

# CLAIR REPORT No.462

## メルボルンにおけるコンパクトシティ政策について

Clair Report No.462 (June5, 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](mailto:webmaster@clair.or.jp)

## はじめに

近年我が国で人口減少、少子・高齢社会が進展する中で、都市計画、ひいては都市の将来像について関心が高まっている。この中でも、「コンパクトシティ」政策については、多くの地方都市において取組が開始されており、近い将来の一つの都市モデルと位置付けられている。このコンパクトシティ政策は他の諸国においても並行して取組が進められているもので、本文中にもあるが、2012年のOECD報告においても、我が国の富山市と並んでメルボルン等の他国の都市が同政策のケーススタディの対象に挙げられている。

本編は、当事務所の所在国であるオーストラリアの第二の都市圏であるメルボルンにおけるコンパクトシティ政策について、その背景、経緯及びこれまでの取組等について、都市計画の変遷を中心にまとめたものである。

オーストラリアは、我が国の約20倍の面積を有する一方、人口2,400万強と約5分1の規模となっている。このため、可住地面積の狭小さと人口密度の高さに起因する我が国の都市政策の諸課題とは無縁のように思われがちであるが、メルボルン、シドニーをはじめとする大都市圏は、コンパクトシティを念頭に置いた都市計画を進めている。ヨーロッパ系住民の入植が始まって200年余り、あたかも白紙の地図に都市計画を書き込んでいくかのように、都市の形成、発展に当たっては常に計画性を追い求めてきた。シドニーの中核部においては、ハイド・パーク、王立植物園等、市街地と同規模の面積を有する公園・緑地が都市形成の当初より配置されるとともに、都心から直線距離で南約25キロのところに、その名もRoyal National Parkという一般的名称を有する国内最古、世界でも2番目に古いとされる国立公園が1879年に設置され、都市圏に潤いを与えている。

そもそも都市計画とは、無秩序なスプロール的開発を防止し、選択と集中のもと、メリハリのある街づくりを目指すものであることから、コンパクトシティ政策は都市計画のあるところ常に何らかの形で求められているものと考えられる。

同政策の導入は、我が国においては人口減少への対処、オーストラリアにおいてはなおも続く人口流入への対処と、その意図するところは異なるものの、メルボルンにおける取組を概観・整理する本編が、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

はじめに.....	1
概要.....	3
第1章 オーストラリアにおけるコンパクトシティ政策.....	3
第1節 日本のコンパクトシティ政策との差異.....	4
第2節 オーストラリアにおけるコンパクトシティの特徴.....	5
第2章 メルボルンの都市構造と都市計画史.....	8
第1節 メルボルンの歴史及び都市構造.....	8
第2節 メルボルン大都市圏の都市計画史.....	12
1 「概括発展計画」(1929年).....	12
2 「メルボルン都市計画1954」(1954年).....	13
3 「メルボルン都市圏計画政策」(1971年).....	18
4 「都市圏戦略実行報告書」(1981年).....	20
5 「生き生きとした郊外:21世紀に向けたメルボルン都市圏計画」(1995年).....	24
6 「メルボルン2030:持続的成長計画」(2002年).....	28
7 「メルボルン@500万人」(2008年).....	31
第3章 現在の都市計画.....	34
第1節 目的.....	34
第2節 プラン・メルボルンにおける成果目標と計画の概要.....	34
1 生産的な都市(雇用の創出).....	34
2 職場や公共サービスに近接した住居の提供.....	38
3 統合された交通システム.....	39
4 快適で住みやすい都市.....	40
5 快適な(包括的、健康的で鮮やかな)居住地区.....	43
6 持続的で強い都市.....	44
7 ビクトリア州の地方部.....	45
第3節 プラン・メルボルンにおけるコンパクトシティ.....	45
1 住みやすさを追求するまち.....	45
2 住宅供給に係る問題.....	46
おわりに.....	48
参考文献.....	50

## 概 要

現代日本において、人口減少への対応は喫緊の課題であり、都市戦略の一つとして「コンパクトシティ」を採用する自治体も増えてきている。他方、オーストラリアのシドニー、メルボルンといった主要都市は、今後、急激な人口増加が見込まれているが、「コンパクトシティ」を採用している。また、メルボルンは、7年連続で「世界で最も住みやすい都市ランキング」で世界一になっており、都市計画が成功しているといえる。

本レポートは、メルボルンにおける都市計画について、過去の計画を振り返りつつ、現在の計画について解説するものである。

第1章「オーストラリアにおけるコンパクトシティ政策」では、広大な国土を有するオーストラリアにおけるコンパクトシティ政策の特徴と政策の導入に至った背景について紹介する。

第2章「メルボルンの都市構造と都市計画史」では、1929年以降にメルボルンで策定された7つの都市計画を概観し、現在のメルボルンの都市構造が形成されるまでの過程を紹介する。

第3章「現在の都市計画」では、メルボルンにおける現在の都市計画について、概説及び現在の若干の課題点を紹介する。

最後に、メルボルンのコンパクトシティと日本のコンパクトシティの類似点及び活用の可能性について、筆者による若干の私見を記した。

なお、本レポートの記述は2018年3月現在の情報に基づくものである。

## 第1章 オーストラリアにおけるコンパクトシティ政策

### 第1節 日本のコンパクトシティ政策との差異

戦後の人口増加の中で、日本の各都市の規模は拡大を続けてきた。しかし、日本の人口が2008年の1億2,808万人をピークに減少する中<sup>1</sup>、規模の維持が困難な都市が出てきており、日本創成会議で896の「消滅可能性が高い自治体都市」が示されるなど、人口減少への対応は現在、多くの自治体の喫緊の課題となっている。こうした中、特に地方都市において中心市街地の空洞化を避けるため、都市戦略の一部として「コンパクトシティ」を採用する自治体が増えてきている。コンパクトシティとは一般的に、①高密度で近接した開発形態、②公共交通機関でつながった市街地、③地域のサービスや職場までの移動の容易さ、という特徴を有した都市構造のことである<sup>2</sup>。コンパクトシティ政策を採用する日本の自治体は同政策によってインフラ整備・維持管理を効率化することを目的としており、日本におけるコンパクトシティ政策は人口減少・高齢化社会を前提にしているといえる。

一方、シドニー、メルボルンをはじめとするオーストラリアの主要都市では今後の急激な人口増加が見込まれており、日本の自治体とは状況を異にする。メルボルン大都市圏<sup>3</sup>では、2050年までに人口が800万人に達すると予測されているが<sup>4</sup>、こうした人口増加の中で人口密度の高いコンパクトシティを作ることは、現代のオーストラリアの都市部における都市計画の常道になりつつある<sup>5</sup>。これらのオーストラリアの主要都市におけるコンパクトシティ政策は、「都市部において、人口過密によって生じるリスクを避け、住民の住みやすさの向上と、都市経営の効率化を図る」ものと捉えられる。OECDが2012年に発表した「コンパクトシティ政策：世界5都市のケーススタディと国別比較」(Compact City Policies: A Comparative Assessment)では、メルボルン、バンクーバー、パリ、富山、ポートランドの5都市がコンパクトシティ政策の先進都市として取り上げられているが、同報告書においても富山市とメルボルンのコンパクトシティ政策の違いは今後の人口推移であるとしている<sup>6</sup>。

そのため、本稿で説明するメルボルンのコンパクトシティ政策は、必ずしも日本の自治体のコンパクトシティ政策に直接役立つ情報ではない。日本の大都市や地方中枢都市などで、インフラのコストを削減するとともに、住民の生活の質を向上させるための、効率的な都市経営の手法として参考とされたい。

---

<sup>1</sup> 厚生労働省(2015)『平成27年版 厚生労働白書 ー人口減少社会を考えるー』、4頁

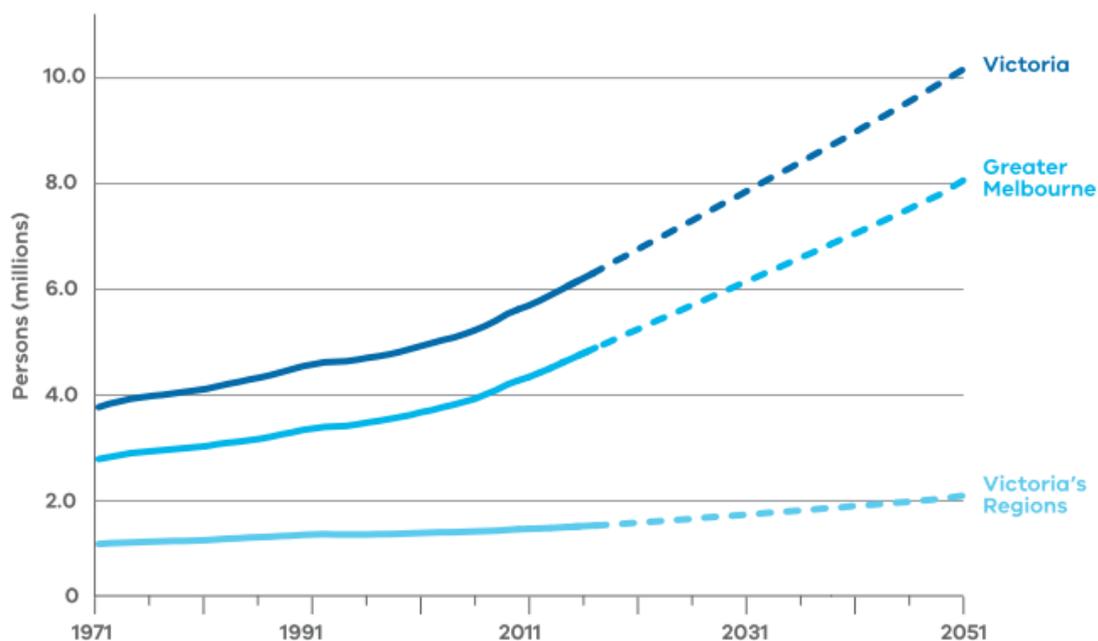
<sup>2</sup> 国土交通省(2014)『国土交通白書2014』

<sup>3</sup> メルボルン市を中心とした31団体で構成される広域都市圏

<sup>4</sup> Australian Bureau of Statistics(2014), *Regional Population Growth Australia*.

<sup>5</sup> Randolph, B.(2006), *Delivering the Compact City in Australia: Current trends and future implications*, p.9.

<sup>6</sup> OECD(2013)「コンパクトシティ政策：世界5都市のケーススタディと国別比較」、4頁  
[https://www.oecd.org/tokyo/newsroom/documents/20120613compactcities\\_sum\\_j.pdf](https://www.oecd.org/tokyo/newsroom/documents/20120613compactcities_sum_j.pdf) (Accessed: 2018-03-15)



図表1 ビクトリア州・メルボルン大都市圏の人口予測<sup>7</sup>

## 第2節 オーストラリアにおけるコンパクトシティの特徴

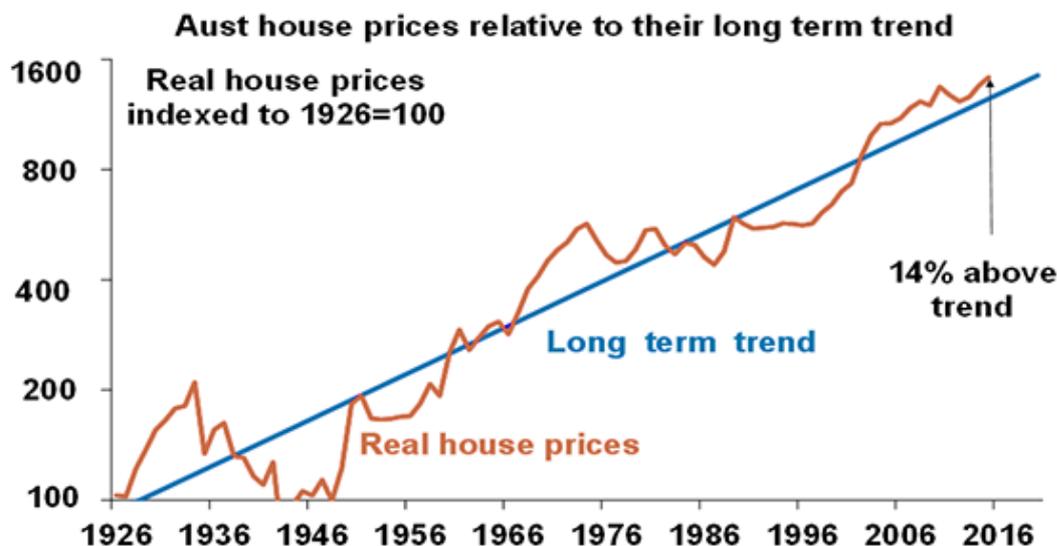
オーストラリアの都市では、元来、家族で持ち家を持つというイデオロギーが一般的に普及していたため、大都市で結婚してすぐの住民が郊外で新たに一軒家を所有する傾向にある。そのため、オーストラリアの諸都市は郊外に拡大してきたという特徴がある<sup>8</sup>。特に戦後、住宅不足が問題となり、政府主導で住宅開発が進むとともに、公共交通の発展から郊外からの通勤・通学が容易になったことで、1950年代にはスプロール化<sup>9</sup>が加速し、大都市周辺に均質的な建築様式、生活様式を持つ郊外が拡大していった。しかし、1960年代に各州で「ストラタタイトル（アパート等の区分所有権）法」（Strata Titles Act）が整備されると、不動産を室単位で購入することができるようになり、古い一軒家の建ち並ぶ地域における集合住宅への建替が増加し、都市圏内の人口密度が増加するようになった。さらに、1980年代半ば以降、連邦政府は公共サービスへの支出の関心を高め、都市の郊外への展開を抑制するために、既存のインフラ整備が行われた中心市街地近郊の郊外に高層住宅を建設し、住民の集住化を奨励した。そして、1990年代に入ると、公共支出の削減を目的に、都市機能の集積を求めた「コ

<sup>7</sup> Environment, Land, Water and Planning, Victoria State Government (2016), *Victoria in Future 2016 – Population and household projections to 2051*, p.6.

<sup>8</sup> L. キルマーチン、D. ソーン、T. パーカー（1988）『オーストラリアの社会構造』吉井弘訳（勁草書房）、168頁。

<sup>9</sup> 市街地が無秩序に郊外に広がっていくこと。

コンパクトシティ」の議論が登場し、以降、連邦・州・一部の地方自治体の主要課題となった<sup>10</sup>。



図表2 オーストラリアにおける住宅価格の推移（1926年を100とした場合）<sup>11</sup>

このため、本稿で述べるメルボルン大都市圏の事例以外にも、オーストラリアの都市にはコンパクトシティ政策を取り入れているところがある。例えば、オーストラリア最大の人口規模を誇るシドニー大都市圏は広範囲の都市圏であるものの、コンパクトな都市形態として知られている。ニューサウスウェールズ州の策定した現在の大都市計画は、新築住宅の70%以上を既存市街地内に、80%を公共交通機関へのアクセスの良い中心地から徒歩圏内に建てることを目標としており、2036年までにシドニーはより便利なアクセス、既存の都市でより多くの雇用、住宅、生活様式の機会を支える能力を備えた、よりコンパクトでネットワーク化された都市になるとしている<sup>12</sup>。

また、南オーストラリア州の州都であるアデレードにおいてもコンパクトシティ政策が採用されている。同州は2010年に策定した「アデレード大都市圏30年計画」(The 30-Year Plan for Greater Adelaide)において、コンパクトで効率的な都市を目標として掲げている。計画では、既存市街地内の空地開発と周辺開発の割合を現在の50:50から徐々に移行させ、計画策定時から30年で概ね70:30にすることとしている。なお、アデレードは1830年代の建設初期から中心市街地周辺に公園緑地帯が

<sup>10</sup> 水上徹男（2000）「ポスト・サバークに関する一考察—郊外化の進展とメルボルンの居住動向の事例—」『社会学評論』第51号、255頁

<sup>11</sup> Oliver, S. (2015), *Australian home prices and interest rates*, <http://www.ampcapital.com.au/article-detail?alias=%2Folivers-insights%2Fapril-2015%2Faustralian-home-prices-and-interest-rates> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>12</sup> Metropolitan Plan for Sydney 2036

設けられた都市として知られており、エベネザー・ハワード（Ebenezer Howard）の田園都市論にも影響を与えたとされている<sup>13</sup>。

---

<sup>13</sup> 杉尾邦江（2007）『景観都市の創出』バイオシティ、84-85頁。

## 第2章 メルボルンの都市構造と都市計画史

### 第1節 メルボルンの歴史及び都市構造

メルボルンは英国ビクトリア植民地の首都として、オーストラリア連邦誕生前から栄えてきた国内第二の大都市である。特に、1901年のオーストラリア連邦成立から1927年のキャンベラへの首都移転まではオーストラリアの首都であった。本章では、次章で現在のメルボルン大都市圏の都市計画を概観するための前提として、メルボルンの成り立ち、都市構造、これまでの都市計画の推移を確認していく。

メルボルンは1835年の入植後、町の建設が始まり、1837年にニューサウスウェールズ植民地総督により、当時の英国首相メルバーン卿にちなんで「メルボルン」と命名された。1847年に公式に市として認められ、1851年にビクトリア植民地がニューサウスウェールズ植民地から分離した際にビクトリア植民地の首都となった。同年、ビクトリア植民地内で金が発見されたことで、ゴールドラッシュによる海外からの移住者が増加し、金の採掘による好景気が続いた。1880年代には移住者のベビーブームによってメルボルンの人口は急増し、1881年に26万8,000人であった人口は、1891年に47万3,000人となり、10年で約76%増加している<sup>14</sup>。この時期に、鉄道やトラムの路線は都心から郊外へと広がり、中産階級がアウター・サバーク<sup>15</sup>に広がっていった。1901年のオーストラリア連邦の成立によって、オーストラリアの暫定的な首都になり、当時オーストラリア国内最大の人口規模を誇った。

1919年から1923年にかけて公共交通機関の電化が進み<sup>16</sup>、利便性が高まったことで、更に郊外への人口移動が進んでいった。当時の主要な移動手段は自動車ではなく、公共交通機関であったため、鉄道やトラムの線路に沿って市街地が発達していった。そうした中、ベビーブームによる自然増や海外からの移住によって人口が増加した。1950年代、1960年代に戦後の好景気を背景に郊外の一戸建て住宅への転居が進み、都市のスプロール化が進んでいき、1950年に約220万人だった人口は1960年に約280万人にまで膨らんだ。一方で、この時期には鉄道駅から徒歩圏内でない地域にまで都市が拡大し、また、自動車利用が増加したことで、公共交通の年間利用数が1947年から1957年の10年間で1億8,000万件から1億5,000万件にまで減少し、交通渋滞が深刻化した。

