

英国の都市再生プロジェクト調査報告

岡野裕介

1. 序

2005年8月2日～16日において、本センターの海外調査プロジェクトとして英国の都市再生計画／イノベーション・クラスターについて実態調査を行った。本稿では15日及び16日に行ったロンドン都市再生計画の実態調査に焦点をしばって報告を行う。

「イノベーション・クラスター形成に向けた川崎都市政策への提言」というのが本プロジェクトの研究テーマであるが、本稿で扱うロンドン・ドックランズあるいはテムズ川流域の都市再生計画と川崎市のつながりを考えると興味深いことに気がつかされる。ロンドン市内の中心を少し離れたこれらの地域は、かつての川崎市同様化学産業や重工業などの重厚長大産業が盛んであった地域であり、これらの産業が衰退し退出した後の跡地の再利用問題、あるいは工場跡の土壤汚染をはじめとする環境問題、所得格差や貧困問題などを抱えた点でも似ている。行政区分によって川崎市は“首都”そのものでこそないが、地理的条件やその依拠する経済圏から言えば、テムズ川流域のこれらの地域も、川崎市もそれほど変わらないと言っても過言ではないだろう¹。これらの地域の都市再生プロジェクトの実態を追うことにより、川崎市の再生計画に対しどのような示唆が得られるかを探してみたい。

2. ロンドン・ドックランズ再開発の歩み²

2.1 サッチャー政権下におけるロンドン・ドックランズ開発

始めに現在のロンドン大規模都市再生プロジェクトの端緒となった、ロンドン・ドックランズの再開発から話を進める。それはサッチャー政権下の80年代に本格化したロンドン・ドックランズの再開発は、日本でも非常によく知られた事例ではあるものの、現在のロンドン再生プロジェクトとのつながりを考えた場合、開発母体や行政制度が当時とは著しく異なってしまっており、当時の状況と現状の差異から生じかねない混乱をあらかじめ避けておきたいがためである。

1980年の地方政府・計画および土地法に基づき、1981年ロンドン・ドックランズ開発公社(London Docklands Development Corporation: 以下LDDCと略記する)が設立された。この

LDDCを開発母体にドックランズ地域の再開発は始まる（図1）。86年にはサッチャー首相による「都市の合理化」政策に伴い、大ロンドン市（Greater London Council: GLC）は廃止され、以後ロンドンには市としての自治機関が無くなった。このためサッチャー首相の規制緩和路線に則り中央政府の直接のコントロールのもと、LDDCを通じたドックランズ地域の開発が行われるようになる。具体的には高層ビルの建設や195ヘクタールに及ぶエンタープ

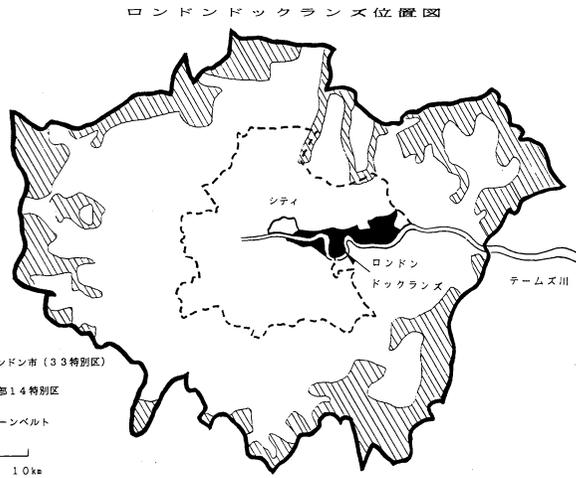


図1 出所：赤井（1990）P.11

ライズゾーンの設置などの積極的な開発が行われた³。象徴的なものとしてカナリー・ワーフ開発における英国一の超高層ビル、カナダ・スクエア（236.8m、50階）の建設（1991）や、英国とフランスを結ぶドーバー海峡トンネル連絡線（Channel Tunnel Rail Link:以下 CTRLと略記する）の敷設に伴った、イースト・テムズ・コリドール（East Thames Corridor）の開発プロジェクトなどが挙げられる。しかしLDDCは1998年にその役割を終え、以後LDDCが所有する資産やプロジェクトは一時的に英国環境省の関係機関であるイングリッシュ・パートナーシップへと引き継がれた。

