法政大学学術機関リポジトリ
HOSEI UNIVERSITY REPOSITORY

PDF issue: 2025-07-08

水都アムステルダム : 歴史的経験と未来へのチャレンジ

樋渡, 彩 / 岩井, 桃子 / 細川, 雅紀 / Ruyven, Kees van / 稲益, 祐太 / 根津, 幸子 / 榮, 美奈

(出版者 / Publisher)
法政大学大学院エコ地域デザイン研究所
(開始ページ / Start Page)
1
(終了ページ / End Page)
205
(発行年 / Year)
2007-03

4

水都・東京を考える

～国際シンポジウム「東京エコシティ―新たなる水の都市へ」レポート～

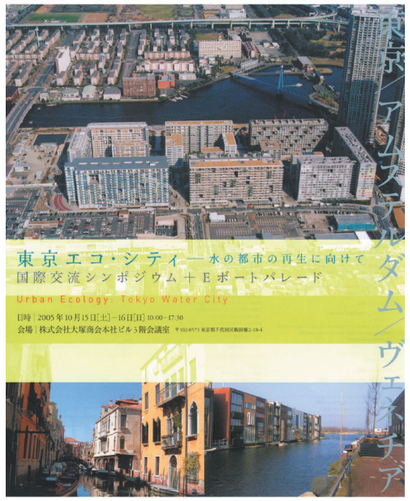
Thinking of water city Tokyo:

Report of international symposium "Tokyo Eco-city"

国際シンポジウム　　東京 エコ・シティ ― 新たなる水の都市へ

International Symposium Tokyo Eco-city

シンポジウムの背景



昨年末のスマトラ沖大地震による水害、またアメリカにおけるハリケーン「カトリーヌ」や「リタ」。国内外で起こる昨今の水害を通じ、いま私たちは水と都市の関係を改めて見直し考えなければならない時に来ています。

一方、東京の臨海部での再開発が新しい東京の姿として注目され始めています。これらのプロジェクトによって、東京は 21 世紀の新しい「水の都市」へとなり得るでしょうか。そのためには、東京の水辺が魅力的な生活空間の場となり、私たちがより豊かな都市生活を送れるような環境づくりを同時にしていかなければならないでしょう。

そこで、東京における都市環境のあり方を改めて考えるべく、「水」をテーマにした国際シンポジウムを開催いたします。

水都であるアムステルダムとヴェネツィアにおける水辺の住環境や観光、防災のあり方を比較、検証したうえで意見交換を行いながら、東京における都市環境のあり方を改めて考えていきたいと思います。

本シンポジウムでは、様々な河川や街づくりに関する NPO や任意団体の方々にもお集りいただくことで、今後、連携して「水の都市・東京」を実現していくことを目指します。

プログラム

10 月 15 日（土）

10:00-12:30　< 基調講演 >
　ケース・ファン・ラウフン／アムステルダム都市計画局
　マリノ・フォリン／ヴェネツィア建築大学学長
　伊藤滋／早稲田大学教授 , 慶應義塾大学客員教授
　[司　会]　陣内秀信／法政大学教授、法政大学大学院エコ地域デザイン研究所所長
12:30-13:30　< 休憩 >
13:30-15:45　< パネルディスカッション >
　成田浩／東京都産業労働局長
　吉田不曇／中央区企画部長
　吉川勝秀／日本大学教授、慶応義塾大学大学院教授、
　　法政大学大学院エコ地域デザイン研究所
　中野恒明／芝浦工業大学、アプル総合計画事務所
　山崎芳明／千代田区環境土木部長
　[司　会]　陣内秀信
15:45-16:00　< 休憩 >
16:00-17:30　< パネルディスカッションの続き >

10 月 16 日（日）

10:00-11:00　< トーク >
　田中栄治／地域交流センター代表理事
　宮本　忠／関東学院大学教授
　陣内秀信
　[司　会]　田島則行／株式会社テレデザイン
11:00-11:15　< 休憩 >
11:15-12:15　< 活動発表・宣言 >
　「日本橋川の水をきれいにする」佐治実／日建設計シビル
　「東京キャナルプロジェクト」
　　田島則行、久野紀光／株式会社テレデザイン
　「水をきれいにしよう」宣言　　大塚実／大塚商会会長
　[司　会]　陣内秀信
12:15-14:00　< 休憩・移動 >
14:00-16:00　< ボートツアー >
　[コース] 日本橋川～隅田川
16:00-17:30　< 交 流 会 >
　[会　場]　川辺（永代橋のほとり）

