

更新期を迎えた中心市街地の 高架道路問題と都市再生

～ボストン・シアトル・ソウルにおける取り組み～

吉村慎治 三井不動産㈱ S&E 総合研究所 上席主任研究員

内藤伸浩 三井不動産㈱ S&E 総合研究所 上席主任研究員

1 はじめに

第2次大戦後本格的モータリゼーションの進展にあわせて建設された高速自動車道は、いま更新期を迎えつつある。とりわけ中心市街地を横断する形で作られた高架型自動車専用道路は、環境や景観への悪影響あるいはコミュニティの分断といった諸問題を有しており、どのような形でこれを更新すべきか様々な議論を巻き起こしている。そこで本年現地調査を行った米国ボストンおよびシアトルならびに韓国ソウルの事例を紹介し、日本橋における都市再生への取り組みの参考としたい。

2 ボストン・ビッグディッグ

2-1. 問題状況

アメリカでは第2次世界大戦後、全土を高速自動車道で結ぶ構想が本格化し、州をまたぐ高速道路（インターステート・ハイウエー）の建設費の90%を、連邦ガソリン税でまかなうインターステート・ハイウエー法が1956年に制定される。

ボストンでも50年代に各都市で始まったハイウエー建設の流れの中で、鉄道と海運に頼る輸送のトラックへの切り替えと、市中心部への自動車によるダイレクト・アプローチの必要性が高まっていた。ボストン

セントラル・アーテリー（高架道路当時）



（出典：州高速道路局 HP）

のダウンタウンと港湾地区の間を通る鉄道に代わって、高架の高速道路としてセントラル・アーテリー（I-93）が建設され、1959年に開通する。

「ハイウエー・トゥー・ザ・スカイ」と言われた近未来志向の高架道路の建設は、チャイナタウンやイタリア人街のコミュニティを破壊しながら強行されるが、完成後は街を分断する「グリーン・モンスター」として

セントラル・アーテリー（トンネル化上部）



(出典：市再開発局資料)

現れる。

さらに建設当初7万5千台／日と想定されていた交通量は、その後急速に膨らみ20万台／日に及び慢性的な渋滞を引き起こす。1日10時間以上の渋滞、全国平均4倍の事故発生率、都心部とウォーターフロントの分断といった問題に加え、対岸にあるローガン国際空港へのアクセスの劣悪さもクローズアップされていく。

2-2. プロジェクトの概要

ビッグディッグ・プロジェクトは大きく分けて、①セントラル・アーテリー（I-93）の地下トンネル化と北端のチャールズ川に架かる橋の架け替え、②空港へ向かう高速道路（I-90）の延伸と新たな海底トンネルの建設、の2つの部分からなる巨大プロジェクトである。1991年に工事着手、2006年現在道路工事自体はほぼ完了し、地下化されたセントラル・アーテリー部分の地上の公園・施設整備などを残すのみになっている。ボストンの都市計画「ボストン2000」によって、地上部

分の75%分が公園・歩道等のオープンスペースとして整備され、25%の部分に商業施設等が創出される予定である。

セントラル・アーテリーの地下化は、伝統的なチャイナタウンやイタリア人街のコミュニティーの活性化、ダウンタウンとウォーターフロント地区の一体化、景観・環境の画期的な改善、広大な緑地・公園の創出等々によって、ボストンの中心地区の魅力を、大きく高めることになる。

また、空港地区へのアクセスの整備は、ボストン・サウスといわれる地区に、巨大なコンベンション・エキシビション・センターの建設、ダウンタウン・バックベイ両地区に続く第3の業務地区の創出、新たな住宅開発の勃興などの一大ブームを巻き起こしている。この地区には、「シルバーライン」と呼ばれる新たな交通システムが整備・開通している。

ビッグディッグ・プロジェクトは、既存の交通機能を維持したままの複雑な付け替え工事や、周辺住民に考慮しての対策等により、当初計画の完成時期（1998年）から大きく遅れると共に、予算的にも当初（25億ドル）の約6倍（146億ドル）に膨れ上がるという、大きな問題を引き起こした。

