

CLAIR REPORT No.294



Council of Local Authorities
for International Relations

国際自治体国際化協会

「CLAIR REPORT」の発刊について

当協会では、調査事業の一環として、海外各地域の地方行財政事情、開発事例等、様々な領域にわたる海外の情報を分野別にまとめた調査誌「CLAIR REPORT」シリーズを刊行しております。

このシリーズは、地方自治行政の参考に資するため、関係の方々に地方行財政に係わる様々な海外の情報を紹介することを目的としております。

内容につきましては、今後とも一層の改善を重ねてまいりたいと存じますので、ご指摘・ご教示を賜れば幸いに存じます。

本誌からの無断転載はご遠慮ください。

問い合わせ先

〒102-0083 東京都千代田区麴町 1-7 相互半蔵門ビル

(財)自治体国際化協会 総務部 企画調査課

TEL: 03-5213-1722

FAX: 03-5213-1741

E-Mail: webmaster@clair.or.jp

アメリカにおける海辺を活用した交流人口の増加方策

(財)自治体国際化協会 CLAIR REPORT NUMBER 294(Sep 15, 2006)

財団法人自治体国際化協会
(ニューヨーク事務所)

目次

はじめに

概要 i

第1章 アメリカの海辺を利用した観光促進の現状 1

第1節 海辺を観光地としての開発 1

第2節 海辺を高級住宅地としての開発 1

第2章 海辺を利用した観光促進の手法 2

第1節 開発者及び管理運営 2

第3章 海辺を利用した開発に関する各プレイヤーの役割 3

第1節 連邦政府の権限・役割 4

第2節 州政府の権限・役割 5

第3節 地方団体の権限・役割 5

第4節 民間の役割 5

第4章 海辺を活用した観光促進事業実施に関連する連邦法 6

第1節 河川港湾法 6

第2節 米国環境政策法 6

第3節 沿岸域管理法 7

第5章 海辺を活用した観光促進事業実施に関連する州の規制 9

第6章 海辺を活用した観光促進事業実施に関連する市町村の規制 17

第7章 事例紹介 23

第1節 テキサス州コーパスクリスティ市の事例 24

1 観光促進事業の内容 26

2 実施に至る経緯 27

3 連邦政府・州・地方団体の権限及び役割 27

4 住民との合意形成プロセス 28

5 事業実施に関連する特色 28

6 水質保全に関する下水道局の事業実施例 29

7 集客施設の概要 30

第2節 カリフォルニア州ロングビーチ市の事例 34

1	観光促進事業の内容	35
2	レインボーハーバー・パイク実施に至る経緯	36
3	連邦政府・州・地方団体・民間の権限及び役割	38
4	住民との合意形成プロセス	40
5	事業実施に関連する権原（土地所有権、地上権等への対応）	40
6	事業計画作成にあたって勘案した内容	40
7	事業実施の成果	41
第3節 サウスカロライナ州チャールストン市の事例		41
1	観光促進事業の内容	42
2	実施に至る経緯	44
3	連邦政府・州・地方団体・民間の権限及び役割	45
4	住民との合意形成プロセス	46
5	事業実施に関連する権原（土地所有権、地上権等への対応）	46
6	事業実施の成果	47

はじめに

少子高齢化と言われはじめてからすでに久しい。1.53 危機（2004 年は 1.29）なる言葉が生まれ人口の減少についての認識を高めようとしていた 20 年ほど前には、まだ切実なる危惧はなかったのではないであろうか。しかし現在、少子化に歯止めをかける特效薬はなく、各都市は人口減と既存住民の移動を防ぐための魅力作りに励み、隣接する都市、ひいては県内外の多くの都市からの人口流入を期待するという局面を迎えている。

現在日本では外国からの観光客を迎えるため国を挙げて「Visit Japan Campaign Yokoso Japan!」を行っている。観光客のみならず通勤、通学、文化、スポーツ、買い物に訪れる人々の獲得、つまり各都市は「交流人口」の増加が求められているのである。

本レポートは、このような状況下において、魅力的な街づくりをどのようにおこなえばよいのであろうかとの疑問の下、太平洋、大西洋、メキシコ湾、五大湖を有するアメリカのいわゆるウォーターフロントとよばれる海辺を利用した魅力的な街づくりについて調査を実施し、事例を紹介し、またその事業を行う際の連邦政府、州政府、市町村の役割を明らかにしようとするものである。

第7章における事例紹介では、アメリカの3つの海に面している都市を、大西洋はサウスカロライナ州チャールストン市を、メキシコ湾からはテキサス州コーパスクリスティ市を、そして、太平洋からはカリフォルニア州ロングビーチ市を取り上げた。特にロングビーチは、港を利用した開発では既に有名であるが、決して初めから順調なわけであったのではなく、米海軍基地整理という大きなハンデを克服して現在があるという観点から選んだ。

なお、本レポートの作成に当たっては、ワシントンコア室井氏による資料の多くを利用させていただいた。また、テキサス州コーパスクリスティ市のコンベンション・ビジタービューローのキンバリー・レムリー広報部長、下水道部のバレリー・グレイ部長、環境部のキム・マクガイヤー部長、土木部のエスカバー部長など多くの方々に多大なご協力をいただいた。ここに厚くお礼を申し上げますところである。

目に見える施設だけが人々を集めるのではなく、その施設をとりまく地域全体の良好な環境があってこそ、住民にとっても他に居住する人々にとっても魅力的な都市となるとの信念による市の施策の存在を知ることには大きな発見であった。

このレポートのテーマである海辺は魅力的である反面、皮肉にも弱点であることをも露呈することになってしまった。それは 2005 年 8 月末にルイジアナ州ニューオーリンズ市を壊滅的被害に追いやったハリケーンカトリーナの来襲であった。執筆中のことだけに、親水性を高めることは観光促進において重要なポイントではあるものの、護岸、堤防の本来の設置目的を改めて強く認識した次第である。自然の力に少しでも耐えられるよう人類の英知と技術の粋を集結させ、一日も早い復興を願うものである。

概要

第1章 アメリカの海辺を利用した観光促進の現状

第1節 海辺を観光地としての開発

観光客呼び込みの手段として海辺が様々な形で利用されている。たとえば公園、水族館、ショッピングセンターという商業目的重視のケース。また、自然を生かしたケースがある。

第2節 海辺の高級住宅地としての開発

観光目的とは一線を画し、「窓から港が見える」という優位性を前面に押し出して高級住宅地を開発し、地域人口増加を図るケースもある。

観光産業と住宅が共存するには問題がおおく住民の賛否が分かれるところである。

第2章 海辺を利用した観光促進の手法

第1節 開発者及び管理運営

開発の主体は産、官が一体となり、たとえば地元自治体が助成金等で民間開発者の資金調達を後押しするなどの例がある。

また、最近の傾向では開発地域の地元企業が他都市からの企業に比較して優勢になってきている。

第3章 海辺を利用した開発に関する各プレイヤーの役割

第1節 連邦政府の権限・役割

連邦政府は、内務省国立公園管理局が、条件によっては助成金付与という形で関わってくる可能性がある。また住宅・都市開発省が、コミュニティ開発補助金 (Community Development Block Grant :CDBG) によって地元の開発事業を促進する役割を担っている。

第2節 州政府の権限・役割

州政府は、開発に関連する法律、規定を策定する権限、連邦政府やその他団体からの助成金や寄付金を取り扱う権限を有する。

一方、環境面においてはアセスメントの実施、許認可権限を有する。また、州観光局が観光地としてのマーケティングを行うのも役割の一つである。

第3節 地方団体の権限・役割

市町村は、都市計画におけるゾーニングに関する権限を有する。

また自身が行う開発においては、規制策定から、企画、実施、監督を行う権限を有する。

第4節 民間の役割

民間セクターには権限はなく、資金援助提供者、プロジェクト実施者としての役割を担う。また、地方団体実施の開発における受託者として設計監理を行う場合がある。

第4章 海辺を活用した観光促進事業実施に関連する連邦法

第1節 河川港湾法

本法は、港湾、運河、河川における構造物の設置に関する許可等について定めており、運輸長

官、米陸軍長官、陸軍工兵隊隊長による許認可権が記されている。

また、陸軍工兵隊の米国の海域における環境アセスメント等の調査研究の義務を定めている。

第2節 米国環境政策法

環境と国民の健康の保護を目的として環境への配慮を行うことを定めている。

連邦政府は、国民の福利厚生を向上させ、自然と人類の共存を促進するため、州政府・地方団体・民間企業に対し、自然環境の保護・維持・促進を目的とした資金援助や技術的指導、情報提供を実施しなければならないと定めている。

第3節 沿岸域管理法

沿岸域の開発事業と自然環境の保護について、全国統一的な管理と利用を図る法律である。同法設立の背景には、当時、沿岸域における人口が急増していたこと、沿岸域の利用や需要（商業やレクリエーション等）が沿岸域の生態系を脅かしていたこと、さらには、沿岸域における管轄や権限の分散が沿岸域の効果的利用の障害となっていたこと等がある。

第5章 海辺を活用した観光促進事業実施に関連する州の規制

米国内で海・湖・川岸を持つ31州の代表的な関連法的規制を一覧化している。

第6章 海辺を活用した観光促進事業実施に関連する市町村の規制

米国内で海・湖・川岸を持つ代表的な大都市25市の関連法的規制を一覧化している。

第7章 事例紹介

アメリカが面している3つの海の大西洋、太平洋、メキシコ湾のそれぞれに位置している都市を一都市ずつ選び紹介している。

第1節 テキサス州コーパスクリスティ市の事例

メキシコ湾に面するテキサス州の南部に位置する人口30万人の都市。

コーパスクリスティ市は、年平均気温22℃と一年をとおして温暖な気候で、市域は南国特有のヤシの木が茂り、前面の美しい海と自然環境に恵まれている。このきれいな海がコーパスクリスティ市の魅力であり続けるために市役所がとった施策は、環境に配慮した事業の実施であった。それは住民及び観光客らに汚さないという意識を身に付けてもらうことで、美しい環境を維持していくものである。たとえば、下水道局職員が小学校に出向いて、小学生に海を汚さない教育をするプログラムがある。その施策は成功し、隣接する都市からの集客力を生み出している。

第2節 カリフォルニア州ロングビーチ市の事例

太平洋に面する人口40万人の都市。

1991年以来海軍基地の閉鎖によって軍人23,000人、民間人60,000人が失業するという中、新たな雇用を生み出しさらには観光促進のために対策が必要となった。そこでとられた戦略が隣接するアナハイム市にある観光客獲得の強力なライバル、ディズニーランドに対抗する大規模ショッピングセンター、ホテル、さらにはゲームセンターといった商業的目的を重視した開発であった。

米海軍基地の撤退という危機的状況から、「レインボーハーバー・パイク」の開発によって再

生させた。

第3節 サウスカロライナ州チャールストン市の事例

大西洋に面する人口 11 万人の都市。

1800年代から20世紀初頭までは海運業の繁栄によってウォーターフロント地区は隆盛を極めていたが、造船業の衰退と共に駐車場以外の経済的活動は見られなくなった。

1970年代に民間により立ち上げられた民間開発計画は既存市街地との景観面で調和が図れないという理由から市民の反対により取りやめとなった。その後、市が用地を取得し、市民そして観光客が気軽に利用できる既存市街地と調和した魅力的な公園として整備された。

第1章 アメリカの海辺を利用した観光促進の現状

第1節 海辺を観光地としての開発

米国では、利用されずに放置されている海辺の遊休地を、観光客の獲得と地域経済活性化を目的として再開発することが目立っている。このような再開発の手法としては、海辺とその周辺地域に観光スポットの目玉となるようなマリーナ、公園、橋、大規模商業施設、水族館、ホテル、レストラン、博物館を設置することが多い。

例えば、テキサス州コーパスクリスティ市では、市民、観光客にマリンレジャーの魅力を提供するために、海域の環境を良好に保つことに重点を置いた行政によるプログラムが実施されている。子供に、汚染物を雨水から確実に隔離する大切さを教える下水道部のプログラムは興味深い。

カリフォルニア州ロングビーチ市では、1991年以來、海軍基地やそれに関連する造船・航空会社の閉鎖によって軍人23,000人、民間人60,000人が失業するという中、新たな雇用を生み出し、さらには観光促進のために大規模ショッピングセンター、ホテル、そしてゲームセンター、水族館、観光クルーズといった商業的目的を重視した開発が行なわれている。これは、観光客獲得の強力なライバルディズニーランドが隣接するアナハイム市にあるためである。

一方で、サウスカロライナ州チャールストン市では、既存市街地の景観と調和することに重点を置き、あえて派手さを求めない海辺の開発が行なわれた。一見平凡に見えるこの公園が、結果として旧市外の魅力を引き出すのに生かされた特異の例である。いずれの都市における開発の規模や内容は異なるものの、観光客呼び込みの手段として海辺を利用するという戦略は共通している。

第2節 海辺を高級住宅地としての開発

米国内でも特に南部のジョージア州、フロリダ州、サウスカロライナ州では、観光地や貨物港として港湾を整備するだけでなく、高級住宅地として海辺開発を進める動きが盛んである。海辺の豊かな生活環境や、「窓から港が見える」という高級感を住宅に求める人々をターゲットに、海辺に近接する高級住宅地を提供することで、州内外からの人口流入を図り、全体的な地域人口増加を図ることが開発目的となっている。

フロリダ州では海辺の地区のホテルを高級コンドミニウムに改装する動きが活発であるが、海辺を高級住宅地として開発することに対し、住民の意見は賛否分かれている。例えば、海辺を観光地として開発すれば、周辺の住民が交通渋滞・騒音・環境汚染といった被害を被ることになるので住宅地としての開発に賛成する住民がいる一方で、海辺を住宅地として開発した場合、観光産業による経済効果がなくなり、地元経済が後退するといった懸念を持つ住民も存在する。フロリダ州の中でも、宿泊施設等を含む地域の観光産業雇用数が年間約8万件、地域経済への同産業による貢献は年間30億ドルに上るセント・ピーターズバーグ市とクリアウォーター市の2都市でも住宅地としての海辺開発に不満を示す市民が特に多い。

第2章 海辺を利用した観光促進の手法

第1節 開発者及び管理運営

海辺開発実施に当たっては、産官の両セクターが協力するケースが多く、例えば、事業資金調達においても、地方団体が債券発行やグラント（助成金）拠出を行なう一方で、民間が融資などを行ったりと、それぞれの活動に応じて役割分担が行なわれている。

特に、民間セクターは、公的セクターよりも活動計画から実施までにかかる期間が短いという強みを有しているため、海辺開発に必要な資金調達を短期で達成したり、プロジェクトを企画から実行に移す際の追い風の役割を果たしている。

一方で公的機関は、観光促進事業を促進する法規制の制定や、開発事業に必要となる土地の獲得・寄付、また開発事業が完了した後の管理等を行うという役割を担う。

また、海辺開発においては複数の公的機関の間における協力・連携も目立っている。例えば、州政府と地方団体が共同に必要な許可証の発行を行ったり、海辺が複数の行政区域にまたがる場合、複数の地方団体が共同で公聴会の開催を実施している。さらに、連邦政府では地方団体が行なう環境保護・経済振興などの一部事業に対して助成金を交付しており、このような連邦助成金を積極的に活用して事業費の一部とする地方団体もある。

海辺開発事業を担当する開発業者に見られる傾向としては、地元の開発業者に委託が行われるケースが多いということである。以前では海辺開発事業者決定にあたって、州政府や地方団体が地域外の業者に委託するケースも多く見られたが、過去10年間ほどは、地元企業の利用が増加しているという。

地元業者の利用が増加している理由としては、ウォーターフロント開発事業を専門とする請負業者が増え海辺地域に集積するようになったため、地方団体が地元で適切な業者を容易に見つけることができるようになったことや、地方団体が地域経済促進のため地元の業者を優先して事業を委託していることが挙げられる。例えば、バージニア州チェサピーク市では、現在、市経済再活性化事業の一環として、海辺地区でのコンドミニウムやマリナー建設を予定しているが、これらプロジェクト実施については地元業者に委託する方向で進んでいるという。

