

米国における中心市街地再開発の現状

(財) 自治体国際化協会 CLAIR REPORT NUMBER 216 (June29 , 2001)

財団法人自治体国際化協会

(ニューヨーク事務所)

目次

はじめに

概 要 i

第1章 総論

第1節	米国における中心市街地衰退の背景	1
1	人口の郊外流出	1
2	商業機能、業務機能の郊外化	1
3	中心市街地の衰退とスプロール	1
第2節	米国における中心市街地再開発への取組み	2
1	中心市街地再開発への取組み	2
2	中心市街地再開発のコンセプトの流れ	3
3	中心市街地再開発成功への6大要因	3
第3節	米国における市街地再開発に関する連邦政府の役割	4
1	住宅都市開発省の役割について	5
2	HUD以外の連邦政府機関が行っている事業について	10
3	クリントン政権時における中心市街地再開発政策について	13

第2章 各論 ～ 事例研究

第1節	ニューヨーク州ニューヨーク市	14
1	地域の概況	14
2	都市活性化の動き	15
3	都市再開発事例	16
第2節	オレゴン州ポートランド市	29
1	地域の概況	29
2	ポートランド市における都市再開発の流れ	29
3	トランジットモールによる中心市街地再開発	29
4	市の再開発を支えたポートランド開発委員会	31
5	今後の課題	33
第3節	オハイオ州クリーブランド市	33
1	地域の概況	33
2	官民パートナーシップの形成	34
3	官民一体による主な再開発プロジェクト	34
4	今後の課題	37
第4節	ペンシルバニア州ピッツバーグ市	37
1	地域の概況	37

2	ルネッサンス計画にもとづく都市再開発	38
3	開発の手法	39
4	今後の課題	40
第5節	テキサス州サンアントニオ市	41
1	地域の概況	41
2	市の発展を導いたリバーウオーク	42
3	市における都市再開発の手法	43
4	今後の課題	44
第6節	フロリダ州ウェスト・パーム・ビーチ市	45
1	地域の概況	45
2	開発の手法	46
3	コミュニティ開発局による再開発	47
4	市街地開発公社による再開発	47
5	今後の課題	47
第7節	オハイオ州ギャリオン市	48
1	地域の概況	48
2	市街地再開発の取組み	49
3	中心市街地再開発を支えた「メイン・ストリート・ギャリオン」	51
4	今後の課題	52
参考文献		54

はじめに

現在、日本では、中心商店街の空洞化対策に取り組んでいる自治体が多く見られる。実際問題として、全国各地の駅前商店街がかつての活気を失っており、むしろ、郊外型のショッピングセンターに人が多く集まっている。

アメリカでは、ある意味では日本以上に深刻な空洞化問題が、相当早くからおこっており、市町村関係者の会議などで最も多く取り上げられるテーマは、教育やIT問題とともに、この空洞化対策とあってよい。アメリカで中心市街地空洞化が進行した理由としては、国民の庭付きの一戸建て志向、高速道路の普及、安いガソリン価格、自動車産業の思惑、土地利用規制の甘さ、所得格差の拡大など様々挙げることができるが、この問題は、一部の有名観光都市を除き、アメリカの各都市共通の悩みとなっているとあって過言ではない。

従って、アメリカの多くの都市では、この問題に以前から真剣に取り組んでおり、相当の成果が挙げられている例が数多く見られる。そこで、本クレアレポートでは、政府の中心市街地再開発への取り組みやアメリカ各地で成功したと言われている有名な事例7件を取り上げ、その概要について紹介することとしたい。

これらの成功都市では、日本より大規模な手法で取り組んでいるところが多いが、日本と違うと感じるのは、空洞化の原因の徹底的な解明がなされていることと、地域住民、企業、商店街すべてを巻き込んだ全員参加型の取り組み体制が取られていることである。日本ではともすれば、商店街だけの問題と捉えられがちであるが、ここで取り上げた事例を通じて、この体制の違いについてもご理解いただけたら幸いである。

本レポートの作成に当たっては、アメリカ州政府協議会インターナショナル・センターのジョージ・ウィン所長、ニューヨーク行政研究所上級研究員の青山公三氏など多くの方に貴重な資料、ご助言をいただいた。ここに改めて厚く御礼申し上げる次第である。

概要

第1章 総論

第1節 米国における中心市街地衰退の背景

米国における中心市街地衰退の原因としては、1950年代以降の自動車社会形成による人口の郊外への流出や、それに伴う1970年代以降の商業機能、業務機能の郊外化などが挙げられる。これにより、中心市街地においては経済が低迷し、家賃の低下、低所得者層の流入、犯罪発生率の急増などのいわゆる「インナーシティ問題」が発生し、一方郊外においては宅地が無計画に広がるスプロール化が進んだ。

第2節 米国における中心市街地再開発への取組み

中心市街地再開発を迫られた都市部の自治体では、1970年代から現在まで、連邦政府からの補助金も活用しながら官民一体による中心市街地再開発を実施してきており、その根底には、成長管理政策、サステイナブル・コミュニティ政策、スマート・グロース政策などの開発理念があったとされている。

第3節 米国の中心市街地再開発における連邦政府の役割

連邦政府は、都市計画の事業権限が州政府や地方政府にあることから、1960年代以降主に政府補助金という形で都市再開発に支援を行ってきた。ここで最も重要な役割を担ってきたのが住宅開発省(Department of Housing and Urban Development)であるが、中心市街地再開発政策に対する連邦政府の方針については、ニクソン政権のコミュニティ開発補助金(Community Development Block Grant)、カーター政権の都市開発補助金(Urban Development Action Grant)、クリントン政権のエンパワーメント・ゾーン(Empowerment Zone)とエンタープライズ・コミュニティ(Enterprise Communities)地域の指定など、その時々政権により独自の特色が見られる。

第2章 各論～事例研究

第1節 ニューヨーク州ニューヨーク市

1950年代から60年代にかけて市街地の荒廃が進む中、1960年代後半から官民が一体となった都市再開発の動きが活発化し、バッテリーパークシティプロジェクトやダウントウンのイーストサイドのサウス・ストリート・シーポートプロジェクト、1980年代からのタイムズスクエアを中心とした42丁目開発が実施された。

第2節 オレゴン州ポートランド市

オレゴン州では、全米でいち早く成長管理政策を立法化(1973年)したことから明かであるとおおり、土地利用規制にかかる州の権限が強く、市民の関心も強い。ポートランド市では、成長管理政策によりスプロール化の抑制、開発からの自然保護を行った。また1992年には広域行政府であるメトロが

樹立され、都市成長管理、環境問題や自然保護、公共交通事業等を行っている。

第3節 オハイオ州クリーブランド市

1970年代の鉄鋼業等の衰退による企業の撤退やハイウェイの郊外への延伸によるスプロール化が進んだクリーブランド市では、1970年代後半から80年代前半にかけて、官民が一体となって各地区の特色を生かした再開発事業に取り組み、一定の成果を収めてきている。

第4節 ペンシルベニア州ピッツバーグ市

ピッツバーグ市の鉄鋼産業は、1950年頃から大気汚染など環境問題の深刻化を招き、さらに1980年代以降産業の衰退に伴い多くの鉄鋼関連工場が閉鎖され人口流出と都市環境の悪化を招いた。これを憂慮した市は、都市の再生に取り組むため「ルネッサンス計画」（第1次、第2次）を策定し、連邦、州からの補助金も活用しながら、「ハイテクの街」へと再生させた。

第5節 テキサス州サンアントニオ市

サンアントニオ市内中心部を流れるサンアントニオ川をそのまま活かして街を開発しようとする計画（リバーウォーク構想）が1941年に完了したが、第二次世界大戦を機に街は荒廃した。1960年代以降、再度、官民が一体となりリバーウォーク構想を継承して再開発を行い、全米屈指の観光都市となった。

第6節 フロリダ州ウェスト・パーム・ビーチ市

1980年代に、ウェスト・パーム・ビーチ市街地は、人口の流出が進み犯罪の多発地帯となっていた。特定地区における再開発を行う主体として市の事業を補完する役割を担ったのが、税収増分引き当て制度を利用して再開発事業を行ったコミュニティー開発局と当該区域内の全ての資産に対して割増しされた税を財源として再開発事業を行った市街地開発公社である。

第7節 オハイオ州ギャリオン市

1970年代以降、全国的な鉄鋼業の衰退に伴い荒廃化していったギャリオン市街地では、1990年代に入り市民参加による再開発が進められた。州政府を通じた連邦からの補助金獲得の裏には市民グループの活躍があり、市から委託を受けて事業の進行管理を行っているほか、市民イベントの企画等を行っている。

第1章 総論

第1節 米国における中心市街地衰退の背景

米国における中心市街地衰退の原因としては、1950年代以降の自動車社会形成による人口の郊外への流出、それに伴う商業機能、業務機能の郊外化などが挙げられる。そこで、まず、米国における中心市街地衰退の背景について説明する。

1 人口の郊外流出

米国では、1950年代から60年代にかけ、中産階級が自然に恵まれた広い一戸建てを求め郊外へ移動し、全米各地で都市部からの急激な人口流出が始まった。

この背景には、1908年のヘンリー・フォードのT型フォード開発以来、自動車生産台数が年々増加し、1960年代には、保有自動車は、7,000万台以上に達するなど、自動車社会が形成されたこと、1956年の連邦補助高速道路法の成立以降、インターステーツ（Interstates）と呼ばれる州間の高速道路の建設が全米中で行われ、自動車で郊外から都心部への通勤が容易になったことがある。

このような人口の郊外流出により、中心市街地の従来の商店街は、顧客を急激に失い、商業の基盤を失った。経済が低迷した中心市街地では、家賃が低下し、中心市街地への低所得者層の流入の引き金となった。その結果、中心市街地での犯罪発生率は急増し、学校教育の質は悪化する事態となった。そのため中心市街地における住宅の資産価値は一層下落し、固定資産税に依存するところが大きい地方自治体の財源は圧迫され、中心市街地におけるインフラの劣化が進むという悪循環が各地で見られるようになり、全米各地の中心市街地で衰退が深刻な問題となった。これが、いわゆる「インナーシティ問題」である。

2 商業機能、業務機能の郊外化

1970年代から1980年代にかけ、郊外に人口が定着したことにより、中心市街地の商業機能も郊外のショッピングセンターへの移動を余儀なくされ、大型駐車場を備えた巨大なショッピングセンターが次々に登場した。このような状況のもと、人々は、もはや都心部において生活の拠点を必要としなくなったため、1980年代には、業務機能の郊外化も加速し、働く場所を含む都市が備えるべき機能を全て備えた「エッジ・シティ」と呼ばれる新しい郊外都市が各地で形成されていくこととなった。

3 中心市街地の衰退とスプロール化

このように1960年代以降、中産階級の郊外流出、商業機能、業務機能の郊外化により、中心市街地においては、低所得者層の流入による住宅の資産価値の低下、それに伴うインフラの老朽化といったように悪循環が生じ、都市の空洞化が加速し、経済は衰退の一途をたどり、インナーシティ問題など深刻な事態が発生することとなった。一方で、広大な土地があることから、都市開発は郊外へ郊外へと無計画に拡大していった。このように宅地が郊外に無計画に広がることを米国では、スプロール化と呼んでいる。

第2節 米国における中心市街地再開発への取組み

上述のとおり 1960 年代以降、米国の各都市では、中心市街地の衰退が進み、その再開発が課題となっていった。ここでは、各都市における中心市街地再開発への取組みのコンセプト等について説明する。

1 中心市街地再開発への取組み

1960 年以降の郊外への人口流出により、都心部では、インナーシティ問題が深刻化し、郊外においても、スプロール化に伴う急激な開発による自然環境の破壊、交通渋滞、住宅不足、公害などといった諸問題が発生し、中心市街地再開発は、アメリカの都市にとって極めて重大な課題となった。

一方、中心市街地再開発を迫られた都市部の自治体では、1960 年代の郊外への人口流出、1970 年代以降の商業機能、業務機能の郊外化により、財政が圧迫され、また、1973 年のオイルショックによるインフレと景気後退も重なり、深刻な財政難に陥り、独自での中心市街地再開発は困難な状況にあった。

このような状況を重く見た連邦政府では、都市計画の事業権限が州政府や地方政府にあることから、主に政府補助金という形で全米各地の都市における都市再開発に支援を行ってきた。各都市では、これらの補助金を活用するとともに民間開発業者の経験も活かし、地方自治体と民間開発業者のパートナーシップによる中心市街地再開発を積極的に行っている。

なお、各都市における具体的な取組み方法については、第 2 章各論（事例研究）にて紹介することとする。

2 中心市街地再開発のコンセプトの流れ

このように各自治体では、1970 年代から現在まで、連邦政府からの補助金も活用しながら官民一体による中心市街地再開発を実施してきているが、その開発理念の根底には、次のようなコンセプトがあったとされている。

①成長管理政策

成長管理政策とは、より総合的な都市開発計画の策定や都市成長の管理を行うことにより、開発と自然保護の均衡を保ちつつ都市基盤整備を進め、都市環境の向上を図ろうという考え方のことで、1970 年代に大都市郊外のエッジシティにおける自然環境保護を目的にコロラド州ボルダー市やカリフォルニア州ペルマータ市において行われた。その後、州レベルにおいても、成長管理政策は、1970 年のバーモント州を皮切りに 1972 年のフロリダ州、カリフォルニア州（海岸地域のみ）、1973 年のオレゴン州などといったように次々と各州で採択されていった。

②サステイナブル・コミュニティ政策

サステイナブル・コミュニティ（維持可能なまちづくり政策）とは、1980 年代に入り、都市のスプロール化に危機感を抱く都市計画家の間で、自動車に依存しない都市構造を持

つまちづくり、環境保存や省エネによる自然と共生するまちづくりなどを目指して生まれた政策である。

③スマート・グロース政策

1990年代に入り、成長管理政策、サステイナブル・コミュニティといった都市再開発政策の流れを受け、都市の健全な成長を促進することを目的にスマート・グロースという政策が生まれた。これは、効率性を重視し、限られた資源、財源を有効に活用し、快適で暮らしやすく、住民や環境にやさしいまちづくりを行うということを目指したもので、サステイナブル・コミュニティの理論に通じるものでもある。

3 中心市街地再開発成功への6大要因

全米各地では、成長管理政策、サステイナブル・コミュニティ政策、スマート・グロース政策などの理念のもと中心市街地再開発に取り組んできているが、アメリカにおいては、中心市街地再開発成功のためには、一般的に次の6つの要因が重要であると言われている。

①市場 (Market)

都市再開発を計画する上で、市場は欠かすことのできない存在である。ここで言う市場とは、ひとつは、購入意欲を持った住民がどれだけ存在するかということで、もうひとつは、購買意欲を持った住民や観光客が飲食などをする場所の存在である。都市再開発を成功に導くことができるかどうかは、その地域の需要と供給の関係を如何に見極め、市場を形成するかにかかっている。その都市の規模、観光客や住民のニーズなどその市場に見合った再開発ができるかという点が大きなポイントとなるのである。

②立地条件 (Location)

ここで言う立地条件とは、その中心市街地を取り巻く環境のことであり、これは、中心市街地再開発を実施する上で大きな意味を持っている。例えば、中心市街地が衰退している都市では、慢性的な交通渋滞、公害問題、公共交通機関の整備不足などの問題を抱えていることが多い。そこで、都市再開発を実施する上では、駐車場の整備や公共交通機関整備による交通渋滞解消、公害問題の解決による都市基盤整備が重要と言える。これは、サステイナブル・コミュニティやスマート・グロース政策の理論にも通じるものでもある。

③デザイン (Design)

都市再開発を成功に導く要因のデザインとは、単なる建造物の外観の良さという意味ではなく、中心市街地再開発を計画する上での建造物設計に対するコンセプトを意味する。例えば、中心市街地に新たに複合施設を建設する場合、如何にその建造物にショップ、レストラン、駐車スペース、公共スペースなどを効率良く配分し、建設できるかどうかという点が中心市街地再開発成功へのポイントの一つになる。

④財源 (Financing)

中心市街地再開発を実施する上で、欠かせない問題として、財源が挙げられる。財源確保ができない限り、いかなる再開発計画も成立しないからである。一般的に財源は、自治体の場合は、自らの税金や連邦政府補助金が充てられ、民間開発会社の場合は、銀行からの融資などから充てられる。しかし、実際問題として、再開発を必要とするインナーシティ問題に悩む自治体においては、再開発に充てる財源確保が難しく、民間開発業者においても、銀行から開発を実施できるだけの融資を受けることは困難である場合が見られる。そこで、官民が一体となり、協力体制のもと、財源を確保し、再開発を実施するという点が重要となるのである。

⑤企業家精神 (Entrepreneurship)

ここで言う企業家精神とは、官民を問わず、最小限のリスクで最大の成功を信じて計画を実行する意欲のことである。企業家精神無しには、中心市街地再開発の成功はあり得ない。中心市街地再開発を計画する上では、官と民と双方の企業家精神が重要となってくる。自治体は、自治体の視点から、民間開発会社は、その視点から再開発計画に対する提案を行い、互いに足りない部分を補充しつつ、計画を協議することで、最小限のリスク、最大の成功が期待できるからである。

なお、1980年以前には、自治体単独による再開発が一般的で、自治体が一方的に開発案を立ててしまったため、民間開発業者との交渉において条件面等で交渉が決裂し、計画が宙に浮くというケースが多く見られた。

⑥時間 (Time)

ここで言う時間は、ひとつは、1日24時間、1週間が7日という短期的な時間に対するもので、もうひとつは、10年単位の長期的な時間のことである。例えば、中心市街地にショッピングセンターを建設しようとする場合、その地域における人々の1日の行動パターンを把握することが成功への鍵になるであろう。また、その時々により、政治情勢、経済事情がことなることから、長期的戦略から中心市街地再開発計画を立てることも必要となってくる。このように、短期的、長期的な時間を考慮し、再開発戦略を行うことが重要である。

