

CLAIR REPORT No. 434

オーストラリアにおける地域活性化・
都市再生政策について
～ニューサウスウェールズ州を中心に～

Clair Report No.434(Jun 28, 2016)
(一財)自治体国際化協会 シドニー事務所



一般財団法人

自治体国際化協会

「CLAIR REPORT」の発刊について

当協会では、調査事業の一環として、海外各地域の地方行財政事情、開発事例等、様々な領域にわたる海外の情報を分野別にまとめた調査誌「CLAIR REPORT」シリーズを刊行しております。

このシリーズは、地方自治行政の参考に資するため、関係の方々に地方行財政に関わる様々な海外の情報を紹介することを目的としております。

内容につきましては、今後とも一層の改善を重ねてまいりたいと存じますので、御叱責を賜れば幸いに存じます。

本誌からの無断転載は御遠慮ください。

問い合わせ先

〒102-0083 東京都千代田区麴町 1-7 相互半蔵門ビル

(一財)自治体国際化協会 総務部 企画調査課

TEL: 03-5213-1722

FAX: 03-5213-1741

E-Mail: webmaster@clair.or.jp

はじめに

オーストラリアは、面積が日本の約 20 倍で、人口は約 5 分の 1 という、我が国とは対照的な国土、人口密度を有する国である。一方で、三大都市圏の人口が約半数、多くの州の州都の人口ウエイトが約 6 ～ 7 割に達するなど、大都市への過度の集中や地方部での人口流出といった両国共通の課題も有している。

本編は、オーストラリアでの地域振興の取組の事例、特に、ニューサウスウェールズ州の政府機関の都心部からの移転と地方中核都市である同州ニューカッスル市での都市再生事業を紹介する。

前者については、オーストラリア最古であり、最大の都市である州都シドニーに集中する政府機関について、20 年あまり前から地方部への移転を進めており、近年は都心部から都市圏内での移転に重点を置きつつある。連邦を構成する州として国家組織にも相当する機構であり、その最大の単位も「Ministry」すなわち省を指すものであることから、現在我が国で検討が進められている政府関係機関の地方移転と比することも可能であると考えられる。

一方、後者の都市再生事業については、産業都市からの転換が迫られたニューカッスル市において、州・市がともに関与して、都心部の再生事業が具体化されつつある。こちらも我が国での都市再生の取組と対照ができる。

これら本編での事例を参照していただき、今後の自治体での課題解決の一助となれば幸いである。

(一財) 自治体国際化協会シドニー事務所長
上坊 勝則

目次

概要

第1章 オーストラリアの人口分布及びまちの特徴と政府機構	1
第1節 人口分布の特徴	1
第2節 まちの特徴	2
第3節 オーストラリアの政府構造	3
第2章 オーストラリアの地域開発	6
第1節 連邦政府	6
第2節 州政府	7
1 NSW州政府の地域開発	7
2 Decade of Decentralisation (10年間の都市集中排除政策)	8
3 州政府の省庁移転事例及び最近の動向等	9
第3章 都市の再生 ～ニューカッスル市の中心市街地活性化事業～	14
第1節 ニューカッスル市の概要	14
第2節 ニューカッスル開発歴史の概略	16
第3節 ニューカッスルの課題等	17
第4節 中心市街地の活性化政策	19
1 Urban Renewal SEPP 2010	19
2 ニューカッスルの中心部に適用されている戦略など	22
第5節 2012年戦略	22
1 ビジョン	23
2 ニューカッスルの戦略的重要性	23
3 基本原則	24
4 具体的な施策	25
5 戦略の実施	28
6 これまでの経過と成果	28
第6節 鉄道の廃止とライトレール	29
参考文献	32
おわりに	33

概要

オーストラリアでは、移民の受入を中心として、現在も年間約 1.5%の人口増加が続いており、将来も引き続き人口が増加することが予想されている。このように人口減少が叫ばれる日本と状況は異なるが、一方で大都市への人口集中の問題と、これに並行して生じる地方部での人口流出の問題など、日本が抱える課題と共通するところもある。

本レポートで紹介するニューサウスウェールズ州の地域の活性化、都市の再生事業の基本的な政策、事業の考え方は、今後、日本で同様の事業を検討する際に大いに参照できるものとする。

第1章では、人口分布の特徴、地方部でのまちの特徴、各政府機関の役割の概要を説明する。

第2章では、ニューサウスウェールズ州政府が行っている省庁移転事業を紹介する。

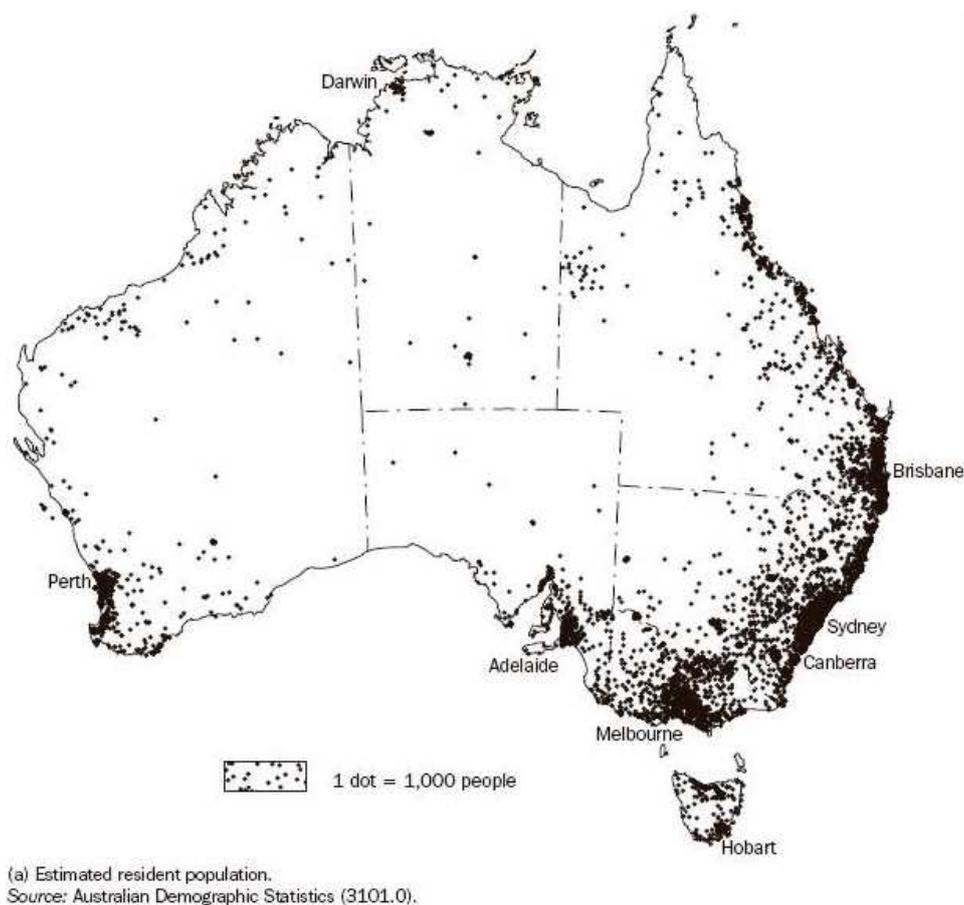
第3章では、都市再生の一例としてニューカッスル市中心部で行われている中心市街地の活性化事業を紹介する。

第1章 オーストラリアの人口分布及びまちの特徴と政府機構

第1節 人口分布の特徴

オーストラリアは日本の面積の約20倍と広大である一方、人口は約5分の1と少ない。しかし、その人口のほとんどは図1が示すとおり、沿岸部、特に東海岸側に集中している。また、連邦政府地域開発省（Department of Infrastructure and Regional Development）のレポート（State of Australian Cities 2014-2015）¹によると、2011年には、人口の約半数がシドニー、メルボルン、ブリスベンの3大都市圏に住んでおり、また、2013年では、1,800万人以上が主要20都市²に住んでいる（総人口は2015年で約2,360万人）とされており、大都市への人口の集中が進んでいる国といえるだろう。（図2参照）

オーストラリアの人口分布（図1）

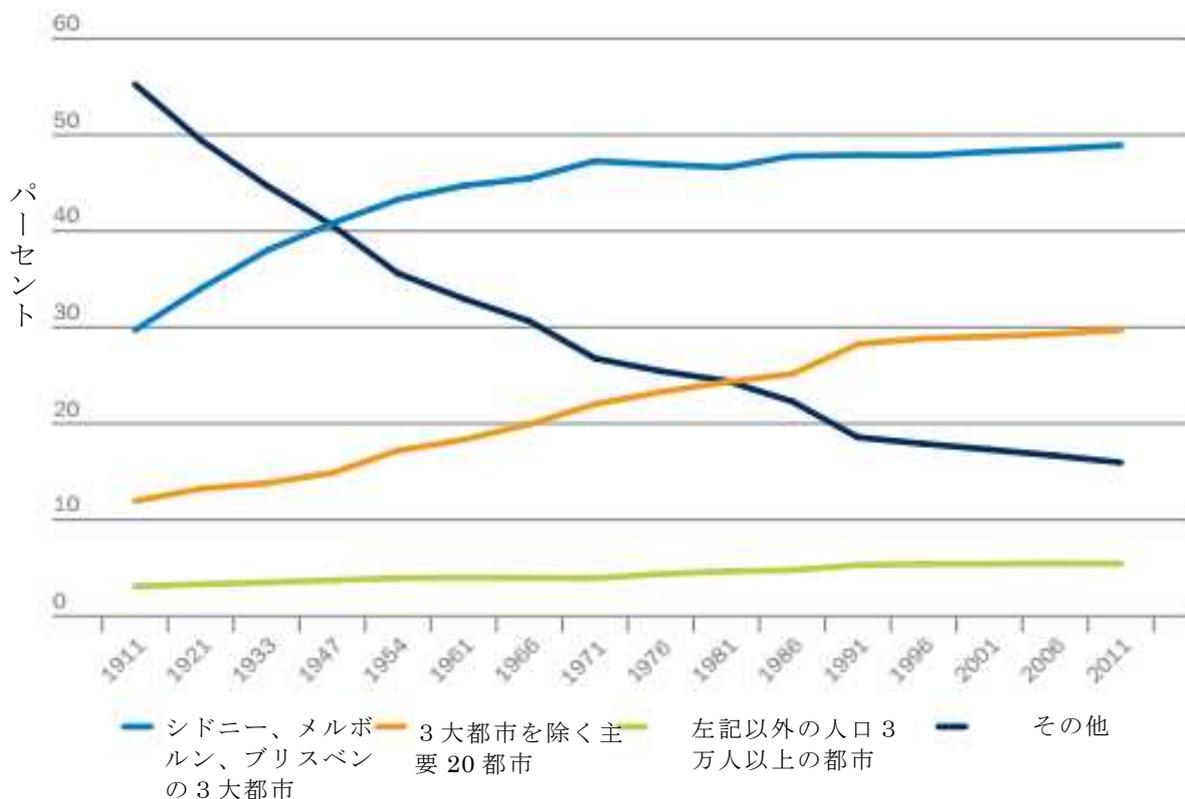


¹ P.13、14 参照

https://infrastructure.gov.au/infrastructure/pab/soac/files/2015_SoAC_full_report.pdf

