



SSD

Sustainable Site Design 100 Cases

100

世界のSSD100
都市持続再生のツボ

東京大学cSUR-SSD研究会 編著

はじめに

私たちが生きる21世紀は、20世紀が積み残したさまざまな問題が顕在化する時代になる。経済のグローバル化、気象変動、人口爆発、水問題や食糧危機など、私たちの生活を脅かす事柄はすぐ近くにまで迫っている。その中で、今世紀の大きな課題として50年後には世界の人口の70%が住むとされる都市への人口集中がある。このことは、ほとんどの課題は都市のあり方に集約されることを予言している。都市とは何か、都市はどのようなべきかを問うことは、人間そのものを問うこと、世界が迎えつつある各種の問題を問うことでもある。

不思議なことに、都市は貧困や衛生などのさまざまな問題を抱えながら、それでも成長し続ける。都市は、生命体のように生活可能な均衡をその都度保ちながら、次なる均衡を生み出していく。拡大と開発によって問題を解決するという考え方は20世紀的である。真に求められているのは、持続的に再生しようとする力を健全な方向へと向けることではないか。このような問題意識の下に、東京大学の建築学・都市工学・社会基盤学の3専攻が中心となり「都市空間の持続再生学の創出」というテーマを掲げ、21世紀COEプロジェクトとして分野横断的に取り組むこととなった。この本を編集したSSD (Sustainable Site Design) 研究会は、この中で生まれた研究員を中心とした集まりである。

掲載されているのは、持続再生を論じるに際して参照し得る事例だ。いわばSSDセレクションとでも言うべきものだ。事例の多くは、決して大上段に構えた問題解決策ではない。ここではあえて、持続再生のための足掛かり、端緒と言えるような事例ばかりを集めた。具体的なフィールドに生み出されたマイクロな事例と言ってもよい。

マイクロな視点から見えてくるものもある。具体的なフィールドには説得力がある。そこに人間がいるからだ。人間の視点に立って、行政的な区分や専門分野の壁を越え、問題に具体的に答えていく。その悪戦苦闘の成果が集められている。大問題に向き合って決定的な解決策を創出することも必要だが、一方で、果てしなく続くその小さな問いと答えの中に、明日の希望があると信じた。

内藤 廣 社会基盤学専攻教授
大方潤一郎 都市工学専攻教授
松村秀一 建築学専攻教授

はじめに／内藤廣・大方潤一郎・松村秀一	003
世界のSSD100 マップ	009
サステナブル・サイト・デザイン (SSD) 事始め／大方潤一郎	012
持続再生の思考／内藤廣	015
共通言語としての「サイト・デザイン」へ／松村秀一	018

第1章 場所の再編集

001 BIRMINGHAM	場所場所の再生を連鎖させる	中心市街デザイン戦略、バーミンガム、イギリス	022
002 COPENHAGEN	歩行者空間のネットワーク	ストロイエ+アーバンアクションプラン、コペンハーゲン、デンマーク	026
003 MELBOURNE	パブリックスペースの徹底的改善でパブリックライフを再生する	ダウンタウン、メルボルン、オーストラリア	030
004 STUTTGART	美術館がまちのジャンクションになる	クンストムゼウム、シュトゥットガルト、ドイツ	034
005 DEN HAAG	「健康的中心」の手引書をつくる	デ・ケーン・ヘゾンド、デン・ハーグ、オランダ	038
006 GENOVA	海事の記憶で港に人の流れを取り戻す	歴史的港湾地区、ジェノヴァ、イタリア	042
007 BRISTOL	情報デザインで都市空間を再編する	「分かりやすい都市」プロジェクト、プリストル、イギリス	046
008 YOKOHAMA	文化・芸術で都市戦略を浸透させる	横浜都心部再生、神奈川県横浜市、日本	050
009 BERLIN	時間を越える補助線を描く	ポツダム広場、ベルリン、ドイツ	054
010 NEWCASTLE	双子都市をアートでつなぐ	タイン川再開発計画、ニューキャッスル/ゲーツヘッド、イギリス	058
011 NIIGATA	掘割再生が都市の将来像を決める	中心市街地の新陳代謝と掘割再生、新潟県新潟市、日本	062
012 DAIKANYAMA	物語を紡ぐように環境をデザインする	代官山ヒルサイドテラス、東京都渋谷区、日本	066
013 MARUNOUCHI	都心に時代精神を刻む	丸の内のまちづくり、東京都千代田区、日本	070

第2章 ブラウンフィールドの再生

014 STOCKHOLM	ブラウンフィールドをプランニングで支える	ハマルビー・ショースタッド、ストックホルム、スウェーデン	076
015 HAMBURG	インフォメーションセンターを再生の核にする	ハーフェンシティ、ハンブルク、ドイツ	080
016 EBISU	オープンスペースで都市の風通しを生む	恵比寿ガーデンプレイス、東京都目黒区、日本	084
017 BILBAO	都市の裏を表に反転させる	ネルビオン川周辺再生、ビルバオ、スペイン	088
018 ZURICH	協議型プランニングで工業地帯を塗り替える	チューリッヒウエスト、チューリッヒ、スイス	092
019 LONDON	環境共生でブラウンフィールドに価値をつくる	グリニッジ・ミレニアム・ビレッジ計画、ロンドン、イギリス	096
020 ROTTERDAM	港湾機能と都市機能をダイナミックに再構成する	ポート・ビジョン 2020、ロッテルダム、オランダ	100
021 BARCELONA	過去=工業と未来=情報産業を重ね合わせる	22@BCN プロジェクト、バルセロナ、スペイン	104
022 ESSEN	衰退した工業地域をランドスケープパークに変える	IBA エムシャーパークプロジェクト、エッセンほか、ドイツ	108
023 KEIHI	「生きている」工業地帯を再生する	京浜臨海部、神奈川県横浜市/川崎市、日本	112

