

メルボルン小史 (その1)

野邊 政雄

メルボルンのグレン・アイラ市に住む高齢女性に2005年と2006年に聞き取り調査をおこない、彼女たちの語りを既に『研究集録』に発表した。その語りを理解することの助けとなるように、メルボルンの歴史をまとめた。

Keywords : オーストラリア, メルボルン, 都市史, 郊外

1 本稿の目的

筆者は2005年と2006年にメルボルンで65歳以上80歳未満の高齢女性にライフヒストリーについての聞き取り調査を実施した。テープ起こしをして彼女たちの語りを文章化し、分析を始めた。この分析をおこなっていく中で、彼女たちのライフヒストリーを理解するためには、メルボルンの歴史を知っておかねばならないことを痛感した。そこで、筆者はメルボルンの歴史に関するテキストや論文を読んでいった。本稿では、メルボルンの歴史を簡潔にまとめた。ただし、本稿はメルボルンの通史ではなく、彼女たちのライフヒストリーを理解するのに必要な事項をまとめたにすぎない。

メルボルンについて、述べておきたい。メルボルンは狭義では都心が含まれる地方自治体としてのメルボルン市をさすが、広義ではメルボルン大都市圏 (the Melbourne Metropolitan area) のことである。本稿では、後者の意味で用いることにする。メルボルン大都市圏は、2011年の国勢調査における大メルボルン圏 (Greater Melbourne) に当たるであろう⁽¹⁾。当然のことではあるが、メルボルン大都市圏はだんだんと拡大している。

2 植民地時代 (19世紀)

オーストラリア連邦成立以前、オーストラリアの州はそれぞれ独立したイギリスの植民地であった。そして、現在の州都は植民地の主都であった。例えば、ビクトリア植民地の主都がメルボルンであり、

ニューサウスウェールズ植民地の主都がシドニーであった。

主都は植民地とイギリスとを結ぶ窓口であった。植民地の主都は港湾都市であり、植民地への移民がまず上陸する場所であった。鉄道は19世紀半ばから植民地に敷設されていったが、路線網は主都を中心としていた。植民地の内陸で産出された羊毛や農産物は主都に集荷し、イギリスに輸出した。イギリスから輸入された工業製品は主都に荷揚げし、植民地の各地へ配送した。このように主都はイギリスとの窓口であった。それとともに、植民地における商業の中心地でもあった。主都には多くの店舗が建ち並び、植民地の住民にさまざまな商品やサービスを提供した。19世紀後半になって、製造業が主都で徐々に発達し始めた。しかし、基本的には、主都は製造業の発展による工業都市ではなく、商業都市であった (McCarthy 1974: 12)。さらに、主都は行政の中心地であり、主都に植民地を統治する行政機関がおかれた。

主都はこれらの機能を合わせ持っていたために、住民は主都に集中した (Logan *et al.* 1981: 23-33)。そのために、植民地の中では主都の人口はそれ以外の都市のそれよりも桁外れに大きかった。数値をあげれば、1861年には、ビクトリア植民地の人口 (12万5千人) の23%がメルボルンに、ニューサウスウェールズ植民地の人口 (9万6千人) の27%がシドニーに居住していた (McCarthy 1974: 21-3)⁽²⁾。

1850年代はじめに、ビクトリア植民地のバララッ

ト (Ballarat) やベンディゴ (Bendigo) などで金が発見され、ゴールドラッシュが起こった。一攫千金を夢見て、多くの人々がビクトリア植民地に流入し、人口が急増した。その人口は1857年に40万人となり、1860年に50万人となった。同時に、メルボルンの人口も増加した。1851年に2万9千人であったその人口は、1861年に12万5千人、1871年に19万1千人となった。そして、主都の人口が植民地の人口の多くを占めるといふ首位性が強まっていった(表1を参照)。人口が急増し、金の採掘によって莫大な富がもたらされたために、好景気の時代が長

く続いた。

人口が増加したために、メルボルンの市街地が拡大した。メルボルンは、平坦な草原である東側と北側、および、ポートフィリップ湾のある南側へ広がった。労働者階級の人々はリッチモンド(Richmond)、コリングウッド(Collingwood)、フィツロイ(Fitzroy)といった都心の北や北東にあるサバークに定住した。労働者階級の人々はそこで小住宅(cottage)に住んでいた。一方で、サウスヤラ(South Yarra)、トゥーラック(Toorak)、キュー(Kew)、マルベルン(Malvern)といった中産階級のサバーク

表1 19世紀におけるメルボルンの人口の推移

年	人口 (単位:千人)	1年間あたりの人口増加率(a) (単位:%)	ビクトリア植民地に占める割合(b) (単位:%)
1851年	29	—	38
1861年	125	15.7	23
1871年	191	4.3	26
1881年	268	3.4	31
1891年	473	5.8	41
1901年	478	0.1	40

(a)10年前からその年まで、人口が1年間あたり増加した平均割合を示す。

(b)ビクトリア植民地の人口に占める、メルボルンの人口の割合を示す。

(出典) McCarthy(1974: 21-3)

