

DBJ *Metropolitan Topics*

米国フロリダ州の地域開発に学ぶわが国都市再生へのヒント

---サム・タブチ 元フロリダ州商務省課長 「都市再生講演会」 講演録---

- 1 フロリダ州の地域開発手法
LGCPA(法)による地域計画間の整合性
- 2 フロリダ州の地域開発組織
広域プロジェクトに対する連携組織 MPO の存在
商務省の民営化
- 3 マグレブ法案に見る新しい地域開発手法
One Shop Permit(ワン・ストップ・エージェンシー)
Quick Take(強制買収)
No Public Dollars(公的資金不要)
State/Federal/Foreign Agency(3者連携)
- 4 ISTEА による道路財源の転用と地方分権
flexibility(財源転用)
MPO への分権
- 5 成長管理に代わる新しい都市コンセプト Smart Growth

2001年 9月

日本政策投資銀行首都圏企画室

はじめに

本レポートは、日本政策投資銀行内の職員向け勉強会として開催されている“21世紀型プロジェクト企画研究会”において下記の通り開催されたものを、講師の了解を得て発表するものである。目下、わが国では都市再生が大きな政策課題となっているが、都市再生の実現は、プロジェクトの推進に加え、都市が構造的に抱えている多くのボトルネックを地道に解消していく必要がある。その意味では、わが国以上に大きな都市問題を抱え、それに対処してきた米国の経験は大いに参考になる。

日時:2001年7月17日

場所:日本政策投資銀行本店

テーマ:Planning and Development Process in Florida

講師: Mr. Sam Tabuchi/President/Forum for Urban Development

米国フロリダ州オーランド在住の地域開発コンサルタント

同氏は、世界最大の都市開発系シンクタンクである Urban Land Institute の日本担当 director でもあり、2001年7月の同機関の定例日本セミナー参加のために来日した際、本行における講演会講師として招聘したものである。以下で紹介するフロリダ州の動向の他に、ULI の活動や成果にもわが国に対する多くの示唆や教訓を見いだすことができる。ULI については、機会を改めて紹介することにしたい。

(参考)Urban Land Institute

<http://www.uli.org>

2001年9月

日本政策投資銀行首都圏企画室

(担当:根本 祐二)

yunemot@dbj.go.jp

Planning and Development Process in Florida

Mr. Sam Tabuchi

President/Forum for Urban Development

はじめに

ご紹介いただきました田淵でございます。簡単な自己紹介からさせていただきますと、73年に立教大学を卒業した後、77年にフロリダ州立大学の都市計画の修士を終了いたしました。その後、都市計画とは関係なく、フロリダ州知事室の秘書になりました。78年に、日本米国南東部会という米国南東部と日本との企業誘致を行う会議ができて、南部に日本系の人がいなかったことから、私が事務局長をやることになり、しばらく日本経済と南東部の経済との橋渡しをしておりました。その後、86年にフロリダ州政府の商務省経済開発局アジア課長というポストまで行きまして、8年で役所を辞めて、以来民間企業の仕事をしております。

司会の方からご紹介いただきましたマグレブ (Maglev、リニアモーターカー) プロジェクト開発についてお話をいたしますと、商務省にいました81年にフロリダ州のグラハム知事(現上院議員)を日本につれてきて、東京から名古屋まで新幹線に乗りました。フロリダ州は、そのころ人口は15位だったのですが、今は4位まもなく3位になるほどで、当時急激な人口増加がありまして、人の交通をどうしなければならないか、高速道路だけでは駄目だという考えを持っていたときに、新幹線に乗ってもらいました。その後、アメリカに戻ってから州知事室内に知事の諮問機関として高速鉄道委員会を作りました。83年には、宮崎のリニアモーターカー実験所で外国人としてはじめて乗った後、米国で正式に高速鉄道法案をつくりました。

