

## II 調査報告

### 1. ニューサウスウェールズ州議会 上下両院議長表敬訪問及び意見交換



▲ニューサウスウェールズ州議会議場

我々調査団はオーストラリア連邦とニュージーランドの視察に当たり、シドニー到着後、空港から直接、ニューサウスウェールズ州（以下 NSW 州）の議会に東京都議会議長の親書を携え表敬訪問をした。

NSW 州と都は昭和 59 年（1984 年）より友好都市を締結しており、東京都議会もこれまでさまざまな交流を重ねてきた。本年 5 月には NSW 州のマイク・ベアード首相が都議会正副議長を表敬訪問されたことから、今回議長の親書を手交することになった。

上院議会議長ドン・ハーウィン（Don Harwin MLC）氏、下院議会議長シェリー・ハンコック（Shelley Hancock MP）氏を始めとする上下両院議員の皆さんに迎えられ、下院応接室にて対応いただいた。

これに先立ち、議会について州議会の広報担当者から説明を聴取するとともに議会棟を視察した。



▲NSW 州議会 上下両院議長と懇談

## 下院議会

NSW 州の立法府である NSW 州議会はオーストラリアで最初にできた最も古い議会であり上下両院からなる。州政府は NSW 州議会の下院である代議院に置かれており、下院議員 93 名の多数の信任を得た政党が内閣を構成する。

下院選挙は 4 年に 1 度、小選挙区ごとに選択的優先順位付連記投票制によって行われ、州の首相及びほとんどの閣僚は代議院に属していることから、大半の法案や審議事項は下院に提出される。イギリス議会の伝統にならい、議場の色は下院が緑、上院が赤となっている。

NSW 州議会議事堂は 1826 年にシドニーで最初に建設された病院「ラム・ホスピタル」（歴史的建造物）の上に建設されており、当時建設された 3 棟の病院のうち 1 棟が今日でも議事堂の一部をなし、大切に保存され有効活用されている。

オーストラリアの歴史的建造物が共存する議事堂は NSW 州の立法府の中心として今日まで歴史を重ね、1843 年及び 1856 年に議場が増設されたほか、民主化の進展とともに高まる植民地の要求に応じて、事務所、食堂、図書館といった施設が随時建て増しされたが、建物を全面的に改築する計画は経費の都合で常に見送られた。

1974 年によろやく建て替えが始まり、まとまりのなかった一連の建物に代わって歴史的な議場、図書館、広間、並びに昔の外科院長の棟は丁寧に復元され、今日まで NSW 州議会議事堂の顔として親しまれている。重厚な雰囲気を出している上下両院議会の議場はまさに NSW 州の歴史そのもののように感じた。

NSW 州議会議員は州民によって直接選出され、州の立法、財政管理を所管するほか、ニューサウスウェールズの人々にとって重要な様々な事項を審議する。議会選挙により下院で多数を獲得した政党が政権党となる。

州の統治制度における三権のうち、議会が立法部、内閣が行政部、裁判官及び法廷が司法部としてそれぞれ別々に機能し、権力の均衡を保っている。

州の首相及び閣僚（内閣）は政策を決定し、行政機関を通じて法律を適用する。内閣は議会に属し、議会に対して直接の責任を負う。

オーストラリアの行政は連邦、州、地方の 3 レベルに分けられ、警察、道路、運輸など日常生活に関わるほとんどの分野を所管する。連邦政府の権限は、防衛、外交、通商、通信、経済政策など国レベルの行政諸分野に及ぶ。



▲議事堂内部ドアらしきものを開けると、1826 年当時の「ラム・ホスピタル」の壁が現れ、歴史的建造物との合築が確認できる。

## 上院議会

NSW 州議会の上院である元老院には 42 名の議員がおり、それぞれ 8 年の任期を有する。そのうち半数が 4 年ごとに改選される。

上院議員は全州を 1 選挙区とした比例代表制により選出される。結果として、1988 年以来どの主要政党も多数の議席を獲得することなく、上院は幅広く多様な少数政党の代表から成り立っている。

ほとんどの法案は下院で発議され、元老院は、主に見直しの院として法案を再審議し、修正を加えることも少なくない。ただし、法案の発議権は上下両院にある。

上下両院の権限は基本的に対等であり、法案審議の手続きも似通っているが、予算案をはじめとする財政法案については、元老院がその成立を阻止することはできない。両院を通過した法案は、NSW 州総督の裁可を得て法律となる。

上記の説明を受け、議場と議会施設を見学させていただき表敬訪問を終えた。

ドン・ハーウィン上院議長の言葉を借りれば、NSW 州と都の都市間交流の歴史は世界で最も古く、NSW 州も都もそれぞれの国の中核となる都市であり、両国の友好と発展には欠かせない存在である。今後も 2020 年オリンピック・パラリンピック競技大会及びラグビーワールドカップ 2019 の成功に向け日本への協力は惜しまない旨の発言をいただき、心強く感じた。

また挨拶のなかで、2016 年に NSW 議会が東京都を訪問したいとの意向が示されたことは、友好親善をさらに深化させる上で極めて重要なことであり、表敬訪問の意義をあらためて認識した。

都議会においても日豪友好議員連盟が昨年再スタートを切ったばかりであるが、オリンピック開催後も 15 年に渡り持続的に発展を遂げる NSW 州との関係をこれまで以上に強化し、レガシーを学ぶことは、両大会を成功に導く絶好の機会であると思われた。



▲NSW 州議会 下院議長室にて



▲NSW 州議会下院 エントランス

※情報参照：ニューサウスウェールズ州議会パンフレット

## 2. シドニー大学 Royal North Shore Hospital 集団認知行動療法視察



▲Royal North Shore Hospital の院内にて

シドニー大学病院・疼痛管理研究所 (Royal North Shore Hospital・Pain Management Research Institute) を訪問し、集団認知行動療法による慢性疼痛治療について調査した。

### 調査目的

集団認知行動療法は精神科の治療方法の一つであり、1970年代に米国でうつ病に対する精神療法として開発されたものである。

その後、不安障害やストレス関連障害、パーソナリティ障害、摂食障害、統合失調症などの精神疾患に対する治療効果が認められ、欧米を中心に世界的に広く使用されている。

我が国では、特に1980年代から注目され、その結果、治療効果の検証も進み、国の科学研究費を活用した研究などで、その臨床効果が蓄積されるようになった。



▲シドニー大学 Royal North Shore Hospital

シドニー大学病院における慢性疼痛治療は、集団認知行動療法を活用しつつ、慢性疼痛の緩和を図るものであり、1970年代～80年代にアメリカのシアトルで発祥、その後、シドニー大学のニコラス教授（Professor Michael Nicholas, PhD）がロンドンのセント・トーマス病院で臨床研究を行い、1994年から今日までオーストラリア各地の病院において継続され、治療効果を上げている。

高齢化社会の進展は医療費等の社会保障費割合を増加させる傾向にあり、先進の慢性疼痛治療を調査、東京都の医療行政の参考に資することを目的とする。

## 調査結果

シドニー大学病院・疼痛管理研究所において、臨床心理士のウッド博士（Dr. Brad Wood）、オーバートン博士（Dr. Sarah Overton）、理学療法士のトンキン氏（Ms. Lois Tonkin）、臨床心理士の小口氏（Ms. Mayumi Oguchi）から疼痛治療現状について伺うとともに、疼痛治療現場の視察調査を行った。

同研究所には、麻酔科ペインクリニック医4名、臨床心理士4名、理学療法士3名、慢性疼痛の治療に関わる臨床看護師2名、非常勤の麻酔科ペインクリニック医10名、精神科医1名が勤務しており、オーストラリア最大規模を誇っている。