² シドニー、メルボルン、ブリスベン、パース、アデレード、ゴールドコースト、ニューカッスル、ホバートほか12都市を指すが、都市圏等を指すため、単一の自治体を指すものではない。

各都市の総人口に占める割合³



第2節 まちの特徴

オーストラリアの地方部でよく見るまちの特徴として、日本における人口が同規模の都市に対して都市的施設の集積度や中枢性が高いということが挙げられる。

いわゆるまちの中心部（Central Business District⁴）にスーパーマーケット、レストラン、パブ等の都市的施設が集まっており、場合によってはスーパーの隣に同様の店舗があるなど、まちのCBDに人が集まるようにまちがつけられていることが多い。また、CBDにおいてもショッピングセンターには駐車場が完備されているほか、個別の店舗の前にも一定時間の路上駐車が認められている。広大な土地に新たにまちを築いてきた経緯があることは前提となるが、自動車交通を中心としてまちづくりが行われている。

そのため、筆者が実際に体験したことであるが、小さなまちを自動車を通り過ぎるときでさえ、そこがまちのCBDであると一目してわかることが多い。シドニー、メルボルンやブリスベンなどの州都や一部の都市は除くが、日本における感覚からすると実際の人口規模より見た目の人口規模の方が大きく感じる人が多い。

³ 出典 State of Australian Cities 2014-2015

⁴ 以下「CBD」と呼ぶ。

第3節 オーストラリアの政府構造

オーストラリアの政府構造は、連邦、州（準州、特別地域を含む）⁵及び自治体からなる三層制である。ただし、元々自治権を持っていた植民地政府（後の州政府）が統一国家形成の必要性により、連邦国家を形成した経緯から、第二層である州政府は日本の都道府県に比べて強力な権限を有している。

連邦政府の権限は連邦憲法に記載されたものに限られており、具体的には関税・消費税の課税、貨幣の製造など連邦政府のみが行使し得る専属的権限と社会福祉など連邦政府も州政府も行使し得る共管権がある。州政府の権限は「連邦政府の権限を除き、連邦成立前から有していた植民地政府の権限の全ては州政府が引き継ぐ」と連邦憲法第107条に規定されており、学校教育、病院、土地利用、農業など広範囲に及んでいる。

自治体は、連邦憲法ではなく、各州の自治体法により存立している。その権限は日本の市町村に比べると非常に限られており、地方道路・上下水道等の整備、ごみ収集関連サービスが中心になっている。ただし、事務は各自治体により相当差があるものの州の自治体法の定める範囲内でその規模や地域性に応じた様々な施策が行われており、都市部の自治体の事務は概して農村部の自治体に比べて広範に及んでいる。

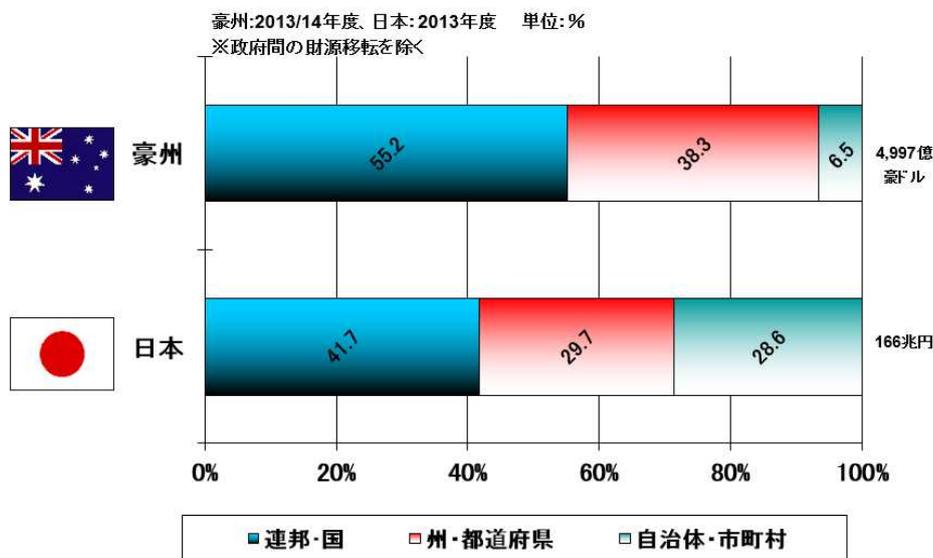
各政府の権限

連 邦		州・特別地域		自治体
専属的権限	共管権	その他の権限		
連邦憲法に規定されている、連邦に専属する権限	連邦憲法に規定されている、連邦政府と州政府が行使し得る権限	専属的権限・共管権以外の権限（州政府のみが行使し得る権限）		各州がそれぞれの地方自治法により自治体に付与した権限
〈例〉	〈例〉	〈例〉		〈例〉
<ul style="list-style-type: none"> • 関税・消費税の課税 • 硬貨製造 • 連邦憲法改正の発議 など 	<ul style="list-style-type: none"> • 関税・消費税以外の課税 • 防 衛 • 外 交 • 社会福祉 • 年 金 • 郵便制度 • 度量衡制度 • 銀行運営 • 保険運営 • 著作権制度 など 	<ul style="list-style-type: none"> • 警 察 • 消 防 • 救 急 • 公立学校 • 公立病院 • 環境保全 など 		<ul style="list-style-type: none"> • 地方道整備 • 山火事対策 • 公衆衛生 • 児童保育 • ごみ収集 • 建築確認 • 土地利用計画 など

⁵ 特別に規定しない限り、「州」と呼ぶ。

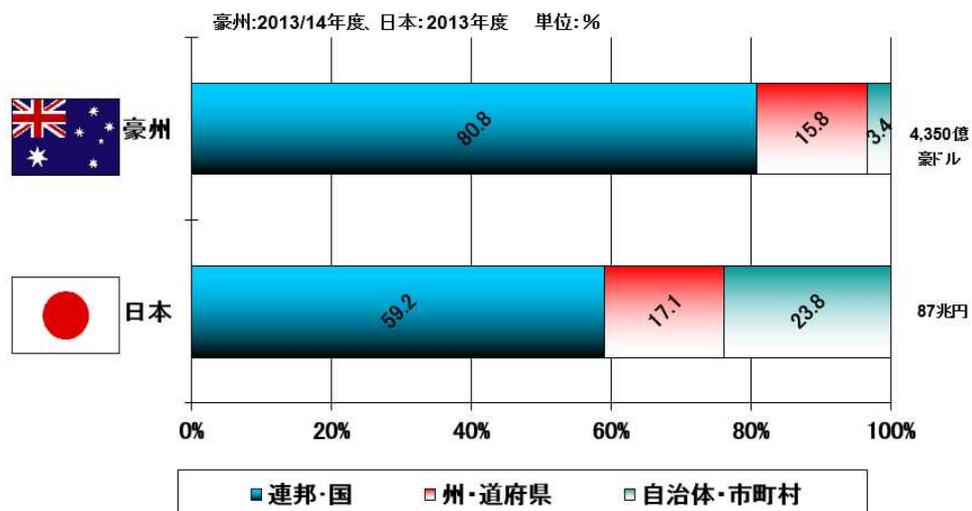
財政状況を見ても自治体の歳出・歳入は日本の自治体に比べて圧倒的に少ない。歳出では全政府における自治体の歳出の割合は6%強に過ぎず、歳入では3%強にとどまる。このように、行政サービスの提供の主体に占める自治体のウエイトは相当小さく、先に見た自治体の役割分担が極めて小さいことと呼応している。ちなみに、総職員数においても自治体職員数のシェアは10%弱と役割の小ささが示されている。この状況を受けて、都市再生事業における州政府の役割は極めて大きくなっており、例えばシドニー市内でも balan g aler 地区のウォーターフロント再開発事業やライトレール（路面電車）の敷設などは州政府が行っている。

日豪政府部門の財政比較（歳出）



出所:豪州政府統計局(ABS)5512.0、財務省財政関連資料、総務省地方財政白書から作成

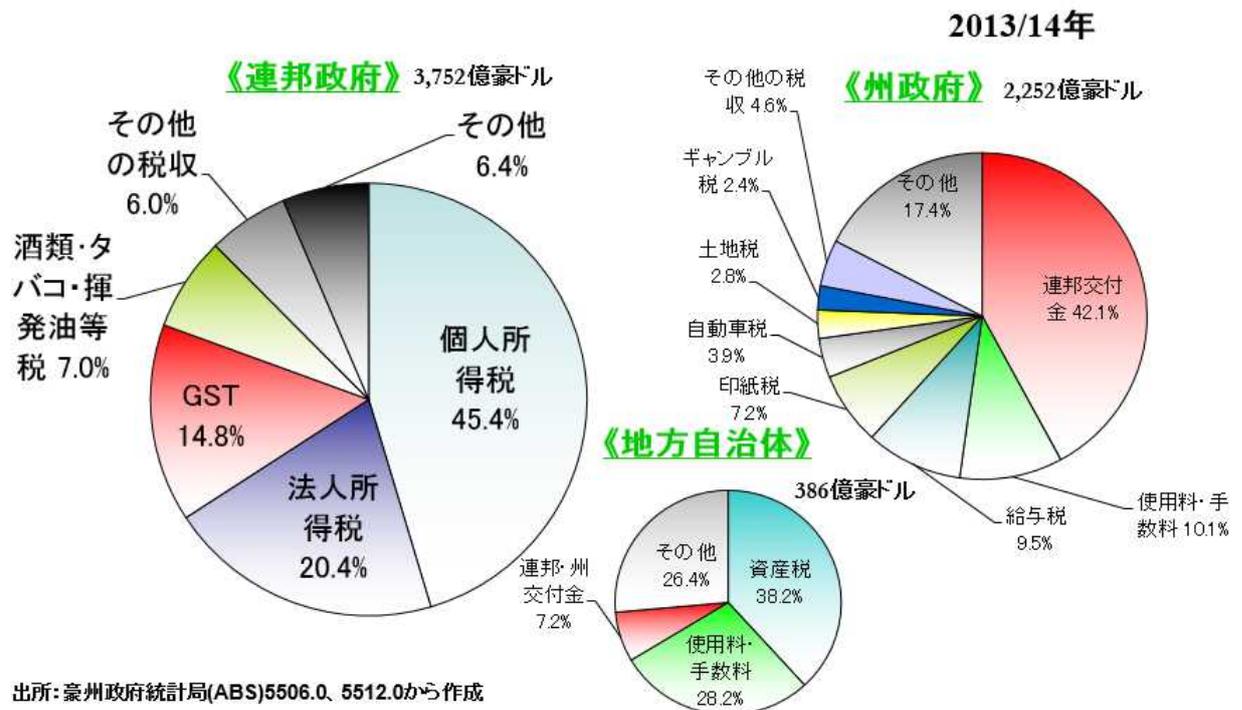
日豪政府部門の財政比較（税収）



出所:豪州政府統計局(ABS)5506.0、総務省地方財政白書から作成

注:東京都が撤収した市町村税相当額は、市町村税に含み、道府県に含まない

以上が基本的なオーストラリアの政府構造となるが、州政府は歳入の約40%を連邦政府からの交付金に依存していることや、一部製品に対する全国統一された規制の導入の必要性などから連邦政府の影響力が高まってきている。また、地域からはより住民に近い自治体に対するニーズも高まっており、自治体もこれまで主であった道路整備やごみ収集といったものから変化しつつあるというのが現状である。



