

シアトル港とロサンゼルス港のウォーターフロント再開発

神戸市みなと総局 松浦啓介

1. はじめに

これまで、国内や海外の港湾都市において、低・未利用地となった旧港湾用地に都市機能を導入することで、新たな賑わいを創出し、都市全体の活力を高める取組みが進められてきた。現在、アメリカ西海岸の主要都市であるシアトル港とロサンゼルス港でも、ウォーターフロントの再開発が進められており、両港の背景や取り組みについて調査を行った。

2. アメリカの沿岸管理

(1) アメリカの沿岸管理

アメリカでは、陸上の土地と同様に海岸線や、一部の州では海面下も私有することができる。そのため 20 世紀初頭から、海岸線が個人や企業で所有される割合が高くなり、多くの市民らが身近な海へ寄り付けない現象が生じた。さらに、経済成長に伴って市民の余暇活動も活発化し、海岸域の公共的レクリエーション空間の確保が大きな課題となってきたことから、1930 年代には連邦政府が水際線を買上げる事業も進められてきた。1971 年に行った海岸線の所有者調査では、アラスカ州を除いた海岸線の約 7 割が私有化されていたとのことである。このような状況を踏まえ、1972 年には海洋性レクリエーションの拡大、沿岸域生態系の保全、海洋資源の開発、土地利用政策の確立、エネルギー資源の開発に対応するため、沿岸域管理法が制定された。同法では、各州が沿岸の管理区域と管理計画を定めることや、政府が州に対し沿岸管理にかかる費用の補助金の割合等について定めている。この制度の下、各州政府は沿岸域管理に関する州法を制定し、沿岸域を管理しており、シアトル港ではシアトル港の市街地に近い沿岸域を「都市的水際ゾーン」に、ロサンゼルス港の一带は、「港湾ゾーン」として位置付け、沿岸域管理が行われている。



(2) 港湾局の関与

アメリカの港湾局には沿岸管理法などに基づいて、港湾活動を行う空間と自らが所有する土地に対し、権能が与えられているが、日本での港湾法で定める港湾管理者のように、沿岸域を総合的に管理する主体とはなっていない。今回視察したシアトル港のウォーターフロントエリアの一連の事業は、シアトル市が事業主体となり、港湾局は護岸管理者として連携協力する立場で関与していた。一方、ロサンゼルス港では港湾局が主体となり、埠頭用地等を公園やプロムナード、賑わい施設用地などに土地利用転換が進められていた。現地でのシアトル港湾局からの説明では、シアトル港湾局は、そのような制度の中でも、ウォーターフロントエリアの土地を取得し、市の都市計画マスタープランとの整合を図りながら、土地を賃貸や分譲するなどし、積極的に不動産事業に取り組んでいるとのことであった。

3. シアトル港のウォーターフロント開発

(1) ウォーターフロントの現状

シアトル市は、米国西海岸有数の都市であり、人口約 60 万人、面積は約 217 k m² におよび、1911 年頃から港湾開発が進められ、古くから貿易港として栄えてきた。神戸市とは、1957 年に姉妹都市として提携し、1967 年には、シアトル港と神戸港が姉妹港提携を結んでいる。また、ワシントン州と兵庫県も友好提携を結んでいる。

シアトル市のダウンタウンに近いウォーターフロントは、ピュージェット湾に突き出す栈橋構造の突堤が特徴的である。その中でも、セントラルウォーターフロントと呼ばれる Pier52 から Pier70 の間の突堤は、1911 年以降から、公共埠頭や民間ドッグ、水産加工工場、港湾倉庫、水族館等を建設するために整備されたものである。これら施設のうち、埠頭や民間ドッグなどに利用されていた突堤は、現在、レストランや店舗などの商業施設や、オフィス、ワシントン州が運営するフェリーターミナルなどに利用転換されている。この利用転換は、シアトル港湾局が推進する土地利用戦略によって、混在していた機能を、計画



的に商業や集客施設などの都市的な機能へと誘導されたものである。セントラルウォーターフロントには、年間 80 万人を動員するシアトル水族館（Pier59）をはじめ、その背後地にある観光名所としても人気を博しているパイク・プレイスマーケット（公設市場）や、ピュージェット湾が一望できるオープンスペースなどがあり、多くの観光客や市民らで大変賑わっていた。しかしながら、市街地とウォーターフロントのアクセスは、2 階建ての高架道路と高低差のある地形によって、視覚的な分断感も加わり、決して良いとはいえない状況であった。

セントラルウォーターフロント内の突堤利用形態

埠 頭	立地施設	備考（所有者/従前の施設/建設年次）
50、52	フェリーターミナル	ワシントン州所有
54	商業施設（レストラン）	港湾消防隊（1963 建設）
55	遊覧船発着場	
56	商業施設（レストラン）	
57	商業施設（飲食店・観覧車）	
59	水族館	シアトル市所有
62、63	公園（閉鎖中）	シアトル市所有（公園部）
66	クルーズターミナル	
67	ホテル	
69	シアトル港湾局事務所	
	商業施設飲食店	1901 建設