オーストラリアにおいては5人に1人が何らかの慢性の疼痛を持つとされている。慢性疼痛治療は通常、理学的療法や薬学的療法を用い治療を行うが、こうした治療には限界があり、ペイン・セルフ・マネジメント・プログラム（PSM: pain self-management）が開発された。

ADAPT プログラム（A day patient training program）は、3週間を一単位とした外来の合宿形式の認知行動療法プログラムであり、10名で1グループを形成、4名の臨床心理士、3名の理学療法士、慢性疼痛の治療に関わる臨床看護師2名が担当する。



▲疼痛緩和治療室内で説明を聴取

患者は毎日通院し、朝の9時から17時まで、午前のモーニングティーを挟む休憩時間、昼食の休憩時間1時間以外は、1時間から1.5時間スパンで区切られた6つのセッションの療法を受けることになる。この際、臨床心理士、理学療法士、看護師3名が交代で担当する。

患者は毎日、痛み、心理状態、自己効力感、破局化思考、睡眠、コミュニケーション、できたこと、その日の考え、活

動の目標など自己評価表をつけていく。これに基づき、臨床心理士、理学療法士がチェックしペーシング<sup>\*1</sup>を行う。

疼痛緩和の治療現場の調査日は偶然にもファミリーデーという日であり、治療室には小さな子供を含め、家族が共に治療を理解し、患者の回復へのサポートを行うほほえましい姿を見ることができた。

医師は週に1回程度、慢性痛及び薬物の治療必要例数（薬効）（NNT：Number needed to treat）、有害必要数（薬害）（NNH：Number needed to harm）などについて講義を行う。

当然のことながら、仕事を持っている場合には集中的に治療を行うことは困難であるため、現在は4週間のプログラムで1週間に1日の通院等の少し短いプログラムを新たに開発し、臨床試験を実施しているとのことであった。

集団認知行動療法による慢性疼痛治療は疼痛を軽減するものではないが、疼痛の除去に意識を集中させる事が、日常生活を阻害する状況よりも効果的であるとされており、グループセラピーの結果として得られる身体的な機能向上に、慢性痛に対処する心理的な効果を加味することによって、約8割の患者に効果が認められている。

具体的には、心理的状況、不安軽減、うつの症状緩和、投薬量の減少、仕事への復帰、日々の生活の質の向上が図られることに繋がるとのことである。

慢性疼痛治療を受ける場合には、オーストラリアの医療制度上、かかりつけ医（GP：General Practitioner）の診療を受けた後、専門病院であるシドニー大学病院の門を叩くことになる。

治療の決定は、医師、理学療法士、臨床心理士がそれぞれ1時間のアセスメント、カンファレンスを行って患者の適正を判断したあと、ADAPT programという集団認知行動療法、インターバル治療、薬物療法の適応を決定する。ADAPT programに入る確率は5割程度であり、シドニー大学病院では年間150名がこのプログラムを使い治療を受けているとされる。

受診料はメディケア制度（税方式による国民皆保健制度：1984年に導入）により賄われ、公立病院であるシドニー大学病院では全額公費負担となる。この他、労務災害保険や交通事故保険が適用される。

来年の9月23日から30日までの間、



横浜において、国際疼痛学会：IASP（International Association of Study Pain）主催の第16回世界疼痛会議（16th World Congress on Pain）の開催が決まっている。この会議は疼痛治療に特化したものであり近年では2年1度開催されている。世界各国から研究者が集まり最先端の研究発表を行う場となっており、シドニー大学病院・疼痛管理研究所からも参加して研究成果を発表するとのことである。

過日の新聞報道によれば、我が国の対GDP比の医療費はOECDの加盟国との比較において、2013年ベースで10.2%に達し、OECD加盟国（34ヶ国）中8番目に高く、加盟国平均の8.9%を大きく上回ったとされている。

健康保険で賄われる医薬品の伸びは2009年以降、毎年約5%と増加、2013年ベースで加盟国中、米国に次いで2番目とされている。

調査した集団認知行動療法による慢性疼痛治療では、投薬も含め医療費の低減効果が確認されており、東京都における医療費を効果的に抑制する良き参考事例とすることができると思われる。

ただしオーストラリアにおいても保険適用とされるまでは様々な経過を辿ったようであり、我が国においても、医療行為の対象とするか否かについては治療効果を明確にし、疼痛治療として取り扱うことが出来るような環境整備が必要と思われる。

※<sup>1</sup>相手のペースなどに合わせて心理的なバリアーを取り除くこと

※参考：Royal North Shore Hospital 説明資料 @ OECD 2015 より

### 3. ニューサウスウェールズ州 救急救命センター視察



#### 調査目的

日本の国土面積の約 20 倍を有するオーストラリアでは、旧来より救急医療手段として航空機等を活用した様々な医療サービスが提供されてきた。

NSW 州は人口 751 万 8 千人、行政面積は約 80 万km<sup>2</sup>にも及ぶため、機動的かつ機能的な救命救急が行われている。

東京都においても島しょ部や多摩地域など、救急医療サービスを円滑かつ効率的に実施し、救命率を向上させる必要がある。航空機等を利活用し効果的に救命救急活動を展開するニューサウスウェールズ州救急救命センター (Ambulance Service of New South Wales) を調査し、救命救急活動の向上に資することを目的とする。

#### 調査結果

コート氏 (Mr. Linosay Coort : Zone Manager Health Emergency & Aeromokal Sernces)、スパックマン氏 (Mr. Karl Spackman : Senior Control Center Officer Sydney Control Center)、コナッシュ氏 (Ms. Shelly Conash : Superintend, Manager Community & Events) 等から、ニューサウスウェールズ州救急救命センターの活動について説明を聴取する



とともに、司令室、車両等を視察した。

NSW 州の面積は約 80.9 万km<sup>2</sup>、人口約 751.8 万人。日本の国土面積約 37.8 万km<sup>2</sup>、人口約 1.23 億人と比較すると、州の面積で約 2 倍の広大な領域を NSW 救急救命センターが担い救命救急活動を展開している。

NSW 州の行政区域内には 220 の大中小の病院があるが、オーストラリア全域に共通するように、沿岸部に人口が集中し内陸部では人口 1,000 人に満たない地域



▲NSW 州救急救命センターのオペレーションルーム。

ここで NSW 州全体の救命救急の指令を統括する。

が多数存在している。遠隔地の病院が無い 267 の地域では専門の傍ら、ボランティアが訓練を受け、救急救命士が到着するまでの間、救急活動を実施しており、緊急時にはヘリコプター等航空機を活用した救命救急・医療が不可欠となっている。

NSW 州救急救命センターは、NSW 州保険省救急サービスの機関であり、一部地域を除いて通常の消防業務とは切り離され、



▲救急車及びサポートカー（担架の架装はされていない）

独立した機関として設置され、24 時間体制で活動している。組織全体の職員数は約 5,000 人、救急車両 1,500 台、救急搬送を行わないサポート車両 300 台などがあり、郊外のブッシュ地帯や山間部や砂地・悪路にも対応した車両も準備されている。車両については以前は購入していたが経済効率が良くないため、現在では 3 年間のリース契約で運用しているとのことであった。

業務に従事する救命救急士の勤務体系は基本的に 12 時間体制の 2 交代制。勤務時間は午前 7 時から午後 7 時、あるいは、午前 11 時から午後 11 時の 2 つからなり、2 つの勤務体系が同時に機能していることになる。勤務は 4 勤務、5 休暇というかたちが取られ、シドニー市では 120~130 名が常時業務を展開し、救急事象への対応を行っている。



