

西オーストラリア州パース大都市圏の地域構造

林 上*

Abstract

As one of the most livable cities in the world, Perth, the capital city of the state of Western Australia, has been attracting a lot of immigrants and tourists from many corners of the world. The reason why so many people come to Perth can be explained by the city's natural and environmental conditions as well as its socio-economic conditions. Perth has a Mediterranean climate with hot dry summer and cool wet winter. It is located in the middle of the land blessed with a variety of rich mineral deposit such as iron ore, gold, alumina, and so on. The city's advanced transportation infrastructure consisting of not only the highway system but also the railway and bus network supplies local people with reliable and convenient transport services. With the continuous inflow of people from overseas and other regions of the country, the population of this metropolitan region has constantly increased. Its population distribution pattern indicates that its citizens tend to choose to own their houses which are suitable to them according to their socio-economic attributes such as income, occupation, ethnicity, and so on. There exists a great deal of difference between wealthy areas close to the CBD and poor areas where aborigines live. Multiple views are required to attain not superficial but total understanding of this metropolitan region characterized by a complex variety of socio-economic factors.

Key words: metropolitan region, socio-economic attribute, population, industry

はじめに

世界でもっとも生活しやすい都市はどこかをめぐって議論が行われることがある。たいいていの場合、気候、交通条件、社会サービス、治安などに関する資料を集め、それらを得点化して序列を明らかにする方法がとられる。比較方法の客観性、妥当性に問題がないとはいいきれないが、ともかくも暮らしやすさの都市別ランクが決定され報じられる。そこで気づくのは、上位都市にはなぜかオーストラリアとカナダの都市が集中しているという事実である。たとえば雑誌 The Economist の調査¹⁾によれば、2011年の場合、オーストラリアからは

* 人文学部教授—都市経済地理学

第1位のメルボルンに始まり、シドニー（第6位）、パース（第8位）、アデレード（第9位）の4都市がベストテンに名を連ねている。カナダからは、第3位のバンクーバー以下、トロント（第4位）、カルガリー（第5位）が食い込んでいる。第10位のオークランドはニュージーランドであるが、同じオセアニアの都市である。ほかには、ウィーン（第2位）、ヘルシンキ（第7位）がランクインしているだけである。

かりにこうした結果の信憑性に疑問を挟まないとしたら、この結果をどのように受け止めたらよいのであろうか。オーストラリアとカナダには、何か共通の秘密が隠されているとしか考えられない。ニュージーランドを含め、これら3国はいずれもアングロサクソンすなわちイギリスが植民地として開拓した国である。イギリスが植民地化に取りかかったが、途中で戦争を交え独立を許してしまったアメリカ合衆国と、これら3国は植民地化後、歩んできた歴史が違っている。とすれば、母国イギリスに楯突くことなく、平和裏に建国したこれら3国の国づくりに、暮らしやすい都市を生み出す秘訣があるのかもしれない。

筆者はこれまで海外の都市の中ではカナダの都市を中心に地域研究を行ってきた。バンクーバーやトロントには幾度も訪れ、トロントには1年間、暮らした経験もある。たしかに、隣国アメリカに比べると、公共交通も発達しており治安も全般に良いような気がする。図書館など非常に利用しやすく、行き届いた社会サービスが提供されている。しかし反面、税率は高く、都市に刺激があまりないといった点は、とくに日本から訪れた旅行者などにとっては物足りなく感じられるかもしれない。残念ながらオーストラリアには長期にわたって滞在したことはないが、どことなくカナダの都市に似ているところがある。根底にはイギリス文化の影響があり、ともにイギリス式の考え方を新大陸に持ち込んだ点が共通している。国土面積が広いこと、天然資源に恵まれていること、人口が少ないことなど、2つの国の間には類似の要素が少なくない。

本稿はオーストラリアのキャピタルシティのひとつであるパースを取り上げ、この大都市圏の社会経済構造について検討することを目的とする。キャピタルシティとは、オーストラリアの6つの州の各州都のことである。これもカナダと同様、連邦制を採用しているオーストラリアの州都は、単に州議会のある都市というだけでなく、州を経済的にも文化的にも代表する都市である。西オーストラリア州の州都パースは、この州が国土の西側にあり、しかもパースそれ自体がインド洋に面して西の端に位置することから、東部や南東部の他のキャピタルシティとは距離的に離れて存在する（図1）。カナダでいえば、太平洋に面したブリティッシュコロンビア州のバンクーバーと似た地理的位置にある。鉄鉱石をはじめとする天然資源や、近年、人気が高まっている観光資源が、都市を支えているという点でも、バンクーバーとの間に類似性がみとめられる。カナダあるいはバンクーバーとの比較を多少意識しながら、パース大都市圏の社会経済構造について考えることにしたい。

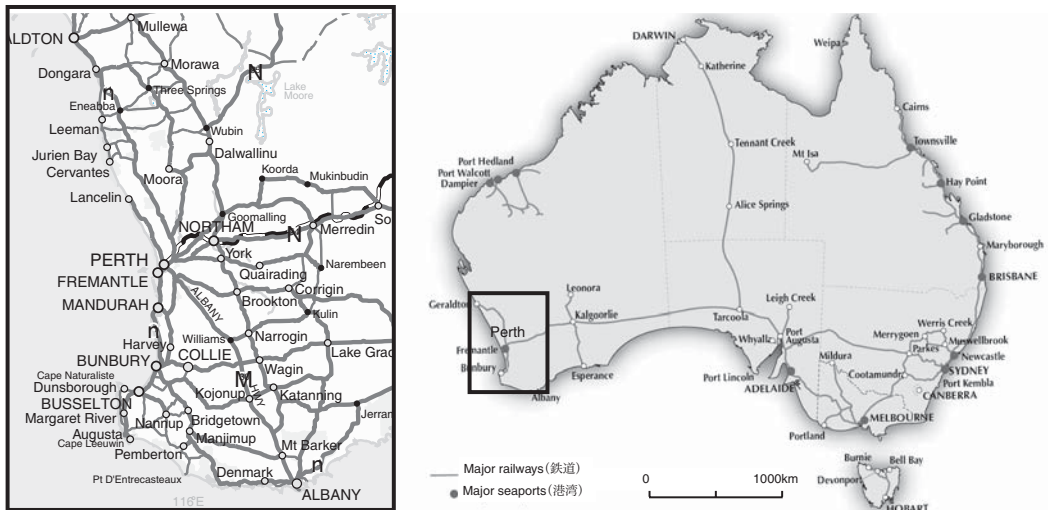


図1 オーストラリアの主な鉄道・港湾とパース周辺のハイウエー

出典：Western Australian Land Information Authority, 2010, Travellers Atlas Western Australia ならびに Australian Railway Association, 2003, ARA Yearbook による。

I パースの位置・自然条件と大都市圏・港湾機能

1. 位置と自然条件, 初期の地域開発

パースの数値的位置は、南緯31度57分、東経115度51分である。日本とは逆の南半球にあるが、赤道からの距離すなわち緯度でいえば鹿児島とほぼ同じくらいの位置にあるといえる。経度は北京と同じくらいであるため、日本との時差は－1時間である。気候は地中海式気候区に属しており、1年を通して温暖である。夏の最高気温は29℃程度、冬は最低でも10℃くらいにしかならない。年間降水量は900mm前後であり、冬に当たる6月～8月が比較的多く月間100mmを超える。冬場に降水量が多いのは地中海式気候の特徴であり、夏はほとんど雨が降らない。地元で「フリマントルの医者 (The Fremantle Doctor)」と呼ばれる南西方向からの海風が夏の暑さを和らげてくれる。この海風の原因は海側と陸側の温度差であり、夏季は陸側が熱せられて暑くなるため相対的に冷涼な海側から風が吹くのである。この海風はパースから100kmほど東に位置するヨーク付近にまで達する。

フリマントルは、この地に最初に訪れたイギリス人の船長の名に因むが、この風がフリマントルの医者と呼ばれるのは、フリマントルの歴史と関係がある。植民地時代、フリマントルの少し南のキャサリンポイント (Catherine Point) に火葬場があり、病死した人々を火葬した。そのときに出る悪臭がフリマントルとその周辺に住む人々を悩ませた。しかし、この海風がその悪臭を吹き飛ばしてくれたので、住民たちは感謝の意を込めてこのように呼ん

なのである。正午から午後3時頃までの間に吹き始め夕方近くまで続くが、ときには猛烈な風となるため、海岸付近にいる観光客はびっくりすることも少なくない。

パースに州都を定める西オーストラリア州は、国土全体の3分の1近くを占める広い面積をもった州である。ロシアのサハ共和国について世界で2番目に広い行政区ともいわれるが、これほど広い大陸的領域が行政区になっているところは、世界中を探しても見当たらない。その西オーストラリア州の中にあって唯一人口がまとまって存在するのが、州都パースを中心とするスワンランドである（Statham, 1991）。ここは北東から南西に向けて流れるスワン川の流域低地に相当しており、西端はインド洋に面する砂丘によって縁取られている。低地のためスワン川は蛇行を繰り返しながら流れており、下流部のパース付近では大きな湖のような水域を生み出している。インド洋に注ぎ出る河口付近で再び川幅は細くなるため、スワン川は蛇が蛙を飲み込んだような形状を示している。実際、スワン川の流域をデザインした図柄には、この蛇がモチーフに使われている。それほど蛇行が印象的な流域なのである。

イギリス人がこの地に植民地を築き始めた頃、地中海式気候のもとでの農業生産と、内陸で産する金鉱石の採掘が人々の生活を支えた（Beer et al., 2003）。農民は野生の大地を切り開いて耕地に変え、そこでヨーロッパから持ち込んだ農業を試した。道路が不十分だったため河川が交通手段として利用された。このため、川辺へのアクセスを重視した細長く区割りした土地区画が初期の頃は採用された。移民の増加とともに内陸部の開発が進み、やがて人口が集まった地域にタウンシップが生まれた。農業は小麦を中心とする穀物栽培と羊や牛などの家畜飼育を主体とするものであった。20世紀に入ると羊毛が国際的商品として取引されるようになり、農業経営の方向性を決定づけた。その後、食用を目的とした牧畜や酪農が加わり、農業の生産スタイルが決まっていたのは、オーストラリアの他の地域と同じである。

一方、金鉱石をはじめとする鉱物資源の採掘に関しては、1890年代にパースから600kmほど東にあるカルグーリ（Kalgoorlie）付近で鉱脈が発見されたのが、鉱業開発の始まりである。海外から多くの労働者が金の採掘を夢見て集まってきた。1896年には狭軌鉄道がパースからカルグーリにまで届いたが、金鉱石をオーストラリア南部の港ポートオーガスタ（Port Augusta）まで運び出す標準軌の鉄道が開通するには、さらに20年ほど待たねばならなかった。ポートオーガスタまでの2,000kmの大半は砂漠地帯であった。カルグーリとパースの間が標準軌道の鉄道として完成したのは1968年のことであり、これ以降、パースはオーストラリア東部の諸地域と鉄道で結ばれることになった。

2. パースの都市形成と大都市圏の広がり

パースがイギリス人によって入植地として公式に認知されたのは、1829年のことである（Scott, 1933）。それ以前、この地域はオーストラリア原住民が狩猟や農業などで生活してき