¹ 米国の行政のしくみにおいて「地方自治」を語る場合、対象となるのは、市町村やカウンティ等の行政であり、州については、「地方自治」の範囲には含まれない。また、地方公共団体が各州の「創造物」であることから、50の州がそれぞれ自分の州の地方自治制度を州憲法あるいは州法で定めており、地方自治の権限を享受する地方公共団体の種類及びそれぞれの種類ごとの自治の範囲、役割は州によって違いがある。詳細については CLAIR REPORT 第29号「米国の地方公共団体の種類と機能」を参照されたい。

第3章 海辺を利用した開発に関する各プレイヤー²の役割

海辺開発においては、連邦政府、州政府、地方団体、そして民間企業が、以下の表に示すように、それぞれに異なる権限・役割を果たしている。このセクションでは、各機関の権限と役割について説明をする。

海辺開発における各プレイヤーの権限と役割

プレイヤー	権限	役割
連邦政府	<ul style="list-style-type: none"> 米国領土・財産に関する連邦法・規制の制定 	<ul style="list-style-type: none"> 資金援助 連邦助成金を授与したプロジェクトの監督
州政府	<ul style="list-style-type: none"> 開発事業に関連する規定の制定 連邦政府やその他団体による助成金・寄付金の受給 税制・規制緩和 沿岸域の管理に関する権限全般 	<ul style="list-style-type: none"> 連邦政府と地方団体との連携を調整 資金援助・民間による投資促進 州管轄地（水辺地区等）の開発に関する環境アセスメントと許可証の発行 公聴会開催 マーケティング活動 地方団体への諮問
地方団体	<ul style="list-style-type: none"> ゾーニングに関する条例の制定 地方債の発行 土地の購入 開発業者に対する事業の委託 開発事業の企画・実施 開発事業全般の監督 	<ul style="list-style-type: none"> 必要な土地の獲得 資金調達 コントラクターとの契約委託 企画作成・実施 作業の監督 公聴会やミーティング開催 マーケティング活動
民間	<ul style="list-style-type: none"> 特になし 	<ul style="list-style-type: none"> 資金調達 開発事業実施

²政治的、商業的に影響力のある役割を持った人、団体、企業のこと、ここでは連邦政府、州政府、地方団体、民間のそれぞれをとりまとめた総称として使っている。

第1節 連邦政府の権限・役割

海辺開発における連邦政府の権限・役割について明記している法律・規則はなく、米国憲法第4章3条2項³が規定する「連邦議会は連邦法や規則を定めることができる」という条文に包括されると考えられる。しかし、海辺開発事業の実際の権限は、連邦法に抵触しない限りにおいて、州政府や地方政府が有しているのが実態のようである。

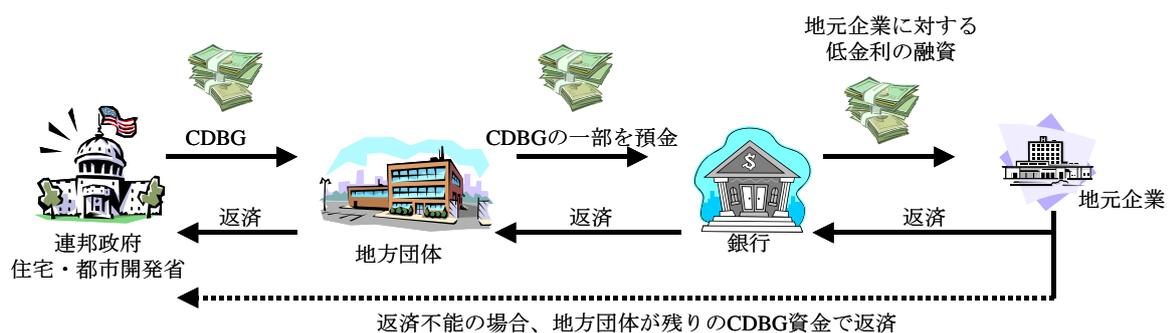
海辺開発に関係する代表的な連邦省庁は、住宅・都市開発省 (Department of Housing and Urban Development: HUD) と、内務省国立公園管理局 (National Park Service) の2省庁である。

内務省国立公園管理局は、海辺開発において公園が設置される場合、また、国立公園に関連する場合に、助成金付与などといった形で関係してくる機関である。

一方で、住宅・都市開発省は、州政府・地方団体が実施する都市開発・住宅建築に対する助成金付与を実施しており、中でも代表的な助成金として、「コミュニティ開発補助金 (Community Development Block Grant: CDBG)」を挙げることができる。

「コミュニティ開発補助金」は1974年に制定された助成金プログラムで、①低所得者向けの住宅建築、②都市のスラム化防止、③地方団体の裁量増加⁴、④経済開発、を目的として地方団体に付与されるものである。「コミュニティ開発補助金」を付与された地方団体は、補助金の一部を銀行に預金し、これを連邦住宅・都市開発省によって保証された融資基金として、銀行を通じて地元企業に低有利融資を行うことができる。融資を受けた企業が返済不可能となった場合には、「セクション108 (Section 108)」と呼ばれる規約規定により、地方団体が「コミュニティ開発補助金」の残り資金を利用して住宅・都市開発省に融資額を代理返却することになる。「コミュニティ開発補助金」の使途金は海辺開発に限定されたものではないが、公的セクターから投資を行うことで地元の開発事業を促進する目的で実施されている⁵ (下図参照)。

「コミュニティ開発補助金 (CDBG)」制度の概要



³連邦議会は、合衆国に直属する領土またはその他の財産を処分し、これに関して必要なすべての規則および規定を定める権限を有する。この憲法のいかなる規定も、合衆国または特定の一州の有する権利を損なうように解釈されてはならない。The Congress shall have Power to dispose of and make all needful Rules and Regulations respecting the Territory or other Property belonging to the United States; and nothing in this Constitution shall be so construed as to Prejudice any Claims of the United States, or of any particular State.

⁴ 地元のニーズに合った開発事業実施のための補助金を得ることで、地方団体がより独立的に開発事業を行うことができることを指す。

⁵ 住宅・都市開発省 <http://www.hud.gov/offices/cpd/communitydevelopment/programs/index.cfm>

第2節 州政府の権限・役割

州政府は、海辺開発において、開発に関連する州法・規定を策定する権限、また、連邦政府やその他団体からの助成金や寄付金を享受する権限を有している。また、企業誘致や雇用創出を目的とした税制の設置や規制緩和を実施する権限もある。さらに、「1972年沿岸域管理法」では、州政府は沿岸域管理に関する権限全般を有しており、沿岸域の開発において、連邦政府や地方団体との連携を調整する責務を有するという規定がある。

一方で、州政府は連邦政府と同様に、地方団体が指揮する海辺開発への融資や助成金による資金援助、そして海辺開発事業に関わる民間セクターからの投資を促進するという重要な役割を果たしている。また、州の管轄地区とされる特定の水辺地区等における海辺開発では、州政府が環境アセスメントを実施したり、許可証の発行、また公聴会の開催などを行うこともある。さらに、州によっては、地方団体に対して開発事業に対する諮問を実施したり、州の観光局が観光地としての海辺を売り込むマーケティング活動を行う場合もある。

第3節 地方団体の権限・役割

米国地方団体は、ゾーニング（建物の用途・規模・敷地面積・容積・高さ等に関する規制）に関する規定を定める権限を有している。特に、ゾーニング関連の規定はカウンティ政府が中心となって定めている場合が多いため、海辺開発には市・町・村政府とカウンティ政府の連携が極めて重要となっている。

また、地方団体は、自身が実施する海辺開発事業において、規制策定から開発事業の企画、開発事業の実施・監督を行う権限を有している。その他にも、事業を委託する開発業者の選定、そして、資金調達のための地方債発行を行う権限も持っている。

このように、地方団体は海辺開発全般を担当する機関であり、必要な土地の獲得から事業のための資金調達、また事業の企画作成からコントラクターとの契約委託、企画実施、作業監督、開発事業の完成まで、全ての段階で重要な役割を果たしている。事業計画・実施に当たっては、地方団体が公聴会やインフォーマル・ミーティング等を開催し、住民の意見を反映させる努力が行われている。それ以外にも海辺の宣伝も、地方団体が実施する場合が多い。

第4節 民間の役割

海辺開発において民間セクターは海辺開発事業の成功に不可欠な資金援助提供者、さらに、プロジェクト実施者という役割を持つ。資金援助の方法としては民間債の発行や寄付及び融資が一般的であるが、例えばチャールストン市の例のように、民間セクターによって基金が設置され、寄付金が徴集されることもある。また、実際の開発事業は委託を受けた民間の設計・デザイン企業や建設会社が担当し、進捗状況などを監督機関である地方団体に報告している。

第4章 海辺を活用した観光促進事業実施に関連する連邦法

米国連邦法のうち、海辺開発に関連する代表的な連邦法は、以下の3つである。

- (1) 「1899年河川港湾法 (Rivers and Harbors Act of 1899)」
- (2) 「1969年米国環境政策法 (National Environmental Policy Act of 1969)」
- (3) 「1972年沿岸域管理法 (Coastal Zone Management Act of 1972)」

以下では、これら3つの連邦法についてそれぞれ内容をまとめている。

第1節 河川港湾法

「1899年河川港湾法」は、米国の可航水域 (navigational waters) への汚物放流を禁止すると同時に、港湾の適正な管理運営と整備、また航路の開発と保全を目的とした連邦法である。

同法では、運輸長官、もしくは、米陸軍長官 (Secretary of the Army) と陸軍工兵隊 (US Army Corps of Engineers) 隊長 (Chief of Engineers) による承認・許可を受けた場合に限り、港・港湾・運河・河川において、橋・道路・ダム・水路を建設することができることを定めている。許可を取らずにこのような建造物を設置した場合、また、水域に船舶や木材を放置して他の船舶の航行を妨害する行為を行った違反者に対しては、500ドルから2,500ドルの罰金、及び懲役1年以内の刑罰が科せられることになる⁶。さらに、他船舶の航行を妨害する船舶や木材は、放置より30日以上、または緊急事態が発生した場合、米陸軍長官の判断により撤去措置が取られる。

その他に、陸軍工兵隊は、太平洋・大西洋・メキシコ湾・五大湖・プエルトリコといった海岸・河岸・湖岸における環境アセスメントなどの調査研究を行わねばならないことや、連邦政府についても、州・地方団体や民間セクターと協力して、ウォーターフロントの保護を目的とする事業や研究活動に対する資金援助を実施する責務を定めている。

第2節 米国環境政策法

「1969年米国環境政策法」は、環境と国民の健康の保護を目的として制定された法律で、行政機関、特に連邦政府による意思決定プロセスにおいて、環境への配慮を行うことを定めている。

同法では、連邦政府は、国民の福利厚生を向上させ、自然と人類の共存を促進するため、州政府・地方団体・民間企業に対し、自然環境の保護・維持・促進を目的とした資金援助や技術的指導、情報提供を実施しなければならないと定めている。

同法内では、連邦省庁の役割として以下が挙げられている。

- (1) 都市計画等、環境に影響を与え得る事業に関する意思決定が必要とされる場合、自然・社会科学や広域設計といった複数の専門分野の知識を利用し、学際的なアプローチを用いる。
- (2) 環境基準委員会 (Council on Environmental Quality : 後述参照) による諮問を参考に、環境インパクトが定量的指数で出されていない (環境への影響評価がされていない) 施設等に関

⁶ The Rivers and Harbors Act (33 USC 401-467), Sections 401-411.

する評価や今後の意思決定の方法・手順を考慮する。

(3) 議会に提出された環境関連法案の審議にあたり、特に以下のような点を勘案して連邦環境保護庁が議会に諮問を行う。

- 法案・計画が導入された際、これらが環境に与える影響
- 法案・計画が導入された際、避けることができないと考えられる環境への有害な影響
- 法案・計画が導入された際、これらが短期的に国民と環境に与える影響と、これらが長期的に国民の生産性に与える影響
- 法案・計画が導入されることにより、環境や自然資源に施される回復不能な影響

上記に加え「1969年環境政策法」は、大統領府諮問機関である環境基準委員会と、同委員会のチェアマンがディレクターを務める環境基準オフィス（Office of Environmental Quality）設立の根拠法となっており、それぞれの役割を以下のようにまとめている。

環境基準委員会

- 大統領が毎年議会に提出する「環境基準レポート⁷（Environmental Quality Report）」の作成において、大統領に支援・諮問を提供
- 生態系と環境についての調査・研究・分析を実施
- 自然環境（植物や生物を含む）に見られる変化やデータを継続的に記録・分析し、観測された環境の変化や変化に見られる傾向の原因を研究・解明
- 全ての調査・研究結果を年に1度大統領に報告

環境基準オフィス

- 環境基準委員会に対する事務的支援
- 環境に影響を及ぼすが、議会による許可証を必要としない施設について、連邦省庁による評価作業の支援を実施
- 環境保護庁が利用する環境モニタリング・システムの評価
- 環境保護につながる科学の発展を促進
- 環境保護関連プログラムを実施する連邦省庁の横断的連携を強化

第3節 沿岸域管理法

「1972年沿岸域管理法」は、沿岸域の開発事業と自然環境の保護について、全国統一的な管理と利用を図る法律である。同法は、連邦政府が、①将来に備えて沿岸域の資源の保護・復元を行い、②同法に準じて沿岸域の開発を実施する州に対する援助を行い、③沿岸域の自然を保護するための管理計画作成を促進し、④連邦・州政府・地方団体の縦の連携を強化し、⑤沿岸域の環境・社会的変化に迅速に対応するよう定めている。

同法設立の背景には、当時、沿岸域における人口が急増していたこと、沿岸域の利用や需要（商

⁷ 環境基準レポートとは、大気や水質等の状態、これらが社会に与える影響の傾向、人口と自然資源の均整、また連邦、州政府や地方団体による環境関連プログラムの評価をまとめた報告書を指す。本報告書は議会本会議に提出された後、関連する議会委員会に提出される。

業やレクリエーション等)が沿岸域の生態系を脅かしていたこと、さらには、沿岸域における管轄や権限の分散が沿岸域の効果的利用の障害となっていたこと等がある。

「1972年沿岸域管理法」では、州政府に沿岸域の管理に関する権限全般を付与することを定めている。また、各州政府は、「沿岸管理プログラム (Coastal Management Program : CMP)」実施に際し、連邦政府による資金援助を受けることができるとしている。CMPとは州政府が主体となって実施する沿岸域管理のための事業で、沿岸域の水質管理や周辺に消息する生物の保護、レクリエーション目的の水辺へのアクセス、老朽化した施設・沿岸域の再開発、連邦省庁・地方団体との協力体制確立、汚染や温暖化が沿岸域に及ぼす影響の調査等、各州のニーズに合わせて実施内容を決定することができる。

CMP実施にあたっては、連邦商務省から連邦支援が拠出されるが、そのような助成金を受けようとする州政府は、以下の様な点を明記したCMP企画書を提出し、商務長官による許可を得る必要がある。

- 州法によって許可されている沿岸域の開発・利用方法
- CMP実施が行われる沿岸域と、その改善内容
- CMP実施に関わる州政府、地方団体との関係と、各機関の役割
- 沿岸域もしくは沿岸域に影響を与えることとなる場所に発電所等のエネルギー関連施設を設置する場合、その計画の詳細
- 海岸線の侵食を抑制するための調査・アセスメント方法
- 沿岸域の開発に関わる地方団体や州政府における連携を継続するためのメカニズム

助成金交付決定にあたっては、以上のような企画書内容に加え、CMP企画策定において州政府がタイムリーに公聴会を開催したか、特に住民の意見が十分に取り入れられたか、また、州知事がCMP企画の内容を把握し、承認を行ったかといった点が評価され、商務長官から承認される。「1972年沿岸域管理法」では、州政府を沿岸域管理の主体とし、連邦政府を資金支援機関として位置づけることで、より効率的な沿岸域管理が行われることを狙いとしている。

第5章 海辺を活用した観光促進事業実施に関連する州の規制

米国では、日本の港湾法、港則法、都市計画法、観光促進特別法、環境保護法に該当する法律は、州や地方団体レベルで策定されている。各州における関連法の整備状況のまとめとして、以下の表では、米国内で海・湖・川岸を持つ31州の代表的な関連法的規制を一覧化している。

