

グローバル化を考える

現在、持続可能な都市・社会の実現に向けた取り組みが世界的に進められています。人口減少、少子高齢化が進む日本でも、将来の財政悪化や住民へのサービス提供不足を防ぐため、持続的な成長を実現できるような都市形成を進めていく必要があります。

今回は、早くから大都市圏全体を俯瞰した都市計画に取り組み、コンパクトシティの成功例としても有名なメルボルン（オーストラリア）の現状とそこに見えてきた課題について、筑波大学生命環境系の堤 純教授（地理学）にご寄稿いただきました。

メルボルンにおけるコンパクトシティ政策と課題



筑波大学生命環境系 教授
堤 純

1 急速な人口増加

オーストラリア第2の都市メルボルンはヴィクトリア州の州都であり、大都市圏全体の人口は2016年の国勢調査によれば449万人である。これは第1位のシドニー大都市圏（482万人：2016年）に次ぐ規模である。日本の大都市圏と比較して、メルボルン大都市圏の特徴は人口増加のスピードである。2001年のデータによれば約341万人、2006年は約365万人、2011年には約400万人であったことをみると、2001年～2016年までの15年間に約108万人、年当たりの人口増加率にして2%を超えるスピードで人口が増加している。一方、オーストラリア最大の都市であるシドニーの人口は、2001年には約400万人、2016年には482万人であり、シドニーの年当たりの人口増加率は1.4%程度である（堤、2018）。後述するように、メルボルン大都市圏の2050年時点の人口は、シドニーを追い越して800万人程度になると想定されており、こうした急激な人口増加に対応した大都市圏の整備が行われている。

2 メルボルンにおける都市計画の歴史

メルボルン大都市圏全体を俯瞰した近代的な都市計画は、1929年に策定された総合開発計画（Plan for General Development）に遡ることができる。^{*1}この計画は、将来の人口増

加を見越し、大都市圏全域を対象に包括的な観点から策定されたという点で特筆に値する。増加を続ける人口に対応して、大都市圏内を住宅地区・業務地区・産業地区の3つに区分した上で、十分なオープンスペースを確保しようとした画期的な計画であったが、世界恐慌をはじめとする経済状況の悪化から、完全には計画が実行されなかった。^{*2}

その後も、メルボルンでは、大都市圏全体を見渡した都市計画が行われた。メルボルン大都市圏の拡大が顕著になったのは、モータリゼーションが急速に進展した1960～1970年代にかけての時期である。急速な都市化の進展を受け、1971年にはメルボルン都市圏計画政策（Planning Policies for the Melbourne Metropolitan Region）が推進された。増え続ける人口に対応して、この計画では、1985年までに大都市圏人口が330万～350万に達するものと見込み、既存の鉄道路線や主要交通路に沿った7つの大都市圏内の「成長回廊」と、一方で市街地のスプロールを防止するために都市の周りに「緑のくさび」（Green Wedge）と呼ばれる緑地帯が設けられた。このような、大都市圏全体を対象とした開発推進軸と抑制軸の組み合わせは、古くはロンドン大都市圏のニュータウン開発とグリーンベルト構想はもちろん、コペンハーゲンの「フィンガープ

