

参考資料

1. 関係部局の検討状況
2. 海外先進事例視察におけるヒアリング結果

1. 関係部局の検討状況

- 広域道路については、沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月、沖縄県）に示された内容に基づいて中部縦貫道路及び宜野湾横断道路の線形や構造について検討が進められている。
- 鉄軌道については、沖縄鉄軌道計画案づくりの進め方（平成 26 年 10 月～、沖縄県）に示された内容に基づいて検討が進められ、委員会の推奨ルートとして、宜野湾市から北谷町を経由するルート「C 派生案」が示された。今後、内閣府の検討を基にルートや構造形式、駅位置の具体化が図られる予定である。

普天間飛行場跡地利用に関係する広域インフラとして、広域道路と鉄軌道がある。これらは、国、県においてそれぞれの担当部局が検討を進めている。

それぞれの検討の内容について、その概要を整理し、普天間飛行場跡地利用計画において反映すべき事項を整理した。

（1）広域道路

（1）－ 1 沖縄県の検討状況：沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月、沖縄県）

本計画は、沖縄県 21 世紀ビジョン（平成 22 年 3 月策定）を上位計画とし、交通分野に関する基本施策の具体的な構想を示し、同ビジョンの実現に寄与することを目的として策定された。

（1）－ 1 － 1 検討体制

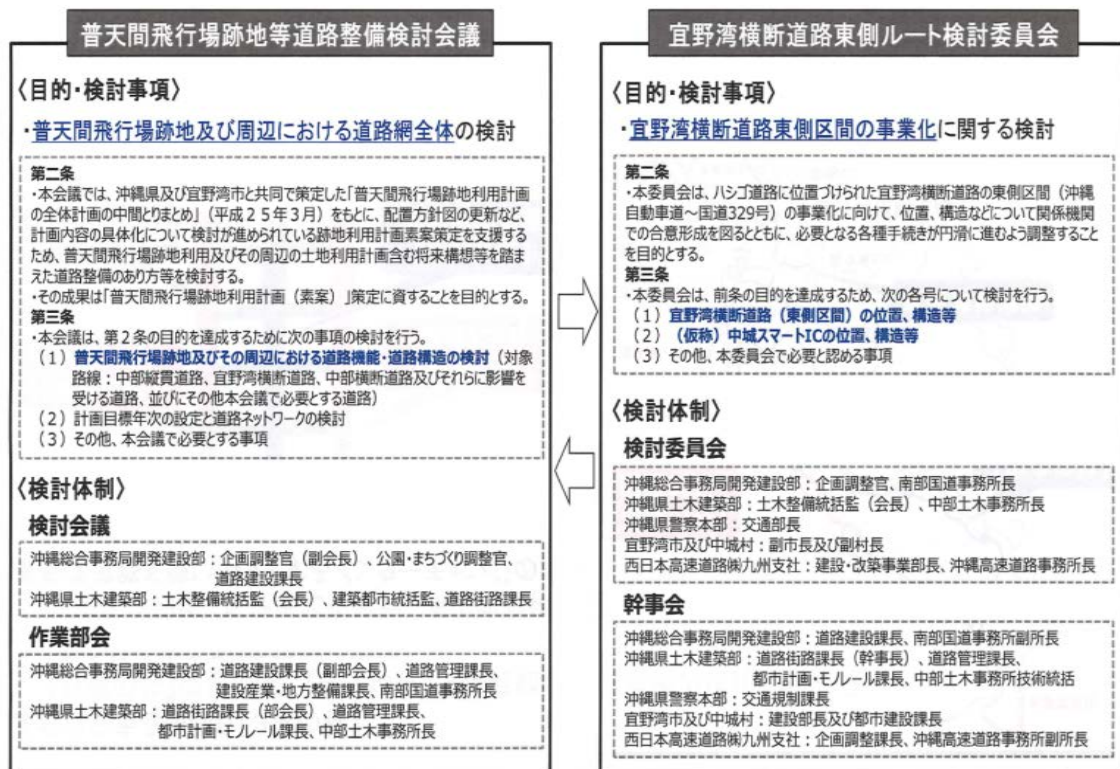


図 参－1 普天間飛行場跡地等道路整備検討体制

出典：宜野湾横断道路東側ルート検討委員会（第 1 回幹事会）資料（平成 30 年 9 月、沖縄県）

(1) - 2 関係部局の取組状況

平成 28 年度より、普天間飛行場跡地等道路整備検討会議を組織し、駐留軍用地跡地内における「(仮称) 中部縦貫道路」及び「(仮称) 宜野湾横断道路」の道路整備のあり方等の検討に着手している。また、広域交通ネットワークを構成する「南風原・与那原バイパス」及び「与那原バイパスと国道 329 号の接続区間」についても整備・検討が進められている。

(1) - 2 - 1 広域道路の検討条件の整理 (第 4 回作業部会会議資料より関係箇所抜粋)

①目標年次の設定

目標年次を平成 52 年※と設定

※基地返還から主要道路の整備・供用開始までは、概ね 10 年程度を想定

②自動車交通量 (OD) の設定

平成 42 年将来自動車 OD 表 (試算) に以下の項目を加味して時点修正を行う。

- ・普天間飛行場跡地 (以降、「跡地」という。) 開発に伴う発集量の想定 (±)
- ・平成 52 年時点における人口減少の想定 (－)
- ・新たな公共交通システム導入による自動車分担率の変化 (－)
- ・観光 OD (入域観光客増) の上乗せ (+)
- ・大型 M I C E 開発交通量を上乗せ (+)

③道路構造の設定

中部縦貫道路および宜野湾横断道路の規格は、4 種 1 級・4 車線と設定した。

中部縦貫道路および宜野湾横断道路の将来交通量は、40,000 台/日以上と多く、6 割以上が 15km 以上の長トリップを占めており、沿道土地利用からのアクセスも一定程度配慮する必要があることから、【バイパスタイプ】が望ましい。

④その他

国道 58 号と平面交差させた場合、交差点部の緩勾配区間の確保及び高低差により、跡地内において地形改変が発生し、沿道の街路的な利用が困難となる。

跡地内は極力平面構造とし、国道 58 号とは接続しない縦断を事務局案とする。

※国道 58 号と接続した場合、国道 58 号への交通負荷が大きくなることを確認済み。

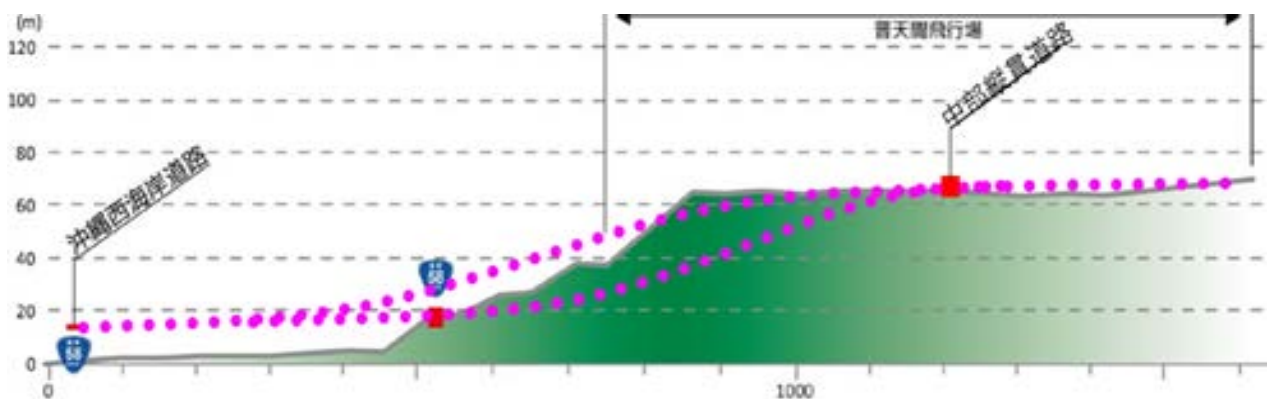


図 参-2 宜野湾横断道路の西側区間の接続

出典：普天間飛行場跡地等道路整備検討会議資料 (平成 30 年 7 月、沖縄県)