海・湖・川岸を持つ州の代表的な関連法的規制一覧

	港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連（一般）	観光促進特別法関連（一般）	環境保護法関連（海洋関係）	
太平洋岸	ワシントン	The Revised Code of Washington (RCW), Title 79.92, "Aquatic Lands- Harbor Areas"/ Title 79.94 "Aquatic Lands- Tidelands and Shorelands"/ Washington State Constitution, Art XV, "Harbors and Tide Waters"	RCW, Title 88, "Navigation and Harbor Improvements"	RCW, Title 53 "Port Districts", Chapter 4, Section 10 "Port Districts Authorized".	RCW, Title 43, Chapter 330 "Department of Community, Trade and Economic Development", Section 90 "Target Sectors- Tourism Expansion".	RCW, Title 43 "State Government- Executive", Chapter 21A "Department of Ecology", Section 405 "Marine Pollution- Baseline Study Program"/ Title 90 "Water Rights", Chapter 58 "Shoreline Management Act of 1971".
	オレゴン	The Oregon Revised Statutes, Title 58 "Shipping and Navigation", Chapter 777 "Ports Generally".	The Oregon Revised Statutes, Title 58 "Shipping and Navigation", Chapter 776 "Maritime Pilots and Pilotage".	The Oregon Revised Statutes, Title 21 "Cities", Chapter 227 "City Planning and Zoning".	The Oregon Revised Statutes, Title 26 "Public Facilities, Purchasing, Printing; Economic Development", Chapter 285A "Economic Development I", Section 258-288 "Oregon Tourism Commission".	The Oregon Revised Statutes, Title 19 "Miscellaneous Matters Related to Government and Public Affairs", Chapter 196 "Columbia River Gorge; Ocean Resource Planning; Wetlands; Removal and Fill Pacific Ocean Resources Compact".
	カリフォルニア	California Codes, Harbors and Navigation Code, Division 1, 7.	California Codes, Harbors and Navigation Code, Division 2~5.	California Codes, Harbor and Navigation Code, Division 7, 8.	California Codes, Government Code, Part 4.7, Chapter 1, "California Tourism Marketing Act".	California Constitution, Art 10B, "Maritime Resources Protection Act of 1990"
五大湖岸	Minnesota Rules, Chapter 8895, Department of Transportation, Port Development Assistance.	Minnesota Rules, Chapter 8895, Department of Transportation, Port Development Assistance.	Minnesota Statutes, Chapter 394, 462.	Minnesota Statutes 2003, Section 116J.01, "Department of Employment and Economic Development"	Minnesota Rules, Chapter 8420, Board of Water and Soil Resources, Wetland Conservation.	

	港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連（一般）	観光促進特別法関連（一般）	環境保護法関連（海洋関係）	
五大湖岸	ウィスコンシン	2003 Wisconsin Statute, Chap 20.866(2)(v)/ 30.16/ 30.30./ 30.32/ 30.37/ 30.38/ 59.70(8)	2003 Wisconsin Statute, Chap 70.15(2)	2003 Wisconsin Statute, Chap 62.23/ 66.1303/ 182.004	2003 Wisconsin Statute, Chap 20.380(h), (j); 41.11-12./ Wisconsin Administrative Code, Tourism, Chap Tour 1-2	2003 Wisconsin Statute, Chapter 33.21-22/ 60.782.
	イリノイ	Illinois Compiled Statutes, Chap 615.5, Rivers, Lakes and Streams Act/ 615.10, Illinois Waterway Act/ 615.30, Illinois and Michigan Canal Management Act/ 615.45, Illinois and Michigan Canal Development Act/ 615.90, Fox Waterway Agency Act	Illinois Compiled Statutes, Chap 615.20, Navigable Water Obstruction Act.	Illinois Compiled Statutes, Chap 615.45, Illinois and Michigan Canal Development Act.	Public Act 92-0038 of the 92nd General Assembly,	Illinois Compiled Statutes, Chap 615.35, Illinois and Michigan Canal Protection Act
	インディアナ	Indiana Constitution (IC), 8-10-5, Chapter 5, Creation of Port Authorities by Local Governments.	Indiana Administrative Code, Article 4, Port Use.	IC, 14-18-6, Chapter 6, Riparian Rights, Lake Michigan Land.	IC, 4-4-3.5, Chapter 3.5, Tourism Information and Promotion Fund/ 4-4-29, Chapter 29, Indiana Tourism Council.	IC, 13-14, Powers and Duties of Department of Environmental Management and Boards
	ミシガン	Michigan Compiled Laws, Section 120, Port Districts/ Act 79 of 1988, Harbor Development Act/ Act 233 of 1875, Canal or Harbor Companies.	Act 639 of 1978, HERTEL-LAW-T. STOPCZYNSKI PORT AUTHORITY ACT (120.101 - 120.130)	Michigan Statute, Act 285 of 1931, Municipal Planning/ Act 79 of 1988, Harbor Development Act.	Michigan Statute, Act 106 of 1945, Michigan Tourism Policy Act.	Michigan Statute, Act 451 of 1994, Natural Resources and Environmental Protection Act.
	オハイオ	Ohio Revised Code, Chapter 307, Section 65, Harbor Improvements/ Chapter 505, Section 16, Harbor Masters/ Chapter 721, Section 04, Use and Control of Waters and Soil in Lake Erie.	Ohio Revised Code, Chapter 1547, Section 08, Operation in certain area prohibited; no wake or idle speed areas; marking by buoys and signs.	Ohio Revised Code, Chapter 713, Section 02, Powers and Duties of City Planning Commission.	Ohio Revised Act, title 1, Chapter 122-07, Activities in promoting state tourism market research/ Ohio Revised Code, Title 5, Chapter 505, Section 80, Expenditures for Promotion of Tourism.	Ohio Revised Code, Title 15 "Conservation of natural resources", Chapter 1506 "Coastal Management".
	ペンシルバニア※	Pennsylvania Code, Title 4, Part 13, Chapter 401, 402.	The Pennsylvania Code, Title 4, Part 13, Chapter 405, 407, 409.	The Pennsylvania Code, Title 351 "Philadelphia Home Rule Charter", Article III "Executive and Administrative Branch Organization", Section 800 "City Planning Commission".	The Pennsylvania Code, Title 4, Chapter 5, Subchapter NNN, Governor's Travel and Tourism Council.	The Pennsylvania Code, Title 25 "Environmental Protection", Chapter 105 "Dam Safety and Waterway Management".

	港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連（一般）	観光促進特別法関連（一般）	環境保護法関連（海洋関係）
五大湖岸	ニューヨーク※ The New York State Consolidated Laws, Chapter 37 "Navigation Law", Article 2 "Administration".	The New York State Consolidated Laws, Chapter 37 "Navigation Law", Article 4 "Vessels"; Article 6 "Pilots and Pilotage Fees, Port of New York".	The New York State Consolidated Laws, Chapter 37 "Navigation Law", Article 11 "Improvement and Preservation of Waterways"/ Chapter 15, section 5-C.	The New York State Consolidated Laws, Chapter 15 "Economic Development Law", Section 5A "New York State Tourist Promotion Act"/ Section 5B "New York State Tourism Advisory Council".	The New York State Consolidated Laws, Chapter 43-B "Environmental Conservation Law", Article 13 "Marine and Coastal Resources".
メイン	Maine Revised Statutes, Title 38 "Waters and Navigation", Chapter 19 "Coastal Management Policies".	Maine Revised Statutes, Title 38 "Waters and Navigation", Chapter 1 "Operation of Vessels".	Maine Revised Statutes, Title 5, "Administrative Procedures and Services", Part 8 "State Planning".	Maine Revised Statutes, Title 5 "Administrative Procedures and Services", Chapter 383 "Economic and Community Development", Article 5-B "Tourism".	Maine Revised Statutes, Title 12 "Conservation", Part 9 "Marine Resources", Chapter 603 "Department Administration"; Title 38 "Waters and Navigation", Chapter 2 "Department of Environmental Protection"; Chapter 3 "Protection and Improvement of Waters".
大西洋岸	ニューハンプシャー State of New Hampshire, Revised Statutes, Title I "The State and its Government", Chapter 12-G "Pease Development Authority".	State of New Hampshire, Revised Statute, Title XVIII "Navigation; Harbors; Coast Survey", Chapter 270-272.	State of New Hampshire, Revised Statute, Title LXIV "Planning and Zoning", Chapter 674 "Local Land Use Planning and Regulatory Powers"	State of New Hampshire, Revised Statutes, Title I "The State and its Government", Chapter 12A "Department of Resources and Economic Development", Section 43 "Director of Travel and Tourism Development", Section 44 "Advisory Committee on Travel and Tourism".	State of New Hampshire, Revised Statute, Title XVIII "Navigation; Harbors; Coast Survey". Chapter 272 "Coast Survey".
マサチューセッツ	General Laws of Massachusetts, Part I, Title XIV, Chapter 91 "Waterways"/ Chapter 102, Section 19~21.	General Laws of Massachusetts, Part I, Title XV, Chapter 102 "Shipping and Seamen, Harbors and Harbor Masters".	General Laws of Massachusetts, Part I, Title XVII, Chapter 121A "Urban Redevelopment Corporations", Section 1~6C.	General Laws of Massachusetts, Part I, Title II, Chapter 23A, Section 13A, 14.	General Laws of Massachusetts, Part I, Title XV, Chapter 131 "Inland Fisheries and Game and Other Natural Resources", Section 41~42.
ロードアイランド	State of Rhode Island General Laws, Title 46 "Waters and Navigation", Chapter 6.1 "Maintenance of Marine Waterways and Boating Facilities".	State of Rhode Island General Laws, Title 46 "Waters and Navigation", Chapter 9 "Pilots- Rhode Island Sound, Narragansett Bay, Sakonnet River, and Tributaries".	State of Rhode Island General Laws, Title 46 "Waters and Navigation", Chapter 3 "Shore Development".	State of Rhode Island General Laws, Title 42 "State Affairs and Government", Chapter 63 "Tourism and Development".	State of Rhode Island General Laws, Title 46 "Waters and Navigation", Chapter 12 "Water Pollution"; Chapter 17.1 "Conservation of Marine Resources".

	港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連（一般）	観光促進特別法関連（一般）	環境保護法関連（海洋関係）	
大 西 洋 岸	コネティカット	Connecticut General Statutes, Chapter 263, "Harbors and Rivers", Section 15-1 "Harbor Masters"; Chapter 444 "Coastal Management", Section 22a "Coastal Management Act".	Connecticut General Statutes, Chapter 263, "Harbors and Rivers", Section 15-15 "Vessels Requiring Pilot".	Connecticut General Statutes, Chapter 444 "Coastal Management", Section 22a-101~104.	Connecticut General Statutes, Chapter 588o "Tourism", Section 32.	Connecticut General Statutes, Chapter 126 "Municipal Planning Commission", Section 8-23 "Preparation, Amendment or Adoption of Plan of Conservation and Development"/Chapter 444 "Coastal Management", Section 22a-101~104 .
	ニュージャージー	New Jersey Permanent Statutes, Title 12 "Commerce and Navigation", Section 1~3/ Title 32 "Interstate and Port Authorities and Commissions".	New Jersey Permanent Statutes, Title 12 "Commerce and Navigation", Section 4~9.	New Jersey Permanent Statutes, Title 12, Section 6A-1/ Title 13 "Conservation and Development- Parks and Reservations"/ Title 52, Section 27C-16.	New Jersey Permanent Statutes, Title 28, Section 2-22.	1) Freshwater Wetlands Protection Act, 2) Wetlands Act of 1970, 3) NJ Water Pollution Control Act, 4) New Jersey Permanent Statutes, Title 13 "Conservation and Development- Parks and Reservations", Section 1B-10 "Tidelands Resource Council".
	ニューヨーク※	The New York State Consolidated Laws, Chapter 37 "Navigation Law", Article 2 "Administration".	The New York State Consolidated Laws, Chapter 37 "Navigation Law", Article 4 "Vessels"; Article 6 "Pilots and Pilot age Fees, Port of New York".	The New York State Consolidated Laws, Chapter 37 "Navigation Law", Article 11 "Improvement and Preservation of Waterways"/ Chapter 15, section 5-C.	The New York State Consolidated Laws, Chapter 15 "Economic Development Law", Section 5A "New York State Tourist Promotion Act"/ Section 5B "New York State Tourism Advisory Council".	The New York State Consolidated Laws, Chapter 43-B "Environmental Conservation Law", Article 13 "Marine and Coastal Resources".
	ペンシルバニア※	Pennsylvania Code, Title 4, Part 13, Chapter 401, 402.	The Pennsylvania Code, Title 4, Part 13, Chapter 405, 407, 409.	The Pennsylvania Code, Title 351 "Philadelphia Home Rule Charter", Article III "Executive and Administrative Branch-Organization", Section 800 "City Planning Commission".	The Pennsylvania Code, Title 4, Chapter 5, Subchapter NNN, Governor's Travel and Tourism Council.	The Pennsylvania Code, Title 25 "Environmental Protection", Chapter 105 "Dam Safety and Waterway Management".
	デラウェア	Delaware Code, Title 7, Chapter 70 "Coastal Zone Act".	Delaware Code, Title 23 "Navigation and Waters".	Delaware Code, Title 7, Chapter 70 "Coastal Zone Act".	Delaware Code, Title 29, Chapter 50, Subchapter 1, Section 5008 "Tourism Advisory Board".	Delaware Code, Title 7, Chapter 62 "Oil Pollution Liability".

	港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連（一般）	観光促進特別法関連（一般）	環境保護法関連（海洋関係）	
大西 洋岸	メリーランド	Maryland Code, Natural Resources, Title 8 "Waters", Subtitle 2 "Conservation and Management of State Waters- In General".	Maryland Code, Natural Resources, Title 8 "Waters", Subtitle 7 "State Boat Act".	Maryland Code, Article 66B "Land Use, Planning Commission Generally", Section 3.08 "Communication of decision to local legislative body; overruling decision; failure to act; adoption".	Maryland Code, Article 41 "Governor- Executive and Administrative Departments", Title 14 "Local Economic and Community Development Programs", Subtitle 5 "Maryland Lower Eastern Shore Tourism Center Advisory Committee".	Maryland Code, Natural Resources, Title 3 "Environmental Programs", Subtitle 6 "Maryland Deepwater Port Siting Act"/ Title 8, Subtitle 18.
	バージニア	Code of Virginia, Title 62.1 "Water of the State, Ports and Harbors", Chapter 15 "Port Management Generally"/ Chapter 10 "Virginia Port Authority"/ Title 28.2, Chapter 1505 "Virginia Coastal Management Advisory Council Established".	Code of Virginia, Title 62.1 "Water of the State, Ports and Harbors", Chapter 16~18.	Code of Virginia, Title 15.2 "Counties, Cities and Towns", Subtitle II "Powers of Local Government", Chapter 22 "Planning, Subdivision of Land and Zoning", Article 1 "General Provisions".	Code of Virginia, Title 15.2, Chapter 55 "Tourism Development Authority".	Code of Virginia, Title 10-1 "Conservation", Chapter 7 "Shoreline Erosion and Public Beach Preservation"/ Chapter 21 "Chesapeake Bay Preservation Act".
	ノースカロライナ	North Carolina General Statutes, Chapter 76 "Navigation", Article 5.	North Carolina General Statutes, Chapter 76A "Navigation and Pilotage Commissions", Article 2.	North Carolina General Statutes, Chapter 158 "Local Development", Article 1.	North Carolina General Statutes, Chapter 146 "State Lands", Article 1.	North Carolina General Statutes, Chapter 113A "Pollution Control and Environment", Article 7 "Coastal Area Management".
	サウスカロライナ	South Carolina Code of Laws, Title 54 "Ports and Maritime Matters", Chapter 1.	South Carolina Code of Laws, Title 54 "Ports and Maritime Matters", Chapter 3~17.	South Carolina Code of Laws, Title 31 "Housing and Redevelopment", Chapter 10 "Community Development Law"	South Carolina Code of Laws, Title 51 "Parks, Recreation and Tourism", Chapter 1 "Department of Parks Recreation and Tourism".	South Carolina Code of Laws, Title 48 "Environmental Conservation and Protection", Chapter 39 "Coastal Tidelands and Wetlands"/ Title 50 "Fish, Game and Watercraft", Chapter 5 "South Carolina Marine Resources Act of 2000".
	フロリダ*	The 2004 Florida Statutes, Title XXII "Ports and Harbors", Chapter 308, 309, 313, 314.	The 2004 Florida Statutes, Title XXII "Ports and Harbors", Chapter 310 "Pilots, Piloting and Pilotage"; Title XXIV "Vessels", Chapter 326~328	The 2004 Florida Statutes, Title XXII "Ports and Harbors", Chapter 311 "Florida Seaport Transportation and Economic Development"/ Title XXVIII, Chapter 374.	The 2004 Florida Statutes, Title XIX "Public Business", Chapter 288 "Commercial Development and Capital Improvements", Section 1223 "Florida Commission on Tourism; creation; purpose; membership-".	The 2004 Florida Statutes, Title XXVIII "Natural Resources; Conservation, Reclamation, and Use", Chapter 373 "Water Resources".

