

5. 米国におけるウォーターフロント開発に関わる手法と制度

本章では、米国におけるウォーターフロント開発に関わる手法と制度について、開発管理体制、ゾーニングと地区制度、用地取得、民間ディベロッパーに対するインセンティブの面から紹介する。なお本章の内容は、Department of Commerce (1988) : Improving Your Waterfront を参考にした。

5.1 開発管理体制

(1) ウォーターフロント管理委員会

ウォーターフロント委員会は、専ら海岸地域の問題を取り扱うことを目的に作られた行政機関である。このタイプの開発管理体制は、既存の機関に加え、またそれとは独立して、新たに公的組織を作る必要が生じた場合に創設されている。

委員会には、いくつかの郡を含む地域的広がりを持つものもあれば、一つの市町村または地区に限定されているものもある。そして、通常その設立にあたって、州政府が必要な法的措置をとることが必要とされる。

ウォーターフロント委員会は、管轄区域内の土地利用と開発を管理する権限を与えられている。土地利用計画調査、環境アセスメント、開発計画策定などが委員会の一般的な計画関連業務である。

委員会は管理責任の一部として、規制機能をも有している。この規制とは、通常土地所有者が臨海部の資産に重要な変更を加えるときの許可のことである。この許可権は、委員会にとって臨海地区の開発を指導する上での重要な手段となっている。

ロードアイランドのような最も成功している委員会の例では、政府・民間企業・市民団体というあらゆるレベルからの代表者が参加している。広く様々な利害関係者を集める方法により、委員会は上流エリートや特定の利益集団による支配という弊害を避けることができるのである。サンフランシスコ湾保全委員会は、このタイプの開発管理体制の代表的成功例であろう。

(2) 準公共開発公社（非営利会社）

準公共機関の目的は、公共サイドの開発当局から独立し、かつ地方自治体の一般的な指導の下で機能する柔軟な組織づくりである。こうした組織が、地方自治体、民間側、様々な地域グループの利害調整を地方自治体当局よりうまく行っている例もある。しかも民間会社として

の性格から、地方自治体とディベロッパーとの交渉において、中立的な第三者の立場に立てる場合もある。こうした組織により、目的や政策の違いが話し合われ、プロジェクト遂行にあたっての混乱、紛争、遅延を最小限に食い止めるケースも少なくない。

開発公社は、合法的な法人組織として登録しなければならないが、非営利ということで税制上の恩典を受けることができる。開発公社はその設立が承認された後、計画策定・管理の責任が規定された契約を自治体と結び、これを実行することとなる。自治体から認可を受けた公社にどの程度裁量権があるかは、プロジェクトの性格や州法での規定によって異なるが、地方自治体の地域開発当局が一般的に持っている権限は全て持っている公社も珍しくはない。こうした非営利準公共開発会社の例として、ボルチモアのチャールズセンター・インナーハーバー管理公社がある。

(3) 第三セクター開発会社

提案された開発案を完成したプロジェクトに仕上げるのに十分な財源が、公共側にも民間側にもないというケースは多い。第三セクターはこのような場合に有効な方法となる。公共セクターと民間セクターは、契約上の合意のもとに、パートナーとして協力し、開発案についてそれぞれの割合に応じた役割を果たす。ヴァージニア州ノーフォークのフリーメイソン港の再開発は、公民両セクターがお互いの利益となる社会的経済的目標達成のため、協力を行った好例である。

(4) 港湾局

港湾局は、米国中の商業港のどこにも存在する管理機構である。ほとんどの場合、それぞれの地元の港を管理するために設立されている特別の目的を持つ公共機関である。通常は契約の権限や土地収用権等の広範な法的な力を有しており、しばしば地方政府から独立して機能することもある。また、この機関は、州レベルの省庁かまたは独立した特別官庁として、州法に基づいて設立されている。

総合的な管理機構としての港湾局は、民間の事業を監督するのと同様に、公共の港湾ターミナルの運営も行っている。さらに、港湾局はその管轄区域にある所有地に対して、土地利用計画権限を持つこともある。

港湾局がその管轄を従来からの水上輸送施設だけでなく、空港、橋、オフィスビル等へ広げたことにより、近年ウォーターフロント再開発におけるその重要性が高まっている。こうした投資により、港湾局は主要な資金源

を得たのである。多くの港湾局が、海岸・沿岸沿いの広大な面積を管理している。広範な法的権限と強固な財政基盤そして政治的影響力の結合によって、港湾局はウォーターフロント再開発の重要な遂行手段を確保しているのである。

(5) 民間開発会社

多くの都市において、特殊な民間開発会社が都市再開発を促進するために使われてきた。民間ディベロッパーに通常は地方政府が持つような権限を認めることによって、その会社に再開発案の全段階を遂行する法的手段を与えようとするものである。典型的な民間開発会社は、計画作成、土地取得（場合によっては土地収用権による取得も含む）、クリアランス、用地改修を担当する。ただし、会社の全ての活動は、地方政府による監督と承認を必要とする。

この事業主体論の前提となっているのは、以下の二点である。まず第一点は、伝統的な都市再開発事業以外の活動を行っている民間企業でも再開発プロジェクトをよりスムーズに運営でき得る可能性があること。第二点は、民間企業は公的開発機関よりも資金調達面で柔軟性があることである。

こうした会社を設立する手続きは、地域によってやや異なるが、一般的には特別の州法によって法的権限が地方自治体に認められなければならない。例えば、ミズーリー州は、カンザスシティやセントルイスの各所において、都市域の再開発への民間投資を促進するため都市再開発法を用いている。

法的な基盤が確保されれば、特別の都市開発会社は民間のディベロッパーと金融機関との間で営利会社として設立できる。そして開発区域が決められ、民間開発会社は再開発機関として活動を開始できる。計画作成調査がなされ、公的意見が取り入れられ、計画策定を実施し、資金調達が行われる。そして最終案は政府当局によって審査され、公聴会が開かれるのである。

計画作成や大規模開発の遂行に民間の開発後会社を使うことについては、議論を呼ぶことがあり得る。なぜなら、地域全体に影響を及ぼすプロジェクトにおいて、この方式は民間の関係者に過大な権限を認めるものと批判されないからである。しかし、こうした問題も、広範な関係者からの意見を取り入れる公式の公的審査手続きを行うことによって克服できる。

5.2 ゾーニングと地区計画

(1) ゾーニング

ウォーターフロントの複合的利用開発を計画している市当局または民間ディベロッパーにとって、時代遅れで、制限的なゾーニングは悩みの種である。しかし一方で、ウォーターフロントを創造的かつ適切な利用ができるユニークな場所としてゾーニング指定している地方自治体もある。

また、ウォーターフロントがユニークな場所であるということ認識して、以下の特別な指定をすることが可能である。

- ①ウォーターフロントの特別計画区域を設定し、それを都市のマスタープランと同様なものとして位置づけること。
- ②ウォーターフロント区域を既存のゾーニングの一部として採用すること。
- ③ウォーターフロントにあったパフォーマンス基準を作ること。

特別計画区域を通して、ウォーターフロントに関心を向けることも、重要な第一歩である。たとえ位置を特定したゾーニングの設定がなかったとしても、特別計画において明確にされている達成すべき目標は、コミュニティ活動のよりどころとなる。

(2) オーバーレイ・ゾーニング (暫定的ゾーニング)

オーバーレイ・ゾーニング、すなわち「重ね合わせゾーニング」または「浮動的ゾーニング」とも呼ばれる暫定的ゾーニングは、特定の土地との関連性を重視する伝統的ゾーニングにつきまとう静態的な性質という問題を回避するものである。このゾーニングは、コミュニティの上に「浮かぶ」ようであり、地方公共団体によって適切だと考えられる特定の時期・場所において設定される。また、これは用途、高さ、容積という標準的なゾーニング条例と同様の規制を含んでいる。また、工業団地や複合的商業開発のような特定の目的のための開発条例にも合うというユニークな特徴を持っている。

このゾーニングは、暫定的な開発規制の方法として用いることもできる。この手法は、しばしば新しい建築投資の激しい開発圧力を受ける未開発の地域や、再開発がすでに速いスピードで進んでいる場所で、地方公共団体はよく用いている。こういう場合には、新しい戦略的な改訂されたゾーニング条例が執行されるまで、既存の土地利用の付与と将来の開発を禁止する効力をこの「暫定的ゾーニング」は持っている。このゾーニングは、新しい開発行為の内容を評価する時間の余裕を地方公共団体

に与えることになる。

(3) インセンティブ・ゾーニング (誘導的ゾーニング)

インセンティブ・ゾーニングは、伝統的なゾーニングの特徴である厳格な敷地利用規制の短所を乗り越えるためにしばしば使われる手法である。その主たる目的は、革新的な土地利用と創造的な都市設計が実施しやすいゾーニングを行うことにある。ゾーニングの中の種々の恩典は、ほとんど全ての場合、民間ディベロッパーに与えられるいくつかの計画上の譲歩と引き替えに、公共の利益を守る手法として使われている。

最も良く知られている特典の例として、「ボーナス・ゾーニング」が挙げられる。この手続きでは、その地域のゾーニング条例に規定された内容以上に特別の人口密度または延べ床面積の増加が与えられ、その見返りとして、オープンスペースの提供、公共アクセスの確保といった公共の利益のためになることが要求される。

民間ディベロッパーの受けるインセンティブと公共側の得る便益の総量は、その地域のゾーニング条例の中に明示的に規定されている。

(4) 水面・港湾地域管理ゾーン

水面利用の管理に関しては、水面では広範囲にわたって、相矛盾するような利用が行われているにも関わらず、陸上と同様な検討、規制等はなされていない。土地利用に関しては、商業、工業、レクリエーション、輸送、住居などが、港湾地区の限られたスペースの中で競合して存在している。

航行管理、船舶に対する水質規制、及び速度制限が、現在の水面や港湾の規制の典型的なものであるが、これらの権限は普通州レベルで行使されており、ある特定の港湾の環境の具体的な問題に焦点を当てていない。

まだ水面域において、包括的な管理システムというものは存在していない。水面地域の管理手法について、いくつかの事例を以下に示す。

「地域固定ゾーニング」は、特定の地域での利用を制限するものである。例としては、海岸から 200ft 内の区域での遊泳禁止 (ボートは低速度の出入り以外は禁止される)、水上スキー、サーフィン等の禁止等が掲げられる。ブイが遊泳区域、サーフィンのできる区域、航路、釣りのできる場所、水上スキーのコースを示すために使われる。区域は、地図、標識またはブイによって一般にわかりやすく示されている。

「タイム・エリア・ゾーニング」は、ある地域での特

定の時間に特定の利用が禁止されるものである。例えば、魚釣りとの衝突を避けるために、水上スキーまたはサーフィンを早朝と夕方に禁止するようなことである。

「分離ゾーニング」は、営利目的で船を利用する場所で、類似の利用の間に緩衝区域を設定するものである。例えば、このゾーニングによって、釣りをしている船に対して、波の影響を受けないようにするために、他の船を近づけないようにすることができる。

(5) 地区制度

1) 特別地区

特別地区は、あるコミュニティ内の特定の地域に財またはサービスの供給を行うために作られる地方公共団体の副次的な行政単位である。ある地域のニーズが標準的な自治体によって十分に満たすことができない場合に、通常特別地区は組織される。特別地区は、特定の地理的にはっきりとした境界を持つ。特別地区の理事は任命または公選により選出され、その権限は地区の協会に対してのみ行使することができる。この制度を実施する前に、地方公共団体に特別地区を作る権限を付与するために、通常州の立法が必要とされている。これは、都市の自治体による諸活動の法的な根拠を確立するものである。一般的に、特別地区は二つのタイプに分けることができる。「特別サービス地区」と「特別開発地区」である。

2) 特別サービス地区

地方公共団体はこの手法を用いて、上・下水道、消防、病院、公衆衛生等種々の公共サービスを提供してきた。特別サービス地区においては、境界線が設定され、様々なレベルの行政的な自主性を持つことができる。使用料金の設定、債券の発行、課税といった広範な権限を持つ地区もある一方、消防地区のように特定の地区にサービスを供給するだけのものもある。

3) 特別開発地区

特別開発地区の概念は、近年地方公共団体の特定の目的を達成するために拡張されている。歴史的な地域の性格を保存しつつ、社会的経済的な状態を改善したり、新しい民間投資のために事業環境を改善するという目的のためにも使われている。この地区も特別サービス地区と同様に明確な境界線を持ち、行政的な権限を保有している。

広範な目的を持つことに加えて、この地区は土地収用権、都市計画新権課税権、計画・管理・都市設計に対する管理権のようなはるかに強力な行政的権限をしばしば

持つ点において、特別サービス地区とは異なる。

4) 経済開発地区

この手法は、ある地方の疲弊した地域において、経済再開という目的のために特別地区を作ることに関係している。

多くの場合、経済開発地区は、市の都市計画局、地方の計画委員会、または特別検討会の提言により作られている。地区の具体的な境界線が引かれ、全体の開発計画が作られる。これには、官民業者の商業、住宅、産業、レクリエーションといった様々な開発の計画を含むことも可能である。

