

1. はじめに

少子高齢化の進展やバブル崩壊により、ウォーターフロントにおける土地利用は、従来より大きく変化してきている。また、地域経済が停滞する中で、地域経済の活性化が重要な課題となっている。このような状況の中で、ウォーターフロントにおける土地利用のシフトを円滑に進め、地域の活力を引き出す施策が強く求められている。そのためには、従来のウォーターフロント開発手法を有効に活用することに加えて、時代にあった新しい開発手法を導入することが必要である。

従って、国内のウォーターフロント開発において、新しい制度の導入を検討するための基礎資料とするため、ニューヨーク、ボストン、トロントといった北米の代表的なウォーターフロントにおいて、過去の開発に適用されたあるいは現在適用されている開発と管理運営の仕組みについて調査を行う。具体的には、開発の仕組みとしては、開発計画、開発基本方針、開発体制、ゾーニング規制などについて、管理運営の仕組みとしては、管理運営体制、財務計画、経済効果などについて着目し、文献調査や現地ヒアリングに基づき整理と考察を行う。

また、米国における一般的なウォーターフロント開発に関わる手法と制度（開発管理体制、ゾーニングと地区計画、用地取得、民間ディベロッパーに対するインセンティブ）について整理するとともに、米国のウォーターフロントに適用されている主な都市計画制度について整理を行う。

また、北米におけるウォーターフロント開発の最新事例について調査し、国内において今後ウォーターフロント開発を推進するための参考資料とする。具体的には、サウスボストン再開発とトロント南部地区再開発の二つを取り上げ、導入機能や土地利用計画だけでなく、交通計画、住民参加プロセスなどにも着目し、その内容や特徴について、文献調査や現地ヒアリングに基づき整理と考察を行う。

2. ボストン

2.1 ボストン旧港地区の再開発

(1) 開発の経緯

ボストンは港と共に発展してきたが、鉄道等の陸運や空運の発展と海運の形態の変化等により、ボストンのウォーターフロントは荒廃しゴーストタウン化していった。特にウォーターフロント中心地区は、1950年代には低料

金の駐車場が最も収益性の高い利用法であると言われる程であった。また、ウォーターフロント沿いに建設された高速道路により、ボストンとの中心街と分断されたために、市民が近寄りがたい魅力のない場所となった。ウォーターフロント中心地区の再開発は、1956年にボストン・シティー計画委員会（the Boston City Planning Board）により提案された計画を端緒としている。この計画を進めるために、1961年ボストン商工会議所に設立されたウォーターフロント再開発部局は、1962年ボストン再開発公社（Boston Redevelopment Authority: BRA）に対して、後に「100 エーカー計画」と呼ばれるウォーターフロント再開発案を提出した。この計画は実行に移されたが、1972年に地元住民による法廷闘争を経て、再開発密度の縮小、高層建築計画の削除、ウォーターフロント・パークの拡張等の見直しがなされた。また、ボストン市は1984年10月にハーバーパーク計画を発表した。この計画は810haの土地と隣接する5区域を対象としており、ウォーターフロントにハーバーウォークを含む公共の公園を整備するものである。ハーバーウォークは、北はチャールズタウン・ネイビーヤードからサウスボストンに至る全長16.9kmに及ぶ遊歩道である。

(2) 100 エーカー計画（Hundred-Acre Plan）

100 エーカー計画には、ウォーターフロントの中心地区を再生利用していくための基礎となる概念が掲げられている。その内の重要な概念の一つは、ウォーターフロントを都市型生活に関連性の強い様々な利用が可能のように、複合的に利用していくというものである。具体的には、水族館、事務所、モーター、住宅、釣り施設、歴史的施設、公共オープンスペースを複合的に組み合わせることでウォーターフロントに導入し、以下の目標を達成していくこととするものである。

- 1) レジャー利用のために海を市民に開放する。
- 2) 隣接地域（官庁街、金融街、ノースエンド地区）を再編成し、衰退を防ぐ。
- 3) 歴史的建物を保存する。
- 4) ウォーターフロントに住宅地を造る。
- 5) ボストンへの来訪者を増加させ、接客施設、宿泊施設の収容力の拡大を図る。
- 6) ボストン市の経済基盤を強化し、民間投資の拡大を図り、雇用を促進し、市財政の増収に努める。