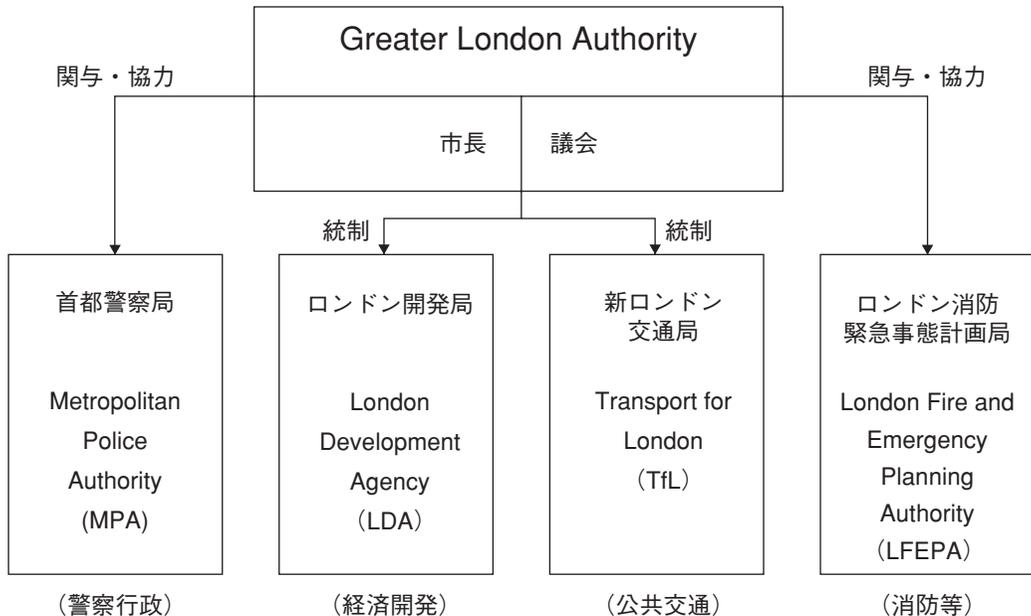


図2 GLAと組織図

2.2 GLAおよび英国政府によるロンドン再生

1997年のトニー・ブレアによる労働党政権樹立が呼び水となり、2000年になるとロンドン行政の再編が始まった。それまでの保守党政権によるロンドン直接統治から脱却、ロンドンの自治機関としてGLA（Greater London Authority）が設置される。選挙に勝利したケン・リヴィングストン（Ken Livingstone）が初代市長に選出される。大ロンドン市の復活である。そしてイングリッシュ・パートナーシップに引き継がれたLDDCの資産は、ロンドン市長直轄の機関であるLDA（London Development Agency）に委譲され、現在このLDAがドックランズ地域を含め広くロンドンの都市開発を担っている。ロンドン行政の組織図は図2のとおりであり、LDAは新ロンドン交通局と同様に市長の直接の指揮下にある⁴。

ケン・リヴィングストンロンドン市長により「ロンドン・プラン草案」（2002）⁵が発表されると、テムズ・ゲートウェイの大規模開発が主張されるようになる⁶。またジョン・プレスコット（John Prescott）副首相のもとでもテムズ・ゲートウェイ・ストラテジック・パートナーシップが発足し、経済発展のみならず人口増加による将来のロンドン市の住宅不足にも対応するため、ロンドン郊外の大規模開発に期待を寄せている。つまり中央政府と地方政府の強力な後押しのもと今日のテムズ川流域の再生計画は実行されているのである。

以上が大まかに概観したロンドンの都市再生プロジェクトの流れである。

3. ロンドン地域における都市再生事例について

今回の現地調査においては、Arup社、KUD International（Kajima Urban Development International: 以下KUD）社の協力を得、ロンドン都市開発に携わる各担当者からヒアリングを行うことができた。以下ヒアリングで得た情報及び、これを補完する資料を基に、ロンドン、テムズ川流域の都市開発の現状について考察していく。

まず始めに今回ヒアリングを行ったArup社、KUD社について簡単に述べておく。Arup社は、英国の大手建設設計会社であり、社名のArupというのは設立者の名（Family name）から由来する。全社でおよそ7000人もの従業員を擁し、日本にも12年ほど前から支社を東京渋谷に構え、ここでは50人程度の人間が働いている。おもな業務は構造設計であるが、それ以外にも設備設計、建築設計、タウンプランニング、IT及びコミュニケーションズ（通信）、土木設計（インフラ）、研究開発等々の業務を行っている。若干注意が必要なのは、日本（の建設会社いわゆるゼネコン）とは事情が異なり英国の建設業者は、設計と施工を別の会社が行う。施主はまず設計をする会社を選択しデザインが出来上がり次第、建設施工会社の選択を行う。Arup社も建築に関する設計がその主要業務であり、実際の施工業務は他社が請け負っている。日本では関西空港の構造設計、エルメス銀座店、トヨタスタジアムの設計等にかかわり、日本の都市再生プロジェクトのマスタープランの作成などもしている。今回のテーマであるテムズ川流域開発においては、シルバータウン・キー（Silvertown Quays）、ストラトフォード・シティ（Stratford City）、バタースー発電所跡地（Battersea Power Station）の都市再生プロジェクトに関与している。

一方、KUD社の親会社は日本を代表する大手ゼネコンの一つである鹿島建設である。米国に本拠を置きニューヨーク、ロサンゼルス、ロンドンに事務所を構える。1994年に設立され米国を

中心に多くの都市再生プロジェクトに携わっている。シルバータウン・キー再生計画の目玉となる巨大水族館建設のマネージメント業務を主に担当している。

3.1 シルバータウン・キー (Silvertown Quays) の再生プロジェクト

シルバータウン・キーはロンドン東部に位置する(写真1, 2)。LDDCにより始まったいわゆるドックランズ開発、テムズ・ゲートウェイ開発の延長線上にあり、開発自体は90年代から始まっているが⁷、特にこのシルバータウン・キーはヨーロッパでも最大級の都市再生計画が進行中であり関心も高い。LDAは政府側の開発全体の中心となる機関であるが、競争入札を通じてLDAのパートナーとなるデベロッパーや設計業者を指名し、パブリック・プライベート・パートナーシップ(Public Private Partnership: PPP)方式でプロジェクトを実行する。また開発を進める際に必要となる地方政府によるプランニング・パーミッション(計画許可)の認可はニューハム(Newham)区が行っている。

この地域は北にローヤル・ヴィクトリア・ドック、西にミル・ロード、南にウーリッジ・ロード(Woolwich Road)、東はコノート・ブリッジ・ロード(Connaught Bridge Road)に囲まれている。かつて製粉工場などのあった24ヘクタールの敷地を、ハイクオリティな住居、オフィス、小売、レジャー、エンターテイメント施設を備えた、ウォーターフロントの近代都市に変えることが計画の主目的である。また各施設はそれぞれゾーニングシステムによって土地利用の分けが行われている。徒歩、車などでの移動が容易になることから居住地なら居住地、商業地は商業地というふうに、それぞれをまとめて配置する設計である。日本ではこのようにきっちりとゾーニングが行われているケースはそれほど多くはないが、ヨーロッパの都市開発では一般的な形式である。

