

世界の大都会・ビジネス都市「ニューヨーク」 フロンティア精神の創生（その2）

夢を富を追い新天地に集う人々、エネルギーに活動するまち、暮らしの質高め新たなステージへ

東京藝術大学美術学部建築科 講師 博士(工学) 河村 茂

3. 産業・ビジネス都市の整備 グリッドプランと摩天楼

(1) 近代的な都市整備の萌芽 画一化・標準化

○測量・調査し構想・計画

1806年、この地の人々は、街の発展の動きを秩序づけるべく、マンハッタンの土地を**測量し地図を製作**、そして長期の展望の下に計画的に市街の開発整備を進めていくことになる。人口が10万人を超えた1811年、将来の発展に備えクリントン市長の下で、市街の構成計画が4年ほどかけ検討され、「**グリッドプラン**(道路が基盤の目状に規則正しく配列される)」が採用される。

この地では、東西南北に四角く区分された街区に対し、南北方向の通りをアベニューと称し『1～12番街』まで、また東西の通りをストリートと称し『1～155丁目』まで配した。幅員は、アベニューが100フィート(30.5m)、ストリートが60フィート(18.3m)で計画され、道路に囲まれた1区画は5エーカー(3ha)の規模を有している。

道路はマンハッタン島の内陸部では922フィート(281m)の間隔に配置されているが、土地の利便性の増進ということで埠頭が並ぶ川沿いの沿岸部では、これより僅かに間隔を狭め交通の恩恵が広い範囲に及ぶよう配慮している。結果、マンハッタン島には約2,000もの細長い「街区」が出来あがる。アヴェニュー1マイルあたりの区画数は20である。

マンハッタン島は土地の起伏はあるが、近代技術をもってすれば簡単に克服できること、またグリッドパターンだと街の景観は単調で画一的なものとなりがちであるが、それよりも都市の建設や活動の効率性を重んじ、直交する規則正しい道路網を整備することにした。しかし、この余りに合理的な考え方に対しては、少し揺り戻しがあった。それは「**土地の記憶を残す**」ものとして、唯一斜めに走る道路「**ブロードウェイ(広い道)**」の整備である。この道は、レナペ族が作った道に起源をもち、入植者も開墾に使った道で、南のバッテリーパークに発し北でハーレム川を越え、ブロンクスに入る27kmの延長を誇る道である。

もう一つ、この市街計画において、「セントラルパーク」は予定されていなかった。しかし、19世紀も半ばに入る頃、市街の過密化と将来の発展の動きをふまえ、大きな公園(息抜きとなる自然)が必要との世論がわき起こる。これをうけ計画されたのが「セントラルパーク(340ha)」である。1853年に市が公園予定地を選定し、1859年に整備を終える。その後、公園周辺にはお金持ちのアパートメントが順次、建築されていき、次第に高級住宅地の趣きを呈するようになる。マンハッタン島は周囲を水面が囲み、島の中央部には広大な緑の公園が配置されている。そして公園の南側はミッドタウン、島の南端部はロウアー・マンハッタンで、ともに超高層ビル群が立

「地方創生」支援プロジェクト



地する摩天楼のまちとなっている。

○市街の発展

ニューヨークの人口が 100 万人を超え 150 万人に迫る 1869 年、マンハッタンには高架方式で鉄道が敷設され蒸気機関車が入ってくる。しかし、この時、環境破壊が大いに危惧された。また、1883 年には近代都市ニューヨークを象徴する構築物として、マンハッタン南端とブルックリンとを結ぶ、**ブルックリン橋**が 14 年の歳月を費やし、その美しい姿を現す。

こうして近代的な都市施設が着々と整備されていくと、ニューヨークはエネルギッシュなまちへと変わる。これに続いて、1903 年にウィリアムズバーグ橋、1909 年にマンハッタン橋が完成すると、ブルックリンのベッドタウン化が一挙に進展。1904 年には市営地下鉄(現在の、4、5、6 ライン)も開業し、市内各地域を結びつけていく(これ以前は乗合馬車、市電(1886 年)の時代である。)

こうしてニューヨークの交通の流れが円滑化すると、都市活動の利便性は飛躍的な高まりをみせる。

「地方創生」支援プロジェクト





1811年の委員会 計画草案

セントラルパーク

ニューヨークの地下鉄路線網

マンハッタンは、19世紀も末を迎えると、急激な移民人口の増加を受け市街が拡大、とうと

「地方創生」支援プロジェクト



う未踏の地がなくなってしまう。そして 1898 年には、五区構成のニューヨーク市が形成される。1900 年の人口を見ると、マンハッタン 185 万人、ブルックリン 117 万人、クイーンズ 15 万人、スタテン島 7 万人である。この時期、ニューヨークの都市化の動きは激しく、市街は周辺地域を取り込み拡大の一途を辿ったため、**大都市化(メトロポリス)構想**が提案される。

