

松 山 大 学 論 集  
第 27 卷 第 5 号 抜 刷  
2 0 1 5 年 12 月 発 行

## バーミンガムの都市再生

鈴 木 茂

# バーミンガムの都市再生

鈴木 茂

## 目 次

### はじめに

#### I 「世界の工場」の広域中枢都市バーミンガム

- 1.1 広域中枢都市
- 1.2 70年代不況と「希望のないまち」
- 1.3 バーミンガムの都市再生政策の展開

#### II アーバン・ルネッサンスと都市再生

- 2.1 バーミンガムのシティセンター再生計画
- 2.2 シティセンターの商業機能の再生  
ーニューストリートとブルリング商業地区ー
- 2.3 工場跡地の再開発と多機能化  
ーコンベンション地区の再生ー
- 2.4 教育研究機能の集積ーイーストサイドー
- 2.5 アストン・トライアングルと知識経済化
- 2.6 スラムクリアランス地域の再開発  
ーアットウッド・グリーン地区ー
- 2.7 キャナルの再生

#### III 都市再生の成果

- 3.1 グローバル化と広域中枢都市
- 3.2 都市政策の転換とアーバン・ルネッサンス
- 3.3 都市型産業政策と産業構造の転換
- 3.4 知識経済化とサイエンスパーク
- 3.5 民族的多様性と世界都市
- 3.6 MG ローバーの経営破綻とロングブリッジ再開発計画
- 3.7 高速鉄道計画と Big City 構想

### おわりに

## は じ め に

イギリス第2の都市、バーミンガム（Birmingham）は都市再生に成功した都市として注目されている。本稿はバーミンガムの都市再生政策を検証するとともに、日本の都市政策のあり方に対する示唆を得ることを課題とするものである。

バーミンガムはイングランドの中央部に位置し、「世界の工場」の拠点都市として発展した。内陸部に位置することから、多種多様な金属加工業が集積し、その頂点に自動車産業が集積した。イギリスを代表する量産車メーカーであるMGローバーの本社工場が立地するなど、バーミンガムの基幹産業は製造業であった。製造業は地域経済を担う基幹産業として豊かな雇用と所得をもたらした。しかし、70年代の不況は基幹産業である製造業の国際競争力を著しく低下させ、リストラと大量の失業者を生んだ。その結果、1970年代の失業率は20%を超え、バーミンガムは「希望のないまち（hopeless city）」と呼ばれた。バーミンガムにはシティセンターを取り囲むように工場が集積していたが、工場が閉鎖され、大勢の失業者が投げ出された。イギリス全体の失業率は10%台であったが、バーミンガムは20%台を記録し、移民の多い地域では50%にも達したといわれた。このため、シティセンターを取り囲む工場地帯は衰退地域となり、失業者がシティセンターにあふれた。

バーミンガムの都市政策を転換し、地域の基幹産業を製造業からサービス産業に転換する契機となったのは、国立展示場（National Exhibition Centre, NEC）がバーミンガム空港の隣接地に建設されたことである。NECの建設は市の関係者にビジネス・ツーリズムの可能性に着目させることになった。すなわち、バーミンガムの都市産業政策の基調は衰退著しい製造業からサービス産業振興に転換されるとともに、都市はサービス産業集積のインフラを構成するものとして、シティセンターの大規模な改造に取り組まれることになった。バーミンガムにおいては、自動車交通に対応した交通体系が形成され、シティセンター

を取り囲む高架の都市環状道路であるブルリング（Bull Ring）、その外側に高規格道路ミドルリング（Middle Ring）が建設され、さらにシティセンターから放射状に郊外へ向かう幹線道路が建設されている。イギリスは鉄道発祥の国ではあるが、バーミンガムに3つのターミナル駅と郊外の Wolverhampton とを結ぶメトロがあるのみで、都市交通の基本は路線バスとマイカーに担われている。このため、都市政策の基調を歩行者優先に転換し、シティセンターを取り囲むブルリングがシティセンターとその周辺部とを隔離しているとしてブルリングを解体している。さらにシティセンターを取り囲むように工場地帯が形成されていたが、製造業の国際競争力の喪失が工場地帯を衰退地域に転落させた。その結果、シティセンターには失業者があふれ、それを囲む工場地帯は衰退地域になったのである。バーミンガムの都市政策の課題は、シティセンターとそれを取り囲む工場地帯を再生し、新たな基幹産業としてのサービス産業の集積を図ることであった。

バーミンガムの都市再生政策を推進するに際して都市政策の抜本的再検討が行われた。それがアーバン・ルネッサンスである。産業革命期以来の都市政策の基本は都心と郊外の機能分担であり、都心に商業・業務機能を集積させ、環境のよい郊外に住宅地を建設した。住宅地域からシティセンターへの通勤はマイカーを中心とするものであり、自動車交通にとって利便性の高い都市が形成された。こうした20世紀型の都市政策を転換し、アーバン・ルネッサンスを合言葉に都市再生が推進されている。アーバン・ルネッサンスはシティセンターの再生に注力し、シティセンターの多機能化を図り、最終的にシティセンターにおけるコミュニティの再生を課題にしている。

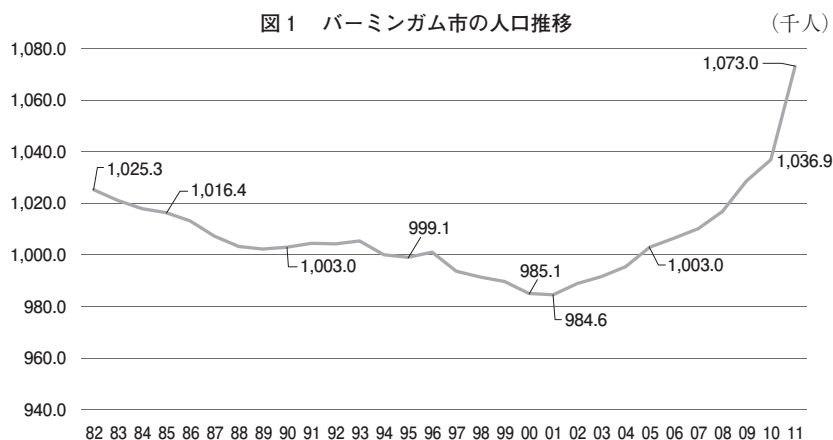
以下では、バーミンガムの都市再生がどのように推進されているか、ゾーン計画に即して再開発事業を検証するとともに、バーミンガムが新たな課題に直面していることを明らかにする。

## I 「世界の工場」の広域中枢都市バーミンガム

### 1.1 広域中枢都市

バーミンガムはロンドンに次ぐイギリス第2の都市であり、2011年現在、人口は107万3,045人（センサス2011）を数える。市人口は2001年の98万4,600人を底に増加に転じ、10年間で8.8万人も増加した。イギリス全体でも人口が増加しており、人口減少が社会問題になっている日本と対照的である（図1参照）。

バーミンガムはロンドンから列車で約1時間30分、イングランドの中心部にあり、製造業が集積したウェストミッドランズ・リージョン（West Midlands, 人口560万人）の広域中枢都市である。エネルギー効率の悪い蒸気機関を改良して産業革命に貢献したことで知られるジェームズ・ワット（James Watt, 1736～1819）、バーミンガムの実業家でワットの共同事業者となったマシュー・ボルトン（Matthew Boulton, 1728～1809）等が活躍したまちである。また、バーミンガムは内陸部に位置するため、物流コストの小さい多様な金属加工業が集積



(出所) Birmingham City Council

した。貴金属加工業の集積がその典型である。シティセンターの北西部に貴金属加工業が集積したジュエリー地区(The Birmingham Jewellery Quarter, 以下 BJQ と称す)は、18 世紀半ば頃から貴金属加工業が集積して形成された典型的な産業クラスターである。貴金属加工業及び関連産業の雇用者数はピークの 1911 年には 3 万 2,000 人を数えた<sup>1)</sup>。さらに、バーミンガムの西部には「世界の工場」の代表的な製造拠点であったブラックカントリー (Black Country) と呼ばれる地域がある。ブラックカントリーはサンドウェル (Sandwell, 人口 30 万人)・ウォルサル (Walsall, 26 万人)・ウォルヴァーハンプトン (Wolverhampton, 24 万人)・ダッドリー (Dudley, 19 万人) の 4 市からなる。産業革命期のエネルギー源は石炭であり、石炭の燃焼による黒煙が市全体を覆い、昼間も煤煙で暗かったことからブラックカントリーと呼ばれた。その意味で不名誉な名称であるが、歴史的な名称であることから現在でもこの地域をブラックカントリーと呼んでいる (図 2 参照)。

市東部には毛織物産業・織機から自転車・バイク、さらに自動車産業が集積し、イギリスを代表する高級乗用車・スポーツカーであるジャガー (Jaguar, フォードを経て現在はインドのタタ自動車が保有) 発祥の地であるコヴェントリー (Coventry, 31 万人)、北部にはウェッジウッド (Wedgwood) に代表される陶磁器産業が集積したストーク・オン・トレント (Stoke-on-Trent, 24 万人) 等の工業都市・地域が存在する (表 1 参照)。

図 2 Black Country



#### Black Country

D DUDLEY  
S SANDWELL  
W WALSALL  
Wo WOLVERHAMPTON

1 MANCHESTER  
2 BIRMINGHAM  
3 LONDON

1) Birmingham City Council [2002], *Jewellery Quarter Conservation Area*.

表1 ウェストミッドランズの主要都市

都 市 名	人 口 (人)
バーミンガム	1, 073, 045
コヴェントリー	316, 960
サンドウェル	309, 000
ウォルサル	269, 323
ウォルヴァーハンプトン	249, 900
ストーク・オン・トレント	249, 008
ソリフル	200, 480
ダッドリー	194, 919
テルフォード	166, 600(注)
ニューカッスル・アンダー・ライム	123, 900

(注) テルフォード市は、センサス 2011 の数値 (16 万 6, 600 人) は実際より少なく推計されているとして 17 万 300 人にのぼると推計している。

(出所) センサス 2011.