第3章 記憶の継承

024 MOSTAR	戦禍の記憶を明日につなぐ	スターリ・モスト再生、モスタル、ボスニア・ヘルツェゴビナ	118
025 CHESTER	伝統的立体街路の保全と活性化を図る	歴史的な中心市街地の保全と活性化、チェスター、イギリス	122
026 LYON	ライトアップで歴史を照らす	歴史地区ライトアップ計画、リヨン、フランス	126
027 KURASHIKI	歴史を残し、つなぐ	倉敷美観地区、岡山県倉敷市、日本	130
028 KAWAGOE	重厚な歴史の蓄積を「都市構造」で紡ぐ	川越中心市街地、埼玉県川越市、日本	134
029 OBUSE	歴史の空気を「新たに」積み重ねる	小布施のまちづくり、長野県小布施町、日本	138
030 KUROISHI	私有地を結んでパブリックスペースを生み出す	こみせ通りの保全とかくじ広場の整備、青森県黒石市、日本	142
031 IDANHA-A-NOVA	考古学調査から廃墟の再生を進める	イダーニャ・ア・ヴェーリャ、イダーニャ・ア・ノーヴォ、ポルトガル	146
032 PARIS	自由な再開発に「まちのリズム」を埋め込む	ZAC アマンディエ地区、パリ、フランス	150
033 BARCELONA	歴史的市街地を多孔質化し、場所の感覚を取り戻す	旧市街再生プロジェクト、バルセロナ、スペイン	154
034 BEIJING	市場経済原理の下で生活文化を緩やかに受け継ぐ	北京胡同の保存と再開発、北京、中国	158
035 SEOUL	民間協働による再生で町並みの文化を継承する	北村づくり事業、ソウル、韓国	162

036 BEIJING	工場再活用による文化の継承	大山子芸術区 798 芸術工廠、北京、中国	166
037 SHANGHAI	コンバージョンの百花繚乱	歴史的建物のコンバージョン、上海、中国	170
038 KYOTO	市民や企業の寄付で京町家を守る	京町家まちづくりファンド、京都府京都市、日本	174
039 OSAKA	魅力的な路地を拡幅しないまま更新する	法善寺横丁、大阪府大阪市、日本	178
040 NAGANO	既存ストック活用の連鎖で賑わいの軸を取り戻す	善光寺参道沿い、長野県長野市、日本	182
041 NIHONBASHI	都市の隙間に新たな機能を充填する	東日本橋インフィルプロジェクト、東京都中央区、日本	186

第4章 集住のボキャブラリー

042 SHINONOME	コーダンが高密度で都市回帰する	東雲キャナルコート CODAN、東京都江東区、日本	196
043 BEIJING	SOHO が都市のアクティビティを促進する	建外 SOHO、北京、中国	200
044 NEW YORK CITY	建物のコンバージョン支援でニューヨークテイストを守る	ロウマンハッタン、ニューヨークシティ、アメリカ	204
045 SEATTLE	新産業と路面電車で都市の中に村をつくる	サウス・レイク・ユニオン、シアトル、アメリカ	208
046 NEW YORK CITY	路上の活性を維持するために伝統的町並みスタイルを継承する	ニューヨークシティ、アメリカ	212
047 LONDON	倉庫をコンバージョンして集住する	パトラーズワーフのコンバージョン、ロンドン、イギリス	216
048 LONDON	もう1つの方法——まちづくり NPO による都市再生	コインストリート、ロンドン、イギリス	220
049 AMSTERDAM	横断的開発体制が持続可能な都市をつくる	東部港湾地区開発、アムステルダム、オランダ	224
050 TORONTO	都市の中に小さなまちをたくさんつくる	トロント・オフィシャル・プラン、トロント、カナダ	228
051 SHANGHAI	古い住居群を改造して生活レベルを底上げする	旧住宅総合改造計画、上海、中国	232

第5章 郊外の再定義

052 COPENHAGEN	都市農園にもう1つの生活の拠点を持つ	コロニーガーデン、コペンハーゲン、デンマーク	242
053 COPENHAGEN	荒廃したコミュニティに再生のきっかけを仕掛ける	まちのアップグレード、コペンハーゲン、デンマーク	246
054 AMSTERDAM	モダニズムの巨大「団地」を多様性に富む「まち」に仕立て直す	ベルマミア団地、アムステルダム、オランダ	250
055 BERLIN	マスメディア時代の社会資産の持続可能な経営に挑む	マルツァーン・ヘラースドルフ団地、ベルリン、ドイツ	254
056 LINZ	太陽と暮らす都市	ソーラーシティ、リンツ、オーストリア	258
057 GREENBELT	「共/私」の後割分担をデザインする	グリーンベルトホームズ、グリーンベルト、アメリカ	262
058 SEASIDE	郊外の「車依存」体質を空間の魅力で克服する	ニューアーバニズム、シーサイドほか、アメリカ	266
059 URASOE	ニュータウンを「故郷」として継承する	Uニュータウン、沖縄県浦添市、日本	270

