

DBI Journal 10

特集：**都市再生への挑戦** ディベロッパーマインドを掲げて

対談 / **都市再生と街づくり** 丸の内発 都心再生

長島 俊夫(大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会幹事長) × 一色 浩三(日本政策投資銀行理事)4

Key Person Key Word / 和泉 洋人(内閣官房都市再生本部事務局次長)2

事例紹介 / 六本木ヒルズ(日本政策投資銀行都市開発部)10

提言1 / シームレスなバリアフリー都市の実現を(日本政策投資銀行都市開発部)12

提言2 / 都市再生と資源リサイクル(日本政策投資銀行調査部)15

海外事例紹介 / 再び輝きだす映画の都ハリウッド

(日本政策投資銀行ロスアンジェルス駐在員事務所)17

シリーズ・トップに聞く / 村井 敬(株式会社村井敬合同設計代表取締役)20

INFO-TOPICS.....22



都市再生に向けて

【いま、なぜ都市再生か】

平成5年までトップだった日本の国際競争力は、バブル経済の崩壊とともに下がり続け、14年には遂に30位になった。国際競争力年鑑によると、我が国の国際的なウィークポイントは、オフィス賃貸料の高さがワースト1となっているなど、主として都市に起因する点が多いことが特徴的である。また、世界三大金融センターの中での東京の株式売買代金のシェアも55%から15%にまで低下したり、国際港湾のコンテナ取扱量ランキングでも低下し続けるなど、欧米のみならずアジアの中での競争力も弱化している。

その原因としては様々な点を挙げることができるが、我が国の都市が魅力に欠けていることも、その主要な一因であろう。国際空港から都心までのアクセスに時間がかかりすぎること、下がっているとはいえ国際的にまだ高い地価やオフィス賃貸料、慢性的な渋滞や通勤ラッシュ、さらに道路率や公園率の低さなど、日本の都市が敬遠される理由は枚挙に暇がない。

政府は、経済を立ち直らせるために、バブル崩壊後何度も経済対策を打ち出し、公共事業の追加で需要を創出するなど、様々な手を打ってきたが、そのトレンドは止まらなかった。そこで、我が国の経済活動の大半は、都市において営まれていることに着目し、都市を元気にする必要があると考えられた。しかし、各省庁がバラバラに個々の施策を遂行するだけでは、施策の統一性に欠けるだけでなく、その実現にも限界がある。従って、総理のトップダウンの下、内閣を挙げて強力に都市再生を進めることにより経済を活性化させるべきである、との結論に至った。平成13年春の緊急経済対策である。

その後、小泉政権が誕生し、平成13年5月、環境、防災、国際化等の観点から都市の再生を総合的かつ強力に推進するため、都市再生本部が設置された。都市再生は、小泉構造改革の一環として、最重要課題のひとつに位置付けられたのである。

【都市再生プロジェクト】

都市再生本部の発足当時の最重要課題は、都市再生プロジェクトの決定であった。

都市再生プロジェクトについては、国際競争力のある都

市の形成や持続発展可能な社会の実現などの「21世紀の新しい都市創造」と、慢性的な交通渋滞などの「20世紀の負の遺産の解消」を図るため、基幹的広域防災拠点の整備、ゴミゼロ型社会の構築、国際空港や環状道路の整備等、これまで15項目を決定し、予算を重点化するなど内閣として総力を挙げてその実現に取り組むこととしている。

【都市再生特別措置法】

都市再生のためには、国家的プロジェクトも必要であるが、都市の8割は民間建築物であり、民間都市開発投資を活性化させることが不可欠である。

そのような観点から、民間の力を都市に振り向け、集中的に都市再生を促進するため、新たに「都市再生特別措置法」を制定した。同法は、平成14年6月から施行されている。

法では、内閣総理大臣が都市再生基本方針を作成するとともに、緊急かつ重点的に整備すべき地域を「都市再生緊急整備地域」として政令で定めることとし、これまで44地域を指定した。当該地域内における民間都市開発投資は、波及効果などを含めると、約20兆円に上る経済効果が見込まれている。

都市再生緊急整備地域内では、既存の都市計画を適用除外とする新たな都市計画制度（都市再生特別地区）を創設するとともに、都市開発事業者から都市計画の提案を可能とする制度の創設、事業認可等の手続期間の短縮などの様々なツールを設けた。さらに、都市再生本部が地域ごとの整備方針を策定し、地方公共団体と協力しつつ必要な公共施設の整備を促進するなど、都市開発事業が円滑に進むよう施策の集中的な投入を図ることとしている。

【今後の取り組み】

今後は、平成14年4月に決定した、稚内から石垣までを対象とする全国都市再生のための取り組みについて、その実現を図っていくとともに、平成14年度補正予算により設けられることとされた日本政策投資銀行等による都市再生ファンドや、平成15年度税制改正で実現することとしている都市再生関連税制の活用により民間活力による都市再生の着実な実現を図っていくこととしている。

特集

都市再生への挑戦

ディベロッパーマインドを掲げて

[対談]

と街づくり 丸の内発 都心再生

大手町・丸の内・有楽町地区
再開発計画推進協議会幹事長

長島 俊夫

日本政策投資銀行理事

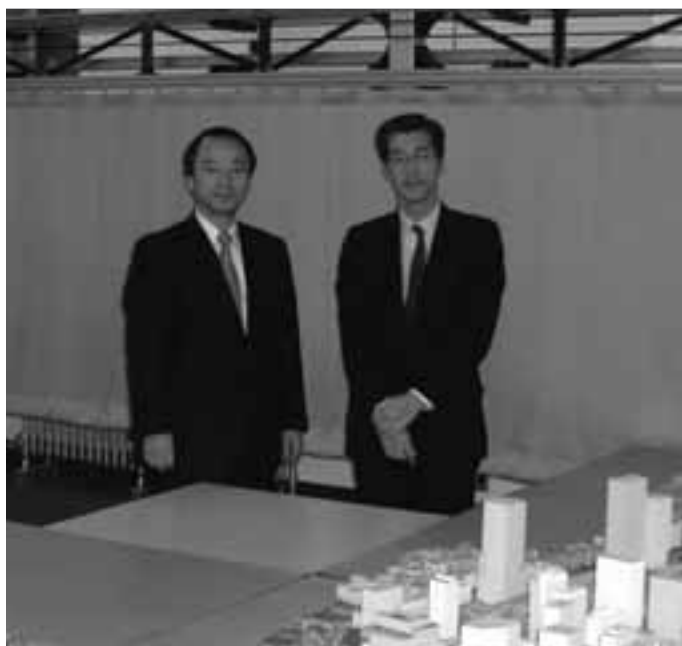
一色 浩三

一色 東京が二十一世紀に通用する新たな国際都市となるための第一段ロケットである丸ビルがこの九月にオープンしました。オープン直後からそのインパクトは強烈なものがありましたが、約三カ月が経過して、賑わいや交流は予想されていたものでしょうか。

色のある街が力の源泉

長島 丸ビルオープン後、JR東京駅の切符の売上が10%程度上がり、まさに丸ビル効果とJRさんはおっしゃってます。ステーションホテルや八重洲側の大丸百貨店も売上が伸びているらしく、丸ビル単体ではなく面的に効果が広がっているようです。そして新聞記事にもなったのですが、丸の内側の乗降客数が八重洲側を半世紀ぶりに逆転するということが起こりました。丸の内の就業人口は約二十四万人。それに対して、往来人口は就業人口の二から二・五倍と言われていますので、だいたい五十万人程度が、どちらかというところをビジネスを中心に往来しています。今、丸ビルの来場者は一日六万人から八万人なので、この分は丸の内に来る人が増えたと考えられます。多分、我々が想像していた以上に、丸ビルというブランドが幅広い層の方に昔から愛されていたのではないのでしょうか。

一色 そうした意味では丸ビルは社会の共有財産と言えますね。大正十二年にできた丸ビルは八十年、また丸の内という街を考えれば百年以上かけて社会的共有財産を形成してきました。それが今、二十一世紀に入ったところで新しい丸ビルがトップバッターとして、実はこれ強力な四番バッターでもあるのですが、国際都市東京の表玄関を二十一世紀にフィッ



トする新しい街に変えていく。この変わっていく力の源泉は何なのでしょう。

長島 ビルなり街は一義的にはそれぞれの所有者のものかもしれませんが、やはりこの街は少し違う意味を背景として背負っているのではないかと、おっしゃるような意味で社会的共有財産です。街は一回つくって終わりではなく、昔々と活動を続けるわけですから、ある時代、その時代を踏まえながらいろいろな方に評価されるような街のつくり方をしていかなければいけないと思っています。その結果として、今、丸ビルが丸の内の街の象徴的ファクターとして評価されているのだと思います。すなわち、社会・経済環境が変わり、ビジネススタイルも変わってきた中で、我々としても単にオフィスを建て替えるのではなく、様々な「色」のある街にしていきたいと考

都市再生



えたのです。丸の内ははじめ都心が力をつけ、東京の再生につながるということが重要だと思いません。

ところで今、都市再生というのは、ある種経済戦略的な意味も含めて動いていると思えますが、我々の協議会と野村総研とで、定量的な効果を試算致しました。それによるとこの地区で公表済みの開発プロジェクトの投資額合計が約八〇〇〇億円です。これを産業連関表を使って計算しますと、東京都への波及効果は約一兆四〇〇〇億円、全国への波及効果は二兆円近くになるとみています。

一色 丸の内が都市再生の起爆剤だということですね。先程、様々な色のある街にしたいとおっしゃっていましたが、従来のいわゆるオフィス中心の街というのは、単機能であるが故に半端で、いろいろな人々から期待されている街にはなり得ない。やはり非常に多機能なコンセプト、オフィスのほか商業施設とか、あるいは日常的な生活を過ごせる施設や芸術系のものとか、そういうものが複雑に散

りばめられていること、そして非常に長期間にわたってみんなから親しまれ、評価され続けているということが大切なのでしょうね。

長島 ロンドンのシティも金融にかなり特化していますが、ドックランドなどの動きを踏まえて、やはりシティの再開発の中ではもう少しいろいろな色をつけていこうという動きも始めているようですし、多分それが今後求められる街の姿なのではないでしょうか。

一色 メックUK(三菱地所英国法人)が手がけているロンドン市内のパタノスター・プロジェクトに接する機会がありました。確かにここでの街づくりはシティの中にあるセントポール寺院という本場にシンボリックな歴史的建造物の隣接地で寺院とうまく調和をさせながら、個性的で色のある三つの建物を配置しています。しかも共有的な機能部分はまた一つの別の棟に全部集めることによって、主役の三つの建物が機能的にもデザイン的にも非常に個性的に建てることのできる。あれは優れたコンセプトでこれからの都市再生の手本となるようなプロジェクトだと私は実感致しました。