(1) - 2 - 2 検討路線の概要

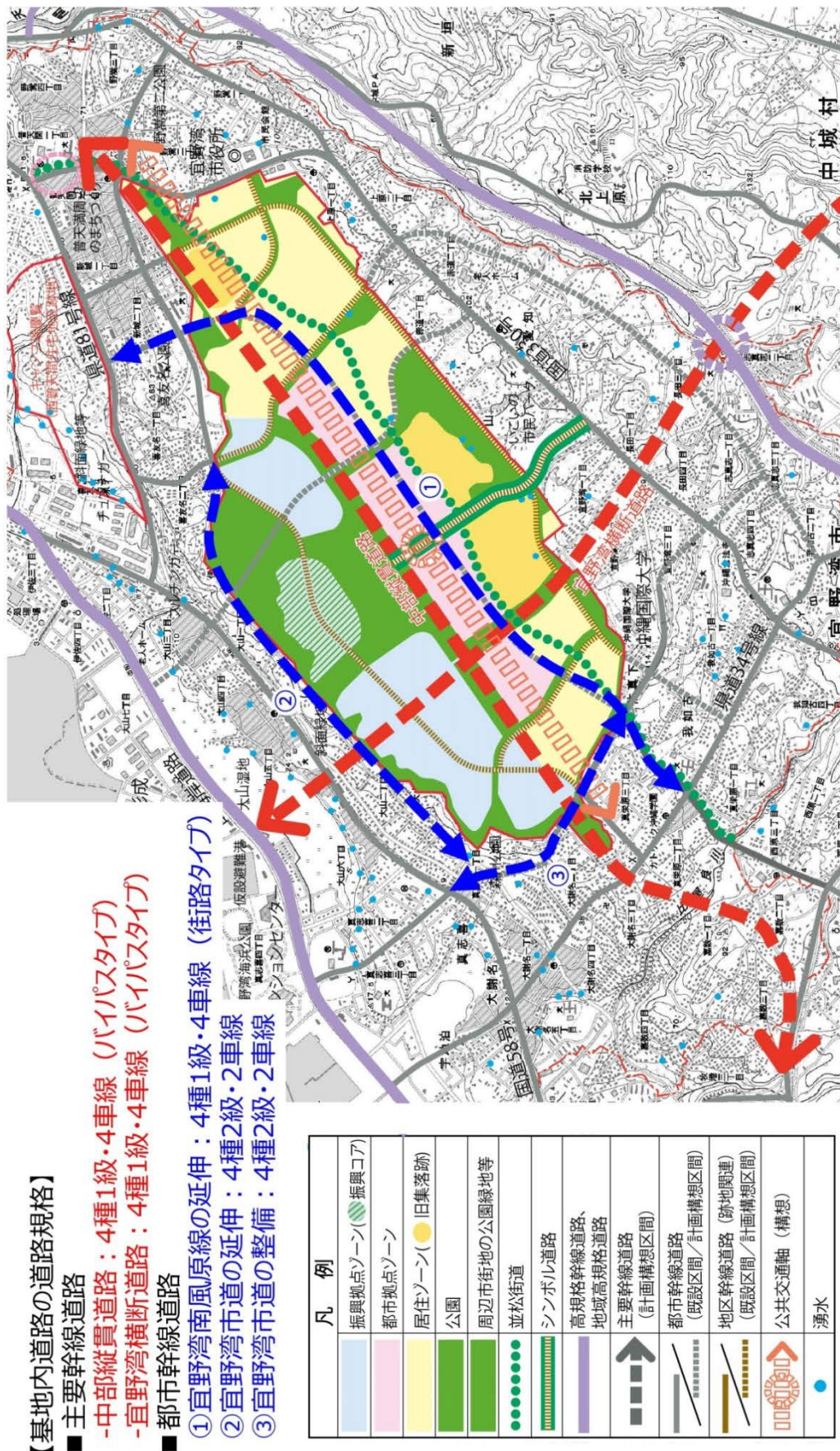


図 参-3 断面容量不足の強化対象路線

出典：普天間飛行場跡地等道路整備検討会議資料（平成30年7月、沖縄県）

（２）鉄軌道

鉄軌道に関する検討状況について、現状と関係部局の取組状況を示した。

（２）－１ 鉄軌道の構想段階における概略計画

沖縄県は、平成 30 年 3 月に開催された第 9 回計画検討委員会において取りまとめられた計画案を踏まえ、平成 30 年 5 月に県計画案を策定した。

沖縄県は、平成 30 年 8 月 2 日、3 日にかけて、内閣総理大臣や関係省庁等に対し、沖縄鉄軌道の事業化に向けた取組に関する要請を行った。

（２）－１－１ 計画検討の背景・目的

沖縄鉄軌道の構想段階における計画案づくりは、沖縄 21 世紀ビジョンで示された「沖縄の将来の姿」実現や陸上交通の現状の課題解決を踏まえた「県土の均衡ある発展」「県民及び観光客の移動利便性の向上」「交通渋滞緩和」等の観点から、沖縄本島の公共交通の骨格軸となる鉄軌道の概ねのルートや主な構造等、鉄軌道導入にあたっての基本的考え方を概略計画としてとりまとめ、併せて鉄軌道と連携するフィーダー交通ネットワークのあり方や駅を中心としたまちづくり等、今後必要となる取組・検討事項を明確化することを目的としている。

構想段階の次の計画段階においては、本書でとりまとめた概略計画をもとに、具体的なルートや駅位置等について詳細に検討を行っていくことになる。

（２）－１－２ ルート検討に係る考え方

①起終点

那覇市及び名護市とした。なお、今後公共交通の利用環境改善等による利用促進が図られ公共交通の需要が増加することから、将来的には、鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況や地域ニーズを踏まえ検討していく。

②概略ルート及び経由市町村

那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市を経由するルートとした。

③想定する構造

用地確保や事業費等の観点から、市街地部は道路空間、郊外部は専用用地への導入を基本とし、市街地部のうち宜野湾～北谷は高架橋で、それ以外は地下トンネル、郊外部は山岳トンネルと高架橋を想定した。

④駅位置の考え方

駅は、周辺の立地状況（土地利用）や利用者ニーズ等から求められる機能を踏まえ、その機能を配置するために必要な用地を確保でき、かつその機能を発揮できる場所に設置することが重要となる。

このため、具体的な駅位置の検討を行う計画段階においては、利用者の属性や周辺の土地利用、集客施設等の立地状況等を踏まえつつ、必要な機能及び規模について検討を行い、適正な場所を選定することが必要となる。

⑤検討対象として想定するシステム

那覇と名護間 60～70km を 1 時間で結ぶためには、最高運行速度 100km/h 以上の専用軌道を有するシステムが求められ、輸送力としては小型鉄道程度が必要となることから、今後の技術開発の動向にもよるが、小型鉄道、モノレール、AGT、HST、LRT（専用軌道）を想定している。

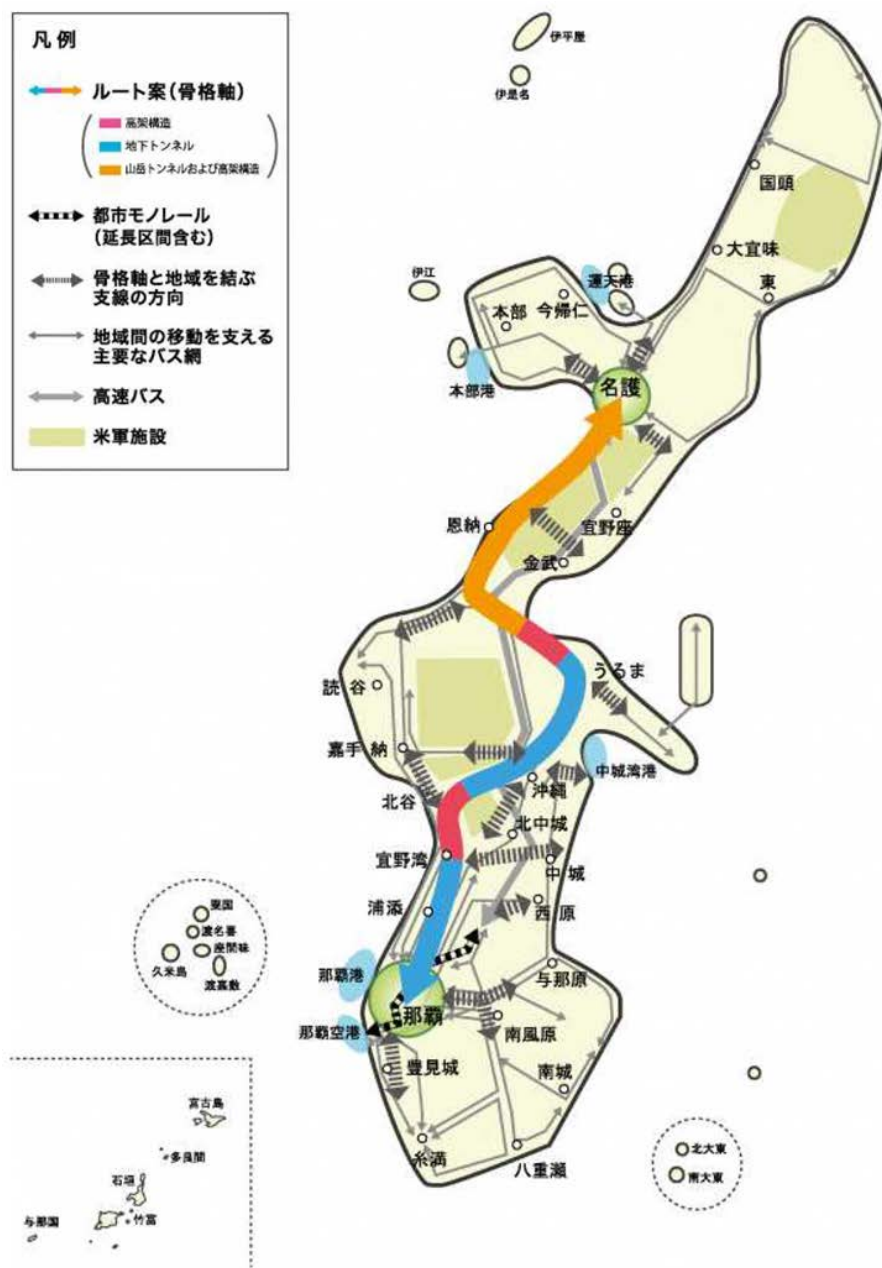


図 参一4 概略計画図

出典：沖縄鉄軌道の構想段階における計画書（平成 30 年 5 月、沖縄県）

(2) - 2 内閣府「鉄軌道等導入課題検討調査」におけるモデルルート検討

県内の新たな公共交通システムへの期待感が高まる中、内閣府においても平成 22 年度から沖縄県本島を対象に、鉄軌道等の仮定モデルルートの設定、需要予測、事業採算性の検討など新たな公共交通システムの導入に関する調査・検討を進めている。

(2) - 2 - 1 計画検討の背景・目的

沖縄本島は広域的な大量輸送を担う骨格的な鉄軌道がなく自動車に依存した交通体系から「交通渋滞」「観光・物流等の経済的損失」「環境面の影響」など様々な社会経済的問題が顕在化している。

そこで、沖縄県における鉄軌道等導入課題検討調査は、県が策定した「沖縄県 21 世紀ビジョン」の“県内の新たな公共交通システムの必要性”について共通認識を持ち、平成 22 年から沖縄県における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムに関する導入課題について幅広く検討することを目的とし、検討精度を改善しながら現在まで調査・検討を進めている。

直近の平成 29 年度調査においては、モデルルートの精査や支線軸の検討を行うとともに、更なるコスト縮減方策等の検討を行ったが、依然 B/C や事業採算性等に課題があった。平成 30 年度調査では、引き続きモデルルートや概算事業費の精査等、導入に向けた検討を進めている。

(2) - 2 - 2 ルート検討に係る考え方

① 起終点

糸満市及び名護市とする。なお、人口集積度の高い地域を中心に本島内の「主要都市間の連絡性の確保」と「交通需要の確保」の観点から起終点を設定している。

② 概略ルート及び経由市町村

糸満市、豊見城市、那覇市、浦添市、宜野湾市、北中城村、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市を経由するルートとする。

③ 想定する構造

用地確保や事業費、地形・地質条件、交通システム特性等を踏まえ、市街地は地下構造を基本とし、跡地部は地平構造、市街地部のうち浦添～宜野湾は高架構造又は地下構造で、それ以外は地平構造と盛土構造、郊外部は地下構造と高架構造を想定している。

④ 駅位置の考え方

既存のインターチェンジ、高速バス停、サービスエリア・パーキングエリア、幹線道路などの主要交通軸との交差点部等を基本とする。その他の条件は、以下のとおりである。

- ・マイカーやフィーダー交通との結節となる施設などの P & R 駐車場やバスターミナル用地確保が容易な場所であること。
- ・駅周辺に集落や公共施設や商業施設、観光宿泊施設等があり、一定程度の需要が見込める場所であること。
- ・中南部地域については駅間距離 2 ～ 3 km 程度で設定。

⑤ 検討対象として想定するシステム

速達性の確保を最優先として、最高運転速度を 100km/h 以上と設定し、鉄道、トラムトレインを想定し、加えてイニシャルコスト削減の観点から小型システム（スマート・リニアメトロ）も比較検討している。