会場：　株式会社大塚商会　本社ビル 3 階会議室
　〒 102-8573　　東京都千代田区飯田橋 2-18-4
　※ 10 月 16 日のボートツアー、交流会を除く
主催：　「東京エコ・シティ」実行委員会
共催：　法政大学大学院エコ地域デザイン研究所、東京キャナル・プロジェクト実行委員会、地域交流センター
特別協賛：株式会社大塚商会
協賛：　東京ガス株式会社、東京電力株式会社、三井不動産株式会社、三井地所株式会社

10 月 16 日午前に行われたトークのようす。
（左より、田中栄治氏、宮本忠氏、陣内秀信氏、田島則行氏）

10 月 15 日（土） 10:00-12:30 ＜基調講演＞

3 つの水都／アムステルダム・ヴェネツィア・東京

2004 年の末に起きたスマトラ沖大地震による水害、またアメリカにおけるハリケーン。昨今の水害を通じ、水と都市との関係を改めて見直す時期に来ている。また都心回帰の現象を背景に臨海部における再開発が新しい東京の姿として注目され始めている。東京の水辺が魅力的な生活空間となり、より豊かな都市生活を送れる環境づくりをしなければならない。豊かな水辺を誇った東京を、21 世紀の「水の都市」として再生するヴィジョンと方法を議論することが必要である。すでに成果を生んでいるアムステルダム、ヴェネツィアから専門家を招き、東京の「新たなる水の都市」の可能性を考える国際交流シンポジウムが開催された。

ケース・ファン・ラウフン氏によるアムステルダムについての発表のようす

マリノ・フォリン氏によるヴェネツィアについての発表のようす

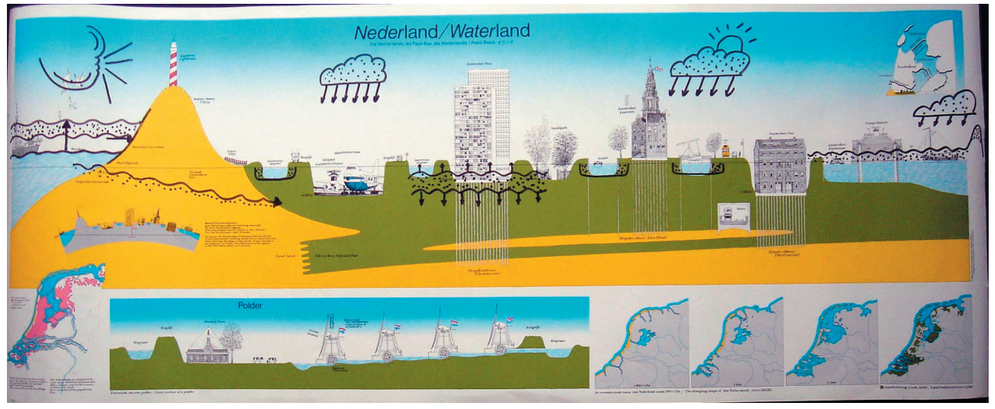
東京について講演を行う伊藤滋氏

アムステルダム

まず始めにアムステルダム都市計画局のケース氏が話された。アムステルダムの歴史から現在の取り組み、将来の展望について「アムステルダム再び水へ戻る」というテーマで講演された。

750 年前アムステル川がアイセル湖に流れ込む河口にダムを築き歴史が始まった。オランダは常に洪水と戦ってきた。堤防はオランダ人のアイデンティティである。現在「ポルダーダイク」という干拓地を取り囲む堤防を設け、その中を強制排水し土地にしている。エコロジーとテクノロジーが統合した可動堰も建設されデルタ地域全体をカバーしている。このような洪水対策と同時に積極的な水の活用も行われている。

水と緑を基盤に、インフラ、複合文化施設等の建設、町並み、そして漁業や、運河を活用する街の人たちの生活。このような統合したレイヤーの考え方を導入した。工業地帯が移転後の土地利用、東部港湾地区のプロジェクトの当時の目標は住宅問題の解決だった。計画を立てていくなかで水の役割が重要である事に気付き、緑地帯と同様に一要素としての水と考えられ取り込まれた。アイブルグのプロジェクトでは周りに堤防のない新しい島を作るなど環境開発、新しいウォーターフロントが行われた。都市の開発計画において柔軟性のある計画をもち、行政側が全体計画をし、民間と協力したプロセス思考で計画を進める。産業革命以後、鉄道の発展により水から離れた都市を、様々な形で水そのものを使う事により街全体に生命を吹き込むことが出来る。