ラン」や、ポートランドの「成長境界線」とも共通する概念に基づいている(堤、2019)。

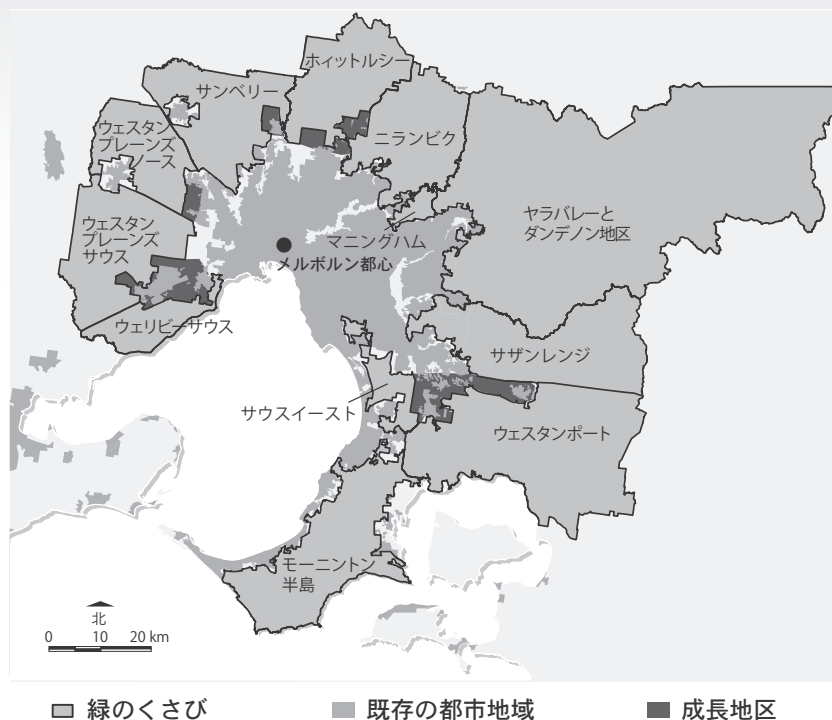
ヴィクトリア州政府は、メルボルン大都市圏の将来計画として、「メルボルン2030：持続的成長計画」を2002年に公開した。この計画は、2001年時点で約350万人だったメルボルン大都市圏の将来人口が、2030年に500万人を超える規模になることを想定したものであり、交通計画と密接に連動した開発計画であった。

とくに注目されることは、大都市圏の縁辺部（アーバン・フリンジ）の低密度地区における開発を減らし、既存の市街地部分へ新規開発を誘導することで、コンパクトな都市圏を形成しようとしたことである。

「メルボルン2030」では、市街地の無秩序な拡大を抑制する目的から、都市成長境界（Urban Growth Boundary）が導入された。図1に示す通り、12の緑のくさびは、大都市圏全体を取り囲むように分布している。「メルボルン2030」以前の大都市圏計画では緑のくさびの数も少なく、特定の交通路に沿った開発と、一方で緑のくさびで開発を抑制する姿勢が共存していたが、「メルボルン2030」では無秩序な市街地の拡大を抑制しようとする姿勢が鮮明になった。

こうしたスプロール抑制の方針と同時に、メルボルン大都市圏では、「メルボルン2030」の一環としてさまざまなアクティビティ・センターが計画的に配置された。アクティビティ・センターは交通の結節点に置かれることが多い。そこでは商業活動が盛んに行われ

図1 メルボルン2030における緑のくさび



(出典：ヴィクトリア州政府のホームページ)

ているが、それに加えて、アクティビティ・センターに行政や教育、医療などのサービスを誘致して、より長い時間とどまってもらえるような幅広い活動拠点の整備を目指している。またこの政策は、よりコンパクトな形態を目指す目的から、アクティビティ・センター以外での開発を抑制している。アクティビティ・センターからアクセスのよい所に比較的まとまった量の住宅開発を誘致し、交通アクセスと良質なサービスの両立を図ろうとする計画である。また、アクティビティ・センターの整備は、制定時からその先30年を見通した長期的視点から行われている。商業だけでなく、さまざまなサービスをアクティビティ・センターに集めることで、結果的に個人の自動車利用を減らすことを目指している(堤、2019)。