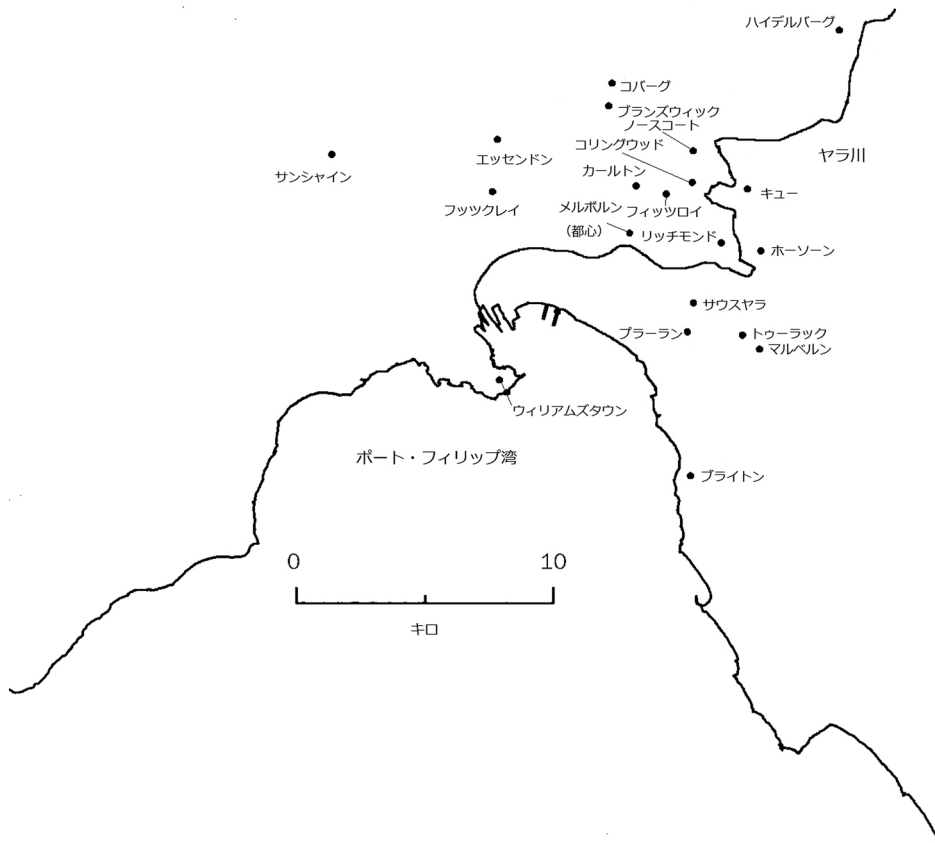


図1 メルボルンの地図

ブが生まれた(図1を参照)。市街地が広がったといっても、1870年代まで、メルボルンはこぢんまりとした都市で、人々の移動はもっぱら徒歩であった。住宅は、店舗の集まる都心(シティ)、工場、波止場から歩いて行ける近いところにあった。

1880年代に、メルボルンはバブル経済の様相を呈した。土地が高騰し、投機が盛んにおこなわれた。金融機関などから融資を受けて、投機目的で5万戸以上の住宅が建設された。そして、莫大な富が投機から作り出されていった。投機家と政治家は癒着し、汚職が蔓延した。1880年代から鉄道や路面鉄道が建設されていった⁽³⁾。政治家は投機家の所有する土地を通る鉄道や路面鉄道の建設を認可する見返りに、賄賂を受け取っていた(Turner 1978: 75)。当時のメルボルンでは、1980年代後半の日本のように、人々はバブル経済に浮かれていたのである。1880年代の繁栄したメルボルンは「すばらしきメルボルン」(Marvellous Melbourne)と呼ばれている⁽⁴⁾。

好景気の1880年代、メルボルンの人口が急増した。1881年に26万8千人であったその人口は、1891年に47万3千人となった(表1を参照)。そして、メルボルンは大英国内でロンドンに次ぐ人口を抱える都市となった。この10年間に20万5千人もの人口が増加した。増加した人口の多くは都心や都心に隣接する地域、インナー・サバークに居住したが、その外側の地域にも定住した。

ヤラ川の西側や北側に、労働者階級のサバークが新たに生まれた。ブランズウィック(Brunswick)、ノースコート(Northcote)、フットクレイ(Footscray)といったサバークである。これらのサバークは工場や波止場に近かった。一方、中産階級の人々は緑豊かな広い敷地に立つ一戸建て住宅を求めて、都心から離れた、市街地の外縁に近い地域、アウター・サバーク(outer suburb)に住むようになった。1880年代と1890年代に、鉄道や路面鉄道の路線が都心から郊外へ敷設されていった(Davison 1978: 156-63)。公共交通機関を利用して移動できるようになったので、中産階級の人々はアウター・サバークに居住するようになったのである。こうして、中産階級のサバークがヤラ川の東側や南側に形成された。キュー(Kew)、ホーソン(Hawthorn)、プラーラン(Prahran)、ブライトン(Brighton)といったサバークである(図1を参照)。都心の東側は起伏に富んだ肥沃な土地であり、都心の南側には海岸がある(Turner 1978: 73)。さらに、これらのサバークは都心から離れているから、近くに工場がなく、大気汚染といった問題もなかった。こうした理由から、中産階級の人々はこれらのサバークに定住する

