

CLAIR REPORT No.459

シドニーの都市計画

- 2000年シドニー五輪のレガシーを踏まえて -

Clair Report No.459 (June 5, 2018)

(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係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、ご意見等を賜れば幸いに存じます。

本誌からの無断転載はご遠慮ください。

問い合わせ先

〒102-0083 東京都千代田区麹町 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

2020年開催の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、我が国の首都東京においては新国立競技場等の競技施設に加え、関連道路等の都市基盤の整備も進められている。同大会の開催は56年ぶりで、前回1964年大会を契機として、東京は新しい街に生まれ変わったとも言われており、今般の大会後どのような都市となるか期待される。

本編は、当事務所の所在地であるオーストラリア・シドニーにおいて、2000年にシドニー五輪が開催された前後の都市計画、都市施設の変化について概説するとともに、今後の都市計画、都市施設の予定・現状をまとめたものである。

都市計画は長期間にわたる息の長いもので、例えばここシドニーのアイコンとなっているシドニー・ハーバーブリッジも、1920年代に計画されたものであるが、自動車用道路が8車線、両脇に歩行者用と自転車用通路を備え、更に鉄道路線まで併設されるなど、遠い将来の交通需要を見越したものであった。1992年に並行する海底トンネルが供用されるまでは、シドニー湾をまたいで都市圏の南北を結ぶ唯一の経路として交通網の要を支えてきた。一方で、本文でも取り上げられているが、シドニーのアイデンティティともいえるサーキュラー・キーにおける高架駅舎・道路は60年余りにもわたって景観論争が繰り広げられているが、なお結論を見いだせていない。

現在シドニーでは、「あと10年で、100万人（約20%）が増加する」との掛け声の下、新規路線・駅施設の整備や新規高速道路の開設等のインフラ整備が行われている。本編で紹介する各都市計画・事業がどのような形で進展するかを見守るとともに、過去シドニー五輪前後で予定されていた計画・事業の経過と現況について御覧いただくことで、今後の自治体での政策立案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	3
第1章 シドニー市の都市計画	7
第1節 シドニー市都市計画の概要	7
第2節 カスタムズ・ハウスの修繕とサーキュラー・キー駅の地中化	8
第3節 市内交通網の整備	10
第4節 マーティン・プレイスの機能向上	26
第5節 ショッピング	30
第6節 ブリッジ・ストリートへの植樹	35
第2章 NSW州の都市計画と五輪後のシドニー大都市圏	37
第1節 州都市計画の概要	37
第2節 広域計画	43
第3節 シドニー市内及び近郊の計画	48
第3章 シドニー大都市圏の現在の都市計画	56
第1節 シドニー市の計画「持続可能なシドニー2030」	56
第2節 NSW州の都市計画	61
おわりに	72

概要

2020年に東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を控える日本では、同大会を経済成長や地域振興の起爆剤として都市全体の発展につなげるための取組が進められている。2012年にオリンピック・パラリンピックを開催したロンドンが同年の「世界の都市総合力ランキング」¹でニューヨークを抜いて世界一位となるなど、同大会の開催には都市の国際競争力を向上させる効果があるともされている。こうしたオリンピックの効果を一過性のものにしないため、2002年にはオリンピック憲章中にも「オリンピック競技大会の有益なレガシーを、開催国と開催都市が引き継ぐよう奨励する」²という条項が追加されている。国際オリンピック委員会によればレガシーにはスポーツ、社会、環境、都市、経済の5つがあるが³、本稿ではそのうち、都市に関するレガシーについて書き進める。



図1 シドニーオリンピックパークの開催地図⁴

¹ 森記念財団都市戦略研究所が2008年以降、毎年発表しているランキング

² Olympic Charter 1-2-14

³ International Olympic Committee (2013), p.9.

⁴ 財団法人自治体国際化協会(2003)、67頁を基に作成

シドニーにおいても、オリンピックの開催都市となることは、英連邦の一部としてではなく、オーストラリアが誇る世界都市としてシドニーの国際的な認知度を高める絶好の機会であった⁵。GaWC (Globalization and World Cities) の世界都市ランキング (The World According to GaWC) において、シドニーは2004年に一度順位が下がったものの、開催前から2008年にかけて順位を上昇させていった⁶。これは必ずしもオリンピック効果によるものだけとは言えないが、オリンピック開催とそれに伴うニューサウスウェールズ州 (以下、「NSW州」という。)、シドニー市の都市開発・ビジネス誘致が都市力の向上に一定程度寄与したと考えられる。シドニー五輪⁷のレガシーが最も色濃く残っているのは、開催の中心地であった現在のシドニーオリンピックパーク周辺部である。シドニーオリンピックパークはシドニーの中心業務地区 (CBD) から電車で20分の距離のオーバーン市 (現・カンバーランド市) 内にあるため、シドニー市内では同地に残るレガシーを直接的に意識することはない。一方で、オペラハウスからスタートするトライアスロン、ハーバーブリッジを渡って市内に入るフルマラソンなど、五輪の28競技中9競技はシドニー市内で行われるとともに、市内6箇所にライブスクリーンが設置され、競技や閉会式の中継を放映する、閉会式後に大規模な花火を打ち上げるなど、シドニー市内でも五輪ムードが盛んだった。シドニーオリンピックパークのレガシーについては (一財) 自治体国際化協会「シドニーオリンピックの歴史とレガシー」 (CLAIR REPORT 第414号) に詳しいが、シドニー市内中心部及びシドニー大都市圏全体において、五輪開催がどのような変化をもたらしたのかについては未だ十分な報告書が存在していない。

⁵ Hu, R. (2012).

⁶ The World According to GaWC,

<http://www.lboro.ac.uk/gawc/gaweworlds.html> (Accessed: 20 March 2018).

1998年と2000年以後の調査結果は基準が異なるため、一概に比較することはできないが、シドニーは1998年にはベータ (Beta World Cities) に分類され、アルファ (Alpha World Cities) の10都市よりも下位にあった。しかし、2008年には世界7位のアルファ+の都市と格付けされた。

⁷ 本稿では、「シドニー五輪」の表記でシドニーオリンピックとシドニーパラリンピックの双方を表すものとする。

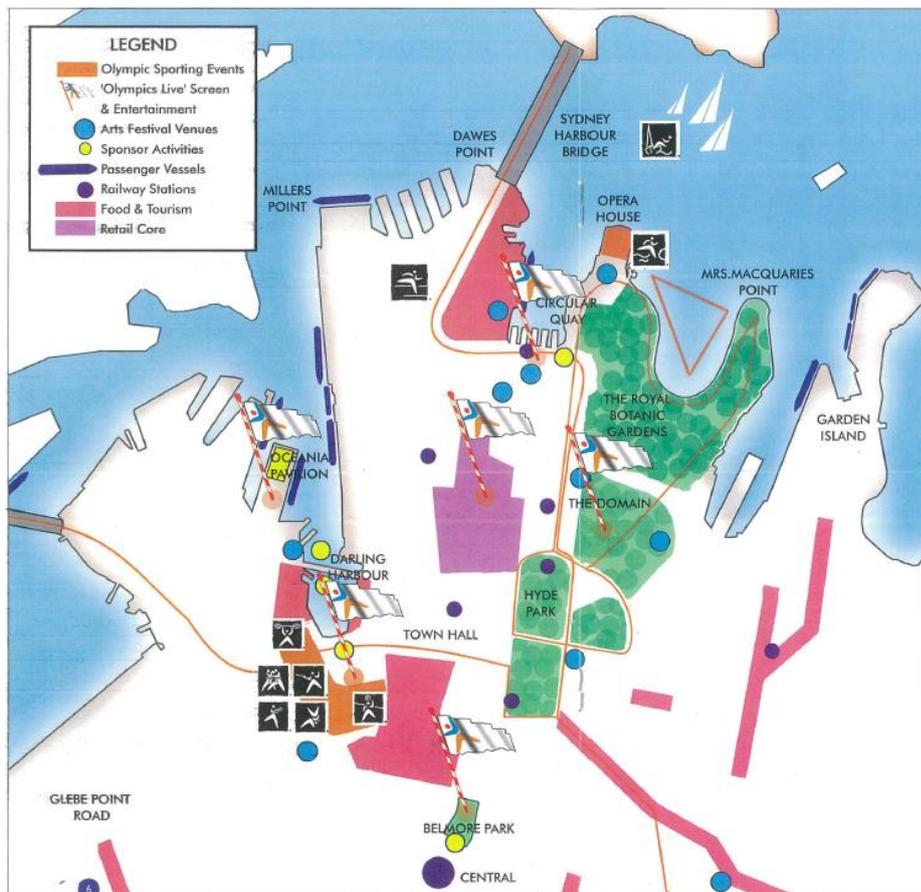


図2 五輪中のシドニー市内地図⁸

そのため、本稿では五輪開催決定の1993年から五輪開催時までのシドニー市内・シドニー大都市圏内の都市計画の主要部分を概観し、2018年3月現在のシドニーの状況と比較することで、既に都市インフラの整備されていたシドニーが五輪開催を経つつ1993年から2018年までの四半世紀でどのように変化していったのかを確認する。これらの都市計画の各目標は必ずしもオリンピックを意識して設定された訳ではないが、オリンピックを一つの契機として捉えていたことは確かであるため、都市レガシーとして取り扱う。また、現在の同地の都市計画も紹介し、将来的にシドニーが目指す姿をまとめる。

本稿にはシドニー大都市圏を視察される行政関係者の方々に、1993年以降のシドニーの都市計画の歴史を理解しつつ視察いただけるよう、都市計画に関して市内の各所の情報も含めている。本稿が日本の都市における今後の都市計画、ま

⁸ Olympic Co-ordination Authority (1999), pp.6-7.

た、シドニー大都市圏を視察される行政関係者の方々の参考となれば幸いです。

第1章 シドニー市の都市計画

第1節 シドニー市都市計画の概要

1994年から2000年にかけて、シドニー市はシドニー五輪開催のための都市整備に、約3億豪ドル（約240億円⁹）を支出した¹⁰。シドニーオリンピック開催が決定した翌1994年に発表されたシドニー市の都市計画「生き生きとした街—シドニー市のシドニー計画」（Living City—Sydney City Council’s Blueprint for Sydney）（以下、「シドニー市1994年計画」という。）では、シドニー市が連邦政府、NSW州政府と協力関係を保ちつつ都市計画の実行を進めることで、オリンピックの成功だけでなく、オリンピックを開催するだけの都市力をつけていくとしている¹¹。市が掲げる「生き生きとした街」（Living City）では、シドニーを次のような都市とすることを目標にしている。

- ①多機能な都市
- ②十分な居住者数がある都市
- ③質の高い公園・広場・道路等のパブリック・スペースを有する都市
- ④レストランやカフェを含む小売業を活発化する都市
- ⑤文化施設が豊富な都市
- ⑥標識が充実し、歩行者・通勤者・障害者等がアクセスしやすい都市
- ⑦歴史や文化財を尊重する都市
- ⑧緻密に、規則的に開発された都市
- ⑨24時間活動的な都市

これらの目標を達成するため、同計画では主に次節以降の都市計画を実施していくこととした。

⁹ 本稿中では、約25年間を対象とするため時点によって為替レートが大きく異なるが、便宜上、一律に1豪ドル=80円として扱う。

¹⁰ “Official Report of the XXVII Olympiad” Out and About : The City : Page 3.

<http://pandora.nla.gov.au/pan/13323/20020919->

0000/www.gamesinfo.com.au/postgames/en/pg000254.htm (Accessed: 20 March 2018).

¹¹ City of Sydney (1994), p7

第2節 カスタムズ・ハウスの修繕とサーキュラー・キー駅の地中化

(1) 計画

シドニーの歴史的建造物の一つであるカスタムズ・ハウス（Customs House）はその名のとおりに、1845年の完成から1990年まで長らく税関の建物として使用されてきた。1990年、海上コンテナの導入やコンピューターの発展、航空貨物の増加によって、税関をサーキュラー・キーの海辺に置く必要がなくなったため、税関はカスタムズ・ハウスから移転した。そのため、シドニー市は、跡地として残ったカスタムズ・ハウスの建物を、大規模な文化施設にして、同じくサーキュラー・キーに位置するオペラハウスや現代アート美術館と並べて、同地を文化的な地域にするとした。

また、サーキュラー・キーには1956年に高架鉄道駅が運用を開始し、ハーバーブリッジに続く高架道路と、高架鉄道、鉄道駅舎によって、シドニー湾からカスタムズ・ハウスを見ることはできないが、市はそれらを取り除いて、市内随一の広場を作る構想を支持した。

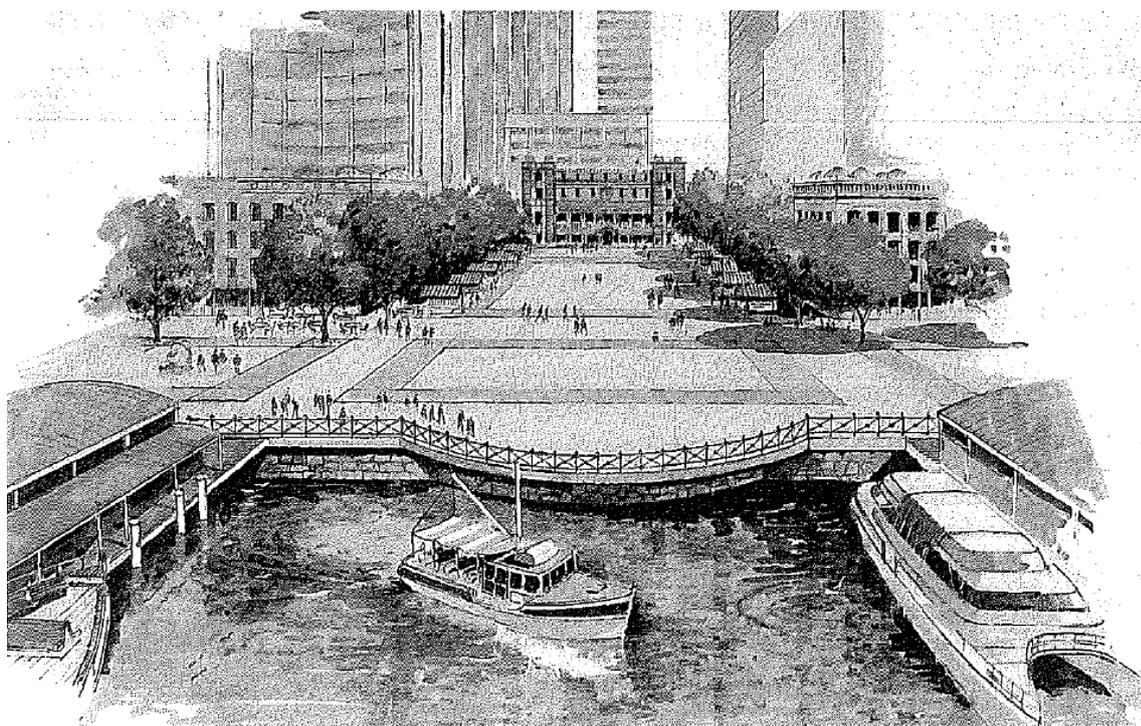


図3 高架道路・鉄道を撤去したカスタムズ・ハウス前の広場図¹²

¹² City of Sydney (1994), p.40.

(2) 現在の状況

カスタムズ・ハウスは2005年に市図書館の本館としてオープンした。館内・敷地内にはレストランやカフェがあるほか、来訪者がくつろげるスペースや市内中心部の模型等があり、市民や観光客が気軽に訪れることができる空間になっている。しかし、高架道路・鉄道を撤去して広場を作る構想は、未だ全く実現に向けた取組が行われておらず、今後も実現する見通しはない。



図4 カスタムズ・ハウスにはシドニー市内の模型が置かれ、観光地にもなっている

第3節 市内交通網の整備

1 市内中心部へのライトレール導入

(1) 計画

ヨーロッパの諸都市や、五輪開催経験のあるメルボルンが快適で便利なライトレールを整備しているとして、シドニー市1994年計画では、シドニーにおいても速くて安価な循環型ライトレールをジョージ・ストリート（George Street）-エリザベス・ストリート（Elizabeth Street）間で導入することを明記した。この計画は、主に五輪開催後に実施される予定であった。なお、ジョージ・ストリートでは1899年にトラムが敷設されたが、1959年に廃線になっている。



図5 1959年までジョージ・ストリートで運行していたトラム¹³

¹³ ABC News, Trams run down Sydney's George Street in 1920, <http://www.abc.net.au/news/2011-12-08/trams-run-down-sydney27s-george-street-in-1920/3720338> (Accessed: 20 March 2018).

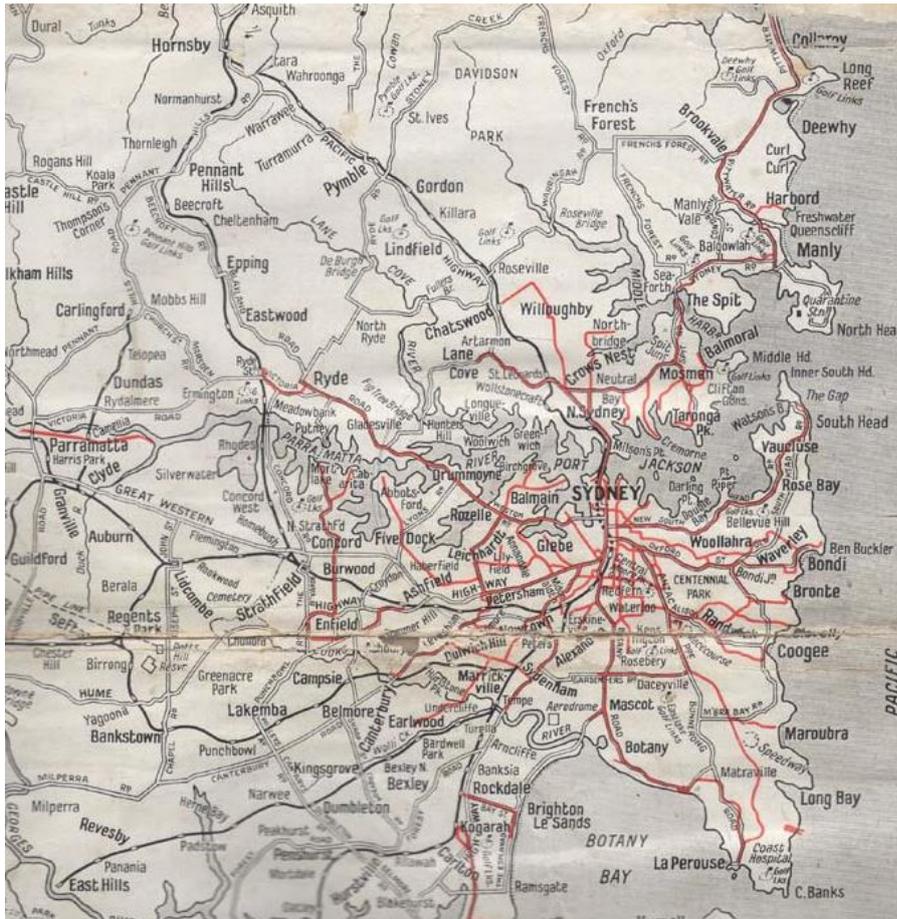


図6 1930年代初頭のトラム路線図（赤線部。なお、黒線部は鉄道）¹⁴

¹⁴ Sydney Architecture, The Fort Macquarie Tram Depot,
<http://sydneyarchitecture.com/GON/GON054.htm> (Accessed: 20 March 2018).