開発は10~15年で4段階に分け全工程を終了する予定である。最初の段階(2006年春開始)において、かつての製粉工場で現在は使用されていない建物ミレニアム・ミル(Millennium Mills)ビル(写真3)の改装と居住者用の建物への利用、水族館の建設、第2段階で小売店舗、レストラン、オフィス等の建設、第3、4段階で学校や医療関連、コミュニティホール及び公共施設や更なるインフラの整備を行うことになっている。既にスコットランド・コーポレート銀行(Bank



写真1 出所: KUD社提供資料

4. Aquariumとあるのがシルバータウン・キーの所在地



写真2 出所: KUD社提供資料

of Scotland Corporate) から2500万ポンド(約50億円)の借り入れが行われており、ここでArup社はインフラ部門(道路、橋等)の設計を担当し⁸、KUD社は前述したようにこの開発の目玉となるワールドクラスの水族館の建設に携わっている。



写真3 筆者撮影

マスタープランにおいては

- ・住宅5,000戸の建設
- ・レジャー施設(水族館含む): 8,925㎡
- ・特定の用途を定めない柔軟な空間/作業場: 7,600㎡
- ・ホテル: 8,000㎡
- ・コミュニティ施設: 8,000㎡
- ・飲食店等: 8,000㎡
- ・小売: 4,320㎡

の土地利用が決定されている⁹。

- ・重要建築物—ミレニアム・ミル

英国のタウンプランニングにおいて興味深いことの一つに、古い建物を重要建築物(Listed Building)に指定し、それを取り壊すことなく残して活用するということがある。今回の調査においても、いたるところでこの「重要建築物」を目にする機会があったが、シルバータウン・キーにおいても例外ではなく、重要建築物としてGrade 1に指定されるミレニアム・ミル及びサイロDビル(写真4)が存在する。この建築物は80年代にはすでに



写真4 サイロDビル 筆者撮影

に使われなくなっており、一見して老朽化が進んでいることがわかる。しかしながらこのミレニアム・ミルはシルバータウン・キーの中心に位置しこの建設地の顔と言っても過言ではない。このためこの建物は一部を取り壊し改装することで居住用の建物として再利用することが決まっている。

・水族館及びエクセルセンター

シルバータウン・キーの周囲には多目的のホールとして有名なエクセルセンター、ローヤル・ビジネス・パークなどがあり魅力的な施設には事欠かないが、その目玉はなんと言っても面積14,500㎡に及ぶワールドクラスの巨大な水族館の建設である（写真5）。おもな交通手段としてはカニングタウン（Cunning Town.）から延長されるドックランズ・ライト・レイルウェイ（Dockland Light Railway: DLR）が予定され、テムズ・バリアー・パークにそのための新しい駅（ウェスト・シルバータウン駅）が建設された（2005年5月開通）。毎年100万人が来館する予定だが、その客のおよそ75%がこの路線を利用するものとして見込まれている。また水族館のデザインは英国では軍事情報部6課（通称MI6）ビルも手がけた著名な建築家であるテリー・ファロー（Terry Farrell）氏で、2009年オープン予定である。2001年のコンペ開始後、約5年かけてLDAから認可を得、KUD社がマネジメント業務を行うマスター・デベロッパーに指名された。



写真5 水族館完成予想図 出所：KUD社提供資料

テムズ・バリアー・パーク（Thames Barrier Park）とグリーン・ドック（Green Dock）（写真6-1, 6-2）¹⁰

この公園のある一帯はかつて軍事産業、染物業などの化学産業、ガス製造業などが存在していた場所であり、これらの産業が衰退した後、土壌汚染などの深刻な環境問題が残り荒廃していった。このため汚染除去を含めた公園造成事業への公的資金の投入が決定され、そのための資金を住宅開発にかかわるデベロッパーに一部の土地を売却することでまかなうことになった。基本的に厳しい土地利用規制の下で、公園それ自体は典型的な英国の景観デザインとなっているが、フランス様式のデザインを採用したグリーン・ドックの存在が他と異なる印象を与える。この歩道は将来的にはシルバータウン・キー内のミレニアム・ミルにまで延長されることになり、地表に沈み込んだ形のデザインは行きかう人々の風除けとなるように設計されている。筆者がここを訪れた際にはきれいに刈り込まれた植木が連なるドックの端で水遊びをする子供たちの姿も見られ（写真7）、のんびりとした落ち着いた時間の流れが感じられた。



写真6-1 筆者撮影

以上がシルバータウン・キー再生計画の概観である。しかし、ここで注目すべきなのは住宅の25%は低所得者層向け住宅（affordable housing）として供給されていることである¹¹。英国でPPPを活用した再生計画を行う場合、この低所得者層向け住宅を含めた住居の供給量を増やすことが、その目的の一つとなっている。特にロンドンのような大都市では市民の95%が市内で働き、ショッピングなどもしているが、近年は飽和状態となって住宅価格の上昇が著しく、低所得層はますます住宅の入手が困難な状況となっている。そのため政府はできるだけ多くの住宅を供給するために、インフラ部分の整備に資金を投入し、整備された土地を民間企業に住宅地として開発販売させることにより住宅供給を増やす政策を取っている。その際に既存の住民への住宅保証・一定割合の低所得者層向け住宅の供給が、民間企業に義務付けられることになる。原則として低所得者層向け住宅の供給は供給される住宅の50%と定めら