第6章 脆弱市街地の再解釈

060 JAKARTA	近隣の助け合いが世界的に評価される	カンボン改善プログラム、ジャカルタ、インドネシア	276
061 KARACHI	路地開発から都市全体へ展開する	オーランギー・パイロット・プロジェクト、カラチ、パキスタン	280
062 BANGKOK	コミュニティのエンパワーメントで「確かな住まい」を確保する	コミュニティ組織開発機構、バンコク、タイ	284
063 AHMEDABAD	スラム改善は都市全体を活性化させる	スラム・ネットワーク計画、アムダーヴァード、インド	288
064 RIO DE JANEIRO	7万人が住むラテンアメリカ最大級のスラムと戦う	ロシーニャ地区のスラム改善、リオデジャネイロ、ブラジル	292
065 MEDELLIN	ロープウェイを都市交通に——低所得者地区対策の一環として	メトロ・ケーブル、メディジン、コロンビア	296
066 ISTANBUL	大地震が起こり得ることを認識する	ゼイティンブルヌ地区パイロットプロジェクト、イスタンブール、トルコ	300
067 LUSAKA	住民のまちづくりを支えた日本の協力	ルサカ市未計画居住区住環境改善事業、ルサカ、ザンビア	304
068 SEOUL	コミュニティが開発をマネジメントする	錦湖・杏堂・下往企画団体のまちづくり、ソウル、韓国	308
069 TAISHIDO	住民参加で少しずつまちの環境を改善する	太子堂 2・3 丁目地区のまちづくり、東京都世田谷区、日本	312
070 KYOJIMA	まちの環境を住み続けながら改善する	京島地区のまちづくり、東京都墨田区、日本	316
071 ITAMI	取り残されたまちへのまなざしを転換する	中村地区整備事業、兵庫県伊丹市、日本	320

第7章 川の潜在力

072 SEOUL	都市河川を短期間で復元する	清溪川復元事業、ソウル、韓国	330
073 BORDEAUX	2つの岸の交通ネットワークをつくる	「2つの岸」プロジェクト、ボルドー、フランス	334
074 YOKOHAMA	川づくりをまちづくりへと展開させる	和泉川の川づくり、神奈川県横浜市、日本	338
075 ZURICH	小川のネットワークに都市の原風景を残す	パツハコンセプト、チューリッヒ、スイス	342

076	MISHIMA	生態系を復元し、生活の川辺をつくり出す	源兵衛川の再生、静岡県三島市、日本	346
077	O PORTO	水際と丘の賑わいをつなく	ケーブルカーとバターリャ広場、オ・ポルト、ポルトガル	350
078	SHANGHAI	水の再生が土地の価値を上げる	蘇州河環境総合整備計画、上海、中国	354
079	AARHUS	暗渠の川を再び開く	オーフス川リ・オープン・プロジェクト、オーフス、デンマーク	358
080	SAN ANTONIO	川が重層する都市機能を生み出す	サンアントニオ・リバーウォーク、サンアントニオ、アメリカ	362
081	YANAGAWA	水路を再び生活の一部に取り戻す	柳川の掘削再生、福岡県柳川市、日本	366

第8章 新しいパブリックスペース

082	HYUGA	地産地消の輪をつくる	日向市の連続立体交差事業、宮崎県日向市、日本	376
083	BOGOTÁ	戦略に基づいて公共空間を配置する	ボゴタ公共空間マスタープラン、ボゴタ、コロンビア	380
084	LILLE	まちに新たな交通拠点をつくる	ユーラリール、リール、フランス	384
085	NAGASAKI	海辺にパブリックスペースを創出する	長崎水辺の森公園、長崎県長崎市、日本	388
086	PARIS	都市周縁に文化公園をつくる	アンドレ・シトロエン公園とラ・ヴィレット公園、パリ、フランス	392
087	TOKYO	まちの玄関口を整備する	東京駅、東京都千代田区、日本	396
088	LUZERN	1万2000㎡の庇が都市空間をつくる	ルツェルン文化および会議センター、ルツェルン、スイス	400
089	BOGOTÁ	都市に自然環境と社会的施設を編み込む	自転車道ネットワーク、ボゴタ、コロンビア	404
090	TOYOTA	住民の、住民による、住民のための自然を獲得する	児ノ口公園、愛知県豊田市、日本	408
091	ROTTERDAM	ヨーロッパの文脈の中に新しいタイプの広場をつくる	スカウパーグブレイン、ロッテルダム、オランダ	412
092	YOKOHAMA	海を開放する	横浜港大さん橋国際客船ターミナル、神奈川県横浜市、日本	416
093	STOCKHOLM	都市に「最後の場所」をつくる	森の墓地、ストックホルム、スウェーデン	420
094	SAPPORO	失われた大地を再生する	モエレ沼公園、北海道札幌市、日本	424
095	KAKAMIGAHARA	「水と緑の回廊」で、21世紀環境共生都市の基盤をつくり出す	水と緑の回廊計画、岐阜県各務原市、日本	428
096	MEDELLÍN	3つの広場をつくる	ペレン公園図書館、メディジン、コロンビア	432

第9章 無名の知恵の集積

097	AKIHABARA	秋葉原の魅力 —— 部品とサブカルチャー	秋葉原、東京都千代田区、日本	438
098	SHIMOKITAZAWA	「シモキタブランド」としての下北沢の街の魅力と問題点	下北沢、東京都世田谷区、日本	442
099	KAGURAZAKA	計画技術と生活文化で、構想を継承する	神楽坂、東京都新宿区、日本	446
100	YANESSEN	地域文化の掘り起こしがまちを生かし続ける	谷中・根津・千駄木のまちづくり、東京都台東区／文京区、日本	450

第10章 SSDとは何か?