近代都市化の動きは、鉄道や橋の建設だけでなく、建物や交通機関の整備についてもみられる。1901 年開催のニューヨーク万博で、ワイヤーロープ方式の安全装置を備えた**エレベーター**が披露され、これが市民に受け入れられると、**建物の高層化**が一挙に進む。具体には、1908 年建設のシンガービル(160m)、1909 年のメトロポリタン・ライフ・タワービル(200m)、それに 1913 年建設のウールワースビル(241m)などが、この時期を代表するビルである。これはマンハッタンにおける、第一次高層化の動きととらえられる。また、時を同じくして、**モータリゼーション**の面でも革新が起こる。フォードはベルトコンベアー方式による自動車の量産体制を確立、1909 年にコストダウンが図られた「**T型フォード**」の販売を開始すると、時をおき街路には自動車があふれるようになる。

(2)工業社会に対応、産業都市の整備 効率性・利便性の追求

1915 年を迎えると、都市計画の分野においても一つの事件が起こる。それはエキタブル生命保険会社のビル建設をめぐる問題である。このビル、その規模は 36 階、高さ 165m と、突出して高いというわけではないが、道路際に高い壁のようにしてそそり建ったため、道路への採光が阻害され昼間でも薄暗く、通風も十分でなかったため、市街地環境の面から大変憂慮された。

そこで市は早速動き、1916 年に**ゾーニング*条例**を制定、無秩序な高層化に対し規制に入る。市は、地域ごと道路幅に応じ 5 種類の斜線(セットバック (敷地の境界線から外壁を後退させ建てること) 規制)を設け、この中に建物が収まるよう制限した。



T型フォードの生産ライン



ニューヨークホテル



1932年のミッドタウン

※ゾーニングとは、主に建物の用途を規制する(住と工の分離など)土地利用規制だが、その他にも建物の規模や高さ、敷地面積などを地域の性格などに応じ規制することを内容としている。ゾーニングは、土地利用規制の基本となるもので、ニューヨークの場合、地区毎に用途地域の種類・規制内容が定められ、建築可能な用途が細かく規定されている。

「地方創生」支援プロジェクト



ニューヨーク市が制定した条例は、アメリカにおける最初のゾーニング条例とみなされている。現在は、住商工の3大区分をさらに、20グループ、150ゾーンに分け、きめ細かく規制している。

○摩天楼の誕生

1910年代、スチールやガラスといった主要な建築材料の開発が進み、大きな窓をとることで室内に多くの陽光を取り込めるようになった。また、ロープ方式のエレベーターが開発され、建築物の超高層化が可能となったことから、富豪や財閥は、**建物の高さを富や権威の象徴とみなし**、それを競いあうようになる。

1920年代は第二次高層化の時代で、49丁目に**クライスラービル**(1930)、34丁目に**エンパイアステートビル**(1931)が建設される。また、商業地区を取り込み街との融合をめざし、全14棟(現在、19棟)からなる超高層ビル(スカイスクレーパー)群、**ロックフェラーセンター**(1940)が建設されると、地下街を介しビルとビルとの間の移動が容易に、また地下鉄へのアクセスも良くなった。さらに、ビルの前面に広く確保されたオープンスペース(サンクンガーデン)は、冬ともなるとスケートリンクや巨大なクリスマスツリーが配され、若者等で賑わう観光スポットと化していった。

ニューヨークの摩天楼のほとんどは1930年代までに建設されており、この時期に現在のマンハッタンの景観の輪郭ができあがる。

マンハッタンを唯一斜めに縦断する大通り・ブロードウェイと7番街とが交差する、タイムスクエアは、八番街に面するペンシルベニア駅(1911年)と、四番街に面するグランド・セントラル駅(1913年)を両脇に抱えることから、多くの人々を集め賑わっていた。そこへニューヨークタイムズの本社ビルのほか、劇場やホテルなど数多くの建物が建ち並び、一大歓楽街を形成するようになっていった。

1919年に第一次世界大戦が終結すると、1920年代にはパクス・アメリカーナといわれる、アメリカ史上最大の繁栄期が訪れる。1920年に75ドルだったDow平均株価が、1929年には380ドルまでに暴騰するが、1929年になると41ドルまで大暴落し、世界大恐慌を引き起こす。この380ドルという株価は、1955年に至るまで25年間、元の値に戻ることはなかった。



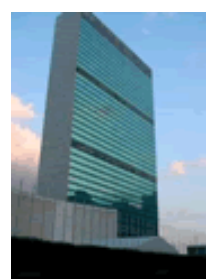
エンパイアステートビル



クライスラービル



ロックフェラーセンター



国連本部ビル

「地方創生」支援プロジェクト



○近代都市の整備 大規模開発、高層建築物、高速交通

こうして不景気な時代を迎えたアメリカでは、**ルーズベルト大統領**の下で需要の創出をめざし、**ニューディール政策**がとられる。ニューヨークでは、**ラガーディア市長**と**土木部長のロバート・モーゼス**の指導の下に、道路、公園など公共施設の整備が急ピッチで進められる。具体には、マンハッタンの外周をめぐるフリーウェイ、マンハッタンと周辺とを結ぶマンハッタントンネルやトライボロ橋、そして多くの公園、市営住宅、学校、病院等々が続々と建設されていった。動物園やコニーアイランドまたヤンキースタジアムなどの娯楽施設も、この時期にできた。

