

龍谷大学大学院博士後期課程学位申請論文

「オランダ・ロッテルダム地域における 発展戦略の形成過程に関する研究」

-地域・都市政策の統合性と包摂性に着目して-

並木 州太朗

2020 年 5 月 29 日

問題の所在	8
1 章 欧州地域経済政策の分権化と統合アプローチ	13
1.1. 地域経済研究における都市の発展に関する諸論点	15
1.1.1. 産業集積の理論と研究課題	16
1.1.2. 知識文化サービス経済化と都市の創造性	17
1.2. 地域政策研究における研究課題	18
1.3. 統合アプローチへの注目	22
1.4. EU の都市政策と統合アプローチ	24
1.5.1. EU の地域政策と原則	24
1.5.2. EU 都市政策の変遷	25
1.5.3. 実践知の共有ネットワーク	28
1.5. オランダの Big City Policy による複合的課題への対応	31
1.6. オランダにおける都市政策の分権化に関する考察	35
1.7. 比較地域制度アプローチからの示唆	36
1.8. 研究課題	38
1.9. 本論文の分析枠組みおよび方法	38
1.10. 事例地域	40
2 章 ロッテルダム臨海部のグローバル化と産業政策－高度工業化を支えるイノベーション支援と人的資源形成	42
2.1. オランダの国土政策－空間開発の分権化－	42
2.2. 地域産業政策におけるイノベーション支援とエリア・ベースド・ポリシー	46
2.2.1. 地域政策の変遷	46
2.2.2. 伝統的な産業政策とイノベーション支援	47
2.2.3. 科学技術イノベーション政策へ	48
2.2.4. キーエリアの設定	48

2.2.5.	トップセクターポリシー	49
2.3.	EU における地域産業政策	52
2.4.	臨海都市と港湾の発展に関する先行研究	53
2.5.	制度アプローチによる港湾研究	56
2.6.	ロッテルダム港湾の研究	56
2.7.	ロッテルダム港の発展と拡張	58
2.8.	港湾労働の担い手の育成	61
2.8.1.	ロッテルダム港湾産業使用者協会の設立	61
2.8.2.	港湾労働者の教育	64
2.9.	コンテナリゼーションとグローバル・ターミナル・オペレーターの台頭	71
2.10.	機械化とオートメーション化	74
2.11.	労働組合との対立と調整	75
2.12.	高度工業化とハイテク製造業へのシフト	76
2.12.1.	Port Vision2030	76
2.12.2.	欧州の石油備蓄・精製基地	77
2.12.3.	バイオ、再生可能エネルギーへのシフト	79
2.13.	小括	80
3 章	サービス経済期の発展戦略ー中心市街地開発および港湾跡地再開発における統合性と包摂性ー	83
3.1.	サービス経済化に内在する課題	85
3.2.	都市問題と都市再生	86
3.3.	ロッテルダムの都市再生史	90
3.4.	事例研究ーKop van Zuid 地区開発と自治体の役割の拡大	98
3.5.	事例研究ーDelfshaven 地区	102
3.5.1.	地区の概要	102

3.5.2.	本事例を取り上げる意義	103
3.5.3.	デルフスハーフェ区の4事例研究	104
3.6.	事例研究—イノベーティブな企業と人材をひきつける港湾跡地再開発	109
3.7.	事例研究—社会的インパクト投資による若者の失業率の改善	114
3.8.	小括	117
終章	研究の総括および課題と展望	120
4.1.	研究の総括	120
4.2.	地域的制度の変遷と主体の移り変わり	122
附録		134

表目次

表 1 URBACT I, II, III プロジェクト一覧	30
表 2 オランダの都市再生政策の変遷	31
表 3 オランダの国土計画の変遷	43
表 4 政権の移り変わり	45
表 5 オランダ地域政策の変遷	46
表 6 トップセクターポリシーの対象分野と事業	49
表 7 ミッション・ドリブンのトップセクター・イノベーション政策	51
表 8 分析の対象となる項目	57
表 9 戦後ロッテルダムの中等職業教育	67
表 10 戦後の成人向け職業教育と職業訓練	67
表 11 技術スタッフと輸送スタッフのセクター・教育レベル別割合(%)	68
表 12 中等職業教育課程の港湾関連コース	
表 13 高等職業教育課程の港湾関連コース	70
表 14 ロッテルダム港の港湾関連企業一覧	72
表 15 ロッテルダム港のコンテナターミナル一覧	73
表 16 ロッテルダム臨海部の製造業集積	78
表 17 ロッテルダム都市圏における港湾関連産業の雇用者数	82
表 18 ロッテルダム都市圏における港湾関連産業の付加価値額の推移	82
表 19 分析の対象となる項目	83
表 20 サービス産業の4分類	85
表 21 戦後復興から都市再生への歴史的変化	88
表 22 デルフスハーフェの産業別就労者数	104
表 23 制度および発展を牽引する主体の変遷	123
表 24 マースフラクテ開発プロジェクトにおける参加主体	135

図目次

図 1	論文の構成	12
図 2	国内産業 3 部門の就業者数の変化	14
図 3	諸外国における産業 3 部門の雇用者数(2015)	15
図 4	サステナビリティの概念図	23
図 5	EU における統合アプローチのメインストリーム化	27
図 6	オランダ地図(ロッテルダム市及び南ホラント州)	41
図 7	法改正前後のオランダの空間計画体系	44
図 8	AnyPort モデルの港湾発展段階	54
図 9	ロッテルダム港の開発時期	60
図 10	港湾産業使用者組合の変遷	62
図 11	ロッテルダム港湾産業使用者協会の業務と関係図	63
図 12	戦後ロッテルダムの港湾労働者の教育制度	65
図 13	ロッテルダム都市圏における港湾関連産業の雇用者数	68
図 14	ロッテルダム都市圏における港湾関連産業の付加価値額の推移	69
図 15	ロッテルダム港のコンテナ取扱数	71
図 16	ロッテルダム港が進める、木質バイオマス利用の拡大	80
図 17	ロッテルダムの産業別労働人口の変化	84
図 18	都市再生 I 期－戦後復興／高度成長期	92
図 19	ロッテルダム市の住宅供給	92
図 20	建築年代別住宅シェア	93
図 21	港が動く－港湾の物流革命	94
図 22	都市再生 II 期－長期不況（スタグレーション）	96
図 23	都市再生 III 期－新自由主義的グローバリズム	98

図 24	失業率 1987-2012	100
図 25	Spangen 地区のセーフティインデックス	108
図 26	デルフスハーフェの出身国別人口動態	109
図 27	Rotterdam Makers District	111
図 28	M4H の開発計画	112
図 29	地区における人的資源開発と起業支援の仕組み-West Practice より -	114
図 29	ロッテルダムにおける SIB のスキーム	117
図 30	地域コーポラティズムの変遷	122
図 31	オランダの教育システム	134

問題の所在

先進国の地域経済は、国民経済が製造業を中心とする工業社会から、サービス業、知識文化産業が経済活動の大きな割合を占める社会へと移行するなかで、変化の渦中にある。これまで工業都市、もしくはポスト工業都市研究においては、製造業の高度工業化やサービス経済、知識文化経済化による発展が議論されてきた。しかし、日本の旧工業都市においては、ものづくりの高度化による製造業の維持がはかられる一方で、サービス業は高齢化を背景とした医療、福祉や教育、その他支援サービスの拡大にとどまっており、他の先進諸国と比べて労働生産性は伸び悩んでいる。他方、オランダは全国的にサービス経済化が進み、製造・港湾中心の工業都市であるロッテルダムにおいては高度工業化とサービス経済化の両方に成功しているように見える。ポスト工業都市段階においては、種々の問題(労働市場のミスマッチ、住宅市場のミスマッチ、製造業空間からサービス空間への転換)が発生することから、それらの問題に地域の諸主体が対応し相互連関的、有機的な発展がなされた結果であろうか。

工業化段階から産業構造の転換が進んだ今日の社会をめぐっては、第三次産業部門の拡大によって工業の比重が徐々に低下する「脱工業化(deindustrialization)」社会ととらえられることが多い。GDPの構成や就業構造をみると第三次産業の拡大は明白である一方で、先進国の発展の基盤には共通して工業の発展があり、サービス経済への移行の在り方は工業化時代の制度構造に規定される部分が大きいのも事実である。また、製造業においては、グローバル化や国際競争の下で、新市場の開拓や製品のイノベーション、高付加価値型産業化、工程間国際分業や企業内国際分業等の対応を行っていることから、製造業の質的な変化を伴った「ポスト工業化(post-industrialization)」の過程としてとらえることが妥当であろう。ポスト工業化段階において地域経済が直面する諸課題と、企業、行政をはじめとする地域諸主体の対応を明らかにする事、これが本研究の大きな問いである。

産業構造の転換とともに、都市の役割にも変化がみられる。工業化の過程においては、

都市が重要な役割を担ってきた。産業革命以降、機械化によって工業製品の大量生産が可能になり、生産手段が集積する都市部には多くの工場労働者が住まい、工業都市を形成した。工業化段階を通じて都市は産業空間であり、労働者には住宅と余暇の空間を提供してきた。しかし 20 世紀後半に、先進国の工業都市は衰退に直面し、ポスト工業化段階の都市再生を通じて都市空間の更新、失業や貧困等の都市問題への対応が進められると同時に、並行してサービス経済開発が行われた。その結果、今日の旧工業都市とその周辺地域は専門的な技能や創造的な才能を備えた知識文化産業の働き手を抱える、知識経済の中心地へと再編されつつある。上記の各発展段階において、工業化段階においては工業労働者の技能を形成し、ポスト工業化段階においては構造的な失業に対応しながら知識経済の担い手を引き付け、育成することを可能にした、地域における制度構造と経済システムおよび政策主体による政策的アプローチとは何か、これが実証分析における中心的な問いである。

本研究では、オランダ・ロッテルダム地域を事例とする。オランダでは中央政府の国土戦略が地域政策に大きな影響を持つ一方で、コーポラティズムと呼ばれる政策立案プロセスにおける政労使の参加による利害調整が古くから制度化され、経済社会領域における諸問題に対処してきた。近年では、多様なレベル、機会において諸アクターの利害を政策に反映する試みがなされている。

ポスト工業化、サービス経済化に直面する地域において、かつて中央集権的な地域政策のもとにあった小国の一都市が、分権化のプロセスを経て、いかに地域の諸アクターの利害を調整し転換期に対応してきたのか。ロッテルダム港はヨーロッパ最大の貨物取扱量をもつ国際ハブ港であり、早くから国家戦略の対象とされてきた。世界のコンテナ化の潮流に合わせ、コンテナターミナルの機械化・自動化がいち早く進められ、臨海工業地帯には、45 以上の化学メーカーとロイヤル・ダッチ・シェルを中核とする石油精製所が立地、原油・石油製品・バイオ燃料等を欧州諸国に供給している。また、後背地には巨大な EU 市場を擁しており、その役割はオランダ一国の港にとどまらず、他地域とヨーロッパをつなぐ EU の玄関港として重視されている。国家戦略の対象である港湾の開発は、通常であれば地域主体主導

の取り組みとはなりえない。しかし、ロッテルダム港周辺では古くは使用者組合と労働組合の協議により港湾労働人員の雇用調整と人材育成に取り組み、また 1970 年以降は資源輸出による通貨高と賃金上昇、その帰結としての工業製品の国際競争力低下に苦しむ中で、オートメーション化や新たなシステムに対応する高技能労働者の育成を行ってきた。

高度工業化、オートメーション化の一方で、1980 年代以降のロッテルダムでは、港湾機能がマース川河口に移転・拡張され、空洞化した旧港湾跡地とその周辺を、オフィスや文化、商業地区へと再生する臨海部のポスト工業化が進められてきた。古くは Waterstad 地区のオフィス開発をはじめとし、Kop van Zuid 地区、Stadshaven 地区においては、商業ビルの建設やメディア・広告等産業のための受け皿の整備が行われてきた。こうした開発は、ウォーターフロント開発や都市開発によるジェントリフィケーションを問題視する立場から批判的に取り上げられることが多い。しかし、ロッテルダムは 1980 年代以降、港湾と臨海部の製造業を中心とした発展に限界を感じ取り、都市間競争への対応策として知識文化産業の育成・誘致のための都市環境整備に、人的資源形成戦略と並行して果敢に取り組んできたのである。また、地域特殊的な医療・福祉・生活支援サービスへの投資を行うことで、港湾を中心とした労働者の街から多様な産業を要するグローバル都市へと変化しようとしている(並木 2014 他)。

本研究では、国、ヨーロッパに影響力をもつロッテルダム港と製造業を有する同地域において、①輸送・製造機能の高度化、②サービス経済、知識文化経済化への移行プロセスにおいて、地域、国、EU レベルの諸アクターの利害調整がいかに行われ政策が形成されてきたかを、制度論的アプローチによって明らかにする。

まず、各発展段階における、ロッテルダムの国家的、広域地域的戦略性と地域的な経済政策との接合の必然性の解明が必要とされる。これまで、都市の防犯施策や都市再生分野での分権化は多くの研究がなされてきたが、産業の合理化やポスト工業化により発生する経済的課題、すなわち失業率の上昇や遊休地の発生、スキルのミスマッチ等への政策的対応については、集権的な福祉国家のコーポラティズムによって意思決定がなされたのか、地域分権

的な利害調整と対応がなされたのか、またその場合の地域の諸アクターはどう組織化されていたのかについての実証はなされていない。また、内発的な取り組みがあったとすれば、グローバル化段階における激しい地域間・都市間競争の下では、国・EUによる戦略の意識的取り組みや、国やEUによるサポートの存在が考えられよう。本研究の意義は、地域の発展経路の解明に加えて、地域経済のポスト工業化段階への移行によって発生する港湾の跡地問題や雇用のミスマッチとそれが引き起こす都市の衰退地区といった社会的課題にロッテルダムがどう対応してきたかを探ることである。また、こうした課題への対応や、社会的経済的变化への適応力が形成されてきた要因を分析することを通じて、地域主体による自律的な取り組みの核となる地域的協調の枠組みを抽出し、サステナブルな地域の発展戦略を構想する上での示唆を得ることを目的とする。

第1章では、既存の地域経済・都市経済の産業構造転換期における地域政策的対応の研究と制度論的研究の理論について整理した上で、EUおよびオランダにおける地域政策の分権化と深化について論じる。ここでは、地域政策や都市政策において、統合アプローチという政策枠組みが採用され、既存の制度やガバナンス構造の変化をともなう様々な政策分野に波及・展開してきた過程について明らかにする。

第2章では、ロッテルダム臨海部の高度工業化に着目し、港湾産業と製造業の発展と地域主体による人的資源形成について論じる。自治体や労働組合、使用者組合の共同的事業として港湾および臨海部産業の人材需要に対応する教育訓練がなされてきたが、産業構造の変化と港湾拡張による臨海部空間の変容のあとには、高失業率や港湾跡地といった形で“空洞”が残された。第3章では、統合的な都市再生の深化と分権化の進展を、歴史的分析和事例分析を通じて検証し、産業の発展の後に残された空洞をめぐって、都市の住民の職と住、新たな経済に対応する産業空間が作られていった過程を追う。また、1章における理論・制度研究と、2章・3章における実証研究を通じて社会課題の変化と複雑化、多様化にともなう形を変えて実践が積み重ねられてきた統合アプローチの到達点について、地域における人的資源形成のサブシステムの視点から議論する。

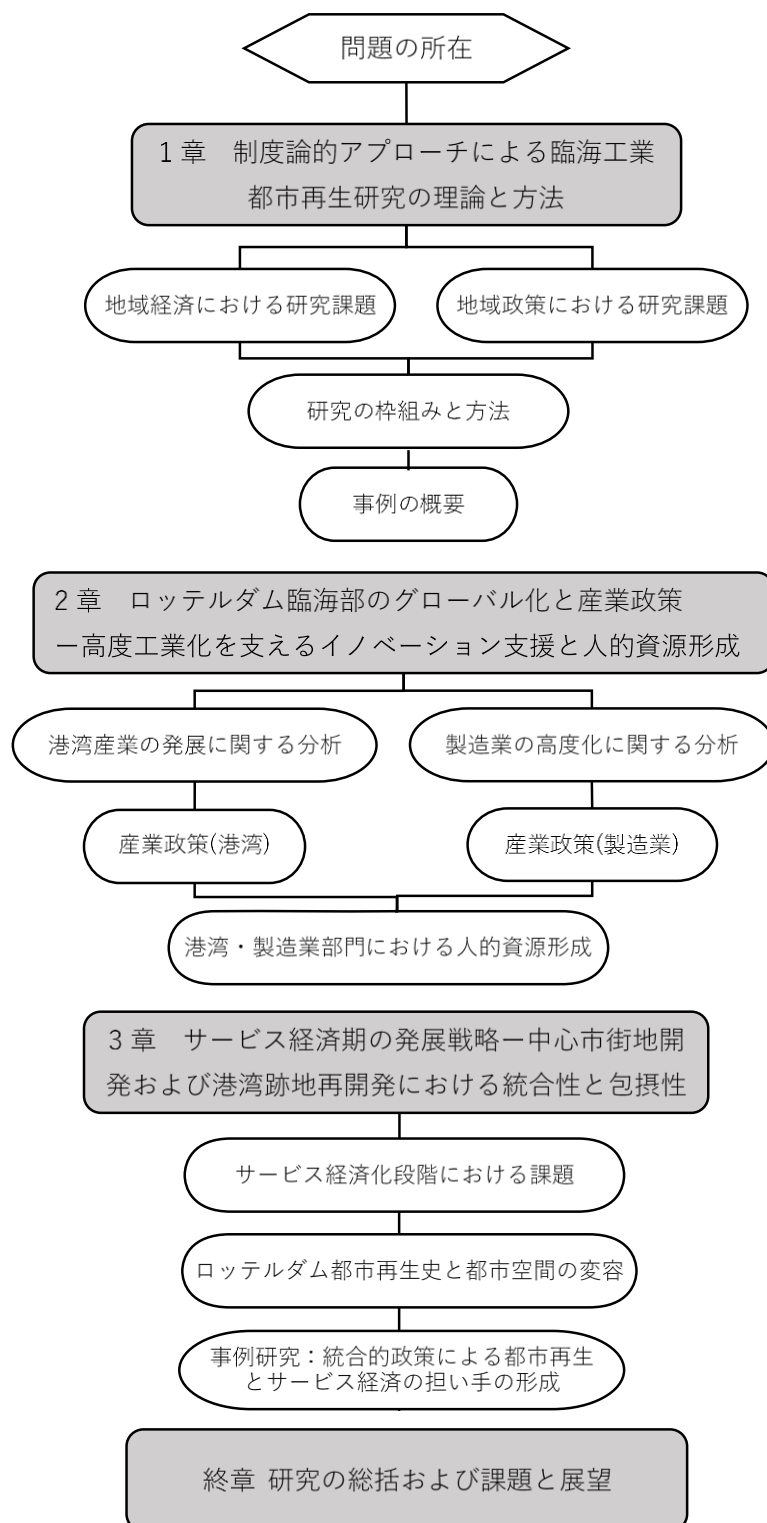


図 1 論文の構成

1章 欧州地域経済政策の分権化と統合アプローチ

先進国の工業都市の多くは、この数十年で急激な変化を経験してきた。製造拠点の新興国移転やサービス経済化の等による産業構造の変化を背景として、地域経済のみならず地域社会や都市の物的環境そのものも影響を受けている。都市間の関係に目を向ければ、少数の世界都市には金融や経営管理等の中枢管理機能が集中しその地位を強固にしている一方で、中小の地方都市との格差は大きくなる一方である(Sassen, 1991)。国内においても、東京一極集中の傾向が緩和される様子は見られず、地方都市は人口減少と高齢化による働き手の減少や税収の低下により、人口の流出を食い止めるのに苦勞している。

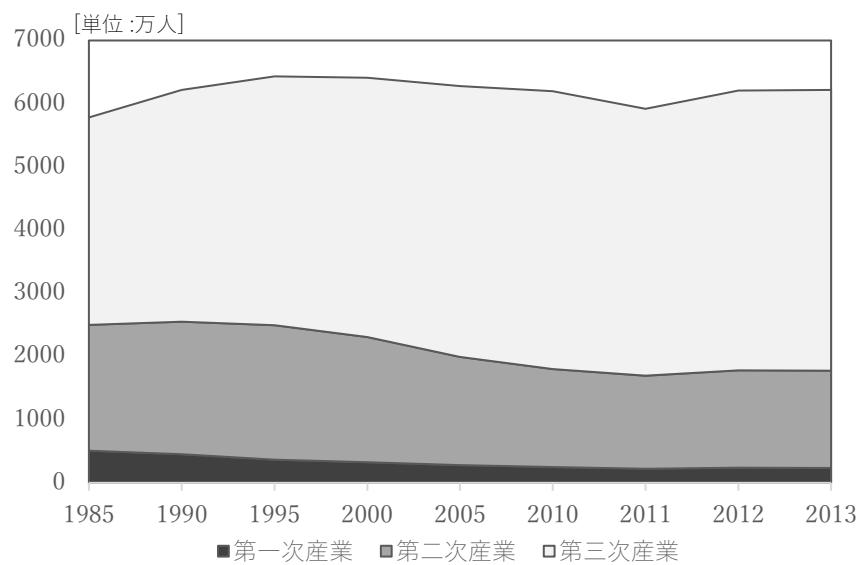
日本では、1950年代以降、中央官庁と企業は強力に素材型重化学工業立地を推し進め、各地に重化学コンビナートを建設した。70年代のオイルショック以降は、内陸部の工業団地の整備と加工組み立て型産業への転換へと産業構造は変化するが、依然として臨海部は、原料や大規模な工場を必要とする製造業企業への工業用地の供給地であり続けた。

一方、海外に目を転じると、多くの先進国において第一次産業、第二次産業の割合が低下し、金融・不動産・小売り・サービス業等に代表される第三次産業の比率が高まっている。国内では、製造業・鉱業・建設業から構成される第二次産業が約25%程度を占め、第三次産業は7割弱にとどまっているのに対し(図2)、米国では80%、オランダにいたっては83%が第三次産業となっている(図3)。こうした傾向はドイツ、イタリアを除く欧州各国でも顕著であり、先進国の中でもサービス経済化が進んでいる国と、依然として製造業が雇用の受け皿として重要な地位を占めている国があることが伺える。

欧米の複数の臨海工業都市は、いち早く脱工業化、サービス経済化の波にさらされ、その過程で地域社会や地域経済、都市環境の急激な変化に直面した。そして、複合的な課題に対応するために、これまでのセクター別のアプローチに代わって、複数の政策領域に統合的に働きかける手法がとられてきた。その政策手法については一定の研究の蓄積がみられるが、動態的に変化する地域経済の制度構造のもとで諸領域を総合的に議論する方法論について

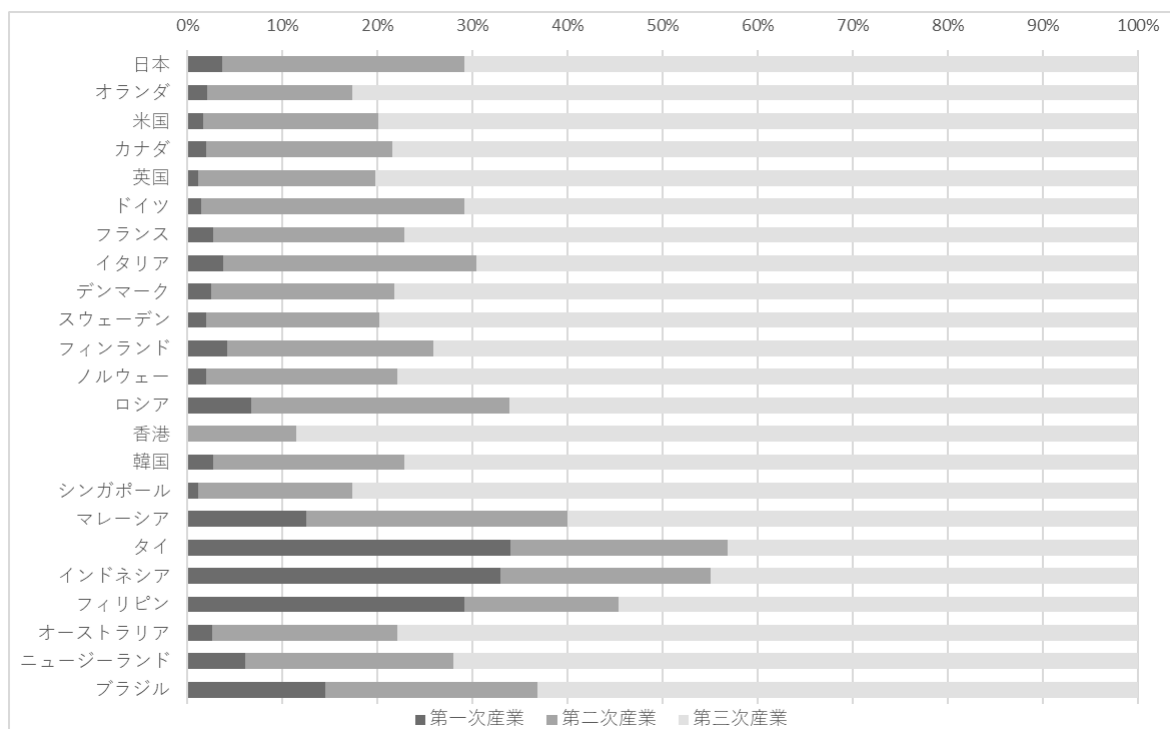
は研究の蓄積が乏しい。

本章における目的は、欧州で 1980 年代以降に導入された統合的な都市経済の再生政策について、その形成過程と特徴を明らかにし、広域地域、国、地域という重層的な制度構造のもとで特定地域において行われた統合的な社会・経済開発(再開発)政策の形成・実施過程と評価に関する分析枠組みを設定することである。



出所：総務省統計局「日本の統計 2015」より筆者作成

図 2 国内産業 3 部門の就業者数の変化



出所：労働政策研究・研修機構（2017）データブック国際労働比較より筆者作成

図 3 諸外国における産業 3 部門の雇用者数(2015)

1.1. 地域経済研究における都市の発展に関する諸論点

本項では、先進国のポスト工業都市化に関する先行研究を概観し、それぞれが抱える今日的課題について論じる。先進国の工業都市におけるサービス経済化段階に関しては、市街地を魅力あふれる都市空間に再開発し成長産業拠点へと転換するウォーターフロント開発や、環境再生、都市縮小論、中心市街地再生に代表される都市計画、地域開発の諸分野と、社会的包摂政策による都市内分極化への対応、構造的失業に対する積極的労働市場政策など社会的経済的視点からの議論が行われてきた。

1.1.1. 産業集積の理論と研究課題

工業都市の発展や都市の競争力をめぐっては多くの研究の蓄積があるが、地域経済の工業化およびポスト工業化に関する先行研究として位置づけられるのは、①産業の地理的集積と競争力に関する諸理論と②都市の創造性と創造的階級に関する研究、③制度論的アプローチによる地域経済研究、である。

新古典派経済学の地域を対象とした研究の基礎には立地論があり、工業立地論(ウェーバー、他)や中心地理論(レッシュ、他)として、現代の経済地理学に引き継がれている。地域的な産業集積の収穫逦増効果に注目した研究としては、マーシャルによる同一産業もしくは関連産業に属する企業の特定地域への集積に関する研究や、アローによる学習効果の研究があり、ローマーの内生的経済成長論としてモデル化されている(Romer 1986)。そこでは、社会全体の知識ストックが個々の企業の生産関数に生産要素として含まれ、イノベーションにより限界生産性が逦増することを通じて成長がもたらされる、として定式化された。産業集積研究のなかでも 1990 年代に入ってから登場したクラスター論は、M.ポーターによって提唱され、競争的な環境が企業のイノベーションの原動力であると強く主張している。前述の諸研究が、特定もしくは関連する企業の地理的集積に注目しているのに対し、多様な業種の集積や、多様なバックグラウンドをもった人の混在を重視したのが、ジャーナリストであり在野の都市思想家でもあったジェイン・ジェイコブスであった。ジェイコブスが論じた、都市の多様性と、そこに立地する異業種の企業間で知識のスピルオーバーによって生じる外部性に関しては、制度アプローチによる経済学や進化経済地理学、地域イノベーション・ミリュー研究として引き継がれている。これらの研究は地域と都市における産業の発展について多くの手掛かりを与えてくれるものの、産業構造の転換期における地域経済と地域社会の対応を統合的に分析するためには、より社会の課題と関連して地域経済の構造とその変化の契機について分析する手法が必要である。

1.1.2. 知識文化サービス経済化と都市の創造性

ポスト工業化段階における知識・文化サービス産業の拡大に関連して、サービス産業やハイテク産業とその担い手となる創造的なスキルを持った働き手に関する研究が盛んに行われてきた。その一つが創造都市をめぐる議論である。チャールズ・ランドリーによれば、創造性は都市のダイナミズムにとって、立地条件や自然資源、市場への近接性に代わる決定的に重要な要素である。グローバリゼーションのもとで経済的・政治的・象徴的な力のヒエラルキーが形成され、都市は物とサービスの通過を直接的かつ滑らかに結びつける制御、指揮、流通・配送機能や便宜を提供する人、貨物、情報、金融のグローバルフローの結節点になったと指摘したうえで、システムを効率的に形成し動かす鍵となるのが工夫と想像力と創造性であると主張した(Landry, 2000)。その上で、創造性を作り出す道具箱(tool kit)として、個人レベル、コミュニティレベル、都市レベルのテクニックや、創造性のサイクル、都市開発のための基準尺度や指標、を提案したのである。多くのケーススタディに基づくランドリーの主張は、創造性という概念が既存の文化政策と親和性が高かったことも後押しして、政策担当者には好意的に受け止められ、多くの都市が創造都市政策を立案しクリエイティブ・シティの名乗りを上げた。そのムーブメントは、世界的な広がりを見せ、ユネスコによって2004年に設立された創造都市ネットワークには7つの創造的領域(工芸と民芸、デザイン、映画、食、文学、音楽、メディア・アート)に72ヶ国180都市が登録されている^[1]。

都市における創造性の議論を人的資本の分野で展開したのが、リチャード・フロリダである。フロリダは都市における新たな社会階級として、「クリエイティブ・クラス」を独自に定義し、クリエイティブ・クラスの集積を積極的に推進することで都市の成長パフォーマンスを向上することができるとした。そして、豊富な統計データの分析に基づき、都市の創造性に着火する要素として、技術(Technology)、才能(Talent)、寛容性(Tolerance)の3つのTが重要であることを指摘した(Florida, 2002, 2008)。

^[1] 日本における登録都市は、映画：山形市 / 工芸・民芸：金沢市、笹山市 / デザイン：神戸市、名古屋市 / メディア・アート：札幌 / 食：鶴岡市。

創造都市とクリエイティブ・クラスのいずれもが創造性に着目し、創造的手法を取りいれるか、創造的階層を誘致することで都市・地域の発展が望めるとしているが、各地域固有の課題や創造的政策を進めるうえでの負の影響についてはあまり語られていない。事実、フロリダは2018年の著書で世界の都市では以下の5つの危機が起きていることを、認識している。

- ① 一部のスーパースター都市とそれ以外の都市の経済的格差の拡大
- ② 成功による危機：ジェントリフィケーションとブルーカラーの域外退出
- ③ 都市内格差の拡大：財政的な制約
- ④ 都市郊外の危機
- ⑤ 新興国の都市化によっておきる危機：成長なき都市化、都市内での貧困の深刻化

(Florida, 2017)

ポスト工業化段階における都市・地域の発展メカニズムを検討する上で、上記②のジェントリフィケーションや住まい、③都市内格差といった課題は見出しにくく軽視されがちであった。しかし、そうした課題が表面化しつつある今、産業の振興に加えて、包摂的な発展を可能にする地域政策やしかけ、その実施主体に関する検討が必要であろう。また、創造都市論では都市社会の基盤となる製造業再生への関心は必ずしも強くない。ここに、製造業の高度化と知識・文化サービス経済化、都市問題への対応を包括的に扱う研究枠組みの必要性がある。

1.2. 地域政策研究における研究課題

本節では、コミュニティ経済開発論に代表される、都市の社会的問題と経済的問題の統合的解決をめぐる研究について概観し、近年地域政策分野において度々言及される統合アプローチの論点を明らかにする。

日本における都市問題は木造密集市街地や公園・緑地不足などが一般的であるのに対し、

欧州先進諸国においては、低所得で就業能力が低く、場合によっては語学力に乏しい人々が住宅価格の安い老朽化した住宅地区に集中し、それが都市内の一部分の所得水準の低下や失業率の上昇となって表れている。また、特定地域への様々な困難を抱える人々の集中という問題を考える際には、欧米特有の移民やマイノリティの存在を無視することはできない。こうした都市の課題に対し従来のアプローチでは、空間面においては政府・自治体の計画に基づいた住宅の建設や改修、インフラの整備を通じて物的な開発を行い、経済面では失業した者には雇用助成金等によって就労を促進し、生活面では福祉給付による補助を行う、というような縦割りの対応が行われてきた。

しかし、大都市の衰退地区に関する研究と実践が進むにつれ、問題はより複雑に絡み合っており、上述したようなセクター別でトップダウンの対応では解決が難しいことが明らかになった。

まず衰退地区の形成要因と政策的対応の難しさについて先行研究をもとに整理する。McGregor は貧困層や失業者が特定のエリアに集中する要因として、次の9点を挙げている(McGregor 1995)。

- ①地域における雇用の不足
- ②広域的な労働市場における、雇用環境への交通アクセスの欠如
- ③雇用に関する情報を含む、地域内での労働者同士のネットワークの欠如
- ④住民の低い教育的な資格と職業スキル
- ⑤労働市場へのアクセスを制限する様々な制約(高額、もしくは不十分な保育制度など)
- ⑥移民世帯の誘引、ホームレス、その他社会的弱者の最も脆弱な近隣への集中
- ⑦福祉給付の影響による、労働市場への再参加へのインセンティブの欠如
- ⑧長い時間をかけて形成される、雇用者のネガティブイメージの蓄積による貧困地区の住民を見る視点のスティグマ化
- ⑨教育、訓練、雇用に対するネガティブな姿勢を生み出す、貧困・底辺層の文化

これらの要因は、経済的領域(①、⑦)社会的領域(③、④、⑤、⑥、⑧、⑨)、都市環境的領

域(②)にまたがっており、従来型の縦割りの対応で解決することが難しい。ここに、従来の政策とは異なる、複合的な課題に対処しうる包括的かつ統合的な政策手法が求められる理由がある。

Andersson, R & Musterd, S らによるエリア・ベースド・ポリシー(Area-Based Policy, Place Based Policy)の研究では、70年代以降、社会的な問題が空間的に不均等なかたちで分散していったことによって、政府の政策が従来のセクター別から、様々な主体が協調し地域特有の課題に対応するエリアベースの政策へとシフトしていることが言及されている。

エリア・ベースド・ポリシーでは、前述の貧困エリアのスティグマ化などの要因に加えて、近隣内での社会的ロールモデルの欠如、資源と情報からの断絶を問題視し、豊かな社会的ネットワークの構築と低所得世帯への新たな交流の機会の提供が目指されている。また、オランダにおける Big City Policy(後述)にみられるように、契約にもとづく地方政府への分権化と、社会・経済・環境の分野に渡った統合的な政策展開が特徴的である。①教育と労働市場へのアクセスの領域における直接的な政策(小クラスかつ十分な教員をそろえた小学校を、移民や貧困世帯が多い地域に設置するなど)、②より適切なロールモデルを提供することに焦点をあて、適切な人口構成を実現しようとする住宅政策や都市再生政策、③貧しい人々を、別の豊かで機会にあふれた近隣に移動させる政策(主にアメリカ)、などがあげられる(Andersson & Musterd 2005)。

他方で、エリア・ベースド・ポリシーには、エリア選択の基準、ジェントリフィケーションによる旧住民の追い出し、国家レベルの福祉政策や、リージョンもしくは世界レベルの労働市場や経済、ローカルレベルの社会的ネットワークなど複合的な視点の欠如、などの批判もある。

こうした特定のエリアを対象とした都市再生において、政策評価の基準となる論点を提起しているのが Multi-Sectoral Approach (以下、MSL) である。MSL では諸政策のバランス、タイミング、段階的計画が重要であるとされており、その具体的な論点は、

- ・労働市場参加前の補助的な教育、職業訓練、産業振興と雇用創出のバランス

- ・ 一般的人的資源の開発(様々な雇用者や労働市場、異なる活動に転換できるスキルの提供)、又は、特定の地域の労働市場の特定のセクターにターゲットを絞った職業訓練
- ・ 公的な雇用創出プログラム 又は、中間的労働市場
- ・ 低所得の近隣地区内での新たな雇用環境の創出 又は、近隣地区内もしくはそれを越えた既存の仕事とのつながりを生み出す
- ・ 特定の排除された集団を再統合する、enabling(機会提供)プログラム(保育、交通システムへの補助)のレベル
- ・ 将来の受益者の性質：主な対象は地域の住民だが、彼らが成功のすることによって豊かなエリアに移住し、代わりに同等かそれ以上に恵まれない世帯が都市システム内でもしくはそれを越えて移住してくる事態の想定。

(McGregor, A. McConnachie, M 1995)

などである。

しかし、これらの議論は、貧困地域における社会政策の提供と外発的な経済環境への対応にとどまる傾向が強く、地域の経済が世界的な経済環境の変化に素早く適応し、発展の基盤を形成していくという視点が弱い。

