

平成21年 4月30日現在

研究種目：若手研究(B)  
 研究期間：2006～2008  
 課題番号：18760450  
 研究課題名（和文） 高架構造物の撤去・再利用を通じた都市空間再生の計画手法に関する研究  
 研究課題名（英文） STUDY ON PLANNING METHODOLOGY FOR URBAN REGENERATION THROUGH VIADUCT REMOVAL AND REUSE  
 研究代表者  
 村山 顕人（MURAYAMA AKITO）  
 名古屋大学・大学院環境学研究科・准教授  
 研究者番号：60396760

研究成果の概要：国際比較事例研究を通じて、高架構造物の撤去・再利用を通じた都市空間再生の取り組みに不可欠な計画手法を体系化することを目的とした。1) 高架構造物の撤去・再利用の方式に関わる複数代替案の検討、2) 水辺や河川を含む周辺の都市空間の再生に資する関連分野・要素の基本的方向の設定、3) 高架構造物の撤去・再利用の方式に関わる最終計画案と周辺の都市空間の再生に関する詳細計画の策定に関わる計画手法を整理することができた。

## 交付額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2006年度	1,700,000	0	1,700,000
2007年度	1,000,000	0	1,000,000
2008年度	800,000	240,000	1,040,000
総計	3,500,000	240,000	3,740,000

研究分野：都市計画・都市デザイン・まちづくり

科研費の分科・細目：建築学 ・ 都市計画・建築計画

キーワード：高架構造物、都市空間、計画手法、検討体制、制度、財源

## 1. 研究開始当初の背景

20世紀後半に急激な近代化や高度な成長を遂げた都市には、脆弱性が高く、デザイン性に乏しい構造物が少なくない。都市の内部市街地を貫通する高速道路・幹線道路や鉄道の高架構造物はその代表例で、近年、老朽化・陳腐化した高架構造物を撤去または再利用し、その機会を最大限に活用して水辺や河川を含む周辺の都市空間の再生を躍進させる取り組みが、欧州、北米、東アジアの成熟都市で実現あるいは検討されている。東京オリンピックの直前に首都高速道路が建設さ

れた東京でも、既に日本橋周辺ではこうした検討が進められており、将来は他の場所でも同様の検討が始まる可能性が高い。

高架構造物の撤去・再利用を通じた都市空間再生の取り組みには、土木及び建築のストック・マネジメント、広域・地域交通問題への対応、河川・水辺の復元・再生、歴史的文脈の継承、公共空間の都市デザイン、快適な居住環境の整備、魅力的な文化・娯楽・観光資源の創造による経済活性化、環境への配慮といった多様な分野が関係する。これらの個別分野における調査・研究・提案は言うまで

もなく必要であるが、同時に、個別分野の調査・研究を通じて形成される諸提案を1つあるいはいくつかの分野融合型解決策として調整・統合する計画手法の開発・適用とそれを可能とさせる制度の整備が必要である。分野融合型解決策を導く計画手法と制度がなければ、個別分野の取り組みが相互に関連することなく独立的に計画・実施され、結果として機能的・形態的にちぐはぐな都市空間が形成され、投入される資金が効率的・効果的に活用されないばかりか、後世に質の低い都市空間を残すという意味で極めてサステナビリティ（持続可能性）の低い都市再生の取り組みに終わるおそれがあるためである。

## 2. 研究の目的

本研究は、世界の成熟都市における国際比較事例研究を通じて、高架構造物の撤去・再利用を通じた都市空間再生の取り組みに不可欠な分野融合型解決策を導く計画手法を体系化することを目的とする。高架構造物の撤去・再利用には、単純撤去型、地下化型、移設型、再利用型の各方式が、また、跡地を含む都市空間の再生には、河川の復元と周辺市街地の再開発、オープン・スペース整備と複合開発、地上ブルバールの整備と水辺空間の再生など多様な方式がある。本研究は、各事例の方式が、高架構造物の物理的状況、広域・地域交通政策、河川や水辺の状況、周辺市街地の性格・状況と再生戦略、経済活性化方策といった分野・要素との関連性から、どのような体制の下、どのような計画プロセスや検討作業を経て最適解と判断されたのかを明らかにし、高架構造物の撤去・再利用を通じた都市空間再生の計画手法の体系化を目指すものである。