公共住宅 (Public Housing) は、1930 年代の半ばから順次、水際線に沿って整備されていく。この住宅、福祉施策の観点から家賃負担の多くが公的にカバーされるため人口が集積、市の人口は 1950 年代に 770 万人に達し、この頃としてはピークを迎える。また、同じ時期、イーストリバー沿いの工業跡地に、国際政治の舞台となる国際連合の本部ビルが、ロックフェラーから土地の寄付(約 850 万ドル相当)を受け建設される。

マンハッタンは南北に 24 km、東西に 4 km ほどの小さな島であるが、ここにはあらゆるものが詰まっている。近代都市・ニューヨークの整備は、計画的に進められてきており、マンハッタン島を縦長のリングドーナツに擬えると、外周を自動車のフリーウェイが囲み、その一つ内側は工場地区で、発電所や倉庫などが立地している。また、その内側は住宅地区で、さらにその内側は商業地区となっている。このエリア区分に従いゾーニング条例によって、建物の用途、高さなどが規定され、きめ細かく建築規制されている。

また、1961 年には、昼間人口の都心部への集中に伴う、交通や環境問題などに対応するため、土地の有効高度利用と都市施設整備との整合をめざし、**新しいゾーニング条例(容積率規制)**が導入された。この制度、交通をはじめとする都市施設との均衡ある都市開発を誘導するため、用途地域の種別毎に容積率(floor area ratio, FAR)を制限することで、市街の建築密度をコントロールしようとするものである。市は、この条例の導入にあたり開発業者の不満を緩和するため、**誘導的ゾーニング (incentive zoning)** の制度をあわせて導入、空地整備などと引き換えに容積率の割増や、一律的な高さ制限の緩和が図られることになった。この時期、空を飛ぶ鳥の目を持って都市全体を俯瞰、ニューヨークの近代都市化に邁進する市の土木部長モービスに対し、当時ポライターだったジェイコブズが、これに異論を呈し火花を散らす。

ジェイコブズは、機械文明の論理をもって産業技術の成果を適用し、**効率性原理**で推し進める大規模開発、**超高層ビルの建設**、そして**ハイウェイの整備**など近代都市づくりの動きを痛烈に批判。ジェイコブズは「近代都市は、まるで機械工場のように」で、まさに人の姿は少なく賑わいや生気に欠けており、いったい「誰のための都市か」とした。そして死にかけて**大都市を人間の都市として再生**させるため、人間の生活行動に範をとり「**多様性**」の原理を掲げ、「地を這

「地方創生」支援プロジェクト



う虫の目からのまちづくりを展開することで、生活満足度の高い文化的なまちに変え、都市に人間の姿を、また賑わいや活気を取り戻そう」と主張した。

(3) 脱工業化への模索 都市整備は成長拡大型から成熟型(高度化、多様化)へ

○**郊外化、中心市街の衰退** モータリゼーションの進展

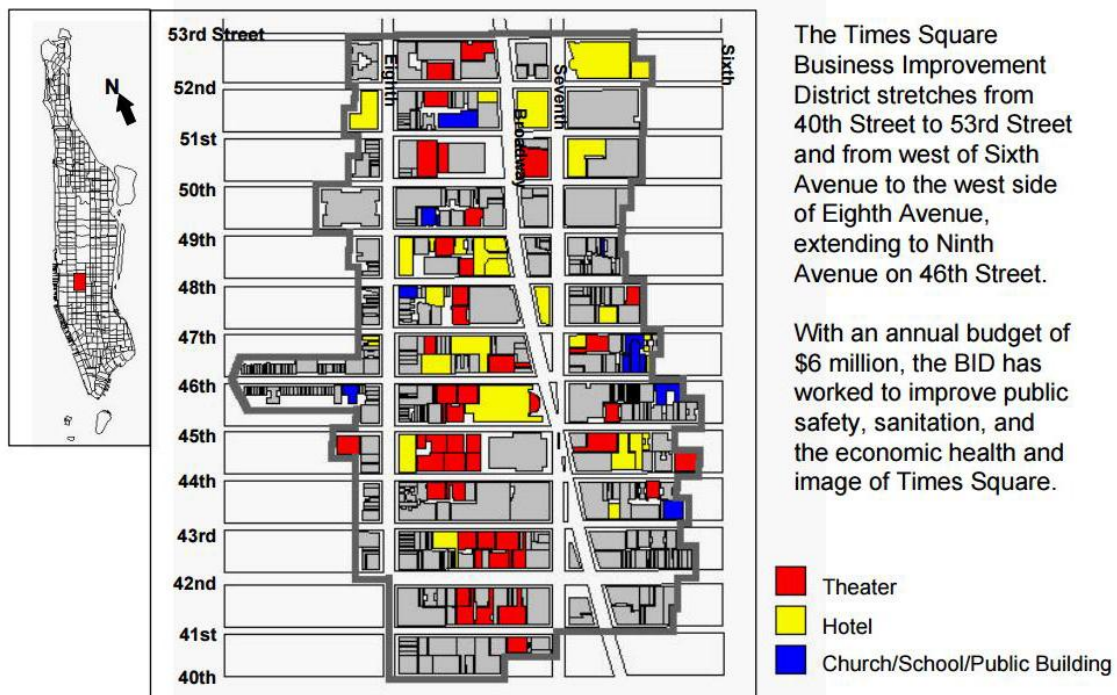
産業都市化が進むニューヨーク、その中心市街・マンハッタンは、グリッドパターンで構成され、各街区には機械部品をはめ込むようにして、堅固な高層ビルが建設されていった。また周辺地域や郊外を結ぶ道路網の整備が進むと、1970年代以降、モータリゼーション化の進展にあわせ、住民も環境の良い郊外へと暮らしの場を移す動きが強くなった。

