

## 北米視察報告< 1 >

視 察 項 目	都市基盤整備
視 察 日 時	2012年10月22日 (月) 午前9時30分～12時30分
視 察 先 名	ハイライン
説 明 者	ジャック・リン氏
担 当	東正則 岩隈千尋 三宅隆介

### 【はじめに】 Introduction

本項目においては、ニューヨーク・マンハッタン島の中西部に位置するチェルシー地区からミッドタウンまで伸びる空中公園、通称「ハイライン」を視察した。「ハイライン」の整備事業を通じ、川崎市の都市再開発・再生に寄与することを主眼に現地調査を実施した。

視察団へのレクチャーは、ジャック・リン氏 (Jack Linn) という、25年間ニューヨーク市公園レクリエーション局のアシスタントコミッショナーを務めた人物で、緑を活用した都市再開発など公共政策や政府統合学に造詣の深い方だった。リン氏は、過去10年間、40か国からの代表団に講義や案内を行ってきた実績があり、視察団が訪問した前日にも、米西海岸からニューヨークに戻って来るなど、全米を回りながら都市再生から生まれる可能性について、精力的にコンサルタントを行っている。

視察団は、ハイラインの南の始点であるミート・パッキング・ディストリクト (精肉街) から現場調査を開始し、途中、重要ポイントでリン氏のレクチャーを受けるとともに、質疑応答を行いながら進んでいった。



視察団へレクチャーを行うリン氏



赤丸で示した箇所がハイラインの位置（出典：インターネットHPより）

### 【ハイラインの概要】 What is the High Line?

ハイラインは、廃線となっていた高架貨物鉄道を再利用、リノベーションし空中公園として復活させたプロムナード（遊歩道・散歩道）。ニューヨーク市が所有し、非営利団体であるフレンズ・オブ・ハイライン(FHL)によって維持、運営されている。

現在、オープンしているハイラインは全長 1.6 キロに及ぶ高架橋で、第一区間と第二区間から成り、第三区間は現在工事に着手したばかりである。完成時の総延長は2キロ以上になると計画されている。



出典 ©<http://www.thehighline.org/> ハイライン公式ホームページ

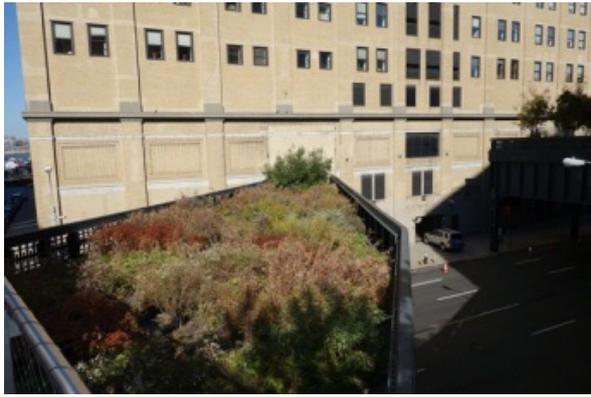
## 【ハイラインの歴史と革新】 The History of the High Line and its innovation



現在の緑豊かな空中公園となったハイラインを説明するには、廃線となった貨物鉄道の高架線の歴史を振り返る必要があった。

ハイラインの周辺ビルを見渡すと、使用されなくなった精肉工場跡や日本でも有名なナビスコの旧本社跡地

が今でも残る。当該地区は、高架貨物線が工場へ直接乗り入れ、そこで物資搬入を行うなど米東海岸きっての食品加工工場群が形成されていた。



高架貨物線が建物へ延びている様子  
現在はハイラインの一部となり植樹されている



カウボーイが貨物列車を先導していた当時  
出典 ハイライン公式HPより

食品加工工場群がマンハッタンのウエストサイド地区でなぜ発展したのかという問いに対し、リン氏は2つの理由を挙げた。1つ目は、ヨーロッパに近いこと。2つ目は、オハイオ、インディアナ、イリノイ、ミシガン、ウィスコンシンといったアメリカの内陸部とのアクセスが容易であったことを指摘していた。そして、1830年に蒸気機関による鉄道が敷設されたことで、当該地区の重要性は一層増していった。

鉄道が敷設された当時、貨物列車は地上を走行しており、列車と自動車、歩行者の交通事故を防止する目的で、カウボーイに列車の先導を任せていた。しかし、急速な街の発展、交通量の増加とともに交通事故は急増し、ついに地上線路は高架化されることが決定された。それと並行するようにカウボーイたちは仕事を失っていった。そして、現在のハイラインの原型となる高架貨物線は1934年に完成した。

1945年以降、戦後のアメリカでは鉄道に変わり高速道路網が整備された。それに伴い、鉄道から大型輸送トラックへ流通が変化してきた。鉄道が高架になりカウボーイが仕事を失ったように、鉄道での貨物輸送量は年々減少し、当該地区の産業は衰退し、1980年をもって貨物列車はその役目を閉じた。

