

法政大学学術機関リポジトリ

HOSEI UNIVERSITY REPOSITORY

PDF issue: 2024-07-28

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)

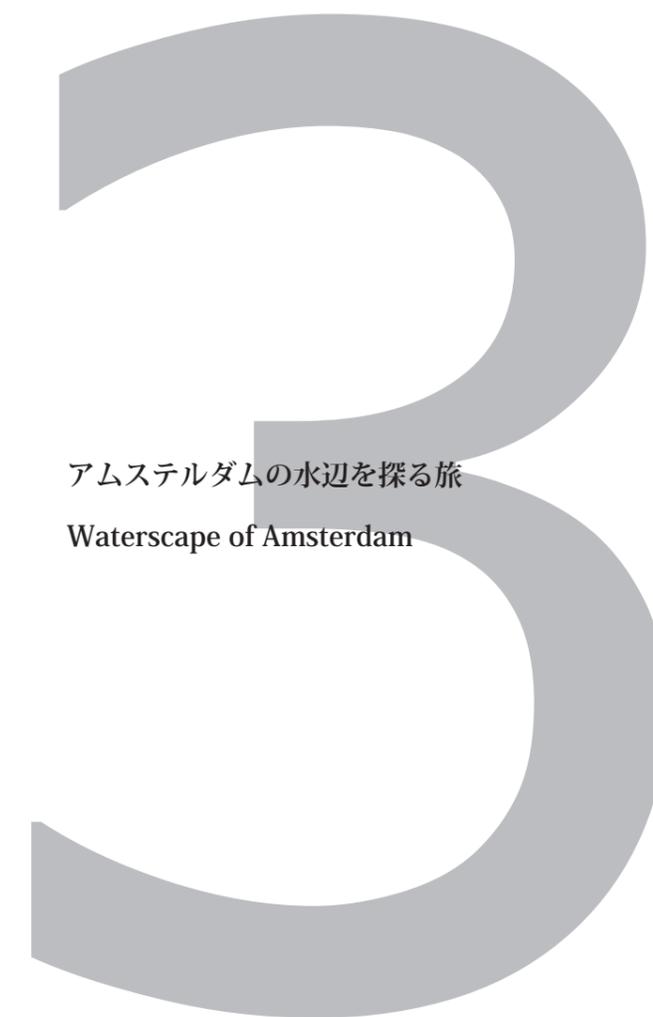
1

(終了ページ / End Page)

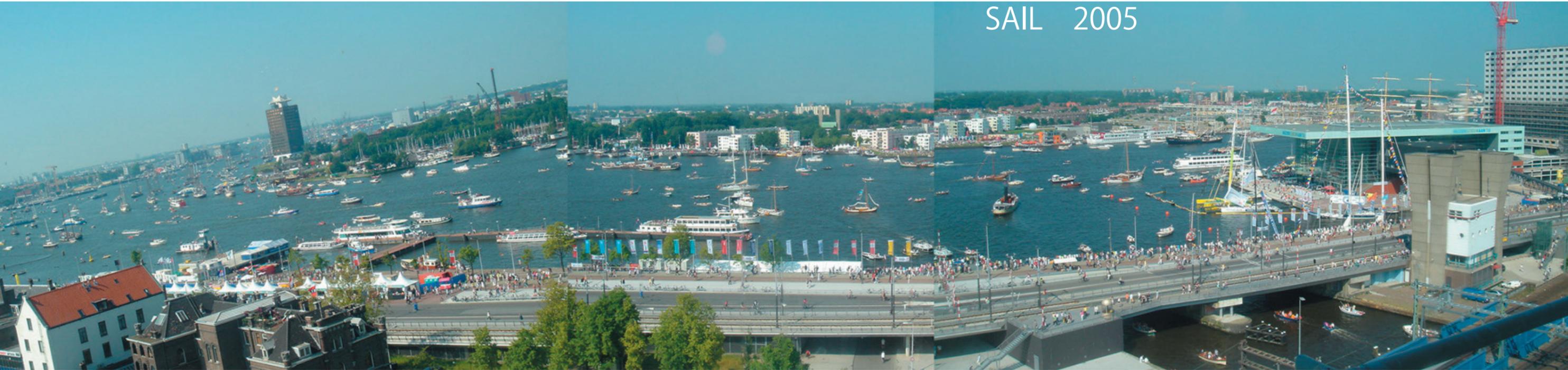
205

(発行年 / Year)

2007-03



アムステルダムの水辺を探る旅
Waterscape of Amsterdam



はじめに

アムステルダムでは、5年に1度のお祭りが開催される。それは「セイル (SAIL)」といい、水上でのお祭りである。アムステルダム市内の水辺にたくさんの船を出してお祝いをする一日だ。また、現在のオランダ女王の誕生日である4月30日にはオランダ国内全体が祝祭ムードに包まれ、もちろんアムステルダム市内の水辺においても市民達が誕生日をお祝いする。いずれも、水辺で過ごすことが楽しいことであると実感できる一時である。

こうしたイベントをきっかけにして、水辺で楽しむ術を熟知している(?)アムステルダム市民。近年見られる水辺の都市開発においても水辺に近いところに住むことを希望する市民達が多い。そのため、都市計画・住宅計画においても水辺の存在は重要なファクターとなっている。

歴史の章からも分かるとおり、舟運によって発展したアムステルダムではあったが、産業革命が訪れる近代に入って「水」から「陸」へと意識は変わる。水路の一部は埋められて道路へと変わり、まさしく水にとって受難の時代であった。しかし、第二次世界大戦が終わって1970年代になると再び水辺へ意識が強まり、水辺を取り込んだ都市空間づくりがなされるようになる。経済不況の1980年代を経て、1990年代になると港湾地区の再開発が進められ、オランダの建築家たちによる大胆なアイデアをもとにした再開発計画は、国内外の注目を集めることとなる。

アムステルダム市の各地区において、約15年後にむけて新しい都市計画が立てられ、一部の地区ではすでに工事が行われている。ここではウォーターフロント開発地区にクローズアップする。アムステルダムの都市計画に携わっている方々へのインタビュー記録、現地視察、そして現地で入手した資料などをもとに、アムステルダム市のウォーターフロントについて紹介する。

001

2005年に行われたセイルのようす

(根津幸子氏撮影)

市内を流れるアイ川には大小問わずたくさんの船の往来が見られた

調査期間

① 2005年5月28日～30日

参加メンバー： 陣内秀信、岡本哲志、渡辺真理、田島則行、寺田真理子、橋正邦、ロドリック・ウィルソン、岩井桃子 (順不同、敬称略)

◆ 2005年5月28日

イレーネ・クルッリ氏 (建築家) へのインタビュー

アムステルダム市・東部港湾地区の現地視察 (案内：吉良森子氏)

アムステルダム市内のボートツアー

◆ 2005年5月29日

アイブルグ地区の現地視察

ケース・ファン・ラウフン氏 (都市プランナー、アムステルダム市都市計画局) へのインタビュー

◆ 2005年5月30日

E.P. バイス氏 (アムステルダム市の水管理部門) へのインタビュー

② 2006年3月

著者 (岩井桃子) 本人のみの調査

アイブルグ地区へのボートツアー参加・現地視察

アムステルダム市のインフォメーションセンターでの資料収集

最近開発途中にある地区を視察、インフォメーションセンターにて資料収集

パークシティ・アムステルダム地区 (アムステルダム南西部)

サウスイースト・アムステルダム地区 (アムステルダム南東部)

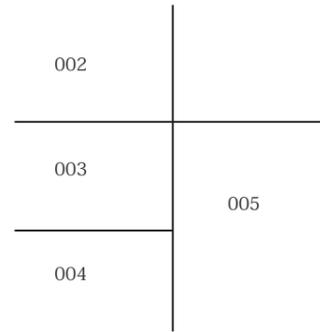
第1章 水とともに生活する都市 Amstredam Waterscape

1. 生き続ける水上交通

事実、アムステルダムでは水上タクシーやボート、フェリーと言った公共交通機関がまだまだ盛んである。アムステルダム中央駅を境に旧市街と反対側にはアイ川と北海をつなぐ大きな運河があるが、対岸へ行くには中央駅前から出ている無料のフェリーに乗って行くのが最も早い。最近になって兩岸を結ぶトンネルが作られたが、中央駅からのアクセスはフェリーに比べたら良くない。確かに橋を架けるといふ案もあるが、水上の輸送が盛んであることと、船による公共交通機関の衰退してしまう恐れもあることから、積極的に橋を架けたがらないのが事実のようだ。インタビューをしたファン・ラウフンさんも、「橋を架けることによって起こる事態、例えばウォーターフロントの眺めが変わることや自然環境を壊してしまうことを考えると、橋はまったく必要ない」と語っていた。

いっぽう、橋の代わりに地下鉄を川の下に通す計画があり、現在工事が進められている。これは南北線と呼ばれる地下鉄で、その名の通りアムステルダム市北部（アイ川を境に北側にある地域）とアムステルダム市南部を結ぶ。しかし地盤の緩さからか、工事の進み具合は非常に遅い。最新の技術を用いて工事が進められているそうだが、いつごろ完成して開通する予定なのかは不透明である。

また、市がウォーターフロント開発におけるマスタープランを作成した際、住民が利用できる島や浜を計画することを好むいっぽうで、市の港湾局はそのようなアイデアを嫌う傾向にあるのが現実だという。



