸地域の水辺公共空間に着目し、活用の状況や体制、管理・運営の実態を明らかにすることを目的とする。

1-2 水辺公共空間の定義と研究の構成

水辺公共空間の定義と研究の構成を図-1に示す。

水辺公共空間を、図-1に示すように、水辺公有地⁽⁵⁾(管理用地)から、公的船着場⁽⁶⁾がある水域(河川・運河)にかけての範囲とする。

ヒアリング対象を表-1に示す。まず、水辺公共空間の

整備の経緯と、規制緩和に関する制度を、文献調査とWeb調査⁽⁷⁾によって把握する(2章)。次に、水辺公共空間の管理・運営の状況を、水辺公有地と公的船着場のそれぞれの整備主体と管理・運営主体から、文献調査とWeb調査⁽⁸⁾によって把握する(3章)。また、民間事業者に着目し、水辺公有地の活用の実態と経緯、体制を、文献調査とヒアリング調査によって明らかにする(4章)。さらに、タイプ毎に、公的船着場の利用の実態と経緯、体制、運営の仕組みを、ヒアリング調査によって明らかにする(5章)。

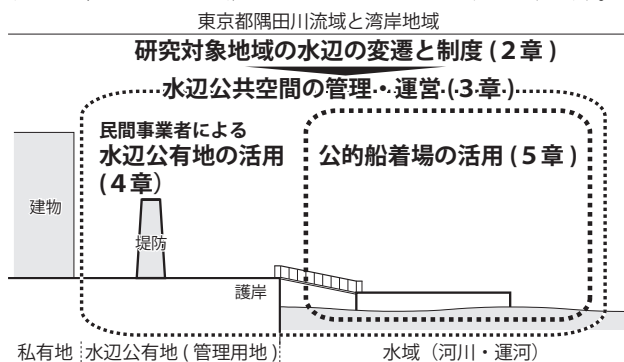


図-1 水辺公共空間の定義と研究の構成

章	調査対象	調査日程	調査項目
3章	東京都建設局河川部指導調整課	2016年8月31日	水辺公有地と公的船着場の管理主体と運営主体について
	東京都公園協会水辺ライン課	2016年9月28日	
	東京都港湾局港湾整備部計画課	2016年10月27日	
	東京都港湾局港湾整備部計画課	2016年10月27日	
4章	東京都建設局河川部指導調整課	2016年8月31日、12月14日	民間事業者による水辺公有地の活用について
	台東区文化産業観光部観光課	2016年10月17日	
	東京都港湾局港湾整備部計画課	2016年10月27日	
	東京都港湾局港湾整備部計画課	2016年10月27日	
5章	東京都建設局河川部	2016年8月31日	公的船着場の活用について
	東京都公園協会水辺ライン課	2016年9月28日	
	舟運事業者	2016年11月14日	
	中央区環境土木部	2016年11月30日	
	株式会社B	2016年12月9～12日	

表-1 ヒアリング調査の実施概要

* 正会員 東日本旅客鉄道株式会社(East Japan Railway Company)

** 正会員 株式会社 connel (connel Inc.)

***正会員 芝浦工業大学(Shibaura Institute of Technology)

1-3. 各都市での取り組みと既往研究

2004年の「河川敷地占用許可準則の特例措置」以降、全国各地で水辺公共空間の活用が行われている。

広島県広島市に全国で初めて整備された「京橋川オープンカフェ」では、協議会が占用主体となり、民間事業者と出店契約を行うことで、民間事業者の水辺への出店を容易にしている。広島市の事例に着目した藤本らの研究¹⁷⁾¹⁸⁾では、交通量・利用者数の調査を通じて、水辺のオープンカフェ実施による賑わい効果の向上を捉え、地域住民や利用者へのアンケート調査を通じて、取り組みの課題を明らかにしている。

大阪府大阪市の取り組みでは、川床を設置する民間事業者による地元協議会が包括的占用主体として認められており、既存の民間事業者の水辺への店舗の拡張や、新規の民間事業者の出店を容易にしている。また、NPO 法人が公共船着場を一括して管理・運営することにより、船着場の利用を簡易化している。大阪市の事例に着目した圓道寺らの研究¹⁹⁾では、大阪市における官民一体事業による水辺活用の取り組みを複数取り上げ、その占用までの流れや利用状況を明らかにしている。

また、全国の水辺の社会実験に着目した菅原らの研究²⁰⁾では、横断的な比較を通じて、空間構成と事業スキームの特徴を捉え、水辺の市民開放に向けた空間利用及び連携体制構築のための方策を検討している。また、菅原ら²¹⁾は「東京の運河ルネサンス（以下：運ルネ）事業」に着目し、推進地区間の比較検討を通じて、事業運用の問題点を明らかにしている。

上記のように水辺公共空間の活用に関する研究は多くあるが、対象地域において、河川区域と港湾区域における水辺公共空間の活用を横断的に把握した研究はない。

1-4 研究対象地域の概要

研究対象地域である隅田川流域と湾岸地域を図-2に示す。

研究対象地域は、河川区域と港湾区域に分かれる²²⁾。また、隅田川などの大小様々な河川や運河が存在しており、研究対象地域の河川区域には河川が15本、研究対象地域の港湾区域には運河が35本ある。

2章 研究対象地域の水辺の変遷と制度

本章では、研究対象地域の水辺の歴史的な経緯と、区域と管轄及び制度を把握する。

2-1. 河川と港湾

研究対象地域の水辺は、河川区域と港湾区域に分かれており、区域により管理体制や制度が異なる。河川区域は河川法が適用され、主に東京都建設局（以下：建設局）が管理している。港湾区域は港湾法が適用され、主に東京都港湾局（以下：港湾局）が管理している。

2-2. 水辺公共空間の経緯

(1) 水辺公有地の整備の経緯

研究対象地域は、歴史的に高潮や洪水による被害が多い

地域であり、主に高潮対策に重きをおいて、各種防潮堤防が整備されてきた⁽⁹⁾。

河川区域では、1957年の「東京恒久高潮対策事業⁽¹⁰⁾」により、隅田川沿いに「高潮堤防⁽¹¹⁾」が整備された。1974年の「低地防災対策委員会⁹⁾¹⁰⁾」による答申を受けて、1980年より隅田川において「緩傾斜型堤防⁽¹²⁾」の整備が実施された。1985年度からは、緩傾斜堤防より幅が広い「スーパー堤防⁽¹³⁾」の整備が着手され、堤防背後の再開発事業等とあわせて実現可能などから整備している。また、隅田川沿いでは、スーパー堤防に先行してテラス整備事業が行われており、親水空間として遊歩道が整備されている⁽¹⁴⁾。

港湾区域では、東京湾に面する地区に外郭防波堤⁽¹⁵⁾が整備されており、その内側には内部護岸が整備されている。また、内部護岸の上部には遊歩道が整備されている⁽¹⁶⁾。

(2) 公的船着場の整備の経緯

1996年の「21世紀の社会を展望した今後の河川整備の基本的方向について⁽¹¹⁾」を受けて、全国の主要河川で防災船着場の整備が推進された。防災船着場とは、災害時の緊急物資の積み下ろしや避難民の輸送などに使用する船着場であり、平常時は公共的な利用を想定している。したがって、全国的に防災船着場の整備が進められているが、平常時から一般に開放し活用している事例は少ない⁽¹²⁾。

東京では、2011年の東日本大震災の際に、多数の帰宅困難者や渋滞が発生したことから、2014年の「首都直下地震等対処要領⁽¹³⁾」において、輸送手段の一つとして船舶による輸送が提示され、水上輸送の重要性が高まった。また、船による観光が盛んになっていることから、防災船着場の一般開放が進められている⁽¹⁴⁾。港湾区域においては、天王洲や芝浦、豊洲などにおいて規制緩和を活用した民間事業者による船着場の設置が行われている⁽¹⁷⁾。