ようになった。

今日のメルボルンでは、都心やインナー・サバークの集合住宅に住むのではなく、郊外で広い裏庭の付いた平屋の一戸建て住宅に居住することが一般的である。そうした生活様式はこの時代から始まった⁽⁵⁾。

バブル経済は1891年に崩壊し、多くの銀行や企業は倒産した。投資家は資産を失い、多くの労働者が失業した。この不況は、1930年代はじめの大恐慌よりも深刻であったといわれている(Turner 1978: 76)。不況は長期にわたって続き、メルボルンはそのあと15年間それほど成長しなかった。1891年に47万3千人であった人口は、1901年に47万8千人になったにすぎなかった(表1を参照)。

3 オーストラリア連邦成立から1945年まで

1901年にイギリスの植民地がまとまって、オーストラリア連邦が成立した。そして、ビクトリア植民地はビクトリア州となり、メルボルンはその州都となった。ニューサウスウェールズ州のいずれかの地を将来オーストラリア連邦の首都とすることの引き換えに、メルボルンは仮の首都となり、連邦議会と連邦政府の官庁はメルボルンにおかれた。1911年に

表2 20世紀以降におけるメルボルンの人口の推移

年	人口	ビクトリア州に占める割合(a)
	(単位:千人)	(単位:%)
1901年(b)	494	41
1911年	589	45
1921年	767	50
1933年	992	55
1947年	1226	60
1954年	1524	62
1961年	1912	65
1966年	2215	69
1971年	2509	72
1976年	2604	71
1981年	2723	71
1986年	2833	70
1991年	3023	71
1996年	3138	72
2001年	3367	72
2006年	3593	73
2011年	4000	75

(a) ビクトリア州の人口に占める、メルボルンの人口の割合を示す。

(b) 表1と1901年の人口が相違するのは、McCarthyと推計方法が違うからである。

(出典) Merrett(1977: 3-6)、1961年以降はセンサス

現在のキャンベラの地が将来首都となることが決まったが、当時のキャンベラは石灰岩の台地からなる羊の放牧場であった。第1次世界大戦(1914-1918年)が起こり、その後キャンベラの都市開発は遅々として進まなかった(野邊 1996)。

オーストラリア連邦が成立した後、メルボルンは順調に発展した。1901年に49万4千人であった人口は、1933年に99万2千人となった。この間に、人口は倍増した。また、州都に州内の人口が集中するという首位性は更に高まった。1901年に41%であったその割合は、1933年に55%となった(表2を参照)。

第1次世界大戦中に、製造業がメルボルンで発展した。その発展はイギリスからの投資によるものであった。連邦政府は新たな関税制度を制定し、高い関税を設けて製造業を保護した。企業は製品をビクトリア州内の消費者向けに生産をおこなった。都心から製品を鉄道などで州内の各地に輸送しやすいため、工場は都心にある必要があった。そこで、企業は都心の住宅地を購入して、工場を建設した。そして、都心に居住していた住民は郊外に移り住んだ。こうして、都心の人口は減少していった。インナー・サバープにある、古くからある労働者階級のサバープでは、人口が減少し、高齢者が多くなった。そして、スラム街が増えていった(Turner 1978: 76)。

都心に居住していた人々が移り住む先は、階級によって違っていった。若い労働者階級の人々は、都心の北にあるブランズウィック、ノースコート、コーバーグ(Coburg)や都心の西や南西にあるエッセンドン(Essendon)、フックレイ、サンシャイン(Sunshine)、ウィリアムズタウン(Williamstown)といったサバープに移り住んだ。これに対し、大量の中産階級の人々は都心から北東のハイデルバーグ(Heidelberg)まで延びる一帯、および、都心の南にあるポートフィリップ湾(Port Phillip Bay)の海岸線に沿った地域に移り住んだ(図1を参照)。

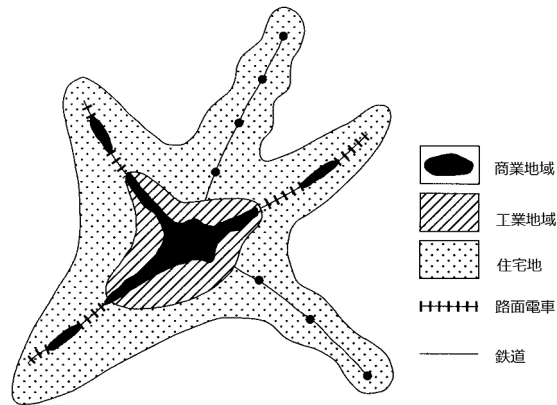
1920年前後に、公共交通機関が電化された。1919年から1923年にかけて、鉄道が電化された。路面鉄道は1919年までに電化されて、路面電車となった。公共交通機関が電化されたことによって、いっそう移動しやすくなった。当時、都心に住む住民は郊外に移転していたが、郊外への移転は公共交通機関の電化によって進展した。