街のコンセプトと タウンマネジメント

長島 この街も、街全体で一つの目標、価値観というのを共通して持っているのですけれども、個々のビルはやはり私はそれぞれの個性を持ったうえで変わっていかばいいのではないかと思うのです。そこに全体としての一つのコンセプトでつながっていればよろしいのではないかな。

一色 そういう街全体の一つのコンセプトを



一色 浩三 日本政策投資銀行理事

作り、守っていくのがタウンマネジメントですね。地方の観光都市などでもいろいろな申し合わせ事項できちっとした街並みづくりを目指すのですが、そのうち申し合わせ事項の外側で雰囲気を変えようなどできてきてうまくいかなくなることも生じています。自由と規制をうまくやっっていくことがタウンマネジメントの課題のような気がしますがいかがでしょうか。

長島 大丸有（大手町、丸の内、有楽町）地区では、昭和六十三年に再開発推進協議会というものを立ち上げて、ビルの開発は個々の方がやられるとしても、街の将来像というものを共有していこうという方針で進めてまいりました。

それから、従来どちらかというとマスタープランとか都市計画というのは公共の方が作られて、我々民間はそれに基づいて具体化するというのが常でございましたけれども、平成八年九月に、まちづくり懇談会という公民が一つのテーブルに着いて、この街の将来像やそれを実現するための都市開発諸制度の手法とかルールを定めていこうという場ができました。その結果を「まちづくりガイドライン」というものにまとめました。

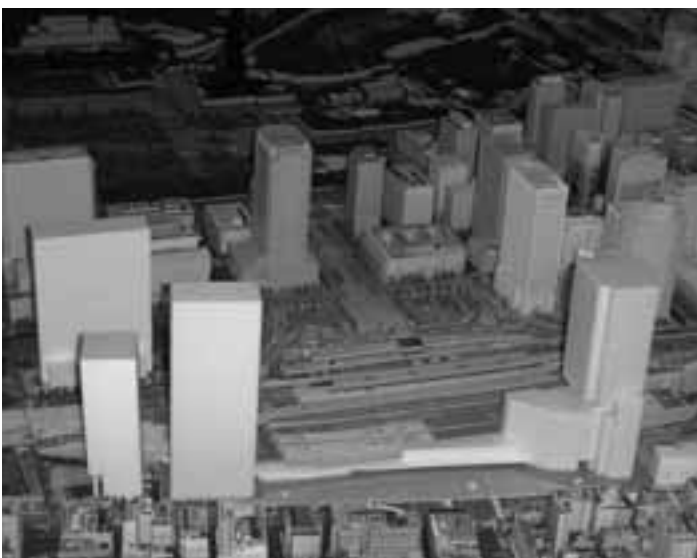
この地区の一つの特徴的なことは、日本の都市計画のある種、先駆的な役割を担ってきたということだと思います。新しい都市開発諸制度をここでまず取り入れてみて、その成果を踏まえて全国に展開していくことがこれまでも行われてきたと思うのですが、昨年、新

[対談] 都市再生と街づくり 丸の内発 都心再生

しい手法として、この地区は特例容積率の適用区域に指定されました。容積の移転はアメリカなどでは既に行われておりますけれども、日本においてはこの地区が最初に街づくりの中で実践されるということだと思います。

さて、先ほども申し上げましたが、これまでこの地区は再開発推進協議会という、この地区の地権者さんに集まっていたら、協議会というものを運営してあります。ただ、先ほど街が変わっていく、それから来街者のお迎えの仕方も変わっていくという中で、先般NPO法人の大丸有エリアマネジメント協会というものを発足させました。協議会がどちらかというとハードの作り手の立場で集まった集団なのに対して、今度のエリアマネジメント協会は、ここに就業している二十四万人という方の、いわば街のユーザーの方にもソフト面を中心に積極的にこの街のマネジメントに参加していただくことという趣旨です。みんな街の環境や就業環境の向上を図ろう、相互の交流を深めるようなこともやっということ、ということ、現在、具体的活動に入りつつあります。

ります。





長島 俊夫 大手町・丸の内・有楽町地区
再開発計画推進協議会幹事長

その中で、昨年十月から、これも公共的空間をみんなで使っていくということ、丸の内の仲通りや大手町の東京サンケイビルの広場等でヘブンアーティストという東京都公認の大道芸人のパフォーマンスの催しをスタート致しました。

一色 公共空間というものは確かにわが国ではあまりうまく使われていませんね。先程のバタノスターでは真ん中にシンボリックな塔があつて、塔を中心とした広場が共有のスクエアになって三つの建物に対し、またこの地域に関係している人々に対し交流の場を提供している。

丸の内のほか大手町、有楽町を合わせた丸有地区では多くのプロジェクトが進行中ないしは今後予定されていますが、それらのプロジェクトの中に、歴史的建造物保存の観点から、そのまま残すものもあるし、あるいは再生して残すものもあるようですね。歴史的建造物や史跡などを散りばめた街というのは、色があり個性があり競争力もあると思いますし、私個人は残していただくと思いいなと思うのですが、コスト面や安全面での制約はあるでしょうかね。

街づくりと 都市観光

長島 やはりいい意味で街の歴史というものを次の時代につなげていく必要があるだろうと思います。ただ、ちょっと欧米と違ったところは、欧米は基本的にあまり地震の問題がないとか、その前提

で石造りのものを残していくとか、そういうことが伝統的に行われておりますがやはり日本は耐震的な問題が制約の一つといえるでしょう。

ただ、この地区でも日本工業倶楽部会館とか、明治生命館をきつかけにして、東京都さんのほうでもそういう歴史的建造物を活かした街づくりを、むしろ積極的に行政施策としてサポートするシステムができておりますので、我々はそついつものを、この地域の資源としても利用しながら次の時代につなげられるものはつなげていきたいと考えております。

こうした歴史的建造物は、観光資源としても重要です。最近、街づくりを一つの都市観光という側面で捉えることがあります。この地区では少し賑わい空間を計画的に配置して、東京駅から有楽町、日比谷、銀座のネットワーク化を図っていききたいと考えています。以前から仲通りのブランドショップなどを誘致しております、非常に印象的だったのは、まだ丸ビルが着工する頃にはブランドショップの方をお訪ねしても「丸の内ですか。ちょっとまだどうですかね。」と言われたものですが、最近では先方からどこか空いていないか、空けられないかと積極的なアプローチをいただいています。この仲通りと丸ビルや今度建て替える新丸ビル、そして国鉄本社跡地の三力所を賑わい空間の拠点として都心の回遊性ができるのではないかと思っています。また、既に4回行いましたが、年末に仲通りをイルミネーションで飾る東京ミレナリオは、昨年二百八十八万人の方に来ていただきました。従来なかなか東京駅周辺で公共空間を祝祭に使うのは難しいと言われました

が、いろいろな方に来ていただいて、街も変わっていくということと、今後も日常的にもこういうことができる準備をしてみようと考えています。行幸通りで大使信任状奉呈式に向かう馬車が走る光景が土日でも一般の方に見られるような時代が来ると、都市観光的な視点からいいのですが。

一色 協議会の福澤会長(三善地所会長)が「ディベロッパーマインド(Developer Mind)」という言葉が強調されていますね。私共の銀行も英文名がDevelopment Bank of Japanですが、この「デベロッパー(Develop)」という英語の本来の意味は、「表からはなかなか見えなくて下に隠れたままになっているものを表面に引き出していく」とが、「そうしたものをさらに発展させる、展開させる」という、非常に能動的に、しかも新しい価値を創り出して、表面に顕在化させるということのようです。私共もそうした理念で政策金融に携わっていますので、「街づくり」のリーダーである福澤会長のお言葉には大変共感致します。ディベロッパーマインドに裏打ちされた「街づくり」は、街に隠れている素材、あるいは歴史的なもの、そういうものを水面下から表舞台に引き上げ、それらを観光資源にしたり、都市にエネルギーを与え、個性を顕在化させる重要な役割を果たしているものと思います。そういう意味で、会長の言われるディベロッパーマインドというのは街づくりに不可欠なものであり、本当に大切な視点だなと思います。

個人的な感覚ですが、大丸有地区で何か足りないものというのは、例えばオペラハウスだとか、あるいはミュージカルなどの文化施設なのではないでしょうか。ニューヨークに

[対談] 都市再生と街づくり 丸の内発 都心再生

してもロンドンにしてもパリにしても、それなりのものがどこかにうまく配置されていて、その周辺には観劇や音楽鑑賞の前後の時間を楽しむレストラン街などもありますね。

長島 非常に地価水準が高いところでございますので、今、おっしゃったような施設というのはなかなかビジネス的には難しい面もありますが、ただ先程申し上げた特例容積率適用区域制度による容積の移転とか、業務用途と非業務用途の入れ替え制度というのがあるのですが、そういう新しい制度を今後の再開発の中で活用していけると考えています。例えば金融機関の本店がセキユリティー上、非業務容積はそれほど消化できないというような時に、そういう用途容積をどこか一カ所に集結させて、その中で今、おっしゃったような機能を作り上げていくというようなことが、やりやすい環境にはなってきたと考えております。

駅と街の一体化

一色 私は都市再生においては駅前広場というのは凄く大事なのだと思うのです。例えば観光都市東京を考えると、その玄関口である東京駅の駅前広場の整備というのは結構いろいろアイデアがあってもよいのではと思いますが、いかがですか。

長島 東京駅周辺の都市基盤のあり方を検討する委員会では、やはり車というよりは人を優先した広場にしていきたいということが皆さん共通のキーワードですが、ではそれをどういう形で整備するのかというのが今後の話だと思います。

平成十一年十一月に石原都知事が知事の最



初の政策発表として東京都が出した「危機突
破・戦略プラン」というものがございませ
う。その中で、これだけ東京駅周辺が再整備され
てくるならば、日本の玄関口である東京駅そ
のものを創建時の姿に再現しようというこ
とが示されました。それにつながる形で東京
駅の丸の内広場とか八重洲広場、それから皇
居に至る行幸通り、この辺一帯を公共空間と
しても再整備していこうということが打ち出
されました。

これも正直、私はよく知らなかったのです
けれども、東京駅は創建時は三階建てだった
のです。それが戦災後復旧して現在の二階建
てになっています。現在計画さ

れておりますのが三階建ての復
元ということで、概ね二〇一〇
年を目標にして、今、JRさん
を含めて準備をされております。

一色 駅前広場を人の往来や交
流の場として期待する際に、日
本と海外の駅前広場では駅の仕
組みに差異がありますね。日本
の駅というのは改札口がありま
すよね。この改札口によって改
札の外の広場と駅構内が分断さ
れて、改札口から中が閉ざされ
た空間になっていますね。