写真6-2 筆者撮影



写真7 筆者撮影

れているが、シルバータウン・キーの場合、巨大水族館やDLRの延長・駅の建設など莫大なコストがかかるプロジェクトを含んでいるため、マスタープランにおいて25%と決定されたようである。政府はできるだけ多くの低所得者層向け住宅を供給することを目標にし、デベロッパーも多くの住居を建設したいのは間違いのないところであるが、一方でデベロッパーには現在の好況下で高品質の住宅を供給し、住宅価格はなるべく高く維持しておきたいというインセンティブもある。政府があまりに供給を増やし過ぎると住宅価格は下落してしまうことも考えられ、また特に住宅供給に占める低所得者層向け住宅の割合が多ければ多いほど、そこから得られるデベロッパーの利益は減少し、建設コストが大きな負担となることは言うまでもない。これに対してはデベロッパーはより多くの一般向けの住宅を供給することでそのコストを補う他ないが、マンションなどの建築物には厳しい高さ規制や密度規制があり、計画申請段階においてもデベロッパーの意のままに住宅供給を計画することはできない。シルバータウン・キーにおいては近くに空港があることもあり、あまり高い建物の建設は難しく特にその制約が厳しい。聞き取り調査で受けた説明によると、デベロッパーはこの土地の取得のために2000万ポンドを投資し、さらに電力、ガス、電話などを供給する必要があるそうだが、もともとシルバータウン・キーにかかわらずテムズ・ゲートウェイ帯は土壌汚染であるブラウンフィールド問題によりインフラの整備がコスト高で

あることや、居住者に低所得者が多いといった所得格差などの深刻な問題も抱えている。中央政府及びロンドン市はこれらの問題を解決するために都市再生計画を実行し、その中で低所得者層向け住宅を含む住宅供給を続ける方針だが、結果それは民間のデベロッパーの負担を大きくすることにもつながり、これらを勘案したマスタープランの作成が解決困難な課題となっている¹²。

3.2 ストラトフォード・シティの再生計画－2012年ロンドン・オリンピックに向けて



写真8 google

Main regeneration areas

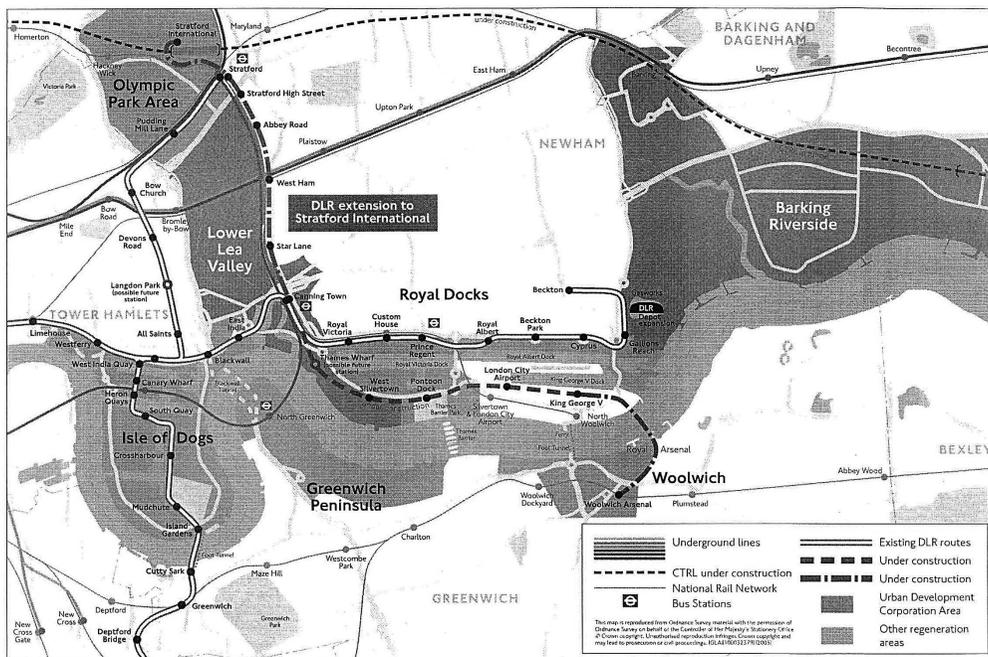


図3 ストラトフォードシティ 出所：ストラトフォードシティHP

ロンドンの北東、リー川（River Lee）沿いに位置し（図3）、旧鉄道跡地を利用した再生計画である。ストラトフォードはもともとローマ時代からの歴史ある古い都市であるが、現代においてもロンドンからエセックスなどに向かう際の交通の要衝であることには変わりはない。そのため最初の再生計画は早くも1960年代後半には始まっており、特に67年の鉄道跡地を引き継いだロンドン・フライト・ターミナルの建設は大きな雇用の増加をもたらし、この計画は90年代後半の新計画が設定されるまで継続された。また90年代には地元住民の努力により、新しい駅、バス停、タウンセンター、図書館、映画館などが次々に建設された¹³。

これらの過去における開発の歴史に対し、現在のストラトフォード・シティ再生計画は、主にストラトフォード・インターナショナル・ステーション（Stratford International Station）の周囲約75エーカーの荒廃した鉄道跡地を利用した開発計画である。2006年後半または2007年初旬より工事開始予定。開発の第一段階の完成は2009年末で、全工程の完成は2020年の予定である。ここでもシルバータウン・キー同様、居住地、オフィス、商業地、小売などをそれぞれゾーニングによって区分けする複合利用開発（mixed-use development）が行われる。主な計画は以下のとおりである。

- ・ 500万平方フィートをランドマークビルを含む商業開発地に
- ・ 150万平方フィートをショッピング・レジャー施設に。100店舗の小売業及びデパートを3つ建設
- ・ 4500戸の住居建設と1000人の新しい居住者。30%は低所得者層向け住宅
- ・ 2000室の新しいホテル
- ・ 900人を収容できる中学校、小学校
- ・ 医療関連設備及びNHSウォーク・イン・センター¹⁴建設時における雇用創出（1500）
- ・ 将来的には34,000人の永続的な雇用に創出する（内訳は金融およびビジネスで25,000人、小売6,000人、レジャー・エンターテイメント・ホスピタリティで3,000人）

