

## スコットランド・ダンディー市のウォーターフロント開発

青木義典

### I はじめに

今回は英国スコットランド東岸にある（位置図参照）中都市ダンディーのウォーターフロント開発についてウェブサイトからの情報を紹介しません。ダンディーは北緯56度27分51秒西経2度52分13秒に位置する。湾の南向き斜面に発達した都市なので緯度が高いわりには温暖だそうだ。18、19世紀はジュートと造船業が盛んな港湾都市であった。南極観測にロバートスコットが乗っていったディスカバリー号もこのダンディーで建造され今でも記念にダンディー港に係留されている。最盛期には年間200隻の船舶が進水された。当初亜麻が原料であった繊維産業はジュートに取って代わり原料をインドを中心としたアジアから輸入し、ジュートの製品化に必要な鯨油は捕鯨基地として機能することにより確保していた。しかし、各種環境の変化によりやがて産業の衰退が始まった。捕鯨は1912年に終わり、ジュート産業もインドで直接加工するほうが安いということからダンディーからは姿を消し始め、最後の工場は1970年に閉鎖された。

最後の造船所は1981年に閉鎖された。現在のダンディー市の人口は141,930人である。都市圏としては159,522人である。1971年の国勢調査の時点で182,204人あったが産業の衰退により減少した。

産業の変化により人口が減少すると同時に、ウォーターフロントの荒廃が進んで都市を水辺から遠ざけてしまった。ダンディーでは荒廃したウォーターフロントを整備する事により都市機能を水辺まで延長して水辺を都市に取り込む事を考えた。後でマスタープランの要点は説明するのでそ

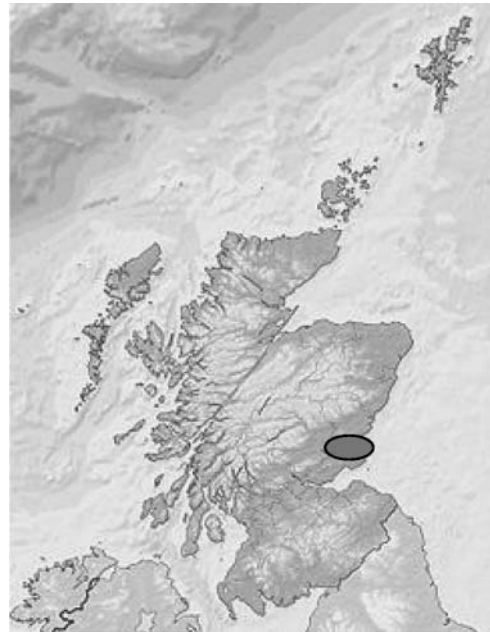


図1 ダンディー位置図

の中で記述されているが、マスタープランにはいくつかのポイントがあつて、その中で筆者が注目した点を3点だけここで指摘しておく。そのひとつは計画期間が30年である事。このことは海外のウォーターフロント開発では特に目新しい事ではなく、ボストンやロンドンのドックランド、メルボルンなども30年ないしはそれに近い期間を明確に計画期間としている。

第二点は、現在稼働中の橋梁へのアプローチランプを環境・景観上好ましくないという事で一旦撤去しコンパクトな構造に作りかえることにしている点である。これは世界共通の問題で、かつては都市の設計を機能本位で考えた時期があつた。そのため土地利用にゆとりのあつた臨海部に交通路の為の空間を割り当てた。その結果、世界各地で臨海部沿いに高架道路が建設された。しかし、



図 2 橋梁アクセスランプの夜景

その後生活が豊かになりゆとりが出てくるに従って、都市の価値を快適な生活環境に重点を置くようにならってきた。そうするとウォーターフロントの価値が見直されるようになり、水辺を占めている高架道路などの安易な交通路が邪魔になってきた。その典型的な例がボストンのウォーターフロント開発である。ボストンにおいても臨海部に延々と高架道路が走っていた。これを日本円で8,000億円の巨費をかけて地下化した。シアトルのウォーターフロント開発でも海辺の道路の処理が大きな問題となっている。ダンディーの橋梁アクセスランプの改築も同様の流れである。わが国では、平面道路の機能を移し変えるだけでも問題外と言う雰囲気であり残念である。

第3点は、魅力ある地域として地域の活力を確保する為、土地利用を複合化していることである。商業、オフィス、住居及びレジャーの機能を取り込んでいる。土地利用を単純化するとその地域は魅力のない地域になってしまう。このことも地域開発の考え方としては万国共通の思想のように思われる。