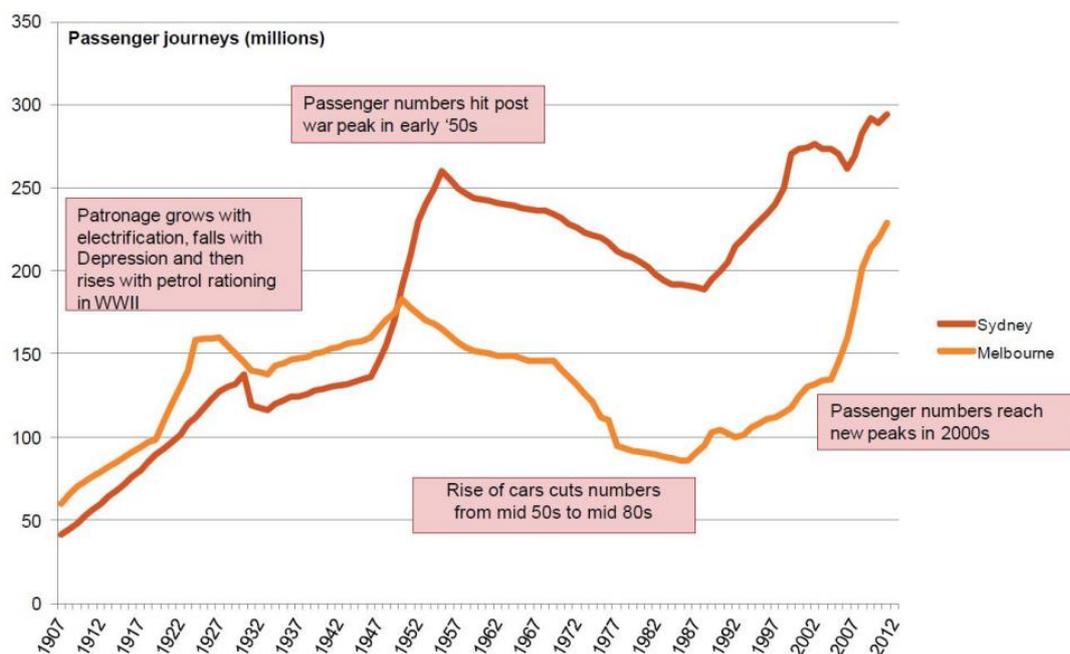
1950年代の著しい郊外化の進展に伴って、1960年代にはインナー・サバークの人口が減少するだけでなく、国内主要都市全体で都市再建事業が不活発になっていたた

<sup>14</sup> 野邊政雄（2013）「メルボルン小史（その1）」『岡山大学大学院教育学研究科研究集録』、第152号、77頁。

<sup>15</sup> メルボルンの郊外は図表6のとおり、インナー・サバーク（内部郊外）、ミドル・サバーク（中間郊外）、アウター・サバーク（外部郊外）の3つの区域に分けられる。

<sup>16</sup> それまで馬車鉄道や鋼索鉄道であったトラムが電化し、また、鉄道は一部で未電化鉄道を残すものの電化が進んだ。

め、都市中心部ではビルの老朽化が進んだ。1960年代後半になるとジェントリフィケーション<sup>17</sup>が始まり、19世紀に作られたテラスハウスやインナー・サバーブの工場、倉庫などが改修され、インナー・サバーブに中産階級の人々の住居が作られていった。1970年代から中心市街地での製造業、卸売業の雇用が縮小し、更に1980年代初頭の既存産業が衰退し、大都市圏内の経済規模が縮小すると、小規模な商店はショッピングセンターに破れ、住民は郊外に移転し、中心市街地では活気のない単調なビジネスセンター化がますます進んでいた。この頃の産業の構造変化が現在のメルボルンのコンパクトシティ政策の出発点だったとも言われている<sup>18</sup>。加えて、1990年代初頭には更なる経済不況と学生人口の増加のため、オフィスビルの居住地への転換による中心市街地の劣化への対応が求められた。そのため、メルボルン市はビクトリア州の協力を得ながら1992年に「ポストコード3000」(Postcode 3000)<sup>19</sup>というプロジェクトを開始し、市内の住居数を15年間で600戸から8,000戸に増加させることを目標に、中心市街地の人口増加を目指した。この取組により、実際には2002年までの10年間で中心市街地の住居数は1万戸以上増加した。戦後直後から人口が増加した一方で、1990年代初頭の公共交通の利用者数は1950年頃の数字の半数にまで減少した。



図表3 シドニー大都市圏及びメルボルン大都市圏の公共交通利用者数の推移<sup>20</sup>

<sup>17</sup> 貧困層が住んでいたインナー・サバーブに、再開発や新産業の発展によって比較的裕福な層が流入し、地域の経済・社会構造が変化するとともに地価が高騰すること。

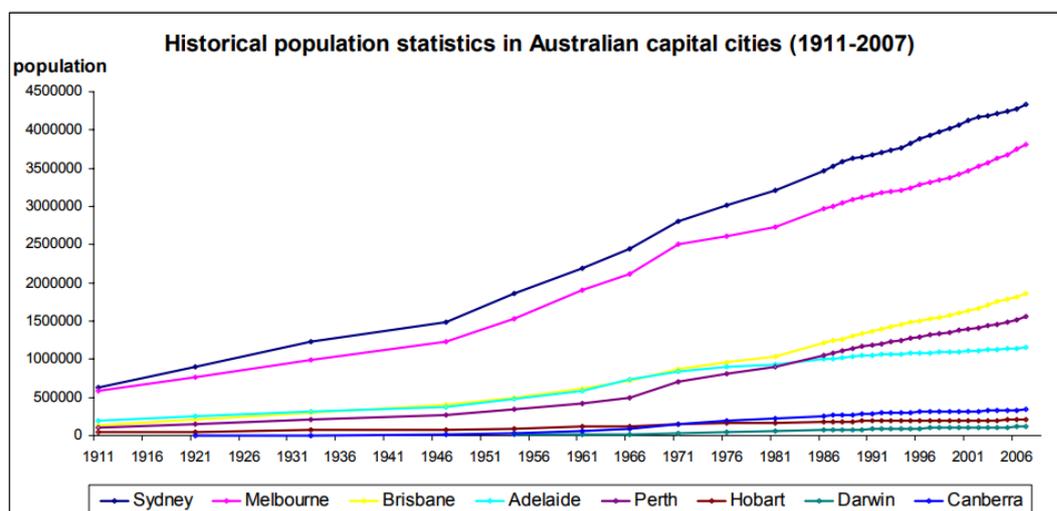
<sup>18</sup> OECD (2013)「コンパクトシティ政策：世界5都市のケーススタディと国別比較」, p.126.

<sup>19</sup> 名称はメルボルン市の郵便番号が3000であることに由来する。

<sup>20</sup> Infrastructure Victoria (2016), *Learning from the Past, A history of infrastructure planning in Victoria*, p.19.

1990年代半ばから、中心市街地からの鉄道整備が進み、1998年度から2010年度までの12年間で鉄道利用者数は1億1,800万人から2億2,900万人にまで増加した。この増加によって、中心市街地での雇用数が増加し、中心市街地は金融業、コンサルティングなどの専門業務の中心地として成長した。

1900年代初頭に人口が国内最大の都市だったメルボルン大都市圏は、1910年代にシドニー大都市圏に抜かれ、現在では、オーストラリア国内で2番目に大きい大都市圏になっている。なお、単一自治体としてのシドニー市、メルボルン市の区域は日本の政令指定都市等と比較すると小さく、それぞれの人口も約22万人<sup>21</sup>、約15万人<sup>22</sup>のみであり、個々の自治体で比較した場合には人口約118万人<sup>23</sup>のブリスベン市がオーストラリア最大の人口を有する都市である。そのため、各都市の規模を表す際に、通常、単一自治体だけでなく、複数の自治体からなる都市圏単位で比較する。なお、シドニー大都市圏は30自治体、メルボルン大都市圏は32自治体から構成される。



図表4 1911年以降のオーストラリア国内主要都市の人口推移<sup>24</sup>

メルボルンは英国エコノミスト誌の調査部門であるエコノミスト・インテリジェンス・ユニットが毎年作成している「世界で最も住みやすい都市ランキング」(Global

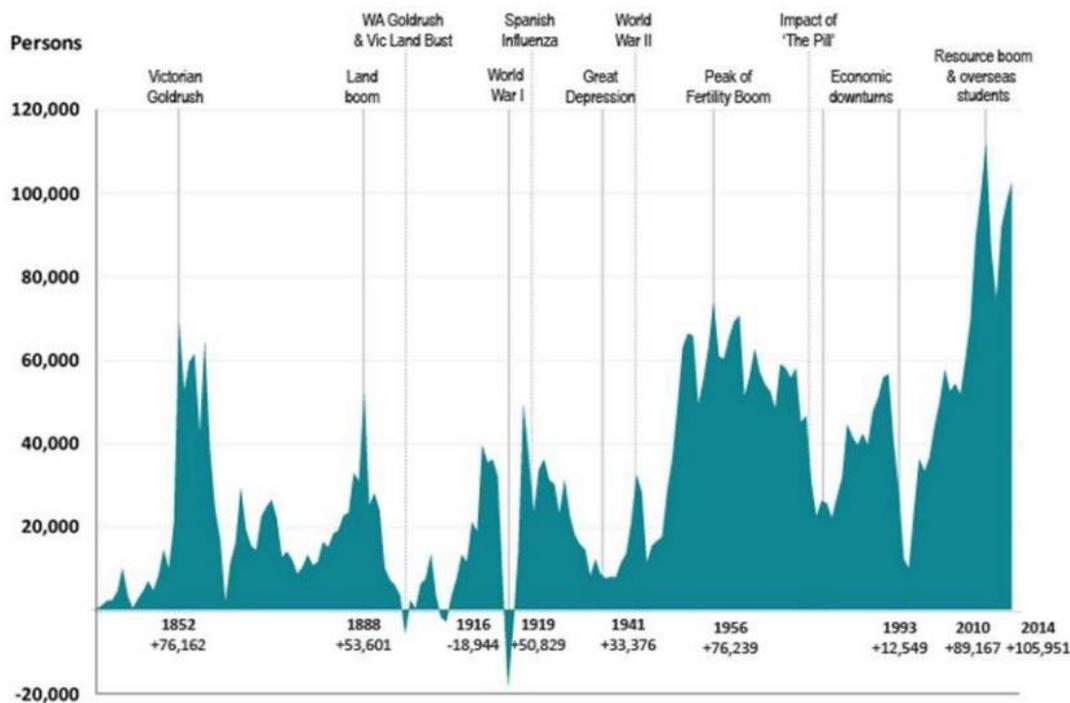
<sup>21</sup> City of Sydney, The city at a glance, <http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/learn/research-and-statistics/the-city-at-a-glance> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>22</sup> City of Melbourne, Melbourne facts and figures, <http://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/melbourne-profile/Pages/facts-about-melbourne.aspx> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>23</sup> Brisbane City Council, Brisbane Community Profiles, <https://www.brisbane.qld.gov.au/about-council/governance-strategy/business-brisbane/business-opportunities/brisbane-community-profiles> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>24</sup> Australian Competition & Consumer Commission, *Historical distribution of population in Australian capital cities*, <https://www.accc.gov.au/system/files/Appendix%20C%20-%20Urban%20growth.pdf> (Accessed: 2018-03-15)

Liveability Rankings) において、2011 年から 2017 年現在まで 7 年連続世界一となっている。メルボルンの郊外地域は未だに自動車なしには生活の難しい地域も多く、次章で述べる「20 分圏内のまち」(20-minutes neighbourhoods) のような、自動車利用なしのコンパクトな生活圏の形成は依然として高い目標である。しかしながら、メルボルンは常に中心業務地区 (Central Business District) の極端な人口の過密化による都市環境の劣化を懸念した都市計画を実施しており、メルボルンの住みやすさの背景には、郊外にも都市機能を分散し、住民の日常的な移動距離を短くするよう努めてきた州・市のコンパクトシティ政策があることは疑いない。そのため、次節では、メルボルンのこれまでの都市計画の変遷を確認し、次章で現在のメルボルンの都市計画の概要を確認する。なお、メルボルンの都市計画と呼べるものは次節のもの以外にも挙げられるが、本稿ではビクトリア州のウェブページ「メルボルンの計画」(Planning for Melbourne)<sup>25</sup> で取り上げられている計画のみを扱う。

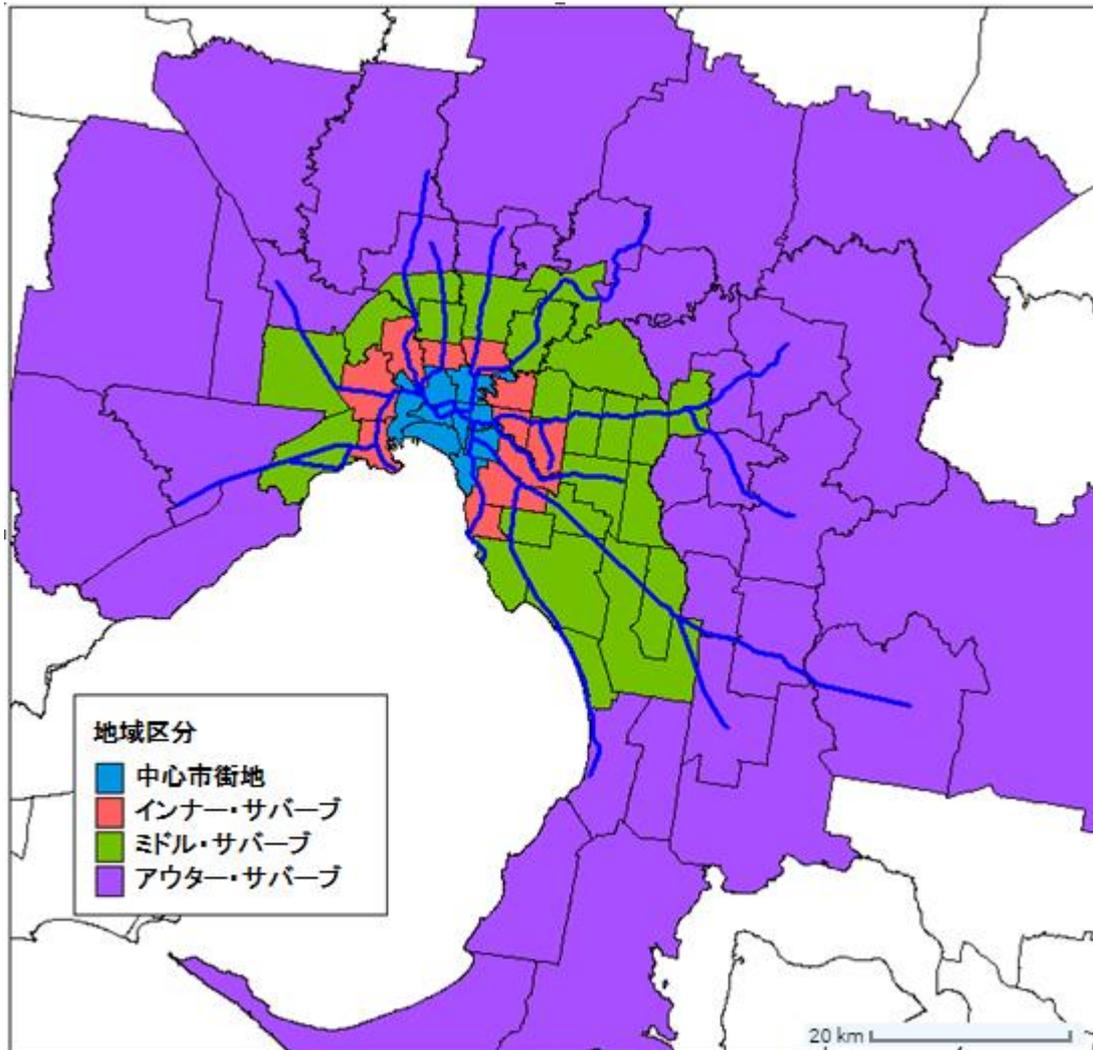


Source: ABS Historical Statistics, ABS Australian Demographic Statistics

図表 5 ビクトリア州内人口増減の推移 (1852 年～2014 年)<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Victoria State Government Environment, Land, Water and Planning, Planning for Melbourne, <https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>26</sup> Infrastructure Victoria (2016), *Learning from the Past, A history of infrastructure planning in Victoria*, p.28.



図表6 メルボルン大都市圏の各郊外地域区分<sup>27</sup>

## 第2節 メルボルン大都市圏の都市計画史

### 1 「概括発展計画」(1929年)

1900年代初頭にはメルボルンの一部地域でスラム街のような貧困地域があり、州主導で居住環境を整備する必要があると考えられていた。このため、1922年にビクトリア州政府内にできた都市圏都市計画委員会（Metropolitan Town Planning Commission）が1929年に「概括発展計画」（Plan for General Development）を策定した。これは、オーストラリア国内で初めて策定された大都市圏の包括的な都市計画であった<sup>28</sup>。この計画は、1948年に人口が220万人に達するという見込みの下<sup>29</sup>、

<sup>27</sup> Charting Transport, *Which trips are shifting modes in Melbourne?*, <https://chartingtransport.com/2010/06/20/mode-shifts-in-journeys-to-work-2001-to-2006/> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>28</sup> Hamnett, S. and Freestone, R. (2000), *The Australian Metropolis – A Planning History*, p.71

<sup>29</sup> 実際には、第二次世界大戦中の移民数減少などのため、1948年のメルボルン大都市圏の人口は約

交通面、衛生面、環境面の計画を統合した戦略的な都市計画であったが、政治的理由及び世界恐慌による財政不足のため、完全には実行されることはなかった。この計画は交通渋滞緩和、娯楽利用できるオープンスペースの設置、無計画な土地利用の改善に焦点を当てている。特に、交通渋滞については、1924年から1929年の5年間で、メルボルン大都市圏の道路を利用する自動車数は7万台から15万台に倍増しており、公共交通機関の運営にも支障を来たすものとして問題視され、解決策が求められる状況であった。このため、鉄道利用者を増加すべく、地下鉄道建設の案が挙げられた<sup>30</sup>。公衆衛生の面では、委員会は大都市において十分なオープンスペースを取ることが都市の発展に重要な役割を果たしていると認識し、特に、子供の遊び場整備が子供の健康のために重要だとして、オープンスペース設置を計画に盛り込んだ。また、土地利用計画の点で、無計画な土地利用を避けるためにゾーニングを導入し、大都市圏内に3つの居住地域(Residential)と2つの業務地域(Business)、3つの工業地域(Industrial)を定め、中上流階級と労働者階級の住み分けを行った。さらに、同計画では、都市計画法の下に都市計画を行う新たな組織を設立することが推奨されたが、実際には次項で述べる計画法の成立及び委員会への委任までに20年近くの年月を要した。

## 2 「メルボルン都市計画 1954」(1954年)

1944年制定の「町・郊外計画法」(Town and Country Planning Act 1944)に続けて1949年に制定された「町・郊外(都市圏内)計画法」(Town and Country Planning (Metropolitan Area) Act 1949)により、メルボルン及び都市圏事業委員会(Melbourne and Metropolitan Board of Works)が、都市圏の新たな計画準備を担当することになった。メルボルン及び都市圏事業委員会は1890年にビクトリア州で制定された法律に基づいて設けられた公共事業関連の委員会で、州の上下水道事業に携わってきた。同委員会は1954年、メルボルン及び都市圏業務委員会は大都市圏内の実情と、西洋諸国の都市計画を調査し、「調査・分析書」と「報告書」の2部からなる「メルボルン都市計画 1954」(Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954)を発表した。

当時作成された「メルボルンの将来計画 1954」(Planning for Melbourne's future-1954)<sup>31</sup>という動画では、街中にあふれる人々の姿が描かれており、人口過密がいかに問題視されていたかがわかる。同計画では、今後45年間の人口増加について年間5万人増加と10万人増加の2つのシナリオを描き、メルボルン大都市圏が200万人都市になった場合に人口の過密化で生じる諸問題の解決を図った。そのため、中心市街地以外に郊外に5つのビジネス地区を設け、中心市街地の商業・産業施設を移転し、都