当時、自家用車はあまり普及しておらず、公共交通機関が主な移動手段であった。そのた

め、都心から外側へ延びる鉄道や路面電車の線路に沿って市街地が発達した。公共交通機関を利用すれば、その路線に沿った地域にたやすく行くことができるから、その沿線が住宅地となったのである。しかし、都心から外側に延びる鉄道や路面電車の沿線と沿線の間にあたる地域にはアクセスできなかったから、そうした地域は住宅地として開発されなかった。その結果、メルボルンはヒトデのような形の都市となった(Forster 1999: 13; Turner 1978: 75)(図2のAを参照)。

1927年によくやく仮の連邦議会議事堂がキャンベラに建設されて、首都がメルボルンからキャンベラに移った。しかし、官庁はメルボルンにずっとおかれたままであった。ちなみに、官庁がキャンベラに移転するまで、更に30年以上の歳月が必要であった。

A 公共交通機関にもとづいた都市



B 自家用車にもとづいた都市

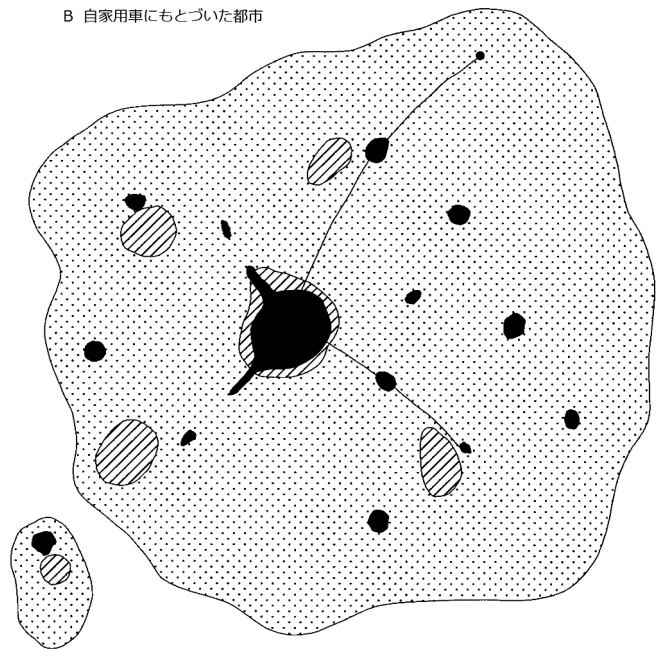


図2 移動手段の違いによる都市の変化
出典: Forster (1999: 24)

1960年代に入って、ロバート・メンジース首相がキャンベラの都市開発を本格的に開始し、インフラを整備し、官庁の建物を建設していった。そして、1960年代と1970年代の前半に、官庁が順次メルボルンからキャンベラに移転した（野邊 1996）。

4 ロング・ブームの時代（1945年から1970年代はじめ）

（1）郊外の拡大と多民族化

第2次世界大戦が終わると、オーストラリアはロング・ブーム（the long boom）と呼ばれる好景気の時代に入った。そして、この好景気は1970年代初めまで続いた。この時代に、メルボルンの人口が急増した。1947年に122万6千人であったその人口は、1971年に250万9千人となった。そして、その都市の首位性はロング・ブームの時代にいっそう顕著になった。1947年に、ビクトリア州の人口の60%がメルボルンに居住していたが、その割合は1971年に72%となった（表2を参照）⁶⁾。

ロング・ブームの時代に、メルボルンをはじめとする州都の人口が急増しただけでなく、今日の州都の特徴が形作られた。今日、州都はスプロール化し、都心の周囲に広大な郊外が広がっている。郊外の住宅は、広い裏庭のついた平屋一戸建てが一般的である。そして、大部分の住民は郊外のそうした住宅に居住している。今日の州都で普通に見られるこうした様相を州都が呈するようになったのは、1950年代と1960年代なのである。前述したように、メルボルンでは、郊外の一戸建て住宅に移り住むことは既に始まっていた。ロング・ブームの時代に都市のスプロール化が大々的に起こり、広大な郊外が形成された。そして、多くの人々は郊外にある広い裏庭がついた平屋一戸建て住宅に住むようになった（写真1から4を参照）。こうしたことが起こったのは、経済成長、人口増加、自家用車の普及、政府による住宅政策が互いに作用しあったからである。もう1つの州都の特徴は、住民がさまざまな民族の人々から構成されていることである。住民が多民族化したの



写真1 郊外の住宅（イーストブライトン）2007年8月18日撮影



写真2 郊外の町並みと道路（イーストブライトン）2007年8月18日撮影



写真3 郊外の住宅（ベントレー）2007年8月26日撮影



写真4 郊外の住宅（ベントレー・イースト）2007年7月23日撮影

も、ロング・ブームの時代であった。住民が多民族化したことは、経済成長や移民の増加によるものである。そこで、ロング・ブームの時代に、経済成長、人口増加、州都への移民の定住、自家用車の普及、政府による住宅政策がどのように働いて、今日における州都の特徴を作り上げていったかを見てゆきたい。