そのころは、人口増加が激しく、一方、輸送需要量的にはまだ日本の新幹線のような需要がないので、駅周辺でもうけたお金で鉄道を走らせようというコンセプトの法案を作りまして、84年に法律を通しました。87年に州政府を辞めて、旧国鉄と組んで、正式に高速鉄道をタンパ、オーランド、マイアミを走らせようという仕事を進めていきました。我々の申請は、660百万ドルの州のお金が入れば事業として成り立つというものです。それに対して、フランス、ドイツ、スウェーデンは州負担なしで鉄道を建設するという提案を行ったものですから、結局州のブラウン知事はそちらに乗ってしまいました。それではということで、さらに高速のマグレブ法案を作って進めていこうということに方向転換をしたわけです。

フロリダ州の地域開発

ここで、マグレブの前に簡単に米国の地域計画システムを説明します。日本のことはよく分かりませんが、米国では、州計画、地域計画と地域開発は非常に密接につながっています。特にフロリダの場合は密接ですので、その点を説明しませんが、何故認可が必要なのかということについて良く分からなくなる

ので、まずご説明したいと思います(図表1)。

図表1 フロリダ州の地域計画上の主要概念

制定年	概念
1973	Local Government Comprehensive Act ¹ Division of State Planning/Department of Administration Regional Planning Councils ² Local Governments/MPO's Long Term Planning of Each Sectors Development of Planning Schools
1980's	Growth Management Act DRI/EIS Process

フロリダ州では、73年に、米国でも当時は珍しかったのですけれど、自治体は comprehensive な5年、10年、25年の計画を持たなければならない、人口がどれほど伸びるか、それに付随して住宅、道路、ガスなどすべてのインフラをどうまかなうかについての計画を立てることを法律にしました(1973 Local Government Comprehensive Planning Act)。

このような法律が各州で通ることによって、私の行きましたアーバンプランニングのマスターの学校が必要になるわけです。各州ではマスタープランを持たなければならないとなると、それまでの建築計画のようなものではなくて、インフラのマスタープランの専門家が必要になります。日本にはまだないと思いますが、そういう専門教育を受け修士号を取得した学生達が各地方自治体に就職を求めることになります。私がフロリダ州立大学に行ったときは、まず、86エーカーの土地がある、ここに市、郡の法律がある、フロントエッジが何フィートで、デンシティがどれほどなければならないかという条件をもとにして地域開発計画を立てるとというのが一学期目のクラスの問題として出てきます。これはハーバードのような理論的な必

¹ 各地方自治体は長期の地域計画を持つ義務を負う。これに基づき、いくつかの county を統括する Metropolitan Planning Organization(MPO)が設立された。MPO のボードメンバーには county の議員が就任していて、county との利害調整を行っている。

² フロリダ州の地域開発に関する行政機構を整理すると以下の通り。

* State(州) Department of Community Affairs

◆ Regional Planning Council

* Metropolitan Planning Organization(MPO)

* county(郡)

* municipality(基礎自治体)

MPO は数郡に影響を及ぼすような比較的大規模な開発事業について調整力を有する。

のではなく、実践的なものです。

そういう状況で、73年の法律(LGCPA)ができました。行政機構について申し上げますと、州レベルでは総務省 department of Administration の州計画局 Division of State Planning があって、そこにフロリダ州の場合は10いくつかの郡を七つの州の機関 Regional Planning Councils があって、その下に地方自治体 local governments が入ってきます。MPO(Metropolitan Planning Organization)については最後にお話しします。

この法律では、州、郡、町の縦の流れの計画は全部マッチしなければならないとされています。例えばある道路が他の郡では4車線でできているのに、他の郡では2車線しかないとするともマッチしないわけですから、これはどうするんですかという調整をやっていかないといけない。そういう長期の計画(Long Term Planning of Each Sectors)を立てなければならないベースに、学校(Department of Urban and Regional Planning(都市・地域計画学部))を作らなければならない背景があったということです。

フロリダのように人口増加が激しい州は、環境問題、インフラ問題が大きくなるわけですから、フロリダ州、ワシントン州、オレゴン州などがリーダーになって、昔の言葉で言うと、growth management(成長管理)、私が後ほどお話しする smart growth は全くその逆なんです。スプロールが進み郊外で開発が進んでいく中で、各地方行政機関はどうコントロールしなければならないかという法律が80年に制定された Growth Management Act というものです。