1977年7月13日ニューヨークで**大停電**が発生(25時間以上にわたる停電)すると、略奪行為が頻発した。ベトナム戦争後の1970年代は景気後退に伴い治安が悪化、その上、大停電によるダメージが重なり、自動車社会化の動きもあり、裕福な白人層や勢いのある企業などは、マンハッタンを出て郊外や他の都市に移り始める。1970年代末には100万人もの人々が市外へと流出した。ニューヨークの人口は、これ以降約20年間、元に戻らなかった。

こうして中心市街が空くと、その跡には低所得者層が流入、そして賃料が安くなったグリニッジビレッジには芸術家村ができる。そうして犯罪発生率がじわじわと上昇、治安の悪化が進むと住宅の資産価値も低下、不景気、財政難とあいまって、公共施設の維持管理が追いつかなくなり、時を経て都市インフラの老朽化も進み、街の環境の質が総体として低下、**中高所得層の郊外への流出**が、さらに勢いを増していった。こうした動きにあわせ商業立地の郊外化も進んだ。また、**コンピューターリゼーションの進展、インターネットの普及**もあり脱工業化の動きが出てくると、企業立地も従業員が望む良好な環境の地を求め、事務所・事業所が既成市街地を離れ郊外化する動きをみせるようになる。

「地方創生」支援プロジェクト





タイムズスクエアB I D地区

○タイムズスクエア・B I D 治安の悪化、地域環境改善活動へ

20 世紀後半、広大な土地が存在していた郊外部では、全体整備計画もないまま都市開発が無秩序に拡大していった。いわゆる**スプロール現象**である。このような状況を受け自治体は、成長管理政策として新規開発に対し様々な負荷をかけ、開発を遅らせる措置をとる。

一方、財政力の低下した中心市街では、**治安対策**のほか**社会資本の老朽化**や**地域の活性化対策**、いわゆる**インナーシティ問題**への対応に迫られる。1960～90 年の間は、都心も郊外も都市問題への対応に大いに悩ませられた。この時期、ニューヨークを象徴する都市問題が一番顕著に現れた場所は、「タイムズスクエア」である。

この地は一大歓楽街・娯楽街を形づくっていたが、1930 年代を迎えるとポルノショップや映画館、ストリップ劇場やドラッグストアなどが建ち並ぶ風俗街へと変わっていった。路上にはドラッグを吸う者や客引きをする者などがたむろし、犯罪が多発する街となった。こうして 20 世紀後半のタイムズスクエアは、荒廃したまちの象徴として、市内第一の危険地帯とみなされるようになった。こうした状況を憂い、市や州政府は手を携え、劇場の復元や商業開発を通し、この地を華やいだ賑わいのあるまちに変えるべく動くが、1980 年代は不動産市況の悪化もあり再開発計画は頓挫してしまう。

だが、20 世紀も終盤を迎えると、雰囲気が変わり不動産オーナーや事業家も、自分たちの力で地域を変えようと、B I D*の適用を検討するべく委員会を立ち上げる。B I D手法は、成熟段階に入った都市の最大課題である、「市街地(環境)の質の向上」への対応策としてあり、土地

「地方創生」支援プロジェクト



の関係者がまとめ、自ら地域改善の目標を掲げ、その実現に向け活動組織を設立、不動産所有者等から負担金を徴収するなどして、これを原資に持続的に地域活性化に向けたまちづくり活動を展開していくものである。