た場所であり、現在より海水準が低かった時期にはパース沖合のロットネスト島（Rottnest Island）との間を原住民は徒歩で行き来していた。イギリス人の到来以前にオランダ人が立ち寄ったこともあったが、入植には適さない場所とみなされたため、手が付けられることはなかった。イギリスは当初、フランスがこの地に入り込むことを恐れ、オーストラリア南西端のキングジョージサウンド（現アルバニー）に基地を築いていた（Clarke, 2002）。その後、スワン川流域に入り、その植民拠点としてパースを選んだ。なおスワンは、この流域に繁殖していたブラックスワン（黒鳥）に由来しており、パースは初代入植長官の出身地であるスコットランドのパースシャイヤー（Perthshire）に因んだ命名である。

イギリスからやって来た植民者は原野を切り開いて農地につくり変え、集落を形成していった。当初、この地はサウスウェールズ州によって管理されたが、ほどなく1831年には準州になった。開拓を推し進めるには安い労働力を増やす必要があり、1885年以降、囚人をイギリスから連れてきて労働に就かせるようになった。1890年代になると内陸部で金鉱があいついで発見されたためゴールドラッシュが起こり、パースもその繁栄に与った（Powell, 1988）。農業や鉱業の発展とともに準州の経済的地位が向上したのを受けて、1900年に住民投票が行われた。連邦に加盟するか否かを問う投票である。東部の先進地域からは距離的に離れており、そこと連帯しようという意識は希薄であった。このため東部地域は鉄道を西へ向けて延伸するという条件を示し、この提案を受けて連邦に加わることにパースの人々は同意した。なお余談であるが、カナダが国土を西に向けて広げていくさい、まだイギリスの植民地であったブリティッシュコロンビアを引き入れるために鉄道を太平洋岸まで延伸するという条件を出して組み入れに成功したという歴史がある。国は違いが状況はよく似ている。国土の西の端に位置するパースの地理的孤立感は、その後も折に触れて顔を出す。1931年にはオーストラリアからの分離独立運動が起こったが、イギリス議会がこれを拒否するという一幕もあった。

パースの都市的中心は、スワン川の川幅が広がっている低地部の北側にある。このような地形はここが盆地状に窪んでいることを意味する。実際、この窪地状の地域が大都市圏のインナーエリアをかたちづくっており、これを取り囲むように環状のリングエリアがある（図2）。アウターエリアはもっとも外側の郊外部であり、インナーエリアから東方向におよそ50km行った先に境界線がある。北と南の郊外は都市中心部からそれぞれ70kmほど離れると境界線に至る。大都市圏はインド洋と東部の丘陵に挟まれるように、長方形のかたちをしている。東側の丘陵はパースヒルと呼ばれており、地質学的にはダーリング崖という一種の断層地形である。内陸部の安定地塊とその西側の低地の境界付近を南北方向に1,000kmにわたって延びている。当初は山脈と考えられていたが、実際には断層によってできた崖であることが後になって明らかにされた。

パース大都市圏は、西オーストラリア州の中にある9つのArea Consultative Committee (ACC) のうちのひとつである。州人口が230万人、うち160万人がパース大都市圏の人口で

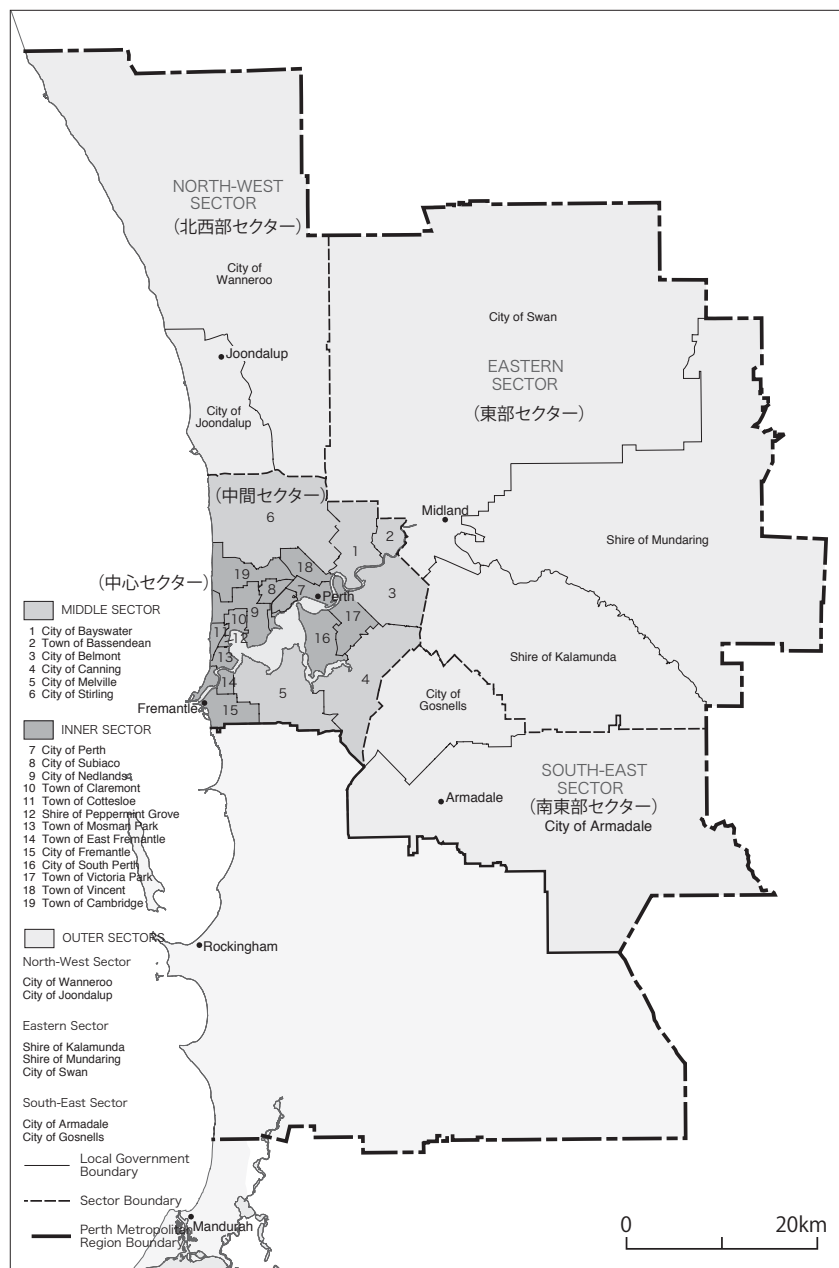


図2 パース大都市圏の行政区域

出典：Perth Area Consultative Committee (ACC)の資料による。

あることを考えると、このACCは西オーストラリアで唯一のまとまった都市地域といつてよい。ここに16の市、8つの町、それに3つの郡 (shire) がある。これらはいずれも自治体組織であり、それぞれ議会をもっている。インナーエリアには13の自治体があるが、いずれも面積は小さくパース市でさえ12.7km² (人口は17,955人) にすぎない。したがってパー

スと呼ぶ場合、注意が必要であり、それがパース大都市圏のことかパース市のことか、区別していう必要がある。このことは、連邦国家オーストラリアでは州の政治的力が大きいことを意味しており、小さな面積しかもたない市はきわめてローカルな存在にすぎない。しかしその一方、たとえばアウターエリアにあるスワン市の面積は1,043km²と広く、人口も112,960人を数える。ここでは広大な市域を対象とした行政が行われている。

3. パースの外港として機能するフリマントル

パースの都市発展を語るとき、フリマントル港との関係に触れないわけにはいかない。オーストラリアの主要都市とりわけキャピタルシティは、臨海部に位置している。アメリカ、カナダ、オーストラリアなど新大陸の都市形成が海外からの働きかけ、すなわち外的営力によって推し進められたというのは定説である。北アメリカの場合は臨海部の都市から内陸部の都市へと、開拓の進展とともに発展が引き継がれていった。しかし内陸部に広大な砂漠が広がっているオーストラリアでは、内陸側で集落を発展させるのは容易ではなかった。このため主要都市は港湾都市であり、海上交通に便利な場所が都市の立地点として選ばれた。パースも広い意味では港湾都市であるが、実際にはスワン川の河口に建設されたフリマントルがもっぱら港としての機能を果たしてきた(Surhone et al., 2011)。フリマントルはパース大都市圏の一部ではあるが、行政的にはパースとは別の組織である。

水上交通がパースと外部の世界を結ぶ唯一の交通手段であった頃、フリマントルはパースへ出入りする人やモノの玄関口としての役割を果たした。インド洋からスワン川を遡上する船舶が小さかった頃は問題はなかったが、船が大きくなるにつれて河口部での出入りが難しくなった。一帯は石灰岩の河床で浅瀬が多く、船舶の航行を阻んでいたからである。アイルランド生まれの土木技師オッコナー (O'Connor, C.Y.) が港湾整備の工事を任せられ、1897年に工事が完成してフリマントル港は近代的港湾として開港した。工事は技術的困難をとまなうものであったが、工事費調達の面でも問題があり、長年、工事は未着工であった。しかし、1890年代に到来したゴールドラッシュで財政的見通しがつき、工事が推し進められたという経緯がある。港湾建設事業の立て役者としてオッコナーの業績は語り継がれており、フリマントルのポートオーソリティの横に銅像が建てられた。

農業、鉱業が現在でもパース大都市圏とその周辺の基盤的産業であることを考えると、これらの資源を海外に持ち出す港湾機能の重要性は強調して余りあるものがある。実際には輸出だけでなく、大都市圏の人々の生活に欠かせない物資がこの港湾で荷揚げされる。つまりフリマントルは国際的な物流面でパース大都市圏を支えているといえる。こうした役割は国際航空の便が今日ほど発達していなかった20世紀前半から1960年代頃まで、現在以上に重要であった。古くは1900年にイギリスが南アフリカで戦ったボーア戦争のさいに、兵士をフリマントル港から送り出した。西オーストラリアにやって来る海外からの移民は、この港

から上陸していった。海外旅行を楽しむ時代になって、フリマントルは観光客の乗船・下船の港としても機能した。都市の歴史からいえば、パースよりフリマントルの方が古く、港湾都市として形成されたこの町には歴史的建造物が多く残されている。

II 交通基盤と公共交通・通勤時交通の地域性

1. 大都市圏の交通を担うハイウェイ・鉄道・バス

パース大都市圏の道路網は、3つのフリーウェイと13のハイウェイによってその基本が出来上がっている（図3）。このうちフリーウェイは、北方のジュンダラップ（Joondalup）からパースに至るミッチェル・フリーウェイ、パースから南下してバルディビス（Baldvis）に向かうクウィンアーナ・フリーウェイ、そしてウエストパースと東のリバーデール（Riverdale）を結ぶグラハムファーマー・フリーウェイの各路線である。最後のグラハムファーマー・フリーウェイは、混雑する都心部道路のバイパスの役目を果たしており、都心部の北を1.6kmのトンネルが走っている。フリーウェイはすべて無料であり、自動車交通の利便性はきわめて高い。ただしスワン川の川幅の広いところが多いため、その部分は道路交通で移動することができない。川のほかに湖が市街地内の各所にあるため、これもまた交通の障害になっている。