(2) 経済成長

ロング・ブームの時代、オーストラリアは完全雇用や高所得といった経済的繁栄を享受した。その好況は、主に製造業の発展によるものであった。アメリカ合衆国からの投資によって弾みがつき、自動車、白物家電、化学、電気、製紙、化学肥料、繊維、衣料、履き物といった広範な製造業が発展した。部品を調達しやすいといった理由などから、多くの工場が州都に建設された。製品はオーストラリアの国内市場向けのものであった。オーストラリア政府は輸入代替工業化政策にもとづいて高い関税を設定し、国内の製造業を保護し、育成しようとした。けれども、製造業は1950年代と1960年代に生産性を高めることができず、競争力を失ったので、順調に伸展しなくなってしまった。ロング・ブームの後期には、衰退する製造業に代わって、鉱物資源の輸出がオーストラリア経済を牽引した。

製造業の発展によって、州都の性格が変化した。州都はもともと商業都市であったことは、前述の通りである。ロング・ブームの時代に製造業が州都で大きく発展し、州都は工業都市としての性格が強くなった。そのため、州都の就業者に占める製造業従事者の割合が高くなった。メルボルンでは1971年に

表3 メルボルンにおける産業別就業者の割合の推移 (単位：%)

産業	1971年	1991年
農業、林業、漁業	1.0	0.8
鉱業	0.3	0.2
製造業	31.4	17.8
電気	1.5	1.0
建設	6.6	5.3
卸売と小売	19.3	19.8
運輸、保管業	5.0	4.4
コミュニケーション	2.0	2.0
金融、保険業	8.0	12.7
政府行政、防衛	5.0	5.1
コミュニティ・サービス	10.4	17.5
接客など	4.5	6.1
その他、無回答	5.0	7.4
合計	100.0	100.0

(出典)Forster(1999: 41)

就業者の31.4%が製造業に従事までになった(表3を参照)。フォード(Ford)、ジェネラル・モーターズ(General Motors)、フィリップス(Phillips)などの国際的大企業がオーストラリアに進出し、経済において重要な役割を果たすようになった。そして、多くの人々がそうした大企業に勤務するようになった。

(3) 人口増加

1947年と1971年の間の24年間に、メルボルンの人口は116万2千人増加した(表2を参照)。人口の増減は、①自然増加(減少)、②国内移動(オーストラリア国内での人口移動)、③国際移動(外国との間の人口移動)といった3つの要因に分解できる。その期間における人口増加の内訳は、43.8%が「自然増加」、56.3%が「国際移動」であり、「国内移動」によって逆に0.1%人口が減少した(Forster 1999: 19)。このように、メルボルンの人口増加は、出生する子供数の増加や移民の流入によるものであった。しかし、国内における人口移動によって、メルボルンの人口は増加していなかった。ところで、ロング・ブームと日本の高度経済成長(1955-1973年)は、ほぼ同時代の出来事である。高度経済成長期、東京の人口は急増したが、これは「自然増加」と「国内移動」(=農山村から東京への人口移動)によって起こった(吉川 1997: 127-9)。ところが、ロング・ブームの時代におけるメルボルンの人口増加は、国内移動によるものでなかった。この点で、東京の人口増加はメルボルンのそれと相違する⁽⁷⁾。ロング・ブームの時代における自然増加、および移民の流入の実態を見ておきたい。

ロング・ブームの時代における自然増加は、次のように起こった。第2次世界大戦後に、結婚ブームとベビー・ブームが始まった。人々は若くして結婚するようになり、生涯にわたって結婚をしない人はとても少なくなった。25歳から29歳の男性のうちで結婚したことがある人(結婚している人、離婚した人、別れた人)の割合は、1947年に62.1%であったが、1971年に74.3%となった。20歳から24歳の女性のうちで結婚したことがある人の割合は1947年に48.6%であったが、1971年に64.3%となった(McDonald 1990)。ロング・ブームの時代に結婚する年齢となった、1933年から1943年までの間に生まれた女性の生涯未婚率は低く、4%であった(McDonald 1984)。そして、結婚した女性は多くの子供を出産した。合計特殊出生率は1947年から1964年まで3を超えており、1964年には3.55となった。1972年でも2.74であった。こうしたベビー・ブームによって、

メルボルンでも多くの子供が生まれた。

ロング・ブームの時代に移民が増加したのは、次のような2つの理由からである。第1に、オーストラリアでは人口が少ないことにもともと危機意識があったことである。広大な土地にわずかの人口しかいないので、オーストラリアは北方から侵略を受けやすいと考えられていた。実際に、第2次世界大戦中、オーストラリアは日本軍によって侵略を受けた。第2に、ロング・ブームの時代に、製造業が発展し、労働力不足が深刻化したことである。労働力不足を補うために、オーストラリアは大量の移民を受け入れることが必要であった。

