

3. ニューヨーク

3.1 バッテリーパークシティ

1964年当時は、ローマン・マンハッタンには約50万人の就業者がいたが、住宅は全くなかった。住宅の導入により、夜間に無人都市になることが避けられ、都市施設も活用できるようになり、通勤者の足になる地下鉄の改良・増強にもつながるといことで、ニューヨーク市長とニューヨーク州知事が会談し、24時間都市に改造することに意見がまとまった。

事業用地としては、時代遅れになっていたハドソン川の埠頭部分が予定された。この背後のワールドトレードセンターの建設残土により、ピアの最先端部までの範囲で埋め立てをすることとした。1976年には92エーカー(37ha)の土地が造成された。1979年に変更された計画が完成し、マンハッタン延長としての位置づけとなった。

表-4 バッテリーパークシティ開発の概要

開発主体	バッテリーパークシティ・オーソリティー (BPCA)
計画者	BPCA, クーパー・ニコストット・アソシエイツ
開発期間	1979年～
開発費用	25～30億ドル
開発面積	92acres (37ha), 土地利用内訳 (住宅地区42%, 商業地区9%, 公園等オープンスペース30%, 道路19%)
事業内容	住戸14,000戸, 商業センター (ワールドフィナンシャルセンター, 事務所600万ft ² (56ha), 店舗28万ft ² (2.6ha), ウィンターガーデン1.85ft ² (0.2ha), 公開広場3.5万ft ² (0.3ha))
雇用	商業センター (建設従業者12,000人, 非定住従業者25,000人), 住宅開発 (第2期のゲートウェイプラザ及びレクタープレイス建設従業者3,250人, 定住従業者350人)
人口	就業人口31,000人, 居住人口30,000人

(1) 開発方式

ニューヨーク州法の定めにより設立されたバッテリーパークシティ・オーソリティー (BPCA) が開発全体を管理し、そのBPCAには市の都市計画局やその他の部局から多くのスタッフが派遣されている。土地はBPCAの所有であり、開発コンペ方式によりディベロッパーを選択する。また、建物の形態やデザインの詳細なデザイン・ガイドラインを規定している。

(2) 再開発された各地区の特徴

バッテリーパークシティの開発は、ニューヨークのマンハッタン島の南西部の先端に近いところで、ハドソン

河に面して幅200～250m、延長1,500mの埋め立て地を利用して、総合的な地区開発をしようとしたものである。

埋め立て地は、5ブロックに分割され、北側から北部住居地区、世界フィナンシャルセンター地区、ゲートウェイプラザ (商業施設) 地区、レクタープレイス住居地区及びバッテリープレイス住居地区よりなっている。

1) 北部住居地区

住宅が主であり、ハドソンリバー公園と高校、レクリエーション・イベント広場が計画された。

2) 世界フィナンシャルセンター地区

この地区が、バッテリーパークシティの中心地区を形成している。業務・商業地域として位置づけられ、業務・商業ビルが建設されている。ここには、パンプキン公園、ノース・コープ・ヨットハーバー、WFCプラザなどがある。また、トランス・ハドソン・フェリーの乗り場もここに設置されている。その他には、ウィンターガーデンの裏側からは、ノースブリッジでウエストストーリーを横断し、世界貿易センターへとアクセスできる。

3) ゲートウェイプラザ地区

ここは、一部の業務用地と住宅用地が計画された地区である。ここには、ゲートウェイプラザを囲む住宅ビルと、背後のオフィスビルとからなっているが、オフィスビルはサウスブリッジでダウタウンとつながっている。

4) レクタープレイス住居地区

主に住宅用地区として計画された。ここには、レクターパークを中心にいくつかの住宅ビルが建設されている。

5) バッテリープレイス住居地区

住宅地区として開発計画が立てられ、住宅ビルと、サウスコープの船だまりと、サウスガーデンが配置された。サウスガーデンは、南の端でバッテリーパークとつながっている。

(3) デザイン・ガイドライン

1979年までに、BPCAが独自に設計や計画の決定ができるように、市政府の管轄外とすることが決定された。それに伴い、マスタープランは再び全面的に再考されることになり、建築家のS・エクスタットとA・クーパーに新しいプランの開発が依頼された。その結果、パーク・アベニューや五番街、リバーサイド・ドライブにある大きなアパートメント・ビルが、バッテリーパークシティの建物のモデルとして導入された。それらは基盤や低層階は石造り、中層階はレンガ造りであり、コーニスと呼ばれる頑丈な軒の装飾が、全ての建物の同じ高さの所についている。そのような特徴を、バッテリーパークシテ

ィの建物にも義務づけ、それをデザイン・ガイドラインに組み込むことを決めた。

デザイン・ガイドラインは、設計者と BPCA が作成したものである。例えば、レストランの排気が歩道に吹き出すことを禁じたり、また屋根の上の供用設備には装飾的な囲いを施さなければならないとするなど、建築上の規定が詳細かつ明確に示されている。その規定は市の計画規制よりも厳しいため、それに従って建てられている建物については、市の都市計画上の認可は必要がない。

その他に BPCA は、建築家を認可する権利や、設計図を検討し、完成したビルをガイドラインに照らして認可する権利を持っている。このような規制手段により、全てのディベロッパーが高い建築基準に従うこととなり、個々のビルの自己主張を抑え、全体としての調和が保たれるようにした。

(4) 水辺の公共オープンスペース

水辺に沿って続く幅約 20m の遊歩道（エスプラネード）があり、樹木が植えられ、人々が一休みしたり散歩を楽しんだりできるようになっている。この道は完全にまっすぐではなく、くぼみと突き当たりが二箇所ずつあり、景観に変化を与えている。また、遊歩道と背後のプライベートなビルは、御影石の壁で仕切られている。車は手前の道路までで止められ、ここに入れるのは徒歩によってのみである。バッテリーパークシティにおける最も顕著なアメニティー施設であるこの遊歩道には、昼休みや週末には多くの人々が訪れ、ウォーターフロントの景観を楽しんでいる。

川に面していない他の公園部分は、主に地元住民が利用している。にぎやかな公共空間のすぐそばにコミュニティ公園が存在することで、地元住民が自分たちの場所を外部の人間に奪われたと感じることもない。また、公園を道路で切り離すことなく、住居用・オフィス用のビルに隣接して配置するのは、バッテリーパークシティの特徴であるが、これは住民達に水との近接した感覚を作り出すのに成功している。

公園の維持費は、プロジェクトから得られる収入によって賄われている。ちなみに、バッテリーパークシティの土地は政府機関の所有であり、ここに建つビルには市の資産税はかからない。しかし BPCA では、賃貸料の他に資産税とほぼ同額を徴収している。その資金が、埋め立て工事から発生した負債の支払いや、インフラストラクチャーの建設費、そして公園の維持費に充てられるのである。