欧州連合(以下、EU)の地域開発の原則となりつつあるコミュニティ経済開発論(Community Economic Development: 以下、CED)では従来の社会政策に加えて、地域内の経済活動の展開や雇用の創出を重視している(Armstrong and 原, 2005)。Armstrongによれば CED の特徴は以下の通りである。

- ①CED の基本的な目的は社会的排除問題を減らすことであり、その対象は小規模の地域社会である。
- ②地元住民が政策のすべての段階において参加することを推奨している。
- ③コミュニティのメンバーが CED 政策に参加するために、政策が地元の民主的構造とながることを強調している。
- ④安定した開発と、より長期的な雇用の確保を重視する。

- ⑤コミュニティが所有し、自らの利益につながるような「社会的に価値のある」経済活動。
- ⑥地元のコミュニティが資産やビジネスを所有することを推奨している。
- ⑦コミュニティカフェのように、地域の利益となるような生産を推奨している。

(Armstrong and 原, 2005, pp41-43)

こうした CED の特徴は、統合アプローチを採用する自治体の政策において、見出すことができる。

次節以降では地域政策および都市政策分野における EU の政策の変遷をたどることで、統合的アプローチが主に都市政策分野で採用されてきた背景について論じる。また、EU に先行して統合的な都市再生に取り組んできたオランダの大都市政策を取り上げ、先駆的な地域での取り組みがナショナルな政策に組み込まれ、分権化、財政改革などを経て、統合的な都市経済の再生のための政策が深化していった過程を明らかにする。

1.3. 統合アプローチへの注目

統合アプローチは、1992 年にブラジルのリオ・デ・ジャネイロ市で開催された地球サミットで採択された「アジェンダ 21」の中で一章を割いて取り上げられ、サステナブルな開発のための計画と土地資源の管理の方法として提言された。同レポートでは、空間開発と環境保全の両立のため、環境に影響を及ぼす経済・社会活動と、環境や資源要素(大気、土地、水等の自然資源)の利用を管理し、サステナブルな生産と利用を最大化することが目的とされた。(UN,1992) サステナブルな開発について概念的に示す際には、図 4 のような社会・環境・経済の交わる領域にサステナビリティに実現を示唆するものや、3つの領域を重層的に示し、経済活動を支えるものとして社会があり、全体の基盤には環境を配置するものがある。統合アプローチについて言及された場合、一般的にはサステナビリティと同様に社会・環境・経済の3領域の統合を指す場合が多いが、近年では、後にオランダの大都市政策のサ

ステナビリティ、国や地域特有の課題に統合的に取り組むものとして、様々の政策領域の統合として使われる場合が増えてきている。

地球サミットの数年前、1980 年代後半のオランダ・ロッテルダムにおいて、都市の衰退地区の問題には住民グループの巻き込みを通じて対処すべきであるという議論が巻き起こ

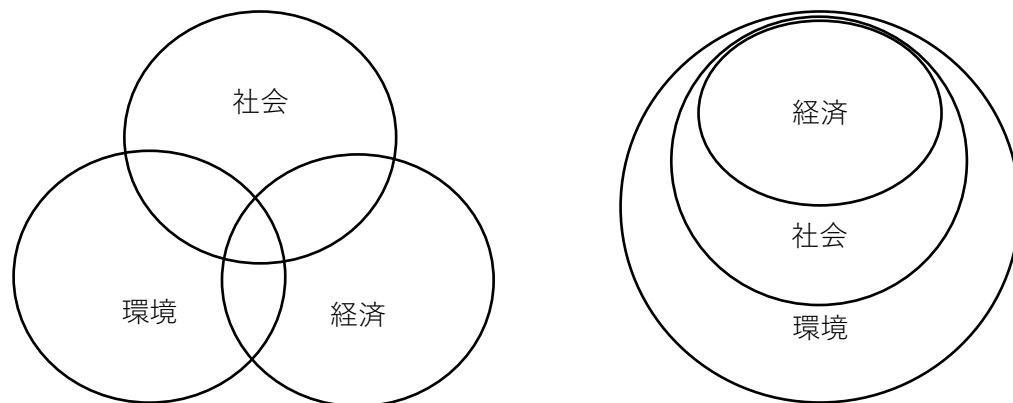


図 4 サステナビリティの概念図

った。これまでの住宅建設や物的環境の整備による都市再生の限界から、社会的再生”Social Renewal”の必要性が認識され始めたのである。都市再生における統合アプローチに関しては、様々な角度から研究がなされ定義も複数存在するが、Moulaert(2000)では「環境面での自己生産、排除された市民への訓練と最低所得保障戦略、住宅・物的環境の再生、広範囲の動員にもとづく政治的参加を統合し、都市環境における人間の定住を再活性化させるもの」と端的にまとめられている。その後の研究においては、オランダ・アムステルダム郊外の団地再生を取り扱った角橋他(2003)における「空間的再生、社会・経済的再生、管理面での再生のそれぞれ3つの施策を総合化して相互の施策の相乗効果を発生させる再生法」という定義がある。

都市再生分野における統合アプローチの事例については複数の日本語文献でも紹介はされているが(福原他 2006, 角橋 2009)、近年の取り組みについては研究の蓄積が乏しい。統合的都市政策の特徴やその進化の過程をたどる上では、欧州レベルにおいては EU 統合を契機とした地域間格差是正への対応と社会的排除への関心の高まり、国家や自治体レベル

においては、1970 年代の経済不況を背景とする財政危機と福祉国家の再編が、都市経済再生に向けた取り組みに与えた影響は軽視できない。

1.4. EU の都市政策と統合アプローチ

欧州では総人口の 70%以上が都市部に居住している。1970 年代後半以降、欧州先進国の都市中心部では様々な課題が発生し、問題の解決と競争力の強化、社会的弱者の統合を目指す政策が行われてきた。

1.5.1. EU の地域政策と原則

EU において、都市は企業や多くの高等教育機関が集中する欧州地域の発展の重要な拠点として位置づけられ、都市政策の対象となってきた。

都市政策の財源は構造基金の大半を占める欧州地域開発基金 (European Regional Development Fund, ERDF) および欧州社会基金 (European Social Fund, ESF) から支出されている。1975 年に設立された欧州地域開発基金の当初の目的は、欧州諸共同体 (EC) 加盟国内の地域間不均等への対応であり、主にイタリア国内の南北格差の是正に資金が投入された^[2]。

さらに、加盟国の拡大を受けて、1988 年には社会的経済的により結束し調和のとれた持続可能な発展を目指す結束政策 (Cohesion Policy) が生まれた。1992 年のマーストリヒト条約をうけて設立された結束基金は、環境と域内交通網の整備に投資されており、国民総所得

[2] EU の地域政策の予算は構造基金 (Structural Fund) と結束基金 (Cohesion Fund) からなっている。EU 構造基金の特徴は、①6~7 年度の複数年度予算であること、②EU、国、地域、地方自治体のパートナーシップの原則に基づく、所得水準が高い国から所得水準の低い国への再配分、③縦割りの政策体系を超えてある問題を解決するために、地域が諸政策を横断するプログラムをつくり、それを国が取りまとめて欧州委員会地域総局が承認・補助金の交付を行うプログラム支援、の三つである (岡部, 2003)。

が EU 平均の 90%以下の国々を対象とし、新規加盟 13 か国の内 12 か国と、ギリシャ・ポルトガル・スペインが含まれている。

欧州委員会では、ドロール報告(1989)で示された深刻化する社会的排除に取り組む地域政策の強化への提言を受け、構造政策の改革と都市政策の強化に着手した。92 年の欧州連合 (EU) 発足と単一市場の設立を控えて、域内の資源配分機能、経済安定化機能、所得再分配機能が必要であった。具体的には、構造基金による①人的資本形成および物的資本形成の支援、②地域ニーズに合わせた資本形成に対する水準の策定、③補完性の原則の遵守、④相対的低開発地域と産業衰退に直面する地域への援助、⑤その他の課題についても④の課題と関連して対処し、効率的な予算配分を行う、ことが改革の方針となった。

1.5.2. EU 都市政策の変遷

ここで、1980 年代後半以降に実施された EU の都市再生政策を概観する。1989 年には都市問題に関する先進的な取り組みを支援する都市パイロット事業 (Urban Pilot Project I, 以下 UPP I)が開始された。UPP I では、社会的・経済的貧困、未熟な土地利用計画、放置された歴史地区、研究調査と開発の間の連携不足、中小企業同士の連携、遺棄された工場跡地などの幅広い問題を包括的かつ統合的に解決することを目標とし、ロンドン、マルセイユの二都市から始まって 1991 年には 24 プロジェクト、92 年には 6 プロジェクトが実施された^[3]。オランダ・ロッテルダムは 1990 年から 1993 年にかけて UPP I プロジェクトに参加し、「Social Return」をスローガンに市の南側地区の社会経済的停滞の回復を目標として Kop van Zuid 地区を中心としたエリアの都市再生プロジェクトが行われた(後述)。

1996 年から 1999 年にかけて実施された UPP II では、交通渋滞から老朽化した都市環境

^[3] Phase I Urban Pilot Projects ホームページより。

や経済不振まで幅広い都市問題に対して、ハードインフラの整備と環境・社会・経済支援を高度に統合し、サステナブルな開発と市民の生活の質向上を目指す試みがなされた^[4]。

平行して 1994 年には UPP I よりも大きな予算規模で URBAN 共同体イニシアチブ・プログラムが開始された。URBAN イニシアチブはオランダ、フランス、イギリスにおける統合的な都市再生の経験をベースに考案されたものと言われている^[5]。URBAN イニシアチブは中小規模の都市と市町村、大都市の荒廃した中心地区を再生するための先進的な戦略の立案と実施を目的とし、都市部の貧困地区の再生、地域経済の開発、環境問題、交通インフラや公共スペースの改善、地域雇用や文化的な開発が中心的な課題となった。URBAN イニシアチブ・フェーズ I[1994-1999]では 118 のプログラムに合計 9 億ユーロの資金が補助された。つづく URBAN イニシアチブ・フェーズ II [2000-2006]では 70 の都市部に 7 億 3000 万ユーロが投入され、①経済水準の高い地域の都市であっても局所的に都市的な問題を抱えている地区を対象に含める、②多様な主体によるパートナーシップ、③ICT などの先端技術の導入による競争力強化、④統合アプローチ(競争力強化、社会的排除への対抗、物的・環境的再生)などの面を強化が目指された。1997 年のアムステル条約において示された雇用と社会政策への注力と、同年に策定されたルクセンブルク雇用戦略の柱とされた「就業能力」「起業家精神」「適応可能性」「男女の均等待遇」の重視、積極的労働市場政策への転換が URBAN のプログラムにも色濃く反映された。2000 年のリスボン戦略においては、経済成長、雇用、社会的結束が政策目標として掲げられ、多くの人々の労働市場への参加こそが、貧困やその他の社会的排除の問題を解消する手立てになるという、雇用を重視する EU の姿勢がより明確になった。

URBAN イニシアチブは 2006 年に一旦終了したが、2007 年以降、その方法論は収斂と地域競争力目標(Convergence and Competitiveness objective)の枠組みに組み込まれ、EU 内のすべての都市が ERDF の支援対象となった。2007 年に採択されたライプツィヒ・チャプ

^[4] Phase II Urban Pilot Projects ホームページより。

^[5] Berlin Senate Department for Urban Development (2008)

ターでは、持続可能な都市の開発にむけて「包括的かつ統合的な開発政策の採用」と「衰退地区へのフォーカス」の2つが基本方針として示された(EU 2020)。2007-2013 年の7年間にわたるプログラム実施機関においては、Article7^[6](ERDF)に基づいて都市の再開発への支援が進められ、工場跡地の開発を含む物的環境の改善、文化的伝統的遺産の保護、企業家精神と地域雇用の振興、コミュニティ開発、特定のグループへのサービスの提供といった

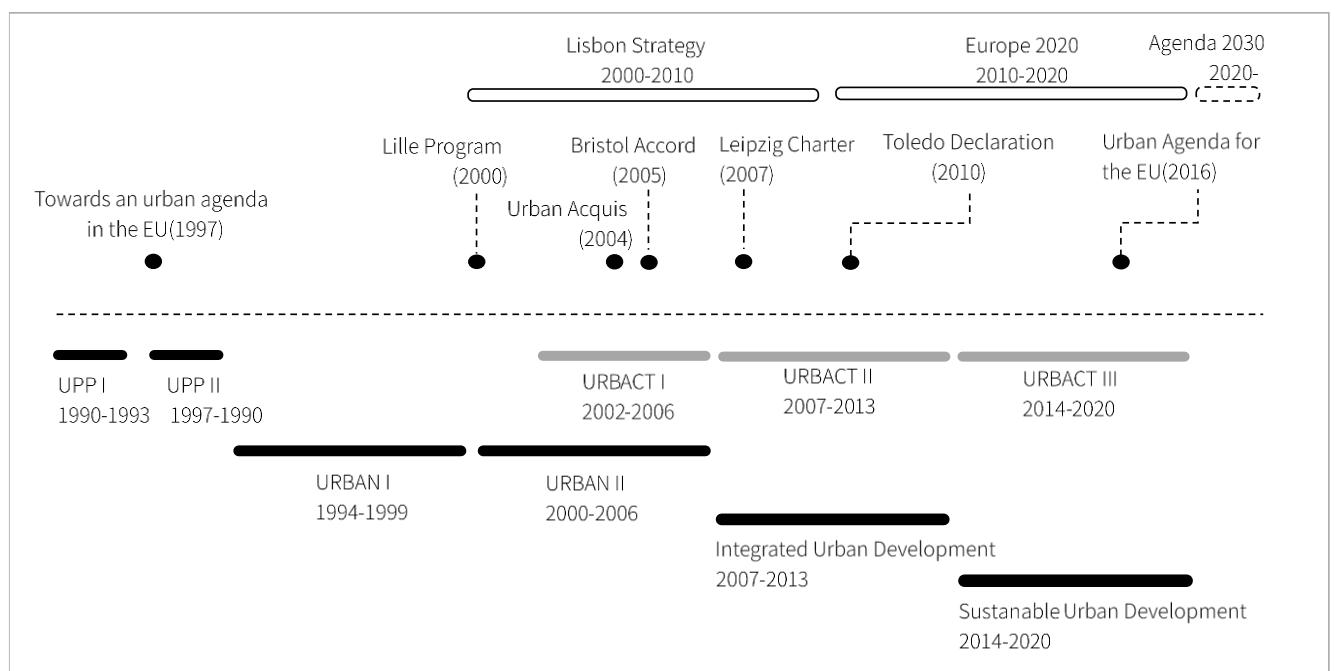


図 5 EU における統合アプローチのメインストリーム化

URBAN イニシアチブの活動が引き継がれ、様々なセクターや分野にわたる統合的な政策が実行可能になった^[7]。2007 年から 2013 年の期間において ERDF から資金提供を受ける 300 以上のプログラムの中で、EU 負担分のうち 3%の 100 億ユーロが都市政策向けの投資に指定されている。

2010 年に採択された EU の基本戦略「ヨーロッパ 2020(Europe 2020)」では、リスボン戦略(競争力強化)と持続可能な発展戦略との連携が課題とされ、知的 (smart) で、持続可

^[6] Regulation (EU) No 1301/2013 of the European Parliament and of the Council of 17 December 2013 on the European Regional Development Fund and on specific provisions concerning the Investment for growth and jobs goal and repealing Regulation (EC) No 1080/2006

^[7] 欧州委員会地域政策総局(2009)。

能(sustainable)で包摂的(inclusive)な成長が目標として掲げられた。また、社会的包摂と貧困削減についての具体的な数値目標が示され、統合的な開発の重要性が強調されている。

2014-2020 年のプログラム実施期間においては、Article 7 にもとづく衰退地区における持続可能な開発および統合アプローチの採用に加えて、新たに統合的地域投資(Integrated Territorial Investments, ITI)とコミュニティ主導の地域開発(Community-led local development, CLLD)が新たな政策ツールとして加えられた。これらは、複数の財源を統合的に活用すること、および地域コミュニティ(住民、企業、地域団体)の参画の重要性をもとづくものであった。また、限られた財源で都市の発展を実現するイノベーティブな政策を支援するため、アーバン・イノベーティブ・アクション(Urban Innovative Actions, UIA)イニシアチブが Article 8 に基づいて立ち上げられた。これにより、プログラム期間中、計 3.7 億ユーロ(各プロジェクト 500 万ユーロ、上限 80%、最長 3 年)が新たな政策アプローチを採用する自治体に配分される^[8]。また、都市開発ネットワーク(The Urban Development Network) (Article 9)が主体となり、500 のサステナブルな都市開発戦略に基づく統合的アクションを行う都市・都市地域を対象に、実施フェーズにおけるレビューと知識の共有を行う。

1.5.3. 実践知の共有ネットワーク

URBAN とそれに続く統合的な都市開発プログラムと並行して、2002 年に発足したのが URBACT である。RECITE (Regions and Cities for Europe)^[9]プログラムを引き継ぐ形で、欧州における都市政策の主要な関者間におけるノウハウと経験の共有の支援が目的とされ

^[8] プロジェクトは、1) Innovativeness, 2) Quality, 3) Partnership, 4) Measurability, 5) Transferability の 4 つの基準で選考される。事務局は Nord-Pas de Calais リージョン(仏)。

^[9] RECITE I (1992-1996) 及び RECITE II (1998-2001) プログラムは、都市開発政策分野における行政機関の運営能力向上およびパイロット事業の実現を目指し、ノウハウや作業方法を共有することで、各加盟国の地元自治体間における情報共有を支援した。

ている。URBACTI、II の プログラムでは、準備委員会によってテーマが設定され、参加都市の募集が行われる。その中から、共通の問題を抱える都市またはアクターをプログラムごとに振り分け、リードパートナーが指名される仕組みになっている。各テーマ別ネットワークには最大 80 万ユーロが予算配分され、リードパートナーは予算管理とプロジェクトの推進、パートナー間の調整について責任を負う。

2014 年以降は、欧州理事会と欧州委員会との合意(2013 年 2 月)のもと、URBACTIII [2014-2020]が実施されている。欧州地域間連携に関連する予算は欧州議会で承認され、URBACTIIIには 7430 万ユーロが欧州地域開発基金 (ERDF) から割り当てられている。対象は、全 EU 加盟国とノルウェイ、スイスであり、第二フェーズまでと比べると大きく拡大した。URBACTIIIの目標としては、①サステナブルな都市政策を実施するための都市の能力の改善、②都市政策のデザインの改善、③都市における政策実施の改善、④知識の構築と共有、である。

フェーズ II まではアクションプランの立案と実施に関する情報の共有を目的とするネットワークだったのに対し、フェーズ IIIからは政策実施段階のプロセスに関する情報の共有(インプリメンテーション・ネットワーク)と、成果に関する情報の共有(トランスファー・ネットワーク)の 2つのカテゴリが追加され、それぞれテーマと参加都市の公募が行われた。

上記の EU による地域政策および都市政策の変遷からは、初期の EU 統合に向けた地域間格差是正のための地域政策から、積極的労働市場政策や社会的排除への取り組みを含む統合的都市開発政策へと変化していったことがわかる。

表 1 URBACT I, II,III プロジェクト一覧

URBACT I [2002-2006]	
テーマ	プロジェクト(31プロジェクト、テーマごとに重複あり)
市民参加	CITIZ@MOVE, PARTECIPANDO, YOUNG CITIZENS' PROJECT
経済活動と雇用	CHORUS, CULTURE, ECO-FIN-NET , Information Society Network, REGENERANDO, Strengthening Local Economy & Local Labour Market, STRIKE, SUDEST
社会的包摂	BUILDING SUSTAINABLE COMMUNITIES, EUKN, UROMEDIATION, Information Society Network, REGENERA, SECURCITY, SKILLS, SUDC, SURCH, UDIEX-ALEP , URBANITAS, YOUNG PEOPLE From exclusion to inclusion
都市再生	CIVITAS.NET, CHORUS, CULTURE, EQUPTI, EUKN, MED-INT, METROGOV, PARTNERS4ACTION, REGENERA,SKILLS, SUDEST, SURCH, The URBAN experience, URBANITAS
若者	YOUNG CITIZENS' PROJECT, YOUNG PEOPLE - From exclusion to inclusion
URBACT II [2007-2013]	
テーマ	プロジェクト(26プロジェクト)
イノベーションと創造性	4D CITIES, Creative Cluster, CreativeSpin , ESIMEC, EUnivercities, REDIS, RunUp, UNIC
アクティブ・インクルージョン	Active A.G.E., JOBTOWN, MILE , My Generation , My Generation at Work , OP-ACT, PREVENT, Roma-Net
都市再生	HERO, LINKS, REPAIR, URBACT Markets, USE ACT, USER, WOOD FOOTPRINT
低炭素都市	Active Travel Network, CASH, EVUE, Sustainable food in urban communities
衰退した近隣	CoNet, JESSICA 4 Cities, LCFacil, RE-Block, Reg Gov, SURE
人的資本と起業家精神	FIN-URB-ACT, Open Cities, URBAMECO, Urban N.O.S.E., WEED
サステナブルな生活の質	Building Healthy Communities (BHC), HOPUS, Suite, Together
大都市のガバナンス	CityLogo, CityRegion.Net, CSI Europe, Egte, ENTER.HUB, Joining Forces, LUMASEC, Net-TOPIC, NODUS
港湾都市	CTUR
URBACT III [2014-2020]	
カテゴリ	ネットワーク
アクション・プランニング・ネットワーク	2C, AGRI-URBAN, Arrival Cities, BSInno, Change!, CityCentre Doctor, CLEO, CSCD, DISARMED CITIES, Freight TAILS, Gen-Y City, Growth by reversion, INTERACTIVE CITIES, REFILL, RESILIENT EUROPE , RetailLink, SUMP Network, TechTown, Urban Green Labs, URBAN3S, Vital Cities
インプリメンテーション・ネットワーク	Creative Spirits, INT-HERIT, Re-Generation, JobTown2, CIA7, URB-INCLUSION, STAY TUNED(IMPACT on ESL)
トランスファー・ネットワーク	Making Spend Matter, BLUACT, InnovaTO-r, Movement, City-as-a-Startup, CARD4ALL, ReBoot, ACTING, RURAL, Bio-Canteens, BeePathNet, OpenHouses, Tropa Verde, ALT/BAU, Re-grow City, ACTive NGOs, RUMORLESS CITIES, SilverCities, URBAN-REGENERATION-MIX, Volunteering City, com.unity.lab, CommUnities, Music schools for social change, The Playful Paradigm, WetREIN

* 下線がロッテルダムが参加したプロジェクト

出所：URBACTウェブサイトから筆者作成

1.5. オランダの Big City Policy による複合的課題への対応

欧州各国で統合的都市再生が展開される以前から、オランダにおいては自治体レベル、国レベルにおいて地域社会と経済、環境の調和を重視した政策が展開されてきた。本稿ではオランダにおける統合的な都市の発展政策の進化をたどることで、その到達点と課題について論じる。

オランダにおける都市再生は、空間的に見ると、1970 年代には国家レベルでどの地域の開発に集中すべきかを定める「growth centers」と呼ばれる新しいアプローチがとられた（産業政策については 2 章で後述）。その後、1985 年以降には、開発を既存の都市中心部に集中させるため、政府によって「コンパクト・シティ」政策が示された。また、景気後退などの要因により、全産業における成長の鈍化と財政の制約を背景として政策の軌道修正が行われ、輸送コストを最小化し既存資源を活用するという持続的な都市開発のための追加的な目標が設定された。これらの取り組みは、統合的かつ多目的な開発枠組みによって都市中心部の強化が促進され達成されるものと考えられていた(Musterd et al 2008)。

都市環境の質の低下は、コンパクト・シティ政策を後押しし、都市再生の重要性の高まりを受けて 1985 年には Town and Village Renewal Act が公布された。この法律においては、

表 2 オランダの都市再生政策の変遷

政策	目標	期間	スローガン	社会的問題	代表的な政策
Creating CBDs	強靱な都市経済	-1970	新たな仕事	なし	老朽化した地区の取り壊し
Urban Renewal	都市住宅の改善	1970-1980	近隣への新たな住宅	住宅環境の悪化	近隣住民への新しい住宅
City renewal	強靱な都市経済	1980-1990	都市環境悪化の抑止	失業	経済環境の改善
Multiple-problem	貧しい近隣のサポート	1985-1990	積み重なる問題の解決	様々な面での貧困	参加を促進する穏健な社会政策
Social renewal	社会的包摂	1990-1994	参加の促進	社会的包摂の欠如	近隣の再構築、中高所得層を惹きつける
Big Cities Policy I	多様性あふれる近隣	1994-1998	高収入の移住者	同質的な貧しい近隣	近隣内での機会の創造
Big Cities Policy II	安定した近隣	1998-2004	近隣からの退去の抑止	近隣内での住宅キャリア	近隣の再構築、ソーシャルミックス
Big Cities Policy III	強い近隣	2004-2009	パワフルな都市	民族的な集中、統合	近隣の再構築、ソーシャルミックス
Big Cities Policy +	統合された近隣	2007-	parallel societiesの抑止	民族、社会の統合	近隣の再構築、ソーシャルミックス、住宅公社の参加

出所：Musterd et al 2008, p79,p82

都市再生基金の利用によって自治体の大幅な自律性の向上が企図され、都市再生への支出主体は国家と自治体になり、州政府は仲介者の役割へと変化した。

1990 年代以降のオランダにおける都市再生政策は、都市経済再生と成長戦略に密接に関係している。van der Knaap & Pinder^[10]によれば、この局面は 1980 年代中頃からはじまっており、都市間競争の激化を背景とした成長戦略と投資による都市マーケティングの優先がその背景にある。その結果、経済開発は都市再生の主ターゲットとなり、民間セクター、および官民パートナーシップの役割は拡大した。こうした政策の移行は、成長の観点から多国籍企業を取り込む政策の必要性和、1989 年の土地計画に関する第四次レポート (Force Report on Physical Planning) で示された、国際的な競争下において政治的、経済的な環境の変化に対応するための都市再生政策の転換に、拍車をかけることになった^[11]。この転換において、広域地域での産業特化が国の競争優位を最大化するために必要であるという議論が活発になった。加えて、「経済のエンジン」としての都市の役割は、国民経済の発展にとっても重要であると認識されるようになり、結果として主要な都市中心部に政策の照準が当てられることになった。特に、ロッテルダム市はオランダへの主要なアクセスポイントであり、ランドスタット都市圏における国際的な企業にとって競争力のある立地を提供する場という地理的条件においても重視されることになった。

上記の議論を受けて、オランダの都市における国際的な競争力を最大化するという戦略の一翼を担う都市のマーケティングの重要性から、新たな開発を集中させるべき場所として 13 の都市が「都市交差点(urban intersections)」として指定された。この対象となった都市は、ビジネスインフラの存在や、輸送における最適な立地、高いアメニティのレベルなどの発展の鍵となる優位性を有していることが条件であった。結果として、それらの都市は中央政府からインフラへの資金提供の面で優先された。大都市圏における「キーププロジェクト」の開発事業においてはさらに顕著で、自治体の特定の開発プロジェクトに関連する投資が

[10] Hoyle & Pinder(1992)

[11] McCarthy (1996).

優先的に行われた。

経済開発に邁進する一方で、オランダは、他国に先駆けて都市、社会、経済、文化、環境に関する包括的な都市再生のため法律を 1985 年に制定した。これまでも、都市再生への取り組みは都市の空間的社会的課題課題(表 2 三列目)をめぐっておこなわれてきたが、この枠組みでは、中央政府の各省にまたがる予算を、統合して地域で 사용할ことが可能になった。当初は、複数の都市問題を抱える地区を対象とした課題累積地区政策 (Probleem-cumulatie-gebieden-beleid, PCG beleid)として実施された。1989 年からは、すべての都市が社会的再生プログラムに参加できるようになり、プロジェクトの期間も自由に決めることができた。これら一連の都市再生プログラムは欧州の都市政策に少なからぬ影響を及ぼしてゆく。1994 年には Big City Policy (Grote Steden Beleid : GSB) が制定され、発足当初は 4 都市、後に 25 の都市が参加した。Big City Policy では、伝統的な都市再生に加えて、住宅ストック確保のための住宅供給施策や、雇用や教育、生活の質の改善など広範囲の活動がサポートされた。

第一期(1994-1997)の最も重要な政策課題は失業率を改善するための雇用の創出であり、集中的に予算が投入された。補助金はプロジェクトに対し年度ごとに支給され各都市で様々な政策が実施されたが、単年度予算であったことや、プロジェクト間の連携が十分にとられていなかったため、継続性や包括性に課題が残った。第二期(1998-2004)では、全国的な景気の回復にともなって失業率が低下傾向にあったため、雇用創出よりも産業の支援に重点が置かれた。補助金は複数年度にわたって実施される長期プログラム割り当てられ、「フィジカル」「仕事と経済」「社会」と 3 つのピラー(柱)に分類され、自治体にとって申請しやすいものとなった。また、プログラムの選定において政策領域間の統合性が問われ、プログラム終了後の政策評価が義務付けられた。第三期(1998-2004)では、ドメインと呼ばれる「フィジカル」「経済」「社会問題、(移民の)統合、安全」の 3 つの領域に補助金が整理され、各ドメインにコーディネーターとなる省庁が指定された。これにより、地方自治体は各テーマの中で柔軟に補助金の使途を決められるようになった。予算規模が社会的課題によ

り多く振り分けられた背景には、2000 年代初頭における反イスラム政党の台頭と移民問題への関心の高まりがあった。第一期から第三期にかけて予算執行の改善と分権化が進められたが、これを後押ししたのはより多くの課題を抱える大都市自治体の要請であり、特に問題が深刻なロッテルダム市は改革にあたり意欲的に国との折衝をおこない、主導的な役割をはたした(Braun et.al., 2007)。

Big city policy における統合アプローチに関しては、①衰退地域の複合的な問題(失業、教育の遅れ、貧困、薬物取引、犯罪、治安悪化)に対して、従来のセクター別政策と実践を結合させて取り組む。統合的な政策の実践の必要性(統合性)、ボトムアップ・アプローチ(分権化)、測定可能な目標設定による政策の評価。②国の都市再生政策による、都市地域における生活と労働環境の競争力強化を目指す、物的・空間的構造へのアプローチ。③市民への権限移譲のための社会的投資。人材への投資(安全でクリーンな地域、特別な若者支援プログラム、教育支援、一人親支援)、というまとめがなされている(van den Berg, van der Meer, and Pol 2003)。

表 3 Big City Policy 関連省庁と予算規模の推移

Big City Policy I [1994-1997]		Big City Policy II [1998-2004]		Big City Policy III [2005-2009]	
関連省庁	予算*1	ビラー	関連省庁	ドメイン	関連省庁
Ministry of Interior*		フィジカル	Ministry of Interior Affairs and Kingdom Relations*	フィジカル	Ministry Government Reform and Kingdom Relations*
Ministry of Housing Physical Planning and Environment			Ministry of Housing Physical Planning and Environment		Ministry of Housing, Physical Planning and Environment**
Ministry of Economic Affairs			Ministry of Economic Affairs		Ministry of Education, Culture and Sciences
Ministry of Social Affairs and Employment	○		Ministry of Agriculture		Ministry of Agriculture
Ministry of Transport, Public works and Water management		仕事と経済	Ministry of Social Affairs and Employment	経済	Ministry of Economic Affairs**
Ministry of Justice			Ministry of Economic Affairs		Ministry of Interior Affairs and Kingdom Relations**
Ministry of National Health, Welfare and Sport		社会	Ministry of Interior Affairs and Kingdom Relations	社会問題、統合、安全	Ministry of Justice
Ministry of Education, Culture and Sciences			Ministry of Justice		Ministry of Education, Culture and Sciences
Ministry of Agriculture			Ministry of National Health, Welfare and Sport		Ministry of Health, Welfare and Sport
Ministry of Finance			Ministry of Education, Culture and Sciences		
Ministry of General Affairs			Ministry of Social Affairs and Employment		
計:	84(16.8/年)		103		36.63

*全体統括省庁

単位:[億ユーロ]

**カテゴリ統括省庁

*1 GSB Iでは、各都市のプロジェクト単位で単年度出資。

*2 GSB IIでは、長期的プログラムに出資(複数年度)。

*3 包括的特別目的補助金(Broad Special Purpose Grants)として42の補助金を3つのドメイン統合し、地方自治体が目的に合わせて柔軟に使用できるように変更。

出所: GSB HP, Braun et.al.(2007)pp289-330を元に筆者作成

衰退地区の開発においては住民の参加が特に重要視され、予算の管理が住民にまかされている点などが特徴的である。Stedelijk Beheer (Beheer: care, attention, cultivation) が過去 20 年ほどの政策の特徴とされており、地域開発における近隣住区を基本単位とした統合的な近隣環境の保護が行われた。都市再生プロジェクトは自治体、住宅公社、地主、地元企業、社会的組織、ボランティアなど多くの主体によって構成されており、自治体は助言と調整を行うミーティングの開催などによってサポートを行った (Van Kempen, 2002)。

1.6. オランダにおける都市政策の分権化に関する考察

90 年代の 6 つの都市圏レベルから広域地域レベルでの統治への転換は、都市再生における力関係を大きく変化させた。特に、土地価格の調整に関しては国土政策が大きな影響を及ぼしていたが、その機能を徐々に州に移転することが目標とされていた。

それでもなお、都市再生の効率的な遂行において地方自治体の役割は重要であり続けている。地方自治体は、開発をコントロールすることによって土地と環境の開発において監督責任を果たすよう法的に義務づけられていたが、その役割のみでは不十分であると考えられていた。ゆえに多くの場合において、地方自治体は開発に適した用地を獲得、使いやすい区画に分配し、必要なサービスの提供、開発業者に委託することを通じて土地の開発者として開発を支援する役割を担っていた。また、行政による計画を民間の土地所有者の力と組み合わせることが可能になったことによって、開発の隅々までコントロールすることができた。地方自治体は公的な土地を開発業者に販売する際にインフラコストを回収することを期待したが、特に「困難な」都市地域においては、インフラコストを回収できず開発の補助金を必要とした。それゆえに、社会住宅の開発や国家の利益になりうる開発については、中央政府からの補助金が支給された。それらは、1985 年の「Town and Village Renewal Act」

において、これまで別個に存在した基金との合併によって都市再生基金に追加された。

1980年代の不況と財政規律の強化によって、自治体は土地の提供と売却による財政リスクの負担に慎重になっていった。それ故、資金調達の実施において、ますます民間セクターに頼るようになった。こうした自治体の姿勢の変化からは、民間セクターのニーズにより近づけるような、土地利用計画の枠組みが必要になっていたことが推測できる。結果として、開発プロセスにおいて開発業者と機関投資家に明確な役割を与えるような官民パートナーシップの重要性が高まっていった。パートナーシップの枠組みでは、自治体のもつ専門知識と市場の知識、民間セクターのリスク許容性を生かすことを意図しており、それにより行政単体での開発では難しかった施策が行えるようになった。一方で、自治体がパートナーシップの運用を可能にするために、開発の細部においてコントロールが及ばない面が出てきている。住宅政策の面では新しい住宅の建築は州から補助されており、多くの住宅が中央政府の補助金を受けていた1970年代とは明確に変わってきている。さらに、1992年の「Dwelling-linked Subsidies Order(BWS)」では、住宅への資金拠出に関する責任は、中央政府から、州、自治体、地主にシフトし、住宅公社の民営化につながっていった。

1.7. 比較地域制度アプローチからの示唆

上記のEUとオランダの事例からは、プログラムを重ねるにつれて、開発プロジェクトを都市や地域の課題の解決しうるものにするため、統合アプローチが深化し、その主体も変化してきたことが見てとれる。地域経済の発展の過程を解明するとともに、都市の課題の解決やその主体の変化を明らかにするには、どのようなアプローチが適切であろうか。

従来、都市政策の研究は、行政や自治体の政策史の歴史的な分析や、空間論的な議論が一般的である。近年では、センサー技術やビッグデータを活用した、開発インパクトの評価の試みが始まっているが、長期的かつ大規模な都市開発の変遷やその政策統合の効果を評価

するには、さらなる研究の蓄積が必要である。

地域開発における政策統合については、地域経済学の分野においても重要なテーマの一つとして研究が進められてきた。その中で、地域の歴史や制度構造に根差した地域政策を重視し、動態的比較地域制度分析による「比較地域制度アプローチ」を提唱する中村(2010)は、地域経済の理論と綿密な実証研究とにもとづく地域政治経済学研究に制度派経済学の議論を組み込み、地域レベルでの制度的アプローチの可能性を示唆している。ほかにも、地域経済学分野における地域再生の研究には、アメリカ・ドイツ・日本の比較制度分析を行った佐無田(2012)の研究がある。同研究では、地域再生の多様性を理論的に検討した上で、比較制度領域に、①資本蓄積構造、②地域問題と対抗勢力、③地域的制度と統合の論理、の3つを設定した上で、非経済的なサステナビリティに関わる社会的制度との政策統合を視野においた比較制度分析を展開している。

地域経済学では、地域を国や広域地域レベルの制度に規定される性質を持ちながらも、制度的しかけや諸主体の行動によって国民的制度の乗り越え、既存制度の拡張と経路修正を実現する可能性をもつ対象としてとらえている。また、地域の制度が国の制度に影響を及ぼした事例として、中村(2004)はデンマークの地域雇用・訓練システムを取り上げ、地域での分権的な取り組みと成功が国レベルの政治経済システムのあり方を再編し規定するという相互的な関係を論じている。中央集権的なコーポラティズムを特徴とするデンマークでは、その柔軟性の乏しい労働市場や労働政策によって危機に直面した際、労働雇用政策の分権化を通じて、地域レベルでの諸主体の協調による地域労働市場のマネジメントや教育訓練システムの運営などの取り組みが行われた。これらの政策は、失業率を引き下げ雇用プログラムへの参加者を増加させると同時に、国家的な支援のもとで制度の全国的な展開が行われ、地域ごとの制度的な試みが、国のサポートを媒介として他地域に移転していくという結果をもたらした。フィンランドにおける地域政策の研究では、地方都市オウル発展を契機にしたサイエンスパークの全国展開と重層的拠点ネットワークの構築(中村 2008、遠藤 2012)がなされたことが明らかにされている。