第3節 米国の中心市街地再開発における連邦政府の役割

米国の中心市街地再開発を述べる上で、忘れてならないのが中心市街地再開発に重要な役割を果たしてきた連邦政府の存在である。連邦政府は、1960年以降、インナーシティ問題、都市のスプロール化の抑制に対応すべく、中心市街地再開発の問題に取り組んできた。連邦政府は、都市計画の事業権限が州政府や地方政府にあることから、主に政府補助金という形で全米各地の都市における都市再開発に支援を行ってきたが、この節では、米国の中心市街地再開発における連邦政府の役割について、紹介することとする。

1 住宅都市開発省の役割について

都市のスプロール化や中心市街地の衰退に危機感を抱いた連邦政府では、1960年以降、都心部における商業、業務地区の再生やスラム問題に対応すべく連邦政府補助金の支出、技術支援、法的措置などにより中心市街地再開発に関し、様々な支援策を実施してきた。

中心市街地再開発事業において、連邦政府の中で最も重要な役割を担ってきたのが住宅都市開発省（Department of Housing and Urban Development : HUD）である。ここでは、まず、HUDの役割について説明することとする。

(1) HUDについて

HUDは、1934年に設立された連邦住宅局（Federal Housing Authority : FHA）の業務を引き継ぐ形で1965年に設立された連邦政府機関である。

前身であるFHAでは、1937年に成立された住宅法（National Housing Act）を基に、1941年までに12万戸以上の住宅建設を行い、その後も主にスラム問題解決を事業の柱として様々なプロジェクトを実施してきた。しかし、1960年以降の中心市街地の衰退や都市のスプロール化問題を懸念した当時のリンドン・B・ジョンソン大統領は、より幅広くこれら都市が抱える諸問題に対応すべく他の関係機関も統合し、住宅都市開発省（HUD）を設置した。

(2) HUDが実施してきたプログラムについて

1965年の設立以来、HUDでは、全米各地で急務となっていた中心市街地空洞化問題に対処するため多岐にわたる事業を実施してきた。HUDが実施してきた主なプログラムは、次のとおりである。

① コミュニティ開発包括補助金(Community Development Block Grant : CDBG)

CDBGは、補助金支出により州や地方自治体を支援し、全米各地の都市部における中心市街地再開発事業を促進することを目的に、HUDが実施していた既存の補助金事業の見直しを行い、多くの補助金を一つに統合した総合的な補助金制度で、住宅コミュニティ開発法（HCDA: Housing and Community Development Act）により、1974年に創設されたものである。

CDBGの目的は、低所得者層への支援事業、スラムの排除、都心部における生活環境の向上に関連する事業の実施となっており、CDBGの諸手続きについては、HUDの外郭機関であるCommunity Planning and Development(CPD)が実施している。

既存の補助金事業では、連邦政府が個別に案件を審査し、補助金支出の有無を決定していたため、補助金申請から支出決定まで数年を要する場合もあり、実際に事業着工までかなりの時間がかかっていた。そこで、CDBGでは、連邦政府による個別審査を廃止し、CDBGの用途については、各州政府の裁量に委ねることとし、必要に応じてCPDが助言

を行うこととした。CDBG の予算額の 70%については、人口 5 万人以上の都市へ連邦から直接配分され、残りの 30%については、それ以下の小都市に窓口の州を通じて配分されることとなっている。このように CDBG の特徴は、州及び地方自治体へ補助金を機械的に配分することにある。

1996 年度においては、46 億ドルが全米の 1,005 の自治体で活用されているが、主な内訳は、16 億ドルが公共施設の充実費、14 億ドルが住宅建設費、4 億 5,000 万ドルが経済開発費、4 億ドルが公共サービス改善費となっている。

なお、CDBG には、次の 2 つのプログラムがこれを補完するプログラムとして実施されている。

(ア) 108 条融資保証プログラム(Section 108 Loan Guarantee Program)

108 条融資保証プログラムは、州や地方自治体が前述の CDBG を効率的に活用できるように 1974 年の HCDA により、創設されたプログラムである。

このプログラムは、将来の CDBG を担保に、HUD からの融資保証を受けられる制度で、直近に承諾された CDBG の 5 倍を限度に保証を受けられるというものである。これにより、承諾された補助金では実施できない事業も遂行可能となる。

1999 年度及び 2000 年度の保証枠は、それぞれ 12 億 6,100 万となっており、1999 年度には、4 億 3,181 万 5,000 ドルが融資されている。

(イ) 経済開発イニシアチブ (Economic Development Initiative)

上述の 108 条融資保証プログラムを補完するために 1974 年の HCDA により、創設されたプログラムである。

このプログラムは、108 条融資保証プログラムにより HUD から融資保証を受けた州や地方自治体が計画しているプロジェクトに対し、補助金を支出するものである。

1999 年度の予算額は、3,500 万ドルとなっており、44 件の申請に対し、20 の自治体に補助金が支出されている。

②都市開発補助金 (Urban Development Action Grant : UDAG)

UDAG は、中心市街地活性化のため中心市街地における経済開発や低所得者及びマイノリティの生活環境、就労条件改善のため、住宅コミュニティ開発法 (Housing and Development Act) により、1977 年のカーター政権時に創設された。なお、事業は、1978 年に開始され、1989 年まで実施された。

UDAG の特徴としては、中心市街地の衰退などにより都市再開発が迫られている市やカウンティに対し、連邦が直接補助金を支出するという点が挙げられる。また、自治体の都市再開発事業実施に当たり、事業の計画段階から自治体と民間開発業者が一体となって開発を行うことが義務付けられた。このため、自治体は、事業を実施する場合、まず、民間開発業者との交渉を行った後、業者を決定し、自治体と民間開発業者の両方で計画を立て、

事業を促進するという構図が確立した。これは、それまでの自治体単独で事業計画を行った場合、土地などの基盤整備を行ったものの、民間開発業者との交渉にて条件面等で交渉が決裂し、買い手が現れず、その土地が空き地になってしまうケースが多く見られたことに対する HUD 側の防止策であった。このような政策により、1980 年代に官民が一体となった都市再開発が大きく促進されることとなった。

HUD が失業率、住宅の老朽化程度、生活水準などの申請基準の設定を行っており、その基準を満たす自治体が申請できることとなっている。更に UDAG の活用無しには都市再開発を実施できない、ということを HUD に対し立証できた自治体にのみ補助金が支出される仕組みになっていた。

このプログラムにより、54 の自治体が総額 470 億ドル補助金を受けている。

③エンパワーメント・ゾーン (Empowerment Zone :EZ) とエンタープライズ・コミュニティ (Enterprise Communities: EC)

衰退した中心市街地への人口呼び戻し促進がインナーシティ問題を解決する上で必要不可欠であると考えたクリントン政権では、中心市街地における雇用機会の提供、住宅の提供、交通機関及び公共施設の整備などに取り組んできた。そのひとつの試みが、エンパワーメント・ゾーン (Empowerment Zone :EZ) とエンタープライズ・コミュニティ (Enterprise Communities: EC) の地域の指定である。

EZ 及び EC とは、主に衰退した中心市街地への雇用機会を促進するため、民間投資による企業進出などの雇用機会の提供に対し、補助金交付や税の優遇措置などを与える制度である。所管は、HUD となっており、1993 年の包括予算調整法 (Omnibus Budget Reconciliation Act) により創設された。

1994 年以降、貧困、失業問題などを抱える中心市街地の 6 地域が EZ、2 地域が準 EZ 地域と指定され、60 地域が EC、4 地域が強化 EC 地域 (図 1 参照) と指定され、全米大都市における雇用促進へとつながった (図 2 参照)。

(図1)EZ・準EZ/EC・強化ECに指定された都市



- ▲エンパワーメント・ゾーン指定地域
- エンタープライズ・コミュニティ強化地域
- エンタープライズ・コミュニティ指定地域

(出典：The State of the Cities 1998 U.S. Department of Housing and Urban Development)

(図2) 10 大都市における失業率の推移(1993年3月—1998年3月)

都市名	1993年3月の失業率	1998年3月の失業率	増減
ニューヨーク	10.7	9.0	-1.7
ロサンゼルス	11.2	6.9	-4.3
シカゴ	9.6	5.5	-4.1
ヒューストン	8.7	4.8	-3.9
フィラデルフィア	9.1	6.0	-3.1
サンディエゴ	7.5	3.5	-4.0
フェニックス	5.6	2.7	-2.9
サンアントニオ	6.0	4.1	-2.1
ダラス	7.9	4.0	-3.9
デトロイト	14.2	7.2	-7.0

(出典:1998 Bureau of Labor Statistics)

④8 条プログラム (Section 8 Housing Assistance Payments Program)

このプログラムは、中心市街地における低所得者層への快適な住宅供給を目的に創設されたもので、実際の家賃額と入居者が支払い可能な家賃額の差額を HUD が各州の住宅担当当局を通じ、補助金にて負担するというものである。1996年度には、予算額が40億ドルとなっており、約300万世帯がこのプログラムにより補助を受けた。

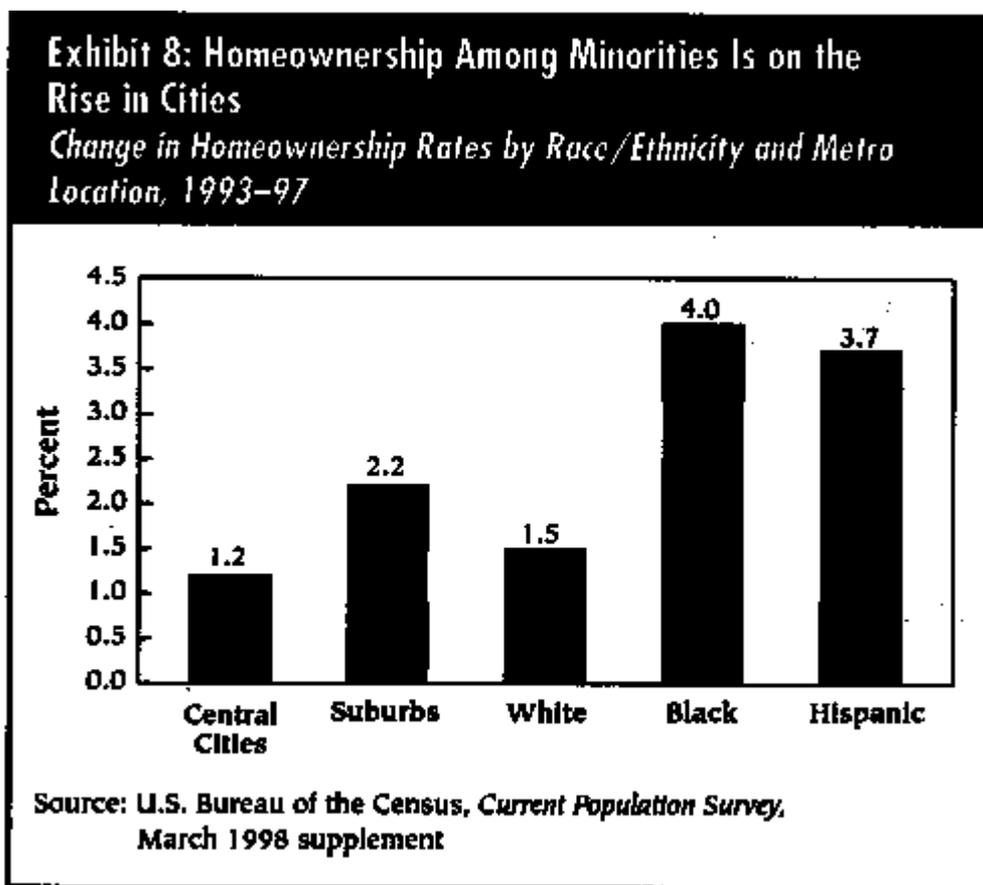
なお、このプログラムは、現在、休止中となっている。

⑤HOPE プログラムVI (**H**omeownership and **O**pportunity for **P**eople **E**verywhere)

このプログラムは、主に低所得者層やマイノリティの居住環境向上を目的に1937年の住宅法 (National Housing Act) により実施されている補助金制度である。低所得者層やマイノリティに対する住宅供給を目的としており、具体的には、低所得者層やマイノリティ向けに自治体が行う住宅建設に対し、市やカウンティからの申請に基づき、一定の基準を満たしている場合に、補助を行うプログラムである。なお、補助金は、2000年度の予算額は、5億1,380万ドルとなっている。このプログラム等により、低所得者層やマイノリティの住宅所有率が近年上昇傾向にある (図3参照)。

2000年度に補助金の支給を受けた自治体は次のとおりで、その数は18となっている。Washington DC, Tucson AZ, Milwaukee WI, Mercer County PA, Savannah GA, Durham NC, Newport KY, Chicago IL, Biloxi MS, Tacoma WA, Seattle WA, Memphis TN, Chattanooga TN, Oakland CA, Richmond CA, Norfolk CA, Danville VA, Camden NJ

(図3) 低所得者層やマイノリティの住宅所有の伸び率(1993年—1997年)



⑥ブラウンフィールド経済開発イニシアティブ (Brownfields Economic Development Initiative : BEDI)

これは、CDBG の一種で、主に土壌が汚染されている工場跡地の再開発に対する補助金制度である。108 条融資保証プログラムにより、BEDI により支出される補助金額を上限に融資を受けることが可能となっている。

なお、2000 年度の融資枠は、約 2,500 万ドルとなっている。

2 HUD 以外の連邦政府機関が行っている事業について

連邦政府機関においては、HUD が中心となって中心市街地再開発対策を実施してきているが、HUD 以外の機関においても中心市街地活性化対策が行われている。ここでは、HUD 以外の連邦政府機関の中心市街地活性化対策について紹介することとする。

(1) 商務省経済開発局 (Economic Development Administration, Department of Commerce) が実施する補助事業について

商務省経済開発局では、1960 年以降全米各地で深刻な問題となっていたインナーシティ問題に対応するため、1965 年の公共事業・経済開発法 (Public Works and Economic Development Act) に基づき、主に衰退した中心市街地における雇用促進事業に焦点を絞り、その地区における雇用促進をコンセプトに補助事業を実施してきた。

①公共事業・経済開発補助金 (Grants for Public Works and Economic Development)

公共事業・経済開発補助金は、商務省経済開発局が実施している補助金制度で、都市部における長期的な視野での経済開発及びそれに伴う公共事業への援助を目的に 1965 年の公共事業・経済開発法により創設された連邦政府補助金である。

企業進出に伴う上下水道の整備、隣接道路や公園の整備、その他企業進出に必要と思われるインフラ整備が補助の対象となっており、企業進出のための基盤整備を実施することにより、主に都心部における低所得者層の雇用促進を図ることが目的となっている。

補助金申請については、州、市、カウンティ等の自治体のほか高等教育機関 (大学など)、ネイティブ・アメリカン、米国準州が申請を行えることとなっている。

また、補助金申請に関する開発案の提出から 60 日以内に、申請手続きが完了することとなっており、申請期間の簡素化も大きな特徴である。

補助金申請の流れについては、以下のとおりとなっている。

I 申請者 (州、市、カウンティなど) が開発案を商務省経済開発局へ提出



II 同省経済開発局において提出された開発案の審査



III 申請者への開発案の審査結果の通知 (I から 30 日以内に通知)



IV 申請者による正式な補助金申請書の同省経済開発局担当官(あるいは州開発局担当官)への提出及び説明(Ⅲから30日以内に提出)



V 補助金交付(補助金額は、原則として最高で総事業費の2分の1まで 但し、ネイティブ・アメリカン申請分については、全額補助の場合あり)

なお、2000年会計年度における予算額は、2億400万ドルとなっており、1999年度には、248件の申請が受理され、総額2億ドルの補助金が交付された。

②経済調整支援補助金 (Economic Adjustment Assistance)

経済調整支援補助金は、商務省経済開発局が実施している補助金制度で、中心市街地が深刻な衰退に見まわられている自治体等への支援を目的に1965年の公共事業・経済開発法により、創設された連邦政府補助金である。

この補助金は、中心市街地の老廃した地区における雇用促進を目的に、次の3点のうちいずれかを満たした地区の建造物の改築やインフラ整備を補助の対象としている。

I 失業率が全米平均値より24ヶ月以上上回っている地区

II 住民の平均所得が全米平均の80%以下の地区

III 商務省経済開発局が支援の必要有りと判断した地区

補助金申請については、上記の条件のいずれかを満たす州、市、カウンティ等の自治体のほか高等教育機関(大学など)、ネイティブ・アメリカン、非営利団体などが補助金申請を行えることとなっている。

補助金申請の流れについては、以下のとおりとなっている。

I 申請者(州、市、カウンティなど)が開発案を商務省経済開発局担当官(あるいは州開発局担当官)と事前協議



II 同省経済開発局において提案された開発案の審査



III 申請者への開発案の審査結果の通知



IV 申請者による正式な補助金申請書の同省経済開発局担当官(あるいは州開発局担当官)への提出及び説明



V 補助金交付(補助金額は、原則として最高で総事業費の2分の1まで 但し、中心市街地の衰退状況が深刻な場合、その限りではない。)

なお、補助金額の上限は設定されておらず、1999年度には、300件の申請が受理された。

(2) 内務省国立公園サービス局 (National Park Service, Department of Interior) が実施する事業について

内務省国立公園サービス局では、1978年の都市公園・保養地改善法 (Urban Park and Recreation Recovery Act) に基づき、サステイナブル・コミュニティ、スマート・グロース政策の概念のもと、公園施設や保養地の充実を目指し、都市公園・保養地改善プログラム (Urban Park and Recreation Recovery Program) を実施してきた。