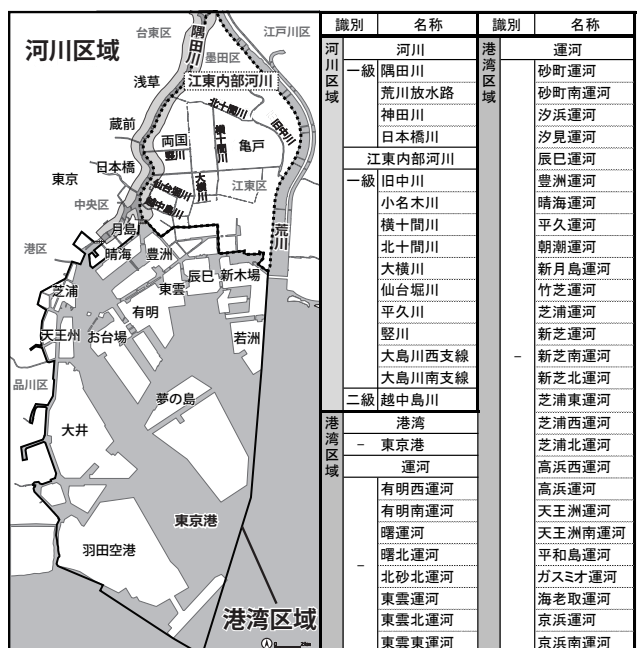


図-2 研究対象地域の概要

2-3. 水辺公共空間の活用に関する制度

制度の概要を図-3に示す。

(1) 河川敷地占用許可準則

河川敷地占用許可準則¹⁵⁾とは、河川法で定められた河川敷地の占用の許可に係る基準等を定め、地域の意向を踏まえつつ適正な河川管理を推進することを目的とした準則である。1965年の制定当初は、占用主体が治水、利水の観点から公的主体に限られていた。2004年に一部改正され、民間事業者によるオープンカフェやイベントなどの営業活動が国土交通省河川局長が指定した都市・地域再生等利用区域における社会実験として実施可能になった。2011年には特例措置の一般化により、河川管理者による区域指定が可能となったため、事業実施は一層容易となった。2016年には、占有期間が3年から10年に延長された。規制緩和の特徴は、前述の通り民間事業者による河川敷地の占用を認めた点である。また、協議会などを活用し、地域の合意形成を図ることが義務づけられている。現在、東京では隅田公園と日本橋川に位置する2箇所が都市・地域再生等利用区域に指定されている。

(2) 運河ルネサンス事業

運河ルネサンス³⁾とは、「運河ルネサンスガイドライン」に基づき、2005年から港湾局によって実施されている事業である。港湾区域の水辺の魅力向上や観光振興に資するため、運河等の水域利用とその周辺におけるまちづくりが一体となって、地域の魅力等を創出することを目的とした事業である。規制緩和の特徴は、これまで定期事業や漁業にしか許可されてこなかった水域の占用を、観光や商業利用などに認めた点である。また、協議会を設立することが義務づけられている。現在は、芝浦地区、品川浦・天王洲地区、朝潮地区、勝島・浜川・鮫洲地区、豊洲地区の5地区が運河ルネサンス事業推進地区に指定されている。

(3) 東京都海上公園条例

海上公園とは、1975年に施行された「東京都海上公園条

例⁶⁾」に基づき、海上公園計画を策定した上で整備される公園である。水に親しむことが目的の「海浜公園」と港の景観を楽しむ目的の「ふ頭公園」、緑を楽しむことが目的の「緑道公園」の3つに分類される。特徴は、都市公園法には記載されていない船着場などの水上レクリエーション施設の設置を可能とした点である。現在、53箇所が指定されており、水域を含むのはお台場海浜公園、若洲、葛西海浜公園の3箇所の海浜公園である。

3章 水辺公共空間の管理・運営

本章では、研究対象地域の水辺公有地と公的船着場の整備と管理・運営の実態を明らかにする。

3-1. 水辺公有地の管理・運営

河川区域の防潮堤、スーパー堤防、緩傾斜型堤防などの堤防を、河川管理者である建設局が管理している。また、隅田川沿いの一部では、「公益財団法人東京都公園協会（以下：公園協会）」が管理・運営をしている⁸⁾。港湾区域では、外郭防波堤、内部護岸を港湾局が管理している。

河川区域では、台東区隅田公園内の一部と中央区日本橋川沿いの一部の2箇所を民間事業者が占用し、店舗やテラスとして活用している。また、台東区蔵前の隅田川沿いの一部を民間事業者が一時占用している。港湾区域では、天王洲地区の水面の一部を民間事業者が占用し、水上レストランとして活用している。

3-2. 公的船着場の整備と管理・運営

公的船着場の整備と管理・運営について図-4に示す。

全61箇所の公的船着場を対象とする。公的船着場は水辺公共空間に位置しているが、その整備や管理・運営主体は異なる。

(1) 整備主体

全61箇所の公的船着場のうち、自治体が整備した公的船着場は44箇所、民間が整備した公的船着場は17箇所ある。

整備主体は、特別区が最も多く24箇所(39%)、次に東京

名称	河川敷地占用許可準則	運河ルネサンス事業	東京都海上公園条例
	根拠法	河川法、河川敷地占用許可準則(国水政第34号)	運河ルネサンスガイドライン(27港整計第212号)
指定者	東京都建設局	東京都港湾局	東京都知事
適応区域	河川	港湾	港湾
地区指定	都市再生利用区域	運河ルネサンス事業推進地区	海上公園
効果	河川敷地の占用許可	水域の占有許可	公園内に水上施設を設置
対象	民間事業者	協議会	行政
占有期間	10年	—	—
地域合意	必須	必須	不要
協議会	必ずしも必要ではない	必須	不要 ※東京港湾審議会
現状	隅田公園	芝浦地区	品川浦・天王洲
	日本橋	朝潮地区	勝島・浜川・鮫洲
		豊洲地区	
経緯	1965年 制定	2005年 事業開始	
	2004年(改正)特例措置	1970年 海上公園構想策定	
	2011年(改正)特例措置の一般化	1975年 制定	
	2016年(改正)占有期間の延長		

図-3 制度の概要

都が20箇所(33%)である。また、民間事業者が15箇所(26%)、地域組織が1箇所(2%)ある。

(2) 管理・運営主体

自治体が整備した44箇所の内、自治体が管理・運営している公的船着場が20箇所、民間が管理・運営している公的船着場が24箇所である。民間が整備した17箇所は、全て民間が管理・運営をしている。

管理・運営主体は、民間事業者が最も多く20箇所(33%)であり、公園協会が多く18箇所(29%)である。また、特別区が14箇所(23%)であり、地域組織等が3箇所(5%)である。

(3) 公的船着場の分類

公的船着場には、整備主体と管理・運営主体の違いにより、以下の3つのタイプに分類できる。

- 『行政直轄型』：自治体によって、整備かつ管理・運営されており、20箇所(33%)が該当する。
- 『公設委託型』：自治体によって整備され、民間企業に管



図-4 公的船着場の整備と管理・運営

理・運営されており、24箇所(39%)が該当する。

- 『民間型』：民間事業者によって整備かつ管理・運営されており、17箇所(28%)が該当する。

3-3. 公的船着場のタイプ毎の利用目的

タイプ毎の利用目的について図-5に示す。

公的船着場は、定期事業による利用や、旅客不定期航路事業⁽¹⁸⁾(以下：不定期事業)による利用を想定した一般開放、自社事業による利用、地域活動などによる利用、その他の利用、災害時のみの利用などの利用目的が設定され、管理・運営が行われている。

行政直轄型の20箇所の利用目的は、災害時のみが最も多く13箇所(65%)である。次に、定期事業・一般開放兼用と一般開放が多くそれぞれ3箇所(15%)である。

公設委託型の24箇所の利用目的は、一般開放が最も多く10箇所(42%)である。次に、定期便・一般開放兼用が多く9箇所(37%)である。また定期事業専用と地域利用がそれぞれ1箇所(4%)、災害時のみが3箇所(13%)である。

民間型の17箇所の利用目的は、定期事業専用と地域利用が最も多くそれぞれ4箇所(23%)である。次に、災害時のみが多く3箇所(18%)である。また、定期事業・一般開放兼用と自社事業、その他がそれぞれ2箇所(12%)である。

