

# さまざまな手法を織り混ぜた 埠頭から住宅地へ転用 —オランダ・アムステルダム東部港湾地区—

KSP 関西大学  
戦略的研究基盤  
団地再編  
リーフレット  
Re-DANCHI leaflet-

文部科学省 私立大学 戦略的研究基盤形成支援事業  
『集合住宅“団地”の再編（再生・更新）手法に関する技術開発研究』

JUNE 2012  
VOL.023



## はじめに

本稿では、1990年代後半から2000年代初頭にかけて相次いで完成したアムステルダム東部港湾地区の再開発について述べる。筆者は、2007年と2011年の2回にわたり現地を踏査した。

東部港湾地区（Eastern Docklands）は、旧市街の北端にあるアムステルダム中央駅から東側に2kmという距離に位置する。現在のように6つの地区—KNSM島・ヤファ（Java）島・ボルネオ（Borneo）島・スポレンブルク（Sporenburg）島・家畜市場跡・リート（Riet）島—が形成され、埠頭整備が完成したのは19世紀末である。船舶の大型化により貿易港機能のロッテルダムへの集約化が進んだ1960年代には、この地区は埠頭としての役割を終えた。1978年にはアムステルダム市総合計画において、当地区の住宅地への転用が決定された。この背景には、1960年代以降の郊外スプロール化が激化し、都心の人口が急激に減少していたことがある。

本稿では、中でもKNSM島・ヤファ島・ボルネオ・スポレンブルク島について、都市及び空間デザインの観点から述べる。1980年代後半から各島の都市

デザインに関するマスタープランの策定が行われた。いずれの島も100戸/haの高密度で住宅を建設することが要求された。島により違いはあるが、地区全体では50%を公共賃貸住宅、残りの50%を個人所有（分譲）とすることが求められた。

マスタープランは、いずれの島も一人の建築家またはランドスケープアーキテクトによるが、建築設計には多くの建築家が参加している。先行のKNSM島は中高層を主体としたまちづくりで、販売が思わしくなかった。オランダは人口密度の高い国ではあるが、国土全体が平坦でわざわざ高密度で住む理由もない。オランダ人は伝統的に高層化による高密度居住を好まないことが理由として考えられる。後続のヤファ島は中層、ボルネオ・スポレンブルク島は低層のまちづくりで、販売も成功している。それらの実現に当たっては、マスタープラン段階で京都の町家の空間構成や日本の景観研究が参照された。人口減少を前提にしたこれからの日本の都市部でのまちづくりでは、本事例が示唆に富んだものだと思う。



## KNSM 島 (1989 ~ 1996 年)

—モノメンタルな建築でできたまち

マスタープランは、オランダの建築家ヨー・クーネン (Jo Coenen) によってつくられた。埠頭の中心に広い通りを設け、その両脇に大きな住棟が建ち並ぶという単純な構成としている。住棟設計は、ヨー・クーネン自身やオランダのヴィール・アレツ、ドイツのハンス・コルホフ、ベルギーのブルーノ・アルバートらによる。彼らは、設計時には既にヨーロッパで広く名前を知られる建築家であった。

各住棟は、モノメンタルなつくりで、それぞれの建物単体で見ただけの場合は優れているという意見もある。シンボリックな中庭を設けたり、ピロティによってシークエンスに変化をつける等の工夫が見られる。しかしながら、それらは一つの住棟で完結していて、他の住棟と関係づけられている訳ではない。

まちづくりという観点から見た場合、KNSM 島はあまり意味のないものを感じられた。建物と街路の関係に細心の注意を払っているように感じられず、道行く人が感じる心地よいスケール感は得られなかった。中央の大通り沿いの景観はすっきりとしてはいるが、空疎な印象を持った。他の島で見られるような親水性を意識したり、旧市街の要素を取り入れたりすることは行われなかった。また、入隅状の空間等、落ち着きを感じる部分が意識的に設けられなかった。これは、都市デザイン面でのルールを設けず、それぞれの建築家が思いのままにデザインした結果生じた弊害だと思われた。何よりもこれらが住宅部分のあり方にも大きく影響していることが懸念される。

