



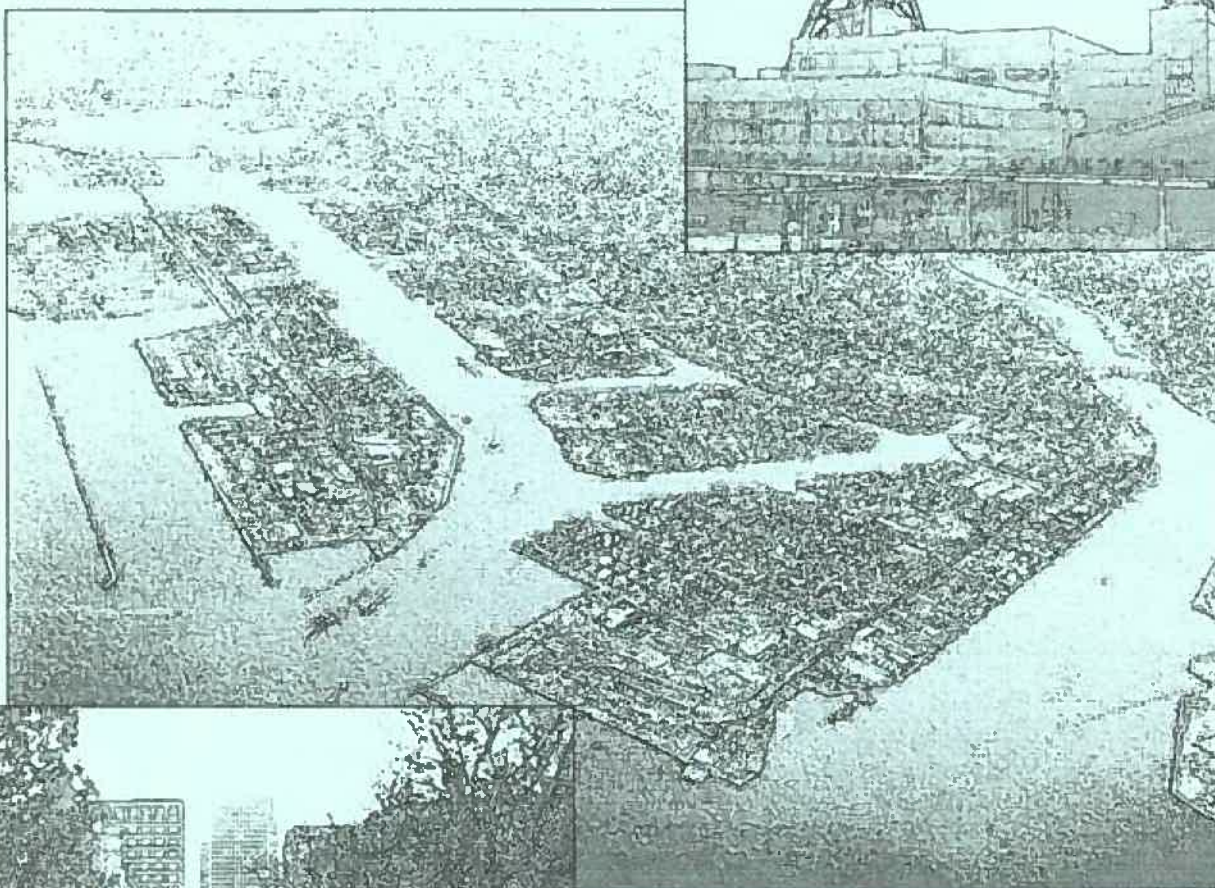
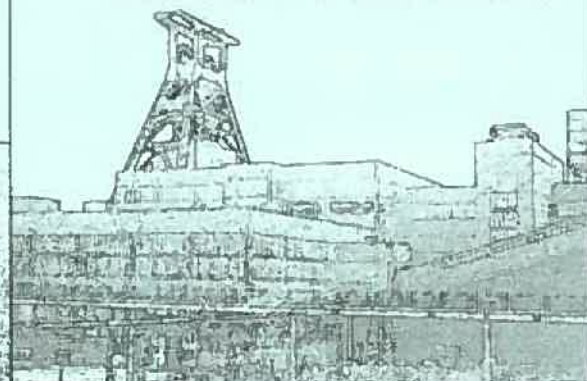
KAWASAKI CITY

平成14年度政策課題研究

# 重工業地帯の再生と創造

## ～もうひとつの「都市再生」～

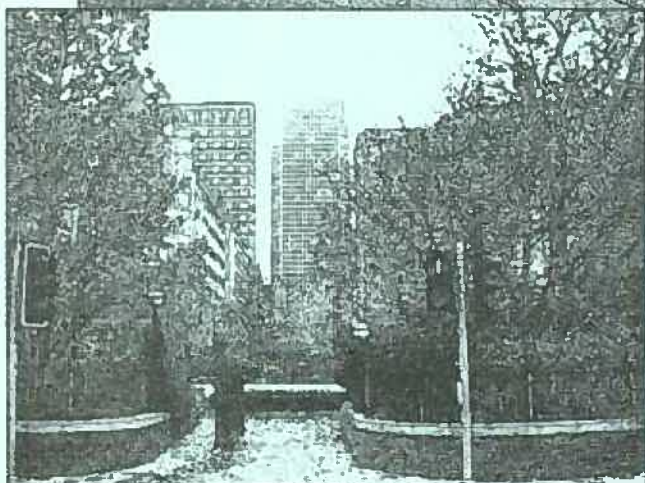
ドイツ エムシャーパーク計画（エッセン市）



川崎臨海部

政策課題特別研究Aチーム

平成15年3月



イギリス ドックランド再開発計画（カナリーワーフ地区）

The following table shows the results of the experiment. The first column shows the number of trials, the second column shows the number of correct responses, and the third column shows the percentage of correct responses. The data shows that the percentage of correct responses increases as the number of trials increases, indicating that the subjects are learning the task.

Trial	Correct	Percentage
1	0	0%
2	1	50%
3	2	66.67%
4	3	75%
5	4	80%
6	5	83.33%
7	6	85.71%
8	7	87.5%
9	8	88.89%
10	9	90%
11	10	90.91%
12	11	91.67%
13	12	92.31%
14	13	92.86%
15	14	93.33%
16	15	93.75%
17	16	94.12%
18	17	94.44%
19	18	94.74%
20	19	95%
21	20	95.24%
22	21	95.45%
23	22	95.65%
24	23	95.83%
25	24	96%
26	25	96.15%
27	26	96.3%
28	27	96.43%
29	28	96.55%
30	29	96.67%
31	30	96.77%
32	31	96.88%
33	32	96.97%
34	33	97.06%
35	34	97.14%
36	35	97.22%
37	36	97.3%
38	37	97.37%
39	38	97.44%
40	39	97.5%
41	40	97.56%
42	41	97.62%
43	42	97.67%
44	43	97.73%
45	44	97.78%
46	45	97.83%
47	46	97.87%
48	47	97.92%
49	48	97.96%
50	49	98%

The results show that the subjects are learning the task and their performance is improving over time. The percentage of correct responses increases from 0% at the first trial to 98% at the 50th trial. This indicates that the subjects are becoming more accurate in their responses as they practice the task.

## まえがき

川崎市では、海外の事例研究を通じて、政策形成に必要な国際感覚及び総合的な政策形成能力を身に付けた職員を養成するとともに、その研究成果を本市において具体化させていくために、「政策課題特別研究制度」を2001年度から発足させました。

この研究テーマの設定にあたっては、各局が現在直面している政策課題について、庁内からの公募を行い、海外の事例研究を要する緊急課題であるか、全市的な課題であるか、などを基準として選定することとしております。

今年度は、「重工業地帯の再生と創造～もうひとつの『都市再生』～」、「都市における子どもを取り巻く諸問題について考える」という二つの研究テーマを設定し、2002年7月から研究活動を開始しました。本報告書は、「重工業地帯の再生と創造～もうひとつの『都市再生』～」について、Aチームの二名の研究員がまとめたものです。

日本の高度経済成長を支えてきた京浜臨海部は、わが国の人口の3分の1が住む首都圏に位置し、面積約4400ヘクタールの広さを持つ世界有数の工業地帯で、石油、鉄鋼、電気、自動車など、様々な規模の工場が集積するとともに、世界最先端レベルの研究開発機能も集積しています。その一方で、近年わが国では、世界規模で進む産業構造の転換の影響を受けて産業空洞化が進行し、ここ京浜臨海部でも施設・土地の遊休化が急速に進んでいます。現在、川崎市においては、「川崎臨海部再編整備の基本方針」に基づき、臨海部の再生と活性化に向けた諸施策を展開中ですが、昨年になって、都市再生特別措置法、土壌汚染対策法などの新たな立法措置がなされ、その法的環境も変化するとともに、地域再生の視点に、都市再生・産業再生に加えて、新たに生活再生・環境創生の視点が加わるなど、より複眼的に臨海部の再編整備を考えていくことが求められています。

今回の研究は、イギリスのドックランド再開発計画とドイツのエムシャーパーク計画という、二つの成功事例とされる計画を題材にしながら、これからの川崎臨海部の再生のあり方を考えていく上で、必要とされる視点を学び取るというものです。そして、今回の研究テーマに、あえて「もうひとつの」という言葉を加えさせていただいたのは、いまの施策に何が欠けているのか、より別の角度からの探求を願ってのことです。二つの事例とも時限性のある計画で、既に推進組織が解散しているなどして、ヒアリングの設定にも苦労されたことと思いますが、二名の研究員は、こうした要請に応え、忙しい業務の中、研究日以外にも自主的に集まるなどして連日連夜議論を重ね、これからの考える五つの提言を導き出してくれました。

最後になりましたが、今回の研究成果は、たいへん多くの方々のご協力によって作り上げられたものです。イギリス、ドイツの地でお世話になった方々はもとより、多忙な中、当研究チームへの参加を快く認めてくださった上司の方々、職場の皆さまに対して、あらためて感謝の意を表したいと思います。

2003年3月

総合企画局政策部



## 目次

はじめに	1
重工業地帯の再生と創造	
第1章 臨海部の成り立ち	3
1 工業化のはじまり	
2 臨海部の埋め立て	
3 関東大震災	
4 恐慌	
5 戦争	
6 戦後復興	
7 高度経済成長	
8 臨海工業地帯の造成	
9 公害	
10 安定成長期以降	
第2章 臨海部の特徴と現状	6
1 臨海部の産業の特徴	
2 各層別土地利用状況	
3 土地利用の特徴	
4 統計数値に見る変遷	
5 海外競争力の推移	
6 重工業地帯衰退の主な理由	
第3章 川崎臨海部における施策の状況	13
1 都市再生特別措置法	
2 構造改革特区	
3 都市再生総合整備事業	
4 基幹的広域防災拠点整備事業	
5 臨海部再生リエゾンセンター	
6 かわさき産業ミュージアム構想	
7 土壌汚染対策法	

## 目次

第4章	ロンドン・ドックランド再開発計画	29
1	地域の背景	
2	再開発計画の概要	
3	再開発計画の具体的内容	
4	再開発計画の効果	
5	再開発計画から学ぶ点	
6	日本の諸制度との比較	
7	ドックランドを見て	
～もうひとつの「都市再生」～		
第5章	I B Aエムシャーパーク計画	48
1	ノルトライン・ヴェストファーレン州の概要	
2	計画の背景	
3	計画の概要	
4	I B Aエムシャーパーク社の組織・運営	
5	事業効果	
6	計画から学ぶ点	
7	エムシャーパークを見て	
提 言		71
おわりに		75
資 料		76

## はじめに

「重工業地帯の再生と創造～もうひとつの『都市再生』～」というタイトルからしてとても重たいテーマを研究課題として取り組むにあたり、日本経済を支えてきた京浜工業地帯をどうしたら再活性化できるのか、企業、自治体、国が懸命になってリストラや経済対策を行なっても一向に回復の光が見えないこの御時世に、我々のつたない頭でどんな結論を導き出せるのか悩みました。昨年9月の行財政改革プランの公表もあり、多くの予算がかかる大所高所に立った結論より身の丈にあった結論を導き出そうとこの研究をスタートし、まとめあげたものがこの報告書です。お読みいただいて力不足を否認ないところは御容赦いただきたいと思います。

我々は、活動期間を限定された組織が荒廃した地域を再生したイギリスのドックランド再開発計画とドイツのエムシャーパーク計画を参考に、制度面もさることながら、主に計画を遂行した組織（両組織とも活動を終了し、既に解散していたため、当時の組織や計画についてのヒアリングのアポイントメントをとるのに苦労しました）や住民との合意形成手法を重視して研究を行ないました。

臨海部は長らく一般市民が足を向けることの少ない地域として存在し、市民に馴染みが薄く、むしろ公害の発生源としてマイナスイメージを持たれているのではないかと思います。しかし、多くの税収が臨海部の企業から生み出され、それにより川崎市全体が支えられてきたことも事実であり、多くの市民に臨海部の実態を理解してもらうために、市民に対し開かれた臨海部となることが必要だと思えます。

その川崎臨海部は、現在、厳しい経済状況の中で、製造業を中心に大きな打撃を受け、200haを超す広大な遊休地が生じている状況です。高度経済成長とともに急成長を遂げてきたのではないかと考えられがちな臨海部も、実は常に順風満帆な成長を続けてきたわけではなく、関東大震災や戦争などのたびたび訪れる危機を何度も乗り越え、時代の変化にあわせて業種も変化してきました。まさに逆境をバネとして、苦境の中で培ったノウハウを活かし、産業の転換や合理化等を進め、その後にさらなる躍進を遂げています。

研究中、先の見えない不況の中で臨海部の再生は厳しいことを実感しましたが、幾多の苦難を乗り越えてきた臨海部の歴史に励まされ、必ず再生する底力があると信じて、この研究に取り組んできました。

海外の事例を参考に、地域の再生を可能にした要因は何であったのか、臨海部を再生するにあたり、それらをどのように応用できるのかを検討した結果を報告します。

== 政策課題特別研究Aチーム ==

総合企画局臨海部整備推進室

小沼博司

川崎区役所区民福祉部福祉第二課

大橋理映

## 重工業地帯の再生と創造

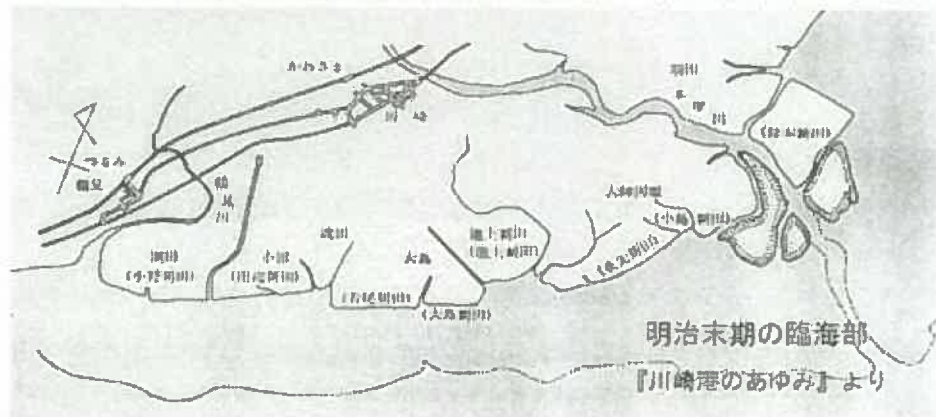
過去、日本経済を支えてきた京浜工業地帯、昨今、疲弊が進んでいるといわれるこの臨海部には、最先端の研究機関や公害防止技術、環境関連技術を有する企業が多く立地し、首都圏市場への近接性、物流機能の充実、交通アクセスの良さといった高いポテンシャルが秘められており、そのポテンシャルを引き出すことによりこの臨海部が活性化することこそが日本経済の復活に貢献するといっても過言ではないと考えます。

重工業地帯の再生と創造について考えていくうえで、長い歴史の中で幾多の苦境をいかに乗り越え、地域の特徴や現状・問題点がどのようになっているのかを知るとともに、今臨海部に対してどのような施策が実施されようとしているかを取りまとめていきます。そして、日本が実施しようとしている規制緩和や民間活力の誘導などの施策に類似する制度を導入し、荒廃した地域を再生させたイギリスの事例調査について報告していきます。

### 第1章 臨海部の成り立ち

#### 1 工業化のはじまり

江戸時代の川崎は、農業・半農半漁の東海道の宿場町で、江戸に対する物資の補給地的存在であり、当時の臨海部の主な産業は製塩業でした。工業化の契機となったのは明治政府による積極的な工業化政策であり、その影響により、明治40年頃には川崎駅を中心に多くの企業が進出するようになりました。臨海部でも明治45年に日本鋼管㈱が設立され、同社により若尾新田が購入され、京浜工業地帯の初期の形が形成されました。



#### 2 臨海部の埋め立て

川崎町の積極的な工場招致方針にあわせて、明治41年に浅野総一郎氏が鶴見埋立組合（鶴見埋立組合→鶴見埋築㈱（大正3年）→東京湾埋立㈱（大正9年）と改組）を設立し、さらに大正2年に、安田財閥の安田善次郎氏、後の第一銀行頭取渋沢栄一氏の資金援助を得て埋立許可を取得し、昭和3年までに約534万㎡（川崎市域約328万㎡）の埋立を完了しました。