このプログラムは、公園や保養地など公共施設の改善及び建設に対する補助プログラムで、補助対象団体は、市及びカウンティとなっている。

補助額については、原則として、総事業費の2分の1までとなっている。なお、自治体負担分である財源のうち2分の1を限度として、市債や寄付金及びHUDからコミュニティ開発包括補助金 (CDBG) の交付を受けている自治体については、それを充てることも可能となっている。

補助金申請の流れについては、以下のとおりとなっている。

- I 申請者 (市、カウンティ) が事業案を州の国立公園サービス局分室に提出
- ↓
- II 州の同省国立公園サービス局分室において提案された事業案の審査
- ↓
- III 事業案をワシントン DC の同省国立公園サービス局へ送付
- ↓
- IV 同省国立公園サービス局にて事業案の審査及び補助額の決定
- ↓
- V 補助金交付 (補助金額は、最高で総事業費の2分の1まで 申請から通常120日以内に補助金の交付決定)

なお、1978年の都市公園・保養地改善プログラム実施以降、2億9,500万ドルが補助金として交付されている。

(3) 連邦運輸省交通局 (Federal Transit Administration, Department of Transportation) が実施する事業について

連邦運輸省交通局では、都市圏における交通渋滞緩和などを目的に公共交通機関の整備及び充実を目指し、幅広く事業を実施している。

①Urbanized Area Formula Program

連邦運輸省交通局が合衆国法典第49巻5307条に基づき、都市圏における公共交通機関の整備及び改善による交通渋滞等の緩和を目的に実施しているプログラムである。

このプログラムは、公共交通機関を対象に実施しているプログラムで、都市圏における交通渋滞等の緩和を目的に公共交通機関のシステム改善、ターミナル整備、自転車道や歩道の整備、車両などの整備などに補助を実施するものである。

補助金については、他のプログラムと異なり自治体に補助金申請権は無く、連邦運輸省が各都市圏における公共交通機関の状況により交付先を指定することとなっており、指定された都市圏の公共交通機関においては、連邦運輸省交通局へ事業案を提出し、補助金を受けるとなっている。また、交付決定を受けた公共交通機関は、事業案を作成する際、公聴会の実施、環境問題への考慮などが義務付けられている。

なお、1999年度には、32億ドルが補助金として交付されており、現在までの主な補助金支出先は、次のとおりとなっている。

Kansas City Area Transportation Authority, Flint Area Mass Transportation Authority, Golden Gate Bridge, Highway and Transportation District, Southwest Ohio Regional Transit Authority, Southeastern Pennsylvania Transportation

②全米交通政策計画・調査プログラム (National Planning and Research Program)

連邦運輸省交通局が合衆国法典第49巻5314条(a)に基づき、都市圏における交通公共機関システムの改善に対する助言、最新技術の提供など都市が抱える交通政策問題についての情報提供や技術提供を行うプログラムである。

3 クリントン政権時における中心市街地再開発政策について

連邦政府では以上のとおり、1960年以降から現在まで、中心市街地再開発事業に補助金支出といった形で取り組んでおり、その政策に対する連邦政府の方針については、ニクソン政権のコミュニティ開発包括補助金(CDBG)、カーター政権の都市開発補助金(UDAG)など、その時々政権により独自の特色が見られる。そこで、最後に、クリントン政権が実施した中心市街地再開発政策に焦点を絞り、紹介する。

(1) 中心市街地再開発政策について

クリントン政権では、インナーシティ問題を単に貧困問題と捉えるのではなく、雇用機会を提供することにより、都市構造そのものを再生するという考えのもと、諸政策を実施してきた。また、1990年代以降の好景気も影響し、郊外の過剰な開発による弊害も国民の関心事となっていたことから、スプロール化の抑制についても政策を打ち出し、効率性を重視し、限られた資源、財源を有効に活用し、快適で暮らしやすく、住民や環境にやさしいまちづくりを行うことを目指して、インナーシティ問題及びスプロール化抑制の問題に取り組んできた。

(2) 具体的政策事例について

インナーシティ問題については、その地域における雇用促進が問題解決への最重要課題であると考え、自治体主導で自らの判断により政策を実施することをコンセプトに前述のHUDによるエンパワーメント・ゾーンとエンタープライズ・コミュニティ(EZ/EC)政策を実施し、その後も「住み良い地域社会づくり政策」(Livable Communities Initiative)を発表し、幅広く都市が抱える問題に対処してきた。

この「住み良い地域社会づくり政策」とは、スマート・グロース政策の理念に基づき、自然環境保護、緑地保存、混雑緩和、公共交通機関の整備などを総合的に行う施策のことで、このイニシアチブにより次のようなプログラムが実施されている。

I ランド・レガシー・イニシアチブ (Land Legacy Initiative)

自然環境の保護によりスプロール化を抑制することを目的に、州、地方自治体が連邦政府と共同事業にて実施するプログラムである。

II ベター・アメリカ債 (Better America Bond)

自然環境保護や緑地保存を目的としたブラウンフィールドの浄化、水質保全、公園建設などに利用するため連邦政府が発行する債券である。

III 公共交通機関の整備

クリントン政権では、連邦運輸省交通局を窓口にも、都市圏における交通渋滞緩和などを目的に公共交通機関の整備及び充実を目指し、幅広く事業を実施した(前述の 2(3)参照)。

第2章 各論 ～ 事例研究

この章では、アメリカ各地における中心市街地再開発の具体的な事例について、それぞれの地域の概況、取り組みの手法及びその成果、今後の課題等の順に紹介する。

第1節 ニューヨーク州ニューヨーク市

1 地域の概況

ニューヨーク市は、ニューヨーク州の南東端、大西洋沿岸に位置し、面積約 800 平方 km、人口約 801 万人 (2000 年現在) を有するアメリカ合衆国最大の都市で、マンハッタン、ブルックリン、クイーンズ、スタテンアイランド、ブロンクスの 5 つの行政区 (Borough) により構成されている。

市長は、4 年に一度の住民の直接選挙によって選出され、現在は共和党のルドルフ・ジュリアーニ氏。市議会は 51 の議席からなる。行政職員は 242,460 人。1999 年度の歳入・歳出額は 341 億ドルである。

ニューヨークの歴史は古く、1626 年にオランダ西インド会社がネイティブ・アメリカンから 60 ギルダー (現在の貨幣価値で数十ドル) 相当の物品でマンハッタン島を買い上げたところから始まる。その後、1664 年にイギリスが占領し、ヨーク公に因んで、現在の名称ニューヨークと命名された。

ニューヨーク市の市街化は、マンハッタン島南端から始まり、都市の発展とともに北上した。1800 年代当初にはマンハッタンの最南端から 2 マイル (3.2Km) 程度のところに約 10 万人が住む街であったが、1900 年代初めにはマンハッタンの全域で市街化が進み、当時マンハッタンだけで約 150 万人が住む大都市に成長した。

ニューヨーク市の市街地発展の影には、常に劣悪な居住環境からの逃避があった。1800

年代の初めから中頃にかけてヨーロッパ各地からの移民が急増し、現在のチャイナタウンからその北側にスラムを形成してきた。また、当時は、郊外の位置付けであったグリニッジビレッジや現在のソーホー周辺には比較的裕福層が住んでいたが、1865年にセントラルパークが完成すると、その東西や現在のハーレム地区にこれらの人々は住居を移していった。このように移動して出ていったところに移民が入り込み、居住環境の悪化を導いた。1800年代の後半から1900年代の前半、大恐慌（1929年）を迎えるまでの間、スラムの形成も進行するという事態も見られたが、ニューヨーク市は、産業の急速な進展により驚くべき成長を遂げ、この時期からマンハッタンのダウントウン地区とミッドタウン地区においてはビルの高層化進んだ。また、1910年にピークを迎えたマンハッタンの人口は、1890年からの20年間で約80万人も増加し、230万人（1996年現在約155万人）を記録した。1920年代の車社会の到来とともに、ニューヨーク市における郊外化の波は単に隣接している地域だけでなく、10マイル、20マイル（16Km、32Km）離れた郊外地区まで拡大し、当初は良好な住宅地であったハーレムなども黒人、ヒスパニックの流入とともにスラム化し、市街地の荒廃が進む結果となった。

2 都市再開発の動き

1950年代から60年代にかけて、大企業も安い地代と良好な環境を求めて郊外に移転していった。こうした現象はマンハッタン内においても、ビルの空室化を生み、ハーレム、ブロンクス等の地域の荒廃を招いた。ニューヨーク市は、こうした事態に対処するために、スラム化した地域のスクラップ&ビルドを促進し、連邦政府の補助金等により公的住宅の整備など行ったが、市の財政危機は深刻化し、荒廃地域の整備どころでなくなり、市内は失業者と犯罪であふれていった。

このような状況の中、1960年代後半から、官民が一体となり、都市再開発の動きが活発化してきた。1960年代前半からのワールドトレードセンターの開発と、その残土処理でできた埋め立て地を特別法人Battery Park City Authorityが中心となって1968年から開発を始めたバッテリーパークシティプロジェクトや、ダウントウンのイーストサイドのサウス・ストリート・シーポートプロジェクトなどがそれらである。

1980年代に入り更に、様々な活性化プロジェクトが検討され、80年代後半に具体化されてきた。具体的な例としては、1981年にエンターテイメントの中心地であるタイムズスクエアを中心に42nd Street 開発プロジェクトが提案され、80年代後半に開発公社（42nd Development Corporation）が設立され、一部事業に取りかかった。その後、不況の影響などもあり遅々として進まない状況が続いていたが、ディズニーの進出を機に、計画が見なおされ、93年頃からシアターの修復改善、ホテルや業務などの複合開発が進められた。

現在まで、都市再開発事業が市内各地で繰り広げられているニューヨーク市であるが、以下に、ニューヨーク市の中心市街地再開発に大きく寄与した代表例を更に詳しく紹介する。

(1) バッテリーパークシティ (Battery Park City)

①地区の概況

バッテリーパークシティは、マンハッタン島の南部、ハドソン川沿いに位置する 92 acres (約 37ha) の埋立地に実施されたウォーターフロント開発である。この地区は、19 世紀以降船着場として栄えていたが、20 世紀半ば以降、輸送手段およびルートの変化、さらに埠頭や倉庫の老朽化により衰退し、無人の町と化した。そのため、荒廃していたハドソン川沿いの 20 の栈橋を修復し、住宅、オフィス、商業・産業施設を含むコミュニティを形成することによってこの地区を活性化させようという計画が浮上し、次のような方法で再開発が実施された。



現在のバッテリーパークシティ (ワールドトレードセンタービルの手前部分)

②開発の手法

1966 年、当時のネルソン・ロックフェッラー州知事が計画を発表したが、1968 年にはこの開発計画の運営を担う特別法人として、バッテリーパークシティ公社 (Battery Park City Authority :BPCA) がニューヨーク州議会によって設立された。

1972 年、BPCA が土地の埋め立てのために 2 億ドルの債権を発行し、調達された資金により、92 acres の広さの埋立地が 1976 年に完成した。当時、この埋立地はニューヨーク市所有のもので、市は BPCA とリース契約を交わしていたが、1970 年代の開発の遅れと財政危機のため、ニューヨーク州都市開発公社 (New York State's Urban Development Corporation。現在は Empire State Development Corporation) がこの土地を収用し、所有権を BPCA に移譲した。バッテリーパークシティのこの開発プロジェクトは、開発業者もしくは BPCA が主体となっているものに分けられるが、土地の所有権は今現在でも BPCA に

あり、BPCA は開発業者と 2069 年までの長期リース契約を交わし、開発業者はリース料を支払って開発を行っている。

バッテリーパークシティにおける開発事業は、1979 年に作成されたマスタープランに基づいて計画が実行されており、これまで、BPCA の指導のもと、民間開発業者が事業実施主体となり、5 つの世界ファイナンシャルセンター、世界最大の石油や天然ガス鉱物などの取引所である New York Mercantile Exchange や 4,500 戸の住宅、ハドソン川に面する遊歩道、公園、学校などが建設された。これらの総建設費は既に、約 40 億ドルにのぼっており、今後は、ホテル、映画館、美術館などの娯楽施設の整備が進められる予定である。

1979 年のマスタープランと現在の状況

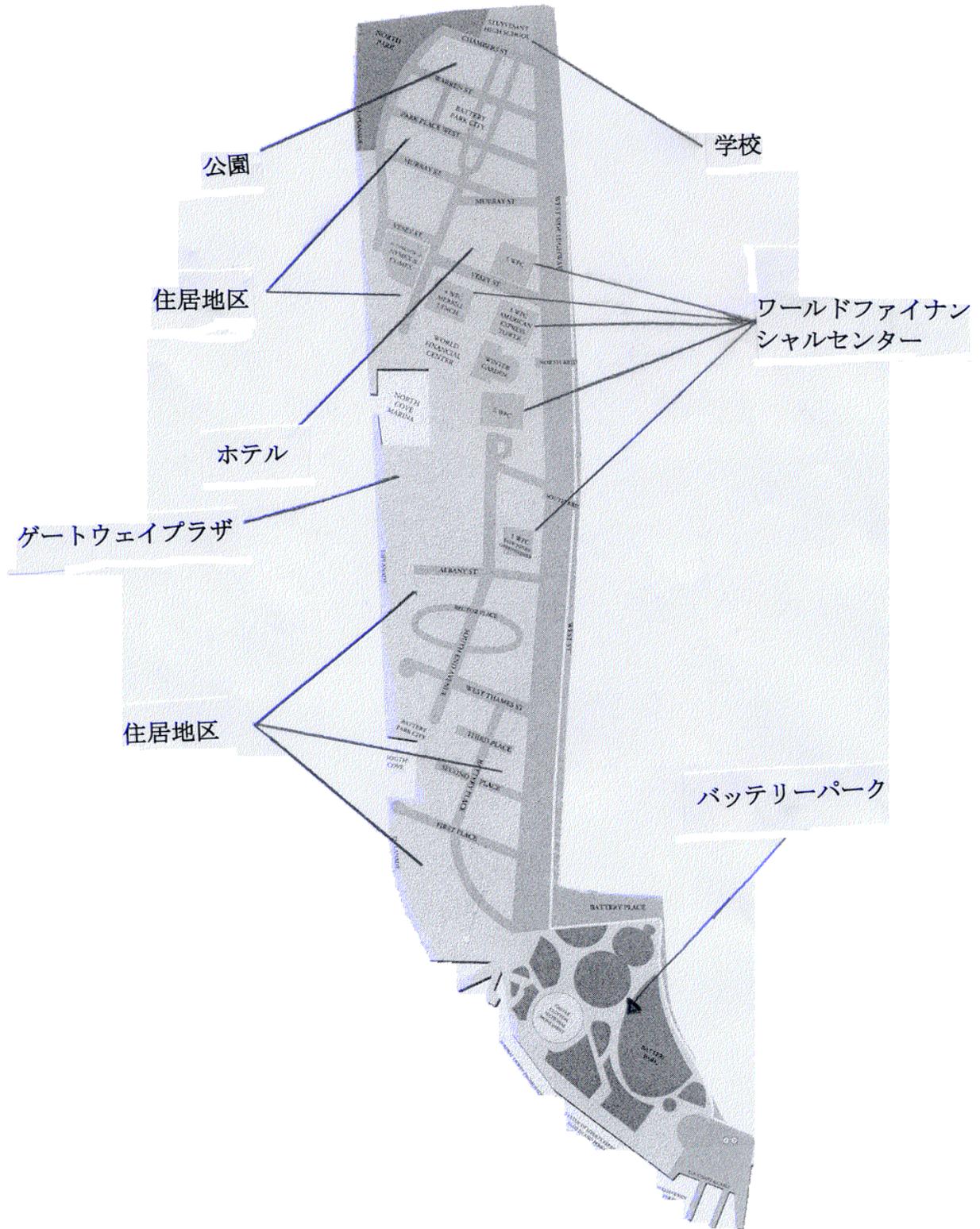
	1979 年のマスタープラン	現在の状況(1999 年)
開発面積	92 acres (約 37ha)	同左
計画住宅戸数	14,000 戸	4,500 戸
計画人口	約 25,000 人	約 8,000 人
就業人口	31,000 人	約 40,000 人
総事業費	40 億ドル	同左

③今後の課題

バッテリーパークシティの再開発では、多様な人々が集うコミュニティの創生を目指し、低所得者向けの住宅建設も行われる予定であった。1969 年の当初の計画では、市が 15,000 戸のアパートを州政府からの補助金で建設し、その 3 分の 2 にあたる 1 万戸を現在の価格にして年収 45,000 ドル以下の 4 人家族に提供するというものであったが、その後、州政府が低所得者用の住宅建設に対して 1955 年以降行ってきた補助金支出を中止し、また、市の財政も厳しかったことから、低所得者用の住宅建設は宙に浮く形となり、BPCA は、開発業者による開発（ワールドファイナンシャルセンターなどの建設）を中心に行わざるを得なかった。そこで、1984 年 10 月、BPCA は、バッテリーパークシティ以外の市の低所得者用住宅建設に開発利益の一部を充てるということを条件に 4 億ドルの債権を発行し、調達した資金によりインフラ整備を中心とした開発を実施したが、低所得者用の住宅建設は実現されることはなかった。市では、その代替案として、1986 年に BPCA が得る開発利益の一部をハーレムやブロンクスの中・低所得者向け住宅の改善に提供することができる法律を定め、1993 年に、ハーレムやブロンクス地区に低所得者向けの住宅約 1,500 戸の建設を行った。1972 年に土地の埋め立てのために発行した 2 億ドルと今回の 4 億ドル併せて 6 億ドルの債務返済は、1992 年から始まっており、現在まで 2 億 7,600 万ドル返済されている。