## Ⅱ マスタープラン

### (1) 歴史的背景

ダンディーは、テイ湾の北岸にデイビッドI世王によってニュータウンの1つとして1191年に定礎された。スコットランド国内への敵の進入をコントロールする戦略的意図で置かれた。しかし、ダンディーは中世までは、商業的繁栄ではエジンバラに次いで良かった。当時の大部分の取引は船便であり、そして、ダンディーは2日間の航海を必要とするエジンバラよりヨーロッパに近距離で、そのためにバルト海と北ヨーロッパの港までの輸送ルートに理想的であった。

最初、港は現在の位置より西側にあったが、徐々に東に移動し16世紀までに現在の位置に至った。ここから、港は17、18世紀に発達したが、まだ規模は小さなものであった。

1793年ダンディーの最初の商業的な亜麻（ジュート（麻）とは別物で、繊維はジュートより高級で種子からは食用油が取れる。）の工場が建設された。1830年代、亜麻がジュートにとって変わり、ダンディーは亜麻やジュートの取引港から



図 3 1999年のウォーターフロント

ジュート加工産業の基地として急速に拡大した。物資の輸送は海と鉄道に依存していたが、船舶の大型化により港湾の水深が不足するようになってきた。そのため技師T・テルフォードに港施設を改良するよう指令した。そして、1812～1825年に、南側に新港を建設し、旧港跡地も再開発して新鋭の施設を整備した。港湾施設の開発は、それから次の100年の間続いた。それに伴って、都市はウォーターフロントからより遠くに移って行ってしまった。

19世紀末になると、産業活動低下の徴候が現れ、港湾はもはやそれほど使用頻度が高くなかった。1911年に、都市計画者（ジェイムズトンプソン）は中央ウォーターフロントに大規模な都市機能開発の計画を準備したが、しかし、世界大戦の勃発によりこの野心的な提案は日の目を見ることはなかった。

20世紀になって、ウォーターフロントと都市の

関係を決定的にした大きな要因は、テイ川通り橋梁の北側始点の位置の決定であった。橋がキングススウェーに直接接続することができる為エンジニアは技術的観点から現在地より東側を選択していたが、都市側は、都市の中心部に橋を接続するほうを選んだ。その結果、歴史的港湾施設は、道路のランプや道路網に対応するために、1960年代に埋められた。そしてオリンピアレジャーセンターとテイサイドビルが唯一の市民向け商業的施設として1970年代に整備された。これらの結果を総合すると、港湾施設の消滅と都市からのウォーターフロントの隔離だった。

## (2) マスタープランの手順

1998年に、ダンディー事業組合は、中央ウォーターフロントを市中心部と一体化するための可能性のある選択肢を研究する事とした。そして中央ウォーターフロントの持つ特別な可能性を具体

化する30年間を考えたマスタープランを策定した。その目的は、30年後の地域の姿と特徴を明らかにして多くの人の中でイメージを共有し、意思決定を促すとともに投資資金を引き出す材料を準備することにある。

2000年1月の最初のコンサルタントレポートは、中央ウォーターフロント開発の為に次のようないくつかの具体的な基本方針を提案している。

- ・ 選択肢は穏やかなものから奇抜なものまで全て列挙する。
- ・ 30年にわたる段階的な実施が問題なくできるものである事。
- ・ 明確な主題を備えていて選択に値する構成要素で構成されていること。
- ・ ウォーターフロントと市中心部の道路網との接続性がいい事。
- ・ 隣接した周辺地域との連結性が最大限発揮できること。
- ・ 道路橋と内部の循環道路の環境に与える悪影響を緩和できること。
- ・ ウォーターフロントの現在の特性を考えた時、この位置で建設が適切であること。

これらのオプションは、公開の展示やシンポジウムを含め一般市民の意見を幅広く聞くとともに、プロ学会の地区支部による共同のセミナーを開催して検討された。その結果、一定のコンセンサスが得られた。特に、プロジェクトは実施すべきであるという合意が得られた。

2001年には主要な団体と更なる協議を重ね、ダンディー事業組合は地域のために最終的なマスタープランを承認した、その骨子を概説すると次の通りである。

- ・ 都市機能をウォーターフロントまで伸ばす。
- ・ 新しい格子パターンの通りを造成する。
- ・ ウォーキング、サイクリングとバスに対する必要な施設を整備する。