第2章 オーストラリアの地域開発

第1節 連邦政府

地域開発は連邦憲法に連邦政府の責任として列挙されてはいないが、1940年代には、既に連邦政府も地域開発に関わっていく方策が行われている。このときは、第二次世界大戦中の低い失業率を終戦後も維持する方法の一つとして考えられ、地域開発に対して連邦政府が関わっていくとされたものであった。

ただし、これ以降、連邦政府が常に積極的に関わってきたわけではなく、地域開発は第一義的には州政府の責任であるとされ、連邦政府の地域開発への関わりが弱まった時期や、一方で州政府や自治体の地域開発を支援することは連邦政府の責任として積極的に関わった時期があるなど、その時々政権によって、地域開発に対する政府の方針や政策が変更されながら今日に至っている。

現在は、地域開発についてはインフラ・地域開発省（Department of Infrastructure and Regional Development）が担当しており、地域開発支援のための補助金プログラム等を行っている。また、連邦政府が主導し地域開発を支援するため、全国各地に55の地域開発委員会（Regional Development Australia Committee）⁶をつくり、全国組織のネットワーク（Regional Development Australia）を組織している。

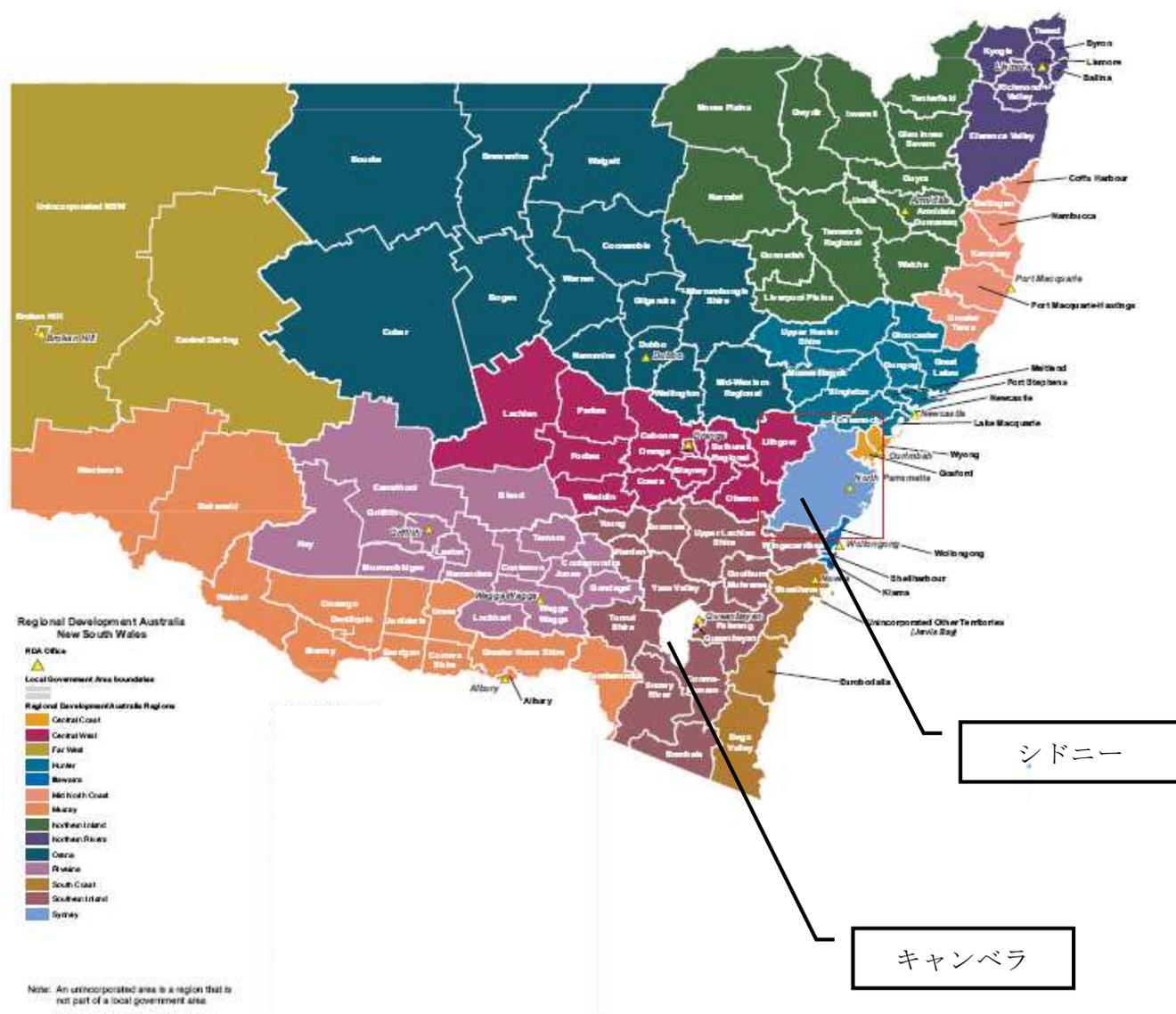
RDA 委員会は連邦政府、州政府、自治体やビジネスグループ、コミュニティーグループ等とともに働く地域のリーダーで構成されており、会議やセミナーの開催、地域開発事業の支援、連邦政府、州政府、自治体などが行っている補助金について、コミュニティーへ情報提供や助言を行っているほか、連邦、州、自治体に対しても助言等を行っている。また、地域の学校や企業等と連携し、生徒に科学、数学、物理、エンジニアリングの分野を学ぶことを促進させる事業を行っている RDA 委員会もある。

なお、ニューサウスウェールズ（New South Wales）⁷の区域では、過去、地域支援のため連邦政府が Area Consultative Committee（エリアコンサルタント委員会）を、NSW 州政府が Regional Development Board（地域開発委員会）を有していたが、2009年に連邦政府と州政府の合意により対象地域ごとに1つの組織（現、RDA 委員会）と統合することとなり、現在、都市圏域などにより分けられた14の地域にそれぞれ RDA 委員会がある。（図3を参照）

⁶ 以下、「RDA 委員会」と呼ぶ。

⁷ 以下、「NSW」と呼ぶ。

RDA 委員会別のカバーエリア（キャンベラは除く）（図 3）



第 2 節 州政府

1 NSW 州政府の地域開発

ここでは、オーストラリア最大の都市シドニーを州内に有する NSW 州の取組について説明する。第 1 章第 3 節で紹介したバラングルーや鉄道網整備など様々な地域開発が州政府により進められているが、なかでも今回は、現在、我が国でも注目されているように、地域経済の成長を促すための施策の一つとして NSW 州政府が行っている省庁等をシドニー中心部から他の地域へ移転させる方策をとりあげる。

少なくとも 20 年以上前から省庁移転がなされているが、2011 年 9 月に NSW 州政府が発表した 10 年計画「NSW 2021 - A PLAN TO MAKE NSW NUMBER ONE (NSW をナンバーワンにするための計画)」の中で、州の経済を成長させることを目標の一つ

に定めており、地域経済を安定的かつ戦略的に成長させるための方法の一つとして民間部門、公共部門ともに都市への集中を避け、地域の雇用創出のため地方への移転を促進するとしている。現在、州政府ではこの 10 年計画の目的に基づいて **Decade of Decentralisation**⁸（10 年間の都市集中排除政策）が行われている。なお、この政策は公共部門だけでなく民間部門に対してもシドニー中心部から他の地域への移転を促そうとする政策でもある。

2 Decade of Decentralisation（10 年間の都市集中排除政策）

（1）概要

2012 年 11 月に州政府はこの政策に関連する、税制度や補助金制度、省庁移転などのプログラムや施策を考察するためにタスクフォースを任命し、2013 年 4 月にその結果報告を受けている。同年 8 月に州政府は、その報告書に対し **NSW Government Response to the NSW Decentralisation Taskforce Report**（都市集中排除タスクフォース報告書に対する回答）を発表した。

回答の中で「10 年間の都市集中排除政策は、NSW 州政府にとって、将来、各地域がより重要な役割を確実に担えるようにするための重要な政策」と述べられており、この政策は、地域の経済発展、州内の人口増加に対する対応、地域が地元に関わる政府の政策等の意思決定に参加する機会を増加させるために行われるものとされている。

（2）目的

この政策の目的は大まかに次のようなものとされている。

- 地域経済とコミュニティの持続可能性と発展を支える。
- シドニーからその他の地域へ、人や投資を促す。
- 地域のコミュニティが政府の意思決定に関与する機会を増やす。

（3）指針・目標

次の点が本政策を進める上での重要な指針・目標として挙げられている。

- 地域の着実で戦略的な成長とともに、集中を排除するための戦略や施策を積極的に進める。
- 人々が地域で暮らすために必要なサービスを確実に質の高いもので受け取ることができるように確保する。
- 自治体が政府の意思決定に関与する機会を増やす。
- 緑、都市の土地と地方の住宅需要などのバランスを考慮しながら、今後増える見込みの人口増加に対応する。
- 生産性を高め、また、地域の経済成長を促せるようにインフラ整備を進める。
- シドニー中心部以外の地域への公共部門の移転を更に進められるように精査

⁸ Decentralisation は地方分権と訳されることも多いが、ここでは省庁等のオフィス移転を指す。

する。

- 自治体と協力し、地元にとって優先度の高いものを州の道路予算を使って道路整備をすすめる。

(4) 具体的な施策

さらに、指針・目標に従い以下の施策が重要なものとして挙げられている。

- 地域の経済能力を高め、海外市場とつながる機会が増えるように地方のインフラ整備、特に交通網の整備を進める。
- 鉱山の影響がある地域へのインフラ整備支援を進める。
- 補助金によりシドニー、ニューカッスル、ウーロンゴンなどの都市部から地方への移住や転職を促す。(現在、これらの補助金は終了している。)
- 就職の機会を増やすため、追加で職員を採用した際の給与税⁹を緩和する。(NSW 州全体で 10 万の雇用を増やし、そのうち 40%は地方部での増加を目指す。)
- 政府が政策やサービス、プロジェクトを決める際に、対象地域の自治体やコミュニティがより参加できるようにする。
- 自治体が行う人口成長や交通等に関する政策や戦略等を支援する。
- 地域の成長を促すため、州政府機関の移転を進める。