## 3. 研究の方法

研究の方法は、次の通り、大きく、基礎情報の収集・整理／詳細分析対象事例の選定と詳細分析を通じた計画手法の特定と体系化に分けて計画した。

### (1) 基礎情報の収集・整理／詳細分析対象事例の選定

高架構造物の撤去・再利用を通じた都市空間再生の事例（構想段階、計画段階、実施中、実施済みのものを含む）を文献・インターネット調査を通じて探索した上で、本研究の目的に適合する事例について幅広く、基礎情報を収集するための現地調査を実施する。現地調査終了後、収集した情報を整理し、以降に実施する詳細分析の対象事例を選定する。

#### ① 現地調査対象候補

東京・日本橋\*1、ソウル・チョングチョン\*2、パリ・バスティーユ高架\*3、バルセロナ・ウォーターフロント\*1、デュッセルドルフ・ライン河岸\*1、オスロ・ウォーターフロント

\*1、シアトル・ウォーターフロント\*2、ポータランド・セントラル・イーストサイド\*1、サンフランシスコ・オクタビア通り\*1、ボストン・ビッグ・ディッグ・プロジェクト\*1、ニューヨーク・ハイライン\*3、トロント・ガーディナー・フリーウェイ\*1 他とした。（\*1：高速道路高架の撤去、\*2：幹線道路高架の撤去、\*3：鉄道高架の再利用）

#### ② 現地調査の方法と内容

関係者へのインタビュー、資料収集、現地踏査で構成される。まず、計画プロセスや検討作業の全体像を把握している行政職員やコンサルタントにインタビューを行い、事例の背景と目的、内容、計画の体制とプロセス、関連制度、財源、評価といった基礎情報を入力し、資料収集の手がかりをつかむ。そして、各事例の高架構造物の撤去・再利用を通じた跡地を含む都市空間の再生の方式が、様々な分野・要素との関連性から、どのような体制の下、どのような計画プロセスや検討作業を経て最適解と判断されたのかの概略を把握するため、行政機関の資料センターや大学・公共図書館において、計画案、報告書等の公開出版物を収集する。また、各事例の現地踏査を行い、プロジェクトの進捗状況や高架構造物、河川・水辺、交通、周辺市街地の状況等を確認する。

#### ③ 詳細分析対象事例の選定基準

詳細分析対象事例は、第一に、プロジェクトの方式が、様々な分野・要素との関連性から、綿密な計画プロセスや検討作業を経て最適解と判断された事例であること、第二に、計画プロセスや検討作業を詳細に探究するのに必要な資料（計画案、報告書などの公開出版物のみならず、議事録、作業レポート、作業メモなどの資料を含む）が入手可能であること、第三に、検討作業に参加したキー・パーソンへのインタビューが可能であること、第四に、計画手法の体系化に向け、選定された事例の方式に多様性があることを基準として選定する。

#### (2) 詳細分析を通じた計画手法の特定と体系化

選定された事例を対象に再度現地調査を実施し、計画プロセスと検討作業を詳細に探究し、各プロジェクトの方式が、高架構造物の物理的状況、広域・地域交通政策、河川や水辺の状況、周辺市街地の性格・状況と再生戦略、経済活性化方策などの分野・要素との関連性から、どのような計画プロセスや検討作業を経て、最適解と判断されたのかを明らかにする。

#### ① 詳細分析対象候補

ソウル（幹線道路高架：単純撤去／河川の復元と周辺市街地の再開発の事例として）、ボストン（高速道路高架：地下化／オープン・スペース整備と複合開発の事例として）、

オスロ（高速道路高架：地下化／オープン・スペース整備と複合開発の事例として）、シアトル（幹線道路高架：地下化／地上ブルバールの整備と水辺空間の再生の事例として）、ニューヨーク（鉄道高架：再利用型／オープン・スペース整備や複合開発の事例として）

#### ②現地調査に向けた準備作業

現地調査で収集した情報に基づき、各事例の計画プロセスを複数の検討作業の単位（まとまり）に分解し、各作業単位の作業内容とその結果の概要を予め整理しておく。

#### ③現地調査の方法と内容

資料収集と関係者へのインタビューで構成される。まず、計画プロセスの各作業単位の作業内容とその結果を明らかにするために、行政機関、都市計画・都市デザイン・建設・経済等のコンサルタント事務所、非営利団体事務所において、必要な報告書、作業レポート、作業メモ、議事録等の資料を収集する。そして、計画プロセスの各検討作業に参加した行政職員、都市計画・都市デザイン・建設・経済等のコンサルタント、非営利団体職員、学識経験者等にインタビューを行い、資料のみでは十分に分からない各作業単位の作業内容とその結果を明らかにする。