---

120万人であった。

<sup>30</sup> 実際にメルボルンに地下鉄道が導入されたのは半世紀後の1985年であった。

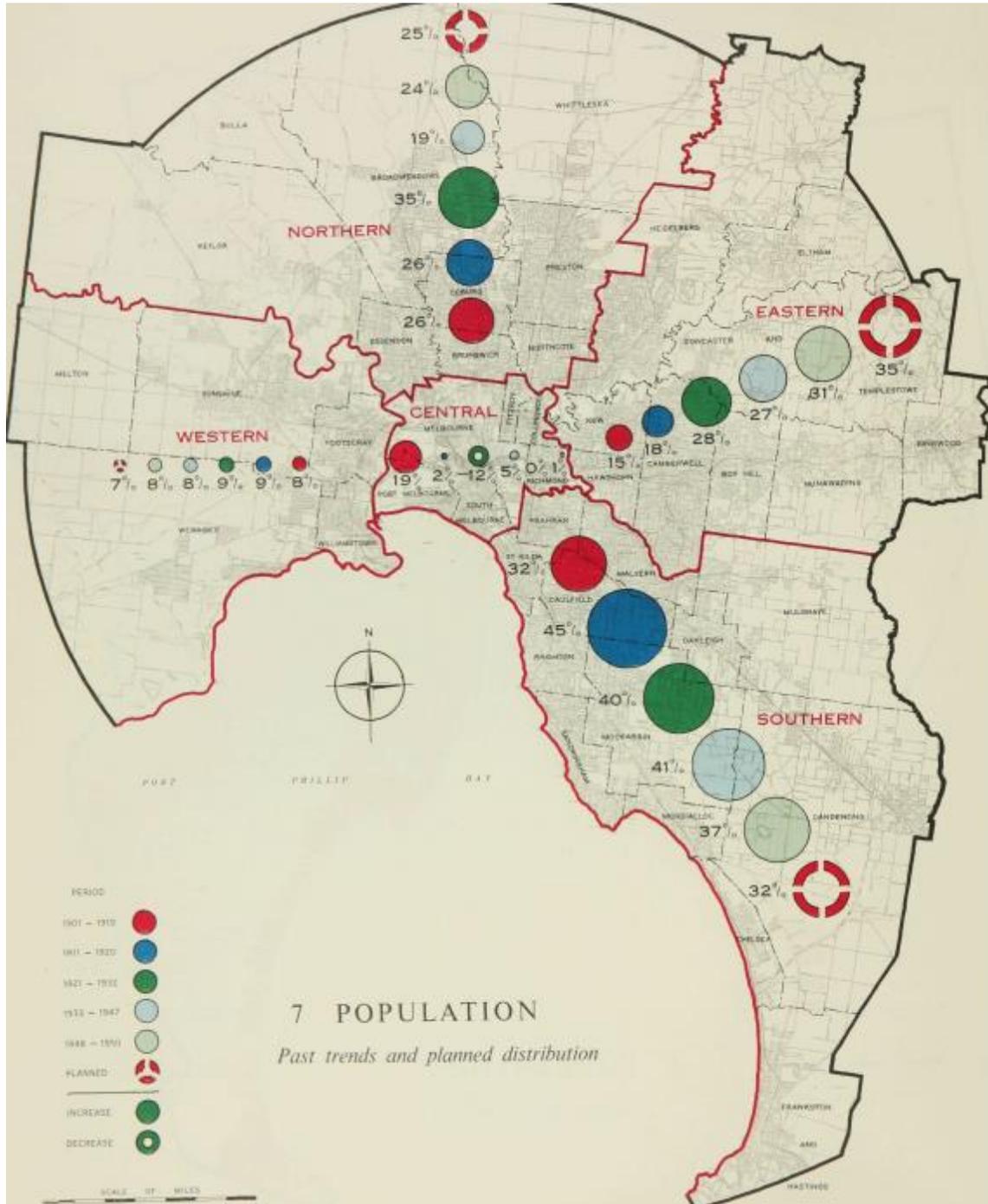
<sup>31</sup> Planning for Melbourne's future-1954.

<https://www.youtube.com/watch?v=mRMOVhIJ34M&feature=youtu.be> (Accessed: 2018-03-15)

市を分散化することを図った。一方で、住宅地については、1929年の計画の基本方針を踏襲した。無秩序な都市の拡大を防ぐため、既存の鉄道路線に沿って発展したインナー・サバーク及びミドル・サバーク外の地域への都市の拡大を避けた。そして、同計画では、初めて人口増加によって大都市圏が東方面、東南方面に回廊状に拡大していくことが示されており、後の計画における「成長回廊」(Growth Corridor)<sup>32</sup>の概念に通じるものであった。大都市圏の東部及び南東部の発展計画により、メルボルン都市圏の南東方向への拡大を強化した。さらに、インナー・サバークを人口密度の高い地域、ミドル・サバーク、アウター・サバークを人口密度の低い地域に指定した。加えて、河川と5つの地区中心に沿って、1000人ごとに7.5エーカー(約3万平方メートル)の大規模なオープンスペースを設けて快適な生活環境を整備していくこととした。

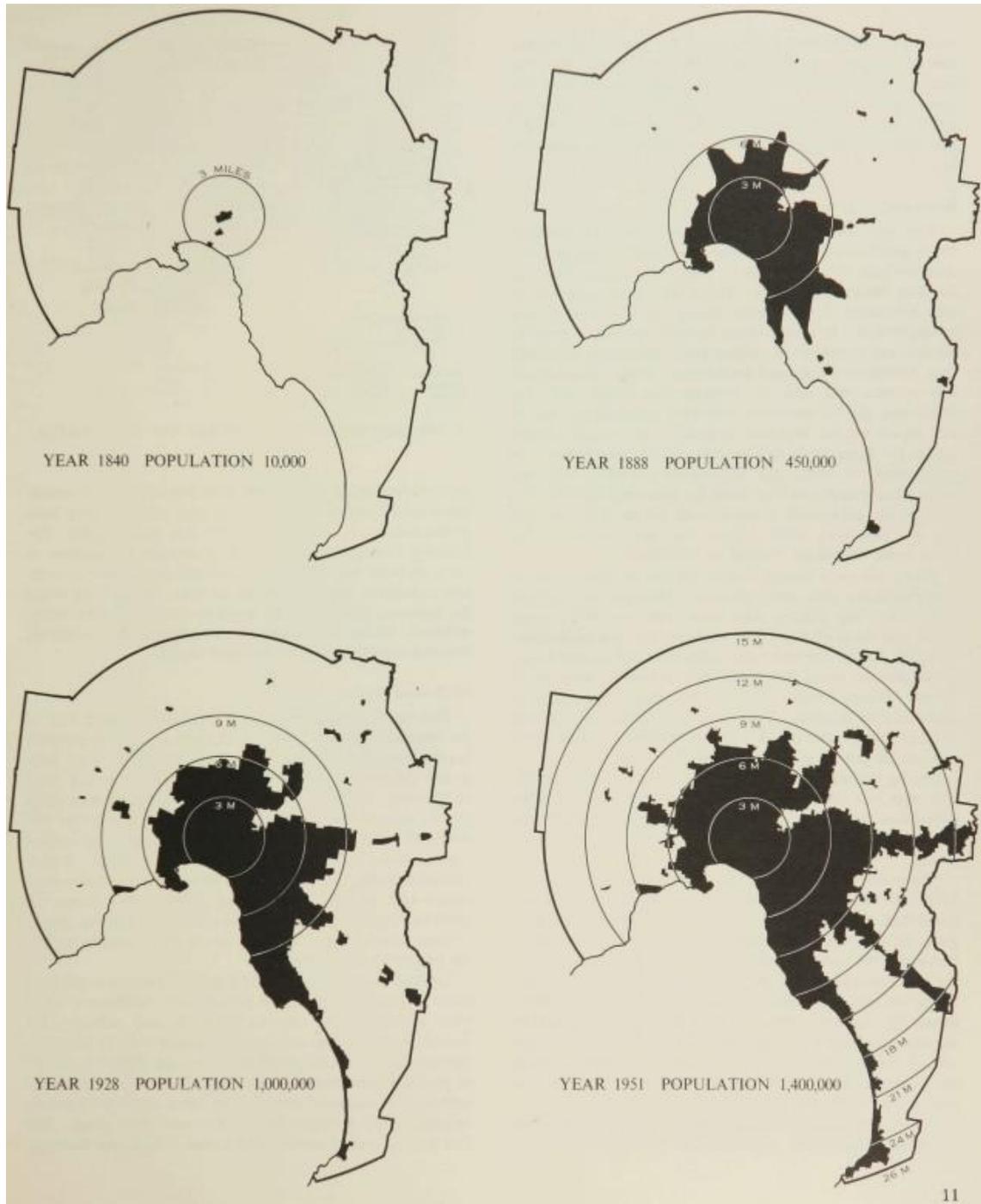
---

<sup>32</sup> メルボルン大都市圏の都市計画には「回廊」(Corridor)という言葉が多く用いられているが、これは、特定の用途に供される回廊状の地域を指す。



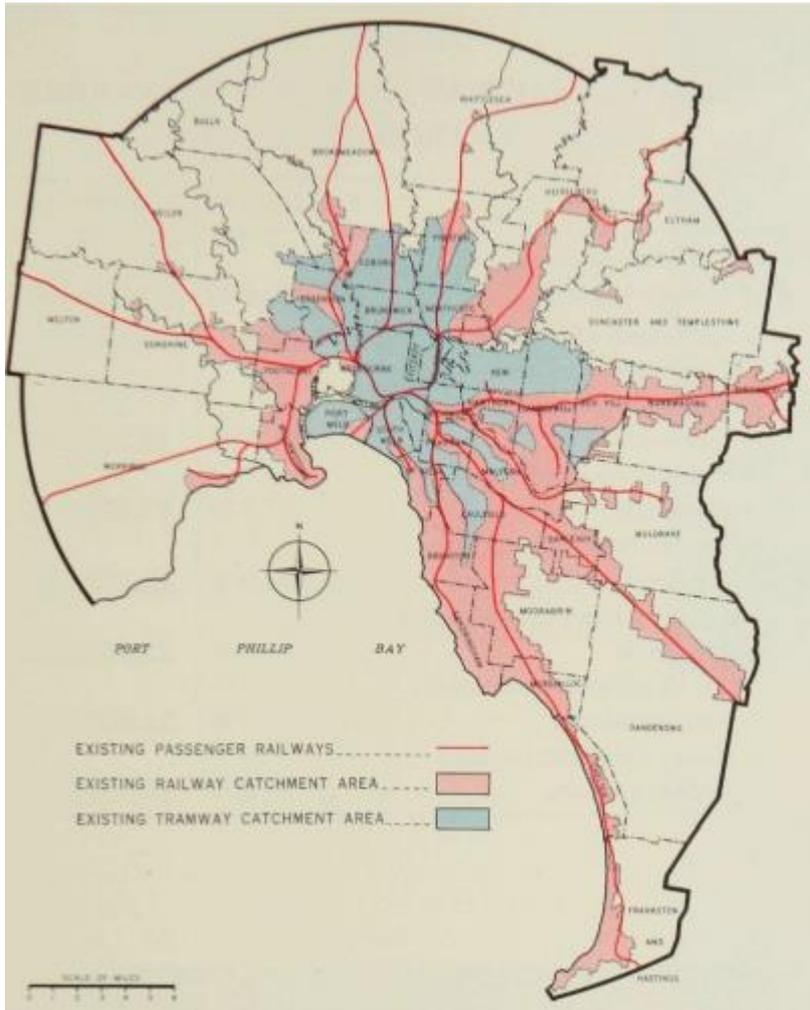
図表7 年別・地域別の人口増加傾向<sup>33</sup>

<sup>33</sup> Melbourne and Metropolitan Board of Works (1954), *Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954 - Surveys and Analysis*, p.51.



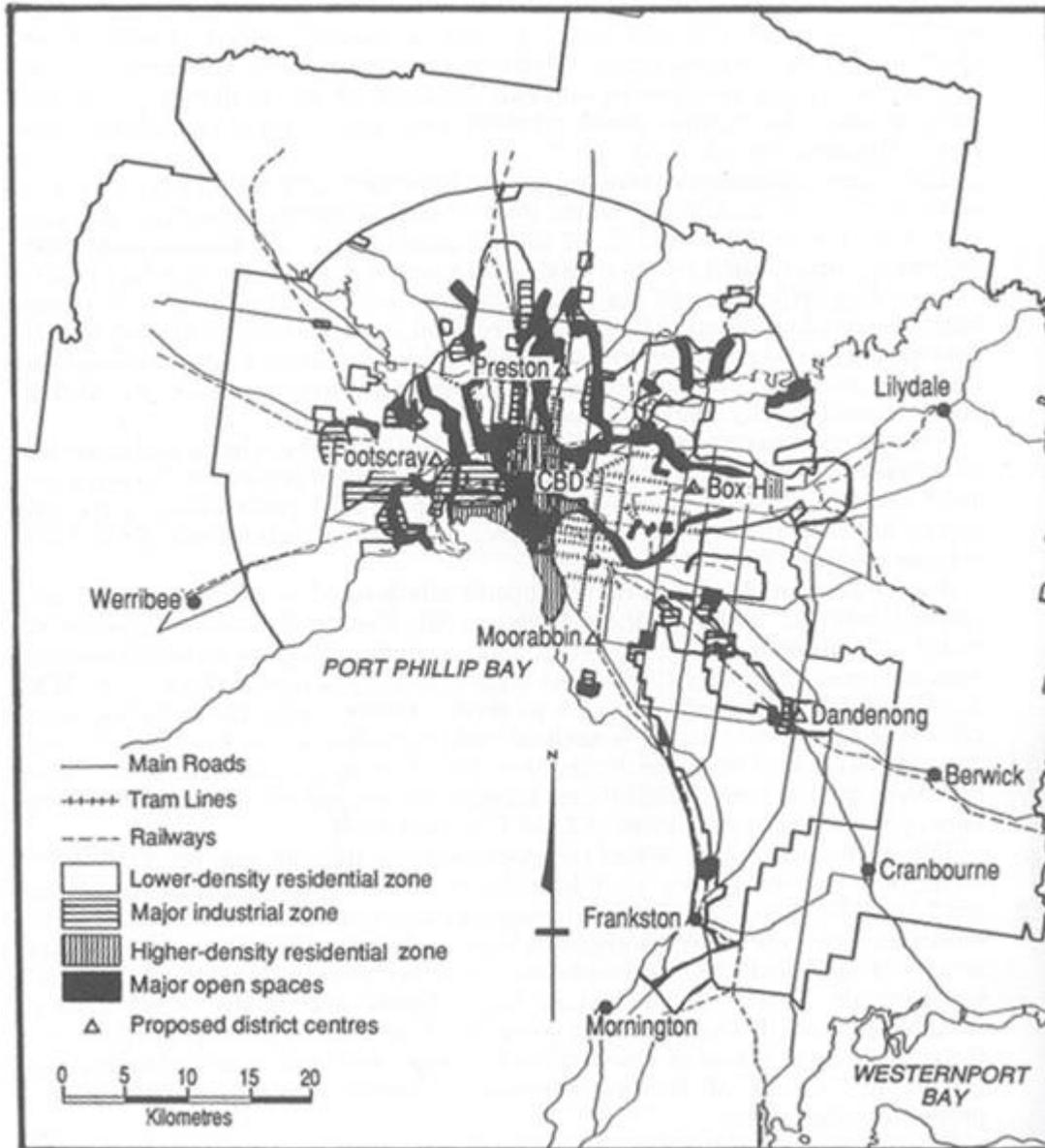
図表 8 1840 年～1951 年にかけてのメルボルン大都市圏の居住地域の推移<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Melbourne and Metropolitan Board of Works (1954), Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954 –Surveys and Analysis, p.11.



図表 9 鉄道路線及び鉄道・トラムの利用地域図（1954年現在）<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Melbourne and Metropolitan Board of Works (1954), *Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954 - Report*, p.108.



図表 10 計画策定当時のメルボルン大都市圏各地域の概況<sup>36</sup>

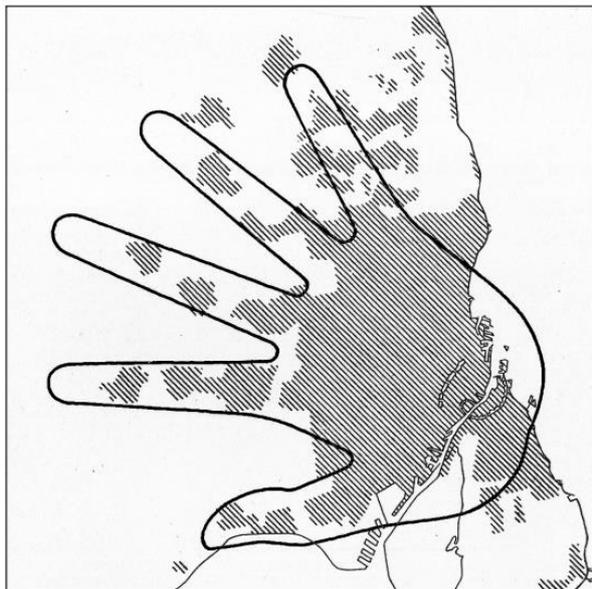
### 3 「メルボルン都市圏計画政策」(1971年)

1971年、メルボルン及び都市圏事業委員会は「メルボルン都市計画1954」の内容を踏襲しつつ発展させた「メルボルン都市圏計画政策」(Planning Policies for the Melbourne Metropolitan Region)を発表した。計画書によれば、この計画は、①最も効率的で適切な土地利用、②オープンスペースへのアクセスを簡素化するための都市開発地域と成長回廊の接続、③既存システムの有効活用、④資源の保持、⑤将来的にかかる費用の最小化を目指して策定されたものである<sup>37</sup>。実際の人口はそれぞれ約300万

<sup>36</sup> McLoughlin, B. (1992), *Shaping Melbourne Future? – Town Planning, the State and Civil Society*, p.42.

