

リバプールの都市再生の歩み*

*Challenges of Urban Regeneration in Liverpool**

村木 美貴**

By Miki MURAKI

1. はじめに

ロンドンの外側で最も多くの造船所を抱えたリバプールは、第二次世界大戦で壊滅的な被害を受け、人口も1960年代の3分の1に減少、失業率が25%に達した。産業の衰退、人種問題に起因した暴動を経て、英国でもっとも衰退した都市となった。都市再生のために各種のクリアランス事業、都市再生事業が行われてきたものの、衰退都市リバプールのイメージの払拭は決して簡単ではなかった。しかし、現在、リバプールは、公共、民間投資により英国内で最も成長度の高い都市と言われるまでに変貌した。

衰退地域を広く抱えた都市がいかに民間投資を呼び、賑わいを都市の中に実現できたのか、そこに公的都市再生プログラムがどのように関係し、現在の都市再生を実現化してきたのか、そして、リバプールの衰退度は変化したのか。

かかる問題意識から、本研究はリバプールの都市再生の成功がどこにあったのか明らかにするものである。これまで、リバプールの都市再生研究は、現地研究者らによって広く研究されているため^{1) 2)}、本研究では、複数の都市再生事業の連携と、主体間の連携から、最大限の効果を産む方法を明らかにすることが、我が国地方都市の都市再生を考える上で参考になるものと考えた。そこで、具体的には①都市再生プログラム、②民間投資の誘発方法と公共プログラムとの関係、③隣接するマンチェスターとの関係、及びサブ・リージョンであるマージサイドにおけるリバプールの位置づけ、④都市再生プログラム実現の体制について明らかにする。

2. 英国都市再生の経緯とリバプールの現状

(1) 都市再生事業を見る上での視点の設定

リバプールは、都心部(A)に商業・業務地域、マージ川沿い(B)に造船業等の産業、中心地域に隣接する地域に産業を支えてきた労働力の居住の場である過密住宅地(スラム)(C)という空間的な特徴を持つ(図-1)。とりわけ、C地域は、戦後から一貫して再生の必要性が位置づけられ続けている。都市再生のプログラムは多く展開するが、事業の主目的が「価値上昇」を目的とするもの、「貧困問題等の社会問題への対応」を目的とするものの2つが見られる。

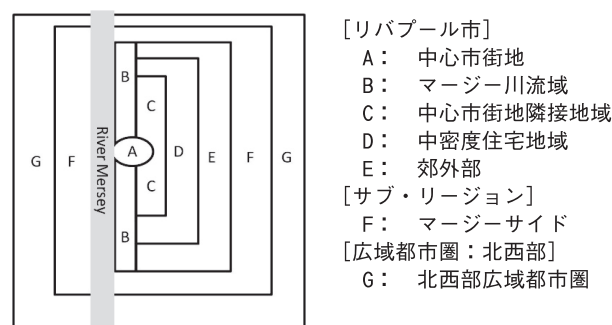


図-1 都市再生を見る上での視点

(2) 都市再生の経緯

都市再生プログラムは戦後多く行われてきたが、(C)への対応が特に1970年代のインナーシティ問題以降、積極的に進められた。ただし、サッチャー政権以降、(C)への対応をしつつも、エンタープライズゾーン、都市開発公社(UDC)を中心に(A)(B)の質を高める計画がマージ川沿いの再生計画などで進められた。都市再生事業が進められる一方、1981年、Toxteth地域で人種と貧困問題に起因した暴動が勃発した。これより、リバプールは、危ない地域として印象づけられ、都市再生事業が困難になった。

メイジャー政権下の1993年、中央政府の地方出

** 千葉大学大学院 工学研究科

張所（GO：Government Office）が誕生、都市再生のための補助金 SRB により（C）の再生が多く行われた。ブレア政権下では、さらに地方分権が進められ、地方別に経済再生を進める RDA（Regional Development Agency）が都市圏ごとに設置、さらに、民間主導で都市再生を専門に行う会社として都市再生会社（URC：Urban Regeneration Company）が 2000 年にリバプールでも誕生する。しかしながら、これが大きく変化するのが 2010 年のキャメロン連立政権である。これまで都市再生を中心に進めてきた RDA、中央政府の出先機関 GO、広域圏計画の廃止が行われ、緊縮財政の下、多くの都市再生プロジェクトの廃止、縮小が進められている。