## 1.2 70 年代不況と「希望のないまち」

在来型産業が集積した先進工業諸国の工業都市の多くは、自国資本の多国籍企業化と後発工業諸国の追い上げによる産業空洞化に直面して衰退している。世界で最初に産業革命を達成し、「世界の工場」としての地位を確立したイギリスがその典型である。主要な工業都市は 70 年代の 2 度にわたるオイルショックを契機に国際競争力を喪失し、失業率が 10% を超える深刻な不況に見舞われた。製造業を基幹産業とするバーミンガムも例外ではない。むしろ、バーミンガムは典型的な工業都市であったから、70 年代不況の影響がより深刻であり、失業率は 20% に達した。

バーミンガムでは、1971 年から 1987 年の間に 19 万 1 千人、市全体の約 29% もの雇用が失われた。特に、製造業では 14 万 9 千人、製造業全体の 46% を占める雇用が失われた。この間、サービス産業の雇用が増加したが、雇用の

増加は9,000人にとどまり、製造業の衰退をカバーできなかった<sup>2)</sup>。金属加工業から自動車産業まで多様な製造業が集積して発展したバーミンガムは、70年代の不況とインナーシティ問題に直面し、「希望のないまち (hopeless city)」とまでいわれた。

### 1.3 バーミンガムの都市再生政策の展開

#### ① 1970年代

70年代不況に直面して20%を超える失業率に直面したバーミンガムが、都市の基幹産業である製造業からサービス産業への転換を基軸として都市再生政策に取り組む契機となったのは、1975年に国家プロジェクトである National Exhibition Centre (NEC) がバーミンガム空港の隣接地に開設されたことである。NECは国際展示場であり、国際空港・鉄道・高速道路でのアクセスに優れ、国際展示会の開催中は大勢のビジネスマンが訪れ、ビジネス・ツーリズムの可能性を提示することになった。1975年に最初のセブンホールが竣工し、翌1976年、エリザベス女王を招いて NEC にとって最初の国際スプリング・フェアが開催された。地域の基幹産業である製造業の競争力が低下し、製造業は衰退産業のイメージが強まる中で、将来の都市産業としてサービス産業に対する期待が高まることになった<sup>3)</sup>。開設以来40年を経過するが、NECは今日でも年間利用者が200万人を超え、地域のサービス産業に大きなニーズを提供している<sup>4)</sup>。

---

2) A. J. Gerrard and T. R. Slater [1996], *Managing A Conurbation, Birmingham and its Region*, 187p.

3) 堀田祐三子 [2009], 「ビジネス・ツーリズムと都市再生－英国バーミンガム市における中心市街地空間の変容と観光開発に関する考察－」和歌山大学観光学部編『和歌山大学観光学部設置記念論集』, 鈴木茂 [2006], 「イギリスにおける地方工業都市の再生」山崎玲・多田憲一郎編『新しい公共性と地域の再生』昭和堂。

4) The NEC Birmingham [2014], *Our History*.



表2 バーミンガムの都市再生政策の展開

1976	国家プロジェクト National Exhibition Centre (NEC) 開設
1982	運河改善計画 (～'92) Aston Science Park 建設開始
1987	シンポジウム「シティセンター戦略」
1990	ニューストリートの歩行者優先道路化 Victoria Square, Hyatt Hotel の誘致
1991	中央公園の整備(国際コンベンションセンター, シンホニー・ホール, National Indoor Arena)
1993	Blandlayplace の再開発 (～'04) Jewellery Quarter の保存
1999	Urban Task Force, <i>Towards an Urban Renaissance</i>
2000	Bullring 商業地区の再生事業開始 (～'03), Eastside (170 ha) の再 開発事業開始
2001	Attwood Green の再開発事業開始 (～'14) Mailbox の再開発 Arena Central の再開発 (Brindley Place～Mailbox)
2002	Millennium Point
2004	Birmingham Indoor Market
2009	New Street Station の再開発事業開始 (～'15)
2010	Big City Plan 策定
2011	イーストサイド市民公園
2013	中央図書館完成
2015	New Street Station の再開発事業完了 Midland Metro 延伸

## ② 1980 年代

バーミンガムの都市再生政策の展開に大きなインパクトを与えたもう1つは、キャナルの再生事業である。キャナルは産業革命期の物流を担うものとしてイングランド全域に整備され、バーミンガム市内でも174マイルにのぼるキャナルが整備されていた<sup>5)</sup>。キャナル沿いには多くの工場や倉庫が建設された。しかし、19世紀になると蒸気機関を活用した鉄道の整備、20世紀になると自動車の普及によって物流手段としてのキャナルの役割が低下し、放置され

ていた。加えて、イギリス製造業の国際競争力が衰退して工場や倉庫が閉鎖されると、キャナル周辺地域が衰退地域となった。

バーミンガムにおいてキャナルの価値が見直される契機となったのは、1982年から開始された運河改善計画（～92年）である<sup>6)</sup>。この事業はキャナル周辺の環境整備を目的とするものであるが、キャナルの価値が再評価される契機となった。また、同じ年には、アストン大学に隣接する工場地帯にアストンサイエンスパーク（Aston Science Park<sup>7)</sup> ASP）の建設が開始された。ASPはアストン大学に隣接する工場跡地20エーカー（約8ha）に建設されたが、かつての物流手段であったキャナルもASPの重要な景観を形成するものとして同時に整備された。

さらに、バーミンガムの都市再生政策を大きく前進させることになったのが1987年の「シティセンター戦略」に関わるシンポジウムの開催である。このシンポジウムを通して、都市再生の基本的コンセプトが共有されることになった。堀田祐三子によれば、このシンポジウムを通じて①「コンクリートの首輪」と呼ばれた内側の環状幹線道路を取り壊し、周辺ストリートから中心部の

---

5) 内陸部に位置するバーミンガムにおける本格的な産業集積を促した大きな要因はキャナルの建設である。1768年のBirmingham Canal Actを受けてBirminghamにおいて最初のキャナルが1769年にBirmingham～Wednesbury間において完成した。その後BirminghamとBlack Country, Wolverhamptonとを結ぶキャナルが1772年に完成した。その結果、石炭の価格（トン当たり）は道路で運んでいた時の13シリングから7シリング、約半分に低下した（Eric Hopkins [1989], Birmingham, The First Manufacturing Town in the World 1760-1840, p. 28）。

6) 運河改善計画に投入された資金は600万ポンドである。1982年1ポンド＝平均435.2円、1992年223.5円であるから、1ポンド＝300円とすれば、日本円にして約1億8,000万円であり、事業規模は決して大きな事業ではないが、衰退し、放置されていたキャナルの価値を再認識させる上で重要な意義をもつものであった。

7) Aston Science ParkはBirmingham City Council, Birmingham大学、それにLloyds TSBの3者のパートナーシップによって1982年から建設が開始されたサイエンスパークである。同サイエンスパークはイギリス国内では3番目に古いサイエンスパークであり、当初同パークはBirmingham Technology Ltd.によって運営されていたが、2008年よりBirmingham City Council単独の所有に移管され、名称もBirmingham Science Park Astonに変更された。鈴木茂 [2007a], 「アストン・サイエンス・パーク(1)」『松山大学論集』第19巻第2号、鈴木茂 [2007b], 「アストン・サイエンス・パーク(2)」『松山大学論集』第19巻第3号。

ショッピングセンターを結ぶ東西の歩道を整備すること, ②バーミンガムの都市デザインの質を向上させること, ③効果的なシティセンターマネジメントを行うこと, ④住宅供給を増やすこと, ⑤シティセンターを再生し発展させるために多くの人々との緊密な意見交換を行うことが確認され, その後のシティセンター再生事業を推進するうえで市民・市議会議員・行政職員・企業経営者等のステークホルダー(利害関係者)の間で共通認識が形成された<sup>8)</sup>。

このようにバーミンガムにおいては1980年代に入って都市再生事業の端緒が切り開かれ, 都心を還流しているチャネルの再生事業に着手されたが, 本格的な都市再生事業の開始は90年代になってからである。

### ③ 1990年代

90年代は, バーミンガムのシティセンターの本格的な再生事業が開始される時期である。バーミンガムの中心商店街であるニューストリート(New Street)の歩行者優先道路化(1990年), 工場跡地の再開発による中央公園の整備と国際コンベンションセンター及びシンホニー・ホールの建設, さらには, NIA(National Indoor Arena)の建設(1991年), 工場跡地を再開発して業務機能を中心とするブラインドレイパレスの建設(1993年), Jewellery Quarterの保存が開始される。

### ④ 2000年代

2000年代になると, 大規模な再開発事業が民間セクターによって推進されるようになる。2000年にはブルリング商業地区の再開発の開始(投資額5千万ポンド), 2001年にはスラムクリアランス地区アットウッドグリーン(Attwood Green)の再開発((2001~'14), Mailbox 及び Arena Central の再開発(Brindley Place から Mailbox に至るチャネル周辺地域), Millennium Point の建設(2002

---

8) 堀田祐三子 [2009], 267 ページ。

年), Birmingham Indoor Market (2004 年), New Street Station の再開発の開始 (2009~'15 年 9 月竣工, 当初事業費 13 億ポンドが見込まれたが最終的には 7 億ポンド), イーストサイド市民公園 (2011 年), 2013 年 9 月にはヨーロッパ最大規模を誇る中央図書館が完成した。さらに, 2015 年 9 月にはニューストリート駅の再開発事業が完成し, シティセンターにある 3 駅がメトロで結合され, 鉄道とメトロの公共交通の整備によって市民の移動性とアクセスが飛躍的に改善された。

### ⑤ 2010 年代

バーミンガムの都市再生政策は新たな段階に移行しつつある。1990 年代から本格化したシティセンター再生事業の大半が完了し, 新たな段階を迎えている。イギリス政府の高速鉄道計画 (The High Speed Two, HS2) に対応したバーミンガム市の新たな都市計画 Big City Plan がそれである。HS2 は 2026 年を目標年次とするロンドン～バーミンガム間を 49 分で結ぶ高速鉄道建設計画である。HS2 が完成すれば, ロンドン～バーミンガム間は通勤圏に入り, 国際金融都市として発展するシティの経済的波及効果をバーミンガムが享受することができただけでなく, ヒースロー空港やユーロトンネルを通じてヨーロッパをはじめ世界の主要都市と直結し, バーミンガムが国際観光都市として発展することが期待される。バーミンガム市は HS2 に対応して, 2031 年を目標年次とした新しいマスタープラン Big City Plan を 2010 年に策定し, 世界都市を目指して再開発事業を推進している。HS2 のターミナルはイーストサイド, 1838 年に開通したロンドン～バーミンガム間を結ぶ最初の鉄道 London and Birmingham Railway の Birmingham Station (後に Birmingham Curzon Station に改称) 駅跡地に建設される予定である。郊外の MG ローバー工場跡地である Longbridge の再開発事業<sup>9)</sup> や旧図書館跡地の再開発事業 (the Paradise Circus)<sup>10)</sup> の再開発事

---

9) 鈴木茂 [2014], 「ロングブリッジ再開発計画」『松山大学論集』第 26 巻第 3 号。

業は既に着手されている。

バーミンガムの都市政策は、基幹産業である製造業の衰退に起因する都市の衰退に対応した都市再生事業から、HS2の建設によるバーミンガムの国土上の新たな位置に対応した世界都市の建設を目指すものであり、都市政策は新たな段階に移行しつつあると言える。市人口も増加しており、移民の占める割合が50%近くを占めている<sup>11)</sup>。バーミンガムは高速交通網の面でも人種構成の面でも世界都市に変貌しているが、イギリス国内では相対的に失業率が高く、世界都市として持続可能な発展の道にソフトランディングできるかどうかはまだまだ不確実である。2010年のBig City Planの策定はバーミンガム市の都市政策が、衰退した都市の再生政策から世界都市を目指した都市改造という新たな段階に移行していることを物語っている。