3 州政府の省庁移転事例及び最近の動向等

これまで NSW 州政府は、いくつかの省庁等の本省や一部の機関をシドニー中心部から他の地域へ移転させている。ここでは、Decade of Decentralisation が導入される前に行われた事例ではあるが、比較的規模の大きいと思われる 2 つの移転事例と最近の動向等を説明する。

なお、都市集中排除タスクフォース報告書に対する回答の中で、省庁等移転は地域に長期雇用の創出にもつながるものとしており、2021 年までにシドニー CBD にあるオフィスを少なくとも 10 万 m²減らすことや公共部門 1,500 のポストを地方へ移転していくことが目標に設定されている。

【事例 1】農業省の移転 (Department of Agriculture) ¹⁰

NSW 州政府は、1992 年 1 月に農業省の本省をシドニー中心部から西に約 260 キロ離れた内陸のまち、オレンジ (Orange) に移転させた。車では約 3 時間 50 分、シドニー空港からは飛行機では約 1 時間の距離にある。なお、農業省の移転は、NSW 州で最初の大きな省庁移転事例とされている。1991 年 12 月当時の州議会の議事録¹¹を見る

⁹ 給与税は、雇用主が支払った給与に対する州税で、事業を行っている州または準州の非課税限度額を越えると雇用主に納税義務が発生する。

¹⁰ 省庁再編等もあり、現在は第一次産業省 (Department of Primary Industries)

¹¹ Parliament of NSW ウェブサイト

<https://www.parliament.nsw.gov.au/Hansard/Pages/HansardResult.aspx#/docid/HANSARD-1323879322-623>

と、農業省担当大臣が移転理由を次のように挙げている。

- ・本庁舎の賃借料の著しい抑制
- ・農業省を利用するクライアントが多い地域でサービス提供できること
- ・職員のキャリア成長の促進
- ・州の中央西部地域の経済発展への貢献
- ・省のニーズに基づいた建物の利用できること など

シドニー中心地の事務所賃貸費用の高騰等が移転理由に挙げられているが、当時から地域経済への貢献も狙った事務所移転が実施されていたことがわかる。

また、2012年に移転20周年に際して、州政府は報道発表を行っている。当時の州副首相と第一次産業省の大臣の移転後の効果の評価として、「当時、単独の省庁移転としては最大だった農業省の移転は、オレンジに庁舎を移転して以降、地元に対して就職の機会を増やすなど地域の経済に貢献しており、地域経済の重要な役割を担っている」とした。

なお、輸出促進担当等ビジネス関連の部局は現在もシドニーにオフィスがあり、本省への出張の際、職員は飛行機で移動し、宿泊を伴うものも多いようであるが、2016年2月現在も第一次産業省の本庁舎としてオレンジにある。

—まちの概要—

オレンジは州の中央西部に位置した人口約4万人のまち。ワイン造りが盛んで多くのワイナリーがあり旅行者に人気がある。また、地元のレストランやカフェが評価されたのに伴い、オレンジは食の宝庫（Food Capital）と評価されるようになってきている。

職業関係では、ヘルスケアサービス、教育、小売の分野で働く住民が多く、また、近くにオーストラリアで最大規模の金の採掘場があるなど、鉱業分野での労働者も多い。

小中高校のほか、チャーレス・スター大学（Charles Sturt University）のキャンパスやTAFE（州の職業訓練校）のキャンパスもある。

【事例2】労働局移転（WorkCover NSW）

NSW州政府は、2002年9月に労働局の本庁をシドニー中心部から北に約80キロ離れたゴスフォード（Gosford）に移転させた。車で約1時間20分、電車で約1時間30分の距離にある。移転は、1999年に行われた州選挙の際の選挙公約でもあったが、470人以上の職員がゴスフォードの新庁舎で勤務することになった。職員が地元で食事、買物をするといったことによる地域経済への貢献が期待されたほか、労働局庁舎に対する清掃サービス、警備サービスや公用車のメンテナンスなどを地元業者が行うといったことから新たな地域雇用が生まれることも期待された。

カスタマーサービスの改善のため、いくつかの業務はシドニーに戻されたが、現在

も労働局の本庁舎としてゴスフォードにある。

—まちの概要—

州都シドニーの中心部及び州内第二の都市であるニューカッスルからともに約 80 キロの距離にあるなど、大都市に比較的近く利便性も高い。人口も約 16 万 3 千人とオーストラリアの自治体としては比較的大きくセントラルコースト地域の中心都市である。

職業関係では、ヘルスケアサービス、小売、建築の分野で働く住民が多い。

大きなショッピングセンターが郊外にできたことや商業施設がまちの各地に広がったことなどもあり、市内中心部の商業、特に夜間の活気が失われていた状況であったが、現在、州政府と自治体が連携して、市内中心部の活性化事業が進められている。2031 年までに市内中心部に新たに住民 1 万人増やすことと 6 千の雇用創出を目標に、市内中心部や隣接するウォーターフロント等の再開発が進められている。また、今後、州政府機関の 300 の事務に係るオフィスがゴスフォードに移転する予定¹²になっている。

再開発が進められているウォーターフロント¹³



【最近の省庁移転の動向等について】

NSW 州政府の記者発表資料によると、教育省の移転（次の「政策の進め方等について」参照）を除いても、既に家族及び地域サービス省（Department of Family and Community Service）等の 1,920 の事務に係るオフィスが移転しており、3 万 8 千㎡以上のオフィススペースがシドニー CBD から減少している。

¹² 出典 Central Coast Regional Development Corporation ウェブサイト
<http://www.ccrdc.nsw.gov.au/Economic-Development/Gosfords-Waterfront-Redevelopment/FAQs-The-Transformation-Begins.aspx>

¹³ 出典 Our City, Our Destiny（2010 年にゴスフォード市に適用されているマスタープラン）

【政策の進め方等について】

NSW 州首相内閣府（Premier and Cabinet）のジラルディン・カーター都市問題担当部長及びクーシャ・バーロー氏に Decade of Decentralisation についてインタビューをしたところ次のとおりであった。

Decade of Decentralisation は、各省庁等に対して事務所が入るビルの賃貸契約が終了する際に、そのままシドニーCBDに残るか、それとも他の地域に移転するか、賃貸費用や仕事に与える影響等の費用対効果を検討させるものであり、移転は各省庁の判断にゆだねられている。このため、首相内閣府が直接各省庁等に指示し、シドニーCBDから特定の地域に移動するように促すものではない。ただし、各省庁等から検討結果のレポートが首相内閣府及び財務省に提出されることになっており、その際、アドバイスをすることはある。

移転決定のプロセスもケースバイケースであるが、直接住民へサービスを提供する機会が多い省庁が移転の対象となることが多くなる一方、州議会对応等が多い省庁はシドニーCBDに残ることになると考えられる。

NSW 州政府では、まず、シドニーCBD内の州政府のオフィススペースを 2021 年までに少なくとも 10 万㎡減らすことを目標にしている。なお、シドニー都市圏内（Greater Sydney）でのオフィスの移転については、職員へのインセンティブは義務付けられていないが、省庁が予算内で独自に職員にインセンティブを与えることは可能である。

現在、いくつかの省庁の移転が検討されているが、公表できる範囲では州教育省がシドニー中心部から西に約 25km（電車で約 30 分）離れた都市パラマッタ（Parramatta）に移転することになっている。約 1,800 の事務に係るオフィスが CBD から移ることになっており、2018 年までにまず半分が移転し、その後 2020 年までに残りが移転する予定になっている。

なお、移転に関しての課題は、近年開発が続いており、シドニー都市圏における第二の CBD といわれているパラマッタなどでも、オフィススペース不足などにより、適切な事務所を探すことが難しいことや職員が移転することをよく思っていないことである。また、省庁等の移転に対しては、自治体から要望を受けたものではなく、州の判断で行っている。

第3章 都市の再生 ～ニューカッスル市の中心市街地活性化事業～

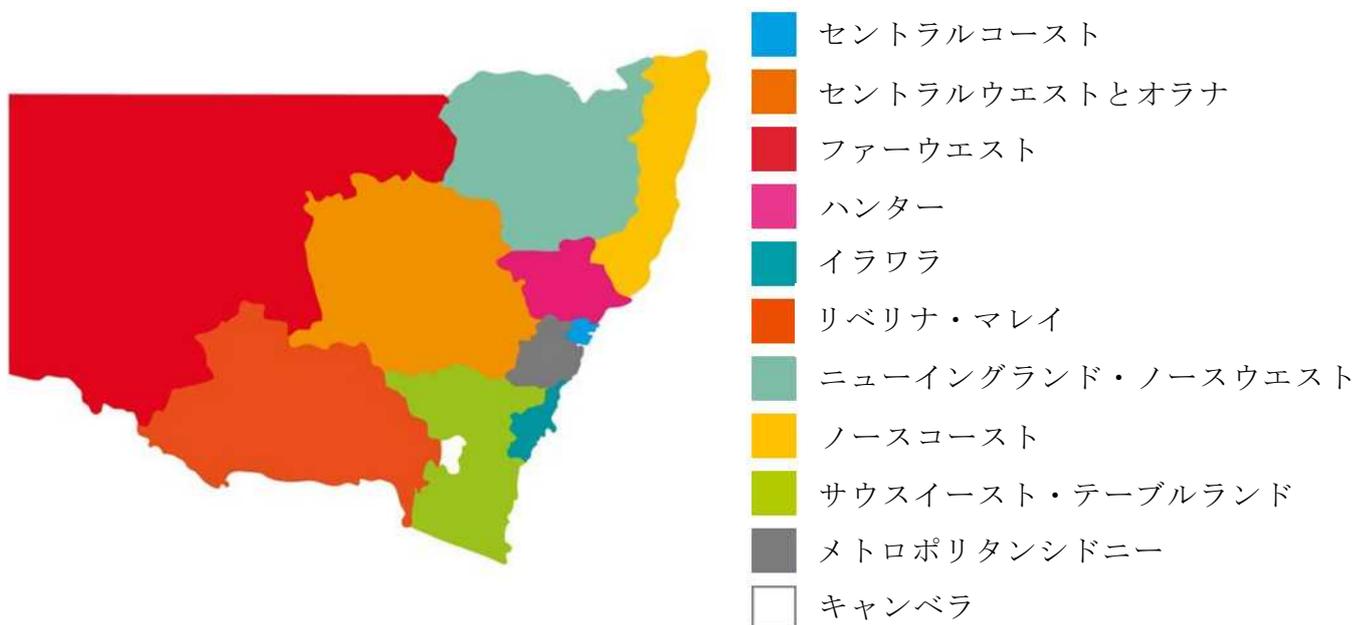
この章では、NSW 州内では様々な地域の活性化・再開発事業が州政府主導のもと行われているが、シドニーに次ぐ州内第二の都市ニューカッスル¹⁶で現在行われているハンターストリートを中心にした市内中心部の都市再生事業を紹介する。