（3）都市再生の必要性

URC が設立された都市は、都市再生の必要性の高い所と認識できる。そこで、リバプールを含む URC 都市の特徴を知るために、URC 設立直近の衰退度調査（2000）の全国 8,414 地区の上位 5% を表 - 1 に示した 6 つの衰退度指標に基づきクラスター分析を実施した（ウォード法平方ユークリット距離）。これより、①収入、雇用スコアの高い B,C,H、②住宅、アクセス性に課題のある D,E,H、③全て平均値以下の F という特徴が見られ、①に該当する C は、7 指標中 5 指標が平均値以上であり、最も課題を抱えている地域と理解できる。

各グループの特徴と URC の割合を併せて見ると、極めて興味深いことに、②に該当するクラスターに

表 - 1 衰退地域と都市再生地域との関係

クラスター	A	B	C	D	E	F	G	H	合計	平均
地区数	69	66	51	64	41	59	42	29	421	
収入スコア	46.34	51.54	58.22	49.49	43.59	38.75	46.02	57.81		48.97
雇用スコア	27.98	27.42	36.25	25.28	22.35	25.80	29.26	27.93		27.78
病気・障害スコア	1.88	1.65	2.39	1.11	1.24	2.02	1.94	1.55		1.72
教育スコア	1.21	2.00	1.65	1.22	1.68	1.41	0.93	1.37		1.43
居住スコア	0.87	1.26	1.19	2.19	1.50	0.78	1.01	2.38		1.40
アクセススコア	-0.40	-0.81	-0.94	-1.49	-0.98	-0.43	-1.27	-1.46		-0.97
都市再生開発会社別集計										
1st East		1	1						2	
Central Salford	1	3	1				1		6	
New East Manchester	4	4	6			4	2		20	
Barrow Regeneration						1	3		4	
1NG Newcastle Gateshead	1	1			2	2	2		6	
Liverpool Vision	2	1	12			2	7		24	
Prospect Leicestershire		1		1	2			1	5	
Coast		2				2	1		5	
Tees Valley Unlimited	7	3	5		1		2		18	
Opportunity Peterborough								1	1	
Regenerate Pennine Lancashire	1	2	2			2	2	7	16	
合計	16	18	27	1	3	13	20	9	107	
都市再生開発会社別割合	23%	27%	53%	2%	7%	22%	48%	31%	25%	

資料) Indices of Deprivation 2000 より作成

■ 平均値以上を指す。

分類される地区を持つ URC は限定的であることがわかる。反対にハード面での都市再生だけではなく、雇用、収入、雇用のためのスキルに課題を抱える地区として①に多くの URC 地区が分類されている。

また、URC 別の分析から、① 2000 年段階では上位 5% に入る地区は 107 地区と全体の 25% に過ぎないこと、②必ずしも全ての URC が高い衰退度を持っている訳ではないことがわかる。リバプールとマンチェスターでは衰退地区が多く、特にリバプールは、全 24 地区の半分が（C）と、他都市に比較して衰退問題が顕著である。リバプール衰退地区は図 - 2 で色の濃い地域の多い（C）に集中している。

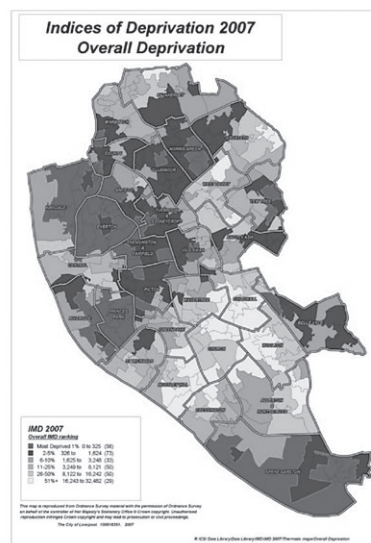


図 - 2 リバプール市の衰退状況（2007）

資料) DCLG, Indices of Deprivation, 2007

以上、リバプール都市再生の課題は、物的な都市再生だけでは衰退を改善できないこと、貧困地域住民の社会復帰が同時に求められることが明らかとなった。

3. 広域都市圏計画におけるリバプールの位置づけとその役割

英国では、地方分権化の流れの中で、広域都市圏計画に即する形で地方都市が計画策定を行ってきた。本章では、北西部、サブ・リージョンという空間的広がりの中で、都市再生がいかに位置づけられてきたのかを明らかにする。