都市再生と建築／太田浩史	460
「有限」時代の都市空間 —— 「持続」と「再生」の境界線／野原卓	465
SSD100の作業を終えて／早川紀明	469
ストック時代のハウジングデザイン論覚え書き／森田芳朗	473
脆弱市街地改善の世界的動きへ向けて／志摩憲寿	476
英雄なき時代の都市再生へ／川添善行	478

終章

都市再生の歴史、そしていま／大方潤一郎	482
---------------------	-----

column#1 景観保全と高さ／西村幸夫	190
column#2 米国におけるリステナブル・サイト・デザインを支える都市づくりの戦略／村山顕人	236
column#3 途上国におけるスラムの生成メカニズムと居住環境改善手法の展開／志摩憲寿、前田翔三、ピーター・マトゥス、城所哲夫	324
column#4 都市交通から3題 マクロな空間理念・風土性・トプランナー／家田仁	370
column#5 商店街の持続再生／野原卓	454

編著者略歴／執筆者略歴	500
-------------	-----

001
BIRMINGHAM

52°28'37.00"N, 1°59'32.00"W



▶ 大胆な外観のショッピングセンター「ブルリング」(設計:フューチャー・システムほか、2005年)。この建物が強く印象づけた。バーミンガムという「都市プランディング」の成功は、15年間続いた歩行者ネットワークの地道な整備に支えられている

▶ 用途混合開発の「ブリンドレープレイス」(2003年)と運河回廊

場所場所の再生を連鎖させる

中心市街デザイン戦略、バーミンガム、イギリス

産業革命をリードしたイギリス第2の都市バーミンガム。その繁栄が災いし、まちは第2次世界大戦の戦禍によって壊滅的な被害を受ける。復興を支えたのはモダニズムの都市計画であったが、それにより都心環状道路と巨大なコンクリート建築が中心市街を寸断してしまう。産業構造の転換も加わり、都市再生が緊急課題となった1990年、市は「中心市街デザイン戦略」を定める。これは集中的投資を行うエリアを定め

ながら、それをつなぐ歩行者ネットワークを整備する基本的政策だった。出発点となる広場から、西の運河地区、そして東のショッピングエリアへと歩行者の回遊性を拡張していく。政策の一貫性と細やかなデザインにより、寸断された都市空間はつなぎ直され、再開発エリアの相乗効果が生まれることとなった。



公共空間と建築が都市のノードとなる

太田浩史

モダニズムの勝利

イギリス中部のバーミンガムは、ジェームス・ワットがここに蒸気機関工場を設立したことからもうかがえるように、産業革命を大きく牽引したイギリス第2の都市である。1760年代に始まる運河の整備、1837年の鉄道の開通によって数多くの工業製品が世界中へと輸出されるようになり、その人口は100万人を超えるまでになった。市内を縦横に走る運河はベニスに匹敵したとも言われ、現在でも最盛期の3分の2ほどの運河が市内の景観を特徴づけている。

しかし工業都市としての繁栄が災いし、バーミンガムは第2次世界大戦中にドイツ軍の空爆によって壊滅的な被害を受ける。かつてのビクトリア朝の建築に代わり、1950年代のモダニズム建築が戦後復興のために建設され、まちは「コンクリート・ジャングル」と評されるほどになった。同時期に都心の環状道路も建設され、結果として中心市街は2つに分断された。世界で最初に灯ったガス灯、蒸気機関、そして運河など、都市の近代化の先端を走ってきたバーミンガムにおいて、モダニズムの実験は見事に実行され、それは勝利を取めたように見えたのだ。

衰退と再生の機運

1960年代以降のバーミンガムを覆ったのは長い停滞だった。産業構造が大きく変わり、都市の競争力は底を打ち、加えて道路や巨大なコンクリート建築によって寸断された中心市街には人が寄りつかなくなっていた（グラスゴーと並び、イギ

リスで最も治安の悪い都市と評されたこともある）。再生を図るためには、製造業に代わる新産業を育成しつつ、都市構造ももう一度組み立て直さなければならない。そうした遠大な目標が次第に明らかになってきたのである。

1988年に開催された「ハイバリー・イニシアチブ」という国際デザイン会議は、その目標を実現へと向かわせる契機となった。バーミンガムが持つ可能性を検討した結果、国際会議、都市ツーリズムなど、国際的なマーケットにおける市の競争力が評価されたのである。国際会議のスムーズな開催のためにヒースロー空港から直通の列車を開業させようという議論があるなど、多くの野心的なアイデアが出され、それが国際会議場（ICC、1991年）の開館につながっていく。そしてこの新産業創出の試みは成功し、イギリスの国際会議の半分以上がバーミンガムで行われるほどになったのだ。1998年にはICCはサミットの会場となり、その再生の成果を全世界に強く印象づけることとなった。

ノードと歩行者空間の再編戦略

新産業の創出の一方で見逃すことができないのが、1990年にバーミンガム市当局によって作成された「中心市街デザイン戦略」の存在である。これは分断された市内の地域を再編するべく、投資を集中的に行うエリアを定めると同時に、それをつなぐ歩行者空間を整備していくという基本的政策である。その成果を最初に象徴したのは、市の中心にあるビクトリア広場と、ICCが建設されるセンテナリー広場の間を分断する環状道路に渡された歩行者専用橋で、

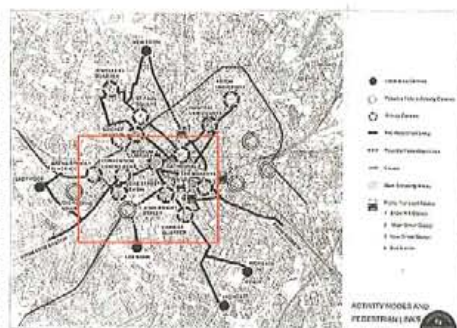
エリア開発とともに歩行者の回遊性を拡張していく、という基本的なフレームワークがこれ以降も続けられることとなる。