3-4. 小結

- 水辺公有地は、河川と港湾の区域に従い、建設局と港湾局によって管理されている。また、その一部を民間事業者が占用している。
- 公的船着場の整備主体と管理・運営主体は、行政直轄型と公設委託型、民間型の3種類に分類でき、公設委託型、行政直轄型、民間型の順で多い。また、民間型、公設委託型、行政直轄型の順で、定期事業や自社事業、地域利用などの能動的な利用目的が多い。

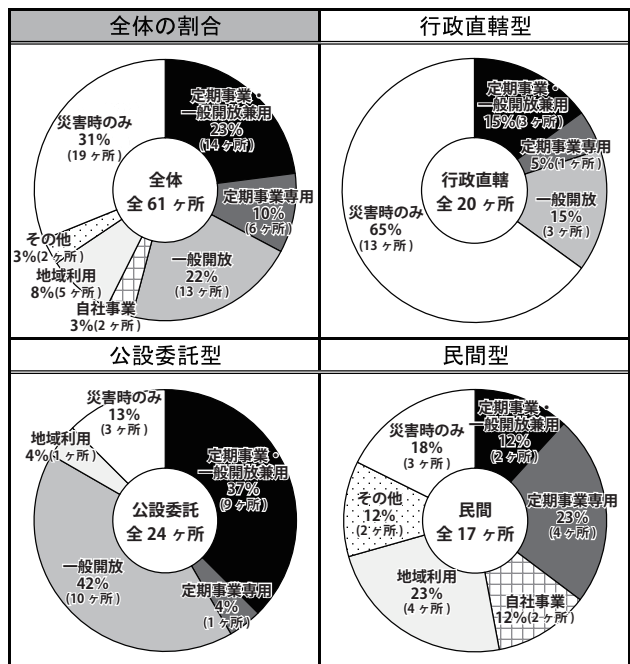


図-5 タイプ毎の利用目的の割合

4章 民間事業者による水辺公有地の活用

本章では、民間事業者に着目し、水辺公有地の活用についての管理・運営の実態と経緯、体制を明らかにする。水辺公有地の活用に関わる自治体の職員にヒアリング調査を行った。

4-1. 水辺公有地の活用

水辺公有地を占用し活用している事例を図-6に示す。

規制緩和を受けて民間事業者が水辺公有地を占用し活用している事例に着目する。

(1) 河川区域

河川区域で水辺公有地を占用し活用している事例は5つあり、そのうちの2つは社会実験期間中である。

「日本橋A」は、中央区日本橋の日本橋川沿いにある。民間事業者が、2016年に河川敷地占用許可準則を活用し、既存のテラスを拡張して川床を整備した。都市・地域再生等利用区域は、同店舗の川床部分のみ指定されている。整備にあたって協議会は設立されていない。

「隅田公園A」と「隅田公園B」は隣接しており、台東区の隅田公園内にある。2店舗を合わせて、「隅田公園オープンカフェ」と呼ばれる。民間事業者が、2013年に河川敷地占用許可準則を活用し、新規に店舗を整備した。隅田公園内の一部が、都市・地域再生等利用区域が指定されている。整備にあたって隅田公園オープンカフェ協議会を設立している。

「蔵前A」と「蔵前B」は、台東区蔵前の隅田川沿いにある。民間事業者が、2016年7月から社会実験として一次占用が認められ、川床を整備した。都市・地域再生等利用区域は社会実験期間中であるため指定されていない。整備にあたって協議会は設立されていない

(2) 港湾区域

港湾区域で水辺公有地を占用し活用している事例は1つである。

「天王洲A」は、品川区天王洲の水面にある。民間事業

者が、2006年に運ルネ事業を活用し、自社所有地の既存の店舗に接する水面上に新規で水上レストランを整備した。品川浦・天王洲運ルネ推進地区内に位置しており、同地区運ルネ協議会による協議を行っている。

4-2. 水辺公有地の活用までの経緯

活用までの経緯を図-7に示す。

(1) 隅田公園オープンカフェ（隅田公園A、B）

背景：東京スカイツリーの建設により、隅田川沿いの観光客が増加したことを受けて、隅田公園の活用が検討された。

社会実験：台東区が住民説明会・意見交換会を行った。次に、社会実験として、「オープンカフェモデル事業」を行った。また、継続して住民説明会が行われた。

体制の構築：住民による自主検討会が設置され、同会から協議会設置の要望書が台東区に提出された。台東区を事務局として協議会の設立準備が進められ、「隅田公園オープンカフェ協議会」と下部組織である「隅田公園オープンカフェ運営連絡会」が設立された。

区域指定：協議会による検討が行われ、民間事業者の募集要項が作成された。次に、都市・地域再生等利用区域の要望書が提出され、区域指定が行われた。

事業者選定：募集要項をもとに民間事業者が公募され、複数の民間事業者が応募した。その後、協議会による審査によって、民間事業者が決定した。

申請・整備：民間事業者が河川敷地占用許可準則の申請を行い許可を得て、建物を整備した。その後、民間事業者と隅田公園オープンカフェ運営連絡会の間で、協定が締結された。

開業：民間事業者は、占用料と土地代を台東区に、利益の一部を地域還元費として隅田公園オープンカフェ運営連絡会に支払っている。また、地域還元費を利用し、民間事業者と隅田公園オープンカフェ運営連絡会が連携し、イベントの実施や周辺環境の整備を行っている。

区域	河川区域				港湾区域	
	日本橋A	隅田公園オープンカフェ		蔵前A	蔵前B	天王洲A
名称	日本橋A	隅田公園A	隅田公園B	蔵前A	蔵前B	天王洲A
場所	中央区日本橋	台東区花川戸		台東区駒形		品川区東品川
隣接する河川・運河	日本橋川(河川管理者:中央区)	隅田川(河川管理者:東京都建設局)		隅田川(河川管理者:東京都建設局)		天王洲運河(港湾管理者:港湾局)
写真						
事業者	民間事業者	民間事業者	民間事業者	民間事業者	民間事業者	民間事業者
用途	飲食店	飲食店	飲食店	飲食店	飲食店	飲食店
オープン	2013年5月	2013年10月		2015年11月	2016年7月	2006年4月
制度	河川敷地占有許可準則	河川敷地占有許可準則	河川敷地占有許可準則	社会実験(準則への移行が前提)		運ルネサンス事業
指定年	2016年3月	2012年12月		2016年7月(社会実験期間中)	2016年7月(社会実験期間中)	2005年6月
区域指定	都市・地域再生等利用区域(川床)	都市・地域再生等利用区域(隅田公園の一部)				運ルネサンス推進地区
設置物のタイプ	川床	店舗		川床		水上レストラン
新設か拡張か	既存のテラスを拡張	新設		既存のテラスを拡張	新設	拡張(隣接するレストランの一部)
竣工年度	2014年3月	2013年10月		2016年7月		2006年2月
設置場所	管理用地	遊歩道内		管理用地		水面
活用実態	社会実験の有無 日本橋川"かわてらす"社会実験(2014年3月~2016年2月)	オープンカフェモデル事業(2011年3月4~29日)		隅田川"かわてらす"社会実験(現在)		-
協議会の有無	なし	隅田公園オープンカフェ協議会・連絡会(事務局:台東区)		なし		品川浦・天王洲地区運ルネ協議会
既存の地域組織	日本橋ルネサンス協議会など	なし		なし		天王洲総合開発協議会
コスト	土地代 占有料(年額) その他	1級地(年額 27,624円/㎡) -		2級地(年額 8,613円/㎡) -		月額周辺地価水準(円/㎡) × 0.0625% 協議会の年会費

図-6 水辺公有地を占用し活用している事例

(2) 天王洲A

背景：民間事業者は、「天王洲総合開発協議会⁽¹⁹⁾」に所属し、運河に面する民有地に飲食店を営んでいる。

体制の構築：天王洲総合開発協議会の内、水辺に関係する企業を中心となって、運ルネ事業の活用を発意した。また、東京都港湾局が品川区に対して、協力を要請した。その後、「品川浦・天王洲地区運ルネ協議会」が設立された。

