

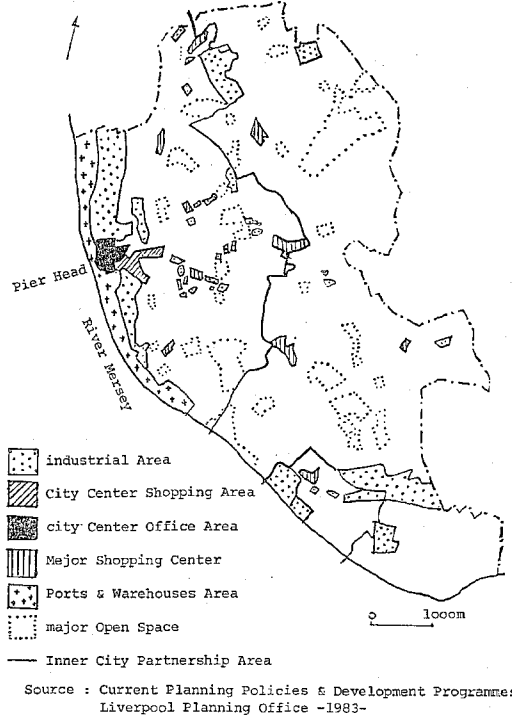
1. 序 論

世界の大都市の戦後における深刻な問題は、都市成長の終息期におこった衰退 (urban decline) である。リバプールでは18~19世紀に植民地貿易の拠点として運河・ドック・鉄道など先駆的な都市施設が建設され、金融機関・商社のおびただしく集積する活気ある市街地が形成された。しかし現在は、その輝かしさと全く逆の深刻な事態におちいつている。1977年、大都市衰退の再生策としてインナーシティに関する包括的な報告書¹⁾が作製された。そのなかには緑のある郊外と更新された都心の間に介在するインナーシティのすさまじい都市衰退現象が明らかにされている。その資料を基本とした政府や市の懸命な対策にもかかわらず、その有効性は現段階では確認されない。それは長い時限にわたる都市の変化が広い空間に波及し、現在までに改良に投じられた外力を上まわる勢いで都市衰退が進行していることを示しているように思われる。本稿の目的はリバプールの中心市街地衰退現象の考察を通じ、港市の機能地域の変容パターンを捉え、併せてわが国港市との比較に発展させる基礎資料とすることにある。

2. 中心市街地の概念とその内部構造

中心市街地の境域は都心 (CBD) とその周辺地域 (Zone in Transition)²⁾ とを併せた地域で、R. E. デッキンソンが示した中心地帯 (Central Zone)³⁾ に該当している。都心は1983年に市が画定しているオフィス地区と中心商業地区⁴⁾を併せた範囲を念頭においた。都心には、18世紀ごろ貿易業務の機関として置かれたエクステンジヤ市のオフィスが設けられていたタウンホールがある。ここを核として東はライムストリート駅、西は河港の中心のピアヘッド、北は旧エクステンジ駅、南は

図1 土地利用



小売業の集積する中心商業地までを都心と仮定した。都心周辺部の範囲については問題が複雑ではあるが、1920年頃までに市街地化が進行した地域と考えた。その範囲は1978年に設定されたインナーシティ・パートナーシップ・エリア (Innercity Partnership Area)⁵⁾ の範囲とほぼ重合している。(図1)

都心の中心には港湾機能とかかわりの強い金融・保険・貿易業、行政機関など経済、行政の中核管理機能が集中している。このオフィス街はピアヘッドから東西の主要道を軸としてその周辺に分布し、この東西軸の東に古い歴史的な公共施設——セント・ジョージズホール、ミュージアムなど——が集中し、その南には市全域から道路の集まる小売業の地区がある。河岸にそった南北の帯状のドックエリアには港湾機能が配置され、その内部と

ドックの背後に工場地帯が帯状に発達している。居住地帯は都心の内部とその周辺に広く分布し、社会的セグリゲーションの結果生じた多様なサブエリアを形成している。古い住宅やマニュファクチュアの工場が都心まで深く食いこんで混在しているのは、わが国とはちがう点で、都市化の初期の段階の機能配置が長期にわたり固定している。

