

まちづくり協議会が主体となる「船カフェ」の実践

PRACTICE OF “FLOATING CAFE” BY THE COMMUNITY BOARD

細田 渉 — *1 澤野 朋 — *1
志村秀明 — *2

Wataru HOSODA Tomo SAWANO
Hideaki SHIMURA

キーワード：
運河ルネサンス、水上カフェ、まちづくり協議会、水域活用、社会実験
協働

Keywords:
Canal Renaissance, Floating Cafe, Community Board, Using water area,
Pilot Program, Partnership

The purpose of this paper is to report on the result of “Floating Cafe” pilot project that community board had practiced, and to analyze the sufficient conditions for practice of “Floating Cafe”
The conclusions are; 1) “Floating Cafe” attracted wide range of customers, and gave positive consciousness for them. “Floating Cafe” will be community business. 2) The sufficient conditions are; a management agreement which specify a community board can use a floating pier is concluded; a community board include organizations which have retail associations, cruise companies, and experts like universities; members of a community board have collaboration each other.

1. はじめに

1.1 研究の背景と目的

我が国には運河・河川といった水域が多く存在している。しかし、それらは物流が舟運から陸運となり十分に活用されていない。都市の魅力向上のためには、水域の活用が望まれる¹⁾。近年、東京都では「運河ルネサンス^{注1)}」によって、港区芝浦地区、品川区品川浦・天王洲地区、勝島・浜川・鮫洲地区、中央区朝潮地区、江東区豊洲地区で水域活用を促進しようとする活動が行われている。

ところで地域の中の様々な主体が連携する活動が増えている。その中で地区の住民組織、企業、大学、自治体等の様々な主体が連携するまちづくり協議会は、市民活動を長期間にわたって下支えする主体として重要な役割を持ち得ると言えよう。このようなまちづくり協議会が主体となる水域活用の手法は、様々な地域で実践できる可能性がある。

本報告は以上のような視点から、まちづくり協議会が主体となる水域活用の手法を開発・普及することを主眼としている。

そしてここでは、江東区豊洲地区において、住民組織、企業、NPO、大学等が会員である「豊洲地区運河ルネサンス協議会」（以下：運河ルネ協議会）が実施した船舶を用いたの水上カフェ（以下：「船カフェ」）社会実験を対象として、その結果について報告すると共に、その実施までの経緯や実施体制を分析し、「船カフェ」が実施可能となる十分条件を明らかにする。

1.2 既往の取り組みと報告

広島市京橋川で実施された河岸緑地でのオープンカフェ²⁾や大阪市北浜テラスの社会実験³⁾等で水辺空間の利活用の事例と報告はある。しかし、まちづくり協議会が一定期間、水域を占有し「船カフェ」を実施した報告はない。

なお本報告では、運河ルネ協議会をまちづくり協議会の一種と位置づける。

1.3 研究の方法

「船カフェ」は豊洲運河船着場（以下：船着場）に繫留した船舶で実施した。その目的は、①船着場を有効活用し、ふれあいの場とする。②水辺・運河への人々の関心を高める。③船着場・運河ルネ協議会の認知度を高める。の3つである。

まず「船カフェ」を実施可能とする基本的条件を明らかにするために、船着場整備までの経緯を提示する。次に、実施した「船カ

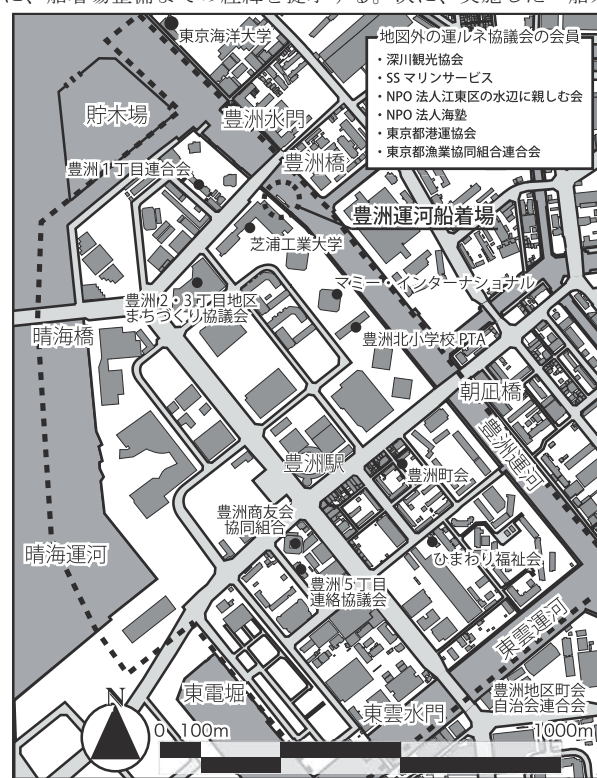


図1 豊洲地区

*1 芝浦工業大学大学院理工学研究課建設工学専攻 修士課程
(〒135-8545 東京都江東区豊洲 3-7-5)

*2 芝浦工業大学工学部建築学科 教授・博士(工学)