現在のストラトフォード再生計画のポイントとなるのは、ドーバー海峡トンネル連絡線（CTRL）敷設プロジェクトと、2012年に開催が決定されたロンドン・オリンピックのオリンピック施設のすぐ近くであるということである。以下この点を中心に再生計画を概観することにする。

・ CTRL敷設プロジェクトについて

このプロジェクト自体は、ロンドン～パリ間を結ぶ大陸間高速鉄道であるユーロスターの英国内における高速化を目指すことが目的である。駅までマイカーで来てユーロスターに乗り換えるというパーク&ライド形式のストラトフォード・インターナショナル・ステーションの建設により、ここからCTRLに直接乗り入れ可能となる。2007年全線開通予定だがストラトフォードからロンドンのセントパンクラス（St. Pancras）駅までをノンストップで結ぶ高速路線ができあがる（ロンドン市内までを5分で結ぶ）。この駅の近くにはストラトフォード・リージョナル・レイルウェイ・ステーション（Stratford regional railway station）が存在しローカル線との乗り換えが可能になっている。またカニングタウンからDLRを通すことも計画されている（すでにDLRのロンドン・シティ・エアポートまでの延長は2005年度末までに完成されており、そこからさらにス

トストラトフォードまで延長する予定がある)。問題となったのは、ここに新しい高速鉄道を通すには既に様々な列車が使用している既存の線路では古すぎることで、最初の段階では新しい線路の敷設から始めなくてはならない。そのため線路の建設を2、3年でロンドンまでの半分の行程と、同時並行で第2セクションとしてロンドン市内の敷設をするという方法を採用している。

・2012年ロンドン・オリンピック

ストラトフォードには2012年のロンドン・オリンピックのためのオリンピック公園が存在し、様々なオリンピック施設が居住地エリアに建設される予定である。オリンピック村の建設に伴い4,000もの事業が進行中であり、このため再生計画はオリンピック開発と都市再生の両方の性格を持つようになった。2005年10月には早くもオリンピック施設建設のためのコンペが開始され、Arup社のような建設関係をはじめとして、英国の企業はオリンピック需要を当て込んで大きな盛り上がりを見せている。

ストラトフォード再生計画自体はCTRLプロジェクトの一環ということもあり、たとえオリンピック開催がなくとも、テムズ・ゲートウェイ開発の拠点であり、ロンドン市長が自ら起案したロンドン・プランにおいても、その実際上のステップであると位置づけているほど重要な事業である。ニューハム区よりプランニング・パーミッションが下りたのが2004年。計画全体のコストが35億ポンド（約7000億円）にのぼる巨大大業である。

その中でArup社では環境アセスメント、マスタープランの作成を担当している¹⁵。この地域は、80年代のドックランズ開発の拠点として名高いカナリー・ワーフとも異なり、もともとオフィスなどがあるような土地柄ではなく、ロンドン市内や西部に比べると繁栄しているとも言いがたい。このため企業誘致が成功するかどうか大きな課題となっている。すでに述べたように交通アクセスの改善、あるいは北部に位置するリージョナル・パーク、リー・バリーなどのオープン・スペースの開発にも力を入れている。またこの地域にはプロジェクトによりCTRLや在来線など多くの鉄道が行き来することになるが、皮肉なことにその結果、地域が細分化されてしまうという側面があり、地域内のコミュニティ形成が困難でそれぞれの地域が孤島になってしまうことが憂慮されている。そのような場所では所得に応じて居住地が決まってくるゲットー化なども起きやすく、治安の観点からも克服されるべき課題となる。

今回の調査でストラトフォード再生プロジェクトの説明をしてくれた担当者は、環境アセスメントがその担当であり、環境アセスメントにかかわる多くのトピック（エリア内の施設、そのエリア内の人口と新しく流入してくる人口、交通、医療関連、教育機関等様々）を評価している¹⁶。例えば大気汚染問題では、建設に伴う廃棄物の処理などが大きな問題となるが、駅建設のためトンネルを掘った際に出る二酸化窒素（NO₂）の排出量は、EUによる厳しい規制があることもあり、この基準を満たさなければ建設許可が下りることはない。特にロンドンは大都市なこともあり、大気汚染問題はプロジェクトに関わりなく、他の都市に比べ相対的に悪いと言わざるを得ない（つまりそれだけ基準のクリアが困難）。ストラトフォードの場合、ニューハム区にこの評価結果を提出し認可を得ることになるが（シルバータウン・キーも同じ）、そのプロセスは複雑で、最初はニューハム区、次はLDAにこの環境アセスメントに関する数百ページにも及ぶ計画状況が

説明された報告書を提出しなければならない。そして最終的には民間のデベロッパーと交渉の上、法的合意が必要となるため、前段階のアウトラインとしてのプランニング・パーミッションと、より詳細なフル・パーミッションと呼ばれる二つのレベルのプランニング・パーミッションが存在することになる。マスター・プランの認可が下りるまで、このような煩雑な手続きを踏まえ、非常に厳しい規制をクリアしなければならないということも、また英国の都市再生プロジェクトの一面である。

3.3 バターシー発電所 (Battersea power station) 跡地¹⁷の再生計画

ロンドンの西側に位置し、ドックランズ開発やテムズ・ゲートウェイ開発の中心地とはやや位置的に異なるが、ロンドン大都市圏におけるテムズ川流域の再生プロジェクトという意味では、やはり同じ性格を持つ再生プロジェクトとして理解されるべきであろう。