図 参－5 モデルルートの概要

出典：鉄軌道等導入課題検討調査（平成25年度、内閣府）

2. 海外先進事例視察におけるヒアリング結果

ヒアリング結果は、以下のとおりである。

(1) メルボルンのヒアリング及び視察結果

(1) - 1 S G S 経済計画株式会社 (SGS Economics & planning)

ヒアリング概要	
日時	11月5日(月) 10:00~11:30
場所	S G S 経済計画株式会社 (S G S Economics & planning office)
対応担当者	Marcus Spiller 教授、Terry Rawnsley 氏、Andrew Spencer 氏
	
ヒアリング結果	
■ヒアリング先の概要 ・経済と計画のコンサルティングサービスを行う独立組織であり、主にオーストラリア全土を対象とする政策立案を行っている。 ・約30年前に始動し、現在70名程度のスタッフが所属している。 ・当組織の受注業務の9割は行政発注の案件であり、行政は当組織の様な外部組織を積極的に活用している。 ■近年のオーストラリアの経済動向 ・オーストラリアは、農業、工業、知的産業の順に発展し、経済の軸となる産業が移り変わってきた。1960年代に、金融ビジネスやサービス業等の知的産業の発展が始まり、大きな変化となった。 ・国全体のGDP成長率は2%増、メルボルン市とシドニー市は3%増であり、ヴィクトリア州や南オーストラリア州は農業により更に高く推移している。 ・国全体のGDP成長の割合は、シドニー市とメルボルン市が約70%を占め、国の重要な都市となっている。	

■近年のメルボルン市の経済動向

- ・メルボルン市はかつて製造業等が盛んであったが、近年は金融、サービス業、IT業、エンジニア等の専門性の高い知的産業の発展がめざましい。
- ・市内地域毎の経済全体の割合は、中心市街地が44%を占めており、その他の郊外と比較すると非常に多くを占めている。
- ・50年前より経済発展は横ばいであったが、1992年以降、郊外の再開発地域を含めたメルボルン市内で2倍以上の経済成長があった。この急速な成長の要因の1つとして、郊外部の農地開発、都市部の宅地開発を同時に行ったことが挙げられる。
- ・メルボルン市内では、経済発展とともに居住人口が増加しており、その増加分の約半分は国内からの転居、もう約半分は外国人の移住である。現オーストラリア政府は、移民受け入れに注力しており、特に専門技術の保有者を積極的に受け入れている。
- ・メルボルン市は人口増加傾向にあり、少子高齢化等の問題はないが、アデレード市等の中小都市は、若年層が大都市であるシドニー市やメルボルン市へ流出し、高齢化が進行している。ニュージーランドも同様である。
- ・イギリス人は気候の良好さに、中国人はビジネスチャンスの多さにオーストラリアの魅力を感じ、移住する人が多いとの認識である。
- ・過去30年間、出産時にオーストラリア政府より祝い金が支払われる制度があり、その制度を目的に移住する外国人も見受けられる。

■オーストラリアにおける宅地開発の特徴

- ・オーストラリアは、住宅密度が世界標準よりも低く、公共交通よりも自家用車が多く利用される特徴があったが、近年は中心市街地に向かって住宅の高密度化が進んでいる。
- ・これまでの国の都市計画は、土地利用をきちんと分けて計画することを重視してきた。
- ・オーストラリアの主要10都市の人口は、国全体の人口の73%を占めている。
- ・宅地の密度は主に4種類あり、シングルタイプ、ダブルタイプ、グループタイプ、アパートメントタイプに分けられる。シングルタイプから順に高密度となり、中心市街地に向かうにつれ高密度住宅が多くなる。
- ・郊外住宅は、車で30～45分圏内を目安に開発されており、アパートメントタイプは鉄道（1880年頃運行開始）に沿って開発されることが多い。
- ・住宅の構造は、主に中国産のプレキャストコンクリート製である。
- ・住宅開発において重要と考えるポイントは以下の4つである。
 - ①中心市街地へのアクセス利便性が高い地域を高密度住宅化
 - ②グリーンフィールド（郊外）を高密度住宅化
 - ③交通機能の課題解消に向け、軌道交通を再建
 - ④中心市街地へのアクセスが20～30分圏内の場所に住めるような環境づくり

■オーストラリア政府の取組

- ・オーストラリアの行政機関の中で、インフラ整備に係る組織は以下の3つである。
 - ①Commonwealth（国政府）
 - ②State Government（州政府）
 - ③Local Government（地方自治体）（ヴィクトリア州には、32の地方自治体がある。）

- ・交通インフラは、都市間移動（高速道路、鉄道）、都市内移動（車）、近隣移動（バス、自転車、歩き）の3種類あり、一般的には順に国政府、州政府、地方自治体により整備されるが、オーストラリアでは、州政府が殆どの整備を行っている。
- ・国政府は税収の85%を州政府に配分している。
- ・各組織は、PPP等の導入も含め、所管するインフラの計画・整備を行う。
- ・自治体は自ら計画・整備を行う他、ディベロッパーへ整備や出資を求めることもある。
- ・行政とディベロッパーとの整備分担は協議により決定し、開発地周辺のインフラが不十分である場合は行政からディベロッパーへ整備あるいは出資の働きかけを求めることもある。

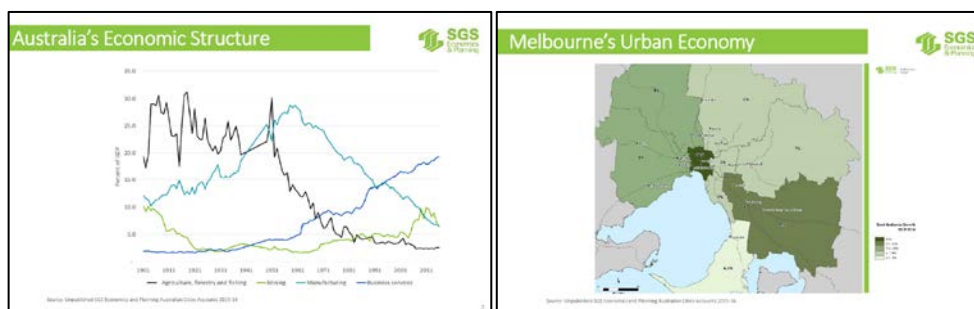
■その他

質問) 計画策定にあたり、市民から意見を聴いて反映する意見聴取を行うことはあるか。

回答) 政治家の意見を反映させることが殆どであり、市民の意見を聴取するスキームはない。

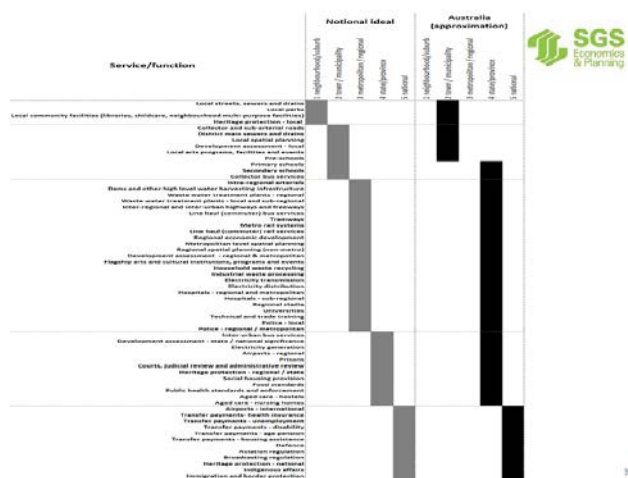
質問) 政権交代による施策の方向転換等はあるか。またどのように対応しているか。

回答) その様な事象が起こる場合もあるが、当組織は政府外組織として独立しており、あくまで公衆への便益創出を目的に活動しているため、政権交代による影響は受けず、計画どおり活動を行っている。



オーストラリア国内の経済動向

メルボルン市内の経済成長率分布



国政府・州政府・地方自治体の役割分担（左：一般的な役割分担 右：オーストラリアの場合）

オーストラリアは州政府によって実施される事項が多く、広域的なまちづくりを尊重

(1) - 2 メルボルン市役所(City of Melbourne)

ヒアリング概要

日時	11月5日(月) 14:00~15:30
場所	メルボルン市役所(City of Melbourne)
対応担当者	国際交流・市民サービス課 事業発展担当者/D' Arcy Butler 氏



ヒアリング結果

■メルボルン市の歴史について

- ・メルボルンのまちは、ヨーロッパ人によってヤラ川周辺に形成された。ヤラ川周辺は湿地帯であったため、地盤改良等を行う必要があった。
- ・1940年頃の航空写真をみると、グリッドシステムで市街地が形成されていることが分かる。広い通りでは幅員30m、狭い通りでは幅員10mで構成されており、都市の活動を支えるために広い通りが必要であった。
- ・旧市街地はグリッドシステムが採用されているが、拡大した市街地は、道路が斜めに交差する等、グリッドシステムとは異なる街区形状となっている。その理由としては、ヴィクトリア駅を中心とする、かつての市街地ではグリッドシステムが効果的であったが、拡大した市街地については地形に配慮した街区形状としたためである。
- ・1960~1970年代には、人々が郊外に住むようになったため、都市の中心部に人を住まわせることがメルボルン市の課題となった。

■メルボルン市の経済について

- ・メルボルン市は経済に大きく貢献しており、ヴィクトリア州のGDPの25%、オーストラリアのGDPの6%を占めている。
- ・経済の内訳としては、専門・科学・技術等のビジネスサービスが最も大きく、次いで金融・保険、福祉・健康となっている。
- ・経済発展の理由としては、公共交通が充実していることだと考えられる。

■総合計画について

- ・2026年に向けて、メルボルン市の将来像を描く総合計画を策定している。メルボルン市は、持続的、創造的、様々な機能が内包されている都市を目指している。

- ・総合計画の策定にあたり、2,000人以上の市民と議論を行った。また、WEBを活用した意見収集も行っており、市民が行政への不満を書き込むことで、行政にフィードバックされる仕組みとなっている。
- ・その後、メルボルンに居住し、働く人の中から、アンケートにより抽出された52人の市民に参加していただき、計画内容の評価を行い、それを委員会で諮ることとした。
- ・策定期間について、調査期間に2年、計画作成に1年の計3年間となっている。また、詳細な計画を作るために意見聴取等の活動を引き続き行っている。

■開発動向について

- ・メルボルン市では、都市内の開発状況図を作成し、市民に公表している。それにより、市民は身の回りの開発状況を確認することができる。
- ・「都市は、明確な将来像をもって形成する必要がある。周辺を無視した開発を許可することではできない。(都市計画大臣 Richard Wynne)」という言葉がある。安易に開発許可を出すことで市民から多くの不満が上がったため、開発許可を厳しくしたという経緯がある。
- ・住宅と商業・業務を同等の割合になるように誘導を行っている。また、開発をする際には、オープンスペースを多く確保するように誘導している。
- ・メルボルン市では、開発におけるガイドラインを作成しており、開発時に留意すべき事項を示している。