これを実施するための開発戦略として、民間セクターの開発意欲を刺激して、大規模な民間投資を引きつけ、民間による開発を奨励することが実施された。また、民間が投資をする上での危険性を軽減するために、いくつ

かの特権をディベロッパーに与えた。その例として、以下のようなものがある。

- 1) ディベロッパーは建物と土地に対し 99 年間の借地権を有し、土地は特別課税調整の対象になる。それは、所有者は初めの一定期間税金を免除され、その後はそこでの営業によって生じた総収入から定められた割合を支払うというものである。
- 2) 市及び州当局は、再開発事業を行うディベロッパーに対して、1964 年の再開発の開始から数えて 40 年間、ボストン再開発公社がこのウォーターフロントを管理し続けることを保証する。
- 3) 再開発地域内の大部分のウォーターフロントは州のものだったが、その権利をボストン再開発公社に譲渡し、再販売する区画の利用計画上の規制をボストン再開発公社が行うこととした。州所有の土地の一部は売却された。売却されなかった土地や干潟についても、民間が利用できるように州政府によって許可書が発行された。この許可証は、ディベロッパーの要求通り、一度再発行したものは取り消しを行わないというものである。

(3) ハーバーパーク計画 (Harborpark Plan)

「ハーバーパーク計画」は、1984 年当時のプリン市長の下でスタートした開発計画である。その基本的な目標は以下の 3 つである。

- 1) 全ての人々がアクセスできるウォーターフロント空間として、港を再活性化させる。
- 2) 公共空間・アメニティー空間として、ウォーターフロント空間を再活性化させるような適切な民間投資を奨励する。
- 3) ウォーターフロント独自の産業である海運業の保護・発展を図る。

また、この目標達成のため、土地利用計画、都市設計ガイドライン、開発検討条件に基づき、市と民間企業が協力して計画を実施することとなり、10 項目のプログラムが設定された。

「ハーバーパーク計画」の特色は、計画のプロセスに地域社会の人々の声を可能な限り取り入れようとする姿勢にある。その代表的な例は、ハーバーパーク計画の立案・実施を進めるボストン再開発公社を監視し、助言する機関としての「ハーバーパーク諮問委員会」を設置したことである。この委員会は、市長が任命する 15 人のボランティアからなっている。その内訳は、プランニングを担当する州・市の代表 5 人、民間企業・労働団体の代表 5 人、そして各地域住民の代表 5 人である。また、土地

利用小委員会、コミュニティ開発公社、プランニング・ゾーニング諮問委員会、市民協会などの組織を通じて、市民、企業、投資家等とこの計画が公共の目的に沿っているか、市民の権利と利益を保護しているか等について十分話し合い、それを計画に反映させるよう努めた。

(4) ファニエルホール・マーケットプレイス (Faneuil Hall Marketplace)

ファニエルホール・マーケットプレイス再開発は、100 エーカー計画の中核をなすものであり、18~19 世紀に建てられたファニエルホール、クインシーマーケット、ノースマーケット、サウスマーケットといった御影石やレンガ造りの 4 棟の建物を改修・再開発したものである。この再開発により、旧市街の小売業は活性化され、また市庁舎から水際線の遊歩道を確保することによって、人々を水際に再び誘導することに成功した。

当初選定されたディベロッパーが資金集めに失敗したために、ラウス社が事業を引き継ぎ実施した。ディベロッパーは、市より 99 年の期間で借地をし、商業収入の一定割合を市に納めることになっている。歴史的に重要な建築物、特にランドマークとなるべき施設を保存修復するために、連邦政府の住宅都市開発局の補助金を活用することによって、再開発事業は一層促進された。

ファニエルホール・マーケットプレイス再開発は 1975 年に着工された。このうちクレンシーマーケットは 1976 年 8 月に完成し、それは食料品店が中心となっている。また、サウスマーケットは 1977 年 8 月に完成し、ノースマーケットは 1978 年 8 月に完成した。共に専門店が中心であり、建物の 3 階以上は賃貸オフィスとなっている。ファニエルホール・マーケットプレイスは、全体の延床面積が 2,400m² であり、170 の店舗と 40 の屋台があり、年間 1,500 万人の利用客で賑わっている。

(5) チャールズタウン・ネイビーヤード (Charlestown Navy Yard)