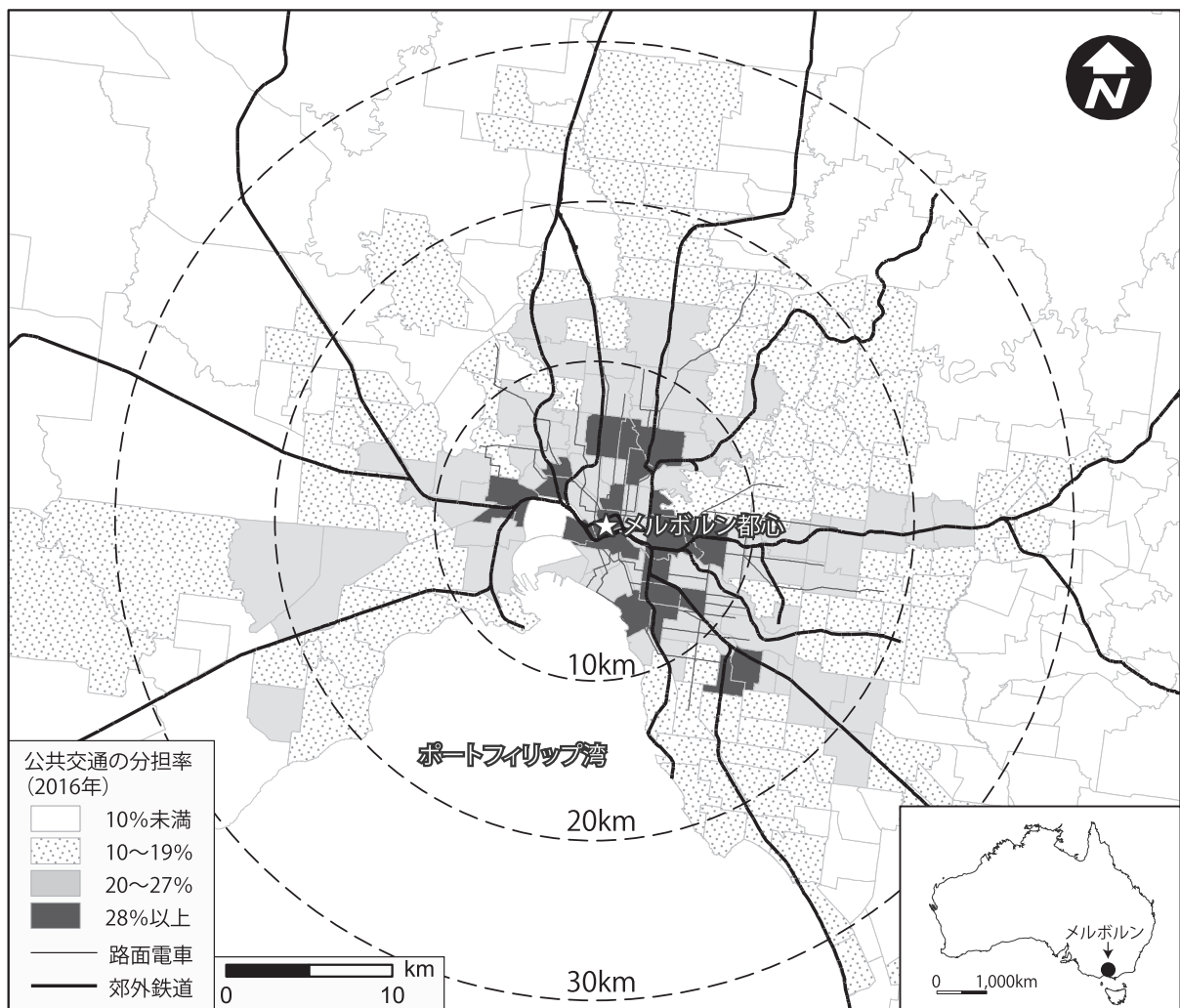
3 メルボルンは本当にコンパクトシティか？

このように、メルボルンは、コンパクトシティの成功例として世界でも最も有名な都市の一つである。前述したように、公共交通の利便性の高さがこうした評価をもたらしているが、大都市圏全体をみた場合、はたして本当にそうだと言い切れるだろうか。

Currie et al (2018) によれば、メルボルンの都心から10km以内 (Inner Melbourne) の居住者は、車を所有しない人の割合が13.0% (2001年) から27.3% (2018年) へと大幅に増加した。都心から10km以内だけをみれば、多くのコンドミニアムが供給され、その住民が

車を所有しなくても通勤や日常の移動にはそれほど困難はないと考えられる。一方で、大都市圏の中間域 (Middle Melbourne: 都心から10~20km) では車を所有しない人の割合が45.7% (2001年) から42.7% (2018年) へとポイントを落とした。さらに、世帯において2台以上の車を所有している人の割合は、28.4% (2001年) から50.0% (2016年) へと大幅に増加した。また、大都市圏の外縁部 (Outer Melbourne: 都心から30km以上) では車を所有しない人の割合が16.4% (2001年) から16.9% (2018年) とほぼ横ばいであるが、世帯において2台以上の車を所有している人の割合は、20.8% (2001年) から54.7% (2016年)