前述した、CEDをはじめとするコミュニティ開発の理論が特定地区の経済的・社会的・都市環境における複合的課題への対応を分析の対象にしていたのに対して、地域経済学における比較地域制度アプローチは産業構造の分析を軸とした地域レベルの経済システムと重層的な制度構造のもとでの地域経済の発展過程の解明が主眼とされている。都市・地域レベルにおいて、複合的な諸課題が生み出されるメカニズムと政策的対応を分析するためには、地域社会や都市環境と地域経済との有機的かつ動態的な関係の解明が必要であり、両者の方法論を踏まえた新たな分析枠組みの検討が必要である。

1.8. 研究課題

ここまで、先行研究の整理と統合的地域政策の先進事例である EU・オランダの都市政策に関する文献研究からで、研究の到達点と地域政策の今日的課題を確認した。そこから導かれた本研究における地域経済学的研究課題は以下のとおりである。

①旧工業都市における産業再生、労働市場および都市空間の転換に関する相互連関的な発展過程の解明

また、先行研究並びにオランダの都市政策研究から示唆される政策的研究課題は以下の2つである。

②従来のセクター別政策に代わる統合的な地域政策の枠組みと実践に関する実証研究

③地域の発展を支援しポスト工業化段階における都市の発展を可能にする、超国家的行政(EU)および国家の地域政策による支援に関する実証分析

上記の3課題を軸に、次章以降で実証分析を行う。

1.9. 本論文の分析枠組みおよび方法

EU、自治体、地区、単体プロジェクトと多様なレベルでの統合的政策が展開される一方で、統合的な政策の評価については、政策の対象が社会・経済・環境と多岐にわたることから、定量的・定性的な研究の方法が確立されてこなかった。なかでも、工業都市の従来の基幹産業であった製造業の変化と、知識文化産業開発、都市近隣の再開発の相互関係や、これまで一方的な産業構造転換の影響下にあった地区における社会経済政策の実施が、都市の産業の発展に寄与してゆくプロセスの解明は課題として残されている。

統合的な地域政策が、地域の歴史的経路や長所短所を踏まえた政策統合を実現しているかを実証するためには、旧来研究の蓄積が進んできた経済・社会・環境など分野別のアプローチでは不十分であり、地域の諸主体の関係性や主体間の利害調整、産業構造や地域的制度の変化、それにともなって発生するあらたな課題への対処といった動態的かつ制度的なアプローチが必要になる。前述の地域経済の動態的かつ主体的発展に重きをおく地域制度アプローチの研究に学びながら、地域社会の課題をも包摂する新たな研究の枠組みが必要であろう。その分析枠組みは、

- ① 地域の制度構造の変遷に関する、発展経路に即した動態的分析
- ② 地域経済が単一の産業分野で発展を遂げ(経路依存)ロックインした状態から、新たな産業分野への展開(経路修正、経路転換)を可能にした制度的なしかけの解明
- ③ 経路修正、経路転換によって発生する都市の遊休地や失業、社会的排除等の問題に対応する統合的政策とそれに関する質的量的な評価

の3つである。事例の選定にあたっては、地域経済・社会の発展過程を多面的にとらえるため、①ポスト工業化(高度工業化、サービス経済化)の進展による地域の基盤産業の変化、②地域社会への影響と対応、の両面から評価できる事例が望ましい。

研究の方法として、本稿では諸アクターの関係や政策の変遷に焦点をおいた歴史的定性的分析に加え、各種の統計データを用いて地域制度的条件の再編を定量的に実証分析している。定性的分析にあたっては、文献を収集し、その読み解きをすると同時に、ロッテルダムを訪ね、現地調査(市議会議員、市役所、経営者団体、労働組合、市民組織、大学研究者

の聴き取り、及び資料／データ収集）を重ねた。

1.10. 事例地域

本研究が分析単位とする地域は、ロッテルダム市(Gemeente Rotterdam)及び周辺 14 の自治体を含むロッテルダム都市圏(Stadsregio Rotterdam)^[12]である。港湾関連データや経済統計データは、都市圏単位で収集されていることが多く、政策形成過程に参加する中間団体の多くは都市圏レベルで活動している。

第 2 章では、ロッテルダムの基幹産業である、臨海部の港湾産業・製造業を取り上げ、高度化に伴って必要とされた人的資本形成と、港湾機能の自動化・高度化が進むにあたって産業空間が移転していった経緯を、産業構造の変化とも照らし合わせながら論ずる。

第 3 章では、第二次世界大戦以降、都市中心部の復興再生が活発化した 1950 年台から 2013 年までを対象とし、都市再生Ⅰ期－戦後復興期／高度成長（1945－1960 年代）、港湾の物流革命（1960－1980 年代）、都市再生Ⅱ期－長期不況期（スタグフーション）（1970－1980 年代半）、都市再生Ⅲ期－新自由主義的グローバリズム（1980 年代半～）4 つに時期区分して分析している。

統合アプローチによる地域政策に関しては、ロッテルダムの都市再生プロジェクトを駆動してきた社会システム――分権的コーポラティズムの実態を明らかにし、その連携／協働の空間で EU の URBAN プログラムおよびそれ以後の統合的な都市再生政策が、どのような役割を果たして来たかに注目した。そのためロッテルダムの都市政策史を整理し、従前の都市再生政策が直面した限界を示し、「統合アプローチの都市再生プロジェクト」の展開に至った経緯を探求した

これらの事前研究を踏まえ、実際に統合アプローチがどのように取り組まれているかを、3 つの地区(Kop van Zuid 地区、Delfshaven 地区、Stadshaven 周辺地区)を対象に調査研究

^[12] ロッテルダム都市圏は、2014 年 1 月にハーグ市を中心とするハーグ都市圏(Stadsgewest Haaglanden)と合併して、ロッテルダム・ハーグ都市圏(Metropoolregio Rotterdam-Den Haag)に吸収された。

することにした。これらの事例研究を通じて、分権化の進展や統合アプローチに深化、EU・
国家による地域政策の質的变化を追った。

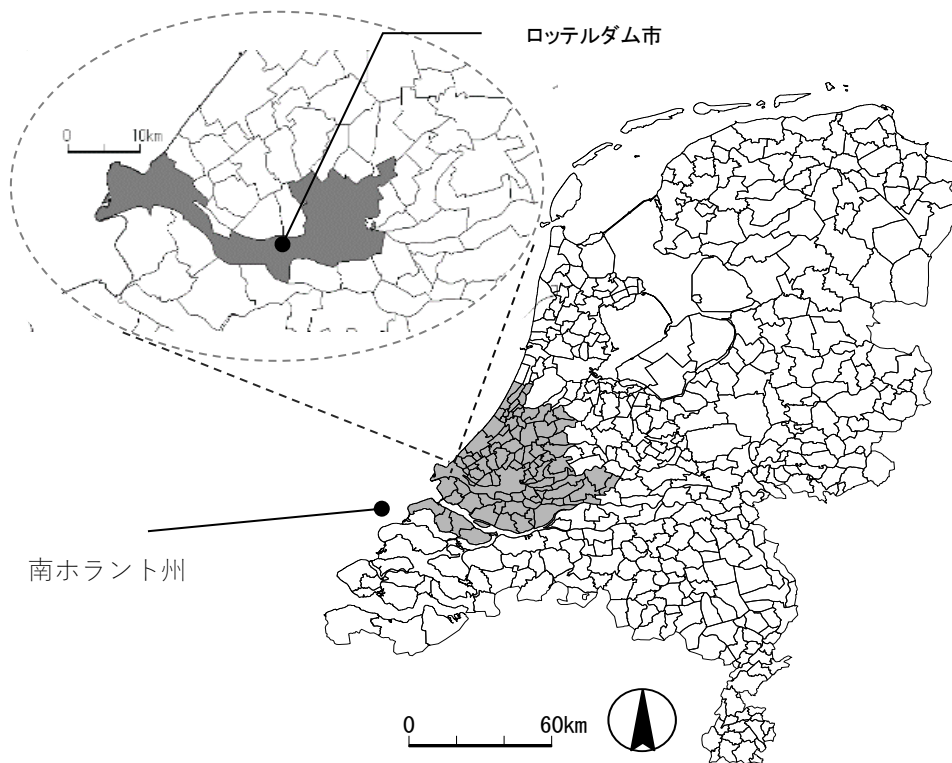


図 6 オランダ地図(ロッテルダム市及び南ホラント州)

2章 ロッテルダム臨海部のグローバル化と産業政策－高度工業化を支えるイノベーション支援と人的資源形成

2章は、オランダ・ロッテルダム臨海部の産業集積を対象に、港湾・製造業を中心とする産業集積の変化を制度的アプローチによって分析する。ロッテルダムの産業構造の変遷とそれに影響をおよぼした産業政策を検討するにあたり、国/EU レベルにおける産業と科学技術イノベーション政策(以下、STI 政策)についても概観し、支援の枠組みおよび分権化による政策実施主体の変化を明らかにする。

2.1. オランダの国土政策－空間開発の分権化－

オランダでは、限られた国土を活用しつつ、産業立地や住宅、交通インフラを配置するため、計画と実践が重ねられてきた。中央政府、州政府、自治体それぞれで空間利用に関する計画が策定されているが、国全体での最適化をはかりつつ、各地域での開発の指針を示しているのが「国土計画法」にもとづいて作成される国土計画(2012 年以降は国土空間戦略)である。表 3 では、第一次国土計画からの特徴の変遷を示している。1960 年代から 70 年代においては、都市の過密防止とラントスタットの開発抑止、70 年代後半からはコンパクト・シティ施策、90 年代以降は都市問題への対処と EU の地域政策に対応したシティ・リージョン・レベルにおける計画策定、2000 年代以降はラントスタットを中心とした国際競争力の強化が目指されてきた。

土地利用に関する統治システムは、2008 年の空間計画法の改正以前は自治体と州が国家の空間計画に紐づけられていた。注目すべき点として、オランダにおける「適応の政治」の伝統は、上位の政府によるコントロールと、下位の自治体の自由の度合いという一見矛盾す

る問題を解決していた^[13]。

表 3 オランダの国土計画の変遷

計画の年次	計画の内容と特徴
第1次国土計画	1960 ラントスタットの過大化防止とグリーンハート保全の西部オランダ委員会報告を確認、国土政策展開のツールとしての社会住宅建設
第2次国土計画	1966 ラントスタットへの開発圧力を抑制するため、市街地はある程度集中させるとともに大都市周縁へのスピルオーバーを促進する集中的分散策を提示
第3次国土計画	1973 集中的分散策をいっそう現実化させるために既存都市を拡充して成長センター・成長都市に指定するニュータウン策をとる。人口と産業の全国土への均等配置をめざす
第4次国土計画	1988 大都市機能の低下を防ぐためにラントスタットへの投資を増大させるコンパクト・シティ策を提示。しかし環境対策が欠如していたため廃案になる
第4次国土計画修正案	1993 EUの統合とグローバル化の進展に対応するためラントスタットの一層の強化をめざす。シティ・リージョン策の提示。新自由主義路線のため社会的排除の問題が顕在化
第5次国土計画	2000 EU内都市間競争と共存をめざした一層のシティ・リージョン・ネットワーク強化。その一翼を担うラントスタットを中心とした"デルタ・メトロポリス"構想の推進
国土空間戦略	2006 グローバル化時代での国際競争力強化のため、これまでの国土計画を廃止し、"開発のためのスペース創造"を目的とした地方分権と規制緩和の一層の推進
インフラ及び空間に関する構造ヴィジョン(SVIR)	2012 空間経済構造の強化による競争力の向上、利用者を第一に考えたアクセス性の高い空間の改善・維持・保証、優れた自然及び文化的歴史的価値が保全された持続的で安全な環境の保証

出所：角橋(2009)に筆者追記

中央政府は空間計画法に基づいて、空間計画の方針を示すことが定められており、数年ごとに国土空間計画が策定された。その国土空間計画に基づいて、国レベルの主要計画に関する決定計画 (Planologische Kernbeslissing, PKB)を策定して方針を示し、下位の州政府は地域計画(Streekplan)を立案・採択し、最下位の自治体は土地利用方針を示す構造計画 (Gemeentelijk Structuurplan)と用途計画(Bestemingsplan)を策定していた。この明確な階層関係は、各層の政府でつくられた計画は、上位の層の政府の承認を得なければならないということを意味する。ゆえに、自治体の構造計画と用途計画は州政府の承認を得なければならず、州の地域計画は中央政府の承認を得なければならなかった。

州レベルの地域計画は、自治体の用途計画の承認の根拠となり、自治体の構造計画は州政

^[13] Needham & van de Ven(1995)

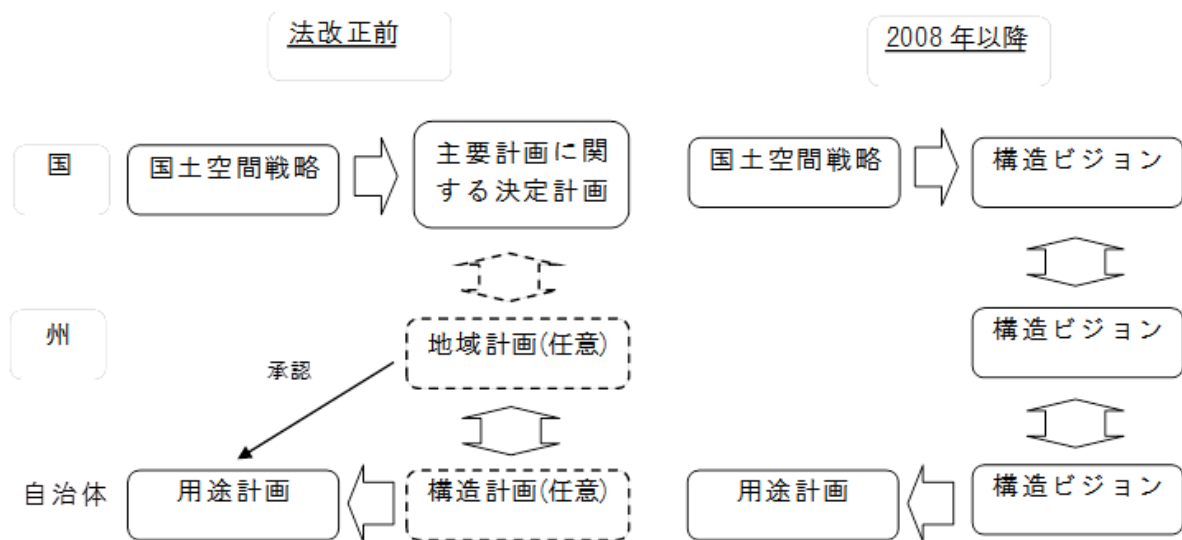


図 7 法改正前後のオランダの空間計画体系

府が用途計画を審査する際に自治体がどのような空間計画の構想を描いているかを参考にするため、策定が奨励された。

一方で、すべての階層において高水準の協議が行われているため、実際の運用においてはこの階層原理が自治体の決定の妨げになることは少なく、中央政府は州政府が仲介することによって、どの自治体で改善が必要かを視野に入れた広い枠組みを設定し、自治体はそのもとで計画を策定することができた^[14]。それでもなお、政府間の階層関係が強固であり続けていたのは、上位の計画が地域計画に影響を及ぼす枠組みとして機能していたからである。構造計画と州政府の地域計画、国家的な方針の決定は、開発においては間接的な影響しか及ぼさない。しかしながら、すべての建築工事は開発業者が自治体の建設許可や施工許可を得る必要があり、自治体は申請をうけて地域計画を含むすべての関連する政策への適合性を精査していた。用途計画は法的な拘束力をもつことから、それに反する申請は計画が変わるか、それに相当する処置がとられない限り許可されることはなかった。

合議によって政府間の調整が行われていた反面、州政府の地域計画と自治体の構造計画の策定は任意であったため、階層間ごとの計画の整合性に問題があった。2008年の空間計

^[14]McCarthy (1996).

画法の改正では、各レベルで構造ビジョン(Structuurvisie)の策定が義務づけられた。自治体の構造ビジョンは州、国レベルの構造ビジョンと整合性を取ることを法的に義務づけられているわけではないが、国・州・自治体間の合議を通じて計画間の調整が行われることで広域レベルでの調整が実現されることが期待されている。また、従来は州政府の承認が必用であった自治体の用途計画の策定は、市の権限により策定できることになったため、一面では権限移譲が進んだといえる。しかし、空間計画法では国や州政府による用途計画への介入手法が多数残されており、国や県の利害にかかわる場合や大規模な開発プロジェクトが行われる際には用途計画の適用除外がみとめられているため、地方分権の進展と評価できるかはさらなる検討を要する。

表 4 政権の移り変わり

政権	首相	期間	与党 ^{*1,*2}
ルベルス政権	ルート・ルベルス Ruud Lubbers	1982-1986	CDA, VVD
		1986-1989	CDA, VVD
		1989-1994	CDA, PvdA
コック政権	ウィム・コック Willem Kok	1994-1998	PvdA, VVD, D66
		1998-2002	PvdA, VVD, D66
バルケネンデ政権	ヤン・ペーテル・バルケネンデ Jan Peter Balkenende	2002-2003	CDA, LPF, VVD
		2003-2006	CDA, VVD, D66
		2006-2007	CDA, VVD
		2007-2010	CDA, PvdA, CU
リュテ政権	マルク・リュテ Mark Rutte	2010-2012	VVD, CDA, PVV
		2012-	VVD, PvdA

*1 CDA: キリスト教民主アピール、CU: キリスト者同盟、D66: 民主66、LPF: フォルタイン党、PvdA: 労働党、PVV: 自由党、VVD: 自由民主国民党

*2 議席順

2.2. 地域産業政策におけるイノベーション支援とエリア・ベースド・ポリシー

本節では、オランダの空間的な開発の指針である国土戦略とともに、経済政策の両輪を担うイノベーション政策について、概観する。

2.2.1. 地域政策の変遷

オランダにおける戦後の産業政策はエリア(地域)ベースで行われてきた(表 5)。他のヨーロッパ諸国と同様に戦後復興期には臨海部における重化学工業開発やインフラ整備に重点が置かれた。日本と同様、特定の地域を対象にした拠点開発型の地域開発も行われてきたが、その中でも産業の新陳代謝を促してきたのがイノベーション政策である。

その歴史は地域政策よりも新しく、政策の源流は 1960 年代から 1970 年代にかけて実施された産業・セクター別政策にある。初期においては、供給サイド政策が主であり、研究開発への財政支援が行われた。オランダ経済の国際競争力強化を目指す途上で、研究開発と製

表 5 オランダ地域政策の変遷

年	政策文書	政策手段
1947	南東ドレンテ向け社会保障計画	マーシャル・ファンドからの泥炭採掘の機械化を目的とした投資。石炭化学に関する研究、工場用地開発
1950	地域開発計画	いくつかの地域での新規事業開発への政府補助金
1953	コア自治体向け工業化促進補助	施設設置投資補助金、高技能労働者向け補助金
1959	産業開発の促進補助(BIK)	新規拠点形成およびビジネスパークの開発に関する補助金
1964	開発地区における産業立地の振興	新規拠点形成および新規ビジネスパークへの移転に関するコスト補助
1969	産業向け投資プレミアム	産業向け投資のサポート、中央政府および州政府によるハイリスク投資の保証
1973	デン・ユイル・プログラム	不況期における産業、雇用支援。南部の低開発地域の支援、政府機関の移転、東部および南部地域向け統合的構造計画、地域開発公社(ROM s)の設置。
1980	地域社会経済政策 I期	地域における成長機会への投資に関する政府支援
1985	地域社会経済政策 II期	地域における知識を基盤とした成長機会への投資支援。イノベーション・センター、サイエンス・パーク、リエゾン・オフィス。
1990	境界なき地域：地域経済政策	地域の国際競争力強化に向けた、主要な港湾への政府による投資
1995	地域のための空間：空間経済政策	すべての地域への投資、地域開発における欧州地域開発基金利用の最適化
2000	コンパス・プログラム	天然ガスファンドに基づく、北部オランダの知識経済への特別な投資プログラム
2004	ピークス・イン・デルタ	6つの地域における、地域の特性に合わせた投資計画
2010	(地域経済政策の分権化)	ピークス・イン・デルタの廃止、州政府への地域経済政策の(財源なしの)権限移譲
2011	トップ・セクター・ポリシー	全国一律の、9つの技術分野への投資
2019	ミッションドリブンのトップセクターイノベーション政策	全国一律の、25の社会的ミッションの達成を目指す政策

OECD (2014)をもとに、筆者作成

品化のサイクルをより堅実なものとするため、踏み込んだ支援が必要とされた。企業が新技術や研究開発の成果を用いて製品化を行えるような中間的な仕組みが必要であり、その一部として大学をはじめとする研究機関から民間企業への移動が促進され、地域のイノベーションセンターのネットワーク化が進められた。

2.2.2. 伝統的な産業政策とイノベーション支援

1960年代から70年代にかけて、繊維産業や造船業の衰退が課題となり、集約化と政府支援による再編が試みられた。1971年には、造船業と金属加工業の多くが、RSV(the Rijn-Schelde-Verolme shipyard)に合併され、新たな製造ラインの確立のため、多額の政府資金が投入された。1970年の後半から1980年代にかけて、費用負担の増大と、当初の想定よりも収益が上がらなかったことから、産業保護的な政策は徐々に縮小される。前述のRSVは1983年に倒産した。こうした背景のもと、オランダは旧来の産業分野の支援や再編といった政策から、より未来志向で新技術やその関連産業の促進を目指すものへと変化することになった。他の先進国と同様に、キーテクノロジーや今後広範に普及が見込まれる技術、関連支援技術の振興に重点が置かれた。1980年代後半には、先進領域の技術開発をサポートする技術政策が主流となり、特定の経済セクターを支援する旧来の産業政策は下火になった。一方で、その段階においては、政策の主眼はあくまでR&D(研究開発)であり、それ以外のイノベーション支援についてあまり重視されなかった。

1981年にはAdvisory Council for Industrial Policy(通称、Wagner Committee)に未来志向の産業政策を立案するよう要請を受け、この独立委員会は、産業政策を供給サイドの補助金政策からイノベーションと市場重視の政策へと移行する上で重要な役割を果たした。

欧米諸国におけるニューパブリックマネジメントの潮流の中で、イノベーション政策のガバナンスにも大きな変化がもたらされた。経済省(The Ministry of Economic Affairs)は1988年にイノベーション政策の政策立案と実施主体を分離し、政策の実施についてはあら

たに設置された AtiPT に移管されより透明性が向上した。政策の立案についても、外部の専門家委員会によるプロジェクト提案の評価を取り入れるなどの取り組みを進められた。

2.2.3. 科学技術イノベーション政策へ

1990 年代の前半の企業と研究機関の連携においては、多くのミスマッチが見られ課題となっていた。その齟齬を改善するため、ハイパフォーマンス ICT インフラの整備など、相互の結びつきの強化が図られた。より拡張されたリスク資本枠組みが採用され、情報へのニーズの高まりをうけて情報戦略もアップデートされた。他の国と同様に、より効率的でシステムチックな政策を実現するため。多くの主体を巻き込んでイノベーション政策の立案と実施がおこなわれた。90 年代の後半には、より産学連携を強化し、教育機関がマーケット重視の政策にシフトするよう、フレームワークの設定とインセンティブ設計が行われた。

90 年代を通じた産業政策のトレンドは、科学技術の振興であった。政府のスタンスは、資源配分への関与度合いを縮小し、どのエリアに投資するかを産業に委ねるよう変化した (Boekholt and den Hertog (2005))。企業の研究所におけるより応用的な R&D 活動は活発化したものの、大学や研究機関からのスピノフは依然として低調だった。

2.2.4. キーエリアの設定

2003 年、Advisory Council for Science and Technology Policy (AWT) は、Backing Winners (AWT, 2003) というペーパーを発表する。旧来の STI 政策が期限を迎え、次なる優先課題は、キーエリアとキー技術において、優越性があり、焦点を定め、量的にも十分な成果、を生むことであった。政府は、クリティカル・マスを生み出すために、産業界と研究機関と連携して、アジェンダを作成した。Focus and Mass の原則は、テーマ別・セクター別のイノベーション政策を強化するための一つの指針となった。特定のキーエリア・技術における

Focus and Mass を達成することは、国際競争力を維持するうえで重要であった。キーエリアには、「花と食料」「ハイテク・システムと素材」「水」「化学」「創造産業」「年金と保険」6つが指定された。上記のキーエリアを重点的に開発・支援する方策は、従来のエリア(地域)ベースの産業政策から、産業・研究分野別の政策の転換として見る事ができるだろう。2003 年までのエリアベースの地域政策とイノベーション政策は一定の成果を上げていたにも関わらず、上記の産業分野別政策へと鍵を切った背景には、EU の地域政策の深化や、中央官庁における地域政策の推進モーメントの欠如、などが指摘されている。

2.2.5. トップセクターポリシー

2010 年代になると、先端分野における経済開発の必要性を受けて、国は 9 つの分野を重点的に支援するトップセクターポリシー(Topsectorenbeleid)を 2011 年から導入した(表 6)。これは、前述の 6 つのキーエリアに「エネルギー」「輸送」「園芸と種子」「生活科学と健康」等が追加・修正され、特定分野における産学連携的な政策から一步踏み込んで、具体的な産業セクターが想定されている。

表 6 トップセクターポリシーの対象分野と事業

分野	事業	GNP に占める割合	省庁
農業と食品	農業-食品：畜産、農業フードチェーン、フードバレー	4.4%	EL&I
生活科学と健康	ワクチン、バイオメディカル原料、ヘルスバレー、バイオサイエンスパーク ライデン	3.7%	VWS
園芸と種子	植物育成、野菜、果物、樹木、花、球根、グリーンポート	1.4%	EL&I
輸送	国際サプライチェーン、サービス輸送、貨物輸送、メイン・ポート・ロッテルダム	3.4%	I&M
エネルギー	エナジー・バレー、国際エナジー・マーケット(ガス・ラウンドアバウト)	3.4%	EL&I
化学	石油化学、ファインケミカル、メンテナンスバレー	2.2%	EL&I
水	水、デルタ技術、水質浄化	0.4%	I&M
ハイテク・システム、素材	ハイテク素材、ナノテクノロジー、航空機、スチール	6.7%	EL&I

EL&I：経済・農業・イノベーション省、VWS：健康・福祉・スポーツ省、I&M：社会基盤・環境省、OCW：教育・文化・科学省

2019 年以降は、ミッション・ドリブンのトップセクター・イノベーション政策 (Missiegedreven Topsectoren-en Innovatiebeleid) としてリニューアルし、4つの領域「エネルギーの転換と持続可能性」「農業・水・食料」「健康と医療」「安全保障」における 25 の社会的課題の解決を目指す施策に、2020 年・2023 年にかけて財源が分配されるようになっている。

こうした地域・産業政策の変化は、都市政策との対比で見ると興味深い。第一に、エリアの視点で見ると、都市再生政策は自治体レベルの取り組みから UPP などの実験的な地区における取組みをへてより対象を絞ったエリアにおいて取り組まれるようになったのに対し、元々がエリアベースであった地域産業政策は時をへてよりイノベーション政策の様相を強め、地域ごとの特徴や技術集積の特性とは切り離された形へと変化している。第二に、社会課題(ミッション)の視点では、都市政策が都市の課題への対処を目的として取り組まれ、2010 年以降、ほぼすべての都市において深刻な都市問題は対処されているとの認識のもと、地域密着型の起業サポートや職業能力形成に焦点が当たり始めている。一方の地域産業政策では、特定地域の産業開発や、特定産業分野の振興が科学技術イノベーション政策の形をとって実施されてきたものが、2010 年代後半にいたって広範な 25 の社会課題を解決するという目標のもとで、各産業分野や科学・技術分野のとらえ直しがなされている。こうした変化は、3 章でとりあげるロッテルダムにおける都市再生や新産業創出の取り組みの中でも影響として表れており、国家による産業政策の非連続性を、地域における公労使の諸主体が地域における公共団体や EU の地域政策等の政策ツール・リソースを使いこなしながら、実践を継続してきたことを読み取る事ができる(後述)。

表 7 ミッション・ドリブンのトップセクター・イノベーション政策

Missiegedreven Topsectoren-en Innovatiebe		2019年4月に策定
テーマ	ミッション	
エネルギーの転換と持続可能性	- ー2030年までに温室効果ガスの排出量を49%削減し、2050年までに1990年比95%削減を目指す - ー2050年までに完全にカーボンフリーの電力システムを実現する - ー2050年までにカーボンフリーの建築環境を実現する - ー2050年までに、原材料や製品を再利用したカーボンニュートラルな産業を目指す - ー2050年までに人と物の移動をゼロエミッションで行う - ー2050年までに持続可能で完全な循環型経済を実現し、2030年までに資源使用量を半減させる - ー2030年までに農業・園芸における原材料・副資材の使用量を削減し、可能な限り利用することで、すべての最終製品と残留物から最大限の価値を創造する（循環型農業）	
農業、水、食料	- ー2050年までに農業と自然システムをカーボンニュートラルにする（エネルギー移行・持続可能性との共同ミッション） - ー2050年までに、オランダは気候に強く、水に強い国になる - ー2030年までに、健康的で安全で持続可能な食品を生産・消費し、サプライチェーンのパートナーや農家はその生産物に対して公正な対価を得ることができるようになる - ー生態学的能力および水管理と、再生可能エネルギー、食料、漁業、その他の経済活動との間の持続可能なバランスを、海洋水域では2030年までに、河川、湖沼、河口では2050年までに達成しなければならない - ーオランダは世界で最も保護され、最も実行可能なデルタであり、維持可能なコスト負担と、将来を見据え時宜を得た手段によって今後も維持される	
健康と医療	- ー2040年までに、オランダ国民全員が健康で5年以上長生きし、社会経済的に最も低いグループと最も高いグループの間の健康格差は30%減少する - ー2040年までに、不健康なライフスタイルや生活環境に起因する疾病の負担が30%減少する - ー2030年までに、人々の生活環境（医療機関ではなく）の中で提供されるケアの範囲が、現在よりも50%増加するか、または、そのようなケアが現在よりも50%頻繁に提供されるようになる - ー2030年までに、慢性疾患や生涯にわたる障害を持つ人のうち、本人の希望や能力に応じて社会で活躍できる人の割合が25%増加する - ー2030年までに、認知症の人の生活の質が25%向上する	
安全保障	- ー2030年までに、オランダの組織犯罪は、違法な活動とキャッシュフローへのインテリジェンス向上により、過度にハイリスクでローリターン企業の企業となるでしょう - ー2035年までに、オランダは、予測不可能な不測の事態に柔軟に対応できる海軍を持つことになる - ー2030年までに、オランダは防衛と安全保障のために、運用において展開可能な宇宙ベースの能力を持つようになる - ーサイバーセキュリティ:オランダはデジタル化によってもたらされる経済的・社会的な機会を安全な方法で活用できるようになる - ー2030年までに、軍隊は他のサービスと新技術の統合により、完全にネットワーク化され、相手よりも速く、より効果的に行動できるようになる - ー需要と供給がより迅速に結びつき、短期的なイノベーションを成功させることができるようになる - ー2030年までに、セキュリティ組織は、常に脅威の一步先を行くように、新しく優れたデータを収集できるようになる - ー2030年までに、セキュリティ専門家の役割は、オランダで最も魅力的な10の職業の一つとなる	

出所：https://www.topsectoren.nlより筆者作成

2.3. EUにおける地域産業政策

EUによる科学技術の振興を企図した政策には、1971年に開始された European Cooperation in Science and Technology (COST)、European Strategic Program on Research in Information Technology (ESPRIT,後の IST(1998))、1984年に開始された Framework Program (FP 1~FP8)などがある。FP8にあたるのが、2014年に開始された Horizon 2020 プログラムで、研究及び革新的開発を促進するための欧州研究・イノベーション枠組み計画として、旧来の研究開発支援に関する各種の補助金を一本化し、対象領域を広げたものとなっている。

一方で、地域の文化的背景や産業構造の適した発展を後押しする理論として 2000 年代初頭に登場したのが、Smart Specialization Strategy (S3) の理論であった。S3 は、プレイス・ベースド・アプローチをとっており、地域(自治体レベル~リージョンレベル)の既存の資源を活用していて、新たな地域的専門性を導入するもしくは生み出すことを支援するものである。従来、各国の産業政策で主流であった各種のクラスター政策(クラスター、バレー構想等)は、S3 のなかの政策デザインおよび実施の方法論の一つとして位置づけられている。

上記の S3 と Horizon2020 の研究開発支援を統合した政策アプローチが、RIS3 (Research and Innovation Strategies for Smart Specialization)であり、EU の地域産業政策の主軸となっている。RIS3 が提唱された背景には、デジタル化、汎用技術、既存秩序を陳腐化させるインダストリー4.0 の出現によって、地域経済発展のための新たな枠組みが必要とされたことがある。この枠組みの大きな課題の一つは、後進地域はいかにして RIS3 やインダストリー4.0 から恩恵を受けうるかという点である。

RIS 3 は以下の様に定義されている。

-スマートな専門化戦略は、国または地域におけるイノベーション戦略で、競争優位をえるための優先順位づけ、研究とイノベーションを育成、強みをビジネスのニーズと結びつ

ける、機会の叢生と市場を開発、に首尾一貫して取り組み、労力の重複と分散を防ぐ。

-スマートな専門化戦略は、国や地域における研究とイノベーションに関する戦略的政策枠組みの形をとるか、またはそこに包含される。

-スマートな専門化戦略は、国や地域を運営する組織、大学やその他の高等教育機関、産業と社会におけるパートナーを含むステークホルダーを、企業家的な探求プロセスに巻き込むことによって作られるべきである。

(The Regulation (EU) 1301/2013)

RIS3 政策の実子にあたり、加盟各国はいくつかの自治体や民間団体からなる広域地域単位での開発政策策定を求めている。西部オランダにおいては、アムステルダム、ロッテルダム、ハーグ、ユトレヒトからなるラントスタット自治体をひとつの単位として、開発計画“Kansen voor West”(西部における機会)を策定している。ロッテルダムはその統括自治体(Managing Authority, MA)となりプロジェクトをリードするとともに、“Kansen voor Rotterdam(ロッテルダムにおける機会)”と称してロッテルダム地域でのプロジェクトを展開している。

前節で述べたように、オランダの地域政策は重点地区開発やピークス・イン・デルタなどの政策をへて、地域に特化しない、技術分野や社会課題にフォーカスした開発および科学技術イノベーション政策へと変化してきた。一方で、EU の地域政策は、Framework Program などのイノベーション政策と連携しながらも、S3 で示された地域の特性を生かし競争優位を獲得する、エリア・ベースド・ポリシーをその特徴としている。これらの政策の有効性については今後の政策評価を待つ必要があるが、こうしたアプローチの違いは今後の地域政策を検討するにあたり、重要な論点となるであろう。

2.4. 臨海都市と港湾の発展に関する先行研究

港湾都市を対象とした都市と港湾の発展過程については、戦後以降多くの研究がなされ

てきた。ここでは、制度的アプローチによる臨海港湾都市の分析に際し、港湾都市の発展をめぐる諸理論を整理し、「港湾」と「都市」面からの既往研究を概観する。

港湾の発展については、地理的アプローチによる研究の蓄積が豊富である。Anyport モデルは、港湾インフラの空間的・時間的な変化をモデル化したものである(Bird 1963)。同モデルによれば港湾の進化は3つのフェーズからなっている。初期の港湾は小さな埠頭のみを有し都市のすぐ側に立地する（①定着）。多くの港湾の歴史は漁港からはじまり、徐々に貿易業や造船業が発展し、関連する倉庫や卸売り業者がその周りに集積する。次のフェーズでは、需要の増加に伴って、埠頭の拡張や輸送インフラの開発が行われる（②拡大）。鉄道の整備により内陸部への輸送が可能になり、荷物の貨物量はさらに増加する。船荷や旅客数の増加や大型船の開発によって、さらなる棧橋が必要とされる。また、大型船の建造にはドックが必要とされ、そのスペースは都市郊外に求められる。産業革命以降