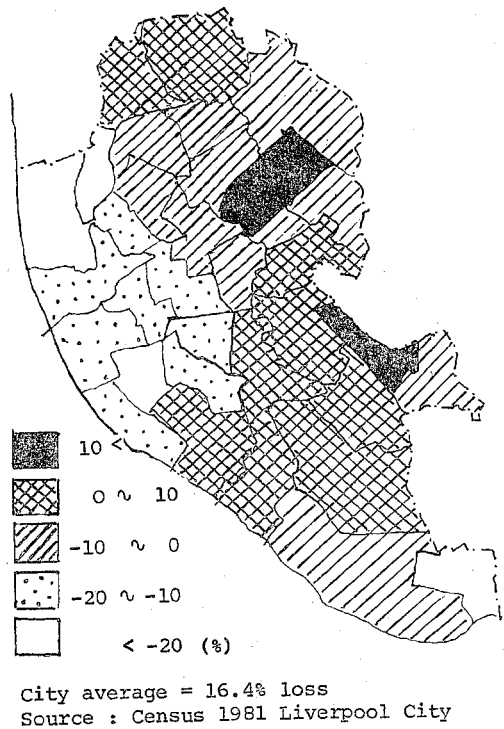
3. 都市化段階

都市成長の時間的経過と地域現象にはなんらかのサイクルが認められるとし、さきに L. H. クラッセン・山田浩之らによりそれが提唱・解説されてきた。都市化段階の分類については議論の分かれるところであるが、ここでは①都市化時代 ②人口集中と郊外化 ③人口の絶対的分散 ④大都市圏の衰退という分類を採用すれば、まさに現在のリバプールは第四の段階に到っていることが認められる。

集落の核心の発生は1207年ジョン王が低湿な河岸に城を築き、そこへ他地方から植民を募った時から始まる⁸⁾。17世紀には商業活動が活発となったが、人口の急増により都市化が進行しはじめるのは18世紀半ば頃からである。そのインパクトはいうまでもなく、産業革命とイギリスの世界市場の開発とであった。当初はアイルランドとの交易にとどまっていた港は1807年に奴隷取引禁止が議会で可決されるまで、アフリカ・西インド、北米大陸を結ぶ奴隷貿易・原材料輸入が主であった。

1700年の人口は約5,000、1750年に約5.4万と急増するが、この時期にマンチェスター、バーミンガムの工業が活発となり、物資流動のために、リバプール港に、すぐれたドックシステムが整備されるようになった。市の工業化はこのドックエリアからはじまり、アイルランドからの移民やウェールズなどからの人口流入が人口増に拍車をかけた。都市化の時期を決定するのはた易くないが、20世紀初頭まで人口は中心部に集中しつづけた。同時に都市の中心部は、高度の貿易機能をもつ業務地区となった。郊外化は徐々にではあるが、1850年ごろからはじまっている。しかし少なくとも

図2 人口の変化 1971-81



1930年代前半までは中心部での機能集積がつづいた。中心市街地から大量に外縁地帯へと人口の流出がおり、中心部人口の減少がおこるのは、第二次世界大戦ちゅうであった。古典的な施設を放棄し、工場が広い敷地のあるカークビー、スペーク、フェイザカリー、エイントリーなどに設けられた。1936年の Liverpool Corporation Act. の設定が郊外への機能分散を一層効果的なものとした。新たなインダストリアル・エステートには労働力としての人口のほか家族を単位とする人口移動が生じた。そこには日常的な近隣商業核が発生し、複数のニュータウンが形成された。これらはマージーサイド行政区の内側から更に外側へと発展したため、1970年代になると、大都市圏の人口まで減少する都市成長の第四の段階に入った。OECDの報告では、1960~80年の間に中心部人口が減少し、大都市人口までも減少した世界の大都市11をあげているが、そのなかにリバプールとマージーサイドが含まれている。1931年のリバプール市人口は85.6万、1981年には51.3万と

なり、半世紀間に約40%の人口減少という衰退ぶりであった。ドックや港湾関連企業の閉鎖、オフィスや住宅の空閑 (Vacant)、雇用率の減少、住宅の老朽、貧困、病気等市民生活にとって不利益な現象が長期にわたっておこり、都市荒廃がとくに中心市街地をおおうようになった。都市は自然生態的变化と人力による社会的施策との複合的営力によって新しい構造を生み出すものである。多元的な都市機能の麻痺におそわれている都市を甦えらすための綿密な計画と施策が今日ほど強く要望された時代は、リバプールの歴史にはかつてあり得なかったことであろう。そこで次に主な都市衰退要因についての検討をすすめることにする。