ICCに続いて国際室内競技場（1993年）が建設され、歩行者はかつて繁栄した運河地域へと足を延ばすことになった。その隣地には広大なブラウンフィールドが残されており、会議関連産業で賑わいを見せ始めたバーミンガム市の将来を担うビジネスセンターの建設が計画された。エリアは18世紀に活躍した伝説的な運河技術者の名を取り、「プリンドレーブレイス」（1996～2003年）と呼ばれることになった。その計画とともに、運河エリアの景観マスタープランが「中心市街運河廻廊計画」（2002年）として策定されることになる。これは1990年の中心市街再生戦略の運河版であり、運河沿いの重点開発拠点を定めていることが注目される。実際にICCおよびプリンドレーブレイスから800mほどの運河のコーナー部分に「メールボックス」（2001年）という複合施設をつくり、ビジネスや会議に特化した都市機能を補完するなど、用途混合のバランスを図っているのも特筆されるだろう。

都市のプランディングと建築

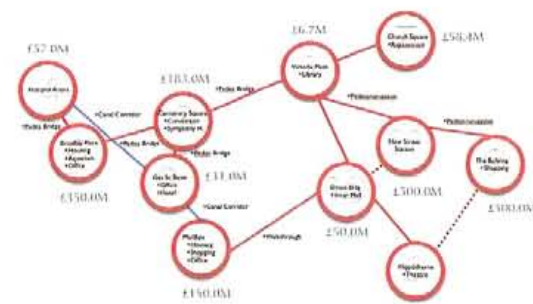
バーミンガムの都市再生は市当局のリーダーシップの下で、著名建築家の起用なしに20年にわたって続いてきたのだが、2005年になって、イギリスの建築グループ、フューチャー・システムが設計に参加した複合ショッピングセンター「ブルリング」が開業し、その個性的な外観が世界中のメディアを賑わせることとなった。ブルリングはノードと歩行者空間戦略の1つの達成点であり、自動車の影を忘れてまちを歩き回る人々の目標地点として、機能的にも大きな意味を持つノードである。彼らの登用の背景には、200年前から続く近代化への実験を改めて世界に問いたいというバーミンガムの強い野心がうかがえる。バーミンガムの試みは、公共空間と建築が担うことができる新たな役割を私たちに示唆してはいないだろうか。

1760年代	運河の整備によって工業都市としての地位を築く
1837	鉄道が開通し、工業製品の輸出に拍車がかかる
1940	ドイツ軍の空襲により銃・軍器を製造していた工場地帯が破壊される
1958	都心環状道路の建設が始まる（～1971）
1970年代	産業構造の転換により、衰退が顕著となる
1988	国際デザイン会議「ハイバリー・イニシアチブ」が開催される。国際会議、都市ツーリズムなど、国際的な文脈における市の競争力が評価される
1990	都市デザインの基本計画「中心市街デザイン戦略」策定
1991	国際会議場（ICC）が竣工。以降、イギリスにおける国際会議の半分以上が開催されるほど国際会議が盛んな都市となる
1996	運河地域のブラウンフィールド再開発「プリンドレーブレイス」着工（～2003）
1998	サミット開催
2002	運河再生の基本計画「中心市街運河廻廊計画」策定
2005	ショッピングセンター「ブルリング」オープン



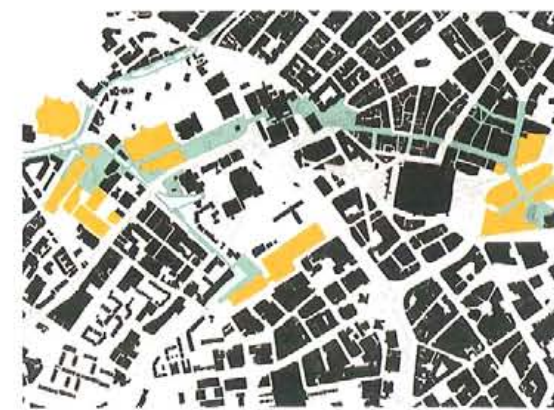
Case Study: Birmingham "City Centre Urban Strategy" (1990) Activity Nodes & Pedestrian Links