（1）広域圏計画にみるリバプールの位置づけ

筆者が入手した北西部の広域圏計画は、Regional

Planning Guidance: RPG13 (2003)、Regional Spatial Strategy: RSS (2008)、Our Shared Priorities (2010)、並びに広域経済計画である NWDA (North West Development Agency) のビジネスプラン (2006) である。これらを見ると、時代の要請に応じた新たな政策が、たとえば RSS(2008) のサブ・リージョンのための計画、Our Shared Priorities (2010) に低炭素型都市政策が見られるものの、一貫して変化しない政策として、リバプールは、①成長のポテンシャルの高さから、都市圏成長のためのエンジンとして、マンチェスター同等の位置づけを戦略方針上位置づけられている、②スーパーポート、国際空港を保有し、その開発推進から経済発展を目指す、③歴史的資産を中心とした観光拠点整備を行う、④都市再生推進のための住宅供給を積極的に進めることとされている。⑤一方で、経済再生の観点からは、投資誘発の仕組みだけではなく、従来からの大きな課題であった都市圏のマイナス要因である高い失業率、長期間にわたる非就職階層への対応の必要性和緊急性が広域都市圏計画の中で提示されており、前章で提示した課題を広域都市圏としても対応する方針にあることがわかる。

(2) サブ・リージョンをつなぐ計画

北西部全体の都市再生を進めるためには経済発展が重要であり、民間の果たす役割も大きい。経済牽引プロジェクトとして、ピール・グループ (ピール G) が両都市圏をつなぐマージー川流域 50 マイルに、50 プロジェクト、500 億ポンドの投資計画を 2008 年に提案、公共側はそれをアトランティック・ゲイトウェイ計画として 2010 年に発表した。民間発意の計画を公共側が発表したのは、① 2030 年までに行われる 25 万の雇用創出と 40 万戸の住宅供給が都市圏経済に大きな影響を与えること、②サブ・リージョンを超える計画のため、異なる地域をつなぐ役割を担う広域行政組織との連携が必要であったことによるが、それが③中央政府により後押されていることが大きい。こうした後押しが行われたのは、衰退度の高い北西部では民間投資の必要性が極めて高く、だからこそ、広域公共主体である GONW と NWDA にリードを求めた³⁾ためと理解できよう。

(3) サブ・リージョンにおけるリバプール

北西部は 5 つのサブ・リージョンで構成されてお

り、リバプールは 6 つの市で構成されるマージーサイドに入る。マージーサイドは、従来から行ってきた交通、消防、ゴミ処理等の事務事業に加え、1995 年より経済開発を連携して行ってきた。しかし、民間による投資と事業展開が求められる経済再生は、専門家の関与りの必要性が高く、2005 年以来 TMP (The Mersey Partnership) がその役割を担っている。2009 年に結ばれた Multi Area Agreement (MAA) で、サブ・リージョンの都市再生は TMP が中心に進めることと位置づけられた。一方で、2010 年のキャメロン連立政権の発足により、広域圏計画、広域経済計画、エージェンシーの廃止が決められ、これまで北西部の経済再生を担ってきた NWDA も 2012 年に廃止されるため、今後の広域的連携は、新たに創設された LEP (Local Enterprise Partnerships) が担うことになる。LEP の取り組みが始まったばかりで、その効果を考察することはできないが、いずれにしても経済発展のためには、新たな広域連携と経済再生の枠組みを維持し続けることが求められよう。

以上をまとめると、広域都市圏におけるリバプールの位置づけと都市再生に向けた主体間の関係は、図-3 のように理解することができる。行政組織の改編の中で、地域づくりは大きな影響を受けるものの、リバプールは、民間の強い支持と地域の協力体制の上に民間投資誘発のための計画を策定し、それを実践していること、都市再生は、異なる階層の役割分担の中で進められていることがわかる。

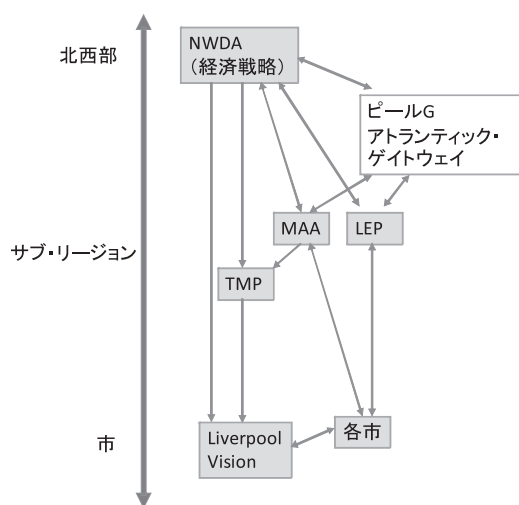


図-3 広域都市圏における経済再生の関係

4. リバプール市域における都市再生の実際

リバプールの都市再生は、民間投資を誘引する A,B 地域と、衰退度の高い C 地域という異なるエリアと目的への対応が求められる。ここでは、目的意識の異なる両地域の再生の在り方を明らかにする。

