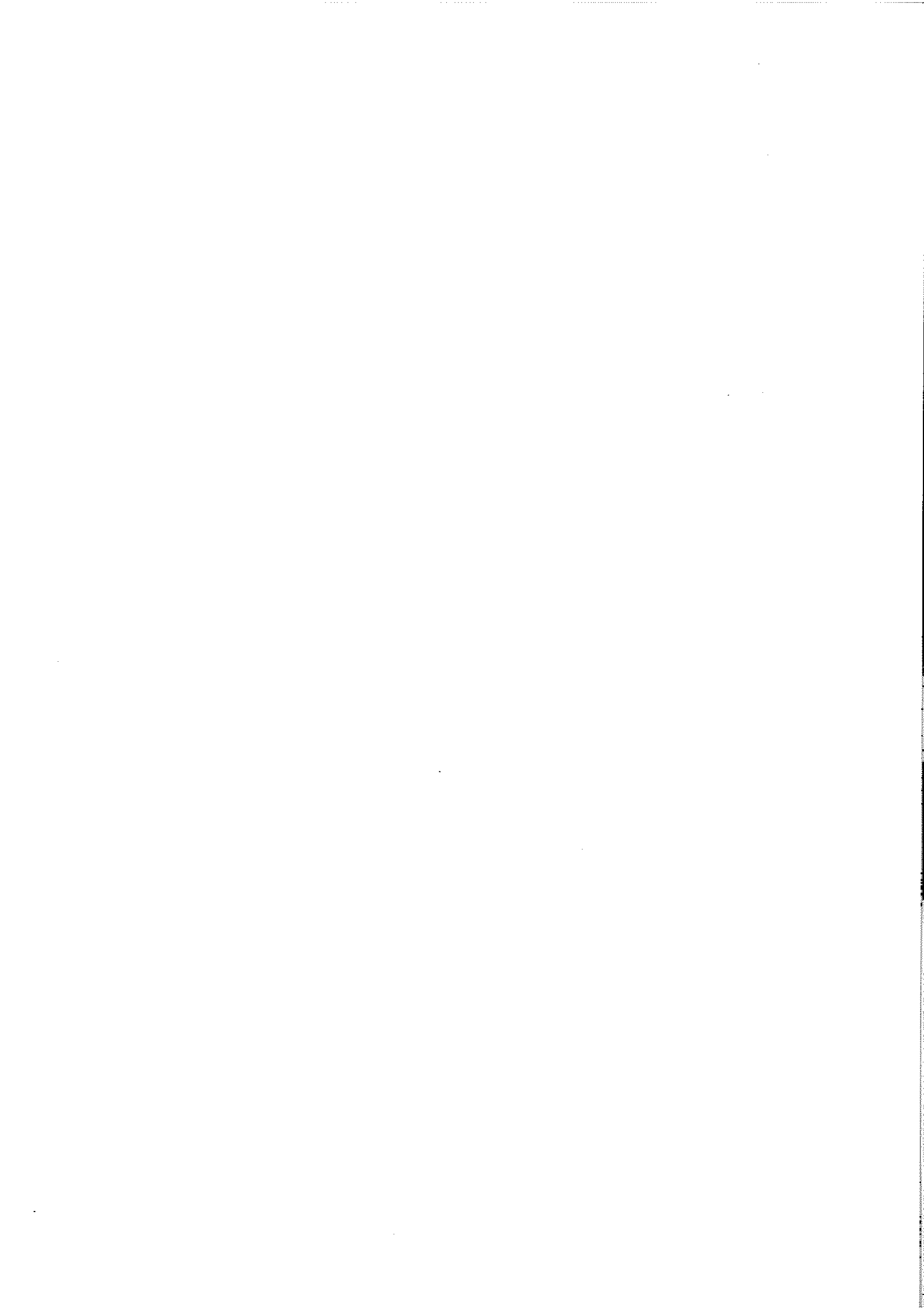


イギリスの都市改良

都市再生のケーススタディ



国際自治体国際化協会



IMPROVING URBAN AREAS

—Case Studies of Good Practice in Urban Regeneration—
(DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT)

British Crown Copyright 1988

1988年 英国政府印刷局 発行

は し が き

我が国では、ある区域の既存の建物を一掃し、そこに全く別の建物を建設する事業を指して、「再開発」あるいは「都市更新」ということが多い。ところが、イギリスの場合は、こうした「再開発」はほとんど見ることができず、多くの「再開発」は、ある区域の建物を“化粧直し”をしたり、工場であった建物を“郷土資料館”に改造したりという類のものである。いわば従来の町並みを保存した上で既存の建物の再活用を図ることを「再開発」と位置づけているわけであるが、最近では、それに加えて、緑化を「再開発」の大きな目的としているところも多い。例えば、汚くなった駅・駅前商店街の美化を図ったり、水辺の緑化・総合公園化を図る、等々がその端的な事例である。もちろん、雇用の場を増大させるために、あるいは経済の活性化を図るために「再開発」を行うということもある。しかし、こうした場合にも、緑化や美化さらには町並みの保存を、経済の活性化と同時に、あるいはそれ以上に重視しているというのが一般である。また、ガードレールなどによって人間を道路から締め出すのではなく、狭い道路を人間と車に共有させる方法を「再開発」として模索している事例も少なくない。

本書は、「都市再生実践事例集」シリーズの一環として、1980年代のこうした事例を取り上げ解説したもので、事例ごとに、誰がその「再開発」を仕掛けたか、等々について記述している。こうした記述だけでも大きな価値を見出すことができるが、本書には、まだまだ重要な記述がたくさんあるといわなければならない。例えば、ある「再開発」を遂行する上で、地方団体の職員はどのように機能したか、地方団体の各部局や中央政府との調整をどのようにして行ったか、地元の学校や企業はどういう働きをしたか、住民や地域社会はどのような対応をしたか、あるいは住民や地元の企業をどのようにして「再開発」に巻き込んでいったか等々、他の文献ではほとんど見ることのできない説明が網羅されている。また、これらを系統的・総合的に分析し解説しているのも大きな特色である。

本書は、元来がイギリスの地方団体に良き実践例を普及することを目的として、環境省計画局インナーシティ部が委託・監修した報告を得ることができたので、日本の地方公共団体にも紹介できればと考え、拓殖大学の竹下讓教授にお願いして翻訳出版したものである。ここに取り上げられた手法が日本で直ちに実践できるかどうか、あるいはすべきかどうかは別として地方公共団体の都市事業関係者その他の参考になれば幸いである。

平成4年12月

財団法人 自治体国際化協会
理事長 津田 正

記者略歴

竹下 譲

1940年生れ

東北大学法学部卒業、東北大学大学院を終え、東京市政調査会主任研究員、東京都立大学、明治大学講師などを経て、現在は拓殖大学教授。

目 次

第1部	はじめに	
	はじめに.....	3
	14事例の特色.....	5
第2部	事例の総合研究	
	イントロダクション.....	9
	1. 改良事業の開始に当って.....	11
	2. 勢いの保持.....	15
	3. 重大な選択.....	25
	4. 財政的支援.....	31
第3部	ケーススタディ	
	1. レース・マーケット工業再開発地区（ノッティンガム市）.....	37
	2. ダーカー・ロワームーア工業再開発地区（オールダム区）.....	45
	3. スメシック・ハイストリート（サンウエル区）.....	50
	4. ウィガン・ピア（ウィガン区）.....	57
	5. クリーンアップ作戦（ボルトン区）.....	64
	6. ブリックストン駅（ランベス区）.....	70
	7. マイルズプラッティング（マンチェスター市）.....	75
	8. ビルクスワース事業（ウエストダービーシャー町）.....	81
	9. ノッティンガム・ビーストン運河（ノッティンガム市）.....	91
	10. ガルトン・バリー（サンウエル区）.....	97
	11. リーズ・リバプール運河（セフトン区）.....	102
	12. ダーンバリー公園（バーンズリー区）.....	108
	13. ハイフィールズ優先区域（レスター市）.....	116
	14. オールドタウン（キングストン・アポン・ハル市）.....	125

第1部 はじめに



はじめに

経済・社会の変化にともない、イギリスの大部分の地域において、町や市が深刻な環境問題をかかえるようになった。とりわけ、放置された空き地、放置され荒廃した建物が深刻な問題であった。また、経済・社会の変化によって、イギリスの道路形態は現実の生活に合わないものとなり、混雑や不便という機能的な問題も生じてきた。これらの問題はすべて町や市の誇りを失わせるものであり、都市の不快感を大きくするものであった。

この本の目的は、これらの問題に立ち向かい、都市地域に新しい生命を吹きこんだイギリスの“良き実践例 (good practice)” に光を当てるといふところにある。具体的には、(景観の改良、再生利用、ビルの化粧直し、施設の近代化、等々) 多くの改良を組み合わせる環境改善を行ったイギリスの14の地区の事例について調査分析した報告書である。

これらの事例は、規模においても目標においても異なっているが、共通している側面も少なくない。たとえば、長期的な事業(5年以上)であり、関係者の調整がうまく行われた等々が共通する面である。この調査報告では、とりわけ、次の点を明らかにすることに注意している。

- 改良がどのようにして始められたか?
- 財源がどのように管理されたか?
- それぞれの地域の事情に、どのようにして適応させたか?

この本では、第2部において、大規模な環境改良事業の成功例から学ぶことのできる教訓、および、これらの成功例の特色について記述している。そして、第3部ではこれらの事例の内容を個々に詳しく説明している。いずれの事例も、利用できる限りの証拠物件を吟味し、事業の立案・実施に参画した人々と討議を重ねた上で記述したものである。事業の対象となった人々、すなわち事業区域の住民や企業の話を直接聞いたものも、全部ではないが、かなり多い。

事業の良き特色

良き効果を挙げた事業という面からいえば、ここで取りあげた事例以外にも、たくさんの事業があるはずである。しかし、この報告では、次の3つの条件を前提として、事例を選定したため、事例はかなり限定されることとなった。

- 設定された目標が利用し得る財源によって実現できるものであったこと。
- 地元の住民および企業が事業の恩恵を受けたこと。
- 設定された目標が成就されたこと(あるいは、成就されつつあること)。

こうした条件で選定し研究した事例については、次の5つに大別して分析した。

- 地元の優先および機会の均等
- 事業の管理および錯綜した問題の解決

- 改良の特別な特色
- 財源を引き出すメカニズム
- 事業の効果

地元の協力を得ることができたのは、計画作成過程で、優先順位を付し対象範囲を明確にした上で地域を選定したこと、及び当該地域内の現存する特色を最大限に活用したことにより、地域関係者を巻き込むことができたためである。

事業区域の選定に際して、あるいは、事業区域内での建物などの改良に際して、優先順位をはっきりと守るためには、事業の管理が良くなければならない。とくに、事業区域内でたくさんの改良事業が一度に実施される場合、あるいは、他の事業が並行して為される場合には、適切な管理が必要である。また、関係する部局・機関が多い場合も適切な管理が必要なことはいうまでもない。これらも、ほとんどの事例でみることができた現象であった。

特別な特色があれば、事業の焦点にすることができ、また、それによって、人々の関心を引き出し、財政的な支援を引き出すこともできる。こうした特色は、事業そのものにはない場合でも、補足的な事業を組み合わせることによって、作り出すことが可能となる。そのような面で、この報告の研究対象とした事例は、新しい革新的な改良の手法を工夫したということが出来る。

ここで取りあげたような事業の財源は限定されているが、しかし、成功した秘訣は様々な公的資金や民間資金を独創的に組み合わせ、また、地元の住民やボランティアを巻き込んだというところにある。

各事業がもたらした効果は、それぞれが追求した目的の違いに対応して、様々である。事業によっては目に見える視覚的な効果を重視したものもあり、また、新規の投資や雇用の増大を重視したものもある。また、将来の投資を導き出すために、地域の近代化という効果をもたらしたところもある。住宅の質の改善をもたらした事業も多いが、これも、事業の効果として指摘することができる。

これらの効果を要約し整理してみると次の表のようになる。

14の事例によって示された事業実践面での特色

	レース・マーケット	ゲーカーム	ロウサム	スメシツクハ	ウィガン	クリーン	アップ作職	ブリック	マリック	マイルズ	ズブ	ビルクス	ノッティン	ガム	運河	ガルトン	バリー	リズ	運河	ダンプ	リー	公園	ハイ	ファイ	オール	ワールド	
地元の優先および機会の均等																											
計画策定過程への地元巻き込み																											
事業区域の選定に関する明確な優先順位																											
事業区域の系統的な区分																											
既存の地域特色の温存																											
適切な事業の管理																											
開発計画との調整																											
部局間の強力な調整																											
改良事業の順序と慎重な決定																											
改良事業の特別な特色																											
改良事業の焦点の決定																											
革新的な改良技術																											
各種資金の活用																											
民間資金の活用																											
地元社会およびボランティアの参加																											
様々な公的資金の活用																											
事業の効果																											
強力な視覚に訴える効果																											
新規開発を引き出す																											
新規の雇用の機会の創設																											
機能的効率的な改良																											
住宅環境の改善																											



第2部 事例の総合研究



イントロダクション

ここでは、事例研究によって見出したものを説明し、また、“良き実践例”から学べるものを浮彫りにしてみたい。全体は以下の4つのセクションで構成している。

セクション1では、事業が始まる段階での諸影響について、またアイデアや意図を実行段階に移す方法についてのいろいろな考え方を説明する。

セクション2では、事業の勢い（弾み）の維持が、事業をうまく管理することによって、また、問題解決のための独創的なアプローチが工夫されたことによって行われたということを明らかにしている。

セクション3では、使える財源を最高に活用し、また、地域に基づいた改良をするという目的を達成するために、何をする必要があり、どういう情報を選択する必要があるかという点について検討している。こうした選定は事業対象区域の選定や優先される開発方法のタイプに影響を及ぼす問題である。

セクション4では、出所の異なる財源を1つのパッケージに創造的にまとめていく方法について述べている。



1. 改良事業の開始に当って

事業の発端

地域環境の改善事業を開始するに当って、どうしてもこうでなければならないという決定的なやり方はない。本文の第3部で述べる事例研究では、いろいろな原点の事業があることを紹介するが、それらは国家主導のものもあれば、イベント企画や地域関連事業の成果として生じ、現実の事業となったものもある。また、いろいろな理由が合わさって発端となり事業となったものも少なくない。それらの諸事業の基本的な出発点（発端）を要約すると以下ようになる。

都市計画：

多くの事業は、プランニング（計画）の公式手続きの過程で出てきたものであり、ストラクチャー・プランやローカル・プラン（都市計画）に基盤を置いているものが多い。たとえば、ウエストミッドランド県の都市計画（ストラクチャー・プラン）は老朽化したショッピングセンターをどうするかを問題にし、県のショッピングセンター改良計画を策定した。その計画のひとつがスメシク・ハイストリート計画である。また、ダーンバリー公園事業やノッティンガム運河事業も、サウスヨークシャー県およびノッティンガムシャー県の都市計画のなかで、レクリエーション区域の可能性のある区域として位置づけられていた。

保存区域政策：

ノッティンガムのレース・マーケットやハル市のオールドタウン事業を含むいくつかの事業は、その起源を1970年代の保存政策（Conservation Policies）にたどることができる。これらの事業は、都市事業や都市開発事業、その他の都市地域の再建事業によって権限を付与され、拡大していったのであった。

国の政策：

国の政策に地方団体が呼応して行われた事業もある。例えば1978年の都心地区法は地方団体に工業再開発地区を宣言する権限を与えた。この権限は、たとえばレース・マーケットやダーカー・ロワームーアの工業再開発事業を出現させるもととなった。また1970年代後半の環境省のクリーンアップ作戦は、多くの大都市に建物のクリーニング事業に着手させるきっかけとなり、また、中小都市にも影響を与えてきた。

国鉄などの発案：

ここ数年、環境改善の重要性は日増しに大きくなっている。その結果、多くの機関が設立され、自然環境への働きかけに関係する仕事がどんどん増えている。シビクトラストも再生事業に積極的に参加するようになった。たとえば、ビルクスワース事業はシビクトラストの事業であった。また、英国国鉄や運河庁の環境に対する関心が高まり、これらの機関の施設に対する使用規制—交通施設であり、立ち入ると危ない施設であるところから、住民の立ち入りが規制されていた—が緩和されるようになった。国鉄と地方団体のパートナーシップのもとに行われたブリックストン駅の改良事業がその端的な事例である。また、運河庁が提案し主催する種々の運河および運河周辺の改良事業も行われた。

事件や現象：

ある事件や現象が政策や事業のスタートに「弾み」をつけ影響をあたえることがある。たとえば、ブリックストン駅の改良事業は1981年の市民の騒動に影響されて始められたものであった。また、ウィガン・ピアやレース・マーケットあるいはオールドタウンなどの改良事業は、街の老朽・荒廃に対する恐れから生み出されたものであった。

構想力：

個人またはグループの構想力と「こだわり」が事業を起こすこともある。かれらは、こうした「こだわり」を否定する反対勢力と争わなければならないことが多い。たとえばウィガン・ピア事業やリーズ運河の事業がそうであった。

地方の圧力：

事業対象区域が狭いため、初期の改良事業では、地元の住民を事業に参画させない傾向が強かった。しかし、地方の草の根運動の圧力は、機会をアイデンティファイするには極めて重要であった。たとえばマイルズプラッティングの事業やノッティンガム運河の事業でこのような草の根運動が起こった。後者の事例では地元の市民協会（Civic Society）がノッティンガム市や運河庁の関心を引き起こし、事業実施の言質をとった結果、ついに改良事業が開始されたのであった。

上記の事業は必ずしも“良き実践例”であるとは言えないかもしれない。しかし、地方圧力によって出てくる事業は、地方社会には評価されやすい、ということと言える。同様に多くの興味深く革新的事業というものは、ひとりまたは複数の個人による何らかの構想なくしては、決して生じるものではない。

様々な目標

事業がそれぞれ違った出発点から出てくる以上、その目的もまたさまざまである。事例研究でとりあげた諸事業も、大規模かつ複雑に込み入っており、様々な目的に合うように設計されている。事業の出発点において、単一目的のもので「良き実践例」に妥当するものはひとつもない。良好な結果をもたらすためには、地方の状況に合致した実現しやすい目的で、操作可能なはっきりした目的が必要である。事例研究の対象となった事業の目的の背後には次のようなものがある。

環境の改良：

どの事業も一程度が異なるけれども一最終的には環境の改良を追求している。大部分のケースは、放棄されたひどい地域、使われなくなった土地、人の住んでいない建物を対象として始められている。このような地域では、環境改良が当然に重要である。たとえばダーンバリー公園事業はオープン・スペースや緑地やレクリエーション施設の不足を解決するためにデザインされたものであった。このように、多くの場合、環境改良は当該地域のアメニティやレクリエーション空間の欠如という問題と密接に結びついており、そうした事情の具体表現である。

保存：

多くの事業は、たとえばガルトン・バリーやビルクスワースあるいはウィガン・ピアの場合がそうであ

るが、地域の建築構造の保存という目的を含み、またそのことが強調されている。

ショッピング：

古い住宅地域では、商店街やショッピングセンターのレイアウトがお粗末で、どんどん悪くなっていき、魅力がなくなっていくところが多い。にもかかわらず、住民は他のショッピングセンターに足を伸ばせないでおり、そうした住民に古い商店街がサービスしている。たとえば、スメシク・ハイストリート事業の目的は住民のためにこうしたショッピングセンターを維持し改良することであった。

住宅：

同様に多くの古い住宅地域や1960年代に建設された不動産が建っている地域はとりわけ環境が良くない。マイルズプラッティングや、ずっと小規模だがハイフィールズ優先区域における事業の主目的は、住宅および住宅周辺の環境の改良によって住民に直接の利便を与えようとするものであった。

人種集団（エスニックグループ）：

ある種の事業は特定人種の密集地域において進められた。当然のこととして、この種の事業はその人種グループの要望を考慮して設計された。ブリックストン駅、ハイフィールズ優先区域、スメシク・ハイストリートなどがそうであった。

信頼・投資・雇用（目的）：

すべての事業は地域に対する信頼を改良し、民間の投資を活性化するのに役立つようにするという中心的目的をもっている。そのため経済的目的が強調されるか、あるいは実際に追加投資や雇用目的に拡大されて、それらが現実的な実績をもたらす、ということが多い。そういったことも事例研究の中で見られるであろう。たとえばレース・マーケットとダーカー・ロワームーアの2つの工業再開事業では、産業コミュニティにおける信頼の向上、追加投資、そして雇用の促進がとくに強調された。

外見的には、いかに「シンプル」な事業に見えても、目的を明確に定めたり、目的に優先順位を付けることは必ずしも容易ではない。とは言っても、目的を明確にしたり、目的に優先順位を付けたりするプロセスが重要であることは当然である。これは、いくら強調してもし過ぎることではない。その事業をいかに実施するか、また、どのようにして進行状況が測定可能かといったマネジメントの流れを設定できるのは、こうしたプロセスのなかにおいてである。さらに言えば、事業の初期段階に、目的が明確にされ優先順位がつけられ、関係者に理解されることは何にもまして重要といわねばなるまい。たとえば、ダーンバリー公園事業では、事務当局が当初の段階でレポートを発表し、そのなかで、目的の設定をし優先順位をつけ、さらには、それを運用レベルの言葉で表現するなどの基本条件を用意していた。

独立の研究機関に委託すれば、外部の意見を取得することができ、必要性の度合いや適切な目的を入手することができるというメリットもある。たとえば環境省は都市開発公社(Urban Development Corporations)の設立を提案するに当たり、コンサルタントにどう考えるべきか研究を委託していた。

この本で事例に取り上げた事業は、どのケースにおいても、複数の目的を持つ可能性があり、また実際に持っている。上に示したように、これらの事業は地域のいろいろなニーズと状況を勘案したうえで、(目的の)優先順位が決まってくるということである。たとえば、地方経済の活性化や民間参加の促進という目的は、投資家の意識を変えるための機会を盛り上げるという狙いで、しばしば環境改良目的に代わって

最優先の目的に据えられるということもあり得る。優先順位をつけることは、同時に、いろいろな異なる目的の間で生じるいざこざを軽減するという効果をもたらす。しかし実際にはその必要性はあまりないようである。事例研究で取り上げた事業の大部分について、目的は一般には補完的な関係であった。たとえばメシック・ハイストリートの場合には、ショッピング問題、少数民族問題、環境問題などがまじりあった形で、複数の目的が関係し合っていた。

しかし、事業の目的は、より広い地域のために実施される政策との関係の中で一貫性を持つ必要がある、ということに注意を払うべきであろう。事業は通常、改良目的主導のもとに統合され、相互にリンクするように設計したとき、一番効果を発揮するし、また、最大の効果をあげることができるのである。

総 括

1. 大部分の事業はその出発点において、それ相応の想像力と言質が必要であった。
2. 事業は国のイニシアティブによって動き出すことが多いけれども、(地域の)草の根の圧力に対応している場合、あるいはそれを利用している場合、最も効果的な事業となる。
3. 目的が設定され、優先順位が決まり、周囲に理解が深まっていることが大切である。そのようにして、初めて、進行状況を測定することができる。
4. 事業は、既存の改良の動きを補完する形で進められる時、最もうまく進行する。

2. 勢いの保持

一旦開始してしまえば、事業の次の段階は、熱心さや傾倒を確実に持続させることにある。当初はみな比較的熱心で一生懸命であるが、それを持続するのはなかなか難しいからである。都市の環境改善や都市再生に公的資金を投資する理論的根拠は、都市の変化が環境問題をもたらし、また、民間投資を阻む一連の条件を造り出したというところにある。時間が経てば、開発コストが民間の投資意欲を再び起こさせるようなレベルにまで落ちるかも知れない。しかし、それを待っている間に、悪い環境や未使用の施設に公的資金を投資することが認められなくなってしまふ。したがって、公共部門は、都市の再生を加速するように導いたり、そのための経費を負担する必要がある、また、民間部門が再び都市開発の役割を担う可能性のあるところでは、そのための条件づくりをする必要があろう。

しかし、このようなストレートな合理性では、消費者や生産者の好みに影響する主観的な要素を覆い隠してしまう。また、その結果として、民間部門の投資の条件を隠してしまいがちである。この本で取りあげた事例をみると、改良事業を実施するためには、それぞれの地区の実情に合わせて、手法を変える必要があるのは明らかである。明らかに類似した状態にあっても、改良事業の適切な手法は地区によって異なっているようにみえる。

次に“弾み”の保持について、次の5つの角度から見てみよう。

- 管理と組織
- 計画と機会
- 信頼感の創出
- 投資への刺激
- 新しい動きへの刺激

管理と組織

事業を実施させ、事業への傾倒を維持していくためには、様々な管理上また組織上の配慮が必要である。たとえば、次のようなものが必要である。

- 専任の事業担当職員
- 地方団体の内部での事業の調整者
- 地元のコミュニティの巻き込み
- メンテナンスの管理機関
- 検査及び見直し機能

専任（フルタイム）の事業担当職員

事業担当職員はたくさん重要な役割を担っているといえる。その任務は次のようなものである。資金提供機関あるいは事業実施機関と地元の住民を結びつける任務。様々な資金を同時に活用すること。地元の利益や関心が満たされるようにすること。事業の実施を組織化すること。これらの任務をこなすために

は、技術的な手腕と同じように一あるいは、それ以上に一熱意やコミュニケーションの手腕、あるいは様々な人々や利益をうまくこなす手腕が必要である。理想的には、事業担当職員は、公共部門とビジネス社会や住民の間のギャップを埋める、いわゆる橋渡しの役割を担っている。

リーズ運河事業やビルクスワース事業およびマイルズプラッティング事業では、事業区域内に本拠を置く専任の(フルタイム)事業担当職員が使われた。リーズ運河の場合は運河庁(British Waterway Board ; BWB) が給与を負担し、ビルクスワースの場合は早い時期にセインズベリートラストが負担するようになっていた。また、マイルズプラッティング事業の場合は地方団体が給与を出した。この最後の場合は、事業担当職員は地方団体の職員であったわけである。

この3つの事業では、職員のアレンジが違っているので、それぞれを紹介する。

- リーズ運河事業：元プランナーであった人物が担当職員として現地に事務所を構えた。事業が8マイルにも及ぶ運河なので現地事務所の場所選びは慎重に検討された。この担当職員は運河庁(BWB)の部長でもあり、事業運営委員会(Steering Committee)の責任者それに環境省と地方団体を代表する役割を担う者でもあった。
- ビルクスワース事業：元々の事業リーダー(担当職員)はシビクトラスト(Civic Trust)採用の建築家であった。その後、県の保存担当職員(Conservation Officer)がそのポストを引き継いだ。現在のリーダーは、ビルクスワース事業に直接採用された人物であり、地方団体の代表および運営委員会の代表としての機能も担っている。
- マイルズプラッティング事業：事業チームは現場に本拠を置いている。このチームは市の建築課、住宅課、技術課などいろいろな課の職員で構成されており、総務部の職員がリーダーとなっている。このチームは、住民が重要な役割を担っている運営委員会の事務局でもある。

最適な責任体制はもちろん事業によって異なることであろう。しかしながら、事業実施機関が、他のいろいろな機関と協力して、もし可能ならば地元ビジネスや住民と協力して、事業を担当する職員を選任するというのが、成功しそうな方法のように思われる。

地方団体内での事業の調整

専任の担当職員を持たなくても、いわゆる“事業チャンピオン”でうまくやった事業もいくつかある。彼等とは関係する地方団体のなかのベテラン職員であり、問題が起こったときに“解決屋”をやってくれたのである。また、地元レベルや政治レベルでの関心も事業の実施という側面からみて重要である。

上級職員の巻き込みも重要といわなければならない。とくに、事業が革新的なものであったり、規模が大きいものである場合には、あるいは、資金提供機関に事業のメリットを説明しなければならない場合には、上級職員の関与が必要である。たとえば、ブリックストン駅の改良ではランベス区の計画開発官(Director of Planning and Development)や国鉄の幹部職員が監督し、そして、ウィガン・ピアの場合は、ウィガン市の上級職員が事業を支えたのであった。

事業の実施が進んでくると、とくに、比較的少額の補助金の申請が多い事業では、権限委任の範囲の問題が生じてくる。ボルトン区のクリーンアップ作戦では、1人の職員が補助金助成の申請に関して責任者(職員)と連絡をとる責任を負い、民間部門からの申請に敏速に対応していた。

事業の目的が多い場合、その事業にいろいろな部局が係わり合いを持つようになる。したがって、異な

る利益が考慮に入れられ、各部局の政策が互いに補完しあうようにするために、調整が必要である。調整がうまくいった例はオールダム区にみることができた。そこでは、計画部が主催する定期的な連絡会議にすべての関係部局から1名の職員が参加するようになっていたのである。

通常よくみられる非公式な接触はもちろんメリットがある。しかし、ごくわずかの時間であっても、公式の会議を継続的に開催することは重要である。この継続的という場合の間隔はいろいろであるが、月1回のペースは、進展具合、問題点の発生、通常発表される事項などにうまく合わせられるのではないかと思われる。また、興味や弾みが消えない間隔とも言えるであろう。

この本でとりあげた事例のなかには、複数の地方団体を巻き込んだ事業もある。このような場合、一定の間隔で調整会議を開くことは是非とも必要である。ダーンバリー公園事業では2つの団体の職員によってワーキング・グループが設置されたが、これは調整会議の一つのモデルとなろう。ワーキング・グループや運営委員会を維持するには、時間的にも財政的にも経費がかかるけれども、なにはともあれ、進展をスムーズにし、目標に従って事業を効率的・効果的に進めることができるという利点がある。(前述の「様々な目標」の項参照)

事業担当職員が地方団体の外部に根拠を置く場合でも調整が必要である。(前述の「専任の事業担当職員」の項参照)。事業担当職員は、地方団体や他の資金源に定期的に報告できるような仕組みを持たなければならない。マイルズプラッティングやビルクスワースあるいはリーズ運河の事例では、事業担当職員が年報を発行し、公式かつ定期的に資金提供者と会議を開催できるようになっていた。

最後に付け加えたいのは、これらの事業は実施段階で地元住民に参加してもらう必要がある(次の「コミュニティの巻き込み」の項参照)、そのためには、地元の住民が討論したり事業担当職員に意見を言えるような地元の会合をもつ必要があるという点である。

コミュニティの巻き込み

地域社会—住民および地元のビジネス—の巻き込みは、事業の弾みを維持するためには非常に重要である。同時に、何が地元が必要であり、何を優先するべきかということもよく分かる。地域社会を巻き込む方法は事業によって異なるが、住宅供給と住環境の改善に関係する事業の場合には、とくに、その巻き込みが重要となる。民間部門の投資が必要な事業の場合も、地域社会の巻き込みが重要である。コミュニティを巻き込むことが必要な理由を整理すると、次のようになろう。

- アイデアの創出：地域社会はしばしばアイデアの源泉となる。例えば、マイルズプラッティングの事業で、事業推進チームは、地元住民が改善の実行性やあるべき姿について素晴らしい意見を豊富にもっていることに驚いたとのことである。
- 関心と参加の創出：ほとんどの改良事業は、地元の住民や企業がその事業の実施に関心をもち参加するようになって、はじめて効果がでる。そして、地域社会がその事業の一端を担っているという感じになってくればくるほど、個々の率先した行動につながってくるものである。ダーカー・ロウームアではオールダム区が数々の素早い環境改善を進め、工業再開発区域を指定すると、間髪を入れずに企業との接点を確立している。これは、企業が興味を持ち、個人投資にうまく対応する助けとなった。従業員調査や宣伝推進や広報活動、つまりパンフレットや新聞記事、公告や展示会などは、企業に興味をもたせるためのもう一つの手法である。リーズ運河の事業では、1960～70年代の事件により一般的に運河に対して良く思っていない地域住民との接点を見つけていくというのが最初の作業であった。

- 地元のニーズの充足：地域社会との話し合いは、地元の要望や優先順位を決める一つの方法である。ビルクスワースでは、地元の住民の意向調査が事業の第1年目に実施された。この調査の結果は事業の展開を知らせたり、優先順位の決定のために使われた。同時に、地域住民の意見を聞き、それを効果的に活用するための会合も開催された。マイルズプラッティングの改良チームは、事業区域のいたるところで小さな会合を開催し、それによって地元のニーズを評価し、優先順位を決めることができた。

メンテナンスの管理

改良事業の結果を適切に維持し管理していくためには、計画の段階での慎重な配慮を必要とする。この点でのキーポイントはつぎのようである。

- 維持管理の財源を事業の計画段階で考慮しておかなければならない。
- 事業の初期の段階で維持管理責任を決めておくべきである。
- 樹木や灌木の幼木を植えることは、当初の経費を増大させるが、視覚上の大きな効果をもたらし、その上に、維持管理の経費を引き下げる効果がある。
- 密集して植樹すると、短期的には維持管理のコストを下げるが、樹木が成育してくると逆に高くなる。
- 草地がある場合、草刈りが簡単にできるようにしておかなければならない。
- 壁や花壇の保持については、突発事故やいたずらによる破壊等を未然に防ぐようにすべきである。
- 改良区域に歩道をつけるべきであるが、それができない場合には、脇道になりそうな場所は封鎖して歩行者が公道を使うようにするべきである。
- 手の込み過ぎた構想は維持管理のコストが高くつくので、特別な維持経費が期待できない場合は、避けたほうが良い。

一般的にあって、この本でケーススタディに採用した事業の場合は、これらのガイドラインにあてはまっている。たとえば、ウィガン・ピアでは広い区域に灌木を植え花壇を設置していたし、またマイルズプラッティングでは植樹帯に歩道をつけ、悪戯を最小限に押さえられるように設計していた。ブリックストン駅では、壁画や彫刻を設置したが、地方色を強く打ち出していたので、悪戯はほとんどおこっていない。しかし、ダーンバリー公園事業の場合のように、参加者が大きな利益を受けることができるのであれば、維持管理費が高くなってもよいと地方当局(バーンズリー区とサウスヨークシャー県)が決定したこともあった。

改良事業の実施・維持のために、協定が為されるという場合もあるようである。たとえば、ノッティンガム運河の事業では、ノッティンガム市と運河庁の間で、運河庁が運河の構造上の問題に責任を取り、代わりに市は環境改良を維持するという維持責任を定めた協定を結んでいた。

検査と見直し(レビュー)

この報告書で述べられている事業の場合、いろいろの機会が生じたり、優先順位に変化があることは当然のこととされていた。したがって、事業が実現されたかどうかをチェックするためにも、また、政策の変更や機会の利用に影響を及ぼすためにも、事業の検査や見直しは必要である。

たとえば、スメシック・ハイストリートでは、事業の開始以来、2度も実施中のいきづまりを打開する

ために政策の見直しを行った。最初の見直しでは、50%であった補助金が100%に増額され、その結果、補助金の適用が拡大されて店主による改良が進んだ。2度目の見直しでは、地元の住民を引きつけるために、商店街の公共地区の環境改善が行われることとなった。クリーンアップ作戦の場合は、ボルトン区が、毎年、定期的な見直しをしている。そして、この見直しによって、中心街や公共の建物の改良よりも、メインストリートの改善に力点を置くべきであるというようになり、また、新規の開発に焦点を当てるようになった。

ガルトン・バリー事業のように、見直しの過程で事業の勢いが復活するという結果をもたらしたこともある。1986年の進捗状況の見直しをしたレポートは、潜在的なスポンサーの注目を引くために利用された。理想的には、検査や見直しの手続きとして次のようなステップが考えられる。

1. 事業目的の設定：すなわち進捗状況を判断する基準の設定である。これらの目的は優先順位をつけられ、事業開始時に実施期間が明示される（前述の「様々な目標」の項参照）。
2. 比較するための基本線の確立：このようなものとしては、環境の変化を考えることができ、また、大規模な事業の場合は、地元の社会経済条件—その地域の建物の市場価値の変動や大衆の意識の変動—を考えることができよう。これまでのところは、こうした変化の比較にほとんど考慮が払われていない。事実、この報告書の執筆にあたって、事業の“実施後”は分かるけれども、“実施前”の写真はほとんどないという状況であった。したがって、この観点からのチェックは、事業のスタート時点から、あるいは初期の段階から、取りかからなければならない。
3. 定期的見直し：事業目的に関連する変化については定期的に見直しすることが必要である。たとえば、その地区の空き地の変化、あるいは未利用地がどう変わったか、雇用や大衆意識が変わったか、等々の見直しがそれである。これらの見直しの時期については事業の自然状態や規模によって異なる。雇用の変化についての見直しなどの場合、環境改良が雇用機会にむすびつくには、少し時間がかかるということを考慮に入れなければならない。
4. 変化の評価：これは、事業による変化の比較にも関係し、また、特定の政策や改良の効果の分析にも関係する。評価は事業の最終段階で行うのが一般であり、また長期型の事業の場合は、重要な区切りの時期（たとえば事業の最終段階の直前）に行うのが普通である。

実際には、検査や見直しは事業のスポンサーの要求に対応するためによく実施される。これは、イニシアティブを誰がとるかという点で次第に重要度が増している。検査は、個々人が改良や投資計画を評価する場合にも重要であり、一定の問題地域を詳細に研究する場合にも重要である。検査や見直しに注ぐ努力は、改良事業に使われる財源のレベルと釣り合いのとれたものでなければならない。したがって、検査や見直しは、何年にもわたって多額の財源を必要とする事業の場合に、その価値が現れるといえる。

計画と機会

この報告書で取り上げている事業の重要な特徴は、(多くの場合、事業の哲学、目的、優先順位、及び、その地域の将来像を示している)計画と、(重点を柔軟に変更し、途中で発生する要望や選択に柔軟に対応する)柔軟性を総合的に結びつけているという点にある。マスタープランがまっすぐに実施されたというケースはなく、また、詳細な土地利用計画が最初に準備され、それが、そのまま、ゴールにつき進んだというケースもない。実際のところ、こうした事業形態では、ここ10年の都市の環境変化に対応できなかつ

たといわなければなるまい。

ここでは、各事例が、どんどん変化する状況や機会に、どのように柔軟に対応したか検討することになるが、それは次のようなことになろう。

- 運河庁はリーズ運河で残りの規模の調査を実施して、開発の可能性や所在地を示した非公式な“オポチュニティ・マップ”を作成した。
- 事例にとりあげた工業再開発地区 (Industrial Improvement Areas) には、どれにも決まった土地利用計画はない。優先順位は宣言文のなかに示されているし、事業の進行は定期的に再評価される。レース・マーケットの事業では、会社関係の小規模な事務所需要を満たすという点で成功したが、これは、その地域に昔からある繊維工業を復興させるために、事業政策を何度も見直したということの意味する。
- 事例にした事業は、環境問題が目立つ区域をかかえているが、一方では、開発という面からみてかなり魅力があり且つ熟している区域—事業期間中に利用するようにできる区域—を意識的にかかえているところも多い。たとえば、ウィガン・ピアやボルトン区のクリーンアップ作戦、レース・マーケットなどは、このような2種類の区域をかかえていた。
- 実施の段階で予期せぬチャンスが生じ、事業の中に組み込まれることがある。たとえばウィガン・ピアでは、ある会社の再組織による立て直しの結果、ある工場を再利用できるようになった。工場再建には都市開発補助金 (Urban Development Grant) が用いられ、再建された工場はその区域の特色となった。また、ブリックストン駅の事業はもともとは大ロンドン県 (GLC) がスポンサーの比較的小規模の事業であったが、国鉄とランベス区が駅周辺の商店街や歩道橋を大きいスケールで改良するまでになった。
- ボルトン区のクリーンアップ作戦では、その事業区域内のビル所有者からの助成要望に応じて、域内の特定地域に重点を置くということもするようになった。

信頼感の創出

改良事業を成功させるためには、何と言っても、信頼感を与えることが必要である。信頼感は物理的改善によってもたらされるものであることはいうまでもないが、他方では、潜在的投資家—企業もしくは住民—の視覚に訴えることによって信頼感を与えることも重要である。信頼を生み出すには次のような手段が考えられる。

- デモンストレーション
- 宣伝と公表
- 施設の道標や説明板
- 目立った特徴や興業 (アトラクション)

デモンストレーション

改良作業によって何が達成されるかをデモンストレートするために採用されたアプローチのなかには、興味深いものがある。

- ボルトン区のクリーンアップ作戦では、区有地のビルディングをきれいにするために慎重な決定を行い、民間の建物の前の敷地もそれにならうように勧めた。公有の建物・敷地の場合は簡単に処理できるというよりは、このような慎重さをむしろ他のビルの所有者に対する重要なデモンストレーションにしようとしたのである。
- マイルズプラッティングでは住宅がブロックごとに改良された。このため、地域住民はどのような改良が行われるかをよく理解することができた。最初のブロックが展示場の役割を果たしたわけである。
- スメシク・ハイストリートでは、公的資金を使った改良はブロックごとに進められた。この改良はレベルが高く、この地域への公的な関心の大きさをデモンストレートするものでもあった。また、これにより、ショッピング街の改良には道路の改良が重要であるということがよく分かり、一つの改良のデモンストレーションが次の改良に刺激を与えるということもよく分かった。
- ブリックストン駅の事業では、ブリックストンのタウンセンターを中心に改良を行うことをデモンストレートするものであった。そして、その一環として、改良の適地を町に付与するということもした。