長島 ラッチ内、ラッチ外です
ね。

一色 東京駅で言いますと、本
来、丸の内側広場と東京駅構内
と八重洲側広場が一体となった
空間であれば素晴らしいと思
いますね。現状はそのことろの
交流性が非常に悪い訳ですが、

夢を語らせてもらえば、改札口が消えて丸
の内口と八重洲口がオープンな広場としてつ
ながるとおもしろいなと思います。「この三つ
が一体となれば、ここだけでも立派な街にな
ると思います。」

長島 今、おっしゃったような形、どうい
う形で整理されるかどうかは別にして、駅と街
というテーマですよ。駅と街の交流とい
うのをぜひ促進していきたいということで、J
Rさんもいろいろ議論をされているよう
です。

街づくりは長期的視点で

一色 最後に丸の内の将来像を含めてこれか
らの都市再生を考える際のポイントをお話し
いただけますか。

長島 今はある種経済対策という意味での都
市再生というテーマがあるということですよ
ね。私はよく東京都の方や国の方にもお話し
するのですけれども、そういう意味での都市
再生というのは、従来から言われてきた街づ
くりという意味での視点がバランスよく動い
ていく必要が、特にこの地域にはあります。
地域の建物であり、地域の街であるというこ
とは事実ですが、先程もおっしゃったある種
社会的共有財産であるべき街だということか
らすると、十年、二十年、三十年生き続けて、
次の時代を生き続けたときに、やはりこうい
う街でよかったですと言われるようなバランスと
いうのがなくてはいけないと思うのです。

一色 これからも色のある個性的な街づくり
が次々と展開されることを期待しておりま
す。本日は本当にありがとうございました。

[事例紹介]

六本木ヒルズ

(六本木六丁目地区第一種市街地再開発事業)

日本政策投資銀行 都市開発部

はじめに

現在東京都心部では様々な大規模再開発事業が進められています。注目されているもののうちの一つは旧国鉄用地が処分されたことに伴う再開発や工場用地の再開発など大規模遊休地の有効活用に伴うもので、東京駅周辺、汐留、品川などにおいて行われているものです。もう一つは、密集住宅地などの既成市街地の再開発で、六本木などにおける市街地再開発事業の進捗によるものです。これらの再開発はいずれも二〇〇三年頃から徐々に事業が完成していく予定で、再開発の進捗によって東京都心部にそれぞれ特色のある新たな拠点機能の整備が進むとともに、都市機能の更新による都心部の経済活動の活性化が期待されています。

このように変貌を遂げようとしている東京都心部におけるこれら大規模な再開発の中で、職、住、遊、文化、ショッピング、エンターテインメントと多様な機能を取り入れた面的複合開発であり、数多くの地権者との長年に渡る合意形成を図って進められている事業がこれから紹介する六本木ヒルズ(六本木六丁目地区第一種市街地再開発事業。施行者・六本木六丁目地区市街地再開発組合)です。

地権者数四百人にのぼる 巨大再開発

六本木ヒルズは、東京都港区六本木六丁目の菅団地下鉄日比谷線六本木駅周辺の六本木通り、テレ朝通り、環状三号线

に囲まれた地区で、近年開業した都営地下鉄大江戸線六本木駅、麻布十番駅、菅団地下鉄南北線麻布十番駅からもほど近く、東京駅周辺や新宿などの主要な拠点をいずれも約5km以内に収めるところに位置しています。地区内に立地していたテレビ朝日の放送センターの老朽化に伴う建て替えを発端として放送センターを含む地区を一九八六年に東京都から再開発誘導地区の指定を受けて以来、約四百名の地権者と十七年の歳月をかけて進められてきました。民間事業者による再開発事業としては、施行区域面積が約11・6ha(東京ドームのグラウンド部分八个相当)、延べ面積が約76万㎡に及ぶことから、国内最大級の事業になります。

事業施行前の当地区は、放送局や共同住宅が立地していたほか、木造住宅が非常に密集していた地域でもあり、街区には傾斜地も含んでいること、街区内の道路も狭隘であり自動車の往来にも不便な点があったことから、火災発生時の対応など防災上の問題もありました。市街地再開発事業とは、都市再開発法の手続に従って非耐火・密集地域の解消や公共施設の整備などに、都市計画として道路や建築物の整備を行って都市機能の更新及び市街地の高度利用を進めるものです。数多くの地権者や地元自治体と権利関係を調整しながら計画内容を決定し



ていくこととなるため、事業化には非常に長い時間を必要とする再開発事業においても、当事業のように約四百名にのぼる地権者の取り纏めや地元自治体との調整を行うこととなると、施設規模もさることながら、このような参加者の数の多さや権利調整の困難性などの点においても国内最大級の市街地再開発事業であり、都市再生の一翼を担うと称するのにふさわしい事業であると言えます。

生まれ変わる街

六本木ヒルズでは、六本木六丁目地区



建物概要	事業経緯		
所在地	港区六本木6丁目	1986年 11月	六本木六丁目地区が東京都から再開発誘導地区指定
区域面積	約11.6ha	1990年 12月	「六本木六丁目地区再開発準備組合」設立
延床面積	759,100m ² (六本木ヒルズ森タワー38万m ² 、住宅15万m ² 、ホテル7万m ² 、テレビ朝日7万m ² 、他)	1995年 4月	「六本木六丁目地区第一種市街地再開発事業」都市計画決定
主要用途	事務所、共同住宅、ホテル、店舗、美術館、映画館、テレビスタジオ、学校、寺院、備蓄倉庫	1998年 10月	「六本木六丁目地区市街地再開発組合」設立
最寄り駅	営団地下鉄日比谷線六本木駅、営団地下鉄南北線麻布十番駅、都営地下鉄大江戸線六本木駅、麻布十番駅	2000年 2月	権利変換計画認可
		2000年 4月	着工
		2003年 春	竣工予定

施設の概要

の抱える問題を解決するために、道路整備の面では、幅広い歩道を確保して街区を東西に横断する「六本木けやき坂通り」(約400m)を新設しているほか、当地区に隣接する環状三号線と、六本木通りが従来立体交差であり不便であったものを、道路の拡幅により平面接続を実現することなど、広域交通への貢献も図られています。また、人工地盤の活用などにより歩行者と自動車の動線を分離し、高低差の大きい当地区において段差の解消を図るなどバリアフリーにも配慮して、安全で快適な歩行者空間を形成しています。さらに、再開発地区内にある旧毛利邸跡の池・緑地の保全をはじめ、公園や広場を確保し、計画敷地面積の過半をオープンスペースとし、地上だけでなく屋上緑化にも積極的に取り組み、豊かな都市空間の形成に努めています。これらのインフラ整備などにより、六本木六丁目地区は、老朽化した非耐火・密集市街地が解消され、広く一般に開放された空間を持つ新しい街に生まれ変わります。

六本木ヒルズは、「文化都心」というコンセプトに基づいてオフィス、ホテル、放送センター、住宅、商業施設、シネマコンプレックスなどを配置します。六本木通りに面する北側のA街区(約6600m²)には、営団地下鉄日比谷線六本木駅から地下連絡通路で直結される駅前プラザ(「メトロハット」)を整備することにも、店舗、学校などで構成される複合棟(「ハ

主な施設

リウッドビュリーティープラザ)を配置します。地区中央のB街区(約5万7200m²)には、当計画のメインタワーとなる地上五十四階、高さ238mの事務所棟(六本木ヒルズ森タワー)、客室数三百九十室のホテル(「グランドハイアット東京」)、テレビ朝日、シネマコンプレックス(「ヴァージンシネマス六本木ヒルズ」)、MOMAニューヨーク近代美術館)をはじめとする世界の著名美術館などの提携による森美術館など、多彩な都市機能を集約します。元麻布の閑静な住宅地に隣接する南側のC街区(約2万1000m²)には、計四棟、約八百戸の住宅を整備し約二千人の居住人口を確保します。また、中規模の事務所棟(「けやき坂テラス」)なども計画されています。さらに地区全体に二百を超えるショップやレストランからなる商業施設を配置します。基盤施設として、地区全体で総計約二千七百六十台の駐車場整備、地区内のエネルギー供給源となる大規模コージェネレーションによる特定電気事業と地域冷暖房施設を組み合わせた省エネルギーシステムの整備を行います。このような六本木ヒルズへの来街者数は一日十万人、就業者は約二万人を想定しています。

六本木ヒルズ森タワー

「東京の新しいランドマーク」

六本木ヒルズのシンボルとなる地上五十四階建ての超高層ビルです。七階から四十八階までに位置するオフィスは、超

高層ビルの一フロア貸室面積として国内最大級の約1360坪(約4500m²)を誇り、ネットワークやセキュリティなどのインフラは最新鋭の設備を備えます。最上部には文化・芸術・知の創造空間として、「森アーツセンター」(美術館、展望台など)がオープンします。

商業施設

「新業態、初出店、オリジナル商品で“only one”を表現」

六本木ヒルズ内のコンセプトの異なる四つのエリアに二百を超えるショップやレストランからなる商業施設が配置されます。各建物の低層部や路面に店舗が連続し、緑溢れる開放的な空間の中で、街全体を回遊しながらショッピングや飲食が楽しめる構成となっています。

グランドハイアット東京

「新しいライフスタイルデザイン」

「グランドハイアット東京は、三百九十の客室、十三の宴会場施設などを備えた大型ホテルです。」

テレビ朝日

「次世代のデジタル・メディアステーション」

テレビ朝日は、日本庭園に面した六層吹き抜けのアトリウムなど、自然と一体化する内部空間をもちながら最新機能を装備しています。放送開始は二〇〇三年十月の予定です。

[提言 1]

シームレスなバリアフリー都市の実現を

日本政策投資銀行 都市開発部

はじめに

今、都市再生はわが国の重要な課題であるが、それは都市の魅力や国際競争力の向上を誘因として人が集まり交流し、都市が活力を取り戻すことといえよう。そこには、都市居住者・勤労者の快適性、国際的水準に遜色ない質の具備、高齢者・障害者の自立や社会参加の促進などの視点が欠かせない。特に急速に進展するわが国の高齢化を考えると、都市のきめ細かいバリアフリー化を早急に進める意義は大きい。都市内の移動に着目すると、現状駅やビルなど個々の施設のバリアフリー化が進展しているが、都市全体としてのバリアフリーの連続化（シームレス化）は依然不十分である。シームレス化を実現していく上での課題は何か、以下で検討してみたい。