なお、市では、幅広い所得層の住人をこのコミュニティに居住させることを目的に「80-20 プログラム」も実施している（これは住宅一棟の全戸数の 20%を低所得者に提供することによって、開発業者は固定資産税の減免と免税債権による低金利の資金調達を受けられるプログラムである）。しかしながら、バッテリーパークシティにおける住宅建設は、現在のところ約 4,500 戸（うち低所得者用住宅個数 約 900 戸）となっており、今後の低所得者用住宅建設が急務となっている。

バッテリーパークシティ開発図



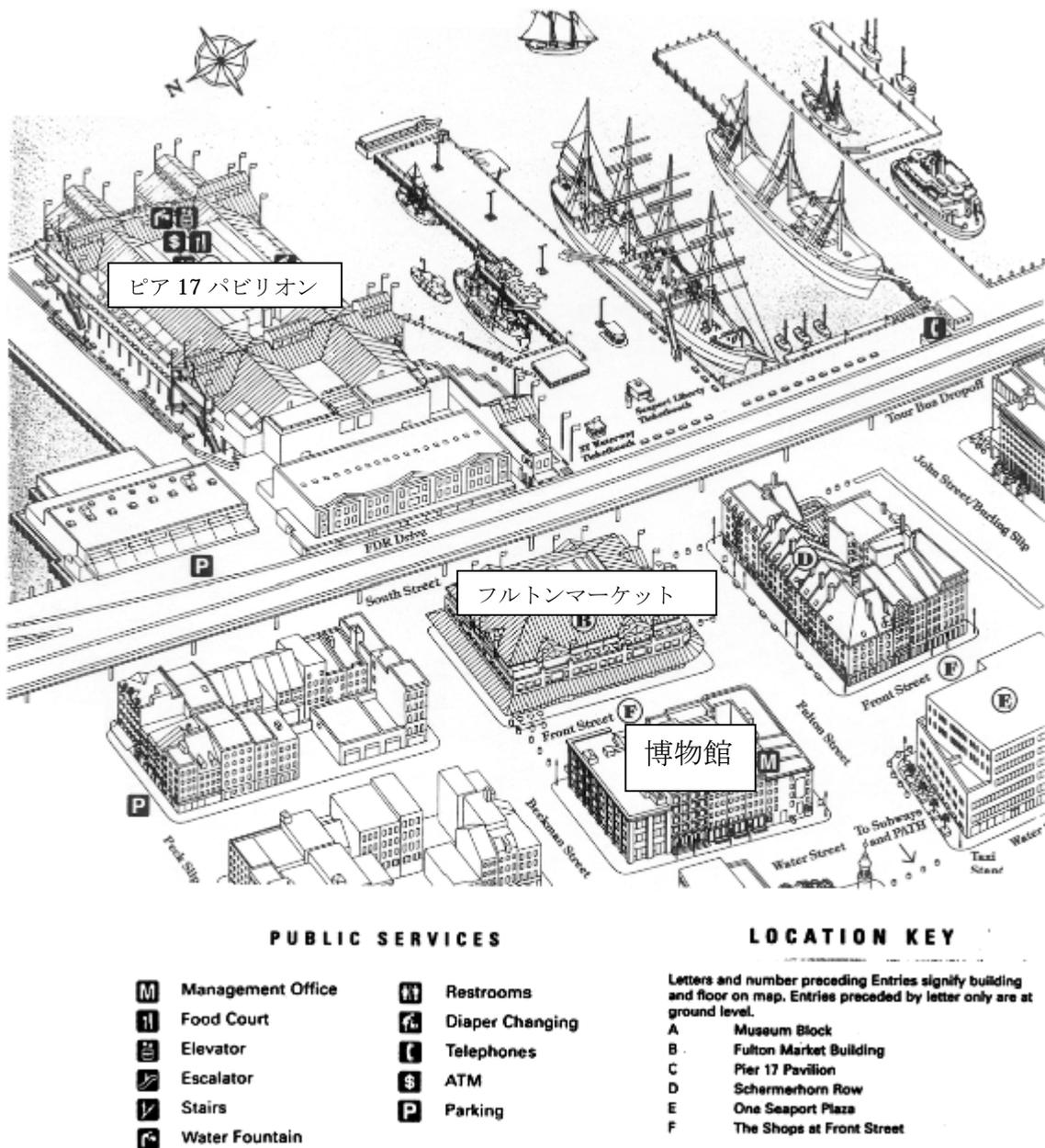
(2) サウス・ストリート・シーポート (South Street Sea Port)

①地区の概況

サウス・ストリート・シーポートは、ダウンタウンのイーストリバー沿いに位置する第17埠頭周辺の魚市場を中心とする歴史的建物を再開発し、博物館やショッピングモールなどの施設を設置した複合プロジェクトである。

この地区は、17世紀初めから19世紀にかけてフルトン港を中心にニューヨークの経済活動を支える港町として栄えていた。ところが、19世紀半ば以降、蒸気船の出現により海運の中心が水深の深いハドソン川沿岸へと移り、同地区は衰退の一途をたどった。

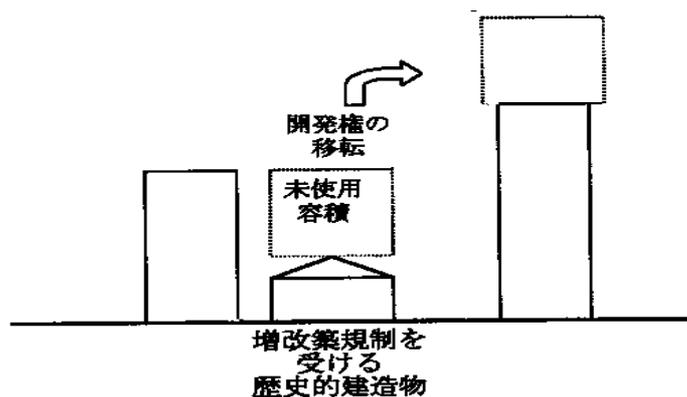
サウス・ストリート・シーポート全体図



②開発の手法

1960年代にこの地区の古い建物を取り壊し、駐車場を建設するという計画が立てられたが、サウス・ストリート・シーポート博物館が州の非営利の教育的機関として認められて以降、この地区の歴史的な街並みや帆船などを保全しようとする市民運動が起きた。そして、ブルックリン橋南側の11ブロックの地区が歴史的建造物保存地域に指定されることとなった。

1973年、これらの歴史的建造物の所有権に関わっていた幾つかの銀行と市は、サウス・ストリート・シーポート博物館も交えて複雑な権利取引を成立させた。市のゾーニング条例では、この地区の歴史的建造物のブロックに大きなビルを建設することが可能であったため、この本来さらに開発可能な床面積分の開発権をこれらの銀行に対して付与し、銀行は見返りに歴史的建造物の所有権を博物館に与えるという方法が取られた。この開発権の譲渡は、Transfer of Development Right (TDR) と呼ばれるもので、ゾーニングで定められた容積率を十分に利用していない土地所有者が、更に開発しうる容積分の開発権を他の土地に譲渡することができる制度（いわゆる空中権の譲渡）である。これにより、開発権を譲渡された土地に建設される建物は譲渡された容積分だけスペースを増やすことが可能になる（下図参照）。



1980年に入りこの地区の再開発が本格的に開始され、1983年に魚市場のある4階建てのフルトン・マーケットの建設、1985年には、ピア17パビリオンが新たに建設され、商業店舗、レストランなどが入居可能な施設の整備が行われた。この再開発に要した総費用は、3億5,055万ドルで、内訳は、民間資金2億8,950万ドル、公的資金6,105万ドルとなっている。

しかし、1987年の株価暴落により、開発業者や市が予定していたほどテナントが入らず、財政難に悩まされた。結局、博物館は土地の維持が不可能となり、土地の所有権を市に返却し、同じ土地を安くリースせざるを得なかった。

このように一時は財政難に陥ったサウス・ストリートシーポートであるが、1990年代後半の好景気に乗って、開発業者はここ数年で持ち直しつつある。GAP やアン・テラーなど全国チェーンの商業店舗（現在の商業店舗数：約100店舗）の展開が活性化につながった。また、マンハッタンの他の地区にはない大型観光バスが駐車できるスペースがあり、

週末は観光客で賑わい、年間1,000万人以上が訪問する観光スポットともなっており、今後の更なる活性化が注目される。

観光客で賑わうピア17パビリオン



(3) 42丁目開発 (The 42nd Street Development)

①地区の概況

タイムズ・スクエアは、マンハッタン中央部の42丁目を中心に、北53丁目から南は40丁目まで、東は6番街から西は8番街までの通りに囲まれた地域で、1980年代初めは、風俗産業や麻薬取引、犯罪が氾濫する地区で女性や子供が近寄れない荒廃ぶりであった。

こうした状況を改善するために1981年、ニューヨーク州とニューヨーク市が42丁目再開発計画を打ち立て、再開発を推進した。

②開発の手法

総額25億ドルにのぼるこの再開発は、ニューヨーク州都市開発公社 (New York State's Urban Development Corporation。現在は Empire State Development Corporation) と市の経済開発公社 (Economic Development Corporation) によって進められたが、1980年代の開発は必ずしもうまくいかず、先に劇場復興の起爆剤として建設されたオフィスビルなどはテナントの入りも悪く、多くの問題を抱えることとなった。

1990年になって、開発の前提条件が見直され、オフィス建設の推進から商業やレストラン建設を優先させることとなった。この頃には開発公社は、地区全体の2/3の固定資産の所有権を所得していたが、それでも1993年までには開発計画は思うように推進できない状況にあった。

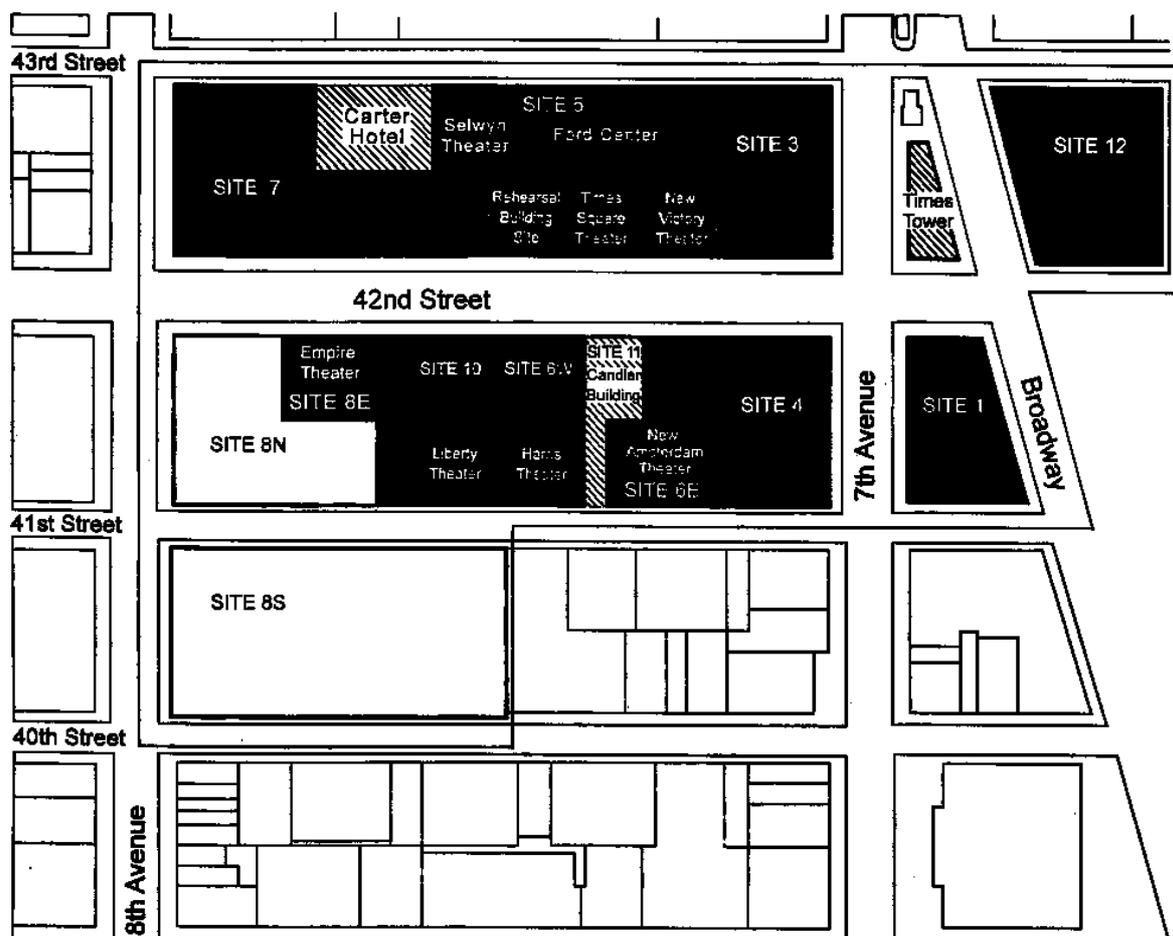
しかし、ウォルト・ディズニー社のこの地区への進出によって状況は一変した。同社は、

1993年にミュージカル「ライオン・キング」上演のため、ニューヨーク州とニューヨーク市から2,500万ドルの融資（利率3%）を得て、総額3,400万ドルをかけてニューアムステルダム劇場の修復事業を実施した。民間だけでなく行政も手腕をふるい、大企業のタイムズ・スクエアへの移転に対して市は固定資産税、法人税の減額などを行った。

このように42丁目再開発計画では、既存の古い劇場を修復して利用し、一度は荒廃したエンターテインメントの拠点を復活させることを大きな柱に推進された。その指針に沿って、ニューヨーク州都市開発公社とニューヨーク市経済開発公社は、劇場の修復と修復後の運営の監視を受けもつ非営利団体The New York 42nd Street Inc.を設立した。The New York 42nd Street Inc.は、ニューヨーク州知事とニューヨーク市長に任命された芸術やビジネス分野の専門知識を持つメンバーで構成される理事会により運営している。現在、The New York 42nd Street Inc.は、40丁目と42丁目及びブロードウェイと8番街に囲まれた地区にある9つの歴史的建造物である劇場のうち7つを既に修復した。この修復費用の大部分は、この地区内の業務・商業開発のデベロッパーがそれぞれの開発規模に応じて負担している。

また、市では、1995年に風俗産業の集中を禁止するゾーニングを制定し、この規制により、学校、教会、住宅地域を中心に半径500フィート（約150メートル）以内の地域では、成人向け娯楽施設の営業が不可能になった。そして、商業スペースの40%以上が成人向け娯楽に使用されている場合、もしくは10,000sqf（約900平方メートル）のスペースが成人向け娯楽に使用されている場合には、成人向け娯楽施設と指定され、このゾーニングの適用を受けることとなった。この規制により、タイムズ・スクエア周辺の環境が大きく変化した。

タイムズ・スクエア再開発地区図



(参考)タイムズ・スクエア再開発地区における主な事業

- Site 1 短期的には観光客用の娯楽施設として利用し、長期的には、商業施設として利用予定の大型ビル
- Site 3 ロイター通信社のアメリカ本部、テレビニューススタジオなどが入居予定の大型オフィスビル (2001年春完成予定)
- Site 4 ディズニーのキャラクター商品を取扱う店舗及び商業・オフィスビル
- Site 6E ニューアムステルダム劇場
- Site 6W, 8E, 10 26画面を備えた映画館などの娯楽施設や商業店舗が入居するビル

③地区の活性化に大きな役割を果たしたタイムズ・スクエア BID

民間から地区の環境整備の体制づくりが進められたことも特筆すべきことである。1992年にタイムズ・スクエアを中心とした地域にタイムズ・スクエア BID (Times Square Business Improvement District) が結成された。これは、ニューヨーク市内に41か所あるBID (下記参照) のうちの1つである。タイムズ・スクエア BID では、地区の安全確保、清掃の他にウォーキングツアーや観光案内所の運営や、毎年数十万人が参加する大晦日の

カウントダウンなどイベントの開催を行っている。この BID では、地区内の不動産所有者が商業不動産の場合は評価額の 0.3%、住宅不動産の場合は年に 1 ドルを市に支払い、市がタイムズ・スクエア BID に還元するという制度で運営資金を集めている。また、BID は非営利団体であるため、理事会によって運営されており、免税対象になる寄付を行うこともできる。タイムズ・スクエア BID の予算額（2001 年度）は約 750 万ドルで、主に BID 内の 399 件の不動産からの収入で賄われている。

このように 42 丁目再開発では、建物の修復や建設など、ハード面の整備だけでなく、芸術活動の支援のようなソフト面での地域振興にも力を入れ、再開発が行われてきた。このような再開発の結果、タイムズ・スクエア周辺は、年間 2600 万人の観光客が訪れる一大観光スポットとなった。また、同時に犯罪の発生率も 1993 年から 1996 年にかけてほぼ半分以上に減少した。

