工業都市の再生

Urban Regeneration Strategies of Old Industrial Cities

荒木伸子（尼崎市議会議員）

Nobuko ARAKI (City Councilor of Amagasaki City)

産業構造のソフト化と、生産機能のアジア等途上国への移転に伴い、多くの先進国で、空洞化・老朽化した工業都市を再生する必要性が高まっている。本論文では、工業都市の再生の典型的な事例に関する考察を行い、その結果、工業都市再生の戦略には、1）「緑・環境都市」、２）「アート都市」、３）「研究所都市」、の３つの大きなアプローチがあることを、日本の太平洋ベルト地帯における工業都市の典型であった北九州と川崎、大陸ヨーロッパの工業中心であったルール地域のデュイスブルグとスペインのビルバオ、英国の工業中心であったミッドランドのサルフォードの経験などから抽出した。まず第１に「緑・環境都市」戦略の有効性は、i）工業都市のイメージを劇的に転換するために、緑のもたらす効用が大きいこと、ii）工業都市の負の遺産を克服するために技術の開発や改良によって、エコタウンのためのリサイクル技術が育っている都市が多い点などにある。ビルバオとサルフォードは環境の再生によって、そしてドイツのデュイスブルグは緑と産業遺産の活用、市民の力によって再生した。北九州市は大量生産型社会からの脱皮を環境産業に求め、エコタウン事業による循環型社会実現から都市の再生を図った。第２に「アート都市」戦略の意義は、アートは誰にも身近なものであり、心を豊かにするものであることから、衰退した地域で一番重要な若者を元気付け、新しい産業を芽吹かせ、やはり地域のイメージを改善する効果にある。ビルバオもサルフォードも門司港レトロも、文化と建築とコミュニティの力で都市の再生を図った。その際、教育力も重要な意味をもっている。第３に「研究所都市」の意義は、現在の産業の高度化にある。現在の工場は高度化しているため、工場都市とは、すなわち研究所都市と言い換えることが可能である。研究開発機能に重心を移し、より高度な都市を目指すことが重要である。これが川崎市のとった戦略であり、200 をこえる研究所を都市経済のベースとして再生を成功させた。

キーワード： 工業都市、都市再生、緑・環境都市、アート都市、研究所都市
***Keywords*: Industrial City, Urban Regeneration, Green and Ecological City, Art City, Laboratory City**

第１章．工業都市の再生に関するいくつかの研究

岡部（2003）は、「サスティナビリティには、先進国、後進国の利害関係を超えて合意をする力を秘め、環境と経済の活性化が両立すると思わせるような力があり、都市のサスティナビリティの本質は人間の復権にある」と述べている。そして地理的・歴史的背景が類似しているビルバオと北九州市を比較し、ビルバオの場合は「スペインのＥＵ加盟後、環境改善のための補助金などＥＵレベルで政策の恩恵を受けられるようになった」という（岡部 2003）。筆者は、これに対し、北九州市は、経済産業省の政策であるエコタウン事業に対応し国の補助金を導入して各種事業を展開してきたため、必然的に産業政策に重点を置かざるを得なかったという面もあると考えている。このように、両都市の都市再生へのアプローチの違いには、その受けるべき補助金の性格の違いによる面もあるが、深刻な危機意識や明確な再生の目標設定などの要素もある。工業都市は、公害による環境破壊、産業の衰退による高失業率など、都市としての危機的状態に追い込まれたことが、あるいは文化に、あるいは環境に着目し、それを遂行するエネルギーとなったといえる。

工業都市の再生には、「廃墟化した工場の観光資源化」、「水と緑の再生」、「歴史遺産の活用」等、文化産業として具体化することなどが、有力な手法と考えられる。またゼロ・エミッション社会を目指し、「環境産業」で都市の再生を図ることも一つの方法である。しかし、これらのことによって全ての都市がサステ

ィナブルになるとは限らない。工業都市であっても、その都市の住民が、都市の将来の姿として、持続可能な社会を目指すのか、あるいは大量消費型の生活を選択するのかで、岐路が別れるのではないのだろうか。工業都市でも再生出来ずに衰退していく都市が多いことも事実である。

工業都市の再生には、まず、都市の将来像を明確にすることが大切である。そして都市の現状をつぶさに把握し、長い都市の歴史の過程で蓄積されてきた様々な遺産を掘り起こし、それを都市の資産として積極的に活用すべきである。そうした中で市民の持てる活力やエネルギーが十二分に発揮され、これらの遺産とエコやアートなどが結びつけば、そこに都市固有の新たな文化や産業が創出され、都市のサスティナビリティが確立されていくと考える。こうした中で都市の魅力をもう一度、環境の再生と人間の復権という観点から考え直す必要がある。

また、都市再生を進めていこうとするこれからの時代にあっては、市民（企業市民を含む）の力を無視することはできない。ＮＰＯをはじめとする市域横断的な市民団体、コミュニティを中心とする様々な地域団体、産業団体等との連携協調やネットワークの構築は、都市再生にとって無視し得ない大きな力である。特に、これから 2007 年問題と言われるように団塊の世代といわれる人々が今後退職するが、彼らの豊富な知識、技術や経験が、地域のまちづくりの中で活かせるようになるかどうかも、より持続的な社会への発展の鍵である。そういった点で、私は、岡部が触れていない市民のミクロな活動に触れ、それが如何に都市活力の源となっているかを、本論文で説明していきたい。

ところで、北九州市については、高杉（1999）が、終章の「超・環境産業「革命」の時代」の中で、「エコタウンのリーダーたちは新日鐵八幡製鉄所と協力しながらも、新日鐵から自立した主体性をもっているし、相互の協同体を実現する基盤を確立し始めている。それは戦争中から戦後にかけて八幡製鉄所の転換期を指導した三鬼社長と共通点がある。転換期に生きて新しい時代を選択する哲学と生き方がある」と興味深い指摘をおこなっている。ただし、筆者の調査によると、彼らの果たした役割も大きかったが、エコタウンプロジェクトの中では、大学等の専門家集団の果たした役割も同じように大きかったとみられる。

また、加藤（2003）は、ＩＢＡプロジェクトは自然環境の回復や産業施設の改善を通して自然・社会・経済・文化などの地域全体を包括する統合的再生（integrated development and regeneration）を目的とする壮大な実験事業であった、としている。その事業の特色は、国務大臣、政府、自治体や労働組合代表さらには各種団体から選ばれた人々によって構成されるＩＢＡエムシャーパーク運営委員会が、提案されたもののなかから採択プロジェクトを、経済再生・雇用創出さらには社会・環境・文化創造といった複合的な基準によって選択し、さらに個々の事業の品質管理をも担っていた点に注目する。環境創造をベースにすることで集客型経済への転換に成功したのである。

このＩＢＡエムシャーパーク委員会にしても、市民の自主性が大きな意味をもっていた。北九州市のエコタウンや門司港レトロもまた、一見市長の主導のように見えるが、後述のように、市民のネットワークが重要な役割を果たしている。ドイツのデュイスブルグノルト公園では、市民の力によって活用がされている。英国のサルフォードの再生においても市民の力が都市の再生に大きく寄与している。

このように、工業都市の代表的な再生戦略である「緑・環境都市」「アート都市」「研究所都市」を創り上げていく場合でも、その過程において、市民や学者集団のネットワークを構築し、その活動を盛り上げていくようなシステムの構築が極めて重要であると考えられる。

第２章　緑・環境都市への再生戦略

１．北九州市エコタウン事業

（１）北九州市の歴史

北九州の産業革命の幕開けはイギリスから遅れること 100 年余り、1881 年の目尾炭鉱での蒸気機関による完全排水の成功からである。1896 年八幡村に官営製鉄所が開所し、日本の四大工業地帯の一つに数えられるようになる。戦後は、中国大陸との貿易が遮断され物流拠点としての地位を一時失ったが、朝鮮動乱による特需ブームで戸畑での製鉄所建設となり、中心が八幡地区から戸畑地区へと移行するようになる。北九州５市の対等合併により北九州市が誕生し、1970 年新日本製鐵が発足、八幡地区から戸畑地区への集約がますます進み、八幡地区に広大な未利用地ができる（後に、その跡地利用として、「スペースワールド」「東田総合開発事業」「北九州八幡ロイヤルホテル」などの再開発事業が行われた）。

高度成長期、製鉄業の発展は目覚しく、大手工場から排出される煙は七色の煙として工業都市のシンボルとなった。洞海湾は廃液の垂れ流しで 1950 年代には「死の海」と化した。しかし早くも 1950 年には、戸畑の中原婦人会は煤煙問題で市に働きかけ、発電所に集塵装置をつけさせている。また、戸畑の三六地区では大気汚染が激しく「三六喘」といわれる喘息患者が多く、1963 年、中原・三六婦人会は煤煙問題を取り上げ、公害の実態調査を開始する。このことが行政や企業の環境への取り組みの契機となり、1972 年、北九州市は大手 47 社 54 工場と一括公害防止協定を結ぶまでに至る。1973 年･1978 年の石油ショックによるいわゆる「鉄冷え」の時代となり、1976 年、八幡製鉄所戸畑地区でコークス乾式消火設備を稼動させ、それに伴う発電を工場の動力に利用し、余剰電力を売却する。ここに循環型社会の兆しが出始めるのである。