1990年の中心市街デザイン戦略



Case Study: Birmingham Activity Nodes & Pedestrian Links

重点的開発が行われるノードと歩行者空間



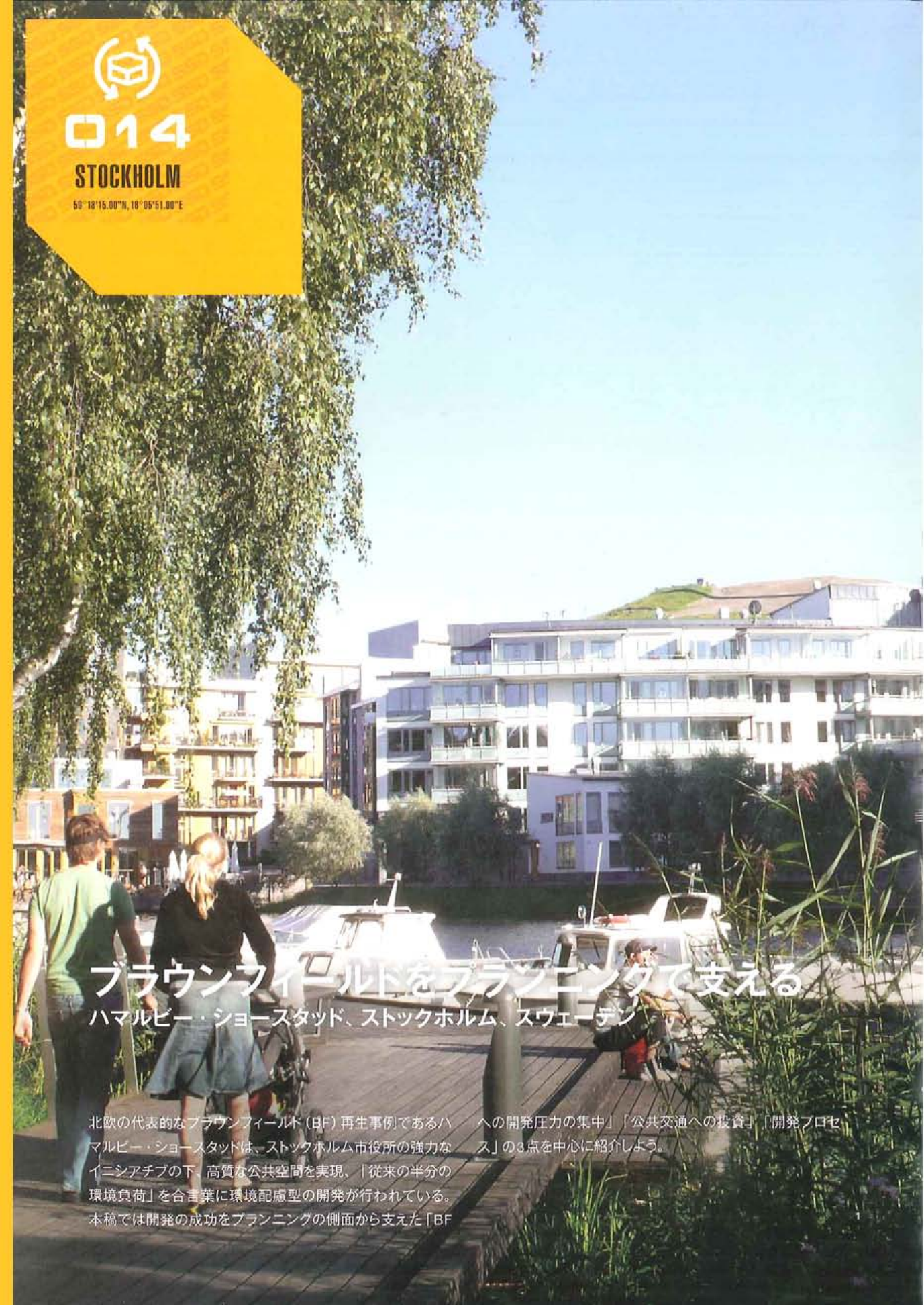
中心市街デザイン戦略によって実現した建築群（オレンジ）と公共空間（青）（2005年）



014

STOCKHOLM

59° 18' 15.00" N, 18° 05' 51.00" E



ブラウンフィールドをプランニングで支える

ハマルビー・ショースタッド、ストックホルム、スウェーデン

北欧の代表的なブラウンフィールド (BF) 再生事例であるハマルビー・ショースタッドは、ストックホルム市役所の強力なイニシアチブの下、高質な公共空間を実現、「従来の半分の環境負荷」を合言葉に環境配慮型の開発が行われている。本稿では開発の成功をプランニングの側面から支えた「BF

への開発圧力の集中」「公共交通への投資」「開発プロセス」の3点を中心に紹介しよう。



- 1 ハマルビー・ショースタッドの良質な公共空間。住宅の中庭の緑地や遊歩道、湖などが一体となり、美しい景観を生み出している
- 2 都市軸である並木道の中央に導入されたLRT
- 3 開発地区東側全景 (出典: 参考文献3)
- 4 階高が高い都市軸沿いの商業施設。並木道沿道の建物は1階階高が約5mに設定され、飲食店や物販店などが並ぶ
- 5 土地の歴史を残すために、地域のランドマークであった電球工場をオフィス (写真裏) に転用。湖畔のクレーンも保全された。また、湖畔の工場の一部は、図書館 (写真手前) に転用され住民に親しまれている
- 6 住民の憩いの場である水辺。汚染がひどかったハマルビー湖を浄化。湖畔には自然のアシが茂る遊歩道が整備されている
- 7 ハマルビー湖を渡る水上バス



行政のイニシアチブで生まれた良質の都市空間

黒瀬武史

居住人口2万人の開発

ハマルビー・ショースタッド(以下、ハマルビー)は、ストックホルム中心部から南東約4kmのハマルビー湖周辺、ストックホルム市とネッカ市にまたがる約200haの敷地に、居住人口2万人の約8500戸の住宅と、就業人口約1万人の延床面積20万㎡の商業・業務施設を複合させたブラウンフィールド(BF)再生事業であり、人口75万人のストックホルムにとって極めて大規模な事業である。土地の大半はストックホルム市役所が所有¹⁾しており、民間事業者が市より借地し、建物の建設と分譲・賃貸を行っている。計画立案はストックホルム市都市計画局を中心にはかの関係行政機関²⁾および民間事業者³⁾が協力した。

BFへの開発圧力の集中

手間も時間もかけてBFの再生が推進されたのには理由がある。多くの欧州の都市と同様にストックホルム市も郊外の開発を厳しく規制している。一方で移民受け入れと都市部への人口集中により都市圏の人口が増加し、住宅需要が高まった。市役所は需要の高まりを背景に、ハマルビー湖周辺の工業地帯を1990年代初頭に再開発の対象として位置づけ、総合的な開発計画を策定した。これによりハマルビー地区に開発圧力が集中、開発の成功の基盤となった。

また、1996年には、ストックホルム市が「環境配慮」をテーマにオリンピック候補地(2004年)へ立候補し、ハマルビー地区には選手村とスタジアムの用地が計画された。五輪誘



ハマルビー・ショースタッドのマスタープラン(出典:参考文献3)

致は失敗に終わったが、環境配慮はその後の開発のテーマとして受け継がれた。

公共交通への投資

ハマルビー再生の成功の鍵の1つは、ライト・レール・トランジット(LRT)や水上バスなどの公共交通の積極的な整備である。開発に合わせて市役所は近隣の地下鉄駅から地区内へとLRTを延伸した。これにより、地区からストックホルム中央駅まで15分程度でアクセス可能となり、住宅開発としての価値が大きく向上した。LRT軌道は、バスレーンとしても活用され、周辺地域へのアクセスも提供している。