1) 開発計画

米国国防省 (U.S. Department of Defense) は、1974 年にチャールズタウン海軍造船所を閉鎖し、総務庁 (General Services Administration) にこの余剰資産の処分に関する権限を譲渡した。そして、1974 年に海軍造船所のうち 30 エーカー (最南端の区画) が、ボストン国立歴史公園法案 (Boston National Historic Park bill) における 7 地区のうちの一つに挙げられた。この公園は、米国海軍と国立公園サービスの共同によって運営されている。その中には、米国軍艦コンスチチューション号、駆逐艦カ

ッシンヤング号、コンスチチューション博物館、1号乾ドック及び19世紀の司令官邸が存在している。また、この歴史公園には毎年65万人以上の人々が訪れており、ボストンで最も人気のある場所の一つとなっている。

ボストン再開発公社は、設計及び改良工事の実施、そして全ての公共的開発行為に対して責任を負っており、民間開発の活動を監督している。また、海軍造船所の開発に関心を抱いているディベロッパーと連邦政府、州政府及び市の行政機関との間のパイプ役を果たしている。

1976年にボストン再開発公社では、海軍造船所をチャールズタウン都心部更新計画（Charlestown Urban Renewal Plan）の中に組み入れ、この開発に対して責任を負うことになった。そして、ボストン再開発公社は、以下の3つの開発地区について、内務省（Department of Interior）から権限を委譲されることになった。

・ 歴史保全地区

ボストン再開発公社と内務省とで交わされた同意書により、無償で譲渡された。同意書は、第2次世界大戦当時に増築されたものを除き、この地区にある25の建物の全てを歴史保全地区として、修復・保全するというものであった。

・ レクリエーション地区

公共用レクリエーションに使用するというボストン再開発公社の公約により、無償で譲渡された。

・ 新規開発地区

民間開発用として、総務庁との協議により売却された。

2) 地区全体の資金調達と地域設定

造船所全体は、その歴史的・建築学的重要性によって国の重要史跡登録を受けており、そのため地域内の建物の再生利用については、1981年の経済復興課税法（Economy Recovery Tax Act）でディベロッパーに与えられた税優遇措置に該当するものとなっている。

海軍造船所の全区画に対する開発事業財源は、以下のものを含んでいる。

・ 480万ドル：経済開発庁（商務省）

このうち170万ドルは、造船所公園の第1期工事のために使用された。

・ 220万ドル：経済開発庁補助金のうち、ボストン市の負担金として、市議会が承認した債権

・ 250万ドル：都市開発法補助金（住宅都市開発省）

・ 90万ドル：屋外レクリエーション局（内務省）
造船所工事の第1期工事のために使用された。

・ 50万ドル：屋外レクリエーション局（内務省）

造船所工事の第2期工事のために使用された。

本地区の開発においては、慎重に考慮された開発戦略と実施計画が必要とされ、海軍造船所開発計画の立案や実行に当たり、史跡委譲地域（Historic Monument Transfer Area）、造船所公園、新規開発地域の3つの地域を設定することとなった。

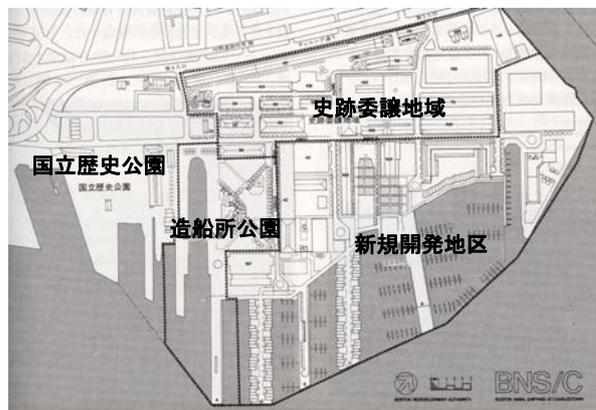


図-1 チャールズタウン・ネイビーヤード配置計画図

3) 史跡委譲地域

史跡委譲地域内にある建築物の外観保存のための計画指針は、ボストン再開発公社と国の歴史保存に関する諮問委員会（National Advisory Council on Historic Preservation）との間に交わされた同意書に示されている。これは連邦政府からボストン再開発公社への建築物の管理権委譲についての条件にもなっていた。この指針は国の承認を得ており、史跡委譲地域内の建築物における特色が保存されることを保証するものであった。19世紀当時の造船所の歴史を映し出している街路や歩行空間のデザインは魅力的であり、史跡にふさわしい環境を作り出すものと思われる。