*1 Graduate Student, Shibaura Institute of Technology

*2 Prof. Dept. of Architecture Institute of Technology, Dr. Eng

エ」の概要と結果を報告する。そして、「船カフェ」を実施可能とする十分条件を明らかにするために、「船カフェ」準備段階と実施における運ルネ協議会会員の作業と役割分担を明らかにする。

調査にあたり、協議会・準備段階の会合・実施中の記録^{注2)}を参照した。また、「船カフェ」実施に関わった団体に対してヒアリング調査^{注3)}を行った。さらに「船カフェ」来客者へのアンケート調査^{注4)}を行った。

1.4 豊洲地区の概要

豊洲地区の地図を図1に示す。

江東区臨海部に位置する、1921年から1932年に埋められた埋立地で、豊洲運河、晴海運河、東雲運河に囲まれている。ほとんどが造船所といった工場であった。その後、1988年に地下鉄有楽町線豊洲駅が開通し、1997年からの再開発により高層マンションや大規模商業施設が建設されている。

なお運ルネ協議会は、豊洲1丁目から5丁目を範囲としている。

2. 船着場の整備までの経緯

本章では、運ルネ協議会の設立、船着場の整備経緯とその後の活動について提示する。船着場整備前後の経緯を表1に示す。

2.1 運ルネ協議会の設立

運河ルネサンス地区指定に向け、2006年から「連絡会」が開催されたが進展はなかった。2007年11月には芝浦工業大学(以下:芝工大)の学生が学園祭に合わせて仮設の船着場を設置して「豊洲運河リパークルージング」を企画・実施した。このイベントをきっかけに水域活用の気運が高まり、2008年2月に「連絡会」が開催され、運ルネ協議会の設立に向けた準備会を開始することになった。2008年中に5回の「設立準備会」が開催され、同年11月には、「江東水辺のまちづくりフォーラム」が行われた。

そして2009年3月に運ルネ協議会が設立した。運ルネ協議会の会員を表2に示す。芝工大内に事務局を置き、「豊洲地区町会自治会連合会」を会長として、住民組織、商店会、NPO法人、大学、小学校PTA、観光協会、クルージング業者等の団体で構成している。会員は、

表1 船着場整備前後の経緯

日付	会合	イベント
2006年	3月31日	運河ルネサンス豊洲地区連絡会(第1回)
	3月26日	運河ルネサンス豊洲地区連絡会(第2回)
2007年	11月24日	豊洲運河リパークルージング(※1)
	2月15日	運河ルネサンス豊洲地区連絡会(第3回)
	3月17日	第1回豊洲地区運ルネ協議会設立準備会
	5月9日	第2回豊洲地区運ルネ協議会設立準備会
	7月8日	第3回豊洲地区運ルネ協議会設立準備会
	9月29日	第4回豊洲地区運ルネ協議会設立準備会
	11月2日	「江東」水辺のまちづくりフォーラム(※2)
	12月8日	第5回豊洲地区運ルネ協議会設立準備会
	3月1日	「運ルネ協議会」設立
	3月	「チャネルウォーク」開放
	7月25日	打ち水大作戦(※3)
		「潮風の散歩道」開放
	3月	「豊洲運河船着場」整備完了
2010年	3月27日	江東水彩都市づくりフェスタ(※4)
	船着場の利用状況 2010年度:計20回、約2,200人(イベント5回・2,084人、調査研究14回・185人、清掃1回・20人) 2011年度:計31回、約5,800人(イベント23回・5,625人、調査研究8回・146人) ・運ルネ協議会の設立以降は定期的に協議会を開催している(合計15回、2012年3月21日現在)	
2011年		

※1 芝工大の学生が企画し、仮設の船着場を設置して豊洲周辺のクルージングを実施した。
※2 芝工大と東京海洋大学、江東区、運ルネ協議会設立準備会のメンバーが開催したもので、船上からの水辺の視察とシンポジウムを行った。この際、学生による船着場の提案が行われた。
※3 芝工大大学前のチャネルコートで、小学生以下の子どもを対象に竹筒鉄砲を作り、簡単なゲームや打ち水を行った。
※4 船着場を利用してドラゴンボートやカッターボートの乗船体験や他の江東区の防災船着き場との連絡船を行った。その他に、チャネルコートを利用した出店や打ち水等を実施した。

表2 運ルネ協議会の会員

	会員名称	備考
1	豊洲地区町会自治会連合会	協議会会長、住民組織
2	豊洲町会	住民組織
3	豊洲1丁目連合会	
4	豊洲5丁目連絡協議会	企業団体
5	豊洲2・3丁目まちづくり協議会	
6	豊洲商友会協同組合	商店会
7	NPO法人 江東区の水辺に親しむ会	江東区を中心に活動
8	NPO法人 海塾	港区を中心に活動
9	芝浦工業大学	協議会事務局、2006年豊洲キャンパス開校
10	豊洲北小学校PTA	2007年に開校した小学校のPTA
11	社会福祉法人 ひまわり福祉会	保育施設
12	マミー・インターナショナル	
13	深川観光協会	門前仲町を拠点
14	東京都漁業協同組合連合会	豊洲周辺の業者が参加
15	SSマリンサービス	クルージング業者