タイムズスクエアは1992年に、市から「**地域コミュニティ団体**」としての承認を受け、この地に**B I D(ビジネス改善地区)組織**を発足させる。タイムズスクエアのB I D区域は、ストリートにすると概ね40～53丁目、アベニューとしては6～8番街、の間に広がっている。この区域内の不動産物件は60ほどで、テナント数は1000を超える。この地では、道路を閉鎖し「プラザ」を創出、ここにアートを配置しイベントを開催、また観光センターを設置するなどしてビジターなどに情報提供をしている。

B I Dの事業を賄う主な収入は、不動産所有者への**賦課金**で、この**徴収事務は市**が行っている。市は、財産税(我が国の固定資産税に相当)にプラスする形で、商業系不動産の場合は評価額の3%、住宅は年に1ドルを徴収している。なお、非収益不動産は免除されている。市は賦課金を徴収すると、交付金という形でB I Dの運営組織に交付する。

タイムズスクエアB I D組織の財政収入をみると、賦課金の割合は6～7割(他の地区は収入の9割以上が賦課金)で、その他に**イベント収入**や**寄付金**等を得ている。実施している事業は、ガードマンと警察との連携によりパトロール、スタッフによる道路の清掃やゴミの撤去、そしてイベント(ニュー・イアーズ・アイ、バレンタインデー)の開催や、観光インフォメーションの提供、また、まちづくり計画立案のための調査・研究などである。

※B I Dとは

地域が主体となった**ボトムアップ方式**の**ソフトなまちづくり手法**で、行政のサポートを得て、地域の**環境改善・活性化**に向けたクリエイティブなまちづくり活動を展開するべく、資金を自ら調達し、運営組織を通じ通常の**行政サービス以上のサービス**を住民や顧客等に提供することで地域再生を図る、**自治型・自律型**のまちづくりである。

・目的は、地区(環境)改善、地域活性化

・活動内容は、清掃、ゴミ収集、まちの美化、安全対策(警備)、プロモーション活動、イベント開催、無料循環バスの運行など

・財源は、地区内の不動産所有者からの負担金(課税対象不動産評価額の1%未満)、外部からの寄付もある

・特徴 自らの地域の課題に対し、自らの責任と負担で対応する。ソフト面から小さな負担で大きな効果を得る手法

・市の役割は、賦課金の徴収、そして運営団体への交付。B I D運営組合は市の認定を受け5年単位の契約を結び運営される、会計については市の監査を受ける

※現在、ニューヨークには、2014年時点で70(マンハッタンだけでも22を数える)ほどのB I Dが存在する。1981年には僅か3団体しかなかった。

「地方創生」支援プロジェクト





再生なったタイムズスクエア

1989年にベルリンの壁が崩れ、ソ連が崩壊すると、東欧諸国の自立化が進み東西の冷戦構造が融解。そうして1990年代に入ると、景気後退・財政難で荒廃していたニューヨークも、IT産業の隆盛に伴い財政力が徐々に回復、発達した交通・通信のインフラの下、巨大な人口と市場を活かし都市再生へと向かう。この時期、治安面で辣腕をふるったのが、ジュリアーニ市長である。彼は、「**割れ窓理論**」を採用する形で、市警察とも連携し犯罪の撲滅に尽力する。1995年にはゾーニング条例を改正し、タイムズスクエア地区の風俗店の集積を禁止する。また、民間においてもBID組織などを通じ、地域で協働し環境改善に努めると、治安の面が危惧されたタイムズスクエアのまちも再活性化、犯罪数も一時の半分以下になる。すると20世紀半ばに770万人をピークに減少していた人口が、1980年頃を底に徐々に回復し、2010年には818万人にまで回復する。現在は840万人ほどである。

○免税 80/20 プログラム ジェントリーフィケーション、住宅施策のソフト化

治安面の正常化に続き、**ジェントリフィケーション(住宅の高質化)**の目的をもって取り組まれた、都心部をターゲットとした住宅施策について紹介しよう。1970年代以降、中心市街からの人口流出と連動した形での商業機能郊外化の動きもあり、市財政は落ち込んでいた。また、1973年のオイルショックに伴うインフレと景気後退により、地方自治体はどれも深刻な財政難に陥り、自律的なまちづくりの展開は困難な状況を迎えていた。そうした状況を重く見た連邦政府は、1970年も末の頃から主に政府補助金を活用し、全米各地の都市再生の支援に乗り出す。

ニューヨーク市では、不動産に対する税制優遇策を講じ、オフィスなど老朽ビルのマンションへのコンバージョンや、マンションの建替・リノベーション、またこれにあわせた容積率ボーナスや家賃補助等の施策を組み合わせ、住宅の質のグレードアップ(建替、改修)を図っている。