▲救急車の内部。AED、心肺モニター、点滴、薬剤などパラメディックに必要な機材を搭載。

救命救急士になるためには、大学で専門課程を学び学士号を取得するか、救急隊員の養成機関（アンビュランス・スクール）に入るかの2つの方法がある。当然のことながら、彼らは定期的に講習を受講し技能向上を図っている。

NSW州における過去1年間（2014年7月1日～2015年6月30日迄）の救急対応件数は112万7,545件、1日当たり3,089件であり、28秒に1回割合で救急要請が入電している事になる。

東京消防庁の平成26年の救急車の出場件数が過去最高の約75万件で、1日あたり2,075件であったが、これと比較すると、救急出場の依頼は東京都より頻度が高いと言える。活動範囲が広範囲であるにも関わらず、現場への到着時間は平均で10～15分位とのことである。24時間体制、救急活動のみならず転院搬送等の業務にも従事している。

救急車・航空機による搬送は、救急出動の要請後、患者の状態や病歴等を勘案し、指令センター内の専門家が判断する。重篤な患者や、交通事故等による複雑な外傷及び大量出血、鳥インフルエンザなど感染症への対応なども行っている。

救急救命士（Paramedic）は病院への入院を避けるため医療行為を行うこともある。一例をあげるならば、皮膚の裂傷、喘息、てんかん発作等であり、隊員が処置し、投薬を行い、爾後にホームドクターの受診を促すとされている。



▲ヘリコプター等を活用した救命救急の実例の説明。

緊急通報番号はトリプル・ゼロ（000）である。通報するとまず統括指令センターのオペレーターが救急・消防・警察の出動のいずれかを判断、救急出場の判断が下されると救急サービス指令センターに連絡が入り救急活動を開始することになる。



▲垂直に切り立った崖での救助活動。

最大活動時間は48時間に及ぶこともあったとのこと。

指令センターでは医師・病院からの搬送依頼も受け付けている。緊急通報の内容は全てコンピューターに直結し逐次記録され、合わせて救急車・航空機等に情報が共有され出動が決定される。救急救命士により事前判断がなされ、搬送する

医療機関が決定されるため、いわゆるたらい回しのような状況は生じない。

救急車はメディケア（日本の各種健康保険に該当）の適用は無く有料制、400 豪ドル（約 38,000 円）であるが、低所得者、年金受給者は無料とされている。また、民間保険に加入している場合には保険の対象となる。ヘリコプター等航空機を使用する場合、あるいはパラメディックを行った場合においても同一料金となっている。

1967年に航空機を活用した活動が開始され、1987年からはヘリコプターを使用した救命救急も始まった。その機動力を活かした活動は頻繁に行われ、年間3,500件にのぼっている。

活動範囲はビクトリア州からクイーンズランド州にも及び、その救急活動は通常の活動現場のみならず、山岳救助、渓谷救助、水難救助など広範囲に及んでいる。



▲Augusta Westland AW139 で人工呼吸器などが装着され緊急搬送される患者。時には機内で手術も行われる。



▲Augusta Westland AW139、時速 260km、機体重量 7トン、機内では手術が行われることもある。

過去最長の活動時間は 48 時間であり、対象者は新生児から 100 歳の高齢者も存在した。オーストラリア人は体格が大きく、体重 200 kgにも及ぶ急患搬送の実績もあるとのことである。

使用機材は、Eurocopter EC-145、通常はパイロット、乗員、救急救命士（Paramedic）、医療チーム救急医療の専門家・外科医 4 名が搭乗し救急活動を行う。飛行可能時間は 2 時間半、移動距離

は 500～600 kmとされている。この機体には NVG（Night Vision Goggle）が搭載され、夜間でも安全な飛行を可能としており、患者 2 名（200 kg）を安定的に担架搬送することができる。

Augusta Westland AW139 については通常 Eurocopter EC-145 と同様、パイロット、乗員、救急救命士（Paramedic）、医療チーム救急医療の専門家・外科医、4 名が搭乗するが大型の機体（17 名搭乗可能）であるため、必要に応じ編成を変えることもある。搬送用担架 2 基を搭載、700 km以上を飛行することが可能となっている。

何れの機体でも機内で緊急対応の手術が可能であり、人工呼吸装置も搭載されているため人命救助に従事することができる。

NSW 州は広大であるため、遠距離かつ患者が重傷で無い場合は別の航空機 Air Ambulance Beechcraft B200C King Air を使用し救急対応を行う。

この他にも救急用バイクが配備されており、交通渋滞等の際、機動的に活動できるように基本的な救急救命用の装備が搭載されていた。



▲パラメディックに必要な資機材がコンパクトに搭載されたバイク。機動力、即応性に富んでいる。

広大な行政面積を有する NSW、その地域特性に応じた救急医療サービスが検討され、今日のヘリコプター・航空機等を利用したものへと変容し、歴史を重ねてきたと推察される。

現在の制度は緊急時の患者搬送には欠かすことの出来ないものであり、多くの人命を救うとともに、住民の安全・安心の確保に大きく寄与していると確信する。

救急要請を依頼した段階で救急医療の専門家によるトリアージが行われていることは、爾後の生存率等に大きく影響することは言うまでもなく、現場到着後に3次救急を判断する東京都の救急業務においても大いに参考とすべきだ。

特に島しょ部での緊急医療・搬送体制には現在でも課題を残しており、こうした事例を参考に調査研究をする必要性を感じた。

また救急車等の有償化等には様々な意見があることは理解するものの、高齢化の進展とともに増え続ける都内の救急要請を鑑みると、保険制度等適用を含め、この点においても検討すべき事項であると思われる。

熱傷及び救急救命に対応した病院の計画的配置は当然の事であるが、救急救命士の育成強化は、これからの社会構造の変化に伴う救急事象への対応能力を強化することにつながるものであり、多角的に調査をすすめるべきと考える。

※参考： Ambulance Service of New South Wales 説明資料より

#### 4. 在シドニー日本総領事館訪問



▲在シドニー日本総領事館 高岡正人総領事と共に

在シドニー日本総領事館を表敬訪問し、調査を円滑に進めるため高岡正人総領事より NSW 州の情勢について説明を受けた。

#### オーストラリアと日本との比較

	豪州	日本との比較
人口	約 2,300 万人	約 1/6 ※東京と神奈川で約 2,177 万人
面積	約 769 万km <sup>2</sup>	約 20 倍 ※アラスカを除く米国とほぼ同じ
GDP	約 1 兆 5,891 億米ドル (約 157 兆 321 億円)	約 1/3
一人当たり GDP	約 68,939 米ドル (約 682 万 4,961 円)	約 1.7 倍

資源（鉄鉱石や液化天然ガス等）が豊富で、非常に豊かである。

	NSW 州	東京との比較
人口	751.8 万人 ※州都シドニー市圏 475.7 万人	1,348.2 万人 約 1/2
面積	80 万km <sup>2</sup> (オーストラリア最大)	2,190.9 万km <sup>2</sup> 約 365 倍
州内総生産	4,924.7 億豪ドル (約 46.9 兆円)	94.5 兆円 約 1/2
一人当たり GDP	65,320 豪ドル (約 662 万円)	700 万円

### 最近の政治状況

本年 3 月に実施された州議会選挙において、ベアード州首相が率いる与党保守連合が勝利し、今後 4 年間の安定政権が見込まれている。ベアード州首相の個人的な人気も高く、支持率ではフォーリー労働党党首を大きく引き離している。(9 月の調査では、ベアード州首相 72%、フォーリー労働党党首 28%)。