（上）
洪水の治め方

（下左）
運河を活用した
ゲイパレード

（下右）
将来のあり方を示唆す
るウォーターフロント

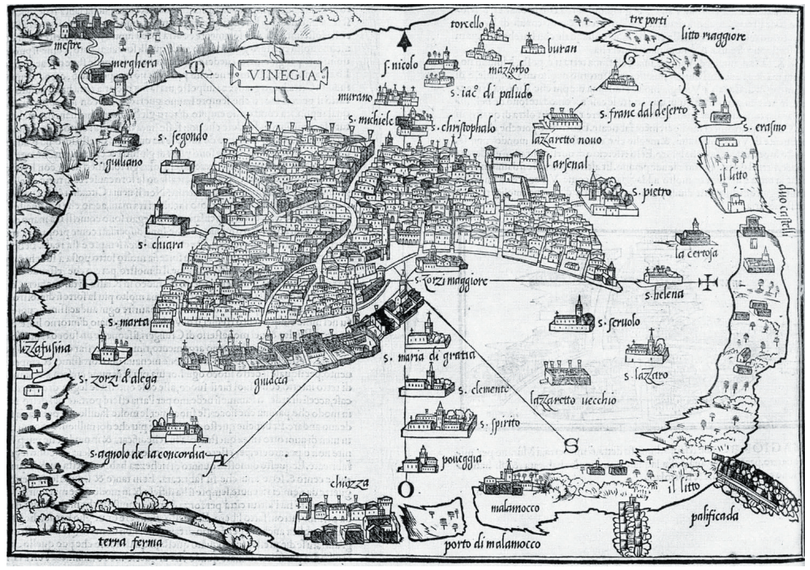
ヴェネツィア

次にフォリン氏はヴェネツィアの固有の地形、歴史から始まり現在の問題と取り組み、今後の課題について話された。

ヴェネツィアはラグーナという地形の中に存在する。大陸から多くの川が流れ込み土砂の堆積により浅瀬が生まれ、またアドリア海の波により、リド等自然堤防のような細長い島ができた。こうして誕生した地形ラグーナに水の都市ヴェネツィアが成立している。水深が浅く水路は迷路のように入り組み、敵船の侵入を防ぐ天然要塞の機能を果した。アドリア海が外、内海が内という意識があり、農村・漁村が存在することから、ラグーナは都市の内であり外であるという両義性を持っていた。ラグーナの島々には市民生活にとって不都合な施設を追い出す傾向も見られた。

このように 500 年前からラグーナにはすべての都市機能があったが現在はその都市機能が本土側に移った。変化した点は、鉄道の整備、工業地帯の存在、防波堤の形態変化等があげられる。鉄道により本土とヴェネツィアがつながり裏と表の関係が逆転した。そして本来都市の中に水が巡りウォーターフロントは存在しなかったが、大陸側に都市が広がりラグーナに面しウォーターフロントの問題が生じた。

新空港のプロジェクト、高潮対策として可動式堤防建設のモーゼ計画、本土へのアクセスとして地下鉄計画、海とヴェネツィアの人々をつなげる可能性を持つアルセナーレの今後の使用等新しい動きもある。また内陸都市とヴェネツィアがどうつながるか、ラグーナに向かうウォーターフロントの在り方、そしてアドリア海とラグーナをつなぐ問題がある。



（上）
かつてのラグーナ
のようす

（下左）
ラグーナに浮かぶ島々

（下右）
現在のラグーナ様子

東京

最後に伊藤滋氏の講演が行われた。アムステルダム、ヴェネツィアの話を受け、東京では東京湾の話に展開し今後の課題も挙げられた。

東京湾には様々な問題がある。複雑な港湾システム、水質問題、東京湾内に堆積する土砂の処理場問題。そして日本固有の問題、地震である。東京で大規模な地震発生時には、約 1 億トンの瓦礫が発生するといわれている。地震の時の瓦礫についてはいまだ解決されていない非常に難しい問題である。

東京港の埋立地では、超高層のビルが建てられ水際に連続した街並みがない。これは超高層住宅の足元を整備する必要がある。実際埋立地を考える上で、地方政府のプランナーが指針を作る必要がある。東京都が東京港全体のマスターデザインをつくり、それをその下の区に提示し、調整し、そこに開発業者が入る。区画整理と再開発の技術を東京港で使い、新しいソフトの都市計画を考える必要がある。