## II アーバン・ルネッサンスと都市再生

### 2.1 バーミンガムのシティセンター再生計画

地域の基幹産業である製造業が国際競争力を喪失し、地域経済の衰退に直面したバーミンガムは、アーバン・ルネッサンス (Urban Renaissance) をコンセプトに掲げ、都市の顔であるシティセンターの再生に取り組んでいる。再生計画のターゲットはシティセンターに置かれ、シティ・コア (City Core)<sup>12)</sup> と周辺エリアを7ブロックに分けて再生事業を実施している。製造業が基幹産業で

10) Paradise Circus の再開発事業は、HS2に対応したBig City Planの中核事業として位置付けられているBirmingham City Centre Enterprise Zoneの1つであり、再開発予定地は旧図書館を含む17haを対象とし、1.8百万平方フィートのオフィス、ショッピング・レジャー施設、文化を中心とする公共施設、新しいホテル等が建設される予定である (Birmingham City Council, *Paradise Circus* <http://www.birmingham.gov.uk/cs/Satellite?c=Page&childpagename=Planning-Management%2FPageLayout&cid=1223434481825&pagename=BCC%2FCommon%2FWrapper%2FWrapper>, 2015年11月閲覧)。

11) バーミンガム市の移民の占める割合は、センサス2011では46.9%を占め、センサス2001(34.4%)より10ポイント以上も増大している (<http://www.birmingham.gov.uk/cs/Satellite?c=Page&childpagename=SystemAdmin%2FCFPageLayout&cid=1223096353923&packedargs=website%3D4&pagename=BCC%2FCommon%2FWrapper%2FCFWrapper&rendermode=live>, 2015年11月閲覧)。

あったバーミンガムにおいては、シティセンターを取り囲むように工場や倉庫群が集積していたが、不況とともに衰退地域となった。都市再生計画は、シティセンターをシティ・コアとそれを取り囲む、①ガンスミス地区、②ジュエリー地区、③コンベンション地区、④アットウッド・グリーン、⑤ブルリング（Bull Ring）商業地区、⑥イーストサイド（Eastside）、⑦アストン・トライアングル（Aston Triangle）の7地区に分け、地区ごとに再開発・保存計画を作成している。このうち、シティ・コア、コンベンション地区、ブルリング商業地区、イーストサイド地区、アットウッド・グリーン地区、アストン・トライアングル地区は再生事業が集中的に行われているエリアである（図3参照）。

1990年に中心商店街であるニューストリート（New Street）やシティホール前広場ビクトリア・スクエア等シティセンターの再生事業が本格的に開始されてから20年以上が経過し、2015年現在シティセンター再生プロジェクトの大半が完了している。

## 2.2 シティセンターの商業機能の再生

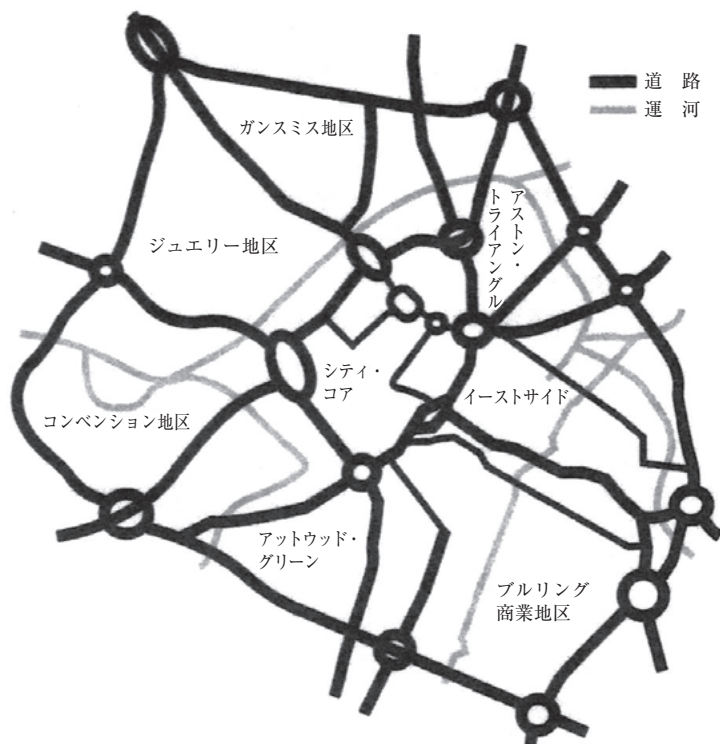
### ーニューストリートとブルリング商業地区ー

バーミンガムを訪れて最初に受ける印象は、シティセンターの賑わいである。中心商店街であるニューストリートは、歩行者優先道路になり、シティホールのあるビクトリア広場からバーミンガムで最も古い商業地区であるブルリングまで街路樹が植栽され、その木陰を行き交う人々で賑わっている。ニューストリートは80年代までは車道であり、排ガスと交通渋滞に悩まされていた。さらに、不況による治安の悪化と郊外型ショッピングセンターの開設によって買物客が減少した。シティセンターへの自動車の進入を抑制し、歩行者優先道路としたことが、ショッピングセンターの魅力を高めている。

---

12) バーミンガムのシティセンターは高架の環状道路（Bull Ring）に囲まれたシティ・コアのエリアであったが、再生事業によって環状道路が解体され、シティセンターが拡大した。ここでは新旧のシティセンターを区別するために旧シティセンターをシティ・コアと呼ぶ。

図3 シティセンター再生のゾーン計画



(出所) Birmingham City Council [2004].

また、ニューストリートに接続するビクトリア広場 (Victoria Square) において、毎月第1・第3水曜日には、農産物直売市 (Fine Food Market Day) が開設され、近在の農家手作りのハムやチーズが販売されている<sup>13)</sup>

シティセンターの商業機能の再生において、ニューストリートの再開発と

13) Fine Food Market Day は、1月から11月は第1・3水曜日、12月は毎週開催されている (<http://www.birmingham.gov.uk/cs/Satellite/farmers?packedargs=website%3D4&rendermode=live>)。Fine Food Market Day の前にはニューストリート通りでファーマーズマーケット (Farmers Market) が開設されていた。

ともに重要な役割を果たしているもう1つの再生事業がブルリングショッピングセンターの再開発事業である。ブルリングは2000年から4億5千万ポンド（1£≒200円で換算して、約900億円）を投資して再開発し、2003年秋に完成した。これは、ヨーロッパでも最大規模の都市再生事業であるといわれている。3つのショッピング・モールから構成され、2つの大きなデパート（Selfridges,<sup>14)</sup> Debehams<sup>15)</sup>）と100を数える専門店の出店に加えて、カフェ・レストラン・レジャー施設が集積している。また、マイカーでのアクセスを考慮して3,200台収容可能な地下駐車場をブルリングに整備した。シティセンターの再生が市民の都心回帰をもたらし、市民の都心回帰が民間企業の都心への投資を誘引する好循環が形成されている<sup>16)</sup> 日本では、中心市街地活性化法<sup>17)</sup> が制定されて都心の再生を図ろうとしているが、多くの地方都市では依然として郊外型ショッピングセンターが建設され、中心商店街では空き店舗が目立ち、シャッター通りになっているのと対照的である。

ブルリングからセントマーチン教会（St. Martin's Church）を左にみながら坂道を下ると、マーケットに至る。このマーケットは当地の領主であったバーミング家が1156年にHenry IIからマーケット開設の特権を得て開設されたものであり、バーミンガムが都市として発展する重要な契機となった。このマーケットの施設も老朽化していたが、2000年にはブルリング屋内市場（Bullring Indoor Market）とブルリング雑貨市場（Bullring Rag Market）、2003年にはブ

---

14) セルフリッジズ（Selfridges）はイギリスの高級百貨店チェーンである。

15) デベンハムズ（Debehams UK）は高級ファッション、美容、家具、贈答品の専門店である。

16) Birmingham City Council, *Bullring* (<http://www.birmingham.gov.uk/cs/Satellite?c=Page&childpagename=Planning-Management%2FPageLayout&cid=1223092740891&pagename=BCC%2FCommon%2FWrapper%2FWrapper>, 2014年9月28日)。

17) 中市街地活性化法（正式には「中心市街地の活性化に関する法律」）は1998年に制定され、政府は中心市街地活性化に関する基本方針を策定し、地方自治体はそれに基づいて「中心市街地活性化基本計画」を策定し、国の認定を受ける。内閣府地方創生推進室によれば、認定された「中心市街地活性化基本計画」は2015年11月現在129市183計画を数える（<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/chukatu/nintei.html>）。



ルリング屋外市場(Bullring Open Market)が再開発された。屋内市場には、魚・肉・果物を販売する140店が入居している。ブルリング雑貨市場には、雑貨品を主として販売する売店350や小店舗17が入居している。屋外市場は野菜・果物、それにチーズ・バター・ハムなどの農産物加工品を販売する130の売店からなる。マーケットはバーミンガム市民の台所であり、店員の呼び込みの声で賑わっている<sup>18)</sup>。

### 2.3 工場跡地の再開発と多機能化—コンベンション地区の再生—

工場跡地の再生事業の中で最も規模が大きく、バーミンガムの都市再生にはずみをつけた事業がシティ・コア西側のコンベンション地区(Greater Convention Quarter)の再生事業であり、中央広場(Central Square)とキャナル及びその対岸のブラインドレイプレイス(Brindleyplace)エリアである。

中央広場に建設された代表的な施設は1991年に完成した国際コンベンションホール(The International Convention Centre, ICC, 事業費2億ポンド)、バーミンガム交響楽団の活動舞台であるシンホニー・ホール(Symphony Hall)、国立屋内体育館(National Indoor Arena, NIA, 57百万ポンド)である。シンホニー・ホールでは毎年約320のイベントが行われ、37万人以上が来場している。さらに、2013年9月にはヨーロッパ最大規模を誇る新図書館(The Library of Birmingham, 1億88百万ポンド)が完成した。

中央広場からICC、シンホニー・ホールの正面玄関を入り、地階に降りて通り抜けると、産業革命期の物流手段であったキャナルの船着き場に到着する。イギリスのキャナルは18世紀半ばから建設が開始され、産業革命期の物流手段として重要な役割を果たした<sup>19)</sup>。内陸部にあり、資源のないバーミンガムにとって、キャナルは石炭や鉄鉱石等の原材料や製品の輸送を容易にし、産業集積を促進することになった。しかし、19世紀後半になると鉄道が、20世紀に

18) Bull Ring Indoor Market (<http://www.bullringindoormarket.net/>).