大都市圏の主要な交通手段は自動車であるが、自動車だけで移動のすべてを満足することはできない。このため鉄道、バス、フェリーが市民の公共的な交通手段として活躍している。最初の鉄道は1851年にフリマントルからパースまで開通した。その後、パースからギルドフォール（Guildhall）、アーマデール（Armadale）に向けて鉄道は延伸された。現在、大都市圏中心部に位置するパースと郊外を連絡する鉄道が6路線ある。時計回りにミッドランド（Midland）、ソーンリー（Thornlie）、アーマデール、マンジュラ（Mandurah）、フリマントル（Fremantle）、クラークソン（Clarkson）がそれぞれ郊外の終着駅になっている。この鉄道とバス、フェリーの交通事業は1986年に整理統合され、大都市交通トラスト（Metropolitan Transport Trust: MTT）の管理下に入った。このとき、パースの公共交通はトランスパース（Transperth）という統一名で呼ばれるようになった。ただしMTTが運営したのはバス、フェリーであり、鉄道は西オーストラリア政府がウエストレイルの名称で運営した。しかしその後、経営方法が見直され、1994年から1998年にかけて、バス、フェリー事業の保有は公的のままとするが実際の運営は民間企業によって行われるようになった。

都心から郊外に向かう鉄道がディーゼルから鉄道に変わったのは、1990年代初めである。1991年10月のアーマデール線が最初で、フリマントル線、ミッドランド線がこれに続いて電化された。都心から北へ向かうジュンダラップ線の建設は比較的新しく、1993年にカ



図3 パース大都市圏中心部の道路網

出典：Western Australian Land Information Authority, 2010, Metropolitan Arterial Roads, Perth, Western Australia による。

ランビーン（Currambine）まで、2005年になって終着駅のクラークソンまでが完成した。これらの路線はすべて狭軌であり、全部で70カ所の駅がある。鉄道の始発は午前5時からで、ウィークデーは午前0時まで、土曜、日曜は午前2時まで運行される。鉄道の運行頻度は、午後7時30分までは2～15分間隔、それを過ぎると30分間隔になる。2005年の場合、年間の乗客数は3,265.2万人であった。2007/08年は4,263.6万人、2008/09年は5,475.0万人に増加しており、好調な経営が続いている。

トランスパースのバス・サービスは、大きく分けて4つのタイプに分けられる。ひとつは郊外の住宅地から主要な鉄道駅もしくはバスターミナルまで乗客を運ぶサービスである。利用者は鉄道駅で鉄道に乗り換えるか、あるいはバスターミナルで別方向へ行くバスに乗り換える。2番目は、パースの都心部と直接結びついているバス・サービスである。3番目は郊外と郊外を相互に連絡しあうバス、そして最後はスクールバスと観光など特別の目的で運行されるバスである。運行頻度の多い路線では、平日は早朝5時の始発から深夜まで4～15分間隔で運行される。週末は30分間隔に減らされる。運行本数の少ない路線では、間隔は10～60分といくぶん長くなる。鉄道とバスの連絡には配慮がなされており、鉄道の到着時間に合わせたダイヤが組まれている。

郊外を横方向に走るバスはサークルルート・バスと呼ばれており、鉄道駅、ショッピングセンター、大学、学校、フリマントル港などの間を連絡している。平日は5～15分間隔、週末は10～30分間隔で運行されている。大都市圏内のバス・サービスの中で特筆されるのは、パース、ジュンダラップ、フリマントルの3カ所で無料バスが運行されていることである。このバスは愛称がCAT（Central Area Transit）といい、CATすなわちネコの図柄をデザインしたバスが毎日、多くの乗客を乗せて走っている。パースの場合、Red CAT, Yellow CAT, Blue CATの3路線があり、それぞれパース市内の南東、北東、北と都心の間を走行している。ジュンダラップでは、都心部を時計回りと反時計回りに走るルート、フリマントルでは都心を巡回するルートがある。

最後にトランスパースによるフェリー・サービスは、パース中心部のバラック通とスワン川を挟んで向かい側にあるサウスパース（South Perth）の間を結ぶ水上交通である。主な利用は通勤であり、その他ではサウスパースにある動物園に向かう観光客が利用する。ラッシュ時には15分おき、通常は1時間に2便の運行である。

2. 大都市圏内の公共交通の利用と評価

トランスパースの鉄道料金は、距離に比例するゾーン運賃システムにしたがって決められている。最低料金は初乗り駅から2駅目までで、この区間はセクションセクターと呼ばれる。ここを過ぎるとゾーン1、ゾーン2、ゾーン3のように距離帯が長くなり料金が高くなる。都心部のパースを中心とした場合、もっとも遠いゾーンはゾーン8である。ちなみにゾーン1の料金は3.7オーストラリア・ドル（1ドル85円で換算して315円）である。特徴的なのは、チケットに時間制限と乗換制が組み込まれている点である。1～4ゾーンであれば2時間30分の間に同一ゾーン内の鉄道、バス、フェリーの乗り換えが自由にできる。同様に5～6ゾーンのチケットなら3時間30分以内の範囲で他の交通機関への乗り換えができる。パースでも日本と同じように普通のチケットとは別にカード利用が浸透しており、スマートライダーと呼ばれるカードを購入して乗車すれば、通常の15%割引で利用すること

ができる。

公共交通の充実は都市の利便性向上にとって不可欠である。トランスパースの鉄道利用者は過去6年間、連続して増加している。2007/08年から2008/09年にかけて大きく増加したのは2007年にパースの都心部と南西部郊外のマンジュラを連絡する新線が完成したためと思われる。1km当たり乗客数は2006/07年の4.25人が2007/08年には3.51人へと減少したが、その後は回復に転じた。しかし2009/10年は3.46人へと大きく減ってしまった。一方、バス利用者は2005/06年以降、順調に増加しており、2009/10年は7,480万人を記録した。バスの1km当たり乗客数はわずかではあるが増える傾向にあり、住民の身近な足として利用されていることがうかがわれる。フェリーの利用者は年間46万人程度であり、輸送分担率は小さい。しかも、近年は利用者が減る傾向にある。

鉄道やバスなどの公共交通の利便性は、交通サービスの提供側と利用側の双方の評価によって決まる。いくら交通事業者が良いサービスを提供していると思っていなくても、利用者が実際にそのように感じていなかったら評価は高まらない。この点に関して、トランスパースの年次報告書（2010/2011年版）²⁾は、住民のうち80%以上は交通アクセスに恵まれた範囲内に住んでいるとしている。その範囲とは、鉄道、バスが1時間に最低3本すなわち20分間隔で運行されている駅やバス停から500m以内のことである。2006/07年の包摂率は74.0%であったが、2008/09年には81.1%になり、その翌年には82.9%にまで上昇した。こうした客観的数字に対して、トランスパースの利用者の交通サービスに対する満足度は、実際、高いといってよい。すなわち鉄道の場合、2010年は93.0%が満足と答えており、とくに近年は満足度が高まっている。バスはやや満足度が低く、2010年は満足した人の割合は81.0%であった。経年変化はほとんどない。

3. 通勤時の交通利用と大都市圏内の就業地

トランスパースの公共交通に対する市民の評判はそれほど悪くない。100人中80人までが鉄道駅やバスの停留所までそれほど遠くないところに住んでいるという事実が、こうした評価が生まれる背景になっている。では実際に、大都市圏の中のどのあたりで公共交通はよく利用されているのであろうか。通勤時に鉄道、バス、フェリーの公共交通を利用している割合を調査したオーストラリア政府のセンサス統計³⁾によれば、この利用率が17%を上回っているのはパース市とその東のビクトリアパークである（図4①）。これらに連なる3~4の地区が14%を超えている。いずれにしても大都市圏の中心部である。これに加えてジューングラップとその北側の沿岸地区でも公共交通の利用率は11%を超えている。これらの地区を互いに連ねていくと、鉄道沿線地区に一致する。きわめて当然のことであるが、鉄道が利用できる地区で通勤時の公共交通利用が多い。

通勤時にもっとも多く利用されているのは自動車である。大都市圏のほぼ全域で自動車利

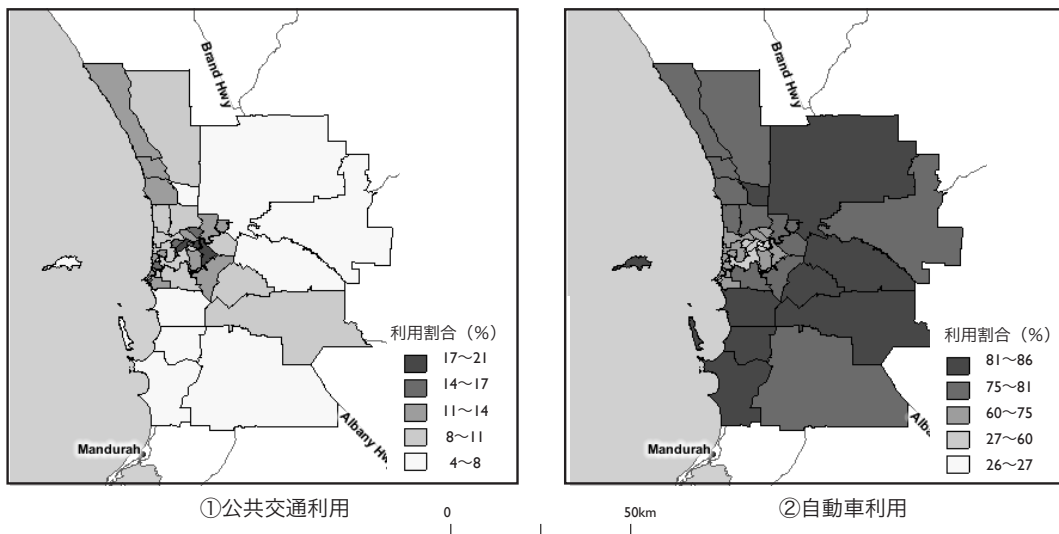


図4 パース大都市圏の通勤時利用交通手段の割合 (%)

出典：Australian Bureau of Statistics, 2006 Census MapStats by Location による。

用率は75%を超えている (図4②)。とくにフリマントルから南に延びるインド洋沿岸、スワン川の上流域、それにゴスネル (Gosnell)、アーマデルなど大都市圏南東部の地区では、自動車利用率が81%を超える。大都市圏の中心部から郊外に延びる鉄道の沿線で公共交通利用率が高くなるパターンは、多くの大都市圏で共通している。しかし海岸線と同じ方向に細長いかたちで市街化が進んできたパースでは、郊外から都心部までの距離が長い。都心部で就業する人口は12万人と推定されているが、これは大都市圏全体の18%に相当する。都心部にほぼ等しいパース市の人口はわずか1.2万人であり、単純に考えても昼間人口は夜間人口の10倍に近い。都心部で働くオフィスワーカーは、かなり遠方から通勤しているといえる。

都心部の就業人口12万人のうち8万人はパース市、残りの4万人がイーストパースとウエストパースである。都心部以外で就業人口が多いのはウエルシュプール/キューデール (Welshpool/Kewdale) 工業地区、オズボーンパーク (Osborne Park) 工業地区である。前者は都心部から6kmほど南東へ、後者は同じく都心部から8kmほど北西に行ったところにある。いずれも近くを鉄道が走っており、通勤時に利用することができる。人口密度の低い大都市圏の特徴として指摘できるのは、都心部以外に大きなセンターが見られないということである。就業人口が1.5万人ほどのフリマントルは港湾中心の運輸・流通センターであり、小売・サービス業が多く集積する中心地ではない。就業人口で見ると、都心部を除けば工業地区で比較的人口が多いというのが、この大都市圏の特徴である。公共交通利用の76%は都心部から半径15km圏内で発生しているという調査結果もある。こうしたことを総合して考えると、パース大都市圏は都心部に業務、商業、サービス業が集中する単核的な大都市

