

## 論 説

# 都市再開発から世界都市の建設へ（2・完） ——ロンドン・ドックランズ地区の経験

川 島 佑 介

### 目次

- はじめに 筆者の問題関心と本稿の狙い
- 第一節 中央政府・LDDCと地方自治体の協調的關係の形成（以上、259号）
- 第二節 後期ドックランズ再開発の成果についての分析
  - 第一項 後期ドックランズ再開発の成果——数量的データからの分析
  - 第二項 「世界都市ロンドン」の一角としてのドックランズ
  - 第三項 住民による、LDDCへの肯定的評価と世界都市化の受容
- おわりに 本稿のまとめと課題
- 参考文献（以上、本号）

### 第二節 後期ドックランズ再開発の成果についての分析

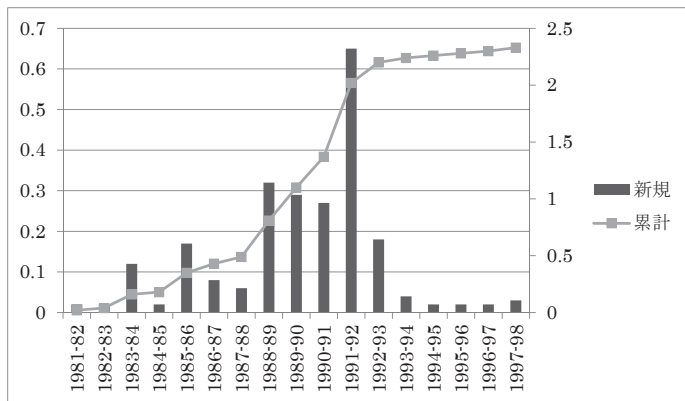
本節では、後期LDDCによる再開発の成果について分析する。第一項では、前期に引き続き後期ドックランズ再開発も、経済成長的側面の再生に成果を上げたと共に、生活保障的側面の再生にも一定の成果を上げたことを示す。第二項では、再開発の結果、ドックランズが世界都市ロンドンの一角となったことを論じる。第三項では、後期のLDDCとドックランズ再開発に対する住民から評価が好転したことを明らかにした後、この好転は、後期LDDCの世界都市化と生活保障的側面の再生の重視に由来するものであったことを示す。

第一項 後期ドックランズ再開発の成果——数量的データからの分析

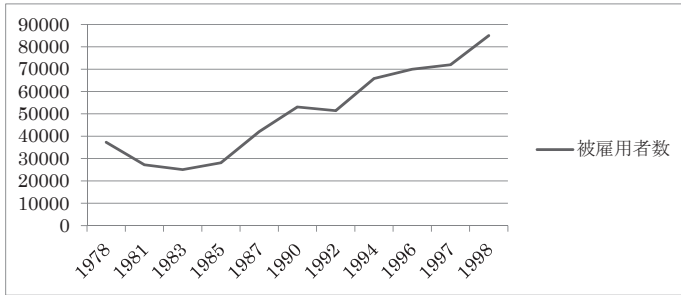
まずは数量的なデータを確認しておこう。図表2と図表3で、ドックランズ地区の新規オフィススペースと被雇用者数の変化を示しておく。

新規オフィススペースは、1990年前後をピークにして、その後は低調である。これには、1990年頃の好景気とその後の不況が影響を及ぼしていると考えられる。しかしながら、1998年の段階では、テナントの入居率は高い（例えば、アイル・オブ・ドッグズで91%（LDDC 1998a: “Commercial Development”））。さらに被雇用人数も、ドックランズが不況期であった1992年に若干減少するものの、その後は再度増加し、最終的にはLDDCの設立時である1981年の二倍以上の雇用が確保されている。したがって、後期においても、経済成長的側面の再生は成果を上げていると評価されてよい（LDDC 1997b）。

【図表2：新規オフィススペース：単位は百万平方メートル。棒グラフはその年の新規分（目盛りは左側）を、折れ線グラフは累計（目盛りは右側）をそれぞれ示す。（LDDC 1998b: “New Build Commercial and Industrial Floorspace 1981/2 - 1997/8”）より筆者作成】



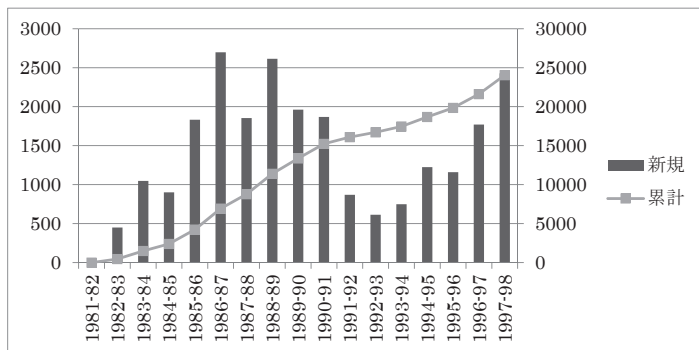
【図表 3：LDDC 管轄内の被雇用者数：単位は人数。（LDDC 1998c: Table1）より筆者作成】