水の都市再生を考えるにあたり次の区分で東京の水際を検討していくことが必要である。東京の水辺は 4 つに別けられる。1 番目は隅田川、隅田川の西側は丘、東側は低地、東京の性格を決めている。丘の方には自然に出来た小リバー、低地には人工の水路キャナル。そして 4 番目に埋立地。水際の使い方はそれぞれ違う。

最後に日本橋の問題である。道路原票の上にある高速道路は取り外す必要のある負の遺産のである。これをどう変えていくか、市民参加と地方政府と学者とナショナルガヴァメントの 4 者の共同の意欲的な作業によって決まるのである。

おわりに

水系の構造を理解し、過去から受け継いだ遺産を用いて未来へどうつなげていくかが東京の将来の計画、開発において大変重要な点である。エコロジーとテクノロジーを統合し水害から守り、単なる機能ではなくさまざまな形で水を利用した「水の都市」として再生する必要があるだろう。

以上、3 人の発表者のレポートに関して：
樋渡 彩（法政大学大学院建設工学専攻修士課程 2 年）

東京の水辺空間の魅力向上

成田浩（東京都産業労働局長）

成田氏による発表は、東京の水辺の歴史を踏まえながら、現在の水辺の活用状況と今後の水辺整備の計画について説明した。

江戸時代、東京は水上交通が盛んだった。浅草・両国地域の水辺で舟遊びや夕涼みが行われ賑わいをみせていた。戦後になって、戦災による廃棄物を処理するために約面積 55 万㎡の水辺が埋め立てられた。昭和 22 年にはカスリーン台風によって新小岩州周辺が大洪水にみまわれたが、昭和 57 年の台風 18 号による被害の後からは治水工事がなされ、洪水はほぼ抑えられるようになった。

東京都の観光産業振興施策の一環として、平成 17 年、浅草では伝法院通り商店街まちなみ修景事業を行った。江戸の下町を感じさせる空間を演出できるように計画を行った。

現在の東京の水辺の活用としては、隅田川でオープンカフェや今年から復活した燈籠流しなどで人々が賑わっている。また、今年 (平成 17 年) は防災ネットワークを目的に開通された荒川ロックゲートにより、荒川から小名木川を通り隅田川までをつなぐ「塩の道」が復活した。この水辺を防災観点だけではなく物資の運搬やレジャーボートに活用することを考案している。「品川浦・天王洲」と「芝浦」の２地区では、運河ルネッサンス推進地区に指定にし、運河の規制緩和ができようになっている。今年 (平成 17 年) はキャナルガーデンパーティーやＥボートが行われた。

現在、東京の町並みは運河に背を向けた状態である。今後は運河を活かした都市空間の形成を推進していく。芝浦の開発地においても船がつける場を設置する予定である。

今後、水辺整備では水と緑のネットワークをつくることが重要である。これから水辺整備を取り組んで行く上で、行政、民間の団体、住民たちの連係が不可欠である。

東京エコシティ――水の都市の再生に向けて　中央区の場合

吉田不曇（中央区企画部長）

吉田氏による発表は、中央区の水辺整備と水辺の活用状況について説明を行った。また、日本橋川に架かっている高速道路の問題について、提出された計画案を基にしながら説明された。

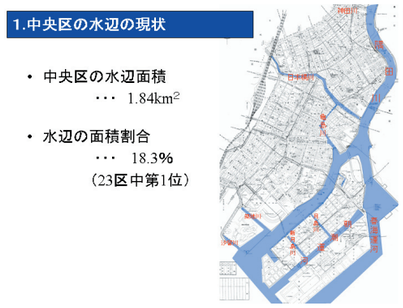
大正 12 年（1923 年）、中央区の水辺面積割合 22％であった。しかし、関東大震災、戦災、東京オリンピックによって多くの水辺が埋め立てられた。現在では、水辺面積 1.84 ㎢、水辺面積割合は 18.3％まで減少している。

隅田川沿いでは、スーパー堤防とテラスが整備されている。後背地に盛り土をして河川に向かって緩やかな堤防をつくることによって治水や耐震性が向上し、人が集まる空間ができた。

