

地域の総合的行政主体である地方自治体は、地域住民の福祉の増進を図ることを基本として行政を進めることとされている。いかに住民に安全・安心を提供し、文化・環境・教育などの多様な側面における生活を豊かにするか、すなわち、地域を「住みよい」ものとしていくことが望まれている。

本特集では、各種の住みやすい都市ランキングなどで示されている上位都市および考慮要素の分析を行うとともに、メルボルンなどの住みよさで世界的に高く評価されている都市の具体的な魅力・施策を紹介することで、地域における「住みよさ」とは何かについて考えたい。

〔(一財)自治体国際化協会シドニー事務所〕

1

「住みよさ」と「住みやすさ」の間

〔(一財)自治体国際化協会シドニー事務所〕

本誌では、英国エコノミスト誌のランキングをはじめ、さまざまな世界的規模の住みやすい都市ランキングが示されていることを手がかりとして、地域住民にとっての「住みよさ」を検討する。

英国エコノミスト誌の 住みやすい都市ランキング

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（以下、EIU）が、「世界で最も住みやすい都市ランキング」を毎年8月に作成している。この調査は、世界の140都市を対象に、5つのカテゴリの30項目について「住みやすさ」を数値化し、順位を付けているものである。

5つのカテゴリと割合は、表1のように、安定性（25%）、医療（20%）、文化・環境（25%）、教育（10%）、インフラ（20%）に大別され、30の項目に分けられる。項目別に Acceptable（許容可能）、Tolerable（受忍可能）、Uncomfortable（快適でない）、Undesirable（望ましくない）、Intolerance（受忍不可能）の5段階によって評価され、割合に応じて計数化し集計されている。詳しい評価内容は公表されていないが、多くの項目では、研究者・現地調査員の報告に基

カテゴリ	項目
安定性 25%	軽犯罪のまん延
	暴力犯罪のまん延
	テロの脅威
	軍事紛争の脅威
	暴動や紛争の脅威
医療 20%	民間医療機関の利用可能性
	民間医療機関の質
	公的医療機関の利用可能性
	公的医療機関の質
	一般用医薬品の入手可能性
	健康に関する指標
文化・環境 25%	気温・湿度
	旅行者が感じる気候の不快感
	汚職度
	社会的・宗教的制約
	検閲度
	スポーツ施設へのアクセス
	文化施設へのアクセス
	飲食
	商品・サービス
教育 10%	民間教育の利用可能性
	民間教育の質
	公的教育指標
インフラ 20%	交通網の質
	公共交通機関の質
	国際交通網の質
	良質な住居へのアクセス
	エネルギー供給の質
	水供給の質
電気通信の質	

表1 EIU 都市ランキングにおける評価項目

順位	都市名 (国)	総合	安定性	医療	文化・環境	教育	インフラ
1	メルボルン (豪州)	97.5	95	100	95.1	100	100
2	ウィーン (オーストリア)	97.4	95	100	94.4	100	100
3	バンクーバー (カナダ)	97.3	95	100	100	100	92.9
4	トロント (カナダ)	97.2	100	100	97.2	100	89.3
5	カルガリー (カナダ)	96.6	100	100	89.1	100	96.4
5	アデレード (豪州)	96.6	95	100	94.2	100	96.4
7	パース (豪州)	95.9	95	100	88.7	100	100
8	オークランド (NZ)	95.7	95	95.8	97	100	92.9
9	ヘルシンキ (フィンランド)	95.6	100	100	88.7	91.7	96.4
10	ハンブルク (ドイツ)	95	90	100	93.5	91.7	100

表2 2016年EIU都市ランキング

づく独自査定により5段階で評価して集計するとされている。なお、毎年公表されるのは上位10都市であり、全140都市のランキングおよび項目ごとの計数については示されていない年も多いが、以下、公表されているデータを元に分析する。

直近の2016年のランキングにおいて、表2にある上位10都市には、6年連続首位となったメルボルンをはじめ、7都市がオーストラリア、カナダおよびニュージーランドの英語圏から選ばれている。2015年に7位だったシドニーが10位圏外となるなど、上位だった3都市が点数を下げたため13位だったハンブルクが点数の変動はないものの10位に上昇した以外には、前年からの顔ぶれに変動はなかった。

各項目の評価については、概して言えば、いわゆる先進国に所在するランキング上位の常連の都市については、ほとんどの項目で満点となっており、いくつかの減点項目の増減により順位の変動が生じている。

また、項目ごとの評価も変動がない場合が多いため、上位の都市の固定化が進んでいる。例えば、シドニーは長く10位以内に位置していたが、人質立てこもり事件、テロ計画の未然摘発などが発生し、テロの脅威の項目で満点を得られなくなったため、2016年には10位圏外となった。

ちなみに、EIU自身も、本ランキングにおける大都市の不利については認めているところであり、ニューヨーク、ロンドン、パリ、東京のような巨大都市は治安、インフラの点で不利に働く一方、世界的ビジネスセンターとしての評価を十分に反映できていないとする。同じく、本ランキングで有利な都市は、人口密度の比較的低い先進国に所在する中規模の都市と分析している。

国内の対象都市とその分析

同ランキングの対象都市は、全世界で140都市であるため、各国の大都市が中心となっており、わが国からは東京および大阪が対象となっている。入手できた2015年のランキングでは、東京が15位、大阪が17位と健闘している。両都市ともほとんどの項目で5段階目の満点 (Acceptable) を獲得しているが、減点要因としては、犯罪発生率、テロの脅威、気温・湿度、汚職度、公共交通機関の質、住居へのアクセスで4段階目の評価 (Tolerable) となっている。このうち、気温・湿度の項目については、両都市を含め東アジアの各都市はいずれも4段階目以下となっており、英国から見た東アジアの気候はやや高温多湿であると評価されているものと考えられる。また、汚職度については、ドイツに本部を置く国際NGOトランスペアレンシー・インターナショナルが集計する腐敗認識指数を引用している。なお、同指数は、汚職事件の件数などの数値でなく、汚職度の認識を尋ねるアンケートにより各国ごとに作成されているものであり、2015年のわが国の順位は健全な順で18位となっている。

