

(1) 岩本唯史氏ヒアリング記録

日時: 2021年1月19日 火曜日 10時00分～12時00分

ヒアリング対象: 株式会社水辺総研代表取締役・ミズベリングプロジェクト事務局ディレクター 岩本 唯史 氏

参加者: 水都大阪コンソーシアム 岡田 一般社団法人水辺ラボ 杉本・三谷

ミズベリングプロジェクトの事務局ディレクターも務められ、全国の水辺の事例に精通される岩本唯史さんに、水辺利活用最新動向をお伺いしつつ、次世代の水辺のまちづくりの可能性についてお話を伺いました。



株式会社水辺総研 代表取締役/RaasDESIGN代表/BOAT PEOPLE

Association理事/河川利用PRプロジェクト「ミズベリング」ディレクター

2000年バウハウス大学ワイマール校へ交換留学後、2001年早稲田大学大学院建築学修士過程修了(有)アトテーブル設立に参加後、RaasDESIGN設立。2005年よりBOAT PEOPLE Associationメンバー(その後一般社団法人化し理事に就任)。横浜の日ノ出町、大岡川を拠点とする水辺のクラブチーム「水辺荘」共同発起人。

水辺の活用が周辺エリアの価値向上にも繋がる「ソーシャルインパクト」をアピールすることが大事

- R3夏のβ本町橋開業や東横堀川の護岸改修が見込まれており、ソフト的にもハード的にもちょうど節目にあたるタイミングです。水都大阪としても、中之島やミナミで実施してきた商業を中心としたアプローチから、大正タグポートでまた少し違うアプローチへ、そしてβ本町橋へとシフトしてきているところです。注目すべき新しい動きや、今後、β本町橋がどうなると水辺の面白い未来に繋がるかという点についてご意見を伺えればと思います。

(岩本)

β本町橋のプロジェクト、とても興味深いですね。水辺は都市機能の一部でもあるので、他の不動産や公園などと同じく、それが地域の中でどういう役割を果たすのかという面が重要だと思います。例えば、ここがあるのでこのエリアに住むことを決めた人が増えたとか。このプロジェクトを推進することで、周辺エリアの価値が上がって、利があるのは周辺の不動産オーナーさんなどです。

理想論になりますが、小規模不動産特定共同事業のような形で、周辺の不動産オーナー等にβ本町橋を応援するファンドの一員になってもらい、地域が一体となって地域を良くする活動に参加していると思えることができれば、それは地域にとっても水辺にとっても一歩進んだ活用になると思いました。

- すでにそのような水辺の活用事例はあるのでしょうか。

(岩本)

いえ、まだ事例はないと思います。やりたいけれど規制が緩和できなかつたり、プレイヤーとなる事業者の自立性を行政が認められなかつたり。でもお話を聞いていると、β本町橋はそこにチャレンジできるのではと感じました。全国各地の水辺の事例を見てきましたが、川が良くなるだけではまちの人は応援してくれません。川とともにまちも良くなったと実感してもらえるような、「ソーシャルインパクト」をアピールする機会と場をどれだけ設けることができるかが、これからの時代重要です。経済価値をあ

げることより、経済価値の「期待値」をあげるほうが資金が集まりやすかったりしますから。

ブレンデッド・ファイナンスの視点で、オール大阪で水辺と人材に投資し「大阪力」を示してほしい

- まちづくりでは、どうしても経済的な視点が後回しになって欠けがちです。

(岩本)

日本には、まちづくりのプレイヤーやデザイナーはいるのですが、資本家とうまく繋がっている人は多くありません。プレイヤーに伴走しながら、資本家とどう付き合えばよいかアドバイスをしてくれる存在がいてほしい。そして行政は、そのプレイヤーを育成することがいかに将来の大阪にとって大事かということ、後方支援をしながら伝えていってほしいと思います。

現在、私は「ブレンデッド・ファイナンス」—基盤整備部分は行政が投資し、それを呼び水に民間投資を呼び起こし、新しい価値をつくっていくという手法を定着させたいと考えていて、それは民だけでなく、官に対しても、意義のある投資をしているんだという意識付けをしていくことが大事と感じています。かわまちづくり支援制度もこの一種だと思います。