それではニューヨークで近年取り組まれている、**ジェントリーフィケーション(再開発や文化的施策などにより活性化させ高質化を図る。)**に向けた住宅施策の内から、代表的なものとして「免税 80/20 プログラム」を紹介しよう。これは1984年に創設されたプログラムで、**総戸数の20%以上を低所得者向けに提供する賃貸住宅**の計画を対象に、住宅開発公社(HDC)が**免税特定財源債(Tax Exempt Revenue Bond)**を発行し、市場から**低金利の資金を調達**、これを原資に民間デベロッパーに**低利の資金を貸し付ける**ものである。この施策によりデベロッパーは、**低所得者向け以外の住戸部分を市場家賃で賃貸**することにより利益をあげることができる。なお、こ

「地方創生」支援プロジェクト



のプログラムに基づいて供給された住宅は一定期間、市の**財産税の減免**を受けることができる。

市は、このようにして自ら公共住宅を建設し、低所得者向けに供給する事業から撤退、その一方、高度化・多様化する住宅ニーズに対応するべく、民間の資金とノウハウを活用しディベロッパーによる民間住宅の供給支援を通じ、維持管理も含めジェントリフィケーション施策を進めている。民間デベロッパーは、先の優遇措置のほか家賃補助、容積率ボーナスの措置を受けられるほか、一定年数(20~30年)住宅の維持管理業務を担うと、住宅の売却も可能となる。



新しいプログラムによる高質な住宅供給

(左はミッドタウンWest End の61 丁目~63 丁目に住つManhattan West プロジェクト、右はハーレム117 丁目プロジェクトで、それぞれ200 戸、42 戸の低所得者向け住宅が用意されている。)

○ハイライン インフラのコンバージョン「鉄道貨物高架線の空中緑道化」

ハイラインとは、マンハッタンの南・ハドソン川に面する産業地区に、かつて食品や物品を輸送していた(1934 年運行開始、1980 年運行停止)、セントラル鉄道の貨物高架線施設の一部(1.6km)を機能更新し、空中緑道として仕立て直した都市公園のことである。市は産業都市の時代に主要な役割を担った鉄道施設を活用、今日的ニーズをふまえ市民の憩いの場としての利用転換を図った。ニューヨークが産業経済のまちから生活文化の要素を高める契機となったこの事業は、鉄道高架線跡を利用し三期に分けて実施された。

そして2009年6月には、その一部がオープン、続いて2011年6月に第二次、2014年9月に第三次と続くと、その人気は不動のものとなり、市においてはメトロポリタン美術館に次ぎ、年間400万人もの人々が訪れる人気スポットへと変身した。

貨物輸送用の鉄道線から、**散策や眺望を重視した緑道公園**への、都市インフラのコンバージョンを思いついたのは、この鉄道跡地に近接して住む二人の青年(デービットとハモンド)である。それは1999年のことであった。彼らは、運行を止めた貨物鉄道の敷地に自然に雑草が生えている光景にヒントを得て、人間の手を加えればもつと良くなると考え、二人は**NPO**としての**コミュニティ団体「フレンズ・オブ・ハイライン」**を立ち上げ、この施設の保存、公共緑地としての活用に向け**市民運動**を展開する。

最初は小さな思いつきの構想であったが、次第に多くの人々の支持を得ていった。その後の調査により経済的優位性が判明すると、市を巻き込み連邦政府と連携するなど、関係機関の理解を

「地方創生」支援プロジェクト



得て2005年とうとう、この鉄道を所有するLSX トランスポートーション社から寄付を受け所有権を取得、住民の発想から7年の歳月を経た2006年4月ようやく着工にこぎつける。市は、これを契機に住宅や商業開発の可能性もあると判断、2005年、近隣のウエスト・チェルシー地区を特別区に指定、地区更新に向け開発(区画整理)を活発化させる。

このハイラインの整備に伴い、近隣にはホイットニー美術館が新設され、ミッドタウン側では広大な車両基地の跡地・ハドソンヤードの大規模再開発も動き出す。

ニューヨークは都市成熟の時代へとステージを移しており、これまでに蓄えてきた社会資本や住宅等のリノベーションまたコンバージョンなど、ストックの有効活用を図る時代となっている。インフラ施設も市民ニーズに合致したものへと再整備し、街の特性をふまえ質を高めることで、それぞれの地域が活力を維持するとともに、市民等が安心して楽しく暮らせるよう、生活文化の視点から都市の仕立て直しに入っている。



再生された都市インフラ・ハイライン(空中緑道公園)

ニューヨークでは、地域環境の改善、住宅の質向上とあわせ、老朽化した都市インフラの整備を進めていくと、ニューヨークの中心市街は「荒廃した過去の街」、という評価から一転して「卓越した国際都市」へと変わった。あわせて情報通信面などの革新もあり、金融と情報が融合し新たな価値が創生されつつある。