助言者: 東京海洋大学、江東区都市整備部、東京都港湾局、東京都港運協会

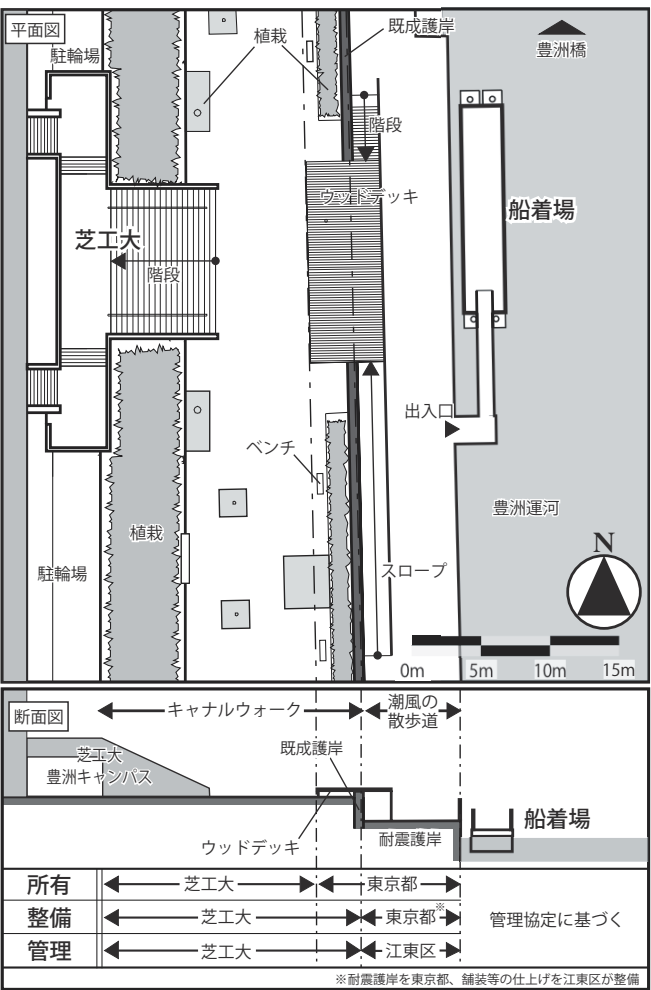


図2 船着場とその周辺

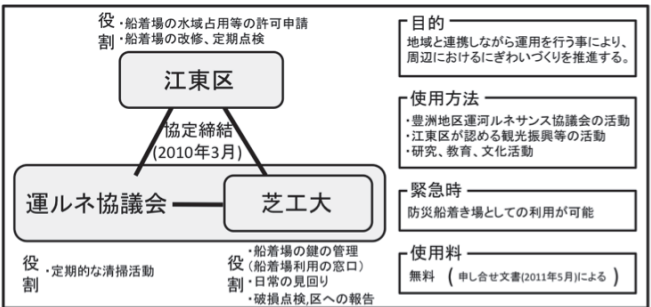


図3 船着場等の管理に関する協定

2012年2月現在15団体である。これらの団体の位置を図1に示す。

2.2 船着場の整備

船着場とその周辺の状況を図2に示す。

運ルネ協議会の設立と並行し、2009年3月には豊洲運河沿いの「キャナルウォーク」が芝工大等によって整備・解放された。そして「潮風の散歩道」が江東区によって整備・解放された。その後、2010年3月に江東区が浮き桟橋型の船着場を整備し、芝工大が地域貢献の一環として、その周辺整備を行った^{注5)}。

その際に、図3に示す「船着場等管理に関する協定書」(以下：管理協定)を江東区、運ルネ協議会、芝工大の三者で締結した。

2.3 小結

豊洲地区の住民組織等からなる運ルネ協議会が設立し、主体的に活動していることで船着場が整備された。

芝工大が船着場の利用の窓口となること、「運ルネ協議会の活動」「調査・研究・文化活動」等で船着場を無償で使用できることを定めた管理協定が締結されたことで、運ルネ協議会が様々な活動で船着場を使用できることになった。

3. 「船カフェ」の概要と結果

本章では、実施した「船カフェ」の概要と結果について提示する。

3.1 「船カフェ」の概要

「船カフェ」の配置を図4に、内容を表3に示す。

「船カフェ」では、船内の厨房とテーブルを使用し、パン、焼き菓子、ケーキ、ソフトドリンク、アルコール類の販売を行った^{注6)}。販売物は全てテイクアウト可能であった。客席は、1階船内に16席、1階デッキに6席程度、2階デッキに17席、合計39席程度であった^{注7)}。

「船カフェ」は2011年4月14日から28日(以下：春)、2011年8月6日(以下：夏)、2011年11月4日から6日と9・10・16・17日(以下：秋)の3期間で実施した。

春は、「平時の社会実験」として、2週間継続して実施した。

夏は、「地域イベント時の社会実験」として、運ルネ協議会が主催の一員である「豊洲水彩まつり」に出店して実施した。「船カフェ」以外に、春アンケートで要望があったクルージングを別の船舶で実施し、さらに学生が企画した学生による音楽の生演奏(以下：音楽演奏)を実施した。また潮風の散歩道でテントを使用し、ドリンクの販売を行った。