また、ハマルビー湖を渡る水上バスも早朝から深夜まで運行され、多くの住民が利用している。

都市デザインとそのプロセス

ハマルビー地区の公共空間は極めて高質だが、中でも特徴的なのは、地区を貫く都市軸と地区全体に張り巡らされた多様な緑地だ。開発全体として既成市街地のスケール(街路幅員18mや街区サイズ70×100m)を踏襲、都市軸としてLRTが道路中央を通る幅員37.5mの並木道が配置され、沿道は商業用途が導入されている。また、水際のアンや緩やかな丘の緑地など保全された自然と、住宅の中庭が連なる緑地や歩道などの要素が一体となり、全体として美しい景観が生み出されている。

開発全体において高質の都市空間を実現できた最大の理由は、その開発プロセスにある。

そもそもスウェーデンの大規模都市開発は、行政の都市マスタープランで開発の方針が示された後、民間事業者と行政が協議し、詳細開発計画を作成する。詳細開発計画の行政による認可により、初めて民間事業者は開発が可能となる。加えてハマルビーでは市役所が底地を所有しており、市役所が強力なイニシアチブを発揮できる背景があったことも重要である。

1. 都市計画局が開発エリアを12地区に分割し、戦略的マスタープランを作成
2. 行政が各地区につき3、4人の建築家を選定しプラン作成を依頼。各人が作成したプランを比較検討し、詳細マスタープランを作成

3. 事業者および建築家を選定、事業者とともに詳細マスタープランに基づく各地区の詳細なデザインコード(DC)を作成。DCは行政当局でオーソライズされる
4. DCと特別開発合意を前提に選定された事業者に対して開発を許可

行政は、各街区について異なる建築家を登用し、建築デザインの多様性を確保するとともに、デザインコードを行政と事業者の開発合意の一部と位置づけ、建物の多様性と開発全体の調和の取れた都市デザインを両立したのである。

土壌汚染の克服と一貫した環境配慮型開発

BFの負の遺産である土壌汚染の処理は開発における最大の問題であった。一般にスウェーデンの大規模開発の場合、インフラ整備などの負担割合について特別開発合意を結ぶことが開発許可の前提となる。汚染の浄化費用は、汚染者責任が原則だが、汚染者が負担できない場合、行政と土地所有者(行政や民間事業者)が分担する。ハマルビーでは土地所有者の負担という合意を行い、市役所と民間事業者が土地所有割合に基づき費用負担した。

ハマルビーはこの負の遺産からの再生を進めるためのイメージアップを図るため、徹底した環境負荷を低減する取り組みを行ってきた。ハマルビー・モデル⁴⁾の導入をはじめ、BFの再生による郊外開発の抑制、汚染土壌の浄化、自家用車利用を抑制する公共交通整備、カーシェアリング制度の導入に至るまでさまざまなレベルで環境配慮への取り組みが行われている。

持続可能性とは

「強力な郊外開発の規制に裏打ちされたBFへの開発圧力の集中」と「大胆な公共交通への投資」により、十分に土地のポテンシャルを高め、「土地取得と開発許可の権限により担保された緻密なデザインコードと開発プロセス」により、優れた公共空間を実現したハマルビーは世界的に見てもBF再生の成功事例として評価されている。単なる省エネ技術にとどまらず、交通や土地利用に至るまで、環境開発に対する行政のイニシアチブは特筆すべきものがあるだろう。

一方でその環境のよさから住宅地として非常に人気があり、入居者は比較的高所得のファミリー世帯に偏っている。中高齢層には静か過ぎるという住民もいた。年を経るにつれてまちがどのように変化していくのか、ハマルビーの社会的な持続可能性にも注目していきたい。

注

- 1) シクラ・ウッデ地区は民間企業(JM、SKANSKA、HABのJV)と市役所が50%ずつ所有。
- 2) ネッカ市、ストックホルム都市圏交通公社、国道事務所など。
- 3) SKANSKA、JM、PEAB、HSB、HAB(住宅協同組合)。



年	出来事
第2次大戦前	工業地帯として自動車・電器工場などが立地
戦後	さまざまな開発計画が立案されたが実現せず
1991	開発方針の策定
1992	スウェーデンの好況により住宅需要増加 既存工場に対し移転補償を開始
1994	社会基盤などの計画立案(～1995)
1995	土壌の処理・土地造成などの開始
1996	五輪開催地立候補に対応して計画変更 LRT1期(グルマルスプランーアルヴィク間)工事(開発エリア外)(～2000)
1997	五輪開催地落選に対応して計画再変更
1999	開発エリア南側高速道路地下化(～2004)
2000	LRT2期(グルマルスプランーシクラ・ウッデ間)工事(開発エリア内)(～2002)
2006	居住人口が1万人を超える
2015	居住人口2万人(予定)

4) エネルギーの再利用、廃棄物、下水処理を統合したシステム。近隣の処理場で下水廃棄物をガスへとリサイクル。地区内の家庭でガスは活用され、下水処理の過程で発生する熱は地区内の暖房システムへ供給されている。