これらを踏まえると、各地域で取り組むことが可能な項目としては、治安関係と公共交通機関・住居などのインフラ関係となる。先に触れたとおり、これらの項目は大都市に不利に働く傾向にあるものだが、行政主体としては都市の魅力向上に当たって配慮すべき点と考えられる。

「住みやすさ」に関するほかの指標

ECAインターナショナルは、英国に本社を置く人材・海外派遣に関する調査会社で、毎年「駐在員にとって最

順位	都市名 (国)
1	シンガポール
2	アデレード (豪州)
2	シドニー (豪州)
2	大阪 (日本)
5	ブリスベン (豪州)
6	ウェリントン (NZ)
7	パース (豪州)
7	名古屋 (日本)
9	キャンベラ (豪州)
9	コペンハーゲン (デンマーク)

表3 ECA国際的な都市ランキング (アジア基点)

も住みやすい都市ランキング」を策定している。このランキングは、世界 460 都市について、職員を海外派遣するに当たって雇用者が在外勤務手当を決定する際に参照されるべきデータとされており、気候・大気の状態・言語・教育・医療・治安などの幅広い分野を調査対象としているが、加えて現在の勤務地からの移動距離も大きな要素としている。このため、ランキング自体は派遣元の都市ごとに存在することとなる（例えば、パリが基点であれば 10 位まで全てが欧州の都市）が、アジア地域から派遣される場合としてまとめて公表されているものでは、2016 年の調査においては、表 3 のとおり、シンガポールが 1 位となっており、これと大阪（2 位）、名古屋（7 位）を除けば、上位 10 都市中 6 都市をオーストラリア、ニュージーランドの各都市が占めている。この調査でも、オーストラリア各都市の優位性が確認される。

この他、経済協力開発機構（OECD）が、国単位のものとなるが、加盟国を中心とした 38 か国の「より良い暮らし指標」を公表している。11 の分野（住宅、収入、雇用、共同体、教育、環境、ガバナンス、医療、生活の満足度、安全、ワークライフバランス）について各国間の比較ができるように示されている。全分野を通じたランキングを OECD 自身は示していないが、報道などでは独自に各分野の単純平均による順位付けがされている。これによると、オーストラリアは 2016 年版で 2 位、2015 年版では 1 位である（ちなみにわが国はそれぞれ 23 位、20 位）。なお、これらの指標については、いくつかの項目で主観的な質問による調査結果を用いているため、実情との差異が生じる場合があることに留意が必要である。例えば、オーストラリアにおける結果のうち、われわれから見て他国に誇れる水準にあると考えら

れる「夜間の安心感」がきわめて低い水準に位置している。また、わが国については客観的データの「平均寿命」が 1 位でありながら、主観的な「健康状態の認識（自らの健康状態を良好またはとても良好と考える成人の比率）」は最下位となっている。このように、主観的データの分野ではあるべき自己像との落差に注意する必要があるが、これらの指標をほかの国との比較において活用していくことも可能であると考えられる。

オーストラリアに住んでみて

ランキング上位に位置する都市を多く有するオーストラリアに赴任・在住している立場から、シドニー都市圏を中心に同国の住みよさについて考えてみたい。

まず、基本的なインフラはそろっている。直接飲用可能な水道水、比較的高頻度かつ高密度な鉄道・バスなどの公共交通網、都心部を除き渋滞の少ない道路網、諸外国に比してめったにない停電、断水、医療・衛生環境も同様に高い水準を保っている。ただ、地価・賃料の高騰は良質な住居へのアクセスを困難にしつつある。

また、治安に関しては、犯罪率はわが国に比してやや高いものの、実感としては日本国内とほぼ同程度の体感治安の地域がほとんどで、一部繁華街は注意すべきとされているが、これは日本でも同様である。

教育も、他の先進国同様の高い水準が維持され、世界で 3 番目の留学生受入国であるように、多くの留学生をひきつけている。日本人駐在員子女の多数はいわゆる現地校に通学し、当地の教育システムを選択している。

外国人住民の一人として、当地のホスピタリティは強く実感するところであり、観光客、短期赴任者は各場面で温かく迎えられている。行政機関も、多文化主義（Multiculturalism）を前面に出して、移民の定住支援、行政サービスの多言語対応を熱心に進めている。また食生活の点でも多文化化はまちの大きな魅力となっている。世界各国の食材が容易に入手できるとともに、世界的に高く評価されている日本食レストランをはじめ、さまざまな料理を食することができる。過去長らく英国風料理が中心で多様性が少なかったが、ここ 20、30 年で食生活がきわめて豊かになったと評されている。

何より、来訪者にとって世界共通語の英語が公用語なのは、なじみやすいという点で大きな利点がある。

新たに移り住んできた者は、先入見なくその都市の魅

力を見極められるもの。新規住民にとって住みよい都市は、住民全体の住みよさの向上を目指す際の目標の一つとなるものと考えられる。

この意味で、外国人が訪れやすい、住みよいまちを目指すためにも、各地域での更なる「内なる国際化」が求められているのではないか。



シドニー市内の風景

改めて「住みよさ」とは

先のEIU都市ランキングの原文では「Liveability」、直訳すると「居住可能性」の語が用いられている。同ランキングを引用する報道では「住みやすさ」と訳されていることが多い。一方で、本誌で「住みよさ」を検討するとしてきたのは、次のとおりの考え方からである。

これらランキングの「Liveability」は、本国を離れ海外に居住すること自体に困難があるなか、相対的に容易に居住ができる都市を選定していくといった趣旨の下に用いられており、これが「住みやすさ」の基準になっているのではないか。われわれ地方自治関係者は、この「住みやすさ」を踏まえた上で、地域住民の更なる福利の向上を目指すという「住みよさ」を求めていくべきとの考え方である。

この意味で、先に見たランキングにおいて「住みやすさ」を測定する際、指標ベースだと、どうしても減点方式になりがちである。たしかに、治安が悪くないこと、インフラが十分整備されていることなどは、住みやすさの基礎をなすものではある。