3.2 サウス・ストリート・シーポート

1825 年に五大湖と大西洋を結ぶフェリー運河が開通した後、サウス・ストリート沿いには数多くの埠頭が作られ、ニューヨークは世界有数の港町として賑わった。運輸交通の花形として船が往来した 19 世紀には、ローマン・マンハッタンと呼ばれるこの地区の港は、人と文化と美食が集まる世界一の場所となった。しかし、19 世紀半ば以降、帆船から蒸気船に移行するのに伴い、次第に海運業は水深の深いハドソン川に移り、さらに第二次世界大戦後の大型化・コンテナ化により、この地域は港の機能が失われ荒廃した。1960 年代半ば、この地域の中心部の古い建物を壊し、駐車場の計画が持ち上がったが、これに反対し、歴史的建物の保存運動の市民運動が起き、これをきっかけに市も地区再生に動き始めた。

表-5 サウス・ストリート・シーポートの開発概要

開発規模	小売店舗 23,000m ²
事業費	3 億 5 千万ドル（地区全体）
開業	1983 年
事業概要	主な構成要素は、海の博物館、専門店用の市場、飲食店、劇場、オフィスタワー等のコンプレックス。これらの要素をつなぐのが、広場や小路等のペDESTリアン領域である。
主要施設	ピア 17、フルトン・マーケット、シェーマー・ローン・ロウ、博物館ブロック、帆船
事業主体	建物所有者：ニューヨーク市 建物賃貸者：ニューヨーク開発公社 開発ディベロッパー：ラウス社

一般的に、サウス・ストリート・シーポート開発の成功は主に次の理由によると考えられている。

- 1) ウォーターフロントの特性を十分に活用した。
- 2) かなりの神経を使い、テナント・ミックスを決め、環境デザインを行った。
- 3) 歴史的な建物を丁寧に保存再生し、知的な刺激が得られる場所として再利用して、ヤッピー達の好みに合わせた。
- 4) 空中権の譲渡、開発コンペ等の手法を活用した。

（以上 3.1 と 3.2 の一部は、(財) 港湾空間高度化センター（1990）：米国港湾開発地域調査報告書を参考にした。）

3.3 ニューヨーク市のゾーニング

(1) ゾーニング関連用語について

ニューヨーク市は、基本的に居住地区 (R)、商業地区 (C)、工業地区 (M) の 3 つのゾーンに区分されている。3 つの基本的なゾーンは、利用状況、商業・工業の分類、

駐車場、建築物の容積、居住人口密度等の条件に応じて、さらに細かく区分されている。なお通常は、公共の公園についてはゾーニングの規則を適用しない。

居住地区、商業地区、工業地区における開発は、利用内容、容積、駐車場に関する要求等に左右される。各ゾーンにおいては、以下の項目について、それぞれ用途許可を規制している。

- ・ 敷地面積に応じて認められる建築物の規模（容積）
- ・ 居住者用としてのオープンスペースや（最大の）建ぺい率
- ・ 認められる住戸数
- ・ 建物と道路の距離
- ・ 建物と敷地境界線の距離
- ・ 必要駐車場台数
- ・ その他、特に各ゾーンにおいて必要とされる事項（看板の設置場所や大きさの規制など）

(2) 開発の権利 (as-of-Right Development)

開発や未改良地利用の多くの場合、建築許可の正当性があると認められるためには、ゾーニング規則の規定にのみ合致していればよい。つまり、建設局 (Department of Building) がゾーニング規則や建築規約 (Building Code) に合致した構造物であると認めれば、ディベロッパーは「開発の権利」があるとして構造物を建造してもよいということになる。こういった状況においては、どのような行為も都市計画委員会によって求められない。ディベロッパーは単に建設局の計画をファイルし、発行された建築許可の下で、建設を始められるということになる。

(3) 容積率 (Building Size)

敷地に対する建築物の最大サイズ (容積率) は、ゾーニング規則 (ゾーン毎に決められている) に定められており、床面積比率 (FAR) によって決定する。これは建物の物理的な大きさをコントロールする最も重要な規制である。床面積比率 (FAR) とは、その建物が認められている有効延床面積と敷地面積の関係を示すものである。

建築可能な床面積は、敷地面積に床面積比率 (FAR) (当該地区の値) を乗じた面積となる。例えば、床面積比率 (FAR) が 10.0 のゾーンにおいて敷地面積 10,000 平方フィートであった場合、そこに建てられる建物の延床面積は 100,000 平方フィート (10×10,000) となる。同様に床面積比率 (FAR) 6.0 のゾーンで、敷地面積が 6,000 平方フィートの場合の延床面積は 36,000 平方フィートとなる。いずれの地区においても最少床面積比率は

0.5 である。なお、もっとも密集したオフィス地区については最大値として 15 と定められている。地区によっては、公共のアメニティ施設などが対象となる場合には、床面積比率を引き上げているところもある。

(4) 密度 (Density)

居住地区の開発においては、密度として、当該地区の居住人口 (一般的には 1 エーカーあたりの世帯数、住戸数など) が適用される。密度は過剰な開発をコントロールする指標の一つである一方、市が新たに学校や公共施設、輸送機関を計画する際の指標にもなる。

人口密度は地区の種類に応じて定められており、当該地の単位面積 (平方フィート) 当たりの世帯数または部屋数で示されている。区画に許容される世帯数または部屋数は、それぞれの建物の居住人口の目安となる。

(5) 任意の取り組み (Discretionary Actions)

開発によっては、より良い建築や敷地計画のためにゾーニング規則の変更が必要となる。この場合は、規模、利用のタイプ、ロケーションといった特性のために、他のプロジェクトの見直しも必要となる。

1) 特別許可 (Special Permits)

開発によっては、(市議会のレビューを経た) 都市計画委員会あるいは規格要請局 (Board of Standards and Appeals) のいずれかの特別許可を受けなければ認められないケースがある。特別許可は、市の土地利用のレビュー (ULURP) のプロセスの対象にもなっているが、ゾーニング規則の説明による事項に従って認められる。特別許可には、用途規制の変更と容積率・駐車場規制の変更がある。一般的に、大規模な土地利用による影響が想定されるプロジェクトや、計画上特別な問題に関与しているプロジェクトについては、都市計画委員会の管轄となり、地域的な問題の場合には、規格要請局 (Board of Standards and Appeals) がレビューすることになっている。

2) オーソライズ (Authorization)

都市計画委員会が判断するにあたっては、パブリックミーティングの結果を踏まえ、ゾーニング規則の説明による事項が満たされるのであれば、ゾーニングに関する要求事項の変更を行ってもよい。特別許可の手続きとは違い、公聴会は必要とされていない。

3) 認証 (Certifications)

開発の権利については、都市計画委員会あるいはその議長が、建設許可が発行される前に、ゾーニング規則による特別な状況に相当することについて、建設局から行政上の認証を得なければならないケースがある。

4) ゾーニング規則と矛盾するケース (Variances)