圏の構造に近いといえる。

III 人口から見た大都市圏の地域構造

1. 人口密度と近年における人口増加の動向

人口が164.2万人（2009年）のパース大都市圏の人口密度は1,213人/km²ときわめて低い。しかしこれは日本やヨーロッパなどの大都市圏と比較していえることであり、オーストラリアの都市の中でとくに低いわけではない。2,037人/km²のシドニー、1,566人/km²のメルボルンは例外として、アデレード、ニューカッスル、キャンベラなどはいずれも1,000人/km²程度である。パース大都市圏が人口面で他と比べて特徴的なのは海外出身者の割合と人口増加率がやや高い点である。全国では人口の27%およそ600万人が海外生まれであるが、パースの場合は3分の1が海外からの移住者である（図5①）。キャピタルシティ全体もほぼこれと同じくらいであるため、これは必ずしもパースだけが多いわけではない。中規模以下の都市では海外出身者比率は20%を下回っており、外国からの移住者は大都市にやや偏って生活しているといえる。

一方、パースの人口増加率2.6%（2004～09年）は、全国平均の1.8%はもとより、シドニー（1.3%）、メルボルン（2.0%）をも上回っている。国内で人口増加率が3%を上回ったのは、ケアンズ（Cairns）（3.8%）、ゴールドコースト・ツウイード（Gold Coast-Tweed）（3.3%）、サンシャインコースト（Sunshine Coast）（3.1%）など東海岸沿いの観光地・保養地である。いずれも大都市ではなく、リゾートやツーリズムに特化した地域である。これらには及ばないが、大都市圏クラスでパースが他を抑えて高い人口増加率を示した背景には、資源をベースとした西オーストラリア州における高い経済発展がある。1960年から現在まで、西オーストラリア州の人口増加率は全国平均のそれをつねに上回ってきた。とくに1970年代中頃から1990年にかけては平均を1%も上回る増加を示した。人口増加は社会増と自然増の合計であるが、資源輸出の好景気に惹かれて多くの人々が西オーストラリア州に流入し、併せて出生数が増えた結果である。

このように、人口の社会増加に大きく寄与しているのは海外移民の増加である。1990年代末から2000年代初頭にかけて、西オーストラリア州では海外移民の純増が年間1.2～1.7万人もあった。純増とは、海外からの流入数から海外への流出数を差し引いた数である。2000年代初頭以降、純増数はさらに増えて年間3万人にも達するようになった。とくに2008年、2009年の純増数は多く3.5万人を超えた。いまひとつの社会増加を構成する州間人口移動の純増数は、一本調子では推移していない。1990年代初頭と2002年の前後5カ年はマイナス、つまり州外への人口流出が州内への流入を上回った。最大は2002年のマイナス5千人であっ

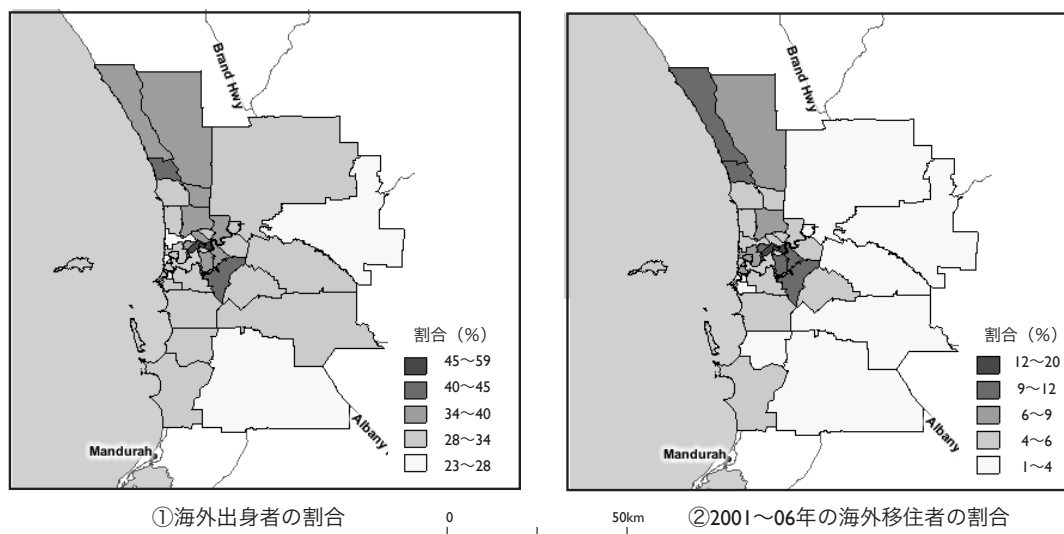


図5 パース大都市圏の海外出身者と最近の海外移住者の割合 (%)

出典：Australian Bureau of Statistics, 2006 Census MapStats by Location による。

た。しかしこれら2期を除けば、いずれもプラスであり、過去5年間は毎年5千人ほどの純増を記録している。こうした社会増加は人口増加の半分以上を占めており、残りが出生数から死亡数を差し引いた自然増加による人口増加である。自然増加は年には関係なく、1.5万人くらいでコンスタントに推移している。

2. 人口増加の地域性と高齢化の動き

2008年から2009年にかけて人口が3.2%増加したパース大都市圏の中で増加率が高かったのは、パース市である。パース市というと広い面積を有した大都市のように思われるが、そうではない。大都市圏の中心に相当するCBDとこれに隣接する東側と西側、それにノースブリッジをカバーする面積12.7km²の狭い地域である。ここでの人口増加率は12.8%であり、これほど高い増加率はほかには見られない。西オーストラリア州内では、パースの南50kmのところにあるカペル (Capel)、マンジュラの増加率が6.0%、5.1%でいずれも高かった。パース大都市圏の市街地とその延長部分がインド洋に面して細長く延びているというせいもあるが、近年は海岸部近くで人口が増える傾向がみとめられる。これは2004~2009年の人口増加率で見てもいえることであり、パース市（人口増加率は11.5%）以外では、ワネルー (Wanneroo) (7.6%)、ロッキングハム (Rockingham) (6.7%) など、いずれも海岸部の市の人口増加率が高かった。

年間3万人以上が新住民として流入してくるパース大都市圏では、インド洋に面した海岸部が人気の居住地として評価されている。海岸に沿って走る幹線道路にアクセスしやすい場

所を中心に、海洋景観など自然環境の良好さや住み心地の良さが評価されているのであろう。オーストラリア政府の統計資料によれば、2001年から2006年に至るまでの間に海外から流入してきた移住者が地区総人口の12%を上回るのは、大都市圏の中心部南東と、同じく大都市圏の北西部海岸寄りの地区である（図5②）。このうち南東部は都心部の延長といえる地区であり、大都市へ流入した人々が最初に住み始めやすい地区と考えられる。これに対し後者の海岸寄りの地区は、先に述べた自然環境に恵まれた市街地である。退職後、オーストラリアで余生を過ごすために流入してくる高齢者は、景色がよく温暖で暮らしやすいこうした地区を選ぶ（千葉，2003）。

海外からの流入者が中心となって人口の増加が続いている大都市圏というと、若者が溢れているというイメージが湧きやすい。しかし実際は違っており、パース大都市圏では人口構造の高齢化が非常に進んでいる。1996年からの10年間で25～29歳クラスを除き、すべての年齢階層で人口は増加した。増加数は年齢階層が高くなっても多く、50～59歳クラスで4万人、60～64歳クラスで2万人を数えた。19歳以下の年齢階層でも人口は増えたが、増加数そのものは少ない。ただし少ないとはいえ、オーストラリア全体で39歳以下の人口が減少している傾向と比べると、やはりパースは若者の数が増えている大都市圏であるといえる。全国的に見ると、15歳から34歳の年齢階層で人口が大幅に減少しており、それを補うように45歳以上の年齢階層で人口が増加している。全国的な少子高齢化の中にあって、パースは青少年の人口を維持しながら推移している。

3. 性別・年齢別・職業別に見た州間人口移動

パース大都市圏を含む西オーストラリア州からの人口流出と同じく同州への人口流入は、複雑な推移を示してきた。2003年までの過去20年間について見ると、1986年の流入超過数が最大で9,400人を数えた。逆に2001年は流出超過数が4,400人でもっとも多かった。2002年以降も流出超過が続いたが、これは1994年頃から増え続けている州外への流出数を補完できるほど流入数が多くなかったからである。2003年はこれまでで流出数がもっとも多かった年であり、33,700人にも達した。主な流出先を構成比の順で見ると、クウィーンズランド（27%）、ビクトリア（25%）、ニューサウスウェールズ（23%）の各州である。首都特別地域は3%、タスマニアは5%にすぎなかった。この年に西オーストラリア州に移り住んだ人口は34,700人で、流出元別構成比はニューサウスウェールズが27%、ビクトリアが24%、クウィーンズランドが22%であった。流出と同様、流入でも首都特別地域とタスマニアの比率は小さく、3%と5%であった。

西オーストラリア州の境をまたいで移動している人口を男女比で見ると、男性が過半数を上回っている。流出の場合、1989年が55%であり、1989年以降は51%以下に低下している。一方、流入の場合は、1987年が54%で、これもそれ以降は男性の比率は低下している。

1998年以降、州間人口移動が年齢別に把握できるようになった。それによると、25～64歳のクラスが流出、流入ともに54%を占め、0～14歳クラスと15～24歳クラスがそれぞれ21%を占めた。こうしたことから、西オーストラリア州をめぐる人口の流出入は働き盛りの男性を主体に生じているといえる。

こうした人口の流出入について興味深いのは、パースとこれを除く州内他地域では、流出、流入の相手先が微妙に異なっている点である。2001年の場合、パースからの流出人口はビクトリア（29%）、ニューサウスウェールズ（28%）、クウィーンズランド（21%）の順で多かった。一方、パースを除く州内の場合、クウィーンズランド（30%）、ニューサウスウェールズ（22%）、ビクトリア（18%）である。つまり順序がまったく逆になっている。つぎにパースへの流入人口が多いのは、ニューサウスウェールズ（31%）、ビクトリア（24%）、クウィーンズランド（19%）、パース以外の州内へはクウィーンズランド（28%）、ニューサウスウェールズ（21%）、ビクトリア（17%）の順で多かった。パースの流出先、流入先でニューサウスウェールズの割合が大きいのは、シドニーをはじめ経済活動が盛んなところとの間を人口が行き来しているためと考えられる。

西オーストラリアの州境をまたいで移動している人々はどのような産業に従事しているのだろうか。この点に関してまずいえるのは、流出、流入ともに全体の55%程度が被雇用者つまり就業者であり、28%前後が非就業者ということである。これをやや詳しくいうと、1996年と2001年を比べた場合、就業者の割合は流入では58%から56%へと低下したが、流出は55%、54%でほとんど変化はなかった。5年間の変化ではあまりはつきりしないが、西オーストラリア州へ他の州から流入してくる人々の中で非就業者つまり退職者や子どもなどの割合が高まっている点は注目してよい。つぎに産業別に流出入の状況変化（1996年→2001年）を見ると、不動産・ビジネス、公務、製造業で流入超過から流出超過に転じたことが明らかである。2カ年ともに流入超過が大きかったのは鉱業と建設業であった。資源開発や都市建設に勢いがあるこの州の特徴が、ここに現れている。人口の流出入を職業の面から見ると、専門的業務・サービス、中間的生産・交通を除き、すべての職業で1996年の流入超過状況から2001年の流出超過状況へと変化があった。

IV 民族の多様性と社会経済的地域構造

1. アボリジニ住民、海外移住者の分布状況

パース大都市圏に限らず、オーストラリアの社会について考えるさい、オーストラリア原住民のアボリジニについて触れないわけにはいかない。2006年現在、全国では総人口の2.5%が原住民である。全世界における原住民の割合は5%といわれるので、それと比べると