他方、外からの来訪者・移住希望者の憧れ、現に住んでいる住民の満足度など、積極的な意味での「住みよさ」は、多種多様で数値では表現しがたいものであり、この点は各指標作成者も認めているところである。

自らのまちの魅力向上に当たっては、これらの両面からの分析・検討が必要である。すなわち、各種指標、都

市ランキングなどの数値を用いて、わがまちの課題、論点を抽出、それへの対処を検討する、いわばネガティブチェックとして活用する。往々にして、好ましくない点は目をつぶったり、過小評価してしまいがちになるが、客観的な数値を元に他都市と比較することで、改善・向上策を図っていくきっかけとする。

加えて、積極的な面での「住みよさ」については、住民各層への日々の聞き取り、他都市への訪問・調査など、非定量的なアプローチでの把握、対処が求められる。

当事務所が所在するオーストラリアの概観は以上のとおりだが、各ランキング上位のメルボルン、トロント、ヘルシンキ、オークランド、シンガポールの各都市のレポートをまとめており、多種多様な住みよさについて読んでいただきたい。本特集が、各地域での「住みよさ」とは何かについて改めて考えていただくきっかけとできれば、望外の幸いである。

参考・引用資料：

エコノミスト・インテリジェンス・ユニット「世界で最も住みやすい都市ランキング2016年版」2016年8月発表 (<http://www.eiu.com/topic/liveability>) (2017年3月現在)
 ECA インターナショナル「駐在員にとって最も住みやすい都市ランキング2016年版」2016年2月発表 (<https://www.eca-international.com/news/february-2016/singapore-tops-the-global-liveability-rankings-for>) (2017年3月現在)
 経済協力開発機構 (OECD)「より良い暮らし指標2016年版」2016年5月発表 (<http://www.oecdbetterlifeindex.org/>) (2017年3月現在)

(一財)自治体国際化協会シドニー事務所 所長補佐 島田 菜々子 (神戸市派遣)

オーストラリア・ビクトリア州の州都であり、シドニーに次ぐオーストラリア第二の都市メルボルン。人口約453万人(2015年6月時点)、100以上の異なる言語、140以上の異なる文化的背景を持つ人々が共に暮らすこの都市は、エコノミスト・インテリジェンス・ユニット「世界で最も住みやすい都市ランキング」6年連続1位をはじめ、さまざまなランキングや調査において高く評価されている。メルボルンの住みよさの秘訣は何だろうか?本誌では、メルボルンにおけるまちづくりに関する都市計画を元に、メルボルンの住みよさの秘密を探る。

メルボルンプランにみる 住みよさの特徴

メルボルンにおけるまちづくりは、ビクトリア州政府により作成された都市計画「メルボルンプラン」に基づいて行われ、この中に住みよいまちづくりに関するビジョンも示されている。このビジョンは、独自の「住みよさ」の指標の策定により客観的に各地区を評価することで住みよいまちづくりを行うことを目的とする「住居・健康・住みよさ研究プログラム協議会(Place, Health and Liveability Research Program、以下、プログラム協議会。)」と共同で作成された。プログラム協議会は、健康で住みよいまちを「①職場や学校、公共施設、地元の店、医療施設、地域サービス、娯楽や文化的機会に、公共交通機関や自転車、徒歩で簡単にアクセスでき、②適正な価格でさまざまな形態の住居があり、③安全で魅力的かつ社会的結合があり、④環境的に持続可能なまち」と定義づけている。そして、ビジョンの中で現在のメルボルンの住みよさの特徴として3点を挙げている。

(1) 市街地と郊外の機能的住み分け

まず一つ目の特徴として、メルボルンが市街地から郊外へと放射線状に拡大し、機能的住み分けを行いながら大都市圏として発展してきたことを挙げる。ビジネス中心地区(CBD)を含む市街地は、経済や産業、文化、スポーツの中心地として発展し、昼間人口は約85万4千人にも上るが居住者人口はわずか12万9千人(推計)である。

一方で、郊外は人口密度が低く、家族にやさしいまちとして学校や地域施設をはじめとしたさまざまな機関やサービスにアクセスしやすい住宅地としての機能を果たしている。

(2) 自然のある街並み

第二の特徴が、自然と共生する街並みである。世界文化遺産であるカールトン庭園をはじめ、数々の庭園や公園、街路樹が整備され、メルボルンは別名「ガーデンシティ」と呼ばれるほどである。また、まちを流れるヤラ川沿いには遊歩道や芝生広場などが整備され、ウォーターフロントの活用が行われている。人々は市街地にいながらも、ランチタイムや終業後には、庭園や公園の緑、水辺の景色を気軽に楽しむことができる。州政府は、街なかに自然を十分に確保することで、涼しい夏を過ごせるまちにすること、人々の心身の健康を促進すること、



公園にてランチを楽しむ人々



ヤラ川沿いの遊歩道。カフェやレストランが並び、大道芸なども行われる

紫外線の影響や空気汚染を防ぐこと、生物多様性に貢献することを狙いとしている。

(3) 歴史的建造物と現代建築物の調和

第三の特徴として、現代的な高層ビルと英国の面影を残すビクトリア様式建築を上手く調和させ、デザイン的に優れた街並みを創造していることを挙げる。CBDには、多くの高層ビルや高層マンション、高速道路、大規模イベント施設などがあるなかで、ビクトリア様式の建築も歴史的建造物（ヘリテージ）として駅や図書館、ショッピングモールなどに活用されるとともに、まちの象徴として人々に愛されている。また、これらの歴史的建造物は、現代と過去を有形的につなぎ、かつての開拓時代の生活や精神を理解し、住民のアイデンティティを形成することにつながるとして大切にされている。



ビクトリア州立図書館

さらに住みよいまちとするために

前章で述べたようにメルボルンプランでは、市街地と郊外の機能的住み分け、自然との調和、新旧建造物の融合を現在のメルボルンにおける住みよさの特徴として自己評価したうえで、さらにより住みよいまちとして発展し続けるためのビジョンを発表している。