かつては、不要な難題を引き起こすような独特の形態や特殊な地形の区画の場合でも、所有者はゾーニング規則に定められた全ての規制に従わなければならなかった。このようなケースにおいては、規格要請局 (Board of Standards and Appeals) は、その土地に適した用途を認めるために、必要な範囲において、決定事項内の用途や容積に関する条件に適さないこと (矛盾すること) を認めてもよい。

(6) オープンスペース (率) (Open Space (Ratio))

居住地区の中には、その開発において、対象となる敷地内にオープンスペースを提供しなければならないケースがある。地区によっては、必要とされるオープンスペースの面積がオープンスペース率 (OSR) によって決定される。この率は建物の延床面積に対する割合として示され、その割合に相当する面積のオープンスペースが必要となる。例えば、オープンスペース率が 19.0 の地区においては、建物の延べ床面積の 19% に相当するオープンスペースを設けなければならない。また地区によっては、庭に関する規制や最大建ぺい率による開発規制によって決定するところもある。

(7) 建築面積・高さに関連した規制等 (Other Controls Affecting Building Spacing and Height)

床面積、オープンスペース・建ぺい率、及び密度コントロールは過剰な開発や過密な状況を防ぐための手段と言えよう。しかしながら、それ自身は、別の建物や通りにいる人々から十分な光や空気を奪うような構造物を防ぐことはできないのである。十分な光や空気の確保を目的に、庭、高さ・セットバック、建築物の空間、及び中庭等に関する規則が定められている。これらの規則は建物の高さ・長さ・容積、敷地の配置の検討などにも役立っている。

1) 庭 (Yards)

庭に関する規則は、構造物自体には関係なく、構造物間のスペースに適用されるものである。一般的に、各住宅建築の背後には、奥行き 30 フィートの裏庭を設けなければならない。従って、同一ブロックでそれぞれ反対側の通りに面した 2 棟間の後方距離は 60 フィートになる。これは幅 60 フィートの標準的な通りに面した建物の採光条件と同等ということになる。

2) 高さ及びセットバック (Height and Setback)

高さとセットバックの規定も、通りや庭の採光や解放性のために与えられるものである。

中から高密度の地区の多くは、通りに面した建物前面の壁の高さが (一般的には高さや階数によって) 規制されている。規定よりも高い場合には、空が見えるように想定された斜面のライン (the sky exposure line) から出ないようにセットバックしなければならない (この時建物の壁がラインにかかってはいけない)。しかしながら、セットバックをしていないタワーで敷地のわずか 40% しか覆っていないものについては、壁のラインがセットバックのラインにかかっても良い。これは、細長い形態であることによって、ストリートレベルの解放性がより高まり、高さによるデメリットを相殺するからである。

一方、低密度地区については、通常建築物の高さが許容高に達する前に、屋根に勾配がついたり、セットバックしているため、周壁の高さについて制限を設けている。

一般的に、空間とは、同一ゾーンであってもそれぞれの住宅建築のタイプの間にも生まれるものである。十分な光や空気を中庭に面した窓から供給できるように、中庭の最少面積が規定されている。加えて、法で定められた窓の前には、十分なスペースを設けなければならないことも規定されている。

(8) 駐車場 (Parking)

ゾーニング法では、多くの新たな開発については、通りから離れた (off-street) 駐車場の設置も求めている。新たな開発において敷地内に駐車場を設置することにより、周辺の通りの混雑が解消できる。駐車場の追加が予想以上の交通量を発生させるエリアや、公共交通機関が利用できるようなエリアについては、敷地内の駐車場の設置を要求しない。なお、商業・工業の用途の場合には、通りに面しない荷捌地を認めてもよい。

(以上 3.3 は、New York City Department of City Planning (2004) : About Zoning を参考にした。)

3.4 沿岸域における規則と管轄権 (Coastal Zone Regulations and Jurisdiction)

(1) ニューヨーク市ウォーターフロント再活性化プログラム (New York City Waterfront Revitalization Program)

ニューヨーク市ウォーターフロント再活性化プログラム (New York City Waterfront Revitalization Program; 以下、WRP) は、ニューヨーク市が管理する沿岸域のいわば管

理運営ツールである。オリジナルのプログラムは 1982 年に承認されたものである。WRP はウォーターフロントの開発と利用に関する市の政策とともに、沿岸域における個別の（自由裁量の下での）取り組みの調整を行うためのフレームを定めている。WRP の方向性は、ウォーターフロントにおける経済開発、環境保護及び市民の利用から得られる便益の最大化とこれらに生じる摩擦の最小化である。WRP では、個別のプロジェクトの見直しをしながら、様々なウォーターフロント地区に適した活動の推進を目指しており、管轄権の重複や複数の任意の活動が影響を及ぼすような場合に、それぞれの活動や決定権などを調整できるよう策定されている。提案されたプロジェクトが沿岸域にあり、地方、州または国の個別の関与が必要とされる場合は、プロジェクトを進める前に、関連する政策と WRP の意向の整合性を図らなければならない。

WRP は、ニューヨーク市の他のプログラムと同様に、国の沿岸域規則をベースとした州の沿岸域管理プログラムの下にオーソライズされたものである。

(2) 米連邦沿岸域管理法 (Federal Coastal Zone Management Act)

1972 年に制定された米連邦沿岸域管理法は、「国の沿岸域資源の保存、保護、開発、(可能であれば) 復元や強化」のための管理プログラムの作成及び実施と、それによる州政府への働きかけと支援を目的としている。同法は、「沿岸域にかかる連邦政府の活動(連邦政府資金によるものを含む)が、最大限可能な範囲において、州政府によって定められた管理プログラムと整合性がとれたものであるべき。」と規定している。ここではインフラ整備やその他のプロジェクトにおける陸軍工兵隊 (Army Corps of Engineers; ACOE) の活用の許可や連邦政府資金の提供も盛り込まれている。

(3) ニューヨーク州沿岸域管理プログラム (New York State Coastal Zone Management Act)

ウォーターフロント関連の諸政策間の協調は、1981 年に制定されたニューヨーク州のウォーターフロント再活性化及び沿岸域資源に関する法 (Waterfront Revitalization and Coastal Resource Act) における重要課題である。ニューヨーク州のプログラムは 44 の沿岸域政策を含むとともに、地元自治体が地方版のウォーターフロント再活性化プログラム (local waterfront revitalization program; LWRP) を承認した際の地方における取り組みを規定している。

ニューヨーク州総務省 (New York State Department of State) は、州の沿岸域管理プログラムの管理とともに、連邦政府の取り組みが沿岸域政策と整合性がとれているかどうか判断する責任を担っている。州の関係機関によって直接的に実施される取り組み (資金面の支援、土地取引、開発プロジェクトを含む) については、管轄権のある州関係機関が、総務省に申請するために整合性の確認を行う。

(4) ニューヨーク市による地方版のプログラム (New York City Local Program)