第2次世界大戦後、連邦政府は移民を受け入れることによって人口を毎年1%ずつ増加させるという計画を立てた。目標とする数の移民を集めるために、連邦政府はイギリス以外の国々からも移民を受け入れることに踏み切った。まず、北ヨーロッパと東ヨーロッパの難民を移民として受け入れた。次に、南ヨーロッパから、その後、中東やラテンアメリカから移民を受け入れた。大量の移民を受け入れるために、連邦政府は移民としてオーストラリアに渡って来る人々に援助を与えた。たいていは、オーストラリアへの運賃を負担するといった援助であった。1947年からの移民のおよそ3分の2は、何かしらの援助を連邦政府から受けていた (Logan *et al.* 1981: 93)。

このように、ロング・ブームの時代、結婚ブームから結婚する人々が増加し、連邦政府の方針転換から移民が増加した。増加した新婚夫婦や移民のために、州都では住宅需要や消費財の需要が増大した。需要の増大は産業の発展を更に促し、就業機会を増大させた。若者は就職しやすく、就職すれば、住宅を購入し、それなりの暮らしができたから、結婚ブームが続いた。また、労働力が不足していたから、大量の移民を引き続き受け入れた。こうした円環型の因果連鎖が働いて、好景気の時代が長期間にわたり続いた。

(4) 移民の州都への定住

多くの移民は、メルボルンをはじめとする州都に定住した。これは、次のような理由からである。州都には、定住促進センターがおかれた。そこには、12ヶ月まで低家賃で住める宿泊施設や保育所があった。センターで、移民は住宅を探す支援やソーシャル・ワーカーから暮らしについてアドバイスを受けることができた。英語が不自由な移民は、そこで英語を習うことができた。このように、移民にとって、州都はオーストラリアへの入り口であった。その上、州都には生活関連施設が整っており、就職口

が多かった。こうしたことから、多くの移民は、地方都市や農村でなく、州都に定住した。

州都では、移民は次のように定住していった。イギリス、北ヨーロッパ、東ヨーロッパからの移民は、新たに開発された郊外に主に居住した。彼らは、同じ民族の人々でまとまるのではなく、オーストラリア人と混じり合って暮らした。一方、南ヨーロッパからの移民は、インナー・サバーブにある古い住宅地に居住した。そうした住宅は低廉であったからである。それぞれの民族の人々はインナー・サバーブでまとまって居住した結果、民族ごとに飛び地が生まれた。メルボルンのイタリア人を例にすれば、カールトン (Carlton, 都心のすぐ北にあるサバーブ) というサバーブは、イタリア人が多く集まって暮らす地域となった (図1を参照)。そこには、民族独自の商品やサービスを提供する店舗 (例えば、民族の言語で書かれた書籍を販売する書店など)、民族固有の料理を提供するレストラン、教会、スポーツ・クラブ (例えば、その民族の人たちからなるサッカー・チーム) などがある。その地域の中には同じ民族の人々が多く暮らしているため、英語でなく、その民族の言語で日常生活をおくることができる。そして、移民は同じ民族の人々と親密な人間関係をその中で取り結んでいる。南ヨーロッパ出身の移民は、民族ごとにこうした飛び地を形成した。彼らはそこで蓄財し裕福になると、その地域を出て、ミドル・サバーブやアウター・サバーブにあるより高級な住宅地に移り住んだ (Forster 1999: 19)。こうして、州都は多民族の住民から構成される都市となっ

表4 メルボルンの住民の民族構成 (1996年)

出生国	人数	割合
	(単位:千人)	(単位:%)
オーストラリア	2101	67.0
イギリス、アイルランド	177	5.6
ニュージーランド	35	1.1
中国(台湾を除く)	27	0.9
ベトナム	55	1.8
イタリア	87	2.8
レバノン	14	0.4
フィリピン	18	0.6
ギリシア	60	1.9
香港	15	0.5
旧ユーゴスラビア諸国(a)	36	1.1
ドイツ	23	0.7
マレーシア	22	0.7
その他	468	14.9
合計	3138	100.0

(a)クロアチア、マケドニア、セルビア、モンテネグロ

(出典)1996年のセンサス

たが、メルボルンはとくにそうであった（表4を参照）。

(5) 自家用車の普及

ロング・ブーム以前には、自家用車は贅沢品と考えられており、オーストラリア人の間でそれほど広まっていなかった。1930年代から1945年にかけて、オーストラリア全体では人口1000人あたり自家用車は100台ほどしか行き渡っていなかった。第2次世界大戦中にガソリンが不足し、ガソリンは配給制となっていたこともあり、自家用車はその期間にあまり普及がみられなかった。当時、鉄道、路面電車、バスといった公共交通機関が都市における主要な移動手段であった。

1950年にガソリンの配給制が廃止されてから、自家用車が爆発的に広まった。1970年代に、自家用車は人口1000人あたり500台となった。1971年にメルボルンでは75%の世帯が自家用車を所有し、2台以上の自家用車を所有する世帯は25%となった。そして、公共交通機関に代わって、自家用車は都市における主要な移動手段となった（Forster 1999: 20-1）。