リン氏は、廃線となった高架貨物線のその後についてレクチャーを続けた。廃線となった高架の存在が当該地区の再開発に暗い影を落としていた。鉄道会社は、高架橋（ハイライン）を撤去するための費用を必要としたが、その費用は2～3億ドル（160億円～240億円・1ドル＝80円）に上り、費用捻出が困難な上に見返りもなかったために長期間放置されるに至った。

また、ハイラインの下に位置する不動産は、全て個人所有だったため、仮に所有者が高い建物を建設しようとしても高架橋に遮られる形となり新しい建物を建築することすら出来なかった。

そのため、90年代に入り当時のジュリアーノ NY 市長はハイラインを全て撤去する方針を打ち出したが、ジュリアーノ氏の後任のブルームバーグ市長は、ハイラインに新たな潜在的価値を見出すに至った。

1999年には、周辺住民のジョシュア・デイヴィットとロバート・ハモンドが中心となり非営利団体フレンズ・オブ・ハイラインが設立され、ハイラインをパブリック・スペースとして再利用すると共に、緑（環境）とアート（芸術）を融合させ NY 市の新たな観光資源として再生させる協働事業に着手した。

2002年、NY市議会は、ハイラインの再利用に関する決議を支持し、「レール・バンキング」（構造的に鉄道としての利用が可能な状態で、他の用途に構造体を利用する）と呼ばれる手法を用いてハイラインの保護と再利用を NY 市の政策とした。

ハイラインは、前述したように第一区間と第二区間、さらに最終区間の3つのゾーンから成っている。第一区間の建設は2006年に始まり2009年に完成。第二区間は2011年に完成したばかりで最終区間の建設許可は今夏に出され2014年の完成を予定している。

## 【現在のハイライン】 The High Line Now!



地上からハイライン（高架橋）へ上る入口  
視察団の現地調査はこの地点から開始された



プレートには、Tiffany&Co. と記してある。有名貴金属会社のティファニーからの寄付。ハイラインの緑化については、PPP（Public Private Partnership）が採用されており、NY市など自治体（公）と民間の寄付により成り立っていた

とりわけ熱心な企業としては、アパレルのダイアン・ヴァン・ファステンバーグ（日本にも展開）も挙げられる



第一区間は、2009年にオープンしている  
そのため、樹木が成長し現在では背丈を超える高さになっている



ハイラインは、元々貨物高架線だった名残を残すため、  
線路を活用している



レールを活用したベッド  
この上で歩行者は休憩や読書を  
楽しむことができる

アッパーイーストサイドにある  
ホイットニー美術館の別館が建設中



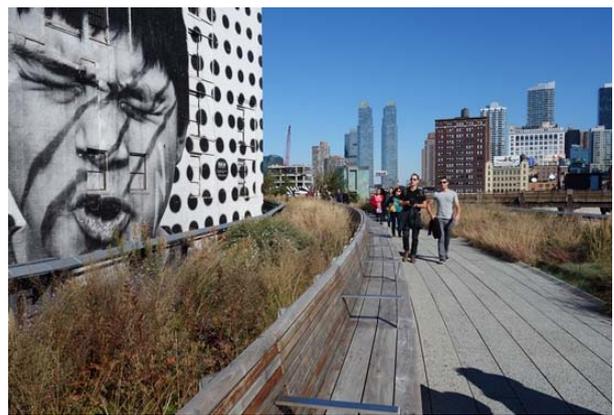
ダイアン・ヴァン・ファステンバーグの寄付により作られた水辺



第二区間は昨夏にオープンしたばかり。樹木はまだ成長過程



ハイラインは、単なるプロムナードではなく、アートを融合することによって、歩行者の好奇心、関心を引く作りになっている  
画像は、街を絵画に見立てる作りをしている



ハイラインに点在するアート作品は、絵画だけでなく緑を活用したものやサウンド（音）を活用したものであった。有名デザイナーの作品だけでなく新進気鋭のデザイナーたちの作品発表の場所（パブリック・アート）にもなっていた

## 【質疑・応答】 Question & Answer

ジャック・リン氏への質疑は、現場調査を進めながら随時行われた。

**Q 1** : ハイラインの総事業費と第一区間、第二区間の整備費用、またその内訳は。

**A 1** : ハイラインの総事業費は、約 2 億 6,500 万ドル (212 億円・1 ドル=80 円) を予定している。NY 市は、第一区間と第二区間の整備費用に約 1 億 1,500 万ドル (92 億円) を費やした。また、州と連邦政府は、2,000 万ドル (16 億円)、ティファニーやダイアン・ヴァン・ファステンバーグのような民間企業からの寄付は、4,000 万ドル (32 億円) に上った。