この地区の第一の利点は、この地区を作ることにより、地方公共団体は地区内で接收、特別のゾーニング、設計基準を含む土地利用に対する強力な権限を保持することである。加えて、この地区においては、課税の繰り延べ、特定地区歳入債権というような手段を実施することができる。

(6) 歴史的地区

内務省の伝統保全・再生局や全国歴史保存信託基金から、特別の補助金・融資を受ける資格のある財産所有者を分類登録する国立史跡登録地区を作ことは可能である。特に歴史的建築物の所有者に税制上のインセンティブを与えるような場合において、登録は有効な手段であるが、そのような指定は地区内で連邦の補助金の使い方に関し厳格な規制を招くことになる。

一般的に、歴史的地区は、特別ゾーニングやパフォーマンス基準を定めた市条例によって作られる。既存の建物を保存するために、税制上のインセンティブも含まれている。

多くの場合、地域の保護団体は、歴史的地区の再開において、先導的役割を果たしている。保護団体は、私的で非営利なもの、公的なもの、準公共的なもの、別の取り決めで作られたものなど様々な形態がある。保護団体は通常、直接プロジェクトに融資するか、または融資を受けやすくしたり寄付を集めることによって、地区内の再開事業に対して支援している。

(7) 複合利用開発地区

複合利用開発は、民間ディベロッパーと行政当局両者にとって、活性化案の計画・実行をする場合に有意義でまた比較的新しいアプローチである。この手法は、アメリカの都市の成長を性格づけていた開発のパターンの重大な転換である。複合利用開発は、政府当局とディベロ

ッパーにとって、様々な事業の要素の性格と配置について広汎な管理ができる一つの基本計画単位内において、様々な土地利用を結合する機会を作るものである。良く知られている開発の典型例は、ニューヨークのロックフェラーセンター、ボルチモアのチャールズセンター・インナーハーバー、ロサンゼルス・センチュリーシティーである。

都市土地研究所は、複合利用開発を次の三つの性格を持つ、比較的大規模な不動産事業として定義している。

①計画事業相互に補完し合う三つまたはそれ以上の収入を生み出す利用（例えば、小売、事務所、住宅、ホテル、モーテル、余暇施設）であること。

②歩行者の相互の移動を妨げないような事業の構成要素の機能的及び物理的な統合（及び結果としての集中的な土地の高度利用）

③関連する計画と整合性を持つ開発

複合利用開発の概念の初歩的な応用例の一つが、大都市圏中心部や中規模の都市のインナーシティーの活性化に見られる。

(8) 計画的開発単位（PUD）

この手法では、住宅開発に見られる敷地の細分化規制とゾーニング規制が、個々の敷地というよりむしろ事業全体に適用される。事業全体に基づき、容積や住宅戸数密度が計算されているため、PUDにより集合住宅とかオープンスペースの増進というような様々な条件を事業につけることができるのである。

PUD条例は伝統的には住宅事業用に作られたものではあるが、概念は複合利用開発における土地利用の柔軟性を増す手段として容易に応用することができよう。PUDに関するいくつかの州法は複合利用は許可しないものもあるし、またある州法はもし複合利用開発でないならばこのアプローチを放棄するものもある。

5.3 用地取得

(1) 原始取得

土地の原始取得は、用地を手に入れる最も直接的な方法であり、この方法を使って連邦政府、地方公共団体、民間企業等が土地の取得を行っている。その中には、完全で単純な所有権の取得から寄贈、土地収用、寄付された基金による取得など様々な形がある。

しかし、所有権の移転は、政府の規制により制約を受けているし、土地を得るためには、多大な資金を必要とする。これらの点は、しばしば都市開発を行うために必要な不動産を取得するに際し、制約要因となっている。

また、税金に対する配慮から、土地はしばしば公共サイドに寄付されたり、市場価格以下で売られることがある。営利団体、収益団体、民間企業等による土地の寄贈または「安売り」は、多くの再開発プロジェクトにとって重要なことである。例えば、土地保全を目的とする公益団体にとっては、土地を地方自治体へ寄贈することにより、公共の利益が最大化される方法での開発が保証されるのである。また、利潤追求の私企業にとっては、寄贈ないしは市場価格以下の売買により、必要な初期投資資本は実質的に減少するのである。

(2) リースバック

再開発プロジェクトを促進させたり、また再開発手法を規制するためにしばしば用いられる買収手続きが、譲渡・リースバック協定である。この手続きにより、地方公共団体は既存の建築物を修復したり、新たな開発を生むための資産を取得する。この資産は、標準的な賃主と借主契約のもとで、民間会社にリースバックされるのである。

リースバックは、再開発の重要なインセンティブの一つである。地方自治体は、民間セクターの投資環境を良くするために、比較的低水準の料金でリースを行うケースが多い。また、その時公共利用施設や公共アクセスとか景観面での条件を付けることにより、公共サイドにとっても大きなメリットがある。

リースバック協定は、公共サイドと民間企業の双方にメリットがある。地方公共団体にとっては、高い取得費用はリースバック協定による収入により償還し得るし、維持改良費用の大部分は民間セクターのディベロッパーにより支払われる。民間企業にとってのメリットは、高い初期投資費用を避けることである。そして、賃料が業務費用として税金から控除されることの有利性もある。このシステムを用いた事例としては、サンディエゴのミッションベイの開発がある。

(3) 逆リースバック

逆リースバック方式の目的は、町の中に商業や産業を誘致することである。基本的な手続きとしては、市は民間投資家に新たに改修した建物を売り、そしてその建物を比較的低い水準でリースバックを受ける。リース料は、税金、金利支払い、投資利潤等に対するレベルに設定されている。産業開発機構の役割は、民間会社の初期投資に金融を実施することにある。この機構は準公共非営利公社のような特殊な法人格を有するため、税金を免除した低金利で資金を借りることができ、これを低い金利で

投資家に貸すのである。民間開発会社は、産業開発機構から低い金利で借りることが可能であり、市から活用可能な財産を譲り受け、借金やその他の費用をまかなえるレートで市にリースバックを行う。

この方式の主な有利な点は、民間企業が容易に巨額の資金を得て、低コストと比較的小さいリスクで用地を取得できるところである。また、形式的であっても、投資家は建物や財産の所有者であるので、投資家は建物の償却費を税金から控除することが可能である。最終的には全ての財産は市に戻るになっている。

(4) 土地のライトダウン（簿価切り下げ）

土地のライトダウンは、都市再開発において民間投資に対するインセンティブとして、地方公共団体が広く用いている。これは地方公共団体にとって、老朽化し見捨てられた土地を買い取り、そこにある荒廃した建物を公共負担でクリアランスし、民間のディベロッパーに土地を売却するという手続きである。その土地が地方公共団体によって、市場価格以下か、クリアランス後の帳簿価格以下の価格で売却される。

土地のライトダウンは、再開発プロジェクトの資金調達をするディベロッパーが必要とする資金を減少させることになる。魅力的な価格での不動産を売却する一方、地方公共団体は公共アクセスやオープンスペースといった快適性の増進や制限的な取り決めを土地取引の中に盛り込むことができる。このライトダウン方式の理論は、新しい開発によって産み出される税収入が、公共の投資費用をまかなうことを背景としている。

(5) 環境保全権

環境保全権は、土地所有者が自発的に、あるいは何かの見返りのために設定する制限である。公衆が海岸に行くために私有地を横切る権利や、景観を守るために高さを制限したり、地域のアメニティーである庭や植栽を維持するために合意したりする。土地の所有者が、土地の上に環境保全権を設定すると、手続き的にはこの権利は法文書として環境保護団体や政府に譲渡されることになる。

地方公共団体のような証書保持者は、この土地の上の制約が守られているかどうか確かめる権利を有する。証書の中に具体的に記載されなければならない。権利証書に何らかの条件が具体的に記述されていなければ、土地所有者はそれ以外の権利は全て有しているのであり、例えば所有者は自由に財産を売却したり、遺贈することができる。また、環境保全権が設定されている場合におい

て、土地所有者は税金を依然として支払わなければならないが、権利制約の見返りとして何らかの配慮がなされるケースが多い。

(6) 土地のバンキング（先行取得保有）

土地のバンキングは、土地を公開市場で取引しないことで、地域社会の都市開発の性格とタイミングを調整する方法として提案されている。このアプローチでは、土地は地方公共団体によって購入され、保有される。従って、再開発に適当な時期まで保有され、その時期が来ると売却される。土地のバンキングは、その地域のディベロッパーによるスプロール現象を防止し、公開空地を確保するような目標を実現させるべく、乱開発を規制する役割を果たしている。

小規模な先行取得手続きは、少しの資金があれば可能であり、一般的に政策的にも是認されやすいものである。地方公共団体により、土地価格のインフレーションに対するヘッジや、将来の公共施設のために最良の場所を確保するために使われることが多い。メリーランドでエネルギープラントの立地場所を確保するのに用いられた例がある。

短期的な土地のバンキングは、老朽地の再開発においては、特に有用である。先行取得により現存の老朽施設を購入し、それらを改修し、そしてある特定の時期に社会の目標に最も合うレートで不動産の処分を行うのである。地方公共団体は、公共施設の供給をタイムリーな形で行うことが可能なのである。

(7) 土地交換

土地交換は、地方公共団体が民間会社やその他の政府機関から不動産を取得する際、土地取得に多額の資金が必要となる場合に一般的に用いられる方法である。この方法において、地方公共団体は公有財産を同価値の私有地と交換するのである。

土地交換の目的は様々であり、しばしばオープンスペースや湿地帯を保全したり、公共アクセスを確保するために交換される。また、土地の開発や、整理統合をする際にも用いられる。都市のウォーターフロントにおいて、土地所有者は所有するウォーターフロントの区画について、立地のいい場所や交通施設へのアクセスが良い場所への交換することを望むことが多い。

5.4 民間デベロッパーに対するインセンティブ

(1) 地方税の優遇策

税法上の優遇策を用いることで、都市のウォーターフ

ロント開発における民間の開発意欲を刺激することができる。自治体にとって、地方税による優遇策は、短期的に歳入を減少させるが、長期的には一時的な歳入減をはるかに上回る財政上の利益をもたらし得るものである。地方税の優遇策には、以下の4つの手法がある。

- ①減税：特定の期間税を一部または全面的に軽減する。
- ②免税：自治体の特別措置により、資産に対して免税とする。
- ③特別控除：特定の財産を課税標準の対象外に分類する措置である。
- ④収益課税：税を資産価値に課すのではなく、再開発計画からの収益に対して課税する。

地方自治体が通常用いる税制上の優遇策は、固定資産税の減税である。この手法は、比較的容易に管理でき、また地域内の土地所有者にとっても広範に利用できる点で有用である。固定資産税は、土地所有者が用地の再開発を決定する際の重要な要因である。特に、隣地の再開発や不動産の登記によって、資産価値が上昇した場合には、極めて重要である。

課税標準を実際の資産価値と切り離し、再開発事業から実際に生み出される収益に対して課す方法がある。この手法では、先駆的開発事業が収益の乏しい初期段階の数年間課税の猶予を行い、再開発事業が進捗し収入が増加し始めるにつれて、課税を進めて調整していく。

減税の手法としてどれを選ぶかは、プロジェクトごとにその事業が立脚する様々な要因によって異なるであろう。すなわち、地域社会の経済上の健全性、自治体の戦略、資産や近隣環境の状態などによるものである。

民間部門に対する税のインセンティブは、公共投資を追加することなく民間の開発を活発にする手法であり、低所得地域の雇用を増加させるなどの地域経済の開発目標を達成するように設定されるべきである。さらに、税のインセンティブは、例えば水辺へのアクセスの確保等の公共的利益をプロジェクトの中に確保する時に用いることもできる。

(2) 特別課税地区

自治体が特別課税地区を設けることを認める法令は、多くの州で存在している。この手法は、税による誘導の仕組みを制度化し、広い地域にわたって適用できるようにするものである。目標となるのは、区域内の財産に関する課税負担を軽減することにより、特定地区の民間投資活動を刺激することである。特別課税地区は、民間投資家が地区内で新たな会社を設立する刺激となり、また現存する建造物を修復・増築するインセンティブにもな

り得るのである。

ほとんどの場合、特別課税地区は自治体による法令の定めによる特定の基準で設定される。例として、1974年のミシガン州のプラント改良工業地区法がある。この法律では、市当局は認定する前に資産の50%が陳腐化していることを決定しなければならない。資産の所有者が自治体に特別課税地区の資格を申請することもある。特別課税地区の申請が提出されると、行政の審査が義務づけられ、公的な公聴会が全ての地主を対象に開かれる。