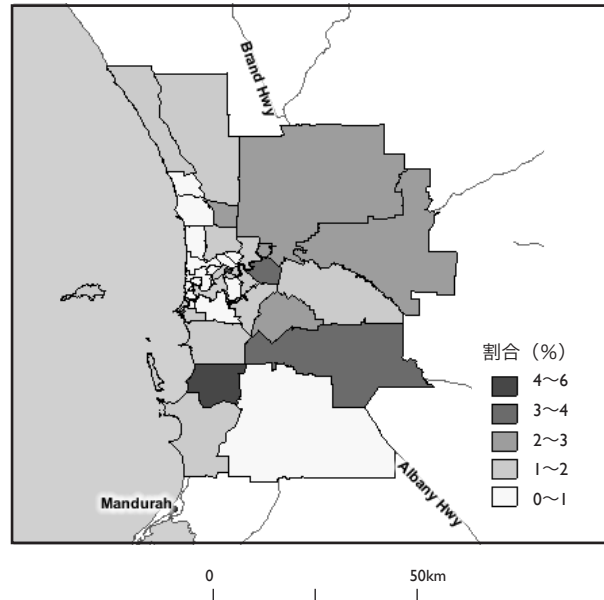


図6 パース大都市圏のアボリジニの割合 (%)

出典：Australian Bureau of Statistics, 2006 Census MapStats by Location による。

オーストラリアの原住民は相対的にその数が少ないといえよう。西オーストラリア州には2004年の時点で6.9万人のアボリジニが居住しており、これはニューサウスウェールズ(14.4万人)、クウィーンズランド(13.4万人)につぐ多さである。パースの場合、アボリジニの人々はスワン川の左岸側すなわち南西部に多く住んでいる(図6)。地区別の原住民比率を見ると、クウィンアーナ(Kwinana)のある南西部が4～6%、それに隣り合う東の地区が3～4%である。

クウィンアーナは原住民の言葉で若い女性を意味するが、この意味とは関係なく、アボリジニの平均年齢は若い。西オーストラリア州でいえば、アボリジニの42.8%は0～17歳人口によって占められる。半分近くが未成年なのである。クウィンアーナ・タウンではこの割合がもっと大きく、46.8%を占める。人口の半分が未成年という年齢構成は、白人オーストラリア人のそれと比較すると、やはり歪というよりほかない。0～14歳クラスの人口が全体に占める割合をアボリジニと白人の間で比べると、前者は後者のほぼ2倍である。逆に50歳以上ではアボリジニは白人の半分にも満たない。これは平均寿命の違いにも現れており、アボリジニは白人に比べて寿命が17年も短い。

パース南東部のクウィンアーナ・タウンを中心に生活しているアボリジニの地域社会には多くの問題がある。社会的、経済的問題が中心をなしているが、原因は根深い(前川・棚橋, 2005)。イギリスからの植民者がパースに集落を建設し始めた頃、原住民であるアボリジニとの間で抗争が起こり、多くのアボリジニが虐殺された。これと似た事例は他の多くの

植民地でもあったが、その後、原住民に対してこれといった対策がとられることもなく、今日に至っている。この間、男性の多くは捕らえられたり、家族が引き裂かれたりすることが少なくなかった。まともな家族をつくることもなく、放り出されてしまった子どもたちの存在がとくに問題である。十分な教育を受けることもなく見捨てられている。外部世界から持ち込まれた病原体、ヨーロッパ風の食生活や生活様式など、生理的、文化的側面でも困難に立ち向かわざるをえなかった。

イギリス人による植民地の開始以降、パースの人口はヨーロッパから流入する移民の増加によって増えていった。当初はイギリス、スコットランド、アイルランドなどからの移民者が多く、これは現在の民族集団構成比にも反映されている。すなわち、2006年の場合、イギリス系が28.6%、オーストラリア系が25.6%、アイルランド系が6.2%、スコットランド系が6.1%であった。以下はイタリア系の4.5%、中国系の2.9%と続く。イタリアからの移民は1950、60年代においてとくに顕著であり、パースの外港であるフリマントルの郊外にはイタリア人の集住するスピアウッド（Spearwood）、ハミルトンヒル（Hamilton Hill）などが形成された。この時期は、ほかにギリシャ、オランダ、ドイツ、クロアチア、ボスニア、チェコスロバキアなどからも移民がフリマントル港をめざしてやってきた。

イタリアをはじめとする南欧、チェコスロバキアなど東欧からの流入に続いて流入してきたのが南アフリカからの移住者である。2006年の統計によると、この時点で海外生まれの人口がスコットランドについて多かったのは南アフリカであった（表1）。南アフリカからの移住の波が大きかったのは、オーストラリアの中でもっとも距離が近いのがパースであること、気候も本国の地中海式気候と同じで過ごしやすいこと、などが評価されたからである。パースは「オーストラリアにおける南アフリカの首都」ともいわれている。地理的に近いこと、潜在性のある広い土地に恵まれていることは、南アフリカ出身者にとっては魅力的であった。

もっとも最近では東南アジアからの移民が新たな傾向として浮かび上がってきている。2006年の統計では、マレーシア、インド、シンガポール、ベトナムの出身者はイタリア出身者について多い。この移民傾向も南アフリカの場合と同様、地理的近さが根底にあり、オーストラリアの中ではインド洋に面するパースに目が向けられているといえる。さらに中国からの新たな移民、それにミャンマー（ビルマ）からの移民にも注目してよい。1947年にビルマがイギリスの植民地から独立して以降、新天地を求めて同じようにイギリスの植民地であったオーストラリアにやってきた。パースは、アングロ・ビルマの世界的な拠点にさえなっている。

古くはフリマントル港を経由してパースに流入してきた人々、あるいは近年は航空機でやってきた人々は、現在、大都市圏の中で暮らしている。その地域的分布に特徴はあるのであろうか。パース大都市圏における海外出身者の居住分布図⁴⁾によれば、基本的なパターンとして、イギリス、スコットランド、アイルランドからの移民者が大都市圏全体に広く分

表1 西オーストラリア州における海外出身者数

順位	1996年			2006年			
	出身国	人口	割合(%)	出身国	人口	割合(%)	順位(全国)
1	イギリス	170 596	35.9	イギリス	174 190	32.8	1
2	ニュージーランド	38 917	8.2	ニュージーランド	47 331	8.9	2
3	イタリア	25 113	5.3	スコットランド	24 418	4.6	7
4	スコットランド	24 877	5.2	南アフリカ	22 050	4.2	11
5	マレーシア	17 355	3.7	イタリア	20 937	3.9	4
6	インド	12 668	2.7	マレーシア	19 718	3.7	12
7	オランダ	11 000	2.3	インド	15 155	2.9	6
8	南アフリカ	10 702	2.3	シンガポール	11 811	2.2	26
9	ベトナム	10 080	2.1	ベトナム	10 489	2.0	5
10	ドイツ	9 955	2.1	オランダ	10 108	1.9	13
11	シンガポール	9 469	2.0	ドイツ	9 895	1.9	10
12	アイルランド	9 395	2.0	アイルランド	9 011	1.7	22
13	ポーランド	6 984	1.5	中国	8 004	1.5	3
14	インドネシア	6 076	1.3	インドネシア	7 884	1.5	21
15	ミャンマー	5 587	1.2	フィリピン	6 832	1.3	8

出典：オーストラリア統計局のホームページに掲載されている資料（<http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/>）をもとに作成。

かれて住んでいる。その間を縫うように、イタリア、マレーシア、南アフリカ、ベトナム、中国などからの移住者が生活の拠点を構えている。このうちイタリア、ベトナムからの移住者は市街地の北側、マレーシアからの移住者はフリマントルの南側にやや集まっているという特徴はあるが、確固としたものではない。中国、シンガポールの場合はやや分散的といえる。

2. 所得と職業から見た世帯・人口の分布

民族的属性と所得の間に何らかの関係があることは、多民族国家においてはしばしば観察される事実である。それは、教育への指向性に民族差があったり、少数民族に対する差別が就業機会を制限したりして、結果的に特定の民族集団の所得水準が左右されるからにほかならない。しかし両者の関係は決定的ではなく、世代を経て社会的意識に変化が起これば変わっていく。所得に注目した場合、民族的属性もさることながら、居住地特性すなわち大都市圏のどこに住んでいるかによって、水準に大きな違いがある。高所得者は大都市圏の中で居住条件がもっとも高く評価される地域に住む傾向がある。逆に低所得者は評価の低い場所に住むことを余儀なくされる。所得の高低が居住地選択の幅を規定するからである。

こうした見方でパース大都市圏の地区別所得水準を調べると、非常にシンプルな空間的パターンが浮かび上がってくる。すなわち、週給2,500ドル以上の家計が地区全体に占める割

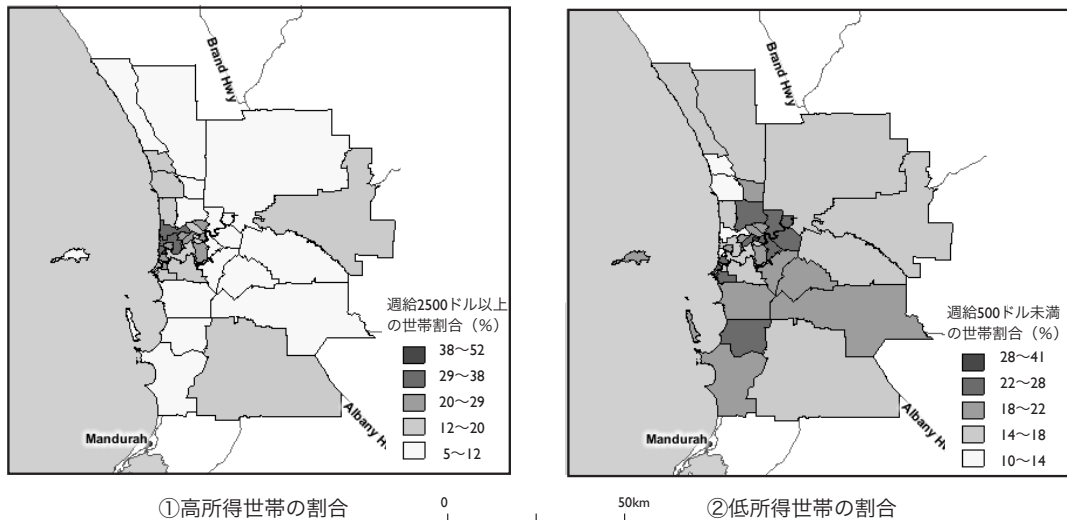


図7 パース大都市圏の高所得、低所得世帯の割合（％）

出典：Australian Bureau of Statistics, 2006 Census MapStats by Location による。

合を空間的に見ると、パースの中心部に29%以上の地区（高所得世帯区）が集中している（図7①）。つまり高所得世帯区は中心部以外にはなく、市街地北の海岸沿いと同一く市街地南の河川沿い、それに東部、南東部の郊外に20～29%の地区がある程度である。ちなみに週給2,500ドルとは、1ドルを84円とし、1カ月に換算すると月給84万円のことである。パース大都市圏では、圏域を中心部、東部、北部、南西部、南東部に大きく5つに分けるのが一般的である。この地域区分にしたがって家計の所得分布図をグラフ化すると、中心部のみ週給2,500～2,900ドルの比率が高い図が得られる。他の地域は互いに似ており、構成比がもっとも大きいのは1,000～1,200ドルの所得クラスである。パースの場合、面積的にはごく限られた大都市圏中心部に高所得家計が集中しているといえる。