- ・ 車と駐車の影響を最小に抑える。
- ・ ティ川通り橋梁のアクセスランプのいくつかを撤去する。
- ・ 東西に1対の並木の並ぶ大通りを設置する。
- ・ 複合的な機能を持った開発が可能な区域を供給する。
- ・ 中心となる新しい市民のためのスペースと港湾施設の再生。
- ・ 新しい鉄道駅と到着ひろばの建設。

次の各ステップは、プロジェクトの成功を確実にするために重要なものである。マスタープランは、現在、計画文書として認知する為にダンディー地方計画部署のチェックを受けている。

都市開発基金が、基盤整備の経費を援助するスコットランド政府の部署から本プロジェクトに与えられた。そして、プロジェクトを推進する為にダンディー市議会とスコットランド企業体サイドの間で事業組合が設立された。現在都市には良質な新しいウォーターフロントの形成が可能であるという確信が出来た。機会の扉は開かれ、そして、ダンディー事業組合は行動を起こす準備が出来た。

鍵となる基本方針に対して一般の支持が得られた。そして、ダンディー市は現在、最も前向きで重要なプロジェクトの1つとして、その野心的な計画を実現させるために投資する予定である。

### (3) マスタープラン

中央ウォーターフロントの開発マスタープランには重要な構成要素として次の10項目が挙げられている。

- ・ 都心の機能をウォーターフロントまで延長する。
- ・ 北への歴史上のルートに基づいて新しい格子パターンの通りを形成する。
- ・ ウォーキング、サイクリングとバスのための施設の改善・補強。



図 4 ウォーターフロントの完成予想図

- ・既存の車と駐車への悪影響を軽減する。
- ・テイ川通り橋梁へのアクセスランプのいくつかの撤去と造り変え。
- ・既存の内部の環状道路の機能を置き換える東西一対の並木通りの整備。
- ・いろいろな新しい機能の開発が可能な魅力的なサイトの創出。
- ・ケアードホールから川にいたる新しい市民のためのスペースの建設と港湾施設の再生。
- ・新しい鉄道駅と地域の西の端の到着スペースの整備。

マスタープランの要点のひとつは、既存の道路と橋梁へのランプが地域にもたらす否定的な環境影響を抑えることである。但し、到着交通や通過交通が問題なく捌けるよう配慮はする。そのための具体的な方法は、地域の通過交通車輦及び市センターへ向かう橋梁からの交通を裁くための一対の東・西大通りをつくることである。橋梁のラン

プ自体は、新しい道路パターンと整合するよう考慮しながらよりコンパクトなものに再建する。

この基本的なパターンの範囲内で、より小規模なアクセスを、地域の利便性とその付随する新しい機能を発揮する為に作る。階層を考えた道路体系は居住者と訪問客にとってより理解し易いものとなる。そして、歩行者動線は都心からウォーターフロントへの移動要求を満たすために各交差点には光で制御される施設を整備する。

専用の公共交通機関通路は、岸壁通り沿いの既存のルートに沿って確保する。このことにより便利なバスアクセスサービスが都心内で維持されると同時に新しい中央ウォーターフロントにも供給されることを確実にする。

マスタープランは、地区内の建物とオープンスペースの良好な割合を目指す。この観点からかなり大きな新しい公共のスペースを地域に確保する。しかし、これらのスペースが目的通り機能す

るようオープンスペースは適当な規模で適切な高さのハイグレードな新しい建物の間にうまく配置することが肝要である。これらのスペースがいろいろな異なる用途に対応できる為にはランドスケープ上もハードとソフトの適切なバランスが大切である。

格子状のパターンの道路がウォーターフロントのために提案されるが、視覚的な効果はかなりの部分その道路を地域の特性に関連付ける事によって得られる。全体的な魅力は他に類似なものがない唯一の通りでありまたはスペースである事である。このように、生き残れる地区を創造するためには、多様性とローカルアイデンティティを大切にする必要がある。

いくつかの新しい画期的な地域特性は、地域に視覚的に更なる興味を持てる風景と、一連の劇的な風景をつくる事によって得られる。総合的效果は、すべての方向から各種の交通手段によって都市に入ってくる旅行者に、劇的な到着の感動的感覚を与える。