宣伝と公表

広い意味で、宣伝と公表はふたつの目的を持つ。ひとつは、公的資金を引き出して改良事業の資金を潤わせるという目的であり、もうひとつは、地元の住民や企業に自信を与えるという目的である。

公的資金を引き出すために用いられた宣伝と公表の手法としては、次のようなものがあつた。

- ビデオやマルチメディアによるプレゼンテーション：ノッティンガム市は同市が行ったレース・マーケットの事業とクリーンアップ作戦の達成度を示した番組を作成した。
- 冊子とパンフレット：シティトラストはビルクスワースの経験を冊子にしたが、これは同類の事業へのガイドラインとなったばかりでなく、公的資金団体の関心を引き出すのに役立った。同じように、国鉄はブリックストン駅の事業の完成を示すカラフルなパンフレットを発刊した。
- 事業の見直し：見直しは、目的や方向を調整するという役割をもつものであり、また、進捗状況をはっきりさせたり、緊急の問題を明確にするものである。それと同時に、公衆の支持を得るための条件づくりをするという意味で重要性を増しつつある。レース・マーケットやボルトン区のクリーンアップ作戦、ビルクスワース、リーズ運河などの事業は、こうした意味で見直しを活用した事例である。

地元の住民や企業から信頼を得ることをねらった宣伝と公表のアプローチとしては、次のようなものをあげることができよう。

- 住民集会：ガルトン・バリーやビルクスワースあるいはマイルズプラッティングなどの事業は、住民を巻き込む手段として、住民集会を活用した。集会は、住民に出席する気分を起こさせる必要がある。そのためには、交通の便が良く、行ったら楽しいと思わせる場所で開催することが必要である。住民が参加しやすい時間に開催することも必要であろう。マイルズプラッティングでは改良事業をブロック毎に実施したが、次々と開く小規模な集会では、後のブロックほど住民の巻き込みがうまくいったようである。

- 展示会：地元の展示会で一定の事業の完成状況を展示すれば、地元の関心を引き起こすことができる。オールダム市センターで開催された展示会では、(ダーカー・ロワームーア事業を含む)市の工業再開地区の進捗状況を展示した。同じように、スメシック図書館ではスメシック・ハイストリーのショッピングセンターの改良事業を展示した。展示会は誰もが納得する所で開催するべきである。自動車に展示するという方法も、スペースの制約はあるが、うまくやれば一つの良い方法となる。
- スライド説明会：スライド説明会は、ダーンバリー公園事業で使われ、地方のクラブや学校で人気があった。この手法は、恐らく、プロジェクトの途中で行う場合、しかも、いくつかの顕著な効果がすでに出ている場合に、もっとも適した宣伝方法となるといえるであろう。
- ニュースレターおよびリーフレット：ニュースレターは、ビルクスワースの事業において、進捗状況と問題点を討議するために定期的に発行された。リーフレットはスポンサーを訪問するときに持参することが多いが、一般的にいて、民間部門の投資家や公的資金を担当する機関の関心を喚起するために用いられたことが多かった。たとえば、ノッティンガム市はレース・マーケットの事業の宣伝にこの手法を活用した。
- 専任職員：事業の専任職員の任命は事業を推進し興味を喚起するために欠かせない装置のひとつである。(前述の「専任(フルタイム)の事業担当職員」参照)

表示板と説明板の設置

表示板や説明板等の設置は事業区域のイメージを高めるために欠かせないものである。とくに、事業の規模が大きい場合、また、伝統的なアイデンティティがない場合に威力を発揮する。ウィガン・ピアやノッティンガム運河の事業あるいはビルクスワースなどの事業では、事業区域がどのように変化するか、また、その区域にどのような文化遺産があるかを説明する説明板も設置された。

しかし、表示板や説明板は事業を促進し広告するのに役立つものの、一方では、まだ具体的な改良ができていない場合には、期待だけをおおるという危険性もある。このため、たとえばダーンバリー公園事業においては、改良すべきところが残っている段階での表示板はできるだけ慎重なものとするという配慮をしたのであった。

特色とメディアの注目

興味ある特色を組み入れることによって、注目をあつめるようになった事業が少なからずある。また、メディア本来の興味によって報道された事業や、メディアの注意を引くための事業努力によって、メディアに報道してもらうようになった事業もたくさんある。

- ブリクストン駅の壁画や彫刻はメディアで報道・解説され、事業に注目を集めるようになった。
- 地方紙や地方テレビはウィガン・ピア事業やブリクストン駅の事業、あるいは、ビルクスワースやクリーンアップ作戦をうまく報道してくれた。実際のところ、ウィガン・ピアの事業の場合、メディアが報道してくれたので、宣伝費は最低にすることができたほどである。具体的な進展がなければ、メディアの注目を集めることができないということはない。事業を開始するかしないうちにテレビ会社を巻き込み、事業の実施や効果をドキュメンタリー記録にすることができた事業もある。

投資への刺激

地区への自信を確立する最終目標は個人の投資条件と情勢をもたらすという点にある。事業区域への民間部門の新規の投資を引き出そうという場合には、以下のような手法が効果的である。

- デモンストレーション
- 個人所有地の美化や売買
- 用地開発をするための道路整備

二つの工業再開発地区（レース・マーケットとグーカー・ロウームーア）とオールドタウン事業およびビルクスワース事業それにクリーンアップ作戦の事業は、民間部門の投資を引き出すのにとくに効果的であった。これは、これらの地域が民間投資を引き出すのに魅力的な改良が為されていたという証明でもある。

グーカー・ロウームーアでは、事業対象となった土地や建物の市場化—公有の建物の賃貸や売買、また、開発業者の財源を活用した売買—がとくに注目された。また、建物や敷地の美化が市場化の有力な手段となると考えられていたが、ノッティンガム市は実際にその通りであることを証明した。ノッティンガム運河の美化事業により、運河近辺の工業や住宅開発用地の売買活動を引き出したのである。

デベロッパー達が、都市開発補助金(Urban Development Grants)や1978年の都心地区法(Inner Urban Areas Act)第5条・第6条の財政援助を受けて、あるいはそれと同等の援助を受けて、土地所有権や開発許可を取得し、開発を行った例もある。ノッティンガム運河事業では民間部門がこの方法で実際に運河近辺の住宅開発を行った。ボルトン市のクリーンアップ作戦事業の場合は、応答がはやく、環境改良の補助金の申請はすべて好意的に受け入れられるという伝説ができたほどであった。このため、地元の企業がその事業を信頼するようになり、積極的に自分の建物の改良をするようになった。

しかし、この本で取り上げた事例でいえば、民間投資の条件がうまくそろわなかった事例が多いことも強調する必要がある。これは次のような要素が組み合わさった結果であった：表面的な需要の少なさ、開発の物理的な問題、制度的な圧迫（たとえば、断片的な土地保有など）、財政的見返りの貧しさ。

民間の不動産投資企業はどちらかと言えば保守的である。長期にわたって無視され、その結果、衰退してきた地域に対しては、最初の段階で投資を躊躇することが多い。このような状況の下で、民間部門に大胆な第一歩を踏み出させようとするれば、公共部門の財政援助や激励が必要である。

能力のあるデベロッパーを一纏にしたり、“誰が一番のりか”をおおるようなことも民間を刺激する一つのやり方である。しかし、たとえば、見返りがあまり期待できない場合には、建物の所有者は改良に取りかかろうとしない。何といても、資産を取り巻く財政状況が改良事業の大きな制約となるといえよう。

新しい動きへの刺激

これまで検討してきた事例の特色は、それぞれの事業区域で見られるようになった新しい動きに環境改善をうまく結合させたという点にあった。

事業区域内での新しい動きは、地方団体による既存の建物の化粧直しによって（たとえばグーカー・ロウームーア事業）、また、レース・マーケットの事業にみるように、民間部門による事務所などの化粧直しによって、刺激され出現してくるものである。しかし、一方では、その地域の家賃を押し上げたり、地域

の経済問題に対する注意をそらせたり等々、土着の企業によくはない影響を与えることもある。

事例事業の総括

1. 地域に基盤を置いた改良事業の問題の多くは錯綜しており、事業の進展には時間がかかる。事業の勢いは専任のフルタイムの担当者を任命することによって維持されることが多い。また、制度的な問題を克服するための影響力をもっている人々を直接的に巻き込むことによって、あるいは、担当者に権限を委譲することによって、さらにはワーキンググループや連絡会議を設置して部局間の調整を図ることによって、事業の勢いを維持することもできる。
2. 地域社会の巻き込みは、新しい発想を生み出したり、事業の優先順位をつけたり、あるいは、地元のニーズを事業に組み込むという点で、非常に重要な役割を演じることになる。
3. 改良事業は、事業完成後のメンテナンスを確実にしておくことが必要である。このメンテナンスはかなり早い時期に考慮される必要があり、理想的には、事業の計画段階で考慮すべきといえる。
4. 検査や見直しは事業の進展を確実にするためにも必要であり、また、事業区域で発生する変化に改良を機敏に対応させるためにも必要である。
5. 事業の優先順位の設定は、予期される最終の姿と結びつけて行われることが重要である。最終の姿は、固定的なものではなく、事業の途中で発生する変化に柔軟に対応できるものでなければならない。
6. 事業区域に自信をもたせることが何といても成功の重要な要素となる。この自信もしくは信頼感は、何が為されるのかのデモンストレーション、そして、それが地域に役立つということのデモンストレーション、また、地域の熱心な宣伝、あるいはメディアの最大限の活用によって生じる。
7. 事業の勢いを維持するための鍵となるのは、民間部門の巻き込みである。民間部門の巻き込みは、景観づくりやアクセス道路の改善によって可能となり、また、公共資金で改良を行い、その効果をデモンストレートすることによって可能となる。
8. 地域の改良は、その地域の機能的な変化と新しい動きの導入をうまくかみ合わせることである。新しい動きは改良事業を促進するという働きをする。

3. 重大な選択

都市の環境改良事業に関しては、次の2つの一相互に関連しあう一重大な選択がある。

- どの地域を事業区域に選ぶべきか。
- 事業区域の中で、どの区域を優先し、どの計画を優先するべきか。

この質問に対して簡単に答えることはできない。事業によって状況が異なり、解答も異なるからである。しかし、いくつかの一般的原理はあるということが出来る。

事業区域の選択

地域の選択には次の条件を考えるべきである。

- 問題と機会のバランス
- 地域のアイデンティティ
- 活用できる財源と時間をもとにした空間的規模を考えること

事業区域は広域の国家レベルまたは地方レベルの改良計画の一部を構成していることが多い。したがって、改良事業の目的—それ故、区域選択の基準—は、これらの広域計画の戦略目標に影響される。たとえばレース・マーケットやゲーカー・ロワームーアのような工業再開発地区では、1978年の都心地区法のもとで示された目標、すなわち経済と環境改良を組み合わせた目標にしたがっていた。同じように、スメシック・ハイストリートの事業は、ウエスト・ミッドランド県全体にわたる一連のショッピング地区改良事業の部分的な事業であった。したがって、ハイストリートの場合、何よりも、ショッピング・エリアとしての規模と特性が、事業区域選択の基準となった。

問題と機会

改良事業の区域設定に関して、選定の基準となるのは、その区域の問題が深刻かどうかという点であり、あるいは、その区域の発展の機会が大きいかどうかという点である。前者の場合、考えなければならないのは、どの区域のニーズが一番大きいか、また公共投資がなかったら改良の見通しの立たない区域はどこなのか、ということである。この種の区域選定の効果をあげるためには、多額の資金と長い時間を必要とすることが多い。たとえばマイルズプラッティングがこのタイプの事業であり、民間部門の全く関心を示さない地域に、多額の公的資金を投じ、時間をかけて改良が行われた。

後者の場合、すなわち、発展の機会があるかどうかというアプローチをとる場合には、少額の公共資金の投資によって民間部門の投資をもたらすことができるかどうか、また、環境改善という面で目に見える効果を生み出すことができるかどうかの観点から、事業区域を選ぶということになる。実際には、この2つのアプローチのどちらを選択するかは、それほど明確ではなく、事業区域は双方の観点を考慮して選定される傾向が強い。

このアプローチに関連して、考慮しなければならない事項がたくさんある。たとえば、

- ⑥ 改良事業を価値あるものとするためには、基本問題を解決し、隣接地域の問題を解決することが必要である。たとえば、マイルズプラッティングの環境改善事業の場合、もし住民の居住条件を改善していなければ、あれほど効果をあげることもできなかったであろう。
- ⑦ 事業の初期段階で問題の全てを予測することはなかなか難しい。環境改良事業や開発事業を実施する前に、対象となる用地にいかなる対策が必要か注意をはらうべきである。同じように、クリーニングや化粧直しをする前に、ビルディングを修復する必要があるかどうか考慮し、改良事業の価値があることを確認しておかなければならない。
- ⑧ 機会の開拓を目的とした事業は、大規模な環境問題への取り組みを目的とした事業に比べて公共資金をあまり必要としない。しかし、発展の機会を現実のものとするためには、やはり大きな努力を必要とし、また、多額の資金を必要とする。たとえば、レース・マーケットの場合、事業を魅力あるものとし、民間投資家を引きつけるために、数年にわたる公共資金の投資が必要であった。
- ⑨ 発展の機会を開発することを目的とする事業は地元の要請を考慮にいれなければならない。この種の事業を成功させるためには、民間部門に当該区域の商店、住宅、工場、レジャー等々の開発についての関心を持たせることが必要である。
- ⑩ 事業は、財源に応じて、拡大したり縮小したりする可能性がある。また、条件や優先順位を変えることもあり得る。ウィガン・ピア、レース・マーケットやブリックストン駅などの事業はすべて小規模な事業として開始されたが、途中で、発展の機会を活用するために拡大していった。ウィガン・ピアの場合は、隣接工場の活用が重要な要素となったが、最初は、それが事業に含められていなかった。事業区域のなかに、時間はかかるが改良の可能性のある区域を含めることはもちろんできる。たとえば、ダーンバリー公園事業の場合、こうした要素を端的にもつ石炭のばた山を事業区域に含めていた。しかし、このような場合には、廃れた地域を回復するために、あるいは、それらの土地を購入する交渉のために、時間が非常にかかるということに注意を払うべきである。

区域のアイデンティティ

事業区域を選定する場合、そこに住み働いている人々を特色づけ一体化できるような境界線を設定することが重要である。その区域が明確なアイデンティティをもっている場合には、メディア、民間企業、潜在的なスポンサーは関心を集中させやすく興味を起しやすい。また、ひとつのテーマたとえば河川、運河、住宅といったテーマにもとづいた事業も可能となり、事業は、はっきりとした目的を持つことができるようになる。地元の企業や一般大衆も、一般的に行われる事業よりも、アイデンティティがはっきりした区域の改良事業に関心を示すことが多い。

本書でとりあげた2つの工業再開発地区の事業は1978年の都心地区法に示されたガイドラインにしたがい、アイデンティティが明確な区域で行われた。すなわち、レース・マーケット工業再開発地区は前から改良が必要な区域として区分されていた所を事業区域としたものであったし、マイルズプラッティング工業再開発地区の場合も、ひとつの地域社会として明確に区分できる住宅地区全域を事業区域としたものであった。

いくつかの事例の場合には、事業区域にアイデンティティを回復できる可能性があった。好例は運河の改良事業（ガルトン・バリー事業、リーズ運河事業、ノッティンガム運河事業）である。どの地域の運河も、他の輸送機関に取って代わられたため、かつてのアイデンティティを失う傾向が強かった。しかし、運河を環境改良事業の中心にすることによって、アイデンティティが再建され、価値あるアメニティが得られるようになった。また、そうなることによって、運河の問題一放置され、危険で汚染されているとい

う問題—も取り除かれた。

河川も事業区域にアイデンティティを与えることができる。ダーンバリー公園事業の場合、800ヘクタールの事業区域に広がる多くの改良事業を統一しているのは、事業区域を流れるダーン川であった。同じように、建築物も、とくに歴史的・建築学的に価値ある建築物は、事業の中心となり得る。たとえば、ウィガン・ピアやブリックストーン駅の事業の場合が、そうであった。

財源と時間

事業に利用できる資金額は、事業実施の時間的規模と並んで、事業区域の空間的規模を定める際に、決定的な影響を及ぼす要素となる。

財源

一般に、大規模な事業を実施する場合、それが本当に必要かどうかははっきりと決断することができず、また、利用し得る財源もはっきりしない。当初の計画でそれぞれの事業区域に必要な経費を示すのはもちろんである。しかし、古い建築物の場合には構造的な改良が必要となり、ビルの化粧直しの場合は、作業がスタートすると予想外の経費がかかることが多い。これが現実である。たとえば、ウィガン・ピアでの化粧直しは最初の予想よりはるかに込み入っており、経費も予想外に高かった。したがって、事業を思慮深く行おうとすれば、“かめる以上のものに食らいつくな”という原則を守ることが必要となる。

問題の解決をはかる必要から、あるいは、同一性をもっている区域を含める必要から、事業区域が広がってしまうことがあり得る。このような場合、財源が限られているという問題が生じる。限られた財源を有効に活用するためには、事業区域をいくつかのエリアに分け、そのなかの1つ—もしくは、数ヶ所—に焦点を絞ることが必要となろう。マイルズブラッティングがこれを実践した良い例で、環境の改良と住宅の化粧直しを1つの住宅ブロックで行い、それが終わると次の住宅ブロックを改良するというように、システムティックに事業を展開していった。同じように、ボルトン区のクリーンアップ作戦では、事業区域のなかに小さなエリアがいくつか定められ、それらのエリアのなかの建物のクリーニングが行われている。

この本で取り上げた事例は、数年間継続して実施された（あるいは、現在も進行中の）事業である。ほとんどの事業は、定期的に、通常は1年ごとに、公的資金を交付されている。そのための申請を毎年しなければならぬ。したがって、財源が続くかどうか不確かであり、また、たとえ申請が認められたとしても、期待した額がもらえない場合もある。この場合には、追加財源を捜したり、期限延長を考えなければならぬのはもちろん、改良事業の規模を制限しなければならないということもあり得る。しかし、事業の変更は非常に難しい。また、事業の規模や内容を縮小すると、その効果も減少する。

期限

事例のほとんどは、現在も実施中であり、また、何年にもわたって展開されてきたものである。多くは1970年代にその起源をもち、なかでも、1978年の都心地区法に起因するもの、あるいは影響を受けたものが多い。都市事業（Urban Programme）の展開、クリーンアップ作戦（Operation Clean-up）、工業再開発地区（Industrial Improvement Areas）によって付与された権限と財源は、アイデアを実行に移すことを助け、また、事業を、それまでのものに比べ、はるかに意欲的なものとしてきた。

ほとんどの事業は規模も大きく複雑で、改良事業の計画・調整・実施に時間を必要とする。その結果、経費がかさみ、何年もかかることが多い。比較的、短期間のものとして計画された事業（ウィガン・ピア

やブリックストーン駅の事業などがそうであるが)は、小さな空間を占める傾向があり、また、“1回きり”の環境改良事業という傾向がある。しかし、前述したように、予期しない追加改良事業を必要とすることがあり、1回きりでは済まず、時間がかかるようになってしまうことがしばしばある。

すべての事業が期限を定められているというわけではない。事業の完成予定を予想して期限を決めるのはあまり現実的でないし、また、決めたとしても実際には役に立たないことが多い。これは多くの事業についていえることであるが、とりわけ、ボルトン区のクリーンアップ作戦のように、事業参加者が増える可能性のある事業の場合はそうである。また、マイルズプラッティングやビルクスワースの事業のように、強かに地元を巻き込む事業も、期限を予測することができない。

事業の期限は、また、事業の開始時には掌握しきれない(次に示すような)要素の影響も受ける。その結果、期限を設定したとしても、実際の事業はスケジュールにはるかに後れるという経過をたどるのが普通である。こうした要素の主要なものとしては次のようなものが考えられる。

- 財源：たいていの場合、財源が事業のタイムスケジュールの鍵を握っている。事業をどのように段階的に実行に移していくかは、ひとえに財源の活用にかかっている。しかし前に述べたように、財源は地方団体が必要とするレベルで利用できるとは限らない。また、財源を獲得するためには長い交渉が必要である。たとえば、ノッティンガム運河やマイルズプラッティングの事業は短期間で成功をおさめたが、これは実施機関の期待にかなう十分な財源を利用することができたためということができる。
- 土地の所有権：事業を進める前に、まず、事業区域の土地所有者にアクセスすることが必要である。この場合、交渉が長引くと、ダーンバリー公園事業のように、事業の進行が妨げられることになる。
- 悪化する難題：地域問題は決して静止的なものではない。改良事業が推進される間に問題も変わっていく。それによって、優先順位や事業の実施方法が影響を受け、その結果、事業の性格が変わるということもある。こうした事例はレース・マーケットの場合にみることができる。そこでは、事業実施後も、織物工業が衰退を続けたため、結局、ノッティンガム市は事業区域の見直しをしなければならなかった。
- 実施上の問題：事業には他にも実施を遅延させる問題がまだまだある。悪天候、古い建物の化粧直しにまつわるゴチャゴチャした問題、植栽の区域設定の難しさ、失業者を使わなければならない問題、等々。これらはすべて期限を引き伸ばす原因となる。
- 民間部門と地域社会の巻き込み：ほとんどの事業は、民間部門と地域社会の反応に左右される。たとえばダーカー・ロワームーアのような工業再開地区の事業の場合、地元の企業がどれだけ補助金の申請をするかという点に事業の成否がかかっていた。同じように、ビルクスワース、マイルズプラッティング、リーズ運河の事業の場合も、事業が始まる前に、地元住民に受け入れてもらうことが必要であった。
- 調整：関連する地方団体の部局あるいは運河庁などの機関の調整も事業を遅らせる要因である。部局・機関はそれぞれタイムスケールをもっており、それらを統合することは非常に難しいからである。大都市圏の県(Metropolitan County Councils; MCC)が事業の途中で廃止されたため、事業の再調整が必要となり、事業の遅延をもたらすという事例も4件あった。

こういうことがあるので、厳密なタイムスケジュールより、少し余裕をもったほうが事業を進めやすいといってよい。しかし、この方法にも危険はある。締め切りのない事業は勢いを失わせる恐れがあり、工

事が長期化した場合には、地元の関心をつなぎ止め、改良事業を続けるのが難しくなるからである。これらの問題を解決する方法としては、事業を定期的に見直し、場合によっては、事業実施区域に関心を集めるために住民集会を開催するということが考えられよう。

優先すべき地域と改良

事業区域内においては、まず、最初に改良を手掛ける場所と改良のタイプを決めなければならない。そのためには、次のことを考慮する必要がある。

- (1) 地元の優先順位を尊重する。
- (2) 顕著な障害の克服に取り組む。
- (3) 進捗状況を目に見えるようにする。

地元の優先順位

地元の住民の関心を喚起し、その支持を得るためには、改良事業を地元の優先順位を反映したものにななければならない。たとえば、ビルクスワースやマイルズプラッティングの事業の場合は、住民集会と公聴会が、事業開始の段階で開催された。一方、ダーカー・ロウームーアの場合、事業区域へのアクセス道路の改良が真っ先に行われたが、これは、地元の企業の緊急なニーズであった。

目障りな障害

事業の初期段階で目立った障害を除去しておくこと、改良事業の透明度が大きくなり、地元の関心を掘り起こしやすい。その段階で、障害が除去されずに残ってしまうと、周辺地域で工事がどのように進んでも事業の価値は上がらない。そのため、事例研究で取り上げた事業のなかには、障害を取り除く優先順位を決めた上で事業を進めているものがいくつかあった。ブリクストン駅の事業はメイン道路の目障りな空き地の改良を第1にしていたし、ダーンバリー公園事業はスタート時点で炭坑から出たぼた山を取り除くのに力を注いでいた。

事業区域のなかの最悪の問題を最初に取り除けば、民間部門も参画しやすくなる。ボルトン区のクリーンアップ作戦では、公共の建築物をまず最初にクリーニングするという手法をとった。それに刺激されて民間部門が自分たちのビルのクリーニングを始めることを期待したわけである。同様の方策が、レース・マーケットやハル・オールドタウンの荷物積み下ろし場でも行われた。3つの事例に共通することは、現在も民間部門が環境改良に投資し続けているという事実である。

目に見える進捗状況

長期的なタイムスケールで実施される事業の場合、事業の進展を目に見えるようにすることが大切である。これは常にできるというものではない。しかし、いくつかの事業で実施されたように、構造的な改良事業によって、目に見える変化をもたらすことが必須の条件となろう。一般に、運河改良事業はこうした変化をもたらしているといつてよい。

事業の勢いを維持するためには、事業の後半部分でカギとなるような改良を行うということも重要である。ガルトン・バリー事業でエンジニアーム橋の化粧直しは目に見える大きな効果を生み出し、改良事業の進行を改めて印象づける働きをした。ガルトン橋のクリーニング作業も同じような効果をもたらした。

改良の内容によっては、事業の初めの段階で実施するよりも、完成に近づくまで残しておく方が良いものもある。そのような工事は、早くやり過ぎると有害な結果をたらすことが多い。たとえば、ブリックストン駅の壁画や彫刻は、基本的な工事が完了した後でつくられたために仕上げとしてスムーズにいったが、これらが事業の初めの段階で作られていたならば、不信の目でみられたに違いない。

総括

1. 事業区域のなかには、比較的低いコストで実現できるニーズと、もっと複雑で、その結果、もっと時間と金がかかる問題を、同時にかかえている場合が多い。
2. 他の区域から区分できる特色を持つ区域を、少なくともその可能性がある区域を事業区域とすべきである。自然の特色があれば、あるいは、人工的な特色を付与すれば、その地域に独特のアイデンティティを与えることができる。
3. 事業区域の規模は、財源をどれだけ期待できるかという現実的な評価から決定するべきである。事業は、事業区域のなかの一部—あるいは、いくつかの部分—に焦点をあわせるようにすれば、より効果があがる。
4. 時期のずれこみは、事業の管理が及ばない理由によって起こることが多い。したがって、事業の実施期限に柔軟性をもたせることが望ましい。
5. できるだけ地元の優先性を反映し、目障りな障害を取り除き、事業の進捗状況を目に見えるようにするという観点から、事業区域のなかでの優先順位を定めるべきである。事業によっては、環境改善に先立ち、建物の改良を行う方が効果があがることもある。しかし、事業に勢いを与えるのは何といても環境の改善というべきであろう。

4. 財政的支援

環境改良事業に関しては、4つの重要な財政的側面に触れる必要がある。

- 財源の組合せ
- 資金計画
- メンテナンスの準備
- 財源の種類

財源の組合せ

この報告書で扱っている事業は、ほとんどすべて、複数の財源から資金を得て事業を実施している。これらの資金を同時に使うためには、次の2点を念頭に置かなければならない。

- それぞれの財源の交付基準は異なっており、したがって、種々の財源から資金を得るためには、それぞれの財源の目的および優先順位に合致することが必要である。たとえば、様々な財源から事業資金を得たウィガン・ピアの場合、事業の個々の部分を対象として、それに合う財源から資金を提供された。したがって、事業の各部分はそれぞれ異なる目標を持つこととなった。たとえばイギリス観光庁 (English Tourist Board) の補助金は事業の観光事業の側面のみに関連するものであった。
- 一つの財源から資金を引き出すことに成功すると、それは、他の資金を引き出す重要な“てこ”となる。たとえば、ある慈善団体から資金を得たことがきっかけとなって、多額の公共資金を得るようになったという事業がある。同様に、都市事業 (Urban Programme) や空き地再利用補助金 (Derelict Land Grant) の支援を受けた事業は、マンパワー・サービス委員会 (Manpower Service Commission) や地方基金 (Countryside Commission) のような機関の資金を獲得しやすかった。

資金計画

この報告書で取り上げた事例から、都市の環境的に劣悪な地域に大きな変化をもたらそうとすれば、長い時間がかかることは明らかである。条件的にもっとも優れた事例の場合でも、少なくとも5年間は公共資金を投資する必要があるのではないと思われる。実際的には、この間、継続して公共資金を取得し続けるのは非常に難しい。中央レベルにおいても地方レベルにおいても、公共支出には制約があるからである。また、地方団体はこのような環境改良事業を実施する法的義務を負っていないために、環境改良事業は二義的に扱われることが多い。

このような状況のなかで、次のような数々の手続き上の手法および実務上の手法が工夫された。

- この報告書で紹介している事業の多くは、都心地区法 (Inner Urban Act) のもとで、都市事業 (Urban Programme) の財源を用いて、地方団体により実施されてきたものである。これらの地方団体は、都市事業の戦略の枠内で、使用する財源の額を毎年定めていたが、その毎年度の額に付加する形で、その後3年間の支出レベルも示してきた。これは、将来的に使うことのできる財源の目安を示したものであった。このため、毎年度の都市事業を認可する環境省は、実質的に、その後

3年間の事業を認めるということになった。

- 事業のなかには、最終的な財源額を示す前に、事業の提案をするというものもいくつかあった。こうした事業の場合、他の仕事の予定のズレや支出の少なさなどのために、財源が予想外に使えるようになったということがよくあった。
- 環境省により、同じタイプの一連の個別事業が‘ひとそろい’の事業として補助金の対象となることが認められた。たとえばゲーカー・ロワームーアやレース・マーケットのように、一定の場所に位置する企業にはすべて補助金を出し、また、工業再開地区に指定された地区の環境改善にはすべて補助金を出すというのが、それであった。これにより、補助金の認可がスピードアップされ、また、財源が柔軟に使われるようになった。
- 政府の空き地再利用補助金によって財源をまかなっている事業の場合、最近では、土地再生を‘ローリング計画’にする動きが現れてきた。これにより、ある年度に財源が足りなくなると事業が行き詰まってしまうという問題が少なくなり、また、地方団体が長期的な事業を計画できるようになった。
- はっきりした期限をもっていない事業に対する財源の拠出を警戒する機関が多い。また、同時に、これらの機関は同種の事業を進めることにしばしば批判的であり、なかなか参画しようとしなない。こうしたなかで、ビルクスワースの事業はうまい妥協をした。記念碑トラスト (Monument Trust) の財源を使ってその事業に参画したシビック・トラストは、その参画を事業開始後3年間に限定するという形で期限が定まっていなかった事業を認めたのである。3年後には、ビルクスワースの事業は見通しがたつようになり、別の組織が参画して財源を提供するようになった。

メンテナンスの準備

事業を成功させるためには、メンテナンスが重要である。このことは既に述べたところであるが、しかし、メンテナンスは、このところ抑制が厳しく要求されるようになってきた支出増を引き起こす。事実、たとえばマンパワー・サービス委員会のコミュニティ事業（失業対策事業）や都市事業のような改良事業の財源に依存する場合、その財源をメンテナンスにまわすのは非常に困難である。したがって、メンテナンスの経費をどうするか、誰がその責任を負うべきかを、事業が完成してからではなく、事業の計画もしくは提案の段階で決めておくことが重要ということになる。必要な場合には、将来のメンテナンスの経費を最小限に押さえることができるような方法で事業が実施されることもあろう。

民有地や民間のビルを改良する場合は、メンテナンスの負担を所有者がすることになるので、それだけ問題が小さくなる。事業に密接に関係した人々の話によると、民有地や建物の所有者は、景観や建物が改良されると、誇りをもってその維持をする場合が多いとのことである。

財源の種類

事例に取り上げた事業をみても、その財源は様々である。事実、いろいろな財源を引き出すことに成功すると、事業の勢いを持続することができるし、また、ひとつの財源だけしか使わないことから生じるリスクを将来、その財源がなくなるかもしれないというリスクを小さくすることができる。主な財源としては次のようなものがある。

- 都市事業 (Urban Programme) ;

これは、事例にみる限り、一般に柔軟性に富んでいるが、他の財源を補完する財源という要素が強い。

- 空き地再利用補助金 (Derelict Land Grant) ;
これは、工業その他の使用者によってダメージを受け放置されてきた土地を再生しようというものである。たとえば、ダーンバリー公園事業、ビルクスワース事業、ガルトン・バリー事業などで用いられた。
- 都市開発補助金 (Urban Development Grant) ;
この補助金は、ノッティンガム運河の事業やウィガン・ピアの事業の一部の改良をまかなうために用いられた。
- 地方団体 (Local Authority) ;
地方団体の独自の財源が多く、事業で用いられた。地方団体は、また、都市事業および都市開発補助金の25%を分担している。さらに、メンテナンスの経費はすべて地方団体が負担しているということがしばしばである。
- ヨーロッパ地域開発基金 (European Regional Fund) ;
これは、インフラストラクチャーを開発する事業に交付された補助金である。たとえば、ウィガン・ピアの事業は、旅行者施設を開発するのにこの補助金を用いた。
- 国営企業および法定の引受者 (Nationalised Industries and Statutory Undertakers) ;
国鉄や運河庁がこのタイプの機関の代表的な事例であり、環境改良に資本を投資してきた。たとえば、ガルトン・バリーの事業がそうであり、ブリックストン駅の事業がそうであった。また、運河庁はリーズ運河事業の事業責任者 (職員) の給与も負担していた。
- 住宅財務 (Housing Finance) ;
一定のタイプの事業は、住宅投資事業 (Housing Investment Programme) や環境省の資産部 (元の都市住宅再生部) の資金を活用した。たとえば、マイルズプラッティングやハイフィールズ優先区域の事業がそうであった。
- 田園地帯委員会 (Countryside Commission) ;
この委員会の財源は、一定の地域においては、次第に改良事業の財源になってきた。この財源を取得して事業を行ったものとしては、ウィガン・ピアおよびダーンバリー公園事業をあげることができる。
- コミュニティ事業 (Community Programme) ;
マンパワー・サービス委員会 (Manpower Service Commission) の失業対策事業であるコミュニティ事業は、ダーンバリー公園事業やノッティンガム運河事業など2~3の改良事業に人件費を付与してきた。
- その他の公的支援 (Other Public Sector Support) ;
イギリス観光庁 (English Tourist Board) は、1969年の観光開発法 (Development of Tourist Act) にもとづき、観光事業に財源を提供することができる。同法第10条の補助金は、都市農村計画法 (Town and Country Planning Act ; 1971) が定める保存区域 (Conservation Areas) に交付される。ある地域では、環境省が地方団体と手を組んで改良計画 (Town Schemes) の補助金を設立したが、これはビルクスワースやレース・マーケットの事業に適用された。
- チャリティ資金 (Charities) ;
多くのチャリティ資金が事業の財源を提供してきた。たとえばビルクスワースの事業における記

念碑トラスト (Monument Trust) はその顕著な事例であった。

● 民間部門 (Private Sector) :

民間部門は多くの改良事業で投資をしている。ただし、これらの投資は自分の資産改良に限られるというのが普通である。ウィガン・ピアのような高姿勢の事業に民間のスポンサーは引き付けられるようである。

総 括

1. 事業資金は様々な財源から取得されている。いろいろな機関から財源を取得すると、事業の勢いを維持することができるし、また、単一の財源を使うことから生じる問題を小さくすることもできる。
2. 公共機関の財源は長期にわたって交付されている。この公共機関の補助金は民間部門を巻き込むのに必要な枠組にもなる。
3. メンテナンスに使うことのできる財源は限られている。メンテナンスをうまくするためには、経費の負担者、責任者を早い段階で検討しておく必要がある。

第3部 ケーススタディ



1. レース・マーケット工業再開発地区 (ノッティンガム市)

レース・マーケットはビクトリア時代の倉庫や工場の多い地域で、経済的にも、また環境の面でも長年にわたって衰退してきた特殊な地域である。1969年以来、この地域は多くの再開発事業の対象となってきたが、1979年には、工業再開発地区 (Industrial Improvement Area ; IIA) にも指定された。このように種々の事業が組み合わされ、その結果、レース・マーケットの外観はみごとに変貌し、経済も活性化するようになった。

要 点

規模：	20ヘクタール	
経費：	150万ポンド	
資金源：	ノッティンガム市都市事業	861,000ポンド
	補助金 (1972年都市計画法)	54,000
	レース・マーケット事業	124,000
	民間部門	500,000
発案：	ノッティンガム市総務部・計画部	
実施：	ノッティンガム市計画部	
特色：	<ul style="list-style-type: none"> ● 建築物 (主に大規模倉庫や工場) の環境・構造の改修 ● 工業再開発よりも保存地区および十分に利用されていない建築物の再利用 ● 交通面での管理 	

実 践 面 の 特 色

- 工業再開発地区をきちんと特色づけ、組織的に限定した。
- 既存の施設、すなわち老朽化した倉庫や工場を有効に利用した。
- 地区内における再開発の優先順位を慎重に考慮した。
- 民間も事業経費を負担した。
- 多様な公的資金が投入された。
- 建築物の外面の改修と美化により、視覚的に大きな効果をもたらした。
- 新規の投資と開発を導くようになった。
- 新規雇用も増大した。
- 建築物内部の改修および交通機関へのアクセスの改善により、建築物が機能的・効率的になった。

レース・マーケットはノッティンガム市の中心に近く、建物はほとんどはビクトリア時代の倉庫・工場である。これらの建物はかつてノッティンガム市で行われていたレース貿易の貴重な遺物であり、レース・マーケットは、年々、衰退の一途をたどってはいるものの、今なお、織物産業の中心として機能している。しかし、工業再開発地区の指定を受けた結果、建物や景観がみちがえるように改善され、新規のビジネスが入ってくるなど、新しい息吹きもたらされるようになった。

事業の発端

レース・マーケットは1940年代に著しく衰退した。経済面での衰退および第二次世界大戦での爆撃によるダメージがあいまって衰退がはげしくなったわけである。しかも、1960年代には、ノッティンガムの環状道路の建設により、レース・マーケットは市の中心部から切り離され、その結果、この地域の取り壊しすら検討されるようになった。

取り壊しの恐れ、ならびに急激な環境面・経済面での衰退を懸念して、1969年、ノッティンガム市はレース・マーケットを保存地区 (Conservative Area) として指定した。また、1974年には国の重要保存地区 (Conservative Area of Outstanding National Importance) として指定されるようにもなった。(表1、年表参照)。そして、この指定にもとづき、都市農村計画法 (Town and Country Planning Act 1972) 第10条の建物改造補助金を受ける資格を獲得した。ノッティンガム市は、レース・マーケットに現在も存続している数多くの小さな織物工場や繊維工場のニーズを十分に考慮した上で、建物の再利用や復旧を奨励する保存計画を策定した。

さらに、レース・マーケット改良計画 (Lace Market Town Scheme) が策定され、また、市・県・環境省により、建物の修理を助成するための基金も設立された。レース・マーケットの保護政策を統合する中央地区計画 (Central Area District Plan) も公表された。ノッティンガム市は職場創設事業 (Job Creation Programme) の助成のもとに多くの空き地の環境改善にも努めるようになった。こうして、1979年の春までに、改良計画 (Town Scheme) にもとづき、14ヶ所の場所が美化もしくは舗装され、20のビルディングが修理された。また、10のビルディングが都市計画法の補助金で修復された。総計百万ポンドの民間資金および公的資金が消費され、住宅改良が必要とされたものはほとんど改良された。

1978年、都心地区法 (Inner Urban Areas Act) により、ノッティンガム市は工業再開発地区 (IIA) に立候補する権限を付与された。そして、レース・マーケットをその候補地とし、従来の保存地区 (Conservative Area) を利用して、そのまま工業再開発地区の予定地とした。その結果、レース・マーケットは場所が明確であるとされ、また、環境省のガイドライン (通連) に示された環境面・経済面の問題点をかかえる地域であるという認定もされた。

ノッティンガム市の計画部は1979年に工業再開発地区 (IIA) を宣言するレポートを作成し、そのなかで、レース・マーケットを選定した理由ならびに整備する目的を説明した。それによると、1970年代に行われた改良事業は、大きな衝撃をもたらしたけれども、レース・マーケットは全般的にはまだ荒廃しており、衰退の傾向が強かった。多くの建物はさらに修理が必要であり、倉庫や工場設備もまだまだ貧弱であった。レース・マーケットへ通じる道路が少なく、駐車場も不備であった。そして、再開発が行われない限り、零細な織物業者・衣料業者が入居している多くの建物が危険にさらされることになろうと、市の計画部は主張した。結局、レース・マーケット工業再開発地区 (IIA) は1979年に正式に認可され、最も初期の工業再開発地区のひとつとなった。