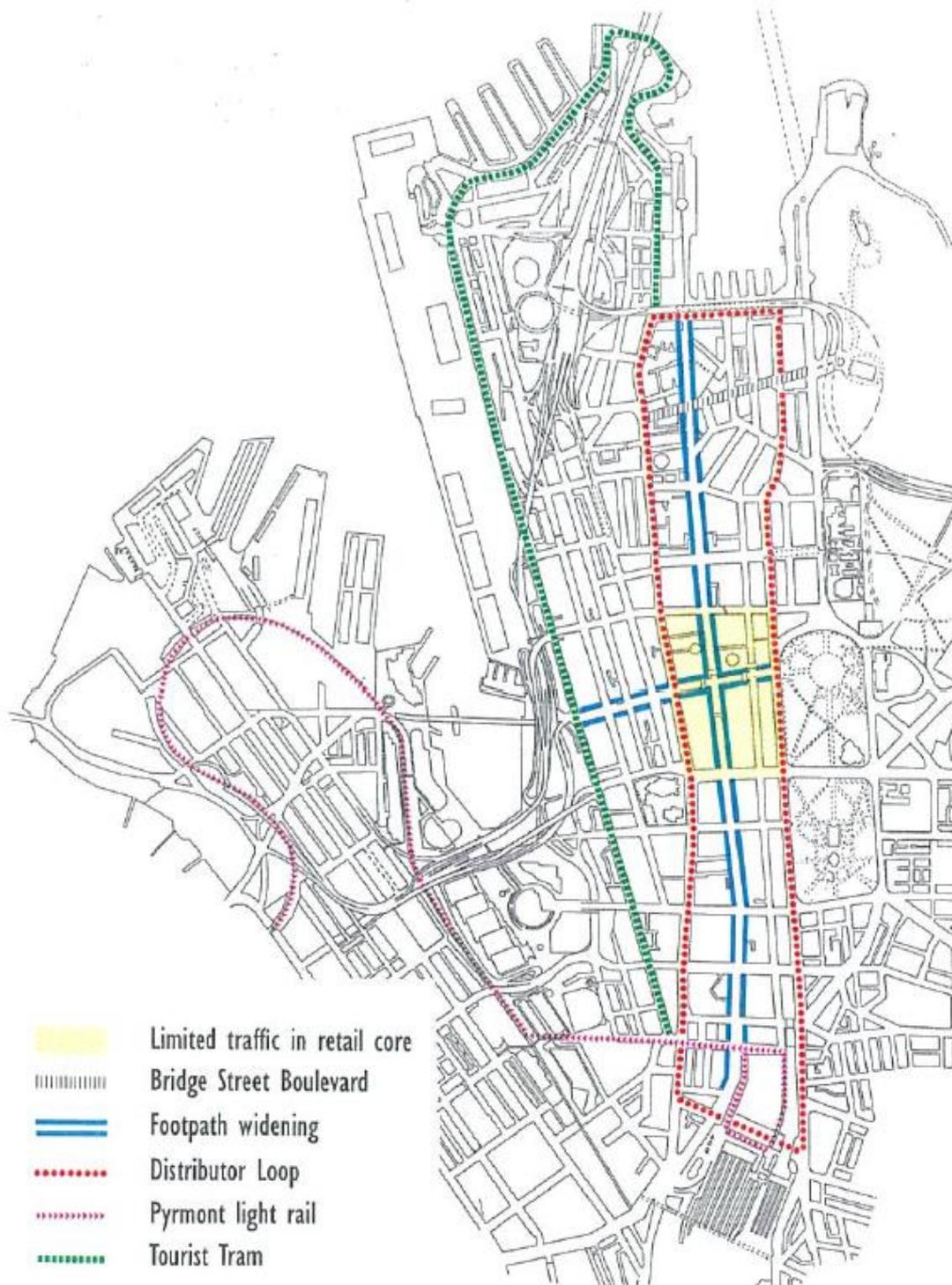


図7 シドニー市 1994 年計画の市内交通計画図¹⁵

¹⁵ City of Sydney (1994), p.26.



図8 ライトレール導入計画の予想図1¹⁶

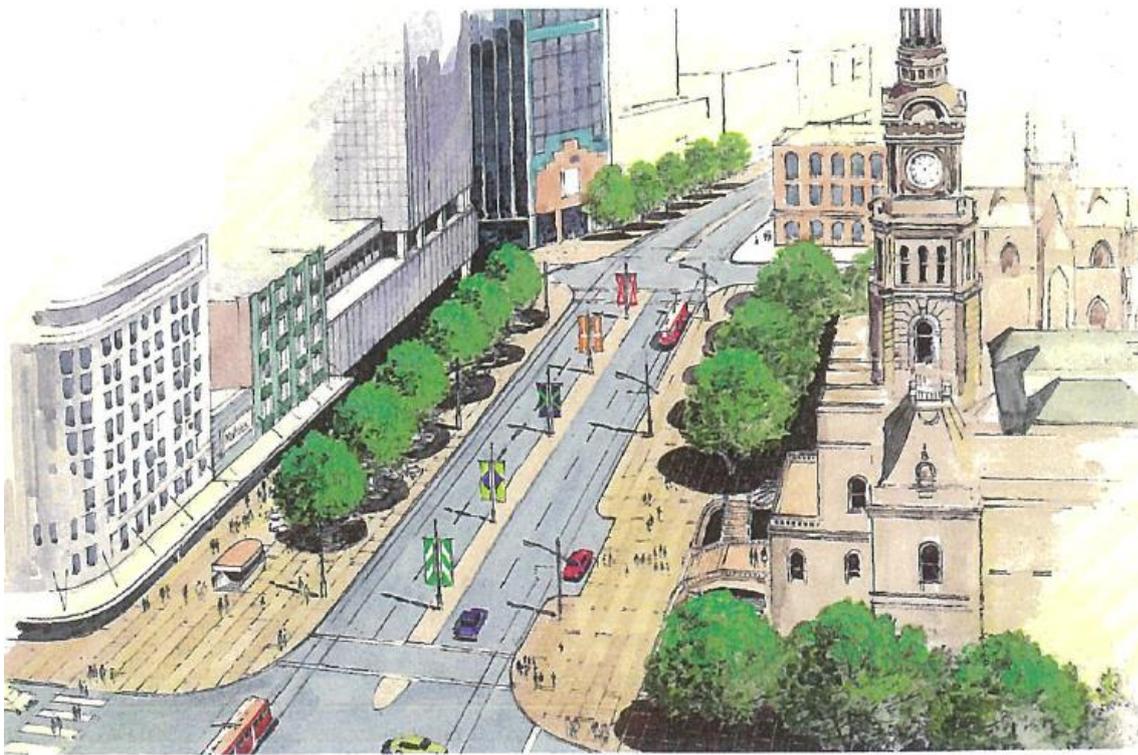


図9 ライトレール導入計画の予想図2¹⁷

¹⁶ City of Sydney (1994), p.27.

¹⁷ City of Sydney (1994), p.27.

(2) 現在の状況

ジョージ・ストリートのライトレールの計画は、州の協力を得られなかったため長らく実行に移されなかったが、2010年に州がサーキュラー・キーからバラングルー（Barangaroo）を通じてヘイマーケット（Haymarket）に至る案を公表したことで、計画が動き出した。路線案は図10のとおりであり、図のようにサセックス・ストリート（Sussex Street）を通る計画で、シドニー市1994年計画時に計画されていた観光用トラムの路線図に近いルートであった。その後、サーキュラー・キーからジョージ・ストリートを南下し、循環型にする計画案も出ている¹⁸。

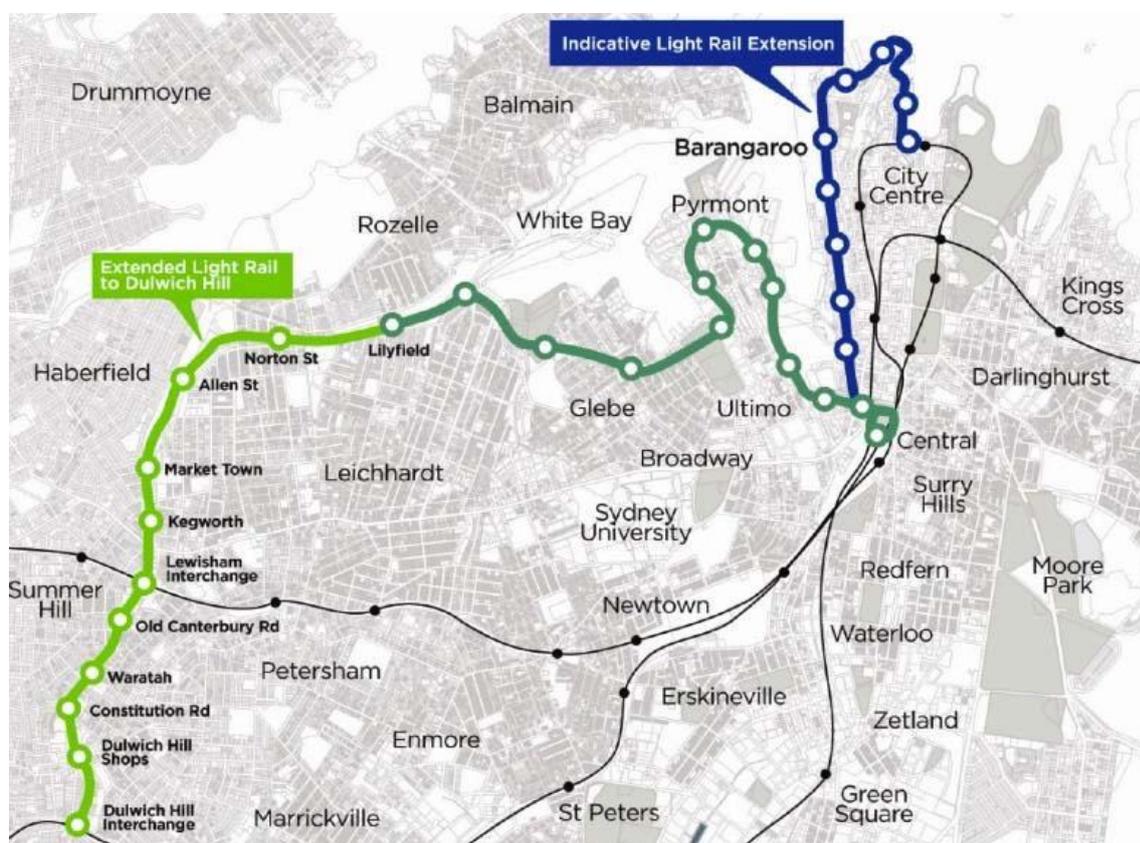


図10 2010年の新ライトレール敷設案¹⁹

¹⁸ Saulwick, J. (2012).

¹⁹ Sydney Architecture Archive, Work Underway on \$500 Million Sydney Light Rail Revolution, <https://sydneyarchitecturearchive.wordpress.com/2010/08/29/work-underway-on-500-million-sydney-light-rail-revolution/> (Accessed: 20 March 2018).

2011年にNSW州はシドニー大都市圏内の交通網の大規模な改革のため、州交通省（Department of Transport）内にトランスポート・フォー・NSW（Transport for NSW）（以下、「TFNSW」という。）を設立し、交通機関運営団体を同組織に統合していった。2012年には州がシドニーのモノレール・ライトレールを運営していたメトロ・トランスポート・シドニー（Metro Transport Sydney）社を買収し、同社の運営路線をTFNSWの管理下とした。これにより新たなライトレール敷設への動きが加速した。それまではジョージ・ストリートでバスを運行していたが、市内の交通渋滞により運行が遅延することが多く、州が2012年に策定した計画、「シドニーにおけるライトレールの将来 - 公共交通の拡張による我々の街の活性化」（Sydney's Light Rail Future - Expanding public transport, revitalising our city）（以下、「2012年計画」という。）において、1時間に30台の車両を運行することで、9,000人を輸送することができ、97%のライトレールは予定時刻の2分以内に来るため信頼性が高いとした²⁰。ライトレールの敷設に伴い、シドニーの主要街路であるジョージ・ストリートの一部が歩行者・ライトレール専用道になる。

²⁰ NSW Government (2012), p.16.

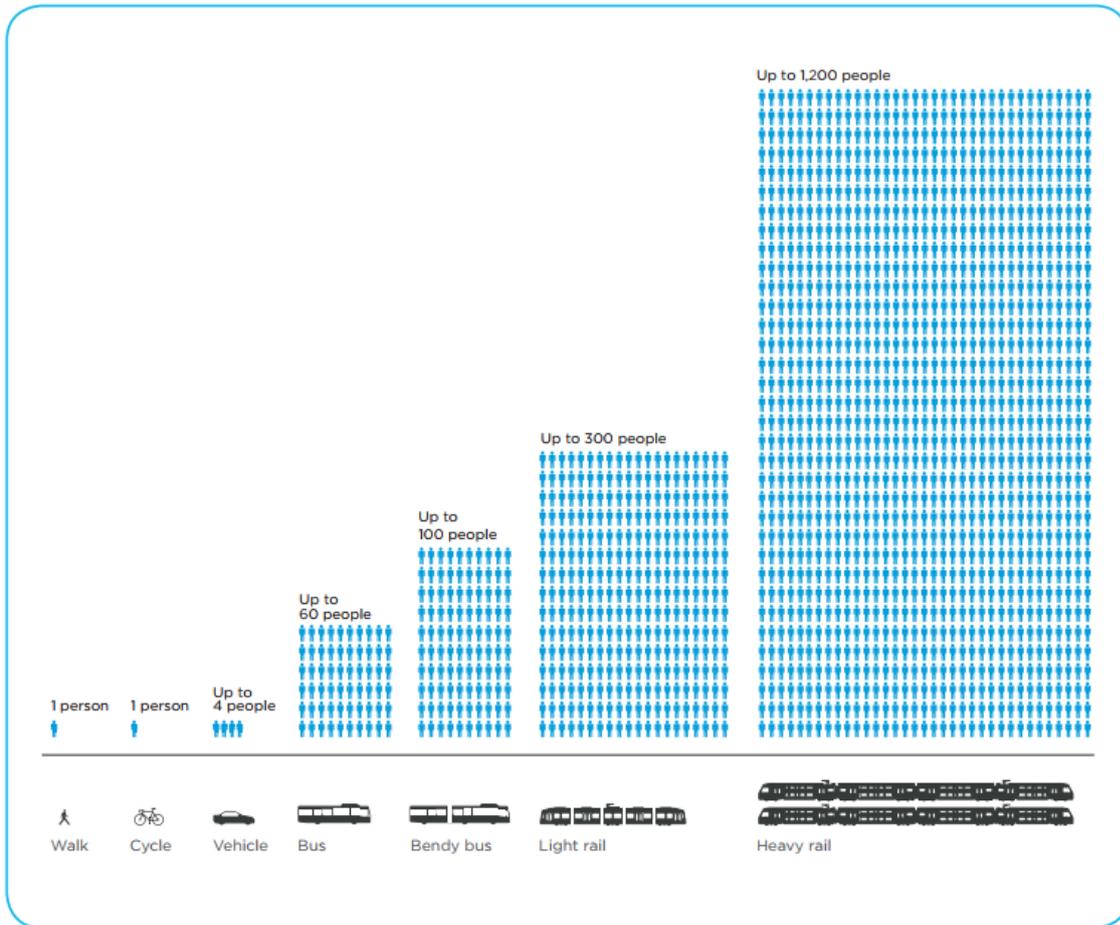


図 11 2012 年計画で示された各公共交通機関の収容人数²¹

2015 年 10 月より、2019 年の開通を目標に、NSW 州が主導でサーキュラー・キーから中心業務地区²²を通過してランドウィック (Randwick) とキングスフォード (Kingsford) に至る市内・南東線 (CBD and South East Light Rail) のライトレールの整備を進めている。しかし、ライトレールの路線は 1994 年の循環型計画や 2010 年案とは異なり、図 12 のとおりシドニーの南北を縦断するものとなった。なお、2010 年案のようなバラングラーに接続する路線案は、市内・南東線の計画決定後も、2013 年のシドニー市の計画上で市は今後も支持していくとしたが、その後の計画では同線について言及されていない。市内・南東線は 2017 年 12 月にジョージ・ストリートの一部で工事が完成し、道路の封鎖が解かれた。クリスマスに合わせた装飾も施され、一時的に市内のホットスポットとなった。

²¹ NSW Government (2012), p.7.

²² CBD (Central Business District) の和訳名。都市社会学者 E.W.バージェスが官庁、企業、商業施設などが集積する都心を呼称するために用いた概念で、オーストラリアを含む英連邦各国では都心を表す言葉として「CBD」という言葉が一般的に用いられる。

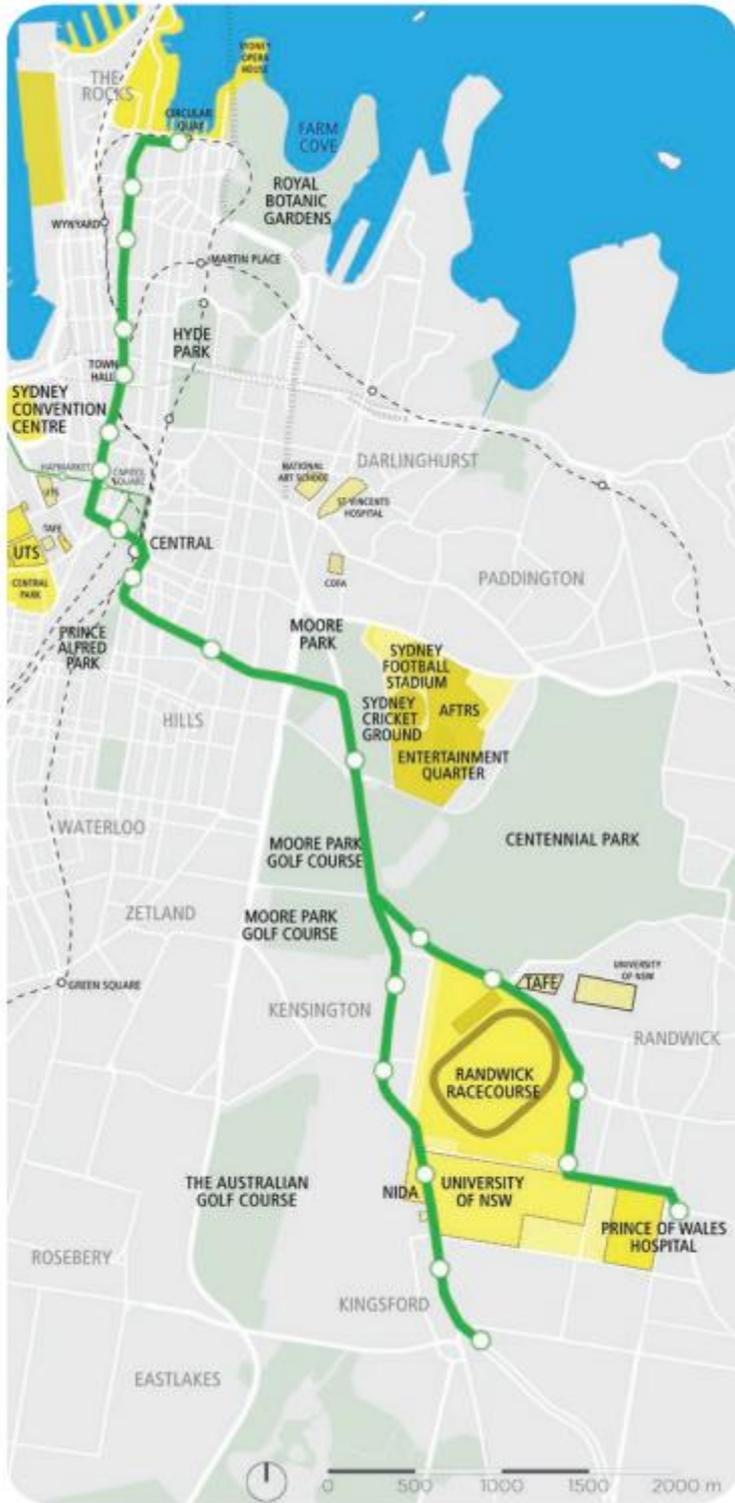


図 12 2012 年計画で示されたライトレールの敷設計画（緑線）²³

²³ NSW Government (2012), p.15.



図 13 市内・南東線のイメージ図²⁴



図 14 2017年に工事が完成した区域

²⁴ Transport For NSW, CBD and South East Light Rail Flythrough,
<https://www.youtube.com/watch?v=5atEQRe9B1g&feature=youtu.be> (Accessed: 20 March 2018).