■交通について

- ・交通の変遷について、2001年時点では約50%が自動車、35%が鉄道を利用していたが、2016年時点では35%が自家用車、42%が鉄道を利用して移動するようになった。
- ・駐車可能な路側帯を多く設けるなど、道路の使い方を工夫している。また、道路の幅員構成を変え、緑化スペースを設けることで、2.5haの緑地増となった。道路の中で緑地を作ることで、市民は居心地の良さを感じることができる。
- ・かつてのメルボルンでは、居住地と働く場所が分離しており、夜間や休日は閑散とした街になるといった課題があった。そのため、トレインシステムで郊外から人を呼び込み、トラムシステムで街中を回遊させることとした。
- ・人口増加により、都市が拡大したことで公共交通の需要が生じた。

■その他

- ・州政府の取組として、再生可能エネルギーに関するプロジェクトが多く実施されている。その取組の一環として再生可能エネルギーによりつくられた電力を政府や企業が買い取る仕組みがある。
- ・都市のにぎわいは、どれだけの人が住んでいるかで評価される。メルボルン市の特徴として、都市の中に多くの人が住んでいる。
- ・都市の重要な点は安全であるかどうか。街の中で仕事ができたり、病院に行くことができたり、生活を送ることが出来る街であることが人々の住む理由となっている。
- ・都市がにぎわい、人が多く活動することで都市の安全性を高めている。

- ・緑がもたらす効果として、数値化することは難しいが、人々は緑地に多く集まる。様々な種類の公園があるが、人気の高い公園には緑が多くある。
- ・緑地のメンテナンスについては、基本的には市が行っている。緑の維持管理を専門とする職員がいる。

Welcome



Melbourne City (City of Melbourne)



メルボルン市街地

Central City - Hoddle Grid and Southbank



建物を3Dデータで管理し、日照や沿道環境等を把握

Public realm: Southbank Boulevard - More from Less



Public realm: Southbank Boulevard - More from Less



植栽を豊かにし、質の高い歩道空間を整備 管理用システム活用し、効率的に緑地を管理

◇Council House 2 視察

- ・メルボルン市の行政ビル。環境配慮に関する実験的な取組がされている。
- ・屋上には、風力タービン及び太陽光パネルを設けている。風力タービンについては、大型で多額の維持管理費がかかるため、現在では稼働を中止している。
- ・壁面緑化を推進しているが、すぐに枯れてしまうため、緑化に適した植物の種類や栽培方法の実験を行っている。



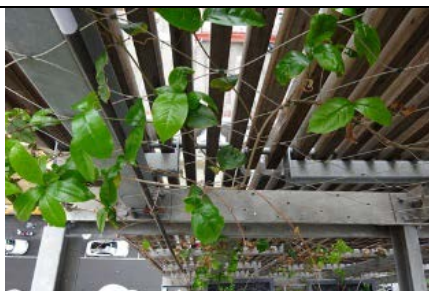
室内の熱を吸収する波形の天井



床面からの冷房装置



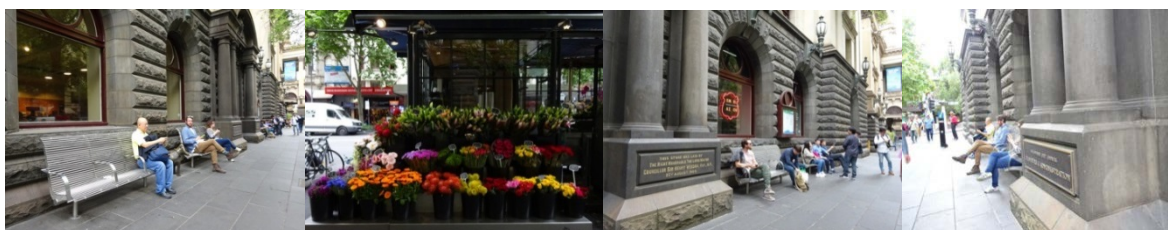
屋上の風力タービン、屋上は休憩スペースとしても利用



壁面緑化ユニット



時間と太陽の角度に応じて開閉し、室温を調整する木製スリット



市役所前のベンチや店舗の空間

(1) - 3 メルボルン大学 (The University of Melbourne)

ヒアリング概要

日時	11 月 5 日 (月) 16:00~17:00
場所	メルボルン大学 (The University of Melbourne)
対応担当者	メルボルン持続可能社会研究所/Lars Coenen 教授



ヒアリング結果

■ヒアリング先及び対応者の概要

- ・メルボルン大学は、150 年の歴史を有するオーストラリアだけに留まらない世界有数の州立総合大学である。11 の学部に加え、ビジネススクール、ロースクール、附属ヴィクトリア芸術大学がある。5 万人近くの学生が在籍し、約 2 万人（全体の約 40%）の留学生が世界 100 ヶ国以上から集結している。教授陣及び研究員数は 2 千人以上にのぼる。
- ・対応いただいたラーズ・コーエン教授は、レジリエント・シティ・プロジェクトに携わっており、その取組についてヒアリングを行った。

■レジリエント・シティの取組について

- ・ロックフェラー財団による「100 のレジリエント・シティ」にメルボルンも選出されている。（※日本では、京都市、富山市の 2 都市が選出されている。）
- ・対象はメルボルン市だけでなく 32 自治体からなるメルボルン都市圏全体。ヴィクトリア州と連携している。
- ・ラーズ・コーエン教授は、レジリエント・シティ・プロジェクトの担当である。
- ・32 自治体だけでなく市民の声を聞くなどボトムアップによる取組を推進している。
- ・メルボルンの都市問題として人口の急激な増加があげられる。急速な都市の成長に対し、都市基盤整備が遅れている。特に公共交通整備が課題である。
- ・公共交通施策は、オーストラリアの行政構造から、広域的な幹線道路は州レベルでの対応となっている。したがって市レベルで解決できる課題対応は、自転車道の整備などである。
また、レジリエント・プログラムの一環として、アイデアコンペを予定しており、どのような交通の形があるかを募る。たとえばモビリティ・シェアリング、カーシェアサービスなどを想定している。
- ・レジリエント・シティの取組についてはレポートが WE B に公開されているので、詳しくはそちらを参照されたい。

(取組例) ＊ライトハウスプロジェクト（フラッグシップ・プロジェクト）

＊自転車利用推進のための自転車道整備

＊レジリエント・ディベロップメント・プロジェクト など

■レジリエンス評価について

- ・取組に対し、評価指標を設け、公表している。

評価指標の例として、都市の中の樹木の種類・割合等の状況が挙げられる。一方、市民の中には、緑が不要だという意見もある。

- ・評価結果を市民に広く公開し、意見を聞くことが重要であると考えている。専門家だけでなく、市民との関わりを広げていくことが重要である。

たとえば、緑被率が上昇することによってどのようなメリットや効果を都市にもたらすかについても示している。メルボルンの夏は非常に暑い、樹木を植えることで涼しくなる等、気温に対する効果などを公表している。

- ・樹木は1本1本アドレスを持っている。それを市民が評価できる仕組みを構築している。

■その他

質問) 計画策定にあたって、市民と行政はどのような連携を図っているのか。

回答) 市民の中には賛成派、反対派の両方がいるが、対立しているわけではない。

質問) 日本では、反対の場合は主張するが、賛成の場合は主張されないことが多い。オーストラリアでは賛成派もアピールするのか。

回答) 理念など抽象的な話ではなく、具体的な話をしていることから、賛成派も主張している。

質問) 合意形成にあたってWEBを活用することもあるのか。

回答) 基本はフェイス・ツー・フェイスで直接行っている。プロジェクトにもよるが、20～50人程度のワークショップ形式のセッションを行うことが多い。対象は、戦略的事案の場合は、都市圏全体のステークホルダーを集めることもあるが、特定の地域の人を集めることもある。

(1) - 4 メルボルン市内におけるその他の視察先

視察概要	
日時	11月5日(月) 11:30~12:00
場所	サウスワーフプロムナード
 	
 	
概要	
・1880年代に建設されたデザイン性のある遺産貨物倉庫が修復・復元され、その周辺にランドマークとなる建設物が立ち並び、メルボルン市内の象徴となるウォーターフロントプロムナードとして親しまれている。 ・建物と植樹帯、歩行空間、ベンチ等をリバーサイドへ配置することで、商業と憩いが融合し、多目的な空間として機能し、賑わいが創出されている。	
視察概要	
日時	11月5日(月) 20:30~21:00
場所	フェデレーション・スクエア
 	

概要

- ・メルボルンの中心地であり、人々の集いの場として親しまれ、多文化のフェスティバル、マーケット、映画の上映会、スポーツ・イベント等が開催される。
- ・無料Wi-Fiや上映機能も有しており、若者が利用しやすい設えとなっている。

視察概要

日時 11月5日（月） 13:00～13:30

場所 公共交通



概要

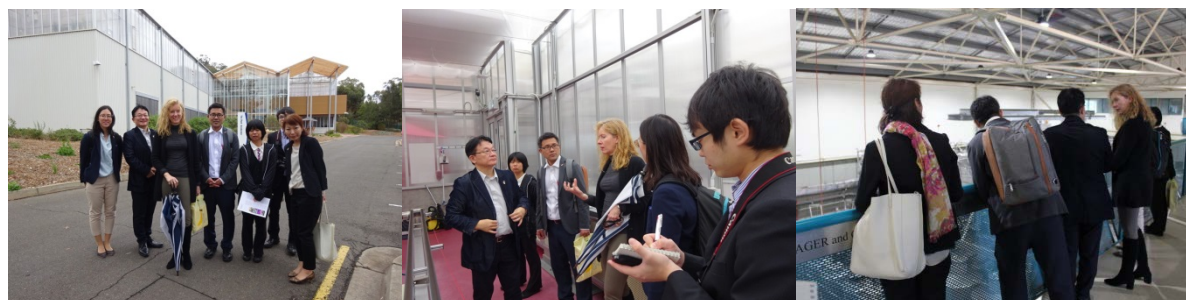
- ・市内中心部を運行するトラムは、乗車賃無料である。
- ・トラム内は衛生的な空間であり、多くの人が利用している。無料なため、1、2駅のための乗車も多く見られ、人々の利便性を高めている。
- ・多くの道路には、歩道部や中央分離帯に芝生や植栽が施されており、行き届いた管理により、質の高い通行空間を創出している。
- ・トラムやバスの他、レンタサイクルや、サイクルポートも各箇所に設置されており、市内のどこにいても自転車利用が可能であり、快適性や環境面でまちづくりを支援している。
- ・所々で馬車が通行しており、観光客が楽しみながら移動している様子が見られた。