002
アムステルダム市の湾岸部を往来する無料フェリー

003
アムステルダムを縦断するように計画された地下鉄

004
水辺のレストランは人気スポットのひとつ

005
無料ではないが遠方へも水上バスで行くことができる

というのは、水は船が行き来する場所であり、そうした輸送の性格を持つものとレジャーの性格を持つものを隣り合わせることに、市の港湾局は抵抗を感じるのだ。利水と親水の同居の難しい面が、このケースにおいては見られる。

2. 水辺からアムステルダムを見る



006
東部港湾地区に建つタウンハウス形式の住宅は人気物件である

水の都であるアムステルダム。市内の運河にはかつて物資を載せた船がたくさん行きかう光景が見られた。よってそうした舟運の機能を考慮した水辺空間が作られ、荷揚げを行うシーンはもはや見られなくなったものの、大幅な空間的变化をせずに現在に至っている。こうした歴史的価値のある水の都を知るに欠かせないことは、実際に船に乗って水から都市を見ることである。調査を行った5月、穏やかな天候のもとアムステルダム市内のボートツアーを行った。クラシックな船をチャーターし、アムステルダムの東部港湾地区の岸辺から船に乗った。

この東部港湾地区は日本でも時おり雑誌で紹介される地区である。もともと港湾関係施設が集積する地区だったが、そうした施設の移動によって跡地の再開発が行われ、住空間へ変わった。低層のタウンハウスが建ち並び、ある一角では運河に沿うように住宅が建ち並び、非常にユニークな景観を作り出した。子供のいる若いカップルも多く住んでいるようで、一階部分のガレージでパーティーをしている家族がとても印象的だった。

真新しい住宅が立ち並びいっぽうで、その目の前の岸壁にはハウスボートが所狭しに係留されており、新しい町が作られる以前から住んでいると思われる。こうした新しいものと既存のものが混ざり合う眺めもまた面白かった。

真新しい住宅が立ち並びいっぽうで、その目の前の岸壁にはハウスボートが所狭しに係留されており、新しい町が作られる以前から住んでいると思われる。こうした新しいものと既存のものが混ざり合う眺めもまた面白かった。

天気は快晴、ボートツアーがスタートし、船内ではビールやワインで乾杯。水上で宴を楽しみつつ水から町を見る、というぜいたくなひと時を持つことができた。東部港湾地区から出発し、再開発地区を水から眺めながら、古い街区へと入っていく。

ボートツアーの途中、この再開発地区の一角に住む都市プランナーの住宅にお邪魔した。彼の名はトン・スカープ。この地区の再開発プロジェクトに携わった方である。彼の身長は2m近くあり、見上げるほどに高いオランダ人だった。うらやましいことに、彼の住まいからはアイ湾を眺めることができた。彼はこの目の前の水辺で時々泳ぐというから、泳げるほどに水質は良いということが分かる。また、周辺街区が低層であるため、最上階のテラスからは広くて青い空を仰ぎ見ることもできた。アムステルダムの中心に近い場所で水や青い空に囲まれて生活できるなんて本当にうらやましい。

再度ボートに戻り、トン・スカープさんもツアーに合流することとなり、彼からはここ最近のアムステルダムのウォーターフロント開発についての説明を聞きながら、旧市街のレンガの町並みの合間を流れる運河へと船は進んだ。

茶色のファサードを持つ建築物、新緑の木々、青い空、それぞれが調和してとても気持ちの良い空間を残している。また、所によっては岸壁に船を係留して住まいとしたボートハウスも見られ、アムステルダムの町を個性豊かに彩っている。かつての東京でも船で生活をする人々がいたのだが、それも戦後の東

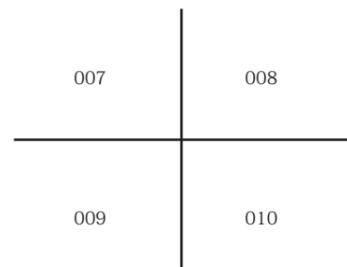


007
水辺の住宅からは広大な川原を一望できる



009
クラシックなボートで水上ツアーを楽しむことができる

010
水際に建つ現代のカナルハウス



京オリンピックを境にすっかり見られなくなってしまった。それは、水上生活者自らが船で住むことを止めたのではなく、法律によって水上生活を禁止されたことに因る。いっぽう、アムステルダムにおいては、現在になっても市によって発表された水に関する計画上でハウスボートの係留空間を指示している。つまり、自治体も水上生活を認めているということになる。

また、ツアーの日はちょうど休日だったため、自分たちの船に乗ってボートツアーを楽しむ人たちが非常にたくさん見ることができたのは驚きであった。おじいちゃんとおばあちゃんが二人で仲良く乗る船や若者のグループの乗る船など、ごく普通にボートツアーを楽しんでいた。市民が運河を船で行き来するなんて、東京ではほとんど見られない。こうした楽しみを忘れない限り、アムステルダムの運河は生き続けるだろう。

011
ボートツアー中に
出会った人たち
・町並み



Boat tour
in Amsterdam

2005. 05. 29

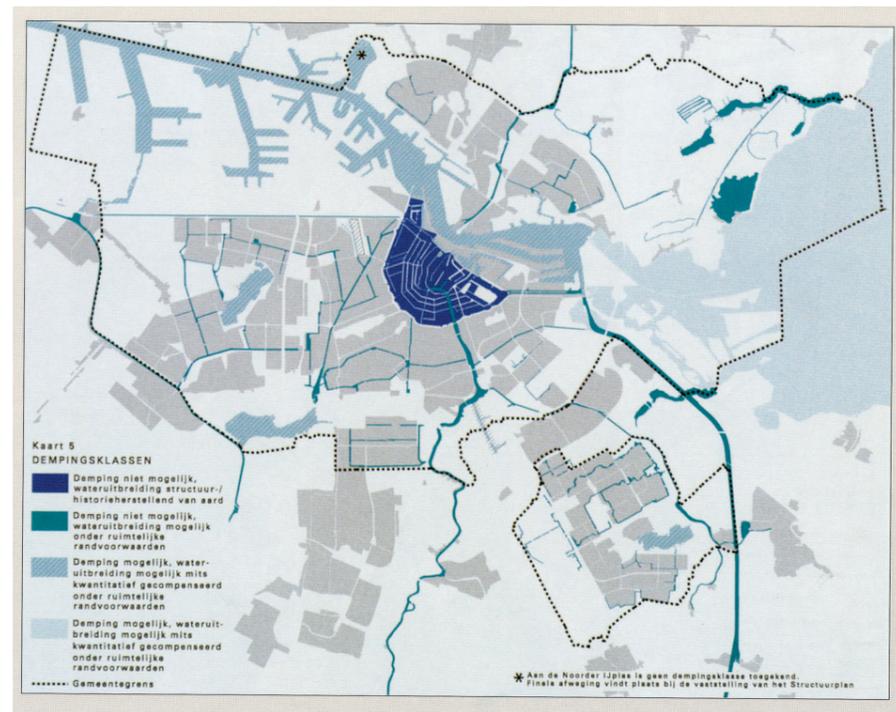
3. ユニークな水管理方法の一例

それでは、アムステルダムの水そのものはどうなっているのだろうか…？幸いにもアムステルダム市の水管理部門に務める E.P. バイスさんとのインタビューを持つことができた。E.P. バイスさんはアムステルダム市内の緑地計画や、維持・管理・開発といった水に関する事業に携わっている。

アムステルダム周辺地域は海水の浸食によって絶えず地形を変えてきた。人が住み始めると堤防やダムを築いて住む土地を守り、その後は埋立てを進めながら都市を拡大させて今に至る。洪水のような災害はいつも起こるわけではないが、どこで何が起こるのかをきちんとシミュレーションをして空間の開発計画を進める事が重要であるとバイスさんは言う。

事実、1953年にオランダ南西部のゼーランド州では大洪水が起きて多くの人たちが命を失った。こうした悲劇を繰り返さないように国と自治体が一体となって洪水対策が取られている。その一つが、「calamity storage（災害を溜める場所）」を作ることである。もちろん、日本でも遊水池のようなものが作られているが、オランダではスケールが違うし、そして発想もユニークだ。堤防を決壊させてしまって、いつもは緑地であるところに水を溜めて一時的な湖を作ることにより、アムステルダムやロッテルダムのような低地にある都市を洪水から守るのである。バイスさんによれば、水を溜める地域に住む人は100人前後であるから非常の場合は彼らを避難させて水を引き入れるのだと言う。コンクリートの堤防を水際に建設するよりもはるかに経済的だとも述べていた。水の無いときは緑地として保護されるために環境的な面からも都合が良い。

しかし、近年の地球の温暖化による海面上昇をオランダは深刻に受け止めていると言う。以前にも増して洪水対策を考える必要があるからである。バイスさんは50年後に海水面がどのくらい上昇しているのかを想定しながら計画を練らなければならないと語っていた。30cm海面上昇したときの状況を頭に入れながら計画を考えているのだと言う。



012
市が発行する水に関する計画書に掲載されている水マップ

東京の場合と同じく、アムステルダムでも1960年代に最も水質が悪く、その後は泳ぐことができる程度まで回復した。ボートツアー時にお会いしたトン・スカープさんのように、ボルネオ・スポーレングブルグ地区の住民には目の前の水で泳ぐ人たちがいることから、水質が良くなっていることが分かる。

