

ドックランズ再開発における水辺

研究第二部長 里居和義

テムズ河の商業港として賑わったドックランドは、海運界のコンテナ化の波をまともに受けた。大型のコンテナ船の入港できない浅い川底のため、港湾の機能はテムズ河口に移り、ドックランドは、全盛時の幅百数十メートル、長いもので延長1〜2キロメートルに及ぶドックを残したままその機能を失い、人口は減少し荒廃した地区となった。

1981年にドックランズ開発公社が設立され、再開発が始まったが、これらの広大なドックはそのまま残す計画である。都市のアメニティ、景観を豊かにするため、また、過去の歴史を引き継いだうえで新しい開発をするということからも、水面を残すことについては、ほとんどの人が同意するであろう。しかし、港湾、造船所、倉庫など、ドックの存在理由であった機能を喪失した人工的な水面を新しい開発に生かすには、かなりの工夫と努力が必要である。それぞれのドックのスケールに見合った土地利用と景観をドックの周辺に展開できるか、ドック自体に新しい機能、活動を生みだし得るかが大きな課題である。

最も広大なドックを有するロイヤルドック地区にはロンドンシティ空港を、次に広大で面的なひろがりのあるドック

クを有するアイルオブドックス地区には再開発の中心地区として中高層のオフィス、ショッピング・センターを、規模の小さいドックの周辺には住宅を、という土地利用は前者の課題に対する一つの答えである。タワーブリッジをはさんでロンドン塔に隣接した、ワッピング地区西端のセントキャサリンドックは、その賑わい、多様な施設と機能、古い建物を残した景観、水面の利用のされ方からいって、ヒューマンスケールの開発として成功している。アイルオブドックス地区のミルウォール・アウトードックに付属した狭いドックの周辺は住宅地となっているが、水面と建物とが景観的によく調和しており、この水面がドックであったことを感じさせない。

ミルウォール・インナードックの周辺は百メートル幅のドックをはさんで、中高層の建物がカナリーワフの超高層ビルを背景に建っている。この広大な水面の単調さをカバーする工夫として、ドックの中に三階建ての商業施設・レストランを設け、建物から直接船に乗降できるようにしている。また、機能的には不要になったクレーンも残している。



セントキャサリンドック(ワッピング地区)



クリッパーズキー(アイルオブドックス地区)



ミルウォール・インナードック(アイルオブドックス地区)



シャドウエルベイズン(ワッピング地区)



シャドウエルベイズン(ワッピング地区)

ドックのような植物も生えず、魚もない、泳ぐことも釣りもできない、眺めるだけ、空間のひろがりがあるだけの人工的な水面は、周辺の賑わいと、ヨットの繫留のような水面の新しい利用がない場合、殺風景なものである。ワッピング地区東端のシャドウエルベイズンは、残念ながら、水面・水辺・建物の三者の間に新しい活動が発生して、水面のひろがりに見合った景観を形成するまでに至っておらず、人影のない空漠とした空間となっている。

水辺を生き生きとしたものにするための様々な試みがド

ックランズ再開発の各所でなされている。ここに四つの例を紹介しよう。

案内板は多数設置されているが、とくにサリードックス地区のものは、地区の歴史も合わせて懇切丁寧に表示している。レストラン船、はね橋は水辺に活気をもたらすとともに、水辺の雰囲気を楽しめるのに役立っている。水辺に顔を向けた家と、誰もが近付いてふれることのできる水辺ほど調和するものはないことを、イーストキーの住宅地区の写真が証明している。



グリーンランドック(サリードックス地区)



ミルウォール・インナードック(アイルオブドックス地区)



セントキャサリンドック(ワッピング地区)



イーストキー(ワッピング地区)