しかし、そんな最中の2001年9月11日、この街のランドマークともいえる、世界貿易センタービル(1973年建設、高さ417m、110階建)の2本のタワーに、テロリストの乗ったジェット機が突っ込み、このビルに働くビジネスマンや救助に駆けつけた警察官・消防士など、約2,900人もの生命が犠牲となる大惨事が発生する。アメリカ**同時多発テロ事件**である。現在のニューヨークは、こうした困難も克服、その跡地であるグランドゼロの地には、2014年に新たなランドマークとして「ワン・ワールド・トレードセンター」が完成する。

「地方創生」支援プロジェクト





テロで炎上する世界貿易センタービルと新しく建設されたワン・ワールド・トレードセンター

おわりに 近代化精神を甦らせストック活用へ

世界一の強国・アメリカ、そのシンボルともいえるニューヨークは、産業都市づくりのエンジンとして、近代という時代を形づくる「自由、公平、民主、自治」の近代化精神を培ってきた。この近代化精神は、王族も貴族もまた古いしきたりも慣習もない、新天地・アメリカに続々と流入してくる、進取の気質に溢れる人々をまとめあげる価値観として、最も相応しいものであった。

都市づくりにおいても、ニューヨークは産業革命の進展をうけ、工業社会の器としての産業都市の形成を先導するモデルとして、経済の成長拡大に対応し都市活動の利便性を高め都市機能を十全に発揮させるべく、グリッド・パターン(碁盤の目状)での市街地構成を図り、段階的な都市基盤整備と漸進的な都市開発を進めてきた。

また、高度成長期に導入された、ゾーニング条例による建築規制の方式(地区毎の用途制限、道路からのセットバックそして容積率による密度制限)は、市街化の進展状況に対応し、建築行為等をコントロールしながら、道路、公園等の都市基盤施設の整備を進めるツールとして、よくフィットしていたため、市街の拡大と都市機能の分化を包含しながら、都市活動の利便性の向上と居住環境の悪化抑制を図るのに大変有効であった。

即ち、区画整理された碁盤の目状の市街に、スーパーブロック方式での再開発・超高層ビルの建設、またアーバンコンプレックスビル群が連なる街並みの形成、そしてマンハッタンをめぐるフリーウェイや対岸とを結ぶ長大な橋やトンネルの建設等々、「都市は大きく、建物は高く、交通は速く」という、大量生産大量消費の近代工業社会の精神によく適合し、ニューヨークは**機能的な産業都市づくり**の求めによく応え、近代社会において最も輝く都市として存在している。

また、昨今のニューヨークは、20世紀後半に、アメリカ社会が成熟のステージへとシフトするに際し、一時、不況・財政難に見舞われ、郊外化などで都市活動が停滞し治安問題ほか都市インフラや住宅等の老朽化・維持管理上の問題が発生したが、1990年代におけるIT産業の隆盛を背景に、金融・不動産関連のビジネスが活性化、また地域環境や住宅の質の改善など都心暮らしの向上に向け、2007年に**サステナブル戦略「プランNYC」**をまとめ、「素晴らしいグリーン都市」をめざし、住宅だけでなく、樹木の植栽や、省エネ、また水質の改善や交通アクセスの向上

「地方創生」支援プロジェクト



など、幅広く**環境の高品質化**をめざし取り組んできている。

具体には、一つは先に紹介した「B I D活動」や「ハイラインの整備」にみられる市民のまちづくり活動であり、いま一つは成熟期(高度化・多様化する社会ニーズへの対応)・ストック社会(建設から修復・用途転換へ)にフィットした、**税財政面からの住宅施策**「免税 80/20 プログラム」等である。こうして暮らしの基盤となる、地域環境や住宅の質を漸次高めることで、都心部を中心に人口が回復、また観光客も増加し、ニューヨークは元気を取り戻している。

ニューヨークは、当初、飢饉や迫害などで母国を離れ、新たな活躍の場を求めやってきた多くの移民の受け皿、新生活の端緒をつけるフロンティアとして機能してきた。ニューヨークは、移民にとってアメリカ生活のスタート・アップ地点であり、進取の気質溢れる人々、革新性の高い人々が多数集い、その力を思う存分に発揮することで、夢を実現し富を獲得するまちとなり、その発展の延長線上に今日、世界を代表するビジネス都市となっている。

その要因は、この地が新天地として開けたことから、**科学的合理主義**の考え方がスムーズに受け入れられたこと、またオランダやイギリスで発展した**私有財産制**や**資本主義体制**が、早い段階で根付いたこと。そして産業革命を成し経済が隆盛すると、世界の各地からフロンティア精神に富んだ人々が入ってきて、活動基盤としての**交通・通信網**を順次整備、「自由、公平、民主、自治」の近代化精神の下で、産業都市づくりに向け力強く活動展開してきたことである。

近年も治安の悪化やテロ事件、経済変動などを乗り越え、新産業の創生や新たなビジネスの展開を図り社会の質的な変化に対応、建物だけでなくインフラもコンバージョンし、時代の求めに適合させるなどして、都市の発展状況に応じ進化を遂げている。そして今日では貿易・金融取引の中核機能だけでなく、国際政治の舞台、また現代文化の創生・発信拠点として、**グローバリズムを先導**するアメリカ文化を体現した世界の大都会として、その存在感を誇っている。



