法政大学学術機関リポジトリ
HOSEI UNIVERSITY REPOSITORY

PDF issue: 2025-07-01

水都アムステルダム : 歴史的経験と未来へのチャレンジ

樋渡, 彩 / 岩井, 桃子 / 細川, 雅紀 / Ruyven, Kees van / 稲益, 祐太 / 根津, 幸子 / 榮, 美奈

(出版者 / Publisher)
法政大学大学院エコ地域デザイン研究所
(開始ページ / Start Page)
1
(終了ページ / End Page)
205
(発行年 / Year)
2007-03

2

水辺回帰　―ウォーターフロントは都市の知恵を明示する

Back to the water
- The waterfront manifests the wisdom of the city

Symposium Tokyo, October 15/16-2005

Inspiration to the debate about the regeneration of" Tokyo Water City"

日本語訳：岩井桃子

※訳にあたり、英文には記載されていない内容を追加してあります。

はじめに

the Dutch behind the dikes
堤防より後ろにいるオランダ人

According to the writer Elias Canetti, the Dutch are unique in that, they “won” their land from the sea and protected it by building dikes. Many foreigners refer to the myth of Hans Brinker, the boy who protected the low lands from flooding, by putting his finger in the hole of the dike. In this sense, the dikes are a symbol to express our identity and at the same time, a reflection of our culture: we rule over nature and we think everything in our country is makable or developable.

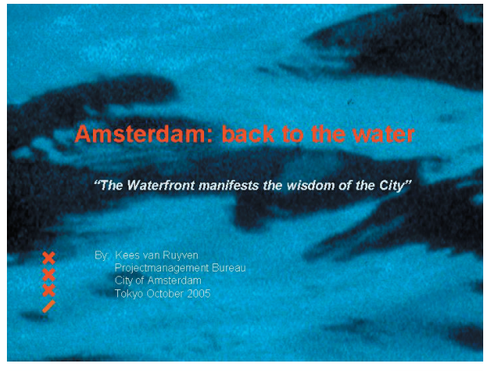
Wandering through Amsterdam with an urban planner from Cuba I asked him about his first impression. Besides the presence of water he directly showed me a second one: “bikes” . They are present all over in our public space. But above all he emphasized the fact that on a bicycle all individuals look equal! To me this referred to our liberal orientation towards individualism and to our social democratic society with its roots in Calvinism and its sense of egalitarianism and justice.

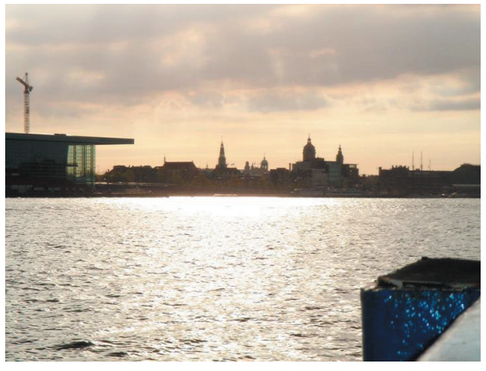
Once I coached a group of international students in a design competition for the so called IJ-Burg expansion of Amsterdam in the IJ-lake, as flat as a pancake. A Japanese student presented her concept as a series of mountains in Dutch flat water landscape, thus proving that different nationalities may imply different concepts! The discussion that followed learned us a lot about ourselves. And about the meaning of different local conditions and cultures with we distinguish ourselves in this globalizing world.

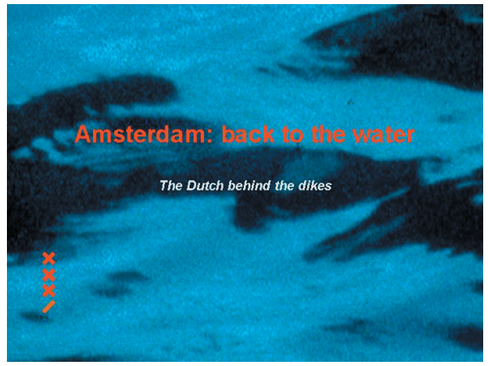
作家エリアス・カネッティによれば、海より自分たちの大地を勝ち取り、堤防を築くことで大地を守ったという点において、オランダ人は唯一の国民です。多くの外国人がハンス・ブリンカーの神話を引き合いに出しますが、ハンス・ブリンカーとは、堤防の穴に自分の指を入れることで洪水から低地を守った少年です。こうした意味でも、堤防は私たちオランダ人のアイデンティティを表すシンボルでもあり、同時に自分たちの文化の反映でもあります。私たちは自然を超えたところで国を治めており、そしてオランダ国内すべてのものが自分たちによって作り出されることが可能であり、若しくは開発可能であると、私たちは考えています。

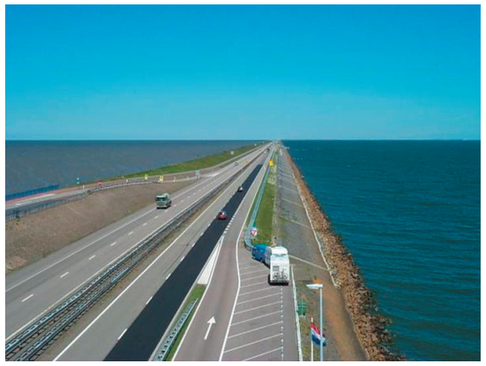
キューバからやって来た都市プランナーと一緒にアムステルダムの町を歩き回った際、私は彼にアムステルダムの第一印象を尋ねてみました。彼は水の存在を挙げたのに加えたのに続き、第二の印象を示しました。それは「自転車」です。自転車はオランダの公共空間のあらゆる場面で見られるものです。しかし、何よりもまず彼は「自転車に乗れば誰もが平等である」という事実を強調しました！私にとって、キューバの都市プランナーの発言は個人主義へ寛大に順応させることに結びつきます。そして、カルビニズム（カルバン主義）から生まれた社会民主主義の社会や、平等主義と正義という価値観にも結びつきます。

一度、私はデザイン・コンペティションのなかで海外の学生グループに指導したことがあります。そのコンペティションは、アイ湖上にあるパンケーキのようにまっ平らな土地、いわゆるアムステルダムのアイブルグ拡張地区のためのものでした。日本人の学生が発表したコンセプトは、オランダのまっ平らな水辺のランドスケープに山並みを作るというものでした。これは、異なった国籍は各々が異なったコンセプトを持っているということを証明するものでした。発表に続いて行われたディスカッションは、私たちオランダ人に関する多くのことを、私たちに教えてくれました。そして、異なる地域の形勢や文化の意味について、このグローバル社会の中で私たちは自分たちが住む国の持つ特性を見分けます。







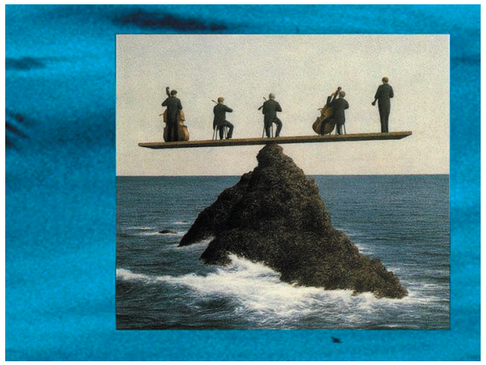


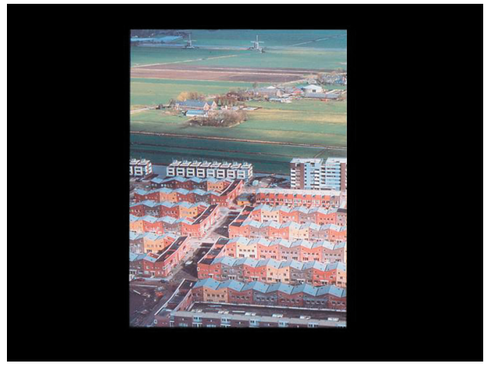
Where the Dutch fight constantly for the room of our landscape in an urbanizing environment, the Japanese accept and respect the mountains as limitation for urbanization of the space they have left. Around 16 million Dutch have to distribute about 40.000 ㎢ of their available land and water. Around 125 million Japanese live on about 40.000 ㎢ land of a total area of around 380.000 ㎢ of which 75% exists of mountains!

My lecture about the development of the Amsterdam waterfront in the first place tries to be an inspiration for the discussion about the Tokyo Water bay development.

オランダ人を取り巻く自然環境が都会化するなかで自分たちのランドスケープ空間に対して絶えず闘っている一方で、日本人は自分たちがそのままの状態にしていた場所を都会化する空間のぎりぎりのラインとして山々の手前と考え、そしてそうした山々に対して敬意を表しています。人口 1600 万人のオランダ人は、使用可能な土地と水のうちの約 4 万㎢を、互いに分配して使用しなければなりません。その一方で、人口 1 億 2500 万人の日本人は、総面積約 38 万㎢のうち約 4 万 ㎢で生活をし続けなければなりません。つまり、総面積のうちの 75％が山地なのです！

アムステルダムのウォーターフロント開発に関する私のレクチャーによって、東京の水辺開発についてのディスカッションに対して何らかのインスピレーションの源が生まれるきっかけになることを願っています。





第 1 章

Flood: managing water as assignment for the future
洪水：「水」を未来に対する課題として管理すること

“Flood” was the leading theme of the 2005 biennale of Rotterdam. Focused on very recent disasters as Tsunami and New Orleans there is a world wide urgency to protect and prevent us from the consequences of world-wide changes of the climate. Actually this is not new at all as history shows us, but media then were not developed as they are these days. Every citizen can be your next door neighbour now.

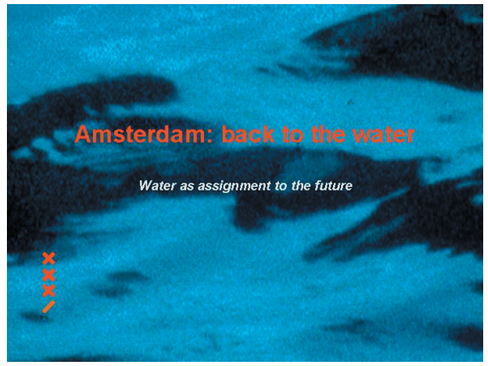
The West Frisian polder dikes built around 1200 inspired all individual farmers to organize themselves against the water in a so-called “polder board” in order to minimize the length of the dikes to protect their lands. Already then effective maintenance and prevention started in the Netherlands. This initiative is one of the pillars of our decentralized administrative system.
The flood of 1953 of our delta province Zeeland in the south of Holland was the immediate reason for the decision to build an immense waterworks to defend our country against the north sea and the rivers from our hinterland: the so-called Delta Works. It took almost 50 years to complete the works, building a flexible water dam near Rotterdam.

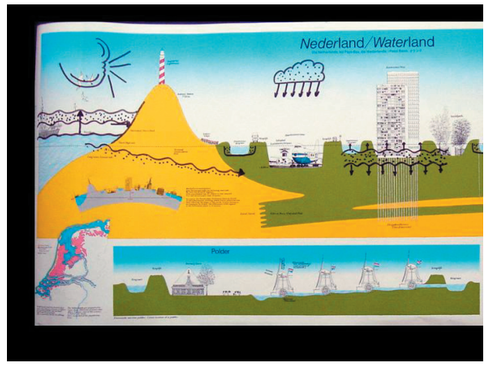
But these civil engineering works also caused a lot of protests from nature and ecological activists. The same happened with the plans for reclaiming land in the former Zuiderzee (called IJsselmeer now): the so-called Markerwaard polder will never be reclaimed on the water of the Zuiderzee. We became aware of the precious values of our water at the same time. Our traditional Dutch defensive attitude towards the water changed in an offensive and pro-active one and now every day we learn to live with this paradox. More and more water becomes the engine for innovative developments with world-wide possibilities and implications.

「洪水」は 2005 年の第二回ロッテルダム国際建築ビエンナーレの主要テーマでした。2004 年 12 月のインドネシア・スマトラ沖大地震による津波やニューオーリンズにおけるハリケーン被害といった最近の被害に焦点を当てることで、私たちを世界規模の気候変化から生ずる結果から守りそして回避するという世界規模での差し迫った状態があります。歴史が私たちに示してくれるように、実際にはこうした状態はまったく新しいことではありません。しかし、今日メディアがありますがメディアはその時点では発達していませんでした。現在ではどんな市民でも自分たちの身近にいると感じられるほど、世界は狭くなっています。

1200 年ごろに建設された西フリージアンポルダー堤防において、自分たちの土地を守る堤防の長さを最小限にするため、いわゆる「ポルダー委員会」のなかで農夫たち全員を組織しようという考えが起こりました。効果的なメンテナンスや防止策が、この時すでにオランダで始まったのです。こうした始まりは、私たちの地方分権行政システムの柱のひとつになっています。1953 年にオランダ南部のデルタ地帯にあるゼーランド州を襲った洪水は、北海や海岸の後背地の川からオランダの国土を守るための巨大水利事業を立ち上げる決定における直接の原因となりました。その事業はいわゆる「デルタ事業」と呼ばれています。その事業が終了するにはおよそ 50 年はかかる見込みで、ロッテルダムの近くには可動式の水のダムが作られています。

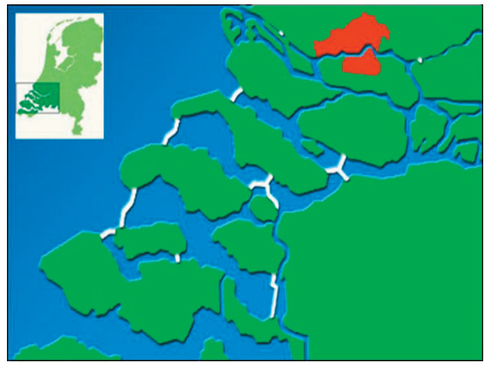
しかし、これらの土木技術事業はいっぽうで自然環境活動家から多くの反対を受けました。同様の事が、かつてのザウデル海にある埋立地の計画に対して起こりました。ザウデル海は現在淡水化され、「アイセル湖」という名前で呼ばれています。マルケルヴァールトポルダー（Markerwaard polder）と呼ばれる場所では、その近くのザウデル海上にはけして埋め立てが行われないでしょう。また、自分たちのそばにある水が貴重な価値を持っていることに、私たちは同時に気づきました。水に対する伝統的なオランダの防御体制は、攻撃的なそして事前に対策を講じる状況下で変わりました。現在、私たちはこのパラドッ

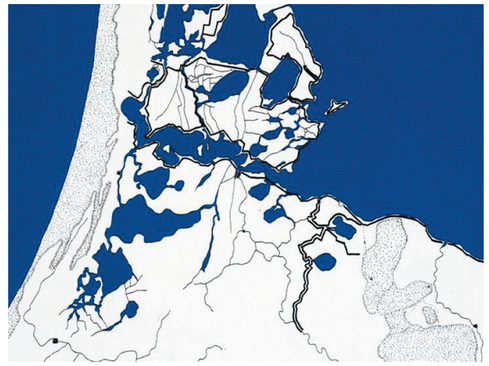




With some irony I observe that till the 70s of the last century we were still planning new polders for agriculture and urbanization. Now we are planning structural and temporal inundations of our former polders for the storage of water, connecting ecological zones, making room for water recreation or as an asset for urbanisation plans.

