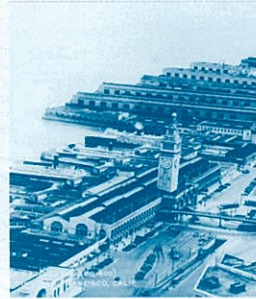


地震によりハイウェイが倒壊する前の
フェリー・ビルディング



の整備や自動車の利用増加により衰退し、正面にハイウェイが整備され著しく景観が損なわれました。

ところが、1989年の大震災によりフェリー・ビルディング正面のハイウェイが倒壊、ウォーターフロント中心部の再開発が始まりました。

サンフランシスコ港の再開発の指針は、全体的なビジョンに基づき、物流を含む既存の臨海部の機能を保持しつつ、ウォーターフロントの景観を形成、集客を図ることはもとより、必ず、市民に開かれたエリアをあわせて整備することとなっています。

1997年に策定されたウォーターフロント計画以降の再開発においては、新たな手法として民間資本の導入が図られました。プロポーザル方式により決定した民間開発業者との間で長期のリース契約を締結、港の公的施設への民間投資を促してきました。客船ターミナルや、サンフランシスコ・ジャイアンツの本拠地である野球場（AT&Tが開発）、ピア1、フェリー・ビルディングといった集客施設においてこの方式が採用され、ウォーターフロントに親しむことを目的とした市民開放オープンスペースも開発要件として整備されています。この3つの集客施設においては、民間ファンドから5億1千100万ドルを超える資金が投入されました。

換されました。費用は5千400万ドル、歴史税の減免により100万ドルの補助が付与されました。AMB社は50年間の土地賃借契約を締結しています。ピア1に整備された事務所にはサンフランシスコ港が道路側の半分弱を賃借しており、海側部分をAMB社が本社として利用しています。本来ならば純粋な事務所のみ利用は許可されないエリアですが、サンフランシスコ港の事務所が入居することによりこの要件をクリア、また再開発にあたっては市民が自由にアクセスできる公共スペースの整備・確保が義務付けられているため、誰でもサンフランシスコ港の事務所建物に入ることができ、建物入口から受付窓口に至るエリア、およびこのエリアから水際に至る動線が開放されていました。

概観については、かつての棧橋をイメージした建物となっており、この棧橋に隣接す

るピア1 $\frac{1}{2}$ 、3、5の再開発保持しており、歴史的な既しつつ開発の全体イメージという再開発方針を非常にすることができます。

次に着手されたのが、1997年の歴史的建築物に指定されたフェリー・ビルディングの再開発です。

サンフランシスコ港の再開発はフェリー・ビルディングが2001年に再開発が完了しました。フェリー・ビルディングはサンフランシスコ港のロゴをモチーフにして作成し

フェリー・ビルディングの再開発は2001年と1億ドルの費用を要して完成しました。歴史税の減免の補助を受けています



民間資本を導入した再開発事例第1号はピア1の再開発です。