19) Charles Hadfield [1968], *The Canal Age*, 22~31p.

なると自動車が普及し、交通体系が大きく転換された。そのため、物流手段としてのチャネルは放置され、閉鎖された工場とともに、チャネルとその周辺地域が荒廃した。工場跡地の再開発によって、チャネル周辺の工場・倉庫群はカフェ・レストランに改築され、国際的なホテルチェーンである Hyatt Hotel（4 つ星ホテル、319 室、31 百万ポンド）が誘致された。

コンベンション地区には観光・交流レクリエーション施設だけでなく、再生されたチャネルの対岸に業務機能を集積させたブラインドレイプレイス（Brindleyplace）がある。このエリアにはオフィスビルが建設され、金融・保険・情報関連産業が集積している。ブラインドレイプレイスはバーミンガムの再開発事業の中でも最も刺激的で複合型用途に再開発された地域である。

ブラインドレイプレイスの再開発事業は 1993 年に着手され、2004 年には再開発計画の多くが完了した（総面積 17 エーカー、投資総額 2 億 5 千万ポンド）。その後完成したものも含め、オフィスビル 11 棟、143 戸のチャネルサイドのアパート、水族館（The National Sea Life Centre, NSLC）、劇場、ホテル、現代的なアートギャラリー、多様な店舗、レストラン、カフェが開店した。オフィスビルのテナントには BT, LyodsTSB, Royal Mail, Vodafone 等の企業が入居している。A. Barber よれば、こうした都市型サービス業の集積により、大きな雇用が生み出されており、金融サービス業の約 4,000 人をはじめ、全体で 8,000 人を超える雇用が創出された<sup>20)</sup>。ブラインドレイプレイスは、多機能型再開発事業として最も成功した事業の 1 つであると評価されている<sup>21)</sup>。

## 2.4 教育研究機能の集積－イーストサイド－

コンベンション地区と並ぶ大きな事業は、イーストサイドの再開発である。

---

20) Barber, A. [2002], *Brindleyplace and the Regeneration of Birmingham's Convention Quarter*, p. 10.

21) Birmingham City Council, *The History of Brindleyplace* (<http://www.birmingham.gov.uk/cs/Satellite?c=Page&childpagename=Planning-Management%2FPageLayout&cid=1223092741043&pagename=BCC%2FCommon%2FWrapper%2FWrapper>, 2014 年 10 月 12 日閲覧)。

再開発されたムーア・ストリート駅(Moor Street Station)の前を東に行くと、教育・研究機能を集積させたイーストサイドの再開発地域に至る。イーストサイドの再開発事業の第1の特徴は、シティ・コアとその周辺地域とを分断していた高架の環状道路(Masshouse Circus)の解体であり、市民の移動を容易にし、シティセンターを拡大した。第2の特徴は、研究教育機能の集積であり、Birmingham City University<sup>22)</sup>(BCU)、Metropolitan CollegeのMatthew Boulton Campus(MBC)の建設である。イーストサイドはアストン大学やバーミンガムサイエンスパーク・アストンのあるアストン・トライアングルに隣接しており、大学・高等教育機関が集積した教育・研究ゾーン(The Learning Quarter)として整備されている。第3は、21世紀を祝うバーミンガム地域のランドマーク・プロジェクトとして建設されたミレニアム・ポイント(Millennium Point, 12エーカー)であり、2001年に完成した。ミレニアム・ポイントは歴史・博物館としての機能(バーミンガムの科学技術や産業発達史に関する展示室、技術センター、シネマ等)のほか、イノベーションセンター(The Technology Innovation Centre)としての機能を備え、大学(BCU)や専門学校(MBC)のサテライトキャンパスが設置されている。第4は、イーストサイド市民公園(Eastside City Park, 6.75エーカー, 11.75百万ポンド)の整備であり、2011年に完成した。市民公園はミレニアム・ポイント周辺環境の整備の一環をなすものであり、バーミンガムにおける公園の整備としては130年ぶりの公園である。公園としてのデザインが魅力的であることに加えて、遊びながら科学の原理を学ぶことが出来る幼児及び児童を対象にした公園(Science garden, Kids'Park)を整備している。その効果もあり、博物館は子供連れの家族で賑わっている。

## 2.5 アストン・トライアングルと知識経済化

都市再生の中核をなす産業政策の大きな柱の1つは、都市型サービス産業で

---

22) 同大学の前身は University of Central England in Birmingham (UCEB) である。

あり、もう1つは知識産業（Knowledge-based Industry）やクリエイティブ産業の振興である。既に述べたように、シティセンターの再生によって都市型サービス産業が集積し、雇用が確保され、失業率が改善された。しかし、小売業・カフェ・レストラン・ホテル等の雇用に占めるパート労働の割合が高く、低賃金であり、安定した就業機会を保障するものでは必ずしもない。安定した雇用と所得を確保するには、金融・保険・情報関連産業とともに、製造業とリンクしたハイテク型産業の集積や芸術・デザイン等を活かしたクリエイティブ産業の集積が不可欠である。

ハイテク型産業の育成と集積を目的とする事業として展開されているのが大学と連携したサイエンスパークの整備であり、バーミンガムにおいてはアストン・サイエンスパーク（Aston Science Park, ASP）、バーミンガム・リサーチパーク（Birmingham Research Park, BRP）、ロングブリッジ・テクノロジーパーク（Longbridge Technology Park, LTP）がある。

ASPはシティセンターから徒歩で10分ほどのところにあり、イギリスのサイエンスパークの中でも成功したサイエンスパークとして評価されている。ASPは、バーミンガム市・パークレー銀行及びアストン大学のパートナーシップによって1982年から建設が開始されたパークである。既存の製造業に替わるハイテク型産業を育成するとともに、衰退した工場地帯の再開発事業としてアストン大学に隣接した20エーカーの工場跡地に建設された。開設20年後の2003年には、ASPに入居しているテナント企業数は105社、雇用者数は1,400人、年間売上高2億ポンド（約400億円）にのぼった。イギリスのサイエンスパークの特徴は、テナント料がマーケット・ベースで設定されていることであり、入居企業は事業に成功し、より大きなオフィスが必要になると、サイエンスパークを退出（卒業）して独自にオフィスを確保する傾向が強いことである。パーク開設以来20年間の卒業企業は延べ600社にものぼる。サイエンスパークの特徴はインキュベーション機能を保有していることであり、ASPで創業した企業が入居企業の60%を占めている。さらに、入居企業の大

半は中小企業であり、従業員1～5人以下が46%も占めている。入居企業の業種別割合では、オプト・エレクトロニクスとICT（Information Communication Technology）分野が最も多い。とりわけ、オプト・エレクトロニクス分野はアストン大学の眼科部門の研究成果と結合したものであり、潜在的な競争力をもっている<sup>23)</sup>

ASPは、バーミンガム市が新しい事業を展開する事業費として35百万ポンドを配分するために市の全面的所有に転換され、名称もバーミンガムサイエンスパーク・アストン（Birmingham Science Park Aston, BSPA）に改称された。

BRPは、バーミンガム大学とバーミンガム市とのパートナーシップによって1986年に建設されたサイエンスパークである。BRPはバーミンガム大学のキャンパス内にあり、8エーカーの用地が確保されている。BRPの特徴は、医学分野において世界でトップクラスの研究成果を蓄積するバーミンガム大学とクイーンエリザベス病院（the Queen Elizabeth Hospital）とリンクし、2014年現在医薬バイオ関係企業13社が入居している。

LTPはMGローバーのロングブリッジ工場跡地40エーカーに、St. Modwen Properties PLCとウェストミッドランズ開発公社（Advantage West Midlands, AWM）が、パートナーシップを組んで開発しているサイエンスパークである。2007年に2棟（Innovation Centre, Two Devon Way）が完成し、2014年現在入居企業は50社、従業員は合わせて280人を数える。今後さらに2棟建設し、ウェストミッドランズ地域における技術及びイノベーションセンターにする計画である<sup>24)</sup>

## 2.6 スラムクリアランス地域の再開発ーアットウッド・グリーン地区ー

バーミンガム市の都市再生はシティセンターのコミュニティの再生を目標としており、都心型住宅の建設が行われている。都心居住を奨励し、キャナルサ

23) 鈴木茂 [2007a], [2007b]。

24) UKSPA (2014). *30<sup>th</sup> Anniversary Year 2014/15*.

イドや工場跡地，さらには，スラムクリアランス地域の再開発によって都心型住宅が建設されている。堀田祐三子の調査によれば，1991年から98年までの間に428件の住宅建設事業が行われ，2000年以降もシティセンターで住宅建設が継続している<sup>25)</sup>

スラムクリアランス地域が再開発によって魅力的な住宅地に改造された典型的なプロジェクトはアットウッド・グリーン地区（Attwood Green）の再開発事業である。このエリアは典型的なスラムクリアランス地域であった。産業革命期に形成されたスラムは，戦後のスラムクリアランス事業によって高層のソーシャルハウスが建設され，余剰地には広い緑地が整備された。しかしながら，ソーシャルハウスはデザインの貧困であるうえ，老朽化し，低所得者や失業者が集住して犯罪が多発した。また，近くにリングロード（Ring Road）が建設されたため他の地域と物理的に分断され，居住者は孤独感を感じるようになった。このため，2001年にはバーミンガム市と民間企業とのパートナーシップで再開発することを決定し，ソーシャルハウスは解体され，低層でモダンなデザインの住宅に改築されている。政府の補助金（98百万ポンド）やEUの地域構造資金の交付を受け，少なくとも900戸の新しい住宅が建設され，そのうち250戸は賃貸を希望する住民向けのソーシャルハウスである。また，ベッドルームが1ないし2部屋の低所得者向けのアパートも建設されるなど，多様なタイプの住宅が建設されている。新しい住宅地（Park Central）はシティセンターに近く，お洒落な児童公園と調和し，人気の高い住宅地に生まれ変わっている<sup>26)</sup>

こうしたシティセンターの再生事業の結果，都心型住宅に対する需要が拡大し，シティセンターは住宅建設ブームである。キャナル周辺や工場跡地にも都心型住宅が建設されている。住宅購入の多くは投機目的で，住宅バブルである

25) 堀田祐三子 [2009]，274 ページ。

26) Birmingham City Council, *Attwood Green, Development History* (<http://www.birmingham.gov.uk/cs/Satellite?c=Page&childpagename=Planning-Management%2FPageLayout&cid=1223092741043&pagename=BCC%2FCommon%2FWrapper%2FWrapper>, 2014 年 10 月 12 日閲覧)。