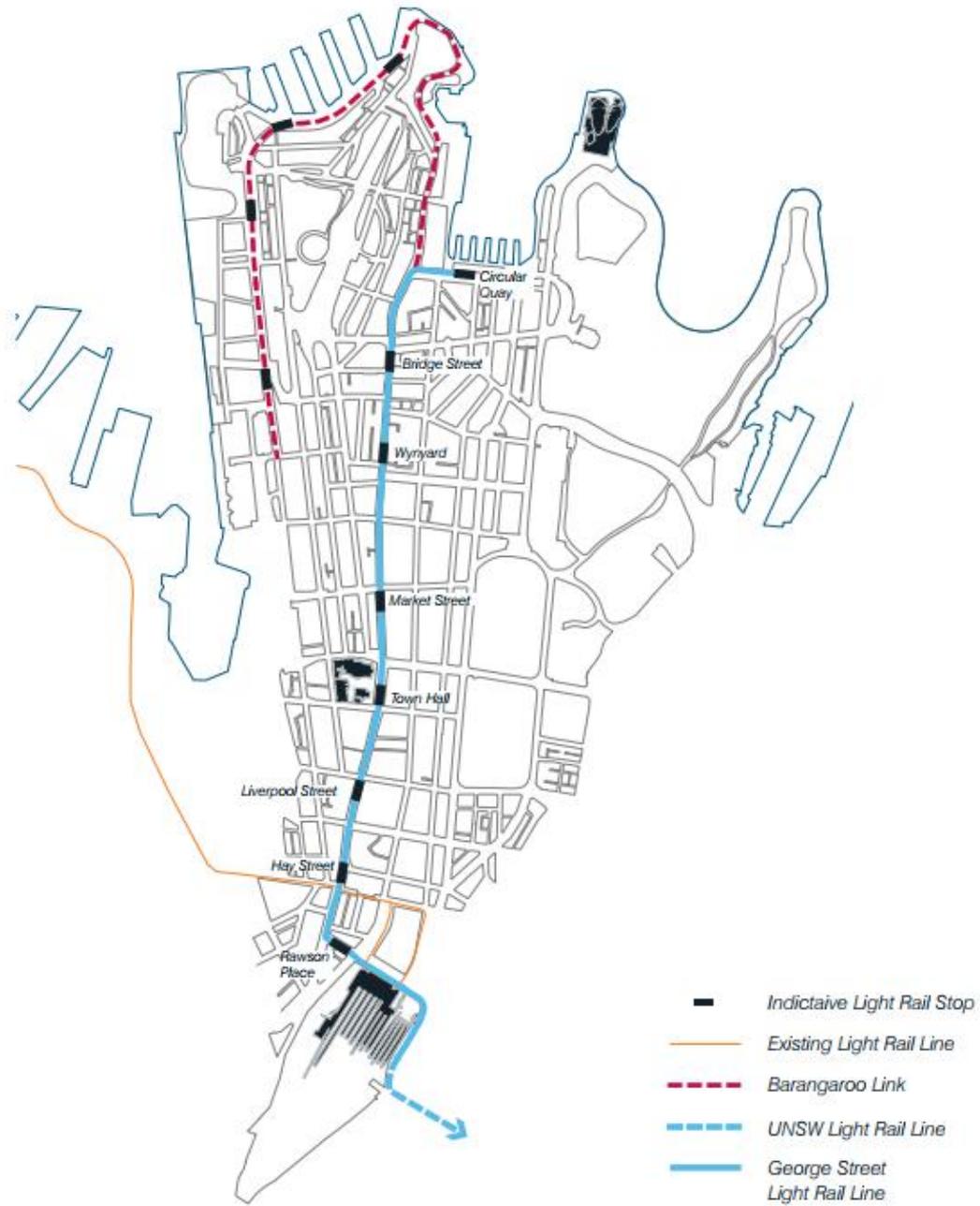


図 15 シドニー市の要望するバランガルー線（赤点線）²⁵

²⁵ City of Sydney (2013), p.24.

2 観光用トラム

(1) 計画

シドニー市 1994 年計画では、ダーリング・ハーバーを経由してセントラル駅北口とサーキュラー・キーを接続する観光用トラムを新設するとされた。

(2) 現在の状況

前項のとおり、2010 年の州のライトレール計画ではほぼ同ルートでのライトレール建設が計画されたが、その後の計画変更により、同ルートのトラム、ライトレール敷設の計画はなくなった。

3 ピアumont・ライトレール

(1) 計画

州が建設を進めているピアumont (Pyrmont) とウルティモ (Ultimo) 地域のライトレールを 1996 年の運行開始を目標に、支援していく。また、シドニー市はこのライトレールを市内中心部まで延伸させることを州に提案している。

(2) 現在の状況

同ライトレールは現在でも運行し、年間約 1,000 万人が利用している。1997 年にセントラル駅 (Central)²⁶からウェントワース・パーク (Wentworth Park) 間で開業し、2014 年までにダルウィッチ・ヒル (Dulwich Hill) まで延伸したため、現在ではダルウィッチ・ヒル線 (Dulwich Hill Line) と呼ばれている。しかしながら、計画で提案されていたセントラル駅から市内中心部までの延伸は実施されていない。

²⁶ シドニー中心業務地区南部に位置する NSW 州内最大の鉄道ターミナル駅であり、プラットホームが 27 面設けられている。

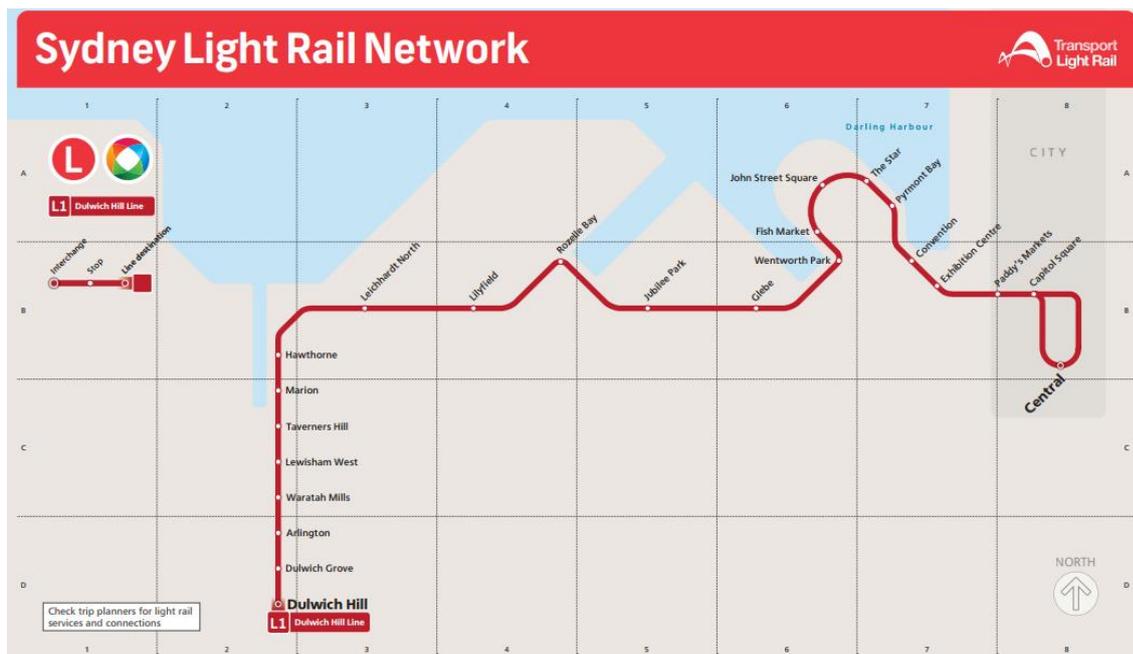


図 16 ダルウィッチ・ヒル線の路線図²⁷

4 シティ・モノレール

シドニー市 1994 年計画にはシドニー・モノレール (Sydney Monorail)²⁸について特に記載はないが、同モノレールは 1988 年に開業したばかりのもので、本計画における交通計画の設計時にも考慮されていることと考えられるため、本稿では記載しておく。

1984 年、ダーリング・ハーバー公社法 (Darling Harbour Authority Act 1984) が成立し、ダーリング・ハーバーを管理する同公社が設立された。同公社には、民間企業から市内とダーリング・ハーバーの人々を循環させることへの強い要望があり、シドニー市内中心部の交通問題を解決するために、モノレールの開設が計画された²⁹。1988 年、当初の計画から一部駅名のみ変更し³⁰、モノレール

²⁷ Transport Light Rail, Sydney Light Rail Network,

<https://transportnsw.info/document/1453/lightrail-map.pdf> (Accessed: 20 March 2018).

²⁸ 時期によって TNT ハーバーリンク (TNT Harbourlink)、メトロ・モノレール (Metro Monorail) という呼称も用いられた。

²⁹ TNT Harbour-Link (n.d.), pp.2-3.

³⁰ ダーリング・ウォーク駅 (Darling Walk) の駅名が「ガーデンサイド駅」 (Gardenside) に変更された。

ルが開通した³¹。モノレールは市内中心部の8駅、3.6 kmを循環するものであった³²。後に、当時まだ1986年にアンソニー・ホールデン&サンズ（Anthony Hordern & Sons）のデパートの跡地に計画段階であった店舗・オフィス複合ビルの世界・スクエア（World Square）や、同じく計画段階にあったザ・ギャラリーズ・ビクトリア（第1章第5節第2項参照）に隣接した駅が設けられた。これらの駅は、世界・スクエア、ザ・ギャラリーズ・ビクトリアの建設時には建物内に直結するように改築された。

1997年以降は、前項のライトレールを運営するメトロ・ライトレール（Metro Light Rail）（現・シドニー・ライト・レール（Sydney Light Rail））がモノレールを運営するようになったが、ダーリング・ハーバーのコンベンション・センター³³の再開発の妨げになると考えられたことに加え、NSW州交通大臣（当時）のグラディス・ベレジクリアン氏（Gladys Berejiklian）³⁴が「交通手段というよりも、もの珍しさで利用されることが多かった³⁵」と語ったように、運賃も廃線前で6歳以上は5豪ドル（約400円）と、高価で日常的な利用者が少なく、かつシドニー市内の景観を損ねるとされたものでもあったため、2013年に廃線となった。モノレールの駅舎跡はハーバーサイド駅（Harbourside）やダーリング・パーク駅（Darling Park）などで未だに残っているものの、ほぼ全ての線路及び駅舎は撤去された。

³¹ なお、現在のシドニーと比較して筆者が最も関心を持った駅名はカジノ駅（Casino）である。ダーリング・ハーバー北部のバラナガルにカジノが作られる計画はあるものの、2018年現在、シドニー唯一のカジノはダーリング・ハーバーの西に位置するピアメント（モノレール駅の「ハーバーサイド駅」

（Harbourside）近く）にあるザ・スター・シドニー（The Star Sydney）のみである。これは同カジノが開業したのは1995年であり、モノレール計画・開業時の1980年代にはカジノ駅に隣接してカジノが作られる構想があったためである。カジノが建設されなかったため、同駅は後にダーリング・パーク駅（Darling Park）に改称した。

³² ナンバーワン・ディクソン・ショッピングセンター（Number 1 Dixon Shopping Centre）の中に設けられたチャイナタウン駅（「ガーデンサイド駅」、「ガーデン・プラザ駅」、「チャイナタウン駅」の順に改名）は後に平日の朝7時から9時までのみ使用されるようになり、それ以外の時間には停車しなかった。

³³ ダーリング・ハーバーには2000年シドニー五輪で柔道・レスリング等の会場となったシドニー・エキシビジョン&コンベンション・センター（Sydney Convention and Exhibition Centre）、バレーボールの会場となったシドニー・エンターテインメント・センター（Sydney Entertainment Centre）があったが、2013年に取り壊され、2016年、跡地にシドニー国際コンベンション・センター（International Convention Centre Sydney）が完成した。

³⁴ なお、ベレジクリアン氏は2018年3月現在、NSW州首相である。

³⁵ Broeke, L. (2013).

TNT HARBOUR-LINK 
THE SYDNEY MONORAIL

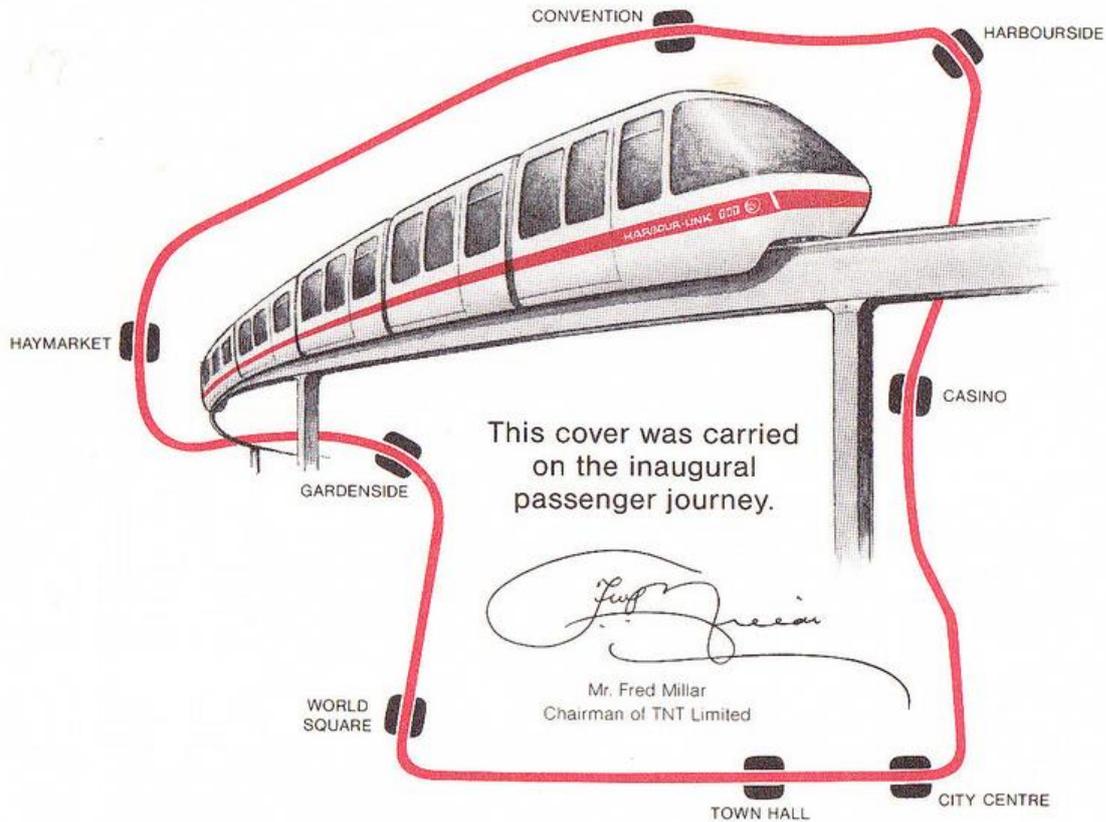


図 17 1988 年開業当初のモノレール駅³⁶

³⁶ Waking up in Geelong, Sydney's ghost monorail station,

<https://wongm.com/2013/07/sydney-ghost-monorail-chinatown-station/> (Accessed: 20 March 2018).

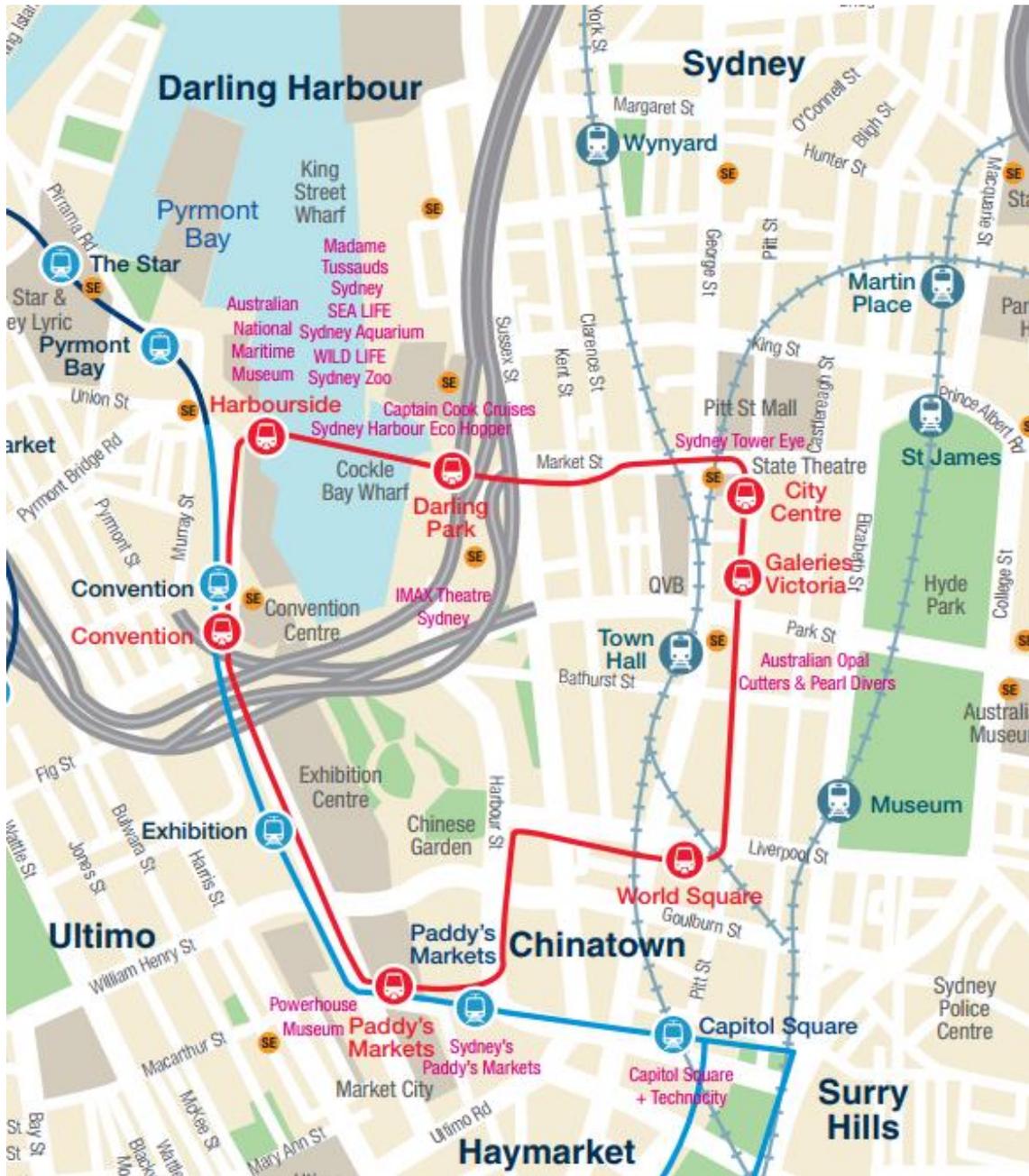


図 18 2012 年のモノレール路線図（赤線）³⁷

³⁷ Farewell Sydney Monorail, Network & Stations, <http://www.monorail.com.au/travel-info/network-stations/> (Accessed: 20 March 2018).



図 19 モノレールのダーリング・パーク (Darling Park) 駅³⁸



図 20 廃線直前のモノレール（廃線仕様の外部塗装になっている）³⁹

³⁸ Farewell Sydney Monorail,
<http://www.monorail.com.au/> (Accessed: 20 March 2018).

³⁹ Broeke, L. (2013).

第4節 マーティン・プレイスの機能向上

(1) 計画

マーティン・プレイス (Martin Place) は、中央郵便局 (General Post Office) ⁴⁰開業の翌年 (1892 年) に第6代 NSW 州首相のジェームズ・マーティン (James Martin) の名前を取ってできた広場であり、元々は中央郵便局前のジョージ・ストリートとピット・ストリートの間のみがマーティン・プレイスの地域であった。1970 年代初頭から 1980 年にかけて、既存の道路を歩行者専用にする事でジョージ・ストリートからマッコリー・ストリートの間まで拡張され、市内中心部の広場として機能していた。



図 21 1905 年頃のマーティン・プレイス⁴¹

⁴⁰ 中央郵便局はカスタムズ・ハウスや植民地政府庁舎などを設計した植民地建築家ジェームズ・バーネット (James Barnett) 設計のイタリア・ルネサンス様式風の建物が象徴的であるだけでなく、かつてはシドニー大都市圏の道路地図に「中央郵便局からの距離」が書かれるなど、市内中心部の象徴的な場所であった。1996年に民間に売却された後、2000年シドニー五輪に間に合うように改築が行われ、1999年9月に現在の形となった。時計台とファサードを残しながらも現代的なビルとなり、ウェスティン・ホテル及びマッコリー銀行 (Macquarie Bank) のオフィスビルとして使用されている。なお、建物の象徴的な時計台は1942年に旧日本軍の空襲の目標となることを避けるために取り壊され、1964年に再度建築されたものである。

⁴¹ City of Sydney, Archive Pix, Moore Street Martin Place outside the General Post Office, <http://photosau.com.au/cos/scripts/home.asp> (Accessed: 20 March 2018).

