

2 政策的分散から自由な分散へ

1979年保守党政権誕生前まで、ロンドンにおける経済活動の郊外、地方分散は政策的に推し進められてきた。しかしその後の産業開発許可、オフィス開発許可、オフィス立地局の廃止、ニュータウン、エキスパンデットタウン計画に対する国側の積極的な開発意欲の喪失により、都市計画政策としての「分散 (Decentralisation)」はなくなってしまったと言ってよい。

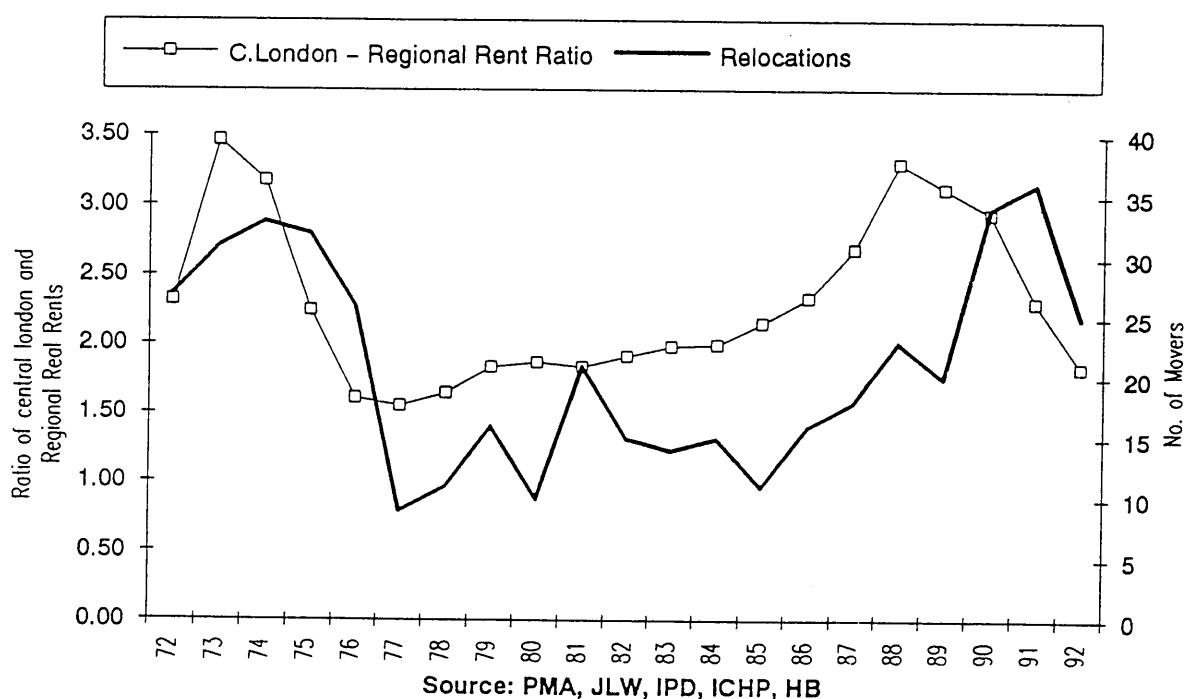
よって以後のオフィス分散は自由経済メカニズムの法則の下に支配される。例えば、オフィス立地局の活動は、ジョーンズ・ラング・ウートン社、ヒリア・パーカー社、ヒーリー・ペイカー社等のチャータードサーベイヤー、リチャード・エリス、アーネスト・ヤング等のマネジメントコンサルタントと、その後急速に成長した対事業所支援型サービスの民間企業に取って替わられた。がしかしオフィス立地局が廃止になったからといって、決してオフィス分散がなくなったのではない。それまで公共機関が提供してきたサービスが民間企業の商売として成り立つようになったというだけである。

(1) オフィス分散と不動産市場の関係

ところでロンドンの都心からのオフィス分散のトレンドは、オフィス賃料の情勢に極めて敏感に反応する。図2-1はロンドン都心とその他地域のオフィス賃料の比と分散していくオフィスの数の推移を比較したものである。1970年代からオフィス賃料の比には大きく2つのピークがあって、ともにその他地域の賃料レベルが安定的に推移したのに対して、都心部のそれが高騰したことによる。一つ目のピークは1973年。この時はオフィス開発許可制約により賃貸オフィスビルの供給が抑えられたことが都心のオフィス賃料上昇の理由の1つとも考えられる (Moor 1979)。もう1つは1988年。これはロンドンの世界都市としての、特にヨーロッパの中心であり、ニューヨーク、東京と並ぶ国際金融都市としての位置づけが確固たるものになった時期である。

面白いことに、賃料比のピークの2、3年後に分散するオフィス件数（注1）のピークが現れる。郊外や地方都市と比較して都心のコストが高い。よってどこかもっと安い場所に移ろうと考えたが、考えついてから実際に行動するまでには幾ばくかのタイムラグがあるということで説明できよう。実際、ジョーンズ・ラング・ウートン社の調べによれば、1983年から92年までに都心からオフィスを動かした212社のうち、主たる目的を「不動産コストの節約（Property Cost Savings）」と回答した会社が115社（54%）にものぼり、2位の「分散立地した事業所の集約（Consolidation）」の29社（14%）、3位の「事業所の拡張スペースの提供（Provision for Expansion）」の22社（11%）を引き離して断然トップである。都心の不動産市場が企業の立地基準に、ひいては郊外の都市形成に多大なる影響を与えてることがわかる。

図2-1 オフィス賃料とオフィス分散の関係



(2) サッチャー時代の都市開発

時代の変遷とともに都市開発のスタイルも変化する。Rydin (1993)は1950年代からのイギリス都市計画のキーワードを以下のようにまとめている。

1950、1960年代 : New Towns, Redevelopment

1970年代 : Inner City Policy, Rehabilitation and Conservation,
Pollution Control

1980年代 : Urban Regeneration, Countryside Policy

1950、60年代のニュータウンから70、80年代のインナーシティ、都市再生の問題へと焦点が移り変わっていると見られる。特にサッチャー政権時は、都市開発投資が国策として、ニュータウンのような郊外型開発から、ドックランズのような既存の都市市街地内の再生プロジェクトへと流れるよう仕向けられていた時代であった。つまり都市開発のスタイルが面的に広く広がる区域を事前に定められた「理想的な」プラン通りに作り上げていくことから、もう既にある都市のほころびを繕う「パッチワーク」的なものに変わりつつあることを意味している。

