

持続可能な社会における都市再生手法 —ロンドン・クラーケンウェルの経験と新橋・虎ノ門地区の可能性

古い建築物を大切にし、工夫や知恵を加えて価値を高めている事例は増えている。元の建物はごく普通の建物でも、使い方を創意工夫することにより、輝きを増す。そのような取組みが地域全体として行われるとき、都市再生の好循環が生まれる。

本稿は筆者が調査したロンドン、イズリントン区のクラーケンウェル地区における建物の用途変更による都市再生の事例を紹介し、次に都市計画道路、環状2号線の建設により再開発が進む東京都港区新橋・虎ノ門地区での取組みと今後の可能性を論じる。

ロンドンのクラーケンウェル地区はシティやウェストエンドに隣接する地区で、元は精密機械、軽金属、貴金属の工場が立地していたが、スイスとの競争のため衰退し、1976年には工業・商業用施設の27%が空室になっていた。法改正により工場を事務所に転用することが可能になったため、オフィスブームが起こったが、1990年代初頭、オフィス市場が低迷すると再び、空室率が上昇した。

この空きオフィスビルに新たな使い方を見出したのは、アメリカ人ハリー・ハンドルマン氏が率いるマンハッタンロフト社であった。彼は元印刷工場を安値で買収し、この地区で第1号のコンバージョン住宅を売り出した。工場であったためベースビルディングは階高が高く、大きな開口部を通して光が差し込む。ロフトスタイルの住宅は入居者が自由に内装を設計できることで人気を得た。都心に住むメリットは勤務先に近いと同時に、文化的活動が展開される地区にも近いことである。

メディアを使った巧みなマーケティングによって、この地域のロフトに住むことがロンドンにおける新しい住まい方であるとのイメージを喚起することに成功し、かつての印刷業・出版業の街は、メディア、インターネット関連の先端企業が進出し、デザイナーバー、クラブ、レストランが立地する人気の街に変貌することとなった。

046



1: ロンドン・クラーケンウェル地区



2: 新橋・環状2号線 計画地区の現状(2007年8月)

みなみ・かずのぶ

1956年生まれ/東京大学卒業/同大学院、マサチューセッツ工科大学大学院修了/博士(工学)、S.M.Arch./郵政省大臣官房建築部、建設省大臣官房官庁営繕部を経て現職

域が共有できる街の将来像をつくり、実現に向けてのプロセスを検討するうえで重要な役割を担うことになるだろう。利益優先の敷地単位の開発が先行することを防ぎ、地域全体としての「まちの価値」の向上に向けて、建設的な議論が展開されることを期待したい。

芝浦工業大学建築学科では、建築設計演習や卒業設計を通してこの地域の将来像を検討してきた。学生たちの提案内容は、①環状2号線により南北に分断される街をつなぐ都市空間、緑道の整備、②都心居住機能の導入(環状2号線以南を職住隣接の中層住宅地として整備)、③街区内部に緑とオープンスペースのネットワークをつくり、街に人を呼び込み、まちの活性化を図る[図]、④歴史を継承する学校跡地などの地域資源を都市空間、市民活動の核として整備、⑤環状2号線沿いの開発を誘導する街づくりガイドラインの提案(壁面位置、最高高さの指定、用途複合化など)、⑥地下駐車場のネットワーク化と歩行者空間の快適性向上などである。

「環状2号線新橋地区環境・まちづくり協議会」はその設立目標において、「道路と一体となって楽しく快適な都市生活が過ごせる店舗・住まい・職場をつくっていきます」と述べている。私たちが提案していることも、縦割りになりがちな、建築、土木、都市計画、ランドスケープなどの専門領域を分野横断的に統合する総合的な視野を持つことである。これは日本建築学会「都市建築の発展と制御に関する特別調査委員会」が提言したことであり、委員として参加させていただいた筆者としては、その実践に向けて、ささやかではあるが、取り組み始めたつもりでもある。

新橋・虎ノ門地区は、江戸時代に遡る重層的な歴史を持っている。地域の建物や空間ストックに新たな息吹を吹き込むとともに、個性ある地域文化を継承、発展させて、持続可能な社会の新たな都市モデルが生み出されることを期待したい。



