

宇都宮市議会

海外行政視察研修報告書



訪問都市

・オークランド ・メルボルン

研修期間:令和8年2月1日～2月7日

目 次

団長挨拶	1
視察研修団員名簿	2
視察経路図	3
視察行程	4
各都市報告	
オークランド	5
メルボルン	8
視察研修団員報告	10
総括	84

団長挨拶

本市議会は、2023年の改選後に海外視察研修団を設置し、視察研修内容や滞在期間等について協議を続けておりました。しかしながら、国際情勢の変化に伴う渡航中の安全確保や物価高などの課題を抱えたことから、渡航先の選定において訪問都市が極力安全な情勢であることや、当初予算の範囲内で確実に実施することを決定した結果、12名で構成していたメンバーを7名に変更するなど、多くの会派の賛同を経て、あらためて視察研修団を設置するに至りました。



その上で視察研修先を「ニュージーランド・オークランド市」及び「オーストラリア・メルボルン市」に決定し、令和8年2月1日～7日の日程で2国2都市、7つのテーマについて視察研修して参りました。

本報告書については「視察研修チームとしての全体報告及び総括」と「各団員からの視察報告」に分かれての構成になっており、チーム報告において全テーマに触れる一方、各団員報告については印象を強く持った視察先を「特出し」で報告することを認め、文字数や行数行間などを可能な限り自由な設定で作成頂いているので、ぜひご参照下さい。

この度の視察研修は総じて中身の濃い、非常に有意義な視察研修になりましたが、現地において大変お世話になったオークランド市関係者の皆様、メルボルン市関係者の皆様、さらには松居在オークランド総領事、古谷在メルボルン総領事をはじめとする各都市領事館の皆様及びご協力頂いた全ての皆様に深く感謝申し上げます。

馬上 剛

視察研修団員名簿

団 長 馬 上 剛

副団長 郷 間 康 久

副団長 成 島 隆 裕

団 員 山 崎 昌 子

団 員 大 久 保 順 也

団 員 柴 田 賢 司

団 員 石 川 京 樹



“帆の街オークランド”を代表するヨットハーバー「ウエストヘブン・マリーナ」にて

視察経路図



視察行程

月 日	時 間	都市名	視察内容
2月1日 (日)	13:45	宇都宮	宇都宮市役所集合、バスで成田空港へ
	20:00	成田	成田空港発（カンタス航空 QF62） ブリスベン経由にてオークランドへ
2月2日 (月)	6:05	ブリスベン	ブリスベン到着、乗継
	8:30	ブリスベン	ブリスベン発（QF119）オークランドへ
	14:40	オークランド	オークランド空港到着、ホテルへ移動
2月3日 (火)	9:30	オークランド	在オークランド日本国総領事館訪問 （ゼロウェイスト、シティ・レール・リンク等の説明）
	10:30		前オラケイ地区地域委員によるスーパーシティ等の説明
	13:00		市内現地視察（ワイテマタ駅、マヌカウ宇都宮日本庭園等）
	15:20		マオリの儀式参加とオークランド市議との懇談（市庁舎）
2月4日 (水)	9:30	オークランド	オークランド市表敬セレモニー、親書・記念品贈呈等、 シティ・レール・リンクの説明（オークランドハウス）
	15:05		オークランド発（カンタス航空 QF156）メルボルンへ
	17:15	メルボルン	メルボルン空港到着、ホテルへ移動
2月5日 (木)	10:00	メルボルン	運輸局訪問 （路面電車基軸の都市づくりについての説明）
	12:00		総領事館公邸にて昼食懇談会
	15:00		ヤラ・トラム ニュープレストン車庫訪問
2月6日 (金)	9:15	メルボルン	農産品の輸出市場開拓についての説明 「特産品・農産物の海外輸出戦略」に関する意見交換
	11:00		クイーンビクトリアマーケット現地視察
	14:30		SSC（ビクトリア州立スポーツセンター）現地視察
2月7日 (土)	9:25	メルボルン	メルボルン発（カンタス航空 QF79）成田へ
	17:40	成田	成田空港到着、バスで宇都宮市役所へ
	21:00	宇都宮	宇都宮市役所着

ニュージーランド New Zealand



都市の概要

都 市 名	オークランド (Auckland)
人 口	約 1,730,000 人 (2026 年推計)
自治体面積	約 4,894 km ²
行政区画	オークランド地方 / オークランド市 (Auckland Council)

オークランドは世界でも人気の高い都市として知られ、年間を通して多くの観光客が訪れる。美しい港湾と自然環境に恵まれ、「シティ・オブ・セイルズ (帆の街)」としても有名である。市内には火山活動で形成された丘が点在し、マウント・イーデンやワン・ツリー・ヒルなどは市民や観光客に親しまれている。オークランドにはマオリ文化の遺産が多く残り、博物館や文化施設でその歴史に触れられる。また、多文化都市としての特徴が強く、アジア系、ヨーロッパ系、太平洋諸島系など多様な人々が暮らしている。

国際都市としての魅力は年々高まり、世界各国からの留学生や専門職の移住者も増えている。

19 世紀にはヨーロッパからの移民が増加し、オークランドは急速に発展した。1840 年代にはニュージーランドの首都として機能していた時期もあり、その後も商業・交通の中心として成長を続けた。人口増加に伴い都市問題も発生したため、街の拡張や公共施設の整備が進められた。20 世紀後半には移民がさらに増え、多文化社会としての性格が強まり、今日のように活気ある都市へと発展した。

交通においては、オークランド市内にはバス、鉄道、フェリーなどの交通網が張り巡らされ、利便性の高い公共交通が整備されている。特にフェリーは港湾都市ならではの交通手段であり、デボンポートやワイヘキ島などへアクセスできる。郊外へは鉄道網が発達しており、空港へはスカイバスを利用して行くことができる。市内観光にはツーリストバスなどの便利な交通手段もある。

海に囲まれているオークランドは、年間を通して温暖な気候が特徴である。雨は比較的多いが、雪が降るほど寒くなることはほとんどない。自然環境が豊かで、ハイキングやビーチでのレジャー、ヨットなどのアウトドア活動が盛んである。

近年では都市再開発も進み、ウォーターフロントエリアには新しい商業施設やレストランが増えている。スポーツや芸術イベントも盛んで、年間を通して多彩な催しが市民と観光客を楽しませている。こうした魅力が重なり、オークランドは訪れる人々にとって居心地の良い国際都市としての地位を確立している。

視察概要

(1) ゼロウェイスト政策 (Zero Waste to Landfill by 2040)

オークランド市では、急速に増加する廃棄物量と埋立地の逼迫を重要な環境課題として捉え、循環型社会の実現を環境政策の基本方針に据えている。市は資源循環の高度化、脱炭素化、市民参加の促進を柱とした施策体系を構築しており、その中核に位置付けられているのが「Zero Waste to Landfill by 2040」である。



2010年代初頭から本格的に取り組みが進められ、2040年までに埋立ごみをゼロにするという明確な長期目標のもと、行政・民間企業・地域コミュニティが一体となった政策展開が行われている。

主要施策として、食品廃棄物の削減と分別収集の徹底が挙げられる。家庭から排出される食品廃棄物は専用容器で回収され、嫌気性消化施設においてバイオガスや液肥として再資源化されている。この仕組みにより、埋立量の大幅削減と温室効果ガス排出の抑制が実現し、地域内での持続可能なエネルギー供給にも寄与している。また、市内各地に整備さ



れたコミュニティリサイクルセンターでは、リユース品の販売、修理ワークショップ、アップサイクル活動が展開され、市民が主体的に資源循環に関わる場として機能している。こうした生活に密着した施策を段階的に導入することで、市民参加型の廃棄物管理が定着し、地域全体でゼロウェイストを推進する体制が整えられている。

さらに、ゼロウェイスト政策はカーボンニュートラルの実現にも直結している。埋立量の削減はメタン排出の抑制につながり、バイオガスの活用は再生可能エネルギー導入の拡大に貢献するなど、脱炭素政策との連動が明確である。これらの取り組みを通じて、市民の環境意識の向上や地域経済の活性化が進んでおり、本市にとっても持続可能な都市づくりを進めるうえで多くの示唆を得ることができた。

(2) 公共交通体系の再編

オークランド市では、都心部の交通混雑の解消と公共交通の利便性向上を目的として、鉄道を中心とした公共交通体系の再編が進められている。その中核となるのが、ニュージーランド史上最大規模の都市鉄道プロジェクトである「City Rail Link (CRL)」であり、2010年代前半から本格的に事業化が進められた。人口増加に伴う鉄道輸送力の限界や都心部の渋滞悪化が深刻化する中、既存鉄道網の抜本的改善を図るため、国と市が共同で推進しているものである。CRLは、行き止まり構造でボトルネックとなっていたブリトマート駅を通過型へ転換



し、都心部に新たな地下トンネルを整備することで、鉄道ネットワーク全体の輸送力と運行効率を大幅に向上させる取り組みとして位置付けられている。

整備区間は全長約 3.45km で、Te Waihorotiu (テ・ワイホロティウ／アオテア) 駅と Karanga-a-Hape (カラंगा・ア・ハペ) 駅の 2 駅が新設され、既存駅の再開発も進められている。これにより、都心主要エリアへのアクセス性が飛躍的に向上し、ピーク時の輸送



力は現在の約 1 万 5 千人／時から 3 万人／時へ倍増すると見込まれている。また、新駅はバス路線や歩行者空間と連携した交通結節点として整備されており、鉄道・バス・フェリーを組み合わせた総合的な公共交通ネットワークの構築が進められている点も特徴である。

さらに、CRL はシティ・センター・マスタープランと連動し、駅周辺の歩行者空間の拡充や再開発を促す役割も担っている。公共交通を軸とした都心空間の再編により、自動車依存の抑制、環境負荷の低減、都市の回遊性向上が期待されており、持続可能な都市づくりに向けた重要な基盤整備として位置付けられている。こうした長期的な都市交通の再構築に向けた取り組みは、本市の公共交通政策にとっても多くの示唆を得ることができた。

(3) スーパーシティ (Super City : 2010 年統合による広域自治体改革)

オークランド市では、都市圏の急速な拡大と複雑化する都市課題に対応するため、2010 年に複数自治体を統合し、広域自治体「Auckland Council」を設立した。従来は 7 つの地域自治体と 1 つの広域自治体が並立していたが、交通渋滞や住宅不足、インフラ老朽化など都市全体で取り組むべき課題に対し、行政区分の分断が意思決定の遅れや政策の重複を招き、効率的な対応が困難となっていた。こうした状況を踏まえ、中央政府は 2007 年に王立委員会を設置し、行政の一体化を提案。これに基づき、2010 年 11 月に自治体再編が実施され、いわゆる「スーパーシティ」体制が誕生した。



新体制は、市長と 20 名の市議会議員からなる「市議会 (Governing Body)」が広域的政策決定を担い、その下に 21 の地域委員会 (Local Boards) が設置され、地域の課題や住民ニーズに応じた施策を検討する二層構造となっている。また、交通、港湾、水道、都市開発など主要インフラは「カウンスル・コントロールド・オーガニゼーション (CCO)」が運営し、専門性を活かした効率的な事業遂行が図られている。これにより、広域的政策決定と地域性の確保を両立させる仕組みが整えられている点が特徴である。



現地説明では、制度再編により意思決定のスピードが向上し、City Rail Link に代表される大規模プロジェクトの実現が可能となったことが強調された。一方で、制度そのもの以上に、市長のリーダーシップや市議会・地域との調整など「運用の質」が都市経営の成否を左右するとの指摘もあった。広域化に伴う地域の声の埋没リスクについては、ローカルボードが住民に最も近い行政主体として機能することで一定のバランスが保たれている。

こうしたスーパーシティ制度は、単なる行政再編ではなく、都市の成長に応じて統治構造を再設計した点に大きな意義がある。本市においても、広域的な視点での政策形成や地域との調和を図るうえで、多くの示唆を得ることができた。

（４）姉妹都市に関する意見交換

宇都宮市とニュージーランド・オークランド市は、1979年の姉妹都市提携以来、青少年派遣や学校間交流を中心に友好関係を深めてきた。1980～1990年代には学生訪問団やホームステイなど市民レベルの交流が活発に行われ、相互理解の基盤が築かれた。一方で、国際交流の形態変化や行政事情の影響もあり、議員交流は2000年代以降20年以上途絶えていたという課題があった。



今回の視察では、この長い空白を経て約20年ぶりに市議会同士の意見交換が再開され、姉妹都市交流の在り方を見直す重要な契機となった。これまで青少年交流に偏っていた状況を踏まえ、今後は双方向性のある継続的な交流、政策分野での協働、民間企業や市民団体を巻き込んだ多層的な交流など、より実質的な関係構築の必要性が双方で共有された。

また、オークランド市のゼロウェイスト政策や都市交通再構築など先進的な取り組みを視察したことで、環境政策や公共交通など宇都宮市の重点分野との親和性が改めて確認された。これらの政策分野での知見共有や共同研究の可能性は、議会交流再開を契機に新たな展開が期待される。さらに、若者交流の再活性化や文化・スポーツ（特にラグビー）を通じた交流拡大についても双方で意欲が示され、次世代を見据えた交流の広がりが期待される。今回の訪問は、停滞していた交流を乗り越え、姉妹都市関係を再構築するための重要な一歩となった。今後は行政・議会・市民・民間が連携し、双方向で持続的な交流を進めることで、政策協働や市民交流を段階的に拡大し、未来志向の姉妹都市関係を築いていくことが求められる。



考察

今回の視察を通じ、オークランド市はゼロウェイスト政策、都市鉄道網の再構築、スーパーシティ体制の確立など、持続可能な都市づくりに向けた長期的かつ実践的な取り組みを進めていることが確認できた。これらは「環境」「交通」「行政運営」を相互に関連づけ、都市全体を再設計する包括的戦略として位置づけられており、宇都宮市が目指す都市像とも多くの共通点を有している。



ゼロウェイスト政策では、食品廃棄物の分別収集や嫌気性消化による再資源化、コミュニティリサイクルセンターを核とした市民参加型の資源循環が進められていた。単なる廃棄物処理の効率化にとどまらず、リユース・修理・アップサイクルを通じた地域コミュニティの形成や環境意識の向上にも寄与しており、循環型社会の実現に向けた先進事例として示唆に富むものであった。

都市交通では、City Rail Link (CRL) を中心とした鉄道ネットワーク強化が進められ、都心の交通混雑緩和と公共交通利用促進を両立させる取り組みが印象的であった。CRLは駅周辺再開発や歩行者空間の拡充と連動しており、公共交通を軸とした都市構造転換の重要性を再認識する機会となった。これはLRT整備を進める宇都宮市にとっても方向性が一致しており、今後の交通政策の参考となる。

行政運営では、広域自治体改革であるスーパーシティ体制が、急速に拡大する都市圏に対応するための有効な仕組みとして機能していた。Governing Body が都市全体の戦略を担い、Local Boards が地域特性に応じた施策を実施する二層構造は、広域的視点と地域密着型行政を両立させている。広域的な政策形成が可能となったことでCRLのような大規模プロジェクトが実現した点は、将来的な行政運営を考える上で重要な示唆となる。



一方、姉妹都市交流は長年青少年交流が中心で、政策協働や議員交流は十分に行われてこなかった。約20年ぶりに議会同士の見聞交換が再開されたことは、関係再構築に向けた大きな一歩である。意見交換では、政策協働、民間企業や市民団体を巻き込んだ交流拡大、双方向の若者交流など、今後の発展に向けた方向性が共有された。オークランド市の先進政策は宇都宮市の重点施策と親和性が高く、政策交流の深化は双方に有益な知見をもたらすと期待される。

今後の姉妹都市交流は、従来の青少年交流に加え、政策協働や民間交流を含む多層的な関係へ発展させることが求められる。今回の視察はその基盤を築く契機となり、行政・議会・市民が連携しながら、持続可能で未来志向の交流を構築していく必要がある。

オーストラリア Commonwealth of Australia



都市の概要

都市名	メルボルン (Melbourne)
人口	約 5,465,000 人 (2026 推計)
自治体面積	約 9,992.5 km ² /Greater Melbourne (都市圏全体)
行政区画	ビクトリア州 / メルボルン市 (州都)

メルボルンは世界でも住みやすい都市として知られ、文化、芸術、スポーツの中心地として高い人気を誇る。年間を通して多くの観光客が訪れ、国内外からの来訪者は数百万人にのぼる。市内には歴史的建造物と近代的な高層ビルが混在し、ストリートアートやカフェ文化など独自の都市文化が発展している。メルボルンには芸術施設が多く、国立美術館 (NGV) やアートセンターなどが市内に点在している。また、スポーツの街としても有名で、全豪オープン (テニス)、F1 オーストラリア GP、メルボルンカップ (競馬) など世界的なイベントが開催される。

19 世紀にはゴールドラッシュが起これ、メルボルンは急速に発展した。その結果、街には富が集まり、壮麗な建築物が多く建てられた。19 世紀後半には人口が急増し、都市問題も発生したため、街の拡張や公共施設の整備が進められた。1901 年にオーストラリア連邦が成立すると、メルボルンは暫定首都として国会が置かれ、1927 年にキャンベラへ移るまで政治の中心地として機能した。20 世紀後半には移民が増加し、多文化都市としての性格が強まり、現在のように多様性に富んだ都市へと成長した。

交通においては、メルボルン市内にはトラム、鉄道、バスなどの交通網が張り巡らされており、特にトラムは世界最大級の路面電車ネットワークとして知られている。中心部には無料で利用できる「フリー・トラム・ゾーン」があり、観光客にも便利な仕組みとなっている。郊外へは鉄道網が発達しており、空港へはスカイバスを利用してアクセスできる。市内観光にはシティサークルトラムなどの便利な交通手段もある。

メルボルンは海洋性気候で、年間を通して比較的温暖な気候が特徴的である。夏は暑くなる日もあるが湿度は低く、冬は穏やかで雪が降るほど寒くなることはほとんどない。「1 日の中に四季がある」と言われるほど天気が変わりやすいのも特徴である。多様な文化が共存する街並みは、訪れる人々に新しい発見をもたらしている。市内の緑地や公園も充実しており、都市でありながら落ち着いた雰囲気を楽しめるのも魅力である。こうした要素が組み合わさり、メルボルンは世界的に評価される住みやすい都市としての地位を確立している。その結果、メルボルンは多様性と創造性が調和した魅力ある都市として進化を続けている。

視察概要

(1) 都市構造形成の理念と施策

メルボルン市では、急速な人口増加と自動車依存の高まりに伴う都市課題に対応するため、公共交通を都市構造の中心に据えたまちづくりを進めてきた。その中核を担うのが135年以上の歴史を持つ路面電車（トラム）であり、24路線・約250kmに及ぶ世界最大規模のネットワークを形成している。市はトラムを単なる



交通手段ではなく、都市の骨格として位置づけ、回遊性向上、商業活性化、歴史的街路景観の保全など、多面的な都市政策と結びつけて発展させてきた点が特徴である。

特に中心部に設定された「無料トラムゾーン」は、都心の移動を容易にし、歩行者中心



の都市空間を支える重要な仕組みとなっている。また、運行はフランチャイズ方式を採用し、州政府が車両を保有し、事業者が運行・保守を担う明確な役割分担を構築。成果報酬制度により安全性や定時性の向上が促され、アクセシビリティ改善や停留所整備では地方自治体との協働が不可欠となっている。

さらに、都市拠点（アクティビティセンター）と公共交通を一体的に整備する方針は、都市の成長管理やコンパクトシティ政策と連動し、公共交通を軸とした持続可能な都市構造の形成に寄与している。今回の視察では、運輸局での政策説明に加え、ニュープレストン車庫における運行管理、車両整備、運転士教育の実態を確認し、混在交通環境でトラムを維持・発展させるための高度な技術と運営体制を理解することができた。

これらの取り組みは、本市で新たに開業したライトラインの運行や沿線まちづくりを検討する上で多くの示唆を与えるものであり、公共交通を基軸とした都市づくりの方向性を考える上で極めて有益な知見となった。

(2) 豪州市場の状況

メルボルン市は、多文化社会の形成と豊かな食文化を背景に、食を中心とした都市ブランドを確立してきた。19世紀のゴールドラッシュ期に多様な移民が流入した歴史を持ち、現在ではアジア・欧州をはじめとする多国籍コミュニティが共存する世界有数の多文化都市である。こうした環境は食文化にも強く反映され、市内には多様な食材や



料理が並び、カフェ文化を象徴とする独自の食のライフスタイルが根付いている。多文化性の高さは和食を含む海外料理への受容性を高めており、日本製品の市場性を検討する上でも重要な前提となる。