#### (3)研究のとりまとめ

以上の現地調査の成果を踏まえ、高架構造物の撤去・再利用を通じた都市空間再生のプロジェクトの方式毎に、それが、様々な分野・要素との関連性から、どのような体制の下、どのような計画プロセスや検討作業を経て、最適解と判断されたのか、詳細に記述・再現する。

## 4. 研究成果

### (1)総括

本研究では、高架構造物の撤去・再利用には単純撤去型、地下化、移設型、再利用型の各方式が、また、跡地を含む都市空間の再生には河川の復元と周辺市街地の再開発、オープン・スペース整備と複合開発、地上ブルバールの整備と水辺空間の再生など多様な方式があることを確認した。そして、各事例の方式が高架構造物の物理的状況、広域・地域交通政策、河川や水辺の状況、周辺市街地の性格・状況と再生戦略、経済活性化方策といった分野・要素との関連性から、どのような体制の下、どのような計画プロセスや検討作業を経て最適解と判断されたのかを明らかにしようとした。

アメリカの各事例（シアトル、ポートランド、ボストンほか）については、収集した情報に基づき、各事例の計画プロセスを複数の検討作業の単位に分解し、各作業単位の作業内容とその結果の概要を整理することができた。計画プロセスの分解方法は事例によっ

て異なるが、計画プロセスは大きくは次の段階に分けることができることを確認した。すなわち、高架構造物の撤去・再利用の方式に関わる複数代替案の検討を行う第1段階、水辺や河川を含む周辺の都市空間の再生に資する関連分野・要素の基本的方向の設定を行う第2段階、高架構造物の撤去・再利用の方式に関わる最終計画案と周辺の都市空間の再生に関する詳細計画の策定を行う第3段階である。

アジアの各事例（東京、ソウル）については、アメリカの各事例のような体系的な計画プロセスはなく、むしろ、政治的なプロセスを通じて、高架構造物の撤去・再利用による都市空間再生が検討（ソウルの場合は決定そして実現も）されていることが明らかになった。

ヨーロッパの各事例（パリ、デュッセルドルフ、オスロほか）については、文献・インターネット調査による情報収集や現地調査の手掛かりの獲得の難しさに直面し、アメリカ及びアジアの各事例ほど深い研究ができなかったのが実情である。

### (2)代表的事例に見る都市空間再生の計画手法

#### ①米国ボストンにおける高速道路の地下化及びオープン・スペース整備と複合開発

ビッグ・ディッグ・プロジェクトは、ボストン都心部を高架で貫通する高速道路「セントラル・アーテリー（Central Artery、以下「CA」）」の拡幅・地下化及びボストン都心部と空港が位置する東部を結ぶボストン港海底トンネル「サード・ハーバー・トンネル」の建設（総延長約 12.5km）、そして、チャールス川橋の架け替えと周辺整備で構成される、総事業費約 146 億ドルの大規模土木事業である。事業主体はマサチューセッツ有料道路公社、事業費の約 6 割は連邦補助金である。

CA は 1950 年代に計画・建設され 1959 年に開通したものの、市街地を分断する高架建造物に反対する市民運動が起り、既に 1970 年代には CA の地下化が検討されていた。1980 年代になると、高速道路の交通渋滞の緩和を目的としたビッグ・ディッグ・プロジェクトに対する環境影響評価が実施され、1987 年には連邦議会が事業計画を承認、1991 年にはマサチューセッツ環境保護局が環境影響評価書を承認し、連邦道路局の決定により工事が開始された。2004 年には高架建造物が撤去され、2005 年には全ての道路が開通し、CA 跡地（延長約 2.5km、面積約 16ha）の空間整備が進んでいる。

こうした土木事業としてのビッグ・ディッグ・プロジェクトが展開される一方、マサチューセッツ州、ボストン再開発公社（ボストン市の計画・経済開発機関）、ボストン建築家協会、プランニング・都市デザイン・建築・

建設のコンサルタント、市民らは、CAの地下化によって創出される新しい都市空間をどのように再生すべきかの検討を1980年代後半から続けて来た。

検討プロセスは、1980年代後半の予備的代替案の作成とコンペの実施に始まり、最初の公式マスタープラン「ボストン2000プラン」(1991年)の策定で弾みがつき、土地利用・建築形態規制及びデザイン・ガイドラインが導入されたゾーニング法規の改正(1991年)、建築と土木のジョイント開発の実現に向けた技術的分析の実施(1991年)、地上の街路設計に関する合意事項が示された「街路コンセンサス・プラン」の策定(1995年・1997年)と続いた。そして、1998年に「ボストン2000プラン」が更新され、2001年にはCA跡地の75%を占める公園とオープン・スペースの最終デザインのガイドラインである「ボストン・セントラル・アーテリー・コリドー・マスタープラン」が策定された。さらに、サウス・ベイ・スタディ・エリアでは、新しく整備される複合市街地の都市空間のあり方が検討された。

