研究結果報告書
「イギリス,イタリア,ベルギーにおける鉄道貨物ヤードの保存活用における
価値判断プロセスに関する研究」

鈴木真※1、川俣悠※2、清家悠大※3

1. 序論

1.1. 研究概要

鉄道貨物ヤードは、鉄道輸送の発展に清、都市部に広大な土地を有する産業遺産である。しかしこれらの鉄道貨物ヤードは文化財としての認識が進んでおらず、再開発で解体されるものが大半である。本研究は、欧州で鉄道貨物ヤードが保存活用されている、イギリス、イタリア、ベルギーの 3 事例を対象として、文献調査、現地調査、部面分析、ヒアリング調査し、比較分析を行う。これにより、鉄道貨物ヤードの保存活用における価値判断プロセスを明らかにすることを目的とする。

1-2. 調査スケジュール

第一回調査(大林財団より助成)
2025 年 5 月 30 日-6 月 12 日
第二回調査(前田記念工学振興財団より助成)
2025 年 10 月 22 日-11 月 13 日

1-3. 研究手法

以下の 3 つのステップで行う。

I. (担当：全員) 鉄道貨物ヤード事例調査(下表)

保存を含む事例

	施設名（所在地）	用途の変遷	
01	Dublin Docklands（アイルランド・ダブリン）	1800 年代初頭 1990 年代	貨物ヤード・貿易港 ウォーターフロント
02	Coal Drops Yard（イギリス・ロンドン）	1800 年代半ば 2018 年	貨物ヤード 商業施設
03	Milan Rogoredo Freight Yard（イタリア・ミラノ）	 2026 年	貨物ヤード 緩衝地帯、公共空間等
04	Revone 貨物ヤード（イタリア・ボローニャ）	1925 年 2019 年	貨物ヤード アート・文化施設
05	Zurich Freitäl Freight Yard（スイス・チューリッヒ）	 2006 年	貨物ヤード 商業、小売店
06	Prague Smíchov Freight Yard（チェコ・プラハ）	19 世紀 2002 年	貨物ヤード・産業地帯 オフィス・小売店
07	Hamburg HafenCity（ドイツ・ハンブルク）	1872 年 2008 年	貨物ヤード・貿易港 文化関連施設等
08	Park am Gleisdreieck（ドイツ・ベルリン）	1800 年代半ば 2006 年	鉄道路線の交差点 公園
09	Oslo Barcode District（ノルウェー・オスロ）	1854 年 2006 年	貨物ヤード 高層ビル群
10	Paris Batignolles（フランス・パリ）	1830 年	貨物ヤード・駅 店舗
11	Gare Maritime（ベルギー・ブリュッセル）	20 世紀初頭 2020 年	貨物ヤード 複合商業施設
12	Warsaw Praga Freight Yard（ポーランド・ワルシャワ）	1870 年代初頭 2016 年	貨物ヤード 美術館

II. (担当：全員) 文献調査、現地調査、ヒアリング調査による全体像の把握(二貢以降に対応)

01. イギリス ｜ 旧炭鉱貨物ヤード(担当：川俣)

Coal Drops Yard は、19 世紀ロンドンの産業を支えた鉄道・運河複合インフラ：King's Cross として建設された産業建築群の一部である。20 世紀中旬頃から衰退したものの地域再生の機運に乗り、複合施設として地域一体的に文化財を利用する形で再開発された。




02. イタリア ｜ 旧 Ravone 貨物ヤード(担当：清家)

1925 年から約 70 年活用されてきた鉄道貨物ヤード跡地の再生事例。当初解体予定であったストックを，暫定利用（DumBO）として活用しつつ，後の恒久利用でも既存ストックの大部分を維持する計画が予定された。




03. ベルギー｜旧貨物駅(担当：鈴木)

1907 年に建設された貨物駅とその周辺地域の改修事例。ブリュッセルの物流拠点として機能していたが、衰退後、市の計画に対する市民の反対運動の末、保護指定を得たことで、保護対象部分を残しつつ内部と外部の連続した大規模再生が行われた。




III. (担当：全員) 3 事例の比較分析(八貢に対応)

※1 東京科学大学 環境・社会理工学院 建築学系 建築学コース 村田研究室 博士課程 1 年
※2 早稲田大学 創造理工学研究科 建築学専攻 田中研究室 博士課程 1 年
※3 名古屋大学 環境学研究科 都市環境学専攻 宮脇研究室 修士課程 2 年

2. 文献調査、現地調査、ヒアリング調査による全体像の把握

01. イギリス｜Coal Drops Yard（担当：川俣）



用　途：旧炭鉱貨物ヤード(1850~1950)▷商業施設
規　模：敷地全体 約 27 万 ha、対象建物 約 26 ha
竣工年：2018 年

01-1. 調査概要

(1) 現地調査（2025 年 6 月・11 月の 2 回）
(2) 文献調査（行政資料・都市計画文書・関係者の公開資料・ブリティッシュライブラリーアーカイブ資料・Camden アーカイブ資料）
(3) ヒアリング調査

- 建築設計：鶴巻崇（Heatherwick Studio）
  2025.6.3（対面にて 1.5 時間）2025.12.06（zoom にて 1 時間）
- ヘリテージアーキテクト：Giles, Matt（Giles Quarme Architects）　2025.10.27（対面にて 1 時間）
- 文化財担当：Brady（Historic England）　2025.11.21（zoom にて 1 時間）