隅田川の水上交通の現状として、ディナークルーズ、屋形船など船上で水辺の空間を楽しむものが主となっている。また、両国－浜離宮－葛西間を行き来している遊覧便や江戸・東京ぶらり旅、いちにちゆらり旅といった観光船が運行している。しかし、全体的に便数が少なく、人々の日常生活に定着するにはまだ時間がかかることが問題である。今後、水上交通を増やしていくことで、多くの人が水辺に関心を示してくれることを期待している。

日本橋川に架かっている高速道路の問題について、平成 14 年に「東京都心における首都高速道路のあり方委員会」により４つの付け替え案が提示された。「浅い地下案」、広幅員道「別線地下案」、「一体整備地下案」、「一体整備高架案」が提案された。その中でも「浅い地下案」と「一体整備地下案」は有力候補だったが、周辺環境との兼ね合いから実現が難しかった。現在では、日本橋北岸の容積を東京駅周辺の再開発地（八重洲、京橋）に移転する計画が現在検討されている。

今後、中央区は住民と協力し合い、高速道路の撤去の実現に向けて積極的に努めていきたい。



世界の水辺整備計画について

吉川勝秀（日本大学教授、慶応義塾大学大学院教授、法政大学大学院エコ地域デザイン研究所）

吉川氏による発表は、東京、神戸、中国の上海・北京、韓国ソウルのチョンゲチョン、シンガポールを取り上げて、各地域の水辺整備計画について説明した。また、現在の東京の水辺整備の問題点を指摘し、これからの水辺整備の方向性を示した。

東京の水辺は 20 世紀初頭から約 100 年の中で大きく変貌した。水辺の一部は埋め立てられ、多くは地下に潜って下水道になっている。このような歴史の背景を持ちながらも東京には豊かな水辺がまだ多く存在している。

神戸は、水辺に沿って遊歩道を設ける整備を行っている。行政が公共空間の整備し、それを基盤に民間機関や住民たちがまちづくりを行えるように推進している。

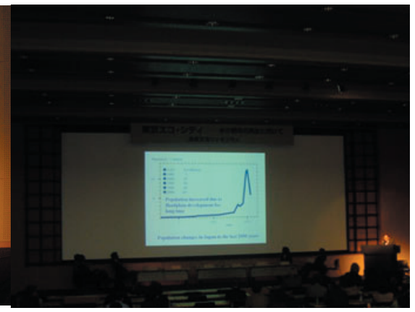
韓国ソウルのチョンゲチョンは、そこに架かる高速道路の撤去を公約に掲げて勝った市長によって実現された計画のもと、高速道路の撤去を行い、その一部をメモリアルとして残したほか、水辺の改善を図るために 6 キロの河川整備を行った。

シンガポールの場合は、首相のリーダー・シップによって水辺の空間の再生や水質改善を実現した。また、一度土地の国有化を図った後にそれを民間に払い下げた。その結果、人の集まる水辺空間をつくり出すことに成功した。

中国の上海では、蘇州川の水質の改善、遊歩道や公園の設置を進めている。

中国の北京では、オリンピックに際して、一度暗渠化を行った河川を掘り返して復活させた。河川沿いに遊歩道をつくり、4 つのルートで水上バスを運行させた。短期間に急速な整備が行われ、水辺の再生を図っている。このような水辺整備を行う上で、政治家のリーダー・シップと民間の協力が重要になってくるのだ。

東京の水辺再生において、都市計画によってまちの公有の空間は整備されるが、私有の空間は個々の計画で行われている。この私有の計画が周辺環境への配慮を怠っていることが問題点である。これからは、建築家が個々の建築を作っていくなかで公共空間を考えていくことが重要になっていく。また、道路整備において水辺に開かれた計画がされていなかったことを指摘し、水辺への景観を配慮した水辺整備計画をしていかなければならないだろう。



水辺の活用～門司港の事例から～＋各地の水辺の話題

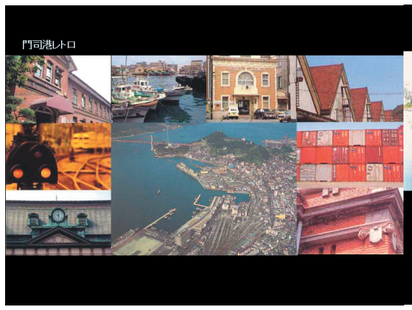
中野恒明（芝浦工業大学、アプル総合計画事務所）

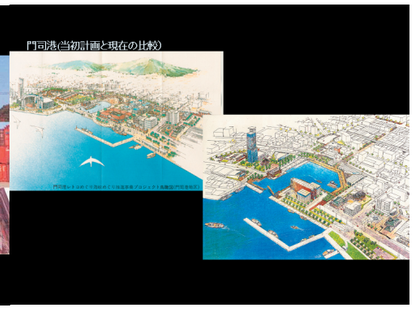
中野氏による発表は、門司港の再生計画を事例として取り上げ、水辺再生に向けての示唆を与えた。また、水辺を積極的に活用している都市について考察を行い、東京との比較を行った。