参考文献

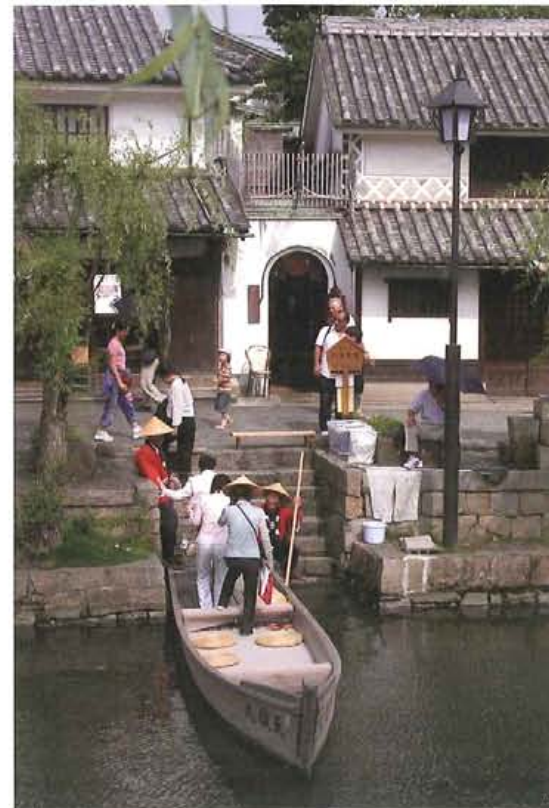
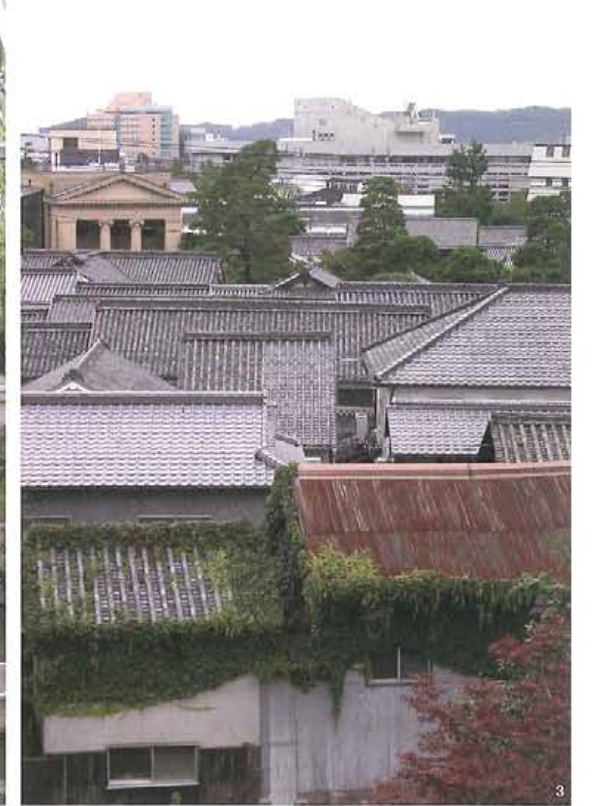
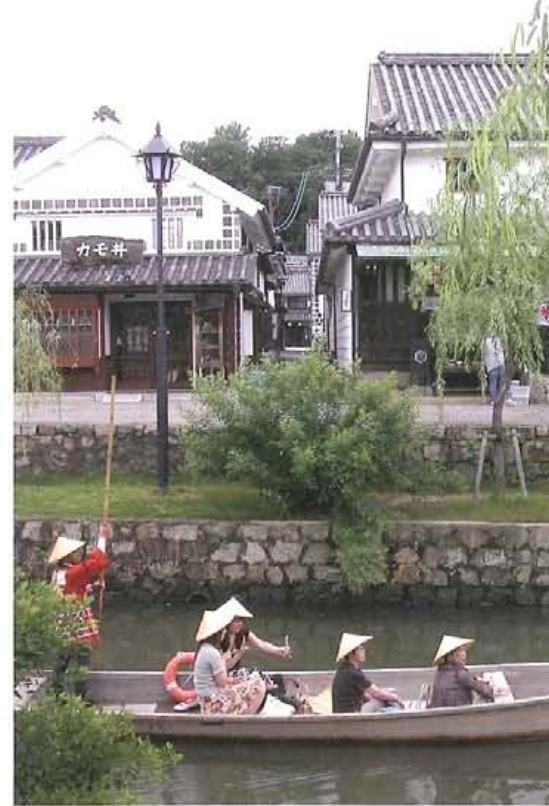
- 1) HAMMARBYSJOSTAD.SE: <http://www.hammarbysjostad.se/>
- 2) CITY OF STOCKHOLM: <http://www.stockholm.se/>
- 3) The City of Stockholm, "Hammarby Sjöstad BoStad02", 2005
- 4) Commission for Architecture and the Built Environment: <http://www.cabe.org.uk/>
- 5) JM AB(開発に参画した民間事業者クスター・エゲルシュティグ氏)へのヒアリング
- 6) スtockホルム市ハマルビー・ショースタッド現地事務所(オッレ・ズレン氏)へのヒアリング

歴史を残し、つなぐ 倉敷美観地区、岡山県倉敷市、日本

倉敷と言えば、白壁、なまこ壁といったものを思い浮かべることが多いが、近代の遺産も多く残されている。江戸時代から続く遺産を守りながらも、時代の要請に見合った方向も先取りし、なおこれらを飲み込み、あるいは咀嚼して自らのものとするという過程を繰り返してきた。その結果、近世の町屋

を下地としながらも近世以降のさまざまな年代・様式の建築物がまちの中に現れる「飽きない」まちになっている。「美しい」だけでなく、「面白い」まちである。保存、保全、景観について最も考えさせられる好例。

1



1 町並みから大原美術館本館（設計：兼
師寺主計、1930年）を望む
2 倉敷川の川下り
3 旧・倉敷市庁舎（設計：丹下健三、1960
年）と大原美術館の、伝統的建造物群の
中での佇まい
4 町屋と町屋の間の空間に設けられた、
浦辺鎮太郎による設計の珈琲館。単純な
保存では得られない都市の面白さを発見
できる
5 倉敷アイビスクエア（設計：浦辺鎮太
郎、1974年）の中庭