(1) 「徒歩 20 分圏内のまち (20-Minute Neighbourhoods)」づくり

ビジョンのなかでも、メルボルンの住みよさにおける今後の重大な課題としてプログラム協議会のメラニー・ロー氏が強調するのが、郊外の利便性の向上である。メルボルンでは、トラムや電車が市街地から郊外に向けて路線を伸ばしているが、市街地から離れば離れるほど、公共交通機関へのアクセスが難しくなっている。また、医療施設、スーパーマーケットなど生活に必要な施設へのアクセスも悪く、郊外では車社会にならざるを得ない状況が生まれている。「徒歩 20 分圏内のまち」構想は、医療や飲食、教育など生活に必要なサービスや施設に、

どこに住んでいても徒歩 20 分以内でアクセスできるまちづくりを行うことで市民にとって便利なだけでなく、健康的な生活を確保するとともに、自動車による CO₂ 排出量を減らし、環境にやさしいまちを作ることを目指している。現在、徒歩 20 分圏内のまちづくりを含む郊外での住みよさの向上に向け、プログラム協議会は独自の「住みよさ」指標に基づき、メルボルンの各区域において生活者の年齢層、公共施設・飲食施設への近接性、公共交通機関の利便性などに関する現況調査を行っている。今後は、メルボルン全区域における調査を完了させ、調査結果に基づき自治体と共同し、より住みよいまちづくりを行う予定である。プログラム協議会のイアン・バタワース氏によると、「住みよさ」指標による評価に基づいた改善を行うことで、市民の健康の向上、病気の予防、ひいては社会保障費の削減をも見込んでいるという。

(2) まちの発展と住みよさの確保

オーストラリアの統計データによると、2015 年度メルボルンは、オーストラリアの州都の中で最も人口増加数（年間約 9 万 1 千人）および人口増加率（年間約 2.1 %）が高い。今後も人口の増加とともに経済の発展が見込まれており、まちの発展と住みよさの向上の両立は、メルボルンの住みよいまちづくりにおける重大な課題となっている。メルボルンプランでは、新たな高層ビルやマンションの建築を進めながらも住みよさの特徴である歴史的建造物を保護し調和した街並みを守ること、そして今ある自然を保護するとともに、郊外ではさらに公園や街路樹などを設置して自然を増やし、オープンスペースを確保し続けることが謳われている。

おわりに

このようにメルボルンでは、独自の「住みよさ」指標により、現在の「住みよさ」を自己評価しつつ、さらなる住みよいまちづくりを行っている。メルボルンが、郊外における課題や経済発展・人口増加による将来的な課題をどのように具体的に克服し、「住みよいまち」としてさらに進化していくのか、今後のまちづくりに注目したい。

取材協力：

Ms. Melanie Lowe, Place, Health and Liveability Research Program

Mr. Iain Butterworth, Place, Health and Liveability Research Program

北米第4の都市トロント

約260万人の人口を有し、カナダ最大、北米ではニューヨーク、ロサンゼルス、シカゴに次ぐ4番目の大都市であるトロント。エコノミスト・インテリジェンス・ユニットの「世界で最も住みやすい都市ランキング」で上位の常連であるバンクーバーやカルガリーと同様、犯罪発生率が低く安全で、きれいなまちだ。地下鉄、ストリートカー、バスなど公共交通機関が非常に発達し、移動の便が良いのもその特徴のひとつである。

人口が増加の一途(2006年から2011年の人口増加率は4.5%)をたどり、発展を続けているトロントが、人をひきつける理由は何か。そのキーワードは「多様性」である。



市民の足、ストリートカー

世界とつながるグローバル都市

地図を見ると、トロントは北米の主要都市の中心地にあることがわかる。160キロ圏内にはカナダの人口の4分の1が住み、800キロ圏内(飛行時間で90分)にはアメリカのニューヨーク、ワシントンD.C.、シカゴ、ボストン、そしてカナダのモントリオールといった大都市が所在し、1億3,500万人が住んでいる。トロントの空港(トロントピアソン国際空港、ビリービショップ空港)からは55か国、200の国際目的地への直行便が飛んでおり、北米のみならずヨーロッパ、中国などを結ぶハブ空港としても大きな存在となっている。トロントには、地理的に北米の政治と金融の中心地として、世界中の人々が集まってくるのだ。

多人種、多言語、多文化

トロントは、国外で生まれた移民の割合がアメリカのマイアミに次いで世界で2番目に多いことでも知られている。人口の増加は、移民を多く受け入れている結果でもある。

2006年にカナダで実施された国勢調査によると、トロントの人口のうちヴィジブル・マイノリティー(Visible Minorities、非白人を指す)は全体で46.9%(116万2,625人)にのぼる。その内訳は、黒人やアジア系など多様な構成となっており、さまざまな人種から社会が成り立っている。

このため、140以上の言語が使用され、30%以上の住民は公用語の英語やフランス語以外の言語を家庭で使っている。

市内には各国の出身者によって形成されたエスニックタウンが存在し、道を隔てると人々の言葉やサイン標識の文字ががらりと変わる。ひととき大きく活気のあるチャイナタウン、イタリアンレストランがひしめくリトルイタリア、そのほかにもコリアンタウンやグリークタウン、インディアンバザールなどが存在し、これらの地域だけでもさながら世界一周旅行をしているような気分になる魅力にあふれている。

トロントはこのようにして生み出される文化的な多様性を市の強みとして、移民を積極的に受け入れており、市のホームページには、移民のためのポータルサイトを設けて、移り住む前後で必要なこと、市での生活や仕事、教育などに関する情報を提供している。こうした受入れ態勢の整備などにより、トロントは2001年から2006

人種	割合	人口
南アジア系	約12%	298,372人
中国系	約11.4%	283,075人
黒人系	約8.4%	208,555人
フィリピン系	約4.1%	102,555人
ラテンアメリカ系	約2.6%	64,860人

※日系は約0.5%(1万1,965人)