セントラルウォーターフロント Pier50 から pier59。



シアトル水族館（pier59）



複合商業施設（レストラン、観覧車）（pier57）



パイク・プレイスマーケット



多くの人で賑わうオープンスペース①



ダウンタウンから海を望むと、直下に高架道路が走る。



多くの人で賑わうオープンスペース②



市街地からウォーターフロントへ向かって①



市街地からウォーターフロントへ向かって②



市街地からウォーターフロントへは高架を潜って行き来する。



高架道路の周辺では、騒音と振動が気になる。

(2) SR59 高架道路の地中化

①背景

セントラルウォーターフロントと市街地との間には、両エリアを隔てるように SR59 高架道路が走っている。SR59 高架道路は、1953 年にワシントン州によって、オレゴン州とカナダを結ぶ主要幹線道路として建設されたものであり、市内で 2 番目となる 1 日約 11 万台の車両が通行している。そのような中、2001 年、供用から半世紀が経ち老朽化した高架道路は、シアトル地震 (M6.8) の発生によって大きなダメージを受け、耐震診断の結果、完全復旧は困難であると判断された。その後、高架道路を管理するワシントン州交通局により、代替案として①トンネル化、②高架道路化、③平面道路化などの比較検討が行われた。最終的には、地震発生から 8 年が経過した 2009 年にトンネル化案が、ワシントン州、キング郡、シアトル市、シアトル港湾局の間で合意された。

トンネル化の決定理由として、事業費は比較検討案の中で最も高額であったが、工事期間中の交通対策に加え、①高架道路の建設以降、問題とされてきた市街地とウォーターフロントの分断感の解消、②新たなオープンスペースが創出され、景観・賑わいの向上が期待されること、③高架道路を起因とする振動・騒音の解消 (環境改善)、④地価の上昇が見込め新たな付加価値が期待されることが高く評価されたとのことである。

②工事の概要

高架道路が地中化 (トンネル) される区間の延長は約 2.8km、トンネル部の車線構成は、上下 2 層の往復 2 車線、トンネル工事の他に南北端の取付道路や、既存の高架道路の撤去費を含めると全体事業費は約 31 億ドルになる。

地中化工事は 2013 年に着手され、現在は全体延長 (トンネル区間) の 50%が完了している。当初計画では、2015 年に掘削を終える予定であったが、複雑な地盤条件への対応や、シールドマシンの故障などにより工事が大幅に遅れ、完成期限を 2017 年夏に期間延長し、2019 年の全面開通を目指して工事が進められている。

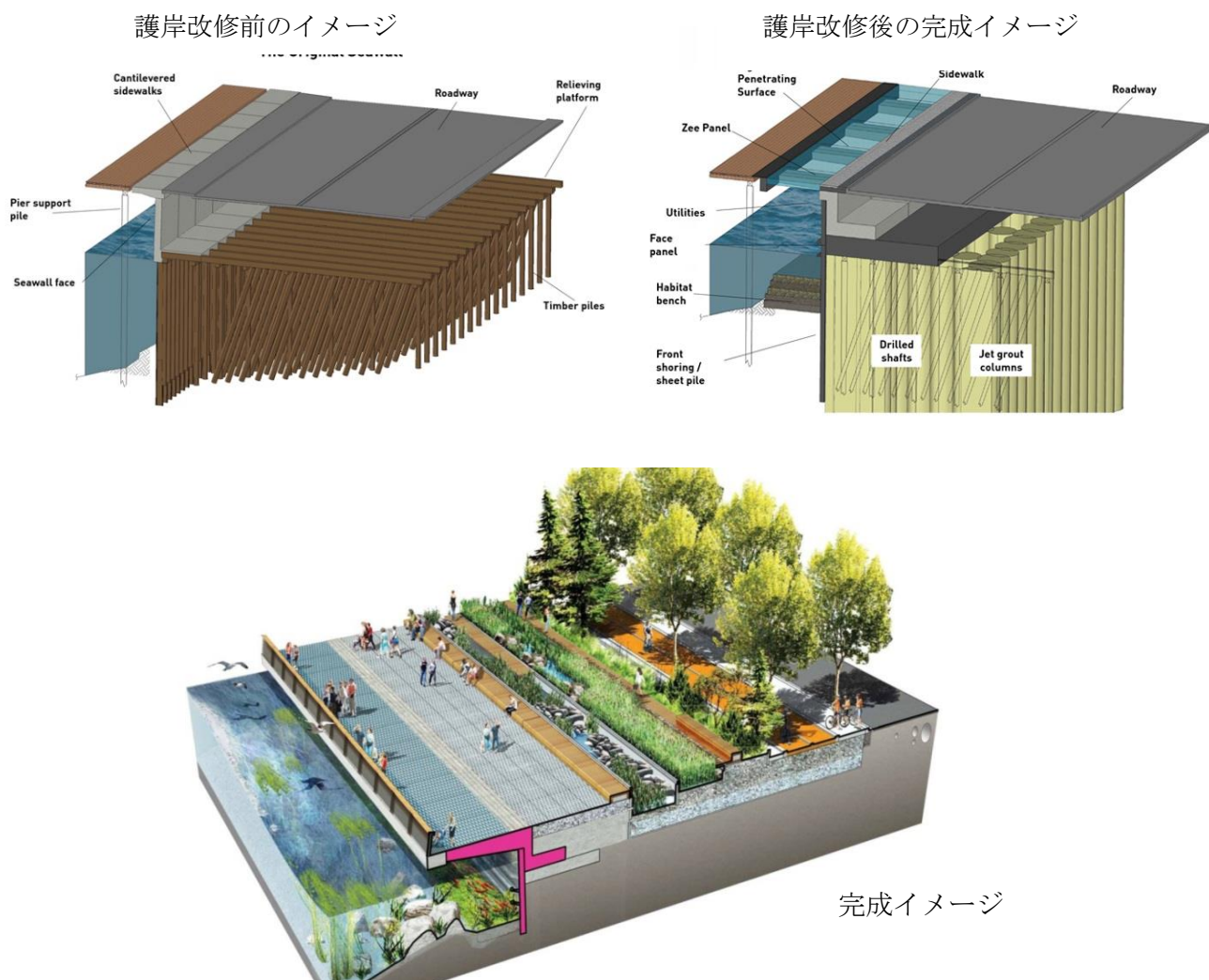
工事の財源は、事業主体の州政府が 19 億ドル、連邦政府 8 億ドル、シアトル港 2.8 億ドル、シアトル市からの分担金や、トンネル化後の料金収入 2 億ドルを見込んでいる。