発電所の敷地面積は13.6ヘクタール、開発総面積では40ヘクタール以上にのぼる。開発に10億ポンド(約2000億円)をかけ、発電所跡地を中心とした複合利用開発が計画されている。2008年第一・四半期に建設開始予定、建設期間は4年以上とのことである。

この発電所自体が、シルバータウン・キーのミレニアム・ミル同様、Grade 1の重要建築物に指定されている。隣接するポンプ・ステーション(Pumping station)もまた同様にGrade 1指定の重要建築物である。当然のことながらこれらの建築物は取り壊されることなく、中に小売店舗やアミューズメント施設を入れ再利用される。Arup社ではこのプロジェクトの環境アセスメントを担当しており、プランニング・パーミッションを受けるために2002年5月に提出された環境アセスメント資料をもとに、バターシー発電所跡地の再生プロジェクトについて話を聞くことができた¹⁸。

バターシー発電所の土地利用としては

- ・41,805㎡をビジネスフロアに(メディアオフィスと撮影所の跡地)

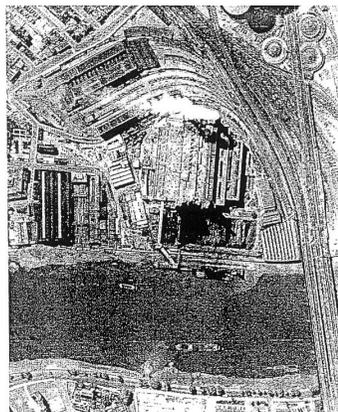


写真 9-1 バター・シー発電所 出所：Halcyon Estate

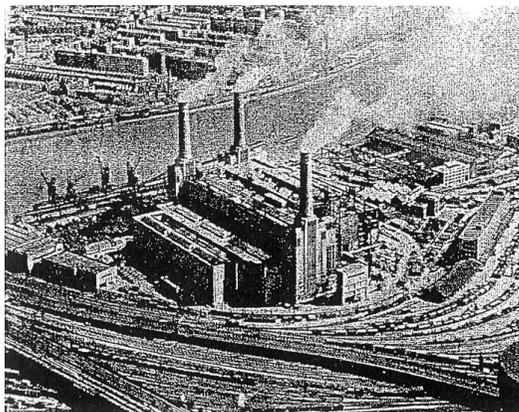


写真 9-2 バター・シー発電所 出所：Halcyon Estate

- ・二つの劇場の用地として9290㎡
- ・商品展示場（product showcase pavilion）として46,190㎡
- ・500～700戸の共同住宅
- ・二つのホテルを一つは一般向けに（families）（32,515㎡、約350室）、もう一つはビジネスホテルとして（69,675㎡、約700室）建設
- ・930㎡は小売向け
- ・3500台分の駐車場及び80台分のバス駐留場

となっている。前述したとおりバターシー発電所自体は重要建築物に指定されているため、取り壊すことはできない。従ってここでは内部を映画館や小売を入れた近代的なアミューズメント施設へと改装する予定である。また、居住地の25%が低所得者層向けの住宅として供給される計画である。この建設において9000人もの雇用創出が期待される。

・環境アセスメント

環境アセスメントにおいて評価を受ける項目は多岐にわたる。完全版の環境説明書（Environmental Statement）は18の章で構成されている¹⁹。その中から環境アセスメントに関する項目を挙げれば、大気汚染問題（Air Quality）、考古学（Archaeology）、建築遺産（Built Heritage）、日照及び日光（Daylight and Sunlight）、生態環境（Ecology）、環境風（Environmental Wind）、騒音及び振動（Noise and Vibration）、社会経済学（Socio-economics）、土壌及び汚染（Soils and Contamination）、テレビ及びラジオの受信可能性（Television and Radio Reception）、輸送・眺望及び景観（Transport, Visual and Townscape）、廃棄物（Waste）、水資源及び河川利用（Water Resources and River Usage）と、徹底的に建設中及び建設後における環境の変化をチェックしていることがわかる。

ここバターシーにおいても大気汚染が克服困難な課題の一つとして挙げられる。特に建設計画がなくとも幹線道路上の環境汚染はひどく、発電所の存在するウォンズワース（Wandsworth）区では区全体を大気汚染管理地域に指定しているほどである。このせいもあってかより環境に配慮しバイオマスを用いたCHP（Combined Heat and Power）システムの導入も提案されている。日照及び日光では、建物の建設による日照時間と直射日光の変化、環境風では同じくそれによって起こるビル風などの評価が行われる。社会経済学の項目においては雇用や所得格差、教育・医療、社会資本の整備にまで目配せをしなければならない。輸送では鉄道、高速道路などを含めた交通アクセスについて検証が行われているのはもちろんのこと、歩行者や自転車での移動についても詳しい検討がなされる。バターシーはテムズ川沿いにあることもあり古い埠頭が存在するが、これの改修により船でのアクセス性を高めることも課題としてあげられている。水資源については、CHPシステムを導入によってこのシステムのために大量の冷却水が必要とされる。これに関し冷却をした後の水をテムズ川に流す際に、その温度が4度以下でなければならないという基準があり、コンピュータシミュレーションを用いてこの基準をクリアするための調整が行われている。そしてこの問題は下水処理においても同じことで、使用済みの排水をそのままテムズ川に流すわけには行かないため、何らかの処理を施す必要がある。このため計画ではCHPプラントに隣接する形で浄水場が建設されている（図4）。