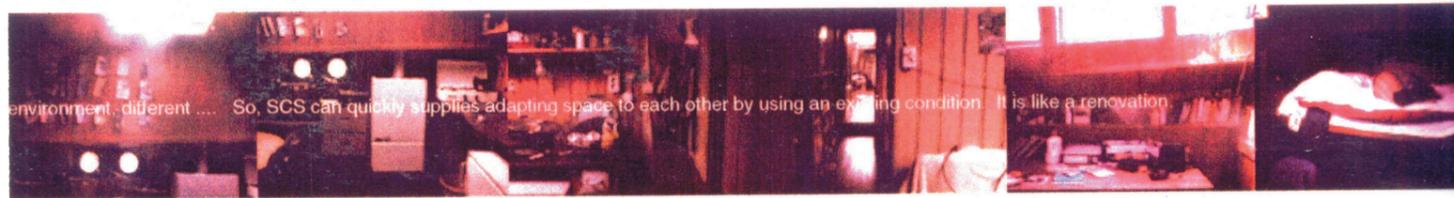
アムステルダムでは、市内の運河の水質を良く保つため、定期的に新しい水が流入させられるようになっている。市内を流れる運河の水は、流れが無ければ汚れたままで同じ場所に留まってしまう。それを防ぐため、アイセル湖に近い水門を開けてアイセル湖方面から新鮮な水を市内へ取り込み、そうした汚れた水を一緒に北海運河方面へ流し出すそう。

また、市内を3地区に分けて各地区それぞれが独自のウォーターシステムによって水を管理しているそう。



013
オランニュー水門
アイ川とアイセル湖との境に設けられている

014 - a, b
アムステルダム市内の
水位を示すシリンダー
アムステルダム市庁舎
内に設置されており、
市民はリアルタイムで
水位を知ることができる。
自分達の住む町の
そばの水位に対して、
市民が意識を持つこと
ができる。



4. アムステルダム水上生活 根津幸子（建築家）／文

7年に一度、世界中からたくさんの方々がアムステルダム目掛けてやってくる。「SAIL(セイル)」のお祭りだ。アムステルダム駅北側に沿って流れるアイ川に、600隻もの船が集まる。新地開拓を目指してオランダ人が出向していった当時の活気が思いめぐらされる。

アムステルダムは、16世紀、オランダ東インド会社の本拠地として海外へ向かい、植民地を広げた。また、船による貿易物資運搬のため、造船技術はもとより都市基盤である内陸運河の整備も発達した。運河沿いには間口5メートル程で奥行き長い住宅が隙間なく並び、船からのアクセスが良いこのような住宅においては、当時は間口の広さによって住宅税が換算されたと言う。

江戸の水脈がそうであったように、アムステルダム市内の運河網も物資や交通の基幹であった。いっぽう、ボートハウスが家として機能するに至ったのは、近代化の波が押し寄せ、交通期間が水から陸へとシフトしたことによる。現在オランダには住所登録されたボートハウスが2千200戸ある。2000年以降、アムステルダム市により、ボートハウスの数に規制がかかり、これ以上の登録は進まないものとされた。土地借地税と同じように停留地税があり、市がコントロールしている。

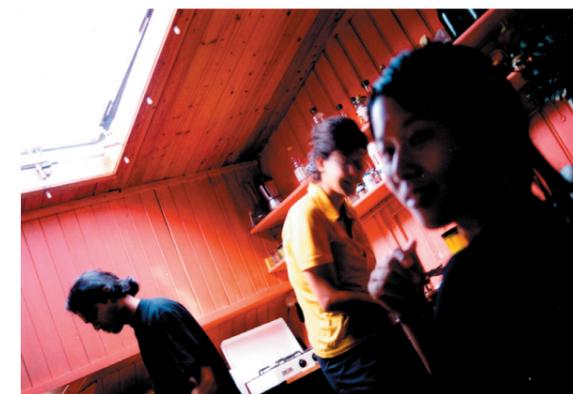
幸いにも、私はオランダ政府奨学生としてベルラーヘインスティチュートで建築や都市計画を学び始めた一年目、学友に誘われてボートでの共同生活を始めた。ボートでの生活は実に活気溢れた日々だった。国際色豊かなオランダならではの、スイス・イタリアハーフの女性、インドから来た同級生とその先輩、そして私という、4人での生活となった。

ボートハウスは様々な形状があるが、基本的には2種類に分けられる。四角いボックス形のいわゆる家の形をしたものと、もう一つは大型ボートを改修して家としたもの。私の住んだものは後者だった。室内の幅は船の中心部分で約3.5メートル、全長は約14メートル。ボートの先端部分のデッキから梯子を降

015 (上左)
セイルのようす

016 (上右)
セイルのイベント時、
市内は多くの人で
賑わう

017 (下)
ハウスボート生活を共
にしたルームメート



りるようにして前室へ入る。寝室、前室、居間、ダイニングキッチン、バス/トイレ、寝室と言う順で、ボートの中はつながっている。ボートの両端部分は寝室として使われており、ボートの反り返った先端にベッドが置かれ、入り口に近い方はタンスの戸棚のように扉を開いて中に入るようになっていた。私は居間の一部をカーテンでしきり、2メートル四方の中にベッド、机を置き、ほとんどプライバシーは無かったが自由気ままに生活をしていた。もともとがボートである為、ありとあらゆるところに収納スペースが隠されていた。

内部空間は白い木で仕上げられており、ボートの形状を生かした天井は反り返ったオーガニックなもので、いつも運河の水が天井に反射して美しかった。アムステルダムの町自体がさほど大きくないため、知り合いたちがしょっちゅう気軽に立ち寄り場所になった。とくに夏の夜は日暮れが遅いため、毎日デッキでその日居合わせたメンバーたちによって一期一会の夕飯会となった。ボートが停泊していた運河は観光船を含むたくさんの船が通るプリンセン運河であり、私たちの船もそうした船が通り過ぎると同時に少し揺れたが、往来する人たちと目が合うと手を振って軽く挨拶を交わすのが習慣だった。

オランダの住宅は地盤が緩い為、一般的な住宅でも壁や天井がまっすぐでないことが多い。特にボートハウスは壁や天井に曲線を使ったデザインのものも多く、さらに常に揺れている為、感覚的にもゆがんだ空間という印象を受けやすい。そのため、水平・垂直という空間の意識がボートハウス内では捉えにくい。水平・垂直という空間性の薄いこのボートにも陸とボートをつなぐ上下水道とガス栓のパイプが通っている。(パイプが通っており、そのパイプとは上下水道とガス栓である。)驚くべきことに、実はボートもセントラルヒーティングだった。ガスメーターはボートの脇、運河に面した通りに置かれており、郵便ポストもその近くに備えられていた。

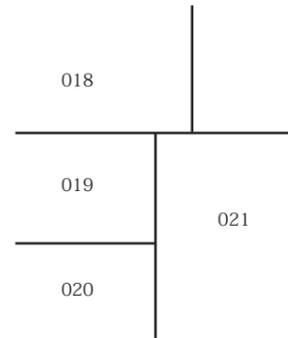
ボートは5年に一度、船底の掃除が義務付けられているため、10日間程陸上げされ、点検調査の整備が行われる。下水は、アムステルダム市内ではそのまま水平に地中のメインの管につながられて流されるが、市内近郊

となると未だに垂れ流しもあるようだ。

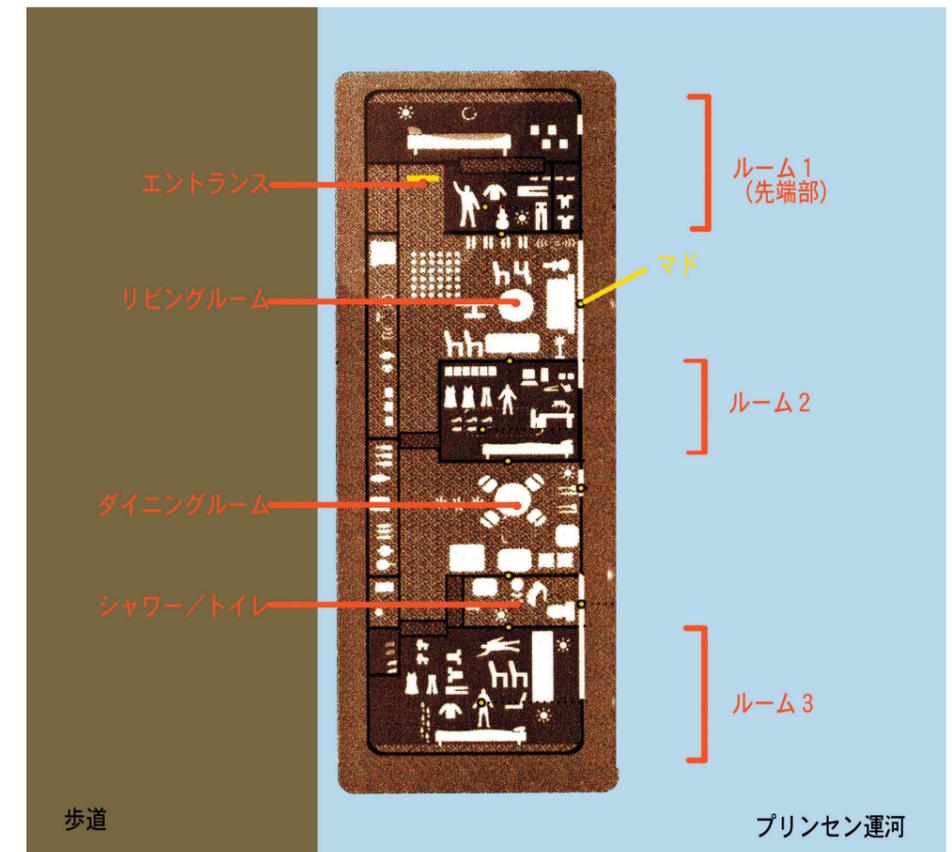
ボートは住まい手ならではの使い方がある。家の隣はピアノ教室で、グランドピアノが居間に置かれていたり、向かいは水面すれすれに木製デッキが敷かれ、デッキチェアとガーデニングでゆったりとした時間を楽しんでいる住民だった。

