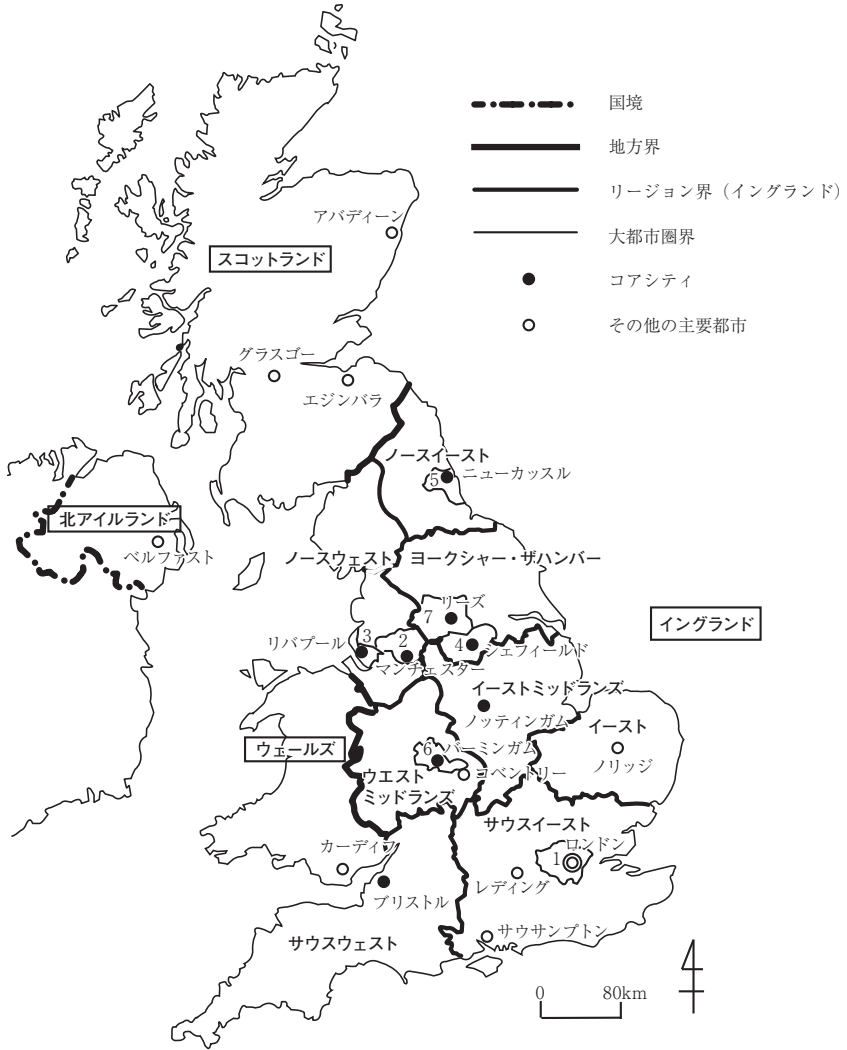


第3編

シティセンターの再生と シティセンターリテイリングの動向



イギリスの地域区分と主要都市

- 1: グレーターロンドン, 2: グレーターマンチェスター, 3: マージーサイド,
- 4: サウスヨークシャー, 5: タイン・アンド・ウェア, 6: ウェストミッドランズ,
- 7: ウェストヨークシャー (2-7は旧大都市圏カウンティ)。

第6章 シティセンターの動向とその再生

— 1990年代以降のコアシティを中心に —

I. はじめに

シティセンター city centre は、日常生活圏（≒都市圏）内における最大の中心地で、広範な地域の住民に対して財、サービス、雇用を供給するところで、かつ公共交通の拠点として機能している中心地である。そこには地域の中心として高次の小売商業機能、消費者サービス機能が集積しているほか、行政機関、オフィス、公共施設・文化施設などが立地している（Department of the Environment, 1996 : 3）。

またシティセンターには、一般に歴史的建造物などの文化遺産、地域文化の拠点となる施設や地域の象徴的ランドマークなどが集積し、シティセンターは地域のアイデンティティーや地域住民のプライドと結びつく存在であるため、良好かつ快適な状態で維持されるべき場所として、広く認知されているところとなる（Evans, 1997 : 5）。こうした地域最大の経済的、社会的、文化的中心であるシティセンターという地域の具体的範囲は、地理学では実質的に都心地区ないし CBD に相当する地域として理解されるところである。

上述のような実態のある地域と考えられるシティセンターではあるが、一方では『開発計画』等によって、その役割や範囲が定義（画定）される地域計画のための区画（以下、「計画地域」と記す）として捉えられる場合も少なくない。すなわち、「計画地域」としてのシティセンターは、現在の地域問題の解決を図るためや将来のあるべき地域像の実現に向けた地域開発を実施するための1つの地域ユニットないし地域概念ということができる。

こうした「計画地域」としてのシティセンターの範囲は、『開発計画』の

計画地図 proposal map に示されるところとなる。また、『開発計画』においては、シティセンターを小売商業地区（センター）の階層的体系における最大のセンター、すなわち中心都市の中心商業地区を意味する用語として用いられることも少なくない。前者が一般的に使用される広義のシティセンターであり、後者が小売商業地区に限定される場合に使用される狭義のシティセンターといえることができる。

土地利用計画をもとにした土地利用のコントロールを柱とする地域計画政策が、地域の形成や改変に対して大きな意味をもつイギリスにおいては、シティセンターの実態と動向を理解するためには、「計画地域」としてのシティセンターの意味合いやその開発戦略、実態を検討していくことは重要な課題となる。

以上の地理学的地域概念と計画地域概念の2つで捉えられることができるシティセンターという概念の内実と範囲は、以前には両者間であまり大きな差異はなかったものといえるが、シティセンターの再生が本格化することとなる1980年代中葉頃からは、両者の地域の乖離は相当大きなものとなってきている（伊東，2005：148）。それは、「計画地域」としてのシティセンターの範囲が、いわば政策的ないし計画的意図をもって、地理学という実質地域としてのシティセンターよりも広く設定されてきたところに起因している。

以上のようなシティセンターの計画や（再）開発ないし再生は、イギリスの都市においては、第二次世界大戦後一貫して続いてきた重要な地域の課題であり、地域の小売商業を考察する上でも欠かせない問題となる。また、1980年を区切りにして、シティセンターの再生に関する具体的な政策ないし戦略は大きな相違があるものと考えられるので、以下では2つの時期に大別し、シティセンターの開発と動向についてみていくこととする。

なお、シティセンターの再生や動向には多様なものがあり、今日では一般に規模の大きい中心都市のシティセンターでは比較的良好な状況にあるのに対して、小規模な都市や工業都市のシティセンターやタウンセンターでは停滞ないし衰退の傾向にあるものといわれている（URBED, 1997：4-5）。そこで本章では、シティセンターの規模が大きく、1990年代以降シティセン

ターの再生が総じて成功してきたといわれるイングランドの地域中心都市＝コアシティ core city（マンチェスター・リーズ，ニューカッスル，リバプール，シェフィールド，ノッティンガム，ブリストル）のシティセンターを主たる検討対象として，その動向と再生についてみていくこととする。

Ⅱ. 第二次世界大戦以降 1970 年代末までの シティセンターの開発と動向

1. シティセンターの戦後復興

第二次世界大戦後のシティセンターの計画，開発の始まりは，シティセンターが空襲の被害を受けたコベントリー Coventry，ブリストル Bristol，サウサンプトン Southampton などの都市での戦災復興計画およびその事業にある（長谷川，1996：92-93）。例えば 1947 年に発行された中央政府のガイドライン『中心地区の再開発』‘The Redevelopment of Central Areas’（Ministry of Town and Country Planning, 1947）で示されているように，当時のシティセンターの復興ないし再開発の主要な課題は，①老朽化した建造物，戦災を受けた建造物の物理的更新を図るとともに，シティセンターの伝統的な土地利用用途の混在状況を解消して，シティセンターの機能の向上を図ること，②シティセンターの通過交通の削減によって，交通渋滞の解消・流動性の向上等の交通改善を図ること，にあった（伊東，1996：52）。そして，それらの問題の解決をめざした具体的な開発手法は，前者では総合開発地区 comprehensive development area の設定とオフィス，小売業，行政，文化などの機能毎に専用の区域を指定するプリシнкт precinct 制度の導入，後者ではシティセンターの周囲を囲むリングロード ring road（環状道路）の建設，にあった（長谷川，1996：94）。

こうしたシティセンターの復興事業は，1949年に戦災都市から開始されることとなったが，そこでは市の予算不足や復興計画をめぐっての商業者と市当局ないしプランナーとの対立などによって，当初の計画の意図は十分に

達成されるに至らなかったケースも多かった（長谷川，1996：95-97）。そして1950年代中葉からは，経済回復による民間資金の増加と資金の住宅以外の部門への投資の拡大，個人所得・消費需要の増大による新規小売業の拡充，自動車交通の増大による交通問題の深刻化，などが引き金となって，シティセンターの再開発事業は戦災都市からそれ以外の都市へと広がりをみせることとなった（Bennison and Davies, 1980：10-11）。

2. 1960年代以降のシティセンターの計画と開発

戦災復興都市以外の都市でのシティセンターの土地利用計画は，早いところでは1960年代中葉頃から本格的に策定されることとなった。それは1950年代のプリシнкт政策の考え方を継承したものとみることができ，シティセンター内部をいくつかの単一の土地利用用途地区に細区分して，土地利用の地域的機能分化を図ることに主眼点を置いた土地利用計画（ゾーニング）にあった。

1960年代には，コアシティなどの比較的規模の大きな都市のシティセンターでは，ゾーニングによってシティセンター内部の機能的立地分化を図ることが重視されるとともに，物理的に老朽化した建物，地区を再開発し，小売商業およびオフィスの拡張などが行われ，今日の実質地域としてのシティセンターの基盤が形成されることとなった。また，同時にシティセンターの自動車交通の増加や交通渋滞の解消をめざして，シティセンターの周囲に環状道路（リングロード ring road）を建設して，通過交通を排除するとともに，シティセンターの内部ではリングロードの周囲等に駐車場の設置，シティセンター内の既設道路の拡幅，歩行者用地下道の建設などにより，歩車分離をめざした交通インフラ整備が行われた（伊東，1996：55-56）。

このリングロードは，シティセンターの範囲を明確にするいわば境界線ないし障壁の役割をもつようになり，バーミンガムを典型例として，シティセンターとその周辺地区とを形態的かつ機能的に分断する意味合いをもつこととなった都市も少なくなかった。

こうした土地利用計画や交通計画をベースにして，シティセンターの（再）

開発事業、更新事業などが種々の都市で実施されることとなったが、開発事業の焦点となってきたのは当該地域で最大の小売商業地区と位置づけられたシティセンターの中心商業地区にあった。そして具体的には、中心商業地区に、再開発型ショッピングセンター redevelopment shopping centre の建設や大規模小売店の立地促進などによって小売商業活動を一定の地区に集約化 compaction し、シティセンターの小売商業の近代化を旨とした開発が行われることとなった。再開発型ショッピングセンターが最も早く作られたのは、バーミンガム市の旧ブルリングショッピングセンター Bull Ring Shopping Centre（1964年開設）で、さらに1970年代になるとマンチェスター市のアーデールセンター Arndale Centre（1976年開設）、ニューカッスル市のエルドンスクエアショッピングセンター Eldon Square Shopping Centre（1976年開設）、ノッティンガム市のヴィクトリアセンター Victoria Centre（1972年開設）などが建設された（Guy, 1994：84-85）。また、こうしたショッピングセンターの建設を機に、1970年代以降、小売商業地区の中核的部分の既設道路を歩行者専用道路として、一帯を歩行者専用地区とする事業 pedestlianisation scheme が広く普及し、この事業は快適なシティセンターのショッピング環境を創出することに大きく寄与することとなった（伊東, 1996：55-56）。

小売商業の再開発に次いで重視されたことは、オフィスゾーンの拡大にあり、開発用地を準備する基礎自治体と開発事業を担うディベロッパーとのパートナーシップによるオフィス開発などが手がけられたところもみられ、また市街地縁辺部に工業用地を供給して、シティセンターに立地していた製造業の離心化を促す政策を採ったところもみられた（Evans, 1997：10）。

1960年代、1970年代には、小売商業の再開発などは比較的活発に実施されたが、例えば1961年から1981年間の主要都市のシティセンターの雇用者数にみるように（表6-1）、シティセンター全体としては製造業を筆頭に産業・雇用の減少と産業の離心化が進展するとともに、製造業の競争力の低下、産業の衰退・空洞化などによるイギリス経済の長期不振によって、失業率の高かったリバプール市などでは放棄された建築物の増加や衰退地区の発生とい

表 6-1 主要都市のシティセンターでの雇用者数の推移

	1961年	1971年	1981年	1961～81年の増減率(%)
バーミンガム	120,940	104,010	101,190	△ 16.3
グラスゴー	139,020	110,970	93,720	△ 32.6
リバプール	157,320	91,900	92,690	△ 41.1
ロンドン	1,414,910	1,252,810	1,070,170	△ 24.4
マンチェスター	167,150	122,870	106,950	△ 36.0
ニューカッスル	78,330	66,840	57,620	△ 26.4

[資料] British Census Report [Law, M. (1988), p123] による。

った問題も深刻化することとなった (Law, 1988 : 121-124)。

Ⅲ. 1980年代のシティセンターの再生と動向

シティセンターの停滞ないし衰退化傾向に対して、シティセンターの再生をめざした計画や事業が進み始めるのは、1980年代になってからである。1980年代以降のシティセンターの動向と再生に関する特徴としては、①シティセンターの動向に影響を及ぼす要素として、離心化 decentralization とインナーシティの動向があげられること、②計画地域としてのシティセンターは空間的に拡張され、拡張された部分を中心にして、従来のシティセンターにはなかった機能（文化・レジャー・スポーツ、住宅、研究開発機能など）の誘致が行われ、シティセンターの多機能化が促進されてきたこと、③シティセンターの空間的拡張と多機能化の進展を図るべく、シティセンターはいくつかの特徴ある（計画）地区から構成されるようになってきたこと、④シティセンターを中心とした公共交通の再整備が図られてきたこと、⑤シティセンターの再生においては都市の歴史的遺産や建築ストックを活かすべく、それらの用途の転用 conversion や再利用が図られてきたこと、などがあげられている (Ward, 2004 : 216-217, Williams, 2003 : 76-83)。

また、1980年代のコアシティにおいては、都市型サービス産業や知識集約型産業の育成・発展による産業構造の転換、インナーシティの再生、工場等の廃止、撤退等によって生じたブラウンフィールドの再生といった都市の再生課題と連動した形で、シティセンターの再生問題が取り上げられるようになってきたことが特徴となる（Ward, 2004：216）。

1980年代初頭頃から、多くの都市では、都市の再生戦略の検討がなされるようになり、さらにその後のシティセンターの将来の方向を示すこととなるシティセンター・ローカルプラン city centre local plan が策定され¹⁾、また1986年の大都市圏カウンティ・カウンスルの廃止によって、多くのコアシティが独立した開発計画施行単位となったこととも相まって²⁾、シティセンターの再生は、単に従来のオフィス活動や小売商業活動の中心としての復興に加えて、新たに多数の人々を集客する都市観光や都市文化の拠点としての発展を生みだし（宮内, 2003：30-31）、都市のイメージを一新する牽引的役割を担うところとして位置づけられるようになった。そのため、新たな都市の文化施設の開設、文化産業の発展、ナイトエコノミーの活性化などを図ることや都市のプレースマーケティングの推進などが、シティセンター再生の新たな重要課題となった。

従来のシティセンターの概念は、中核的小売商業地区 primary shopping area を中心とする小売商業地区 shopping area およびオフィス地区 office area からなり、その範囲は1960年代後半から1970年代初頭に建設されたリングロードによって囲まれたる地区となる場合が多かったが、『シティセンター・ローカルプラン』などでは、計画地域としてのシティセンターの範囲は、例えばバーミンガムでは従来の範囲であるインナーリングロード内の約80haから約800haに広げられるなど、伝統的なシティセンターの範囲から、それに隣接するインナーシティエリアへと拡大することとなった。

こうした計画地域としてのシティセンターの範囲設定は、新たなシティセンターの役割の増大、多機能化に応えるためにはシティセンターの空間的拡張が必要であるとともに、シティセンターとインナーシティとが空間的に連続するところも少なくないことからしても、当該の都市にとってはシティセ

ンターの再生とインナーシティの再生とを明確に区別する意味はほとんどなく、両地域をいわばセットにしてシティセンターに重点を置いた都市の再生 CBD-focused regeneration を意図して範囲設定が行われてきたものということができる (Loftman and Nevin, 1996 : 195-196)。