01-2. 都市再生プロセス：多層的ネットワーク

Coal Drops Yard における再生プロセスは、建築単体の保存を超え、都市再生プロセス全体を通じて価値を成立させた。King's Cross を周辺都市や地域コミュニティから切り離すのではなく、ロンドンの都市構造の中に連続的に組み込んだ。主な判断は以下の通りである。

・産業遺産を核とする新しい都市構成
・公共オープンスペースの創出（周辺コミュニティとの接続を重視し、閉じない）
・歩行者・自転車優先の都市環境
・用途の混合（日常的に使われる都市機能と社会的分断の断絶）
・短期的収益よりも、長期的な場所価値の形成を重視

このような多層的ネットワークの構築により、都市の生命や活動があらゆる方向へ流れ込むことが促進された。

01-3. 価値判断：新旧を分けないデザイン/大胆な屋根改修により、地域の中心的存在となる

Coal Drops Yard における物理的価値判断は、「保存すること」よりも「使い続けること」に重点が置かれている。新旧を分けるデザインはせず、新しい中心を創造した。主な判断は以下の通りである。

・象徴性を持たせるための大胆な屋根デザイン
・焼失・欠損部分も含め、復元はせず更新
・新設部分は独立構造
・意匠的馴染みを考慮した素材選定

本プロジェクトにおける見解は分かれており、

・Heritage Architect では歴史的建築物の「再利用（Re-use)」
・Historic England では歴史的建築物の「修復（Re-stration)」
・Heatherwick Studio では「再開発」

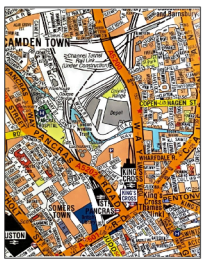
として考えられている。

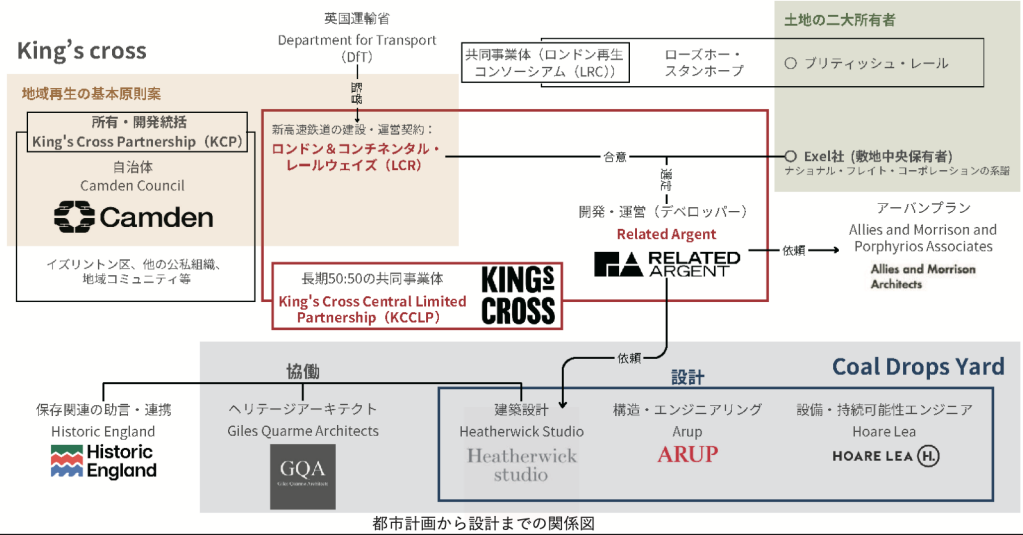
01-4. 都市再生への影響：多層ネットワークによるロンドンにおける新たな中心性の創出

King's Cross は約 20 年間の都市計画の末、それまであった地域の腐敗したイメージを払拭することができた。それは緻密な都市計画における多層ネットワークの成功とも言えよう。その結果、地域は大都市ロンドンにおける中心的存在となり、人々が絶えず訪れる魅力的な都市となった。





フェーズ	西暦	概要	備考
産業の中心から衰退まで	1850	石炭荷下ろし施設（イースタン・コール・ドロップス）竣工	 竣工当時の外観
	1860	石炭荷下ろし施設（ウエスタン・コール・ドロップス）竣工	
	1882	コールドロップス、倉庫に転用	
	1914-45	第一・二次世界大戦 戦後、鉄道国有化。ブリティッシュレール発足	
	1950-60年代	キングス・クロス地区が徐々に衰退。 倉庫・操車場が不要施設に。	
	1970-	麻薬売買・乱用、性産業が繁盛する。	 火災後のコールドロップスヤード
衰退から地域再生まで	1980-	地域再生の機運が高まり、再開発計画が検討され始める。 ナイトクラブや音楽イベントの会場として一時的に利用される。	 対象地区改修前の A-Z 地図
	1983	イースタン・コール・ドロップス文化財グレードII指定	
	1985	イースタン・コール・ドロップス火災	
	1994	ブリティッシュ・レール民営化	
	1996	キングス・クロス・パートナーシップ（KCP）が設立（カムデン区、イズリントン区、他の公私組織、地域コミュニティ等）。	
	1997	KCP がカムデン区と LCR と共に、地域再生の基本原則案を共同公表。	 対象地区改修後の A-Z 地図
再開発	2000	デベロッパーとしてアージェントが選定される。 キングス・クロス・セントラル・パートナーシップ設立。	
	2001	カムデン区が「King’s Cross: Towards an Integrated City」を公表。	
	2007	敷地内で準備工事開始、最初の建設工事着手	
	2014	Heatherwick Studio が Coal Drops Yard の再開発プロジェクトに選定される。	 ゾーニング計画
	2018	コール・ドロップス・ヤード開業 ショッピングおよびダイニング施設としてオープン。	 改修前のコールドロップスヤード