ニューヨーク市独自に作成された WRP は、市憲章 197-a 条に基づき、1982 年に地方版の計画として市の財政監査委員会に承認された。WRP においては、州政府の 44 の政策を取り込みつつ、地域の 12 の政策を加えるとともに、これらの政策が適用される沿岸域の範囲を定めた。WRP は州の規則に合意し、ニューヨーク州沿岸域管理プログラムに組み込まれることが承認され、さらに 1982 年 9 月 30 日には、連邦政府の規則にも合意することで商務長官に承認された。これらの承認の結果、市の沿岸域での州や国の裁量による取り組みは、最大限実行可能な範囲で WRP の政策と協調すること、市は岸域内における州や国によるすべてのプロジェクトについてコメントできる機会を得ることが可能となった。

WRP により、市の土地利用レビュー (ULURP)、環境面 (CEQR)、様々な手続きなどの制約の中での地方裁量による取り組みや、197-a 条における計画は、WRP の政策に合致したものであるかどうか評価されることになっている。都市計画委員会 (City Planning Commission) の承認が必要な地域の取り組みについては、市の沿岸域委員会 (City Coastal Commission) が整合性のとれた結論であるか判断する。一方、都市計画委員会の承認は不要だが他の市の機関の承認が必要な地域の取り組みについては、その機関の代表が最終的な判断を行う。市の沿岸域における国や州の取り組みについては、浚渫許可と同様に、都市計画局が市の沿岸域委員会 (City Coastal Commission) に代わり、判断を行う州の機関に対してコメントを送る。

(5) 関連する規則 (Related Regulations)

ニューヨーク州政府環境保全局 (Department of Environmental Conservation; DEC) は、自然資源と環境基準の管理・保護の責任を担っている。環境保全局では、湿地帯と水質基準にマイナスのインパクトを与えるような行動を規制する。湿地帯及びその隣接地における排水、

埋立及び建造などは、環境保全局の許可がなければ実施できない。許可を与えるにあたっては、環境保全局はミチゲーション基準を含む取り組みについて、条件を課す権限を持っている。

陸軍工兵隊 (Army Corps of Engineers; ACOE) は、国の水路及び湿地帯の保護・管理について責任を担っている。陸軍工兵隊は、環境保全局のように航行可能な水域、潮汐水、淡水の湿地帯での活動が国の指定基準にあっているかどうか、レビューや許可発行を行う権限を有する。ここでの活動とは、対象水域における浚渫、埋立、隔壁や構造物の建造を含む。陸軍工兵隊の中心的な責務は、水域の航行性と商業用水路の総合的な機能の確保である。プロジェクトのレビューにおいては、魚類野生動物庁、沿岸警備隊、環境保護庁といった他の連邦政府関係機関とも協議することとなっている。

ニューヨーク周辺の水路における開発の多くは、環境保全局及び陸軍工兵隊の許可が必要となる。この許可を得るためには、提案されたプロジェクトは沿岸域管理プログラムや WRP と整合性が取られていなければならない。地方の関係機関 (公園・レクリエーション局 (Department of Parks and Recreation), 経済開発公社 (Economic Development Corporation), 建設局 (Department of Buildings), 保健局 (Department of Health) 及び環境保全局) についても、ニューヨーク市のウォーターフロントの再開発と水質保護についての役割を担っているが、それぞれの責務は異なるため、許可にあたって対立することもある。WRP の整合性に関するレビューは、そういった対立の調整役であり、市の政策や計画について、許可に係る全関係機関の検討が反映されるように機能している。

3.5 新ウォーターフロント再活性化プログラムに影響を与えたプログラム (Planning Context for the New WRP)

オリジナルの WRP の策定以降、数多くのウォーターフロント計画の取り組みの直接的な成果として、新 WRP が策定されたと言える。これらの計画や研究によって、ニューヨーク市のウォーターフロントに関するより充実した理解が得られたとともに、多様かつ複雑な海岸線をめぐる様々な状況、問題点、優先すべき事項について、より熟考された WRP の必要性が認識されたのである。

① ウォーターフロント総合計画 (The Comprehensive Waterfront Plan)

ニューヨーク市ウォーターフロント総合計画 (New

York City Comprehensive Waterfront Plan ; 以下 CWP) は、21 世紀のウォーターフロントを見据えた市の長期目標を示したものである。一方、ウォーターフロント地区計画 (Borough Waterfront Plans) (1993~94 年) では、CWP の計画目標と協調しながら、地区に特定した提案がなされている。CWP では、ウォーターフロントの主要な機能別に 4 つの地区 (自然、公共、業務、再開発) を定義し、自然資源保護、パブリックアクセス、ランドマーク保存、ウォーターフロントにおける (水域関連やその他の) 業務及びウォーターフロントを活かした新たな居住・商業開発の促進が記述されている。各計画においては、それぞれの土地の状況を評価しながら、地区毎に土地利用の変更・計画・調整及び公共投資のガイドラインを示した短期・長期の戦略が提案されている。CWP のビジョンは、市が採用したウォーターフロントのゾーニング規制と WRP の政策に組み込まれている。CWP やウォーターフロント地区計画は、WRP の政策への地理的特性の基盤になっているとともに、ウォーターフロントの特定の部分に関する、より適切な政策の認識のベースになっている。

② ニューヨーク市におけるウォーターフロント・ゾーニング規制 (The New York City Waterfront Zoning Text)

1993 年に制定されたウォーターフロントにおけるゾーニング規制は、CWP の多くの提案の発展したものであり、新しい居住・商業地域開発におけるパブリックアクセスや視覚的回廊の要望といった WRP の目標や政策を盛り込んでいる。また、ウォーターフロントにおける建築物や埠頭構造物の高さや容積のコントロールにより、開発が確実に適切な規模になるように規制している。一方で、水域の活用について自由度を与えることや、ニューヨーク市初の浮体式構造物を許可することも行っている。また、都市計画委員会及び市議会 (City Council) においても、地域の個別の状況に応じた一般的なウォーターフロントへのパブリックアクセスや視覚的回廊の導入の要望に応じるため、ウォーターフロントアクセス計画を導入している。WRP の政策目標とウォーターフロントにおけるゾーニングがオーバーラップする場合には、政策サイドがゾーニングを参照することになっている。

③ 197-a 条による計画の承認 (Adopted 197-a Plans)

都市計画委員会及び市議会によって、市憲章 197-a 条に準じて承認されたコミュニティを基本とした計画も、WRP の計画策定の背景にある。マンハッタン・ウォーターフロント総合計画 (Comprehensive Manhattan Waterfront

Plan) (1997 年), ストイフェサント湾計画 (Stuyvesant Cove Plan) (1997 年), レッドフック・コミュニティ計画 (Red Hook Community Plan) (1996 年) といった, 沿岸域における地域の現状や問題に取り組んでいる個々の計画が, 地域に特化したガイドランスとなる。

3.6 沿岸域境界 (Coastal Zone Boundary)

沿岸域境界のオリジナルは 1982 年に定められ, 地図に示されたもので, WRP の地理的範囲を定義している。この沿岸域境界線は, 連邦法令に準じて, 沿岸水域に直接的かつ重大な影響を与える全ての陸域・水域を取り囲んでいる。