秋は、4日から6日(以下：秋前半)と9・10・16・17日(以下：秋後半)に分けて実施した。秋前半は、「学園祭と同時開催の社会実験」として、実施した。夏に引き続き好評であったクルージングを別の船舶で行い、水辺と船内で音楽演奏を行った。秋後半は、「日照時間が短く寒い時期の平時の社会実験」として、実施した。「船カフェ」とクルージングを一艇で実施した。

3.2 「船カフェ」の結果

「船カフェ」の来客数・売上を表4に示す。

来客数は、春では、計13日間で合計1,961人、1日平均150人であった。週末に多く、日曜日は280人以上であった。天気が雨だと激減し、4月23日は32人であった。夏では、1日で658人と多かった。秋では、計7日間で合計717人、1日平均102人と少なかった。春、夏、秋を通して計21日間で合計3,336人、1日平均177

人であった。夏は、イベントとの相乗効果で来客数が多くなり、秋は、日照時間が短く気温が低くなったため来客数が減少したと考えられる。

「船カフェ」の収支結果を表5に示す。収支は、春では、売上が約100万円であり、船代が16万円であったため、利益は約9万円であった^{注8)}。夏では、売上が約19万円であり、人件費がかからなかったこと、また船代が豊洲水彩まつり全体の支出であったため、東北

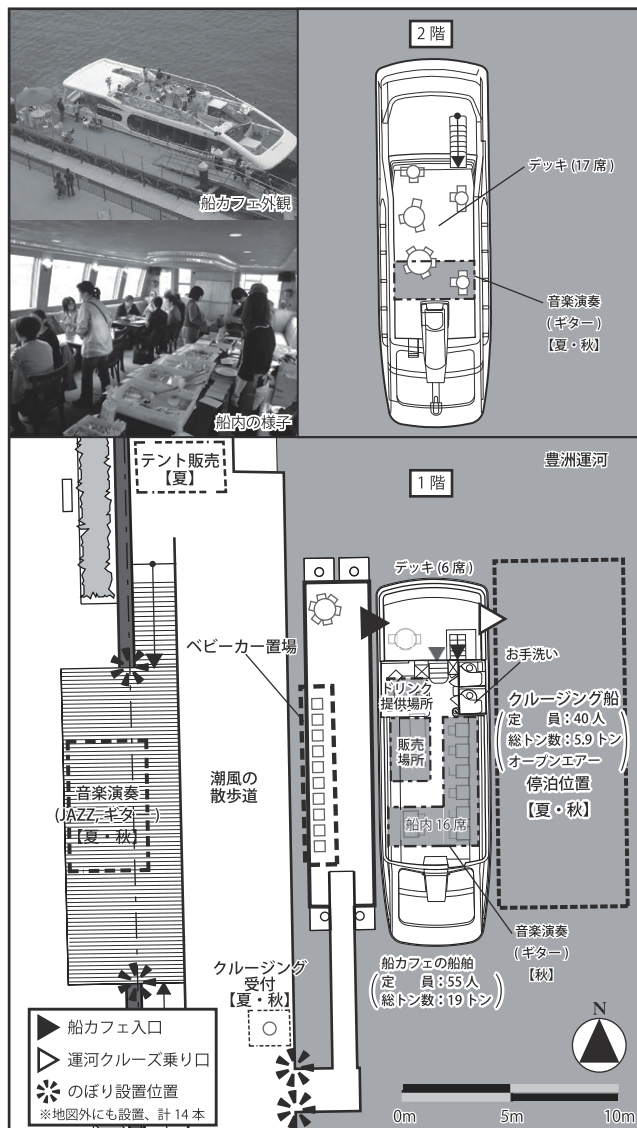


図4 「船カフェ」の配置

表3 「船カフェ」各回の内容

日時	販売物	船着場周辺			芝工大
		水上	水辺		
		船カフェ	クルージング船		
春 4月14～28日 10:00～16:00	パン 焼き菓子 ケーキ ソフトドリンク アルコール類	・楽器演奏 (初日のみ) ・アンケート調査			・地方統一選挙 (4月24日)
夏 8月6日 10:00～16:00	パン 焼き菓子 ソフトドリンク アルコール類	・音楽演奏 (ギター) ・音楽演奏 (ギター) ・アンケート調査	・クルージング ・音楽演奏 (ギター)	・テント販売 ・音楽演奏 (ギター)	・納涼祭
秋前半 11月4・5・6日 11:00～15:00	パン 焼き菓子 ソフトドリンク	・音楽演奏 ・アンケート調査	・クルージング		・学園祭 (11月4・5・6日)
秋後半 11月9・10日 16・17日 11:00～15:00	パン 焼き菓子 ソフトドリンク アルコール類	・クルージング ・アンケート調査			