浅野埋立地に隣接して横浜市営の埋立事業も計画され、昭和10年頃には川崎市から現在の横浜市神奈川区に至る埋立地が完成し、一大臨海工業地帯が出現しました。



○当時の主な臨海部進出企業

漢鉄埠頭、三菱合資、三菱鉱業、三井物産埠頭、鉄道省火力発電所、浅野セメント、日本トランスコン、日本鋼管、日清製粉、東京電燈、日本電力、住友合資、組立スタンダード、三井物産貯油場、芝浦工業、沖電気、旭硝子、昭和石油

### 3 関東大震災

大正12年の関東大震災により川崎町も被害を受けましたが、火災の延焼を免れ、機械の損傷が比較的少なかったため、多くの工場が早期に復旧し、生産活動を再開しました。

また、被災状況のひどかった東京から、多くの工場が市内に進出し、改めて立地のよさが見直されるようになりました。さらに日本鋼管や味の素など壊滅的な被害を受けた工場も、再建にあたり生産能力を向上させました。こうして川崎の産業は再び発展期を迎え、水道・道路等のインフラ整備の必要性から川崎町、大師町、御幸村が合併し、大正13年に川崎市が誕生しました。

### 4 恐慌

昭和に入り経済恐慌の嵐が吹き荒れ、鉄鋼業をはじめとする各企業は苦難の時代を迎えましたが、昭和6年を底に景気は回復し、恐慌期に進められた産業合理化の成果と相まって日本経済は世界に先駆け回復していきました。

特に、金属・機械部門を中心とした重化学工業は急速に発展し、低い外国為替相場・関税引き上げ・合理化による生産性の向上によって国際競争力が高まり、国内市場を確保して生産を拡大させ、アジアの諸地域にも市場を広げ、重化学工業の輸出も増加させていきました。この市場拡大に対して臨海部の重化学工業は全体的に既存の設備で対応できたため、各企業に高い利潤を生み、昭和11年の川崎市の工業全体に対する重化学工業の構成比率は78.4%になりました。



### 5 戦争

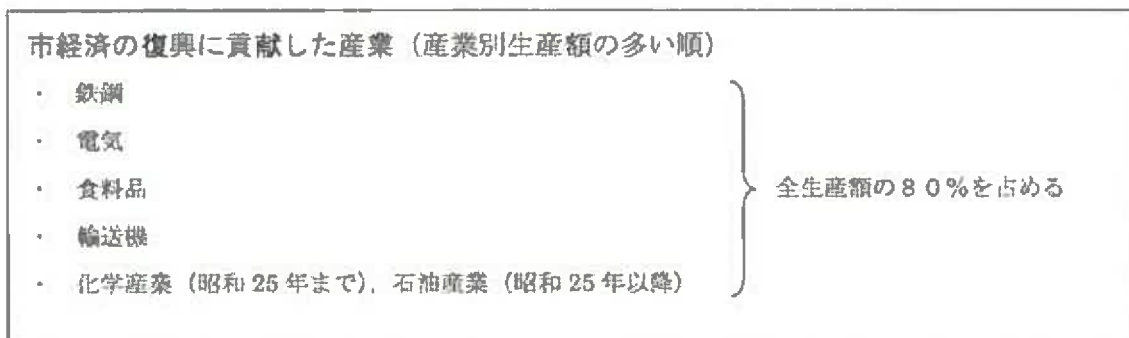
昭和12年に日中戦争が勃発し、国内では政府の統制により軍需産業に資金も物資も労働力も集中するようになり、軍需産業は拡大したものの、民需産業、特に中小企業は転業や廃業に追い込まれました。川崎の工業は、時勢に乗り遅れることなく民需から軍需産業都市へと転換し、昭和12年の工業生産額は前年度比48%増となりました。

しかし太平洋戦争は昭和17年頃から劣勢となり、政府は劣勢を挽回するため軍需生産の増強に全力を挙げ、原料・労働者を優先的に集中させましたが、軍需産業の勢いは、戦況の悪化に伴う深刻な原料不足により昭和18年を境に下降線を描くようになり、空襲によって軍需工場の大集積地である京浜工業地帯の活動は停止しました。

### 6 戦後復興

京浜工業地帯は、空襲による機械設備の破壊、原料や熟練工の不足により生産活動も

ままならない状況でしたが、昭和21年に政府が打ち出した、乏しい資産を石炭と鉄鋼の増産に集中してその成果を徐々に他産業に拡大するという傾斜生産方式によって、鉄鋼産業は優先的に必要資材・原材料を割り当てられることとなり、日本鋼管などにも復活の兆しが見え始めました。他にも、自動車など復興に必要な製品を扱う工場が徐々に回復していきました。このように、川崎市の重化学工業はまさに日本全体の基幹産業であり、その復興は生産力の荒廃した日本経済にとって待ち焦がれたものでした。

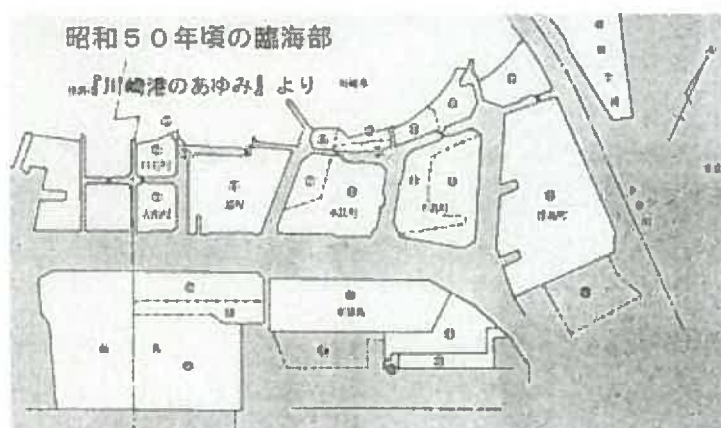


## 7 高度経済成長

復興した経済は、国際競争という新たな局面に遭遇し、各企業は生き残りをかけて国際レベルの競争力を獲得するため、技術革新に努めるようになりました。こうして激しい近代化投資競争が始まり、「投資が投資を呼ぶ」と表現される近代化投資→好景気→さらなる投資→さらなる好景気というサイクルが生じ、高度経済成長期を迎えました。この時期の川崎市経済の特徴は、製造業の比重が高く、大規模な工場が多いことで、出荷額も全国比13~17%と全国の中でも工業の中心地となりました。中でも、電機産業の安定的な高位置と石油及び化学産業の躍進ぶりが目につき、特に鉄鋼・化学・石油といった素材型、電機・輸送機器といった組み立て加工型の重工業が大きな地位を占め、食品工業、石油・化学産業が躍進してきました。石油産業は、臨海埋立地の拡大と港湾の利用可能性に着目し、三菱石油、昭和石油、東亜石油、日網石油、ゼネラル石油、東燃石油が精油所を建設しました。

## 8 臨海工業地帯の造成

川崎市は、戦後直ちに埋立地の造成に乗り出し、重化学工業の誘致に乗り出していました。昭和38年には大師河原地区（浮島町）の埋立が完成し、工場用地の確保と大型船の接岸が可能となりました。さらに高度経済成長期



には、夜光1・2丁目、千鳥町、小島町、浮島町、鵜島の埋立地が完成し、石油コンビナートと日本鋼管京浜製鉄所の用地となり、臨海工業地域は石油・石油化学・鉄鋼が中心となり急速に発展しました。

## 9 公害

重化学工業の発展とは裏腹に、環境問題は深刻化していきました。工場群や自動車から排出される硫黄酸化物や窒素酸化物による大気汚染のため、呼吸器疾患を引き起こし、多くの人々が喘息で苦しみました。

川崎市は、こうした状況に対応するため、昭和35年に川崎市公害防止条例を、また昭和47年には全国に先駆けて大気汚染防止のための総量規制を行ないました。これは、排出ガス中の汚染物質の比率ではなく総量を規制するため、工場にはより厳しい対応を迫るものであり、当時全国一厳しい規制となりました。



ばい煙を噴出する工場地帯 昭和42年12月

『20世紀のかわさき』より

## 10 安定成長期以降

環境問題から生産活動も制約され始め、昭和34年、京浜地区の過密な工業集積を分散させるべく工業等制限法が適用され、工場の新・増設禁止、地方移転が奨励されました。

第一次石油ショック後の昭和49年には、我が国の実質経済成長率が戦後初めて対前年比マイナスとなったものの、以降、経済は安定成長期に入りました。二度の石油ショックを契機として、消費者の価値観が環境優先へと変化し、大量生産・大量消費・大量廃棄といった生活様式が見直され始め、産業活動を取り巻く環境も大きく変化しました。

臨海部でも昭和50年代後半頃から急速に重化学工業・電気機械・自動車産業が競争力を低下させ、製造コストの軽減のために国際分業体制の再編成が進められ、工場が次々に東アジアに移転し、産業の空洞化が進行する中、エレクトロニクス、新素材バイオなどのハイテク産業や情報通信関連のサービス業が急成長を始めました。現在、川崎臨海部では、環境と産業活動が調和した持続可能な社会を目指す川崎エコタウン構想、排出物再利用・再資源化を行なうゼロ・エミッション工業団地等、環境創造型の産業集積地帯への転換が始まっています。

### 【参考文献】

- ① 『川崎市史』(通史編3 近代) 川崎市 1995.3.31 発行
- ② 『川崎市史』(通史編4上 現代 行政・社会) 川崎市 1997.3.31 発行
- ③ 『川崎市史』(通史編4下 現代 行政・社会) 川崎市 1997.3.31 発行
- ④ 『川崎港のあゆみ』 川崎市 1987.6 発行
- ⑤ 『20世紀のかわさき』 川崎市 2001.2.20 発行
- ⑥ 『川崎の産業』 川崎市 平成13(2001)年度版
- ⑦ 第5回東京湾港湾連携推進協議会シンポジウム 2002.7.23 横浜ホールにて  
「日本経済の再生と東京湾臨海部の課題」 川崎市産業振興財団理事長 久保孝雄

## 第2章 臨海部の特徴と現状

### 1 臨海部の産業の特徴

臨海部の産業は主に生産機能、エネルギー関連機能、物流機能の3つから構成されています。

#### (1) 生産機能

- ・ 京浜臨海部の土地利用の多くは、鉄鋼、石油化学、非鉄金属等各種製品の素材や建設用の資材を供給する基地に占められています（臨海部地域内の産業のうち金属関連産業は約3割を占めます）。
- ・ 素材、資材等の生産材の供給機能のほか、自動車、造船等輸送用機械、重電機等電気機械、建設機械等の機械工業が立地しています（臨海部地域内の産業のうち一般機械産業は約2割を占めます）。
- ・ 首都圏の大消費地を背景に、調味料、製粉、製糖、油脂等の食料品工業が立地し、石油化学関連の最終製品、石鹼、洗剤、各種容器、包装材等を生産する工場も見られます。
- ・ 内陸部に展開する機械工業等の生産機能との連携の中で、多様な業種が隣接した地域に密度濃く立地する複合的な工業地帯が形成されていて、多様な生産機能間、工場間で技術的な連携のネットワークが形成されています。また、近年、京浜臨海部の工場に研究開発施設を併設する動きが活発化しています。
- ・ 鉄鋼、石油化学を中心とする生産機能は、近年生産の合理化や地方・海外への展開などに伴い、製造品出荷額、従業員数ともに大幅な低下を続けており、特にこの10年間については、金属・一般機械関連の産業の低下が目立っており、設備投資総額についても顕著な減少傾向を示しています。しかし、従業員1人あたりや1事業所あたりの製造品出荷額については全国水準を大きく上回っています。



千島町（石油化学）



南漣田地区（鋼板・鋼管）

#### (2) エネルギー関連機能

- ・ 石油精製、電力、ガス等、東京圏全域にエネルギーを供給する基地の土地利用のウェイトが高くなっており、今後ともその重要性が低下する見込みはないとされています。



千島地区（火力発電）



浮島地区（石油精製等）

(3) 物流機能

- ・ 大規模な埠頭等の港湾施設が整備されるなど港湾機能の高度化や首都高速湾岸線、東京湾アクアラインなどの広域幹線道路網の整備に伴い、その背後地等に倉庫等の物流施設が大量に立地するとともに、遊休地化した工場跡地を活用した物流施設、企業内物流機能の強化が進んでいます。



東扇島地区（物流倉庫）



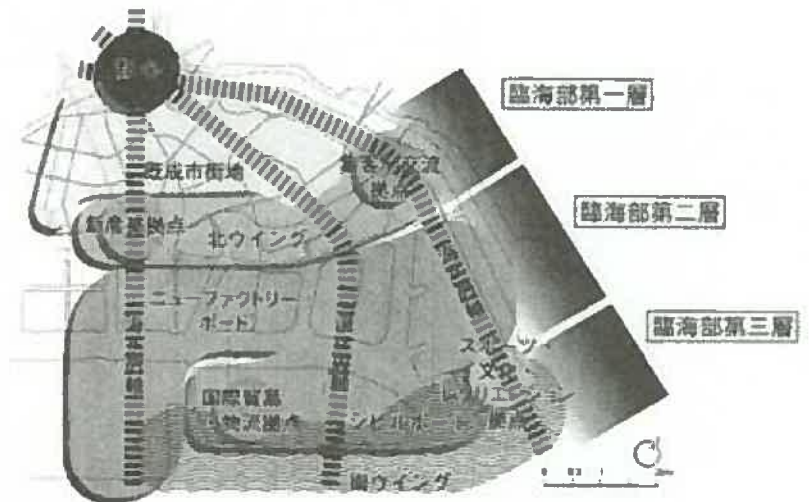
東扇島（港湾施設）



## 2 各層別土地利用状況

### (1) 既成市街地（JR 東海道線から産業道路まで）

臨海部の背後に広がる既成市街地は、主として川崎駅周辺の商業地からの広がり、臨海部に立地している企業関連の事業所、住宅等により構成されており、住商工が混在した市街地となっています。また、中規模工場の転出に伴い、跡地のマンション化が進んでいる一方で、木造密集地域がかなり残っています。



『川崎臨海部再編整備の基本方針』パンフレット(H13.3改訂)より

### (2) 臨海部第一層（産業道路からほぼ内奥運河まで）

主として大正期から戦前の昭和期に埋め立てられた土地が中心で、企業が最初に立地してから70～80年の年月が経っています。第二次世界大戦により壊滅的な打撃を受けていますが、土地の区画や所有形態等に大きな変化がなく今日に至っています。産業道路、高速道路の整備が進み、工業用水道の整備が進むなど、都市基盤、産業基盤の整備が進み、工場設備の更新も繰り返されてきています。

昭和50年以降、いくつかの工場の転出、日本鋼管の扇島移転に伴う第一層にある工場の撤去などにより、大きく土地利用が変化してきており、市内の中小企業や物流機能等の立地が見られます。最近では、研究開発施設や事務所等の立地も見られています。

この臨海部第一層は、古くから立地している企業が多く、生産機能再構築への要求が高く、また既成市街地に隣接していることから、土地利用の再編のポテンシャルが高くなっています。

### (3) 臨海部第二層（内奥運河から京浜運河まで）

戦前からの埋立地と昭和30年代に埋め立てられた地域の両方を含み、鉄鋼、石油精製、石油化学、電力、ガス、重機械、造船、自動車、電気機械、食料品、埠頭、倉庫等多様な業種が立地しており、京浜臨海部の中心的役割を担っています。

第二層でも最初に企業が立地してから、古いところで約60年、新しいところでも30年以上が経過しており、再編・整備の必要性が高まっています。部分的には所有者が変わった土地もありますが、個別には設備更新が行なわれています。