その中心的存在が、1878年開設のクイーン・ビクトリア・マーケット（QVM）である。年間1,000万人以上が訪れる南半球最大級の市場で、新鮮な農産物、多国籍料理、雑貨、工芸品など600以上の店舗が集積する。市場は商業施設にとどまらず、観光拠点や地域コミュニティの交流の場として機能し、メルボルンの都市ブランドを象徴する存在となっている。市場内ではアジア・欧州食材が広く扱われ、近年は日本酒や調味料など日本産品も徐々に存在感を高めつつある。



視察では、地産地消やオーガニック志向の高まりを背景に、安全で新鮮な食材が豊富に流通していることが確認できた。また、多文化都市ならではの多様な食材・料理が並び、食を通じて異文化に触れられる空間が形成されていた。家族経営を中心とした店舗では、



歴史を継承しながら専門性の高いスタッフが丁寧に対応しており、市場全体の信頼性向上に寄与している。

さらに、トラムを中心としたウォークアブルな都市構造により市場へのアクセスが容易であること、ナイトマーケットなどのイベント開催や若手事業者の出店支援により、買い物以上の体験価値が提供されていることも市場の活性化に大きく貢献している。

これらの視察結果は、日本産農産物・特産品の需要動向やQVMにおける日本産品の売場状況、宇都宮産品の市場性、さらには販売拡大に向けた連携方法や認知向上策を検討する上で不可欠な基礎情報となる。

（3）ビクトリア州立スポーツセンター（State Sport Centres : SSC）

今回のメルボルン視察では、ビクトリア州が展開する州立スポーツセンター（State Sport Centres : SSC）を訪問し、同州におけるスポーツ施設の整備・運営の実態と、その政策的位置付けについて確認した。SSCは、Melbourne Sports and Aquatic Centre（MSAC）をはじめとする複数の総合型スポーツ施設群で構成されており、エリートアスリ



ートの強化拠点であると同時に、市民の健康づくり、学校教育、地域コミュニティ活動など、多様な利用目的に対応する公共的スポーツ基盤として機能している。

現地では、施設の概要説明に加え、運営主体である State Sport Centres Trust (SSCT) の役割、施設群の運営方針、利用者層の広がり、イベント開催状況などについて詳細な説明を受けた。特に、競技利用と市民利用を両立させる運営モデル、学校や地域クラブとの連携、トップアスリート育成と市民スポーツ振興が循環的に結びつく仕組みなど、スポーツを通じた社会的価値創出の考え方が体系的に整理されている点が印象的であった。また、施設の随所に利用者目線の工夫が施されており、幅広い層が自然にスポーツへ参加できる環境づくりが徹底されていることも確認できた。



さらに、SSCは単なるスポーツ施設群ではなく、州全体のスポーツ政策を支える中核的インフラとして位置付けられており、健康増進、地域交流、観光振興、産業集積など、多面的な効果を生み出している。実際、直近年度には数百万

万人規模の来場者を受け入れ、主要イベントの開催による経済波及効果や雇用創出など、都市経済にも大きく寄与していることが示されている。

今回の視察を通じ、SSCは「競技の場」にとどまらず、スポーツを軸にした都市政策・地域づくりの基盤として高度に機能していることが確認できた。本市におけるスポーツ施設のあり方を検討する上でも、施設の役割設定、運営体制、利用促進の仕組みなど、多くの示唆を得ることができた。

考察

今回の視察を通じ、メルボルン市は公共交通を都市構造の中心に据え、トラムを核とした持続可能な都市づくりを長期的かつ実践的に進めていることが確認できた。135年以上の歴史を持つ路面電車網を都市の骨格として位置づけ、交通政策と都市政策を相互に関連づけながら都市全体を再設計している点は、宇都宮市が目指す公共交通軸の都市像とも多くの共通性を有している。



トラム政策では、無料トラムゾーンの設定や停留所のアクセシビリティ改善、成果報酬制度による運行品質向上など、利用者視点に立った仕組みが体系的に整備されていた。州政府と運行事業者の役割分担が明確で、混在交通環境下でも高い安全性と定時性を維持す

る運行管理体制は、本市のライトライン運行にとっても参考となる知見が多い。また、アクティビティセンターと公共交通を一体的に整備する方針は、成長管理やコンパクトシティ政策と連動し、公共交通を軸とした都市構造の形成に寄与していた。

クイーン・ビクトリア・マーケット（QVM）に代表される食文化・市場政策では、多文化社会を背景とした多様な食材・料理の集積が都市ブランドを形成していた。市場は商業施設にとどまらず、観光拠点や地域コミュニティの交流の場として機能し、地産地消やオーガニック志向の高まりとともに活性化していた。トラムによる高いアクセス性やナイトマーケットなどの体験価値の創出は、商業振興と都市回遊性を同時に高める仕組みとして示唆に富むものであり、日本製品の市場性を検討する上でも重要な視点を提供するものであった。

さらに、ビクトリア州立スポーツセンター（SSC）は、競技施設でありながら、市民の健康づくり、学校教育、地域交流、観光振興など、多面的な役割を担う社会的インフラとして機能していた。エリート育成と市民利用を両立させる運営モデルや、地域クラブ・学校との連携は、スポーツを通じた都市価値の向上に寄与しており、本市のスポーツ施設のあり方を検討する上でも重要な示唆を与えるものである。

これらを総合すると、メルボルン市の都市政策は、公共交通、商業、スポーツ、文化といった個別分野を相互に関連づけ、都市全体の魅力と持続可能性を高める統合的なアプローチが特徴である。今回の視察で得られた知見は、LRT 沿線まちづくりや都市ブランド形成、スポーツ振興など、本市が取り組む重点政策の方向性を検討する上で極めて有益であり、今後の都市政策の深化に活かしていく必要がある。



2026

宇都宮市議会

海外視察研修団員報告

視察実施期間：2026年2月1日～7日

視察団訪問先：ニュージーランド オークランド市
オーストラリア メルボルン市

□ オークランド

- 総領事館訪問（スーパーシティの起源）
- ゼロウェイスト政策
- CRL（シティ・レール・リンク）
- 旧マヌカウ市との姉妹都市関係についての懇談

□ メルボルン

- 総領事館訪問（農産品の輸出市場開拓）
- トラムを基軸としたコンパクトシティの形成
- ヤラ・トラム
- QVM（クイーン・ビクトリア・マーケット）
- SSC（ステーツ・スポーツ・センター）

作成者：2026 宇都宮市議会海外視察研修団

団長 馬上 剛



NZ オークランド

2月3日, 4日

□ ニュージーランド

人口：527万人 面積：日本の3/4
出生率 1.56（移民によるところが大きい）
人口の33%がオークランドに在住
マオリはNZ全体の15%

□ オークランド

人口：170万人（2033年には200万人を見込む。）

世界最大のポリネシア人の居住人口を抱える都市であるが、人口比率は、オークランド（地元）人11%、アジア50%、ヨーロッパ30%など。ちなみに日本人は1万人程度、韓国5万人、中国とインドがそれぞれ20万人程度とのことで、まさにグローバル都市であり、多文化（マオリとパシフィカ）・多民族（アジアやインドア）・多様性と包摂性（ダイバーシティ&インクルージョン）に富んだ都市である。

先住民族や大地に対する感謝の念を非常に大切にしている風習があり、様々なまちづくりの考え方に「マオリの教え」が応用されている。都市圏域面積は約4950km²、宇都宮市の10倍以上に達する。

2010年、マヌカウ市を含むオークランド周辺の8つの地方自治体の合併により「スーパーシティ・オークランド」として成立した。市域面積は4894km²に達し、宇都宮市の約10倍である。

従って、地方行政サービスの遂行が非常に難しい為、市域を21の地域委員会：ローカルボード（各地域委員が6~8名ほど選出される）で構成し、それぞれに議長を選出、これら21地域委員会の声を拾う形の上組織として市長を含む市議会：オークランドカウンシルが存在する。（市議会議席は21議席）

地域委員会は極めて市民に近いテーマを議論（ゴミ問題・バス停・公園など）し、市議会は交通と水道、都市政策（都市再生）などを直轄するが、中央政府の意向も強いとのこと。

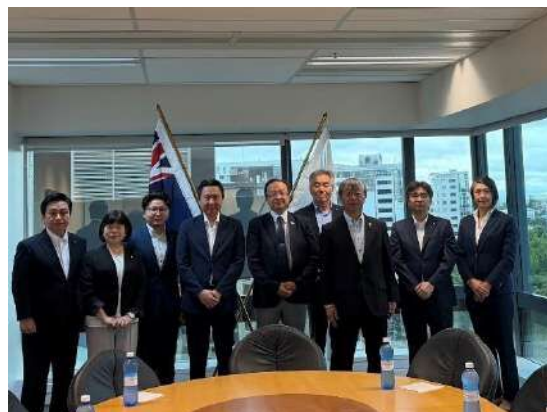
基本的には車社会であり、日本車は大人気… 相当な時間と経費を費やした結果、バスネットワークも発達しているが、交通局の権限が強く、地区地域委員会の意見を尊重したい市長との連携がうまくいかないこともあるらしい。

製造業は非常にニッチな世界（ロケットなど）で生きており、ソフト面ではハイテク産業や化学薬品・医薬品・ゲームなどが主力産業である。物価は非常に高く、平均時給は2500円程度にも関わらず、労働力の多くを移民に頼っており、現地の優秀な人材、例えば医師や技術者、多くの若者はオーストラリアへ向かうそうだ。



□ 在オークランド日本国総領事館

- ・松居総領事
(歓迎のご挨拶)
- ・太田代首席領事
(オークランド市の紹介とゼロウェイスト・ブリーフィング)
- ・タッカー前オケライ地区地域委員
(ゼロウェイスト・ブリーフィング)



松居総領事・太田代首席領事には、大変な歓迎を受けただけでなく、オークランドの紹介やゼロウェイスト政策のブリーフィング、さらにはマオリ族の皆様による歓迎セレモニーにまでご同行頂き、心から感謝申し上げます。

□ スーパーシティの起源と「ゼロウェイスト」政策

タッカー氏によると、合併前は旧オークランド市を中心にいくつかの市町（自治体）に分かれた「広域行政体」に近かったが、現在のオークランドは市域の拡大を続けており、地域格差が顕著になった気がするとのこと。

また、水やゴミ、交通など市民に近い行政サービスの課題解決の意思決定合理化・効率化を図る必要があったが、合併後しばらくはうまく機能しなかったことから、市域面積の広さ、多文化・多民族であるが故の地方行政サービス遂行の難しさに直面しているとのことだった。



ゴミ問題に関しては、元々、焼却をしないで何でも無差別に埋めてしまっていた時代もあり・・・

次の埋め立て地候補地を探そうにも、NZは、歴史的な背景から「理念や哲学」とでも言うべきか「マオリの教え」を非常に大切にしており、先に述べたように先住民族や大地に対する感謝の念を非常に大切にする風習がある為、広大なゴミ処分場の建設ともなると超えねばならないハードルは極めて高いとのこと。

実はそうした背景もあって生まれたのが「ゼロ・ウェイスト」の概念だが「2040までにゼロ！」という強いメッセージはインパクトがあるものの、国も市も無理な幻想を語っていると感じているらしく、生ゴミ用のコン

ポストを各戸に配布するも、実態はうまく機能していないことから、まだまだ道半ばであることをハッキリと語ってくれた。（釣りに行く際の餌箱として使用するようなジョーク？もあるそうだ・・・）



ただし、現地は元々物価が高いことから、建設資材をはじめとするリサイクル・リユース意識が高まっているのは事実であり、タイヤや PC など電化製品は製造側（供給側）に責任を持たせるような制度も出来てきたそうだ。

また、目下の課題は 2033 年に 200 万人に到達する住民の居住・家屋問題であるらしい。

歴史的背景から高層建築物に頼らず、どちらかと言えば「低層住宅」が当然の社会であったため、現在も一戸

建が人気。高層建築物については 6～8 階建てでさえ論争が起きてしまうので、今後の人口増加にむけて市民理解をどのように進めるのかが課題とのこと。

ゴミ問題と併せて・・・「スーパー・シティ構想は成功したのか？するのかわ？」地域委員を務めたタッカー氏は、自問自答の日々を続けているそうだ。

□ CRL（シティ・レール・リンク） ハンダーソン議員他

市街地中心部において、国と市が事業主体となり、折半出資で既存の鉄道を 3.5km の地下鉄で延長し環状線化する構想で、路線延長に伴い新地下駅 2 駅（アオテア駅・カラंगाハペ駅）を建設し、都心のシティーに位置する行き止まりの中央駅ブリットマート駅を双方向から進入可能な停車駅に再開発する計画であり、説明員のハンダーソン議員曰く「永年の悲願」であったとのこと。



今までは終着駅であるブリットマート駅に電車が溜まりすぎてしまい、非効率であった（20 本程度のロス）ことから、環状線化を図り、折り返し運転による非効率を解消することで 40 本程度の運行を可能にし、ピーク時の旅客輸送力を現在の 1 時間当たり延べ 15000 人から倍増させることができるという。

また、新駅ができるウォーターフロントエリアの駅名はマオリ語でも表現されており、その一つ一つにストーリー性を持たせた再開発計画がある。元々は石油など化学工業のコンビナートがあったので敷地は広大とのことだ。

過去に、市中心部へのアクセスをウォークブルにしようとしたが、CRL のような交通インフラが整わない中で車の流入を規制した結果、中心部がさびれた・・・（クイーン St は 70～80 年代は日本の銀座のようなまちだったが、現在は治安の悪化なども見受けられるらしい）さらにコロナ禍でリモートワークが浸透。月曜日と金曜日はリモートワークがデフォルト化しつつある。

との説明があったが・・・



これは人口増加によるアーバン・スプロールが起きていると推察する。まちなかに高層建築物を建てるのが難しい以上、人口増加局面において都市のスプロール現象が起きるのは必然であり、その証左として郊外には複数の超大型ショッピングモールが進出している。（まるで一昔前の宇都宮のようだ！）

LRT 導入も検討し断念したとのことだが、NZ 政府はコロナ禍で多大な起債をしているため財政規律に敏感であるにもかかわらず、CRL への投資額は 55 億 NZ \$（約 5100 億円超）となっていることから、市が推進している歩行者と車両の共用スペースの増加など「ウォークブルなまちづくり」を政策的に進めていく上で、地上部分が有効利用できる地下鉄とし、人に優しい街づくりを実現していくことにもつなげたかったのだろう。カット&カバー工法など施工方法も含めて市民には周辺エリア・全市民などを対象に幾度となく説明会を開催している。

私が宇都宮市の LRT：ライトラインへの挑戦と開通後の好調ぶりをお伝えすると、ヘンダーソン議員は「オークランドは住居不足・高層建築が建てにくい風潮・一戸建を好む文化・インフラの老朽化・車社会による渋滞・環境問題など課題を様々抱えるが、そうした中でも公共交通の充実を目指している。予算の制約もあり、様々議論もあるが、中心市街地の活性化と交通渋滞の緩和・公共交通での移動人員を増加させることに同じタイミングで挑戦しているので、これはソーシャルレガシーになるだろう！CRL だけはやらねばならない!!」と、きっぱりと答えた。



□ マヌカウ

- ・アルフ フィリパイン議員
- ・フリー議員
- ・ウィルソン エクゼクティブチーフ



訪問当日、タウンホールにお招きを頂いた我々一行には「マオリの儀式」の様式に則った、素晴らしい歓迎式典が待っていた。20 数年ぶりの公式訪問となったが、改めて旧マヌカウ市の皆様が「宇都宮市との姉妹都市の絆」を大切に思ってくれていると感じる場面となった。フィリパイン議員によると、当初のカーチス市長は姉妹都市の提携について非常に明確なビジョンがあったそうで、現在は高齢となったが、宇都宮市が大好きで本市との関係を現在も非常に気にしており、フィリパイン議員に直接電話があり、くれぐれも我々訪問団に宜しくと伝えられたとのこと。

「15 年前に新オークランド市が誕生した後は、お互いの交流が盛んではなくなったが・・・文化的交流は大切だと思っており、オークランド側も真剣に考える必要がある。（40 年以上の歴史を大切にしたい！）NZ にとって日本は貿易の重要なパートナーで、経済的結びつきは強いが「友情・信頼関係」をあらためて益々強くしていきたいし、農業・工業でもタッグを組むことをお互いに思案しながらカルチャーでは特に強く結びつくことを望む！」とは、フィリパイン議員の言葉である。



旧マヌカウ市役所時代に整備された「マヌカウ宇都宮日本庭園」についてだが、当時の本市協力の度合いや企業協賛について詳しいスタッフは不在だったが、残念ながら盗難被害に遭った「宇都宮プレート」については復旧予定とのこと。

また、灯籠など貴重な物は防犯上あえて取り外し、大切に保管してくれているとのことだった。



AUS メルボルン

2月5日, 6日

□ オーストラリア

人口 : 2720 万人 面積 : 日本の約 20 倍

出生率 1.4 程度

人口の 70% が白人、アジア人も多い

先住民族のアボリジニは AUS 全体の 2%



□ メルボルン

人口 : 550 万人 (2050 年には 800 万人を見込む。)

シドニーに次ぐ同国第二の都市であるが、街並みは歴史的な建築物も多く残っており、緑多く文化的な印象を受ける。世界最長と言われるトラムの運行距離 (総延長 250 km 以上) の中で市内中心部においては「フリートラムゾーン (CBD)」内は運賃が無料であることや、豊かなカフェ文化など「世界で最も住みやすい都市」の常連である。移民や留学生も多く寛容性にあふれており、まさに多文化共生社会かつグルメの街でもある。都市圏域面積は約 9990 km²、オークランド市の約 2 倍、栃木県の 1.5 倍以上に達する。

(私的な話ではあるが、実に 33 年余ぶりの訪問となり、550 万都市に大変貌したメルボルンに驚いたことは言うまでもない。)

□ ビクトリア州 運輸・交通局 (メルボルン)

「トラムを基軸としたコンパクトシティの形成と都市の住みやすさ向上のための施策について」

タイ・パッチング部長 / ナオミ部長 / エミリー部長

～タイ・パッチング部長～

メルボルンのトラムネットワークは元々、州政府の運営 (公営だった) が、1999 年にトラム運営に関するフランチャイズ第 1 号契約 (MR1)、2024 年には 5 回目となるトラム運営契約 (MR5) が締結され、「ヤラ・トラム」と契約して現在運行している。(日本の上下分離方式に近く、当然ながら契約の中で責任が明確化されている。)



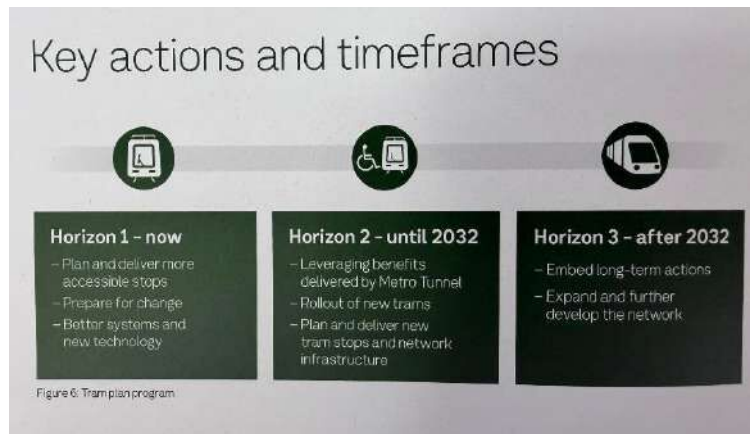
総じて言えばメルボルのトラム運営は「市」に責任があるが、全運行ルート中、3/4 に及ぶルートで車や自転車と道路を共有していることや、市内中心部（CBD）及び近郊のインナーサーブを網羅している 250km 超の線路と 1,700 以上の停留所を有する運行規模からも、都心や沿線のまちづくりなどについて国・州・市の連携は必須であろう。

市内中心部、中心業務地区（CBD : Central Business District）は、「フリートラムゾーン」となっておりトラム運賃が無料となることから、市内観光や通勤通学、まち歩きなどなど…必然的にその利用者は多く、まちなかの活況・盛況には非常に感心した。

本市で言うところの「トラヤスイカ」のような交通 IC カードが普及しており、州や市の施策によって 60 才以上週末の移動は無料、18 才以下フリー、郊外では運賃が下がるなどのサービスも展開しているようだ。



135 年を誇るメルボルのトラムネットワークは世界最大の運行ネットワーク（現在、25 ルート・475 トラム・5000 以上のサービスを展開。）であり、大変誇りに思っているのだが、コロナ禍を経て土日の利用ニーズに変化が生まれているのが利用実態データより明らかになっていると、2032 年までのアクションプランとして「ホライズン 1～3」を立案し、全体計画については概ね公表している。



～ナオミ部長～

元々が古いネットワークなので整備は大変だが、順次、次世代トラムの導入転換を図っていく。その中で、アクセシビリティを特に重要視しており、障がい者に利用しづらい電停のリニューアル（バリアフリー）など、非常にコストがかかるがやらねばならないという説明には強い意志を感じた。