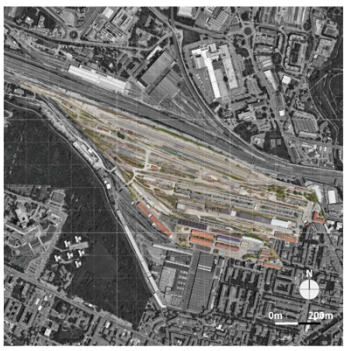
都市計画から設計までの関係図

 ヘザウィック事務所の屋根スタディ

 コールドロップスヤードの改修図面

参考文献
1) The King’ s Cross Story -200 Years of history in the railway lands-, Peter Darley
2) KING’ S CROSS -The Making of a Masterplan-, Bob Allies・Robert EvansGraham Morrison・Demetri Porphyrios
3) 特集：変遷する大産業空間 | Case.1, ヘザウィックスタジオ 鶴巻崇
4) King’ s Cross development Stage-3
5) RR Toolkit EN New 2017 12 27 CASE8 LONDON
6) Heatherwick studio HP, 2026, https://heatherwick.com/project/coal-drops-yard/,2026.01 閲覧

02. イタリア ｜ 旧 Ravone 貨物ヤード（担当：清家）



規模：約 4.0ha（暫定利用）　約 10.6ha（恒久利用）
用途：イベント／オフィス／（恒久利用では住宅を追加予定）
オープン日：2019 年（2024 年まで暫定利用、その後 恒久利用へ）
鉄道貨物ヤードの利用：1925 年開業. 1993 年閉鎖（20012 年鉄道施設として廃止）

02-1. 調査概要

(1) 現地調査（2025 年 6 月・11 月の 2 回）
(2) 文献調査（行政資料・関係者の公開資料・FS 財団アーカイブ資料）
(3) ヒアリング調査

- マスタープラン作成：Nicola Marzot　（Performa A+U）
  2025.11.05（対面にて 1.5 時間）2025.11.21（メールにて質疑）2025.12.12（zoom にて 1 時間）
- 管理・運営：Mara Polloni（OPEN EVENT）　2025.11.07（対面 1.5 時間）
- ボローニャ大学 准教授：Leila Signorelli　2025.11.05（対面 1 時間, Giulia 氏と合同）
- ボローニャ大学 博士学生：Giulia Rizzoli　2025.11.05（対面 1 時間, Leila 氏と合同）



02-2. 都市再生プロセス：多主体によるボトムアップによって成立した暫定利用

Ravone 貨物ヤードでは，資金・工程問題や社会的価値の変化により従来の一括再開発が凍結し，計画の実現可能性が揺らいだ。こうした危機局面での暫定利用は，単なる「停滞への対症療法」ではなく，再開発までの空白期間に社会的・文化的・経済的価値を先に形成し，計画を停止させずに恒久利用へ繋ぐための方策として構想された。制度形成は，行政主導のトップダウンによって一括に整備されたのではない。国外の経験・知識を持つ専門家，市民団体，行政（市・州），所有者が技術会議で協働し，技術会議や現場調整を重ね，視覚資料等を用いた合意形成を図りながら，現場で得られた知見を規制・手続の枠組みに反映させ，運用条件を確定していった。また，RUE 改定後は，市内で一時利用の実践が反復され，そこで蓄積された知見が，暫定利用の制度化へ接続する基盤となった。

以上より，Ravone 貨物ヤードの暫定利用は，多主体による地道な実践と合意形成を積み重ねたボトムアップ型プロセスを通じて，実現されたと整理できる。

02-3. 価値判断：暫定利用によるストック解体の回避と劣化の抑制 / 物理的維持と記憶継承の不一致

本事例の暫定利用は，解体予定であったストックの解体を回避，劣化の抑制に貢献した。これは，運営者が維持管理の責任を担い，収益を運営者 90%／所有者 10%で分配する仕組みにより，所有者の負担なく，運営の継続性を担保し，「使って稼ぎ，稼いで維持する」循環を成立させた。この運営者の維持・管理責任は，文化財制度で保護されていないストックの維持に大きく貢献したと整理できる。

さらに，既存建築の規模・構造・空間特性を前提に用途を検討・試行し，需要や周辺反応を確認しながら機能を組み替えた経験は，恒久利用段階でも建物を残す判断を後押しする要因の 1 つであると考えられる。さらに,閉鎖的な産業施設が市民に開かれ，多様な活動の場として定着したことも，存続を支える条件となったと整理できる。