(2) アデレードのヒアリング及び視察結果

(2) - 1 アデレード大学ウェイトキャンパス (University of Adelaide Waite campus)

ヒアリング概要

日時	11月6日(火) 10:30~11:30
場所	アデレード大学ウェイトキャンパス (University of Adelaide Waite campus)
対応担当者	Carolyn Mitchell 役員



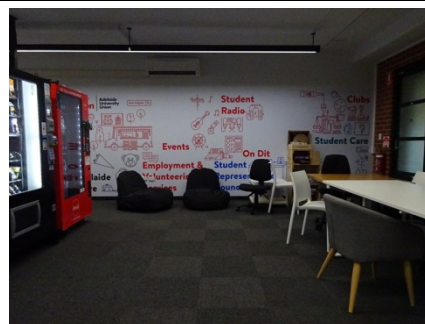
ヒアリング結果

■ヒアリング先の概要

- ・本キャンパスは、1800年代後半にピーター・ウェイト氏の住居として利用された建物・土地が大学へ寄贈されたことにより創設された。
- ・約50の団体、全1,800人の科学者や学生がこの敷地内で活動している。
- ・当施設の研究者・学生等らの研究・学習対象は主にワイン、昆虫、穀物、食物栄養学等であり、中でもワインの世界最高峰の研究機関として知られる。
- ・成果や情報等の共有やコラボレーションをコンセプトとし、当大学やその他の大学および研究機関が一敷地の中に近接して建設されており、世界に先駆けて産業クラスターに取り組んでいる点が特徴である。
- ・州政府は、農業生産から得られる収入の一部を税金として徴収し、その資本を大学等の研究機関へ投資している。
- ・敷地内各施設の説明を受けながら、サイトツアーを実施した。

◇Urrbrae House

- ・Urrbrae House は美しい2階建てのブルーストーンの邸宅で、1891年にPeter and Matilda Waiteの家として建設された。
- ・庭園は市民へ解放されており、地元小学生等のアデレード地域の歴史学習等にも役立っている。



◇キャンパス施設

- ・あらゆる分野の科学者が指導を行う実験スペースや、学生が休憩やコミュニティスペースとして活用できるレクリエーションスペース等がある。



◇穀物等の品種改良研究棟

- ・オーストラリアの代表的な作物である小麦、麦芽等を対象に、気候や天候による荒廃への耐力強化等を目的とした品種改良を行っている。
- ・コラボレーションを求めて、品種改良分野以外の専門研究科もこの施設で一緒に研究を行っている。



◇政府研究施設

- ・温室内でワインの製造元となるブドウの遺伝子組み換え実験やマイクロ品種の開発等を行っている。



◇ワイン研究イノベーションセンター

- ・アデレード大学や他3つのワインおよび農学に関連する研究機関の4つの組織が共同で活動する複合的な研究施設であり、4つの組織の共同出資により整備された。
- ・研究成果は定期的に上部へ報告され、年に1度シンポジウムを開催し、成果を一般向けに公表している。



◇ワイナリー

- ・大学と研究機関が共同で大学生へワイン製造の教育や実習指導を行っている。



◇温室施設

- ・独立した温度、湿度設定が可能な温室内にて、ドイツ製自動観察記録装置を用いて植物の調査研究を行っている。
- ・公共施設として運営されており、外部団体も施設をレンタルすることが可能である。



(2) - 2 アデレード市役所 (City of Adelaide)

ヒアリング概要

日時	11 月 7 日 (水) 15:30~16:30
場所	アデレード市役所 (City of Adelaide)
対応担当者	都市計画・開発所/Shanti Ditter 女史、Rebecca Rutschack 女史



ヒアリング結果

■アデレードの都市計画について

- ・オーストラリアの行政構造は3層に分かれており、国政府、州政府、地方自治体（69 市町村）で構成されている。
- ・アデレードはいくつかの行政区に分かれており、市街地は公園に囲まれている。
- ・1869 年、測量士であるウィリアム・ライトによって都市が計画された。ライトがイギリスから訪れた当時、ロンドンでは環境問題が深刻であったため、その環境問題を解決することを目的として、公園に囲まれた都市を計画した。
- ・アデレードは、南オーストラリア州の中で最古の自治政府である。
- ・都市は北と南に分かれ、南側が中心市街地となっている。都市の北側が傾いた街区形状になっているのは、小高い丘となっている北側の地形にそった形状としたためである。
- ・南側はグリッドシステムになっていて、道路はそれぞれ異なる幅員である。
- ・南北及び東西に延びる主要幹線道路は幅員 1 chain (約 20m) となっており、幹線道路は half chain (約 10m)、補助幹線道路は更に半分の幅員 (約 5 m) となっている。
- ・南側には 5 つの広場、北側には 1 つの広場、合計 6 の広場がある。これらの広場は道路に囲まれ、3 か所の広場 (Whitmore Square、Light Square、Wellington Square) では車が侵入できないようになっている。

■産業の変遷について

- ・南オーストラリアの産業の中心は農業であったので、小麦等の穀物を栽培し、ヨーロッパに輸出していた。
- ・1890 年代にすずや銅等の鉱物が発見され、第二次産業が盛んになった。
- ・1970~1980 年代から、アデレード政府は文化振興に力をいれ、フェスティバル等を積極的に行うようになった。
- ・1980~1990 年代にかけ、製造業が衰退していくと、若者は他の大都市に出るようになり、急激な人口減少と高齢化が課題となった。

- ・2012年頃から、方針を変換し、都市部の再開発を推進した。特に学生（留学生）を呼び込むための施策を実施しており、その結果、都市部には3つの大学が立地し、中国、韓国、マレーシア等から多くの留学生が訪れるようになり、人口増加に寄与している。
- ・約41,000人の学生が街で活動している。大学があることで、知的水準の高い人達が暮らす街となっている。
- ・規模の大小に関わらず、創造的なビジネスに関わる人を支援することが重要である。

■アデレード市の取組について

- ・2020年に向けた戦略計画があり、計画の中には、4つの施策を位置づけている。
①SMART、②GREEN、③LIVEABLE、④CREATIVE
- ・映画産業や医療科学を支えるインフラとして、都市の中に10GBの高速インターネットを敷設している。
- ・これまでのインフラ整備は、電気、ガス、上下水道等であったが、これからのインフラは、高速インターネット等の情報通信が重要になるのではないかと考える。
- ・自動運転の自動車の導入を検討している。自動運転が導入されることで、駐車スペースがなくなるといった効果が期待できる。
- ・ドローン技術を活用し、人が移動できる仕組みを検討している。ドローン技術をどのように都市整備の中で活用できるかを考えている。
- ・2024年には、オーストラリア初のサステナブルシティに認定される予定となっている。
- ・古い教会を保全し、継続して使用できるように取り組んでいる。
- ・アデレードは、ユネスコ創造都市ネットワークによる音楽都市としての認定を受けた。音楽都市の地位を引き続き確立するために、世界中からアーティストを招き、演奏を行ってもらう取組を行っている。しかし、市民からは、騒音との声も上がっており、周辺住民との折り合いが今後の課題となっている。
- ・2年毎に開催されるアデレードフェスティバルの次回開催は来年3月に予定している。

■公園・緑地について

- ・公園の空間が重要な役割を果たしており、市民へレクリエーションの場を提供することで、市民の生活の質向上を図る。
- ・公園の維持管理については、基本的に公共で管理を行っており、一部スポーツクラブ等の公園利用者が維持管理を担う場合もある。
- ・早朝4時頃からメンテナンスを行っており、美しい公園が保たれている。市民はこの美しい公園をととても誇りに思っている。

■GIS・3Dを活用した情報システムについて

- ・アデレード市ではGISを活用して、都市のあらゆる情報を3Dで視覚的に確認することのできるシステムを開発している。

- ・開発により、日照等の周辺に与える影響を把握することができる。また、街中のあらゆる地点から眺望することができるため、景観への影響も把握することが可能である。
- ・シンガポールで開発された「ヴァーチャル・シンガポール」と同様のシステムであるため、そこらも良い参考になると考える。

■その他

- ・アデレードには毎日 18 万人の人々が働きに来るが、働き方が多様化する中で、自宅で仕事をする人や海外で働く人も増加すると考えられる。今後の人々の動向にも留意したまちづくりを行う必要がある。
- ・ワイン産業はアデレードのみではなく、南オーストラリア州全体のブランドである。アデレードではワインを作っておらず、ワインに関するビジネスを支える役割を担っている。
- ・「歩ける街」が人を引き付ける魅力ある都市ではないか。ランドルモールは 1973 年に歩行者専用道路に変更した。沿道の建物は高さがまばらであるため、建物の影がつくる表情が多彩で、面白い通りとなっている。

(2) - 3 アデレード大学 ノーステラスキャンパス

(the North Terrace campus of the University of Adelaide)

ヒアリング概要	
日時	11月7日(水) 17:00~18:00
場所	アデレード大学 ノーステラスキャンパス (the North Terrace campus of the University of Adelaide)
対応担当者	建築・都市デザイン研究/Julian Worrall 准教授
	
ヒアリング結果	
■対応者の概要 ・ジュリアン・ウォラル准教授は、アデレード生まれの都市計画家である。2000年より東京を拠点に、東京大学、上智大学、早稲田大学で教鞭を執り、2005年には東京大学建築・都市史学博士号を取得している。専門は、計画よりもデザインや都市史を得意としている。 ・東京居住及び訪沖経験もあることから、普天間飛行場跡地利用に当たって、博士の意見を拝受した。 ■オーストラリアのまちの特徴について ・オーストラリアでもスプロール化が進行しており、郊外に宅地が無秩序に広がっていることが都市問題のひとつである。 ・居住地はほとんどが戸建て住宅である。 ・国土が広いことから、車社会の都市構造となっている。 ・スプロール化に対する対応（都市再生）は日本の方が進んでいると思われる。 ・オーストラリア人は、自然に対する意識が高くセンシティブである。したがって都市計画・開発においても自然、特に「水」を重視している。水は生き物に多大な影響を与える。エコロジカルで生態学的といえ、生物多様性を重視している。 ■観光、景観形成について ・文化・芸術が、地方都市のまちおこし（地方創生）に資する大きな要素のひとつであることは、日本の越後妻有（新潟県十日町市・津南町）における「大地の芸術祭（3年毎に開催）」などにもあてはまるであろう。観光は経済を活性化する大きな要素である。 ・住んでいる人との関係性を活かすことも重要である。 ・日本で言う「里山」は、天然風景を指し、ランドスケープの考え方に近い。地形、人、農業、経済がキーワードとして関係している。	