表1 レース・マーケットのタイムテーブル

関連事件		事業の実施
1960年代	レース・マーケットが衰退の一途をたどる。再開発により、レース・マーケット地域の活性化をはかる	レース・マーケット、保存地区(Conservative Area)に指定される(1969年)。
1973年	レース・マーケットの公的な話し合い(織物業者、文化団体、商工会議所など)	ノッティンガム市、レース・マーケットの保存政策を打ち出す。これが、後にレース・マーケット整備提案(Lace Market Proposal)となる(1975年)
1976年	ノッティンガム市、ノッティンガムシャー県、環境省が合同で保存改良の基金を設立	レース・マーケット、国の重要保存地区として指定される。
1978年	都心地区法(Inner Urban Areas Act)策定。ノッティンガム市がその優先地域となる。	レース・マーケットの改良計画(Town Scheme)策定される。
1981年	レース・マーケット周辺部の企業から工業再開発地区の助成金交付の要望が出る。	レース・マーケット、工業再開発地区(IIA)に指定される(1979年)。
1981年-86年	レース・マーケット工業再開発地区政策の継続。建物と用地の改修に美化事業を補足。	レース・マーケット工業再開発地区(IIA)の拡大。 レース・マーケットの商業面での関心が高まる。ファッション・センター開設(1984年)。市計画、工業再開発地区(IIA)政策を再検討中。

レース・マーケットの環境の改善

レース・マーケット工業再開発地区は環境改善に重点を置くことにし、3つの主要な目的を設定した。すなわち、

- ①徐々に進行しつつある環境の悪化を修復し改善すること。
- ②環境・機能の改善に民間部門の投資を奨励すること。
- ③1969年の保存地区の指定以来なされてきた工事を統合すること。

この改善は主に建物の環境改善という形で実施された。すなわち、建物の外観がきれいになり、人々がこの地域に自信をもてるようになった。また、建物の内部も改善され、執務環境の改善、フロアスペースの増大がもたらされるようになった。

1979年以後、実施されてきた環境改善事業は次のとおりである。

- (1) 市有資産の改善：レース・マーケットにはノッティンガム市の建物4棟があり、これが荒廃し放棄されていた。その1棟を美術館およびコミュニティ・センターに変え、また、残りの3棟を事務所あるいは工場として、1979年～84年の間に完全に修復した。その後も、ノッティンガム市は、使われなくなった教会を購入し、それを地域産業の展示場—レース・マーケット・センター—に模様替えする等々のことをしている。これらの環境改善の根拠としては2つのことが考えられる。第1は、環境改善によって市が公共施設を提供できるようになるという点であり、第2は、市有物件の改善が地域の資産の所有者を刺激するという点である。
- (2) 第5条・第6条補助金；工業再開発地区(IIA)となるのは、1978年の都心地区法(Inner Urban Areas Act)に制定により、従来の改良計画(Town Scheme)や保存地区(Conservative Area)に比べて、多額の補助金が建物の改修に交付されるからである。都心地区法第5条の補助金は建物の外面の改修に対するものであるが、1979～86年の間に47件の補助金が民間の会社に交付された。第6条補助金は建物の内部改修に対するものであり、この補助金の交付は4件であった。また、これに加えて、6件

の第5・6条補助金が交付されており、補助金の額は総額で40万ポンドを超えた（表2参照）。補助金の額は改修事業費の50%相当の額であった。残りの半額は民間部門が投資したわけである。レース・マーケットに適用されたこの補助金制度の成功のもとともいえる興味深い点は、補助金が不動産の所有者（もしくは占有者）だけでなく、開発事業者にも交付されたということである。この結果、一連の事務所の改造がなされたといってもよいほどである。

表2. レース・マーケット工業再開地区における補助金交付数 (1979年～1986年)		
	交付数	交付額 (ポンド)
第5条補助金 (建物の外面および周辺の美化に対する補助金)	47	227,000
第6条補助金 (建物の内部の改修)	4	111,000
第5・6条補助金	6	68,000

この補助金制度は、レース・マーケットの工業再開地区に指定したときに、リーフレットを配布するという形で宣伝された。そして、開発業者や建物の所有者を対象に、補助金を利用しやすいかどうかなどの問題点が調査され、1984年、それらの問題点が改正された。

補助金に関する問い合わせは絶えずあった。レース・マーケットの外周部からも強い要請があり、1981年に工業再開地区の境界線を拡張するという事態も発生したほどである。この問い合わせの関心は、ほとんどの場合、建物の外面の改修にあり、事実、補助金によって、数多くの倉庫や工場がきれいにされ、塗装、レンガの改修が行われた。この地区の古い建物のなかでもっとも素晴らしい変貌を遂げた例としては、壮大なビクトリア時代の建物が建ち並ぶレース・マーケットの一部（ブロードウェイと呼ばれている）を挙げることができる。

建物の内部改修にさほど関心が寄せられなかったが、これはいくつかの理由があった。第1には、大きい建物の改修には膨大な費用がかかり、交付される補助金では充分と言えない場合が多かったためである。第2に、古い建物の多くには多数の占有者が居り、その結果、所有者が建物の一部に住んでいるとしても、建物全体を改修しようとする動機が小さくなるためでもあった。また、第3に、レース・マーケットの会社の多くは織物関係あるいは衣料関係の会社であり、長期的な視野からみた改良よりも、当面の生き残りを望んだためであった。事実、内部の改装をした建物は、事務所ビルに用途が変更されることが多かった。

- (3) 建物の改装計画；ノッティンガム市は、特別の優先地域に財源を投入するという目的のもとに、クリーンアップ作戦（Operation Clean-Up Initiative）を広範囲に活用した（参照、事例9「ノッティンガム・ピーストン運河」）。このクリーンアップ作戦の財源はレース・マーケットの一部であるグースゲート／ホックレイ地域の“建物改装計画（Facelift Scheme）”に用いられた。ここは市の中心部に近く、商店街にするには理想的な場所と考えられたからである。
- (4) 美化、駐車場、環境；レース・マーケットにはガーナーズ公園というオープンスペースがあるが、これは、工業再開地区の指定より前に1970年代に段取りされたものであった。そのほかには、レース・マーケットが狭いため、オープン・スペースをとる余地はほとんどなかった。そこで、1979年以後、周囲の建物と調和の取れた形で、レース・マーケットのいたるところで植樹が行われ、街灯が整備さ

れるようになった。

工業再開地区 (IIA) 指定時の調査で、駐車場不足が大きな問題として指摘されたが、適当な用地がなく、大規模な駐車場を新設することはできなかった。そこで多くの既存の駐車場が改良、美化され、また、小さな駐車場がいくつか新設された。たとえばストーンイ通りにある駐車場は80台収容の駐車場であったが、それが立体駐車場に改良され、343台収容できるようになった。しかし、レース・マーケットの駐車場はまだ不足しており、現在のレース・マーケットの再調査でも、小規模の民間駐車場がつくれるかどうか大きな調査事項となっている。

個々の建物へのアクセス道路の改善も、第5条補助金を用いて、いくつか行われた。1973年には、シティ・センター総合整備の一環として、アクセス・サーキュレーション・システムが導入された。これは、配達路を念頭において計画されたものであり、路上駐車よりも車を走らせることを優先するというものであった。調査によれば、レース・マーケットに立地している企業は一般にこの方針を是認しているものの、それと同時に、アクセスをもっと容易にできるのではないかと考えているとのことである。このアクセス問題は非常に重要であるという認識のもとに、現在でも、市当局が討議を重ねている。その討議では、総括的には、不必要な通過交通を排除するという考え方が強いようである。

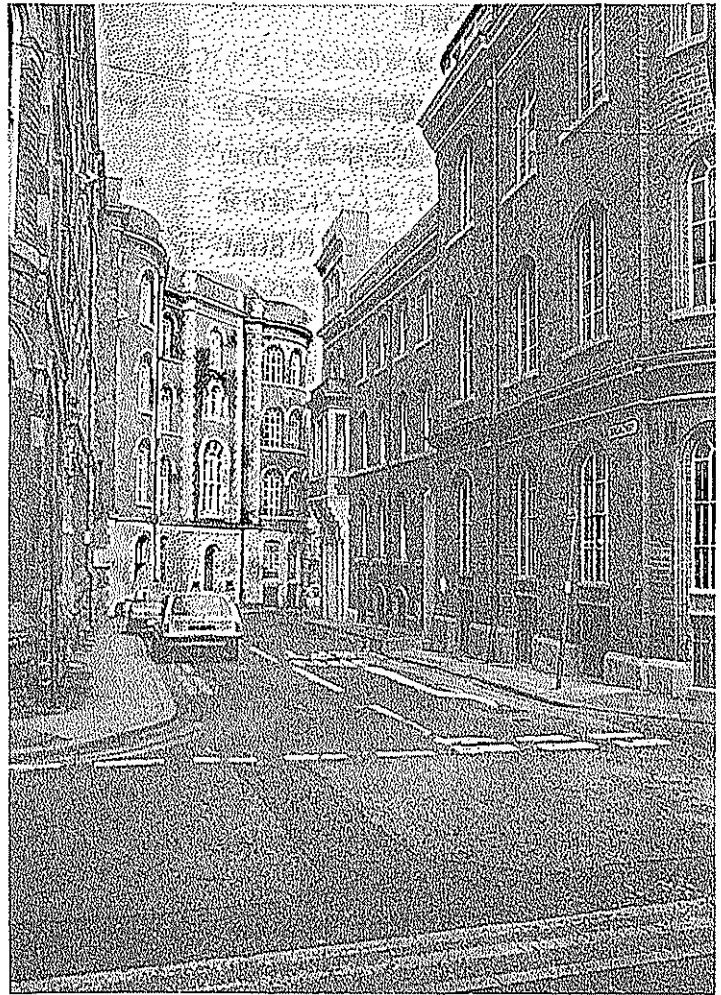


図1. 補助金を使ってクリーニングされたビルディング

これらの事業に加え、改良計画 (Town Scheme) 補助金が1979年以後も交付された。これらの補助金が建物改修の重要な財源になったことはいままでのない。改良計画の補助金は、多くの場合、工業再開地区の補助金と一緒に用いられているようである。工業再開地区の境界線に位置している一最近、全国的に有名になった一ノッティンガム・スケートリンクは、その設備を改修するために都市開発補助金 (Urban Development Grant) を受けたし、また、ストーンイ通りの駐車場の改修の際もこの都市開発補助金が併せて用いられた。さらに、レース・マーケットでは3地区の住宅改良が市と住宅協会によって計画され、多くの申込みがあったけれども、結局、全部で128の住宅が改良された。都市農村計画法 (Town and Country Planning Act 1972) 第10条の特別補助金 (62,000ポンド) を受けた倉庫もあった。工業再開地区の幹線道路の改修、舗装も行われた。部分的な修理ももちろんあった。

レース・マーケット工業再開地区の改良事業は現在も続けて行われている。また、政策のあらゆる面における見直し、とくに建物の改良に関連する政策の見直しも行われているところである。

事業の管理

レース・マーケット工業再開発地区の一般的な責任は、都心部改良事業 (Inner Area Programme ; IAP) ならびに経済発展戦略 (Economic Development Strategy) —工業再開発地区はこの事業の一部である—を管轄しているノッティンガムの総務部にある。ただし、工業再開発地区の事業を実施し、再開発地区における政策を策定しているのは、計画部 (Planning Department) である。民間部門からの補助金の申請は技術部 (Department of Technical Services) によって審査され、レクリエーション部 (Recreation Department) が美化計画の策定、実施を担当している。建物の実際の改修作業はすべて請負業者によって行われているが、その大多数は地元の業者である。公務員の勤務時間からいえば、レース・マーケット工業再開発地区には約3人(計画部2人、技術部の職員1人)が週1日の割合で投入されたという計算になる。

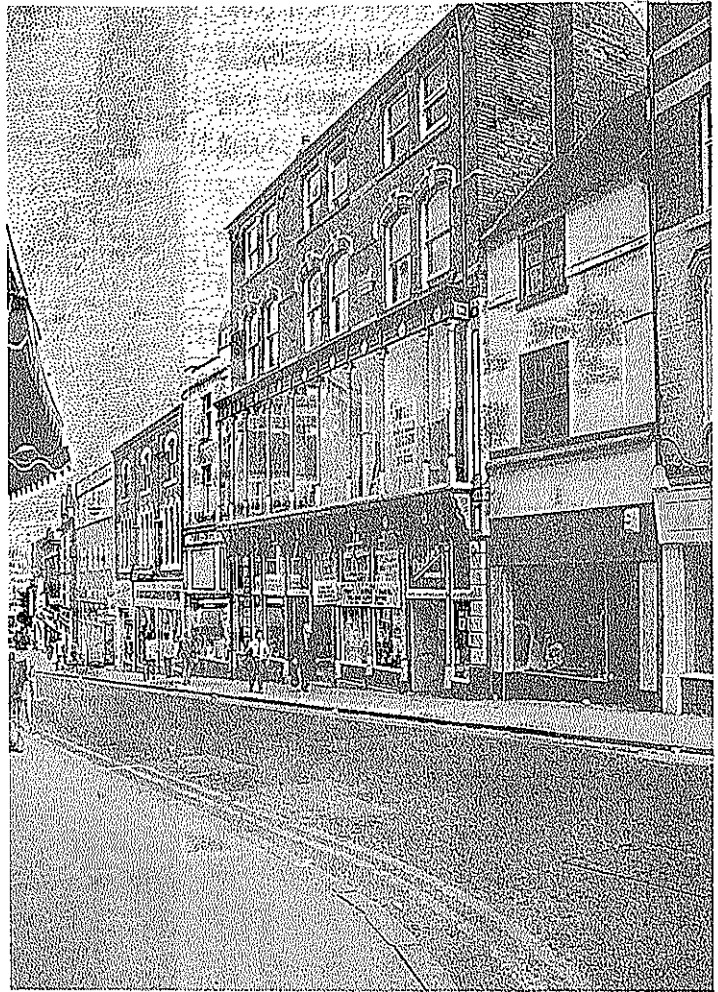


図2. レース・マーケットの小売店の化粧直し

ノッティンガム市には全部で5か所の工業再開発地区がある。そして、計画部と技術部は定期的にこれらの工業再開発地区の進捗状況と政策の検査を行っている。工業再開発地区に関する公式の報告書は、1986年11月、経済発展委員会 (Economic Development Committees) に提出された。

市はこの改良事業を促進するために、工業再開発地区内の企業の関心を喚起したり、あるいは、ビジネス界一般—とりわけ再開発事業に投資できそうなデベロッパー—に工業再開発地区政策を認識させたり、等々、多くのことをしてきた。工業再開発地区内のすべての企業に適宜リーフレットを配布したし、1979年と87年には、レース・マーケットの企業が抱えている問題点やニーズを探るための調査もした。また、市の計画部と技術部は、補助金の申請を通して、企業や経営者とコンタクトをとってきたともいえる。しかし、工業再開発地区の恩恵を受けることのできる多くの企業・経営者が補助金の申請をしなかったというのが、市の判断であった。1986年の工業再開発地区の見直しでは、民間部門は専門家のアドバイスをそれほど重視していないということもはっきりした。

また、改良計画 (Town Scheme) の補助金は市が権限を委任されているため企業と簡単に協議できたが、第5条・第6条の補助金交付は環境省の承認が必要なため時間がかかり、企業の関心を喚起しにくいという問題があった。市はレース・マーケットを紹介するためのビデオをつくったり、改良事業の進展状況を展示したり、ということもした。1983年と1984年には Europa Nostra 賞などを授賞し、レース・マーケットの地位が大いに高まるということもあった。

事業の財源

レース・マーケット工業再開発地区の指定より前に、約1万ポンドの公的資金・民間資金がすでにこの地域の環境改善 (environmental improvements) に投資されていた。改良計画 (Town Scheme) の事業、都市農村計画法第10条の事業、多くの建物美化事業、およびガーナーズヒル公園の造成に投資されたのである。

工業再開発地区の指定を受けてからは、総額816,000ポンドの都市事業 (Urban Programme) の資金が消費された (表3参照)。また、それに加えて、スケートリンクは131,000ポンドの都市開発補助金 (Urban Development Grant) を交付された。

表3. レース・マーケット工業再開発地区における投資 (1979~86)

	都市事業	その他
市所有建物の改造	276,000ポンド	民間部門の投資額 約400,000ポンド 民間部門の投資額 約40,000ポンド
第5条・6条補助金 (1978年都心地区法)	400,000	
外壁クリーニング計画	40,000	
駐車場の美化、その他の環境改善 事業	100,000	124,000 (補助金) プラス民間部門 の投資
改良計画事業		
第10条事業 (1972年都市農村計画法)		54,000 (補助金) プラス民間部門 の投資

工業再開発地区事業の効果

レース・マーケットの再開発は、ノッティンガム市にとっては、長年の課題であり、環境省にとっては、工業再開発地区 (Industrial Improvement Areas) の効果をみる実践事例であった。レース・マーケットの保存事業、改良計画 (Town Scheme) および工業再開発地区の指定によって、数多くの成果を上げることができた。すなわち、

- 衰退と放置のムードがなくなり、環境の改善、とくに建物の外観が美しくなったことが、視覚に強く訴える効果をもたらした。
- レース・マーケットの再開発事業は、保存の要請と経済の発展を結びつける働きをした。放置されていた建物や空き家の再利用が、この地区の経済基盤を強化し、多様化させたのである。また、レース・マーケット地区を保存するという政策は、国力的および国際的に賞を受けるなど、一般に認められるようになった。
- 補助金制度は雇用の機会にも効果的であった。第5条の補助金は、建物の外装に関するものであったため、雇用にはあまり影響しなかったけれども、デベロッパーに対する補助金や建物の内部改造に対する補助金は雇用の場を創る働きをした。もっとも、失業者のほうが就業者より多いという工業再開発地区の全国一般の状況と異なり、レース・マーケットの雇用状況は比較的安定していたという点は注意する必要がある。
- 工業再開発地区政策 (および、それに先立つ政策) により、事務所や店舗が活気づくようになった。

そして、事務所や店舗用の建物の需要が増大し、賃貸価格・資産価値が高くなった。

- ④ 地元の企業が自信を取り戻し、レース・マーケット地区に投資するようになった。
- ⑤ アクセス道路や駐車場は、永続的な問題ではあるが、地元の企業により、かなり改善されたと評価されるようになった。もっとも、レース・マーケットの配置上、抜本的な改善は難しいのであるが。

ノッティンガム市のレポートは、工業再開発地区政策によって生れてきた事務所や小売り業の発展がレース・マーケットの織物・繊維産業の問題を悪化させている可能性があるというジレンマについても指摘している。建物を事務所や店舗に再利用することによってレース・マーケットは活性化するようになったが、一方、織物業者や繊維業者用の建物がどんどん減ってきたというジレンマである。レース・マーケットを織物・繊維産業の中心地として維持していくためには、良質のしかもさほど高価でない工業用建物を提供する必要がある、そのためには、もっと建物の内部改造を奨励するメカニズムを工夫しなければならないというのが、ノッティンガム市の判断である。

2. ダーカー・ロワームーア工業再開発地区 (オールダム区)

この地区は、オールダム区で最初に工業再開発地区 (Industrial Improvement Area) に指定された地区であり、工業の復興と同時に環境の更生を目指した再開発のパイオニア的存在である。老朽化した建物をたくさん抱え、環境も悪いという理由で工業再開発地区に選ばれたダーカー・ロワームーア (Derker-Lowermoor) は、工業地区としての整備と環境の改善を見事に成し遂げたのであった。

オールダム区は、その後、工業再開発地区 (Industrial Improvement Area : IIA) の制度を大いに活用し、同区の工業地区の問題と取り組むようになったが、ダーカー・ロワームーアの指定は、その最初であった。

要 点

- 規模： 44ヘクタール
経費： 約90万ポンド
ただし、これは1986年までの数字であり、また、新工業団地の建設費および民間部門の投資 (424,000ポンド) を含んでいない。
- 資金源： 都市事業
民間部門の投資
- 発案： オールダム区
- 実施： オールダム区の財政部、計画部、資産部、および区の経済開発庁 (機関)
- 特色：
● 初期段階ではじめた建物の外壁クリーン作戦
● 織物工場跡地に新工業団地の建設
● 中心地の経費をかけないでの美化
● 幹線道路・アクセス道路の改良

実 践 面 の 特 色

- 工業再開発地区の優先順位を明確にして公表し、選定した。
- 既成の特色を有効に活用した。
- 区の各部・機関の調整がうまくいった。
- 工業再開発地区内での改良の優先順位を慎重に考慮し定めた。
- 改良の焦点を明確にした。
- 民間部門が協力し、投資した。
- 視覚に強烈に訴える改良をした。
- 新規開発・投資に結びつけた。
- 雇用の場の増大をもたらした。
- 機能面および能率面で改良した。

事業の発端

大規模な織物工場に特色づけられるこの衰退工業地域に関心が寄せられるようになったのは1970年代のことであり、その結果、オールダム区計画 (Oldham Borough Plan) が策定された。また、1978年の都心地区法 (Inner Urban Areas Act) で工業再開発地区の制度が定められ、オールダム区は、中心部の衰退、雇用の減少、環境の悪化などの問題に取り組むことのできる権限と財源を付与されることとなった。

1978年、オールダム区は、中心部の一画で鉄道・幹線道路などでその地区の境界を示すことのできるダーカー・ロワームーアを工業再開発地区に指定した。オールダムの昔からの典型的な工業地区で、指定された当時は、空き地、鉄道の資材置場、零細工場群によって特色づけられていた。また、その地区に接している道路 (Huddersfield Road) には多くの店舗があった。

取り組み方法

ダーカー・ロワームーアは、オールダム区では最初に指定された工業再開発地区であったため、改良の取り組み方は実験的であり、革新的であることが多かった。そのなかで効果があがったと思われる方法は、ダーカー・ロワームーアに続く工業再開発地区の参考とされた。

たとえば、工業地区の問題点を解決するために効果があるとされている次の4つの取り組み方も、ダーカー・ロワームーアで工夫されたものであった。

- 建物の敷地を改良するための補助金交付
- 緑化を含む、敷地の改良
- 道路の改良
- 建物のれんが (外壁) のクリーニング運動

これらの方策は互いに依存しあうようにみえるが、ダーカー・ロワームーアを工業再開発地区に指定した当時は、財源に限りがあり、また地元の信頼を得るうえでも、どれから実施するかを決める必要があった。ダーカー・ロワームーアでは、建物のれんが (外壁) のクリーニングと道路の改良を優先させた。

建物のれんが (外壁) のクリーニングはこの地区の根本問題を解決するために計画されたわけではなかった。けれども、多くの利点があった。とくに、この地区に散在する大きな工場の外観が非常にきれいになった。しかも、比較的簡単に実施することができ、費用もそれほどかからなかった。その上、環境面での改善を目の当たりにした会社や商店が工業再開発地区に関心を持ち、信頼するようになるという効果もあった。このクリーニング運動によって、企業と区が接触するようになり、建物をもっと根本的に改良しようという関心が生み出されるようになったのである。そして、多くの企業がオールダムのこの地区の改良を区当局に委託するようになった。

もうひとつの優先は道路の改良であった。ダーカー・ロワームーアへのアクセスはそれほど問題ではなかったが、道路の質が一般に悪く、工業再開発地区内での通行が路上駐車のために妨害されるという問題があった。

オールダム区は、道路の再舗装—工場周辺の私道の再舗装を含む—をはじめた。そして、道路駐車を減らすために、放置されていた敷地を有効利用して駐車場を新設した。アクセス道路の不存在、荷積み、方向転換といった特殊な問題があるところについては、特別のプロジェクトが組まれた。たとえば、アクセ

ス道路を整備し、サービス・エリアを作るために策定されたチーサム・ストリート改良計画 (Cheetham Street improvement scheme) が、そのひとつであった。これは、サービス・エリア新設のための土地を提供してもよいという会社と、区が話し合いの上で土地の交換をするというものであった。

工業再開発地区に指定された当時、ダーカー・ロワームーアにはたくさんの空き地が放置されていた。この数は、余剰工場ビルディングの取り壊しが区によって奨励されたこともあって、さらに多くなった。これらの空き地を美化し、また、新しい工業用地として使うという政策が、駐車場問題とは別に、採用された。とりわけ、交差点や工業再開発地区の入口などは、最大限にその効果が発揮できるように、数多くの美化事業が実施された。可能な所ではできるだけ木が植えられた。これは、一面では美化の効果をあげるためであったが、他面では維持費を軽減するためでもあった。

1980年以降、ダーカー・ロワームーア工業再開発地区内の企業は、環境改善のために (1978年都心地区法第5条)、あるいは、建物の改良のために (第6条) 補助金を受けるようになった。1980~86年の間に、第5条補助金として95,000ポンドを上回る額が、また、第6条補助金として128,000ポンド、総額では223,000ポンドが交付された。加えて、民間会社から424,000ポンドの投資があった。その結果、12,000m²の土地・建物が改良され、96人分の雇用が生み出された。



図3. ビルのクリーニング結果および空き地の美化

また、オールダム区は、空きビルをたくさんの部屋を持つビルに改造するように誘導し、新規の事業をおこしやすいようにもした。現在アコーンセンターとして知られているビルは、この改造ビルと空き地に新設されたビルを併せたものである。

このように新規事業をおこしやすいようなビルをつくる (改造する) というのはダーカー・ロワームーア工業再開発地区の特色である。アコーンセンターのほかにも、国鉄の資材置場に、中央商業センター (Central Trading Centre) がつくられ、また、1987年には以前の工場地帯が改良され、たくさんの部屋がつくられた。こうしたビルの改造 (新築) をバックアップしているのはオールダム区資産部 (Estate Department) および経済開発庁 (Economic Development unit) の経済政策である。アコーンセンターと中央商業センターの賃貸により350の雇用が生まれたといわれている。

事業の管理

工業再開発地区事業の開始と発展には、オールダム区計画部 (Planning Department) が指導的役割を

果たしてきた。しかし、ダーカー・ロワームーアにはじまった工業再開地区事業にとって、他の部局の協力、とくに経済開発庁、資産部、技術部 (Engineers) の協力も不可欠であった。

現在は、計画部の職員 2 名が工業再開地区事業に専属で携わっており、さらに経済開発庁の 3 名が兼務で携わっている。経済開発庁は 1985 年に創設された部で、補助金申請の審査を担当している。資産部の業務は、工業再開地区における区有ビルディングの賃貸もしくは売買である。

各部に 1 人、それぞれの部を代表して他部局と交渉する職員が任命された。この結果、関係部局間で工業再開地区政策が頻繁に討議され、部局間の“妨害”が減り、事業が迅速に進められるようになった。

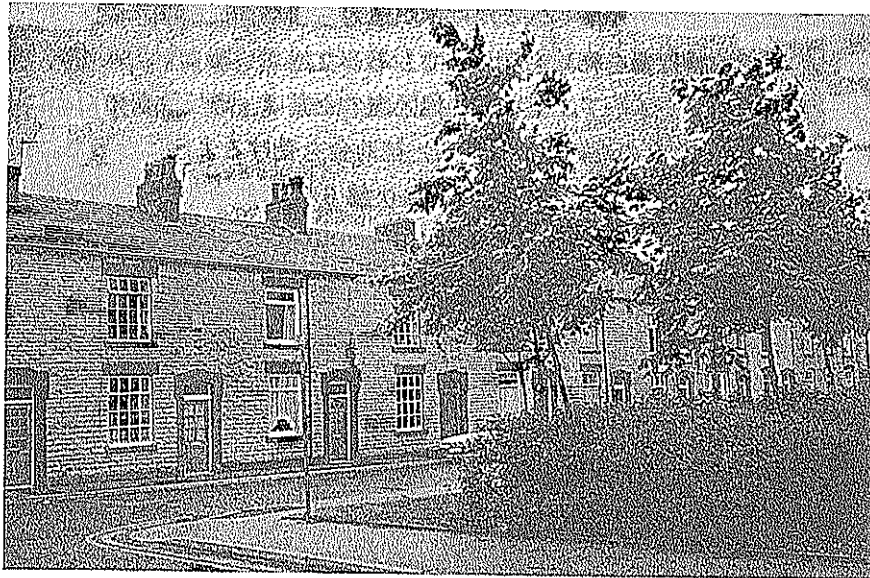


図 4. 古い住宅境域におけるオープン・スペースの創設

オールダム区は、工業再開地区内の企業と接触することに努めた。たとえば、ダーカー・ロワームーアの建物 (外壁) クリーニング作戦は企業の関心を生み出すことに成功した事例であった。ダーカー・ロワームーアでは、工業再開地区の指定に先立って、調査を実施した。その地域の状況 (雇用状況、建物利用状況など) を把握しておき、後に工業再開地区の成功の度合いをみるため、また、企業との接触をしやすくするためである。この調査は 1982 年に実施され、実際に、地域の状況を判断するのに非常に役立った。この結果、現在では、工業再開地区の指定に先立ち、こうした調査が必ず行われるようになっていく。区の経済開発庁は、最近、7 つの工業再開地区における 113 の企業を対象とした調査を行ったが、それによると 1,216 人分の雇用が増大したとのことである。

ビジネス界との結びつきをさらに強めるために、区は工業再開地区事業の成果を区民センターで展示するというものもしている。

事業の財源

ダーカー・ロワームーア地区の財源はオールダム区の工業再開地区の資金一都市事業 (Urban Programme) の割当金一によって賄われた。その主な内容は、これまでのところでは、次のようになる。

- ①建物のれんが (外壁) のクリーニング; 1979~85 年で 96,000 ポンド。これで必要な所のクリーニングはほとんど終了し、以後は、規模を縮小してキャンペーンを継続中。
- ②幹線道路およびアクセス道路の改善; 1979~85 年で 398,000 ポンド。以後も、改善が継続中。
- ③環境改善・美化; 1985 年までに 159,000 ポンド。1985 年以降もこの地区で、同様の事業が実施されつ

つある。

④民間企業に対する第5条補助金；敷地の美化、建物の外装の改良のための補助金が1986年までに95,000ポンド。この補助体制はその後も継続。

⑤民間企業に対する第6条補助金；1986年までに、建物の内部の改造に対して128,000ポンド。この補助金体制も継続。

都心地区法（Inner Urban Areas Act）第5条・第6条による補助金は、また、民間企業の合計424,000ポンドに及ぶ投資を引き起こすという結果をもたらした。また、これに加えて、アコンセンターにも多額の公的資金—都市事業の補助金と空き地再利用補助金（Derelict Land Grant）がその主なものであった—が投じられた。一方、中央商業センターは民間資金による開発であった。

工業再開発地区の効果

ダーカー・ロワームーア地区の成果は公的に認められたわけではないが、ビルのクリーニング、環境改善（美化）、道路の改良、空き地の有効利用などによって、非常に効果が上がっていることは一目瞭然である。

とくにアコンセンターは大成功で、200人分の雇用の増大につながった。同じように、中央商業センターは150人分の雇用を生み出し、また、第5条・第6条補助金は96人分の雇用をもたらした。ダーカー・ロワームーア地区は経済の沈滞から抜け出し、企業は確固とした基盤をもつようになった。

ダーカー・ロワームーア地区の再開発に関しては、このほかに、次の点を見る必要がある。

- 再開発を優先したこと。
- 地区のビジネス界に自信を生み出し、地区に投資させるようにしたこと。
- 区の各部局の効果的な協力を生み出したこと。

これにより、ダーカー・ロワームーアの事業がバランスよく効果的に実施されるようになり、オールダム区全体の工業再開発地区の基礎となったのである。



図5. 工業再開発地区へのアクセス道路の改善

3. スメシック・ハイストリート (サンウエル区)

これはショッピングセンターの改良事業である。この地区の指定はウエストミッドランド県によって行われたが、(1986年に同県のような大都市圏の県が廃止されたため) サンウエル区に事業が引き継がれた。大規模な環境改善事業 (environmental improvement project) が実施されているガルトン・バリー地区 (事例10参照) は、この隣接地区である。

要 点

- 規模； 約350メートル、43の建物
- 経費； 第1期・第2期工事が360,00ポンド
(第2期の工事が計画された)
追加工事 (駐車場建設) で33,000ポンド
- 資金源； 都市事業
- 特色；
- 100%補助金によるブロック単位での改良。
 - 21の店舗の一新。構造的に改良され、美化された。
 - 芸術家を雇用した。
 - 補助金交付の限定、すなわち、複合店舗や銀行、住宅協会などには補助金を与えなかった。

実 践 画 の 特 色

- 事業の各種段階において地元の関係者を巻き込んだ。
- 優先順位をはっきりと示し、選定した。
- 事業地区を系統的に定めた。
- 開発計画のプロセスと結びつけた。
- 事業地区内における優先順位について慎重に考慮した。
- 改良に焦点を合わせた。
- 機能面で改良した。

スメシック・ハイストリートは、ウエストミッドランド県の計画のなかで、産業の衰退と高い失業という特色をもつ地域のショッピングセンターとして分類されている区域である。住民は高齢者と外国人系が多く、スメシック・ハイストリートに頼って生活している者が多い。店舗ビルは構造的に劣悪で、1970年代の計画では、バイパス道路をつくるためにスメシック・ハイストリーの北側を壊すとされていた。当時のこの地区の未来は寒々としたものであったわけであるが、それがウエストミッドランド県のショッピングセンター改良地区として指定され、建物の改良、環境の改善が行われることとなった。

事業の発端

ウエストミッドランド県の都市計画 (Structure Plan) により、スメシック・ハイストリートは、深刻

な衰退に陥っている13のショッピングセンターのひとつとして光を当てられた。都市事業 (Urban Programme) の補助金で、ウエストミッドランド県は大規模なショッピングセンター改良事業 (Shopping Centre Improvement Programme) に取り組むことができるようになったのである。その事業の目的は次のようなものであった。

- 衰退しつつあるショッピングセンターに経済的な活力を与えるようにすること。
- ショッピングセンターの外観を改良し、ショッピングを楽しく安全なものにすること。
- ショッピングセンターを構造的にしっかりしたものにする。
- 店舗の内部の改良を行うようにオーナーを活気づけること。
- この改良によって、可能な限り、改良の気運をつくりあげていくこと。

ウエストミッドランド県でショッピングセンター改良地区として選定されたのはバーミンガム区のセリー・オークであった (1978年)。このセリー・オークの事業は景観を良くしようとするものであったが、建物の外観・状態を改良しようとする店舗に50%の補助をするという措置も伴っていた。間もなく、この事業はスメシク・ハイストリートを含む他のショッピングセンターにも波及するようになった。しかし、なかでもスメシク・ハイストリートが優先された。このショッピングセンターの改良は、同ストリートのすぐ後ろに計画された住宅改良地区 (Housing Action Area) と補完しあうと考えられたからである。

セリー・オーク (バーミンガム区) の事業がある程度成功した後、ショッピングセンター補助金の名称はスメシク・ハイストリートに引き継がれることとなった。他のショッピングセンターの印象はどんどん薄れていった。スメシク・ハイストリートに補助金を受ける資格のある建物66あったが、補助金を実際に与えられたのは9建物に過ぎなかった。しかも、その補助金は最高で2,000ポンドに過ぎず、小さな改良しかできないものであった。このため、ウエストミッドランド県は1980年にショッピングセンター改良事業 (Shopping Centre Improvement Programme) を見直し、適切な改良経費を100%補助することとした。また1982年に調査が行われたが、それによると、ショッピングセンター改良事業の特色は次のようなものであった。

- 改良はブロック単位に行われた。これは改良事業の集中を意味し、また、ひとつの契約で行われることを意味した。さらに、個々のビルディング単位で改良していくよりも安上がりであった。
- ビルの改良費は100%補助金であった。しかし、複合店舗、銀行、住宅協会の建物は、援助なしで改良できるはずという理由のもとに、補助金の対象外とされた。
- 駐車場の整備、周辺の美化といった関連事業に大きな注意が払われた。
- ビルの後ろ側の改良に50%補助するという事業もスタートしたが、ほとんど関心と呼ばなかったために、その後、廃止された。スメシク・ハイストリートではこの補助制度に対する申込はたったの2件であった。
- ショッピングセンター改良事業の実施計画は、それぞれのショッピングセンターごとに、県が一区の助力を受けながら一策定した。

この事業は、各ショッピングセンターの改良をできるだけ効果的にするという狙いをもっていた。そのため、従来は、県の助成を受けるための申請をするかどうかは各店舗の所有者の判断に委ねられていたが、その事業では、それぞれのショッピングセンターごとに県が改良のスケジュールを決定するとされた。ショッピングセンター改良事業に投資された額は当初の計画で予想された額よりかなり多くなったが、限

られた財源を有効に活用する手法も数多く活用された。たとえば、ブロック単位での改良を行うようにしたこと、事業全体をひとつの契約で行うようにしたこと、核となる地区に改良事業を集中したこと、事業を数年間にわたって段階的に行ったこと、がそれである。こうした手法でいけば、個々のビル単位で改良していくよりも、効果があがるという期待もあった。



図6. ブロック単位での完成間近の改良

表4 スメシック・ハイストリーのタイム・テーブル

	関連事件	事業実施
1970年後半	ウエストミッドランド県の都市計画が13の地域を荒廃しつつあるショッピングセンターと明記。 都心地区法 (Inner Urban Areas Act) が制定され (1978年)、都市事業 (Urban Programme) 制度が導入された。	スメシック・ハイストリートがショッピングセンター改良の最優先地区とされる。 ウエストミッドランド県、荒廃しつつあるショッピングセンターの改良事業を計画。
1979-82年	セリー・オークに続き、他の地区のショッピングセンター改良事業が始まる。しかし、あまり効果が上がらず。スメシック・ハイストリート・ショッピングセンターも改良事業が始まる。	セリー・オークがショッピングセンター改良事業の第1号地区となる。 ソーホー・ロード・センター (バーミンガム区) の改良事業に100%の補助金が交付される。 ショッピングセンター改良事業の細部にわたる調査、見直しが行われる。
1982年	スメシック・ハイストリーの北側がバイパス道路建設のために削られる。 ショッピングセンター改良事業の調査・見直しの報告書が公表される。	調査・見直しに伴う変更；改良はブロック単位で行われることとなった。また、周辺の美化なども同時に行うこととされた。さらに、実施計画はショッピングセンター毎に策定されるようになった。
1982-86年	スメシック・ハイストリート改良事業が生き返った。実施計画が策定された。ブロックごとの改良が4期に分けて行われることとなった。	期1期、第2期のブロック改良が着手された。
1986年	ウエストミッドランド県の廃止。	サンウエル区がスメシック・ハイストリート改良事業を引き継いだ。第3期、第4期のブロック改良が計画された。
1987年		第3期、第4期のブロック改良が終了。

スメシク・ハイストリートの改良

スメシク・ハイストリートは、バイパス道路を建設するために、北側が削られ、ショッピングセンターが劇的に小さくなったにもかかわらず、1982年時点でも、ウエストミッドランド県によってショッピングセンター改良事業の優先地区として位置づけられていた。それどころか、北側が削られ店舗の数が減ったために、残りの比較的小さな地域への商業活動の集中を考慮しなければならなくなり、優先資格がますます大きくなるということにもなった。また、県の都市計画や種々の調査が示しているようにスメシク・ハイストリートの店舗はあまりにも多過ぎたということからいえば、この北側の削減は、スメシク・ハイストリートの経済的な改善の可能性を与えるものでもあった。そして、バイパス道路の建設は交通量を少なくし、混雑を緩和したが、これは、スメシク・ハイストリートに対する公共投資を正当化する働きをした。

このショッピングセンター改良事業の実施計画は1982年12月に立案され、翌年の春に、商店主を含む公聴会で承認された。ウエストミッドランド県は、スメシク・ハイストリート350mに沿ったビルディングを4期に分けて改良すると提案した。

第1期工事は13のビルがあるブロックの改良であり、1983年に承認され、84年に着工された(表4参照)。ビルの改良に関しては、次の点に力が注がれた。

- 屋根の再生と煙突の修理。
- 看板、ドア、窓枠、窓の敷居の修繕・取り替え。
- ペンキ塗り替え、外壁の修正。

このような構造的な改良により、店舗の寿命が少なくとも15年は延びるであろうと考えられた。8つのビルがあるブロックの工事(第2期工事)は1985年に承認され、その年の10月に完成した。

店舗の改良に加えて、合計52台分のスペースをもつ2つの駐車場がつくられ、その周辺がきれいにされた。スメシク・ハイストリートの道路もきれいにされ、また、国鉄が鉄道をまたいでいる歩道橋を自費で再塗装した。さらに、国鉄との交渉によって、国鉄の経費で、駅の周辺がきれいにされた。

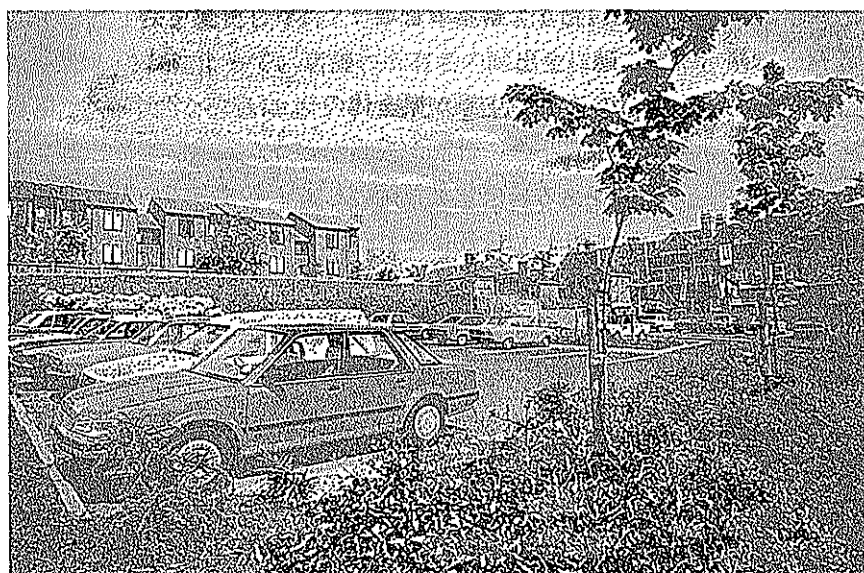


図7. 新駐車場により店に容易に安全に行けるようになった。

スメシク・ハイストリートにあるオールド・トール・ハウスも、ガルトン・バリー改良事業（事例10参照）の一環として改修された。また、新バイパス道路と店舗を区分するために、ハイストリートの北側に（ウエストミッドランド県の緑化事業の一環として）約80,000本の低木が植えられた。この緑化事業は、近くのセントポール通りでも実施された。