クスとともに生活することを日々学んでいます。もっと多くの「水」が、世界規模の可能性や将来への含みとともに、創造的開発のための「エンジン」となるでしょう。
水と闘いながら一方で親しむ、という皮肉なめぐり合わせとともに、私は 1970 年代まで私たちが農業や都市開発のために新しいポルダーをまだ計画していたということに注目しています。水を溜めるため、生態的地帯とつなげるため、水と関係したレクリエーション空間を設けるため、そして都市計画にとって価値あるものとして、いま、私たちはかつてのポルダー地帯において構造的にそして一時的に洪水を起こす計画しています。





第２章

Amsterdam Water City
水都アムステルダム

Amsterdam as part of a network region

Amsterdam is the capital of the Netherlands. It is also the most important cultural, financial and information technology centre. Together with Rotterdam as the largest harbour area, The Hague as our capital of the national government and Utrecht as conference and exposition centre a new regional concept is composed, the so-called Delta Metropolis.
Amsterdam is the biggest City of the Netherlands but belongs to the range of small metropolitan world cities. In 2005 it counts only 740.000 residents within its administrative boundaries. The Delta Metropolis area of about 5.5 million people functions as a network of city and regional centres interconnected by redesigned infrastructure. This redefined region has to compete with the other European regions.
Economically, the Schiphol Airport area, the North Sea Canal Harbour area and the Amsterdam City Centre are of key importance for the Delta Metroplis and for the so called Amsterdam North Wing sub region, which counts around 2.5 million inhabitants. The Amsterdam Zuid As (South Axe) as a junction of infrastructure will become a new economic centre with international ambition

ネットワーク地域の一部分のアムステルダム

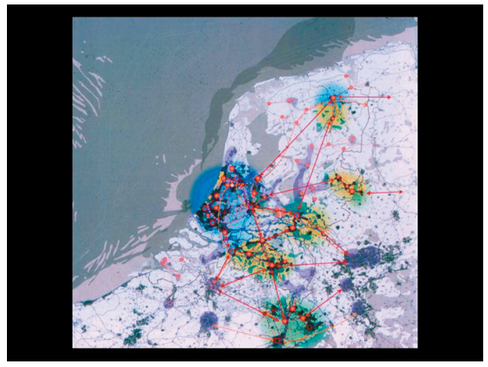
アムステルダムはオランダの首都です。そして文化、経済、そして情報技術の面における最も重要な中心地でもあります。最大の港湾地域であるロッテルダム、国の政治の中心であるハーグ、そして会議や展示会の中心であるウトレヒトとともに、新しい地方的概念がつくられました――いわゆる「デルタ・メトロポリス（Delta Metropolis）」です。
アムステルダムはオランダ国内では最大の都市ですが、世界という視点で見てみれば小規模な部類に入る大都市と言えるでしょう。2005 年のアムステルダム市の人口は 74 万人にすぎません。およそ 550 万人が住むデルタ・メトロポリス地域は、計画し直されたインフラストラクチャーによって相互に連結された都市ないしは地方センターとして機能するものです。こうして再評価された地方は、他のヨーロッパ地方と競争を行わなければなりません。
スキポール空港地域、北海運河周辺の港湾地域、そしてアムステルダム市中心部は、経済的な面から見て、デルタ・メトロポリスにとってくさびとなる重要な地域です。そして、およそ 250 万人が住むいわゆる「アムステルダム北ウィング次地域」にとっても、上記３地域はくさびとなる重要な地域です。インフラストラクチャーの連結点として機能するよう位置づけられたアムステルダム・ザウダス（Amsterdam Zuid As）が、国際的野心を伴った新しい経済センターとなるでしょう。

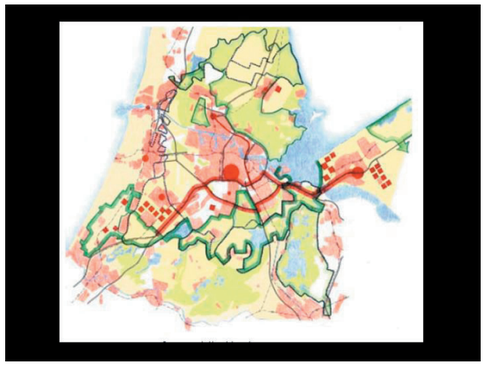
Historic inner City Centre

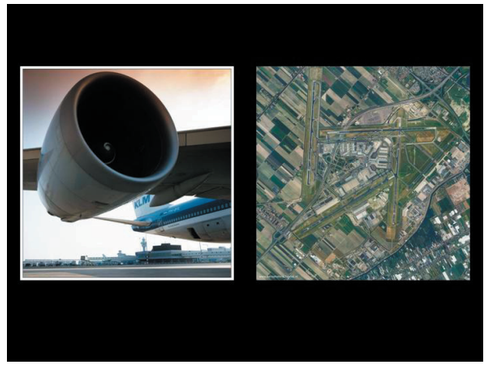
The best and most world-renowned facet of Amsterdam is her historic inner city. An inner city established around a dam that separated the Amstel River from the IJ, a former tributary of the Zuiderzee. This is how Amsterdam got its name. The palace of our queen is located on the Dam Square, but originally was created as Amsterdam City hall. I foresee this Palace as centre for World Water Management when crown prince Willem

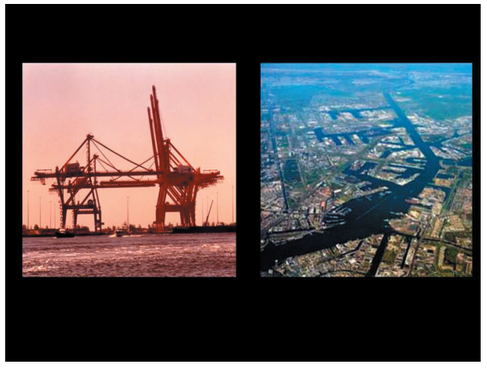
歴史的な都市センター

アムステルダムにおいて最大そして最も世界的に有名なものと言えば、その歴史的中心部です。アムステル川をアイ湾（現在はアイ川と呼ばれています）と分けているダム周辺に、町の中心部は作られました。アイ湾はザウデル海にかつて属していました。アムステル川上に作られたダム、これが「アムステルダム」という名前の由来です。オランダ女王の王宮はダム広場にありますが、建物はもともとアムステルダム市庁舎として建てら









Alexander soon will become our King.
The IJ was Amsterdam's lifeline to the hinterland and the rest of the world. It was the body of water from where our trading ships sailed to the seven seas. At that time, there was still open access, a link between the city and the IJ with its docks, warehouses, wharves, workshops and shipping companies filled with sailing ships.

れました。皇太子のヴィレム・アレクサンダーが次にオランダの王となるころには、この王宮が世界の水管理（World Water Management）の中心地となると、私は予想しています。
アイ湾は、アムステルダムよりも内陸にある地域や世界中の地域とを結びつけるアムステルダムにとっての生命線でした。また、アイ湾はオランダの貿易船が七つの海へ航海する水域でした。現在アムステルダム中央駅が建つ土地がある場所あたりには、そうした時分、自由に行き来が可能な空間、岸壁を伴ったアイ湾とアムステルダムとの間をつなぐ水路、倉庫、埠頭、仕事場、帆船が多く停泊する海運業社がまだありました。

Turning its back to the water

At the end of the last century, this open connection came to a definite end with the decision to build the Central Station and railway tracks crosswise through the city. It was no longer the IJ harbour, but the Central Station that became the umbilical cord of the inner city. On a daily basis, 240.000 commuters push themselves through this Station, transferring from one mode of transportation to another. For visitors, it is the central gateway into Amsterdam.
All the same, Amsterdam remained an important harbour city. This was particularly due to the excavation of the Amsterdam – North Sea Canal, 125 years ago.
In the course of time, the city turned its back to the IJ, alienating itself from its natural relationship with the water and the harbour. Amsterdam focused more on the development of land to the south and west.

水へと視線を向ける

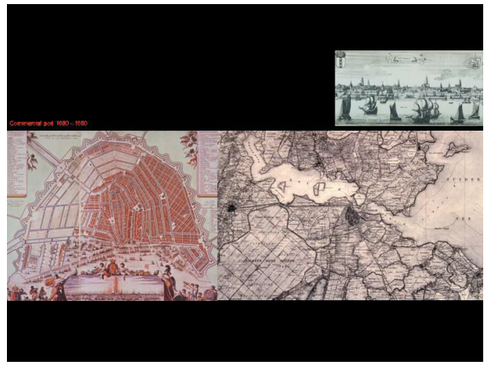
19 世紀最後、町を横切るようにアムステルダム中央駅や線路を建設しようという決定にともない、ダム広場とアイ湾の間の自由な行き来は明らかに終わりを迎えました。川の河口付近の空間は、もはやアイ湾の港として成り立ちはせず、町の中心部の「へその緒」となる中央駅にとって変わりました。一日あたり 24 万人の通勤者がこの中央駅を使い、時に乗り換えながら目的地へ向かいます。いっぽう、訪れる人にとってはアムステルダムの町に至る中央門のようなものです。
同時に、アムステルダムは重要な港湾都市でありつづけていますが、このことは特に 125 年前に行われた「アムステルダム—北海運河」の掘削に因っています。
中央駅や北海運河の建設により、やがて町はアイ湾から目を遠ざけました。しかし、水や港との本来の結びつきから遠ざかっていきました。アムステルダムは南部や西部の地域開発にさらに重点を置いていきました。

Back to the IJ waterfront

Re-uniting the city with the IJ waterfront means, working from a perspective in which the city and the water and the harbour are used as a source of inspiration. Once more, the waterfront turns out to be a source of innovation and renewal with future perspective. Along the IJ-waterfront a large variety of developments take place connected by the water.
Like a Chinese expression says: The waterfront manifests the wisdom of the city.

アイ湾のウォーターフロントへ戻る

町をアイ湾のウォーターフロント資産と再び結びつけること、そして町、水、港がインスピレーションの源として使われるように適切な観点で作業を行うこと。もう一度、ウォーターフロントは未来の展望を伴った新しいアイディアやリニューアルの源になることが明らかとなります。アイ湾のウォーターフロントに沿って、バラエティに富む大開発が水によって結び付けられながら起こっています。
次のような中国の言い回しがあります。
「ウォーターフロントは都市の賢明さを明示する」



第３章

Water : the blue gold of Amsterdam
水：アムステルダムを流れる青い「金」

In 2001 the City of Amsterdam and the Regional Polder Board approved of the Amsterdam Water Plan. A vision and strategy towards a more integrated and offensive approach of water as quality for future urbanization. Water has been recognized as one of the most important qualities from a culture historical point of view as well as an answer to future (re)design and water management assignments. The Water Plan describes an ecological and safe water system with a high quality of experience and a functional and durable use that enhances the identity of Amsterdam as Water City. Around one quarter of the territorial areas of Amsterdam exists of water (210 ㎢). Water defines Amsterdam and as the report says: it is the blue gold of Amsterdam.

In 2003 the new Structure Plan of Amsterdam was ratified by the City Council, titled “Opting for Urbanity”. The new structure plan no longer specifically formulates policy by sector-residential, work or recreation. A so-called “layered approach” was adopted, involving three layers.

Layer 1 is the expansion of water and greenery and anything associated with it. This layer is important for the quality of the city yet particularly vulnerable in the process of change and therefore given a great deal of consideration. Layer 2 is the infrastructure of roads, rail, water and cabling that are important preconditions for urbanisation. Layer 3 is the built environment. Intensification and mixed-use are the key words in this layer. Moreover, there is a 4th layer that can be distinguished, namely that of the culture of the city.

The objective is to increase the cohesion within as well as between these different layers.