■ アデレードのまちを囲む緑地帯について

- ・ アデレードは、市街地を公園・緑地で囲まれている。
- ・ 市民もそれを大事にしており、緑地帯には建物を建てず、自然をそのまま残すことを望んでおり、仮に民間に売却したり貸与したりすることは認めないであろう。たとえばアデレードの首長選挙において、仮にその緑地帯を発展のために新しい都市的活用を図ることを公約とした候補者は必ず負けるであろう。
- ・ 一方で、これら公園・緑地の利用者は少ない状況である。アデレードの資源である公園・緑地は、十分に活かされておらずといえる。しかし、前述したとおり、利活用にあたって、公園・緑地内に建物を建設することを市民は望んでいない。
- ・ 公園内で、フェスティバル（フード、ワインなど）は、ほぼ毎週開催されている。

■ 普天間飛行場跡地利用への助言

- ・ 沖縄における米軍軍用地は、都市の空白地帯となっている。
- ・ 普天間飛行場跡地は、沖縄の2つの拠点をつなぐ中間地点といえる。したがって、都市軸は、拠点から延伸するのではなく、拠点間をつなぐ、という考えとなるのではないかと。沖縄全体をみるとリニアな都市構造であるため、縦軸と横軸で提供するサービスも異なってくる。普天間飛行場跡地自体もリニア型都市と捉えることができ、リニア型都市の課題は、その形状から中心性をもたらしにくい、ということにある。
- ・ アデレードの自然資源を大切にす思想は、普天間飛行場跡地にも共通するのではないかと。
- ・ アデレードのまちを設計したウィリアム・ライト氏は、交通手段は馬しかなかった時代に港から東に20km離れたこの地をまちの中心として選んだ。
- ・ なぜこの地を選んだのかの答えは「水」と「地形」にある。水の重要性については前述したが、地形については平坦ではなく丘陵地形であることを指している。アデレードは碁盤状の道路を基本として構成となっている。東西2km四方に囲まれたこのエリアで一定の住宅地を造成するには、丘のある地形が活かされている。これも自然の資源を活かしたまちづくりといえよう。

(2) - 4 アデレード市内におけるその他の視察先

視察概要	
日時	11月6日(火) 11:30~12:00
場所	ランドルモール
 	
概要	
・かつてアデレード市の自動車用メインストリートであった通りが歩行者専用道に変更され、街最大のショッピング街として親しまれている。 ・歩行空間が広く、買い物、移動、休憩、イベント等、幅広い用途で利用されている。	

視察概要	
日時	11月6日(火) 13:30~14:00
場所	ヴィクトリア公園
 	
 	

概要

- ・中心業務地区の中央に広がる大きな公園であり、放射状に延びる幹線道路やトラムの結節点でもある。
- ・周辺には大学、郵便局、ホテル等の主要施設が立ち並んでおり、主要施設が集積した地区の中心として機能し、人々の憩いの場として親しまれている。

視察概要

日時 11月6日（火） 14:30～15:30

場所 クルランド保護公園



概要

- ・自然体験をコンセプトとした公園であり、園内ではオーストラリアを代表するカンガルー等が放し飼いにされている他、コアラや他の展示動物とも直接触れ合うことができる。
- ・小中学生が学習の一環として団体で訪れている様子も見られた。

視察概要

日時 11月7日（水） 9:30～10:00

場所 ライト展望台



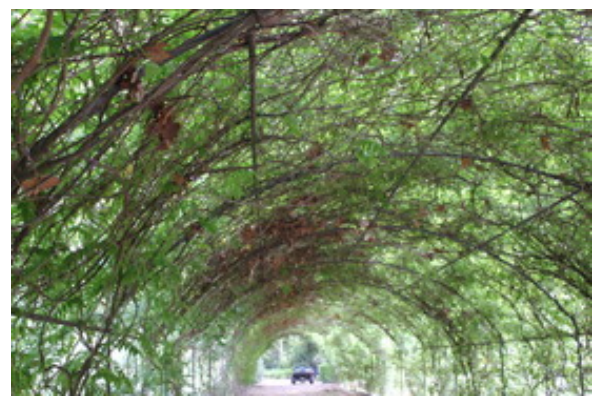
概要

- ・街の北側の丘に位置し、展望スポットと街の設計者であるウィリアム・ライトの像が設けられており、住民だけでなく観光客も市内の眺望の写真撮影等のために訪れている。

視察概要

日時 11月7日（水） 10:30～11:30

場所 ボタニック・ガーデン



概要

- ・街の東部に位置し、自然を満喫できる植物の大庭園である。
- ・入場料は無料で、住民や観光客が訪れ、安らぎの空間として親しまれている。
- ・小学校の課外学習や観光ツアーにも利用されている。

(3) シドニーのヒアリング及び視察結果

(3) - 1 シドニー市役所 (City of Sydney)

ヒアリング概要

日時	11月8日(木) 13:30~14:30
場所	シドニー市役所 (City of Sydney)
対応担当者	都市政策デザイン課/Jarrood Booth 氏、Nicola Reeve 女史



ヒアリング結果

■ヒアリング先の概要

- ・シドニー市内のグリーンスクエア開発事業を担当する課であり、開発事業の内容およびシドニー市の取組についてヒアリングを行った。

■グリーンスクエア誕生の歴史

- ・かつてシドニーは羊毛産業、農業、皮革産業が盛んであり、それらの製造は都市郊外に立地していた。
- ・1900年代より、自動車、機械、繊維等のあらゆる製造業が発展し、郊外に工場が立地した。
- ・1980年代、第三次産業の発展と共に、製造業が衰退し、その結果都市内に製造工場の跡地が生まれたため、その空間をグリーンスクエアとして整備した。

■グリーンスクエアの概要

- ・もともと工場敷地であったため、開発地として活用するための水道や電気のインフラは十分整備されていた。
- ・もともと湿地帯であり、洪水被害を受けやすかったため、遊水池や緑地を設けることで対応した。
- ・シドニーの中心業務地区 (Central Business District (CBD)) から鉄道駅で2km という利便性が高い位置にあり、工場、住宅、商業施設等が複合的に立地し、約6万1千人が敷地内で生活している。
- ・グリーンスクエアは、従来のオーストラリアの住宅密度と比べ、高密度な住宅地である。
- ・グリーンスクエアの地価は高額であるが、高級住宅と中級層住宅を複合的に建設することにより、様々な人が居住できる空間が形成されている。
- ・敷地および周辺のインフラ維持は税金により賄われている。

■グリーンスクエア内の公共施設

①コミュニティシェアド

「共有」、「共同利用」、「クリエイティブ」をコンセプトとした建物である。

②図書館

従来の図書館機能の他、コミュニティセンター、学習、ピアノ発表会等の場としても活用されている。

③公園やパブリックアート

子供達が遊ぶ空間とアート空間を融合して作られている。

■交通機能について

- ・以前に工場のトラック用に使用されていた道路を、一部歩行者と植栽帯へ改設し、徒歩および自転車移動を推奨している。

■公共投資の財源確保の仕組み

- ・開発事業者は、原則、インフラ整備等への公共貢献を義務付けられており、義務を果たさない場合は開発が認められない仕組みとなっている。
- ・例えば、開発前は低価格であった土地が、規制緩和等による高度開発に伴い価値が高騰した場合、その分の利益は公共投資向けに開発事業者から市へ支払われる。
- ・市として、土地の開発を認めるにあたり、土地価値を高める働きを推奨しており、価値が高まることにより新たな産業の導入・発展が期待される。
- ・土地の価値を向上させるため、下記の4つの仕組みがある。

①バリューキャプチャシステム

開発事業者へ容積の増床を推奨するシステムである。例えば、ある開発エリアにおいて、従来の規制上は開発可能な容積は1万㎡ある場合、土地価値の向上を目的に、2万㎡までの開発を許可するとともに、追加面積1フロアあたり500ドルを公共貢献として開発事業者が支払う。公共貢献として支払われた資金は、市で作成している整備項目リスト（公園、施設等）に基づき、公共投資に充てられる。

②開発貢献

開発申請時に、開発事業者が貢献金として住宅一戸あたり2万ドルを市へ支払うシステムである。

③ハウジング貢献

低所得者への住宅提供を目的に、1万㎡の開発にあたり、事業者は、3%の貢献金(300ドル/万㎡)あるいは住宅貢献(300㎡)を市へ支払あるいは提供するシステムである。

④リブランニングアグリーメント

開発事業者が、取得する土地の一部を道路や広場等の公共用地として提供するシステムである。開発資金は州政府、市政府、開発事業者で1/3ずつ出資している。

- ・開発前に容積率等の規制を設けておき、開発による地価価値向上に伴い、規制緩和及び事業者への開発貢献を求める仕組みを成立させることが一つのポイントと考えている。

■ローカルエンバイロメントプラン

- ・開発に際する要綱であり、法律で定められている。土壌汚染、交通環境等、環境配慮に関する詳細規定があり、調査計画書類等の提出が義務付けられている。
- ・市は、提出された調査計画書類を評価し、開発許可の可否を判断する。また、グリーンスクエアの場合、調査計画書類は、公衆公開向けに作成されている。

■合意形成に係る仕組み

- ・合意形成を図るための手続きが法律で詳細に定められている。オーストラリアにおいて、高密度住宅地の形成は新しい取組であるため、関係者に対する道路や公園等の公共施設の必要性および整備計画の合意形成が難航する場合もある。

■開発事業者による公共貢献の考え方

- ・日本における公共貢献の意義は、「開発利益の還元（インセンティブ）」と「貢献義務（規制）」の2つの考え方があるが、オーストラリアの場合は、後者の考え方であり、義務付けている公共貢献は、必ずしも開発側の利益と関連するものではないと考える。
- ・開発事業者側は独自で事業採算性を検討し、成功するケースがほとんどである。

■その他

- ・現在、シドニー市内は、市内人口の増加に伴い住宅需要が高まり、住宅の形式は従来のシングルタイプから集合住宅に変化している。
- ・PPP・PFIの導入は、国政府では実施例があるが、自治体ではほぼ取り組んでいない。自治体は、徴収した開発貢献資金により主に公園等の空間整備を独自で実施することがほとんどである。

(3) - 2 ニューサウスウェールズ州都開発公社
(UrbanGrowth NSW Development Corporation)

ヒアリング概要

日時	11月8日(木) 15:30~16:30
場所	M L C センター
対応担当者	プロジェクト長/Stephen Driscoll 氏 上級開発主事/Sarah Glennan 女史