わが国都市のバリアフリー化の動き

一九八一年、国連の国際障害者年を契機として、障害者の人権を尊重し、社会

参加を促す「ノーマライゼーション」の概念がわが国にも紹介された。また一九九四年わが国人口に占める六十五歳以上の割合、すなわち高齢化率が14%を超え、高齢化社会から高齢社会へ移行した（高齢化率7%超を高齡化社会、日本は一九七〇年以降、14%超を高齡社会という）。しかも高齢化進展の速さを表す倍化年数（高齢化率が7%から14%になるのに要する年数）は先進国中最も速く、様々な分野で高齢社会への対応が急務との認識が広がった。

こうした流れの中で高齢者や障害者が利用しやすいビルや公共交通の整備を進めようとするいくつかの政策がとられている。中でも法律による枠組みを整備したものと、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律」（一九九四年、略称「ハートビル法」）、および「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（二〇〇〇年、略称「交通バリアフリー法」）がある。前者は建築主に優遇措置を付与してビル新築・改修時のバリアフリー化を誘導しよ

うとするのに対し、後者は交通事業者に一定基準（一日平均利用者数五千人以上、高低差5m以上）を満たす駅のバリアフリー化を助成策とセットで義務付けるものである。対象駅は全国で二千五百六十六駅（うち地下鉄五百四十四駅）であり、このうちエレベーター設置済みの駅は地下鉄で六割以上、全体でも四割以上に達している。またハートビルに関しては二〇〇二年度より対象ビルや優遇措置を拡充する法改正が行われた。しかしわが国はまだ欧米諸都市のバリアフリー化水準からは立ち遅れている。

先行する欧米諸国の取り組み

建築物のバリアフリー化に最も早く取り組んだのはアメリカである。一九六八年に障害者に配慮した建築物の基準を定め、公共建築物に基準適合を義務付ける「建築バリア法」を制定、ここから「バリアフリー」という言葉が誕生したといわれる。また福祉先進国で知られるスウェーデンでは一九七一年に建築法規を改正し、すべての建築物を障害者が利用可



出所：社会福祉法人 武蔵野市民社会福祉協議会 ホームページ

能となるように義務付けた。イギリスで義務化されたのは一九九一年であるものの、既に一九七〇年、「慢性病患者および障害者法」で公共建築物における障害者への配慮規定が盛り込まれていた。ほぼ同じ頃、公共交通機関についてもアメリカが先陣を切る形で、一九七〇年に「都市大量交通法」を改正し、地下鉄やバスのバリアフリー化政策を開始した。これは義務ではなく努力規定であるが、同時に連邦政府の補助も盛り込まれ

各国のバリアフリー法定化時期

	1970		1980		1990		2000	
スウェーデン		'71	'79	'82				'98
イギリス		'70		'85	'91	'95	DDA	
アメリカ	'68	'70	'78		'90	ADA		
日本					'94			'00

(各種資料より作成)

凡例 建築物
 公共交通 PTS・STS タクシー
 () 義務のない努力規定
 DDAはタクシー義務化を含む。ADAは公共交通とPTSの義務化を含む。

た。義務化されたのは一九九〇年の「障害者を持つアメリカ人法(ADA)」以降である。法による義務化ではヨーロッパが先行し、一九七九年スウェーデン、一九八五年イギリスで実施された。なおイギリスではADA同様に、雇用や公共サービス全般における障害者の差別を禁止する「障害者差別禁止法(DDA)」を一九九五年に制定し、他国に先がけタクシーにも車椅子対応を義務付けた。

シームレス化への課題と提言

このように建築物や公共交通機関をそれぞれにバリアフリー化していくことは重要であるが、それだけでは十分とはいえない。自宅から公共交通機関へのアクセスが困難な高齢者や障害者の移動手段の確保や、駅と建築物や道路との円滑な移動経路確保などが課題として残る。

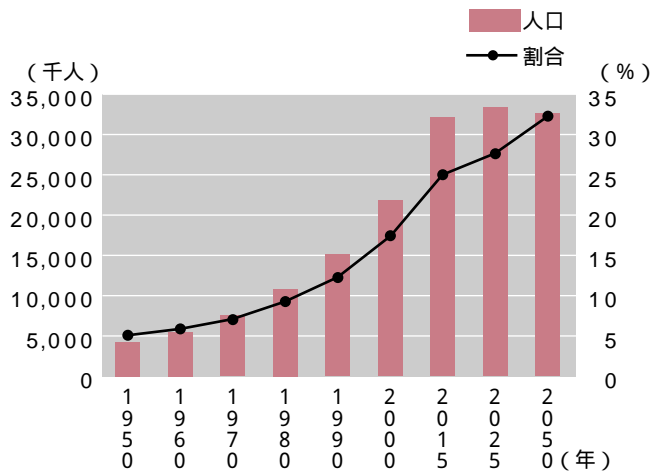
提言1 STSの義務化を
 前者については再び欧米の先進的取り組みを見てみよう。高齢者や障害者の通院や買い物といった個別的な少量輸送サービスはボランティア活動に端を発するが、一九八〇年頃より次第に福祉政策または交通政策の中で制度化され、公的主体により運営されているのが一般的である。アメリカではPTS(Para-Transit Serviceの略)、ヨーロッパではSTS(Special Transport Serviceの略)と呼ばれるこのサービスは、高齢者・身障者が

先進国の高齢化率と倍化年数

国名	高齢化率 (1999年)	倍化年数 (高齢化率7% 14%)
日本	16.7%	24年
ドイツ	16.2%	42年
イギリス	15.6%	46年
アメリカ	12.7%	69年
スウェーデン	17.3%	82年
フランス	15.8%	114年

(資料:総務省統計)

高齢者増加推移



(出所:国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集」)

個人または少人数で乗り合い、需要に応じてdoor-to-doorの輸送を行うものが典型である。PTSまたはSTSの提供を法で明示的に義務付けているのはアメリカ(一九九〇年、ADAで公営交通事業者に義務付け)およびスウェーデン(一九八〇年、「社会サービス法」ですべての自治体に義務付け)であるが、イギリス、フランス、ドイツ等でも障害者への配慮や差別禁止を定めた法律等を根拠に導入、定着している。費用はスウェーデンが全額公的負担であるが、他の国も大部分を公的補助に依存している。近年わが国でも制度化されたSTSが登場した。東京都武蔵野市では公共交通利用の困難な高齢者・障害者が市の福祉公社に

年会費千円を納めて登録すると、「レモンキャブ」という車椅子対応の軽自動車door-to-doorのサービスを受けられる。利用者負担は十分あたり八百円。運行に当たるのは福祉公社に登録された地域の商店主等である。わが国の「交通バリアフリー法」(二〇〇〇年)制定時STSの義務付けは見送られたが、五年後の見直し時に検討するとの付帯決議がなされている。運営主体や財源などが検討課題となるのが早期の普及を期待したい。

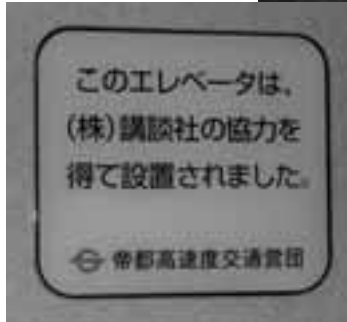
提言2 鉄道事業者、ビルオーナー、行政の連携強化を
 次に駅と建築物や道路との円滑な移動経路確保についてはどのような問題があるのだろうか。以下に鉄道事業者、ビル事業の取り組みを見てみよう。

【鉄道事業者】東京の地下鉄のエレベーターを例に取ると、エレベーターは車いす利用者でも一人で容易に利用することができ、また一般利用者の利便にも資することから、交通バリアフリー法施行以前から積極的に設置を行ってきた。近年では各駅の地下ホームと改札階の連絡用のみならず、改札階と地上の連絡用も設置が本格化し、地上出入口確保の問題が生じている。エレベーター出入口の地上設置には3mの幅が必要だが、設置後の歩道の残幅員基準が3mの場合には6m幅の歩道にしか設置できない。また国道と都道府県道では設置許可基準が統一されておらず調整に時間もかかる。歩道以外にも私有地やビル内設置のため駅周辺の新築・改築計画の情報収集や、地主・ビルオーナーへの協力呼びかけも必要にな



っている。実際協力を得るのも容易ではなく、営団と都交通局は行政（東京都都市計画局）と共同で建築主向けのパンフレットを作成した。営団有楽町線護国寺駅の地上連絡エレベーターは講談社から用地の無償提供を受けて設置された。

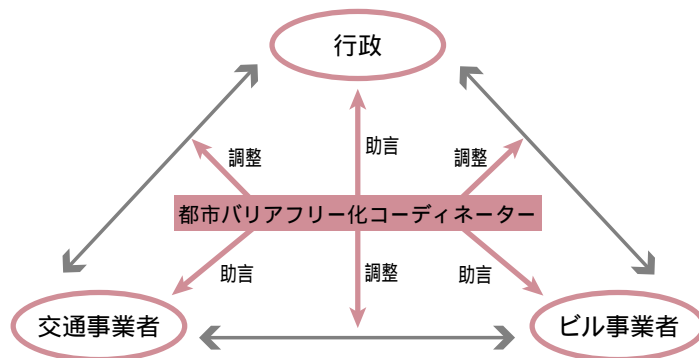
【ビル專業】浜松町にある世界貿易センタービルは、大江戸線の開業に伴い、大門駅とビルの地下商店街を接続した。工事は鉄道側が行うもののビル側も費用の一部を負担した。既存ビルであり敢えて



投資を行うことに見合う効果があるのか、セキユリティーは大丈夫か等の不安を抱えながらもビルの競争力を高める先行投資として投資を決めた。開通後ビル内の人流増加や商店の売上増加等の効果が現れ、また地下鉄利用者やビル内就業者の利便も向上した。シャッターや監視カメラ設置によるセキユリティー対策も講じた。

新設の山王パークタワービルは、営団南北線溜池山王駅出入口の用地買収が難航していた鉄道側に協力し、ビル建築計画に地下鉄出入口設置と身障者用エレベーター設置を盛り込んだ。当該工事費の一部を負担することにはなったが、地下鉄4路線が交差する駅と直結したことはビル経営上も大きなメリットになっている。ただ、ビルオーナーは鉄道事業者と異なり、バリアフリー化の義務はなく、またバリアフリー化投資そのものが収益を生むわけではなく、投資の効果も把握しにくい。必ずしも上記の例のように投資に踏み切るケースばかりとはいえない。今後はビル単体ばかりではなく他施設との結節改善にも着目して政策誘導していく必要がある。

都市バリアフリー化コーディネーターの役割



あろう。さらに誘導効果を高めるためには、鉄道事業者、ビルオーナー、行政（道路部門、建築部門、福祉部門等）間の円滑な調整を通じた連携強化が必要である。交通、建築、不動産経営、福祉等、幅広い分野の知識や経験を有し、ビルオーナーの協力取り付けや許可取得を円滑に行う「都市バリアフリー化コーディネーター