境界はウエストチェスター (Westchester) 郡, ナッソー (Nassau) 郡及びニュージャージー州との境界から大西洋の 3 マイルの沖合まで広がっている。陸域側については, 以下の沿岸域の特性を取り囲むように定められている。

- ・ 臨海工業重要地域 (Significant Maritime and Industrial Areas)
- ・ 沿岸域魚類野生動物重要生息地 (Significant Coastal Fish and Wildlife Habitats)
- ・ ウォーターフロント自然保護特別地域 (Special Natural Waterfront Areas : SNWA)
- ・ スタテン島ブルーベルト (Staten Bluebelts)
- ・ (潮汐水及び淡水の) 湿地帯 (Tidal and Fresh Water Wetlands)
- ・ 沿岸域の氾濫原及び水害危険地域 (Coastal Floodplains and Flood Hazard Areas)
- ・ 浸食危険地域 (Erosion Hazard Areas)
- ・ 沿岸域防護資源法対象地域 (Coastal Barrier Resources Act Areas)
- ・ 急斜面
- ・ 公園・海岸
- ・ 沿岸水域と港における視覚的アクセスと景観
- ・ 沿岸に密接した歴史的・考古学的・文化的サイト
- ・ 特別ゾーニング地区

これらの特性を持たない既に開発済みのエリアについては, 一般的に平均満潮位のラインから (最短でも) 300 フィート陸側に入ったところにある (法的に位置付けられている) 道路を沿岸域境界とする。一方, (上述の特性を持たない) 未開発地域については, 最初に人工的に建造された主要な障壁に最も近い道路を沿岸域境界とする。なお, シティ島 (City Island), ブロードチャネル島 (Broad Channel Island), ロックウェイ半島 (Rockaway Peninsula) については, 全体が沿岸域に含まれるため, このガイド

ラインの適用外となる。また, 連邦政府の管轄の島や施設は沿岸域から除かれており, これらについては連邦政府の法令に沿って, 一貫したレビューを行うことになっている。そして, 沿岸域内にある沿岸域資産の処分については, 連邦政府が行うこととなっている。

3.7 ウォーターフロント開発の基本方針 (The New Waterfront Revitalization Program Policies)

ニューヨーク市のウォーターフロント計画に関する様々な政策について, ニューヨーク市ウォーターフロント再活性化プログラムにおいては, 10 の政策に再編されている。その中でも, 最近日本の各地のウォーターフロントにおいても注目されている「パブリックアクセスの提供」と, ニューヨーク市においては一般的にあるが, 日本においては十分普及しておらず, 今後普及に向けて努力が望まれる計画面の 2 つの政策 (「ビジュアルアクセスの保護」, 「歴史的遺産の保護, 保存」) について紹介する。

(1) ニューヨーク市沿岸水域におけるパブリックアクセスの提供について (政策 8)

政策 8 は, ウォーターフロント利用に関する公共・民間双方の利害のバランスをとりながら, 物理的かつ視覚的なパブリックアクセスを提供することを目的としている。1993 年に制定されたニューヨーク市のウォーターフロントにおけるゾーニング規制は, 新しい居住・商業地域開発の大部分におけるパブリックアクセスの要件を定めている。具体的には, 水際線に面した公共のオープンスペースの規模及び立体的な配置の標準, 陸側との視覚的・物理的なつながりに関する要件, 公共空間の質的向上のためのデザイン・ガイドラインなどの要件である。ただし, 既存の土地利用に相容れない場合や, 開発規模にそぐわない場合には, パブリックアクセスを要求しないとしている。また, 地域の現状にあった要件となるようにウォーターフロント・アクセス計画の導入を規定している。ゾーニングを要件に含まない計画については, 標準とされるゾーニングに関する決議を, パブリックアクセス・デザインのガイドラインとすることとしている。

ウォーターフロントのゾーニング規制は, 工業地域開発と結びついたパブリックアクセスについては定められていないが, 就労の場としてのウォーターフロントについては, 然るべき物理的・視覚的アクセスの機会が与えられていることが多い。本政策においては, 公衆衛生, 安全及び事業運営上においてリスクがないところについては, 公共の公園, 棧橋, 自転車用道路などの整備を奨励

している。

本政策では、公共の土地、水際線に隣接した公共施設、水面下の土地（公有地）などの基準も定めている。これらの基準は、公共の公園、海岸、マリナー、棧橋、通り、高速道路及び既存の私有地の地役権などの施設等に関連した既存の水際線へのアクセスの保護や、公共プロジェクトの要素となるパブリックアクセスの改善を目的としている。

(2) ニューヨーク市沿岸域における視覚的な質に貢献する景観資源の保護（政策 9）

政策 9 は、沿岸域における（自然・人工いずれの）景観資源の減少を防ぐことを目的とする。質の高い沿岸域のランドスケープとは、水域、地勢、植生及び建造物群（建築物、高速道路、橋、埠頭、その他構造物）から構成されると言えよう。ニューヨーク市においては、視覚的な質や景観資源が、次のような取り組みによって認識され守られている。歴史的資源の保存、自然資源の保護、公園・オープンスペースの計画及び取得、特別地区に関するゾーニング、ウォーターフロントにおける過剰な開発に対するゾーニングによるコントロール、新しい開発の輪郭を定める都市デザインの基準の設置などである。

(3) ニューヨーク市の沿岸域における歴史的・考古学的・文化的に重要な遺産の保護、保存及び資産価値の向上（政策 10）

ニューヨーク市における考古学的に価値のある場所や歴史的な建造物は、沿岸域における過ぎ去った時代、様々な事象や文化などと明確なつながりを持っていると言える。この政策は、こういった沿岸域と関連し重要性の高い歴史的・考古学的・文化的な資源の保護、保存及び再活性化を目的としている。歴史的・考古学的資源に関連したあらゆるプロジェクトは、特にニューヨーク市行政コード § 25~303 (New York City Administrative Code) による歴史的資源としての指定に関する法規制や、考古学的資産の発掘・調査・復元に関連した国・州・地方の法規制に従わなければならない。

(以上 3.5~3.6 は、New York City Department of City Planning (2002) : The New Waterfront Revitalization Program を参考とした。)

4. トロント

4.1 トロント旧港地区再開発の経緯と概要

(1) 再開発の経緯

1972 年に近代港湾として整備が一応整ったカナダのトロント港は、五大湖の一つであるオンタリオ湖の南西岸に位置しており、近年までその利用は活況を呈していた。しかし、貨物輸送のコンテナ化の影響は五大湖の利用にも及んできて、鉄道と自動車による陸上輸送が、船舶による湖上輸送を圧迫するようになってきた。

かつてはトロント港のシンボルともなっていた 100 万 ft² (9ha) の倉庫スペースを持ち 8 階建ての大型上屋・倉庫（ターミナル・ストレージ）も使用されなくなって長いこと放置されてきた。この倉庫はカナダ鉄道会社の出資によるカナディアン・レール・アンド・ハーバー・ターミナル社によりトロント港のほぼ中央の大型岸壁の背後に隣接して建てられ、その背後には鉄道が引き込まれ、貨物の輸送に便利ようになっていた。