1980年代、インナーシティ再生のために新しく考案された都市計画のツールとして挙げられる代表的なものは1980年の「地方団体の計画と土地法 (Local Government, Planning and Land Act 1980)」に基づく「都市開発公社 (Urban Development Corporation)」と「エンタープライズゾーン (Enterprise Zone)」であろう。

当時インナーシティの問題は地方団体の非効率性（特に開発プロジェクトを許可するかどうかの計画許可の基準が自治体によってマチマチでありかつ時間がかかること）によるものだという認識が強かった。都市開発公社は当該の地方団体だけでは手に負えないほど衰退が進み、国の直接的な大規模介入が必要だと見なされたエリアで、効率的に都市再生のための投資を促進するための組織である。よってその区域内では、1940年代からのニュータウン開発と同様、国による独自の開発プランが策定される。ただしニュータウンが国

の予算で進められた純粹な国家プロジェクトであるのに対して、都市開発公社の事業は、公共の資金だけでなく広く民間企業からも開発投資を募るというスタイルが取られた。つまり都市開発公社は民間投資家からの資金を集め、投資、運用するための「食いつき浮遊物体」としての役割を果たすことになった。彼等はその資金を土地取得、インフラ整備に振り向け、でき上がった用地はデベロッパーや実際の立地主体に売却されたり、長期賃貸されたりした。

1987年、最初の都市開発公社はロンドンとリバプールのドックランズ開発に向けて組織された。引き続き、カーディフ、ニューキャッスル、リーズ、マンチェスター、シェフィールド、ブリストル等と、かつて製造業で栄えたイギリスの主要大都市でも次々と都市開発公社の設立が見られることになる。

一方エンタープライズゾーンがカバーするエリアは都市開発公社と比較して小さいのが普通である。しかしとエンタープライズゾーン内においては都市開発投資に対して、都市開発公社を上回る超法規的規制緩和措置が取られる。エンタープライズゾーンの指定は環境大臣によるが、物件の持ち込みはそれぞれの地方団体による。一度エンタープライズゾーンとしての指定を受けると、10年間その区域内での投資は非居住者用レイト (Uniform Business Rate) 等、税制面での優遇措置をはじめとする財政的インセンティブを享受することができる。また投資家、デベロッパーは、開発区域を担当する地方団体のストラクチャープランやローカルプランを全く無視して独自の開発を行うことが可能となる。

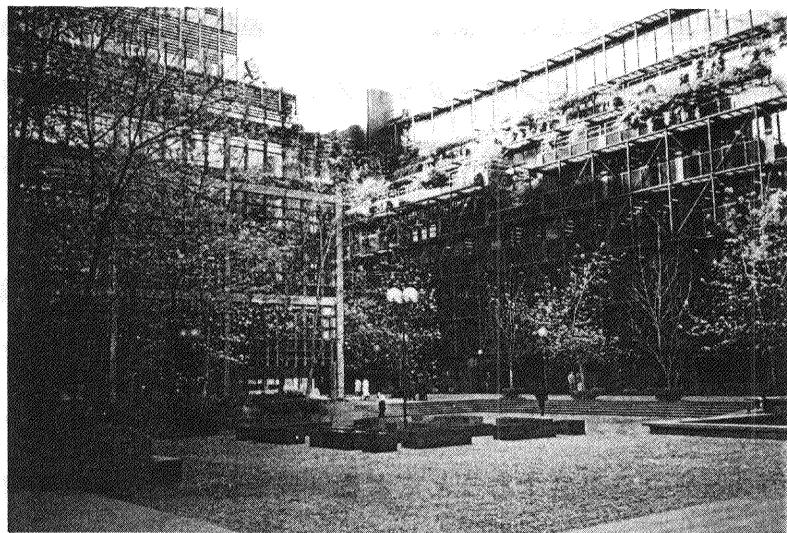
1980年法施行の翌年1981年に指定を受けたエンタープライズゾーンは全国で13カ所、平均面積は200㎢であったが、1985年までの間にさらに12カ所が追加され総数25、総面積が3,800㎢となった。エンタープライズゾーンはイギリスが行った極めてユニークな都市計画の「実験」と見て取れる。代表的な事例としてはロンドン・ドックランズ都市開発公社（L D D Cと呼ばれる）域内のイル・オブ・ドッグス地区（170㎢）が余りにも有名である。このエンタープライズゾーン区域内にはカナダの投資家オリンピア・ヨーク社が15億ポンドを投入し、1,200万平方フィート（100万m²）のオフィス床を建築するカナリーワーフ地区（写真7）が開発の「核」として存在する。

前述のように、1980年代になるとオフィスのロンドンからの分散は「ムチ」的追い出し政策により積極的に促進させるものではなくなった。基本的に企業の立地行動は自由経済の原則に任せ、都市開発公社、エンタープライズゾーンといった強力な「アメ」が与えられている地区の再活性化を促すための「道具」として新規オフィス立地を使おうという意図が見える。しかも「アメ」が与えられている地域は、従来のように国土全般にわたり面的に広く広がるのではなく、「点」が分散しているという地理的特色を持つ。実際に立地するオフィス経済活動の立場から見ると、都市開発公社やエンタープライズゾーンの魅力は、財政的インセンティブを受けることにより、また財政的インセンティブを受けた都市開発が低コストのスペースを提供することによる（賃料が安い）立地コスト削減の効果と、地方団体の計画許可プロセスを簡略化、または省略することによる（言い換えれば地元の意向を無視することによる）オフィスビル建築期間の短縮にある。

写真7 ドッグランズ・カナリーワーフ



写真8 ブロードゲイト



(3) 「簡略化 (Simplification) 」と「規制緩和 (Deregulation) 」トレンド

都市開発公社とエンタープライズゾーンに見られるように、サッチャー時代の都市計画は、自由経済メカニズムの働きを阻害する既存の規制、障壁をなるべく取り払い、産業、オフィス立地による地域経済活性化のプロセスをよりシンプルにすることであった。当時の流れは2つのキーワード「簡略化 (Simplification) 」と「規制緩和 (Deregulation) 」により表されると言えるだろう (Thornley 1991)。

例えば、ロンドン都心部の基幹産業とでも言うべき金融業について言えば、1986年に通称「ビッグ・バン」と呼ばれる規制緩和が行われた。これは証券取り引きに関する参入規制を撤廃したもので、当時急速に進展しつつあった金融業務の国際化、コンピュータ普及の流れと相まって、シティのオフィス床に対する実需、仮需の集中、ひいてはオフィス賃料水準の急上昇の引き金になったと言われている (例えばBudd and Whimster 1992)。リバプールストリート駅に隣接したブロードゲイトの再開発 (写真8) は、このオフィス需要拡大の流れに乗ったものとして見て取れる。銀行の立地はイングランド銀行に徒歩3分以内でなければならないという「イギリス神話」は、情報通信手段の発達により、また神話を信じないアメリカや日本から来た「外人」達によって打ち碎かれた (Pryke 1994)。1980年代半ばより、金融業を対象にしたオフィス市場はシティの周辺部、例えばテムズ川

