

# 北米におけるウォーターフロント開発の仕組みと近年の開発事例\*

## Mechanism of Waterfront Development and Development Case in Recent Years in North America\*

石田崇\*\*

By Takashi ISHIDA\*\*

### 1. 研究の目的と概要

新しいウォーターフロント開発を促進するための事業・計画制度を検討する上では、海外における開発・管理の仕組みを把握することが重要である。このため、ニューヨーク、ボストン、トロントといった北米の代表的なウォーターフロントにおいて、過去の開発に適用されたあるいは現在適用されている開発・管理の仕組みについて調査を行う。具体的には、開発の仕組みとしては開発計画、開発体制、ゾーニング・地区制度など、管理の仕組みとしては管理体制、出資・収支状況などに着目し、文献調査や現地ヒアリングに基づき整理・考察を行う。また、海外のウォーターフロント開発の最新事例については、サウスボストン再開発、トロント南部地区再開発の二つを取り上げる。その導入機能、土地利用計画、交通計画などの内容や特徴について、文献調査や現地ヒアリングに基づき整理・考察を行う。

### 2. ニューヨークにおけるウォーターフロント開発の仕組み

#### (1) ウォーターフロント開発における関係機関

開発の内容が決定すると、ニューヨーク市都市計画局 (New York City Department of City Planning)、経済開発局 (Economic Development)、住宅局 (Housing) などの各チェック機関が開発内容を審査する。

また、ニューヨーク周辺の水域における開発につ

いては、国の水路と湿地帯の保護・管理を行う陸軍工兵隊 (Army Corps of Engineer ;ACOE) や、自然資源と環境基準の管理・保護を行うニューヨーク州政府環境保全局 (New York State Department of Environment Conservation ;DEC) の許可が必要となる。

#### (2) 沿岸域における規則とプログラム

連邦政府により、米連邦沿岸域管理法 (Federal Coastal Zone Management Act) が1972年に制定された。また、ニューヨーク州政府により州沿岸域管理プログラム (New York State Coastal Zone Management)、ニューヨーク市により地方版のプログラム (New York City Local Program) がそれぞれ策定されている。

ウォーターフロントの開発・利用に関するニューヨーク市の政策 (州政府と地方版の政策も取り込んでいる) については、1982年に承認されたニューヨーク市ウォーターフロント再活性化プログラム (New York City Waterfront Revitalization Program ;WRP) に記載されている。

#### (3) ウォーターフロント計画における基本方針

市のウォーターフロント計画に関する様々な政策について、WRPでは10の政策に再編されている。<sup>1</sup> その中でも、日本ではそれほど見られない計画的な施策としては、「沿岸水域におけるパブリックアクセスの提供 (政策8)」、「沿岸域における視覚的な質に貢献する景観資源の保護 (政策9)」、「沿岸域における歴史的・考古学的・文化的に重要な遺産の保護、保存及び資産価値の向上 (政策10)」が挙げられる。

\*キーワード：都市計画、地区計画、土地利用、再開発

\*\*正員、工修、国土交通省国土技術政策研究所沿岸海洋部

(神奈川県横須賀市長瀬3-1-1、

TEL046-844-5025、FAX046-844-5074)

### 3. ボストンにおけるウォーターフロント開発の仕組み

#### (1) ボストン再開発公社

1955年に市の外部部局として設立されたボストン再開発公社 (Boston Redevelopment Authority) が、ボストンのウォーターフロント開発を担当している。

計画局 (Planning Division) においては、コミュニティ計画の調整、開発計画やプロジェクトの見直し、マスタープランやゾーニングの策定などを行っている。

BRA所有の全ての不動産については、資産管理部 (Asset Management / Real Estate Department) が運用、維持管理及び増強などの業務を行っている。

就業・コミュニティサービス局 (Jobs and Community Services Division) においては、教育、訓練、キャリア開発、福祉事業などのサービスを提供している。

また、BRAでは、低所得者も所有・賃借が可能であるアフォードブルハウス (Affordable house) の整備に取り組んでいる。

#### (2) ボストンゾーニングコード

ハーバーパーク計画は、ウォーターフロントの一定の地域を指定して、特別のゾーニングコード (Zoning Code) を適用するものである。ハーバーパークは6地区からなっているが、そのうちチャールズタウン・ネイビーヤード地区 (Charlestown Navy Yard) のゾーニングコードの特性について考察する。<sup>2</sup>