ともいわれているが、70年代の不況期に「希望のないまち」といわれ、シティセンターに失業者が集まり、犯罪が多発していた頃と比べると、明らかにシティセンターに活気が戻り、コミュニティが再生されつつある。

## 2.7 キャナルの再生

バーミンガムはナショナル・キャナル・ネットワークの心臓部に位置し、キャナルはバーミンガムの産業集積に重要な役割を果たした。バーミンガムに最初にキャナルが建設されたのは1769年であり、18世紀半ばには市内で174マイルのキャナルが建設されていた。そのうち航行可能なキャナル114マイルが残されていた。産業遺産としてのキャナルの価値が再評価されるようになるのは80年代になってからであり、1982年に開始された運河改善計画（1982～92年、600万ポンド、14マイル）によって、運河沿いの歩道が整備された。この改善計画は余暇・レクリエーションを目的としたものであるが、運河の魅力が注目されるきっかけになった<sup>27)</sup>。そして、1990年代になるとコンベンション地区のブラインドレイプレイスの再開発計画と一体となってキャナルサイドが再開発された。キャナルサイドはカフェ・レストラン・パブ等が整備されて観光スポットに転換され、週末には大勢の市民が食事をしたり、観光遊覧船に乗ってゆったりとした時間を過ごしている。キャナルが醸し出す水辺環境を活用した都心型マンションが建設され、若いカップルを中心に都心回帰がみられる。

キャナルサイドの再生事業はバーミンガムの都市再生事業において2つの意味において重要な意義をもった。1つは、キャナルが歴史的な産業遺産として都市再生において重要な価値を持っていることが確認されたことである。もう1つは、キャナルの再生によってシティセンターの景観や環境が画期的に改善され、シティセンターの魅力が大きく高まったことである。また、1995年には国際水辺賞（International Excellence on the Water front）を受賞した<sup>28)</sup>。

---

27) 三富紀敬 [1997], 「バーミンガム市のウォーター・エッジ計画」『静岡大学経済研究』第2巻第2号。

### Ⅲ 都市再生の成果

#### 3.1 グローバル化と広域中枢都市

イギリス経済は、1992年のポンド危機以降、金融規制を緩和して世界のマネーを金融センター・シティに呼び込むことに成功し、リーマンショックに直面する2008年まで長期的な好景気を維持してきた。ブレア政権下で、1997年に実現した中央銀行であるイングランド銀行の政治からの独立性の確保と金融サービス機構（FSA）の創設による金融政策と金融監督体制の合理化は、グローバル化に対応し、ロンドン市場に国際的な資金が流入する仕組みを構築することになった。その結果、ロンドンは国際金融センターとしての地位を強固なものにし、ロシアや中東のオイルマネーをはじめ世界中から資金が流入している。国際決済銀行（BIS）と各国中央銀行の調査によれば、2013年4月の1日当たり平均外国為替取引額は全体で5兆3,450億ドルにのぼるが、イギリス（ロンドン）が2兆7,260億ドル、世界全体の50.9%も占めているのに対して、アメリカ（ニューヨーク）は1兆2,630億ドル、23.6%にとどまっている。イギリスはアメリカの2倍の取引額を記録しており、ロンドンは世界最大の金融市場の地位を確保している<sup>28)</sup>。国際金融センターとしてのロンドンがイギリス経済を牽引し、イギリス経済はリーマンショックに直面する2008年まで長期の好況を享受した。リーマンショックの影響を受け、イギリスも景気後退に追い込まれたが、イギリス経済はロンドンオリンピックの効果もあって改善傾向にある。

グローバル化、金融の国際化に対応して好景気を享受してきたロンドンを牽引車として、21世紀のイギリス経済は全体として好景気を維持してきた。バーミンガムもイギリス経済の好調に加えて、1990年代に本格化するシティセ

28) Birmingham City Council & British Waterways [2002], *City Centre Canal Corridor*.

29) 奥田宏司 [2014], 「2013年の世界の外国為替市場における取引（BISと各国中央銀行の調査）－ユーロと人民元に注目しながら－」『立命館国際地域研究』第39号、151ページ。

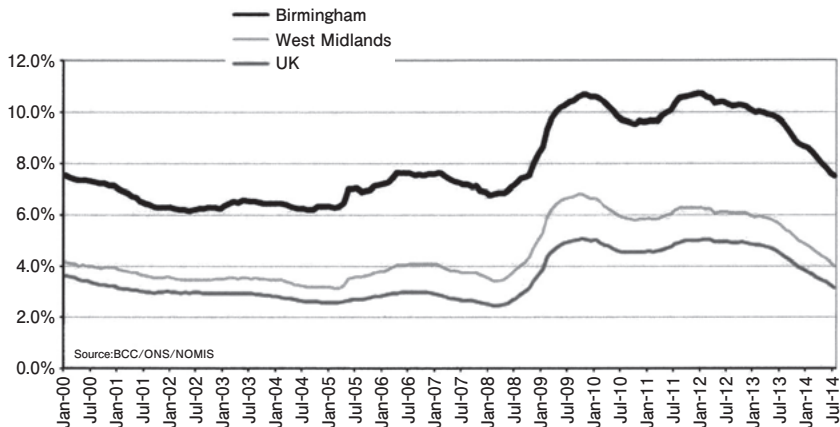


ンターの再生事業によって地域経済の回復基調を維持してきた。しかしながら、バーミンガムはイギリス全体あるいはウエストミッドランズ地域と比べると相対的に高い失業率が続いている。季節調整済みの半期ごとの失業率をみると、バーミンガムの失業率の推移はイギリス全体のそれと同じカーブを描いているが、4～5%高い状況が続いている。バーミンガムの失業率は2000年代に入ると8%から6%台に低下しているが、ウエストミッドランズ地域では4%前後、イギリス全体では3%台に低下しているのとは比べると相対的に高い。また、リーマンショックを受けて、バーミンガムの失業率は2008年以降10%台を上回っている（図4参照）。

バーミンガムの失業率が相対的に高い要因の1つは、製造業に代わる雇用吸収力のある都市型サービス産業が期待通りに集積していないこと、もう1つは、バーミンガム特有の事情であり、市人口全体に占める移民の割合が多く、移民の失業率が高いことである。この点は後述する。

図4 バーミンガムの失業率の推移（2000～14年、季節調整済み）

Chart 1: Seasonally Adjusted Unemployment Rates



（出所）Birmingham City Council [2014], *Unemployment Briefing*.

### 3.2 都市政策の転換とアーバン・ルネッサンス

イギリスでは1990年代になると都市再生が重要な政策課題となり、アーバン・ルネッサンス（Urban Renaissance）をコンセプトに都市政策が大きく転換されている<sup>30)</sup>。アーバン・ルネッサンスの特徴は、モータリゼーションとゾーニングを基調とする20世紀型都市政策<sup>31)</sup>の転換であり、歩行者優先を原則とした交通体系の再編とシティセンターの多機能化（diversity）を政策課題とするものである。商業機能や業務機能に特化したシティセンターに芸術文化、国際交流、レクリエーション、エンターテインメント、教育・研究、住機能などの多様な機能を集積させて観光産業を中心とする都市型サービス産業を集積させ、コミュニティの再生を図ろうとするものである。

バーミンガムの都市再生事業において第1に取り組まれたのは、シティセンターの商業機能の再生である。シティセンターのショッピングセンターを再開発し、ブランド力のあるデパートを核として多様な店舗やレストラン・カフェを出店させるとともに、自動車の進入を抑制して歩行者優先道路としている。

第2は、工場跡地の再開発である。70年代不況に直面してイギリス製造業の国際競争力が減退し、シティセンター周辺に集積していた工場地帯が衰退地域となった。キャナルの再生によって景観・環境を改善し、工場跡地に都心型住宅、金融・保険・情報関連産業をターゲットにしたオフィス・ビル、コンベンション施設、芸術文化施設、教育施設、スポーツ施設などを整備して都市型サービス産業の集積拠点として再開発している。

第3は、交通体系の再編成である。20世紀型都市政策は自動車交通を基本

---

30) Urban Task Force [1999], *Towards an Urban Renaissance*.

31) 岡部は1980年代から90年代における欧州都市再生は、都市の公共空間から人の姿が消え、都心の空洞化は都市の死に直結するとする危機意識に根差すものであり、都心の空洞化は20世紀型の都市政策の基調であるモータリゼーションとゾーニングに起因することを指摘している（岡部明子 [2003], 「公共空間を人の手に取り戻す－欧州都市再生の原点－」, 宇沢弘文・薄井充裕・前田正尚編『都市のルネッサンスを求めて』東京大学出版会, 14ページ）。

とし、自動車優先の道路体系が整備された。多くの地方都市では、シティセンターを取り囲む環状線と郊外に放射状に延びる幹線道路が建設され、自動車交通の利便性を配慮した交通体系となっている。自動車依存型の交通体系は交通渋滞や騒音・大気汚染をもたらした。新しい交通政策は、自動車への依存を引き下げるとともに、中心市街地を歩行者優先に転換し、バスやメトロなどの公共交通手段の整備による移動性の改善、サイクリングロードの整備、郊外の駐車場でマイカーからバスや鉄道に乗り換えるパーク・アンド・ライド (Park & Ride) 方式の採用等、従来の都市交通体系の再編成に取り組んでいる。しかし、ヨーロッパの大陸諸国と比べて、イギリスの交通体系はまだまだ自動車中心型交通体系である。

第4は、産業遺産としてのチャネルの活用である。イギリスのチャネル・システムはイングランドに整備され、産業革命期の重要な物流手段であり、チャネルサイドには多くの工場や倉庫が建設された。しかし、交通手段が鉄道さらには自動車に転換されると利用されないまま放置された。加えて、70年代の不況は工場地帯を衰退させ、チャネルとその周辺地域が荒廃した。しかし、上述したように、80年代になるとチャネルの意義が再確認され、90年代に始まるシティセンターの再生事業の一環としてチャネルが再生され、市民の憩いの場になっている。チャネルは水辺景観を改善し、チャネルサイドは都心型住宅地域として再評価され、イギリス地方都市の再生事業の中で重要な位置を占めている。

第5は、都心型住宅の整備によるシティセンターのコミュニティの再生である。20世紀型都市政策は中産階級を中心に環境の恵まれた郊外居住を促し、シティセンターは商業・業務機能に特化し、コミュニティが衰退した。シティセンターを取り囲むようにスラムが形成され、戦後のスラムクリアランス事業によって高層のソーシャルハウスと広い緑地が確保された。しかし、低所得層を集住させるソーシャルハウスは失業率や犯罪の発生率を高めた。このため、シティセンターのコミュニティの再生を目指し、スラムクリアランス地域は都