かつて門司港は神戸、横浜と並んで国際貿易港であった。しかし戦後、門司港は国際貿易の拡大化によって衰退していった。機能を失った門司港について埋め立ての案が出された。しかし、私たちは水辺を市民に開放することを提唱し続けた。そこで公共空間を民間に開放するために計画を立案し、「市民のための公園」をコンセプトに計画を進めていった。

駅前の広場から交通広場に、そして門司港の広場へと人を引き込む連続性をもった計画になっている。門司港に親水広場が設けられたことで、人と水とのかかわりがもたれるようになった。また、旧門司税関は修復されギャラリーとして保存・活用されている。人が門司港に集まるようになったことで、一年を通して住民の協力を得てイベントが行えるようになった。このように行政主体ではなく、住民が中心となったソフトなまちづくりを展開していくことが重要である。

次に水辺都市のサンアントニオ・パセオ・デル・リオ（アメリカ　テキサス州）、セーヌ川やサンマルタン運河（パリ）、アヌシー（フランス）、セントキャサリンドック（ロンドン）、ラングドック・ルショーン（南フランス）を取り上げて、水辺の活用状況を説明した。各都市はまちの中で積極的に水辺の活用をしている。特に東京と比較して水上交通が多く利用されているがわかる。水辺をデザインしていく上で、水辺とまちとのかかわりと水上交通の推進を考えていくことが重要である。





千代田区における水辺空間について
山崎芳明（千代田区環境土木部長）

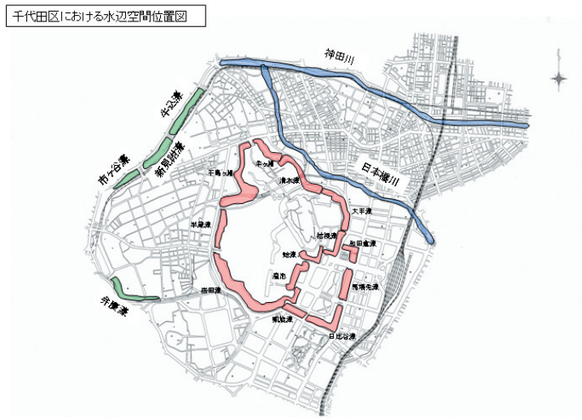
山崎氏による発表は、千代田区の神田川について江戸時代から現在までの水辺の変遷を説明し、今後の水辺整備計画の展開を示した。

江戸時代、神田川は治水工事が進み舟運が発展していった。河岸や橋詰は商業・物流の中心として、人々のコミュニケーションの場として栄えていた。しかし、高度経済成長期になると工場排水や洪水対策でコンクリート護岸に整備し治した。その結果、河岸のオープンスペースは失われ、神田川は人の生活からかけ離れたものとなっていった。水辺沿いの建物が隙間なく埋め尽くされることによって、人々は神田川の存在に気づかない状態である。まちが水辺に背を向けてしまっている。また、本来の機能が失われた水辺のうえに架けられた高速道路の問題がある。

このような問題点を改善するために、現在千代田区でも積極的に整備を行っている。飯田橋土地区画整備で人々が安心して歩けるように遊歩道を拡幅した。今後、常盤橋公園には緑豊かで人々が触れられる親水空間をつくっていく。また、常盤橋周辺の水辺は歩行者専用空間にすることを考案している。