1980年代において、シティセンターの再生を促進したのは、EUや中央政府の都市再生に関するファンドを得て進められたバーミンガムのフラッグシップ開発 (Cherry, 1994 : 218-219) やリーズ、マンチェスター、シェフィールド、ブリストルで1980年代後半から1990年代前半に地元自治体から中央政府への要請によって設置された第3次都市開発公社 Urban Development Corporation による伝統的なシティセンターの縁辺部および隣接地区での再生事業にあった (根本, 1997 : 50-52)。こうした事業は民間主導ないし官民パートナーシップをベースにして、インナーシティに及ぶブラウンフィールドで都市的施設を建設してフィジカルな再生を図るとともに、新たな都市的産業や都市機能の発展と雇用の創出をめざした不動産主導型開発 property-led development にその特徴がある。こうした方式によるシティセンター再生の成功は、シティセンターの停滞・衰退といった問題の解決には、①民間の投資を誘発し、また企業や人々が魅力的と感じるシティセンターの環境と開発用地を創出していくこと、②中央政府の意向に沿う形での開発計画を策定して、都市の再生に関する競争的資金 (補助金) を獲得し、不動産開発に重点を置いた開発政策へ転換していくこと、③民間、市民のインセンティブを高める開発方式ないしは事業組織を構築すること、などが必要であるとの機運が生まれ、地方政府の行政姿勢も次第に変化を遂げて、1990年代シティセンターの再生に繋がる理念や制度的基盤が形成されてくることとなった。

以上のように、1980年代後半にはシティセンターでの再生事業が本格的に始動する一方で、①サッチャー政権下で進められた地域開発、地域計画に関する規制緩和によって、アウトオブセンターでの大規模なショッピングセンターの開発や郊外でのオフィスパークの建設が進められたこと (伊東, 1997 : 39-40)、②サッチャー改革によって地方予算が大幅削減されたこと

により、地方政府が主導する形でのシティセンターの再開発を行うことが困難となってきたこと、③計画規制によってシティセンターの地位（場所的優位性）が維持されてきた側面があったが、規制緩和によって民間の開発場所や企業の立地点の選定に関して、その自由度が増してきた結果、投資対象として魅力が少ないと判断されたシティセンターへの民間投資が減退したこと、④計画規制の権限が及ばないエンタープライズゾーン enterprise zone および都市開発公社 urban development corporation の指定地区での開発がシティセンターに影響を及ぼしてきたこと、などから、シティセンターの停滞・衰退がさらに一層大きな問題として顕在化する都市もみられるようになった（Ward, 2004：205-216）。

IV. 1990年代のシティセンターの再生

— マンチェスターの事例をあげて —

1990年代以降になって、中央政府がシティセンターの再生・活性化を重視する計画政策にシフトしてきたことに対応するように、1990年代中葉頃からはシティセンター自らが再生をめざしたプランや戦略の策定を進め、シティセンターではさまざまな事業や開発が行われて、さらに多くの成果をみるようになった。その成功要因は、交通政策、小売商業開発の郊外規制といった都市圏レベルでの政策がその前提として機能してきた上で、シティセンターレベルでの再生に関する政策や事業が効を奏してきたものと考えるのが妥当である。そこで以下では、シティセンターの再生を積極的にフォローすることとなる都市圏レベルでの政策を概観した上で、1990年代のシティセンターの再生について、適宜マンチェスターの事例を示しながら、みていくこととする。

1. 小売商業開発の立地規制と交通政策

1990年代の小売商業の地域政策は、小売商業の開発を再び既存の小売商

業地区に限定するといった立地規制の方向が明確に示されるとともに、シティ（タウン）センターの小売商業の再生が最重要課題として提起されることとなった。こうした政策によって、1980年代に開発許可された案件（積み残し物件）の開発はみられたが、1990年代以降アウトオブセンターでの小売商業の開発ないし開発申請は大きく後退し、再びシティセンターないしタウンセンターでのショッピングセンターの開発や拡張が進むこととなってきた（伊東，2005：155-156）。

また、1990年代になって温室効果ガスの削減をめざした都市政策として、イギリスでも自動車交通を削減して公共交通への依存度を高め、郊外化を抑制してシティセンターを筆頭とする既存のセンターに各種機能の集積を促進する政策が選択されるようになったことは、シティセンターの再生に勢いをつける大きな要因となった（伊東，2002：115-117）。すなわち、1990年代の都市交通政策においては、公共交通を重視して、自動車交通の発生総量を抑制し、環境に配慮した都市の持続可能な発展をめざすことが政策課題として掲げられている。政府の交通に関する計画指針（PPG13、「交通」）では、課題達成の手段の1つとして「土地利用計画との連携」が強調され、具体的にはシティ（タウン）センターを筆頭とした公共交通路線上に位置する既存のセンターに小売商業、図書館等の生活・文化関連機能の集積を図り、そこで多目的トリップが達成されることによって、自動車総交通量の削減が期待されることが明示されている（Department of the Environment, Transport and the Regions, 2000：15）。

また、1990年代後半以降になって、地方政府レベルにおいても広域の交通計画ないし交通戦略の検討が求められ、多くの都市や地域で交通計画や交通戦略計画が策定されてきた。広域交通に関しては、公共交通によるシティ（タウン）センターへのアクセスの改善が最も重要な政策課題とされ、同時にシティ（タウン）センターの機能の充実が多目的トリップの増大に繋がり、ひいては自動車交通の発生総量を抑制するのに寄与するものとされてきた。こうした交通政策方針にもとづいて、1990年代以降では、マンチェスター、シェフィールド、ノッティンガム、バーミンガムで、新たにライトレールト

ランジット（LRT）が導入されたほか、バス交通の改善・見直しが行われ、公共交通の整備が進められてきている。そのほか、郊外地域からシティセンターへのアクセスを良好にし、かつ自動車交通量の削減を旨として、パーク・アンド・（レールないしバス）ライドを推進するために、郊外で大規模な駐車場の設置が進められてきている都市も少なくない。このようにして、シティセンターの再生、活性化と交通政策との有機的連携が図られていくこととなった。

〔マンチェスターの事例〕 マンチェスター市では、1980年代末以降、中央政府からの補助金およびEUの地域開発ファンド（両者計で総事業費の約50%）を得て、メトロリンク Metrolink が、1992年に開業した。メトロリンクは郊外で鉄道ともリンクしているマンチェスター大都市圏の公共交通手段として、またシティセンター内の短距離移動手段として成果を収め、2003年には年間輸送人員が1,900万人を数えた。また、バス利用客がメトロリンクへ転換したほか、自家用車から公共交通への転換も進んだことによって、年間100万トリップ以上の自動車交通量の削減に結びついたものといわれている（Greater Manchester Passenger Transport Executive, 2004: 3-23）。

また、シティセンターとの関連でメトロリンクの意味についてみると、①通勤手段としての利用が進み、自動車交通量の減少によってシティセンターの交通問題が改善されてきたこと、②高齢者、学生、その他自家用車を持たない交通弱者を典型に、消費者の購買行動、レジャー行動が郊外からシティセンターに回帰してきたこと、③週末の夜には周辺から14万人がシティセンターに集まるナイトエコノミーの発展に貢献してきたこと、などは、メトロリンクがもたらした効果であるものといわれている（Peck and Ward, 2002: 4, 日本政策投資銀行編, 2000: 197-201）。

2. シティセンターの開発計画と課題

シティセンターの土地利用に関する基本方針は『開発計画』に示され、シティセンターの範囲と計画はローカルプランないしユニタリーディベロップメントプランで詳細に示されているが、その具体的な範囲は当該都市のシ

ティセンターの概念に関する認識的相違や地域の事情などによって異なっている。一般にその範囲は、実質的な都心地区に限定される場合は少なく、周辺のインナーシティの一部をも含む相当広域な範囲に及ぶ場合がほとんどである。また、その計画の範囲が都心地区に限定される場合を除いては、多くの計画ではシティセンターの下に、いくつかの地区（サブエリア）が示され³⁾、それぞれの地区の位置づけと計画方針が示されていることも少なくない。

『開発計画』で示される中心的課題は、土地利用計画および新規開発適地の列挙とその開発方針の明示にあり、従来はゾーニングをベースとした土地利用用途の地域的分化の促進にあったが、例えば政府が小売商業に関して述べた計画政策指針（PPG6）で、タウンセンター（PPG6では、用語として「タウンセンター」に統一。以下それに従う）は小売商業以外にもオフィス、レジャー・娯楽施設、病院、高等教育機関などの広範な機能が集中する地域の拠点としての役割を担うべき地点であり、そのためタウンセンター全体として土地利用の多様化ないし複合化を図る必要があるものとしている（Department of the Environment, 1996：6-7）。産業的・社会的機能の多様化をめざすとともに、タウンセンター全体として、居住機能の向上・新規住宅開発の促進が謳われていることも特徴であり、例えばタウンセンター内の空地・空屋（空建物）などに対しては、土地利用用途の柔軟化によって、小売商業・オフィス機能・住宅の複合的土地利用の増大を図ることが望ましいものとしている。

こうした土地利用計画と関わる課題に加えて、タウンセンターの計画的課題としては、①タウンセンターへの交通アクセスの向上およびタウンセンター内の交通マネジメント戦略の策定、実行、②小売商業の近代化・中心商業地区の再生、③レジャー活動および夜間帯の文化・娯楽などの経済活動 night economy の振興、④タウンセンターマネジメントの導入、活用、⑤建築物の修復、都市デザインの考慮、ストリートファニチャーの設置などのタウンセンターの景観・デザインの向上、などがあげられている。

以上の PPG6 に示しているシティセンターの再生のための土地利用および振興策に関する計画課題は、比較的大きなシティセンターでは多くの項目が

その計画目標に取り入れられている。そのほか、各シティセンターの計画には、その都市固有の問題やプレースマーケティング戦略を反映した目標が示されている。

【マンチェスターの事例】 マンチェスター市では、シティセンターの基本的な地域計画目標の項目にみられるように（表6-2）、複合的土地利用の促進、ショッピング環境の整備、交通アクセスの改善、交通マネージメントの導入などの一般的な項目（①、②、⑤、⑥）が掲げられているのに加えて、1980年代初頭から始まったマンチェスターの歴史、文化、芸術などの資源を活かした観光・レジャー産業の発展＝アーバンツーリズムの振興を図り、経済の浮上と雇用の創出を図る戦略として位置づけられる目標（③、④）が掲げられている。こうしたシティセンターの地域計画目標をもとにして、さまざまな再生事業が行われ、シティセンターの魅力を高める多様な施設の建設が進展してきた（図6-1）。

マンチェスターのシティセンターの再生は、1982年に中央政府から都市遺産公園 Urban Heritage Park の指定を受けたシティセンターの南部のカッスルフィールド Castlefield 地区（旧中央駅および流通通・保管業務地区）から始まる。同地区では、公園の整備と科学・産業ミュージアム（1983年）、G-Mex 見本市会場（1986年）の開設などが進み、1980年代の中葉からは、

表6-2 マンチェスター市シティセンターの地域計画目標

- | |
|--|
| <p>① 1階部分の活動を維持して、住宅開発も考慮に入れた複合的土地利用の促進。</p> <p>② ショッピング、オープンスペースのアップグレードのためのシティセンター環境の改善。</p> <p>③ シティセンター観光のプロモーション活動の促進、芸術・文化の国際的・地域的中心都市としての役割の強化。</p> <p>④ シティセンターの環境と歴史的遺産の有効活用とそれらのプロモーション活動の促進。</p> <p>⑤ 歩行者・公共交通を優先したシティセンターへのアクセスの向上と公共広場の改良と新設。</p> <p>⑥ 通過交通を排除し、長時間の駐車を防ぎ、バス利用のアクセスの向上を図り、歩行者・サイクリストの利便性を高めるといった積極的な交通マネージメント政策の導入。</p> |
|--|

* Unitary Development Plan に示されたシティセンターの政策目標を列挙。

【資料】 Williams, G. (2002), p165. および Manchester City Council (1995): *Manchester Plan (Unitary Development Plan)*, Manchester City Council.

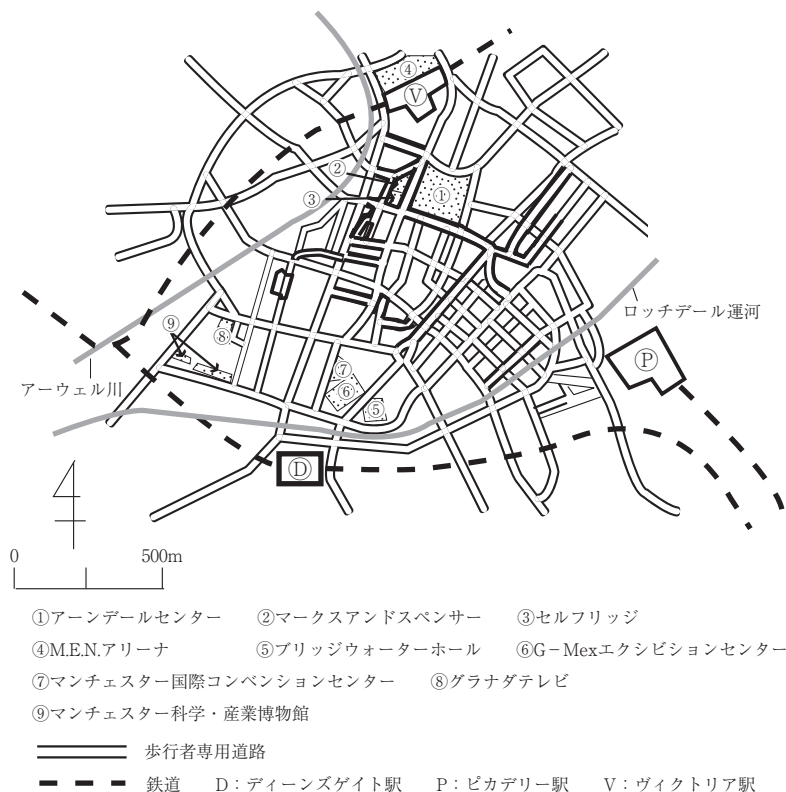


図 6-1 1980 年以降のシティセンターの再生事業による主要な開発

国内外で名声を博したマンチェスターのクラブや音楽劇場 music scene の発展がみられた。こうした 1980 年代の文化資源の開発・育成を基礎に、1990 年代以降も「24 時間都市」(ナイトエコノミーの振興)をめざし、認可基準の緩和によって、クラブ、パブ、レストランなどの発展を促してきた。さらに 1990 年代後半以降になって、屋内競技場の The M.E.N. Arena (オリンピック招致に伴う政府の資金援助を受ける)、コンサートホールの The Bridge Water Hall, コンベンションセンターの G-Mex Convention Centre, 2つの大規模シネマコンプレックスなどが開設されてきた(表 6-3)(Law,

2001：34-38)。

以上の文化・スポーツ施設の充実に加えて、1996年のIRAの爆破事件の復興に伴うアーンデールセンター Arndale Centre (写真6-1)、マークス・アンド・スペンサー Marks & Spencer の店舗の復興、高級ファッションブランド店舗が多数出店しているデパートのセルフリッジ Selfridge の開店などの小売商業施設の更新・拡張が行われてきた。また、複合的土地利用の促

表6-3 シティセンターの開発・政策関連年表

年	開 発	計 画 ・ 政 策 等
1982		カッスルフィールド Castlefield 地区の都市遺産公園 Urban Heritage Park 指定
1983	科学・産業ミュージアム開業	
1984		『シティセンターローカルプラン』の発行
1986	G-Mex 見本市会場開業	グレーターマンチェスター大都市圏カウンシルの廃止
1988	グラナダスタディオツァアの開始	セントラルマンチェスター都市開発公社の創設(～1996年)
1992	メトロリンク Metrolink の開通	1996年および2000年オリンピック招致活動の開始
1994		『芸術・文化戦略』の発行 『シティセンター環境改善戦略』の発行
1995	The M.E.N アリーナの開業	『ユニタリーディベロップメントプラン』の発行
1996	ブリッジウォーターホール The Bridge Water Hall の開業	IRA 爆破事件 マンチェスターミレニアム会社の設立 マンチェスターミレニアムタスクフォースの設立
1999	マークアンドスペンサー Marks & Spencer の復興店舗の開店	『マンチェスターシティセンター戦略計画』の発行
2000		マンチェスターシティセンターマネージメント会社の設立
2001	G-Mex コンベンションセンターの開業	
2002	セルフリッジ Selfridge の開店	英連邦大会 Commonwealth Game の開催 スポーツシティイニシアティブの創設
2003		『マンチェスターシティセンター戦略計画 2004-2007』の発行

【資料】 Manchester City Council の資料などによる。



写真 6-1 アーンドールセンターと歩行者専用道路（2006年8月筆者撮影）

進などによってシティセンターの人口回復も順調に進んできている。これらの一連の開発によって、マンチェスターは文化・観光都市、活気ある地域的中心都市として、新たな発展をみることとなった（Williams, 2002：169-172）。

以上のようなシティセンターの再生事業の進展によって、マンチェスター市を訪れる観光客や買物客も増加し、シティセンターのホテルの客室数は、1980年の1,400室から2001年の3,760室へと大幅な増加をみてきている。また、1960年代以降一貫して減少し続けてきたシティセンターの雇用も1990年代になって増加に転じ、1991年から1999年間では、約2万人（19%）の雇用の増加をみることとなった（Law, 2001：25）。