しかし、この地域がトロント市のビジネス街に近いオンタリオ湖畔にもかかわらず、港湾活動の衰退に伴い港湾地区の建物は老朽化したまま放置されるようになり、荒廃に拍車をかけることとなった。

1972 年カナダ連邦政府は、オンタリオ湖沿岸の環境改善の一環としてこの利用されなくなった土地 36ha を購入し、その再開発の検討にはいるための母体として、同年に連邦政府直属の公社として「ハーバーフロント・コーポレーション」を設立した。1991 年にはハーバーフロント・センターと名称を変更した。

買収した 36ha のうち、4ha は慈善団体に寄付され、16ha は公園用地としてトロント市へ譲渡された。そのうち 4ha については、トロント市からハーバーフロント・センターに長期賃貸されている。残り 16ha についてはディベロッパーに売却された。

1980 年頃より再開発が本格的に始まり、トロント市を湖畔まで拡張することとして、主として住宅施設と商業施設を整備して、一般市民の憩いの場所を提供することとした。トロント港のウォーターフロント開発の中心的な施設としてターミナル・ストレージが選定され、その施設の利用方策が検討された。この再開発計画は民間会社のコンペで決められることとなり、建築家ゼイドラー・ロバーツの協力を得てまとめられたオリンピア&ヨーク開発会社の案が採用されることとなった。

(2) 再開発の概要

1983 年に再開発が完成した大型倉庫であるターミナ

ル・ストレージは、アールデコ・スタイルの原型を尊重し、このほとんどを活かして設計され、商業施設、事務所、コンドミニウムなどの混合利用を実現することとした。ここでは単なる空間づくりではなく、そこに従来に勝る産業化集合機能を付加することとしている。

外観では、4階建てのガラス張りの居住施設をターミナル・ストレージ本体の屋上につけ足した他は、クイーンズ・キー・ウェストに面する正面施設や有名な時計の塔屋はそのまま残すなどとして、昔の原型の維持に努めている。1階及び2階は吹き抜けとし、モールを設けて変化をつけている。東側のガラス張りのアトリウムは、商業施設へ入りやすいように工夫されている。湖水側の岸壁のエプロン部分には、張り出しのテラスを設けており、天気の良い日にはテーブルやいすを配置してウォーターフロント・カフェと名付けて人気を博している。3階以上9階までは、業務用施設としてオフィスを設置した。中央の三箇所のアトリウムには、屋根より商店街まで突き抜けるコンクリート構造の柱があり、構造的な課題の解決と併せて、利用者の視覚的なアクセントとなっている。これは往時の倉庫の主要な柱構造を一部補強してそのまま活用している点が注目される。なお、3階の一部は駐車場として利用されている。9階より上は居住施設としており、72の豪華なコンドミニウムであり、4階建てとしている。いずれのコンドミニウムからも、オンタリオ湖が望めるようになっており、それぞれの居住施設に大型のグリーンルームが設けられている。コンドミニウムのテラスは、プライバシーに保護するように張り出しや隔壁などで工夫がなされている。当再開発の主要な施設は次のとおりである。

- 1) クイーンズ・キー・ターミナル (大型倉庫の再開発)

1階～2階は商業施設及び店舗。3階は一部駐車場。3階～8階は業務施設及びオフィス。9階～12階は分譲住宅及びコンドミニウム (プール、サンルームを含む) である。
- 2) デュモリエシアター (氷貯蔵施設の再利用)

1970年に完成、6,000万ドルの開発費をかけて、400席の劇場に改装した。
- 3) パワープラント美術館 (火力発電所の建物の再利用)

世界の著名人の美術、工芸品の展示を中心とした美術館として改装、外壁の赤煉瓦はそのまま残している。
- 4) モリソン・プレイス (屋外劇場)

デュモリエ (たばこメーカー)、フォード、コカコーラ、モリソン (ビールメーカー) の協賛を得て運営会社を設立し、屋外劇場を整備し運営している。土地はカナダ連

邦政府の所有のまま貸与して利用している。主にトロント市民のイベントを開催、ステージを湖水側に向けているため、音は湖面に流れ、音響による公害防止にも配慮されている。

- 5) ヨーク・キー・センター (トラックターミナル再開発)

内部を改装し、工芸家の制作工房としての利用ができるように、電気炉や圧延機械等を配備している。
- 6) ボンド・リンク (屋外スケート場)

春、夏の期間は景観を損なわないためのプールとして利用し、冬期はスケートリンクとして市民に開放している。
- 7) マリーナ (小型船だまりをヨットハーバーとして再開発)

係留料金は70ドル/ft・年である。
- 8) レストラン・公園

ピア6の倉庫の跡地を整備して利用している。
- 9) アンテーク・マーケット

老朽した工場を再開発して利用している。

4.2 トロント・ウォーターフロント再開発公社 (Toronto Waterfront Revitalization Corporation)

(1) 沿革

トロントにおけるウォーターフロントの再活性化は、市、州、国にとって、トロントが世界の中で最も素晴らしい生活、就業、訪問の場でありつづけるための絶好の取り組みになると言えよう。

2000年3月に公表されたトロント・ウォーターフロント再開発作業部会の報告を受け、カナダ政府、オンタリオ州及びトロント市は、ウォーターフロント再生を監督・リードすることを目的としたトロント・ウォーターフロント再開発公社 (以下 TWRC とする) の設立を支援することを共同で発表した。

ロンドン、ニューヨーク及びバルセロナのようなウォーターフロント・プロジェクトの成功事例の開発段階においても見られるように、ウォーターフロント再活性化の実現のためには、総合戦略の調整・監督役を強く委任された独立した法人が不可欠なのである。

1) 使命 (Mission)

トロント市、オンタリオ州そしてカナダの人々が活用したり楽しめるようにトロント・ウォーターフロントを変貌させることは、経済成長の促進や世界的な再認知に結びつくのである。

2) ビジョン (Vision)

地域社会、市民、民間企業とともに活動することにより、ウォーターフロントにおける公園、公共空間、文化施設そして多様性があり持続可能な商業空間や居住空間を創造することができるだろう。

3) ガバナンス (Governance)

TWRC は、国・州・市政府から指名された 10 名の役員により組織される。

4) 企業理念 (Overall Corporate Objectives)

- ・ 居住者、訪問者に対し、質の高い生活を提供しうる身近で新しいウォーターフロント・コミュニティを開発する。
- ・ ポートランド地区に革新的もしくは知識集約型産業を誘致する。
- ・ 地域社会に対し、再活性化の積極的パートナーであることを約束する。
- ・ 民間投資を誘致するための戦略的パートナーシップを構築する。

(以上 4.2 (1) は、Toronto Waterfront Revitalization Corporation (2004) : Corporate Background を参考とした。)