優雅なボート生活とは、実は自分達の手で作ると言うことが前提になっていることを学んだ。家のちょっとした故障はもちろんのこと、インテリアのリノベーションなどは、家族とその友達が手作業で行うことは当たり前であった。

土地を作り、海を渡り、開拓心豊かなオランダ人の器量には感服するばかりだ。ボートハウスでの経験は、東京育ちの私にとってこれとない貴重な体験であった。



- 018 室内（船内）のようす
- 019 住まいとしていたボートハウス周辺
- 020 岸壁に腰掛ける人たち
- 021 お祝い時には水上にたくさんの人を載せたボートが行き交う



022 (上) ボートハウス平面図

023 (中) 陸揚げされたボート(正面)

024 (下) 陸揚げされたボート(側面)



第2章 水上のまち

1. アムステルダム市の都市開発

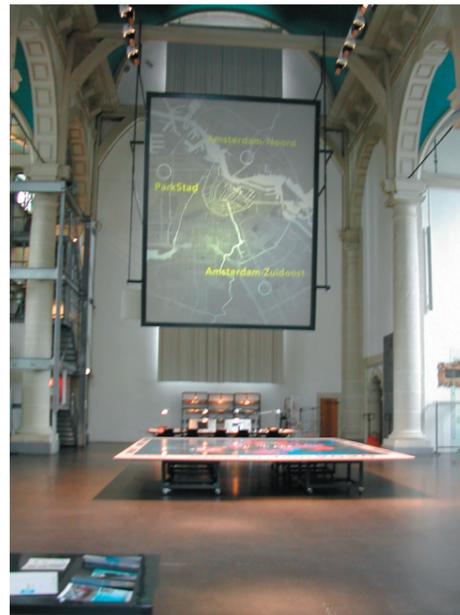
アムステルダムでは、市内のいくつかの地区においてプロジェクトが進行しており、2020年に向けた都市構想が掲げられている。歴史的に価値のある旧市街地区を取り囲むように都市開発が進められている。

①アイブルグ地区 (Amsterdam IJburg)

7つの島(埋立地)からなる。3つのマリーナを持ち、18000戸の住居が数多くの建築家によって計画・建設されている。一部ではすでに入居が開始されている。

②アムステルダム中央駅周辺再開発地区

アムステルダム中央駅アイランド (Amsterdam Central Station Island)
アイ川サウスバンク地区 (South bank of the IJ)



025
アムステルダムの中心にある南教会は現在は都市計画や住宅計画に関するインフォメーションセンターとなっている



026
アムステルダムにおける2020年に向けた都市イメージ

③サイエンスパーク地区 (Science Park Amsterdam)

科学的リサーチや教育を行う国際的な中心地となるよう計画されている。30,000㎡の敷地内に、オフィス空間、研究所、アムステルダム大学の建物、ホテル、会議施設、スポーツ文化施設が計画されている。60社以上の企業が拠点を置く予定である。また、世界で3番目に大きなインターネットの中継地点を目指している。1000戸の住宅も計画されており、学生や会議・講演で訪れた人たちの宿泊施設、さらには保育施設も予定されている。それらに併せて緑地も設けられ、環境的にも恵まれた地区となるよう計画が進められている。

④ノース・アムステルダム地区 (North Amsterdam)

80年代に地区の一部がレム・コールハース率いるOMAによって計画されて建設されたが、さらなる開発計画が進められている。さらに1,600戸の住居が計画され、また地区付近の石油会社シェルの跡地の再開発計画も進行中である。そこには2,200戸の住居が計画されている。またアムステルダム旧市街やアムステルダム市南部地区と直結できる地下鉄工事も進められており、今後の発展に期待がかかる。

⑤パークシティ・アムステルダム (Park City)

既存の4地区の再開発である。市の機関、住宅組合、民間企業の共同作業によって再開発事業が進められている。再開発の主な目的は、空間的、社会的、経済的なつながりを促進させることである。全ての所得層に対応可能となるよう、バラエティ豊かな住宅の供給を目指している。事実、この辺りの地区は移民が多く、低所得者層も多く住んでいる。異なった文化・人々が混在する地区ではこうした住宅の種類の多様性を考えることが必要とされる。また、居住空間だけではなく、小規模なビジネス空間、スポーツ・娯楽施設を確保することも考えられている。緑地も確保されるよう計画が進められている。

アムステルダムにオフィスを構えるイタリア人建築家イレーネ・クルッリ氏はこの再開発地区のオスドルプ (Osdorp) のカラン・テラインという場所のアーバンプランニングに関わっている。オスドルプはアムステルダム市の西部に位置しており、その一角にMVRDVの建築で有名な100人の老人のための集合住宅がある。その他、数人のアーバンプランナーが参加している。

⑥サウス・アクシス地区 (South Axis)

アムステルダム中心部とスキポール空港のちょうど中間地点に位置している。アーキテクテン・シーのピーター・ブラウンによってマスタープランが作られている。すでにABNアムロ銀行の建物が完成しており、ビジネス空間といった性格の強い地区であり、将来は60,000人が働く副都心となると見込まれており、戦略的計画のもとで新しいオフィスエリアが建設中である。いっぽう、10,000戸の住居も計画されている。この地区の最寄り駅である駅はオランダで5番目に利用客の多い駅

027 (左)
完成予想図

028 (右)
オランダの大手銀行であるABNアムロのオフィスビルもある



となる見込みである。

⑦サウスイースト・アムステルダム地区 (Southeast Amsterdam)

1960年代に作られたパイルメルメール地区を含んだ地区である。ル・コルビュジェの垂直都市の考えを採用して作られた高層団地の建ち並ぶ非常に人工的な地区だったが、その後のオランダの国土計画概念の変更や、経済状況によってスラム化となる。また、飛行機が団地に直撃するという痛ましいアクシデントもあり、団地再生の道を歩むこととなる。現在は高層団地の一部が取り壊されて低層のタウンハウスに変わっている場所もあり、生まれ変わりつつある。2010年までに完全に移し替えが行われる予定で、13,000戸のパブリック賃貸住宅が壊された後に低層住宅が建てられる。その残りは徹底的に修繕が行われる予定である。

また、パイルメルメール地区の近くには、商業施設やミュージックセンター、カジノなどの娯楽施設の中心地となる予定である。



029 (左)
ジグザグに折れ曲がった建物の形が特徴的な高層住棟

030 (右)
高層住棟群の一部は取り壊されて低層住宅が建ち並ぶようになる

2. オランダにおける自治体と建築家との関係

都市プランナーの重要性

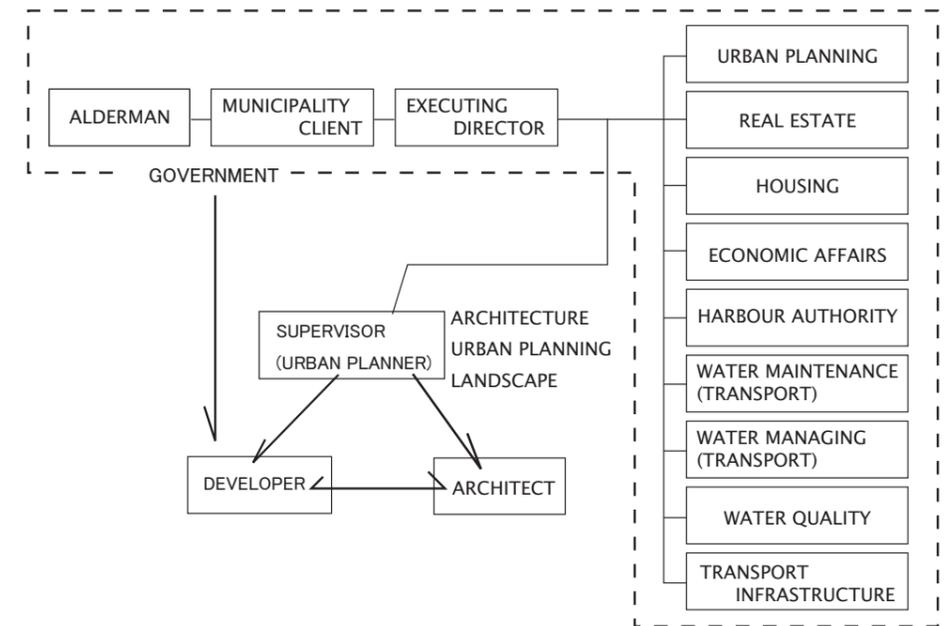
最近では都市計画の中に民間のディベロッパーが参入し、ここ数年ディベロッパーの役割が強くなってきたが、以前より都市計画においては市の力が強かった。土地は原則的に市の所有物であり、市に対して土地代を払うと10～15年間使用可能となり、その後は賃貸料金を更新すると再度使用することができる。20世紀初めのオランダには住宅組合のようなものも存在し、住宅計画において強い影響力を持ち、住宅の質や住民の需要をコントロールしていた。