##### a) 適正な公共目的の設定 (潮間帯)

BRAは連邦環境保護局 (Commonwealth's Department of Environmental Protection ;DEP) に上申書を提出するに当たり、プロジェクトが適正な公共目的に合致しているかどうかの判断を行う。

##### b) パブリックアクセスとオープンスペース

水際線沿いの連続した通路の整備、歩行者通路の整備、24時間・年間を通じた市民が利用できる担保などが求められる。

##### c) オープンスペースの要件

歴史的記念地区以外においては、区画の50%以上をオープンスペースとし、建築物の外縁は既存のも

のより内側とすることが求められている。

##### d) 街区設計のガイドライン

特徴的な規定としては、建築物について、「水際線に平行に配置し、視界とアクセス路を確保すること」、「水際線に向かって高さを低くすること」、「海風が通り抜けられる配置とすること」などが挙げられる。

##### e) 量的規制

各地区について、建築物の最大新規容積の制限と許容最大高さ制限が定められている。

### 4. トロントにおけるウォーターフロント開発の仕組み

#### (1) トロントウォーターフロント再開発公社

トロントウォーターフロント再開発公社 (Toronto Waterfront Revitalization Corporation ;TWRC) は、カナダ政府、オンタリオ州、トロント市がそれぞれ3分の1 (5億加ドル) ずつ出資して設立された。設立から5年間はカナダ政府から資金が投入されるが、その後は自ら資金調達を行わなければならない。

開発体制、管理運営体制であるが、公共インフラ (道路、水道、公園など) については、一般的にTWRCが建設し、トロント市が管理・運営する。また、建築物については、一般的にTWRCが土地を取得し、コンペを行い民間事業者から開発案のプロポーザルを募集する。必要要件 (施設の種類、規模、機能等)、コンセプト、資金計画、持続可能性、環境負荷などの項目について検討し、ディベロッパーを選定する。

#### (2) 開発計画とビジネス戦略

##### a) 投資収益

市・州・国の各政府の投資収益については、全体で年14%、30年間の歳入は合計約100ドル (直接歳入: 約67億加ドル、間接歳入: 10億加ドル、誘発歳入: 23億加ドル) と見込まれている。

##### b) 開発基本方針

TWRCは開発計画において、以下の点を重視している。

- ・ 湖へのパブリックアクセスの維持・拡張

- ・ 公園とオープンスペースの整備
- ・ アフォードブルハウスの供給（4万世帯以上）
- ・ 公共交通機関の整備
- ・ 都市計画・デザインの優秀さ  
（開かれたデザイン・コンペによる審査など）

#### c)再開発における市民参加

TRWCは、市民向けワークショップ・会議、投資家を対象とした円卓会議や説明会などを積極的に実施している。また、定期的なニュースレター、インターネット、経過報告書、展示などの方法により、積極的に市民に情報を発信している。

### 5 . サウスボストン再開発

#### （ 1 ） サウスボストンにおける輸送インフラ事業、 将来像、交通計画

##### a)歴史と現状

サウスボストン地区は、19世紀に埋め立てられたが、港湾、海洋、産業利用の本拠地であった。近年、操車場跡地は駐車場として整備されている。

同地区は、ボストン中心部とローガン空港の両方に近いという特性を持つ、広大な未開発地である。

##### b)新しい輸送インフラの大プロジェクト

交通面においては、中央幹線道路・トンネル事業（Central Artery / Tunnel Project ;CA/T）、トランジットウェイ/シルバーライン（Transit Way / Silver Line）の整備が予定されている。そして、同地区の交通混雑の解消、アクセスの改善が期待されている。

##### c)将来像

新しい輸送インフラの整備や土地の開発計画の実現により、当地区の輸送条件は劇的に変化すると考えられる。従って、ボストン市交通局（Boston Transportation Department）は、2010年、2025年、2040年の3段階のシナリオにおいて、土地利用の変化などの影響を分析している。<sup>3</sup>