アクセシビリティの向上に向けては…

- ・安全性
- ・移動の手助け
- ・信頼性の向上
- ・電停が位置するエリアの魅力向上
- ・速達性の向上
- ・VFM

を意識しながら、総延長 250 km 超に渡る 24～25 路線を効率的に修繕していく方針とのこと。1700 余の電停の中で今後 800 に渡る電停を改修せねばならず、効率性を考慮して路線ネットワークを 6～8 ブロックにゾーニングして対応していくそうだ。

メルボルンには様々な車両が走っている。旧車両は W 型、
新型車両は E 型・G 型など・・・中でも、旧型と新型の中間に
位置する車両はハイフロアトラムであり順次、バリアフリー化、新
型のローフロア車両へ転換していく計画だが、これを進めるだけ
で 10 年はかかる見込みだという。

バスはフィーダー線や、まだトラムが整備できない場所で有効
に機能しているが、まちなかへの車規制や鉄道・バスとのさらなる
連携を目指していく予定。



～エミリー部長～

都心のまちづくりについては、メルボルンは急速に街が拡大（人口増加）しており、向こう 25 年間で現在の
550 万人から 800 万人に増加していく見込みであることから、2050 年までにこれらの増加人口を吸収できる計
画を立て、州政府の計画と整合性を持たせていく。市域が広がりすぎないように（スプロール化しないよう）、建物
の高層化も検討しつつコンパクトシティを追求していくとのこと。

元々フラットな「街」なので、現在のインフラ（ヘビーレイル・電車）を活用しながら「中心部 70 : 郊外部 30」
という居住誘導を行い、新路線（環状線）の整備などにチャレンジしていくそ
うだ。

交通安全性の確保については道路標識を工夫するなど様々取り組んでいる
が、大切なのは市民意識の向上、つまり「教育」が重要とのこと。

特にビクトリア州政府は「ヘビーレイルと車両のレベルクロッシングをやらない」
方針であり、交通の安全性向上と渋滞緩和を目的とした大規模な「レベルクロ
ッシング（踏切）撤去プロジェクト」が進行中である。

主要なポイントは 2030 年までにメルボルン全域で 110 か所の危険な踏切
を撤去することを目指すことで、これは州史上最大の交通変革プロジェクトになるとのことだった。



□ 在メルボルン日本国総領事館

・古谷総領事

(歓迎のご挨拶)

・味口首席領事

・川村領事

(TRYBER 長谷川社長とともに AUS 内における日本の物産品の流通状況等ブリーフィング)



在オークランド日本国総領事館でも感じたことだが、在メルボルンの総領事・首席領事・領事の皆様にも非常に手厚い歓迎を受けただけでなく、川村領事には視察の同行や日本の物産品の流通状況等についてのブリーフィングまでお世話になったことなど、現地において大変心強い手助けとなって下さり、心から感謝申し上げます。

さらに、在メルボルン総領事館では、古谷総領事のお声かけでご参集いただいた日本企業の現地法人で活躍されている皆様との素晴らしい出会いが待っていた。伊藤園やキッコーマン、アサヒ HD 等の現地法人役員や、在メルボルン日本人会のデービス・ケイコさんといったメンバーと交流できたことは非常に貴重な機会となった。

私的な話ではあるが、デービス・ケイコさんは私が学生時代に留学していたメルボルンの隣町にあったインターナショナルスクールをよくご存じだったことに驚いた。世間の狭さを感じる場面であった。

□ ヤラ・トラム

多種多様な車両が走っているメルボルン。旧車両は歴史的なヴィンテージトラムである W 型、1970 後半より導入が進んだ Z 型（ハイフロアトラム）、低床車両である C 型や D 型、さらにはボンバルディア社製の E 型、そして 2026 年より営業運転を開始予定で、バリアフリーに対応した最新の超低床電車（ニュー・ジェネレーション・トラム：NGT）と言われる、G 型などだ。これらのトラムが縦横無尽にメルボルン市内を運行しており、最低でも 1 日 1 台は車との接触事故を起こしてしまうとのことだが、非常に大規模な事業所には倉庫や整備庫が併設されており、様々な車両種に対応できるよう、各パーツが所狭しと並んでいた。



ヴィクトリア州にはトラムを製造する技術があると説明員の方が誇らしくお話をされたのが印象的であった。備蓄しているそれぞれの車両パーツは輸入品もあるが、組み立ては州内（市内）で行っており、20年以上をかけてこれらの技術・ノウハウを培ってきたとのこと。まちなかには彼らのプライドとも言える「made in Melbourne」と大きく印字されたトラムが走っている。



最後に案内された少し閉鎖的な部屋… そこにはトラムの運転技術を養成するための シミュレーターが設置してあった。

新人の運転手は 30 日間のトレーニングを行い、40以上のシナリオを運転レベルによって訓練するとのこと…メルボルンは 2027 年に「World Tramdriver Championship（世界トラムドライバー選手権）」の開催都市に決定しており、おそらく代表の選手達もこのシミュレーターで訓練するのではなかろうか？



□ QVM（クイーン・ビクトリア・マーケット）

視察冒頭、「実はかつて 1837 年から 1917 年頃まで「旧メルボルン墓地」として使用されていた土地に建っています！」と、ガイドさんがお話をされたときは少々驚いたが、100 年以上もの間市民に親しまれてきた QVM は新鮮な野菜や果物、肉、魚介類など、食材が豊富に揃い、メルボルンの代表的な観光スポットとしても人気を集めている。生鮮食料品の他、生活雑貨や衣料、お土産店も数えきれないくらいひしめき合っており、まさにそのスケールに驚かされた。





メルボルンは「多文化共生社会かつグルメの街」と前述したが、左写真の何気なく隣同士になっている店舗だが、右側の青い看板のお店はイタリア系、中央の白い看板のお店はギリシャ系のお店である。海鮮の売り場では近年になり観光客用に極小ロットでの販売を行っている。例えば一口サイズ



本市の中央卸売市場において「賑わいエリア」がオープンしたばかりだが、この知見を活かしていきたい。

□ SSC：ステート・スポーツ・センター

ビクトリア州政府に代わって「州立スポーツセンター信託」が運営している SSC は、まさに草の根レベルのプログラムからハイパフォーマンス・トレーニングまで…そして、子どもから大人までが安心して利用できる州立のスポーツ施設であるが、訪問して驚いたのはそのスケールである。

オリンピック規格のプール、一流のコートやスタジアム、そしてフィットネスや水泳プログラムへの自由なアクセスなど、あらゆるレベルのアスリートに最高水準の施設を提供しており、以下は当該施設 HP からの抜粋だが…



■メルボルン・スポーツ&アクアティックセンター

トレーニング、競技、リカバリーのためのプログラム、そして世界レベルのプール、コート、スタジアム

■レイクサイド・スタジアム

国際規格の陸上競技トラック、ウォーミングアップゾーン、そして FIFA 規格のサッカー場

■州立ネットボール&ホッケーセンター

ネットボール、バスケットボールなど、地域スポーツやエリートスポーツに対応した、高品質なコートとグラウンド

■州立バスケットボールセンター

バスケットボールや体操など、様々な競技に対応できるプレミアムコートとパフォーマンススペース！

とあるように、4つのスポーツ施設からなっている。我々は「州立ネットボール&ホッケーセンター」と「メルボルン・スポーツ&アクアティックセンター」を訪問視察することができた。それぞれが離れた場所に整備されていることから「ホッケーセンター」から「アクアティックセンター」までの移動に想定以上の時間を要し、アクアティックセンターに到着した時間帯には、すでに子どもから大人までものすごい数の人がプールを利用していたことから、残念ながら施設内の写真撮影は許可がおりなかった。（プール施設写真の出典：メルボルン百景）



実は訪問して感心したのはSSCのスケールだけではない。メルボルンは全豪オープンテニスの開催地であるが、その開催場所は「メルボルン・パーク」で、別施設として整備されており、こちらもその規模は実に大きい。



さらには「アクアティックセンター」に隣接する「アルバート・パーク」には左写真のような観客席が…なぜ？道路の前に観客席！？

そう！実は「F1 オーストラリア GP」は、メルボルンで開催されているのだ！

右の写真、アクアティックセンタープールの奥には「アルバート・パーク F1 グランプリレースコース」を臨むことが出来る。（プール施設写真の出典：メルボルン百景）



オーストラリアといえばクリケットやフットボール（AFL）の印象が強いが、当然ながらメルボルンはそれらのスポーツ環境も整えており、トラムネットワークによるまちづくりが、様々なスポーツを実践するだけでなく、スポーツを観る楽しみも提供していると言えるだろう。まさに「スポーツ環境先進都市」だと感じた。

□ 総括

総じて中身の濃い、非常に有意義な両国両都市の訪問、視察研修になったことを総括の冒頭で申し上げたい。また、現地においてはオークランド市関係者の皆様、メルボルン市関係者の皆様、さらには松居在オークランド総領事、古谷在メルボルン総領事をはじめとする各都市領事館の皆様に変な歓迎を受けたことに加え、視察先への同行やブリーフィングのご協力など、親切丁寧にご対応頂いたことに心からの感謝をお伝えしたい。

各都市の報告でも触れたが、オークランドの都市圏域面積は約 4950 km²で宇都宮市の 10 倍以上、メルボルンの都市圏域面積は約 9990 km²で栃木県の 1.5 倍以上に達する。日本で言えば、まさに「都道府県」レベルの広さだということである。（ちなみに日本で一番広い政令指定都市は浜松市で面積は約 1560 km²である）

今後、オークランドでは人口が 200 万人を、メルボルンでは 800 万人を超えると予想されており、これだけの都市面積を備えていれば、今後の人口増にも十分に耐えうると考えてしまいがちだが… 両都市に共通するのは、「アーバン・スプロール」との戦いであると思料する。両都市とも人口が増えていく中、郊外への無秩序な都市拡大を防ぐために、公共交通網の更なる拡充や都心をウォークアブルにする政策に注力している。つまりはコンパクトシティの実践である。

人口が増えていく両市と、人口減少社会に突入した宇都宮市が目指す都市の方向性が「コンパクトシティ」なのは興味深い。オークランドでは今後の人口増による住宅不足とインフラ負荷に対応するため、都市計画の集約化（高密度化）を進めている。また、固定資産税についての税率を中央政府が決めている中、地方政府との議論は多いそうで、宿泊税の導入をオークランドから提起しているが、中央政府が反対のため実現していないとのことだ。

オークランド市の永年の悲願である「CRL」の開通や独自財源（宿泊税）確保を目指した動き、さらには様々な議論が巻き起こるであろう都心建築物の高層化など… 今後の「オークランドのまちづくり」に注目していきたい。



メルボルンでは無秩序な拡大を抑制する目的から「メルボルン 2030」という施策を推進中である。まちなかに緑が多く溢れ、カフェ文化が浸透し、都心には活力がみなぎっていたメルボルン… 今後のトラムネットワークの拡充も含め、多文化共生都市でありつつ世界で最も住みやすい都市と言われる「メルボルンのまちづくり」から学ぶことは多いと感じた。オークランド同様、今後のメルボルンにも注目していきたい。



来年は 2027 年… 本市都市経営の最上位方針である「第 6 次総合計画」の計画期間が満了することから、「第 7 次総合計画」の策定へ流れとなってくるわけだが、この度の視察で得た知見を踏まえて議会で様々な提言をさせて頂く所存である。

1. オークランド（ニュージーランド）

(1) 「奥克蘭」都市構造の変遷と国際友好都市関係

ニュージーランド最大の都市で、人口 170 万余を有するオークランド市は、今から 16 年前に近隣 3 都市（マヌカウ市、ノースショア市、ワイタケレ市）と 3 つの行政区（パパクラ地区、ロドニー地区、フランクリン地区）を合併・統合し、2010 年からは大都市圏領域と基礎自治体を合致させた「スーパーシティ・オークランド」を誕生させた。

本市は、この合併前の旧マヌカウ市と 1982 年（昭和 57 年）に姉妹都市関係を締結しており、その親善関係は合併後も途絶えることなくオークランド市に引き継がれ、両市ともに最古の国際友好都市として 44 年目を迎えている。

今回の研修に際して私たち訪問団は、この揺るぎない絆の糸を手繰りつつ、現在のオークランド市が取り組む重点政策の中から、都市政策、環境政策、公共交通再編の 3 分野を選び、具体的な実践事例を調査するとともに、未来に向けた姉妹都市関係の再構築についても様々な角度から意見交換を試みることとし、団員それぞれが設定した研究テーマとも照らし合わせながら、2 日間にわたって関係者や専門家等のレクチャーに臨み、考察を行った。

2 月 3 日は午前中に在オークランド日本国総領事館を訪問し、松居眞司総領事を表敬した後、太田代身生首席領事からオークランドの環境及び交通政策に関してブリーフィングを受けるとともに、スーパーシティの形成過程やゼロウェイスト政策※については、前オケライ地区地域委員の Penny Tucker（ペニー・タッカー）氏〔現在は政策コンサルティング会社「アドボカシ・ワークス」代表〕から（切れ味の鋭い）現状分析や山積する課題等について説明をいただいた。



※ゼロウェイスト政策とは…いわゆる「ごみゼロ」政策であり、ウェイストナッシング政策とも言われる。オークランド市は 2040 年までに廃棄物の最小化と埋立てごみをゼロにすることを目標に掲げている。

(2) 「スーパーシティ・オークランド」の形成効果と今後の課題

現在のオークランド市には、ニュージーランドの約 3 割に相当する国民が居住しており、人口推移については 1980 年代末から増加の一途をたどり続け、7 年後の 2033 年には 200 万人に達すると言われている。

その背景には、経済活動に有益な外国人材を確保しようとする国の移民（受入れ）政策があり、これによって特にアジア系やパシフィック系の外国人が続々と移住してきたことが人口増加の主な要因となっている。

しかし、その一方で、都市部への人口一極集中や地域間格差の拡大、多民族化によるコミュニティ軋轢の発生、同一都市圏内における行政機能の重複といった都市問題が次々と発生してきたため、オークランド市は都市構造と行政機構両面での抜本的な改善をめざし、周辺の都市や区（ward）と協議を重ねながら、先に述べた 2010 年の大合併と行政体系の一大改革を実現したのである。



これらの経緯を踏まえ、私はオークランド訪問における第 1 の自主研究テーマを「都市構造の変化がもたらす効果と課題」と設定し、地域委員（政治家）として合併後の様々な変化を見てきたタッカー氏のレクチャーに集中してみることにした。

タッカー氏によると、合併前のオークランドは、住宅政策や環境負荷対策の不足、インフラ整備の遅延、交通渋滞の恒常化など数多くの問題が放置されていたが、合併後はこれらの課題解決に向けた動きが活発になり、行政機能の合理化や効率化も図られたことにより様々な行政サービスの質が向上したと証言してくれた。

そこで私はタッカー氏に「スーパーシティ化は成功したと思うか？」と率直に尋ねてみたのだが、彼女は「成功したとは言えない。しかし、やって良かったのは事実」と答えた上で、「都市構造や行政機構の改革は市民生活に直接的な影響を及ぼすばかりか、時には市民に痛みを与えるかもしれない。だからこそ、行政官は常に市民の声に耳を傾けるとともに、民族の多様性にも十分配慮しなければならない。また、改革のプロセスにはアドボカシー（社会的弱者への配慮）の視点を取り入れることを忘れてはならない」とのコメントを付け加えてくれた。

オークランド市では以前から各行政エリアの地域委員会（local board）においてマイノリティーの意見や先住民であるマオリ族の意向を反映させる仕組みや制度が整っていたという。加えて、住民から寄せられた市政に対する意見には必ず回答し、それらの結果については公表することも義務付けられていたらしい。先の合併や機構改革では、公聴会制度と併せて、このような民主的プロセスが存分に発揮されたものと思われる。

本市では、概ね 2030 年を目途に、子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望が叶うまち「スーパースマートシティ」の実現をめざしているが、その手法や実現までのプロセスに関しては、オークランドと違って市民の立ち位置が明確に示されていない。私は今回の研修で一抔の不安を抱くこととなった。

(3) 環境政策と公共交通政策に「大転換の^{くさび}楔」は打てるのか

オークランド市における2番目の自主研究テーマは「ゼロウェイストとシティ・レール・リンク(CRL)の二大プロジェクトに描かれた夢と現実」と設定し、2040 年ごみゼロ実現計画と2026 年開通をめざすCRL 新規地下鉄網整備の現状を把握し、進捗過程におけるソリューション等について調査を行うことにした。

まず、2018 年に宣言したゼロウェイストの現状についてだが、これは残り14 年ですべての目標を達成するのはいささか困難であると感じた。先述のタッカー氏も「(希望を持つことは良いことだが) 不可能なことばかりの計画」と言い切っていた。理想と現実の隙間が中々埋まらないのは、たぶん当初に設定したハードルが高過ぎたからではないだろうか。

とは言っても、行動計画自体は決して無駄な取り組みではない。なぜなら、廃棄物の最小化に向けて確実な成果を積み重ねており、それらは、ごみゼロに向けた市民意識の醸成や向上にも大きくつながっていたからだ。



次に、ニュージーランド史上最大の交通インフラ整備「シティ・レール・リンク(CRL)」についてだが、2月4日午前にレクチャーを受けたShane Henderson(シェーン・ヘンダーソン)市議によると、このプロジェクトは、交通政策としての渋滞解消や安全性及び利便性の確保ばかりでなく、環境対策、健康政策、文化振興など多方面に効果をもたらすものであるから、必ずや良好な社会を築くための「ゲームチェンジャー」になるだろうと力説された。

その反面、このプロジェクトの実務者でオーストラリア出身のウェン・コニー氏は、495 億円もの巨額投資と費用対効果について尋ねられると、「複雑な使命の中にいる」とだけ答えていた。加えて、初当選後に(やむなく)この事業を引き継ぐことになったウェイン・ブラウン市長(議長)は、就任直後に「病気の犬をもらい受けたようだ」と答えており、これらの点を冷静に見つめると、本年内に開業を予定しているCRLは、「蓋を開けてみるまでわからない」という不安な一面も持ち合わせているようにも感じ、それはまるでライトライン開業を目前に控えた3年前の本市のようにもあった。

(4) 「44年の交流」を礎に拓く未来の姉妹都市関係

オークランド市における研修の中で、私が最も重要ととらえた第3の研究テーマは「未来に向けて築くべき新たな姉妹都市関係」だった。

冒頭で述べたように、宇・奥間の姉妹都市関係は合併前の旧マヌカウ市時代に遡り、今日までに44年の長き歴史を刻んでいるが、近年の主な交流事業は年1回の青少年派遣にとどまり、こと議員間の交流に限っては、2003年を最後に23年近く一度も実現していなかったのである。

ところが、オークランド側は、本市以外に日本国内2市1区1町1村の「5自治体」と友好都市関係を結び、それらの自治体と活発な交流をしていたのだった。

特に、福岡市、加古川市、品川区の各自治体とは、経済交流（海外スタートアップ支援）、文化交流（舞踏、写真展）、スポーツ交流（ラグビー、ホッケー）、平和交流（鐘の寄贈、記念植樹）、教育交流（学術、語学）などで関係性を深めており、一昨年はウェイン・ブラウン市長が単独で品川区を訪問し、森澤区長と意見交換を行っていた。

このような状況下で、最古参の友好都市である本市が、このまま何も行動を起こさなかったら、先人が築き上げた足跡すらもいつのまにか消滅してしまうのではないか…そんな危機感を個人的に抱きつつ、私たち一行は、2月3日午後旧マヌカウ市に残るといふ「マヌカウ宇都宮日本庭園」



【右の写真】を訪問するとともに、神聖かつ厳粛なマオリ族の歓迎儀式を経て、念願だったオークランド市議会関係者との意見交換に臨むことができた。

いずれの場面においても成果と感動があまりにも多く、ここにすべてを記すことは困難であるため、今回は私が勝手に思い描いてみた5つの将来目標だけを簡潔に紹介したいと思う。

A) かけがえのない歴史の軌跡を復活させる

◆オークランド市内（旧マヌカウ市）に残るマヌカウ宇都宮日本庭園には、かつて姉妹都市締結の経緯を記した金属プレートがあったが2010年に盗難に遭い、現在は未設置のままとなっている。→両市協力のもとで説明プレートの復刻版を設置するとともに、2008年の移転まで存在していた灯籠についても復活させる。