表4 「船カフェ」の来客数・売上

日付	天気	気温(℃)		船カフェ		クルージング	
		最高	最低	来客数(人)	売上(円)	来客数(人)	売上(円)
春	4月14日 木	晴	22.1	11.1	153	85,410	
	4月15日 金	晴	22.5	13.7	125	70,010	
	4月16日 土	晴	24.6	12.9	220	122,970	
	4月17日 日	晴のち曇	17.6	9.6	286	160,290	
	4月18日 月	定休日					
	4月19日 火	晴時々曇	18.1	7.3	119	55,670	
	4月20日 水	晴のち曇	16.7	6.5	138	64,660	
	4月21日 木	晴のち曇	16.2	8.8	132	60,590	
	4月22日 金	曇	18.8	11.4	118	55,990	
	4月23日 土	雨	17.9	14.8	32	20,230	
	4月24日 日	晴	20	11.4	288	160,400	
	4月25日 月	定休日					
	4月26日 火	晴	21	11.3	118	69,780	
	4月27日 水	晴	24.4	14.9	107	71,700	
	4月28日 木	晴	24.8	14.3	125	88,450	
小計				1,961	1,086,150		
夏	8月6日 土	晴	32.3	26	658	190,070	190 別会計
	11月4日 金	晴	22	14.8	104	25,400	58 56,000
秋	11月5日 土	晴	22.2	15.2	168	54,000	77 70,000
	11月6日 日	曇時々雨	22.7	15.9	148	38,880	44 44,000
	11月9日 水	曇	16.6	11.7	109	35,890	55 53,000
	11月10日 木	曇	16.2	11.9	60	26,250	32 32,000
	11月16日 水	晴	15.8	9.7	63	27,650	15 15,000
	11月17日 木	晴	19.7	9.5	65	34,420	38 38,000
	小計			717	242,490	319 308,000	
合計				3,336	1,518,710	509 308,000	

表5 「船カフェ」の収支結果

単位(円)		春	夏	秋
売上	船カフェ	1,086,200	190,070	242,490
	クルージング	0	別会計	308,000
	計	1,086,200	190,070	550,490
支出	船代	162,930	別会計	550,420
	カフェ原価	535,372	120,224	170,025
	金券 ^{※1}	0	53,850	0
	広告費	0	別会計	4,935
	人件費 ^{※2}	295,500	0	76,800
計		993,802	174,074	802,180
収支		92,398	15,996	-251,690

※1 東北地方からの避難者に1,000円分の金券を配布した。

※2 イベントスタッフはボランティアであった。

地方からの避難者に対して金券を配ったものの、利益が約2万円であった。秋では、売上が約24万円であり、船代が春・夏より高かったため、損失は約25万円であった。

3.3 小結

「船カフェ」の全体的な結果として、来客数は21日間で合計3,336人、1日平均177人であった。船着場を活用したふれあいの場になっていたと思われる。

来客数は、天候に大きく左右される。日照時間が短く、気温が低くなる秋は全体的に少なくなる。また、同時に開催されるイベントによって増減する。天候、季節、同時開催イベントに注意する必要がある。支出では、船代が大きく、船代が安くなる時期に実施しなければならない。以上のことを考慮すれば「船カフェ」は事業として成立すると言える。

4. 「船カフェ」の評価と効果

本章では、「船カフェ」の来客者に実施したアンケート結果から、「船カフェ」の評価と効果について明らかにする。

アンケート回答者の属性を図5に示す。

アンケートは来客数の1割を目処に収集した。限られたデータからの推測になるが、各期間にばらつきがあるものの、幅広い年代を集めていると言える。居住地は豊洲地区が約半分を占め、江東区外も4分の1程度を占める。これは会社員がいるためと考えられる。

4.1 「船カフェ」の評価

「船カフェ」の評価に関するアンケート結果を図6に示す。

「船カフェ」については、ほぼ全てが「とても良い」「まあまあ良

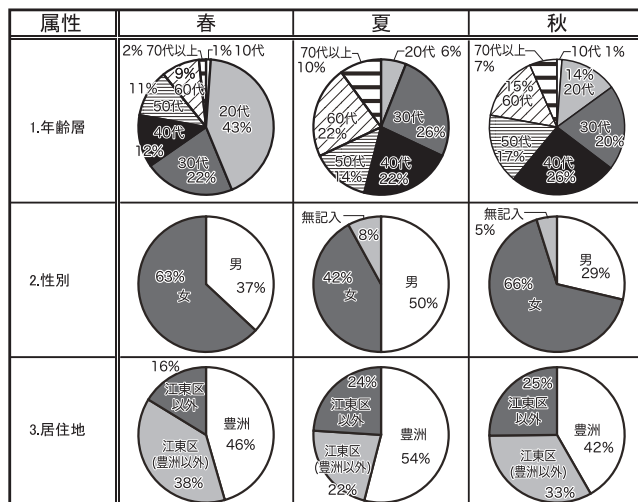
い」であり、非常に好意的である。また、再度実施して欲しいという人がほとんどである。

4.2 「船カフェ」の効果

「船カフェ」の効果に関するアンケート結果を図7に示す。

船着場については、春から秋にかけて「知らない」が減少し、「知っていた」が若干増加した。また、「今回知った」が毎回12%~21%であった。「船カフェ」は船着場の認知度を確実に高めていると言える。

運ルネ協議会については、春から秋にかけて「知らない」が大き



※回答者数 春:146人 夏:50人 秋:167人 (図5・6・7共通)