「」とでも呼ぶ人材の育成も有効ではなかろうか。

おわりに

これまで我々は都市において便利さを追求して交通網や建築物を高密度に整備してきた結果、平面的にも立体的にも様々な移動の制約を設けてしまった。しかし、高齢化は加速し、今後約十五年後には四人に一人が、約四十年後には三人に一人が高齢者になると予測されている。また、障害者が障害を持ったままでも障害のない人と何ら遜色なく日常生活が送れるように、生活環境や条件を社会自体が変えていくべきとする「ノーマライゼーション」の浸透で障害者の社会参加も増加する。これらを踏まえ、高齢者・障害者に配慮した都市に変えていくことは、同時にすべての人々にとっても移動を楽にする。フランスでは、労働権や居住権と並んで、すべての国民に、移動する権利、交通機関を選択する権利を「交通権」として保障している。このような意識をもつことがシームレスなバリアフリー都市実現の原動力になるかもしれない。

[提言 2]

都市再生と資源リサイクル

日本政策投資銀行 調査部 環境・機動班 竹ヶ原 啓介 佐藤 朋子

はじめに

都市再生に向けた取り組みが進展している。この問題は、広くわが国の競争力の維持・向上のための対策として位置付けられており、空港や道路などのインフラ整備を通じた国際交流・物流機能の強化や、広域的な防災体制の整備や環境共生など、これまでの都市像を多面的に見直そうとするものである。都市再生により都市構造に修正を施すことは、いわば過去に嘗々と積み重ねられてきたストックを棚卸し、これを最適な状態に作りかえるプロセスともいえ、その影響は多方面に及び、小稿では、このうち資源リサイクルの問題からアプローチしてみたい。

都市には大量の物資が流入し、消費後に大量の廃棄物として排出される。またこうした物資を運送するために大量のエネルギーが消費され、その量は都市の規模が拡大するほど多くなる。このため、資源リサイクルを都市問題として考える際の論点は生活廃棄物（下水汚泥なども含めて）になるのが一般的である。しかし、都市再生との関わりでみた場合、資源リサイクル上の最大の論点は、都市を構成する建設ストックの廃棄物化、すな

わち建設副産物の問題である。

建設副産物の急増シナリオ

過去四十年余りの間に、建築物の延べ床面積で四倍弱、社会資本ストック総額で十四倍弱¹と、わが国の建設ストックは着実に増加してきた。いずれも七十年代前半までの増加率が大きく、高度成長期の活発な建設投資の様子がうかがえる。その後三十年余りを経過した現在、こうしたストックが更新期を迎えつつあるなかで、建設副産物²の発生量がかつて経験したことのないペースで増加することが懸念されている。

図1は、建設ストックの経過年数だけに着目して、その解体から発生する建設副産物量を試算したものである（建設発生土を除く）。具体的には、建築、土木ともにある年度に着工（又は完成）し使用に供されたものが、その後一定の確率に従って寿命を迎えると想定して³廃棄される量（解体系列）を求め、これに建設副産物の排出量原単位を乗じている。

この前提で試算すると、わが国における建設副産物の排出量は、公共土木と非木造建築を主体に、二〇二〇年度には3

億トン強、二〇三〇年には4億トン強と、現状のそれぞれ2倍、3倍弱と長期的に大きく増加することになる。特に、二〇〇〇年度から二〇一〇年度にかけて、全体では年平均7・5%という高い増加率となる。種類別では、七十年代の非木造建築物が更新期を迎えることを反映して、解体非木造の寄与が大きいためコンクリート塊が過半を占め、これにアスファルト・コンクリート塊（アスコン塊）、建設発生木材を合わせた三者で、全体の八割を占める（図2）。これが、懸念されている建設副産物の急増シナリオである。

ストックの解体が実際にどの程度発生するかは、新規の建設投資動向に影響される。また、解体理由も、建築物や構造物が構造体として物理的な寿命を迎える場合だけでなく、性能面での陳腐化など様々な要素が契機となることを考えれば、経過年数だけに着目した判断には限界がある。しかしながら、階高の不足など既存建築物が近時の情報技術の急速な高度化に対応できなくなっていることや、今号のメインテーマである都市再生事業の進展がストック更新を促す方向に働くことを考えれば、このシナリオの蓋然性は小さくないだろう。

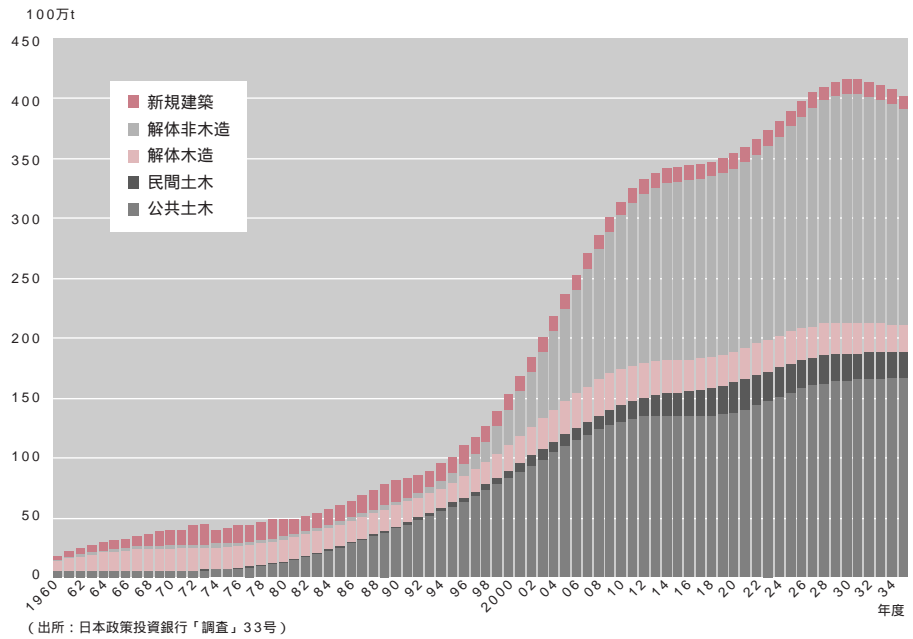
建設副産物は、これまでのところ（不法投棄の問題を抱えているが）総じて順調に再資源化されている。しかし、過半を占めるコンクリート塊の投入先である道路（路盤材、路床材）の受け入れ余力が限られるなかで、急増シナリオが現実のものになると建設副産物は行き場を失いかねない。また、主として公共土木から発生する建設発生土（いわゆる残土）も同様の問題を抱えている。発生土は、これまでのところ有価物として内陸部等で受け入れられているが、土壌汚染問題が社会的に大きな関心と呼ぶなかで搬出の品質管理が強化される方向にあり、一部の汚染土が行き場を失う事態が予想される。最終処分場が逼迫し処分費用が高騰を続ける現状に鑑みれば、いずれも都市再生事業の制約要因になりかねない問題といえるだろう。

制度的な対応とリサイクル ビジネスの展開

(1) 法規制の整備

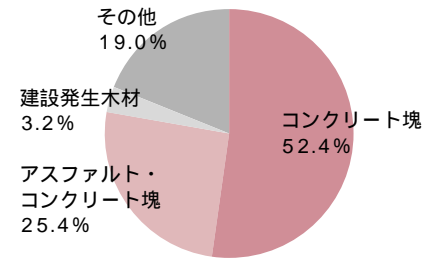
こうした問題を見越した政策面の対応が進められている。二〇〇二年五月に「建設工事に係る資材の再資源化等に関

図1 建設副産物排出量（除く発生土）の試算



(出所：日本政策投資銀行「調査」33号)

図2 建設副産物排出量の種類別構成（2010年）



する法律（建設リサイクル法）³が完全施行され、わが国は他国に先行してこの分野での新たな枠組を導入した。この法律により、一定規模以上の建設工事は、特定の建設資材（コンクリート塊、アスコン塊、建設発生木材）⁴について分別解体や再資源化が義務付けられる。再資源化率は二〇一〇年までに95%という高い目標値が設定されている⁴。

また二〇一三年二月にはわが国で初めて市街地土壌汚染問題を規制する「土壌汚染対策法」が施行され、調査や浄化などの対策、汚染土の搬出管理などについて統一的なルールが導入される。

(2) 関連ビジネスの展開と技術開発の進展
規制導入により大量の副産物が相応のコストをかけて処理されるようになれば、これに関連するビジネスが活気づく。産業公害規制に対応して環境装置産業が発展を遂げたのと同様、現在建設リサイクルや土壌汚染対策の分野では新規参入や新技術の開発・投入など活発な企業活動が展開されている。

建設リサイクルでは、排出量が多いコンクリート塊の処理が注目される。前述のように、現状の受け皿である道路向け

が、工事量の減少、他の再生資源との競合などから拡大余地に乏しいため、再生用途を多様化させる技術が導入されつつある。例えば、破碎したコンクリート塊を過熱しながら再生加工処理することで、高品質かつ高歩留まりで骨材を回収し、これを再び構造体に投入する技術が実用段階に入っている。回収された骨材の品質に応じて、構造体や基礎部分などの材料に振り分けることが出来れば、コンクリート塊のリサイクルループは拡大する。また、元請となる大手ゼネコンを中心に、分別解体の徹底や再生資源の積極的な利用に向けたグリーン購入や、再生資材の販売路を拡大するような共同会社「グリーン建材」（鹿島・清水・大成建設による、二〇一二年六月）の設立など、リサイクル事業を入口、出口の両面でサポートする動きが活発化していることも新技術の適用を容易にする方向に働くだろう。コンクリート塊以外でも、建設木材からのエネルギー回収が折からのバイオマス資源有効活用の流れにのって大きなトレンドになりつつあるほか、石膏ボードや建設汚泥など法対象外の財についてもリサイクルに向けた様々な動きがみられる。

土壌汚染対策については浄化などを手がける企業間の競争が激化し、費用対効果が優れた新しい対策手法の開発につながっている。土壌汚染対策法の規制対象は健康リスクに直結する汚染に限定されるが、法の施行を契機に、対策案件の大

部分を占める土地売買に絡む自主的な汚染対策が一層進展すると予想されているためである。オンサイトで短期間のうちに効率良く浄化できる施工技術、搬出された汚染土壌を高度に分級・洗浄し、土のリサイクルにつなげる技術など様々な技術が開発・投入されている。