家計の所得階層別構成で大都市圏の中心部以外は同じようなパターンであると述べたが、これをやや詳しく見れば地域差もみとめられる。週給500ドル（月給で16.8万円）未満の家計が地区全体に占める割合を見ると、これが22%以上の地区は中心部の東側とフリマントル、それにアボリジニの多いクウィンアーナ・タウンにみとめられる（図7②）。18～22%の地区は南部、南東部にあり、総じて大都市圏の南側が北側に比べて低所得世帯がやや多いという印象がある。港湾都市フリマントルは、パースの外港として物流機能を担ってきた。かつては多くの移民が上陸した地点であり、この地にその後も滞留した移民とその子孫も少なくない。のちに述べる職業とも関係するが、現業的労働者の多い地区の所得水準はそれほど高くないのが一般的である。アボリジニの多い地区で低所得世帯率が高くなる理由は説明を要しないであろう。

職種（職業）は社会経済的属性のひとつであり、その空間的分布の特徴から大都市圏構造の一端を知ることができる。パース大都市圏全体で多い職種は事務・販売・サービス職と専

門職である。このうち専門職は中心部で38%と高く、逆に東部では18%と低い。北部、南西部、南東部は20%前後である。この統計データは居住地ベースで調べた結果であることに注意する必要があるが、専門職という職種の特性を考えると、大都市圏の中心部にこの種の職業に就いている人が多いことは納得できよう。一方、事務・販売・サービス職は中心部では17%とやや低く、他は20%ほどで中心部を上回っている。このほか、中心部が他と違った特徴を示すのは、マネージャーの割合がやや高く、現業労働、製造・運輸、貿易の職種で割合が低いことである。

中心部で割合が低い現業労働は、南部のインド洋沿い、スワン川の上流側、それに南東部郊外で割合が高い。これは工業生産、港湾業務がこうした部分で多いことで説明がつく。実際、大都市圏における主要工場の分布を調べると、こうした職種の空間的分布パターンと符合していることがわかる。南東部郊外では機械操作・運転職の割合が13~16%の地区が集まっている。これも現業労働と同様、工場で就業する人々が多く住んでいることを示すものである。パース大都市圏では中心部北側のマウントローリー (Mount Lawley)、パース国際空港南のワットルグローブ (Wattle Grove)、カニング川南のウィレットトン (Willetton) など各所に工場の集まっている地区がある。全体として、パース大都市圏は西オーストラリア州の中でも工業集積がもっとも多い地域であることは明らかである。

3. 社会経済的水準と住宅価格の地域性

オーストラリア政府は、2006年にシティ、タウン、シャイヤーを単位として、社会経済的評価の結果を公表した。これは、所得、金融、教育などその地域の社会経済的水準を総合的に評価して順位付けしたものである。一般向けには州と大都市圏ごとに上位10位、下位10位の自治体の名前がインターネットのホームページに掲載されている。これによれば、パース大都市圏の場合、もっとも高得点を得たのは、ペパーミントグローブ (Peppermint Grove) とコッテスロー (Cottesloe) であり、得点はともに88点である (表2)。ネッドランズ (Nedlands) (84点)、ケンブリッジ (Cambridge) (80点)、クレアモント (Claremont) (73点) がこれらに続く。これら5つの自治体は、いずれもパース大都市圏の中心部西側にある。つまり、大都市圏の中でもっとも社会経済的水準が高い地域である。

こうした地域とまったく対照的な地位にあるのがクウィンアーナ (8点)、ベルモント (11点)、アーマデール (15点)、バスセンディーン (Bassendean) (18点)、マンジュラ (18点) などの自治体である。これらは大都市圏の東部あるいは南部郊外に位置している。得点が20点に満たないということは、同じ大都市圏にあつて社会経済的側面で見劣りする地域であることを物語る。このうちクウィンアーナがアボリジニが多く住んでいるタウンであることはすでに述べた。ベルモントは中心部東側のラグーン性の土地に昔からアボリジニが多く住んでいたところであり、現在もアボリジニの数は多い。つまりクウィンアーナと似

表2 パース大都市圏内自治体の社会経済的評価得点（2006年）

自治体名	種別	社会経済	経済資源	教育・就業	総合点
クウィンアーナ	T	1	6	1	8
ベルモント	C	2	1	8	11
アーマデール	C	3	9	3	15
バスセンディーン	T	4	4	10	18
マンジュラ	C	5	11	2	18
ビクトリアパーク	T	7	2	17	26
フリマントル	C	6	3	18	27
ゴスネル	C	8	16	5	29
ベイズウォーター	C	10	7	13	30
ロッキングハム	C	11	15	4	30
スワン	C	9	17	6	32
スターリング	C	14	8	16	38
コックバーン	C	12	18	9	39
ワネルー	C	13	20	7	40
カニング	C	15	14	15	44
パース	C	16	5	24	45
ビンセント	T	18	10	20	48
カラマンダ	S	17	23	11	51
ムンダリング	S	19	24	12	55
サウスパース	C	21	13	21	55
サビアコ	C	22	12	27	61
モスマンパーク	T	20	19	23	62
ジュンダラップ	C	25	25	14	64
メルビル	C	23	25	19	67
イーストフリマントル	T	24	22	22	68
クレアモント	T	26	21	26	73
ケンブリッジ	T	28	27	25	80
ネッドランズ	C	27	28	29	84
コッテスロー	T	29	29	30	88
ペパーミントグローブ	S	30	30	28	88

注：C=シティ，T=タウン，S=シャイヤー

出典：オーストラリア政府の資料による。

たような性格をもったところである。さらにアーマデールは、大都市圏の南東部にあって高速道路が交差する交通の要衝であり、郊外鉄道のターミナルでもある。バスセンディーンはベルモントに近い位置にあり、アボリジニがやはり多い。このように見てくると、自治体の社会経済的水準の低さはアボリジニの存在と関係が深いことが考えられる。

社会経済的水準を直接反映するのは所得であるが、住宅価格にも反映される。社会的、経済的に恵まれた人々は高級住宅地を指向するからである。パース大都市圏で住宅価格がもっとも高いのは中心部からその西側にかけてであり、平均で100万ドル（8,400万円）を上回る地区がここに集中している。フリマントルの北側、スワン川の左岸側にも住宅価格が高額な地区がみとめられる。逆に中心部から20～50kmのゾーンでは、500万ドル（4,200万円）

に満たない地域が広がっている。しかし住宅価格の空間的分布は同心円的ではない。むしろセクター的であり海岸線や河川、あるいは地形の方向が分布パターンに影響しているように思われる。

類似の指標として所得に占める住宅費の割合がある。この割合が大きな家計は生活に余裕がなく、一般的には所得が低い。逆に割合が小さければ、住宅コストを支払っても、余裕をもって生活できているといえる。オーストラリア政府が作製した図⁵⁾によれば、この割合が30%を超える家計が地区の中で多い(22%以上)のは、大都市圏の北側に偏っている。南側では唯一アボリジニの多いクウィンアーナである。南側は15~19%の範囲にあり、北側に比べると住宅費負担のウェイトがやや小さいといえる。

V 商業・サービス業・製造業・港湾の地域構造

1. 都心部を中心とする商業・サービス業施設の集積

人口160万人のパース大都市圏で生活する人々は、日常的に必要な商品やサービスを各所に展開する商業・サービス業施設で入手している。植民地時代は自給自足が普通であったが、やがて社会、経済の発展や交通手段の進歩があり、今日見るような商業・サービス業空間が形成されていったと思われる。北アメリカと同じように、自動車交通の発展すなわちモータリゼーションの浸透とともに拡大していったオーストラリアの都市では、自動車指向的な商業・サービス業空間が特徴的である。しかしその一方で、都心部では鉄道やバスを利用して買い物に訪れる消費者を相手にした施設も集まっている。とくにパースの駅前を中心とする地区ではデパート、スーパー、大型専門店、一般店舗が多く集まり、多数の買い物客を引きつけている。

都心部以外にも商業・サービス業施設が集まる地区が数多くある。それらの地区は集積規模に応じて商圏の広がりには違いがあり、取り扱われている商品やサービスにも地域差がある。かりに都心部の商業・サービス業集積をレベル1とすれば、レベル2に相当する地区が大都市圏内に6カ所数えることができる(図8)。うち3カ所は中心部の北側に東西方向に間隔をおいて並んで形成されている。他の地区はいずれも中心部の南側であり、そのひとつはパース外港のフリマントルである。残る2地区は南東部方向に間隔をおいて分布している。レベル3に相当する商業・サービス業地区は12カ所あり、スワン川の北側に7カ所、同じく南側に5カ所を数える。当然のことではあるが、これらの商業・サービス業地区は主要交通路の交差点付近あるいはその沿道にある。とくに郊外では移動方法が私的な交通手段である自動車に限られるため、幹線交通路へのアクセスを重視した施設配置になっている。

一般に自治体の規模が小さいパース大都市圏では、中心部は面積規模も小さな自治体に

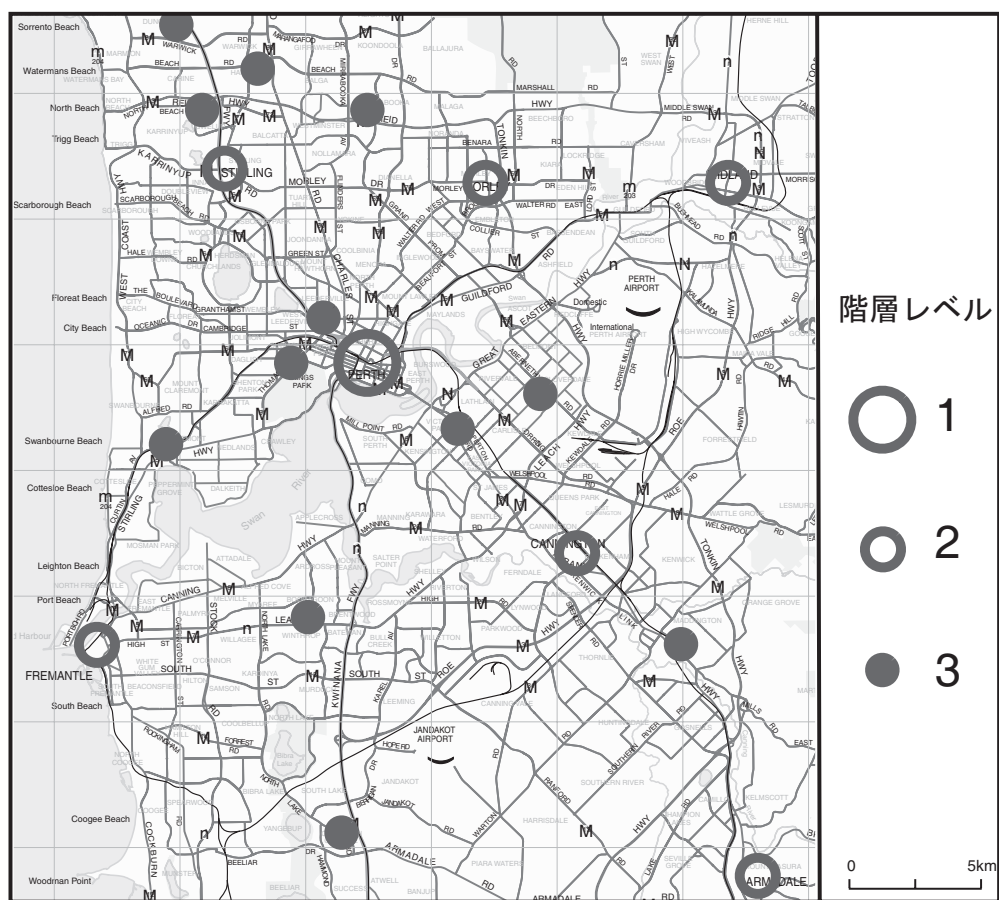


図8 パース大都市圏の商業・サービス業集積地

出典：Western Australia Government, Department of Planning, 2010, Directions 2035 and Beyondによる。