##### d)各交通機関の計画

ボストン市交通局は、自転車、トラック、公共交通機関、駐車場、歩行者、自転車などの各交通機関について、どのような役割を期待するか明確にしている。

##### e)住民参加プロセス

コミュニティー団体の目的を実現するため、3種類のミーティング（居住者グループ、輸送研究コミュニティー、トラックルート）が開催された。

#### （ 2 ） シーポート地区における再開発計画

サウスボストンは、以下の地区に区分され、主な地区の現状の開発状況、将来の開発計画は下記の通りである。<sup>4</sup>

##### a)フォートポイント歴史地区（Fort Point Historic District）

主に装飾されたレンガ倉庫により構成されており、400人以上の芸術家が活動している。また、金融サービス会社の拠点であり、多くのコンピューター関連会社が立地している。

##### b)フォートポイント運河（Fort Point Channel）

ボストン市中心街とサウスボストンの間にかかる橋と水路は、重要な役割を果たしている。

##### c)フォートポイント工業地区（Fort Point Industrial）

ボストン市で最大の工業従業員を持ち、世界一のレーザーの生産量を誇るジレット社の本社がある。

##### c)インナーハーバー（Inner Harbor）

ワールドトレードセンターが1986年に完成し、コモンウェルズピアビルディングが改修され最先端の複合ビルとなった。シーポートホテルが1998年にオープンし、併せて業務用ビルが建設される予定である。また、新しい連邦裁判所が、1998年にファンふ頭にオープンした。

##### d)ボストン会議展示センター（Convention Center）

60万フィートの展示ホールを含む、170万フィートの施設として計画されている。ボストン市の国際化への寄与だけでなく、周辺のホテル、レストラン、小売店などへの経済波及効果も期待されている。

##### e)産業港湾地区（Industrial Port）

大水新岸壁が整備されているため、多くの海洋産業に加え、貨物輸送業、船舶修理サービス業、クルーズ船産業などが集積している。マサチューセッツ港務局は、全てのコンテナ貨物をコロニーターミナルに集約させる計画を策定した。



図 - 1 シーポート地区における再開発地区

出典：The Seaport Public Realm Plan

## 6. トロント南部地区再開発

### (1) 優先開発エリア (The Primary Development Areas)

#### a) エキシビション・プレイス / オンタリオ・プレイス地区 (Exhibition Place Ontario Place District)

約270エーカーの面積であり、国際会議施設を中心に娯楽・文化施設が導入されている。新たに国立貿易センターに加え、トレード・マートが開発される予定である。既存の各種イベント、国際芸術・工芸ショー、コンサートなどの開催場所も設置されている。

#### b) イースト・ベイフロント (The East Bayfront)

約90エーカーの面積であり、質の高い公共空間 (シェボン公園など)、プロムナードやガーデン、公共サービス、商業・居住複合ビルから構成される複合利用エリアとしての再開発を予定している。

#### c) ウェスト・ドンランド (The West Donlands)

約80エーカーの面積であり、その大部分は州政府が所有している。河までのアクセスになる新しい公園やプロムナードの整備が計画されている。住宅・アパートに加えて、公共施設、商業施設など様々な施設が立地する予定である。

#### d) ポートランド (The Portlands)

シップ運河 (Ship Channel)、オンタリオ湖公園 (Lake Ontario Park) などを含み、約400エーカーの広大な面積であり、大半は公有地である。具体的な開発計画はまだ策定されていないが、実施計画に

おいて地区の緑化、コミュニティの育成、様々なイベントへの対応などが目標として掲げられている。また、実施計画は3つのフェーズに分けて検討され、その作業は2005年5月に完了する予定である。

### (2) 最新プロジェクト

#### a) チェリー海岸改修事業

公的空間である水際線の改修するため、サインボードの設置、排水溝や舗装表面の改修、トイレや着替え部屋の改修、街灯の改修などを実施する。

#### b) フロント通りの拡張事業

トロント市中心部とエキシビション・プレイス / オンタリオ・プレイス地区とを結ぶ道路を更に整備し、同地区のアクセスの改善を図る。

#### c) ガーディナー高速道路

現在高架構造であるが、ウォーターフロントへのアクセス改善のため、地下構造にし、その上を公園として整備することも含めて、現在検討中である。



図 - 2 トロント南部地区における再開発地区

出典：The Development Plan and Business Strategy

### 参考文献

- 1 New York City Department of City Planning : New York City Waterfront Revitalization Program
- 2 Boston Redevelopment Authority : <http://.ci.boston.ma.us/bra/PDF?ZoningCode?Article42F.pdf>
- 3 Boston Transportation Department : South Boston Transportation Study, 2002
- 4 City of Boston, Boston Redevelopment Authority : The Seaport Public Realm Plan