B) 訪問交流を友情交流に転化させる

◆一方的（定期的）に青少年を派遣するだけでなく双方向の子ども交流をめざす。

→初めての訪問が「次」につながり、少しずつ友情を育んでいく交流に発展させる。

C) 両市の政策交流を実現させる。

◆市長、議員、行政官の相互往来で政策の共同研究及び課題や価値の共有を図る。

→まずは（締結 45 周年を機に）オークランド市の行政代表団を招へいする。

D) 経済及び学術的（教育・文化・スポーツ）交流を推進する。

◆両市の経済、教育・文化・スポーツの振興に寄与する民間交流を促進する。

→民間企業や団体と連携を図り、両市の特色を活かした民際交流を拡大する。

E) オークランド姉妹都市サミットやシンポジウム等を開催する。

◆オークランドと姉妹都市関係にある国内「3市1区1町1村」の連携を図る。

→オークランドを含めた7自治体で持ち回りのイベントや交流会を実施する。

以上の目標のうち、もし3つ以上の実現が果たせたとしたら、本市とオークランドとの姉妹都市関係は、これからも益々充実、発展していくことだろう。



2. メルボルン（オーストラリア）

(1) 路面電車網を活かした魅力あふれる「あじさい型」コンパクトシティ

私たち研修団は、2月4日の午後にオークランド市を後にして、一路オーストラリア第2の都市メルボルンをめざした。

メルボルン市は、世界の住みやすい都市ランキングで2011年から2017年ま

で「7年連続1位」に輝いた都市であり、以降も常に上位（2025年は4位）をキープし続け、本年3月に発表された「世界最高の都市アンケート(The 50 best cities in the world)」でも見事1位を獲得している。

地球上の誰もが描く理想の都市、あこがれの街であるメルボルンには、現在510万人余の人々が暮らしているが、自然景観にマッチした歴史的建造物、整然と並ぶ街路樹、数多くの公園、緑地等に包まれた都市空間など、まるで絵画の中にいるような中心部の町並みは、ことのほか美しく「庭園都市(ガーデンシティ)」とも「先進多様化都市」とも言われている。

また、路線延長250km、電停数1,700以上、1日5,000往來を誇る世界最大の路面電車ネットワーク「メルボルトラム」は、長年にわたってこの都市に暮らす人々の生活を有機的に支えている。



これらの点からみても、本市とメルボルンを単純に比較するのは、規模、レベル、評価すべてにおいて誠に畏れ多い。

しかしながら、“路面電車”と“コンパクトシティ”という2つのキーワードに限っては何らかの共通した目標や課題が見つかるはず・・・そんな思いで、私は、この都市での第1研究テーマを「線と面でスプロール化を防ぐメルボルンの都市計画」と設定し、老朽化したメルボルトラムと延伸をめざす本市ライトラインとを対比して課題を探るとともに、コンパクトシティの類型※では「あじさい型」に該当するメルボルン市が、「多極型」の宇都宮市と違ってどんな課題を抱えているのか検証してみることにした。



まず、メルボルトラムについては2月5日午前には運輸局を訪ね、メトロポリタン

トラム事業部長のタイ・パッチング氏や道路・トラムアクティブ交通計画部長のナオミ・ラングドン氏からレクチャーを受け、

午後には、2004年以降メルボルトラムの単

一事業主体となった「Yarra Trams (ヤラ・トラムズ社)」を訪問し、運行管理や保守体制等について詳しくご説明をいただくことになった。

机上と現場両面の有意義な学習となったが、24系統のトラムを日夜円滑に運行するために何よりも必要なのは、やはり「安全性・安心感・信頼力」…この3つに尽きるということ再認識させられた。その理由としては、全路線の75%が車と道路を共用していることであり、その距離が188kmに及ぶ点が一番大き

い。(参考までに、本市の駅東側 LRT 路線の共用割合は約 65%。距離は 5.1 km である)。

加えて、現在の運行形態となつてから 20 年以上が経過しているため、車両の老朽化に伴って故障件数が増加しており、点検体制の強化や次世代型トラムへの更新、電停の再整備(改良率 50%)やバリアフリー化(実施率 28%)、トラム渋滞の解消など歴史を重ねたトラムシステムならではの課題を抱えていた。

これらに関しては、新設軌道でスタートした本市ライトラインにとって一見無縁のようにも思えるが、路線の延伸や拡大、経年によって、いずれは直面する課題であるので今のうちから対応策を学んでおくべきである。

一方で、メルボルンのトラムシステムは、サービス面においてもかなり充実している。例えば、市街地区間の無料化や 24 時間運行などアクセシビリティ(利用しやすさの追求)の向上に努めるとともに、雇用面ではジェンダー対策や民族の多様性に係わる配慮、積極的な高齢者雇用など、誰もが安心して働ける職場環境づくりを心がけている。このような姿勢は、ぜひ本市のライトレール社でも見習っていただきたいと思う。

次に、世界におけるコンパクトシティ構想の成功例として必ず登場するメルボルンの現状についてだが、これに関しては「うれしい悲鳴」と「悲しい現実」の両面を知ることができた。

まず、前者については住宅対策の遅れである。都市の魅力に引き寄せられた移住によって人口が急増し、慢性的な住宅不足と価格高騰が続いているのだ。この点だけを見ると、危機的な人口減少を食い止められる最大の手法は「都市魅力の向上」なのかもしれないと思えるほどだった。

続いて、後者は人口増加都市特有の「贅沢な悩み」と言えるもので、都市のコンパクト化が人口増加のペースに追いつかず、交通結節点において計画的に配置しようとするアクティビティセンター(生活機能集積拠点)以外で無秩序な開発が進んでしまい、せっかく整備した公共交通も十分に活用されず、自動車依存から脱却できないという現象である。



これもある意味うらやましい限りの現実だが、早急に規制強化に乗り出すべきである。

※コンパクトシティの類型…日本のコンパクトシティは「多極型」、「串と団子型」、「あじさい型」の 3 パターンに分類される。本市の NCC に代表される多極型は、都市拠点と地域拠点を公共交通ネットワークで結ぶまちづくりであり、富山市が例とされる串と団子型は、徒歩圏を団子、公共交通を串(軸)と見た

てたまちづくりであるが、これに対して、あじさい型は、交通結節点かつ拠点機能を持つ地域を核とし、そこに生活圏を連携させるまちづくりである。

(2) 宇都宮の特産品はどうすれば南半球で売れるのか？

私がメルボルンの研修で2つ目に設定した研究テーマは「海外で売れる宇都宮名物はあるのか？」だった。中でも、農畜産物、(加工品、飲料を含む)食料品、民芸品の3つについては、可能な限りマーケティング手法や商品化計画、輸出戦略等を調査してみようと考え、農水省から領事館に出向していた川村直康領事の「特産物・農産物の海外種出戦略」と題したレクチャーに耳を傾けるとともに、豪州内で日本製品のPRや販売を手がけるTRYBER社の長谷川潤氏との意見交換に臨んだ。



しかし、出鼻を挫かれたのは一番期待していた農畜産物だ。本市名産の米や牛肉、反季節の需要が見込めると期待していた梨、いちご、シャインマスカット等については、最大の壁として「検疫」が存在していたのである。オーストラリアは外来動植物の持込みには特にナーバスな国であるため小規模な輸出ほど難しいという事実が判明したのである(涙)。

その一方で、オーストラリア国内での日本酒人気は大いに着目すべき傾向だ。宇都宮市内には銘酒を醸す3つの蔵元が存在するからだ。加えて、本市のブランドでもあるカクテルの需要(特にリキュール)が高くなっていることも好材料と思われる。これらの酒素材と果樹や園芸品(花や茶など)を材料として組み合わせ、センス良く「映える化」を施せば、きっと有力な輸出商品として一定の需要が見込めることだろう。

1. (研修の結びとして) 在オークランド及び在メルボルン日本国総領事館に心から感謝

今回の視察研修ではオークランド、メルボルン両都市の総領事館に大変お世話になった。特にオークランドの松居総領事とメルボルンの古谷総領事並びに両領事館の担当領事の皆さんには、研修先の選考や日程の調整、会場の確保等に特段のご配慮をいただいたばかりか、過去に実施された海外研修では例を見ないほどのご援助やご高配を賜った。副団長として、ここに改めて感謝の意を表したいと思う。

1 視察の目的

本市では、LRTをはじめとする公共交通政策、脱炭素・循環型社会の実現、都市の魅力向上、産業振興、さらにはスポーツを活用したまちづくりなど、多様な政策課題に取り組んでいる。今回の海外行政視察では、ニュージーランド・オークランド市及びオーストラリア・メルボルン市を訪問し、環境政策、スーパーシティ、姉妹都市交流、公共交通を軸とした都市づくり、農産品等の販路拡大、市場の活用、総合型スポーツ施設の活用等について調査を行い、今後の宇都宮市政に資する知見を得ることを目的とした。

2 視察先及び調査項目

(1) オークランド（ニュージーランド）

- ・ 環境政策
- ・ スーパーシティ
- ・ 公共交通体系の再編
- ・ 姉妹都市交流



オークランド姉妹都市交流

(2) メルボルン（オーストラリア）

- ・ 世界最大のトラムネットワーク
- ・ 市場の活用
- ・ 農産品等の販路拡大
- ・ 総合型スポーツ施設の活用



ヤラ・トラム ニュープレストン車庫

3 オークランドにおける調査概要

(1) 環境政策について

オークランド市では、ゼロ・ウェイスト政策をはじめとする環境政策において、極めて野心的な目標設定がなされていた。単にごみ処理の効率化を図るという発想にとどまらず、そもそもごみを生み出さない社会を目指すという考え方が、政策の基底に置かれていた点が印象的であった。

こうした方針のもと、全世帯へのコンポスト配布を通じた生ごみ削減や、コミュニティリサイクルセンターの設置による地域での再資源化拠点の整備などが進められていた。さらに、再利用や資源循環を前提とした仕組みづくりを進めるとともに、製造者側にも責任を持たせる考え方が徹底されていた。

また、調達分野においても「サステナブル・プロキュアメント」が重視されていた。市が物品やサービスを調達する際には、環境配慮型の取組を進める事業者や、ごみの発生抑制から廃棄段階までを見据えた取組を行うサプライヤーとの契約を優先するルールが定められており、行政調達そのものが持続可能性を高める政策手段として機能していた。これは、単に行政内部の努力にとどまらず、地域経済全体の行動変容を促す手法として大変参考になった。

一方、ニュージーランドは、水力や地熱、風力などの再生可能エネルギー資源に恵まれており、発電量の約88%をこれらの再生可能エネルギーで賄っている。こうした条件を背景に、同国では再生可能電力100%の実現を目指すとともに、新たな取組としてグリーン水素事業にも力を入れている。自然条件を最大限に生かしながら脱炭素を進める姿勢は、地域特性を踏まえたエネルギー政策の重要性を示すものとして受け止めた。



(2) 公共交通体系の再編について

公共交通体系の再編として進められているシティ・レール・リンクは、ニュージーランド最大級のプロジェクトの一つであり、オークランド市の都市開発におけるシティ・センター・マスタープラン（公共交通と都市成長を一体的に推進する総合計画）とともに進められ、都市開発の「ゲームチェンジャー」として期待されている。これまで2,200万時間をかけて整備が進められ、約96%が完成している。約3.5kmに及ぶ地下鉄網の整備により、都心部の交通結節性を飛躍的に高め、将来的には約2倍の乗客数の増加と移動時間の大幅な短縮が見込まれている。

この事業は、単なる鉄道整備ではなく、都心の再編や人口増加への対応、さらには今後100年先を見据えた社会的な遺産、いわゆるソーシャルレガシーとして、将来の技術にも対応できるような都市基盤整備として構想されている点に特徴がある。中心駅となるワイテマタ駅は、1時間当たり39,000人の利用を想定し、街の様々な動線と接続するように設計されているとのことであった。駅そのものではなく、駅を核に都市全体をどう再編するかという考え方は、公共交通と都市づくりを一体で考えるうえで極めて示唆的であった。

また、全ての新駅でバリアフリーデザインが採用され、多様な市民が利用しやすいよう設計されていることに加え、計画推進に当たっては、長年にわたり多くの市民意見を聞いてきたとの説明があった。未来を見据えたビジョンの下、市民対話を重ねながら事業を進めてきたことは、LRT西側延伸を進める本市にとっても重要な示唆となった。

さらに、交通結節点の整備、歩行空間や自転車レーンの充実、シティ・センター・マスタープランに基づく都心空間の再編についても説明を受けた。公共交通だけを独立して捉えるのではなく、人の回遊性、歩きやすさ、自転車利用、都市のにぎわい創出まで含めた総合的な再編が進められており、本市の東西連携や中心市街地再編を考えるうえで大いに参考となった。



(3) スーパーシティについて

2010年に8つの地方自治体が統合されて誕生したスーパーシティ構想の起源と現在のガバナンスについて説明を受けた。オークランドでは、従来の複数自治体・組織にまたがる重複や矛盾を解消し、共通課題への対応を効率化するために、広域的な再編が進められた。なお、制度上は、2010年11月に7つの旧地域自治体と1つの広域自治体が統合され、Auckland Councilが発足したものであり、いわゆる「スーパーシティ」として広く認識されている。現在は、市長と20人の市議会議員を中核とし、その下に21の地域委員会が置かれ、各地域の課題や住民ニーズに対応している。また、地域委員会議長による協議の場も設けられており、共通課題の共有や調整が図られているとのことであった。

こうした再編の背景には、住宅問題、渋滞をはじめとする交通問題、インフラの老朽化、人口増加に伴う多様な行政需要への対応など、大都市に共通する課題があった。こうした課題に対し、よりコンパクトでつながりのある都市の形成、強固な経済基盤の構築、環境負荷を抑えた持続可能なまちづくりを進めるため、重複する事業や行政機能の見直しを含む、より合理的かつ効率的な行政運営と、広域一体的な統治体制の整備が必要とされたのである。

スーパーシティ構想については、「完全な成功とまでは言えないが、以前より確実によくなっている面が多い」との評価も示された。制度再編のみで全ての課題が解決するわけではないものの、市民意見の可視化や地域ごとの課題調整に取り組みながら改善を重ねている姿勢は、都市運営において柔軟な見直しも重要であることを示していた。また、広域的な意思決定と地域ごとの意見反映を両立させようとする運営の在り方は、本市における広域連携や地域運営の在り方を考えるうえでも示唆に富むものであった。



(4) 姉妹都市交流及び友好関係の深化について

今回の視察では、姉妹都市交流に関する意見交換も重要なテーマの一つであった。マヌカウ地区庁舎横に整備された「マヌカウ宇都宮日本庭園」を訪問し、1997年2月24日の正式開園以来続く友好の歴史を実感した。また、マオリの歓迎の儀式の後、オークランド市議や関係者との交流を通じて、姉妹都市交流の現状と今後について意見交換がなされた。

その中では、1982年の姉妹都市提携以来、40年以上にわたり学生交流が続いてきた歴史の重要性と、さらなる交流の発展を相互に求めていることが改めて確認された。文化的交流を通じて平和と相互理解を深めるという当初の目的は極めて重要であり、今日まで継続されてきたこと自体に大きな価値がある。一方で、近年は経済的・商業的な交流の重要性が増しており、今後は教育・文化交流に加えて、農業、工業、商業、観光などの経済分野も含めた、より包括的で強固な交流が必要であるとの認識が共有された。

「まずは友情を築くことから始めることが重要」との話があったことも印象に残った。相互理解と信頼を基礎としながら、交換留学や教職員交流、市民交流、議員交流をさらに発展させ、その先に経済交流や新たな連携をどう具現化していくかが今後の課題であると感じた。オークランドにとっても宇都宮市は、姉妹都市の中で最も古い歴史を有しており、その重みを改めて認識するとともに、今後の発展の可能性を確認する意義深い機会となった。

また、オークランドと宇都宮市は、都市開発の方向性に共通点が多いとの指摘もあった。すなわち、①安全な交通機関の充実と住みよい環境の創出、②健康に良い環境の提供、③環境保全と文化財保護という3点であり、これらは本市が今後さらに磨くべき方向性として、大変示唆に富むものであった。





1. Auckland Council (the "super city" itself)
This is the main governing body. It includes:

- Governing Body – the Mayor + 20 Councillors who make region-wide decisions
- 21 Local Boards – focus on local issues, community services, and neighbourhood priorities

2. Council-Controlled Organisations (CCOs)
Auckland Transport (AT)
Responsible for:

- Public transport
- Roads and footpaths
- Watercare
- Drinking water supply
- Eke Panuku Development Auckland

Handles:

- Urban regeneration
- Crown-Council land use projects

3. Optional/Smaller Entities (still part of the system)

- Some smaller or specialised organisations also sit under the Super City;
- Ports of Auckland (council-owned, though not a CCO)
- Independent Māori Statutory Board (ensures Māori participation and oversight)
- Auckland Civil Defence and Emergency Management (regional emergency response)

4 メルボルンにおける調査概要

(1) ترامを活用した都市づくりと住みやすい環境の創出について

メルボルンでは、トラム（路面電車）ネットワークを最大限に活用した都市づくりについて調査した。メルボルンは「世界一住みやすい都市」とも評価されると同時に、「世界一のトラムネットワークを有する都市」でもある。2023年から2024年にかけての年間乗客数は約1億5,480万人とされ、路線延長約250km、停留所1,700か所以上、車両475両、24ルートを擁し、1日平均約44万人の利用者を支える巨大なネットワークを形成している。こうした都市の高い評価と持続可能な成長の背景には、135年にわたり築かれてきた世界最大級のトラムネットワークが、都市の発展を支える重要な役割を果たしてきたのではないかと確信した。

メルボルンの都市政策では、成長の70%を中心市街地に向け、30%を郊外の発展に配分することで、コンパクトシティを目指しているとのことであった。その中で、トラムネットワークは、住宅、雇用、商業、教育、交流など市民生活を支える重要なインフラとして機能している。単に移動手段としてではなく、都市構造そのものを形成するインフラとして公共交通を捉えている点が大きな特徴であった。

また、トラムプランの6つの原則として、①アクセシビリティとセーフティの向上、②より多くの利用者の移動への貢献、③所要時間短縮と信頼性向上、④より多くの場所をつなぐこと、⑤地域への貢献、⑥経済的価値の向上、が掲げられていた。これらは、本市のLRTを今後どう育て、どう都市の価値向上につなげていくかを考えるうえで、非常に参考になる視点である。特に安全対策については、新しいタイプのトラムストップ整備、人と車を分ける工夫、分かりやすい道路サイン表示、コンクリートバリアの設置、センサーを活用したブレーキシステムや衝突防止装置など、多角的な対策が講じられていた。また、交通教育キャンペーンにも力を入れており、インフラ整備と利用者教育を両輪で進める重要性を感じた。

中心業務地区（CBD）内は「フリー・トラム・ゾーン」となっており、旅行者をはじめ、誰でも無料でトラムを利用できる区間がある。さらに、18歳以下の子どもの無料利用や、60歳以上の高齢者の週末無料利用など、交通弱者や多様な市民に配慮した利用促進策も実施されていた。公共交通を単なる採算性の観点だけでなく、都市の公平性や包摂性を高める政策として位置付けている点も学ぶべき点であった。



(2) ヤラ・トラムの運営体制と人材育成について

メルボルントラムの運営主体であるヤラ・トラム (Yarra Trams) のニュープレストン車庫の視察では、世界最大規模の路面電車ネットワークを支える運営体制について学んだ。メルボルンのトラムは、135年にわたる歴史を持ち、1999年までは州政府の公共交通機関が担っていたが、その後は民営化され、フランチャイズ契約により運営されている。現在はヤラ・トラムがその全体管理を担い、安全で信頼性の高い運行を支えている。

現地では、走行シミュレーション機器を活用した運転手の育成や、部品・車両のローリングストックを含む維持管理体制の充実など、長い歴史を支えながら持続可能な整備体制を築いている点が特に印象に残った。また、車両の現地生産に20年間にわたり取り組んでいることに加え、車両購入についても戦略的な調達計画に基づいて進めているとの説明を受けた。都市交通は整備して終わりではなく、長期にわたり運行、保守、人材育成を継続していくことが不可欠であり、その意味で本市LRTの将来像を考えるうえでも示唆に富む視察であった。

また、見学の後には、運転技術の世界大会への招聘に関する話もあり、トラム分野においても、単なる視察にとどまらず、経営者や技術者交流につなげていく余地があることを実感した。



(3) 販路拡大・市場活用について

メルボルンでは、農産品の輸出市場開拓や交流集積型市場の活用についても調査した。オーストラリアは、先進国では珍しく人口増加率が高く、日本への関心も高い国である。30人に1人が日本を訪れた経験があるとの話もあり、実際に日本食や日本文化への関心が広がっていることがうかがえた。日本食レストランの増加、お酒や調味料、水産物の輸入拡大に加え、緑茶・抹茶については原料不足となるほどのブームが起きているとの説明もあり、日本産品の市場性は十分あると感じた。