しかし当プロジェクトは、市内の交通と空港へのアクセスの大幅な改善、旧市街の景観・環境の画期的改善、第三の業務地区の創出等々、極めて大きな社会・経済・文化的な貢献をボストンにもたらすものであり、ボストンと米国の発展に大きな長期的寄与をもたらすだろう。

3 シアトル・アラスカンウェイ

3-1. 問題状況

アラスカンウェイは、シアトル市の中心湾岸部を走る幹線高架道路で1954年に築造された。隣接するピュ

ージェット湾の護岸擁壁（シーウォール）は、1933年に築造されたものである。ともに老朽化が著しかったが、2001年に起こったシアトル地震で大きな被害を受け、危険な状態が続いている。ワシントン州交通局は、老朽化した高架道路の改築方針を決めており、市港湾局もシーウォールの改築を決めている。高架道路は州保有、シーウォールは市保有であるが、プロジェクトは連邦政府も含めたワシントン州・シアトル市の共同プロジェクトとして一体で検討されている。

ボストンやその他の1950年代の高速道路建設の例に漏れず、シアトルのアラスカンウェイも建設当時は、高架道路による市街地とウォーターフロントの分断がもたらすマイナス効果については、無頓着であったようである。しかしながらピュージェット湾に面したウォーターフロント地区が、さまざまな文化・飲食・商業施設やピアで活況を呈してくると、観光都市としてのシアトルや地域コミュニティーにとって、市街地とウォーターフロントを分断する高架道路のもたらす負の効果は、はっきりと認識されるようになってきた。

3-2. プロジェクトの概要

検討に際しては当初からさまざまなシミュレーションが行われてきたが、現在は高架道路建て替え案と地中化案の2案に絞り込まれている。整備コストについてはワシントン州交通局にてコスト試算のためのプログラムを作成、将来のリスク要因を加味してモンテカルロ・シミュレーションを行い、一定の確率での幅を持った見積もりに基づく議論がされている。「コア」と呼ばれる緊急性の高い対象工事区間は、約2マイルであり、トンネル案とする場合には海側の外壁が「シーウォール」と兼用される。

整備費は9月に改定された最新見積もりで、高架案で22～33億ドル、地下案で36～55億ドルと試算されている（確率的に妥当な範囲）。建設期間は高架案で10～12年、地下案で7～10年である。州・連邦政府は、高架案による再築にかかるコストは負担（拠出）するが、トンネル案による増額分は市が持つべきであるとの姿勢である。地元は、市長、商工会等は挙げてトンネル

アラスカンウェイ（州資料表紙より）



（出典：ワシントン州交通局資料）

案を推しているが、市議会でも意見は割れており、年内に住民投票による決着が図られる見込みである。市では地下案を前提として、債券の発行と固定資産税収のアップ分の組み入れにより資金調達も可能としており、交通渋滞の解消、ウォーターフロントの価値創造によるいりこみ客数の増加、宿泊観光客の増加、周辺不動産価値上昇の効果等の経済効果（50年間の累計値で加味したものは、高架案で54億ドル、地下案で68～84億ドルとの試算もある）。

シアトルは、全米でも最も風光明媚で文化度も高い地域の一つである。市の中心部はピュージェット湾に沿って発展し、湾岸を走るアラスカンウェイに平行して、一番街から中心の五番街へと東に上がって行く。海に向かう坂道を分断する高架道路が撤去され、そこに緑と青空の空間が広がれば、五番街から美しいウォーターフロントまでの坂道も一層楽しいものになるだろう。

4 ソウル・清溪川復元事業

4-1. 問題状況

清溪川（チョンゲチョン）は15世紀に朝鮮王朝によって整備された都市河川であり、ソウル市中心部を東西に貫いている。20世紀になり河川の汚染が進んだため、1958年から71年にかけて覆蓋化（幅員50～80m・総延長約6km）され、またその上に高速道路が建設された。復元事業開始前の地上道路および高速架橋道路の交通量は16.8千台/日であり、その内の6割強は通過交通であった。