南岸、イズリントン、ハックニー、タワーハムレッテ、ストランドへと滲み出した。1986年に第一期工事が完成したブロードゲートの開発はその滲み出しに一役買っている（注2）。

また同じ年に制定された「住宅金融組合法（Building Society Act 1986）」は中央政府によりそれまで保護、規制されてきた住宅金融組合の業務について、既存の規制を撤廃。保護もしない代わりに業務の制約も取り払うこととした。この規制緩和により、住宅金融組合からも新しいオフィス需要が発生する。例えば、ロンドンベーカーストリートに本拠を置くアビーナショナル社は急増するスタッフを収容、かつコストの削減を図るために大規模なオフィスの郊外移転を計画した。彼らは1986年にミルトンキーンズニュータウンへ新本社ビルを建て、500人いた本社スタッフのうち200人を動かした。その後、現地での大がかりな採用を続けた結果、現在ではニュータウン内で駅前のメインビルの他2つのビルを占有、4千人の雇用へと拡大している。

さらにサッチャー政権の「簡略化」「規制緩和」政策に関連して記しておかなければならぬトレンドの1つとして、1980年代になって電気、ガス、水道、石油と多岐にわたる「民営化（Privatisation）」が活発に行われたことがある。「民営化」は実はオフィス需要と密接に関連する。なぜならば一度公共機関的色彩の強い組織が民営化されると、彼らは大胆なコスト削減、合理化を図らなければならない。いきおいオフィス賃料、従業員の給料等コストの高いロンドン都心に多くのスタッフを置く必要はなくなる。また従来まで密接にコンタクトし、情報収集に努めなければならなかった中央政府のオフィスの近くというメリットも少なくなる。1980年代後半から90年代初めにかけて多くのオフィスがロンドン都心から飛び出していくが、その中には民営化の流れに乗った組織も多く含まれている。

代表的な事例の1つは電気供給会社ナショナル・パワーではないだろうか。ナショナル・パワーは、1988年のCEGB（Central Electricity Generating Board）の民営化とともにパワージェンとともに誕生した企業であるが、翌年には本社をロンドンの西120kmのスウィンドンに移転。シティのオフィスに2千人以上いたスタッフは20-30人へと激減した経緯がある。

(4) 郊外型オフィス開発（ビジネスパーク）のための規制緩和

例えばナショナル・パワーの新本社ビルは、1960年代よりスウィンドン・エキスパンデットタウン開発計画によって開発されてきたスウィンドン駅から徒歩圏にあるタウンセンター地区内ではなく、駅からタクシーで10分程、街はずれの高速道路M4に面した「ウィンドミル」と言われる「ビジネスパーク」の中にある。

サッチャー時代の都市計画における規制緩和の中で、オフィスの郊外分散に多大なる影響を与えたものとして、これらビジネスパーク型都市開発を容易ならしめたB1という新しい「床利用用途（Use Class Order）」の創設が挙げられなければならない。なぜならば、特に1980年代後半から、ビジネスパークは郊外に分散してくるオフィスの受け皿として重要な役割を果たすようになったのであるから。

1985年、政府は「重荷を取り除くこと（Lifting the Burden）」と題した白書を発表、自由経済のメカニズムがより効率的に機能することを目指してさらなる規制緩和が必要であることを強調した。都市計画においても例えばエンタープライズゾーンに代表されるように、従来の地元主導型の開発制御システムの枠組みを超え、全てのプロセスを一層簡略化させたいわゆる「なすがまま（laissez-faire）」アプローチが次々と提唱される。

1987年に行われた床利用用途及びB1の創設もこの流れに乗ったものであった。

それまでの床利用区分はGDO（General Development Order）と呼ばれ、IからXまでの種類があった（表2-1）。原則的に異なったGDO間の土地利用、床利用変化を伴う都市開発は地方団体の計画許可が必要とされる。例えば、オフィスビルを店舗ビルとして建て替えることは、日本では同じ「商業」用土地利用であるので容積率制約さえ守れば比較的簡単であるが、イギリスでは異なった利用と見なされるので、地方団体の判断を仰がなければならない。

1980年代中頃から広く議論されてきたことは、オフィス用床利用と研究所や試作品開発プラントの床利用の見分けがつきにくいということであった。特に製造業系ハイテク企業の事業所においては、この両者は同じ建物の中に共存することが多い（注3）。従来のGDO的床利用区分はハイテク産業の活動および成長を阻害する好ましからざる都市計画規

制であるとの見方が強くなってきた。そこで1987年、新しい床利用用途ではB 1というカテゴリーを作り、オフィスと研究所が同じ建物の中に存在することは都市計画的に見ても何ら問題なしとの概念を打ち出した（表2-1 右側）。さらに1988年12月に公表された環境省のガイダンスによれば、B 1、B 2、B 8間の土地および床利用変化に際しては地方団体の許可を得る必要はなしとされている。

このことはつまり製造業のオフィス、研究所（ともにB 1）、工場（B 2）、倉庫（B 8）は同じ利用区分に属すると宣言したことと同様である。つまり従来は「開発行為」と見なされ地元の厳しいチェックを受けなければならなかった工場跡地のオフィスビル（ビジネスパーク）への作り替えはもはや「開発」とは見なされなくなった。大幅な規制緩和と見てよいだろう。

表2-1 GDO（左）とUCO（右）（出典：Oatley 1991）

1972		As from 1st June 1987	
Class I	Shops, retail warehouses, hairdressers, undertakers, travel agencies etc. Sandwich bars, showroom, domestic hire shops. In addition, there are a number of other uses that still need to be defined.	Class A1	Shops.
Class II	Banks, building societies, estate and employment agencies, professional services, betting offices.	Class A2	Financial and professional services.
	Restaurants, pubs, snack bars, cafes, wine bars, shops for sale of hot food.	Class A3	Food and drink.
Class III	Other offices.	Class B1	Business
	Light industry. Research and development, studio, labs.		
Class IV	General industry.	Class B2	General industrial.
Class V-IX	Special industrial groups.	Class B3-B7	Special industrial groups
Class X	Wholesale warehouses, repositories.	Class B8	Storage or distribution