また、現在、オフィスビルの建設、娯楽・商業店舗ビルの建設及び地下鉄 42 丁目駅の改修工事が行われており、劇場以外の開発も急ピッチで進められている。

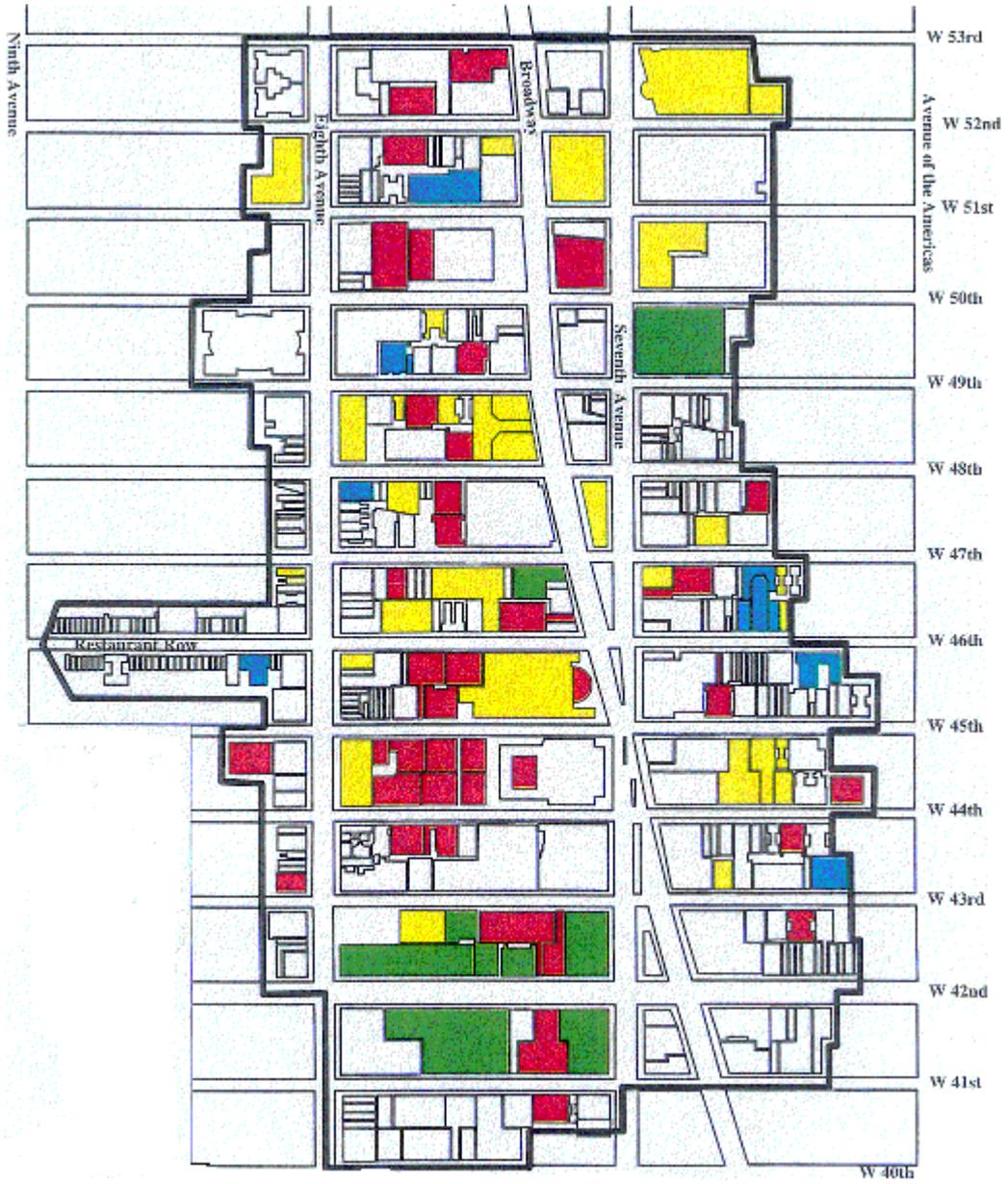
タイムズ・スクエア BID 2001 年度予算額及び 2002 年度予算案 (単位：ドル)

歳入	2001 年度予算額	2002 年度予算案	歳出	2001 年度予算額	2002 年度予算案
税收増分引当金	5,816,300	7,252,000	人件費	4,983,898	5,072,757
寄付金	-	741,362	物件費	723,400	797,800
繰越金	935,611	-	事業費 (カウントダウン経費)	1,007,459	1,807,362 (541,362)
事業収入	790,396	861,500	予備費	727,550	839,500
合計	7,542,307	8,854,862	合計	7,442,307	8,517,419

(参考)

BID (Business Improvement District) とは、北米約 1,200 ヶ所以上で活動している非営利のマネジメント組織で、州法に基づき設立される。BID の業務は、一般的には、その地区の安全確保、清掃業務となっているが、組織によっては、その地区のマーケティング、環境整備なども実施しているものもある。財源は、市がその区域の不動産所有者等に特別に税を課し、それを当該組合に還付する方式をとっている。商用ビルには、固定資産税に対する一定率を付加し、住民については、ごくわずかな額を特別税として徴収しているところが多く見られる。

タイムズ・スクエア BID 地区図



(4) ダウンタウン・ブルックリン (Downtown Brooklyn—Metro Tech Project)

①地区の概況

ブルックリンにおいては、1983年に地域計画協会 (Regional Plan Association : RPA) がダウンタウン活性化のための提案を行なった後、次々に様々な再開発事業が行われてきた。これらの事業は、ブルックリン商工会議所とブルックリン区が協力して設立したダウンタウン・ブルックリン開発協会 (The Downtown Brooklyn Development Association: DBDA) が中心となって、官民協力体制 (Public-Private Corporation) で推進され、ニューヨーク州開発公社やニューヨーク市ビジネスサービス局、ブルックリン区役所、そしてブルックリン・ユニオンガスをはじめとするブルックリンの中心的な企業が資金を捻出している。

これらの計画の中で、最も大きくかつ重要なものは、11棟のビルに学術機関、商業施設、オフィスが入るメトロテックセンターの建設である。このメトロテックという名称は、計画当初のエリア内にある Polytechnic University の学長の提案により、ビジネスと大学の研究、人材とが結び着いた複合的な地区整備を行うということからつけられている。

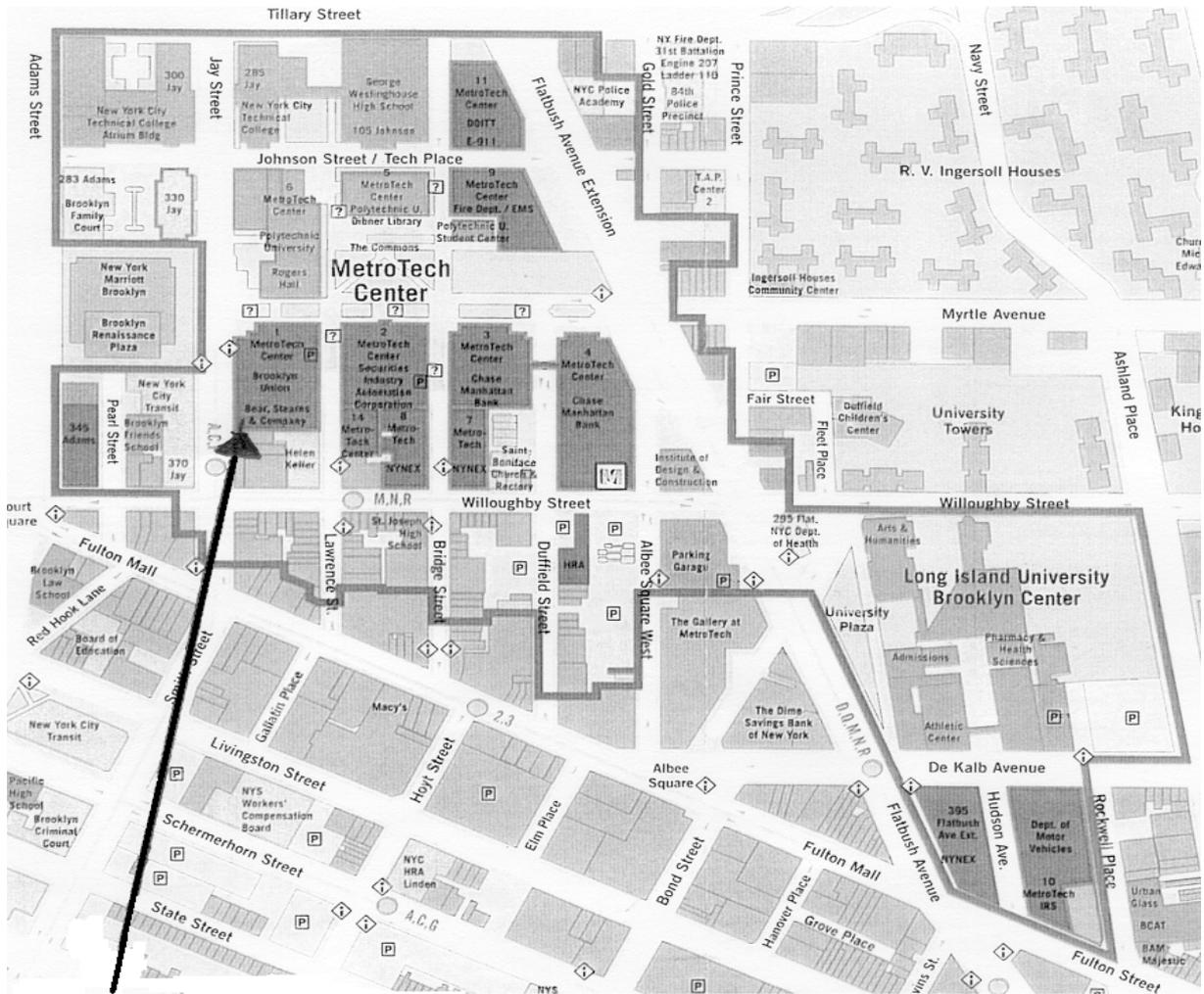
②開発の手法

1980年代後半に始まったこのプロジェクトは、1990年に最初のオフィスビルが完成し、以後これまでに8棟の新しいビルと、3棟のビル修復が行なわれている。事業総額はこれまでに約10億ドルで、敷地の広さは約16 acres(約6.5ha)、中央に3.5 acres (1.4ha)の公園が整備されている。また、Polytechnic University, New York City Technical College, Long Island University の3つの大学がエリア内にあり、このメトロテックで働く人々は現在18,000人に達している。

このメトロテックの計画段階から、地域のガス供給者であるブルックリンユニオンガスは、重要な推進役として大きな役割を果たし、1992年にはメトロテックセンター内の一つのビルに本社機能を移転させた。この他にも、5,000人以上の従業員を抱えるチェイス・マンハッタン銀行のバック・オフィスや、ニューヨーク市の消防局と救急医療センター、ニューヨーク市情報通信技術局 (New York City Department of Information Technologies and Telecommunication)などがメトロテックセンターを拠点としている。

また、メトロテックセンターを中心とした地区が、メトロテック BID として指定されており、同地区の安全確保、清掃、経済発展促進など重要な役割を担っている。

メトロテックセンター全体図



ブルックリン・ユニオンガスの本社がある

1 Metro Tech Center



③官民協力体制による再開発

この地区においては、官民協力体制により、再開発が実施されており、民間は資金を拠出し、公共側は税の優遇措置、資金援助、土地の提供などを実施した。なお、具体的な財政措置については、次のとおりとなっている。

i 連邦からの措置

連邦政府の都市開発補助金 (Urban Development Action Grant : UDAG)

メトロテックセンター建設に対し、1,400 万ドルの補助金が交付されている。

ii ニューヨーク州からの措置

・消費税の免除及び低料金エネルギー・プログラム

メトロテックの最大テナントであるチェイス・マンハッタン銀行は、州の産業開発局のプログラムを通じて、新しいオフィスの OA 機器の購入に対する消費税の免税措置を受けているとともに、州エネルギー局が提供する低料金エネルギー・プログラムを受けている。このプログラムによりエネルギーは、年間約 100 万ドル節約できると予測されている。

iii ニューヨーク市からの措置

・市の特別事業費

メトロテックセンター内の地下鉄とオープンスペース整備のため、市は、1,500 万ドルの特別事業費の措置を行った。

・固定資産税の減額

メトロテックセンターの再開発に対しては、22 年間固定資産税が減額されている。

最初の 13 年間は、不動産への課税が免除され、その後は、年間固定資産税額の 10% を課税することとされている。

・法人税の軽減

メトロテックセンター内の企業に対して、従業員 1 人につき最高 500 ドルまで法人税の所得計算上控除される。

最近では、センター内に立地する大学や企業から反対を受けていた州・市の裁判所の改装計画で合意が得られ、高さ 473 フィート (約 140 メートル)、32 階建ての裁判所の建設が約 3 億 5,000 万ドルをかけて進められているが、今後、この地区における更なる活性化のためには、官民が新たな事業の実施について事前に十分協議し、事業を推進させていくことが重要である。

2000 年度メトロテック BID 運用費用内訳

収入内訳	比率	支出内訳	比率
税収増分引当金	89%	地域の安全確保	60%
寄付金	5%	経営管理	26%
助成金	5%	清掃	7%
利子収入	1%	マーケティング	3%
		その他	4%

第2節 オレゴン州ポートランド市

1 地域の概況

オレゴン州ポートランド市（City of Portland）は、人口約50万人の大都市で、太平洋岸から約60マイル（96km）に位置し、西走するコロンビア川に面していることから、太平洋岸へのアクセスが容易で、古くから北部太平洋岸地域の物流や交通の一大中心地となっている。

市は、1851年に創設され、メイン州の同名の都市の名を取ってポートランドと名づけられた。1849年のゴールドラッシュから本格的な発展が始まり、1883年の鉄道の開通、1897年のアラスカのゴールドラッシュにより、大きく発展した。その後、1900年代に入って、ポートランド市は、貿易、交通の中心地であるとともに、豊富な森林資源を利用した製材、製紙などの工業の中心地として栄えた。

現在では、オレゴン州政府や市の意欲的なハイテク産業誘致策により、半導体関連企業の生産拠点として生まれ変わっている。

現在のポートランド市の中心市街地風景



2 ポートランド市における都市再開発の流れ

ポートランド市では、1960年から1970年代にかけて、自動車社会の形成とともに都市のスプロール化が進行し、郊外においては、無計画な開発により自然が破壊されはじめた。また、郊外と都心部結ぶ交通手段が車やバス以外になかったことから、幹線道路で起こる慢性的な交通渋滞や市の中心市街地における交通渋滞が絶えず、中心市街地では、交通渋滞の悪化から次第に歩行者の足が遠のき、衰退への兆しが見られるようになった。

そこで、事態を重く見た市では、これらの問題に対処すべく、1970年以降、現在まで次のような政策により問題解決に取り組んできた。

①成長管理政策

1970年代に入り、全米各地で、開発と自然保護の均衡を保ちつつ都市基盤整備を進め、都市環境の向上を図ろうという考え方（成長管理政策）が生まれ、市街地活性化戦略の上で注目されはじめた。

オレゴン州では、全米でいち早く開発と自然保護の均衡を保ちつつ都市基盤整備の実施を進めるため、成長管理政策を立法化(1973年)した。また、同州では、土地利用規制にかかる州の権限が強く、市民の関心も高い土地柄である。そこで、市では、成長管理政策により、中心市街地から郊外へと無計画に実施されていた開発に歯止めをかけ、都市のスプロール化の抑制、開発からの自然保護を行った。ポートランド市におけるこの政策の特色は、市を中心とした3カウンティ28市を都市成長境界線で囲み、開発をこの境界線内に規制する（境界線の外側については、農業、林業、住宅建設以外の開発が禁止されている。）ことにより、都市の無計画な拡大とそれによる自然破壊を防ぐというものであった。

②広域行政政府（メトロ：Metro）の形成

ポートランド都市圏では、既存の市やカウンティレベルでは解決できない問題に対処するため、1978年に周辺3カウンティ（クラッカマス、ムルトマ、ワシントン）で住民投票が行われ、これにより都市サービス地区（Metropolitan Service District:MSD）が誕生した。1992年には、MSDをもとに全米でも他に類を見ない、市にもカウンティにも属さない広域行政政府（メトロ：Metro）が樹立された。メトロでは、住民が議員(7名)と首長を選出し、都市成長管理、廃棄物処理など環境問題や自然保護、公共交通システムなどの広域的な都市問題を担当している。また、メトロでは、2040年を目標年度とする50年間の長期計画も作成して、ポートランド都市圏全体にわたる都市問題に対応している。

③公共交通機関（トライメット：Tri-Met）による都市環境整備

トライメットは、ポートランドを中心に郊外にまたがる地域で運行されている公共交通機関で、経営不振に陥った民間の路線バス会社経営を引継ぎ、1969年に設立された。トライメットでは、交通渋滞問題解決を図るため、郊外居住者の公共交通機関利用促進を目的に運賃を低く設定する（中心市街地内は無料）などの工夫を行ってきた。このほか、交通渋滞問題を解決するため中心市街地と郊外都市を結ぶ広域交通政策として路面電車マックス（Max）運行計画も進行していった。

路面電車マックス



3 トランジットモール建設による中心市街地再開発

1972年に32歳という若さでポートランド市長に就任したニール・ゴールドシュミット氏が、公共交通機関の優先整備により中心市街地への人々の呼び戻しを市民に訴え、市民や地元経済界から支援を得て、バス以外の自動車の乗り入れを禁止した歩行者専用の商店街「トランジット・モール」の建設に乗り出した。1978年にトランジット・モールは完成したが、建設に要した約1,600万ドルについては、約8割が連邦政府補助金から、残り2割がポートランド市とトライメットから捻出された。

1986年には、ポートランド市とその東に位置するグレシャム市を結ぶ全長13マイルで路面電車マックスが運行を始め、また、1998年には、ポートランド市の西に位置するヒルズボロー市との運行も（全長18マイル）開始され、ポートランド市は、人にやさしい街へと生まれ変わった。

このように公共交通機関の整備による中心市街地への人口呼び戻しを図ってきた市では、現在、都市の健全な成長を一層促進することを目的にしたスマート・グロース政策により、歩行者の利便性の向上と自動車から公共交通機関へのシフトを更に促すため、次のような規制を行って、住み良い街づくりに取り組んでいる。