		港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連（一般）	観光促進特別法関連（一般）	環境保護法関連（海洋関係）
大 西 洋 岸	ジョージア	Georgia Code, Title 52-2 "Port Authority Act".	Georgia Code, Title 52-7 "Georgia Boat Safety Act".	Rules and Regulations by the State of Georgia, #110-10-1, Georgia Department of Community Affairs, Regional Development and Planning Contracts.	Official Code of Georgia, Title 50 "State Government", Chapter 7 "Department of Industry, Trade and Tourism", Article 1 "General Provisions"/ Article 2 "Promotion of Marine Research and Industrial Activities".	Georgia Code, Title 12 "Conservation and Natural Resources"; Title 52 "Protection of Tidewaters Act".
	テキサス	Texas Stature, Water Code, Title 2 "Water Administration", Chapter 19 "Texas Deepwater Port Authority".	Texas Statures, Transportation Code, Title 4 "Navigation", Chapter 51~70.	Texas Statures, Water Code, Title 2 "Water Administration", Chapter 16 "Provisions Generally Applicable to Water Development".	Texas Statures, Government Code, Title 4 "Executive Branch", Chapter 481 "Texas Economic Development and Tourism Office".	Texas Stature, Water Code, Title 2 "Water Administration", Chapter 5 "Texas Natural Resource Conservation Commission".
メ キ シ コ 湾 岸	ルイジアナ	Louisiana Revised Statures, Title 34 "Navigation and Shipping", Section 34.1~34.299.	Louisiana Revised Statures, Title 34 "Navigation and Shipping", Section 34.801~34.941.	Louisiana Revised Statures, Title 49 "State Administration", Section 214.4~214.51.	Louisiana Revised Statures, Title 51, Section 51.1251~51.1301.	Louisiana Revised Statures, Title 49 "State Administration", Section 213~213.10.
	ミシシッピ	The Mississippi Code, Title 59 "Ports, Harbors, Landings and Watercraft", Chapter 1, 3, 5.	The Mississippi Code, Title 59 "Ports, Harbors, Landings and Watercraft", Chapter 1, 15~25.	The Mississippi Code, Title 59 "Ports, Harbors, Landings and Watercraft", Chapter 6, 7, 9, 11, 13.	The Mississippi Code, Title 57 "Planning, Research and Development", Chapter 29 "Travel and Tourism"/ Title 17 "Local Government; Provisions Common to Counties and Municipalities", Chapter 3 "Promotion of Trade, Conventions and Tourism".	The Mississippi Code, Title 49 "Conservation and Ecology", Chapter 27 "Coastal Wetlands Protection Act".
	アラバマ	The Code of Alabama 1975, Title 33 "Navigation and Watercourses", Chapter 2 "DEVELOPMENT OF DOCKS AND OTHER FACILITIES ALONG INLAND WATERWAYS"; Chapter 3 "HARBOR MASTERS".	The Code of Alabama 1975, Title 33 "Navigation and Watercourses", Chapter 4 "Pilots and Pilotage"; Chapter 5 "Registration and Operation of Vessels".	The Code of Alabama 1975, Title 9 "Conservation and Natural Resources", Chapter 7 "Preservation, Development, etc. of Coastal Areas".	The Code of Alabama 1975, Title 41 "State Government", Chapter 7 "Bureau of Tourism and Travel".	The Code of Alabama 1975, Title 9 "Conservation and Natural Resources", Chapter 12 "Marine Resources".

	港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連（一般）	観光促進特別法関連（一般）	環境保護法関連（海洋関係）
メキシコ湾岸	フロリダ* The 2004 Florida Statutes, Title XXII "Ports and Harbors", Chapter 308, 309, 313, 314.	The 2004 Florida Statutes, Title XXII "Ports and Harbors", Chapter 310 "Pilots, Piloting and Pilotage"; Title XXIV "Vessels", Chapter 326~328	The 2004 Florida Statutes, Title XXII "Ports and Harbors", Chapter 311 "Florida Seaport Transportation and Economic Development"/ Title XXVIII, Chapter 374.	The 2004 Florida Statutes, Title XIX "Public Business", Chapter 288 "Commercial Development and Capital Improvements", Section 1223 "Florida Commission on Tourism; creation; purpose; membership-".	The 2004 Florida Statutes, Title XXVIII "Natural Resources; Conservation, Reclamation, and Use", Chapter 373 "Water Resources".

注：ペンシルバニア州、ニューヨーク州は五大湖周辺および大西洋岸の両方に分類される。また、フロリダ州は大西洋岸とメキシコ湾岸の両方に分類される。

第6章 海辺を活用した観光促進事業実施に関連する市町村の規制

表3は、米国内で海・湖・川岸を持つ代表的な大都市25市の関連法的規制を一覧化したものである。各州政府が、港湾法、港則法、都市計画法、観光促進特別法、環境保護法などに関連する法律を策定していることは第5章で既に述べたが、市レベルにおいても、それぞれの土地のニーズや状況に応じた市条例が策定されていることも多い。ただし、観光促進特別法と同様の定めを制定している市は少なく、州法の規定に準じているケースが多い。

表 1 海・湖・川岸を持つ大都市の代表的な関連法的規制一覧

	港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連 (一般/ウォーターフロント関連)	観光促進特別法関連 (一般)	環境保護法関連 (海洋関連)	
太平洋岸	ベリンガム (ワシントン州) Bellingham, WA	City of Bellingham Municipal Code, Title 12 "Harbor and Lakes", Chapter 8 "Bellingham Harbor", Section 80, 110.	City of Bellingham Municipal Code, Title 12 "Harbor and Lakes", Chapter 8 "Bellingham Harbor", Section 90, 100, 120~170.	City of Bellingham Municipal Code, Title 20 "Land Use Development", Chapter 38 "Planned Development".	City of Bellingham Municipal Code, Title 2 "Administration", Chapter 80 "Tourism Commission".	City of Bellingham Municipal Code, Title 16 "Environment", Chapter 40 "Shorelines".
	ポートランド (オレゴン州) Portland, OR	Portland City Code, Title 19 "Harbors", Chapter 12 "Harbor Masters"/ City of Portland, Code of Ordinances, Section 10-42 "Joint responsibilities of terminal and vessel operators".	Portland City Code, Title 19 "Harbors", Chapter 16 "Rules and Regulations"/ Code of Ordinances, Section 10-41, 43~48,	Portland City Code, Title 33 "Planning and Zoning"/ Code of Ordinances, Section 14-446, 449.	Portland City Code, Title 3 "administration", Chapter 3.13 "Bureau of Environmental Services"/ Code of Ordinances, Section 10-39, 40, 48, 51/ Section 14-446, 449.	
	サンディエゴ (カリフォルニア州) San Diego, CA	San Diego Municipal Code, Chapter 6 "Public Works and Property, Public Improvement and Assessment Proceedings", Section 63.25 "Mission Bay Regulations- Power to Designate Officials"/ Section 63.25.2 "Authority to Park and Recreation Department; Harbormaster Designated".	San Diego Municipal Code, Chapter 6, Section 63.25.4 "Vessel Speed"/ Section 63.25.5 "Jumping From Bridges, Swimming in Channel, Obstructing Navigation"/ Section 63.25.12 "Launching and Removal of Vessels"/ Section 63.25.17-31/ Section 63.25.47 "Use of Harbor Facility"/ Section 63.25.51-54.	San Diego Municipal Code, Chapter 6, Section 63.25.43 "Construction and Rental of Harbor Facilities Authorized"/ Chapter 12, Article 6, Division 7 "Coastal Development Permit Procedures"/ Chapter 13, Article 2, Division 4 "Coastal Overlay Zone".		

	港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連 (一般/ウォーターフロント関連)	観光促進特別法関連 (一般)	環境保護法関連 (海洋関連)
五大湖 周辺	ウィノナ (ミネソタ州) Winona, MN	Winona City Code of Ordinances, Chapter 28a "River Water Area And Other Water Area", Section 28a.02 "General Regulations For River And Water Areas"/ 28a.03 "Special Regulations for Licensed Areas".	Winona City Code of Ordinances, Chapter 28a "River Water Area And Other Water Area", Section 28a.04 "Option To Close Mooring"/ Section 28a.05 "Construction Code For Floating Structures".	Winona City Code, Chapter 41 "City Planning", 41.01 "Planning Commission".	
	ミルウォーキー (ウィスコンシン州) Milwaukee, WI	Milwaukee Code, Chapter 13 "Harbor and Bridges", Section 13-11 "Harbor Master"/ Chapter 118-29~34.	Milwaukee Code, Chapter 118 "Milwaukee Harbor, River and Bridges", Chapter 118-35~80.	Milwaukee Code, Chapter 13 "Harbor and Bridges", Section 13-6 "Construction of bridges, council approval"/ Section 13-7 "Bridge construction, bids, plans"/ Chapter 118-7, 8/ Chapter 308 "City Development".	Milwaukee Code, Chapter 295 "Zoning", Subchapter 10 "Overlay Zones".
	シカゴ (イリノイ州) Chicago, IL	Municipal Code of Chicago, Chapter 10-40 "Chicago Harbor", Article 2 "Navigation of a Harbor".	Municipal Code of Chicago, Chapter 10-40 "Chicago Harbor", Article 2 "Navigation of a Harbor"/ Article 3 "Wharves and Docks".	Municipal Code of Chicago, Chapter 2-76 "Department of Planning and Development".	Municipal Code of Chicago, Chapter 11-4-1440 "Wharfs, docks and similar structures in unsafe condition".
	ミシガンシティ (インディアナ州) Michigan City, IN	Code of Michigan City, Indiana, Chapter 110 "Waterways", Article 3 "Navigation Channel and Dock Lines".	Code of Michigan City, Indiana, Chapter 110 "Waterways", Article 4 "Use of Harbors and Waterways".	Code of Michigan City, Indiana, Chapter 38 "Community Development", Article 5 "Waterfront rehabilitation preservation project".	
	デトロイト (ミシガン州) Detroit, MI	Detroit City Code, Chapter 23 "Harbor, Wharves, Vessels and Marine Safety", Article 1 "In General".	Detroit City Code, Chapter 23 "Harbor, Wharves, Vessels and Marine Safety", Article 2 "Marine Safety".		
	トレド (オハイオ州) Toledo, OH	Charter of the city of Toledo, Ohio, Part 9, Chapter 965 "Harbor and Bridges", Section 5 "Maintenance of Wharves"	Charter of the city of Toledo, Ohio, Part 9, Chapter 965 "Harbor and Bridges", Section 8-31.	Charter of the city of Toledo, Ohio, Part 9, Chapter 965 "Harbor and Bridges", Section 4 "Limitations on Harbor Improvement".	

		港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連 (一般/ウォーターフロント関連)	観光促進特別法関連 (一般)	環境保護法関連 (海洋関連)
五大湖周辺	バッファロー (ニューヨーク州) Buffalo, NY	Code of the city of Buffalo, New York, Chapter 495 "Wharves, Harbors and Bridges".	Code of the city of Buffalo, New York, Chapter 495 "Wharves, Harbors and Bridges".	Charter of the city of Buffalo, New York, Article 6-6, 7, 8		Code of the city of Buffalo, New York, Chapter 491-78 "Contamination of Watercourses"/ Chapter 495-20 "Dumping of refuse"/ Charter of the city of Buffalo, New York, Article 6-9, 10, 11.
大西洋岸	フィラデルフィア (ペンシルバニア州) Philadelphia, PA	The Philadelphia Code and Charter, Section 18-100 "Port Operations".	The Philadelphia Code and Charter, Section 18-106 "Fire Signals".	The Philadelphia Code and Charter, Chapter 5, Section 4-600 "Physical Development Plan of the City"/ Section 21-1103 "Community Development Plan".		
	ポートランド (メイン州) Portland, ME	City of Portland, Code of Ordinances, Section 10-42, 43, 49	City of Portland, Code of Ordinances, Section 10-41, 42, 44-48,	City of Portland, Code of Ordinances, Section 14-446, 447-450		City of Portland, Code of Ordinances, Section 10-39, 40, 48, 51/ section 14-446, 449C, E, F, L.
	セーラム (マサチューセッツ州) Salem, MA	Code of Ordinances, Section 10-3,4,5.	Code of Ordinances, Section 10-7, 8-15, 24-28.	Code of Ordinances, Section 30-26, 27-33.		Code of Ordinances, Section 10-19, 50-2,3,4,7.
	プロヴィデンス (ロードアイランド州) Providence, RI	Code of Ordinances, Section 11-2, 7, 15, 18, 19/	Code of Ordinances, Section 11-3, 4, 5, 8-14, 21/ Section 23-161, 162-165.	Code of Ordinances, Chapter 27, Article 1, Section 101.5/ Chapter 2, Article 15, Section 2-240.		
	ニューヘイヴン (コネティカット州) New Haven, CT	Code of Ordinances, Chapter 15, Article 1, Section 15-1, 2-6, 8, 11/ Article 2, Section 15-31, 32-46.	Code of Ordinances, Chapter 15, Article 1, Section 15-3, 7, 10, 12-15.	Code of Ordinances, Section 21-14/ Chapter 2, Article 7, Section 2-106, 107-109.		Code of Ordinances, Chapter 15, Article 1, Section 15-8, 18/ Chapter 2, Article 7, Section 2-108.
太平洋岸	ウィルミントン (デラウェア州) Wilmington, DE	Charter of the city of Wilmington, Delaware, Title 5, Article 1, Section 5-1,2-6/ Article 2, Section 5-26, 27-30.	Charter of the city of Wilmington, Delaware, Title 5, Article	Charter of the city of Wilmington, Delaware, Title 5, Article 4, Section 5-63,64/ Wilmington City Code, Chapter 48, Article 8, Section 48-317, 318-339.		Wilmington City Code, Chapter 11, Article 1, Section 11-1, 2, 3.