<sup>37</sup> Melbourne and Metropolitan Board of Works (1971), *Planning Policies for the Melbourne*

人、約 350 万人であったが、計画では 1985 年までに 330 万人～350 万人程度、2000 年までに 450 万人～470 万人程度の人口規模に拡大すると見込まれた。この計画において、同大都市圏で初めて「成長回廊」と、都市の境界を定めた「緑のくさび」(Green Wedge) という概念が導入された。「緑のくさび」は、1930 年代からロンドンやアメリカの都市で既に導入されていた、市街地の無秩序な膨張を防ぐ緑地帯 (Greenbelt) と同様の概念だが、帯状に都市を囲むのではなく、都市の周りにくさびのように緑地を設けることで、都市の発展の方向性を定めるものである。この 2 つの概念は、デンマークのコペンハーゲン大都市圏の 1947 年の都市計画「フィンガープラン」において、急激な人口増加をコントロールするために採用されたものが有名である。フィンガープランは成長の方向性として示された公共交通沿いの回廊が指に見えることから名付けられたもので、都市計画のモデルの一つとして知られている。

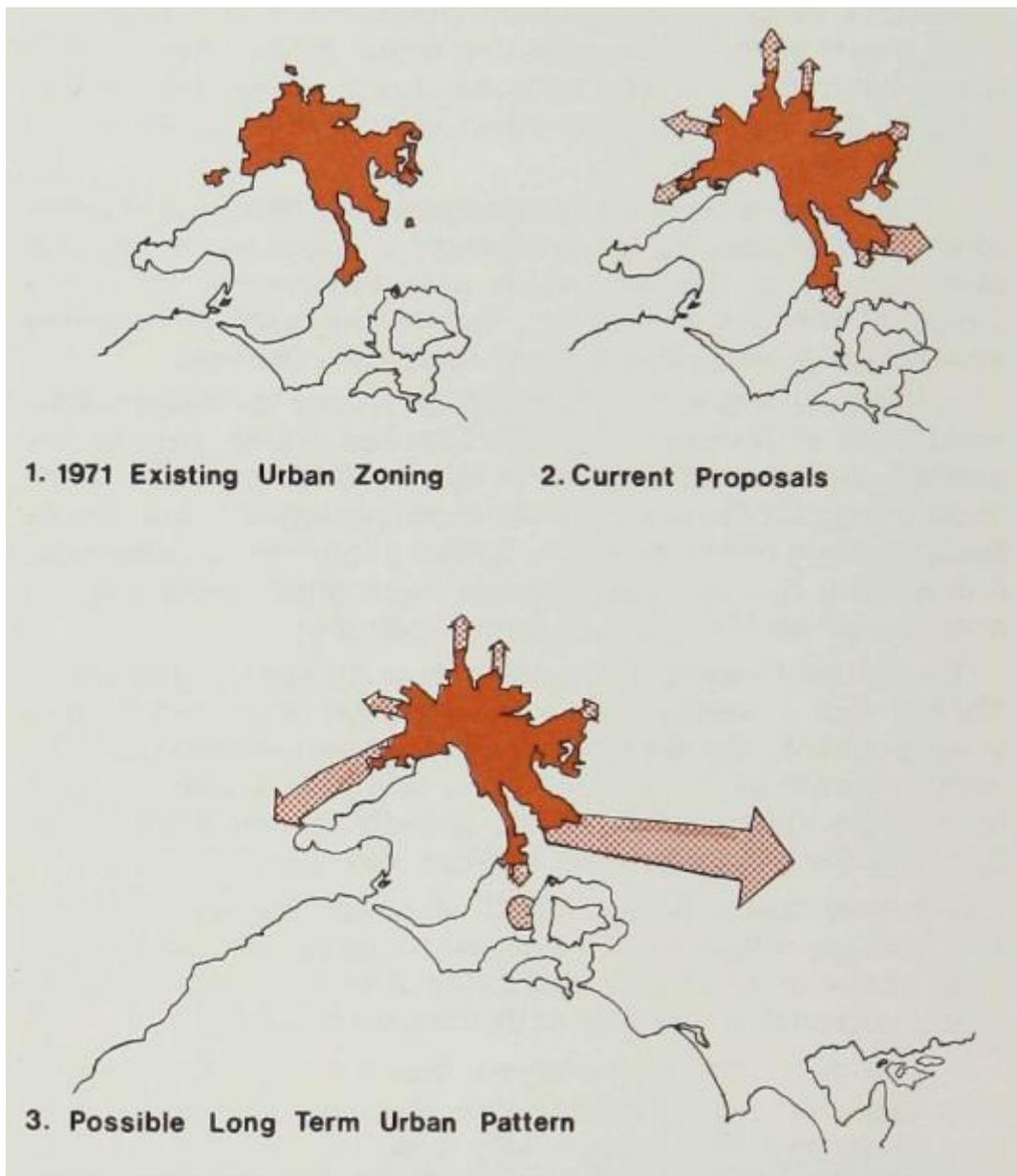


図表 11 コペンハーゲン大都市圏で採用されたフィンガープランの図<sup>38</sup>

本計画では過去 40 年間の大都市圏の成長の傾向を踏まえ、「緑のくさび」や非都市部での 6 マイル (約 9.6km) 以下の幅で設定された 7 つの成長回廊が計画に盛り込まれた。長期的な保全・開発政策を導入したことで、外に向かう都市の成長 (拡大) を都市周辺の限られた数の地区に封じ込めた。

*Metropolitan Region, Introduction.*

<sup>38</sup> Danish Ministry of the Environment, Nature Agency (2015), *The Finger Plan – A Strategy for the Development of the Greater Copenhagen Area*, p.5



図表 12 成長回廊に沿って成長するメルボルン大都市圏の図<sup>39</sup>

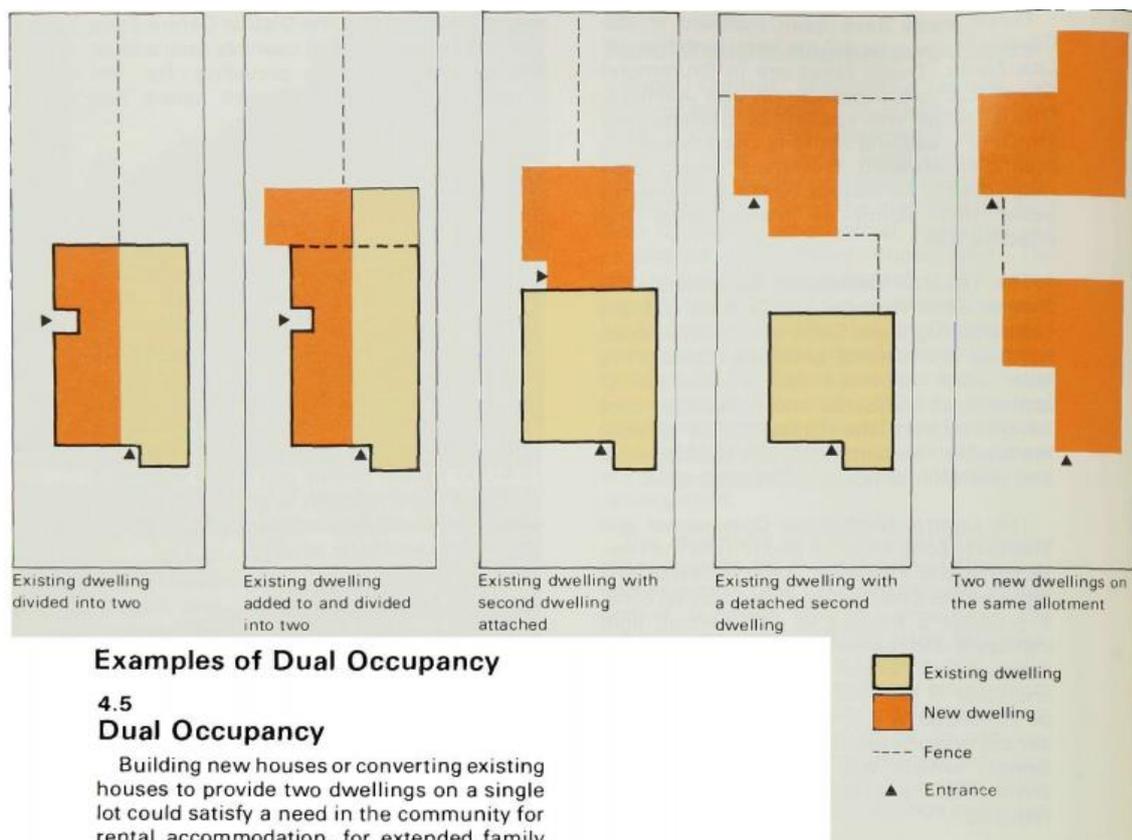
また、計画中には中心市街地の更なる発展のため、渋滞緩和の重要性が認められ、セント・キルダ道路（St Kilda Road）などの道路拡大も盛り込まれた。

#### 4 「都市圏戦略実行報告書」（1981年）

過去の計画に対する批判を踏まえ、メルボルン及び都市圏事業委員会は 1981 年に「都市圏戦略実行報告書」（Metropolitan Strategy Implementation Report）を策定した。この計画（報告書）では、既存の市街地の開発や、アクセスの良い地域への住居、

<sup>39</sup> Melbourne and Metropolitan Board of Works (1971), *Planning Policies for the Melbourne Metropolitan Region*, p.73

交通、雇用、コミュニティ施設の高度集積を図った。更に、企業のオフィスを 14 か所の地域に集積させるため、指定地域外でのオフィスビル建設を制限した。本計画において初めて、郊外において地域の中心となる「地域センター」(District Centre) という概念が同都市圏に導入された。「メルボルン都市計画 1954」の「地域ビジネスセンター」(District Business Centre) を下地にして修正を加え、15 か所の地域センターを定めた。また、インナー・サバードにある老朽化した産業地帯を再開発するとともに、図表 13 のような住宅の二世帯住宅化など、インナー・サバード外の地域において、高密度で多様性に富んだ住居開発を進めていくこととした。



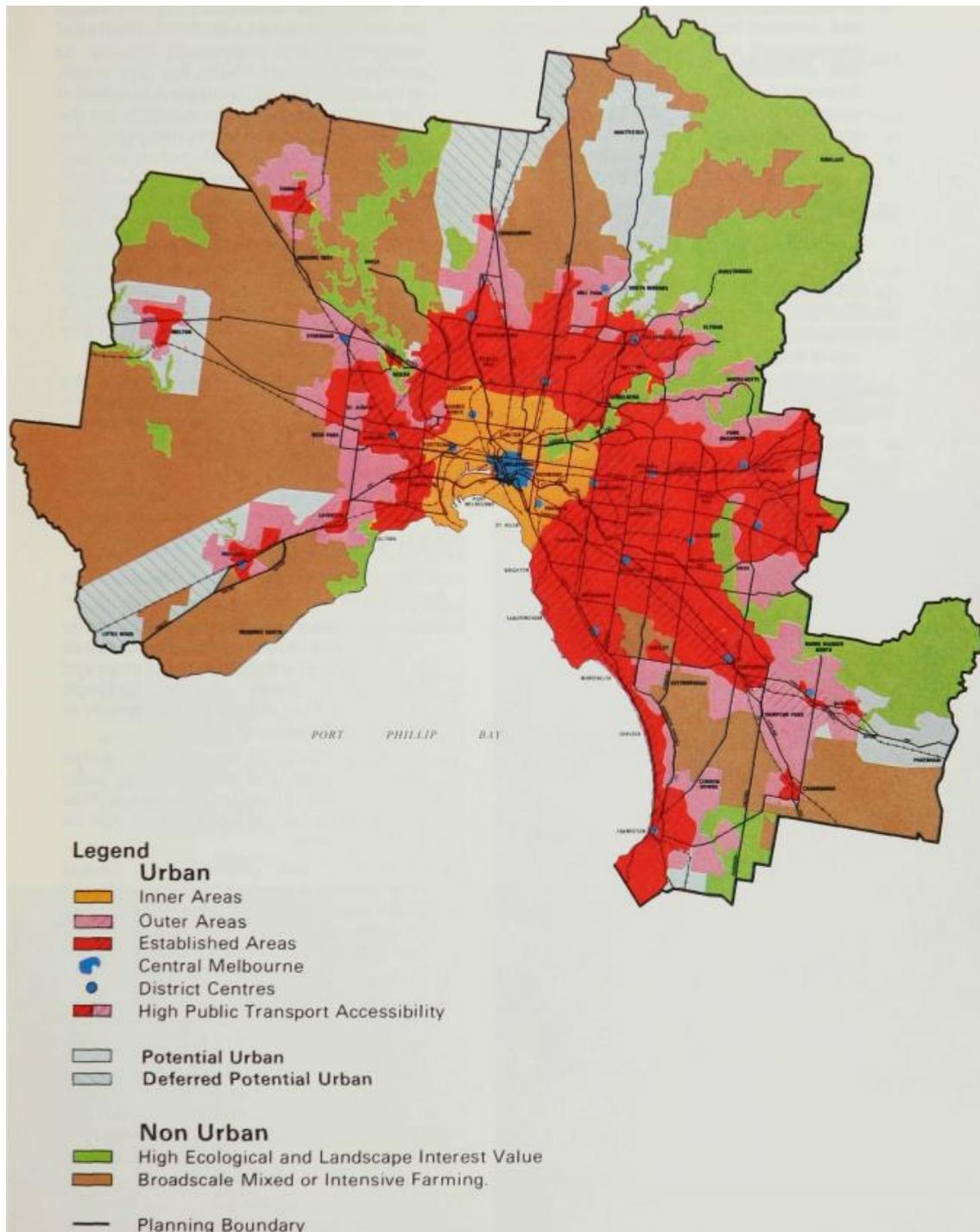
図表 13 既存の住居を二世帯用に分割する際のモデル案<sup>40</sup>

<sup>40</sup> Melbourne and Metropolitan Board of Works (1981), *Metropolitan Strategy Implementation*, p.20.



図表 14 大都市圏内の各地域センターを定めた地図<sup>41</sup>

<sup>41</sup> Melbourne and Metropolitan Board of Works (1981), *Metropolitan Strategy Implementation*, p.58.



図表 15 計画における各地域区分<sup>42</sup>

<sup>42</sup> Melbourne and Metropolitan Board of Works (1981), *Metropolitan Strategy Implementation*, p.11.

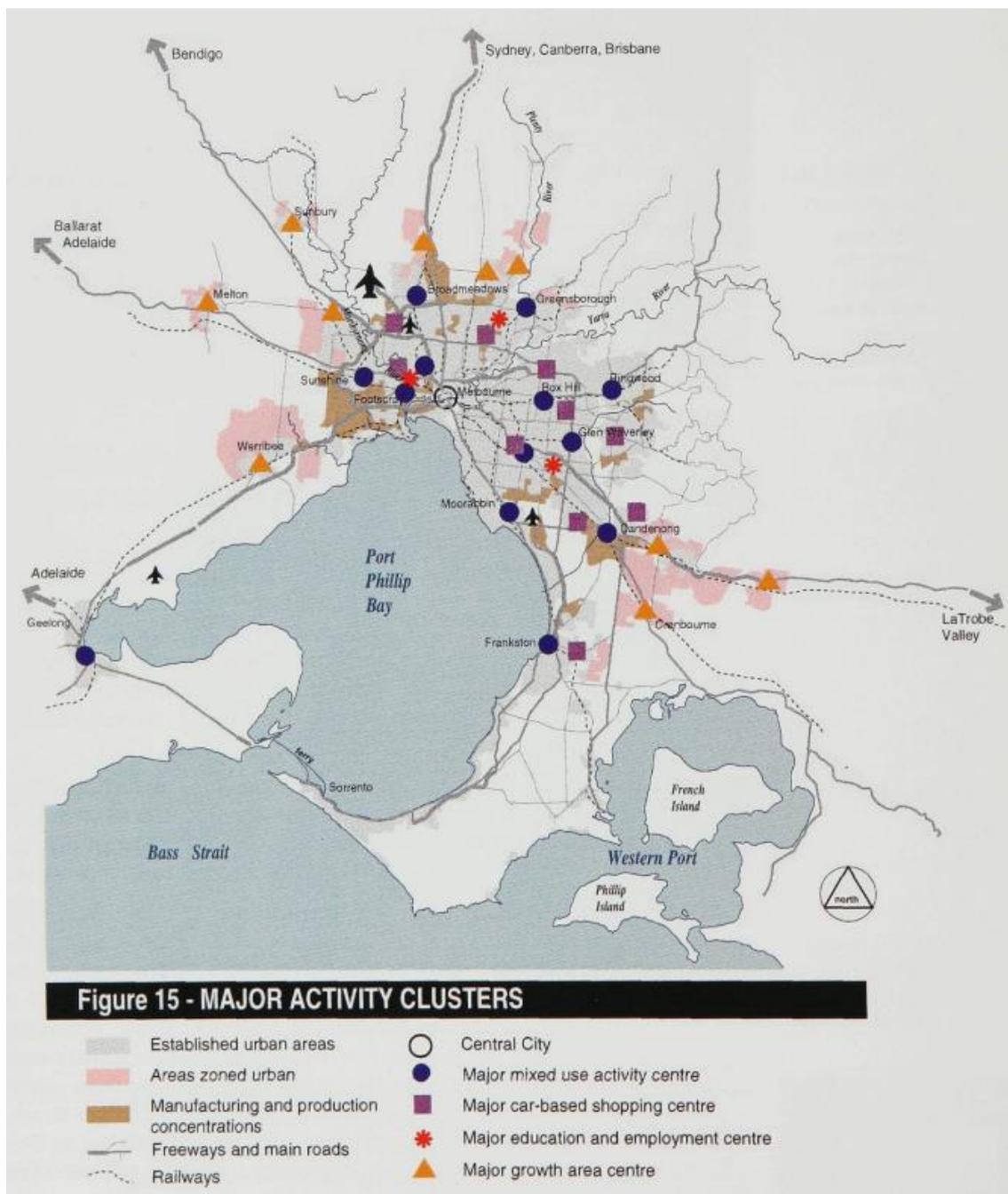
## 5 「生き生きとした郊外：21世紀に向けたメルボルン都市圏計画」（1995年）

1995年に発表された「生き生きとした郊外：21世紀に向けたメルボルン都市圏計画」（Living Suburbs: a policy for metropolitan Melbourne into the 21<sup>st</sup> century）では、①持続可能な長期経済成長を実現すること、②国際的な交通・生産・交流のハブとしてのメルボルンの強みを作ること、③メルボルンの環境と住みやすさを向上させ、インフラと都市開発を管理のために必要なことを考察した。

主な「アクティビティセンター」（Activity Centre）<sup>43</sup>でのサービス向上、民間企業の需要が高いインフラの提供などによって成長回廊や衛星都市での発展を促していく。アクティビティセンターの概念は最新の都市計画である「プラン・メルボルン」にまで継承されている。