ショッピングセンター改良事業がサンウエル区に移管されてからは、同区は残りの2期の工事（22のビルの改良）を担当し、1987年に完成した。また、ハイストリートを明るくし、独自のアイデンティティをもった商業センターとするために、店舗の色彩のバランスをはかり、壁面や彫刻をつくることにし、そのために、サンウエルの町の芸術家1人を採用した。この芸術家は、その作業期間中、オールド・トール・ハウスに本拠地を置いた。

1988年に事業全体が完了する予定である。当初の予測に比べて若干遅れることになるが、ウエストミッドランド県からサンウエル区への移管を考えれば、これは不可避の遅れといえる。

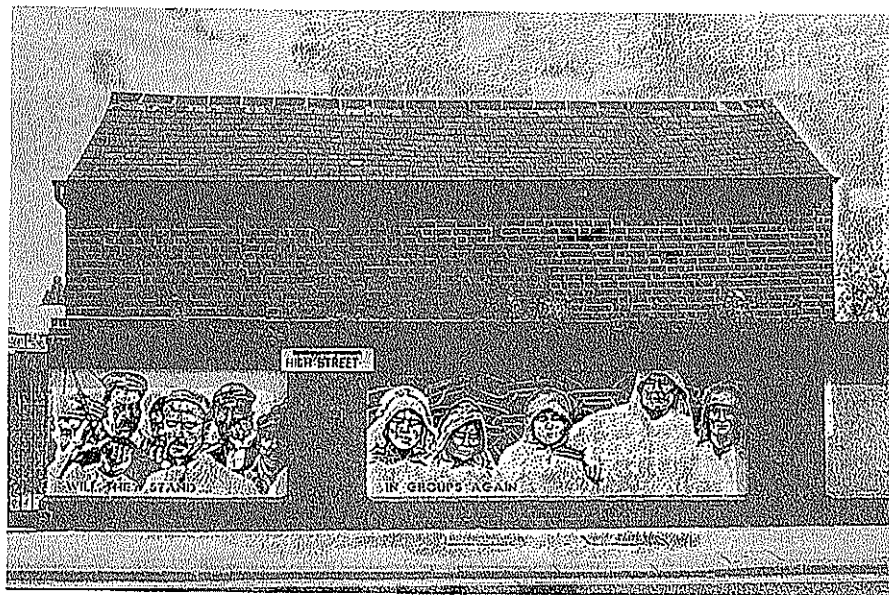


図8. ハイストリートにある壁の壁画

事業の管理

1986年以前においては、ウエストミッドランド県が県全体のショッピングセンター改良事業の調整を担っていた。投資の優先順位を決め、改良事業の計画が妥当かどうか再検討をし、個々のショッピングセンターについては、プランターとして、あるいは建築技師としてふるまっていたわけである。しかし、ウエストミッドランド県の廃止に伴い、こうした責任はそれぞれの区の所管となった。スメシク・ハイストリートの場合はサンウエル区が投資の優先順位をつくり、計画に着手し、手順を見直すことになった。この結果、スメシク・ハイストリート改良事業は、現在、サンウエル区の技術部(Department of Technical Services) 計画課(Planning Division)によって管轄・調整されている。その他の区の部局で関係があるのは、レクリエーション・アメニティ部、建築技師ぐらいである。改良事業を遂行する上で、サンウエル区の欠点としては、各部もしくは課の職員が1室にまとまっておらず、区役所の各所に散在しているという点、言い換えれば、部（もしくは課）内部の調整あるいは部（もしくは課）間の調整が困難になっているという点を挙げることができる。

ウエストミッドランド県とサンウエル区はともに競争入札によって単一の業者を選定してビル改修を委

託した。各期ごとに(あるいは、各ブロックごとに)単一の業者に請け負わせるという手法は、同時に種々の業者を使うのに比べて、はるかに管理が簡単で経費の面でも効果的であった。

地元の関心も事業の過程で考慮された。商店主(あるいは店舗の所有者)は公聴会や手紙で意見を述べる機会が与えられ、各期の計画策定・実施の段階でも個々にコンタクトが図られた。また、スメシク・ハイストリート の図書館では、長期にわたって、事業の実施状況や目的を説明する展示がなされてきた。

事業の財源

スメシク・ハイストリートの改進黨業は、他のショッピングセンター改進黨業と同じく、都市事業(Urban Programme)の補助金によって賄われている。1979年にスタートした当初の事業では9つの補助金が交付され、その額は全部で15,000ポンドであった。また、ほぼ同額が店舗の所有者によって醸出された。

この事業が1982年に変更された際、100%補助のブロック単位の改進黨業が導入された。第1期・2期の経費は、13ビルを改進黨した第1期工事の経費が210,000ポンド、8つのビルを改進黨した第2期工事が150,000ポンド、合計で360,000ポンドであった。全部で22のビルを改進黨する第3期・第4期の工事は1986-88年に行われ、経費は300,000-400,000ポンドを見積もられている。

この他に、駐車場の建設費として33,000ポンド、道路の再舗装および美化のために26,000ポンドの補助金が交付された。また、ビルの後ろ側を改進黨するための補助金にも2件の申込(補助金額10,000ポンド)があった。これとほぼ同額の店舗所有者の投資があったことももちろんである。

さらに、県当局の説得にあった国鉄が、国鉄の経費で、駅ならびに周辺をきれいにし、歩道橋を改進黨した。スメシク・ハイストリートの北側の県緑化事業(Operation Green-Up project)の経費は85,000ポンドであった。

ショッピングセンター改進黨業の効果

ウエストミッドランド県はショッピングセンター改進黨業を定期的にチェックし、効果を大きくするために、必要に応じて事業手法を変更した。ブロック単位による改進黨業、100%の補助制度の導入は、この変更の端的な例である。これによって、店舗の所有者の醸出金に頼らずに、県が改進黨業を計画・実施できるようになり、また、集中的な改進黨業によって、地元の商店主たちの注目を集めることができるようになった。50%の補助金という制度が継続していれば、このような目にみえた改進黨業は達成できなかったことであろう。

店舗の改進黨業それ自体は環境を変えるものではなかったが、それに伴う事業、駐車場の建設、道路などの緑化、あるいは壁画や彫刻の作成などは、スメシク・ハイストリートでの買物を楽しいものとした。

ハイストリートの経済力の改進黨業はそれほど意味のあるものではないという見解もある。改進黨業しなくても、ハイストリートのビルの空室率は低く、アジア人経営の店も繁盛している一経済力はある一というわけである。しかし、サンウエル区は、投資がなければスメシク・ハイストリートは行き詰まるのがはっきりしているという見解をとっている。

ブロック単位での改進黨業はお金がかかり、民間の投資を喚起しにくいという論議があるかも知れない。しかし、スメシク・ハイストリートがショッピングセンター改進黨業として改進黨される前には、民間投資はほとんどなかった。それに対して、ブロック単位の改進黨業が行われるようになってからは、環境の改善に

民間資金が投じられるようになったのである。

ハイストリートの改良事業と同地区で行われている他の事業—たとえば、ガルトン・バリーの改良事業や工業再開地区の事業など—との調整は、まだ、今のところ、ほとんど行われていない。しかし、サンウエル区はスメシックでの事業を統合しようと考えている。こうなれば、そのメリットは測りしれないほど大きいであろう。スメシックに新しい住宅、工場がたち、人々がガルトン・バリーに殺到し、その結果、商店に対する需要が高まり、ひいてはハイストリートの生存力がさらに大きくなるのではないかと考えられる。

4. ウィガン・ピア (ウィガン区)

ウィガン区のリーズ運河とリバプール運河の出会う区域に立地している古い工場や岸辺の建築物の磨き直しによる、観光、レジャー、教育、商業の開発事業である。

要 点

規模：	3.2ヘクタール	
経費：	413万ポンド (1982年度～1986年度)	
資金源：	都市事業	1,000,000ポンド
	都市開発補助金	240,000
	ウィガン区公共事業	1,940,000
	空き地再利用補助金	100,000
	田園地帯委員会	160,000
	イギリス観光庁	140,000
	大マンチェスター県	250,000
	民間資金	300,000
発案：	ウィガン区技術部長	
実施：	ウィガン区技術部の指導	
特色：	<ul style="list-style-type: none"> ● オフィス、歴史・教育センター、パブ、レストランなど、運河の岸辺の建物の外壁の磨き直し。 ● 復元された蒸気エンジンを展示する工場やコンサートホールの磨き直し。 ● 古い工業装置を取り込んだ大規模な美化。 	

実 践 面 の 特 色

- 既存の状況 (運河の岸辺のビルディング) をうまく活用した。
- 改良にはっきりと焦点を合わせた。
- 事業に民間資金の導入をはかった。
- 多様な公的資金を用いた。
- 改良状況がはっきりと目に見えるようにした。
- 新しい開発と結びつけた。
- 雇用の増大をもたらした。

ウィガン・ピアはリーズ運河とリバプール運河のほとりの小さな突堤でビルがいくつかあるのに過ぎないところであるが、ジョージ・オーエル(George Orwell)の小説“ウィガン埠頭への道(The Road to Wigan Pier)”により、その名前は全国的に知られている。これから述べる大がかりな改良事業は、このウィガン・ピアの文学上の名前を利用し、ウィガンを観光・レジャー・教育・商業の重要拠点にするというものであった。また、それによって、とりわけ衰退の激しかったこの区域に名声が付与されるようになり、雇用の場

も増えるようになった。

事業の発端

1970年代半ば頃、地元ではウィガン埠頭 (Wigan Pier) として知られている区域のビルは非常に荒れており、ウィガン区によって、目障りでイメージを悪くするものと目されていた。ビルの所有者である英国運河庁 (British Waterways Board ; BWB) は、放棄された状態であるにもかかわらず、それらのビルの複雑さが建築上のメリットをもたらす可能性があるかと判断していた。そして、運河庁は1975年にそれらのビルを商業・レジアーに用いる計画を作成したが、ビルの大規模な化粧直しをする資金をもっていなかった(また、当時は、それが運河庁の任務であるとも考えられていなかった)。その上、運河庁の計画と、たまたま時を同じくして、ウィガン・ピアのビルのほとんどを取り壊すという道路改良計画案が公表された。この道路計画案は具体化しなかったけれども、ウィガン・ピアには暗い影がさし、運河庁の関心も消えてしまった。

ウィガン・ピアに対する関心が再び出てきたのは1980年代の初めになってからであった。ウィガン区は、当時、ブラッドフォード区がやりはじめていた観光開発事業—それは、既存の状況をもとにして、その持ち味をのびし改良しようとするものであった—に関心を寄せていた。そして、ウィガン区の技術部 (Technical Services Department) はウィガン・ピアに同じように開発の適地があることに気づいたのであった。

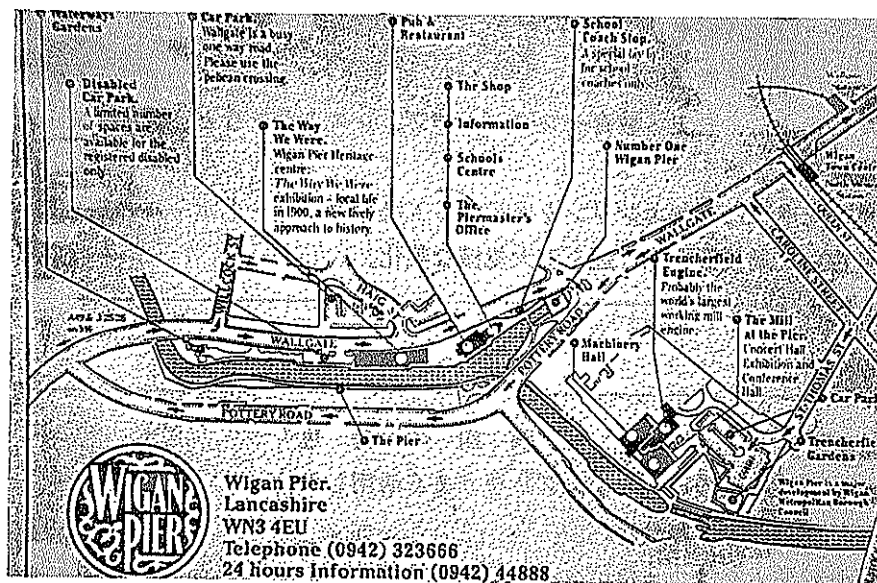


図9. ウィガン・ピア事業のレイアウト

議員たちもこのアイデアに熱烈な反応をしたが、しかし、建築物の化粧直しには多額の経費がかかるということに気がついた。そのため、出費を正当化できる十分な効果をもった事業であると同時に、想像力をいだかせ、資金助成機関 (funding agencies) の支持を生み出せるような事業でなければならないというのが、議員達の判断であった。事業は1982年から準備が始まった。区が委託したコンサルタントが技術部のアイデアを発展させ、市場の可能性を査定し始めたのである。

当初、ウィガン・ピアの事業はビルの化粧直しを目的とし、補完的に運河の景観をきれいにしようというものに過ぎなかった。ところが、その後、1982年になって、近くのトレンチャーフィールド工場 (Trencherfield Mill) を取り込み、事業を拡張するという機会が生じるようになった。工場の所有者達が、トレンチャーフィールド工場の閉鎖、それに伴う130の職場がなくなると公表したのである。ウィガン区は

その工場の買い取りに同意し、また、それを事業に加えることに同意した。工場は改良され、1960年代から使われていたスチームエンジンがそこに展示されることとなった。工場のまわりの土地は緑化ないしは駐車場一事業全体にサービスする駐車場一の用地とされた。また、工場の所有者達は、工場の2階以上の部分を賃借するように説得された。こうした状況のもとに、職場の数は維持され、後には、工場所有者達の財政状況が改善されたこともあって、職場が増えるようになった。

事業のほとんどは1985年に終了し、その年に、ウィガン・ピアは部分的に一般に公開された。正式のオープンは翌1986年である。

表5 ウィガン・ピアのタイム・テーブル

関連事件		事業実施
1975年	英国運河庁(BWB)ウィガン・ピアの化粧直し計画を提案	地元に関心はほとんどなし、運河庁の計画は道路改良計画によって実質的に葬られる。
1978年	ウィガン・ピアの一部を含むワルゲート工業再開発地区(IIA)を指定。	ウィガン区はウィガン・ピアの区域に関して、雇用の増進を優先事項とする。
1980年代初期	ブラッドフォード区、観光開発をスタート。	ウィガン・ピアのビル化粧直し、観光、レジャー、教育、商業のセンターとする計画が提案された。
1982年	ウィガン・ピア事業の準備がスタート。トレンチャーフィールド工場の閉鎖が声明される。	ウィガン区、トレンチャーフィールド工場を買い上げ、それを事業に加える。
1983年	コンサルタント、委託事項の報告。	ヘリテイッジ教育センターの構想が浮上。
1985年	事業がほとんど完成。	ウィガン・ピアが部分的にオープン。化粧直しをしたターミナル倉庫を貸しオフィスとする。
1986年	ウィガン・ピアの正式なオープン。	

ウィガン区は、スタートの時点から、化粧直しをしたビルを事業の目的に沿ってバラエティに富んだ使い方をしようと考えていた。たとえば、

- 雇用の場の増進：この事業は、トレンチャーフィールド工場の予想外の買上の前から、既存の雇用を維持し、直接・間接的に雇用の機会を生み出すもくろみを持っていた。雇用の場は、直接的には、埠頭に観光施設・レジャー施設を新設することによって、また、倉庫をオフィス用の建物に改造することによって、創設することができると考えられた。それに加えて、観光客の出費が仕事をもたらすとも考えられた。
- 観光事業：この事業は、北西地方の主要な観光地とするように多様で興味深いものにするというねらいもあった。観光の目玉とされたのは初めはヘリテイッジ・センター（郷土資料館）であったが、トレンチャーフィールド工場の買上やスチーム・エンジンの展示によって観光をもっと多様なものにすることができた。また、この事業にはレストランやパブを開業させ、観光客や地元民にサービスするという構想も含まれていた。
- 教育、レジャー：ウィガン・ピアは、観光客だけでなく、地元民の施設としても発展させるというのが、事業の構想であった。そして、この施設の利用者の中でとりわけ重要な役割を演じるのは学校の生徒であると予測された。そのため、ヘリテイッジ・センター（郷土資料館）の教育の局面が開発され、研究・情報センター（Study and Information Centre）がつけられた。この研究・情報センターは、学校生徒のためでなく、大人のためにも、また、特別な関心を持つひとびとにも役立つものにしようとして設計された。
- 環境保全：運河のほとりの建物は建築上の価値はあったけれども、ビルの物理的な状況や外観は、また、その周辺の土地の状況は劣悪であった。そこで、多数の訪問者を引き付け、民間の資本投資

を引き出すために、建物をきれいに磨きあげ、周辺を美化（緑化）することに注意が払われた。



図10. 郷土資料館となった倉庫

ウィガン・ピアの事業の実施

この事業は、当初は、運河のほとりのウィガン・ピアに建っているいくつかのビルの化粧直し、及び、それに伴う周辺の美化を意味する事業であった。ところが、トレンチャーフィールド工場とその周囲の空き地が突然利用できるようになり、事業の規模・内容が拡大した。

化粧直しされるビルのなかで最も大きかったのはヘリティッジ・センター（郷土資料館）にすることが予定されていた昔の倉庫（図10参照）であった。このセンターは19世紀後半を中心にウィガン区の経済史・社会史をみせるというものであった。そして、たくさんの新しいアイデア、たとえば、ビデオ装置をとりつけたり、歴史を再生するための俳優をつかったり、あるいは、来訪者に歴史の“体験”をさせるというようなアイデアを導入した。これに隣接するビルは研究・情報センターに改造され、そこに講堂ならびにウィガン・ピアで働く区職員のオフィスが付設された。3番目のビルは民間デベロッパーによりパブ・レストランに改造された。

これらのビルから少し離れたところにターミナル倉庫があり、これは、都市開発補助金(Urban Development Grant)を受けた民間デベロッパーにより、一流のオフィスビルに改造された。運河のほとりのビルはすべて、その外観に重点を置いた形で、高度に改良された。このような化粧直しの事業ではしばしばあることであるが、ビルの構造上の問題は計画作成の段階では十分には理解されなかった。その結果、化粧直しの事業は予測よりも複雑で経費がかかるものとなった。たとえば、ターミナル倉庫の場合、2階から上を作り直さなければならなかった。

トレンチャーフィールド工場のビルにより付加的な展示スペースが確保できるようになった。その1階には完全に使用できるように復元したスチーム・エンジンを収容した。また、2階から上は元の工場主たちに提供（賃貸）された。トレンチャーフィールド工場のビルは、今では、ウィガン・ピアの訪問者の出発点となり、セール（特売）やレセプションの場所となった。工場周辺の土地は緑化され、ウィガン・ピア全体のための駐車場がつけられた。この工場ビルと他のウィガン・ピアのビルとは、運河沿いの小道を利用して行き来することができ、また、水上バス（快速船）によっても行き来することができる。

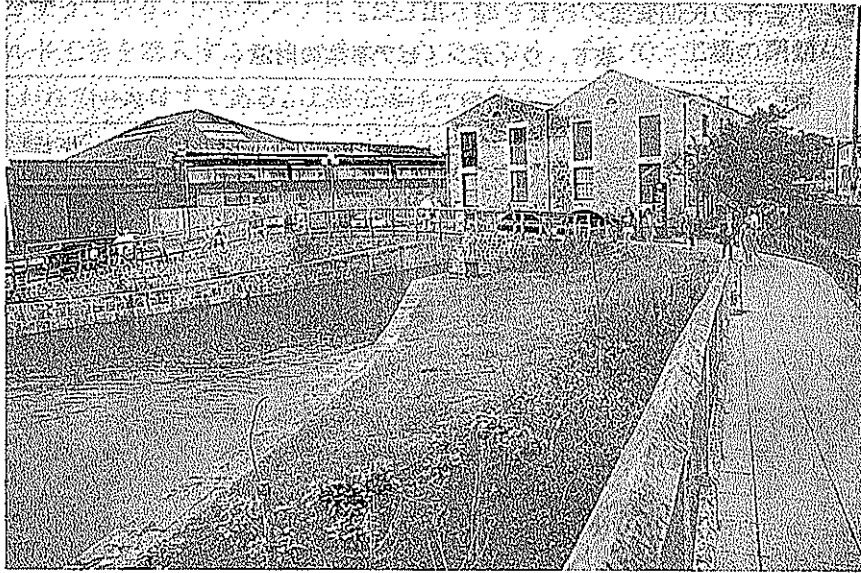


図11. 都市開発補助金を用いて化粧直しされオフィスビルになった倉庫

ビルの化粧直し及び改造の後、周辺の緑化・美化が行われた。この事業では、古い形態や機構の再利用とともに、ビクトリア後期のテーマを強調する（ヘリティッジ・センターやトレンチャーフィールド工場）など、細かなところにも注意が払われた。また、緑化・美化の工事では、花壇、植栽地、照明、告知板などの整備とともに、ウィガン・ピアへの入り口をどうするか、駐車場をどのように整備するか、等々も重要視された。

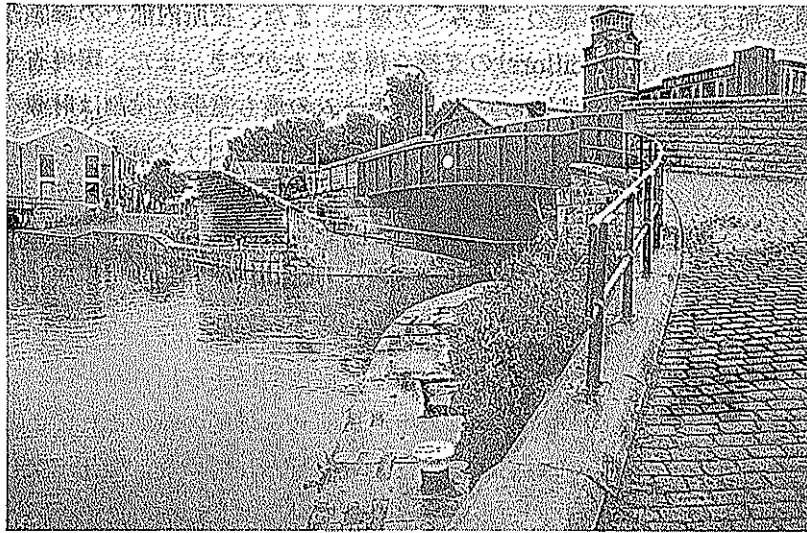


図12. 運河に沿っての美化

事業の財源

ウィガン・ピアの事業は1982年度から86年度の5年間に及び、413万ポンド費やした。これだけの経費がかかったのは、事業の質が高かったためであり、また、ビルの化粧直しの費用がかさみ、トレンチャーフィールド工場の事業が加わったためである。この事業には様々な財源が用いられた。都市事業の資金や都市開発補助金、あるいは、ヘリティッジ・センターへの補助金となった英国観光庁の補助金、情報センターおよびヘリティッジ・センターに使われた田園地帯委員会の資金、等々である（表6参照）。この事業は名声

を生み、それがまた、若干の民間資金の投資を導き出した。

表6. ウィガン・ピア事業の財源

財源	合計額	ノート
空き地再利用補助金(Derelict Land Grant)	0.10百万ポンド	ほとんどがトレンチャーフィールド工場の周辺の土地に使われた。
都市事業(Urban Programme) (75%は環境省、25%はウィガン区)	1.00	建物の改良やその周囲の美化・緑化など幅広く利用された資金。
都市開発補助金(Urban Development Grant) (75%は環境省、25%はウィガン区)	0.24	ターミナル倉庫、およびパブ・レストランの整備に用いられた。
田園地帯委員会(Countryside Commission)	0.16	ヘリティッジ・センターおよび情報センターに、また、運河沿いの小道の改善に用いられた。
イギリス観光庁(England Tourist Board)	0.14	ヘリティッジ・センター(郷土資料館)への補助金。
大マンチェスター県(Great Manchester Council)	0.25	建物の化粧直しや改良、および緑化・美化事業の資金。
ウィガン区事業費(Wigan MBC Main Programme)	1.94	付加的な経費。すなわち、事業に直接的には使われず、事業を下から支える経費。
民間資本(Private Sector Contribution)	0.30	ヘリティッジ・センター、オフィスの開発、パブの設置などの資金。

事業の管理と職員機構

ウィガン・ピア事業は、大部分、ウィガン区技術部に設けられた小さなチームによって担当された。このチームに上級職員を加えたため、事業の“重み”が増し、また、役所内部での参画が得やすくなった。さらに、その結果として、議員(Councillors)の支持を得ることができ、また、環境省や大マンチェスター県など、資金交付機関の支持が得やすくなった。このチームの最も重要な役割は財源を集め、調整することであった。また、デベロッパーとの連絡、あるいは、工場主などのような事業に直接的な利害関係をもっている組織と連絡を保つこともチームの重要な役割であった。また、このチームは、事業の各局面でアイデアを提示するというこもした—これらのアイデアは顧問コンサルタントによって現実的なものにしてもらったが。

ウィガン区は、その後、ウィガン・ピアの日々のできごとを管理するために、駐在員を任命した。また、およそフルタイム30人分に相当する職がこの事業によって直接的に生み出された。パブレストランの従業員の職がそれであり、また、ビクトリア期の人々の生活を演じる俳優の職がそれである。

ウィガン・ピアの敷地の管理は区役所内部の職員によって行われている。緑化・美化は最小限度の維持管理で済むように設計されたこともあり、担当職員ならびに財源は意識的に低く押さえられている。

事業の効果

ウィガン・ピアは設計されたことのほとんどを達成した。はっきりと目に見える効果をあげ、たくさんの運河のほとりの興味深い建物を保存しながら、環境の改善を成し遂げることができた。この事業で直接的な雇用をかなりもたらしたが、同様に、この事業の結果として、かなりの職場が生み出されるようになった。あるいは、職場が喪失されなくて済んだ。ターミナル倉庫の改造でつくられたオフィスビルの一面は所有者であるデベロッパーが使っているが、残りの部分はすぐに貸し出された。現在、約40名の人々がそ

これらのオフィスを使っている。ウィガン・ピアのプロジェクトがなければ、おそらく、ウィガン区はトレンチャーフィールド工場を購入することはなかったであろう。そして、工場の閉鎖によって一現存する一130の職場が失われていたはずである。工場主達はその後立ち直り、現在はトレンチャーフィールド工場で360人の人々が働いている。

観光施設としては、ウィガン・ピアはコンサルタントの予測をはるかに越える効果をあげた。コンサルタントは年間100,000人の観光客を期待していたが、オープン後たったの2週間でなんと44,000人も観光客を受け入れたのであった。1986年度の有料施設への観光客は300,000人、そのうち40%はヘリティッジ・センター（郷土資料館）や情報センターに来る学校の生徒であると予測されている。今までのところ、来訪者の80%はこの圏域の住民であり、その多くはウィガン区の住民であると見積もられている。これらの事業収入によってウィガン・ピアの運営費を賄いたいというのがウィガン区の考えである。オープン後8か月で50万ポンドの事業収入があった。これは直接的な買物がほとんどない状況のもとでもたらされたものである。もっとも、メディアから少なからぬ利益を得たのであったが…。

ウィガン・ピア事業の成功は王立都市計画研究所（Royal Town Planning Institute）や英国観光協会（British Tourist Authority）によっても認められている。

現在、このプロジェクトをさらに拡大しようという動きがある。たとえば、このプロジェクトの成功によって自信を得たウィガン区は、（ウィガン・ピアから1キロメートルも離れていない）ウェストウッド・パワー・ステーション地区の開発をするという意向のもとに4千万ポンド提示しているといった状況である。

5. クリーンアップ作戦 (ボルトン区)

これは、ボルトン区をきれいにし改良しようという事業で、1979年に始まり、今日まで続いている事業である。今まで実施してきたのは、美化、植樹、ビルのれんが（外壁）のクリーニング、ペンキ塗り、ごみ箱の設置などである。

クリーンアップ作戦は、都心部のビルディング、土地、道路、鉄道を目に見える形で一変させる方法として、イギリスの多くの市区町村で利用されている。ただし、どこに重点を置くか、どのように行うか、事業の中心を何にするか、などは各地方団体によってバラバラである。ボルトン区のクリーンアップ作戦は、区域に基盤を置いた改良を重視しているという点に、また、優先順位の変更に合わせて事業を進めてきたという点に特色がある。

要 点

規模：	ボルトン区の区域。これまで154の用地と142のビルをクリーンアップした。	
経費：	185万ポンド（1979年度～1986年度）	
資金源：	都市事業（ボルトン区）	1,500,000ポンド
	民間部門	350,000
発案：	ボルトン区計画部	
実施：	ボルトン区計画部	
特色：	●ビルのクリーニングおよび用地の改良。 ●民間の建物の重視。 ●有名なビル、ボルトン区への主要道路をクリーンアップ作戦のターゲットにしてきた。 ●年度単位で事業を実施し、定期的に見直しをしてきた。	

実践面での特色

- 個々の事業を優先順位をあらかじめ明確に示した。
- 既存のビルや建造物をうまく利用した。
- 個々の事業区域内での優先順位を慎重にした。
- 改良の中心を明確にした。
- 民間部門が事業に投資した。
- 目にみえる効果をもたらした。

事業の発端

ボルトン区のクリーンアップ作戦がはじまったのは、都市事業（Urban Programme）団体として指定される前からである。他都市の場合、環境省のクリーンアップ作戦に刺激され、財源を提供されて同種の政策を展開するようになったのがほとんどであるが、ボルトン区の場合、クリーンアップ作戦を展開し始

めたのは、環境省が言い出す前であった。区役所をはじめとする主要な公共の建物は1960年代後半から70年代にクリーニングが終わっていた。1978年、都市事業を始めるようになったが、その最初の段階では、公共の土地・建物に重点を置き、それらの外観をきれいにしようと宣伝していた。クリーンアップ作戦は、その後、1981年に財源確保のためにボルトン区の都市事業に組み込まれた。この事業はローリング計画であり、そのため、予算の増配分はすばやく活用され、使い残しということにはなかった。

クリーンアップ作戦のためにボルトン区が掲げた目標は、都市事業の一般目標、とりわけ次の目標に従うものであった。

「美観の資質を全体的に保護し高める。美観の重要性を人々に強く認識させ、また、美観が人々の健康にいかに関与を及ぼすかを人々に認識させる」

クリーンアップ作戦は、民間部門や一般大衆に環境意識を持たせる機会を提供するものであると同時に、改良を敏速に行うメカニズムを提供するものである。

クリーンアップ作戦では、当初、公共の土地と建物に重点が置かれた。これは、ひとつには一公共の土地・建物の改良は履行しやすいという一便宜のためであり、いまひとつには、環境改善に対するボルトン区の公約を民間部門や一般大衆に実物を見せつけて宣伝するためであった。目立ちやすい公共用地を無視している限り、民間部門から大きな反応を生み出すのは難しいと考えられたわけである。その後、公共の建物、用地がほとんど美化されたので、民間所有のビルや用地に重点が置かれるようになった。

クリーンアップ作戦で最初のターゲットになったのは、区を中心部ならびにその隣接地域であった。歴史的・建築学的に重要な地域、ボルトン区への重要なルート一道路、鉄道も優先された。これらは今でも優先されているが、しかし、これらの地区の事業が進み、問題も解消するにつれ、他の場所に重点が移っていくようになった。たとえば、以前工場に使われていたようなビルが集中し、それらのクリーニングによって大きな効果があがる地域、あるいは、ボルトン区が開発を促進したいと考えている地域に重点が移っていったわけである。

作戦の展開

1979年以来、クリーンアップ作戦は継続的にローリングされる事業として実施されてきた。1987年3月までに、142のビルと154の用地がクリーニングあるいは改良された。この作戦に、都市事業から150万ポンド支出され、また、民間部門、教会、慈善団体から35万ポンドの醸出があった。

クリーンアップ作戦の最初の1年間は、ごみの除去、植樹、ごみ箱の設置のために2万ポンドの追加投資が行われた。マンパワー・サービス委員会のコミュニティ事業が実施されるようになり、クリーンアップ作戦の財源は土地のクリーニングにはあまり使われなくなった。しかし、1982年度以来、土地クリーニングの用具の購入を助成するために、クリーンアップ作戦の財源が若干(総額で285,000ポンド)まわされている。クリーンアップ作戦によって実施された個々の事業は次のようなものがある。

- セントジョージ教会：町を中心からすぐ北にあり有名だけれども使われなくなっていた教会が1979年度に10,206ポンドでクリーニングされた。その後、都市事業(Urban Programme)の財源を使って化粧直しをされ、専門店・時計博物館になった。
- アトラス工場地帯：混合工場群のひとつであるアトラスがクリーンアップ作戦のもとでクリーン

グされ、ペンキが塗られた。1979年度と1980年度のこの事業に合計8,049ポンドが交付され、当該地区におけるその後の工場の更なる改良に弾みをつけた。

表7. クリーンアップ作戦のタイムテーブル

関連事件		事業実施
1960年代-1970年代		ボルトン区、主要な公共建物の化粧直しをする。 ボルトン区、ビルの外観のクリーニング運動を展開する。
1978-80年	都心地区法 (Inner Urban Areas Act) 制定。ボルトン区、都市事業団体に指定される。最初の年次報告が策定される。	ボルトン区のクリーニング運動がクリーンアップ作戦となり都市事業のひとつとなった。当初は公共の建物と土地に集中。しかし、民間の土地、建物も次第に重視されるようになる。
1981-82年	マンパワー・サービス委員会 (Manpower Services Commission) のコミュニティ企業計画 (CEP) が進展する。(後に名称をコミュニティ事業に変更する)	土地の改良はマンパワー・サービス委員会の事業に引き継がれ、クリーンアップ作戦ではあまり重視されなくなった。それに代わって、一連の改良 (たとえば工場とその周辺の改良) が重視されるようになった。
1982-83年		マンパワー・サービス委員会の事業に資金が提供される。民間のビルディングが重視されるようになった。
1983-84年		国鉄との長い協議の後、鉄道のクリーンアップも行われることになった。 クリーンアップ作戦に関して、区域に基盤を置いた優先順位がさらに強調されるようになった。
1986年	クリーンアップ作戦の見直し。	この見直しの結果、優先区域の改良が一層重視されることになった。

- セントジョージ道路：セントジョージ教会のそばの商店街が、隣接する区所有のビルのクリーニング (1982年度) に続いて、クリーニングされペンキが塗られた。補助金は50%であり、残りは商店主やビルの所有者が負担した。クリーンアップ作戦からの補助金額は、1984年度の4,646ポンドであった。この事業はボルトン区と地区建物保存トラスト (District Building Preservation Trust) の監督のもとで行われた。
- 国鉄：クリーンアップ作戦に国鉄を参加させようという試みが3年にわたって行われた。これが成功したために、線路際の壁、橋、手すり、信号ボックス、トリニティ駅の高架橋などのクリーニング・塗装もクリーンアップ作戦に含まれることになった。47,112ポンドの補助金が1983年度と84年度にわたって交付されたが、これは事業費の50%であり、残りは国鉄が負担した。この成功に伴って町の中心部の高架橋がクリーニング・塗装されるようになった。

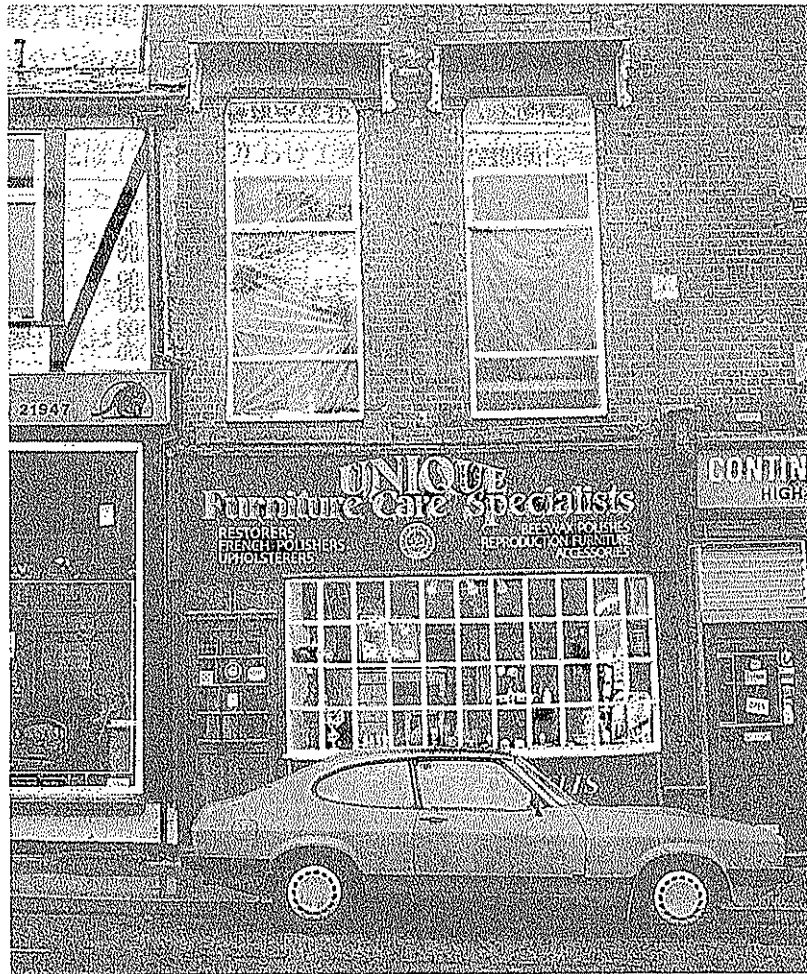


図13. セントジョージ道路の化粧直しをされた店の事例

事業の管理

ボルトン区のクリーンアップ作戦は計画部の管轄にあり、一人の職員が日々の行政責任を負っている。この職員の仕事には、民間部門の要請に対応すること、クリーンアップ作戦の対象となった事業に従事することの2種類のものがある。たとえば、国鉄との話し合いに3年間かかったというように、当初は、実際の事業にもちこむまで時間が非常にかかった。しかし、クリーンアップ作戦の結果がはっきりするにつれ、民間部門が当初よりはるかに積極的にこの作戦に参画するようになった。

行政責任の一人の職員への委任は補助金の認可手続きをスピードアップした。この手続きは土地や建物の所有者に対する要求が非常に簡単であったために、さらに、スピードアップされた。たとえば、補助金申請の定まった書式というものはなかった。申請者は2通の見積書と1通の建築図を出すだけでよかった。このように、ボルトン区は申請手続きのスピードを非常に重視した。民間の関心・支持を保つためには、地方団体のものわかりがよいと民間に認められなくてはならない、と考えたからである。

毎年、クリーンアップ作戦の担当職員は当該年度の事業の報告書を作成し、翌年度の事業とその予算案を提示している。この報告書では、また、その後に取り組むべき個々の事業—その多くは原則的に所有者の同意を得ている—についても提示している。

クリーンアップ作戦の初期の頃には、区の計画部はリーフレットをつくり、商工会議所を通して事業の

宣伝をした。その後、地方の新聞・テレビなどで報道されるようになり、民間部門や国鉄などの組織が関心を示すようになったこともあって、現在では、この種の宣伝はほとんど要らなくなった。

表8. ボルトン区におけるクリーンアップ作戦の財源 (1979~1986年度)

	補助金(£)	民間投資額(£)	合計(£)	民間投資/合計(%)
1979年度	278,000	8,000	278,000	—
1980	215,000	26,000	241,000	11
1981	106,000	38,000	144,000	26
1982	126,000	24,000	150,000	16
1983	263,000	69,000	332,000	21
1984	214,000	74,600	288,600	26
1985	139,000	44,000	183,000	24
1986	166,000	69,000	235,000	29
合計	1,507,000	352,600	1,851,600	19