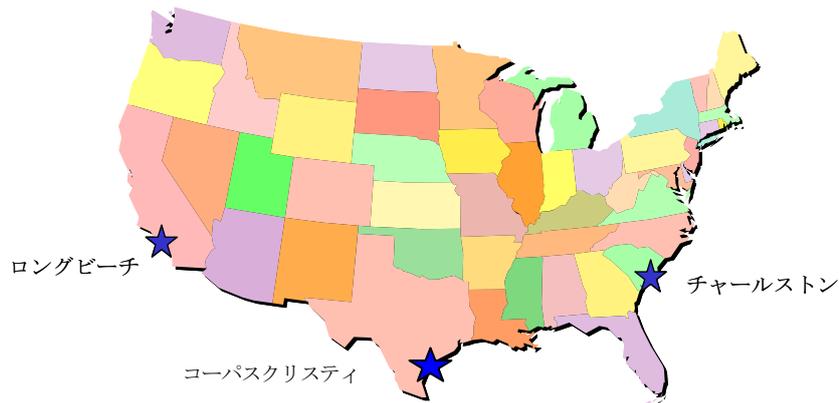
		港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連 (一般/ウォーターフロント関連)	観光促進特別法関連 (一般)	環境保護法関連 (海洋関連)
太平洋岸	ボルティモア (メリーランド州) Baltimore, MD	Baltimore City Code, Article 10, Subtitle 2, Section 1/ Subtitle 5, Section 1-9.	Baltimore City Code, Article 10, Subtitle 1, 5-9	Baltimore City Charter, Article 2, Section 28a, b.		Baltimore City Charter, Article 1, Section 40
	ハンプトン (バージニア州) Hampton, VA	Code of the city of Hampton, Virginia, Chapter 7, Article 1, Section 7-1, 2~5, 9.	Code of the city of Hampton, Virginia, Chapter 7, Article 1, Section 7-7, 10~18.	Code of the city of Hampton, Virginia, Chapter 41.1, Article 3, Section 41.1~7, 8-17.		Code of the city of Hampton, Virginia, Chapter 24, Article 1, Section 24-43.
	チャールストン (サウスカロライナ州) Charleston, SC				Code of the city of Charleston, South Carolina, Chapter 29.	
	マイアミ (フロリダ州) Miami, FL	The Charter, Section 3 (m)	The Code of Miami, Florida, Chapter 50, Article 2, Section 50-36, 37/50-61~ 63/ Article 4, Section 50-151~158, 186~190/ Article 5, Section 221~243/ 271~276/ 301~311/ 336~343.	The Code of Miami, Florida, Chapter 29, Article 4, Section 29-121, 122-124.		The Code of Miami, Florida, Chapter 50, Article 3, Section 50-116, 117-122.
	サヴェンナ (ジョージア州) Savannah, GA	Code of Ordinances, Part 4, Chapter 6, Section 4-6003, 6004-6011/	Code of Ordinances, Part 4, Chapter 6, Section 4-6012~ 6014, 6016~6025/ 6041~49, 51, 52.	Code of Ordinances, Part 2, Chapter 5, Section 2-5021.		
	コーパスクリスティ (テキサス州) Corpus Christi, TX	Code of Ordinances, Chapter 12, Article 1, Section 12-2, 8, 10, 11.	Code of Ordinances, Chapter 12, Article 1, Section 12-2~3, 9, 12, 15~18, 20~25, 27, 28	Code of Ordinances, Chapter 2, Division 4, Section 2-80~85		Code of Ordinances, Chapter 12, Article 1, Section 12-3~5.
	ニューオーリンズ (ルイジアナ州) New Orleans, LA	Code of Ordinances, Chapter 170, Article 4, Section 170-596~603/ Section 170-327	Code of Ordinances, Chapter 170, Article 2, Section 170-54~57.	Code of Ordinances, Chapter 170, Article 3, Section 170-111/ Section 170-281, 321~325/		Code of Ordinances, Chapter 170, Section 170-1.

	港湾法関連	港則法関連	都市計画法関連 (一般/ウォーターフロント関連)	観光促進特別法関連 (一般)	環境保護法関連 (海洋関連)
太平洋岸	ヴィックスバーグ (ミシシッピ州) Vicksburg, MS	Code of Ordinances, Part 1 "Charter", Article 5 "Harbor and Port Commission", Section 58-67/ Article 3 "Mayor and Alderman", Section 40 (20).			
メキシコ湾岸	ガルフショアーズ (アラバマ州) Gulf Shores, AL	Code of Ordinances, Chapter 6, Article 1, Section 6-1	Code of Ordinances, Chapter 6, Article 1, Section 3, 5	Code of Ordinances, Chapter 19, Section 19-2.	Code of Ordinances, Chapter 6, Article 1, Section 6-8, 10.

第7章 事例紹介

第7章では、海辺開発の先進的事例として、メキシコ湾岸のテキサス州コーパスクリスティ市、太平洋岸のカリフォルニア州ロングビーチ市、大西洋岸のサウスカロライナ州チャールストン市を紹介する（下図参照）。

コーパスクリスティ市、ロングビーチ市、チャールストン市との位置



これら3都市の特徴は、下表のようにまとめることができる。

コーパスクリスティ市、ロングビーチ市、チャールストン市の特徴

都市名	人口	年間観光客数	特色
テキサス州 コーパスクリスティ市	30万人	500~600万人	<ul style="list-style-type: none"> ・パッカーリーチャンネル ・アメリカン・バンク・センター ・環境に配慮し、自然を守る行政施策
カリフォルニア州 ロングビーチ市	46万人	600万人	<ul style="list-style-type: none"> ・レインボーハーバー・パイク ・水族館 ・商業目的重視の開発
サウスカロライナ州 チャールストン市	11万人	460万人	<ul style="list-style-type: none"> ・ウォーターフロント・パーク ・水族館 ・街の風土を壊さない開発

第1節 テキサス州コーパスクリスティ市の事例

テキサス州コーパスクリスティ市は、テキサス州の南東のメキシコ湾のほど近くに位置し、人口 30 万人に対して、年間観光客数は 500 から 600 万人という一大観光都市である。市中心部のコーパスクリスティ湾のウォーターフロントに位置する地区には、スポーツアリーナ、コンベンションセンター、コンサートホールが一体となったアメリカン・バンク・センターや美術館、水族館、科学歴史博物館、アジア文化・教育会館、航空母艦記念艦が配置され集客の一大拠点となっている。

コーパスクリスティ市の中心部（右端が航空母艦記念艦、中央、上段がハーバーブリッジ、中段の建物がアメリカン・バンク・センター）



コーパス・クリスティ市の地理的優位性は、メキシコ湾に面する堡礁島(Barrier islands)に囲まれた穏やかな泊地を有し、さらに 120 万都市のサンアントニオ市、70 万都市の州都オースティン市を背後圏に抱える点にある。気候は、ケッペンの気候分布で亜熱帯気候に属し一年をとおして温暖で、年平均気温 22.0℃は避寒地で有名なフロリダ州マイアミの 24.4℃、オーランド市の 22.4℃⁸と比べても遜色はない。南国特有のヤシの木を背景に、コバルトブルーの美しい海に白い帆を立てて走るヨットの姿はコーパスクリスティ市のロゴに描かれている。市営マリナーを母港にするボートオーナーらがフロリダまでのメキシコ湾横断のセーリング、クルージングをしばしば楽しむように、メキシコ湾有数のマリンレジャー都市に成長した。

しかし、この恵まれた自然環境に甘えているだけでは現在のコーパスクリスティ市はなく、この環境を維持し、ひいては向上させることが最も人々を引きつける魅力であると考え、環境を保護するための施策として、住民及び観光客らに海を汚さないマナーを身に付けてもらうこととした。美しい海を保ち、さらにはその美しさを増すことによってコーパスクリスティ市の価値は高まり、ひいては背後圏から訪れる人々が増加することになった。

いち早く、この環境の維持、向上に目を向けた行政が行ったのがきれいな海をよりきれいにするためには「汚さない」、「汚れを出さない」ことであった。そのために市役所には環境保全のため、とかく縦割りになりがちな組織体制に対し横串をさすような、横断的環境部を置き各部局の保全体制を監督している。

⁸ 出展：3都市の年平均気温は、<http://www.climate-zone.com>からのデータによる。

コーパスクリスティ市域図⁹



⁹ 出展 : <http://www.scubamom.com/travels/corpuschristi/maps.htm>

1 観光促進事業の内容

レジャーボートの安全航行を目的に進められているパックリー運河 (Packery Channel) の築造は、マリンスポーツ愛好者たちの利便性、安全性をさらに向上させるばかりでなく、自然環境に十分配慮している。以下ではこの事業が市の環境への取り組みを反映させて、具体的にどのような対策をとっているか述べている。

パックリー運河プロジェクトのその特筆すべき点は、予算設定と環境への配慮である。前者においては、TIF (Tax Increment Financing) ¹⁰により事業費の一部を手当てしているところである。このレポートにおいて TIF についての解説は本題と外れるため避けるが、詳細については別途これをテーマとするクエアレポート¹¹が発行されているので参照されたい。環境に配慮している点に関しては、計画地に水生生物が繁殖していたことからミティゲーション (Mitigation) ¹²という手法を使い、航路の設置に伴い失われる水生生物を他の地域に移植し、さらに増殖させることで環境全体に与える影響を最小限に抑える配慮を講じている環境復元プロジェクトである。海との接続部に当たる箇所には突堤を設けているが、自然石を使用し景観面への配慮も忘れていない。

事業概要は次のとおり。

○ 運河

① 第1工事区域

延長 5,800 フィート (1,768m)、幅員 134 フィート (40.84m)、
深さ 12 フィート (3.65m)

② 第2工事区域

延長 12,700 フィート (3,870m)、幅員 80 フィート (24.38m)、
深さ 7 フィート (2.13m)

○ 養浜 延長 7,400 フィート (約 2,250m)、幅 220 フィート (約 67m) を南側の突堤部に築造する。

○ 駐車場

① 47 台分を北側突堤部

② 140 台分を南側突堤部

③ 300 台分を護岸の陸側部

○ 工期

2003 年 7 月～2006 年 4 月

¹⁰TIF とは、開発に伴う将来の固定資産税上昇分を担保として債券を発行することによる開発資金の調達方法である。今回の場合、運河が完成した後当該施設沿いに位置する係留施設付き住宅地の価値が著しく向上するところから固定資産税の上昇を見込み、その担保として債券を発行することにより開発資金を調達する。

¹¹ CLAIR REPORT 第 287 号「米国地方債の概要とその活用事例」

¹²ミティゲーションとは、開発行為等によって発生する環境への影響を緩和、または補償する行為。急激な湿地帯の減少に対処するため、1970 年頃に米国で生まれた。

パックリー運河のメキシコ湾との合流部



2 実施にいたる経緯

パックリー運河は、コーパスクリスティ湾とラグナマドレへの唯一つのアクセスを提供しており、1923年に航路の浚渫を行った後この新しい航路はコーパスクリスティ湾からメキシコ湾への最初の主要な水路となったが、パックリー運河の砂の堆積が進むにつれて、新しい運河の着手が必要となりポートアランザスにおける航路の着手の後20世紀の終わり頃に閉鎖した。しかしコーパスクリスティ湾への航路が北側だけでは荒天時における緊急避難に十分な体制とは言えず、レジャーボートの安全航行を目的にパックリー運河の再整備が急務の課題とされてきた。

3 連邦政府・州・地方団体の権限及び役割

(1) 連邦政府の権限・役割

テキサス州コーパスクリスティ湾ノース・パドレ島における生態系回復及び暴風雨被害の低減のための本プロジェクト（パックリー運河整備事業及びミティゲーション事業）は、2003年3月17日総事業費3,000万ドル（約36億円）のうち、連邦負担額1,950万ドル（約23億4,000万円）その他1,050万ドル（約12億6,000万円）という内訳でWRDA 99¹³に基づく米陸軍長官の許可を得た。

当該事業は、米国陸軍工兵隊と市による共同事業として実施される。

¹³ WRDA 99 : the Water Resources Development Act of 1999

(2) 州政府の権限・役割と民間企業との関連

テキサス州公有地管理局¹⁴による環境影響調査の協議。

(3) 地方団体の権限・役割

砂浜防護の事業については、2002年4月10日ニューセスカウンティ海浜地管理諮問委員会によって許可された。

海浜地の工事は、2002年4月18日コーパスクリスティ市海浜地委員会によって許可された。

4 住民との合意形成プロセス

2001年4月7日行われたコーパスクリスティ市有権者 167,673 人のうち 37,004 人 (22%) が参加した市選挙において、賛成票 21,545 票 (58.2%)、反対票 14,630 票 (39.5%)、無効票 829 票 (2.3%) の結果で、市民はパックリー運河の浚渫と維持を支援するために TIF 区域指定について認めた。

5 事業実施に関連する特色

(1) 海洋生物への対応

このプロジェクトの環境保護の考慮においては、多様な動植物の生息環境を保護し、そして自然界の海洋生物の発育を促進する。また、魚、エビ、亀等の海洋生物が海浜地と堡礁島¹⁵を行き来できるように自然の入江を再生する。

(2) シャムロック島ミティゲーション¹⁶

シャムロック島ミティゲーションとは、パックリー運河建設によって失われる水生植物を、コーパスクリスティ湾内の沖合にあるシャムロック島周辺海域の海面下に、水生植物のために 15.6 エーカー (約 6.3 ヘクタール) の植生を設けるものであり、NPO 団体「沿岸の入江と河口プログラム」委員会¹⁷が、テキサス州公有地管理局とプロジェクトの設計、工事のそれぞれにミティゲーションを盛り込むことについて同意を取り交わした。

NPO 団体「沿岸の入江と河口プログラム」委員会は、当該ミティゲーションの設計のために 2つの総合建設会社に面談しインタビューを行い、シャイナー・モスリー・アンド・アソシエイツ社¹⁸が選ばれた。

¹⁴ テキサス州公有地管理局：Texas General Land Office、略称 Texas GLO

¹⁵ 堡礁島(barrier islands)：沖合に、海岸線に平行して長く続く島。

¹⁶ ミティゲーション：人間の活動によって発生する環境への影響を緩和、または補償する行為。

¹⁷ 沿岸の入江と河口プログラム(Coastal Bend Bays & Estuaries Program)：1999年に設立されたNPO団体で、沿岸の入江と河口の繁栄と生産性を保護、復元することを行う。<http://www.cbbep.org>

¹⁸ シャイナー・モスリー・アンド・アソシエイツ社(Shiner Moseley & Associates)：コーパスクリスティ市に本社を置く建設・コンサルタント会社。www.shinermoseley.com。略称 SMA

(3) モリービーティー沿岸の水生动植物の生息環境コミュニティ

米国陸軍工兵隊と市は、パッカーリー運河に隣接するモリービーティー沿岸の水生动植物生息環境コミュニティ (p.25 市域図参照) に、ミティゲーションにとどまることなく当該地域における工事による環境影響について把握するためのモニタリング調査を実施している。テキサス州公有地管理局との 2003 年から 2007 年にわたる 5 年間の協定は次のとおりである。

- ・ 環境影響のベンチマークとなる施行前の航空写真は 2003 年 10 月に撮影している。
- ・ シャイナー・モスリー・アンド・アソシエイツ社は、生息環境の観察のために QA/QC プラン¹⁹ (精度保証/精度管理) を展開している。
- ・ 2003 年 11 月にモニタリングを開始し、1 年目は 3 月まで継続している。

6 水質保全に関する下水道局の事業実施例

コーパスクリスティ市下水道局が行っている水質汚染防止のプログラムが、どのように法的に整備され事業実施に至ったか記述している。

- ① 1972 年に連邦水質汚染防止法²⁰は、米国の全ての排水をコントロールするために連邦汚染排出削減システム (NPDES²¹) を制定した。
- ② 1987 年の水質浄化法は、1972 年の連邦水質汚染防止法の改正と米国の雨水汚染規制を段階的に制定し、段階 I においては、環境保護庁は人口 100,000 人以上の市に、全米の水域に雨水を排出させるための連邦汚染排出削減システムの認可を得させることを要求した。コーパスクリスティ市はそれを受けて、1992 年連邦汚染排出削減システム (NPDES) の MS4²²の認可を申請し、1995 年 1 月 1 日付発効の NPDES 認可番号 TXS000601 で認可を受けた。この 5 年間の認可は、市の雨水管理計画が表面水の水質基準を改善し続けることを示すものである。
- ③ 5 つの取り組みを 85 人の職員で実施しており細目は次のとおりである。
 - ・ 管理－3 人の職員
 - ・ 維持管理－59 人の職員
 - ・ 環境改善事業－7 人の職員
 - ・ 教育及び支援事業－9 人の職員
 - ・ ポンプ基地－7 人の職員
- ④ 環境改善事業の内訳は次のとおりである。

執行官はパトロール時に違反者を発見した場合ただちにその行為を停止するよう命令できる。命令を聞かない、行為をやめない等悪質な場合は、警察と連携し違反者を逮捕することができる。

 - ・ 雨水水質監視

¹⁹ QA/QC プラン：Quality Assurance/ Quality Control の略。

²⁰ The Federal Water Pollution Control Act(連邦水質汚染防止法)が 1972 年に制定され、その後 The Clean Water Act(水質浄化法)に 1977 年改称された。