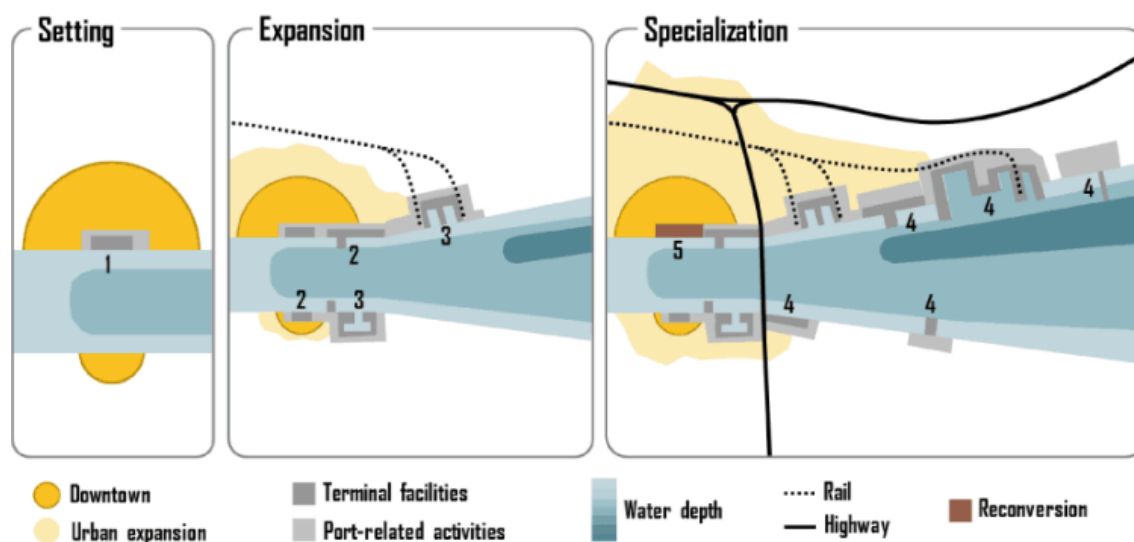


図 8 AnyPort モデルの港湾発展段階

出所：Rodrigue, Comtois, and Slack 2017

のこうした拡大の動きは、都市の中心と港湾の関係を変化させ、埠頭は中心ビジネス街から離れた都市周縁部に建設されるようになる。次の局面では、荷物の取扱量の拡大による

荷捌場や保管場所の必要性、船舶の増加等によって、さらなるスペースが必要とされ、港湾機能の中心は旧来の都市中心部からは離れたエリアに移動し、中心部では空き地が発生する（③特殊化）。

Bird の Anyport モデルは産業革命期から 1970 年代までのイギリスの港湾発展をベースにモデル化されたものであり、近年のコンテナ輸送の拡大を受けて Anyport モデルの拡張が試みられている。それらの中には、閉鎖、拡張、補強、統合、再開発の 5 つのフェーズで港湾の進化をとらえる試みもなされている。港湾の発展段階に、外部性と機能性の観点から地域化(Regionalisation)のフェーズを入れることを提起したのが(Notteboom and Rodrigue, 2005)である。港湾機能と輸送機能を含めた包括的なネットワークは、より広域のリージョンレベルまでふくめて再設計され、内陸部と輸送路沿いの地域がその範囲に含まれると主張した。(Hoyle, 1989)では、港湾と都市の相互作用の 6 つのフェーズが定義され、発展にともなって古いウォーターフロント地区は衰退と紛争の場になり、最終的には都市再開発が行われると主張した^[15]。港湾の発展を内陸部の都市や交通網との関係性でモデル化したのが、Gateway モデルであり、Gateway は国内のコアエリアを周辺地域と結ぶ結節点であり、二つのアーバン・マトリックスを結ぶ点として定義されている。Anyport モデルもその系譜

[15] Lee, Song, and Ducruet (2008)では、1970-2005 年の 330 都市の人口動態と交通データを分析し、アジア港湾都市の進化のプロセスが、ヨーロッパや北米の港湾都市とは異なる経路をたどったこと実証している。アジアの港湾は、国内の工業発展を背景とする製品輸出に大きく影響される。その発展経路は以下のとおりである。①小さな漁村の港が、②植民地化や資源開発にともなって港湾が開発されて天然資源の輸出基地となり、③後背地や他港湾からの貨物の集中を受けてさらに港湾が空間的に拡張され、他都市の港湾とのネットワークを形成する。経済の自由化が進められると、④工業化にともなって背後地域との交易や、低賃金を競争力とした FTZ（非関税ゾーン）での生産が拡大し、港湾の近代化・コンテナ化が進められる。グローバル化の初期段階では、発展途上国への生産移転に港湾都市のサービス化が進み、都市部では金融やビジネスサービスといった第三次産業化がみられるようになる。この時期の港湾の特徴としては、⑤定期航路の開設、他港湾・他国との中継貿易の拡大によるハブ港湾化、水際の再開発である。さらにグローバル化が進展すると、港湾間の競争激化とともに国際的なネットワークも構築され、サプライチェーン化や企業統合、地域的統合が進む。港湾においては⑥技術移転や国際連携が後押しして物流機能が高度化し、都市ではさらなる企業の集積と高密度化が発生する。欧州港湾との違いで興味深いのは、大都市の港湾であっても中心部近くの埠頭のインフラ更新が行われるため、都市の港湾機能は常に縮小するわけではないという点である。

に位置するが、高度に抽象化されたこのモデルについては批判も多い。

2.5. 制度アプローチによる港湾研究

Anyport モデルや中心地理論をもとに考案された Gateway モデルなど、抽象的な理論を批判しつつ、港湾都市を社会的関係性と実践コミュニティ、制度的文脈に諸主体が埋め込まれた‘リアルな場所’として論じたのが、制度派経済学の流れをくむ港湾研究である (Hall, 2003; Olivier and Slack, 2006; Jacobs, 2007a; Hall and Jacobs, 2010)。これらの研究では従来の都市-港湾研究に欠けていた媒介項の設定を課題としている。他にも、港湾-都市の進化をめぐる議論では、共進化、経路依存性、イノベーションの伝播、形態形成、都市システムにおける多層的空間的相互作用、といった概念が使われており、これらの概念は進化経済地理学とも共通している。

こうしたモデル化の流れと並行して、80 年代以降には多くのウォーターフロント再開発の事例研究がなされ、都市生活と文化的アイデンティの形成と港湾経済の発展の相互作用が議論されるようになった。こうしたミクロレベルの研究では、特殊性が強調される一方で、一般性の有無が課題となる場合が多い。前述の (Lee and Ducruet, 2008) は、豊富な統計資料をもとにアジアの港湾都市の発展経路を比較検討しており、比較研究の方法論の検討もすすんでいる。

2.6. ロッテルダム の港湾研究

オランダの港湾のパフォーマンスに関しては、OECD のワーキングペーパー (Merk and Notteboom, 2013) が包括的な分析を提供している。同レポートでは、アムステルダム港との比較研究において、港湾のパフォーマンス、地域経済・国民経済へのインパクト、港湾に

関するガバナンス体制と政策が網羅されている。

製造業を含めた、臨海部の産業集積をクラスター分析の手法を用いて研究したのが、De Langen による一連の研究である (De Langen, 2002; 2004)。複数企業の地理的集積であるクラスターを、クラスター構造、クラスター・ガバナンス、クラスター・パフォーマンスに分けて比較分析(ロッテルダム、ダーバン、ローワー・ミシシッピ)している。クラスター・ガバナンスの評価においては、企業間の信頼、仲介者、リーダー企業、共同的な行動レジームの4項目をあげている。ロッテルダムの場合は、供給側の企業と需要側がバランスよく立地しているおり、知識のスピルオーバーや多様性が強みである一方、高い地価や労働力プールの質に課題があることが指摘されている。一方で、共同的な行動レジームのうち、教育と職業訓練レジームにおいてロッテルダムが高いパフォーマンスを示していることも示唆されている。

制度アプローチによりロッテルダムの港湾産業集積を分析しているのが、進化経済地理学のグループである (Jacobs, 2007b; Jacobs and Notteboom, 2011)。港湾産業は、経路依存性のもとにあり、付随する制度的フレームワーク埋め込まれているという認識のもと、グローバル・プロダクション・ネットワーク (Global Production Network) と領域レジーム (Territorial Regime)、港湾供給の構造 (Structure of Port Provision) の三層構造で制度変化をとらえようとしている。しかし、地域レベルの制度は国レベルの諸制度が織りなす領域レジームに埋め込まれているという仮定にもとづいており、地域の主体的な対応が生み出す新しい発展経路の形成という視点はあまり強くない。

本節では、基礎的な港湾産業および製造業の統計に基づきつつ、ロッテルダムで形成され、発展してきた、行政、企業、市民セクターによる水平的ネットワークの発展を主体に着目しながら明らかにし、いかにして新しい発展経路が生み出されてきたかを港湾産業・製造業を対象に分析する。

表 8 分析の対象となる項目

カテゴリ	パラメーター
------	--------

ガバナンス構造	政策決定のプロセス(EU、国、自治体) 地域政策(分権—中央集権) 国土計画 所有権(土地、建物、港湾設備) 統治領域(狭域—広域) 公的・民間アクター間の調整と共同
地域的な産業構造	自治体の産業政策 他地域との関係性 企業ネットワーク 労働法規、労働協約、労働組合 出荷量
地域社会(3章)	住宅供給 政策プロセスへの参加 犯罪率 人口動態

2.7. ロッテルダム港の発展と拡張

ロッテルダム港の起源は古く、13 世紀にロッテル河に小さなダムが作られたことが始まりと言われている。当初は、小さな漁港であった。1340 年に町は運河を掘ることを許可されたことをきっかけに、徐々に規模を拡大していく。17 世紀に、インドへの航路が発見されると、商業および海運が急速に発展し、港もマース沿岸に広がっていった。ロッテルダム港が今日の規模に拡大した要因としては、運河によって北海につながるライン河とマース河の沿岸に位置することが大きい。ドイツ・ルール地方では産業革命以降の工業生産の拡大によって、石炭や鉄鉱石などの原料需要が増大していた。こうした内陸部への原料輸送の拡大によって成長したロッテルダム港は、戦後以降もバラ積み貨物の輸入・積み替えを強みとして発展してゆく。都市の人口は、1650 年に約 5 万人だったのが、19 世紀には 10 万人に達し、今日の 60 万人規模に至っている(図 9、①)。

欧州およびロッテルダムの港湾の運営に関する調査・研究は、戦後から 70 年代にかけて

盛んになされたため、相当の資料の蓄積がある(例えば、喜多村 1973、1976、欧米港湾労働事情研究調査団 1976、河毛 1965 など)。当時から、ロッテルダム港は最先端事例とみられていたため、我が国の港湾開発や港湾労働者の訓練政策に対して直接間接に与えた影響はとて大きい(喜多村 1976)。本節では、既往研究に学びながら、現地で新たに入手した資料を交えて、戦後期の港湾開発について概観してゆく。ロッテルダムの中心市街地は、第二次世界大戦中にドイツ軍による集中的な空襲により多くの施設が破壊された。戦後の経済復興は国家的プロジェクトであり、大規模な「臨港工業拡大計画」が計画・実施される。その後のドイツの復興による原材料需要の増加、石油化学工業の発展により港湾需要は急速に回復する。1947 年には 3200 エーカーのボトレック港の開発(図 9、②)、1958 年には 8000 エーカーのユーロポート(港湾・工業)を造成する計画が市議会で承認された(図 9、③)。これらの開発によって、ロッテルダム港と臨海工業地帯は西に拡大し、北海沿岸に達することになる。港湾と石油精製、石油化学を中心とする製造業は相乗効果を発揮し、一体的な発展をとげた。そして、貿易業、輸送産業、関連支援産業の集積を生み出し、ロッテルダム市の経済は大きく発展した。1962 年には取扱貨物量において、ニューヨーク港を抜き世界第一位に躍り出た。ロッテルダム港が後背地に欧州の巨大な経済圏を抱えていることは、今日においても他の国際港湾と比較した際の最大の特徴である。

ユーロポートが完成した当初は、巨大タンカーが入港できる欧州唯一の港であったため、ヨーロッパ中の石油需要がロッテルダムにおける製造業の発展を後押しした。ロッテルダムから西ドイツやアントワープの製油所にむけてパイプラインが敷設され、原油が送られた。戦後は、シェル、エッソ、シエプロン、ガルフ、BP の石油基地が立地し、年間約 6000 万トンの石油を精製した。

この時期の港湾開発は強力な国の後押しのもと開発が勧められたが、急速な成長にともなう労使の摩擦を軽減するため、労使交渉においても強力な国の関与がみられた。そのため、戦前から戦後 70 年代にかけて、ロッテルダムはストが少ない港として知られていた。

港湾の開発にあたっては、大気汚染の予防も考慮され、ユーロポート周辺には広大な公園

が整備された。工事は 1964 年に着工され、700 ヘクタールの土地にポプラや樫、ニレ、柳などが植えられ緑地化が進められた。公園は公害防除目的のみならず、市民のレクリエーションの場としても考えられていた。魚釣りやキャンプ、サイクリングができる施設が整備され、多くの人々が訪れた。また、公園開発計画と同時に発足した「環境保全委員会」は、水路や河川の汚染調査を定期的に行い、のちにコンピューター化による常時監視をシステム化している。こうした開発は、臨海工業地帯の拡大にともなって発生する大気汚染、水質汚濁などの公害を未然に防ぎ、土地や大気の保護と経済開発を並行して行っている点が、戦後日本のコンビナート開発と様相を異にする。

ロッテルダム港は 2004 年に民営化されるまでは、ロッテルダム市が所有し運営も担っていた。そのため、港湾の発展はロッテルダムの発展でもあり、港湾地域の貨物取扱量の拡大と、工業生産力の増強は、都市に多くの職をもたらし、市民の所得の向上や税収の増加に寄与するものであった。

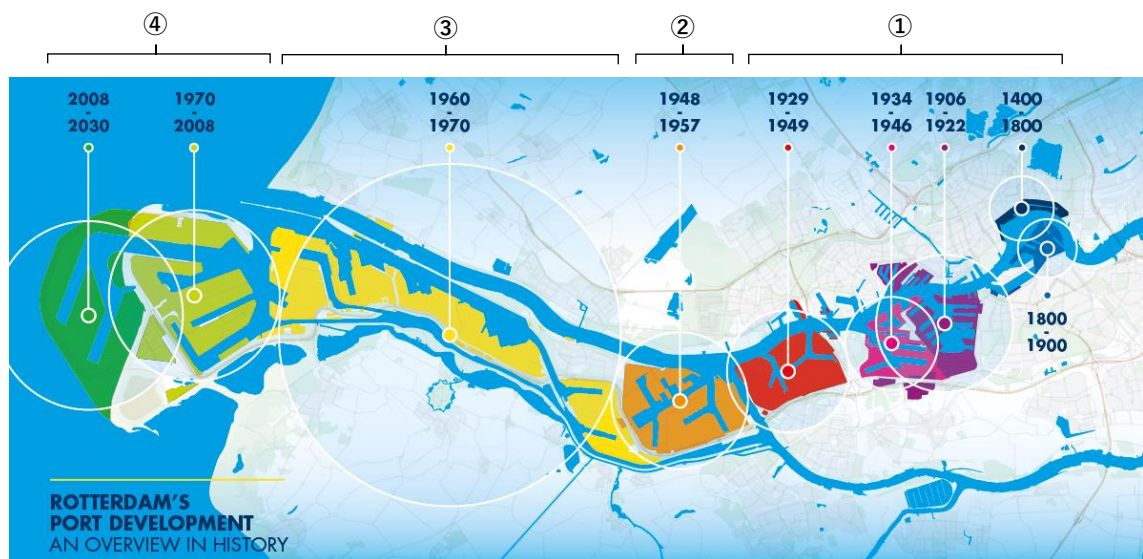


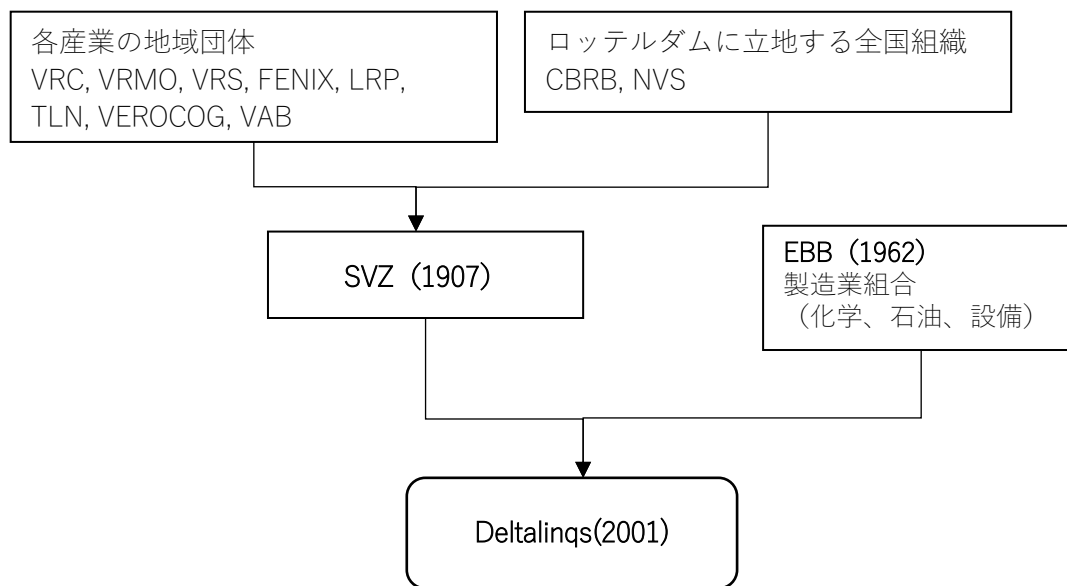
図 9 ロッテルダム港の開発時期

出所：Port of Rotterdam の図に加筆

2.8. 港湾労働の担い手の育成

2.8.1. ロッテルダム港湾産業使用者協会の設立

港湾都市の発展には、港湾での労働者の確保が重要である。労働者の募集、育成にあたって、港湾の港湾の使用者、自治体労働組合が様々な施策を講じてきたが、その端緒となったのが港湾産業使用者組合（scheepvaart vereniging zuid、SVZ）の設立であった。



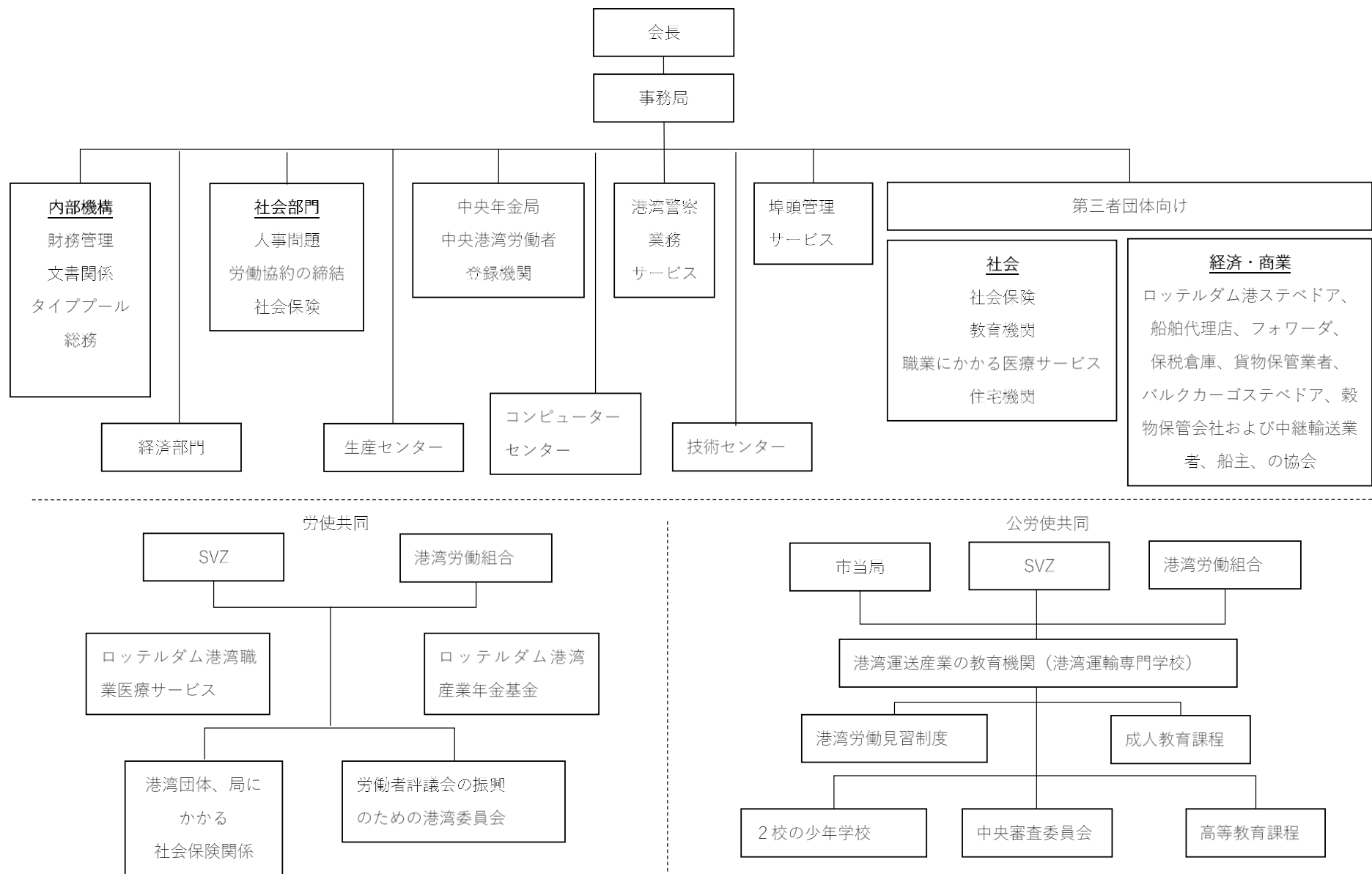
1907 ロッテルダム港湾産業使用者協会 (scheepvaart vereniging zuid、SVZ)設立

- 船舶運航業者、ライン・バージ会社、船舶代理店、雑貨取扱いステベドア、バルク・カーゴ取扱いステベドア、フォワーディング・エゼント、臨港倉庫業(保税倉庫)、貨物保管業および港湾業務サービス企業など 300 社から構成
- 20 世紀初頭の深刻な労働争議の経験をへて設立される。当初の目的は安定した労使関係の維持。
- 1960 年代から、各種の社会活動に関与する公益的団体へ。経済、技術開発、訓練、研究開発機関の創設など

1962 The foundation Europoort/Botlek Belangen(EBB)発足

2001 SVZ、EBB を母体とする Deltalinqs が設立される。

図 10 港湾産業使用者組合の変遷



出所：欧米港湾労働事情研究調査団（1976）の英語資料を元に作成

図 11 ロッテルダム港湾産業使用者協会の業務と関係図

2.8.2. 港湾労働者の教育

第二次大戦前の 1930 年代から戦後にかけて港湾をとりまく環境は大きく変化した。それらを河毛(1965)は以下のように指摘している。

1.従来の港湾における肉体労働が逐次機械労働によって、とって代わりつつあった

(機械化)

2. 個々人の労働範囲が次第に縮小され、その活動が一定の反復作業に限定されてきた

(専門化)

3.長年月を有する徒弟時代がより短期間の熟練に席を譲らねばならなくなってきた

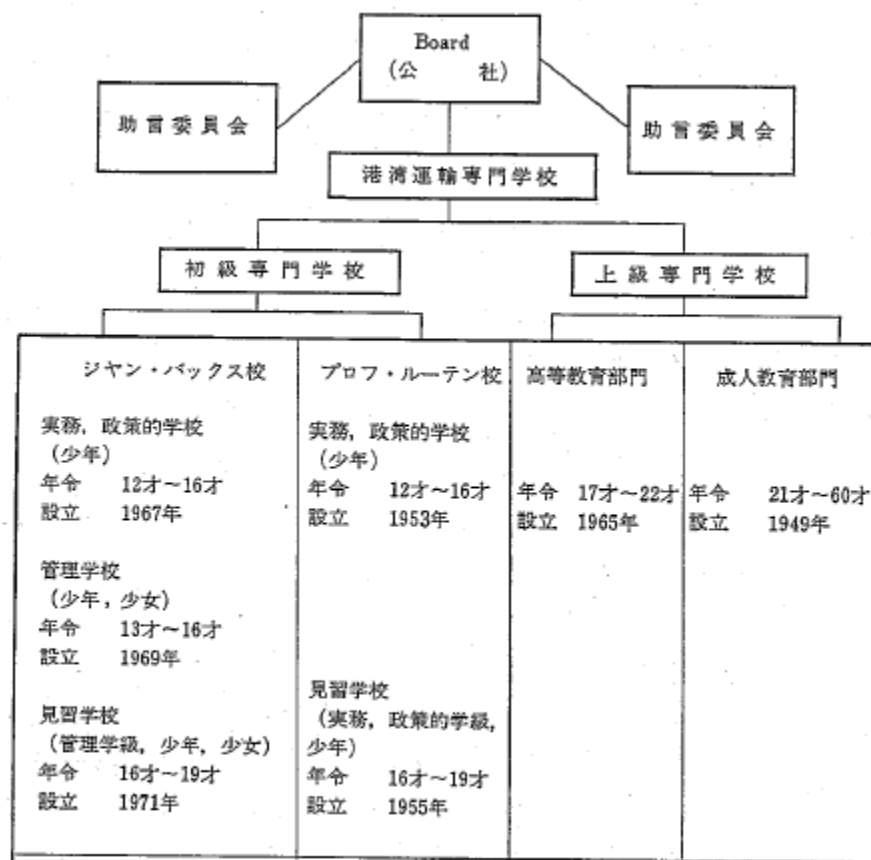
(専門訓練)

機械労働の導入は、一般的には効率性をたかめ労働需要を縮小するものであるが、当時は取扱貨物量の拡大もあり、求人の減少には結びついていない。むしろ、既存もしくは新規の港湾労働者の技能形成の必要性が認識されていたのである。港湾における仕事は、取り扱い種目の増加や機械の導入などにより多様化し、個々人の担当はより細分化、専門化していった。さらに、欧州に特徴的な徒弟制による専門知識の習得が一般的であったため、労働者の育成に長い時間がかかり、急速な港湾の拡大に対応できなくなっていたのである。そして、これまで港湾労働者といえば、肉体労働で粗野な労働者というイメージが一般的であったが、こうした印象を払拭させ、地域社会の一員としての専門職育成が必要であるという問題意識もあったという(欧米港湾労働事情研究調査団 1976)。

港湾における働き手の育成にあたっては、まず、1947 年に SVZ によって成人訓練課程が設立された。これは、当時の港湾労働の不足を補うため「職業訓練」によって港湾労働者の資質を向上するとともに、教育・訓練により社会的地位を向上することで、港湾労働を魅力あるものにしたいという目的であった。21 才から 60 才までの既存の労働者を対象に教育が行われた。(後の Senior College における成人教育部門である)

当時、ロッテルダム港にとって港湾労働の高齢化は深刻な課題であった。そこで、1953 年に少年学校(Prof.Rutten)が設立される。これと同時に成人訓練課程も FNV から引き継が

れた。対象年齢は12才から16歳の少年で初等教育を終えた男子が対象となった。後の1955年には16才から19歳までの男子を対象として見習い学校(Apprentice School)が併設された。1967年には別の少年学校(Jan Back)が設立される。この学校も当初は12才から16才の少年を対象としていたが、1969年に13才から16才の男女を対象とした管理学校(Administrative School)が開校、1971年には16才から19才の男女を対象とした見習い学校(Apprentice School)が設立されたことで、女性への教育機会も拡大した。



出所：喜多村(1973)、北見(1976)より

図12 戦後ロッテルダムの港湾労働者の教育制度

戦後の港湾の拡大期には、多くの働き手が必要とされ、都市近郊から多くの労働者が集められた。彼らの多くは農業従事者であり、政府の農業の効率化と産業政策の転換政策があいまって、大量の新規の港湾労働者が生まれた。それを支えたのが職業訓練制度であり、離農

者を農村から都市へと向かわせる通勤のための交通機関の整備であった。自治体もインフラ整備の面で尽力し、港湾産業の発展を後押しした。また、高等教育部門においては、当時青年の義務であった兵役をおえた労働者の再教育も行い、一か月以上の訓練をへて速やかに職場に戻れるよう支援した。

表 9 戦後ロッテルダムの中等職業教育

ボーイズスクール(週5日)			age12-16	age13-16	見習い学校(OJT+週一日)		age16-19
一般教育	技巧、手芸	実務		管理学校	義務教育	選択科目	選択社会科目
オランダ語	金属、木材による手芸	体操		管理業務	オランダ語	上級英語	労使関係
英語	自由表現	ゲーム		書類事務	英語	フランス語	社会構造
算術	ロープ手芸	運動競技		計算業務	経済	ドイツ語	社会目的
歴史	組み合わせ加工	水泳		業務処理	地理	オランダ文学	オランダ憲法
地理		競艇		法規	港湾産業管理論	経済原論	現代文化史
図画				タイピング	医事	算数	
港湾の基礎知識				ローディングギアの 取り扱い*1			
材料				航海機器の操作*1			
技術				河川レーダー操作*1			

*1 Jan Backのみ

表 10 戦後の成人向け職業教育と職業訓練

高等教育部門		age17-22	成人教育部門			age21-60
一般高等教育	訓練		基本訓練(6か月)	特別訓練	職長訓練	夜間再教育
オランダ語	ウィンチ・ドライバー*1	基本訓練	ウィンチ・ドライバー	ギャング・リーダー*5	語学	
外国語	タリークラーク*2		ワッチマン*3	監督者	経営管理	
経済			シグナルマン*4	上屋職長*6	事務	
港湾経済			輸送機械取り扱い者	運輸講師		
情報管理			タリークラーク			
コンピューター			フォークリフト			
労働協約			クレーンドライバー			

*1 ウィンチの操作

*2 貨物の検数

*3 港湾警備員

*4 荷役の指示係

*5 荷役チームのリーダー

*6 荷捌き場の管理者

教育・職業訓練の枠組みは、Knowledge Infrastructure Foundation Mainport Rotterdam (KMR)をへて Shipping and Transport College (STC)に再編されている（次ページ図）

高齢化による人材不足や、港湾機能の自動化、製造業、素材型産業の高度化によるさらなる高技能労働者の需要の拡大に対し、ロッテルダム地域では港湾産業・特化したかたちで労働者の教育制度が改革されてきた。

表 11 はロッテルダム港の港湾関連産業で勤務する労働者の割合を教育レベル別に表したものである。製造業や石油化学産業、エネルギー部門において、顕著に比較的高いスキルをもった労働者の需要が増加していることがわかる。しかし、雇用者数をみると、付加価値額の増加に対して雇用者数の伸びはあまり強くなく、エネルギー部門で若干の増加が見えるだけである。港湾産業の雇用者は景気の変動の波をうけて変化しながらも増加傾向にあるのに対し、大規模な生産設備を必要とする石油化学や金属部門においては資本集約化が進み、事業の拡大が雇用に与える影響が少ない。

多くの教育機関は、事業者団体や港湾局、官民パートナーシップにより運営されており、地域の労働需要に即した内容の教育プログラムが提供されている。

表 11 技術スタッフと輸送スタッフのセクター・教育レベル別割合(%)

		Technical staff MBO level	Technical staff HBO level	Total technical staff MBO,HBO	Logistics staff MBO level	Logistics staff HBO level	Total Logistiek staff MBO,HBO
製造業、石油化学産業、 エネルギー	2008	45%	23%	68%	—	—	—
	2009	50%	24%	74%	—	—	—
メンテナンス	2008	41%	24%	65%	—	—	—
	2009	39%	25%	64%	—	—	—
海上輸送	2008	—	—	—	57%	16%	73%
	2009	—	—	—	63%	14%	77%
船舶仲買人	2008	—	—	—	46%	26%	72%
	2009	—	—	—	58%	15%	73%
港湾作業員	2008	11%	5%	16%	37%	19%	56%
	2009	8%	14%	22%	22%	16%	38%
関連産業	2008	36%	13%	49%	37%	13%	50%
	2009	31%	19%	50%	24%	6%	30%

出所: Arbeidsmarktverkenning Mainport Rotterdam 2008-2012

図 13 ロッテルダム都市圏における港湾関連産業の雇用者数[単位：人]

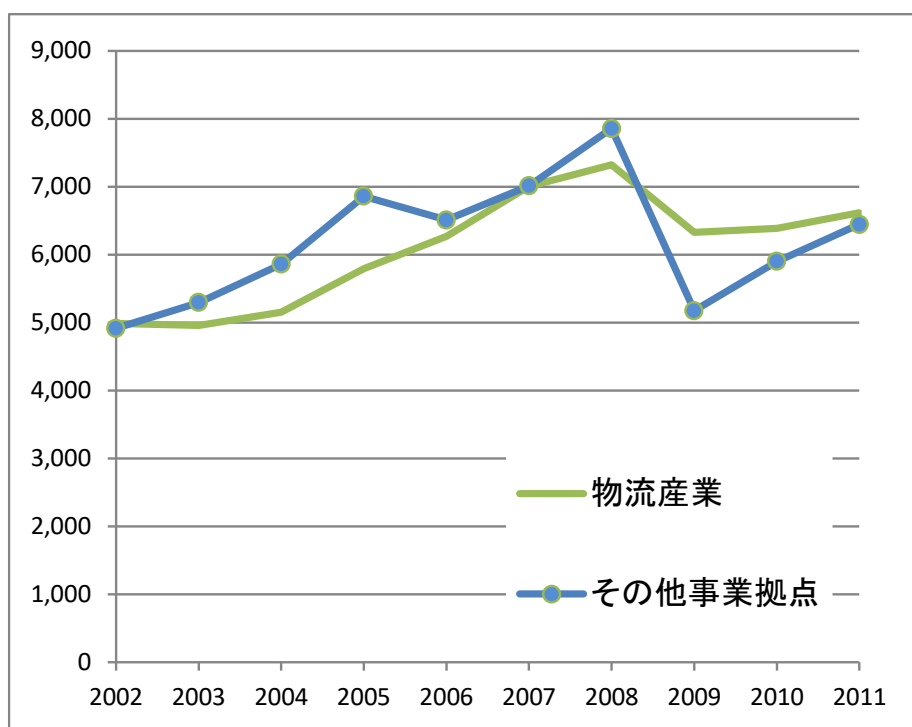
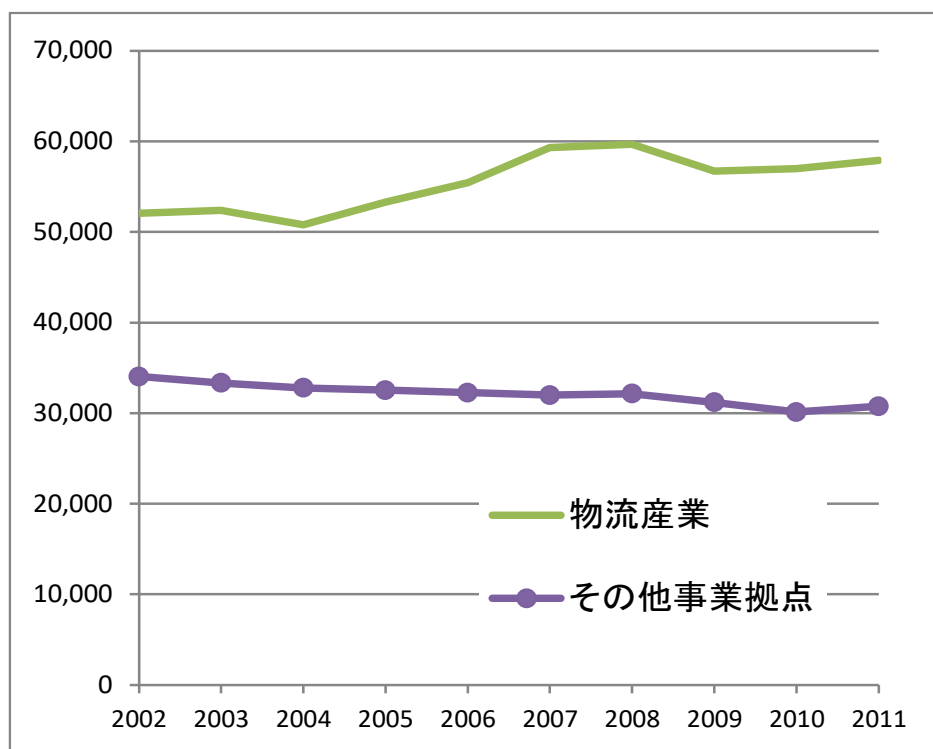


図 14 ロッテルダム都市圏における港湾関連産業の付加価値額の推移[単位：百万ユーロ]



出所：ともに Port of Rotterdam 各年のデータから筆者作成

表 12 中等職業教育課程の港湾関連コース

科目	1年	2年	3年	4年
オランダ語	○	○	○	○
英語	○	○	○	○
数学	○	○	○	○
会計	○	○	○	○
物理・科学	○	○	○	○
技術とクラフトマンシップ	○	○		
社会科学			○	
体育	○	○	○	○
医療	○	○		
技術と応用	○	○		
見学旅行	○	○	○	○
アートと文化			○	○
生物学	○	○		
海運技術			○	○
個人面談	○	○	○	○
上級クラス				
経済		○	○	○
ドイツ語	○	○	○	○
技術と応用			○	○

出所：STC Groupのパフレットより作成

表 13 高等職業教育課程の港湾関連コース

Level 1	Level 2	Level 3	Level 4
輸送補助	輸送要員 港湾輸送員 港湾職員 トラックドライバー バスドライバー	輸送チームリーダー 港湾輸送リーダー 上級港湾職員 交通計画官 鉄道運転手 運営技術者 小型総舵手	輸送監督 港湾運輸マネージャー 港湾業務コーディネーター 交通・物流マネージャー 航空スペシャリスト オールラウンド運営技術者 航空業務官 船長 内陸輸送の船長 漁船の船長 浚渫技術者 海洋水力技術者 -海洋水力学 海洋水力技術者 -操舵水力学 造船、ヨットビルダー 造船、ヨットビルダー上級
	操作技術要員 限定小型船操縦士 内陸輸送船員 総舵手/機関士	内陸輸送船長 小型漁船船長	