区域指定：品川浦・天王洲地区運ルネ協議会の協議によって、運ルネ計画が作成された。その際、天王洲Aが計画に組み込まれた。その後、港湾局によって、運ルネ推進地区が指定された。

事業者選定：改めて民間事業者から協議会に対して、事業提案が行われ、協議された。

申請・整備：民間事業者が港湾局に水域占用の申請を行い許可を得て、水上レストランを整備した。港湾局が船舶等に関する検査を、品川区が建築確認等を行った。

開業：民間事業者は水域利用料を港湾局に支払っている。また、協議会に対して事業報告を行っている。

背景：民間事業者は、日本橋地区の地域組織⁽²⁰⁾の活動に参加している。

社会実験：建設局は、河川管理者である中央区と社会実験に関する事前調整を行った。また、地域組織への説明会を行った。次に、「日本橋かわてらす社会実験⁽²¹⁾」の公募を開始し、日本橋Aを運営する民間事業者が応募した。次に、民間事業者と東京都は、主に地域組織や周辺住民との利用調整を個別に行い地域の合意形成を図った。次に、民間事業者と建設局は、川床の計画・設計に関する協議を行った。次に、民間事業者と建設局、中央区は、かわてらすの実施に関する協定書を締結した。その後、民間事業者は、河川敷地の一時占用の許可を得て、川床を整備し、社会実験を実施した。また、社会実験期間中も地域組織への報告を行った。

区域指定：社会実験期間の終了後、民間事業者と東京都は川床を継続する判断を行い、地域組織や周辺住民と調整した。その後、中央区が都市・地域再生等利用区域の指定を行った。

申請・整備：民間事業者が中央区に河川敷地占用許可準



図-7 水辺公有地の活用までの経緯

則の申請を行い、許可を得た。

開業：民間事業者が中央区に実施状況の報告と占用料の支払いを行っている。

(4) 蔵前A、蔵前B

蔵前Aと蔵前Bは「隅田川かわてらす社会実験²²⁾」によって、同時期に同地区において占用を開始しており、経緯はほぼ同様といえる。

背景：蔵前Aを経営する民間事業者は、蔵前地区において商業ビルを営んでいた。

社会実験：建設局は社会実験を実施するにあたり、台東区と社会実験に関する事前調整を行った。また、地域住民への説明会を行った。次に、隅田川かわてらす社会実験の公募を開始し、民間事業者が応募した。次に、両民間事業者は、近隣住民や企業との利用調整を個別に行った。次に、民間事業者と建設局は、川床の計画・設計に関する協議を行った。この際、台東区が定める規程に従い、川床を工作物の範囲に収まるように設計したため、建築確認が不要となった。その後、両民間事業者は、河川敷地の一時占用の許可を得て、川床を整備した。また、台東区に消防法や営業許可の申請を行った。現在、社会実験期間中である。

4-3. 水辺公有地の占用と運営の体制

占用事例の占用と運営の体制を図-8に示す。

(1) 隅田公園オープンカフェ (隅田公園A、B)

台東区は、建設局と地域住民、地域組織とともに、隅田公園オープンカフェ協議会を設立し、オープンカフェについての検討や民間事業者の審査等を行うことで、地域の合意形成の場としている。事務局は台東区観光課が担当している。また、下部組織である隅田公園オープンカフェ運営連絡会は、民間事業者と協定を締結し、イベントの企画や周辺環境の改善の提案などを行っている。

民間事業者は、隅田公園オープンカフェ連絡会に地域貢献費として売上の一部を支払っている。また、河川管理者である建設局に河川敷地占用許可準則の許可を得ている。台東区に対しては、建築確認などの各種申請を行い、許可を得ている。

特徴は、自治体が主導して協議会及び連絡会を設立し、民間事業者と協定を締結することで、継続してオープンカフェに関わる体制が構築されている点である。また、地域貢献費によって、オープンカフェによる利益をまちづくりに使うことができる点である。

(2) 天王洲A

天王洲総合開発協議会が地域住民とともに、品川浦・天王洲地区運河ルネ協議会を構成しており、地域の合意形成の場としている。民間事業者はその中心的企業の一つである。

民間事業者は、協議会に対して事業報告をしている。また、事業や設備の変更などをする際に、協議会による検討と調整をしている。協議会は、港湾局に対して、計画の提出と報告をしている。民間事業者は、港湾管理者である港湾局に水域占用許可の申請を行い許可を得ている。また、品川区に建築確認や営業許可などの各種申請を行い許可を得ている。

得ている。

特徴は、地域組織である天王洲総合開発協議会が主導して協議会を構成した点である。また、民間事業者が地域組織の中心的な役割を果たしている点である。

(3) 日本橋A

社会実験時に民間事業者と建設局、中央区は協定を締結した。また、民間事業者は、複数の地域組織に対して、個別に調整を行い地域の合意を得た。

社会実験後、民間事業者は、引き続き複数の地域組織に対して、個別に調整を行い地域の合意を得ている。また、河川管理者である中央区に河川敷地占用許可準則の申請を行い許可を得ている。また、中央区に建築確認や営業許可などの各種申請を行い許可を得ている。

特徴は、まず社会実験をという段階を踏んだ点と、民間事業者が主導して、既存の地域組織と調整を行い、地域の合意形成を図っている点である。

(4) 蔵前A、蔵前B

民間事業者は、かわてらすについての検討を、近隣住民や企業に対して、個別に調整を行い、合意を得ている。そ

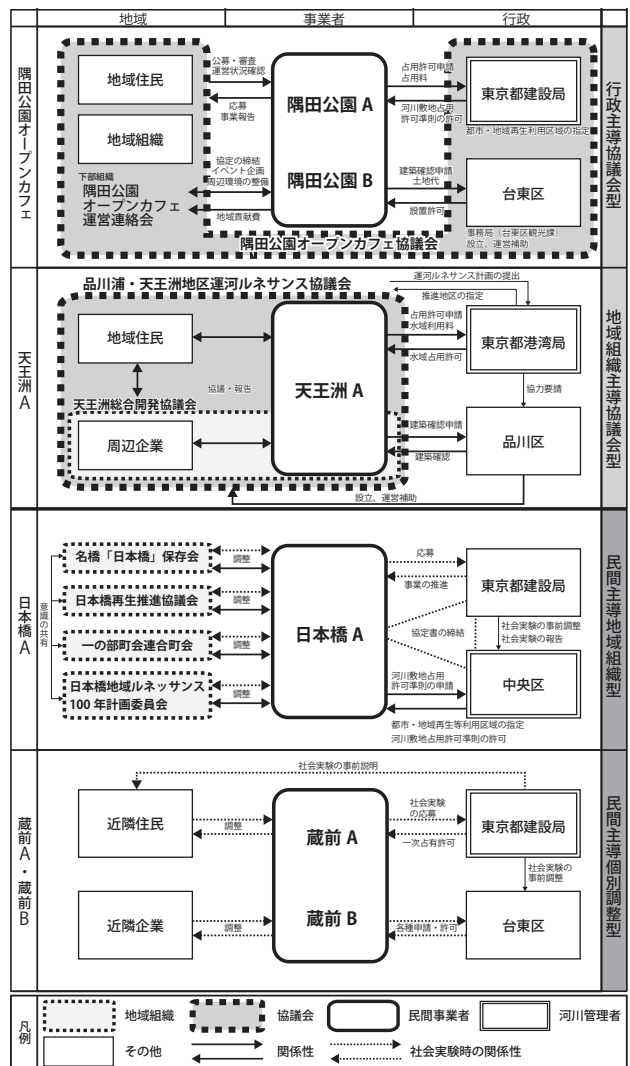


図-8 水辺公有地の占用と運営の体制

の際に、同地区で商業ビルを管理・運営してきたことでできた周辺住民や企業とのつながりを活かしている。

民間事業者は、社会実験の実施主体である建設局に対して、社会実験の応募と申請をしている。また、同様に河川管理者である建設局に河川敷地の一次占用許可を得ている。また、台東区に消防法や営業許可などの各種申請を行い、許可を得ている。