4. ドックエリア・工業地帯の衰退と失業問題

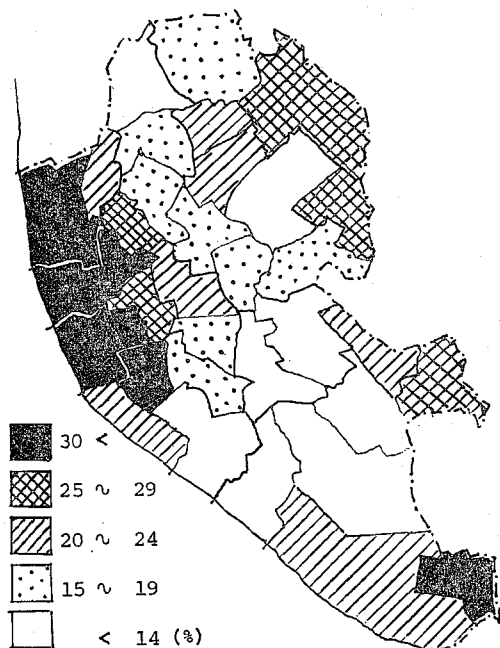
リバプールの中心市街地の商業と生産機能は港湾機能と強力な連帯関係にあったため、港湾の衰退が都市内部の生産と流通に絶対的な影響を与えている。第二次大戦後は甦るかに見られた貿易は1960年代から衰退し、伝統的な港湾型マニュファクチュアや、都心のオフィス機能を大きく低下させている。1983年のリバプール港・ドックカンパニーの報告では、現在、港の主体的活動及び財政は危機に直面していると前置きし、その要因を次のようにまとめている。①コンテナ時代を迎え従来のような当港への貨物の寄港が減少した、②北米・アフリカ・アジアの遠洋貿易の国際競争が激化 ③遠洋貿易の合理化により、英国での寄港数は減少し、リバプール港にとって不利となった、④EC貿易における西ヨーロッパ・スカンジナビア交易では「ニア・アンド・ショート」ルートが選択され、イギリス南・東部の港には有利、リバプールは位置的不利益を受けた、などをあげ、特殊要因として①ナイジェリアの輸入制限、②フォークランド戦争の結果、アルゼンチン貿易のロス、③エルスメール港製油所の閉鎖、④石炭輸入の減少、⑤ショットン製鋼所閉鎖に伴う鉄鋼石の輸入低下、⑥食品工場閉鎖による砂糖の輸入減少などをあげている。

ドックエリアの形成は¹³⁾1753年のサルトハウズドックの建造にはじまり、中心から南部に進展、次いでピアヘッドより北に開発され、19世紀半ばには現在のドックエリアの原型がほぼ完成している。1960年代、船舶大型化に対応するために北部基地にドックを造成付加した。マージーサイドのドックの難点は、潮位のいちじるしい差と、河川の堆積する砂土に対する対策が常時必要であることにあった。相手国別・原材料別の港湾機能配置は早くから進んでいたが、戦後は老朽化が目立っていた。1960年代の貿易衰退が加速度的に進み1972年にはサウズドック及びノースドック南寄りのドックを閉鎖した。さらに1972年の貿易量は¹⁴⁾2557万tであったものが1979年には1537万tにと低下した。これと並行して市の港湾型工業が不振となったことは既に述べた。大型のものではドックエリアに近く立地している造船・製鉄・精糖、油脂工業、マニュファクチュアの工場では、マッチ・ゴム・皮革・石けん・陶器などである。市の報告では、工業従業人口は1971年に対し81年には38%の減少、第1次の建設業従業人口は実に53%減、ブルーカラーサービス業人口は27%減となっている。1984年、筆者の見聞した都市中心部でも空閑となった古い煙突の残る工場が散見された。鉄と煉瓦とで堅固に建てられた工場の利用転換には困難がある。とり去られた工場跡地は駐車場利用が多いが、車の保有率の¹⁶⁾とくに少ない都市中心部ではその廃墟的景観が都心の魅力を一層弱めている。