この地域内の建物は、ボストン再開発公社との長期契約に基づき、それぞれ個別に民間開発用に提供されることになっている。ボストン再開発公社の計画によれば、この地域では商業用、住宅用、官公庁用及び軽工業用などの様々な利用が想定されている。

4) 造船所公園

海軍造船所内における16エーカーの公園は、6.5エーカーの造園を施した地区、2号乾ドック、第4棧橋という3種類の空間で構成されている。

造園地区には、緩やかな起伏のある芝生、並木道、植え込みと花壇、子供の遊び場、みかげ造りの大きな泉、展示館などがある。この公園は、ボストンのスカイラインを強調するように配置されている。

5) 新規開発地区

約 57 エーカーの土地、棧橋、水面などを含む新規開発地区は、イモービリアーレ・ニューイングランド社 (firm of Immobiliare New England) によって開発が行われており、総投資総額は 1 億 2000 万ドルと見積もられている。イモービリアーレ社は、約 1200 戸の住宅を賃貸及び分譲の両形式で建設している。またこの地域では、2 万平方フィートの商業空間、約 1200 台収用の駐車場、500 室のホテルなども計画されている。また、住宅の 10 パーセントは高齢者用となっている。

2.2 ボストン再開発公社

(1) ボストン再開発公社 (Boston Redevelopment Authority)

ボストンのウォーターフロント開発は、ボストン再開発公社 (Boston Redevelopment Authority: BRA) が担当している。この公社は 1955 年マサチューセッツ州法により市の外部部局として設立された。1960 年に都市計画局の住宅部門が廃止され、その権限は BRA に移管された。また、BRA は公共住宅以外にも業務を拡大してきた。

BRA の法的権限は、マサチューセッツ州法第 121 B 条第 4 項及び第 652 条 12 項に規定されている。その開発に関する権限の中には、資産の売買や商業施設や住居の開発を支援するための税の減免権 (州法第 121 条 A) も含まれている。

BRA の任務は次のとおりである。

- 1) 提案される開発計画の内、計画基準の緩和を求めるもの、開発見直しを条件とするもの、公有地に計画されているもの、都市再開発地区内に計画されているもの及び公的補助を受けているものの計画審査。
- 2) 大きい建設・開発事業に関して、市のゾーニング委員会及びゾーニングに関する異議受付委員会に対し提言すること。
- 3) 市が必要とするインフラ施設及び市街地や地区の経済開発並びに設計のガイドラインと開発管理に関するマスタープランの原案作成。
- 4) 経済開発及び適正な土地利用や産業振興などの公共の目的を遂行するための不動産の購入、売却及び貸し付け。
- 5) 市の債務にならない債券の発行。
- 6) 3 カ所の工業団地の所有と運営。
- 7) 技術的支援やその他の支援と共に、企業に対する資金の提供。
- 8) 職業訓練、就職斡旋及び支援。

(2) 計画局 (Planning Division)

計画局では、市の各地域におけるコミュニティ計画の調整、計画やプロジェクトの見直しへの関与、マスタープランやゾーニングの進捗など、全てのプランニングとゾーニングの実行の調整を行っている。

地元住民、企業及び関係機関に対しては、コミュニティ計画への取り組みにより、ボストンの将来像がユニークなエリアに向かうことを約束している。計画局の都市デザイン (Urban Design) グループでは、ダウNTOWN や近隣地区及び制度の開発プロポーザルについて、計画策定・分析・デザインの見直しなどを行っている。

ゾーニンググループでは、BRA の取締役会で承認されたゾーニング委員会提言 (Zoning Board of Appeal) の申請を見直し、ゾーニング委員会との連絡調整や住民などを含む関係者への助言などを行っている。

ボストンアトラス部 (Boston Atlas) では、地図作製や GIS (地理情報システム) などのサービスを紹介している。最新の地図から歴史地図などと合わせて、統計情報なども広く一般の市民に提供している。計画エリアの概要、建築規制 (planning outlines)、区画 (street edges)、財産所有などに関する情報が航空写真上に示されているとともに、ダウンロードも可能となっている。

(3) アフォーダブル・ハウス (Affordable Housing)