都市プランナーはほとんどのプロジェクトの場合においてスーパーバイザーの役目を担う。全てのプロセスをコントロールし、建設終了までスーパーバイザーを務める。ディベロッパー側の指揮官のような位置におり、自治体やプロジェクトの大きさによって自治体とともに作業をすることはあるが、けして自治体側に肩入れすることはない。自治体は資金を提供するために都市プランナーよりも優位な立場におり、そして各状況の中で必要なときにはコントロールを行う。

マスタープラン作成におけるメカニズムがいったいどうなっているのだろうか。自治体は資金を出し、その代わりに何かをバックしてもらうのが一般的であるという。

たとえば、都市プランナーに大きなプランを提供してもらうように自治体は頼む。もしもそのプランを自治体が気に入れば都市プランナーはプロジェクトに参画することができる。その後、都市プランナーは建築家を指名する。都市プランナーはマスタープランが適切かどうかを常に判断し、自治体とマスタープランの間に立ち、盛んな対話・意見交換を行いながらプロジェクトを進めていく。つまり、彼らの役目が非常に重要なのである。市の都市計画局のなかにも勿論そういった人はいるのだが、ボルネオ・スポーレ

031
ウォーターフロント開発時における相関図



都市プランナーは、行政と民間ディベロッパーや建築家たちとの間を取り持ち、プロジェクトが滞りなく進むようにコーディネーションを行う役割を担っている。そのため、都市プランナーには建築や都市計画に関する知識を持っているだけでなく、柔軟性を持つマネジメント力を備えた人物であることが望ましいようである。

ンブルグ地区の開発において WEST 8 のアードリアン・ゲーズが都市プランナーを担当したケースもあるように、時々外部の人に依頼して都市プランナーを務めてもらう場合があるそうだ。

いっぽう、自治体と教育機関とのつながりも見られる。アイントホーフエン工科大学は地元自治体であるアイントホーフエン市との関係が強く、アイントホーフエン市が助成金を大学へ払って、その代わりに大学からアイントホーフエン市へ都市計画に関しての新しいアイデアが提供される。例えば、昨年度はアイントホーフエン市内に高層建築を建てることに対しての大学によるリサーチやプロポーザルをアイントホーフエン市へ提出し、市にとって現実化可能なアイデアが受け取られた。

アイントホーフエン工科大学で教えているイタリア人女性建築家のイレーネ・クルッリさんに、オランダにおける自治体・都市プランナー・建築家・ディベロッパーについての話を聞くことができた。彼女は、オランダで建築の勉強をした後、10年近くオランダに住み、アムステルダム市西南部の地区の開発プロジェクト（パークシティプロジェクト）に参加するなど、オランダで幅広い活動をしている女性である。彼女はイタリア人であるため、（同じヨーロッパではあるものの）オランダの都市計画に対して驚くことも少なくないそうだ。その一つに、現在のオランダにおいては土地が完全に公共のものであるため、自治体や国の政府はマスタープランをコントロールする必要があるという点がある。いっぽうイタリアでは、土地はそこを使う人（市民）のものであり、日本も同様だが、イタリアでは詳細にわたるマスタープランを作ることができない。事実、オランダに初めて来たときはショックを受けたそうだ。そのためオランダの都市計画の政策を理解できないことも時々だと言う。

第3章. 水辺に生み出される街

1. アイブルグ地区 (IJburg)

市民の意見によって決まった都市計画

アイブルグ地区はアムステルダム市の東部に位置する新しい市街地区である。1965年にすでにオランダ人建築家ファン・デン・ブルック&バケマ (Van den Broek and Bakema) によって「パンプス都市 (City on Pampus)」という計画が出されていたのだが、その後80年代になってアムステルダム東部（「ニュー・イースト (New East)」と呼ばれた）に対しての計画が改めて描かれた。その計画はその後新しい国の住宅政策に従って導かれた。パンプス都市は、アムステルダム市の中心部からアイセル湖のほうへ埋立地から成る都市が伸びていく、という考えだった。1960年代に建築家の故丹下健三氏が発表した「東京計画 1960」に代表されるような海上都市の考えだった。

それから約10年経った1996年になって、アムステルダム市議会においてアイブルグ (IJburg) という名前の居住地区の建設が承認された。その間、地区計画に対する支持者と不支持者とのあいだで議論が続いたが、1997年に市民投票が行われて「承認」となり、不支持者による反対意見は無効であることが証明されたため、アイブルグ地区の建設が開始された。そして、埋立地が少しずつ造成されていった。パルムボーム&ファン・デン・バウトという都市計画家によって、一般的な都市デザインスキームに従いながら、1996年に町のデザインがなされた。

032
アイブルグ地区周辺図



都市空間の特徴

アイブルグ地区のうち、すでに建設工事が終了しているのはハーフェン島西部 (Haveneiland West) とリート島群西部 (Rieteilanden West) である。これら2つの島に対する都市デザインのスキームは、フリッツ・ファン・ドンゲン率いるアーキテクテン・シー、フェリックス・クラウス率いるクラウス・エン・カーン、そしてトン・スカープ率いるDROの3つの事務所によって描かれた。すでに完成したアムステルダム東部港湾地区のプロジェクトにおいて3つの事務所の指名コンペがあったのに対し、アイブルグにおいては3つの事務所が共同でプランを作成した。そのデザインスキームは、「角のあるブロック (angular block)」と「直線状の通り (rectilinear streets)」から成るグリッドを基本としている。緑地帯、特に水路が、この方形のグリッドを強調している。このスキームを基盤としながら、多くの建築家達がそれぞれのアーバンブロックのデザインにたずさわっている。さらに、アーバンブロックごとに建築家達の中から「ブロック・ヘッド (block head)」と呼ばれるリーダー役が選ばれ、他の建築家達をまとめている。

スタイヘル島 (Steigereiland) においても、新しい街区が目に見える形になってきている。この島に対する都市デザインの計画は2001年に作成され、「コラージュ・シティ (Collage city)」のコンセプトを基にしている。そのコンセプトは、隣り合う8つの街区に対してできる限り独自の特徴を与えるというものである。そして、私有地がこうした街区周辺に誕生する予定である。さらに、興味深いのは、他の地区で水上住居のための空間が確保されていることである。また、公共空間のデザインは、理路一貫とした全体性を形成するように計画されている。

アイブルグ地区では7社のディベロッパーが関わっており、1社が2000戸、1社が3000戸・・・というように、ディベロッパー各社が共存する形で計画が進められている。アイブルグ地区は、埋立地とい

033 (下)
アイブルグ地区 (一部)
配置図

う全く新しい土地に「スーパー・ニュー・シティ (Super new city)」とも言うべき全く新しい町がつけられるため、先のアムステルダム東部港湾地区の場合のディベロッパーの関わり方とは異なるようである。

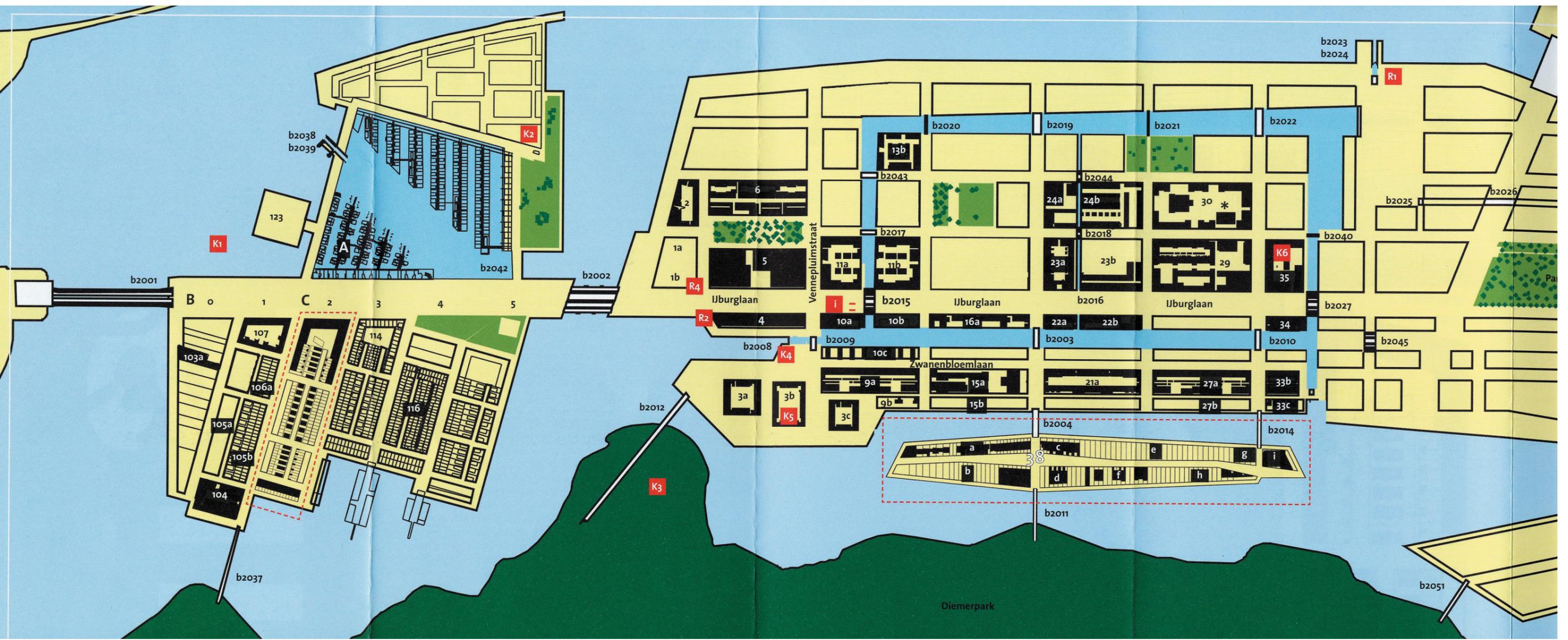
インキュベーションセンター

1番目の建物が2001年にハーフェン島 (Haveneiland) の西部に作られた。ている。8つの島間には橋が架けられ、ストリートファニチャーとなるアート作品も置かれ、バーやレストランが開店し、一番目の生活道路が敷設された。バスも開通してアムステルダム中央駅から行くことができるようになった。また、バスに加えて2005年6月にはIJtram (アイトラム) というトラムも開通し、徐々に町として成立してきている。