（２）エコタウンプロジェクトの背景

北九州はもともと公害都市であったが、上記のように 1960 年代ごろより公害防止につとめ、様々な技術を開発してきた歴史がある。国基準より厳しい環境影響評価条例の施行や企業との公害防止協定の締結により、環境の浄化に努めてきた。行政と企業の歩調のあった公害防止への取り組みは、企業城下町ならではの取り組みといえる。この、市民・企業・研究機関および行政の一体となった取り組みは「北九州方式」と呼ばれている。1985 年に OECD の環境白書で「灰色のまち」から「緑のまち」に変貌した都市として紹介され、1987 年には環境庁から「星空の街」に選定された。そして、1990 年、「公害のまち」から「公害を克服した都市」として国連環境計画（UNEP）から「グローバル 500」を受賞した。また、1992 年、ブラジルのリオデジャネイロの地球サミットで、環境国際協力に貢献したまちとして世界初の「国連地方自治体表彰」を受けた。

1987 年に現在の末吉市長が誕生した。当初は環境産業やリサイクル産業を興すという考えがなかったが、1980 年代末頃、響灘の広大な埋立地の活用とこれらの地相を活かした産業の創出について、九州大学の矢田俊文教授を中心とした勉強会を始めている。その際に「静脈産業を育成することによって未来を拓くべきである」という矢田教授のレポートに感動し、その後、関心を持ち始めたのが環境産業を興す要因となったようである（末吉 2002）。その後勉強会を重ねる中で、響灘が環境産業に適しているということが分かってきた。「北九州市は環境産業を興す必要条件をすべて持っていた。その一つが最終処分場をもっているということであり、八幡製鉄所をはじめとした多くの企業は、公害克服過程で培った技術や人材を持っていた。そして、2000ha におよぶ工場の未利用地があり、しかも、一番重要なのは、この地で環境産業を興すことで、雇用の創出が出来ることである」と述べている（末吉 2002）。そこで、環境産業に注目し産学官民のネットワークの活用を模索したのである。

（3）エコタウン事業

1995 年に末吉市長は独自に環境政策を産業に結びつけることを当時の環境保全部長等に提案している。これを受けて市では、1997 年、環境リサイクル産業を機軸として産業構造の転換・再構築を図る「エコタウン事業」を策定し、同 7 月、通産省より「エコタウン事業」の承認を受け、全国に先駆けて事業を展開した。環境産業振興の基本コンセプトは、i）環境産業化・環境産業の立地誘導（環境産業創出）、ii）技術システムの開発（環境技術の創出）、iii）環境先端情報の発信・教育研修および誘導助成である。建設場所としては、広大な用地、基本的なインフラ、処分場に近接、民間資金の投入が可能なこと、などから若松区の響灘の工場遊休地（埋立地）に決定した。

1997 年 8 月に、環境産業関連企業および行政関係者により、環境産業の振興策の検討とその基本的方針を決定する「北九州市環境産業推進会議」を設置している。1998 年 4 月には「北九州エコタウンプラン実施計画」を策定し、2002 年 8 月にはエコタウン事業第２期計画を策定し、更なる事業展開を進めている。エコタウン事業は３つのエリアからなっている。

１）「実証研究センター」（＝環境・リサイクルの技術開発・実証研究の拠点（第 1 期整備エリア 6.5ha））：学術・研究都市などで生まれたシーズの事業化にむけて実証的に研究する場であり、福岡大学資源循環・環境制御システム研究所を核とし、大学や民間企業の複数の研究機関が、焼却灰の無害化や再利用、廃棄物の資源化、最終処分場に関する研究を行っている。

２）「総合環境コンビナート」（＝環境・リサイクル産業の事業化の展開（19ha））：　北九州エコタウンの中核をなす事業化のためのエリアであり、ペットボトル、家電・電子機器、自動車、有機資源、プラスチック、ガラス等、多種多様なリサイクル工場群が集積し、相次いでリサイクルから事業化されているところで、将来的には有機的に結合したコンビナート化を図ることを目的としている。

３）「響リサイクル団地」（＝中小・ベンチャー企業のリサイクル事業の展開（6ha））：　総合環境コンビナートが主として大企業中心の事業であるのに対して、響リサイクル団地は中小企業支援の事業である。ベンチャー企業の立地するフロンティアゾーンと自動車リサイクルゾーンの２つのゾーンからなり、市が土地を整備し定期借地権を設定している。

（4）行政、専門家、教育

以上３つのエリアについて述べてきたが、この事業を進めるに当たって福岡大学の花嶋正孝教授は「循環型社会の実現には、リサイクル事業の推進に終始するのではなく、その原料であり、また最終残渣として発生する廃棄物についてもきちんと考えておかなければいけない」とし、また「廃棄物・リサイクルの研究・事業は、住民の理解を得て完結する」とも述べられている（末吉 2002）。この言葉に共感した末吉市長の考え方がエコタウンには活かされている。

また環境局長は「単なる中間処理業を手がけようとする企業にはご遠慮願っている。ゴミを集めるという入り口から販売先の確保まで一貫したシステムを考えた企業が誘致の対象で、これまでの企業誘致とは異なる」（（財）東京市政調査会研究部 2000）と述べている。当初は、ほとんどの企業が中間処理だけに関心を示しトータルな環境循環システムを考えておらず、実際、響リサイクル団地に応募した中小企業にもその傾向が強かったという。

1997 年、若松中央小学校 5 年生の子供たちが、授業の一環として「見つめよう校区の環境を」というテーマで環境調査を実施している。それが発展して自分たちの街の環境に非常に興味を持つようになり「子どもエコクラブ」を組織するまでに至っている。そして 6 年生のときに「夢のエコタウン」という模型をつくり

市に寄贈し、2000 年 12 月には環境産業政策室の職員が出前講義を行っている。この事例に見られるように子供の時から環境に興味を持たせ環境教育を育んでこそ真の循環型環境社会の到来と言えるのではないかと思う。

２．デュイスブルグの環境公園

（１）ルール工業地帯とエムシャー川地域について

ドイツの産業革命はイギリスの産業革命より遅れること 50 年あまり、ルール南部で 1837 年に最初の石炭の採掘がはじまったことに起因する。ルール南部で始まった石炭の採掘は北部のエムシャー地方にも瞬く間に広がり、1850 年ごろにエムシャー川両岸で炭鉱の採掘が行われる。これがルール地方の石炭生産の始まりである。もともとエムシャー地方は未開の地であり、環境に対する関心も低く、石炭の採掘を無秩序に放置したため、河川の汚染はひどいものであった。このようにして、ルール工業地帯の発展と共に、エムシャー川は世界最悪の排水溝用河川となっていったのである。

しかし、石炭は、1960 年代・70 年代以降、エネルギー源として石油がとって変わると急速に衰退していった。1980 年代には大工場の閉鎖が相次ぎ、高い失業率と人口減少が続いた。そして土壌汚染、水質汚濁、大気汚染などの環境問題、景観問題がエムシャー地域全体に広がり「暗くて汚い」イメージが追い討ちをかけた。企業の流出が相次ぎ自治体が元気を失っていく中で、1989 年、立ち上がったのがノルトライン・ウェストファーレン州政府である。1989 年から 1999 年までの期限付きでドイツ独特のまちおこしの手法である「国際建築展覧会（ＩＢＡ(Internationale Bauausstellung)」がエムシャー地域で開始された。

（２）エムシャーパークについて

エムシャー川地域は、最西端のデュイスブルグ市から最東端までの 17 市を含む 200 万人の人口を抱えた西から東に長く続く 800 平方キロメートルにおよぶ地区である。エムシャーパーク計画はこのエムシャー地域での都市再生戦略である。州政府は主な 17 の都市とこの計画に取り組んでいる。この 10 年計画の国際建築展覧会（ＩＢＡ）には５分野に分類された 90 件ものプロジェクトがあり、自治体と企業、地域住民、政府が一体となって参加している。これらの５分野は、全長 350km におよぶエムシャー川水系をエコロジー的に改造し、新しく住宅を建築すること、休閑地を開発し、工業文化財を歴史の証人として保存・再利用すること、そして公園を再生し地域への開放すること、などである。