### (4) 臨海部第三層（京浜運河の海側の新しい埋立地）

昭和50年以降に形成された埋立地群で、製鉄所、貯油施設、倉庫等が立地し、コンテナ埠頭、一般埠頭、幹線道路のインターチェンジ等が整備されています。

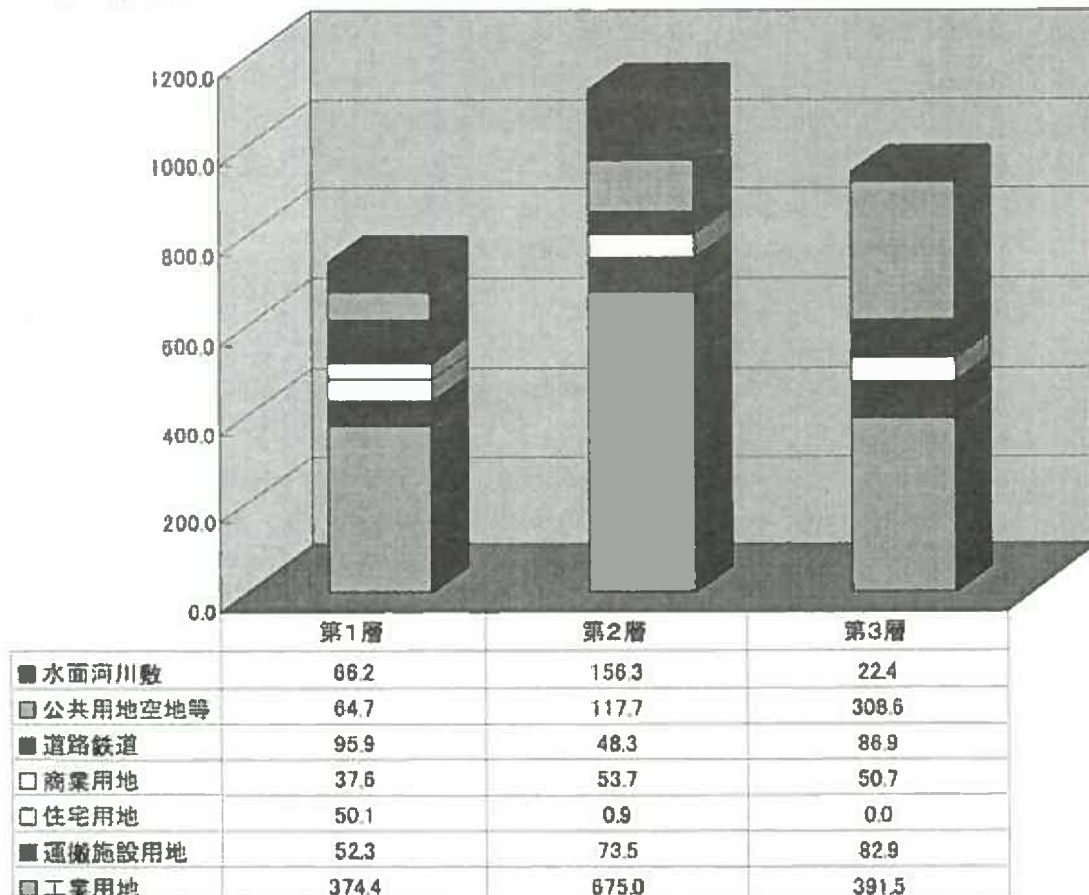
第三層を貫通する東京湾岸道路と東京湾アクアラインや川崎縦貫道路の結節点があり、地域のポテンシャルは高くなっています。

### 3 土地利用の特徴

京浜臨海部が都市計画的には工業専用地域、そして、臨港地区として位置付けられていること、また、土地利用的には、一部地域で石油コンビナート等の危険物の集積が他の土地利用の混入を排除しており、さらに平成14年までは工業制限諸制度のもとに置かれていたこともあり、土地利用の大幅な転換を阻んできました。

## 川崎臨海部の土地利用状況

単位：ha



#### 【参考文献】

①『京浜臨海部再編整備構想調査報告書』

京浜臨海部再編整備構想委員会 1994.3 発行

②「京浜臨海部の再編整備に関する基本方針」

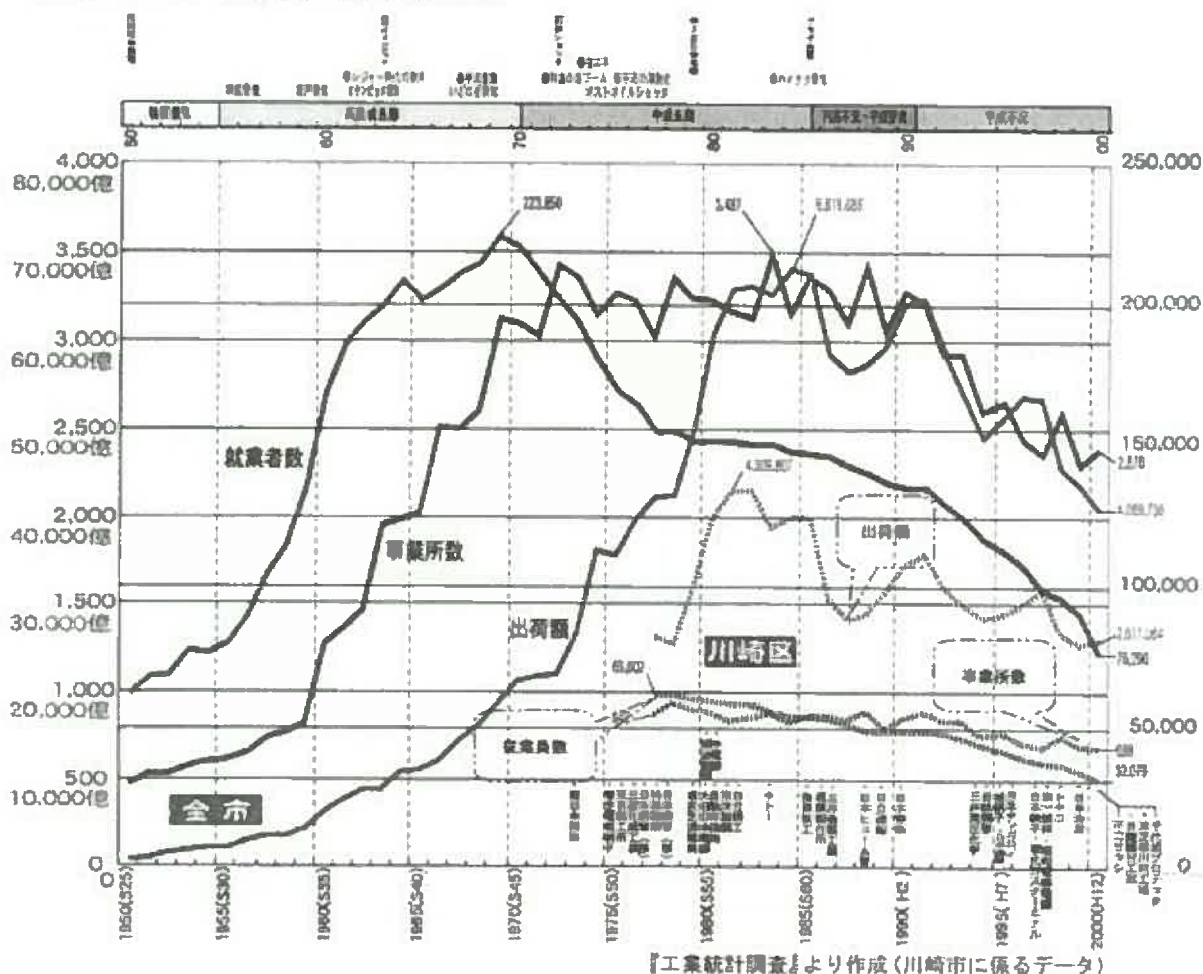
京浜臨海部再編整備協議会 1996.11 発行

③「川崎臨海部再編整備の基本方針」パンフレット 川崎市 2001.3 改訂

### 4 統計数値に見る変遷

京浜臨海部（横浜市鶴見区・神奈川区、川崎市川崎区）全体では、1989年から1999年の10年間で、事業所数で20.4%、従業員数で32.9%、製造品出荷額では23.8%低下しています。さらに20年間では事業所数で52.3%、従業員数で53%、製造品出荷額では35.2%の減少となっています。

川崎市の工業（工業統計調査結果より）



【参考文献】

- ① 『アジアと京浜臨海部の経済・技術交流の拡大に向けて』  
日本貿易振興会アジア経済研究所・神奈川県 2001.3 発行
- ② 『工業統計調査』川崎市 各年版

5 海外競争力の推移

世界競争力年鑑によると、日本経済は92年まで1位でしたが、93年には2位、94年3位、96年4位、97年9位、98年18位、99年16位、2000年17位と、90年代前半から低下し始め、以後低迷が続いています。

【世界競争力年鑑】

国際経営開発研究所（IMD、スイス・ローザンヌ）が年に1回発表する国際競争力の分析。世界でもっとも権威があるものとされ、経済指標のみではなく、政府の施策や各国民の生活の質にまで及ぶ290のデータを分析し、47カ国のランク付けをしている。

1998年世界競争力年鑑ランキング

1位 アメリカ	11位 アイルランド
2位 シンガポール	12位 イギリス
3位 香港	13位 ニュージーランド
4位 オランダ	14位 ドイツ
5位 フィンランド	15位 オーストラリア
6位 ノルウェー	16位 台湾
7位 スイス	17位 スウェーデン
8位 デンマーク	18位 日本
9位 ルクセンブルク	19位 アイスランド
10位 カナダ	20位 マレーシア



【参考ウェブサイト】

- ↓ <http://www.internetclub.ne.jp/TODAY/OKUYAMA/1999/0212ON.html>
- ↓ [http://bunshun.topica.ne.jp/rinzou/dousuru21/21c\\_1.htm](http://bunshun.topica.ne.jp/rinzou/dousuru21/21c_1.htm)
- ↓ [http://www.nikkenren.com/com/katuryoku\\_toshi.htm](http://www.nikkenren.com/com/katuryoku_toshi.htm)
- ↓ [http://www.token.or.jp/news/021\\_07.htm](http://www.token.or.jp/news/021_07.htm)
- ↓ <http://www.miinet.or.jp/tokyo-m/report/report1.html>

## 6 重工業地帯衰退の主な理由

### (1) 国際経済環境の変化と産業構造の変化

日本の産業は、「サービス経済化」「重厚長大から軽薄短小へ」「労働集約型から知識集約型へ」と構造変化が進んでいますが、国際的には東アジア圏を中心とする産業・市場の急成長や低い労働力コストなどにより生産拠点を海外に移転するなど、産業の空洞化が懸念されており、産業の国際化に対応するため、企業ネットワーク型の産業構造への転換など、東アジア諸国・地域との国際分業体制を前提とした新しい産業構造に質的な転換を図ることが求められています。

### (2) 大規模な遊休地の発生

臨海部に立地する企業が、長期化する不況に対するリストラ計画によって、所有地の整理を行なった結果、200ha を超す遊休地が発生していると言われていています。臨海部の産業空洞化や企業体力の低下による施設の更新の遅れが見込まれる中、既存産業の再活性化と新たな産業の導入による遊休地の有効活用が求められています。

### (3) バブル経済の崩壊に伴う社会経済情勢の変化

バブル経済の崩壊により、地価上昇や保留床処分などによる事業費回収が見込みにくく、再開発事業などの事業環境が著しく悪化しています。また、企業の設備投資意欲についても著しく減少している現実の中で、本格的な回復の見込みが想定されにくいことから、土地利用転換などにあたっては暫定的土地利用を余儀なくされています。

### (4) 工業等制限法による制約

昭和30年代前半、市街地の膨張発展、生活環境や交通状況の悪化等、大都市問題が深刻化し、都市機能の混乱が看過できない状況となったため、工業等制限区域を定め、当時人口増大の主たる要因であった工場及び大学等の新增設を制限することを目的に、昭和34年に工業等制限法が制定（増設は昭和37年から制限）されました。法施行後も大都市問題がさらに深刻化したため、基準面積の引き下げ、制限施設の増設制限、工業等制限区域を横浜市、川崎市（市域の約7割）等にまで拡大、法目的の追加、制限から除外される業種の縮減等、制限の強化が次々となされました。特に、当時の基準面積未満の中小工場の立地が増加し、工業等制限法による産業及び人口の集中抑制効果を弱めるだけでなく、住工混在、交通状況の悪化、都市公害の発生等により、生活環境が悪化する等、放置できない状況となったため、工業等制限法の目的に「都市環境の整備及び改善」が追加されるとともに、工場の基準面積が1,000㎡から500㎡に引き下げられました。これら規制の結果、経済の高度成長期のひずみの是正並びに都市環境の改善に多大な効果を上げたことは評価されるところであります。しかしながら、製造業の工場数・従業者数の大幅な減少な

ど、地域経済を支える生産・雇用の場としての製造業衰退の顕在化を生み出すとともに、新規立地や制限区域外からの移転などが認められず、臨海部の産業の再活性化を阻害し、工場の新增設、新規起業、工場の移転集約などの大きな足かせとなっていました。昭和58年以降順次規制が緩和され、最終的には平成14年7月12日に廃止となりましたが、臨海部衰退及び活性化の足かせの要因となったことは否めないうところと考えられます。

#### 【参考文献】

- ① 『アジアと京浜臨海部の経済・技術交流の拡大に向けて』  
日本貿易振興会アジア経済研究所・神奈川県 2001.3 発行
- ② 『政策情報かわさき』(第10号) 川崎市総合企画局都市政策部 2001.3 発行  
「臨海部再編のシナリオ」総合企画局臨海部整備推進室 中村 健
- ③ 『政策情報かわさき』(第11号) 川崎市総合企画局都市政策部 2001.12 発行  
「川崎臨海部再生リエゾン研究会」総合企画局臨海部整備推進室 船橋兵悟
- ④ 第5回東京湾港湾連携推進協議会シンポジウム 2002.7.23 横浜ホールにて  
「日本経済の再生と東京湾臨海部の課題」川崎市産業振興財団理事長 久保孝雄
- ⑤ 『かながわ京浜臨海部ニュース』2002.8号  
「工業等制限法が廃止されました」神奈川県京浜臨海部対策課

#### 【参考ウェブサイト】

- ✚ <http://www.yokohama-cci.or.jp/3/seigenhou.htm>
- ✚ <http://www.kawasaki-cci.or.jp/youbou/100302.htm>

### 第3章 川崎臨海部における施策の状況

#### 1 都市再生特別措置法（平成14年4月5日公布，平成14年6月1日施行）

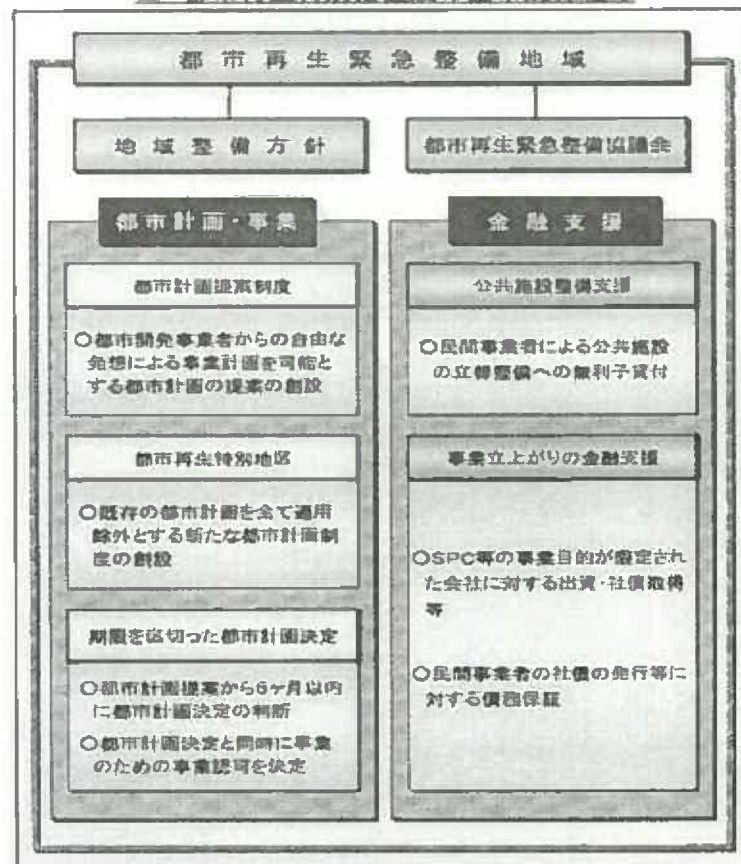
##### （1）目的

我が国の都市が日本経済に与える影響は大きく、大都市圏を抱える東京都・大阪府・愛知県のGDP（地域内総生産）だけでも日本のGDP（国内総生産）の1/3を占めています。都市が活性化すればその影響が周辺地域へ波及し、経済全体の底上げにつながるものと予想されます。

都市再生を実現し、我が国の活力の源泉である都市の魅力と国際競争力を高めるためには、公共だけでなく民間など関係者が総力を傾注することが重要です。

民間に存在する資金やノウハウなどを都市に振り向け、さらに新たな需要を喚起させて、経済再生の実現につなげます。都市再生特別措置法では、民間主導の都市開発を実現するために、民間都市再生事業計画の認定、都市計画の特例等の特別の措置を講じ、急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化・都市の居住環境の向上等、「都市の再生」を図ることを目的としています。

■ 都市再生特別措置法の基本的枠組み



##### （2）主な特色

- ・ 10年の時限立法
- ・ 民間事業者による都市計画の提案制度の作成
- ・ 手続きに一定の期限を設定

[http://www.kentai.go.jp/jp/singi/tosiaisai/dai8/airyuu\\_sl.pdf](http://www.kentai.go.jp/jp/singi/tosiaisai/dai8/airyuu_sl.pdf) より

##### （3）緊急整備地域

都市再生緊急整備地域とは、都市再生の拠点として都市開発事業を通じて緊急・重点的に市街地の整備を推進すべき地域で、都市再生緊急整備地域においては、民間の時間感覚にあわせ、その創意工夫を生かすことを最大限の主眼として、次のような機能転換が見込まれる地域を政令により指定します。