最も一般的な特別課税地区の方法は、固定資産税を特定期間減免することである。低い税率により新しいビジネスが地区内に生まれることをその狙いとしている。他の方法としては、再開発に際して、課税標準から改良・増加する価値を控除する方法もある。

特別課税地区を設けることで、民間部門に効率的かつ公平な刺激を与えることになる。その理由は、地区内の土地所有者を平等に扱うからであり、また公共の改修事業や新たな民間投資からの外部経済効果も全ての財産所有者の同じ効果を与えるからである。

(3) 税収増加による財源手当

都市再開発は、地域の資産価値を敷地内と近隣地区の両方で根本的に増加させることが多い。地方税制においては、資産評価がより高くなれば、自治体により多額の固定資産税をもたらされる。再開発プロジェクトの財源手当の方法として、課税評価額の増加分からの税収を用いる方法がある。

この手法は、原理上は固定資産税による自治体の税収に影響を与えずに、都市再開発プロジェクトの財源手当を行うものであり、再開発を実施した際に増加する固定資産税の増加分を区分し、プロジェクトの公共施設整備のために発行された債券の償還に用いるものである。一般的な方法は次の通りである。ただし、州によって詳細部分は異なることもある。

- 1) 自治体が再開発地区の計画を採択し、街路、隔壁、駐車場、用地取得等に必要な資金を確保するため、特殊な「特定地区税収債権」を発行する。
- 2) 再開発地区が導入され、地区内の財産はプロジェクトの直接の影響により、財産価格が増加するものと見なされる。地区内の総資産価格を評価し、地区に対する「課税基準」とする。
- 3) 資産価値の増加により生じる毎年の税収の増加額は、それ以外と区分して経理され、再開発の財源手当やプロジェクトの費用支出のために発行された債券の償還に使われる。

4) 全ての債務の償還が終わった時点で、税収増加による財源手当の手法は完了する。この後はプロジェクトにより増加した資産の課税については、自治体の税収増とするか、もしくは税収増によって財政税率全般の引き上げが行われるかのいずれかとなる。

税収増加による財源手法は、高額な民間投資が行われるプロジェクトに対して、最も有用であることが知られている。再開発計画においては、住宅が含まれるケースが多いが、オフィスビルやショッピングセンターが最も一般的な上物である。このタイプの土地利用形態は、十分税収増加を確実にするため、債務を適切な期間内に回収可能にするためには、計画に含めておくことが望ましい。

さらにこの手法は、都市の再開発事業の公共投資による受益者が、関連する初期投資費用の大半を税を通じて支払うことを求めるものである。これは、自治体の納税者の全員が負担しなければならない地方債に比べてより公平な仕組みである。また、自治体にとって、特別な公債を発行せずに資金を得る新しい手段である。

(4) 規制の簡素化

ウォーターフロント再生計画は、様々な規制の影響を直接受けるが、特に浚渫、埋立て、建設事業が計画に含まれる場合には顕著になる。陸軍工兵隊、魚類・野生生物サービス部、環境保全局、沿岸警備隊に加え、州の資源管理部局や自治体が、ウォーターフロントの浚渫や埋立について利害関係を持っている。煩雑な法令手続きは、ウォーターフロント再生計画の実行を妨げるものである。

法令の仕組み次第で、ウォーターフロント再開発を能率的に進め、または活性化することも可能であり、革新的な法令の仕組みの実例もある。ただし、これらは必ずしも全ての状況で利用できるモデルというよりは、法令の再構築作業に必要な参考例として活用すべきである。許認可や規制などは、それぞれの環境に応じて採用されるべきだからである。

6. 米国のウォーターフロントに適用されている主な都市計画制度

6.1 TIF (Tax Increment Financing)

(1) Tax Increment Financing の理論

TIFは、米国の地方政府がある一定地区における再開発プロジェクトの事業資金の一部を、再開発効果に伴うProperty Tax (財産税)の税収増加分により賄おうという

ものである。つまり、ある荒廃地区が TIF 地区に指定されると、指定以降、再開発投資に伴い増加した土地等の固定資産に対して課せられる財産税の増収分は、TIF 内の再開発プロジェクトにのみ利用されることとなる。

(図-2 参照) 再開発により財産税評価額が上昇した場合、固定資産保有者は上昇後の評価額に基づいて財産税を支払うため増税等の負担は生じない。一方、地方政府は増税することなく再開発プロジェクトの事業資金を確保し、これをレバレッジに民間投資を誘発することができる。TIF 地区の再開発の事業資金が、再開発の受益者である TIF 地区内の固定資産保有者が納める税金で賄われるという明快な論理も、TIF が地方政府により広く利用されている要因にもなっている。そもそも、TIF は 1952 年にカリフォルニア州が Community Redevelopment Law の中で法制化したのが始まりで、州によってプログラム内容に違いがあるものの、現在米国 48 州が地方政府による TIF の利用を州法により認可している状況にある。

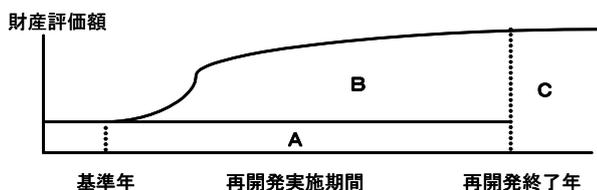


図-2 TIF の仕組み

- (A) Base Assessed Value 部分：従前通り関係課税機関へ配分される
- (B) Increment Assessed Value 部分：財産税収増加額は Redevelopment Agency に配分され、再開発プロジェクトへ充当される。
- (C) 再開発により上昇した財産税評価額に基づき、関係課税機関に財産税収が配分される。

このように TIF は、「米国地方政府による Public Private Partnership (PPP=官民協力) 型再開発の自立的ファイナンス手法」として捉えることができる。その特徴を整理すると、

- 1) 増税ではない(財産税率は不変)
- 2) TIF 地区内の関係課税機関の期待税収を減少させるものではない。(再開発が起これなければ財産税収増加は生じない)
- 3) 再開発の受益者である TIF 地区内の固定資産保有者が納める財産税収増加分を利用して、ため受益者負担の原則が成立している。
- 4) TIF をレバレッジに民間投資を呼び込み PPP 型再開発事業を展開することができる。
- 5) TIF 地区内の財産税収増加分を原資とするため、ス

ケールアウトの再開発が実施されない。

等、地方政府サイドから見れば納税者へ説明しやすいイントが挙げられる。

一般的な TIF プログラムのプロセスは次のようになる。

- 1) 第 1 ステップは、地方政府 (Redevelopment Agency) が、一定地区における再開発の必要性やプロジェクト採算性ととも、再開発プロジェクトへのディベロッパーの関心、当該地区への民間投資の誘発可能性を検討することである。
- 2) 第 2 ステップは、再開発地区 (TIF 地区) のエリア決定である。その際重要なのは、地区としての適格性つまり荒廃レベル(街や建物の老朽度、不法利用、不適格建築物、放置建築物、ホームレス、犯罪発生率等)の検討を実施することである。
- 3) 第 3 ステップは、地方政府による TIF 地区の再開発計画書作成である。
- 4) 第 4 ステップは、再開発計画書を基に、TIF 地区内の一般市民や他課税機関などに対して公聴会を開催することである。公聴会での意見を基に、再開発計画書等を修正する可能性もある。
- 5) 第 5 ステップは、再開発計画書等について市議会から承認を得ることである。
- 6) 第 6 ステップは、TIF 地区等の Base Assessed Value 等を決定し、地方政府が再開発計画を実施することである。
- 7) 再開発が軌道に乗り、Tax Increment が生じるようになった場合、TIF 資金は再開発地区の基盤整備や官民プロジェクト等に充当される。TIF は大きく分けて、毎年生じる財産税収増加額を再開発プロジェクトに適宜投入する方法と、将来の財産税収増加額を担保に Tax Increment Bond を発行し多額の資金を調達する方法がある。
- 8) 再開発実施期間 (TIF 実施期間) は、州により異なるが、通常 20~40 年間で、期間終了後は TIF 地区からの財産税収入は全て通常の収入として各課税機関に配分されることとなる。

(2) Tax Increment Financing に対する賛否両論

TIF に対して、効果、効率等の多様な観点から賛否両論の議論がなされている。効果という点では、TIF プログラムが TIF 地区に財産税評価額上昇をもたらすことができるかというものである。効率という点では、TIF プログラムによってもたらされる財産税収増加分が再開発コストをどの程度上回ることができるかというものである。

【TIF に対する肯定的な意見】

1) 自立的なファイナンス手法

TIF プログラムは、増税することなく、再開発の受益者である TIF 地区内の固定資産保有者が納める財産税収増加分を利用し、受益者負担の原則が成立した自立的なファイナンス手法である。

2) 機動性や政策性の高さ

TIF プログラムは、州法で定められた基準を充足する場合に機動的に利用することができる。TIF は、他のインセンティブ手法よりも政策性が高い。なぜなら、TIF は特定企業への減税措置等により地区内の税収額を減少させることなく、TIF プログラムが実行されなければ生じないであろう財産税収増加分を生み出しながら再開発プロジェクトを実施することができるからである。

3) PPP 型再開発を誘発

TIF プログラムは、Public Private Partnership 型再開発を促す有効なツールとして機能している。つまり TIF では、計画段階から地方政府、民間ディベロッパー、地域住民グループが協調しながら再開発プロジェクトを実施することとなる。基盤整備やプロジェクトへのサポートのために、公的セクターの TIF による公的資金がレバレッジとなり民間投資を誘発するため相乗効果も高まる。

4) 市場の失敗を修正

TIF プログラムは、市場の失敗を修正するための有効なツールとして機能している。つまり、ある荒廃地域への投資を市場原理に委ねた場合、民間部門が経済効率性を追求するため当該地区への投資は生じない恐れがある。しかし、地方政府が TIF を利用し介入することにより、民間投資を誘発する可能性がある。

5) 効果的な経済発展手法

TIF プログラムは、地区内の経済活動の増加、雇用増加、賃金上昇、財産価値増加、税収増加、再活性化をもたらしている。さらに、TIF 地区のみならず、TIF 地区外の近隣地域への波及効果もある。つまり、TIF 地区内の新規ビジネスの従業員は TIF 地区以外にも居住することになる等、TIF 地区外の税収増をもたらすことができる。

【TIF に対する否定的な意見】

1) ゼロサムゲーム

TIF プログラムによる地方政府の再開発は、国家全体としてみればゼロサムゲームである。ある TIF 地区が再開発のために企業誘致に成功した場合、他の地区が企業を失い、国家全体で見れば雇用増加がなく単に地域間で競争しているだけである。

2) 他課税機関から財産税収増加分を移転

TIF プログラムの基では、財産税収増加分が郡や学区等の他課税機関へ配分されない。学区等の他課税機関は、財産税収増加分を獲得できない一方、TIF 地区内で増加する公共サービスコストをカバーするためにより多くの支出が必要となる。TIF 地区内の他課税機関が、再開発効果を財産税収増加分の確保という形で利益を享受できるようになるのは再開発実施機関終了後である。

3) 有権者の意思が欠如

TIF プログラムの実施は、一般的に有権者投票を実施せずに決定される。地方政府による一般財源債の発行は有権者投票を要するのが一般的だが、Tax Increment Bond (TIF Bond) は有権者投票や地方政府の債券発行残高制限に従属しない。このため、地方政府は TIF Bond を有権者投票なしで発行できる場合が多い。

4) TIF の乱用

TIF プログラムは、財産税収増加分を収める地方政府により乱用される場合がある。つまり、TIF プログラムが荒廃地域の再開発ではなく、財産税や売上税の税収増加分を収めるために利用される場合がある。

6.2 RFP (Request for Proposal)

(1) RFP 方式の意義

米国の RFP (Request for Proposal) 方式は、都市再生等における PPP の一手法であり、プロジェクトの企画開発段階から民間の参加・提案を求め、事業内容を定めた募集要項を作成し、事業者を公募するものである。これは、構想段階から最終的に事業の責任を負う民間事業者、投資家、金融機関等の視点を反映させ、公民の役割分担を明確化し、良質なプロジェクトの形成を目指すものである。

RFP 方式は、下記のような段階に区分され、いくつかのプロセスに分けて進められる。

(企画開発段階)

1) 公共が民間専門家、有識者、金融専門家等の意見を得るとともに、必要に応じて民間提案や専門コンサルタントのアドバイス等も活用しながら、都市ビジョン、プロジェクトの目的、事業内容、市場環境、事業採算性、資金調達等を検討し、公民の役割分担、ファイナンス等の基本設計 (コンセプトプラン) を行う。また、利害関係を持つ住民や地域関係者向け説明会を事業の進捗に応じて開催する。