前期と比べて悪化している経済指標は、投じられた公金と民間投資の比率である、レバレッジ比である。1986年のレバレッジ比は約7.73あった。だが、1981年から1998年までの通算のレバレッジ比は、約4.14にまで低下している（LDDC 1998f: “Achievement”）。レバレッジ比が低下したことについては、論理的には、二つの原因を考えることができる。一つ目は、民間投資が減少したにも関わらず、公金支出を拡大したことである。二つ目は、そもそも民間投資を呼ばないような政策領域に公金を支出したことである。一つ目の原因は、ドックランズの世界都市化が国策化したことを示すものである。「今日の不動産市場の国家的な低迷においても、……LDDCは開発促進組織であり、それゆえに環境省の支援のもと、公的資産やコミュニティ・プロジェクトへの支出を拡大してきた」（LDDC 1990b: 2）のである。厳密な分析は本稿の問題関心を超えるため省略するが、逆に言えば、前段落で明らかにした、1990年代初期の不況が、ドックランズに大きな停滞をもたらさなかったのは、大規模な公金注入の成果であるとも言えよう。

二つ目の原因は、後期LDDCが生活保障的側面に支出を拡大したことを意味している。このことは川島（2014d）で論証したので、ここでは、その成果を確認しておこう。ドックランズ住民にとって焦眉の課題の一つであった住宅数は、図表4のように推移した。

【図表4：新規住宅完成数：単位は戸数。棒グラフはその年の新規分（目盛りは左側）を、折れ線グラフは累計（目盛りは右側）をそれぞれ示す。（LDDC 1998e: Table1）より筆者作成】



図表4から、新規住宅数が、1980年代後半から大きく増加していることを確認することができる。1990年代に入ると、一度低下するが、1990年代半ばには、年間1000戸以上に回復している。さらに、後期LDDCは、従来からの住民への住宅供給にも大きな成果を上げている。例えば、住宅協会の提供する社会住宅へのLDDCの補助は、全て1990年代になされており、合計で2029戸、補助金額は5111万ポンドに達する（LDDC 1998e: Table3）。またLDDCは、公営住宅の改修にも補助金を出したが、これは1988年以降に集中している（合計で7973戸、4266万ポンド）（LDDC 1998e: Table4-6）。また、もう一つの大きな懸案事項であった失業率についても大幅な改善が確認できる。すなわち、1981年には17.8%であった失業率は、1998年には7.2%となっており、LDDCの撤収時には、設立時よりも10ポイント以上改善されている（LDDC 1998a: “Unemployment”<sup>19)</sup>。

本項で整理・紹介してきた数量的指標は、1998年のドックランズが、荒れ果てたインナー・シティという状況を脱していたことを示している。経済成長的側面については、再開発が堅調に継続した。また、住宅不足

19) ただし、失業率の低下は、多くの場合勤務先の移転に伴って流入してきた新規住民によるところも大きい。従来からの住民の失業問題については、本節第三項で詳しく分析する。

や高失業率も、少なくとも数量的には大いに改善されており、生活保障的側面の再生も進んだと言える。したがって、後期ドックランズ再開発は、経済成長的側面と生活保障的側面双方において、成果を上げたと評価されうるのであろう。

## 第二項 「世界都市ロンドン」の一角としてのドックランズ

川島（2014d）では、中央政府とLDDCが、後期にはドックランズ再開発の方向性を「世界都市ロンドンの一角」へと明確化したことを明らかにした。また、前項では、経済成長的側面と生活保障的側面双方において、後期ドックランズ再開発が成果を上げたことを確認した。本項では、この二つの知見の接続を試みる。つまり、前項で示した各種パフォーマンスは、中央政府とLDDCの世界都市化戦略が狙い通りいったために達成されたこと、すなわち、ドックランズの世界都市化を示すものであることをここで論じる<sup>20)</sup>。

もっとも、世界都市の定義やその本質をめぐっては、多くの議論があり、未だ確立されているとは言い難い状況である<sup>21)</sup>。しかし、大まかな特徴は共有されていると思われる。それは、経済・社会・政治の各領域に分けられる。各々の領域において、世界都市研究の示唆と対比しながら、再開発後のドックランズの姿を検討したい。

### （一）経済的領域における世界都市化の検証

世界都市の経済的構造は、世界都市の定義にとって最も重要な領域であるとされている。国際市場において占める地位が、世界都市を世界都市ならしめる理由だからである<sup>22)</sup>。これを踏まえ、加茂利男は、世界都市の経済的特徴を具体的に二つ挙げている。すなわち、①多国籍企業本社拠点の存在と②金融・対法人サービス機能の存在である（加茂