第1節 ニューカッスル市の概要

ニューカッスル市が位置するハンター地域は昔から石炭鉱業が盛んで、ニューカッスル港は現在も世界最大規模の石炭輸出港である。また、ハンター地域ではワイン造りが盛んで、ハンターバレーには多くの有名ワイナリーがあるなど、観光地としても人気が高い。

ニューカッスル市はシドニーから北に約 160 キロ離れたまちで、市の人口は約 16 万人（都市圏では約 45 万人¹⁷）でハンター地域の中心都市である。かつては工業都市として有名であったが、近年は整備されたウォーターフロントや市内のカスタムズハウス（旧税関）などのヘリテイジ（歴史的資産）、サーファー等に人気のニューカッスルビーチ（Newcastle Beach）などがあり、観光地としても人気がある。

NSW 州の地域（キャンベラは除く）¹⁸



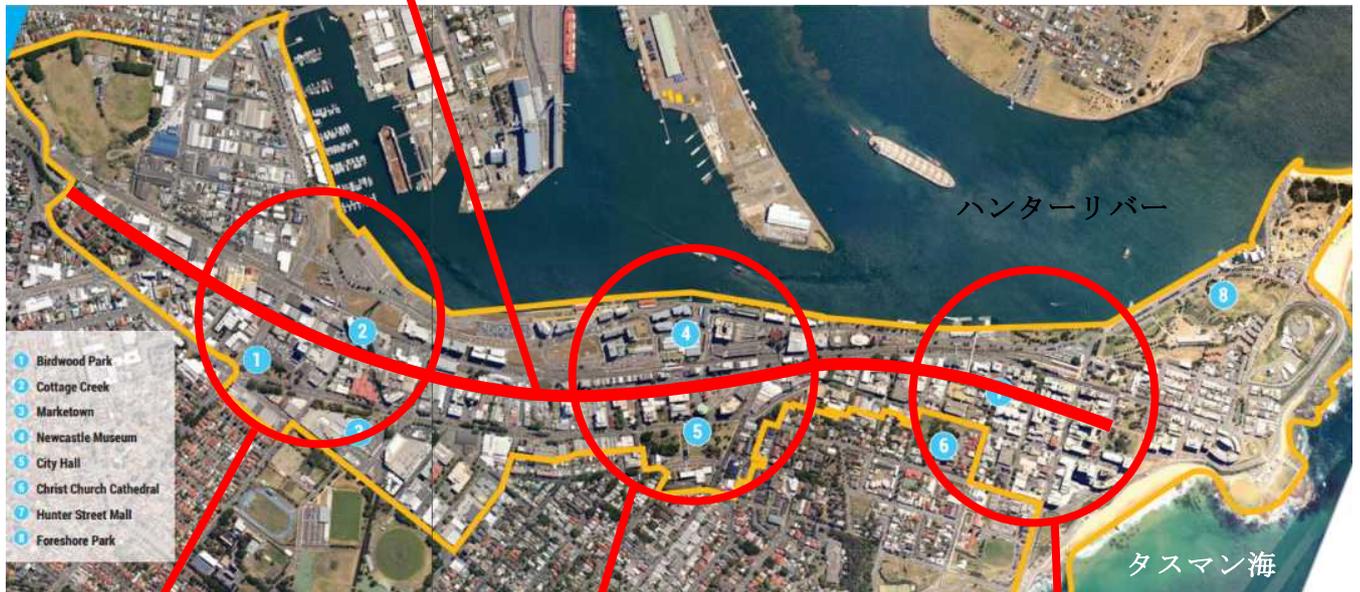
¹⁶ 一般的にニューカッスルを州内第二の都市というときは、ニューカッスル市とその周辺を含めた都市圏を指す。

¹⁷ Newcastle – Maitland の人口

¹⁸ 出典 Department of Industry, Skills and Regional Development ウェブサイト

ニューカッスル中心市街地¹⁹

ハンターストリート



West End 地区

小売や商業的に土地が利用されており、ショッピングセンター等がある。

Civic 地区

ニューカッスル市役所など行政機能やシアターやミュージアムなどがある。

East End 地区

ハンターストリートモールやヘリテイジ（歴史的な建物）などがある。

ハンターストリート²⁰



¹⁹ 出典 Newcastle Urban Renewal Strategy 2014 update

²⁰ 出典 Newcastle Urban Renewal Strategy 2012

East End 地区のハンターストリートモール（右）とヘリテイジ（カスタムズハウス）（左）



第2節 ニューカッスル開発歴史の概略

1800年代の初め頃から石炭採掘がはじまり、1800年代中頃には輸出港と商業のまちとして発展する。1915年にBHP²¹が製鉄所を創業してからはオーストラリアの主要な工業都市としての地位を確立した。この頃にまちの中心地で大規模な商業的な開発が行われハンターストリート（Hunter Street）が小売業の中心地となった。

第二次世界大戦後は、自家用車の普及等により郊外の開発が進められるようになる。60、70年代には、エネルギー分野に関連した石炭産業が拡大し、ニューカッスルとハンター地域は更に発展したが、その後はまちの経済も国際化の影響を受け、経済構造の変化が進むこととなる。

80年代には、世界的な不況の影響を受けたほか、1989年には死者13人等の被害を出したニューカッスル地震（M5.6）、1999年にはBHPの製鉄所の閉鎖、更に近年は、世界的な金融不安の影響を受け、ニューカッスルの経済や社会構造に影響を与えた。しかし、市内中心部からこれまでであった産業が撤退したものの、新たにできたウォーターフロントの土地の再開発が行われたほか、経済構造についても、依然、産業や港湾関連のサービス業がニューカッスルでは主要な役割を担っているものの、徐々に教育、ヘルスケア、金融などの分野が発展してきており、かつて重工業が中心だった経済も多様に変化してきている。

近年は経済成長とともに人口も継続的に増加している。ハンター地域の失業率ではあるが、BHPの製鉄所が閉鎖された1999年の失業率は州及び国全体より高くなっているがその後は回復している。

²¹ 鉱業、製鉄業を中心とする企業。現在のBHPビルトン。

失業率（1999年9月～2011年9月）²²

Year	Hunter	NSW	Australia
1999	10.4	6.6	7
2000	7.8	5.2	6
2001	10.1	6.3	6.9
2002	6.7	6	6.4
2003	5.8	5.7	5.8
2004	7	5.1	5.4
2005	6.1	5.4	5
2006	5.7	5.3	4.7
2007	4.2	4.7	4.2
2008	4.1	4.9	4.3
2009	4.4	5.4	5.7
2010	4.2	5.1	5.1
2011	4.6	5.4	5.2

人口の変化（2001年～2011年）²³

	2001	2011	増加数	増加率
ニューカッスル市	136,413	148,535	12,122	8.89%
NSW州	6,371,700	6,917,656	545,956	8.57%

なお、ニューカッスル市の人口は2031年にまでに19万人に達すると予想されている。

第3節 ニューカッスルの課題等

都心部のハンターストリートの周りでも住宅開発が行われたことにより、人口は増えていたが、郊外型のショッピングセンター等ができ、その影響を受け、市内中心部の小売業は悪化しており、空き店舗も増えていた。ハンターストリート自体も木陰やベンチ等のパブリックスペースの魅力が不足していたり、空き店舗の増加により、ある地域においては治安に対する不安もあるなどとされていた。

また、地図上では市内中心部とウォーターフロントにあるレストランやフェリー乗り場等とは近いものの、ハンターストリートを通り、線路を渡って、ウォーターフロントへと続く道が限られていたり²⁴、分かりにくいほか、他のストリートともウォータ

²² 出典 NSW Parliamentary Research Service

[https://www.parliament.nsw.gov.au/prod/parlament/publications.nsf/key/TheIllawarra:AnEconomicProfile/\\$File/Illawarra+Region+An+Economic+Profile+GG2.pdf](https://www.parliament.nsw.gov.au/prod/parlament/publications.nsf/key/TheIllawarra:AnEconomicProfile/$File/Illawarra+Region+An+Economic+Profile+GG2.pdf)

²³ 出典 ABS ウェブサイト

²⁴ オーストラリアにおいては、日本以上に踏切の設置が制限されている。

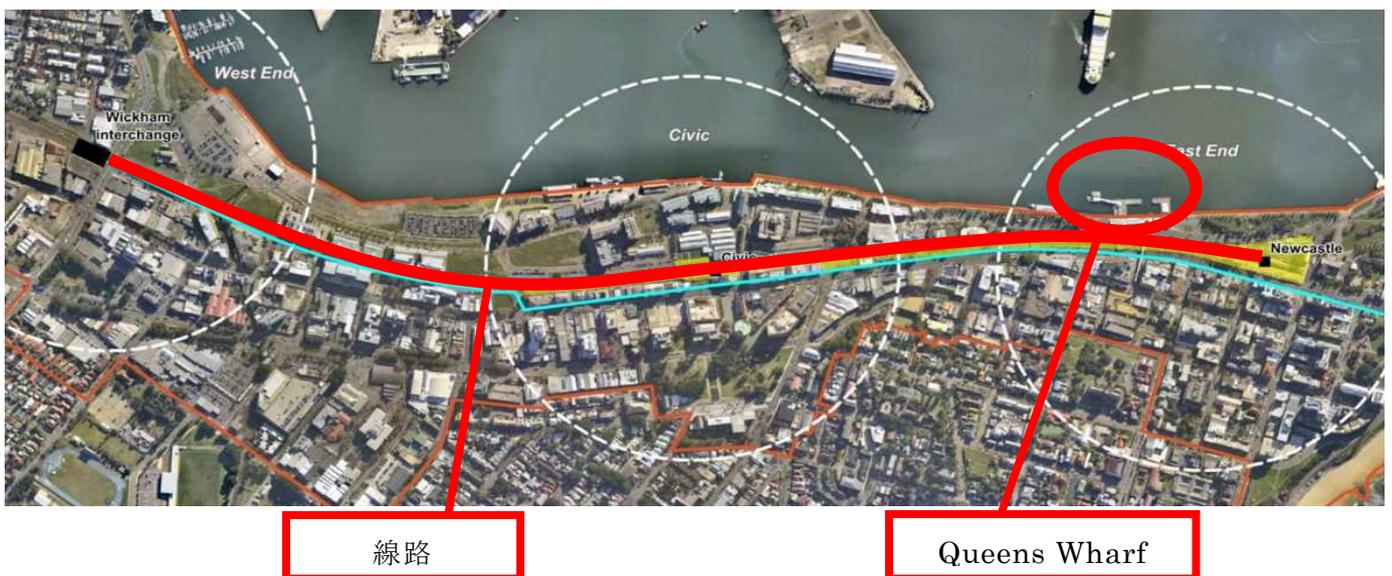
ーフロントは線路によって分断されている。また、特に市役所前の広場パブリックスペース（Wheeler Place）が有効に活用されておらず、人通りや各種イベントが少なくなっていた。

交通についても、電車、バス、フェリーなど公共交通機関が整備されているにもかかわらず、2006年に行われた調査では、朝の通勤通学のピーク時には77.4%の人が自家用車を利用していることがわかった。交通渋滞の発生や、ハンターストリートも車に多くのスペースが割かれているなど、まちの活性化を阻害されていた。