(ア) 駐車場建設制限

中心市街地においては、駐車場を持たないビルの新設は容易であるが、駐車場付きのビルを新設する場合には、特別な審査が実施される。

(イ) 自転車利用促進

ポートランド市では、環境負荷が少ない自転車の利用促進に力を入れており、ビルを新設する場合には自転車駐輪場の設置を義務付けている他、公共交通機関でもマックス車内への自転車持ち込みや、バスの車体全面への自転車の取付けが可能となっている。

(ウ) 建物の外観規制

中心市街地のビルには、活気のある外観と消費活動の場を確保するため、低層部に小売店舗や飲食店を優先的に入居させることが奨励されている。また、オフィスとして利用される場合でも、全面ガラス張りにするなど、小売店舗や飲食店への転用が容易になるよう工夫されている。これはあくまでも行政側から建設業者やビル所有者への要請に過ぎないが、高い実行率を誇っている。

(エ) 高齢者や身体障害者への対応

高齢者や身体障害者にとってバスや路面電車の利用は、自動車に比べ必ずしも便利なものとは言えない。このため、トライメットでは、ハンディキャップを持った人でも容易に公共交通機関が利用できるよう低床車両の導入などを実施している。

4 市の再開発を支えたポートランド開発委員会 (PDC : Portland Development Commission)

以上のとおり中心市街地再開発を実施してきたポートランド市ではあるが、その実施に当たっては、1958年の住民投票によって、市街地再開発を推進する組織として設立された

「ポートランド開発委員会（PDC：Portland Development Commission）」が重要な役割を果たしてきている。そこで、ここでは、PDCに焦点を絞り、説明することとする。

PDCは、市長から指名され、市議会の承認を経て任命される5人の理事（1999年3月現在、弁護士、企業家等の一般市民がその職に就いている。）により、約100人の職員からなる事務局を通じて運営されており、現在は、主に住環境の整備、開発環境の整備、商業・サービス業の誘致、企業活動の支援等、中心市街地の活性化に関わることを総合的に行っている。

PDCは、公園・街路といった公共空間の整備や商業・サービス業の誘致を進め、中心市街地への人口呼び戻しを図ることにより、中心市街地の活性化を成功させた。現在では、小売店舗や飲食店等が軒を並べ、米国の大都市には珍しく、夜間でも徒歩での移動が可能なるほど安全で快適な市街地が形成されている。

PDCの1998会計年度の予算は<表1>のとおりであり、税収増分引当債が主要な財源となっていることがわかる。税収増分引当制度（Tax Increment Financing）は、一定地域における財産税収入について、基準となる年度からの増分を、市街地再開発によってもたらされたものと見なし、さらなる開発に充てることで、その地域に還元させようとするものである。全国的に利用されている制度であるが、PDCでは、将来の税収増分を推計し、その増分を償還財源に見込んで債券の発行を行い、大規模な建設事業に充当している。

<表1>PDCの歳入・歳出内訳（1998会計年度当初予算）（単位：千ドル %）

歳入			歳出（性質別）			歳出（事業別）		
内訳	予算額	比率	内訳	予算額	比率	内訳	予算額	比率
税収増分引当金	60,854	36.4	資本支出	67,404	40.3	企業貸付	37,163	22.2
繰越金	40,743	24.4	補助金等	56,718	33.9	空港アクセス関連	31,579	18.9
民間資金	20,174	12.1	予備費	18,597	11.1	河岸地域開発	26,368	15.8
事業収入	14,615	8.7	物件費	9,493	5.7	南公園開発	17,881	10.7
市住宅資金	9,097	5.4	人件費	7,032	4.2	会議場改修	16,920	10.1
市一般補助金	8,506	5.1	間接交付金	4,259	2.5	都市再開発資金貸付	15,873	9.5
連邦等補助金	6,853	4.1	公債費	1,560	0.9	住宅環境整備	12,518	7.5
その他	6,222	3.7	その他	2,001	1.2	その他	8,762	5.2
合計	167,064	100.0	合計	167,064	100.0	合計	167,064	100.0

（出典）“PDC Adopted FY1998-99Budget”



ポートランド市内のウォーターフロント(1974年)



再開発後のウォーターフロント(1991年)

5 今後の課題

地域の中核都市であり、周辺地域から流入人口の大きいポートランド市では、より広域的な視点から市街地形成に配慮する必要性が高い。

オレゴン州では、全米でいち早く州規模での成長管理政策を立法化したことから明らかであるとおおり、土地利用規制にかかる州の権限が強く、市民の関心も高い。

特にポートランド都市圏では、広域行政政府であるメトロが、広域計画の作成とその運用、都市成長管理、廃棄物処理など環境問題や自然保護、公共交通事業等を行っている。メトロでは、前述のとおり 2040 年を目標年度とする 50 年間の長期計画を作成しており、市及び PDC にも、その実現に対する協力が求められている。

第3節 オハイオ州クリーブランド市

1 地域の概況

オハイオ州クリーブランド市 (City of Cleveland) は、オハイオ州北東部に位置し、エリー湖に面した人口約 50 万人の同州第 2 の都市である。クリーブランドの名前は、1796 年初めて入植が行われた時、その指揮を取ったモーゼス・クリーブランド将軍から由来している。市は、1836 年に創設されたが、南北戦争時代に五大湖上流域から運ばれてくる鉄鉱石、石炭を使い、鉄を作り、北軍の重要な拠点となったことからその産業発展の基盤を築いた。その後、エリー湖を使つてのアメリカ北部の大市場へのアクセスの良さも手伝い、鉄鋼、石油精製などの製造業の中心地として栄えてきた。

しかし、1970 年代の鉄鋼業等の衰退による企業の撤退やハイウェイの郊外への延伸によるスプロール化により人口が激減するとともに失業者、貧困家庭も拡大し、一時は廃墟の街とまで呼ばれるようになった (次表参照)。

クリーブランドと郊外 (クヤホガ・カウンティ) の人口推移

年	クリーブランド市		クヤホガ・カウンティ	
	人口	増減率	人口	増減率
1950	914,808	+4%	474,724	+40%
1960	876,050	-4%	771,845	+63%
1970	750,903	-4%	970,397	+26%
1980	573,822	-24%	924,578	-5%
1990	505,616	-12%	906,524	-2%

(CLAIR REPORT 125 参照)

このような状況のもと、クリーブランド市では、行政と民間が連携を取りながら都心部の活性化を図った結果、現在では、官民が一体となった都市再開発の成功事例として取り上げられるまでに至っている。

現在のクリーブランドの中心市街地風景



2 官民パートナーシップの形成

産業の衰退に伴う都市中心部からの人口流出により、中心市街地再開発の必要性に迫られた市は、1970年代後半から1980年代前半にかけて、主に中小企業の振興による地域の活性化を図るため、官・民が一体となり、経済開発機関のパートナーシップづくりを行った。クリーブランドの市街地再開発に市と協力し取り組んできた団体の代表例としては、「クリーブランド・トゥモロー」(Cleveland Tomorrow)があげられる。

この組織は、クリーブランドの将来を心配する8名の地元企業役員が中心となり1982年に設立された民間非営利機関である。会員は、地元企業の役員50名(設立当初は、会員数37名)から構成されており、年6回会合を開催し、その中で、組織として取り上げるプロジェクトの優先順位を議論し、計画を実行している。クリーブランド・トゥモローでは、地元ケースウェスタン大学の協力を得て、同大学のリサーチセンターが収集しているクリーブランド地域の経済情報を利用し、経済開発のプログラム策定や地域の経済情報に関する報告書の作成も行っている。

また、財源は、この機関に参加している企業からの寄付(義務的)が充てられており、巨額の資金をもとに市と協調しながらクリーブランド市の都市再開発を行ってきている。

その他、1980年に設置された市経済開発局の指揮のもと、全米最大の会員を有する「商工会議所大クリーブランド発展期成会」(Greater Cleveland Growth Association)及び1978年にクリーブランド市の魅力を国内外にアピールし、産業の呼び戻しを図ることを目的に設立された民間非営利団体の「ニュー・クリーブランド・キャンペーン(現在は、クリーブランド・トゥデイに改名)(The New Cleveland Campaign: Cleveland Today)が相互に協力を行いクリーブランドの市街地再開発事業に重要な役割を果たしてきている。

3 官民一体による主な再開発プロジェクト

市街地再開発の一環としてクリーブランド市では、ダウントウンを以下の7つの地区に

分け、前述のクリーブランド・トゥモローや大クリーブランド発展期成会と連携し、各地区の特色を生かした再開発事業に取り組み、現在では、アメリカ中の注目を引く都市へと生まれ変わりつつある。

各地区における主なプロジェクトは、次のとおりとなっている。

①タワー・シティ地区

商業施設やホテルからなる複合施設であるタワー・シティー・センターの建設を行った地区。市の中心部に立つ 52 階建てのターミナルビル（元ユニオン・ステーション）とショッピングモールであるザ・アベニューやそれらに隣接するリッツ・カールトン及びルネッサンスの二つの高級ホテルからなる複合施設の再開発で、1987 年に着工し、1990 年に完成した。このプロジェクトは、市の再開発の中核的なもので、連邦政府の都市開発補助金（UDAG）3,200 万ドルを利用したほか、連邦運輸省交通局、州交通局、クリーブランド交通局からも計 5,400 万ドルの支援を受け、行われたものである。

②ゲイトウェイ地区

野球場、アリーナなどのスポーツ・コンプレックスの建設を行った地区。この再開発は、28 エーカーにも及ぶ廃墟と化していた倉庫群や中央市場の跡地を利用して地元大リーグのクリーブランド・インディアンズの本拠地であるヤコブ球場とアリーナ（ガンズアリーナ）を建設するというシティ・タワー・センターの再開発に並ぶ市の再開発プロジェクトであり、総工費 4 億 2,500 万ドルの経費をかけ、1994 年に完成した。この建設には、上記クリーブランド・トゥモローから 2,700 万ドルが補助されている。

③ウエアハウス地区

以前は倉庫街だった地区を建物はそのままに内部のみ改装し、住宅地区に再開発し、若者を中心に中心市街地への呼び戻しに成功した地区。

④フラット地区

かつては石油精製所などが立地していた地区を若者が集まるカフェやレストラン街として見事に蘇らせたエンターテイメント地区としての機能を果たす地区。

⑤シビック・センター地区

市役所、裁判所、図書館、コンベンションセンター、公園などの公共施設から成る地区。

⑥ノース・コースト地区

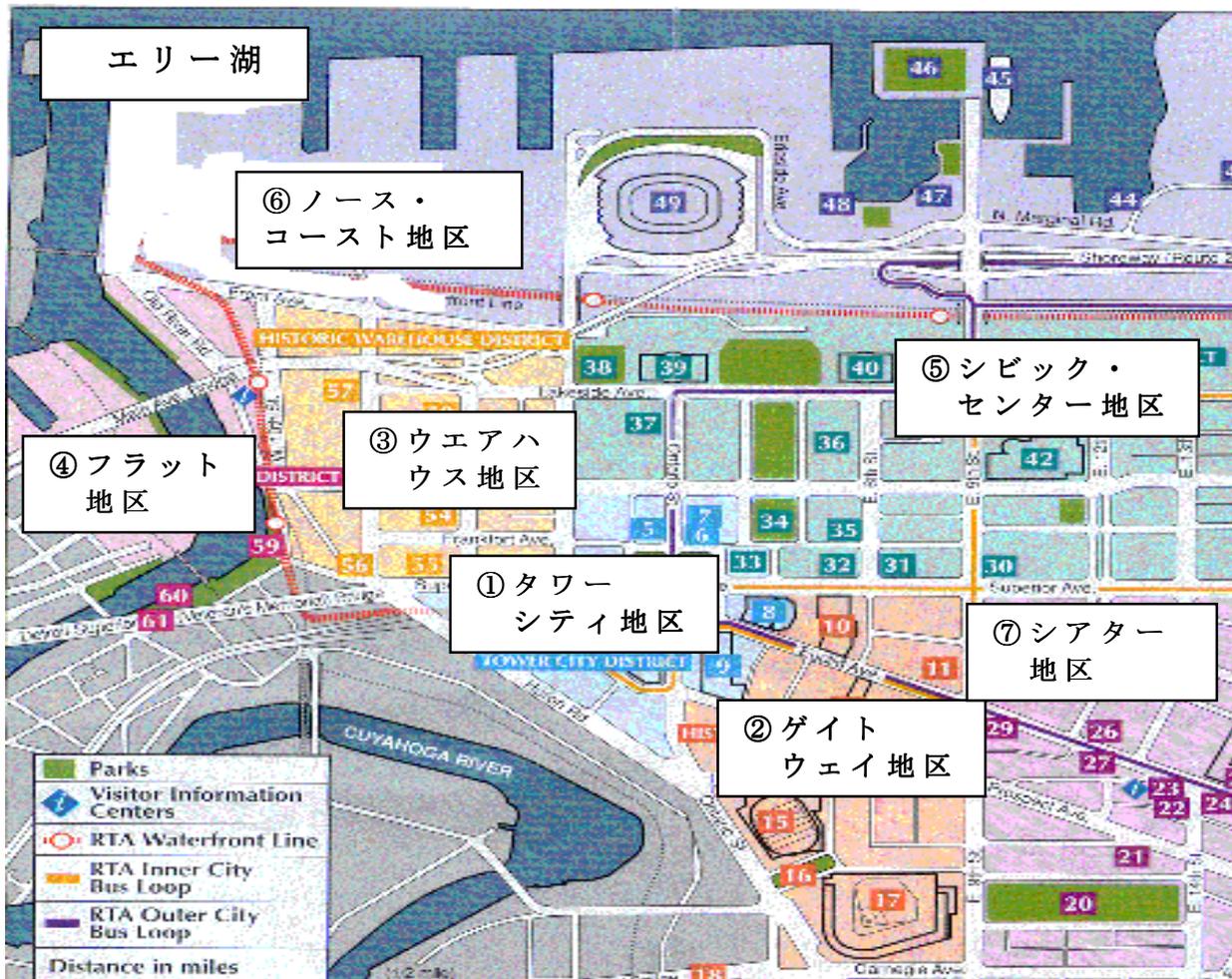
総工費 9,200 万ドルをかけたロック関係の博物館ロックンロール殿堂の建設（1995 年完成）や総工費 2 億 5,000 万ドルをかけたフットボールスタジアムの建設（1999 年完成）を行った地区。

⑦シアター地区

1920年代に建設された3つの劇場の大修復（1988年完成）を行った結果、存続の危機に瀕していた劇場街が再び市民の憩いの場となり、連日賑わいを見せている地区。

また、市では、中心市街地における住宅供給促進が市街地再開発に欠かせないことから、住宅建設、改修を目的に地元銀行などの協力を得て1998年に約12億ドルのファンドを作り、今後、10年間で2万戸以上の新規住宅供給を目指しているほか、隣接するカイヤホガ・カウンティと連携し、市内に新たに住宅を購入あるいは改築を計画している市民に対し、低金利での住宅ローンを提供し、中心市街地の住宅問題解決に対応している。

クリーブランド市の中心市街地における再開発地区



4 今後の課題

クリーブランド市においては、市経済開発局と各関係機関の緻密な連携により、ダウンタウンの各地区における中心市街地再開発に一定の成功を修めてきている。

このように官民が一体となって中心市街地の再生に成功したクリーブランド市ではあるが、依然として、住居については郊外志向が強いため、今後、ダウンタウンにおける教育施設の充実を図ることなどにより、郊外の家族の呼び戻しを図ることがクリーブランド市における中心市街地の更なる活性化のポイントと言えよう。

第4節 ペンシルバニア州ピッツバーグ市

1 地域の概況

ピッツバーグ市は、ペンシルバニア州内でも西の内陸部に位置し、人口約 37 万人を有する、ペンシルベニア州アレゲニーカウンティの中心都市であり、市街地は主に、アレゲニー川とモノンガヘラ川が合流する三角州に位置している。

この三角州は、「黄金の三角地帯」と呼ばれ、世界的な大企業のオフィスビルやホテル、デパートなどの高層ビルが林立している。

かつては製鉄所が建ち並び、煤煙の立ち昇る「煙の街」と呼ばれたピッツバーグ市も、今では、先端技術産業を主とした「ハイテクの街」として生まれ変わっている。

フォーチュン誌は、カーネギーメロン大学をはじめとする高等研究機関や全米に名だたるピッツバーグ交響楽団があり、大都市圏の中では生活費と犯罪率が低いという理由でピッツバーグ市を「全米一住みやすい都市」と評価し（1985 年）、また、「仕事と家庭を両立させ得る都市」としては、第9位にランクしている（1995 年）。

現在のピッツバーグ市の中心地は、英国軍隊がピット砦を築いた地点にあるが、1700 年代末、ヨーロッパからの入植者たちの「西部への玄関」として知られるようになり、交易と造船の中心地として成長していった。

1843 年、ペンシルバニア運河が完成、1852 年には、ペンシルベニア鉄道が敷設されたことにより、物流の要衝の地として、また、ペンシルバニア州において、当時、大量に産出された石炭、天然ガスなどの資源を活用した鉄鋼の街として、ピッツバーグは産業界のリーダーとなる素地が備わっていった。

特に、1861 年に勃発した南北戦争は莫大な武器、弾薬の需要を生み出し、ピッツバーグ経済は特需に沸き、ヨーロッパからの労働者が流入し、人口は 8 万 6 千人から 32 万人に急増加した。1870 年から 1910 年にかけて全米で鉄鋼業が急速に栄えたが、全米粗鋼生産の約 5 分の 1 がピッツバーグ市及びその周辺によるものであった。さらに、工作機械、ガラスなどの製造業も立地し、ピッツバーグは、米国製造業の一大センターとして繁栄するとともに、東欧から多くの移民を受け入れ、ビクトリア朝の建造物が立ち並ぶ美しい町並みが形成され、1920 年代には「Capital of the World」の名声を得た。