BRA では、ボストン市において、低所得層も所有や賃借が可能な住宅の供給に取り組んでいる。この住宅供給とは、住民に対する環境衛生、安全性、利便性及び福利などの推進と共に、市営住宅のストックの拡大を目的としている。また、BRA が取り組む目的として、市場の住宅供給レートの影響を軽減し、低・中所得世帯の住宅所有にかかるコストの低減を図ることも狙っている。所得や年齢に関わらず住宅の所有や賃借ができるよう、公有地を活用するとともに、財務面の支援や規制緩和などデイベロッパーへの支援を用いることにより、家賃や住宅ローンの額を市場価格よりも低く抑えている。

また、アフォーダブル・ハウスの整備効果を最大限に発揮するため、アフォーダブル・ハウスを最も必要とする人々が居住できるよう、一連の優先権を導入している。具体的には、申請時に、① Accessible Unit を必要としている世帯か、② 土地の再開発により居住地を移動しなければならないか、③ ボストン住民か、④ 1 世帯あたりの最少人数、⑤ 初めての住宅購入かなど、優先権の判断項目を設けている。申請にあたっては、収入の基準もあり、これらの審査基準に見合ったものに優先権が与えられる。

BRA と関係の深い機関として、近隣地区開発局

(Department of Neighborhood Development; DND) があり、ここでもボストン市のアフォーダブル・ハウジングに取り組んでいる。近隣地区開発局とその中のボストンホームセンター(Boston Home Center)では、公的資金を使い、アフォーダブル・ハウスに関する情報提供、住宅購入のアシスタントなどを行っている。

(4) BRA 所有の不動産

マリン・インダストリアル・パーク (Marine Industrial Park) の外側にある BPA 所有の全ての不動産については、資産管理局 (Asset Management/Real Estate Department) が運用、維持管理や増強などの業務を担当している。この部署では BRA の資産のモニタリング、評価及び資産価値の向上に取り組みながら、公的な目的のための再開発や再配置の促進や、不動産に関する最新かつ信頼性の高いオンライン・データベースのメンテナンスを行っている。BRA の不動産価値を最大限に高め、ボストンの地域社会の財産として提供していくことがこの部署の目的と言えよう。こうした取り組みは、BRA の所有するロング・ワーフやサージェント・ワーフといったウォーターフロントの土地の知名度が高いこと (チャールズタウン・ネイビー・ヤードと同様に知名度が非常に高い) や、多くの関係機関と協調関係を築いていることに反映されている。

(5) 就業・コミュニティサービス (Jobs and Community Services)

就業・コミュニティサービス局では、公的資金や民間資金を調達・管理・活用し、ボストン市民に活力を与えるための教育・訓練・キャリア開発・福祉事業などのサービスを行っている。

BRA は、革新的な公的機関として、ボストン市民が全員参加し、市の経済的活力や未来を担いながら、経済的自給自足を実現していくことを目標としている。また、住民に対して、識字能力、生涯学習、職業訓練及び斡旋、福祉サービスなどに関わる支援者かつ情報センターかつ研究機関であることを目指している。

(6) 経済開発 (Economic Development)

BRA の経済開発局では、開発の見直しのプロセスの指導や、ボストン経済の強化のための鍵となる重要なサービスやインセンティブのマネジメントを行っている。経済開発局では、地元住民、企業経営者、様々な機関に属するコミュニティそしてディベロッパーなどとの協働で活動しながら、現在及び将来における市のニーズに対

応した投資活動に対し、明確かつ総合的に取り組んでいる。

経済開発局が関わる分野についての資金やイニシアチブや機能については、以下の通りである。

- 1) 開発計画のレビュー
- 2) コミュニティ開発と住宅整備
- 3) 制度設計及び開発
- 4) 工業エリア開発 (マリンインダストリアルパークを含む)
- 5) 金融サービス (ボストン地域開発会社 (BLDC ; Boston Local Development Corporation), ボストン工業地域開発金融サービス公社 (BIDFA ; The Boston Industrial Development Financing Authority))
 - －非営利機関への非課税債券 (Tax-Exempt Bonds for Non-Profit Institutions)
 - －工業エリア開発に対する非課税債券 (IDB ; Tax-Exempt Industrial Development Bonds)
 - －ビジネスゾーンの施設に対する非課税債券 (EZ Bonds ; Tax-Exempt Enterprise Zone Facility Bonds)
 - －課税債券 (Taxable Bonds)
- 6) アーティストスペースへのインセンティブ

(以上 2.2 は Boston Redevelopment Authority (2004) を参考とした。)

