

## ②サンバーナディノ・ノートン空軍基地跡地

## 概要/写真

ヒアリング日時：2016年11月4日：9：00～11：00

ヒアリング場所：サンバーナディノ・ノートン空軍基地跡地

ヒアリング対応者：Mark Gibbs氏、Cartherine Printchett氏



ヒアリング・施設見学状況写真

## ヒアリング概要

## ■跡地利用の経緯について

- ・ノートン空軍基地は、1988年に跡地利用が決定した。1993年に空港として再整備されることになり、1993年に空軍が閉鎖された。この基地の面積は500エーカーで、1990年までに全てのエリアが土地利用された。
- ・ノートン空軍跡地では、半分を飛行場として活用し、もう半分を物流施設として活用している。
- ・2000～2007年にかけて土地開発をしたが、これだけ開発が遅れたのは土壌汚染が原因である。
- ・最初に空軍基地の閉鎖が決まってから土地利用できるまで約20年掛かったが、初めのうちは試行錯誤もあり多大な時間を費やした。
- ・軍が作成した土地利用のマニュアル（ブラックマニュアル）は、このノートン空軍基地のノウハウが活用されている。

## ■土壌汚染対策について

- ・アメリカにおいては、土壌汚染対策をやる主体は、元の土地利用者が基本である。複数の施設が建っていた場所について、土壌汚染の調査を実施し、汚染していなかったため、住居や公園、商業施設に利用した。
- ・跡地利用にあたっては、土地を三つのカテゴリーに分けることができ、  
一つ目は土壌汚染されてなく施設が建っていないところ  
二つ目は土壌汚染されていなくて、施設（飛行場や滑走路なども含む）が建っているところ  
三つ目は土壌汚染されているところ

であり、基本的には土壌汚染されていない、対策を講じた所だけが、所有権を移すことができる。

- 一つ目のカテゴリーは、返還前にすぐにも土地利用について考えることができる。
- 二つ目のカテゴリーは、施設を壊し所有権を移して土地利用について考えることができる。
- ヒルンウッドという軍の土地利用を多く扱っているディベロッパーがいて、公共と民間のパートナーシップ関係を推進すると上手くいきやすい。また、ノアというディベロッパーは、直接土地を買って、自身で土地利用をしている。
- 土壌汚染については、土壌自体の汚染は改善されたものの、それ以外に、地下水の汚染の対策には50年以上掛かる。地下水の汚染については、地下での汚染であるため、地上での開発に影響はないため、土地利用は行っている。
- 土壌汚染の種類にもいくつか種類があり、金属が含まれているタイプの汚染は対策が難しい。また、埋まっていた廃棄物が出てくる可能性もある。対象地区においては、委員会があり、汚染対策が行われているか監視しており、汚染に対する責任は未来永劫元の利用者である空軍にある。
- サンバールティーノ国際空港はカリフォルニア州政府と合衆国政府が監視していて、クリアする必要がある。
- 汚染水は抽出してきれいにして、自然に地下に戻す。その費用も空軍が負担し、地域コミュニティはそれを監視する役割を担う。
- ノートン空軍基地はもともと物資運輸の場として役割を果たしていたので、爆発物などの埋設物はなく、汚染物質も出てきたが今は取り除かれている。
- すべての土壌汚染を取り除くのに1995～2005年の約10年間程度掛かっている。

#### ■ 普天間飛行場跡地利用へのアドバイス

- 普天間飛行場において、まず始めにやることは、すでに軍は調査済みで情報を持っているはずなので、それを把握して対策を練ることだろう。また、沖縄の場合、多数の地権者がいて土地を返すとなると、環境汚染があると分かると合意を取るのが大変であるため、土壌汚染の専門のコンサルタントを利用すべきである。
- アーバンインにある海兵隊の飛行場であった場所は、すべて住居や公園、商業施設などの土地利用を行った事例であり、参考になるかもしれない。