ワシントン州道路局ホームページより

(3) 護岸の改修

セントラルウォーターフロントの護岸は、1916年から1932年にかけて木杭構造で築造されたものであり、長期に渡る貝や虫による侵食、腐れの進行により安全が確保されなくなったことから、現在、改修工事が進められている。現地でのヒアリングによれば、新たな護岸は、①公共の安全を守ること、②現在の耐震基準を満たした構造、③サーモンの移動経路を改善、④将来の気候変動にも対応可能な構造として設計がされているという。また、護岸壁は海中の生態系に配慮し、水域占用を最小限とした上で、歩行者空間が確保できるよう護岸天端の床版を張り出した構造を採用している。さらに、コンクリート床版にはガラスブロックを埋め込み、日光が海まで差し込むような工夫や、当該水域が鮭の卵が孵化するポイントとなっていることから海藻が繁殖しやすくなるよう、護岸前面に捨石を積むことで水深調整を施している。護岸の改修工事は約80%完了しており、来夏には竣工予定であるという。



シアトル市港湾局ホームページより



木杭の経年劣化による損傷



透過性のあるガラスブロック



改修後の護岸（上部はプロムナード）



護岸の壁面には凹凸をつけ貝や藻が繁殖しやすい構造

（４）土地利用計画

高架道路が撤去された後の土地利用計画の策定にあたっては、セントラルウォーターフロントと市街地とのアクセス改善や、公園・プロムナード・民間所有の商業施設のリニューアルも含め、エリア全体を包括的に一括して計画されている。現地でのヒアリングによれば、設計者は世界的に有名なランドスケープデザイナーのジェームス・コーナーがデザインプロポーザルによって選考され、設計を手掛けているという。彼の作品では、ニューヨークの旧鉄道高架橋を緑地とプロムナードにリニューアルすることで、新たな観光名所となった「ハイレインパーク」が有名である。セントラルウォーターフロントの設計内容は、基本計画から各施設の実施設設計までを一貫して行う契約条件としている。そのため、プロムナードや公園の平面計画や構造、舗装・ベンチ・照明灯の仕様、植栽や花壇の樹種、夜間景観の演出などといった空間全体が、同一設計者によってコーディネートされている。また、エリアに導入する施設や機能については、設計段階から市民や企業、関係団体で構成される「セントラルウォーターフロント委員会」の意見を聴取しながら進められてきたとのことである。

セントラルウォーターフロント委員会構成員

市民代表 シアトル市ウォーターフロント室 SDOT (シアトル市交通局) シアトル市公園管理者 WSDOT (ワシントン州交通局) シアトル市港湾局	パイクプレイスマーケット 栈橋所有者 ダウンタウンシアトル協会 商工会議所 シアトルパークス財団 地域団体 シアトル水族館 など
---	--

(5) 主要プロジェクト

ウォーターフロントエリアでは、18 の主要プロジェクトが掲げられ、段階的に整備が進められている。対象となる再開発エリアの土地の大半はシアトル市が所有していることである。

Explore the future waterfront



[Click this link to enlarge map](#)

- | | |
|--|---|
| 1. Railroad Way | 10. Waterfront Park |
| 2. Main + Washington streets | 11. Union Street |
| 3. Alaskan Way + Elliott Way | 12. Pike + Pine corridor |
| 4. Cycle Track | 13. Pike Place Market's MarketFront |
| 5. Seawall Project | 14. Overlook Walk |
| 6. Columbia Street | 15. Seattle Aquarium expansion |
| 7. Marion Street Bridge | 16. Pier 62/63 + Floating Dock |
| 8. Promenade | 17. Bell Street Park extension |
| 9. Seneca Street | 18. Battery Street Portal Site |



14. Overlook Walk

The Overlook Walk is a new, accessible connection between Pike Place Market and the waterfront. It takes pedestrians over the new Alaskan Way without crossing the street and includes seating, informal play areas and views.

シアトル市ホームページより

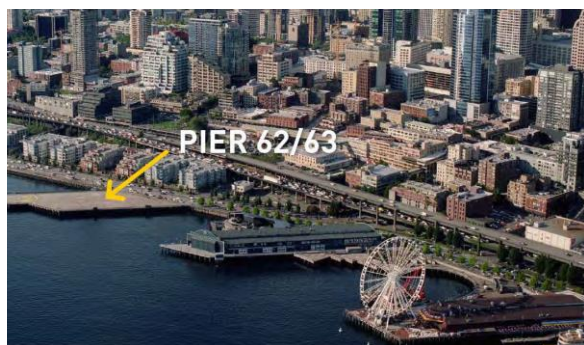
① アラスカウェイとエリオット・ウェイ道路整備、サイクルトラック

地上レベルの道路は、アクセス強化と回遊性を高めるために、高架道路の跡地スペースを活用し、幅広い歩行者空間と自転車専用レーンを設けた計画として、段階的に整備が進められていた。