(2) 開発計画における投資収益

市・州・国の各政府は、TRRC が次の 5 年間に要求しているウォーターフロント再活性化事業費に対する 15 億加ドル (3 主体が毎年 1 億加ドルずつ均等割賦) の投資に合意した。また、TWRC では、プロジェクト全体を通じた公的部門の投資額は、ほぼ 26 億加ドル程度 (ただし Gardiner Expressway Corridor の変更を除く) になると見込んでいる。各政府の投資に対する実質収益については、全体で年 14% と初期投資を大きく上回る実質収益となる。30 年間では、直接歳入だけを見ても約 67 億加ドル、間接歳入については計 10 億加ドル、また関連して誘発される歳入については 23 億加ドルと、計 100 億加ドルの歳入が見込まれている。

TWRC では、トロント・ウォーターフロントの活性化により、さらに民間部門から 30 年間で 130 億加ドルの追加投資が誘発されると見ている。

プロジェクトの建設工事については、約 194,000 人・年の雇用を生み、2035 年に再活性化事業が完了した際には、約 30,000 人の常勤雇用を生み出すと考えられる。

カナダの主要都市トロントのダウンタウンにおいて、ウォーターフロントへのパブリックアクセスや他の公共空間の拡張、水質の向上、土壌浄化、洪水対策といった事業への取り組みは、最終的な結果として、トロントが世界クラスの都市に確実に発展することを目標としている。

(3) 開発における基本方針

1) 湖へのアクセス

ウォーターフロントは、(トロント市、オンタリオ市、カナダの) あらゆる市民にとって非常に大きな公共資源である。いずれの再活性化プロジェクトにおいても、ウォーターフロントへのパブリックアクセスの維持と拡張は、最も重要かつ優先すべき事業であると言えよう。例えば、水際線沿いにおいては、端から端まで連続した緑地を設けなければならない。また、クィーンズ埠頭 (Queen's Quay) 南側と水際線沿いの開発については、公共利用としなければならない。再活性化事業により、湖に面した公園や娯楽・文化イベントスペース、そして湖自体の美しさや壮大さを体験することができるようになれば、より多くの人々をウォーターフロントにひきつけることができるだろう。

2) 公園及びオープンスペース

再活性化事業により、トロントのウォーターフロントには、新たに改良された面積約 500 エーカーの公園とオープンスペースが整備される予定である。市は独自に、居住者や来訪者のための緑地を提供する予定である。ここでは、プレジャーボートやコミュニティ、文化、娯楽施設などを含む幅広い施設が認められている。有名なバンクーバーのスタンレー公園に (その規模・精神において) 匹敵するようなオンタリオ湖公園 (面積 250 エーカー) の整備には、チェリービーチ (Cherry Beach) からアッシュブリッジ湾 (Ashbridges Bay) までの拡張部分を含む新しい公園とオープンスペースが含まれている。

3) 住宅

トロントの人口は、次の 30 年で 100 万人に増加すると見込まれている。広大な未開発用地を抱えるウォーターフロントは、この人口増に対応した土地を提供できる。TWRC の開発計画では、複合利用コミュニティとして位置付けられたエリアに、新たに 4 万世帯以上の住居を準備しようとしている。ウォーターフロントにおける住宅開発に関しては、賃貸住宅を含むアフォーダブル・ハウスを大量に提供する予定である (注: TWRC が提案するアフォーダブル・ハウスは、住宅補助金を含まない)。

新たな近隣地区は、水際線への近接性が確保され、既存の公園や新しい公園、レクリエーション・オープンスペース、遊歩道・サイクリングルートなどが整備されることにより、居住・労働の両面において、魅力的なエリアとなるであろう。

また、交通機関の活用は自動車の必要性を減少させ、優れた設計による公共空間は、徒歩や自転車の利用を促すこととなる。

4) 公共交通機関

新しいウォーターフロント近隣地区については、第一次輸送モードとして公共交通機関も計画される予定である。開発計画とビジネス戦略では、ウォーターフロントエリアにおける公共交通機関の整備コストは8億加ドルと見ている。この拠出の内訳としては、ハーバーフロント LRT やトランジット・レイク・ショア (Transit Lake Shore) ルートの延長などのプロジェクトの支援があげられる。

5) 都市計画・デザインの優秀さ

TWRC の開発計画は、トロント市の第2次ウォーターフロント中央計画 (Central Waterfront Secondary Plan) と協調しながら、シップ運河 (Ship Channel)、エキシビション・プレイス/オンタリオ・プレイス (Exhibition Place, Ontario Place)、コロネーション・パーク (Coronation Park)、フォート・ヨーク (Fort York) といった既存のウォーターフロントのランドマークの強化に取り組んでいる。通り、オープンスペース、公共・民間の建築物などのデザインは、あらゆる人々にとって、ウォーターフロント地区が美しく、アクセス条件が良好で、快適な空間となるような高水準のものとなるよう計画されている。

並はずれて優れたデザインが、国際的な都市構築を先導する新しい世代の特徴として定義づけられていることを鑑みれば、デザインの優秀さの重視が不可欠であること間違いない。ニューヨークのバッテリーパーク、ロンドンのドックランド、バルセロナのウォーターフロント、ベルリンの主要な都市構築プロジェクトはいずれも、現代的なデザインや建築から生み出された。ある都市が、実質的に新たに際立った地区を生み出そうとすることは、通常のビジネスの機会とは異なるものである。新しい地区においてデザインの質を高めるためのテクニックは以下のとおりである。

- ・ 公共的なプロジェクトについて、開かれたデザイン・コンペによる審査
- ・ 少人数の指名コンペ
- ・ 専門家の評価による2段階 (財政面、デザイン面) のディベロッパー・コンペ

以上のような都市構築における先導的な取り組みは、より広い地域や都市全体の質的価値を高め、名声を生み出すような傑出した成果を出している。

6) 市民による管理

トロントのウォーターフロントは多くの競合する他のウォーターフロントと同様に、様々な輸送手段を経験してきた。具体的には、港としての初期の利用形態から、鉄道施設により占められた産業センターや、主なサービス・インフラや高速道路などまでである。

このような初期のウォーターフロント再開発 (埋立の初期を含む) においては、多くの場合、パブリック・インボルブメントや総合的な計画との密着なしに進められた。ハーバー・キャッスル・ホテルやハーバーフロント開発については、一般市民からの批判を経験しつつ成功した事例と言える。なお、高架のガーディナー高速道路については、隣接地の地価と (長さ方向に沿った) 遊歩道のダブルの沈下を経験した。

ウォーターフロント再活性化の基本は、土地のポテンシャルのき損や、中心市街地との分断といった過ちに対処することにある。分断、環境悪化、(未だに対処されていない) 障害といった問題の改善に取り組むことが、TWRC の開発計画の中心となっている。

開発計画とビジネス戦略における先導的取り組みに含まれているのは、高架のガーディナー高速道路への対処、水際線へつながる公共通路のつながりの改善、及びカナダ最大都市の玄関としてふさわしいウォーターフロントとを形成するための水際の公園、広場、埠頭などの整備である。