事業の財源

クリーンアップ作戦の資金は都市事業 (Urban Programme) の形で賄われた。都市事業というのは区の所有でない土地や建物の改良に補助金を交付するという制度である。その標準的な補助率は事業費の50%であるが、民有地の美化計画には75%の補助金、また、慈善団体や宗教団体の改良事業には87.5%の補助金が交付されることになっている。1982年度にマンパワー・サービス委員会のコミュニティ事業 (Community Programme) を後援するクリーンアップ作戦のローリング事業もこの都市事業に含まれるようになった。これにより、339,000ポンド交付されたが、これは、1982年度以後、都市事業の補助金としてボルトン区のクリーンアップ作戦に交付された補助金の37%に該当した。1979年以降の補助・助成の総額は表8の通りである。毎年度の額の違いは、天候が悪く事業の遂行が難しい年があったこと。あるいは、事業の規模が特に大きい年があったことを示している。

地域の特徴

ボルトン区でクリーンアップ作戦が実施された地区は、最初から、場所的に優先される条件を備えていた。町の中心部および中心部に通じる放射道路のクリーニングは最初の頃の優先事項であったのである。しかし、ボルトン区は、これらの地区の問題に取り組むに際して、他の地区にも衝撃 (impact) を与えようと考え、町の中心部を取り囲む工場地帯の化粧直しを行った。この地帯のクリーニングは他の地区にかなり大きな影響を及ぼすに違いないと考えたからであるが、同時に、この地帯の多くは工業再開発地区 (industrial improvement area) の指定を受けている地区でもあったからである。

ボルトン区は、クリーンアップ作戦を通して、徐々に、投資を引き出すようにしていった。たとえば、区役所のすぐ北側に、以前は人気のある商店街であったが、商店街が区内の別の場所に移転したために、荒廃した地区があった。しかし、その荒廃地区に対する民間の関心が強かったので、クリーンアップ作戦の財源をその地区の一連の改良事業に投入して地区のイメージアップをはかり、民間の投資意欲を鼓舞した。また、有名なビルディングや敷地—たとえば、セントジョージ教会—をきれいにすることによって、区の計画部は、そのほかの重要なビルや建造物にも民間の注意が払われるように仕向けてきた。さらに、クリーンアップ作戦を他の財源—たとえば、空き地再利用補助金 (Derelict Land Grant) —と結びつけ、総合的な改良をもたらすということも行なってきた。敷地の再生や美化、道路の改良、数多くのビルディ

ングや建築物の化粧直し、等々がその事例であった。また、それに加えて、区内のいくつかの地域に、住宅の所有者がそれぞれの住宅の外観を改良し、美化をはかったところもあった。

クリーンアップ作戦は、現在、見直し中である。この見直しにより、建物の構造的な改良に重点が移りそうである。ボルトン区は、いま、とりわけ工場の跡地に、民間住宅の開発をさせようとしている。クリーンアップ作戦は、こうしたデベロッパーにもっとも効果的な動機を与えるものと思われる。工場の跡地がもうすぐクリーンアップ作戦の対象区域になるからである。また、中心部や放射道路沿いに残っている区域でもクリーンアップ作戦作戦が行われるはずである。財源の配分を拡散させないように、今後のクリーンアップ作戦の対象区域は1年につき3か所になるものと思われる。また、このように限定することによって、優先区域の外部からの助成の要請にも応えることができるようになり、さらに民間部門の活動を促進させる—それらを助成する—財源も残るようになろう。

6. ブリクストン駅 (ランベス区)

これは、ブリクストン駅、駅周辺の建造物の外壁、高架線下の商店街の前壁をクリーニングしペンキを塗り化粧直しするという総合的な改良工事である。この事業は、地方団体（ランベス区）と民間部門それに国鉄が協定して国鉄施設を含むその周辺の環境改善に取り組んだ事例のひとつでもある。

要 点

規模：	鉄道駅、高架橋下、および周辺の建造物		
経費：	110万ポンド（1982～1986年）		
資金源：	国鉄		573,000ポンド
	都市事業（ランベス区）		396,500
	大ロンドン県（GLC）		127,000
発案：	GLC および国鉄		
実施：	GLC、国鉄、ランベス区		
特色：	<ul style="list-style-type: none"> ● 国鉄の施設に関するもっとも野心的な環境改良事業（今までのところ） ● 地元の芸術家によって描かれた壁画 ● 彫刻の建設、それに対する称賛 ● 事業の進展を説明する小冊子の制作 ● 高架線下の商店街の化粧直し ● 切符売り場の一時閉鎖と使いやすくするための機能的改善 		

実践面の特色

- 既存の特徴の上手な活用
- 部局・機関間の強力な調整
- 事業区内での優先順位に関する注意深い配慮
- 改良点を明確にしたこと
- 革新的で成功をもたらした事業の管理技術
- 地域社会および任意団体の参画
- 公共資金の多様性
- 強烈な視覚的インパクト
- 機能的・効率的改良

ビクトリア時代の遺産は南ロンドンの至る所に見られるが、多くの駅、高架線その他の鉄道を形成している建造物も、ビクトリア時代の重要な遺産である。この100年間、これらの施設の改良はほとんど行われなかった。一般に、駅は質を低下させ、高架線やアーチは風雨や汚染に長い間さらされ、すっかり見苦しくなってしまった。地方からの乗客で混雑する重要な乗換駅のブリクストン駅は中でも悪化し、環境的

にもっとも悪い駅のひとつになってしまった。1980年代初頭の被害は、ブリクストン駅の切符売り場の区域にダメージを与え、環境的にさらに悪化させた。こうしてブリクストン駅とその周辺は、国鉄とランベス区の共同事業である改良事業一駅および建造物の外観と機能を改良する事業一の焦点となった。

事業の発端

この事業の前に国鉄が行ってきた改良事業は、ほとんどが機能の改善あるいは維持のためという理由によるものであった。純粹に環境改善という理由による改修は極めて稀であった。しかし、1970年代になると、国鉄は、環境改善に積極的に参画するために、また、地方団体から財源を取得するために、地方団体や民間部門と一連の協力関係を結ぶようになった。環境の改良から生じる利益をうける立場にあるコミュニティと費用を分かち合う手段として、国鉄は“協力”を扇動したのである。

そして、この新しいアプローチの先頭に立つために、国鉄内部に環境局 (Environment Department) が設立された。初期の事業は駅の外壁のクリーニングや橋のペンキ塗りに集中していたが、後には高架線のクリーニングや駅前広場の美化も含まれるようになった。ランベス区における初期の協力例はボックス駅とその周辺の事業であった。また、区内の鉄橋のペンキ塗り直しをするという協力事業もあった。これらの事業の多くは、マンパワー・サービス委員会の企画にもとづき、失業者の技術訓練をする機会として利用された。

従来から、ブリクストンの中心部はランベス区により投資優先区域とされてきたが、1981年に市民騒動が発生したために、この区域の改良の必要性が地方当局によってますます意識されるようになった。その結果、多くの事業一すなわち、レクリエーション・センターの改善、エレクトリック通りの化粧直し、マーケットの改装、デパートの集合小売店への改造、それにランベス区と地元実業界の“ブリクストン・キャンペーンを支持する”ための協力、等々がこの中心部で行われてた。

政治的情勢を考慮して、当時の大ロンドン県 (GLC) が、ブリクストン駅のアトランティック道路側玄関の塗り直し等々の事業に共同投資するべきであると判断するようになり、国鉄に接近するようになった。この駅は、れんがづくりの高架の上に建てられており、そのロンドン行きプラットフォームがアトランティック道路の上に突き出ている駅である。駅のすぐ下では、多くの商店や事務所が劣悪で乱雑な環境のもとで営業していた。ランベス区と国鉄は、GLCの提案よりもっと進んだ改善をし、店先の塗り直しだけでなく、駅全体の化粧直しをする機会があると判断していた。

このプランは野心的なものであり、今までのところ、国鉄が行ったこの種の事業の中では最大の事業であった。実のところ、国鉄の高官連はこのプランに熱心であったが、担当職員は当初躊躇していた。最終的には、ブリクストン駅事業は1982年-86年に4つの段階に区分されて行われた。第1段階は、GLCの経費で、GLCの提案に沿って行われた。残りの段階は、ランベス区と国鉄によって担当され、駅前通りの2つの店舗の店頭の改良、駅の刷新、さらには革新的な2つの芸術事業一すなわち、大規模な壁画の作成とプラットフォームへの彫刻の設置一が行われた。

こうして実施された事業は、駅とその周辺の外観をよくしようとするもの、また、駅のレイアウトを分かりやすく気持ちの良いものにしようとするものであった。

ブリクストン駅の事業は1982年に始められ1986年に完了した。具体的に実施されたのは次の通りであった。

表9. ブリックストンのタイムテーブル

	関連事件	事業の実施
1970年代	国鉄(BR)と地方団体が環境整備の面で協力するようになる。 ランベス区とGLCの環境整備の優先地区としてブリックストンが指定される。	
1981年	ブリックストンでの市民騒動	ブリックストン駅のアトランティック側玄関の改良に関して、GLCが国鉄(BR)に共同して資金を出すように呼びかける。
1982年	ブリックストン駅の事業が着手される。 第1段階改良事業；アトランティック道路側駅玄関の改良が行われた。	GLC、ランベス区に対して、ブリックストン駅とその周辺の化粧直しの計画案を作成するように呼びかける。
1982-85年	第2～第4段階の事業が始められる。	残りの協力事業が行われた。ランベス区全体では、ブリックストン駅のほかに、ボックスホール駅やウオータールー駅の改良が行われた。
1986年	駅改良事業の完成セレモニーが行われ、駅プラットフォームの彫刻の除幕式が行われた。	

- アトランティック道路の上のプラットフォームを支えている汚い鋼鉄の支えに鮮やかな色が塗られた。れんがづくりの壁は汚れを落され、ブリッジは端から端までペンキが塗られた。ブリッジの手摺りは完全につくり直された。
- ブリックストン駅前にあるたくさんの店舗の入口が改良された。これにより、各店の正面は合金やガラスで装飾され、新しい雨どいが取り付けられるようになった。れんがづくりの壁もクリーニングされ、ペンキが塗られた。窓にモザイク模様の縁飾りがつけられ、カラフルなブラインドがつけられた店もあった。
- 駅と商店街の連絡通路であったが、あまりにも汚くてその役割をはたしていなかったアーケードがきれいにされ、舗装された。魅力的な透明の丸天井、照明もとりつけられた。安全な環境がもたらされたわけである。
- 火事でダメージを受けた駅の階段は修復され品質をよくされた。古い切符売場は取り壊され、近代的で魅力的な売り場がプラットフォームと同じ階に作られた。大きな壁画(10m×5m)が地元の芸術家によって階段の壁に描かれた。
- プラットフォームはクリーニングされ、ペンキが塗られた。プラットフォームの天蓋のガラスも直された。一方、プラットフォームにあった余計なものは取り除かれた。隣接するマーケット施設の安全のために、新しい柵も設置された。
- 地元の人々が3つの彫刻を注文し、プラットフォームに設置した。

事業の管理と地元の参加

国鉄と都市事業それに地方団体の財源が一緒にならなければ、その事業は実現しなかったことであろう。GLCもランベス区も、国鉄の参画がなければ、駅の総合的な改良に着手しなかったであろう。同様に、地方団体の投資がなければ、国鉄は環境面の改良を正当化できなかったのではないかと思われる。最初の段

階の国鉄と GLC の協力、次いでランベス区との協力は資金面の協力ではなかった。合同で計画をつくり、3つの機関の職員が一非公式にはあったが一密接に関係しながら仕事をするという協力もあったのである。

国鉄とランベス区の関係は、双方の幹部職員と一緒に仕事をするというように、とりわけ密接であった。この事業への幹部職員の参加は、事業の設計、実施をスピードアップしたという点で重要な働きをした。また、幹部職員の参加は、約束したことの実施を確実にし、国鉄・ランベス区内の官僚政治の妨害を少なくするものであった。国鉄側の責任者は環境課長 (chief environmental officer) であったが、現在は、イギリス全体で地方団体との“協力”関係を推進する国鉄の責任者となっている。ランベス区側でこの環境課長と同じ役割を果たしたのは都市計画・経済開発部長 (Director of Town Planning and Economic Development department) であった。事業の設計は国鉄の建築技師によって為されたが、その基になった概要・目標は国鉄、ランベス区、GLC の3者の協議で設定された。実施は専門の土木業者に委託された。

事業の各段階で地元の住民グループは事業の通知を受けたはずであるが、改良事業によって直接的な影響を受ける商店主たちとのディスカッションを別とすれば、事業への地元住民の参加はあまりなかった。しかし、駅に芸術作品をつくることを計画した際には、地元を巻き込もうという意識的な決定があった。ランベス区は、住民や商店の意識調査をした後、駅の階段の壁画の作成を2人の地元の芸術家に委託したのであった。また、国鉄は芸術関係の機関から成る審議会を設置し、プラットフォームに置く彫刻作品の作者を選定した。駅の使用していない部屋がこの作者の仕事場に提供された。彫刻のモデルは地元のボランティアのなかから選ばれた。このモデル選定の重要な要素になったのは、ブリックストン住民の社会的・人種的特徴であった。

壁画と彫刻にはマスコミが大きな関心を寄せ、その結果、この事業が世間の注目を浴びることになった。また、国鉄とランベス区は、ブリックストン駅の事業の経緯を説明するパンフレット“ランベス区での協力事業 (Partnership in Lambeth)” を発行した。国鉄は、この事業をもっと宣伝するために、壁画や彫刻の絵はがきシリーズを間もなく発行する予定である。

事業の財源

この種の協力事業は国鉄が機能面の改善を、また、地方団体が環境面の改善を担当しているが、国鉄は地方団体から50%の資金を得ようと努めている。ブリックストン駅の事業の場合は4年(1982-86)かかって行われ、費用は110万ポンド弱であった。このうち国鉄が573,000ポンド(52%)負担し、残りはGLCが127,000ポンド(12%)、ランベス区が都市事業で396,500ポンド(36%)負担した。

この事業は4段階に分けて行われた。各段階の経費は次の通り。

第1段階	アトランティック道路側の駅玄関の化粧直し (国鉄、GLC)	218,000ポンド
第2段階	レンガ壁のクリーニング、アトランティック道路側店舗の店頭の改修	206,000 "
第3段階	レンガ壁のクリーニング、駅構内店舗の店頭の改修	285,000 "
第4段階	駅およびアーケードの改良	388,000 "

事業の効果

壁画と彫刻、とりわけ彫刻は、世間のかなりの注目を浴びたが、そのほとんどは好意的であった。彫刻は、また、国家の芸術賞も獲得した。これにより、地元が注目するようになり、結果的に、事業の推進に役立った。小冊子“Partnership in Lambeth”は、この事業をなおいっそう広め、他の地方団体を刺激して同種の協力をさせるという目的を果たすのに役立った。

この事業の主な受益者は、それによって快適な環境を享受できるようになった鉄道の利用者であり、また、駅の改修に付随して改良された店舗の所有者である。しかし、国鉄もランベス区も直接的な経済利益を測定するという試みは全くしていない。国鉄は、乗客の増大は一従来から国鉄の関心事ではなかったようであるが—この事業の目的ではないと述べているほどである。ランベス区にとっては、この事業は、同区のブリックストンにおける最近の改良事業を補完するものであった。

国鉄もランベス区もこのブリックストン駅の事業を成功と見なしている。この事業によって、国鉄は環境重視という意向を具体的に表明することができ、一方、ランベス区はブリックストンを再生するという目的に貢献することができたからである。現在も、国鉄とランベス区の協力事業、たとえばウオータールー駅の化粧直しや数多くの鉄橋のクリーニング・化粧直しが進行中である。

7. マイルズプラッティング (マンチェスター市)

この事業は、公共住宅団地の化粧直しの事業であるが、賃貸アパートの上層部を削ってテラスハウスにし、周囲の環境を改善することも、この事業の一環として行われた。公共住宅のある事務所から引き継いだ事業であり、住民の助けを受けながら進めてきた事業である。

要 点

- 規模： 4,350戸の住宅団地（当初）
経費： 1,850万ポンド（1982-87年）
[事業はまだ継続中である]
- 資金源： マンチェスター市
都市住宅更新費（環境省）
都市事業（環境省、マンチェスター市）
住宅投資事業
- 特色：
● 団地全域にわたって行われた様々な環境改善
● ブロック単位で住宅の化粧直し
● 各棟に庭を創設
● コミュニティ更新機構（市職員機構）の設置
● 住民との定期的な集会
● 住民参加の運営委員会の設立

実践面の特色

- 事業の計画段階で地元関係者が参加した。
- 系統的に同一であると判断された区域が事業区域に定められた。
- 既存の状況（住宅群）をうまく利用した。
- 環境省と市の間の調整、あるいは市の部局間の調整を強力にはかった。
- 事業区域内での優先順位を慎重に定めた。
- 改良の焦点を明確にした。
- 革新的な成功する可能性の高い技術を駆使した。
- コミュニティを巻き込み、ボランティアも巻き込んだ。
- 様々な公共資金を活用した。
- 目に見える効果をもたらした。
- 機能的で効率的な改良をした。
- 住宅の質を改善した。

1950年代から60年代にかけて、大規模な住宅団地は環境問題・社会問題—都心部でのテラスハウスの全体的な荒廃によって引き起こされた問題—の万能薬とみなされていた。テラスハウスの荒廃に直面して、

マンチェスター市は再開発事業に取り組むようになったが、短期間に大量の新しい住宅を提供しなければならなかったために、住宅の質を無視せざるを得ず、また、宅地のレイアウトや環境を無視せざるを得ないということがしばしばあった。その結果、万能薬であるはずの大規模な住宅団地によっても、環境問題・社会問題が提起されるようになった。マンチェスター市では、同市の最大の住宅団地であるマイルズプラッティング (Miles Platting) がこうした問題をかかえる典型的な団地であった。1980年代になると、都心部における失業者の増大によって、これらの問題はますます大きな問題となった。マンチェスター市は、住宅地の環境や住宅を一変させるための更新計画 (renewal plan) を策定し、マイルズプラッティングをその対象に選定した。事業は1982年にスタートし、現在も進行中である。

事業の由来

1980年代のはじめには、マイルズプラッティング団地はとりわけ人気がなくなっていた。1982年の調査では80%の居住者が引越したいと回答するほどであった。この団地の男性の失業率は38%にも達していた。犯罪率、建物の破壊率が高く、地元の評判は非常に悪かった。こうした状況のもとに、また、議員の圧力もあったために、市の住宅部 (City Housing Department) は何らかの行動をとらざるを得なくなった。そして、この団地が直面している問題に影響を及ぼすような大規模な改良を行わなければならないという合意にすぐに達した。

この団地は1970年代後半から80年代初頭にかけての工業衰退の影響をもろに受けたマンチェスター東部に位置していたために、マイルズプラッティング改良事業に対する議員の関心は非常に大きかった。東マンチェスター事業 (East Manchester Initiative) —マンチェスター東部に財源を集中的に投資する大規模な都市再生計画—が市議会で議決された。この事業は単独の事業のようにみえるものであったが、マンチェスター東部の他の事業と互いに補完しあうものであった。また、マンチェスター市は、この事業を実験的・革新的なものとして、すなわち、マンチェスターの他の団地に適用できるようなアイデアや手法を開発する事業としても位置づけていた。

市が最初に関心を抱いたのは住宅の質の状況とレイアウトであった。しかし、この点から、住宅の取り壊しをして再開発をするべきであるというところまでは至らなかった。このため、市は2つのことを目標とした。

- ① 質が良く低層でよい環境に取り囲まれており、しかも、維持がしやすく経済的であるというような住宅団地にすること。
- ② 居住者に自信をもたせ、できるだけ多くの居住者にマイルズプラッティングに留まらせるようにすること。

環境問題が重要であり、市と居住者の広範囲なコミュニケーションが必要であるという認識があったために、この事業は、市役所の住宅部の管轄を越えたものとなった。マイルズプラッティング・コミュニティ更新事業 (Miles Platting Community Refurbishment Scheme) として知られるようになったこの事業は、次の2つの点で、従来の改良事業の手法を改めなければならなかった。

- ① 環境を改良し、住宅の質を改善するために、住宅部の職員、都市設計技師、プランナー、建築家、エンジニアの技術を総合することが必要である。

- ② 地元の関心を生み出し、居住者に素早く対応するために、団地内の空き室に事業の事務所が設けられた。また、これによってコミュニティ更新事業のチームを一つの集団として運営できるようになった。

表10. マイルズブラッティング事業のタイムテーブル

	関連事業	事業実施
1950年代・60年代	マンチェスターでスラムクリアランス	マイルズブラッティング住宅団地の建設
1981-82年	居住者の意識調査 市議会議員から住宅団地改良の圧力 東マンチェスター事業が始まる	マイルズブラッティング・コミュニティ更新事業がはじまる。
1982-87年		ブロックごとの住宅の更新ならびに環境の改善 (居住者も巻き込み)

改良のアプローチ

周囲の環境の改善を伴わない住宅の改良は大した効果を期待できないというコミュニティ更新事業(CRS)チームの見解は、居住者との話し合いによって、ますます強固なものとなった。一般的に貧弱な環境、オープンスペースや施設の不足は、マイルズブラッティングの居住者のとりわけ強い不満であった。

環境の改善は見映え良く更新された家屋のレベルとマッチしたものにすることが必要であり、しかし同時に、それを維持しやすいものにし、壊されにくいものにする必要があると考えられた。こうして各敷地は、それぞれ独自の特徴をもっているために、別々に処理され、その結果、ある所では低木が密集して植えられ、別の所では芝生が植えられたり、樹木が植えられたりということになった。しかし、植樹が可能などころではすべて家屋の近くに植樹され、道路と家屋の分離がはかられた。盛土が環境の破壊を防ぐ手段として使われ、低木や花壇も破壊を防ぐ手段として利用された。

歩道や道路の形態も、改装した住宅の居住者の要請に応じて、変えられた。また、居住者に住宅地帯を通過して近道させるようなあまり必要でない道路、あるいは、犬を放してしまいがちな不必要な道路は、可能な限り、廃止された。歩道を作り直して逃げ道がないようにすれば、強盗も出にくくなるだろうと、CRSチームは考えたわけである。また、住宅ブロックのまわりに防御空間を作り出したフェンスによって抜け道が少なくなるということにもなった。こうした細かな配慮は歩道の表面を耐久性の良いものにするというようなどころまで払われた。

フェンスで囲われた庭は1階の住人に、住人の好みを考慮した形で、貸与された。これらの庭、および、それに付随する駐車スペースが防犯スペースの働きをしていることはもちろんである。

規模が大きかったにもかかわらず、マイルズブラッティング団地には利用できる公共スペースがあまりなかった。そのため、空き地のかなりの部分がこどもの遊び場に変えられた。ただし、その一方では、緑化された空き地も多く、また、レクリエーション地域もあまり提供されなかった。これは、別の事業(東マンチェスター事業)でオープンスペースおよび遊び場の提供が計画されていたからである。

住宅の改良は総合的な化粧直しという形で行われた。賃貸アパートは上層部を削られてテラスハウスとなった。また、やっかいな平らな屋根は傾斜屋根にされた。住宅の内部は再設計され暖房が取り付けられた。住宅の外観は強烈な視覚的インパクトを与えるように化粧直しをされた。人々の関心を生みだし単調さをなくすために、場所に応じて、壁は明るい色の塗装をされ、庭のフェンスやドアには様々なデザインが用いられた。

CRS チームは、住宅状況や環境がもっとも劣悪な地域を優先し、1棟ごとに、改良事業を実施した。この優先順位は、住宅の状態と空き家の率にもとづいて、また、CRS チームと団地の居住者の意見を加味しながら定められた。

1棟ごとという手法は改良事業の遂行に非常に効果的であった。マイルズブラッキング団地全体の利益を着実に、しかも、早くに実現できるというものであった。この手法は、また、すべての住宅と環境を一斉に改良することと比べれば、住民の混乱を最小限にするものであった。改良される1棟の居住者を収容するために、一定数の空き家が保持された。住民は元の自分の家に戻れるようにしたわけであるが、しかし、仮住まいに引っ越し、それから元の家に戻るという2度の引っ越しが面倒なために、ほとんどの住民は改良された別の家に永久的に引っ越しをしているようである。ただし、賃貸アパートの上層部を削り2階建のテラスハウスにしたことによって、ひとつの問題が生じた。住宅の数が減ったという問題であり、その結果、住宅をどのように配分するかがCRS チームの悩みとなった。

現在までの事業は、すべて、賃貸アパート、低層住宅、およびその周辺的环境に集中して行われた。高層住宅の改良は最後まで残されたが、1986年の調査の結果、マイルズブラッキングの高層住宅の改良が進められることになり、第一段階として、高層住宅の安全性の改良が1987年度から行われることになった。

コミュニティの巻き込み

CRS チームの見解では、この事業を成功させるためには、広範囲な団地住民の巻き込みが決定的に重要であった。団地住民はそれぞれの住宅のことに精通しており、彼等の意見はCRS チームが改良内容を決める際に大きな参考になった。また、意見を言ったために、団地住宅および周辺的环境に対する団地住民(借家人)の関心が強まり、それに伴って、改良事業が行われたところでは、住宅などの破壊が非常に少なくなった。また、借家人の巻き込みはコミュニティの発展をうながし、活動的な借家人グループも登場するようになった—それ以前は、こうしたグループは全く存在しなかった。

コミュニティの巻き込みは2つのレベル—すなわち、団地全体のレベルと1棟ごとのレベルという2つのレベル—で進められた。すべての住民を巻き込み、事業の説明をするために、住民集会(public meeting)が開かれた。最初の頃に改良された住宅は、マイルズブラッキングのすべての居住者に今後どのようになるかを示すために、“ショーハウス”とされた。CRS チームは、また、運営委員会を設立し、市役所の代表とともに、団地の居住者を何人かそのメンバーとした。この運営委員会は地元の声を表明する働きをし、その結果、CRS チームが本当に必要なところの改良をできるようになった。

しかし、コミュニティの巻き込みでもっとも有益であったのは、もっとも小さな部分での巻き込み、すなわち1棟ごとの住民の巻き込みであった。1棟ごとに改良の計画をし、その計画段階で、計画の細かな部分を審議してもらうために、居住者に小規模でくだけた会合に参加してもらったのである。このように居住者との結びつきが一度できあがると、居住者は積極的に参加を続けるようになった。そして、事業を成功に導いたのであった。

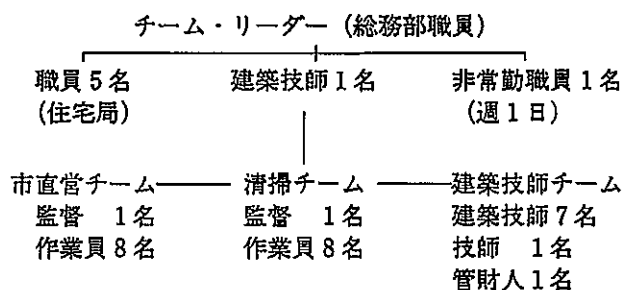
地元住民の参加はゆっくりとしか進まず、その進行状況に応じて、地方団体の職員は住民に対するアプローチを変えていかなければならなかった。しかし、そのアプローチがうまくいったために、混乱が避けられないような大規模な改良事業を、比較的スムーズに進めることができた。また、最近の住民の意識調査で、改良事業を住民が広く支持していることがわかった。改良前は、マイルズブラッキング団地の住民の90%が団地を出ていきたいと考えていたが、現在では、それらの人々が団地に留まることを希望するようになっているのである。

事業の管理

様々な技術や経歴をもつ人々をメンバーとするチーム（CRS チーム）をつくったが、これは事業の進行過程で居住者を巻き込んだのと同程度に重要であった。この CRS チームは、マイルズプラッティング団地の中に事務所を持っていたために、居住者のニーズに素早く弾力的に対応することができた。また、この事務所の存在によって、建築技師、エンジニア、都市計画家、市職員の全員が1つ屋根の下で働くことができるようになり、チームとしての結束も強くなった。

CRS チームは、そのマイルズプラッティングの事務所を、地域の中心として利用するという目的をもっていた。これは、どちらかといえば、成功し過ぎ、団地住民のこの事務所に対する期待が高まった反面、思いもしないことであったが、マイルズプラッティング団地の他の場所に設置されている市住宅局の家賃徴収事務所に住民が敵意を抱くようになった。

CRS チームは、特定の経歴をもった技術者に率いられた場合に生じがちな偏見を少なくするために、市総務部（Town Clerk's Department）の職員によって率いられた。その構成は次のようであった。



また、これらの人々に加えて、必要があったので、市の技術計画部からの職員の参加もあった。CRS チームの構成メンバーであるプランナーや建築技師あるいは都市計画技師を常勤で採用したいという希望もあったが、これらの技師のレベルは様々であり、それはできなかった。CRS チームの設立・運営はマイルズプラッティング団地の改良事業には適切であった。この後、マンチェスター市の別の場所で行われた改良事業では、それぞれの地域に応じて構成メンバーの種類は違ったが、同じようなチームが結成されるようになった。

改良事業の実施は民間企業もしくは市直営チームに委託されたが、この委託は競争入札によって決められた。いずれにしろ、改良事業の規模が大きかったために、多くの住民がその改良事業を行う組織（民間企業もしくは市）に職場を見つけることができた。

事業の財源

1982～87年6月の間に、マイルズプラッティング団地の改良事業費と事務所経費におよそ1,850万ポンド投入された。この資金は、マンチェスター市の住宅投資事業（Housing Investment Programme）、都市事業（Urban Programme）によって、また、環境省の都市住宅更新費（Urban Housing Renewal Unit）によって賄われた。

当初、この事業は5年以内に完了すると予定されていた。しかし、かなり工事が遅れ、現在は1989年に終わると予想されている。この遅れは、数々の理由によって、たとえば中央政府の補助金の変更によって、あるいは、経費の上昇や思わぬ出費などによって生じたものである。

事業の効果

事業はまだ完了していないけれども、これまでに、重要な効果を及ぼしてきた。改良事業が終わったところでは目に見える重大な変化があった。空き室の数が少なくなり、破壊も少なくなった。また、居住者のマイルズプラットィングに対する敵意がなくなり、逆に、改良事業に参加するようになった。

このマイルズプラットィングの事業はマンチェスター市にとって実験であったが、ここでの手法は市内の他の事業で模倣され使われ始めた。そして、現地事務所の設置は、これからの住宅改良事業の成功のカギとみなされるようになった。

8. ビルクスワース事業 (ウエストダービィシャー町)

1978年、シビック・トラスト (Civic Trust) は、経済的に衰退しつつある町、しかし、同時に建築学的に興味を引く建物を有する小さな町を探していた。同トラストの事業である環境と経済の再生事業を実施するためである。そして、選定されたのがダービィシャー県(Derbyshire)のビルクスワース(Wirksworth)であった。地元の関心を引き財源を生み出すために、この事業に専属の担当者を置いたが、これはビルクスワースの再生事業に大きく役立ち、また、この成功を見て他の地域でも同種の事業が実施されるようになった。

要 点

規模：	人口6,000人の小さな町	
経費：	運営費 (1979-82)	75,000ポンド
	現在の運営費	6,000
		(プラス 現物支払)
	事業経費 (86年まで)	214,000
資金源：	セインズベリー記念碑トラスト	75,000ポンド
	ダービィシャー歴史建造物トラスト	90,500
	マースデン・トラスト	10,500
	改良計画費+民間部門	123,000
発案：	シビック・トラスト	
実施：	シビック・トラスト	
	セインズベリー記念碑トラスト	
	ダービィシャー県	
	ウエストダービィシャー・ディストリクト	
	ビルクスワース・パリッシュ	
特色：	<ul style="list-style-type: none"> ● 各実施機関の事業担当者による現地事業事務所の設立 ● 環境 (および、それに対する意見) 調査 ● 事業に関する定期刊行物 ● ビルディングの改良 ● 郷土資料館の建設 ● 定期的な監視と進捗状況の検査 ● 工場や商店に対する積極的な支持 	

ビルクスワースは人口6,000人のダービィシャーの小さな町であり、石灰岩工業の中心である。ここはかつては商店街として栄えた町であり、建築的に価値のある建物がたくさんある町である。しかし、長い間にわたって、町の外観が悪化し、経済情勢がひどく悪くなった。1970年代の後半には、近くのダービィ町やマットロック町のベッドタウンとなってしまっていた。

シビック・トラストは1978年に都市再生事業の実験にとりかかった。そして、その選定基準にビルクスワースがぴったりであった。ビルクスワースの事業は、こうして、この町の経済社会状況それに環境を改

良するために一また、同時に、地域の活発な参加をもたらすために一計画された。シビック・トラストの事業参加は1982年に終了したが、事業そのものは地方団体によってその後も続けられてきた。

実践面の特色

- 住民集会や直接交渉によって計画作成過程から地元の関係者を巻き込んだ。
- シビック・トラストによって設定された優先順位をはっきりと示し、事業の選定を明確にした。
- 既存の建物をうまく活用した。
- 事業のリーダーが各機関（組織）の調整を強力に図った。
- 事業区域内における優先順位を慎重に定め、とくに地元の住民の意見を考慮した。
- 現地の事業リーダーを使うという革新的で成功をもたらした手法を用いた。
- 民間部門が多額の投資をした。
- 事業の全段階で住民やボランティアが参加した。
- 様々な公共資金を用いた。
- 新しい開発・投資をもたらした。
- 雇用の機会を増大した。

事業の由来

1970年代の後半、シビック・トラストは、記念碑トラスト（セインズベリー・トラストのひとつ）と共に、実験的な都市再生事業に取り組みはじめた。その目的は、小さな独立性のある町で経済的・環境的に衰退しつつある町、しかも、再び魅力ある地域になる可能性のある町を探し出し、それを再生させるということにあった。

数多くの町がその候補になったが、最終的にビルクスワースが選定された。規模の面からいっても、経済・社会の構造からいっても、また、ビルディングのストックからいっても、シビック・トラストおよび記念碑トラストの定めた基準にビルクスワースがぴったりだったのである。また、そのほかに、ビルクスワースには次のような特色があり、これらも選定の要素となった。

- (1) 歴史的建造物の改良に活動的かつ熱心に取り組んでいるダービィシャー歴史建造物トラスト（Derbyshire Historical Building Trust）があったこと。この組織はビルクスワース事業で復旧された建物を購入し、ビルクスワース事業体に回転資金（建物を購入して改良する資金）を提供するという役割を果たした。
- (2) ビルクスワースにはボランティア・グループがあった。
- (3) ダービィシャー県もウエストダービィシャー町一このなかに、ビルクスワースがある一もこの事業を積極的に支援していた。
- (4) ビルクスワースはすでに一般改良地区（General Improvement Area）に指定されていた。
- (5) ビルクスワースの重要な住民がこの事業に賛同していた。
- (6) 1978年に、ビルクスワースには建築学的に価値のある建物としてリストアップされている建物が65もあった。

ビルクスワースの選定は1978年に開かれた住民集会（public meeting）でも認められた。シビック・トラストと記念碑トラストは、都市の再生には長い時間がかかるということは理解していたけれども、このビルクスワース事業に3年間に限って参加することとした。そして、5つの目標を設定した。すなわち、

- ① すべて住民にビルクスワースの魅力的な要素に気付かせ、そこに住んでいるというプライドをもたせること。
- ② より多くの人々がビルクスワースに住み、中心部にある古い建物の面倒をみさせるようにすること。
- ③ 雇用の機会を増大させ、人々がビルクスワースに住み、かつ、働くことを可能にすること。
- ④ 町の店で、訪問客と同様、住民も買物をするようにさせること。
- ⑤ 観光の可能性を発展させ、経済改良の一助とすること。

この事業は、スタートの時点から、建物および敷地の環境的な側面の改良に重点が置かれた。経済の改良がこれに続き、また、ビルクスワースに住んでいるというプライドも出てくるに違いないと考えられたのである。また、ビルクスワース事業の複雑さのために、すなわち、事業の参加者（機関）が多く、その調整が必要なために、伝統的な都市再生の装置は合わないということは明らかであった。したがって、ビルクスワース事業のチームはシビック・トラストや記念碑トラスト、あるいは県や町と切り離され、独自の自治権をもった存在とされた。

この事業チームはビルクスワースに設置され、チーム・リーダーは都市再生事業の中心人物として位置づけられた。最初のリーダーとなったのは、シビック・トラストに推薦された（1978年）建築家であり、この人物は進んでビルクスワースに住居を構えた。

事業の継続

1981年、2回目の住民集会が開催され、ビルクスワース事業の進捗状況とその後の方針が審議された。この集会は、シビック・トラストの本事業への参入の終了を表すものでもあった。シビック・トラストの離脱は、公式には、1982年の春に行われた。そして、この後は、ダービーシャー県、ウエストダービーシャー町およびビルクスワース・パリッシュによって—これらは、これ以前から、ビルクスワース事業に参画していた—本事業が継続されることになった。以後、事業チームの職員はこれらの組織によって任命されることとなったわけである。

1982年まで、事業チームはシビック・トラストに対して直接的な責任を負っていたが、シビック・トラストの離脱にともなって、運営委員会（Steering Committee）が設立され、事業を監督することとなった。運営委員会はビルクスワース・パリッシュの長、パリッシュ、町、県の議員（councillors）によって構成された。また、それに加えて、事業の継続を確実にするために、町、県の事務総長（チーフ・エグゼクティブ）、計画官、シビック・トラストの代表、地元の学校の代表、地元の利益集団の代表などから成るワーキング・グループも結成された。1986年から、この事業は慈善トラストの地位を取得したが、これにより、供給される資金が増加するようになった。この後、ビルクスワース事業はビルクスワース町開発トラスト（Wirksworth Town Development Trust）と命名されるようになり、また、ワーキング・グループは、理事会（Board of Directors）に全責任が引き継がれるようになった。

この事業の初期の頃は、シビック・トラストが事業の進捗状況を検査していたが、82年以後は、事業チームのリーダーが運営委員会とワーキング・グループ（現在は理事会）に毎年度の進捗報告をするようになった。

ている。

表11. ビルクスワース事業のタイムテーブル

	関連事件	事業実施
1970年代後期	シビック・トラストおよびセインズベリー記念碑トラスト、実験的な都市再生事業のために、小さいが独自に存在している町を探す。	ビルクスワースが、そのリストのなかから選定された。
1978年	第1回住民集会在がビルクスワース・パリッシュの役場で開催される。	事業が3年間を期間として始められた。事業チームのリーダーが任命され、地元の拠点を設定された。
1979-81年		事業が確定したものとなり、シビック・トラストと記念碑トラストの5つの目標が追求された。
1981年	第2回住民集会在が開催され、事業の進捗状況を審議した。	シビック・トラストが事業から離脱。公式離脱は82年。事業はダービィシャー県、ウエストダービィシャー町、ビルクスワース・パリッシュによって継続された。
1982年	シビック・トラストの離脱。	運営委員会、ワーキング・グループが事業の継続を監督するために設立された。第2代目の事業チームのリーダーが任命された。
1982-87年	事業が Europa Nostra 賞および RTPI 賞を授賞	事業が当初の目的に沿って継続される。郷土資料館オープンされる。
1984年	シビック・トラストとビルクスワース事業チームが“ビルクスワースの話”を出版する。	
1985年	事業リーダーの3年の任期が終了 慈善トラストの地位を認められる。	第3代目リーダー任命される。 ビルクスワース町開発トラスト設立される。

再生へのアプローチ

シビック・トラストによって始められた都市再生の“実験”は、その最初の時点では、2つの興味深く斬新な特色をもっていた。

- (1) 事業チームを編成し、そのリーダーを設置したこと。
- (2) 事業チーム（およびリーダー）は事業の現場に地方団体やシビック・トラストから独立した拠点をもったこと。

ビルクスワース事業は、1978年に始まってから、合計で3人の事業リーダーが任命された。最初のリーダーはシビック・トラストに雇用された建築家であり、2番目のリーダーはダービィシャー県の環境保全関係の職員であった。3番目の現リーダーは教育関係者でビルクスワース事業そのものに直接的に雇用された。このようにリーダーの経歴がバラバラなのは事業の局面が違ったためであるが、熱意、コミュニケーションの能力、組織の統率力なども同じように重要な要素であった。リーダーは3人ともビルクスワースの住民となり、また、シビック・トラストが事業から離脱した後も、最初のリーダーがコンサルタントとして事業チームに雇用されたため、事業の継続性が保たれた。ダービィシャー県の職員（2番目のリーダー）はリーダーを辞めた後も事業に参加しており、やはり、事業の継続性に役立っている。

事業チームの構成メンバーはいろいろと変わったが、フルタイムの職員はリーダーだけであった。もっとも、2番目のリーダーと3番目の現リーダーは名目上はパートタイムの職員であったが、実際の働きぶ

りはフルタイムであった。ビルクスワースの保存・改良に責任のある地方団体の職員は、事業の始めの頃、週1回、リーダーとの会議に出席し、結果的に若干の影響を事業に及ぼした。専門のコンサルタントも事業の内容決定に参画し、また、地元の学校、ボランティア・グループなども事業の進展に重要な役割を演じた。