販売には苦勞をし、オランダ人は中高層住宅での高密度居住を好まないという思いを強くしたようである。KNSM 島での経験が後に開発を進めるボルネオ - スポレンブルク島

での計画に活かされる形となった。

ヤファ島 (1991 ~ 2000 年)

—中層集合住宅の普遍的なモデル

マスタープランは、オランダの建築家ソールド・スターズ (Sjoerd Soeters) によってつくられた。再開発に当たって、まず街区の骨格となる 4 本の運河を新たに通し、島を 5 つのブロックに分けた。運河によって分けられた 5 つの街区は、それぞれで中庭を持つ囲み型配置としている。街区をつなぐ動線は、東西方向に 3 本設けられた。3 本の内訳は、北側が車動線、南側が歩車道融合の動線、中庭を貫く真ん中が歩行者動線である。

先行する KNSM 島とは全く異なるアプローチがとられた。KNSM 島では、先述の通り大通りの両側に大きな建物が並ぶといった方法であった。しかし、ヤファ島ではアムステルダム中心部 (旧市街) により近い場所に位置することから、旧市街の場所性を強く意識した計画となった。つまり、旧市街の運河沿いの環境をモデルとした住環境の実現を目標に置いた。多くの異なる建築家が参加して手がけた小さな建物が建ち並ぶデザインであるが、決してテーマパークのような懐古趣味やキッチュな様相を呈している訳ではなく、洗練されたまちなみを実現されていた。

南北面の建物は 27m ごとに一人の建築家でデザインを担当し、さらに 5 分割の 5.4m の間口を持つ住戸が計画された。住棟の立面デザインは

5.4m という単位がはっきりと感じられるように心がけられている。また、東西面の新しい運河に面しては、5.4m の間口を持つ 4 層の建物が並べられ、旧市街の運河沿いのような景観を呈している。

マスタープランナーのスターズは、樋口忠彦氏 (京都大学名誉教授) の「景観の構造—ランドスケープとしての日本の空間」(1975 年、英文名 The Visual and Spatial Structure of Landscapes、技報堂) からデザインのインスピレーション



中央のアベニュー沿いの風景  
大きな建物が建ち並ぶ単純な構成



ヨー・クーネン棟



ンを得たと述べている。計画では、建築レベルだけではなく、ランドスケープレベルでも深く配慮している。埠頭は元来フラットな土地であったが、スターズはそのままだと居住環境に適さないと判断した。樋口氏は先



ヤファ島の運河沿い景観



アムステルダム旧市街の運河沿いの景観

の論文で、なだらかなアップダウンが日本のシークエンスに富んだ景観を生み出していると分析している。そこにスターズは着目して、中庭全体を運河沿いの道路レベルより2m程度上げて、街区ごとにアップダウンを作り出した。このことが都市的な景観ではあるものの、適度に運河の水と中庭の緑といった自然を感じながら気持ちよく歩けることにつながっている。



ヤファ島囲み型の一単位 (Google Earth に加筆)

また、溜まりとなる入り隅状の空間も巧みに設けられているため、安心感があり心地よい。この点が、同時に視察したアムステルダムのベルマミーア団地と、最も異なる点だ。そこでは、長大住棟に代わって低層住宅をつくり続けている。しかし、住まいとみち空間との間のインターフェースが貧弱なため人を拒絶する、空疎な印象をぬぐえなかった。玄関はアルコーブや庇を設けず直接道に出入りする形であり、住宅の窓とみち空間との関係も直截的で居心地の悪いものであった。一方、ヤファ島ではみち空間と住まいとの間に適切な間(ま)が設けられている。プライバシーが確保されつつも、住棟が人間を拒絶することなく、適度な関係性を築こうとする努力を感じた。京都の町家では住宅とみち空間と間に軒下空間を設けた上で、格子によって視線を緩やかにコントロールされている。現在の日本ではそういった感覚が住まい手、つ



ヤファ島の住棟デザイン



ベルマミーア団地の低層住棟

くり手双方で希薄になってしまった。ここヤファ島では、それをきちんとコントロールしているため好感が持て、日本のまちづくりに積極的に活かしていくべきだと感じた。

一方、同じスターズによってマスタープランが策定されたザンダムの再開発は注目を浴びてはいるものの、あまり良い印象は持てなかった。これは、ヤファ島とは異なり一人の建築家が大きな範囲を担当することの限界を示す事例であることも付け加えておきたい。