2001 年、アムステルダム市と地方のポルダー委員会がアムステルダムの水プランを発表しました。そのプランのビジョンと戦略は、水を将来の都市における特性として、より包括的で積極的なアプローチに使おうというものです。水は、未来の（再）デザインや水管理業務に対する回答と同様に、文化的・歴史的な観点から見て最も重要な特性のひとつとして認識されてきました。水プランは、高い質の経験をともなった生態学的で安全な水システムや、アムステルダムを水の都市として位置づけることを促進している機能的で持続的な利用法を述べています。アムステルダム市域内のおよそ４分の１が水であり、面積で言えば210㎢です。水はアムステルダムの輪郭をはっきりと表し、そして次のように述べている報告書もあります。

「水は、アムステルダムの青い金である」

2003 年に、アムステルダムの新しいストラクチャープランが市によって承認（vaststellen）されました。そのタイトルは「選択可能な都市（opting for urbanity）」です。その新しいストラクチャープランは、領域居住、雇用、またはレクリエーションによる考えをもはや明確に表していません。いわゆる「レイヤ・アプローチ（layered approach）」は、以下の３つのレイヤーを含むことで採用されました。

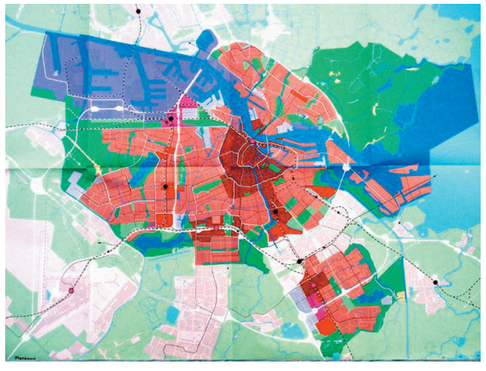
レイヤー１は、「水と緑の拡大」であり、何もかもがこの２つ（水と緑）と結びついています。このレイヤーは、都市の特性にとって重要ですが、変化といったプロセス上でとくに弱点があるため、大きな配慮が与えられています。

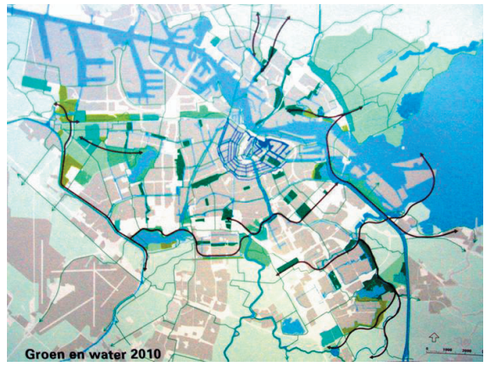
レイヤー２は、道路、鉄道、水、そして都市化にとって重要な前提条件であるケーブル線、といった「インフラストラクチャー」です。

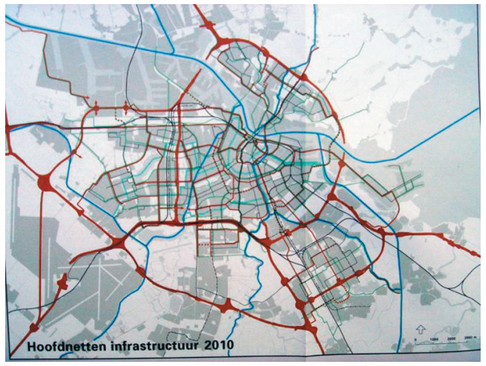
レイヤー３は、「築き上げられた環境」です。このレイヤーにおけるキーワードとして、「強化」と「混合利用」が挙げられます。

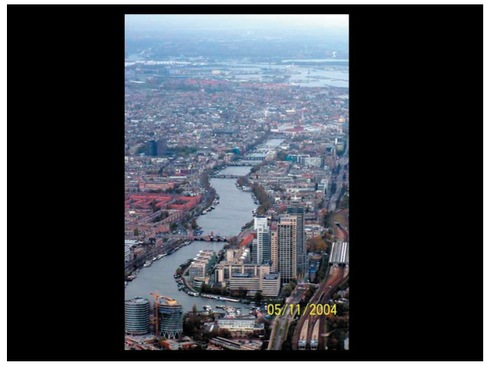
さらに、特色づけが可能な４番目のレイヤーがあり、とくに「町の文化」がそれに入るでしょう。

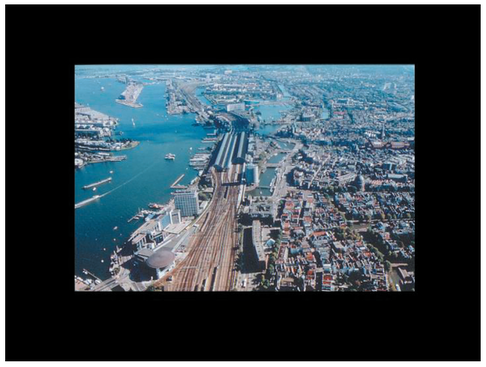
目標とするものは、これらの３つの異なるレイヤー間と同様にレイヤー内の結合力を高めることです。











Water structure

The water structure of Amsterdam is composed by the IJ, the Amstel and North Holland Canal that form an imaginary X-and Y- axis, and the canal structure of the historic inner city.
The Sea dikes along the IJ and Waterland (north of Amsterdam) will be connected and accentuated in the landscape. The IJ banks define the structure and connection between all development areas from the west to the east. The Amstel and the North Holland Canal will be revalued as connections with the green landscape and recreational areas around the city.
The continuing watercourses also connect the urbanized fabric with the green periphery and have different functions as part of the storage-, transport-, recreational- or ecological- water system.
Pools and lakes form the pearls of the water structure and will be enhanced in their meaning as recreational concentration points.

水ストラクチャー

アムステルダムの水ストラクチャーは、アイ湾、想像上でＸ軸（横軸）を成す北海運河とＹ軸（縦軸）を成すアムステル川、そして歴史的中心部の運河ストラクチャーによって成り立っています。アイ湾やヴァーテルランド（アムステルダム市北部）沿いの海岸堤防は、ランドスケープ上で関係づけられそして強調されるでしょう。アイ堤防は、西から東へかけての全開発エリア間の構造や関係を明確にしています。アムステル川と北オランダ運河は、アムステルダム市周辺の緑地帯やレクリエーションエリアとの関係において再評価されるでしょう。
流れ往く水路はまた、都市組織と緑地周辺を結びつけ、そしてそうした水路は貯蔵用、輸送用、レクリエーション用、または生態学的な水システムの一部として異なった機能を持ち合わせています。
小さな池や湖は、水ストラクチャーの中では「真珠」のような存在となり、そしてレクリエーションが集中する地点という意味で強調されるでしょう。

Water as public space

Because the use of public water is increasing, more conflicts of interest are foreseen. More and more water becomes scarce. So government policy emphasises on the variety in the use of the water structure with preservation of characteristics and historical urban qualities.
Contrary to the past, filling in waterways will be an exception and the design of new watercourses an obligation in (re)urbanization plans. Extra storage room for water is an obligation. Renovation of earlier filled-in canals (mostly for reasons of expanding car infrastructure) can be desirable from a cultural historic point of view. Water elements of cultural historic value will be protected. The quality of accessibility and public domain on water banks will be more guaranteed.
Water and green will more and more be united as natural elements to expand and strengthen the ecological and environmental network.

公共空間としての水

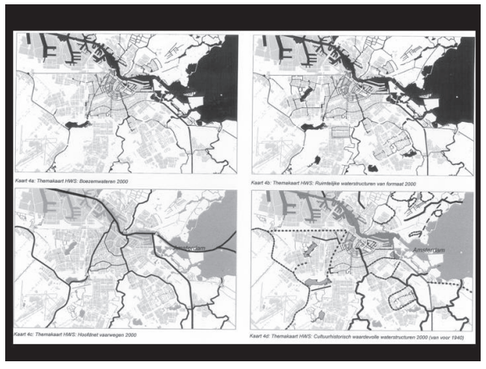
公共の水を使うことが増えてきているため、権益上の衝突の増加が予想されます。水がより不足するでしょう。そのため、政府の政策は、特質や歴史都市の特性の維持を伴う水ストラクチャーを利用するなかで多様性を強調しています。
過去に反して水路を埋めることは例外的であり、そして非常時の貯留のため、新しく水路をデザインすることが義務だったのです。だいたいが車インフラの拡張という理由のためでしたが、早い時期の運河の埋立ての回復は、文化的で歴史的な視点から魅力がありえます。文化的で歴史的価値という水の要素は、守られるでしょう。堤防におけるアクセスビリティや公共領域の特性は、さらに保証されるでしょう。
水と緑は、生態学的なそして環境的なネットワークを広げて補強するために自然の要素として、さらに一体となるでしょう。

Use of the water

Originally water in Amsterdam had a transport function. It was an infrastructural condition for industrial allocation. With the decline of water transport, the transport vessels were transformed into houseboats. Nowadays, transport of goods by water is re-increasing. All the same, it is impossible to imagine

水の利用

もともと、アムステルダム市内の水は輸送機能を持っていました。輸送機能を持つということは、産業分布に対するインフラの前提条件でした。水運の減少に伴い、大型輸送船はハウスボートに変わりました。今現在、水による物資輸送は再び増加しています。それでもやはり、ハウスボート無しのアムステルダ



Amsterdam without its houseboats. Houseboats become interesting places for work. Corporate water tourism is an on growing economic sector. Water recreation, water sports and water leisure are booming and enrich our cultural panorama. Public water transport becomes an alternative modality.
These more and more conflicting uses of water need regulations. So the use of water will be an integrated part of regional and local juridical zoning plans.

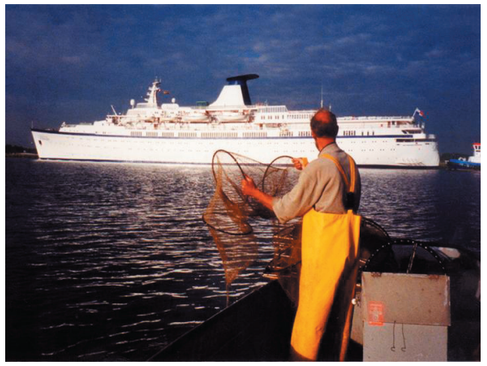
ムを想像することは難しいでしょう。ハウスボートは仕事場にとって興味深い場所になっています。また、民間の水ツーリズムは経済領域を成長させます。水のレクリエーション、水のスポーツ、そして水のレジャーがブームになってきており、そして水というものが私たちの文化という面を豊かにしています。
上記のとおり、公共的水運はもうひとつの交通方法となっています。
このような衝突が増す恐れのある水利用は、規制を必要とします。そのため、水の利用はその地域そしてその土地に合わせた司法上のゾーニングプランを統合した部分となるでしょう。

Integrated Management of the water

The primary function of our water system is supply and effluent of water, the storage of water and the prevention of water damage. It contains a comprehensive system of superficial and bottom water including the substance of the bottom, banks and water dams. The functioning of this system is crucial for the Amsterdam Watermark (NAP) and the water effluent. Inadequacy of this system affects water damage of houses and their wooden pile foundations. But also causes “wetting” of our parks. Some polders lack available water storage in times of heavy rainfall.
The change of climate and intensifying urbanisation only increases the chance of water damage.
Besides the technical function of this water system there is a need for improvement of the quality of water for natural and ecological reasons. Different levels of quality are related to the desirable or necessary use of the water. Sanitation of contaminated water and bottom needs specific procedures.
In the future, the development and maintenance of our water system will be stronger integrated in urban plans, land use plans, development projects and procedures for building permits.

統合された水マネジメント

私たちの水システムの主要な機能は、水の供給と排水、貯水、そして水被害の回避です。水底、堤防、水のダムの本質を含みながら、水の表面や水底の包括的な水システムを、その主要機能は含んでいます。このシステムを作用させることは、アムステルダム水位（NAP）や排水にとって重大なものです。
このシステムが不十分であれば、住宅やそれを支える木製の杭基礎は水被害という影響を受けます。しかしまた、私たちが使う公園に「潤い」をもたらします。激しい雨の降る時期に、有効な貯水空間を失うポルダーもあります。
気候の変化と開発の激化は、水被害が起こる機会を増やすのみです。
この水システムの技術的機能に加え、自然やエコロジーといった理由のため、水質改善に対する必要性があります。異なったレベルの特性は、魅力ある若しくは必要とされる水の利用と関係しています。汚染された水や水底を衛生に保つことは、特殊な手順を必要とします。
将来、私たちの町の水システムの開発や維持は、都市プラン、土地利用プラン、開発プロジェクト、そして建設許可における手順の上で、より強く統合されるでしょう。



第 4 章

Development strategy and management of the process
開発戦略とプロセスマネジメント

Conditions for Development: Land, Money, and Patience

The separate developments of water-oriented locations were not based on a large-scale master plan for an integrated development of the Amsterdam waterfront. In the 80s the Amsterdam Physical Planning Agency had a broad vision about a Waterfront-axe and a South-axe connected by a North-South metro extension. There was no strategy how to develop these areas.
Amsterdam took advantage of the occurrence of areas coming free for development. The first areas (like IJ-Plein and Eastern Docklands) didn't require construction of an entirely new urban infrastructure. Housing was the main emphasis of these developments which, looking back, involved relatively few risks. In this area, 100% to 50% of the developed units are social housing. It is particularly the high quality of our social housing, which has brought private developers to realize the potential of this area.
It were the artists, squatters and urban nomads who discovered the waterfront with its industrial atmosphere as a creative incubator for city development. It was not the private developer, but the City who was the first to stick its neck out for area oriented development.
Quite advantageous was the fact that the City was the owner of the largest portion of the property in these harbours areas. We did however have to purchase the property belonging to the railway. Since the railway was owned by the National Government, this was relatively easy.

A much greater challenge has proven to be the development of the central area of the southern banks of the IJ, on both sides of the Central Station. In this area, there is splintered ownership of the property and new urban large scale infrastructure is needed. Aside from these issues, there was also a large financial risk involved with a unilateral office space program that was greatly dependent on the market. The sky seemed to be limited and the private investors withdrew from the project.

The IJ Burg area showed quite different conditions. From a civil technical point of view reclaiming land is complicated with our specific bottom structure. But also we had to negotiate with the central government about the property and prize of the water! Changes in the housing market made the private sector not the confidential partner the municipality expected. As a consequence financial risks had to be compensated by the Amsterdam municipality.

The availability and property situation of land are the main conditions for urban development, next to the financial investments the public and private sectors are willing to make. Better to say: what financial risks do they want to take? Patience, long-term thinking and commitment to the City are the third key conditions we learned by experience.

