

ますます高級化・高品質化が進む都市の居住環境

小櫃 秀夫 (都市プランナー)



小櫃 秀夫 (おびつ・ひでお)
1954年東京都生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業。
1976年株式会社大林組入社、開発本部等勤務、現・開発事業本部担任副本部長。
1987年 MIT DUSP 都市計画修士 (MCP) 修了。認定都市プランナー、一級建築士、一級建築施工管理技士、宅地建物取引士。
東京大学非常勤講師、慶應義塾大学非常勤講師、都市計画学会理事、区画整理促進機構理事等歴任。編著に『ビルを建てる!』(日経 BP)がある。

4. クイーンズ、ブルックリンでのイーストリバー沿岸の開発ブーム

クイーンズとブルックリンのイーストリバー沿岸が目立つのは、高層コンドミニアムである。多くは民間デベロッパーによる1戸当たり数億円を超える高級分譲住宅で、中堅所得者層には手が届かないと言われる。一方、市が主体となった中堅所得者用の住宅供給も進んでいる。

この地区で進められているNYCの中堅所得者用(アフォーダブル)住宅供給プロジェクト、ハンターズ・ポイント・サウスは、合計12haの敷地に5,000戸のうち60%をアフォーダブルとする10年プロジェクトである。1,100人対象のパブリックスクールを設置する。第1フェーズは37階と34階建ての賃貸

住宅925戸の建設で、当初は75%をアフォーダブルとする計画を100%4人家族用アフォーダブルに変更している。第2フェーズは1,139戸のうち790戸をアフォーダブルとする計画。アフォーダブル住宅の対象とする4人家族の年収は55,000ドル(約600万円)から158,000ドル(約1,740万円)となっている。

ブルームバーグ市長時代にゾーニングを変更して当該地区に住宅が建てられるようになった。このため、民間の住宅開発が進んでいる。しかし、それは市が意図したような中堅所得者用ではなく、数億円もするような高級高層マンションが増えてきている。

川沿いには公園が整備され、それに面する地区の用途地域はR10(住宅1,000%)からR6(住宅220~300%)、内陸側はR5(住

宅125%)が一般的となっている。

クイーンズのロングアイランドシティのイーストリバー沿いは電車の便もよく、業務開発も進んでいる。いくつかの日本企業の事務所もマンハッタンからこちらに移転してきている。ブルックリンのリバーフロントについても状況はロングアイランドシティに類似している(図1、図2、図3)。

5. 各地区の公園整備と街の高級化

公園整備に伴い、街の雰囲気が変わってきている。クイーンズのハンターズ・ポイント・サウス・パークは4.5haの公園で、リバーフロントに整備されている。もともとは軽工業地域だったものをゾーニング変更して、2013年には学校をオープンしている。公園

からはマンハッタンスカイラインが望め、大変景色が良い(図4、図5)。

ブルックリン・ブリッジ・パークは38haの公園で2008年に第1次オープンがなされた。ブルックリン橋やマンハッタン橋の下は公園が完成しており、地元の人や観光客などで賑わっている。この地区は工業から商業への転換が進みつつあり、観光客に人気のショップも増加中である(図6)。

マンハッタンのブライアント・パークは、一時は麻薬取引などが行われる危険な所であったが、1986年にBID(業務改善地区組織)が設立され、治安と清掃レベルを上げることで観光客がお茶を飲むことができるような場所になった。BIDが積極的に地元の若者を雇用し、地元への愛着心を高めたことの効果があったようだ。公園は約3ha、管理・

運営費は年間約11億円。収入の内訳として、レストラン売店15%、イベント使用料50%、周辺不動産所有者からの税収13%と市民からの寄付である。来場者は1日約2万人、年間約700万人(図7)。

ブロードウェイ(格子状道路網の中を斜めに通る古くからの幹線道路)では、車を止めて人に開放したことにより利用者が増えている。ここでも1992年にBIDがつくられており、市が周辺の不動産所有者から税を徴収し、BIDの収入の70%を賄っている。残りの収入は寄付やイベントによる。支出のうち、清掃と安全には60%、残りは広告・宣伝・管理経費である。運営費は年間約15億円、来場者は年間5,000万人、1日約14万人である(図8)。



位置図 出典/ゲールマップ編集



図1 クイーンズ(ロングアイランドシティ) 撮影/筆者



図2 クイーンズ(ロングアイランドシティ) 撮影/筆者



図3 ブルックリンもリバーフロントは建設ブーム 撮影/筆者



図4 Hunter's Point South Park(整備イメージ図) http://www.hunterspointssouth.com/



図5 Hunter's Point South Parkからマンハッタンのスカイラインが望める 撮影/筆者



図6 Brooklyn Bridge Park 撮影/筆者



図7 Bryant Park 撮影/筆者

6. マンハッタンの建設ブーム

マンハッタンのなかでは、2016年夏の時点で100以上のクレーンが動いていた。特に大規模再開発のハドソンヤーズはオフィスがメインの複合開発であるが、ミッドタウンから南の地域では超高層コンドミニアムとホテルの建設が多い(図9、図10)。