---

20) 世界都市研究にとってはロンドンもその理論的資源地であった。したがって、ドックランズを世界都市研究と対比させるという本項の試みは、一見すると、トートロジーに見えるかもしれない。しかし、本項での分析対象は、ロンドン全体ではなく、かつては荒廃していたドックランズ地区のみであるということを再度強調しておく。

21) 例えば、(Knox and Taylor 1995) 所収の諸論文を参考されたい。

22) 世界都市の経済構造について、詳しくは、川島（2011a: 第二節第一項）での整理を参照されたい。

2005: 15-18)<sup>23)</sup>。この二つの観点から、後期ドックランズ再開発の経済成長的側面の成果をまとめておこう。

ドックランズにおいて経済成長的側面の再開発が最も進んだのは、カナリー・ウォーフであると言えよう。カナリー・ウォーフには、三つの超高層ビルが建設されることとなった。ワン・カナダ・スクウェア One Canada Square、HSBC タワー HSBC Tower、シティグループ・センター Citigroup Centre である。ワン・カナダ・スクウェアが1991年に完成したのに対して、HSBC タワーやシティグループ・センター、さらにその他の高層ビルのほとんどは主に2000年代に入ってから完成した (LDDC 1998b: “The Canary Wharf Story”)。このような建設ラッシュからは、LDDC 後も民間企業によってドックランズ開発が進んだことを、まずは確認することができる。

次に、LDDC 撤退時にカナリー・ウォーフに入居していた企業を見てみよう。LDDC の紹介によれば、それらはモルガン・スタンレー社 Morgan Stanley、クレジット・スイス・ファースト・ボストン社、リーダーズ・ダイジェスト社 Readers Digest など、「多くの多国籍企業」が挙げられる (LDDC 1998b: “Canary Wharf 1997”)。

その後、2013年までの間に、上述のように、HSBC タワーや、シティグループ・センターなどが建設された。この二つのビルはそれぞれ HSBC グループの世界本社 Headquarters とシティバンクグループのヨーロッパ・中東・アフリカ本社として利用されている。他にもバークレイズ社 Barclays の世界本社、JP モルガン・チェース社 JP Morgan Chase のヨーロッパ本社、クリフォード・チャンス社 Clifford Chance の世界本社など、多国籍企業の本社拠点が数多く存在している<sup>24)</sup>。これは、世界都市の経済的領域の条件①である、多国籍企業の本社拠点の存在を示すものである。

また、HSBC タワーにある HSBC 社とシティグループ・センターにあ

23) 同様の視点として、デヴィッド・サイモン David Simon による定義が挙げられる (Simon 1995: 141-142=105)。なお加茂は、世界都市の特徴として、「世界を変える力」という特徴も指摘している (加茂 2005: 18-19)。しかし、この特徴はかなり抽象的であることと、これは東京という個別事例を理解する上で重要であるとの彼の指摘の二つ理由により、本稿では考察対象から外した。

24) これは、カナリー・ウォーフのビジネス団体である、カナリー・ウォーフ・グループ社 Canary Wharf Group PLC のホームページに依拠している。

るシティ銀行は、世界的にも有数の大手銀行である。ワン・カナダ・スクウェアにも、ニューヨーク・メルトン銀行 The Bank of New York Melton をはじめとして多くの銀行・証券会社が入居している<sup>25)</sup>。このような有力な金融管理産業の進出は、世界都市の経済的領域の条件②である、金融・対法人サービス機能の存在を示すものである。

さらに、ホテルやレジャー施設の拡充も世界都市の特徴の一つである。なぜなら、これらは、世界都市の経済的領域の条件である、本社機能や金融・対法人サービスを支える産業だからである。後期 LDDC は、多国籍企業の本社拠点や金融管理産業の複合体を「ビジネス・コミュニティ」と呼び、それが集積するカナリー・ウォーフを「ビジネス地区 Business District」と呼んだ。LDDC の最終年である 1997 年には、「ビジネス地区」にホテルやカジノなど各種レジャー施設の建設計画が多く持ち上がった。LDDC は、これらの施設が「ビジネス・コミュニティ」に高品質な機能を付与するとして、歓迎した（LDDC 1998a: 16-17）。実際のところ、かかる産業が進出していることから、ドックランズが経済的領域において世界都市化していると判断することができる。

以上、まずは経済的な視角から、ドックランズの世界都市的特徴を示した。ここからは、中央政府と LDDC によるドックランズの世界都市化戦略が狙い通りいったこと、そして、ドックランズの世界都市化が前項で数量的に確認した高い経済パフォーマンスに寄与したことが分かる。

## （二）社会的領域における世界都市化の検証

続いて、社会的領域と照らし合わせてみよう。加茂は世界都市の社会的特徴を「分極」と表現している。つまり、一方の極には、「法人本社、金融、証券、不動産、法務、広告などの高次サービスなど、世界都市機能の核をなす経済活動の担い手」である、「専門的なホワイトカラー職」が存在する。もう一方の極には、「低賃金の不熟練労働者」が存在している（加茂 2005: 19-21）。