開発のための条件 : 土地、資金、および忍耐

水に方向づけられた場所で別々に行われる開発は、アムステルダムにおけるウォーターフロントの総合的開発のための大規模なマスタープランに基づいていませんでした。80 年代、アムステルダム市の都市計画局（Physical Planning Agency）は、現在建設中の地下鉄南北線の拡大によってウォーターフロント軸とザウダス (Zuid as / South Axis) 軸についての広いビジョンを持ちました。それまでは、こうした地域を開発する方法に対して戦略が全くなかったのです。
アムステルダム市は、自由な開発が可能となる地域が生まれる状況を利用しました。アイ・プレイン（アムステルダム市北部、OMA によるマスタープラン）や東部港湾地区（アムステルダム北東部に位置するもと港湾地区の再開発、WEST8 によるマスタープラン）のような最初に開発された地域は、完全に新しい都市のインフラストラクチャーの工事を必要としませんでした。住宅建設は上記 2 地区における主要な目的となっていましたが、今振り返ってみると比較的リスクの高いものではありませんでした。この地域では、開発されたユニットの 100% から 50% がソーシャルハウジング（公共住宅）です。この地域の可能性を実現させるものは、特に私たちが提供する公共住宅が持つ高い特性であり、そうした住宅は民間開発業者を導くこととなりました。
都市開発に対して創造的なものを生み出せるもの（インキュベーション）として、産業地域の雰囲気を残していたウォーターフロントを先ず見出したのは、芸術家と、不法入居者と都市の「遊牧民」でした。そして、こうしたウォーターフロント地域にあえて開発を最初に挑んだのは、民間開発業者では無くアムステルダム市で、市はその地域に開発を適応させました。かなり有利であったのは、市がこれらの港湾エリアで最大部分の土地所有者であるという事実でした。一方で、市は鉄道機関の所有地を購入しなければなりませんでしたが、鉄道機関が国の政府の管理下にあったため、購入に関しては比較的問題なく済みました。

さらに大きい挑戦が、中央駅の両側沿いに位置するアイ川南ふ頭の中央地域開発であると判明しました。この地域では、土地の所有権が分割しており、そして新しい大規模な都市インフラストラクチャーが必要とされています。また、これらの問題は別として、市場に大きく依存する一方的なオフィス空間計画にかかわる大きな財政危機が起こりました。計画に対する今後の見通しは悪く、そのために個人投資家はその計画から引き下がってしまいました。

アイブルグ地域は、全く異なった状況を示しました。土木技術的な観点から、土地を埋め立てて造成することは、私たちの特殊な低地構造からすると複雑です。しかしまた、アムステルダム市は、水の特性と価値について国の政府と交渉しなければならなかったのです！住宅市場における変化によって、民間部門は自治体が期待した信頼のおけるパートナーではなくなってしまいました。結果として、アムステルダム市は財政危機の埋め合わせをしなければならなくなりました。

土地の有用性と所有条件は、公共部門と民間部門が喜んでするであろう金融資産投資の次に、都市開発にとって主要条件です。次のように言うのが適当でしょう：彼らはどういった財政的な冒険をしたがっているのか？　市における、①忍耐、②長期に

わたる考え、および③責任は、私たちが経験によって学んだ第3の主要条件です。

Active land policy: Land-leasing

In an as densely populated city as Amsterdam, it is desirable to put limitations on the use of land. A century ago, the city democratically chose for a land-lease system. The city develops and leases her land for long-term periods, but remains the owner. In this way, the entire community benefits form the increased value of the land and in addition, it prevents speculation. This is how Amsterdam is still able to construct affordable housing, even in very desirable locations along the IJ-waterfront and in IJ-burg. For example, as part of Amsterdam's current housing policy, the city guarantees that in all areas, 30% of the units are social housing. We do this by subsidizing the land. In the remaining housing units, the city can control the rents and sale price of the units. This avoids the unilateral composition of neighbourhoods that would otherwise be dictated by the "ability-to-pay" principle. For the city of Amsterdam, active land policy is an important instrument with which we guide development in the field of urban planning and housing.

アクティブな土地政策：土地賃借権

アムステルダムと同じくらい人口密度の高い都市では、土地利用に制限を置くのが望ましいでしょう。1世紀前、市は土地賃借システムを民主的に選びました。市は土地を開発して長期間賃貸を行いますが、所有者は市のままです。このように、全体の共有利益が、地価が増加するよう形づくり、さらにそれは投機を防ぎます。このことは、アムステルダムが、アイ川のウォーターフロント沿いやアイブルグ地区内の非常に魅力ある敷地にでさえ、どうやったらまだ手頃な住宅を建築できるかということにつながります。例えば、アムステルダムの現在の住宅政策の一部分として、市はすべての地域の30%がソーシャルハウジング（公共住宅）であることを保証しています。アムステルダム市は、土地に補助金を与えることによってこうした保証を行います。既存の一軒家においては、市がその使用料と売値を制御できます。こうしたことにより、「支払い能力」原則によって別の方法で指示される一方的な地域構成を避けています。アムステルダム市にとって、アクティブな土地政策は私たちが都市計画と住宅の分野で開発を指導する際の重要な手段です。

From plan- oriented to process- oriented planning.

Our present modern society is characterized by the development of a network economy and an individualized mass culture. There is a fundamental element of uncertainty / unpredictability in our social development process. This unpredictability is only reinforced by the lengthy time horizon of urban development. From incubation of ideas to realization of projects takes at least a period of 25 years. "Take uncertainty into consideration" is precisely the motto for the location development of the future.
This motto implies a radical break with our traditional orientation on urban design and urban planning. In the last century, urban planning was closely related to housing, the ideology of the makable society and with this, a dominant role for the government. This "plan-oriented" urban planning that was connected to a government-driven supply economy is coming to an end.
We live now in a demand-economy in which business and consumers set the tone. Physical planning is continuously subject to change. Urban design requires flexibility and

計画から - プロセスへ導く – プランニングを導く

私たちの現在の近代社会は、ネットワーク経済と個性化されたマスコミ文化の発展によって特徴付けられます。私たちの社会発展の過程には、基本的な不確実性要素または予測不可能性があります。この予測不可能性は、都市開発における長期間の視野によって補強されるのみです。考えを創出すること（インキュベーション）からプロジェクトの実現まで、少なくとも25年の期間がかかります。「不確実性を考慮に入れてください」ということは、正確には未来の土地開発に対するモットーです。このモットーは、都市デザインや都市計画において、私たちの伝統的な方向づけを伴った根本的な事態の展開があることを暗示しています。20世紀において、住宅、社会はつくる（計画する）ことができるというイデオロギー、そしてアーバンプランニングが住宅と深く関わっていたという現象のなかで、都市計画（若しくは住宅政策）は政府が主導する役割でした。政府主導の供給経済に関係した、このような「計画が方向づけられた」都市計画は終わりを迎えようとしています。
私たちはいま、ビジネスや消費者たちが帳じりを合わせる需要経済の中にいます。フィジカル・プランニング（物理的計画）は、絶え間なく変更されることがあります。都市デザインはフレキ

procedural working methods, with "time" forming an integral dimension of this development process.

シビリティと手続き上の作業方法を必要とし、その際はこの開発プロセスで必要不可欠な局面を形成する「時間」を伴うのです。

The Government as "Director" or "Facilitator".

Given this situation, the "playing field" of physical development has radically changed. It's no longer only the government who acts as the initiator, the landowner, the financier, the designer and the administrator, determining how the game is played. The client or commissioning party is becoming more diverse: sometimes it's the government, sometimes it's a market party and sometimes it's a social organization. Furthermore, citizens, a critical party, are always present. Sometimes they're in the foreground and sometimes in the background.
The Dutch government is used to take on the role of a "director", initiator and stimulator of developments as well as administrator and guardian of social and cultural quality in the long term. Trends of liberalization and a market oriented economy go hand in hand with a change in that role of the government to "facilitator".

「ディレクター」若しくは「まとめ役」としての政府

このような状況を考えると、フィジカル・プランニングにおける基盤は根本的に変化しました。フィジカルプランニングという「ゲーム」がどのように行われるかを決定しながら、ゲームを始める人（創始者）、地主、財政家、デザイナーや管理者として機能するところが、政府のみであっては最早いけません。クライアント若しくはプロジェクトを発案する機関は、より多様的になってきています：それは政府でもあり、民間でもあり、そしてNGO・NPO団体でもあります。さらに、批判的な一団である市民が常に存在します。彼らは一番前に出て意見を言うこともあるし、一歩後ろに下がって様子をうかがっていることもあります。
オランダの政府は、「ディレクター」の役割を担うことに慣れています。「ディレクター」とは、長期にわたって社会的で文化的な品質を管理する者と保護する者と同様に、開発を始める者と刺激する者でもあります。自由化の傾向と市場指向の経済は、政府の役割が「まとめ役」へ変化することによって、手を取り合っています。

Communication as key factor for results

The increasing dynamics of the planning process and planning regulations conflict with another simultaneous development. The critical and assertive citizens are extremely distrustful toward large-scale developments that change the familiar character of an area.
Not only citizens, but also politicians and planning professionals want nothing less than a final image that provides clarity and legal security. This means that communication is playing an increasingly important role as an instrument of process management.
With every new phase of the project, the means of communication and the application of resources change. Conversely, we can observe that the personal perception of the environment and the communal legislation lag behind the social dynamics. The power of persuasion and seduction become more meaningful: the creation of broad public support becomes a key factor. Without political and social support, the quality of any plan will lose its effectiveness.

結果に対する主要因としてのコミュニケーション

計画プロセスや計画調整の原動力が増していくと、これら2つは同時に展開している別のものと衝突します。批判的で我の強い市民は、地域の持つ親しみ深いキャラクターを変えてしまう大規模開発に対して非常に疑い深くなります。
市民だけではなく、政治家や計画の専門家もが、明快さと法的な安全性を提供する最終的なイメージ以下のものは何も必要としません。これは、コミュニケーションというものがプロセスマネジメントの手段としてますます重要な役割を果たしていくことを意味しています。
プロジェクトの中であらゆる新しい局面があれば、コミュニケーションの手段と手段の適用は変化します。いっぽうで、環境に対する個人的な認識と自治体の法案が社会的変動に追いつくと見られます。相手を引き込む説得力と相手を引きつける吸引力がより重要になります：幅広い公的支援を創り出すことが主な要因になります。政治上の、そして、社会的なサポートがなければ、どんなプランの特性も有効性を失うでしょう。

Urban process management

Given this setting, the instruments and role of urban design have had to be adjusted. The traditional urban designer is losing his dominant position to the benefit of a new discipline, which goes by the name of Urban process-management or Program and project management. Urban project management is the location-oriented organization of quality, money, time, organization, communication and risks. The urban manager is the one who, as the (delegated) commissioner, acts as the initiator, director or facilitator of the development of an area. Accordingly, he directs the functional, social, economic and physical planning and its implementation over time. The management of the process is extremely individual and aimed at the development of a certain culture around a project.

From the perspective of urban management, the design is no longer the leading element in planning. The design serves more as a means than as an ends, to be applied in the various phases of the planning process. For example, the design can be used within the framework of

a) Researching and testing concepts,
b) Innovations, as an answer to new assignments and
c) Illustrations, to create support and promote sales.

It is the urban manager's task to provide room for creativity at the right moments in the process: the manager continuously reformulates the assignment.

都市のプロセスマネジメント

こうした背景をふまえて、都市デザインの手段と役割は調整されなければなりませんでした。従来の都市デザイナーは、新しい規律の有益に対して自分自身の優位な立場を失っています。その規律は、「都市のプロセスマネジメント」若しくは「プログラム」と、「都市のプロジェクトマネジメント」の名前で知られています。「都市のプロジェクトマネジメント」は、特性、資金、時間、組織、コミュニケーション、およびリスクにおいて位置づけられた組織です。都市マネージャーは、エリア開発を始める者、開発のディレクターまたはまとめ役として、(代表として派遣された)コミッショナーとして務める人です。それに従って、都市マネージャーはプロジェクトが進行するなかで、機能的で、社会的で、経済的、そして物理的な計画とその実現を指示します。プロセスマネジメントは非常に独特であり、プロジェクト周辺に必ず存在する文化を発展させることがねらいです。

都市マネジメントという見解から、デザインは計画においてはもはや主要素ではありません。デザインは、計画のプロセスのさまざまな段階で適用されるため、最終的なものとしてというよりも、手段として機能します。例えば、以下３点の枠組みの中でデザインを使用できます。

a) 考えの調査、そしてテストを行う
b) 都市の課題に対する新しい答えとしての革新的な開発方法を出す
c) サポートを作り、販売促進のための表現・説明を行う

プロセスのなかで正しい時点で創造していく猶予を提供するのが都市マネージャーの仕事です：マネージャーは絶え間なくその都市の課題を再公式化します。

Development strategy: positioning and organization

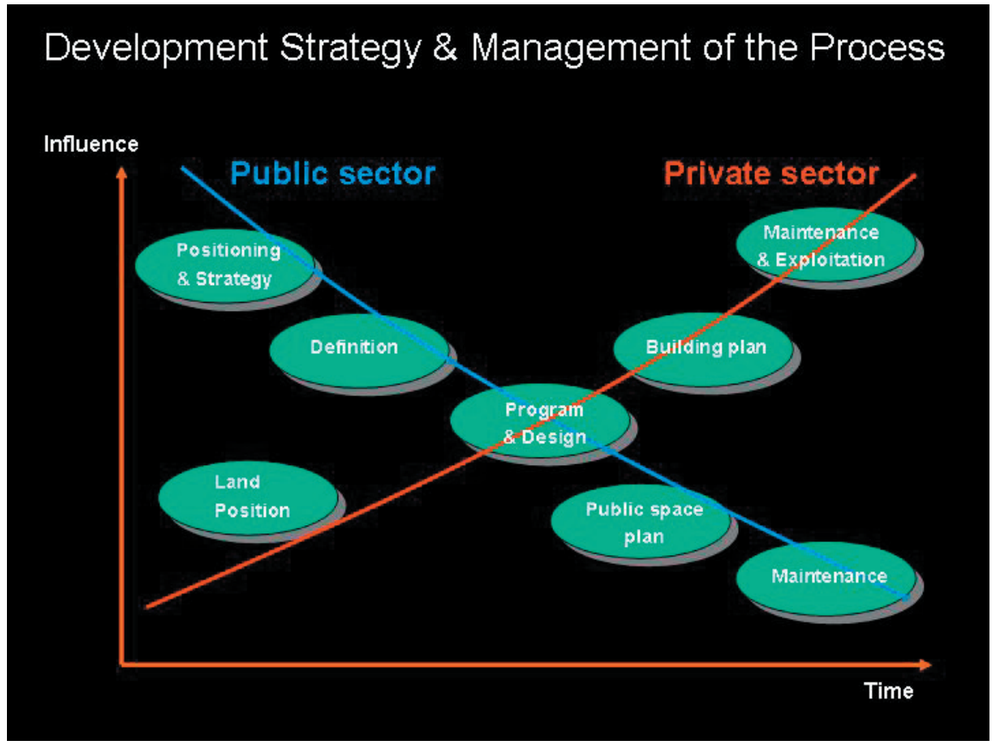
The main principle of location development isn't the urban design or plan but the positioning of the area: in other words, an integrated physical or functional-thematic concept. In this concept, an outline of the identity and the distinctive features of the location must be determined. Positioning generally consists of two parts: the definition of the development vision and the definition of the development strategy.