この計画の中心を担っているのはＩＢＡエムシャーパーク社であるが、この会社は州の外郭団体で有限会社の形式をとり、建築展覧会の期限 10 年間に限って存在し、運営費は州政府が負担し、州からの役人２名が社長と副社長を担当し、その他の 33 人の職員は期限付きで雇用された。資本金 50 万マルク（約 3500 万円）、運営資金は 4000 万マルク（約 28 億円）である。しかし、このプロジェクトの事業主体はあくまで地元住民や企業であり、日本のような官主導型ではない。ＩＢＡエムシャーパーク社は、地域に自発的な力がつくまでの調整役であり、地域社会や産業構造の変革は地域住民に委ねられている。

（３）デュイスブルグノルト公園

これは、工業地帯再生のシンボルとして、デュイスブルグの北部、マイデリッヒ地区とハムボルン地区の間にある広さが 200ha 以上もある広大な製鉄所地域に建設された新しいタイプの公園である。ティッセン製鉄所は、1903 年に操業を開始し、その後発展を続けてきたが、欧州共同体（ＥＣ）加盟国による鉄鉱石の分

配で瞬時に閉鎖に追い込まれたのである。かつては、粗鋼生産量年間 1100 万トン、従業員 3 万人のドイツ最大の鉄鋼メーカーであった。1985 年に操業を停止した溶鉱炉と自然に生い茂った草木地帯が中心となり公園施設となった。このプロジェクトは、ＩＢＡエムシャーパークの計画の中でも重要な位置を占めている。そして、連邦政府及びノルトライン・ウェストファーレン州、デュイスブルグ市から資金援助を受けており、デュイスブルグ市からの依頼で、ウェストファーレン州土地開発公社（ＬＥＧ）がプロジェクトの運営に当たった。

ティッセン製鉄所の溶鉱炉の巨大な建物と煙突が保存されている公園は、演劇などの文化施設として有名であり、かっての製鉄所の鉄骨の足場は、音楽グループや劇団によって舞台にも活用されている。ガスタンクをロッククライミング、スキューバーダイビング用として利用している。アーチェリー競技などに利用されている施設もある。小道はハイキングやサイクリングに利用され、農場は、子供達の体験学習の場として活用されている。このように、園内の施設を利用したレクレーション、癒し、スポーツ、文化行事など多彩な行事が提供されている。これらは住民たちの発案によるものである。

ティッセン製鉄所は広大な敷地をたったの１マルクで州の開発公社「ＬＥＧ」に売却している。しかし土壌汚染や廃棄物処理も込みということであるので、処理費用のことも考えた上である。ＩＢＡエムシャーパーク社は地域社会の住民や、商工業者、企業などを集め、その跡地について徹底的に議論を行い、最適利用法を決定してきた。コミュニティを再生し創造するのは地域住民である。持続的な発展を維持し続けることが出来るのは地域住民のパワーに他ならない。地域住民が問題意識をもち、コミュニティに働きかけその問題を共有し、解決に向けて協力体制をとり、解決していく。この中から、都市への愛着と誇りが生まれてくるのではないだろうか。このサイクルが稼動しつづけることで都市の持続的発展が可能となる。

これは、ドイツ特有の住民参加型まちづくりを促すための「連邦建設法」によるところが大きい。この法律は「住民には、地域の自然を守るために可能な限り早い段階で都市計画の目的、および地域の再開発または開発に関する公告を受けられるようにすること。さらに、住民には意見の表明および聴聞の機会が与えられなければならない」という法律である。エムシャーパーク社は地域住民や商工業者、企業などにその跡地利用について十分な説明をし、彼らの意見を尊重して、産民官が一体となって最良の再生計画を立ち上げることが出来たのである。ユーモアなアイディアが採用される所以である。日本にはこのような法律は存在せず、住民参加の決定は、各自治体の意向に委ねられている。市民の意識と自治体の意識の差はその都市のまちづくりに大きな影響を及ぼすことを考えるならば、可能な限り両者の意識の差を縮めていく努力こそが、求められているのではないだろうか。

北九州とデュイスブルグの２つの都市を見るならば、公害を被ったことで環境意識が高まり、公害に苦しめられたからこそ反面教師としての環境都市への模索であったと思う。正に都市再生における環境都市戦略は必然であったと思われる。ただし、工業都市であれば必ず直ぐ環境都市戦略を採るとは限らない。尼崎が良い例である。しかしながら、環境都市戦略をとることによって都市のイメージアップが図れることはデュイスブルグの環境公園一つを取ってみても明らかであろう。尼崎市では「２１世紀の森」づくりが、また堺市でも「共生の森」づくりが進行しつつあり、環境都市への一歩踏み出そうとしている。そのときに先行する２都市の事例は参考になるであろう。

第３章　アート都市への再生戦略

１．北九州市の門司港レトロ

（１）門司港地区の経緯

門司港は石炭の積出港として繁栄（1916 年に船舶数全国一の大港湾）してきたが、炭鉱の閉鎖で積出港としての機能を喪失し、関門国道トンネルの開通によって連絡船は 1964 年には廃業に追い込まれてしまった。

これに対して、1891 年に九州鉄道の門司駅が開業し、本社が博多から門司に移転するとともに九州鉄道の起点としての重要性は増し、もともと港づくりから出発した門司は駅づくりの歴史の方が残ったといえる。1898 年に日本銀行の西部支店が下関から移転し、三井、住友など北九州地区 14 行中 9 行がこの地に集中するなど、金融資本の進出が相次ぎ、産業・経済・文化全般にわたり繁栄した。大正時代には桟橋通りから鎮西橋までの約 300m は洋館が並び、「ロンドン通り」と呼ばれた。

1914 年に乗降客の増加と共に手狭となった門司駅（現在の門司港駅）を 200m 西方の海岸沿いに新築移転する。1942 年に門司と下関を結ぶ関門トンネルが開通し、トンネルの入り口になった大里駅を新たな門司駅としたため、交通の中心がこの門司駅に移ってしまった。門司港駅は次第に寂れていき、1973 年の関門橋開通、1975 年の新幹線海底トンネルの開通により、交通拠点としての地位を喪失したのである。

（２）保存運動の始まり

谷前市長は 1983 年、門司港駅の改修保存を門司の財界人に働きかけ、その年に「門司港駅保存会」を発足している。翌年には、門司港駅保存会、国鉄、国鉄職員ＯＢ会が資金を提供し、門司港駅舎の屋根葺き替え工事を行っている。この葺き替え工事に当たっての基金の募集の趣意書には「国鉄だけにこの修復を依存するわけにはいかない。私たち地域住民が自らの手で残したい」と書かれている。そして、門司港駅は 1988 年 12 月、国から重要文化財に指定され、現在も現役の駅として、地域の誇りとして門司港レトロ事業の中心的役割を担っている。

1922 年 11 月に来日したアインシュタイン博士が滞日最後の 1 週間を門司で過ごした際、唯一ベッドがあった旧門司三井倶楽部で滞在した。この旧門司三井倶楽部は 1949 年、国鉄に買収され、門鉄会館として職員の厚生施設として利用されてきたが、1987 年の国鉄の民営化で清算事業団の管理となり解体寸前であった。1987 年 6 月、市民 2,385 名の署名による門鉄会館の管理・保存に関する請願書が議会に提出され、幾多の難問を解決して移築保存されることになり、1990 年 3 月に国の重要文化財に指定された。

（３）門司港レトロ事業

1987 年 2 月、「レッツ・ルネッサンス」を旗印にした末吉氏が、北九州市長に初当選したときには、オイルショックと円高で鉄冷えの時代、北九州市は不況のどん底にあった。門司港レトロ物語の発刊に寄せての中で、市長は、「市内をくまなく歩き回り、特に山上から眼下の街並みをながめながら、各地の街づくりの方策を練った。1889 年の開港以来、中国大陸との定期航路をはじめ多くの外国貿易船で賑わった門司港。交通の主役が海から陸、そして空に移り行く中で、この地区はもはや経済活動の拠点に戻ることはできない。だが、多くの船が行き来する風光明媚な関門海峡に臨み、往時をしのばせる歴史的建造物の数々が訪れる人々に潤いと安らぎを与える。そんな落ち着いた港街のたたずまいは、北九州市の貴重な財産ではないか。そう考えた私は『門司港レトロ』をキーワードに街づくりを進めようと市民に訴え、1988 年から整備を始めた」と述べている。

1988 年、「門司港レトロめぐり海峡めぐり推進事業」が開始される。この事業が決定されるに至った要因は、1987 年の国鉄の民営化により、JR 九州本社の拠点が門司から博多に移転したことから地域経済の衰退に

危機感を持ったこと、前述のように門鉄会館（旧三井倶楽部）が売却処分の方向にあったこと、ふるさとづくり特別対策事業が創設され資金の目途がついたこと、などがあげられる。