工場やドックエリアの衰退は、労働者の雇用を減少させ、深刻な失業問題がおこっている。1981年ドックの労働者2,989人、港湾関連労働者3,336人が記録されていたものが1982年には、それらは¹⁷⁾1,406人と2,117人と激減している。1950年にマージーサイドの全労働者の14%は港湾及びその関連企業に依存していたものが1970年代には5%あるいはそれ以下に低下し¹⁸⁾現在にいたっている。この失業の状況を全市で検討するため(図-3)を作製した。

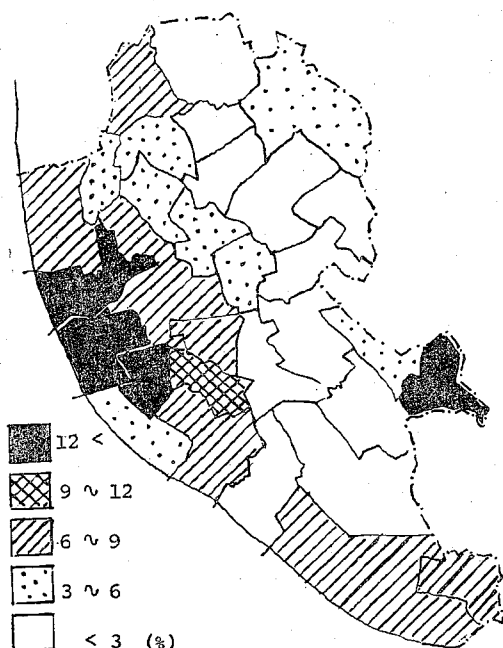
失業者は1971年には2.74万人(全従業者数の9.7%)であったが1981年には19.8%に当たる4.7万人にと増加している。もっとも高い失業率は都市

図3 失業率——1981——



City average = 19.8%
Source : Census 1981 Liverpool City

図4 空屋世帯率——1981——



City average = 6.2%
Source : Census 1981 Liverpool City

中心部のアバークロムビイ (37.0%), 北部のボクゾール (35.6%), エバートン (36.5%), グランビイ (33.9%) 等の区wardに見られる。これらの区では、16~29歳の若年層の失業率が30~40%という高さで、しかも女子より男子が多い。ローンペアレンツの世帯・未熟練労働者の比率が高い。高い技術と収入を得ることのできる人びとが外縁部に移動し、貧しく、学力をもたない人びとがこの中心部のwardから動く自由を失っている。

5. オフィス地域の空閑 (Vacant) 現象

都心オフィス地域の境域をさらに確かめる方法として、都市衰退以前の1940年時の船会社と銀行の分布図 (掲載略) を作製した。その結果ピアヘッドから東に走るウォーターズトリート、デールストリートにもっとも集積が高く、東は市庁舎付近までである。銀行の集積する金融街はこの東西軸から南に派生するキャッスルストリートが中心である。その他、オフィス立地はチャペルストリ

ート、タイスバーンストリート、オールドホールストリートに延びている。全盛期にコーンエクスチェンジ、コットンエクスチェンジが繁栄したのもこの地域であった。ホワイトカラーサービスの雇用は全英で1971~81年に19%増を示しているが、リバプールでは-3%と減少している。このホワイトカラサービス (金融・保険・商社・科学分野のサービス業)こそ都心オフィスの原動力であるため、市は老朽オフィススペースの取り除き、新しい建設・改装にのり出している。また、新規の事業では旧エクスチェンジ駅の大々的撤去とマジューストリート (計27.3万sq.ft.)のオフィス用敷地開発がある。既に再開発が進行し、高層の新しいオフィスビル街が形成されているのはオールドホールストリートである。しかし、なお市の全オフィススペースの4%が空閑のままである。

さらにリバプール市の中心部には、ピアヘッドに位置するロイヤルリバービルディングの例に見るような歴史的建造物が多いため、オフィススペースの空閑にもかかわらず、建築物保全のための