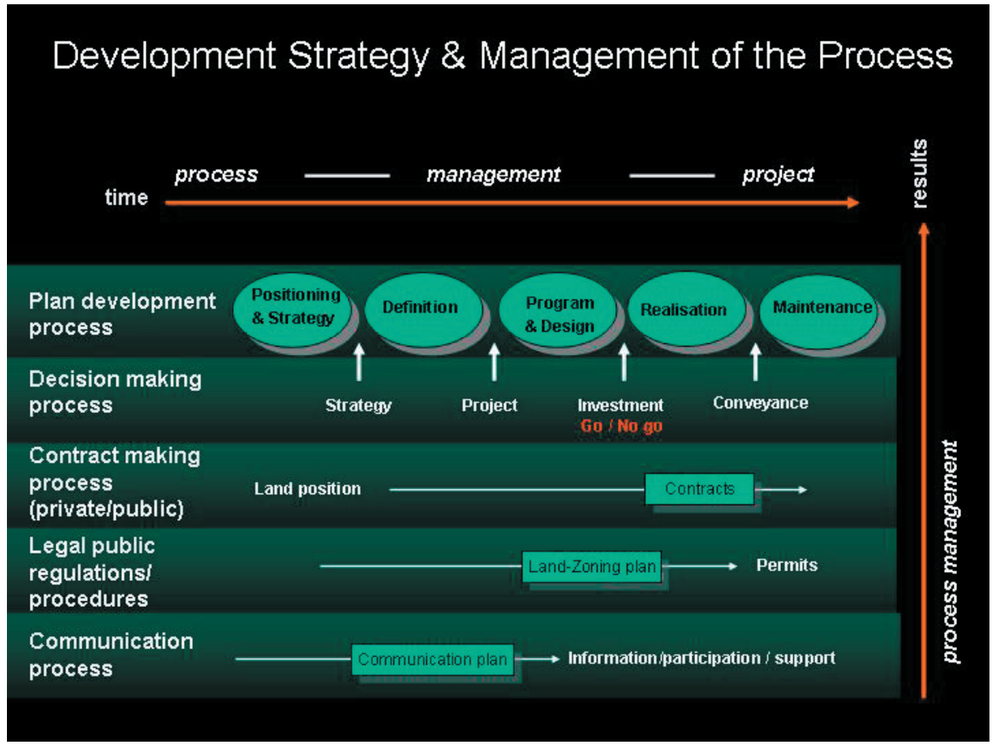
• The development vision involves the gathering of knowledge and creativity, for example, through creative sessions. These are organized to formulate themes concerning content and accordingly a comprehensive physical and

開発戦略：「ポジショニング（位置づけ）」と組織

土地開発の主な根本的原則は、都市デザイン若しくは計画ではなく、そのエリアに「ポジショニング（位置づけ）」を与えてやることです：「ポジショニング」とはすなわち、空間や機能におけるテーマのコンセプトを統合することです。また、統合された物理的若しくは機能的主題の考えです。この考えの中において、アイデンティティのアウトラインや敷地における顕著な特徴が決定されることは間違いないでしょう。一般に、「ポジショニング」は２つの部分から成ります：「開発ビジョンの定義」と、「開発戦略の定義」です。

• 開発ビジョンは、例えば創造性のある活動期間を通じて出される知識と、創造性の集合を必要とします。これらの集合体は、





functional concept. An outsider to the profession often provides the creative impulse for this. The development vision serves as a guideline for the further phases of plan development and implementation. An important element of the development vision is formed by the profiles of the future user groups. Furthermore, one has to take the cultural as well as the local context into consideration.

• The development strategy determines the organization of the planning process. It also determines the role of the government and the other parties involved. The government doesn't necessarily have to fulfill a procedural role only. In fact, the government can actually play an important strategic role by investing in the infrastructure and public space, by acquiring property and by financing pilot projects which in turn stimulate private development. In the development of the waterfront of Amsterdam, the government fulfills such a strategic role remarkably well.

内容に関するテーマやそれに従いながら広範囲にわたる物理的で機能的な考えを、系統立てるように組織化されます。専門でない人々によって、創作意欲というものが、しばしば上述の組織化された集合体に加えられます。開発ビジョンは、プランの開発と実現が更に上の段階へ行くようにガイドラインとして機能します。開発ビジョンの重要な要素は、将来その空間を使う人たちのプロフィールによって形成されます。その上、場所特有ともいえる文化的関係を考慮に入れなければなりません。

• 開発戦略は、計画プロセスの組織を決定するものです。それは、政府と関係する他団体の役割を決定することでもあります。政府は必ずしも手続き上の役割のみを遂行する必要はありません。事実、政府は実際にインフラストラクチャーと公共空間に投資することによって、財産を取得することによって、そして民間開発を順に刺激する試験プロジェクトに資金を供給することによって、戦略上で重要な役割を演じることができます。アムステルダムのウォーターフロントの開発では、アムステルダム市はそのような戦略上の役割を著しくよく果たしています。

第５章

Composing the Amsterdam Waterfront
From plans to realization: four cases
アムステルダムのウォーターフロントの構成
プランから実現まで：４つの事例をもとに

1. Eastern docklands:

old harbour solves housing problem

The Eastern Dockland area was home to the harbour-related companies that were traditionally located in the eastern part of the city. In the 60's and 70's these companies either moved to the western harbour area or went bankrupt. In 1975, the Amsterdam city council decided to redevelop the eastern harbour area for residential use. The phased realization of the plans started in 1985. They were part of a large-scale urban renewal program of existing downgraded 19th century neighbourhoods. About 8,000 housing units (around 50% social housing) have been built, together with shopping facilities and employment opportunities. This successful redevelopment has received international recognition, and has been awarded various prizes. In the year 2002, following 15 years of construction, this area was completed and conveyed to the eastern city district.

1. 部港湾地区：

古い港が住宅問題を解決する　(1970 ～ 2000)

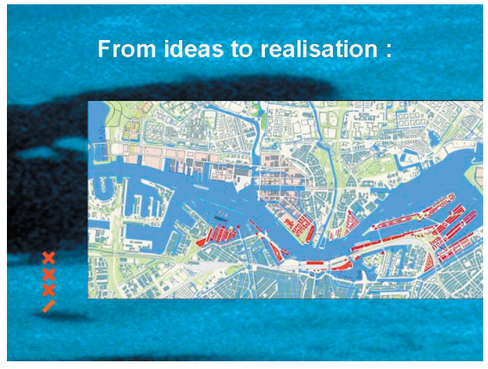
東部港湾地区は、アムステルダム市の東部につくられた、古くからある港湾関連企業にとっての本拠地でした。60 年代と 70 年代、こうした企業は市の西部地区に移動したり、若しくは破産したりしてしまいました。1975 年、アムステルダム市議会は、住宅地として利用するために東部港湾地区の再開発を行うことを決めました。この段階的な計画の実現に向けて、1985 年に計画が開始されました。計画は、19 世紀時に作られて落ち目にあった、既存の地域に対する大規模な都市再開発プログラムの一部でした。ショッピング施設や雇用の機会と共に、約 8,000 戸の一軒家 (そのうち約 50% はソーシャルハウジング) が建設されました。こうしてこの再開発は成功を収め、国際的な評価を受け、様々な賞が与えられました。2002 年になり、15 年にわたる建設工事を経て完成した後、この地区は東部地域の一部となりました。

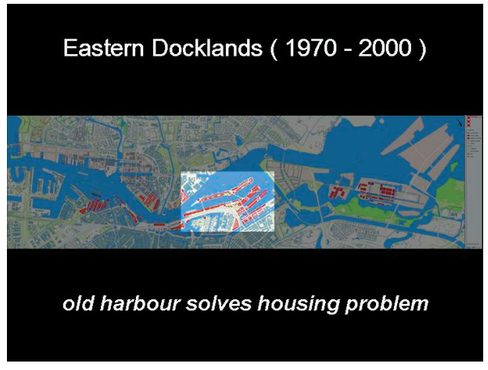
Borneo Sporenburg

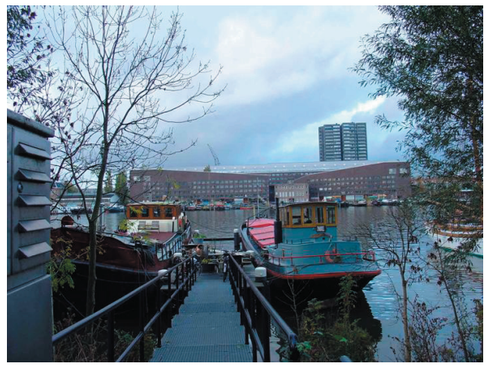
An example of an innovative development approach is the planning process of the Borneo Sporenburg Islands, located in the Eastern Docklands. These islands were the last location that was developed in this area. The municipal project organization felt the need to look for new answers to the question concerning the development of a new housing typology in high densities (100 living units per hectare). In Holland we are generally accustomed to apartment flats with 5 to 8 floors and one to two story family houses. While the market parties also asked for new products, they were relatively conservative and reluctant in their approach.
So an enquiry was held under young architects. The question

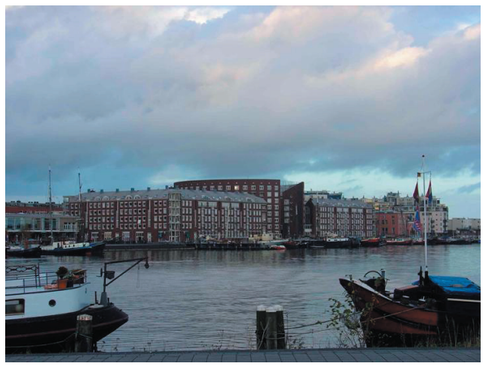
ボルネオ・スポーレンブルグ

革新的な開発アプローチの例は、東部港湾地区に位置するボルネオ・スポーレンブルグ島群の計画プロセスです。これらの島群は、この地区内では最後に開発された場所でした。市のプロジェクト組織は、高密度 (1 ヘクタールあたり 100 家族用のアパート) 地区での新しい住宅タイポロジー開発に関する質問に対し、新しい答えを探す必要性があると感じました。一般に、オランダに見られるアパートメントにおいては、5 ～ 8 階建て、そして建物内に 1 ～ 2 層の住居ユニットを内包するケースが普通です。市場全体もまた新しい住宅タイプを求めましたが、彼らは自分たちのアプローチ内では比較的保守的であり、気が進まないようでした。
そこで、若い建築家によってリサーチが行われました。問題は、









was to investigate a new housing typology for this location in which each housing unit has direct access to the street level. With the results of this study, new urban terms and a housing program were defined for the two islands. Together, the municipality and the selected consortium of developers organized a competition between three urban/architectural design companies with different orientations, so different solutions were expected.

The outcome was the city's choice for quite a revolutionary concept by landscape architect Adriaan Geuze. He designed a new urban landscape existing of a sea of houses in a rigid grid. This grid is interfered by three massive blocks, which refer to some blocks on the surrounding islands. Street oriented houses are three floors high, back to back orientated with internal patios. The ground floor is almost 4 meters high to make a flexible multipurpose use possible in the future.

Although it was not an easy plan to realize, this development represents a mutation in our recent urban planning and housing culture.

この敷地に新しい住宅タイポロジーを検討することでした。この敷地では、各住宅ユニットが通りに直接アクセスできる形を採っています。この検討の結果をもって、新しい都市に対する必要な条件と住宅計画が、ボルネオ島とスポーレンブルグ島の２つの島に対して定義されました。異なるオリエンテーションを行いながら３社の都市デザイン会社または建築デザイン会社の間でコンペティションが催されました。その際のコンペティションの組織は、市そして選出されたディベロッパーの組合の共同作業によるものでした。そのため、異なる解決策が予想されました。

結果、ランドスケープアーキテクトのアードリアン・グーズ（Adriaan Geuze）による、非常に革命的考えを持った都市デザインが選ばれました。彼は、厳正なグリッドに多数の住宅を存在させるという、新しい都市景観を提案しました。このグリッドの軸は、３つの大きなブロックによって影響され、これらのブロックは２つの島（ボルネオ島とスポーレンブルグ島）の周りにある島に属するものです。通りに面した住宅は３階建てで、建物の内側にある裏庭で背中合わせになっています。１階部分は、将来順応性があって多目的な使用を可能にするよう、およそ４メートル高としました。

実現するには簡単な計画ではありませんでしたが、この開発により、私たちの最近の都市計画や住宅文化において変化が見られるようになっています。

2. IJ-burg: A wet dream came true

The first design for the so-called IJ-Burg extension dates from 1965. Architects Van den Broek and Bakema composed Pampus City in the IJ-lake. Pampus is the name of a small fort island that forms part of the historical Stelling of Amsterdam: a line of fortifications around Amsterdam that became Unicef World Heritage.
Following years of stride between the municipal government and the strongly organized environmental groups, in 1997 a referendum was held. The people of Amsterdam voted for residential development in the IJ-lake.
IJ-burg is located to the east of the Eastern Harbour area. IJ-burg will become a new section of the city. Primarily it is a residential area with approximately 18,000 housing units for about 45,000 inhabitants creating 6,000 new jobs. IJ-Burg was part of the 1991 Amsterdam Structure Plan following the concept of "compacting the City". It forms Amsterdam's contribution to the central government program that aims to concentrate urban development in specifically indicated locations.