図5 アンケート回答者の属性

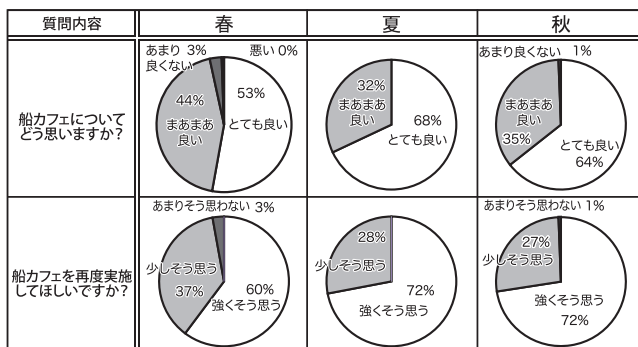


図6 「船カフェ」の評価

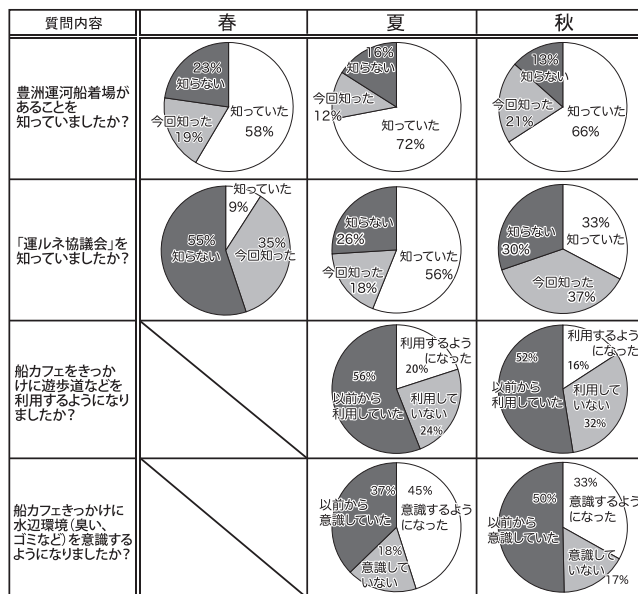


図7 「船カフェ」の効果

表 6 春の「船カフェ」の実施経緯と役割分担

年	月 日	協議・会合・連絡	運ルネ協議会						助言者	
			商友会	SSマリン	S研究室	事務局	NPO 水辺の会	その他 ^{※1}	江東区 都市整備部 まちづくり推進課	その他 ^{※2}
2010	10月18日	運ルネ協議会：船着場を活用する企画として、「船カフェ」を提案	○							
	10月28日	会 合：「船カフェ」が実施可能であることを確認	○	○	○	○	○		○	
2011	2月22日	運ルネ協議会：「船カフェ」の実施を決定 予定期間：3月22日～4月28日（ただし、収支の責任をは、商友会、SSマリン、芝工大がもつ）	○							
	3月10日	会 合：内容と実施までの作業分担を決定	○	○	○		○		○	
	3月14日	連 絡：実施延期を決定（3月11日東日本大震災による）	△	△	△	△	△		△	
	4月12日	会 合：実施中の作業分担を最終決定	○	○	○	○	○			
	4月14日～	船カフェ実施								

凡例 ○:運ルネ協議会・会合に参加 △:連絡に参加

※1 住民組織、企業団体、教育機関など(表2参照)
 ※2 東京都港湾局、東京海洋大学、東京都港運協会(表2参照)
 ※3 2011年3月11日東日本大震災によって潮風の散歩道が破損
 ※4 行事許可申請、行事届、潮風の散歩道使用届

実施までの各組織の作業・役割	販売物提供の意思決定・広報準備・広報	船舶提供の意思決定・申請 ^{※4}	調整企画・スタッフ提供の意思決定・広報準備・広報	申請 ^{※4} ・広報	企画補助・広報	広報	補修工事 ^{※3} ・広報(区報等)
----------------	--------------------	----------------------------	--------------------------	----------------------	---------	----	-----------------------------

く減少した。反対に「知っていた」が大きく増加した。また、「今回知った」が18～37%あった。「船カフェ」は運ルネ協議会の認知度を確実に高めていると言える。

遊歩道の利用については、「利用するようになった」が夏で20%、秋で16%であった。また、水辺環境への意識については「意識するようになった」が夏で45%、秋で33%であった。以上のことから「船カフェ」は、水辺・運河への人々の関心を高めていると言える。

4.3 小結

「船カフェ」は幅広い来客者を集めていると言える。来客者のほとんどが「船カフェ」に対して好意的であり、再度実施して欲しいと思っている。

また「船カフェ」は、船着場と運ルネ協議会の認知度を確実に高めていた。更に、水辺・運河への人々の関心を高めていた。

以上のような「船カフェ」の評価と効果を確認することができた。

5. 「船カフェ」の実施体制と役割分担

本章では、「船カフェ」を実施するまでと実施中の役割分担、そして実施体制を明らかにする。準備段階にあたる実施するまでの経緯については、最初に実施した春の「船カフェ」までの経緯に着目する。