その中に、Development Regional Impact というユニークな制度があります。これは、一つの100エーカー以上で一定の投資額のプロジェクトを起こすためには、認可制としてインフラ、道路は整備されているか、学校はあるかなどの一つのプロジェクトを実現するための環境がその地域にできているかを評価するものです。

EIS(Environmental Impact Statement)というのは連邦の法律(EPA 所管)で、そのプロジェクトが及ぼす環境への影響を評価しなければいけないというものです。これもすべてプロジェクトの認可の際に必要な話です。プロジェクトによってそ地域に及ぼすインパクトはどのくらいあるのかという評価をしなければプロジェクトは前に進まないわけです。

州によって違いますのでそれも勉強しなければなりません。EIS と DRI がとれればだいたいそのプロジェクトは前に進むシステムになっていますので、自治体はそのシステムに則った計画を持つわけです。フロリダ州では Planning School は 最初はフロリダ州立大学にしかなく、その卒業生が各地に行ったので、州内の地域によって違うことはありません。

フロリダ州の経済開発政策

さて、そのような comprehensive な計画が郡、町、村にあるという前提のもとに、州としてはその地域ごとの計画が行われていかないといけないわけですが、そのときに、役人は事務所に座って開発を待っているわけではありません。フロリダ州では、商務省の中に経済開発局と観光局があって州の重要な収入源となっていました。75年までは Florida Development Board といって知事の内閣府の中にいましたが、76年に商務省という名前に変わって二つの局になりました。

図表2 フロリダ州の地域開発の主要主体

Florida Development Board(-1975)
Florida Department of Commerce(1976-)
Divisions of Economic Development/Tourism
Local Economic Development Agencies(EDC/CC)
Local Tourism Agencies(CVB, etc.)
Privatization of DOC, 1997
Enterprise Florida & Visit Florida
PPP organization

この二つ局 Divisions of Economic Development/Tourism というのは、ヨーロッパや日本から外国企業を誘致して、工場を持ってくる、事務所を開くわけです。けれども、そのときにさきほどの都市計画、地域計画が分かっていないといけません。変なところに工場は建てられない、インフラも分かっていないといけませんし、ERS も DRI も分かっていないといけません。

局の仕事は、各州に企業誘致に活動を行い、海外に出てフロリダよいこと一度はおいでという活動を行っています。私が入った77年には日本企業は6社ありましたが、87年に辞めたときは約65社、従業員が4千人、投資額で350～400mドルになりました。77年当時には米国の州経済開発担当の日本人は誰もいなかったです。そもそも、そういう活動を行う役人もたぶん日本にはいないのだと思うのですが、このように地域計画と地域開発は一緒になって進めなければなかなかできないわけです。経済開発は、ずわっているだけではだめで、インセンティブを作ったり、税金の優遇をしたり、従業員を訓練したり、いろんなシステムを作ってインフラ開発をしてあげないとだめですので、地域計画についての知識も必要になります。

こういう対処は州だけがやっているのではなく、地域では EDC(Economic Development Committee) とか Chamber of Commerce とかも行っています。観光促進では Convention Visitors Bureau があります。中央フロリダは今や世界一の観光地ですが、ただディズニーが来たか

ら世界一の観光地になったわけではなく、こういう促進グループがあって世界中に観光促進に回って、投資インセンティブを作って、ホテル勧誘して、ユニバーサルやシーワールドを誘致して、大観光地を作ったから世界一になったのです。これも経済開発局、観光局が地元と一生懸命に手を組んで一緒にやったからああいう成果が上がったということです。