投資負担が重いという現実がある。イギリスでは都市開発と伝統的建物の保全を並行させ、慎重にその両輪を回転させようとする施策が強い。

つぎに全市の空閑となっている世帯率の分布を考察するために、市の1981年のセンサスを基本として、各ward別の空家世帯率を投入して、(図4)を作製した。リバプールでは空家の率は都心を取りこんだアバークロムビー(13.0%)、エバートン(15.1%)、グランビー(18.7%)などに高い。この三つのwardをかこみ同心円状に空家率は減少している。スラム除去のプランは中心部でかなり進行したが、19世紀半ばごろ建てられた家のうち居住を放棄したのも部分的に混じり合っている。また小売業地区のグレートニーム、ロンドン、両ストリート付近の250店のうち30店が空室になっている。スラムクリアランスが進行はしたが、地価・家賃が高い、主要道からやや離れている。その他に、破壊行為の率が高いなどの社会病理現象が多発し、空室率を高める要因にもなっている。

オフィス街、小売商店街などへの機能集積力の衰退は、経済不振と密接な関係にあり、都心崩壊のきざしを予測させるものがある。

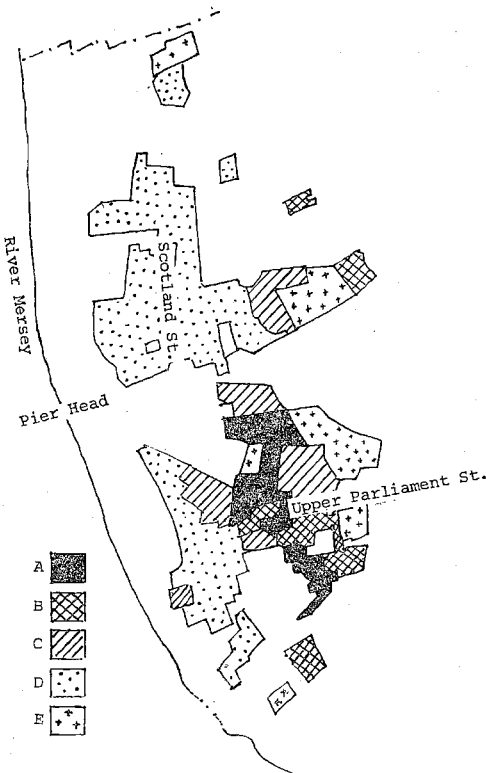
6. 住宅地内部におけるサブエリアの形成

リバプールの中心市街地の住宅の問題は社会的なセグリゲーションによって生じたサブエリアと老朽家屋地域の二つの問題に集約されるであろう。このセグリゲーションは、すでに中期ビクトリア期にはじまっていることは、多くの研究者によって明らかにされて来た。C. G. Pooley (1982)の報告では、住宅の位置に影響を与えた住民の選択(choice)と他からの強制(constraint)の二つの相互作用に重点をおいた住宅地域のセグリゲーションを論じているのは興味ぶかい。このセグリゲーションは、港湾、工場の労働力として19世紀にウェールズ地方や、アイルランドから流入してきた人びとと先住者との間に生じたものであり、流入者を受入れる住宅市場はドック地帯に近く徒歩で通勤しうる足がかりのよい都心外縁部に配置された。アイリッシュは1840年ごろからおびただし

く流入しはじめ、その数は1841年に約5万(市の人口の70%)、1851年に8.4万(市人口の24%)となった。移住者の多くは若年の未熟練労働者(Unskilled Workers)が大半を占め都心の北側が集中区となった。1848~50年ごろに過密となったこの地域のアイリッシュの約12%はダンプセラー(Damp Cellar) 或いはコート(Courts)というみじめな部屋に住み、そのためアイリッシュ地域は病気の多発地帯となった。この状況は移住者自からが選択したにせよ、そこから抜け出す資力を持たず、職住近接の利便のため特定空間に過密居住を余儀なくされた点でそれを強制されたに等しいといえよう。さらにアイリッシュ地域内部で二つのサブエリアを形成する宗教上の問題がある。南北に走るスコットランドロードを境として、西部には南アイルランド系の多いカトリック教区、東部には北アイルランド系の多いプロテスタント教区が見られる。現在これらの人びとはイングリッシュボーン²¹⁾の世代となつてはいるが、住宅は老朽のまま存続し、なお大部分が都市再生計画の対象地域となっている。