---

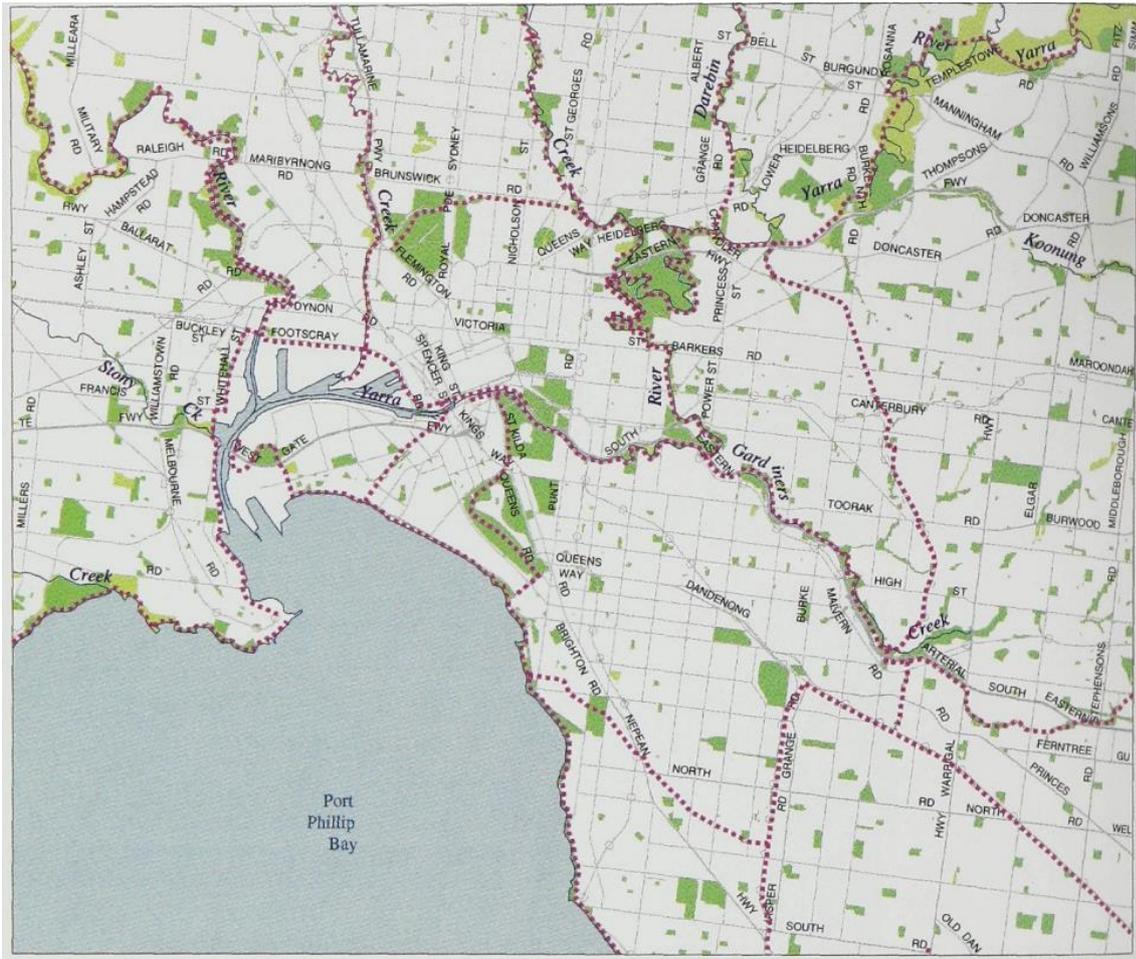
<sup>43</sup> 「都市圏戦略実行報告書」における「地域センター」とほぼ同じ概念である。



図表 16 各アクティビティセンター等の主な役割を表した地図<sup>44</sup>

また、大都市圏全体で、オープンスペースと公園、自転車道、水道、成長回廊のネットワークを発展させる。例えば、ハイデルバーグ (Heidelberg) からヤラ川 (Yarra River) の上流に沿ってオープンスペースの整備を進めていくこととした。

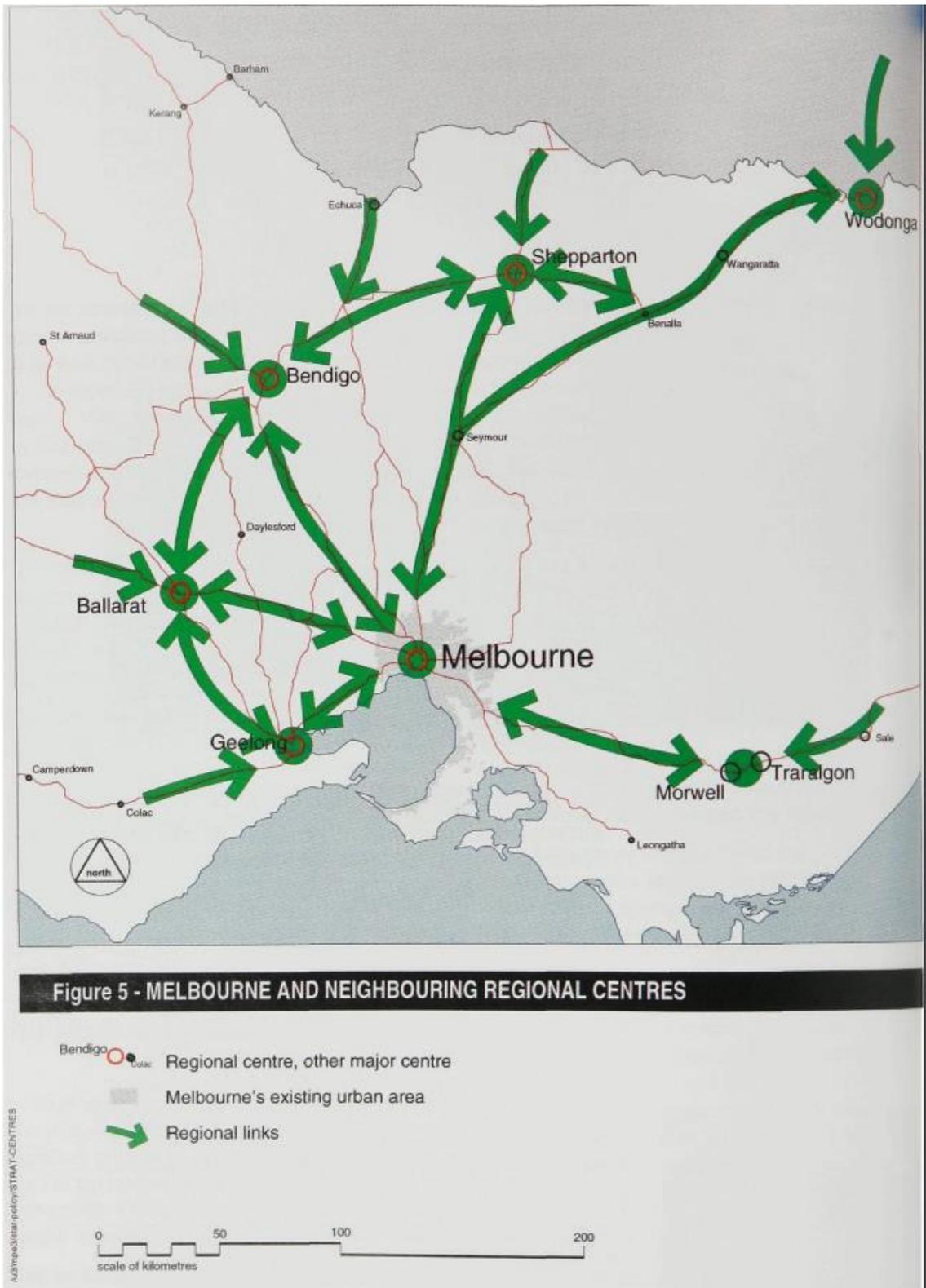
<sup>44</sup> Victoria State Government (1995), *Living Suburbs – A policy for metropolitan Melbourne into the 21<sup>st</sup> century*, p.68.



図表 17 インナー・サバーブのオープンスペース<sup>45</sup>

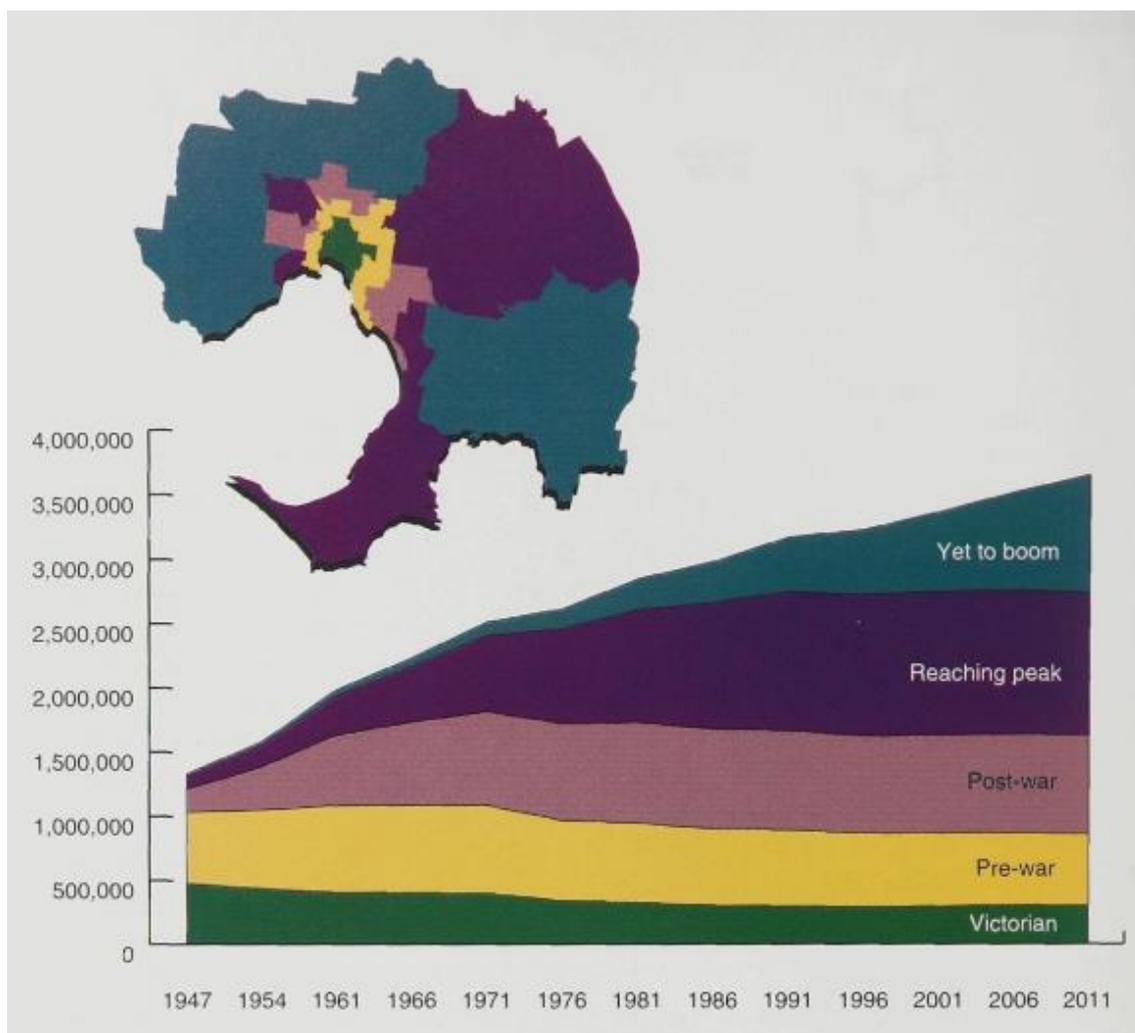
さらに、メルボルン大都市圏とビクトリア州の地方部との接続を強め、より機能的な都市を作ることを目標とした。

<sup>45</sup> Victoria State Government (1995), *Living Suburbs – A policy for metropolitan Melbourne into the 21<sup>st</sup> century*, p.50.



図表 18 メルボルン大都市圏と地方都市との接続を表した図<sup>46</sup>

<sup>46</sup>Victoria State Government (1995), *Living Suburbs – A policy for metropolitan Melbourne into the 21<sup>st</sup> century*, p.34.



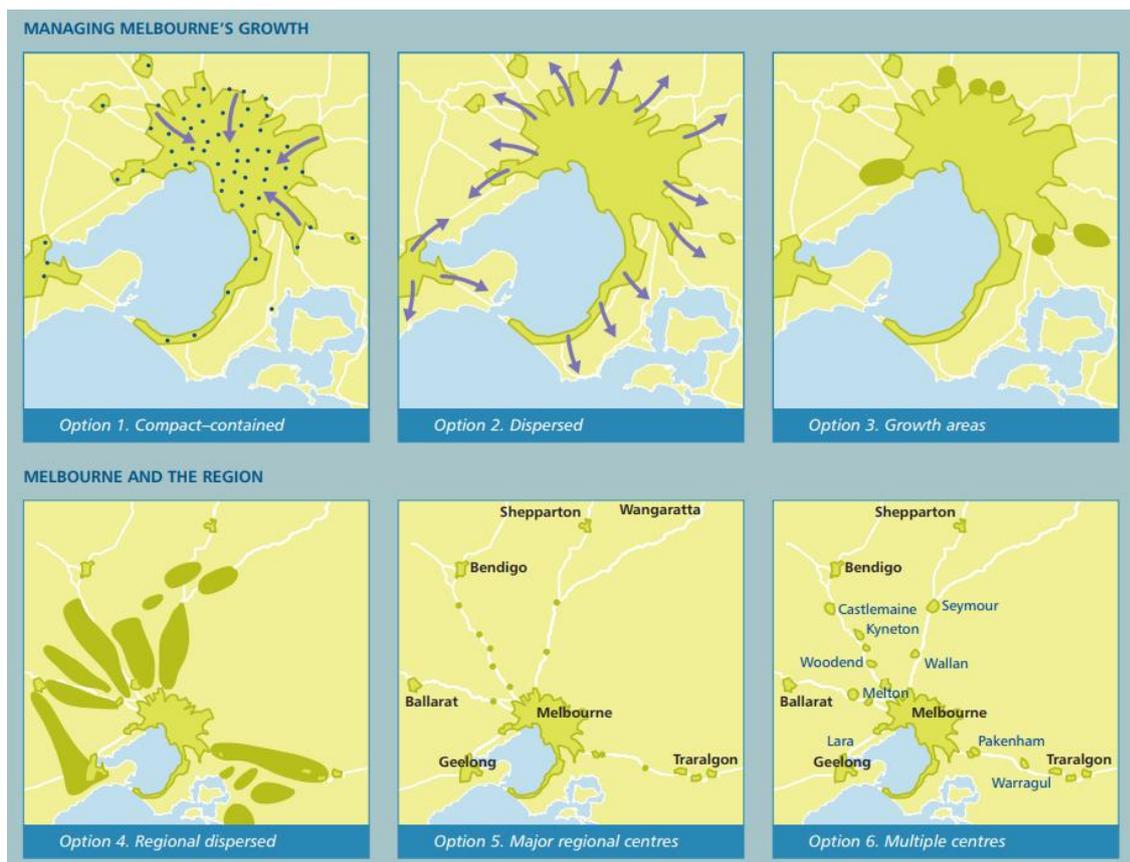
図表 19 メルボルン大都市圏の地域別人口推移及び予測<sup>47</sup>

## 6 「メルボルン 2030：持続的成長計画」（2002年）

1999年から州は大都市圏の30年計画として「メルボルン 2030：持続的成長計画」（Melbourne 2030: Planning for sustainable growth）の策定を開始し、2000年11月から12月にかけて住民の意見を参考にしつつ修正を施し、2002年に完成版を公開した。大都市圏の今後のあり方として、図表20の6つの選択肢が示されたが、このうちメルボルンは選択肢1のコンパクトな都市構造を目標とした。そのため本計画では、2001年の人口約350万人から2031年に最大で人口460万人以上、最低でも約380万人に達するという想定の中でも、よりコンパクトで持続可能な都市づくりを行うことで、メルボルンの快適な住環境を将来の世代に引き継ぐとした<sup>48</sup>。

<sup>47</sup>Victoria State Government (1995), *Living Suburbs – A policy for metropolitan Melbourne into the 21<sup>st</sup> century*, p.58.

<sup>48</sup>「よりコンパクトな都市へ」（A more compact city）は同計画の第一の目標に掲げられた。



図表 20 メルボルン大都市圏の今後の発展の選択肢<sup>49</sup>

計画では、コンパクトな都市形態を保つべく、同地域の都市計画で初めてメルボルン大都市圏の無秩序な拡大を抑制する手段として都市成長境界（Urban Growth Boundary）を導入した。これにより、人口増加の中でも都市の拡大を抑制することができるが、本計画では、この境界は必要に応じて変更可能であり、今後変更する予定であるとした<sup>50</sup>。また、「緑のくさび」の数も 12 箇所増加した。都市成長境界が設けられ、「緑のくさび」が大都市圏全体を取り囲むように設定されたため、州が「緑のくさび」の概念を踏襲しつつも、フィンガープランのような回廊型の成長ではなく、グリーンベルトのような都市圏の抑制に実質的に方針を転換したことが読み取れる。既存の成長回廊は引き続き管理され、新設された住宅地の住民が容易に都市部に通勤でき、必要なサービスを受けられるようにするために、主要な交通インフラが整備されている地域、又は行政サービスを効率的に供給できる地域に限って住宅地の開発を行うようにしている。

<sup>49</sup> Victoria State Government, Department of Infrastructure (2002), *Melbourne 2030 – Planning for sustainable growth*, p.17.

<sup>50</sup> 実際に、2005 年には境界設定後の第一回調査の結果、境界が変更され、成長回廊内の地域が境界内に追加された。



図表 21 12 か所に設けられた「緑のくさび」の図<sup>51</sup>

また、「メルボルン 2030」は、既存インフラ付近のアクティビティセンターにおける開発に重点を置いている。図表 21 の都市成長境界によって、よりコンパクトな都市を実現する。さらに、アクティビティセンターを活発化させるためには、自治体の協力が不可欠であるため、自治体の都市計画を「メルボルン 2030」に沿ったものに修正する必要があるとした。

<sup>51</sup> Victoria State Government, Department of Infrastructure (2002), *Melbourne 2030 – Planning for sustainable growth*, p.34.



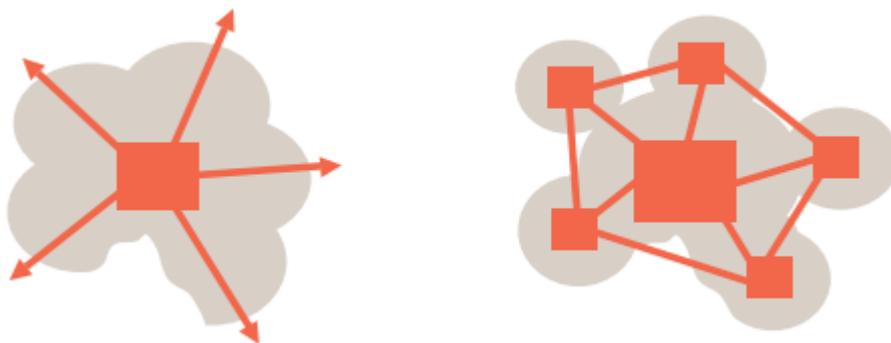
図表 22 公共交通網に沿って設置されたアクティビティセンターの図<sup>52</sup>

### 7 「メルボルン@500万人」(2008年)

州が2006年に公表したオーストラリア国勢調査(2006 Census)に基づく人口・世帯予測では、メルボルンの人口が「メルボルン2030」で当初予測していた2030年の人口を2020年までに上回り、2030年までには500万人に達するということが明らかになった。また、「メルボルン2030」は州議会野党(当時)の自由党(Liberal Party)

<sup>52</sup> Victoria State Government, Department of Infrastructure (2002), Melbourne 2030 – Planning for sustainable growth, p.147.