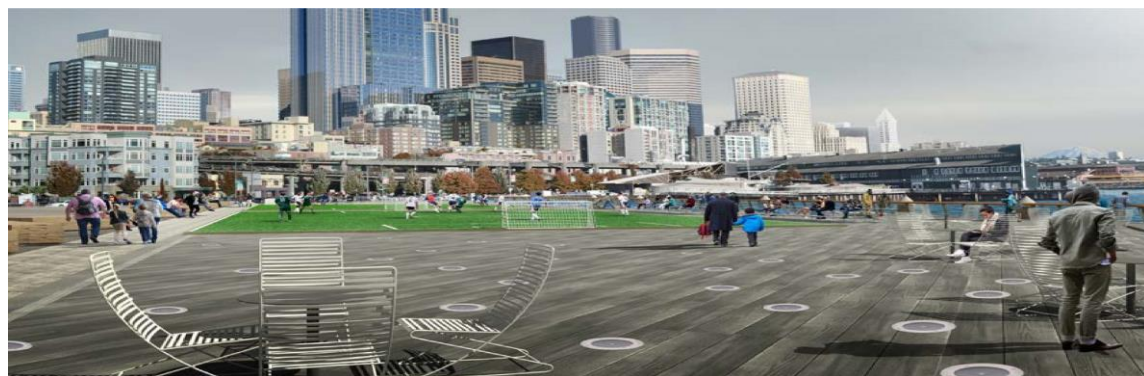


② PIER62、63

ピア 62 と 63 は、栈橋上のオープンスペースを市民らの憩いの場として、護岸改修に合わせリニューアルするものがある。施設設計にあたっては、様々なイベントに対応できるように平面計画と安全性に配慮されている。現地でのヒアリングによれば、栈橋は従前から市の公園管理者が所有しており、2017 年からリニューアル工事を行う予定。



完成イメージ

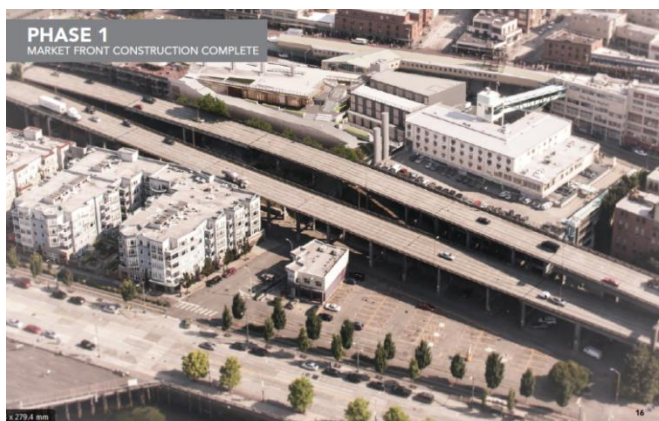


完成イメージ

シアトル市ホームページより

③ OVER LOOK WALK

OVER LOOK WALKは、市民や観光客で賑わうパイク・プレイスマーケットの拡張計画に合わせて、高架道路跡地を活用して、市街地とウォーターフロントを結ぶプロムナードを整備するものであり、水族館の建て替えも想定し計画されている。計画するプロムナード沿いには、飲食店や商業施設に加え、ピュージェット湾が望めるオープンスペースを設けて、ベンチ、花壇、芝生広場が配置されている。現地でのヒアリングによれば、市場の拡張部分は2017に完成予定であり、小売店やレストランなどの店舗数を増やすとともに、高齢者向けマンション（40戸）も併設し建設する計画であるという。市場の拡張用地は、以前は市営駐車場であったが、市が市場に対して無償で提供したとのことである。施設の設計にあたっては、ジェームス・コーナーが民間建物の実施設計以外は、景観設計を含め全て行うとのことであった。



現在の状況



完成イメージ





完成イメージ

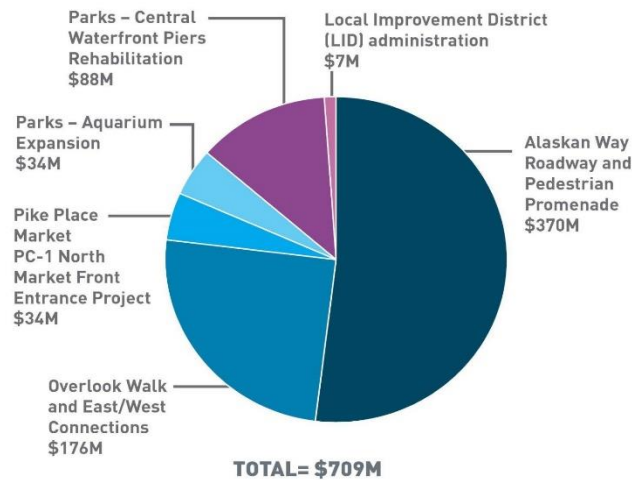


商業施設の建築工事中

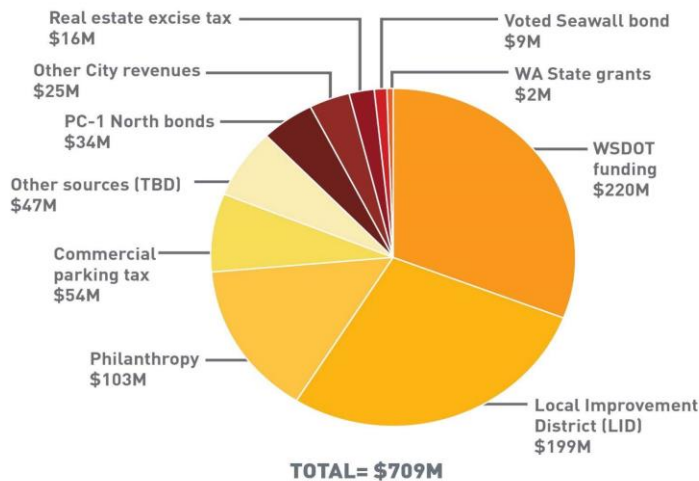
(6) 予算と財源

ウォーターフロントエリアの再整備に要する全体事業費は、下記グラフによれば 709 億円となるが、この中に用地取得費、ワシントン州が実施する高架道路の地中化工事、港湾局で実施する護岸工事に要する費用は含まれていない。この内訳としては、アラスカンウェイのペDESTリアンプロムナード整備に 370 億円、オーバールックウォーク整備に 176 億円、パイクレースマーケットの整備に 34 億円を見込んでいる。主な財源としては、ワシントン州交通局から 220 億円、LID(特別税)として 199 億円、公共事業に対する寄付が 103 億円となっている。