- ・ 既存産業用地など大規模な土地利用の転換

- ・ 駅やその周辺で生活・交流の拠点形成
- ・ 基盤が整備されている市街地での建物の更新・共同化
- ・ 密集市街地の総合的な開発

政府の都市再生本部は、平成 14 年 7 月に、第一次の都市再生緊急整備地域として東京都、大阪府・大阪市、名古屋市、横浜市の 17 地域、約 3,515ha を指定した。

また、平成 14 年 10 月には第二次決定として川崎市の 2 地域を含む 14 地方公共団体の 28 地域、約 2,264ha を指定している。

#### ア 「都市再生特別地区」の創設

都市再生緊急整備地域内に、用途、容積率、高さ、配列など既存の規制を適用せず、事業者が自由に都市計画を立案できる「都市再生特別地区」を創設しました。都市再生に貢献し、土地の合理的・健全な高度利用を図る建築物を誘導する必要がある地域を、都市計画によって「都市再生特別地区」に定めることができます。

地区内の建築物の規制については、既存の規制を適用せず、都市計画で定めます。これは、区域を限定した規制改革で地域社会を活性化させるとともに“官”に縛られてきた従来の街づくりを民間主導に切り替える画期的な試みです。

#### イ 民間都市再生事業の認定

都市再生事業を行おうとする民間事業者は、都市再生事業に関する計画書を作成し、国土交通大臣に対し、認定申請をすることができます。国土交通大臣は、申請を受理してから 3 ヶ月以内に、計画が以下の基準に適合しているか判断し、計画の認定に関する処分を行わなければいけません。

- ・ 市街地の整備を緊急に推進する上で効果的、その地域を含む都市の再生に著しく貢献する。
- ・ 計画が、都市再生本部が定める地域整備方針に適合するものである。
- ・ 工事着手の時期、事業施行期間及び用地取得計画が、事業を迅速かつ確実に遂行するために適切である。
- ・ 事業の施行に必要な経済的基礎及びこれを的確に遂行するために必要なその他の能力が十分である。

また、国土交通大臣は、計画の認定にあたり、あらかじめ関係地方公共団体の意見を聞かなければなりません。

#### ウ 民間事業者等による都市計画の提案制度等の創設

事業者は地権者の 2 / 3 以上の同意を得れば、都市再生特別地区等の独自の都市計画を都市計画決定権者（自治体等）に提案できます。これに対し、都市計画決定権者は 6 ヶ月以内に通知を行わなければなりません。

#### エ 都市再生事業に係る認可等の特例

認可の申請を受けた行政庁は、都市再生事業の施行に必要な市街地再開発の認可について、申請を受理した日から 3 ヶ月以内に処分を行わなければなりません。

また、事業者が認可の申請日以前に都市計画の決定等の提案を行っているとき

は、この提案を踏まえた都市計画の決定等の告示が行われた日から1ヶ月以内に処分を行わなければなりません。

#### オ 民間プロジェクトへの金融支援策

民間都市開発推進機構は、認定された都市再生事業に対し、無利子貸付・認定事業費用の一部出資・債務保証等の支援を行います。

#### 《川崎市において緊急整備地域として第2次指定された2地域》

川崎殿町・大師河原地域



<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tosisaisei/pc/021004/siryoul-10.pdf> より

浜川崎駅周辺地域



<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tosisaisei/pc/021004/siryoul-11.pdf> より

#### カ 期待される効果

グローバル化のうねりのなかで、世界の“都市間競争”においてアジア諸国が戦略的な観点から空港・港湾の整備など大都市圏の機能を拡充してきたのに比べ、日本の主要都市では機能整備が立ち遅れ、経済の拠点としての魅力を失いつつあり、企業のリストラ策によって生じた虫食い地や未低利用地などの増加、出荷額・事業所数・従業員数の減少など著しく衰退しています。

こうした状況の中、都市再生特別措置法は、我が国の活力の源泉である都市が、近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に的確に対応し、その魅力と国際競争力を高め、都市の再生を実現することを目標としています。民間資金の活用によって、遊休地等の有効利用を含め、土地の需要を掘り起こし、都市部の土地の流動化、不動産取引の活性化等の効果をねらっているものといえます。

#### (4) 都市再生予定地域

都市再生緊急整備地域の指定をするまでの間、都市開発事業の熟度や関連する公共公益施設の計画の具体性など条件整備が整わない場合には、都市再生本部において、都市再生緊急整備地域の指定に準じた手続きにより「都市再生予定地域」を設定し、この枠組みの中で関係者が意見調整を行い、条件整備を迅速に進めるものとしています。

重厚長大産業を主体として我が国経済を牽引してきた京浜臨海地域においては、近年の産業構造の変容を踏まえ、陸・海・空の優れた立地特性を活かした都市再生に係る条件整備が必要とされています。

このため、「京浜臨海部都市再生予定地域」(横浜市・川崎市の臨海地域約4,400ha)を設定し、国及び関係地方公共団体からなる協議の場を設けて意見調整を行っています。



京浜臨海部都市再生予定地域

#### 【参考文献】

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tosisaisei/dai8/siryou3.pdf> より

- ① 都市再生基本方針
- ② 都市再生緊急整備地域
- ③ 都市再生予定地域の設定

#### 【参考ウェブサイト】

- ✦ <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tosisaisei/kettei/021025housin.html>
- ✦ <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tosisaisei/dai8/8gijisidai.html>

## 2 構造改革特区

(構造改革特別区域法 平成14年12月18日公布・施行)

### (1) 背景

わが国には、様々な事情で規制の緩和が遅れている分野があり、民間の活動の妨げとなっています。その規制緩和を行うことによって、民間活力を最大限に引き出し拡大することで、日本経済を活性化させることを目的としています。

### (2) 概要

#### ア 目的

構造改革特区の導入＝地域の特性に応じた規制の特例を導入する特定の区域を設け、地方公共団体や民間事業者等の自発的な立案によ

り、当該地域での構造改革を進めます。

その狙いは、

- ・ 特定地域における構造改革の成功事例を示すことにより、全国的な規制改革へと波及させ、わが国全体の経済の活性化をめざすこと
- ・ 地域特性を顕在化させ、その特性に応じた産業の集積や新規産業の創出等により、地域経済の活性化をめざすこと

などです。

#### イ ポイント

##### (ア) 地方公共団体や民間の「知恵と工夫の競争による活性化」

国があらかじめモデルを示すのではなく、地方公共団体、民間が地方の特性に合わせて提案します。可能な限り幅広い規制を対象とします（法律、政省令、通達等）。

##### (イ) 地方公共団体主導の実施

個別事業は地方公共団体が責任をもって実施します。従来型の財政措置は講じません（既存の予算措置との組み合わせは可）。

##### (ウ) 地域特性に応じた先行的な改革の実施

特区において先行的に規制改革を行い、一定の期間後に評価を行い、全国レベルで規制改革を行うべきものは、全国レベルの規制改革に拡大させます。

#### ウ 構造改革特別区域法の基本的枠組み

##### (ア) 法令解釈事前確認

⇒関係行政機関の長は、原則として30日以内に当該地方公共団体に対して回答するものとします。

##### (イ) 特区計画案の作成

###### 《作成の基準》

- ・ 規制の特例措置が、法令等で定められているところに適合
- ・ 目標の達成のために必要不可欠な規制の特例措置であること
- ・ 事業内容に照らして、範囲の設定が妥当
- ・ 事業の内容と講じる規制の特例措置とが整合
- ・ 民間事業者等からの提案を踏まえ、かつ実施主体から適切な意見聴取等を実施

⇒地方公共団体は、法に基づき民間事業者から提案を受け、それを十分踏まえて構造改革特別区域計画の案を作成します。計画の案を作成する必要がないと判断したときは、その提案を受け付けてから30日以内に回答します。

##### (ウ) 特区計画の認定

###### 《認定の基準》

- ・ 国が定める構造改革特別区域基本方針に適合するものであること
- ・ 期待される経済的社会的効果が、具体的かつ合理的に説明されていること
- ・ 円滑かつ確実に実施されると見込まれること

⇒内閣総理大臣は、計画が基本方針に定める事項を満たす場合にはそれを認定するものとし、その数は限定しません。

(エ) 規制特例措置の適用

内閣総理大臣が、基本方針適合性や地域活性化効率等を見て判断し、関係行政庁の長の同意（要件に適合していれば、関係行政庁の長は原則として地方公共団体の判断に同意）を得て、計画を認定します。計画が認定されると、規制の特例措置が適用されます。また、個別の規制の特例措置については、基本方針で規定する条件以上のものを通達により付加することはできません。

(オ) 規制特例措置の評価

規制特例措置については、特区の成果を着実に全国に拡大するために、一定期間後に民間事業者・学識経験者等第三者からなる評価委員会(仮称)が次の2点について評価を行います。

a 規制の特例措置のあり方に対する評価（3段階）

- ・ 全国において実施
- ・ 当該地域に限定して実施
- ・ 廃止または是正

b 規制の特例措置の効果に対する評価

規制の特例措置が特区内にて適切に実施されているか、計画に記載されているような効果をあげているか、等の評価を行います。

(3) 川崎市が提案する特区

ア 第一次提案

(ア) 国際環境特区

土地利用規制・大学設置基準を緩和、海外技術者や留学の在留資格を緩和、雇用の自由化を図ることで、環境対応型産業や研究機関を集積、環境分野での国際貢献を目指します。

(イ) 国際バイオ・メディカル特区

出入国管理法・会社設立資本金の緩和により、内外の研究者を集め、ベンチャー企業の創業支援も行き、バイオ研究機関を誘致し、バイオや先端医療の研究開発拠点とします。

(ウ) 国際物流特区

水先料金体系・夜間入港制限等を緩和することで、港湾機能再活性化へ向け物流拠点を形成します。

(エ) 国際臨空ビジネス特区

航空制限を緩和し土地利用を高度化し、羽田空港の国際化、再拡張をにらみ観光、商業、国際ビジネスの機能集積を図ります。

イ 第二次提案

(ア) 国際物流特区

第一次提案した内容に、通関・検疫の24時間・365日化、輸出入・港湾関係の手続きの合理化などを含め再提案しています。



既成の特例措置に関しては、規制権限を手放すことに抵抗している省庁が多く、第一次提案募集の際に地方自治体等から提案された426件、関係規制緩和件数903項目のうち、省庁の合意が得られたのは80項目に過ぎない。

構造改革特区の計画認定申請の受付が、この報告書の原稿が締め切られた後の4月から開始されるので、今後も注目したい。

#### ☆ 東京湾岸地域における経済特区

構造改革特区は財政措置や税制優遇といった旧来型の手法を用いないため、これとは別に東京都・神奈川県・横浜市・川崎市の4団体が共同して、東京湾岸地域の特定地区に集中投資を促すしくみとして、税の減免や融資制度の創設・拡充、法規制の緩和を講ずる「東京湾岸地域における経済特区」の設置と、公共インフラの整備促進について、内閣府と構造改革特区推進本部に提案している。

#### 【参考文献】

① 『産業立地』 vol.41 No.9 2002.9号

「構造改革特区」構想と「地域力」

九州大学大学院経済学研究院長 矢田俊文

「社会実験としての規制改革特区」

政策研究大学院大学 福井秀夫

「構造改革特区」制度創設に向けての動き 産業立地編集部

② 『構造改革特区の実現に向けて』 内閣官房構造改革特区推進室 2002.7.26

#### 【参考ウェブサイト】

✦ <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kouzou/kettei/021011program.html>

### 3 都市再生総合整備事業

(都市再生推進制度要綱 平成12年4月1日施行、平成14年6月1日改正)

#### (1) 制度の目的

都市再生を促進するきっかけとなりうる地区の遊休地を有効活用するうえで、先行的に必要な道路や公園、鉄道駅の周辺施設などの都市基盤施設を集中的に整備するとともに、魅力と活力のある都市を作り出す拠点づくりを促進して都市再生を推進することを目的としています。

#### (2) 制度の概要

国土交通大臣が指定する地域のうち、都市再生を促す整備の引き金となる地区にお



京浜臨海部地域 都市・居住環境整備重点地域

『京浜臨海部地域 都市・居住環境整備基本計画』より

いて、各種都市機能の集積を促進する先行的都市基盤施設等の集中的な整備等の実施を総合的に支援する制度です。

#### ア 対象区域

##### (ア) 都市・居住環境整備重点地域

都市・居住環境整備重点地域とは、国土交通大臣が指定する都市構造再編の観点から都市基盤施設の整備や面的整備、拠点形成等の重点的な実施等が必要不可欠な地域で、横浜市・川崎市の両市域にまたがる京浜臨海部地域 4,400ha（うち川崎市域 3,100ha）が平成 11 年 8 月に指定されています。

##### (イ) 特定地区

特定地区とは、(ア)の重点地域内のうち、安全性や経済活力などの都市の基礎的な機能の低下が発生したり、都市基盤施設の整備や面的整備等を実施することによって都市機能の改善や拠点形成の促進が期待できる地区で、特に一体的かつ総合的に都市の再構築を進めるべき区域です。自治体が国と協議して指定します。

川崎市の臨海部では、

##### a 南渡田周辺地区（H14.1.31 指定 108ha）

整備目標として、臨海部地域における新たな生活空間の創造や国・都市の発展を支える新たな価値創出拠点の創造、水と緑の空間の形成、防災性の向上を掲げ、段階的かつ計画的な整備を進め、地権者企業や開発事業者にも広く公共への貢献を求めるとともに、公民の連携・協力体制のもとでの整備を基本方針として整備計画を策定中です。

##### b 塩浜周辺地区（H14.11.20 指定 113ha）

（これから整備計画を策定していきます）



a 南渡田周辺地区特定地区

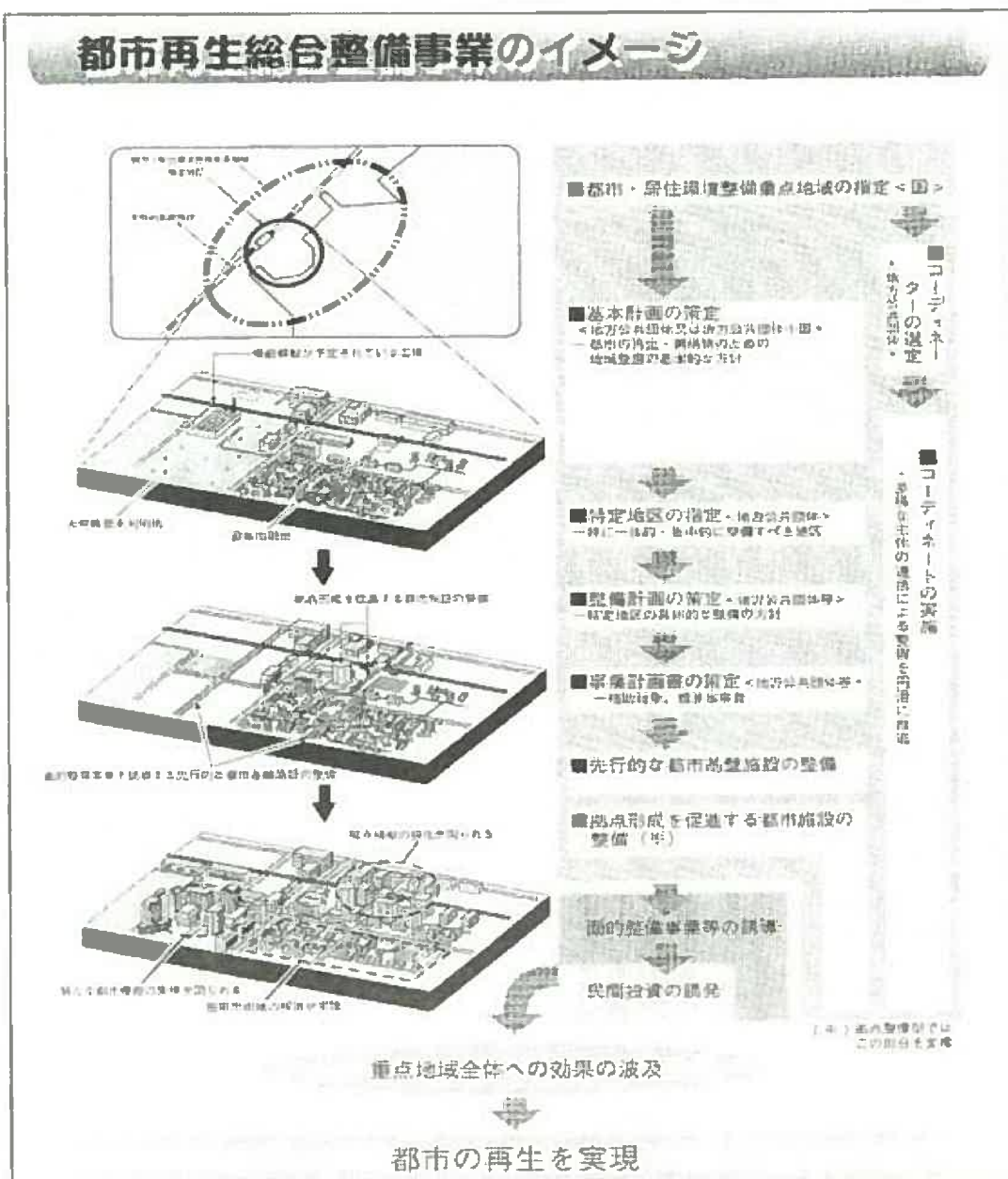


b 塩浜周辺地区特定地区

#### イ 事業主体

地方公共団体、都市基盤整備公団、地域振興整備公団、民間等

ウ 事業のイメージ



都市再生総合整備事業パンフレット（国土交通省 都市・地域整備局）より

エ その他の特徴

- (ア) コーディネート：特定地区の都市整備に係る事業を円滑に実施するため、その地区の調査や整備計画の策定、事業実施の企画、立案、情報提供、調整などを実施する制度で、コーディネーターは、
- a 計画策定段階では、各関係者（地方公共団体、市民、地権者、国など）の間に立ち意向の把握を行い、広域計画や上位計画等との調整を図り、また、自らの経験やノウハウを活かした計画策定などを実施します。
  - b 事業実施段階では、個別事業間の計画やスケジュール調整などを実施するほか、社会経済状況を踏まえた計画変