事業リーダーの役割は本格的には批判であり、そして、事業の成功をもたらすことであった。とくに、次の点がリーダーの役割として重要であった。

- ① 地元の関心を生み出し、地元を巻き込んだこと。事業リーダーは改良の必要性について、また、資金手当の可能性について、地元の対象者に直接的に説明することができた。地元の商店や建物の所有者と協議したために、補助金がつくかどうかに関係なく、改良が進められるようになった。
- ② 資金を獲得したこと。この事業は独自の財源をもつものではなかった。都市再生を促進し調整するというのが、また、再生事業の個々の局面に資金獲得を助けるというのが、この事業の任務であった。そして、事業リーダーは資金を獲得するという側面で重要な役割を果たした。事業に使われた資金の多くは一たとえば慈善トラストの資金やビルディング協会の資金は一リーダーの干渉がなければ実現しなかったものであった。
- ③ 複雑な事業を管理すること。事業の参加者には、地方機関もあれば国の機関もあり、また、資金提供のための機関もあるというように、様々な機関が事業に関係していたが、こうした状況は、様々な機関をリンクさせ、各機関の考え方を事業に合致させるための“調整者”を必要とした。そして、その“調整者”となったのがリーダーであった。

地元ですぐに対応し、事業に対する関心を引き起こすために、この事業のチームは事務所を現場（ビルクスワース）に構えた。最初の事務所は1979年に化粧直しをされた馬車小屋の一部でオープンした。保存という事業の目的に合わされたわけである。シビック・トラストが事業から離脱した1982年に、事務所はビルクスワースのタウンホールに移り、以後、今日までそこに置かれている。現場の事務所を置いたために、事業の管理がやりやすく、また、実施も容易となった。事務所はまた地元を住民や組織の活動の中心となった。地元の住民や組織は事務所を情報源として、あるいは、助言をもらう場所として使ったのである。さらに、事務所の設置は事業にある程度の独立性を与えるという働きもした。一般的に、この事業は、シビック・トラストや地方団体の事業ではなく、“地元の”事業として認識されていたが、こうした認識のために、地元で事業は信頼された。

地元住民の巻き込み

地元住民の支持があったからこそ、ビルクスワース事業は実現されたといえる。この点で、現場の事務所は非常に役立ったが、それに加えて、地元住民の結びつきを強めるための多くの試みが為された。

- 1978年に開かれた最初の住民集会は、ビルクスワース事業の目的ならびにシビック・トラストの住民との掛かり合いを説明するために、開かれたものであった。また、1981年の2回目の住民集会は、シビック・トラストに住民の参加に関して説明する機会を与え、事業の将来に関する討論の場を提供するものであった。
- 事業の開始早々に、地元の意見調査が行われた。この調査の実施は、あるリサーチコンサルタント

に委託されたが、地元住民の反対の立場からの代表者によって徹底的に討論されるという形態をとった。この調査の結果は、事業の方針や優先順位に影響した。

- 事業チームは、ビルクスワースの再生および環境教育事業の展開に、学校の児童を巻き込むという意図のもとに、学校生徒と協議をし、事業現場への訪問を勤めた。その結果、ある学校は施設を住民と共同で使用する、いわゆる地域社会の学校となった。また、かなりの学校がタウンガイドの作成、あるいは、1980年にビルクスワースで開かれた展示会（“わが町、わが学校”）に参加するようになった。この事業で果たす学校の役割を強固なものとするために、ダービィシャー県は、学校のスタッフ、地方団体の職員、地元の市民グループから成る“郷土教育グループ”を設立した。
- 事業チームに奨励されて、たくさんの任意のグループが事業に積極的に参加するようになった。たとえば、「ビルクスワース市民協会（Wirksworth Civic Society）」は絵葉書を作ったり、壁に地図を描いたり、あるいは、町の道路案内を作成したりするようになり、また、一連の復旧事業や美化事業にも参画した。この結果、「ビルクスワース市民協会」のメンバーは、この事業が始まってから3年間で、2倍になった。

また、この事業では、町の変化をメディアを通して公表するという方法も追求された。最初はパンフレットによって行われたが、1983年以後は、地元の新聞の月1回のコラムで報道されるようになった。

ビルクスワースの再生

シビック・トラストによって設定された5つの基本目標は、シビック・トラストが離脱した後も、事業の基本とされた。ある程度の重複はあるが、ビルクスワースの成果はこの5つの目標にしたがってまとめることができる。

誇りと自覚

- 数々の手段による地元住民の巻き込みは誇りと自覚を強くするという目標を満たした。パンフレットによる事業の報道、地元住民による道路案内図（Town Trail）の作成、地元の学校の事業への参加、住民の意見調査、等々はこれらの巻き込みの手段であった。
- ある都市計画家がビルクスワースの景観調査を行い、ウエストダービィシャー町がその財源の手当をした。この調査の結果は環境改善事業の基として使われた。たとえば町や事業チームあるいは住民グループによって実施された植樹や道路舗装は、この調査結果に基づくものであった。シビック・トラストはこの調査結果の要約を印刷し、各世帯に配布した。
- まちの図書館の機能が拡大されて、今では、地域情報の部門をも備えるようになった。ビルクスワースの事業として、公衆便所が移転されたが、これは意見調査によって優先事項とされたものであった。
- 「環境保護運動（Environmental Care Campaign）」が1983年に発足した。この運動の目標はまちのごみを減らし、まちの質を高めることであった。

古い建物の改良

- 事業リーダーは「一般改良地区 (General Improvement Area ; GIA)」から大きな助成を得ることに成功し、その結果、住宅その他の建物、駐車場、鉄道、歩道を改良することができた。
- 保存地区は前から存在したが、景観調査の結果、この地区が拡大され、その結果、都市農村計画法 (1972年修正法) 第10条の改良補助金が交付されるようになった。また、ビルディング協会を説得して、一般改良地区 (GIA) および保存地区の改良事業には資金の貸し出し額 (モーゲージ) を多くするようにした。
- この事業により、環境省とダービシャー県またはウエストダービシャー町によって資金手当をされているビルクスワース改良計画 (Wirksworth Town Scheme) が積極的に展開されるようになった。この計画はビルディングの改良もしくは修復に最高50%の補助金を交付するというものであったが、1985年度末までに、83のビルクスワースのビルディングに補助が為された。
- 歴史建造物協議会 (Historic Buildings Council) をビルクスワースに招き、事業チームとの協議の結果、都市農村計画法第10条補助金が3年にわたって交付された。
- ダービシャー歴史建造物トラスト (Derbyshire Historic Buildings Trust) は以前からビルクスワースにおいて改良事業を行っていたが、その事業が継続され拡大された。事業チームの説得によって、多くの一放棄されてはいるが一著名な建物の化粧直しをするようになったのである。
- 事業チームは1980年に“危ないビルクスワースの建物”と題するレポートを公表した。まちの建物の問題を住民に意識させ、保護・改良政策の基盤とするためであった。

雇用の機会の創出

- この事業は、ビルクスワースの新工場に対する資金援助をし、また、ダービシャー歴史建造物トラストによって実施された事務所計画にも、ダービシャー県と共に、貢献をした。「農村零細企業協議会 (Council for Small Industries in Rural Area)」は事業チームとの協議の結果、そのダービシャー県の事務所を1983年にビルクスワースに移転した。
- 事業チームとの協議の結果、また、事業チームの忠告を受け入れて、あるいは、ビルクスワースを信頼できるようになったために、ビルクスワースの企業はそのままビルクスワースにとどまり、規模を拡張するようになった。この事業は、また、ある衣料製造企業がビルクスワースに立地するのを助成したが、この企業は1985年までに44人も雇用した。
- ビルディングの改良は、1985年までの数字では、850,000ポンドの価値の仕事を生み出したが、そのほとんどは地元の企業に投じられた。

ショッピングと商業

- 意見調査により、住民がビルクスワースの店の外観および並び方に不満をもっていることが分かった。事業チームは、店を魅力的にすれば利益が上がることを店の所有者に説き、その結果、多くの店が外壁のクリーニングあるいは塗り替えをし、また、新しい看板を掲げたところもあった。これらは補助金なしで行われた。
- 事業チームは、看板その他の宣伝材料をつくったり、“地元の店で買おう”運動を展開したりして、地元の店を応援した。
- まちの中心地域は再舗装され、いくつかの場所では、ショッピング環境を改善するための美化が図

られた。学校生徒の駐車場調査により、マーケットの駐車場を使っているのは多くが店の所有者であり、また、その地域の勤務者であることが判明した。それ以来、これらの車を中心地域の外側に駐車するように仕向け、買物客あるいは訪問客のために多くの駐車スペースを確保できるようになった。

観光事業

- 観光事業を促進しようという動きは一般に低調であった。意見調査でも、住民はビルクスワースが観光地になることを望んでいないことが分かった。しかし、2つの観光投資が為された。第1は、郷土資料館の設置である。これはコンサルタントの忠告にしたがってつくられたものであり、ビルクスワースの歴史を説明するために、いろいろなメディアが導入された。カフェテリアとレストランが隣に建てられた。ビルクスワース事業の保存政策との調和を図って、この郷土資料館は化粧直しをした工場のなかに設置された。第2の観光投資は、その準備作業がはじまっているが岩石センター (National Stone Centre) である。これはビルクスワースのすぐ外側に設置されることになっているが、工業博物館と同じように、石やコンクリート素材をつくる企業の財源となることが期待されている。
- ビルクスワースに対する住民の自信を深めるため、1980年にビルクスワースの祭りが催され、以後、毎年の行事となった。また、ビルクスワースから蒸気機関車を走らせたことがあったが、これは外部から多くの訪問者を引き寄せるといった働きをした。



図14. 資料館はビルクスワース再生に教育的・経済的便益を与えた

事業の財源

ビルクスワース事業の性質上、事業の全行程で使った経費をきちんと分類することは不可能であり、また、事業の直接的な結果として生じた支出を明確に分類することも不可能である。しかし、これまで使った経費を、事業チームの運営などの経費とビルクスワース再生に使った経費に分けることはできる。

運営経費

(シビック・トラストが参加していた) 1979年から1982年初めまでの間に使ったビルクスワース事業の運営経費は75,000ポンドであった。この経費はセインズベリー記念碑トラストによって賄われたが、具体的には、職員の人件費(ほとんどは事業リーダーの給与)、事務所費、施設費、ランニングコスト、また、宣伝費、報告費、調査費などに使われた。この事業の運営費の負担は、多くの場合“現物の支給”という形で、とくにスタッフの派遣という形で為されてきたが、その意味では、セインズベリー記念碑トラストの拠出金は変形であった。しかし、たとえばダービィシャー県とウエストダービィシャー町が事業リーダー(パートタイマー)の給与分として、それぞれ年間2,000ポンド負担しているというように、こうした変形は現在でもみられる現象である。

改良経費

ビルクスワースの再生に投じられた資金の大部分は古いビルの改良に供された、改良計画(Town Scheme)の補助金123,000ポンドが1979年から1986年の間に交付され、これによって83のビルディングが改良された。この補助金の負担は環境省が50%、ダービィシャー県25%、ウエストダービィシャー町25%であった。また、それらのビルのオーナーも同額の資金を消費した。歴史建造物協会は都市農村計画法第10条の補助金として1986年までに90,500ポンドを供給。また、これらの建造物のオーナーも、それに加えて、180,000ポンド近くを拠出した。

ウエストダービィシャー町が一般改良地区の事業の一環として多くの環境改善(美化・舗装)の資金手当をした。

また、たくさんの慈善トラストがビルクスワース事業に資金提供をした。たとえば、ダービィシャー歴史建造物トラストは化粧直しをされた建物の購入という形で回転資金を提供したし、また、マースデントラスト(Marsden Trust)の10,000ポンドの寄付もあった。この寄付によって図書館の拡張が可能となった。

事業の効果

ビルクスワース事業は都市再生の顕著な事例であると広くみなされている。マスコミも多大の関心をもつようになり、また、専門機関や組織も注目するようになった。Europa Nostra 賞およびRTOI 賞も授賞した。この事業のもっとも重要な業績としては次の点を挙げることができる。

- 1979年以後、建物の350,000ポンド以上の価値がある改良・化粧直しが行われた。その経費の41%が補助金で賄われた。
- 事業の性質の決定に際して、住民、地元の学校、企業を巻き込んだ。これらの意見を調査し、意見の多くは事業に採択された。
- ビルディングの化粧直しに加えて、商店の外観が改良され、また、地域の美化も行われ、ビルクスワースの見映えが非常によくなった。
- 工場を改造して郷土資料館が新設され、地元住民の楽しみ場となると同時に観光の目玉ともなった。
- 経済問題は依然として残るであろうが、この事業は企業を刺激し発展させた。ビルクスワースに事務所や工場を新設する場合には資金が提供されるようになっている。

- この事業は、たくさんの組織や資金を巻き込み、その結果、幅広い、かつ様々な基盤を持つようになった。

事業チームは、いま実施している（あるいは、これから実施する）改良事業に対しても介入する必要があると認めている。そして、岩石センター（National Stone Centre）の計画のほかにも、店舗・ビル・工場のさらなる改良を提案し、近くの貯水池の保養施設としての開発などを提案している。ウエストダービィシャー町も、これを受けて、これまでに完了した事業とこれからの事業を統合する都市計画案を策定している。

ビルクスワース事業が成功したカギは現場に根拠を置いた事業チームの設立であった。このチームが地方および国の支援を獲得するという面で、また、様々な意見を調整するという面で非常に重要な役割を果たしたわけである。もっと財源があれば、もっと規模の大きい効率的な事業チームが形成され、また、チームの発案がもっと早くに実現されたのであろうということは認めながら、シビック・トラストも事業チームに満足の意を表明していた。ビルクスワース事業を慈善トラストとして位置づけたことはこの点で役にたったというべきであるが、事業に関係した団体の見解はすべて財源不足に関するものであった。

ビルクスワースの経験は他の多くの事業に影響を及ぼした。ビルクスワースによって造られた道にしたがって都市再生業を行っている都市としては、たとえば、カルネ（ビルトシャー県）、ヘイスティングス（サセックス県）、イルフラコム（デボン県）、エッキングトン（ダービィシャー県）などを挙げるができる。これらのなかで、ビルクスワースのモデルにもっとも近いのはイギリス文化財団（English Heritage）および関連地方団体の財政援助を受けて3年間の事業を始めたカルネの事業である。

9. ノッティンガム・ビーストン運河 (ノッティンガム市)

ノッティンガム・ビーストン運河（以下「ノッティンガム運河」という）はトレント川のループ線（本川から分かれて迂回してまた本川に合流する運河）であり、ノッティンガム市の中心部をとりかこむ形で流れている運河である。本事業はこの運河の環境を改善し、レクリエーション的な使用および商業の発展をもたらすということを目的とする一連の改良事業である。この事業はまだ終了していない。

都心部にある運河は（事例11のリーズ・リバプール運河にみるように）経済的に沈滞している地域を流れていることが多いけれども、水辺の魅力によってレクリエーション施設となる可能性があり、また、商業・住宅開発の可能性もある。しかし、ノッティンガム運河の事業が討議されるようになった1970年代初期の頃は、この可能性はほとんど理解されていなかった。また、最大の土地所有者である運河庁（British Waterways Board）はそうした改良—レクリエーション施設にしたり、環境を良くするような改良—を検討する権限をほとんど持っていなかった。したがって、ノッティンガム運河の事業はこの種の改良事業のパイオニア的な存在ということもできる。

要 点

規模：	10キロメートル（運河の全長）	
経費：	120,750ポンド（運河改良費、1986年まで） プラス 200,000ポンド（都市開発補助金）	
資金源：	都市開発補助金	488,000ポンド
	都市事業	120,000
	イギリス観光庁	750
	民間投資	12,000,000
発案：	ノッティンガム市計画部 ノッティンガム市民協会 ノッティンガムシャー県	
実施：	ノッティンガム市（計画部が統括） 運河庁	
特色：	<ul style="list-style-type: none"> ● 運河沿いの小道の一般開放に運河庁が同意 ● 運河沿いの小道の建設と、その周辺の美化 ● 橋の質を高め、手摺りをきちんとし、近くのビルをきれいにするための“クリーンアップ作戦”の使用 ● 倉庫の博物館・パブ・工業施設への転用 ● 説明板の設置、運河パンフレットの発行 ● 民間の商業と住宅開発の結合 	

実践面の特色

- 計画策定過程で地元住民を巻き込んだ。
- 同質の区域を系統的に見分け区分して、事業区域とした。
- 既存の特色を有効に活用した。
- 開発計画 (Development Plan) と結び付けた。
- 各機関、各部の調整を強力にした。
- 様々な公共資金を使った。
- 新規の開発 (あるいは投資) をもたらした。
- 雇用の機会を増大させた。

事業の発端

ノッティンガム運河は10キロメートルにわたる運河の部分を目指す。ビーストンロックの近くの半農村地域でトレント川から分離し、ノッティンガム市の中心部をとりまく形で流れ、いくつかの経済的に沈滞した地域を通過してから、トレント橋の近くで、再び、トレント川に合流する運河である。

1970年代初期の頃は運河は使われてなかった。そして、当時の運河庁のごく一般的な方針であったが、運河沿いの小道 (引き船道) の使用は禁止されていた。運河ならびに周辺環境はおそまつであり、かつて商業ルートとして繁栄したことはすっかり忘れられていた。

1974年、ノッティンガム市民協会 (Nottingham Civic Society) はノッティンガム運河に関するレポートを発行し、運河の環境を改善し、レクリエーション施設的なものにする可能性を論じた。このレポートは市によって好意的に受けとめられ、レポートで主張された意見はだいたいにおいて承認された。ちょうどその頃、県がレクリエーション用の小道・歩道の開発を都市計画 (Structure Plan) で提案していた。そして、ノッティンガム運河の側に小道がつくられ、ノッティンガム運河とトレント川に沿って環状の散歩道ができ上がった。さらに、運河に隣接する地域から商業的な関心が盛り上がり、運河改良を要求する圧力グループとしてノッティンガム運河グループ (Nottingham and Beeston Canal group) が結成され、市民協会の事援を受けるようになった。

こうして、市の計画部が運河の潜在力や必要な改良の研究を始めるようになり、最初のレポートが1977年に市議会の計画委員会 (Planning Committee) に提出された。このレポートはノッティンガム運河事業の基本を示し、数年間にわたる低コストの事業を提案するものであった。運河事業の主要な目的は次のようなものとされていた。

- 運河に対する公衆の関心を引き起こすこと。
- 運河のレクリエーション施設としての可能性を促進すること。
- 運河周辺の開発に既存および新規の商業の関心を引き起こすこと

運河沿いの小道 (引き船道) の使用が禁止されている限り、レクリエーション施設としての利用ができないため、市は運河庁と協議を重ね、1980年、ついにその小道を利用することができるようになった。また、ノッティンガム市は都市事業 (Urban Programme) を実施する権限を1979年に獲得しており—その

関係の財源を使うことができるために一運河事業がそれだけ実施しやすくなっていた。

表12. ノッティンガム運河事業のタイム・テーブル

	関連事件	事業実施
1974年	ノッティンガム市民協会がノッティンガム運河の環境改善の可能性およびレクリエーション施設としての可能性を論じたレポートを公表。	このレポートはノッティンガム市によって好意的に受け入れられた。ノッティンガム運河グループが結成され、市民協会の支援を受けながら、運河改良の要請を続ける。
1974-78年	ノッティンガムシャー県が小道・歩道の開発を都市計画で提案。運河周辺の商業の運河事業に対する関心が高まる。	ノッティンガム市が運河の環境問題に取り組む提案をし、また、運河のレクリエーション的な使用および商業発展を促進する提案をする。
1978-79年	ノッティンガム市が都市事業実施の権限を獲得。	運河改良事業がスタート。3年毎のローリング事業とする。
1980-86年	運河沿いの小道(引き船道)の一般利用に関して運河庁が同意。	運河事業のスタート。構造的改善が運河庁によって行われた。1986年までに環境改善のほぼ2/3が達成された。運河博物館のオープン。住宅・小売店の開発が実現した。

運河事業

1977年に、運河の環境問題に取り組み、運河の有効利用を図るための提案が市議会の計画委員会に提案された。市と運河庁の合意の条件により、両者は運河の環境問題に共に責務を負うことになった。橋の改修や水際の改修といった構造的なものは運河庁によって行われた。環境の向上、たとえば小道の建設、美化、植樹、椅子の設置、ごみ箱、表示板などは市が担当した。

改良事業は、種々の理由のために、当初の予想よりも長い時間を費した。いくつかの構造的な改良および2マイルにわたる環境の向上はまだ終わっていない。その理由としては3つのことを挙げることができる。第1は、最初の予想よりも仕事が複雑であったという理由である。とくに、運河庁が担当した修復作業が一土地の状況が原因で一そうであった。第2は、運河沿いの小道(引き船道)の整備手段としてマンパワー・サービス委員会(MSC)のコミュニティ事業が用いられ、その結果、市のコミュニティ事業の従事者の数による制約を受けることになったという理由である。しかし、これは地元の失業者に価値ある労働の場を与えるという働きをした。第3は、運河庁以外の地主、あるいはマンパワー・サービス委員会(MSC)や民間デベロッパーなどと協議しなければならないことが幾度かあったという理由である。これにより、遅延がほとんど避け難いものとなったわけである。

ノッティンガム市はビルディングや敷地を対象とするクリーンアップ作戦を展開しているが、運河の側面の改良にもこのクリーンアップ作戦が活用された。また、運河近くのたくさんのビルもクリーニングされた。

運河の側面の整備を進めるにあたって市が積極的な役割を果たした。民間大手のデベロッパーと協議のうえ、トレント橋近くの民間住宅の建設に488,000ポンドの都市開発補助金(Urban Development Grant)を交付した。運河はこの住宅の間を流れており、住宅設計の重要な特徴となった。明るい色の運河の歩道橋が建設され、いろいろな施設が結びつけられた。また、大きな工場がマンションに転用された。

住宅や倉庫の改良を目的とするマリナー開発が1970年代の半ばに計画された。運河事業がこの開発に弾みをつけるはずというのが、ノッティンガム市の計画部のもくろみであった。これはもくろみが的中し、マリナー開発は近い将来に第2のスタートをきることになった。これにより、住宅開発、工業開発と同時

に大規模な食料スーパーストアもつくられるはずである。

ノッティンガム市は、その経済開発政策によって、運河に隣接している地域もしくは周辺の地域に新規の投資を誘導しようとした。また、現に、多くの小売店、住宅、オフィスの事業計画を検討した。市当局は、公共投資のレベルおよび環境の変化を強調しながら、民間デベロッパーと協議を重ねた。この協議によって、質の高い開発を確保しようとしたわけである。そして、たとえばマリーナの整備の場合、民間デベロッパーが周辺の美化をはかり、歩道橋を整備するようになった。

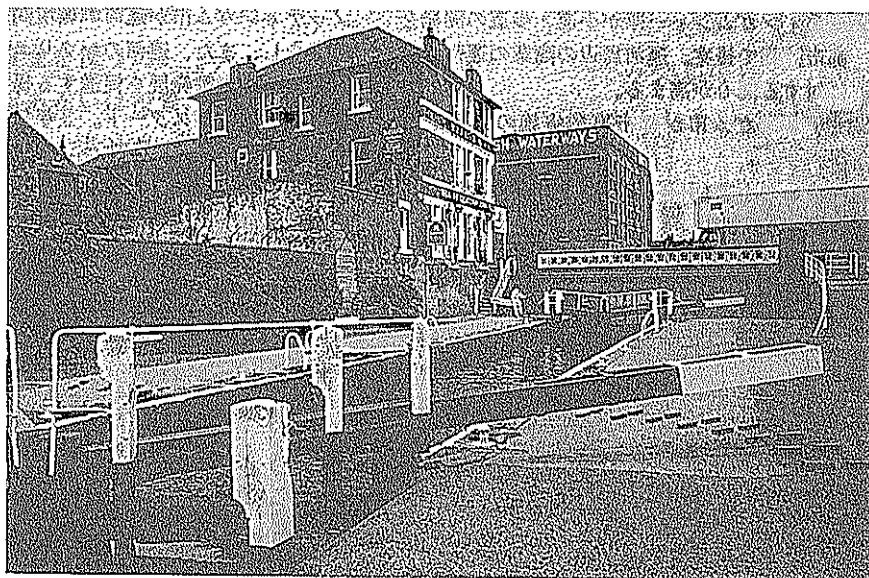


図15. 化粧直しされた橋および水門が運河を魅力的なレクリエーション資産に変えた

市自身も、運河の最も目立つ場所—そこには、市所有の大きな倉庫があった—の整備で貢献した。この倉庫の1階を運河博物館にし、2階を工業施設に変更したのである。これを受けて隣の旧馬小屋はレストラン、パブ、醸造所に改造された。運河の対岸はきれいにされ、地元住民および従業員達の憩いの場となった。倉庫の転用および対岸の美化が行われて以来、隣接ビルディングを商業用・住宅用に転換することに民間デベロッパーが関心を示すようになった。

博物館は運河の歴史を示し、住民若しくは訪問者に興味を持たせるように設計された。説明板や運河沿

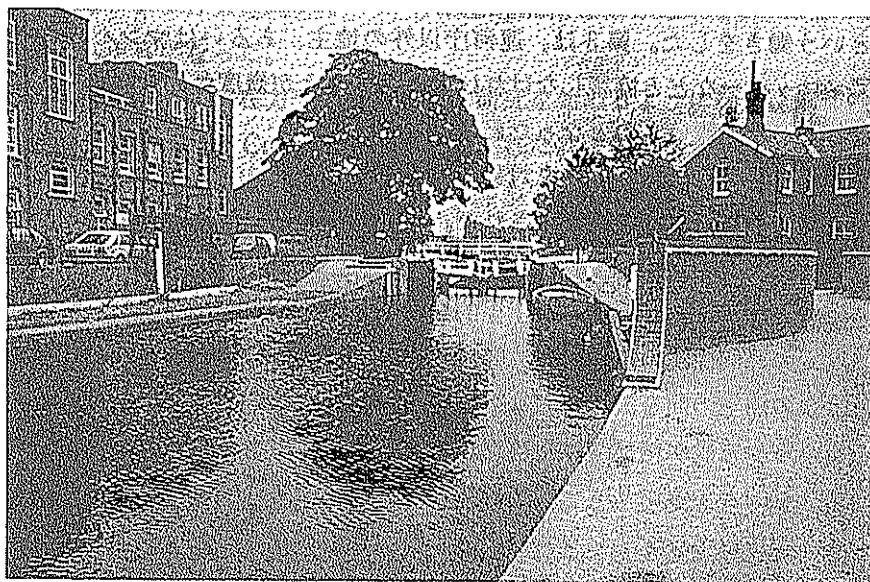


図16. 修復された水門のそばの環境の改善

いの小道の標識の設置、パンフレットの作成、ラジオ・新聞による運河事業の報道、これらはすべて、市によって、運河事業を進めるために工夫されたものであった。

事業の管理

運河事業は当初からノッティンガム市計画部によって行われた。計画部の職員でチームが結成され、このチームが初期の段階から、とくに、事業の基本となった1977年のレポートの作成に参画した。現在は、計画部の1人の幹部職員が責任者となっており、必要に応じて追加職員を指名しながら、他の部局—レクリエーション部、技術部、経済開発部など—との調整をはかっている。経済開発部の職員も、運河側面の開発を行う民間デベロッパーとの協議という面で積極的な役割を演じてきた。レクリエーション部は、運河庁との1979年の合意条件のもとで、運河、小道(引き船道)、景観を維持する責務を負っている。運河を維持するプログラムは、公的には、現在も運河庁との合議で作成されている。

規模が大きく、財源が多様であり、参加している公共団体・民間組織が多いために、運河改良事業の組織・計画は批判されやすいものとなっている。しかし、運河の環境の改善は、総じて、トレント橋からピーストン水門の方に向かって系統的段階的に実施されてきた。1986年末には、全長10キロメートルのほぼ3分の2が改良済みとなった。こうした段階的なアプローチによって、事業が拡散せず、ある場所に集中的に行われたために最大の効果が上がった。また、事業実施の面から見て、もっとも能率的なアプローチもあった。

事業の財源

運河事業はたくさんの事業の合体であるが、これらの事業は大きく次のような範ちゅうに区分することができる。

- 運河沿いの小道(引き船道)の整備ならびに環境の整備事業(Provision of a canal towpath and environmental enhancement)；この経費は1979~86年度で大体104,000ポンドであった。1989年度の完成までもう30,000ポンドかかるとされている。しかし、その他に、(a)運河沿いの小道とトレント川の小道を結びつける経費、(b)市境と運河の水門(これは隣のブロックストウ市の管轄)をリンクさせる経費が必要となるはずである。
- クリーンアップ作戦(Operation Clean-Up)；運河の直接的な環境整備(橋およびフェンスのクリーニング)は1981年度から82年度にかけて行われたが、それに要した経費は15,000ポンドであった。また、クリーンアップ作戦の資金は、運河の近くのビルのクリーニングにも費された。
- 倉庫の博物館・パブ・事務所への転用；これは都市事業の資金90,000ポンドを用いて行われた。パブ、レストラン、醸造所への転用は民間資金を用いて行われた。
- 運河に隣接する民間施設の改良；現在、この種のものとしてはターニズクエイで390万ポンドそれに488,000ポンドの都市開発補助金をかけて行われている住宅改良事業がある。また、補助金なしで実施されたマリナーの整備は第1段階で250万ポンドの経費がかかった。この第2段階の整備も補助金なしで近いうちに行われることになっている。ニューカスルハウスの名がついている倉庫の事務所への転用も計画されているが700万ポンドの経費がかかると見積もらされている。
- 情報；説明板や道標、運河のパンフレットなどは運河に対する関心を引き起こすのに役立った。説明板の設置には750ポンドがかかったが、醸造所が提供してくれた。また、パンフレットの作成費1,100

ポンドのうち750ポンドはイギリス観光庁が出してくれた。

事業の効果

運河改良事業は、まだ完了していないけれども、目に見える変化をもたらし、レクリエーション施設として開放されるようになった。人々が運河をよく利用するようになり、とくに運河博物館の周辺地域には人々が集まるようになった。博物館によって、あるいは市が作成したパンフレットなどによって住民の運河およびノッティンガムの産業遺産に対する認識が高められた。

運河事業が商事・住宅開発どれだけの影響を及ぼしたか、これを量的に見積もるのは難しい。しかし、事業の存在が計画部のデベロッパーに対する激励と一緒に、民間デベロッパーが投資しやすい雰囲気をつくりあげたように思われる。実々、約650万ポンドの民間資金が運河の周辺に投資され、さらに、かなりの投資が見込まれているのである。市計画部の試みは運河に接している既存の企業に関してはほとんどが成功しなかった。これらの企業に運河と接している部分の改良をさせようとしたのであるが、冷たくあしらわれてしまったわけである。これを打開するためには一現在、すでに検討中であるが一補助金の導入が必要といえるであろう。

10. ガルトン・バリー (サンウエル区)

ガルトン・バリーは、James Brindley と Thomas Telford によって建設され、サンウエル区のスメシク地域を並行して流れている2つの運河に基盤を置く地域である。事業区域は、歴史的・建築学的に価値ある建物がたくさんあり、スメシク・ハイストリート（事例3参照）に隣接するところに設定された。

要 点

- 規模： 全長5キロメートル、最大1キロメートル
経費： 750,000ポンド (1982~86年度)
 プラスマンパワー・サービス委員会のコミュニティ事業費
資金源： 都市事業 (サンウエル区およびウエストミッドランド県を經由)
 ウエストミッドランド県
 運河庁
 マンパワー・サービス委員会 (コミュニティ事業)
発案： ウエストミッドランド県
実施： ウエストミッドランド県
 サンウエル区
 運河庁
特色： ● 歴史的建築学的価値のあるものの保存・改良
 ● 訪問者のために標識と駐車場を整備
 ● 運河とその周辺の技術的景観的に改良

実 践 面 の 特 色

- 計画策定過程で地元住民を巻き込んだ。
- 事業区域を系統的に特色づけ、限定した。
- 既存の建物などを有効に利用した。
- 事業区域内での優先順位を慎重に配慮した。
- 様々な公共資金を活用した。

サンウエル区のスメシク地域はかつてはイギリスのもっとも重要な工業地域のひとつであった。James Brindley がつくった“旧メインライン”運河と、後れて Thomas Telford によってつくられた“新メインライン”運河がこの区域の基盤となっていた。ふたつの運河は、旧運河のほうが深かったが、スメシクをほとんど並行して流れていた。この“コミュニケーション通路”のほかに、バーミンガムとウォルバーハンプトンの間を結ぶ鉄道も、この区域を通っていた。運河の南側にはスメシク・ハイストリート（事例3参照）があり、北側には住宅地域があった。これらの区域は、周辺からはっきりと区分され孤立した溪谷—ガルトン・バリーとしても知られている—のなかに立地していた。

運河の衰退とともに、ガルトン・バリーも無視されるようになった。そして、運河周辺のすばらしい建

建築物、たとえば Telford が装飾したガルトン橋やスメシクのポンプ場なども、だんだんと目障りなものとなっていき、最悪の場合には遺棄されてしまった。1980年代の初めに、ウエストミッドランド県はガルトン・バリー地区を文化遺産区域 (Heritage Area) に指定し、県の環境改良戦略の一環として、ガルトン・バリーの環境改良事業に着手することとなった。

事業の発端

ウエストミッドランド県の計画部は、県内にある運河の環境改良に取り組む、小さなチームを結成した。そのすぐ後に、県の都市計画も、運河の環境保護・レクリエーション施設としての利用の可能性にもっと注意を払うべきであり、そして1970年代の県運河戦略 (County Cannal Strategy) を進めるべきであるという勧告を織り込み、県計画部のチーム結成を追認した。スメシクとガルトン・バリーを流れている運河は、歴史的な重要性があり、この運河改良のターゲットとなるのは明らかであった。

ガルトン・バリーはウエストミッドランド県により“文化遺産区域 (Heritage Area)”として指定された。この指定は県に権限を付与するものではなく、財源を与えるものでもなかったが、しかし、他の利害関係者一とりわけ、サンウエル区および大部分の土地所有者である運河庁一の反応を引き出すという働きをした。また、改良の骨組みを与えるという働きもした。文化遺産区域は、ふたつの運河の周辺地域の特色をほとんど含むように設定された。

1982年、ウエストミッドランド県は一連の改良事業に着手した。ガルトン・バリーでもっとも有名な建物であるスメシク・ポンプ場の修復は、運河用地の整備・運河のしゅんせつ作業とともに、優先的に実施された。改良事業は、ウエストミッドランド県が指導者の役割を担いながら、財源が年々増えていくという形で行われた。サンウエル区と運河庁は、資金をあまり出さず、当初は二次的な役割しか果さなかつたが、徐々に参加の度合いを深めるようになった。とくに、サンウエル区は1983年に都市事業 (Urban Programme) の権限を付与されて以来、その財源を使えるようになったために、積極的に参加するようになった。1984年、サンウエル区は、実質的に文化遺産区域と合致する保存区域 (Conservation Area) を設定した。この保存区域は、ガルトン・バリーに注目を集め、その保存と質の向上に役立たせるというものであった。運河庁はガルトン・バリーの運河のしゅんせつなどを行った。

表13. ガルトン・バリー事業のタイムテーブル

関連事業		事業の実施
1970年	ウエストミッドランド県、都市計画を決定。	運河開発戦略の設定。
1982/3年	ウエストミッドランド県、ガルトン・バリー事業を展開。	運河の美化、ポンプ場の修復などの事業をスタート
1984年	保存区域の設定。	文化遺産区域の計画がウエストミッドランド県、運河庁、サンウエル区によって策定される。
1986年	ウエストミッドランド県の廃止。 サンウエル区が事業計画案を策定。	サンウエル区がガルトン・バリー事業を継承。事業計画が公聴会にかけられる。

1986年まで、改良の優先順位はウエストミッドランド県、サンウエル区、運河庁の定期的な会合で定められていた。ガルトン・バリーではいろいろな事業が行われたが、これらの改良事業は県、区、運河庁の個々の事業として行われた。1984年、これらの3団体は、共同で、将来の改良目標および事業計画を設定することに合意した。この合意は運河の改良事業の発展を基本目的としていたが、住民参加の基盤、あるいは地元の関心を喚起する基盤をつくらうとするものであった。また、事業の概略を示すことによって、

投資機関の注意を引くことができるのではないかという期待もあった。

しかし、ウエストミッドランド県が廃止されることが決まったため、改良目標・事業計画はなかなか設定されなかった。住民に事業計画案を公表できたのは、ようやく1986年になってから、すなわちウエストミッドランド県が廃止されてからであった。しかし、この事業計画案は、ガルトン・バリーの事業がこれまでに達成したこと、今後の改良計画を示すものであったため、しかも、サンウエル区が事業のリーダー役を引き継いだ直後の発表でもあったため結果的にはタイムリーなものとなった。

住民参加のプログラムは、サンウエル区と運河庁がこの事業計画を正式に採用する前に実施された。この事業計画は、保存からレクリエーション的なものまで、また、事業の管理から促進まで定めるものであった。改良事業の優先順位も定められたが、しかし、財源が多様なため資金のレベルや取得時期が明確でないこと、土地所有者や関係組織との協議が容易でなく時間がかかること、等々を考慮したため、その優先順位は柔軟性に富んでいた。可能な場合には、実施という観点から、個々の事業を他の事業から切り離すこともできたわけである。

ガルトン・バリーの改良

ガルトン・バリーではこれまで多くの改良が為されてきたけれども、まだまだ十分ではない。1982～86年の間に行われた改良は次のようなものであった。

- スメシク・ポンプ場が修復された。現在、このポンプ場は、展示場に転用され、初期のポンプを展示するセンターとして利用されている。
- Telfordの“新メインライン運河”とスメシク工場地帯を結ぶエンジンアーム橋が修復され化粧直しをされた。
- スメシク・ハイストリートのツールハウスが化粧直しをされた。
- きれいな公園駐車場が訪問客用に設置された。
- 種々の技術上の改良が、とりわけ運河の水門としゅんせつに関して、行われた。
- ごみを取り除かれ、また、運河周辺が再生され美化された。
- コミュニティ公園が設置され、考古学区域が設置された。
- 道標があちこちに設置された。今後、さらに道標あるいは案内板が設置される予定である。



図17. 修復された、ガルトン・バリーの展示センターとなったスメシク・ポンプ場

ガルトン・バリーの中心に近いところで運河にかかっているガントンロード橋も化粧直しが計画されている。その戦略的な効果はさておき、ガルトンロード橋は非常に重要な歴史的・建築学的建造物である。文化遺産区域のシンボルとしても位置づけられているほどである。したがって、その質が高められれば、

大きな視覚的効果を生み出すのは確実といえる。また、ワット (James Watt) のスチーム・エンジンの跡地に建っているスメシック・エンジンハウス (Smethwick Engine House) も保存が予定されている。この建物は、最近、歴史記念物に指定された。

サンウエル区は、民間のガルトン・バリー事業に対する関心を喚起しようとしてきた。多くの企業が運河に接して建っており、そのため、全体の環境を悪化させていることが多かったからである。関心を喚起しようという試みはゆっくりとではあったが、ある程度の成功をみるようになった。ガラス製造業者であるピルキントンと、また、ガルトン・バリーの地主達と「工芸・運河センター (Craft and Canal Centre)」を設置するための協議ができるようになったのである。さらに、国鉄もロルフ駅周辺の環境整備事業およびスメシック・ハイストリートとガルトン・バリーを結ぶ歩道橋の環境整備に取り組むようになった。

運河の自然を整備し、また、地域の住民グループや地元の学校と連絡をとりながら運河を監視する監視員を設置することによって、運河を環境教育の素材に使うということも計画されている。

事業の管理

1986年までは、ウエストミッドランド県の計画部によってガルトン・バリーの事業がリードされてきた。ただし、サンウエル区と運河庁の協力があつた。この3つの機関の担当職員 (計画担当の職員であることが多かった) は定期的に会合をもち、事業の方針や実施方法を論議してきたのであつた。そして、運河庁の業務は技術業務としゅんせつ業務にほとんど限定されていたが、3機関の責任の公的な区分というものはなかった。事業が進展するにしたがい、サンウエル区と運河庁の貢献度は大きくなり、1984年には、サンウエル区がガルトン・バリーと同じ区域を保存区域に指定するようにもなった。また、86年のウエストミッドランド県の廃止に伴い、サンウエル区がその責務を引き継いだ。

サンウエル区はガルトン・バリー事業を担当する議員の政策集団 (policy group) を結成したが、この政策集団には、隣接するバーミンガム市 (Birmingham City Council) ならびにダドリー区 (Dudley Metropolitan borough Council) の議員も参画した。また、職員の連合運営委員会が、事業の実施を助け、政策集団が定めた指針のもとで行動するために、設置された。

ウエストミッドランド県、サンウエル区、運河庁の3者はすべて、どこかの段階で、ガルトン・バリーの環境改良事業にかかわりを持った。改良事業のなかには外部に委託されたものもあつた。また、マンパワー・サービス委員会のコミュニティ事業も活用され、とくに、ポンプ場の化粧直しでは大幅に利用された。

監視サービスはトールハウスを拠点にして行われるのであろうが、このサービスによって破壊行為が少なくなると想像できる。最終的に監視サービスに期待されているのは、改良事業 (もしくは改良後の維持) に地元の住民や学校を巻き込むことである。