都市再生を契機とする環境ビジネスの拡大へ

高度成長期の建築物・社会資本の更新期を迎えつつあるなかで展開される都市再生の取り組みは、建設副産物の増大が制約要因になりかねないというリスクを抱えている。他方、こうした事情を背景に政策的な対応が講じられたことで、これをビジネスチャンスと捉えるリサイクルビジネス、土壌汚染対策ビジネスが活性化している。効率的な資源リサイクルに向けた技術開発の成果を活用することにより、都市再生は、その本来の目的に加えて環境ビジネスの拡大という配当をもたらす可能性がある。新しい都市像を規定する時宜を得た試みであるだけに、都市再生がこうした環境面での対策も十分に織り込んだ形で展開することが期待される。

1 内閣府（経済企画庁）の推計（日本の社会資本）。
2 建設工事に伴って副次的に得られるもので、建設廃棄物のみならず有価物として取引される建設発生土なども含む広い概念として定義される。
3 木造三十三年、非木造四十年、土木構築物是对応する耐用年数を平均寿命と仮定。解体確率は正規分布に近似した離散型の密度関数を使用。
4 但し、木材については縮減も認められている。

[海外事例紹介]

再び輝き出す 映画の都ハリウッド

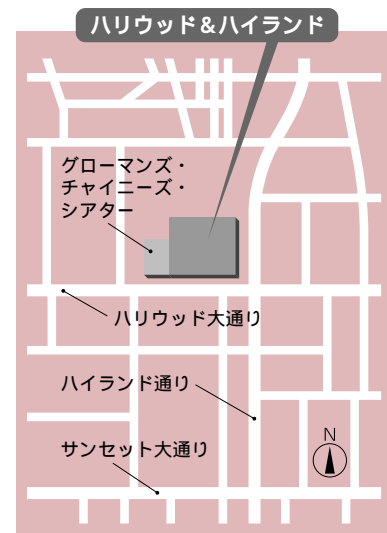
十五年越しの官民一体となった再開発事業で再生へ前進

日本政策投資銀行
ロスアンゼルス駐在員事務所 西山 健介



ハリウッド&ハイランド中央 映画「イントレランス」のセットを再現

生まれ変わろうとしている街、ロサンゼルス市ハリウッド。一九八六年にロサンゼルス市が再開発地区に指定したハリウッドでは、九〇年代の米国好景気を追い風に、廃れた映画の都の大復興が加速した。二〇〇〇年六月に地下鉄レッドラインがタウンタウンから開通、二〇〇二年三月にはアカデミー賞受賞式が四十二年振りにハリウッドで開催された。受賞式会場は、「ハリウッド再生」の起爆剤として官民の注目を集める巨大複合商業施設「ハリウッド&ハイランド（H&H）」のコタック・シアターである。二〇〇一年十一月にH&Hが開業してから二年が過ぎ、ハリウッドはカメラを手にした観光客や市民で賑わい、活気と華やかさが戻ってきた。映画の都ハリウッドが、アメリカン・ドリームの街として再び輝き出すとしている。



ハリウッドの栄華と衰退

夢の街から廃れた観光地へ

ハリウッドが映画の都として君臨したのは、一九二〇〜四〇年代。映画スタジオが、映画製作に適した広々とした土地、雨の降らない気候を求めて続々とハリウッドに集まった。中心であったハリウッド大通りには次々に映画館が建てられ、ホテル、レストランなど、どの建物も華やかに飾りたてられた。そして、ハリウッドは数々のスターを産み出す夢の街となり、ハリウッド大通りは米国で最も賑やかな通りとして栄えた。

しかし、一九六〇年代以降、相次ぐ映画スタジオの郊外への移転、郊外型複合映画館の出現により衰退の一途を辿り、安物の土産物屋が立ち並び「廃れた観光地」となった。浮浪者や売春婦が増え、



ハリウッド&ハイランド概要

プロジェクト名	ハリウッド&ハイランド
施設種類	複合商業施設 (Entertainment & Retail Complex)
ディベロッパー	トライゼックハーン社
総工費	6億1,500万ドル (1ドル120円換算で738億円) うち9,000万ドルは、ロサンゼルス市による公的資金支援
敷地面積	35,207m ²
建物面積	59,008m ² (5階建て複合商業施設部分) ホテルを含めると119,860m ²
施設概要	「コダック・シアター」(3,500人収容) 「チャイニーズ6シネマ」(6スクリーン、1,600人収容) 「小売」48店舗、「レストラン」9店舗、「ファーストフード」17店舗 「ハリウッド・モーション・ピクチャー・コレクション」(映画関連展示) 「グラッド・ボールルーム」(パーティー会場) 「パビロン・コート」(オープンスペース) 「ルネッサンス・ハリウッドホテル」(640室) 「駐車場」(地下6階3,000台収容)
所有運営	「駐車場」はロサンゼルス市が所有運営 「コダック・シアター」はロサンゼルス市所有・トライゼックハーン社による運営 「それ以外の施設」はトライゼックハーン社が所有運営

犯罪率も上昇し、紙屑が舞い散る街へと変貌した。夜は危険で、歩くこともできない状況に陥ったと言っ。一九六〇年には、退廃した雰囲気漂うハリウッドを何とかしようと、地元の商店主が中心となり、ハリウッド大通りの歩道にウォーク・オブ・フェーム(スターの名前が刻まれた星型の敷石)を設置し始めた。し

かし、かつての活気と華やかさは蘇らず、低迷の時代が続いた。

ハリウッド再生への歩み

歴史的資源の有効活用と

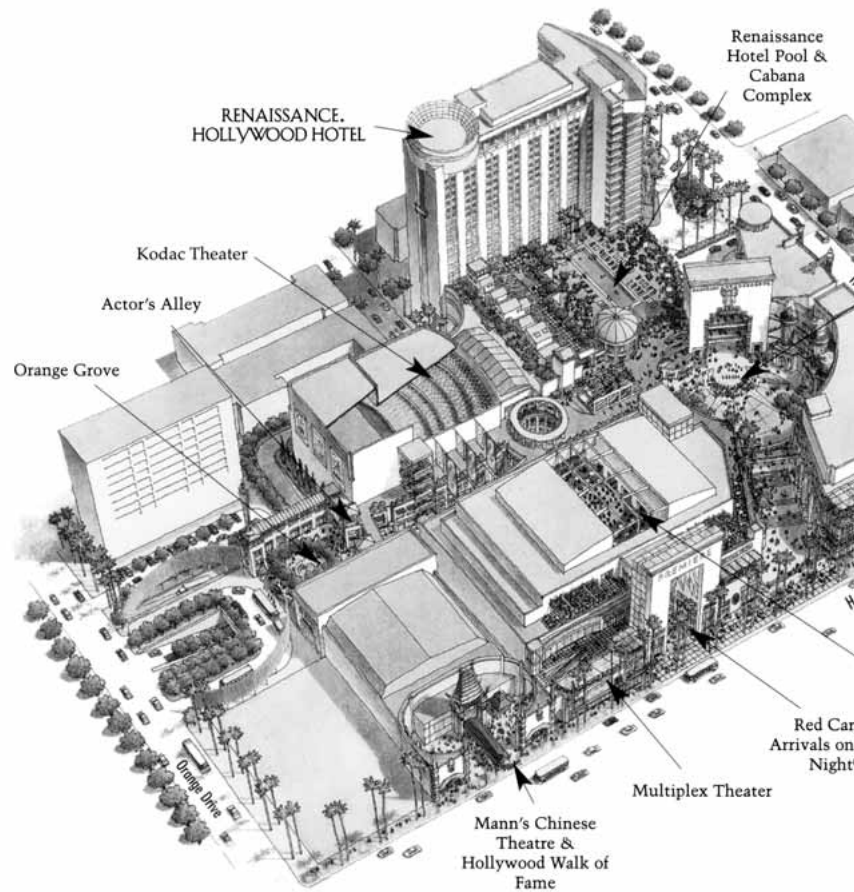
BIDの功績

ハリウッドには年間数百万人の観光客が訪れ、他の有力エンターテイメント施設にも引けをとらない集客力がある。しかし、ハリウッドを訪れるツアー客の滞在時間はわずか十五分程度で、グロームズ・チャイニーズ・シアターにあるスターの手形や足形、ウォーク・オブ・フェームを背景に写真を撮って、あわただしく観光バスに戻り、次の観光地へ向かうのが典型的なパターンとなっていた。ハリウッドは、「期待外れの名所」の代名詞であった。ハリウッド再開発の議論が起こったのは、一九八〇年代中頃。ハリウッドが有するポテンシャルや歴史的資源を有効活用しようという気運、廃れた映画の都を何とか復興させたいという地元の人々の願いを受けて、ロサンゼルス市再開発局が再開発計画を策定、一九八六年にロサンゼルス市が再開発地区に指定した(ハリウッド再開発地区面積は約448万m²、再開発指定期間は二〇二六年までの四十年間)。再開発地区指定以降、連邦政府補助金 Tax Increment Financing(再開発地区内の固定資産税増収額を再開発プロジェクトに充当する手法)、債券発行等に伴う財源を活用し、市再開発局の指導や支援のもと、様々なプロジェクトが進行した。なかでも、ハリ

ウッドの歴史的建造物であるエルキャピタン・シアター(一九二六年オープン)は、一九九一年に1200万ドルを投じて改修工事が実施され、ハリウッド再生の先駆け的存在となった。その後も、エジプシャン・シアター(一九二三年オープン)やパンテージ・シアター(一九三〇年オープン)の改修工事など、ハリウッドの歴史的資源を有効活用したプロジェクトが続いた。二〇〇〇年六月には地下鉄レッドラインがダウンタウンから開通、ハリウッドの利便性が高まった。

ハリウッド再生で見逃せないのが、ビジネス・インブルフメント・ディストリクト(BID)の「ハリウッド・エンターテイメント・ディストリクト」(HED)が果たした功績である。BIDは、中心市街地活性化のためのNPOで、米国内で広く普及している。BIDは、対象地区内の各不動産オーナーが、通常の行政サービスを超える特別な公共サービス(治安パトロール、道路や歩道の清掃・補修、商業活動に関するマーケティング等)に対して、費用を自己負担し運営されるものである(現在HEDは二百四十の不動産オーナーが年間計210万ドルを負担)。一九九六年に、市再開発局が推進役となりHEDが設立され、ハリウッド地区の犯罪率低下や清掃面の改善に大きく貢献することとなった。BIDは、地元の人々が再生のために真剣になっている証拠でもあるため、当該地区への投資を考えるディベロッパーにとっても、BIDの有無が決め手となることさえあると言われる。

ハリウッド&ハイランドの全体イメージ図



ハリウッド再生の中核プロジェクトH&H

ロサンゼルス観光新拠点、
再開発モデルに

二〇〇一年十一月には、ハリウッド再開発地区の中核プロジェクト（再開発地区への投資を誘発する効果が期待される）として位置付けられる巨大複合商業施設ハリウッド&ハイランド（H&H）が開業、ハリウッドに活気と華やかさが戻り、ハリウッド再生が大きく前進した。