そのように、人材を育成しながら投資を引き出すことを、オール大阪で先進的に実現できれば、大阪からまた新しいことが始まったという見せ方ができるでしょう。

- 東横堀川沿いの不動産の場合、地先や水面と一体的に占有できる可能性があります。ディベロッパーは、水辺との一体的な開発などに関心を示すのではないかと感じていますが、いかがでしょうか。

(岩本)

そういうときこそ、かわまちづくり支援制度を活用したらいいと思います。例えば、その地先の整備は接する不動産にもメリットがあります。期待収益の一部を地先整備に投資してもらい、代わりに容積緩和を認めるなど、都市計画と河川整備の行政部局が連携すれば現行制度でも実現できるはずです。そのとき、都市計画側から見ても利するところはあるので、そこをきちんと説明し理解を得ていくことが大事だと思います。20年あれば、規制緩和と組合せながら、公共空間とその周辺エリアの価値向上にチャレンジできるのではと思います。

- 水都大阪の次のフェーズを考えるうえでも大事な視点ですね。2025年大阪万博を目前に、何かしなければという意識はあるのですが、水辺をどうしていくかという具体的な議論はまだされていません。

(岩本)

2019年に水都大阪アニバーサリーイベントで講演させてもらったとき、「全国から、単年度予算では成果が上がらないとか、民間企業の力をどう引き出せばよいかわからないとか、公共空間の維持管理と賑わいをセットで発注できないとか、私のところに様々な相談が寄せられるが、それは全部大阪に聞いたらわかる」という話をしました。大阪には、「巻き込む力」「つながり」「やってみる」「ぎりぎりを狙う」「おもしろがる」「任せる」「やらせてみる」「自ら責任をとる」「投資をする」—そういうのを合わせた「大阪力」が昔からあると思っています。それが大阪の魅力です。大阪力を世界にアピールしていかなければなりません。大阪力を示せるプロジェクトをどんどん起こしていってほしいです。

社会に貢献したい地域住民や企業、様々な事業等をうまく活用してほしい

- 地域とともに育てていく、よい事例などありましたら教えてください。

(岩本)

水辺ではありませんが、東京の JR 南武線稲城長沼駅の高架下のコミュニティ施設「くらすクラス」の計画に携わりました。鉄道事業者が整備した場所でどう地域の人が関わることができるかと考え、一般社団法人を立ち上げ、現在も稲城市民が運営を行っています。これは、沿線価値向上の形のひとつと言えます。この施設があることで社会にどうインパクトを与えているのか。そこが見えないと皆さん不安ですが、それを形として伝えていくことができれば問題はなくなっていくと思っています。

規模の大きい事業者の場合、内部の体制が変わると方針が変わることもあります。そういうとき、外からの信頼と絶賛を獲得していると強みになります。どれだけ負担が大きくても、外とのコミュニケーションは続けておくことが大事です。

また、くらすクラスの場合、働くママさん、子育てママの交流の場として地域に寄与していますが、その方たちは滞留時間が長いので、にぎわっている雰囲気が出ます。その実感や手触り感は、市民が運営をやっているからこそ生まれていると感じています。