行政は、今後の取り組みの方向性として、水上交通の発展、水辺の水質改善、環境や景観をふまえた計画、観光を視野にいれた計画を行っていくことを説明した。

千代田区における水辺空間位置図



以上、５人の発表者についてのレポートに関して：
細川雅紀（法政大学大学院建設工学専攻修士課程２年）

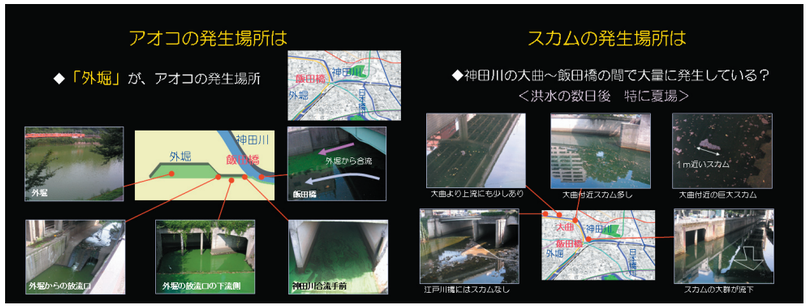
10 月 16 日（日）　10:00-12:15　< トーク >

日本橋川の水をきれいにする
佐治実（日建設計シビル）

日本橋川に面するビルに本社を持つ日建設計が、川の再生に向けて勉強会を続けている。

普段流れている水の大部分は下水処理場からの放流水であり、同規模の河川の流域面積に比べて、豊富な水量が流れている。ただ、江戸川橋付近までは潮汐の影響を受けており、下流では上流からの水量よりも多くの水量が行ったり来たりしている。

水質は清流とまでは言えないが、それほど汚いわけではない。ほぼ環境基準以下となっているという。透視度も 100 度以上ある。しかし、下水処理場の放流水が合流するあたりでは、窒素やリンの濃度が高くなり、「アオコ」と呼ばれる植物プランクトンの数種が異常増殖したものや、「スカム」と呼ばれる川底に堆積した汚濁物質が浮かんで、悪臭を放っている。そこで、これらを解決するために、アオコの発生源である外堀に、水流を起こしてアオコの発生を抑え、神田川へ流さないようにする。または、川に酸素を供給して正常に汚濁物が分解されるようにする。さらに、浮遊物を捕獲するため下流で閘門をつくり、上がってくる水をせき止めるようにして、酸素分の少ない海水が入り込むのを防ぐなどの方法が考えられる。そうして、いつか日本橋川で泳ぐことができる日が来れば、と願っている。



川からの防災まちづくり」
田中栄治（地域交流センター）

地域交流センターは、過疎に悩むダム湖を持つ町村同士で、ダム湖に親しみ、川の上下流で交流をすすめるための方法として、10 年前、10 人乗りの手漕ぎボート「E ボート」を開発した。以後、全国各地の川や湖沼、港湾で、地元主催の E ボートを使ったタイムレースやレクリエーションイベントが開催され、交流に役立ててきた。

「東京の真ん中で、いつでもどこでも誰でも気軽に船に乗って水辺に出る」というコンセプトのもと、

平成 15 年 12 月に東京の大学生 100 人による E ボートパレードが行われた。そして、平成 16 年 10 月 10 日に「都心の水辺探訪クラブ」を発足させ、川でボートを漕いでいる姿を見せることで、活動をアピールしていった。こうして、平成 16 年 8 月から平成 17 年 10 月までの間に総勢 1532 人が東京の水辺に漕ぎ出している。最近では、マスコミで紹介されることも増えている。このようにして、水辺に目が向けられ、東京の川のあちこちに川の駅として自由に使える船着場が増えていくことで、日本橋川の再生へつながれば、と願っている。

NPO地域交流センターでは今から丁度10年前、過疎に悩むダム湖を持つ町村同士でダム湖に親しみ、川の上下流で交流をすすめる方法はないかと様々な試みをした結果、10人乗りの手漕ぎボート『Eボート』を開発しました。
それ以後、全国各地の川や湖沼、港湾でこのボートを使った地元地域主催のタイムレースやレクリエーションイベントが開催され、沢山のExchange（交流）に役立ってきました。

2005年9月11日　第4回お台場Eボート交流大会　開催
参加チーム　55チーム（550人）　@お台場海浜公園

東京キャナルプロジェクト

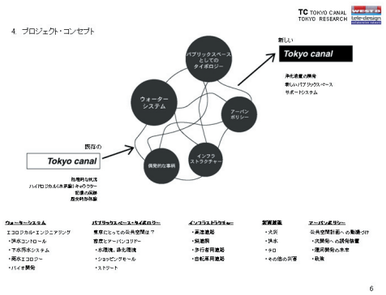
田島則行・久野紀光　（建築家／テレデザイン）

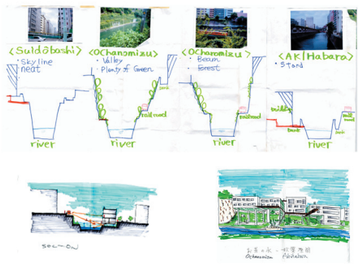
「東京キャナルプロジェクト」は、オランダの都市計画・ランドスケープのグループ「WEST8」と共同で行っている国際リサーチプロジェクトである。「ウォーターシティ」の再生に向けて、リサーチをもとにプロジェクトとして展開、様々な人を巻き込んでの運動体を目指している。特に、水や水辺だけでなく、都市の中での水辺の公共空間としてのあり方、水の循環システムなど、都市から見た水の役割について議論を重ねている。