しかし、1950 年頃からピッツバーグ市の鉄鋼産業は、大気汚染、水質汚濁など環境問題の深刻化を招き、市は、「煙の街」として全米に知れわたるようになった。さらに、1980

年代以降、ヨーロッパ、アジア諸国の台頭により、米国の石炭・鉄鋼産業は衰退し、ピッツバーグにおいても多くの鉄鋼関連工場が閉鎖され、従業員の半数近くが失業し、結果として、人口流失と都市環境の悪化を招いた。



現在のピッツバーグ市の中心市街地風景

2 ルネッサンス計画にもとづく都市再開発

このようにピッツバーグ市の都市環境は悪化していったが、これを憂慮した、デイビット・ローレンス市長（1946年～1958年）は、都市の再生に取り組むため、「第1次ルネッサンス計画（環境整備）」を策定し、煤煙に汚れた街から良好な環境を誇る都市へと再生させていった。さらに、1980年代以降の鉄鋼産業の衰退により、多くの工場が閉鎖され、多くの労働者の職が奪われたが、ローレンス市長のあとを引き継いだリチャード・カリジェリ市長は、「第2次ルネッサンス計画（再開発）」を策定し、アレゲニーカウンティやメロン財閥、ハイツをはじめとする大企業と協力して、荒れ果てた工場跡地に高層オフィスビル、ホテル、スタジアム、劇場、住宅などを建設するとともに、企業誘致を行うなどして都市の再生に努め、ピッツバーグ市は「ハイテクの街」へと生まれ変わった。特に、ピッツバーグ市は、連邦政府から地域経済が停滞している都市に対して再活性化させるための都市開発補助金（UDAG: Urban Development Action Grants）を1979年から1984年にかけて、ゲートウェイセンターをはじめとする11件のプロジェクトに対し、約4億2466万ドル受け、4651人の雇用の創出につなげていった(次表参照)。

都市開発活動補助金（UDAG）の状況

単位 US\$

事業名	補助金 最終受 領年	UDAG	民間投資	計
NorthSide Housing	1979	8,100,000	25,789,000	33,889,000
Giant Eagle	1980	2,250,000	28,100,000	30,350,000
Gateway Clipper	1980	1,055,000	1,337,872	2,392,872

Commerce Court	1980	4,847,000	32,122,836	36,969,836
Liberty Center	1983	21,000,000	114,869,000	135,869,000
California Avenue	1983	460,000	1,996,952	2,456,952
CNG Tower	1984	17,000,000	124,449,900	141,499,000

3 開発の手法

もともと、ピッツバーグ市は、他市にくらべ、更地が少なく開発できる土地が少なかったため、工場閉鎖後の遊休地、活用されていない鉄道軌道や倉庫群を撤去し、そこを再開発するという手法をとった。ただ、再開発地は、インフラが整備され立地条件が良い反面、古い工場や建物等を撤去する際、アスベストや PCB などの有害物質が検出され、これを除去するのに多額の費用がかかったが、市は、州の補助金を活用しながら、環境調査や有害物質の除去にあたり、土地の改良を行っていった。

再開発事業は、事業主体であるピッツバーグ都市再開発公社（URAP:Urban Redevelopment Authority of Pittsburgh）を中心にカウンティ、市、企業、NPOが協力しあい、土地選定、取得から再開発のデザイン、建設までをトータルにデザインしている。

主な再開発事業としては、ゲートウェイセンター、高級ホテルとオフィスビルを複合させて開発したリバティセンター、1億 2800 万ドルを投資し、バイオテクノロジーや人工知能ロボットなどの先端技術開発研究拠点として開発したテクノロジーセンターなどがある。

再開発に係る費用は、10%の連邦政府補助金（UDAG 等）、20～30%の州・市補助金、残りを URAP の債券発行、企業からの補助金により調達しているが、経済開発の主体である URAP に対して、市や州から土地収用権付与などの支援を行って開発を進めてきている。また、ピッツバーグ市には、メロン銀行、ハインツや US スチール（現 USX）などアメリカを代表する企業が多く立地しており、これらの企業が基金（リチャード・キング基金、カーネギー基金、ハインツ基金など現在約 20 の基金がある。）を設立し、都市再開発に係る費用の一部を負担しており、官民共同による再開発を行っている。

このような再開発に伴い、多くの企業がピッツバーグ市内に進出し、新たな雇用を生んだが、特に、バイオテクノロジー、コンピューターソフトウェア開発、ロボテックスというハイテク産業の分野での新たな雇用創出が顕著である。

また、フォーチュン誌の選ぶトップ 500 社のうち 8 社が本社をピッツバーグにおき、外国企業にいたっては 100 社以上が本社を置いている。



1936年のピッツバーグ中心市街地



再開発後のピッツバーグ中心市街地



先端技術開発研究拠点として開発したテクノロジーセンター

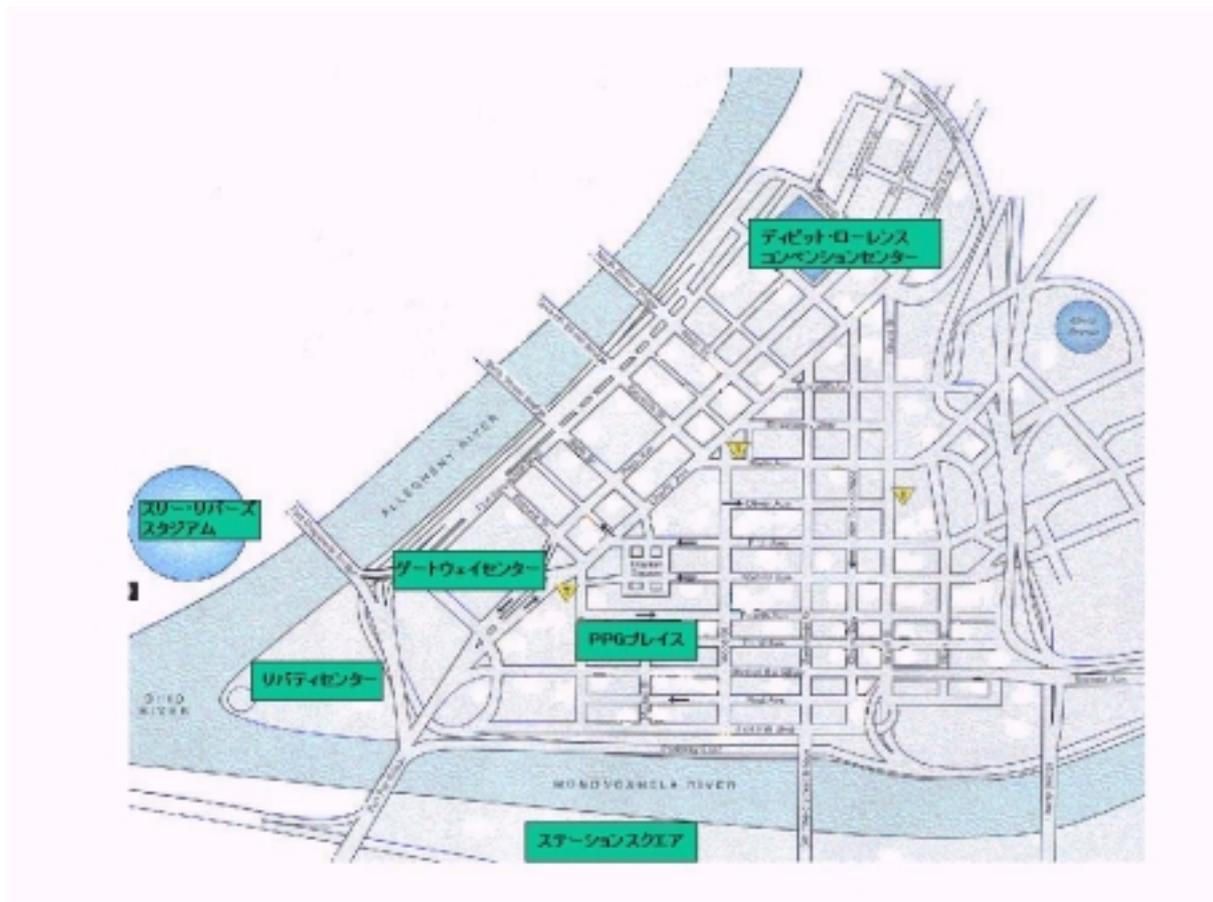
4 今後の課題

ピッツバーグ市は、都市の「繁栄→衰退→再生」というプロセスを経験していった。都市の再生が成功したのは、市の優れた計画（ルネッサンス計画）によることが多いが、古くから産業技術が集積していたことも見逃せない。現在、ピッツバーグ市には、450以上のソフトウェア企業が立地し、約2万5千人以上がその職に就いている。その多くが研究開発に携わっており、全米最大の研究開発の中心地のひとつとして挙げられるようになった。

また、建設費約2億3千万ドル、収容人員3万8000人の大リーグ・パイレーツのホーム球場となるPCNパーク（野球場）の建設や約2億4千万ドル、収容人員6万5000人のNFLスティーラーズのホーム球場となる新フットボール場の建設など、現在も多くの都市開発が進められている。

ピッツバーグ市が、さらなる都市の発展を目指して、都市をどのようにデザインしながら進め、地域の経済を浮揚させていくのかが今後の課題となる。

ピッツバーグ市の中心市街地図



第5節 テキサス州サンアントニオ市

1 地域の概況

サンアントニオ市は、テキサス州の中心より南に位置し、全米8位の人口（約119万人）を有する長期滞在型観光都市である。

サンアントニオ市には、年間1000万人以上の人々が訪れており、市内中心部を流れるサンアントニオ川両岸には、熱帯性の植物に囲まれた「リバーウォーク」という遊歩道が整備され、自然保護と産業の活性化を調和させた都市開発の成功例として、世界の都市づくりの模範となっている。

1720年前後にスペインの宣教師が入植し、現在史跡として保存されているアラモの砦のある場所に伝道教会を設立したことが、サンアントニオ市の始まりと言われている。19世紀に入るとテキサスの広大な土地に着目したアメリカからの入植の動きが活発となったことも手伝って、1809年サンアントニオ市が創設された。1846年にテキサスが28番目の州としてアメリカ合衆国に加盟したことにより、アメリカからの移住が活発となり、市の人口は、徐々に増加していった。20世紀に入ると、電気、ガスなどの普及に伴い家畜産業を中心とした産業が盛んになり、第一次世界大戦を機に数多くの空軍基地が建設されたこともあり、1920年代には人口約16万人のテキサス州最大の都市となった。第二次世界大

戦後は、上述のリバーウオークを中心に官民一体の都市開発を行ってきており、現在では全米屈指の観光都市として栄えている。

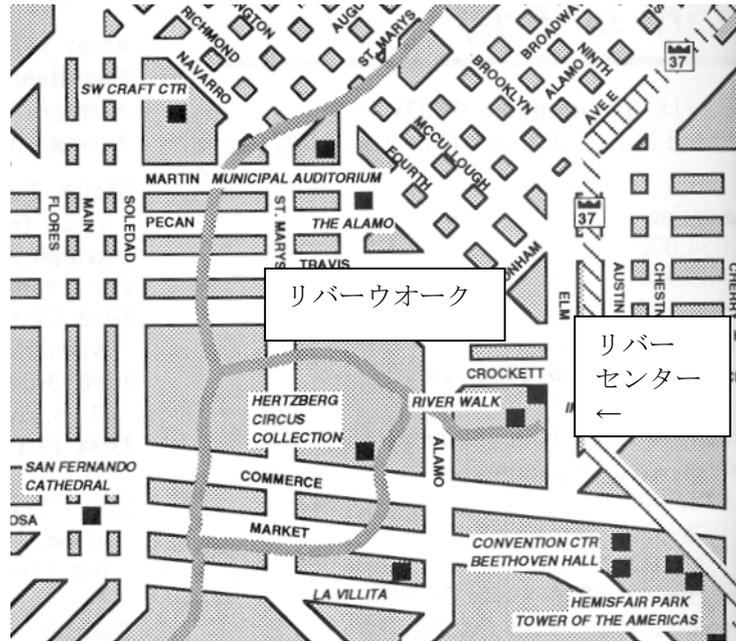
現在のサンアントニオの中心市街地風景



2 市の発展を導いたリバーウオーク

サンアントニオ市が全米屈指の観光都市となった一因として、市の中心部を流れるリバーウオークの建設があげられる。この都市の発展を導いたリバーウオークの建設は、1921年9月に同市を襲った集中豪雨による洪水が発端であると言える。この洪水は、死者50名、当時の金額で被害総額1,000万ドルという損害を市にもたらし、市街地は1週間以上閉鎖されると言う事態に陥った。このため、住民はダム建設を要求し、市ではこれを受けてダム建設とサンアントニオ川の幅拡張、都心部河川のU字部分の埋め立て道路を作る計画を打ち出した。ダムについては、1927年に建設されたが、都心部の川の大きく湾曲する箇所であるグレート・ベントの埋め立てについては、埋め立てによる再開発を提唱する地元ビジネス界と、自然保護のためこのグレート・ベントをそのまま保存し、街を再開発しようとする地元住民との間で大論争が巻き起こった。1929年、地元の建築家ロバート・ハグマンがスペインの古い町並みをコンセプトにした商店、レストラン、アパートを河川両岸に建設し、河川をそのまま活かして街を開発しようとする計画（リバーウオーク構想）を市の都市計画委員会に提唱した。その後、この計画は採用され、1941年リバーウオークの整備計画は完了した。整備のための資金は、市債（7万5千ドル）や連邦補助金（35万5千ドル）のほか固定資産税以外の不動産所有者への課税（不動産評価額100ドルにつき1.5セント課税）などで調達した。

サンアントニオ市の中心市街地図



サンアントニオ川

3 市における都市再開発の手法

第二次世界大戦を機に、市民のリバーウオークへの関心は薄れ、川の整備、美化活動も行われなくなった。また、高速道路の郊外への延伸によりスプロール化が進展し、都心の人口減少が著しく進んだこともあり、リバーウオークは、浮浪者の溜まり場となり、街はゴーストタウンと化していった。

事態を重く見た市では、1963年、ハグマンのリバーウオーク構想も参考にした、全米建築家協会サンアントニオ支部提案によるリバーウオーク再生のマスタープラン「パセル・デル・リオ（川の遊歩道）」を採択し、街の再生に乗り出した。翌年、リバーウオーク周辺の店主等の地元住民がパセル・デル・リオ・アソシエーションと言う民間組織を設立し、さまざま再生プランを提案し、街は、徐々に活気を取り戻し始めた。そして、1968年の「ヘミス・フェア」という万国博の開催を契機にリバーウオーク周辺にはヒルトン・パラシオ・デル・リオとはじめとする数多くのホテルも建設され、ホテル周辺のビル所有者もホテル建設に併せて改装を行った。こうした地域住民や市の努力も実り、万博は大成功を収め、1975年にはコンベンションセンターの建設もなされた。

更に、市は、都心部不動産協会やVIA Metropolitan Transitの協力を得て、連邦政府の都市開発補助金（UDAG）を活用し、リバーウオークの水を引き込んだ約4haの敷地にホテル、商業施設、レストラン、劇場を備えた複合施設であるリバーセンター開発構想を1987年に打ち出し、官民が一体となり中心市街地の再開発を行った。リバーセンターの開発の事業費は、4億900万ドル（事業費の負担の内訳：サンアントニオ市及び都心部不動

産協会がそれぞれ 5200 万ドル、VIA Metropolitan Transit が 7300 万ドル、連邦政府補助金が 2 億 3200 万ドル) となっており、1988 年にマリオットホテル (客室約 1,000 室) が完成し、また、1990 年に全事業が完了した。

サンアントニオ市の都市再開発の特色としては、度重なる洪水によるまちの崩壊など紆余曲折はあったものの、ハグマンのリバーウオーク構想を官民が一体となって継承し、本来なら邪魔物となるサンアントニオ川をあえて、街の資源として受入れ、リバーウオークを中心に再開発を行ってきた結果、成功を収めたという点があげられる。

観光客で賑わうリバーウオーク



ホテル、商業施設、レストラン、劇場を備えたリバーセンター



4 今後の課題

リバーウオークを中心に官民が一体となって中心市街地の再開発を行い、現在では全米屈指の観光都市として栄えているサンアントニオ市ではあるが、リバーウオーク周辺を集中的に開発した結果、リバーウオーク周辺以外の都心部地域においては、空店舗も目立つようになり、今後の市の再開発の再優先課題となっている。

そこで市では、この問題に対応するため、21 世紀に向け観光産業のみならず市の地理的特性や交通の便を活かし、「北米の交差点」(Inland Port) というスローガン掲げ、メキシコを中心とした国際貿易の中心地としての都市全体の基盤整備に力を注いでおり、中心

市街地の更なる再活性化に取り組んでいる。

第6節 フロリダ州ウェスト・パーム・ビーチ市

1 地域の概況

フロリダ州ウェスト・パーム・ビーチ市（City of West Palm Beach）は、人口約7万8000人の中規模都市であるが、同市の属するパーム・ビーチ・カウンティは、フロリダ半島の南東部に位置し、年中温暖な気候に恵まれ、全米でも有数の避寒地となっている。なかでも、大西洋から流入する水路を挟んで隣接するパーム・ビーチ市は、19世紀末に鉄道王ヘンリー・フラグラー（Henry Flagler）によって開発されて以来、富裕層の別荘や高級ホテルが集まる地域となっており、中心となるワース通りには、有名ブランドの店舗が立ち並んでいる。