や市民団体からの反発もあり、完全には実行に移すことができなかった<sup>53</sup>。そのため、州は 2008 年 12 月、「メルボルン 2030」を補完するものとして「メルボルン@500 万人」（Melbourne@5million）計画を発表した。この計画は、大都市圏全体に効率的な公共交通を整備するために、州交通局（Public Transport Victoria）の意見を反映して策定された。新たに導入されたものとしては、①よりコンパクトなまちづくりのため、6つの最重要アクティビティセンター<sup>54</sup>を中心市街地と同等の機能を有する中心活動地域（Central Activities Districts）として新たに指定、②雇用とサービスへのアクセスを高め、交通網の渋滞を減らすための雇用回廊（Employment Corridors）の導入、③新規に建設する住居の 53%の既成市街地での受入、の3点があった。中心活動地域の導入により、メルボルン大都市圏が多核多心型都市として今後の発展を続けることが明示された。また、メルボルンで 2030 年までに新たに増加が予測される約 60 万世帯のうち 47%の約 28 万 4,000 世帯を受け入れるための成長地域の整備、将来的に成長地域に指定する都市の調査、未開発地 1 ヘクタールあたりに 15 戸建設を目標とする効率的な土地利用などを行っていくこととされた。

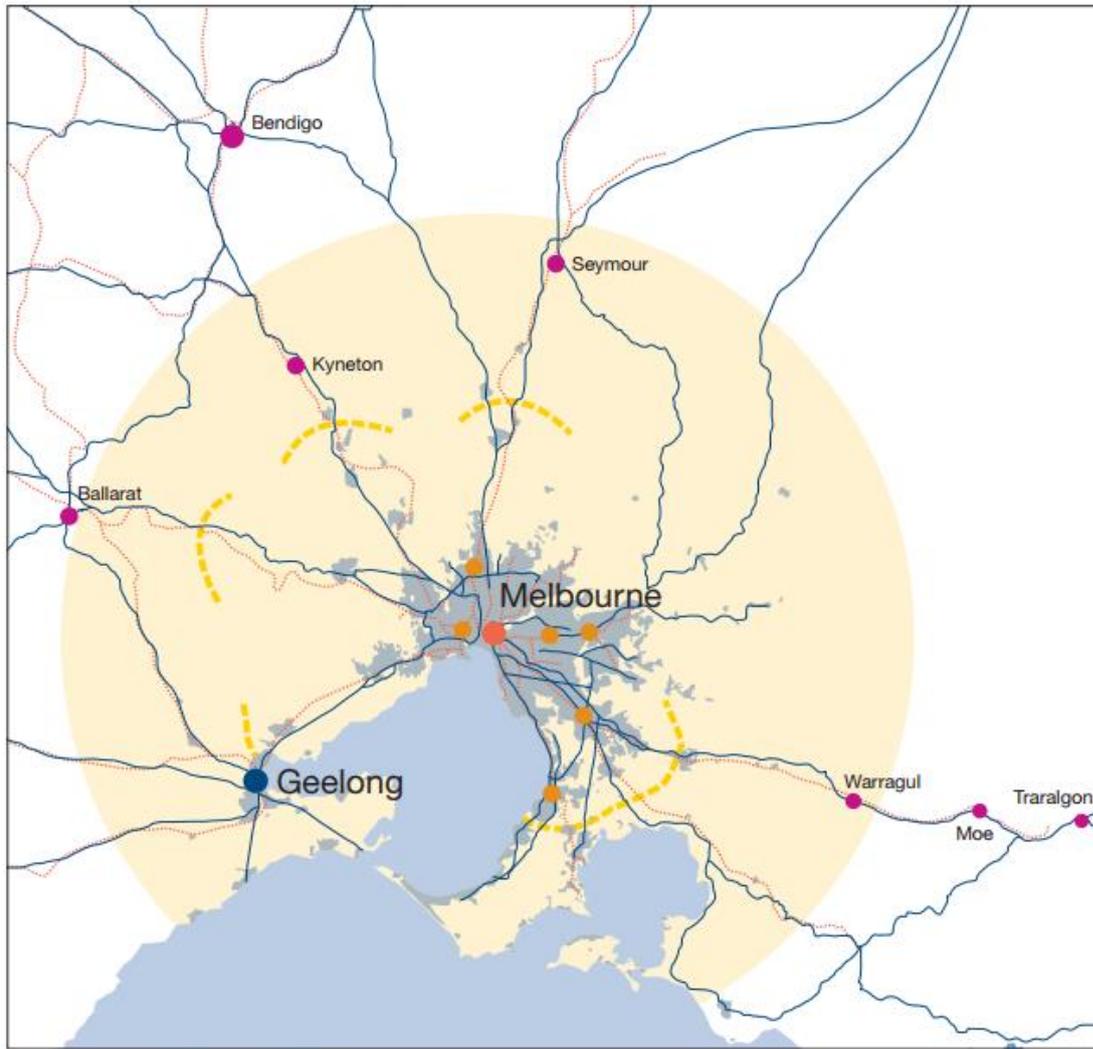


図表 23 一極集中都市（左）と多核多心型都市（右）のモデル図<sup>55</sup>

<sup>53</sup> Buxton, M., Goodman, R. and Moloney, S. (2016), Planning Melbourne – Lessons for a Sustainable City, pp.39-40.

<sup>54</sup> ボックスヒル（Box Hill）、ブロードメドウ（Broadmeadows）、ダンデノン（Dandenong）フットクレイ（Footscray）、フランクトン（Frankston）、リングウッド（Ringwood）の6地域。

<sup>55</sup> Victoria State Government (2008), Melbourne 2030: a planning update – Melbourne @ 5 million, p.9.



Melbourne and Regional Centres



**Legend**

- |   |                             |   |                              |
|---|-----------------------------|---|------------------------------|
|  | 100km from Melbourne        |  | Melbourne CBD                |
|  | Urbanised area              |  | Central Activities Districts |
|  | Highway                     |  | Geelong                      |
|  | Rail line                   |  | Regional city/town           |
|  | 1 hour travel approximation |   |                              |

図表 24 メルボルン中心市街地と郊外核都市<sup>56</sup>

<sup>56</sup> Victoria State Government (2008), Melbourne 2030: a planning update – Melbourne @ 5 million, p.30.

## 第3章 現在の都市計画

### 第1節 目的

州は、現在のメルボルン<sup>57</sup>の都市計画（PLAN MELBOURNE 2017-2050、以下「現行計画」という。）の基礎となる計画（PLAN MELBOURNE、以下「旧計画」という。現行計画と旧計画を合わせて「プラン・メルボルン」という。）を2014年に制定した<sup>58</sup>。旧計画は2050年までの将来35年間の長期成長計画として制定されたが、政権交代等の影響を受け、一部見直しが行われた結果、2017年に現行計画が発表された。また、「メルボルン@500万人」では、2030年までに人口が500万人に達することを前提にしていたが、プラン・メルボルンでは、2050年までに、人口が800万人に達する試算に基づき、長期的な計画が策定されている。

現行計画は、メルボルンが機会と選択が与えられる世界的な都市であり続けることを目的としており、大別して「住みやすさ」、「交通の利便性」、「持続性」の3点に重点を置きつつ、7つの成果を得るよう策定されている。重点のうち、1つ目の「住みやすさ」は、経済誌『エコノミスト』でも世界最高評価を受けているように、住宅供給や職場との距離などにも関係してくる。2つ目の「交通の利便性」は、この都市計画の主要な点でもあり、前述の「住みやすさ」にも影響するものである。そして、最後に「持続性」として、開発や成長の継続性を挙げている。

本章では、上記の7つの成果目標を中心にメルボルンの都市計画の概要及び現状について紹介を行う。

### 第2節 プラン・メルボルンにおける成果目標と計画の概要

#### 1 生産的な都市（雇用の創出）

現行計画は、期間中の35年間で150万人の新規雇用の創出を目指している。州の試算によれば、現在210万人の雇用が存在するが、2050年に人口が800万人に到達する前提に立つと、2031年時点で、280万人の雇用が、2051年の時点で360万人の雇用が必要になる<sup>59</sup>。

この雇いを創出するために、プラン・メルボルンでは、メルボルンを図表25のとおり、6地域に分割しており、全部で32の自治体が含まれている。これらの地区は、それぞれの基幹産業を

---

<sup>57</sup> 本章における「メルボルン」は、特段の指定がない限りメルボルン大都市圏（Greater Melbourne）を指す。なお、都心部の自治体を指す場合は「メルボルン市」とする。

<sup>58</sup> プラン・メルボルンによれば、2050年にはメルボルンの人口は800万人に到達すると予測されている。なお、この計画以前には、前述のとおり、よりコンパクトシティ化に重点をおいた「MELBOURNE 2030」等の長期成長計画が実施されていた。

なお、現行計画への変更発表にあたっては、州政府ホームページ上には旧計画が自由党（Liberal Party）政権時に策定された計画であり、住宅供給等の点で失敗していた旨の記載がなされている（2017年現在の政権政党は労働党（Labor Party））。住宅供給については、後述する（第3節）。

State Government of Victoria, Latest News, *Plan Melbourne 2017-2050*, <https://www.vic.gov.au/news/plan-melbourne-2017-2050.html> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>59</sup> Plan Melbourne 2017-2050, p.20.

定めた上で、雇用の増加見込みが設定されている。現行計画では、7つ<sup>60</sup>の特区(National Employment and Innovation Cluster、以下「クラスター」という。)を設置し、特定分野におけるインフラを集中させることにより、単純な仕事の提供だけでなく高度な専門知識の集約といった質の高い雇用創出を行っている。これにより、先端技術の効率的な共有や利用が可能になる。これらのクラスターは、人々がアクセスしやすいように鉄道の沿線に設置されている<sup>61</sup>。

中でもモナシュ(Monash)とパークビル(Parkville)は既にクラスターとして確立されており<sup>62</sup>、持続的な成長性と高い専門性を有している。前者はモナシュ大学、後者はメルボルン大学、メルボルン工科大学といった学術専門機関を中心に、教育、研究、医療分野での雇用を創出している。特に、モナシュは、周辺に商業施設も多数存在し、都心部以外のクラスターでは最大の雇用を創出している<sup>63</sup>。また、パークビルは複数の総合病院があり、都心部に隣接しているが公園も多く、生活環境にも配慮がなされている。

産業特区は、クラスターのほか、過去の計画<sup>64</sup>のアクティビティセンターを継承したメトロポリタンアクティビティセンター(Metropolitan Activity Centre、以下「アクティビティセンター」という。)<sup>65</sup>という開発集中地区も存在している。こちらはクラスターと異なり、専門的な知識・技術の集約よりも開発・投資の集中に特化している。これまでの投資の結果、アクティビティセンターも公共交通が発達しており、公的、私的な投資により多くの雇用が創出され、地方部の人口増加につながっている。

図表 26 にあるようにメルボルンの雇用は、都心部のみではなく、いくつかの地域でも高い雇用が確認でき、これらの多くは、前述のクラスター又はアクティビティセンターである。図表 27 にあるように、都心部近郊のクラスターは鉄道でつながっており、相互に行き来が容易になっている。

---

<sup>60</sup> ダンデノン(Dandenong)、ラ・トローブ(La Trobe)、モナシュ(Monash)、パークビル(Parkville)、サンシャイン(Sunshine)、ウェリビー(Werribee)、フィッシャーマンズ・ベンド(Fishermans Bend)の7つが現行計画におけるクラスターとして指定されており、モナシュとパークビルが比較的開発が進んでいるものの、残りの5地区は発展途上である。

Victorian Planning Authority, National Employment and Innovation Clusters, <https://vpa.vic.gov.au/urban-renewal/national-employment-clusters/> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>61</sup> 前章の「メルボルン@500万人」で明示された多核多心型都市としての開発を踏襲している。

<sup>62</sup> Monash が 75,000 人、Parkville が 40,100 人の雇用を創出している。

<sup>63</sup> 同地区は、モナシュ大学、州等との連携により、海外からの医療観光にも対応できるような心臓病専門病院(Victorian Heart Hospital)を設立する予定になっている。2015年度1,500万豪ドル、2016年度13,500万豪ドルの予算が計上され、建築が行われている。約850人の医療関係者の新規雇用や調査研究、医療サービスの売上等により40,000万豪ドルの経済効果が見込まれている。Monash University, *Australia's first dedicated heart hospital*, <https://www.monash.edu/medicine/enterprise/our-partnerships/victorian-heart-hospital> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>64</sup> 「生き生きとした郊外：21世紀に向けたメルボルン都市圏計画」、「メルボルン2030：持続的成長計画」、「メルボルン@500万人」等、各計画の概要については、第2章参照。

<sup>65</sup> 現在9つの地区(ボックスヒル(Box Hill)、ブロードメドウ(Broadmeadows)、ダンデノン(Dandenong)、エッピング(Epping)、フツクレイ(Footscray)、ファウンテン・ゲートからナレ・ワレン(Fountain Gate - Narre Warren)、フランクストン(Frankston)、リングウッド(Ringwood)、サンシャイン(Sunshine))があり、将来的にはさらに2地区(ロッカービー(Lockerbie)、トゥーラーン(Toolern))が増える予定である。



Metropolitan Melbourne regions and local governments

Local Government Area boundary   
 Metropolitan Partnership boundaries   
 Part of Mitchell Shire<sup>(1)</sup>

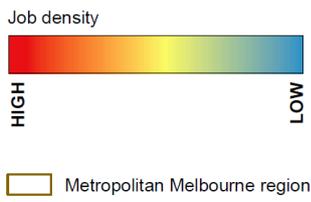
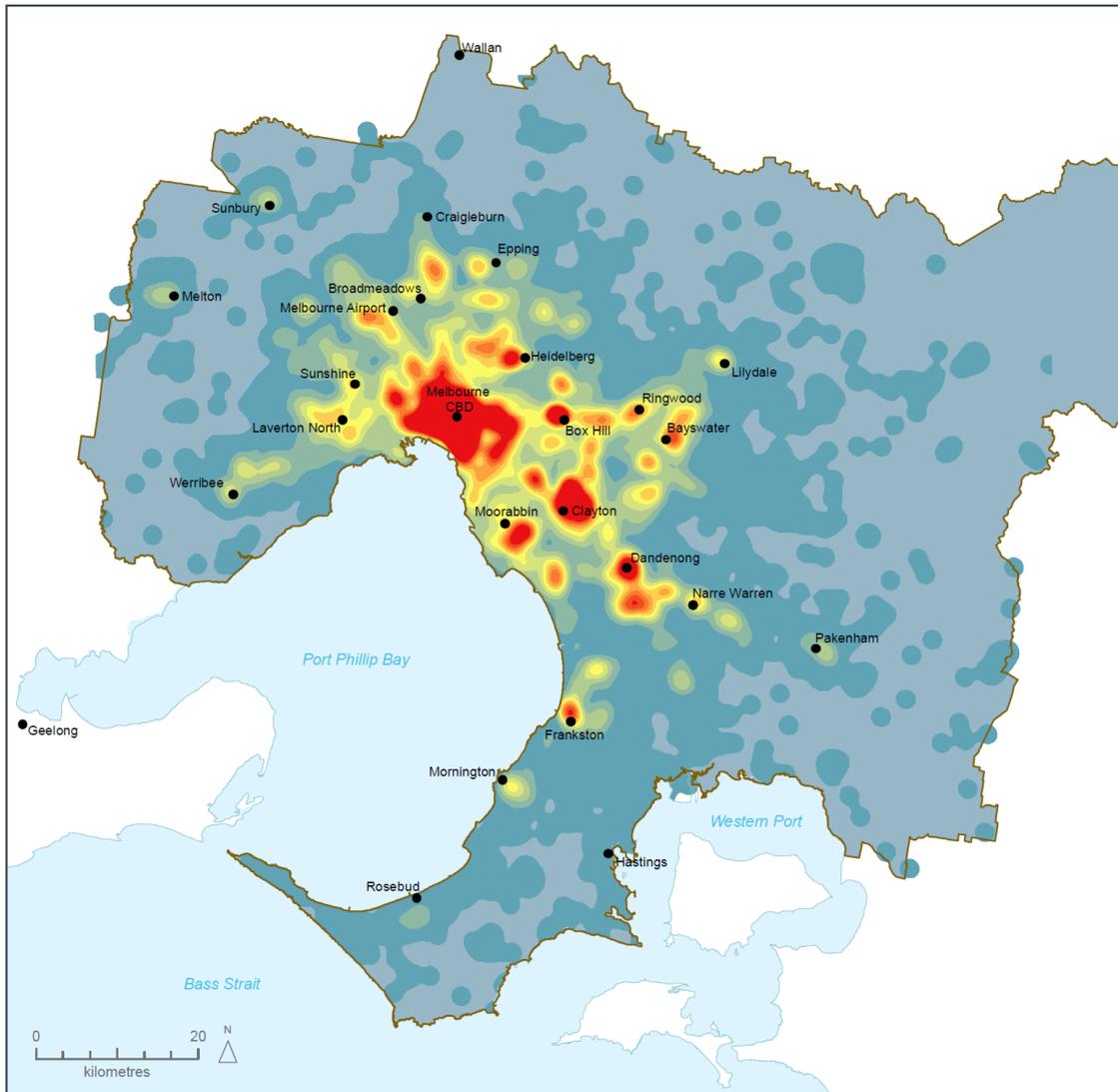
Map key

	Inner Metro Region	Inner South East Region	Western Region	Northern Region	Eastern Region	Southern Region
Local Government Area	1. Melbourne 2. Port Phillip 3. Yarra	4. Stonnington 5. Bayside 6. Boroondara 7. Glen Eira	8. Melton 9. Brimbank 10. Hobsons Bay 11. Wyndham 12. Moonee Valley 13. Maribyrnong	14. Banyule 15. Whittlesea 16. Nillumbik 17. Hume 18. Moreland 19. Darebin 20. Mitchell (part)	21. Manningham 22. Whitehorse 23. Knox 24. Yarra Ranges 25. Maroondah 26. Monash	27. Kingston 28. Frankston 29. Cardinia 30. Casey 31. Greater Dandenong 32. Mornington Peninsula

(1) For metropolitan planning purposes the southern part of Mitchell Shire is included in the Northern Region.