クイーンビクトリアマーケットは物販に加え、人が集い、交流し、地域の魅力を体感する交流集積型市場として機能しており、市場自体が都市の文化資産・観光資源となっていた。日本産品の販路拡大に当たっては、現地レストラン、アジア系スーパー、日本食を紹介する企業との連携、イベントの開催など、認知拡大と販売促進を一体的に進めることが重要との説明を受けた。宇都宮産の農産物や特産品についても、戦略的に市場ニーズを捉え、現地事業者との連携を深めながら可能性を広げる余地があると感じた。



(4) 総合型スポーツ施設について

メルボルンのビクトリア州立スポーツセンター（SSC）視察では、スポーツを活用したまちづくりの可能性を学んだ。SSCは、Melbourne Sports and Aquatic Centre (MSAC) を中核として複数の多目的スポーツ施設を有しており、プロアスリートのみならず、一般市民の個人利用、各種スクール、学校利用、地域コミュニティイベント等にも広く開放されている施設群である。実際、MSACは、エリート選手のトレーニングや競技利用に加え、一般利用者、学校団体、ホリデープログラム、各種競技会の場としても幅広く活用されており、競技利用と市民利用を両立させる施設運営が、市民の健康増進、地域交流、都市魅力の向上に大きく寄与していることを実感した。

特に印象的であったのは、その経済的インパクトと社会的価値の大きさである。ビクトリア州政府が公表したSSCTの社会・経済価値レポートによれば、SSCTが管理する施設群は、直近会計年度において3億6,300万豪ドル超の経済効果を生み、310万人超の来場者を集め、2024/25年度には58の主要イベントを開催したとされている。さらに、2,700万豪ドル超の社会的便益を創出し、2,200人分のフルタイム相当の雇用を支えたほか、ビクトリア州全体で230万人の利用者に施設を提供し、90校を超える学校が900を超えるイベントで活用したとされている。こうした実績は、国際・国内大会や大規模イベントによる観光消費、施設運営に伴う直接雇用、メンテナンスやサプライヤーを通じた間接雇用、さらには競技団体の拠点形成による産業集積効果など、多面的な価値を示すものである。

さらに、日常的な身体活動の促進による健康増進や、利用者同士の交流を通じた社会的つながりの形成など、スポーツ施設が都市のウェルビーイング向上に果たす役割は極めて大きい。視察を通じて、こうした施設は単なる競技施設にとどまらず、健康、交流、経済、観光、地域コミュニティ形成を支える重要な都市基盤そのものであると実感した。



5 総括

今回の視察を通じて、オークランド及びメルボルンの両都市は、いずれも個別政策の積み重ねではなく、都市の将来像を明確に描いたうえで、環境、交通、経済、交流、スポーツなどを一体的に進めていることが分かった。

オークランドでは、ゼロ・ウェイスト政策や再生可能エネルギー、グリーン水素、持続可能な調達などを通じ、環境負荷の低減を徹底しながら、都市全体を循環型社会へと転換しようとする強い意思を感じた。また、シティ・レール・リンクやスーパーシティの取組に見られるように、公共交通と都市構造、さらにはガバナンスまで含めて、長期的視点から都市経営が進められていた。

一方、メルボルンでは、トラムネットワークを中心とした都市構造形成が徹底されており、公共交通を基軸とするコンパクトな都市成長の在り方を学ぶことができた。また、市場活用や輸出戦略では、都市の活力と地域製品の可能性を広げる具体的な手法を知ることができ、さらに総合型スポーツ施設では、都市基盤としてのスポーツの価値を改めて認識した。

両都市に共通していたのは、将来の人口動態や地域課題を見据え、社会基盤の整備を着実に進めながら、持続可能性や機能の充実を図り、市民生活の質の向上と魅力あるまちづくりにつなげている姿勢である。公共交通、環境政策、交流政策、スポーツ施設のいずれにおいても、単なる施設整備や個別施策にとどまらず、地域全体の総合的な価値を高めるという視点が貫かれていると感じた。



6 宇都宮市政への示唆

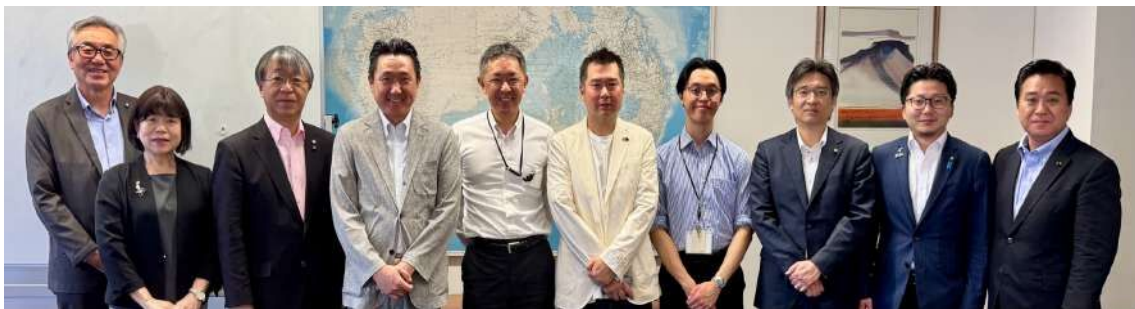
まず、公共交通については、LRT 開業後の本市が次に目指すべき方向として、交通ネットワーク全体の統合、結節点整備、歩行者空間や自転車空間の充実、沿線開発との連動を一層進める必要があると感じた。特に、オークランドやメルボルンで見たように、公共交通を単独の事業としてではなく、都市再編、都心活性化、健康増進、環境改善を同時に実現する基盤として捉える視点が重要である。

次に、環境政策については、ごみ処理の効率化にとどまらず、ごみを生まない仕組みづくりへと発想を転換する必要性を強く感じた。家庭での分別・堆肥化、地域資源循環の拠点づくり、行政調達を通じた事業者の行動変容、さらなる循環経済の推進など、宇都宮市においても、より積極的に検討を進める余地が大きい。

また、姉妹都市交流については、従来の教育・文化交流の成果を大切にしつつ、今後は経済、産業、観光、技術、人材育成の分野へと交流の幅を広げることが重要である。長年培われてきた信頼関係を基盤として、新たな交流の具現化を図ることが求められる。

さらに、市場活用や海外販路開拓の面では、宇都宮産農産物や特産品の魅力を海外でどう伝え、どう現地事業者とつなぐかという視点が不可欠である。交流型市場やイベント、飲食店・小売店との連携など、現地の消費者に届く仕組みを戦略的に構築することが大切である。

最後に、スポーツ施設については、単なる競技施設整備ではなく、市民の健康、交流、経済波及、観光振興を支える都市基盤として位置付ける発想が必要である。宇都宮市においても、スポーツを活用したまちづくりをさらに進め、市民のウェルビーイング向上と都市の魅力向上につなげていくことが重要である。







THE WORKFORCE

Preston Workshops was home to a large workforce of skilled employees. The number of employees grew to 813 in 1954 and hundreds of apprentices learned their trades at this facility. Several generations of local families have worked at Preston Workshops, including a large number of migrant workers that were employed from the 1950s. Employees formed table tennis and darts social clubs. Cricket and football teams competed on Saturday mornings against teams from other tram depots and companies in the area. Christmas break-ups were legendary and cabaret nights in local venues were regular events.



1. オークランド(ニュージーランド)

ニュージーランド(英語：New Zealand、マオリ語：Aotearoa)は、南西太平洋のオセアニア州に位置し、英国連邦の一員である立憲君主制の独立国家である。中央政府と地方政府の二層構造となっており、地方政府は「広域地方政府」と「地域地方政府」及びその両方の役割を包括した「統合地方政府」より構成されている。2010年11月1日に地方行政改革による1広域自治体、7地域自治体の大規模な合併が行われ、現在のオークランドが誕生した。



オークランドは、中心市街地部が海辺に面し、海上交通が栄えていることから「帆の都 (City of Sails)」の愛称で親しまれている。市内には、オークランド国際空港とオークランド港の貿易拠点があり、交通網も充実している。

オークランドには、ニュージーランド人口の33%といわれる約173万人が居住し、人口は年々増加傾向にあり、2033年には200万人を超えると予想されている。

視察では、最初に在オークランド日本国総領事館を訪問し、松居眞司総領事をはじめとする職員、議員、地区委員などによる講話・意見交換を行い、オークランドが取り組むゼロウェイスト政策、スーパーシティ政策、シティ・レールリンク政策などについて知見を深めることができた。



人口増が急速に進むオークランドにおいて、国や民間と連携を強化しながら都市が抱える諸課題の解決に向けた取組を詳細に説明いただいた。太田代身生首席領事、前オラケイ

地区地域委員のペニー・タッカー氏、シェーン・ヘンダーソン市議、シティ・レール・リンク社アレックス・ヴァイネリトゥア氏、グリーン・ゴソープ氏らに感謝申し上げたい。

(1) ゼロウェイスト環境政策について

ニュージーランドでは、先住民族であるマオリ族による「人は自然環境の一部」という考えのもと、自然を大切にする国民性が根付いており、再生可能エネルギーを活用したエネルギー政策、生態系・環境保護への厳格な取り組みを推進しており、世界の中で「環境保全先進国」といわれている。

しかし、人口が増加するニュージーランドにおいては、埋め立てごみによるメタンガスの発生が大きな社会課題となっている。その理由は、日本のようなごみ焼却システムではなく、リサイクルごみ以外は埋め立てており、埋め立て地の逼迫が喫緊の課題となっている。

そこで、オークランドでは、2018年に「2040年までに埋め立てゴミをゼロにする」というゼロウェイスト宣言をし、官民挙げて取り組んでいるところである。

ゼロウェイストとは、英語のwaste（無駄・浪費）に由来し、製造・購入・使用の段階から廃棄物を出さない仕組みを重視すること、そして、発生した廃棄物は再資源化することを目指す考え方である。

【オークランドが策定したゼロウェイスト宣言9つの優先事項】

- 1, 廃棄物の徴収税を増やすよう中央政府に提言
- 2, モノの管理・受託責任者を提言
- 3, 3つの主な商業廃棄物（建設・解体の際に出るごみ・有機ごみ・プラスチックごみ）に対処し、行政サービス提供者ではなく商業廃棄物に対処するファシリテーターおよびパートナーとしての評議員の役割を強調
- 4, 資源のリカバリーネットワークの構築を継続
- 5, 一貫したごみ収集及びリサイクルサービスへの移行を継続
- 6, 国内での食料廃棄物の収集と配送
- 7, 廃棄物の対処を市営から民営化
- 8, ゼロ・ウェイストな都市の実現のためにパートナーシップを組む
- 9, ごみの不法投棄、海洋廃棄物に取り組む

この計画を実現するため、①啓発活動の推進、②市民生活における取組、③事業者における取組に重点を置き、積極的に推進している。

① 啓発活動の推進

オークランドは、人口の約40%を海外からの他民族移住者が占める多文化都市であるため、文字・言語・生活文化なども多様性に富む。ゼロウェイスト環境政策の理念と具体的な行動をオークランドの住民や企業、団体に浸透させるよう、多言語や誰にでも理解しやすいよう分かりやすいイラストを用いる工夫などに取り組んでいる。



また、学校教育や市民向けの環境教育を積極的に推進し、Webサイトを使った広報やイベント開催など、様々な手法を通じた啓発活動を進めており、ごみ削減を意識した市民の行動変容が広がりを見せている。

【イラスト出典】

<https://www.aucklandcouncil.govt.nz/rubbish-recycling/Pages/default.aspx>

② 市民生活における取組

ア、生ごみ回収専用コンポストの全戸配布

全家庭に生ごみ専用コンポストを配布し、週1回コンポストの生ゴミを回収している。回収した生ごみは、バイオエネルギーや液肥として再生させ、食料生産に繋げるという循環を目的としている。生ごみ処理機や家庭用たい肥コンポストを使い、家庭菜園に活用するなど、ごみを削減し、市民意識の向上が広がっている。2025年にはコミュニティリサイクルセンターを改修し、施設を維持管理しながら、分別、リサイクルを促進する。



イ、プラスチック製品・小型家電・インクカートリッジ等の回収促進

リサイクルマークが付いているプラスチック容器は、リサイクル用ゴミ箱にて回収。食品の梱包に使われている袋状やシート状のプラスチックは、スーパーの店頭などに置いてある回収箱にて回収する。

小型家電やインクカートリッジなども店舗などにて回収し、ごみの資源化をする。

③ 事業者における取組

事業者においては、「プロダクトステewardシップ」の浸透がみられている。プロダクトステewardシップとは、ライフサイクル（開発、原材料調達、製造、輸送、使用、修理、廃棄・リサイクル）のすべての段階で、製品やパッケージングの品質、安全性を確保し、人や環境への影響を最小限に抑える取り組みである。

近年は持続可能なサプライチェーン構築のための重要な要素として多くの企業に広がりを見せている。製品を「つくる側」のごみを出さない研究・開発・販売・回収などを促進することが望まれる。

このように、ゼロウェイスト環境政策に対する市民理解と行動変容の促進に向けて、行政の弛まぬ努力が続いており、積極的な姿勢を学ぶことが出来た。

「何のためにごみを減らすのか」を明確に市民に提示していることも、環境政策を推進するうえで重要なポイントであり、参考となった。

意見交換において、本市のLRT事業を紹介する機会があった。家庭ごみの焼却や家庭用太陽光等により発電された地域由来の再生可能エネルギー100%で走行する「ゼロカーボントランスポートLRT」は、高い評価をいただいた。本市の取り組みが世界に誇れる素晴らしい事業であることを改めて実感している。

(2) 姉妹都市交流の現状と展望

本市においては、昭和57年（1982年）にニュージーランドのマヌカウ市と姉妹都市提携を結び、平成22年（2010年）の合併によりオークランド市に移行後も本市の中高生がオークランド市を訪れ、交流を深めている。

姉妹都市提携から40周年の節目を迎えた令和4年2月、本市とオークランド市の市長が友好関係を継続していくことを確認した。当時は新型コロナウイルス感染拡大の影響から海外への渡航ができず、「周年記念動画」を作成し、祝福しあった。

① マヌカウ地区庁舎及び、マヌカウ宇都宮日本庭園訪問



マヌカウ地区を訪問し、マヌカウ市庁舎視察及び隣接する「マヌカウ宇都宮日本庭園」を見学し、市議団との懇談を行った。視察した日本庭園は、宇都宮市民の方々によって建造されたものであり、マヌカウの皆様のご尽力により経緯の伝承と景観保全されていることに深い感銘を受けた。



② オークランド市庁舎にて市議団との交流



マヌカウ市議団との交流会では、マオリ族の正式な儀式にて厳か且つ、大変温かく迎えていただき、返礼として「宇都宮の歌」を合唱し、大きな拍手を賜ることが出来た。

懇談会では、アルフ・フィリパイネ市議、ロトゥ・フリー市議らから「来年、ぜひ宇都宮市を訪れたい」との声が上がり、本市での再会を心待ちにしているところである。両市の良好な関係を築いた先人の弛まぬ努力に敬意を表するとともに、友好のバトンを次世代に繋いでいくことが大変重要と考える。



③ 姉妹都市の今後の展望について

姉妹都市交流として長年に渡り取り組んできた青少年交流は、両市において友好の固い絆と相互の信頼関係を深める大変重要な事業であり、引き続き今後も継続することが望ましいと考える。

友好都市締結から来年45年目を迎えるにあたり、より一層両市のパートナーシップを高めるよう、行政や市議会による定期交流や民間団体などへも交流の輪を広げ、経済・環境・文化等広い視点に立った繋がりを持てるよう検討してはどうだろうか。

また、プロスポーツチーム「宇都宮ブルックス」「とちぎSC」「アステモ宇都宮ブリツェン」の3チームに加え、プロラグビーチーム「ホンダヒート」が本市をホームタウンとすることになった。ホンダヒートには、ニュージーランド出身が多く所属していることから、オークランドとの距離がより近くなったように感じている。今後はラグビーを通して姉妹都市の親交を深めることにも期待したい。

2、メルボルン(オーストラリア)

メルボルンは、オーストラリア・ビクトリア州の州都で、約547万人が暮らしている。

市域人口が100万人以上を有する都市の中では、世界で最も南に位置し、オセアニア地域を代表する世界都市である。

2002年と2004年の2度、『エコノミスト』誌の「世界で最も暮らしやすい都市」として第1位を獲得しており、2022年、アメリカのシンクタンクが公表したビジネス・人材・文化・政治などを対象とする総合的な世界都市ランキングにおいて、世界第8位の都市と評価が高い。治安が良く、生活インフラが整っているため、移住先として人気の高さを誇る。

自然豊かで、広大な公園を有する街であり、世界規模のイベント開催地としても有名である。

アルバートパークは、メルボルン最大の公園で、1996年以降、毎年F1オーストラリアGPが開催され、メルボルン・パークでは、テニスの4大大会の一つである全豪オープンが開催されている。

オーストラリア最大の港であるメルボルン港は、300の都市との間に貨物航路があり、年間3,200隻の船が発着する。同港とタスマニア州のデボンポートを結ぶ定期カーフェリー「スピリット・オブ・タスマニア」の埠頭には、路面電車でもアクセスできる。公共交通が整備され、路面電車の複線路線延長が約250kmと世界一の路線網を誇る。2015年に導入された「フリートラムゾーン」は、トラムを無料で利用でき、通勤通学の移動や観光客にとって、便利で心強い交通手段となっている。

メルボルン視察では、運輸局メトロポリタン・トラム事業部長のタイ・パッチング氏、道路・トラム・アクティブ交通計画部長のナオミ・ラングドン氏、アクティビティ・セン

ター事業部長のエミリー・モットラム氏から、路面電車ネットワークを最大限に活用したコンパクトシティの形成と整備、都市の住みやすさ向上のための政策などについてレクチャーいただき、意見交換を行った。



現地視察として、ヤラ・トラム、クィーン・ビクトリア・マーケット、ステート・スポーツ・センターを訪問し、大都市を支える公共交通の充実や交流集積型市場の取り組み、スポーツ政策を学ぶことができた。

このような視察にあたっては、在メルボルン日本国総領事館の古谷徳郎総領事はじめ、川村直康領事、職員の皆様にご尽力を賜り、お世話になったことに感謝申し上げたい。

宇都宮市においては本年3月、「フレスポうつのみや」が誕生し、「食」をテーマとする新たなランドマークとして、また観光拠点として、賑わいの創出と地域活性化に繋がることが期待されている。

視察先の中から、「ビクトリアマーケット」に焦点を当て、世界有数の交流集積型市場として活性化する要因を考察する。

① メルボルンの多様な食文化形成の背景

1851年にビクトリア内陸部で金が発見されたことによりゴールドラッシュが始まり、移民が大挙して押し寄せたことで、メルボルンでは人口が急増し、1865年頃にシドニーを抜きオーストラリア最大の都市となった。中国からも多くの人々がメルボルンに渡り、世界最古級の一つといわれるチャイナタウンがある。近年はヨーロッパ、東アジア、

東南アジア地域出身の移民も増え、台湾料理、韓国料理、タイ料理、ベトナム料理、日本食など、レストランの種類は非常に豊富である。

このように、メルボルンは世界でも類を見ない活気ある多文化都市が形成され、広大な農地や海と隣りあって食材も豊富であるため、多国籍料理を手軽に味わうことができる。

また、メルボルンはオーストラリアのカフェ文化の中心地で、イタリア系移民によってコーヒー文化が広がった街である。地元の人々は、お気に入りのカフェでコーヒーを楽しむ習慣がある。

② クイーン・ビクトリア・マーケット現地視察



1878年に旧メルボルン墓地跡地に街の開拓と環境整備を目的としてオープンした148年の歴史を持つ南半球最大の市場である。年間約1,000万人以上が来場する。

ア、安全で新鮮な食材の宝庫

食料自給率が高く、オーガニック先進国といわれるオーストラリアの中でも、メルボルンは安全性や環境、健康に対する関心が高い人々が暮らす街といわれる。「地元産・地産地消」「オーガニック」の看板を掲げるお店が多く、食に対する意識の高さを感じられた。



イ、多様な文化と触れ合える交流拠点

マーケットでは、初めて見る食材や料理に出会い、多文化都市メルボルンを「食」を通して体現できる。メルボルンの伝統的な料理と多国籍メニューを手軽に楽しめる魅力が多く、多くの来場者を引き寄せるのであろう。

ウ、店舗スタッフの誇りと専門性の高さ

マーケットの壁には、148年の歴史を伝承する写真やパネルが展示されている。

各店舗にもお店を守ってきた親族や英雄的な人物の写真が掲示され、販売する誇りと自信が感じ取れた。

食品以外にも、衣料や雑貨品、工芸品、土産物など数多くの店舗が並んでおり、来場者

からの問いに丁寧に対応する姿を拝見した。専門性の高い店員が対応することは来場者の安心感やリピーターの増加につながると考える。

エ、ウォークアブルな街並みとアクセスの良さ

メルボルンは、ウォークアブルな都市設計を取り入れるとともに、トラム（路面電車）ネットワークが効率的に結ばれ、活気ある都市空間を形成している。ビクトリアマーケットへのアクセスの良さが繁栄に繋がっている。