計画では、このマーティン・プレイスをより魅力的で人を呼び込む広場にするために、同地の改修計画を盛り込んだ。1996年までの3年計画で戦没者記念碑（Cenotaph）⁴²周りを中心にベンチ、売店、看板、街灯を設置し、更に歩行者向けの広場としての機能を向上させるとともに、植樹を行うとした。

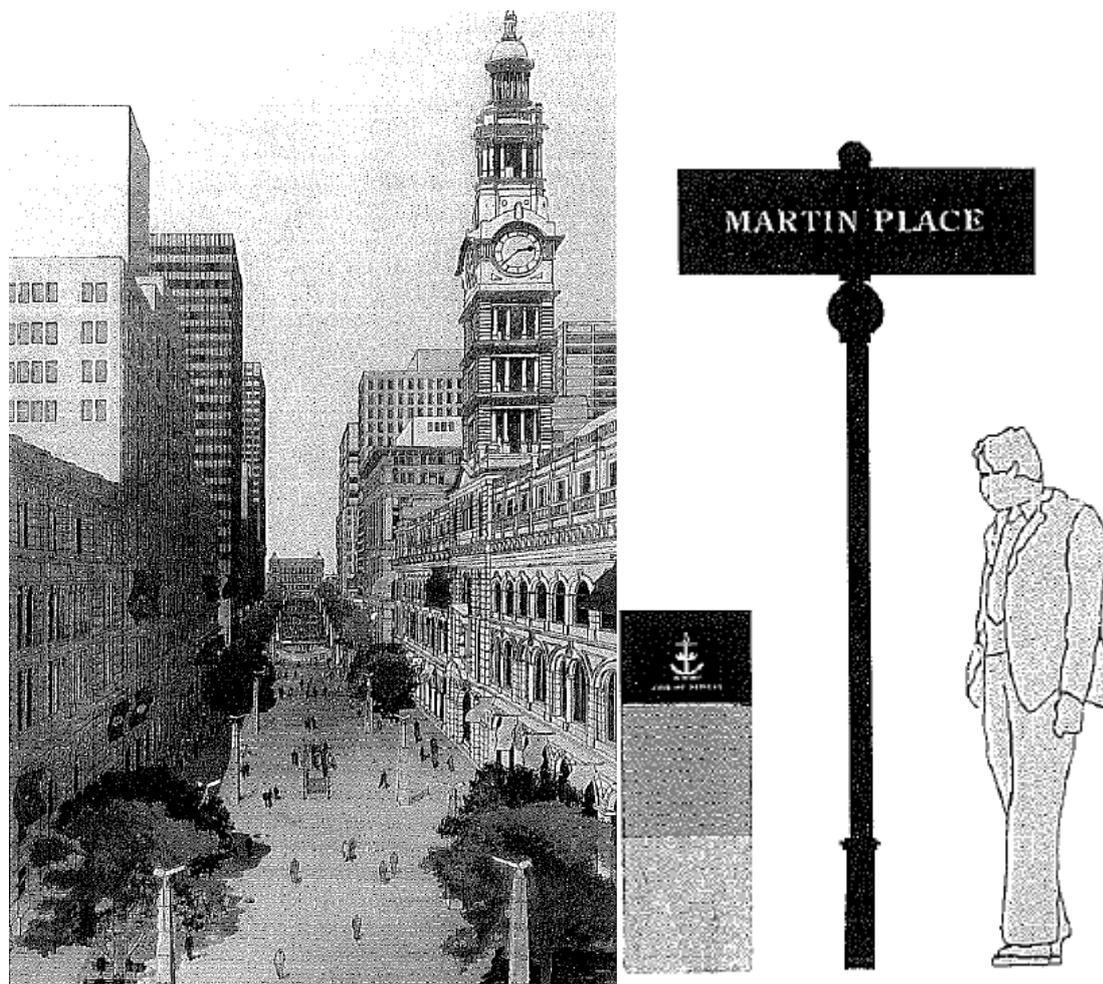


図 22 マーティン・プレイス完成予想図 1（左）と同地に設置予定の看板（右）

43

⁴² オーストラリアの各都市には“Lest we forget”（私たちは（戦没者を）忘れない）と書かれた戦没者記念碑が置かれており、第一次世界大戦のガリポリの戦いで戦没者等を追悼するアンザック・デー（ANZAC Day）などに追悼イベントが開催される。

⁴³ City of Sydney (1994), p.21.



図 23 マーティン・プレイスの完成予想図 2⁴⁴

(2) 現在の状況

現在のマーティン・プレイスでは、計画のように座席や街灯の設置が行われ、売店、花屋等のスタンドが設置されている。戦没者記念碑周辺でのアンザック・デー (ANZAC Day)⁴⁵などの軍事関係式典のほか、2000年シドニー五輪中にはスクリーンが設置され、その後もビビッド・シドニー (Vivid Sydney)⁴⁶、シドニー・フェスティバル (Sydney Festival)⁴⁷などのイベント開催地の一部となっている。周辺がビジネス街であるため、特に平日に賑わいを見せている。

⁴⁴ City of Sydney (1994), p.20.

⁴⁵ オーストラリア、ニュージーランドでは4月25日は「アンザック・デー」と呼ばれる祝日である。これはオーストラリア、ニュージーランドの兵士 (ANZAC) が1915年4月25日に第一次世界大戦の激戦の地となったトルコのガリポリに上陸したことに由来する。当日は国中で第一次世界大戦をはじめとした各戦争での同国の戦没者や当時国のために尽力した人々の追悼が行われ、土産店やレストランなど、対象外の業者を除く小売業者は13時まで営業が法律で禁止されている (NSW州では「2008年小売業法」 (Retail Trading Act 2008 No 49) によって禁止している)。シドニーではマーティン・プレイスが追悼イベントの中心地になっており、毎年、同軍がガリポリに上陸した早朝4時半から大規模な追悼イベントが開催されている。

⁴⁶ 冬期の観光客呼び込みのため、毎年5月にシドニー市内中心部で開催される音と光の祭典

⁴⁷ 毎年1月にシドニー市内及び近隣都市で開催されるアートと音楽の祭典

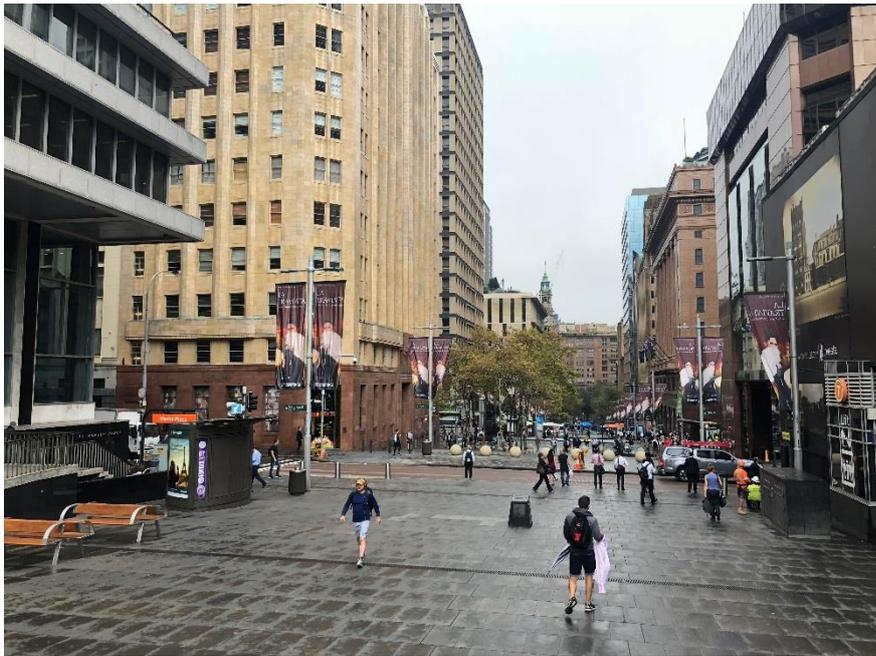


図 24 現在のマーティン・プレイスの状況

第5節 ショッピング

1 グレース・ブラザーズ・ショッピングセンター

(1) 計画

オーストラリアのデパート会社であるグレース・ブラザーズ社（Grace Bros.）が、ジョージ・ストリートとマーケット・ストリート（Market Street）の角の既存のデパート店舗の場所に建てられ、ホテルやオフィスを含めたタワーが1997年までに完成する計画がたてられた。なお、図25の手前には当時運行していたモノレールが描かれている。

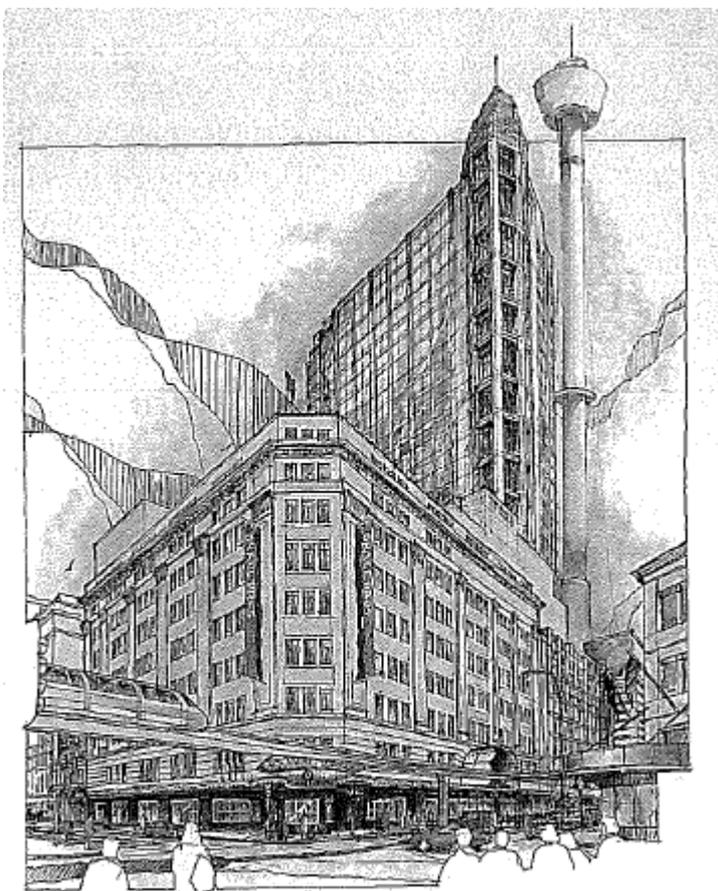


図 25 グレース・ブラザーズ店舗及びホテル・オフィスビルの完成図⁴⁸

⁴⁸ City of Sydney (1994), p.34.

(2) 現在の状況

計画どおり、グレース・ブラザーズ社のデパートが同地に建設されたが、2004年に店名が「マイヤー」(Myer)に変更されている。元々、グレース・ブラザーズ社とマイヤー社は別企業であったが、グレース・ブラザーズ社が1983年にマイヤーNSW(Myers NSW)を買収し、それに対してマイヤー本社がグレース・ブラザーズ社の持株会社を買収した。同年にマイヤー社の各店舗名はグレース・ブラザーズ・ストア(Grace Bros Store)となった⁴⁹。

シドニー市1994年計画の策定時を含めた21年間、同系列店はグレース・ブラザーズの名称を使用していたが、2004年には「グレース・ブラザーズ」の名称を使用していた28店舗の名称が「マイヤー」に改名され、同グループのデパート名が全て「マイヤー」で統一された。



図 26 同地に建設されたグレース・ブラザーズ(現・マイヤー)店舗

⁴⁹ その後、マイヤー社は1985年にスーパー経営などを行うコールス社(GJ Coles & Coy)と合併し、コールス・マイヤー社(Coles Myer)となったものの、2006年にアメリカの投資ファンドTPGキャピタル(TPG Capital)に売却され、同ファンド傘下の非公開会社・マイヤー社となった。

なお、そのマイヤー店舗から程遠くない位置にあるグレース・ビル（Grace Building）は、グレース・ブラザーズの本店であったが、1995年にマレーシアの不動産開発業者ロー・ヤット・グループ（Low Yat Group）が購入し、1997年からグレース・シドニー（The Grace Sydney）というホテルとして営業している。2004年の「マイヤー」への改名によって店舗名としての「グレース・ブラザーズ」の名称は完全に使用されなくなったが、同ビルには現在でも「グレース・ビル」又は「グレース・シドニー」として名が残っており、1999年に州遺産にも登録されている。



図 27 旧グレース・ブラザーズ本店のグレース・シドニー

2 シドニーそごう

（1）計画

ジョージ・ストリートとパーク・ストリート（Park Street）の角は、1983年にデパートのウォルトンズ（Waltons）の建物が解体されて以後、空き地になっ

ていた。この空き地に、そごうデパートの新設が予定された。デパートの建物後にその東側にオフィスタワーを併設する、二段階の構想で、地下道でタウンホール駅と接続する計画であった。

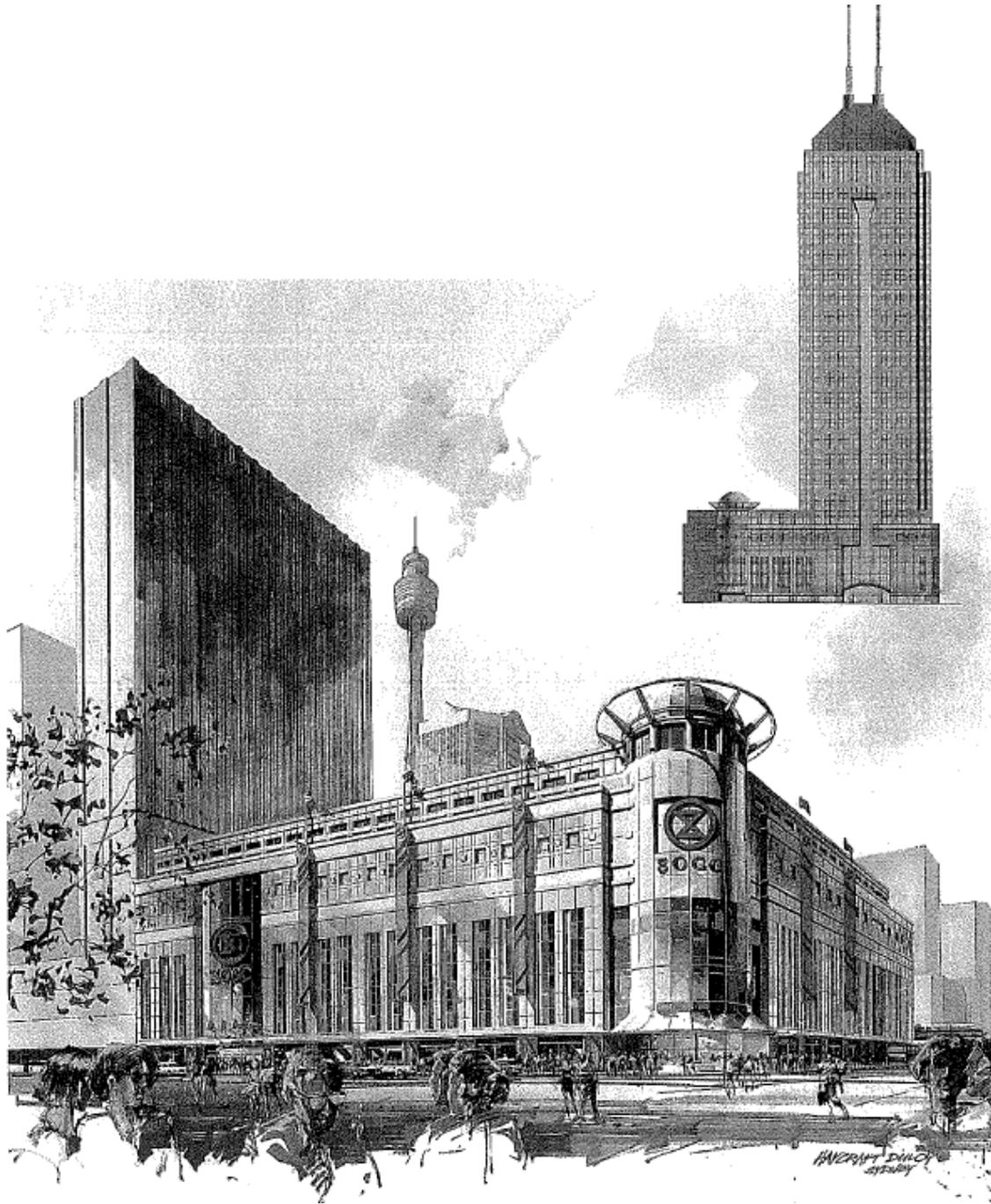


図 28 シドニーそごうの完成予定図（右上は併設される高層ビル）⁵⁰

⁵⁰ City of Sydney (1994), p.37.

(2) 現在の状況

そごうは経営不振のため、1998年に出店を断念した。その後、構想どおりの外観の建物が建設されたものの、現地の会社が建設し、「ザ・ギャラリーズ・ビクトリア」(The Galleries Victoria)というショッピングビルがシドニーオリンピック開催1か月前の2000年8月に開業した。なお、2013年に改称し、現在では「ザ・ギャラリーズ」(The Galleries)と呼ばれている。五輪開幕に合わせて飲食店、ブティックやカフェなど60近くの店舗が出店予定だったが、五輪までには12店舗までしか間に合わなかった。現在では、紀伊國屋書店、やよい軒、無印良品、ほっともっとなどの日系の店舗が多数入っている。高層ビル部分も2000年にシティグループのオフィスビル、「シティグループ・センター」(Citigroup Centre)として完成し、尖塔も含めると243mで、完成時から現在に至るまで、シドニー市内で2番目に高い高層ビルになっている^{51,52}。また、地下も当初の計画どおりタウンホール駅と直結しており、シドニー・モノレールの廃止までは、シドニー・モノレールのギャラリーズ・ビクトリア駅とも直結していた。



図 29 現在のザ・ギャラリーズ

⁵¹ The Skyscraper Center, The Global Tall Building Database of the CTBUH, Sydney, <http://www.skyscrapercenter.com/city/sydney> (Accessed: 20 March 2018).

⁵² なお、シドニータワーを含めると、現時点では3番目に高い建築物であるが、今後数年間でバランガルーのクラウン・シドニー・ホテル・アンド・リゾート(271m)、サーキュラー・キー・タワー(263m)が建設予定

第6節 ブリッジ・ストリートへの植樹

(1) 計画

州土地省 (Department of Lands)、教育省 (Department of Education) の旧庁舎などの歴史的建造物の建ち並ぶブリッジ・ストリート (Bridge Street) に、1940年代に取り除かれた椰子の木の中央分離帯を再設置し、市内の道路景観のショーケースとする。



図 30 中央分離帯が残る 1931 年のブリッジ・ストリート⁵³

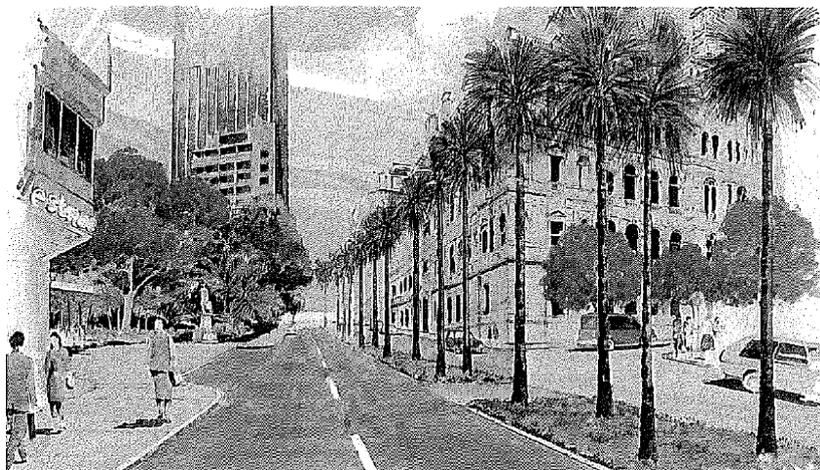


図 31 ブリッジ・ストリートの計画図⁵⁴

⁵³ Old Estates for Sale,

<https://oldestatesforsale.wordpress.com/2012/09/12/2-offices-in-burns-philp-building-for-sale/>

(Accessed: 20 March 2018).

⁵⁴ City of Sydney (1994), p.43.