#### ②米国シアトルにおける幹線道路の地下化／地上ブルバールの整備と水辺空間の再生

近年、シアトルでは、セントラル・ウォーターフロントの再生が脚光を浴びている。その契機は、1954年に水辺沿いに建設されたアラスカン・ウェイ高架と1933年に整備された護岸堤の老朽化への対応である。高架道路構造物は、建設後50年間の通行車両の荷重や潮風、数回の地震により、補修ではもはや対応できないほど劣化が進んでいた。加えて、高架道路と並行する地上一般道路の基礎を支える護岸堤の老朽化も著しく、対応が迫られていた。

そこで、高架道路の所有者であるワシントン州交通局及び護岸堤と地上一般道路の所有者であるシアトル市を中心に、アラスカン・ウェイ高架の撤去と護岸堤の取り替えの検討が開始された。2002年からは、州の環境アセスメント制度の下で5つの代替案が作成され、それらが整備コスト、交通への影響、安全性、景観、地域経済への影響、工事期間中の諸影響(騒音、振動、大気汚染、交通渋滞)などの様々な側面から評価された。その結果、2004年頃にはトンネル案と再建設案の2つの案に絞り込まれた。整備コストと工事期間の試算は、トンネル案で36～55億ドル・7～10年、再建設案で22～33億ドル・10～12年である。

この2案について、州及び連邦政府は、再建設案に必要な整備コストは負担するがトンネル案の採用による整備コストの増分は市が負担すべきであるとの見解を示し、地元は、市長や企業団体がトンネル案を支持する

一方、市議会では意見が割れていた。そのため、2007年3月に、2案の賛否を問う参考住民投票が行われた。この投票の特徴は、どちらの案が良いか選択させるのではなく、それぞれの案の賛否を独立的に問うたことである。その結果、トンネル案の不支持が70%、再建設案の不支持が55%と、いずれの案に対しても過半数の支持が得られなかった。この結果は、「シアトル市民が水辺には道路を建設してほしくないと思っていることが分かった。トンネル案でも再建設案でもない別の解決策を検討すべきだ。」と解釈されているようだ。

こうしてアラスカン・ウェイ高架を巡る議論が迷走する一方、シアトル市計画開発局は、これを世紀に一度の大規模プロジェクトと捉え、都市空間が大きく変貌するこの機会を最大限に活用し、セントラル・ウォーターフロントを再生しようとしている。2003年に開始されたセントラル・ウォーターフロント計画の策定プロセスは、ビジョンづくり、コンセプト計画づくり、アクション計画づくりの3段階で構成された。特徴的なのは、ビジョンづくりの段階で、多様な主体が自分達のビジョンを提案するデザイン・ワークショップを開催し、そこで提案された内容やそれに対する多様な主体の意見を分析・整理・統合して、コンセプト計画やアクション計画を作り上げたことである。ワークショップでは、ディベロッパーを含む企業団体やランドスケープ・デザイン、環境、経済、プランニング分野のコンサルタント、建築家グループ、非営利団体などを含む合計22のチームが、自分達のビジョンを図面やスケッチで表現した。

2006年6月に公表されたセントラル・ウォーターフロント計画市長案は、アラスカン・ウェイ高架が撤去されることを前提に、プロムナードの整備、新しいパブリック・スペースの整備、水面へのパノラマ眺望の確保、市街地から水辺への眺望の確保、浅瀬の復元などが盛り込まれている。当時の予定では、議会承認後、規制の変更や公共事業が行われるはずだったが、アラスカン・ウェイ高架の将来が見えないため、この取り組みは一時休止しているようだ。

#### ③韓国ソウルにおける幹線道路の撤去／河川の復元と周辺市街地の再開発

ソウル都心部に流れる清溪川(チョンゲチョン)及びその周辺を対象とする清溪川復元事業は、覆蓋構造物(5.39km)と清溪高架道路(5.8km)の撤去及び清溪川復元のための整備(河川、下水道、道路、橋梁、環境、造景など)を主な内容とする。2002年7月に清溪川復元推進本部が設置され、一年後の2003年7月に工事が着工、2005年10月には復元された川がオープンするという超スピード