（４）門司港レトロ第１期事業

1988 年から 1994 年度にかけて総事業費 300 億円（市負担）をかけて事業を実施した。

１）門司港レトロめぐり推進事業：　歴史的建造物保存活用事業として、旧門司三井倶楽部の移築修理と旧大阪商船の修復。レトロめぐり事業として、レトロプロムナードの整備と電線の地中化。海峡めぐり事業として、布刈回遊路、展望台の整備。観光施設などの整備事業として案内板の設置、門司港駅前レトロ広場の整備。

２）大連歴史的建造物建設事業：　友好都市である中国・大連市との交流促進とレトロ地区の魅力向上のため、大連市にある歴史的建造物の複製を建設し、アジア関係を専門とする「国際友好記念図書館」として活用。西海岸地区再開発事業、港湾緑地、門司港第一船だまり親水護岸広場、跳ね橋の建設、旧門司税関の修復、都市計画道整備事業・バイパスの建設。

３）レトロ業務ビルの建設：　旧門司三井倶楽部の移設工事に伴う移転者受け入れのための業務ビルの建設。

1995 年 3 月 25 日、第１期の整備事業が７年がかりで完成した。この事業はどちらかといえば行政主導の整備事業であったが、完成フェスタには地元の商店街やまちづくり団体が、JR、NTT、行政と一体となって取り組み、当初予想をはるかに超える人で賑わった。

1995 年には、地元団体の総力を結集し、行政や観光協会と一体となって盛り上げるため、ソフト面を中心とした観光振興を推進する官民合同の「門司港レトロ倶楽部」を発足させた。同年 12 月 13 日設立総会が旧大阪商船で開催されている。主な活動内容は、地域活性化への提言、情報誌の発行・観光キャンペーン、イベントの企画及び実施である。これで官主導のハードと民主導のソフトの両面から門司港レトロ事業を推進していくことになった。1994 年のオープン前は 26 万人だった観光客も 1995 年には 107 万人に増加した。

このように観光客は飛躍的に伸びたが、滞留在時間が 1～2 時間と短く、また飲食店や物販店が少なく団体客の要望に応えていないこと、駐車場やトイレ等の不足などにより十分に観光客の満足度を満たしていないことから、第２期事業が策定された。

（５）門司港レトロ第２期事業

1997 年度から以下の事業が進められている。

１）回遊性の向上及び滞在時間の長時間化：　「門司港レトロ展望室」の整備。夜間景観「門司港レトロナイトファンタジー」の整備。サイクリングロード、遊歩道の整備。臨港鉄道を活用した観光列車の運行。多目的ホールの整備。

２）地元商店街の活性化及び民間投資の促進：　「門司港レトロ観光物産館（港ハウス）」の整備。港町 4 号線の拡幅整備。駐車場、トイレの整備。

３）既存構想の促進・支援：　門司ホテルの整備。海峡プラザの整備。出光美術館の開館。「海峡ドラマシップ」、九州鉄道記念館の開館。関門海峡ロープウェイ構想。

1997 年に関門海峡地域の観光振興を推進するため、北九州市、下関市、山口県と合同で「関門海峡観光推進協議会」を設置している。2002 年度には「わたせせいぞう海のギャラリー」を旧大阪商船の海事資料館に設置し、2003 年の春には文化施設の「海峡ドラマシップ」をオープンさせソフト面からの魅力づくりを積極

的に展開している。2003 年度の観客数は 255 万人にもなり、第１期事業の約２．５倍になっている。

（６）門司港レトロをささえる市民ネットワーク（図１参照）

ここで少し各団体の概要について触れる。「門司まちづくり２１世紀の会」は、1988 年 6 月に旧門司三井倶楽部の移転・保存を市に働きかけ、修復移築に成功した団体である。「ＮＰＯ法人門司まちづくり２１世紀の会」は 1985 年 7 月に青年会議所、地元企業、商店街が中心メンバーとなり、活力あるまちづくりを目指し設立され、2004 年 7 月、ＮＰＯ法人となったものである。「海峡懇話会」は 1985 年「（財）下関２１世紀協会」との民間レベルの協働活動として設立された。関門地域の活性化、海峡花火などをテーマに毎年４回程度の会合を開催している。「（財）北九州活性化協議会」は 1989 年 4 月、鉄鋼不況の都市から見事に脱却を図った米国のピッツバーグ市の先例に学び設立された。その目的は、市民の声、若い世代の力、大学・企業・経済団体が、行政や関連団体と緊密に連携し、活性化施策を推進することにある。「門司まちづくりネットワーク」は、1995 年 4 月に門司区内で活動する６つの民間団体、「門司まちづくり２１世紀の会」「門司みなと商店街振興会」「門司の躍進を考える会」「門司港バナナの叩き売り保存会」「まちづくり活性化もじ」「門司の景観を考える女性の会」で作ったもので、各々の活動を大切にしながら、陳情、要望などを共同で行っている。その活動の中で、1995 年よりレトロ地区で夏に「レトロナイト in サマー」を開催し、1999 年より「門司港フェスタ」として栄町商店街に場所を移しコンサートやビアガーデンなどを活発に行っている。1995 年 12 月に上記の「門司港レトロ倶楽部」が設立された。この倶楽部は地元・民間・観光協会・行政が連携しイベントの企画・運営、ＰＲ活動等を行っている。行政組織である「門司港レトロ室」は門司港レトロに関わる企画・振興・開発等の業務を行っている。これらの組織は重層的複合的に連携しながら様々な事業に関わって活性化に共に取り組んでいる（図１）。

（７）門司港レトロの今後の課題

門司港レトロの中心地にあった大きな赤レンガ倉庫（旧三菱倉庫）の跡地に関係方面で反対があったマンションが建っている。建設計画を通じて、地元では、逆説的にはマンション建設反対運動を通して、門司港レトロのまちづくりの表舞台に積極的に参加するようになったという。最終的には、景観に配慮したデザインと最上階を展望室として利用した。

「門司港レトロ室」の物産館の目の前に跳ね橋がゆっくりと開閉している。これは産業遺産として保存されたものと思われるが実は回遊性を持たせるため人工的に設置されたものである。このように、一部を完全に人工的に作ることも時には必要であろう。

ただし、門司港レトロを、たとえばイギリスのドックランド地区の再開発等と比較すると、ウォーターフロントの開発の仕方が違う。ドックランドでは、水辺空間をゆっくりとくつろぎ楽しむ工夫がされている。水辺に人が溜まるように歩行者専用道路として開放し、そこにパラソルや椅子が配置され、人々はその空間を楽しみながら食事を取ったり、お茶を飲んだりしており、自動車道路は全く隔離されていた。門司港レトロではそれぞれの建造物自体は大変素晴らしいし、修復も実に忠実にされており、店内も個性的で立派であった。しかし見学するだけで憩える場が少ないのではないかと思う。

2004 年度のイベントの数は 224 件に及び、その内市民・企業の主催は 94 件、レトロ倶楽部 78 件、市主催 52 件で、観光客数も 250 万人を超えている。これらの数値が示すように民間団体が非常に頑張っているのが理解できる。門司港レトロでは、行政による基盤整備が始まったころから、市民が任意組織を結成して積極的に関わり、地元の意見を市に提案し、整備後の活用方法を自らの責任で企画・運営するようになっている。

行政主導で街並みが整備されただけでなくその後の活用・維持・管理の仕組みが官民の役割分担の中で構築されていることが重要であろう。

２．ビルバオのグッゲンハイム美術館

（１）ビルバオの活性化戦略

ビルバオはスペイン・バスク州の中心都市であり、ビスカヤ県の県都で、人口約 40 万人、マドリッド、バルセロナ、バレンシア、セビリアについでスペインで５番目の都市圏である。ビスカヤ県は 19 世紀半ばの産業革命によって繁栄した県であり、特に、1960 年代から 1970 年代には、バスク州全体で重工業が著しく発展するようになったが、その中心を担っていたのが鉄鉱石の産地として鉱工業が発展した鉄のまちビルバオ市であった。しかし、1970 年代後半から 1980 年代にかけて重工業の衰退とともに、産業都市としての存在の危機が到来した。

ビルバオ都市圏は、かっては悪臭の漂ったネルビオン川の両岸にまたがっているが、右岸と左岸の地域特性に格差があることが有名であった。右岸はバスク社会と深く係わっている高所得者層の住宅地であり、雰囲気も大変明るく立派な邸宅が建ち並んでいた。左岸は後にグッゲンハイム美術館が建設された地域であるが、もとは古い建造物がひしめき合って建てられ、何となく寂れた雰囲気をかもし出していた。左岸は、重工業が発展した時代に労働者が職を求めて、移住し、定着した労働者階級の地域であった。