## ボルネオ - スポレンブルク島

(1994 ~ 1999年)

### 一町家風長屋によるまち

都市デザインに関するマスタープランは、オランダのランドスケープ事務所の West 8 のアドリアン・ヒューゼ (Adriaan Geuze) によりつくられた。先行する2つの島と大きく異なるのは、ほとんどが2または3層の低層住宅であることだ。100戸/haの高密度が低層で実現されていることは、都市住宅の新しいモデルを提供しているように思われる。



居住性を確保しながら高密度を達成するために、各住戸がパティオを持つ長屋形式が採用された。平面的には道路側だけが外気に面し、残りの三方は他の住宅によって囲まれる形となっている。オランダの伝統的な住宅は、前庭または裏庭を持つ。ここでは、京都の町家のように小さな間口と深い奥行を持つ住宅でありながら、中庭により採光と通風が確保される形をとった。

低層住宅の間口は4.5～6.5m、奥行は15～19mに設定された。また、1階の階高は3.5mとゆったりとした寸法に統一されている。これは、住戸内への光の射し込みだけでなく、店舗・スタジオ・オフィスといった用途への転用も図られたためである。

ボルネオ-スポンブルク島は、低層住宅を中心としているものの、ポイント的に2棟（計画では3棟）の「隕石」と名付けられた10層程度の中層住棟が配されている。これらの住棟は、マッシュでかなりのボリュームを持つものである。さすがに低層だけでは与条件をクリアすることができなかつたため、このような手法を部分的に用いたものとする。デザイン的には印象に残るものではあるが、必ずしも良いものであるとは言い難く、もう少し丁寧さが必要ではなかつたのではないかと感じられる。

全体の中でも特筆されるのは、ボルネオ島の6区及び7区のフリー・パーセルと呼ばれる地区である。60の区画に対してMVRDVやHeren-5をはじめとする20組の建築家が設計に参加している。運河に直接面して

おり、中には船を係留している住宅も見られる。旧市街の運河沿いの住宅さながらの様相で、好感を持った。

街路は、島全体にわたって12m巾が基準となっている。住宅の対面は街路を挟んで運河が広がっているパターンと街路の両側が住宅であるパターンの2つがある。樹木が少なくいささか潤いに欠ける印象を持った。もう少しファサード側に生活感のにじみ出しがあれば間が持つのだが、フリー・パーセル地区以外の街区の住宅はどれも閉じがちで旧市街の街路のような心地よさはあまり感じられなかつた。ヤファ島でも述べたが、住宅とみち空間との間のインターフェースとなる部分が豊かでないために感じる息苦しさがある。少しでも凹状の空間が用意されていればよいのだが、高密度を追い求めるあまりそういった空間はさすがに皆無に等しかった。この点が悔やまれる。

また、住宅の中にカーポートをビルトインすることもマスタープランで定められた。日本の都市住宅では一般的ではあるが、住宅の設計者たちのコメン

トを見ると、車が住宅の玄関を塞いでしまうということでもかなり葛藤があったようだ。都市部での車の扱いは、世界共通の悩みとも言えるのではないだろうか。



フリー・パーセル地区の住宅（運河側）



フリー・パーセル地区の住宅（街路側）



さまざまな表情を持つ住宅

## 『さまざまな手法を織り混ぜた埠頭から住宅地へ転用』 —オランダ・アムステルダム東部港湾地区—

レクチャー：荒木公樹（空間計画株式会社）

執筆：荒木公樹（ ）

（講演：2012年1月26日）

本リーフレットは、文部科学省私立大学戦略的研究基盤形成支援事業「集合住宅「団地」の再編（再生・更新）手法に関する技術開発研究（平成23年度～平成27年度）」によって作成された。

発行：2012年6月

関西大学

先端科学技術推進機構 地域再生センター

〒564-8680 大阪府吹田市山手町3丁目3番35号  
先端科学技術推進機構 4F 団地再編プロジェクト室

Tel : 06-6368-1111 (内線:6720)

URL : <http://ksdp.jimdo.com/>