◇空港周辺の様子



◇広大な跡地を活用した物流拠点





◇既存の空軍施設を活用した公共施設



◇国際空港内の様子



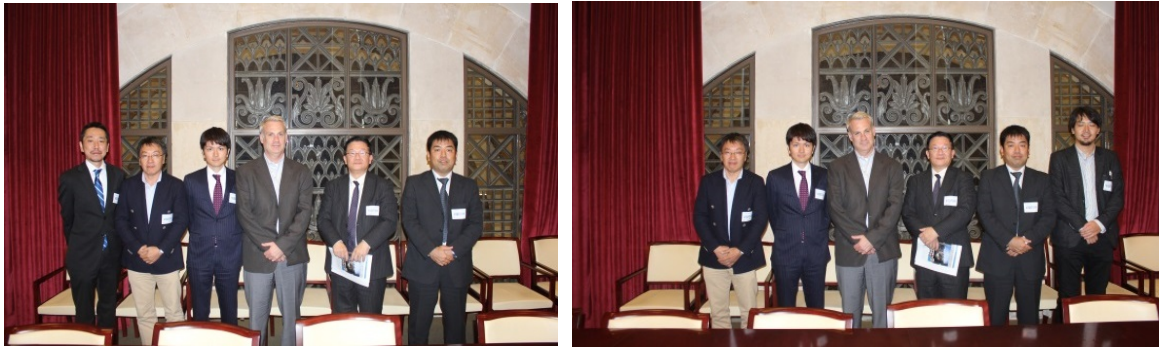
## ③ロサンゼルス市地域開発局

## 概要/写真

ヒアリング日時：2016年11月4日：12:00-14:00

ヒアリング場所：ロサンゼルス市地域開発局

ヒアリング対応者：ロサンゼルス市地域開発局 Tom Rothmann, Principal 氏 (City Planner)



## ヒアリング・施設見学状況写真

## ヒアリング概要

## ■ロサンゼルス市の計画について

- ・地域開発局は、二つのセクションに分かれていて、一つは計画を作るところ、もう一つはプロジェクトの許認可を行うところである。
- ・総合計画は全10章で構成されていて、様々な環境問題について書かれている。市全体は500平方キロマイルの面積で、400万人が住んでいる。市内は38のコミュニティに分かれており、それぞれがゾーニング計画、コミュニティプランニングがある。
- ・ゾーニング内では多くの規制があつて、どう運用するかを検討しており、現在、市として70年間変えなかった規則を変えようとしている。
- ・その一つは交通に対する対策であり、全米の中でもLAでは、交通問題に先進的に取り組んでいる。

## ■交通計画について

- ・LAではかつて交通渋滞問題が深刻であり、1970年代から通りの拡幅や自動車交通の効率化などのプロジェクトに取り組んできた。
- ・1950年頃までのLAでは、個人の交通と公共交通が両立していた。現在では、それを取り戻す考え方にシフトしており、鉄道システムでは、重軌道と軽軌道の両方のシステムを採用している。

- 都市計画のシステムとしては、リージョナルセンター間を一般的な鉄道でつなぎ、シティセンター間ではLRTを結んでいる。
- 1970年代以降、道路拡幅、駐車場の確保について郊外を中心に開発するのが主流であったが、予想以上に費用が掛かり、長期間に渡るため、近年では現在の通りをどう利用するか重点を置き、今後は、交通を都市に上手く流入させるために、ゆっくりと公共交通にシフトさせようと考えている。
- 現在のLAでは車1台に対して7つの駐車場があり、遊びや買い物などのアクティビティのために1台に対する駐車スペースがあるという状況である。しかし、人口増加により、そのスペースにも限界が来ているため、今後はいかに駐車場スペースを減らすかについて政策を進めている。
- 例えば、開発許可をする際には自転車の駐輪場を作することを要求し、また、複数の自家用車を所有する世帯に電車の利用を促進し、公共交通の情報（利用状況など）を提供している。
- このように、道路を広げることから道路をどう使うのかという考え方に転換し、公共交通の計画をつくっており、自動車交通の需要が抑えられると期待している。
- 重軌道は一般的な地上の鉄道と地下鉄を組み合わせ、大きいポイント間は地下で結んでおり、交通の妨げにはならないが、コストは掛かる。軽軌道は、いわゆるLRTでコストが低く、5つの路線がある。地上を走るため、交通が円滑に進まなくなることもある。
- 重軌道と軽軌道の両者を組み合わせて都市の交通問題を解決しようと取り組んでおり、現在第2本目の鉄道を建設中である。2つの企業が鉄道システムを運用している。
- 鉄道のルートにおいては、サンタモニカ山が横断しLAのエリアを二分しているため、ダウンタウンと北側のサンフランバレーをどのように結ぶかが課題であったが、最終的にはダウンタウンからハリウッドを抜けてサンフランバレーに鉄道を結んだ。
- LAでは全米の中でも高水準のバスシステムを活用しており、サンタモニカからLAのダウンタウンまで1時間くらいで行ける。公共交通は車を持っていない人たちの選択肢を増やすための取り組みとして位置付けられ、基本的には各個人が車を使う文化が長らく歴史的にあるので、車で行きたいところへ行くという考え方が現在でも主流である。
- ジップカーというカーシェアリングが有名であるが、最近では、ウーバーシステムが台頭してきており、それが全体の交通政策の中でどう位置づけられるかは今後見ていく必要があると思う。