(2) 現在の状況

ブリッジ・ストリートは現在でも歴史的建造物の建ち並ぶ地域となっているが、中央分離帯は設置されていない。



図 32 現在のブリッジ・ストリート

第2章 NSW州の都市計画と五輪後のシドニー大都市圏

第1節 州都市計画の概要

1 シドニー大都市圏

シドニー市の区域は日本の政令指定都市と比較すると小さく⁵⁵、現在の人口も約22万人に留まっている^{56,57}。そのため、「シドニー」という呼称は、シドニー市外も含む、より広範な地域を指して使われることが多い。シドニー五輪も前述のとおり、現カンバーランド市に当たる地域を中心に開催されており、州主催で複数の自治体を横断して開催された。自治体としての「シドニー」の範囲が極めて限定的である中、実質的なシドニーの都市全体を指して使われる呼称として「シドニー大都市圏」(Greater Sydney Region)がある。シドニー大都市圏は、シドニー市を中心に、30自治体で構成されるオーストラリア最大の都市圏であり、同地域はオーストラリア全体の約5分の1に当たる約470万人の人口を抱える、オーストラリアの経済・社会の心臓部である。圏域全体がNSW州に含まれるため、同州が包括的な都市計画を定めている。

⁵⁵ シドニー市の面積は約25km²であり、約23km²の品川区より少し広い程度である。なお、1968年から1982年にかけて、1989年から2004年にかけては現在のシドニー市南部にサウス・シドニー市(City of South Sydney)が存在したため、シドニー市は更に規模の小さい自治体であった。

⁵⁶ City of Sydney, The city at a glance,

<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/learn/research-and-statistics/the-city-at-a-glance> (Accessed: 20 March 2018).

⁵⁷ なお、メルボルン市の人口も約15万人であるため、オーストラリア国内の単一自治体で最大の人口を有するのは人口約118万人のブリスベン市になっている。



図 33 シドニー市の範囲（白色部分）を示した図⁵⁸

⁵⁸ City of Sydney (2014), p.7.

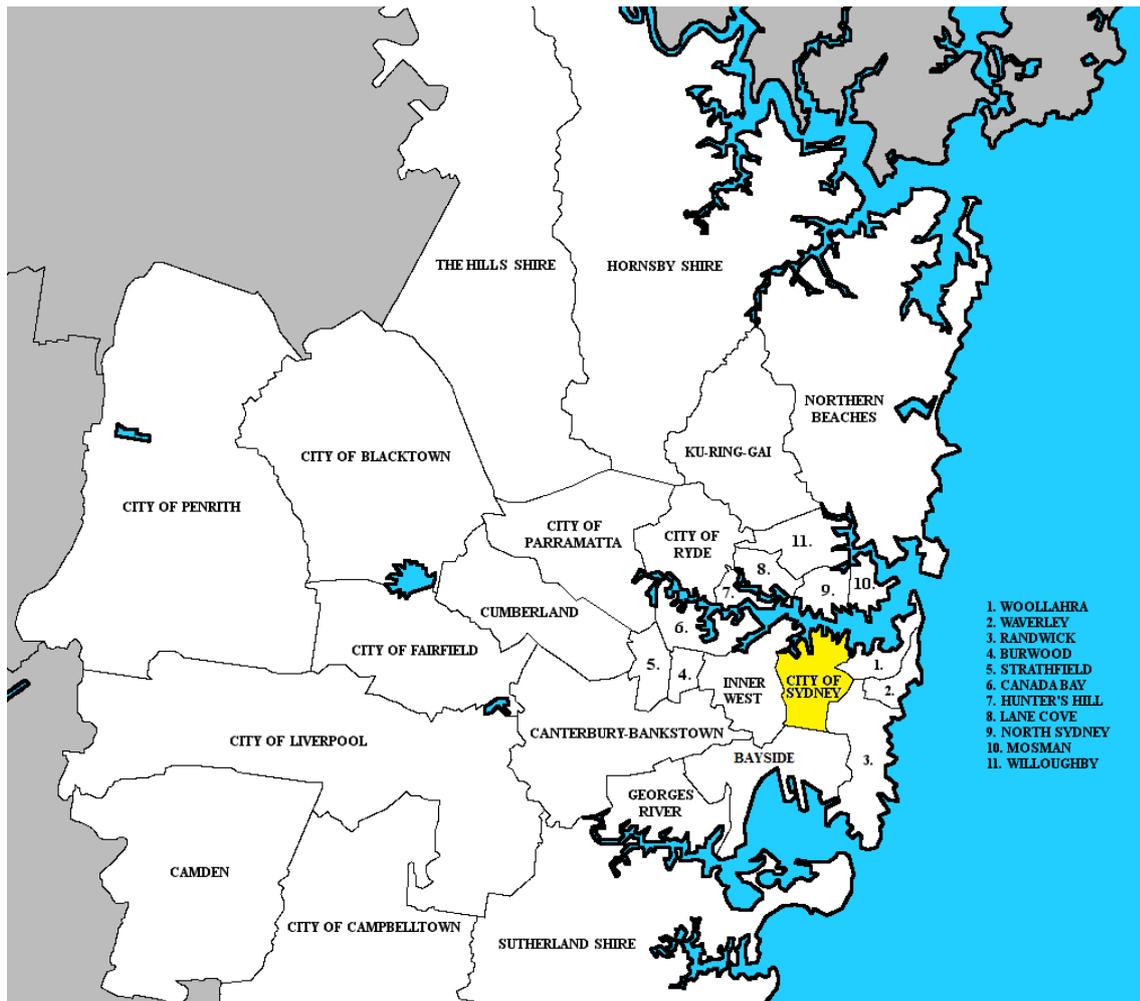


図 34 シドニー大都市圏の範囲を示した図（黄色がシドニー市）⁵⁹

2 NSW州都市計画の概要

NSW 州が戦後に策定した大規模な都市計画としては、1951 年の「カンバーランド地域計画」（the Country of Cumberland Plan）、1968 年の「シドニー地域概要計画」（the Sydney Region Outline Plan）、1988 年の「1988 年都市圏戦略」（the 1988 metro strategy）の 3 つがあった。その後、特に 1990 年代中盤から州はシドニーの都市経営への参画を加速させ、1993 年の「シドニーの未来」（Sydney's Future）というディスカッションペーパーを基にパブリック・コメントを募集した。住民からの意見を反映させ、1995 年に「21 世紀の都市」（Cities for the 21st Century）（以下、「NSW 州 1995 年計画」とい

⁵⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Sydney#/media/File:Sydney_councils.png を元に作成

う。)という計画が策定された。本章では、この NSW 州 1995 年計画から当時の都市計画の構想を読み解き、現在の状況と比較する。

同計画の前文中には、当時の州首相、ジョン・フェイヒー (John Fahey) 氏と計画大臣・住宅大臣 (Minister for Planning and Minister for Housing) のロバート・ウェブスター (Robert Webster) 氏の連名で以下のように書かれている。

シドニー及びそれに隣接する沿岸地域 (ポートスティーブンス (Port Stephens) からカヤマ (Kiama) までの大都市地域) は自然の美しさ、温暖な気候、多様で余裕のある生活スタイル、雇用機会、将来性のあるビジネス、レベルの高い都市サービス、そして世界中から羨望の眼差しを集める活気に満ち、文化的な環境に恵まれている。2000 年オリンピックはこれらの質の高い都市環境を世界に披露する機会である⁶⁰。

そして、1990 年代が終わり、21 世紀最初の 10 年が訪れようとしている中で、各政府主体がコミュニティと連携し、大都市地域の居住環境、労働環境をより快適なものにしていく。そのため、シドニー大都市圏を包括し、ニューカッスル (Newcastle) とウロンゴン (Wollongong) を含めた大都市地域 (Greater Metropolitan Region) の各都市の接続を改善することで、地域全体を発展させていくこととした。

⁶⁰ NSW Government Department of Planning (1995a), p.3.

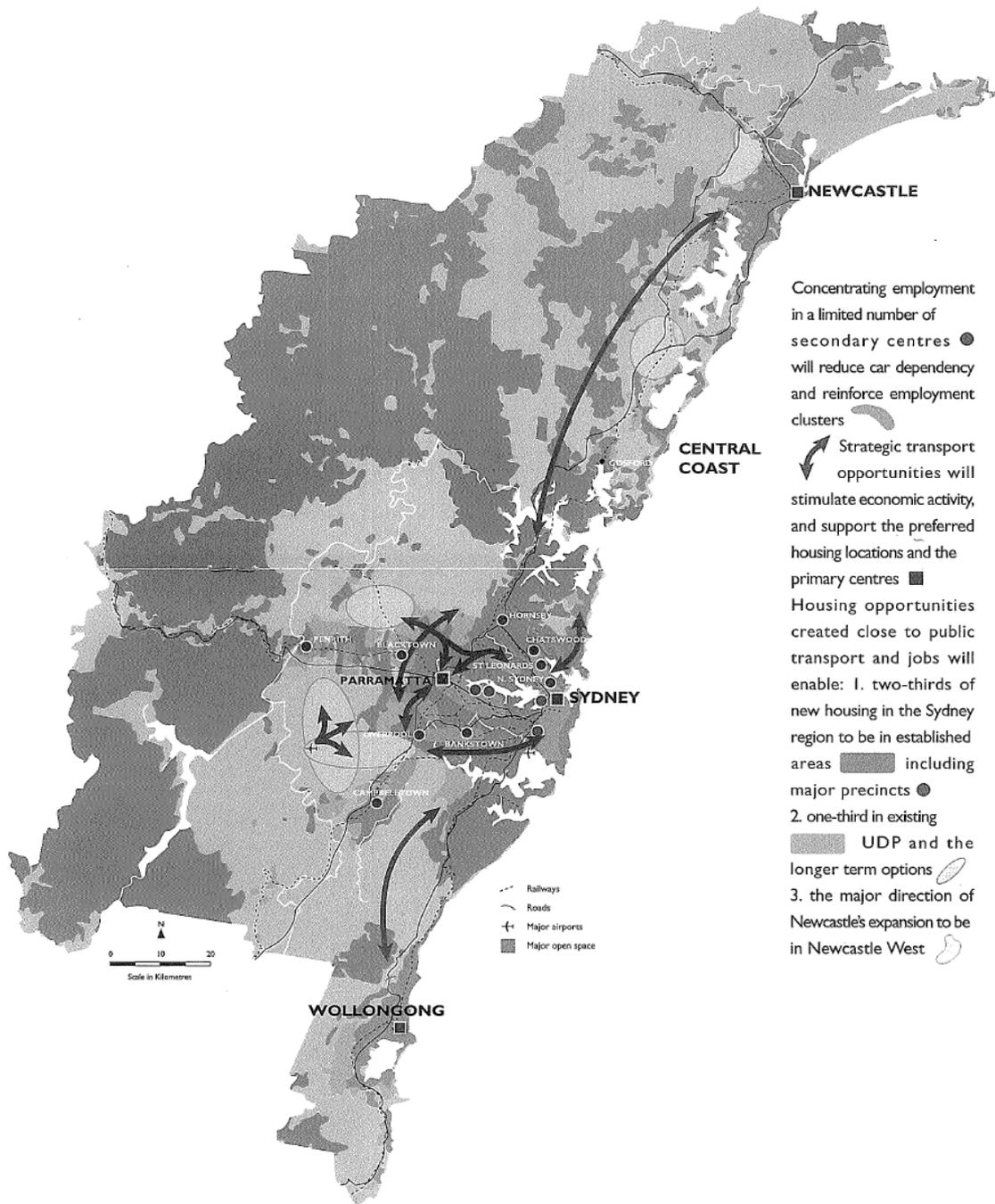


図 35 NSW 州 1995 年計画が対象とした大都市地域の図⁶¹

州はこの地域で以下の 4 点を重視した都市計画を行い、持続可能で多様性に富んだまちづくりを行っていく。

⁶¹ NSW Government Department of Planning (1995b), の図を基に筆者作成

- ・ 平等性：人々が機会を公平・平等に得られるようにする。
- ・ 効率性：資源を最大限活用する。
- ・ 環境の質：持続可能な発展のため、環境を管理する。
- ・ 住みやすさ：生活の質を向上させる。

これらを達成するため、州は大都市地域内の都市をよりコンパクトシティ化し、既存のインフラを有効活用するとともに、交通環境を整備し、住居・職場・病院等の各サービス間のアクセスを向上させていく。

シドニー五輪招致の決め手となったのは、シドニー五輪招致委員会が国際オリンピック委員会（IOC）に提出した「夏季五輪大会のための環境指針（The Environmental Guidelines For The Summer Olympic Games）」であると言われており⁶²、本計画においても、環境的に持続可能な開発を行うという同環境指針を考慮し、「オリンピックはシドニーに環境と将来世代への責任を明示する機会である⁶³」と書いている。具体的な計画のうち、主要なものを次節以降で確認していく。

⁶² 財団法人自治体国際化協会（2000）、39頁

⁶³ NSW Government Department of Planning (1995a), p.37.

第2節 広域計画

1 大都市圏の多核化

(1) 計画

シドニー市内から西シドニー、セントラルコースト（Central Coast）、ニューカッスル、ウロンゴンへの機能移転による都市の脱中心化によって、アメリカの都市で起きていたような周縁都市（Edge City）⁶⁴化を避ける。パラマタ（Parramatta）、ニューカッスル、ウロンゴンを開発し、シドニーとこれらの3都市の計4都市を効率的な交通システムで接続することで、各都市をより人口規模・経済規模的にバランスの取れたものにするとした。さらに、雇用を複数の準中心街（Secondary Centres）に集中させ、通勤の自動車依存を減らす。

シドニー大都市圏の人口が増加する中、特にパラマタ地域はシドニー西部の企業・組織の活動の中心地となるシドニー大都市圏の第二の中心業務地区として成長する地域と期待された。パラマタはシドニー市から約25km西部に位置し、18世紀後半に入植が始まった歴史ある地域である。パラマタは地理的にシドニー大都市圏の中心部に位置し、周辺部及びパラマタ以西の在住者の雇用の中心になるとともに、図36のとおり交通インフラの中心になる。また、州の政府機関のオフィスもパラマタへの移転を行っていくとともに、オリンピック開催地のホームブッシュベイや近隣施設との近接性を利用し、開発を行っていくとした⁶⁵。

⁶⁴ 大都市の郊外に建設された、オフィスや商業施設など独立した都市機能を有する都市

⁶⁵ NSW Government Department of Planning (1995a), pp.92-93.

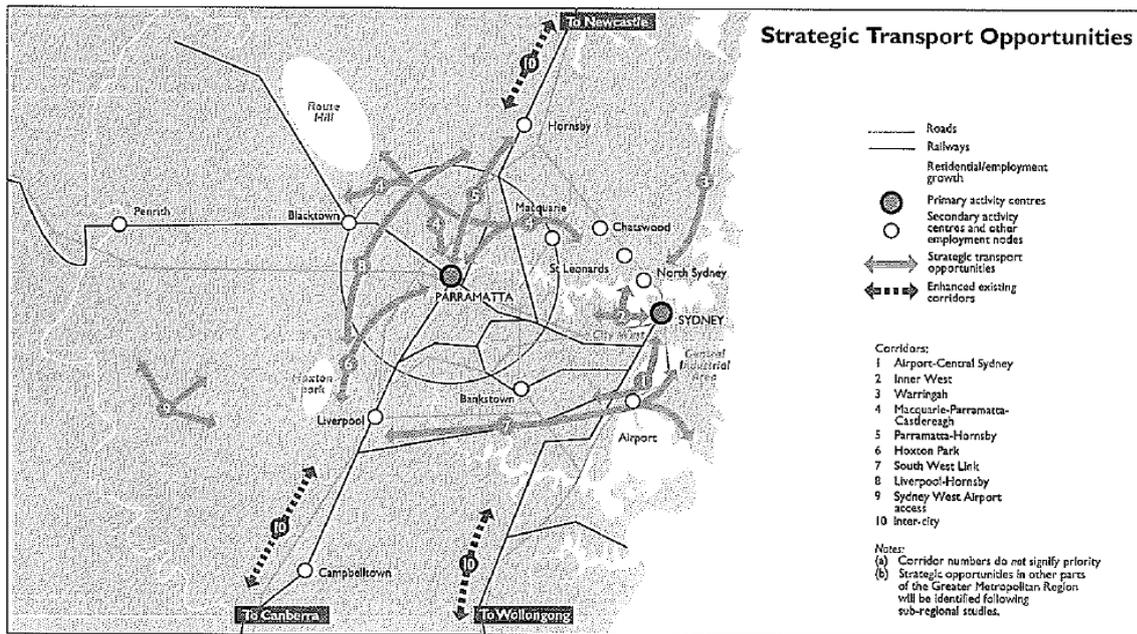


図 36 シドニー大都市圏の交通計画図 1⁶⁶

(2) 現在の状況



図 37 パラマタ市の開発後イメージ図（付番されているビルが今後建設予定）⁶⁷

⁶⁶ NSW Government Department of Planning (1995b).

⁶⁷ City of Parramatta, Invest and Build,

<http://www.investparramatta.com.au/invest-and-build> (Accessed: 20 March 2018).

現在でもパラマタは第二の中心業務地区としての開発が続けられている。NSW 州都市計画・環境省はパラマタ周辺地域を大パラマタ成長地区（Greater Parramatta Growth Area）と設定し、2017年に同地の更なる発展のための計画策定案を発表した。今後、住民や専門家の意見を反映させて修正を加えていくが、現時点では今後20年で7万2千戸の住居と11万3,000人の雇用を生み出すとしている⁶⁸。2036年までにシドニー大都市圏の半数が、2050年までの大都市圏の人口増加数の7割が同地に居住すると見込まれており⁶⁹、また、NSW州の政府機関も教育省や警察本部の移転が決定し、今後、州議会議事堂の移転までも構想にあることから⁷⁰、大都市圏における同地の重要性が更に高まっていくと目される。

なお、現在の計画では、ニューカッスルとウロンゴンを含めた大都市地域ではなく、第3章第2節第3項のとおりシドニー大都市圏に3自治体を加えた地域を単位とした都市計画が策定されており、本計画における地域全体を包括した計画は策定されていない。

2 シドニー第2空港

(1) 計画

シドニー空港（シドニー・キングスフォード・スミス空港（Sydney Kingsford Smith Airport））⁷¹が、シドニー大都市圏唯一の国際空港になっているが、航空需要の拡大のため、シドニー第2空港の建設が1960年代から議論されてきた。1985年には、建設候補地としてシドニー大都市圏西部のバジェリー

⁶⁸ NSW Government Planning & Environment, Greater Parramatta Growth Area,

<http://www.planning.nsw.gov.au/Plans-for-your-area/Priority-Growth-Areas-and-Precincts/Greater-Parramatta-Growth-Area> (Accessed: 20 March 2018).

⁶⁹ Parramatta City Council (2013), p.3.

⁷⁰ Tabakoff, N. (2016).及び一般財団法人自治体国際化協会（2016）「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』第434号、9-12頁。

⁷¹ 1920年にシドニー空港（Sydney Airport）として開業したが、1935年のオーストラリア本土の無着陸横断を成功させたことなどで知られるチャールズ・キングズフォード・スミス（Charles Kingsford Smith）の名前を取って改称した。

ズ・クリーク（Badgerys Creek）が浮上し、連邦政府が買収した。そのため、本計画中の交通計画においても、同地の空港新設が明記された。



図 38 シドニー大都市圏西部の人口予測図及びシドニーの航空旅客需要予想図⁷²

⁷² Australian Government Department of Infrastructure and Regional Development (2016), p.2.