更の提案等を行います。

(イ) 補助制度：基本計画策定、整備計画策定、コーディネート、都市基盤施設、地域生活基盤施設、高質空間形成施設、除却・移転の費用に対して補助金があります。

補助メニュー	補助対象	補助率
1. 基本計画策定	地方公共団体が重点地域全体について整備の基本的な方針等を定めた計画	1/2
2. 整備計画策定	地方公共団体等が基本計画に基づき特定地区の整備に関する方針、土地利用に関する事項、都市基盤施設の整備、面的整備、拠点形成等に関する事項等を定めた計画	1/2 (1/3)
3. コーディネート	特定地区（特定地区の指定が見込まれる区域を含む）における都市整備に係る事業の円滑な実施を図るための調査、整備計画の策定及び事業の実施に係る企画、立案、情報の提供、調整等	1/2 (1/3)
4. 都市基盤施設	道路、公園、下水道、鉄道駅周辺施設、バスターミナル、その他特定地区内の面的整備及び拠点形成等の実施の促進のために必要不可欠な施設	1/2
5. 地域生活基盤施設	地区施設である道路・公園・緑地・広場、駐車場、駐輪場、多目的広場、公開空地、集会所、情報板、耐震性貯水槽、備蓄倉庫等	1/3 (1/3)
6. 高質空間形成施設	緑化施設等、電線類地下埋設施設、歩行支援施設、障害者誘導施設等	1/3 (1/3)
7. 高次都市施設	地域交流センター、高度情報センター、複合交通センター、人工地盤等	1/3 (1/3)
8. 除却、移転	特定地区内における面的整備事業等の実施のために支障となる既存施設の除去又は移転	1/2 (1/3)

※補助率の欄中（ ）内は間接補助の場合  
都市再生総合整備事業パンフレット（国土交通省 都市・地域整備局）より

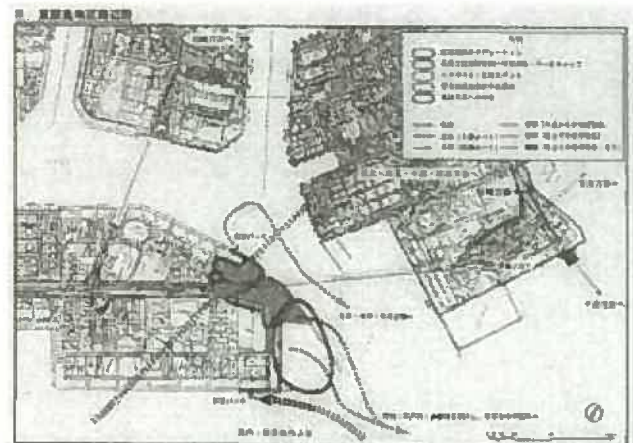
#### 【参考文献】

- ①『京浜臨海部地域 都市・居住環境整備基本計画』  
国土交通省、横浜市、川崎市 2001.3 策定
- ②『都市再生総合整備事業』パンフレット 国土交通省都市・地域整備局 2002.11 発行
- ③『都市再生推進事業制度要綱』 国土交通省 2002.8 策定

### 4 基幹的広域防災拠点整備事業

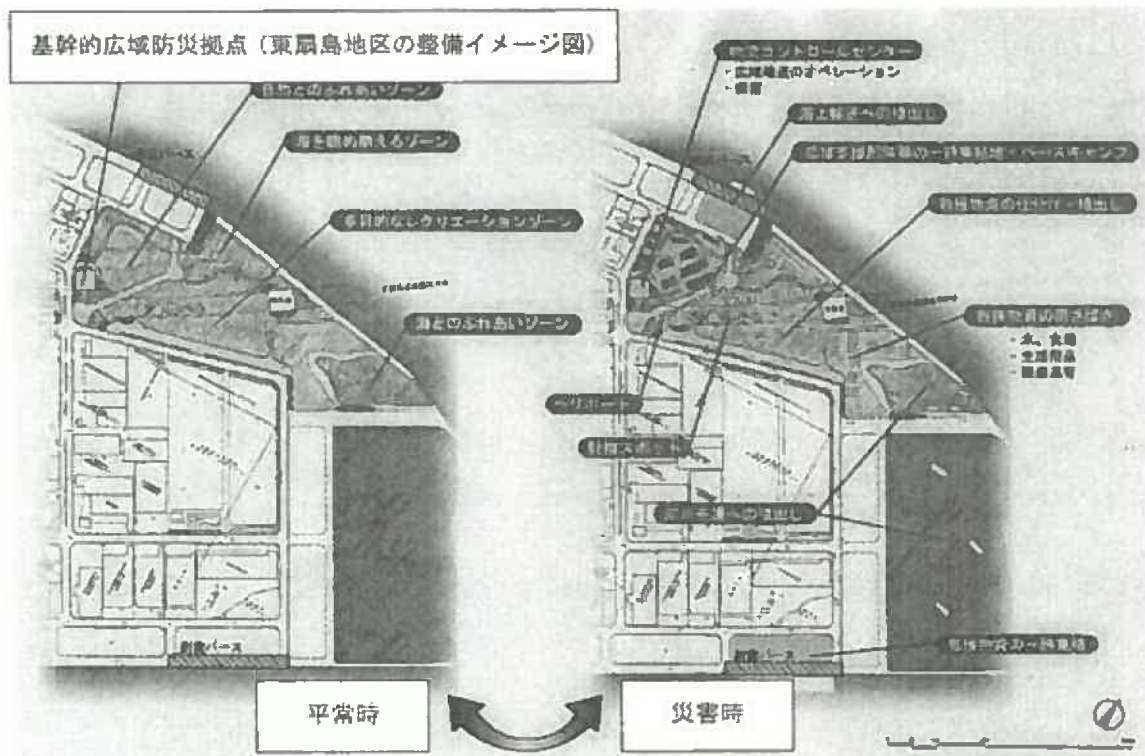
#### (1) 概要

現在東扇島では、国が中心となって基幹的広域防災拠点の整備に向けた準備を進めています。これは、国の都市再生プロジェクトで決定（平成13年6月14日都市再生本部決定）されたもので、首都圏で大規模かつ広範囲にわたる災害が発生した際に、同時に整備される東京の有明の丘地区と連携して、海外からの物資をはじめとした物流のコントロールを行なうとともに、港の機能を活用して、



第5回首都圏広域防災拠点整備協議会資料より

海上輸送から河川舟運や陸上輸送など被災地への中継基地や広域支援部隊等の一時集結地やベースキャンプとして機能します。また、平常時には、市民が憩える緑地(15.8ha)として利用できるよう計画しています。東扇島の地震に強い岸壁を利用した海上輸送はもとより、隣接する浮島には高速湾岸線や東京湾アクアライン、高速川崎縦貫線など広域交通網の結節点があり、また航空輸送の拠点となる羽田空港にも近く、迅速で的確な災害応急活動が期待されるとともに臨海部の防災性の向上を図ります。



第5回首都圏広域防災拠点整備協議会資料より

【参考文献】

☐ 首都圏広域防災拠点整備協議会資料

【参考ウェブサイト】

↓ <http://www.bousai.go.jp/oshirase/h14/020722kisya.html>

5 臨海部再生リエゾンセンター【リエゾン (liaison) 連絡, 連絡係を意味するフランス語】

川崎で培ってきた「ものづくり機能」とインフラの集積を活かし、新たな産業立地と新しいまちづくりを推進し、臨海部の再生を図っていくことを目的として、産・学・官(企業17社・大学・市等)が連携し、平成13年6月に発足した「川崎臨海部再生リエゾン研究会」で、平成14年3月「川崎臨海部再生プログラムの基本的な考え方」がとりまとめられました。報告では臨海部再生プログラムを実行あるものとして推進していくため、次の項目を目的として「リエゾンセンター」の設立をうたっています。

(1) 目的(必要性)

ア 臨海部再生に向けて中心となる推進主体

イ 臨海部に関わる関係主体間の調整を図り、再生プログラムを推進

再生プログラムの各種プロジェクトを実現するためのコーディネーター、プロモーターとしての役割

- ・ 臨海部に関する情報の一元的管理
- ・ 臨海部に関する総合的な相談窓口



- ・ 拠点整備事業等の実施に向けたプロモーター機能  
→ P P P (phased project planning : 段階的プロジェクトプランニング) による事業実施を企画・調整
- ・ 産業活性化に向けた企業間連携・産学連携事業の企画・運営
- ・ 臨海部に関する情報を内外に発信→臨海部への理解と関心を高める
- ・ 臨海部のアメニティ向上に寄与する事業展開

【参考文献】

川崎臨海部再生リエゾン研究会資料

6 かわさき産業ミュージアム構想

京浜工業地帯の産業文化財や建造物などの近代化遺産を後世に伝えるため、川崎区全域を展示場に見立て、区内に点在する近代化遺産・産業文化財をネットワークした分散型の博物館の構想で、産業技術などの研究者5人で構成する川崎区産業ミュージアム専門委員会（事務局：川崎区役所区政推進課）が取りまとめたものです。

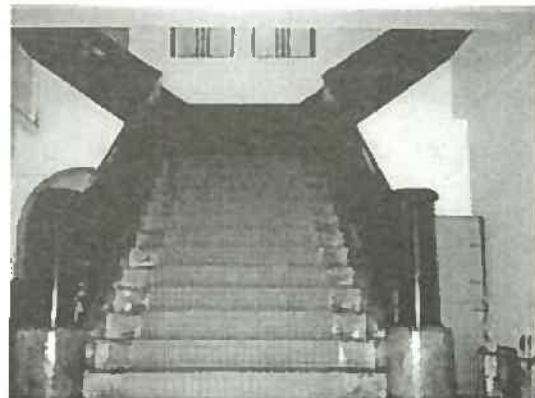
現存する近代化遺産・産業文化財を産業観光の拠点として活用し、川崎のものづくり文化を世界に発信し、更なる発展に寄与することなどを目的としています。157の候補から絞り込みを行い、所有機関との協議を経て見学が可能なものをミュージアムの展示物として登録します。

川崎区役所では、平成13年度及び平成14年度に市民を対象に見学会を催しており、参加者からは臨海部の企業に対して好印象のアンケート結果が出ており、市街地



（候補）NKK京浜製鉄所 はね橋

<http://www.city.kawasaki.jp/24/28/kikaku/home/isan/shy/ab0380.htm> より



（候補）昭和電工（株）川崎工場本事務所

<http://www.city.kawasaki.jp/28/23/kikaku/home/isan/ab/ab0530.htm> より

と隔離された臨海部を市民に知ってもらい、開かれた臨海部をめざす上で大変効果があると思います。

(1) 選定基準

- ア 産業や産業技術発展史上重要な成果を示すもの
- イ 地域文化や産業技術を次世代に継承していく上で重要な意義を持つもの
- ウ 生活、経済、社会、文化 のあり方に顕著に影響を与えたもの
- エ 地域の象徴として広く親しまれ、歴史的景観・雰囲気醸し出しているもの

(2) 活用方法

- ア 学校教育との連携
  - ・ 学校向けガイドブック、テキスト等の作成
  - ・ 高校、大学との連携による調査や自由研究等の見学
  - ・ 旅行会社を通じて修学旅行の誘致
- イ 生涯学習への活用
- ウ 企業研修への活用
- エ 観光資源としての活用
- オ イベントの実施

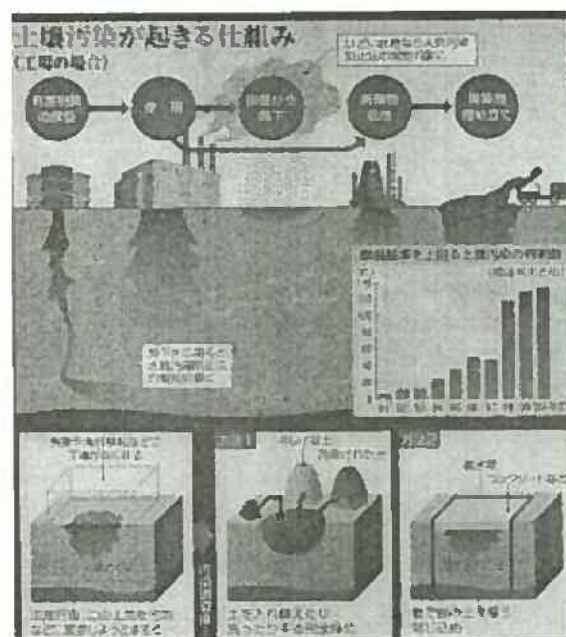
【参考文献】

- ① 読売新聞 朝刊 2003.2.20
- ② 神奈川新聞 朝刊 2003.2.20
- ③ 朝日新聞 朝刊 2003.2.20
- ④ 「かわさき産業ミュージアム構想」関連資料 川崎区役所 2003.2

7 土壤汚染対策法（平成 14 年 5 月 29 日公布、平成 15 年 2 月 15 日施行）

(1) 背景と経緯

土壤が有害物質により汚染されると、その汚染された土壤を直接摂取したり、汚染された土壤から有害物質が溶け出した地下水を飲用することにより、人の健康に影響を及ぼす恐れがあります。近年、企業の工場跡地等の再開発等に伴い、重金属、揮発性有機化学物質等による土壤汚染が顕在化してきており、臨海部の遊休地の増加に伴い、機能転換の際にその対策は避けて通れない重大な問題です。特に 98 年以降、汚染事例の判明件数が急増し、法的な対策が望まれ、本法が制定されました。



土壌汚染が起きる仕組み

朝日新聞 2003.1.25 朝刊より

## (2) 土壤汚染対策法の概要

### ア 目的

土壤汚染の状況の把握に関する措置及びその汚染による人の健康被害の防止に関する措置を定めることなどにより、土壤汚染対策の実施を図り、国民の健康を保護することを目的として、事後的な対策を講ずることとしています。(川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例では、良好な土壤環境の保全を目的としています。)

### イ 土壤汚染状況調査

土壤汚染の状況を把握するため、汚染の可能性のある土地について、一定の契機をとらえて調査を行うこととしています。

#### (ア) 使用が廃止された有害物質使用特定施設に係る工場又は事業場の敷地であった土地の調査

⇒使用が廃止された有害物質使用特定施設に係る工場などの敷地だった土地の所有者等は、その土地の土壤汚染の状況について、環境大臣が指定する者(=指定調査機関)に調査させて、その結果を都道府県知事に報告しなければなりません(土地利用の方法から見て、人の健康被害が生ずる恐れがない旨の都道府県知事の確認を受けた時は除外されています)。

#### (イ) 土壤汚染による健康被害が生ずる恐れがある土地の調査

⇒都道府県知事は、土壤汚染により人の健康被害が生ずる恐れがあるとき、その土地の土壤汚染の状況について、当該土地の所有者等に対し、指定調査機関に調査させて、その結果を報告すべきことを命ずることができます。

- |  |
|--|
| ※ 有害物質使用特定施設：有害物質の製造、使用又は処理をする水質汚濁防止法の特定施設   |
| ※ 調査対象物質：トリクロロエチレン、ベンゼンなどの有機溶剤、カドミウム、六価クロムなどの重金属、有機リンなど25種類で、油やダイオキシンは含まれていない(ダイオキシン類はダイオキシン類対策特別措置法で規定。川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例ではダイオキシンを含む27種類を対象にしている。)。世界で最も厳しいとされるアメリカのスーパーファン<br>ド法の1,000超の種類と比べると少ない。 |

### ウ 指定区域の指定・台帳の調製

都道府県知事は、土壤の汚染状態が基準に適合しない土地については、その区域を指定区域として指定・公示するとともに、指定区域の台帳を調製し閲覧に供するとされています。

指定区域の指定は、土壤汚染の除去が行なわれた場合に解除されますが、除去以外の措置(封じ込め・盛土・舗装等)では、土壤中に一定基準を超える特定有害物質が存在していることには変わりないので、指定の解除はありません。