トロント内のヴィジブル・マイノリティーの割合



多言語の看板が目をひくエスニックタウン

年までに100万人以上の新たな住民を受け入れながらも、北米でもっとも安全な都市の一つとなっている。

多様な人材が支える産業

トロントはカナダ経済の中心地で、トロント地域のGDPはカナダ全体の18%を占め、2014年には2.4%の経済成長を遂げている。金融、ハイテク産業からグリーンエネルギー、ファッション、食品までトロントはさまざまな産業の重要な拠点となっている。これらの産業を支えているのが、世界から集まる多様な人材だ。

多様な文化を持つ人々が働くためには、働きやすい環境づくりが欠かせない。トロント市役所は率先して働きやすい職場づくりに積極的に取り組んでおり、カナダの雇用関連を専門とする出版社によるコンテストにおいて、2016年にはカナダのベストダイバーシティエンプロイヤー、2017年にはカナダのトップ100エンプロイヤーの1団体として認められている。

なお、トップ100エンプロイヤーの審査項目には、職場の雰囲気、報酬額、福利厚生、余暇、仕事能率、研修、社会貢献などがある。1年間の有給出産休暇や職場での保育環境の提供、職員研修などを評価され、トロント市役所はいずれの項目もほぼ高評価であつ



地下道が整備され、冬季には便利だ

た。特に、電車や駐車場などの交通手段の整備、アフターファイブの充実、冬でも通勤できる地下道の整備などの点で高い点数を獲得しており、トロントの住みよさの理由の一端をうかがうことができる。

仕事の後は… 自然や、グルメ、アートにスポーツ

トロントにあるのは働きやすい環境ばかりではない。語りつくせないほどのさまざまな余暇の過ごし方が用意されている。

トロントは五大湖の一つオンタリオ湖の北西岸に位置し、1,600以上の公園や600キロ以上の遊歩道、フェリーで行き来できるトロントアイランドのビーチなど、都市部に住みながら自然を近くで満喫することができる。



オフィス近くの憩いの場

また、トロントの有する多様性が、グルメもアートも魅力的なものにしている。エスニックタウンを巡れば、世界各国のトップクラスの料理を楽しむことができる。ハリウッドノースとも呼ばれ、トロント国際映画祭が開かれるなど、映画産業も盛んだ。

さらには、メジャーリーグのトロント・ブルージェイズやアイスホッケーのトロント・メープルリーフスなど7つのプロスポーツチームのホームグラウンドとなっており、スポーツ観戦も楽しめる。

おわりに

2031年には、トロントでヴィジブル・マイノリティーの占める割合が63%に達すると予測されている。ほかに類を見ない多様性を持った都市として、産業を発展させ、新たな文化、芸術、エンターテインメントを創造し、さらに魅力を高めていくことだろう。

ヘルシンキの魅力と フィンランドの子育てに関する制度について

(一財)自治体国際化協会ロンドン事務所 所長補佐 吉嶋 大希 (和歌山県派遣)

ヘルシンキは、エコノミスト・インテリジェンス・ユニットによる「世界で最も住みやすい都市ランキング」ノミネートのみでなく、国単位では、国際 NGO セーブ・ザ・チルドレンの母の日レポートの母親指標（母親と子どもの健康、教育、経済的および政治的立場などを総合的に評価）で 1 位に選ばれた。ヘルシンキの魅力について、子育てに関する制度を中心に紹介する。

まちの概要

ヘルシンキは人口約 63 万人（2016 年）、213.75 平方 km（陸地のみ）のフィンランド最大の都市。自然を大切にしており、まちには緑がたくさん存在する。海に面し、およそ 300 の島々が存在する海のまちでもある。街並みはさまざまな歴史的な建築様式が混在する一方で、marimekko や iittala など有名なデザインブランドもあり、若手のデザイナーにも人気のおしゃれなまちとしても有名である。気候は海流の影響によりほかの同緯度の地域よりも暖かい。

フィンランドではサウナが重要な要素で、国内に 330 万箇所程度存在するとヘルシンキの公式ガイドブックに記載されており、全国民が同時にサウナに入ることができると言われている。世界中で唯一使用されているフィンランド語がサウナ。最近のサウナはプライベートのものが主流だが、ヘルシンキのような大都市にはまだ公共のサウナが残されている。（ヘルシンキには 20 の公共のサウナ



ヘルシンキの街並み ©Jussi Hellsten
出典：Visit Helsinki (<http://www.jussihellsten.com>)

が存在している。)

市民性は誠実で、犯罪率・失業率も低く、例えば、リーダーズ・ダイジェスト社がわざと財布を 12 個落として、どれだけの数が返ってくるかという実験を世界 16 都市で行ったところ、11 個が返ってくるとい



ヘルシンキのサウナ ©Jussi Hellsten
出典：Visit Helsinki (<http://www.jussihellsten.com>)

う素晴らしい結果を残し、最も誠実な都市と評価された。

住みやすいまちに選ばれた主な理由は、このような地理的要因や市民性などに加え、フィンランド特有の充実した子育て支援制度、教育制度、男女平等政策などにあるのではないだろうか。全体的に税率は高めに設定されているが、国民が、税金がしっかり還元されていると感じることができる制度が揃っている。

子育て支援制度について

フィンランドにはネウボラ (neuvola) という子育て全般に関してサポートする施設が全地方自治体に存在し、妊娠の予兆があればまずネウボラへ健診に行く。健



ネウボラのイメージ ©Riitta Supperi
出典：Finland Image Bank (<http://image.finland.fi>)

診は無料で、医療的なチェックだけでなく、保健師や助産師などの子育てに関するプロからアドバイスも



2016年の育児パッケージ
©Kela_Annika Söderblom
出典：Finland Image Bank
(<http://image.finland.fi>)

ら、出産に関することから家庭に関することまでさまざまなことを相談することができる。また担当制になっているため、同じ担当者が妊娠期から子どもが小学生になるまで継続的にサポートを行う。すでに日本のいくつかの地方自治体では、ネウボラを参考にした子育ての包括的支援拠点施設の導入が始まっている。

ネウボラのほかにも子育てに関するさまざまな社会保障制度が充実している。まず、出産に際しフィンランド社会保険庁事務所から母親手当が支給される。手当として育児に関するグッズが約50点入っている育児パッケージ、または140ユーロの現金支給を選択することができる。このパッケージの箱は子どもの最初のベッドとして利用することもでき、パッケージにはマットレスや羽毛布団なども含まれ、ほとんどの家庭はこのパッケージを選択する。このような約50点のアイテムは140ユーロで購入することはできないであろう。