#### ■市街地整備について

- ロサンゼルスはダウンタウンがあるエリアに市街地が展開しており、人口密度が増加している。
- 独身世帯（タウンクール世帯）がLA市民の特徴であり、それが彼らのプライドでもあり、守っていく必要がある。一方で、新たに流入する市民もケアしていく必要があり、これらのバランスを取ることが1970年代から現在までの都市計画の大きな取り組み課題である。
- サンタモニカやビバリーヒルズはロサンゼルス市とは別の市であり、異なる考えや規則を持つ。

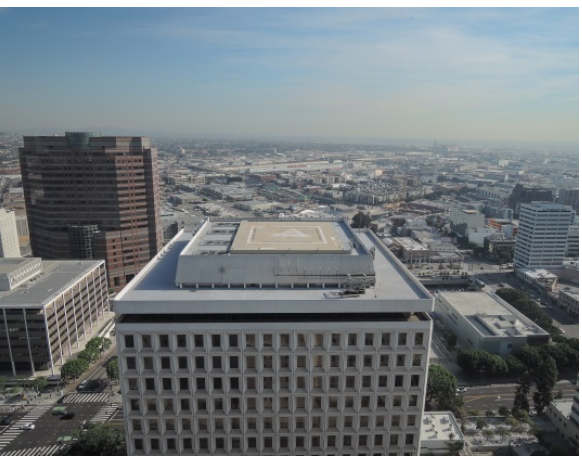
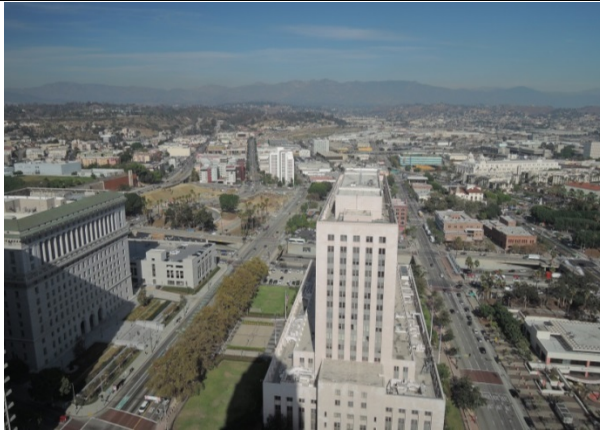
- また、ロングビーチは隣の大きな町であり、50万人の人が住んでいる、港をシェアしている。
- LAには基地跡地があり、その土地利用はすべて住宅になっている。
- 1970年代につくられたセンチュリースティ、ワーナーセンターという2つのシビックセンターがある。前者は国際空港の近くに、後者はサンフランシスコにあり、どちらも1970年代に建設されたニュータウンで、オフィスユースを都市から郊外へ移したものである。
- 都市開発においては、考え方が変わりミクストユースにより生活を完結できるようにというねらいで再開発を進めている。市全体では住宅問題が大きく、低所得者向け住宅を作っていくことが課題である。また、高級住宅が目立っているが、現状では住宅の需要はあまりない。
- ポータブル住宅といって公共が住宅の水準を規制し、コントロールしている。規制されるようになって、高所得者が狭い住宅、低所得者が広い住宅に住むといった逆転現象は起こらない。コントロールシステムを持っていないと、クリエイティブな仕事をする人々が住めない状況になりクリエイティブ産業が安定しなくなるため、住宅システムを最初から持っておいた方が良いと考える。
- 年収に対して支払い、賃料に関する水準があり、高級住宅を作ったらその分ある程度のポータブル住宅も作らなければならない。政策としては、全米がやっている補助金（生活保護のようなもの）があり、住居費を補助している。
- デベロッパーが建設した住宅のうち、数十%をポータブル住宅に割り当てることで、デベロッパーにインセンティブを与えることにより、官民共にメリットとなる仕組みである。これにより、従来では、マーケット的に高級住宅ばかりになってしまうが、それをコントロールすることで多様な人々が住めるようにしている。
- LAでは、どこへ行っても駐車場があり、それを無料で利用できるのが当たり前となっているが、駐車場料金は通常月7万円程度をデベロッパーが負担していることを知らない人も多い。

#### ■公園・緑地について

- 市では住宅地開発に対して、オープンスペースとランドスケープのガイドラインを策定しており、開発一単位に100平方フィートのオープンスペースが義務付けられている。
- LAでは開発の際、デベロッパーにお金を払うか土地を提供するかのどちらかを選択させ、それを公園づくりに活用している。
- また、ニューヨークのハイラインのように、LAでも鉄道の跡地、屋上庭園などを利用して緑化の取り組みを行っている。市庁舎前のグランパークは市有地を活用し、整備を行っている。
- また、高速道路の上に蓋をしてその上に公園を整備する事業もあり、ボストンのプロジェクトでは30年くらいかけて高速道路を地下化し、その上に公園を作っている。



◇市庁舎からのダウンタウンの眺め



◇市庁舎内の様子