LDDC 以前のドックランズの社会的特徴は、製造業従業者が過半数を

---

25) 論拠は、注 (24) と同じである。

占めていた雇用形態からも分かるように、比較的均一な住民階層である(Docklands Consultative Committee 1989: Fig.3)。それに対して、1990年代以降のドックランズ社会は、分極化の様相を呈している。まず、雇用の内訳をより詳細に見ておこう。LDDCの調査によると、1997年で最も雇用数が多かったのは、「金融仲介」と「不動産、賃貸、ビジネス活動」の二分野であり、それぞれ全雇用数の22%と21%を占めている<sup>26)</sup>。これが、加茂の言う、専門的なホワイトカラー職という一方の極を形成している。他方で、従来からの「製造業」が19%とこれに続き、さらに、「交通・コミュニケーション」(9%)、「倉庫・小売・修理」(8%)、「コミュニティ・サービス活動」(6%)、「ホテル・レストラン」(4%)と非熟練労働者を多く抱える業種が並ぶ(LDDC 1998a: Table2)。これは、低賃金の非熟練労働者というもう一方の極を意味している。1973年には、「製造業」(25%)と「交通」(10%)が上位二分野であり、雇用体系が比較的均一であったことと対比すると、LDDC後のドックランズの雇用状況は、やはり大きく「分極化」したことを示している(LDSP, Table4B)。

次に住宅の内実を検討しよう。持ち家率を高めるというLDDCの目標のため、新規住宅24042戸のうち、17789戸は持ち家住宅であった(LDDC 1998e: Table8)。事実、LDDCは、これが住宅の選択の余地を広げ、ホワイトカラー職のドックランズへの流入を促進したと誇っている(LDDC 1998d: New Housing Strategies)。他方で、前項で明らかにしたように、後期には賃貸用の社会住宅も量的に拡大した。社会住宅の定義から言っても、これは、再開発の利益を十分に受けられていない低所得住民用である。したがって、ドックランズの住宅状況も「分極的」なものとなった。

この分極化は、LDDC後のドックランズの社会学研究でも指摘されている。ドックランズの大きな変化が関心を呼んだため、社会学的研究も蓄積されてきているのである。これらをレビューしたティム・バトラー Tim Butler は、ドックランズで起きた変化のプロセスを把握する試みについては一層の研究蓄積が必要であるとの留保を付した上で、ドックラン

---

26) この分類はあまり一般的とは言えず、また「賃貸、ビジネス活動」とは具体的に何を指しているのかやや不明瞭ではある。もっとも、これが、加茂の指摘するホワイトカラーの専門職であることは明らかであろう。



ズにおける所得格差は大きく、「ドックランズは、より豊かな者とより貧しい者へとさらに二極化した」と結論付けている（Butler 2007: 773）。

これらのデータならびに諸研究から、ドックランズの社会的領域が分極化しており、世界都市研究の示唆と共通する点が多いことが理解される。この分極的な社会構造に対しては、ドックランズ社会内部からも批判の声が挙げられた。例えば、早くも 1988 年において、建設業や事務職を中心とした新しい雇用は、それらは長時間労働かつ低賃金であることが多く、そのために年間世帯所得は、平均すると 15000 ポンド以下と依然として低いことが住民団体の調査で判明した。したがって、この住民団体は、ドックランズ再開発を、社会の上方移動 upward mobility をもたらさなかったと批判する（SLP, 88/3/4）。世界都市における分極化をいかにして解決していくかという論点は本稿の問題関心を越えるためここでは立ち入らないが、社会的領域においても、ドックランズは世界都市としての特徴を有していることは、再度強調しておく。

### （三）政治的領域における世界都市化の検証

分極的な世界都市の社会構造は、当然、世界都市の政治にも影響を与えると考えられる。もっとも、政治的側面の研究は、世界都市論の諸分野のなかでも、とりわけ不十分であると言わざるをえない。これは、例えば、ジョン・フリードマン John Friedmann が、世界都市研究の「合意点」を挙げた際に、政治的領域については、「世界都市の支配層」と「それより下層との間のしばしば深刻な紛争」という一点のみしか指摘していないことにも現れている（Friedmann 1995: 26 = 28。ただし、訳は変更した）。そこで、ここでは、世界都市研究における「合意点」と照らし合わせるのではなく、世界都市の理論的研究を進めている加茂とフリードマンの二人の指摘とドックランズの政治的領域を比較する。加茂は、政治的領域に関する世界都市の特徴として、①世界都市において増加傾向にあるホワイトカラー層を支持基盤とする新保守主義勢力の増長と、②階層分化による政治的不安定化の二点を挙げる（加茂 2005: 104-107）。また、フリードマンは、③住宅や教育・保険、交通および福祉といった社会的再生産の大規模な需要を生むと予言した（Friedmann 1986: 78-80=198-200）。さらに彼は、④政治・行政上の境界はほとんど意味を