しかしここで問題となるのはハイテク企業のためを思って行った規制緩和が、実は製造業を駆逐する役割を果たしているということである（Oatley 1991）。床利用用途の規制によればB1、B2、B8の土地をA2、つまり金融、サービス業系オフィスへと変更することは容易ではないはずである。が1980年代末、軍需関係も含めて製造業の衰退、空洞化の激しいサリー、パークシャー、ハンプシャーあたりでは雨後のタケノコのように工場跡地がビジネスパークとして生まれ変わった（注4）。ビジネスパーク内にデベロッパーが建てるビルには、テナントがまだ決まっていない、いわゆる「投機的開発（Speculative Development）」が多い。これらのビルは外壁、床、天井、エレベーターコアのみを建築し、テナントが決まり次第、彼らの要求に応じつつ内装工事に取りかかるものである。ロンドンからオフィスを移転してくる企業にとってみれば、自分で用地を探して自分でビルを計画して建てるよりもプロセスが簡単なため、ビジネスパークの投機的開発ビルに移れば、移転プロジェクトの期間が短くて済むというメリットがある。問題は、一度建ってしまったビルに入るテナントの種類まで都市計画でコントロールできないということにある。デベロッパーや地主の立場からすれば、当然家賃を多く払う主体を入れたがるだろう。また製造業の研究所や試作品開発プラントよりも金融業やサービス業の「オフィス」の方が賃料負担力が高い、これも明らかである。従ってビジネスパークのビル群は、当初もくろまれていたハイテク産業のオフィス、研究所等混合用途ではなく、サービス業も含めた純粹なオフィスにより占有されてくるようになった。

(5) ビジネスパーク開発事例－ストックレイパーク

さて、B1創設という都市計画規制緩和によって開発ブームを迎えた数々のビジネスパークの中でも、代表的な事例として挙げられるのはヒリンドン区内、ヒースロー空港の北約5kmに位置するストックレイパークではないだろうか。

現在ストックレイパークとなっている160haの土地は元は砂利の採掘場で、砂利を取り尽くした後はゴミの投棄場となっていた。都市計画的に見ると、当該地はグリーンベルトと

して指定され、厳しく都市開発は制限される区域であった。しかし「グリーンベルト」と言えども実際には「緑」ではない。1970年代後半より、投棄され続けるゴミの山より発生するメタンガスがしばしば燃えさかり、また横を流れるグランドユニオン運河の水質汚染も進み、地元の大きな環境問題として取り上げられるようになっていた。

この問題に対処すべく、ヒーリンドン区は1984年、当該地のグリーンベルト規制を解除、土地利用規制を「緑」から「茶色」つまり工場、倉庫等産業用建物が建てられる“産業用(Industrial)”に指定を変えた。さらに1987年のB1創設は計画に大きな転機をもたらすことになる。この規制緩和により産業用として用意されていた土地にオフィスビルを建てることが可能となった。ただしストックレイパークの場合、元グリーンベルト区域であったこともあるって、開発エリア内に十分な緑地を残すことを義務付けられ、実際160箇の開発対象地のうちビジネスパーク部分はわずか50箇、残りの110箇はゴルフコースをはじめとする緑地となっている。

開発はストックレイパークコンソーシアムというスタンホープ、プルデンシャル、S C ビジネスパーク、鹿島等による共同企業体により進められた。マスターplanはアラップ・アソシエイツ社が作成。アメリカにおけるビジネスパーク、リサーチパークの先行事例を参考に、オープンスペースを十分に取った低層ビルによる快適な生活環境を第一のプライオリティとしている(写真9、10)。ビルは全て「シェル・アンド・コア」と呼ばれるもので、とりあえず外壁とコアのみを建築、テナントが決まり次第内装を行うアプローチである。

テナントの特色はイギリス企業以外の企業、つまり外資系企業が多いことにある。1990年にプロジェクトの第一フェーズが終わった時点で、16社のうち12社がいわゆる外資である。9社がアメリカ、2社が日本(東芝と富士通)、1社が台湾に本拠を置く。また、サービス業系よりも、特にエレクトロニクス、コンピュータ関連のハイテク製造業が多く、16社のうち11社を占める。しかし、当初B1がもくろんでいたオフィスと研究所の混合用途はここではほとんど実現せず、純粹に「オフィス」として使われているケースが多いようである。例えばイギリス製薬会社最大手の1つグラクソ社は、47万平方フィートの床を