2) 公共が 1) を踏まえた募集要項 (RFP) を作成・提示し、民間事業者を募集する。

- 3) 民間事業者が募集要項を受けて、都市計画、設計、建設、金融等からなる専門家チームを構成のうえ、募集プランを検討し、公共に提案・応募する。
- 4) 客観的な評価基準に基づき、外部専門家を含めた選考により民間事業者を選定する。
- 5) 交渉により事業内容と公民の役割分担を具体的に決め（交渉は複数企業と平行して行われるケースが多い）、交渉の結果合意された事項について協定書を締結する。（建設運営段階）
- 6) SPC（特定目的会社）の設立、企業連合の組成等により、事業の実施体制を整備する。
- 7) 投資家、金融機関等から資金調達を実施し、必要に応じて公共の支援を活用する。
- 8) 施設を建設し、運営・管理を行う。公共は事業の進捗をモニタリングし、必要に応じ協定を改定する。

(2) RFP方式の目的

- 1) 明確な都市ビジョンやデザイン戦略に基づき、公民関係者の都市計画、デザイン、経営、金融等の専門知識を融合化して、総合的な都市づくりを目指すこと。
- 2) プロジェクトの企画開発、特に募集要項の作成に対して民間専門家や外部の第三者の参画を求め、事業を成功に結びつける事業コンセプト、公民の役割分担、ファイナンスの検討を十分に行うこと。（民間参加による「初期設定」の重視）
- 3) 公共がリーダーシップと専門ノウハウを発揮し、民間事業者の意欲を喚起する公募を実施し、民間投資の呼び込みを図ること。
- 4) 多様な手法により公民の役割分担を明確化し、官民間契約で担保すること。
- 5) 創造的なファイナンス技術を駆使し、事業採算性の改善を図ること。
- 6) 住民や地域関係者に対する情報開示、透明性の確保、説明責任の向上を図ること等

初期の計画段階から民間専門家と関与を求めるのは、かつての都市開発プロジェクトで自治体が単独で計画を作り、市場やリスクについての十分な理解なしにこれを進め、事業が実現しない事態が生じた反省に立っている。また、都市の発展方向や公共的な要請を民間事業者に認識してもらい、地域と問題が生じることを防ごうとする意図も有している。

プロジェクトの企画開発段階から民間事業者を選定し参加させることは、何より公共と民間が適切に役割を分担しあう創造的な仕組みを構築することを目指すものである。また、民間が創意工夫を発揮すればメリットが享

受できるインセンティブある仕組みとすることもでき、これは事業を成功させる重要な要素と考えられている。

(3) RFP方式の課題

- 1) 公民の多数の関係者が関与するため、通常の公共事業や民間事業に比べて手続きが複雑であり、検討や交渉等に時間とコストがかかること。
- 2) 公共が専門ノウハウに欠け、事業を構築する能力がない場合があること。特に、事業性やファイナンスの検討を十分に行わず、公募を行い、民間事業者がついてこない事例は現在でも少なくないこと。
- 3) 実現できないような条件を提示して落札する事業者が現れるなど、優良な民間事業者が選定されない場合があること。
- 4) 公共が市場から遊離した期待を抱き、民間に過大な投資を求めたり、逆に、民間事業者を警戒して条件を細かく設定し過ぎて創意工夫を生かせないようにする等、公民の役割分担がうまく設定できない可能性があること。
- 5) 公民の役割分担が複雑化し、公共の費用対効果の測定が難しくなり、また手続きが専門化するため、透明性の確保が課題となること。

6.3 BID (Business Improvement Districts)

(1) BIDの概要

BIDとは、各州の法律または市の条例に基づく特別区の一種で、特定地区内の資産所有者から予め定めた額の負担金を徴収する権限を有し、徴収する負担金を使って、地区の産業活性化のための様々な条件整備を行う仕組みである。多くの場合、小売業の集積した商業地域に設立されており、BIDの運営を委託されたNPO等の団体が、有給で雇用された責任者の指揮のもとで、予め定めた地区事業計画に基づく事業を遂行する。

BIDは、施設を建設するよりも、その維持・管理、または清掃、警備、マーケティングといったサービスの提供に重点を置いている。また、それらの事業を行う中で、多くのBIDが、地区全体の利益を代表する団体として成長しており、行政や交通事業者などの外部の機関と協力してまたはそれらの機関を動かして、自ら策定した戦略を実現させるようになっている。このことから、BIDは、魅力的かつ経済的・社会的に競争力の高い地区を形成するために、資産所有者が財源を拠出し、それを活用する戦略を自立的に策定し、実施する仕組みであり、単に特定の施設を整備するための財源調達の仕組みというよりは、一種の私的な統治システムであると考えられる。

BIDの設立手続きは、州法または条例に詳しく定めら

れている。一般に、地区内の資産所有者、それ以外の住民、事業者が協議を行って、事業計画案を作成した後、それを提出して行政に BID の設立申請を行い、認可を受けたら設立、という流れが進むが、負担者となる地区内の資産所有者の一定割合（または数）の合意を得るまでに時間がかかるため、BID の設立には少なくとも 1 年以上、長い場合には 4 年以上を要する。

地区内の協議段階においては、発起人が、地区内の全ての資産所有者、住民、事業者に対して BID の設立案が出ていることを告げ、地区内で十分な協議を経て BID の事業計画案が作成される。この計画案には、BID の境界線、事業内容、予算、負担金の計算方法や予定される資金源、運営方法などが含まれており、これによって、検討される BID の概要が明らかになる。計画案が作成された時点で、資産所有者の間には、BID の設立とともに一定の負担が求められるようになることに関して、一応の合意が形成されたと考えられる。

地区から行政に対し BID の設立申請が行われると、一般に BID の設立には市議会の承認が必要とされているため、市議会は BID の設立を承認するかどうかを判断するために、公聴会等を通じて市民の意見を徴収する。このとき、州によっては、BID の設立を承認するかどうかを判断するために投票が行われる等、何らかの形で負担者の合意確認の作業が行われる。つまり、予め資産所有者による自発的な負担の意思が確認されなければ、制度上 BID は設立されない。

なお、BID は多くの場合、最初の存続期間を 5 年程度として、資産所有者の合意があればさらに存続期間を更新させていく仕組みが作られている。従って、BID の効果が認められなければ、一定期間の内に解散されることもある。

(2) BID に見る負担者自治の仕組み

BID の主要な財源は、設立された地区に土地や建物などの資産を所有する人から強制的に徴収する負担金である。このことは、BID の負担金が、BID が提供するサービスによって利益を受ける者に求めるべき応分の負担と位置づけられていることを示す。また、後に述べるように、BID が地区内の一定割合（または数）以上の資産所有者が市政府に BID 設立の誓願を行って初めて設立され得るものであることから、資産所有者が予め負担について了承していることが BID 設立の前提となっている。このことから BID においては、負担と受益が一致していることに加え、負担者の自発的な判断で負担が先に決定される仕組みになっている。（先行性、自発性）

次に、BID は応分の負担をした者に受益がもたらされる仕組みになっているだけでなく、負担者自らが意思決定と事業運営のための組織を設立し、財産運営及び事業の企画・実施の主体となる点が大きな特徴である。つまり、BID は地区の産業活性化のための条件整備という分野において、特定の地区の資産所有者が、市や州政府の介入を大きく受けることなく事業を企画・実施できる自治的な仕組みである。（自治性）

さらに、資産所有者による自治的な仕組みは、一義的には負担者の利益を追求するものであるため、負担なしに事業の恩恵を受けるフリーライダーを排除する私的かつ排他的な側面を有するが、BID が提供する商業地域における清掃・警備といったサービスは外部性が高く、間接的には負担者以外、すなわち地区を訪れる全ての人にも効果が及ぶこと、ひいては都市全体の活気の創出につながることから一定の公共性を有し、「準公共性」を確保した仕組みといえる。

これらの点から、BID は、負担の先行性と自発性、負担者による自治的な運営、サービスの準公共性の四点を確保しており、「負担者自治」の考え方に基づく制度だと言える。

(3) 負担者自治の関連から見た BID 制度の分析

1) はじめに

表-9 のように BID がもっとも多く設立されているカリフォルニア、ニューヨーク、ウィスコンシン、ニュージャージー 4 州の制度をまとめて参照しながら、BID 制度についての分析を行う。

2) 財政的安定性を確保するための仕組み

負担を先行させ、財政的安定性を確保するために BID では次の二つの仕組みが整備されている。

第一に、表-9 に示す全ての州において、BID の設立前には詳細な事業計画の策定が義務となっており、その中には、BID の区域、予定される活動内容、必要となる予算、財源の調達方法等を示すことが求められている。つまり、計画の中で、予定される事業とそれに必要な財源を一致させなければならないのである。また、BID の主な財源は資産所有者による負担金でなければならない。これらの手続きによって、BID では、事業を開始する前から財源の確保が十分に検討されている。

第二に、BID の負担金は、財産税と一括して徴収されることが多いため、徴収率が安定的に高い。すなわち、表-9 に示す 4 州は全て、群や市など財産税の徴収事務を

行う地方公共団体が BID の負担金も一括して徴収しており、BID の負担金分を地区に戻し入れる方法が取られている。

3) 負担者の合意形成を確保するための仕組み

まず、BID の設立に当たっては、いずれの州においても、全ての資産所有者に告知の上、予定される事業内容について十分な検討が行われ、負担者の合意形成のための努力がなされる。また、結果として確保された負担者の合意を市が確認するための仕組みも用意されており、

市政府は、資産所有者による多数投票 (affirmative vote) または消極的支持 (negative vote) のいずれかの方法を用いて、設立に関する合意が形成されていることを確認する。前者は、実際に資産所有者による投票を行い、BID 設立に関する支持率を測ることによって合意を確認する方法であり、後者は、BID 設立に反対する資産所有者の申し出を一定期間受け付けて反対者の割合を測ることで、資産所有者の合意のレベルを測る方法である。

次に、負担金の計算方法やレベルに関して、資産所有者の合意が形成されるためには、全ての資産所有者が納得できる方法で設定される必要がある。表-9 に示すように、州法では BID による負担金の具体的な配分基準までは定められておらず、原則として、各 BID 及びそれを管轄する市政府の裁量で定められるようになっている。

次に、幾つかの BID における負担金の計算方法を調べてみると、資産所有者の納得を得るために、提供される

サービスによる受益と負担のレベルを一致させようと、それぞれが工夫を凝らしている。

なお、負担者の合意を形成するには BID 地区を広くすることにも限界があると考えられるため、結果として、BID の総事業額はあまり大きくなり得ず、実際の総事業額も数万から数百万ドルの範囲となっている。

4) 関係者の満足を得るための仕組み

a) 理事会の設置とメンバーの選任

第一に、負担者である資産所有者の満足度を高めるには、その意向が組織の運営や事業内容に反映されていることが必要である。そのため、BID では、資産所有者を中心とした理事会が設置されて、負担者による自治的な運営が実現されている。表-9 に示すように、理事会は、州法で設置が義務づけられることが多く、一般的に、BID の運営に関する主な意思決定を行うほか、その運営状況を監督する役割があり、定期的な会合を通じて BID の運営が適切に行われているかどうかを確認し、年次報告書を作成する。

ただし、理事会メンバーの選任方法には、表-9 の通り、明確な規定を設けていないか、行政の任命によって選ばれる場合が多い。

b) 解散規定と投票権

次に、カリフォルニア州やウィスコンシン州に見られるように、BID の存続が一定期間ごとに資産所有者の判断で見直されるようになっていることも、資産所有者に

表-9 BID の多い州における BID 設立法の概要

州名	カリフォルニア	ニューヨーク	ウィスコンシン	ニュージャージー
BID数	73	63	54	35
BID設立法(原法)	Parking and Business Improvement Area Law (1965)(現SB1424)	General Municipal Act 980 (1980)	Wisconsin Act 184 (1984)	Distinct Management Act c.51,N.J.S.A.40:56-65 to 89 (1984)
事業計画の内容	境界線、事業内容、予算、資金調達、負担金設定・徴収方法及び期間等	境界線、事業内容、実施機関、予算、資金調達、負担金設定方法等	境界線、目的、予算、資金調達、負担金設定方法、市政策との関連性等	境界線、事業内容、予算、資金調達、負担金設定方法等
主な財源	資産所有者からの負担金(他に寄付金、利子、補助)	同左	同左	同左、併せて事業者からも負担金徴収可
負担金レベル・計算方法	受益に応じた負担を設定 住宅、農地には課金禁止	市が徴収する財産税額の20%以内	規定なし	資産所有者:全員が許容できる範囲、事業者:床面積、売り上げなど外形標準
負担金徴収	市が財産税と一括して徴収	同左	同左	同左
負担者の合意確認方法	多数投票(50%~)によって検討開始、消極的支持(50%~)で決定	消極的支持(50%~)で決定	消極的支持(60%~)で決定	地方公共団体の認可(投票なし)
設立場所	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし
意思決定者	規定なし	理事会(資産所有者と住宅・事業所賃借人で構成し、行政から4人含める)	理事会(行政が任命、5名以上かつ大多数は資産所有者)	理事会(行政が任命、5名以上かつ資産所有者、行政から)
運営組織	規定なし	NPO	規定なし	NPOまたは行政
サービス内容	地区改良、維持・管理、公共サービスの実施	同左	同左	同左
見直し・解散	存続期間は5年まで(再設 立可)、市議会による途中 解散も可能	50%以上の資産所有者の解 散請求または行政による解 散命令	同左	同左