アメリカでもおもしろいことが97年に起こりました。ドル箱であったフロリダ州の商務省を民営化したのです。ご紹介しますと、それまで観光局は18mドルの予算、経済開発局は20mドルぐらいの予算でした。民営化によって、経済開発局は、Enterprise of Floridaという会社になりました。それでも州は、EFの18mドルの予算はカットしませんでした。観光開発局はVisit Floridaという会社になりましたが、州からの年間20mドルの予算はそのまま続いています。何が変わったかという、ディズニーやユニバーサルからの民間コントリビューションとして、5年以内には20mドルの年間予算をつけてくれるということになっています。つまり、2002年までには40mドルの二倍の予算になって、より活発な観光促進ができるようになるということです。

Enterpriseには、ベンチャービジネスとかベンチャー・ファンドやペンション・ファンドからお金が入ってきて、民間銀行もついてきて、ハイテク誘致の時も、技術開発、育成の予算も持っている、学校の先生のコネクションも持っているという状態になっています。予算は、地元の18mドルに10mドルの民間のコントリビューションが加わって28mドルの予算で民間レベルで行うことになります。

何故州が民営化しても予算をつけたかお話ししましょう。パパママショップ(T シャツ屋さんや地元のレストランなど)の人たちは海外に誘致に行けないわけですが、そういう人たちも税金を払っているわけで、総予算の20mドルはそういう一般的な観光促進の関心を反映するように使われています。その代わり、ディズニー、ユニバーサルはミリオン単位のお金を入れているので、海外に行って自分の宣伝をします。そうすると、レストラン業の人も文句言わないし、ディズニーなどの民間大手は自分でお金を払っているので文句言いません。トータルのお金が増えるので、フロリダ州はより大きなブースを使うことができてより効果が大きくなる。この成功をまねして他の州も一生懸命やろうとしているところです。

結局、州ではアジア課長までやりましたが、その上の局長になるには日本と違って政治的アポイントがないとだめなシステムです。チーフになったら一回民間に行って箔をつけて局長や商務長官レベルになって帰ってくるということです。州知事が変わり政党も変わった場合には部長まで全部替わるので、課長クラスはどうしていいかわからない、最初の数ヶ月は全然まもらない状況になってしまいます。そういう状況で、州から出てきたのですけれども、新幹線を引きたいと思ったができなくて、時速500kmで走れる鉄道ができるという話に方向を転換しました。

マグレブ法に見る新しい地域開発手法

アメリカは日本の25倍の国土があって時速200kmぐらいではだめですが、マグレブだったらもしかし

たらマストラとして浸透するのではないかという若い希望を持ってマグレブ法を作りました。88年に通りましたが、ちょうど日本は国鉄の民営化の時期で、最初は協力して法律を作りました。最後は、結局、日本の技術が手に入らなくなって、ドイツの技術を導入することにしました。

図表3 マグレブ法にみる地域プロジェクト推進手法

State Legislation

Local Authorization

Permitting Process (DRI, EIS, etc.)

Maglev Demonstration Project Act of 1988

One Shop Permit(25 agencies)

Eminent Domain/Condemnation quick take

No Public Dollars

State/Federal/Foreign Agency

この法律はおもしろいので日本で興味を持ってもらえるだろうと言うことでお話します。そもそも、米国は日本と違って民間レベルで法律を作って通すことができるシステムになっています。何故法律を通さないと行けないかと良いますと、25の異なった認可システムがあり、違うところから認可を取ってこないといけません。マグレブのような何億ドルのプロジェクトになると、ERI ぐらいではすまない、法律を通す必要がある。この法律では、フロリダ州の送電線法をモデルにしている4つの大きな特徴があります。

まず、25のエージェンシーに一つ一つわざわざ申請書を持っていて許可下さいというのは勘弁してください、運輸省の高速鉄道委員会がワンショップですよ、認可の必要な場合にはそこに集まってくださいというシステムにしました。よくいうOne Shop Permit の仕組みです。