2. アイブルグ地区：

水上の夢の島が実現した (1965 ～ 2025)

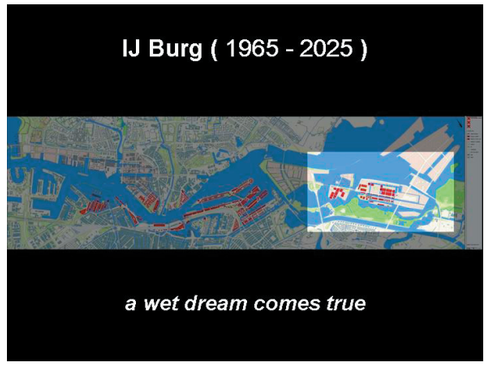
いわゆるアイブルグ地区拡大のための最初のデザインは、1965 年までさかのぼります。建築家のファン・デンブルック＆バケマは、アイ湖上に「パンプス（Pampus）都市」を構成する、とい考えを発表しました。「パンプス（Pampus）」とは、歴史的な「Defence of Amsterdam (Stelling of Amsterdam)」の一部を形成する小さいとりで（砦）の役目を担った島の名前で、パンプス島は、アムステルダム中央駅から電車で 30 分ほどの水辺都市マウデンの真北に位置しています。そして、「Defence of Amstredam」は、アムステルダム市中心から半径およそ 20ｋｍの位置にアムステルダム圏を守るように円状に作られた防御ラインのことです。これは､「水」の城壁とも言うべきもので、水を用いた「万里の長城」とも言えるでしょう。また、ユニセフの世界遺産に登録されています。
地方自治体と強く組織化された環境保護団体との間で意見交換が何年にもわたって行われた後、1997 年に市民投票が行われました。結果として、アムステルダムの人々はアイ湖上に宅地造成を行うことに対して賛成票を投じました。
アイブルグ地区は東部港湾地区の東に位置し、市内において最も新しい地区となるでしょう。主として、約 4 万 5000 人の住民のための約 1 万 8000 戸の一軒家を提供し、そして 6,000 の新しい雇用機会を創り出す住宅地域となる予定です。アイブルグ地区は、「都市をコンパクトにする」というコンセプトに従って発表された 1991 年のアムステルダム市のストラクチャープランの一部でした。それは、明確に示された場所に都市開発を集中させることをねらいにした、国の政府プログラムに対するアムステルダムの貢献具合を形に表したものです。

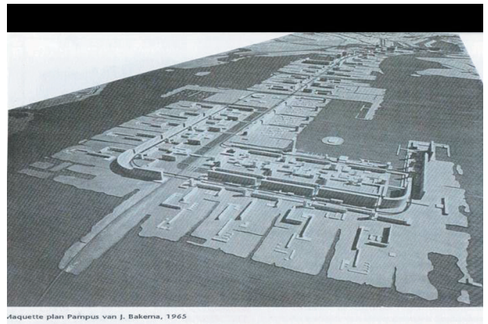
Master plan: seven different islands

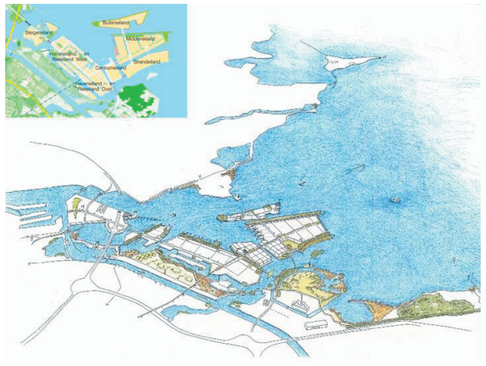
The IJ-Burg master plan is based on the concept to re-find our historic and cultural bond with the water. It consists of seven reclaimed islands in the IJ-lake. The morphology of the islands is merely dictated by the geological composition of the sea bottom in combination with territorial limitations.
In contrast to all earlier Dutch polders the islands have a more direct relation with the water so its inhabitants are not living behind high dikes!
IJ-burg will be an outspoken environmental area with innovative urban atmospheres and typology of housing.
Steiger (Pier) Island for instance is meant to be a special location for house boats.
Around 25 new bridges will connect all Islands and IJ-Burg

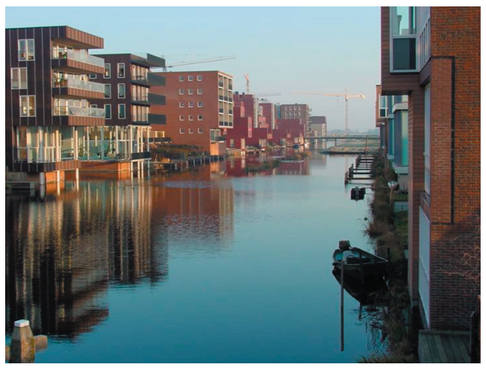
マスタープラン：７つの異なる島

アイブルグ地区のマスタープランは、歴史的で文化的に水と結びつくことを再発見する考えに基づいています。地区は、アイ湖上に埋立てによって作られた７つの島から成っています。土地制限と結びついた水底の地質構成によって、島々の形態はたんに決められています。
早い時期につくられたオランダのすべての干拓地とは対照的に、アイブルグ地区の島々は水とよりダイレクトな関係を持っているので、アイブルグ地区の住民は高い堤防の背後には住んでいないのです！
アイブルグ地区は、革新的で都会的な雰囲気や住宅のタイポロジーをもつ評判の良い環境地区になるでしょう。
例えば、スタイヘル (埠頭) 島はハウスボートのための特別な空間が用意される予定です。新しく作られる約 25 の橋は、既









with the existing city. With special attention to its architectural design.

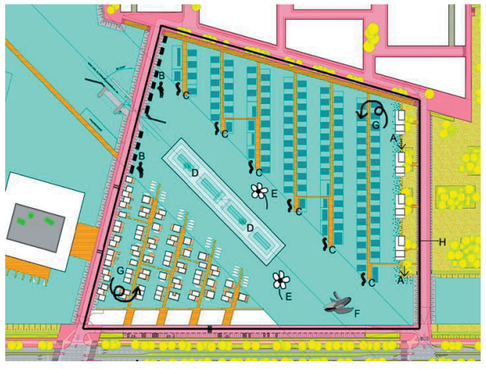
存の都市とアイブルグ地区や周辺にあるすべての島々とをつなぐ予定です。また、建築デザインに対する特別な注意をもってつなげられることでしょう。

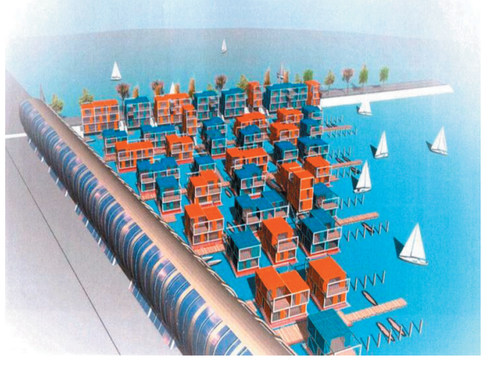
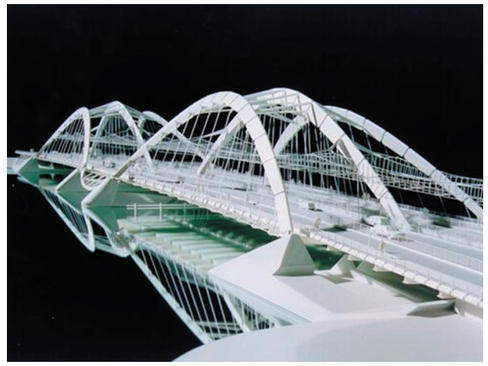
Environmentally balanced

IJ-Burg aims to have an internal environmental balance. Energy use will be highly reduced and water will be recycled in different ways.
During 40 years, the extremely contaminated Diemerzeedijk has been sanitised and restructured into a shelving nature park.
As a result of a referendum, environmental organisations and local government worked closely together in designing measures to compensate for the nature in the immediate area.
For example 900.000 ㎥ of sludge has been dredged out of a nearby water transport zone and pumped into a new offshore dam. The location of the dam is determined by a dike from medieval times. This dam is a condition for the development of a new bird reservation. Now it will be a breeding paradise for birds on walking and bicycling distance from Amsterdam.

環境面でバランスをとること

アイブルグ地区は、内部環境のバランスを持つことを目指しています。エネルギー利用が大いに抑えられ、水は異なった方法で再生されるでしょう。
40 年もの間、非常に汚染していたディーメルゼーダイク（Diemerzeedijk）地区は無害にされ、ゆるやかに傾斜する自然公園へと再構築がなされています。
市民投票の結果として、近辺の自然を補う措置を計画する際に、環境団体と地方自治体は共同で密接に作業を行いました。例えば、900.000 ㎥のヘドロは、近くの水上輸送ゾーンの外へと浚渫され、沖のほうにある新しいダムへポンプで送られています。そのダムの位置は中世期に作られた堤防によって決められており、ダムは新しい野鳥特別保護地域を設けることに対する条件です。アムステルダムからウォーキングとサイクリングをする範囲内で、現在その場所が野鳥の繁殖には格好の場所となるでしょう。



3. South IJ Bank: a new waterfront to the city

Development of the central South Bank of the IJ is a major boost to Amsterdam's inner city. The banks are an ideal location for innovative forms of housing, work, culture and recreation. Enterprises and utilities that have been unable to expand in the historic centre can find new opportunities on this location. Around 3000 homes, 340.000 m² of offices and commercial space and 140.000 m² of public facilities are planned. In a period of 20 years Amsterdam is investing about 1.2 euro billion in preparing land for building, creating public space, facilities and infrastructure. A return of around 0.5 euro billion by land lease is expected. Private investment will generate an expected 2 euro billion. Along with the building- and water-program, public space interventions must link the city with the IJ again.

The Sky was the Limit

The central area of the southern IJ-bank consists of five islands that were created a century ago next to a dam and the railway tracks coming out of both sides of the Central Station. The area was primarily used for the railway with yards located along the Oostelijke Handelskade. To complicate matters, in the sixties, a new main mail distribution centre was also built on the Oosterdok Island.

In 1984, the city started the planning process for this area by holding a design competition. However, it wasn't until 1990 that a second attempt was made at creating an integrated plan for the entire area. This attempt was undertaken by the AWF, the Amsterdam Waterfront Finance Company. Under pressure from the National government and given the trend at the time, a public-private partnership was created between the City of Amsterdam, an investor and a developer. The AWF took the lead with developing a very ambitious and compelling plan designed by Rem Koolhaas. The AWF also developed a business plan. The city kept control by creating a land-use / zoning-plan. In order to finance the infrastructure, high demands were made. These demands basically required all of the proposed office development for Amsterdam to be located on the banks of the IJ. However, the market had already discovered the South Axis of the city, which is more easily accessible by car

3. アイ川南部河岸プロジェクト：

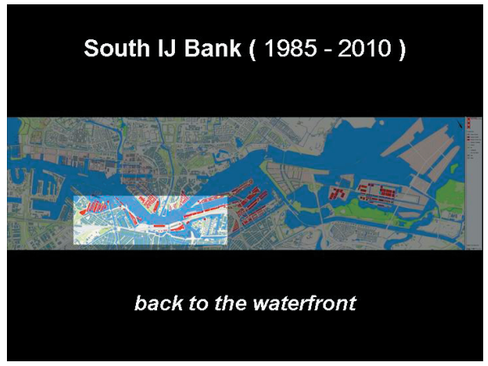
町にとっての新しいウォーターフロント（1985 ～ 2010）

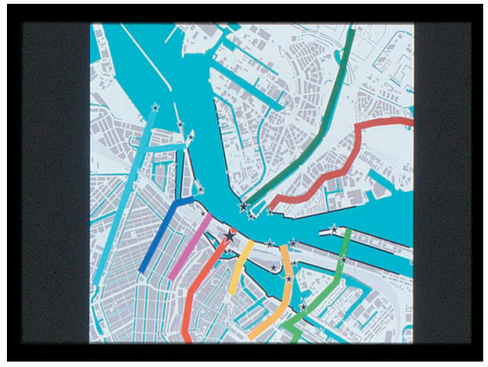
アイ川南部河岸プロジェクトの中央エリアの開発は、アムステルダム中心部へ主要な後押しとなるものです。そこに設けられている堤防は、住宅、仕事場、文化、レクリエーションの新しい形の提示に対して理想的な空間です。歴史的中心街に入り込むことができない企業や公益事業体は、この敷地内で新しい可能性を見つけうるでしょう。およそ 3000 戸の住宅、340.000 m²のオフィス・商業空間と 140.000 m²の公共施設が計画されています。20 年の間に、アムステルダム市のケースにおいて、建設、公共空間、施設、およびインフラストラクチャーの予定地を確保することに対し、約 12 億ユーロが投資されています。そして、土地賃借によっておよそ 5 千万ユーロの戻りが見込まれています。民間投資においては、20 億ユーロが生じると見込まれるでしょう。建設プログラムや水プログラムとともに、公共空間の介入によって再びアイ湾と町とが繋げられなければなりません。

かつては限界の無いプロジェクトだった

アイ川南部河岸プロジェクトの中央エリアは 5 つの島から成っており、その島々はダムや中央駅の両側から走る線路の脇に 1 世紀前に作られました。エリアは、オーステルッケ・ハンデルスカーデ（Oostelijke Handelskade）に沿って位置する作業場を伴った線路のために、主として使用されていました。事態を複雑にするように、60 年代には重要な郵便物配送センターもオーステルドック（Oosterdok）島に新たに作られました。

1984 年に、市は設計コンペティションを開催することによって、このエリアに対する計画プロセスを開始しました。しかし、全体的なエリアに対する統合プランを創り出していた途中、2 度目の試みが 1990 年になって初めて作られました。この試みは、アムステルダム・ウォーターフロント・ファイナンス社（Amsterdam Waterfront Finance - AWF) によって引き受けられました。当時の傾向と国の政府による圧力のもとで、アムステルダム市、投資家と開発する者の 3 者間で官民協力が打ち立てられました。レム・コールハースによって設計された、非常に野心に満ちて賞賛せずにはいられないプランを発展させながら、AWF が主導権を握りました。また、AWF はビジネスプランを開発しました。市は、土地利用 / ゾーニングプランを作成することによって、管理を続けました。インフラストラクチャーに資金を供給するために、高い需要が設けられました。こうした需要によって、アムステルダムに対して提案されたオフィス開発すべてがアイ川の堤防沿いに立地するように、基本的に





and currently booming with international bank headquarters. The entire PPP construction finally collapsed in 1994.

The reasons why this construction failed were basically: a too intensive program, with too many financial risks, over too long a period of time. Aside from this, there was a mutual lack of trust at the board level and a lack of local political leadership. Finally, problems caused by fluctuations in the market finished the AWF.

Anchors in the IJ

After a short period of self-reflection, the City retook the initiative with a strategic memorandum entitled "Anchors in the IJ". This was passed by the City Council in 1995.

The present development strategy is basically as follows:

Development is to be based on the existing island structure; the spatial concept of an archipelago of islands. Each of the

求められました。しかしながら、市場が既に見出していたのは、アムステルダム市南部に位置する地区でした。その地区は、車によって容易にアクセスすることが可能で、現在は国際的な銀行の本拠地として賑わっています。全体的な官民が共同で行う開発（Public Private Partnership 開発）は、1994 年に最終的に潰れてしまいました。

この工事が失敗した理由は、基本的に以下の通りでした。過度に長い期間にわたり、あまりに多くの財政的なリスクを持った徹底的過ぎるプログラムだったためです。これは別としても、取締役会レベルにおける相互の理解不足や、地方政治のリーダーシップ不足が、理由として挙げられます。最終的には、相場の変動によって引き起こされた問題によって AWF が疲弊してしまいました。

アイ湾のアンカーたち

短期間で熟考した後、アムステルダム市は「アイ湾のアンカー」と題した戦略メモとともに、イニシアチブを取り直しました。このメモは 1995 年に市議会で通過しました。現在の開発戦略は基本的に以下の通りです：

開発は、既存の島状構造に基づくこと。島状構造とは群島状の島という空間的な概念である。それぞれの島は、立地、利用、

islands will be developed based upon its own potential in terms of location, use and land ownership. The development is being phased starting from the (outward) sides going toward the Central Station. So we try to develop the first islands independent from the transformation of the infrastructure.
The program is quite diverse and varied in terms of use and segmentation. It is based on positioning the South Bank as an extension of the inner city. The combination of the inner city's local, regional and international range of scale is the point of reference. Therefore, the south bank program differs from the huge international headquarters on the South Axis and the massive leisure program around the Arena Stadium in southeast Amsterdam.
In terms of employment, we're aimed at offices and businesses that provide creative and innovative services. Approximately 40% of the proposed building programs consist of housing, comprising more than 3,000 units. From this total amount, 30% will be realized as social housing. Given the present market, it would be possible to realize 100% market rate, private homes. However, the IJ-bank area must remain accessible for the economically weak.
Businesses in particular that are presently located in the inner city will be given a chance to relocate to this area. The city government is investing in the infrastructure and designing high quality public spaces. A team of independent supervisors is monitoring the quality of the architecture and public space.