休業制度も充実しており、産前50日から取得することができる母親休業、母親が休業している場合でも3週間取得可能な父親休業（母親が休業を終了した場合、さらに延長可能）、母親が母親休業を終了後取得することができる親休業があり、これらは有給の休業である。父親休業の取得率は8割を超えている。さらにこれらの休業を取得した後も、雇用を維持しながら子どもが3歳

になるまで無給休業を継続する権利が付与されている。

児童手当は17歳未満全員に月額で支給される。(第1子：月額95.75ユーロ、第2子：105.8ユーロ、第3子：135.01ユーロ、ひとり親加算：一人につき48.55ユーロ)

保育制度について

フィンランドの地方自治体は法律によって保育場所を24時間確保する責任があり、夜間保育や特別支援が必要な子どもたちにも安価で良質なサービスを提供する義務を負っている。保育の利用申込みは4か月前までに行う必要があるが、仕事や就学などの理由により急遽保育の利用が必要になった場合、地方自治体は申込みから2週間以内にサービスを確保することが政令によって定められている。保育の利用者の90%以上はこうした地方自治体の公的保育を利用している。さらに、全日保育は最長10時間利用可能。2015年からは小学校入学前の就学前教育が義務となり、授業料も無料である。

教育制度について

学力が高いことで有名なフィンランドは、職業や社会的地位などに関わらず平等な教育機会を全市民に与えている。全ての子どもが7歳から16歳まで義務教育を無料で受けることができ、教材や給食も無料である。高等学校や職業訓練学校（高等学校へ進学しない生徒のほとんどが選択）および大学並びにポリテクニク（応用科学大学）では、教材を除き授業料は無料である。

おわりに

昨今、日本では保育園の入所に関しての論議がなされているところであるが、フィンランドの政策を参考に日本の子育て制度を向上することができればと思う。

5

「世界一住みよい都市」を目指すオークランド市の長期計画

(一財)自治体国際化協会シドニー事務所 所長補佐 小松 俊也 (東京都派遣)

オセアニア最大規模の自治体 —オークランド市

ニュージーランド北部に位置するオークランド市は

2016年のエコノミスト・インテリジェンス・ユニットの「世界で最も住みやすい都市ランキング」において世界8位にランクインしている。1989年から2010年にかけて、オークランド地域には複数の自治体および広

域行政体が混在していたが、2010年にそれらの自治体が合併し、オークランド市はオセアニア地域で最大規模の予算・職員数を抱える自治体となった。



YouTubeで「オークランド・プラン」の概要を説明

合併時にオークランド市長に当選したレン・ブラウン市長は「オークランドを世界一住みよい都市とする」ビジョンを掲げ、その目標の下、2012年に2040年までの30年計画「オークランド・プラン」が発表された。この「オークランド・プラン」では長期改革の土壌を作るための最初の10年間で特に重要であるとされ、また3年ごとに目標の再確認、6年ごとに進捗状況を踏まえた評価を行っていくこととしている。プランは6か国語でのウェブページへの掲載に加え、概要を説明した動画がYouTubeで配信されている。

「世界一住みよい都市」を目指す「オークランド・プラン」

「オークランド・プラン」では、市を「世界一住みよい都市」にするための政策として、以下の6つの改革策を掲げている。

- (1) 子ども・若者の将来性を高める。
- (2) 環境対策、緑化を推進する。
- (3) 公共交通網を1つのネットワークに統合する（各公共交通機関を効率的に乗り継げるようにする）。
- (4) 都市部の居住の質を改善する。
- (5) 居住者の需要に注目し、生活水準を高める。
- (6) マオリ（先住民）の社会的、経済的な豊かさを向上させる。

これらのうち、本誌では主に都市計画に関するものに焦点を当ててオークランド市の政策を説明する。

オークランド市では約150万人の住民のうち、約140万人が都市部で生活している。今後、2040年までに約100万人の人口増加が見込まれる中でも、市は質の高い「コンパクトシティ」の形成を目指している。コンパクトなまちづくりでは中心市街地（City Centre。都市部の中でも特に都市機能が集中した地域）の人口密度を高めることにもなるが、市は人口密度の上昇が生産性の向上や経済

成長、既存インフラの効率的な利用、環境に及ぼす影響の軽減、社会・文化の活性化などにつながるとしている。

オークランド大学建築・都市計画学部のエロール・ハーホフ教授によれば、かつては都市部の中でも中心市街地内にはほとんど住居はなかったが、この20年間で中心市街地の住居に特に増加の傾向が見られるという。その一例として、中心市街地臨海部のウィンヤード地区（Wynyard Quarter）において進められている、居住地化のための再開発が挙げられる。

コンパクトなまちを維持するため、「オークランド・プラン」では都市部と非都市部の間の境界線（Rural Urban Boundary）を設定しているが、この境界線は現在の都市部の地域よりもかなり広く設定されており、段階的に都市部の範囲が拡大することで、2040年にこの境界線に達するものとされている。都市部を拡大させながらも、2010年時点の境界線を基準とした居住地拡大計画を策定することで、増加する住居の60～70%を2010年時点の都市部の地域内に収めるなど、中心地域の人口密度を高めていく。



居住地としての再開発が進むウィンヤード地区



中心市街地に隣接した75haの公園、オークランド・ドメインではスポーツが盛んに行われている



人々がくつろげるスペースを設けた臨海地域

コンパクトで住みやすいオークランドを作るためには交通政策も重要となる。オークランド市はニュージーランド国内では最も鉄道・バス・フェリーの公共交通網が整備されているが、住みやすさの向上のためには更なる拡充が求められる。そのため、市は公共交通機関の利用促進、環境保全・健康増進のためのウォーキング・サイクリングの促進を行うとともに、2040年までに市内鉄道（City Rail Link）の拡張・増線・環状線化、都市部と空港を接続する鉄道の 신설などを進めていく。現在、市内では自動車の使用数が多く、交通渋滞を引き起こしているため、2012年時点で44回である一人当たりの公共交通年間利用回数を2040年までに100回にする。