²¹ NPDES: National Pollutant Discharge Elimination System

²² MS4:Municipal Separate Storm Sewer System(自治体下水道雨水汚水分流システム)の頭文字 M が 1 つと S が 4 つを指している。

- ・ 汚染防止調査
- ・ 汚染防止執行
- ・ 家庭有害廃棄物設備
- ・ 化学物質流出反応調査

⑤ 教育及び支援事業

- ・ 広報活動及び研修教育
- ・ 公共サービス情報 ラジオ、テレビ、広告板、新聞による広報活動
- ・ 月一回小学校、中学校を訪問し投棄防止の教育を実施する

教育用の教材²³

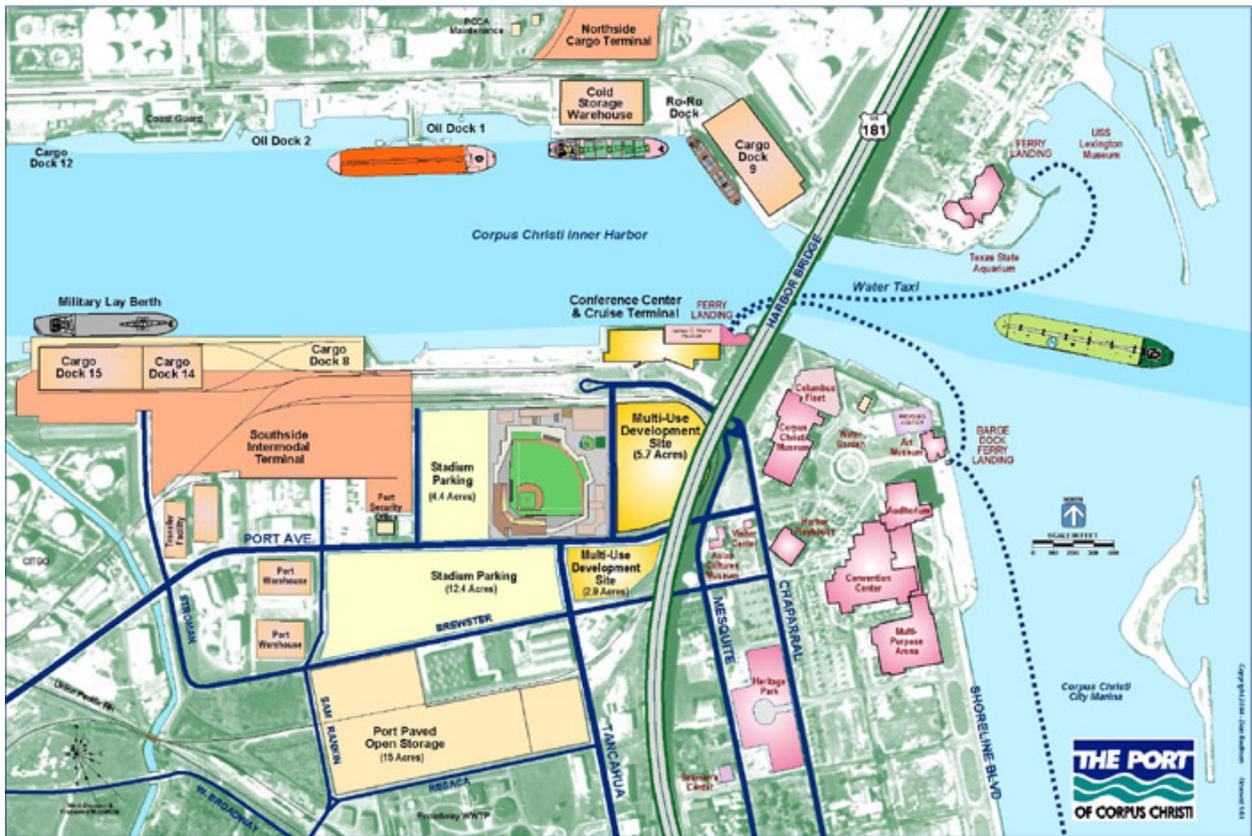


7 集客施設の概要

コーパスクリスティ市における交流人口獲得の側面支援が環境整備であることを中心に述べてきたところであるが、市の海辺に位置する集客施設について参考までに記しておく。

²³小学生を対象とした教育用の教材模型で雨水の流れを表現している。汚染物質をインク、雨をスプレーとそれぞれをたどって、道路上の雨水桝に何かを捨てたならば、雨水の流れと共にそれはそのまま海に流れつき、海を汚してしまうことになるので絶対に物を雨水桝に捨ててはいけないということを教える。左下は直径 10cm の樹脂製のステッカーで英語とスペイン語で「捨てちゃダメ!ここは海の入り口だよ」と書いてある。実地調査で小学生が雨水桝の上部にステッカーを貼ることを体験しこの教育プログラムは終了となる。

コーパスクリスティ市ウォーターフロント地区平面図²⁴



(1) 航空母艦レキシントン記念艦

1942年9月に進水し1991年11月に退役した空母レキシントンをコーパスクリスティ湾ノースビーチに配置し記念艦として開放している。

軍人のステータスの高いアメリカではあるが空母の記念艦は、ニューヨークのイントレピッド海と空と宇宙の博物艦、カリフォルニア州アラメダのホーネット記念艦、同州サンディエゴのミッドウェイ記念艦、フロリダ州ペンサコーラのオリスカニー記念艦、メリーランド州ウェスト・リバーのフォレストル記念艦と6つを数える。

空母レキシントン



²⁴ 出展 : <http://www.portofcorpuschristi.com/DowntownMapLg.html>

(2) テキサス水族館

NPO 団体が教育的な施設として運営しており、連邦、州、市からの財政支援はなく入場料、ギフトショップの売り上げ、会員等による寄付金によって運営費用に充てられている。来客層の対象を教育と娯楽に分けて展示物、催し物を設定している。特に教育面に力を注いでおり、メキシコ湾に生息する海洋生物を題材として生態、再生、環境維持についての教育的なプログラムが用意されている。このプログラムへの子供たちの参加者数は、年間 60,000 人を超える。また年間来客数は、約 500,000 人である。

(3) アジア文化・教育センター

アジア系住民はコーパスクリスティに約 5,000 人、テキサス州南部でも約 186,000 人であるこの地区に、アメリカに 5 館しかないうちの 하나가存在することが意義深い。

当美術館は 1950 年代に 17 年間にわたり日本に英語教師として赴任していた、ビル・トリンプル・チャンドラー (Mrs. Billie Trimble Chandler) 氏の長年にわたるコレクションの寄贈に端を発し 1997 年にオープンした。

(4) アメリカン・バンク・センター

コンベンションセンター、多目的アリーナ、劇場 (セリーナ・オーデトリウム) の 3 施設から構成され 2004 年秋にオープンしたコーパスクリスティの一大集客施設である。

コンベンションセンターは市の施設であるが、施設名称に企業名を冠する最近日本でも珍しくなくなった「ネーミングライツ²⁵」方式を採択している。

- ① コンベンションセンターの主な施設は、展示会場が 76,500 平方フィート (約 7,100 平方メートル)、宴会場 25,366 平方フィート (約 2,400 平方メートル)、会議室 22 室である。
- ② 多目的アリーナは、180,250 平方フィート (約 17,000 平方メートル) を擁し、収容数 8,500 席 (コンサート開催時は追加席 2,000 席の合計 10,500 席を提供可能) の施設である。NHL²⁶ のマイナーリーグの Corpus Christi Rayz、また室内フットボールゲームの Corpus Christi Hammerheads のホームコートとして使用される。
- ③ 劇場は、収容数 2,526 席 (1 階席 1,805 席、バルコニー席 721 席) でコンサート、オペラ、ミュージカル等に利用されている。

(5) サウス・サイド・ジェネラル・ハーバー (South side general harbor)

当該地区は、メキシコ、カリブ海へのクルーズ用客船の係留施設とコンベンション・ミーティングエリアの 2 施設から構成されている。施設の拡充はコンベンションエリアにホテルの建設が計画されていることと、港の入り口に架かるハーバーブリッジの架替が長期計画的に定められている。しかし不思議なことにこの係留施設は整備済みではあるが利用ができない状態である。それはハーバーブリッジが外海と係留施設の間に位置しており (p.31 図参照)、クリア

²⁵ 主に施設などにおいて、スポンサー名を冠する権利。命名権。

²⁶ National Hockey League アイスホッケーリーグ。

ランスの低い現在の橋ではクルーズ用客船が通過することができず岸壁に接岸できないからである。従って、クルーズによって集客できるはずのこの施設も宝の持ち腐れ状態のため、架替が急務なことはいうまでも無いことであり今後の展開に注目したい。

コンベンション施設については、特に旅客船の入港に左右されることなく利用が見込まれており、また先に紹介した施設さらには2005年4月にオープンしたマイナーリーグの野球場に隣接する好立地条件から互いに観光客を引きつける魅力的なものとなっている。

第2節 カリフォルニア州ロングビーチ市の事例

カリフォルニア州ロングビーチ市はロサンゼルス市の南に位置する市で、人口 46 万人に対して、年間観光客数は 600 万人という一大観光都市となっている。ロングビーチ市中心部（Downtown）の開発地域（Downtown Long Beach Redevelopment Project Area）として、下図の点線に示される海岸沿いの 421 エーカー（168.4 ヘクタール）が指定されており、1975 年からホテル、レストラン、ショッピング・モール、公園、水族館、住宅、オフィス・ビル等、大型の開発プロジェクトが実施されている。

ロングビーチ市中心部開発地域²⁷



²⁷出典： <http://www.longbeach.com/map.html>

1 観光促進事業の内容

カリフォルニア州ロングビーチ市では、1991 年以来海軍基地やそれに関連する造船・航空会社の閉鎖によって軍人 23,000 人、民間人 60,000 人が失業するという市の存続にもかかわる一大事に、新たな雇用を生み出しさらには観光客獲得のために立ち上がらざるを得なくなった。

そこで戦略上見過すことができないのが、隣接するアナハイム市にあるディズニーランドであった。この観光客獲得の強力なライバルに立ち向かうためには、大規模ショッピングセンター、ホテル、さらにはゲームセンター、水族館、観光クルーズといった商業的目的を重視した開発が必要とされた。

ロングビーチ市中心部のレインボーハーバーと呼ばれる開発地域における、最も大規模で新しい観光促進事業は、「レインボーハーバー・パイク (The Pike at Rainbow Harbor)」である。「レインボーハーバー・パイク」は、「ロングビーチ・コンベンション&エンターテインメント・センター (Long Beach Convention and Entertainment Center)」と「太平洋ロングビーチ水族館 (Long Beach Aquarium of the Pacific)」の間に位置する、総面積 35 万平方フィート (31,500 平方メートル)、総合費用 1 億 3,000 万ドルという大型エンターテインメント・センターで、2004 年 5 月にオープンされたばかりである。

14 のスクリーンを持つ大型映画館に加えて、海岸に面してレストラン街、ボーリング場や大型ゲームセンターが設置されている「レインボーハーバー・パイク」には、周辺のホテルに宿泊する観光客が訪れるだけでなく、近隣の住宅地に住む住民も徒歩でアクセス可能となっている。また、「レインボーハーバー・パイク」周辺の開発地域が中心的なビジネス街でもあるため、人口交流は今後もさらに増加すると予測されている²⁸。

「レインボーハーバー・パイク」はロサンゼルスに本社を構える設計会社 EEK アーキテクツ社 (Ehrenkrantz Eckstut & Kuhm Architects: EEK Architects) が設計し、DDR 社 (Developers Diversified Realty: DDR) が施工を担当している²⁹。

ロングビーチ市中心部レインボーハーバー周辺における最近の観光促進事業としては「レインボーハーバー・パイク」の他にも、以下のようなものがある。

- (1) **海辺再開発 (New Downtown Harbor)** : 豪華客船クイーン・メアリー 1 世号が係留されているロングビーチ市港湾は、以前から観光地として有名であったが、マリンスポーツや鯨ウォッチングなど、様々なレクリエーションが楽しめる港としての再開発が行われており、現在では周辺地区での公園整備、「レインボーハーバー・パイク」へのアクセス確保などが行われている。
- (2) 「**ロングビーチ・コンベンション&エンターテインメント・センター**」: 同センターは 1978 年に開館し、その後 1994 年に拡張工事が完成した会議施設で、イベント開催等によって多くの観光客を集めている。

²⁸ ロングビーチ市政府サイト<<http://cms.longbeach.gov/citygov/queenswaybay.htm>>

²⁹ 28 と同じ。

- (3) 「太平洋ロングビーチ水族館」：1998年にオープンし、550種、1万点の生物を飼育展示するこの水族館には、年間200万人の観光客が訪れている。また、水族館は営業時間外に結婚式やパーティ等のイベントを主催することがある³⁰。
- (4) カーニバル・クルーズ (Carnival Cruise Lines)：カーニバル・クルーズは、2003年に就航した観光クルーズで、クイーン・メアリー1世号の隣に乗・下船場が設置されている。ロングビーチ市とカリブやハワイを結ぶカーニバル・クルーズは、ロングビーチ市初のクルーズ・ラインとなっている³¹。

2 レインボーハーバー・パイク実施に至る経緯

ロングビーチ市が「レインボーハーバー・パイク」の計画・設計に着手したのは1989年であった。当時はウォルト・ディズニー社 (Walt Disney Corporation) が新しいアトラクション「ディズニー・シー (Disney on the Sea)」をロングビーチ市に設置することを計画しており、ディズニー社とロングビーチ市の交渉が幾度も行われた。結果的にディズニー社はロングビーチ市ではなく日本にアトラクションの設置を決定したが、以前から単なる土の山となっており活用されていなかった水辺地区にディズニー社が深い興味を示したことが、市が独自にロングビーチ市中心部を開発することを決断するきっかけとなった。

「レインボーハーバー・パイク」の工事が開始されたのは市が計画を始めてからおよそ14年後となる2002年5月であるが、このように大幅に事業が遅れていたのは、非営利団体による訴訟や予算の停滞、また法的申請に時間がかかったことが原因と言われている。以下は、工事の遅れをもたらした3つの原因についてまとめている。

(1) 訴訟による遅れ

1989年、「レインボーハーバー・パイク」の計画・設計を開始した市の動きに対して、ロングビーチ市の住民団体 (Long Beach Area Citizens Involved: LBACI) は、必要以上の商業的開発は市にとって深刻な渋滞の原因となると訴え、計画中止を求めて市を提訴した。また、同時期に市の住居協会 (Long Beach Housing Action Association: LBHAA) も、市は観光・商業目的の開発ではなく、地域に低価格の住宅を提供することを優先するべきであるとして、市を相手に同様の訴えを起こした。

このような訴訟が起こったことで、プロジェクトの決行が地域の渋滞や環境に被害を及ぼすこの工事・計画を中止しなければならなくなり、市は建設作業の一時中断を余儀なくされることになった。

1990年1月、カリフォルニア地方裁判所は、市による「レインボーハーバー・パイク」建設の計画が州法に基づいており、プロジェクトが地域の環境や渋滞に及ぼす影響を十分に考慮しているとして、両訴訟において市は「レインボーハーバー・パイク」建設を続行できるとす

³⁰ 28と同じ。

³¹ Long Beach Area Convention and Visitors Center:
<http://www.visitlongbeach.com/pressroom/index.cfm?action=history>

る判決が下された。「レインボーハーバー・パイク」プロジェクト進行状況には遅れが生じたものの、裁判所における判断が下されてから作業は再開された。

しかし、2001年10月には、「レインボーハーバー・パイク」開発プロジェクトが州法に違反しているとして、市を相手取って事業中止を求める訴訟が再度起き、またもや事業中断に追い込まれることになった。この訴訟の原告となったのは、住民や地域の環境団体（California Earth Corps.）で、「レインボーハーバー・パイク」建設地を巡る州と市の取り決めが違法であると訴えている。