ベアード政権は特にインフラ整備を重視。今後 4 年間でインフラ整備をこれまでで最高の 686 億豪ドルを拠出予定。また政府が所有するインフラの民営化（リース）を進め、送配電事業の一部民営化（同事業の 49%を 99 年間民間企業にリースするもの）により得られる収入（200 億豪ドルを想定）を州内のインフラ整備に充てる計画である。また、海外直接投資も積極的に誘致している。

### 経済状況

NSW 州の人口規模、州内総生産(GDP)ともに豪州全体の約 3 分の 1 を占める最大州。サービス業が GSP（州内総生産）の 70%を占める。一大金融・商業都市シドニーを抱えることから、金融・保険（12.2%）のシェアが比較的高い。サービス業以外の割合は（6.7%）、鉱業（2.3%）、農業（1.3%）となっている。

### 日本との関係

#### 政治関係

対日関係を重視。ベアード首相は 2015 年 5 月に訪日（本年 3 月の州議会選挙後初めての外遊先として日本を選択）。菅官房長官等を表敬訪問したほか、NSW 州と姉妹都市関係にある東京都の舛添知事、都議会正副議長と会談した。東京都との間ではオリンピック、教育及び持続可能な都市づくりでの協力を内容とした MOU に署名した。

※情報参照：在シドニー日本総領事館資料

## 5. シドニー市内視察 ①シドニーオリンピックパーク

東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催まであと4年余り、大会の成功はもとよりレガシーの重要性が叫ばれる中、2000年大会の開催後も開発が続けられ、大きく変貌を遂げながら成長を続けるシドニーのスポーツ環境を視察することにより、都におけるレガシー形成の一助とすべく、クレア・シドニー事務所での概要説明を受けた後、シドニーオリンピックパークの調査を実施した。

### I. シドニーオリンピックパーク

オリンピック公園 (Sydney Olympic Park) はシドニー中心部から約16km西の湿地帯オーバーン (Auburn) にあり、1800年代より産廃処理場、食肉工場、レンガ工場などが存在した地域に建設された。公園中心部の競技施設・商業施設地区約210ha (※日本の皇居で約115ha) 及びパークランド約430haの計640haの大規模複合開発である。

公園の開発はオリンピック開催決定 (1993年9月) 以前に、「オリンピック招致」「人口増加等に伴うシドニー西部のスポーツ公園」という目的で進められ、開催決定以降、整備が加速した。公園内には、オリンピックの28競技中14競技のための9施設が集約され、選手村も競技施設と川を挟む形で公園内に作られた。

### II. オリンピック後にレガシーが検討される

当時のオリンピック担当大臣は「オリンピック公園を17日間のためだけではなく、長期に活用可能なものにしたいというレガシーの考え方は持っていたが、その程度であった。」と発言している。

実はオリンピックレガシーが招致段階から求められるようになったのは、2002年11月のIOC総会でレガシーに関する規定がオリンピック憲章に盛り込まれたことに端を発する。招致段階からレガシーの計画が求められているのは2003年版のオリンピック憲章に基づき招致された2012ロンドン大会以降であり2000年のシドニー大会では求められていなかった。

シドニー大会終了後、将来にわたる維持管理を含む財政問題で厳しい局面にさらされることになり、2001年7月にオリンピック公園の管理・開発を目的とし、シドニーオリンピック公園協会が設立され、課題解決に向けた動きが始まった。

翌年5月には、2002年マスタープラン (オリンピックレガシーに関する初の計画: Sydney Olympic Park Master Plan 2002) が検討され、①スポーツ②健康、レジャー及び福祉③教育④環境及び自然⑤科学技術⑥文化、芸術及び娯楽の6つの観点からオリンピック公園の開発を広範囲に進めることが認められていくことになった。

計画期間は7年～10年とされ、1,000人の労働者と3,000人の居住者を呼びこむこ

とを目標にしたほか、駅周辺にランドマークとなるような高層ホテルの建設あるいはマンションの建設も計画に盛り込まれた。

2005年には2025年を目標とした新たなマスタープラン策定に向けた青写真「Vision 2025」が発表され今日に至っている。

さらに2010年には、今後20年を計画期間とする「マスタープラン2030」を策定。駅周辺部の開発が継続的に実施されている。

まずマスタープランに基づいて、2007年から2008年にかけて大手銀行（コモンウェルス銀行）が3,500人収容のオフィスを建設した。事業計画は以下のとおりであった。

	2005年	2010年	2014年
民間企業オフィス等	60	120	200
雇用者数	5,500	10,000	14,000

次いで2008年には5つ星ホテル（Pullmanホテル）が開業し、2012年には高層マンションが完成した。本年も新たな建物が竣工する予定となっている。

また、マスタープランには、オリンピック公園を主要なスポーツ・娯楽施設として発展させ、何度も足を運びたくなる場所とすることが計画されている。これまで商業、居住、娯楽、文化、レジャー施設の開発が進められ、オリンピックの既存施設をサポートするなど、2000年大会の開催後も20億豪ドル（約2,000億円）相当の投資開発が進展しており、2002年には約500万人程度であった来場者数は2010年には1,179万人となり倍増、6,000件超のイベントが開催されるに至っている。

雇用の創出、居住者の誘致促進なども功を奏しており、NSW州の成長、シドニー発展の大きな原動力となっていると感じた。

我々もオリンピック公園周辺施設等を実査したが、計画的かつ持続的な開発は周辺環境をより良く変貌させ、シドニー市民のスポーツ・文化の拠点として機能的に活用されている現状を垣間見ることができた。

### III. 各施設

オリンピック用に様々な施設が整備されたが、設備を維持していくだけでは十分な利用が望めないことに加え、今後オリンピックより大規模なイベントがあるとは考えられないことから、国際規模や全国・全州規模のエリートスポーツ、ジュニアアスリート育成、コミュニティスポーツという3つの要素を兼ね備えた複合的スポーツ公園を目指すことになった。

スポーツ好きと言われるオーストラリア人、オリンピック終了後も多くの利用者を



惹きつけることができるよう、ニーズに応じて整備した。大規模スポーツ公園でありながら、エリートスポーツを「観る」場所にとどまらず、コミュニティスポーツを「する」場所にもなるように方針を転換し、各施設がリニューアルされて今日に至っている。

スタジアムとアリーナはBOOT\*方式により民間が運営中である。

\*BOOT (Build, Own, Operate and Transfer) 方式：民間が公的セクター（州政府）に変わって、公共施設を建設、またその所有権を取得し、自らの施設として運用を行い、その間の開発、財源調達、運営のリスクを民間企業が負いながら、一定期間経過後は公的セクターに所有権を譲渡する義務を負う方式。日本でいう PFI 方式の一種。〔参考〕(財)自治体国際化協会「シドニー五輪の概況と波及効果」(2003年) P5

(1) ANZ スタジアム（オーストラリア・ニュージーランド銀行が命名権：7年契約で3,100万ドル）

・BOOT方式を採用。総工費：7億1,560万ドル。1996年着工－1999年完成（Multiplex:5億8,400万ドル、NSW州政府1億3,160万ドル）。オリンピックのメインスタジアムとして整備された。

・オリンピック後は陸上トラックを外し、多様な競技に対応できるよう改修された。総工費は8,000万ドル。

・2003年ラグビーW杯時、決勝など7試合を開催。現在、ラグビー試合開催や大規模なイベントなどが大きな収入源となっている。



	オリンピック時	オリンピック後
収容人数	115,600人	83,500人
競技種目	開会・閉会式、陸上競技、サッカー(決勝)	ラグビー、サッカー、クリケット、オーストラリアンフットボール、コンサート



▲オリンピック当時(※1)



▲オリンピック後(※1)