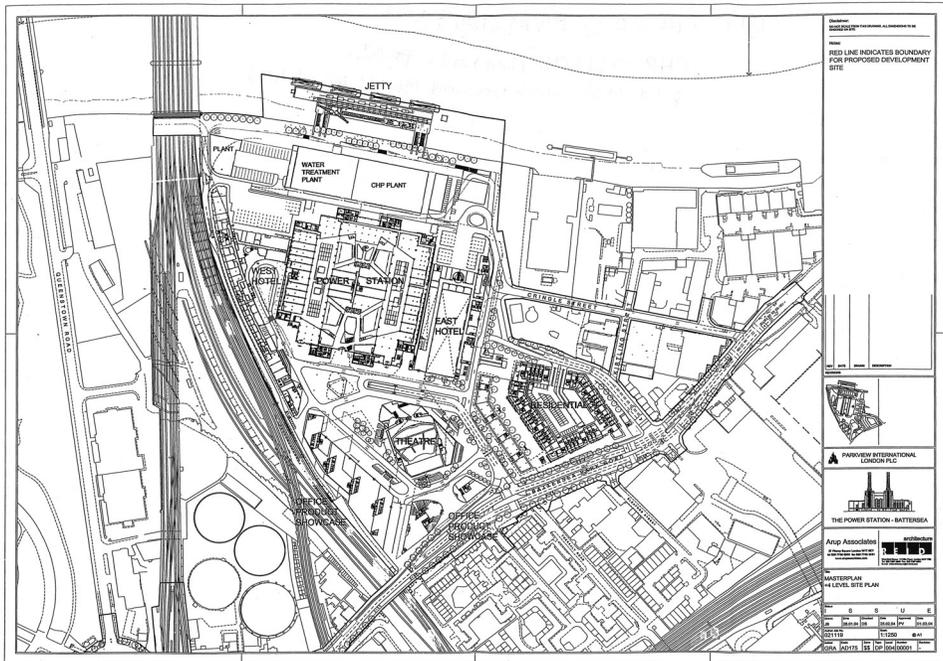


図4 バター・シー発電所計画図 出所：Halcyon Estate

4. 結びにかえて

これまでテムズ川流域を中心としたロンドン郊外の大規模都市再生プロジェクトについて概観してきたが、英国の大規模都市再生プロジェクトは建設敷地内に住宅地、商業地、オフィスなどを含む、複合利用開発あるいは職住近接型開発である。これはロンドン以外の再生プロジェクトにおいても同じであるが、これには19世紀の終わりに職住近接型の田園都市（Garden City）を提唱したエベネザー・ハワード（Ebenezer Howard）の思想によるところが大きいと考えられる。日本においても田園調布などはこの思想に触発され開発されたものではあるが、荒廃した工場跡地を再生プロジェクトによって、全く新しい町として作り変えてしまうという発想は、日本のそれとは似て非なるもので、少なからず衝撃を受けることになった。このような大規模都市開発は近年の英国のように好景気が持続し、また2012年にオリンピックも開催され、市内の人口が年々増加しているようなロンドンのような都市において、その供給を需要によって満たすことは不可能ではないだろうと推測される。しかしながら一方でロンドンを離れ地方に目を向けた場合に、ロンドンほどの規模ではないとはいえ、同じような大規模プロジェクトが本当に成功するのかがどうか疑問に思うこともまた事実である。特に職住近接型の町においては、ストラトフォードがそうであったように、企業誘致がうまく行くのかどうかということが、成功への最大の鍵ではないだろうか。本稿では触れなかったが、同じように調査を行ったマンチェスター、シェフィールドまたロザナムなどの地方における都市模再生プロジェクトについては、今後その行く末を慎重に見守る必要があると思われる。

川崎市の再開発については序でも述べたように、地方の再開発プロジェクトというより、テム

ズ川流域のプロジェクトに性格に近いものとして、本来広く東京圏の再開発プロジェクトと位置づけることが妥当だと考えられる。また川崎市の人口は年々増加しており、工場跡地に盛んにマンション建設が行われ、大規模な宅地造成の需要が存在することも確実なことに思われる。そこで日本の都市開発プロジェクトと比較して、特に注目したいのは英国式の再生プロジェクトでは、景観を含め環境問題に対する厳しい規制が課せられているということである。喜べることではないが川崎市に対する印象というのは古い重厚長大産業の最盛期、またはそれらの産業が衰退した直後のものを若干引きずっている部分があるかと思われる。つまり、公害が多く、所得格差が大きく治安もあまりよくないというものである。今日これは必ずしも事実と一致しないが、本プロジェクトの趣旨とは異なり、川崎市がアジア初のサイエンス・パークや最先端企業を擁するハイテク都市であるというイメージがあまり強くないこともまた事実であろう。このイメージを一掃してしまうためにも、英国式の景観や環境に厳しい規制のある都市再生プロジェクトを手本とすることは一定の意義があるものと考えられる。

謝辞

本調査ではその準備段階、現地において、また帰国後においても一貫して英国の都市政策について熱心な指導をしていただいた黒田彰三先生、そしてこのような貴重な実態調査の機会を与えていただいた専修大学都市政策研究センターの諸先生方に深く感謝の意を表します。

また現地ではArup社からはDavid Height氏（Arup社の取り組む事業を中心にロンドン都市開発の現状について）、Ian Carradice氏（シルバータウン・キーの開発について）、Brendan Cuddihy氏（シルバータウン・キーの現地視察同行）、Laurie Richards氏（ストラフォードシティの開発について）、Emma Knowles氏（バターシー発電所跡地の開発について）、そしてKUD社からTerry Tommason氏（シルバータウン・キーの開発について）にそれぞれの再生プロジェクトについて詳細な説明をいただいたこと、そしてこれらの調査計画全体をコーディネートしていただいた王立都市計画協会のJudith Eversley氏の各氏に深く感謝の意を表します。また残念ながら本稿においては触れることができなかったが、この他にも大勢の方々にプレゼンテーションや現地視察等お世話になり等しく感謝している。しかし当然のことながら本稿におけるいかなる誤りもすべて筆者個人がその責任を負うものである。