Queens Wharf²⁵（フェリー乗り場やレストランなど飲食店があるほか、釣りなどを楽しむこともできる。）



Queens Wharf 等ウォーターフロントとニューカッスル中心部を分けている線路²⁶



²⁵ 出典 Newcastle NOW ウェブサイト

<http://www.newcastlenow.org.au/must-see-attractions/queens-wharf>

²⁶ 写真部分の出典 Urban Growth NSW ウェブサイト

<http://yoursay.revitalisingnewcastle.com.au/the-program> より抜粋

第4節 中心市街地の活性化政策

これまでニューカッスル市内中心部の活性化等については、NSW州、自治体等によって多くの計画や方策が多く適用されてきたが、州政府は2012年に、既に導入されている戦略や計画等も考慮し、ニューカッスルの再開発に関する戦略（Newcastle Urban Renewal Strategy 2012）²⁷案を発表した。

この戦略は The State Environmental Planning Policy (Urban Renewal) 2010（州の環境上の計画政策（都市の再生）2010）²⁸に基づき作成されたもので、計画を担当する計画担当省だけでなく、ニューカッスル市や他の州政府機関と協働して作成された。

1 Urban Renewal SEPP 2010

Urban Renewal SEPP は都市の再生を行うべき区域（urban renewal precincts）を決め、適切な計画や戦略、規制、制限等をつくるための手続を定めたものである。この手続に従い、州の計画担当大臣が再開発を行うエリアを決めることができる。また、自治体が策定した用途地域や高さ制限等の建築制限も再開発の目的が達成されるように変更することも可能である。

Urban Renewal SEPP では大まかに、まず、都市の再生プロジェクトが行うにふさわしいと考えられる区域（Potential Precinct）が示され、様々な詳細調査が行われる。その後、計画等についてパブリックコメントを行った上で州の計画担当大臣が決定するという流れで行われる。

なお、Urban Renewal SEPP の方針として以下の点が挙げられている。

- ・既にあるインフラや計画されているインフラと土地利用計画を調和させること。
- ・活気が戻った地域のコミュニティを増やすこと。
- ・公共交通機関へのアクセスを増やすこと。
- ・幅広い住宅環境と雇用を創出すること。

（1）都市の再生プロジェクトを行うにふさわしいと考えられる区域

都市の再生プロジェクトを行うにふさわしいと考えられる区域は、計画担当大臣がふさわしいと考える区域で、以下の要件に1つ以上当てはまるところとされている。

ア その区域が州や地域にとって戦略的に重要な場所にあること、又は、州の政策を進める上で重要とされる区域であること。

²⁷ 以下、「2012年戦略」と呼ぶ。

²⁸ 以下、「Urban Renewal SEPP」と呼ぶ。なお、State Environmental Planning Policy は特定のエリア、特定の開発に対して作られたもので、Urban Renewal（都市再生）のほかに、Housing for Seniors or People with a Disability（高齢者と障害のある人々への住宅）、Sydney Drinking Water Catchment（シドニー飲料水集水地）など様々である。

イ 大都市計画（Metropolitan plan）や地域戦略（Regional strategy）にある住宅整備や雇用の拡大などの目的や目標を達成することを促進する可能性があること。

ウ 既存、又は計画されているインフラ（ほとんどの場合、鉄道の駅を指すが頻繁に通るバスルートも含む）とのアクセスがよいこと。また、今後増加するであろう乗客数に対応する能力があること。

エ 再生を促進する見込みの場所に州や自治体等の大規模な土地や資産があること。

上記のほか、以下のような場合は、他の計画や代替計画等があること。

- ・一つ以上の自治体に影響が出る場合
- ・利害関係の紛争の可能性があるなど、事業の透明性が更に求められる場合
- ・代替公共交通機関の確保など他の政府機関との調整が必要な場合

（2）都市の再生プロジェクトを行うにふさわしいと考えられる区域の示され方

州の計画担当大臣が交通担当大臣と連携して区域が示されるが、一般的には計画担当省、交通局、住宅省などの州政府機関や都市の再生に支援を求めている自治体等から要望があり、これらを踏まえて区域が示される。

（3）都市の再生プロジェクトを行うにふさわしいと考えられる区域への調査

再生プロジェクトを行うにふさわしいと考えられる区域（Potential Precinct）として示された後は、法令でその区域を開発することが許されているか、その区域に適した規制等は何か調査される。また、インフラのキャパシティー、住居の拡大と雇用の創出、交通渋滞や洪水に対する計画、近隣地域の特徴、都市のデザイン、社会的及び経済的要因、環境上の課題、持続可能性、景観、公共用地など様々な要素について専門家による調査や分析も行われる。この段階で関係省庁や自治体には事前協議も行われる。

調査後は計画や戦略、既存の規制等に対する修正案などが最低 30 日一般に公開され、広く意見募集が行われる。なお、関係省庁や自治体もこの段階で正式な協議を受けることになり、戦略等について意見等が述べることができる。

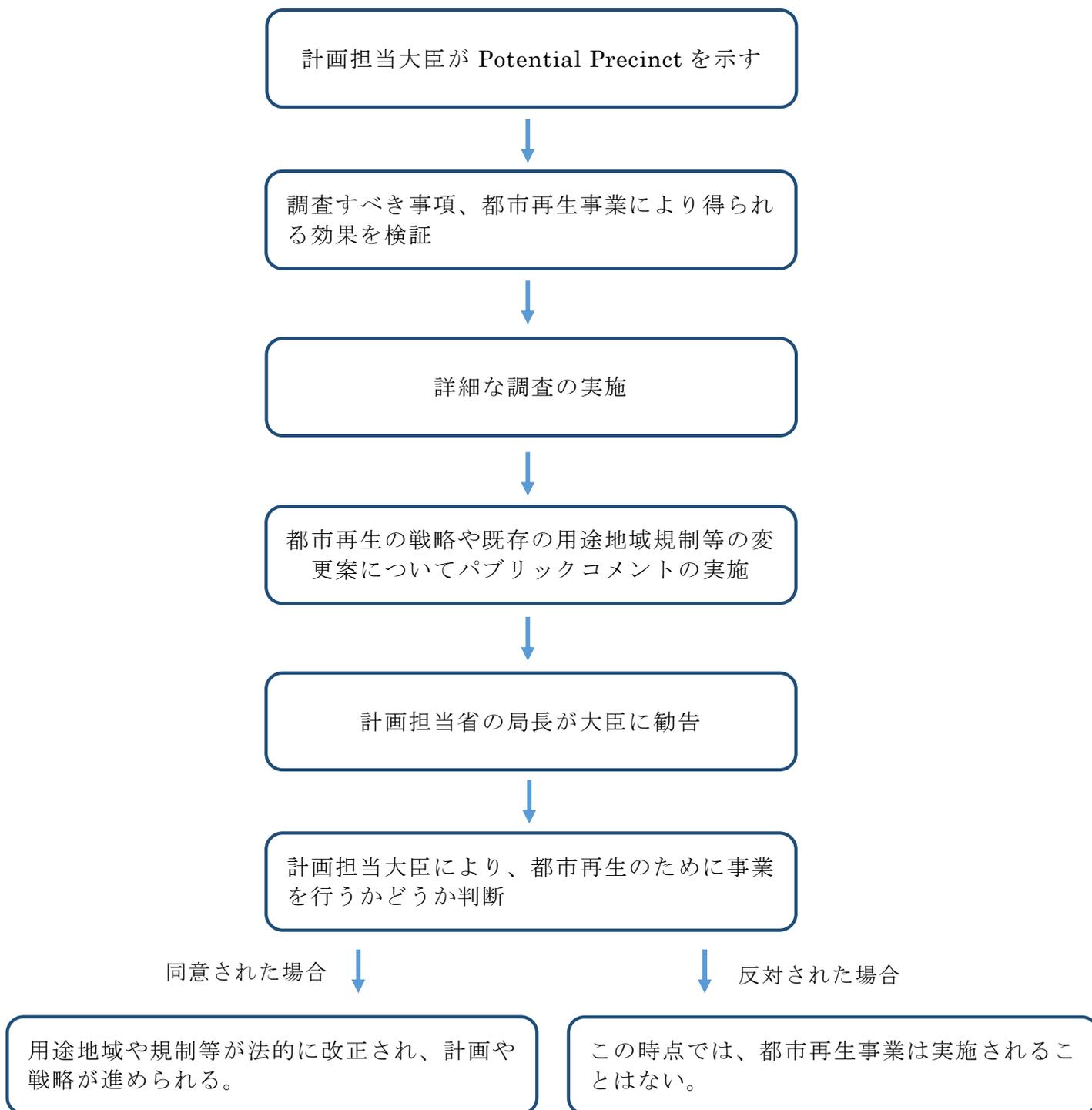
パブリックコメントの後、計画担当省の局長（Director General）²⁹が、都市の再生プロジェクトを行うべきかどうか、また、都市の再生を達成するために自治体が策定した既存の用途地域や高さ制限などの変更等についても計画担当大臣へ勧告する。

勧告を受け、計画担当大臣がその区域を開発するべきか、どのような制限や規制が適用されるべきかを決定する。その後、規制や制限の変更等が法的に進められていく。

これらの手続の流れを図にすると次のようになる。

²⁹ 現在の役職名は Secretary

Urban Renewal SEPP による手続きのフローチャート



2 ニューカッスルの中心部に適用されている戦略など

ニューカッスルの再開発に関する戦略（Newcastle Urban Renewal Strategy 2012）は、これまでに適用されてきた多くの戦略や計画を考慮したものになっているが、以下にその一部を説明する。

（1）Lower Hunter Regional Strategy 2006 - 2031（ローワーハンター地域戦略）

州政府が2006年に作成したローワーハンター³⁰地域の開発に関する25ヵ年計画で特に住宅環境の開発に着目しているが、地域の経済成長等の維持も目的に含まれている。その中でニューカッスルについては、今後、より行政、教育、健康、文化、娯楽等に関するサービスの質を高めるとともに商業施設や住宅施設を増やすとしている。なお、目標では2031年までに1万の雇用と4千の住居を市内中心部に更に増やすとしている。

また、この戦略では、市内中心部に雇用と住宅環境を創出することにより、不規則に広がる郊外の開発を抑制し、よりコンパクトな都市エリアをつくることできるとしている。

（2）Hunter Street Revitalisation Master Plan（ハンターストリートの活性化マスタープラン）

この計画はニューカッスル市へ2010年に適用されたマスタープランで、ハンターストリートの経済、社会、管理、環境の観点からハンターストリートを活気づけるための計画となっている。仕事、調和のとれた交通環境、人と場所、自然にやさしいまちという4つのテーマに基づき、次のような施策がニューカッスル市により進められている。

- ・小さなバーやカフェの夜間の運営を活性化させるための政策を行う。
- ・ハンターストリート沿いにある自家用車のために割り当てられたスペース（駐車場など³¹）を他の場所へ移転することを進める。
- ・まちの既存の財産（ヘリテイジなど）を生かしたまちづくりを引き続き進める。
- ・ハンターストリートに新たに植樹を進める。