H&Hは、ハリウッド大通りとハイランド通りの角、地下鉄駅の真上という、まさにハリウッド大通りの中心に立地する。スターの手形で有名な「グローマンズ・チャイニーズ・シアター」に隣接した約3万5000㎡の敷地に、ホテル、6スクリーンの映画館、八十店舗近い飲食店や小売店が集積する。H&Hの核となるコダック・シアターは、二〇〇二年から二十年間アカデミー賞授賞式の会場として使用されることとなった。イーストマン・コダック社が同シアターのネーミング・ライツ（命名権）を総額7500万ドル（契約年数二十年・金額推定）で購入したことも大きな話題を提供している。また、一九一六年の映画「イントレランス」のセットを再現した広場や上部階からHOLLYWOODの看板が望める巨大な門は、H&Hの売り物の一つで観光客の人氣が高い。H&Hの随所に、映画の都というハリウッドの資源を有効活用するコンセプトが貫かれている。現在、ロサンゼルス観光の新拠点として、旅行代理店もH&Hをロサンゼルス観光のハブに活用し始めている。

H&Hは、総工費6億1500万ドル（1ドル120円換算で738億円）の大型再開発事業となった。H&Hを、ハリウッドのみならず市全体の「観光とエンターテインメントの拠点」として力を入れるロサンゼルス市は、このうち駐車場建設費（地下六階三千台収容）として600万ドル、コダック・シアター建設費9400万ドルの一部3000万ドルを、それぞれ三十年物債券の発行により資金

調達し支援した。H&Hのような商業施設に、市が単なる補助金として多額の資金支援を行うことに批判も強く、構想の具体化は難航した。この結果、市による資金支援は、受益者負担や再開発効果の活用をベースに、納税者への説明責任が重視される格好となった。駐車場建設費の6000万ドルは三十年物レベニュー債（駐車場収入から債券元利金を償還）で調達。コダック・シアター建設費の一部3000万ドルの三十年物債券は、H&Hプロジェクトの再開発効果（H&Hが新たに生み出す売上税・ホテル税・專業税等の税収）を債券の償還原資として活用。万が一、税収不足に陥った場合は、デベロッパが不足分を保証するという契約が、市とデベロッパとの間で締結されている。債券発行のテクニカルな側面のみならず、市による納税者への説明責任重視の姿勢とデベロッパのプロジェクト責任の明確化（市の債券償還を保証することにより）に見られる緊張関係の構築は、今後のロサンゼルス市の再開発モデルとして注目を集めている。

ハリウッドが再開発地区に指定されて十六年以上が過ぎた。しかし、これは再開発指定期間である四十年間の半分にも満たない。ハリウッド地域の経済指標は再開発効果を確認できる内容を示し始めたが、ハリウッド再生は未だ道半ばである。ハリウッド再開発地区の中核プロジェクトH&Hが、いかにハリウッドの1層のポテンシャルを引き出すことができるか、更なるハリウッド再生に官民の期待が集まっている。

株式会社村井敬合同設計 代表取締役

村井敬 氏



昭和二十年八月十八日生まれ 東京都出身
昭和四十五年四月 株式会社日建設計入社
平成九年三月 同社退職（理事・設計部長）
同年四月 株式会社村井敬合同設計設立 代表取締役就任

「実現する建築」

優れたプロジェクトメイキングで
躍進するプロフェッショナル集団

「建築が実現するまでのプロセス」をデザイン

大熊 本日は近年様々な設計コンペ等での提案が評価され注目を集めている株式会社村井敬合同設計代表取締役の村井敬氏にお話を伺いたいと思います。村井代表が近年手掛けられた代表的なプロジェクトに、ホテル日航ベイサイド大阪がありますが、こうしたプロジェクトを実現していく上で、どのようなお考えを持たれていたのか、また「苦労された点」はどのようなことだったのでしょうか。

村井 日建設計に勤務していた頃、会社の今後三十年にわたる経営シナリオを描くプロジェクトに関わり、国内のクライアントや米國

企業の経営トップにお話を伺う機会がありました。いろいろなお話を聞く中で、建物そのもののデザインも重要だが、むしろそれを実現していくプロセスのデザインこそ問われているのではないかと、いうことを痛感し、この思いはその後の仕事に影響しております。

ホテル日航ベイサイド大阪に関しては、経済状況等、開発の環境は厳しかったのですが、逆にその中でどのようなホテルをつくるのがよいか考えました。最終的には、最も豊かなアーバンリゾートホテルだが、経済性においては最も節約されたバジェットホテルという両面を実現しようと思ったわけです。具体的な例で申し上げれば、エントランスホールの階段は、実は「避難階段」なのです。本来表

には出さない避難階段をオープンにしたことでチャペルとしても使われることになりました。共用スペースである避難階段で、結婚式も行い収益をあげられるという仕掛けです。豊かな空間と経済的な空間を組み合わせていくというコンセプトの一例です。

大熊 村井代表は「実現する建築」をテーマに「活躍されていますが、ご自身の建築家としての理想の姿とはどのようなものだとお考えでしょうか。

村井 ミケランジェロの生涯をテーマとした映画でこんなシーンがあります。彼は当時の教皇にステイナ礼拝堂の絵を描くことを命じられるのですが、もともと彫刻家である彼は様々な困難を乗り越え何とか絵を完成させ

ます。そしていよいよお披露目の日、ステイナ礼拝堂を訪れた人々はその絵のあまりの出来映えに驚嘆し、喜びました。ミケランジェロは柱の陰からそうした人々の喜ぶ姿を見てニタリとします。

私は、本物の建築家の理想は、実際に建物を使う人に喜んでもらえることだと思っています。どんな建物でもテーマがあるはずで、例えば文化ホールをつくるにしても、東京と地方の山村では同じものではないわけです。建築家としては、そうした違いを読みとって最も適切な回答を示し、それが建物を使う人に理解され評価されたときが一番嬉しいのだと思っています。

日建設計時代は公共建築物の設計に関わる

聞き手 大熊 毅

(日本政策投資銀行都市開発部長)



ホテル日航ベイサイド大阪（写真中央）

ことが非常に多かったのですが、こうした案件はほとんどが議会にかけられます。ある地方都市の建物の建築に際して、設計者として議会で答弁させられたことがあります。ある議員から建物完成後のランニングコストについて聞かれたのです。予想していなかったことでもあり、一生懸命調べて何とか回答しましたが、これは三十年近く前の話ですが、その当時にこのようなことを質問されたことで、建物を使う人がどのようなことを考えているのかということを意識するようになりました。

建築家自ら事業に投資

大熊 近年の不動産事業は、建物をつくり上げるまでの「開発段階」と、出来上がった建物を利用する「運用段階」とに分化しつつあるようにも思えますが、開発段階はリスクも高く、なかなか資金が集まらず、「実現できない」ということもあるのではないのでしょうか。これを克服する上では何が重要とお考えでしょうか。

村井 再開発などでは、地権者の関心事は自分の資産がど

のように変換されるか、バリューが上がるのかということだと思います。右肩上がりの経済の頃は良かったのですが、今はパブルの頃にバラ色の夢を見た反動がおきている状況であり、裏切られた思いを持っている人も多いのだと思います。このような経済状況では、そうした人達の修復ということが重要なのではないのでしょうか。

偶然なのですが、先程お話しした米国の経営トップに話を伺ったのは十六年前のことです。そのころの米国経済は厳しい状況でした。その時伺ったのは、建築家やティペロツパーはプロジェクトの初期時点で投資を行い、エクイティを設立していくものだ、ということですが。そして彼らの仕事は「エクイティを増やしていくこと」だということです。建築家も自ら事業のパーセントでも出資して事業主として参画し、それを高めていくという考え方やまたバリューが高まれば建物の竣工時あるいは竣工前にエクイティを売却することなど、そのころの自分には考えられなかったことでした。こうした経験を通じて、バリューを高めることこそ、我々のような立場の人間が努力すべきことだと考えるようになりました。

都市づくりに新たな視点を

大熊 現在東京では、大規模開発などにより業務機能に商業や住居も加わった複合的な都市に生まれ変わろうとしているようにも見えますが、村井代表はこのような状況をどのようにお考えでしょうか。

村井 東京の街並みはまだ発展途上で、ニューヨークなどと比べても開発余地は潜在的にあり、マーケットとしても有望であると思

ます。ただ、交通機関の発達などにより、あまりに東京一極集中が過ぎていないか懸念もしています。日本全体の国力、何かを行おうとするときの開発力を弱めることになってはいいまいかということですが。

また建築家としては、「住まい」は何をするところかと考えますが、昔の日本では家族を養い、子供を育てるところであり、そしてニータウンに家を構えるというスタイルがありました。これが現在では高齢化が進み、子供が減り、旧来の郊外型の「住まい」が減っていることは事実です。ただ私は、人口の「純減」とは、「人間」のことを指すのか、あるいは人種としての「日本人」のことを指すのかの違いがあると考えます。この点について視点を変えて考えれば都市づくりも変わってくるのではないのでしょうか。

「実現する街づくり」へ貢献

大熊 最後にこれから村井代表がチャレンジしていきたいことをお聞かせ下さい。

村井 一言で言いますと「実現する街づくり」をしたいと考えております。私自身、これまで公共建築物のプロジェクトに多く関わり苦労してきましたが、こうした経験を強みとして活かし、街づくりに貢献したいと思っております。例えば五百年の歴史を持つ街があるとするれば、その歴史が理解できる、その五百年が顔を覗かせているような街が良い街だと私は思います。当社はそのような街づくりを実現する力を持っているということをおアピールしていきたいと考えております。

大熊 本日はお忙しい中、貴重なお話をありがとうございました。

(財)日本品質保証機構、登録番号:JQA - EM2770)

今般の認証取得にあたっては、投融資業務を通じた環境対策の推進や環境コミュニケーションを通じた環境啓発の推進に重点的に取り組むと共にオフィスにおける紙・ゴミ・電気の使用量・排出量の削減、グリーン購入についても積極的に推進することとしています。

2. 事業再生

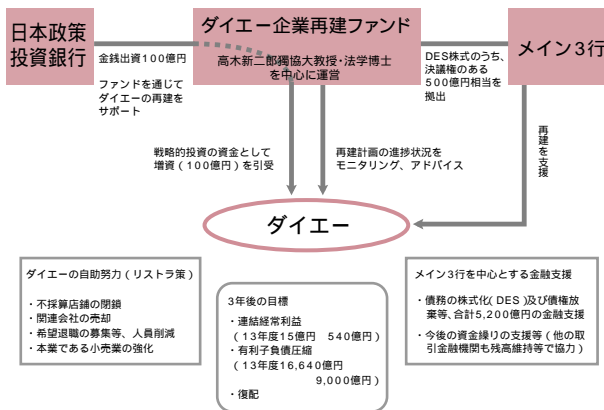
当行は、我が国における事業再生の円滑な推進を図るため、再生可能性のある事業に対して、DIPファイナンスや再建ファンドのスキームを用いた資金支援を行っていきます。