【予算】

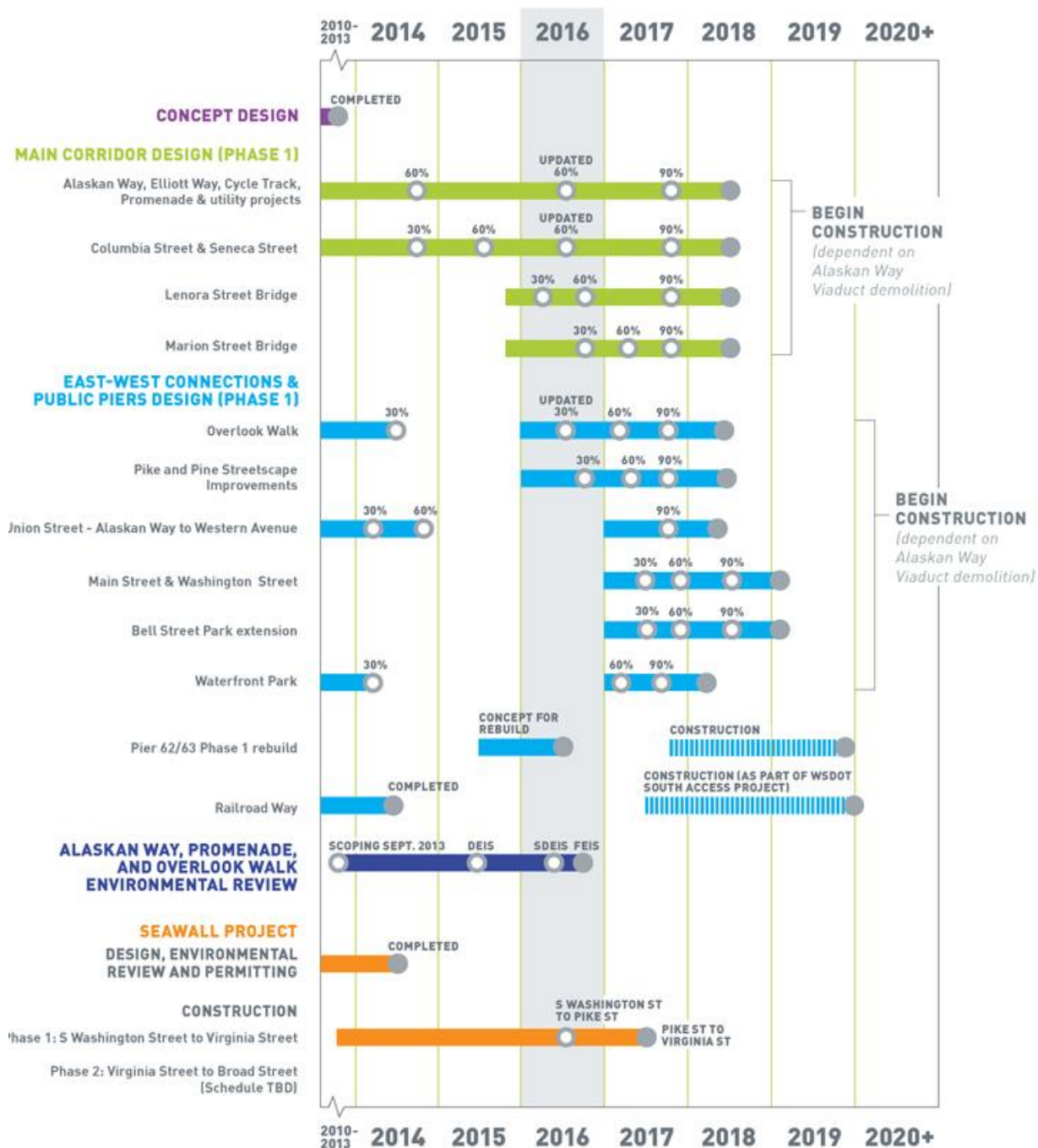


【財源】



(6) プロジェクトの整備スケジュール

現在は、マスタープランに基づいて、各施設の計画に対する環境アセスメントや、実施設計が進められている。本格的な工事実施は、下表に示すように高架道路が地中化される 2019 年から高架道路の撤去工事に引き続き行われる計画である。



シアトル市ホームページより

（７）資金調達方法

アメリカで実施される公共事業の資金調達方法の一つに、多くの州で実施可能な LID (Local Improvement District) という特別課税制度がある。新たに道路や公園、交通システムなどの公共施設整備を行う場合、その沿線やエリアの土地所有者を対象として、整備前後で見込まれる地価上昇分に対し、一定率を課税し資金調達を行うものである。新たな事業に LID を適用する場合、対象事業が不動産価値に与える影響範囲や不動産上昇率について、市が雇う不動産鑑定士が算定し、課税対象エリアに対し課税率を決定する。市は、将来見込まれる増税分を原資として債権を発行し、工事費用を調達する。現地でのヒアリングによれば、建物・土地所有者が賛成しない場合は、不動産鑑定士が直接所有者に対し、評価内容の説明を行うとのことであった。また、LID はシアトル市議会で承認された特別税であり、課税対象エリア内の全体資産価値の 60%にあたる所有者が反対した場合、市議会に抗議書の申し立てが可能である。LID は、低所得者に対しては免除規定があるとのことである。