第5節 2012年戦略

この戦略では、今後25年にわたるニューカッスル中心市街地の活性化を促すため、既存の用途地域の変更、自転車レーンの設置、ウォーターフロントと市内中心部アクセスの改良、Wickham 駅～Newcastle 駅の約2 kmを鉄道からバスに切り替える計画³²

³⁰ ハンター地域はハンター川の流域により、更に上部側をアッパーハンター地域と下流側をローワーハンター地域の2つの地域に分けることができ、ニューカッスルはローワーハンター地域に属する。

³¹ オーストラリアでは、道路の一車線を使った路上駐車場が多く、自治体により管理されているところが多い。

³² 後にこの計画は変更となる。詳細は本章第6節を参照

など幅広い施策が示されている。

また、よりコンパクトで、活気あふれるまちづくりを進める都市再生事業により、経済、社会、環境面のバランスの取れた開発を行うことで、現在及び将来にわたり、環境にやさしく、継続した成長が可能と説明されている。

1 ビジョン

ニューカッスルはハンター地域の中心都市（Region's capital）としての地位を高めるとともに継続して成長し、ハンター川と海に囲まれた市内中心部はニューカッスルをコンパクトで人に優しいまちとなる。

また、活気あふれる市内中心部をつくりビジネス、住民、旅行者にとって魅力ある場所とし地域のハブとする。雇用の創出、小売やその他のサービスの選択肢を増やすとともに、国内及び海外からの投資機会の多いまちにする。

2 ニューカッスルの戦略的重要性

戦略の中で州内におけるニューカッスルの戦略的重要性が次のように説明されている。

ニューカッスルは NSW 州で第二の都市でハンター地域の中心地であり、次のように交通、教育、健康などの分野のキーとなるインフラがある。

- ニューカッスル港（the port of Newcastle）
世界的で一番大きな石炭輸出港の一つであり、州の経済にアドバンテージを与えている。
- ニューカッスル空港
シドニーをはじめ、他の州都や NSW 州内の他の地域とも定期便がある。
- ジョンハンター病院
ニューカッスルだけでなく NSW 州北部の大半の地域にとって中心的な病院となっている。
- ニューカッスル大学
国の中心的な役割を行っている大学の一つ。

ニューカッスル港³³



3 基本原則

この戦略は次の9つの基本原則に基づいて各施策が進められていくとしている。

(1) 機会の増加と拡大

適切にゾーニングし、市内中心部の経済的な持続可能性、予想される成長とトレンドが調和されるように土地を提供する。また、大規模な小売及び商業開発に合うようなエリアを探す。

(2) 経済的活気と競争

市内中心部で多様な小売、商業、住居利用ができるようにサポートする。消費者のサービスや選択肢が増えるように開発を促進する。また、これからの流行等にも対応できるように柔軟性を促進する。

(3) 活気あふれる中心部

市内中心部のまちの特徴はマーケティングやブランド化をする際や新たな投資の際にも影響が出るため、市内中心部の特徴を強化する。

(4) 保存と活性化

中心部の成長と開発は既存のニューカッスルの特徴を維持あるいは強化するものであるべき。

規制や制限の変更などによりヘリテイジの再利用を促し、サポートする。

³³ 出典 Land and Property Information ウェブサイト
<http://atlas.nsw.gov.au/public/nsw/home/topic/article/ports-and-trade.html>

(5) 投資、雇用、ビジネスの成長

市内中心部の人口が増えれば、就職の機会とサービスへの需要が増加し、追加の投資を促すことができ、既存のビジネスの成長と拡大は戦略や適切な土地利用のゾーニング、規制によって支援する。

また、既存のビジネスとこれから現れるビジネスをサポートすることは長期間にわたるまちの中心部の活性化にとって重要である。

(6) 公共交通機関のアクセスとコネクション

自家用車の利用を減らすため、公共交通機関の利便性を増し、市内中心部へのアクセスをよくする。

ウォーターフロントへと続く道をよりわかりやすくする。また、市内中心部を歩きたくなるような場所にする。

インフラとパブリックスペースを改良し、人を市内中心部に引き付ける。

(7) 手ごろな価格で様々な住宅環境

更に市内中心部での住宅開発を行えば、人が増えるため昼間、夜間ともにまちに活気がでる。また、それに伴い雇用やサービスも増えることになる。

そのため、学生用、高齢者用も含めて様々なタイプの住宅開発を促進する。

(8) 小売のバラエティ

適切な場所へのスーパーマーケットの設置や様々な小売業を増やし、競争を促すことで市内中心部の経済的な活気を維持する。

また、都市部以外での大型製品（芝刈り機等）に対する需要を認識し市内中心部やその周りに出店されるように促す。

(9) 将来の雇用機会の提供

雇用につながるものを支援する。

新しいビジネスを呼び込むため市内中心部に様々なリソースやサービスを集めるようにする。

また、市内中心部が商業オフィス、娯楽、コミュニティにとって最も重要な場所になるようにするためには、比較的大きな雇用エリアを維持し、ニューカッスル及びその他の地域に将来、就職希望する者に対応することが優先事項である。

4 具体的な施策

この戦略は市内中心部の再生を促すため多面的なものとなっており、様々な施策で支援されているが、大まかに次の3つに分類することができる。

- Place-based initiatives－場所に応じた施策（どこで何をするか）
- Economic initiatives－経済に関する施策
- Transport related initiatives－交通機関に関連する施策

（１）場所に応じた施策（どこで何をするか）

景観やまちのランドマークを守りながら、開発を支援し、キーとなる地区や建物の開発を促進する。また、開発の際には洪水や地盤沈下なども考慮する。

キーとなる施策は次のとおり。

- ハンターストリートをメインストリートとしてまた、市内における主要な目的地となるように再開発をする。また、ハンターストリートやパブリックスペースなどでのビジネス機会、イベント等の機会を促進させる。（例：歩道を広げアウトドアダイニングの促進など）
- 市街地東側の歴史的建造物の多い地区でもあるイーストエンド地区のハンターストリートモールを小売、エンターテイメント、レジャー、住宅エリアとなるように再開発を行う。（例：ハンターストリートモール近くのパブリックスペースの優先的な改良、ハンターストリートモール全体の営業時間を延ばしイーティングストリートとして促進、イベントスペースとしての活用の促進など）
- 市役所周辺のシビック地区をニューカッスルの行政、教育、文化のハブとしての役割を強化する。また、市役所前の広場 **Wheeler Place** の改良を行う。
- 市の西の玄関口であるウエストエンド地区を将来の CBD と位置づけるとともに、ビジネスエリアを確保しつつ、**Birdwood 公園**や **Cottage Creek**（水路）を改良する。
- ヘリテージをニューカッスルの資産や開発が進められるときなどの中心的な要素と認識し、イノベーションを促す。（例：ヘリテージの再利用を進める。）

Wheeler Place³⁴



³⁴ 出典 2012 年戦略

(2) 経済に関する施策

場所に応じた用途地域、建物に対する容積率や高さ制限、ガイドライン等を変更することも必要となるが、市内中心部の経済が一つの産業に頼ることがないように、経済の多様性を促す。

キーとなる施策は次のとおり。

- 新しい産業や文化、持続可能エネルギー、教育、訓練と研究、港湾運営、運送等の分野を強化、支援することで将来のまちの経済の多様性につなげる。(例：ニューカッスル大学の一部の学部を更に市内中心部に移転するように促すなど。)
- 市内中心部を商業オフィスの中心地として促進し、適切な場所に十分なスペースを提供し、2036年までに、1万の雇用を創出することを計画する。
- 活気ある市内中心部をつくるため、また、予想されるサービスや雇用の需要に対応できるようにするため、2036年までに、6千の住居を増やすことを計画する。
- 市内中心部を教育のハブとし、また、大学を支援することで商業や小売を刺激し、新たな店や新しいサービスなどが生まれるように促す。(例：ニューカッスル大学の一部の学部を更に市内中心部に移転するように促すなど。)
- 市内中心部が再び商業の中心となるよう、既にある小売を支援、ビジネス改善計画(Business Improve Plan)の作成のほか、イーストエンドにはブティック、スーパー、デパートを、ウエストエンドには大型商品を取り扱う小売などを戦略的に誘致する。
- 開発時にディベロッパーが納める必要のある費用(Developer contributions)を見直し、より開発が進むようにする(支払期限の猶予など)。

(3) 交通機関に関連する施策

バランスのよい交通ネットワークを促進し、市内中心部へのアクセスだけでなく市内中心部でのアクセスも強化する。

キーとなる施策は次のとおり。

- 戦略的なバスルートの設置やバス停の改良、パークアンドライド設備の設置などにより、交通手段同士の接続を改良することで市内中心部での公共交通機関の利用を促す。
- 自転車関連設備を整備する。また、より多くの人々が徒歩や自転車を利用するように道路等を改良し、歩行者とサイクリストのネットワークをつなげる(自転車駐輪場設備等の設置など)。

- 自動車・公共交通機関と自転車・徒歩のバランスを良くするため、自転車レーンをハンターストリートに設置し、市内中心部の交通のキーとして支援する。
- 新しく線路を超え、ウォーターフロントに続く道を設置する。
- 公共交通機関へのアクセスを良くすることも含めて道路網を改良する。
- 商業用の駐車場料金を見直すとともにヘリテージや規模の大きい開発エリアでの駐車場の改良を進める。また、カーシェアリングも進める。

5 戦略の実施

短期（1～3年）で始められるものもあるが、実際、都市の再生事業は州政府、自治体が行うものから、民間及びコミュニティ等との連携によって行われるものもあり、ほかの施策の進み具合に影響されるため、中期（3～8年）、長期（8年以上）といったように時間を要するものもある。

既存の土地開発に関する規制・制限や戦略の修正などは短期間で行うとしているほか、短期間に行われるもので重要なプロジェクトとして次のようなものが挙げられている。

- 市内中心部でのニューカッスル大学の拡張³⁵
- ハンターストリートモールの拡張と近隣の土地の再活性化
- ハンターストリートを市のキーとなる目的地に再生

また、ハンターストリートのインフラの改良に入る前に試行的な自転車レーンなどを設置し、その効果の検証も行われるとされている。

なお、現在、それぞれの施策については、ニューカッスル市役所、州政府計画担当省、州政府交通局（Transport for NSW）、ハンター地域開発公社³⁶（Hunter Development Cooperation）、NSW 都市成長開発公社³⁷（Urban Growth NSW Development Corporation）、連邦政府、ニューカッスル大学、ハンターRDA 委員会などが、それぞれの責任で実施、連携しながら行われている。

6 これまでの経過と成果

2013年と2014年に実施されたパブリックコメントにより、州政府は2012年戦略で示されていた事業や既存の規制等に対する変更案を修正している。

これまでの経過と成果の一部としては次のようなものがある。

まず、戦略が発表された当時、Wickham 駅から先については鉄道をやめ、バスを走らせることになっていたが、ライトレール（路面電車）に置き換えられることが発表

³⁵ ニューカッスル大学は遅くとも2008年には市内中心部へ法律学部や経済学部の移転の意向を示していたこと等も、大学の施設移転を短期間で行う計画にしたものと思料する。