(1) EU 資金の投入による都市再生とその効果

まずは、EU 資金の果たした役割から明らかにする。マージサイドは、EU の GDP 平均 75% 以下の都市に対して提供される構造基金 (Objective I) を 1993 年から受けている。公的資金が投入される利点がある一方で、衰退都市であることを広く公表するマイナスもあるが、最終的に基金を受けたのは、政府が EU へ拠出する資金を少しでも自国の都市再生に活用したいという意図があったと指摘されている⁴⁾。

マージサイドへの Objective I は、1993 年～99 年、2000 年～08 年の 2 期に分けられる。前者は総額 1600 万ポンド (と国内からの同額の資金) の 48% を衰退地域への職業創出、訓練、教育等のプログラムを中心に用いた。しかし、衰退度の高い市を中心に事業展開すると予算配分の少ない市も出てくるため調整が行われ、結果的には期間中の失業率が好転しなかった⁵⁾。そこで、2 期を開始するに当たり、計画の中で人口と産業の集積の中心であるリバプールの都市再生なくして、都市圏の復活が見込めないことが指摘される。つまり、マージサイドというサブ・リージョンを対象とした都市再生の資金でありながら、その中心であるリバプールの位置づけを高めることをねらいとして、事業展開したものと理解できる。実際、そのプログラムは、ビジネス開発 (プライオリティ I)、人々のために (プライオリティ II)、場所の開発 (プライオリティ III)、コミュニティのために (プライオリティ IV) とされ (表-2)、その目的は大きくは価値の創造と社会問題対応のいずれかである。先端技術で新たな雇用の質を高め、それによる経済発展を求めるものと、貧困者の雇用対策で衰退度を下げるものという、2 つの軸で構成されていた。

(2) 都市再生会社 Liverpool Vision による再生

リバプール市域の都市再生は、URC である Liverpool Vision (LV) が行っている。都市再生を

表-2 Objective I (2000-08) の内容とその目的

プログラム	価値創造		社会問題対応		
	ビジネス創出	都市の価値アップ	職の創造	社会復帰	課題ある土地対応
プライオリティ1	✓32000の職の創造		◎	○	
	✓12000職の保護		○		
	✓€12000mの価値の創造	○			
	✓14000の成長ビジネス創出	○			
	✓60000m商業・産業床	○			
プライオリティ2	✓8500の職の創造		○		
	✓1000職の保護		○		
	✓社会経済で1400職創造		○		
	✓7800人の雇用支援		○	◎	
	✓125000人の失業者支援			◎	
プライオリティ3	✓10500の職の創造		◎	○	
	✓4000職の保護			○	
	✓950000mの商業・産業床	○			
	✓ブラクフィールド200ha再生				○
	✓1500mの交通ルート、2駅整備	○			
プライオリティ4	✓5500職の創造		◎	○	
	✓社会経済で2400職創造			◎	
	✓1000職の保護		○		
	✓雇用につながるバスを12500確保		○	◎	
	✓53000人の雇用支援			◎	
	✓ブラクフィールド200ha再生				○

資料) Objective Iより筆者作成

支える各主体間の関係をヒヤリングと文献から明らかにしたものが図-4である。まず【空間的広がり軸】で見ると、①国、②広域都市圏、③マージ川流域、④リバプール市域と段階を経るごとに主体が増加する。④リバプール市域段階での役割は資金と計画承認についてはあまり見られず、実質的な運営にかかわるものが多い。【連携機能軸】では、①資金・支援に①HCA (Homes & Communities Agency)、NWDA、リバプール市役所の関わりが大きい。なかでもリバプール市役所は、2010 年現在、LV の運営資金の 78% を拠出しているという事実がある。②直接連携には二つのタイプが存在する。一つは、並列し都市再生プロジェクトを連携して進める The Mersey Partnership, Merseytravel であり、もう一つは、商工会議所と実行部隊として位置づけられ

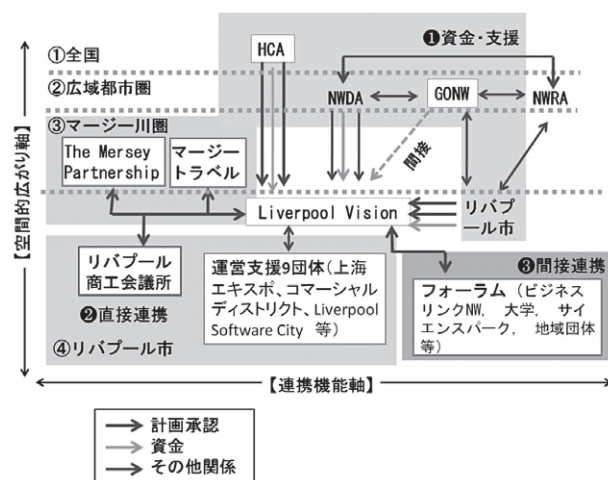


図-4 LV と関連団体の関係

ている運営支援9団体である。前者はマージサイドに広がる異なる経済団体、交通事業者との連携であり、後者はLVの計画を推進するための下部組織として機能している。最後に、③間接連携のフォーラムでは地域組織からの意見徴収、LVの方針の説明などを行う面で機能し、都市再生事業を幅広く推進するための形態と見ることができる。