リバプールの非白人は約3.5万人(全市人口の約6%)であるが、西インド・アフリカ・インド・中国からの移住者が多い。黒人は約6,000人といわれるがその40%は都心の南アパーパーラメントストリートを中心に日常生活のなかで通じ合う地域社会を構成し、約1,000人の中国人はピットストリートやグレートジョージスクエアなどの通りに集合して居住している。新しいコモンウェルス²²⁾からの移民も亦地域を特定して居住している。中心市街地一帯には、古い長屋住宅(Old Terraced House)、内部貸部屋(Inner Rooming House)、内部公営住宅(Inner Council Estate)などの地区がある。とくに都心部の大きいテラスハウス(Large Terraced House)の地域は古くから存続したものが多かったが、かなりのものはクリアランスされ、新しい集合住宅などに建てかえられた。当初、中心部に住んでいた富裕階層の人びとは19世紀中ごろから緑地に恵まれた広い敷地のある郊外の住宅市場にと移り、中流の人びとは海岸にそった南東部の地区に移っている。中心部から外縁

図5 中心部の住宅地



Source : City Transition, A review of urban trend
Liverpool City Planning Department -1977-

にいくにつれ失業率が低下し、衰退的な現象が減少している。こうして現在の中心部の住宅の分布には5つの地域分類が見出される。(図5)は市が示したもので、Aは現在も過密・失業の率が高く、未熟練労働者が多い。Bは大家族、片親家族、基本的アメニティを欠く家、失業者などが多い。Cは男子失業者、規模の小さい過密状態の家が多い。Dは46%の港関係未熟練労働者・病人の率が高い。14家族に1台の自動車しか保有しない。Eは以上に対しやや社会的地位の高い人が住み家の設備がよい。これら中心部の住宅地域の配置は多少の変動があったにせよ、19世紀以来そのモビリティは極めて小さい。