**Q 2** : 工事着手されている最終区間 (第三区間) の財源については。

**A 2** : 2 億 6,500 万ドルの内、1 億 7,500 万ドルが第一区間と第二区間で費やされ、残りの 9,000 万ドル (72 億円) が争点になっている。NY 市は 1,000 万ドル (8 億円)、複数の不動産デベロッパーから 2,000 万ドル (16 億円)、FHL (フレンズ・オブ・ハイライン) は、3,000 万ドル (24 億円) の寄付を募るといっている。残りの 3,000 万ドル (24 億円) については、現在多方面に交渉中だが実現には自信を持っている。

**Q 3** : ハイライン開園により市民が受けたメリットは。

**A 3** : ハイラインは、元々貨物列車専用の線路であり周辺は倉庫街であったため、治安が良い地域ではなかった。しかし、ハイライン開園後は、凶悪犯罪の報告件数は、現在までのところ 0 件である。地域の治安向上に役立ったと考える。

**Q 4** : 経済効果などのメリットはあったのか。

**A 4** : 約 20 億ドル (1,600 億円) の価値、経済効果とともに、1 万 2,000 人の雇用創出があった。経済効果の中で一番突出しているのは、不動

産価値の向上。一例としては、ニューヨークのシンボリックな公園である「セントラル・パーク」は、1858年に竣工し1872年に完成しているが、周辺の不動産価値は9倍に跳ね上がった。同様の効果がハイラインでも見られた。

**Q 5** : ハイラインは鉄道の高架を利用した空中公園、プロムナードになっている。最近、東京駅が再開発され際に「空中権」が話題に上ったが、ハイラインでも同様の課題はあったのか。

**A 5** : NY市は、ハイライン周辺の不動産開発等を活性化させるために、倉庫街であり製造業が集積していた周辺のゾーニングを居住・小売業に転換した。高架橋下部の土地・不動産所有者は、使用していない空中を別の場所で建設できる「空中権 air rights」を売買することが可能となった。その結果、高架橋下部の土地・不動産所有者の価値は向上し、経済効果のときに述べたように20億ドルという巨額の不動産ブームの火付け役ともなった。現在でも47の事業が継続中である。

ハイライン周辺の不動産開発については、多くのスター（有名）建築士（アーキテクト architect）を生み出した。彼らは、「スターキテクト（造語）」と呼ばれ、当該地区の産業が衰退した地域に新たな息吹を吹き込んだ。



フランク・ゲーリー、  
ジャン・ヌベールといった  
有名建築士がデザインした建  
築物が立ち並ぶ

## 【統括】 Conclusion

時代の流れや流通物流の変化に伴い衰退した当該地区において、長年放置されお荷物となっていた「ハイライン（高架橋）」に、新たな価値を見出した周辺住民と自治体の先見性は特筆すべきものがあった。また、昨今のトレンドである緑化に加えアートをコラボレーションさせたアイデアは、ハイラインの不動産価値を向上させるとともに、観光資源として再生させていた。

本市の都市再開発においては、民間企業の工場移転に伴う「跡地」をどのように再活用していくのかが焦点になるが、東京都と横浜市の間に位置する立地条件の良さを武器に、商業施設や高層マンション群として再活用している事例が多く見られる。

ハイラインにおいては、空中庭園という「緑化+アート=周辺の不動産価値の向上・観光資源」を創出したことに対し、本市の場合は都市再開発において「緑化」「環境」「エコ」という分野が欠けているのではないかと考えられる。

本市の代表的な成功例でもある再開発、東芝川崎工場の跡地を商業施設「ラゾーナ川崎」へと変貌させたことや武蔵小杉地区における高層タワーマンション群の建設は一見成功事例に見えるが、今後の高齢化・人口減少、また本市は政令市の中でも「自然」「緑」が極めて少ないことを考慮すると、その持続可能性については注視せざるを得ない。

ジャック・リン氏は、視察団との別れ際にこう締めくくった。

「都市の再開発については、あまり難しく考え込む必要はない。川崎市議会北米視察団がハイラインの再生について着目した視点は大変素晴らしい。もし、この事例を川崎に持ち帰り実践するのならば、川崎市は多くの産業集積地を抱えていると聞いているので、企業の工場跡地をどのように有効活用していくのか。また、それを一過性のものでなく持続可能なまちづくりに繋げて欲しい。そうすれば、私たちが多くの視察団を受け入れているのと同様に、工場の跡地利用については、川崎市から学べということになるかも知れない。元々の使用目的が駄目になって、その後の再開発により価値が向上し経済発展に資することがあるか

も知れません。」

経済の衰退とともに廃墟となっていたハイラインが再び息を吹き返したように、本市においても大都市に近いといった立地条件の良さに胡坐をかき受動的になるのではなく、能動的に持続可能な都市再開発を目指す必要があると考える。そこには、「緑」「環境」といった市民の癒しであり憩いの場を創出するような付加価値も加味したい。

結びになるが、ハイライン第三区間完成の暁には、再びハイラインを訪問しその全貌を拝見したい。