ヒアリング結果

■ ATP 形成の経緯について

- ・イブリー地域では、南半球最大の鉄道工場、イブリー鉄道工場があった。現在では、再開発により 1 万人の雇用を生み出す産業の拠点となっている。
- ・Australian Technology Park (以下、「ATP」という。) は、元々ニューサウスウェールズ州政府の所有地であったが、新たな雇用を創出する開発を州政府のみで実現することが困難であったことや、他のインフラ整備に係る資金調達のために、2015 年にその土地を民間に売却した。
- ・10 万㎡の開発面積があり、土地をまとめて売却するか分割して売却するかの議論があったが、市場調査の結果より、まとめて売却した方が効果的であるとの結果を得た。
- ・市場調査については、不動産コンサルティング業者に委託し、30 社程度の企業を対象に調査を行った。調査方法については、政府機関がガイドラインを作成しているため、それを遵守するものである。
- ・土地の売却が決定した後、政府が重視したのは、開発にいたるまでの過程を明確にすることであった。
- ・州政府は初めに都市開発に向けた戦略「urban transformation strategy」(以下、「開発戦略」という。) を策定し、その中で交通、住宅、コミュニティ、環境づくり等に関する方向性を位置づけた。戦略の推進にあたり、ATP 遺産の活用とコミュニティ形成が非常に重要なポイントであった。

■ 土地売却先の選定について

- ・土地の売却先選定については、プロポーザル方式を採用し、海外を含む 40 の企業から提案があった。その中から 5 つの企業体を選定し、提案の評価を行った。
- ・評価の指標としては、経済効果、環境への配慮、コミュニティ形成に重点を置いた。そ

の結果、不動産開発会社のメルバック社（Mirvac）を事業者として選定した。

■メルバック社の提案について

- ・メルバック社の提案は、政府の要求した遺産の活用とコミュニティ形成に関する要件を満たす他、創造的な提案であったことで高評価を得た。提案が評価されたポイントとしては、1万人の雇用を創出する点であった。さらに、雇用の増加により交通需要を生み出すことにも貢献している。
- ・他の事業者は魅力あるテナント誘致を提案していたが、メルバック社の提案の方が実現性の高い提案であった。
- ・オーストラリア4大銀行の1つ、オーストラリア・コモンウェルス銀行が、1万人の社員が働く自社ビルを建設している。
- ・遺産活用については、鉄道工場の建物をオフィスとして活用している。
- ・事業者は、ただ企業にオフィスをリースするのではなく、企業誘致を持続的に行っている。
- ・A T Pは、すでにあるものと新たに開発されたものが混在する地域になっている。

■A T Pの成果について

- ・土地売却で得られた資金により公共投資をすることができた。
- ・計画を成功に導いたのが、開発戦略を策定したことであると考えられる。当初、高額で売却できる企業を検討したが、開発戦略に基づくことで、経済性以外の面でも効果の高い開発を提案する企業を選定することができた。開発事業者が開発戦略にどう対応するかといった点を重視した。
- ・当該地区の遺産である古い建築物の保全活用については、周辺住民の理解を得ることもでき、素晴らしい成果であると考えられる。

■今後の都市開発について

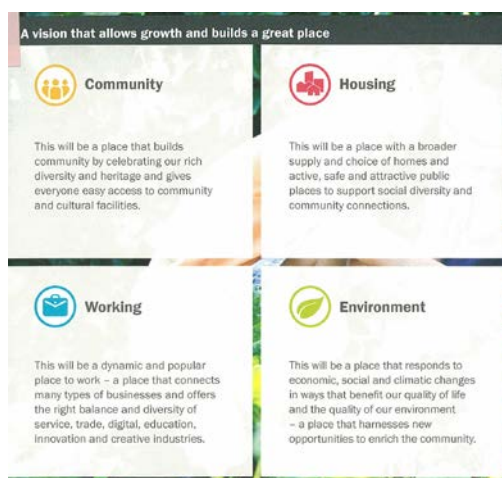
- ・開発を行う際、どのタイミングでインフラを整備すべきか。また、インフラ整備に係る資金調達が今後の課題としてあげられる。
- ・A T P周辺の開発としては、住宅開発が盛んに行なわれている。高層住宅地であることから持続可能なまちづくりは重要なポイントであると考えている。

■普天間飛行場跡地利用への助言

- ・市場調査を行い、市場のニーズを把握することが成功の鍵になるのではないかな。
- ・計画する側が、どのような企業を誘致したいのかを明確に定義することが重要である。
- ・計画内容を個人、政府、教育機関等に広く公開する。

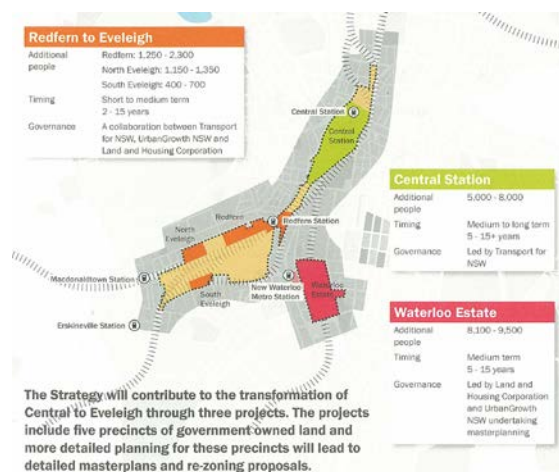
■その他

- ・オーストラリアは自然災害を受けにくい比較的安全な地であるため、自然災害に対する懸念事項は少ない。
- ・景観誘導については、開発戦略の中で、政府が要求する事項が記述されており、入札業者はその事項を遵守した提案とするため、景観を著しく阻害することはない。
- ・ニューサウスウェールズ州におけるプロポーザルの特徴として、入札者に必要以上の提出物を求めないことである。提案に係る費用を抑えることで、より多くの事業者が参加することができるメリットがある。多くの提出物を求めることで、提案が減ってしまうという実態がある。
- ・当組織の近年の事業としては、フィッシュマーケットの再開発計画に 2015 年から 3 ヶ年かけて取り組んでいる。



イブリー地域の 4 つの整備方針

- ・コンセプト



イブリー地域の整備方針図

(3) - 3 オーストラリア技術公園（サイトツアー）

ヒアリング概要

日時	11月9日（金） 9:30～11:00
場所	オーストラリア技術公園（Australian Technology Park（ATP））
対応担当者	プロジェクト担当／William Walker 氏、Kim Elliott 女史



ヒアリング結果

■ヒアリング先の概要について

- ・ Australian Technology Park（ATP）の開発事業者であるメルバック（Mirvac）の担当者によるサイトツアーを実施した。

■メルバック社（Mirvac）について

- ・ 100人のスタッフがおり、すべてインハウス（内製化）にて業務を行っている。インハウス化のメリットとして、決断・決定プロセスが早いことがあげられる。
- ・ 2015年12月に当該土地を購入した。空港や都心に近いこと、周辺に大学や病院が立地しているなど立地特性がよい。
- ・ 最初に将来ビジョンを描いた。コンセプトは「REIMAGINIG URBAN LIFE」。周辺の市街地や市民をいかに巻き込むか、「コミュニティの融合」を重視。
- ・ 最大のテナントはコモンウェルス銀行（オーストラリア第二の資産規模のメガバンク）。1万人の雇用が創出されることとなる。コモンウェルス銀行は、元々はシドニーオリンピックの会場近くに立地していたが、優秀な人材確保に向け、周辺に大学が立地しコミュニティの融合をコンセプトとする当該地区へ移ってきた。

■当該地区の概要について

- ・ 以下の6つの要素を PLACE MANIFESTO として宣言している。

- ①コモンウェルスの誘致
- ②人と人との関係が最も大切
- ③大きな夢を描こう
- ④ヒューマンスケール
- ⑤過去に敬意を表する
- ⑥未来のために

- ・配置計画は右図のとおりである。
- ・約 14ha の敷地のうち約 4 ha は道路・公園等の公共用地である。
建物群が 3 箇所（B 1～3）、赤色で着色している 2 箇所は畑である。
- ・建物群の敷地規模は以下のとおりである。
 - * B 1 : 45,000 m² (5,500 m²/階)
 - * B 2 : 55,000 m² (9,000 m²/階)
 オーストラリアで最も 1 階当たりの床面積が大きい。
 - * B 3 : 4,000 m² 小さいが、重要な施設でコミュニティとの関わりを重視している。
- ・地区内の畑では、地元の野菜を栽培している。先住民（アボリジニー）が元来栽培していたものを生産している。この地域はアボリジニーが多く住んでいた。



■Locomotive Workshop の概要について

- ・Locomotive Workshop (40,000 m²) は、元々金属加工などを行う鍛冶屋を改修した施設である。一部供用開始しているが、様々な活動ができるように改修中で 2020 年完成予定である。この施設は、非常に由緒ある場所に立地している。過去に、貨車や機関車を製造していた。戦争中は武器も取り扱っていた。オーストラリア・シドニーを代表する観光地であるハーバーブリッジもここで製造した鉄を使用している。当時は、約 7,000 人の労働者がいた。
- ・当施設に入居するテナントは、過去の歴史に敬意を払っており、理解も高い。

■エリア価値を高めるためのプレイス・メイキングについて

- ・この場所の価値を如何に高めるか。どのような人たちがこの場所を訪れ、どのような経験をするか、その経験に必要な機能は何かということを重視し、開発デザインに活かしている。
- ・この場所を活性化するため、何を行うのか時間軸（1 日、2 週間、月、年…といった単位）をもって検討している。

■その他

- ・当該地区の開発に当たっては、パリ、ロンドン、デトロイトやシカゴのミレニアム・パークを参考とした。
- ・公園は、地区内で採れる野菜を販売するファーマーズマーケットなどにも利活用されている。

◇サイトツアー



Locomotive Workshop 概観



建物内には当時の様子がうかがえる展示



Bay 1 は過去の歴史を学ぶ場所



建物概観



現在建設中の建物



地区内の公園は地域に開放している



歩道上の休憩スペース

(3) - 4 リバプール市役所 (Liverpool City Council)

ヒアリング概要

日時	11月9日(金) 14:00~15:30
場所	リバプール市役所 (Liverpool City Council)
対応担当者	上級ビジネス渉外官／Chris Guthrie 氏 上級戦略プランナー／Masud Hasan 氏



ヒアリング結果

■シドニー第二空港整備の概要について

- ・リバプール市の都心部は、市域の東部に位置し、東側にはジョージズ川が流れている。
- ・都心部から西に約 20 km の場所にシドニー第二空港の建設が計画されている。
- ・シドニー国際空港がリバプール市より東に約 20 km の場所にあるため、新たな空港が建設されると、リバプール市の都心部は 2 つの空港の中間地点に位置することになる。
- ・周辺の開発を含む面積が約 1,100ha、空港整備用地が約 280ha となっている。
- ・現在 470 万人の人がシドニーに住んでおり、今後 40 年の間で人口が 2 倍に増加すると推計されている。人口増加にともなう空港利用者増、航空需要の拡大に対応するため、シドニー第二空港建設の必要が生じた。
- ・第二空港とその周辺を含む開発計画については、州政府により組織が立ち上げられ、建設作業と並行して計画の詳細についても検討しているところである。
- ・供用開始時期については、2026 年に第一次段階として滑走路 1 本の供用、20 年後に 2 本目の滑走路を供用開始する予定である。
- ・空港を中心とした都市開発を総称してエアトロポリスと呼ぶ。