LVのビジネスプランに経済再生の方向性を見ると、そのほとんどがA,B地域の価値創造となっている。それは、LVの役割がリバプールのマーケットの活性化であり、そのためには最も投資が集まりやすい都心地域に対して、地域経済情報の提供、マーケット分析、開発動向の提供、コンサルティングを行うことで民間投資を誘発するものと理解できる。

(3) 中心地域における都市再生 (A・B地域)

①公共の計画と公共投資

LVは、2006年、戦略的都市再生フレームワークの策定を行っているが、この中の最終的なプログラムとして2008年のEUの文化首都プログラムを位置づけている。数千万人が訪れる文化首都プログラムは、リバプールの都市再生の成果を提示する機会となるため、それに向けて特に都心部での再生プログラムが計画された。A・B地域を対象としたプログラムの多くは、価値の上昇を目的としていた。

LVの戦略方針に都心再生の方向性を見ると、特に集中的に都市再生を行うべき地域として、図-5に示した7地区の指定を行い、そこで、都市再生を行うための文化、連携、コミュニティの参画、市のコミュニティ力の増強、ビジネス開発の実現を求め

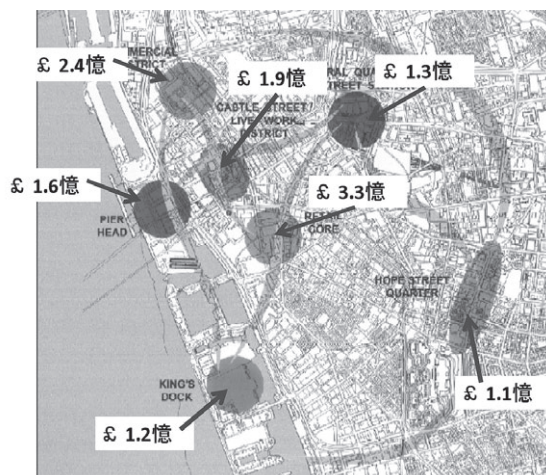


図-5 2008年までに投入される開発費用
資料) LV (2000) The Strategic Framework

ている。そしてそのために①公共の支援したプロジェクトに関連した活動に集中して、高いリターンが得られるようにすること、②プロジェクトの推進にあたり、関係機関との連携・調整したアプローチを採ること、③市にとってよりよい都市再生、経済的な恩恵を実現化するための介入をし続けることが求められている。

これらの中でもっとも多くの資金が動くのが小売中心地の3.3億ポンドであるが、これは、2008年に開業した大規模商業施設 Liverpool ONE (後述)の民間投資の効果を上げるため、公共投資が併せて行われたものと考えられる。

また、クルーズ・ライナーのためのターミナルの建設、2008年の文化首都プログラムに合わせた Grand Princess の寄港誘致など、すべてのプログラムは2008年に向けて進められたものと理解できる。

②中心地域における民間投資

リバプールは、上述した公共投資の効果によって民間投資も活発化している。図-6は、2008～09年の立地別開発申請数と投資金額を示したものである。投資規模にばらつきがあるものの、都心部に大きな投資の動いていることがわかる。実際、リバプール市の開発数は2008年に向けて増加しており(図-7)、文化首都プログラムに向けて市内で多くの開発の起きたことがわかる。市の都市計画部局とLVは連携体制の上に開発誘導を行う方針であり⁶⁾、公共投資が結果として開発の活性化をもたらし、それを異なる主体間で連携しながら進めたものとする