以上、ビクトリアマーケットを視察し、活性化している要因について感じたことを述べてみた。本市においては、「フレスポうつのみや」が、宇都宮産の農産物や市場の海産物などを楽しめる拠点として、本市の魅力向上に繋がることが大きく期待されている。

ビクトリアマーケットは交通アクセスの充実が集客の大きな要因となっており、フレスポうつのみやへの公共交通を促進するよう取り組みを進めたい。

最後に、快適で暮らしやすいメルボルンは、利便性の良さに留まらず、歴史文化を重んじながら、活気と魅力にあふれた都市であった。本市が進めるネットワーク型コンパクトシティの参考になる政策が多く、視察で学んだことを今後のまちづくりに活かしていく所存である。



1 オークランド(ニュージーランド)

(1) 都市の概要

かつてニュージーランドの首都であった歴史を持ち、ニュージーランドの人口の3割強が居住している。地域人口の40%は海外出身者が占めるグローバル都市である。また、世界最大のポリネシア人の居住人口を抱える都市である。

オークランド地域は、元々、マオリの拠点であったが、イギリスの植民地時代は、港湾都市として発展し、商業の中心地が形成され移民が増加していった。

第2次世界大戦後は、日本と同様に車社会の都市であったが、近年は公共交通を重視しており、都市鉄道化と併せて都心再開発を進めており、郊外型都市から公共交通都市へ転換中である。

2010年のオークランド市の人口は約45万人であった。2010年にニュージーランドの地方行政区画の改革によって7つの自治体が統合され、広域都市オークランド地方が発足した。2011年の域内人口は約149万人であったが、2024年には約179.7万人に増加した。

(2) 公共交通

① シティ・レイル・リンク (CRL)

シティ・レイル・リンク (CRL) は、都心地下トンネルで鉄道ネットワークを貫通化し、都市鉄道を一気に強化し、併せて都市再生を一体的に行うプロジェクトである。

これは、ニュージーランド初の本格的な都市地下鉄区間でもあり、都市圏の公共交通の骨格になるプロジェクトであり、開業予定は2026年で、総事業費は約55億NZドルである。

これまで都心部の中心駅のワイテマタ駅は終着駅(行き止まり)であったが、3.45km鉄道トンネルを整備することにより、ワイテマタ駅とマウンガウ駅間を結び、通り抜け型の駅に転換し、新たに2つの地下鉄駅、ミッドタウンのテ・ワイホロティウ駅とカラंगा・ア・ハベ駅が整備される。

これにより列車の折り返しが不要になり、運行本数と輸送能力が大幅増加し、CRL開業後は、都心への鉄道輸送能力がほぼ2倍となり、ピーク時24,000人/時輸送可能となる。

また、移動時間についても、例えば、オークランド中心部から約13~15km西にある、住宅・商業エリアであるヘンダーソンから、都心部のテ・ワイホロティウ駅まで移動時間は24分に短縮され(40%短縮)、都心へのアクセスが大きく改善される。

併せて、ワイテマタ駅は再編され、バス、フェリー、鉄道が集まる最大の交通結節点となり、マウンガウ駅も拡張され、路線乗換高頻度運行の拠点になるなど、既存駅の交通結節機能が強化された。



シティ・レイル・リンク 既存鉄道

City Rail Link (CRL) official cite より

都市再生という点では、CRLは単に地下鉄をつくるのではなく、駅周辺の公共空間・歩行環境・土地利用を同時に変える都市プロジェクトとして設計されていることが大きな特徴である。

都市プロジェクトのテーマとして、まず、都心の「駅前空間」の歩行者中心の再設計がある。

中心駅となるテ・ワイホロティウ駅は、オークランド最大の商業通りクウィーンズトリートの地下に整備されているが、ここでは鉄道整備と同時に車中心だった通りの再設計を行うとともに、歩行者広場の整備、自転車・バスとの結節強化が進められている。



テ・ワイホロティウ駅

具体的にはクウィーンズトリートの歩行者優先化、広場・滞留空間の整備、カフェ・商業の活性化である。

二つ目のテーマは、駅を核にした「ミッドタウン再生」である。

テ・ワイホロティウ駅周辺では老朽ビルの建替えや、オフィス開発商業施設の更新が進み、ミッドタウン地区の再生が進行しており、これは典型的な公共交通中心型都市開発である。

三つ目のテーマは、地域文化の再生である。

文化的アイデンティティの強化や観光資源化、地域の誇りを守るため、すべての駅の壁面や天井、壁面装飾駅名にマオリ文化のデザインを採用しており、これは、オークランド議会とマオリ団体が共同で設計している。

② シティ・レイル・リンク（CRL）と宇都宮ライトレールによる都市政策比較

ライトレールは、東西交通の新しい公共交通軸を整備し、地方都市の公共交通を再生する政策であり、CRLは鉄道ネットワークを強化し大都市の鉄道容量を拡大する政策であるという点で異なるが、CRLについて学ぶ点も大いにあると考える。

先ず一つは、終着駅（行き止まり）の交通結節機能を強化である。

東武宇都宮駅は東武鉄道宇都宮線の終着駅となっているが、ライトラインの JR 宇都宮駅西側延伸の狙いの一つとして、JR 宇都宮駅と東武宇都宮駅の結節性の強化がある。

現在、県がライトラインを東武宇都宮線へ乗り入れ・接続させる計画を進めており、2025年3月に県、宇都宮市、東武鉄道が協議会を設立、調査・検討を開始したところである。

これは、LRTと東武宇都宮線の直通運転ありきではなく、当面は、LRTと東武線の乗り継ぎ利便性の向上や、東武宇都宮駅の交通結節機能強化を段階的に進めていくということであると考えるが、

いずれにしても、市中心部の二つの鉄道駅が何らかの方法で結ばれ、中心市街地の核である東武宇都宮駅の結節性が向上すれば、利便性と輸送能力が大幅増加し、本市の公共交通ネットワークの大幅な強化が図れるとともに、オークランドで見るように様々な波及効果が期待できる。

県の検討は、東武線をLRT化という案も視野には入ってくると考えられるが、東武線をLRT化となれば、将来的には、JR日光線のLRT化と併せて検討することにより、両者をLRT化で結ぶ構想が浮上するであろう。

そうすれば、JR宇都宮駅⇒東武宇都宮⇒宮の原付近でJR日光線に接続⇒JR宇都宮駅というループが出来上がるし、宇都宮市を中心として、芳賀、鹿沼、日光、壬生、栃木が鉄道で結ばれることとなる。

まさに宇都宮版の「広域シティ・レイル・リンク（CRL）」が出来上がる。

二つ目は、公共交通の強化とともに、沿線の公共空間・歩行環境・土地利用を同時に再生させていくという点である。

オークランドの取組にあるように、中心市街地の歩行者優先化、広場・滞留空間の整備、カフェ・商業の活性化さらには、老朽ビル建替えや、オフィス開発商業施設の更新などの都市の再生には、本市でいえばライトラインの JR 宇都宮駅西側延伸はまたとない契機となると考える。

ここで、重要であると思うのは、オークランドがCRL整備とともに進める都市再生にマ

オリ文化を尊重しているという点である。

本市においても、中心市街地の再生を図る際には、歴史、文化の視点を取り入れることが大きなポイントとなろう。

2 メルボルン(オーストラリア)

(1) 都市の概要

メルボルンは、シドニーのあるニューサウスウェールズ州に次ぐ第2の州ヴィクトリア州の州都。19世紀に起こったゴールドラッシュをきっかけに英連邦の中でも有数の都市として栄え、キャンベラに1927年に首都が移転されるまでは連邦首都機能が置かれていた。

現在は、豪州きっての学園都市であり、医療機関のレベルも高いといわれており、経済面では、金融、保険、サービス、食品などの大手企業の本社を数多く有し、製造業（自動車・機械・化学・食品加工）など第2次産業の中心地として繁栄している。

豪州は、建国当時より移民を多く受け入れており、全人口の25%が外国生まれで、メルボルン各地でもおのおの出身国の文化が深く根を下ろしている。

南半球最大の中華街をはじめとして、ベトナム人街、ギリシャ人街、イタリア人街などそれなりの規模のコミュニティーや、インド人、ユダヤ人、韓国人、トルコ人、中東・東欧各国など、街を形成していなくてもコミュニティーが至る所に存在し、それぞれの祖国の文化を継承している。

メルボルンはヴィクトリア女王時代（在位1837-1901年）の建築物が多く残り、独特の風情を醸し出しており、犯罪が少なく、世界で最も住みやすい都市ランキングの常連である。

また、路面電車（トラム）のまちであり、路線延長250km、電停数1700以上、在籍車両数475両以上という世界最大の路面電車ネットワークが存在する。

1999年以降は民間企業が電車の運行を行っており、2018年現在ヤラトラム（Yarra Trams）が運営権を所持している。

さらに、世界的に「ガーデンシティ（公園のまち）」として知られており、都市中心部の周囲を大規模な公園が取り囲む構造が特徴である。

(2) 都市構造

① ウォークアブルなまちづくり

今回の研修では、135年の歴史をもつトラムを中心に研修してきたが、それに関連して私が、素晴らしいと感じたのは、都心部の「ウォークアブルなまちづくり」である。

都心部の東西約2.5km、南北約1kmの長方形の街区内は、無料トラムゾーンとなっている。

Free Tram Zone and City Circle Tram



Free tram zone パンフレット より



ゾーン内の横断・縦断する街路にはトラムが走行し、トラムがまちに溶け込み、車、自転車、歩行者と共存しており、電停の数区間を乗ることで、トラムが歩行移動を補完支援してくれる。

このゾーンには、商業、飲食、公共施設、美術館などの芸術文化、そして、豊富な街路樹、滞留できる緑地空間などの機能が詰まっており、賑わいと活気にあふれている。

そこには、安全性、快適性、利便性、回遊性、にぎわい・交流といった、ウォークブルなまちの要素がすべて備わっている。

驚いたことは、この東西約2.5 km、南北約1 kmの長方形の街区内が、本市の都心環状線の内側とほとんど同じ寸法であるということである。



メルボルンの中心市街地

都心環状線内といえば、まさに、本市がウォーカブルなまちづくりを進めようとしているエリアである。

都心環状線の内側人口規模が大きく異なり、密度の面では差があるが、本市でも取り入れるべきことが見えてくる。

本市において、決して狭くはないこのエリアにおいてウォーカブルなまちづくりを進めていくには、さらなる機能集積が進んでいくような広がりがある、そして郊外のショッピングモールとは性格を異にする、居心地がよく一定時間滞留できる潤いのある空間づくりが必要であると考えます。

まず、機能集積が進む広がりのある空間づくりという点では、エリア内を大きく横断、縦断する複数の骨格が必要であると考えます。

骨格軸として、例えば東西ではユニオン通り、オリオン通り、日野町通り、石町通り、南北では歴史軸と赤門通りなどを多少クランクがあっても繋げて、エリア内を大きく横断、縦断する骨格として捉え、それぞれにコンセプトを持たせ、その中で、既存の短い通りを階層的に配置していくほうが、広がりが出てくると考える。

また、居心地がよく潤いのある空間づくりという点では、その縦横の骨格の中で、要所要所に、滞留できる緑地空間を配置するとともに、回遊性を高めるために、必要に応じて、グリーンスローモビリティや自動運転の小型バスを運行させ、歩行移動の補完支援機能を確保していくことも有効だし、サテライト機能でもよいので、美術館・図書館などの文化教養機能も必要であろう。

② ラウンドアバウト

ラウンドアバウトは、中心に円形の中央島があり、信号機や一時停止の規制なしに、時計回りの一方通行で車両が交差点を通過する仕組みである。

メルボルンの郊外部では、このラウンドアバウトが積極的に活用されており、景観的にも街並みに溶け込んでいた。



Google マップ より

も街並みに溶け込んでいた。

もともとは、イギリスの成功事例に基づき、各国に広まったと言われているが、オーストラリアでの導入は早く、1990年代当初にガイドラインが発行され、以降広く普及していった。

ラウンドアバウトには多くのメリットがある。

まず、信号機式交差点に比べ、右左折車両との衝突点

減ることで、安全性の向上が期待される。

また、郊外部の特に昼間において、交通量が少ない中で、信号待ちをしていると虚しさを感じますが、信号待ちがないラウンドアバウトは交通の円滑化に寄与する可能性がある。



メルボルンのラウンドアバウト

さらに、その形状からシンボル性が高く、観光資源があるエリアなどでは、回遊性を高めるインフラとしても期待されている。

他にも、照明以外電力を使用しないことから、ランニングコストや環境負荷の低減効果、自然災害時にも機能するなどの長所がある。

平坦な本市においては、このラウンドアバウトのポテンシャル

はかなり高いものと考える。

用地に一定の余裕がある場所という要件が必要だが、特に、信号機のない交差点や交通量が中程度で、右折・出会い頭事故が懸念される交差点、観光地・生活道路・ゾーン 30 エリアなどへの導入は有効と考える。

NCCの形成と合わせた、安全で効率的で、特色ある道路ネットワークの整備の観点からも、効果が見込める地点への戦略的導入を検討していくべきと考える。

1. オークランド（ニュージーランド）

ニュージーランド北島北部に位置するオークランド市は、約173万人が暮らす同国最大の都市であり、人口約528万人の約3分の1が集中する経済・文化・交通の中心地である。三方を海に囲まれ、50以上の火山丘が点在する独特の地形と温暖な海洋性気候が特徴で、港湾、ビーチ、森林公園が近接するなど、都市と自然が調和した環境を有している。

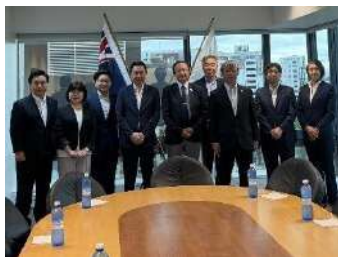


人口の約4割が海外出身者で、ヨーロッパ系、アジア系、ポリネシア系など多様な民族が共存する多文化都市でもある。特に先住民族マオリやポリネシア系住民の文化は、言語や芸術、儀礼、地名などを通じて都市のアイデンティティに大きな影響を与えている。

経済面では、金融、IT、観光、海運、教育など幅広い産業が集積し、「City of Sails」として知られる港湾都市としての強みを持つ。スタートアップ企業も増加し、国際ビジネス拠点としての地位を高めている。一方、ニュージーランド全体の基幹産業は農林水産業で、乳製品や肉類、林産物などが主要輸出品目となっている。製造業は限定的で自動車産業はなく、国内販売ではトヨタが首位を占めるなど、日本との貿易は機械類や自動車を中心である。

観光資源も豊富で、スカイタワーやマウント・イーデンなどの都市観光に加え、ワイヘケ島のワイナリー、黒砂ビーチ、ランギトト島の火山景観など、自然と都市が近接する環境が魅力となっている。教育・生活環境も良好で、居住地としての評価も高い。

これらの特徴から、オークランド市は多文化性、マオリ文化、経済的活力、豊かな自然環境が調和した、ニュージーランドを代表する国際都市となっている。



今回の視察では、まず在オークランド日本国総領事館を訪問し、松居眞司総領事よりオークランド市の最新情勢や都市課題について説明を受けた。続いて、太田代身生首席領事から、同市が推進するゼロウェイスト政策およびシティ・レール・リンク（CRL）計画に関するレクチャーを受けた。また、前オラケイ地区地域委員のペニー・タッカー氏からは、スーパーシティの成り立ち、市のガバナンス、市民参加の仕組みについて詳細な説明を受けた。

その後、ワイテマタ駅や議場横に整備されたマヌカウ宇都宮日本庭園を視察し、都市基盤整備の状況や国際交流の成果を確認した。さらに、マオリの伝統儀式に参加し、先住文化への理解を深めるとともに、アルフ・フィリパイネ市議やロトゥ・フリー市議と姉妹都市交流の意義や今後の展望について意見交換を行った。

CRL計画については、オークランド市議会からシェーン・ヘンダーソン市議に加え、同

市議の秘書、ならびに国際関係マネージャーやアドバイザーといった市職員より説明を受け、さらにシティ・レール・リンク社からは、試験・試運転・緊急事態管理を担当するグレーン・ゴソープ氏と、ステークホルダー・コミュニケーション上級顧問のアレックス・ヴァイネリトゥア氏より詳細なレクチャーを受けた。これにより、事業の進捗状況、直面する課題、都市構造との関係性について理解を深めることができた。

これら一連の視察を通じ、オークランド市が進めるゼロウェイスト政策、都市交通基盤整備、ガバナンス改革、市民参加の仕組みなど、多岐にわたる施策の現状と課題を把握することができ、本市の今後の政策検討に活かし得る貴重な知見を得る機会となった。

(1) ゼロウェイスト政策

本市の循環型社会の実現に向けた施策検討の一環として、ニュージーランド・オークランド市が推進するゼロウェイスト政策について、太田代氏より政策理念や制度設計、運用状況などの詳細な説明を受けた。また、タッカー氏との質疑では、市民参加の実態や制度運用上の課題など、現場の視点からの知見を得ることができた。

視察では、同市が掲げる「Zero Waste by 2040 (2040年までに廃棄物ゼロ)」の理念や政策体系、導入の背景となる国際的な環境政策の潮流について説明を受けた。併せて、ニュージーランドでは電源構成の約88%が再生可能エネルギーで、水力約60%、地熱約18%を占めるなど、国全体として環境負荷低減に積極的に取り組んでいる状況や、日本企業が参画するグリーン水素の取り組みも紹介された。



ゼロウェイスト政策の背景には、埋立地の逼迫という切実な課題がある。市内廃棄物の約半分を受け入れる主要な埋立地は2028年末に満杯となる見通しで、次の候補地も反対運動により整備が遅れ、2030年代半ばまで稼働が見込めない。この“埋立地の空白期間”が生じることから、2018年に廃棄物削減とリサイクル拡大を強力に推進する方針が示された。また、1970年代の反対運動を背景に焼却施設が整備されず、人口が分散しているためリサイクル回収コストが高いことなども、埋め立て依存が続いてきた要因とされる。

こうした状況を踏まえ、生ごみ分別と資源化を最優先に全世帯へ専用容器を配布していること、堆肥化・バイオガス化の推進、コミュニティ・リサイクルセンターによる修理・再利用の促進、建設廃棄物の再資源化、製造者責任を強化する「プロダクト・スチュワードシップ」の導入など、具体的な施策が説明された。市は2030年までに家庭ごみを1人当たり年間100kgまで削減する目標を掲げているが、達成は難しい状況にあり、市では紙資料削減や廃棄物量の公表など、行政自らが率先して取り組む姿勢を示している。また、調達では「サステナブル・プロキュアメント」を導入し、環境配慮や地元マ

オリ企業の活用などを評価項目に加え、持続可能性を重視した入札制度を運用している。



一方、タッカー氏との質疑では、制度理念と市民行動のギャップや、現場で直面する課題が示された。固定資産税への上乘せによる費用負担への理解が得にくいこと、配布したコンポストの利用が想定より少なく、資源循環施策が十分に浸透していないこと、さらに収集した廃棄物の長距離輸送により二酸化炭素排出が増える場合があることなどが挙げられた。また、人口規模が小さいため、現代的な施設整備を進める際に一人当たりの負担が大きくなりやすいという構造的課題も指摘された。ただし、危険物処理体制の改善やゼロウェイスト製品の普及啓発など、理念の浸透に向けた取り組みは着実に進んでいる。市民参加についても地域差はあるものの、行政・コミュニティ・学校・NPOが連携した継続的な啓発により、行動変容を促す基盤が整いつつある。

今回の視察で得られた知見は、本市が掲げるカーボンニュートラルの実現に向けた取り組みにとっても大いに参考となるものであった。制度整備だけでなく、市民一人ひとりの行動変容を促す継続的な働きかけが不可欠であることを改めて認識した。本市でも家庭ごみ分別や食品ロス削減の取り組みは進んでいるが、脱炭素の理念を広く浸透させるためには、学校教育や地域活動を通じた啓発の強化が求められる。また、生ごみの堆肥化や資源回収の仕組みについては、地域の実情に応じた小規模モデル事業を試し、その成果を踏まえて段階的に拡大していくことが有効である。

(2) シティ・レール・リンク

オークランド市が推進する都市交通基盤整備に関する視察では、まず太田代氏より、同市の最重要インフラ事業であるシティ・レール・リンク（CRL）の政策形成過程、都市構造上の位置づけ、広域交通ネットワーク再編との整合性について説明を受けた。続いて、シェーン・ヘンダーソン市議を含む4名の方から事業の背景や意義が示され、さらにシティ・レール・リンク社より、試験運転や緊急時対応を担当するグレーン・ゴソープ氏、ステークホルダー・コミュニケーション上級顧問のアレックス・ヴァイネリトゥア氏から技術的側面や運営体制に関する詳細な説明を受けた。