ウェスト・パーム・ビーチ市は、カウンティ庁舎と国際空港を有していることから、パーム・ビーチ・カウンティの政治経済の中心として、また、パーム・ビーチ市の後背地として発展してきた。同カウンティは、全米第6位の急成長地域となっている。

しかし、1980年代には、ウェスト・パーム・ビーチ市街地は、人口の流出が進んで活気を失い、治安が低下し、犯罪の多発地域となっていた。

現在のウェスト・パーム・ビーチ市の中心市街地風景



2 開発の手法

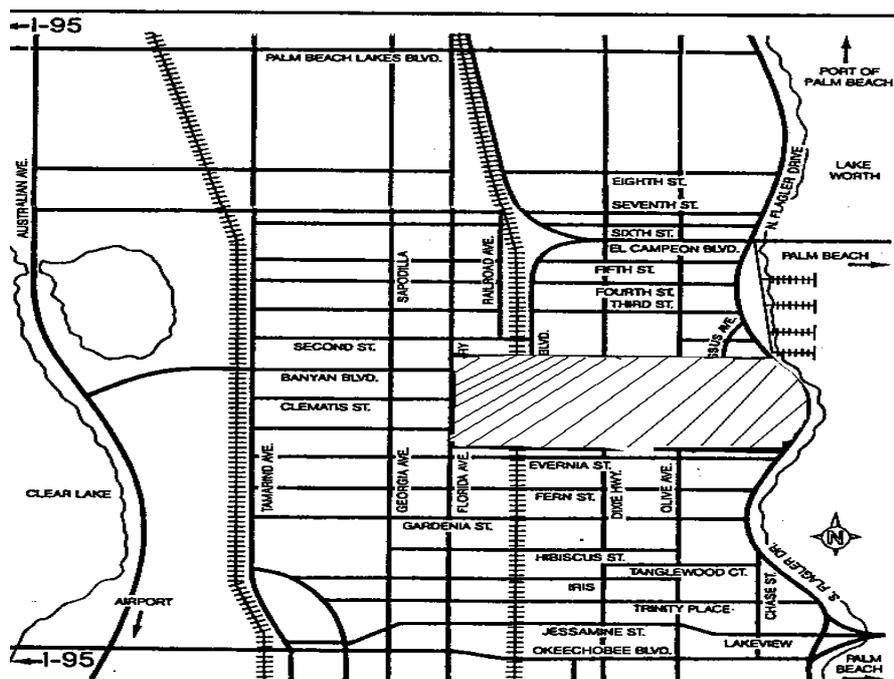
市街地再開発の必要性に迫られた市は、まず、1994年に、市街地の東端に位置する老朽化した大手ホテルを買収し、その取り壊しを行った。その跡地には野外劇場が建設されたが、取り壊しのための作業は、同年の大晦日に、市民イベントとして行われた。取り壊し作業をイベント化することで、市が今後市街地再開発に積極的に取り組む姿勢を市民にアピールする大きな効果があり、また、そのイベントのチケット販売による収入も大きなものであった。

また、市は、街の中心部を走るクレマティス通りの整備を行った。舗道の整備、通りに面したビルの所有者による軒先改修に対する補助を行ったほか、1996年には、通りの起点となる場所に市制100年を記念する噴水広場を建設した。

市街地の建築物は、一階が小売店舗や飲食店、二階より上層には保険会社や法律事務所等のオフィスまたは居住用、というように、混合用途(mixed use)が奨励され、昼夜を問わず、また、週日、週末を問わずに人の動きがあるように配慮されている。

市は、建設事業の他、ソフト事業にも熱心に取り組んでおり、毎週木曜日夜には、前述の噴水広場で、商工会議所等との共催により、バンド演奏や屋台の出店を行うイベント("Clematis by Night")を開いており、毎回4千人もの観光客や住民を集め、賑わいを見せている。この取り組みに関しては、市が国際中心市街地協会(International Downtown Association)から表彰を受けるなど、全国的にも注目されている。また、毎週土曜日朝には、生鮮食料品や民芸品を販売する出店が立ち並ぶ朝市も開かれており、これも好評を博している。

ウエスト・パーム・ビーチ市中心市街地図
(中央斜線部分は、クレマティス通り再開発地区)



3 コミュニティー開発局（CRA）による再開発

同市における市街地再開発の重要な担い手の一つが、コミュニティ開発局（Community Development Agency : CRA）である。

CRA は、ポートランドの事例で紹介した PDC と同様、一定地域における財産税収入について、基準となる年度からの増分を、市街地再開発によってもたらされたものと見なし、その地域に還元させようとする増分引き当て制度を利用した再開発事業を実施しており、ウェスト・パーム・ビーチにおいては、クレマティス通り周辺の中心市街地と低所得者層の多く住む北部の商業地区が、この制度を利用できる指定地区となっている。

CRAの理事会は、市長と市議会議員全員（5名）により構成されている。理事会の全構成員が対等の立場である点で、市長と議員の権限が異なる市議会とは異なるが、事務局も市役所内におかれており、市と同一化している。

4 市街地開発公社（DDA）による再開発

市街地開発公社（Downtown Development Authority : DDA）が CRA と同様、特定地区における開発を行う主体として、市の事業を補完する役割を担っている。その財源は、当該区域内の全ての資産に課される市税の一定割合とされ、当該区域内の納税義務者が割り増しされた税を拠出している。

ウェスト・パーム・ビーチ市の DDA は BID(Business Improvement District)の一種で、1967年の州法により設立を認められたもので、活動の内容は、警備の充実や、マーケティング活動、イベントの企画など、地域内の企業活動を促進するためのものである。その運営は、7名からなる理事会により行われており、理事は市議会によって任命される。1998年11月現在の理事は弁護士、商工会議所幹部など、全て一般市民であるが、各種会議には市の担当者がオブザーバーとして参加するなど、行政とのつながりも深い。

5 今後の課題

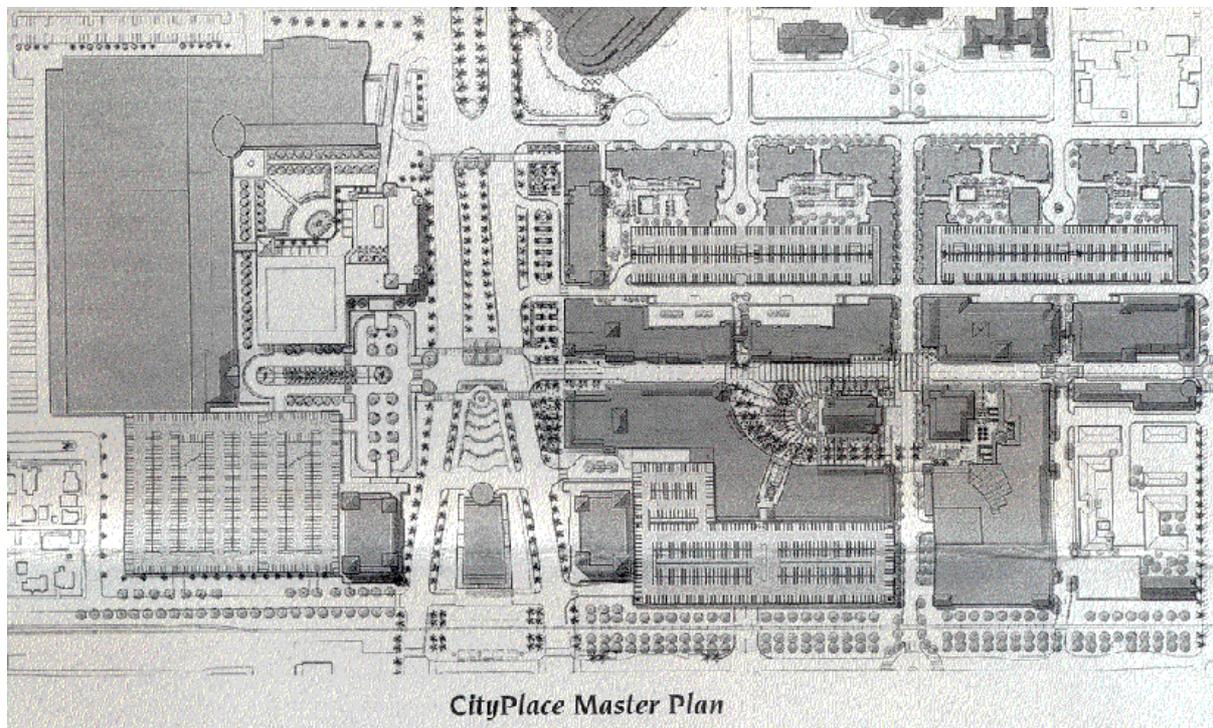
中心市街地の活性化に一定の成果を修めた同市では、市街地の西側周辺部の大規模な開発を計画している。この計画は、「シティ・プレイス（City Place）マスタープラン」と呼ばれ、約77エーカーの土地に、混合用途のビル、ホテル、コンベンション・センター、劇場等を建設するもので、計画全体の完成時には、市街地の面積が2倍になることが見込まれている。

この土地は、80年代後半に民間業者によって開発予定地として買収されたものであったが、その後の不動産価値の下落によって開発が頓挫し、放置されていた。

1995年に、市は、この土地を買収するための資金として2,000万ドルを借入れることとした。その後、所有権の散在していた土地の買収が完了すると、土地の所有権は CRA に移された。96年には開発業者に事前の会議への出席を義務づけ、開発業者の提案が、雇用創出による地域全体の発展への寄与について、市と CRA の要求を満たすものとなるよう、開発に関連する十分な情報提供を行い、行政側の意思を周到に伝えた。

コンペの結果、全国規模で活動する4つの大手開発業者の共同チームの提案が受け入れられ、大手フランチャイズの飲食店や小売店の誘致に成功しており、1998年1月までに50%以上の商業施設用地が売約済みとなっている。

シティ・プレイス (City Place) マスタープラン



第7節 オハイオ州ギャリオン市

1 地域の概況

オハイオ州ギャリオン市 (City of Galion) は、州都コロンバスとクリーブランドを結ぶハイウェイ 77 号のほぼ中間点に位置する人口約 1 万 2,000 人の小都市である。

古くから鉄鋼業など、重工業の盛んな地域の一つとして栄えてきた市であるが、1970年代以降、全国的な鉄鋼業の衰退により、これらの地域は「錆びた地帯 (Rust Belt)」と呼ばれるほど活気を失い、1980年代には、同市の市街地はゴースト・タウン化していた。

現在のギャリオン市の中心市街地



2 市街地再開発の取組み

1990年代に入り、中心市街地活性化が急務となった市では、次のとおり、市街地再開発に乗り出した。

①市民参加による再開発

1992年に、地域住民の自主的な集まりであるギャリオン地域改善委員会（Galion Area Betterment Commission）は、二度の市民集会を開催した。そこには400人以上の市民が集まり、当該地域において取り組むべき優先課題として、住環境の改善と市街地の再活性化が提言された。

94年には、市議会により市街地再活性化に経験のあるシティ・マネージャーが任用され、市街地再開発を進めるための組織が整えられ始めた。

②市民広場の建設とその周辺部の街路整備

中心市街地再開発を実施する上で、中心市街地におけるショップ、レストラン、駐車スペースや公共スペースなどの効率的な配分が成功の重要なポイントであると考えた市では、新しいシティ・マネージャーの指揮のもと、その整備を実施した。

主なものとしては、96年に実施した市の中心部に位置する市民広場の建設とその周辺部の街路整備で、同年8月に完成し、数百人の市民を集めた記念式典が行われた。

99年には、市の補助により、市の中心部を通るハーディング通りに面した建物の所有者による軒先の整備が実施された。

この市民広場の建設や軒先整備には、州から交付されるコミュニティー開発包括補助金（CDBG：Community Development Block Grant）が活用された。この補助金は既に述べたとおり、連邦住宅都市開発省（HUD：Department of Housing and Urban Development）の所管するものであるが、その配分方法の詳細は各州において定められている。オハイオ州においては、州開発局が窓口となっており、補助対象事業はいくつかの

プログラムに分類されている。このうち、ギャリオン市に交付されたのは、小規模都市における取組みに対して交付されるものであり、このプログラム (**Downtown Revitalization Competitive Program**) では、**CDBG** を利用した事業がどれだけコミュニティー活動と関連しているかが交付決定の際の審査項目となっている。この補助金の競争率は高く、**1994－1995** 会計年度には、**21** 団体の申請に対して交付決定を受けたのは **6** 団体であり、**1997－1998** 会計年度には、**19** 団体の申請に対して **6** 団体であった。ギャリオン市は、**95** 年と **98** 年の **2** 回、各 **40** 万ドルの補助金の交付を受けることに成功している。

現在、市では、更なる中心市街地活性化事業のため、**3** 回目の **CDBG** の交付決定を目指し、州政府に対し、補助金交付申請を行っている。

このほか、市では、中心市街地に小売店舗等を誘致するため、地元の **5** つの金融機関と協調して低利融資を行う制度を設け、積極的に誘致に乗り出している。

市の中心部に位置する市民広場



ギャリオン市の中心市街地図

Harding Way Street (メイン・ストリート) の中心に位置する市民広場



3 中心市街地再開発を支えた「メイン・ストリート・ギャリオン」

このように活発に中心市街地の再開発事業に取り組み、成功を収めた市ではあるが、その成功の裏には、市民グループの活躍があった。ここでは、州政府からの補助金獲得などに大きく貢献した市民グループ「メイン・ストリート・ギャリオン」について、紹介する。

元来、この地域はコミュニティ活動が盛んであったが、94年には、市街地再活性化を進めるための非営利法人「メイン・ストリート・ギャリオン」が設立された。その理事会は、保険外交員、主婦、商店主などの一般市民であり、これらの構成員は専任職員の一を除いて無給のボランティアである。

MSGは、市から委託を受けてCDBGを利用した事業の進行管理を行っているほか、市街地に企業を誘致するためのマーケティング事業や、市民イベントの企画等を行っている。

このメイン・ストリート・ギャリオンは、National Main Street Center(NMSC)が実施している全国規模のメイン・ストリート・プログラム（下記参照）の手法をもとにしているが、その会員とはなっておらず、州規模の同種の団体である“Ohio Downtown, Inc.”の会員となっており、中心市街地活性化に関する技術的助言を得ている。

MSG が実施する市民イベント



(参照)メイン・ストリート・プログラム

メイン・ストリート・プログラムとは、自然環境や歴史的保護組織のナショナル・トラストが設立した NMSC が実施するプログラムで、まちの目抜き通りであるメイン・ストリートに活気を取り戻すことにより、中心市街地の活性化を図ることを目的に実施されている。実施に当たっては、次の4つの項目に重点が置かれている。

- ・概観への配慮 (Design)
- ・組織化 (Organization)
- ・広報・宣伝活動 (Promotion)
- ・地域経済への貢献 (Economic Restructuring)

4 今後の課題

前述のとおり、軒先の整備など、ギャリオン市における CDBG を活用した事業は 1999 年会計年度で終了するが、MSG は専任職員の人件費等の義務的運営経費も CDBG に依存しており、市または MSG 独自の財源の確保が同市の再開発にとって重要な課題となっている。

また、ギャリオン市においては、固定資産税が一般歳入の 40%以上を占めていることから、市にとっては税収を増大させる事業所の誘致が重要な課題となっている。市の郊外には産業団地が造成され、市が 100%出資して設立した経済開発公社による工場誘致が進められている。もっとも、2001 年 2 月現在、11 区画のうち 2 区画しか工場が運転されておらず、現在のところ新規誘致の見込みもない状況である。

一方、同市は、市営発電所を持ち、売電事業を行っている。そこで得られた収益は、経

済開発に用いるよう州法で定められているため、市は、この資金を、MSG への助成も含め、市街地再開発関連事業に充てることを検討している。

また、軒先整備の完了した市民劇場の活用や歴史的建築物の観光資源としての活用など、住民や市外からの観光客への娯楽の提供も重要な課題となっている。

参考文献（本文中に掲げたものを除く。）

- ① “The American City – What Works, What Doesn’t” Alexander Gravin, 1996, McGraw Hill
- ② “Downtown Development Handbook (Second Edition)” 1992, Urban Land Institute
- ③ “Downtown, Inc – How America Rebuilds Cities” Bernard J. Frieden, Lynne Sagalyn, 1989, The MIT Press
- ④ “The State of the Cities 1998” U.S. Department of Housing and Urban Development
- ⑤ “Community Development Programs: State Report 1988” U.S. Department of Housing and Urban Development
- ⑥ “Urban Change in the United States and Western Europe” Anita A. Summers, Paul C. Cheshire, Lanfranco Senn, 1999, The Urban Institute Press
- ⑦ “Technical Preservation Services for Historic Buildings Preservation Briefs 1998” National Park Services
- ⑧ 「海外の中心市街地活性化」日本政策投資銀行編集（2000年 日本貿易振興会）
- ⑨ 「パートナーシップによるまちづくり」秋本福雄著（1997年 学芸出版社）
- ⑩ 「都市はよみがえるか 地域商業とまちづくり」矢作弘著（1997年 岩波書店）

参考 HP

<http://www.hud.gov/index.html>

<http://www.doc.goc/>

<http://www.dot.gov/>

<http://www.doi.gov/>

<http://www.cfda.gov/>

<http://www.state.ny.us/>

<http://www.ci.nyc.ny.us/>

<http://www.ci.portland.or.us/>

<http://www.cleveland.oh.us/>

<http://www.city.pittsburgh.pa.us/>

<http://www.ci.sat.tx.us/>

<http://www.cityofwpb.com>

<http://www.galionohio.com/>