▲ボランティアの名前



▲トーチと聖火ランナーの経路を展示



▲聖火台を利用した噴水

## (2) シドニー・ショーグラウンド

・総工費：スタジアム 1,100 万ドル ドーム、ホール、パビリオン 3 億 8,800 万ドル 1996 年着工－1998 年完成。

・オリンピック競技施設、ロイヤルイースターショー（収穫祭の要素があるオーストラリア最大のイベント）、その他大規模イベントを開催。スタジアム、ドーム、ホールを備える複合施設である。現在、ホールは学校休暇中に利用されており人気が高い施設とされている。



▲シドニー・ショーグラウンド(※1)

	オリンピック時	オリンピック後
収容人数	スタジアム アリーナ席 11,000 人 芝生席 14,000 人	スタジアム 13,000 人→25,000 人 2012 年改修
競技種目	スタジアム：野球等 ドーム：バスケット等 ホール：バトミントン等	スタジアム：オーストラリアン・フットボール・リーグ、クリケット ドーム、ホール：屋内スポーツ、展示会等

## (3) allphones アリーナ

・総工費：1 億 9,700 万ドル 1997 年着工し 1999 年完成。

・オリンピック終了後から約 5 年間、毎年約 500 万ドルの損失を計上していた。

・2006 年より世界最大規模のスポーツ・エンターテイメント施設運営会社である AEG Ogden に運営を委託。収益力のあるアリーナとして常に世界トップ 10 を維持している。コンサート、エンターテイメントアイスショーなどを中心に年間 200 日稼動。ロビーやボールルームなどのレンタルも収益源となっている。



▲allphones アリーナ

	オリンピック時	オリンピック後
収容人数	20,000 人	21,000 人
競技種目	バスケットボール決勝、体操競技、開閉会式の選手の待機場所	エンターテイメント、コンサート、屋内スポーツなど

#### (4) アクアティックセンター

・総工費：1億5,000万ドル　オリンピック時の改修：4,140万ドル　1992年に着工－1994年完成した。

・水中競技複合施設（競泳、飛び込み、水球、シンクロ）としてオリンピック開催前から供用を開始。エリート競技者から家族連れまで、幅広い用途に対応している。

・オリンピック後も利用者が増えており、学校の水泳大会でオリンピックさながらのスコアボードやタッチ式測定器を使えると人気であるとのこと。

我々が訪れた日が休日であったためか、家族や友人と連れだってアクアティックセンターに足を運ぶ人たちが多く見受けられ、受付付近が大変混雑していた。



▲アクアティックセンター

	オリンピック時	オリンピック後
収容人数	17,500人	8,500人
競技種目	競泳、飛び込み、水球、シンクロ	同様



▲混雑しているアクアティックセンター受付付近



▲アクアティックセンタープール(※1)



▲アクアティックセンターこどもプール(※1)



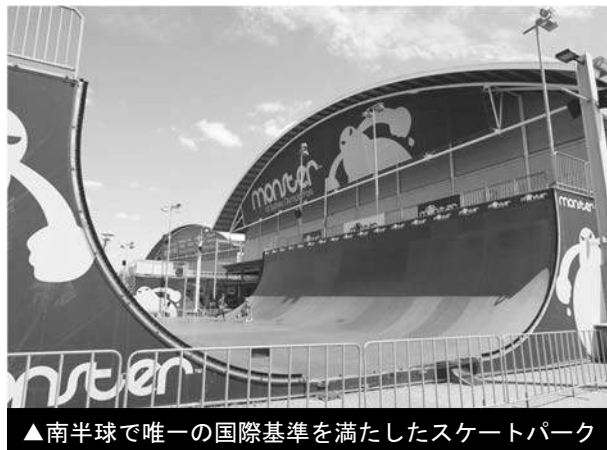
▲アクアティックセンター世界選手権等成績プレート

#### (5) モンスター・スケートパーク、サイクリングコース等

・2005年から2007年にかけて、これまでの利用者と異なる利用者層を対象とした新たなスポーツ施設もオープンした。



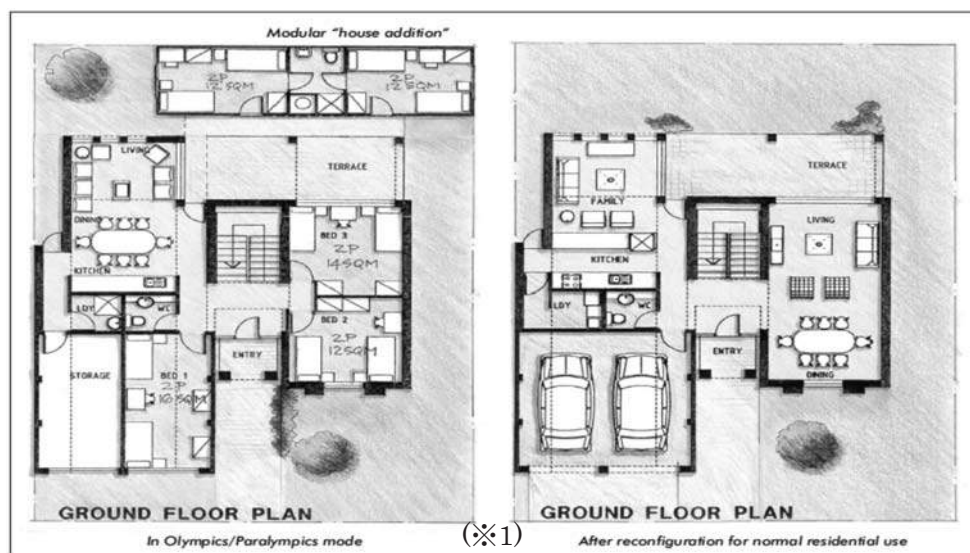
▲オフロードコース、サイクリングコース(※1)



▲南半球で唯一の国際基準を満たしたスケートパーク

#### (6) 選手村から住宅へ

選手村となった住宅は、選手たちが使用する前から販売され、オリンピック開始前にはほぼ売却。(終了後に改修し引き渡し) 純利益(建設費用や改修費用の額を超えた部分)については受託コンソーシアムとNSW州政府に配分された。選手村が建設された地域は現在2,074世帯、5,320人が暮らしている。



#### IV. シドニー五輪のレガシー

- ・シドニーのイベント開催能力を世界に発信し、都市のステータス、知名度が向上した。
- ・Major Sporting Events 産業の形成と他国の大会招致、運営サポートをビジネス

として展開している。

- ・ボランティアを含めた人材開発が推進された。
- ・技術・サービスのショーケースとなり、スポンサーホスピタリティによるビジネス開拓支援が推進された。
- ・オリンピックパークの継続的開発などトップ・地域レベルともにスポーツ施設・環境が充実した。

## V. 経済効果

- ・五輪により実現した新事業・投資は総額 11 億ドル。さらに 14 億ドル相当のプロジェクトが現在進行中である。
- ・総額 6 億 3,000 万ドル規模の国際会議を開催。五輪後 10 カ月で、26 の全豪及び国際会議を招致した。(総額 555 億ドル相当)
- ・シドニー都市圏での中小企業の工事契約高は、約 6 億ドル。
  1. 五輪前 (1994 年度－1999 年度)  
インフラ関連で 33 億ドル。170 万人の旅行者が五輪効果で来豪
  2. 五輪時 (2000 年度)  
2000 年 9 月の来豪者 406,500 人で、前年度同月比で 15%。  
7 月－9 月の商品輸出・サービス売上げは 13 億ドル。
  3. 五輪後 (2001 年度－2005 年度)  
来豪者 7.8%増加  
1994 年度－2005 年度の 12 年間で五輪は GDP に 60 億ドル (2%増) の効果。