よって構成されている。都心部はパース市の市域にはほぼ重なっている（図9）。つまり、パース市内の商業・サービス業施設の多くは都心レベルの機能を果たしているといつてよい。スワン川の北にあって川と同じ方向に延びるウエリントンストリート（Wellington Street）が繁華街を構成する地区の軸といえる。この通りの北側にパース駅があり、駅の北側にも種々の商業・サービス業施設が集まっている。とくにヴィンセントストリート（Vincent Street）を軸とする地区が賑わいを醸し出している。ウエリントンストリートの南側、すなわちスワン川の川岸に近いところにはハーバータウン、コンベンションセンター、波止場などがある。これらの西側にはキングスパークという広い公園があり、市民や観光客の憩いの場になっている。

パース駅の南側、ウエリントンストリート沿いの商業・サービス業集積はパース大都市圏を代表する魅力的な都市空間を形成している。自動車の通行を禁止した歩行者専用空間が余裕をもって設けられており、連日、多くの市民や観光客で賑わっている。多民族国家、多民

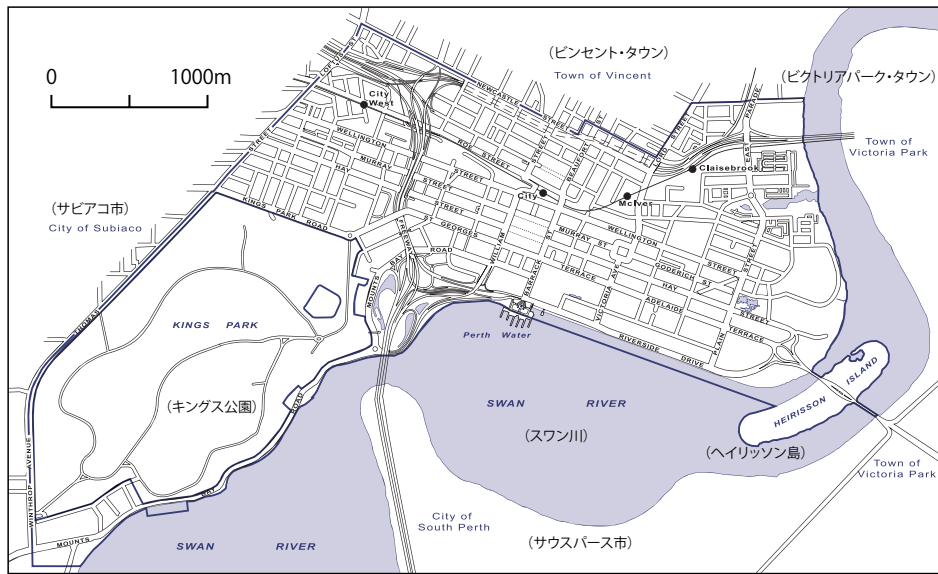


図9 パース大都市圏の中心部（パース市）

出典：City of Perth, Planning for Economic Development: the Approach
<http://www.perth.wa.gov.au/documentdb/40.pdf> による。

族都市であるため、国際色豊かな商品やサービスが取り扱われており、国土の西の端にへばりついて存在する都市という感じはしない。グローバルな都市システムと結びつきながら機能している大都市の中心といった感じがえる。民間企業の商業・サービス業施設以外に、都心部には公共施設も設けられている。たとえばパース駅のすぐ北側にはアレクサンダー図書館、西オーストラリア州立博物館、それに西オーストラリア州立アートギャラリーがあり、都心機能の一部として多くの市民によって利用されている。

観光業が産業として重要な役割を担っているパースの場合、都心部における商業・サービス業施設は、市民だけでなく観光客のニーズとも深く関わっている。とくにレストラン、パブ、バー、飲食店、ホテルなど観光客が立ち寄りそうな施設が都心部には多い。ナイトエンターテイメントという言葉が用いられているように、エンターテイメントを指向したサービス業施設に対する政策も講じられているほどである。都心部に集まってくる市民や観光客にとって、無料の市内循環バス（CAT BUS）はありがたい存在である。3コースあり、運行本数も多く、ほとんど待つことなく利用できる。西の公園から、あるいは東の競技場から、縦横に走行するバスに乗って都心部をめぐることで、都心空間は利用しやすい空間になっている。

2. 大都市圏の製造業と郊外の工業集積地

パース大都市圏が、西オーストラリア州で産出する鉄鉱石をはじめとする各種鉱物資源の

開発・輸出と、同じく州内で栽培される穀物・野菜・果実などの移出・輸出という経済的基盤のうえに成り立っていることは、改めていうまでもない。とはいえ、この大都市圏が鉱業や農業だけで経済的に支えられていると結論することはできない。資源や農産物の輸出の見返りに輸入される各種の工業製品はパース大都市圏で消費される。しかし日常的に必要なものをすべて輸入に頼ることはできず、地元のニーズに応じて大都市圏の内部で消費財を中心とした生産が行われてきた。つまり大都市圏には食品、印刷、金属加工などの製造業がかなり存在しており、多くは近代的な設備を備えて操業している。

製造業以外のたとえば卸売業、運輸業、通信業などモノの製造には直接関わらないが、モノを仕分けしたり、運んだりする業務はどの大都市圏でも最小限度は必要である。まして高度情報化の世の中である。産業や生活を円滑にする情報・通信機能は不可欠な産業である。世界各地から輸入された工業製品は消費者の手に渡るまで、多くの経路を通る。商品に不具合が生じたり、何らかの調整が必要になったりすれば、これに対処するため修理業など製造サービスの機能も必要になる。工業製品の多くを海外からの輸入に依存するパース大都市圏では、思っている以上に製造業的機能を果たす企業や事業所が存在する。

西オーストラリア州のGDPを産業別に見ると、鉱業が30.3%でもっとも大きく、建設業の9.8%がこれにつぐ。製造業は6.4%で第3位であり、専門科学技術サービス（5.0%）、交通・郵便・倉庫業（4.6%）をやや上回る程度である。圧倒的に大きな存在感を示す鉱業の陰に隠れるような存在であるが、ローカルな需要に応えるように各種製品が生産されている。ちなみに農林水産業はGDPの2.4%を占めるにすぎない。現代の西オーストラリアそしてパースは、鉱物資源に大きく依存して存在していることが、改めて確認できる。

パース大都市圏の製造業は2000年以降、生産額を増やしてきたが、ここ数年は停滞傾向にある。順調に生産額を高めているのは鉱業と小売業である。鉱業は、周知のように中国やインドなど新興工業国の経済発展にともなって資源需要が世界的に高まりを見せている。このためオーストラリアの鉱物資源は引く手あまたの状態にあり、価格上昇の恩恵を受けながら生産額を高めてきた。これがGDPの30%を鉱業が維持している背景である。その一方で、小売業も鉱物取引に牽引される景気の上昇を受けて、販売額を一貫して増やしてきた。観光客の流入も順調に続いており、販売額を押し上げるのに貢献している。対する製造業は、2008年以降、やや生産額が下降し、それゆえ対GDP比も低下している。

製造業の実態を調べるため、スワン川の上流側に位置するスワン市を事例に取り上げる。スワン市はパース大都市圏の中で製造業が比較的多い自治体である。市内は7つの区に分かれており、さらにそれらは39のサバークに分けられる。市の人口は10.5万人で、就業者数は5万人である。就業者の66%は市外からの通勤者であり、同市はパース大都市圏の郊外でものづくりをしている普通の都市といってよい。スワン市の総事業所数は8,550であり、うち891が製造業である。同市では1,812事業所の建設業が最大の産業であり、1,641事業所の小売業がこれにつぐ。製造業の中で就業者のいない事業所は348、1～10人が444である。

20～99人の従業者を雇用する製造業は全体の1割程度である。このように事業所ベースで見ると建設業、小売業には及ばないが、製造業は就業者数でもっとも大きな割合を占める。産業別人口の18.7%が製造業であり、小売業（12.3%）、建設業（9.1%）は製造業に及ばない。

スワン市の西部にはマラガ（Malaga）工業地域がある。この地域一帯には2,000以上の事業所があり、そのうちの28%は製造業である。14%が卸売業、12%がビジネス・プロフェッショナルサービス、11%がトレード、そして10%が小売業である。およそ1万人の就業者がこの地域で働いており、製造業ではステンレス製品、金属加工、プラスチック加工などが主な業種といえる。正規の従業員数が20人を超える事業所は10%、90%は20人を下回る。マラガの工業地域はパース大都市圏の中でも重要な位置を占めており、スワン市は産業振興政策をもっている。市単独のサポート以外に、州政府や連邦政府と一緒に支援助する政策もある。空港やハイウェイに近いという利便性を生かしながら、製造業を中心に生産活動が行われている。

3. 港湾における業務と施設配置の地域構造

パース大都市圏の産業を語るさい、フリマントル港湾の果たす役割の重要性についてはすでに述べた。国内市場が大きいオーストラリアは海外との貿易によって外貨を稼ぎ、それを使って必要な財貨を外国から手に入れている。現代でこそパース国際空港が人の移動で大きな役割を果たすようになったが、財貨については依然としてフリマントル港の機能は重要である。オーストラリア国内においてフリマントルは国際貿易の金額で第4位、重量では第7位の地位にある。金額ではメルボルンの3分の1、シドニーの2分の1程度にすぎないが、フリマントルはオーストラリアの南西端に位置しているため、とくにインドやアフリカ方面との取引において重要な役割を果たしている。西方からオーストラリアへ入ってくる場合、フリマントルは最初の寄港地であり、逆に出て行くときは最後に立ち寄る港である。

港湾機能に特化したフリマントルは港湾としての設備を整え、近代的な港湾へと発展してきた。スワン川の右岸側すなわちノースサイド（北埠頭地区）は幅が狭いせいもあって、ほとんどが港湾機能で埋め尽くされている（図10）。左岸側に当たるサウスサイド（南埠頭地区）の川岸一帯は港湾であるが、その東側にはフリマントルの市街地が広がっている。鉄道駅、市役所、市場、大学など主な都市施設は、すべてこの市街地側にある。コンテナリゼーションの進展にともない、フリマントル港でもコンテナによる貨物の取り扱いが多くなった。ただし、これはスワン川河口付近の港湾についていえることであり、後述するように、南方に新たに設けられた新港では事情が異なる。コンテナ施設は主に北埠頭に設けられており、3つのバースを有するPatrick Terminalsと、同じく3バースからなるDP World Fremantleがある。水深はいずれも13mで、それぞれ3基のガントリークレーンが貨物の積み換え作業をしている。ターミナルには鉄道が引き込まれており、鉄道が陸側から輸出コンテナを運び