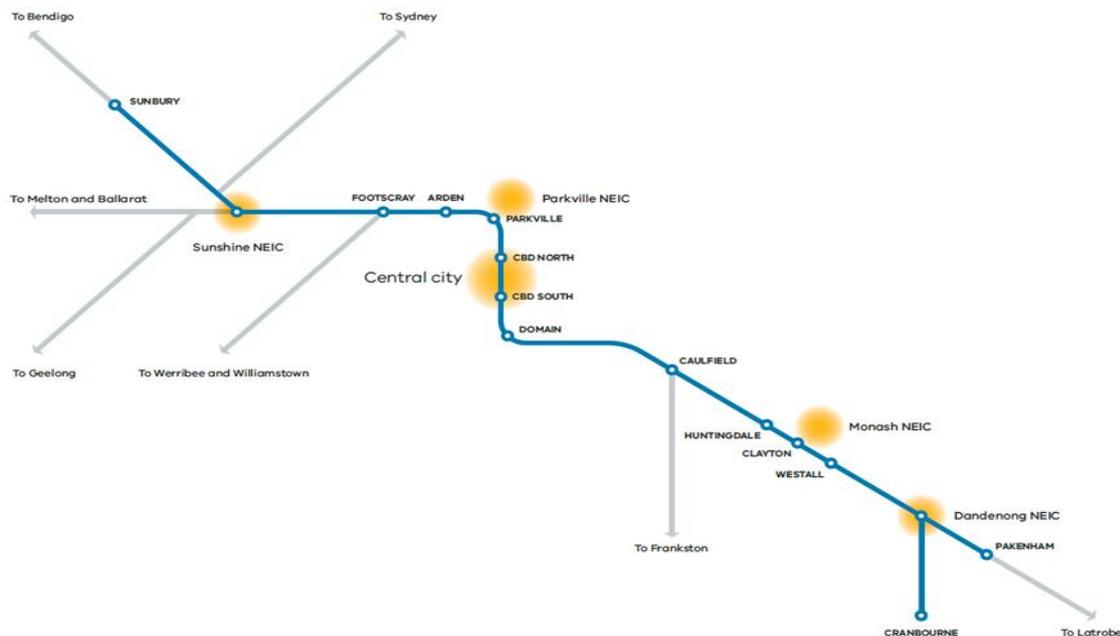
図表 25 プラン・メルボルンにおける6つの地域とそこに含まれる地方自治体<sup>66</sup>

<sup>66</sup> 西部 (Western)、都心部 (Inner)、都心部南西 (Inner south east)、北部 (Northern)、東部 (East)、南部 (Southern) の6地域に分けられており、都心部は商業、サービス業が大部分を占めているのに対し、他の地域はこれに加え建設業が一定程度占めている。



図表 26 雇用の集中度合い<sup>67</sup>

<sup>67</sup> 赤色に近くなるほど雇用が集中している。都心部以外の雇用が集中している地区はクラスターやアクティビティセンター近郊であることが読み取れる。



図表 27 都心部近郊における鉄道網とクラスターの位置関係（青線が主要鉄道、オレンジ色がクラスター。）

## 2 職場や公共サービスに近接した住居の提供

メルボルンでは、35年間で約160万戸の新規住居が必要になるとされており、①住居の入手しやすさ、②居住者の必要や生活環境に合わせた住宅の提供、③職場に近い、中から高密度の集合住宅の提供といった3つの課題に対処する必要があるとされている。

既存の地区内で約108万戸、未開発地区に約47万戸の住居を新築する予定となっている。

プラン・メルボルンでは解決策の一つとして、中・低所得者層向けの住宅（Affordable housing<sup>68</sup>）の提供及び州又はNPO（非営利組織）により運営・提供されている賃貸住宅（Social housing<sup>69</sup>）の増築を掲げている。州は、中・低所得者層向けの住宅及び州又はNPO提供の賃貸住宅の建設のために、余剰となっている州所有地を提供し、住居の供給量全体を底上げするとしている。

過去のメルボルンの産業発展により多くの土地が汚染されており、これらの汚染された土地は再開発が制限されているが、開発用地確保のため、市場へのできるだけ早い提供が求められている。再開発に当たっては、環境保全と一体となって計画がなされる予定である。

<sup>68</sup> 購入か賃貸か問わず、中・低所得者用に初期費用を抑えた住宅

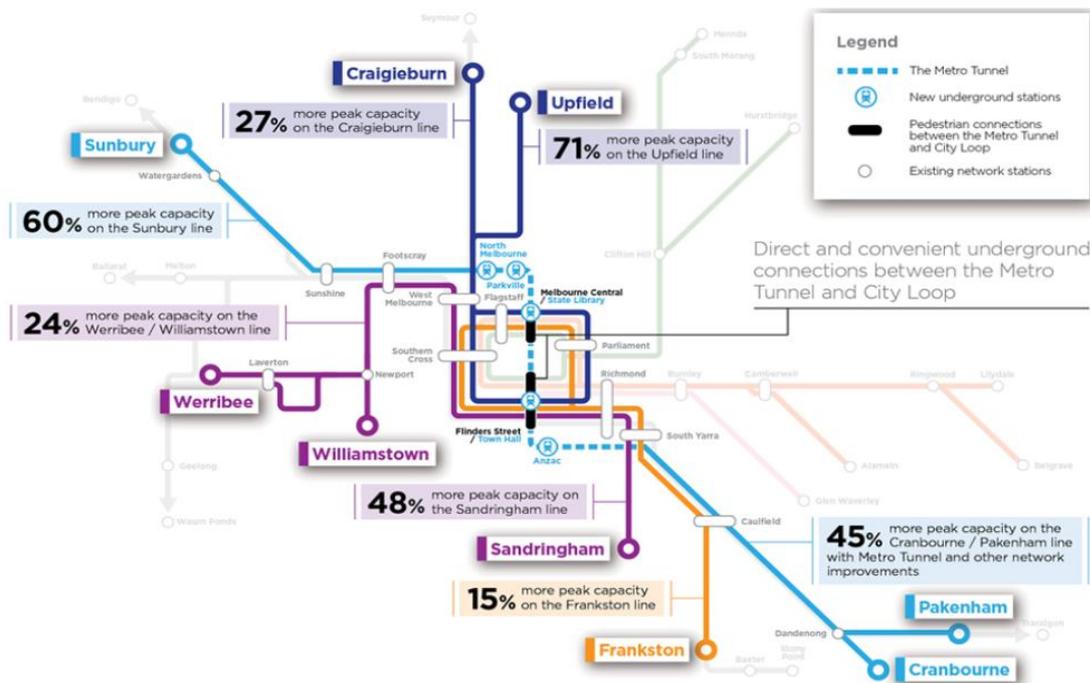
<sup>69</sup> 州が提供・運営する場合は公共住宅（public housing）、NPOが提供・運営する場合は地域住宅（community housing）とされる。メルボルン市は旧計画の発表を受け、市としても2014年から2018年までの住宅供給計画を策定・実施している。この中では、2024年までに少なくとも1721戸の中・低所得者層向けの住宅を供給する等としている。

City of Melbourne, Homes for People: Housing Strategy, *HOMES FOR PEOPLE HOUSING STRATEGY 2014-18*, <http://www.melbourne.vic.gov.au/building-and-development/urban-planning/community-housing/Pages/homes-for-people-housing-strategy.aspx> (Accessed: 2018-03-15)

### 3 統合された交通システム

予測される人口増加に伴い、交通網の許容量増加も求められており、1日当たりの旅行数を現在の約1,250万利用に加えて2050年までに1,040万利用分の増加が必要とされている。生産的な都市を作るために、住民が職場に、企業が取引先に繋げるための交通網の変化が求められている。これを受け、2026年までに都心部を南北に縦断するトラム用地下トンネルが新たに作られる予定である。この利用者増加率は図表28のとおりである。これにより、今までバス又は路面電車で迂回していた箇所新たな選択肢が用意されることになる。また、現行計画では、前述のクラスターへの路線を増加させることにより、住民が働きやすい環境を整えようとしている。

図表29はメルボルンの道路利用状況を示したものであり、上段が現在の状況、下段がプラン・メルボルンで予定されている利用状況である。オーストラリアは都心部であっても路上駐車が認められており<sup>70</sup>、交通量が多い車道を、自動車、電車、路上駐車、自転車と複数種類の車両が利用していることになる。このため、図表29上段のように路上駐車の横を自転車が通行しており、危険な状況となっている<sup>71</sup>。また、現在ではトラムと車が同じスペースを利用しており、今後交通量が増えるに従い、混雑が予想される。これを受け、将来的に路上駐車スペースを減らし、電車や自転車等の専用道路を設けた上で駐車場を増設する予定である(図表29下段)。



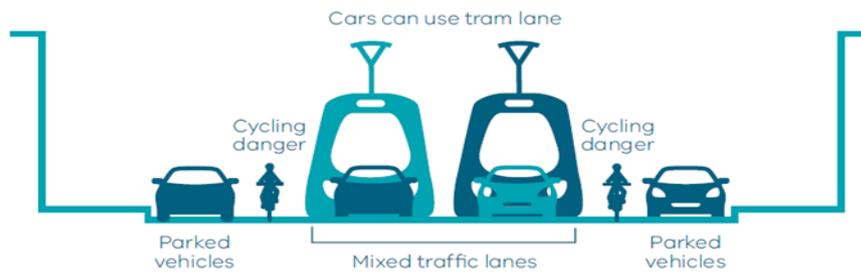
図表 28 計画中のトラム用地下トンネルによる既存路線の利用者増加率(中心の点線部分がトンネル新設予定箇所)

<sup>70</sup> オーストラリアでは、バス停や交差点付近を除いた指定場所では、駐車代金を支払って、路上駐車が認められている。

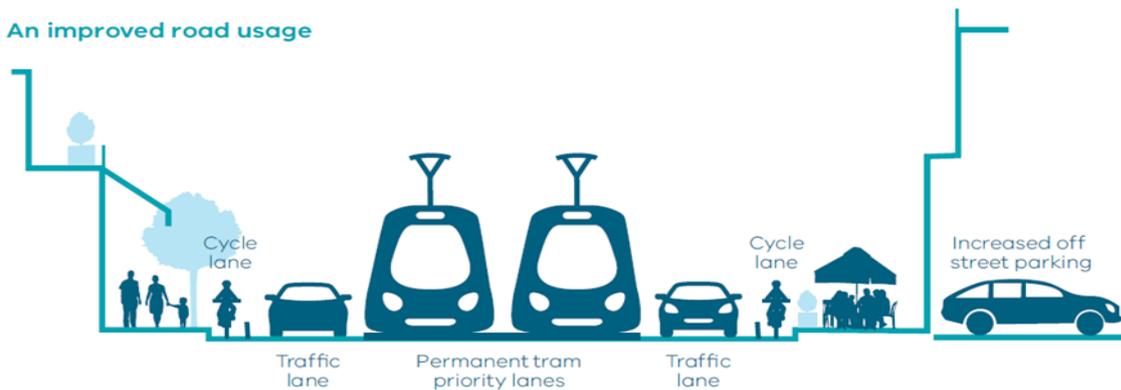
<sup>71</sup> メルボルンでは、自転車は車道又は自転車専用道路を走行することとされており、違反した場合には、159豪ドルの罰金が科される。

VicRoads, *Automatic indexation of fees & penalties*, <https://www.vicroads.vic.gov.au/safety-and-road-rules/road-rules/penalties/fines> (Accessed: 2018-03-15)

### A current road usage



### An improved road usage



図表 29 道路利用状況の改善案 (上段が現在の状況、下段が計画実行後の予想)

## 4 快適で住みやすい都市

前節のとおり、メルボルンは世界で最も住みやすい都市とされ、住民や訪問者に雇用、娯楽、教育、休養、居住ということについて、様々な選択肢を用意している。また、メルボルンには際立った公共工事の歴史がある(格式の高い公園や魅力的な公園、並木道や雰囲気のある通りなど)。

他にもメルボルンを住みやすく、評判の良い街にしているのはスポーツと文化的なイベントや施設である。メルボルンクリケットグラウンド<sup>72</sup>やメルボルンアーツセンター(原則入館無料で、毎年一定期間有料の特別展示も行われる。)が代表的な施設である。

州の長期観光戦略では、2025年までにビクトリア州の訪問客の利用額を365億豪ドルまで増額させることを目標としている<sup>74</sup>。連邦政府の試算では、2020年から2021年にかけて、年

<sup>72</sup> クリケット用競技場だが、各種スポーツ、コンサート等でも使用される。1956年のメルボルンオリンピック、2006年コモンウェルスゲームズの主要会場であり、オーストラリアン・フットボール・リーグの最終優勝決定戦の会場でもある。

<sup>73</sup> 隣接するメルボルンパーク (Melbourne Park) では、テニスのグランドスラム (四大大会) の内の一つ、全豪オープン (Australian Open) が開催される。同大会は、2018年には、72か国から745人のテニス選手が参加し、大会期間中の総来場者数は743,667名であり、2017年の728,763名を抜き、史上最高来場者数となった。

Australasian Leisure Management, *LATEST NEWS*, <https://www.ausleisure.com.au/news/record-attendance-at-2018-australian-open/> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>74</sup> 2015年の訪問客の利用額は231億豪ドルである。

State Government of Victoria, Department of Economic Development, Jobs, Transport and Resources, *Victorian Visitor Economy Strategy*, p11.

Visit Victoria, *ABOUT VISIT VICTORIA*, <http://corporate.visitvictoria.com/about> (Accessed:

間の宿泊客数が 8,200 万人まで増加し、この宿泊客による消費は 177 億豪ドルが見込まれている。これらのことから、短期宿泊施設の増加が求められている。

メルボルンでは、45 パーセントが海外生まれであり、230 か国以上の起源があり、120 以上の宗教と 200 以上の言語が話されている。そのため、1983 年に州民族委員会 (Victorian Ethnic Affairs Commission) が設立されてから、先進的な多文化主義政策を進めており、現在では、多文化主義がビクトリア州の特徴の一つであるという政策も実施されている<sup>75</sup>。

「緑のくさび」(Melbourne's green wedges)<sup>76</sup>と都心部周辺緑化地区 (Peri-urban areas) という緑化地区を作り、又は残すことで住民の健康に配慮した環境を作り上げている。前者は、当初は名前のとおり、「くさび」状であったが、現在では第 2 章第 2 節第 6 項のとおり、巨大な緑化地帯となっている。後者は、現行計画から導入された概念で、都心部周辺の環境保護だけでなく、第一次産業の支援や太陽光発電等の新エネルギーや再生可能エネルギーの補助等が受けられる地区である。これらの地区があることにより、郊外の開発可能地区が制限され、無秩序な開発に歯止めをかけている。

---

2018-03-15)

なお、連邦政府の長期計画である「Tourism 2020」では、オーストラリア全体での訪問客の利用金額を、2020 年までに 1,150 億豪ドルから 1,400 億豪ドルと幅を持たせた設定をしている。

Tourism Australia, *TOURISM 2020*, <http://www.tourism.australia.com/en/about/our-organisation/our-performance-and-reporting/tourism-2020.html> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>75</sup> State Government of Victoria, *Victorian. And Proud of it.*, <https://proud.vic.gov.au/> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>76</sup> 全部で 12 箇所あり、17 の自治体にまたがる緑化地帯でメルボルン 2030 から導入された取組。詳細については、第 2 章第 2 節第 3 項以降を参照



図表 30 緑化地区の分布と開発限界(黄色が「緑のくさび」、ピンクが都心部周辺緑化地区、緑の点線が開発限界線)

## 5 快適な（包括的、健康的で鮮やかな）居住地区

プラン・メルボルンの特徴的な方針の一つでもある「20分圏内のまち」（20-minute neighborhoods）は、「地元での生活」を可能にするものであり、安全で歩行者や自転車も利用できる交通網等が整備される必要があるとされている<sup>77</sup>。図表 31 にあるような、日常生活に必要な学校や商店、職場、病院、公園等が徒歩又は自転車、公共交通を利用することで 20 分以内に到着することを目標としている<sup>78</sup>。この取組が実現すれば 900 万キロメートルの移動距離が減少することになり、37 万トンもの温室効果ガスが削減される試算となっている。

多くの地域住民にとって、地元地域の医療サービス、初等教育学校への交通の便は重要な要素である。このうち、初等教育学校は日本同様に地元の学校が充実している。他方、オーストラリアでは、医療サービスの提供は州の管轄となっているが、地方自治体にあっても、州の方針に基づき、住民全体に対して、地方自治体単位の公共保健福祉計画を実施している<sup>79</sup>。ビクトリア州では、医療サービスの 70 パーセント近くが私的機関で提供されているが、現行計画では、私的機関も含めたより細やかなサービスの提供を予定している<sup>80</sup>。

州は、地域の活性化には施設、サービス（学校、幼稚園、公園、プレイグラウンド等）の両方が開発の早い段階で適切な位置に提供されることが必要であるとし、初期段階では、仮設広場、奉仕施設等の一時的な場所、建物でも代用可能であるとしている。既にダンデノンには、地域活性化の方策の一つとして、駅前に仮設広場が設置されている<sup>81</sup>。

また、人口増加に伴い、州全体で新しい墓地と火葬場が必要とされている。州保健福祉省（Department Health and Human Services）によれば、2035 年以前に現状の埋葬場所の容量を超えるとされている。そのため、開発地区と都心部郊外、地方部において、墓地、火葬場の適切な場所の見極めがなされ、計画準備段階から土地の確保が行われる予定である。

---

<sup>77</sup> 初期事業が 2018 年初頭に開始され 2018 年 12 月までに完了する予定となっている。

PLAN MELBOURNE, Current Projects, 20 Minute Neighbourhoods, <http://www.planmelbourne.vic.gov.au/current-projects/20-minute-neighbourhoods> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>78</sup> この概念は旧計画を踏襲したものだが、計画立案に関わった州政府職員によれば、具体的な時間を 20 分に設定した明確な理由はなく、実現についても必ずしも厳格に判断がなされるものではないとしている（努力目標であるともいえる。）。

<sup>79</sup> 特に健康増進に関わる取組（遊歩道・自転車用道路の建設等）は、自治体の管轄する部分も多く含まれており、自治体は、州の政策・助言制度利用し、計画を策定することになる。

State Government of Victoria, Department of Health & Human Services, *Municipal public health and wellbeing planning*,

<https://www2.health.vic.gov.au/public-health/population-health-systems/municipal-public-health-and-wellbeing-planning> (Accessed: 2018-03-15)

State Government of Victoria, Department of Health & Human Services, *Advice for public health and wellbeing planning in Victoria: planning cycle 2017-2021*,

<https://www2.health.vic.gov.au/about/publications/policiesandguidelines/public-health-wellbeing-planning-advice-2017-2021> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>80</sup> 第 1 項のモナシュが代表的な医療機関が集中している地域の一つである。

<sup>81</sup> City of Greater Dandenong, *Pop Up Park*,

<http://www.greaterdandenong.com/document/29697/pop-up-park> (Accessed: 2018-03-15)



Source: Department of Environment, Land, Water and Planning

図表 31 「20分圏内のまち」を実現するために必要なサービス及び必要な施設

## 6 持続的で強い都市

現在のビクトリア州民は、州の自然環境を次の世代のために守る必要があり、社会や経済、環境の持続可能性はメルボルン及び州の生態環境の保護、維持管理に影響されるとしている。

そのため、温室効果ガスの排出量を 2050 年まで皆無にすることを目標としている。2020 年までに再生可能資源による電力供給を全体の 25%まで増加させ、さらに、2025 年までに 40%まで増加させる予定である。

また、自然災害の可能性やその影響を減らし、気候変動に対して準備の必要があるとしている。具体的には、適切な土地の利用計画や建築計画を立て、開発により自然災害でコミュニティレベルの受ける影響を減少させる方針が取られているほか、コミュニティ内でも危機管理についての対応が求められている<sup>82</sup>。

近年のヒートアイランド現象により、都心部は郊外部と比べて気温が最大で約4度高くなっている<sup>83</sup>。メルボルン市では、ヒートアイランド現象による保健医療に係る費用が 2051 年までに

<sup>82</sup> コミュニティの対応方針としては、次のとおりとされる。①主要な災害に対するコミュニティの回復力の構築。②コミュニティの住民全員が、中心人物の判断を待たずに、全ての危機的状況に対応できるようにする。③危険緩和基準に基づいた、危険評価制度の策定  
なお、現行計画は州危機管理局管轄の Victorian Emergency Management Strategic Action Plan 2015-2018 を基に策定されている。

Emergency Management Victoria, *Victorian Emergency Management Strategic Action Plan 2015-2018*, <https://www.emv.vic.gov.au/publications/victorian-emergency-management-strategic-action-plan-2015-2018-1> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>83</sup> news.com.au, Urban island heat effect: Rising temperatures in Aussie cities could create death traps, <http://www.news.com.au/technology/environment/climate-change/urban-island-heat-effect->

2億 8,000 万豪ドルになるとしており、都心部の緑化による冷却が必要となっている。州は都心部の緑化には、気温の低下に伴うエネルギー需要の低下や施設の維持管理費用の削減、空気の質の向上だけでなく、住宅の価値の上昇や健康増進による住みやすさの向上等の効果があるとしている。

ごみの処理及び資源の再利用は環境及び公衆衛生を保護する上で、必須のコミュニティサービスである。2042年までにメルボルンでは、ごみの量が63%増加し、年間16.5万トンになるとされている。このため、廃棄物のリサイクルを行う必要があり、より効果的、効率的にリサイクルを行うための施設も必要とされている。