※情報参照：在日本オーストラリア大使館資料、在シドニー日本総領事館資料、クレアシドニー説明資料

※写真画像 (※1) 引用：クレアシドニー説明資料

## 6. シドニー市内視察 ②アリアンツ・スタジアム(ラグビーワールドカップ関連調査)



シドニーオリンピックが開催されたオリンピック公園を視察後、「アリアンツ・スタジアム」〔AFC（アジアサッカー連盟）主催大会などの際には元々の名称「シドニー・フットボール・スタジアム」となる〕を訪問し、シドニー総領事館やクレアシドニー事務所での聴取をしつつ視察を行った。



<概要>

アリアンツ・スタジアムは、シドニーの中心地から約4キロの場所に位置している。

施設は長方形フィールド。観客収容人数は45,500人で、1988年にオーストラリア建国200周年のプロジェクトとして建設された。

この施設では、サッカー・ワールド・カップ最終予選 (Football World Cup Qualifiers)、ナショナル・ラ

グビー・リーグの優勝決定戦 (NRL Grand Finals)、国際ラグビー・ユニオンの定期開催などがあり、多くの観衆を集めている。

2003年にはラグビーワールドカップの会場として5試合が開催された。

その入場ゲート前には、ラグビーやクリケットの往年の有名選手の彫像が立ち並び、来場者を迎えていた。隣接した施設として、シドニークリケットグラウンド (48,000人収容) やオーストラリアのラグビーの歴史をコレクションしたラグビー・リーグ博

物館、アスレチックセンターなどがあり、トレーニングに通う人たちが賑わっていた。また、周辺はムーア・パークとして、多くの人々が憩う場所となっている。

現在、新国立競技場の建設に向け準備が行われているが、シドニー大会後のレガシー形成でも議論が行われたように、五輪開催後もいつでも誰もが利用できるスポーツ施設を併設することも検討課題ではないだろうか。



▲スタジアムに隣接するオーストラリア・ラグビーリーグの事務所

アリアンツ・スタジアムから次の視察先に向かうために利用したセントラル駅に向かう道筋は、バスもしくは徒歩で移動できる距離で、門前町のように様々な店舗が立ち並び、セントラル駅からサーキュラー・キー駅までは10分程度で到着した。

競技場へのアクセスも利便性の観点が必要なファクターであり施設整備では大きな意味を為すものと考えられる。そのような立地から、ラグビーやサッカーといったスポーツイベントだけでなく、バーブラ・ストライサンド (Barbra Streisand)、U2、レッド・ホット・チリ・ペッパーズ (Red Hot Chilli Peppers)、ロビー・ウィリアムス (Robbie Williams)、エディンバラ・ミリタリー・タトゥー (Edinburgh Military Tattoo) などによる大規模なコンサートが開催され、さらにアイダ (Aida) やトゥーランドット (Turandot) などの有名なオペラも上演されている。

※情報参照：オーストラリア政府観光局資料



## 7. シドニー市内視察 ③公共交通とバリアフリー政策

ニューサウスウェールズ州（NSW 州）では、州政府管轄のレールコープ社により、鉄道（地下鉄・近郊路線、都市間路線、地方長距離路線）、ライトレールが運営されている。バスとフェリーに関しては、民間業者も数社参入をしているが、州交通公社が大部分の系統を占めている。事業者数が限定的であり、交通モード間の乗り換えの利便性が非常に高いと実感した。

### 【鉄道】

鉄道整備の起源は、1855 年の植民地時代に遡り、シドニーとその西約 20km に位置する郊外の町グランヴィルを結ぶ路線で、当時は農業地と都心を結ぶ貨物と旅客の列車が運行されていた。また、1861 年から市街地トラム網の整備が始まり、1920 代には、南半球で最大のネットワークに発展していった。

現在の鉄道網は、近距離や地下鉄のシドニー圏路線（Sydney Trains Network）、



中距離の都市間路線（Intercity Trains Network）、そして長距離の地方路線（Regional Trains and Coaches）と、運行系統を分けている。

シドニー圏路線は「シティレール」と呼ばれ、ノースショア線、ノーザン線、ウエスタン線、エアポート線、インナーウエスト線、サウス線、バンクスタウン線、イースタンサバーブズ線、イラワラ線、カンバーランド線、カーリングフォード線、オリンピックパーク線がある。

都市間路線には、ブルーマウンテン線、セントラルコースト線、ニューキャスル線、ハンター線、サウスコースト線、サザンハイランド線がある。

また地方路線には、首都のキャンベラ、ビクトリア州のメルボルン、クイーンズランド州のブリスベンなどへの路線がある。

## 【シティレール】

シティレールは、市中心部と近郊を東西南北に結び、中心部や空港周辺地区では地下を走る。ダブルデッカーという2階建て車両で、レールの間隔を問わず軌間が広軌であり、車内がたいへんゆったりしている。

日本の鉄道線路のほとんどが、3フィート6インチ(1,067mm)の狭軌であり、幅広に感じる新幹線も、実は世界では標準軌の4フィート8½インチ(1,435mm)である。一方、シティレールをはじめとするNSW州の鉄道線路は、植民地時代にアイルランド出身の技術者により広軌が導入され、幅は5フィート3インチ(1,600mm)と、日本の鉄道と比べるとかなり幅広感がある。

シティレールの平日の乗客数は約80万人。

## 【バス】

シドニー市ではバスのネットワークも充実している。平日は約92万人が利用し、そのうち州交通公社バスが55万人。民間事業者運行のバスには36万人の利用がある。287路線あり、946kmの営業距離を持つ。ピーク時には優先レーンがあり、信号も優先される。バス優先レーンは厳格に運用されており、朝のラッシュ時でもかなり快調に運行されている。

## 【LRT】



▲シドニーLRT

メインストリートのひとつであるジョージストリートが翌日より車両通行止めになるとのことだった。これはLRTの新しい路線の整備のための工事が始まるためであった。

2012年にNSW州運輸省が発表した長期交通基本計画 (Long Term Transport

ライトレール(トラム)は、かつては291kmの営業距離を誇っていたが、今はほとんどが(東京と同様)鉄道に代わってきた。現在は、観光スポットなどを結ぶ1路線だけが運行されているが近年は、このLRTを見直す動きが出てきている。

我々が訪問していた10月末、都心部の



▲シドニー路面電車内

Master Plan) では、中心市街地 (Central Business District) の交通渋滞緩和策として、LRT のネットワーク整備を基本計画の大きな柱に位置付け、さらに具体的な「ライトレール未来」という LRT 計画を策定した。

計画では、中心市街地でのこれから増加するであろう交通需要に、バス網だけでは、対応しきれないという問題点が挙げられ、国際競争力のある都市シドニーを再生させるために LRT の整備が急務であるとしている。

昨年 3 月に全線開通したインナーウエスト線に続き、この中心市街地に計画されたサウスイースト線の完成は 2019~20 年になるという。

驚くべきは、マスタープラン策定からわずか 7、8 年で 2 つの LRT 路線を完成させてしまう州政府・行政のスピード感である。また都心内交通のあり方として、LRT は、昨今、富山市、鹿児島市、熊本市、広島市など、日本の地方都市でも注目されている。都市再生や魅力あるまちづくり、またコンパクトシティという観点からも、東京都内でも今後の公共交通政策に大いに示唆を与えてくれるものである。

現在の LRT 1 路線の平日の乗客数は 1 万 2 千人程度である。

### 【フェリー (舟運)】

水上交通としてフェリーや水上タクシーが、シドニー湾・パラマッタ川を中心に、観光のみならず通勤の足として発達している。一日約 4 万人の利用者を数える。

シドニー市内の最大のフェリーターミナルであるサーキュラーキーには、2 番ワーフから 6 番ワーフまであり、引切り無しにフェリーが発着している。定期路線は 8 系統あり、43 の停留所がある。