よる自治的な運営を実現するための手続きと言える。この手続きによって、**BID** の活動に効果が認められない場合には、資産所有者の投票などの手続きを経て解散されることもあり得る。

c) 制度の問題を軽減する個々の取り組み

このように、**BID** の自治体制度自体には問題が残されているが、個別の**BID** は、提供するサービスに対する負担者の満足度を上げるために、様々な努力を行っている。その中には、資産所有者に対する満足度調査の実施、ベンチマーク方式による到達目標の事前開示と事業評価の公表、アドボカシー活動によって地区の利益を上位政府への申し入れる試みといった取り組みがある。

7 サウスボストン地区再開発

7.1 現在の状況

サウスボストン・ウォーターフロント (East & West First St. の北側) は、面積約 1,400 万平方フィートで、現在海運、工業、商業及び居住地域として利用されている。加えて、広大な駐車場や、CA/T (Central Artery / Tunnel Project; 中央幹線道路・トンネルプロジェクト)、トランジットウェイ/シルバーライン (Transit Way / Silver Line)、ボストン会議・展示センター (BCEC; Boston Convention and Exhibition Center) がこの地域のかなりの部分を占めている。ボストン中心街、テッド・ウィリアムズ (Ted Williams) トンネル、サウスボストン・ウォーターフロント地区の駐車場、またこの地域において次々に展開する開発プロジェクトなどによって、サウスボストンの交通量が増加している。高速道路と一般道路のネットワークが未完成であること、多くの通りが建設工事によって分断されているような交通環境が、サウスボストン・ウォーターフロントと既存の居住地区における混雑の要因になっている。主要な輸送交通ネットワーク (truck connections) の維持は、増加する交通混雑と次々と変わる建設工事による (交通上の) 制約に対する継続的な課題である。既存の公共交通機関には、バスや水上交通サービスが含まれており、様々な民間のシャトルバスサービスがこれらのサービスを補完している。



図-3 サウスボストン地区再開発

7.2 将来の状況

サウスボストン・ウォーターフロントにおける新しい輸送インフラや土地の開発計画によって、サウスボストンの輸送条件は、劇的に変化すると考えられる。CA/Tプロジェクトの完成、表通りの再整備、トランジットウェイ/シルバーラインの開通により、サウスボストン・

ウォーターフロントのアクセスは大きく改善され、これにより居住地区の通過交通は減少し、トラックルートの接続は改善されるだろう。一方、このようなアクセスの改善は、継続したサウスボストン・ウォーターフロント開発を促すため、更なる交通量を発生させることとなる。輸送システムに係る土地開発の影響に関する情報を提供するため、サウスボストン・ウォーターフロント開発に関する様々なシナリオについて、ボストン市交通局 (Boston Transportation Department) が分析を行っている。

シナリオ1: 2010年シナリオ

このシナリオは、一般に利用されている 2010 年の CA/T 土地利用予測に基づいている。この予測には、サウスボストン・ウォーターフロント (East & West First Street の北、BCEC を含む) の多目的利用の土地開発 (面積: 約 2,700 万平方フィート) が含まれている。

シナリオ2: 2025年シナリオ

いわゆる「中間」に位置付けられるこのシナリオは、現時点での交通システム計画でもすぐに対応可能な多目的利用土地開発プログラムを最大で見積もり、計画されている。

2025年シナリオにおいては、面積 3,100 万平方フィート (概算) の開発が想定されている。道路や公共交通システムは、サウスボストンの居住地区や海運・工業関連のビジネスにとって、容認できるもの、また過度のインパクトを与えないものとして機能することができる。

シナリオ3: 2040年シナリオ

このシナリオでは、サウスボストン・ウォーターフロントの約 3,800 万平方フィートが全て完成した時の予想が描かれており、実現には 30 年~40 年要すると見込まれている。土地開発のこのレベルでは、サウスボストン・ウォーターフロント (East & West First Street の北側) において計画されている全ての開発について、控えめに見積もられている。この「全て」の中には、2003 年 9 月時点で公開されていた全ての開発プロポーザルや非公開プロポーザルによる開発に関する概算も含まれている。

また、異なる用途が混在する土地利用の影響を検証するために、開発完了時点のシナリオとして以下の 2 つのシナリオを検討する。

- (1) 「居住地区重点型」 (High Residential) :
居住地区としての利用率を高くしたケース
- (2) 「オフィス重点型」 (High Office) :
居住地区としての利用率を低く、オフィス用を高くし

たケース

7.3 サウスボストンの背景と歴史

ボストンにおいて、サウスボストンの重要性や潜在力は、かねてより認識されてきた。サウスボストンの居住地区は確立した歴史的な地区である。サウスボストンのウォーターフロントは、19世紀末に埋め立てられて以来、ボストン港の中心であり、関連した海事産業や様々な産業の拠点であった。サウスボストンは、ボストン港及び他の産業による利用により、ボストンやニューイングランド経済にとって非常に重要な要素かつ雇用の創出源となった。サウスボストンのウォーターフロントには、ボストンのダウンタウンに近接しながら、広大な未開発の土地がある。

サウスボストンは、歴史的に港湾、海事、倉庫、その他の産業及び広大な鉄道ヤードとして利用されてきた。ここ数十年にわたり、海事産業や様々な産業による利用は、ボストン海事産業公園（Boston Marine Industrial Park ; BMIP）、コンリー・ターミナル（Conley Terminal）、水産埠頭（Fish Pier）、ジレット社本社、運河保存エリア等に集約されてきた。フォートポイント運河地区（Fort Point Cannel district）の倉庫は、オフィス、軽工業及び芸術家たちの空間として修復されてきた。また、輸送インフラや荷姿の変化により、サウスボストンの鉄道輸送の大部分はトラック輸送に代替された。この結果、サウスボストンの鉄道ヤードの大部分は撤去され、代替的な用途（主に平面駐車場）に代わってしまった。

7.4 中央幹線道路・トンネルプロジェクト (Central Artery / Tunnel Project)

ダウンタウンにおいては、93号線（I-93）の地下化により、近寄りがたい高架高速道路の「壁」は撤去され、大部分はオープンスペースに代わり、ダウンタウンと港のつながりが修復される。レッド・ウィリアムズトンネルと連結するための90号線の延伸と、サウスボストン埠頭のトランジットウェイ／シルバーラインの建設により、サウスボストン地区のアクセスは改善するだろう。この新しい輸送インフラは、ボストン港へ（から）のアクセスを改善し、サウスボストン・ウォーターフロントの新たな発展を可能とするだろう。

7.5 サウスボストンにおける輸送手段別計画

1) 自動車

- ・ 居住近隣地区の通過交通量の最少化
- ・ サウスボストン内の交通運行を許容範囲内で維持すること

- ・ 地方高速道路へ（から）の利便性の高いアクセスの提供

2) トラック

- ・ 既存の住居地区へのトラックの進入を禁止すること
- ・ （トラックに対する）サウスボストン地区の海事・産業エリア、地方高速道路システム及び他の目的地へ（から）の利便性の高いアクセスの提供
- ・ 指定されたトラックルートの保護

3) 公共交通機関

- ・ 適切な公共交通機関の供給とサービスにより、一人乗り車両への依存を減少させること
- ・ サウスボストン内と同様に、サウスボストンと市内の他のエリアとのアクセスを改善すること

4) 駐車場

- ・ サウスボストン地区の駐車場の制約を説明し、駐車需要との関連を分析すること
- ・ サウスボストン・ウォーターフロントへの労働者や訪問者による居住地区内の路上駐車を防止する戦略を明らかにすること

5) 歩行者

- ・ 歩行者を重視した回廊の開発の奨励
- ・ 歩行者の（それぞれの）目的地をリンクさせること
- ・ 歩行用のルートや施設の質の改善
- ・ 全ての利用者（サウスボストン・ウォーターフロント、居住近隣地区、ボストンのダウンタウンの利用者等）を対象としたウォーターフロントへの歩行者のためのアクセスの改善

6) 自転車

- ・ 自転車専用道を建設し、サウスボストンの自転車専用道と地域の自転車施設のリンクの機会を特定すること
- ・ 代替的な輸送モードとしての自転車利用の奨励方法を明らかにすること

7.6 住民参加プロセス

サウスボストン地区においては、コミュニティ団体の目的や方針を実現するため、3種類のミーティング（居住者グループ・ミーティング、輸送研究コミュニティ・ミーティング、トラックルート・ミーティング）が開催されてきた。研究チームは、居住者グループ・ミーティングを対象に、数回のプレゼンテーションや議論を行った。輸送研究コミュニティ・ミーティングについては、研究の進捗状況について詳細に情報を更新し、サウスボストン・コミュニティのメンバーや他の投資家の関心事項に焦点を当てた。トラックグループ・ミーティングに

については、サウスボストンのトラック運送に関する関心事項をフィードバックする研究チームを派遣した。

1) コミュニティ・ミーティング

ボストン市とマサチューセッツ港務局 (Massport ; Massachusetts Port Authority) は、これまでのところ連続して8回ものコミュニティ・ミーティングを開催している。ミーティングの目的は二つある。一つ目は、サウスボストン住民に対し、調査の進捗状況について、コンサルタントに最新情報を提供すること、二つ目は、コミュニティからフィードバックをしてもらうことである。また、研究チームは、住民グループと市議会議長ジェームズ・ケリー氏のコミュニティ代表団体に対して、研究の位置づけに関するプレゼンテーションを行っている。

2) コミュニティとの連絡

リンダ・ドーラン氏はコミュニティの連絡係として、研究チームに所属している。コミュニティ連絡係とは、研究チームと周辺住民との直接の橋渡し役であり、コミュニティからのフィードバックや研究チームの関心事を伝える役割を果たしている。

3) サウスボストン・トラック・ミーティング

研究チームは、定期的なサウスボストン・トラック・グループともミーティングを行っている。マサチューセッツ港務局は、ボストン港湾公社 (TBHA) と共に、海事産業や製造業の代表に対し、関心事項を表明する場としてのフォーラムの準備のために招集した。

説明することが有効になってきた。また、シーポート地区におけるボストン市とマサチューセッツ港務局に所有される海浜工業地域及びファン埠頭 (Fan Pier) にある新しい裁判所を除いた土地は、主に個人所有であることも留意事項である。

サウスボストン地区は、フォートポイント歴史地区、フォートポイント運河、フォートポイント工業地区、インナーハーバー、ボストン会議展示センター、エンハンスメントゾーン、産業港湾地区、産業南ボストン地区の各エリアに大きく分けられる。(図-3 参照) 以下に各エリアの現況と開発計画について記述する。

1) フォートポイント歴史地区 (Fort Point Historic District)

フォートポイント歴史地区は、フォートポイント運河 (Fort Point Channel) の東端に沿っており、このエリアは大規模で装飾されたレンガ倉庫群から構成されている。これらの倉庫は、ボストン埠頭会社 (Boston Wharf Company) によって、19世紀の終わりから20世紀の初めに建設され、時間をかけながら改造され、現在は幅広い複合的な用途で利用されている。このエリアは、98の産業用・商業用・市民用のビルと5つの橋が含まれているが、部分的に国の史跡 (National Register of Historic Places) に登録されることが決定している。

こういった倉庫群の多くは、建築家、エンジニア、グラフィックデザイナー、写真家だけでなく、トムソン金融サービス (Thomson Financial Services) のような金融系企業の拠点にもなっている。また最近では、双方向メディア、ソフトウェア、インターネット、ウェブ製作などを扱う多くのコンピューター関連会社が立地している。この地区には小さいながらも力強い居住性の面での核があり、天井の高いレンガ造倉庫が生み出す空間や雰囲気を引きつけられて、400人以上の芸術家たちが、暮らし働いている。

kongress・ストリート (Congress Street) にある改装されたレンガ造と木造からなる倉庫群にある子供博物館 (the Children's Museum) のオープン (1979年) により、フォートポイント運河には、力強い文化・観光資源が現れた。子供博物館は、後にコンピューター博物館と kongress・ストリート橋 (Congress Street bridge) に停泊するボストンティーパーティー船と連結され、地域の特色が増し、訪問客の重要な目的地となっている。子供博物館は、フォートポイント運河自体を学習資源として活用し、公共の教育やレクリエーションのプログラムのために、埠頭エリアと隣接する水面について、意欲的な新し