³⁶ 州政府が所有する機関で、ハンター地域を対象としている。

³⁷ 州政府が所有する機関で、都市のCBDと西シドニーを対象としている。

された。(第6節参照)

また、一部区域の高さ制限を緩和する変更案に対して、まちのランドマークが見えにくくなるなど、景観を損なうとの意見が多く出たため、まちのランドマークの高さを越えないように修正された。

このほか、これまで州が運営していたニューカッスル港の中国企業を含む民間のコンソーシアムへの98年リースが決まり、17.5億豪ドル(約1,500億円)³⁸が調達され、その内3.4億豪ドル(約290億円)³⁹がこのプロジェクトに投入されることになった。

ニューカッスル大学が連邦及び州政府から資金を得ることができ、2017年度学期開始に向けてビジネスと法律学部関係の建物が市内中心部へ移転が始まった。

なお、既存の用途地域や規制等に対する変更も完了している。

第6節 鉄道の廃止とライトレール

第3節でも触れたが、ハンターストリートの活性化を妨げている理由の一つに、鉄道による市内中心部の北と南の分断が挙げられている。

この鉄道はインフラを州が所有し、州が所有する企業(NSW Trains)が運行していることからNSW州の再開発計画の鍵となっている。過去から鉄道を廃止しバスやライトレールへの変更や存続等の議論がなされてきたが、2012年戦略を発表した際、Wickham 駅～Newcastle 駅の約2kmをバスに切り替える案を発表した。

Newcastle 駅付近を走っていた鉄道⁴⁰



ただし、戦略が発表された当時は、ニューカッスルの経済成長や市内中心部とウォーターフロントとの接続の利便性を増すために、引き続き将来の議論が必要とされており、バスへの移行が完全に決まっていたわけではなかった。

2012年12月14日から2013年3月19日まで行われたパブリックコメントで、鉄道からバスへの移行に伴う交通渋滞の発生などその効果が疑問視されたことや跡地利

³⁸ 1豪ドルを85円で換算した。

³⁹ 1豪ドルを85円で換算した。

⁴⁰ 出典 2012年戦略

用について疑問を生む結果となったことなどから、既存の鉄道に代えてライトレールを敷設することが決定した。

ライトレールの路線は、Wickham 駅周辺の 500m 程度は既存の鉄道敷地を用いるが残りはハンターストリート等に敷設される予定になっているほか、ビーチの近くまで延伸されることになっている。なお、ライトレールに使用されない既存の鉄道敷地（州政府所有地）については、今後、ニューカッスル市やコミュニティと協議されることになっているものの、不動産開発される可能性があるとの報道⁴¹もなされている。

2014 年 12 月より、鉄道の改良工事が始まっている。鉄道の終着駅となる Wickham 駅では、電車からバスやライトレール、タクシー等への乗継場（インターチェンジ）となるように改良工事が進められており、2017 年に完了する予定となっている。なお、現在、Wickham 駅～Newcastle 駅間は代替バスが運行されている。

このほか、2015 年 11 月に州政府は、ニューカッスルでの公共交通機関の利用者離れが進んでいることなどから、カスタマーサービス、利便性の向上のため、ライトレール、バス、フェリー等の運行・運営をそれぞれ別々の会社で行うのではなく、世界中から募り、1つの会社に任せる方針を発表⁴²している。

2016 年 3 月現在、ライトレール建設等に係る入札が進められており、今後、ライトレール等の運営等について詳細が州政府から発表されることとなる。

閉鎖された鉄道敷地（2015 年 8 月筆者撮影）



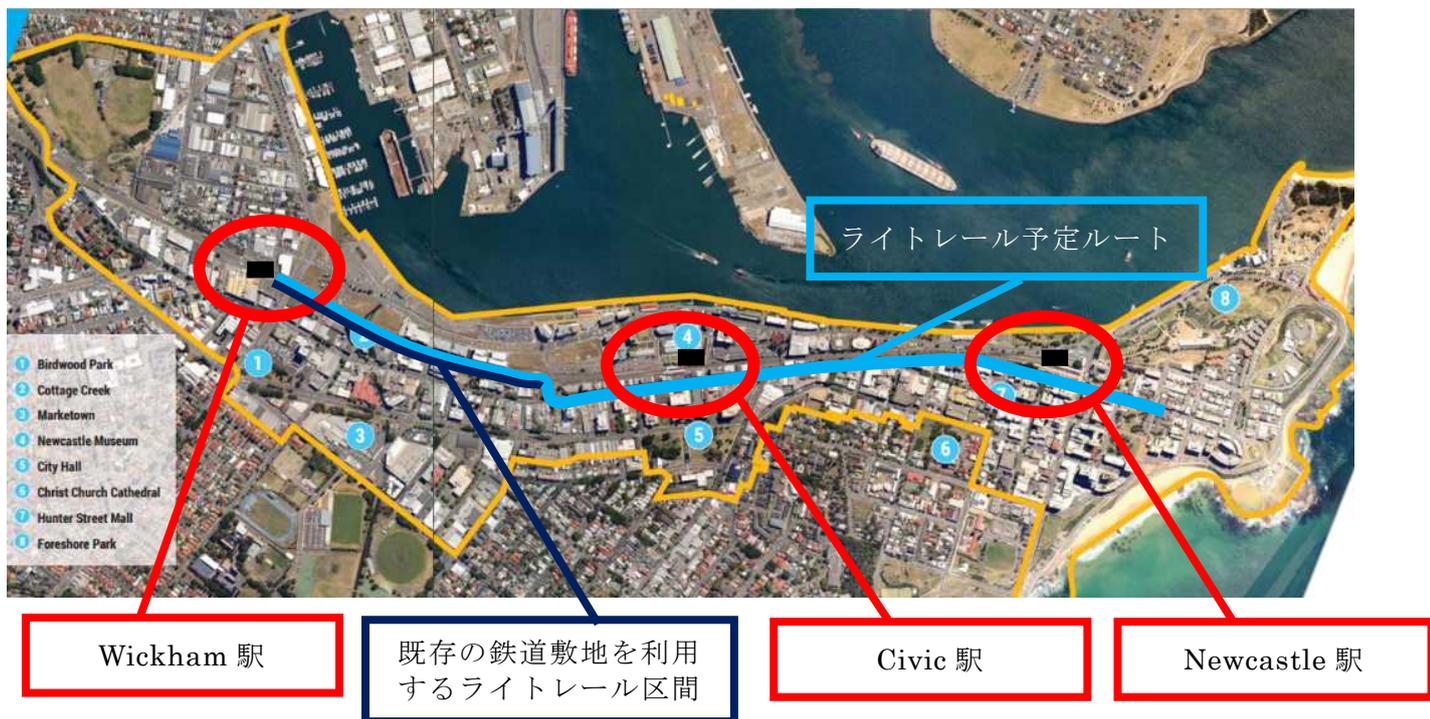
⁴¹ 出典 Sydney Morning Herald ウェブサイト

<http://www.smh.com.au/nsw/end-of-the-line-for-newcastle-rail-after-government-wins-key-vote-20151015-gk9nqy.html>

⁴² 出典 Transport for NSW ウェブサイト

<http://www.transport.nsw.gov.au/media-releases/building-tomorrows-newcastle-new-approach-transport>

ライトレールの予定ルート⁴³



⁴³ 出典 Newcastle Urban Renewal Strategy 2014 update

参考文献

本レポートは本文中に示した資料、戦略等のほか、以下を参照している。

- ・ オーストラリアとニュージーランドの地方自治（（一財）自治体国際化協会 2015年3月24日）
- ・ 田辺康彦「オーストラリア連邦制の課題と展望～地域主義の視点から～」(公営企業2013年7月号)
- ・ Local Government and Regional Development Australia Committees: Understanding the Relationship and Responding to the Opportunities (Australian Centre of Excellence for Local Government 2014年7月2日)
- ・ NSW Parliamentary Research Service
[http://www.parliament.nsw.gov.au/prod/parlment/publications.nsf/0/c73f5b60c895743cca256ecf0008c550/\\$FILE/13-03.pdf](http://www.parliament.nsw.gov.au/prod/parlment/publications.nsf/0/c73f5b60c895743cca256ecf0008c550/$FILE/13-03.pdf)
[http://www.parliament.nsw.gov.au/prod/parlment/publications.nsf/0/45402CCB433A3274CA256ECF0008B420/\\$File/12-03.pdf](http://www.parliament.nsw.gov.au/prod/parlment/publications.nsf/0/45402CCB433A3274CA256ECF0008B420/$File/12-03.pdf)
- ・ Regional Development Australia
<https://rda.gov.au/>
- ・ NSW Department of Industry
<http://www.industry.nsw.gov.au/invest-in-nsw/why-sydney-and-nsw/economic-development-framework/invest-in-critical-infrastructure/nsw-government-decentralisation-policy>
- ・ NSW Department of Planning & Employment
<http://www.planning.nsw.gov.au/revitalisewcastle>
- ・ Guideline State Environment Planning Policy (Urban Renewal) 2010
<http://www.planning.nsw.gov.au/~media/Files/DPE/Guidelines/guideline-state-environment-planning-policy-urban-renewal-2010-12.ashx>
- ・ Transport for NSW
<http://www.transport.nsw.gov.au/projects-wickham-transport-interchange>
- ・ Urban Growth NSW
<http://yoursay.revitalisingnewcastle.com.au/>

その他、本文欄外にも記載した。

おわりに

本レポートでは、州全体では都市、特にシドニーへの集中を緩和し他の地域発展のために行われている政策と、ニューカッスルで行われているまちの中心部に人を集め活性化させる政策を中心にまとめた。

第1節で説明したとおり、オーストラリアでは州政府の権限が強く、また、NSW州だけでも日本の約2倍と広大な面積を持っている。

NSW州政府の省庁移転等を進める背景の1つに、シドニーへの人の集中とそれに伴う不動産の高騰や交通渋滞などの問題がある。一方、ニューカッスルでは今後も人口の増加が見込まれている中でも、郊外の開発をするのではなく、中心部に都市機能を集め人口を集中させる再生事業が行われており、公共交通機関を軸にしながら、まちの既存の資産や特徴を生かしつつコンパクトで生活しやすいまち（コンパクトシティ）づくりが進められている。

今後、人口減少が予想されている日本と増加が予想されているオーストラリアを単純に比較することはできない。また、現在、日本で話題になっている国の省庁移転と単純に比較することもできないが、一部の都市への集中という日本と共通の課題に対する取り組み方や地方都市におけるコンパクトシティの考え方などは参考にできる部分もあると思われる。

本レポートが今後地域の再生や活性化事業を行う際の何らかの参考となれば幸いである。

【執筆者】 シドニー事務所所長補佐 芝 紀之（和歌山県派遣）