写真9 ストックレイパーク

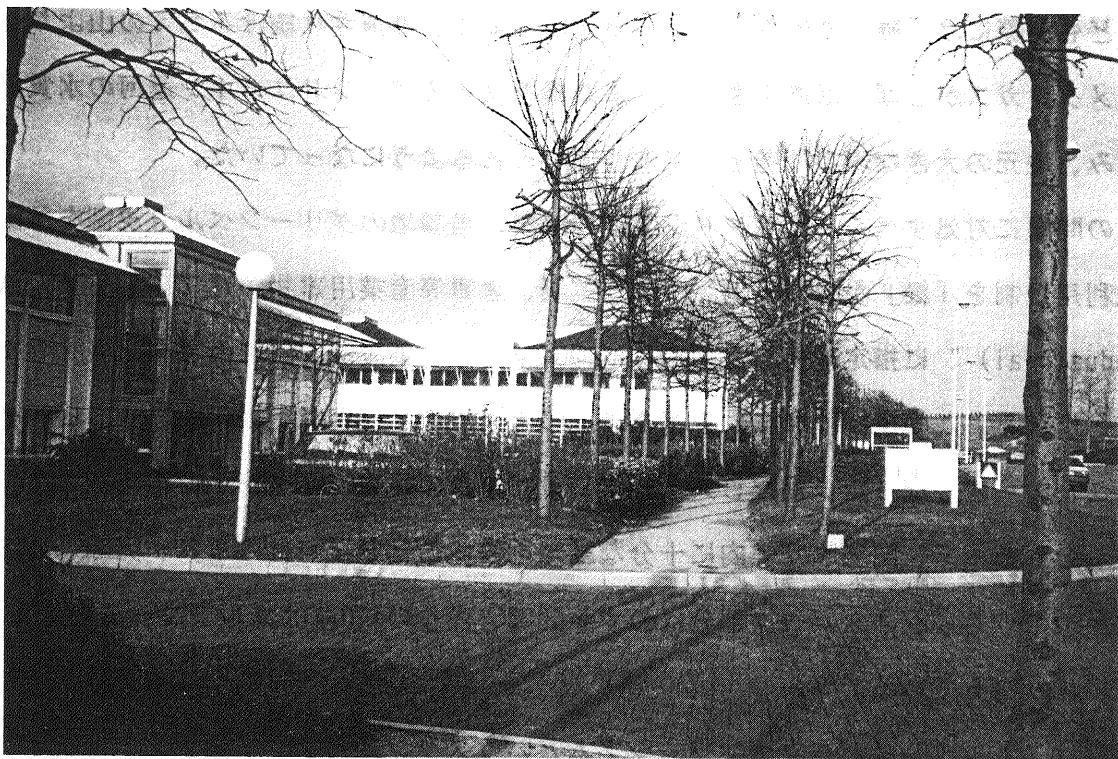
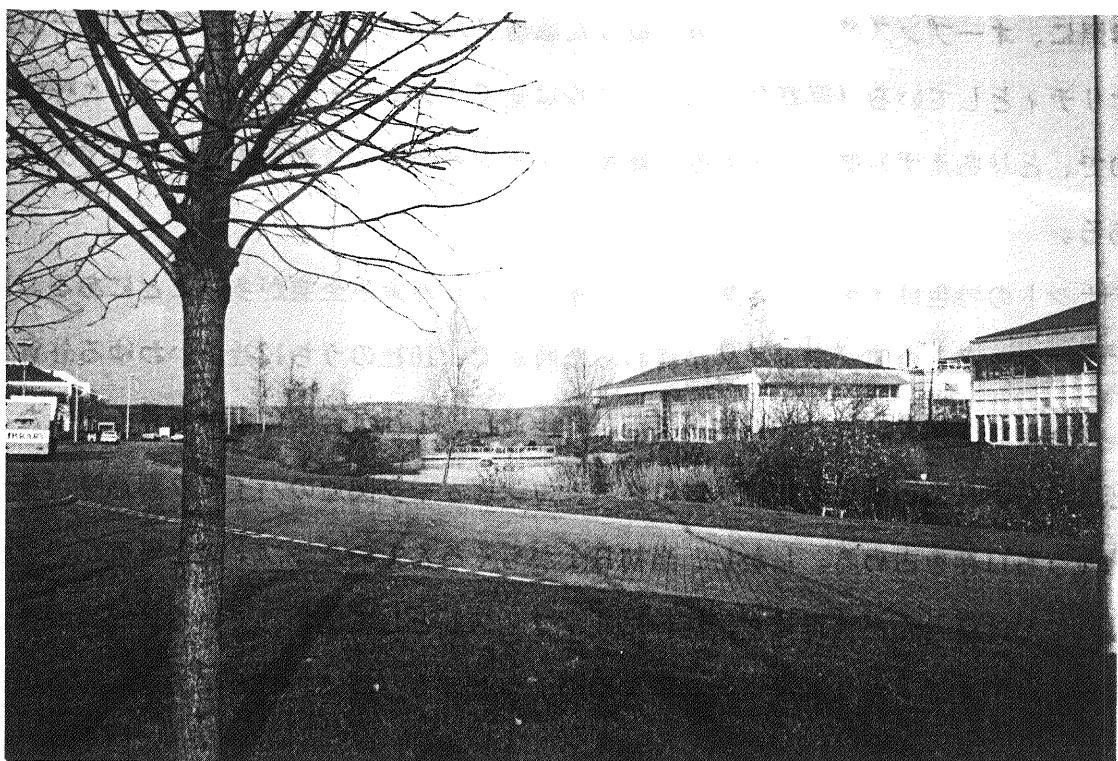


写真10 ストックレイパーク



占有するストックレイパーク最大のテナントであるが、従業員のほとんどは販売および一般管理スタッフである。ヒースロー空港に車で5分という立地は、製造業大手企業がイギリス全土あるいはヨーロッパを対象にした販売スタッフの拠点を置くための格好の場所であるといえよう。

(6) 西への分散 (Decentralisation) 圧力

ストックレイパークに多国籍企業が多く集結したように、都心から分散していったオフィスは空港アクセスの良い立地を好む。ロンドンの主要空港は西のヒースロー、南のガトウィック、北東のスタンステッドと3つあるが、アメリカやアジアへの大陸間の長距離フライトは極めてヒースローに集中している。今やロンドンに拠点を置く大企業の活動はイギリスやヨーロッパのみならず、世界規模でのマーケットを相手にしていることを考えると、同じ条件の選択肢ならばヨーロッパ便は充実していても大陸間移動に不便なガトウィックやスタンステッドよりもヒースロー近接立地を選ぶだろう。

しかもロンドンの西には昔から良好な環境の住宅地として開発されてきた「高級ブランドイメージ」の町も多く、西のブリストルまで伸びる高速道路M4沿いの地域は「M4コリドール」と呼ばれ知識集約型ハイテク企業が集積している。豊かな「西」は製造や物流を糧に単純作業労働者階級が多く住む貧しい「東」とは好対象をなす。このロンドン圏内における東西格差は都市地域計画上の問題として以前から指摘されてきたが、上記のように空港依存型のオフィス活動がますますヒースローに引き付けられることにより、東西格差はますます拡大していると考えてよいだろう。

表2-2に地域別ビジネスパーク内オフィス及びハイテク床建築面積を示す。意外なことにストックレイパークの事例はあるものの、グレーターロンドンの中でのビジネスパーク開発が少ないということがわかる。床面積244万平方フィートはその他サウスイーストにおける1,387万平方フィートの5.7分の1でしかない。つまりビジネスパークはロンドンの既成市街地の中よりむしろ外側リング部分で多く作られたと見てよい。サウスイーストのカウ

ンティ別に見ると、パークシャー、バッキンガムシャー、ハンプシャー、ハートフォードシャー、サリーの床供給が多い。これらのカウンティはロンドンを北から西、南にかけて三日月状に取り囲む、1986年に全線開通した環状高速道路M25沿道地域である。逆にグレーターロンドンに隣接するカウンティの中では東のエセックスとケントにおけるビジネスパーク開発は極端に少ない。これよりロンドンにおける郊外都市開発の圧力が西側に強くかかっていることは明らかであろう。