表-10 住民参加プロセスのスケジュール

スケジュール	98年10月	98年11月	98年12月	99年1月	99年2月	99年3月	99年4月	99年5月	99年6月	99年7月	99年8月	99年9月	99年10月	99年11月	99年12月	00年1月	00年2月	00年3月	00年4月	
会合主催者 R:住宅グループ C:コミュニティ T:トラックグループ	R																			
既存・基本条件	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
トラック輸送分析																				
コミュニティ問題																				
道路ネットワーク調査																				
開発シナリオ																				
開発シナリオの影響																				
輸送管理戦略																				
提言																				

(以上 7.1~7.6 は、Boston Transportation Department (2000) : South Boston Transportation Study を参考とした。)

7.7 現在のシーポート地区

最近になり、ようやくこのエリアの長期的な特性に影響を及ぼすような特定の利用が現れるとともに、より小規模の地区の観点からシーポート地区について概念的に

いデザインに取り組んでいる。なお、アメリカ郵政公社 (The U.S. Postal Service) が、この地区から隣接するインナーハーバー (Inner Harbor) 地区 (サマー・ストリート (Summer Street) までのサウスボストンバイパス道路の西端沿い) にかかる広大な土地を所有している。

2) フォートポイント運河 (Fort Point Channel)

フォートポイント運河は、ダウンタウンとサウスボストンの間にかかる橋と水面の重要性を踏まえながら、それ自体が一つの地区としてデザインされている。運河は架橋毎に水域が自然に区分されており、これまでそれぞれが特徴をもって発達してきた。ボストン市は最近、オール・ノーザン・アベニュー橋について、緩衝システムの緊急修復を行いながら問題等を調査している。

3) フォートポイント工業地区 (Fort Point Industrial)

このエリアには、ボストン市で最大の工業従業員を持つジレット社 (Gillette Corporation) 本社が立地している。ジレット社は、3交代で5,000人に及ぶ従業員を雇用し、世界で最も多くのカミソリを生産している。また RCN もここに工場を持っている。郵政公社については、自動車修理施設 (メンテナンス) をより北側に移転し、既存の建物は取り壊す見込みである。

4) インナーハーバー (Inner Harbor)

鉄道輸送が衰退するにつれ、それまで鉄道ヤードとして使用されていた土地の多くは売却され、ファン・ピア・ランド社 (Fan Pier Land Company)、マコート・プロデリック合資会社 (McCourt-Broderic Limited Partnership)、アンソニー・アタナス (Anthony Athanas)、マサチューセッツ港務局、アメリカ郵政公社を含むわずか数社が所有する分割された広大な土地となった。この土地の大部分は、金融地区への通勤者の平面駐車場として使われているが、今もかつての状況は色濃く残っている。

インナーハーバー地区は、金融地区とローガン空港の両方に近接したロケーションと利便性から、輸送能力の増大が見込まれており、新しい開発の一番の焦点となっている。

近年、この地区では重要な開発が進捗している。1986年に完成したワールド・トレード・センターの会議やコンベンションの施設は、シーポート地区へのビジネス訪問者の目玉となっている。国の史跡目録に登録されている1914年建造のコモンウェルス・ピア (Commonwealth Pier) ビルは、85万平方フィートの広さに改修され、展示ホール、円形劇場及び会議場に商業・業務スペースを

含む最先端の複合ビルとなった。ノーザン・アベニュー (Northern Avenue) の向かい側には、ワールドトレードセンターコンプレックスの一部として、いくつかの補完的な建物が開発されつつある。1998年には客室数427室のシーポートホテルがオープンした。また、1998年7月に着工したイーストオフィスビル (East Office Building) は、2000年の夏にオープンする予定である。また、ウエストオフィスビル (West Office Building) については、現在計画段階にある。主なオフィスのテナントとしては、ジョン・ドゥルー社 (John Drew) とのJVでこの複合ビルを開発したフィデリティ・インベストメント (Fidelity Investments) が含まれる見込みである。

新しい連邦裁判所は、1998年にファン埠頭にオープンした。ここには裁判室、独房、(合衆国検事事務局、連邦裁判所とともに) 合衆国控訴裁判所及び地方裁判所のための業務スペースなどが備えられている。また、郵便局広場のマコーマック (McCormack) ビルに入っていた施設がリプレースされる。

5) ボストン会議展示センター (The Boston Convention and Exhibition Center; BCEC)

西側をホール・ロード (Haul Road)、北側をサマー・ストリート (Summer Street)、東側をディー・ストリート (D Street)、南側をサイファ・ストリート (Cypher Street) で囲まれた区画は、シーポートにおける幅広い関連した利用や活動を促進する新しいボストン会議展示センター (BCEC) が立地する場所である。BCECは60万平方フィートの展示ホールを含む170万平方フィートの施設として計画されており、BCECによって、コンベンションやビジネス会議市場におけるボストンの競争力の維持が確かなものとなると見込まれている。2003年のオープン時には、ボストンに年間50万人の代表者を呼び込み、地元経済を支えるホテル、レストラン、小売店やその他の業務施設において、会議の代表者や旅行者たちの直接的な消費による利益が生み出されると見込まれている。コンベンションセンターが、サマー・ストリートの北側のエリアについて、新しいホテルの需要や関連の旅行者及び宿泊の利用を生み出すことが期待されている。

6) エンハンスメントゾーン (Enhancement Zone)

エンハンスメントゾーンは、会議センターの東側と南側に位置付けられている。会議センターについては、サウスボストン・コミュニティへの潜在的な悪影響を制限するために、エンターテイメントの利用が禁じられることになる。エンハンスメントゾーンは、エリアや用途を

区分せず、例えばサウスボストンの住民のためのアフォードブル・ハウスも建設可能となるような変更と両立しうるエリアである。

7) 産業港湾 (Industrial Port) 地区

ボストンの海事産業の多くは、この地区を活動の場としている。水深の深い海上アクセスがあることが、その理由の一つとして挙げられている。具体的な産業としては、貨物のインターモーダル輸送、水産物の荷揚げや加工、船舶修理サービス、クルーズ産業が含まれる。港湾を支える様々な利用は、港の背後地全体に広がっている。1996年にBRAとマサチューセッツ港務局は、ボストン港経済開発計画を策定した。この計画では、ボストンの港湾産業を評価し、港湾産業の競争力を維持するための戦略を提案している。現在これらの戦略が実行されつつあり、産業港湾地区についての土地利用の提言や都市デザインコンセプトに関する情報を提供している。

ボストンの海事産業の強さのバックボーンは、この地区に大型で喫水の深いコンテナ船の需要に対応したコンリー・ターミナル (Conley Terminal) があることである。昨今策定された最適化プログラムの下、マサチューセッツ港務局は、コンリー・ターミナルにおける全コンテナ貨物のオペレーションとチャールズタウン (Charlestown) ・ターミナルの全パルク貨物のオペレーションを集約化した。このシフトにより、コンテナ上屋や配送センターの拡充が必要となり、シーポート地区における新たな国際貨物港積み替え施設の開発を促すこととなっている。

ボストン市の海事産業団地 (MIP) は、この地区内に立地している。ボストン市は、4,000万ドルを超えるMIPのインフラ改良費用を投資しており、1兆5,000万ドルを超える民間投資を誘発した。今日3,800人以上の雇用を抱える約200社の企業がMIPに立地しており、食品加工、船舶修理、インテリアデザイン、印刷、回路基盤の組立、水産物の荷捌き、一般倉庫、その他の様々な活動を行っている。

8) 産業南ボストン地区 (Industrial South Boston)

この広大な敷地は、港湾活動のための背後地や一般的な産業用地として利用されている。マサチューセッツ港務局からリースされたダイバーシファイド・パパス (Diversified Pappas) の土地、イー・ストリート (E Street) 沿いの様々な産業やトラック輸送用の混合利用地及びフェデックスの新たな拠点などが含まれている。

この地区と産業港湾地区との南側の境界に沿ったエリ

アは、住宅利用と工業利用とが混在しており、近隣の工業の影響から居住者の資産を守るための特別な措置が定められている。

7.8 恒久的ゾーニング (Permanent Zoning)

サウスボストン地区再開発を計画・実施するに当たって、ゾーニングによって規定される開発に関する規制の概要について以下に示す。

1) 計画開発地域 (Planned Development Areas; PDA) の設置

ゾーニングコードには、計画開発地域 (PDA) の指定を含む多くの特別なオーバーレイ (overlay) 地区が含まれている。計画開発地域の指定は、プロジェクトに係る影響と便益について、より包括的にバランスを取ることができるという効果がある。計画開発地域は、プロジェクト開発に対して、より大きな柔軟性と追加的な規制の両面を規定するものである。ボストン市は、計画開発地域指定を活用することにより、より手の届きやすいアフォードブル・ハウスの供給や公共改良工事など特定エリアに関する公共政策目標を大幅に達成できると考えている。

2) 建築物の高さと密度

新たな開発においては、ゾーニングによって許容高さや許容床面積比率が規定されることにより、新しいシーポート地区の都市の特性とそこでの人々が経験できることが大きく決定される。

3) 利用上の要件

エリアの特徴は、そこで見られる用途の種類によって大部分が決定される。ゾーニングは、どの用途を許可するか、条件付き許可とするか、または禁止とするか指定することができる。さらには、特定の用途に対する優先権の設定や、埠頭のような特定のエリアにおける用途制限などの微調整を行うことも可能である。またゾーニングは、水域依存または水域関連の用途の提供へ対応することや、建物の地上階の何%かを一般市民をひきつける施設に割り当てるように要求することも可能である。

4) 通りに面した壁の連続性、高さ、セットバックに係る要件

これらの特定のデザインに関する要件は、街路の重要性の強化や、高い建物から受ける影響の緩和に役立つ。街路に面する壁の高さは、歩道の端を歩く歩行者から見たビルの壁の高さとし、この高さより高い建物については、セットバックすることが求められる。

5) オープンスペース

民間の開発区画に対して規定されるオープンスペース

の量とタイプにより、一般市民の新しい開発プロジェクトに対する関心や歓迎の度合いは大幅に増す。ゾーニングは、パブリックアクセスに関する要求と同様にオープンスペースに充てるための区画エリアの割合を指定することができる。

6) アフォーダブル・ハウスに係る要件

ゾーニングは、アフォーダブル・ハウスの実現のための現場における仕組み、あるいは現場外における仕組みを包含している。

7) ハーバーウォーク

ウォーターフロント地区におけるゾーニングでは、海岸線あるいは埠頭の端や側面からセットバックについて指定する。これはハーバーウォークとして知られているウォーターフロントの市の歩行者用歩道に対応するためである。ディベロッパーは、このエリアを公的な利用に提供するだけでなく、市のハーバーウォークの基準に従ってデザインしなければならない。この基準には、照明、ベンチ、サイン、植栽及び器具などが含まれている。

8) デザインに関するガイドライン

ゾーニングには、通常当該地区のデザイン上の意図を表現する一連の都市デザインに関するガイドラインが含まれている。例えば、多くのハーバーパーク地区では、通常建物の構成要素は水際に向かって高さを低くしていくべきとされている。デザインのガイドラインは、具体的なデザインの必須条件に加えられるものである。

9) 干潟における要件

州政府の航路規制に従ったプロジェクトについて、そのプロジェクトが既存の公共目的を果たしていること、また干潟における公共権利に悪影響を与えていないことを明言した文書を BRA は提出しなければならない。ゾーニングでは、BRA のプロジェクトに対する判断基準を設けており、これが決定のためのガイダンスとなっている。ウォーターフロントやオープンスペースへのパブリックアクセス、アフォーダブル・ハウス、水域輸送施設、埋立地や浮体式構造物における認可に関する基準が定められている。

10) 駐車場

ゾーニングにおいては、どこに駐車場を配置するか(例えば地下)といった駐車に関する(必要)条件を定めている。また、駐車台数を制限することも可能である。

7.9 暫定ゾーニング (Interim Zoning)

サウスボストン地区再開発を計画・実施するに当たって、ボストン市が一時的に規制内容を設定する暫定ゾーニングについて、その概要を以下に示す。

現在シーポート地区の大部分は、ゾーニング委員会以前に採用されたものや、ペンディングになったままの暫定ゾーニングとして規制されている。これらの暫定的なルールは、オーバーレイ地区における暫定計画 (Interim Planning Overlay District; IPOD) として知られており、この計画や新しいゾーニングの検討段階において、当該地区を不適切な土地利用から守るために導入されるものである。IPOD は、総合的な計画や再ゾーニング・プロセスが進行中の際、当該地区に対して一時的なゾーニング規制を設定する。1997年12月にゾーニング委員会は、サイファ・ストリートとディー・ストリートに沿った会議展示センターの南側と東側の地区(現在機能強化ゾーンに位置付けられているエリア)について、IPOD を導入した。1998年2月には、BRA 理事会は、ゾーニング委員会が審議中の海事産業公園 (Marine Industrial Park) の西側と南側について提案された IPOD を承認した。