心近接型住宅に改変され、居住者の多様化を促している。キャナルサイドには都心型住宅が建設され、市民の都心回帰がはじまっている。

### 3.3 都市型産業政策と産業構造の転換

戦後の欧米先進工業諸国の製造業が直面した問題は、日本や韓国等の後発資本主義諸国からの追い上げである。後者は、「後発の利益」を最大限に活かして最新鋭設備を建設し、勤勉で安価な労働力で良質の工業製品を生産して先進工業諸国に集中豪雨的に輸出した。他方、先進工業諸国の製造業は、老朽化した生産設備、労働組合の高い組織率と相対的に高い賃金水準、短い労働時間などの条件の下で労働生産性を低下させ、国際競争力を喪失していった。とりわけ、イギリスは殖民地帝国として排他的市場圏を保有していたから、戦後殖民地諸国が独立するまで国際競争力の低下が顕在化せず、対応が遅れることになった。

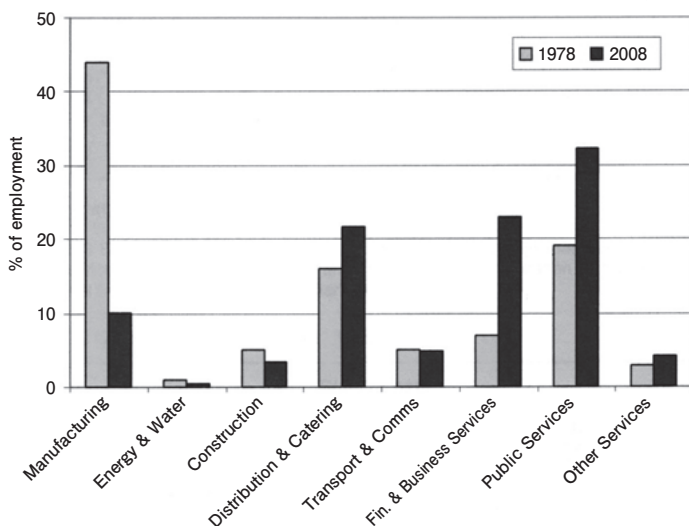
イギリスの地方都市の多くは産業革命がもたらした産業集積によって形成された都市であり、基幹産業である製造業の衰退は都市の衰退を顕在化させた。都市再生には既存の製造業に代わる国際競争力をもった産業の育成が不可欠である。都市型サービス産業の集積を図るとともに、ハイテク型産業やクリエイティブ産業の育成、既存産業クラスターの持続的発展を図ることが都市産業政策の課題となっている。

バーミンガムにおいて都市型サービス産業に対する関心を高める契機となったのは、1976年にオープンした国立国際展示場（National Exhibition Centre, NEC）の建設である。NECは70年代の不況対策として、バーミンガムの工業製品のPRを目的として建設された国際展示場である。バーミンガム空港に隣接し、高速道路・鉄道によるアクセスの良さが好感され、展示会に多くのビジネスマンが訪れた。コンベンション機能の整備によるビジネス・ツーリズムがホテル・レストランなどの都市型サービス産業に大きなインパクトを与えた。NECがもたらした経済効果に注目したバーミンガム市は、シンホニー・

ホール、ICC、NIA、NSLCを整備するとともに、国際的なホテルを誘致してサービス産業集積の環境を整備し、シティセンターの再生に取り組んだのである。

サービス産業集積のインフラでもある都市の再生によって、バーミンガムでは製造業に代わって都市型サービス産業が集積し、20%台を記録した失業率が低下し、リーマンショック前には7～8%台に改善した。しかしながら、2005年のMGローバーのロングブリッジ工場の閉鎖は製造業の雇用を大きく減少させたのに対して、サービス産業の雇用はそれをカバーするほど大きくなく、全体として失業率の劇的な改善を実現していないのが実態である。1978～2008年の30年間の業種別雇用者数の変化をみると、製造業が3万人以上減少しているのに対して、金融・ビジネスサービス流通・飲食業で増加しているが、製造業就業者の減少を大きくカバーするほど増加していない。なお、サービス産

図5 バーミンガムにおける産業別雇用者数の変化（1978－2008）



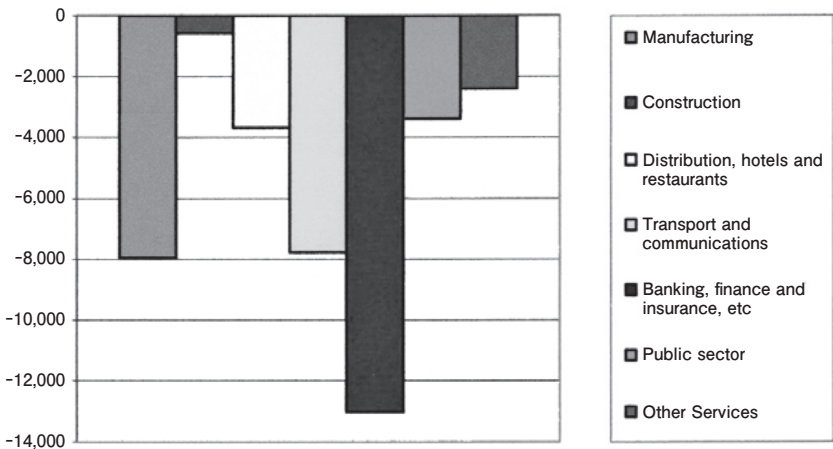
（出所）Birmingham City Council [2010], *Birmingham Economic Profile*, 17p.

業よりも雇用吸収力を高めているのは公共サービスである（図5参照）。

しかも、2008年のリーマンショックはバーミンガム経済に対しても大きなダメージを与え、多くの雇用が失われた。2008年から2009年にかけて金融サービス業が約1万3,000人、製造業が約8,000人、輸送・情報通信業が約7,800人も減少したのをはじめ、多くの業種で雇用が減少した（図6参照）。その結果、図4に示したように、失業率は2008年1月の7%台から2009年1月には10%を超えた。

この結果、センサスによれば、2001年から2011年の10年間に人口は8.8万人増加したが、雇用者数は36万7,141人から42万3,691人へ約5万6,000人の増加にとどまり、雇用者数の増加は期待されたほど小さくなく、増加した人口を吸収することができなかった。業種別にみると、製造業の就業者が2万4,900人減少したのに対して、金融サービス業（1万7,000人）、ホテル・飲食業（約7,000人）、卸小売業（約8,500人）等、サービス業合わせて3万2,500

図6 バーミンガムにおけるリーマンショックによる業種別雇用の減少（2008-09）



（出所）Birmingham City Council [2011], *Local Economic Assessment for Birmingham*, p. 21.

人の増加にとどまっている。都市型サービス業の振興によって製造業の雇用減をカバーし、増加する人口を吸収するほどの就業機会を創造するにはいたっていないことがわかる。むしろ、この間雇用を拡大したのは医療・介護部門（1万8,000人）と教育部門（1万7,000人）であり、合わせて3万5,302人を数える。クイーンエリザベス病院（Queen Elizabeth Hospital）に代表される医療機関の充実、バーミンガム大学・アストン大学・バーミンガム市大学の3つのワールドクラスの大学、さらにメトロポリタンカレッジやボーンヴィルカレッジ等の専門学校の充実が教育部門における就業者を拡大していることが読み取れる（表3参照）。

### 3.4 知識経済化とサイエンスパーク

産業構造の多様化と国際競争力の強化策として期待されているのが知識経済

表3 バーミンガムにおける業種別雇用者数の増減（2001－11）

（単位：人，％）

区 分	2001		2011		増減 2011－2001
	雇用者数	割合	雇用者数	割合	
合計	367,141	100.0	423,691	100.0	56,550
農業・鉱業・エネルギー・水道事業	4,770	1.3	5,171	1.2	401
製造業	63,857	17.4	39,056	9.2	△ 24,801
建設業	21,911	6.0	25,686	6.1	3,775
卸・小売業及び自動車修理業	57,958	15.8	66,500	15.7	8,542
ホテル・飲食業	19,606	5.3	26,715	6.3	7,109
輸送・倉庫・通信業	24,815	6.8	23,981	5.7	△ 834
金融・不動産・ビジネスサービス業	62,434	17.0	82,297	19.4	19,863
教育	34,064	9.3	51,328	12.1	17,264
保健・医療	44,874	12.2	62,912	14.8	18,038
公共サービス等	32,852	8.9	40,045	9.5	7,193

（出所）センサス2001及びセンサス2011。

(knowledge economy) であり、ハイテク型産業の育成である。ハイテク型産業を育成するには、大学・高等教育機関の充実、産学連携、大学の研究成果の実用化、イノベーションや新規創業を支援するサイエンスパークの整備などが必要である。

ハイテク型産業の集積拠点として世界各国においてサイエンスパークの整備が推進されている。サイエンスパークのモデルになったのは、アメリカのスタンフォード大学が整備したスタンフォード・リサーチパーク (Stanford Research Park) であるが、イギリスのサイエンスパーク (Science Park)、フランスのテクノポール (Technopole)、日本のテクノポリス (Technopolis)、中国の高新技术产业開発園區<sup>32)</sup> などがその例である。

イギリスにおいてサイエンスパークが整備されるようになったのは1970年代になってからであり、ケンブリッジ大学のトリニティー・カレッジ (Trinity College) が開発したケンブリッジ・サイエンスパーク (Cambridge Science Park, CSP) が最初であり、シリコンバレーがそのモデルである。

しかし、1970年代はイギリスにおいてもサイエンスパークに対する関心が低く、企業の立地も多くはなかった。イギリスにおいてサイエンスパークに対する関心が高まるのは1980年代になってからであり、衰退した地方工業都市の産業再生政策の一環として位置づけられた。サイエンスパークに対する関心を高めたもう一つの契機は、コンサルタント会社 (Segal Quince & Wicksteed Limited, SQW) のレポートであり、ケンブリッジ・サイエンスパークを中心にケンブリッジ地域にサイエンスパークが整備され、民間ハイテク型企業が集積していることを明らかにしてからである<sup>33)</sup>。

また、1997年に政権を奪取したブレア政権は、イギリス産業の国際競争力を再生する方向として知識経済化を掲げ、知識産業の育成と集積拠点としてサ

---

32) 鈴木茂・張陸洋・童適平・馬紅梅 [2012], 『中国におけるハイテク型開発政策の研究－日中比較研究－』松山大学総合研究所。

33) Segal Quince & Wicksteed Limited [1985], *Cambridge Phenomenon*.