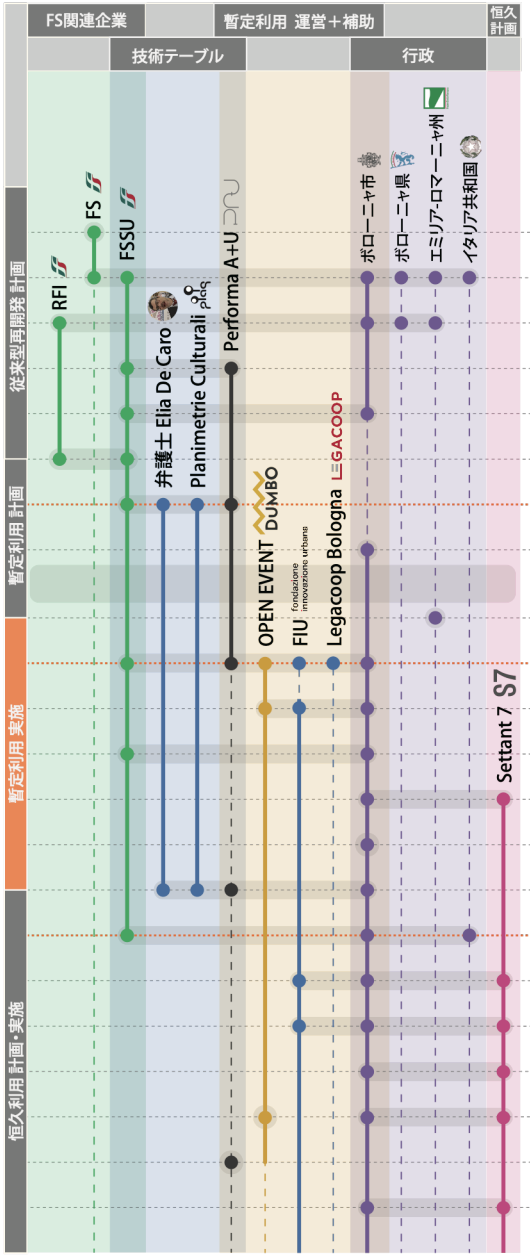
一方で，この暫定利用が産業遺産としての歴史的文脈や文化的価値の継承に繋がるとは限らない。Ravone 貨物ヤードでは，イベント会場という機能上，「可変的な箱」や「ただの広大な空地」として扱われており，都市の記憶として何を維持・共有するのかが不明確になり得るという課題を抱えている。

02-4. 都市再生への影響：ストック把握と他事例への展開

Ravone 貨物ヤードでの暫定利用は，ただの成功事例ではなく，未利用ストック活用としての都市再生へと展開されている。ボローニャ市では，本事例の経験を踏まえ，未利用ストックのマッピング,暫定利用を通じた活用へ接続させる「廃墟不動産登録簿」の整備を促したと整理できる。また，暫定利用の検証の場として位置づけられ，その方策は Centergross などの他エリアの都市再生にも応用されている。



表 1　Ravone 貨物ヤードの再生とボローニャにおける暫定利用形成プロセス



1925：Ravone貨物ヤード開設

1993：貨物ヤード機能停止 ▷ 中央駅の客車基地へ

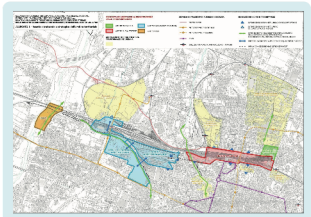
1994：高速鉄道整備と用地転換計画を一体的に進めることに合意

2006：広域協定（Accordo di Programma）締結
▷ 新駅整備＋用地再編がセットに

2010：FSSU 主催コンペ
▷ Performa A+U が中心の共同体が選定

2012：市→FSSU→共同体へ新 MP 作成依頼

2012.12： 所有権の移動：RFI →FSSU
▷ 鉄道施設から再開発用地へ


図 #　市と FS による広域協定

2013：共同体より従来のトップダウン型再開発の新MP提出
▷ 資金・工程問題・社会変化に対応できない**従来型の再開発は崩壊**
▷ 技術会議（tavolo tecnico）の設置と暫定利用の検討開始