3. 再生戦略と政策間の連携・調整

1990年代以降、とりわけ1990年代後半から、イギリスではシティセンターの再生は加速化してきたが、それはイギリスの地域政策、都市政策が効

を奏してきたこと、イギリス経済の好況を背景とした民間のシティセンターへの投資の増大などが大きな要因といえるが、個々の地方自治体ないしシティセンターのレベルでみると、それは従来のシティセンターの計画・開発をめぐる仕組みの転換が進んできたことにもその要因を求めることができよう。

シティセンターの土地利用計画や基本的課題は『開発計画』に示されているが、それらの計画が実現化されて、シティセンターの再生を図るためには、具体的な政策、戦略が必要となる。また、シティセンターは産業空間、居住空間、地域の社会的・文化的中心、地域交通の拠点など多様な意味合いを有している空間であることから、シティセンターの再生は多様な視点、組織からのアプローチが可能であり、またそれぞれの観点から政策が提起されてきている。したがって、シティセンターの再生戦略の策定や開発においては、政策間の調整や連携ないしは政策や戦略の体系化が必要となる。また、1990年代以降、シティセンターの計画から開発に至る過程としては、①民間・市民参加によるシティセンターの計画とその再生政策・戦略の検討→②官民パートナーシップによる事業計画の検討→③再生事業の資金として、中央政府資金・EU資金（補助金）の競争的資金への申請→④開発資金計画の確立→⑤開発へ、といったプロセスを経ることが一般的となってきた。以上のようなことから、計画から開発に至る過程に適合した制度的枠組みや組織的仕組みを作ることが事業の成功を導く鍵となってきたものといえる。

〔マンチェスターの事例〕 上述したことに関して、マンチェスター市の場合をみると次のようである（前掲表6-3）。今日のシティセンターの再生計画の基本方針は、1984年に発行されたシティセンターローカルプラン city centre local planが基礎となり、1995年に発行されたユニタリーディベロップメントプラン unitary development planに明示されている。1980年代以前には、マンチェスター市はシティセンターの再生に関してあまり積極的ではなかったが、マンチェスター市独自で計画・政策を立案・実行することが可能となった1986年のマンチェスター大都市圏カウンシル Greater Manchester Metropolitan Councilの廃止前後頃から、マンチェスター市では積極的なシティセンターの再生事業が実施されることとなった。

その大きな契機となったのは、1988年にカッスルフィールド地区および同地区に東接するピカデリー Piccadilly 地区の大部分を指定地区としたセントラル・マンチェスター都市開発公社 Central Manchester Urban Development Corporation の創設にある。公社の開設とその事業内容には、市も積極的に関与してきたものといわれ、1980年代初頭から始まったカッスルフィールド地区の再開発事業は実質的に公社に引き継がれることとなった（Williams, 2002 : 172-174）。公社の開発内容もほぼシティセンターローカルプランの内容に準拠するものであった。

また、マンチェスター市にとっては、公社の民間主導型の官民パートナーシップの開発手法や運営方法を知る貴重な経験となり、そのことが1990年代以降の計画の策定や開発計画の実施における民間・市民と行政が一体となった各種のパートナーシップ・NPO・イニシアティブ作りや各種組織と自治体との良好な連携関係の構築に生かされる契機となったものといわれている。このような経緯を経て、計画・開発の決定過程における市と諸組織・機構の関係は、次第に変化することとなった。すなわち、市はキープレーヤーではあるが、以前のように市が先導する委員会をベースに意思決定され、行政のコントロールのもとで、民間セクターに通達されるといったものから、パートナーシップの自主的な協議によって意思決定から事業実施にまで至るものへと変化してきたのである（Peck and Ward, 2002 : 5）。

そして、1990年代以降、こうした官民パートナーシップを申請母体として、シングルリジェネレーションバジェット、イングリッシュ・パートナーシップ English Partnership, EU 構造資金 EU Structure Fund 等の競争的資金を得て、数多くの開発事業が実現されることになったのである。そして同時に、計画地域としてのシティセンターの範囲は、伝統的なシティセンターの範囲を超えて、それに隣接するインナーシティエリアへと空間的に拡大するとともに、各種の再生事業地区の連鎖によって、シティセンターがインナーシティの再生事業地区と空間的に接続することとなり（図6-2）、一体的な都市再生へと展開していくこととなった（Williams, 2002 : 162-163）。

また、シティセンターの詳細な計画やその戦略の策定においては（前掲表

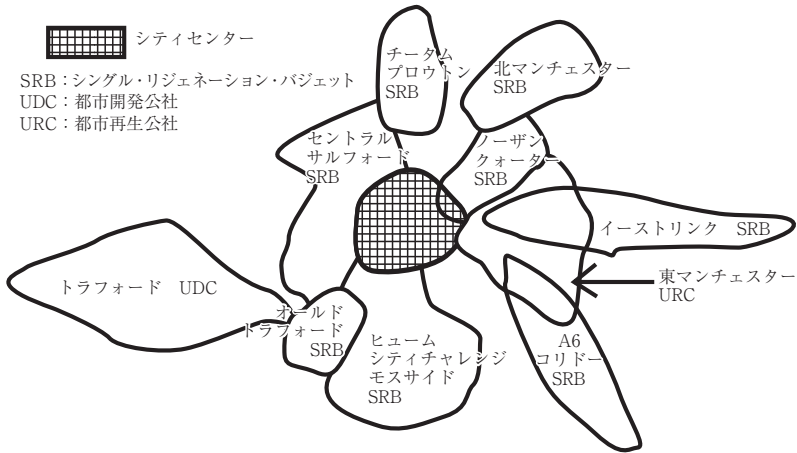


図6-2 再生事業の連鎖図

[資料] Williams (2003) p.80 による (一部筆者修正)。

6-3), マスタープランとなるユニタリーディペロップメントプランの計画を遵守することを前提として, それを具体化する部門毎の計画・戦略プランが (例えば, 『芸術文化戦略』 Art and Cultural Strategy など), 関連するパートナーシップなどの組織が中心となって策定されるようになった。また, 部門別のほかに, 特定の地区を対象としたパートナーシップによるプランの策定や事業の実施も行われることとなってきた。例えば, IRA 爆破事件後の中心商業地区の復興・再生をめざし, 市も出資するマンチェスターミレニアム会社 Manchester Millennium Ltd. は, その復興計画, 復興・再開発事業を担ってきた主体である。

各部門・地区の戦略プラン間の連携と調整は, マンチェスター・シティセンター・マネジメント会社 Manchester City Centre Management Company が中心となって, マンチェスター市, 各部門の組織, 各種市民団体・NPO などの代表者が協議して行われている。土地利用計画, 開発計画はもとより, 日常的なシティセンターの良好な環境を維持していくための活動計画なども含まれたシティセンター全体の総合的な戦略プランと位置づけられ

る『マンチェスターシティセンター戦略計画』Manchester City Centre Strategic Plan は、こうしたプロセスを経て策定されたものとなる。

V. ブレア政権以降のシティセンターの動向

1980年代中葉頃からシティセンターの再生は次第に活発になり、1990年代前半にはシティセンターの再生に関するパートナーシップをベースにした開発方式や中央政府の再生補助金、補助制度が確立したが、こうしたことはブレア政権においても基本的に踏襲されることになった。そして実際のシティセンターの計画、再生事業では、シティセンターはいくつの特徴ある計画的地区に細区分され、それぞれの地区の特性を活かした開発計画が市と地元関係者（住民、事業者、各種団体）が協力して策定し、それらに基づいてパートナーシップによる各種の事業が立案、実行されるようになってきた。

また、シティセンターの計画地域概念はいわばファジーなものとして、そのシティセンターの範囲も比較的短期間で拡大していく傾向にある。シティセンターの機能も伝統的な小売商業機能とオフィス機能に加えて、文化・レジャー、住宅、研究開発拠点などの新しい活動がシティセンターを形成する要素となり、また小売業・オフィスと住宅などの複合的土地利用の促進なども進められ、シティセンターの多機能化も進展してきた。

以上のようなシティセンターの動向は、ブレア政権誕生以降も続いているが、1997年ブレア政権以降のシティセンターの動向をみると、①2000年代になって、シティセンターの中心部分で小売商業を核とした複合的开发が進展してきたこと、②住宅開発や住宅の再生による住宅供給戸数が急速に増加してきたこと、が新たな特徴としてあげられる。以下、コアシティのシティセンターの動向に関して、実質的なシティセンターに相当するコア地区 core area と1980年代中葉以降に計画地域としてシティセンターの範囲に編入された周辺地区に分けて、みていくこととする。

1. コア地区の開発とその動向

コア地区においては、近年の小売商業活動の再生、拡張には著しいものがある。それは、1990年代末のマンチェスターでリテイルコア・クォーター Retail Core Quarter と呼ばれる地区でIRAの爆破によって破壊されたアーンデルセンターの建替えや百貨店の誘致などによる中心小売商業地区の再生に始まり、さらに2000年代になって既存のショッピングセンターの更新・増床（ニューカッスル、マンチェスター、ノッティンガム）、大規模ショッピングセンターの開発（バーミンガム）が行われたほか、大規模ショッピングセンターと住宅・オフィスの複合開発（ブリストル、リバプール、リーズ、シェフィールド）が進められ（表6-4）、また歩行者専用道路地区の拡大も図られてきている。

表6-4 コアシティのシティセンターにおける小売商業の開発動向（2000年以降）

都市名	SCの名称	店舗面積 (㎡)	開発 形態	開業年	BID（設立年）	URC
バーミンガム Birmingham	ブルリング SC	110,000	単独	2003	Broad Street (2005) Retail Birmingham (2006)	—
ブリストル Bristol	カボットサーカス	95,000	複合 開発	2008	Broadmead (2005)	—
リーズ Leeds	イーストゲート	110,000	複合 開発	2012 (予定)	—	—
リバプール Liverpool	リバプール1	130,000	複合 開発	2008	City Central (2005)	○
マンチェスター Manchester	アーンデル SC の増床	101,000	単独	2004/ 2006	—	—
ニューカッスル Newcastle	エルドン SC の増床	39,000	単独	2010	—	—
ノッティンガム Nottingham	ブロードマーシュ SCの増床	91,000	単独	2011	Nottingham Leisure (2005)	—
シェフィールド Sheffield	セブンストーン	80,000	複合 開発	2013 (予定)	—	○

SC : Shopping Centre BID : Business Improvement Districts URC : Urban Regeneration Company

[資料] William Reed (2007): Retail & Shopping Centre Directory 2008, 各SCのホームページなどによる。増床については、増床面積のみを示す。

そのなかでも、コア地区の衰退が最も著しく、かつその再生が最も遅れていたリバプールおよびシェフィールドにおいては、官民パートナーシップによるコア地区を対象とした都市再生会社がそれぞれ1999年と2000年に発足し、大規模かつ総合的な再生事業が展開してきている。その事業の中心をなすのがリバプール・ワン Liverpool One およびセブンストーンズ Sevenstones の複合的再生事業で、そのなかでショッピングセンターの開発によるシティセンターの小売商業活動の再生が大きな目標となっている。また、2005年以降では、バーミンガムを筆頭にして、4都市5地区でビジネス・インプルーブメント・ディストリクト Business Improvement District (BID) 制度の導入が図られ、小地区で地域事情に応じた自主的かつ積極的なハード、ソフト事業が展開されてきている。

近年、イギリスでは、大規模なシティセンターの小売商圏の拡大や買回品部門の販売額が上位のセンターに集中化する傾向が進展してきたことが指摘されているが (CB Richard Ellis, 2004: 9-10)、2000年以降のコアシティのシティセンターにおける小売商業開発は、まさにこうした動向を促進する大きな要因となってきている。

2. 周辺地区の開発とその動向

計画地域としてのシティセンターが新たに拡張するところとなったシティセンター周辺地区では、第一にはブラウンフィールドでの新規の住宅開発や既存の建物の住宅への転用、住宅開発や既存の住宅地区の再生によって、シティセンターの人口増加やシティセンターリビング city centre living の進展に寄与してきたことは (Natham and Urbin, 2005)、コアシティに共通した特徴である。住宅開発以外では、1980年代後半から1990年代を中心に、オフィス地区の拡張 (リーズ, ブリストル, ニューカッスルなど)、知識産業の発展をめざした研究開発拠点の形成 (バーミンガム, マンチェスターなど)、スポーツ施設・文化施設などの集客施設の拡充 (マンチェスター, シェフィールドなど) を目的とした事業などが行われてきたが、個々の都市の具体的な事業内容や再生事業の重点の置き方は、当該都市の経済戦略や地域

的課題などに関連して、特徴ある開発が実施されてきたということが出来る。

2000年以降では、住宅開発・再生、コミュニティの再生といった問題がコアシティに共通して重視される傾向にあり、また事業対象地区の中心はコア地区に接続したところから、より外縁部へと移ってきた都市も多い。そこで以下では、事例として、リーズ市におけるシティセンター周辺地区の開発についてみることにする。

〔リーズ市周辺地区の再生〕 リーズ Leeds 市はイングランド中央部に位置する人口68万人の中心都市であり、その都市圏（ウエストヨークシャー）人口は約200万人を数える。リーズ市のシティセンター周辺地区の再生は、伝統的シティセンターに南接した位置にある運河沿いに発達した旧工業・流通・倉庫業務地区（サウスセントラル South Central 地区）を事業対象地区⁴⁾として設立されたリーズ都市開発公社 Leeds Urban Development Corporation（1988～95年）による中高層住宅やオフィスの開発などを目的とした再生事業を契機として始まり、その後各種の都市再生資金を獲得して、シティセンターの再生とその範囲の拡張がなされてきた（写真6-2）。

リーズ市は1990年代以降コアシティのなかでも最も経済発展をみてきた都市である。シティセンターの産業別雇用者数割合では、金融・保険業・不動産業および事業所サービス業、公務、小売業・飲食業・ホテル業の3業種で全体の約85%を占め（2005年）、雇用者数は2000年の11.6万人から2005年の13.1万人へと増加した。また、1990年代以降、リーズ市の大学生数は急速な増加をみて、2005年現在では4万人に達している。このようなリーズ市の発展を支える受け皿として、コア地区の南部や西部の隣接地を中心に住宅とオフィスの建設が進展し（Unsworth and Henderson, 2004: 198-204）、1996年から2005年間で床面積約50万㎡のオフィス開発が行われてきた。また、住宅開発も2000年代以降急速に進展し、中高層の民間高級アパートの建設を主体として、オフィスや倉庫の住宅への転用など含めて2000年から2006年間で住宅5,800戸が供給され（Leeds City Centre Partnership, 2007: 19）、さらに急速なペースで住宅建設が予定されている⁵⁾。ちなみに、中高層の民間高級アパートの居住者は、専門職従業者やメディア・

第3編 シティセンターの再生とシティセンターリテイリングの動向



写真 6-2 リーズ市の都市再生による中層住宅（2006年8月筆者撮影）

表 6-5 シティセンターの高級アパート居住者の属性

世帯主の年齢（2003年）			
18-24歳：22.8%	25-30歳：36.7%	31-35歳：16.1%	
36-45歳：3.9%	46-55歳：7.5%	56歳以上：13.1%	
世帯（2003年）			
夫婦：55.0%	単身男性：20.6%	単身女性：22.2%	その他：2.2%
職業（2005年）			
専門職：24.2%	メディア・IT産業：33.5%		
金融業：6.7%	その他：35.6%		
通勤手段（2005年）			
徒歩：50.6%	自動車：25.8%	鉄道・バス：13.1%	
前住地（2005年）			
リーズ大都市圏：35.0%		ヨークシャー・ハンバー：20.5%	
ロンドン・サウスイースト：15.8%		その他イギリス国内：20.1%	
外国：8.7%			
現アパートに居住した動機（2005年）			
シティセンターのライフスタイル：29.1%			
転勤・就職した職場に近接：22.6%		ナイトライフ施設に近接：15.2%	
現在の職場に近いところに転居：13.3%		その他：19.8%	

[資料] Unsworth, R., (2003), pp.8-10, および Unsworth, R., (2005), pp.9-10. による。

IT産業従業者などを主体に、60%が30歳未満の若年層で占められている。また、居住者の前住地はリーズ市内が35%と比較的低く、海外、ロンドン、サウスイーストで合計25%を占めるなどかなり広域的となり、リーズ大都市圏外から新たに移動してきた居住者が多いことが特徴となる(表6-5)。

VI. おわりに

シティセンター再生の基本的な展開方向とその手法はほぼ共通している。例えば、コアシティではいずれも1980年代後半にシティセンターの再生が始まり、各種の再生事業の連鎖によって、シティセンターの空間的拡大と機能的多様化を達成する形で進展してきたものといえる。また、具体的な再生事業は、シティセンターのコア地区ではほぼ共通しているのに対して、周辺地区では当該都市の地域的課題などの違いを反映して異なっている。