CRLはオークランドにとって“ゲームチェンジャー”となる大規模プロジェクトであり、総延べ2,200万時間に及ぶ労働と、51か国の専門家が参画する国際協力体制のもと進められている。工事はすでに96%が完成し、現在は試験走行を含む最終工程にある。安全性は最重要視され、現場で働く一人ひとりが高い意識を持って取り組んだ結果、非常に高い安全基準を達成している点が強調された。

CRLは全長約3.5kmの地下鉄区間を新設し、既存の放射状ネットワークを環状化することで輸送容量と運行効率を大幅に向上させる。開業後はピーク時の運行本数が現在の約20本/時から約2倍に増加し、移動時間の短縮と都市内移動の利便性向上が期待される。運転士は引き続き乗務し、無人運転ではないが、高い基準を満たした運転士が運行を担う。

また、CRLは単なる交通インフラ整備ではなく、都市構造の再編、モーダルシフト促進、温室効果ガス排出削減といった国家レベルの政策目標と連動した長期的都市戦略である。人口増加や交通渋滞、都市スプロールが進む中、公共交通の強化は都市の持続可能性を左右する最重要課題となっている。



駅舎デザインにはマオリ文化が色濃く反映され、12地域の文化的価値観を取り入れた設計が行われている。すべての駅にマオリ語名称が付与され、文化的アイデンティティの継承と都市開発を統合的に進める点が特徴である。特にワイテマタ駅は全路線が接続する中心拠点であり、「社会的投資」と位置づけられている。また、新設されるカラंगा・ア・ハペ駅は、最も利用者が多くなると見込まれ、1時間あたり約3万人以上の利用を想定するなど、都市の活力を支える重要拠点として期待されている。

CRLは「誰もが利用できる鉄道」を理念に掲げ、子ども、高齢者、障がいのある方を含むすべての人が利用しやすいバリアフリー対応を徹底している点も印象的であった。これは単なる鉄道建設ではなく、社会的レガシーを残す取り組みとして位置づけられている。

さらに、住民参加のプロセスも重視され、全市的な意見交換会や地域ごとの公聴会を通じて、事業の途中段階でも継続的に市民の意見を反映してきた。対象はオークランド全域に及び、CRLに限らず広く市民が参加できる仕組みが整えられている。

一方、自動車流入規制を先行導入した結果、中心部の来街者減少や商業活動の停滞が生じた事例も紹介され、交通需要マネジメントと都市のにぎわい創出の両立の難しさが指摘された。交通政策が都市経済に与える影響を慎重に見極める必要性は、本市にとっても重要な視点である。

CRLは2012年策定の「シティ・センター・マスタープラン」の主要施策であり、開業後の人口増加を見据え、駅周辺で中層住宅を中心とした都市型居住の誘導が検討されている。しかし、景観影響や住環境変化への懸念から住民反対も生じており、都市成長管理と合意形成の難しさが浮き彫りとなっている。

これらの説明を通じ、CRLは交通政策と都市政策を統合的に推進する「トランジット・オリエンテッド・デベロップメント(TOD)」の理念を体現する事業であり、公共交通利便性の向上と都市再生を同時に実現しようとする点で多くの学びを与える取り組みである。今回の視察は、公共交通を軸とした都市づくりを再考する上で極めて有意義であった。



(3) 姉妹都市交流

今回の訪問では、オークランド市との姉妹都市交流の現状と今後の方向性について、アルフ・フィリパイネ市議およびロトゥ・フリー市議らと意見交換を行った。宇都宮市とオークランド市は1982年の姉妹都市提携以来、教育・文化など多様な分野で交流を重ねてきた。その礎を築いたのが当時のオークランド市長バリー・カーティス氏であり、現在も宇都宮市への深い愛情と友好関係を大切にしたいとの思いを持ち続けている。訪問の前段では、マオリの伝統儀式による歓迎を受けた。厳かでありながら温かい儀式からは強い友好の意思が感じられ、団員全員が深い感銘を受けた。この文化的もてなしは、両市の長年の関係性と信頼の厚さを象徴するものであった。



意見交換では、オークランド市が多文化社会として発展してきた背景が紹介され、マオリ、サモア、アジア系など多様な文化が共存する都市として、文化的相互理解を重視していることが共有された。文化交流は姉妹都市関係の基盤であり、若い世代が互いの文化を学び合うことの重要性が強調された。また、両市議からは宇都宮市への訪問意向が示され、今回の機会を「神様から与えられた貴重なチャンス」と捉えているとの発言もあった。



今回の対面は約20年ぶりの議会レベルでの交流であり、国・市レベルで継続的に交流を深める必要性が改めて確認された。オークランド市では約15年前に7つの市議会が統合され「スーパーシティ」となったが、統合以前は宇都宮市との交流が十分でなかった経緯も共有され、今後はより積極的に友好関係を強化したいとの意向が示された。

さらに、文化交流に加えて実務面でも学び合える点が多いこと、経済交流が注目される一方で、まずは「友情を築くこと」が交流の基盤であるとの認識が共有された。将来的には学生の交換留学をより定期的実施したいとの意向も示され、多文化社会であるオークランド市との文化的親和性の高さが強調された。一方で、姉妹都市交流には構造的な課題も存在する。近年は経済交流が主流となる中、市単独で経済連携を推進することの難しさが顕在化し、交流の具体化が進みにくい状況が続いてきた。しかし、現在の宇都宮市は多様な交流の機会を積極的に模索しており、新たなステージでの交流について議会で議論し、執行部に提案していく必要性が共有された。

令和8年には宇都宮市政130周年を迎える。この節目に議会レベルでの公式訪問や意見交換を実施することは、姉妹都市交流の再活性化に向けた象徴的な取り組みとなり得る。

20年ぶりに再開した議員交流の流れを確かなものとし、両市の友好関係をより強固に発展させる絶好の機会である。



今回の訪問を通じ、姉妹都市交流は都市の魅力向上や市民の国際感覚の醸成につながる重要な取り組みであることを再認識した。本市としても、若い世代の参加促進、市民参加型事業の拡充、議会レベルでの交流再開など、交流の質と広がりをも高める取り組みを進め、双方の都市が互いに学び合いながら持続的な発展につながる交流を積極的に推進していきたい。

2. メルボルン（オーストラリア）

メルボルン市はオーストラリア南東部のビクトリア州都で、約 546 万人が暮らす大都市である。温帯性気候で四季がある一方、「1 日の中に四季がある」と言われるほど天候が変わりやすい。歴史的建造物と近代的高層ビルが共存し、公園や河川空間が都市に潤いを与えるなど、自然と都市景観が調和している。



人口構成は多様で、ヨーロッパ系、アジア系、中東系など多文化社会が形成されている。移民コミュニティの文化は食や芸術、街区の雰囲気にも反映され、都市の個性を形づくる重要な要素となっている。先住民族アボリジナル文化も尊重され、公共空間やアートを通じてその歴史が息づいている。

経済面では金融、IT、医療、教育、クリエイティブ産業が集積し、アジア太平洋地域のビジネス拠点として発展している。大学や研究機関が多く、国内外から学生や研究者が集まり、イノベーションやスタートアップの創出が進む。観光も重要で、文化施設やカフェ文化に加え、全豪オープンや F1 グランプリといった世界的スポーツイベントが都市の魅力をも高め、国際的な発信力を強化している。これらのイベントは市民の誇りにもつながり、都市ブランドを支える大きな要素となっている。

都市政策では公共交通の充実と歩きやすい都市空間づくりを重視し、特にトラムは市民生活に深く根付く。中心部には無料運行区間が設けられ、移動しやすい環境が整備されている。さらに公共空間の質向上や都市緑化、気候変動対策など、持続可能な都市運営にも積極的である。こうした取り組みは都市の成長と生活の質の向上を両立させ、他都市にとっても多くの示唆を与えている。



今回の視察では、まず運輸局を訪問し、メルボルンの都市交通政策と路面電車ネットワークについて概要説明を受けた。続いて、ヤラトラムが運営するニュープレストン車庫を視察し、車両管理や運行支援の実務、運行管理体制や安全対策、車両整備の状況を確認した。また、在メルボルン日本国総領事館では、川村直康領事より特産品・農産物の海外輸出戦略について説明を受けた。その後、クイーンビクトリアマーケットや州立スポーツセンター（SSC）を訪れ、地域経済や市民サービスと都市交通の関係について理解を深めた。

(1) 路面電車基軸の都市づくり

メルボルン市の都市交通基盤整備に関する視察では、運輸局を訪問し、都市交通政策と路面電車ネットワークについて説明を受けた。メトロポリタン・トラム事業部長のタイ・パッチング氏からはネットワークの歴史と運行の特徴、道路・トラム・アクティブ交通計画部長のナオミ・ラングドン氏からは計画方針やアクセシビリティ向上策、地方自治体との協働



体制について、またアクティビティ・センター事業部長のエミリー・モットラム氏からは都市拠点（アクティビティセンター）と公共交通の連携について説明があった。

メルボルンの路面電車は135年以上の歴史を持ち、24路線・約250kmを運行する世界最大規模のネットワークである。年間利用者は1億6,000万人を超え、480両が1日5,000本以上のサービスを提供している。約1,700の停留所のうち450以上がバリアフリー化され、観光・通勤など多様な移動需要を支えている。ネットワークの約4分の3は一般道路上に敷設され、自動車や歩行者と空間を共有する混在交通であるが、信号優先制御などにより一定の定時性を確保している。歴史的街路と調和した路面電車は都市景観の一部となっており、中心部の「無料トラムゾーン」は回遊性向上や商業活性化に寄与している。

運行はフランチャイズ方式で、2024年12月からは「Yarra Trams」が事業者となった。州政府が車両を購入し、事業者が運行と保守を担う明確な役割分担があり、運営費の多くは州政府の財政支援によって賄われている。成果報酬制度により、安全性や定時性の向上が促されている。

路面電車は地方自治体が管理する道路も走行するため、停留所整備や道路空間改善では自治体との連携が不可欠である。アクセシビリティ向上は大きな課題で、約800か所の停留所で改善が必要とされている。現在は複数停留所をまとめて整備することで効率化を図っている。次世代トラムの導入やネットワーク拡大も進められており、利用者の多いエリアに車両を重点投入する方針が示されている。路面電車は都市の主要拠点を結び、都市再生や歩行者優先の街づくりにも寄与している。

安全対策としては、車と歩行者を分離する新しいトラムストップの整備、停車時に車が停止しない問題への路面表示やバリア設置、新型車両への衝突防止センサー搭載などが進められている。車両調達では地元産業育成を重視し、長期的な発注計画により製造拠点の維持を図っている。バスはトラムの空白を補完し、重要拠点では乗り継ぎがしやすいよう時刻表調整が行われている。中心市街地では駐車場政策により自動車依存を抑制し、公共交通や徒歩・自転車への転換を促している。



これらの取り組みを本市で新たに開業したライトラインと比較すると、両者は異なる都市構造を背景にしながらも、公共交通を軸とした都市づくりを進めるという共通点がある。ライトラインは全線が専

用軌道で高い定時性と安全性を確保している一方、メルボルンは混在交通の中で路面電車を維持・発展させ、歴史的街路と公共交通が一体となった都市空間を形成している。システムは対照的でありながら、都市の回遊性向上、沿線の都市再生、アクセシビリティ向上を重視する姿勢は共通している。

特に、無料トラムゾーンやネットワーク全体での交通モードの連携、都市拠点と公共交通を一体的に整備する考え方は、ライトライン沿線のまちづくりや利用促進を検討する上で参考となる。また、メルボルンが長期的視点で車両調達やネットワーク拡大を進めている点は、ライトラインの将来的な延伸や車両更新を検討する際にも有益な視点を提供する。

今回の視察は、公共交通を中心とした都市構造の再編や、交通政策と都市政策の統合を考える上で多くの知見を得る機会となり、ライトラインの今後の発展を検討する上でも極めて有意義であった。

(2) ヤラトラム ニュープレストン車庫現地視察

メルボルン市内にあるヤラトラムのニュープレストン車庫を視察し、路面電車の運行管理、車庫機能、保守体制、さらに運転士教育に用いられるシミュレーターの活用状況について確認した。本視察の目的は、混在交通環境で路面電車を運行するメルボルンの実態を把握し、本市の公共交通施策に生かすための知見を得ることである。現地では運営事業者ヤラトラムのスタッフから、安全確保の工夫や信号制御、運行管理の実務について丁寧な説明を受け、日々の運行を支える現場の視点を理解することができた。



ヤラトラムには現在 220～230 名のドライバーが在籍しており、かつて男性が中心であったが、近年では女性ドライバーも増え、多様な人材が活躍している。



運行管理には YMS (ヤード・マネジメント・システム) が導入され、車庫内の車両配置や入出庫、運行準備が自動化されている。システム障害時には手動運用に切り替えることも可能で、ピーク時には 19 秒間隔でトラムを出庫させる柔軟な体制が整っている点が印象的であった。

ニュープレストン車庫は、車両の留置、日常点検、中規模整備を担う主要拠点であり、車両の製造から修理、オーバーホールまでを同一施設内で完結できる点が大きな特徴である。外装パネルに使用されるファイバーガラスの製造も行われており、複数クラスのトラムに対応した修理体制が確立されている。視察時には 35 年前から使用されている車両が修理されており、長期間にわたり車両を維持するための技術力の高さが確認できた。また、トラムの車輪は 4～6 年ごとに交換が必要で、これらも自社製造されていることから、安定したメンテナンス体制が構築されていることが分かった。

車両面では、E クラス車両が 200 名の乗車に対応し、全運転士が運転可能な主力車両と

なっている。新型トラムには傾斜地での制動性能を高めるダイナミックブレーキシステムが搭載され、400 ボルトで駆動する。最高速度は公称 60km/h だが、実際にはそれ以上の速度を出すことも可能との説明があり、車両性能の高さがうかがえた。

運転士教育は実践的な訓練を重視しており、教育期間はおおむね 30 日程度である。シミュレーターは実車の運転台を再現し、市内の路線データを用いて交通状況や歩行者、信号、天候などを再現できる高度なシステムである。40 種類のシナリオが用意され、実際の道路では再現が難しい状況を安全に体験できる。今回の視察では、私自身がシミュレーターを体験し、加減速やブレーキ操作の繊細さ、混在交通における安全確認の難しさを実感した。特に歩行者や一般車両が複雑に動く場面では、瞬時の判断が求められ、運転士教育におけるシミュレーターの重要性を強く感じた。



現地の説明によれば、メルボルンでは一日に一件程度の事故が発生しているが、その多くは一般車両がトラムの前に割り込むことによるものであった。混在交通では一定の事故発生は避けがたいが、こうした環境に対応するためにもシミュレーターを活用した教育訓練が重要であることが確認できた。

今回の視察を通じて、メルボルンが路面電車を都市交通の骨格として位置づけ、そのために車庫機能や教育体制を高度化していることが理解できた。

特にデジタル技術を活用した運転士教育は、事故防止や運転品質向上に寄与しており、本市の公共交通の維持・改善を検討する上でも参考となる。今後は、運転シミュレーターの導入検討や車庫機能の高度化など、得られた知見を施策立案や地域交通の改善に生かしていくことが重要である。

(3) クイーンビクトリアマーケット現地視察

今回の視察では、メルボルン中心部のクイーンビクトリアマーケット (QVM) のガイドツアーに参加し、歴史的市場の運営手法や再整備の方向性、地域経済との関係性について理解を深めた。QVM は 19 世紀後半に開設され、現在も 600 以上の事業者が集積するメルボルンを代表する市場である。視察当日は平日にもかかわらず多くの観光客や買い物客で賑わい、飲食店や土産物店には人が集まっていた。年間 1,000 万人以上が訪れる市場の人気と、都市ブランドへの強い影響力を実感した。ツアーは市場内を歩きながら進められ、各エリアでの説明や地元製品の試食を通じて、市場の雰囲気や利用者動線を把握できた。



新鮮な野菜・果物・肉類・魚介類が並び、特に魚介類の鮮度が際立ち、市場全体に活気を与えていた。



ガイドからは、歴史的建築物を保全しつつ衛生環境や設備更新を進める取り組みが紹介された。19世紀の建物が残る一方で、冷蔵設備や排水設備の更新が進められ、伝統と機能性の両立が図られていた。再整備プロジェクトでは、食品エリアの衛生設備更新、歩行者空間の拡充、物流動線の改善、イベントスペース整備などが進行している。

広場や通路の再編により回遊性が高まり、観光客と地元住民が混在する空間でもスムーズに移動できるよう工夫されていた。また、地元生産者との連携強化やファーマーズマーケットの開催により、市民が生産者と交流できる場が形成されている。若手クリエイターや小規模事業者の出店機会を提供する仕組みも整備され、地域経済の育成に寄与していた。

さらに、新規事業者向けの短期出店プログラムも実施され、挑戦しやすい環境づくりが進んでいた。

観光資源としての価値も高く、多言語対応や観光客向けサービスが充実している。案内表示やパンフレットは多言語化され、外国人観光客が迷わず楽しめる環境が整っていた。

特に夜間開催の「ナイトマーケット」は、食・音楽・アートを組み合わせた人気イベントであり、都市のナイトタイムエコノミーを支える存在となっているとの説明があった。



これらの取り組みは、今年3月に開設予定の宇都宮中央卸売市場「にぎわいエリア」の発展に向けた検討にも活かせる。歴史性を活かしつつ現代的機能を付加する姿勢、生産者と市民をつなぐ仕組み、イベントによる交流促進、観光と日常利用の両立といった視点は宇都宮でも応用可能である。にぎわいエリアが地域コミュニティの拠点として機能するためには、QVMのように「買い物以上の体験価値」を提供することが重要だと感じられた。

また、QVMが公共交通と連携し、歩行者が回遊しやすい都市空間を形成している点も参考となる。宇都宮ではライトライン開業により都心アクセスが向上しており、市場と公共交通を結びつけることで車依存を抑えつつ回遊性を高めることが期待される。市場周辺の歩行者空間整備や動線改善は、にぎわいエリアの持続的発展に寄与すると考える。

今回の視察を通じ、QVMが歴史的価値を維持しながら現代都市の中で持続的に運営されていることを確認できた。その運営手法は、今後の市場再生や都市政策を考える上で大いに参考となるものであった。



1. オークランド（ニュージーランド）

(1) 公共交通を移動手段から都市構造の基盤へ

本視察は、人口増加と都市機能の高度化が進む海外都市の政策を把握し、本市の今後のまちづくりに資する知見を得ることを目的として実施した。ニュージーランド最大の都市であるオークランドにおいては、公共交通政策および都心再編の取組について現地説明を受けるとともに、交通結節点や都心空間の状況を実地に確認した。

オークランドは人口増加が続く一方で都市が広範囲に拡散しており、自動車依存の高い都市構造が長年の課題となってきた。現地説明においても、交通混雑の深刻化や道路整備の限界が明確に示されており、自動車中心の都市から公共交通を基軸とした都市構造への転換が不可欠であるとの認識が共有されていた。

このような背景のもと進められているのが、都心部地下鉄道整備事業である City Rail Link (CRL) である。CRL は既存鉄道路線を都心部で地下接続することにより、従来の終端型構造を通過型構造へ転換し、運行効率と輸送力を大幅に向上させるものである。これにより都心部における鉄道処理能力は飛躍的に高まり、都市全体の移動効率の向上が図られることとなる。

現地説明において特に印象的であったのは、CRL が単なる交通インフラ整備ではなく、都市成長戦略と一体となった基盤整備として位置付けられている点である。鉄道ネットワークの強化により駅周辺への都市機能集積を促し、公共交通利用を前提とした都市構造へ転換する。すなわち、交通整備と土地利用、都市再開発を一体的に推進することで持続可能な都市形成を実現しようとするものである。



また、オークランドでは鉄道・バス・フェリーを統合した公共交通ネットワークが構築されており、都市全体としての移動利便性の最大化が図られている。各交通機関を個別に捉えるのではなく、接続性と乗換えの円滑性を重視したネットワーク設計が徹底されている点が特徴的であった。

交通結節点の整備においても、単なる乗換え機能にとどまらず、公共交通利用を促進す

る都市装置としての役割が強く意識されていた。実際に確認したターミナルでは、歩行者動線が明確に整理され、視認性の高い案内表示が整備されており、初めて訪れる者であっても迷うことなく移動できる空間となっていた。また、段差の少ない構造やバリアフリー対応が徹底されており、利用者にとってのストレスが極力排除されている点が印象的であった。