「環状2号線新橋地区環境・まちづくり協議会」の皆さま(右から石坂好一幹事長、西村春夫会長、森明副幹事長、コンサルタントの細田真一氏)

新橋は、明治維新から交通の要所として、また、霞ヶ関の官庁街、銀座に近く、次第に繁華街として、さらに最近は「おやじのまち」として発展してきました。1946年、環状2号線道路が都市計画決定され、現実の着工まで50年を超え、完成に向けて今なお進行中です。東京の中心部、超過密地帯の新橋・西新橋の街を南北に分断し、虎ノ門へ東西に、幅員40m、延長1.5kmの道路が新設されること、世界の大都市で稀なことはないでしょうか。

東京都も道路の形状について住民等の意見を多く取り入れ、立体道路制度を活用し、本線をトンネル化し、上部を地域道路として、幅員40m内、左右両側合わせ24mの歩道が計画され、港区のマスター・プランでも新橋から虎ノ門への緑の軸としています。道路の形状が今、「車」優先の道路になっているなか、「人」優先の道路の実現は、今世紀が生活の時代といわれるにも合致し、これからの人々に優しい街づくりの基本になると私は思います。

住民・町会・企業等で力を合わせ、本年、「環状2号線新橋地区環境・まちづくり協議会」を発足させました。明治以来の老舗が多くある新橋のよさや、多様性を、さらに安心、安全を踏まえて、新橋・西新橋で豊かに人々が生活し、仕事を営み、活動し、未来に向か、道路をも一体とした、銀座や、六本木でもない街づくりを目指していくならと思っています(森明/環状2号線 新橋地区環境・まちづくり協議会副幹事長)。

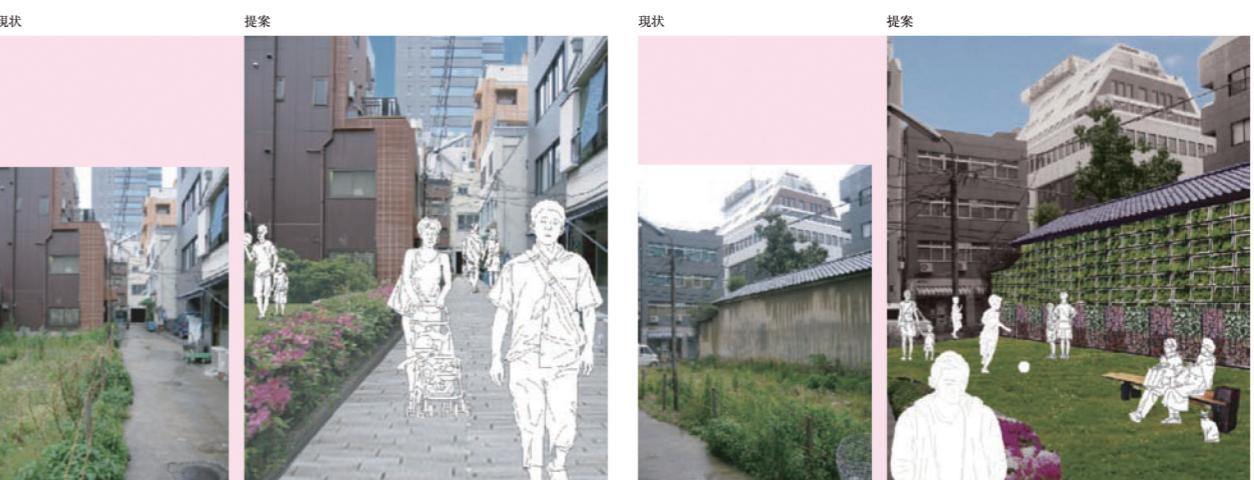


図: 現在使われていない空地を緑化し、ネットワーク化することにより、街区内部に歩行者を呼び込む提案(左:現状、右:提案)。[福田聰、中村諒太、井上光弘/芝浦工業大学(当時)]