建設後30～40年経った高速架橋はセメントと鉄筋の腐食が進んでおり安全性において不安をかかえる状態にあった。また「清溪川周辺地域は大部分築40～50年以上になる建物が密接していて常住人口の減少は勿論、都市環境を妨げる要因となっていた」（ソウル市ウ

復元後の清溪川
（昼間）



ェブサイト <http://japanese.seoul.go.kr/cheonggye/>より）。

4-2. プロジェクトの概要

清溪川復元事業の主な内容は、清溪川路及び三一路とその周辺5.84kmを対象に、覆蓋および高速道路の撤去ならびに撤去後の河川復元（水質改善、生態系回復を含む）、修景・橋梁新設（朝鮮時代の代表的文化遺跡である廣通橋などの歴史遺跡の復元を含む）、兩岸道路整備である。車中心から人中心へ、歴史文化の復元、自然と人の共存などを目指すとともにアジア大都市の中でのソウルの地位向上を強く意識した事業であった。

工事は2003年7月に着工され2005年9月に竣工した。マスタープランの提示と市民への説明を含め約3年という非常に短い期間で本事業が遂行されたことは特筆に値する。このような短期間に事業が完了した理由のひとつとして、2002年6月のソウル市長選で当選した李明博（イ・ミョンバク）氏が同事業の実施を選挙公約としたことがあげられる。また事業の直接対象地がすべて市所有であり、100%ソウル市の事業であったこともその要因だろう。

事業費については着工前の想定では約3,494億ウオ

復元後の清溪川 (夜間)



(出典：ソウル市ウェブサイト
<http://japanese.seoul.go.kr/cheonggye/>)

ンであったが、実際に工事が進められる過程で設計変更・物価変動等の影響により 2005 年現在で約 3,867 億ウォンが投入されている。

交通面から本事業をみた場合、バス路線整備などは行われたものの基本的には高速架橋の単純撤去であり、交通体系にはむしろ負の影響を与えるものであった。しかし工事開始後ソウル市民の約 8 割が本事業を肯定的に評価しており、とりわけ「環境」や「歴史・文化」面での貢献を高く評価しているという。

復元後 1 年を経過したいま、昼夜を問わず多くのソウル市民が整備された親水公園を散策し水辺で憩っている姿を見ると、本事業に学ぶべきことは大であると思われる。

5 ポスト工業化社会での都市間競争と都市再生

以上の米国や韓国での都市再生への取り組みは以下のような文脈の中で理解すべきであろう。

5-1. 技術の競争から文化の競争へ

19 世紀および 20 世紀の工業化社会では、生産者主

権の下での「技術の競争」が中心であった。しかし 21 世紀のポスト工業化社会における競争は消費者主権の下での「文化の競争」となる。そして生産者を中心とした技術は工場や研究室の中で生まれたが、消費者を中心とした文化は都市の中で生まれる。したがって東西対立解消後の大競争時代では、文化を生み出す力をめぐる都市間国際競争が必然となる。

5-2. 知と精神を育み文化と生活が息づく水辺・沿道空間の整備

都市は水(川)と道なくしては成り立たない。そして水(川)は、人の精神を涵養する根源的要素であり、都市に暮らし都市を訪れる人々の精神に働きかけ、感受性や創造性を養うものである。また道は単に人や物が移動する手段ではなく、生活空間であり都市景観を形成する最も重要な要素である。

したがって水(川)が身近に存在し、その国ならではの特色ある文化と生活とが道のまわりに息づいている都市でなければ世界の人々を惹きつけることはできない。水辺と沿道空間の整備は都市再生の要である。

6 おわりに

日本橋は江戸に始まる近代日本都市文明の起点であり、東京の原点・シンボルである。また日本橋は五街道の基点であり、日本道路元標がある道の原点である。他方で日本橋と日本橋川は高度成長期に効率性優先の経済・都市政策に真っ先に犠牲にされた都市景観の象徴である。こうした日本橋が美しく蘇ることは、21 世紀の新しい価値観に基づく都市再生の出発点であり、首都東京がポスト工業化社会で競争力を維持向上させ国際間競争に勝ち残るための条件といっても過言でない。21 世紀の新しい“道”は日本橋から始まる。

(よしむら・しんじ)

(ないとう・のぶひろ)