マンハッタン島を中心としたニューヨーク

付録

「地方創生」支援プロジェクト



コラム「都市の捉え方」

都市をとらえるポイントは、幾つかの切り口を持って臨むことである。例えば、自然的地理的側面とか、歴史的文化的側面とか、また政治経済活動の側面とか、一定の切り口をもってとらえ探求することが考えられる。そして現地に行ったならば、都市を読み取る視点を幾つか持って都市を捉えることである。例えばニューヨークに行ったらなら、まず、船に乗りハドソン川からイーストリバーへと周り、海の上から(地上を這う虫の目のような視点で)街を捉えてみる。このあと、高層ビルに登り鳥になったつもりで、展望台から市街を大きく俯瞰して捉えてみる。虫と鳥の目を持って捉えたならば、今度は自身の興味・関心のあるまち(地区)に出かけていって、自分の好みで飲食したり、物品を購入したり、イベントに参加するなどして、まちの雰囲気をじっくり味わい楽しむことである。限られた時間で都市全体を捉えることは難しいから、幾つか視点を変えて都市を捉え、全体像を概略把握することが肝要と思われる。

参考図書等

猿谷要：「世界の都市の物語」ニューヨーク 文藝春秋 1992

亀井俊介：「ニューヨーク」 岩波新書 (株)岩波書店 2002

小林克弘：「ニューヨーク・摩天楼都市の建築を辿る」 建築巡礼 44 丸善(株) 1999年

あっとニューヨーク <http://www.at-newyork.com/new-york-history/>

ウイキペディア「ニューヨーク」 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>

大和則夫：Times Square:公共空間における新たなパラダイム (一財)森記念財団都市戦略研究所 2015

高橋英樹 「官民パートナーシップによるまちづくり」 埼玉県ニューヨーク事務所 2009

<http://www.city.osaka.lg.jp/shikai/>

ニューヨーク事務所 「廃線を活用した都市公園開発」 CLAIR REPORT (財)自治体国際化協会 2014

<http://www.clair.or.jp/>

小山くにひこ・西沢けいた 平成 26 年度海外調査報告「ニューヨーク」 p.8-49 東京都議会 2014

<http://www.gikai.metro.tokyo.jp/>

青山公三 「官民連携 (PPP/PFI) 事業の推進に向けて」 先導的な事例に学ぶ PPP/PFI セミナー 国土交通省 2015

<http://www.rice.or.jp/archive/pdf>

掲載写真等

現在のマンハッタン <https://www.ana.co.jp/wws>

ウォール街証券取引所 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>

ハドソンの航海船「ハーフ・ムーン号」 <http://www.at-newyork.com/new-york-history/>

1660年 ロウアー・マンハッタン <https://ja.wikipedia.org/wiki/>

多人数・多民族構成のニューヨーク <http://hipstergate.jp/wp-content>

ニューヨーク市の人口推移 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>

マンハッタンの主要な地区 <http://nyliberty.exblog.jp/iv/detail>

「地方創生」支援プロジェクト



独立 100 周年記念・自由の女神 <http://worldtenki.net/>
産業都市の象徴・ブルックリン橋 <http://matome.naver.jp/odai>
五区構成のニューヨーク <http://blogs.yahoo.co.jp/luiluicom>
1811 年の委員会 計画草案 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>
セントラルパーク <http://livedoor.blogimg.jp/plmh>
ニューヨークの地下鉄路線網 <http://pandapanda.meblog.biz/article/>
T型フォードの生産ライン <http://www.afpbb.com/articles/>
ニューヨークホテル <https://dawsonlinton.files.wordpress.com/>
1932 年のミッドタウン <https://ja.wikipedia.org/wiki/>
エムパイアーステートビル <http://www.at-newyork.com/new-york-history>
クライスラービル <http://blogs.yahoo.co.jp/world>
ロックフェラーセンター <http://image.search.yahoo.co.jp/>
国連本部ビル <http://www.at-newyork.com/new-york-history/>
タイムズスクエア B I D 地区 <http://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf>
再生なったタイムズスクエア <http://sekaiichiweb.com/>、<http://www.web-across.com/>
新しいプログラムによる高質な住宅供給 <http://www.mlit.go.jp/common>
http://www.clair.or.jp/j/forum/c_report/pdf
再生された都市インフラ・ハイライン(空中緑道公園) <http://www.newyorkcity.fr/high-line-park-new-york/>
テロで炎上する世界貿易センタービル <http://image.search.yahoo.co.jp/search>
新しく建設されたワン・ワールド・トレードセンター <http://toolbiru.web.fc2.com/topic/>
マンハッタン島を中心としたニューヨーク <http://ptdny.blogspot.jp/>

「地方創生」支援プロジェクト