2004年の時点では順調に工事が進められ、2004年2月、アーケペラゴ (埋立地) の造成における次段階が始まった。セントラム島 (Centrumeiland) の都市デザインスキームとミッデン島 (Middeneiland) に必要とされる都市デザインプログラムが制定され、ゼールヘル島 (Zeeburgereiland) が2004年初めにアイブルグ計画の一部として正式に組み込まれた。

しかし、2005年初めに、ミッデン島、ストラント島、バイテン島を含む第2段階である造成工事に、遅れが生じてしまった。というのは、アムステルダム市のある北ホラント州の議会が、環境的理由のためにその時の土地利用計画を却下したからである。新しい土地利用計画が2005年6月に提出後、残り3つの島の建設を開始することができるだろう。

ジャファ島やボルネオ・スポーレンブルグ地区のウォーターフロント再開発はすでに日本でも雑誌等で紹介されているが、このアイブルグ地区は建設途中ということもあってまだ日本で情報を得るには難しい。



というわけで、アイブルグ地区を実際に訪れることにした。訪れた日は、アムステルダム中央駅からアイブルグ地区まで直結のトラムが開通した初日。しかし、初日からトラブルが発生して運行状況が不明だったため、タクシーで現地まで向かった。車でおよそ15分走るとアイブルグ地区で最大の島であるハーフェン島に到着。車窓からはまだまだ更地が多く見られるが、完成した建物には徐々に人が住み始めているようである。そうは言っても人気は多いとは言えず、地区の様子を写真に収めるのみで終わるのかと思っていたが、街区内側でにぎやかな声が聞こえてきたので近づいてみることにした。

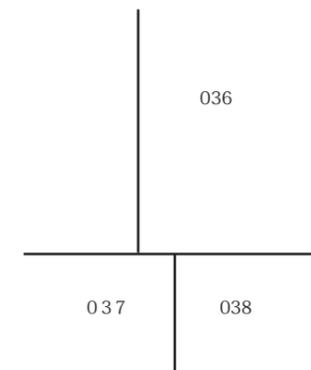
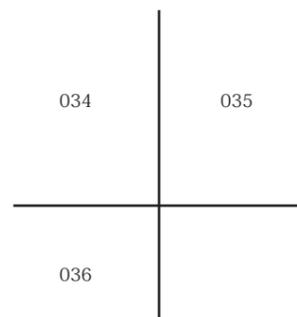
中庭のような空間にオフィスのような青色の建物があって、そこでパーティーが催されていた。建物の入口付近でワインを飲んでいた女性に「何をやっているのか？」と尋ねてみた。その女性が言うには、この建物は周辺地区のインキュベーションセンターで、今日がそのオープンデーとのことだった。この建物に一定期間アーティストが住み込み、ワークショップなどを開催して、周辺の住民たちのコミュニティ作りの手助けをするそうだ。千客万来といった雰囲気、歓迎ムードで溢れていた。建物の内部に入ることでもでき、アイブルグに引っ越してきた男性と屋上で話をすることができた。4年前にこのインキュベーションセンターを作ろうと言う提案が出されて承認されたという。建物には6人のアーティストが6ヶ月間ごとに交代で住み込み、ワークショップを行っていく予定なのだという。アイブルグはまったく新しい町であり、隣近所はほとんど見えず知らずの人たちある。そうした状況から新しくコミュニティを作っていく際にこのインキュベーションセンターが一役買ってくれるのだろう。屋上で話した男性が「5年後にこのアイブルグのコミュニティがどうなっているかを見ようじゃないか (We'll see.)」と言っているように、これから手探りの町づくりが始まるのである。



034
アムステルダム市の中心からアイブルグ地区へ向かう

035
建物の合間から建設工事中の風景が見える

036
アイブルグ地区に住む人



037
青色が目を引くインキュベーションセンター

038
オープニングパーティーのようす

039
アイブルグに住む人と



「パンケーキ」を重ねて作る

前述したように、アイブルグ地区に対してはファン・デン・ブルック&バケマ (Van den Broek and Bakema) による「パンプス都市 (City on Pampus)」という計画が前身にある。アムステルダム市に勤める土木技術に詳しい方の話によれば、現在予定されているアイブルグ地区よりもさらに湖のほうへ土地造成を行いたい、という意向も市のほうであるという。しかし、環境的な問題を指摘する声もあるため、その意向が実現されるかどうかはまだ分からないようだ。

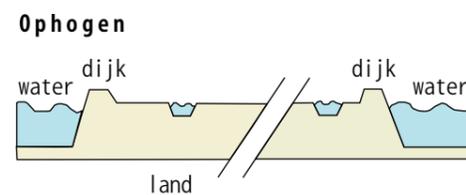
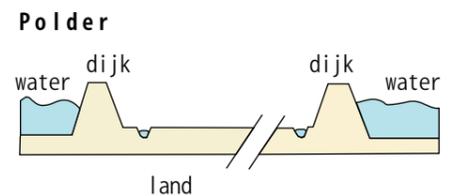
この地区はアムステルダム市の一部でありながら、じつは水門の外、つまり水のコントロールが行き届きにくい場所にある。しかし、地区内には住宅がたくさんあり、水による被害はあってはならない。そのため、土地の造成の仕方に工夫をほどこす必要があった。

アイブルグ地区は、「オブホーヘン (Ophogen)」と呼ばれる土地の上に作られている。それでは、「オブホーヘン」と呼ばれる土地の造成手法を、以下に示す図を追いながら説明しよう。

埋立て予定地の水底に「ジオテキスタイル (geotextile)」と呼ばれるシート状のものを敷いた後、北海から運ばれた薄い砂のレイヤーを積み重ねていく。砂のレイヤーを重ねていく際は水の圧力を使うことによって砂を固定させる。ところで余談だが、オランダ人はパンケーキを食べるのが好きである。そうした背景もあってか、この薄い砂のレイヤーのことを「砂のパンケーキ」と表現しながら埋立地造成の仕方について説明を受けた。よって、「砂のパンケーキ」という面白い表現を伴ったこの造成手法のことを「パンケーキ手法」と呼ぶ人もいる。「パンケーキ手法」というニックネームを与えられた埋め立て事業はコンピュータ制御によって行われており、アイブルグ地区がすべて完成するまでには 2,500 万 m³ の砂を必要とする。そのために、アムステルダム市は砂を必要とする近隣のプロジェクトすべてを調べ上げて年間ごとに列挙している。東京の埋立地にはゴミが使われることは有名だが、アムステルダム市の埋立地にはゴミはけして使われることは無い。