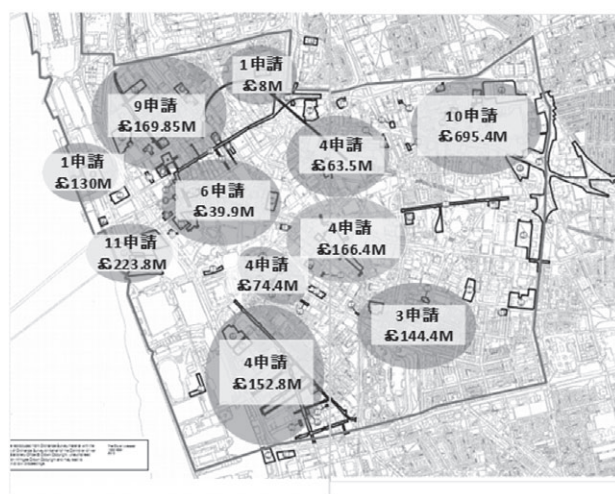


図-6 09.9～10.3の民間計画申請 £1734M 57件
資料) LV (2009～2010) Liverpool Development Update
より筆者作成

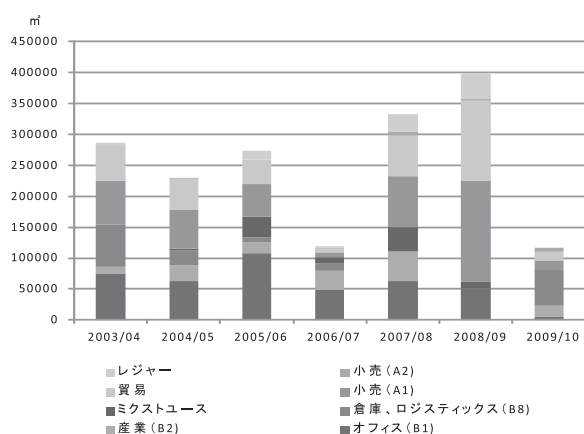


図-7 用途別開発規模の推移 (2003-10)

資料) LCC (200～10) LDF Annual Monitoring Re-port より作成

ことができる。

③民間商業開発 — Liverpool ONE

Liverpool ONE は、第二次大戦の空爆被害地の大規模再開発である。リバプール市は、1999年、延床 93,000㎡、周辺商業地へのアクセスも考慮した開発を求める等の指針を提示⁷⁾、最終的にグロブナーが開発を行うことになった。投資を行った理由として、①1996年の規制により郊外型商業開発がしづらいこと、②中心地域が歴史的アセットを多く持つことから集客が見込めること、③グロブナーの創業一族が近隣地域出身であり、投資に積極的であったことが指摘されている^{8) 9)}。一方、開業に向けて、23.4ha、275人の地権者交渉が難航し、強制収用を行う必要のあったこと、26の建築事務所によるデザインで質の高い商業空間が実現できる一方、世界遺産に隣接し、高さ、デザイン等での調整を行う必要のあったこと、開業が2008年とされたため、用地取得、計画、開業まで4年の工期であったことが最も大きな課題であったとされている¹⁰⁾。この計画地に隣接する形で既存商業地域があり、そこでは、BIDが設立され、地域の価値を高めるための清掃、防犯、イベント等のプログラムが実現化している。

④EU文化首都プログラム

以上のように、都心地域の開発はすべて2008年に向けて進められたが、この1年間で2770万人がリバプールを訪れ、1億2900万ポンドの投資に対し、7億5380万ポンドの経済効果があったとされている。1年間で実施された文化プログラムは341であり、連日何らかのプログラムが開催された。文化首

都プログラムの意味は、①都市再生のゴールを設定することで、すべてのプログラムを積極的に進める必要性が高まること、②来訪者の持つリバプールのイメージを変え、再度訪れたい都市と感じさせることと理解できる。実際、65%の観光客のイメージが変わったと報告されており¹¹⁾、目的は一定程度達成できているといえる。

(4) 衰退度の高い地域の都市再生 — C 地域

①公共主体による都市再生計画

North Liverpool は、成長し続けるリバプール中心地域に隣接しながら、もっとも衰退度の高い地域である。2010年、関連する組織で策定された再生計画 (Strategic Regeneration Framework) を見ると、都市再生のための新規ビジネスの創出や、ビジネス開業の支援ではなく、地域の価値を高め、雇用を生み、住民の社会復帰を目指す事業が多いことがわかる。住宅供給についても同様に多くの事業プログラムが想定されている。従来から、過密居住等の物的環境に課題を抱えていたことから、これらの問題に対して複合的に取り組む必要性が戦略として考えられたものと理解できる。

一方で、政権交代に伴う公共支出の抑制が、C地域の再生計画に課題をもたらしている。2002年創設された Housing Market Renewal Initiative (HNRI) では、リバプールで2003年に New Heart-lands として設立、住宅市場が成立しない地域コミュニティの課題解決のために、不良住宅地の買い上げ再生を行い、これまでに総額1億6500万ポンドの資金を投入、3000戸の新規住宅、2万戸の改装を行ってきた¹²⁾。その多くは North Liverpool に集中していたものの、突然の制度の廃止、補助打ち切りによって、クリアランス対象地区がそのまま残ることになった。