表2-2 ビジネスパークにおけるオフィス・ハイテク床供給（出典：St Quintin 1989）

	床供給 (千平方フィート)	床供給 (千平方フィート)
グレーターロンドン	2,435	
その他サウスイースト	13,872	
ベッドフォードシャー		255
パークシャー		3,504
バッキンガムシャー		1,393
イースト・サセックス		60
エセックス		370
ハンプシャー		2,015
ハートフォードシャー		2,234
ケント		201
オックスフォードシャー		425
サリー		2,754
ウェスト・サセックス		661
イースト・アングリア	1,339	
サウス・ウェスト	2,475	
イースト・ミッドランズ	373	
ウェストミッドランズ	619	
ノース・ウェスト	1,380	
ヨークシャー、ハンバーサイド	315	
ノース	262	
ウェールズ	197	
スコットランド	413	

またジョーンズ・ラング・ウートン社の調査より明らかになるロンドンからオフィスを郊外に移した移転先図（図2-2, 2-3）からも分散圧力が西に高く、東に低いことがわかる。1983年以降に都心からオフィスを動かした先を地図上にプロットしてみると、グレーター・ロンドンの中ではヒリンドン、マートン、イーリング、ワンズワース、クロイドンあたりに移転企業が多く、東の例えばグリニッヂ、ニューアン、ベクスレイには見当たらない。ドックランズ（タワーハムレツ）もここでは目立たない。またサウスイースト内を見ても、西のサリー、パークシャー、バッキンガムシャーあたりのオフィス移転先としての人気は、東のケントやイースト・サセックスを大きく上回る。1980年代の不動産ブームの中で、ロンドン郊外の都市開発の重心は相当に西に偏っていたといえる。

図2-2 オフィス分散移転先（グレーター・ロンドン）（出典：Jones Lang Wootton 1993）

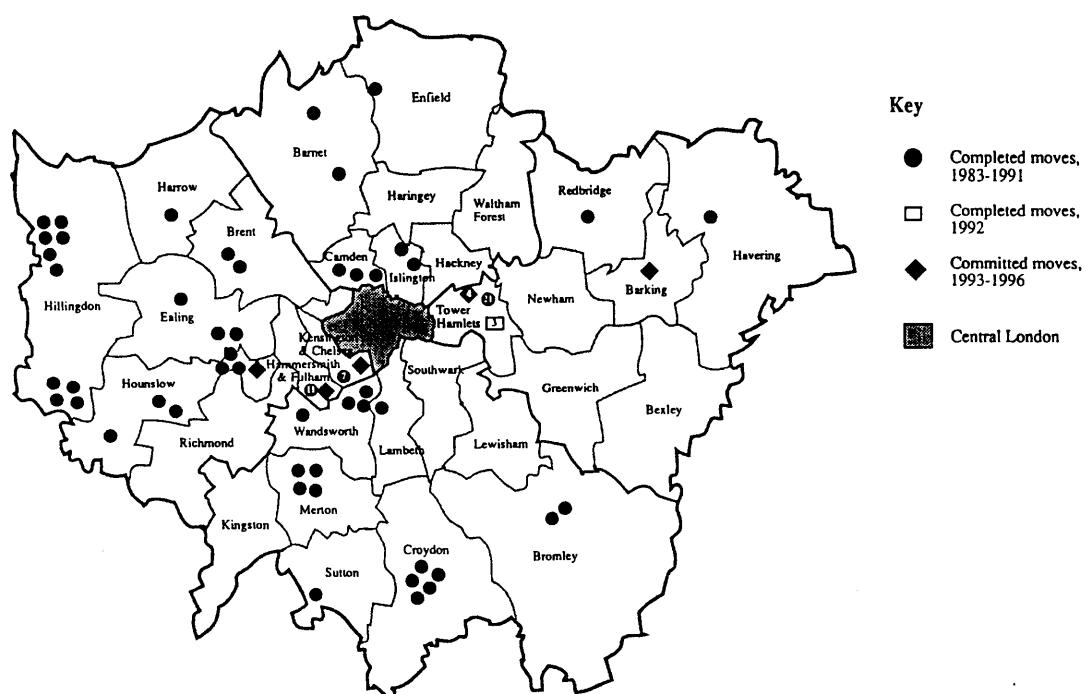
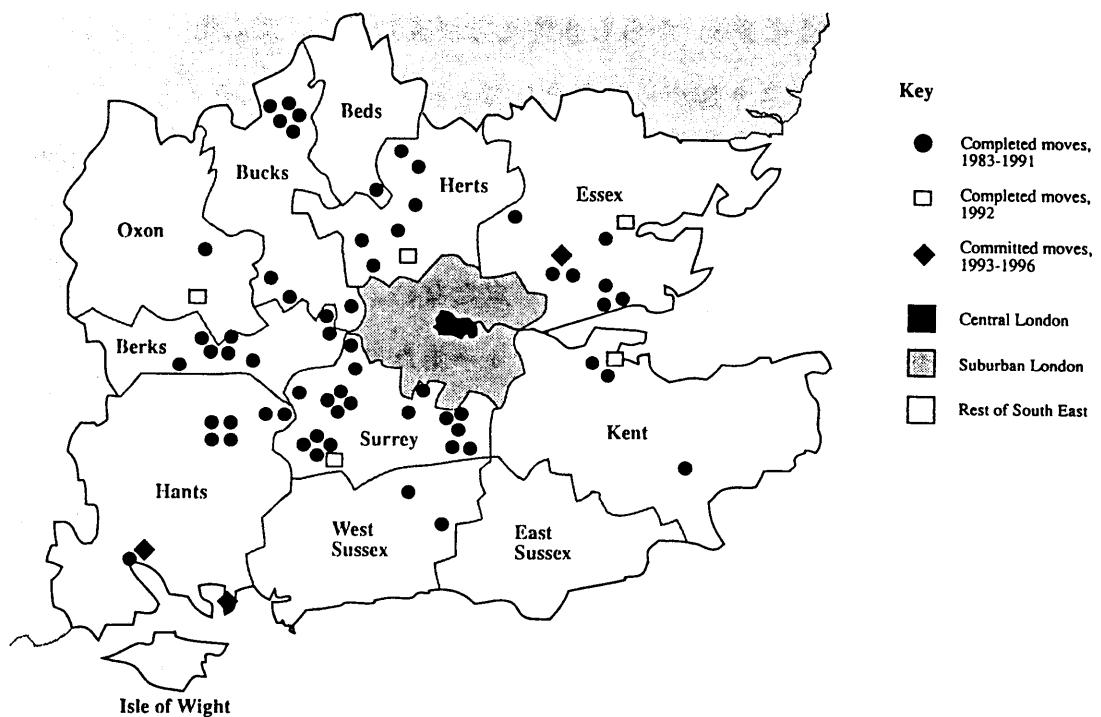


