

## 米国東海岸主要五都市のまち並み調査から見る再開発の一考察

長崎大学工学部 正会員 後藤恵之輔 長崎大学工学部 学生員○大門 洋一

長崎大学工学部 正会員 山中 稔 長崎大学工学部 正会員 アブデルハディ・モンデル

### 1. はじめに

近年、世界の都市では、人口の郊外への流出によって都市の中心部から人々がいなくなる、いわゆる“ドーナツ化現象”が起きている。それによって、中心市街地は衰退していき、スラム化を引き起こしている。現在、その中でも米国では、ウォーターフロント開発を中心に都市再開発を積極的に行い、24時間都市を目指している。そこで本研究では、第一、第三そして第四著者が1998年8月に行った米国東海岸主要五都市におけるまち並み調査をもとに、各都市の再開発の現状から今後の日本のまちづくりへの提言を行うことを目的として、いくつかの考察を行った。

### 2. 米国主要五都市のまち並みと再開発の現状

#### 2.1 ボストン

ボストンのまちは、端から端まで5km足らずと驚くほど小さい。まちの中に複雑に入り組んだ小道は、古いヨーロッパ、特にイギリスのまちに似ている。ボストンのまちの特色は、密集した高層ビル群の中に歴史的史跡が点在し、“新”と“旧”が混じっていることである。ボストンにおいて有名な再開発地区として、写真-1のファニエルホール・マーケットプレイスがある。ここは元々市場として栄えていたが、1950年代に人々が郊外へ移住し始めたため衰退していった。そこで歴史的建築物を保存・再生することによって、多いときで1日5万人もの住民や観光客が集まる地区となった。



写真-1 ファニエルホール・マーケットプレイス  
(ボストン、後藤撮影、1998.8.12)

#### 2.2 ニューヨーク

ニューヨークは商業・金融・文化・通信をはじめとするあらゆる面で世界の中心である。ニューヨークのまちは区画が碁盤の目のように整備されており、地区によってオフィス街、金融街、ショッピングエリアというように土地の利用用途がはっきりしているため分かりやすい。バッテリーパーク・シティ、サウス・ストリート・シーポートは、米国を代表する再開発地区である。この2地区に共通することはウォーターフロント開発ということである。ニューヨークの中心であるマンハッタン島は、ハドソン川とイースト川に挟まれており、その2つの川の水辺空間を有効的に利用した開発である。ニューヨークにとって水辺空間は魅力を秘めているため、“水”はかなりの財産そして価値を持っている。また、ニューヨークは高層ビルが林立しているが、セントラルパークに代表されるような都市公園の整備も進んでいる。

#### 2.3 フィラデルフィア

フィラデルフィアは、ウィリアム・ペンによってつくられた計画都市で、図-1に示すようにまちは整然と区画されている。フィラデルフィアの都市計画の特色は、交通政策を念頭に入れてつくられていることである。ワシントンD.C.をはじめ多くの都市の原型となったことを考えれば、フィラデルフィアのまちづくりは他の都市に多大な影響を与えたと言える。

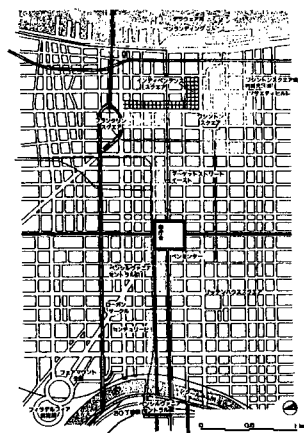


図-1 格子状のまち並み  
(フィラデルフィア) 2)

## 2.4 ボルチモア

まちの形成は1623年と米国の中でも古く、18世紀頃から長い間、港町として繁栄した。しかし、1950年代に入ると波止場や倉庫が老朽化し、人々が郊外へ去っていったことも相まって都市は衰退していった。これに対する活性化として、インナーハーバーにウォーターフロント開発がその周辺一体の再開発として計画された。このインナーハーバーはウォーターフロント開発の先駆けとして知られている。最近、水族館やコンベンション施設の建設によって、ボルチモアは観光都市として脚光を浴びている。