もたないものになっていると主張する (Friedmann 1995: 23=25)。体系的ではないが、再開発後のドックランズの政治的領域の特徴を、これら四点の指摘と照らし合わせて考察したい。

まず①新保守主義化については、判断しにくいところである。つまり、一方では、第一節で論じたように、地方自治体の労働党が生活保障的側面よりも経済成長的側面を重視するように変化した。また、社会政策における公的サービスの縮小は、新保守主義の現れの一つと言えるかもしれない。だが他方では、こうした点のみをもって新保守主義化と言えるかについては疑問がある。また、自由民主党の躍進と一時的な政権の明け渡しこそあるものの、サザク区、タワー・ハムレッツ区、ルイシャム区は依然として労働党支配の伝統を保持している。したがって、新保守主義化については判断が難しい。次に、②政治的不安定化については、少なくともこれまでのところ、それを支持するような根拠は見当たらない。後期には、例えばカナダ・ウォーターの世界都市化に反対する住民の声はあったが、しかし、世界都市化が明確ではなかった前期にも、LDDCの経済成長的側面の再生計画・再生事業に反対する住民の声があった。また、大規模な政治的暴動は発生していないし、治安もむしろ良くなっていると言える<sup>27)</sup>。さらに、地方自治体の党派性についても同様である。すなわち、先述のように労働党支配という伝統は、若干の陰りこそあるが、未だ根強く存在しており、目立った政治的混乱は生じていない。続いて、③社会的再生産の需要の増加についてであるが、再開発後のドックランズでは、確かに需要が増加していると言える。なぜなら、ドックランズでは、雇用の拡充に加えて、教育・職業訓練といった新たな社会的需要が高まったからである (MORI 1996: 12; 29)。LDDCがこの需要に積極的に応えていったことは、前稿で論じた通りである (川島 2014d)。最後に、④政治・行政上の境界の無意味化を支持することには、本稿での分析を踏まえると、慎重にならざるをえない。確かに、中央政府とLDDCは、地方自治体の境界への関心は高くない。しかし

---

27) 1996年2月、サウス・キーにおいて、アイルランド共和軍が爆破テロを起こした (LDDC 1996a: 6)。ただし、この事件は、北アイルランド問題の一環としての側面が強く、世界都市の政治的不安定化を意味するものではないと考えられる。

当の地方自治体は、前節第四項で論じたように、世界都市内部での先導的地位や、中央政府からの補助金および駅建設の誘致をめぐる、相互に競争的關係にあった。したがって、地方自治体の政治・行政的境界は、無意味化しているとはまでは言えない。

このように、ドックランズ地区の政治的領域では、これまで指摘されてきた世界都市の政治的特徴と重なる部分もあるものの（特に③社会的再生産の大規模な需要）、重ならない部分もまた多い（②政治的不安定化と④政治・行政上の境界の無意味化）。ドックランズの世界都市化に対する、政治的視角からのアプローチは、今後の研究課題の一つであると言えよう。つまり、一方では、世界都市研究において、世界都市の政治的特徴とは何かについて、理論的かつ体系的に把握する試みが必要であろう。また他方では、今後のドックランズ地区の政治的領域がどのように変化するか、あるいは変化しないのかについても残された研究課題である。

本項では、後期ドックランズ再開発の結果を世界都市の観点から検証してきた。世界都市の定義に関わる経済的領域では、多国籍企業本社の拠点と金融・対法人サービス機能が増大したことなど、世界都市としての特徴をドックランズに確認できる。この機能の充実が、前項で明らかにした後期ドックランズ再開発の経済再生的側面の内実である。それに伴って、世界都市の特徴である、社会の分極化も発生した。社会的領域の観点からも、ドックランズは世界都市としての特徴を備えていると言える。もちろん、社会の分極化が何らかの手段によって是正されることは、今後の政策課題であろうが、その際には世界都市化研究も参考になるとと思われる。政治的領域については、現段階では、世界都市研究の指摘に当てはまる事項は多いとは言えない。以上のように、政治的領域については議論の余地が残されているものの、経済的領域では世界都市の特徴が確認できる。これは、後期の中央政府とLDDCの目指した、世界都市ロンドンの一角としてのドックランズが現実のものとなったことを示している。

次項では、以上のように世界都市化をもたらしたドックランズ再開発と、それを行ったLDDCが、ドックランズの住民にどのように評価されていたのかを明らかにする。

### 第三項 住民による、LDDC への肯定的評価と世界都市化の受容

川島（2014d）では、後期 LDDC が世界都市化と生活保障的側面の再生を重視するように変化したことを論じてきた。さらに本節では、再開発の成果も、LDDC の政策志向の変化に伴って、前期とは異なるものであったことを明らかにしてきた。それではドックランズ住民、特に、決して豊かとは言えなかった従来からの住民は、後期 LDDC とドックランズ再開発をどのように評価していたのか。これが本項で取り組む問いである。