イエンスパークの整備を重視した。2014年7月現在、イギリス・サイエンスパーク協会（The United Kingdom Science Park Association, UKSPA）に加盟しているものが102パーク（うち19パークは賛助会員）、パーク内で操業している企業は4,000社を超えている<sup>34)</sup>。

### 3.5 民族的多様性と世界都市

バーミンガムは移民のまちであり、民族的文化的多様性という意味において世界都市であるといえる。センサス2011によれば、バーミンガムの人口全体の中で、エスニック・グループは42.1%も占め、白人は57.9%を占めるにすぎない。バーミンガムは、イギリスはもちろんヨーロッパの諸都市の中でも移民の占める割合が最も多い都市の1つである。中でもパキスタンからの移民が多く、全体の13.5%も占めている。バーミンガムの人口は2001年から2011年の10年間に8.8万人、8.9%も増加しているが、移民の増加と彼らの出生率が高いことが人口増加の主要な要因である<sup>35)</sup>（表4参照）。

移民は民族差別や貧困と宗教上の理由等から教育を受ける機会が少なく、就業機会に恵まれない。職を得る際に重要な資格を持たない割合を民族別にみると、白人が30.7%にとどまっているのに対して、バングラディッシュ（53.4%）やパキスタン（50.0%）に見られるようにエスニック・グループの資格取得率が低い（表5参照）。その結果、エスニック・グループは就業機会に恵まれず、失業率が相対的に高い。2010年における失業保険受給率をみると、白人が6.7%にとどまっているのに対して、バングラディッシュ（28.6%）、移民同士の混血（Mixed Race, 24.7%）、パキスタン（22.0%）が白人よりも3倍から4倍高い受給率を記録している。移民の中でもインド系移民の受給率が低いケースもあるが、総じて移民の失業率が高いことがわかる（表6参照）。

34) UKSPA (2014), *30<sup>th</sup> Anniversary Year 2014/15*.

35) 工藤正子 [2011], 「移民女性の働き方にみるジェンダーとエスニシティ」竹沢尚一郎『移民のヨーロッパ』明石書店。

表4 バーミンガム市の人種別人口構成 (単位：人，%)

民 族	バーミンガム		イングランド
	人 数	割 合	割 合
白人（イギリス）	570,217	53.1	79.8
パキスタン	144,627	13.5	2.1
インド	64,621	6.0	2.6
白人（その他）	51,419	4.8	5.7
カルビアン	47,641	4.4	1.1
混血	47,606	4.4	2.3
バングラディシュ	32,532	3.0	0.8
アフリカ	29,991	2.8	1.8
中国	12,712	1.2	0.7
その他エスニック	71,680	6.7	3.1
合計	1,073,046	100.0	100.0

(出所) センサス 2011 より。

表5 エスニックグループ別無資格者の割合 (単位：人，%)

エスニックグループ	16～64 歳 人口(A)	無資格の 16～ 64 歳人口(B)	(B)/(A)
全市民	606,173	197,538	32.6
白人	431,164	132,545	30.7
混血	11,899	3,225	27.1
インド	38,132	11,912	31.2
パキスタン	59,880	29,930	50.0
バングラディッシュ	11,600	6,195	53.4
ブラックカルビアン	31,310	7,864	25.1
ブラックアフリカン	4,246	694	16.3
中国人他	8,143	2,164	26.6

(出所) センサス 2001 より。

表6 エスニックグループ別失業率 (2010年12月現在)

エスニック・グループ	失業保険手当 請求者 (人)	割合 (%)
白人	21,050	6.7
エスニック・グループ小計	19,565	19.9
混血	1,820	24.7
インド	1,605	6.5
パキスタン	5,870	22.0
バングラディッシュ	1,385	28.6
ブラック・カルビアン	4,190	18.6
黒人小計	6,565	11.7

(出所) Birmingham City Council [2011], Local economic Assessment for Birmingham, p. 74.

バーミンガムの失業率がイギリス国内で相対的に高い要因の1つとして移民が多いことを看過することができない。民族的多様性に配慮した教育・文化および福祉政策や産業政策の構築が世界都市バーミンガムの重要な課題であることがわかる。民族的多様性がバーミンガムの都市としての強みになった時、バーミンガムが真の意味で世界都市としての地位を獲得したと言える。

### 3.6 MG ローバーの経営破綻とロングブリッジ再開発計画

2005年4月、バーミンガムで最も大きな企業であったMG ローバーのロングブリッジ工場が閉鎖された。MG ローバーはイギリスを代表する自動車メーカーであり、民族資本による唯一の量産型自動車メーカーであった。閉鎖時、従業員6,500人、500以上のサプライチェーンとその雇用者2万7,000人、部品等の資材購入額は年間12億ポンドに上っていた。工場閉鎖の影響は大きく、グローバル化による国際競争の激化とイギリス製造業の衰退を象徴するできごとであった<sup>36)</sup>。

MG ローバーは国際競争力を喪失し、経営難に直面する中で、合併・経営統

合、国有化・再民営化、ドイツの自動車メーカー BMW への売却等を経て、経営破綻した。工場施設・資産の約 3 分の 1 と MG ローバーの知的財産権は中国の中堅自動車メーカーである南京汽車が、MG ローバーブランドは上海汽車が買収した。南京汽車はロングブリッジ工場を同社のイギリス事業部門として位置づけ、NAC MG UK Ltd を設立して 2008 年から MG3 の生産を再開した。2009 年には社名を MG Motor UK Ltd に改称したが、南京汽車が中国で最大の自動車メーカーである上海汽車の傘下に入ったことから、MG Motor UK Ltd は上海汽車の子会社になった。2010 年には MG6 の生産を開始した。ロングブリッジ工場にはデザインセンターとヨーロッパ・エンジニアリング・テクニカル・センターが置かれ、2014 年 8 月現在、300 人のエンジニアを雇用して、新車の開発に取り組んでいる。また、上海汽車は MG3 及び MG6 を中国国内でも生産・販売を開始している。上海汽車はロングブリッジに新工場を建設する計画であり、バーミンガムは同社のヨーロッパ戦略拠点として位置づけられている。上海汽車のグローバル戦略が成功すれば、バーミンガムが自動車産業の集積拠点として再生する可能性があるが、新型車の販売に苦戦しており、バーミンガムがイギリスにおける自動車産業クラスターとして再生できるかどうか不確定である。

MG Motor UK Ltd の工場用地を除く広大な工場跡地（468 エーカー、約 190 ヘクタール）は、不動産会社の St. Modwen Properties PLC が購入して再開発に乗り出している。投資予定額は 10 億ポンド（約 2,000 億円）、2,000 戸の住宅、15 万平方フィートの店舗を建設し、1 万人の雇用を創出する計画である。工場跡地の一部（57 エーカー）は開発公社（Advantage West Midlands, AWM）が購入し、St. Modwen Properties PLC とパートナーシップを組んで再開発している。再開発地域にはすでに Longbridge Technology Centre、ショッピングセンター（Sainsbury's、店舗面積 8 万 8 千平方フィート）、専門学校（Bournbill

---

36) David Bailey and Seiji Kobayashi [2009], Birmingham City Council and Bromsgrove District Council, *Longbridge Area Action Plan*.

College, 66 百万ポンド, 学生数 1 万 5,000 人), 若者の起業支援センター (The Factory, 5 百万ポンド), オフィスビル (Seven House, Park Point, 床面積 3 万 5 千平方フィート), ホテル (Premier In, 75 室) 等が既に完成している。また, 周辺道路 (事業費 7 百万ポンド)・公園 (Austin Park, 2 百万ポンド) や 工業団地 (Cofton Centre, 用地面積 20 万平方フィート) が整備され, 住宅建設も開始している。再開発の第 2 段階では, イギリスの代表的な小売業である マークス&スペンサー (Marks & Spencer, M&S, 店舗面積 15 万平方フィート) が立地し, さらに 4 万 5 千平方フィートの 25 店舗 (小売店やレストラン) が 2015 年秋にオープンした。バーミンガムの郊外に巨大なショッピングセンターが出現した<sup>37)</sup>

### 3.7 高速鉄道計画と Big City 構想

地方都市の国内的国際的地位は中央政府の国土政策によって大きく変わる。イギリス政府が推進している高速鉄道建設計画 (The High Speed Two, HS2) がそれである。バーミンガムは, HS2 によってウェストミッドランドの広域中枢都市からイングランドの広域中枢都市, さらに, ヨーロッパ大陸の主要都市と直結し, 世界都市に転換する可能性が現実味を帯びている。

イギリス政府は, 2012 年 1 月, 2026 年の完成を目指してロンドンとバーミンガムを結ぶ HS2 計画を発表した。HS2 が完成すれば, ロンドン～バーミンガム間は 49 分で結ばれる計画である。HS2 の第 2 段階では, バーミンガムを基点に北西のマンチェスター等に向かう北西路線とリーズ (Leeds) 等へ向かう北東路線とが建設される計画であり, バーミンガムはイギリスの大都市間を結ぶ高速鉄道のターミナルとしての地位を獲得することになる。

バーミンガム市は, HS2 の必要性について, 人口増加と経済構造の変化によって都市間交通, とりわけバーミンガムとロンドンとの間の鉄道利用者が今

---

37) 鈴木茂 [2014]。

後 20 年のうちに 2 倍以上になると予想されること、既存の交通システムが能力的に限界にきており、道路維持コストや環境負荷を伴う交通渋滞が鉄道網の拡張を必要としていることを挙げている。HS2 によってバーミンガムはロンドン・ヒースロー空港とも直結し、さらに英仏海峡トンネルを通じてヨーロッパ大陸とも結ばれ、バーミンガムの国内的国際的地理的位置が大きく変化することになる。バーミンガム市は、HS2 が完成すればウエストミッドランズ・メトロポリタン地域において 5 万人の新たな仕事が創出され、そのうち 2 万 6,000 人分の仕事がバーミンガムで発生すること、労働者 1 人当たりの平均粗付加価値額（Gross Value Added, GVA）が 680 ポンド増加し、年間経済的産出額が 40 億ポンド増えるの見込んでいる<sup>38)</sup>

バーミンガム市は、HS2 に対応するために、2031 年を目標年次とするマスタープランを作成し、2011 年に発表した<sup>39)</sup> マスタープランのコンセプトとして Big City を掲げ、市人口は 20 年間で 10 万人も増加すると予測し、ロンドンさらにはヨーロッパ大陸の諸都市とのネットワークを有する世界都市として整備することを謳っている。世界の都市と高速交通手段で結ばれることは、世界の観光市場と直結することを意味し、ビジネスや観光目的の外国人旅行者の増加を期待することができる。従来 of 都市再生政策によって国内外を含めて年間 33 百万人の観光客がバーミンガムを訪れている。HS2 と連携したシティセンターの再開発が改めて重要な課題として提起されている。都市型サービス業の集積が相対的に高い失業率を改善し、多様な文化的宗教的背景をもつ移民の安

---

38) Birmingham City Council, *HS2 Prposal and Benefits* (<http://www.birmingham.gov.uk/cs/Satellite?c=Page&childpagename=SystemAdmin%2FCFPageLayout&cid=1223412217672&packedargs=website%3D4&pagename=BCC%2FCCommon%2FWrapper%2FCFWrapper&rendermode=live>, 2014 年 9 月 15 日閲覧)。また、2015 年のレポートでは、バーミンガム市は HS2 のバーミンガムに建設される駅舎 Curzon Station は 1838 年にロンドン～バーミンガム間を結んだ鉄道駅舎であり、HS2 に関わる開発面積は 140 ha、開発効果は 3.6 万人の雇用、6,000,000 m. sq にもものばるビジネススペース、4,000 戸の新規住宅、14 億ポンドの経済的浮揚を期待できるとしている (<http://www.birmingham.gov.uk/birminghamcurzonhs2>, 2015 年 10 月閲覧)。

39) Birmingham City Council [2011], *Big City Plan*.