7. 問題点と都市再生策——むすびにかえて

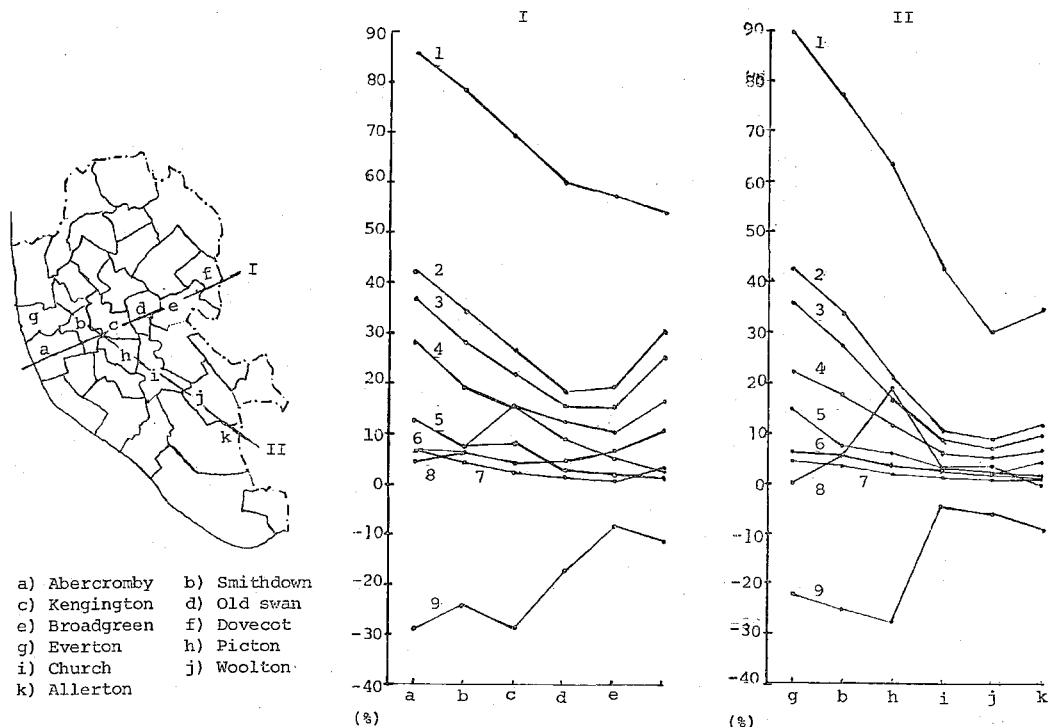
以上都市衰退の時期とその要因の検討、中心市

街地の現象を具体的に考察した。そこで市の資料から9つの衰退指標を求め、都心を含むアバークロムビィとエバートン区から都市域をIとIIの軸で切り、この二つの軸の通過する各wardでの9指標分布を(図6)に表現した。リバプールでは、その中心部で都市衰退諸要素が累積しているのはR. E. デイッキンソンの「中間地帯」における特性と大きく変るところはない。しかし、成田孝三(1979)²⁴⁾が指摘するように、デイッキンソンの報告した諸要素の上にここでは「雇用の減少」という重苦しい現実が加わっている。(図6)では、失業率のほか、男子・女子別の失業率分布を考察することにした。I、IIともに失業率は都心部でもっとも高く、徐々に外縁部でその率が低くなるがアウターゾーン²⁵⁾の工業エステート地域で失業が増加している。どのwardでも男子の失業率が女子よりも高い。車の保有率は外縁部で高く、都心部では90%もの世帯が保有しない。空家世帯率は都心で高く外縁で低下する。基本的アメニティを欠く家がやや都心で低く内部に高いのは、都心で、公営住宅への切りかえ、スラムクリアランスが先行していることを裏づけるものである。過密、片親世帯率は中心から外縁にゆるやかな傾斜を示している。

市の再生策にはいくつかの方向がある。第一にはオフィス立地の推進である。オフィス空間スペースは他の大都市より少ない。市の地方税は他よりやや低い。建築費もやや低いなどを理由にオフィスの誘致がはかられている。都心業務地区は、三つの鉄道駅(ライムストリート・エクスチェンジ・セントラル)に囲まれている。これらの駅は前世紀に、中心地と港湾に出来る限り接近した位置を求めたため、現在の都心機能の合理的配置の妨げとなっているのは、デイッキンソンの指摘したとおりである。現在、その駅の一つ、エクスチェンジを撤去し、オフィスゾーンをここに拡張する計画が進んでいるが、この開発が都心を変化させる画期的なものとなるであろう。

第二に18世紀以来、中心部のアーバンミックスが都心の有機的活動を支えて来たため、現在もかなり土地利用混合が残存している。リバプールの

図6 I(a-f) }の軸上の各 ward の衰退指標の分布——1981——
II(g-k)



1 車のない世帯率 2 男子失業率 3 失業率 4 女子失業率 5 空家世帯率 6 過密世帯率 7 片親世帯率
8 基本的アメニティを欠く家の率 9 1971~81の人口減少率 Census1981, Liverpool City:

アウトゾーンへの工場配置が中心の労働主力を吸引したことと、中心部の機能結合のバランスが崩れたことと全く係わりないとはいいい切れない。更に中心的機能のアウトゾーンへの配置が継続するとすれば、中心部の魅力を取り戻すのは困難であろう。第三に、ドックエリアの再生問題である。南端のオッターズプール、ディングル両地区では1984年の一定の期間、インターナショナル・ガーデンフェスティバルを催し、埋立開発の効果をねらった。恒久的な利用としては、アルバートドック全域の博物館及び、ウェアハウスの住宅への利用転換である。このドックは1845年建設され、茶・綿等の輸入用船舶を導入した秀れた機能をもつ施設である。19世紀末には船の大型化に伴ない利用価値が低下、その後、漁船専用、軍事に用いられたが1972年閉鎖したものである。1984年開館したマーシーサイド、マリタイム、ミュージアムは

市の内外から多くの顧客を集めることを意図している。堅牢な倉庫は海に臨む良好な住宅用として改装する計画のもとに民間企業が事業を進めている。港施設をレジャー・文化・居住の利用に転じることは、ジェントリフィケーションの一手段ではあるが、港湾都市の構造をいぢるしく変革する動きとして注目される。第四に、リバプールの住地域はセグレーションによっていくつものサブエリアを生じている。低所得者グループの地域には幾重もの社会的不利益が重なり合い、その地域から脱出することには、かなりの問題があるようであるが、1971年に不良住宅は5.7万戸をこえたが、81年に1.3万戸に減少した。これは市のハウジング・アソシエーション (Housing Association) の果たした役割の大きさを示している。しかし市街地の地価は高く、1919年ごろまでに建てられた老朽の住宅がなお残存し、貸家が減