(4) まちづくりにおける市民参加

TWRC は、市民との効果的な双方向のコミュニケーションが、トロントのウォーターフロント再活性化の鍵になると考えている。ウォーターフロントの未来への過大な関心や期待はもはや時代遅れとなる一方、最近の協議においては、市民からウォーターフロント計画に対する多様な知識、アイデア、視野が示されている。ウォーターフロントに関する計画も説明責任や透明性が求められており、市民との協議や市民参加プログラムは標準的になっている。TWRC は、このような市民との有意義な協議の導入から得られる知識を足場としながら、開発を推進していく方針である。

1) 協議の方法

- ・ 市民向けワークショップ・会議
- ・ 投資家を対象とした円卓会議や説明会
- ・ ウェブサイト
- ・ 年次総会

2) コミュニケーション

- ・ 協議に焦点をあてた定期的なニュースレター
- ・ 印刷物、電子データ（インターネット上の情報）
- ・ 経過報告（書）
- ・ 既存のコミュニケーション・ネットワークとの連携
- ・ 展示

先導的なプロジェクトに関する市民との協議はすでに始まっている。開発計画やビジネス戦略に関する協議については、順次開催される予定である。

(5) 財務計画と経済効果

1) 財務計画

財務計画では30年を対象期間とし、ウォーターフロント再活性化事業について財政面及び経済面の分析を行っている。TWRCでは、1～5年目については事業拡張を用途とし、各関係政府（市、州、国）に対し、それぞれ同額で年間1億加ドル、5年計15億加ドル（フロー）の財政支援の承認を求めている。

開発計画は策定された財政計画をベースにしている。試算項目は以下のとおりである。

- ・ 用地回収、土地改良及びインフラ開発への投資
- ・ 改良された土地や民間ディベロッパーに分配される土地の売却やリースによる（将来的な）収入
- ・ ウォーターフロント再活性化事業実施のための資金として認められた15億加ドルとそれに追加される資金
- ・ ウォーターフロント再活性化事業の実施を通じて発生する経済活動（政府、雇用についての直接的な収益を含む）

表-6 開発段階ごとの歳出の見積額

	段階1 0～5年目	段階2 6～10年目	段階3 11年目以	合計
環境				
ドン川	74	0	0	74
水質	44	110	176	330
土壌浄化	154	56	88	298
総合エネルギー	50	0	0	50
都市整備				
輸送機関	213	379	208	800
道路	190	0	0	190
公共スペース				
改良・特別事業	25	112	0	137
公園	212	182	128	522
周辺開発				
周辺計画・事業開始	16	0	0	16
ポートランド	275	206	320	801
西ポートランド	24	54	11	89
東ベイフロント	57	35	22	114
展示場	104	35	9	148
用地取得・事業中断	428	150	85	663
総合開発	80	26	12	118
合計	1,946	1,345	1,059	4,350

注；ただし、単位は百万加ドル。

総合開発とは、用地改良、洪水コントロール、海岸

護岸の整備などを指す。

財務分析の期間は30年間としており、プロジェクト（Gardiner 高速道路の改修事業を除く）への投資額は約43億加ドルと見積もられている。現段階で定義されている歳入の根拠は、（政府に）承認された15億加ドルと土地の売却もしくはリースから得られる17億加ドルである。さらにTWRCは、土地の価値を一層向上させ、土地のマネージメント・プロセスを開発し、実質的に30年間で12億加ドルの追加的な資金調達を確実なものとするため、関係政府（市、州、国）とともに取り組む方針である。

表-7はプロジェクトから政府が得る歳入を示しており、1ドル投資するごとに政府（カナダ政府、オンタリオ州、トロント市）は、約2.92ドルの歳入を得ることを示している。さらに内部収益率（IRR）を用いて分析すると、政府は投資について13.7%のIRRを得ている。

表-7における政府投資には、TWRCに移転した公有地の価格は含まない。（TWRCは公有地に価格をつけないこともあるため。）公有地の価格も分析に考慮すれば、土壌浄化など高いインフラ整備コストを考慮しなければならないため、TWRCはその分析結果は重大な影響力を持たないと考えている。

表-7 政府の直接投資とプロジェクトからの歳入

寄付協定	1,214
追加的資金要請	1,085
公有地	0
政府投資合計(a)	2,299
建築物部分	1,233
インフラ部分	690
建築終了後	4,800
政府歳入合計(b)	6,723
割合(b/a)	2.92

注；ただし、単位は百万加ドル。

2) 経済効果

ウォーターフロント再活性化事業による関係政府（市、州、国）に対する年間実質利益率については、30年間を通じて14%としている。間接的な収入として10億加ドル、事業を通して誘発される23億加ドルの収入に加え、政府の投資額は総計約67億加ドル（従って、当初計画を通しての収入は合計100億加ドルとなる。）だが、政府は投資額1加ドルにつき約3加ドルに相当する収入を受け取る見込みである。

雇用効果は以下のとおりである。

- ・ 当初計画の建設期間中の総雇用数は 129,000 人年。
うち直接雇用：約 67,000 人年，間接雇用及び関連の雇用：63,000 人年。
- ・ インフラ整備関連の総雇用数は 65,000 人年。うち初期の建設現場における直接雇用：31,000 人年，間接雇用及び関連の雇用：34,000 人年。
- ・ プロジェクト全体を通じた新たな常勤職数は 30,000 件以上。うち直接的な職は 17,370 件，間接的な職・関連した職は 12,800 件。

表-8 事業による直接的・間接的・誘発的雇用効果

	直接的	間接的	誘発的	合計
建築物部分	67,000	28,000	35,000	129,000
インフラ部分	31,000	16,000	18,000	65,000
建設後	17,370	4,630	8,170	30,170

注；ただし，単位は人・年。

(a) 直接的 (Direct) 効果：

プロジェクトにより発生する影響

(b) 間接的 (Indirect) 効果：

プロジェクト参加者への供給者により発生する影響

(c) 誘発的 (Induced) 効果：

直接的・間接的効果で発生した収入を再利用することにより発生する効果

(d) 建築物部分 (Building Component)

住居用・商業用ビルを建築する際に，予想されている資源の利用による影響。例えば，建築主に対し，開発した土地を売却・リースすること。

(e) インフラ部分 (Infrastructure Component)

TWRCによってインフラやパブリックスペースを集合，改良，建設する際に，予想されている資源の利用による影響。TWRCが整備しないパブリックスペースの一部(学校，デイクアセンター，図書館，救急ステーション，消防署)は除く。

(f) 建設後 (End State)

2003 年から 2035 年まであるいはそれ以降，事業用土地として期待される公的・住居用・商業用の混合利用による影響。

(以上 4.2 は, Toronto Waterfront Revitalization Corporation (2002) : The Development Plan and Business Strategy for the Revitalization of the Toronto Waterfront を参考とした.)