Eminent Domain/Condemnation というのは、強制買収のことです。民間レベルで土地を購入していたんですけども、どうしても買えないところがあると、これは強制買収しなければならない。法律にこの条項を入れると、認可が下りれば、州の強制買収権を利用して土地を取得することができます。そんなことできるのですかというご質問をいただきましたが、そこでおもしろいのが quick take です。土地利用に関しては、いろいろな形の公聴会が開かれます。そこに農民として土地を持っていても不当に権利を主張することはできません。Public Interest と fairness が常に評価されます。何回も何回も公聴会を開催し、反対する人はそこに来て意見を出して、法律のもとでそれが public interest にマッチするものであるかどうかということの評価されます。その結果が出た後で我々が土地を買収に行くと quick take という仕組みを使えます。つまり、その土地の所有権がマグレブの会社に行く、あるいは州の強制買収する役所に移ってしまうということです。そこで工事をはじめることができることになります。所有権が移りますので、その後土地のオーナーは州が収容した評価額を妥当かどうかを司法の場で争うことができます。この条項は送電線法に実際につけられていたものです。

次が No Public Money です。アメリカは不思議な国で車、飛行機、道路はロビー力が強い一方、鉄道はなかなかできないようになっていきます。州のカネは足りない、不動産開発でもうけた金をもとにして作るから州の金は足りないと言う約束をしないとなかなか州議会では通らないのです。マグレブ法の時も、750mドルぐらいなら日本の銀行は大丈夫ですよということで、自分もそれを信用して、申請書を出すときに申請料50万ドルをつけ、25のエージェンシーが認可するときに必要な費用はそこから払っていいですよという方法をとったのです。英語で言うと、boys と adults を分ける、アイデアだけ持っただけでも50万ドル持っていなければ進められない、本当にリサーチしてプロジェクトを動かそうとすれば0.5mドルぐらいの資金はたいしたことはない、そういう構成にすれば州として法律が通りやすくなるわけで、結局、議会も全員一致で可決でした。

最後に、マグレブという米国にもない技術を出すものですから、州の運輸省と連邦の運輸省とドイツのマグレブ認可をした三つのグループを集めて、この技術が人を乗せて運行するのに安全なシステムであるかどうかを評価しなければならないという点を盛り込みました。

この4つの要素をもとにして法律を作りました。認可がとれ、後でお話する91年に ISTEА から97.5 mドルの助成金を通して、最後のファイナンスをつけようとしたら、ドイツの技術の価格が3倍になって、それではということでJALのHSSTという技術に変えてさあファイナンスをつけようとしたら、日本のバブルがはじけて、ファイナンスがつかなくなりました。ということで、8年間がんばりましたが失敗したプロジェクトの例です。

ISTEAによる道路財源の転用と地方分権

今申し上げた ISTEА がなんだったかということと皆さんがやっている都市開発の関係を説明したいと思います。

図表4 ISTEА(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act)の歴史

1956	FAHA(Infra/Defense)
1985	Balances Budget Emergency Deficit Control Gramm-Rudman-Hollings Bill
1990	Moving America
1991	ISTEA(flexibility) Conversion of Highway Funds for Other Transportation Projects More State/Local Control(MPO's)

56年にFAHA(Federal Aided Highway Act)ができました。これは2次大戦時に国防のためにいろいろな兵器をつくった予算があったわけですが、戦争が終わって使い道がなくなってしまいました。ちょうどそのとき、アイゼンハワーが陸軍の官僚で、東海岸と西海岸の間で20台ぐらいの車両を運んだら

62日かなにかかかってしまったらしいですね。これでは話にならないということで、FAHA という法律をつくり、安全保障のために国防の予算を使ってハイウェイ建設をはじめたのです。

そして、48000マイルとの道路を30年ぐらいかけて作りました。今の日本と同じで、80年の終わり頃には高速道路は完成に近づいていて、そのカネをどこに使おうかという議論をはじめたわけです。そのころ85年には Balances Budget Emergency Deficit Control ができました。米国は80年代半ばは世界で一番の負債国で財政赤字が激しく、余ったお金は皆ほしがるという内情があって、ガソリン税を他に移そうという形で動いたのが91年の ISTEA です。