「レインボーハーバー・パイク」の建設予定地は干潟に分類され、市の所有地であったものの、「干潟はカリフォルニア州土地委員会が監督・管理する」という規則のもと、元々、カリフォルニア州の管轄地となっていた。州法では、このように干潟と指定され州の管轄地となった地域における開発事業には厳しい制限を設けることを定めており、詳細な環境調査を義務付けるだけでなく、開発内容は、住民にとって有益なレクリエーション（釣りなど）に限るとしている。

しかし、このような規則がある限り「レインボーハーバー・パイク」事業は不可能であると考えたロングビーチ市政府は、干潟の条件を満たす他の土地の管轄権を州に譲渡する代わりに、「レインボーハーバー・パイク」開発予定地の管轄権を市政府に移行させるという土地交換の取り決め、州政府と合意することに成功し、開発計画に踏み切ることになったのである。しかし、このような市政府の動きに対して、『レインボーハーバー・パイク』はレクリエーションではなく商業が目的で、一部の企業や経営者のみが恩恵を受けるプロジェクトであり、州政府と市政府の間の土地交換は違法である」と訴えを起こしたのである。しかし、2002年5月、カリフォルニア州最高裁はこのような土地交換は合法であるとの判決を下したため、2002年5月以降、工事は再び開始された。

（2）予算の停滞

ロングビーチ市における「レインボーハーバー・パイク」建設プロジェクトは、住宅・都市開発省から受けた融資をプロジェクトの資金として割り当てていた。しかしプロジェクトが完成に至る前に、米国内の景気低迷を受けて市税収入が激減したため、ロングビーチ市は多大な赤字に陥り、結果として融資返済が難しい状況に陥ってしまった。さらに、市はプロジェクト完成に必要な十分な資金を持ち合わせていなかったため、新たに資金調達を実施しなければならないことにもなってしまった。結果的には、ロングビーチ市は新規公債の発行により償還財源を調達することに成功したが、予想外の資金再調達プロセスが生じたため、「レインボーハーバー・パイク」建設プロジェクトに遅れが生じてしまった。

（3）法的申請による遅れ

「レインボーハーバー・パイク」建設工事に当たっては、建設物の密度や高さが基準に準じているかどうかの確認作業を計画段階で行う必要があったり、工事開始前には、開発業者が複数の許可証を獲得する必要があったため、実際に工事を開始できるまでに実施する確認・調査作業や、許可証申請・発行というプロセスに時間がかかり、工事の遅れにつながったという。

特に「レインボーハーバー・パイク」のようなウォーターフロントにおける商業開発工事には、州政府の沿岸理事会（Coastal Commission）による許可証を取得する必要があるが、取得までには予想以上の時間がかかったという。

3 連邦政府・州・地方団体・民間の権限及び役割

以下では、「レインボーハーバー・パイク」建設に関わった各政府機関や民間企業の権限と役割についてまとめている。

(1) 連邦政府の権限と役割

「レインボーハーバー・パイク」を中心とするレインボーハーバー開発における連邦政府の役割は主に資金面での援助となっており、プロジェクトに対しては連邦政府の住宅・都市開発省が4,000万ドルの融資をロングビーチ市に提供している。連邦政府からのレインボーハーバー開発向けに融資が行われ、港と潟湖（Lagoon）の拡張、防波堤の建設、漁船やクルーズ船の係留設備の設置、そして「レインボーハーバー・パイク」の建設工事に資金が充てられた。また、連邦住宅・都市開発省による融資を受けるプロジェクトについては、工事等の仕事全体のうち、30%を低所得の住民に割り当てなければならないという規定が同省によって定められているため、住宅・都市開発省は、市が法律に沿って開発を進めているか監視も行なっている。

(2) 州政府の権限・役割

「カリフォルニア港湾・航海法（California Harbors and Navigation Code ; Section 60.2, 61.2, 61.8）」によると、カリフォルニア州政府の船・水路省（Department of Boating and Waterways）は、連邦政府や地方団体と契約を結び、州全体にとって有益と考えられる海辺開発プロジェクトに参加する権限を持つと規定されており、船・水路省は、海辺の開発及び運営を支援する目的で、現金を含む資産を贈与品もしくは寄付として享受する権限、そして海辺開発に関連する記録、文書、機器、資金、土地等を所有及び管理する権限を有している。

しかし、ロングビーチ市の「レインボーハーバー・パイク」建設プロジェクトにおいて、州・沿岸理事会が「レインボーハーバー・パイク」建設許可を発行し、ボートを水面に下ろす斜面の建設に対して助成金を提供した³²他は、州政府が大きな役割を果たしたとは言えないようである。

(3) 地方団体の権限・役割

ロングビーチ市では、公園・レクリエーション委員会（Parks and Recreation Commission）と企画委員会（Planning Commission）が海辺開発に関連する権限を有している。詳細は次のとおりで、それぞれが「レインボーハーバー・パイク」開発に関わっている³³。

³² 州政府が助成金を提供した理由としては、ボートの利用者数が増加すると、ボートのガソリン税を徴収する州政府の税収入が増えることが挙げられる（出典：ロバート・パタノスター氏とのインタビュー（2004年10月6日））。

³³ Long Beach City Charter, Article 9-10.

① 公園・レクリエーション委員会

- ・ 市議会とシティ・マネージャー³⁴に公園やレクリエーション施設のための土地購入・獲得に関する諮問を行う。
- ・ 市議会、シティ・マネージャー、そして企画委員会が公園やレクリエーション施設の企画を審査する際に諮問を行う。
- ・ 市が所有・運営するレジャー関連施設の許可証を発行する。

② 企画委員会

- ・ 市の基本的な開発・再開発のガイドラインとなる「総合企画 (General Plan)」を作成し、企画導入案又は企画改正案を市議会に提出する。
- ・ 具体的な地域の再開発企画を作成し、市議会に対して企画に関する諮問を提供する。
- ・ 市の総合企画を導入するために区画割り等、調整が必要となった際、市議会に対して諮問を行う。

ロングビーチ市内の開発は、全てロングビーチ市再開発庁 (Long Beach Redevelopment Agency) によって監督され、「レインボーハーバー・パイク」を含むレインボーハーバー開発プロジェクトにおいても、同庁では、市の中心部における問題点の分析結果を報告書にまとめ、具体的な目標設定や長期的な企画を発表した後、設計や建設を担当する業者と契約を結ぶという役割を果たしている。

また、ロングビーチ市政府は、開発プロジェクトへの資金調達も実施しており、市はレインボーハーバーにおける駐車場設置資金獲得を目的として地方債合計 4,300 万ドルを発行した。

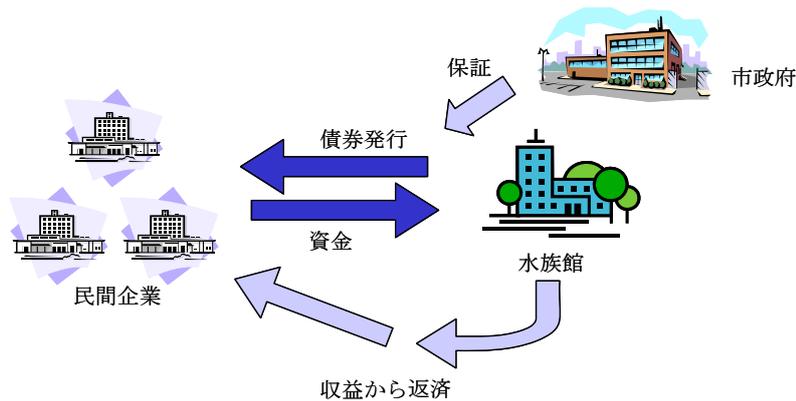
(4) 民間企業の役割

民間企業は、レインボーハーバー開発プロジェクトに対して寄付金や民間債発行による資金援助を提供した。レインボーハーバー開発プロジェクトの中でも、「太平洋ロングビーチ水族館」建設は 100%民間債によって資金 (およそ 9,000 万ドル) が調達されたプロジェクトであった。

民間債とは、民間企業や非営利団体が設備投資や運営資金等を調達するために発行する債券である。ロングビーチ市の場合、非営利機関として設立された「太平洋ロングビーチ水族館」が発行した債券を民間の機関投資家が購入することにより、水族館建設のための資金が調達された (p.40 図参照)。水族館のようなレジャー施設の収益によって返済される債券はリスクが高く、こういった債券に手をつける企業は通常少ないため、「太平洋ロングビーチ水族館」は、市政府が債券を保証するよう市議会を説得し、債権保証を受けることに成功した。

³⁴ シティ・マネージャーとは、多くの場合市議会から任命され、市の行政管理を担当する。

水族館建設に用いられた民間債の仕組み



4 住民との合意形成プロセス

「レインボーハーバー・パイク」開発プロジェクトは、完成に至るまで住民による強い反対を受けていたため、住民との意見交換や住民からの意見収集が非常に重要となっていた。そこでロングビーチ市は、同プロジェクトにおける住民合意形成のプロセスの一環として1994年に「市民諮問委員会 (Citizens Advisory Committee)」を設立している。「市民諮問委員会」は、「レインボーハーバー・パイク」開発プロジェクトロングビーチ市議会が選出した21名の市民ボランティアから構成される委員会で、同委員会は都市開発や道路建設等の専門家と意見を交換し、市民の代表者として市議会にプロジェクトに関する問題点や改善点を提出する役割を有している。

5 事業実施に関連する権原（土地所有権、地上権等への対応）

レインボーハーバー開発計画地域は州が干潟に指定していたため、その管轄権はカリフォルニア州土地委員会に属しており、また、開発内容も住民のためのレクリエーションに限るなど、厳しい要件が課されていた。

このため、カリフォルニア州土地委員会とロングビーチ市政府は、住民からの強い反対にも関わらず、レインボーハーバー開発計画地域をロングビーチ市政府に譲渡する代わりに、代わりに干潟地をカリフォルニア州土地委員会の管轄下とする土地交換合意に至り、「レインボーハーバー開発計画地域は、(自然や生物を保護するため)干潟として残す理由はない」と認めて、市政府による同地区の開発を許可している。

しかし、住民側からは、市政府が州政府に譲渡した代替地(ロサンゼルス川沿いの干潟地を4ヘクタール)は、「レインボーハーバー・パイク」の建設が予定されていた土地よりも50万ドル価値が高いとされているため州政府が交換に応じた、という批判の声も出ていた。

6 事業計画作成にあたって勘案した内容

ロングビーチ市中心部の開発事業は、1975年に市政府が具体的な計画に乗り出してから、継続的に現在まで実施されている。1975年の事業計画作成にあたって勘案された内容は、中心部における高い空室率や、建築物の老朽化の解消であった。当時、ロングビーチ市は周辺都市ほど

開発に取り組んでおらず、企業や小売店は外部に移転していくばかりで、市内の中心部にはバーや風俗関係の店のみが残っていた。また、当時街の中心部にあった建物のほとんどは築 50 年から 70 年といった古いもので、半分以上は老朽化していた。ロングビーチ市再開発庁は、まずこういった分野から開発事業に取り組むよう計画作成を行ったのである。

7 事業実施の成果

「レインボーハーバー・パイク」開発によって、観光産業における雇用数増加や、市政府における税収入増加といった成果が出ている。また、ロングビーチ市観光局のローリー・フジシゲ氏 (Lori Fujishige) によると、観光局では「レインボーハーバー・パイク」が地域経済に与えた影響を測定する統計的なデータの調査は行っていないが、観光客の反応は良く、特にレストランの数が多くことに対する評価が高いという。

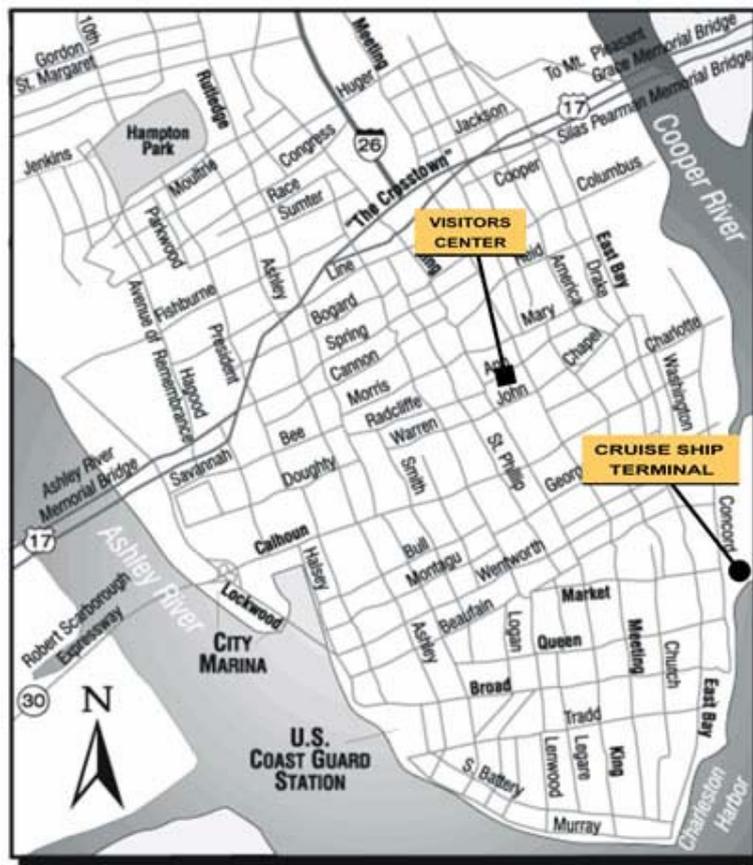
その他、ロングビーチ市の経済が上向きであるという報告も出ており、これも、「レインボーハーバー・パイク」などの海辺開発事業の間接的効果であるといえる。例えば、ロングビーチ市の経済を長年研究しているカリフォルニア州立大学ロングビーチ校 (California State University, Long Beach) 経済学部のジョー・マガディーノ教授 (Joe Magaddino) によると、市の海辺開発事業により観光が促進されており、また、消費税収入増加により市政府の歳入も増える傾向が見られているといい、さらに、地域の雇用も好調で、派遣やアルバイトといった形態の雇用も増えるなど、地域経済が発展しつつあると分析している。

また、ロングビーチ市の観光産業における雇用は 2004 年には前年比 3% 増加 (2 万人) となっており、今後 2005 年、2006 年には、それぞれ前年比 4% (2 万 800 人)、5% (2 万 1,840 人) の増加が推測されている。さらに、ロングビーチ市観光局 (Long Beach Area Convention and Visitors Bureau) の調べによると、2004 年現在、ホテル等における宿泊予約数は前年比 18% 増、1 件の予約が地元経済に与えるインパクト指数は 24% 増となっており、観光客が地域内で消費する金額が増加傾向にある。

第 3 節 サウスカロライナ州チャールストン市の事例

サウスカロライナ州チャールストン市は、大西洋に面し、クーパー川 (Cooper River) とアシュレー川 (Ashley River) に挟まれた都市である。チャールストン市の人口は 11 万人、年間観光客数は 460 万人 (2003 年)、また市の面積は 267.8 平方キロメートルである (p.42 図参照)。

チャールストン市政府には、観光に関する条例に基づいて各種許可証の発行等を行う観光管理部門 (Tourism Management) と、市内の観光事業が条例に沿った活動を行っているか監視する観光委員会 (Tourism Commission) が設置されている。観光管理部門と観光委員会は、市民と市政府の間の架け橋役を務めることにより、商業目的で一方的な観光促進事業を行うのではなく、歴史ある街並みと住居環境を保護する、均整の取れた開発企画を目指している。



1 観光促進事業の内容

チャールストン市の観光促進事業としては、1990年に完成した「ウォーターフロント・パーク (Waterfront Park)」と、2000年にオープンした「サウスカロライナ水族館 (South Carolina Aquarium)」を挙げることができる。また、2004年現在では「国際アフリカン・アメリカン歴史博物館 (International African-American History Museum)」が計画段階にあり、2007年にオープンする予定となっている。以下では、これらの観光促進事業について記述している。

(1) ウォーターフロント・パーク

チャールストン市の「ウォーターフロント・パーク」は、クーパー川に沿岸に位置する4.8ヘクタールの公園で、歴史を物語る住宅地からビジネス街、そして観光スポット全てを通り抜けるように設計されている³⁶。「ウォーターフロント・パーク」建設費はおよそ1,350万ドルで、敷地内には長さ120メートルの埠頭や1.1キロに渡る川沿いの散歩道、さらには庭園や、街のシンボルでもあるパイナップル型の噴水が設置されている (次頁参照)。