まず注目したいのは、ドックランズ再開発の評価が、総合的に上昇している点である。前期末には、LDDC が経済成長的側面の再開発に過度に傾斜していることに批判が集まっていた（川島 2014b）。これに対して、1996 年の「この地域で起きた変化 [= ドックランズ再開発] から、誰が最も利益を得たと思うか」という質問には、「ビジネス」という回答が 32% に増加し、相変わらず一位であるが、「ドックランズに住み、働く全員」という回答が 19% と二位に浮上している。「ドックランズに住み、働く全員」という回答は、後期直後の 1990 年からは 17 ポイントの増加で、増加幅は一位である（MORI 1996: 51）。また、住宅問題への回答も好転している。すなわち、「改善された」という回答が、27% から 57% へと増加し、「悪化した」という回答は 31% から 19% へと減少している（MORI 1996: 58）。このように、後期ドックランズ再開発は、経済成長的側面の再生を継続させつつ、生活保障的側面の再生も進んでいると評価された。

それゆえ、LDDC への評価も好転した。「LDDC は、地元住民の観点をどの考慮に入れていると感じるか」という質問には、1988 年には、肯定的回答が 30% 強、否定的回答が 60% 強であったのに対して、1996 年には、肯定的回答が約 50%、否定的回答は約 35% と逆転している。また、「LDDC への信頼」の平均値も、1988 年には +9% であったのに対して、1996 年には +34% となっており、LDDC が、住民から信頼を得たことを示している（MORI 1996: 4; 23）。さらに、「概して、過去 12~15 年間に、LDDC がドックランズで行った仕事をどう評価するか」という質問にも、肯定的回答が 65% であり、否定的回答（13%）のおよそ五倍となっている。このような高い評価の理由は、後期 LDDC の

政策志向に即したものである。というのも、ドックランズ軽鉄道やバス交通、道路整備など、LDDCが「世界都市のインフラ」という位置づけを与えた分野と、保健や学校といった住民に対する生活保障的側面の分野において、特に満足度が高いからである（MORI 1996: 14-15）。

したがって、住民のLDDC撤収への不安は大きかった。「LDDCがそれぞれの地区での仕事を終了した時、当該地区に対する、その効果はどういうものであると考えるか」という質問には、「悪くなる」という回答が38%で、「良くなる」という回答の8%を大きく上回っている。その理由としては、「地方自治体が継承する／地方自治体は何もしない」という回答の32%と、「地区に使われる資金が減少する」という回答の30%が上位二項目である（MORI 1996: 26-27）。川島（2014c; 2014d）および本稿で論じてきた通り、後期地方自治体は、財政援助の削減によって、生活保障的側面の再生を縮小し、また住民団体とも対立を深めてきた。それゆえ、この上位二項目の懸念理由は、「財政力に乏しい地方自治体への不安」とまとめることができよう。

ただし、この住民アンケートの解釈には、さらなる考察が加えられるべきである。というのも、再開発によって、ドックランズには多くの人々が移住してきた。彼らは、ドックランズ再開発とLDDCに好意的な評価を抱いていたためにドックランズへ移住したのであり、住民アンケートの結果にもバイアスがかかっていると考えられるからである。そこで次に、LDDCの設立以前からの長期居住者（15年以上の居住者）と、再開発の恩恵を十分に受けていないと考えられる低所得住民（年間世帯所得7000ポンド以下）に焦点を絞って検討する<sup>28)</sup>。その結果、長期居住者・低所得住民は、雇用における脆弱性を被ったものの、ドックランズの世界都市化を受け入れ、またLDDCに対する評価に対しても肯定的であったことが明らかとなる。

まず、「ドックランズの変化があなたとあなたの家族に利益をもたらしたと考えるか」という問いに対する回答を見てみよう。この問いに対しては、長期居住者も低所得住民も否定的に回答している。すなわち、

28) ただし、それでも限界は残る。その限界とは、本調査には戸別訪問が用いられているため、ホームレスに転落した住民や、ドックランズから転出した人についての意見は明らかにすることができないことである。

それぞれ、「はい」が39%と38%であり、「いいえ」の56%と48%を下回っている (MORI 1996: 48-49)。この質問文に対する平均は、48%の住民が「はい」と答え、「いいえ」と答えた40%を上回っていたため、平均と比較すると、やはり、長期居住者と低所得住民は、ドックランズ再開発の負の影響を強く受けていると考えられる。