自家用車が広まることによって、州都のスプロール化のパターンが変化した。前述したように、自家用車が普及する以前、住宅地は都心から外側へ鉄道や路面電車の線路に沿って発達したので、都市はヒトデのような形となった。ところが、自家用車が普及し、都心から外側へ延びる鉄道や路面電車の線路と線路との間の地域へもアクセスできるようになると、そうした地域も住宅地として開発されるようになった。さらに、自家用車が主要な移動手段となったので、鉄道や路面電車から遠く離れた地域へもアクセスできるようになり、そうした地域も住宅地として開発されていった（図2のBを参照）。州政府は道路などのインフラを整備することによって、住宅地として開発されることを支援した。公共交通機関を利用できない地域の住民にとって、職場、学校、クラブなどに行ったり、親族や友人と交際したりするための移動手段は自家用車であり、自家用車は生活で欠くことのできないものとなった。こうして、ロング・ブームの時代に、メルボルンをはじめとする州都のスプロール化が大々的に進み、広大な郊外が形成された。

(6) 政府による住宅政策

ロング・ブームの時代でも、住宅購入のための頭金をためることはたいへんなことであった。しかし、頭金を用意さえできれば、多くの人々は政府の

助成によって低金利で銀行から住宅ローンを借りることができた。帰還兵には特別な融資制度があり、帰還兵はその制度を使って低金利で住宅ローンを借りることができた。その時代、失業率が低く、実質賃金が上昇していたから、夫の就業による収入だけで、家族はそれなりの暮らしをしながら、住宅ローンを返済できた。また、当時、住宅を購入する方が住宅を借りるよりも税制上有利であった。郊外で広い裏庭の付いた一戸建て住宅を所有することは「オーストラリア人の大きな夢」（Great Australian Dream）であったが、約80%の世帯は1950年代と1960年代にその夢を実現できた（Forster 1999: 26, 87）。

それでも、住宅を購入できない人々はいた。州政府の住宅委員会はそうした人々のために公営住宅を建設した。メルボルンでは、ビクトリア州住宅委員会（Housing Commission of Victoria）がインナー・サバープにあるスラム化した小住宅を取り壊し、高層の集合住宅を建設した。また、郊外に一戸建ての公営住宅を建設した。労働者階級の人々が通勤しやすいように、郊外の公営住宅は工場の近くに建設されることが多かった。例えば、ダベトン（Doveton、都心から南東32キロにあるサバープ）のニュータウンは、GMホールデン社（General Motor-Holden）の自動車工場の近くに建設された⁽⁸⁾。公営住宅を工場の近くに建設することで、州政府は製造業の発展を支援した。

(7) 土地利用の変化

州都の中心に港湾や鉄道の操車場があるので、もともと工場は都心やインナー・サバープにあった。その後、トラックで効率的に輸送できるようになったので、工場が都心やインナー・サバープに立地する必要はなくなった。州と州とを結ぶハイウェイに近い、州都の外縁部に工場を立地することでことたりようになった。外縁部には広大な土地があり、それを安価で購入できるから、企業は工場を都心やインナー・サバープから外縁部に移転させた。そうした工場働く労働者は近くに住宅を求めるから、郊外が住宅地として開発された。ところで、ロング・ブームの時代には人手不足であったから、工場は労働者の採用に努力せざるをえなかった。郊外にある労働者の住宅の近くに工場を建設すると、多くの労働者が工場の労働者募集に応募するから、工場は労働者を採用しやすくなる。工場の郊外移転は、労働者の採用にも役だったのである（Forster 1999: 21; Turner 1978: 80）。

小売業にも変化が見られた。かつては、小規模な

店舗が街角にあたり、路面電車の道路に沿って並んでいたりした。冷蔵庫が広まっていなかったので、食品を家庭に長期間保存できなかった。そこで、人々は家の近くにあるそうした店舗に頻繁に出かけて、買い物をしてきた。ロング・ブームの時代にスーパーマーケットやショッピング・センターが開業し、それによって買い物の仕方が変化した。まず出現したのは、スーパーマーケットである。前述したように、その時代に自家用車が急激に広まっていった。それに加えて、冷蔵庫が家庭に普及していった。人々はより遠方にあるスーパーマーケットへ自家用車で出かけて、買い物をするようになった。食料品を家庭の冷蔵庫でより長期にわたって保存できるようになり、一度の買い物で多くの食料品を購入するようになったから、以前ほど頻繁に買い物に行かなくてよくなった。その後、広大な駐車場が付設された、大規模なショッピング・センターが郊外に建設されていった。ショッピング・センターにはデパート、スーパーマーケット、さまざまな専門店が入っているから、そこで買い物を手軽にできる。メルボルンの最初のショッピング・センターは、1960年に開業したチャドストーン・ショッピング・センター (Chadstone Shopping Centre) である。その便利さから、ショッピング・センターは多くの顧客を引きつけ、メルボルンの郊外に次々と建設されていった。スーパーマーケットやショッピング・センターが発展してくると、それに圧倒されて、小規模な店舗は数が少なくなっていった。