#### (4) 実現手順

中央ウォーターフロントのために準備した長期の開発計画は、実施期間は柔軟に考え、その実施の方法も段階的で確実に前進する方法を考えている。いくらかのプロジェクト、例えば新しい市営埠頭のホテルはマスタープランによってすでにかなり影響を受けている一方で、もっと長期の計画で考えているプロジェクトもある。ダンディー市議会は、中央ウォーターフロント地域の将来の開発をコントロールする目的でこのマスタープランを採用した。地域の長期発展可能性を担保するためにすべて建築許可申請は、マスタープランと一致しているかどうかをチェックされることになる。

計画は、しかし、単に将来の開発の形状と性格を誘導するだけでは目的を達成できない。計

画期間中に地域が計画通りの機能を発揮する為には、大量の基盤施設の整備が必要となる。これらの基盤整備のためにどのように資金を確保するか、段階的整備計画などの管理の詳細を含む実施計画を準備した。新しい建物の開発との関連にも配慮した。

地区整備に於ける最も重要な問題の1つは、車両交通と歩行者の制御である。慎重な交通管理手法を適用する事とした。すなわち万が一何らかの事故が生じても最低限の混乱で抑えられるようにし、そして、公共の安全を第一とすることを基本方針として開発する。

事業組合が、ダンディーに置ける最大で最も重要な長期プロジェクトの1つであるこのプロジェクトを効率的に実施管理する為にすでに設置されている。事業を確実に進める為に、事業組合は以下の仕事をうまく成し遂げなければならない。

- ・市民及び関心を持っている団体との協議の継続。
- ・鍵となる団体と協議を続け合意に至る事。
- ・主な基盤施設と環境関係施設の詳細設計。
- ・これらの主要施設の資金の確保と実施。
- ・将来のデベロッパーへの地区の広告宣伝。
- ・都市とウォーターフロントのイメージの改善作業。
- ・地域の長期的維持管理。

我々の展望は、市が中央ウォーターフロントにどのような戦略的な構想を持つかにかかっていると思っている。取り残されているウォーターフロントのネガティブイメージと景観を除去するというより、工業の時代が終わったダンディー市にとって都心に近い川沿いに複合的に利用される地区が開発されるということは都市全体の再生に果たす役割は大きい。したがって中央ウォーターフロントプロジェクトは、スコットランドのダイナミックな都市の1つとしてのダンディーの役割を保



図5 リバーコート（オフィスビル）

持して、強化することに対する大きな貢献をする。そして、それによって地域及び国家経済の長期的な成長へ継続的な貢献をすることになる。

### Ⅲ 導入されるいくつかの施設の事例

#### (1) リバーコート

リバーコートは、都心から300mしか離れていないウォーターフロントに建設される高級オフィ

ス施設。床面積は約5,000平方メートル。ユニコーン不動産グループが建設する。

#### (2) 25番倉庫

鉄道倉庫を再開発したもの。総面積2,000平方メートルの柔軟に使える事務所スペース。及び45台分の駐車スペース。同じくユニコーン不動産グループの開発



図6 25番倉庫



### (3) ウォーターフロント中央

中央ウォーターフロントは、都市をウォーターフロントに再接続する全ダンディウォーターフロントプロジェクトの中心的な要素である。目的を達成する為いくつかの基盤整備工事が進められている。その中には道路新設工事や洪水に対する遊水地の建設も含まれて居る。橋梁へのアクセスランプの撤去工事も行われている。V&A（レジャー施設ビクトリア及びアルバート博物館）を含む高品質の混合使用に対する開発サイトを提供する。その結果ダンディー市のウォーターフロントより

の地区は市の中でも高級で複合的な土地利用のなされる地区となる。

### (4) グリーンマーケット

床面積7,200平方メートルの複合ビル。レジャー施設オフィスのほかに180室のホテルも入る。カムリン投資会社が開発する。

### (5) 住宅（リバーサイド）

住宅開発のための約11,000平方メートルの用地を水辺に確保。開発は、H&H不動産会社が担当。



図 7 グリーンマーケット





図 8 住宅の事例

(6) 港湾施設

ダンディー港は現在も機能している北海に直結した大水深港である。ウォーターフロントの再開発においてもこの機能は残す事になっている。25ヘクタールのエネルギー産業用の臨海用地を確保してある。

(7) ビジョン

創作関連、報道関連その他の事務所。開発者はジェイムスケイラー不動産

本文は次のウェブサイトを参考にした。

<http://www.dundeewaterfront.com/index.htm>



図 9 ダンディー港



図 10 複合施設の例