その負の影響とは、雇用の喪失である。というのは、「今後 LDDC は、どの政策領域を優先すべきか。以下から三つ挙げてほしい」という問いへの回答は、「雇用機会の拡充」(40%)と「教育・職業訓練支援」(35%)が上位二項目であり、雇用に関する要望が極めて強いからである (MORI 1996: 29)<sup>29)</sup>。これは、ドックランズの変化によって、長期居住者や低所得住民が、雇用の点でより脆弱な立場に置かれていることを示している。したがって彼らは、ドックランズ再開発が雇用の喪失をもたらしたために、自らは不利益を被ったと評価しているのである。

しかしながら、長期居住者・低所得住民自身への影響に対する質問ではなく、ドックランズ全体への影響に対する質問に対しては、彼らも肯定的に回答した。すなわち、「一般的に言って、過去約12年の間に LDDC の活動によって、あなたのコミュニティはどれほど利益を受けたと考えているか」という問いには、長期居住者（「利益を受けた」が57%）も低所得住民（同51%）も、平均的回答（同59%）とあまり変わらない (MORI 1996: 48-49)。旧住民も、世界都市化がドックランズに好影響を与えたと認めているのである。

さらに、長期居住者・低所得住民は、LDDC に対しても肯定的な評価を与えた。「概して、過去12~15年間に、LDDC がドックランズで行った仕事をどう評価するか」という質問に対しては、長期居住者の59%が「良い」と答えており、「悪い」と答えた21%を大きく上回っている<sup>30)</sup> (MORI 1996: 21)。この質問への回答の平均は、「良い」が65%で「悪い」が13%であるから、長期居住者・低所得住民の LDDC への評価は、

---

29) 住宅不足も、ドックランズ再開発における大きな論点であったが、アンケートの項目では住宅に関する項目は設けられていなかった。

30) なお、この設問についての、所得別の集計は記載されていない。しかし、ドックランズの変化に対して、長期居住者も低所得住民もほぼ同じ回答をしていることから、長期居住者と低所得住民は概ね重複しており、長期居住者の回答を低所得住民の回答に読み替えてよいと考えられる。

平均と大きく異なるものでもない。この理由についてはいくつか考えられるものの、生活保障的側面における LDDC の活動への彼らの満足が、大きな理由の一つであったことは間違いない。というのも、地方自治体の公営住宅居住者も住宅状況の改善に満足していると回答している者が多いことと、学校設備に対して満足しているという回答が多いことが挙げられるからである（MORI 1996: 58-59）。

以上、長期居住者や低所得住民によるドックランズ再開発と LDDC への評価を明らかにしてきた。ここから得られる知見は、二つある。一つ目に、彼らは、後期 LDDC が目標としていた、ドックランズの世界都市化が、雇用の喪失をはじめとする自分自身の利益を損なったとしながらも、ドックランズ全体にとっては良かったと肯定的に評価している。これは、従来からの住民による世界都市化の受容、と言えるだろう。二つ目に、LDDC は、長期居住者・低所得住民からも概ね肯定的評価を受けていた。LDDC による生活保障的側面の再生の達成が、この理由の一つである。

## おわりに——本稿のまとめと課題

本稿は、1980 年代末以降の中央政府（LDDC を含む）と地方自治体それぞれの政策志向の変化の結果、ロンドン・ドックランズ再開発が世界都市の建設へと変容していった過程を明らかにした。川島（2014c; 2014d）で論じたように、LDDC と中央政府は、国際化の進展を受けて、国境を超える都市間競争の圧力を感じ、経済成長的側面で国際移動可能性が高い分野を対象とする政策を重視した。また、地方自治体が生活保障的側面の再生を担う意欲や能力を減退させたため、LDDC は、住宅や教育といった生活保障的側面で国際移動可能性が低い分野を対象とする政策も担うようになった。他方で地方自治体は、中央政府からの補助金の減額などによって都市間競争の圧力にさらされるようになった。そのため、生活保障的側面の再生から「撤退」と共に、LDDC からの補助金を目的に、LDDC の世界都市化戦略に便乗していった。前稿のこの知見を受けて、本稿は、以下の二点を明らかにした。第一に、1980 年代末の政策志向の変化によって、中央政府（LDDC を含む）と地方自治体は共に、経済成長重視型の再開発を重視していたため、両者は概ね協

調的に世界都市建設の政策課題を共有していた。第二に、ドックランズ  
の再開発は、世界都市ロンドンの一角の建設へと変容し、そして中央政  
府や地方自治体の目標は達成されたと評価することができる。

「はじめに」で述べたように、本稿は筆者による一連のドックランズ  
再開発研究の最終稿をなすものである（川島 2011a; 2011b; 2013; 2014a;  
2014b; 2014c; 2014d）。そこで、本研究全体を振り返り、その意義と残さ  
れた課題についてまとめておく。