サーキュラーキーには、シティレールが直結しており、駅を降りると目の前がフェリーターミナルで、乗り換えが非常にスムーズである。

### 【バリアフリー政策】

バリアフリーの観点では印象として日本の公共交通の方が、整備が進んでいると感じた。

視覚障害者誘導用ブロックは公共交通施設内や一般道路含め、日本に比べて充実していない印象を受けた。注意喚起・警告を促す警告ブロック (点状ブロック) は要所にそれなりに整備されているが、移動の方向を示す誘導ブロック (線状ブロック) は圧倒的に少ない。規格もバラバラである印象を受けた。



▲ホームの点字ブロック



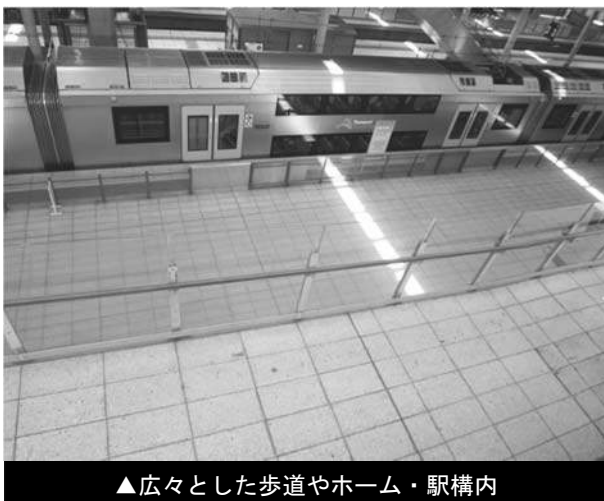
▲駅の改札からホームまでのエレベータ



▲車イス乗車用スロープ



▲車イス乗車用スロープを持つ車掌



▲広々とした歩道やホーム・駅構内

また弱視者がブロックの位置を見つけやすいよう、日本では黄色が主流になっているが、景観重視のためか、ところどころ銀色のものも見受けられた。また素材も滑りやすいステンレス製のものもあった。

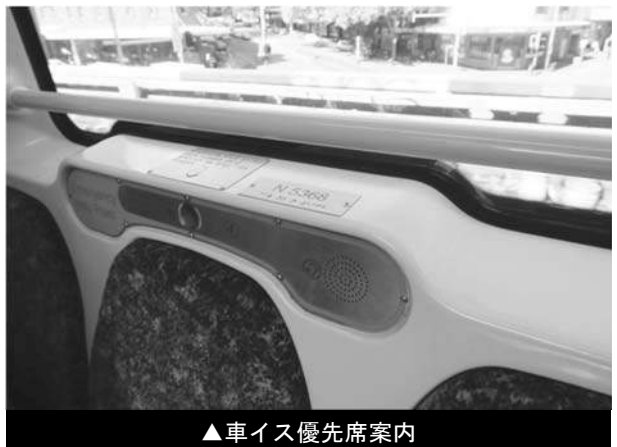
駅の改札からホームまで、エレベータを利用する車いす対応のルートは、中心部ではほぼ整備されているが、シティレール全体では、車イス対応の駅は6割程度に留まっている。

ホームから車両への車イスでの乗車用スロープ、また車内での車イス利用者のスペースは、しっかりと確保されている。

また、その障がい者用スペースには、緊急連絡ボタンが設置されており、緊急時には車掌と話をすることが出来るようになっている。



▲シドニー地下鉄車イス優先席



▲車イス優先席案内



▲車イス優先スロープ

もっとも歩道やホーム・駅構内など、全般的に広いので、車イスなどによる通行への支障はさほど感じないかもしれない。

※参考 我が国は、点字ブロック発祥の地

社会福祉法人日本盲人会連合会によると、「点字ブロックは、正式名称を「視覚障害者誘導用ブロック」という。視覚障

害者が足裏の触感覚で認識できるよう、突起を表面につけたもので、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されているブロック（プレート）のことである。点字ブロックは、視覚障害者の安全かつ快適な移動を支援するための設備として、1965年（昭和40年）に三宅精一氏によって考案され、1967年（昭和42年）3月18日、岡山県立岡山盲学校に近い国道250号原尾島交差点周辺（現：岡山県岡山市中区）に世界で初めて敷設された。2010年（平成22年）には、点字ブロック発祥の地として同交差点に記念の石碑が建てられてもいる。現在では、歩道・鉄道駅・公共施設だけでなく、民間の商店の出入口近くなど、広く設置が進んでいる。また「エスコートゾーン」という、形状は異なるが、車道の横断歩道部分にもブロックの設置が進んでいる。しかし、さまざまなブロックが製造されて普及し、視覚障害者から統一してほしいとの要望が出されたため、日本工業規格（JIS）は、2001年（平成13年）にJIS T9251（視覚障害者誘導用ブロック等の突起の形状・寸法及びその配列に関する規定）を定め、点字ブロックの形を規定した。現在日本では、「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」や「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に基づき、各自治体の条例等にしながら点字ブロックが設置されている。そして2012年（平成24年）、点字ブロックの国際規格は、日本のJISを基に定められ、現在では150カ国以上の国に広がっている。」

※参照情報（社）日本盲人会連合会 HP

JIS規格によれば、視覚障害者誘導用ブロック等の突起は、「視覚障害者に対して、前方の危険の可能性もしくは歩行方向の変更の必要性を予告すること又は歩行方向を案内することを目的とし、靴底や白杖で触れることにより認知させる点状又は棒状の突起（突起断面形状はハーフドーム型のもの）」である。

そして、以下のように定められている。

○ブロックの大きさは1辺30cm以上

○線状ブロックの線は4本以上

○点状ブロックの点は5×5以上

○点の頂部の直径は12mm。線の頂部の幅は17mm。長さは270mm以上。底部はそれぞれプラス10mm（両側で）。

○点・線の高さは5mm。

○点の間隔は中心間で55～60mm。線の間隔は中心間で75mm。

JIS規格は世界に先駆けて国際規格の基になっているほど進んでいるが、デザイン性を優先するため、弱視や色弱者には識別が困難であるにもかかわらず、歩道に溶け込むような配色や素材の点字ブロックを採用しているところもある。障害を持つ人に、より優しい基準が求められる。



### 【利便性・特質】

オパールカードというシドニー広域の公共交通で利用できるチャージ式ICカードが2012年に導入された。鉄道、バス、LRTはもちろん、フェリーにも利用できる共通カードで、週8回以上利用すれば、その残りの期間は無料で乗り放題になる。





▲シドニーの自転車専用レーン

### 【自転車事情と自転車道整備】

NSW 州では、自転車は車道を通行するという原則が厳しく守られており、またヘルメット着用が義務付けられている。スポーツタイプもしくはマウンテンバイクがほとんどで、車道を自動車や二輪車と同様のルールで通行する。交通量の多い車道の真ん中を一般車両と並走する光景も目にした。

自転車道の整備は、環境対策・交通政策のみならず、観光やレジャーの側面も含め、市の長期計画で徐々に進められている。また自転車専用の信号が設置されているところもある。

シドニー市内は、坂が多く平地の方が少ないためか、いわゆる買い物かご付の「ママチャリ」はなく、買い物の足というものではないようだ。

ただしお年寄りや障害者には割引制度があり、2.5 ドル（230 円）で一日中乗り放題である。

またスポーツ等の大規模イベントでは、観戦チケットを見せるだけで、往復の公共交通機関が無料になるため、切符を買うために並ぶ必要がなく、駅の混雑緩和につながっている。