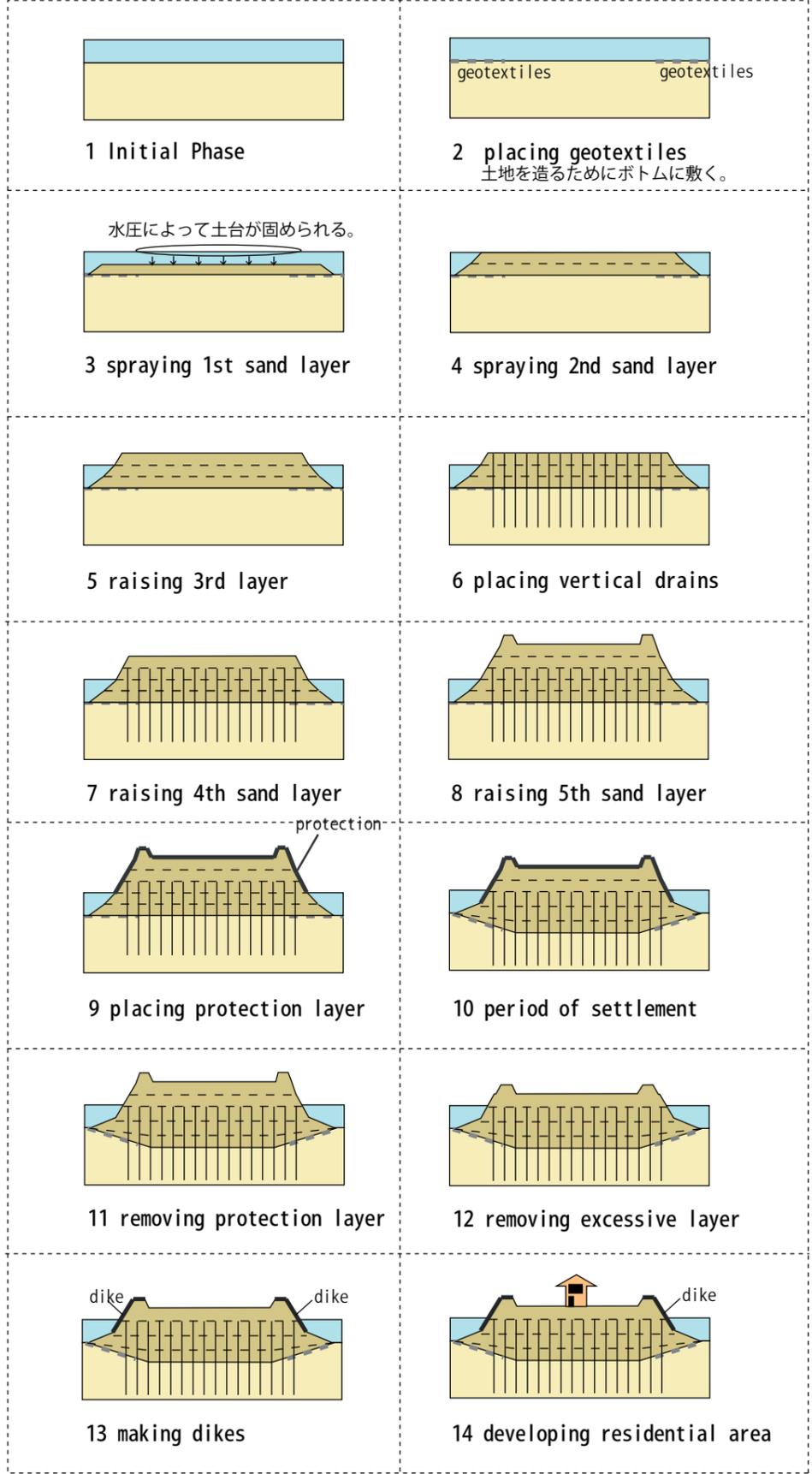


040
積み上げられた
ジオテキスタイル
(市が発行するパンフレットより)



041
オランダにおける従来の埋立地である「ポルダー (上)」と、アイブルグ地区で採用された埋立地である「オブホーヘン (下)」

Method of reclamation



042
オブホーヘン
の作業工程

また、アイブルグ地区を実際に作る前に、3haの実験島を作ることによって、このパンケーキ手法による埋立地が造成可能かどうかのテストを行った。

数回の砂のパンケーキを重ねることによって砂地が水上に現れると、各パンケーキやベースの地層（泥炭層）とをつなぎ合わせるために地中に杭を打つ。そしてまた砂のパンケーキが重ねられていき、5枚目のパンケーキが重ねられた際に堤防が作られる。そしてその堤防を守るためのプロテクションがかぶせられる。

5層の砂の層が積み上げられると、その重みによってベースの地層が沈み、それによって砂の層全体も一層分沈むこととなる。ここまで来ると、埋立地としてしっかりとしたものとなるので、余分な砂の層（上部）を削ってしまう。削る割合はだいたい一層分である。その後、水際の堤防を強固なものにするための工事が行われて、建築物の建設作業が始められるのである。

アイブルグ地区は、オランダの伝統的な土地であるポルダーとは違う造成の仕方によりつくられた。ポルダーはまず水際に堤防（ダイク）を築いて水の浸入を防ぎ、そして水路を作って湿地を乾かして土地を作る。いっぽう、この「パンケーキ手法」によるオブホーヘンは、上述したとおり先ず砂のレイヤーを重ねていった後に堤防を作る。つまり、ポルダーとは土地の作られ方が正反対に等しい。

次に、オブホーヘンがポルダーと異なる点として挙げるとすれば、ポルダーの土地のレベルよりも高いレベルでオブホーヘンの土地が造成されることであろう。つまり、ポルダーの地域が「低地」であるのに対し、オブホーヘンは「高地」であると言える。

こうして見ると、長い歴史を持つオランダの干拓技術も、ここに来て転換期を迎えているようだ。



043
堤防建設途中のようす



044
埋め立ての進む
アイブルグ地区
(市が発行するパンフ
レットより)

堤防とともに作られる水際のデザイン

アイブルグ地区はいくつかの島からなっており、各島の水際に設けられた堤防によって高潮や高波から各島は守られている。そうした堤防は、4000年に1度やってくるような大嵐にも耐えうるように作られているようだ。大げさな話かもしれないが、事実、堤防の近くには住居、レクリエーション空間、エコロジカル空間、といった機能が存在するように計画されている。そのため、堤防自体が場所によって個性を与えられている。たとえば、ハーフェン島北部に作られた堤防沿いはプロムナードになっており、そこには石組みによる堤防が見られる。また、ハイデン島には緑地帯の堤防が見られる。

総全長 28 kmのアイブルグ地区を囲む堤防ないし岸壁は、生態系を考慮に入れながらデザインがされている。つまり、堤防を介してつながる水とエコロジーの関係である。

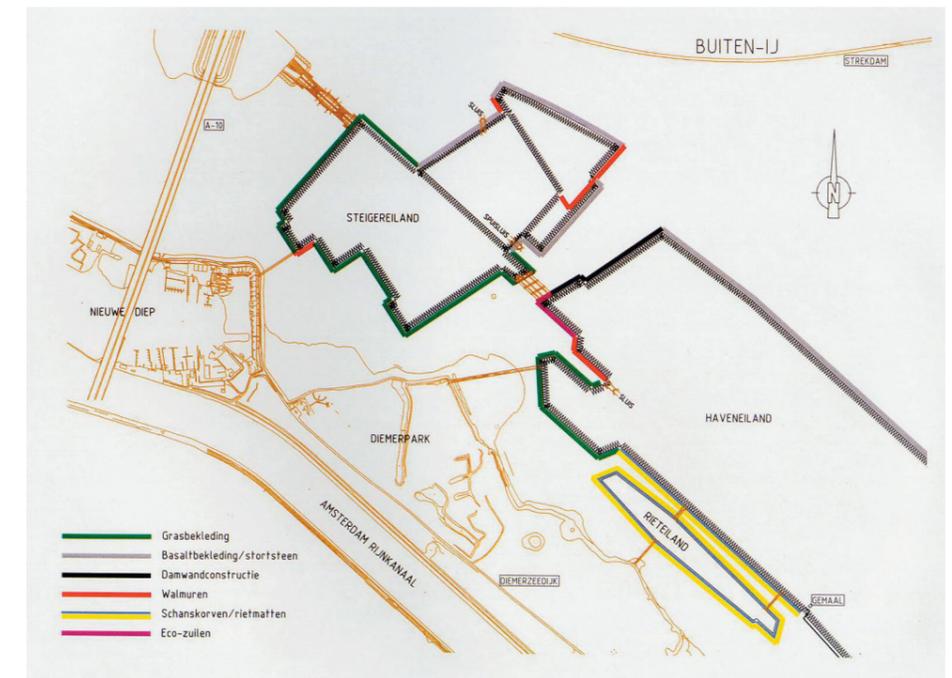
アイブルグ地区の堤防は大きく分けて2つあり、「ハルデ・ウーファー (Harde oever)」と呼ばれるものと、「ザハテ・ウーファー (Zachte oever)」と呼ばれるものである。

ハルデ・ウーファーと呼ばれる堤防は、アイブルグ地区全体で見ると北に面する部分に多く作られている。地区の北側にはアイ湖が広がっているため、アイ湖からの強い波による影響にも耐えうよう、ハルデ・ウーファーが設けられている。たとえば、ステイヘル島やハーフェン島の北側はハルデ・ウーファーである岸壁が設けられている。玄武岩による石組みの堤防で、将来はムール貝のような甲殻生物が棲むことが期待されている。事実、アイ湖に棲むムール貝の数が1992年以来減少しており、アイ湖の生態系を考えたときにムール貝の減少は止められなければならない。そうした意味でも、アイブルグ地区沿いのこうした堤防がムール貝にとっての新たな生息地となる可能性を創出することが重要であろう。

つぎに、ザハテ・ウーファーについてだが、葦、リスドッデ (lisdodde)、黄アイリス (gele lis) のような

045
堤防を形作る
タイプの分布図

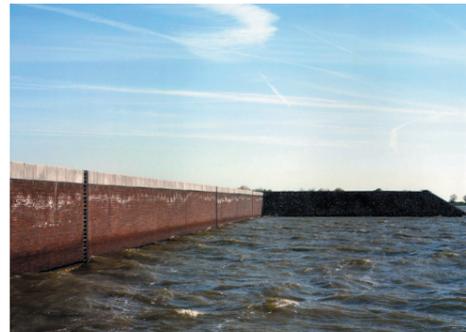
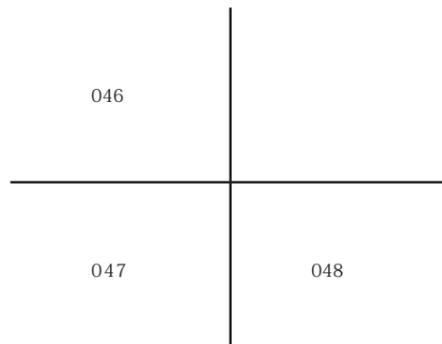
地区の南側（地図上では下側）にザハテ・ウーファーが、北側（地図上で上側）にハルデ・ウーファーが、多く設置されている（市が発行するパンフレットより）