太字：週五日 網掛け：週一日+OJT

太字網掛け：週五日または週一日+OJT

出所：STC Groupのパフレットより作成

2.9. コンテナリゼーションとグローバル・ターミナル・オペレーターの台頭

1960年代、海陸一貫輸送の実現のため、全世界で海上輸送のコンテナ化が進められた。コンテナの取扱量はグローバル化の進展と時を同じくして拡大し、ロッテルダムにおけるコンテナの導入は欧州の他国と比べて遅かったが、埋め立てや埠頭の整備、コンテナターミナルの建設が行われた。ロッテルダムに最初のコンテナが到着したのが1966年、その後取扱量は急速に拡大してきた。コンテナターミナルは、ヴァールハーフェとエームハーフェ、ストッツハーフェ、ユーロポートのブルタニア、ベネルックスに建設され、のちにマースフラクテ I、マースフラクテ II へと拡大した。ストッツハーフェは2015年をもって閉鎖され、自動化されたマースフラクテ I の Euromax ターミナルと ECT Delta ターミナルに集約されている。

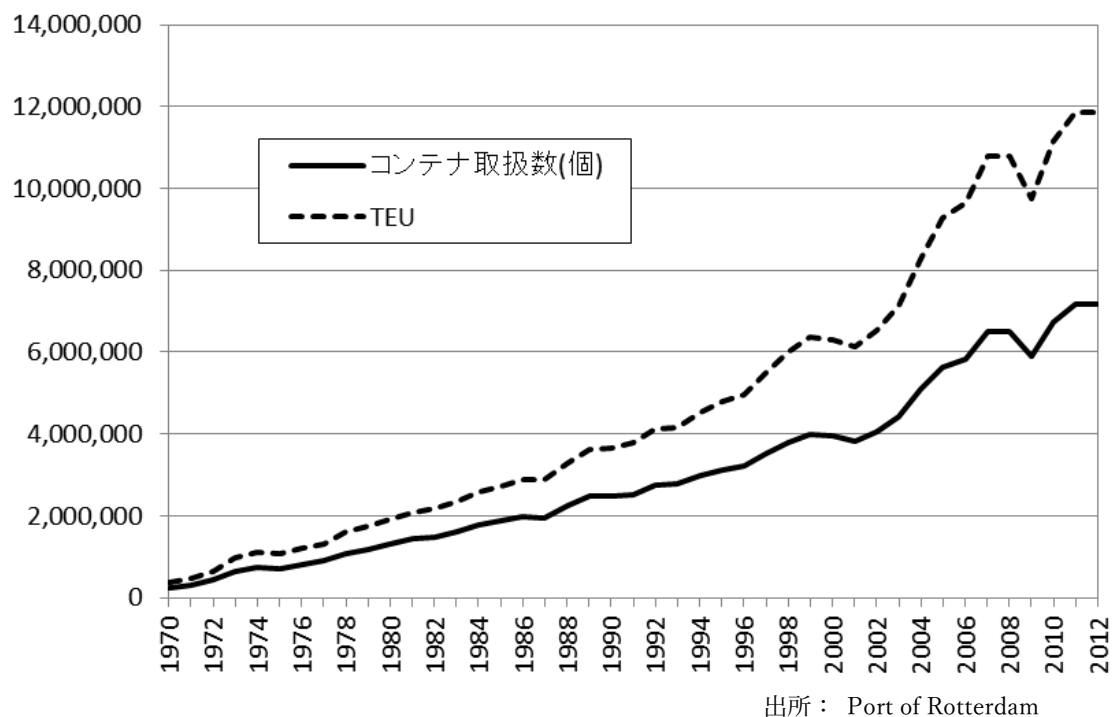


図 15 ロッテルダム港のコンテナ取扱数

表 14 ロッテルダム港の港湾関連企業一覧

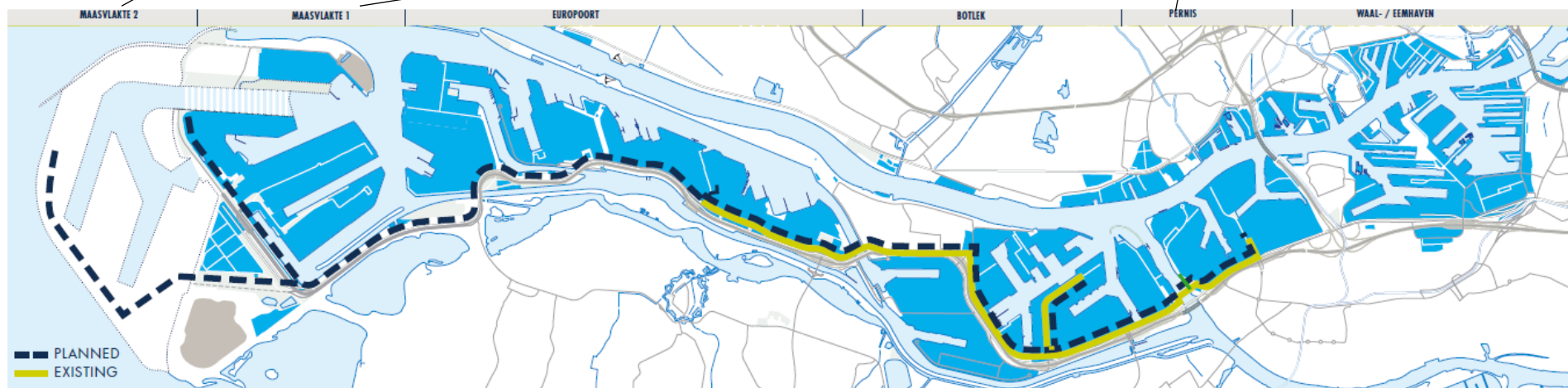
企業	立地場所	事業領域
Uniport Multipurpose Terminals	Zaltbommelstraat	遠洋/近海
Medrepair Netherlands	Smirnoffweg	倉庫
Barge Center Waalhaven	Waalhaven Westzijde	近海/バージ
United Waalhaven Terminals	Waalhaven Westzijde	倉庫
Star Container Services	Antonie Bodaanweg	倉庫
Hapag Lloyd Depot	Ophemertstraat	倉庫
Kramer Home Depot	Reeweg	倉庫
Mainport Rotterdam Services	Droogdokweg	倉庫
Rotterdam Shortsea Terminal	Reeweg	近海/バージ
Medrepair Netherlands	Eemhavenweg	倉庫
United Waalhaven Terminals	Bunschotenweg	倉庫
Progeco Holland	Eemhavenweg	倉庫/バージ/フィーダー
ECT City Terminal	Reeweg	遠洋/近海/バージ/フィーダー
Port Container Services	Streefwaalseweg	倉庫
OCC Overbeek Cont. Control	Butaanweg	倉庫
Progeco Holland	Bunschotenweg	倉庫/バージ/フィーダー
Cetem Containers	Oude Maasweg	倉庫
Waalhaven Botlek Terminal	Nieuwesluisweg	倉庫/バージ
ECT Delta Barge Feeder Term	Europaweg	バージ/フィーダー
ECT Delta Terminal	Europaweg	遠洋/バージ/フィーダー
APM Terminals Rotterdam	Coloradoweg	遠洋
Delta Container Services	Missouriweg	倉庫/バージ/フィーダー
Kramer Delta Depot	Missouriweg	倉庫
Euromax Terminal R'dam	Europaweg	遠洋/バージ/フィーダー
Rotterdam Container Terminal	Missouriweg	近海/バージ/鉄道
Van Doorn Containers Depot	Malakkastraat	倉庫
APM Terminals Rotterdam Maasvlakte II	Europaweg	遠洋/バージ
Rotterdam World Gateway	Amoersweg	遠洋

出所：PoR より筆者作成

表 15 ロッテルダム港のコンテナターミナル一覧

	マースフラクテ II		マースフラクテ I				ワールハーフェン / エームハーフェン				
	APM Terminals Maasvlakte II	Rotterdam World Gateway	ECT Delta	APM Terminals	ECT Euromax	RCT	Rotterdam Short Sea Terminal	Uniport	Barge Center Waalhaven	Waalhaven Botlek	ECT City Terminal
運営	APM Terminals Maasvlakte II BV	Rotterdam World Gateway BV	Europe Container Terminals BV	APM Terminals Rotterdam BV	Europe Container Terminals BV	Kramer Group	Rotterdam Short Sea Terminals BV	Uniport Multipurpose Terminals BV	Barge Center Waalhaven BV	Waalhaven Botlek BV	Europe Container Terminals BV
岸壁延長	1,500m	1,150m	3,600m	1,600m	1,500m	400m	1,800m	2,400m	225m	300m	1,400m
水深	20m	20m	17.5m	16.65m	16.8mm	10m	11.65m	14.5m	9.65m	6.5m	14.15m
面積	0.86km ²	1.08km ²	2.65km ²	0.1km ²	0.84km ²	0.17km ²	0.46km ²	0.54km ²	0.64km ²	10.1ha	0.65km ²
ガントリークレーン	8	14	38	14	16	3	15	9	2	2	9
リーファー	4,500	1,700	3,250	2,250	2,136	100	640	1,648	85	60	1,359
キャパシティ	2,700,000	2,350,000		3,350,000		500,000	1,440,000	1,200,000	200,000	12,000	2015年に閉鎖
鉄道施設	○	○	○		○	○	○	○		○	○
自動化	○	○	○		○						

出所：PoR,各社ウェブサイトから作成



2.10. 機械化とオートメーション化

ロッテルダム港における多量のコンテナ取扱いを可能にしているのが、いち早く進められてきたコンテナターミナルの機械化・自動化である。世界規模のコンテナ船運航船会社は、荷主に対してトランジット時間の短縮、高い運航頻度及び低コストを武器にサービスの差別化を図ることを余儀なくされ、これらの諸条件を実現するためにはコンテナターミナル・オペレーターに対し一層の管理運営面での効率化を求めている^[16]。

1980 年代以降、港湾開発を強力に後押ししたのが、オランダ政府のメインポート戦略である。中央政府は、スキポール空港とロッテルダム港をオランダ経済の成長エンジンと位置づけ、強力に支援した。その基本的なコンセプトは、物流を限られたノードとハブに集約し、それらの拠点に集中的に投資を行う、というものであった。メインポート戦略は、EU や民間セクターの関心も高く、貨物の誘致や配送機能の強化が積極的に行われた。この「流通国家、オランダ」政策は、貨物の再輸出を促進し多くの欧州流通拠点が形成された(Merk and Notteboom、 2013)。

ロッテルダムでは、1990 年代に相次いで自動化ターミナルの建造が進められた。1993 年に ECT (Europe Container Terminals) が完成し、1996 に East Terminal、1999 に West Terminal^[17]が完成した。それまでも世界の主要なコンテナターミナルにおいては、荷役情報伝達までコンピューターによるセミ自動化を実施していたが、ECT ターミナルはヤード

^[16] 手塚 (2004).

^[17] ECT 社の Delta Terminal(自動ターミナル)は①岸壁からスタッキングヤードまでのコンテナの搬送を AGV (Automated Guided Vehicle) により自動化、②スタッキングヤード内の荷役作業を RMG (Rail Mounted Gantry-crane) により完全自動化、③コンテナのスタッキングブロックを岸壁に直角に配置し本船荷役の動線と陸側荷役の動線を分離によって全行程にわたる自動化を実現している。

^[18]荷役機材の運転まで無人化されており、有人運転は船側ガントリークレーン^[19]と外来トラックへのコンテナ 受け渡し作業のみである。自動化が進められた背景は、運転員の休暇に一定の技術水準の作業員の恒常的な不足が発生し、運航船会社に対し作業請負契約による均一な荷役能率のサービス提供が不可能となる例が多々発生したためである。有人作業と比べ能率的には若干低下するが、最小限の人員で平均的なサービスを提供することを目的として導入が決定された。

2.11. 労働組合との対立と調整

前述の機械化やオートメーション化による効率化に際しては、度重なる労使協議をへて実現したものである。協議と時には労働組合による要求をすり合わせながら進められてきた、ロッテルダム港開発の特色は、近年の新港開発においても見ることができる。

現在、総工費 30 億ユーロを投資してマースフラクテ 2(Maasvlakte 2)建設を行っており、2030 年の完成を目標に埋め立て、造成が進められている。2013 年には第一工期プロジェクトが完了し、マース川河口から北海にむけて約 3km の敷地が完成し、2014 年後半のコンテナターミナル稼働を目指している。2030 年の全行程完了時には、ロッテルダム港のコンテナ取扱量は現在の約 1200 万 TEU の 2 倍から 3 倍になることが見込まれている。

マースフラクテ II の自動化ターミナルへの移行をめぐることは、労働組合(FNV,CNV)とターミナルオペレーターAPMT との間で交渉が行われた。労働組合側は、全員を新埠頭のターミナルで再雇用するよう求めたが、当初 APMT 側は難色を示し、度々ストライキが行われた。数か月にわたる交渉の結果、2014 年から 2 年間の雇用が保障され、新ターミナル業務の研修機会が全従業員に与えられることになった。この交渉には、世界中の港湾労組が連

^[18] 船会社がコンテナを集積・蔵置し、コンテナの受け渡しが行われる港湾地区の区画。

^[19] 船からコンテナを積み下しするための、大型のクレーン。

帯を表明し、スト中に船舶が入港できなかった場合に他港での受け入れを遅延させるなど、使用者側に圧力がかけられた。現状では Maasvlakte 1 を中心とするコンテナ関連会社(ECT, APMT, RWG ,Matrans, ILS and Unilash)の従業員は 3700 人いる。Maasvlakte2 の完成に伴い、2020 年までに Maasvlakte 1 における職が 200-800 減少すると見込まれている。同時期に数百人がリタイヤする見込みだ。通算で 500 名以上が新しいターミナルで働いている。2016 年には、4 年間の雇用保障で、コンテナターミナル企業と労働組合が合意した。2015 年のコンテナ取扱量は 0.5%減で、2016 年上半期も低調だったにも関わらず雇用が維持されるのは画期的である。

2.12. 高度工業化とハイテク製造業へのシフト

2.12.1. Port Vision2030

ロッテルダム港は 2013 年に長期戦略「Port Vision2030」を発表した。その記者会見で、Hans Smits CEO は「石油精製・科学産業は、バイオ色のより強い製造へと移行する境目の時期にある。2030 年にはエネルギーはもっとクリーンな方法で、しかももっと多様なエネルギー源から生み出されるようになる。また、輸送においてはコンテナがその重要性を一段と高めることになる。」と述べている。そして、さらなる輸送設備の効率化とロジスティックス・ハブとしてのネットワークを広げると宣言した。将来の取り扱い品目は、これまでのコンテナや石油製品に加えて、液化天然ガス (LNG) やバイオマス、二酸化炭素 (CO²) など含まれる。コンテナの取扱量は 2030 年までに 2-3 倍を見込んでいるという。石油については、競争相手は欧州の他港ではなく、シンガポールやヒューストン、中東の港になるという。ベルギーのアントワープ港とは鉄道ネットワークやパイプラインの整備などで協力関係にあることも強調されている。

2.12.2. 欧州の石油備蓄・精製基地

EU における石油化学産業の産出量のうち、7 %をオランダが生産している。その規模はドイツ、フランスに次いでヨーロッパ第三位である。また、欧州における化学製品の製造の中心はベルギー、オランダ、ドイツ北西部を結ぶトライアングルで、その重要拠点である Antwerp-Rotterdam-Rhine-Ruhr Area の頭文字をとって ARRRA と呼ばれている。

オランダでは64000人が化学産業に従事し、約400社がサプライチェーンに属しており、食品、飲料、たばこ産業に次ぐ第二位の産業分野である。また、GDPのうち3%を占め(2012)、物品の輸出額に占める割合は18%、70億ユーロ(2012)となっている。

表 16 ロッテルダム臨海部の製造業集積

石油および石油製品	化学薬品、バイオ燃料、食用オイル		ガス、電力、石炭、バイオガス	設備
精油所	化学メーカー	バイオ燃料	ガス火力	工業ガス・工業用水
BP	Lyondell Bayer	Dutch Biodiesel	EnecoGen (Eneco, Dong)	Air Products
Kuwait Petroleum Europoort	Indorama	Biopetrol Rotterdam	E.ON Galileistraat	Air Liquide
Koch HC Partnership	BP	Abengoa	Rijnmond Energie	Evides Industrierwater
ExxonMobil Lubricants	DSM Resins	Neste Oil	Maasstroom Energie	Linde Gas Benelux
<u>Shell Nederland Raffi naderij</u>	Caldic Chemical			AVR
(Shell,	ExxonMobil Chemical,	食用オイル精製所	石炭・バイオマス火力	スチーム、電力
Esso Nederland (ExxonMobil)	Akzo Nobel Industrial Chemicals	MaasRefi nery	E.ON MPP1 & 2	E.ON Utility Centre Maasvlakte
	Sweep	IOI-Loders Croklaan	E.ON MPP3	Leftbank (UCML)
精油ターミナル	Kemira Chemicals	Cargill Refi ned Oils Europe	Electrabel	Europoort Utility Partners
Kuwait Petroleum Europoort	Euroliquids	Wilmar Edible Oils		Eurogen
Maasvlakte Olie Terminal (MOT)	Huntsman Holland	Unimills	再生可能エネルギー	Enecal
MET	Invista		AVR BEC	Air Products / Electrabel
BP	Lucite International	化学薬品、バイオ燃料、食用オイル向け貯蔵ターミナル		PerGen
Shell Europoort Terminal	DOMO Polypropylene	Maastank	天然ガスターミナル	
TEAM Terminal	DSM Special Products	Vopak Terminal Vlaardingen	GATE Terminal	
	Cabot	Botlek Tank Terminal (BTT)	LNG-Peakshaver Gasunie	
石油製品向け貯蔵ターミナル	Tronox Pigments	Koole Tank Storage Pernis		
Vopak Terminal Laurens Haven	Kemira Water Solutions	LBC Rotterdam	石炭・バイオマスターミナル	
Service Terminal Rotterdam (STR)	NU3	Odjell Terminals Rotterdam	EMO	
Sargeant Terminals	Tessenderlo Chemical	Rubis Terminal	European Bulk Services (Botlek)	
Vopak Terminal Botlek (North)	Cerexagri	Tankinstallatie Chemiehaven (TIC)	European Bulk Services (Europoort)	
Argos Oil	Arkema Rotterdam	Vopak Terminal Chemiehaven	Rotterdam Bulk Terminal	
Rubis Terminal	Lever Fabergé	Vopak Terminal TTR		
Odjell Terminals Rotterdam	Chefaro Nederland	Vopak Terminal Botlek (South)		
Standic	Almatis	Chemtrade Terminal		
Euro Tank Terminal	Climax Molybdenum	De Rijke Terminal		
Vopak Terminal Europoort	Lyondell Chemical	Lyondell Europoort Terminal		
Haan Oil Storage	Hexion Specialty Chemicals	Micro Chemie		
	Akzo Nobel Industrial Chemicals	Standic		
	Shin-Etsu	Den Hartogh Moerdijk		
	Nufarm			
	Akzo Nobel Functional Chemicals			
	Organik Kimya			
	ExxonMobil Chemical			
	Evonik Carbon Black Nederland			
	Aluchemie			
	Shell Nederland Chemie			
	Kraton Polymers			
	Ellba			
	Alcoa Chemicals			
	Dr. W. Kolb			

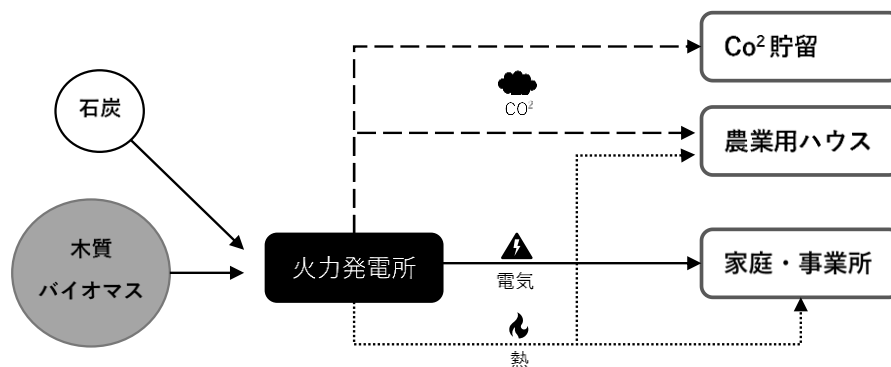
出所：PoR より筆者作成

2.12.3. バイオ、再生可能エネルギーへのシフト

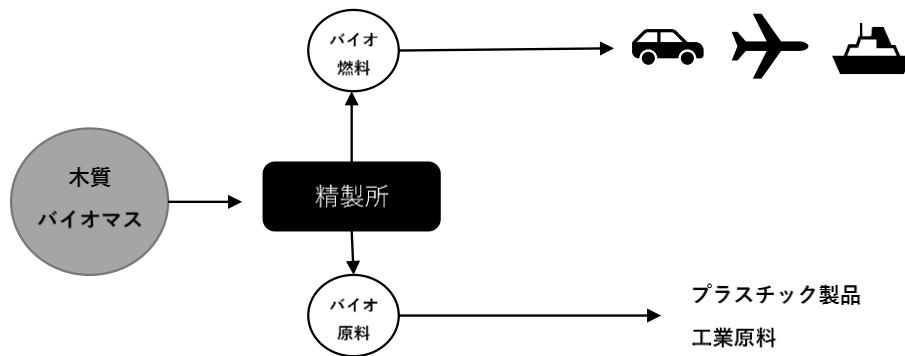
現在、化学産業における 25 の世界的トップメーカーのうち、8 割がオランダで操業している。また、オランダは欧州でもっとも炭素依存の多い国で、発電の 9 割は化石燃料によるものである。現在は、世界第五位の天然ガス輸出入国(2016 年)だが、2025 年にはガス田の枯渇により輸入超過になる予定である。再生可能エネルギーのシェアについては、他の EU 諸国から遅れをとっている。

こうした背景をうけて、オランダ政府は 2030 年に向けて、化学産業は副産物や廃棄物の利活用やバイオベースの原料油の利用によって、炭化水素の利用を大幅に削減する予定である。工業バイオ技術の研究開発および製造、グリーン化学^[20]分野では、リードしている。その要因は、化学産業における競争優位を保つために、積極的な投資がなされていることである。

バイオマス的重要性は、近年の CO₂ 排出量削減目標の明確化にともなって、認識されるようになってきた。オランダは、ロッテルダム港を擁する EU の交易ハブであり、原料の調達は比較的容易であるという地理的優位性を備えている。



^[20] 生態系に与える影響を最小限にし、リサイクルや省資源化も活用して持続可能な生産を行う化学産業



出所：PoR HP をもとに筆者作成

図 16 ロッテルダム港が進める、木質バイオマス利用の拡大

2.13. 小括

ロッテルダム港の開発にあたっては、人的資源の形成が重要不可欠であり、戦後期では周辺農村からの労働力の調達、旧植民地からの移民の増加期には住宅供給など住環境の整備も含めた労働力の形成、コンテナ化・自動化以降は高度な技能を有する港湾労働の担い手の確保によって、持続的な発展を成し遂げてきた。中でも、KMR や STC は企業を越えた教育や職業訓練の制度を形成し時代に合わせて発展させてきており、質の高い労働力の確保が難しかったロッテルダムにおいて、港湾の発展を後押ししてきたと言えよう。

製造業分野に関しては、石油備蓄・精製基地から石油化学、近年ではバイオ化学産業へと多角化が進んでいることがわかる。研究開発への投資やイノベーションが重視される先端分野においては、EU や国の重点施策が地域の産業集積を生かした新たな産業分野への投資を可能にしている。今後、欧州において低炭素社会への移行が進むにつれ、化石燃料や資源に依存しない代替燃料や代替材料分野への投資が、より大きなインパクトを地域経済にもたらしていくことが予想される。

前述のような変化への適応を、遅滞なくすすめていく為に重要なのが、様々な主体の政策形成プロセスへの参加であろう。新港開発にあたっては、行政・経営者団体だけでなく、市

民団体や環境保護団体、個別企業も参加していた。政策の実施段階直前に行われるサウンド・ボード・グループでは、実際に開発が行われた場合にどのような影響が発生するか、関係主体が参加してシミュレーションや議論を行っていた。港湾における職業訓練や教育校の設立の際は、使用者組合が先頭にたって運営を行い労働組合や行政も参加して教育訓練制度を作り上げている。

次章では、中心市街地と港湾跡地で行われた再開発プロジェクトとサービス経済化プロセスに着目し、地域社会と都市空間が産業構造の転換期における変化の過程と、そこで構造変化に付随して発生する都市問題への対応について議論する。

表 17 ロッテルダム都市圏における港湾関連産業の雇用者数

部門	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
物流産業	52,081	52,390	50,796	53,302	55,419	59,321	59,661	56,708	56,982	57,893
輸送	32,177	33,095	31,341	33,613	35,425	38,765	38,629	36,120	36,635	37,057
外航海運	4,155	4,241	4,159	4,204	4,367	4,254	3,997	3,860	3,751	3,763
内航海運	6,337	6,202	6,064	6,174	5,867	6,126	5,800	5,583	6,161	6,753
陸上輸送	20,310	21,425	19,853	21,930	23,933	27,184	27,551	25,470	25,357	25,146
鉄道輸送	1,304	1,156	1,197	1,240	1,195	1,142	1,228	1,157	1,316	1,345
パイプライン	73	71	68	65	63	60	53	51	51	51
物流サービス	10,816	10,510	10,568	10,598	10,829	11,257	11,428	11,241	11,449	11,833
積替え・倉庫保管	9,088	8,786	8,888	9,091	9,165	9,299	9,605	9,348	8,898	9,003
ビジネス全般	34,047	33,344	32,790	32,542	32,271	31,993	32,150	31,193	30,130	30,756
工業	22,345	21,648	20,817	20,119	19,500	19,222	19,519	19,274	18,843	18,937
食料品	2,557	2,522	2,739	2,912	2,868	2,898	2,803	2,630	2,521	2,480
鉱油・ガス	3,222	3,192	3,163	3,111	3,071	3,196	3,356	3,409	3,432	3,449
化学製品	5,181	5,029	4,924	4,873	4,851	4,675	4,495	4,377	4,277	4,471
金属	3,243	2,984	2,727	2,707	2,837	3,024	3,249	3,163	2,937	2,874
輸送機器	2,922	2,449	1,782	1,453	1,511	1,613	1,690	1,710	1,703	1,740
電力	1,955	2,159	2,243	1,994	1,851	1,841	1,958	2,051	2,163	2,097
その他	3,267	3,314	3,241	3,069	2,513	1,976	1,970	1,935	1,812	1,827
卸売	6,625	6,591	6,874	7,177	7,387	7,322	7,213	7,142	7,012	7,073
ビジネスサービス	5,078	5,106	5,100	5,247	5,385	5,450	5,419	4,778	4,275	4,746
(物流以外)										
合計	86,128	85,734	83,586	85,844	87,690	91,314	91,812	87,902	87,111	88,649

出所：Port of Rotterdam 各年のデータから筆者作成

表 18 ロッテルダム都市圏における港湾関連産業の付加価値額の推移

部門	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
物流産業	4,985	4,959	5,154	5,794	6,269	7,002	7,325	6,331	6,388	6,614
輸送	2,243	2,331	2,377	2,679	2,820	2,969	3,036	2,580	2,442	2,448
外航海運	620	673	816	986	940	805	742	447	373	352
内航海運	328	360	338	331	334	349	387	396	332	355
陸上輸送	1,068	1,135	1,054	1,193	1,374	1,642	1,708	1,545	1,531	1,537
鉄道輸送	69	61	64	67	69	69	76	75	88	82
パイプライン	158	102	106	102	104	105	123	118	118	122
物流サービス	1,159	1,128	1,187	1,284	1,405	1,587	1,661	1,511	1,673	1,787
積替え・倉庫保管	1,582	1,501	1,590	1,831	2,044	2,447	2,627	2,239	2,273	2,378
ビジネス全般	4,916	5,294	5,860	6,860	6,510	7,012	7,857	5,174	5,901	6,443
工業	3,972	4,335	4,827	5,749	5,310	5,766	6,603	4,040	4,725	5,202
食料品	183	194	224	257	245	264	313	306	297	306
鉱油・ガス	1,359	1,632	1,941	2,703	2,168	2,386	2,904	1,128	1,181	1,516
化学製品	1,563	1,601	1,778	1,867	1,918	2,043	2,220	1,452	2,108	2,293
金属	181	168	162	177	193	228	280	266	265	266
輸送機器	137	112	91	80	89	94	99	90	90	98
電力	353	424	424	463	516	597	628	654	632	553
その他	195	204	207	203	181	154	159	144	153	170
卸売	504	499	554	614	664	680	659	602	661	706
ビジネスサービス	440	460	479	496	536	566	594	532	514	535
(物流以外)										
合計	9,901	10,253	11,013	12,654	12,778	14,015	15,181	11,506	12,289	13,057

出所：Port of Rotterdam 各年のデータから筆者作成

3章 サービス経済期の発展戦略ー中心市街地開発および港湾跡地再開発における統合性と包摂性ー

本章では、ロッテルダムにおける中心市街地の都市再生と旧港湾跡地のサービス経済開発に着目し、地域社会と都市空間が産業構造の転換期に発生する様々な都市問題に対応して変化してきた様を分析する。

表 19 分析の対象となる項目

枠組み	パラメーター
ガバナンス構造	政策決定のプロセス(EU、国、自治体) 財政政策(分権ー中央集権) 所有権(土地、建物) 統治領域(狭域ー広域) フォーマル・インフォーマルな制度的ルール： 公的・民間アクター間の調整と共同
地域的な産業構造	サービス経済化 自治体の産業政策 他地域との関係性 企業ネットワーク 労働法規、労働協約、労働組合 企業支援 失業率、求職数、
地域社会	住宅供給 都市再生政策、プロジェクト 政策プロセスへの参加 犯罪率 人口動態

ロッテルダムにおける産業別労働人口の変化をみると、公共サービス、銀行、保険、消費サービスは 1970 年代以降増加しているのに対し、製造業部門の労働人口は 1975 年以降減少に転じ、近年でも微増と微減を繰り返している(図 17)。これは、1970 年代に入って工

業化がひと段落し、サービスセクターの拡大がみられた先進国の傾向と一致している。工業部門における労働者の減少は、生産設備への投資によってより資本集約的な製造業へと変化したこと、新興国経済の発展によって造船業をはじめとする労働集約的な加工組立型産業が新興国に移転したことが、その要因として考えられる。サービス部門で興味深いのは、銀行・保険・消費サービスの部門の雇用が2000年以降縮小していることである。この変化は、80年代以降の拠点開発を目指す国土政策から、Randstadの広域都市間ネットワーク戦略へと国の方針が変化した時期と一致している。この時期、金融サービスの本社がアムステルダムへと次々に移転し、ロッテルダムは資本集約的な製造業と港湾の開発が進められた。

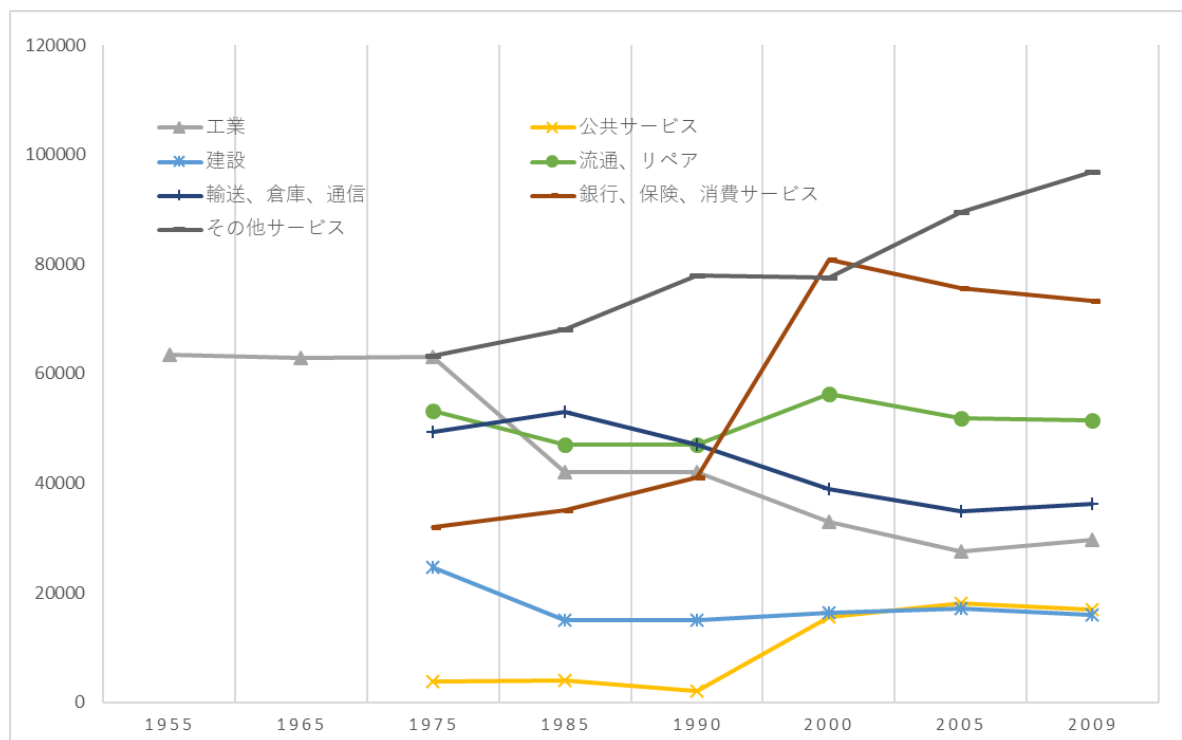


図 17 ロッテルダムの産業別労働人口の変化

サービス経済化段階に際しては、ロッテルダムにおいても大規模な空間開発がおこなわれ、オフィスビルや美術館、ショッピングエリアの整備が進められた。こうした経済環境の変化に対する、都市空間と地域社会の対応について、以下の節で議論していく。

3.1. サービス経済化に内在する課題

サービス産業を研究の対象とするにあたって、まずはサービス産業の定義とその特徴を確認する。最も古い定義では、「第一次産業、第二産業に含まれない残余のもの」(Clark(1940))という定義がある。この定義に基づけば、ICT 産業の登場と発展によって、サービス産業は拡大し続けている。Singelmann(1978)や Elfring(1988)では、サービス産業を分類し、事業サービス、流通サービス、個人サービス、社会サービスに4つに整理している。

表 20 サービス産業の4分類

分類	業種	特徴・要因
流通サービス	卸売り、小売り、運輸、コミュニケーション、その他	・大量生産消費時代に拡大 ・女性、ホワイトカラー雇用の増加
個人(消費者)サービス	執事、メイド、コック、庭師、その他の家事使用人、クリーニング、修繕娯楽、飲食物の提供、調髪、入浴施設	・ある程度までは技術進歩によって代替可能 ・個人サービスは労働コストが低くないと停滞する。
事業(生産者)サービス	金融、保険、不動産、企業関連の専門サービス(会計業務、コンサルティング、マーケティング、エンジニアリング、デザイン設計)	・企業の「ダウン・サイジング」、弾力化への圧力、新規の技術開発の結果
社会サービス	保健、教育、一連のケア提供活動(たとえば保育や家事支援)	・教育の大衆化、高齢化、保健医療の需要増加により増加 ・公共セクターの拡大

(Esping-Andersen, 2000)をもとに筆者作成

Esping-Andersen の福祉レジーム論によれば、サービス産業の発展は各国の福祉レジームの在り方と密接にかかわっている。サービスの独自性として、企業あるいは家族が、購入か、それともセルフ・サービスによるニーズの充足か、どちらかを選択できるという特徴があるが、その選択は各国で異なる。アメリカやイギリスでは比較的低コストでサービスを利用できることから個人サービスが大きな割合を占めるのに対し、北欧諸国のような労働コストの高い国々では割合が小さくなる。一方、社会サービス分野では、社会民主主義的でより手

厚い福祉を提供する北欧諸国において割合が大きくなっている。また、その多くは公共セクターの中で雇用されている場合が多い。

ロッテルダムのサービス産業をみていくと、流通サービスは港湾産業の発展とともに拡大してきたと言える。しかし、近年では自動化・オートメーション化による雇用削減や、地価の上昇による流通拠点の郊外移転によって、その雇用におけるシェアは伸び悩んでいる。個人サービスに関しては、その多くを観光・飲食関連の職が占めている。オランダでは比較的最低賃金が高いため、家庭向けの個人サービスは発展しにくい環境であると言えるだろう^[21]。事業サービス分野では、金融・保険サービスが 1990 年代にかけて発展した。船舶保険や生命保険(NN グループ)、個人資産管理サービスなどはロッテルダムで創業した企業が多かったが、その後の合併吸収やアムステルダムへの金融セクターの集中にともなって雇用は減少している。近年では、会計、デザイン、IT サービス、貸オフィス等のビジネス支援サービスが発展している。社会サービス分野では、大学 (Erasmus、TU Delft)、専門学校が多数集積し、医科大学(Erasmus MC)が免疫学、細胞学の研究拠点になるなど、教育・医療・介護従事者は増加している。

3.2. 都市問題と都市再生

イギリスで 18 世紀から 19 世紀にかけて起こった産業革命は、機械制大工業の勃興と工場労働者の地域的集積によって工業都市を形成した。都市化のプロセスは都市によって様々であったが、繊維や金属工業、交易など特定の産業部門の拠点となる特定産業都市が 19 世紀初期までの都市化の特徴であった。

^[21] オランダにおける 21 歳以上の労働者の最低賃金は、月に€ 1,653.60 (約 20 万円強)、週に€ 381.60 (約 4 万 7,000 円弱)、1 日は€ 76.32 (約 9,500 円弱) である。(2020 年上半期)。この賃金設定はフルタイムで勤務した場合の金額となっており、週の勤務時間は 40 時間または 38 または 36 時間が一般的なフルタイムでの勤務時間である。若い従業員 (15 歳~20 歳) の賃金は、若年者向けに決められた最低賃金にもとづいて計算される。時給は=約 9.54 ユーロ (週に 40 時間勤務の場合) となる。*1 ユーロ 123 円換算の場合。

19 世紀の中ごろになると、多くのヨーロッパ諸国で新しいタイプの都市社会が出現する。土地・労働・資本を組み合わせ、国民国家内での持続性の追求と都市のガバナンスを行う仕組みが各国で成立した。しかしながら、各国の産業と都市の成長・繁栄を追求する活動は、資源の獲得競争を引き起こし、国民国家間の安定を危うくする。こうした資源の争奪と覇権の拡大、市場の拡大を競う動きは、大陸内のみではなく遠く離れた植民地においても繰り広げられ、2 つの大きな大戦を引き起こすことになる^[22]。

これと平行して、産業の基盤となるエネルギーは石炭から石油と電気に転換し、化学産業は旧来の機械ベースの生産工程を置き換え、新たな製品が生み出された。西欧には豊富な資源が眠っていたが、より安い植民地からの輸入が拡大し、交易の重要性が増していった。

^[22] Fraser(2003).