図 #　将来変化を想像させる Animation


図 ##　段階利用で検証しつつ拡張 ＋ 暫定利用

2015：市RUE 改定で一時利用が可能に
▷ 市内で一時利用が複数展開
▷ 契約設計と公共性担保の知見を蓄積


図 #　Dynamo


図 #　Mercato Sonato

2017：暫定利用に関する州法制定

2019：2度の公募でOPEN EVENT 選定 ▶ 暫定利用（DumBO）開始

2021：Bologna Attiva関連の活動プログラムが展開

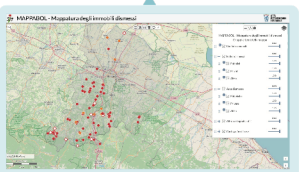
2022.3.25：市と FS が鉄道関連用地再生に関するプロトコル締結

2023.1.23：恒久利用に関する設計業務を Settant 7 が落札

2023：PFTE 承認により公共事業として確定

2023：廃墟不動産登録簿(Albo degli immobili dismessi)策定

2024.3.29：所有権がFSSUから市へ移転（公表）
▷ 恒久利用へ本格移行


図 #　Albo degli immobili dismessi

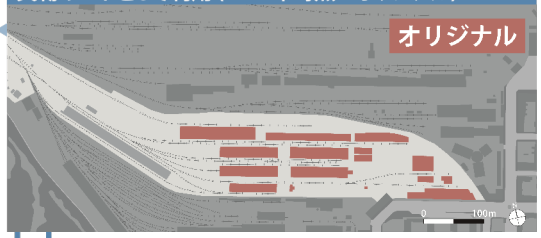
2024.5.7/28：2度の市民ワークショップ

2025.2.18：市がデザイン・計画を公式発表

2025秋：Centergrossでの暫定利用 検討開始

2025.7 - 2027（予定）：恒久利用に向けた工事　**DumBOは運営継続**

貨物ヤードとして利用（1993年時点・オリジナル）



スクラップアンドビルド型再開発（完全解体）。

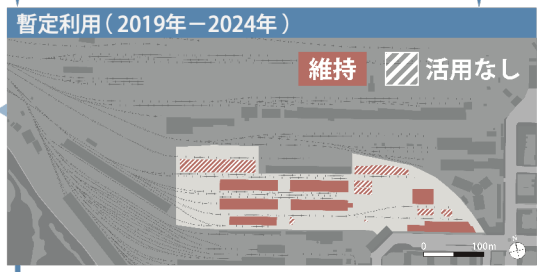
従来型再開発計画（2013年提案・Unbuilt）



約 40,000m2 の敷地（屋外広場と建物）に
原状回復を条件に改修・仮設物の導入する。
複数用途で活用していく実験的利用する。

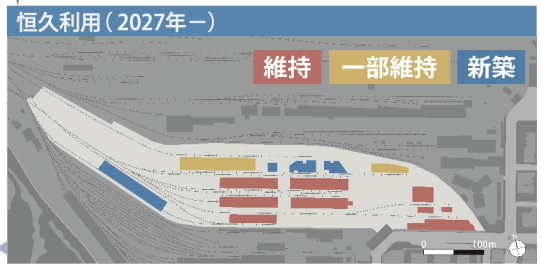
✕ 接続なし

暫定利用（2019年－2024年）

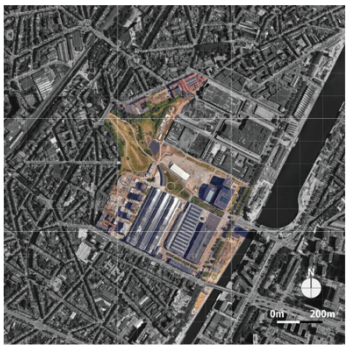


活用された建物自体とその用途が維持される。
特徴的なデザインの建物は部分的に維持される。
新築住居も既存配置を意識したような配置となる。

恒久利用（2027年－）



03. ベルギー ｜Gare Maritime（担当：鈴木）



用　途：旧鉄道貨物駅舎(1907~1950)▷複合施設(オフィス/商業)
規　模：敷地全体 約 45 ha、対象建物 約 4 ha
竣工年：2020 年

03-1. 調査概要

(1)現地調査(2025 年 6 月・11 月の 2 回)
(2)文献調査
- 行政資料(政策文書・都市計画文書)
- 関係者(設計者、運営会社、設計事務所)の公開資料

(3)ヒアリング調査
- 遺産建築家：Jan de Moffarts(ALTSTADT) 2025.10.31(対面)

03-2. 再生プロセス：市民運動を出発点とした価値継承

文献調査やヒアリングを通じて、Gare Maritime に対する市民運動が再生プロセスの中で決定的な役割を果たした。市の音楽施設・イベント施設などへの転用案、歴史的建築の大幅改変、撤去を含む構想提案が浮上。これに対して市民運動により、歴史的、産業遺産としての価値が軽視、周辺住民や都市文脈への配慮の欠如、建物の構成が失われる危険性の理由から市の提案は最終的に撤回される形となった。さらに、市民運動は Gare Maritime の調査、啓発、制度的働きかけへと活動をより深化させ、World Monuments Fund(WMF)による文化遺産認定を獲得することができ、社会的・国際的正当性を獲得することになった。さらに投資グループである Extensa が敷地を取得し、改修の転換点となり、イベント拠点化が促進、2008 年には Gare Maritime 地区のマスタープランを策定し、その内容には、緑地と公共空間の重視、アクティブ・モビリティ（歩行・自転車)、機能混合（mixité)、産業遺産の価値継承、持続可能性（durabilité）が基本原則(Postulat)として示されており、それが同年 12 月政府により採択され、市を巻き込んだ都市再生計画へと発展した。つまり市民側の産業遺産に対する高い意識に政府側が応じ、マスタープランの基盤として Gare Maritime を位置付け都市全体の再生につながったことが伺える。

03-3. 価値判断：竣工時の秩序と構成に基づいた保存再生

インタビューで語られた設計者のこの建物に対する物理的価値判断は「何を残し、何を再現しないか」であった。2016 年に研究者の Inge Bertels と Jan de Moffarts(ヒアリング相手)の調査では、ベルギー国鉄の NMBS のアーカイブ資料をもとに、竣工当時の状態と現状の両側面からの調査を行った。その結果として、「都市の経済史・物流史を伝える建築」として非常に重要な価値を持つと判断した。特に価値評価の核心は主要な大空間、鉄骨構造、木造屋根の形状、ファサードの水平ライン、であり、建物竣工持っていた秩序と構成をいかに取り戻すかであった。その前提条件を踏まえて、保存の中心理念としては、以下の 4 点である。