■空港整備により期待される効果について

- ・空港が建設されることは、リバプール市民に多くの利益をもたらすことが期待できる。具体的には、雇用の拡大、高等教育環境の整備、医療・福祉環境の向上等があげられる。一方で、既存市街地と新たな都市を結びつけることが課題となる。
- ・シドニー国際空港は、周辺が住宅地となっていることから、騒音対策として夜 11～朝 6 時までの離発着が禁止されている。第二空港は住宅地と離れた場所に建設するため、これまでの課題を解消することが可能となる。
- ・公共交通指向型開発 (TOD) によりコンパクトシティを実現する。
- ・空港ができることで周辺の開発機会の増加が期待される。

- ・農地に囲まれた空港都市になることで、サステナビリティに配慮したこれまでに無い新しい空港となる。
- ・周辺の農地を保全し、そこで採れた農作物を世界中の都市へ輸送することで農業振興にも寄与する。

■GREATER SYDNEY 地域計画について

- ・ニューサウスウェールズ州がシドニー都市圏の広域計画を策定しており、その計画ではシドニー都市圏で以下に示す3つの拠点形成を目指している。以下の3大都市は国民全体の生活の質を向上させ、世界のトップクラスの都市となる。
- ①東部（現国際空港を含むシドニーの中心市街地）：イースタンハーバーシティ
経済力を築き、住みやすさと持続可能性に取り組む。
- ②中央部（都市開発の進むパラマタ市周辺地域）：セントラルリバーシティ
多様なインフラとサービスに投資し、アメニティの向上を図る。
- ③西部（第二空港計画地及び開発計画中の周辺地域）：ウェスタンパークランドシティ
新たな都市の開発を推進。

■土地利用計画（リバプール市作成）について

- ・計画のコンセプトを「park in the city」としている。
- ・住宅はリバプール東部の既存市街地周辺に配置し、西側の空港周辺は農用地とする。
- ・空港及びその周辺を公共空間で囲むよう配置する。また、空港周辺では、将来開発のための予備地を確保する。
- ・さらに周辺に流れる河川を公共空間で囲み、主要道路の沿線や交通結節点となる場所においては、一つの建物の中で低層部を業務・商業施設とし、高層部を住宅とするミックスドユーズ（複合利用）により、高度利用を目指す。
- ・空港周辺には、すでに三菱重工や軍事産業・航空産業の立地が決まっている。さらに4つの大学を誘致することも検討されており、先端教育の場を目指す。
- ・現状の道路を拡張し幹線道路を整備する。また、現状の駅から分岐して空港まで到達する鉄道を敷設する。
- ・空港周辺と既存市街地で2つの異なる性格を持った都市ができると考える。空港周辺には航空産業、農業産業、教育機関の立地、既存市街地には商業施設の立地を想定する。
- ・市内には、高層の建物が少ないため、高層化しミックスドユーズとすることで、更に多くの人が住める構想を持っている。
- ・リバプールでは、空港への交通手段としてバス専用レーンの整備や無人電気バスの運行、軌道を必要としない路面電車等の導入可能性について検討している。

■インフラ実施計画（州政府作成）について

- ・今月に州政府が公開した計画は、空港用地周辺の土地利用や空港へアクセスする交通計画等でリバプール市の土地利用計画とは異なるものであった。

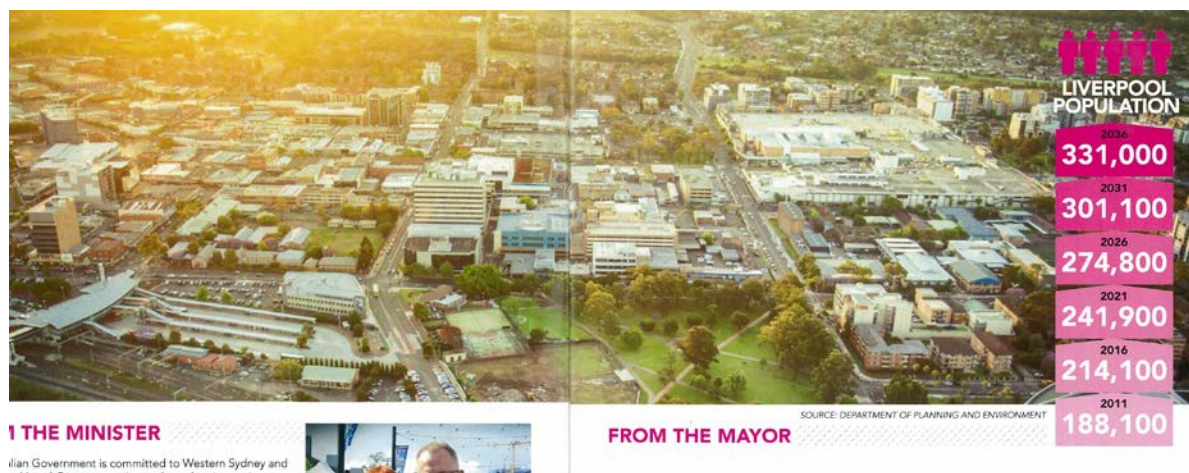
- ・短期計画として空港とパラマタ市、シドニー市をトラムで結び、後に鉄道で結ぶ計画となっており、空港へ南北からアクセスすることとなる。
- ・インフラ実施計画では鉄道がリバプール市の中心市街地を経由しないため、リバプール市としては、東西に延びる既存の路線から接続する案を提案している。リバプールを経由し、シドニーから空港までを直線で結ぶことで、アクセス時間が15～20分短縮することが可能となる。

■検討体制について

- ・第二空港の計画は州政府が事業主体となっており、国家事業に位置づけられている。
- ・検討体制としては、国政府、州政府、地方自治体の3層構造となっている。
- ・計画主体となる州政府は計画全体のフレームを策定し、市政府はそのフレームの中で詳細計画を策定・実施することとなる。
- ・州政府が公開したインフラ実施計画は、まだ素案の段階であり、関連する市政府との協議、パブリックコメントによる住民意見を集約することで計画を策定する。
- ・市政府の役割として、ディベロッパーから開発申請が出た際の許認可がある。市政府が土地利用計画を策定することも可能だが、州政府から許可を得る必要がある。
- ・国政府は、大規模なインフラ整備、環境問題等の国家レベルの案件を担う。基本的に州政府が策定する計画に介入することはない。

■その他

- ・開発と同時に道路やエネルギー等のインフラ整備をする必要がある。

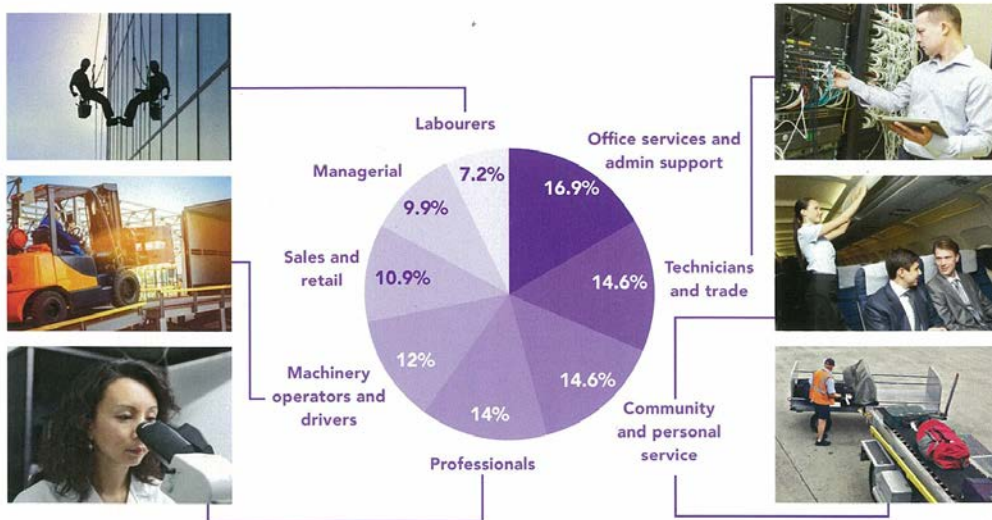


第二空港計画地



第二空港計画地整備イメージ、空港からリバプール市中心市街地までBRTで約20分

WHAT KINDS OF JOBS WILL WSA CREATE?



第二空港周辺の開発地域にて生み出される職業の種類および割合

(3) - 5 シドニー市内におけるその他の視察先

視察概要	
日時	11月8日(木) 20:30~21:00
場所	サーキュラー・キー周辺
 	
 	
概要	
・シドニーの水上交通機関の玄関口として利用されている。 ・オペラハウスに向かうハーバー沿いは、飲食店やお土産屋等が立ち並ぶ他、幅員 30～40m程のゆったりとした歩行空間にベンチが設けられており、商業目的以外にも散歩や写真撮影等を目的とする人々が多く見られた。 ・夜は向いの高層ビルの夜景が人気であり、22時過ぎまで地元民や観光客が多く訪れ、休憩、散歩、写真撮影をする人々の賑わいが見られた。	

視察概要

日時	11月9日（金） 12:30～13:00
----	----------------------

場所	ダーリンハーバー
----	----------



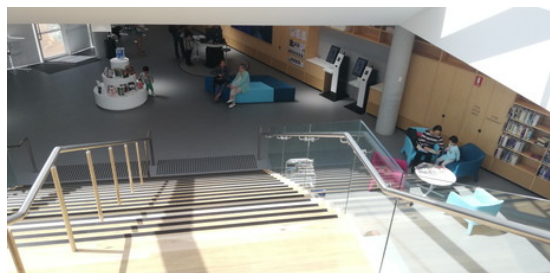
概要

- ・もともとは貿易港があり、造船所や倉庫が多く立ち並んでいたエリアである。
- ・1980年代に再開発され、クルーズ船やクルーザーの停泊場であり、水辺に沿って歩行者専用デッキとレストラン等の商業施設が広がり、その眺めと商業施設の集積により、集客力を発揮している。

視察概要

日時	11月9日（金） 15:30～16:00
----	----------------------

場所	グリーンスクエア図書館
----	-------------





概要

- ・ グリーンスクエア地区内に整備された図書館である。
- ・ 太陽光が室内に入り込む開放的なデザインであり、建物に対して外構面積を広く設けてあり、ゆとりのある空間である。
- ・ 館内は、様々なデザインの椅子が配置されている他、P Cスペース等もあり、老若男女、国籍問わず利用している。
- ・ 館内にはコーヒーショップも併設されており、外のテラスや階段で飲食をしながら休憩している利用者も見られた。