４．シアトル港のクルーズ戦略

（１）クルーズの現状

シアトル港は、２基の客船ターミナルを有し、人気の高いアラスカクルーズの拠点港として、７社のクルーズ社が利用している。現地でのヒアリングによれば、２０１６年、シアトル港には約２００隻のクルーズ客船が入港し、約１００万人が利用する見込みであるという。１９７０年代、客船クルーズは年に数回だけ入港する程度であったが、その後、Sea-Tac 空港と連携した販売戦略や、アクセスの良い市街地の近くにターミナルを整備することで、クルーズ社の進出意欲を促し、客船と空港の双方が成長を続けているとのことである。また、クルーズ事業が成長した要因の一つとして、アラスカクルーズの中

でも人気のある 7 日間のツアーは、昔はクルーズ客船の船速が遅かったため、バンクバー港発着でしか実現できなかったが、クルーズ客船の性能向上により船速が上がり、シアトル港から 7 日間のアラスカクルーズが可能となったことも影響しているとのことである。

（２）シアトル港湾局の取り組み

シアトル港湾局は、クルーズ需要を今後も成長産業として維持していくために、クルーズ社と一緒に、シアトル港発着クルーズの価値を高めていくようなプロモートを行っている。また、マスコミやメディアを通じて PR するとともに、SNS などによる情報発信、有名人やスポーツ選手たちをシアトルに招待し、クルーズ体験した感想を、それを SNS に投稿してもらうなど、さまざまな手法を活用している。

（３）波及効果

観光客は、アラスカクルーズを目的に海外からも増加傾向にあり、主要な市場は、日本、中国、イギリス、フランス、ドイツなどである。アラスカクルーズは、国内からの旅行者が大半を占めるが、クルーズ客

の 7 割は Sea-Tac 空港を利用しているとのことである。シアトル港湾局の販売戦略として、クルーズ単品のセールスでなく、「Fly&Cruise」や「Cruise&Stay」など、空港や宿泊施設と連携し PR することで、相乗効果をもたらし、クルーズが 1 隻発着することで、シアトル市に 1400 の仕事と 260 万ドルの経済効果があるという。クルーズ産業全体では、3740 の雇用創出と、1 年間に 459 百万ドルの収入、17.6 百万ドルの税収があるとのことである。また、港湾局のクルーズ事業の収益としては赤字であるが、クルーズ客の市内滞在や、船用品の調達など間接的な波及効果は広範囲に渡り、地元の重要な経済戦略となっているという。これは寄港港ではなく、ベース港であることが多く影響しているとのことであった。この他、今後の見通しとして、アラスカクルーズの需要は今後も伸びていくことが予想されるが、アラスカにターミナルが少ないことから増便に対応できないという。そのため、船社は船を大型化して利益を高めようと、既に 2 社は実施しているようであり、ターミナルの大型船への対応が必要になってくるとのことである。



クルーズ入港実績

年	隻数	旅客数	前年比	備考
1999	6	6,615		
2000	36	119,770	1811%	Norwegian Cruise Line、Royal Caribbean、Celebrity Cruises 就航
2001	52	166,815	139%	
2002	75	244,905	147%	Holland America Line 就航
2003	99	344,922	141%	Princess Cruises
2004	148	562,308	163%	
2005	169	686,978	122%	
2006	196	751,074	109%	
2007	190	780,593	104%	
2008	210	886,039	114%	
2009	218	875,433	99%	Pier91 を整備
2010	223	931,698	106%	Carnival Cruise Line
2011	195	885,949	95%	
2012	202	934,900	106%	Disney Cruise Line
2013	187	870,994	93%	
2014	179	823,740	95%	
2015	192	898,032	109%	
2016	203	959,845	107%	

シアトル港湾局提供資料より

(4) シアトル港を利用する船社

シアトル港はアラスカ・クルーズへの主要な出発地となっており、アラスカ及び北西太平洋のクルーズ産業の拠点である。シアトル港を母港としているクルーズ船は次のとおりである。アラスカクルーズの最適な時期は、5月から9月の間でオフシーズンは、カリフォルニアやカリブへ転船するとのことである。

船 社	就航先	船名・隻数	拠点
	アラスカ 7日間	Carnival Legend:1 隻 毎週火曜日	Pier91
	アラスカ 7日間	Celebrity Solstice:1 隻 毎週金曜日	Pier91
	アラスカ 7・14日間	Westerdam、Amsterdam 2 隻、毎週土・日曜 Maasdam:1 隻、隔週月曜	
	アラスカ 7日間	Norwegian Jewel、 Norwegian Peral 2 隻：毎週土・日曜	Pier66

	太平洋	Ocean Regatta 不定期	Pier66
	アラスカ 7日間	Crown Princess Ruby Princess 2隻：毎週土・日曜	Pier91
	アラスカ 7日間	Explorer of the Seas 1隻：毎週金曜	Pier91

シアトル港湾局提供資料より

(5) クルーズターミナル

① 第 66 埠頭（ベル・ストリート・ターミナル）

第 66 埠頭は、シアトルのダウンタウンのウォーターフロント沿いに位置し 11 エーカーの旅客ターミナルであり、ノルウェークルーズラインとオセアニアクルーズの本拠地として利用されている。

このターミナルの特徴は、ダウンタウンから歩いて行ける距離に位置し、パイクプレイスマーケットやシアトル水族館へも近く、アクセスが良いことがあげられる。クルーズターミナル以外にもイベントセンターや、レストランなど多目的に利用でき、1,700 台の駐車場と、駐車場とターミナルへの無料シャトルのサービスを行っている。