住民の活動範囲を狭めるコンパクト化や公共交通機関の利用促進は自動車利用による温室効果ガスの排出量を減少させることにもつながる。これらの取り組みによって市は温室効果ガスの排出量を2040年までに1990年比で40%削減することを目標としている。

これらの取り組みに加え、「オークランド・プラン」

では芸術・文化振興、経済成長促進、歴史的建造物（ヘリテージ）保存など、あらゆる側面から「世界一住みよい都市」へのまちづくりを進めていく。

おわりに

オークランド市が「世界一住みよい都市」を目標として掲げてから7年、2010年から2014年まで「世界で最も住みやすい都市ランキング」で10位であったオークランド市は、2015年に9位、2016年に8位と徐々に順位を上げている。一方で、2016年のデモグラフィア社の不動産価格調査（Demographia International Housing Affordability Survey）において、オークランド市は世界で4番目に不動産価格の高騰が顕著な都市とされるなど、中心市街地にアクセスしやすい住居を購入しづらいという問題を抱えている。

急速な人口増加の続くオークランド市は日本の多くの自治体とは状況を異にするが、着実に「世界一住みよい都市」づくりを進めているオークランドの政策は、日本の自治体においても、まちづくりの参考とできるに違いない。

取材協力：

Dr Errol J Haarhoff, Professor of Architecture, School of Architecture and Planning, The University of Auckland.
Ms Jessica Etheridge, Specialist, Media-Public Affairs, Communication & Engagement, Auckland Council.

参考文献：

Auckland Council (2012), The Auckland Plan.
Auckland Council (2015), The Auckland Plan - Annual Implementation Update 2015.
Demographia (2016), 12th Annual Demographia International Housing Affordability Survey: 2016.
Mohammadzadeh, M. (2015), The Exigency of Making Auckland the World's Most Liveable City and its Detrimental Consequences.

6

シンガポールにおける「住みよさ」の創造

（一財）自治体国際化協会 シンガポール事務所 所長補佐 飛岡 克哉（宮崎市派遣）

英国の国際人材調査会社 ECA インターナショナルが発表している「駐在員にとって最も住みやすい都市ランキング」や香港上海銀行（HSBC）がまとめた「駐在員にとって住みやすい国ランキング」において世界第1位に選ばれるなど、シンガポールはビジネス拠点としてだけでなく、実際の暮らしやすさからも高い人気を

誇っている。その理由としては、英語が共通語であること、治安の良さや高い医療水準などの要因が挙げられるが、本誌では、ほかの国際都市と比べてシンガポールに特徴的と考えられる、都市交通政策や緑化・都市開発政策の観点から「住みよさ」を論じることとしたい。

世界に誇る陸上交通システム

シンガポールでは、1965年の建国後、都市部の深刻な交通渋滞、非効率な公共交通網、不十分なインフラなど、多くの発展途上国の大都市が抱える問題に直面していた。

しかしながら、人口密度の高いシンガポールにおいては、狭い国土ゆえ公共交通機関が生活面および環境面での持続可能な都市としての基礎となると考え、自動車保有および都心部への流入を規制する政策を展開するとともに、バス、MRT (Mass Rapid Transit、日本の地下鉄に相当) などの公共交通網の整備および利用を促進してきた。それにより、今日では世界に誇る陸上交通システムを構築し、住みよいまちづくりを進めている。

交通渋滞緩和政策

政府が実施している主な取り組みとして、自動車の総数を制限することを目的とした車両割当制度 (VQS) および車両が都心部や特定の混雑区間に進入する際に課金する電子道路課金 (ERP) 制度の二つが挙げられる。

VQS は、渋滞の原因となる車両台数の増加を制限するために、新規登録する年間車両台数を政府が決定するものである。購入希望者は毎月実施されるオークションに参加して車両取得権利証 (COE、10年間有効) を取得する必要がある。2014年のCOEの平均落札価格は、排気量1,600CC以下の車でS\$67,675 (約540万円)、同1,600CCを超えるものでS\$73,282 (約586万円) と高額である。自動車購入希望者は車両価格に加え輸入関税やCOEなども支払うことになるため、シンガポールで自動車を取得することの困難さがうかがい知れる。

ERPは、道路の通行料金を自動的に徴収する制度のことで、運転手は通過料の支払いを避けるため、別のルートを選択することも少なくないことから、狙いどおり市街地などの交通渋滞の解消・緩和に一役買っている。

安価で便利なバス、MRTなどの交通網の整備

シンガポールでは、狭い国土を十分に生かした交通インフラの整備を行っており、中でも、バスやMRTなどの公共交通網は、国内どこに行くにも低料金に抑えられ、快適な国民の足として定着している。

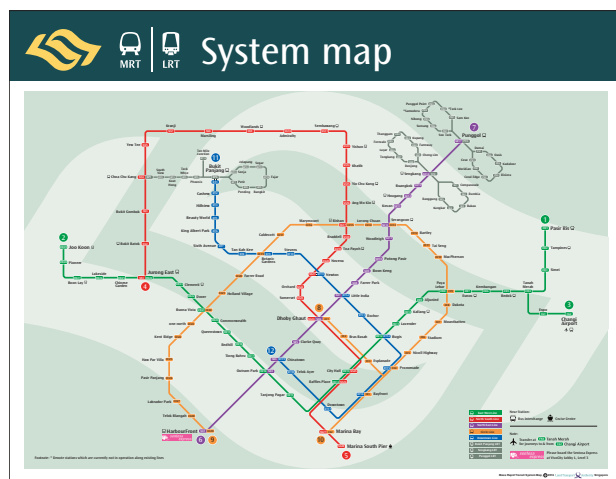
バスの路線は300を超え、バスで行けない所はないと言われるほど生活の足として定着しており、1日あたり380万人を超える利用がある。国内の75%以上の住宅は、支線路線のバス停から300m以内にあり、きめ細や