第二次大戦以降、先進諸国は経済問題への対応を余儀なくされた。空爆による市街地の破壊などの戦災を被った西欧の諸都市は、より良い生活環境を手に入れるために 19 世紀の工業化時代の遺産を一掃し新たな街の形成が目指されたが、その多くは欧州経済において主導的な役割を担うことを目標とし、開発計画は国家レベルの資本・労働・政治構造によってコ

表 21 戦後復興から都市再生への歴史的変化

年代 政策タイプ	1950s Reconstruction 復興	1960s Revitalisation 再活性化	1970s Renewal 再生・更新	1980s Redevelopment 再開発	1990s Regeneration 再生・新生
主な戦略と位置づけ	マスタープランを基本とした復興と町と都市の古いエリアの拡張、郊外の拡大。	1950年代からの継続、郊外と周縁の拡大。再建の試み。	あるがままの再生と近隣スキームへの注目。周縁の開発は継続。	多くの開発・再開発のスキームの登場。Flagship project, Out of town project.	より包括的な政策と実践への移行。統合的な対応への注目。
キーアクターとステークホルダー	国と地方自治体、民間のデベロッパーと請負業者	公共セクターとプライベートセクター間のバランス重視へ	プライベートセクターの役割の拡大と、地方政府における分権化	プライベートセクターと特別な組織への注目	パートナーシップ戦略
活動の空間レベル	特定の場所、土地ごと	リージョンレベルの活動の試み	当初はリージョンと地方レベル、後期は地方中心。	初期は場所に注目、後期は地方レベル	戦略的視点の再導入、リージョンレベルでの活動の拡大
経済的視点	公共セクターの投資と、いくつかの民間投資	1950年代につづく民間投資の拡大	公共セクターの資源の制約、民間投資の拡大	いくつかの公的ファンドと民間投資が支配的に	公的セクター・民間・ボランティアセクターのさらなるバランスのとれた資金調達へ
社会的なコンテンツ	住居と生活水準の改善	社会、福祉の改善	コミュニティーベースの活動と、大幅なエンパワーメント	コミュニティによる自助努力と、限定的な国家による支援	コミュニティの役割の拡大への注目
物的な開発	都市中心部の更新と周縁の開発	1950年代からの継続、既存エリアと並行した開発	さらに広範囲な老朽化した都市地域の再生	flagshipスキームによる、置き換えと新規開発	1980年代よりは控えめ目、文化遺産と保存
環境的アプローチ	景観改善と緑化	選択的な改善	イノベーションによる環境改善	より広範囲な環境への取り組み	環境的持続性というより広い視点の導入

出所: After Stohr(1989) ,Lichfield(1992) and Roberts, P et al. (2000)より筆者作成

ントロールされていた。

1960 年代になると民間投資の役割が拡大し、その流れは 1970 年代以降の都市開発における民間セクターの役割拡大へとつながってゆく。同時期に住宅開発や商業、工業地区の郊外化が進められ、都市圏の成長と経済活動の拡大が行われる一方で、古くから残る都市中心部は衰退していった。産業面では、技術革新によって、鉄道やガス、発電や港湾などの産業

では、より少ない人員や土地利用でサービスの供給が可能となった。これにより、より高い技能をもった労働者が求められるとともに、多くの産業跡地が発生した。特に輸送産業においては、港湾輸送のコンテナ化や船舶の大型化による大量輸送への切り替え、道路輸送の拡大による鉄道輸送の減少、巨大な操車場の遊休化が起こった^[23]。こうした産業構造や都市構造の変化によって、都市中心部における高い失業率や未利用地の発生、老朽化した住宅、治安の悪化などの都市問題が顕在化したことから都市再生が重要な政策課題として認識されるようになる。1970年代以降の都市再生、再開発においては、産業基盤の整備と並行して中心市街地の再生が中心的な課題の一つとなり、コミュニティ・ベースの社会開発や都市中心部の住宅再生、雇用機会の創出を目的とした政策が行われるようになる。また、90年代にはより多くのアクターを巻き込んで再生プロジェクトを行うパートナーシップ戦略がとられ、自治体・公的企業・NPO・民間企業など多くの主体が都市再生のプロセスに関わるようになる。参加主体の拡大は、政策の決定・実行プロセスにおける分権化を必要とし、自治体や国の役割は、これまでの政策の実施主体から、枠組みを形成し諸アクターの活動を調整する主体へと変化しつつある。

欧州の港湾都市再生研究では、アントワープ（ベルギー）を対象に EU 資金と都市再開発を論じた（福原 et al.2005）（福原 et al.2006）、ハンブルグ（ドイツ）の旧港湾地区再開発を紹介した（矢作 2005）、ロンドン・ドックランズのファイナンシャルセンター開発を対象にした（川島 2014）、リバプール（英国）の民間活力推進策を分析した（村木 2014）などがあるが、全体として研究の蓄積は乏しい。

オランダ国内では、ロッテルダム研究は、学際的に活発であり、引用される件数の多い論文には、脱工業化で衰退が顕在化した地区（Hoogvliet）の再生を調べた（van denBerg 2003）、都市計画の視点から旧港湾地区（Kop van zuid／Waterstads）の再開発などを論じた（Coouch 2003）（Stouten 2010）などがある。

^[23] 前掲書。

ロッテルダム 13 区の 1 区であるデルフスハーフェ (Delfshaven) は、EU の都市再生プログラム URBAN の適応を受け、1) URBAN I (1994-1999 年) では、経済活性化／雇用政策、2) URBAN II (2000-2004 年) では、住宅供給／改善、商店街の景観修復など物的／建築的政策――が重点的に実施され、3) その後も政策が継承され、全体として統合的アプローチによる都市再生が行われてきた。本稿では、現場調査を踏まえてロッテルダムの「統合的アプローチによる都市再生プログラム」について独自の評価を試みることにした。

3.3. ロッテルダムの都市再生史

ある都市の抱える課題とそれに対する対応を検討するには、過去数世代にわたって積み重ねられてきた都市の歴史的経路と、それぞれの時代に政策を要請する社会的経済的条件を合わせて分析することが必要となる。そうした視点に立脚してロッテルダムの各事例を評価するための事前作業として、戦後のロッテルダム都市再生史を整理し、その到達点を明らかにしておく。

都市再生 I 期－戦後復興期／高度成長 (1945－1960 年代)

ロッテルダムは第二次世界大戦で独軍の空爆を浴び、焼け野原になった(1940 年)。そのためロッテルダムの都市再生は戦後復興プログラムとしてスタートした (Basic Plan 1946)。1950 年代早々、「ヨーロッパの港」を創生することを目指し、Maas 川兩岸 (旧港湾地区から北海まで) で膨大な港湾投資が行われる (Burgers/Musterd 2001)。戦前のロッテルダム港は、独ルール地方の産業活動に大きく依存していたが、戦後は「脱独依存」を港湾開発の目標に掲げ、石油化学コンビナートの立地を果敢に促進するようになった (Aparts /Daamen/Huijs/de Vries)。

オランダは、長い治水と干拓の歴史を持ち、容赦なく押し寄せる水害を克服し大規模な干拓地を造成するには協働的な対応が不可欠であったため、分権的な取り組みの習慣の強い国

である。しかし、戦後の空間開発は中央政府が主導し、都市計画の専門家が立案、実施するトップダウン方式だった（Kreukels 2003）。ロッテルダムの戦後復興の都市再生計画も、欧米の他都市の都市再生プロジェクトと同じく「青写真計画」と呼ばれ、専門家が大きな計画図を描き、それを基にゾーニングが決められ、公共投資を先導役に地区ごとに商業、オフィス、娯楽、工業を集積開発するケインズ主義的都市経営（Harvey 2005）を基本としていた（この方式は 1969 年策定の「Plan2000+」まで引き継がれた）（Kreukels 2003）（Romein 2005）。

港湾整備と伴走し、「ヨーロッパの港」に相応しい都心づくりが行われた。中心商店街の Linjbaan（1953 年）、Beursplein が整備され、立派な文化施設が建設された。この時代は、「港に良いことはロッテルダムにも良い」、その逆もまた真、と言われ、港と都心は持ちつ持たれつの関係だった（Burgers/Musterd 2001）。

福祉レジームを基本に据えるオランダは、高度成長期に、社会住宅を熱心に建設した（Christopher Cadell et al 2008）。ロッテルダムでも住宅不足に対応し、市域南側周縁に大量の郊外住宅が供給されたが（Romein 2005）、質の悪い住宅だったために、後年、荒廃が問題化するようになった。

重点

都心再開発、社会住宅の供給
港湾整備

1945～1960s

-Basic Plan 1946

-CreatingCBC 1945-1970

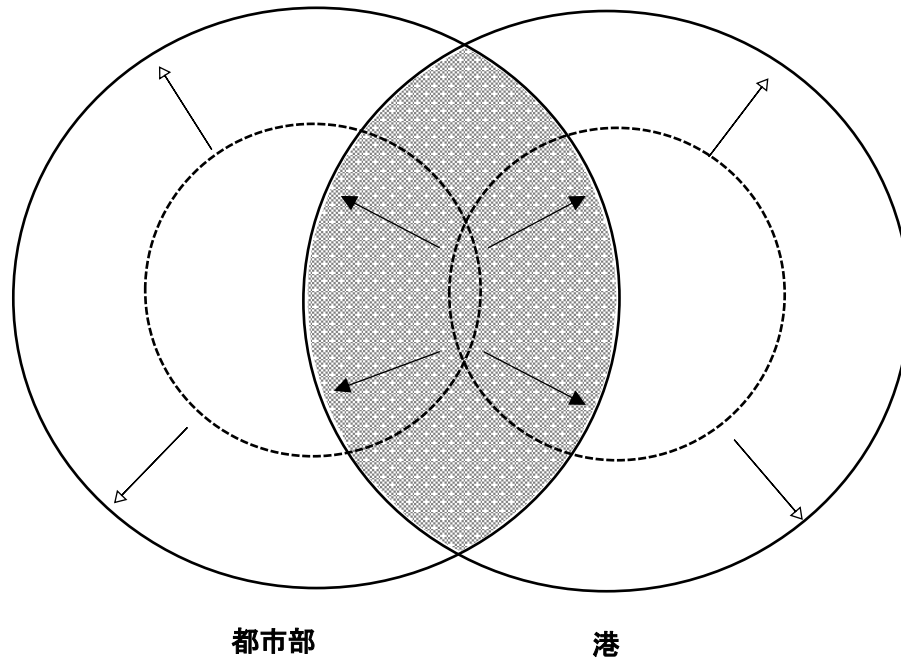


図 18 都市再生 I 期－戦後復興／高度成長期

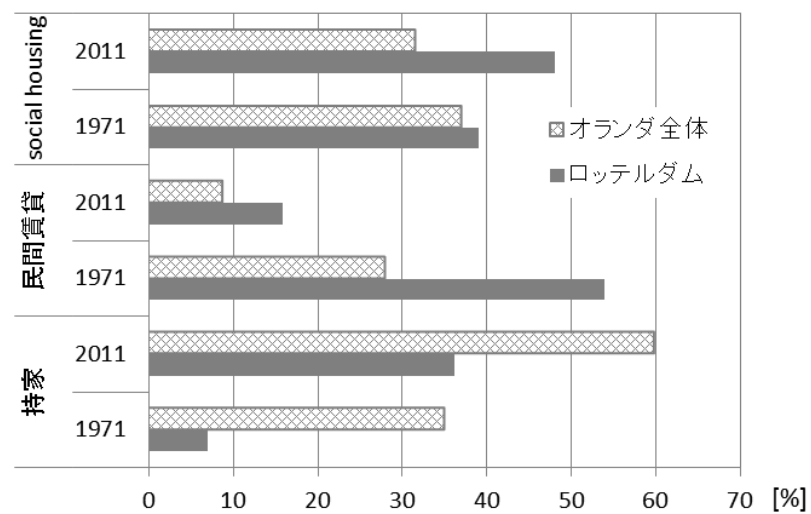
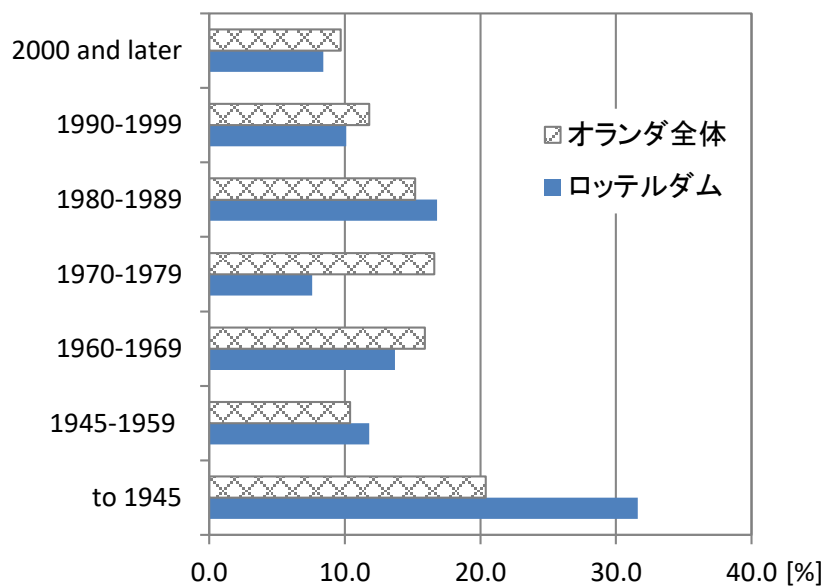


図 19 ロッテルダム市の住宅供給



出所：共に Huishoudensstatistiek, Systeem woningvoorraad (Syswov)から筆者作成

図 20 建築年代別住宅シェア

港が動く－港湾の物流革命（1960－1980 年代）

1960 年ごろ以降、先進諸国の海運業界で物流革命が急進展した。コンテナ化、港湾機能の機械化/自動化である。ロッテルダムでは、Mass 川沿いに新港開発が西進し、1950 年代末に Boltek、1960 年代に Europort に大規模コンテナ基地、及びヨーロッパ最大級の石油化学コンビナート基地が開発された。港の強化は国是でもあった。1960 年代末、北海を埋め立てて人工半島（Maasvlakte）を造成。水深 20m の新港は港湾機能を強化し、ロッテルダムを世界一の港湾都市に押し上げる踏み台になった(Aparts, Daamen, Huijs, de Vries)。

一方で、港の西進は旧港の機能喪失につながった。また、旧港湾地区を物理的に空洞化させ、旧港に連なるインナーシティでも倉庫やオフィスの空きが急増。失業者が増加し、治安が悪化するなど荒廃が目立つようになった。ロッテルダムの都心は、旧港湾地区／インナーシティから徒歩圏内にある。そのため旧港界隈の衰退の影響をまともに受け、間もなく昔日の輝きを失うようになった。港と都心の間柄に変化が生じ、「港に良いことが必ずしもロッテルダムに良いとは限らない」相反の時代を迎えた(Aparts , Daamen, Huijs, de Vries)。こ

うした状況の変化にも、他の港湾都市との間に同時代性があった。

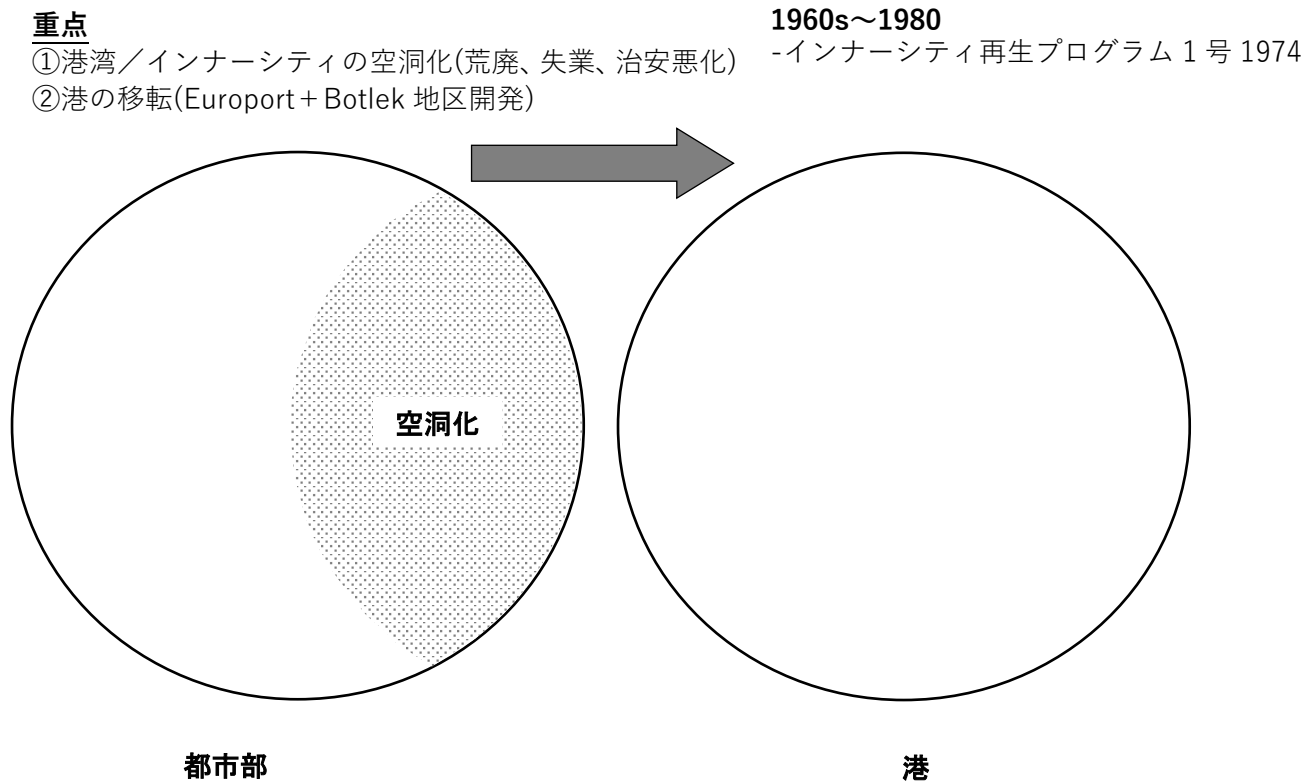


図 21 港が動く－港湾の物流革命

都市再生Ⅱ期－長期不況期（スタグフーション）（1970-1980 年代半）

ロッテルダムの新港開発はさらに西進し、北海を埋め立てて大規模埠頭（Maaslakte I）が造成された。港と都心の関係はますます疎遠になった。港機能の流失で空洞化した港湾地区とその近隣インナーシティの再生が、ロッテルダムの都市政策で重要な位置を占めるようになった。折しも石油危機と重なりロッテルダム経済はすっかり冷え込み、1970 年代に非熟練労働を中心にインナーシティで 40%の雇用を喪失した（Burgers and Musterd 2001）。造船業界で 2 万人規模の雇用を失った。港の貨物取扱量、市人口（1970 年代に 108,000 人減）も減少に転じた（Couch 2003）。

インナーシティでは、失業者の増加、治安の悪化が深刻な社会問題になった。地区の衰退

に危機感を持った市議会は 1974 年、国に先行して国内第 1 号のインナーシティ計画を発表（第 I 期）、それまでのトップダウン方式の青写真計画は、この時代、中道左派からの批判に曝され、等身大／市民参加型のコミュニティ再生が都市再生の中心になった。すなわち、国が政策の大枠を提供し、都市政府、及びコミュニティがその内実に責任を持つ、分権型の、ポストケインズ主義的都市経営の模索である。

具体的には、およそ全市域内の各地区単位に、コミュニティ代表と専門家で構成する 19 人委員会を立ち上げ、課題ごとにボトムアップ型の地区再生プロジェクトが実践された。これは、市民の間に参加の機運を生み育てることにつながった（Couch 2003）。また、市議会は 1978 年、Maas 川南岸地区のインナーシティ開発をめぐって、1）4000 戸の社会住宅の再建、2）隣接に風俗（Red Light）地区を開発するプランを発表した。しかし、地区住民が 2）案を拒絶し、計画は頓挫した（Couch 2003）。その後、地区の Feijenoord 住民協議会が独自の社会住宅開発計画をまとめ、こちらは実施に移された。都市政策の展開で「社会正義（Social Justice）」が問われようになったのである（Musterd and Ostendorf 2008）。

翌年、Working Paper：*Restoration Old Docklands*（1975 年）が発表された。アメリカでは、1960 年代、旧港湾地区の歴史的建造物を動態保存しながら Market Places（地産品を料理するレストラン、カフェ、土産物店が入居する市場風空間）を造営する水辺開発に着手し（ボストン、ボルチモア、サンフランシスコ）、従前の都市更新（スラムクリアランス）型の都市再生政策に対するアンチ政策として注目されるようになった。ロッテルダム市が最初に着手したウォーターフロント開発は、旧港湾地区——De Boompjes／Leuvehaven／Winehaven に囲まれた「港湾 3 角地（Maritime Triangle）」「歴史的な水辺都市（The Historical Water City）」と呼ばれる狭い街区——で、ラウスの事例に学びながら小規模の Market Places が開発された（Romein 2005）。

重点

旧港湾地区＋インナーシティ再生Ⅰ期
(Maritime Triangle 地区)

1970s～1980s

- Working Paper Restoration Old Docklands 1975
- Inner City Plan 1985
- URBAN I(1994-1999)

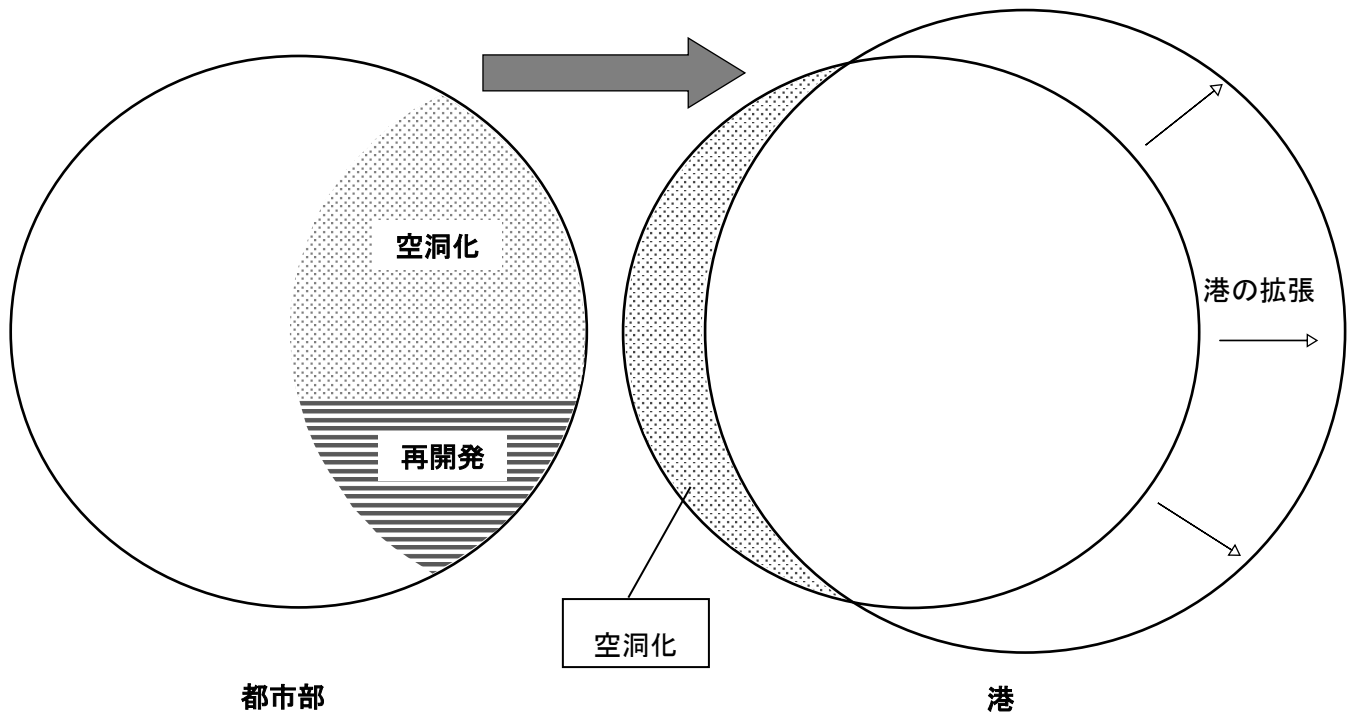


図 22 都市再生Ⅱ期－長期不況（スタグレーション）

都市再生Ⅲ期－新自由主義的グローバリズム（1980 年代末～）

1980 年代以降、都市間競争が国、大陸を越境する時代を迎え、先進諸国都市では、グローバルに活躍する創造的かつ高技能な人材を呼び込むために、ファッショナブルで先端的な都市空間を開発することが目指された。港湾地区の再開発で例示すれば、1980 年代ではロンドン・ドックランド、1990 年代ではハンブルグ・ハーフトンシティなどである。

ロッテルダムが Maas 川の南岸地区 Kop van Zuid の再開発を検討しはじめたのは 1970 年代末。マスタープランが提出されたのは 1986 年である。そこでは、「港湾 3 角地」の対岸に伸びる埠頭 Wierdsmaplein の大規模開発計画と同時に、近隣の貧困インナーシティの小規模な開発が行われた（インナーシティ開発Ⅲ期）（Couch 2003）。

一方、埠頭には有名建築家（N.フォスター、R.ピアノなど）が設計した超高層ビルが相次

いで建設された。当初、南岸のイメージが悪く、民間企業は立地を躊躇したが、政府、準政府機関（公社／公団）が率先して超高層ビルに入居し、民間企業はその後続いた（Doucet 2011）。結果として政府と大企業の官民連携タイプ（PPP）の都市再生プロジェクトになった。

同じ時期に、都心では大規模なショッピングセンターが開発され、街区はより洗練された風景になった。Maas 川を渡るエラスムス橋の建設、メトロと路面電車の延伸——それによって都心が埠頭まで拡張され、地区は、一大商業地区に変貌した。この空間的統合を目指した都市再生アプローチには、都市イメージを「灰色／港湾労働者の街」から「創造的／知的労働者の街」に転換したい、というロッテルダムの都市戦略が体现していた。

オランダ政府は 1980 年代末までに、国内都市のインナーシティ再生はほぼ計画通りに進展し、完了した、という見方を示していた（Couch 2003）。ロッテルダムでも 1980 年代末までに 35000 戸の住宅を改善し、社会問題を抱えたインナーシティに対する関心は薄れる傾向にあった。しかし、こうした考え方は、後々、厳しい批判を浴びるようになった。例えば、Delfhaven は戦火を免れ、戦前からの老朽化した建物が残っていたが、1970-1980 年代のインナーシティ再生プログラムの対象にはならず、荒廃したまま取り残されていた。

（Harvey 2012）は、新自由主義的都市政策は、恵まれない近隣地区に資源配分することは無駄、と考え、富をもつばら「企業主義的」成長拠点に振り向ける一方、いずれトリクルダウン効果によって問題は解決するとしてきたが、結局、起きることではないのである、と述べている。実際、Kop van Zuid の場合も同様に、市内の空間的な分断を緩和することにはつながっていなし、経済的、社会的に貧しく他から分断された地区を、ポスト工業化の、起業家主義的都市経営に如何に結び付けていくかは、今後、少なくとも 20 年続く Kop van Zuid 開発の重要な政策課題にならなければならない、という指摘がなされている（Doucet 2011）。

重点

- ①旧港湾地区＋インナーシティの再生Ⅱ期
- ②CityPorts プロジェクト(都市再生)
- ③港のさらなる移転/拡張(Maasvlakte Ⅱ)
- ④旧港、レジャーポートに（豪華客船など）

1980s～

- Social Renewal(1990-94)
- Big City Policy I II III(1994-)
- URBAN I (1994-1999) II(2000-2004)
- CityPorts Project(2002)
- Special Plan Rotterdam(2010)

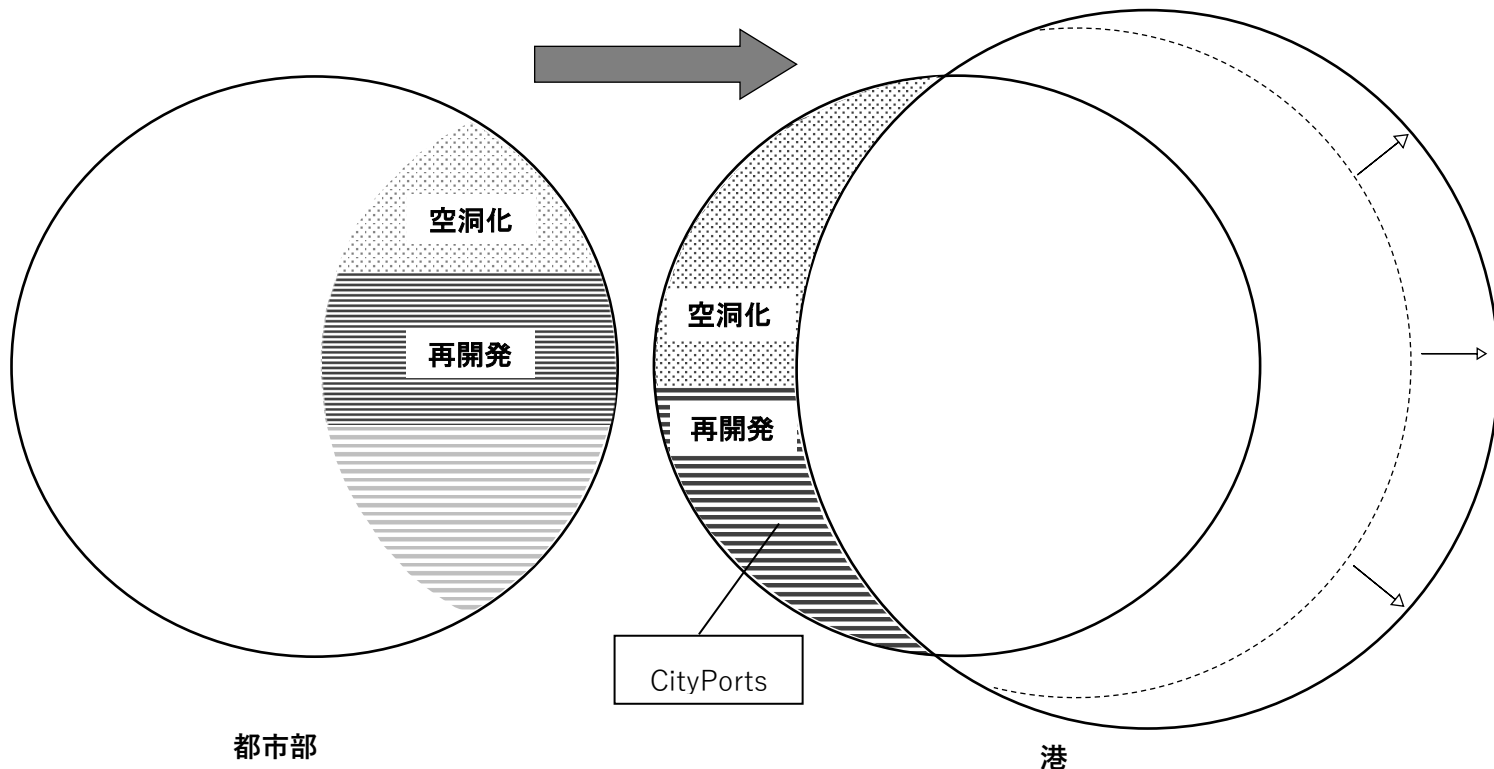


図 23 都市再生Ⅲ期－新自由主義的グローバリズム

3.4. 事例研究－Kop van Zuid 地区開発と自治体の役割の拡大

ロッテルダムを中心を流れるマース河南岸は、古くは 19 世紀に倉庫地区として開発され、20 世紀初頭から第二次世界大戦末期にかけて大規模な港湾開発が進められたエリアである。住宅地区としては、20 世紀初頭から急増した港湾労働需要の高まりに対応するため、周辺の農村部から集められた労働者向けの居住エリアとして整備された地区がその一角を占める。戦後は中国系や旧植民地である中南米スリナムからの移民の多くが居をかまえた。必然

的に低廉な社会住宅の割合も高く比較的低所得世帯の多い地域であり、数々の斬新なフォームの現代建築が中心市街地の空間を縦横に切り取り、運河沿いには歴史的なゴシック様式の住宅が立ちならぶマース河北岸とは趣を異にするエリアである。

コップ・ヴァン・ザイド(Kop van Zuid)地区は 20 世紀初頭までは荷揚げや倉庫の拠点として使われていたが、港湾関連の施設やそれに関連する企業がマース河下流部に移転したことから、1990 年から 2000 年にかけて再開発が進められた。再開発用地の必要性は、1980 年代のマース河北岸・市中心部の港湾跡地の開発完了から益々高まり、その機会が川の南側に見出されたという側面もある。経済的にも都市環境的にも廃れつつあったこのエリアは、市の中心街の機能拡張の用地として適切であるとみられていた。また、川の南岸は全体として交通の便が悪くアクセスが難しかったため、この地区の開発は川の両側の機能的結びつきをもたらすとも見られていた。この計画は「key project」として計画され、住宅利用を拡大し統合的な混合利用を組み込むなど、政府のコンパクト・シティ政策が適用された。その結果、Kop van Zuid の枠組みは、60000m²の新たなオフィススペースとともに、5500 件の住宅ユニット、60000 m²の小売スペース、ホテル、コンベンションセンターなどを供給することが計画された。

Kop van Zuid プロジェクトにおいては、自治体の役割が決定的に重要であった。ロッテルダム市が監督し、ロッテルダム市開発公社(Rotterdam City Development Corporation)が中心となって再開発が行われた。アクセシビリティと適切なインフラの重要性が都市デザイン計画において示され、後に 1991 年に市によって承認された開発に関する詳細な基準を定めた、用途計画に関する法令の基礎となった。Kop van Zuid に関する提案書の中では、用途の異なる相互に隣接した多様なエリアの開発が言及されており、最も特徴的なものは、市の中心部の対岸という戦略的な立地のもと、オフィスと高級住宅の建設が計画された、ヴィルミナピア(Wilhelmina Pier)エリア(Kop van Zuid の中心部)であった。他にも、スタツタイナ(Stadstuinen)地区には家族向けの住宅、ラントン(Landtong)地区には賃貸と持家の住宅、ザイドカデ(Zuidkade)地区には一階部分を商業スペースにしたアパートが建設

された。

さらに、ユラスムス橋と新たな地下鉄の駅が建設されたことで、このエリアは国際的な鉄道ネットワークに接続され、道路網はロッテルダムを囲む環状線に接続、東西に延びる道路が周辺の住宅エリアとのリンクを生み出した。注目すべき点は、この開発計画は国家の利益にかなうと判断されたため、公的資金がインフラ整備に投入されたことである。

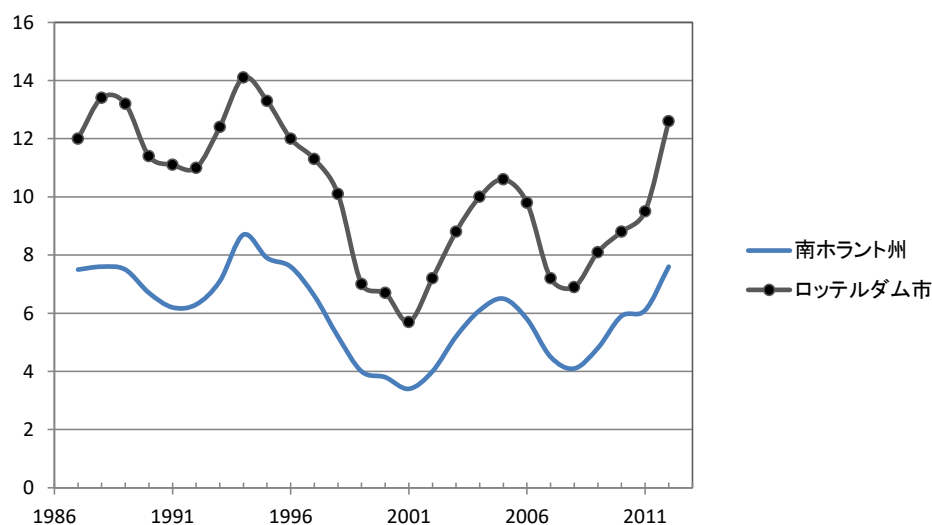


図 24 失業率 1987-2012

出所：CBS より筆者作成

一方で、開発プロジェクトは社会的恩恵を周辺の地区の住民に届けることを目標としており、その方針は市の都市再生における「Social Renewal」アプローチとも一致していた。市の方針は、再開発プロジェクトにおいて経済と社会福祉給付を結びつけることを意図していた。ロッテルダム市、これまでの物的経済的再生プログラムへの依存によって、都市のイメージを劇的な方法によって転換した一方で、高いレベルの失業率に苦しんでいた。それまでの開発計画ではオランダの中央政府と民間団体がこうした問題に対して主導権を握っていたのに対して、ロッテルダム市は社会的再生に直接的に取り組む第一歩を踏み出した。結果として、Kop van Zuid 地域では地域の失業者を訓練する 2 つのセンターがフェイエノールト (Feijenoord) 地区とアフリカーンダーワイク (Afrikaanderwijk) 地区に設置された。さらに、周辺のエリアの経済的基盤が弱く、少数の大企業に依存していたことから、自治体は