② 第 91 埠頭（スミス・コーヴ・ターミナル）

第 91 埠頭は、シアトルのウォーターフロントの北端にあり 2009 年 4 月に開業した新しいターミナルで 2 隻の客船が接岸可能である。スミスコーブは、カーニバル、セレブリティクルーズ、オランダアメリカライン、プリンセスクルーズ、ロイヤルカリビアンインターナショナルの本拠地である。その中でも、カーニバル社とは、2009 年にホームポートとして、年間 42 万人が利用することを条件に、ターミナルの使用優先権を与えている。ターミナルの運営は、民間会社に委託することで、マーケットのニーズに素早く対応し、将来のニーズにも沿って更新していくこととしている。



5. ロサンゼルス港のウォーターフロント開発

（1）ウォーターフロント再開発の背景

ロサンゼルス港といえば、大規模な港湾施設やコンテナ取扱量とともに、先駆的な環境対策があげられる。そのロサンゼルス港が環境対策を積極的に進めることとなるきっかけの一つに、2001 年のチャイナ SHIPPING 訴訟がある。その訴訟は和解に終わったが、和解以降、地元の要望を受けて港湾に隣接する二つの居住地域（ウィルミントン地区とサンペドロ地区）に対する環境改善や、ウォーターフロントエリアに賑わい施設の誘致などを積極的に取り組んでいる。現在、ロサンゼルス港湾局が取り組むウォーターフロントの再開発は、港湾活動が地域と共存できるよう周辺地域に対する環境改善と地域貢献という色合いが強い。これまで居住地域に隣接していた港湾活動の場は、沖合の埋立地に移転することで、住宅街と距離を保ち、排気、騒音対策につなげている。

また、ヒアリングによるとロサンゼルス港の特徴として、物流と観光客で賑わうウォーターフロントとが融合するユニークな港であるという。その理由の一つとして、カリフォルニア州の中では、サンフランシスコやサンディエゴは観光港として、オークランドは物流港といった様に片方に特化しているが、ロサンゼルス港では二つの要素があることをポジティブに捉えているという。ガントリークレーンがコンテナ船にコンテナを積み込む状況などの風景は非常にエキサイティングであり、アトラクションとして捉えているとのことである。



(2) ロサンゼルス市港湾局の組織と取組 Port of Los Angeles (POLA)

ロサンゼルス港は、1907 年までカリフォルニア州が掌握していたが、港湾区域に関わる権限をロサンゼルス市に委譲したことにより、市が管理する港となる。市港湾局は、ロサンゼルス市の一部局であるが、市からの予算措置はなく、財政的には完全な独立採算制で、管轄権は港湾区域に限定されている。

現地でのヒアリングによれば、ウォーターフロントの再開発には、今後 10 年間、港湾局の全体運営収入の 10%を投資し、全体投資額は 600 億円、全体面積 160ha を再開発する計画であるという。また、ウォーターフロントの認知度を高めるためのイベントを定期的に実施し、SNS で情報発信をするなど PR 活動も積極的にも行っているとのことである。

(3) 各地区の主要プロジェクト

①サンペドロ地区ウォーターフロント開発

サンペドロ地区の再開発は、2009年に港湾委員会において承認され、400 エーカーの敷地を段階的に再整備が進められている。エリア内には、客船ターミナル、地ビール工場、レストラン、ヨットハーバー、ビーチなど多くのレクリエーション施設がある。





③ Outer Harbor (2014)

Outer Harbor は、クルーズ客船のターミナルとして、埠頭とドック、屋外のイベント広場で構成される。敷地面積は 12 エーカーで、カブリロビーチとサンペドロ湾の 360 度の景色を望み、コンサート・フェスティバルやスポーツイベントが行える屋外会場を有する。これまでに、シルク・ドゥ・ソレイユや、カー・ラリーなどの数多くのイベントが開催されている。総事業費\$198,000、2014 年竣工。



④ Downtown Harbor (2014)

ダウンタウンハーバーは、旧消防署 112 とロサンゼルス海事博物館の間の既存のウォーターフロントの 1.2 エーカーを整備したものである。以前は駐車場や空き地であったが、新たな港の玄関口として、市民や来街者が訪れるなど賑わいを創出している。戦艦アイオワが展示されている他、プロムナードや公園のベンチからは、海岸を望むことができ、港を身近に感じ憩える空間として整備されている。総事業費\$ 47.4 百万ドル、2014 年 6 月竣工。



⑤ サン・ペドロパブリックマーケット (2017)

サン・ペドロパブリックマーケットは、既存の Ports 0 'Call Village の老朽化に伴い、新たな賑わい施設として建設されるものである。2016 年に、飲食店や商業施設などの建設・運営管理を一括で行うことを条件に事業者を募集し、当事業が選考された。具体的な施設内容は、レストラン、ショッピング、市場、オフィススペース、屋外イベントスペース、水辺のプロムナードなど全体面積 16 エーカーからなる計画である。建設費は、\$ 90 百万ドルで 2017 年に着手し、2020 年に開業予定である。

⑥ Brouwerij West

Brouwerij West は、旧港湾倉庫#9 をビール醸造所へとコンバージョンしたもので、醸造所に併設して試飲店やバーがあり、多くの市民や来街者で賑わっている。2016 年 2 月開業。