At strategic locations, the city is investing in public buildings and in public squares: the so-called "anchors". In this way, the local government of Amsterdam lays the path for the private developers, who by definition, are waiting to see which way the wind will blow. Depending upon the situation, the city looks for appropriate ways to work together with users and landowners. The real progress has been booked where the city has been able to acquire the property and has taken on her traditional role of developer. The majority of this property has already been granted to private developers. The selection of developers and investors is organized by competition.
that form the go-no-go basis for each project.

および土地所有によって、それ自身の可能性に基づいた状態で開発されるだろう。外側から中央駅へ向かって行くように開発がスタートし、開発が段階的に実行される予定である。そこで、私たちはインフラストラクチャーの変化に影響を受けてない最初の島を開発しようとしている。
プログラムは、利用と分節の具合によってかなり異なっておりそして変化に富んでいます。それはサウスバンクをアムステルダム市中心部の拡大として位置づけることに基づいています。中心部の持つ場所特有の、地方的で国際的な範囲のスケールの組み合わせが、ここでの参照ポイントです。したがって、アイ川南部河岸プロジェクトは、ザウダス地区（アムステルダム市南部に位置する地区）が巨大な国際的本拠地として機能するということや、アムステルダム市南東部にあるアリーナスタジアム周辺の大規模なレジャープログラムとは異なっています。
雇用の点においては、創造的で革新的なサービスを提供するオフィスやビジネスが対象とされています。提案された建設プログラムの約 40% は住宅から成っており、3,000 戸以上のユニットを包括しています。この総量のうち、30% がソーシャルハウジング（公共住宅）として実現されるでしょう。現在の市場状況によって、上記の建設プログラムの約 40％すべてを市場で売る持ち家が実現するのは可能でしょう。しかしながら、アイ川河岸地区は経済的弱点に対してアクセスビリティを維持しなければなりません。現在中心部に立地しているビジネスは特に、この地域へ移動する機会を与えられるでしょう。市は、インフラストラクチャーに投資して、高い特性を持った公共空間を計画しています。独立したスーパーバイザーらが集まったチームは、建築と公共空間の特性を監視しています。

戦略的に重要な場所では、市が公共建築と公共広場に投資しています：いわゆる「アンカー」と呼ばれるものです。このように、アムステルダムの自治体は民間ディベロッパーのために進むべき道筋を作り、民間ディベロッパーは風がどの方向に吹くかを見極めるために当然待機しています。状況によって、市はユーザーや地主と共に作業を行うための適切な方法を探します。市が所有権を獲得することができて、ディベロッパーという従来の役割を引き受けた所には、本当の前進が予め用意されています。この所有権の大部分は、既にディベロッパーに受け渡されました。開発する側と投資家を選び出すことは、コンペティションによって組織されます。それは各プロジェクトに対して開発を実施する決断を下すこと（「やるか－やらないか」という意味を含む「go - no go」と呼ばれる方法）の基盤を形づくります。

Public Space Plan

Design of public space is a central feature of the development of the waterfront. This feature has been addressed by a Public Space Plan, which was drawn up by the Amsterdam municipality. Public space, which includes water, is the crucial element connecting the various consistent islands, each with their own program and character. Atmosphere, local culture, vivacity, safety and accessibility are key concepts. The plan focuses on open spaces (streets, quays, and squares), enclosed places accessible to the public (metro entrances, stations) and public buildings. The "yellow network" of corridors from the IJ to the city center, four waterfronts and junctions form an important part of the framework. A network of waterborne links, the so-called "blue network", completes this framework. As much as possible of the water area will remain open and is filled up by a nautical program of ships, boats and water transport. Building and street materials will reflect the maritime atmosphere of this water-rich area.
The Public Space Plan and the Urban Programs for each island outline the projected development of the public space, program and architecture. They are designed to stimulate investors.

公共空間プラン

公共空間のデザインはウォーターフロント開発の主要点です。このような特徴は、アムステルダム市によって作成された「公共空間計画（Public Space Plan）」に記述されました。水を含んだ公共空間は、各島のプログラムや特徴を各島が持つことと矛盾の無い様々な島々を結びつける決定的要素です。雰囲気、その場所の文化、快活さ、安全性、およびアクセシビリティは重要な考えです。プランは、公共施設 (地下鉄の入口や駅) と公共建築にアクセスしやすい場所を囲みながら、空地 (通り、波止場、および広場) に焦点を合わせています。アイ川から都心までをつなげる「イエローネットワーク (yellow network)」という名の回廊、４つのウォーターフロント、そして合流地点が、町の構造の中で重要な部分を構成しています。いわゆる「ブルーネットワーク (blue network)」という水上輸送リンクのネットワークが加わることで、この都市構造が完成します。可能な限りの水の領域は、空地のままで残り、そして船、ボート、および水上運送の航海上のプログラムで十分に活用されるでしょう。建築物や通りに使われる材料は、こうした水が豊富なエリアの持つ海辺の雰囲気を反映するようなものが選ばれるでしょう。

The Plan and Programs provide a framework for detailed development of the various areas and for the assessment of infrastructural concepts. A location-oriented supervisory team existing of an experienced architect, a landscape architect and the designer of the Urban Program is in place, ensuring that architecture and public space are consistent in quality and in line with public well-being. The supervisory team also advises the commissioners of the various projects about the selection of architects.

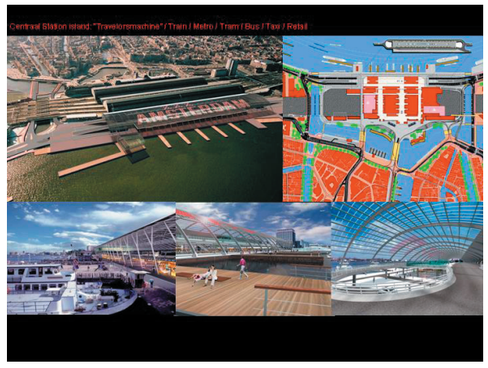
各島に対する公共空間計画と都市プログラムは、計画された公共空間、プログラム、および建築物の開発について概説しています。それらは、投資家を刺激するように設計されています。それらの計画やプログラムは、様々なエリアにおける詳細な開発に対する構造や、インフラストラクチャーのコンセプトの査定に対する構造を提供します。経験豊富な建築家、ランドスケープアーキテクト、そして都市プログラムデザイナーから成る、場所を方向づける監督チームが、建築や公共空間が特性と公共福利を持つ方針の中で一貫しているということを確実にしながら、適所に存在しています。また、その監督チームは、様々なプロジェクトのコミッショナーに対して建築家の選出についての助言を与えます。

Anchor projects

Some of the anchors I'd like to mention are:
The Science Center, NEMO, built on top of the IJ-tunnel pier and designed by the Italian architect Piano.
The Passenger terminal Amsterdam designed by the American bureau H.O.K.; and, The Contemporary Music Center from the Danish office of Nielsen, Nielsen and Nielsen opened by our queen in June 2005 located at the head of the Oostelijke Handelskade.
Next to this Music Centre, a new bridge is completed. It connects the Java-island with the inner city. This bridge, called the Jan Schaefer-bridge from the architect Ton Venhoeven, will land in a spectacular way through an existing warehouse De Zwijger (The Silent).
Another pilot project is the so-called Silodam. Monumental grain silos are being transformed into living-working spaces. At the end of the dam, another new residential silo is being constructed. The Dutch bureau, MVRDV, is the designer of this building.
One of the anchors which is already there is the Central Station. This location will be radically transformed into a complex that functions as commuter-island, connecting all the transportation modes we need for Amsterdam's next future. The plan created by the Physical Planning Department in cooperation with the bureau Benthem Crouwel calls for a new underground metro station, expansion of the railway, a bus station located on the IJ side of the Central Station situated above a tunnel for automobiles. The plan also involves fundamental construction on the monumental Central Station building and a complete new design of the public space in the area, to the benefit of pedestrians and bikers.
On the west side of the Central Station, at the tip of the Westerdoks-island, a spectacular IJ-Dock complex including offices, a hotel, residential units and a new yacht club will be developed. The architects of this master plan are the Dutch architects Mastenbroek en van Gameren.

アンカープロジェクト

皆さんに紹介したいと思っているアンカーのいくつかは以下の通りです：
サイエンスセンターの「NEMO(ネモ)」は、アイ・トンネル桟橋上に造られており、イタリア人建築家レンゾ・ピアノによって設計されました。
アメリカの会社 H.O.K. によって設計された旅客ターミナルアムステルダム、そして、デンマークのオフィス「ニールセン＆ニールセン」による現代音楽センターが、オーステルッケ・ハンデルスカーデ（Oostelijke Handelskade）の突端に位置しており、2005 年 6 月にオランダ女王を招いてオープンしました。
この音楽センターの隣に、新しい橋が完成する予定です。それはヤファ島と市の中心部とをつなぐ橋です。建築家トン・フェンフーフェン（Ton Venhoeven）によるヤン・スハエフェエル橋 (Jan Schaefer-bridge) と呼ばれるこの橋は、既存の倉庫ツヴェイヘル（De Zwijger/Silent) を貫通し、壮観な方法で各地点にたどり着くでしょう。
別の試験的プロジェクトはいわゆるシローダム（Silodam）です。記念碑的な穀物貯蔵庫は、生活／オフィス空間へと変えられています。シローダムの終わる部分には、別に新しい住宅が建設され、オランダ人建築家グループの MVRDV がこれを設計しました。
既存のアンカーのひとつはアムステルダム中央駅です。駅が建つ敷地では、アムステルダムの次なる未来に必要とされる全ての輸送手段が接続し合いながら、「通勤者の島」として機能する複合体へと根本的に変えられるでしょう。ベンテム・クラウェル（Benthem Crouwel）会社と提携しながら、市の都市計画局によって作成されたプランは新しい地下鉄の駅の建設、鉄道の拡幅、バス停留所の設置を提案しており、それらは自動車のトンネル上に置かれたアムステルダム中央駅のアイ川に面する側に設けられています。また、プランは、記念碑的な中央駅の建物における基礎工事や、そのエリア内にある公共空間における全く新しいデザインを含んでおり、歩行者や自転車を利用する人たちも便利さを享受できるでしょう。
アムステルダム中央駅の西側では、ヴェステルドック（Westerdoks）島の先端部分において、オフィス、ホテル、住宅ユニット、および新しくつくられたヨットクラブを含む壮観なアイドックス複合体が開発される予定です。このマスタープランを担当する建築家は、オランダの建築家マステンブルック＆ファン・ハメーレン（Mastenbroek en van Gameren) です。



Oosterdoks Island

For the adjacent lying Oosterdok Island next to the Central Station, an urban design plan is being prepared by Eegeraat Architect Association in cooperation with the Amsterdam City Planning Office. This plan is the final result of a competition organized by the owner of the land, TPG-Post and the Municipality. These commissioners asked three of Holland's most competent developers for such an assignment to give their vision in terms of a mixed urban program.
Developer MAB from The Hague won this competition. Their plan is based on a mixed knowledge, culture and business-oriented theme. It includes the expansion of the present China Town from the inner city with a hotel and convention facilities, the construction of the new main branch of the Public Library, the music-Conservatory, a cinema complex The Oosterdoks-island aims to provide a central function for the city in the area of arts and sciences. The urban scheme refers in its parcelling to the inner city and will accommodate a very dense and complex program in a flexible way. The implementation of the project started in 2001 and will be finished in 2010.

オーステルドック島

アムステルダム中央駅の横に隣接するようにあるオーステルドック（Oosterdok）島に対する都市計画プランが、アムステルダム市のプランニング部門と提携してエヘラート（Eegeraat）建築事務所によって進められています。このプランは、敷地の所有者である TPG 郵便会社とアムステルダム市によって組織されたコンペティションの最終的な結果です。こうしたコミッショナーたちは、オランダ国内で最も有能なディベロッパー３社に、入り混じった都市プログラムの点から自分たちのビジョンを与えるよう求めました。
ハーグのディベロッパー MAB がこのコンペティションに勝ちました。MAB のプランは、複雑な知識、文化、およびビジネス指向のテーマに基づいています。それは、ホテルとコンベンション施設を持つチャイナタウンを現時点で中心部に位置する場所から拡張させること、新たな主要拠点となる公共図書館、音楽学校、シネマコンプレックスを含んでいます。オーステルドック島は、芸術と科学のエリアに、町にとって中枢的な機能を提供することを目的としています。都市における公共事業計画は、中心部へ分配することに結びつき、そしてフレキシブルな方法によって常に密で複雑なプログラムに適応させる予定です。プロジェクトは、2001 年に始められ、2010 年に終了すると見込まれています。

4. North Y waterfront: Choice for urbanity

The North Y waterfront development has a more recent history. This development fits within the 2004 Amsterdam Structure Plan with its motto “Choice for Urbanity”. This choice emphasises a variety of urban environments with a strong mixture of living and working conditions in high densities. It focuses on restructuring industrial zones into mixed urban areas. The Amsterdam North waterfront is a very special example of such an industrial landscape closely connected with our Amsterdam harbour history. In the “Panorama North” vision of the Amsterdam District North, this area needs to strengthen the special Amsterdam North character by intensification and restructuring. Environmental constraints have to be taken away in relation to relocation of contaminating industries and reform of regulations of the Western Harbour Area. Durable development of bottom, water, ecology and transport are the starting points.

Master plan

The Master plan of 2002 for the development of the Northern IJ Waterfront only offers a spatial framework for development. This framework conditions Green, Water and Transport infrastructures in which step by step areas can be developed in a flexible way. The program foresees possibilities for about 13.000 apartments and 22.000 working places between 2010 and 2030.