5.1 実施までの経緯

春の「船カフェ」を実施するまでの経緯と役割分担を表6に示す。

2010年10月18日「運ルネ協議会」で、船着場を活用する企画を検討する中で「船カフェ」の提案があった。同年10月28日の会合に地元商店会である「豊洲商友会協同組合」（以下：商友会）、クルージング業者である「SSマリンサービス」（以下：SSマリン）、芝工大S研究室・事務局、「NPO法人 江東区水辺に親しむ会」（以下：NPO水辺の会）、「江東区都市整備部まちづくり推進課」（以下：江東区都市整備部）が参加し、「船カフェ」が実施可能であることを確認した。その後、これら参加者が企画・準備を開始した。そして2011年2月22日「運ルネ協議会」で企画を確認し、収支の責任を、商友会、SSマリン、芝工大が持つことを条件に「船カフェ」の実施を決定した。その後、同年3月10日の会合に、商友会、SSマリン、芝工大S研究室、NPO水辺の会、江東区都市整備部が参加し、内容と実施までの作業分担を決定した。同年3月14日に、東日本大震災で、潮風の散歩道が破損したこと等から、これまでの会合参加者間で連絡を取り合い、実施延期を決定した。実施直前の同年4月12日には、商友会、SSマリン、芝工大S研究室・事務局、NPO水辺の会が参加し、実施中の作業分担を最終決定した。

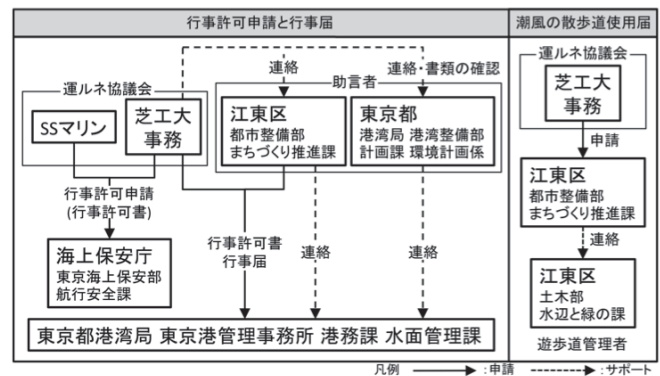


図 8 行事許可申請等の手続き

以上のように、商友会が販売物提供の意思決定、SSマリンが船舶提供の意思決定、芝工大S研究室が調整・企画・スタッフ提供の意思決定をした。NPO水辺の会も企画補助を行った。また、SSマリンと芝工大事務局が申請を行った。商友会と芝工大S研究室が広報準備を行った。幅広い組織が広報を行った。

5.2 行事許可申請等の手続きと役割分担

準備段階で行われた申請等の手続きについて、詳細に確認する。申請等の手続きと役割分担について図8に示す。

「船カフェ」実施には、「行事許可申請」と「行事届」が必要である。まず、SSマリンと芝工大事務局が「海上保安庁東京海上保安部航行安全課」に行事許可申請を行い、「行事許可書」を受理した。その後、芝工大事務局が江東区都市整備部と「東京都港湾局港湾整備部計画課環境計画係」（以下：東京都港湾整備部）に行事許可申請と「行事届」の手続きの連絡をした。それを受けて、江東区都市整備部と東京都港湾整備部が「東京都港湾局東京港管理事務所港務課水面管理係」（以下：管理事務所）に連絡をした。そして、芝工大事務局と江東区都市整備部が管理事務所に行事許可書と行事届を提出した。

夏のテント販売には、「潮風の散歩道使用届」が必要である。潮風の散歩道使用届は、芝工大事務局が江東区都市整備部に申請をした。それを受けて、江東区都市整備部が「江東区土木部水辺と緑の課」に連絡した。

以上のように、芝工大事務局とSSマリンが申請等の手続きを行い、江東区都市整備部と東京都港湾整備部が、それを支援した。

5.3 「船カフェ」実施中の作業分担

「船カフェ」実施中の各組織の作業人員を表7に示す。

商友会が販売物管理と会計を行った。SSマリンが安全管理を行った。芝工大S研究室が調整、販売とアンケート調査を行った。東京

表7 「船カフェ」実施中の作業人員(延べ人数)

組織	商友会			SSマリン			芝工大			NPO			東京海洋大学			合計
	春	夏	秋	春	夏	秋	春	夏	秋	春	夏	秋	春	夏	秋	
安全管理				39	3	21										63
販売物管理	13	2	14													29
会計	13	1	7													21
販売		3					36	9	25				29	9	9	120
アンケート調査							13	2	7							22
調整							13	1	7	13		13				47
小計	26	6	21	39	3	21	62	12	39	13	0	13	0	0	29	9
合計	53			63			113			0		0			47	302