まず、平成 16 年の初めにプレリサーチや勉強会を行い、同年 8 月にワークショップ、12 月には展覧会とシンポジウムを行った。

ワークショップでは、「ウォータースケープ」「水の都市計画」「水の環境」をテーマに、ベイエリアだけではなく河川も含めた水辺を対象として、レクチャー、講評会、議論を行った。学生だけでなく社会人も参加し、1 週間という期間ではあったが、非常に内容の濃いものとなった。特に徹底した現場主義で、現地を見て歩き、時にはボートにも乗り、現状を観察した上での提案を議論していった。これらの活動はウェブサイトでも公開しており、現在も継続中である。

●東京キャナルプロジェクト・ウェブイト　　http://www.tokyo-canal.org





以上、3 人の発表者のレポートに関して：
稲益祐太（法政大学大学院建設工学専攻博士課程 2 年）

10 月 16 日（日）　　午後　<E ボートパレード >

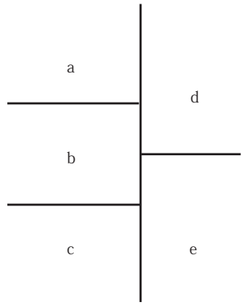
E ボートから
見る日本橋

10 月 16 日のシンポジウム終了後、地域交流センターの方々の協力のもと E ボートパレードが行なわれた。E ボートとは、川やダム湖等の水辺で人々が「交流（Exchange）」することにより、「水辺や流域の環境（Environment）」を見直し考え直すきっかけを作り、「エコライフ（Eco-life）」を促進させるための新しい道具として開発されたものである。10 人乗りのゴムボートで、操作が簡単で安定性もよく、女性や子ども、高齢者や障害をもった方でも気軽に乗れるというのが特徴である。

今回のパレードの乗船者は約 120 名。シンポジウムの参加者だけでなく、子ども連れの家族から学生まで、幅広い年齢層の人が集まった。まず、シンポジウム会場近くの新三崎橋防災船着場から E ボート乗船場の旧常盤橋防災船着場まで、前半と後半の 2 組に分かれて「平台船」と呼ばれる船で日本橋川を下った。その後、旧常盤橋防災船着場にて E ボートに乗り換え、そこから順に日本橋川を漕ぎ出した。ヴェネツィア建築大学学長のマリオ・フォリン氏、アムステルダム市都市計画局のケース・ファン・ラウフン氏の乗る E ボートを先頭に、12 隻のボートが連なって出発した。パレードのコースは、日本橋川から亀島川に入り、隅田川の手前の協和新川ビル横の船着場までである。30 分から 40 分程の乗船であったが、ボートの上では、首都高が覆いかぶさった日本橋のこれからについてや、水辺に背を向けた建物についての議論が交わされていた。

水辺空間の問題に関わっている者であっても、川からの視点でそれらの空間を体験する機会はなかなかない。そういった意味で今回の E ボートパレードは、水の都市再生に関わる人々に別の視点からのアプローチもあるのだということを訴えかけ、また一般の人々にも川から見る都市の面白さというものを体験していただけたのではないかと思う。

以上、本レポートに関して：
榮美奈（法政大学大学院建設工学専攻修士課程 2 年）



a　平台船にてＥボート乗り場へ

b　Ｅボートの準備をする学生たち

c　前半組がスタート

d　亀島川より眺める大川端リバーシティ

e　大川端リバーシティの麓を行き交うボート

Ｅボートパレードのルート図

大塚商会近くの新三崎橋防災船着場より平台船に乗って日本橋川を下り、旧常盤橋防災船着場まで移動した。その後Ｅボート（10 人乗り）に乗り換え、日本橋川と亀島川を下って隅田川にぶつかる手前で下船した。
それから、川向こうの大川端リバーシティ麓のパリ広場にて交流会を行った。