日本でも、国土交通省は、2020 年東京大会でのチケット保有者に対する競技観戦当日の公共交通機関の無料化を立候補ファイルに提案している。都として是非、実行すべきである。



▲シドニーの自転車用信号

※現地情報参照：クレアシドニー説明資料、NSW 州運輸省「長期交通基本計画」より

## 8. シドニー市内視察 ④水上交通、舟運…観光的观点からの港湾

### 【基本情報】

#### ◎クルーズ

オーストラリアにおける国内クルーズ人口は、2014年の統計で、100万3千人、全人口の4.2%で、北米を抜いて世界第1位となっている。

大型客船ターミナルは2バース、年間入港回数は、2013年の統計で、オーバースィーズパッセンジャーターミナル(OPT)が142回、ホワイトベイクルーズターミナル(WBCT※2013年4月オープン)が119回である。



▲シドニー港の大型客船・フェリー・水上タクシー



▲シドニー港フェリー乗降場

1本の間隔で運行されている。また、「水上タクシー」はチャーター制で、料金は15分単位、16人乗りから28人乗りまであり、料金は運行時間×人数制となっている。



▲サーキュラー・キー駅⇄フェリー乗降場前 広場

#### ◎舟運

観光客のみならず、シドニー市民の日常生活の足である「フェリー」は、路線数7ルート、船着場36カ所、運行間隔は、目的地の特性に応じて20分から30分に



▲サーキュラー・キー駅改札

### 【視察】

シドニーおよびNSW州全体の交通の拠点である「セントラル駅」から電車に乗り、港湾交通の中心である「サーキュラー・キー駅」へ。



サーキュラー・キー駅は、シドニーの中心業務地区北縁のシドニー湾に面し、同駅で降りると、陸側（南側）にはバスターミナル広場、港側（北側）には広い歩道が整備され、各種店舗が軒を連ねると共に、同駅の目の前には、電車の駅のような行き先別の5つのホーム状のフェリー（水上バス）乗降場と各改札口がずらりと並び、電車・バスとフェリーとの乗り継ぎが極めてスムーズである。



▲シドニー港フェリー乗降場改札

私たちはそこからフェリーに乗り、対岸の丘の上にある「タロンガ動物園」へ向かった。タロンガ動物園フェリー乗降場は、サーキュラー・キー駅前のフェリー乗降場同様、電車の駅のような自動改札口を備えた駅形式の乗降場になっており、東京のフェリー乗降場と比べて非常に利用しやすく、陸と港湾の交通の垣根を感じさせないものだった。



▲タロンガ動物園フェリー乗降場

タロンガ動物園フェリー乗降場を降りると、目の前にタロンガ動物園行きのケーブルカー乗降場があるが、大変多くの観光客が利用しようとするため大混雑していた。しかしここでもタロンガ動物園までの他の交通手段であるバス輸送が十二分に整えられていた。

※タロンガ動物園は、1916年に開業したオーストラリアを代表する動物園の一つで、東京都とのつながりとしては、NSW州と姉妹友好都市提携を結んだ1984年、タロンガ動物園で飼育されていたコアラが多摩動物公園に贈られている。

前述の公共交通の共通利用カードであるNSW州発行の「オパールカード」は、電車・バス・フェリーなどの公共交通機関を一枚のカードでシームレスに乗り換え、しかもそのカードを週に8回以上使うと、その週は同カードで乗れる公共交通機関はすべて無料という、国民・外国人を問わない「徹底した利用者目線」で「使わなければ損」と思わせる大変お得なカードである。

オパールカードの超過無料部分の採算制への考え方については、「外国からの観光客も国民も、公共交通機関をどんどん



▲電車路線案内図&オパールカード案内

利用してもらいたい」という州政府の大方針（首相発言）があり、国民・外国人を問わず、同カード利用により市内および州内回遊の促進を強力に推進し、トータルとしての観光収益につなげることを重視していると感じた。

オパールカードによる利便性と都市回遊への誘導、電車・バスとフェリー（舟運）との連携の良さは、港湾都市観光のキーポイントであることを強く実感した。



▲水上タクシーと船着場

クリアシドニーでの説明によると、特徴的な観光振興策としては他に、冬季の観光閑散期である毎年5月末頃からの約2週間半、南半球最大の音と光の祭典「ビビッド・シドニー」を開催している。

これは、期間中毎晩午後6時からイルミネーション（LIGHT）、音楽（MUSIC）、アイデア（IDEAS：芸術、生活、環境、ビジネスの融合）をテーマに街を華やかに彩るもので、シドニーの象徴「オペラハウス」を色鮮やかにライトアップする「ライティング・ザ・セイルズ」や、光の彫刻「ラ



▲オペラハウス「ライティング・ザ・セイルズ」

水辺側にも広場や道路が整備されているシドニーにおいて「水上タクシー」はその船着場も多く、水辺の遊歩道沿いにごく自然に存在し、利便性の良さを感じた。日常の観光振興策のひとつとして、毎週土曜日の21:00から15分間程度の「花火」がシドニー港で打上げられており、港湾観光を華やかに演出していたのが印象的であった。

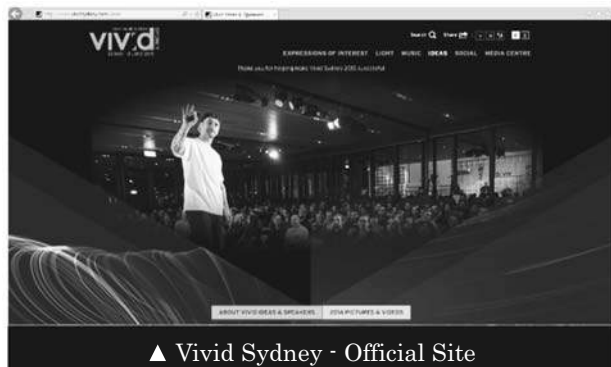


▲毎週土曜日 21:00 に打上げられる花火

イト・スカルプチャー」、国内外のアーティストによる「コンサート」などを、世界各地で活躍するアーティストやクリエイターが、オーストラリアのクリエイティブ産業とコラボレーションして、シドニーの街を舞台に展開している。同期間中は、討論会や講演会、夜店、屋台、グルメ・観光イベントも盛りだくさんとのことである。

同イベントは、デスティネーション・ニューサウスウェールズ（DNSW：NSW 州の法定設置機関）によって運営されている。

DNSW では、シドニーと NSW 州を世界で最も成功した観光・イベントの目的地と



▲代表的な建造物での「ライト・スカルプチャー」

すること、NSW 州内の来訪者による支出を 2020 年までに 2012 年比で 2 倍にすることなどを目的にしており、特に、新たな観光及びイベントの戦略に対して、2017 年までの 4 年間に約 5 億ドル（約 500 億円）を投資するとしている。

## 【所感】

観光大国・オーストラリアの最大都市「シドニー」における視察で、統合型リゾート（IR）施設、2000 年シドニー五輪のレガシーを含む MICE（Meeting, Incentive tour, Convention&Conference, Exhibition）対応施設、都市・港湾・大自然の多様な観光資源の利活用、多民族国家で人種・民族に分け隔てなくフレンドリーな国民性などなど、2020 年東京五輪を控えた東京都として、今後の東京の観光政策やまちづくりに活かすべきヒントを感じた。

※基本情報参照：CLIA AUSTRARIA「CRUISE INDUSTRY MARKET REPORT AUSTRALIA2014」、Sydney Ports Corporation Annual Report 2013/2014、NSW 州 TRANSPORT ホームページ等 / 「ビビッド・シドニー」資料提供：クレアシドニー / 現地情報参照：Vivid Sydney - Official Site