特徴は、民間事業者が主導して地域と個別に調整をしている点である。

4-4. 水辺公有地の活用のタイプ（I-21：前半削除）

水辺公有地の活用には、その経緯と運営の体制から以下のことがいえる。

- ・行政が主導して協議会で調整する『行政主導協議会型』と、地域組織が主導して協議会で調整する『地域組織主導協議会型』、民間事業者が主導して地域組織と調整する『民間主導地域組織型』、民間事業者が主導して地域住民や企業と個別に調整する『民間主導個別調整型』の4タイプがある。但し、『民間主導個別調整型』は社会実験のみである。
- ・『行政主導協議会型』と『地域組織主導協議会型』では、地域組織や企業、住民などで構成される協議会による調整や合意形成の後で、民間事業者の選定が行われる。したがって、地域の意思を反映しやすく、将来的なまちづくりの推進を前提とした体制といえる。
- ・『民間主導地域組織型』と『民間主導個別調整型』では、民間事業者が主導するため、調整のための新たな組織を設立せずに、既存の地域組織や近隣の住民と個別に調整を行っている。

5章 公的船着場の活用

本章では、公的船着場利用の現状と体制、整備と運営の仕組みを明らかにする。

研究対象地域において、定期事業及び不定期事業を行っている舟運事業者と管理・運営に関わる行政機関と民間事業者に対してヒアリング調査を行った。

5-1. 研究対象地域における舟運事業

研究対象地域における舟運事業について図-9に示す。

定期事業は、公園協会と株式会社2社が運営するものがある。また、「東京都舟運社会実験クルーズ2016⁽²³⁾」や「国土交通省第四次舟運社会実験⁽²⁴⁾」など期間限定の定期事業社会実験が行われている。不定期事業については、小規模事業者やNPO等の多くの事業者が存在し、各々が

旅客定期航路事業	旅客不定期航路事業
公益財団法人東京都公園協会 株式会社 2社 社会実験 ※東京都舟運社会実験クルーズ ※国土交通省第四次舟運社会実験	屋形船東京都協同組合 江戸屋形船組合 クルーズライン協同組合 日本チャーターヨット協会 東京湾遊漁船業協同組合 東京観光遊漁船協議会 東京都漁業協働組合連合会 等

図-9 研究対象地域の舟運事業

いくつかの組合に属している。また、舟運事業者間の調整や、新規に公的船着場を利用する舟運事業者に対する判断をするために、利用調整協議会が組織されている公的船着場がある。

5-2. 公的船着場の整備と運営の経緯

公的船着場の整備と運営の経緯を図-10に示す。

タイプ毎に事例を取り上げ、その経緯と運営の経緯を明らかにする。

(1) 行政直轄型

行政直轄型は全20箇所あるが、基本的な経緯と運営の仕組みは同様である⁽²⁵⁾。事例として、代表的な事例でもあり、調査への協力が得られた「有明小型船発着場⁽²⁶⁾」を取り上げる。

有明小型船発着場は、港湾局が整備を決定した。【整備】港湾局は、地域住民や舟運事業者と事前調整を行った上で、船着場を整備した。また、利用調整協議会を設立した。

(2) 公設委託型

公設委託型は全24箇所あり、その委託先は公益財団法人が18箇所、地域組織が1箇所、株式会社が4箇所、学校法人が1箇所である。

公益財団法人が委託先である公的船着場は18箇所あり、全て公園協会へ委託されている。経緯や運営の仕組みは同様であるため⁽²⁷⁾、事例として「浅草・二天門船着場」を取り上げる。【背景】浅草・二天門船着場は、地域防災計画にあげられている防災ネットワークの形成を目的として、台東区が整備を決定した。【整備】台東区が、河川管理者である東京都に河川敷地占用許可準則の申請を行い、船着場を整備して利用を開始した。【整備後】台東区は、一般開放を行うにあたり、管理・運営業務を公益財団法人である公園協会に委託した。

地域組織が委託先である公的船着場は「日本橋船着場」の1箇所である。【背景】日本橋には、複数の地域組織があり、その一つである日本橋再生推進協議会によって、「水辺空間を活かしたまちづくりの提言」が発表された。

【体制の構築】下部組織として水辺再生研究会が設立され、船着場の整備が検討された。【整備】日本橋再生推進協議会が中央区に船着場の整備を要請し、2010年に防災船着場が整備された。【整備後】事務局の職員が公的船着場の設置に尽力したことから、管理・運営業務の一部が「名橋日本橋保存会（以下：保存会）」に委託された。同様に、保存会が利用調整協議会の事務局となった。

株式会社が委託先である公的船着場は4箇所ある⁽²⁸⁾。特徴的な事例として、地域の企業が合同で設立した株式会社に委託している「朝潮運河船着場」を取り上げる。【背景】港湾局によって整備され、中央区に移管された。【体制の構築】地域の水辺に関係する民間企業6社の出資によって設立された株式会社Aに管理・運営業務が委託された。利用調整協議会は中央区が事務局を担っている。

学校法人が委託先である公的船着場は「豊洲運河船着場」の1箇所である。【背景】豊洲地区では、運ルネ事業の活

用に向けて、2006年から「運河ルネサンス豊洲地区連絡会（以下：連絡会）」が開催されたが、進展はなかった。2007年に学校法人Aの学生が学園祭に合わせて仮設の船着場を設置して、「豊洲運河リバークルージング」を企画・実施した。【体制の構築】「豊洲運河リバークルージング」を受けて、水域活用の気運が高まり、再び連絡会が開催され、「豊洲地区運ルネ協議会設立準備会」が行われた。その後、「豊洲地区運ルネ協議会」が設立された。【整備】協議会が運ルネ計画を作成・提出し、港湾局が豊洲地区運ルネ推進地区の指定をした。江東区が港湾局から水域占用の許可を得て、船着場を整備した。また、学校法人Aが地域貢献の一貫として周辺の整備を行った。【整備後】江東区、豊洲地区運ルネ協議会、学校法人Aが「船着場等管理に関する協定書」を締結したことで、管理・運営業務の一部が豊洲地区運ルネ協議会と学校法人Aに委託された。整備後は、協議会が利用状況の確認と利用調整を行っている。

(3) 民間型

民間型は17箇所あり、定期事業により活用されている公的船着場と、組合が所有する公的船着場、規制緩和を受けて民間事業者が整備した公的船着場がある⁽²⁹⁾。特徴的な事例として、規制緩和を受けて民間事業者が整備した公的

船着場で、自社事業以外に地域イベントや舟運社会実験で活用されている「天王洲民間船着場A」を取り上げる。

【背景】天王洲には、再開発を推進する天王洲総合開発協議会がある。【体制の構築】天王洲総合開発協議会の内、水辺に関係する企業を中心となって、港湾局による運ルネ事業の活用を発意した。また、東京都港湾局が品川区に対して、協力を要請した。その後、品川浦・天王洲地区運ルネ協議会が設立された。【整備】品川浦・天王洲地区運ルネ協議会の協議によって、運ルネ計画が作成された。その際、天王洲民間船着場Aの整備が計画に組み込まれた。その後、港湾局によって、運ルネ推進地区の指定がされた。次に、株式会社Bから協議会に対して、事業提案が行われ、協議された。その後、株式会社Bによる水域占用許可の申請が行われ、2013年に天王洲民間船着場Aが整備された。【整備後】協議会が利用状況の確認と利用調整を行っている。

5-3. 公的船着場活用の現状

対象船着場の概要を図-11に示す。

活用の状況をみると、利用回数は朝潮運河船着場が7,208回と最も多く、次に日本橋船着場が6,998回と多い。公設委託型4事例のうち3事例の利用回数が3,000回以上