### エ 土壤汚染による健康被害の防止措置

#### (ア) 汚染の除却等の措置命令



- a 都道府県知事は、指定区域内の土地の土壤汚染により人の健康被害が生ずる恐れがあると認めるときは、当該土地の所有者等に対し、汚染の除却等の措置を講ずべきことを命ずることができます。
- b 汚染原因者が明らかな場合であって、汚染原因者に措置を講じさせることにつき、土地の所有者等に異議がない時は、aによらず、都道府県知事は、汚染原因者に対し、汚染の除去等の措置を講ずべきことを命ずることができます。

土壤は水や大気と異なり、移動性が低く、土壤中の有害物質も拡散・希釈されにくいいため、人体への経路を遮断することにより、汚染土壤が存在する場合でもリスクを少なくできる特性がある。それゆえ、措置の内容としては、土壤汚染の除去のほか、直接摂取しないよう指定区域への立入制限、盛土、舗装、或いは地下水に溶け込まないように封じ込めや不溶化（有害物質が地下水に達しない場合は地下水のモニタリング）などが考えられ、それぞれの措置によって、措置費用や措置後の土地利用の制約が異なっている。

#### (イ) 汚染除去等の措置に要した費用の請求

上記（ア）の命令を受けて土地の所有者等が汚染の除去等の措置を講じた時は、汚染原因者に対し、これに要した費用を請求することができるようになっていきます。

ただし、汚染原因者が措置費用であることを明示して金銭を支払っている場合や土壤汚染を理由として通常より著しく安い価格で土地を売却した場合は請求できないこともあります。

#### (ウ) 土地の形質変更の届出及び計画変更命令

指定区域内において、土地の形質変更をしようとする者は、都道府県知事に届け出なければならないとされ、都道府県知事は、その施行方法が基準に適合しないと認めるときは、その届出をした者に対して施工方法に関する計画の変更を命ずることができるようになっていきます。

#### オ 指定調査機関

土壤汚染状況調査の信頼性を確保するため、技術的能力を要する調査事業者をその申請により環境大臣が指定調査機関として指定することとなっています。

#### カ 指定支援法人

土壤汚染対策の円滑な推進を図るため、汚染の除去等の措置を講ずる者に対する助成、土壤汚染状況調査等についての助言、普及啓発等の業務を行う指定支援法人を、環境大臣が全国で1つ指定することとなっています。

### (3) 影 響

土地所有者に一定の義務を課す仕組みとなっていることから、土地取引や不動産鑑定評価、金融機関等による土地を担保とした融資など土地に関する従来の制度に影響があることが予想されるとともに、措置費用や土地の利用制限などの問題から産業の転換による地域の活性化にも影響が出ると考えられます。

関西方面のある地方銀行が、融資に伴い担保にしている土地が「指定区域」に指定された場合に浄化が完了するまで（応じない場合には貸付利率の引き上げや新規担保の提供を求める）評価額を0円とし、有害物質を取り扱う工場などの土地を新規担保としない方針を決めたことが、土壤汚染対策法が施行された2月15日の翌日の新聞記事に出ていた。取引先企業などに汚染土壌の浄化を促すとともに担保土地の評価額が汚染の発覚で下がるのを未然に防ぐことをねらいにしているのだが、このような方針が各金融機関に広がった場合には、遊休地の再利用→産業の転換→地域の活性化の流れに支障が出る恐れもある。

#### 【参考文献】

① 朝日新聞 朝刊 2003.1.25

② 朝日新聞 朝刊 2003.2.16

③ 『ジュリスト』2002.11.1号

特集 土壤汚染対策法

- ・ 「土壤汚染対策法の概要」 環境省土壤環境課課長補佐黒川陽一郎
- ・ 「土壤汚染対策法の論点」 一橋大学教授 高橋 滋

#### 【参考ウェブサイト】

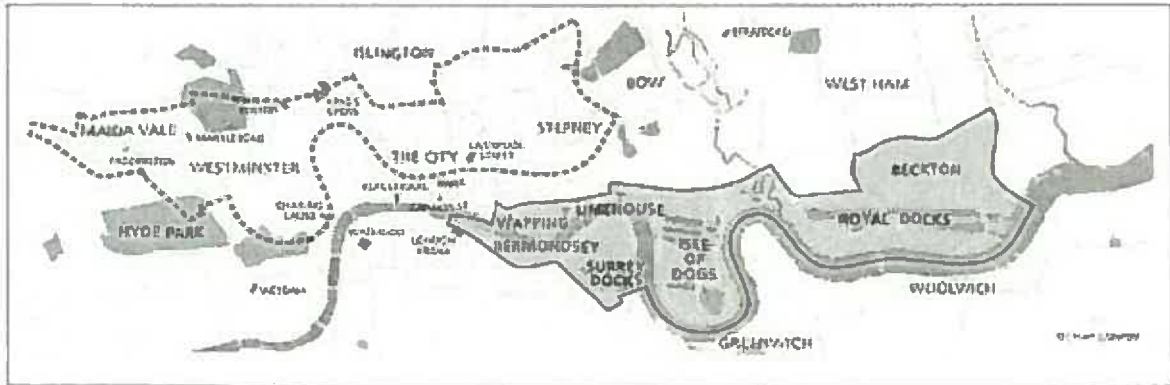
↓ <http://www.env.go.jp/water/dojo/law.html>

## 第4章 ロンドン・ドックランド再開発計画

### 1 地域の背景

#### (1) ドックランド地域の歴史

ドックランド地域は、ロンドン塔からテムズ川沿いにロンドンの東に広がる、タワー・ハムレッツ、ニューハム、サウスワークの3つのロンドン・バラ（地元自治体：区）にまたがる約8.5平方マイル(約2,200ha)の港湾地域です。



ロンドン市街地とドックランド地域の位置関係

STARTING FROM SCRATCH より

その歴史は1世紀のローマン・ブリテンの時代から始まり、10世紀頃のノルマン人の時代から交易の中心地であるロンドン港として、ロンドンと発展の歴史を共にしました。ドックランドの地名は、この地が7つの海を支配する大英帝国の海軍と貿易を支えた造船業の拠点で造船用のドックがたくさんあったことに由来します。

産業革命以前のドックの形態は、大型船はロンドン橋近くのテムズ川中心部に錨を降ろして停留し、小型船が岸に停泊するためのものでしたが、産業革命後の19世紀前半からは、現在のような、ある程度大きな船舶の停泊が可能で貨物の積み下ろしや船舶の修繕もできるクローズド・ドックになりました。19世紀から20世紀にかけては大小様々なドックの建設が相次ぎ、ロンドン港を形成するに至りました。



Royal Docks 1950



London Docks 1966

<http://www.lddc-history.org.uk/>より

#### (2) ドックランド地域の衰退

第二次世界大戦中、ドックはドイツ軍の爆撃目標とされ大きなダメージを受けましたが、輸送等の重要な役割を占めていたため、復興が急がれました。しかし大戦後、ドックの重要性は薄まりました。その原因は、

- ・ 河川港であるロンドン港は、船舶の大型化に対応できない
- ・ 貨物の積み下ろしにかかる時間を短縮化させるために登場したコンテナ化と道路網の整備により、敢えてテムズ川を遡る必要性がなくなった

など大型船やコンテナ船などの船舶の近代化に対応できなかったことが挙げられます。



<http://www.lddc-history.org.uk/>より

1960年代からはドックの閉鎖が始まり、まず1967年に西インドドックが閉鎖され、1981年にはついに最後のドックであったロイヤルドックスが閉鎖されました。1970年代にはドックの衰退に伴い、ドックの周辺産業も衰退し始めました。1978年から1981年の間に1万近い職が失われ、多くの人々が他の地域へ移ったため、地域はさ

らに衰退しました。しかし、ロンドン・バラも産業の衰退・人々の流出により税収が減少しているため、地域の復興ができず、さらに地域が衰退していく、という悪循環が生じていました。

こうして、ドックランド地域は、かつて1960年代には「イースト・エンド」と呼ばれる貧しい港湾労働者の暮らす下町として40万人の人口を擁し繁栄していましたが、1981年には人口はかつての1/10の3万9429人になり「ロンドンの裏庭」と呼ばれる地域になってしまいました。失業問題も深刻であり、1981年の失業率は17.8%（当時のロンドンの失業率は8.7%）に達するまでになってしまいました。かくして、産業の衰退と失業者のあふれるインナーシティがロンドンの東側に生じることとなってしまったのです。

#### ☆ インナーシティとは…

先進国の大都市において、住宅等を求めて人口（特に中高所得者層）や産業が郊外へ移動し、都心周辺部（＝インナーシティ）には低所得者層が取り残され、人口減少・高齢化・購買力の低下・コミュニティの弱体化・住宅や都市施設の老朽化・土地利用の混在等による居住環境の悪化・工業の流出による従業者の減少等、都心部が衰退する現象をインナーシティという。

## 2 再開発計画の概要

### (1) 1970年代末のドックランド地域

ドックランドの衰退と荒廃が顕著になってきた1970年代末、土地のほとんどは公共の所有となっており、ドックはPLA（ロンドン港湾庁 The Port of London Authority）が所有していました。当時はドックが次々に閉鎖され、多くの遊休地が生じ、朽ち果てたドックが放置されて



<http://www.lddc-history.org.uk/>より

いるような状況でした。しかし、地域の再開発は、次の3つの理由により滞っていました。

ア 遊休地があるのに開発できない

地域の約6割が遊休地となっていました。地域の再開発を行うべきロンドン・バラは、ドックやそれに伴う製造業等、当時衰退していった産業を復興できると信じていたため、他の用途に転用して開発することはせず、遊休地を現状のまま残していました。

イ 開発の主体となるロンドン・バラに良いプランがなかった

地域の持続的な発展のためには、住宅だけではなく人々の暮らしを支える商業や産業の発展が必要ですが、当初、低所得者用住宅を建設して地域の人口を倍増させようという計画があったため、ロンドン・バラは公営住宅の建設のみに固執し、それらについては考慮していませんでした。

ウ インフラ整備の必要性と資金難

外部からドックランドへ通じる公共交通が圧倒的に不足しており、ドックランドは、ロンドンに隣接していながらも住人以外は足を踏み入れることのない地域になっていました。そのため、人を集め地域を再生するには、鉄道・地下鉄・バスなどの交通インフラを整備する必要があります。しかし、地域の衰退とともに税収が減少していったため、ロンドン・バラにはインフラ整備をする資金がなかったのです。

☆ 従来の英国の都市開発

従来の英国の開発計画は、GLC（大ロンドン市）の設立以来、GLCがその区域に関して戦略計画を担当し、ロンドン・バラがGLCの戦略計画に基づいた地域計画を作成し包括的な責任を負いつつ計画を実施する、という分担が制度化されていた。つまり、中央政府は法律を制定し関連規則を定めたり、自治体間の調整、一般的な計画に沿うよう指導するのみで、地域の計画および開発は地方自治体の任務であり、実施はすべて地方自治体に任されていた。

GLC：大ロンドン市 Greater London Council

ロンドン・バラ：ロンドン区 London Borough Council

（32のロンドン区が大ロンドン市を形成している）

それまでも地方自治体・GLC等により1970年代頃からドックランド地域の再開発計画を考慮する動きはあったが、失敗に終わっていた。

GLCにはロンドンを統括する団体という象徴的な役割しかなく、思い切った都市改造には消極的で、意思決定の際にも多くの利害関係に配慮し時間をかけて調整していたため、GLCは時間の無駄が多く効率の悪い行政組織として1986年にサッチャー政権により廃止された。

（2）サッチャー政権の誕生とLDDCの設立

1979年、サッチャー政権が誕生、翌年1980年には「地方政府、計画、及び土地法」（Local Government, Planning and Land Act）が制定され、これに基づきUDC(Urban Development Corporation 都市開発公社)が設置されました。

都市開発公社は、ロンドン・バラや GLC では手におえないほど衰退し、中央政府の直接的な大規模介入が必要だと見なされた地域に対して、一時的に期間を区切って効率的に地域の再生のための投資を促進する組織です。これは、ニュータウン開発公社にアイデアを得た法であり、政府のインナーシティ戦略の重要な一要素でした。

☆ ニュータウン開発公社とは・・・

1947年の「都市・農村計画法」(Town and Country Planning Act)により設置された100%政府出資の単一目的の公社である。1950～60年代に、ニュータウンとして指定された地域の開発を目的として、国の予算で用地買収・造成・インフラ整備を行い、民間デベロッパーや実際にその土地を利用する企業等に売却または長期リースをした。

☆ ニュータウン開発公社と都市開発公社との相違点

- ① ニュータウン開発公社は、2年間かけて地域指定を行うのに対し、都市開発公社は、地域指定に時間をかけている余裕はない、と迅速に地域指定を行った。
- ② また、都市開発公社にはニュータウン開発公社にはなかった本来ロンドン・バラの権限である開発統制権限が与えられた。
- ③ ニュータウン開発公社は国の予算だけで開発を行う純粋な国家プロジェクトだったのに対し、都市開発公社は公共の資金だけではなく広く民間企業からも開発投資を募った。

☆ ロンドンのインナーシティ問題

イギリスでは、1800年代の産業革命により、わずか100年の間に急激に農村から都市へ人口が推移し、ロンドンに巨大化した超過密な都市になってしまった。そのため、自治体による都市再開発が行われ、ロンドン郊外にニュータウンと呼ばれる新しいまちが作られ、多くの公営住宅が建てられた。

しかし、都市に集中している人口や経済活動を地方に分散することによって都市の過密問題を解消し、大都市から独立した職住近接のコミュニティを作り出し、郊外地域・ニュータウン地域を発展させる政策は、結果として、相対的に都市の中心部を衰退させることとなり、ロンドンの製造業、物流業といった基幹産業の凋落に伴い失業率を高めることになってしまった。このような状況に対処するため、1978年インナーシティ法が公布され、ニュータウンのような郊外開発から、インナーシティの再生へと政策資源が振り向けられるようになった。

1981年ロンドン・ドックランド地域の再開発を行うためにUDCの一つとしてLDDC(London Dockland Development Corporation ロンドン・ドックランド開発公社)が、環境大臣マイケル・ヘーゼルタインにより設立されました。

LDDCには土地の強制収用権限が与えられ、さらに設立当日に、開発を行うべきドックランド地域の土地8.5平方マイルの半分以上にあたる土地がロンドン・バラやPLAからLDDCに委譲されました。そしてロンドン・バラからは、通常は自治

体の持つ権力であった開発統制権限を委譲されました。開発統制権限とは、提出された開発計画に対して実際に許可を出す権限です。ただし、計画作成権限はロンドン・バラに残されました。

このように LDDC は設立と同時に

- ・ 開発すべき地域の半分以上にあたる土地
- ・ 中央政府からの資金
- ・ 開発統制権限
- ・ 土地の強制収用権限

を手に入れることとなり、開発を滞らせていた主な要因は除去されたのです。

こうして、サッチャー政権により、ロンドン・バラから LDDC へ開発の主体が移



カナリーワーフ地区

されました。LDDC は、道路・DLR (Dockland Light Railway ドックランド・ライト・レイルウェイ)・地下鉄等のインフラ整備や土壌汚染対策を行い、所有する土地を民間投資家へ分譲し、地域の開発を進めていきました。そして、民間投資をさらに強力に誘導するために政府が導入したエンタープライズ・ゾーンと相まって、巨大なオフィス街として再生しました。

### 3 再開発計画の具体的内容

#### (1) LDDC (London Dockland Development Corporation)

##### ロンドン・ドックランド開発公社

##### ア 目的

LDDC の目的は「ドックランド地域の再生」であり、具体的には、

- ・ 土地や建物を有効利用する
- ・ 産業・商業の発展を支援する
- ・ 魅力的な環境を創る
- ・ 人々が地域で生活し働いていけるように住宅・社会設備の供給に助力することにより、地域の再生を進めることでした。とはいえ、LDDC が直接出資して産業や商業や住宅の開発を行うのではなく、それらは民間投資によって行われ、LDDC は地域の再生に必要な民間の投資を促進するための組織でした。

##### イ 組織

LDDC はサッチャー政権によって設立された UDC (Urban Development Corporation 都市開発公社) の一つです。ドックランド地域の再生だけを目的とした一時的な組織 (Ad Hoc Authority) として設立され、1981 年～1998 年の 17 年間活動しました。

活動期間については、設立当初は未定でしたが、やがて 15 年間に定められました。しかし一部地域の開発の着手が遅れたため 4 年間の延長が見込まれ、結局、実際には予定より 2 年間延長された 17 年間の活動期間となりました。