公共事業であった。

ソウルでは、1980年代後半の再開発ブームの後、1992年から2002年までの10年間で都心部の居住人口が4万人、就業者人口が8万人も減少した。そのため、2002年ソウル市長選挙での主要論点は、衰退した都心部の再生、とりわけ清溪川復元事業となった。

ただし、清溪川復元事業の検討は、その10年も前から既に始まっていた。1991年夏、当時、延世(ヨンセ)大学史学科の李熙徳(イ・ヒドク)教授と同大学で水処理を研究する盧秀弘(ノ・スホン)教授が清溪川復元のアイデアに意気投合したのを契機に、清溪川復元を望む人々が集まり、2000年前半には「清溪川を生かす研究会」が結成された。当初の会員は、盧教授、黄祺淵(ファン・ギョン)ソウル市政開発研究院先任研究員(交通)、鄭東泳(チョン・ドンヤン)韓国教員大学教授(土木)、李茂春(イ・ムチュン)(環境計画)であった。

同研究会は4回に渡って「清溪川を甦らせるシンポジウム」を開催した。その中で、前国会議員でその後市長となる李明博(イ・ミョンバク)氏は、清溪川復元に多大なる関心を寄せ、清溪川を生かす研究会の会員に技術的問題や公約採択の可能性を打診していた。4回のシンポジウムを通じて、清溪川復元を巡る大部分の分野の検討は完了していたと言う。

李明博氏は、市長選に立候補するに当たり、第一公約の清溪川復元事業を含む10大推進事業を提示した。李候補は、清溪高架道路の安全問題と停滞する清溪川周辺地区の問題を清溪川復元の迅速な推進の理由としたのに対し、対立候補の金民錫(キム・ミンソク)氏は、清溪高架道路は当面補修し、清溪川復元事業は十分な議論を必要とする大型事業として中長期的に検討すべき課題であると主張した。選挙の過程で清溪川復元を巡る議論が深まるにつれ、市民の関心が高まり、この問題は政策対決の中心となった。また、2人の候補に対する市民団体や専門家集団の意思表示によって、清溪川復元事業の公共性が強化され、公共事業の根柢を形づくった。そのおかげで、李市長就任後、改めて清溪川復元事業の同意を市民に確認することは不要であったと言う。

こうして具体化していった清溪川復元の必要性は、最終的には、ソウルを人間中心の環境都市へと変貌させること、ソウル600年の歴史の回復と文化スペースの創出、ソウル市民の安全の確保、都心開発の活性化とソウルの均衡ある発展の4つに整理された。

事業推進の体制は、執行機能を持つ推進本部、審議機能を持つ市民委員会、そして、研究機能を持つ復元研究団で構成される「三角ガバナンス・システム」である。

「清溪川復元推進本部」は、ソウル市役所内の戦略チームで、復元の基本計画、文化財の復元、交通対策の業務を担当する復元行政企画団と清溪高架道路の撤去、河川水の導入、生態系の復元、都市計画、建設を担当する復元事業推進団で構成された。関係部署から28名の公務員が派遣され、後には課長級以上の公務員15名が追加された。また、事業に反対する商業者達との調整を念頭に交渉チームも設置された。

ソウル市政開発研究院には清溪川復元を専門に扱う「清溪川復元支援研究団」が設置された。黄祺淵博士を団長とする総勢58名の専門家集団は、清溪川復元の基本方向に関する研究を本格的に始めた。

「清溪川復元市民委員会」も発足された。これは、市民代表と環境・文化・交通など専門家が集まり、清溪川復元事業に関連する重要な施策を審議し、決定する組織である。本委員会と6つの専門分科委員会、これらの委員会間の調整を行う企画調整委員会で構成された。復元事業初期段階での市民委員会の任務は清溪川復元の方向性と内容を定めることで、これは主にセミナーやシンポジウムの開催を通じて達成された。

清溪川復元事業は、韓国の交通政策のパラダイムを自動車中心から公共交通・人間中心に転換させる決定的な役割を果たしたと言われている。清溪高架道路の撤去により交通容量が大幅に減ったにも拘らず、深刻な交通渋滞は発生しなかった。これは、ソウル市の公共交通サービスがこうした影響を吸収するだけの容量を持っていたからであり、都心部の地下鉄利用者は5%近く増加し、バス運行システムの改善も寄与した。この経験に基づき、ソウル市内の他の高架道路が次々と撤去され、市民からの撤去要求も強くなっている。