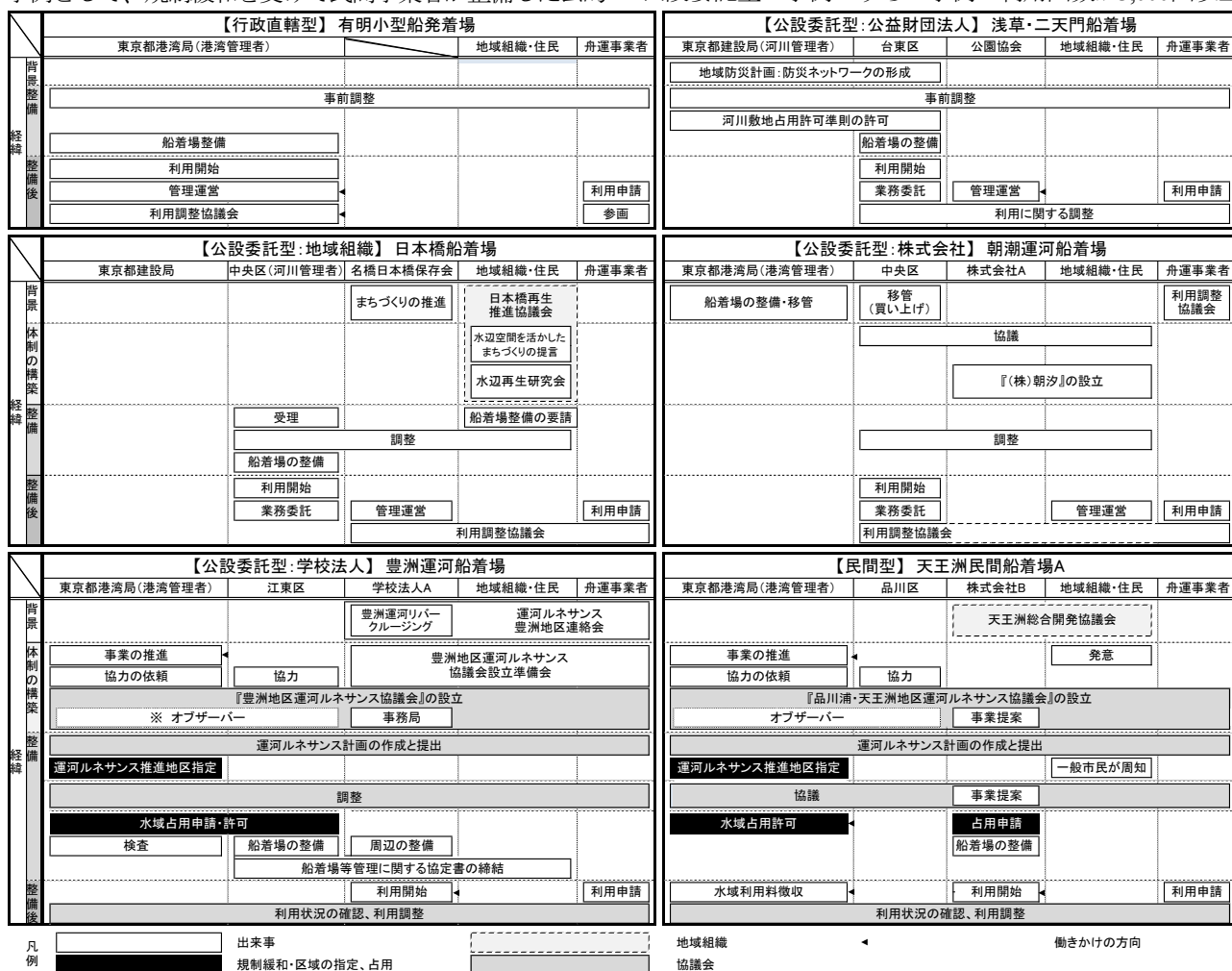


図-10 公的船着場の整備と運営の経緯

である。公設委託型の利用回数が全般的に多いといえる。

5-4. 公的船着場活用の体制

対象とする公的船着場の体制を図-12示す。

(1) 有明小型船発着場（行政直轄型）

有明小型船発着場では、管理・運営業務を港湾局が行っている。公的船着場の利用調整は、利用調整協議会が行っており、港湾局が事務局である。また、港湾局が地域住民や企業との調整を担っている。

(2) 浅草・二天門船着場（公設委託型：公益財団法人）

浅草・二天門船着場では、公園協会が台東区から管理・運営業務を委託されている。また、公的船着場の利用調整と、地域住民や企業との調整を公園協会が担っている。

(3) 日本橋船着場（公設委託型：地域組織）

日本橋船着場では、地域組織である保存会が、中央区から管理・運営業務を委託されている。公的船着場の利用調整は、利用調整協議会が行っており、保存会が事務局である。また、地域住民や企業との調整を保存会が担っている。公的船着場の近くに事務所があり、利用時の対応がしやすく、利便性が高い。

(4) 朝潮運河船着場（公設委託型：株式会社）

朝潮運河船着場では、地域企業の出資により設立された株式会社Aが、中央区から公的船着場の管理・運営業務を委託されている。公的船着場の利用調整は、朝潮運河船着場を使用する舟運事業者組合で構成される利用調整協議会が行っており、事務局は中央区である。また、地域住民や企業との調整を株式会社Aが担っている。公的船着場の近くに事務所があり、利用時の対応がしやすく、利便性が高い。

(5) 豊洲運河船着場（公設委託型：学校法人）

豊洲運河船着場では、豊洲地区運ルネ協議会の事務局である学校法人Aが、「江東区と船着場の管理に関する協定書」を締結し、管理・運営業務を委託されている。公的船着場の利用調整と、地域住民や企業との調整を豊洲地区運ルネ協議会において行っている。

(6) 天王洲民間船着場A（民間型）

天王洲民間船着場Aでは、株式会社Bが直接管理・運営を行っている。また、公的船着場の利用調整は、自社の判断によって行っている。地域住民や企業との調整は品川

浦・天王洲地区運ルネ協議会において行っている。また、事務所が近いことに加えて、電子ロック式を採用し、カードキーを貸与することで、舟運事業者自らが鍵を開けることができる。

5-5. 考察と小結

- ・日本橋船着場では、地域組織が公的船着場の管理・運営に関わる体制が構築された。また、事務所の近傍性が高いことから、利用時の対応がしやすくなり、利用上も有利となった。
- ・朝潮運河船着場では、管理・運営を地域の企業が出資して立ち上げた株式会社に委託したが、利用調整協議会は中央区が行っている。また、事務所の近傍性が高いことから、利用時の対応がしやすくなり、利用上も有利となった。
- ・豊洲運河船着場では、協議会と学校法人が公的船着場の管理・運営に関わる体制が構築された。また、事務所の近傍性が高いことから、利用時の対応がしやすくなり、利用上も有利となった。
- ・天王洲民間船着場Aでは、協議会との調整の上で、民間企業が自由に使用できる体制が構築された。また、事務所の近傍性が高いことや設備の工夫により利用時の対応がしやすくなり、利用上も有利となった。
- ・既存の地域組織があれば、公的船着場の設置や規制緩和のための体制づくりへ展開する可能性がある。また、公的船着場の管理・運営や利用調整協議会を担うことができる。
- ・経緯と体制をみると、公設委託型には公益財団法人、株式会社、地域組織、学校法人に委託しているケースがある。
- ・公設委託型の株式会社に委託するケースでは、利用調整協議会は自治体が担っている場合がある。
- ・公設委託型の地域組織に委託するケースでは、規約に違反しない範囲での優遇や、公的船着場に関する提案を随時行えるため、地域による水辺の活用をする上で有利となる。
- ・公設委託型の株式会社、地域組織、学校法人に委託しているケースと民間型では、鍵の管理等を船着場近傍で行えるため、利用時の対応がしやすく、利用上も有







管理運営タイプ	公設委託型						民間型
	行政直轄型	公益財団法人	地域組織	株式会社	学校法人		
名称	有明小型船発着場	浅草・二天門船着場	日本橋船着場	朝潮運河船着場	豊洲運河船着場	天王洲民間船着場A	
写真							
概要	1998年 港区海岸 河川・運河 東京湾(港湾区域)	1990年 台東区今戸 隅田川(河川区域)	2010年 中央区日本橋 日本橋川(河川区域)	2006年 中央区晴海 朝潮運河(港湾)	2010年 江東区豊洲 豊洲運河(港湾区域)	2013年 品川区東品川 天王洲運河(港湾区域)	
体制	整備 管理 利用調整	東京都港湾局 公益財団法人 東京都公園協会 台東区、公園協会	中央区 名橋「日本橋」保存会	中央区(港湾局から移管) 株式会社A 中央区	江東区 学校法人A 豊洲地区運ルネ協議会	株式会社B	
活用	利用目的 利用回数 (2014年度)	定期事業業一般開放 3,000回	定期事業業一般開放 6,998回	定期事業業一般開放 7,208回	地域利用 56回	地域利用 57回	