・主要 3 ホールの空間を塞がず、「大空間として体験できる」状態に戻すこと。
・可能な限りオリジナルの構成線(屋根勾配、開口位置、柱割など)を復元すること。
・失われたアール・ヌーヴォー装飾は全てではなく、建設途中の構造の力強さが見える状態を基準に戻す。
・歴史的石材や衣装部材は現地で発掘・整理し、可能な限り再利用する。

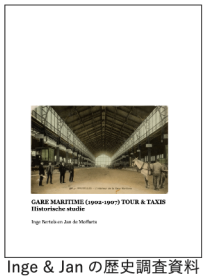
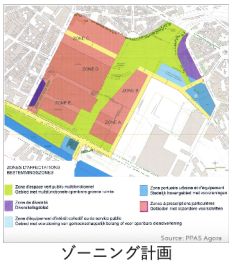
設計者視点では、保存を「物質の凍結」や「全面復元」としてではなく、建物が元来備えていた秩序と構成原理を再び「読める状態」へ回復する行為として捉えている点である。すなわち、対象は装飾の有無といった表層ではなく、対称性、開口の布置、水平ライン、柱スパンといった空間・立面を貫く構成の骨格であり、そこに建物の歴史的・都市的価値が宿るという認識が一貫している。

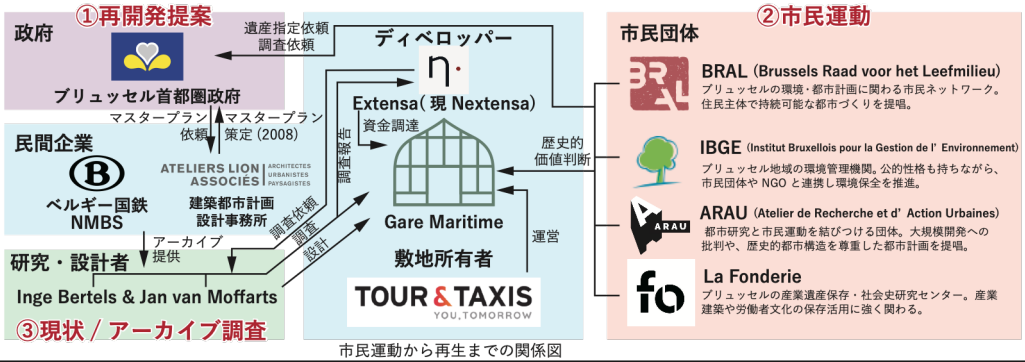
03-4. 都市への再接続：公共性の回復

Gare Maritime の再生は 2008 年のマスタープランの枠組みの中に位置づけられており、周辺環境との関係性構築が前提条件として組み込まれていた。その中で Gare Maritime 自体を「屋根のついた都市」として位置付け、軸線を街路、中央ホールを「都市の広場/イベントスペース」パティオ・マーケットスペースを「一連の広場群」という新たなコンセプトを打ち出し、北側の公園との接続や周辺の建物のすきまを「ストリート」と捉えた。建築単体の保存を実現させるためには、その価値が影響を与える範囲の新しいコンセプトが必要になり、歴史的な建物に日常的に人々が集まり、働き、楽しむ場として「日常の延長線」に位置付けたことで持続的な保存が可能になっている事例である。






フェーズ	西暦	概要	備考
鉄道貨物駅の形成	1500s	郵便用の馬の放牧地として使用。ブリュッセルに移り、現在の Gare Maritime の敷地は **Thurn and Taxis 家の所有地**	 竣工当時の外観
	1550~1560	ヴィレブロエック運河建設 ブリュッセルとスヘルデ川がつながり、北海へ連絡。	
	1800s	ベルギー国家が Thurn und Taxis 家の湿地だった区画を取得し、港湾、物流拠点化 欧州で産業成長が進む中、ブリュッセルは市壁外に新港を整備する方針を決定。	
	1890	ブルヌールが Gare Maritime を設計（貨物駅）。補佐として Ernest Van Humbeeck, Constant Bosmans, Henri Vandeveld ら建築家が関与。	 竣工当時の内観
	1907	**Gare Maritime 運用開始**。以降、鉄道・水運の世界最大級のハブの一つとして、岸壁・倉庫・関税・多数の線路を備え、国際貨物駅として機能。	
衰退と市民運動	1950s	道路輸送の競争力向上により、Tour & Taxis 及び Gare Maritime の物流機能が衰退し、長期間空き家化した。	 空き家状態の Gare Maritime
	1960~1970	部分的利用・一時利用が続くが、明確な再開発ビジョンは不在。建物の維持管理水準が低下。	
	1980	**市民運動①** 音楽施設・イベント施設などへの転用案や歴史的建築の大幅改変・撤去を含む構想が検討。 これに対し**歴史的、産業遺産としての価値が軽視**されている。**周辺住民や都市文脈への配慮がない。建物の構成・スケールが失われる危険性**などから計画は強い批判を受け、最終的に撤回。	 対象地区のマスタープラン
	1990s	**市民運動②** 単なる反対ではなく、調査、啓発、制度的働きかけへと活動を深化。それにより **WMF（World Monuments Fund）による文化遺産認定**を獲得。法的勝利ではないが、社会的・国際的正当性を獲得。	 Inge & Jan の歴史調査資料
歴史的価値判断による再生	2001	投資グループ（Extensa）が敷地を取得。Royal Warehouse の改修が開始。 イベント拠点化が進む	
	2008	**Gare Maritime 地区のマスタープラン策定（12 月に政府より採択）**	
	2015	**Gare Maritime 再生へ本格化** Extensa が敷地を取得し遺産的価値への配慮のもとで復元・近代化する方針へ	
	2016	**Inge Bertels と Jan van Moffarts によるアーカイブ、現地調査を実施**	
	2017	**法定計画で「用途・ゾーニング」を固める。**	 ゾーニング計画
再生と繁栄	2020	**Gare Maritime の稼働** 5 月より企業受け入れ開始。	
	2020~	「雨の降らない都市」として地域住民に商業イベント・オフィスとして利用される。	 La Fonderie の外観