シティセンターの再生は、各都市の主体的な計画・開発の意志がほぼ貫徹されてきたが、その一方で都市圏レベルでの地域の動向をみると、中心都市のシティセンターへの各種機能の一極集中が進展して、その都市の周辺の基礎自治体ではタウンセンターの衰退が顕在化し、また地域間格差の拡大なども進展するといった新たな問題が生じてきたものといわれている。

この点については、ブレア政権誕生以降のデボリューション(権限委譲)の進展によって、イングランドではグレートロンドンオーソリティー Greater London Authority と8つのリージョン Region への経済計画・開発計画の策定権限や地域政策関連予算の委譲などが進められ、2004年から始まった地域計画体系の変更によって、リージョンレベルでの地域計画方針を示す「地域空間戦略」Regional Spatial Strategy が策定されることとなった。この戦略をもとに、各基礎自治体の計画、開発に対して、各リージョンレベルでの計画の調整的機能が復活することとなり、それによって今後のシティセンターの再生・開発は一定の規制や軌道修正が実施される可能性が高くなったものとみられている。今後の推移が、注目されるところとなる。

注

- 1) 各都市の「シティセンター・ローカルプラン」(一部名称は異なる場合がある)の発行年は、バーミンガム=1986年、リーズ=1982年、マンチェスター=1984年、ニューカッスル=1985年、ノッティンガム=1984年、シェフィールド=1988年である。
- 2) 大都市圏カウンシル Metropolitan Council を構成する基礎自治体ではなく、非大都市圏カウンシル Non-Metropolitan Council の中心都市のプリストル、ノッティンガムを除く、大都市圏カウンシルに属する他のコアシティでは、地方制度の一層性に移行するに伴って、従来の開発計画の二層性(上位のカウンティ・カウンシルが策定する「構造計画」Structure Planに基づいて、各基礎自治体が当該地域のより詳細な「地区計画」Local Plan を策定する計画体系)から、基礎自治体が自らの地域の開発計画を策定する一層性に変更されて、「ユニタリーディベロップメントプラン」Unitary Development Plan が策定されることとなった。大都市圏カウンシルの廃止に伴う制度改革によって、基礎自治体の地域計画や開発に関する大都市圏レベルでの計画規制、政策調整などは原則的に不要となり、基礎自治体の計画・開発に関する自由度は増加することとなるとともに、一方では都市圏レベルでの広域的計画調整機能がなくなったことで、基礎自治体間の軋轢・対立や開発競争が激化することとなった。
- 3) 細区分された計画地区は、エリア Area のほか、クォーター Quarter (バーミンガム、マンチェスター、シェフィールド、リバプールなど)、ディヴィジョン Division (ニューカッスル) などと呼ばれている。例えば、バーミンガムでは7地区、マンチェスターでは15地区、ニューカッスルでは7地区にシティセンターが細区分されている。
- 4) リーズ都市開発公社(LDC)の事業対象地区は、このサウスセントラル地区(376ha)と同地区から約1km北西方に位置するエール川流域のカーストールヴァレー Kirkstall Valley 地区(164ha)の2地区からなっている。
- 5) 2006年末現在で、リーズのシティセンターでの住宅開発途上にある(建設中、建設計画進行中、開発許可済み)住宅戸数は14,770戸を数える。

文 献

- 伊東 理(1996): イギリスにおける小売商業の地域政策と小売商業の開発(I)—第2次大戦から1970年代末まで—, 『帝塚山教養学部紀要』, 45, 49-62.
- 伊東 理(1997): イギリスにおける小売商業の地域政策と小売商業の開発(II)—1980年代の展開—, 『帝塚山教養学部紀要』, 49, 29-54.

- 伊東 理 (2005): 1990年代イギリスにおける小売商業の地域政策と小売商業の開発
(Ⅲ)ータウンセンターの再生とその動向をめぐってー, 『関西大学文学論集』, 54-4,
145-167.
- 日本政策投資銀行編 (2000): 『海外の中心市街地活性化ーアメリカ・イギリス・ドイ
ツ 18 都市の事例ー』, ジェトロ, 248.
- 根本敏行 (1997): イギリスにおける「民活」とわが国 (都市みらい推進機構編『検
証 イギリスの都市再生戦略ー都市開発公社とエンタープライズゾーン』, 風土
社), 30-59.
- 長谷川淳一 (1996): イギリスの戦災都市計画, 『都市計画』, 199, 92-99.
- 宮内ひろみ (2003): 文化による都市再生, 『地域開発』, 463, 27-31.
- Bennison, D. J. & Davies, R. L. (1980): The impact of town centre shopping schemes
in Britain: Their impact on retail traditional environments, *Progress in
Planning*, 14-1, 104p.
- CB Richard Ellis (2004): *The Role and Vitality of Secondary Shopping — a New
Direction*, National Retail Planning Forum, 56p.
- Cherry, G. N. (2004): *Birmingham: A study in geography, history and
planning*, John Wiley & Sons, 254p.
- Department of the Environment (1996): *Planning Policy Guidance 6: Town centres
and retail development (Revised)*, HMSO, 20p.
- Department of the Environment, Transport and the Regions (2000): *Planning Policy
Guidance 13: Transport (Revised)*, The Stationery Office, 45p.
- Evans, R. (1997): *Regenerating Town Centres*, Manchester University Press, 177p.
- Greater Manchester Passenger Transport Executive (2004): *Metrolink: a network for
the twenty-first century*, Greater Manchester Passenger Transport Executive,
23p.
- Guy, C. M. (1994): *The retail development process — Location, property and
planning*, Routledge, 222p.
- Law, M. (1988): *The Uncertain Future of Urban Core*, Routledge, 253p.
- Law, M. (2001): *Discovering cities: Manchester*, Geographical Association, 50p.
- Leeds City Centre Partnership (2007): *The Leeds 8 th City Centre Audit*, Leeds City
Centre Partnership, 47p.
- Loftman, P. and Nevin, B. (1996): Prestige Urban Regeneration Projects: Socio-
Economic Impacts, in Gerrard, A. J. and Slater, T. R. eds.: *Managing a
Conurbation: Birmingham and its Region*, Brewin Book, 187-187.
- Ministry of Town and Country Planning (1947): *The Redevelopment of Central*

第3編 シティセンターの再生とシティセンターリテイリングの動向

Areas, HMSO, 99p.

Nathan, M. and Urwin, C. (2005): *City People: City Centre Living in the UK*, Centre for Cities, 68p.

Peck, J. and Ward, K. (2002): Placing Manchester, in Peck, J. and Ward, K. eds. *City revolution: Restructuring Manchester*, Manchester University Press, 1-17.

Unsworth, R. (2003): *City Living in Leeds 2003*, University of Leeds, 16p.

Unsworth, R. and Henderson, R. (2004): Accommodating financial and business services, in Unsworth, R. and Stillwell, T. eds.: *Twenty century Leeds: Geographies of a regional city*, Leeds University Press, 192-214.

Unsworth, R. (2005): *City Living in Leeds 2005*, University of Leeds, 20p.

URBED (1997): *Town Centre Partnership: a Survey of Good Practice and Report of an Action Research Project*, Department of Environment, 81p.

Ward, S. V. (2004): *Planning and Urban Change, 2nd. edition*, Sage, 312p.

Williams, G. (2002): City buildings: developing Manchester's core, in Peck, J. and Ward, K. eds. *City revolution: Restructuring Manchester*, Manchester University Press, 155-175.

Williams, G. (2003): *The Enterprising City Centre: Manchester's Development Challenge*, Spon Press, 334p.

第7章 ニューカッスル市の中心商業地区＝ シティセンターの展開

I. はじめに

イングランドの北東部（ノースイースト）の地域的中心都市であるニューカッスル・アポン・タイン Newcastle upon Tyne 市（以下、ニューカッスル市と略す）は、シティセンターの再開発、公共交通計画、建築景観の保存など、都市計画、都市開発の分野で数多くの成果を挙げてきたところとして、高い評価を受けてきた都市である（Barke, 1986, 142）。

ニューカッスル市のシティセンターの商圏はタイン・アンド・ウェア Tyne and Wear（旧大都市圏カウンティ）、ノーザンバーランド Northumberland、ダラム Durham の3つのカウンティを中心に広がり、その広域商圏人口はイングランド北東部の約 250 万人を数える¹⁾。また、ニューカッスル市のシティセンターの小売商業は、1970 年代に当時としてはイギリスで最大規模の小売商業地区の再開発事業が実施されたのをはじめとして、常に時代の変化に対応して、イングランド北東部最大の小売商業地区としての地位を維持してきたところである。

本章ではシティセンターを前章で述べたその狭義の概念である当該地域最大の小売商業地区を意味するものとして捉え、ニューカッスル市のシティセンターの変遷について検討するものである。なお、シティセンターに関連する計画・開発の歴史は表 7-1 のようであり、その展開過程はイギリスの小売商業の地域計画政策と開発の時期区分にほぼ対応している。そこで以下では、ニューカッスル市のシティセンターの変遷過程を 1980 年以前、1980 年代、1990 年代以降の 3 つの時期に区分して、みていくこととする。

表7-1 ニューカッスル市シティセンターの小売商業政策・小売商業開発関連年表

1945	A Plan for City Centre の発行：City Centre の課題・将来計画を検討した出発点。
1953	Development for Newcastle の発行：都市農村計画法による地域計画の開始。
1961	Central Redevelopment, First Report の発行：City Centre の本格的な再開発計画案の成立。自動車交通政策とゾーニングによる土地利用の純化を図るなどを提起。
1963	Development Plan の改定：小売商業地区の階層的体系を明確化し、既存の小売商業地区の強化・再生方向を明示。City Centre の開発方針と土地利用計画を示す。
1971	Metro (LRT) の建設開始（1980年完成）：イギリスで最初の大都市圏統合的公共交通システム。建設に合わせて、都心と郊外駅発バスとの連携、パークアンドライド用の駐車場の設置などを実施。開通当初の利用者状況は、バス乗り継ぎ客66%、自動車からの乗り換え客7%、などであった。
1976	Eldon Square Shopping Centre (7.5万㎡, 140店舗) の完成と準歩行者専用道路の設置：初期の大規模な再開発型ショッピングセンター。主要な商業施設、ハイストリート(Northumberland Street)とを結ぶ。全天候型のSCに小売商業機能を集約化(Compaction)する。
1985	City Centre Local Plan の発行：City Centre の中核的商業地区(Eldon Square周辺)の再生が一段落したので、周辺地区の再生事業に開発の重点をシフトする。
1986	Tyne & Wear Metropolitan Council の廃止：従来のdistrict councilを『開発計画』を策定する地域ユニットに変更(Unitary Development Plan)。
1986	Metro Centre (12.8万㎡, 350店舗) の完成：タイン川右岸、ニューカッスル市に南接するゲーツヘッド市のエンタープライズゾーン内に、イギリス初のスーパーリージョナルクラスのショッピングセンターとして、開設。
1989	Unitary Development Plan の策定作業の開始：UDPの策定作業が開始される。その後、1991年のdraft plan, 1993年のdeposit planを経て、1998年に完成。
1989	Eldon Garden Shopping Centre (9500㎡, 35店舗) の完成：シティセンターの中核商業施設Eldon Square SCの北西端に連続する専門店型SC。
1992	Monument Mall (1.2万㎡, 49店舗) の完成：グレイ像広場、ノーザンバーランドストリートに面する中核的商業地区の中心地点に再開発された専門店型SC。
1996	City Centre Manager の指名：初代のCity Centre Manager (Barry Turnbull氏)が指名され、City Centre Managementの検討が始まる。1998年には、第2代のCity Centre Managerとして、David Usher氏が就任し、City Centre Managementの運営組織・事業計画の策定に着手。
1997	Grainger Townの再生プロジェクトの開始：中核的小売商業地区に南接するグレインジャー・タウン地区で、官民パートナーシップによる再生プロジェクトが開始される。
1998	Unitary Development Plan の発行：中央政府の承認を経て、2006年を最終目標年次とするUDPの発行。
1999	City Centre Action Planの策定事業の開始：1998年に市、商工会議所、有力関連企業、市民団体などが参加して開催された“City Centre Summit”を契機に、市と民間機関とのパートナーシップによる実態調査と事業計画を提起することを目的に、City Centre Action Planの策定・発行(適宜、発行・改定)することとなる。
2001	City Centre Management Action Planの素案完成：City Centre Managementの運営母体として、City Centre Management Steering Groupを設立するとともに、具体的事業内容を明示した素案を提起。
2003	Eldon Square Shopping Centreの拡張・再生事業の開始：3.2万㎡の拡張(百貨店の誘致など、50店舗を予定)と既存部分の近代化をめざした事業。

各種の文献・資料をもとに筆者作成。

Ⅱ. シティセンターの再開発とシティセンターの発展 — 1980年以前 —

1. シティセンターの計画と小売商業地区の位置づけ

ニューカッスル市の小売商業に関連する計画と開発は、地域計画システムが大都市圏カウンティと基礎自治体を計画策定の地域単位とする二層式システムによって実施されることとなる1972年以前から存在し、ニューカッスル市独自に策定してきた『開発計画』等に基づいて1950年頃から進められてきた(Davies, 1985: 170)。

第二次世界大戦後、ニューカッスル市のシティセンターの計画は、1945年発行の『シティセンター計画』A Plan for City Centreおよび1953年発行の『ニューカッスル市の開発』Development for Newcastle に示されたのが始まりである。そこではシティセンターの建造物の再生、シティセンターの周囲を取り巻くリングロードの建設、土地利用の地域的機能分化の必要性などが計画課題として提唱された(Davies, 1985: 172)²⁾。

ニューカッスル市のシティセンターの小売商業を含む多様な(再)開発が本格的に開始されることとなるのは、1960年代になってからのことである(Davies, 1985: 172)。すなわち、それ以前のシティセンターの計画が基礎となって、シティセンター全体の課題や開発戦略などを検討した1961年の『中心地区の再開発、第1レポート』Central Redevelopment, First Reportを経て、1964年から1981年の15年間のニューカッスル市全般の開発に関する基本方針となる1963年のニューカッスル市の『開発計画(改定版)』Development Plan Reviewによって、シティセンターの開発の方向が確定することとなった(Angel, 1983: 266-268)。

『開発計画(改定版)』にみるシティセンターの(再)開発計画の方針は、第一には19世紀に建てられた老朽化した建物群からなる地区の再開発を進めるとともに、ゾーニングによってシティセンター内部を「小売商業地区」、「オフィス地区」、「工業・倉庫業地区」に地域的機能分化を図っていくこと

にあった。この計画地図で示された「小売商業地区」は、今日のシティセンターの中核的小売商業地区 principal shopping area に相当する範囲よりも南に広いが、この計画では小売商業の再開発と小売商業地区の拡張を図り、「オフィス地区」に関しては、現状のオフィスの集積に加えて、タイン川に沿ったキーサイド Quayside 地区などの南方に拡大する方針が示されている。そのほか、ニューカッスル中央駅の南部とタイン川間の地区およびシティセンターの南西端部に「工業・倉庫業地区」を配置している。

また、第二には、増大する自動車交通によるシティセンターの交通（渋滞）問題の解決を目的として、シティセンターの通過交通を排除すべくシティセンターの周囲を取り巻くモーターウェイ（motorway, 高速道路）に直結するリングロードの建設とシティセンター内部の主要な街路の拡幅・整備、駐車場の増設などが目標としてあげられている。加えて、シティセンター内での歩行者と自動車の分離を図ることが課題とされ、歩道や横断歩道橋の設置、および買物客のためのショッピングストリートの歩行者専用道路地区の設置といった施策の必要性が提起された（図7-1）。

こうした1963年の『開発計画（改定版）』では、当時の小売商業に関する地域計画の主要な目標は、①シティセンターの中核的小売商業地区の整備と②既存の小売商業地区の整備、再開発および新規の小売商業地区の開発によって、ニューカッスル市の小売商業地区の階層的な地域体系の確立に置かれた（City of Newcastle upon Tyne, 1963：6-10）。そして、シティセンターを頂点とするニューカッスル市全体の小売商業地区の地域的体系を示し、新たなディストリクトセンター等の建設方針なども明らかにするとともに、将来シティセンターの小売商業に影響を及ぼしかねない郊外のアメリカ型ショッピングセンターの開発は望ましくないとの指摘もなされた。以上の小売商業の地域計画のなかで、その中心的な理念は、当時のイギリス都市の小売商業の地域政策とも共通して、シティセンターを魅力的で活力のあるものとするため、シティセンターからの小売商業の離心化 decentralisation を防ぐことが重要であり、そのためにはシティセンターの活性化 revitalisation を図るべきであるということにあった（Davies, 1985：172-173）。