1989 年に策定されたビルバオ都市圏活性化戦略プランの中では、２１世紀のビルバオ都市圏の開発の７つの基本的な性格が、i）開放的であること、ii）多様性をもっていること、iii）統合的であること、iv）モダンであること、v）クリエイティブであること、vi）社会的であること、vii）文化的であること、と提示されている。そして、その活性化プランの主要課題として、i）人材育成、ii）近代工業地域におけるサービス産業都市、iii）移動性やアクセスのしやすさ、iv）環境の再生、v）都市空間の再生、vi）文化的な中心性の創出、vii）公的機関と民間部門による対等管理・運営、viii）社会的活動、を設定している。

都市のアイデンティティを求めて、1991 年 2 月バスク州政府は、グッゲンハイム財団に再開発への参加要請を行い、グッゲンハイム美術館の誘致に成功したのである。もともとグッゲンハイム美術館の国際戦略があったが、それにリンクした形で実現した。

（２）グッゲンハイム美術館

当初はこの美術館建設計画に住民たちは反発し、開館式典の前週に警察官が射殺されるという事件が起こっている。しかし、1997 年 10 月に開館し、初年度にはスペイン国内外からの入館者数が 130 万人を記録し、国内では第２位の美術館となるにおよんで地域の評判も良くなった。ビルバオ市のみならずバスク州の新しい顔として市民に認知されるようになり、名声は不動のものとなった。美術館周辺整備が急務となり、ホテル、ショッピングセンターが建設され、その近くをＬＲＴを通している。

美術館は、アメリカ人建築家フランク・ゲーリーの設計で、敷地面積 3 万 2,700 平方メートル、建築面積 2 万 8,000 平方メートル、延床面積 2 万 4,000 平方メートル、展示スペース、パブリックスペース、図書館、劇場、事務所、売店、レストラン、カフェなどからなる。訪問者はまず第一にその異様な外観に驚愕させられる。巨大な外観は総チタニウム製で壁面はほとんどが曲線で構成され、日光に照らされ、反射してキラキラと７色に輝くことが計算されている。銀色の巨大な船の彫刻のようなイメージである。入り口近くへと進んで行くと、ポピーと呼ばれている全体が花で覆われた巨大な犬が出迎えてくれる。アメリカのアーティス

ト、ジェフ・クリーンの作品である。

入り口は地下へ入る斜路となっている。館内に入るとまず高さ 50 メートルはあろうと思われるアトリウムが現れる。天窓やガラス壁で館内は大変明るい。アトリウムを囲むように、展示スペースは３層に渡って配置され、湾曲したブリッジや、ガラスのエレベーター、階段塔で構成されている。広々とした大空間の展示場からスタートする構造である。

入場者の 45%は海外から、35%はスペインのバスク州以外から訪れており、世界中から観客を集めていることになる。このように、年間 100 万人におよぶ入館者数を維持しているのは、展示作品もさることながら、この建築物自身の効果が非常に大きい。

グッゲンハイム美術館はまた、教育普及プログラムにも大変力を入れており、1997 年から 2002 年までの 5 年間に、45 種類の教育普及プログラムを実施し、これまでの参加者数は延べ 100 万人に及んでいる。学校の児童生徒や先生、さまざまな階層の人たち、高齢者や一般市民まで幅広く参加できる。このプログラムは、コレクションや企画展、美術館の建築を活用して組まれている。美術館が地域の中で市民と一体となって地域力に力を注ぎ、子どもの時から教育力をつけることに役立っているのである。

このようにグッゲンハイムは、ビルバオの文化再生の象徴として位置づけられ、地域の人たちからかけ離れた存在ではなく、地域の中で地域の人々とともに存在し、地域の教育力の向上に一役買っているのである。美術館活動の一環として子供たちの健全な成長を育み、地域の宝、誇りとしての地位を確立している。地域への愛着がさらに増幅されているといえる。

３．マンチェスター都市圏サルフォード市のローリー・センター

（１）サルフォード市の概要

サルフォード市は、マンチェスター大都市圏の西側に位置し、人口は 2001 年に 22 万 5,950 人である。産業革命の中心都市であったサルフォードは、産業構造の転換に乗り遅れ衰退した。1965 年ごろから衰退が始まり、2000 年には、統計上、イギリス北部で 4 番目に、イギリス全国では 28 番目に貧しい都市となっていた。1970 年代までにサルフォード市のために働いていた人々の多くが失職し、労働者階層の３分の１は失業者であった。またマンチェスター都市圏内では 3 番目に犯罪率が高い都市であった。サルフォードは「対比の都市」と言われ、都市の繁栄が全て東方に偏り、サルフォード市の中心部分、西方部分、北方部は荒れ地であった。中心部を過ぎると、絵のように美しく、緑が多いウォルズレイ村などの郊外が広がっている。

（２）サルフォード市の統合発展計画と運河回廊地帯

サルフォード市にはマンチェスター大都市圏構造計画と都市の各地域をカバーしていた 12 の地域計画があったが、市は統合開発計画（City of Salford Unitary Development Plan）を 1991 年 7 月に立案し、1995 年 11 月に採択された。計画期間が 10 年の市単独の土地利用計画であり、議会で制定された条例や規則に基づいて作成された。

優先すべき投資先として、マンチェスター・シップ運河回廊地帯を都市再生の重要な拠点とした。エンタープライズ・ゾーンの大きな可能性を利用して、トラフォード・パーク開発公社の協力のもとで、運河回廊地帯における雇用を可能な限り増やし、運河回廊の水質の向上を図る予定になっている。

そもそもマンチェスター運河は、１９世紀にマンチェスターが海と直接結びつくために計画されたもので、ヴィクトリア女王が 1894 年開港を指揮した。1950 年代後半がサルフォード波止場（quay）の最盛期である。

しかし、1970 年代には、巨大な貨物輸送が陸上で可能となり、波止場は 1982 年に閉鎖された。地域は衰退して不景気になり、失業者が急増した。

サルフォード市は、地域を再生するために、1983 年に波止場を購入し、新しい道路の建設をスタートした。工業開発のために運河の水質汚染はかなりひどく、魚が住めない状態であったが、1980 年、サルフォード市は水質改善のためのろ過事業をスタートし、魚が住める状態にした後に魚を放流している。サルフォード市による湾岸エリア改善の試みがきっかけとなり、本格的な都市再開発となった。大画面で映像を楽しめる映画館、国際的なビジネスマンが利用するためのハイクラスなホテル、そしてビジネス・ビルの建設がスタートした。湾岸近郊に住宅街も建設した。

（３）ローリー・センターの開発

1988 年には、新しいアート・センターをつくる案があげられた。サルフォード市は、国際的に有名な建築家を探した。ジェームズ・スティリングとマイケル・ウィルフォードの名があがったが、ジェームズ・スティリングは事故で 1992 年に突然亡くなったため、マイケル・ウィルフォードが一人で引き継ぐ事となった。工事は順調に進んだ。総建設工事費は 1 億 600 万ポンドとなった。国営ロト公社（The National Lottery）、イギリス・アート協議会（The Arts Council of England）、ミレニアム委員会（The Millennium Commission）、伝統遺産ロト基金公社（Heritage Lottery Fund）、ヨーロッパ地域開発基金公社（European Regional Development Fund）、イギリス・パートナーシップ、サルフォード市、トラフォード・パーク開発公社、その他民間の多くの大会社がスポンサーについた。

このように、サルフォード波止場地区の再生計画の中心として、2000 年４月に運河にぞいに開館した新しいアート・センターが、ローリー・センターである。その成功は著しく、サルフォード運河の再開発の起爆剤となっている。アトラクションの場としてだけでなく、シアターやギャラリーとしても活用されており、イベント会場としても、国際的な場として活用され、成功している。2001 年にはイギリスで最も活躍した建造物に選ばれた。ロイヤルファインアート委員会の賞賛も得ている。

ローリーとは、1887 年にマンチェスターで生まれ、マンチェスターとサルフォードの芸術学校で美術を学んだ画家 LS ローリーのことである。彼の記念館も兼ねており、作品の多くがギャラリーに展示されている。

プロジェクトは、ローリー・センターの他、三角エリア・プラザ、テラス・エリア、そして歩道橋からなる。ローリー・センターにはハイテク・ビジネスセンターのデジタル・ワールドセンターとしての機能も含まれている。建設ではデジタル・ワールド・ソサイエティ（DWS）の多大な協力があった。当初の目標は、6,500 の仕事の創出、民間による 1 億ポンドの投資、年間 70 万人の観光客、ローリー・センターまでの地下鉄の延長、周辺の遺棄された 2ha の土地の商業用としての活用、新しい歩道橋の建設、年 400 万ポンドの地元経済への貢献などであった。

外観は船の形をしており、特に運河からこのローリー建築物を見た場合、巨大な船の様に感じられ勇姿が運河の水面に映る姿は壮大である。館内の内装は、マイケル・ウィルフォードの得意な幾何学的なデザインによりアレンジされている。円形、六角形、三角形などの形で構成された館内は、まるで、たまねぎの層の様に、幾何学的な形が幾重にも重なり合い、近未来的な船の様子を呈している。外装のステンレスは、空と海を反射する事により、幻想的である。