³⁵ South Carolina Ports. <<http://www.port-of-charleston.com/images/Cruise/Bon%20Voyage-update2.jpg>>

³⁶ Tampa Bay Regional Planning Council: <http://www.tbrpc.org/waterfront/charles.htm>

また、「ウォーターフロント・パーク」からは、歴史を物語るサムター要塞³⁷が見える。「ウォーターフロント・パーク」整備は、現市長のジョセフ・ライリー氏（Joseph Riley）の強いリーダーシップの下、100年間に渡って放置されていた土地を、歴史的景観を保存しつつも住民に有益となるような施設とすることを目標に、1983年に観光促進事業の一環として開始されたものである。

「ウォーターフロント・パーク」³⁸



(2) サウスカロライナ水族館

チャールストン市の海辺で2000年にオープンした「サウスカロライナ水族館」は、1万点の生物・植物を飼育展示しており、開設から2004年7月までには250万人の入場者が訪れている³⁹。1984年から開始された「サウスカロライナ水族館」の設計は、水族館・動物園・博物館を専門とする地元の建築会社で、カリフォルニア州モントレイの水族館も担当したローズ・ダール社（Rhodes/Dahl）が担当した。また、実際の工事はカナダのエリス・ドン・コンストラクション社（Ellis-Don Construction）が請け負った。

「サウスカロライナ水族館」は非営利機関として設立されたサウスカロライナ水族館管理委員会（South Carolina Aquarium Board of Directors）によって運営されている。

(3) 国際アフリカン・アメリカン歴史博物館

「国際アフリカン・アメリカン歴史博物館」は、1700年代から奴隷制、南北戦争、そして奴隷制廃止といった市民権（Civil Rights）の歴史を展示する施設で、工事費用はおよそ6,000万ドルと推計されている。費用のほとんどは民間セクターからの寄付金から調達することになっているが、博物館建設予定地（総面積は5,850平方メートルから6,300平方メートル）は、市が寄付する予定である。「国際アフリカン・アメリカン歴史博物館」の管理委員会委員長であるジム・クライバーン氏（Jim Clyburn）は、博物館開館により、チャールストンを訪れる観光客の滞在日数が延びることを期待していると述べている。

³⁷ 1861年4月、南軍が連邦（北軍）のサムター要塞を攻撃・陥落させたことにより、アメリカ南北戦争が勃発した。

³⁸ 出典： <http://www.ci.charleston.sc.us/dept/content.aspx?nid=211&cid=430>

³⁹ South Carolina Aquarium: <http://www.scaquarium.org/content.cfm?FAM=20&CLAN=4>

2 実施に至る経緯

以下では、「ウォーターフロント・パーク」と「サウスカロライナ水族館」について、それぞれの実施に至るまでの経緯を説明している。

(1) ウォーターフロント・パーク

「ウォーターフロント・パーク」の工事は1983年に開始され、1989年には工事の90%が終了していたが、同年に当地を襲った大型ハリケーン「ヒューゴ」により大きな被害を受けた。一時事業の遅延も危ぶまれたが、その後復興作業が速やかに遂行され、工事は予定通り1990年に終了している。チャールストン市のジョセフ・ライリー市長は、「ウォーターフロント・パーク」の完成が自身の「最大の功績である」と述べている。

「ウォーターフロント・パーク」が現在位置する土地は、以前からある事業者によって保有されており、1970年代後半には業者がオフィス向けの高層ビルをその土地に建設する、という企画書を市政府に提示していた。オフィスビルが完成すれば、これまでの荒廃地が市に税収をもたらす土地に生まれ変わるという利点があったものの、ライリー市長は歴史のある低層建築物が多い地域における高層ビル建設は、周囲の景観を壊すという懸念から、同計画に断固反対の姿勢を示した。また、市内で既存の公園「バッテリー・パーク (Battery Park)」が使い古された状態にあり、規模の小さいものであったため、住民も市政府も、水辺地区には新しい公園を設置するべきであると考えていた。

この一見平凡で自己主張をしない公園を設置するという選択が、結果として旧市街の魅力を引き出すのに活かされた。

ライリー市長の指揮の下、チャールストン市政府は1979年、クーパー川沿いの土地を所有者であった事業者から購入し、川岸の土地を公園として開発することを決定した。当時「ウォーターフロント・パーク」の設置には総額1,500万ドルの費用がかかると推計されていたが、民間企業からの寄付金、連邦内務省国立公園局からのグラント(64万8,898ドル)、また連邦住宅・都市開発省からのグラント(637万5,000ドル)により、十分な資金調達が行われた⁴⁰。最終的に「ウォーターフロント・パーク」の建設工事は当初の推定額を下回る1,350万ドルで完了し、公園は1990年にオープンとなった。

(2) サウスカロライナ水族館

「サウスカロライナ水族館」の建設計画が始まったのは1984年で、当時は面積2,700平方メートル、予算600万から800万ドルと推測されていた。1988年にはチャールストン市政府が「サウスカロライナ水族館」建設に950万ドルの投資(950万ドル分の地方債発行)を行い、運営管理は市が行う計画が発表されている。

その後「サウスカロライナ水族館」の敷地は8,100平方メートルまで拡張され、土地汚染の問題や業者による作業に大幅な遅れが発生した結果、予算は最終的に6,940万ドルまで増えてしまった。1995年に「サウスカロライナ水族館」の建設工事は開始されたが、1996年から工

⁴⁰ Tampa Bay Regional Planning Council: <http://www.tbrpc.org/waterfront/charles.htm>

事作業の遅れは明白で、地面に 349 個打ち込まれなければならない杭材のうち、完了していたのは 22 個のみであった。また、杭材による汚染物が発見された上、木製の壁が川岸の沼に沈むという問題が起こったため、工事にはその時点で既に 230 日分の遅れが出ていた。

このため、チャールストン市は 1999 年、エリス・ドン・コンストラクション社に対して 150 万ドルの訴訟を起こしたが、反対に同社は連邦裁判所でチャールストン市を起訴し、結果としてチャールストン市はエリス・ドン・コンストラクション社に 850 万ドルの和解金を支払うこととなった⁴¹（和解金は市が加入していた保険によって負担された）。「サウスカロライナ水族館」は 2000 年にオープンとなったが、最終的なコストは初期の見積りもののほぼ 10 倍（6,940 万ドル）となった。面積拡大の理由は、1984 年に予定されていた建設サイト（サウスカロライナ州港湾局の乗客ターミナルの近く）からクーパー川沿いのサイトに変更となったためであり、それは 1990 年に土壌サンプルからクレオソート⁴²が検出されたことがきっかけで、環境関連の各種試験実施のためのコスト、またこれらの試験実施によるもの、また先に述べた汚染物の発見による問題が発生したことでさらに工事が延長され、追加コストが発生した。

しかし、当初計画時に市民が合意した金額 950 万ドルを超える追加コストについては、民間からの寄付金や非営利機関として設立されたサウスカロライナ水族館管理委員会（South Carolina Aquarium Board of Directors）による資金調達によって補われたため、市民からの批判はなかった。

3 連邦政府・州・地方団体・民間の権限及び役割

以下では、チャールストン市の海辺開発における各政府機関の権限と役割について説明している。

（1）連邦政府の権限と役割

チャールストン市内の開発において連邦政府は、グラント授与による資金面での援助という役割を果たしている。連邦政府は「ウォーターフロント・パーク」に合計およそ 640 万ドル、「サウスカロライナ水族館」建設に 250 万ドルのグラントを提供しており、1986 年に完成した市内の大型ショッピング・モールやホテル建設プロジェクト「チャールストン・プレイス（Charleston Place）」にも 1,400 万ドルのグラントを提供している。

（2）州政府の権限・役割

州政府も連邦政府と同様、開発プロジェクトにおいて資金援助の役割を果たしている。サウスカロライナ州政府は、チャールストン市内の観光促進事業に対する融資を実施しているが、「サウスカロライナ水族館」事業に対しては州政府が 950 万ドルの融資を行っている。

また、州法規定では、「サウスカロライナ州規則（South Carolina Code of Laws, Title 51, Chapter 1, Section 51-1-60）」の規定にもあるように、サウスカロライナ州政府の公園・レクリエーション・観光省（Department of Parks, Recreation, and Tourism）が、州内の公園・

⁴¹ 40 と同じ。

⁴² 黄色~暗褐色で刺激臭のある油状の液体で、木材の防腐剤などとして利用される。

レクリエーション・観光に関連する法規制を制定する権限を有することになる。

(3) 地方団体の権限・役割

チャールストン市では、観光委員会が市内の観光産業が市経済や住民に与える影響を監督し、観光関連の政策を市長もしくは市議会に提出する権限を持つ。また、チャールストン市政府では、観光管理部門と観光委員会が観光促進関連事業に関する許可証発行や、観光事業一般の監督を行っている。さらに、市政府は観光促進事業地区を TIF 地域 (Tax Increment Financing District) とし、開発区域から生じた税収を当該地域に還元するという財源確保策を取ることが出来る。「サウスカロライナ水族館」建設においては、市政府が一般財源債 950 万ドル分の発行を行った。

また、チャールストン市の開発事業については、チャールストンカウンティからも小規模な資金提供 (金額は未公開) が行われた。

(4) 民間企業の役割

民間セクターでは「公園基金 (Park Land Foundation)」が設立され、多額の寄付金が集められた。公園基金から寄付された資金は、「ウォーターフロント・パーク」や「サウスカロライナ水族館」の工事とメンテナンス費に割り当てられている。また、民間企業は「サウスカロライナ水族館」等の設計・工事といった作業を担当している。

4 住民との合意形成プロセス

チャールストン市のライリー市長は、短期的な収益性ではなく、住民とまちの保護を優先した観光促進事業を行ってきており、市民団体の意見を聞きながら必要な妥協をするという手法をとる市長として広く知られていた。このため、「ウォーターフロント・パーク」や「サウスカロライナ水族館」の建設に、激しい住民の反対はなく、公聴会や、観光委員会の定期的会議における住民との意見交換や情報共有などにより、住民との合意形成が出来上がっている。

ただし、「サウスカロライナ水族館」建設に当たっては、市政府側が市民からの要求にこたえる形で計画変更を実施している。これは、当初予定されていた「サウスカロライナ水族館」の建設計画地 (現在の場所よりもより南の場所) に対して住民からの強い反対があったため、市は複数の特別委員会を設立し、自然や住宅環境の保護、また観光客による交通量等の問題について、市民との十分な意見交換を実現するための態勢を整え、その結果、住民と市政府の両方のニーズを尊重するため、「サウスカロライナ水族館」建設地は北側に移動するという決定を下している。

5 事業実施に関連する権原 (土地所有権、地上権等への対応)

サウスカロライナ水族館

現在「サウスカロライナ水族館」が位置する土地は、地元の資産家で開発業者であるジョージ・キャンプセン氏 (George Campsen) が 1986 年から所有しているものであったが、ライリー市長の強い訴えにより 1987 年には連邦国立公園管理局がおおよそ 210 万ドルでその土地を購入した。

その後 1995 年、連邦国立公園管理局は、「サウスカロライナ水族館」建設工事实施中に限ってチャールストン市が汚染補償保険（工事中に環境汚染などが起こった場合の被害に備えた保険）に加入することを条件に、チャールストン市に無料で土地を貸与する契約を結んだ。この契約では、無料貸与期間は 1999 年から 50 年間とし、市政府側はこの期間を最高 150 年まで延長できる権利も与えられている。また、同契約において、市政府は最初の 10 年間のうちいつでも、土地を購入することができるかとされている。

6 事業実施の成果

市の商工会議所が 2003 年に行った調査によると、チャールストン市の観光客数は 1997 年の 320 万人から 2003 年の 460 万人まで増加しており、これら観光客による経済効果は 1997 年の 24 億ドルから 2003 年の 51 億ドルと、6 年間で 113%の増加を記録している⁴³。

「ウォーターフロント・パーク」は、入場料徴収は行わないため、直接金銭的な収益を市にもたらすわけではないが、公園の設置により周辺の開発が進むことによる経済的効果はおよそ 4,400 万ドルとされている。また、「サウスカロライナ水族館」には年間平均 55 万人の入館者がおり、うちの 60%は市外からの観光客となっている。これら観光客による市内の経済効果は、年間 3 億 6,180 万ドルとされている。

【執筆者】

ニューヨーク事務所 所長補佐 吉田多真己

⁴³ Charleston Metro Area Visitor Industry Impact Overview:

<<http://pressomatic.com/charlestonchamber/upload/VisIndustryFacts.pdf>>

**これらの数字はチャールストン大都市統計地区 (Metropolitan Statistical Area: MSA) を指すため、チャールストン市が位置するチャールストンカウンティ、パークレーカウンティ (Berkley)、そしてドーチェスターカウンティ (Dorchester) が含まれている。

CLAIR REPORT 既刊分のご案内

NO	タ イ ト ル	発刊日
第294号	アメリカにおける海辺を活用した交流人口の増加方策	2006/9/15
第293号	米国の地方自治体における組織体制と人事制度	2006/9/15
第292号	米国の住宅政策	2006/9/15
第291号	中国のクリーン開発メカニズム	2006/9/15
第290号	フランスの救急制度	2006/9/15
第289号	韓国の国家均衡発展政策	2006/8/31
第288号	米国における医療制度の現状と公立病院の果たす役割について	2006/8/31
第287号	米国地方債の概要とその活用事例	2006/8/31
第286号	オーストラリアの電子政府	2006/8/11
第285号	GLAの現状と展望	2006/8/11
第284号	パリッシュの動向	2006/8/11
第283号	英国の情報開示と保護－情報自由法とデータ保護法を中心として－	2006/6/15
第282号	英国政府報告書②	2006/6/15
第281号	英国政府報告書①	2006/6/15
第280号	オーストラリアにおけるボランティア	2006/3/17
第279号	韓国の雇用政策－若年層及び高齢者に対する施策を中心として－	2005/12/27
第278号	英国の地方政府会計制度詳解－經常会計と資本会計の改革の実態－	2005/12/27
第277号	韓国の地方分権政策－地方分権5カ年総合実行計画策定－	2005/10/27
第276号	フランスの広域行政－第4の地方団体－	2005/10/27
第275号	カンボジアの地方自治	2005/10/27
第274号	ポルトガルの地方自治	2005/10/14
第273号	米国の地方自治体(市)における経済振興施策の現状について－企業支援施策を中心に－	2005/10/14
第272号	英国の地方選挙風景(地方版マニフェストの実績)	2005/10/14
第271号	アメリカの産業廃棄物処理について	2005/9/7
第270号	地方都市への中国人観光客の誘致可能性について	2005/9/7
第269号	2005年 英国議会下院・統一地方選挙	2005/9/7
第268号	中国都市交通の現状と課題	2005/7/15
第267号	中国から日本の地方都市への航空直行便開設	2005/7/15
第266号	フランスの新たな地方分権その2	2005/7/15
第265号	米国の市民参加－交通計画における合意形成手法－	2005/7/12
第264号	米国における災害対策－地方政府内外での行政機関の連携－	2005/7/12
第263号	米国の州政府及び地方団体の公金管理	2005/7/12
第262号	シンガポールの教育2005	2005/6/10
第261号	米国の州政府・地方団体における行政評価と結果志向行政	2005/6/10
第260号	韓国の国会と第17代総選挙結果分析について	2005/6/10
第259号	米国の街づくりにおける非営利団体の役割	2005/4/19
第258号	オーストラリアにおける航空機を活用したへき地サービス	2004/10/29
第257号	フランスの都市計画－その制度と現状－	2004/6/30
第256号	米国のEガバメント	2004/6/7
第255号	オーストラリアの政府間財政関係概要	2004/5/28
第254号	韓国の教育自治	2004/5/28
第253号	英国の地域再生政策	2004/5/28
第252号	シンガポールの情報化政策と電子行政	2004/3/10

CLAIR REPORT各号に関する最新情報は、当協会のホームページ(<http://www.clair.or.jp>)をご覧ください。