ダイエー企業再建ファンドの組成・出資

当行は、(株)ダイエーの企業再建ファンドを、主力3行UFJ銀行、三井住友銀行、みずほコーポレート銀行と共同で平成14年12月2日に設立しました。当行は、ダイエーの増資引受に充てるため100億円をファンドに出資することを決定しています。出資金は、(株)ダイエーが再建計画「新3か年計画」の確実な達成のための戦略投資に充てるものです。

当行及び主力3行は、経営モニタリング、アドバイス等、ファンド運営が円滑に進められるよう、バックアップしています。

ダイエー企業再建ファンドについて



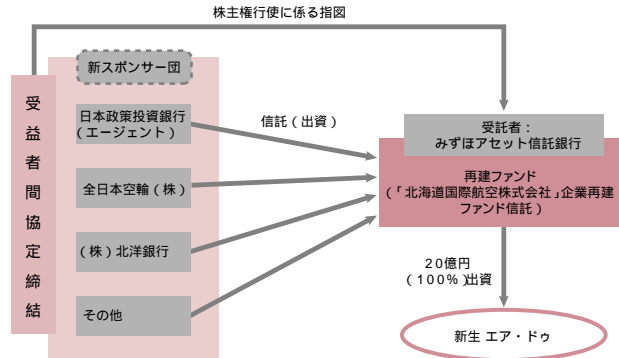
エア・ドゥ再生ファンドの組成・出資

平成14年12月19日、当行は、全日本空輸、北洋銀行等とともに、「北海道国際航空株式会社企業再建ファンド(「エア・ドゥ再生ファンド」)の組成を行いました。

エア・ドゥは、北海道に根ざした航空会社として地域経済に与える影響も大きい会社であり、民事再生手続の下で、財務リストラや全日本空輸との業務提携等により、再建に努めています。

エア・ドゥ再生ファンドは、今後、エア・ドゥ経営陣に対する監視を強化するとともに必要に応じた助言等を行うことにより、早期に

エア・ドゥの再生及び企業価値等の向上を図っていきます。



3. 情報発信

当行は、経済・産業・金融・経営等の各分野での調査・研究を行っています。

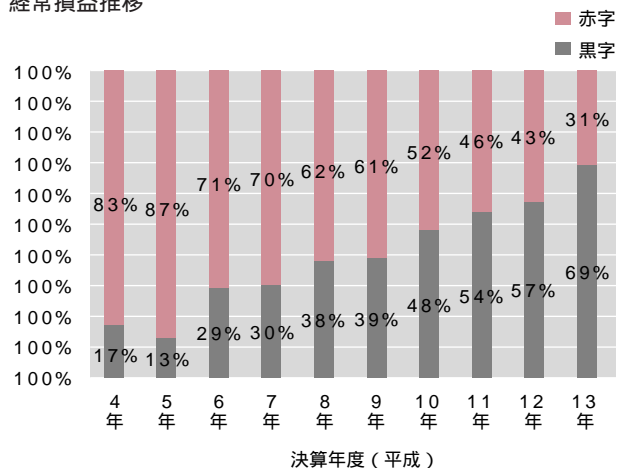
全取引先ケーブルテレビ(CATV)2000社弱の13年度経営データを分析

当行の13年度末現在の取引先社数は189社で、営利目的のCATV事業者317社の6割に相当します。

全取引先事業者の経営データを統計処理・分析等を行った結果、CATVインターネットの急速な普及により、CATV業者の収益が向上し、69%の業者が2001年度決算で経常黒字となっていることがわかりました。一方で、末端ユーザーのデジタル化は進んでおらず、今後の地上波デジタル化を控え、デジタル化の普及促進が今後の課題となっています。

また、その他の課題として、採算確保・デジタル化促進のために、広域連携・合併等によるコストシェアリングや規模の利益拡大を検討すべきと指摘しています。

経常損益推移



1. 業務関連

平成15年度投融資計画

当行は、平成15年度予算案（平成14年12月24日閣議決定）を踏まえ、以下の通り、平成15年度投融資計画をとりまとめました。

投融資規模は1兆1,780億円（14年度比 1.8%）で、構造改革及び経済活力創造への対応に重点的に予算を配分する一方、他の分野で予算規模の絞り込みを行うことで予算の重点化を図っています。

また、財政融資資金特別会計からの借入の縮減・債券調達等の拡大を行っています。

(1) 構造改革の促進に軸足をおいたメリハリのある投融資計画

経済財政諮問会議など、政府における重要会議の方針等を踏まえ、事業再生、産業再編の促進、地方公共団体が行う公営事業の民間化等を支援する制度の創設等、我が国の構造改革の支援に資する制度を整備しました。

また、「構造改革・経済活力創造」の予算は14年度比+80%と増額しています。

(2) リスクの高い分野への対応能力の強化～ファンド機能の整備～

リスクの高い分野やリスクの高いプロジェクトに適切かつ積極的に対応するため、従来から取り組んできている大学発ベンチャーファンドに加え、事業再生ファンドの拡充、都市再生ファンドの新設、京都メカニズム対応ファンドの新設等、分野ごとのファンド機能を整備・強化することにより、リスクテイク、金融ノウハウの提供機能を強化しました。

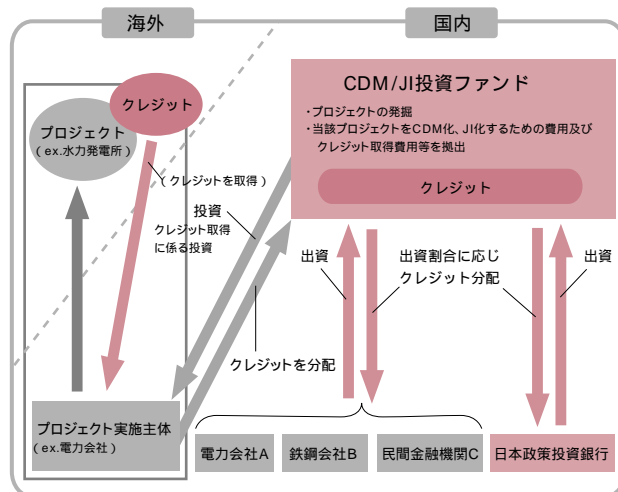
(3) 市場創造支援の強化

金融デリバティブ等を利用した金融・資本市場の活性化スキームの創設など、新しい市場を創造する取り組みに注力します。また、地方銀行などの地域金融機関との連携を図りつつ、地域支援の一助となるよう努めます。

(4) 民業補完の一層の徹底

長期資金の調達力の高い企業に対する融資等は、従来から、

京都メカニズム対応ファンドの概要（イメージ）



社債格付がAAAの上場企業に対する融資比率の上限を、原則30%以内に抑制してきました。今回、更に資金調達力の高いAA及びA格企業も、融資比率を原則40%以内に制限して、民業補完の一層の徹底を図ります。

保証機能の一層の活用を図ることとし、平成15年度は保証目途額を1,000億円とします。

また、社債取得機能の活用による多様な資金供給手段の提供により、企業やプロジェクトへの円滑な資金供給を行います。

融資制度の整理等として、全体で約50項目に及ぶ抜本的な見直しを行いました。石炭火力発電所やリゾート関連施設に対する融資制度の廃止に加え、市中金融機関との金利の整合性を確保する観点から、超低利や政策金利IIIを中心に金利水準を見直しています。

第5回財投機関債の発行について

第5回財投機関債（政府保証のない公募国内債）を平成14年10月24日に発行しました。

発行額	500億円
期間	10年（2012年9月償還）
表面金利	1.230%
発行価格	99円93銭

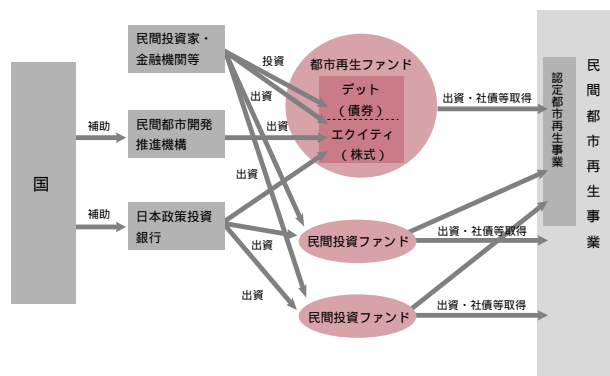
（参考）取得した格付けは以下の通りです。

Moody's A2、 S&P AA-
R&I AAA、 JCR AAA

ISO14001の取得

当行本店は、平成14年11月22日付で環境マネジメントシステムの国際規格である「ISO14001」の認証を取得しました。政府系金融機関として、同規格の認証取得は第1号となります。認証機関：

都市再生ファンド構想の全体イメージ





DBJ

日本政策投資銀行

Development Bank of Japan

卵の形は「創造」「エネルギー」の象徴であり、色調と合わせて経済社会のニーズに応えるために積極的にトライし、内部から新しいものを生み育てていく、若々しく逞しい行動力を表しています。

日本政策投資銀行プロフィール

設立 平成11年10月1日

資本金 1兆1,222億円(2002年3月末現在)

総裁 小村 武

業務

1) 長期資金の供給等(出融資、債務保証等)

2) プロジェクト支援

3) 情報発信

投融資等残高(2002年3月末現在) 17兆216億円

職員数 1,377人(2002年度)

国内ネットワーク

本店: 東京 / 10支店: 北海道(札幌)、東北(仙台)、新潟、

北陸(金沢)、東海(名古屋)、関西(大阪)、中国(広島)

四国(高松) 九州(福岡) 南九州(鹿児島) / 8事務所:

函館、釧路、青森、富山、松江、岡山、松山、大分

海外ネットワーク

6 海外駐在員事務所: ワシントン、ニューヨーク、ロンドン、フ

ランクフルト、ロスアンジェルス、シンガポール

発行月: 2003年2月 / 発行・編集: 日本政策投資銀行 総務部 〒100-0004 東京都千代田区大手町 1-9-1 電話 03-3244-1900 ホームページアドレス <http://www.dbj.go.jp>

編集協力: 都市開発部、調査部、ロスアンジェルス駐在員事務所

制作: 共同印刷(株)SPC / 制作協力: (株)サンボスト / デザイン: (有)パングラ / 表紙絵画: 安木洋平「UNTITLED-F」 / 印刷: 共同印刷(株)