展示会は国際的な芸術家だけではなく、地元の画家やアーティストとの関連を重要視している。ローリー・センターは、国際化を目指しながらも、地元のアーティストを応援しており、芸術家の生徒の作品や学校での作品、子供達の作品なども、定期的に展示される。芸術家の卵達には良い経験となるし、観覧者達には、

地元のプロジェクトや教育のあり方を知る事が可能である。

ローリー・センターにはリリック・シアターとクウェイ・シアターという２つのシアター（劇場）が設置してある。リリック・シアターはイギリスでは、ロンドン以外でもっとも大きいシアターであり、各国から国際的なオペラ、バレー団、ダンサー、音楽家を誘致して成功している。しかしながら、ローリー・シアターは専属の劇団員やシアター・グループを所有していない。そのため、パートナーシップを他のシアター・グループと組み運営をはかっている。同時に、共同経営を他の教育機関と行い、子供の教育向けの劇の上映を行っている。アートの場では、子供を中心にすべての観客が芸術家になる事ができる。個性を伸ばすために、積極的にアートづくりに参加する事ができ、体験コースなどがあり、子供達は自ら参加を希望するケースがほとんどである。

（４）ローリー・センター周辺の現状

ローリー・センター周辺の計画は、トラフォードに駐車場をつくる事と、橋をサルフォードに架けることであった。現在、トラフォード波止場も遊歩道として整備され、当時の波止場の面影を残した様々な彫刻が展示されている。また、遊歩道の一角には、帝国戦争博物館がある。サルフォード波止場とトラフォード波止場を結ぶ架け橋は 1999 年 2 月に大型船が通行できるような吊橋となって完成した。その他、周辺にはローリー・プラザ、水泳競技センターなどが建設されている。また、湾周辺にはニュートラムが走っている。このように、廃墟と化していたサルフォード波止場周辺は見事に再生し、再度開花し、賑わいを取り戻している。

（５）サルフォード・パートナーシップ

サルフォード市は長年にわたり、貧困と暴力と犯罪とに悩まされ続けてきたこともあり、都市の発展を目指し、ＥＵの資金を利用しながら地域計画をたててきた。さらに計画を絵に描いた餅に終わらせないためには、地域組織の確立と地域住民の意見を反映させることが重要だと考えそのシステムをつくった。その重要な役割を担っているのが「サルフォード・パートナーシップ」である。「サルフォード・パートナーシップ」は、サルフォード市にとっては、サルフォードの戦略の中心となるパートナーシップであり、1994 年に結成され、地域計画を５年ごとに策定している。メンバーはサルフォード地域の関係者で、地域計画と復興のために法令を作成したり提出したりしている。このパートナーシップは市と連携しており、地元の団体と協力して、決定をサポートするというシステムをとっている。

2001 年から 2006 年までの計画期間にサルフォード・パートナーシップが策定した地域計画には、「健康的なまち」「学習するクリエイティブなまち」「ニューディール・フォー・コミュニティに 5300 万ポンドの援助と支援」「サルフォード波止場とローリー・センターへの投資金」「ヨーロッパ・ロータリーファンドからの１億ポンドの寄付金」「犯罪防止制度金への 140 万ポンドの支援」などの目標が含まれている。

サルフォードは 9 つの地域に分割され、それぞれの地域にパートナーシップが存在する。サルフォードは「対比の都市」と言われているように、地域の貧富の格差がかなりある。豊かな地域もあれば、地域によっては医院や薬局が一軒位しかなかったり、犯罪が多く、子どもたちの学力もかなり低い地域がある。これらの地域で資金面もふくめて活躍しているのがパートナーシップである。このように産・官・民が連携して都市の再生に力を注いでいる。

第４章　研究所都市への再生戦略

１．川崎市

（１）川崎市の位置

川崎市は、人口約 133 万人、全国と比較して老年人口の割合が非常に低く生産年齢人口は高い。工業都市としては、人口が増加し、政令市としてますます発展しており、特に産業分野においては、新しい時代に的確に対応し構造転換がスムーズに図られている例である。

湾岸部では、明治時代の産業革命以降、重工業が発展し、昭和前期に東京湾の埋め立てが大規模に行われ、日本鋼管（現在ＪＦＥスチール）の製鉄所や化学工場などの建設が進んだ。昭和初期以降、機械・電気工業の進出が始まり、富士通、日本電気、東芝などの大規模工場やそれに関連する中小企業が多く立地している。しかし、産業構造の転換や経済活動のグローバル化により、川崎の地域経済を支えてきた臨海部は空洞化が進み産業活力が低下してきている。これに対し、内陸部では多摩川流域の産業集積と深い関わりをもつ機械、エレクトロニクス、精密、情報などの大企業から、中小・中堅・ベンチャー企業が集積している。

（２）研究所都市戦略

「かながわサイエンスパーク」は、1989 年、神奈川県と川崎市が国の支援と民間企業の協力により設立した都市型サイエンスパークである。研究開発を推進する「（財）神奈川科学技術アカデミー」と特許の流通・試験計測を担う「（財）神奈川高度技術支援財団」が連携した支援を行っているが、この両財団は 2005 年 4 月に統合され、それぞれの活動の融合強化を図っている。研究開発型企業の研究・実験室、さまざまの研究支援・交流施設がある。インキュベーター機能、新製品・新技術開発、技術移転の３つの機能が複合化され、約 4,000 人の研究者や技術者が働いている。

一方、臨海部では首都圏における地理的優位性を活かした「国際環境特別区構想」が進められ、2003 年 5 月に産業道路以南の 2,800ha が構造改革特別区に認定されている。その取り組みは既存産業の高度化・複合化と先端技術分野の産業・研究機関等の集積を促進するとともに、環境技術のアジア地域などの移転による国際貢献を実現し、併せて産業を支える基盤施設整備と水と緑の空間創造を行うものである。1997 年 7 月エコタウン地域の承認を受け、約 50 社の大手企業や中小企業が立地しエコタウン事業を展開している。また、川崎市の第３のサイエンスパークである「テクノハブイノベーション川崎」は 2003 年 4 月、民間主導で既存の研究開発支援を活用し、開設した施設で国が提唱する成長 15 分野の新産業支援を図るだけでなく、地域ポテンシャルの高いバイオ・新素材・環境産業などにも対応できる研究環境を整え、新事業の創出、新分野進出への支援や産学連携共同研究を実現している。

内陸部では、新川崎の旧国鉄操車場の市有地約 6ha を活用し、大学の研究施設を核としその周辺に企業の研究開発部門を結集する研究開発拠点として、「新川崎・創造のもり」がある。第１期事業として、川崎市と慶応義塾大学との連携・協力により、2000 年７月Ｋ２（ケイスクエア）キャンパスを「新川崎・創造のもり」（約 2ha）に開設し、最先端の情報通信やバイオ、ロボットの開発などが推進されている。また市民が楽しめる緑の広場として「さいわい夢ひろば」（約 0.7ha）もある。第２期事業として、2003 年２月には「かわさき新産業創造センター」を開設している。この施設は企業のインキュベーション施設であり、企業育成や新事業分野への進出を支援し、基盤技術の高度化を通して地域経済の活性化を図ろうとするものであり、「（財）川崎市産業振興財団」が運営している。

このように川崎市は、産業支援機能を持った研究開発拠点として「かながわサイエンスパーク」「新川崎・

創造のもり」「テクノハブイノベーション川崎」を中心に大学や民間の研究機関と交流・連携し、知的資源を活用しながら産業構造をものづくりから知的産業へと構造転換を図り、産業経済の再生・活性化、豊かな市民生活の創造に向けて取り組んでいる。

ＪＲ南部線の沿線には 204 の研究開発機関（平成 11 年神奈川県科学後術概況調査による）が集積しており横浜市に次いで２番目である。学術研究機関に働く人の比率は 18.8%を占め、13 大都市中１番である。

（３）要約

尼崎などの関西の工業都市と、川崎と大きな差の一つに、関西経済圏が戦前から鉄鋼・化学など素材型産業を中心として発展してきたのに対し、東京経済圏では相対的に機械工業・電子工業の比重が高く、産業構造の転換期にあっては、この相違が大きな力の差となって現れたと言えるのではないか。

機械工業群の集積場所が JR 南武沿線であるということから、臨海部だけでなく南北の拠点交通を持っていたということが有利に作用したといえるだろう。そうした企業群が激化する競争に勝ち抜くために新製品の開発や技術開発に力を入れ、それが結果として、研究所や研究開発機能の充実に結びついたものと思われる。

次に様々な企業を支援するための仕掛けとして、県と市とがお互いに連携することによって行政側としての体制を固めた上で、国からの支援を取りつけ、民間企業の協力を促すという戦略性に富んだ取り組みが功を奏したものと思われる。と同時に、それに固執することなく、世界的視野に立って環境に向き合いながら、技術開発や環境技術のアジア地域への移転、更には、企業の立地などを図り、着実にエコタウン事業を展開している。