また、リサイクルには雇用創出の面もあり、州は、廃棄物のリサイクルを行えば1万トン当たり9.2人が雇用されるのに対し、行わない場合は2.8人の雇用に留まることになると試算している。

## 7 ビクトリア州の地方部

地方部においても、生産的で持続可能、雇用や経済成長を支援するとしている。現在、地方部には州全体の約25%（約150万人）が居住しているが、2051年の国勢調査時には、220万人に増加するとされている。しかしながら、地方部全体の人口が増加する訳ではなく、2011年から2031年にかけては、一部の地方都市で地方部全体の半数を占めるとされている<sup>84</sup>。

### 第3節 プラン・メルボルンにおけるコンパクトシティ

#### 1 住みやすさを追求するまち

前節の第1項から第5項で読み取れるように、現行計画は、住民の雇用と住居を近接した位置関係にすることにより多核多心型都市を目指している。まず、都心部近郊及び郊外にクラスターやアクティビティセンターを作成することにより雇用を創出し、職場の近くに住居を提供することで、都心部への雇用及び住居の一極集中を避けている。さらに、各クラスター・アクティビティセンターと都心部間の交通網を充実させることで郊外の住民の通勤を容易にするとともに、多様なライフスタイルに対応できるようにしている。

特に前節第5項にあるように、「20分圏内のまち」というコンセプトに基づき、20分圏内で生活環境が充実するように公共施設や基幹施設の建設が計画されている。各クラスター・アクティビティセンターがこれに該当している。

また、産業の集中地区以外の地域は、「緑のくさび」や公園等で緑化が図られており、開発地区の限定と住民の健康増進に役立てられている。

---

rising-temperatures-in-australian-cities-could-create-death-traps/news-story/0b035c4707ea8f81e32ee0df4fa546bf (Accessed: 2018-03-15)  
Urban Melbourne, URBAN HEAT ISLAND EFFECT: WHAT'S THAT?,  
<https://urban.melbourne/sustainability-environment/2013/08/26/urban-heat-island-effect-whats-that> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>84</sup> 2016年国勢調査では、ジロング (Greater Geelong)、ベンディゴ (Greater Bendigo)、バララット (Ballarat) の3都市の合計人口は45万人弱であるが、2031年には、地方部の人口の約50%を占めるとされている。

雇用や交通、住宅については、メルボルンの人口が増加する前提に立っているため、人口が減少していく日本の都市計画には、全てをそのまま利用することはできないかもしれない。しかし、限られた資源を用いて、計画的な開発を行い地域の魅力を高めることで、人や投資を集中させる手法は人口の増減に関わらず参考になると思われる。

## 2 住宅供給に係る問題

### (1) 問題の所在

ここで、プラン・メルボルンの根幹に関わる政策の一つであり、かつ、2017年に現行計画が作成された原因の一つでもある住宅供給の現状について確認したい。前述(第3章第1節)のとおり、メルボルンを含むビクトリア州の人口は急増しているため<sup>85</sup>、住宅供給は喫緊の課題であるといえる。

メルボルンにおける一戸建て住宅(以下では「戸建住宅」という。)の価格は、過去5年間で60%強も高騰しているのに対して、集合住宅の価格は約20%程度に留まっており、これは戸建住宅についての需給バランスが崩れたことが原因であるとされている。

### (2) 住宅開発の現状

メルボルン市の北東部に隣接するヤラ市では、開発事業者に対し、製紙工場跡地の再開発で建設する住宅のうち、5%を低・中所得者用住宅とする要請がなされた<sup>86</sup>。その結果、開発業者は、新規建設の2,500戸のうち150戸(約6%)を提供することに同意した。しかし、開発業者は、提供予定の150戸のうち実際に寄付したのは10戸のみで、残り140戸については非営利法人に10年リースとし、期間後は市場流通をさせる予定とした。

このように、現状では、低・中所得者用住宅についての明確な制度・方針は存在せず、開発業者や行政により具体的な対応は異なるとされている。

この件について、州の計画担当大臣のリチャード・ワイン(Richard Wynne)氏は、地方自治体の建設許可に対して、より権限を付与する制度の導入を検討しているとの考えを明らかにした。しかし、その制度は開発業者に最低基準を設けるものではなく、あくまで開発業者と地方自治体がともに協力することを望んでいるとした<sup>87</sup>。そのため、現状では、行政機関主導で低・

---

<sup>85</sup> Business Insider Australia, *CHARTS: Melbourne's population is growing faster than Sydney's*, <https://www.businessinsider.com.au/charts-melbournes-population-is-growing-faster-than-sydneys-2017-6> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>86</sup> ビクトリア州では、都市計画・環境法(PART 3B, Planning and Environment Act 1987)に基づく開発貢献(Development Contribution)制度の活用により、自治体が建築許可を行う際に、開発業者に対し、開発用インフラ(バス停、公園)及びコミュニティ用インフラ(コミュニティセンター)の建設を盛り込むよう要請できる。なお、後者は計画ごとに決定されるため、低・中所得者用住宅もこれに含まれると考えられる。

State Government of Victoria, Department of Environment, Land, Water and Planning, *Development contributions plans*, <https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-reform/development-contributions-plans> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>87</sup> ABC News, *Making rent cheaper for Melbourne's low-income earners*, <http://www.abc.net.au/news/2017-09-10/how-to-make-melbourne-housing-more-affordable/8886630> (Accessed: 2018-03-15)

中所得者用住宅の新規開発戸数を増加させることは困難であるといえる。

### (3) 解決案

住宅供給問題の解決策については、集合住宅の供給にあるとする意見も存在する。これは、集合住宅の価格上昇が、戸建住宅ほど急激ではないことを理由としている<sup>88</sup>。

しかし、この戸建住宅価格の高騰は、第1章第2節にあるように、オーストラリア特有の戸建住宅を購入するというイデオロギーの結果ともいえる。このような現状で集合住宅を増やしたところで、人口が増加している以上、相対的に戸建住宅の需要は引き続き継続されると予想され、根本的な解決とはいえない。

これを解決するには、集合住宅を増やすことで、このようなイデオロギーに囚われない住民に対し住居を供給しつつ、低・中所得者用の戸建住宅も併せて供給する必要があると考える。戸建住宅の供給に際しては、現状で着手から完成まで相当な年月が必要<sup>89</sup>とされているが、需給バランスの適正化を行うためにも、この工期短縮も是正する必要があると思われる。

---

<sup>88</sup> 他国の同時期における戸建住宅価格の平均上昇率が約 13%であることから、その高騰ぶりが伺える。

The Australian Financial Review, *Melbourne holds the answer to the housing crisis*, <http://www.afr.com/opinion/columnists/melbourne-holds-the-answer-to-the-housing-crisis-20170403-gvd0wv> (Accessed: 2018-03-15)

<sup>89</sup> 州保健省の事業の一つであるニュー・ノーレーン・プロジェクト (New Norlane project) は、低・中所得者用戸建住宅 169 戸及び戸建公共住宅 173 戸の新規建設に 2012 年から 2017 年まで、約 6 年要している。

Housing.vic.gov.au, *Completed projects*, <http://housing.vic.gov.au/completed-projects> (Accessed: 2018-03-15)

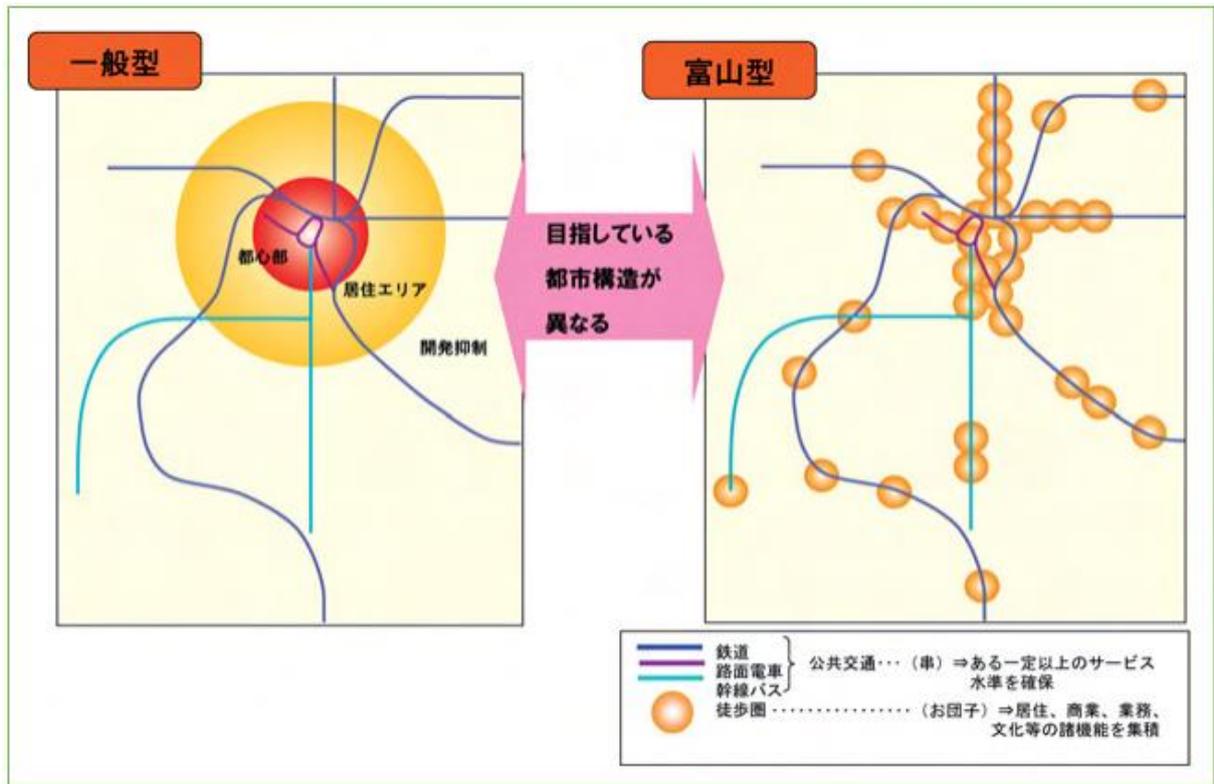
## おわりに

日本において、富山市や夕張市などの地方自治体が人口減少を背景にコンパクトシティ政策を採用する中、人口増加の続くメルボルンにおけるコンパクトシティ政策は、日本のものとは対照的であり、参考にならないと思われるかもしれない。

しかしながら、「世界一住みよい街」メルボルンを作ってきたこれまでの都市計画や将来に向かっての戦略を読み解くことで、人口減少対策に留まらない、住みやすいまちづくりのためのコンパクトシティ政策を学ぶことができる。

例えば、「20分圏内のまち」に象徴されるような、都市圏内に適度な人口の核都市を複数構築する取組は、中心部に都市機能が一極集中しがちな日本の大都市においても参考となる。多くの通勤者の片道通勤時間が1時間を超えるような日本の三大都市圏において、都市機能を分散させ、通勤・通学時間を削減していくことは人々の生活の質を向上させる住みやすいまちづくりのために不可欠である。

また、第1章第1節第1項において日本の地方自治体とメルボルンのコンパクトシティの差異について述べたものの、図表32のように、人口減少を前提とする日本のコンパクトシティ政策においても、地域の中心都市だけではなく、核となる複数のコンパクトな都市の形成が目標とされていることで、多数のアクティビティセンターを構築するメルボルンの都市計画との類似性が確認できる点もある。このため、人口減少を前提としたコンパクトシティ政策を進める上でもメルボルンの事例は参考になり得る。



図表 32 富山市におけるコンパクトな都市構造（右図）<sup>90</sup>

本稿が日本の自治体においてコンパクトシティ政策の採用、都市計画の策定を行う中で何らかの参考となれば幸いである。

<sup>90</sup> 富山市（2008）「都市マスタープラン-公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」、25 頁。

## 参考文献

### 第1章・第2章

- Australian Competition & Consumer Commission, Historical distribution of population in Australian capital cities.  
<https://www.accc.gov.au/system/files/Appendix%20C%20-%20Urban%20growth.pdf> (Accessed: 2018-03-15)
- Bale, B. (2017), *Twenty-five years since Melbourne's postcode 3000 strategy started, the city is hotter than ever.*
- Buxton, M., Goodman, R. and Moloney, S. (2016), *Planning Melbourne – Lessons for a Sustainable City.*
- City of Melbourne (2013), *Postcode 3000 – A city transformed?*  
<https://whatsonblog.melbourne.vic.gov.au/postcode-3000-a-city-transformed/> (Accessed: 2018-03-15)
- Danish Ministry of the Environment, Nature Agency (2015), *The Finger Plan – A Strategy for the Development of the Greater Copenhagen Area.*
- Environment, Land, Water and Planning, Victoria State Government (2016), *Victoria in Future 2016 – Population and household projections to 2051.*
- Hamnett, S. and Freestone, R. (2000), *The Australian Metropolis – A Planning History.*
- Infrastructure Victoria (2016), *Learning from the Past, A history of infrastructure planning in Victoria.*
- Koheler, M. and Merwe, M. (2015), *Long-run Trends in Housing Price Growth.*
- Lewis, M. (1995), *Melbourne – The City's History and Development.*
- McLoughlin, B. (1992), *Shaping Melbourne Future? – Town Planning, the State and Civil Society.*
- Melbourne and Metropolitan Board of Works (1954), *Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954 – Report.*
- Melbourne and Metropolitan Board of Works (1954), *Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954 – Surveys and Analysis.*
- Melbourne and Metropolitan Board of Works (1971), *Planning Policies for the Melbourne Metropolitan Region.*
- Melbourne and Metropolitan Board of Works (1981), *Metropolitan Strategy Implementation.*
- Victoria State Government (1995), *Living Suburbs – A policy for metropolitan Melbourne into the 21st century.*
- Victoria State Government, Department of Infrastructure (2002), *Melbourne 2030 – Planning for sustainable growth.*
- 厚生労働省 (2015)『平成 27 年版 厚生労働白書 –人口減少社会を考える–』

- 国土交通省(2014)『国土交通白書 2014』
- 杉尾邦江(2007)『景観都市の創出』ビオンティ
- 野邊政雄「メルボルン小史(その1)」『岡山大学大学院教育学研究科研究集録』第 152 号 75  
-84 頁。
- 水上徹男(2000)「ポスト・サバーブに関する一考察—郊外化の進展とメルボルンの居住動向  
の事例—」『社会学評論』51 号、251 - 263 頁。
- L. キルマーチン、D. ソーン、T. バーカー(1988)『オーストラリアの社会構造』吉井弘訳、勁  
草書房。
- OECD (2013)「コンパクトシティ政策:世界5都市のケーススタディと国別比較」  
[https://www.oecd.org/tokyo/newsroom/documents/20120613compactcities\\_summary\\_j.pdf](https://www.oecd.org/tokyo/newsroom/documents/20120613compactcities_summary_j.pdf) (Accessed: 2018-03-15)

### 第3章

- ABC News, *Making rent cheaper for Melbourne's low-income earners*,  
<http://www.abc.net.au/news/2017-09-10/how-to-make-melbourne-housing-more-affordable/8886630> (Accessed: 2018-03-15)
- Australasian Leisure Management, *LATEST NEWS*,  
<https://www.ausleisure.com.au/news/record-attendance-at-2018-australian-open/> (Accessed: 2018-03-15)
- Business Insider Australia, *CHARTS: Melbourne's population is growing faster than Sydney's*, <https://www.businessinsider.com.au/charts-melbournes-population-is-growing-faster-than-sydneys-2017-6> (Accessed: 2018-03-15)
- City of Greater Dandenong, *Pop Up Park*,  
<http://www.greaterdandenong.com/document/29697/pop-up-park> (Accessed: 2018-03-15)
- City of Melbourne, *Homes for People: Housing Strategy, HOMES FOR PEOPLE HOUSING STRATEGY 2014-18*, <http://www.melbourne.vic.gov.au/building-and-development/urban-planning/community-housing/Pages/homes-for-people-housing-strategy.aspx> (Accessed: 2018-03-15)
- Emergency Management Victoria, *Victorian Emergency Management Strategic Action Plan 2015-2018*, <https://www.emv.vic.gov.au/publications/victorian-emergency-management-strategic-action-plan-2015-2018-1> (Accessed: 2018-03-15)
- Housing.vic.gov.au, *Completed projects*, <http://housing.vic.gov.au/completed-projects> (Accessed: 2018-03-15)
- Monash University, *Australia's first dedicated heart hospital*,  
<https://www.monash.edu/medicine/enterprise/our-partnerships/victorian-heart-hospital> (Accessed: 2018-03-15)

news.com.au, *Urban island heat effect: Rising temperatures in Aussie cities could create death traps*, <http://www.news.com.au/technology/environment/climate-change/urban-island-heat-effect-rising-temperatures-in-aussie-cities-could-create-death-traps/news-story/0b035c4707ea8f81e32ee0df4fa546bf> (Accessed: 2018-03-15)

State Government of Victoria, Department of Economic Development, Jobs, Transport and Resources (2016), *Victorian Visitor Economy Strategy*.

State Government of Victoria, Department of Environment, Land, Water and Planning (2017), *Plan Melbourne 2017-2050*.

State Government of Victoria, Department of Environment, Land, Water and Planning (2014), *Plan Melbourne*.

State Government of Victoria, Department of Environment, Land, Water and Planning, *Development contributions plans*, <https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-reform/development-contributions-plans> (Accessed: 2018-03-15)

State Government of Victoria, Department of Health & Human Services, *Municipal public health and wellbeing planning*, <https://www2.health.vic.gov.au/public-health/population-health-systems/municipal-public-health-and-wellbeing-planning> (Accessed: 2018-03-15)

State Government of Victoria, Latest News, *Plan Melbourne 2017-2050* <https://www.vic.gov.au/news/plan-melbourne-2017-2050.html> (Accessed: 2018-03-15)

State Government of Victoria, *Victorian. And Proud of it.*, <https://proud.vic.gov.au/> (Accessed: 2018-03-15)

The Australian Financial Review, *Melbourne holds the answer to the housing crisis*, <http://www.afr.com/opinion/columnists/melbourne-holds-the-answer-to-the-housing-crisis-20170403-gvd0wv> (Accessed: 2018-03-15)

Tourism Australia, *TOURISM 2020*, <http://www.tourism.australia.com/en/about/our-organisation/our-performance-and-reporting/tourism-2020.html> (Accessed: 2018-03-15)

Urban Melbourne, *URBAN HEAT ISLAND EFFECT: WHAT'S THAT?*, <https://urban.melbourne/sustainability-environment/2013/08/26/urban-heat-island-effect-whats-that> (Accessed: 2018-03-15)

VicRoads, *Automatic indexation of fees & penalties*, <https://www.vicroads.vic.gov.au/safety-and-road-rules/road-rules/penalties/fines> (Accessed: 2018-03-15)

Victorian Planning Authority, *National Employment and Innovation Clusters*,

<https://vpa.vic.gov.au/urban-renewal/national-employment-clusters/>  
(Accessed: 2018-03-15)

Visit Victoria, *ABOUT VISIT VICTORIA*, <http://corporate.visitvictoria.com/about>  
(Accessed: 2018-03-15)

島田菜々子(2016)「さらなる住みよさを目指すまちメルボルン」『自治体国際化フォーラム』4  
月号、自治体国際化協会。

【執筆者】 シドニー事務所所長補佐 鈴木基大（北海道派遣）

同所長補佐 小松俊也（東京都派遣）