マグレブをやっていた90年に、Moving America という本が運輸省から出されました。アメリカの運輸システムはこうなければならないという方針が出てきた本です。ブッシュ大統領は、アイゼンハワーは高速道路を国のベースにしようという方針だったが、これからはインターモーダル性、すべての運輸システムは連結しなければならないという方向に方針を変えと言ったわけです。

ISTEA では二つのことが非常に興味深いと思います。一つは、フレキシビリティをつけるということ。ガソリン税を道路だけではなくて、その他の交通手段にも使ってよいというの予算をつけました。例えばブラウンフィールドにバスやトランジットをつけるということが正当化されれば、ブラウンフィールドのコンタミネーション(中立化)にまで使えるというフレキシビリティを持たせたわけです。

実はこの法律を書いたのがパトリック・モイナハンでハーバードの教授からニューヨーク州の上院議員になって今年引退しました。その後にヒラリーが就任したわけです。非常に ULI とは親しい人で、今年 ULI の最高の賞を授与することになっています。ガソリン税を都市開発に流すシステムを開発したという功績です。

この道路用の予算を今までは FHWA(Federal Highway Administration)、FRA, FAA などを通して、州、郡、町を通してプロジェクトにいていたわけですが、連邦から直結で MPO(Metropolitan Planning Organization)にカネがいくことになりました。MPO が自分でやりたいことができるようになってくる。地方政府がよりイニシアティブをとって、自分のプライオリティがあるプロジェクトに連邦の税金を使って進めていくことができる。というふうになったのが、ISTEA の二つ目のおもしろいポイントです。

MPO はアメリカでも多くあるわけではありませんが、インディアナポリスやワシントン、フロリダでは力を持っています。日本のように、地方政府が自分で税金を取ってそのお金で地域開発のために使っていくことができず、中央のお金が流れてくるのを待っているような状態では、地域のイニシアティブで地域の開発を行っていくということは非常に難しい形になります。

アメリカの場合は戦争用の予算を変えて、各州が憲法を持って徴税して自分で自立した予算活動をしていますから、我々は逆に連邦政府を養っていると思っていますし、連邦からの資金をあてにしている州はありません。州知事がいて議会がいてそこで自分がとってくる税金でどうやっていこうかということ、各州の役人は必死に考えているわけです。

特に道路用インフラ系の資金が MPO 直結になったということで、地方政府が力を持って自分のプライオリティプロジェクトをやっていくことができるようになりました。ISTEA のガイドラインは、ISTEA が50%出すと、州は25%、地元は25%出さないということですが、地元の比率を28%に引き上げるということになると、より連邦の資金を引き出すことができやすくなりますし、逆に、連邦の資金を100%使いたいということではなかなか連邦が出てこないことになります。

本当に地方政府がイニシアティブをもってやる、例えば、フロリダはホテルの税金収入という財源がありますがそれを使って交通をやるということになると、より州からのお金が得やすくなります。MPO、自治体は自分の力でやっていかなければお金がおりてこないし、プロジェクトができないというシステムになっています。

最後に、私が日本代表をしている ULI の Smart Growth という概念をご紹介します。以前 Growth Management³ というコンセプトがありました。郊外に住宅、ショッピングセンターができてスプロールが起こって、それをどう地域のプランニングでコントロールしないといけないというコンセプトだったわけです。逆に人間は町に戻ってこないといけない、密度を高くしないといけない、環境も維持しないといけない、growth management は出ていくコントロールをしないといけないのに対して、人々を逆に町に戻ってきてもらうというコンセプトが Smart Growth だというように考えていただくと、もっとも簡単に理解できると思います。

他に New Urbanism というものもありますが、それは Smart Growth をどうデザインするかという問題だと思います。Smart Growth 法というのがメリーランドとか、フロリダとかにできてきて、各都市で行う際に、例えば、工場跡地がある、コンタミネーションが起きたブラウンフィールド、荒地があるとか、それは今いった ISTEA のお金とか Air Quality 改善の資金だとか、HUD の資金だとか、連邦レベルにある再開発のイニシャルに必要な資金をもってきてブラウンフィールドを解決した後、そこに環境に優しい、密度の高い、トランジット・オリエンティッドな開発をしていくということです。