事業の財源

1982~87年の間にガルトン・バリー事業に費された資金は、大部分、ウエストミッドランド県によって都市事業 (Urban Programme) 費もしくは県事業費として、賄われた。サンウエル区が賄った財源はもっぱら都市事業費であつた。運河庁は自らの予算で運河の改良・維持を行った。運河庁の事業のなかには、たとえばエンジンアーム橋の修復のように県の助成を受けたものもあつた。1986年度までに使ったこれらの資金の総計は750,000ポンドにもなった。この他に、マンパワー・サービス委員会のコミュニティ事業費

の資金が230,000ポンドも投じられた（10%が投資的経費、90%が人件費）。

これに加えて、国鉄によるスメシク・ハイストリートの歩道橋の塗り直し、およびロルフ駅の改良があった。また、イギリス文化財団（English Heritage）や民間部門（たとえばガラス製造のピルキントン社）からの投資も大いに期待されているところである。

事業の効果

ガルトン・バリー事業は野心的で長期にわたる事業である。現在もまだ環境問題に取り組み、地元の関心を生み出すために懸命になっている。しかし、これまでにたくさんの改良が行われ、それがガルトン・バリー地区のメリットになっていることも事実である。ポンプ場、エンジンアーム橋の修復がその最大の事例である。

ガルトン・バリー事業は、その第1発起人（すなわちウエストミッドランド県）を失うという激変を生き延び、多くの事業関係者をもつことがいかに重要であるかを証明した。この多様性は、今後、イギリス文化財団の参画によってもっと強化されることが期待されている。

ガルトン・バリー事業は、長い時間をかけて、運河の構造上の改良にとりかかり、また運河に対する人々の関心を生み出したが、このふたつは環境改善にとって欠くことのできないものであった。ガルトン橋改良の提案および工芸・運河センター設置の提案はガルトン・バリー事業の開花を示すものであり、また、開花を貢献するものであった。

スメシクには、この事業の他にも、いくつかの環境改善事業が行われている。すなわち、ハイストリートの改良事業（事例3参照）、クリーンアップ作戦事業、工業再開発地区事業などである。ガルトン・バリー事業は、これらの事業との相乗効果でもって、スメシクに大きな環境変化をもたらしつつある。

11. リーズ・リバプール運河 (セフトン区)

この事業は、運河庁 (British Waterways Board) と地方団体のグループによって進められた事業であり、13キロメートルにわたるリーズ・リバプール運河 (以下「リーズ運河」という) の環境改良事業である。事業は、運河庁によって任命され、現場に駐在した開発官 (Development Officer) の補助を受けながら実施された。

事業の対象となったリーズ運河はアイントリーからマーシイ川河口まで流れている総距離13キロメートルの運河である。その両端は、一方は都市と農村の境目であり、もう一方は不景気地帯となった都心部である。1960年代後半と70年代前半に致命的な大水があり、それに伴い以前から危険で目障りなものとして一般に思われていた一運河を埋めてしまおうという強烈な地元の圧力が生じるようになった。しかし、しばらくの間、沈黙を保った後、運河庁と地方団体は運河の潜在能力を高める方法を検討し始めた。それによって地元住民の意見を変えようと考えたわけである。その結果として生まれたのが、意欲的なプログラム、すなわち一連の互いにリンクされた事業であった。このプログラムはまだ始まったばかりである。

要 点

規模：	アイントリーとマーシイ川の間13キロメートル		
経費：	344,000ポンドの資本経費 (1986年まで) プラス 25,000ポンドの経常経費		
資金源：	運河庁		
	資本経費		300,000ポンド
	経常経費		25,000
	都市事業 (セフトン区)		44,000
	マーシイサイド県		少 額
発案：	運河庁		
	マーシイサイド県		
実施：	運河庁セフトン区		
特色：	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業や改良の内容を説明する“オポチュニティ”マップを運河庁が作成。 ● 地元の関心を高め、行動を調整するために、運河庁が事業現場にプロジェクト担当官を任命。 ● プロジェクト担当官は地元の学校と密接な関係をもちながら業務を遂行。 ● 運河のしゅんせつ。環境の改良事業の実施。 ● 環境省、運河庁、地方団体で実施委員会を結成。 		

実践面の特色

- 計画策定過程における地元利益の巻き込み。
- 明確な基準にしたがって事業区域の選定をした。
- 事業区域が系統的に区分されて定められた。
- (運河の) 既存の特色が有効に活用された。
- 部局間、組織間の強力な調整を行った。
- 事業区域内での優先順位を慎重に検討した。
- 改良のテクニックが革新的でうまくいった。
- 地元住民の参加。
- 様々な公資金をつかった。

事業の発端

1960年代の後半と70年代の初めに、小さな子供を巻き込む災害があり、リーズ運河に対する地元住民の反感が生じるようになった。その前から、延長13キロメートルの大部分はフェンスで仕切られ、立入りが厳しく制限されていたが、この災害によってもっと思い切った処置をとるべきというプレッシャーがかかるようになった。たとえば、運河は余分な魅力のない汚い水路になっているという判断のもとに、埋めてしまえというような意見が出るようになった。しかし、運河庁や関係地方団体などによって設立された研究グループは、運河が持つレクリエーション施設・環境施設としての潜在力について言及した。1972年のことであった。ただし、この当時の世論は、一般に運河を嫌っており、議員達も民衆を締め出した施設に公金を使うのを躊躇していた。

研究グループの働きにより、運河のレジャー施設としての可能性に対する関心が高まり始めたが、研究グループはそれ以上の行動はとらなかった。その後、1970年代の終わりに、リバプール・ウオータースポーツ・センターが運河の岸にある家屋をカヌーセンターに改造し、また、運河協会も年一度の定期的なクルーズ(船旅)を始めるようになった。運河は相変わらずフェンスで囲われていたが、“非公式な”入口がここかしこに見られるようになり、地元の釣り人が運河を利用するようになった。

1980年代に入ると、環境改善のために、運河に公共投資されるようになった。マーシイサイド県が、マンパワー・サービス委員会のコミュニティ事業(MSC Community Programme)の労働力を使って、運河の南端部の環境改善に取り組み始めたのである。県の議員達は運河に対する投資には消極的であったが、この事業については—アルバートドック(Albert Dock)やガーデンフェスティバル(Garden Festival)の開発と結び付くものであったため—特別に賛成した。

運河をレジャー環境施設として利用することに対する関心の高まりのなかで、13キロメートルにわたる運河の改良を1984年に最初に提唱したのは運河庁であった。運河庁のレジャー課(Leisure Division)により、改良の内容を詳しく示した“オポチュニティ・マップ”—これをみると、事業の形態と財源を想像することができる—が作成された。その改良計画には率直な景観の改良から住宅やマリナー(ヨットやボートの係留場)の開発まで含まれていた。運河庁は、“オポチュニティ・マップ”を利用して、地方団体や環境省をこの事業に巻き込み、そして、運河庁や地方団体の事業の調整を図るために、開発官(事業担当者)を任命した。

現在、運河庁はこのような職員(運河および周辺の改良事業を担当する職員)を11人かかえている。リーズ運河の問題を処理する職員の任命により、この地域における環境問題の広がりが結果的に強調され、また、運河庁が取り組んでいる改良事業の重要性が強調されることとなった。

表14. リーズ運河事業のタイムテーブル

	関連事件	事業実施
1962年	リーズ運河13キロメートルでの商業交通終了。	
1960年代・70年代 1972年	子供を巻き込んだ大洪水災害の発生 関係地方団体により、運河レジャー用地あるいは環境施設としての開発の可能性を探るために、運河研究グループが設立される。	運河を埋めようという地元の圧力が高まる。 運河利用に対する地元の反対強し。 具体的や改良事業は何ら行われず。
1980年年代	リバプールでアルバートドックおよびガーデンフェスティバルの開発事業を実施。 運河のレジャー/環境施設としての改良に運河庁が関心を示す。	運河改良事業の内容を示す“オポチュニティ・マップ”を運河庁が作成。そこに示された助成をみて、地方団体の関心が高まる。
1985年	事業の調整をはかり、事業を促進するために、運河庁が開発官を任命 運河庁、運河の構造的な改良事業に着手。 第1回実施委員会(運河庁、県、区)開催。	事業促進の資料・手段を準備。地元の学校や住民との接触がはかられる。 セフトン区が運河改良のイニシアティブをとるようになる。
1986年	運河中央部のスタンリー地区改良計画が発表された。 セフトン区が事業の責任官庁となる。	運河の中心部のブートルでの歩道計画が策定された。

改良の手法

1984年の“オポチュニティ・マップ”の作成および開発官の任命以来、運河庁はリーズ運河事業のリーダーの役割を担うようになった。運河庁が採った手法は、一連の運河改良事業—そのほとんどは構造的な改良事業—を実施するという手法であり、また、地方の住民から環境省に至る様々なグループの事業に対する関心を引き起こさせ、事業に参加させるという手法、具体的には、それを責務とする開発官を任命するという手法であった。

運河庁は、環境改良事業の資金が限られていたため、構造的な改良(安全確保のための改良を含む)に集中的に投資した。1985年度に実施された改良事業は、運河全域にわたるしゅんせつ、ブートル(Bootle)のふたつの橋の化粧直し、運河とマーシィ川河口を結ぶスタンリー水門の修理、それに若干の美化事業であった。これらの改良事業は一度に行われた。地方団体にデモンストレーションをする必要があったからであり、また、地方団体などが行う運河改良事業を価値あるものとするためには、このような基本的な問題を先に解決しておく必要があったからである。

開発官の任務は、一般に運河に対して嫌悪感をもっている住民の態度を変えるという、たいへんな任務であった。事業開始後18か月たってから、運河庁は、運河の岸辺の建物を事務所として使うようになった。これにより、運河庁は地元はその存在を示すことができ、また、地元のグループと簡単にコミュニケーションが図れるようになった。最初の予算で開発官は5,000ポンド付与されたが、これを、事業の宣伝や教育の材料を作るために使用した。具体的には、集会や展示会での説明に利用するために、また、運河の環境や生態的特徴を分類するために、写真スライドを製作した。学校や集会で使うためのビデオも作成した。企

業や家庭の運河に対する関心を引き起こすためのリーフレットの作成も重要であった。また、地元の生態学研究グループと一緒に、生態学的な調査も行なった。運河に隣接するリバプール・ウォータースポーツ・センターに対して、少額の寄付もした。

開発官の最も重要な任務は、様々な利益集団と意見を交換し、運河改良に対する積極的な態度を取らせるようにすること、また、地方団体や民間企業を運河改良に乗り出させることにある。リーフレットや写真スライドあるいはビデオの製作はこの任務達成の過程で役立つことであろうが、現在の直接的なコンタクトにとって替わるということはないと思われる。恐らくは、その補助的な手段として利用されることになろう。開発官は今までに多くの学校を訪ねて先生とディスカッションを重ね、運河を題材とする教育を行うように仕向けてきた。専門学校やリバプール大学の講師や学生とも会合し、それによって、学生の運河事業に対する関心を導き出すという結果をもたらした。また、地域社会や住民グループとも話し合いを重ね—この地域での住民の積極的な支持を得るためには時間がかかるということを開発官は十分に承知しているが—住民の当初の反発がだんだんと好意的になってきた。開発官は、また、運河に対する公共部門の関心を呼び起こし運河改良事業に刺激を与える装置として運河庁によって設置された実施委員会 (Working Party) にも出席する。

運河のほとんどはセフトン地区にある。今までのところ、セフトン区は、運河庁と実施委員会の勧めのもとに、住宅地域に近い部分の美化をはかってきた。しかし、現在は、もっと環境的に駄目になっているブートル (Bootle) 周辺の運河の改良に焦点を合わせつつある。セフトン区が策定した都市計画 (Local Plan) でも、ブートル周辺の改良を中心にした運河の改良が提唱されている。セフトン区の最大の関心は、現在、運河庁が修復したブートル地区のふたつの橋の間の地域に払われている。パイロット歩道として知られている計画のなかで、運河を通じる通路および運河に隣接するふたつの学校への通路をこの地域に設置しようとしているのである。このために、セフトン区はすでに運河の安全パトロールをするようになっており、また、こうした安全パトロールをもっと強化するために運河庁やマンパワー・サービス委員会 (MSC) と協議しつつある。セフトン区の運河改良事業では、学校周辺の運河の美化や柵の設置、学童のための運河教育センターの開発、倉庫地域のレクリエーション施設としての活用なども行われることであろう。

これらの事業は他の改良事業によって、とりわけブートル商店街の改良事業や現在実施中の近隣の住宅地区改良事業によって、補完されることになると考えられる。セフトン区は、効果を上げるために、まずは財源をパイロット歩道に集中させるはずである。セフトン区の見解によれば、この運河改良事業によって民間部門の開発の潜在力がつくられ、また、現在の住宅開発、レジャー・商業開発によって民間のこの地域への投資意欲が生じるようになるという。運河改良事業は、このような投資を進め、運河の全域にわたる民間投資を導き出そうという目的をもってしているわけである。長期的には、セフトン区は運河北部の改良を重視する傾向があり、今後も、北部ブートル地区の余っている学校を余暇活動のセンターに転用することを計画している等々、この傾向が続きそうである。セフトン区を事業主体 (Programme Authority) にしたことにより、運河の環境改善が今後ますます進展していくものと考えられる。

事業の管理

住民の運河に対する関心が薄く、それどころか敵意があったために、現場に駐在する開発官 (Development Officer) の任命は、地域の住民グループから環境省に至る様々な団体の意識を喚起し巻き込むという点で、非常に重要であった。この開発官のポストは現在3年間に限って運河庁により任命されることに

なっているが、運河改良の規模や性質を考えれば、あるいは利害集団の多様性を考えれば、もっと長期的なアプローチが必要ということになり、事業が継続する間は開発官のポストも続くという見通しである。

開発官は、当初、運河庁のウィガン事務所に置かれたが、適当な建物が利用できるよなれば運河のそばに事務所を構えるという方針であった。こうして、最初の運河事務所がリバプール・ウォーター・スポーツ・センターに隣接する倉庫に設置された。そして、この事務所は、住民の破壊もしくは侵入をうける可能性があったものの、理想的な立地であると考えられていた。事務所の経費は運河庁が負担していた。しかし、1987年の初めに実際に侵入事件が発生したために、運河庁はこの事務所の閉鎖を決定、運河の改良事業が実施されている北部に仮事務所が設置され、最終的に、新事務所が1987年末に設置された。この現在の事務所で執務しているのは開発官だけである。ただし、事務所に開発官がいない時は、電話サービスがある。

開発官は、直接的な接触によって、あるいは、様々なメディアを使うことによって、人々とのコミュニケーションをはかっている。これまで、開発官が焦点を合わせてきたのは次の4つの集団である。すなわち、

- (1)一般大衆： 開発官はコミュニティや住民グループとともに行動しようとしてきた。一般大衆との直接的な接触を促進するため、住民集会も数回開催した。
- (2)学校： 学校の生徒・学生の運河に対する関心を高めるため、歴史や生態学など運河のありとあらゆる事柄を議論し、授業に組み込んでもらうようにしてきた。
- (3)民間企業： 長期的には、他地区における場合と同じように、民間企業は運河沿いに立地し、投資することが期待されている。現在は、開発官は運河周辺の企業にリーフレットを配っているという状況にある。
- (4)公共部門： 開発官は、他の運河庁職員と共に、実施委員会を通して、あるいは直接的な接触によって公共団体に運河開発に取り組むように勧めてきた。

開発官は地元の住民やコミュニティのグループによって快く受け入れられてきた。しかし、今までのところ、住民との接触は前の事務所周辺の住民に集中してきたという傾向が強い。現地事務所の利点は距離とともに弱まり、13キロメートルという運河事業の規模は大きな問題である、というのが開発官の見解である。このため、新事務所は当面の改良事業のすぐそばに、すなわちブートルの近くに設置された。

リバプール市およびセフトン区の学校は、運河を監督なしで使うことに若干の不安を抱いているものの、運河を教材として用いることには賛成である。事故が起これば事業は駄目になってしまうということは明らかである。したがって、運河にどのように（また、どこから）近づくようにするかは慎重に検討しなければならないというのが、学校のすべてに共通する考えである。

開発官は地方団体の職員と密接に協力して業務を遂行している。マーシーサイド県の廃止後は、この協力はセフトン区の計画部職員との協力になった。これらの職員との会議では、開発官は運河庁の利益を代表し、また、実施委員会では、運河庁の技師やレジヤ担当者と関係している。

実施委員会は、運河庁により、運河事業の政策を議論するために設置された。年6回の会議である。最初の会議は1985年に開催され、運河庁の技師、レジヤ担当者、建築担当者、それに、セフトン区、リバプール市、マーシーサイド県の開発担当職員、また環境省職員が参加した。実施委員会の任務は、運河の整備に助成し、特別の問題について議論し、財源の利用を援助する等々にある。

セフトン区は、事業の設計・実施に関して、とくに運河庁に協力してきた。このふたつの機関の技術協

力により、たとえば、ブートル地区におけるパイロット歩道の設置などのすばらしい結果が生まれたのであった。

事業の財源

運河庁は、開発官の給与・事務所の経費として、毎年約20,000ポンドを負担してきた。それに加えて、1986年度には、宣伝、教育、調査、およびレジャーグループへの補助金として、開発官に5,000ポンドの予算を認めた。今後は、この額が経常経費として毎年開発官に付与されるようになるものと思われる。

13キロメートルにわたる運河のしゅんせつ、スタンリー水門の修復などの構造的な改良事業は運河庁によって行われたが、この経費は300,000ポンドであった。

運河の景観改善を担当しているセフトン区は、いままで、44,000ポンドの都市事業費を使った。現在は、3年間にわたる総額210,000ポンドの計画を実施しつつあるが、そのなかで、最優先されているのはパイロット歩道の整備である。

事業の効果

リーズ運河の事業はまだ始まったばかりである。住民の態度を好意的にさせ、13キロメートルにわたる運河沿いの地域の環境改善をはかるには、大がかりな事業が必要であり、時間もかかる。運河庁ならびに地方団体は、賢明にも、運河の特定の地域に改良事業を集中させ、その結果、大きな効果をあげてきた。またセフトン区の調査によれば、事業の進展により地方団体の不安も薄れてきたとのことである。事業の進展によって、運河周辺の人々（組織）の関心が高まり、事業に参加するようになるということも期待されている。

リーズ運河および周辺地域をながめてみると、運河庁によってしゅんせつされたにもかかわらず、一般的には、運河が放棄されているという印象を抱くはずである。したがって、これまでの改良事業で達成したものは物質的なものではなかったといえる。すなわち、ともかく改良事業が行われるようになったこと、運河がもつ環境面・レジャー面の可能性を地方団体および住民が理解し始めたこと、がこれまでの事業の成果というべきである。そして、こうした成果をともかくあげることができたのは、地元根拠地を置いて事業を行ってきたからである。

12. ダーンバリー公園 (バーンズリー区)

工業衰退、炭坑の排出物の山積によって、バーンズリー東部 (East Barnsley) の環境はすっかり劣悪なものとなった。また、この地域にはオープンスペースがなく、レクリエーション施設もなかった。そのため、サウスヨークシャー県 (South Yorkshire County Council) とバーンズリー区 (Barnsley Metropolitan Borough Council) によって、環境問題に取り組み、レクリエーション施設を整備するための大規模な事業が実施されることとなった。

ダーン川 (The River Dearne) はバーンズリーの東側を町の中心部に沿って流れ、石炭採掘によって生じた空き地領域を通り、広々とした田園地帯に流れこんでいる川である。このダーン川周辺の800ヘクタールの区域がいま広大な改良事業の舞台となり、その外観が改良され、住民に必要なレクリエーション施設が整備されようとしている。

要 点

規模；	809ヘクタール (現在までの改良面積は115ヘクタール)	
経費；	240万ポンド (1985年度末まで)	
資金源；	空き地再利用補助金 (環境省)	1,100,000ポンド
	都市事業 (環境省)	300,000
	バーンズリー区と サウスヨークシャー県	600,000
	コミュニティ事業 (マンパワー・サービス委員会)	300,000
	田園地帯委員会	30,000
発案；	サウスヨークシャー県 バーンズリー区	
発施；	バーンズリー区 (および、1986年3月までサウスヨークシャー県)	
特色；	<ul style="list-style-type: none"> ● 炭坑のぼた山で埋められていた土地の再利用。 ● 広範囲にわたる植樹。 ● 細道および自転車道の新設 (部分的には、使われなくなった線路を利用)。 ● 橋の新設および化粧直し。 ● 人工湖の建設。 ● イベントエリアの設定。 	

実践面の特色

- 事業区域が系統的に定められた。
- ダーン川のように現存するものを上手に活用した。
- 開発計画過程とリンクさせた。
- とりわけ事業の初期段階においては、部局・機関間の強力な調整がはかられた。
- 事業区域での優先順位を慎重に検討した。
- 事業の実施に、地元の住民ボランティアを巻き込んだ。
- 様々な公資金をつかった。
- 炭坑のぼた山をなくす等、目に見える効果をもたらした。

事業の発端

ダーンバリー公園事業 (Dearne Valley Park Project) として知られている事業のきっかけとなったのは、1974年の地方自治法によるサウスヨークシャー県およびバーンズリー区の創設であった。

1974年の始めにバーンズリー区がダーンバリーに関する研究報告を発表。これが、住民のレクリエーション施設の不足とともに、バーンズリー東部の町の中心部への近さ、その地域の劣悪な環境に対する人々の関心を引き起こした。サウスヨークシャー県もこれらを問題視し、県の都市計画 (County Structure Plan) を策定する過程で、ダーン川周辺を「環境改善優先地域 (Environmental Priority Area)」として指定した。1970年代の後半になると、バーンズリー区はますます積極的に都市問題に取り組み、ダーンバリーの問題の解決に重点を置くようになった。そして、区の都市計画 (Local Plan) のなかで、新レクリエーション施設の設置を提言すると同時に、改良が必要な区域を指定した。

ダーンバリーの規模、また、その改良事業の重要性を考えると、県と区がそれぞれの事業を調整し合うようになるのは必然であった。県と区は運営委員会 (Steering Committee) を設置し、双方の職員から成る作業グループ (Working Party) を結成した。作業グループの主な業務は次のようなものとされた。

- (1) ダーンバリー周辺の地域をレクリエーション施設として開発する計画を策定すること。
- (2) レクリエーション施設としての区域を取得するために、土地の区分を明確にすること。
- (3) 利用可能な財源を調査すること。
- (4) 改良事業を実施 (もしくは維持) するための職員の要求を調査すること。
- (5) すべての要因を検討して事業の予定を作成すること。

1979年に作成グループは「東バーンズリー・レクリエーション事業 (East Barnsley Recreation Project)」のタイトルのもとにダーンバリー周辺の戦略計画を策定し、また1980年には東バーンズリー・レクリエーション事業の骨組みを決めたもう2つの文書、すなわち「共同調査報告 (Joint Survey Report)」と「オポチュニティーズ (Opportunities)」を作成した。

「共同調査報告」は、ダーン川を目玉として利用しながら、バーンズリーの中心部から田園地帯に広がる地域をレクリエーション予定区域と定めた。そして、その予定区域のなかに、主な空き地および「ぼた山」をすべて含めていた。また、将来的に使われなくなりそうな地域を含めていた。住宅地域は、ほとんどの

場合、除外された。こうして、'共同調査報告'で提言された事業区域は、ダーンバリーの改良を数年間にわたって行うのに十分な広さ—全体で800ヘクタール—をもっていた。しかも、改良区域をダーン川の上流・下流に広げる可能性についても提言していた。また、'共同調査報告'は、事業予定区域の環境問題、既存の施設、改良の可能性、既存の土地利用、等々の状況についても説明していた。

'オポチュニティーズ'は、財源に関する報告書であった。県・区の責任者は、事業のスケールがあまりにも大きいため、実施に先立ち、利用できる補助金の種類をすべて調べておかなければならないと考えていたわけである。この報告書は運営委員会 (Steering Committee) によって承認され、1981年を基本年次として補助金が活用され始めた。

公園の建設

1984年、東バーンズリー・レクリエーション事業の名前がダーンバリー公園事業と改められた。この新名称は事業の宣伝という意味では明らかに効果があったが、ダーン川周辺の改良とリンクした公園（もしくは、オープンスペース）をつくるという事業の内容をより正確に表現するものでもあった。

この事業の最終目的は、環境上の問題を減らすために公園をつくり、同時に、気晴らしとなるものをつくって多くの住民にサービスするという点にあった。短期的には、この事業は簡単に早くできる改良を中心にするという傾向が強かった。バーンズリー区とサウスヨークシャー県は、住民の関心を刺激して事業に巻き込むことが重要と考え、そのためには、目に見える効果は早くあげる必要があると考えたからである。また、事業の実施によって雇用の機会を増やすこと、さらに、事業区域の産業的・生態学的な特色を保存することも短期的な事業の目的とされていた。今までのところ、空き地の処置作業、広範囲な植樹作業などの雇用の機会を増大している。

ダーンバリー公園事業はたくさんの個別事業の集合体である。これまで実施された個別事業は次のようなものであった。

- ぼた山の再生など、旧炭坑地域の再生事業。これは、初期段階におけるダーンバリー公園事業の顕著な特色であった。
- 多数の公園の建設。これらの公園のなかには再生された土地につくられたものもかなりあった。公園には、球技場、サイクリング・ロード、散歩道、遊び場など、レクリエーション施設が設置された。
- ダーンバリー全体にわたる植樹。1985年末までに70,000本植えられた。
- 6か所の駐車場の建設。新設したオープンスペースのためである。
- ダーン川の2つの橋の新設。および、4つの鉄橋の化粧直し。
- 延長11マイルの散歩道、サイクリング・ロード、道路の建設。これらのオープン・スペース相互を結ぶためにつくられ、鉄道の廃線を転用してつくられた散歩道もあった。
- 湖の造成。大きさ2ヘクタールの人工湖の造成であり、ポート漕ぎ、魚釣りのためであり、また、目に見える効果を生み出すためであった。
- バーンズリー運河の復旧。この運河はダーン川に並行して、ときには川の上を流れている。この運河の復旧とともに、運河沿いの小道（引き船道）も改良され、また、周辺の地域が美化された。旧橋もきれいにされ、川の展望台も変えられた。
- 野外ショーのためのイベント・エリアの設置。これは、歴史的な文化遺産であるモンクブレットン

修道院に隣接している。

- 多くの場所でのフェンスの設置。

1986年春までで、グーンバリーの改良された区域は115ヘクタール強となった。まだまだ未改良区域のほ
うが多く、もっともっと復旧し、美化し、オープン・スペースを造っていくことが必要である。改良され
たにもかかわらず、工事がまだ終わっていないところもあり、また、早まった使用を制限するために、ま
だオープンしていない駐車場もある。同様に、長期的に見れば、グーンバリー公園事業を促進するため
に道標が重要であるにもかかわらず、まだ早いということで、道標が設置されていない。

表15. グーンバリー公園事業のタイムテーブル

	関連事業	事実の実施
1974年	地方団体の再編。バーズリー区およびサウス ヨークシャー県が新設される。 町の東部地域の環境問題を解決する必要性を バーズリー区が意識する。	バーズリー区、グーンバリーの研究報告を作成。
1975-79年	バーズリー区およびサウスヨークシャー県の 開発部がグーンバリーを詳しく分析。 サウスヨークシャー県、ふたつの復旧事業を遂 行。	グーンバリーがサウスヨークシャー県の「環境改 善優先地域」に指定される。 バーズリー区が都市計画の中で、改良区域およ び改良必要区域を設定。 バーズリー区およびサウスヨークシャー県の職 員によって運営委員会を設置。運営委員会、東 バーズリーレクリエーション事業（後にグー ンバリー公園事業となる）のタイトルのもとで、 戦略策定に取り組み始める。
1980年	運営委員会、グーンバリー区域の調整を実施。 事業の財源と機会について調査研究。	「共同調査報告」および「オポチュニティーズ」がバー ズリー区とサウスヨークシャー県によって発表 される。
1981-86年	事業の財源が確保される。環境省、サウスヨー クシャー県公園事業を承認（環境省、都市事 業および空き地再利用補助金を提供する）。	事業の開始。
1986年	サウスヨークシャー県の廃止。	バーズリー区が事業を継続。

改良事業の管理

この事業は、財源からいっても時間からいっても、あるいは、面積においても規模が非常に大きく、ま
た、最近までは、県と区のふたつの地方団体を巻き込んでいたために、慎重な計画策定および組織が必要
であった。県と区の利害の調整をはかり、改良事業のスケジュールを適切に定め、資金手当および労働手
当をうまくし、住民の関心を引き起こすことが必要であり、そのための工夫をこらしてきた。また、県と
区の目標を実現するために、定期的な進捗状況の検査も行ってきた。

地方団体の協力

1986年にサウスヨークシャー県が廃止されるまで、事業の設計・実施は県と区の連合の運営委員会
(Steering Committee) および作業グループ (Working Party) によって行われてきた。作業グループの
メンバーには県と区の職員一主に、計画部の幹部職員一がなった。この事業に関係のある部局は多かった

けれども、計画部の幹部職員が事業の主役的な役割を演じていたからである。運営委員会にも同じように県と区の代表が参画したが、そのメンバーとなったのは、県および区のリーダー（Leader）と副リーダー（Deputy Leader）それに議員（Councillors）であった。このような高いランクのメンバーによる委員会の構成は、県と区がこの事業に重要性を認めたことを意味している。そして、ダーンバリー公園事業の遂行に大いに役だった。

作業グループの最初の業務は‘共同調査’と‘オポチュニティーズ’の報告の作成であった。続いて、事業の実施を指摘し、様々な段階で、方針を見直し、進捗状況の検査を行った。作業グループの会合は公式には5～6週間置きに開かれたが、県職員と区職員の相互の連絡は、県事務所がバーンズリーに設置されていたこともあって、頻繁に行われた。サウスヨークシャー県の廃止後は、バーンズリー区が事業の唯一の責任者となったため、事業の勢いが小さくなるという事態も生じるようになった。しかし、全般的には、バーンズリー区はダーンバリー公園事業に熱心であり、計画部のリードのもとに、改良事業が続けられている。また、運営委員会・作業グループに代わって、区の会合—区の各部を代表する職員および議会の各委員会を代表する議員をメンバーとする会合—が開かれるようになった。

検査のプロセス

事業の進捗状況は定期的に検査されてきた。これは、ひとつには、県と区のふたつの地方団体が関係しており、それぞれの多くの職員や議員に情報を流す必要があったからである。運営委員会の利用に供するための報告書が定期的に作成され、また、1984年には事業のスタート以来の進捗状況を検討した‘オポチュニティーズ’の改定版も出版された。さらに、1986年には、県と区の連合の終結という節目をつけるために、作業グループによって、それまでの事業の進展状況を明らかにし、また、未実施の事業を明らかにした事業の成績書が作成された。

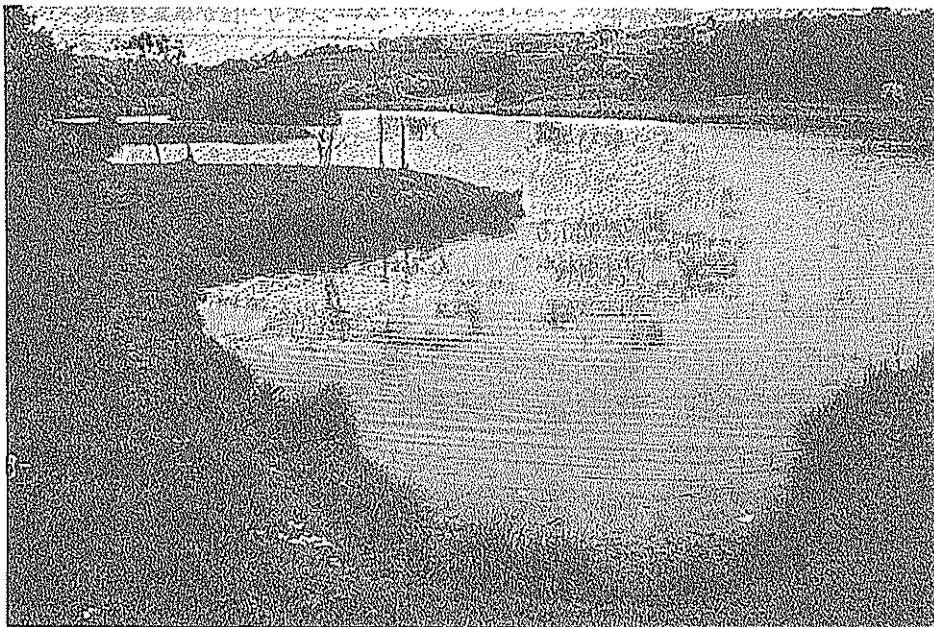


図18. 人工湖；ボート施設、つり施設が設置される予定

改良事業のスケジュール

住民やデベロッパーあるいは資金提供機関の支持を得るためには、人目を引くような改良を初期の段階で行うことが必要とみられていた。このため、報告書‘オポチュニティーズ’は改良事業を短期のものと長期のものに区分し、短期の事業—規模が比較的小さな事業で、すでに準備が為されている事業—を優先した。目玉となり、ダーンバリー公園のイメージを高めるような事業、たとえば散歩道のネットワークの造成なども優先した。

土地所有者との長い交渉が必要な事業、たとえば、地方団体による空き地の購入、あるいは土地の使用を変更させる事業、等々が長期的な事業として位置づけられた。

資金提供機関

事業を実施できるかどうかは、資金があるかどうかによるところが大きかった。資金の頼みの綱としたのは、環境省の空き地再利用補助金 (Derelict Land Grant) であり、また、県・区の事業費であった。さらに、マンパワー・サービス委員会 (Manpower Services Commission)、田園地帯委員会 (Countryside Commission)、英国石炭 (British Coal) の資金も頼みにし、ヨークシャー水道庁 (Yorkshire Water Authority) の補助金—川辺の植樹の補助金—も頼みとした。したがって、県・区の職員は多くの組織の支持を得るために交渉を重ねなければならなかった。他の長期にわたる事業と同じように、この事業においても、資金手当が確かでなく、そのため、将来の財源をはっきりと計画しておくことは難しかった。現在、ダーンバリー公園事業は環境省によって認められており、年度単位で、環境省の都市事業補助金および空き地再利用補助金を交付されている。また、バーンズリー区は環境省に長期補助金の交付を要請し、田園地帯委員会にも財政援助を求めて交渉中である。

事業の専門家、とくに土地再生の専門家は、契約により外部から獲得してきた。また、保護ボランティア・トラスト (British Trust of Conservation Volunteers) やマンパワー・サービス委員会のコミュニティ事業 (失業対策事業) から、多くの人材を獲得した。コミュニティ事業の場合は、ダーンバリー公園事業の区域内に労働場所を200以上も配置するという状況であった。ただし、この労働場所のすべてが県・区によって直接的に運営されたわけではなかった。地方団体が行ったのは、コミュニティ事業の調整をはかり、ダーンバリー公園事業の部分として機能させるという点であった。コミュニティ事業に独創的な役割を果たさせるというのがマンパワー・サービス委員会およびバーンズリー区の共通する意識であったわけである。したがって、その事業は、外部の業者に委託する場合に比べて、手が込み、時間がかかるものとなった。

地元の巻き込み

この事業で当初からもっとも重視されたのは、改良に一般住民の関心を向けさせるという点であった。したがって、ダーンバリー公園事業の計画策定の段階から住民の意見を表明する機会が与えられ、また、バーンズリー区もサウスヨークシャー県も住民に対する宣伝を積極的に展開した。たとえば、事業の実施状況を示す地図を作成したり、完成予想図を作成した (1985年; 県・区の共同作成) というのが、その端的な事例であった。事業の背景を説明するスライドも作成された。このスライドは、坑夫クラブ、労働者クラブで映写され、また、住民グループによっても利用された。

民間部門の関心

この公園事業の主目的はレクリエーション施設をつくり環境を改善するという点にあるが、この事業に、ビジネス界—とくにデベロッパー—を巻き込むというのが地方団体のねらいであった。このため、バーンズリー区は、この事業を区の雇用政策(Employment Strategy)の中に組み入れた。そして、公園内の民間の工業用地、あるいは、周辺の商業地域の活用を事業の主旨にそうように説得できたこともあった。しかし、この事業にもっとも大きな関心をもったのは住宅開発業者であった。環境改善による付加価値を期待したのである。こうして、住宅開発者はバーンズリー区の住宅建設の圧力をかけるようになったが、その希望区域のひとつがダーンバリー公園事業の区域内にあったため、バーンズリー区がジレンマに陥るということもあった。これは、最終的には、住宅開発を事業区域内ではなく、隣接区域で行うということで解決した。

事業の財源

1986年3月現在、ダーンバリー公園事業に全部で240万ポンドが投資された。すなわち、

	ポンド	%
環境省：空き地再利用補助金	1,100,000	47.2
環境省：都市事業	300,000	12.9
バーンズリー区および サウスヨークシャー県の事業費	600,000	25.8
マンパワー・サービス委員会	300,000	12.9
田園地帯委員会	30,000	1.3

これに加えて、ヨークシャー運河庁の寄付金など、4,600ポンドの寄付もあった。また、英国石炭(British Coal)が鉱山跡の美化に5,000ポンド投じるということもあった。空き地再開発利用補助金およびコミュニティ事業費は特定のものに投じられたが、都市事業費(Urban Programme)は様々なものに用いられた。

事業のスタッフは県・区から送り込まれてきたが、現在は、バーンズリー区の計画部から週2日分の職員、さらにレジャー部およびアメニティ部から週6日分の職員が送り込まれている。

事業の効果

ダーンバリー公園事業はまだ完成しておらず、最終的な効果は不明である。しかし、これまでの5年間の事業の効果としては、次のようなことを指摘することができる。

- 放棄されていた最悪の地域が改善された。また、事業区域の大部分は草地にされ、木が植えられ、目に見える効果をもたらした。改良事業のなかで、最大の効果をあげたのは、鉱山のぼた山の除去、その跡地の再生であった。ぼた山の高さはかつては100メートルもあり一周辺の住宅地より50メートルも高く一住民に大きな損失をもたらしていた。
- レクリエーション施設が不足していた町の中心部の近くに、運動地域、湖、草地、散歩道などの施

設が新設された。

- 地元の住民、企業、デベロッパーが利益を得た。多くの土地が利益を得、商店も利益を得た。また、工業の開発も、改良事業の結果として、行われるようになった。
- この事業はコミュニティ事業（失業対策事業）の場所を200もつくった。また、約200万ポンドの価値のある仕事が地元の業者に任された。

13. ハイフィールズ優先区域 (レスター市)

レスター市で1919年以前の住宅の改良に焦点を合わせた再開発事業が1976年に始まった。そして、ハイフィールズ (Highfields) に特別の注意が払われ、補完的な環境改良事業の対象となった。

要 点

規模；	87ヘクタール	
経費；	610万ポンド (1978~85年度)	
資金源；	都市事業	2,000,000ポンド
	住宅投資事業費	4,000,000
	レスター市事業	25,000
	民間部門	106,000
発案；	レスター市の住宅部と計画部	
実施；	レスター市の住宅部、計画部、技術部、建築部、資産部、環境保健部	
特色；	<ul style="list-style-type: none"> ● 保存区域が住宅改良区域と重なっている。 ● 道路改良事業が“Woonerf”の原則にしたがった。 ● 親睦とレクリエーションのために以前のマーケット広場の環境改善をはかった。 ● 住宅改装補助金を使った。 ● 古い住宅地域にある工業に環境改善補助金を交付した。 	

実践面の特色

- 優先順位の明確な基準によって選定された。
- 事業区域が系統的に特色づけられ特定された。
- 各部間の強力な調整が図られた。
- 事業区域内での優先順位が慎重に考慮された。
- 民間部門による投資があった。
- 地元の住民・ボランティアの参加があった。
- 住宅が改良された。

レスター市の再開発事業 (Leicester City Council's Renewal Strategy) は、当初、住宅の改良に焦点を合わせていたが、しかし、住宅事情を良くするためには環境改善が必要ということにすぐ気が付き、全体的な環境改善に取り組むことになった。こうした状況のもとで、ハイフィールズ地区 (Highfields area) が「優先 (Priority)」区域に指定され、それ以後、環境改善によって変化することとなった。

事業の発端

1976年、レスター市再開発事業一旧住宅地域の1919年以前に建てられた住宅 (35,000住宅) の改良を目

的とする事業一に取り組むこととなり、1975年実施の住宅事情調査の結果をもとにして、53の改良区域(improvement zones)を特定した。この再開発事業の主要目的は“劣悪な住宅状況の改良が緊急な課題となっている旧住宅地域の改良プログラムを提供すること”にあった。8,500戸の住宅があり、面積87ヘクタールのハイフィールズ地区は、住宅のほとんどが19世紀末に建てられたものというように、レスター市のなかで古い住宅がもっとも集中している地区にあった。したがって、再開発事業はこの地区をそれなりに重視するようになり、1978年設定のレスター市の住宅改良地区(Housing Action Area)でも、ハイフィールズ地区のほとんどがこの改良地区に含まれた。