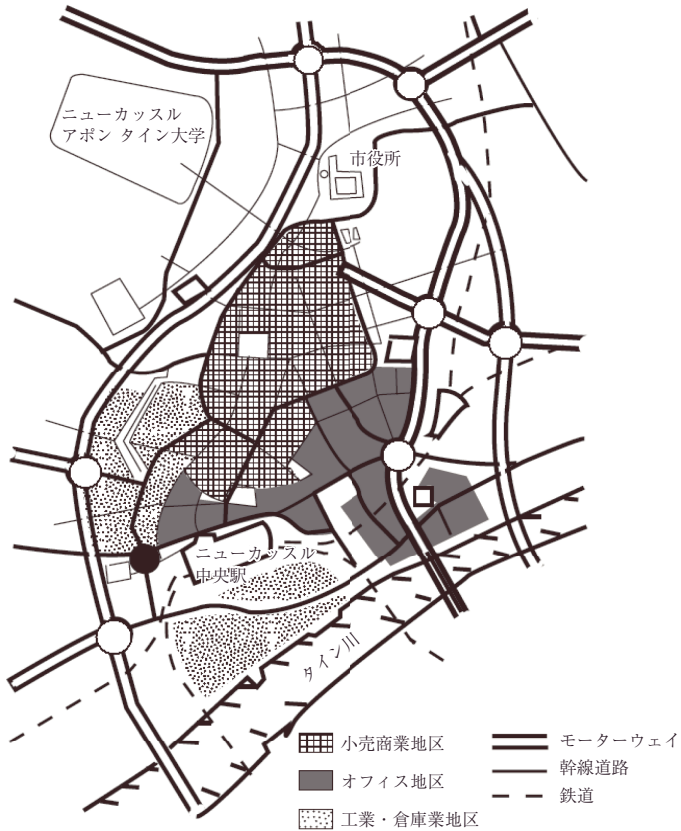


図7-1 シティセンター計画概念図（1963年）

〔資料〕 City of Newcastle upon Tyne (1963) による。

2. シティセンターの課題とエルドンスクウェアショッピングセンターの建設

(1) シティセンターの課題とシティセンターの拡張

『開発計画（改定版）』では、さらにシティセンターの小売商業ないしは買物環境に関する課題が挙げられるとともに、シティセンターの拡張およびその再開発の方針が示されている。

シティセンターの課題として指摘されたのは、第一にはセンター内部の問題として、センターの形態が街路に沿って商店が線状に広く発達しており、消費者が回遊することが困難であり、またいくつかの街路では商店が急速に衰退化し、店舗と他の土地利用が混在するところも多くみられるところがあった。第二には地域中心都市のシティセンターとしては、他の類似都市と比べて、買回品の商圈人口当たりの販売額が少なく、小売商業販売額が増加するポテンシャルがあり、実際に商店の開発申請数やチェーン店舗（面積）などの出店需要も大きいことから、シティセンターの充実、拡張が望ましいものと判断されるところにあった。（Davies and Bennison, 1978 : 25）。

以上の課題に対して、同計画では、シティセンターを西方へ拡張し、そこに駐車場、バスセンターを設置するとともに、新たに店舗の開発を行って、消費者が回遊可能なシティセンターとして小売商業の面的集積を図ることを求めている（City of Newcastle upon Tyne, 1963 : 7）。また、拡張対象地区としては、今日のシティセンターの中核的小売商業地区に相当する東西走るブラケットストリート Blackett St. と南北走るパーシーストリート Percy Street とノーザンバーランドストリート Northumberland Street に囲まれたトライアングル地区に求め、同地区の小売商業集積を1963年現在の総小売売場面積の約8.2万㎡から、約11.6万㎡に増やすのが望ましいものとしている（City of Newcastle upon Tyne, 1963 : 67）。

また、こうして増加したスペースは核店舗および地元の店舗の移転用地として利用し、小売商業機能をトライアングル地区に集約化して、コンパクトな商業集積に転換していくこともこの開発計画の大きな目的の1つに含まれることとなった。

(2) エルドンスクウェアショッピングセンターの建設と周辺開発

以上のシティセンターの計画をもとに、その後拡張対象範囲をブラケットストリートの南接地区やノーザンバーランドストリートに東接する部分に広げ、対象地区を3つの総合開発地区 comprehensive development area に分割設定して小売商業開発用地を確保し、シティセンターの再開発、近代化

事業が実施されることとなった。ニューカッスル市とキャピタル・アンド・カウンティーズ・プロパティ社とのパートナーシップによって、1968年から開発事業が始められ、1970年にはエルドンスクウェアショッピングセンター Eldon Square Shopping Centre の開発と同センターのテナントを含む120店舗と6つの大規模店舗、オフィス・シネマの開発、バス・コンコースの設置、シティマーケット拡張からなる開発申請が認可されて、事業が実施段階に移されることとなった（Davies and Bennison, 1978：27）。

その開発事業の中心はエルドンスクウェアショッピングセンターである。このショッピングセンターは、1976年に今日のハイストリーに相当するノーザンバーランドストリートに直結した売場面積7.2万㎡とする当時のヨーロッパで最大規模の全天候型ショッピングセンター covered shopping centre として完成をみたものである（写真7-1）。それと同時にノーザンバーランドストリートがバスと歩行者のみが通行できる準歩行者専用道路地区に設定されることとなり³⁾、ノーザンバーランドストリートのハイストリートとしての地位を決定づけることとなった（写真7-2）。こうして、ニューカッスル市のシティセンターは、全天候型のショッピングセンターを核とする中核的商業地区に小売商業機能の集約化 compaction が図られ、かつ消費者には自動車や冬季の悪天候などに気兼ねする必要のない快適な買物環境が提供されることとなった（図7-2）。それは同時に、シティセンターの中心が、表7-2の歩行者通行量の変化にみるように、従来のブラケットストリート以南のニューカッスル中央駅間の地区から、同ストリート以北のトライアングル地区へ移動することとなった⁴⁾。

さらに、1980年にタイン・アンド・ウェア大都市圏の基幹的公共交通としてのライトレールトランジット light rail transit (LRT) であるメトロ Metro が全面開通した。メトロの運行によって、路線の主要駅を発着するバスの増便とシティセンターを起終点とするかないしは通過するバスの減便がなされたが、一方ではメトロの主要駅にはパークアンドライド用の駐車場が設置された。こうした大都市圏の公共交通の整備は、シティセンターの交通渋滞の緩和と周辺地域からシティセンターへの移動時間の短縮化に寄与し、

第3編 シティセンターの再生とシティセンターリテイリングの動向



A：エルドンスクウェア・ショッピングセンターのノーザンバーランドストリート入口
(2005年10月筆者撮影)



B：エルドンスクウェア・ショッピングセンターの内部（2005年10月筆者撮影）

写真7-1 エルドンスクウェアショッピングセンター

第7章 ニューカッスル市の中心商業地区=シティセンターの展開



A：準歩行者専用道路（1998年9月筆者撮影）



B：歩行者専用道路（2005年10月筆者撮影）

写真7-2 ノーザンバーランドストリートの歩行者専用道路

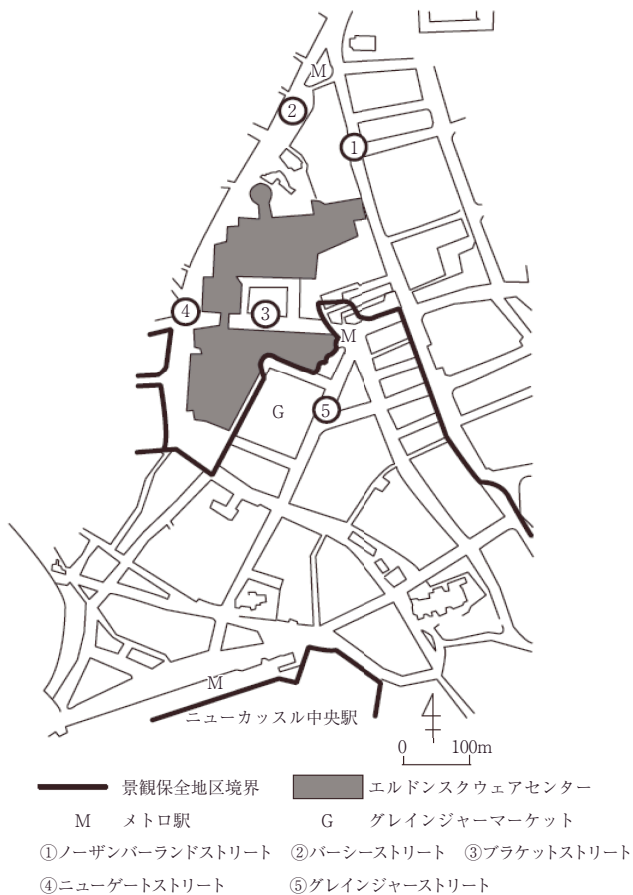


図7-2 エルドンスクウェアショッピングセンターとその周辺地区

タイン・アンド・ウェア大都市圏に対するシティセンターの顧客吸引力を向上させることとなった⁵⁾。

以上の小売商業環境の整備に加え、公共交通が整備・充実されたことによって、ニューカッスル市のシティセンターは、イギリス北東部の最大の地域的中心として確固たる地位を得るとともに、ニューカッスル市はイギリス都

表7-2 シティセンターの主要道路の歩行者通行量の変化

	1976年	1977年	1978年	1979年
パーシーストリート	3,546 (100)	1,392 (39)	1,854 (52)	2,064 (58)
ニューゲートストリート	4,092 (100)	2,838 (69)	3,342 (82)	3,030 (74)
グレインジャーストリート	5,886 (100)	3,714 (63)	3,498 (59)	3,474 (59)
ノーザンバーランドストリート	7,080 (100)	7,170 (101)	7,884 (111)	10,388 (146)
エルドンスクエアSC (北)	—	5,681 (100)	5,910 (104)	7,086 (125)
エルドンスクエアSC (南)	—	5,376 (100)	5,430 (101)	6,336 (118)
総計	20,604 (100)	26,171 (127)	27,918 (135)	32,378 (157)

* : 数値は1時間当たりの歩行者通行者数(各年次2月中旬の火曜日午後2-3時に調査)。

** : () 内は1976年を100とする指数。

[資料] Bennison and Davies (1980), p.67による(筆者一部修正)。

市の中でもシティセンターの都市計画ないし再開発が成功を収めてきた都市としても高く評価されることとなった(Barke, 1986: 142)。

Ⅲ. 1980年代のシティセンターとメトロセンターのインパクト

1. シティセンターの開発方針

上述のように、シティセンターの小売商業の再生に関するハードな環境整備事業は、概ね1980年頃までには達成されることとなった。また、1979年に発行されたティン・アンド・ウェア大都市圏カウンティが策定する同大都市圏全体の地域計画の骨子を示す『ティン・アンド・ウェア・ストラクチャープラン・計画書』Tyne & Wear Structure Plan: Written statementにおいては、ニューカッスル市のシティセンターはリージョナル・キャピタルとして大都市圏最大の中心地と位置づけられたが、シティセンターのさらなる大きな開発は不要との判断が示されることとなった(Tyne & Wear County Council, 1979: 83-90)。

同様に、ニューカッスル市によって1985年に発行された『シティセンターローカルプラン』City Centre Local Planでは、シティセンターの小売商

業の現状として、その商圏人口は北東部の約 270 万人に達し、エルドンスクウェアショッピングセンターの建設などが効を奏して、シティセンターはタイン・アンド・ウェア大都市圏の買回品販売額の 50% のシェアを獲得するに至っている、と記載されている。また、このローカルプランでは、タイン・アンド・ウェア大都市圏の人口自体が減少傾向にあることから、シティセンターの小売商業のさらなる充実の必要性は少ないものとして、中核的商業地区における今後の小売商業開発は同地区の南部に位置する 5,700m² の地所に限定することとしている (City of Newcastle upon Tyne, 1985 : 17-21)。

こうした方針はニューカッスル市が独自に判断した結果ではなく、前述のストラクチャープランでシティセンターの開発余地面積が示されていること、すなわちタイン・アンド・ウェア大都市圏レベルでの計画方針に準拠したものである。そのため中核的商業地区での計画では、わずかな小売商業開発用地を示しているものの、シティセンター計画の中心は歩行者専用道路計画の延長と歩行者に限定した道路計画および駐車場の開発用地の明示などに留まり、主として交通対策的計画にその重点が置かれることとなった (City of Newcastle upon Tyne, 1985 : 46-47)。

以上のローカルプランで示されたように、シティセンターの小売商業の開発・再生に関する目標は、軽微なものに留まることとなった⁶⁾。こうしたことは、シティセンターの小売商業の再生は、1970 年代後半から 1980 年代初頭に急速に進んだ事業でもって、一段落したとの大都市圏カウンティの判断によるところが大きかったものと考えられる。また、ニューカッスル市の小売商業政策は、シティセンターを筆頭にして既存の小売商業地区の地域的体系を存続・維持すべく、アウトオブセンターでのショッピングセンター、スーパーストアなどの大規模小売商業施設の開発申請に対しては、従来通り厳しい対応を一貫して続ける方針が堅持されてきたこととも相まって、市はシティセンターの現状を維持する方針を選択することとなったものということが出来る。

2. メトロセンターの開業とシティセンター

こうした状況下で、1986年にニューカッスル市とはティン川を境に南接するゲーツヘッド Gateshead 市の自動車交通の要衝で、シティセンターの南西約5kmに位置するところに、イギリス最初のスーパーリージョナルクラスの郊外型ショッピングセンター、メトロセンター MetroCentre が開設されたのは、衝撃的なものであった。

ニューカッスル市の小売商業に大きなインパクトを与えるものと予想されたメトロセンターは、イギリスで1980年代後半以降に開発されることとなったアウトオブセンターに立地する大規模ショッピングセンターの先駆けとして、地方政府の計画コントロールが及ばないニューカッスル市とゲーツヘッド市の境界をなすティン川に沿って指定されたティンサイド・エンタープライズゾーン Tyne Side Enterprise Zone 内のゲーツヘッド市側にあった火力発電所の残灰置場の跡地を利用して建設された⁷⁾。その店舗面積は約13万㎡で、百貨店3店舗とスーパーストア1店舗が核店舗となる約300店舗と室内遊園地などから構成される大規模小売商業施設として開設された (McGoldrick and Thompson, 1992: 29-32)。

メトロセンターの商圈は、ニューカッスル市のシティセンターよりも広域であり、来客者の約20%はイギリス北東部以外の地域からとなっている。メトロセンターの開業による周辺地域への影響は、例えばディストリクトセンタークラスに相当するゲーツヘッド市のタウンセンターでは販売額で約35%の減少をみたのを筆頭にして、北東部全域に及んだ。ニューカッスル市に対するメトロセンターの影響は、買回品部門全体として販売額ベースで約10%強の減少をみたものと推定されている (Howard and Davies, 1993: 111-112)。しかしながら、シティセンターに対する影響は、総じて少なかったものと考えられている。メドホールショッピングセンターの開業に伴って、シェフィールド市のシティセンターでみられたような商店数の減少、大規模小売店舗の撤退などといったフィジカルな問題はニューカッスル市では顕在化するには至らなかったものとされている (Howard, 1989: 48)。また、エルドンスクウェアショッピングセンターでは、メトロセンターの開業によ

って、来客数は当初の2年間は約10%の減少をみたが、ほどなく回復したことが報告されている（Capital Shopping Centres, 2001：4）。

メトロセンターの開設は、1986年のタイン・アンド・ウェア大都市圏カウンティカウンシルの廃止に伴うプランニングシステムの変更によるニューカッスル市の地域政策・計画における独立単位化によって、シティセンターの小売商業開発に関する開発面積の規制が反故になったこととも相まって、シティセンターの再生・近代化を図る機運を高めることとなった。そして、1989年から1990年にはエルドンスクエアショッピングセンターの改修事業が実施され、1989年にはエルドンガーデンショッピングセンター Eldon Garden Shopping Centre がオープンし、さらには1992年のモニュメントモール Monument Mall の開設に結びつくこととなった（伊東，1999：180-185）。そのほか、シティセンターでは、小売業者と市の連携によって、夕刻の営業時間の延長、駐車代金の値下げなどの対応策も実施された（Howard and Davies, 1993：147）。

以上のように、この時期のシティセンターはあまり大きな変化はなく、また1986年に開設をみたメトロセンターの影響が懸念されたが、その影響は比較的軽微なものに留まることとなった。

IV. 1990年代以降のシティセンターの展開

1990年代前半は、不動産不況の影響や北東部の人口減少などにより、シティセンターの小売商業をめぐる変化は少なく停滞的ぎみであったため、イギリスにおけるニューカッスルのシティセンターのランキングは相対的に大きく後退することとなった⁸⁾。しかしながら、1990年代後半以降に入ると、シティセンターマネジメント city centre management の導入とシティセンターの再生計画の策定とその事業実施によって、シティセンターの小売商業は大きな変化を遂げてきている。そこで以下では、両者についてみていくこととする。

1. シティセンターマネージメントの導入

ニューカッスル市のシティセンターマネージメントは、1996年に市当局によってシティセンターマネージャーが指名されたことに始まる。運営形態は、シティセンターマネージャーを中核にして、市役所、商工会議所、小売業者・ディベロッパー等の民間業者、市民団体代表からなるシティセンターマネージメント推進グループ City Centre Steering Group と称される協議会によって、事業計画や事業の運営管理等に関する方針が決定される官民一体の形態を取っている。実態的にみたニューカッスル市のシティセンターマネージメントの特徴は、具体的な事業の実施がシティセンターマネージャーの裁量で行われる事業もみられるが、市の業務として実施されるところが多く、またシティセンターマネージャーが市役所内にオフィスを構えているなど、市が比較的大きなイニシアティブを取って進めてきているところにある。