2.3 ポストンゾーニングコード

ハーバーパーク計画は、ウォーターフロントの一定の地域を指定して、そこに特別のゾーニングコードを定めて適用するものである。ハーバーパークは以下の 6 つの地区からなっている。

- 1) North End / Downtown waterfront and Dorchester Bay / Neponset River Waterfront
- 2) Charlestown Waterfront
- 3) Waterfront Service District
- 4) Waterfront Manufacturing District
- 5) Fort Point Waterfront
- 6) Charlestown Navy Yard

ウォーターフロントにおけるゾーニングコードの内容について、以下にチャールズタウン・ネイビーヤード (Charlestown Navy Yard) を事例として紹介する。

- (1) 目的、目標及び対象 (Statement of Purpose, Goals and Objectives) (42 F-1)

ハーバーパーク地区計画の目標と対象は、ハーバーパ

ーク地区の土地と水面の不適切な利用を防止し、ボストン沿岸の均衡の取れた発展を促進し、ウォーターフロントを公共の資源として活用することである。そして、最多の人々が利用し利益を享受できるようにし、公共のオープンスペースと港湾内の海浜を保全し、ウォーターフロントへのパブリックアクセスを整備し、近隣と整合の取れた住居や商業の複合利用を進め、水に依存したまたは水に関連した経済活動の発展と開発を促進することである。また、活用されているウォーターフロントを保護し、水に依存した利用がされている区域を保全し、公的な水上交通振興を図り、あわせて港湾とその近隣の総合した土地利用、活動及び連携を図ることである。

(2) 適用性 (Applicability) (42F-4)

この条項は、ハーバーパーク区域内のチャールズタウン・ネイビーヤード分区におけるゾーニング基準の一部を構成し、原則として全ての土地（水没地及び潮間地を含む）と建物の利用、占有、建設、改築、増築に対し適用する。ただし、次のプロジェクトはこの条項の条文の適用をされず、他の条項を適用する。

- 1) ゾーニング委員会がこの条項の施行に先立つヒアリングの通知をする前に、検査事務局へ申請または使用許可願いを提出して、かつゾーニング緩和請求のなされていない全てのプロジェクト。
- 2) ゾーニング委員会がこの条項の施行に先立つヒアリングの通知をする前に、ゾーニングについて緩和請求を出して、それに基づいて緩和の決定がなされた（予定である）全てのプロジェクト。

【潮間帯に対する規則】

(3) 91 条の規定 (Chapter 91 Requirement) (42F-5)

州法（第 19 条）で定められている規則に従い、潮間帯に計画されるプロジェクトは、連邦環境保護局の免許（91 条免許）を必要とする。91 条免許を必要とするプロジェクトが位置する自治体の計画担当部局（ボストンの場合 BRA）は、そのプロジェクトが適正な公共の目的に合致して、潮間帯の免許を必要とする場合は、プロジェクトに関する上申書を作成する。

1) 適正な公共目的の設定

チャールズタウン・ネイビーヤードのプロジェクトに関して、BRA が上申書を作成するに当たり、そのプロジェクトが適正な公共の目的に合致して、潮間帯に関する公共の権利を損なわないかを決定する。そして、その公共の権利の中には、以下の項目を含む。

- (a) 水面へのビジュアルアクセス（公有または私有の潮間帯でなされるプロジェクトが、水域依存型かどうかに関わらない。）
- (b) 釣り、採鳥、航行その他の自然を利用した活動の権利
- (c) レクリエーション、商業、その他の合法的目的のための水際への（水際に沿った）パブリックアクセス
- (d) プロジェクトサイトの歴史的特性の保存
- (e) 工業的及び商業的な物資及び人の海上輸送
- (f) パブリックアクセスを制限し、ハーバーパーク地区の障害となっている荒れ果てたピアの修繕修復
- (g) ボストン港内の無制限、安全、便利な航行

2) ウォーターフロントへのパブリックアクセスとオープンスペース

ウォーターフロントへのパブリックアクセスとオープンスペースの確保は、ハーバーパーク地域計画の中心的理念である。自由に通行する権利を阻害するようなプロジェクトに対しては、BRA は上申書を作成しない。公有の潮間帯においては、商業、レクリエーションその他の合法的な活動のためであり、私有の潮間帯においては、釣りや採鳥その他の自然に関わる活動のためである。BRA は、下記の条件に合わないプロジェクトは、上申書作成の条件を満足しないものと判断する。