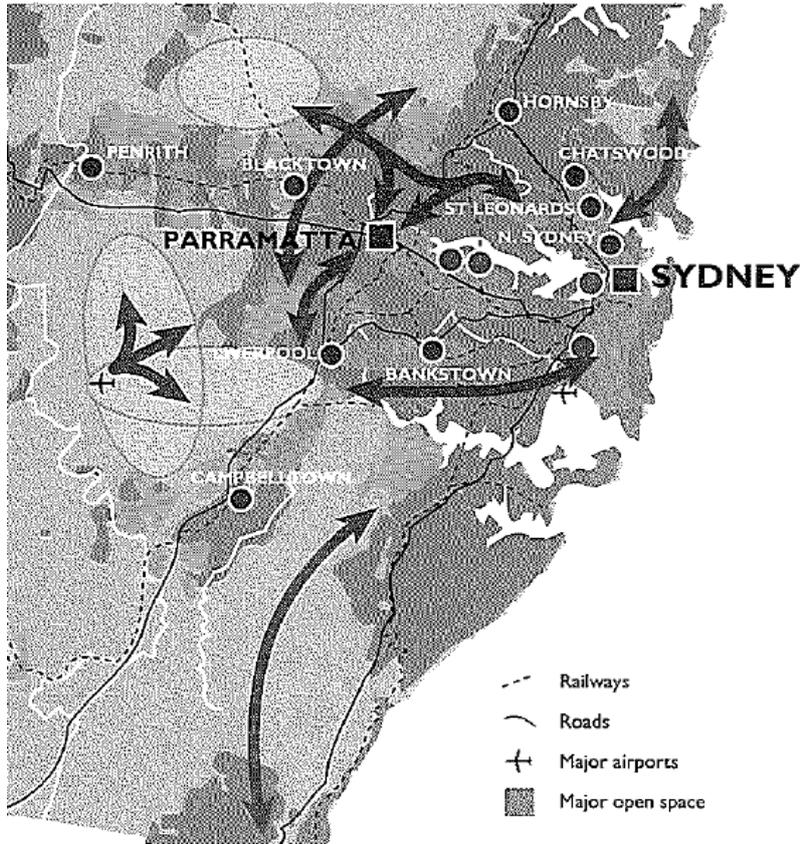


図 39 シドニー大都市圏の交通計画図 2⁷³

(2) 現在の状況

長期にわたってシドニー第2空港の議論が行われてきたものの、政局などに左右されて建設決定は先延ばしにされてきた。その後、キャンベラ空港利用案、シドニー国際空港拡張案、バンクスタウン空港拡張案などの代替案が挙げられたものの、2009年から2012年にかけて連邦政府が行った調査でバジェリーズ・クリークの適性が再確認された。2014年に、自身を「インフラ首相」(Infrastructure Prime Minister)と称するトニー・アボット(Tony Abbott)前連邦首相率いる保守連合政権下で同地への第2空港建設が決定された。連邦政府はシドニー第2空港を「西シドニー空港」(Western Sydney Airport)と名付け、2026年の開港を目指している。同空港の整備により、シドニー大都市圏西部の再開発が進み、シドニー市、パラマタ地域と並んで、西シドニー空港を中心とした大都市圏西部が大都市圏の核となると目されている。

⁷³ NSW Government Department of Planning (1995a), pp.103-104.

第3節 シドニー市内及び近郊の計画

1 ウルティモ・ピアモント

(1) 計画

ウルティモ、ピアモントはダーリング・ハーバーの隣接地域にあり、都心部からのアクセスが良いものの、元々は発電所、繊維工場、造船所などの並ぶ工業地帯であり、1990年頃まで人口は減少傾向にあった。1980年代に工場の閉鎖・移転が進んだため、州が居住地としての開発を始めた。同地では、①工場の改築などによる多種多様な住宅の提供、②ライトレールの敷設による公共交通網整備、③水辺空間の開発、④公園・広場・歩道の接続性の向上などによる地域の魅力向上及び人口増加を図っていく。20～30年間の再開発で1万3,500人の居住者、5万人の雇用がある地域としていく⁷⁴。

NSW州1995年計画では、2020年のシドニー大都市圏居住者のライフスタイルの一例として以下のものを挙げている。

ある若い女性はウルティモ・ピアモント地域にある、羊毛専門店の建物を再利用して建てられた小さいが安価な住居の一室を購入した。彼女はシドニー市内中心部の旅行会社で働いており、徒歩では通勤できないが、ライトレールで通勤した。結婚すると、彼女達は土地を購入し、家を建てることを検討した。しかし、土地を購入できるような地域は他の家族や友人達の住むところから遠く離れており、シドニーでの生活スタイルを手放さなければならないし、2人の通勤や生活用に、2台目の車も買わなければならない。結局、彼女達は南西部の再開発地域の一部に住むことにした。家には庭、近くにはコミュニティ施設が整っており、質の高い生活を送ることができる場所で、鉄道駅の近くにあるためシドニー市やパラマタにも容易にアクセスできる⁷⁵。

このように、掲げられたウルティモ・ピアモントの将来像は、主に単身の若者が通勤の利便性から住む地域であり、家族連れが住む地域は別の場所と考えられていた。

⁷⁴ NSW Government Department of Planning (1995a), p.78.

⁷⁵ NSW Government Department of Planning (1995a), p.19.

(2) 現在の状況

第1章第3節第2項のとおり、同地にはライトレールが整備され、更にカジノが開業したことで観光客も多く訪れる地域となった。特に2011年までに多数の住居が建設され、人口が増加した^{76,77}。2016年の国勢調査時点で2万1,656人が居住しており、居住者年齢の中央値もオーストラリア全体の38歳より8歳若い30歳になっている。なお、現在の同地は中国系の住民が多いことが特徴になっており、居住者の約23.1%が中国系住民である⁷⁸。

ピアモントの観光地としても知られているフィッシュ・マーケット (Sydney Fish Market) は、同立地での1966年の開業⁷⁹から半世紀以上経過しており、老朽化などを理由に現在の立地の近くの土地に移転することが決まっている。2017年に州の都市開発公社 (Urban Growth NSW) は「湾岸地域都市開発プログラム」 (The Bays Precinct Urban Transformation Program) を発表し、フィッシュ・マーケットのあるブラックワトル・ベイ (Blackwattle Bay) 地域を今後2、30年間で住宅・商業施設へと再開発する案を公開した。フィッシュ・マーケットの移転は其中でも第一段階の再開発に位置付けられており、2018年後半から2020年後半にかけて2億5千万豪ドル (約200億円) の費用を投じて新市場を建築する。

⁷⁶ idcommunity, Ultimo,

<https://profile.id.com.au/sydney/about?WebID=310> (Accessed: 20 March 2018).

⁷⁷ idcommunity, Pyrmont,

<https://profile.id.com.au/sydney/about?WebID=240> (Accessed: 20 March 2018).

⁷⁸ Australian Bureau of Statistics, 2016 Census QuickStats, Pyrmont-Ultimo,

http://www.censusdata.abs.gov.au/census_services/getproduct/census/2016/quickstat/117031334?open=document (Accessed: 20 March 2018).

⁷⁹ フィッシュ・マーケットの開業は1954年だが、1966年にハイマーケットから現在の立地に移転した。なお、当初は州が運営していたが、1994年以降は民間企業のシドニー・フィッシュ・マーケット社が運営している。



図 40 湾岸地域都市開発プログラムの対象地域（オレンジ色）⁸⁰



図 41 フィッシュ・マーケットの移転先⁸¹

⁸⁰ Urban Growth NSW (2017a).

⁸¹ McInnes, W. and Begley, P. (2017).



図 42 新フィッシュ・マーケットのイメージ図⁸²

⁸² McInnes, W. and Begley, P. (2017).

2 イブリー

(1) 計画

シドニー西部・南部の郊外に接続する鉄道の5本が通る主要駅・レッドファーン駅 (Redfern)⁸³があるレッドファーンに隣接するイブリー (Eveleigh) 地域⁸⁴には、1882年から1897年にかけて建設された南半球最大規模の鉄道工場、イブリー鉄道工場 (Eveleigh Railway Workshops) があった。1988年に同工場が操業停止し、メインの工場がシドニー西部のエンフィールド (Enfield) に移転したため、州の鉄道機構 (Rail Authority) が所有するこの地域と、隣接する州住宅省 (Department of Housing) の所有地をビジネス、住居、先進技術パーク (Advanced Technology Park) を含んだオープン・スペースとすることが計画された。また、これにより、5,000人から6,000人の雇用を創出するとした。

(2) 現在の状況

1995年にオーストラリア技術パーク (Australian Technology Park、以下、「ATP」という。) が州、シドニー大学、シドニー工科大学によって建設され、州の機関であるレッドファーン・ウォータールー公社 (Redfern Waterloo Authority) やNSW州都市開発公社が運営を行ってきたが、2015年に民間に売り渡され、シドニー中心業務地区のメットセンター (MetCentre) などを所有する不動産開発会社のマーバック社 (Mirvac) が購入した。マーバック社は翌2016年から同地の再開発を開始し、オーストラリア4大銀行⁸⁵の一つ、オーストラリア・コモンウェルス銀行 (Commonwealth Bank of Australia) が2020年までに1万人の社員が働く同社過去最大規模の自社ビルを建設するとしている⁸⁶。

⁸³ なお、同駅は元々「イブリー駅」と呼ばれており、移転により1906年から「レッドファーン駅」となった。

⁸⁴ 位置については図33を参照のこと。

⁸⁵ ナショナル・オーストラリア銀行 (NAB)、オーストラリア・コモンウェルス銀行 (CBA)、オーストラリア・ニュージーランド銀行 (ANZ)、ウエストパック銀行 (WBC) の4社。なお、コモンウェルス銀行は1996年までに完全民営化されたものの、元々は1911年に連邦政府が設立した銀行であるため、マーティン・プレイスにあるコモンウェルス・トレーディング銀行ビル (Commonwealth Trading Bank Building) などにはオーストラリアの国章が付けられている。

⁸⁶ Commonwealth Bank, Commonwealth Bank to Move 10,000 People to State-of-the-Art Workplace at Australian Technology Park by 2020,

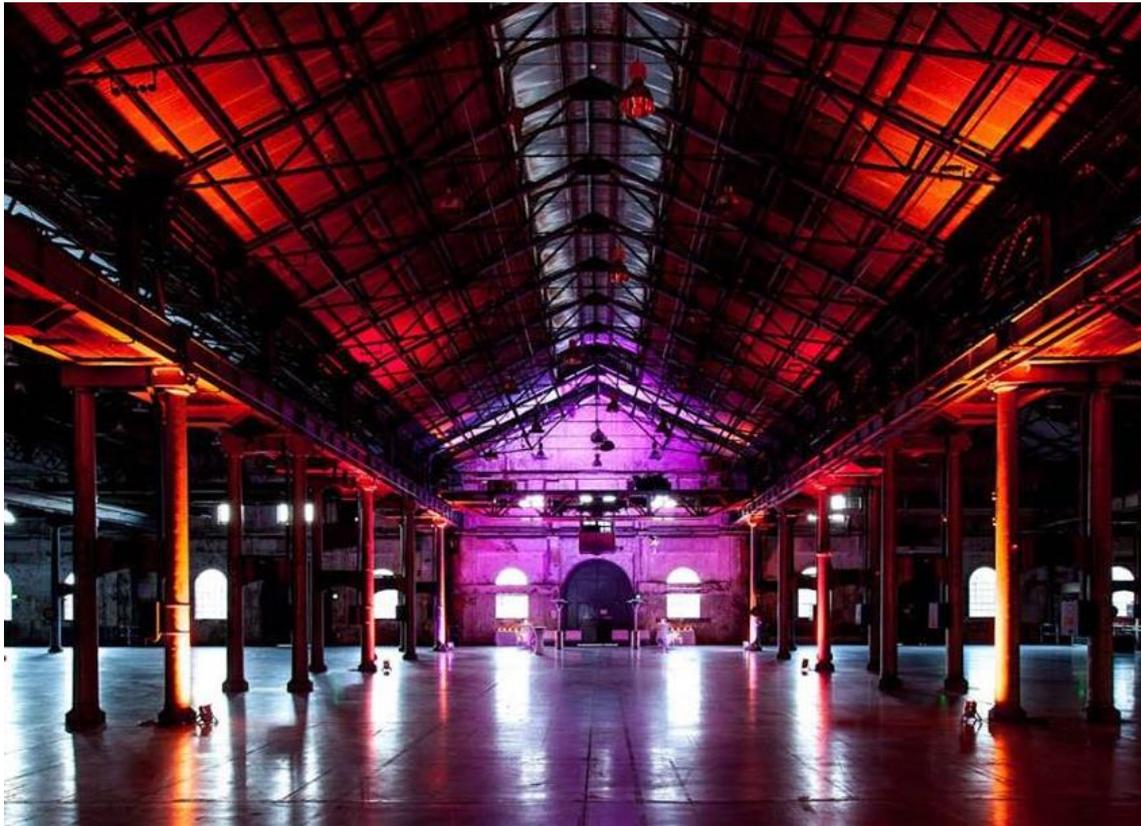


図 43 ATP 内にある工場の建物を再利用したエキシビジョン・ホール⁸⁷

<https://www.commbank.com.au/about-us/news/media-releases/2015/commonwealth-bank-to-move-ten-thousand-people.html> (Accessed: 20 March 2018).

⁸⁷ Doltone house, Australian Technology Park,

<http://www.doltonehouse.com.au/venue/australian-technology-park/> (Accessed: 20 March 2018).

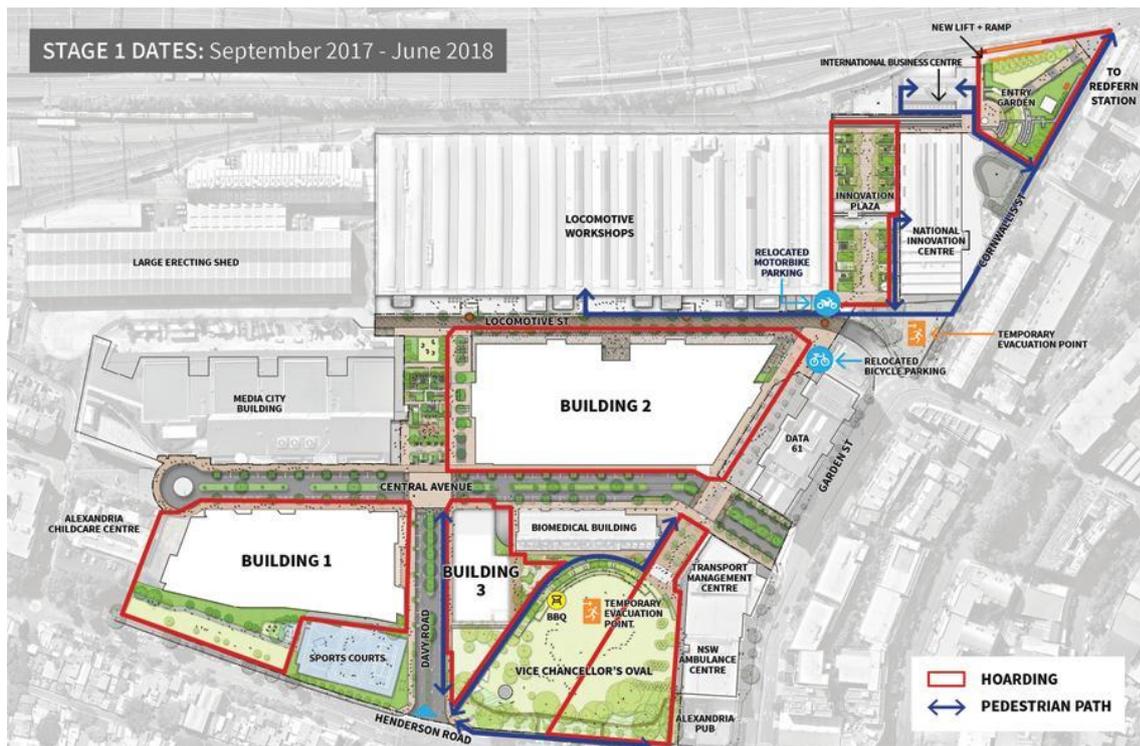


図 44 ATP 開発の計画図（上）及び完成イメージ図（下）⁸⁸

⁸⁸ mirvac, Australian Technology Park,
<http://atp.com.au/> (Accessed: 20 March 2018).

3 中心業務地区・国際空港間鉄道

(1) 計画

1990年に州はシドニー国際空港に接続する鉄道の新設を発表し、1994年にPPP（Public Private Partnership）⁸⁹による官民提携により建設することが決定した。2000年シドニー五輪において、海外からの来訪者が鉄道で市内にアクセスできるように、大会前の開業を目標に1995年から建設が開始された。

(2) 現在の状況

9億豪ドル（約720億円）⁹⁰をかけてシドニー五輪前の2000年5月20日に開業した。2016年6月までに1億人以上が同線を利用しており⁹¹、現在のシドニーにおいても中心業務地区・空港間の接続のために欠かせない路線となっている。なお、PPPの契約により設立された民間企業の空港鉄道線会社（Airport Link Company）が国内線駅、国際線駅を含むセントラル駅・ウォライ・クリーク駅（Wolli Creek）間に4駅を新設し⁹²、現在でも運営を行っているため、空港線の利用時には同社への支払分の運賃が加算されることになっている。4駅の所有権は開業30年後の2030年5月20日にNSW州に引き渡される⁹³。



図 45 市内中心部までのアクセスの良さをアピールした空港線路線図⁹⁴

⁸⁹ PFIと異なり、PPPでは事業の企画段階から民間企業が参画するため、より民間の関与が大きい。

⁹⁰ うち約7億豪ドル（約560億円）を州が、約2億豪ドル（約160億円）を空港鉄道線社が負担している。

⁹¹ Airport Link, Our Company,

<http://www.airportlink.com.au/company/> (Accessed: 20 March 2018).

⁹² セントラル駅側から順に、グリーン・スクエア駅（Green Square）、マスコット駅（Mascot）、国内線駅（Domestic）、国際線駅（International）である。

⁹³ Legislative Council (2014), p.6.

⁹⁴ Airport Link Company,

第3章 シドニー大都市圏の現在の都市計画

第1節 シドニー市の計画「持続可能なシドニー2030」

1 「持続可能なシドニー2030」

2008年、シドニー市は「持続可能なシドニー2030」(Sustainable Sydney 2030)という総合計画を公表した。この計画によってCO₂の削減やオープン・スペースの整備などにより環境に優しい都市としての世界的知名度を高める「グリーン」(Green)、文化インフラや観光地への投資を行うことで国際的なプレゼンスを高める「グローバル」(Global)、交通網の整備によるインフラ的な接続や行政機関と民間の関係を深める「コネクテッド(つながっている)」(Connected)の3つのコンセプトが示された。これにより、「国際競争力が高く、革新的な都市」、「歩行者・自転車利用者のための都市」、「文化的で創造的な都市」⁹⁵を形成することで真のグローバル都市とした。元々の計画自体は2030年の目標を描いたものであるが、市は定期的に時点修正を加えた計画を策定しており、2017年に発行した「持続可能なシドニー2030 2017年-2021年コミュニティ戦略的計画」(Sustainable Sydney 2030 - Community Strategic Plan 2017-2021)が現在、最新の計画になっている。

<http://www.airportlink.com.au/> (Accessed: 20 March 2018).

⁹⁵ City of Sydney (2015), p.9.

2 グリーン・スクエアの再開発



図 46 グリーン・スクエア再開発地域図（緑線内）⁹⁶

シドニー市はここ 100 年以上の間で初めて、市内に新しい中心部を建設すると
して、中心市街地から約 3.5 km、空港から約 4 km の距離のグリーン・スクエア
（Green Square）地域で居住、商業、文化の中心地としての開発を行っている。
グリーン・スクエアの名称は、同地域にかつて存在したアレクサンドリア市
（Alexandria Council）において 1934 年から 1948 年まで市議会議員（任期
中、1937 年、1938 年、1945 年の 3 回、市長に就任）⁹⁷であったフレデリック・
グリーン（Frederick Green）の名に由来している。アレクサンドリア市は、オ
ーストラリア随一の工業都市として知られ、「オーストラリアのバーミンガム」
（Birmingham of Australia）⁹⁸とも呼ばれた地域であった。その後、ハイテク
産業関係施設、オフィス、商業施設、倉庫などが、自動車工場、化学工場などの
あった場所に建設され、工場労働者がより郊外に転居するとともに、若い家族連
れや専門職が転入した。同地には第 2 章第 3 節第 3 項に記した空港線の駅もあ
り、都心からのアクセスにも優れている。

⁹⁶ City of Sydney, Green Square,

<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/green-square> (Accessed: 20 March 2018).

⁹⁷ オーストラリアの自治体においては、市長は議会の互選又は公選によって選ばれ、議長を兼務する。

⁹⁸ City of Sydney (n.d.), p.16.

シドニー市は同地域に 10 年間で 5 億 4,000 万豪ドル（約 432 億円）の投資を行い、図書館やプラザ、プール、公園などの施設を建設していくとしている⁹⁹。民間からの投資等を含めると再開発には約 130 億豪ドル（約 1 兆 400 億円）が費やされ、2030 年までに新たに 6 万 1,000 人が暮らす 3 万 500 戸の住居を新設するとともに¹⁰⁰、2 万 2,000 人分の雇用を創出するとしている¹⁰¹。シドニー市の現在の人口は 2017 年 6 月現在で約 22 万人¹⁰²であるため、現在の市内人口の約 28% に当たる人口増加を当地域で受け入れる。



図 47 グリーン・スクエアに建設予定の公共施設（左：図書館・広場、右：プール）¹⁰³

⁹⁹ City of Sydney, Our development,

<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/green-square/city-of-sydney-developments> (Accessed: 20 March 2018).

¹⁰⁰ なお、2017 年現在の人口は約 2 万 4,000 人である。

¹⁰¹ City of Sydney, Green Square,

<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/green-square> (Accessed: 20 March 2018).

City of Sydney (2017), pp.114-117.