図-11 対象船着場の概要

利となる。

- ・民間型では、民間事業者との連携や、利用を簡易化する設備などの工夫がみられた。

6章 まとめと考察

本研究では、東京都の隅田川流域及び湾岸地域の水辺公共空間に着目し、活用の状況や体制、管理・運営の実態について、以下のことを明らかにした。

- ・民間事業者による水辺公有地の活用の経緯と体制には、

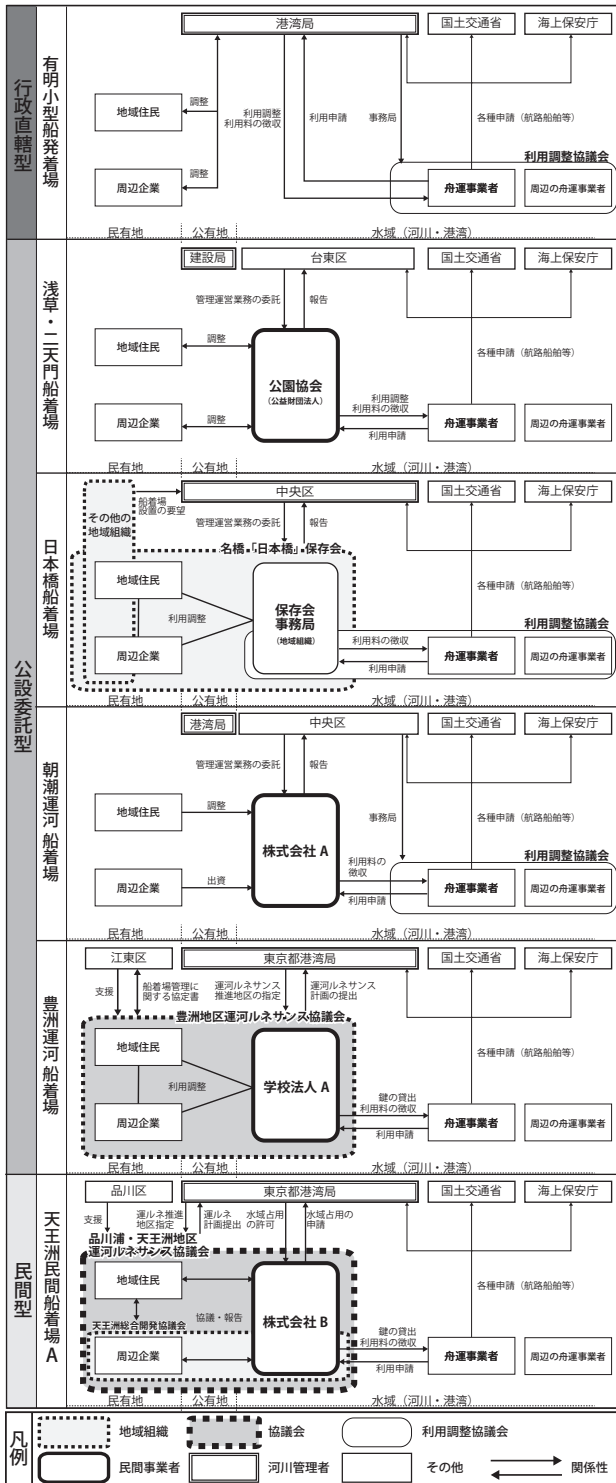


図-12 公的船着場の運営の体制

行政が主導して協議会で調整する『行政主導協議会型』と、地域組織が主導して協議会で調整する『地域組織主導協議会型』、民間事業者が主導して地域組織と調整する『民間主導地域組織型』、民間事業者が主導して地域住民や企業と個別に調整する『民間主導個別調整型』の4タイプがある。

- ・『行政主導協議会型』、『民間主導地域組織型』、『民間主導個別調整型』では、社会実験が活用の体制を構築するきっかけとなった。また、『地域組織主導協議会型』では、既存の地域組織が水辺公有地を活用するための体制に展開した。
- ・公的船着場には、整備主体と管理・運営主体の違いにより、『行政直轄型』、『公設委託型』、『民間型』の3つのタイプがある。さらに、経緯と体制から、公設委託型には公益財団法人、株式会社、地域組織、学校法人に委託しているケースがある。株式会社に委託するケースでは、利用調整協議会は自治体が担っている場合がある。活用の状況を見ると、公設委託型が全般的に多い。
- ・公設委託型の地域組織に委託するケースでは、規約に違反しない範囲での優遇や、公的船着場に関する提案を随時行えるため、地域による水辺の活用をする上で有利となる。また、鍵の管理等を船着場近辺で行えるため、利用上も有利となる。また、民間型の公的船着場では、利用を簡易化する設備を整備して、利便性を向上させている。
- ・河川区域と港湾区域の違いにかかわらず、協議会や地域組織が地域の合意形成の場として、水辺公共空間の活用に関わっている。

以上のように、民間事業者による水辺公有地の活用の経緯と体制を詳細に把握することができた。また、公的船着場の活用のための様々なタイプを把握し、それぞれの特徴を示すことができた。河川区域と港湾区域を横断的にみることで、前述のような、区域によらず共通し参考となる知見を得ることができた。水辺公共空間の活用に向けて、これらの水辺公有地と公的船着場の様々な経緯と体制と管理・運営の方法が参考になるといえる。

【補注】

- (1) 本研究における「活用」とは、新たな魅力の創出や利用の増進、拡大に取り組むことを指す。
- (2) 本研究における「管理」とは、円滑な利用ができるように、事務を処理し、設備などを保存維持していくことを指す。
- (3) 本研究における「運営」とは、機能を発揮できるように組織をうごかすことを指す。
- (4) 研究対象地域の水辺公共空間の活用については、参考文献1)に台東区におけるオープンカフェの取り組みと、渋谷区における渋谷川周辺の計画について示されている。また、参考文献3)では、運河ルネサンス事業による水辺公共空間の活用について示されている。
- (5) 本研究における「水辺公有地」とは、水辺公共空間の内、堤防や護岸を含む公有地と、公有地に接する水域を指す。
- (6) 本研究における「公的船着場」とは、水辺公共空間の内、自治体が指定している防災船着場と、規制緩和を受けて民間事業者が整備した船着場、旅客定期航路事業により活用されている船着場の全61箇所を公的船着場を指す。それ以外の民間事業者が漁業や屋形船など