North Liverpool の再生は民間投資だけでは困難な地域の底上げをするためのものである。だからこそ、地域全体の再生の必要性があったのであるが、こうした補助が打ち切られた現在、別の形を模索する必要性が出てきている。

②民間投資による再生 — Liverpool Water

前述したピールGの計画は、North Liverpool でも見ることができる。60haの敷地に30万㎡のオフィス、9,152戸の住宅、ホテル、商業、レジャー等からなる132万㎡の複合開発である。計画地が世界遺産に隣接することから、歴史的建造物担当機関であ

る English Heritage 等との協議が行われているものの、市役所はこの開発に積極的な支援を行う方針にある。計画では、14,800 の新たな雇用を様々な能力の人に対して提供することとされている¹³⁾。一方で、地域は教育、職業、言語に課題のある人口を多く抱えることから、地域の再生には職業訓練を含めた総合的なプログラムが同時に求められることになる。

(5) 交通計画の都市再生に果たす役割

EU の構造基金投入と同時期の地域交通計画 (LTP) を見ると (表-3)、交通サービス提供上のプライオリティとして、①経済成長地域 (都心地域、リバプール空港、Mersey Ports、戦略的投資地域)、②持続可能なコミュニティ、③文化都市と観光、④マージサイドが国際、国内、都市圏のゲイトウェイの役割を担うよう圏域内外で十分な接続性を持つことがある一方で、もっとも大事な点として、「コミュニティのすべての人が職業訓練を受け、教育やヘルスケアに行く平等の権利を持たせること」があり、経済再生と貧困地域への対応の両者を行うこと

表-3 LTP にみるマージサイドの交通戦略

目的1: 都市再生のための望ましいインフラ整備	
マージサイドにおける経済社会再生がいちばんのプライオリティ。	マージサイドへのアクセスの改善 観光とバス駐車場への支援 公共サービスの改善 カギとなる場所へのアクセス改善のためのインフラ改善 中心地域の駅の改善を含む中心地域移動計画の実施
目的2: アクセシビリティと平等社会	
都市再生によって創出された仕事と仕事への機会、教育、ヘルスケアへのアクセスを十分なものにします。	バスネットワークの質の改善 バスネットワークの改善を奨励。オペレーターとの協力の上に、ネットワーク事業を実施 情報、マーケティング、チケットでの技術革新 自転車、徒歩のための施設整備
目的3: デマンドの管理	
増加する交通需要の影響を和らげ、都市再生し続けることは大きな課題となる。	都市計画の中で、マージサイド交通細くガイダンスの策定を行う 駐車場管理 公共交通のさらなるプロモーション P&Rの施設をさらに進める 賢い選択 大規模事業所と教育機関に交通計画を導入 渋滞発生につながる道路工事等の発生を減らすために地方自治体の交通マネージャーとネットワークマネジメントの実施 地域交通コントロールと交通システムの導入により、交通トラベル情報の提供
目的4: 健全なコミュニティ	
リバプールは心臓と呼吸器疾患の人が多くことから、こうした地域での環境影響を最低限にする。	特に課題のある地域での道路安全性を高める 交通安全指標を用いた改善 アメニティと安全性のための街灯など、交通ハブ周辺の維持と改善 自転車、歩行の奨励 自転車、歩行のためのインフラ整備
目的5: 環境の維持、増強	
経済成長に伴う大気質の悪化と騒音が確認されたため、高速道路環境の改善を図る リサイクル材を道路に活用する、大気を汚さない燃料のバス等を用いる	騒音と大気汚染の指標、交通での賢い選択、学校交通イニシアティブ、公共工事等の指標を評価に加える
目的6: 資金の有効活用	
EUの補助が都市圏に多く入れられているため、その有効利用を図る	道路の序列化によりメンテナンスを行う方法 交通アセット管理計画づくり 他のプログラムのプライオリティと重ねて管理とターゲットを設定

が求められている。

ただし、急速な経済発展に伴い、需要に見合うサービス提供には課題も見られた。2社のフランチャイズ形式を採用しているリバプルトラムは、①相互乗り入れを行っていないこと、②1方向運行のみの地下鉄であるため、増大する需要に対応することができず、入場制限を行う事態が生じている。対応には、①プラットフォームの延長工事が考えられるが、すべての地下鉄駅に対応する必要があること、②中心地域のさらなる開発需要、マージ川対岸地域の再開発 (従業者5万人) に伴うさらなる交通需要が予想されるものの、工事費用の負担先が不明なことが課題となっている。これより、都市再生事業は進んでも、交通事業が追いついていない状況にあることが明らかとなった。