- (a) 市民が歩行する連続した横方向の通路を可能な限り設けるものとする。栈橋、突堤、埠頭その他のいかなる構造物も歩行を妨げないように設計するものとする。満潮面より少なくとも 5 フィート高く維持し、階段を設けて横方向に移動できるようにする。
- (b) プロジェクトが水域依存型でない場合は、歩行者通路網を整備するものとする。プロジェクトが水域依存型である場合は、公共通路を設置し、労働者や訪問者に危険がないようにする。
- (c) オープンスペースに自由に通行することを妨げる門、堀、柵は作らない方がよい。
- (d) パブリックアクセス施設を整備する全てのプロジェクトについては、公式の寄付を募ることを推奨する。

【チャールズタウン・ネイビーヤードに適用される規則】

(4) オープンスペースの要件 (Open Space Requirement) (42F-6)

歴史的記念地区を除くチャールズタウン・ネイビーヤード内の全てのロットにおいては、少なくとも 50% はオープンスペースに当てなくてはならない。またそこでの建築物については、既存建物の外縁に完全に含まれるも

の以外、検査局は許可を出さない。この条項におけるオープンスペースとは、土地又は栈橋で下記 (a) から (h) を除くものとする。

- (a) 建物、屋根付き構造物またはそれに囲われた区域
- (b) 駐車場
- (c) 街路
- (d) 車の利用のための舗装道路
- (e) 水面上の栈橋を除く平均高潮位以下の海水部分
- (f) マリーナその他の浮体構造物
- (g) プール
- (h) テニスコート

ただし、国立歴史公園は全てを含める。

(5) 街区設計のガイドライン (Urban Design Guidelines) (42F-8)

BRA によって、対象プロジェクトが BRA、総務局、マサチューセッツ歴史委員会及び歴史保存顧問委員会の合意文書の中で定めているガイドラインを満足していると認められた場合は、そのプロジェクトはこの 42F-8 条を満足しているものとする。

- 1) 新規開発及び既存施設の改良に当たっては、都市部のウォーターフロントとしての従来の形状、高さ、集まりを維持する。
- 2) 建物及び空間は、視界と歩行者の方向を水面に向かわせるものとする。
- 3) ピア上の建物は、ピアの形状を補強するように配置する。
- 4) 内陸の建物は、街路の形態を補強するように配置し、特に交差する街路ではそうであるが、水際線に平行に壁状に配置して視界とアクセス路を妨げることは、避けるものとする。
- 5) 建物は、開けた水面に向かっての視界とアクセスを提供し、ピア終端のパブリックアクセス及びオープンスペースからの視界を確保するよう配置するものとする。
- 6) チャールズタウン・ネイビーヤードにおける建物は、リトルミスチックチャンネル沿いを除いて、水際線に向かって高さを低くしていくものとする。
- 7) ピア終端又はその近くの建物及びオープンエリアは、水面へのパブリックビューと水際線への公共アメニティを提供するものとする。
- 8) 建物の集合体は、市内の大気質を維持するため、海から吹いてくる風が通り抜けられるような配置とするものとする。
- 9) オープンスペース、建物の入り口、店の構え、ショップウィンドウ、店の入り口、テラス、庭、アーケード

その他の同様な部分は、歩行者が水際に近づき楽しめるように設計するものとする。歩行者空間に面した窓や入り口のない連続した壁は設計上可能な限り避けなければならない。

- 10) ファサード、建材、詳細設計は、ボストンの歴史的なウォーターフロント開発の形態を尊重しなければならない。
- 11) セットバックやコーナーの処理その他設計上の工夫により、構造物の重圧感を最小限に抑えるものとし、都市的・歴史的なウォーターフロントの雰囲気合う装飾を施すことを推奨する。
- 12) 建物の屋根は、屋根の構造をできるだけ目立たないようにする。ペントハウスを屋根の上に設け、人が住むように設計してはならない。
- 13) プロジェクトは歩行者空間の質を高めるようなものでなくてはならない。その手段は、(a) 歩行者通路は、適切にウォーターフロントと大量交通機関とつなぐようにする。(b) 歩行者の活動と公衆芸術の空間を提供する。(c) 材料を工夫し、景観に配慮し、芸術作品とファニーチャーを置く。(d) 車による行動を歩行に置き換えるよう歩行しやすい仕組みを作る。(e) その他の工夫をする。(f) プロジェクト区域内の歩行空間を適切に維持管理する。
- 14) 上記の他、プロジェクトの設計に際しては、ハーバー地区のそれぞれの特性を考慮に入れて、港の開けた展望を楽しめるようにするなどのほか、ハーバーパーク計画における設計ガイドラインの精神をくみ取って、歴史的な構造物の価値を高めるように配慮する。

