

シカゴリバーウォークにおける空間整備と運用体制

Spatial Design and Operational Structure on the Chicago Riverwalk

小松崎 諒子¹ 高砂子 浩司² 福本大輔³

Ryoko KOMATSUZAKI, Koji TAKASAGO, and Daisuke FUKUMOTO

1 はじめに

川沿い空間のウォカブル整備は、多面的な価値を持つ一方、関係主体が多く整備や継続運用のハードルは高い。その中で米国シカゴ市は、2017年シカゴ川沿いに「シカゴリバーウォーク」を整備し、沿道の飲食施設等と一体化した魅力的な空間を継続的に維持、発展させてきた(図-1参照)。こうした先進事例を研究するため、現地視察およびシカゴ市、イリノイ大学、市民団体(フレンズオブシカゴリバー)へのヒアリングを行い、日本での整備運用へのヒントを得た。

2 空間整備の工夫

リバーウォークは全長2kmにわたる。橋の下も歩道を繋げることで上下移動なしの連続的な歩行を可能にしつつも、橋で区切られたエリアそれぞれを“Cove”、“Marina”、“River Theater”、“Water Plaza”といった異なるコンセプトで設計することで、橋を通り抜けるたびに新しい景色に直面できるようになっている。

また、シカゴ川は大型の船舶も行き来する重要な河川だが、人と水面の間に障壁を作らないことを重視し、多くの区間で水辺の柵がないことも特徴である。

3 資金運用および管理体制

リバーウォークは隣接する高速道路の延長であり公道と位置づけられるため、整備運用の主体はシカゴ市である。CDOT(市交通局)が建設し、完成後の運用はAIS(資産・情報・サービス局)が維持管理・ベンダー営業許可・収支管理を統括している(図-2参照)。

AISのような分野横断的な管理部局は、日本においても参考にすべき整備・運用のあり方であろう。一方、多くの地権者がいる日本の川沿いにおいては、エリアマネジメント組織等が地域の総意形成に重要な役割を果たして



図-1 整備前後の変化

(出典: Rudy Bruner Award の参考文献 1) より作成

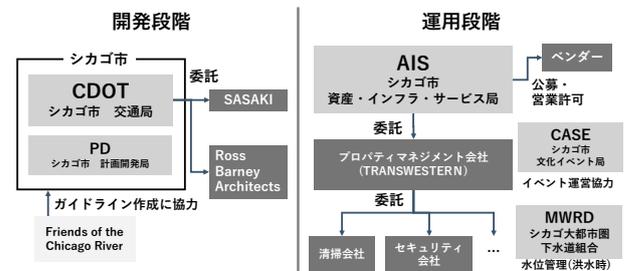


図-2 関係主体図

いると考えられる。

なお、柵がないことによる川への転落に対しては、シカゴ市と委託業者が保険に入ることに対応している。洪水時はリバーウォークを立入禁止とする。

開発費用については、USDOT(連邦交通局)から高速料金による返済を前提とする融資を受けており、ベンダーの収益で既に返済済みである。リバーウォーク上のレストラン等ベンダーは、収益の10%をライセンスフィーとして市に納める義務があり、ベンダーが繁盛すると市に還元され維持管理等に利用できる仕組みになっている。商業収益によって空間の維持管理費用を回収する構造は、継続的な空間運用の1つのヒントであると考えられ、更なる事例の蓄積が必要とされる。

参考文献

- 1) BRUNER FOUNDATION, INC. (2017). Chicago Riverwalk Phase 2 & 3

¹ 交通・社会経済部門 研究員 ² 都市地域・環境部門 グループマネジャー ³ 東北事務所次長、都市地域・環境部門 担当部門長兼グループマネジャー