そして、これらの根底にあるのが大学との連携である。主な連携校としては、慶応義塾大学、明治大学、日本獣医畜産大学、日本医科大学がある。特に慶応義塾大学はＫ２タウンキャンパスにおいて産官学共同研究を軸にした１４の先端プロジェクトを展開している。

また、国の構造改革に関連する政策をうまく取り入れて、それを基盤として、新たな方向に向かって飛躍しつつある。これは市としての将来のまちづくりがしっかりとしている証左であると考える。民間企業もまた素晴らしく、独自の支援組織を形成するなど行政との信頼関係の強固さを感じる。東京都に隣接し、東京湾に面している地理的条件は、大阪市に隣接市大阪湾に面している尼崎市とよく似ているが、しっかりとした足取りで再生への道を歩んでいる川崎市という都市に魅力を感じるとともに、尼崎市の再生に当たっては、多くのことを学ばせて頂ける都市であると考える。

第５章　総括

最後に、筆者の勤める尼崎市を対比として総括したい。

本論文では、工業都市の再生に関する考察を行い、その結果、工業都市再生の戦略には、１）緑・環境都市、２）アート都市、３）研究所都市、の３つの大きな流れがあることを分析した。

まず第１に、緑・環境都市戦略の有効性は、工業都市のイメージを転換するために緑のもたらす効用が大きく、そのため公園をつくることなどが求められたからである。子どもや一般市民が環境教育を通じて都市のあり方について考えていくことは、今後さらに重要になり、サスティナブルな社会の構築に一歩前進すると考える。ビルバオとサルフォードはアートによる環境の再生と市民の力によって、そしてデュイスブルグは、緑と産業遺産の活用と市民の力によって再生した。北九州市は大量生産型社会からの脱皮を環境産業に求め、エコタウン事業による循環型社会構築から都市の再生を図ろうとした。

尼崎市では、社会経済環境の激変により、多くの企業の再編整備などが進み、また廃棄物の埋め立てなどにより、広大な未利用地があった。そして今、この未利用地の活用を含めて兵庫県と連携して２１世紀の森づくりが始動している。これまで緑のなかった無味乾燥な工場地帯が木々や草花に覆われた森へと一変するのである。この森づくり計画は 100 年の壮大な計画である。市民はそこで安らぎと憩いを求め、産業界は、森の中に立地していることで、周辺の関係者から高い評価を受けると共に、そこで働いて見たいと頭脳労働者が集まってくることを期待している。

エネルギー利用の転換が都市の存続に影響を与えることも重要である。北九州市のエコタウン事業が展開されている響灘では、廃熱利用が行われ、風力発電による電気の売買も行われている。今、世界各国では、地球温暖化への対応策としてクリーンエネルギーの研究開発にしのぎを削っている。次世代のエネルギーとして、太陽光発電や風力発電が注目を浴び、また、水素エネルギーの研究開発も各国で盛んに行われている。次世代のエネルギーを制覇した国や都市が持続的な発展を可能にするのではないかと考える。尼崎市では過去に東洋一の発電所を有し、このことが後々の産業発展に大いに寄与したことを思い返すべきであろう。現在その発電設備は全て廃止された。歴史の教訓に思いを馳せる時、この尼崎こそ何を置いても、新しいクリーンなエネルギーの開発に心血を注ぐべき時期に来ていると思われる。そしてそれが新たな研究開発都市への道標となっていくことであろう。

第２に、アート都市の意義は、アートは誰にも身近なものであり、心を豊かにする効果があることから、衰退した地域で、一番重要な若者を元気付け、新しい産業を芽吹かせ、やはり地域のイメージを改善する効果にあった。ビルバオは文化と建築の力、またサルフォードも文化と建築の力とコミュニティの力で都市の再生を図った。その際、教育力も重要であった。また、門司港レトロにおいては、地域の自然環境を活かし、歴史遺産の活用と市民の力で再活性化した。そこには、環境文化の力、建築の力、歴史・産業遺産の力、コミュニティの力、市民の力が作用していることが分かる。工業都市として尼崎市は永らく文化不毛の地と言われてきたが、先人の努力により、総合文化センターやアルカイック・ホールの建設、あるいは近松のまち・あまがさきの推進、更には市民を中心とした国文学の大家・契沖の顕彰など、文化の息吹が感じられるようになってきたところである。しかしながら、ハコモノだけでなく、これまでのものを有効に使うことも重要である。例えば、古い工業都市であるため、非常にユニークな工場や構築物などの産業遺産が保存活用されず放置あるいは廃棄されている。また、古いまちであることから歴史遺産も存在しているが、同様の結果となっている。特に、臨海部に在る産業遺産は、これから造成される森構想の中、保存し、市民やアート創造する若者達に開放するなどすれば、ユニークな新しいまちが現出すると考えられる。

第３に、研究所都市の意義は、現在の産業の高度化にある。工業都市の面影を色濃く残している尼崎や川崎のような都市では、むしろ、研究開発機能に重心を移し、高度な都市を目指すことが大切である。川崎市には 200 をこえる研究所があり、そこから新しい技術開発が行われ、新しい高度な製品群が生み出されている。尼崎市にも 50 を超える研究所などが集積している。筑波や京阪奈などにも負けない研究所都市なのである。昨年から、尼崎市では、これらの研究機関と中小企業と行政が連携していこうという試みが始まっている。しかしいろいろな課題はある。尼崎市では、かって、市内の研究機関と連携して中小企業の技術開発のための支援事業、テクノ・サポート・システムを運営していたが、当初の予想通りには機能せず、その後消滅してしまったことがある。中小企業の技術開発支援のためには、国や県の研究所の誘致に力を注ぐべきであろう。同時に工学系の大学の誘致ができれば、これに勝るものはない。周辺に立地する数多くの大学との連携は積極的に推進すべきである。民間企業の研究機関の誘致に当たっては市として産業振興の方向を明確にした上で、それにあった研究機関の誘致を行うべきである。例えば、神戸市が震災復興事業の一つとして

医療産業都市を標榜したことにより、次々と関連企業などの研究機能が集積している事例を見ても明らかである。

こうした戦略の最終目標は持続可能な都市である。それは、行政だけで出来るものではなく、産・学・官・民の意識と連携が重要になってくる。その場合に、如何に市民の持てるさまざまなアイディアや知恵を活かすことが出来るかである。またそこで子どもの学習に力を注がなければならない。社会の教育力が非常に重要になるのである。

さて、尼崎市のような成熟都市には精神的な拠り所が必要である。ここで思い出すのは、今から約 20 年前、市制 70 周年の年に当時の市長が内外に明らかにした言葉である。それは「これまでは、産業が都市を形成したが、これからは高度な都市機能を有する都市が産業を育成する。」ということである。ただし、20 年前の「高度な都市機能」は都市のインフラ、公共事業的なものを指していたかもしれないが、これからの高度な都市機能とは、「緑のインフラ」と「頭脳のインフラ」であろう。

こういう意味から、２１世紀の森は、尼崎市を根幹的に変えることのできる政策であると考える。新しい森は、道路や港湾に代わる新しい産業基盤であると共に、市民に憩いや安らぎを与える新しい都市基盤になるものと思われる。緑と水は人々に安らぎと憩いの場を提供する。そして次代のクリーンエネルギー開発を森で実施するのである。そのための研究開発施設や文化施設を誘致し、将来の尼崎を予感するような叡智に富んだ世界的な一流のものとする必要がある。また、地域コミュニティの力を発揮させる場の構築も忘れてはならない。そのためには、徹底した情報公開も必要である。社会の教育力向上の場や子どもの教育の場としても活用し、人々や子どもたちに自分の住むまちに誇りを持たせることも必要である。また、この森の近くに、運河に架かっている稼働中の跳ね橋がある。門司港レトロでは、湾内に人の回遊性を高めるために、約 12 億円を投入して跳ね橋を造った。それなりに意義のあることだと思うが、２１世紀の森近くの跳ね橋は、その上を人や車が往来し、同時にこの運河を利用してクボタ武庫川工場に資材を運搬する機能をも有している極めて珍しい橋なのである。この跳ね橋も尼崎の産業の歴史を語るものとして観光資源になると思われる。

また、尼崎市にも 50 を超える研究所などが集積している。工業都市とは、工場が多数ある都市ということであるが、これからの日本の工場は、尼崎に帰ってくる（松下の）プラズマ工場をみてもわかるように、非常に高度な研究開発的なものになっており、研究所機能がついているのが普通である。すなわち、研究所が多数ある都市ということなのである。そのような高度化を考えるならば、工場都市とよぶよりも研究所都市という位置づけをすることも大切である。