こうした形態は、民間セクターの意見が反映される度合いが問題となろうが、市サイド（都市計画部署、経済計画部署など）から提起されるシティセンターに関する計画案が、シティセンターマネージメント推進グループの会議で報告・意見聴取・検討される、あるいは同推進グループが市サイドにさまざまな提案がなされる、といったメリットが存在する⁹⁾。

シティセンターマネージメントの主要な事業としては、①広報・宣伝活動、マーケティングおよびイベントに関する事業、②治安・清掃・交通アクセス改善に関する事業、③モニタリングの実施と評価・パフォーマンスに関する調査事業、④シティセンターマネージメントや再生事業に関するファンド申請業務、の4事業とすることが2001年に正式に決定された（Newcastle upon Tyne City Centre Management, 2001：2-4）。

2. シティセンターの再生事業

すでにみたように、シティセンター計画の基本となるのは、1985年の『シティセンターローカルプラン』で、そこでは計画地域としての広義の意味でのシティセンターの範囲はかなり広範囲に設定されており、その範囲は1990年代にもほぼ踏襲された。また、今日のシティセンター計画の基本方

針は1998年に発行をみた『ニューカッスルユニタリー・ディベロップメントプラン』Newcastle upon Tyne Unitary Development Plan (Newcastle City Council, 1998: 36-38), 1999年以降の『シティセンター・アクション・プラン』City Centre Action Plan (Newcastle City Council, 1999, 2002)に示されている。

小売商業中心としてのシティセンターに相当する地区、すなわちシティセンターのコア地区は、広義のシティセンターを構成する7地区のうちエルドン・リテイル・コア Eldon Retail Core と呼ばれる中核的商業地区とそれに南接するグレインジャー・タウン Grainger Town 地区である。これらの2地区では、1990年代後半以降から本格的なシティセンターの再生事業が開始されることとなった(図7-3)。

中核的商業地区とニューカッスル中央駅の間に相当するグレインジャー・タウン地区は、文化施設、ホテル、オフィス、住宅および小売商店が混在する地区で、小売商業についてはエルドンスクウェアショッピングセンターの建設に伴う中核的小売商業地区への小売機能の集約化によって衰退した小売商店、空屋も相当数存在し、放棄された建築物やオフィスの空きスペースなども多くみられる。この地区の全空屋床面積は9.3万㎡を数えたほか、建物の老朽化も進んでいるところも相当数みられ、またオフィス雇用者も1992年の14,682人から1996年の10,065人へと4年間で約4,500人の減少をみた(Robinson, 2006: 15)。こうしたことから、シティセンターの中心地区の再生をめざして、イングリッシュ・パートナーシップ English Partnership の都市再生補助金、市の資金、民間投資を得て、グレインジャー・タウン・プロジェクトと呼ばれる官民パートナーシップによるシティセンターコア地区の再生事業が1997年4月から2003年3月までの6年間にわたって実施されることとなった。

この事業は、建物の改築・修復を進めるとともに、空屋の再利用を促進することに重点を置き、地区全体としてはオフィス、住宅、小売商業などの複合的再開発を図ることを目標としている。開発によって新規に生じた全床面積のほぼ半分を占める小売商業では、中核的商業地区に南接する部分を同地

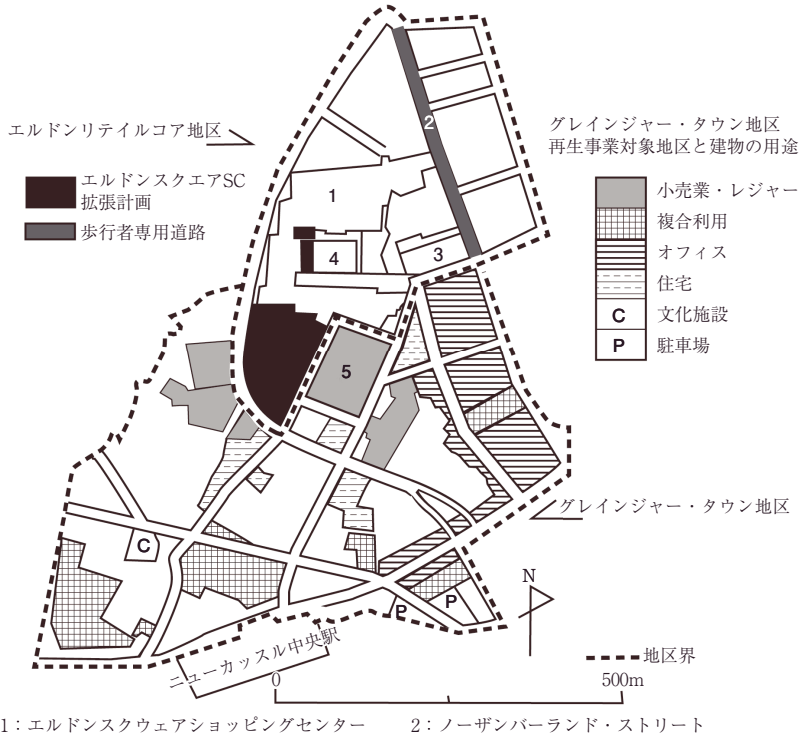


図7-3 シティセンター・コア地区の再生

区の拡張対象地として位置づけ、近代に市民マーケットとして開設されたグレインジャー・マーケットの再生を中心とした事業が実施されたほか（English Partnership and Newcastle City Council, 1998：3-4）、オフィスや住宅の開発および複合的开发が、地区内の各所で行われてきた。

以上のグレインジャー・タウン地区の再生事業の成果は、2006年3月時点で新規雇用者数2,300人、新規進出企業数329社、新設・改善床面積約13万㎡、新設住宅戸数570戸と推定され、オフィス機能、オフィス従業者の減退から脱却して増加に転じてきたことなど、この事業は大きな成果を得てきたものと評価されている（Robinson, 2006：10-12）。

一方、中核的商業地区では、完成目標年度を2009年とするエルドンスクエアショッピングセンターの拡張・再生事業が2003年から開始された。計画ではセンターの活性化を図り、さらに同センターを南部に拡張して（拡張面積約3.2万㎡）、新たに1百貨店を含約50店舗の増強を図るとともに、グレインジャー・タウン地区の小売商業開発と一体化して、中核的商業地区の再生・拡張をめざすものとされた（Capital Shopping Centres Ltd., 2003：3-4）。そして、2010年2月に拡張事業は完成し、エルドンスクエアショッピングセンターは、イギリスのシティセンターで最大の複合的商業施設となった。

さらに、ノーザンバーランドストリートに南接するピルグリムストリートに沿った地区が今後の中核的商業地区を拡張する計画地区としてUDPの計画地図 proposal map に示され、そこでは百貨店や人気ファッションブランドショップを誘致することが有力案として考えられている（Donaldsons, 2007：5-7）。

2000年代以降、コアシティでは、シティセンターでの小売商業の開発には著しいものがあるが（伊東，2009，127-128）、ニューカッスル市における2000年以降のシティセンターの小売商業開発は、こうした動向とも共通するものとみることができる。

V. まとめ

本章はニューカッスル市における中心商業地区＝シティセンターの変遷過程について、1970年代以降、2000年頃までのおおよそ30年間を中心にみたものである。その結果は、以下のように要約される。

①ニューカッスル市では、第二次世界大戦後、小売商業の計画や政策の理念・目標はほとんど変化することなく、推移してきた。すなわち、シティセンターは、名実ともにイングランド北東部ないしニューカッスル（タイン・アンド・ウェア）大都市圏最大のリージョナルセンターとしての役割と地位

を存続・維持・強化していくことに計画目標が置かれ、つぎつぎと多様な開発が展開されてきた。

②ニューカッスル市のシティセンターの再開発は、実質的には1960年代以降となる。1960年代から1970年代初頭では、ゾーニングによるシティセンターの土地利用の地域的機能分化とシティセンターの建造物の再生やシティセンターの周囲を取り巻くリングロードの建設などの交通対策とに重点が置かれ、再開発の基盤的整備事業が行われた。

③1970年代中葉から1980年代前半には、再開発型ショッピングセンターのエルドンスクエアショッピングセンターの開設、歩行者専用道路地区の設置などによって、中核的小売商業地区への小売商業機能の集約化と小売商業環境の整備が進み、また大都市圏の基幹的公共交通としてのLRT・メトロの開通により、周辺地域からシティセンターへのアクセスが大きく向上したことも寄与して、シティセンターの小売商業のニューカッスル大都市圏に対する機能と地位は一層上昇することとなった。

④1980年代後半から1990年代の前半の10年間は、全体的にみて現状維持されてきた時期とみることができるが、1986年にシティセンターから約5kmのところ開設されたイギリス最初のスーパーリージョナルクラスのショッピングセンター、メトロセンターの影響が懸念されたが、その影響は比較的軽微ものに留まった。

⑤1990年代後半以降、シティセンターの再生に向けた動きは再び活発化してきている。その1つとしては、シティセンターマネージメントの導入があげられる。また、中核的小売商業地区に南接するグレインジャー・タウン地区の再生事業に伴う小売商業開発とエルドンスクエアショッピングセンターの拡張事業が2010年には完成し、さらにニューカッスル市のシティセンターの拡張計画もみられることなど、今後のシティセンターリテイリングの動向は注目されるところである。

注

- 1) 主要商圏とされるタイン・アンド・ウェア、ノーザンバーランド、グラムの3カウンティの人口は190万人で、広域商圏にあたる北東部全体の人口は250万人(2001年国勢調査)である。
- 2) 計画の骨子は戦災都市であるコベントリー市、プリマス市のシティセンターの復興計画に倣ったものといわれている。
- 3) その後、ノーザンバーランドストリートでのバス運行は、早朝から9時30分以前と19時以降に限定された。1992年以降、バスの運行は廃止されることとなり、ノーザンバーランドストリートは完全な歩行者専用道路地区となった。
- 4) エルドンスクウェアショッピングセンターは、シティセンターの中心を移動させる意味を持っているので、ショッピングセンターの類型においては、再開発型ショッピングセンターの中心移動型ショッピングセンター Core Replacement Shopping Centre の典型例の1つとされている。また、トライアングル地区のなかでは、既設道路からエルドンスクウェアショッピングセンターへの大きなアクセス路は、パーシストリートではなく、ノーザンバーランドストリートとブラケットストリートに設置されたことから、歩行者の流動の中心はエルドンスクウェアショッピングセンターとノーザンバーランドストリートに集中することとなった。
- 5) 当時のメトロの利用状況は不明であるが、1987年のシティセンターの買回品購買客の来街交通手段の調査では、メトロを交通手段とした来街者の割合は19%を占めている。ちなみに、自家用車は25%である(Howard and Davies, 1993: 113)。
- 6) 1980年代から1990年代初頭頃までのニューカッスル市の広義の意味でのシティセンターの再生・開発の重点は、ニューカッスル中央駅より以南のタイン川沿い地域の旧工業・倉庫等の跡地などからなる南端部のブラウンフィールドの再生に置かれた。1981年に指定を受けたタインサイド・エンタープライズゾーン Tyne Side Enterprise Zone, および1987年に設置されたタイン・アンド・ウェア都市開発公社 Tyne and Wear Urban Development Corporation によって、シティセンターの範囲にあたるキーサイド Quayside 地区ではオフィス、住宅、ホテルなどの複合的開発が進められた。
- 7) このショッピングセンターの建設については、タイン・アンド・ウェアストラクチャープランでは、既存のセンターに影響が少ない大型家庭用品 bulky goods を販売するリテイルウェアハウスの店舗を開発する適地で、また食料品小売面積も250㎡を越えない範囲での小売商業開発が望ましいとの判断が示された地点にあたり、当初の開発計画ではこうした趣旨に見合うリテイルウェアハウスの開発が検討されたが、リテイルウェアハウスの開発では採算が合わないことや雇用機会の創出効果

が小さいなどを主な理由として、最終的にはスーパーリージョナルショッピングセンターの建設が行われることとなった。

- 8) ニューカッスルのシティセンターのランキングは、1980年代から1990年代初頭までは、イギリス全体で10位以内に数えられていたが、例えば2003年では22位にランキングされている(2003年の数値はエクスペリアン社 [(2004): *National retail ranking for 2003*, Experian, 6p.] のランキングによる)。
- 9) シティセンターマネージャーのウッシャー Usher, D.氏へのヒアリング調査と同氏提供の資料による。

文 献

- 伊東 理(1999): イギリス大都市圏における郊外型小売商業施設のインパクト, 成田孝三編『大都市圏研究(下)』, 大明堂, 169-188.
- 伊東 理(2009): 英国のシティセンターの再生と動向に関するノート—コアシティのシティセンターを中心に—, 『地域と環境』, 8・9, 122-133.
- Angel, R. M. (1983): The local plan for the city centre of Newcastle, in Davies, R. L. and Champion, A. G. eds.: *The future for the city*, Academic Press, 265-282.
- Barke, M. (1986): Newcastle/Tyneside 1890-1980, in Gordon, G. ed.: *Regional cities in the UK 1890-1980*, Harper & Row, 114-147.
- Bennison, D. J. and Davies, R. L. (1980): The impact of town centre shopping schemes in Britain: Their impact on traditional retail environments, *Progress in Planning*, 14-1, 1-104.
- Capital Shopping Centres (2003): *Proposed refurbishment and extension of Eldon Square Shopping Centre*, Capital Shopping Centres, 63p.
- City of Newcastle upon Tyne (1963): *Development plan Review*, City of Newcastle upon Tyne.
- City of Newcastle upon Tyne (1985): *City centre local plan*, City of Newcastle upon Tyne, 70p.
- Davies, R. L. and Bennison, D. J. (1978): *The Eldon Square regional shopping centre: The first eighteen months*, Retail and Planning Associates, 121p.
- Davies, R. L. (1985): Shopping centre development in Newcastle upon Tyne, in Dawson, J. A. and Lord, J. D. eds.: *Shopping centre development: Policies and prospects*, Croom Helm, 161-184.
- Donaldsons (2007): *Briefing paper on retailing in Newcastle City Centre*, Newcastle City Council, 9p.

- English Partnership and Newcastle City Council (1998): *Development opportunities in Grainger Town: Action plan for English Partnerships investment 1998-2003*, The Grainger Town Partnership, 18p.
- Howard, E. (1989): *Prospects for out-of-town retailing: the Metro experience*, Longman, 71p.
- Howard, E. and Davies, R. L. (1993): The impact of regional, out-of-town retail centres: The case of the Metro Centre, *Progress in Planning*, 40-2, 89-165.
- McGoldrick, P. J. and Thompson, M. G. (1992): *Regional shopping centres: Out-of-town versus in-town*, Avebury, 203p.
- Newcastle City Council (1998): *Newcastle upon Tyne Unitary Development Plan*, Newcastle City Council, 190p.
- Newcastle City Council (1999): *City Centre Action Plan 1999/2000*, Newcastle City Council, 31p.
- Newcastle City Council (2002): *Newcastle upon Tyne City Centre Action Plan Review 2002*, Newcastle City Council, 37p.
- Newcastle City Council (2004): *Newcastle local development framework key issues consultation 2004: Retail and town centres (Background paper)*, Newcastle City Council, 36p.
- Newcastle upon Tyne City Centre Management (2001): *City centre management action plan*, Newcastle upon Tyne City Centre Management Office, 7p.
- Robinson, F. (2003): *The final assessment of the Grainger Town Project: External evaluation 2003*, Newcastle City Council, 19p.
- Tyne & Wear County Council (1979): *Tyne & Wear structure plan: Written statement*, Tyne & Wear County Council, 102p.