市民運動から再生までの関係図

参考文献
1) Gare Maritime by Adriaan Gravendeel：https://www.daan.degravendeeltjes.nl/essays/essay9/, 2025.12.26 閲覧
2) perspective.brussels：Tour & Taxis Diagostic territorial et focus sur les équipements d' intérêt public, 2020.09
3) Région de Bruxelles-Capitale（Administration de l' Aménagement du Territoire et du Logement）：Tour & Taxis – Schéma Directeur, 2008.06

3. 事例を通じた考察

本研究で対象とした 3 つの産業遺産再生事例について、それぞれの特異点および比較分析の結果を以下に総括する。

・イギリス：Coal Drops Yard

Historic England による文化財指定（グレード指定）が再開発計画の策定前に完了していたため、開発の初期段階から文化財的価値を組み込んだマスタープランが形成された点が特徴である。地域が抱える負のイメージを払拭し、新たな都市空間を創造する過程において、文化財としての価値を戦略的に利用するため、改修設計にはヘリテージ・アーキテクトが参画した。その結果、Heatherwick Studio のような革新的なデザイナーが介入しながらも、産業遺産としての真正性と価値を担保した再生が実現された。

・イタリア：Ravone 貨物ヤード

当初は用途・規模を上位計画で決定し、一括開発を目指す従来のトップダウン型マスタープランが策定されたが、資金・工程の問題や社会的価値観の変化により 2013 年に凍結した。その後、Performa A+U が調整役となり、技術会議での地権者（FSSU）、市民団体（PlaQ）、行政間の地道な議論を経て、暫定利用を可能にする制度・契約枠組みが整備され「DumBO」が実現した。このプロセスにより、解体予定であった既存ストックの解体回避と劣化抑制が進んだだけでなく、恒久計画においても既存要素を活かす方針へと接続された。未利用ストックのリスト化や他地区への応用など、都市スケールでの再生へと波及し、文化財指定の有無によらないストックの保存と都市の記憶の継承に寄与している。

・ベルギー：Gare Maritime

当初のブリュッセル市の計画に対し、歴史的価値を重んじる市民による反対運動が起き、計画が撤回された経緯を持つ。その後、市民の働きかけにより文化遺産認定を取得し、その文化的・歴史的価値に着目した投資グループの出資によって、周辺環境への配慮と遺産的配慮を前提としたマスタープランが作成された。さらに、研究者 Inge Bertels と遺産建築家 Jan de Moffarts による徹底的な歴史研究を経て「物理的価値判断」の基盤が構築され、その基準のもとコンペに勝利したオランダの設計事務所により、「雨の降らない都市」として歴史的空間を体験し、日常利用することによる保存（アダプティブ・リユース）が可能となった。

・比較検討：再生プロセスと物理的価値判断

上記の 3 事例を通じて、「再生プロセス」と「物理的価値判断」という 2 つの主軸から比較検討を行う（下表参照）。

再生プロセスにおいて、3 者は単体建築の保存にとどまらず、都市スケールの再編が行われている点で共通しているが、その手法は異なる。 **Coal Drops Yard** では、トップダウン型のマスタープランを軸に段階的な実装が行われた。**Ravone 貨物ヤード**では、ボトムアップ的に制度を設計し、段階的開発のフェーズとして暫定利用を組み込む手法が採られた。対して **Gare Maritime** では、市民運動を起点とした再生であり、徹底したアーカイブ調査に基づいた開発が行われた。すなわち、Coal Drops Yard はトップダウン、対する Ravone と Gare Maritime はボトムアップあるいは市を巻き込んだプロセスによって再生が実行されたといえる。

また、物理的価値判断においては、三者に共通して「文化財として保存すること」よりも「使い続けて維持すること」に重点が置かれていることが明らかになった。しかし、そのアプローチには差異が見られる。 **Coal Drops Yard** では、文化財を利用しながら新しい街の中心を創造することに主眼が置かれた。**Ravone 貨物ヤード**では、産業遺産としての記録継承の方法は多義的・曖昧さを許容しつつ、暫定利用を通じた活用が優先された。一方、**Gare Maritime** では、竣工時を尊重した一部復元と、建築の秩序・構成原理の回復に重点が置かれている。