(6) チャールズタウン・ネイビーヤードにおける量的規制 (Dimensional Regulations) (42F-13)

チャールズタウン・ネイビーヤードは、次の範囲を指す。新規開発地区(分区 4~7, ピア 5~9, 住居優先地区), 歴史記念地区, 国立歴史公園及び造船公園。

1) 最大容積の制限 (新規開発地区)

新規開発区域の容積率は、総床面積を制限する方向で定める。BRA が当該プロジェクトについて許可しても、以下の容積率を超えない旨の証明を出さない限り、検査局は建築を許可しない。合計床面積は、既存建物の容積と「最大新規面積」の欄に示す追加面積の和とする。

表-1 新規開発地区における最大容積の制限

地区名	最大容積 (ftm ²)
分区 4	440,000
分区 5	325,000
分区 6, 7	1,625,000
ピア 5	245,000
ピア 6, 7, 8, 9	28,000
住居優先地区	144,000

2) 許容最大高さの制限 (新規開発地区)

新規開発地区における各地区における許容最大高さは、表-2 の通りとする。(新規開発地区における許容最大高さは、BRA、総務局、マサチューセッツ歴史委員会及び歴史保存に関する諮問委員会の間の合意書に従う。)

表-2 新規開発地区の許容最大高さ

地区名	許容最大高さ (ft)
分区 4	90/135
分区 5	110
分区 6	155
分区 7	125
ピア 5	55/75
ピア 6, 7, 8, 9	35
住居優先地区	65

3) 建物の特別のセットバック (新規開発地区)

分区 5 の北東側の水際線から建物のセットバックは、平均 75 フィート、最低 65 フィートとする。この特別セットバック内の構造物は、この水際線に接岸する艦船や海洋調査船を含む大型船の利用に合致するものとする。

4) ビルディング 58 を通過する通路設定の禁止 (歴史記念地区)

ビルディング 58 を通過する通路を設けようとするいかなるプロジェクトも禁止とする。

5) 歴史記念地区及び国立歴史公園 (特別調査地区 1 及び 2)

この条項が適用される直前に適用になっているゾーニング規制は、引き続き特別調査地区でも適用される。特別調査地区内のいかなるプロジェクトも、保存・活用計画 (1978 年 7 月に総務局から BRA へチャールズタウン・ネイビーヤードの歴史記念分区移管した時に付随) に従っていないと進めることはできない。そして、特別調査地区 2 (国立歴史公園) の中では、資産の活用と管理に関する全ての決定は、引き続き国立公園部局の管轄下

にある。

(7) チャールズタウン・ネイビーヤードに適用される土地利用 (Use Regulations Applicable) (42F-14) チャールズタウン・ネイビーヤード内の全ての土地 (潮間帯、水没地も含む) 及び水面は、この条項及び 8-6 条に整合するよう利用するものとする。

1) 新規開発地区における特別土地利用制限

新規開発地区のそれぞれの場所での土地利用は、表-3 に記述されているものに制限される。

表-3 新規開発地区における特別土地利用制限

地区名	主たる利用
ピア 5, 7	住居, マリーナ
ピア 6, 8, 9	マリーナ
分区 4	ホテル, マリーナ, レストラン
分区 5	水族館, マリーナ
分区 6, 7	研究所, オフィス
住居優先地区	住居

2) 許容される利用

チャールズタウン・ネイビーヤードでは、この 42 条 F-14 で規定されているもの以外は、土地及び水面の利用は許されない。

- ・ 水面依存又は水面に関連する利用
- ・ レクリエーションのためのオープンスペース
- ・ 地域のための利用及び文化施設
- ・ 住居
- ・ ホテル
- ・ オフィス
- ・ 研究所
- ・ 地区小売/サービス
- ・ 総合小売
- ・ レストラン
- ・ 教育
- ・ 交通
- ・ 駐車場
- ・ 関連施設

(以上 2.3 は Boston Redevelopment Authority (2004) : ARTICLE 42F HARBORFRONT DISTRICT CHARLESTOWN NAVY YARD を参考にした。)