かな運行サービスが行われていることも手伝って、バスは国内で最も利用されている公共交通機関となっている。

また、鉄道には、都心と郊外を結ぶMRTと、郊外住宅地内を巡回するLRT (Light Rail Transit、モノレール) の2種類が存在し、現在は1日あたり約300万人が利用している。政府は、通勤ラッシュ時の混雑緩和のため、MRTの早朝の運賃無料化を2013年6月から実施。平日午前7時45分以前に中心部にある18の駅の改札を出た乗客の運賃を無料にするとともに、平日午前7時45分から8時の間についても、運賃を最大0.55ドル (約40円) 割り引いている。この取り組み導入以降、ピーク時の乗客数は以前と比べ7%程度減少した。

このように、シンガポールでは、国民の自動車保有に対して高いハードルを設ける一方で、利便性の高い公共交通サービスを十分に提供することで、自動車がなくても快適に暮らすことのできる国づくりを進めている。

さらに、近年では、中心市街地の一部において自動車の進入の一定時間禁止 (カーフリーサンデー) を試験的に導入。自動車を気にせず自由かつ安全にサイクリングやジョギングなどをまちなかで楽しむことができるようにするとともに、地区内の広場ではヨガイベントや子ども向けミニサッカー大会などの各種スポーツ行事を開催するなど、国民の健康づくりとあわせた住みよい社会づくりを推し進めている。



MRT・LRT 路線図

出典：Land Transport Authority

(<https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/mrt-and-lrt-trains/train-system-map.html>)

緑に囲まれた都市づくり

シンガポールにおける緑化政策のはじまりは、マレー

シア連邦下の自治政府時代の1963年に当時のリー・クワン・ユー首相が提唱した植樹キャンペーンである。独立後の1967年には、「Garden City（緑の都市）」政策が発表され、住民にとっての住みよさの向上のみならず、緑化がもたらす「安心・快適・清潔」のイメージを高めて海外投資家や観光客を惹きつけ、国際競争力を高めることを目的としていた。2011年からは「City in a Garden（緑に囲まれた都市）」を新たな目標に掲げ、都市公園の再生による街並みの活性化や都市環境での自然動植物との共生を重点項目として取り組んでいる。

現在、シンガポールには350以上の都市公園があり、地域住民の日常生活の憩いの場となっているが、緑地スペースのさらなる拡大と住民が緑と触れ合う機会を増大させることを目的に、公園間を快適かつ安全にジョギングやサイクリングができるよう街路樹と遊歩道などで結ぶ緑のネットワーク「パーク・コネクター・ネットワーク」の整備が進められている。2015年時点では全長302kmが整備され、2030年までに400kmの整備を完了することを目標としている。

緑化推進の中心的役割を担う国立公園庁（NParks）は、100万本以上の街路樹に対して植樹の段階から樹木ごとにIDを割り当て、樹木の種類、位置、樹齢、樹木検査の履歴などを記録し「地理情報システム」に登録。データ化することで効率的な管理を可能としている。また、主要道路沿いは12か月毎、補助道路沿いは24か月毎に検査されており、さらに道路沿いや住宅地にある樹木に対しては剪定の必要があるかどうかを確認するため、四半期毎に定期的なチェックが行われている。熱帯気候のシンガポールでは植物の成長が早いので、頻繁に

街路樹の剪定作業が行われ、刈り取られた枝は、鶏糞と混ぜ合わせて肥料として再利用されるなどしている。

住みよさを実現させる土地利用計画

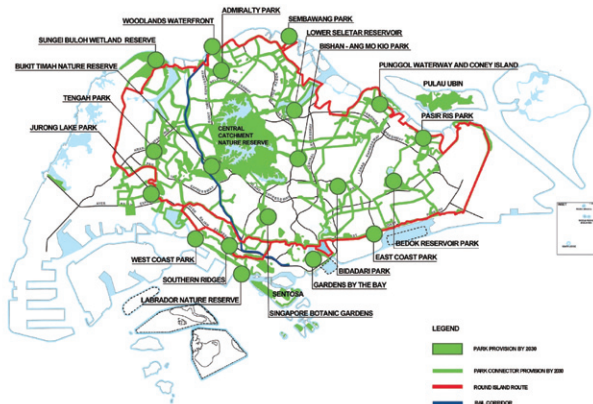
2013年、「全ての国民のために良質な住環境を」というコンセプトの元、土地利用計画が示された。計画では、住宅提供、公園へのアクセス、公共交通機関の充実、ビジネス環境、住空間や地下空間の有効活用の戦略が掲げられ、2030年までの明確な数値目標も設定されている。当該計画に示されている主な目標は、以下のとおりである。

- ・2030年の人口推計（外国人含む）に基づく計画的な住宅整備
- ・公園緑地を増やし、2030年までには85%の世帯が公園まで400m以内の範囲に居住
- ・鉄道路線を現在の2倍へ延伸
- ・国内各地に商業ビジネス拠点を整備し、職住近接の環境を実現
- ・高付加価値製造業（電子・バイオ医療品・精密機械等）や国際金融ビジネス拠点としての地位確保
- ・成長分野である港湾・航空分野のハブとしての世界的な地位を確固たるものとするための、港湾・空港の更なる開発

おわりに

以上、シンガポールの都市交通政策および緑化・都市開発政策について概要を紹介したが、いずれにも共通していることは、政府による外国人誘致を目指す戦略的な運営が住みよさを高めることに繋がっているということである。シンガポールは、限られた国土と乏しい資源という地政学的なハンディキャップを負っているために、経済発展を外国人や外国企業の誘致に求めるほかなく、積極的な外国人の受入れを行ってきた。近年、国内世論を受けた外国人の移住抑制政策が取られているとはいえ、依然として人口全体に占める外国人の割合は約40%と高い（2016年シンガポール政府調べ）。

シンガポールの住みよさは決して所与あるいは偶発的なものではなく、政府の生き残りをかけた国づくりの賜物なのである。



パーク・コネクター・ネットワーク
出典：Walk & Cycles Singapore
(<https://www.ura.gov.sg/ms/walkandcycle/about/pcn>)