しかしながら、歴史の推移からも分かるように、企業の産業活動のみによって都市再生を図るだけではなく、都市自らが自立した都市再生を図ることが出来なければならないのではないだろうか。北九州市のエコタウンでは、市長のトップダウンで始まった事業であるが、学者集団の力が大きく影響している。門司港レトロでは、一見市長の主導のように見えるが、市民のネットワークが重要な役割を果たしている。デュイスブルグノルト公園では、市民の力が様々な所で活かされている。またサルフォードの再生も同様である。従って、工業都市の代表的な再生戦略である「緑・環境都市」「アート都市」「研究所都市」においても市民や学者集団のネットワークを作り、更に充実させていくことが重要であろう。そしてこれらを、緑と水の憩いの場、教育の場やコミュニティの場として位置づけ、文化の力、建築の力を活用して、都市の再生を図るべきである。

【付記】この研究は、文部科学省科学研究費基盤研究「ＥＵにおける自治体主導による都市再生の比較研究」（小玉徹代表）の協力を受けた。関係の先生方から貴重なアドバイスをいただいたことを深く感謝いたしま

す。

【参考文献】

岡部明子（2003）『サスティナブルシティーＥＵの地域・環境戦略』学芸出版社。

春日井道彦（1999）『人と街を大切にするードイツのまちづくり』学芸出版社。

加藤恵正（2003）「Rust Belt における産業再生と環境創造－ＩＢＡエムシャーパークと大阪湾ベイエリアの経験－」『ＴＯＭＭＯＲＯＷ』第 60 巻、（財）あまがさき未来協会。

小玉徹編（1997）『大都市圏再編への構想』、東京大学出版会。

小長谷一之（2003）「特集：都市の産業と環境－未来都市の展望－」『ＴＯＭＭＯＲＯＷ』第 55 巻、（財）あまがさき未来協会。

小長谷一之（2005）『都市経済再生のまちづくり』古今書院。

小長谷一之（2005）「都市再生のオールタナティブス」（矢作弘他編『シリーズ都市再生１』日本経済評論社）。

小長谷一之他（2005）『コンバージョン、ＳＯＨＯによる地域再生』学芸出版社。

サイエンスシティ川崎戦略会議（2006）『科学を市民の手にーサイエンスシティ川崎をめざして』、川崎市。

（財）北九州都市協会（1996）『海峡の街門司港レトロ物語』、株式会社コムディア。

（財）東京市政調査会研究部（2000）『都市の再生』。

（財）都市みらい推進機構（1997）『イギリスの都市再生戦略』風土社。

佐々木雅幸（1997）『創造都市の経済学』頸草書房。

末吉興一（2002）『北九州エコタウンーゼロエミッションの挑戦』海象社。

門司区社会科同好会（1999）『新・門司港駅ものがたり』あらき書店。

高杉晋吾（1999）『北九州エコタウンを見に行く』ダイヤモンド社。

田坂俊雄（2005）『東アジア都市論の構築』お茶の水書房。

三浦典子（2004）『企業の社会貢献とコミュニティ』ミネルヴァ書房

吉本光宏（2004）「芸術文化で再生を図る欧州のクリエイティブ・シティービルバオ、ナント、アムステルダムを中心に」『横浜市調査季報』154 号。

ＩＢＡ（2004）, "Atlas der Industriekultur Ruhrgebiet".

City of Salford (1996), "A Physical Regeneration Strategy for Salford".

City of Salford (2000), "Salford's LOCAL AGENDA 21".

City of Salford (1995), "UDP unitary development".

City of Salford (2001), "Communities Delivery Plan: 2001-2011".

Duisburg (1999), "Landschaftspark Duisburg-Nord Mercator-Verlag".

The Charlestown / Lower Kersal Partnership (2001) "The Salford New Deal for STRATEGY AND RESOURCES SECTION.

Chief Executive Directorate City of Salford (2001), "COMMUNITY PLAN OUR VISION FOR SALFORD 2001-2006".

川崎市サイト： http://www.city.kawasaki.jp/

北九州市サイト： http://www.city.kitakyushu.jp/

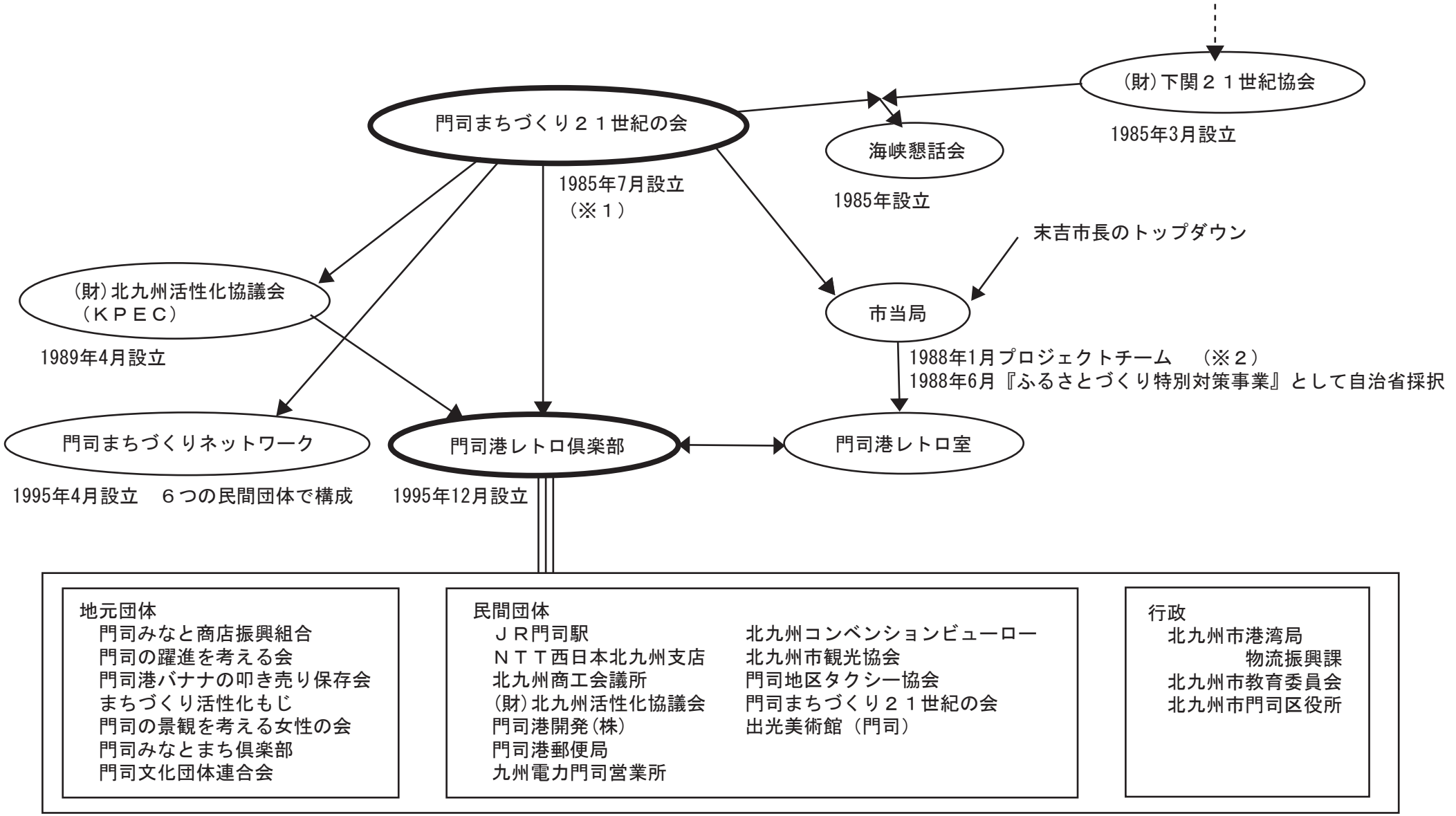


図１：「門司港レトロ」プロジェクトにおけるＮＰＯ的地域団体のネットワーク

（※１）門司まちづくり２１世紀の会の経緯：　1985年7月、北九州市の２１世紀を展望し、活力ある門司実現のためのまちづくりを目指し設立された。現在法人会員130社、個人会員90人である。青年会議所、地元企業、商店街が中心となり３つのテーマを柱に活動を展開している。１．門司港地区は、港湾機能と都市機能の充実と調和、及び和布刈を含む自然環境を活かした観光地づくり。　２．大理地区は、住宅地としての快適性や文化環境整備。　３．新門司地区は、物資流通基地整備や、周辺の自然環境を活かして、住民が海と緑にふれあう余暇活動地域としての整備。

（※２）市の動き（門司港レトロ事業）：　■第1期事業（昭和63年度～平成6年度）関連事業費　295.0億円、■第2期事業（平成9年度～ ）関連事業費　173.2億円