## 2.5 ワシントン

ワシントンD.C.は、連邦の立法・行政・司法の機能だけをもつ首都として誕生した。まちには、緑の生い茂った公園が多く見られ“公園都市”と呼ばれており、ワシントンは世界に類を見ないほどの緑豊かな都市となっている。ペンシルベニアアヴェニュー地区再開発計画は、ホワイトハウスと国会議事堂を結ぶペンシルベニアアヴェニューを象徴的な通りとし、昼間だけのオフィス街から24時間活動が行なわれる地域に生まれ変わらせること<sup>3)</sup>を最大の目的としている。

## 3. 日本のまちづくりへの提言

米国のまちには歴史的建築物を保存・再生し、“文化遺産”としてうまく利活用している例が数多くある。日本において開発を行う場合、経済効率最優先の開発を進める傾向にあるので、「保存」か「破壊」いずれかの選択を迫られた場合に、「破壊」の道を選んでしまう傾向にある。そうではなく、まちはこれから何百年、何千年と存在していくため、その時代の歴史的な雰囲気や後世に残していくことは必要かつ重要である。はじめは違和感のある建物も時が経つにつれ、まちの一部、そしてそのまちになくしてはならないものになると言える。

フィラデルフィアの都心部再開発マスタープランは交通、特に自動車交通と関連して定められている。これは、現代が“自動車社会”といっても過言でないほど、人々の生活の中で自動車はなくてはならないものとなっており、都心部の発展に対する自動車の関連性は大きい。都心部での交通渋滞を起こさないように、都心部に関係のない通過交通を排除したり、都心部まで乗り入れることのできる自動車以外の輸送機関（バス・鉄道）を整備するという動きは、日本でまちづくりを行う上で参考にするべきである。

ワシントンD.C.やニューヨークには、多くの公園が存在する。図-2を見れば、一人当たりの公園面積はワシントンD.C.が45.7㎡、ニューヨークが29.1㎡であり、東京3.7㎡、大阪4.3㎡と比較すれば断然に多い状況となっている。逆に、ワシントンD.C.やニューヨークに限らず日本全国平均7.1㎡は他の国の大都市と比較し、公園整備状況がその半分にも達しておらず非常に遅れていることが分かる。最近になって、中心市街地内において防災・環境保全・景観及びレクリエーション機能としての緑地の重要性が認識されはじめていることは喜ばしいことである。アスファルトとコンクリートに囲まれて生活している都心部の人々は、“緑”によって普段のストレスを分散させ、安らぎを得ている。以上の要因から都心部に公園を整備する意義は大きく、少しでも早く欧米の都市水準に追いつくことが必要である。これから多様化する現代社会の中で時代のニーズに応え、人類がより快適な社会生活を送ることのできるように、様々な観点に立った公園づくりを進めていくべきである。

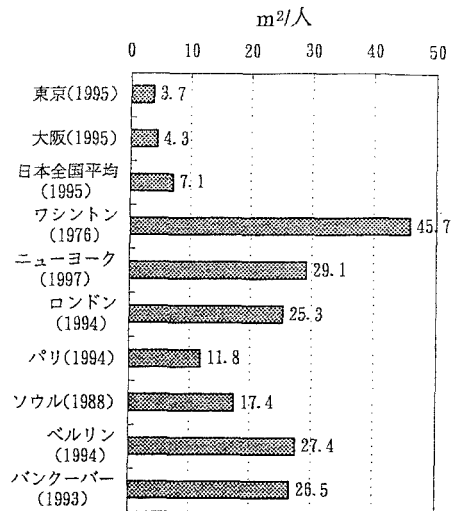


図-2 世界の大都市における一人当たりの公園面積<sup>4)</sup>

## 参考文献

- 1) 日端康雄・木村光宏：アメリカの都市再開発 学術出版社、p.245, 1992.      2) 前出1), p.151.      3) 前出1), p.169.  
4) www 検索 グラフで見る公園緑地の今.