っているなどの事実から、都市回生策は至難であることが理解される。

この報告は、1984年11月近畿都市学会での報告に加筆修正をしたものである。立命館大学地理学教室の諸先生、小森星児先生(神戸商科大学)、成田孝三先生(大阪市立大学)に御懇切なお導きを頂きました。厚く御礼申し上げます。また1984年夏のリバプール巡検に際し、リバプール・レコードオフィスの方々に御世話になりました。感謝を申し上げます。

注

- 1) Wilson, H. et al. (1977) : Change or Decay, Final Report of Liverpool Inner Area Studies, HNSO.
- 2) 藤岡ひろ子(1983) : 『神戸の中心市街地』大明堂 p.12
- 3) Dickinson, R. E. (1964) : City and Region, (Routledge & Kegan Paul.) 木内信蔵, 矢崎武夫訳(1974) 『都市と広域』鹿島研究出版会 p.p. 202—204.
- 4) City Planning Officer(1983) : Current Planning Policies & Development Programmes Liverpool. Fig. 2.
- 5) インナーシティ・パートナーシップ・エリアは市の面積の約40%の面積を包含する。この地域の再生のため政府はその75%, 市は25%の資金負担をおこなう。
- 6) 山田浩之(1980) : 現代の都市化と都市政策の方向, 『市政研究』49
- 7) OECD(1983) : Managing Urban Change Vol. I. 沢本守幸訳(1984) 『都市その再生と条件』p. 97
- 8) City of Liverpool(1984) : A Brief History of Liverpool.
- 9) Mackenzie-Grieve, A. (1941) : The Last Years of the English Slave Trade, Liverpool 1750—1807. (Putnam & Co.)
- 10) Lister, p.H. (1970) : Manufacturing Industry, in J. T. Patmore and A. G. Hodgkiss(Eds.) Merseyside in Map (Longman) p. 41.
- 11) 注7) p. 99 前掲。
- 12) City Council Officer (1983) : The Port of Liverpool and Dock Company, A Discussion

Note.

- 13) Steel, R. W. (1970) : The Port of Liverpool, in J. T. Patmore and A. G. Hodgkiss (Eds.), Merseyside in Map, (Longman) p. 47.
- 14) Stoney, P. J. M. (1983) : The Port of Liverpool and the Regional Economy in the Twentieth Century, in B. L. Anderson and P. J. M. Stoney(Eds.), Commerce Industry and Transport Studies in Economic Change on Merseyside, (Liverpool University Press) p. 128
- 15) 例えば, Pall Mall St. の東側には, Water Works Store and Workshop H. Jenkinson & Co. などの工場周辺に工場跡空地が見られる。
- 16) リバプール市の車のない世帯は, 全世帯の61.8%, 都市中心部の Abercromby では, 85.8%, Everton で90.4%.
- 17) 注12) 前掲。
- 18) Nabarro, R. (1980) : The Impact on Workers from the Inner City of Liverpool's Economic Decline, in A. Evans and D. Eversley(Eds.), the Inner City, (Heinemann Educational Books Ltd.) p. 296
- 19) 注4) 4, 前掲。
- 20) Pooley, C. G. (1982) : Choice and Constraint in the Nineteenth Century City : A Basis for Residential Differentiation in J. H. Johnson and C. G. Pooley(Eds.), The Structure of Nineteenth Century Cities, (St. Martin's Press).
- 21) Lowton, R. (1980) : The Internal Structure of Cities in Nineteenth Century England, Studia Geographica, 73. p. 49
- 22) 注21) p. 50, 前掲。
- 23) 注1) p. p. 91—93, 前掲
- 24) 成田孝三(1979) わが国のインナーシティと都市政策『経済研究』1 3—4号
- 25) 注3) p. 186
- 26) Adcock B. (1984) : Regenerating Merseyside Docklands, Town Planning Review 55—3. p. p. 279—287

参考文献

- 大阪市立大学経済研究所 吉岡健次・崎山耕作編(1981) : 『大都市の衰退と再生』東京大学出版会
大阪市政調査会編(1983) : 『現代の大都市問題と都市

リバプール中心市街地の変容

政策』日本評論社

海老塚良吉 (1984) : 開発利益の公共環元の系譜『都

高橋 誠 (1984) : イギリスにおける土地税制『都市

市問題』75-9 p. p. 40-47

問題』75-9 p. p. 16~21

(特別会員 在アメリカ, イリノイ州)

Changes of the Main Built-Up Area in Liverpool

Hiroko FUJIOKA