例えば、トライベッカ地区にある「56レオナード・ストリート」の57階建て高級コンドミニアムはペントハウスが50億円以上もするそうだが、売れ行きとのことであった。用途地域はC6-2Aで住宅の容積率は600%である。こういった高級コンドミニアムのなかに中堅所得者用住戸を入れている様子は見られない

(図11)。ローワー・マンハッタンで建設中の63階建ての高級マンション「50 ウェスト・ストリート」は、建設許可取得のために住宅基金に約5.5億円支払った。これにより、中堅所得者用住戸を含まずに事業を進めた。用途地域はC6-9:R10で住宅の容積率は1,000%の地区である(図12)。

供用済みであるが、ブルックリン橋のたもと近くに76階建ての高層コンドミニアム「ニューヨーク・バイ・ゲリー」がある。旧名称「ピークマントワー」で用途地域はR8、住宅の容積率602%から720% (階数により変化する) である。同様に、432パークアベニューも高級高層コンドミニアムのシンボルである(図13、図14)。

7. イエローキャブの減少と一般車の増加

ニューヨークと言えばイエローキャブというイメージがあると思うが、ウーバーの登場により大きく変わってきている。2015年調べでは、4~6月にウーバー利用回数が200万回から800万回に増加した。一方、イエローキャブの利用は4,200万回から3,800万回に減少した。マンハッタン外部(4つの区と東西ハーレム)をカバーするグリーンキャブは400万回から500万回に増加した。私が訪れた2016年夏の印象では、マンハッタン通行中の車は、一般車の方が多いように見えた。

2017年では、観光情報などにもタクシーより、ウーバーの利用を薦める記事が多くみ

れる。ユーザーにとっては、大変有力な選択肢であるし、評判も良い(図15)。

8. 貸自転車の急増

マンハッタンでも貸自転車が増えている。45分以内にステーションに戻すルールだが、ステーションがたくさんあるので、住民は良く利用しているようだ。「City Bank」がメインスポンサーで、税金の投入はないとのこと。2016年9月で自転車は8,000台、ステーションは500カ所。徐々に増加中である。年会費は約17,000円、1日パスは、約1,300円(図16、図17)。(続く)



図8 Broadway部分的に歩行者空間化 撮影/筆者



図9 ハドソンヤーズの建設ブーム 撮影/筆者



図10 ハドソンヤーズの建設ブーム 撮影/筆者



図11 56 Leonard Street (完成イメージパース) <http://www.streeta.com>



図12 50 West Street (完成イメージパース) <http://www.50westnyc.com>



図13 New York by Gehry, 筆者撮影



図14 432 Park Avenue 撮影/筆者



図15 イエローキャブの減少 撮影/筆者



図16 City bikeステーション 撮影/筆者

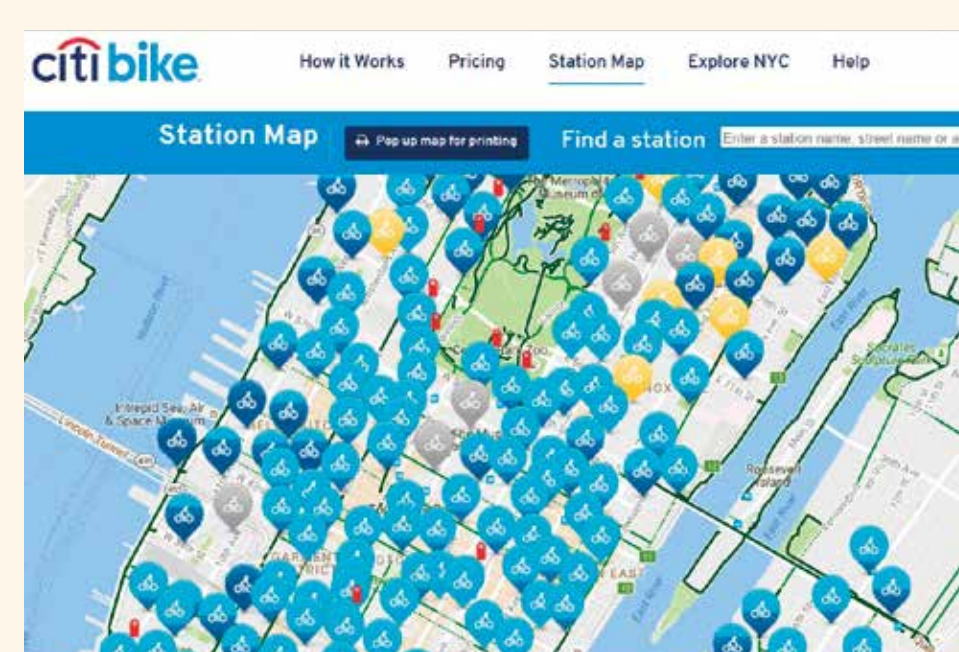


図17 City bikeステーションマップ(2016年9月現在) <https://www.citibikenyc.com/>