図2-3 オフィス分散移転先（サウスイースト）（出典：Jones Lang Wootton 1993）



(7) 1990年代：東の重点開発と環境問題意識の高まり

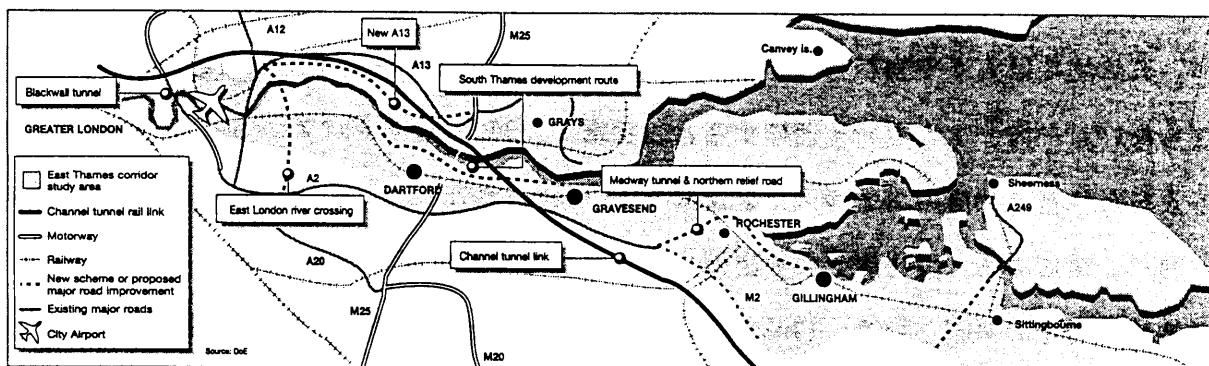
豊かな「西」から貧しい「東」へと、都市開発や経済活動の分散圧力を振り向けること。ドックランズをはじめとする近年の「官」主導型の開発プロジェクトには、イギリスの都市地域計画の歴史の中で培われた地域格差是正の意図が見える。

中でも現在注目を集めているのはロンドンの東、ドックランズからケントのシェアネス、シッティングボーンまで至る「イースト・テームズ・コリドール (East Thames Corridor) 計画」であろう（図2-4）。

開発区域は長さ約50kmにも及び、6つのロンドンのバラ、エセックスのサロック、ケントのダートフォード、グレイブシャム、ロチェスター、ジリンガム、スウェイルの自治体政策区域にまたがっている。この地区にはイギリス経済の急速なサービス化に伴い衰退した産業が多く、失業率も高い。中央政府の意図は都市開発公社、エンタープライズゾーン等の手法を用いて経済的インセンティブを与えることにより、イースト・テームズ・コリドール開発区域内に官民合わせた都市開発投資を促進させることにある。

1993年にイースト・チームズ・コリドール区域は援助地域へと編入された。1945年に始
まった援助地域制度の中で、サウスイーストの一地域が指定されたのは初めてのことであ
る。またイースト・チームズ・コリドール開発のインフラとして大きな期待を寄せられて
いるのが21世紀初頭に開通予定の新幹線「チャネルトンネルレイルリンク」である。完成
の暁にはロンドンセントパンクラス駅を出発したパリやブラッセル行きの新幹線はイース
ト・チームズ・コリドール区域を貫きケントのアシュフォードへと向かう。M25との交差
点付近にはブルーサークル社の社有地を活用することにより新駅が建設されることも1994
年に決定した。イースト・チームズ・コリドールはヨーロッパでは初めての高速鉄道イン
フラ整備を契機とする都市開発事例として極めて興味深いケースといえる。

図2-4 イースト・チームズ・コリドール計画（出典：Financial Times 1993）



鉄道が都市のインフラとして注目を集めている裏には1990年代になって急速に台頭してきた「環境問題」への意識の高まりがあることも忘れてはならない。サッチャー時代の「なすがまま」アプローチの反動とでも言うべきか、例えば郊外のオフィス立地で見ると、車でしか行くことのできないビジネスパークが次々とできることにより、大量の車通勤者が引き起こす交通渋滞、それに伴う排気ガスによる大気汚染といった「負」の効果、地域の環境に対する外部不経済がむしろ強く認識されるようになってきた。

環境省が1994年に発表した「計画ガイダンス13 (Planning Policy Guidance 13)」は、車でしかアプローチできない場所での都市開発を制限すべし、開発行為は複数の交通手段でアプローチできる場所で優先的に行うべしとの方針を打ち出した。各地方自治体が計画策定の折りに、また開発行為審査の際にこのガイダンスに従えば、ビジネスパーク的オフィスの受け皿は以後そう簡単にはできなくなるはずである。

「環境」という視点から見ると、都市はよりエネルギー消費効率を高めなければならぬ。具体的には人々や物が動くときにエネルギー消費効率の良い交通手段を用いなければならぬ。一方、1人で車を運転すると、乗車率100%の電車やバスに乗ることと比較して、1人あたり8-10倍のエネルギーを消費する (Commission of the European Communities 1992)。車による二酸化炭素の放出は地域レベルでは酸性雨の被害を招き、地球レベルでは地球温暖化の原因となる。1992年リオ・デ・ジャネイロで開かれた地球環境会議において、地球レベルのスケールで「環境」を我々の世代だけでなく何世代も持続させなければならないという「持続可能性 (Sustainability)」の概念が重要だと強調された。この「持続可能性」は都市計画用語としても適用することができるのではないだろうか。都市を持続させるために何が必要か? 環境を持続させるために都市はどうあるべきか? 環境に対する影響というものを今の都市計画、都市開発は避けて通れなくなっている。その意味でもイースト・チームズ・コリドールの計画は「持続可能性」のための新しいアイデアが求められているともいえるだろう。

注

- (1) 1979年以前はオフィス立地局のクライアント数。オフィス立地局廃止以降はジョーンズ・ラング・ウートン（J L W）社調べによる。J L W社の調査は新聞、雑誌等で紹介される大規模移転プロジェクトに加えて、ロンドン都心で1万平方フィート以上の賃貸オフィス床を占有している企業を対象に追跡した。よって、小さい事業所の分散は対象外となっている。
- (2) ブロードゲート開発の特色は建築工事期間が短かったことにある。施工を担当したリプトン社は1985年7月に着工、1年後には75万平方フィートのビルを完成させている（内装は含まず）（Williams 1992）。
- (3) 例えば、川崎武蔵中原駅前にある富士通本社敷地内（工場跡）には、本社オフィスの他に研究所や開発スタッフも同居している。
- (4) ビジネスパークはグリーンベルト内で多く作られた。しかしそのほとんどはrun downした工場跡地や採石場跡地を作り変えたものであって、実際に「緑」をつぶしてオフィスビルにした事例はほとんどないと言ってよい。