第8章 バーミンガム市のシティセンターの再生

I. バーミンガム市の都市再生

1. バーミンガム市の概要

バーミンガム市は、イングランドの中西部に位置する人口約100万人を数えるロンドンに次ぐイギリス第2位の都市であり、またパキスタン系、インド系住民を中心に非白人系人口の割合も約30%と多い多民族都市である¹⁾。

バーミンガムは、古くはトレント川やエーボン川の上流にあたるリア川の河谷とその周辺丘陵に位置する中世の小さな荘園として記録に残されているところで²⁾、1166年には国王から認可を受けて小さな市場町となり、それ以降バーミンガムはリア川河谷地域の小中心地として機能してきた(Cherry, 1994: 11-32)。

こうしたバーミンガムが大きく変貌を遂げるのは、M. ボールトンとJ. ワットによって蒸気機関の製造が始まったのを皮切りとして、18世紀末以降にイギリス産業革命の中心、ことに重化学工業の中心として発展をみてきたことによっている。バーミンガム市は、20世紀初頭には従業者の約4分の3が製造業に従事するイギリス最大の重工業都市として不動の地位を確立するとともに、その後自動車産業の発展をみたウエストミッドランズ地方(ブラックカントリー)を支える地域的中心都市として、その繁栄を誇ってきた都市である(Birmingham City Council, 2003: 8-9)。

2. 経済不況から都市再生へ

1970年代になって、イギリス一の工業都市バーミンガム市では、地域の主力産業である自動車産業、金属加工業などの製造業部門での国際競争力の

低下などによって、長期的な経済不況と産業の衰退・空洞化が進むこととなり、さまざまな地域の問題が発生することとなった。ことに雇用問題は深刻で、1971年から1987年間で約19万人の雇用（29%減）を失い、そのうち製造業では約15万人の雇用減（47%減）をみるなど、バーミンガム市は70年代・80年代を通じて雇用の減少、高失業率にあえぐことになった。地域経済の悪化に伴う消費不況や新規投資の減退により、製造業の雇用減を補い産業構造の転換を図るべく期待された第3次産業部門も停滞を招く結果となった。そのため、工場等の廃止・撤退などによって生じたブラウンフィールドの拡大、インナーシティの社会的困窮問題の深刻化、シティセンターの停滞・衰微といった地域問題が、バーミンガム市の大きな政策課題としてクローズアップされることとなった。

バーミンガム市が、こうした状況からの脱却をめざして、都市の再生、アーバンルネサンス urban renaissance を本格的に始動することとなるのは1980年代中葉頃からである。その契機は、1984年に公表されたバーミンガム市の経済再生の戦略を提起した報告書『バーミンガムの経済開発のための優先課題』Priorities for Economic Development in Birmingham や1985年発行の『バーミンガムの経済戦略』Economic Strategy for Birmingham にあったといわれている。それらによって、バーミンガム市の都市再生の課題・目標として、①都市型サービス産業の振興や知識集約産業の発展などによる産業構造の多角化・産業の再生、②(再)教育・職業訓練による現代の雇用ニーズに対応した専門的・技能的水準の高い労働者の育成、③シティセンターの再生と都市観光・都市文化の振興、④インナーシティの荒廃地域を中心とした近隣社会の繁栄をめざしたコミュニティの再生、などが掲げられた(鈴木, 2004: 91-92)。

こうした経済再生および都市再生の目標が明確になったことが基盤となって、さらに1986年にウエストミッドランズ大都市圏カウティカウンシル West Midlands Metropolitan County Council が廃止されて、バーミンガム市単独で開発計画の立案・実行が可能となった。また、官民パートナーシップの構築などによる中央政府やEUの都市再生補助金を得て不動産主導型

property-led の開発を進めることで都市の再生を図っていくという戦略が確立して、バーミンガム市の都市再生は大きく進展することとなった（Loftman and Nevin, 1996 : 192-194）。

そして1980年代には、シティセンターの北東方にあたるインナーシティの東バーミンガム地区の再生事業³⁾ やアストンサイエンスパーク Aston Science Park の開発、国際コンベンションセンター International Convention Centre の建設などの事業が実施されることとなった。さらに1990年代以降、バーミンガム市では多様な都市の再生事業が行われて、バーミンガム市は産業構造の転換や都市のイメージチェンジに一定の成功を収め、ヨーロッパの国際的ビジネス・文化都市として新たな成長を遂げていくこととなった。

以下、バーミンガム市の都市再生の牽引車としての役割を果たしてきたシティセンターの再生について、みていくこととしよう。

II. シティセンターの再生計画と再生事業の展開

1. 伝統的なシティセンターとシティセンターの再生計画

第二次世界大戦後のシティセンターの動向は、主に1980年代中葉を境として2つの時期に区分される。バーミンガム市でも例外ではなく、また伝統的なシティセンターはオフィス街と中心商業地区からなるCBDに相当する範囲にあたる。それは自動車交通の発達によるシティセンターの交通渋滞の解消などを目的にCBDをとり囲む形で作られたインナーリングロードの内部の空間（約80ha）に相当していた。ことにバーミンガム市のインナーリングロードは、通称「コンクリートカラー」concrete collar と呼ばれる歩行者にとって不便な高架道路であった⁴⁾。

それにとり囲まれたバーミンガム市のシティセンターはイギリスで最も車を重視した「コンクリートジャングル」として悪評高いところとなり、市民からもそっぽを向けられるところとなった。そのため、インナーリングロード

は1980年代になるとシティセンターの拡張や歩行者の流動を妨げる障壁として認識されるようになり、段階的に道路を地上レベルに下げる工事がなされるようになった。

こうした伝統的なシティセンターでは、1970・80年代においてもショッピングセンターの開発やハイストリートにあたるニューストリート New Street を歩行者専用道路 pedestrianisation にするなどの中心商業地区の活性化事業やオフィスビルの建設なども行われた⁵⁾。しかし、それらはシティセンターの再生の大きなインパクトとはならず、バーミンガム市のシティセンターは、人口減少と不況による消費購買力の減退、投資不足、建物の物理的老朽化、犯罪の増加・治安の悪化、小売商業の離心化の進展などにより、他都市と比べても大きく見劣りする再開発の遅れた状況が長く続いてきた。

シティセンターの再生にむけた計画として、1986年の『シティセンターローカルプラン』City Centre Local Plan でその基本的な方向性が示されるとともに、それを具体化するためのビジョンとして、1987年には『シティセンター戦略』City Centre Strategy, 1990年には『シティセンターデザイン戦略』City Centre Design Strategy が提起された。さらに、シティセンターに関する調査、研究、国際シンポジウムなどが行われた。こうした経緯を経て、バーミンガム市では1990年代初頭までには、シティセンター再生の具体的なコンセプトが確立した。そしてそれは、1993年発行の『ユニタリー・ディベロップメント・プラン』Unitary Development Plan に明示されることとなった。

シティセンター再生の主要なコンセプトとしては、①インナーリングロードの障壁をなくし、シティセンターの範囲をインナーリングロード内から、ミドルリングロードまでの範囲(約800ha)に拡大して(図8-1)、インナーシティのブラウンフィールドの再生とシティセンターの空間的拡大と多機能化を図ること、②土地利用計画(ゾーニング)の柔軟化を図り、複合的土地利用の促進をしていくこと、③都市居住=シティリビング city living を推進すべく住宅開発や住宅の再生を図ること、などが謳われた。また、④シティセンターへの公共交通アクセスの改善と歩行者専用道路の拡張などの交

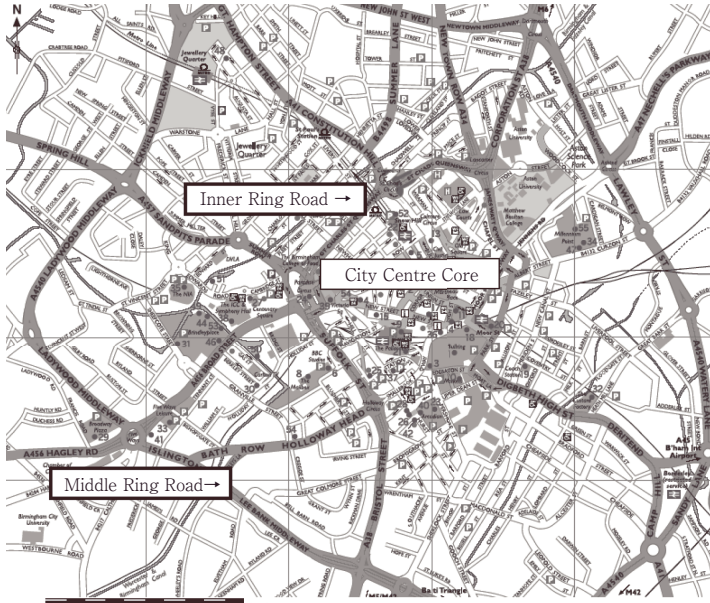


図 8-1 シティセンターの概観図

[資料] Birmingham City Council の提供による地図に加筆。

通体系の再整備が重要課題として挙げられた (Eade, 2000 : 160-167)。

以上のシティセンターの戦略に基づいて、1980年代後半から今日まで、その時々で都市の再生・整備の重点目標や事業内容の変化はみてきたが、シティセンターではさまざまな再生・開発事業が行われてきた。また、シティセンターの拡張に対応して、シティセンターはシティセンターコア (=伝統的シティセンター) を中心に、7つの特徴ある地区 (=クォーター Quarter) に区分され (図 8-2)、それぞれの地区の特性を活かしたクォータープラン Quarter Plan が市と地元関係者 (住民, 事業者, 各種団体) が協力して策定され (表 8-1)、それに基づいて各種の事業を実行していくこととなる。以下、今日までに行われてきた主要な再生事業について、みていくこととしよう (図 8-3)。

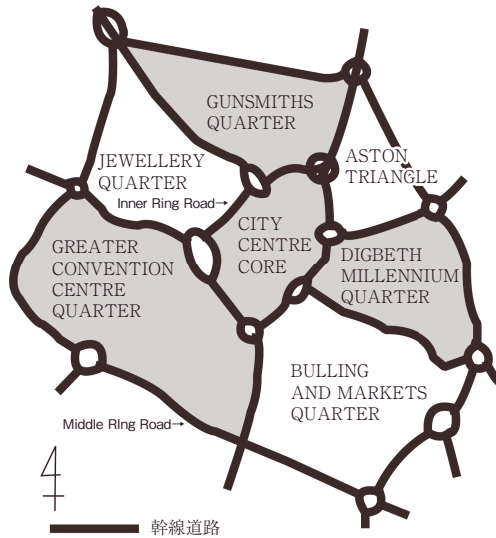


図8-2 シティセンターを構成するクォーター

[資料] Birmingham City Council (2005) p.258による。

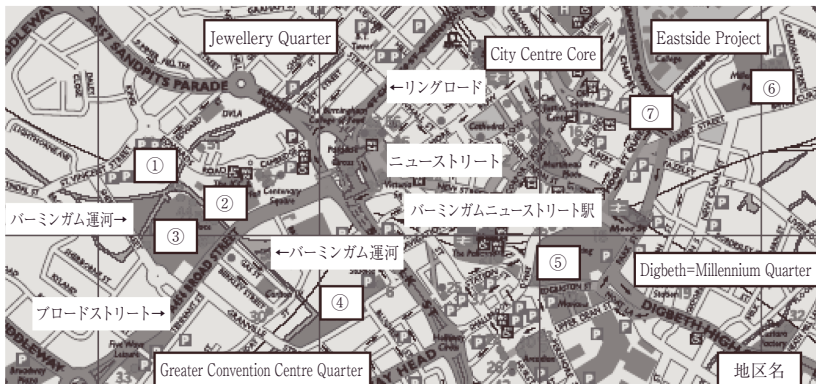


図8-3 シティセンターの主要な開発プロジェクト

主要な開発プロジェクト・開発施設は、①国立室内体育館、②国際コンベンションセンター、③ブリンドレイプレイス、④メールボックス、⑤ブルリングショッピングセンター、⑥ミレニアムポイント、⑦マスハウスサーカスである。

[資料] 図8-1に同じ。

表 8-1 シティセンターのクォーター別開発計画

クォーター名	従来の主要な土地利用	主要な開発計画項目
City Centre Core	行政・オフィス機能地区、中心商業地区	小売商業機能の拡充、インナーリングロードの地上化、公共交通アクセスの向上、小売店舗上層階の複合的土地利用の促進、オフィススペースの拡張、ナイトエコノミーの振興
Greater Convention Centre Quarter	製造業地域、流通・保管業務地域（隣接地）	コンベンション・文化機能の創出、オフィス・住宅・レジャーの複合開発
	製造業地域、住居（公営住宅）地域（周辺地）	居住地の環境整備・住宅の再生（Lee Bank 地区）
Bull Ring and Markets Quarter	食料品市場、中華街、卸売業地区（隣接地）	小売商業開発、流通関連機能の再整備
	製造業地域、住居（公営住宅）地域（周辺地）	居住地の環境整備・住宅の再生（Highgate 地区）
Digbeth Millennium Quarter 〈Eastside Initiative〉	製造業地域、居住地域	インナーリングロードの地上化、研究開発・教育拠点整備、都市公園の建設、オフィス・住宅の複合開発
Aston Triangle 〈Eastside Initiative〉	大学キャンパス、オフィス・製造業地区	Aston Science Park の拡張、道路整備による City Centre Core との一体化
Gunsmiths Quarter	機械・器具製造業・商業地区、公営住宅地区	製造業の再生、住宅・オフィス・レジャーの複合開発、住宅の再生
Jewellery Quarter	宝飾商、宝石加工・金属加工業者の集積地区、住宅地区	歴史景観保全、小規模オフィス・工場の創設、City Living の促進（アーバン・ヴェイレッジ事業実施）

[資料] Birmingham City Council, (2005), pp.257-285. より筆者作成。

2. グレーター・コンベンション・センタークォーターの複合開発

シティセンターの再生は、シティセンターコア City Centre Core の南西部に位置し、インナーリングロードとバーミンガム運河 Birmingham Canal に囲まれた工場や倉庫の跡地に、国際コンベンションセンター International Convention Centre (ICC, 1986 年着工, 1991 年完成) の建設を中心とする ICC プロジェクトに始まる。このプロジェクトは、シティセンターに隣接したブラウンフィールドに都市的施設の建設と都市型サービス産業・文化産業の振興による雇用の創出を組み合わせることをめざしたフラッグシップ事業 flagship project で、またバーミンガム市のシティセンターに欠けていた文化、

観光、コベンションなどの機能の充実を図ることを意図したものである⁶⁾。EUの開発ファンド、中央政府補助金および市の直接投資などを財源として、1986年から1992年間で、ICC(写真8-1)、シンフォニーホール⁷⁾、国立室内体育館 National Indoor Arena (NIA, 写真8-2)、ホテル、シアターなどが建設された。例えばICCでは、G8サミット、国際ライオンズクラブ会議などの国際会議が多数開催されるなど、これらの開発は、バーミンガム市のもつ「文化とは縁のない衰退化した産業都市」とのイメージを脱却して、産業構造の転換を図る大きな契機となり、その後の連鎖的周辺開発ともあいまって、イギリス、ヨーロッパ各地からバーミンガム市にビジネス客・観光客を惹き付けることに大きく寄与することとなった(山田, 2006: 31-35)。また、この開発による地域(ウエストミッドランズ)への雇用効果は、4,600人に達したものと推定されている(Loftman and Nevin, 1996: 188-190)。こうしたことから、この地区はグレーター・コンベンション・センタークォーターと命名されることとなった。

次いで、ICCプロジェクト地区の南西バーミンガム運河の向いの旧製造業地で放棄された約7万㎡の敷地に、1995～2004年間にわたって開発されてきたブリンドレイプレース Brindleyplace と呼ばれる複合的開発地区がみられる(写真8-3・写真8-4)。この開発は、シティセンターで拡大するオフィスや住宅需要に応えることを主たる目的とする複合開発で、歴史的遺産である運河に面したところでは、倉庫、学校などの近代の歴史的建造物を上手く転用したレストラン・バー、ショッピングセンターなどが配置され、市民や観光客の人気スポットとなっている。そのほか、現代美術館のアイコンギャラリー Ikon Gallery や国立海洋水族館 National Sea Life Centre などの集客施設も開設された。さらに、ブリンドレイプレースから運河に沿って東方に至る遊歩道によって結ばれたところに位置する旧郵便物処理所であった建物の修復・再開発を中心とするメールボックス Mailbox と呼ばれる1990年代末から始まった再生事業地区が連なる。そこではオフィス、高級な小売店舗(高級デパートのハーバーニコルス Harvey Nichols などが出店)、ホテル、レストラン、高級アパートなどからなる複合開発が進められ、それらの多く



写真 8-1 国際コンベンションセンター（2006年8月筆者撮影）



写真 8-2 国立室内体育館（2006年8月筆者撮影）

第3編 シティセンターの再生とシティセンターリテイリングの動向



写真 8-3 ブリンドレイブレース (左側) とバーミンガム運河
(2009年8月筆者撮影)



写真 8-4 ブリンドレイブレース (2009年8月筆者撮影)



写真 8-5 メールボックス（運河沿い）（2009年8月筆者撮影）



写真 8-6 メールボックスとリングロード（2009年8月筆者撮影）

の施設が2000年に開業をした（写真8-5・写真8-6）。こうした開発の進展によって、運河沿いおよびブロードストリート沿線地区には、ホテル、レストラン・バー、シアターなどが集積するようになり、バーミンガム市の飲食・レジャーの中心として、またナイトエコノミーに寄与する地区としてその発展には著しいものがある。

3. ブルリングショッピングセンターの開発とシティセンターリテイリングの再生

バーミンガム市のシティセンターの小売商業活動は、1980・90年代を通じて大きな開発や投資が行われなかった。またバーミンガムの西方約10kmのところ開設されたリージョナルショッピングセンターであるメリーヒルショッピングセンター Merry Hill Shopping Centre の影響などを受けて停滞ないし衰微し（Larkham and Westlake, 1996: 205-208）、マンチェスター市やノッティンガム市のシティセンターなどと比べてかなり見劣りするものとなった。こうしたシティセンターリテイリングの状況は、2003年に開店した新しいブルリングショッピングセンター Bull Ring Shopping Centre の開発によって、一変することとなった。