建物名	**Coal Drops Yard**	**Ravone貨物ヤード**	**Gare Maritime**
場所	イギリス・ロンドン	イタリア・ボローニャ	ベルギー・ブリュッセル
再生プロセス	単体建築ではなく、都市スケールの再編		
	トップダウン型マスタープランを軸に、段階的に実装	**ボトムアップ的に制度を設け、段階開発の1つとして暫定利用を実施**	**再生の起点は市民運動 徹底したアーカイブ調査から開発へ**
一時利用・暫定利用	一次利用（限定的） 市民が建物に再び近づくための媒介	暫定利用を進めた先進事例 用途を試行しながら恒久利用を検証	一時利用・暫定利用は ほぼ存在しない
文化財指定	地域再開発前に文化財指定	文化財指定なし	地域再開発開始後、文化財指定
物理的価値判断	「文化財として保存すること」よりも「使い続けて維持すること」に重点		
	文化財を利用した、新しい街の中心の創造	**産業遺産としての記憶継承は曖昧**	**歴史を尊重した一部復元 秩序・構成原理の回復**
設計手法	新旧を分けないデザイン 大胆な屋根改修により、地域の中心的存在となる	現状復帰を前提とした介入を認める一方で、仮設建築を挿入だけでなく穴開け・塗装など「ただの箱」扱い	木造インフィル・新しい軸線の挿入による現代的な使い方の実現

4. 何を感じ何を得て今後にどう活かしたいか

本調査を通じて得られた成果は、海外における鉄道貨物ヤード再生の事例を収集・整理することにとどまらず、日本国内の調査のみでは把握しきれない制度的背景や計画プロセス、価値判断のあり方を具体的に理解できた点にある。日本と欧州では、法制度、社会的文脈、環境条件が大きく異なるため、本調査で得られた知見をそのまま日本の鉄道貨物ヤードや産業遺産跡地に適用することは現実的ではない。しかし、各事例がどのような背景のもとで構想され、どの段階でどのような判断が積み重ねられてきたのかを整理・分析することは、国内事例を検討する上で有効な参照枠を与えるものだと考える。

特に、完成後の空間や事業成果のみを評価するのではなく、計画の変更や停滞、暫定的な対応を含むプロセス全体に着目したことで、都市再生が単発の設計行為ではなく、長期的な意思決定と調整の連続によって成立していることを具体的に理解することができた。今後、都市開発やまちづくりに関わる実務に携わるにあたり、本調査で得た個別の知見に加え、海外事例を文脈に即して読み解き、それを日本の制度や社会条件のもとで再解釈する姿勢そのものを実務の中で活かしていきたいと考えている。

また、本調査は、所属大学や専門分野、留学先地域の異なる三名によるチームで実施された。各自の関心や問題意識の違いから、調査や分析の過程では多くの議論を重ねることとなったが、その結果、自身一人では捉えきれなかった論点や解釈に到達することができた。異なる視点を前提に議論し、相互に検証しながら理解を更新していく経験は、今後、複数主体が関与する都市開発の実務に携わる上で重要な基盤になると考えている。（清家 悠大）

鉄道貨物ヤード保存プロセスの調査を通じて、広大な敷地と建築ストックを有する鉄道貨物ヤードは、単なる再開発対象ではなく、地域の歴史や記憶を内包した重要な都市資源であると強く感じた。建築物や遺構を保存しつつ、その場所を再び地域の中心として蘇らせる海外の手法は、日本においても十分に応用可能であると考える。

日本では、広大な敷地は再開発の名のもとに過去の記憶が消去されることが多い。その背景には、産業衰退や治安悪化といった負のイメージを払拭したいという意識があると推察される。しかし、イギリスのコールドロップスヤードは、過去を切り離すのではなく、産業遺産を継承しながら新たな価値へと転換することで、場所の評価を更新している。その保存の価値判断やプロセスに、日本への応用可能性を強く感じた。

また、本研究は三人で進めたことで、それぞれの得意分野や異なる視点を取り入れることができ、自分一人では思いもよらなかった論点や解釈に到達できた点も大きな成果であった。さらに、関係者へのヒアリングを通じて、文献や図面からは読み取れない、当事者ならではの苦労や調整の積み重ねを知ることができた。今後も建築の保存と継承を専門に研究していく中で、建築関係者に限らず、運営者や利用者、地域の人々の声に耳を傾ける姿勢を大切にしたい。建築は地域で使われ、守られていく存在であるという認識を、本調査を通じて改めて得ることができた。（川俣 悠）

本調査を通じて得た成果は、事例に関する知見の獲得にとどまらず、研究者としての基礎能力の向上と、共同研究における協働の真髄を肌身で感じられた点にある。

第一に、実地調査における対話能力の深化である。ヒアリング調査では、当初想定していた質問項目を超え、その場の議論の流れに応じた即興的な展開を行うことができた。加えて、計画になかった地域住民やワーカーに対しても臆することなく声をかけ、現地の生きた情報を収集できたことは大きな自信となった。この経験は、私が現在進めている博士論文において、オランダで行うフィールドワークやヒアリング調査の確実な礎になると確信している。

第二に、共同研究の本質の再確認である。建築学という共通の背景を持ちながらも、異なるプロセスや視点を持つメンバーとの協働は、多くの気づきをもたらした。研究室や企業とのプロジェクトといった既存の枠組みとは異なり、同世代の研究者同士だからこそ可能な忌憚なき議論は、非常に知的刺激に満ちたものであった。互いの得意分野を見極め、異なる意見を一度受容した上で自らの主張を明確に示す。この「受容」と「主張」の両輪による合意形成のプロセスこそが、研究をより高みへと導く鍵であることを、本活動を通じて改めて学ぶことができた。

今後もこの研究テーマから得た知見をもとに自身の博士研究、建築設計者としての糧にして、保存することについて考え続けていきた。（鈴木 真）