さらに、公共交通の運行情報についてもリアルタイムで把握できる環境が整備されており、スマートフォン等を活用した情報提供が日常的に行われている。これにより利用者は自らの移動を主体的に選択することが可能となり、公共交通の利用促進につながっていると考えられる。

加えて、交通結節点周辺では商業機能や公共空間と一体となった空間形成が進められており、単なる通過点ではなく滞在や交流が生まれる場として機能していた。移動と都市活動が結び付けられている点は、都市全体の活力向上の観点からも極めて重要である。

また、都心部では City Centre Masterplan に基づき、歩行者および公共交通を優先した空間整備が進められていた。自動車交通を抑制し、人が滞在しやすい都市空間を形成することで、都心の魅力向上と経済活性化を図るものであり、交通政策と都市デザインが一体的に展開されている点は特筆すべきである。



これらの取組から明らかとなるのは、公共交通を単なる移動手段ではなく、都市構造を形成する基盤として位置付けている点である。交通整備と都市政策を切り離すことなく総合的に推進することにより、都市全体の質の向上が図られていた。

一方で、本市においても LRT 整備が進められているが、その効果を最大限に発揮するためには、単なる路線整備にとどまらず、交通結節点の強化、歩行環境の改善、沿線の土地利用誘導を一体的に進める必要がある。特に、停留場周辺の空間設計や案内表示の充実、リアルタイム情報提供の強化など、利用者視点に立った施策の充実が求められる。

さらに重要なのは、「利用されることを前提とした交通」の設計思想である。今回の視察を通じて、公共交通は単に整備するだけではなく、使いたくなる環境として設計されているかどうかが決定的に重要であることを実感した。本市においても、LRT 沿線への機能集積や居住誘導を進めることで、公共交通を自然に利用する都市構造への転換を図る必要がある。

本視察は、公共交通を都市政策の中核として位置付け、交通とまちづくりを一体的に推進する重要性を再認識する機会となった。

(2) 都市の意思決定力を高めるための統治構造の再設計

オークランドの都市政策を理解する上で、2010年に実施された自治体再編、いわゆる「スーパーシティ」制度は極めて重要な基盤である。本視察では、前オラケイ地区地域委員のタッカー氏および在オークランド日本国総領事館の太田代首席領事から直接説明を受け、その制度設計の背景と運用実態について理解を深めた。

再編以前のオークランド地域は複数の自治体が並立する構造であり、交通、都市計画、インフラ整備といった本来広域で対応すべき政策についても、それぞれの自治体ごとに方針が分かれ、意思決定に時間を要するなど非効率な状況にあった。特に交通分野においては、都市全体としてのネットワーク形成が求められるにもかかわらず、行政区分の分断が大きな障壁となっていた。

こうした課題を踏まえ、2010年に複数自治体を統合し、広域自治体としての Auckland Council が設立された。いわゆる「スーパーシティ」は、都市圏全体を一体的にマネジメントする統治構造を構築した点に最大の特徴がある。

現在の制度では、市長および市議会が都市全体の戦略、財政、インフラ整備といった広域政策を担う一方、地域ごとの課題についてはローカルボードが対応する仕組みとなっている。すなわち、「広域で意思決定すべき領域」と「地域で担うべき領域」を明確に分けることで、効率性と地域性の両立を図る制度設計となっている。

現地説明において特に印象的であったのは、この制度により意思決定のスピードが飛躍的に向上し、大規模プロジェクトの実現が可能となった点である。City Rail Link に代表される広域インフラ整備は、従来の分散した自治体体制では合意形成が困難であり、実現に至らなかった可能性が高いとの指摘があった。広域での一体的な意思決定が、都市の成長戦略を具体化する原動力となっていることが明確に示された。

また、タッカー氏との説明の中で強調されていたのは、制度そのもの以上に「運用の質」が重要であるという点である。市長には強いリーダーシップが求められる一方で、市議会との合意形成、さらには地域との調整が不可欠であり、政治的調整力が都市経営の成否を左右するとの認識が示されていた。これは制度設計のみでは解決できない、本質的な統治課題である。

さらに、ローカルボードの役割についても重要な示唆が得られた。ローカルボードは地域住民に最も近い行政主体として、公園やコミュニティ施設、地域サービスの運営に関与しており、住民ニーズを政策に反映させる役割を担っている。広域化による効率性を確保しつつ、地域の納得感を維持する仕組みが制度として組み込まれている点は極めて重要である。



このように、スーパーシティ制度は単なる行政再編ではなく、「都市の意思決定力を高めるための統治構造の再設計」であると位置付けることができる。都市の成長に伴い課題が広域化・複雑化する中で、従来の自治体単位の枠組みでは対応が困難となる。その限界を踏まえ、制度そのものを再構築した点に、オークランドの先進性がある。

また、財政面においても広域での資源配分が可能となったことで、都市全体として優先順位を明確にした投資判断が行われている。単一自治体では困難であった大規模事業についても、都市圏全体で必要性を判断し実行できる体制は、今後の都市経営において極めて重要な視点である。

一方で、広域化の進展は地域の声が埋没するリスクを伴うが、ローカルボードの存在によりその懸念が一定程度解消されている。広域性と地域性のバランスを制度として担保している点は、日本においても大いに参考となる。

本市においても、交通、観光、産業といった分野においては、市単独で完結する政策には限界があり、広域的な視点での戦略立案が不可欠である。特に、宇都宮市を中心とした生活圏や経済圏を見据えた連携強化は、今後の都市経営における重要課題である。

さらに重要なのは、「都市の将来像に応じて統治構造を見直す」という視点である。スーパーシティ制度の本質は、行政区分の変更ではなく、都市の成長段階に応じて意思決定の仕組みそのものを再設計した点にある。この考え方は、本市における広域連携や政策決定の在り方を再検討する上で極めて重要である。

本視察を通じて、都市の成長と発展は制度設計と不可分であることを強く認識した。今後、本市においても、広域的視点と地域性の両立を図りながら、より戦略的かつ実効性のある都市経営を推進していく必要がある。

2. メルボルン（オーストラリア）

(1) 公共交通を都市の価値向上につなげる

オーストラリアのメルボルンは、世界最大規模の路面電車ネットワークを有する都市として知られており、公共交通を基軸とした都市構造が高度に形成されている。本視察では、トラムの運行を支える車庫施設の見学および現地での説明を通じて、その運行体制、整備

手法、都市構造との関係性について理解を深めた。

メルボルンにおけるトラムの最大の特徴は、その圧倒的なネットワーク規模と、都市生活への深い定着にある。都心部から郊外にかけて広がる路線網は、市民の日常的な移動を支える基盤として機能しており、通勤・通学のみならず、買い物や余暇活動など、あらゆる生活場面において利用されている。現地説明においても、トラムは単なる交通手段ではなく、都市生活の前提となるインフラであるとの認識が示されていた。

今回の視察では、トラム運行の中核拠点の一つであるニュープレストン車庫を訪問し、車両整備や運行管理の実態について説明を受けた。当該施設は歴史的な車庫を改修しながら活用しているものであり、複数の車両形式に対応した整備体制が整えられている。古い車両と新しい車両が同一施設内で整備されている点は、長年にわたり蓄積されてきた技術と運用ノウハウの継承を示すものであり、非常に印象的であった。

整備体制において特に注目すべき点は、「運行の継続性」を最優先とする考え方である。現地説明では、車両に不具合が生じた場合でも、まずは迅速に部品交換や台車交換を行い、車両を運行に復帰させることが重視されているとのことであった。例えば、車輪や駆動装置に問題が生じた場合には、個別部品の修理に時間をかけるのではなく、あらかじめ整備済みの部品と交換し、後からじっくり修理を行う方式が採用されている。これにより、車両の稼働率を高く維持し、運行本数の確保につなげている。

また、車両整備においてはジャッキアップ設備が整備されており、効率的かつ安全に作業が行われている。施設内では、台車単位での交換作業が可能となっており、短時間での整備対応が実現されている。こうした設備投資と運用の工夫により、大規模なネットワークを支える安定した運行体制が確立されていることが理解できた。



さらに、運転士の教育体制も充実しており、施設内には運転シミュレーターが設置されている。これにより、実際の運行状況を再現した訓練が可能となり、安全運行の確保に寄与している。交通システムの維持には、車両や設備だけでなく、それを扱う人材の育成が不可欠であることを改めて認識した。



運行面においても、メルボルンのトラムは極めて高い利便性を有している。時間帯によっては最大約 90 秒間隔で運行される路線も存在し、利用者にとっては「時刻表を意識しない交通機関」となっている。このような高頻度運行は、公共交通を日常的に利用する上で極めて重要な要素であり、利用者の心理的負担を大きく軽減するものである。

また、メルボルン中心部には Free Tram Zone が設定されており、一定区間内であれば無料でトラムを利用することができる。この制度は観光客の利便性向上だけでなく、市民の日常的な移動を支える役割も果たしている。実際に夜間に乗車した際にも多くの利用者が見られ、トラムが生活の一部として定着していることを実感した。



さらに重要なのは、トラムが都市構造そのものと密接に結び付いている点である。メルボルンでは、公共交通を前提とした都市形成が進められており、トラム沿線に住宅や商業施設が配置されることで、交通と土地利用が一体的に計画されている。これにより、公共交通利用が自然な選択となり、自動車依存の抑制にもつながっている。

加えて、都心部ではトラムを中心とした回遊性の高い交通ネットワークが構築されており、歩行と公共交通の組み合わせによって都市内の移動が完結しやすい構造となっている。トラムの停留所間隔も適度に設定されており、利用者は目的地に応じて柔軟に移動手段を選択することができる。こうした点は、単に移動を支えるだけでなく、都市の回遊性や滞

在価値の向上にもつながっている。

また、車両自体についても、低床構造の採用や広い乗降口の確保により、高齢者やベビーカー利用者、障がいのある方でも利用しやすい環境が整えられていた。こうしたバリアフリーへの配慮は、単なる福祉的観点にとどまらず、公共交通全体の利用促進にも寄与しているものと考えられる。

さらに、トラムは都市景観とも調和していた。専用軌道や停留所の整備、街路空間との一体化などにより、トラムが都市の景観要素として機能しており、単なる交通機関ではなく都市の魅力を構成する要素となっていた。公共交通を都市の価値向上につなげる視点は、本市においても重要である。

一方で、これらの取り組みは一朝一夕に実現されたものではなく、長期的な都市政策の中で段階的に整備されてきたものである。都市の成長に合わせて交通ネットワークを拡充し、運用体制を高度化しながら現在の形に至っている点は重要である。すなわち、公共交通を中心とした都市構造の形成には、継続的な投資と政策の一貫性が不可欠であることを示している。

本市においてもLRTが整備され、公共交通を中心としたまちづくりが進められているが、その効果を最大限に発揮するためには、単なるインフラ整備にとどまらず、運行の安定性確保、整備体制の強化、人材育成、沿線開発との連携、歩行環境の整備などを総合的に進める必要がある。また、LRTを単なる交通手段としてではなく、都市空間を構成する重要な要素として捉え直し、沿線の景観整備や停留場周辺のにぎわい創出を通じて、都市の魅力向上につなげていく視点も求められる。

以上のことから、メルボルンのトラムは単なる交通手段ではなく、都市構造、運用体制、都市デザインを含めた総合的な都市政策の成果であると位置付けることができる。本市においても、LRTを契機として、交通とまちづくりを一体的に進めることの重要性を改めて認識する必要がある。

(2) スポーツ施設を「競技の場」から「地域社会の基盤」へ

メルボルンにおいては、公共交通だけでなく、市民生活を支える都市機能としてスポーツ施設の整備・運営も高度に体系化されている。その代表的な施設が、ビクトリア州立スポーツセンター（State Sport Centres = SSC）である。今回の視察では、当該施設の概要および運営の考え方について説明を受けるとともに、外観および一部施設の状況を確認した。

ビクトリア州立スポーツセンターの大きな特徴は、競技スポーツと市民スポーツの双方を支える総合的なスポーツ拠点として位置付けられている点にある。一般に大規模スポーツ施設は、国際大会やプロスポーツなどの競技利用が中心となり、市民利用との両立が課題となることが多い。しかし、本施設ではトップレベルの競技環境を確保しながら、同時に市民が日常的に利用できる施設として運営されている。

現地説明によれば、本施設は単なる施設ではなく、州全体のスポーツ政策を支える中核的な役割を担っている。施設の管理・運営は State Sport Centres Trust により行われており、これは単なる施設管理組織ではなく、スポーツ振興、健康増進、地域活性化などを含めた広範な政策目的を担う主体である。すなわち、本施設はハードとしての施設整備だけでなく、ソフトとしての政策推進機能も併せ持つ存在である。

施設構成についても、多様な利用形態に対応できるよう設計されている。屋内競技施設、トレーニング施設、プールなどが複合的に整備されており、競技大会の開催から市民の日常利用まで、幅広い用途に対応している。これにより、特定の競技や利用者層に偏ることなく、多様なニーズを受け止めることが可能となっている。



また、本施設の運営において特に重要視されているのが、「利用の循環」である。すなわち、トップアスリートの育成、競技大会の開催、市民の健康づくり、地域コミュニティの形成といった複数の目的が相互に関連しながら機能している点である。競技力向上のための施設が市民のスポーツ参加を促し、その中から新たな競技者が育成されるという循環構造が形成されていることは、施設の公共的価値を高める上でも重要である。

さらに、学校や地域クラブとの連携も積極的に行われている。教育機関との連携により、子どもたちがスポーツに触れる機会が確保されるとともに、地域クラブとの協働により継続的なスポーツ活動が支えられている。こうした取り組みにより、スポーツが特定の層に限定されることなく、地域社会全体に広がっている点が特徴的である。

加えて、施設運営においては経済性と公共性のバランスも考慮されている。利用料金の設定やイベント開催による収益確保など、一定の経済的自立性を確保しつつ、公共施設としての役割も維持している。これは、持続可能な施設運営を実現する上で重要な視点であり、本市においても参考となるものである。

また、本施設は単なるスポーツ施設にとどまらず、都市の魅力向上や交流人口の拡大にも寄与している。大規模大会の開催やイベント誘致により、国内外からの来訪者を呼び込み、地域経済への波及効果を生み出している。スポーツを通じたまちづくりの実践例としても評価できるものである。



今回の視察を通じて特に印象的であったのは、スポーツ施設が単なる競技の場にとどまらず、「人が集い、交流が生まれる都市装置」として機能している点である。施設内では、競技者だけでなく、子どもから高齢者まで幅広い世代がそれぞれの目的に応じて利用しており、スポーツを通じたコミュニティ形成が自然に行われている様子がうかがえた。競技利用と市民利用が適切に両立されていることにより、施設の稼働率が高く維持されるとともに、地域におけるスポーツ文化の醸成にもつながっていると考えられる。

このように、ビクトリア州立スポーツセンターは、競技スポーツと市民スポーツを対立的に捉えるのではなく、両者を統合し、相互に発展させる仕組みとして機能している。施設整備、運営体制、政策目的が一体となっている点に、その本質がある。

本市においても、スポーツ施設の整備・運営にあたっては、単なる施設の維持管理にとどまらず、地域における健康づくり、交流促進、教育との連携、さらには観光振興といった多面的な役割を意識する必要がある。また、施設単体ではなく、スポーツ政策全体の中でどのような位置付けを持たせるかという視点も重要である。

ビクトリア州立スポーツセンターの事例は、スポーツ施設を「競技の場」から「地域社会の基盤」へと位置付け直す必要性を示しており、本市における今後の施策検討において大いに参考となるものであった。

3. まとめ ～得られた知見を本市に～

今回の海外視察を通じて、オークランドおよびメルボルンにおける都市政策の実態を把握し、公共交通、行政制度、都市構造、スポーツ施設といった各分野において、多くの知見を得ることができた。

両都市に共通していたのは、個別施策を単独で展開するのではなく、都市の将来像を明確に描いた上で、制度・インフラ・運用を一体として構築している点である。オークランドでは、City Rail Linkを核とした公共交通整備とスーパーシティ制度による統治構造の再編が連動し、都市構造の転換が進められていた。メルボルンでは、トラムを基軸とした都市形成が長期的かつ一貫して推進され、その運行体制や都市空間の設計が一体となって機能していた。また、ビクトリア州立スポーツセンターに代表される施設においても、単なるハード整備にとどまらず、政策的な位置付けのもとで運用されている点が印象的であ

った。

これらの事例から明らかとなるのは、都市の成長や持続性は、個別施策の積み重ねによって実現されるものではなく、「どのような都市を目指すのか」という明確な意思と、その実現に向けた一貫した政策展開によって初めて成立するという点である。言い換えれば、都市の姿は偶然に形成されるものではなく、意図と戦略によって形づくられるものである。

一方、本市においては、LRT 整備をはじめとした各種施策が進められているものの、それらが都市全体の構造転換とどこまで結び付いているかという点については、改めて検証が必要であると感じた。交通、土地利用、地域拠点、産業、生活環境といった各要素が個別に存在するのではなく、相互に連動しながら都市の方向性を形づくるという視点が、今後一層重要となる。

また、行政運営の観点においても、広域的な視点に立った意思決定や、スピード感を持った政策推進の重要性が浮き彫りとなった。人口減少や社会構造の変化が進む中で、従来の延長線上にある行政運営では対応が困難となる課題が増えており、より戦略的かつ柔軟な都市経営への転換が求められている。

さらに、本視察を通じて強く感じたのは、「公共交通を中心に都市を組み立てる」という考え方の重要性である。オークランドやメルボルンにおいては、公共交通が単なる移動手段ではなく、都市構造そのものを形成する基盤として位置付けられていた。本市においても LRT を核としたまちづくりが進められているが、その可能性を最大限に引き出すためには、沿線への機能集積、歩行環境の整備、交通結節点の強化などを一体的に進め、公共交通を「選ばれるもの」ではなく「前提となるもの」としていく必要がある。

加えて、スポーツ施設に見られたように、個別の施設や事業を単体で捉えるのではなく、地域社会全体の中でどのような役割を果たすのかという視点も不可欠である。健康増進、交流促進、教育、観光といった複数の目的を統合しながら政策を展開していくことが、都市の価値を高めることにつながる。

今回の視察で得られた知見は、単なる先進事例として紹介するにとどまるものではない。本市の現状に照らし合わせ、どのように取り入れ、どのように発展させていくのかが問われている。都市の規模や制度の違いを理由に思考を止めるのではなく、本質を捉えた上で応用していく姿勢が求められる。

本視察を通じて、都市政策は個別分野の寄せ集めではなく、一つの体系として設計されるべきものであることを改めて認識した。今後、本市においても、将来像を明確に描き、その実現に向けた施策を一貫して積み重ねていく必要がある。そのためには、現状の延長線にとどまるのではなく、必要に応じて制度や運用の在り方そのものを見直す姿勢が不可欠である。

今回得られた知見を今後の政策立案に確実に活かし、執行部と両輪で進め、本市の持続的な発展と市民生活の向上につなげていくことが求められる。

団長総括

この視察研修団は、2023年からの様々な議論やチーム再編などを経て結成に至りましたが、送り出して下さった宇都宮市議会をはじめ、渡航前・渡航中と手厚いサポートをして下さったエージェントの皆様及び議会事務局職員に厚く御礼申し上げます。

日本で言えば、まさに「都道府県」レベルの人口規模や都市面積を持つ両都市への訪問となりましたが、「人口減少社会」が進行する日本・宇都宮市との圧倒的な違いは、今後、オークランドで人口が200万人を超え、メルボルンで800万人を超えると言う「人口増加社会」という点でありました。

その中で大変興味深いのは、「人口増加社会」である両都市ともに郊外への無秩序な都市拡大「アーバン・スプロール」を防ぐためにコンパクトシティ政策を実践しているという点で、「人口減少社会」に突入した本市が目指す都市像と同じように、公共交通ネットワークの更なる拡充や、都心をいかにウォークブルにするかという政策に注力していたことです。

また、それらを実現するための主要政策が、オークランド市の永年の悲願である「CRL(シティ・レール・リンク)」であり、メルボルンで推進中の「メルボルン2030」に当たるわけですが、徒歩・自転車・公共交通機関を中心に移動手段の階層性を生み出し、ひいては都心(中心市街地)のさらなる活性化をも具現化していくという政策の方向性は、オークランドとメルボルン、そして我らが宇都宮市も共通しており、帆の街(City of Sails)と言われるオークランドの今後のまちづくり、庭園の街(Garden City)・芸術の街・トラムの街と言われるメルボルンの今後のまちづくりを注視していきたい所存であります。

以上、この度の海外視察研修は大変有意義で非常に中身の濃い都市訪問となりましたが、結びに、現地における両都市関係者の皆様と、松居在オークランド総領事や古谷在メルボルン総領事をはじめとする各都市領事館の皆様の協力のおかげであったと心より厚く感謝申し上げます、団長総括と致します。