#### ウ 人 事

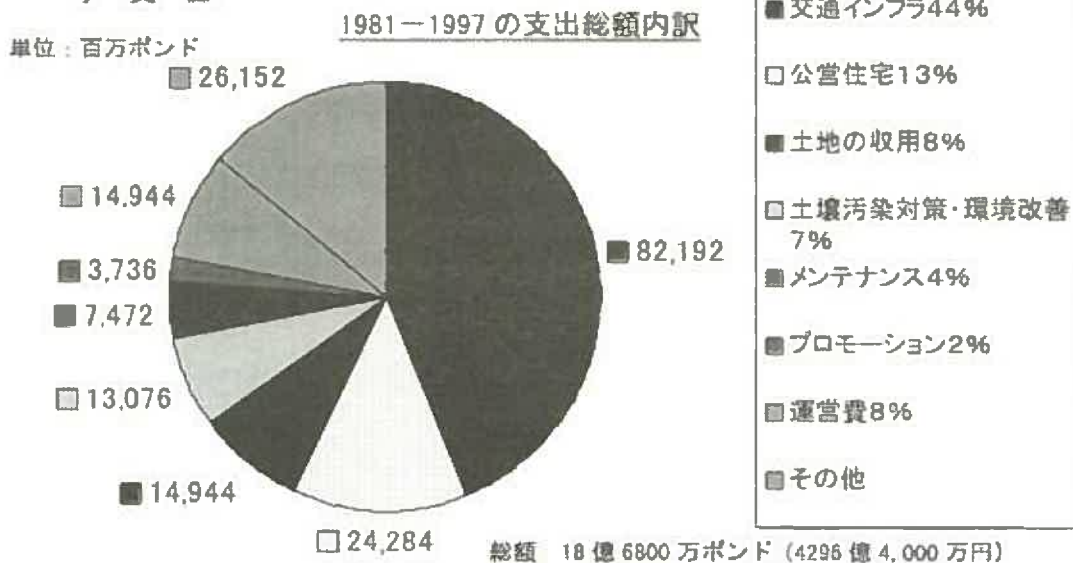
LDDC の理事は、環境大臣が民間企業のトップから 3 年を超えない範囲で任命しました。職員の出身も多様でしたが、民間の不動産関係や設計関係の企業からの採用が多数で、その職が必要とする資格と経験を有する応募者の中から採用されました。こうして社員を民間企業から採用した理由は、スピードと費用対効果を重視した企業的手法で地域開発を行うためでした。

また、職員の割合は少なめで、めまぐるしい状況の変化にすばやく対応するために必要に応じてその下に専門性を有する多くのコンサルタントや専門スタッフを委託や臨時契約により雇用しました。1988 年当時の理事を除いた総数は 203 名で、その内訳は、主要職員(Deputy Chief Executive and Directors)7 名・職員(permanent staff)66 名・期間契約の社員(fixed term contract staff)130 名となっています。最大時には臨時社員も含めるとオフィス内で働いている人は 600 人を超えましたが、職員は常に 100 名以下で全体をコントロールしていました。

#### エ 財 源

LDDC の財源は、議会の承認を経て支出される中央政府からの補助金と土地の売却収益でした。土地を売却すれば LDDC はより多くの開発資金を得ることができ、常に土地を売ろうというインセンティブが働き、開発をスローダウンさせることを防ぎました。LDDC が活動開始した 1981 年には地価は非常に低かったのですが、インフラ整備などの開発が進み、地域が魅力的になってくるにつれ、地価は上昇していきました。活動開始当初の財源は、中央政府からの補助金が財源の大半を占め、土地の売却による収益は少なかったのですが、1988 年には逆転し、土地の売却収益が政府補助金の額を上回るようになりました。

#### オ 支 出



LDDC の活動のほとんどは土地の取得とインフラ整備であり、1981 年～1997



年の活動期間中の支出総額 18 億 6,800 万ポンド (4,296 億 4,000 万円) の 44% 近くが交通インフラの整備に充てられました。

## カ 権 限

### (ア) 開発統制権限 (development control)

開発統制権限とは、地域内のすべての開発計画を許可する権限です。すなわち、地域内で都市開発公社の承諾を必要とする建築計画は、全て LDDC に提出し是認されなければならないということです。ただし、計画作成権限はロンドン・バラに残されたため、LDDC はロンドン・バラの作成した基本計画に基づく必要があります。ここでいう計画とは、広域のエリアを住宅地・商業地というように定める、日本でいう都市計画のようなものです。その他にも、本来ロンドン・バラの権限であった建物規制・道路整備・下水道の整備権限など、開発に関して重要かつ有効な権限がロンドン・バラから LDDC に委譲されました。

LDDC は、質の高い開発を目指していたため、開発統制権限により、民間デベロッパーから提出された開発計画の質を上げていきました。

ロンドン・バラには、計画作成権限 (power of plan-making)、教育・社会福祉・公衆衛生等の権限が残されました。LDDC は、都市計画を LDDC の開発目的に沿ったものにするべくロンドン・バラの計画作成に参加しましたが、当初ロンドン・バラは非協力的であり、LDDC の目的とそぐわない都市計画が多く、計画作成権限がロンドン・バラに残されたことは LDDC にとって大きな障害となりました。しかし、10 年が経過する頃には、互いの間に協調姿勢ができ、計画作成に限らず、本来はロンドン・バラの権限である教育・社会福祉・公衆衛生等についても互いに協力して開発を進めるようになりました。住宅地造成等、LDDC の開発に伴い必要となってくる教育施設や医療機関等の増設を、本来ならばロンドン・バラが行わなければならないところ、ロンドン・バラは資金難だったため LDDC が資金を提供し、結局、小学校 11 校・中学校 2 校・大学 16 校・職業訓練学校 9 校を設立するとともに、医療機関 5 つを新設、6 つを改良しました。

### (イ) 強制土地収用権 (compulsory purchase)

強制土地収用権は、イギリスでは古くから道路などの公共施設をつくるため自治体に与えられている権利で、長い歴史を持っているものです。しかし、ドックランドの開発においては、LDDC に強制土地収用権は与えられたものの、土地の多くは公共の所有になっており民間所有による土地はわずかだった上、民間企業も土地の売却を希望していたため、ほとんど行使されませんでした。

### (ウ) 帰属権限 (vesting power)

中央政府は GLC やロンドン・バラや PLA 等、公共の所有となっている土地を LDDC に帰属させることができます。これは帰属権限 (vesting power) というものであり、これにより LDDC は設立から一夜にして開発予定地の半分以上にあたる土地を手に入れました。

【1997年】

LDDC の取得した土地・水面	2,173acres	(869ha)	100%
水面	417	(167ha)	19%
道路・DLR・緑地等	550	(220ha)	25%
投資家に分譲された土地	1,061	(424ha)	49%
分譲予定地	145	(58ha)	7%

#### キ 住民との合意形成手法

1980年代当時、地域住民は、LDDC がまたドックを復活させ雇用先を作ってくれるのではないのだと知って大変失望し、最初の2年間は信頼関係の構築は難しくうまくいかなかったそうです。当時主要職員を務めていたイネス氏は、住民との信頼関係を築くのに時間を要したことを、「もっとうまく住民と話し合うべきだった」とドックランド再開発計画における反省点として挙げています。

しかし、LDDC がチラシを配布したり、展示を行ったり、ミーティングを重ねてゆくにつれ、10年が経つ頃には地域住民との信頼関係が築かれたそうです。また、LDDC はカラー刷の『ドックランド新聞』を地域内の住宅に月1回無料で配布するなど、開発の情報公開に務めています。

#### ク 質の高い開発のために

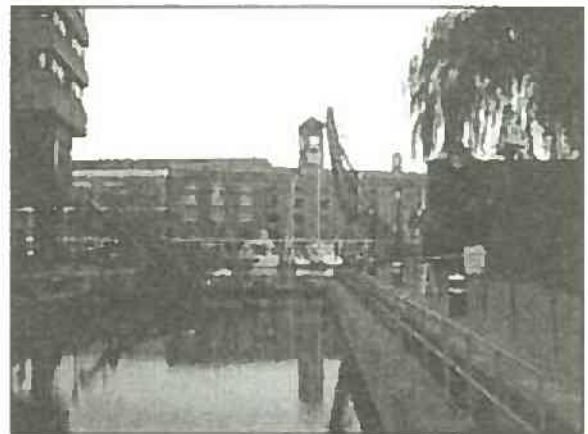
LDDC は、活動を開始した当初から地域の歴史や特性を活かした質の高い開発を目指していました。

当時のドックランド地域は、ドック内への侵入を阻む高い壁に遮られており、衰退が進み荒廃しきった状態で、人々に「ロンドンの裏庭」と呼ばれていました。

LDDC はまず、ドックランドのこのイメージを変えていくことを一つの目標とし、マイナスイメージであったドックの建物や水面を、逆に地域の個性ととらえて活かしていくこととしました。

LDDC は、作成だけで時間も労力も要する、社会や経済の変化に柔軟に対応できない、固定観念に縛られがちになるなどの理由から、全体を統括するマスタープランを作りませんでした。

そしてLDDC は、ドックランド地域をさらに小さな地区に分け、その地区毎に地理的・歴史的な特徴があるとして、ドックランド地域全体を統一した同じ計画で画一的に開発することは避けました。地区の個性や保存すべき歴史的建造物・風景を活かした開発を行うために、地区毎に開発草案(development frameworks)を作成しました。これは、法的な拘束力を持つものではなく、計画作成権限がロンドン・バラに残されていたため、ロンドン・バラの作成した計画に基づいたも



セント・キャサリンズ・ドック

教育・観光資源としてドックが残され、現在はヨットハーバーとして活用されている。

ので、地区の大まかな開発の方針を示すものでした。

開発草案の作成により、従来から存在している街並みや建築物と新しい開発との整合性が図られると同時に、これを広く周知することで、当時のドックランドの住人や将来移住を考えている人々、開発の機会を求めている民間デベロッパーなどに情報を提供し、投資の機会を提供したり、LDDCの開発に対して意見を出したりする機会を与えました。

さらに、LDDCは質の高い建築デザインにこだわり、地区内に建築物を作ろうとする民間デベロッパー用に、デザイン・ガイドラインを提供しました。これは、民間投資家からよくある質問や問い合わせに対する回答集を基礎としたもので、ドックランド地域全体に適応可能で

あり、よく問題となる点についてLDDCとしての統一した見解を示しています。さらにデザイン・ガイドラインは、例えば店舗デザインや広告の規制等の具体的な内容も含んでいます。

LDDCの持つ開発統制権限は、従来ロンドン・バラが持っていた時と権限の内容はまったく変わりません。しかし、開発草案やデザイン・ガイドラインで情報提供したことや、デザインの質を上げるよう民間デベロッパーとよく話し合うことで、開発統制権限を非常に有効に利用してデザインの質を向上させました。民間デベロッパーもやがて良いデザインの持つ付加価値に気付き、自然と開発の質が向上してくるようになりました。



ドッグズ島の開発草案  
A STRATEGY FOR REGENERATIONより



ライムハウス付近の住宅街

ケ LDDCの事業手法

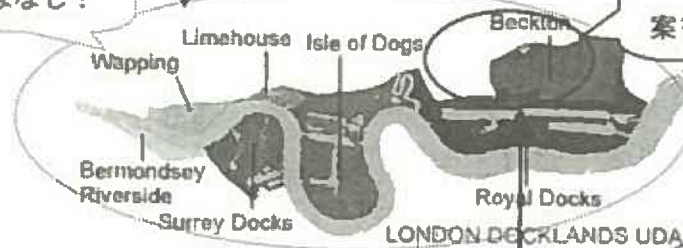
☆マスタープランなし!!

理由①マスタープラン作成に対する労力を省くことができる

②固定観念に縛られない

③社会や経済の変化に柔軟に対応できる

全体のマスター  
プランはなし!



エリア毎の開発草  
案を作成!

<http://www.lddc-history.org.uk/>より

法的な拘束力なし

☆開発草案 (デベロップメント・フレームワーク)

- ・ 各地域の特性を活かすため、小分けにしたエリア毎の開発計画を作成し従来の地域と今後の開発の整合を図る。
- ・ 開発計画を住民や投資家に周知し、開発計画に対してコメントしたり投資したりする機会を与える。

☆デザイン・ガイドライン

- ・ 地域全体に適用できる建築デザインのガイドラインを作成・発表し、開発計画の提出者に指針を示す。(例: 住宅・店舗のデザイン, 広告の規制等)



民間投資家がLDDCに開発計画を提出



☆開発統制権限

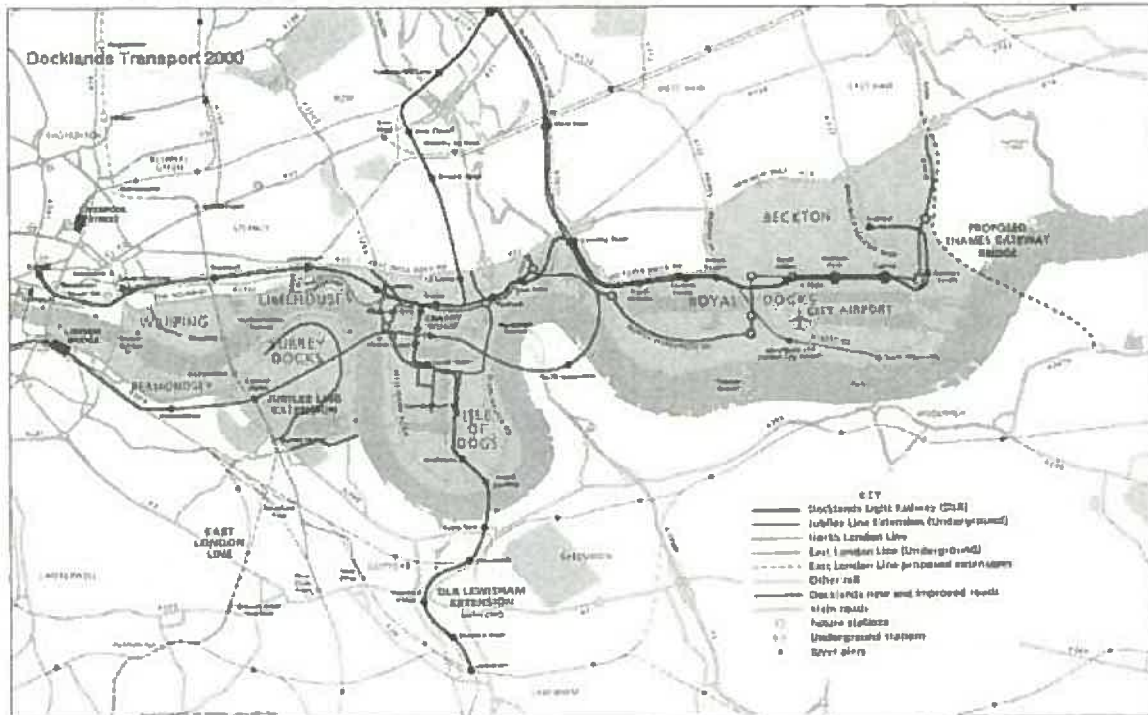
- ・ ドックランド地域内の全ての開発計画はLDDCが許可を出す。  
⇒民間デベロッパーから開発計画を提出されたLDDCは検討し、必要に応じて修正を加え、質の高いものにしてから建築許可を出す。

(※エンタープライズ・ゾーン内では…)

37m以下の建物には開発統制権限が効かないため、LDDCが土地を所有している場合は所有者として開発計画を検討し、所有していない場合は民間デベロッパーを説得して質の高いものをめざした。

コ LDDCの主な事業

(ア) DLR (Dockland Light Railway)



DLR路線図 <http://www.lddc-history.org.uk/>より

DLRは高架式の新交通で、全オートメーションにするだけではなく、無人駅にすることで各駅あたりのコストを下げて駅数を増やし利便性をあげています。

DLRの建設は1984年からはじまり、1987年にストラッドフォード⇄タワーゲートウェイ間13kmで運転を開始し、1994年にはベクトンまで、2000年にはルーイシャムまで延長され、現在全長27kmとなっています。2002年現在、DLRは16.3万人/日の輸送能力を持ち、年間利用者数は5949.5万人、地下鉄とも接続して、ロンドン中心部からの利便性も高くなっています。

DLRの建設は、ドックランドの再開発を盛り上げ、ビッグ・バンや国家的な開発ブームなどの時代の波にも乗り、1987年のカナリーワーフ地区の整備同意により、その盛り上がりは最高潮に達しました。また、カナリーワーフ地区の

整備の際には、従来の1600人/時間の輸送能力では足りなくなることが判り、急遽、プラットフォームの延長等、輸送能力が強化されました。

DLRの建設には、LDDCの出資額は約4億4050万ポンド(1,013億円)、ロンドン交通など他機関の出資額が2億4350万ポンド(560億円)、民間デベロッパーによる出資額が2億7000万ポンド(621億円)と、総額にして9億5400万ポンド(2,194億円)が投入されています。(1997年当時)



DLR (ドックランド・ライト・レイルウェイ)

(イ) 地下鉄

1998年にはロンドン交通等により29億8000万ポンド(6,854億円)をかけ、ロンドン・シティから地下鉄ジュビリー線がカナリーワープ地区まで延長されました。これにより、ロンドンの南部やウエスト・エンドからのアクセス性が格段に高められ、ますますもってビジネス街としてのドックランドの可能性が広がりました。

(ウ) 道路整備

かつてドックランド地域の道路は、外部へつながる道路が少なかった上、ドックランド内部の道路も行き止まりが多く、道路網としては不完全なものでした。

そこで、5億7000万ポンド(1,311億円)をかけて107kmの新しい道路が作られ、ライムハウス・リンク・トンネルにより、かつては孤立していたカナリーワープ地区も、ロンドン市街地まで車で10分で行けるようになりました。