IPOD は、シーポート地区の既存のゾーニングに重ねられる。既存のゾーニングは、IPOD の適用期間に作成される計画に基づく新しいゾーニング規制に切り替えられることになる。このシーポート地区のベースにあるゾーニングは、様々な地区の混合から成り立っている。この中には、1965年版のゾーニングコードから始まった地区や、ウォーターフロントに関する市のハーバーパーク・プログラム (Harbor Park Program) や市の近隣地区の再ゾーニングの一部に組み込まれた地区などが含まれる。BRA 理事会によるシーポート計画の審査と承認が完了した上で、シーポート計画の中でゾーニングについて提案された内容を体系化しながら、ボストン市のゾーニングコードの修正が取りまとめられることになる。このようなゾーニングの修正にあたっては、公聴会や BRA 理事会及びボストンゾーニング委員会の両者による承認が必要とされる。そこで承認されれば、シーポート地区の暫定的なゾーニングや既存のゾーニングは、新しい恒久的なゾーニングに切り替えられることになる。

(以上 7.7~7.10 は、Boston Transportation Department, Boston Redevelopment Authority (1999) : The Seaport Public Realm Plan を参考とした。)

8 トロント南部地区再開発

8.1 開発全体の概要

TWRC にとって 2004~5年(会計年度)は、非常に重要な意味を持つ年になる。具体的には、TWRC の中心的

ビジネスが、計画策定や小規模のプロジェクトマネジメントから、新しい持続可能かつ多様な総合的開発（当初の TWRC 設立の理由であるウォーターフロント地区の複合的利用のような開発）へ大きく展開しようという年になるということである。

最初の新しいウォーターフロント地区（ウエスト・ドンランド (West Don Lands), イースト・ベイフロント (East Bayfront) 及びコミッショナーズ公園 (Commissioners Park)) の詳細計画はほぼ完成している。大規模な公園、レクリエーション施設、水辺の訪問先、新しく緑豊かで誰にでも手の届くダウンタウン・コミュニティなど、市民が期待するような再活性化の実現に向け、TWRC の準備は整った。ウエスト・ドンランド、イースト・ベイフロントについては、実際に5年以内に生活を始めることができる予定である。具体的には、公園、保育施設、レクリエーションセンターといった公共施設、地場の小売店、公共交通機関へのアクセスなどを兼ね備えた（単なる開発エリアではなく）新しい居住地での生活である。TWRC は実現に向けた権限と財源を得ることにより、現段階での計画にとどまらず、それ以上の展開も含め、実現させる。

TWRC の政策の中で、次の5年間にプライオリティ付けされている計画は、ウエスト・ドンランド、イースト・ベイフロントの開発とコミッショナーズ公園とオンタリオ湖公園 (Lake Ontario Park) の整備である。なお各プロジェクトについては、関係政府（市、州、国）に対して予算要求を行っている。



図-4 トロント南部再開発地区の主要部分

8.2 エキシビション・プレイス/オンタリオ・プレイス地区 (Exhibition Place Ontario Place District) (優先開発エリア1)

エキシビション・プレイスとオンタリオ・プレイス地区は面積270エーカーを占め、TWRCの4つの優先開発

エリアの中で一番初めに位置付けられている。この地区は、新しい複合的利用を目指した開発と世界的に知られた娯楽・文化施設群が導入されるなど、都市の構成要素がより良く集約化されることにより、かつての未利用地が多い孤立した地区から、トロントの中でも最も活気があり、ダイナミックな地区に変容した。国立貿易センターは拡張され、新たにトレード・マートが開発されることになっている。

この地区は、年間を通じて活動できる施設が追加されることによって魅力が高まる。実際に、(コペンハーゲンのチボリ公園を参考にした)多様性と驚きと明るさに溢れるガーデン・セットの中に、新しい様々な活動に対応した構造物と既存の建物が入っている。CNE, モルソン・インディ (Molson Indy), カーニバル・パレードといった既存のイベントに加え、主要な冬季のイベント、国際アート&クラフトショー、さらに夏季のミュージックフェスティバルといった新しいイベントについても、開催場所が提供できるようになった。複合的な利用環境における収容施設と同様に、レストランや他のサービス施設もこういった活動を支えていくことになる。

8.3 イースト・ベイフロント (The East Bayfront) (優先開発エリア2)

イースト・ベイフロントは面積90エーカーと、ロンドンのカナリー・ワフ (Canary Wharf) やニューヨークのバッテリーパークと同程度の広さを有し、鉄道の南側かつジャーヴィス・ストリート (Jarvis Street) と新たに自然化されたドン川に囲まれたエリアである。イースト・ベイフロントは、多くの点において、スパディナ・アベニュー (Spadina Avenue) とミュージックガーデン公園 (Music Garden Park) のあるバサシー・ストリート (Bathurst Street) の間のハーバーフロント地区と一致している。開発計画では、質の高い公共空間、プロムナードやガーデン、公共サービス、及び湖や都市を望める商業・居住複合ビルなどから構成される複合利用エリアとしての再開発を予定している。ガーディナー高速道路の改修が承認されれば、この新しいコミュニティの質的価値を高める大きな利益となる。

開発の第1フェーズは、2005年秋にシェボン・ストリート (Sherbourne Street) の端からスタートすることになっている。

<イースト・ベイフロント地区計画の主要要素>

- ・ 延長3キロに及ぶ連続した公共アクセス可能なウォーターフロント

- ・ 1,400 戸の賃貸アフォーダブル・ハウス
- ・ 5,700 戸の分譲住宅
- ・ 水際線に沿った低層型開発（4階）
- ・ 面積 100 万平方フィートに及ぶ商業スペース
- ・ 水際に沿った面積 2 エーカーのシェボン公園
- ・ 水域での活動を通じたパーラメント・ストリート・スリップ（Parliament Street slip）の活性化
- ・ パーラメント・ストリート東端水際線の自然化

<5 年計画>

- ・ シェボン公園竣工：2006 年秋
- ・ アフォーダブル・ハウス（300 戸分）入居開始：2008 年春
- ・ 分譲住宅（1,200 戸分）入居開始：2008 年春
- ・ コミュニティのレクリエーション・集会施設竣工：2008 年春
- ・ ジャーヴィス～パーラメント間の水際線整備竣工：2009 年

8.4 ウェスト・ドンランド（The West Donlands）

（優先開発地区 3）

開発計画の中で、ウェスト・ドンランド（最近では Ataratiri site として知られている）は、新しい複合利用コミュニティの創造が求められている。ウェスト・ドンランドは面積 80 エーカーで、その大部分は州政府が所有している。

グッダーハム・ウォーツ（Gooderham & Worts）エリアとドン川の間位置するこの地区には、周辺に川までのアクセスとなる新しい公園や、地区公園、さらにフロント・ストリート（Front Street）の北側に沿って、地域のメインストリートとなるプロムナードが計画されている。この地区には、旧来のトロントの通りと街区の中に、住宅・アパートと共に公共施設や商業ビルを含む多様な建築物が建ち並ぶことが想定されている。

<デザイン要素>

ウェスト・ドンランド地区計画において提案された主要要素は以下の通りである。

- ・ 公園及び公共スペース：23 エーカー（ドン・リバーに隣接する 17 エーカーの公園を含む）
- ・ 賃貸向けアフォーダブル・ハウス：1,300 戸
- ・ 様々な家族構成や所得層に対応した住宅（追加）：5,200 戸
- ・ （成功事例であるキング・スパディナ開発のような）居住エリアと商業エリアの複合的な利用

- ・ 周囲のコミュニティ（ディスティラリー地区（Distillery District）、セント・ローレンス、ヨークタウン）の特徴を反映した建築物のデザイン
- ・ 全居住地区における徒歩 10 分圏内の公共交通機関
- ・ 地区をカバーし、周辺の市とつながる自動車専用道
- ・ キング通りの路面バスとポートランドを結ぶ交通機関
- ・ イースト・ベイフロントからトリニティ・ストリート延伸部分を結ぶ歩道
- ・ オフィス及び商業スペース：100 万平方フィート
- ・ 中心市街地に対する洪水防止対策

<開発>

賃貸向けアフォーダブル・ハウスとともに、緑化や省エネビルなどの建設を含む持続可能な開発は、TWRC によるウェスト・ドンランド開発第 1 フェーズにおける最優先事項である。

早期に事業を開始するためにも、提案されたウェスト・ドンランド地区計画は、トロント市に承認され、ドン川下流洪水対策の環境アセスメントは完了させる必要がある状況である。

また、開発規制も工事開始前に制定される必要がある。TWRC とトロント市は、高さ制限、デザインや持続可能な基準の順守、インフラ、アフォーダブル・ハウス及びコミュニティ・サービスに対するディベロッパーの適切な貢献などを可能とする仕組みづくりについて検討している。

TWRC は 2003 年 12 月にウェスト・ドンランド地区計画を開始した。提案された計画は 2004 年 6 月にトロント市に公式に提出された。

<公聴会>

公聴会は、地区計画の検討過程において不可欠である。TWRC は、コミュニティへの情報提供とそれに対する反応を得るために、利害関係者会議（計 3 回）と市民フォーラム（計 3 回）を開催した。

13 の地域や環境・ビジネス関係の組織を代表するウェスト・ドンランド委員会の委員長シンディ・ウィルキ氏は以下のようにコメントしている。「約束どおり、TWRC は一流のデザインチームをこのコミュニティに迎え、短期間で見事な地区計画を作り上げた。これはまさにウォーターフロント再活性化事業成功のために必要なリーダーシップであると言えよう。」

8.5 ポートランド（The Portlands）

（優先開発地区 4）

ポートランドは、一般的な意味で広大なエリアで、主要再開発地区の一つに位置付けられているが、細分化された地区が集まったエリアとして知られている。それぞれの地区はそれぞれ特徴があり、学校やその他のコミュニティ施設を持っている。ここには、創造と技術革新のエリアとしてのポートランド地区、シップ運河（Ship Channel）、オンタリオ湖公園（Lake Ontario Park）エリアが含まれている。イースト・ハーバー（East Harbour）のような地区には、ユニークな特徴として、都市内を流れる水路の見事な眺望や、前景の港の方角には、その縁部に沿って直線的に伸びる大きな公園などがある。

＜ポートランドにおける実施計画＞

1) 機会

ポートランドは面積約 400ha で、キーティング運河（Keating Channel）・ドン川（Don River）を境界とし、北側にレイクショア・ブルバード（Lakeshore Boulevard）、西側にトロント・インナーハーバー、東側にアッシュブリッジ湾（Ashbridges Bay）、南側にはオンタリオ湖とトミー・トンプソン公園がある。

ポートランドの大半は公有地で、ウォーターフロントへのアクセスが優れているとともに、ダウンタウンまで徒歩 20 分と至近である。この広大で未活用のエリアは、ウォーターフロント再活性化という点において、前例のない機会を与えてくれるものと言えよう。歴史的にみると、ポートランドの再活性化は、細分化された土地規制、土壌浄化に係るコスト負担及びインフラやビジネス拠点の移転などの試みなどによって阻まれてきた。今日まで TWRC とトロント市は、ポートランドにおけるウォーターフロント将来計画について、活力があり複合利用が可能なコミュニティを想定した全体的なビジョンを打ち出してきた。そして今求められているのは、このビジョンを達成するための短・中・長期毎に必要なとされるステップのアウトラインを示す戦略的なロードマップであると考えられている。

2) 目標

ポートランドにおける実施計画の目標は、ポートランド再活性化のための明快かつ現実的な戦略の策定である。計画は緑化や持続可能性のあるコミュニティへの到達を示すロードマップとなる。また、これまでに完了している事業へのてこ入れや、将来的に（ポートランド再活性化が完了するまでに要する 30 年以上の間に）開催される様々なイベントにも十分に対応しうるような体系化され

た（デザイン、商業開発、環境向上などによる）土地の価値向上の方法を示すものとなる。特に、必要性、定義、土地利用、公共スペース、公園間のつながり、インフラ整備、開発、段階的实施、投資の対価などについて、再確認やあり方を示すものとなる。

3) 成果

この実施計画では以下の項目について取り組む。

- ・ 地区の境界と配置
- ・ 最終的な／暫定の土地利用とリース
- ・ 移転とミチゲーション
- ・ 土地構造
- ・ インフラ整備と開発に関する段階計画
- ・ 公園と公共スペースのつながり
- ・ 輸送ネットワークの構築
- ・ レクリエーションと水際線利用
- ・ 主たるサービス
- ・ 土壌改良戦略
- ・ エネルギー戦略
- ・ 持続可能性