まず、意義について述べたい。本研究は、二種類の「論敵」を設定し、  
議論を展開してきた。一つ目は、中央政府は経済成長的側面重視型の再  
開発を、地方自治体は生活保障的側面重視型の再開発をそれぞれ重視す  
るという図式を提示する諸研究である。これは、ドックランズ再開発の  
事例研究に特に見られる傾向であった。それに対して本研究は、1980  
年代末以降には、中央政府（LDDC を含む）と地方自治体それぞれの政  
策志向が変化したことを示した。二つ目に、都市間競争論を含む、中央  
地方政府間の機能分担についての諸理論である。本研究は、ドックラン  
ズ再開発を事例として、中央政府と地方自治体の政策志向は、中央地方  
関係と国際化の進展によって影響を受けることを示した。

こうした二点の意義はあると考えられるが、残された課題もある。そ  
こで、最後に残された課題についても、特に二点述べておきたい。第一  
に、都市間競争論と都市政治論との接合である。本研究は、ドックラン  
ズにおいて、経済成長をめぐる都市間競争が地方自治体の政策志向に影  
響を与える過程や、中央政府が生活保障的側面の再生を担う過程を明ら  
かにしてきたが、理論的なものとしては提示していない。そこで、筆者  
は、地方自治体や中央政府を様々なアクターへと分解することで、都市  
間競争が政治に与える影響を精緻に理論化ないしモデル化したいと考え  
ている。第二に、本研究が提示した「都市間競争論の修正モデル」の一  
般化可能性の検証である。筆者は、このモデルをドックランズ再開発史  
の分析の指針として提示したが、他の事例への適用可能性を否定してい  
るわけでもない。そこで、東京臨海副都心開発やニューヨークの世界都  
市化などを研究対象として、本モデルの適用可能性を検証したい。これ  
ら二つの研究課題に取り組み、21 世紀の都市政治・行政の制約と可能  
性を明らかにすることが筆者の次なる課題である。



参考文献（本号掲載分のみ）

- 加茂利男 2005:『世界都市』有斐閣。
- 川島佑介 2011a:「ロンドン・ドックランズ地区再開発史分析への予備的考察(一)」、『名古屋大学法政論集』第 240 号。
- 川島佑介 2011b:「ロンドン・ドックランズ地区再開発史分析への予備的考察(二・完)」、『名古屋大学法政論集』第 241 号。
- 川島佑介 2013:「前期ロンドン・ドックランズ再開発史研究（一）——一九七〇年代半ばから一九八〇年代末まで——」、『名古屋大学法政論集』第 252 号。
- 川島佑介 2014a:「前期ロンドン・ドックランズ再開発史研究（二）——一九七〇年代半ばから一九八〇年代末まで——」、『名古屋大学法政論集』第 253 号。
- 川島佑介 2014b:「前期ロンドン・ドックランズ再開発史研究（三・完）——一九七〇年代半ばから一九八〇年代末まで——」、『名古屋大学法政論集』第 256 号。
- 川島佑介 2014c:「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』第 257 号。
- 川島佑介 2014d:「政府間関係と政策志向の変化（2）——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』第 259 号。
- Butler, Tim 2007: "Re-urbanizing London Docklands: Gentrification, Suburbanization or New Urbanism?" in *International Journal of Urban and Regional Research* vol.31.4.
- Docklands Consultative Committee 1989: *Employment & Economic Change in Southwark Docklands 1980-1988*.
- Docklands Joint Committee 1976: *London Docklands Strategic Plan*.
- Friedmann, John 1986: "The World City Hypothesis" in *Development and change* vol.17. 藤田直晴訳編 1997:「世界都市仮説」、『世界都市の論理』鹿島出版会。
- Friedmann, John 1995: "Where we stand: a decade of world city research", in Paul L. Knox and Peter J. Taylor (ed.), *World Cities in a World-System*, Cambridge University Press. 藤田直晴訳編 1997:「世界都市研究の到達点」、『世界都市の論理』鹿島出版会。
- Knox, L. Paul and Peter J. Taylor (ed.) 1995: *World Cities in a World-System*, Cambridge University Press. 藤田直晴訳編 1997:『世界都市の論理』鹿島出版会。
- LDDC annual a: *Annual Report & Financial Statement*.
- LDDC 1990b: *News Release* "London Docklands Development Corporation Report and Financial Statements 1989/90".

論 説

LDDC 1997b: *News Release* "London Docklands Publishes 1996/97 Annual Report & Accounts".

LDDC 1998b: *Attracting Investment – Creating Value*.

LDDC 1998c: *Employment: New Jobs and Opportunities*.

LDDC 1998d: *Housing in the Renewed London Docklands – text*.

LDDC 1998e: *Housing in the Renewed London Docklands – Tables*.

LDDC 1998f: *About LDDC – A Brief Overview*.

Market & Opinion Research International 1996: *Local Community 1996*.

Simon, David 1995: "The World City Hypothesis", in Paul L. Knox and Peter J. Taylor (ed.), *World Cities in a World-System*, Cambridge University Press. 藤田直晴訳編 1997: 「世界都市仮説」、『世界都市の論理』鹿島出版会。

*South London Press*.