Wederzijds Profit と呼ばれる地域経済の開発とそれによって地域でさらなる職を生み出すための組織を設立した。

同じ時期にロッテルダム市は 1990 年から 1993 年にかけて UPP I プロジェクトに参加し、「Social Return」をスローガンに市の南側地区の経済的社会的停滞の回復を目標として Kop van Zuid 地区を中心としたエリアの都市再生プロジェクトが行われた。プロジェクトの予算 52.6 万ユーロの内、半分の 26.3 万ユーロが ERDF(欧州地域開発基金)から助成された。UPP の下には 6 つのサブプロジェクトが設立され、その内の 3 つは Kop van Zuid 地区開発のための大都市計画に組み込まれ、①同地区の開発に関連する組織の情報共有と一般住民への情報公開のための開発センターの設立、②開発センターとリンクし、人々が労働市場に参加する準備をするためのオリエンテーションや訓練を提供するスピノフセンターの設立、③地域住民向けのサービスを提供する清掃産業の支援を含む中小企業向けアクションプランの作成と、地区のショッピングセンターの改修計画、が実施された。加えて、衰退地区のセキュリティ向上、雇用機会の改善、住宅の修繕・監督を行う地区ごとのチームの設立、パーク＆ライド設備の強化や、「Rotterdam Healthy City」と名付けられた中小企業の健康と安全に関する理解を促進し、組織における安全と健康に関するガイドブックの配布や、関連するシステムの導入の支援が行われた。

プロジェクトは仕事を長期にわたって失業していた 50 人の人々に仕事を提供し、25 人はタルヴェウエイク(Tarwewijk)とブルームホフ(Bloemhof)地区の住宅修繕チームに、残りはパーク＆ライド設備の 24 時間監視に携わった。

ロッテルダム南岸における複合的課題は、以前として根強く残されており、Big City Policy の I 期から III 期(1994 年-2009 年)、国の National Programme for Rotterdam South Bank(NPRZ, 2011 年-2030 年)、EU の持続可能な開発枠組みにもとづく統合的地域投資(Integrated Territorial Investment、)の対象となっている。NPRZ では雇用・教育・住宅環境の改善が目標とされ、ITI においては、中小期企業のイノベーション促進・低炭素社会への移行・雇用の促進が重点的な投資目標に位置付けられている。いずれのプログラム

においても 1990 年代と同様に労働者の教育と雇用への接続が課題とされているが、財源の枠組みや政策実施にあたってのパートナーシップが深化してきた。近年においては「低炭素社会」という地域社会全体の目標と関連付けて、地域の企業と協力した人材開発に取り組み、長年の課題地区をあらたな産業社会に位置づけようという試みが続けられている。

3.5. 事例研究—Delfshaven 地区

3.5.1. 地区の概要

デルフスハーフェ(Delfshaven)はマース川北岸の市内西部に位置している。14 世紀に海に面さないデルフトの衛星港として建設された街であり、地区の名称は、「デルフトの港」を意味している。同地域は、1886 年に隣接するロッテルダム市に併合された。

漁業、造船、オランダ・ジンが主産業だったが、いずれも衰退。7 万 3 千人の住民のうち 68%(ロッテルダム市全体では 57%)を移民が占める多民族コミュニティであり、かつての植民地スリナム、及びトルコ、モロッコ、カーボベルデ出身者が多数居住している。若者と低所得者の割合が高く、失業率も 16%(2012 年)と市全体の 12%と比べても高い。1990 年代当時、過半の住宅は 1900–1940 年代に建てられたものであり、貧弱な住宅と高い域外移住率に悩まされていた。いくつかの社会住宅は 1980 年代の大規模な再生プロジェクトで修復されていたが、依然、多くの住宅環境は貧しかった。また、薬物などの社会問題が堆積している。地区内の登録薬物利用者は人口の 0.3%と少ないが、実際はもっと多く、街路では薬物の取引が常態的に行われていた。

半面、地理的環境は比較的恵まれている。メトロの東西線が区内を横断し、都心部のビジネス街や中心商店街まで数分で行くことができる。区内には、ユラスムス大学の理工学部と医学部のキャンパス、市立総合病院、新規事業向けの安い賃貸物件がある。若者の労働力も豊富である。

戦災を免れたことから歴史的な建物が多く現存し、デルフスハーフェ(Delfshaven)地区、

ボスポルデル (Bospolder)地区、トゥッセンデイケン(Tussendijken)地区(いずれも区内の地名)には国家遺産の建物が規制と保護のもとよく保存されている。清教徒を載せた小型船「Speedwell」が出航した埠頭、またゆかりの教会が残っている。同地域にはかつては東インド会社の倉庫、波止場が置かれていた。オランダの歴史に深くかかわる歴史的資産に恵まれ、観光資源になっている。街路には、カフェ、バー、アンティークショップ、古本屋などが立ち並ぶ。20 世紀後半の近代建築が圧倒的に多いロッテルダム市内では珍しく、独特の歴史的雰囲気醸し出している。その意味では、ロッテルダム市内でも潜在的な可能性を秘めた区である。

3.5.2. 本事例を取り上げる意義

デルフスハーフェはロッテルダムのなかでも最も荒廃していたエリアである。1945 年以前に建てられた住宅が全体の 77.6%(ロッテルダム全体では 31%)を占める。ロッテルダムのなかでも平均より失業率が高く、労働者の教育レベルや所得平均は低い。歴史的エリアの土壤汚染も、再開発の妨げとなっていた。

デルフスハーフェ都市環境や社会的な諸問題に対処するため、住宅再生プロジェクトや Big Cities Policy、Social Activation、統合エリア・アプローチなど多くの都市再生プロジェクトの適用を受けてきた。1994 年から 1999 年の間、同地区は EU の URBAN イニシアチブの対象となり Community Initiative Urban-Delfshaven(以下、CIUD)が設立された。他のプログラムと異なり、CIUD はデルフスハーフェで先進的に行われた統合的な都市再生プログラムであった。このプログラムでは、新しい経済活動の創出、地元住民の雇用確保、公共サービスと社会的インフラの改善、環境再生、社会的インフラの改善とコミュニティ能力開発が政策目標とされた。開発予算の 2 億 3 千 5 百万ユーロの内訳は、EU 地域開発基金が 28%、オランダ政府 20%、ロッテルダム市 30% で、残りは民間セクターからの出資であった。

続く 2000 年-2006 年期も欧州開発基金(ERDF)の助成対象となり、住宅供給の質の改善

(多くの住宅を保有する住宅公社との連携)、インフラとアメニティの改善、経済再生(ICT分野、AV、グラフィックデザイン産業への投資)、コアエリアへの小売業の統合、周縁地区の店の廃止もしくは用途転換が行われた。この地区が直面していたのは、Kop van Zuid のような経済活動基盤の物理的な不足ではなく、既存のコミュニティをいかにポスト工業化社会の労働市場と社会の変化に適合させるかという問題であった。

表 22 デルフスハーフェの産業別就労者数

	1999		2008		2013*	
	就労者数	割合	就労者数	割合	就労者数	割合
農業、林業、漁業	7	0.05%	24	0.17%	18	0.13%
製造業、建設業	1944	13%	1245	9%	974	7%
小売業、卸売	1841	12%	1331	9%	1317	9%
ホテル、ケータリング	667	4%	521	4%	545	4%
輸送、倉庫、通信	909	6%	465	3%	261	2%
金融、不動産	3574	24%	3003	21%	3720	26%
医療・福祉	2341	15%	3216	23%	3841	27%
その他	3887	26%	4250	30%	3540	25%
計	15170	100%	14055	100%	14216	100%

*2008年以降、統計項目が大幅に変更されたため参考値

出所：Bedrijvenregister Zuid-Holland, Bewerking door het OBI、COS より筆者作成

3.5.3. デルフスハーフェ区の4事例研究

本節では、2000 年以降にデルフスハーフェ地区で実際に行われたプロジェクトを概観する。

ALA KONDRE プロジェクト

。都市内の特定のエリアに少数民族が集積し始めると、その周辺で消費者のニーズの変化が起き、従来の商店主が事業を続けていくことが難しくなる場合がある。オランダや多くの欧州諸国では、少数民族の小売商店の経営者がネイティブの商店主が去った空き店舗で事業を始める。それによって、新たな需要は満たされるが、往々にしてその一帯のイメージは悪化しがちである。ALA KONDRE プロジェクトは商店街の多様性の促進と雇用の創出を目的とし、多様な文化的出自の店が立ち並ぶ疲弊した通りのイメージを改善する取組みである。非西欧諸国出身の移民が数多く居住する複数の文化が交差する通りの特徴を広く市民に周知し、様々な商品とサービスを PR/提供するの狙いであった。

プロジェクトの開始に当たって地元の商店主の発案で、すべての国々を意味する「ALA KONDRE」が、通りの一体感と多文化なイメージを主張するスローガンとして選ばれた。少数民族が集積する通りはしばしば日本人街のように均質化されがちだが、同プロジェクトでは通りの標識が一つの文化で占められることを防ぐため、それぞれの通りごとに由来する文化に関連するデザインのポスターや旗が設置された。オランダの大手金融機関である Rabo Bank は、小売り商店を営む起業家たちに好条件の融資を行い、区役所は税制優遇制度やその他の優遇措置を提供した。同プログラムは通り全体を巻き込むことで、一つのアイデンティティを生み出すことに成功した。多くの起業家が参加を希望したが、その中でも意欲が高く実現可能性が高い計画のみが選ばれた。その他、商店主組織の形成、広告代理店、公的、私的な資金調達が必要だった。

COiD

2000 年から 2006 年期の欧州構造基金による援助によって実現された事業に Rotterdam Delfshaven Business Center (COiD)がある。センターは起業家ネットワークの形成や連携の促進、会社内におけるイノベーションを促進する目的で設立された。ここでは、知識の情報の共有と新たな事業活動の促進が目的とされ、様々なセミナーが開催された。センターは、企業の設立前段階での財政的支援と、設立後の事業サポートを行っていた。このプロジェクトには 65 万 9 千ユーロが投じられ、2 万 5 千ユーロが ERDF から出資された。

COiD が関与する代表的な事業としてビジネスコミュニティのネットワークサポートと Mentooraad プログラムがある。

デルフスハーフェには住宅の建設や修復分野で、およそ 150 の企業が存在している。その中には、配管工やインテリアデザイナー、建築家、大工、家具メーカーなどが含まれていた。彼らは、通常は競争関係にあるが、しばしば共同での事業の実施、法律や建築現場などの情報の共有を行っていた。2005 年、CoiD は一部の企業からの要請をうけて、企業同士を引き合わせる建築サークル・デルフスハーフェ(Bouwkring Delfshaven)を結成した。サーク

ルの事業は、ネットワークの形成、協働の促進、大規模プロジェクトにおける共同提案能力の向上、情報の共有とアドバイスを行うプラットフォームの形成、COiD のウェブサイトを通じたプロモーションなどであった。

地域内には、職人自身が経営する小規模な企業が多かったため、プロジェクトへの参加は開始時のみである場合が多かった。2006 年の段階では 25 の企業が月次のテーマ別ミーティングに参加し、特にインテリアデザイナーや建築家が多く参加したが、配管工や塗装職人、大工などの職人の参加に対する動機づけは必ずしもうまくいっていなかった。建築サークル・デルフスハーフェの事業は必ずしも順調ではなかったが、副次的な効果として、クリエイティブセクターの起業家によるクリエイティブサークル・デルフスハーフェ(Creatief Delfshaven)の結成を促し現在も活動が行われている。

Mentoorraad

メンターラード(Mentoorraad)は 起業家へのコーチングを目的として設立されたプログラムである。ロッテルダム市は、これまでも既存の企業に対象を絞った起業に関するアドバイスや起業家同士のネットワーク化、経験の共有のための連携の促進を行っていた。しかし、コンサルタント料が高価なことや、専門家の数が限られていることから、利用者は限られた企業コミュニティのメンバーに限られていた。 Mentoorraad プログラムでは、衰退したエリアにおける起業家へのコーチングとネットワーク形成のサポートが行われた。退職した起業家や経営者が、企業のライフサイクルにおけるすべての局面でアドバイスを行い、メンター(支援者)は支援対象者からの信頼が厚く(多くの場合、同じ文化的背景を持つ)、人的ネットワークが豊富な人が、ロータリークラブやライオンズクラブ、商工会議所などから集められた。できるだけ広範囲の地区の潜在的起業家をひきつけるために、Mentoorraad は個人へのアプローチや起業家同士のネットワーク化ミーティングなど様々なコミュニケーション手段を用いた。

プロジェクトはデルフスハーフェ区内のヴェストオンダーネメン(West Ondernemen),

セントラムオンダーネメン(Centrum Ondernemen)でスタートし、当初は商工会議所とロッテルダム市との連携のもとすすめられた。その他にも、運営委員会には区役所や地元の経営者クラブなどが参加している。予算はロッテルダム市が補助し、プロジェクトの運営は各区役所がおこなった。相談にかかる費用は 50 ユーロで財源は商工会議所と会計事務所による出資に依っていた。このプロジェクトはデルフスハーフェで実験的に実施され、現在は市内 9 つの区で実施されている。

プロジェクトに対する外部評価によれば、多くの起業家は財政的な支援よりも、経験者からのアドバイスや起業家同士のネットワークへの参加を同プロジェクトに求めていたことが、サービスを利用した起業家へのインタビューを通じ明らかになった。また、同プロジェクトは、貧困地区におけるスタートアップ期の起業家へのサポートや、少数民族出身者が経営する中小企業への支援など、貧困地域特有のニーズに対応しており、その政策目標が明確であったため多くの自治体から財政的支援を受けることができた。2005 年の開始以降、同プロジェクトは継続的に行われている。

民間投資による老朽住宅地区の再生(Wallisblok)

ヴァリスブロック(Wallisblok)はデルフスハーフェ区北部のスパンゲン(Spangen)エリアに位置し、その一帯は国土計画において“hotspot”に指定されており、建物の老朽化や周辺環境の質の低下、治安の悪化、薬物の売買などが問題となっていた。地区の住民の 75%はオランダ国外からの移民であり、社会住宅の質は低く、Spangen エリアは市中心部へ近いにも関わらず、初期の社会住宅に多くみられる小規模なフラットと呼ばれるタイプの住宅の需要は多くなかったため、自治体と住宅公社は修復のために投資をすべきかどうか判断しかねていた。“De Dichterlijke Vrijheid” (the poetic freedom) と名付けられたこの住宅再生プログラムは、2003 年に開始され荒廃した社会住宅を住民自らの手によって再生させようとするものだった。そこでロッテルダム市は新しい方法を実験することにし、修復に最低 7 万ユーロ投資をすること契約条件として、33 の世帯を安い値段で新たな家主に売却した。契

約条件にある投資の対象は区画それ自体と屋根や入口などブロック全体の共有設備を対象とした。この計画は、リビングスペースを自分でデザインしたいと考える、自由にデザイン可能な住宅に興味を持つ中高所得層を引き付けた。この実験的取組では、修復における公的投資が新たな入居者による民間投資に置き換えられた。

この全体のデザインや住民へのアドバイスをを行った建築家の Ineke Hulshoff は、Wallisblok のプロジェクトの特徴としてボトムアップであることをあげている。住民はそれぞれの住宅の設計について建築家と相談するのと合わせて、定期的に入居予定者の集会をひらき、共有スペースのデザインや入居時のルールなどについて話し合いを行った。

このプロジェクトは、都心部近隣の人口構成多様性を高め環境の改善を図ろうとする動きと、都市中心部において若く高い技能をもった労働者とその家族向けの住宅を供給し、知識労働を都市に引きつけようとする自治体の思惑が強く反映したものであった。また安全面においても Spangen 地区の住環境は大きく改善され、2006 年のセーフティインデックスのスコアは 2003 年の 4.0 から 7.0(ロッテルダム全体は 5.6 から 7.2)に大きく改善した。中でもドラッグ売買と近隣の清潔度に関しては大幅なスコアの改善がみられる。

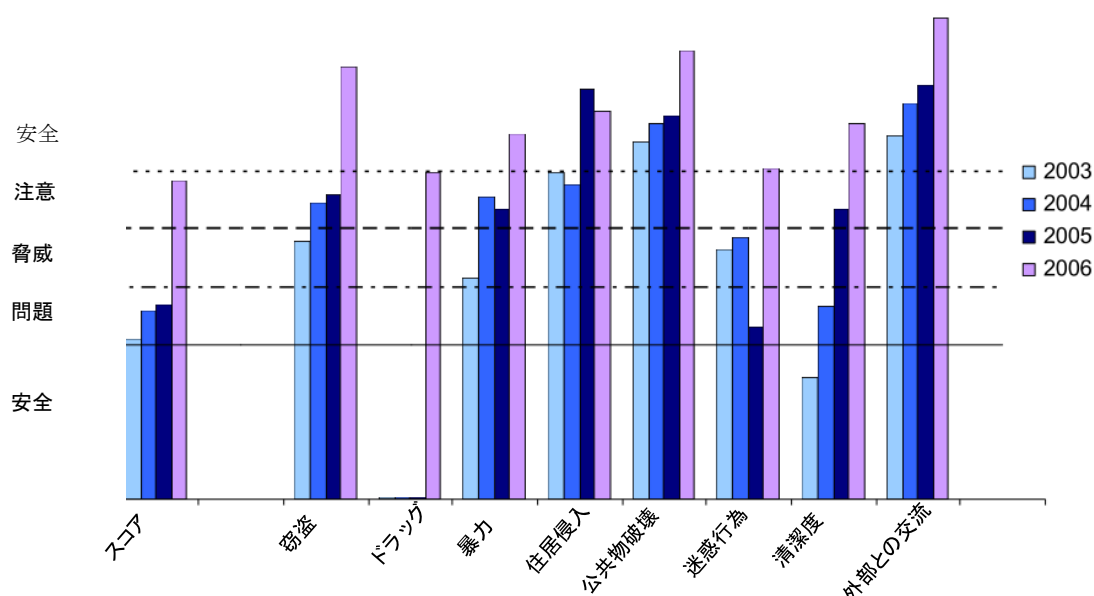


図 25 Spangen 地区のセーフティインデックス

出所：ロッテルダム市(2007)

このプロジェクトは Wallisblok 周辺の住宅環境を改善し、多くの中・高所得者層を引きつけたが、一方で新住民と旧住民の間の交流は限定的であるという指摘もなされている。

(Boonstra、2008)

デルフスハーフェでは 2005 年まではネイティブ人口の流出が多く、その他の非西欧諸国からの人口も減少傾向にあった。しかし、2012 年になると、EU や西欧諸国の住民の流出が拡大したのに対し、ネイティブ人口の流入が増加し、同地域の人口増加に寄与している。意峰で、多くの問題を抱える地区に新住民を向かい入れることに成功しても、そこから住民同士のネットワークを形成するのはさらなる仕掛けの検討が必用とされている。Wallisblok の取組はロッテルダム市によって市内 14 箇所の住宅再生に応用され、民間のシンクタンクを通じてオランダ全土に拡大されつつある。

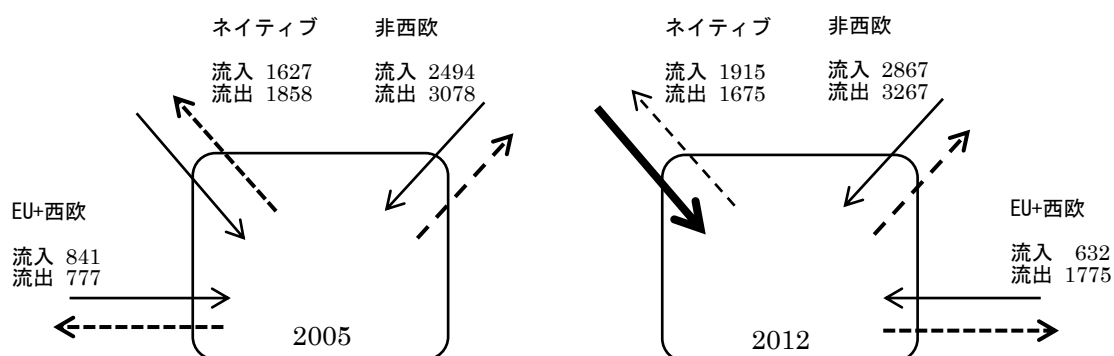


図 26 デルフスハーフェの出身国別人口動態

出所：Gemeentelijke Basis Administratie (GBA),COS より筆者作成

3.6. 事例研究—イノベーティブな企業と人材をひきつける港湾跡地再開発

RDM

マース河南岸の RDM 造船所跡地を教育用キャンパスとして再開発し、機関、革新的な企業や研究機関、そしてそれらのパートナーである経済界や政府との連携を実現している事例である。革新的な教育とオフィスのための複合施設としての役割のほかに、ヘイプラート (Heijplaat) 地区とロッテルダムを中心部との間のリンクを回復することを目指している

RDM は、Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (Rotterdam Dry Dock Company) の頭文字であったが研究、設計、製造の意味ももっている。RDM のキャンパスでは、教育機関や企業が協力して、建設、モビリティ、エネルギー市場における持続可能で革新的なソリューションの開発を目指している。プロジェクトは、港湾跡地を近代的な新しい魅力的な場所に転換した。働き方や教育プログラムが次々に実施さ、イノベーションを促している。RDM Innovation Dock は、展示ホールのような建物になっており、若い起業家にむけてスペースを供給している。

このプロジェクトでは、産業構造の変化(RDM は 1950 年代に造船活動を停止)によって大きな影響を受けたヘイプラートに経済的・文化的な復興をもたらすことを目的としていた。このプロジェクトは、 ロッテルダム港を管理するロッテルダム港湾局、高等職業訓練を提供するアルベダ・カレッジ、高等専門教育を行うロッテルダム応用科学大学との 3 者間のパートナーシップに基づいて開始された。

ロッテルダム港湾局が旧機械ホールを改装して RDM イノベーションドックに改造した後、アルベダ・カレッジとロッテルダム応用科学大学は、残りのスペースを教育用のスペースに転換した。第三段階では、港湾局は 12,000 平方メートルのスペースを企業に提供し、30 以上の企業向けオフィススペースを設置した。

持続可能性は、ロッテルダム気候イニシアチブと密接に関連したプロジェクトの重要な部分です。可能な限り、教育機関や企業には太陽光発電や風力発電、水力発電の利用や利用が奨励されている。RDM イノベーションドックの企業は、水上に建設された住宅のプロトタイプや、水素で動くゴーカートやハイブリッドバスなどの乗り物を開発してきた。



出所: VISIE EN STRATEGIE –ROTTERDAM MAKERS DISTRICT

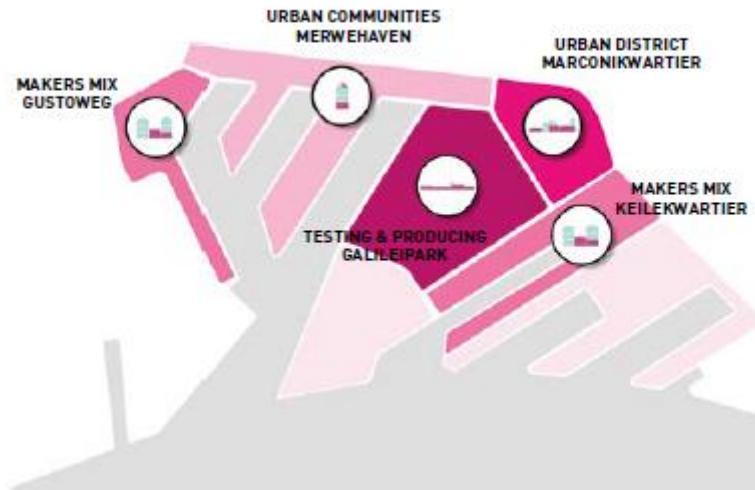
図 27 Rotterdam Makers District

M4H

RDM とともに、メルヴェ・ヴィア・ハーヴェンス (M4H) はロッテルダム・メイカーズ・ディストリクトを形成している。ここには、知識経済をになう若手起業家や研究開発機関のためのスペースが設けられる予定である。このエリアの革新的な製造業には、住宅、ホスピタリティ、教育、文化を備えた賑やかな都市環境がもたらされる。この地域は、循環型経済のモデル地区であり、ショーケースでもある。

空間的な枠組みによって、いくつかのサブエリアに分けられ、それぞれが独自の特徴を持っている。エリアの中心部にあるガリレイパークには、大規模な製造業を収容するためのスペースがある。ここには住宅はないが、教育、スポーツ、文化、宿泊施設等が立地する。最も密度が高いのはマルコニー地区(Marconikwartier)である。ケーレ地区(Keilekwartier)とグストウェグ(Gustoweg)は、クラフトと小規模な製造業向けの職住近接エリアである。マルヴェハーフェン(Merwehaven)では、小規模・小規模ビジネスと学校や飲食店を組み合わせた生活に重点がおかれたエリアである。 M4H は、仕事と生活を組み合わせる形で、2035

年までに約 3500～5000 戸の住宅建設を目指している。



出所：FUTURE IN THE MAKING SPATIAL FRAMEWORK FOR M4H

図 28 M4H の開発計画

Dakpark Rotterdam

ダクパルク (Dakpark Rotterdam) は、M4H の対象地区に隣接したヨーロッパ最大級の屋上庭園で、ショップ群の上に全長 1200 メートルの公園が設置されている。この公園は、デルフスハーフェの「Big shops」と呼ばれるショッピング街の上部に位置している。水の階段、大きな温室の中華レストラン、近隣住区の庭、など多様な用途を含んでいる。このプロジェクトの特徴として、3つの意義を開発で実現していることが上げられる。①洪水対策のための堤防、②民間と自治体の協力体制、③近隣住民にとっての重要かつ永続的な役割、である。

建物の上に屋上公園を作るというアイデアは 1998 年に生まれた。その後、住民、ロッテルダム市、デベロッパーであるデュラ・フェルメール社の協力を得て、長期にわたる集中的な計画プロセスを経て、2011 年 11 月、このプロジェクトが完成した。ショッピング街では「1 キロのショッピングを楽しむ」ことができ、奥行きは 40 メートルで、全長に沿って 750 台分の駐車場が設けられている。建物が完成した後に、屋上公園の建設が開始され、2013

年夏に公園の中央部が正式にオープンした。

この屋上公園は、周辺地域のための公園と、シュタットシャーベンス地区の新しいビジネス活動という2つの特徴を兼ね備えている。1998年以来、ロッテルダムの課題地区であるボスポルデル (Bospolder)地区とトゥッセンダイケン(Tussendijken)地区の住民は、近隣の公園の建設に力を注いできた。周辺の密集した多文化地区には、緑の屋外スペースが深刻に不足しており、当初は歩行者空間にする計画が、公園の建設に変更になった。また、近隣の住民は、売春の規制が緩和された地帯が隣接しているため、売春や麻薬の迷惑行為にも多くの被害を受けていた。自治体は主に緑地化を推進していたが、地権者である港湾局は港湾関連の事業用地にすることを計画していた。マースフラクテIIの造成計画が公表されるまで、自治体・住民と港湾局の交渉は続き、最終的には内陸部における港湾需要は縮小することや、住民からの要望が受け入れられ、現在の案に至ることになった。この場所は A20 高速道路の出口に近く、公共交通機関で簡単にアクセスでき、徒歩圏内には人口密度の高い住宅地があるため、合理的な意思決定のもと、ポスト工業化的開発が行われることになった。

前節で言及したデルフスハーフェ地区は、上記の M4H や Dakpark と隣接している。90年代から取り組まれた都市再生による空間開発と衰退地区における社会課題への取り組みが、ポスト工業化的開発と結びつき、地域における社会課題解決と新産業創出を相互連関的に実現しようとしている。これらの取り組みにおいて貫徹しているのは、地域・地区における人材の育成とサポートであり、図 29 において示されているように、教育や企業と連携したインターンの仕組み、メンタリング機会の提供、空間の提供、就業機会や起業の支援として、地区内における人的資源創出のためのサブシステムを形成している。

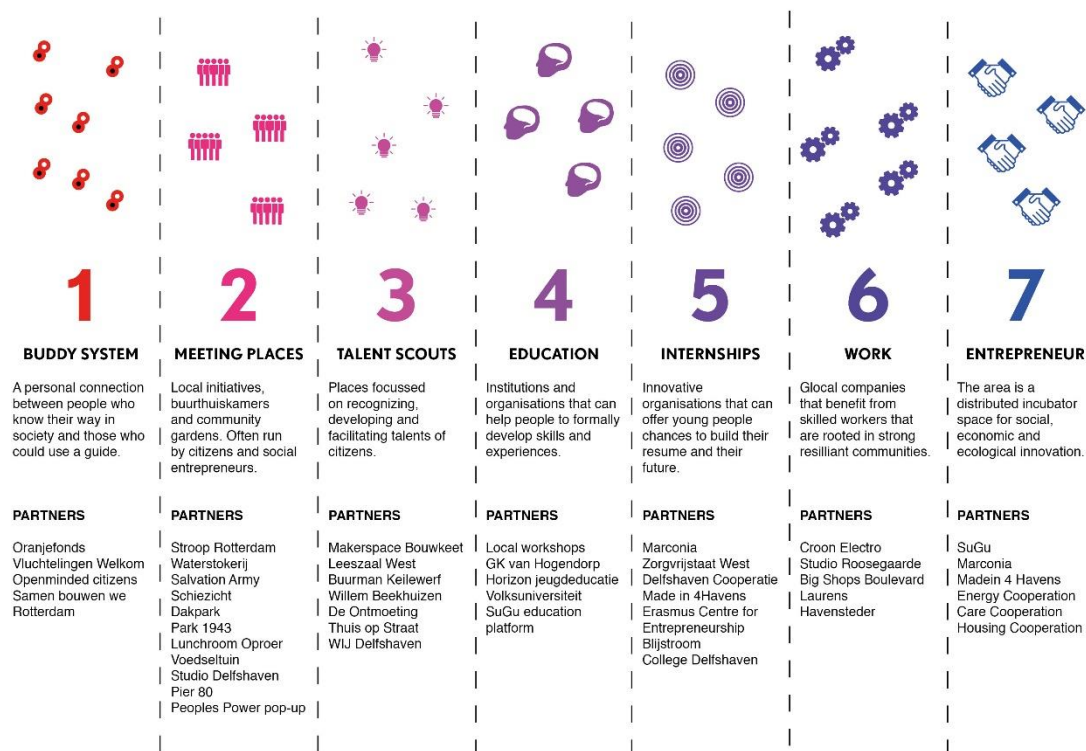


図 29 地区における人的資源開発と起業支援の仕組み-West Practice より-

3.7. 事例研究—社会的インパクト投資による若者の失業率の改善

2013 年、ロッテルダムでは失業率が上昇しており、特に若年層の雇用が最も低調であった。多くの若者は、資格の不所持や個人的な困難など、複数の問題に直面していた。自治体の財政再建プログラムにより厳しい予算カットが求められていたため、不満を抱いている若者などの労働市場から最も遠いグループには、他の資金調達プログラムを検討する必要があった。

ロッテルダムは、若者の雇用（失業率）に立ち向かうため、2014 年に欧州大陸初の社会的インパクト投資（SIB）を立ち上げた。若者に就業能力形成や機会を提供し、地方自治

体の予算削減、投資家のためのリターン創出を実現したビジネスクラブ(Buzinezzclub)プロジェクトである。

地元の社会起業家によって開発された最初の SIB パイロットプロジェクトは、課題を抱える若者達に届けられた。また、若者達の開業やキャリアに対する夢を実現させることによって、プロジェクトは彼らが彼らの生活と社会保障からの離脱に責任を持たせることに成功した。また、プロジェクトでは定量的に評価可能な確かなエビデンスが得られたのである。

Buzinezzclub の参加者は、平均すると参加していない人よりも 7 か月早く社会保障の請求を停止していた。地方自治体がサービスを提供するための新しい資金と方法を模索していたのと同じ頃に、このプロジェクトのディレクターが自らの取り組みを拡大する方法を模索していた。そこで彼らは、共同で Buzinezzclub を中心とした社会的インパクト投資 (SIB) を実施することに決めた。

SIB は、公的機関、社会起業家、革新的なソーシャルサービスを開始または拡大するための資本を提供する投資家や評価者を集める、比較的新しい金融商品である。規定された期間の満了までに、期待されたアウトカムが達成された場合、投資家は合意されたリターンと原資を受け取る。この枠組みでは、すべての当事者に確かな利益と価値がもたらされる。公的機関は、最小限のリスクで斬新で効果的な新しいサービスを開始することができる。社会的企業は成長が可能になると合わせて、投資家のビジネス経験から学ぶことができる。そして投資家は良い行いに対して、良いリターンを得ることができる。しかしその成功には、ステークホルダーの法的、財務的な知識と、このような出来高払いのプロジェクト特有の運用面での複雑さを管理する能力が重要となる。ステークホルダーは、適切なアイデアと社会的企業または起業家を見つけるという最初の課題を克服し、第 2 の課題である成果を定義し、測定する方法を見つけてゆく。そして、専門家、コンサルタントの助けを借りながら、SIB の実績ベースの契約のため、しっかりとした予測と、測定の統計モデルを設定する。

ロッテルダムの最初の SIB の成功に不可欠な要素の 1 つは、Buzinezzclub のユニークで実績のあるアプローチであった。Buzinezzclub は、ビジネスプラン作成などの個別のタスクに対する支援に限定されていた旧来の雇用対策とは異なり、現実的な期間で包括的な支援パッケージを提供している。長期的には若者の社会保障給付からの自立を目指し、専門家やボランティアの助けを借りて参加者は起業家の精神を発見し発展させたり、特定の業界で仕事を確保したり、才能が本当はどこにあるかを見つけることができる。最初の 6 ヶ月は、毎日のコーチング、ワークショップ、就業能力に関する授業を受け、その後は参加者が個人的な計画を立案・実行するまで支援が継続される。それらを通じて福祉給付から自立するための成功へのコーチングを受けることができる。「Buzinezzclub は、夢を具体的な目標に変え、彼らに対してポジティブなエネルギーで接することが、若者が下向きのスパイラルから脱出する手助けをするのに役立ちます。」というのは副市長である Maarten Struijvenberg 氏の言葉である。

総額 68 万ユーロ投資した ABN Amro と Start Foundation は、2 年間のプロジェクト期間に 160 人の若者が、予想されている期間よりも最低 3 ヶ月以上早く福祉給付から自立できた場合に、資金を得ることができるとある。3 ヶ月以内の期間であれば、すべてのステークホルダー間で残額が分けられる。

ロッテルダムでは Buzinezzclub SIB のおかげで、基本的な資格を持たない何百人もの若者が、彼らの興味と才能に合った仕事に熱心に取り組み、失業手当の請求を止めた。これまでに参加者の 10% が会社を設立し、30% が就職し、70% が勉強を始めている。これにより、60% までの失業をなくすことができた。これは、多くの問題を抱えるターゲットグループにとっては、非常に高い割合である。同時に、自治体は財源を節約することができ、青少年の失業に焦点を当てることができた。

自治体はまた、社会的企業の革新的なアイデアを活用する方法や、社会サービスの提供方法や評価に対する新たな厳密さと規律を学習した。将来的には、青少年ケア、多くの問題を抱える家族、ホームレス、元囚人の社会復帰、教育からのドロップアウト、サステナ

ビリティに関する問題など、他課題に取り組むための手段の一つとして、SIBを検討することを模索している。

ロッテルダム市は現在、Buzinezzclub SIB との再契約を検討中である。すでに2番目のSIBとなる Workshop Rotterdam South (WRZ) も設立されている。これにより、マース河南岸の労働市場から遠ざかっている失業者は、通常の職探しの代わりに、より家の近くで仕事に参加することができ、地元企業からの求人や社内研修を即座に受けることができる。Buzinezzclub SIB のコンセプトは、ユトレヒト、ハーグ、ドルドレヒトで採用され、国内における再現性と拡張性が実証されている。