4) プロセス

スターリン・フィンレイソン・アーキテクト（Sterling Finlayson Architects）はパリー・リヨン・コンサルタンツ（N.Barry Lyon Consultants）と協同で、ポートランドにおける実施計画のプロセスを先導しており、複数の企業等からサポートされている。具体的には、技術面や持続可能性についてはディロン・コンサルティング（Dillon Consulting）、公園や公共スペースについてはデュトワ・アルソップ・ヒラー（Dutoit Alsopp Hillier）からのサポートを受けるとともに、ウォーターフロント再活性化実施に関するアドバイザーとして KCAP のキース・クリスティアンス（Kees Christiaanse）氏を迎えている。

ポートランドにおける実施計画は 3 つのフェーズに分けて検討される。第 1 フェーズでは、分析と現状に関する詳細な情報の収集と最新のイニシアティブや提案のレビューを行う。第 2 フェーズでは、異なる大規模な計画のシナリオの検討や、それぞれのシナリオの間に内在する矛盾点に関する合意形成を行いながら、様々な代替案やオプションを探る。第 3 フェーズでは、好ましいシナリオを精査する。最終的にはこのプロセスにより、トロント・ウォーターフロント・セカンダリー・プラン（Toronto Waterfront Secondary Plan）が定める正式な地区計画プロセスのための枠組みが決定される。

5) 公聴会

市民や利害関係者との協議は、計画策定において不可欠なものである。コンサルタントチームは、ポートランドの様々な活用や魅力を示しながら、主たる利害関係者に対するインタビューや会議を通じて情報を得ていく。2003年11月に先行して開催されたタウンホール・ミーティングに加え、TWRCは2004年2月と4月に1回ずつ公聴会を開催した。そこでは、技術的な報告を受けるとともに、(TWRC、トロント市及びウォーターフロント関連機関の代表者から構成される)ポートランド実施計画ステアリング・コミッティ(Steering Committee)に対する経過報告が行われた。

(以上 8.1～8.5 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。)

8.6 その他の最新プロジェクト (Current Projects)

1) チェリー海岸 (Cherry Beach) 改修事業

H14年度予算：120万加ドル

合計予算：150万加ドル

<事業の目的>

チェリー海岸の美化や使い勝手の改善は、より多くの人々を海岸、そしてポートランドに引きつけるものである。当面の改修事業は、水際線の公共空間改善の際だった事例になる。

<事業内容>

改修事業には以下が含まれる。

- ・ 駐車場の入口看板、排水溝及び舗装面の改修
- ・ 新しい造園や公園遊具
- ・ イースタン・ギャップ (Eastern Gap) までの遊歩道のアクセスの改善
- ・ 更衣室やトイレの改修
- ・ 街灯の改修
- ・ ライフセービングセンターの改修

なお、これらの改修は当該地区の土壌や地下水などの環境状態を考慮しながら実施される。

2) フロント・ストリートの拡張及び立体交差

(Front Street Extension and Interchange)

事業主体：トロント市

H14年度予算：5,000万加ドル

合計予算：2億4,460万加ドル

<事業の目的>

フロント・ストリートの拡張により、トロント市中心部へのより直接的なルートが倍加し、ウォーターフロント中心部の道路ネットワークは変化する。またこの事業により、現状の輸送ネットワークの改修に加え、ランプの移動や再配置を含むガーディナー・レイクショア・コリドー (Gardiner Lakeshore Corridor) の事業に対する将来的な優先度が高まる。ただし、この事業の進捗によって、ガーディナー高速道路の再配置の将来的な決定が影響を受けることはない。

3) ガーディナー高速道路 (Gardiner Expressway)

H14年度予算：75万加ドル

合計予算：2,000万加ドル

<事業の目的>

ガーディナーに関する調査・研究を整合性のあるレベルまで達成させることができれば、TWRCは政府に対して同コリドーの将来計画を提案することができる。

またこの調査・研究では、技術面の研究や交通モデルの検討に加え、同事業に対する議論を促すために、その成果を実際に住民や各株主に対してプレゼンテーションを行うことになっている。

<事業内容>

TWRCはトロント市と協同で、数年に渡り、ガーディナー高速道路の高架化の代替案について実質的な調査・検討作業を行ってきた。この作業は完全に終わったわけではないが、十分に進捗しており、その成果の中には、トロント大学によるミクロのシミュレーションモデルを利用した交通分析も含まれている。なお、ガーディナーを単に維持する、もしくは改良することのみを検討した詳細研究はすでに完了している。

4) ミミコ/ポート・ユニオン・リニア・ウォーターフロント・プロジェクト (Mimico and Port Union Linear Waterfront Project)

事業主体：トロント・地域保全公社 (Toronto and Region Conservation Authority)

H14年度予算：500万加ドル

合計予算：2,500万加ドル

<事業の目的>

ポートユニオンとミミコの両事業は、トロント・ウォーターフロントの中心部における再活性化の効果が期待されるまたとない機会である。それぞれのプロジェクトは、直線的な形状で、ウォーターフロント中心部と結ばれる遊歩道の主要部分を完成させるものとなる。これらの大幅な改良により、トロント・ウォーターフロントの

全体的な多様化や充実が図られ、ウォーターフロントへの集客力がより高まることが期待されている。

<事業内容>

この2つのプロジェクトは、いずれも部分的に完成している。ミミコ・プロジェクトについては、これまで環境アセスメントに約27万加ドルが投資された。一方、ポートユニオン・プロジェクトは、環境アセスメントが終了し、土地の取得が終了しているところや建設工事が終了しているところもあるなど、事業はより進捗している。ポートユニオン・プロジェクトへのこれまでの投資額は200万加ドルである。これらのプロジェクトを合わせた総事業費は2,500万加ドルとなっている。トロント市では、これまでに227万加ドルの資金を拠出しているが、これらの投資を事業全体の資金調達メカニズムから回収するとしている。継続してプロジェクトを進めるために、必要な協定が結ばれるまでは、仮協定を結ぶこととなっている。

なお、実施については3つの行政主体（国、州及び市）の承認が必要となる。

5) ウォーターフロント～ヤング・ストリート南端
(Waterfront-Central Foot of Yonge St.)

H14年度予算：16万加ドル

合計予算：50万加ドル

<事業の目的>

本事業の目的は、将来的な開発に向けて、ウォーターフロントにおける戦略的価値のある土地の取得と開発に関する土台を築くことである。

<事業内容>

TWRCは年間を通じて、土地の購入や開発に必要な研究や活動に注力する方針である。特に法律的関連、都市デザイン、資産評価などの活動が含まれる。

6) ハーバーフロント (Harbourfront)

事業主体：ハーバーフロント・センター
(Harbourfront Centre)

H14年度予算：900万加ドル

合計予算：1,250万加ドル

理事会での審議に従い、2003～2004年度予算にハーバーフロント・プロジェクトの一部が含まれることが決定した（次年度への繰り越しを含む）。具体的なコストは確定していないが、2段階に分けて、以下のように積算されている。

フェーズ1：690万加ドル

フェーズ2：560万加ドル、1250万加ドル

なお、2003～2004年度予算としては900万加ドル、次年度はさらに350万加ドルが見込まれている。

7) ユニオン駅地下鉄プラットフォームの拡張
(Union Station Subway Platform Expansion)

事業主体：トロント輸送委員会

(Toronto Transit Commission; TTC)

H14年度予算：120万加ドル

合計予算：8,000万加ドル

<事業の目的>

本事業の目的は、TTCのユニオン地下鉄駅の乗客輸送能力の増大、安全性の向上、十分なアクセス性の確保、及び運営効率の向上である。

また、ハーバーフロントLRTへの接続の向上と、地下鉄に向かわないGOの乗降客のための西側のバイパス通路を含むコンコースの再編成を行うことも目的としている。

<事業内容>

ユニオン地下鉄駅の拡張は、現在の駅に二つ目のプラットフォームを追加するもので、TTC、通勤客の輸送、及び旅行者の流れを改善できるようになる。この拡張工事には、既存のプラットフォームの南側に第2プラットフォームの追加、ハーバーフロントLRTへの接続の向上と、地下鉄に向かわないGOの乗降客のための西側のバイパス通路を含むコンコースの再編成が含まれている。

(以上8.6は、Toronto Waterfront Revitalization Corporation (2004) : Current Projectを参考とした。)

(2005年5月25日受付)

9. おわりに

本調査においては、国内のウォーターフロント開発において、新しい制度の導入を検討するための基礎資料とするため、ニューヨーク、ボストン、トロントといった北米の代表的なウォーターフロントにおいて、過去の開発に適用されたあるいは現在適用されている開発と管理運営の仕組みについて調査を行った。具体的には、開発の仕組みとしては、開発計画、開発基本方針、開発体制、ゾーニング規制などについて、管理運営の仕組みとしては、管理運営体制、財務計画、経済効果などについて着目し、文献調査や現地ヒアリングに基づき整理と考察を行った。

特にボストンにおいては、ボストン再開発公社の組織と業務内容について整理を行った。また、チャールズタ

ウン・ネイビーヤード地区を対象としたポストゾーニングコードにおいては、適切な公共目的の設定、パブリックアクセスとオープンスペース、街区設計のガイドライン、量的規制、土地利用等について十分に整理と考察を行うことができた。

また、ニューヨークにおいては、ニューヨーク市内において適用されるゾーニング規制について整理を行った。また、ニューヨーク沿岸域における規則と管轄権について整理を行った。また、ニューヨーク市が策定した新ウォーターフロント再活性化プログラムの基本方針においては、パブリックアクセスの提供、視覚的な質に貢献する景観資源の保護、歴史的・考古学的に重要な遺産の保護などの政策について整理を行った。

また、トロントにおいては、トロント・ウォーターフロント再開発公社の開発基本方針、財務計画、経済効果などの内容や特徴について、十分な整理と考察を行うことができた。

また、アメリカにおける一般的なウォーターフロント開発に関わる手法と制度について十分な整理と考察を行うことができた。開発管理体制については、ウォーターフロント管理委員会、準公共開発公社(非営利公社)、第三セクター開発公社、港湾局、民間開発会社など様々な組織形態があることが特徴である。ゾーニングと地区計画については、オーバーレイ・ゾーニング(暫定的ゾーニング)、インセンティブ・ゾーニング(誘導的ゾーニング)、水面・港湾管理ゾーン歴史的地区、複合利用開発地区など、日本では見られない様々な制度が充実している。また、用地取得については、リースバック、逆リースバック、土地のライトダウン(簿価切り下げ)、土地のバンキング(先行取得保有)など、日本では見られない様々な制度が充実している。

米国のウォーターフロントに適用されている主な都市計画制度については、TIF(Tax Increment Financing)、RFP(Request for proposal)、BID(Business Improvement Districts)を取り上げ、その概要と特徴を整理した。

また、北米におけるウォーターフロント開発の最新事例について、具体的にはサウスボストン再開発とトロント南部地区再開発の二つの事例を取り上げ調査を行った。導入機能や土地利用計画だけでなく、交通計画、住民参加プロセスなどにも着目し、その内容や特徴について、文献調査や現地ヒアリングに基づき十分な整理と考察を行うことができた。また、サウスボストン地区再開発においては、恒久的ゾーニング(Permanent Zoning)、暫定ゾーニング(Interim Zoning)などのゾーニング規制についても整理を行った。その結果として、国内において

今後ウォーターフロント開発を推進するための参考資料とすることを期待している。

参考文献

- Boston Redevelopment Authority (2004) : About the BRA,
DIVISIONS (Planning), Affordable Housing,
BRA Owned Real Estate, Jobs and Community
Services, Economic Development,
<http://www.ci.boston.ma.us/BRA/>
- Boston Redevelopment Authority (2004) :
ARTICLE 42F HARBORFRONT DISTRICT
CHARLESTOWN NAVY YARD,
[http://www.ci.boston.ma.us/BRA/PDF
/ZoningCode/Article42A.pdf](http://www.ci.boston.ma.us/BRA/PDF/ZoningCode/Article42A.pdf)
- (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, pp27-43.
- New York City Department of City Planning (2004) :
About Zoning, [http://www.nyc.gov/html/dcp/
home.html](http://www.nyc.gov/html/dcp/home.html)
- New York City Department of City Planning (2002) :
The New Waterfront Revitalization Program,
pp1-8, pp24-28.
- Toronto Waterfront Revitalization Corporation (2004) :
Corporate Background, <http://www.towaterfront.ca/>
- Toronto Waterfront Revitalization Corporation (2002) :
The Development Plan and Business Strategy for the
Revitalization of the Toronto Waterfront.
- Department of Commerce (1988) : Improve your Waterfront
- Boston Transportation Department (2000) :
South Boston Transportation Study, pp1-12.
- Boston Transportation Department, Boston Redevelopment
Authority (1999) : The Seaport Public Realm Plan,
pp13-21.
- Toronto Waterfront Revitalization Corporation (2002) :
The Development Plan and Business Strategy for the
Revitalization of the Toronto Waterfront.
- Toronto Waterfront Revitalization Corporation (2004) :
Current Project, <http://www.towaterfront.ca/>