¹⁰² City of Sydney, The city at a glance,

<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/learn/research-and-statistics/the-city-at-a-glance> (Accessed: 20 March 2018).

¹⁰³ City of Sydney, Our developments,

<http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/vision/green-square/city-of-sydney-developments> (Accessed: 20 March 2018).

3 「ジョージ・ストリート 2020－公有地活性化戦略」

ジョージ・ストリートにライトレールを開設することを受けて、2013年、シドニー市は「ジョージ・ストリート-コンセプト・デザイン」(George Street – Concept Design)を策定し、2015年には同デザインを実現するための戦略として「ジョージ・ストリート 2020－公有地活性化戦略」(George Street 2020 – A Public Domain Activation Strategy)を策定した。ジョージ・ストリートはブリッジ・ストリートと並んで英国からの入植時、シドニーに最初に造られた道路である。1810年まではハイ・ストリート(High Street)と呼ばれていたが、1810年にNSW植民地総督のラックラン・マッコリー(Lachlan Macquarie)¹⁰⁴によって、当時の英国王ジョージ3世(George III of the United Kingdom)の名を取って現在の名称になった。同ストリートはサーキュラー・キーからマーティン・プレイス、タウンホールなどを經由してセントラル駅まで至る、シドニーの中心街路である。

同デザインでは、2005年以降のNSW州やシドニー市、民間の建築会社の同ストリートの今後の再開発案を、①効率的な交通の背骨、②歩行者向けの大通り、③わかりやすい街路、④象徴的な街路、⑤24時間活発な街路、⑥シドニー・ハーバーへとつながる街路、⑦3つの広場¹⁰⁵とつながる街路、という7つの基本概念にまとめた。

ジョージ・ストリートにおいて屋外での食事環境整備、創造的・文化的な活動の促進、歩行者の快適性の向上を行うために、オープン・スペースの整備、街路デザインの更新、街路上の公有財産の更新、街路樹の整備、パブリック・アートの設置、ベンチ、ごみ箱、街灯、標識等の更新等を行っていくこととした。これらの取組によってジョージ・ストリートを活性化することで、市が「持続可能なシドニー2030」で掲げた「革新的な都市」、「創造的な都市」などの目標を実現するとした。

¹⁰⁴ なお、マッコリー総督は1810年から1821年の長きに渡って総督を務め、公共工事などによってNSWの発展の基盤を築いた人物として高く評価されている。ハイド・パーク(Hyde Park)に同総督の銅像が建造されているほか、町、道路、大学、病院などに総督の名前に由来した名称が付けられている。

¹⁰⁵ サーキュラー・キー、タウンホール、セントラル駅の3か所を中心とした各オープン・スペース。

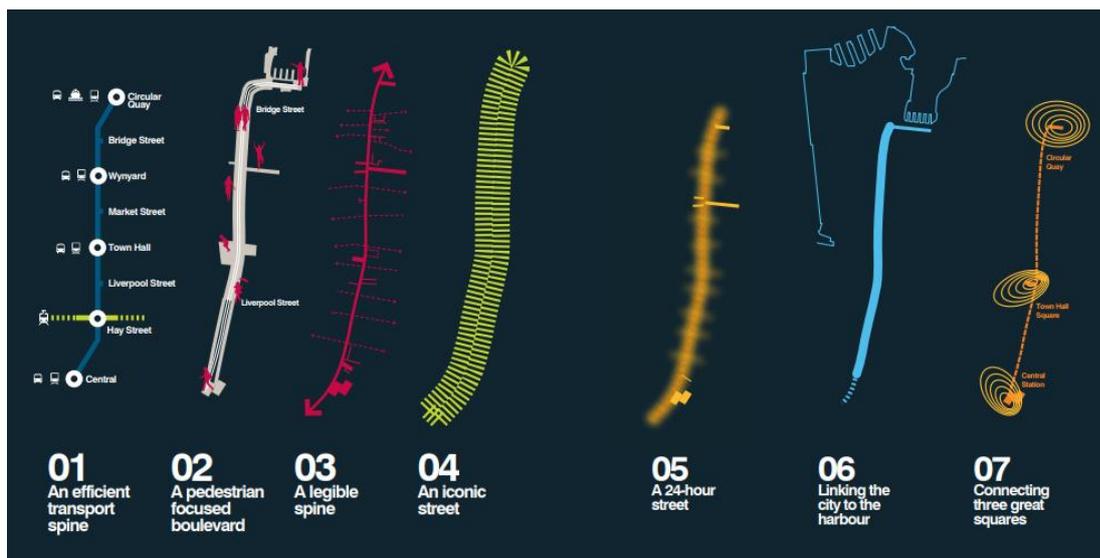


図 48 ジョージ・ストリート開発の7つの基本概念¹⁰⁶

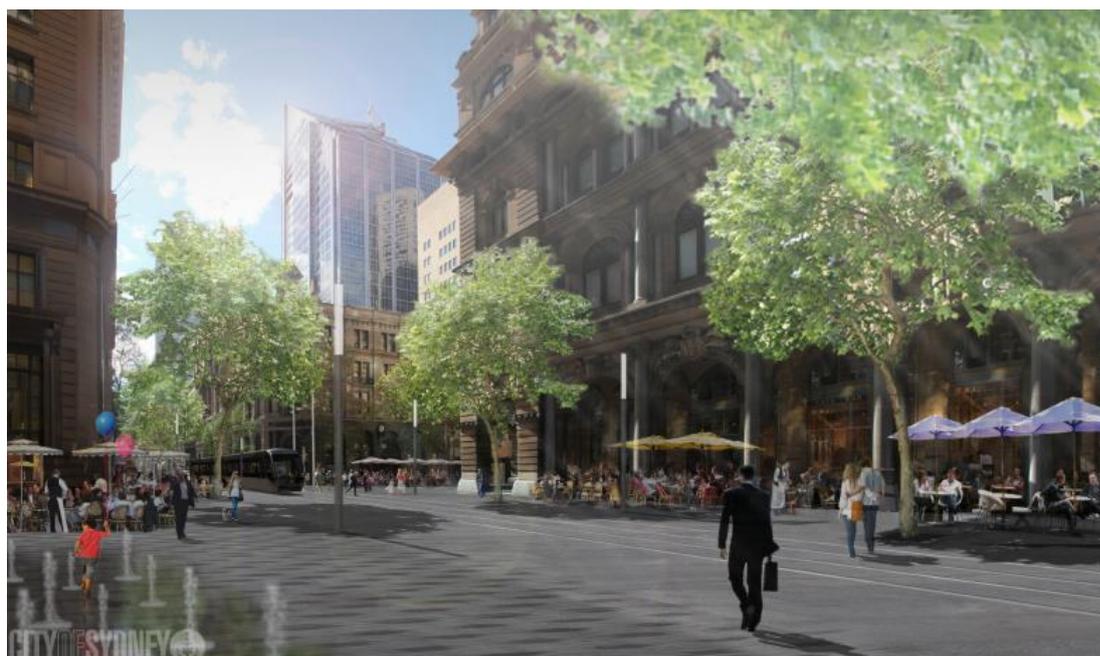


図 49 ジョージ・ストリートの更新のイメージ図¹⁰⁷

¹⁰⁶ City of Sydney (2013), pp.16-17.

¹⁰⁷ City of Sydney (2013), p.6.

第2節 NSW州の都市計画

1 シドニー・メトロ

州はオーストラリア史上最大の都市鉄道プロジェクト¹⁰⁸として、自動運転車両による高速輸送路線の「シドニー・メトロ」(Sydney Metro)敷設を進めている。2008年に交通運営修正法(メトロ線)(Transport Administration Amendment (Metro Rail) Act 2008)によってシドニー・メトロ公社(Sydney Metro Authority)が設立され、同年に中心業務地区と西部郊外を結ぶウエスト・メトロの計画が開始された。同線は2015年稼働に向けて用地買収を進めてきたが、2010年に計画が白紙撤回された。その後、2012年に州が「NSW長期交通マスタープラン」(NSW Long Term Transport Master Plan)の中で、北西部の鉄道開発が計画中に盛り込まれた。



図 50 2012年の長期交通マスタープランで描かれた将来の交通網(赤線の北西部が新設線)¹⁰⁹

¹⁰⁸ Transport for NSW, Sydney Metro West,

<https://www.transport.nsw.gov.au/projects/current-projects/sydney-metro-west> (Accessed: 20 March 2018).

¹⁰⁹ NSW Government (2012), *NSW Long Term Transport Master Plan*, p.128.

これにより、2013 年後半から大都市圏北西部のカジゴング・ロード (Cudgong Road) からチャッツウッド (Chatswood)¹¹⁰までをつなぐ北西線 (Northwest) の建設が始まり、2019 年に開業予定である。また、2014 年にはシドニー湾の下を通り南北を接続する地下鉄の計画が発表され、チャッツウッドから中心業務地区 (CBD) の地下を通してシドナム (Sydenham) までをつなぐ市内・南西線 (City & Southwest) が 2024 年の開業を目標に建設されている。市内・南西線はチャッツウッド駅で北西線と、シドナム駅で既存のバンクスタウン線と接続する。シドニー・メトロの敷設及びバンクスタウン線の接続に合わせて、シドニー市内からバンクスタウンまでの線路沿いの住宅再開発も行う。州計画・環境省は 2015 年に「シドナム・バンクスタウン都市再開発回廊戦略」 (The Sydenham to Bankstown Urban Renewal Corridor Strategy) の原案を公開し、路線沿いの住宅数を現在の 4 万 5,000 戸から 8 万 1,000 戸に増加させることとした。同戦略は住民の意見等を反映させて 2018 年中に最終版が公開される予定である。

市内・南西線を将来的にイラワラ線と接続する案も出ていたが、専門家から、シドナム以南の接続は「既存路線につなげるよりも、新路線を敷設して接続した方が良いとの見解が示され、州はこれを検討し直す¹¹¹。また、州は 2017 年に「シドニー・メトロ西線-西シドニーの新たな鉄道」 (Sydney Metro West – A new railway for Western Sydney) を公表し、シドニー中心業務地区からシドニーオリンピックパークを通してパラマタに接続する西線 (West) の計画を示している。

¹¹⁰ シドニーの中心業務地区から北西に 10 km 離れたビジネス・居住地区

¹¹¹ NNA (2015) 「NSW 州、シドニー新鉄道の開業前倒しを計画」 2015 年 6 月 26 日



図 51 シドニー・メトロの路線図（計画）¹¹²



図 52 シドニー・メトロ西線イメージ図¹¹³

¹¹² Godfrey, M. (2017),.

<https://www.dailytelegraph.com.au/news/nsw/sydney-metro-work-to-start-on-second-harbour-rail-crossing/news-story/11ffa4242b1cb34731507c81f202c8ab> (Accessed: 20 March 2018).

¹¹³ NSW Government Sydney Metro (2017), *Sydney Metro West – A new railway for Western Sydney*, pp. 4-5.

2 バランガルーのウォーターフロント再開発

シドニー市の北西に位置するバランガルーは、19世紀後半に大規模な埠頭が整備され、市内の主要な荷役港となっていたが、2003年に港湾運送業者が3年以内に移動することになると、同年、NSW州はバランガルーの再開発計画を決定し、2009年バランガルー開発公社法（Barangaroo Delivery Authority Act 2009）の制定によって設立された州の組織・バランガルー開発公社（Barangaroo Delivery Authority）が2012年からバランガルー地域でのウォーターフロント再開発事業を行っている。

開発地区はバランガルー・リザーブ（Barangaroo Reserve）、セントラル・バランガルー（Central Barangaroo）、バランガルー・サウス（Barangaroo South）の3地区に分けられる。このうち、バランガルー・リザーブでは2015年に開発が完了し、公園及び文化施設（Cutaway）が整備されている。セントラル・バランガルーは文化的活動を行う場として、公園やイベント広場などのパブリック・スペースが計画されているほか、オフィスや集合住宅、ショッピングエリアから構成されるビルの開発が計画されている。また、バランガルー・サウスはレンドリース・グループ（Lendlease Group）¹¹⁴が開発を請け負い、同地での23,000人の被雇用者と1,800人の居住者を増やすためにオフィス街・居住地として開発を行っており¹¹⁵、現在既に3棟のオフィスビル（International Towers Sydney）やインターナショナル・ハウス・シドニー（International House Sydney）などが建設されている。今後、パブリック・スペースとして入り江（Watermans Cove）、公園（Hickson Park）及び埠頭が建設される。

¹¹⁴ シドニーオペラハウス、パリのディズニーランドの建設なども行ったオーストラリアの不動産開発会社

¹¹⁵ Barangaroo South, About Masterplan,

<https://www.barangaroosouth.com.au/about/masterplan> (Accessed: 20 March 2018).



図 53 バランガルー地区の3つのエリア¹¹⁶



図 54 バランガルーの高層ビル群完成イメージ図¹¹⁷

¹¹⁶ Turf, Central Barangaroo,

<http://turfdesign.com/central-barangaroo/>を基に作成

¹¹⁷ Nicholls, S. (2017), *Sydneysiders are being treated like mugs over Barangaroo public space*, The Sydney Morning Herald, 6 July.

シドニー・メトロ市内・南西線の開発により、2024年までにセントラル・バランガルー北部に新規に地下鉄道の駅ができる。また、バランガルー・サウスの北部に350室のホテル、住居、飲食店、プール、カジノなどを併設した統合型リゾートとして、クラウン・シドニー・ホテル・リゾート（Crown Sydney Hotel Resort）¹¹⁸が建設される。



図 55 シドニー・メトロ完成後のバランガルー予想図¹¹⁹



図 56 バランガルー・サウス再開発の完成予想図¹²⁰

¹¹⁸ メルボルンに本社を置くカジノ・リゾート会社のクラウン社が運営を行う。

¹¹⁹ Sydney METRO, Barangaroo Station,

<https://www.sydneymetro.info/station/barangaroo-station> (Accessed: 20 March 2018).

¹²⁰ Barangaroo, The Plan, <http://www.barangaroo.com/the-project/progress/timeline/> (Accessed: 20 March 2018).

3 シドニー大都市圏委員会

(1) シドニー大都市圏委員会

現在、シドニー大都市圏の広域計画はシドニー大都市圏委員会（Greater Sydney Commission）が中心になって策定している。シドニー大都市圏委員会は、2015年に制定された「シドニー大都市圏法 2015 No57」（Greater Sydney Commission Act 2015 No 57）に基づいて州都市計画・環境省（Department of Planning and Environment）が設立した行政委員会で、シドニー大都市圏内の環境・社会・経済に関し、同省大臣に対して助言や補助を行う。委員は同省が委嘱した者に加え、州都市計画・環境省、TFNSW、財務省（NSW Treasury）、保健省（Ministry of Health）、教育省の事務局長からなり、現在の委員長には連邦政府首相夫人のルーシー・ターンブル氏（Lucy Hughes Turnbull AO）が就いている。管轄範囲は図 57 のとおりであるが、従来のシドニー大都市圏に加えて、ホークスベリー（Hawkesbury）、ブルーマウンテンズ（Blue Mountains）、ウロンディリー（Wollondilly）の3自治体が管轄に加えられている。

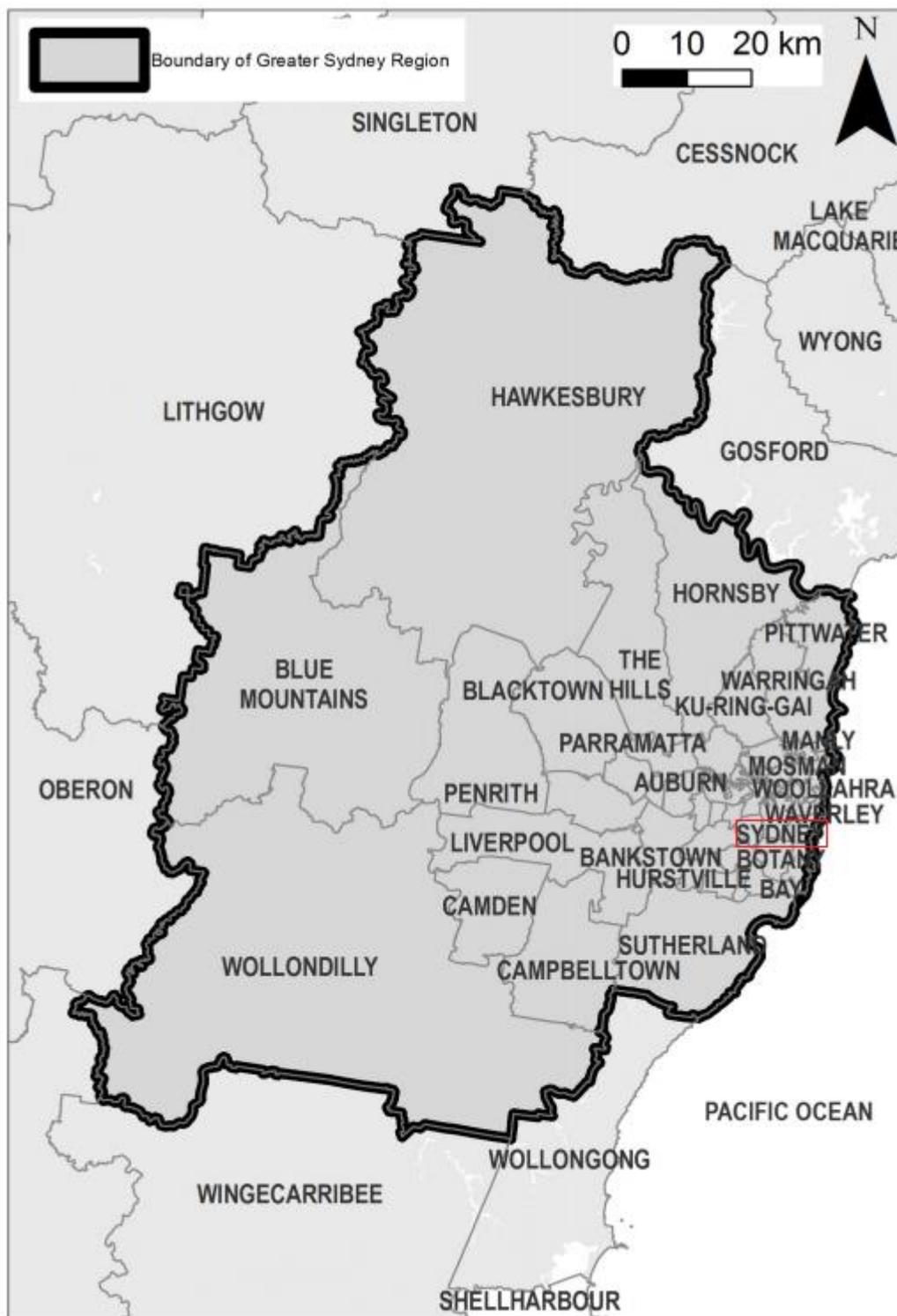


図 57 シドニー大都市圏委員会の管轄範囲（太枠内）¹²¹

¹²¹ Greater Sydney Commission Act 2015 No 57, p.11.

(2) 「2056年の私たちのシドニー大都市圏に向けて」

2016年11月、委員会は「2056年の私たちのシドニー大都市圏に向けて-『成長を続けるシドニー計画』修正に係る草稿」(Towards Our Greater Sydney 2056-A DRAFT AMENDMENT TO UPDATE A PLAN FOR GROWING SYDNEY) (以下、「2016年草稿」という。)という長期計画の草稿を公開した。これは、2014年に州計画・環境省が策定したシドニー大都市圏の20年計画「成長を続けるシドニー計画」(A Plan for Growing Sydney)の修正案であり、特にこの2016年草稿では、大都市圏中央部及び西部の重要性に焦点を当てた修正が行われている。2016年11月から2017年3月までに2016年草稿にウェブページ、メール、郵送で寄せられた2,341件の住民の意見を加えて、2017年10月に委員会は「2056年の私たちのシドニー大都市圏 3つの都市の都市圏-人々をつなぐ」(Our Greater Sydney 2056 - A metropolis of three cities - connecting people) (以下、「2017年草稿」という)を公表した。この2017年草稿も、シドニー大都市圏の計画策定に向けた草稿であり、委員会は最終版の作成のため、引き続き住民からの意見を募集している。

シドニー大都市圏が現在の約470万人から、今後40年間で800万人都市となることを想定している。人口が増加し、都市が拡大する中でも、居住者の通勤時間を30分以内とするために、都市機能を西部に重点的に移転していくことである¹²²。

¹²² Greater Sydney Commission (2017), p.6.