※営業日数 春:13日、夏:1日、秋:7日

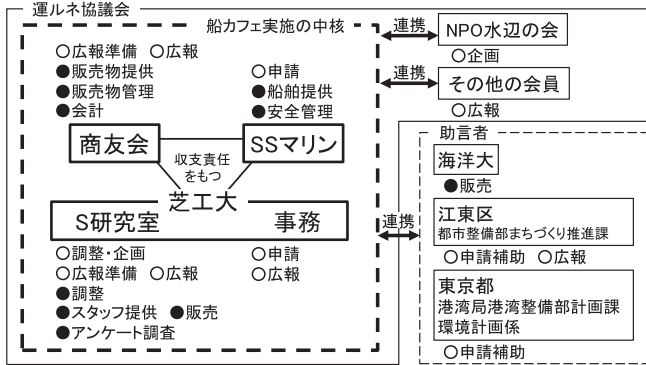


図9 「船カフェ」の実施体制

海洋大学(以下:海洋大)も販売を行った。春では、芝工大事務とNPO水辺の会が調整を行った。

延べ人数は、芝工大S研究室が最も多く113人、次いでSSマリンが63人、商友会が53人であった。海洋大も47人と比較的多かった。

5.4 小結

実施までの経緯と役割分担、行事許可申請等の手続きと役割分担、実施中の作業分担から明らかになった「船カフェ」の実施体制を図9に示す。

商友会が販売物提供、SSマリンが船舶提供、芝工大S研究室が調整・企画・スタッフ提供、芝工大事務が主に申請等の手続きを行った。また、商友会が広報準備と当日の販売物管理・会計を、SSマリンが安全管理を、芝工大S研究室が広報準備と調整・当日の販売・アンケート調査を行った。

以上のことから、運ルネ協議会会員の中で、商友会、SSマリン、芝工大S研究室・事務の3者が「船カフェ」実施の中核だったと言える。それぞれが各々の専門性を発揮することによって、「船カフェ」が基本的に実施可能となった。つまり、運ルネ協議会の中に、地元商店会、クルージング業者、大学研究室と事務といった企画・調整・事務組織があり、それらが「船カフェ」実施の意思決定をすることが、「船カフェ」を実施可能とする十分条件と言える。

また、NPO水辺の会が企画を支援し、海洋大が販売を支援した。運ルネ協議会の全会員が広報を行った。そして、江東区都市整備部と東京都港湾整備部が申請等の手続きを支援した。以上のように、運ルネ協議会と助言者になっている自治体等の連携により、最終的に「船カフェ」が実施できた。このことも「船カフェ」を実施可能とする十分条件と言える。

6. まとめ

本報告は、まちづくり協議会が主体となる水域活用の取組みの手法を開発・普及することを主眼とし、東京都江東区豊洲地区において、「船カフェ」を実施し、結果を報告すると共に、実施までの経緯

や実施体制について分析した。

まず、「船カフェ」の結果として以下のことを確認した。

①来客数は、21日間で約3,300人であり、ふれあいの場となっていたと思われる。

②「船カフェ」は、天候、季節、同時開催イベント等を考慮すれば事業として成立する。

③「船カフェ」は、幅広い来客者を集めていた。来客者のほとんどが再度実施して欲しいと思っていた。

④「船カフェ」は、船着場と運ルネ協議会の認知度を確実に高めていた。また、水辺・運河への関心を高めていたと言える。

さらに、「船カフェ」の実施可能となる十分条件について以下のことを明らかにした。

①住民組織等からなる運ルネ協議会が設立し、主体的に活動していること。

②船着場が存在または整備され、運ルネ協議会がその船着場を使用できることを明記した管理協定を、運ルネ協議会、事務局、自治体が締結すること。

③運ルネ協議会の中に、地元商店会といった販売物を提供できる組織、クルージング業者といった船舶を提供できる組織、大学研究室・事務といった企画力を有し、調整・事務を担う組織があり、それら組織が「船カフェ」実施の意思決定をすること。

④運ルネ協議会の会員と助言者になっている自治体等が「船カフェ」実施を支援し、互いに連携をすること。

以上の知見を踏まえて、運ルネ協議会は、2012年4月にも「船カフェ」を実施した。今後も定期的にも実施する予定である。

謝辞

本稿をまとめるにあたり、豊洲地区運河ルネサンス協議会の皆様にご協力頂きました。ここに感謝の意を表します。

注釈

注1)東京都港湾局の水域占用許可の規制緩和施策であり、芝浦地区と品川浦・天王洲地区が2005年に指定されたのが最初で、次いで、朝潮地区、勝島・浜川・鯉洲地区が2006年に指定された。豊洲地区が2009年に指定された。

注2)豊洲地区運河ルネサンス協議会の配布資料と議事録、会合の配布資料と議事録、「船カフェ」実施中にスタッフが記入した業務日誌である。

注3)商友会とSSマリン、芝工大事務に収支と行事許可申請等の手続きについてヒアリング調査を行った。

注4)一人ずつアンケートを配布し、その場で記入してもらい回収した。

注5)江東区が設計費として約550万円、設置工事費として約5,200万円支出し、芝工大が周辺環境整備費として500万円支出した。

注6)ケーキは季節、アルコール類は芝工大や他のイベントとの調整で販売できないこともあった。

注7)音楽演奏時には、場所を確保するために客席を減らすこともあった。

注8)2011年3月11日東日本大震災の影響で、船代が安くなった。また、利益の内の5万円は義援金として東北へ寄付した。

参考文献

- 1) 畔柳昭雄：人と水との係わりの構図から見た流域圏・都市の再生，都市計画 No.278, pp.49-52, 2009.4
- 2) 杉恵頼寧, 新上敏彦：社会実験による水辺の再生～広島市の京橋川オープンカフェ～, 都市計画 No.278, pp.37-40, 2009.4
- 3) 橋爪紳也：「水都」大阪物語-再生への歴史文化的考察, 藤原書店 2011.3