図2 メルボルン大都市圏における公共交通分担率 (2016年)



(出典: SGS経済企画のデータをもとに筆者作成)

へと大幅に増加した。

メルボルン大都市圏の公共交通分担率を示した図2によれば、都心近くでは公共交通分担率が高く、自動車依存は改善されているといえるものの、大都市圏全体を俯瞰した場合は公共交通分担率が低く、公共交通優位というよりは高い自動車依存の状態にある。郊外に向かえば、一般に住宅価格は安くなる。そのため、車がなければ移動もままならないようなアクセスの悪い場所でも住宅開発が行われ、所得が高くない住民が住宅を取得しているのが現状である（堤、2019）。

予想を上回るスピードで人口が増加し続けるメルボルン大都市圏において、とくに外縁部では、予想を上回るペースで進行する人口増加の圧力に押されて、現実的には無秩序な開発ともいえる安易な住宅開発が進行し、結果として自動車依存が改善されない現状も見えてとれる。コンパクトシティの追求が、本当に住みやすいサステナブルな都市をつくりあげることができるのかは議論の余地がある。

また、本稿執筆時の2021年の3月から同年10月17日まで、新型コロナウイルス感染者の急増対策として、メルボルンは世界でも最長の262日という異例の長さのロックダウンが続いた。その間、ロックダウンに反対するデモも頻発した^{*5}。ロックダウンによって活気を一時失い、デモの取り締まり強化によって街頭に警察官の姿を頻繁に見かけるようになった雰囲気嫌って、気候も暖かいゴールドコースト（クイーンズランド州）に移住する人々が増加しているという^{*6}。世界で最も住みやすい都市の一つといわれたメルボルンが、今後の成長戦略では岐路に立っている。

*1 (財)自治体国際化協会 (CLAIR) 『メルボルンにおけるコンパクトシティ政策について』2018年. <http://www.clair.or.jp/j/forum/pub/docs/462.pdf> (最終閲覧: 2021年10月29日)

*2 前掲*1

*3 前掲*1

*4 <https://www.theage.com.au/national/victoria/proud-or-mad-melbourne-s-marathon-lockdown-becomes-the-world-s-longest-20210930-p58w9w.html> (最終閲覧: 2021年10月29日)

*5 <https://www.abc.net.au/news/2021-09-26/anti-lockdown-covid-protests-melbourne-mainstream-media-distrust/100490148> (最終閲覧: 2021年10月29日)

*6 <https://www.abc.net.au/news/2021-05-05/qld-coronavirus-internal-migration-melbourne-lockdown-regional/100114442> (最終閲覧: 2021年10月29日)

【参考文献】

Currie, G., Delbosc, A. and Pavkova, K. 「Alarming Trends in the Growth of Forced Car Ownership in Melbourne」 『Australasian Transport Research Forum 2018 Proceedings』 2018年. https://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0004/1515676/ATRF2018_Paper_8_Forced-Car-Ownership-in-Melbourne-.pdf (最終閲覧: 2021年10月29日)

堤 純 (編著) 2018. 『変貌する現代オーストラリアの都市社会』 筑波大学出版会、200p.

堤 純 2019. 8章 「オーストラリア・メルボルン—急激な人口増加に対応する都市機能の集約」 pp.216-248. 谷口 守編 『世界のコンパクトシティ：都市を賢く縮退するしくみと効果』 学芸出版社、251p.

著者略歴

堤 純 (つづみ・じゅん)

1969年北海道生まれ、群馬県育ち。筑波大学大学院博士課程地球科学研究科中退。北海道大学助手、愛媛大学准教授、筑波大学准教授を経て2019年より筑波大学生命環境系教授、博士（理学）。メルボルン大学（2005年）およびモナシュ大学（2008年、2009年）の客員研究員を歴任。専門は地理学。著書に『変貌する現代オーストラリアの都市社会』（筑波大学出版会）、『Urban Geography of Post-Growth Society』（東北大学出版会）など。