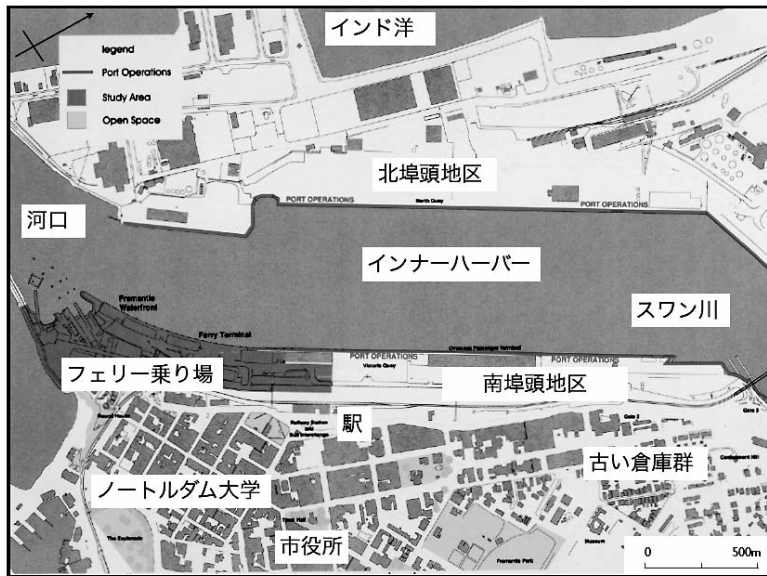


図10 フリマントルのインナーハーバーと市街地

出典：フリマントル港湾のホームページに掲載されている資料（<http://www.fremantleports.com.au/SiteCollectionDocuments/Fremantle%20Waterfront%20Master%20Plan.PDF>）による。

入れ、またここから輸入コンテナを運び出していく。日本の川崎汽船、日本郵船の定期船はノースサイドに着岸する。

市街地側のサウスサイドは、輸出入貨物の取扱業務とは別の役割も担っている。河口末端に近い部分はウォーターフロントとして市民や観光客が立ち寄れる空間である。2008年に海洋博物館が竣工し観光・学習施設としての機能を果たすようになった。ウォーターフロント部分に隣接してフェリーターミナルがあり、ロットネスト島など近くの島との間を船舶が行き来している。これら以外は港湾業務空間であり、日本、韓国などから輸入された自動車が荷揚げされている風景を見ることができる。輸入自動車は年間10万台くらいである。パース方面と連絡する鉄道はサウスサイドに沿って走行しており、フリマントルを経てさらに南下していく。このためサウスサイドは鉄道を利用して貨物の出し入れをすることができる。サウスサイドは港湾ができる前は川岸の砂浜であった。現在もビーチストリートという名前は残るが、いまは港湾地区に部外者が入ることはできない。

これまで述べてきたのは、すべて歴史の古い河口付近の港湾についてである。フリマントルには比較的歴史の新しい港湾がインド洋沿いに南へ下った20kmの位置にある。北の港湾と区別するためこれはアウターハーバーと呼ばれている。アウターハーバーでは硫黄、肥料、石油、セメント、カセイソーダなどバルク貨物が主に取り扱われている。これらは輸入貨物であり、港湾の近くで加工されたり、内陸部へ送り込まれたりする。港湾の背後地に石油精製所が設けられたのは1955年のことであり、南半球で最大といわれる精油所で石油が

精製されている。一方、輸出は小麦、大麦、キャノーラなどの農産物、アルミナ、精製後の石油、石炭などがその中心をなす。小麦は以前はすべてバルク貨物として扱われていたが、規制緩和が行われた結果、近年はコンテナでも運ばれるようになった。

北のインナーハーバーが155haの敷地面積を有するのに対し、南のアウトハーバーはその3分の1の57haである。しかし港湾敷地は海岸に沿って細長く延びており、幾本もの突堤が陸側から海に向けて突き出している。洋上に停泊する原油タンカーが突堤から伸びたパイプを通して陸側に原油を送り込んでいる。原油はサウジアラビア、アラブ首長国連邦から、セメントはインドネシア、リン酸肥料はアメリカから輸入されている。ここで精製された石油は主に国内の別の港に向けて運び出される。穀物、飼料の輸出先は日本、アルミニウム、石炭の輸出先は中国である。

おわりに

海外の都市や都市圏をひとつ丸ごと理解するのは、それほど簡単なことではない。以前なら現地のことについて書かれた紙媒体の書籍・資料などを収集するか、あるいは現地に赴いてデータを集めるくらいしか方法がなかった。しかし、インターネットを利用すれば「無限」に近い資料を手に入れることができる時代になり、状況は大きく変化した。しかしそれでも、それらの資料やデータを読み込んで理解し、都市像を思い描くには多くの努力と時間を要する。筆者の現在の研究上の立場は、冒頭でも述べたように、アングロサクソン系の植民地であったカナダ、オーストラリア、ニュージーランドの都市を比較研究する位置にある。このような立場から地理学研究を行った事例は、少なくとも日本ではほとんどない。日本ではカナダやオーストラリアなどに関わる個別学会に属し、その国について詳しく研究を行うのが通例である。複数の国やその中の都市を互いに比較しようという発想はあまりない。もちろん、それぞれの国やその中にある都市について深く掘り下げた研究を行うことの意義を否定するつもりはない。しかし、そうした個別的接近とは別に、より広い立場から都市や都市圏を国際比較する立場があってもよいと思われる。

今回、オーストラリアの西の端に位置するパース大都市圏を地理学の視点からとらえるために若干のアプローチを試みた。現地調査や書籍・レポートなどの情報に加え、資料収集ではインターネットを大いに活用した。とくにオーストラリア政府の統計資料に関するホームページは充実しており参考になった。同様に、西オーストラリア政府やフリマントル港湾当局のホームページも充実した内容だと思われる。フリマントルに出かけ、港湾当局を訪ねたさいにアニュアルレポートの一部を頂いた。その折り、担当者からは「これより詳しいデータはすべてホームページに掲載しているので、それを参考にしてほしい」といわれた。実際、その通りであり、いまや現地へ行ったから必ずしも詳しい資料が手に入るという時代で

はなくなってしまった。しかし、だからといって現地調査の意味がなくなったということにはならない。現地に行かなければわからないこと、理解できないことは無数にある。要はこれら2つのアプローチを併用しながら、海外都市研究を進めるのが望ましいということである。

さて、今回、対象としたパース大都市圏であるが、世界でもっとも生活しやすい都市の上位にノミネートされるにふさわしく、観光客にとっても魅力的な都市と思われる。しかし今回の主たる研究目的はそうした魅力やその背景に迫ることではなく、パース大都市圏をありのままの姿で理解する点にあった。自然条件、交通基盤、人口、民族、社会、そして産業、港湾など大都市圏をかたちづくる諸要素を空間的視点から確認することにつとめた。その結果、明らかになったのは、この大都市圏がイギリスによる植民地開発の時代から今日に至るまでの間、主として海外から流入してくる労働力を活用し、内陸部の鉱物、農業資源を開発・輸出することで成り立ってきたことである。大都市圏を維持するために交通基盤が整備され、産業や生活のために利用されてきた。そのような環境の中で、世界各地にルーツをもつ人々が自らのアイデンティティを意識しながら働き、生活をしてきた歴史がある。

パースがオーストラリアの大都市圏を代表しているとはいわないが、この国における都市タイプのひとつを示していることは明らかである。そのような視点で、パースをカナダの都市と比較した場合、多くの類似点を指摘することができる。これはパースだけに関わるものではなく、また現地調査をするまでもない事実でもあるが、ベースとなる国土の面積はともに広く、鉱物資源に恵まれた人口が少ない国の中で形成された大都市圏であるという点がまず指摘できる。国内市場が小さいため、豊富な資源を武器に国際貿易に依存する割合が大きくなるをえない。ともに多民族国家で現在も多くの海外移住者を受け入れており、結果的に、それによって人口増加が達成されている。以前はヨーロッパ系の移住者が多かったが、近年はアジアからの移民が多いという点も、カナダ、とりわけカナダ西部の諸都市と共通している。パースの場合は地理的關係から南アフリカからの移住者が多い。これは、カナダでいえば、西インド諸島からの移住者が多いことに対応する。初期の移民はイギリスから、それに続いてヨーロッパではイタリアからの移民が多かったという点もカナダと似ている。ただし、大国アメリカに接しているカナダと違い、オーストラリアには経済面で強い影響を直接受ける国がない。しいていえば地理的に近いアジアであるが、あくまで経済面に限られる。文化的基層として底を流れているのは、カナダと同様、イギリスであろう。

オーストラリアの気候区分図を見ればすぐにわかるが、国土の西側で適度な降水量があり温暖な環境に恵まれているのは南西端の地中海式気候区に限られる。面積でいえばほんのわずかな部分にすぎないところに、160万もの人口が集まって暮らしているのは、基本的には自然条件によるところが大きい。ただし、いったん集まった人口集団が規模の利益を得て、さらに人口を集めるという作用は社会、経済的プロセスによって説明される。人口増加が続いているのは、海外からの移住が継続されているからである。移住者は西オーストラリアの

豊富な資源の開発・輸出によって支えられているパースをめざしてやってくる。温暖な気候条件と交通基盤をはじめとする良好な社会的インフラを評価した退職者や観光客もパースにやってくる。パース大都市圏の真下に資源が眠っているわけではなく、あくまで資源開発を進める後方の指令基地として金融、情報、サービスの都市機能を発揮している。

ゴールドラッシュは過去のものとなったが、気候、資源、観光など人々を引きつける要素は依然として存在しており、パース周辺では「緩慢なゴールドラッシュ」が続いているといってもよい。広大な資源の海に浮かぶ孤島のように、あるいは果てしなく広がる砂漠の中のオアシスのように、パースという大都市圏が存在する。ただし、大都市圏の社会経済構造は単純ではない。富を築いて成功した富裕者が大都市圏中心部の西側に集住する一方、社会、経済の評価が圧倒的に低い地区が南部や東部にみとめられる。こうした地区に暮らすアボリジニの存在は、カナダにおける伝統的マイノリティ、すなわちカナディアン・インディアンやイヌイットの存在と符合する。「世界でもっとも生活しやすい」都市が多いといわれるオーストラリア、カナダの都市の実像を全体として理解するには、複眼的な視点をもって接近しなければならない。

注記

- 1) <http://www.economist.com/node/21016172>
- 2) <http://www.pta.wa.gov.au/Portals/0/annualreports/2011/>
- 3) <http://www.abs.gov.au/>
- 4) http://en.wikipedia.org/wiki/Perth,_Western_Australia
- 5) <http://www.censusdata.abs.gov.au/ABSNavigation/prenav/>

引用文献

- Beer, A., Maude, A. and Pitchard, W. *Developing Australia's Regions: Theory and Practice* (University of New South Wales Press, 2003).
- Clarke, F. G. *The History of Australia* (Greenwood Press, 2002).
- Powell, J. M. *An Historical Geography of Australia: The Restive Fringe* (Cambridge University Press, 1988).
- Scott, E. (ed.) *Australia: Cambridge History of the British Empire Volume VII Part 1* (Cambridge University Press, 1933).
- Statham, P. *The Origins of Australia's Capital Cities* (Cambridge University Press, 1991).
- Surhone, L. M., Tennoe, M. and Henssow, S. F. *South Fremantle, Western Australia* (Batascript Publishing, 2011).
- 千葉千枝子『ロングステイ・スタイル 悠々パース暮らし—世界で最も美しく暮らしやすい街に住む』(綜合ユニコム, 2003年)。

前川啓治・棚橋訓編『オセアニア』（講座 世界の先住民族―ファースト・ピープルの現在09）（明石書店，2005年）。

（2011年10月25日 受理）