おわりに

イギリスとロンドンが生み出してきた数々の都市計画政策、制度。これらの多くはロンドンにある諸機能を地方に分散させようとする意図を背景にしている。当初その方法論は「アメ（Carrot）」と「ムチ（Stick）」の使い分けであった。人々や経済活動に来て欲しい地域には「アメ」インセンティブを与え、出ていって欲しい場所からは「ムチ」政策で追い出す。特に自由経済の原則に任せていたはどんどん強まってしまうロンドンの磁力を弱めることが念頭におかれていた。

産業開発許可、オフィス開発許可といった政策制度、オフィス立地局のようなサポート機関の設立と「ムチ」政策の基盤をロンドンでは整え、市街地の拡大はグリーンベルトによりストップさせる。一方飛び出していった人々や経済活動の受け皿はニュータウンやエキスパンデットタウン制度で整備し、近年では都市開発公社、エンタープライズゾーン等大胆な「アメ」政策により「来て欲しい地域」での都市開発投資が戦略的に行われている。

以上記してきたロンドンの分散(Decentralisation)政策から、我々日本が学ぶべき点はあるのだろうか？ 1つだけ確かなことは「一極集中」の是正と、盛んに議論されている昨今の東京が、分散(Decentralisation)政策を推進する以前のロンドンと似ているということではないだろうか。1957年ロンドン県による “A Plan to Combat Congestion in Central London” では、ロンドン都心への機能集中が交通をはじめとする都市インフラに過大な負担をかけていると強調されている。今の東京でも同様の問題が指摘されるだろう。

現在のロンドンが他のイギリスの都市と比較して桁外れに強い経済力を持っているとはいえない。一方日本では都市間競争において相変わらず東京の「一人勝ち」的状況が続いている。特に本社機能のオフィス立地となると、東京対地方のアンバランスは一層際立っている。世界の先進国の仲間入りをしたと言われる日本にとっても、国土のバランスが取れた経済発展を考える際、イギリスの事例等は参考になるのではないだろうか。

参考文献

- Abercrombie, P., 1944, Greater London Plan
- Buck, N., Gordon, I. and Young, K., 1986, The London Employment Problem
- Budd, L. and Whimster, S., 1992, (eds.) Global Finance and Urban Living : A Study of Metropolitan Change
- Commission of the European Communities, 1992, Green Paper on the Impact of Transport on the Environment : A Community Strategy for Sustainable Mobility
- Dunning, J. H., 1963, Economic Planning and Town Expansion : A Case Study of Basingstoke
- Financial Times, 1993, East Thames Area to be Developed, (26 March 1993)
- Hall, P., Gracey, H., Drewett, R. and Thomas, R., 1973, The Containment of Urban England
- Harloe, M., 1975, Swindon : A Town in Transition ; A Study in Urban Development and Overspill Policy
- HMSO, 1973, The Dispersal of Government Work from London
- Howard, E., 1898, Garden Cities of To-morrow
- Jones Lang Wootton, 1993, The Decentralisation of Office from Central London
- Manners, G. and Morris, D., 1986, Office Policy in Britain : A Review
- Moor, N., 1979, The Contribution and Influence of Office Developers and their Companies on the Location and Growth of Office Activities, in P W Daniels (eds.) Spatial Patterns of Office Growth and Location
- Oatley, N., 1991, Streamlining the System : Implications of the B1 Business Class for Planning Policy and Practice, Planning Practice & Research Vol 6.1, pp 19 -28
- Pickvance, C. G., 1981, Policies as Chameleons : An Interpretation of Regional Policy and Office Policy in Britain, in M Dear and A J Scott (eds.) Urbanisation & Urban Planning in Capitalist Society
- Prestwich, R. and Taylor, P., 1990, Introduction to Regional and Urban Policy in the United Kingdom
- Pryke, M., 1994, Looking back on the Space of a Boom : (Re)developing Spatial Matrices in the City of London, Environment and Planning A Vol 26, pp 197 - 222
- Rydin, Y., 1993, The British Planning System
- St Quintin, 1989, Business Parks : The Challenge to Town Centres
- Saunders, P., 1979, Urban Politics : A Sociological Interpretation
- Thornley, A., 1991, Urban Planning under Thatcherism : The Challenge of the Market
- Williams, S., 1992, The Coming of the Groundscrappers, in L Budd and S Whimster (eds.), Global Finance and Urban Living: A Study of Metropolitan Change

「CLAIR REPORT」既刊分のご案内

N O	タ イ ド ル	発 刊 日
第95号	ロンドンの分散 (Decentralisation) 政策と都市開発	1995/ 1/20
第94号	フランスの学校教育における「日本」	1995/ 1/20
第93号	大韓民国地方行財政の概要	1994/12/15
第92号	シンガポールの住宅政策	1994/12/ 1
第91号	欧州文化都市制度	1994/ 9/19
第90号	1994年英国統一地方選挙と欧州議会議員選挙	1994/ 8/ 1
第89号	英国における多民族社会の中の学校教育	1994/ 6/20
第88号	アメリカの学校給食	1994/ 6/20
第87号	現代フランス都市計画の手法（2）	1994/ 5/30
第86号	現代フランス都市計画の手法（1）	1994/ 5/30
第85号	フランス・アキテーヌ州の沿岸リゾート整備	1994/ 5/27
第84号	地方公務員のための「イギリス憲法入門」	1994/ 5/23
第83号	統一ドイツと財政調整 一連邦制財政システムは生き残れるかー	1994/ 4/15
第82号	アイルランド 一国の仕組みと地方自治ー	1994/ 3/25
第81号	イングランドの地方団体と住宅政策	1994/ 3/15
第80号	内側から見た英国	1994/ 3/15
第79号	英国の地方団体構造改革の動向	1993/12/24
第78号	英国社会保障の現状及び今後の動向	1993/10/15
第77号	イングランドとウェールズの水道	1993/10/15
第76号	フランスの高齢者福祉（2）	1993/ 9/30
第75号	フランスの高齢者福祉（1）	1993/ 9/30
第74号	英国の1993年統一地方選挙	1993/ 8/31
第73号	コントラクト・シティ	1993/ 7/30
第72号	英国における地方議員と地方行政	1993/ 7/20
第71号	ロンドンの地方団体について	1993/ 7/12
第70号	フランスの地方公務員制度 ー第2部ー	1993/ 7/12