また、ロンドン・ドックランド・ハイウェイにより、カナリーワープ地区からロンドン・シティ空港まで10分で行けるようになるなど、ロンドン郊外へのアクセスも便利になりました。



ライムハウス・リンク・トンネル

(エ) ロンドン・シティ空港

当初、空港は建設予定にはありませんでしたが、LDDCは、地域の特性を19世紀の船とドックの港から21世紀の空港へと変えるため、空港の建設を決定しました。安全性や騒音、今後の地域プランニング等、多くの問題が検討された後、環境省から空港の建設許可があり、1987年ロイヤルドックス地域にロンドン・シティ空港が誕生しました。こうしてロンドン・シティ空港はビジネス専用空港として、国内線とパリ、アムステルダム、ブリュッセル行きとしてオープンしました。翌年には滑走路の延長が進められ、ヨーロッパ方面へさらに増便されています。

ロンドン・シティ空港は、ロンドンの中心地からも近く、カナリーワープ地区からはタクシーで10分ほどの位置にあります。さらに、ブリーフケースひとつなら10分間で搭乗手続きを済ませて飛行機に乗れるため、オフィスを出て20分で離陸してヨーロッパ中の商業・経済の中心地に行けるそうです。

1997年には12の航空会社が運行し、19の地域へ便が出ており、年間約100万人の利用客がいます。また、他空港に比べてビジネスクラス利用客の割合が圧倒的に多いことも大きな特徴です。

#### (オ) 土壌汚染対策

1981年当時、LDDCが取得した土地の多くは、土壌汚染により負の遺産を抱えていました。LDDCの重要な仕事は、土地を浄化しマイナスの価値を持つ土地を価値のあるものに変えていくことでした。汚染の程度や種類は場所によって異なり、排水に汚染物質が入り込まないようにするために巨額の資金が投入された土地もありました。また、汚染された土地を、無償もしくは安価で分譲し、土地を買い上げた民間デベロッパーが土壌汚染対策を行うこともありました。

英国での土壌汚染対策の方法は、汚染された土壌の入れ替えをすることは稀であり、多くは汚染された土壌の上に大きいコンクリート礫を1メートルくらいの厚さで敷き、地下水が上がってこないように防水シートをし、その上にさらに土砂をかぶせ、建物の基盤を作る時や木を植える時には、防水シートを傷つけないよう注意してその土砂の部分をカットするようにそこだけ穴を掘り、数年に一度はメンテナンスを行って防水シートの破損や汚染物質の流出などがないか確認をするそうです。

土壌汚染対策により、土地の価値はマイナスからプラスになりましたが、LDDCは土壌汚染対策費用を上乗せした価格で土地を売ることはせず、市価で土地を売却したため、当初は赤字でした。それは、赤字をかぶってでも土地を分譲できる状態にして、民間デベロッパーに開発の機会を提供することがLDDCの役目だったからです。やがて、地域の再開発が進むにつれて地価が上昇してきたため、LDDCの活動期間の後半には土壌汚染対策をしてもなお地価上昇分が費用を上回るようになり、黒字がでるようになってきました。

#### (カ) 住宅建設

1981年当時のドックランド地域の住宅状況は、9.1%は密集地域、20%は荒れ果てて住めない状態であり、全住宅の95%が賃貸(うち8割近くが公営住宅)で、持ち家率はわずか5%でした。LDDCは本来、住宅建設を目的とする団体ではありませんが、住宅の建設・供給がドックランドの再開発全体に影響を及



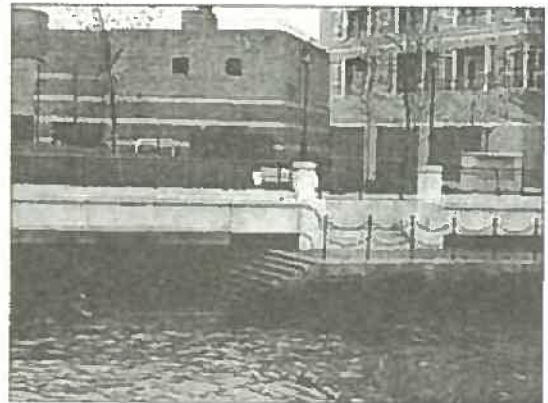
職住近接 ドッグズ島にて

ぼすため、デザイン的に優れた古い公営住宅8,000軒の修繕・改良を行なうとともに、積極的に民間デベロッパー等による住宅建設を促進し、極端に低い持ち家比率の解消を図っています。その結果、ドックランドはイギリス最大の住宅の供給地となり、LDDCの活動期間中24,000軒近い住宅が建設され、うち17,700軒が分譲住宅として販売され、地域全体の持ち家率は43%に引き上げられました。

(キ) 環境保全

LDDC の仕事の一つは、民間企業の誘致のためにインフラ整備など必要不可欠なものを整備することでしたが、もう一つの重要な仕事は、再開発にあたり、地域のブランドイメージを確立してドックランドに対する人々の認識を変えることでした。LDDC は、残されたドックの建物や水面がドックランドのイメージを確立するうえで重要な要素になると判断し、歴史的価値のある建物の保存や水辺の活用などを積極的に行っています。

水辺はかつて立ち入り禁止とされており、1981 年には人々に開放されている水辺は 3.7 マイル (6km) でしたが、1998 年には安全のため景観にも配慮した歩道橋がかけられ、31 マイル (50km) の水辺が開放されました。また、500 もの古い建造物が保存対象とされ、より魅力的な環境を作るため、16 万本もの樹木が植えられました。



ドッグズ島にて

(2) エンタープライズ・ゾーン

エンタープライズ・ゾーンとは、10 年間の期間を定めて税制上の優遇措置や規制緩和・撤廃を行い、企業誘致を進める制度です。具体的には、エンタープライズ・ゾーンに指定された地域内では、10 年間、商工業用資産に対する固定資産税の免除、37m 以下の建物の計画承認手続が実質的に不要となります。



カナリーワーフ地区

地域の指定方法は、環境大臣の要請により、自治体等がその地域における開発計画を作成し、一定の手続きを経て、環境大臣が命令によって指定します。

ドックランドにおいては、1982 年～1992 年の 10 年間、ドックランド地域全体の約 11% にあたるドッグズ島地区 482 エーカー (195ha) が、イギリス国内で 11 番目のエンタープライズ・ゾーンに指定されました。

エンタープライズ・ゾーンが導入された当初は、エンタープライズ・ゾーンは注目されず、民間投資の誘導は難航しましたが、DLR など交通インフラが整備されてくるにつれ、エンタープライズ・ゾーンの効果と相まって徐々に投資が増加し、カナリーワーフ地区にはカナダの民間デベロッパー O&Y 社によるカナダスクエアを中心とした新しいビジネス街が作り出され、銀行・新聞社や外資系企業が多く進出して



ます。

エンタープライズ・ゾーンは LDDC の活動等と密接に関連しているため、エンタープライズ・ゾーンのみの効果を具体的な数値や金額で提示することは難しいのですが、ドックランド全体の新しいオフィス床面積 130 万㎡中 100 万㎡はドッグズ島にできたことなどからもその効果は明白です。

ゾーン内では実質的には 37m 以下の建物の計画承認手続きが実質的に不要となるため、LDDC の開発統制権限が及ばなくなります。しかし LDDC は質の高い開発を目指していたため、ゾーン内に 273 エーカー (110ha) の土地を所有することで、開発統制権限によってではなく、民間デベロッパーに土地をリースし、土地の所有者として建物の質やデザインに対する要求をしました。さらに、ゾーン内で LDDC の所有ではない土地についても、建造物のデザインの質を高めるべく、根気よく民間デベロッパーに対して説得を続けました。

また、エンタープライズ・ゾーンの税制の優遇措置については、最初の 2、3 の民間デベロッパーは実際に優遇措置の恩恵を受けることができましたが、カナリーワーフ地区の人気の上昇にあわせて、ゾーン内の地価が上昇していったため、後発のデベロッパーにとっては、税制の優遇措置のないゾーン外の用地を取得した方が投資コストを低く抑えられる、という矛盾も生じました。それでも、インフラ整備など LDDC 自身の事業による魅力も大きな誘因となっていたこともあり、カナリーワーフ地区は非常に人気が高く、多くの民間投資が集中しました。エンタープライズ・ゾーンが終了して 10 年近くが経とうとしている現在でも、新しい高層オフィスビルが次々に建設されています。



カナダスクエア

#### 4 再開発計画の効果

##### (1) 人口の増加

新しい住宅の建設、雇用の創出によって地域の人口は倍増しました。

1981年 約 39,400 人 → 1998年 約 83,000 人

##### (2) 雇用と失業率

1981 年と比較して、1997 年にはドックランド地域内の企業は 1021 の倍以上の 2690 に、雇用は 27,200 人から 85,000 人に増加しました。被雇用者の主な業種は、金融業とビジネス業が 43% で雇用先の上位 2 位を占め、3 位の製造業が 19% を占めています。また、1997 年には 210 万人の観光客が訪れ、再開発以前には全くなかった観光業も大幅に伸びています。

交通機関の発達によってより広域にわたって仕事を探せるようになったこと、地元の雇用先が増えたこと、教育の改善・普及などにより、失業率も大幅に低下し、1981 年には 17.8% だった失業率が、1997 年には 7.2% にまで減少しています。

### (3) 民間総投資額と公共総投資額の比較

LDDC の活動が終了する 1998 年までの総公共投資額は 18.68 億ポンド (4296.4 億円) だったのに対し、民間の投資額はその約 4 倍の 76.58 億ポンド (1 兆 7613.4 億円) にものぼっています。公共の投資の内訳は、LDDC が 48%、ロンドン交通等その他の公共機関が 25%、残り 27% をエンタープライズ・ゾーンの税金の免除額 (※現地資料では税金の免除額を投資額として扱っています) が占めています。また、今なお別組織による再開発が進行中ですが、ドックランド再開発のすべての計画が完了する時には、総公共投資額は 39 億ポンド (8,970 億円) にのぼるであろうと予想されています。

## 5 再開発計画から学ぶ点

### (1) 制度としてのエンタープライズ・ゾーンの効果

エンタープライズ・ゾーン内では、民間資本を誘導するため、商工業用資産に対する固定資産税が免除され、37m 以下の建物の計画承認手続が実質的に不要となります。

それに惹かれて多くのデベロッパーがドッグズ島に集まり、エンタープライズ・ゾーンは大成功しました。

しかし、エンタープライズ・ゾーンには、自由経済に翻弄され、制度本来の効果を得るのが難しいという点もあるとのことでした。

最初の 2, 3 のデベロッパーは、実際に税制の優遇の恩恵を受けることができましたが、カナリーワープ地区の人気上昇に伴い、地価が高騰して、その後の大半の民間デベロッパーは、実質的には税制の優遇による恩恵を受けることができなかつたそうです。道路一本隔てたゾーン外のほうが全体コストとして安価であったという例もあり、エンタープライズ・ゾーンはかえってゾーン内での開発を望む民間デベロッパーの負担を大きくしている一面もあったようです。

また、LDDC は質の高い開発を求めており、建物の計画承認手続の実質的不要については好ましく思わず、LDDC が土地所有者である部分については LDDC が所有者としての条件を加えていたため、実質的に建築計画承認手続に近いものになったようです。

現地でヒアリングした担当者は、エンタープライズ・ゾーンについては、確かに民間投資を誘導する起爆剤にはなるが、導入した後は自由経済をコントロールすることができず、地価が高騰する中で、中小規模の民間デベロッパーは開発を行わずに大型の民間デベロッパーに土地を売却し大規模な開発になるなど、その効果は予測しがたいため、導入に際しては慎重になるべきだとの意見でした。

### (2) 企業的手法による地域の再生

LDDC は、予期しない出来事やビジネスチャンスに積極的に向き合い、柔軟で迅速な対応を行なったそうです。固定観念に縛られがちにならないようにマスタープランを作らず、それが「計画なき計画」との批判を受けることもあったそうですが、LDDC は民間投資の誘導には民間が自由に計画を立てることのできるシステムが

必要である、と柔軟性を重視していました。

また、人事も柔軟で、状況の変化や新しい課題に直面するたびに専門知識をもったスタッフを臨時契約で雇用して対応していました。

カナリーワーフ地区が好例で、1980年には誰もカナリーワーフ地区のような大規模な整備計画を予想もしていませんでしたが、1985年にカナリーワーフ地区の整備が決まった段階で、LDDCは急遽交通網やDLR、電気・ガス等まで計画をすべて見直し開発計画をほぼ一から作り直しています。

現地でヒアリングを行った、当時の主要職員イネス氏は、「カナリーワーフ地区がなければ、ドックランドの再開発はただの一地方都市の再開発に終わり、このような注目を浴びることにはならなかった」と語っています。そのカナリーワーフ地区の整備を可能にしたのは、エンタープライズ・ゾーンの魅力もさることながら、固定観念に縛られず、チャンスや状況の変化に迅速・柔軟・誠実に対応してきたLDDCの姿勢も大きく貢献していると思われます。

### (3) 交通インフラの重要性

ドックランド地域の再開発においては、公共投資額の半数近くが交通インフラの整備に充てられるとともに、地下鉄ジュビリー線の延長等は、公共投資だけでなく民間からの投資もあわせて建設されています。

交通インフラの整備に対しては、開発が始まったばかりの地域に巨額の費用を投じて行う必要があるのか、など疑問視する意見が多かったようです。交通インフラの整備が開発を可能にするのか、開発によって交通インフラが必要になるのか、それはタマゴとニワトリのような関係にあると思います。ドックランドにおいても、DLRなしではカナリーワーフ地区の整備は実現しなかったでしょうし、カナリーワーフ地区の存在があったからこそ地下鉄ジュビリー線が延長されたのだと思います。

このように、ドックランド再開発計画においては、交通インフラの整備は、民間投資の誘導ひいては地域の再生に非常に大きな貢献をしたと考えられます。

また、LDDCはカナリーワーフ地区の整備に対応するため、交通インフラの計画を大幅に変更しましたが、それでもドックランド地域の開発はLDDCの想像を超え、交通インフラが対応しきれていないところがある、と当時の担当者はドックランド再開発における反省点を挙げています。

## 6 日本の諸制度との比較

昨今の都市再生に関する日本の新しい制度は、期間や地域を限定して規制緩和を行うなど、エンタープライズ・ゾーンとの共通点が多く見られます。そのうちの都市再生特別措置法・構造改革特区等を中心として、エンタープライズ・ゾーンと比較対照してみると、まず共通点としては、以下の点が挙げられます。

- ・ 民間投資の活用による都市再生を目的とする
- ・ 10年間の限定された期間
- ・ 手続の迅速化が図られている

主な相違点としては、日本の諸制度は税制の優遇を伴わない点などが挙げられます。

## 7 ドックランドを見て

都市再生特別措置法をはじめとする昨今の日本の新しい法律は、10年間という限定した期間、民間活力の導入による都市再生という目的など、エンタープライズ・ゾーンを参考にしてつくられ、その影響を強く受けていることをうかがわせます。研修を始めた当初、ドックランドの再生を可能にしたのは、こうした制度ではないかと考えていました。

しかし実際に現地を訪れてヒアリングを重ねてわかったことは、エンタープライズ・ゾーンは、民間投資の誘導という点では非常に大きな効果がありますが、税制面の優遇という点においては、実際の費用対効果がかえって低くなっていることすらあったということです。

それでも民間投資を集めるという目的を十二分に達成し大きな成功を納めることができたのはなぜでしょうか。

税制の優遇によって実際に恩恵を得られたのは、最初の2、3の民間デベロッパーだけでした。しかし、その後恩恵がなくなっても多くの民間投資家がドッグズ島に集まってきたのは、インフラ整備やカナリーワーフなどの開発自体がその地域の魅力となり、それに惹かれてどんどん企業が集まっていったからではないかと思われまます。また、それだけの開発を呼び込むことができたのは、LDDCによるインフラ整備やビジネスチャンスに迅速・柔軟・誠実に対応するLDDCの姿勢も大きく貢献していると思います。

### 【参考文献】

① 『ロンドン・ドックランドの開発と行政』

(財)自治体国際化協会 CLAIR REPORT NUMBER 002 1990.1.4 発行

② 『英国の地方財政の動向』

(財)自治体国際化協会 1998.3.30 発行

③ 『英国の地方自治』

(財)自治体国際化協会 2000.8.31 発行

④ *Super Inner Scale LONDON&DOCKLANDS AZ*

Geographers' A-Z Map Company Limited

⑤ *London docklands the end of the beginning*

BUILDING SERVICES Journal March 1998

⑥ *STARTING FROM SCRATCH*

London Docklands Development Corporation 1997

⑦ *A STRATEGY FOR REGENERATION*

London Docklands Development Corporation 1997

⑧ *INITIATING URBAN CHANGE*

London Docklands Development Corporation 1997

⑨ *LONDON DOCKLANDS TODAY*

London Docklands Development Corporation 1997