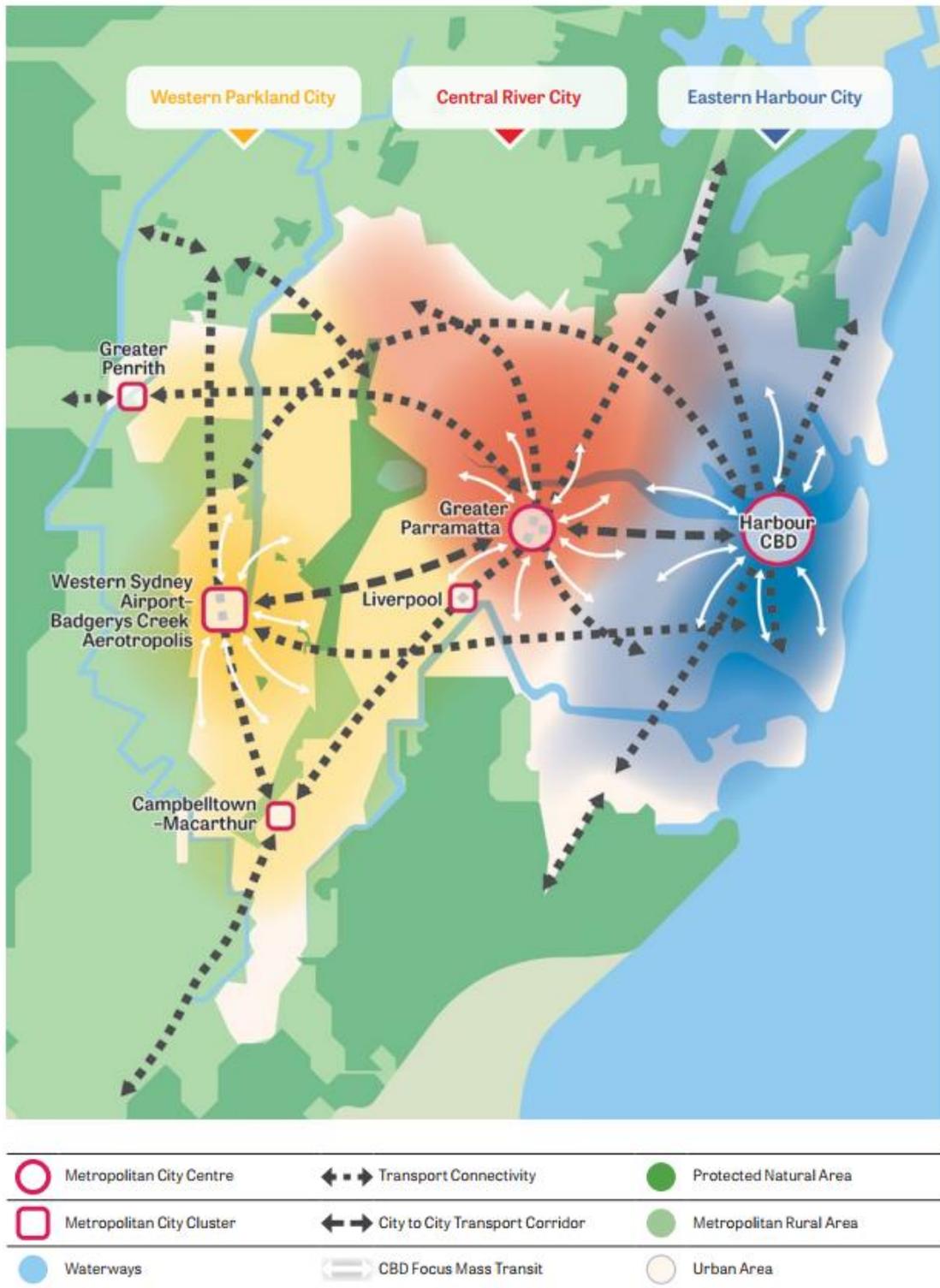


図 58 多核型の都市圏として発展するシドニー大都市圏の図¹²³

¹²³ Greater Sydney Commission (2017), p.7.

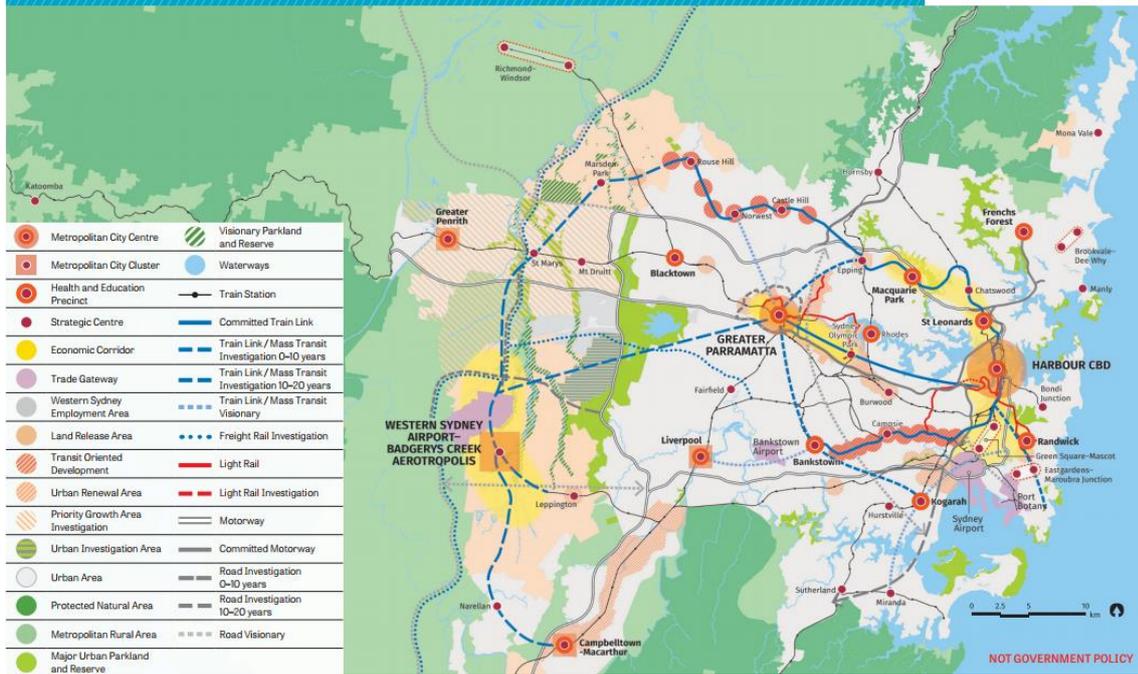


図 59 シドニー大都市圏委員会の都市圏内各地域計画案¹²⁴

¹²⁴ Greater Sydney Commission, Draft Greater Sydney Structure Plan 2056 – the three cities, https://gsc-public-1.s3.amazonaws.com/s3fs-public/draft_gsrp_structure_plan_-_the_three_cities_a4_landscape.pdf (Accessed: 20 March 2018).

おわりに

本稿では、シドニー市及びシドニー大都市圏の五輪前の都市計画、現在の状況、現在の都市計画について概観してきた。1993年時点でシドニーにはオペラハウス、ハーバーブリッジ、シドニータワーのようなランドマークや、既存の高層ビルの多くが建設されていたため、現在までに大きく都市構造が変化したとは言いがたい。しかしながら、都市圏の多核化や公共交通網の整備、都市部の再開発などの変化が25年前のシドニーと現在のシドニーの姿を変えてきた。

1964年東京五輪が開催された頃、東京では「メタボリズム」（新陳代謝）と呼ばれる建築運動が世間の目を集めていた。近未来的な都市のデザインが描かれ、有機的に成長を続ける都市の「細胞」のメタファーのような建築も生まれた。それに比べると、90年代のシドニーの都市計画は実務的で地味なものが多いようにも見える。しかしながら、都市のエネルギー源となる人口の増加に続いて、都市の血管とも呼べる公共交通網が拡大し、新たな都市の核が作られていく過程を俯瞰していくと、シドニーという都市の息遣いを読み取ることができるようにも感じる。

現在の日本の各都市とは対照的に、シドニーでは人口増加への対応が迫られている。2016年にNSW州都市計画大臣（Minister of Planning）によって、シドニーの今後の成長の姿として、高層ビル群の建設によって人口を吸収する「上海モデル」か、メゾネットのような集合住宅の建設によって人口を吸収する「バルセロナモデル」かの2択が提示された¹²⁵。同大臣は方向性として「バルセロナモデル」を提示したが、いずれのモデルを採用してもシドニーに根付く歴史や文化、地理的要因やこれまでの都市計画が今後も「シドニーらしさ」を形づくっていくことには疑いがない。本稿では1993年から2018年までの四半世紀を対象としてシドニー五輪開催前の都市計画を紹介し、現在のシドニーの主要な都市計画まで概観したが、これから日本に帰任する筆者が四半世紀後に再びシドニーを訪れる頃にはどのような都市になっているのか、目にする日を心待ちにしている。

本稿には、各計画中の内容に加えて、当事務所で市内の視察対応時に説明しているような内容も書き記している。本稿が日本の都市計画の参考としてだけでなく、シドニー大都市圏内への視察等の際の参考資料としても活用していただければ幸いである。

¹²⁵ Saulwick, J. and Gair, K. (2016).

参考文献

- ABC News, *Trams run down Sydney's George Street in 1920*. Available from: <http://www.abc.net.au/news/2011-12-08/trams-run-down-sydney27s-george-street-in-1920/3720338> (Accessed: 20 March 2018).
- Airport Link Company, <http://www.airportlink.com.au/> (Accessed: 20 March 2018).
- Australian Bureau of Statistics, 2016 Census QuickStats, Pyrmont-Ultimo, http://www.censusdata.abs.gov.au/census_services/getproduct/census/2016/quickstat/117031334?opendocument (Accessed: 20 March 2018).
- Australian Government Department of Infrastructure and Regional Development, *An airport for Western Sydney – Building Western Sydney's future*.
- Barangaroo Delivery Authority (2013), *Master Plan for Central Barangaroo*.
- Barangaroo, <http://www.barangaroo.com/> (Accessed: 20 March 2018).
- Barangaroo South, <https://www.barangaroosouth.com.au/> (Accessed: 20 March 2018).
- Broeke, L. (2013), *Sydney monorail makes its last loop after 25 years of service*, The Sunday Telegraph, 1st July. Available from: <https://www.dailytelegraph.com.au/news/nsw/sydney-monorail-makes-its-last-loop/news-story/490aab220660f707730058f5b84675aa> (Accessed: 20 March 2018).
- City of Sydney (1994), *Living City – Sydney City Council's Blueprint for Sydney*.
- City of Sydney (2000), *Global City – Sydney's Competitive Edge*.

City of Sydney (2013), *George Street Concept Design*.

City of Sydney (2013), *Sustainable Sydney 2030 – Community Strategic Plan (2013)*.

City of Sydney (2014), *Sustainable Sydney 2030 – Community Strategic Plan (2014)*.

City of Sydney (2015), *George Street 2020 – A Public Domain Activation Strategy*.

City of Sydney (2017), *Sustainable Sydney 2030 – Community Strategic Plan 2017-2021*.

City of Sydney (n.d.), *The Street of Green Square – The Past Shapes the Future*.

City of Sydney, <http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/> (Accessed: 20 March 2018).

City of Parramatta, <https://www.cityofparramatta.nsw.gov.au/> (Accessed: 20 March 2018).

Commonwealth Bank, Commonwealth Bank to Move 10,000 People to State-of-the-Art Workplace at Australian Technology Park by 2020, <https://www.commbank.com.au/about-us/news/media-releases/2015/commonwealth-bank-to-move-ten-thousand-people.html> (Accessed: 20 March 2018).

Customs House, City model, <https://www.sydneycustomshouse.com.au/visit/city-model> (Accessed: 20 March 2018).

Farewell Sydney Monorail, Network & Stations, <http://www.monorail.com.au/travel-info/network-stations/> (Accessed: 20 March 2018).

Doltone house, Australian Technology Park, <http://www.doltonehouse.com.au/venue/australian-technology-park/> (Accessed: 20 March 2018).

Godfrey, M. (2017), *Sydney Metro: Underground work to start on twin Harbour tunnels within 18 months*, The Daily Telegraph, 22th June. Available from:

<https://www.dailytelegraph.com.au/news/nsw/sydney-metro-work-to-start-on-second-harbour-rail-crossing/news-story/11ffa4242b1cb34731507c81f202c8ab> (Accessed: 20 March 2018).

Gorman, J. (2015), *Sydney's old monorail station platforms hang in limbo because no one will claim responsibility*, The Daily Telegraph, 30th September.

<https://www.dailytelegraph.com.au/newslocal/city-east/nobody-will-claim-responsibility-for-sydneys-abandoned-monorail-station-platforms/news-story/aea0afee6633ccc838276724d62d31e1> (Accessed: 20 March 2018).

Greater Sydney Commission (2017), *Our Greater Sydney 2056 – A metropolis of three cities – connecting people*.

Hu, R. (2012), *Shaping a global Sydney: the City of Sydney's planning transformation in the 1980s and 1990s*. Available from:

<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02665433.2012.681139> (Accessed: 20 March 2018).

.Id the population experts, <https://home.id.com.au/demographic-resources/> (Accessed: 20 March 2018).

International Olympic Committee (2013), *Olympic Legacy*.

Legislative Council (2014), *General Purpose Standing Committee – Removing or reducing station access fees at Sydney Airport*.

McInnes, W. and Begley, P. (2017), *Sydney Fish Market to get a \$250 million makeover on new Blackwattle Bay site*, The Sydney Morning Herald, 26th June. Available from:

<https://www.smh.com.au/politics/nsw/sydney-fish-market-announces-250-million-new-site-20170625-gwxz9k.html> (Accessed: 20 March 2018).

- Mirvac, Australian Technology Park, <http://atp.com.au/> (Accessed: 20 March 2018).
- Nicholls, S. (2017), *Sydneysiders are being treated like mugs over Barangaroo public space*, The Sydney Morning Herald, 6 July.
- NSW Government (2012), *Sydney's Light Rail Future – Expanding public transport, revitalising our city*.
- NSW Government (2012), *NSW Long Term Transport Master Plan*.
- NSW Government Department of Planning (1995), *CITIES For the 21st Century*.
- NSW Government Planning & Environment (2014), *A Plan For Growing Sydney*.
- NSW Government Planning & Environment, Greater Parramatta Growth Area, <http://www.planning.nsw.gov.au/Plans-for-your-area/Priority-Growth-Areas-and-Precincts/Greater-Parramatta-Growth-Area> (Accessed: 20 March 2018).
- NSW Government Sydney Metro (2017), *Sydney Metro West – A new railway for Western Sydney*.
- NSW Local Government Areas,
<https://www.opengov.nsw.gov.au/download/10836> (Accessed: 20 March 2018).
- “Official Report of the XXVII Olympiad” Out and About : The City : Page 3, <http://pandora.nla.gov.au/pan/13323/20020919-0000/www.gamesinfo.com.au/postgames/en/pg000254.htm> (Accessed: 20 March 2018).
- Old Estates for Sale,
<https://oldestatesforsale.wordpress.com/2012/09/12/2-offices-in-burns-philp-building-for-sale/> (Accessed: 20 March 2018).
- Olympic Co-ordination Authority (1999), *Olympic City – Central Sydney Celebrations for the 2000 Games*.

Parramatta City Council (2013), *Parramatta 2038 Community Strategic Plan*.

Saulwick, J. (2012), *White Bay road construction throws light-rail plan off track: residents*, The Sydney Morning Herald, 24 September. Available from:
<https://www.smh.com.au/national/nsw/white-bay-road-construction-throws-light-rail-plan-off-track-residents-20120924-26ghm.html> (Accessed: 20 March 2018).

Saulwick, J. (2016), *Technology Park closer to redevelopment, after money dispute*, The Sydney Morning Herald, 17th October. Available from: <https://www.smh.com.au/national/nsw/technology-park-closer-to-redevelopment-after-money-dispute-20161017-gs44bq.html> (Accessed: 20 March 2018).

Saulwick, J. (2018), *Accessibility issue for Redfern Station with 10,000 new commuters due in 2020*, The Sydney Morning Herald, 1st January. Available from:
<https://www.smh.com.au/national/nsw/accessibility-issue-for-redfern-station-with-10000-new-commuters-due-in-2020-20180101-h0c3wb.html> (Accessed: 20 March 2018).

Saulwick, J. and Gair, K. (2016), *Sydney population booms and the only way is up and in*, The Sydney Morning Herald, 12th September. Available from:
<https://www.smh.com.au/national/nsw/sydney-population-booms-and-the-only-way-is-up-and-in-20160911-grdv4b.html> (Accessed: 20 March 2018).

Sydney Architecture, The Fort Macquarie Tram Depot,
<http://sydneyarchitecture.com/GON/GON054.htm> (Accessed: 20 March 2018).

Sydney Architecture Archive, Work Underway on \$500 Million Sydney Light Rail Revolution,
<https://sydneyarchitecturearchive.wordpress.com/2010/08/29/work-underway-on-500-million-sydney-light-rail-revolution/> (Accessed: 20 March 2018).

- Sydney Metro, <https://www.sydneymetro.info/> (Accessed: 20 March 2018).
- Tabakoff, N. (2016), *Project Sydney: Building a city of dreams – Parramatta in the greatest growth boom in its history*, The Daily Telegraph, 13 October. Available from: <https://www.dailytelegraph.com.au/news/nsw/project-sydney-building-a-city-of-dreams--parramatta-in-the-greatest-growth-boom-in-its-history/news-story/1935b07853216507b900d85e47fdabda> (Accessed: 20 March 2018).
- Tan, S. (2017), *First look at Mirvac and CBA's future at Australian Technology Park*, Financial Review, 28th February. Available from: <http://www.afr.com/real-estate/first-look-at-mirvac-and-cbas-future-at-australian-technology-park-20170228-gun0xs> (Accessed: 20 March 2018).
- The Skyscraper Center, The Global Tall Building Database of the CTBUH, Sydney, <http://www.skyscrapercenter.com/city/sydney> (Accessed: 20 March 2018).
- The Urban Developer (2017), NSW Government Releases Greater Parramatta Growth Area Plan, <https://theurbandevolver.com/articles/greater-parramatta-growth-area-plan> (Accessed: 20 March 2018).
- The World According to GaWC, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/gawcworlds.html> (Accessed: 20 March 2018).
- Thomsen, S. (2015), *Atlassian loses its bid for Sydney's Australian Technology Park to property giant Mirvac*, Business Insider Australia, 12th November. Available from: <https://www.businessinsider.com.au/the-nsw-government-has-sold-the-australian-technology-park-to-atlassians-rival-developer-2015-11> (Accessed: 20 March 2018).

Transport for NSW, <https://www.transport.nsw.gov.au/> (Accessed: 20 March 2018).

Transport Light Rail, Sydney Light Rail Network,
<https://transportnsw.info/document/1453/lightrail-map.pdf>
(Accessed: 20 March 2018).

Transport Sydney Trains (2016), *Celebrating 60 years of Circular Quay Station 1956-2016*.

Transport Sydney Trains, Sydney Trains Network,
http://www.sydneytrains.info/stations/pdf/suburban_map.pdf
(Accessed: 20 March 2018).

TNT Harbour-Link (n.d.), *The Sydney Monorail*.

Turf, Central Barangaroo, <http://turfdesign.com/central-barangaroo/>
(Accessed: 20 March 2018).

Turnbull, L. (1999), *Sydney – Biography of a City*, Random House Australia.

Urban Growth NSW (2017), *The Bays Precinct Urban Transformation Program*.

Urban Growth NSW (2017), *Masterplanning the Bays Market District*.

Waking up in Geelong, Sydney's ghost monorail station,
<https://wongm.com/2013/07/sydney-ghost-monorail-chinatown-station/> (Accessed: 20 March 2018).

大津彬裕 (1997) 『シドニー物語 2000年オリンピックのまちを歩く』 (大修館書店)

小松俊也 (2017) 「シドニー大都市圏、第2空港建設で多核化加速へ」 『日経グローバル』 No.321、44-45頁。

小松俊也 (2017) 「シドニーの教訓10 世界都市ランクが向上」 『都政新報』、2017年11月21日

財団法人自治体国際化協会 (2003) 「シドニー五輪の概況と波及効果」 『CLAIR REPORT』 No.237

高野仁（1998）『未来をひらく街シドニー-体験的知的な街の歩き方-』（日本貿易振興会）

NNA（2015）「NSW州、シドニー新鉄道の開業前倒しを計画」、2015年6月26日

【執筆者】

シドニー事務所

所長補佐 小松 俊也（東京都派遣）