このショッピングセンターが開発されたところは、シティセンターコアの東端部とその周辺に位置し、中世にバーミンガムで最初に市場が開設されたところである。産業革命期にはマーケットホール（1833年完成、約600店舗）、魚市場、食料品市場などが地区一帯に建設され、それ以降労働者階級を主要な顧客とする市民の日用品マーケットとして発展したところにあたる（Cherry, 1994: 52-59）。1950年代後半からは、老朽化による店舗・施設の廃止・取り壊しおよび建て替え、インナーリングロードの建設に伴う立ち退きなどが行われるようになり、この地区一帯の再開発が進められるところとなった。その最大規模の再開発が1964年に完成した旧ブルリングショッピングセンター（売場面積3.3万m²、150店舗）であったが、高額な賃貸料がテナントの出店を拒み、歩行者のセンターへのアクセス路の悪さや醜悪な店舗外壁のデザインなどから消費者に敬遠されることとなり、1980年代には再開発



写真 8-7 ブルリングショッピングセンター（2006年8月筆者撮影）



写真 8-8 ブルリングショッピングセンター（2006年8月筆者撮影）

に向けた計画・申請が行われることとなった。

その後紆余曲折を経て、2000年には旧ブルリングショッピングセンター等の取り壊し事業が始まり、総額50億ポンドを費やして、新しいブルリングショッピングセンターが2003年の9月に完成・オープンすることとなった。ショッピングセンターは東西の2つのモールからなり、敷地26エーカー、売場面積11万㎡で、3,100台の駐車場を有し、セルフリッジ(2.3万㎡)、デーベンナム(1.9万㎡)の2百貨店を含む146店舗からなり、そのテナントの半数がバーミンガム市に初登場した小売店舗となっている(写真8-7、写真8-8)。また、ショッピングセンターの開発にあたっては、その副次的目的として、失業者、未就業者のショッピングセンターでの優先的雇用が計画されていた。そして、開店により8,000人の新規雇用を生むこととなり、このうち約40%の雇用者が、公立機関等で長期職業訓練を経た人々から、優先的に雇用されることとなった。

また、このセンターの開発によって、シティセンターの小売商業面積は約40%増加した。その後も歩行者専用道路地区(写真8-9)の拡張や主要な小売商業施設・店舗をカバーするシティセンターの中核的小売商業地区にビジネスインフラメントディストリクトの制度を導入したりテイル・バーミンガム Retail Birmingham の創設などによって、バーミンガム市のシティセンターリテイリングは質・量ともに大きくグレードアップすることとなった。

センター開設後の1年間の来訪者は2,600～3,000万人と推定され⁸⁾、シティセンター来訪者のバーミンガム市域外からの割合は、1997年の30%から2004年の60%へと倍増し、所要時間では30分以上からの来訪者が16%から35%へと上昇するなど、バーミンガム市のシティセンターの商圏は拡大してきている。来訪者の年齢別割合では18-34歳が54%を数えるのに対して、それ以外の年齢層の割合は低く、ことに65歳以上の高齢者の割合は4%と少なく、来訪者としては若者やヤングファミリー層を中心に行っていることも特徴となる(Birmingham City Council, 2006a: 176-191)。バーミンガム市のシティセンターの評価(センターランキング centre ranking)



写真 8-9 歩行者専用道路（ニューストリート）（2006年8月筆者撮影）

は長らく低迷してきたが、このセンターの開発によってバーミンガムのシティセンターは2005年にはロンドンに次ぐイギリス第2位のセンターの地位を得ることとなった⁹⁾。

4. イーストサードの開発

シティセンターコアの北東に位置するアストン大学およびアストンサイエンスパークなどからなるバーミンガム市の一大研究拠点アストントライアングル Aston Triangle およびバーミンガムの産業革命期の発展の中心であったディグベス＝ミレーニウムクォーター Digbeth Millennium Quarter の両地区は、2000年以降のシティセンターの再生事業の焦点となってきたところである。市、企業、地元関係者のパートナーシップであるイーストサイドイニシアティブ Eastside Initiative が主導してこの地区の再生・開発が進められている。当地の歴史的ポテンシャルやアストントライアングルの研究開発機能を活かして、科学技術開発をベースとしたバーミンガム市の新産業の



写真 8-10 ミレニアムポイント（2009年8月筆者撮影）

創出や新たな産業拠点の形成がイーストサイド開発の大きなコンセプトである。そのフラッグシップ事業として2001年に完成をみたミレニアムポイント Millennium Point は、ハイテク技術研究・開発機関、シンクタンク、科学博物館、科学技術・技能開発センター、大学などが入居する研究・開発と教育との有機的連携を考慮したハイテク技術拠点施設として、注目される存在となっている（写真8-10）。

そのほか、ブルリングショッピングセンターから、ミレニアムポイントを繋ぐアクセス路には、大きな都市公園 Eastside City Park が建設中であり、そこには図書館なども建設されることとなっている。また、シティセンターコアとイーストサイドのアクセスの改善と両地区の一体化をめざしたインナーリングロードの立体交差のマスハウスサーカス Masshouse Circus の地上化およびそれに伴う小売商業施設開発、ディグベス地区の運河や歴史的建造物を活かした住宅、オフィス、飲食・レジャーなどの複合的開発、などの再生事業が計画・実施されている。

Ⅲ. シティセンター再生事業の重点シフト — 2000年代の動向 —

上述してきたフラッグシップ事業を中心にして、シティセンターおよびそれに隣接するブラウンフィールドの再生と都市の産業構造の変換や市の新たな都市イメージの確立を図ることに重点を置いてきたシティセンター再生は、バーミンガム市の国際都市としての評価を高め、シティセンターの文化・観光拠点および小売商業中心として地位の上昇を実現するのに成功を収めてきたものといわれている。2000年代になると、イーストサイドの開発を残して、シティセンターの再生事業の重点は、公共交通の整備・拡充、住宅開発・住宅の再生、「近隣社会」の再生などに移ってきている。それとともに、再生事業の中心もシティセンターコアおよびその隣接地から、ミドルリングロードに向かっていわば外延的に広がりを見せてきている。

バーミンガム市はイギリスでは自動車依存度の高い都市であり、公共交通の整備と歩行者優先の街づくりが大きな政策目標であるが、この点については2000年以前ではあまり大きな成果をみることはならず、他の類似する都市と比較しても公共交通の整備は依然として大きな課題である。しかしながら、公共交通の整備の一環として、1999年にはバーミンガム市と隣接するウォルヴァーハンプトン Wolverhampton 市間を結ぶバーミンガム初のLRTとなるメトロ Metro（1号線）が開業し、週10万人の利用がみられるようになり、1号線の延伸計画や新線の2号線の建設計画などもある。そのほか、公共交通振興策として、鉄道とのパークアンドライド、バス路線の再編・バス走行優先レーンの設置なども実施されてきている。こうした公共交通の整備によって、例えば朝の通勤時間帯の交通手段としての公共交通の利用は、1995年の46%から、2007年の53%へと上昇傾向を示すなど（図8-4）、公共交通へのモダルシフトも徐々に進みつつあるというのが、バーミンガム市の現状である（Birmingham City Council：2009, 23）。

シティセンターの住宅・居住についてみると、1980年代から1990年代前

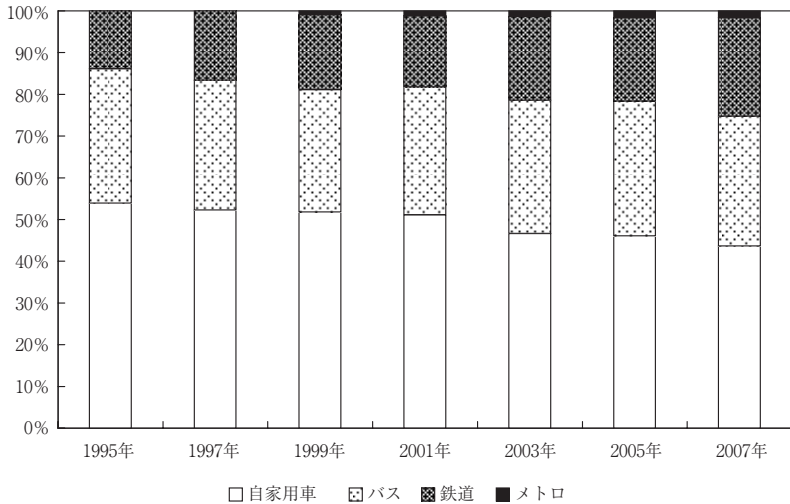


図8-4 通勤時間帯のシティセンターへの交通手段別トリップの割合

半のブリンレイプレース、メールボックスなどのフラッグシップ開発での高級アパートの建設などによって社会階層の高い高額所得者などの都心居住もみられるようになってきた。しかしながら、現在のシティセンターの領域には、従来のインナーシティの労働者住宅地区や困窮地区 deprived area に相当するところも多く、シティセンター全体としては失業率、非白人比率なども高く、公営住宅居住世帯率も高いといったインナーシティの問題も存在している¹⁰⁾。また、大学生の居住人口も少なくない。したがって、シティセンターでの住宅開発は、人々や地域の需要に対応した多様なタイプの住宅供給を進めることで、シティリビングの推進を図っていくことが課題といわれている。

そのため、イーストサイドの複合開発における高級アパートの供給、既存の歴史的建造物の修復と住宅への転用 conversion などによる再開発の促進をめざしたジュエリークォーターのアーバンヴィレッジ Urban Village 事業、シティセンターの南端部の公営住宅が集中するリーバンク Lee Bank 地区、

表 8-2 シティセンターでの新規住宅供給戸数の推移

年 度	供給戸数		総戸数	年 度	供給戸数		総戸数
	建設戸数	転用戸数			建設戸数	転用戸数	
1991/1992	36	13	49	2000/2001	211	120	331
1992/1993	41		41	2001/2002	315	313	628
1993/1994	55	0	55	2002/2003	788	124	912
1994/1995	150	147	297	2003/2004	1,197	158	1,355
1995/1996	228	28	256	2004/2005	928	49	977
1996/1997	121	0	121	2005/2006	1,602	74	1,676
1997/1998	85	35	120	2006/2007	1,385	39	1,424
1998/1999	292	36	328	2007/2008	1,541	332	1,873
1999/2000	259	117	376	2008/2009	1,343	279	1,622
				総 計	10,577	1,864	12,441

[資料] Birmingham City Council (2009) p.41. による。

ハイゲート Highgate 地区の公営住宅の再生と近隣社会の再生事業などの比較的大きな住宅の開発事業・再生事業が実施されている。さらに、シティセンターの各所で小規模で多様な住宅開発も進展してきている。

バーミンガム市のシティセンターでは、1991年から2009年間で新規に約12,500戸の住宅が供給されてきたが、そのうちの10,800戸が2000年以降に供給されたものであり(表8-2)、ことに2000年代後半になってシティセンターでの住宅開発は年間1,000戸を超えるペースで急速に進展してきている(Birmingham City Council, 2009: 41)。

注

- 1) 1991年および2001年のセンサスでのバーミンガム市の人口は、100.5万人、98.5万人である。また、2001年の民族別構成比では、イギリス系白人(White British) = 65.6%、アイルランド系白人(White Irish) = 3.2%、パキスタン人 = 10.6%、インド人 = 5.7%、カリブ系黒人 = 4.9%、バングラデシュ人 = 2.1%、その他 = 7.9%となる。
- 2) 現在のバーミンガムが文献上で初出するのは、1086年のドームズデイ調査

第3編 シティセンターの再生とシティセンターリテイリングの動向

Domesday Survey の記載であり、それによるとバーミンガムは20 シリングに相当する小さなマナー manor であると記録されている。

- 3) 「バーミンガム・ハートランド」と呼ばれた重化学工業地区（ダンロップ、ローバー、ジャガーなどの自動車・同関連工場が置かれていたが、いずれも工場閉鎖された）および労働者住宅地区からなるところで、経済不況により広大な工場跡地＝ブラウンフィールドが発生し、また極めて高い失業率、治安の悪化などにより荒廃した労働者住宅・公営高層住宅が立ち並ぶインナーシティ問題が深刻なところとなった地区である。この地区の再生は、1988年に設立された民間企業、バーミンガム市、産業省の第三セクターであるバーミンガム・ハートランド会社によって始められ、1992年からはバーミンガム・ハートランド都市開発公社（第4期都市開発公社）によって、事業が引き継がれた。公営住宅と周辺環境の再整備、総合レジャー施設のスターシティ Star City の開発、工業用地の再整備などが実施されたほか、ビジネスパークや商業・レジャー・ホテルの複合施設の開発などの計画が認可されている。
- 4) インナーリングロードの建設計画は1944年に策定されたが、実際に着工されたのは1956年で、1971年に完成をみた。その後、ミドルリングロードやアウトワーリングロードが建設された。インナーリングロードはクインズウエー Queensway とも呼ばれている。
- 5) 1970年にはバーミンガム・ニューストリート駅上に The Pallasades Shopping Centre、1982年にはハイストリートに Pavilion Shopping Centre が開設された。また、この時期に開発された著名なオフィスビルとしては、Rotunda Office Block、Alpha Tower などがあげられる。
- 6) バーミンガム国際空港に隣接した位置に建設された国立見本市センター National Exhibition Centre (NEC、1976年完成)の開設によって、バーミンガム市はビジネス観光客の誘致や雇用の増大に成功したといわれている。この事業は、バーミンガム市がブラウンフィールドに都市的施設を建設し、都市型サービス産業の振興による雇用の創出と地域のフィジカルな再生とを組み合わせた都市再生政策の有効性を認識する契機となり、ICCプロジェクトの構想に繋がったものとされている。
- 7) このホールを本拠としているのがバーミンガム交響楽団 The City of Birmingham Symphony Orchestra で、市民や観光客に比較的 low cost で質の高いコンサートを提供している。バーミンガム交響楽団とともに、バーミンガム市の都市の文化の振興に大きな貢献を果たしたのは、バーミンガムロイヤルバレエ団といわれている。このバレエ団は、1989年にロンドンに本拠地としていたサドラーウエルロイヤルバレエ団をバーミンガム市に移転誘致に成功したもので、その後国際的にも著名なバーミンガムロイヤルバレエ団として定着し、多くの人々がバーミンガム市にバレエ

を鑑賞に来るようになったといわれている。

- 8) ブルリングショッピングセンターのインフォメーションでの聴き取りによる。
- 9) イギリスでは1971年を最後に「商業統計」が実施されていないため、民間調査会社などによって、都市別、商業地別に小売商業に関するさまざまな統計値（販売額、店舗数等の推計値）が出されているほか、主要なシティセンターのランキングが公表されている。例えば、エクスペリアン Experian 社のブルリングショッピングセンター開業直前の調査によるバーミンガム市のシティセンターの全国センターランキングは13位であったが、翌年の2004年にはロンドン、グラスゴーに次いで全国3位のシティセンターに評価された。今日では、多くの会社のランキングでバーミンガム市は全国2位の評価を得ている。
- 10) 2001年のセンサスで全市平均と比べて、シティセンターの居住者の特徴となる指標を挙げると次のようである。16～24歳の人口比率=30%（全市平均14%）、非白人比率=42%（31%）、失業率=20%（9%）、自動車保有世帯率=34%（61%）、公営住宅居住世帯率=39%（19%）、持ち家率=20%（60%）などとなる（バーミンガム市の独自集計結果による）。

文 献

- 鈴木 茂 (2004): バーミンガムの都市再生政策, 『文化経済学』, 4-2, 91-98.
- 山田晴通 (2006): 英国バーミンガム市の都市経営にみる「欧州」と「文化」—『バーミンガムのルネッサンス (再生)』(2003年)を読む—, 『人文自然科学論集 (東京経済大学)』, 121, 23-46.
- Birmingham City Council (2003): *Birmingham's renaissance: How European funding has revitalised the city*, Birmingham City Council, 53p.
- Birmingham City Council (2005): *Unitary development plan 2005*, Birmingham City Council, 257-281.
- Birmingham City Council (2006a): *Shopping in Birmingham 2004: A city-wide analysis of local patterns and trends*, Birmingham City Council, 192p.
- Birmingham City Council (2009): *Birmingham local development framework Annual monitoring report 2009*, Birmingham City Council, 72p.
- Cherry, G. N. (1994): *Birmingham: A study in geography, history, and planning*, John Wiley & Sons, 254p.
- Eade, M. (2000): Birmingham, the international city: Vision to reality, in Chapman, D. et al. eds. *Region and renaissance: Reflections on planning and development in the West Midlands, 1950-2000*, Brewin Books, 160-167.

第3編 シティセンターの再生とシティセンターリテイリングの動向

- Larkham, P. J. and Westlake, T. (1996): Retail change and retail planning in the West Midlands, in Gerrard, A. J. and Slater, T. R. eds. *Managing a conurbation: Birmingham and its region*, Brewin Books, 198-213.
- Loftman, P. and Neivin, B. (1996): Prestage urban regeneration project: Socio - economic impacts, in Gerrard, A. J. and Slater, T. R. eds. *Managing a conurbation : Birmingham and its region*, 187-197.