1977年11月、レスターは環境省から都市事業区域(Urban Programme Area)の指定を受け、都市問題の解決に取り組むこととなった。そこでレスター市は、71年の国勢調査から引き出した指標一たとえば、失業率、過密状況、アメニティの状況など一を基にして、7つの‘都市困窮(urban deprivation)’区域を特定した。このうち4区域はレスター市の中心部に位置したが、ハイフィールズはそのなかのひとつであった。

そして、区域見直しチームが公共部門によって設立され、同チームが1978年6月にハイフィールズ優先運河(Highfields Priority Zone)を見直す報告書を作成した。そのなかで、今後の課題として強調されたのは、失業率の減少、コミュニティ開発の助成、教育設備の改良、住宅水準の向上であった。環境問題は次のようにみなされた。

- オープンスペースの欠如。とくに、子供が居住地域から簡単にいける遊び場やオープンスペースが欠如していること。
- 通過交通が多いこと。とくに、道路使用のピーク時に通過交通が多いこと。
- ごみが多く、また、維持が悪いためまちの外観が荒廃していること。
- 空き家や空き地が多いこと。

これらの環境問題は、“当該区域の高密度の開発、種々雑多な土地利用、土地に対する信頼の欠如と投資の不足”の結果として生じたものであった。そして、こうした問題あるいは原因を取り除くための一連の方法が提言された。住宅の改良は改良事業をそのまま継続することとされた。しかし、住宅改良地区(Housing Action Area)の財源を必要な環境改善に使うことができなかつたために、住宅改良を補完する形で、環境改良が行われることとなった。

住宅地域の通過交通を少なくし、民間家屋の管理を適切にさせ、公有地や公共施設の管理を改善するための手段が捜し求められた。そして、施設と財源をうまく使うために、レスター市の各部の意見が調整され、環境改善に向かうこととなった。

表16. ハイフィールズ事業のタイムテーブル

	関連事件	行事の実施
1976年	再開発事業がレスター市によって承認される。	住宅改良事業、市内の35の改良地区に焦点を合わせる。
1978年	レスター市議会のインナー・エリア委員会がレスターの重要都市問題を特定した報告書を承認する。 ハイフィールズ事業が「優先区域」として認められた4つの地域のひとつとなる。ハイフィールズ地区の見直しチームの見解が発表される。	
1979年	レスター市計画部の報告書「工業のための計画」が策定される。この報告書で、古い住宅地域のなかにある工場がしばしば環境上の争いを造り出していると認める。	住宅地域内の工場に対する補助金交付のパイロット事業制度を導入。
1981年	サウス・ハイフィールズ保存地区が認められるマーケット・スクエアを良くしようとする提案をイーストミッドランド住宅協会がする。	保存地区の環境事業が都心事業 (IAP) の一環として行われるようになる。 レスター市計画部がマーケットスクエアの計画を検討。都心事業 (IAP) の財源が付き、この計画が着手される。
1982年	スピニヒル・パーク保存地区が認められる。	保存地区の環境事業がスピニヒル・パークを含むように拡張される。
1983年	レスター市の計画部、技術部、住宅部の職員が連合して“woonerf”の原理をハイフィールズ地区で導入すべきという報告書を作成。	ワーシントンストリートの総合的な改良事業が詳細に検討される。
1984年	レスター市計画部によって管理されていた環境改良事業が、レスター市の職員パネルによって評価される。	レスター市の職員パネル、環境改良事業が目的を達成してきたと評価。計画部、都心事業 (IAP) の延長を勧告。
1985年	ワーシントン・ストリートの環境改良事業が始まる。住宅地域の工場への補助金が廃止される。	
1986年	ワーシントンストリートの“Woonerf”完了。	

改良の方法

1979年以降、レスター市の事業は中心区域、なかでも4つの優先区域 (Priority Zones) に焦点を合わせて行われるようになった。そして、住宅関連の環境の改善が重視された。しかし、同時に、幹線道路沿いのビルディングの改装も重視され、また、古い住宅地域である会社には改良補助金が交付された。さらに、いくつかの住宅改良地区が保存地区 (Conservation Area) に指定され、その地区のビルディングの所有者は改良のための補助金を交付された。この結果、ハイフィールズ優先区域は大きく変わった。

住宅関連の環境改善

これは、住宅の改良を目的とした再開発計画 (renewal strategy) を補完するために実施されたものである。この再開発計画の一部として、住宅投資事業 (Hosing Investment Programme) と都市事業 (Urban Programme) の財源を用いた環境改善事業が進められた。また、住宅改良地区では、各種の事業、大規模

なれんが(外壁)のクリーニング、樋や配水管の調和のとれた修繕もしくは取り替え、店舗の正面の改良、境界壁の改造、路地裏の改善、遊び場の設置、景観の改良などが行われた。地下の施設も、混乱を最小限にするために環境改善事業の調整をはかれながら、更新された。

クリーンアップ作戦

これは1979年に環境省によって打ち出された事業であるが、市中心部の外観を急速に改善するという効果をもたらした。この補助事業のもとで具体的に実施されたのは、れんが(外壁)のクリーニング、建物の正面の改修、空き地の整備などによって、ビルディングの質を高めることであった。

レスター市では、中心部を走っている幹線道路に財源を集中させるという政策にしたがって、クリーンアップ作戦の個々の事業が決定した。その目的は、できるだけ多くの人々—住民、従業員、通勤者、旅行者など—の便益をはかるというところにあった。したがって、利用度がもっとも高い幹線道路がクリーンアップ作戦の対象として選定された。

ハイフィールズ地区では、クリーンアップ作戦の財源が他の環境改善事業を補足するためにも使われた。たとえば、ハマーストーン通りの改善計画を補足するために、ビルディングの外壁(れんが)のクリーニング、ふたつの店舗のテラスの改善、植樹、空き地の整備などが行われた。1983年に事業の見直しが行われ、いくつかの住宅地域の道路が対象として追加された。これは、住宅地域に多額のクリーンアップ作戦の財源が配分されるようになったということの意味した。住宅や住宅兼用店舗の外壁のクリーニング(あるいは修繕)には100%の補助金がつくようになったのである。また、クリーニングと結びついた木造部分のペンキ塗り替えには50%の補助金がつき、敷地の環境改善には50~75%の補助金がつくようになった。しかし、補助金の申込があまりにも多くなったために、1985年度に補助率が下げられ、商業ビルディングや工業ビルディングには50%の補助金、住宅兼店舗には75%の補助金となった。

住宅地域にある工業への補助金

レスター市の計画部が1979年に作成したレポート“Planning for Industry”によって交付されるようになった補助金である。環境上の紛争が市内の旧市街地にある工場によってもたらされているという認識を前提とするものであった。工場への車の往来、車の駐車、工場の騒音、外観の貧しさなどが紛争の原因となっていると考えたわけである。住宅地域に工場が散在することが昔からの住宅地域—とくに、ハイフィールズ地区—における問題であった。しかし、工場を立ち退かせるのは現実的ではなく、また、経費的にも無理であった。そこで、1979年度に、工場の雰囲気できるだけ良いものに改良するという目的のもとに、パイロット補助事業が開始されるようになった。この事業は、1980年度は補助金がつかなくなったが、1981年度にはレスター市の独自の事業として復活され、その後、都市事業(Urban Programme)の補助金がつくようになった。

再開発計画を補足するために、住宅改良地区の事務所に優先的に補助金が付与されることとなり、約250の事務所にその旨の通知があった。補助の対象とされたのは、建物の外観の改良、駐車場の設置、入口の改良、景観の改良などであった。対象事業は2種類に区分され、外壁(れんが)のクリーニングなどのように目に見える効果をもたらすものには75%の補助金、そして、窓の修繕のようにルーティンワーク的なものには50%の補助金が交付された。

この補助金に対する申込は当初は総体的に少なかったが、1983年度に急激に増え、財源不足のために、

4つの事業を次年度にまわすという事態も生じた。この補助金の交付は1984年度で終了したが、全体で92の事業に補助金が交付された。そのうち31はハイフィールズ優先区域 (Highfields Priority Zone) における事業であり、ハイフィールズ地区に投じられた補助金の総額は18,000ポンドに達した。また、これに刺激されて、35,000ポンドの民間資金がこの地区に投資された。

保存地区 (Conservation Area) における環境改善

1982年度に設定された事業であり、保存地区での環境改善を都市事業 (Urban Programme) の財源をつかって遂行しようというものである。すなわち、レスター市の再開発計画の事業を補足しようとするものであり、その目的はビクトリア時代の建物を保存し、住宅維持に対する民間の投資を高めるところにあった。

ハイフィールズ優先区域は、レスター市の古い住宅地域の大部分を占め、地区内には歴史的・建築学的に興味深いものがあった。そして、この地区の2か所、旧中心地のサウスハイフィールズ (South Highfields) と公共広場であったスピニヒル・パーク (Spinney Hill Park) が保存地区 (Conservation Area) に指定されていた。サウス・ハイフィールズが保存地区に指定されたのは1981年で、面積は23ヘクタール、そのなかに640の住宅ビルを含む850ビルディングがあった。スピニヒル・パークは82年に指定され、21ヘクタールの広さと、250のビル—大部分は住宅—が含まれていた。このふたつの保存地区は、レスター市のビクトリアン協会 (Victorian Society) によって、“非常に興味のある都市景観 (townscapes of high interest)” を与える地区であると考えられた。

サウス・ハイフィールズ保存地区はたまたまふたつの住宅改良地区 (Housing Action Areas) と区域が重複し、スピニヒル保存地区も住宅改良地区と一部重複していた。この結果、両地区とも、1977年の都市農村計画法 (Town and Country Planning Act) 第4条の指示に服することとなった。所有者が自由にビルを改造することはできなくなり、その地区の伝統的な性格が維持されることになったわけである。

こうして、ハイフィールズ優先区域では、クリーニングや修復による建物の化粧直し、建築上の修復、



図19. 住宅地域の環境および交通状況を改善する “Woonerf” 事業

塀の修繕や再建、景観の改良、等々が実施されるようになり、補助金の対象となった。そして、最大限の効果を生み出すように、補助対象事業が選定された。住宅の建築上の修復に対する補助は経費の50%であったが、事務所や店舗に対する補助率は75~80%であった。

ワーシントンストリート改良事業 (Worthington Street Improvement Scheme)

この改良事業は、レスター市計画部、技術部、住宅部の職員によって、1983年に提唱されたものであり、デンマークとオランダで発展した“Woonerf”の原則にもとづく事業であった。その特色は、自動車よりも歩行者に有利なように道路設計をするという点にあった。具体的には、不要な車の通行を阻止し、車のスピードを歩行ペースに合わせ、駐車場所を限定し、車道に木を植え、道路備品を置くというものであった。

ハイフィールズ優先区域の居住地域であるワーシントンストリートが、次のような理由のもとに、この“Woonerf”事業のパイロット地区に選定された。

- 通過交通が多く、路上駐車の必要性が比較的少ない。
- ハイフィールズ優先区域のなかで、この地域には環境改善のための投資がほとんどなされていなかった。
- 再開発活動を補充する余地があり、れんが（外壁）のクリーニングがすでに予定されていた。
- 地域の住民組織との事前の協議で、住民が“Woonerf”事業を受け入れる姿勢を示していた。

1983年9月、レスター市議会の計画委員会、住宅委員会、土木委員会のすべてが原則的に“Woonerf”パイロット事業に同意し、具体的に事業に動き出すこととなった。まず、関係機関と協議を重ね、また、ワーシントンストリートに住む80世帯の住民と協議を重ねた。住民は委員会を結成し、対案があるかどうか検討した。

そして、ワーシントンストリートの改良の模型がつくられ、1984年5月の展示会で展示された。この展示会には40世帯の78人の住民が出席した。1984年6月と85年11月には公聴会が開かれ、住民は事業の進捗状況の説明を受けた。

この事業は、環境省によって、都市事業 (Urban Programme) とすることも認められ、その結果、1984年度から86年度にかけて、都市事業の補助金を受けることができた。ガス管、水道管、電線の交換も1984年に計画され、1985年から工事が始まった。しかし、都市事業の事業量が多くなり過ぎ、その結果、補助金が引き締められるようになり、パイロット事業に対する補助金も削減された。また、再開発計画などとの調整の必要があり、パイロット事業は予定よりかなり遅れてスタートした。

マーケット・スクエア

マーケット・スクエア (Market Square) はスピニヒル・パーク保存地区に隣接する一画であるが、ここでも大規模な環境改良事業が実施された。この区画は、もともとは地元の建築家によって住民の活動の中心地として計画された区画であったが、マーケットとして利用されただけであった。しかも、マーケットとしての利用も短期間で終わり、その後は、地元の企業に賃貸しされてきた。1983年当時のマーケット・スクエアは倒れそうなビルディングが建ち並び、車の駐車場として使われているだけであった。1981年にイーストミッドランド住宅協会 (East Midlands Housing Association) が都心事業 (Inner Area Pro-

gramme ; IAP) の財源を導入してマーケット・スクエアの質を向上させてもう一度利用できるようにしたい—できればレクリエーション区域として利用したい—という提案を、市議会に提出した。この提案は市議会の計画委員会に受け入れられ、環境省も都心事業の財源をつけることを認めた。

こうして、約0.2ヘクタールのマーケット・スクエアの建物や景観が修復され、再び利用できるようになった。また、周辺の住民の活動の中心区画として機能するようにもなった。目に見える大きな効果をもたらし、レクリエーションの場所となったわけである。

地元住民の巻き込み

ハイフィールズ優先区域の環境改良事業に関しては、住民は、事業の実施という面よりも、むしろ、事業の選定および評価という面で参加してきた。また、住民は狭い地域の単位で環境改良事業に巻き込まれてきた。改良事業が、行政の都合から、北部ハイフィールドと南部ハイフィールドに区分されて行われたからである。改良事業の行政担当者は、地元を設置された事務所にも本拠地を置き、約1000住宅の小地区に責任を負っていた。これらの担当者の職務の中には住民との協議も含まれていた。そして、この協議により、住民の提案を知り、住民の意向を実施計画にフィードバックすることが可能となった。住民は、たとえば近隣公園のプロジェクトなど、様々な提案をしてきた。技術的なガイダンス、計画実施の管理などは市の各部署の任務とされた。ただし、現在は、これらの業務は住民組織(Residential Association)によって行われている。

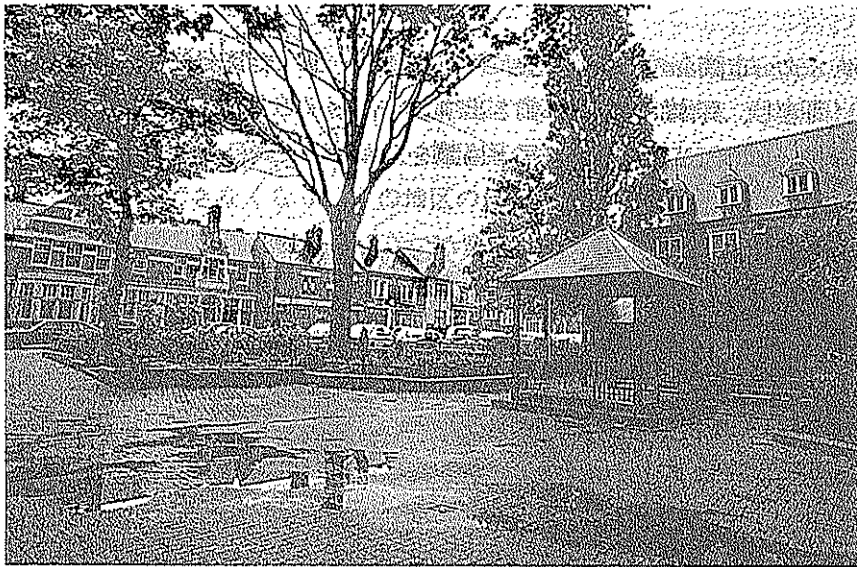


図20. 改良後のマーケット・スクエア。雨の日も魅力的である。

住宅地域内の工場への補助金の決定に関しては住民はほとんど関与せず、また、クリーンアップ作戦に関してもほとんど関与しなかった。しかし、保存地区の指定に関しては住民との協議が事前に（もしくは事後に）なされた。

保存地区内での環境改良事業は、大部分、建物の所有者の補助金申請にもとづいて行われた。複数のビルの改良事業を行う場合は、住民との協議が必要とされた。そして、この協議は行政の担当者が住民組織の会合に出席し、そこで事業のアウトラインを述べ、設計を示すという形で行われた。

事業の管理

再開発計画はレスター市の住宅部の職員によって、調整がはかられてきた。日々の管理は、それぞれの保存地区で勤務している上級再開発官 (Senior Renewal Officers) および再開発官 (Renewal Officers) の責務であった。そして、たとえばサウス・ハイフィールズの場合、上級再開発官の下に4人の再開発官がおり、上級再開発官は再開発チーム・リーダー (City Renewal team Leader) の監督に服していた。環境改良事業の一般的な責任は計画部 (Planning Department) にあったが、環境改良に関連した住宅の統制責任はこれらの再開発官にあった。

レスター市の各部局の調整は、ハイフィールズ地区の環境改良事業に利用できる財源を最大限にする上で、ぜひとも必要であった。このため、住宅部 (Housing Department) と計画部は、事業の選定・実施の面でリーダーシップをとろうとする傾向が強かったけれども、事業の実施という面で、技術部 (City Engineer's Department) が果たした役割は大きかった。また、環境保護部 (Environmental Health Department)、建築部 (Architect)、資産部 (Estates) の職員もそれなりの役割を果たしてきた。

これらの各部局の連絡は、公式には、部局の代表者で構成された都市再開発事業グループ (Urban Renewal Programme Group) によって行われた。このグループは環境改良の問題点を討議し、支出のバランスを評価し、事業の進捗状況を検討するために、毎月1度会合をもった。また、各事業で職員が遭遇した事項を継続的に記録し、それを用いて、事業に関連する問題—たとえば、無駄な出費—を解決するという努力も行われた。これにより、事業の跡を簡単にたどることもでき、その時その時の状況をチェックすることもできた。

補助金を使った事業の評価は、財政チェックという形態をとって、市議会によって行われてきた。たとえば1984年5月に環境改良事業を検査するために評価委員会 (Evaluation Panel) が設置された。ほかに、住宅地域内の工場に対する補助金がチェックされ、クリーンアップ作戦、保存地区の環境改善事業のチェックも行われた。これらの事業の目的、支出、進捗状況が検査され、効果がどれだけあったか、補助を続ける価値があるかどうかを検討されたわけである。

事業の財源

ハイフィールズ優先区域の環境改良事業に使われた財源はもっぱら公共資金によって賄われた。すなわち、1978～85年度に610万ポンドの公共資金が使われ、一方、この間に投資された民間資金は10万6千ポンドに過ぎなかった。このように民間投資が少ないのはハイフィールズの住民の性質のためであり、また、住宅投資事業 (Housing Investment Programme) の補助金が多かったことを反映している。住宅投資事業の資金 (補助金) 400万ポンドはレスター市の再開発計画に沿った形で環境改良に使われ、残りの200万ポンドの都市事業の財源はハイフィールズ地区に集中して使われた。また、2万5千ポンドがレスター市の独自の事業として歴史的な建物の保存や工場への援助に費やされた。

事業の効果

ハイフィールズ優先区域において実施された環境改良事業は多種多様で様々な効果をもたらした。この効果を要約すると次のようになる。

- 都心部のハイフィールズ地区の外観に劇的な変化をもたらした。ビルの化粧直し、塀の修復などによって、さわやかで明るい環境を住民および買物客に与えることができるようになった。

- 住民の環境の質に関する意識が高まった。たとえば、環境改良事業が開始されてから、サウス・ハイフィールズに活動的な保存団体（Conservation Society）が結成された。また、環境改良の補助金の申請が予想外に多くなり、常時、待機リストが必要となったほどであった。
- 環境改良事業が住宅改良事業を補完する形で実施され、その結果、ハイフィールズ地区は生活しやすい地区となった。
- 住宅協会は以前はハイフィールズ地区への投資を渋っていたが、今は、この地域での住宅購入に好意的に資金を貸すようになった。その結果、この地域で住宅を購入して住む者が増えるようになった。
- 改良事業の全体的な調整がはかられ、それによって、有益な効果もたらされた。たとえば、車道と歩道の表面には思いやりのある材料が用いられ、道路の橋には木が植えられた。また、それに加えて、改良事業の実施者が、業務を越えて、必要な修復を積極的に行うということもよくあった。

表17. ハイフィールズ優先区域で使われた環境改善の経費（1978～85年度）

財 源	年度	公共資金 (千ポンド)	民間資金 (千ポンド)	備 考
住宅投資事業	1983～85	4000		ブロック単位での環境改善事業
都市事業				
環境改善関連住宅事業	1979～85	1000		
保存地区環境改善	1982～85	425	16	
クリーンアップ作戦	1978～85	245	49	
工場補助	1979, 82-84	21	27	
ワーシントンストリート	1984-85	200		
マーケット・スクエア		156	4	建物の改良に少額の民間投資あり
任意の事業		16		近隣公園の駅の修繕を含む
そ の 他		3	2	
市単独事業	1982～85	18		歴史的建造物の保存
工場補助	1981	7	8	
総 額	1978～85	6091	106	

14. オールドタウン (キングストン・アポン・ハル市)

オールドタウンの再建とタウンドックの再開発はこの地域に新しい命をもたらした。具体的に実施されたのは、オールドタウンへの歩行者用道路の設置、アメニティの改善、ビルの化粧直しなどであった。

オールドタウンは、16世紀当時の要塞の内側にあたる区域である。ハル川の西に位置し、28ヘクタールの面積を有するこの再建は、隣接するタウンドック（約10ヘクタール）の再生と強く結びついていた。

要 点

規模：	約38ヘクタール	
経費：	1160万ポンド（1978～85年度）	
	プラス2500万ポンドの民間投資	
資金源：	都市事業	3,400,000ポンド
	空き地再利用補助金	2,700,000
	都市開発補助金	2,300,000
	改良計画	118,000
	ハル市事業	3,000,000
	民間資金	25,000,000
発案：	ハル市（正式には、キングストン・アポン・ハル市）	
実施：	ハル市総務部、工業開発部、計画部、技術部、レジャーサービス部	
特色：	<ul style="list-style-type: none"> ● 不要になったドックをマリーナとして使うため修復した。 ● 古いビルディングを郷土資料館および海上博物館として再利用した。 ● 市有のビルディングの化粧直しを市と民間デベロッパーが“共同”して行った。 ● オールドタウンの事業と特色を詳述した小冊子を発行した。 ● 地域の特性を持たせるために街灯を足のついたものにし、道路の敷き石を赤レンガにした。 ● 川に隣接する公共地域の景観の改善をはかった。 ● 周辺の空き地を市が取得した。 ● 水面の区域も補助金の対象となる“土地”として扱うべきであると、市が環境省を説得した。 ● 補助金の申請方法を柔軟なものにした。 	

1971年9月、当時のハル市副都市計画官（Deputy Town Planning Officer of Hull City Council）が、情勢の移り変わりを報告し、それまでの計画を見直す必要性を報告した。これを受けて、1972年5月にオールドタウンの調査が行われ、調査結果がハル市の開発規制委員会（Development Control Committee of the Hull City Council）に提出された。この報告書はオールドタウンの5つの区域—すなわち、ギルドホール（Guildhall）、ハイストリート（High Street）、公共市場（public markets）、果物市場（fruit market）、埠頭（pier front）の5つの区域—に問題が集中しているとしていた。開発規制委員会は、これをもとにして、次のように勧告をした。

- オールドタウンの特性を保持し高めるべきである。
- オールドタウン再建の第一段階として、公共市金および埠頭区域の改良計画を策定すべきである。

実践面での特色

- 優先順位をはっきりと知らせた上で選定した。
- 既存の建物を有効に活用した。
- 市の各部局および各機関の調整を強力にはかった。
- 改良の焦点を明確にした。
- 事業に民間の投資があった。
- 様々な公共資金を使った。
- 質の高い改良事業によって、目に見える効果をもたらした。
- この事業に刺激されて、新規の投資がされるようになった。
- 改良が機能的に行われた。

1973年、ハル市は一ハンバードック、プリンスドック、レイルウエイドックから成る一タウンドックを買収した。諮問を受けたコンサルタントがその改良案を1974年に提言したが、それは複数の改良案を併記するものであった。市議会は、プリンスドックをショッピングとレジヤの場に、また、ハンバードックをマリナーとする案を採択した。この案は、タウンドックに隣接する区域として、オールドタウンを重視するものでもあった。具体的には、タウンドックとオールドタウンを結びつけ、オールドタウンの旧倉庫や道路状況を保存し、住宅地域として整備しようというものであった。

また、開発規制委員会に1973年5月に提出されたハル保存区域政策に関するレポートによっても、タウンドックとオールドタウンの改良に弾みがつけれられた。これはオールドタウンの北側—この区域には、保存・改良を必要とされたビル50%強が含まれていた—を保存区域 (Conservation Area) に指定し、規制をもっと厳しくすることを勧告するものであった。1975年4月、環境省がこの地域を保存区域とし、“歴史的、建築学的重要性を持つ” 区域であると認めた。

表18. オールドタウン事業のタイムテーブル

	関連事件	事業実施
1971年	計画部がオールドタウンの状況の変化を報告。	オールドタウン再建を提案するレポートが提出される。
1972年	オールドタウンに関するレポートがハル市の開発委員会に提出された。	開発規制委員会は、オールドタウンの特性を保存し高めることを勧告。
1973年	タウンドックの資産(レイルウエイドック、ハンバードック、プリンスドック)がハル市に買い取られた。 オールドタウン保存区域が提案された。	コンサルタントに調査を依頼。
1974年	コンサルタントがタウンドック再建のいくつかの案を併記した調査結果を報告。タウンドックの再建とオールドタウンの再建を結びつけるものであった。	これらの案のなかから実施案を採択するに先立ち、公開の説明会を開催。

1975年	市計画官が報告書「オールドタウン；保存区域」を公表。オールドタウン再建の枠組みを設定した。	市計画官の報告書がオールドタウン再建の内容を示すものとして、市議会で採択された。
	環境省が、オールドタウン保存区域を「建築学的にも歴史的にも極めて重要」なものであると認める。	
1976年	工業開発部長と首席資産管理官が「オールドタウン報告書」を公表。	
1977年	ハル市議会が都心改良事業の適用を要請した。	
1978年	オールドタウンの歴史的な建物の保持をはかるために改良事業が設定された。	ハル市が都市事業の事業主体として指定された。これにより、ハル市はオールドタウン再建の資金と刺激を得た。
	コンサルタントがオールドタウン再建のデザイン案を提出。	
1979年	環境省とハル市の提案によりクリーンアップ作戦を開始。	オールドタウンの環境改善が始まる。ビクトリア埠頭の多目的使用への転換が提唱される。
	ハンバー橋の完成。	
	重要な建物その他の化粧直しが始まる。	ピーズ倉庫やプリンスストリートの化粧直しが始まる。
1980年	開発計画の提案をチェックするために、オールドタウンの諮問委員会が設立された。	
1981年	オールドタウン保存区域が拡大された。	
1982年	都市開発補助金の事業が導入された。	発展をもたらすための支援・資金がさらに提供された。
1983年	マリーナ第1期分がオープン	土地取得・利用の交渉開始。
1985年	歴史的建物の保存を計る改良事業の拡張。プリンスドックの改良事業が選定された。	
1986年	オールドタウン保存区域がさらに拡大された。プリンスドックの具体的な改良事業が都市計画の開発許可を受けた。	

1975年12月、ハル市の首席計画官（Chief Planning Officer）がオールドタウン保存区域に関する総合的なレポートを作成・公表した。それは、オールドタウンの歴史的な背景を述べ、既存の政策を分析し、新規の政策を展開するものであった。そして、オールドタウンの再建の基準として採択された。また、1976年には、ハル市の工業開発部長（Director of Industrial Development）と首席資産管理官（Chief Land and Property Officer）によってオールドタウン内の土地・建物の見直しが行われた。この見直しは、最終的には、オールドタウン再建の基本的な枠組を述べた「オールドタウン—統合・刷新・再開発の提案—」となった。

改良の手法

オールドタウンおよびタウンドックの改良は、この地区の人々が戻り、投資されるようになることを目的とするものであった。そのため、ビルディングの化粧直しに加えて、この地区に通じる歩行者道路の質を上げ、その他の環境の改善をはかった。また、ドックの再開発により、種々の換資がこの地区に為されるようになった。

道路および歩行者道路の改良

オールドタウンでの歩行者道路を改良するために最初に行ったのは、バーラメントストリート (Parliament Street) とホワイトフリアゲート (Whitefriargate) を実験的に歩行者専用道路にすることであった。すっかり寂れてしまったこれらのショッピング通りを歩行者専用道路にして再び活性化しようと考えたわけである。ハル市の開発規制委員会は1973年に歩行者専用の道路にすることに同意した。

1978年、ハル市は中央政府によって都市事業の推進を勧められ、その結果、多額の財源を野心的な歩行者道路建設事業に使えるようになった。また、この財源でマーケットプレースが舗装され、それに刺激されて、ハンバーサイド県が歩行者道路を整備するということがあった。

車道と歩道の改良は、とりわけオールドタウン保存区域において行われた。ハイストリート (中世のハル市の大通りであった) は、車道には丸石を敷き詰め、側面の歩道は赤レンガで舗装するというように、革新的な形で改造された。

サウス・オービタル道路とマイトン橋の完成は、オールドタウンをふたつの部分一すなわち、北部の保存区域と南部の果物市場や埠頭区域一にうまく区分するという結果をもたらした。また、道路の改良や歩行者道路の整備を補完するために、いくつかの交通管理法が導入された。たとえば、一方通行のシステムの導入がそれであった。また、オールドタウンの交通渋滞を少なくする手法もいくつか採用された。

化粧直し

歩道や車道の改良事業は建物の化粧直しや改良事業によって補完された。この補完事業を促進するため、1978年に、改良計画 (Town Scheme) が設定され、環境省、ハンバーサイド県 (Humberside County Council)、歴史建造物協会から補助金が交付されるようになり、またハル市の財源が使われた。これ以後、改良計画の対象となった建物の所有者は、その建物の外観の維持 (もしくは修繕) に補助金を使うことができるようになったわけである。ただし、建物を全く使っておらず、また、使う予定もない場合は補助金をもらうことができなかった。改良計画の対象となったのは、建築学的もしくは歴史的に興味深い建物で、オールドタウン保存区域 (Conservation Area) 内にあり、環境省とハル市の職員によって作成された改良計画予定表にリストアップされているものであった。実際には、オールドタウン保存区域で保存の必要があるとされた建物 (および、これ以外の“景観的に価値のある”建物) のほとんどが、この対象となった。

補助金は最大の効果をあげるために3つの区域に集中して交付された。具体的に交付の対象となったのは、ほとんどが屋上の修理、壁板の修繕、溝や配水管の修理、れんが (外壁) の修繕であった。1978~85年12月の間に、18のビルディングに対して27の補助金が付与された。この間に、補助金をもらう資格のある建物はほとんど改良され、補助金をそれ以上交付する必要がなくなった。その結果、1981年にオールドタウン保存区域が拡大され、改良計画予定表にビルディングが追加してリストアップされた。

オールドタウンでは、この他にも、たくさんのビルディングの化粧直しが行われ、そのために、様々な資金が利用された。いま、これらを整理してみると、次のようになる。

- クリーンアップ作戦； フェレン美術館の正面のクリーニングおよびオールドタウンのなかの多くの小規模なクリーニングに補助金を交付した事業で、1979年度に環境省とハル市が共同で発案した事業である。
- 都心事業 (Inner Area Programme)；建物の化粧直しのコストとそれによってもたらされる市場での収益のギャップを埋めることによって、民間デベロッパーを勇気づけるために用いられた財政補

助事業である。この革新的な補助金は数多くのビルディングの化粧直しに使われた。たとえば、プリンスストリートに面する建特やジョージアン住宅の修復、マーケットプレースの改修、ピーズ倉庫の化粧直し等々は、この補助金を使って為されたものであった。また、この補助金に加えて、都市事業 (Urban Programme) の資金から、多額の補助金がビルディングの化粧直しに交付された。

- 都市開発補助金 (Urban Development Grants) ; オールドタウンのビルの化粧直しに際して、ハル市により、都市開発補助金がうまく使われた。ハル市が民間デベロッパーや住宅協会と“共同”して事業を行うことにより、補助金を保証したのである。こうして、1986年には住宅協会によってコウールド倉庫が改修されて、28室のアパートメントに作り変えられた。また、この倉庫のすぐ近くで、民間デベロッパーが都市開発補助金を受けて商店・事務所の化粧直しをし、それらを再び商店あるいは事務所として使えるようにした。
- ハル市の独自の事業 ; ハル市は市自身が使用するために多くのビルを自ら改修した。マーケットプレースの旧中学校あるいは旧タウン Dock 事務所の改修が、その代表的な事例であった。この旧中学校は、都市事業などの補助金により、郷土資料館 (heritage centre) に改造された。また、旧タウン Dock 事務所は1975年に海の博物館 (maritime museum) に改造され、ユニークな漁や捕鯨ショーを見せるようになった。
- 民間部門の財源 ; 民間部門の財源は、大部分、公的資金とは関係なく、独自の改修事業に使われた。もっとも代表的なのはプリンスドックを見下ろす3棟の旧倉庫の改修であり、1979年にホテルおよびレジャー用に改造された。最近では、2軒のパー1軒はピーズ埠頭を見下ろすところにある、もう1軒はマリナーを見下ろすところにある一が醸造業者により大々的に改良された。また、ビルのれんが (外壁) をクリーニングして区域の環境改善に貢献したビル所有者もかなりあった。

環境改善事業

1979年のクリーンアップ作戦を実施する過程で、多くの小さな“街角”が改良された。80年以後も、都市事業の財源を使って、この改良事業が続けられた。また、これに加えて、美化事業もいくつか実施された。たとえば、ビクトリア埠頭の美化がそれであった。この事業は、ハル川の防波堤を造るという動きの中で、実現されたものであったが、余分な建物は取り除かれ、昔の車の寄場に赤れんがを敷き詰めるといったものであった。またハンバー川を眺める何脚かの椅子が置かれ、公衆トイレはきれいに改造された。喫茶店も立派にされ、街灯も設置された。

このビクトリア埠頭の美化は、近くでミネルバテラスの再建事業一旗ざおと大砲を設置した半円形のれんが敷きの休息場を整備する事業一が実施されたことにより、ますます完全なものとなった。また、このビクトリア埠頭とミネルバテラスの改善は、オールドタウンの埠頭地域に大きな目に見える効果をもたらした。

ドックの改良と再開発

タウン Dock の改良案は1974年にコンサルタントにより提示されていたが、詳細な計画が策定されたのは1978年になってからであった。これ以前にも、民間デベロッパーの関心をひくように試みがなされていたが、成功せずじまいであった。ところが、1978年になってから、ハンバードックおよびレイルウエイ Dock をマリナーとして使用すればタウン Dock 周辺の開発を誘引できると市当局が考えるようになり、ハン

バードックとレイルウエイドックの接点に建っていた13号倉庫の再利用—アメニティ施設およびマリーナの事務所として、また、2階をアパートとして再利用すること—を決定した。

この再利用事業により、140,000立方メートルの沈泥と残骸がドックから取り除かれた。また、ドックの内壁が改修され、ハンバードックの木造の水門が電動の水門に取り替えられた。新しい水門はドックへの出入りを素早くさせるのに役立った。この事業には空き地再利用補助金 (Derelict Land Grant) が活用された。一方、この補助金をもらう資格のない事業、たとえば係船設備やマリーナ付属設備の建設のような事業には市が独自の財源手当をした。

マリーナの第1期工事によって造られたスペースは、予想よりも早く、ヨットの所有者によって占められるようになった。これはマリーナの完成を早めるという働きをした。そして、市が期待したように、この開発は周辺の開発を誘引するという結果をもたらした。たとえば、民間人によって、マリーナを見下ろす市有地に、530万ポンドの投資—そのうち160万ポンドは都市開発補助金—で大きなホテルが建てられるようになった。また、民間デベロッパーが合同してプリンスドックに総額5,000万ポンドで商店街やレジャー施設の開発を計画するようになった。この計画はまぎれもなく着工されることになっているが、その中心部には目玉として水辺が残されるはずである。さらに、それに加えて、民間デベロッパー住宅協会が多くの住宅をマリーナや埠頭の近くで整備するようになった。この結果、この地域から住民が転出していく従来の傾向に逆転が生じた。人々がオールドタウンに戻ってきたのである。

事業の管理

オールドタウンおよびタウンドックの再生・再開発に関して、ハル市の各部局間の調整がはかられてきた。目的を定め、事業のアウトラインを描き、作業の優先順位を決めることが、この事業の基本的事項であった。1978年以後、都市事業 (Urban Programme) の財源を用いる事業の選定という面で、計画部 (Planning Department) が最高責任者としての機能を果たしてきた。

市の各部局の職員の間で公式の打合せが、とくに都心事業 (Inner Area Programme) の管理および推進状況のチェックに関して、幾度か開かれた。タウンドックの再開発に関しては、総務部のリーダーシップを発揮し、また、技術部とレジャーサービス部が実施した事業の調整をはかったのも総務部であった。市有地や市有の建物を含む事業の推進・管理については、工業開発部と資産管理部が責任を負った。

市の各部局の調整がうまく行われたため、財源は効率的かつ効果的に使われた。また、オールドタウンの再建事業に細心の注意が払われるようになり、その結果、オールドタウンの昔からの特色を維持し続けることができた。たとえば、オールドタウンの全区域に昔からの街路灯が設置され、赤れんがが道路に敷き詰められた。

オールドタウンにおける活動を宣伝するために、市はいろいろな方法を用いた。たとえば、事業の対象となった資産の所有者に、補助金の申請方法を記述したリーフレットや案内書を送付した。また1981年には、オールドタウンの再建活動を詳述した小冊子を作成した。さらに、オールドタウン保存区域の特色や歴史的建造物を説明するパンフレットを発行し、人々の注意を引くということもした。

事業の財源

オールドタウンおよびタウンドックの再建事業にはいろいろな公的資金が用いられた。1979～86年でこれらの公的資金の総額は約1,200万ポンドに達するが、そのなかには空き地再利用補助金 (Derelict Land

Grant)、都市開発補助金 (Urban Development Grant)、改良計画 (Town Scheme) およびハル市の独自の事業費も含まれている。また、都市事業 (Urban Programme) の財源も、1979~86年で340万ポンド使われたというように、広範に活用された。こうした公的資金は、それを上回る民間資金の投資を引き出すという働きをした。たとえば改良計画の補助金は補助金1ポンドにつき1.77ポンドの民間の投資を引き出し、都市開発補助金は1ポンドにつき4.23ポンドの民間投資を引き出した。

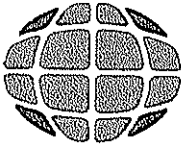
表19. オールドタウンの環境改善事業の内訳 (1978~85年度)

財 源	年度	公共資金 (千ポンド)	民間資金 (千ポンド)	備 考
都市改良	1978~85	118	209	オールドタウン保存区域の建物の修理
都市事業				
建設および化粧直し	1979~85	1,571	14,865	
クリーニングおよび外壁修理	1979~85	331		
ドック/マリーナ	1979~85	190		
歩道と道路の改良	1979~85	545		
環境改善	1979~85	808		
空き地再利用		2,703		タウンドックと埋立と再開発
都市開発補助金		2,346	9,926	化粧直しと再開発
ハル市独自事業		3,000		
総 額		11,612	25,000	

事業の効果

オールドタウン環境改善事業はこの地域に非常な効果をもたらした。それを要約すると、次のようになる。

- 道路の改良および歩行者道路の整備はこの地域に機能的な改良をもたらし、オールドタウンを買物客や訪問者を引きつける地域にした。たとえば、ビクトリア埠頭のアメニティ改善は住民だけではなく訪問者にも好評である。
- ビルの化粧直しと改造によって、ビルが再び商業用あるいは居住用に使われるようになり、その結果、地域に対する信頼が大きくなった。
- ビルの外壁の修復と模様変えは視覚に強く訴える効果をもたらした。
- オールドタウン改良事業に民間資金が投資された。
- 民間組織は大きな投資の覚悟を示してくれた。そして、公共の投資とリンクして投資してくれた。たとえば、プリンスドックの再開発に合わせて小売り・レジャーの再開発を行ってくれているし、もっと小さな規模では、マリーナやビクトリア埠頭と合わせて、それを見下ろすパブの化粧直しがビール醸造業者によって行われた。
- 住宅再建がオールドタウンのアメニティ改善に合わせて行われるようになった。その結果、オールドタウンに住む人の数が増えた。この地域では民間のデベロッパーも住宅協会も積極的となり、800の住宅が新築もしくは修復された。
- この地域が再生されるに従い、商業活動が盛んになった。たとえば、訪問者や観光客の数が増えるにしたがって、レストランや喫茶店やバーの数が増えた。



CLAIR