Water Framework

There is a big contrast between the landscape of “artificial islands” along the Southern waterfront and IJ-Burg and the landscape of so called “off-dike polders” along the Northern waterfront. These off-dike polders in the original IJ later were raised for industrial harbour use with a system of dredged inner canals. Instead of “Land in the water”, “Water in the land” gives this area its special character that will be used as a design strategy for development.
As an industrial area the waterfront consists of a series of back sides with infrastructural barriers. It turned its back to the

4. アイ川北部ウォーターフロント：選択可能な都市生活 (2000 ～ 2030)

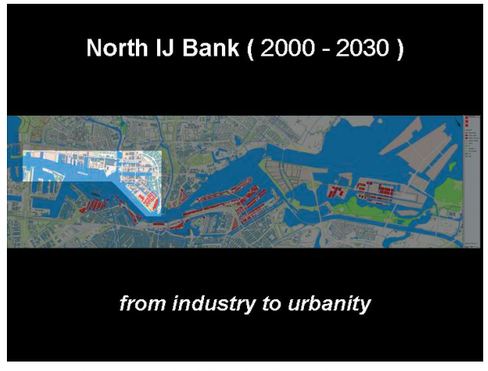
アイ川北部ウォーターフロントの開発においては、歴史的には前述したプロジェクトよりも最近のものです。この開発は、「選択可能な都市生活」というモットーで発表された 2004 年のアムステルダム・ストラクチャープランに適合しています。このモットーのなかで使われている「選択」とは、高密度のなかで生活や仕事の状態が強く混ざり合うことでつくられる多種性のある都市開発を強調するものです。それは、工業地帯から混成した都市エリアへと再構築を行うことに焦点を合わせています。アムステルダム北部のウォーターフロントは、アムステルダム港の歴史と密接に結びつく工場風景が残る非常に特殊な例です。アムステルダム・ディストリクト北部における「パノラマ・ノース（Panorama North）」という未来像の中では、この地区が強化と再構築によって特別なアムステルダム市北部のキャラクターを強化することを必要としています。汚染物を出しやすい産業エリアを配置し直すことやアムステルダム市の西部にある（北海運河沿いの）港湾地区の規制改革に関連して、環境的規制が緩和されなければなりません。水底、水、エコロジー、および輸送における持続的開発が出発点なのです。

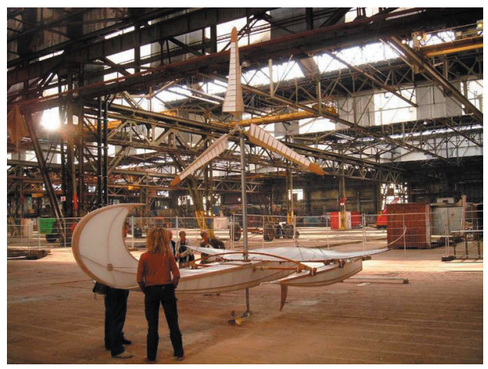
マスタープラン

アイ川北部ウォーターフロントの開発のための 2002 年時のマスタープランは、開発のための空間的構造を提供するのみでした。この構造は、フレキシブルな方法で段階的に地域開発されうる緑、水、および輸送インフラストラクチャーを条件としています。プログラムにおいては、2010 年から 2030 年の間で、約 13.000 戸のアパートと 22.000 のオフィス空間に対する可能性が見込まれています。

水の構造

南部のウォーターフロントとアイブルグ地区に沿った「人工島」の風景と、北部ウォーターフロントに沿ったいわゆる「オフダイク・ポルダー (off-dike polders)」の風景との間には、大きなコントラストがあります。創成期のアイ川に面して作られたこうしたオフ堤防干拓地は、浚渫された市内の運河システムを伴う産業的な港の利用のため、高さが上げられました。「水上に作られた土地」の代わりに、「大地のなかにある水」は、開発のためのデザイン戦略として使用される見込みがあるといった特殊な性格を、この地区に与えています。
マスタープランの水構造は、港湾施設があるアイ・ウォーター





southern City waterfront as well as to its own district living areas.
The Water framework of the master plan facilitates a development of public use of the IJ waterfront with harbour facilities. A network of canals and basins inside the area let room for water recreation, house boats and other water connected activities. Because of its water quality the Northern IJ Lake can be used for clean water recreation as diving, surfing and sailing.
In order to improve the connection with the City the (public) water transport system has to be intensified by ferries, waterbuses and water taxis.

フロントの公共的利用における開発を容易にしています。地区内の運河や池のネットワークは、水のレクリエーション、ハウスボート、そして他に見られる水に関する活動のための場所を確保しています。水質の問題により、アイ湖北部はダイビング、サーフィン、セイリングといったレクリエーションのために使用されることが可能でしょう。
アムステルダム市との接続を改善するため、(公共)の水上輸送システムが、フェリー、水上バス、および水上タクシーによって強化されなければなりません。

Transformation strategy

Transformation of this industrial area is a step by step development process of divided areas. This development is area oriented and tempo is dictated by the property of land, environmental regulations, research of sanitation methods of the bottom and disposal of public and private financial investments. The transformation process especially provides possibilities for creative industrial initiatives and temporary housing for students and artists.

転換の戦略

こうした工業地帯における土地の用途転換とは、分割された地区の段階的な開発プロセスです。こうした開発は方向付けられたエリアであり、開発の速度は土地の特質、環境的規則、水底の衛生的措置における研究、そして公共および個人的な金融資産投資の処理によって指示がなされます。変換のプロセスは、創造的な産業イニシアチブや、学生や芸術家のための仮設住宅に対する可能性を特に提供します。

NDSM dock: room for creative industry

"A free space where many refreshing ideas and experiments will be born, where all forms of artistic and small-scale craftsmanship will go hand in hand together in the same place: an impressive monument to industrial heritage that has been lost"
The old site of the Netherlands Shipbuilding and Dock Company (NDSM) boats were built till the end of the 20th century. The cranes, crane rails, wharves, slipways and docks are a reminder of that time.
NDSM now represents a large collective of artists, craftsmen and non-profit organisations. This collective transforms this former Ship dock into an experimental working space of some 90.000 m². This initiative is subsidised by the local government and is one of the biggest so called Breeding (Incubating) Places in Amsterdam.

NDSM ドック：創造的産業のための空間

「壮快な考えや実験が多く生まれる空きスペース、そこでは、芸術的で小規模なクラフトマンシップのすべての形が同じ空間で共に集うだろう：失われていく産業遺産に対する感銘的な記念碑」
「オランダ造船／港湾会社 (NDSM)」の跡地では、船が 20 世紀の終わりまで造られていました。クレーン、クレーン用レール、波止場、造船台、およびドックはその時の様子を思い出させるものです。
現在 NDSM は、芸術家、職人、および非営利団体が活動する大きな集合体を成しています。それ以前まで使われていた造船ドックが、この集合体を内包する 90.000 m²ほどの実験的な労働スペースへと変わりました。このスペースを作るにあたって、自治体によって助成金が支給されました。NDSM は、アムステルダムの中では最大のいわゆる「インキュベーション空間」、つまり文化発祥の中心地のひとつです。

Shell location: a view on historic Amsterdam

In 2003 the first plans for the development of the Shell area were presented. An industrial research complex of 20 acres was sold by Shell to the Amsterdam Municipality for redevelopment. Together with private developer ING Real Estate the municipality developed an urban plan containing 2200 apartments and mixed urban facilities. The Campus area refers to apartments in a green environment on a parking basement. The Strip area connects historic buildings with five apartment towers. Despite the high density the setting is green with a public park zone along the waterfront.
Shell relocates her research and office activities in a completely new-built New Technology Centre and remains the owner of 7 acres of land. Production and application of hydro oxygen will be part of the research program.
The realisation of these projects started recently.

シェルの敷地：
歴史的都市アムステルダムにおける考え

2003 年、シェル地区開発の最初のプランが提示されました。20 エーカーの産業リサーチコンプレックスが、再開発のため、シェルによってアムステルダム市へと売り渡されました。民間ディベロッパーの ING 不動産と共に、市は 2200 戸の集合住宅と混成型の都市施設を含む都市プランを作成しました。「キャンパス（Campus）」地区と呼ばれるエリアは、駐車場として使われる基礎部分の上に作られたみずみずしい環境のなかにある集合住宅の対象地となっています。「ストリップ（Strip）」地区と呼ばれるエリアでは、タワー状の 5 つの集合住宅と歴史的建築物とがつなぎ合わせられる予定です。高密度にもかかわらず、ウォーターフロントに沿って公共公園ゾーンが設けられながら、みずみずしい環境を目指しています。
シェルは、完全に新しく建てられたニューテクノロジーセンターで、研究や事務的な仕事を行い、7 エーカーの土地を所有し続けています。ハイドロ・オキシジェン (hydro oxygen) の生産と利用は研究プログラムの一部となるでしょう。
こうした上記のプロジェクトが最近になって実現化され始めました。

おわりに

People to the Amsterdam waterfront
アムステルダムのウォーターフロントへ人々を誘う

The answer to the question whether the Amsterdam waterfront development is successful can not be given by the architects, urban designers and directors and process managers itself. The answer can only be given by the residents, the workers, users and visitors of the waterfront area. Finally, they are the clients. City developer's, planners and architects also have to adapt to the change from a supply-driven to a demand-driven society. It is not about stones, it is all about people. The urban fabric we develop along our water must be able to facilitate their fast changing needs.

And we need to take long-term time for these structural developments, in spite of the 'tomorrow' wish of our politicians. That is what the Amsterdam waterfront development learns us and what partly contributes to its success.

Around 1970 almost no Amsterdammer lived on the IJ waterfront. Most people were not aware of this marginalised area. In a period of around 40 years (1980-2020) we built about 50.000 living units along the banks of our IJ waterfront, including room for about 1000 house boats as an expression of Amsterdam's local culture. In 2020 around 100.000 residents will live on the banks of IJ and IJ-lake. Then one (1) of every eight (8) Amsterdammer will live on the waterfront! And they enjoy it, as the housing market shows us already today.

Parallel we created around 48,000 new jobs in all kind of sectors, especially in the creative and cultural and leisure sectors. Sectors in which we have to compete with other European regions. So in 2020 one (1) of the eleven (11) workers will be located around the waterfront.

On top of these daily workers, around 400,000 people will daily commute from bus to train, metro, tramway, water ferry or taxi. And the number of visitors each year is increasing. We estimate around a minimum of 10 million annual visitors in 2020. Like with the Sail event, which in 2005 attracted around 2,5 million visitors in 5 days. The main library on Oosterdok Island will attract around 2 million users per year. The new contemporary Music building and the passengers terminal attract a multiple from the core public in music or love boat passengers. The architecture of the Eastern Docklands and South IJ bank attracts visitors from all over the world who do not only want to visit historic, but also contemporary Amsterdam.

All these movements to the Amsterdam waterfront mean an enormous contribution to our local economy.

The rediscovery of our water and the committed, critical approach and development by the local inhabitants and professionals surely make me proud to be an Amsterdammer in front of this audience.

With the Tokyo Water bay development I like to give you into consideration this Chinese expression: "The waterfront manifests the wisdom of the city"..

October 2005
Kees van Ruyven

edited by Sylvia de Bruin

アムステルダムのウォーターフロント開発がうまくいっているか否かという質問に対する答えは、建築家、都市計画家、ディレクター、およびプロセスマネージャーたち本人によっては導きだすことはできません。ウォータフロント地区における住人、労働者、ユーザー、および訪問者によってのみ、その答えが導きだされうるのです。最終的には彼らがクライアントなのです。市のディベロッパー、プランナー、および建築家も、供給主導の社会から需要主導の社会へ順応しなければなりません。そうした社会は石ころに関するものでなく、人々に関するものなのです。自分たちの身近に存在している水に沿って私たちが開発する都市組織は、水の必要性をすみやかに変化させるよう促進することが可能でなければなりません。

そして、私たちの国の政治家たちの「明日」という希望にも関わらず、こうした構造的な開発のために長い時間をかける必要が私たちにはあります。そうしたことは、アムステルダムのウォーターフロント開発が私たちに教えてくれること、そして開発の成功に一部貢献することです。

1970 年頃、アムステルダム市民でさえアイ川のウォーターフロントに住んでいませんでした。ほとんどの人々がこの取り残された地域を意識することはありませんでした。約 40 年 (1980 ～ 2020) の間に、アムステルダム特有の文化を表すものとして約 1000 台分のハウスボートを係留できる空間を含みながら、市はアイ川のウォーターフロントの岸辺に沿って、約 50.000 戸の一家族用住宅を建設する予定です。2020 年に、約 100,000 人の市民がアイ川とアイ湖岸に住むことになるでしょう。そして、アムステルダム全市民の 8 人中 1 人が、ウォーターフロントに住むでしょう！また、住宅市場が今日すでに私たちに示してくれているように、市民たちは水辺に住むことに楽しみを見出しています。

住宅開発と平行して、私たちは全種の部門、特に創造的で文化的なレジャーに対する部門において、約 48,000 の新しい雇用機会を提供しました。それは、私たちが他のヨーロッパの地域と競争しなければならない部門です。そのため、2020 年には、11 人中 1 人の労働者がウォーターフロント周辺で働いていることになるでしょう。

こうした日雇い労働者に加えて、約 40 万人の人々が、バスから鉄道、メトロ、トラム、水上フェリーまたはタクシーを利用して毎日通勤するでしょう。そして、各年の訪問者の数は増加しています。市は、2020 年には一年間で最低でも約 1000 万人の訪問者を見込んでいます。「セイル (SAIL)」というイベントが 2005 年に行われ、5 日間で約 250 万人が訪れました。オーステルドック島にある中央図書館には、1 年あたり約 200 万人が利用する予定です。新しく造られた現代音楽センターの建物と旅客ターミナルは、音楽にうるさい人たち若しくは船旅を愛する人たちを引き付けるでしょう。東部港湾地域とアイ川南部河岸プロジェクト地域の建築物は、歴史的なアムステルダムだけでなく現代的なアムステルダムを訪れたいと考えている世界中からの訪問者たちを、引き付けることになるでしょう。

アムステルダムのウォーターフロントに対するこうした動きすべてが、私たちの地域経済への莫大な貢献を意味するのです。

私たちが水を再発見したことと、地元住民と専門家によって委任された批判的なアプローチや開発について今まで紹介してきましたが、アムステルダム市民であることを誇りに思っている、ということを、私はシンポジウムに来てくださった皆さんの前で確実に言うことができると思っています。

東京湾開発の際には、私は次の中国の言い回しを皆さんに考慮していただけたらと思います：

「ウォーターフロントは都市の賢明さを明示する。」