定した就業機会を保障できるかどうか、世界都市としてのバーミンガムの都市政策の真価が問われているといえよう<sup>40)</sup>

## お わ り に

バーミンガムの都市再生事業は成功モデルとして高く評価されている。シティセンターを取り囲んでいた高架道路が解体され、衰退地域となっていた工場跡地やキャナルはシンホニーホール、ICC、NAI、NSLC、中央図書館、オフィスビル、ショップ、カフェ・レストラン、ギャラリー、ホテル等が建設され、魅力的な観光スポットに変貌した。市民の都心回帰がみられ、多くの観光客が訪れるようになった。「希望のないまち」といわれたバーミンガムは「希望のまち」に再生されたのである。

日本の中心市街地活性化政策と対比すると、大きな相違がみられる。第1は、都心への集中投資である。日本においては「中心市街地活性化法」にもとづいて地方自治体は「中心市街地活性化基本計画」を策定しているが、郊外型ショッピングセンターの開設は「大規模小売店舗立地法」が小売業の活性化を基本とし、周辺住宅地域等の生活環境に対する配慮がされている限り立地を承認する仕組みになっており、郊外型ショッピングセンターの開設が規制されていない。

第2に、計画性であり、シティセンターの再生計画は、地域の特性を考慮してエリアごとに具体的な整備計画が策定され、その計画に基づいて実施されていることである。

第3は、合意形成を重視していることであり、地域住民、企業経営者、コミュニティ関係者、市議会議員等あらゆるステークホルダー（利害関係者）が参加した公開の場で議論され、総合的な再生計画を立案し、それに基づいて実施されていることである。

---

40) <http://www.birmingham.gov.uk/cs/Satellite?c=Page&childpagename=Planning-and-Regeneration%2FPageLayout&cid=1223377436160&pagename=BCC%2FCommon%2FWrapper%2FWrapper>

第4は、都市再生の基本コンセプトとして多機能性・歩行者優先が重視され、究極の目標としてシティセンターのコミュニティの再生が掲げられていることである。

第5は、シティセンターへの公共投資の集中による市民の都心回帰が民間資本の都心回帰を誘引し、民間企業によるシティセンターの再開発事業が活性化していることである。

もちろん、バーミンガムの都市再生事業に対していくつかの批判が出されている。第1は、シティセンター再生事業のために大規模な公共投資が集中的に投入された結果、教育・福祉・住宅事業予算が他の地方政府と比べて低水準に抑制されていると指摘されている。堀田祐三子によれば1989年から2004年までにシティセンターの再生事業に投入された公私投資額は20億84百万ポンドを超える<sup>41)</sup>。また、バーミンガム市によればシティセンターの再生事業に2010年までに投入された公共投資額は10億ポンドにのぼるといわれている<sup>42)</sup>。さらに、バーミンガム市はイギリス政府が進めているHS2プロジェクトに対応して広域地方中枢都市からBig Cityというスローガンを掲げ、世界都市への転換を図る計画であるが、そのためにさらに5億ポンドの公共投資を行う予定である。バーミンガムは多様な民族から構成され、それに対応した教育・文化及び福祉政策や産業政策の推進と世界都市へ向けた都市政策とをどのように調和させるか問われている<sup>43)</sup>。

第2は、製造業に代わる産業として都市型サービス産業の集積を図っているが、これらの産業は、金融保険・情報産業等の一部を除いて、不安定雇用が多く、賃金水準も製造業と比べて低いことである。また、都市型サービス産業が集積しているが、かつての製造業ほど雇用が大きくない。例えば、1971年にはバーミンガムの自動車産業の雇用者数は15万1,000人（サプライチェーン

41) 堀田祐三子 [2009]。

42) Birmingham City Council [2011], *Birmingham Big City Plan*.

43) Austin Barber and Stephen Hall [2008], *Birmingham: Whose Urban Renaissance? Regeneration as a response to economic restructuring, policy Studies*, Vol. 29, No. 3.



を含む)を数え、製造業全体の雇用の20%を占めていた<sup>44)</sup> サービス産業の集積と活性化によって失業率の改善がみられるものの、イギリス全体の失業率と比べてバーミンガムの失業率は相対的にまだ高い水準にある。自動車産業の雇用を代替できる雇用吸収力のある都市型サービス産業はまだ誕生していないといえよう。

第3は、都心型住宅によって市民の都心居住の傾向が強まっているが、インナーシティの居住者が低所得者層から中所得層へシフトしている。その典型はスラムクリアランスエリアの再開発であり、高層のソーシャルハウスが解体されて低層のモダンなデザインの住宅に改築され、持ち家として販売されている。アットウッド・グリーン地区では再開発地域の新しい住宅900戸のうち250戸は賃貸を希望する者を対象としたソーシャルハウスの居住者やベッドルーム1ないし2部屋の小規模なアパートも建設され、居住者の多様性を確保する配慮が行われている。しかし、再開発事業を民間企業が担当し、再開発された住宅のうち持ち家が相対的に多くなっており、所得階層の高い住民の比率が高くならざるをえない。

第4は、郊外のMGローバーの工場跡地ロングブリッジの再開発事業が計画通りに期待された雇用と所得を確保し、自動車産業に替わる産業集積拠点に変貌するかどうかである。ロングブリッジの再開発事業は、Longbridge Technology Parkの開発についてはウエストミッドランズ開発公社(AWM)が支援しているが、ショッピングセンターや住宅開発は開発事業者であるSt. Modwen Properties PLC. が実施している。既に大型ショッピングセンターであるSainsbury'sが開店し、イギリスの代表的な商業資本であるM&Sも大規模なショッピングセンターを2015年秋にオープンした。両方を合わせると店舗面積が23.5万平方フィート(約2万1,831m<sup>2</sup>)もの大規模なショッピングセンターがバーミンガム市の南部に出現することになる。しかも、2,000戸の新規

---

44) Austin Barber and Stephen Hall [2008].

住宅が建設される予定であり、既にその一部は着工されている。小売業は女性を中心としたパート労働の雇用を拡大するが、自動車産業で雇用されていた男性熟練労働者の雇用に対応するものではない。再開発事業に伴う肉体労働者の求人が増大しても、再開発事業終了後に男性労働者に対する安定した雇用を創出することができるか、不確実である。

第5は、政府の高速鉄道整備計画に対応したバーミンガムの今後の都市政策の行方である。世界中からビジネスマンや観光客を惹きつけ、シティセンターに都市型サービス産業がさらに集積して雇用を拡大し、白人だけでなく多様な文化的宗教的背景をもつエスニック・グループも安定した雇用を得ることができ、持続可能な都市を実現できるかどうか、バーミンガムの都市政策の真価が問われている。

付記：小論は2015年度松山大学特別研究助成による研究成果の一部である。

### 参 考 文 献

- A. J. Gerrard and T. R. Slater [1996], *Managing A Conurbation, Birmingham and its Region*.  
Barber, A. [2002], *Brindleyplace and the Regeneration of Birmingham's Convention Quarter*.  
Birmingham City Council [2002], *Jewellery Quarter Conservation Area*.  
Birmingham City Council [2004], *Regeneration of City Centre*. (<http://www.birmingham.gov.uk/>)  
Birmingham City Council [2011], *Local Economic Assessment for Birmingham*.  
De propriis, L. and P. Wei [2006], *The Birmingham Jewellery Quarter : Rethinking its Development Agenda*.  
Barber, A. and Stephen Hall [2008], *Birmingham : Whose Urban Renaissance ? Regeneration as a response to economic restructuring*, policy Studies, Vol. 29, No. 3.  
Birmingham City Council [2011], *Birmingham Big City Plan*.  
Birmingham City Council [2014], *Unemployment Briefing*.  
Birmingham City Council [2013], *Population and Migration Topic Report*.  
Birmingham City Council and British Waterways [2002], *City Centre Canal Corridor*.  
Birmingham City Council [2009], *Longbridge Area Action Plan*.  
Bailey, D and Kobayashi S. [2006], *Life After Longbridge ? : Crisis and Restructuring in the West*

*Midlands Auto Cluster, Institute for Economic Development Policy Discussion Paper Series, Paper Number 2006-06.*

Segal Quince & Wicksteed Limited [1985], *Cambridge Phenomenon*.

工藤正子 [2011], 「移民女性の働き方にみるジェンダーとエスニシティ」竹沢尚一郎編著『移民のヨーロッパ』明石書店。

鈴木茂 [2004], 「イギリスのサイエンスパーク」『松山大学論集』第16巻第1号。

鈴木茂 [2006], 「イギリスにおける地方工業都市の再生」山崎怜・多田憲一郎編『新しい公共性と地域の再生』昭和堂。

鈴木茂 [2007a], 「アストンサイエンスパーク(1)」『松山大学論集』第19巻第2号。

鈴木茂 [2007b], 「アストンサイエンスパーク(2)」『松山大学論集』第19巻第3号。

鈴木茂 [2014], 「ロングブリッジ再開発計画」『松山大学論集』第26巻第3号。

堀田祐三子 [2009], 「ビジネス・ツーリズムと都市再生」『和歌山大学観光学部設置記念論集』。

馬場美智子 [2010], 「居住者の多様性を考慮した居住環境に関する調査」『国土交通政策研究所報』第36号春季。

三富紀敬 [1997], 「バーミンガム市のウォーター・エッジ計画」『静岡大学経済研究』第2巻第2号。

早田宰 [2003], 「イギリスの都市再生」『都市問題』第94巻第6号。

山田晴美通 [2006], 「英国バーミンガム市の都市経営にみる『欧州』と『文化』」東京経済大学『人文社会科学論集』第121号。

日本経済新聞社 [2007], 『イギリス経済再生の真実』日本経済新聞出版社。

奥田宏司 [2014], 「2013年の世界の外国為替市場における取引(BISと各国中央銀行の調査) - ユーロと人民元に注目しながら -」『立命館国際地域研究』第39号, 151ページ。

岡部明子 [2003], 「公共空間を人の手に取り戻す - 欧州都市再生の原点 -」, 宇沢弘文・薄井充裕・前田正尚編『都市のルネッサンスを求めて』東京大学出版会。