-
- 1 行政単位にとらわれない経済圏の存在についての考察が必要なことは、本プロジェクトメンバーである定國公助氏が2004年度インド・バンガロールの実態調査報告においても言及している。定國（2005）337頁。また実際にも川崎市の再生プロジェクトは日本の都市再生プロジェクトにおける東京圏のプロジェクトとして位置づけられている。
 - 2 日本ではロンドン・ドックランズ再開発として知られているが、一般にイギリスの都市再開発にはRedevelopment（再開発）ではなく、Regeneration（再生）という単語が与えられる。英国式の複合利用目的開発（mixed-use development）と日本型の再開発を区別して考察するという意味において、本稿でもこれ以外のところでは英国式に再生という言葉にこだわって使用していくことにする（ただし現在では日本でも再生と銘打たれたプロジェクトが存在する）
 - 3 赤井（1990）16頁、エンタープライズゾーンは1980年に企業誘致を目的に税制・都市計画規制を緩和するために設置されたものである。また課税面で企業の負担軽減措置などについては、イギリス都市拠点事業研究会（1997）、中井・村木（1998）などにも詳しい。
 - 4 LDAの業務は経済開発及び地域振興に関する戦略計画の策定指導、補助及びこの実施を担当することにある。CLAIR REPORT number 195（2000）参照。
 - 5 ロンドン・プランに関しては以下のホームページからダウンロード可能である。

- <http://www.london.gov.uk/mayor/strategies/sds/index.jsp>
- 6 福川・矢作・岡部 (2005) 109-110頁
 - 7 シルバータウン・キーに隣接するテムズ・バリアー・パークの開発は95年開始。
 - 8 またこのインフラの中にはシルバータウン・キーの特徴である、およそ2kmにわたる岸壁 (quay wall) のある巨大なドックの存在がある。この岸壁の設計もArup社が行っている。実はシルバータウン・キーは場所によっては、3mテムズ川の水位より低い場所があり、従ってここに安価で堅牢な岸壁を気付くことは再生計画のコスト面においても、安全面からも非常に重要なことなのであるが、詳細な説明を現地で受けたもののいささか専門的に過ぎるためここでは割愛することにした。
 - 9 詳細についてはSilvertown quays ltdのホームページ
<http://www.silvertownquays-london.com/thevision.htm>
で知ることができる。
 - 10 テムズ・バリアー・パークに関する詳細はLDAの解説するホームページ
<http://www.lda.gov.uk/server/show/ConWebDoc.936>
を参照のこと。
 - 11 本稿ではaffordable housingについては低所得者層向け住宅としているが、実は明確な定義はない。地元の住民にとってその住宅が購入可能かどうかひとつの基準となるようだがかなりあいまいである。これについては中井・村木 (1998) 8章4節に詳しい解説がある。
 - 12 シルバータウン・キーのマスタープランの作成はカナダのUrban Strategy社が行っている。
 - 13 ストラトフォードの歴史及び現在の再生計画についてはそれぞれ以下のホームページに詳しい。
http://www.futurestratford.com/archive_detail.php?archiveID=1
<http://www.newham.gov.uk/content/business/stratfordcity.jsp>
 - 14 NHSとはNational Health Serviceの略称で、国営医療サービスのことである。またウォーク・イン・センター (Walk-in centre) とは急病の際に予約なしで治療を受けることができる病院である。これについては以下のホームページが参考になる。
<http://www.nhs.uk/England/NoAppointmentNeeded/WalkInCentres/Default.aspx>
 - 15 この他にストラトフォード・インターナショナル・ステーションの排水システムなどの設計も行っている。この駅は巨大なコンクリートボックスが地中に埋まる形になっているため、地下水の水位が高いと駅全体が水の中に浮いた格好になってしまう。これを防ぐための永久排水システムの構築が必要になる。が、これもまた非常に設計技術的な話なのでここでは省略させてもらうことにする。
 - 16 環境アセスメントのより詳細なトピックについては、バッテリー発電所再生計画の節を参照
 - 17 バッテリー発電所はヴィクトリア様式を用いて作られた石炭による発電所で、この建設にはいくつかの段階がある。最初の着工は1933年であるが、完全に完成したのは1953年である。1983年に閉鎖され現在まで全く使われていない。
 - 18 Arup社として他にもマスタープランの作成、デベロッパーのコンサルタント業務なども行っている
 - 19 環境説明書の完全版はウォンズワース区のプランニング事務所で入手可能とのことである。

参考文献及び資料

赤井裕司『英国の国土政策—サッチャーリズム最後の標的』住宅新報社 1990

イギリス都市拠点事業研究会著『検証：イギリスの都市再生戦略』風土社 1997

定國公「インド・バンガロールのIT産業と地域性」『イノベーション・クラスター形成に向けた川崎都市政策への提言 都市政策研究センター論文集第1号』専修大学大学院社会知性開発研究センター 2005

中井裕裕・村木美貴『英国都市計画とマスタープラン』学芸出版社 1998

福川裕一・矢作弘・岡部明子『持続可能な都市』岩波書店 2005

自治体国際化協会「ロンドンの新しい広域自治体—グレーター・ロンドン・オーソリティの創設—」
『CLAIR REPORT NUMBER 195』 2000

http://www.clair.or.jp/j/orum/c_report/html/cr195/

Ken Livingstone ed “The London Plan: A Summary” (2004)

<http://www.london.gov.uk/mayor/strategies/sds/index.jsp>

Halcyon Estates “Battersea Power Station Environmental Statement-Non-technical Summary”