都心の小売業も変化した。かつては、州都の都心には店舗やデパートといった小売業が集まり、多くの顧客があった。ロング・ブームの時代、州都がスプロール化して広大な郊外が形成され、郊外にスーパーマーケットやショッピング・センターが建設され、工場が郊外に移転した。その結果、都心の小売業は顧客を失い、衰退していった。数値を示すと、メルボルン全体に占める都心の小売り販売額の割合は1956/57年に29%であったが、1968/68年には20%まで低下した (Logan *et al.* 1981:90)⁽⁹⁾。

こうして、製造業や小売業の盛んな核となる地域が州都の郊外にいくつも生まれ、製造業や小売業が州都の中で分散化していった。そして、これらの産業は州都の都心や都心に近いインナー・サバブで衰退していった。代わりに、金融機関や不動産開発会社は都心の不動産に投資し、オフィス街として開発していった。メルボルンでは、そうした企業は都心の不動産の48%を所有するまでになった (Kilmartin and Thorns 1978: 63)。こうして都心はオフィス街となり、専門、管理、一般事務といっ

た職業に従事するホワイト・カラーが働く場所となった。メルボルンの都心では、1966年と1971年の間に、約4万のブルー・カラーの仕事が減少する一方で、約4千のホワイト・カラーの仕事が増加した (Maher 1978: 117)。

(注)

- (1)最も狭義の意味では、都心地域の名称 (サバブ名) としてメルボルンということがある。2011年の国勢調査では、サバブとしてのメルボルンの面積は6.2平方キロ、メルボルン市の面積は37.6平方キロ、大メルボルン圏の面積は9990.5平方キロである。
- (2)メルボルンの人口がビクトリア植民地の人口の中で占める割合は1851年に38%であった。その後、1851年にビクトリア植民地のバララット (Ballarat) とベンディゴ (Bendigo) で金が発見されて、ゴールドラッシュが起こった。メルボルンの人口は1851年 (2万9千人) から1861年 (12万5千人) にかけて大幅に増加していったけれど、ゴールドラッシュでメルボルン以外に居住する人口が増加したために、メルボルンの人口がビクトリアの人口の中で占める割合は減って、1961年に23%となった (McCarthy 1974: 21-3)。
- (3)ロンドンのジャーナリストであるジョージ・オーガスタス・サラ (George Augustus Sala) が1885年にメルボルンを訪問したときその都市を「すばらしきメルボルン」と呼んだ。土地の高騰でバブル経済に酔いしれた気分の中で、この言葉の反響は大きかった。
- (4)現在の路面電車は、車両に積まれたモーターを電気で回転させて進む。しかし、当時の路面鉄道は、ケーブルカーのようにケーブルで車両を巻き上げて進む形式であった。一部の路線は、馬車で引くものであった。
- (5)メルボルンをはじめとするオーストラリアの州都では、郊外の一戸建て住宅に居住することが一般的であるが、その理由として次のことが指摘されている (Logan *et al.* 1981: 86-7)。第1に、オーストラリア固有の地理と歴史である。オーストラリアの州都の周りには、広大な土地があった。さらに、州都が発展を始めた初期の段階で、鉄道や路面鉄道が敷設された。こうしたことから、郊外の一戸建て住宅に居住することができた。第2に、労働者階級の人々の価値観である。スコットランド、アイルランド、イングランド系の労働者階級の人々は本国で込み合った、むさ苦しい集合住宅に住んでいた。そうした劣悪な暮らしから逃れる

ために、オーストラリアに移住してきた。そこで、彼らは郊外の一戸建て住宅に居住することを強く望んだ。こうした2つの理由から、オーストラリアの州都では郊外の一戸建て住宅に居住することが一般化していった。

- (6)国勢調査におけるメルボルン大都市圏の範囲は、だんだんと拡大されていった。したがって、表2のメルボルンの範囲は国勢調査によって違いがある。オーストラリア統計局は、メルボルン大都市圏の地理的範囲を国勢調査のたびごとに定めている。1933年と1971年の間に、その範囲は著しく拡大されたが、特に東側へ広がった。1933年に12万6千エーカーであったその面積は、1971年に140万エーカーとなった。この38年間の間に、メルボルン大都市圏の面積は10倍以上広がった。

(7)ロング・ブームの時代におけるシドニーの人口増加もメルボルンと同様に国内移動によるものではなかった。ところが、ブリスベン、アデレード、パースの人口は、自然増加や国際移動だけでなく国内移動によっても、増加した (Forster 1999: 19)。

(8)ホールデン (Holden) は、オーストラリアで唯一の自国ブランドの自動車メーカーである。ゼネラルモーターズ傘下ということもあってGMホールデンやGMHと呼ばれることがある。

(9)正確には、ロガンら (Logan *et al.* 1981: 90) が提示したのは、中心業務地区 (CBD, Central Business District) の小売り販売額である。しかし、彼らが中心業務地区を都心と地理的範囲でどのように区別しているかは分からない。