³ 84年に制定された州の総合計画が85年に州法として議決された。マスタープランが法律となったことが80年代の成長管理システムの大きな特徴とされる。ちなみにフロリダ州は80年代の成長管理の中心とされる。さらに、90年代においては、所謂、整合性(consistency)、同時性(concurrency)、スプロール規制(compactness)の三つのポイントが成長管理政策の柱として指摘されている。

QOL(quality of life)ということばと sense of community という言葉が Smart Growth のコンセプトとしてありますが、私が住んでいるオーランドの近くには、Celebration(後添資料参照) という新しくできたまちがあります。作ったのはウォルトディズニーで、彼は、自分が考える未来の町だと考えています。オーランド近くのカセミというまちに土地があって、全米でも有名になるぐらいのダウンタウンがあって、住宅街があって、ショッピングがあって、映画館があって、アイスクリーム・パーラーがあって、レストランがあって、ホテルがあって、湖が真ん中であって、歩いて自分のまちの中にいろいろいける walking community です。また、sense of community を非常に高くして、学校にも病院にもアメリカ中からいい先生を集めています。こうしてディズニーのビジョンの中で作ったのをもとにして、ULI ではそのような開発のコンセプトを smart growth として各地で紹介をはじめました。

日本も都市再生をどんどんやっていかないといけないと思いますが、同時に不良債権処理、財政赤字削減をなんとかしないといけない、そういうときに smart growth とか new urbanism など ULI が推進しているコンセプトを利用していただけると、いいコミュニティづくりができるのではないかと思います。ご静聴ありがとうございました。

(参考) Disney's Celebration



町並み
ダウンタウンの中心通り
中央部は川とピオトープ



町の中心
ラグーンとホテル



学校(k12)
全米から優秀が教師を集めている
セレブレーションのセールスポイント

(参考) Disney's Celebration 2



中級戸建て住宅街



アパートメント



大規模邸宅街

Celebration プロジェクト概要

立地: フロリダ州 Osceola カウンティ、オーランド市街地から20マイル

面積: 4900エーカー

デベロッパー: Celebration Company(ウォルト・ディズニー社の子会社)

構成: 住宅(計画戸数 8000戸、計画人口 20000人~)、商業、ホテル、オフィス、映画館、ゴルフコース、学校(K12: Celebration school、教師用: Celebration Teaching Academy)、病院(Celebration Health)、高度情報インフラ等

沿革: '66 ウォルト・ディズニー 死去

'82 エプコットセンター開業(理想郷をパーク内に実現する)

80年代後半~ ウォルト・ディズニーの理想("finding solutions to the problems of our communities.")を実現するためディズニー社内でプランニングを行う

'90年代初 建設開始

95/11 住宅分譲開始

96/6 居住開始

特徴:

- 1 極めて高度な教育(全米から優秀な教師をスカウト。初等教育からである点、公立学校である点、教師用のスクールを持っている点が特徴的。)
- 2 先端医療(フロリダホスピタル(公的医療システム)との連携による高度医療サービス。2次ケア、高齢者ケアなどへの拡大も予定。)
- 3 住宅のレベルから言うと中の上。いわゆる大邸宅はなく、子供の小さい家庭が主たるイメージ。リタイアメントビレッジやアシスティッドリビングホームとの組み合わせで、居住者の新陳代謝を図る戦略と推定。

"Celebration, Florida Breaking New Ground" by D. Scott Middleton

February, 1997 Urban Land などより作成(特徴部分は当方の推測を含む)

DBJ *Metropolitan Topics* バックナンバー

本シリーズは、首都圏企画室において収集・整理された情報をもとに、当室職員が執筆したレポートです。

2001/9 「米国フロリダ州の地域開発に学ぶわが国都市再生へのヒント」

---サム・タブチ 元フロリダ州商務省課長 「都市再生講演会」 講演録---