- に使用している船着場は除く。防災船着場は、河川区域では参考文献5)に、港湾区域では参考文献6)で示されている船着場を対象とした。規制緩和による公的船着場は参考文献3)を、旅客定期航路事業による公的船着場はヒアリング調査により把握した。
- (7) 水辺公共空間の整備の経緯は、参考文献9)～14)を参照した。緩和に関する制度は、参考文献3)、15)、16)を参照した。
 - (8) 参考文献5)～8)を参照した。
 - (9) 参考文献9)～14)を参照した。以下(10)～(11)も同様である。
 - (10) 「東京恒久高潮対策事業」は、地盤沈下による護岸天端の沈降がはげしく、脆弱化した江東デルタ地帯において、恒久的な防潮対策を目的として実施された。隅田川の左岸及び海岸線の延長18kmにわたる堤防、護岸、水門を築造し、荒川の既設右岸堤と結んで既往最大の高潮に対処するものとした。隅田川沿いを東京都建設局、海岸線を東京都港湾局が施行した。
 - (11) 「高潮堤防」とは、1957年以降に河川区域で整備された高さ3～4mに達する直立の防潮堤である。水辺への出入り口がなく、水面を見ることができないため、川と人々の暮らしが完全に隔たれたと言われている。
 - (12) 「緩傾斜型堤防」とは、東京東部低地帯における主要河川について、大地震に対する安全性の向上と、河川の親水性の向上を目的とした堤防である。背面に一定の盛土をするにあたり、整備のために新たに幅の広い用地が必要であるため、大規模な市街地開発事業等にあわせて進められてきた。
 - (13) 「スーパー堤防」とは、緩傾斜堤防より安全性を向上させるため、堤防の堤内地側を堤体と一体的に盛土した高規格堤防である。1985年度には、整備事業を計画し、隅田川の一部で事業に着手した。
 - (14) 「テラス整備事業」は、親しみやすい水辺環境を早期に提供するため、緩傾斜型堤防やスーパー堤防の一部となる既設護岸前面の根固め部分を先行的に整備する事業であり、1987年度から開始した。
 - (15) 「外郭防波堤」は、港湾区域において、コンクリート等で現地盤を嵩上げし、高潮及び異常潮位による浸水等の被害を防止する施設であり、平均干潮面から高さ4.6～8.0mある。総延長が約32kmである。
 - (16) 「内部護岸」とは、防潮堤や水門の内側にある埋立地を、地震時の護岸倒壊による浸水から防護するとともに、高潮時に水門や陸こうを閉鎖した際の降雨・下水等の流入による内水面の上昇から防護する施設である。また、天王洲や芝浦、大井、豊洲、晴海、お台場などでは護岸上部を遊歩道として整備している。
 - (17) 港湾区域において、運河ルネサンス事業による水域の占用に対する規制緩和を活用した公的船着場である。
 - (18) 参考文献23)を参照した。旅客定期航路事業とは、一定の航路に船舶を就航させて日程表に従って運送する旨を公示して行う定期航路事業の内、旅客船(13人以上の旅客定員を有する船舶)によって人の運送をする定期航路事業である。また、旅客不定期航路事業とは、定期航路事業以外船舶運航事業である不定期航路事業(法第20条)の内、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行う不定期航路事業である(法第21条)。
 - (19) 「天王洲総合開発協議会」とは、地権者企業22社からなる地域協議会である。天王洲アイルの開発を先導し、開発構想を打ち出しや、マスタープランの作成と開発、完成に至るまでを総合的に行った。
 - (20) 参考文献24)によると、日本橋地区の代表的な地域組織として、「日本橋一丁目連合町会」、「名橋日本橋保存会」、「日本橋地域ルネサンス100年委員会」、「日本橋再生推進協議会」の4つがある。構成員の多くが重複しており、まちづくりの方針を共有している。
 - (21) 対象は、日本橋川に隣接し実験期間中に営業している飲食店又は営業を予定している飲食店である。実施期間は、2014年2月～2017年3月末日であり、一時占用許可期間はこのうち2年以内である。
 - (22) 対象は、隅田川に隣接し実験期間中に営業している飲食店又は営業を予定している飲食店である。実施期間は、2013年7月～2016年3月末日であり、一時占用許可期間はこのうち2年以内である。
 - (23) 東京都都市整備局が主体となり、社会実験的に定期事業を実施した。実施期間は2016年9月～12月である。
 - (24) 国土交通省が主体となり、社会実験的に天王洲を経由して羽田空港と秋葉原間をつなぐ定期事業を行った。平成27年度から年2期間行われている。第4期の実施期間は、10月29日～12月10日である。
 - (25) 河川区域では参考文献5)を港湾区域では参考文献6)を参照した。
 - (26) 有明小型船着場では株式会社を通して利用手続きが行われている。
 - (27) ヒアリング調査によって把握した。

- (28) 公的船着場を委託により管理・運営する株式会社は、夢の島マリナーの管理・運営をする株式会社、朝潮運河船着場の「株式会社A」、お台場海浜公園の管理・運営をする株式会社、大井埠頭中央海浜公園船着場の管理・運営をする株式会社がある。
- (29) 定期事業で活用されている公的船着場は株式会社による。規制緩和による公的船着場は、運河事業による。組合が所有する船着場は「特別区競馬組合」、「東京都漁業協同組合連合会」、「屋形船東京都協同組合」による。

【参考・引用文献】

- 1) 国土交通省水管理・国土保全局(2016年3月),「河川区域のオープン化活用事例集」,国土交通省水管理・国土保全局
- 2) 泉 英明、嘉名光市、武田重昭(2015年10月),「都市を変える水辺アクション実践ガイド」,p116,学芸出版社
- 3) 東京都港湾局,運河ルネサンス事業について,日本語,<http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/kanko/runesansu/2017年2月>
- 4) 陣内秀信、法政大学陣内研究室(2013年8月),「水の都市江戸・東京」,p81,講談社
- 5) 東京都建設局河川部計画課(2016年1月),「防災船着場整備計画」,東京都建設局
- 6) 東京都港湾局(2016年3月),「東京港防災船着場整備計画」,東京港湾局
- 7) 東京都港湾局(1987年5月),「図表でみる東京臨海部」,p246,東京都港湾振興協会
- 8) 大川原雄一郎(2016年),「隅田川における水辺空間の管理・活用と展望について～水辺と街をつなぐ「隅田川エリアマネジメント」に向けて～」,都市公園No.214,公益財団法人東京都公園協会
- 9) 難波匡甫(2014年3月),「東京下町地帯の高潮対策に関する歴史的考察」,法政大学エコデザイン研究所
- 10) 難波匡甫(2007年7月),「東京都・高潮対策の変遷に関する調査」,法政大学エコデザイン研究所
- 11) 国土交通省,「河川審議会答申21世紀の社会を展望した今後の河川整備の基本的方向について」,https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/past_shinngikai/shinngikai/s_hingi/to-index.html,2017年2月
- 12) 山崎裕子:「防災船着場を活用した舟運の推進」,関東地方整備局
- 13) 東京都総務局(2016年3月),「首都直下地震等対処要領」,東京都
- 14) 新たな水辺整備あり方検討会(2014年2月),「隅田川における新たな水辺整備のあり方」,東京都建設局
- 15) 国土交通省,「河川敷地占用許可準則について」http://www.mlit.go.jp/river/hourei_tsutatsu/riyou/kasen_riyou/kyoka/,2017年
- 16) 東京都(1975年施行、1998年10月改訂):「東京都海上公園条例」
- 17) 藤本和男、嘉名光市、赤崎弘平(2008年10月),「公共空間を利用したオープンカフェの利用実態と住民意識に関する研究-広島市京橋川河岸のケーススタディ-」,日本都市計画学会都市計画論文集No.43-3,p619-624,公益社団法人日本都市計画学会
- 18) 藤本和男、嘉名光市、赤崎弘平(2011年4月),「公共空間を利用した外部地先利用空間の利用実態と評価に関する研究-広島市京橋川河岸のケーススタディ-」,日本都市計画学会都市計画論文集No.46-1,p63-68,公益社団法人日本都市計画学会
- 19) 圓道寺ゆみ、宮脇勝(2014年4月),「規制緩和に伴う河川沿いの占用と利用に関する研究-水都大阪官民一体事業の特徴と利用状況に着目して-」,日本都市計画学会都市計画論文集No.49-1,pp33-40,公益社団法人日本都市計画学会
- 20) 菅原遼、畔柳昭雄(2016年4月),「水辺の社会実験から見た河川区域の空間利用と地域連携に関する研究-空間構成と事業スキームに着目して-」,日本建築学会計画系論文集第81巻 第722号,p971-981,一般社団法人日本建築学会
- 21) 菅原遼、坪井壘太郎、畔柳昭雄(2014年12月),「運河ルネサンス事業の利用実態と課題」,環境情報科学術研究論文集28,p413-418,一般社団法人環境情報科学センター
- 22) 参考文献7)と同様である。
- 23) 「海上運送法」,2015年6月
- 24) 雨宮克也、瀬田忠彦(2015年10月),「都市開発の連携による歴史的な脈の保全・再生とエリアマネジメントの役割に関する研究-日本橋町東地区開発と本町二丁目特定街区を事例として-」,日本都市計画学会都市計画論文集Vol50 No3,公益社団法人日本都市計画学会

(2017年5月9日 受付)