植物によって形作られた堤防のことをいう。「ベジテーション・マット (vegetatie mat)」というシート状のものが堤防を覆い、そこから前述の植物が育つことによって堤防は作られる。結果、クロガモやクライネ・カレキート (kleine karekiet) といった鳥たちが集まって卵を産む場所となっている。また、葦によって水が浄化され、相乗効果によって水草も育つ。水草が育つとカワカマスなどの魚も棲み始めるようになるだろう。

こうした自然堤防は、アイブルグ地区全体で見ると南に面した水際に多く作られている。たとえば、ハーフェン島、リート島の南側の岸壁、それらに加えてディーメルゼーダイクの水辺に見られる。葦のほかに、ファウンテンハーブ (fonteinkruiden)、リース・シーウィード (kranswier)、ステレンクローズ (sterrenkroos) といった植物も育っている。

自然豊かな堤防が形成されるにより、ブラウボラスト (blauwborst) やリートザンゲル (rietzanger) のような葦を好む鳥も飛来するようになることも期待されている。また、将来、ブルードプレック (broedplek) という鳥も見られるようになるだろう。



046
ザハテ・ウーファー側
に作られた石積み
の堤防

047
レンガ造の堤防

048
堤防に沿って遊歩道が
作られている

2. アイ川南部河岸プロジェクト Zuidelijke IJ-oever

「コラージュ」地区

1960年代より、この地区の所有はオランダの郵便会社であるPTT（現在TPGと社名を変えている。以後、TPGと記す）だった。つい最近まで鉄道を使って郵送物を運んでいたが、陸による郵送に切り替えることによって駅周辺敷地は利用転換を求められた。アムステルダム市議会とTPGは、実際にどのような跡地利用が可能かを考えあつた後、1998年にコンペの実施が発表され、ディベロッパーであるMAPとEEAという建築事務所による案が一等を獲得した。その後、ディベロッパー、プロジェクトマネージャー、デザイナー、建築家、都市プランナー、そして将来のユーザー達である市民が共同で徹底的な議論を行い、それによってマスタープランを作成した。

駅周辺の土地所有は非常に複雑であるため、大変な交渉の末2001年にアムステルダム市は土地の所有者から土地を買い取り、2002年1月にはこの地区に対する都市計画案が発表された。約48,000㎡の敷地におよそ総床面積250,000㎡の建設計画を立て、住居・商業施設・娯楽・公共施設といったものを提供する場所、つまり色々な性格を持つ空間・環境をミックスした集約的都市エリアにしたい、という目標が掲げられた。

ファン・ラウフンさんによれば、市がディベロッパーと建築家を選出した後に計画を達成するための目標点があまりにも高すぎてしまい、予算が当初の2倍に跳ね上がってしまったようだ。結果、TPGとアムステルダム市は計画に関して激しい議論を交わさなければならなくなってしまった。

この計画に携わる建築事務所はドイツ、ベルギー、フランス、イギリスのものもあり、各事務所の計画のコラージュによって形作られる。これら国外の建築事務所としては、ロンドンに居を構えるデヴィッド・チッパーフィールド・アーキテクトやフューチャー・システムズである。こうした様々な分野・国籍の人たちが徹底的に意見を交換し合って共同で作業を進めていくことは「オランダらしい作業の進め方である」と、イタリア人のクルリさんは述べている。

オランダ国内外の建築事務所によって設計作業が進められているため、建物自体が各国のアイデンティティの「アイコン」となっている。そうした建物の例としては、市の中央図書館（ヨー・クーネン設計）やコンサバトリーなどである。また、345戸の住宅も計画されて賃貸住宅と分譲住宅が提供される予定だ。そのうち、地区内に作られるホテルのようなものに近い住宅はホテル内のサービスを受けることも可能であると言う。ユニークな計画としては、地区内に設けられる予定のアジア系のスーパーマーケットだろう。現在この地区にはすでに水上の中華料理店やアジア系の世界貿易センターがあるため、新たに作られる地区内にもアジアの色合いが入れ込まれることとなった。このように、色々な機能を持ち合わせた建物が隣

049
水辺沿いに建つ高層建
築群のイメージ図
(市が発行するパンフ
レットより)

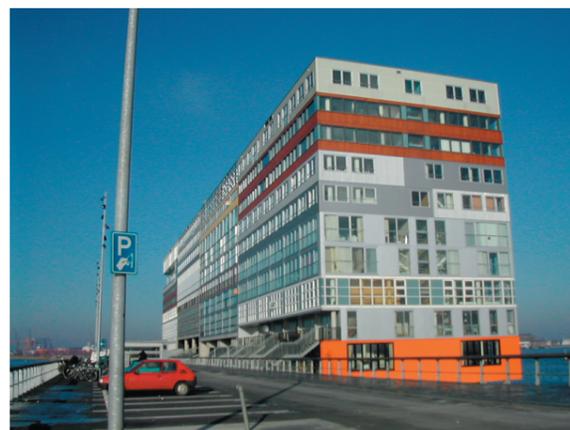


り合うように作られることによって、学問・文化・ビジネス・リラクゼーションという異なる性格を持つ空間が同居する地区へ生まれ変わろうとしている。

アイブルグ地区の場合と同様に、水辺に商業施設や娯楽施設を作ることは市の港湾局にとって厄介なことである。実際、アムステルダムではアイ川（アムステルダム中央駅が面する水辺）に面して建つレストランに船が突っ込み、2人が病院へ運ばれるという事故が起きたと言う。そのため、「水辺に商業施設をして住居空間を作って欲しくない」と港湾局が主張したため、市の都市計画局は議論に議論を重ねなければならなかった。例えば、アムステルダムの水辺に最近作られた MVRDV による「シローダム (Silodam)」という集合住宅の計画に対しても港湾局からの文句があったそうだ。理由は船がぶつかる危険性があるからである。そのため、船から建物を守るために水上から 10センチの高さの堤防が設けられることになった。



050 (上)
すでに完成している
水辺のシアター



051 (中)
水上の集合住宅
シローダム (SILODAM)

052 (下)
アイ・ウーファー地区
とその周辺図



おわりに

アムステルダムの町が成立してきた歴史から始まり、ウォーターフロントを中心にした現代の開発までを紹介してきたが、確実に言えることは「オランダ人の側にはつねに水が存在している」ということだ。

よって、マスタープランを作成する際は常に水や環境に対する考慮を忘れることはできない。たとえば、住宅地区の計画を行う際にもエコロジカルな面に対する考慮が入れられている。「最近のアムステルダム市内における開発は、『水』というものを一種の『装置』として考えている」とクルリさんは述べていた。オランダは国土の4分の1が水面下にある国だが、水を危険なものという見方をするよりも、水を非常に機能的に活用しようと試みる。結果、水に対して非常に構造的なアプローチを試みる。

市は、現在のアムステルダム市内に公園といったレクリエーション機能を持つ水辺空間を増やそうとしている。一例として、市の中心部にあった金融関係のオフィスビルは郊外へと移り、その跡地を公園へと変えるという計画が練られている。

市内の運河でたくさん見られたボートについては、年に200ユーロを市に払えば自分達のボートを係留させることができるそうだ。もともとは、「20年間継続して船を係留するためのお金を払うと、その場所の権利を得ることができる」という仕組みを持つ係留権から始まり、権利を獲得した後に船を住まいとしてしまったのがボートハウスである。市としては水辺の景観を良くしたいという考えからボートハウスを退けたいそうだが、いっぽうでアイブルグ地区には水上住居のための空間が新たに設けられており、オランダ人は水辺に住むことを変わらずに好んでいるのだと思わずにいられない。

というわけで、オランダにおいて水辺空間の価値は非常に高い。水辺に建つ住宅（ハウスボートのような水上住宅も然り）は水辺から遠い住宅よりも価値が高い。オランダで作られる居住地域は非常に高密度な場合が多く、水辺に沿った住宅は水に対して開けた眺めを持つことができるから、ということも、水辺空間が高価値を持つ理由の一つとして挙げられるだろう。

オランダにおいて水は「Big Avenue」（クルリさん談）と表現できるほど、昔から重要なインフラであったが、近代に入って車社会が良しと謳われ、一部の運河が埋め立てられてしまった。しかし、暗渠化された運河の幾つかを水の道として再度よみがえらせよう、という考えがアムステルダム市発行の水関係の計画書の中にも見て取れることもできる。EU統合、という流れのなかで、各国がそれぞれのアイデンティティを打ち出す必要があり、オランダは「水」というキーワードを選んだ。つねに側にあった「水」を選んだ。国、そして市のレベルで「水」を構造的に都市計画のなかに取り込もうという動きがいま見られるのである。

「Water is our culture. (水は私たちの文化である。)」

と、ファン・ラウフンさんが表現していたように、オランダにおいて水は常に傍にある。そして、いつまでも傍にあり続ける水と折り合いを付けながら、今後も町づくりを行っていく決意を表明したオランダ。文化や気候、風土など、違いがあるとはいえ、彼らの町づくりに対するエッセンスを知り、そして学ぶべきことが大いにあるのではないかと考えている。



053 (上)
ボートハウス



054 (中)
アムステル・ライン
運河



アムステルダムとオランダ中部をつなぐ輸送路として今でも重要な役割を果たしている

055 (下)
水に飛び込む
子どもたち
(ホールンという町にて)