5. おわりに

本研究を通して明らかになったリバプールの都市再生における主体間の連携は、図-8のように理解することができる。①公的資金を活用してリバプール市とLVを中心に公共投資を誘導し、②それに誘引される形で民間開発と、③価値を高めるためのEUのプログラム等が見られた。④経済再生はマージサイド全体のマーケティングを行うTMPとリバプールに注力するLVにより進められる。⑤一方で、衰退地域では、職業訓練等で住民の社会復帰を進め、雇用の受け皿としての都市再生プロジェクトがさらに進められる。⑥これらの人々の移動を支える主体として Merseytravel がその支援を行う。このように、リバプールの都市再生は、公共と民間の連携、都市圏を超えた連携により支えられ、投資

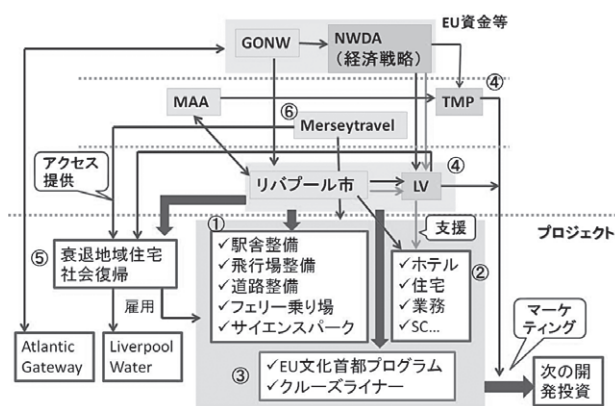


図-8 都市再生のための主体間の関係

を呼ぶためのマーケティングが非常に大きく機能していたといえる。

ここから我が国が学ぶべき点はどこにあったのか、最後にまとめることにしたい。

①都市圏間の連携、調整の必要性和民間への支援

経済再生を行う場合、立地調整だけでは、マーケットメカニズムの中で生き残ることは難しい。影響の大きな事業の支援のために広域圏計画への位置づけ、支援体制の構築、民間開発誘導のためのギャップ・ファンディングなど市場の活性化を進めるための取り組みが考えられる。

②公共投資の集中による民間投資の誘導

リバプールの都市再生事業は、公共主導プログラムを集中的に都心部に展開することで、都市の変化を市場に見せ、これが民間投資の誘発に役立っていた。我が国でも薄く広い投資ではなく、集中的に公共投資を行うことで市場の活性化を図ることが考えられる。

③都市情報の提供とマーケティング

都市再生事業推進のためのマーケティングでは、市場が魅力を感じる情報の提供と客を呼ぶための努力が必要なこと、それを都市再生の専門会社によって進めることが考えられる。

④質の高いハードとソフトのコンビネーション

質の高いものには投資が動く。選ばれる都市であるために、市場調査と質の高いハード事業、その中で人を惹きつけるソフト事業の展開を、例えばエリアマネジメントと連動させて進めることが考えられる。

謝 辞

本調査研究を進めるにあたり、Liverpool Vision, Liverpool City Council, Merseytravel, NWDA, GONW その他現地の多くの方からご助言頂きましたことに感謝致します。本調査は、IBS フェロウシップ研究助成金を受けて実施したもので、一般財団法人計量計画研究所に感謝致します。

参考文献

- 1) Couch C. : City of change and challenge, Ashgate, 2003.
- 2) Reed in Partnership: Overcoming the economic challenge, 2010.
- 3) The Peel Group: Atlantic Gateway, 2010.
- 4) Boland P. : Urban governance and economic development, European Urban and Regional Studies, p. 213, 2011.
- 5) Meegan R et al. : 'It's not community round here, It's neighbourhood', Urban Studies, vol.38-12, P.2180-81, 2001.
- 6) 2011年3月リバプール都市計画部局へのヒヤリング調査による。
- 7) Liverpool City Council, Planning framework for the Paradise Street development area, 1999.
- 8) 2011年3月、Grosvenor へのヒヤリング調査による。
- 9) Grosvenor Credentials, Liverpool ONE
- 10) Litterfield D: Liverpool ONE, Wiley, p.97, 2000.
- 11) Garcia et al: Creating an impact, 2009.
- 12) Liverpool CC: HNRI Annual report, 2009/10,p.2, 2010.
- 13) Liverpool Waters: Planning and regeneration statement, pp.36-38, 2010.