工業化の過程で都市河川が汚染され、道路空間確保のため蓋をされたことにより、都市内の環境は破壊され、大気汚染や騒音、振動といった環境問題が深刻化した。それをもとに戻す清溪川復元事業は、環境の観点からも重要な出来事であった。清溪川復元事業から始まったソウル市の河川復元事業は、他のいくつかの河川へと続いた。

清溪川復元事業の成功は、明快なビジョンを提示し、効率的・効果的な事業推進体制を構築し、優れた人材活用やコミュニケーション、内部結束力の強化を図った李明博市長の手腕によるところが大きい。また、復元事業の内容や実施時期・方法が市長選挙戦の主要論点になったことで、ソウル市民全体がこの事業について議論し、総意が醸成され得た。李市長のビジョンの基礎となった清溪川を生かす研究会や総勢58名のソウル市政開発研究院清溪川復元支援研究団の専門家によ

る綿密な調査・研究活動や計画立案作業があつてこそ、清溪川復元は単なるアイデアや政治的スローガンに留らず、具体的な都市空間再生事業として実現されたのである。

(3)本研究の成果の国内外における位置付けとインパクト

本研究を構想した2005年頃、東京の日本橋では、日本橋川の上部に建設された首都高速道路の高架構造物を撤去し、周辺の都市空間を再生し、地域の活性化を目指す議論が盛り上がっていた。その後、2006年9月には、4人の専門家で構成される「日本橋川に空を取り戻す会」が当時の首相に、プロジェクトの具体的な方向（複数の代替案の比較検討を含む）、首都高速の移設空間、プロジェクトの費用負担の考え方（容積率移転を伴う先導的民間再開発と高速道路の地下化及び河川の環境整備）等に関する提言を行った。しかし、その後、首相が2回交替し、経済状況も大きく変化し、このプロジェクトの議論は休止状態となっている。

したがって、本研究が直接的に東京・日本橋の取り組みに貢献する機会には恵まれなかった。しかしながら、世界の成熟都市における類似事例の計画プロセスや検討作業を深く分析し、計画手法を整理し、それを実務者が読む雑誌論文、図書等で発表したことは、都市空間再生の実務に有用なガイドを提供した点において、社会に貢献したと考えられる。本研究では、結果的に、高架構造物の撤去・再利用を伴わない都市空間再生の実務にも有用な知見が得られた。

なお、本研究が当初目指していたヨーロッパの各事例の深い研究や計画手法の学術的な体系化は、十分に行われておらず、今後の課題として残る。

## 5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文] (計4件)

- ① 村山顕人、高架構造物の撤去・再利用を通じた都市空間の再生：ボストン、サンフランシスコ、シアトル、ニューヨークの事例、土地総合研究、第14巻第3号、85-115頁、2006、査読なし
- ② 村山顕人・周藤利一、ソウルの清溪川はいかにして甦ったか？、地域開発、

Vol. 504、53-59頁、2006、査読なし

- ③ 村山顕人、検証レポート・多様な価値観が共生する都市の景観：シアトルの取り組みから学ぶ、社団法人不動産協会 FORE (Future of Real Estate)、No. 48、10-13頁、2007、査読なし
- ④ 村山顕人、米国における都市・国土政策の潮流、財団法人日本開発構想研究所 UED レポート、2008年1号、38-47頁、2008、査読なし

[学会発表] (計1件)

- ① Akito Murayama、Urban Waterfront Restoration through Viaduct Removal、Center for Sustainable Urban Regeneration International Workshop: Next Step to Sustainable Urban Regeneration、2007年9月3日、東京大学武田ホール (東京都文京区)

[図書] (計1件)

- ① 村山顕人/東京大学 cSUR-SSD 研究会編著、彰国社、都市河川を短期間で復元する・復元事業を推進したリーダーと専門家集団/世界の SSD100：都市持続再生のツボ、2008、4/504頁

[その他]

- ① 討論会における話題提供：村山顕人、ボストン高架道路埋設と合意形成、神田芸芸祭実行委員会緊急討論：首都高速埋設と日本橋川の景観を考える、2006年8月12日、ちよだプラットフォームスクウェア (東京都千代田区)
- ② ホームページ：  
<http://homepage.mac.com/a.murayama/viaducts/introduction.html>

## 6. 研究組織

(1) 研究代表者

村山 顕人 (MURAYAMA AKITO)  
名古屋大学・大学院環境学研究科・准教授  
研究者番号：60396760