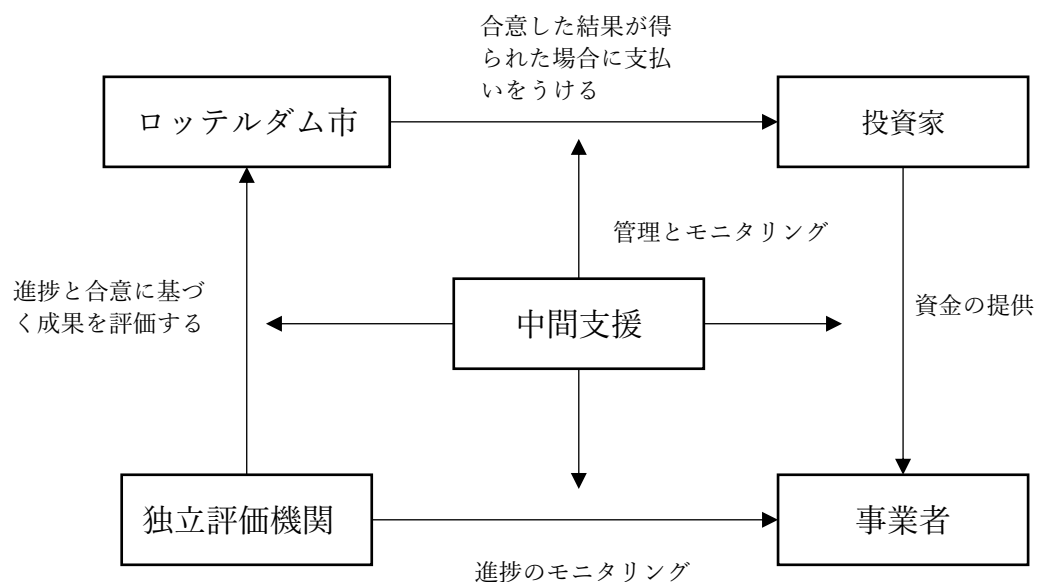


図 30 ロッテルダムにおける SIB のスキーム

3.8. 小括

ロッテルダムは、戦後以降の港湾開発を中心とした国家的な経済開発によって、国際港湾都市として急速な成長を遂げた一方で、80 年代以降は港湾単一機能都市からの脱却の機運が高まりサービス産業、住宅開発が行われた。知識文化都市を目指す開発においては、開発に

よる旧住民の追い出しや地価の上昇が事前事後的に発生する場合が多い。オフィスや、本社機能、文化施設の集積に不可欠な中高熟練サービス・ワーカーへの住宅供給が必要となるからである。ロッテルダムは港湾の競争力の強化と、旧港湾跡地の利活用や衰退地区の再開発を並行して進めている点にその特徴があるだろう。

ロッテルダムは、港湾面積の拡大と港湾機能の自動化、製造業集積の高度化によって国際的な競争力は維持されたが、港湾移転による空き地の発生や低熟練労働者の大量失業など、多くの課題と矛盾を抱えて発展してきたといえる。当初は中央政府の方針のもとでの経済中心の開発を推進してきたが、都市問題の深刻化に直面するなかで社会政策重視の風潮が生まれ、欧州や国内の他都市に先駆けて都市内の貧困や格差の是正を視野に入れた都市再生政策が行われた。セクターごとの縦割りの政策介入からセクター横断型の包括的アプローチに至るまでは、統合アプローチと呼ばれる手法が導入される前からの、地域における実践の積み重ねがその背景にあった。1990年代以降は、地区レベルでも統合的都市再生が行われ、統合的地区アクション計画の作成、住民参加による近隣住区再生政策が継続的に実施されている。

また、統合的かつ分権的な政策の実施にあたっては、国による市内に多数の貧困と失業を抱える大都市における統合的な都市再生のサポートと、多様な主体の参加を重視するEUのUPP・URBANプログラムのもとでの参加型都市開発の推進が、地域の取り組みと参加型の都市再開発の方法論を普及する後押しをした。現在でもその手法は受け継がれ、移民グループの起業支援プロジェクトやコミュニティ・ビジネスの振興を通じた職の創出など、地域コミュニティの形成と就業機会を作ることが、地域住民や地域団体の手でなされている。ロッテルダムの経験は国内都市間で共有されるとともに、URBACTなどEUのプログラムを通じて欧州の諸都市とも知の共有が進んでいることから、今後より一層分権的で統合的なボトムアップのプロジェクト手法が様々な都市の住民や地域団体の手によって深化していくことが予想される。

港湾跡地をめぐるのは、Makers District など新たな都市経済を生み出す取り組みが進め

られ、着実にブラウンフィールドが新産業の苗床として作り変えられつつある。RDM から一定数の起業家が生まれつつあることから、M4H における都市空間と知識経済空間の統合により都市経済を牽引する事業者が生まれてくることが期待される。

終章 研究の総括および課題と展望

4.1. 研究の総括

ロッテルダムを含む欧州の工業都市では、EU 統合に向けた地域間経済格差への対応と並行して、都市問題への対応が重視され積極的に取り組まれてきた。多くの都市において、70 年代までの工業化と 80 年代以降のポスト工業化が生んだ諸問題に向き合う事が求められたのである。本研究では、地域課題の統合的な解決を目指す EU の超広域的な政策のもとで、ロッテルダムがとった高度工業化とサービス経済化政策、都市内衰退地域の都市政策の実態と地域的制度の変遷の過程が明らかにされた。

2 章では、港湾および製造業の分析によって港湾の拡張、自動化、製造業の高度化の段階で、EU・国・自治体の重層的なガバナンス構造と地域主体の対応によって発展がもたらされたことが明らかになった。第一に、ロッテルダム港の開発にあたっては、人的資源の形成が重要不可欠であった。企業を越えた教育や職業訓練の制度を設立・運営し、産業の要求に合わせて発展させてきており、質の高い労働力の確保が難しいロッテルダムにおいて、港湾の発展を後押ししてきたと言えよう。第二に、製造業分野に関しては、石油備蓄・精製基地から石油化学、近年ではバイオ化学産業へと多角化が進み、研究開発への投資やイノベーションがより重視されるようになっている。EU のプレイス・ベースド・アプローチや国の成長セクターへのサポートによって、地域の産業集積を生かした新たな産業分野への投資が可能にしている。今後、欧州において低炭素社会への移行が進むにつれ、化石燃料や資源に依存しない代替燃料や代替材料分野への投資が、より大きなインパクトを地域経済にもたらしていくことが予想される。第三に、様々な主体の政策形成プロセスへの参加が、制度化されていることが特徴的であった。新港開発にあたっては、行政・経営者団体だけでなく、市民団体や環境保護団体、個別企業も参加し、ワークショップやサウンド・ボード・グループ等を通じて、将来の臨海地域像を議論する機会が設けられた。港湾における職業訓練や教

育校の設立の際は、使用者組合が先頭にたって運営を行い労働組合や行政も参加して教育訓練制度を作り上げている。

3章では、都市再生による都市空間の再開発とサービス経済への移行について議論した。ロッテルダムは、戦後以降の港湾開発を中心とした国家的な経済開発によって、国際港湾都市として急速な成長を遂げた一方で、空き地の発生や低熟練労働者の大量失業など、多くの課題と矛盾を抱えて発展してきた。当初は中央政府の方針のもとでの経済中心の開発を推進してきたが、都市問題の深刻化に直面するなかで社会政策重視の風潮が生まれ、都市内の貧困や格差の是正を視野に入れた都市再生政策が行われた。1990年代以降は、地区レベルでも統合的都市再生が行われ、統合的地区アクション計画の作成、住民参加による近隣住区再生政策が継続的に実施されている。統合的かつ分権的な政策の実施にあたっては、国による市内に多数の貧困と失業を抱える大都市における統合的な都市再生のサポートと、多様な主体の参加を重視するEUのプログラムのもとでの参加型都市開発の推進が、地域の取り組みと参加型の都市再開発の方法論を普及する後押しをした。当初は限られた大都市における衰退地区でのみ適用されていたアプローチが、地区アクション計画や行政の開発計画にも適用され、普及してきた過程が見て取れる。行政がこれらを採用するに至った背景には、EUからの地域開発補助金の申請要件に統合的な開発目標・評価指標の設定や公労使や地域団体のパートナーシップが盛り込まれたことが大きい。ことロッテルダムにおいてはそうしたEUや国家的開発プロジェクトの推進役として自治体や産業界がリーダーシップを発揮してきたことによって、統合アプローチの実践が積み重ねられ、多くの政策分野において取り入れられてきた流れが浮かび上がった。

こ地域固有の課題に対応する上では、自治体や企業の主体的な取り組みが必要であり、その権限と財源を移譲し、国がサポートするための分権化が必要であった。ロッテルダムにおいては、当初は国の政策において産業政策が推進されたが、地域の使用者組合を通じた水平的な強力関係や、自治体・港湾局への権限の委譲によってガバナンス構造が変化し地域コーポラティズムともいえる公(政)労使の協働による利害調整メカニズムが深化してきた。また、

統合アプローチによる都市政策が持続可能で包摂的な都市の発展にとって肝要であり、産業構造の転換と労働需要の変化への適応を可能にした職業訓練や起業家支援をはじめとする人的資源の形成政策と、知識・文化経済的な空間開発が相互連関的に行われたことが、ロッテルダム地域経済の発展を実現にしている。これらの事象を統合的かつ相互連関的にとらえるためには、制度論的な地域経済システム論的アプローチを拡張し、地域社会の制度変化を視野に入れた、地域社会経済システム論的アプローチが必要であろう。

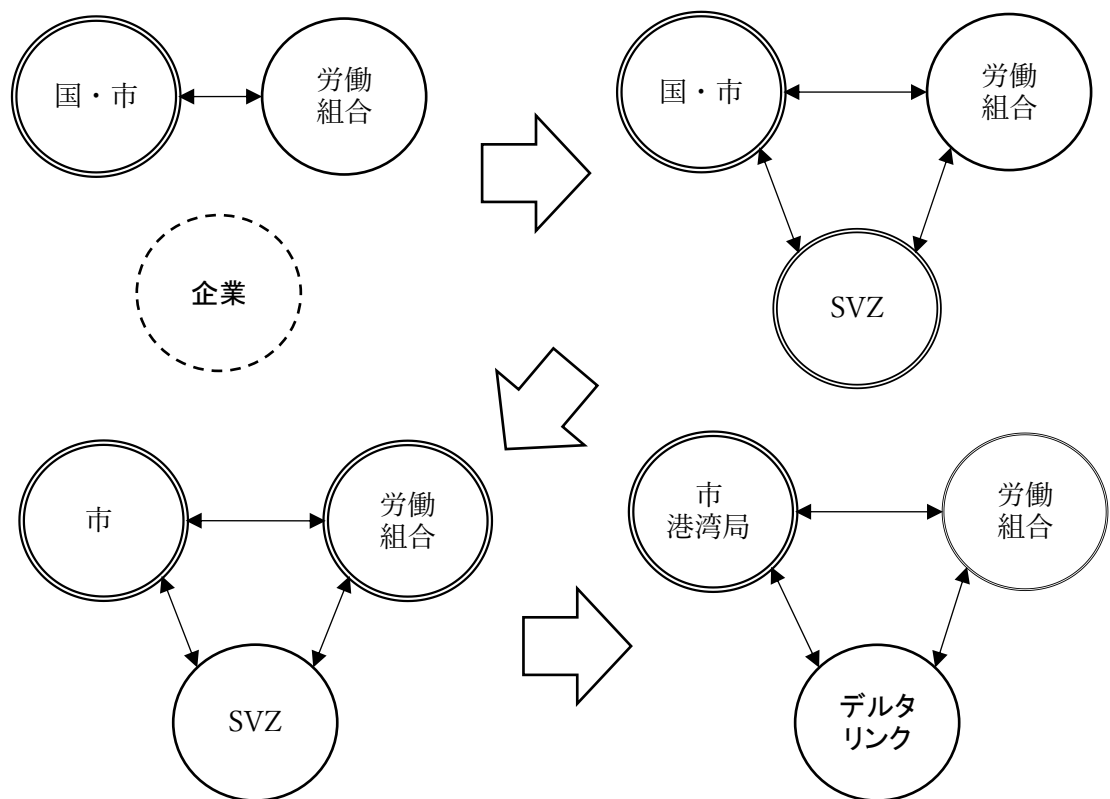


図 31 地域コーポラティズムの変遷

4.2. 地域的制度の変遷と主体の移り変わり

1)大規模な開発による都市空間の変容と空き地(ブラウン・フィールド)の発生、2)機械化・

自動化による製造業・港湾産業の高度化と知識文化サービス都市化、3) そこで求められる人材像の変化、4) 都市インフラや公共住宅、公共施設の老朽化。上記のようなポスト工業都市化をめぐって起こる社会・経済・空間的諸課題に統合的に対処しようとしているロッテルダムの取り組みは、現代の旧工業地域が抱える課題と政策的対応を検討する上で重要な示唆を与えるものであった。

表 23 制度および発展を牽引する主体の変遷

国民的制度(オランダ)

製品市場	労働市場	金融	福祉	教育
ゆるやかに規制された製品市場	労使協調 ↓ コーディネートされた労働市場	金融機関ベース	コーポラティズム・モデル	公的教育制度

地域における制度(ロッテルダム)

		1950's-1970's	1980's-1990's	1990's-2010's
地域固有の問題	地域経済	港湾の労働力不足,コンテナ化対応	港湾単一都市からの脱却 港湾機能の西への移動	スキルのミスマッチ 産業の持続可能性 (化学、CO ²)
	地域社会	移民の増加	セグリゲーション、 犯罪率上昇、薬物	若者・移民労働の失業 (中熟練Jobの減少、低熟練 Jobの分散)
	都市環境	住宅不足	港湾跡地の発生 都市環境の悪化	港湾跡地の発生
統合論理		安定的な労使関係にもとづく 港湾運営	空間開発とサービス経済開発 による雇用の創出、住宅開発 における参加	統合的アプローチによる都市 再生
主導的アクター		使用者組合	港湾局(国+市) 自治体	自治体、港湾局(民) +戦略的パートナーシップ
国民的制度の克服の課題		対立的な労使関係 (港湾)	郊外化	中央集権的計画、 縦割り財政

出所：佐無田(2012)を参考に作成

参考文献

- Andersson, R. and Musterd, S. (2005) "AREA-BASED POLICIES: A CRITICAL APPRAISAL",
Tijdschrift voor economische en sociale geografie, Volume 96, Issue 4.
- Aparts, Martin / Daamen, Tom / Huijs, Menno / de Vries, Walter, (2012) Port-city Development
in Rotterdam: a True Love Story,
- Armstrong, H, 原勲 編 (2005) 『互惠と自立の地域政策—CED の可能性』 文真堂.
- Andr'e Ouwehand, Gelske van Daalen, 角橋徹也訳 (2009) 『オランダの社会住宅—住宅セーフティネットのモデル』, ドメス出版.
- AWT (2003), Backing Winners. Van generiek technologiebeleid naar actief innovatiebeleid,
Advisory Council for Science, Technology and Innovation
- Berlin Senate Department for Urban Development, (2008), Social Cohesion in
Neighbourhoods across Europe Baseline Study, Berlin Soziale Stadt
- Bird, James Harold. 1963. The Major Seaports of the United Kingdom. Hutchinson
- Bird, J., 1973. Of central places, cities and seaports. Geography 58, 105-118.
- Boekholt, P., & den Hertog, P. (2005). SHAKING UP THE DUTCH INNOVATION
SYSTEM: HOW TO OVERCOME INERTIA IN GOVERNANCE. Governance of
Innovation Systems: Volume 2 Case Studies in Innovation Policy: Case Studies in
Innovation Policy, 2, 179.
- Boonstra, E. (2008), *Evaluatierapport Wallisblok experiment*, SEV-programma.
Kennisinfrastructuur Mainport Rotterdam (KMR), Deltalinqs, Havenbedrijf Rotterdam
(2008), *Arbeidsmarktverkenning Mainport Rotterdam 2008-2012*, ECORYS.
- Bosch, F. a. J. Van Den, Hollen, R., Volberda, H. W., and Baaij, M. G., 2011, The strategic
value of the Port of Rotterdam for the international competitiveness of the Netherlands : 60
p.

- Burgers, Jack/Musterd, Sako (2001) Global and Local Determinants of Social Exclusion; Amsterdam versus Rotterdam, Governing European Cities
- Kennisinfrastructuur Mainport Rotterdam (KMR), Deltalinqs, Havenbedrijf Rotterdam (2009), *Arbeidsmarktverkenning Mainport Rotterdam 2009-2013*, ECORYS.
- Castells, Flec ha, Freire, Giroux, Macedo, and Wills. (1999), CRITICAL EDUCATION IN THE NEW INFORMATION AGE, ROWMAN & LITTLEFIELD.
- Castells, M., 大沢善信訳 (1999), 『都市・情報・グローバル化』 平文社.
- Christopher Cadell (2008), Nicholas Falk and Francesca King, Regeneration in European cities: Making connections
- City of Rotterdam Regional Steering Committee (2009), “The City of Rotterdam, The Netherlands: Self-Evaluation Report”, OECD Reviews of Higher Education in Regional and City Development, IMH
- Couch, C. (2003), “Rotterdam: Structural Change and the Port” in Couch, C., Fraser, C., and Percy, S. eds., (2003) Urban Regeneration in Europe, Blackwell Science.
- COS (2005) Feitenkaart Omnibusenquête 2005.
- COS (2005), Staat van Rotterdam 2005.
- COS (2006), Staat van Rotterdam 2006.
- COS (2008), Staat van Rotterdam 2008.
- COS (2009), Staat van Rotterdam 2009.
- COS (2011), Staat van Rotterdam 2011.
- COS (2012), Staat van Rotterdam 2012.
- COS (2013), Staat van Rotterdam 2013.
- De Langen, P. (2002), “Governance in Seaport Clusters” IAME Panama 2002 Conference Proceedings.
- Doucet, Brian (2010), Rich cities with poor people: Waterfront regeneration in the

- Netherlands and Scotland, Netherlands Geographical Studies 391.
- Doucet, Brian (2012), Variations of the Entrepreneurial City: Goals, roles and visions in Rotterdam's Kop van Zuid and the Glasgow Harbour Megaprojects, International Journal of Urban and Regional Research
- The Dutch Inspectorate of Education (2012), The State of Education in the Netherlands.
- Esping-Andersen, G.(1999), Social Foundations of Postindustrial Economies, Oxford University Press.(渡辺雅男・渡辺景子訳(2000)『ポスト工業経済の社会的基礎——市場・福祉国家・家族の政治経済学』桜井書店).
- Fraser, C.(2003), "Change in the European Industrial City", in Couch, C., Fraser,C., and Percy, S. eds., (2003), *ibid.*
- Florida, R(2002), The Rise of the Creative Class: And How it's transforming work, leisure, community and everyday life
- Florida, R. (2008). Who's Your City?: How the Creative Economy Is Making Where You Live the Most Important Decision of Your Life. Basic Books.
- Florida, R. (2017). The new urban crisis: How our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class-and what we can do about it. Basic Books.
- Gemeente Rotterdam,(2017) Cultuurverkenning Rotterdam 2017.
- Gemeente Rotterdam,(2007), Veiligheidsindex 2007
- Gemeente Rotterdam,(2007) Economische Verkenning Rotterdam 2007
- Gemeente Rotterdam,(2008) Economische Verkenning Rotterdam 2008
- Gemeente Rotterdam,(2009) Economische Verkenning Rotterdam 2009
- Gemeente Rotterdam,(2010) Economische Verkenning Rotterdam 2010
- Gemeente Rotterdam,(2015) Economische Verkenning Rotterdam 2015
- Gemeente Rotterdam,(2017) Economische Verkenning Rotterdam 2017
- Gemeente Rotterdam,(2018) Economische Verkenning Rotterdam 2018

- Gils, M. V. A. N., and Klijn, E., 2007, Complexity in Decision Making : The Case of the Rotterdam Harbour Expansion . Connecting Decisions , Arenas and Actors in Spatial Decision Making: v. 8, p. 139–159.
- Hall, P. (1995), “Towards a General Urban Theory”, in: J. Brotchie, M. Batty, E. Blakely, Hall, P. and Newton, P. (ed.), Cities in competition: productive and sustainable cities for the 21 century, Longman Australia, Melbourne.
- Hall, P., Soskice, D. (2001), Varieties of Capitalism: The Institutional Foundations of Comparative Advantage, Oxford University Press. (遠山弘徳 他訳(2007), 『資本主義の多様性 — 比較優位の制度的基礎』 ナカニシヤ出版).
- Hall, Peter V. 2003. “Regional Institutional Convergence? Reflections from the Baltimore Waterfront.” *Economic Geography* 79(4): 347–63. <http://www.jstor.org/stable/30032943>.
- Hall, Peter V., and Wouter Jacobs. 2010. “Shifting Proximities: The Maritime Ports Sector in an Era of Global Supply Chains.” *Regional Studies* 44(9): 1103–15.
- Harvey(2001)、David, *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography* .
- Harvey, David(2005), *A Brief History of Neoliberalism* (『新自由主義－その歴史的展開と現在』 渡辺治監訳 2007 年 作品社)
- Harvey, David、*Rebel Cities* (2012) (『反乱する都市－資本のアーバナイゼーションと都市の再創造』 森田成也他訳 2013 年 作品社)
- Hoyle, Brian Stewart. 1989. “The Port—City Interface: Trends, Problems and Examples.” *Geoforum* 20(4): 429–35
- Jacobs, A., and W, D. L. P., 2010, Integrating World Cities Into Production Networks : The Case of Port Cities:
- Jacobs, W.A.A. 2007. “Political Economy of Port Competition : Institutional Analyses of Rotterdam, Southern California and Dubai.”
- <http://repository.ubn.ru.nl/handle/2066/30200> (April 29, 2016).

Kreukels, Anton (2003), Rotterdam and the South Wing of the Randstad, Metropolitan Governance and Spatial Planning

Lee, Sung-Woo, Dong-Wook Song, and César Ducruet. 2008. "A Tale of Asia's World Ports: The Spatial Evolution in Global Hub Port Cities." *Geoforum* 39(1): 372–85.

<http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S001671850700125X> (October 17, 2016).

London School of Economics (2009), *Tales of Cities – 7 Cities in Europe*

McGregor, A. McConnachie, M. (1995), Social Exclusion, Urban Regeneration and Economic Reintegration, *Urban Studies*, Volume: 32 issue: 10.

McCarthy, J (1996), "Waterfront regeneration in the Netherlands: The cases of Rotterdam and Maastricht", *European Planning Studies*, Vol. 4 Issue 5.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2007, Determinants of the competitive position of Dutch seaports 26:

Musterd, S/Ostendorf, W (2008), Integrated Urban Renewal in the Netherlands: a Critical Appraisal

Nap, 2010, Integrated industrial sites in the Netherlands:

Nenov, D., (2014), Evaluating the competitive position of the Rotterdam Petrochemical Cluster.

Nijdam, M., 2010, Leader Firms -The value of companies for the competitiveness of the Rotterdam seaport: Erasmus University Rotterdam.

Notteboom, Theo E., and Jean Paul Rodrigue. 2005. "Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development." *Maritime Policy and Management* 32(3): 297–313.

Olivier, D, and B Slack. 2006. "Rethinking the Port." *Environment and Planning A*.

Port of Rotterdam Authority (2011), Annual Report 2011.

Port of Rotterdam Authority (2012), Annual Report 2012.

- Port of Rotterdam Authority (2011), Port Vision2030..
- Rodrigue, Jean-Paul, Claude Comtois, and Brian Slack. 2017. The Geography of Transport Systems. <https://transportgeography.org/> (May 26, 2018).
- Romein, Arie (2005),Leisure in Waterfront Redevelopment: an Issue of Urban Planning in Rotterdam
- Romer, P. M. (1986). Increasing returns and long-run growth. *Journal of political economy*, 94(5), 1002-1037.
- Sassen, S. (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press.(伊豫谷登士翁監訳(2008),『グローバル・シティー——ニューヨーク・ロンドン・東京から世界を』筑摩書房.)
- Stouten, P. (2004), *Duurzaamheid van de Stadsvernieuwing*, DUP.
- Stouten, P. (2005), *Sustainable Urban Renewal*.
- Stouten, P. (2010), *Changing Contexts in Urban Regeneration, 30 Years of Modernisation in Rotterdam*, Techne Press.
- van den Berg, L., Braun, E. and van der Meer, J.(1998), *National urban policies in the European Union : responses to urban issues in the fifteen member states*, Ashgate, Aldershot.
- van den Berg, L. (2008) “Noordrand Project: Cooperation Inthe Rotterdam Region.” In *Empowering Metropolitan Regions through New Forms of Cooperation. New Perspectives on Metropolitan Governance.*, , 255.
- van den Berg, L., van der Meer, J. and Otgaar, H.J.A. (1999),*The Attractive City: Catalyst for Economic Development and Social Revitalisation*, EURICUR.
- van den Berg, L., van der Meer, J. and Pol, P.M.J. (2003), *Social Challenges and organizing capacity in cities*, Ashgate, Aldershot.
- Van Kempen, R. (2002), “Big cities policy in the Netherlands”, *Journal of Economic & Social*

Geography, Volume 91, Issue 2.

Wagenaar, C. (2011), *Town Planning in the Netherlands since 1800*, 010 Publishers

一之瀬 政男 (2010), 「海外におけるコンテナターミナル自動化の水準」, *OCDI QUARTERLY*, 80 号, 国際臨海開発研究センター.

伊藤 滋他監修 (2004), 『欧米のまちづくり・都市計画制度ーサステイナブル・シティへの途』, ぎょうせい.

遠藤聡 (2012), 「地域経済研究における制度論的アプローチの諸潮流と展開ー現代日本の地域経済政策への示唆を求めてー」 *龍谷政策学論集* 第 2 巻、第 1 号.

岡部明子 (2003), 『サステイナブル・シティ-EU の地域・環境戦略-』 学芸出版社.

欧州委員会地域政策総局 (2009) 「欧州における持続可能な都市開発の促進」

欧州港湾労働事情研究調査団編著 (1970) 『欧米の港湾』 横浜港運協会.

角橋徹也, 塩崎賢明 (2003), 「アムステルダム・ベルマミア高層住宅団地の再生事業に関する研究: 統合的アプローチによる持続可能なコミュニティの建設」 *日本建築学会計画系論文集*, p. 219-226.

角橋徹也 (2009), 『オランダの持続可能な国土・都市づくり』 学芸出版社.

河毛一郎 (1965) 「ロッテルダム港における港湾労働訓練施設について」 *港湾*, 42 巻 2 号, 日本港湾協会.

川島佑介 「政府間関係と政策志向の変化 (1) : 後期ロンドン・ドックランズ再開発を事例に」 *名古屋大学法政論集* 257 号, 2014

木島信比古, 2007, ロッテルダム港の整備: *Civil Engineering Journal*, v. 7.

北見俊郎 (1976), *都市と港: 港湾都市研究序説*: 青山学院大学経営研究所研究叢書, 同文館出版.

喜多村昌次郎 (1971) 「欧米における港湾労働の実情--ロッテルダム港の港湾労働」, *港湾*, 48 巻 12 号, 日本港湾協会.

喜多村昌次郎 (1973), 『欧米の港湾労働』 港湾労働経済研究所.

- 喜多村昌次郎(1976),『「港湾近代化と港湾労働」, 調査季報, 52 号, 横浜市企画調整局都市科学研究室.
- 木下勇, ハンス・ビンダー, 岡部明子(2012),『アイデンティティと持続可能性～「縮小」時代の都市再開発の方向～』萌文社.
- 小泉秀樹, 矢作弘(2005),『持続可能性を求めて-海外都市に学ぶ』, 日本経済評論社
- 国土交通政策研究所(2008), “地方分権社会における広域的観点からの都市整備に関する研究ードイツ、英国、オランダの広域調整を中心としてー”, 国土交通政策研究 第 8 1 号.
- 小玉徹(2010)『福祉レジームの変容と都市再生』ミネルヴァ書房.
- 財団法人日本都市センター(2012),『オランダの都市計画法制ー 全訳・オランダ空間整序法ー』日本都市センターブックレット.
- 下平好博, 三重野卓 編(2009),『グローバル化のなかの福祉国家』, ミネルヴァ書房.
- 中野宏幸, 2013, ロッテルダム港の港湾経営戦略-ビジネスモデルの変化と 戦略的チャレンジ-: 港湾, p. 34.
- 中村剛治郎,(2004),『地域政治経済学』有斐閣.
- 中村剛治郎,(2008),『基本ケースで学ぶ地域経済学』有斐閣.
- 中村剛治郎, 佐無田光(2006),「環境再生と地域経済の再生 -ポスト工業化時代の大都市圏臨海部再生-」淡路 剛久監修『地域再生の環境学』東京大学出版会.
- 二村真理子, 2009, 港湾競争力に関する考察ーロッテルダム港の戦略的な港湾運営: 海事交通研究, v. 第 58 集.
- 福原由美, 塩崎賢明, 堀田裕三子(2005) 「Urban PilotProject の事業枠組み とケーススタディ」 日本建築学会計画系論文集, v. 590.
- 福原由美, 塩崎賢明, 堀田祐三子, 石川路子(2006), 「ブリュッセルにおける都市再生事業の特質に関する研究 : Contrats de Quartier 事業を事例として」 日本建築学会計画系論文集, p. 137-144.
- 水島治郎(2012),『反転する福祉国家ーオランダモデルの光と影ー』岩波書店.

みずほ総合研究所(2008), “英国とオランダの雇用セーフティネット改革 ～日本の「求職者支援制度」創設に向けた示唆～」 みずほレポート.

村木美貴(2014)「都市再生における民間活力推進のための連携に関する一考察 - リバプールの都市再生に着目して」 日本都市計画学会 都市計画論文集, v. 49, p. 771-776.

村山 顕人 他(2006), 「大規模工業・港湾地区の再生に向けた空間計画の枠組みに関する考察－イギリス・ロンドン及びオランダ・ロッテルダムの事例分析から－」, 『都市計画文集』, 日本都市計画学会.

矢作弘(2005)「「港湾都市」大規模開発で欧州の中核都市を目指すハンブルグ」日経グローバル

リクルートワークス研究所(2002), “欧米諸国の労働市場サービス - 英・独・蘭・仏・米の労働力需給調整システムの課題と展望 - ”2002, vol.2, 株式会社リクルート.

参考資料・データベース・ホームページ

Delfshaven(1995-) オンライン議事録

Statistics Netherlands – CBS , <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/home/default.htm>

「Phase I Urban Pilot Projects」

http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/urban2/urban/upp/src/phase_i.htm(2013/12/26 アクセス)

「Phase II Urban Pilot Projects」

http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/urban2/urban/upp/src/phase_ii.htm(2013/12/26 アクセス)

Rotterdam in cijfers, <http://www.rotterdam.nl/onderzoek>

Jeugd, Onderwijs en Samenleving (JOS)

Data Archiving and Networked Services (DANS)

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

インタビュー

Degroot van dijk, H 氏(Deelgemeente Nood)

Harreman, T 氏(元 Delfshaven 地区議会議長)

Hoogwerf, N 氏(Deelgemeente Delfshaven)

Irma de Winter 氏(Education and Information Center Rotterdam Port)

Michel Berenderecht 氏(LyondellBasell 社)

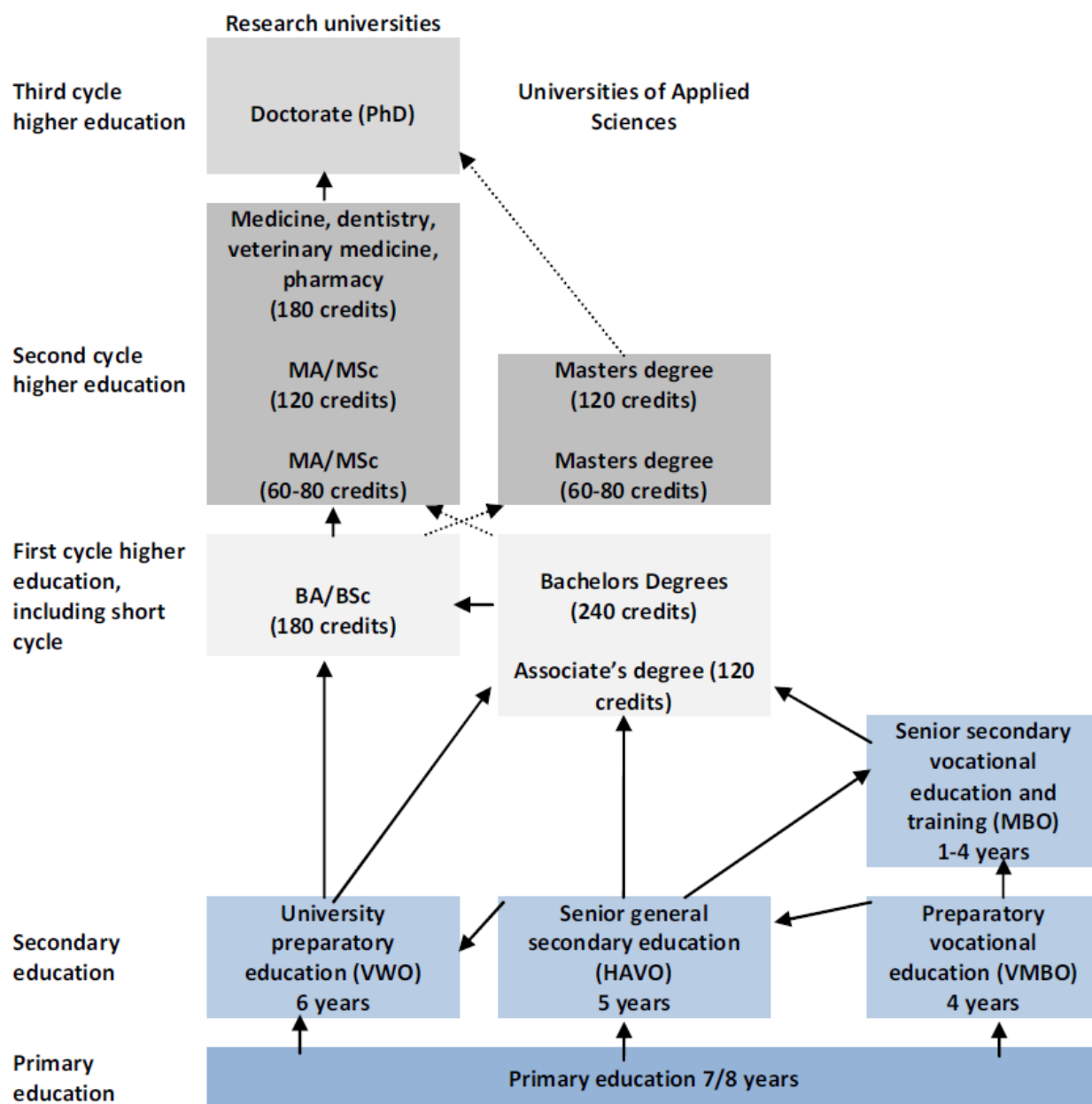
Port of Rotterdam Authority 広報部

Vellinga, J 氏(inicio)

木島 信比古氏(ロッテルダム港湾局日本代表)

成田忠臣氏(一般社団法人 日本港運協会)

図 32 オランダの教育システム



出所: SEO Economisch Onderzoek (2009), Amsterdam, Netherlands: Self-Evaluation Report, p. 34.

表 24 マースフラクテ開発プロジェクトにおける参加主体

Exploration phase Space problem Mainport Rotterdam (VERM)

主体	特徴	参加のタイミング
市民	個々の市民	ワークショップとラウンドテーブル会議
経済的利益団体	全国的な経済利益集団(労働組合、雇用者組織、オランダ化学産業協会)	Sounding board Group、ナショナルプレゼンテーション、ワークショップ
環境保護団体	全国的・地域的環境団体 (Society for Nature and Environment, World Nature Fund)	Sounding board Group、ワークショップとラウンドテーブルへの緩やかな参加
地域代表	市長、議員、港湾関連企業の代表者	コンサルタント・ディスカッションへの積極的な参加、ラウンドテーブル、ワークショップなど
専門家、研究者	学識経験者、地域経済・公共政策・環境等の専門家	専門家会議中心、Sounding board groupへは緩やかな参加
国の行政官	大臣	最小限の関与
省庁	公的住宅とゾーニング、公共事業、運輸水利管理省、金融、経済	最小限の関与、VERMをめぐる対話は活発
国会	政党	ごく限定的な関与

出所: Gils, M. V. A. N., & Klijn, E. (2007). Complexity in Decision Making : The Case of the Rotterdam Harbour Expansion . Connecting Decisions , Arenas and Actors in Spatial Decision Making, 8(2), 139–159.

The Project Office Mainport Rotterdam

主体	特徴	参加のタイミング
経済的利益団体	全国的な経済利益集団(労働組合、雇用者組織、オランダ化学産業協会)	内部の調整にて参加、ONRのレギュラーセッションもあり
環境保護団体	全国的・地域的環境団体 (Society for Nature and Environment, World Nature Fund)	ONR(Consultation Non-Public Actor)への参加、ビジョン作成への部分的な参加、環境的価値の実現に向けた議論への参加
地域代表	市長、議員、港湾関連企業の代表者	Public Consultation Mainports (BOM)および、ビジョン作成への参加
プロジェクト コーディネータ	PMRおよび個人	ONRおよびBOMへの参加および両者の橋渡し
国の行政官	大臣	最小限の関与、最終段階にて参加
省庁	公的住宅とゾーニング、公共事業、運輸水利管理省、金融、経済	Public Consultation Mainportsへの参加、大臣への情報提供
国会	政党	ごく限定的な関与

Consultation Non-Public Actors will be named ONR (Overleg Niet Rijkspartijen in Dutch)

The ONR is the forum where the non-public actors met each other and discussed the alternatives of port expansion and tried to make their advice heard among the ministers and within the departments. The ONR was formalised in 2000.

Public Consultation Mainports will be named BOM (Bestuurlijk Overleg Mainports) in this article.

The BOM was the forum in which the public actors met each other and discussed the alternatives of the harbour expansion. They were directly linked to the departments and ministers.