【高架下空間を活用したくらすクラス（出典：くらすクラス HP）】

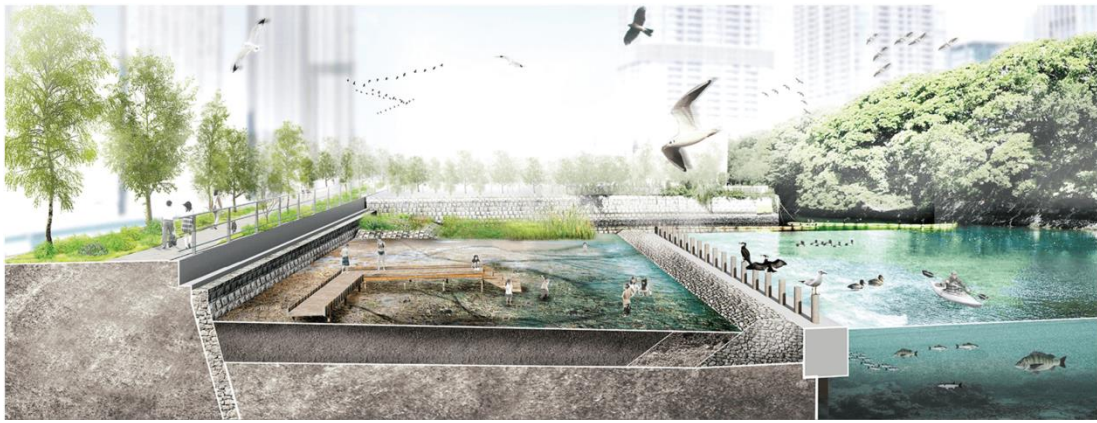
- そのような利用者の居場所感、手触り感は、経験すればわかるのですが、意志決定をする立場の人たちには伝わりにくく、どうしても利用者数などわかりやすい数値で評価されがちです。この感覚的な評価をどう見える化するかも、β本町橋のミッションの1つと感じています。

(岩本)

ディベロッパーとも多くお付き合いをしていますが、このようなプロジェクトに期待をしているのが伝わってきます。社会にインパクトを残したい、自分たちの能力を活かして社会に貢献したいと思っている人が潜在的に増えてきていると感じます。そういう人の意思を尊重しつつ、その人たちが必要としている第三極としての動きが自分にはあるのだろうと思いながら日々仕事をしています。

もう一つ関わった事例として、JR 東日本が開発したウォーターズ竹芝があります。汐留川に面した敷地に劇場とホテル、企業本社が入るプロジェクトですが、その水辺に 100%民間負担で、干潟と棧橋を整備しました。干潟の基盤部分は、本来はかわまちづくり支援制度を活用できれば良かったのですが、事業スケジュール等の都合で全て民間となりました。干潟は、生物多様性に貢献するため、エコトーンというなだらかな傾斜をしており、持続可能な社会への配慮も行っています。

河川敷占用許可で特例許可をとって、運営もそのまま民間で行っています。干潟は、収益はないため河川占用料を減免してもらっていますが、このような整備を民間が行う時代になったんだなと感慨深いものがあります。



【民間が整備した干潟（出典：ウォーターズ竹芝 HP）】

- 規模の大きな事業者であれば CSR の一環としてまったく収益を生まない事業を続けられると思いますが、小規模な事業者では難しいですね。β本町橋の運営を担う一般社団法人水辺ラボとしては、収益を地域に再投資すると規約に明記することで、非営利性を担保しようと考えていますが、河川管理としての判断はこれからです。

（岩本）

民間事業者側で規約や定款に明記すること、また事業の全体像を河川管理者と共有するためのダイアグラムをつくっておくことが大事だと思います。また実際運営しているとうまくいかないときもあるので、そのときにどうするのかも規約に書いておくことが大事です。

干潟のもう一つの例として、横浜港で「人工干潟を用いた生物共生型護岸『潮彩の渚』」という整備を実施しています。これは古くなり使われなくなった護岸を転倒防止のために緩傾斜化する事業の一環で、環境にも配慮し生物多様性に取り組んでいる事例です。老朽化した護岸の維持管理はこれからの都市課題ですので、そういう制度とうまく組み合わせてやっていくというやり方もあるということです。こういう技術や考え方をうまく使いながら、公共にも民間にも世界のためにもなる、三方よしの取り組みを進めていっていただければと思います。

私は、「大阪力」という言葉を広めていこうとしている、勝手に「水都大阪応援団」ですので、ぜひ今後もしろいろな情報交換をしていければと思います。



【人工干潟を用いた生物共生型護岸『潮彩の渚』（出典：国土交通省関東地方整備局 横浜港湾空港技術調査事務所 HP）】

- 本日は興味深いお話をありがとうございました。