⑥ ALTSEA

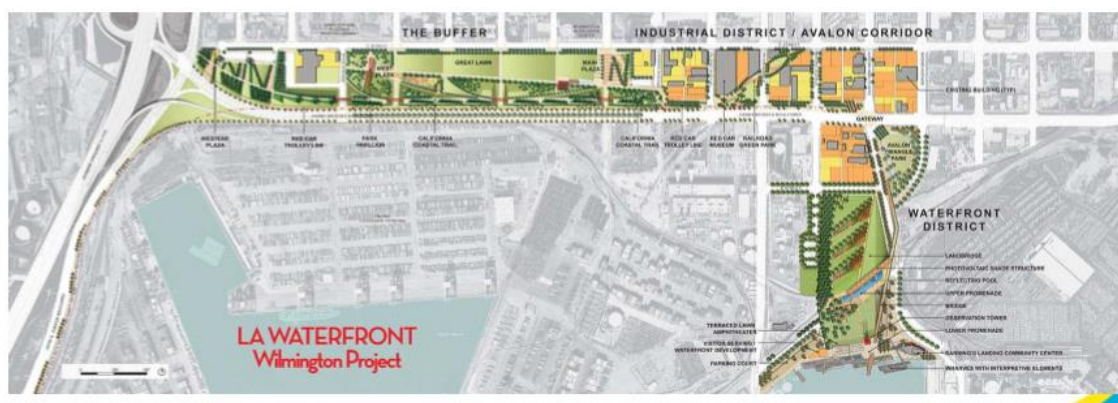
アルタシーは、カリフォルニア州ロサンゼルス沿岸の環境改善に向けて、気候温暖化の適応性向上、エネルギー効率の改善、海洋汚染防止に向けた調査研究を行う研究施設として、2018年に稼働する予定である。研究施設は、旧港湾倉庫上屋



「City Dock No.1」を転活用して、地域の公立および私立大学と共同研究が行われる予定である。当施設の誘致により、学者や高所得世帯の居住が増えるとともに、年間5万人の学生と30万人の訪問者が見込まれるとのことである。

⑦ ウィルミントン地区ウォーターフロントパーク

ウォーターフロントパークは、ターミナルエリアと住宅地域の緩衝帯として、埠頭用地を公園へと利用転換し、整備されたものである。公園面積は30エーカーで、園内には、芝生広場やプロムナード・自転車レーン・親水広場などが配置され、大部分が連続する緑地として開放されている。



考察とまとめ

（１）各管理者との連携

シアトル市職員へのヒアリングによれば、市街地とウォーターフロントとの分断感、高架道路が建設された直後から、市民らの間でも問題視されてきたという。老朽化した高架道路は、シアトル地震をきっかけとして、地中化されることになり跡地には、現在、ウォーターフロントと市街地とをつなぐプロムナードやデッキの整備が進められている。これまで、地域が抱えていた問題が解消されるとともに、ウォーターフロントと市街地が連続され一体感のある空間が生まれ、より一層の賑わいの向上が期待される。日本においても、高度経済成長の初期に整備された高架道路や、港湾施設などの社会資本は、老朽化や耐震性などの問題を抱え、施設の更新時期を迎えようとしている。また、社会資本を取り巻く状況は、人口減少や超少子高齢化、環境との共生といった多様な観点から、大きな変革の時期を迎えている。シアトル市では州が管理する高架道路の付替え検討に、地域が抱える課題やまちづくりの方針が汲み取られ実現することになった。今後、港湾施設を含め公共施設管理者に求められる施設更新の検討実施にあたっては、海外の事例も参考にしながら、地域社会が抱える問題や、波及効果を踏まえ長期的な視点を持ち、各施設管理者が連携し、社会資本整備のあり方を考えていくことが重要であると感じた。

（２）回遊性の向上

今回の海外研修で再認識したことの一つに、これまでは港湾活動を行うために一般者が近寄れなかったウォーターフロントエリアに市民や来街者を誘う仕掛けとして、海が身近に感じられる動線の整備があげられる。市街地からウォーターフロントへ向かう動線の先に海が見えることで、行ってみようという気持ちや期待感とともに、安心感を与え心理的な抵抗感が低減されると考える。それに加え、沿道にカフェや賑わい施設が並び、歴史的な風景や洗練されたデザインの建築、夜間景観やエンターテインメント性など、非日常的な空間を演出することで、歩行距離がさらに伸びて回遊が生まれ、新たな賑わいが創出される。また、両港が実施する再開発の取り組みが、自然や文化、地域の特徴や歴史的資源を活かし、画一的でなく多様性と個性ある水際空間を創出し、市民や観光客で大いに賑わっていた。シアトル港やロサンゼルス港で見受けられた動線計画や空間デザインなども参考にしながら、神戸港のウォーターフロントに相応しい魅力的な施設の導入を図っていきたい。さらに両港が、計画実現のために取入れた特区制度や、LIDなどの財源確保の手法の導入、官民連携したエリアマネジメントなど興味深いものもあり、研究を深め日本での導入可能性について探っていきたい。

（３）ロサンゼルス港における地域との共生

ロサンゼルス港では、チャイナ SHIPPING 訴訟の和解以降、隣接する地域住民の要望を受け、環境対策の一環として、埠頭用地を公園や賑わい施設などへと土地利用転換を図るなど、地域との共存を目指した取組みが進められていた。神戸港においては、港を主に「物流ゾーン」と「親水ゾーン」の二つの地域に大きく分けて再構築し、秩序ある水域と土地の利用を行うことにより、物流機能の効率化と強化を図るとともに、親水機能を拡充することで、総合的に神戸港の活性化を図ることとしている。今後、この取り組みの中で、港湾機能を都市機能へと利用転換を行う場合などは、引き続き長期的な視点に立ち、物流機能の強化と親水機能の拡充をうまくバランスさせながら、港全体の活性化に取り組んでいきたい。

参考資料

- ・ワシントン州ホームページ
- ・ワシントン州道路局ホームページ
- ・シアトル港湾局ホームページ
- ・シアトル市ホームページ
- ・シアトルタイムス（過去記事）ホームページ
- ・ロサンゼルス港湾局ホームページ
- ・ロサンゼルス市ホームページ