

カナダ内陸部の或る住宅団地形成経過の考察

Research on Development Process of Residential Park in Orleans, Canada

勝又 太郎*

By Taro KATSUMATA

1. 調査の目的

本調査は、カナダ (Canada) の首都オタワ (Ottawa) の東の郊外にあるオーリンズ (Orleans) 住宅団地の形成経過を考察することを目的とする。カナダは、イギリス系とフランス系の民族抗争を通じて建国された歴史的経緯から、民族の融合が国家政策上の一つの大きな重要課題となっている。1867年に首都をフランス系民族が大多数を占めるケベック州とイギリス系民族が大多数を占めるオンタリオ州の州境のオタワに移転したことからも、こうしたお国事情を鑑みることができる。

また、カナダの産業の大部分がその豊かな自然資源に立脚したものであることやアングロ・アメリカ民族特有の田園への憧憬等から、環境保全という視点が政策形成上、極めて大きなウェイトを占めており、カナダの都市計画や地域計画では、都市・地域の無秩序な拡大の抑制や自立性の確保が問題とされる。

一方、20世紀後半の首都オタワの発展は、当時の首都建設計画を大きく上回り、首都の圏域は4,660 km²にまで及んでいる。首都の発展により、元来、首都の過度な拡大を防止する目的で整備されたグリーンベルトを超え、その周辺に多くの都市や住宅団地が開発されることになった。また、新都の建設が急激かつ大規模であったことから、その首都圏における就業構造が、首都機能に付随した雇用に著しく傾斜している。

こうした結果、首都オタワ市の周辺部に開発された多くの住宅団地は、環境保全と自立性の確保を指向しながらも、オタワ市に立地する首都機能に付随した雇用への依存度を高めるといった共通した特徴を持つに至った。

調査対象地域であるオーリンズ住宅団地も、そうした首都オタワを取り巻く郊外型住宅団地の一つである。

2. 調査対象地域の概要

(1) オーリンズ住宅団地の位置

調査対象地域 (オーリンズ) は、首都オタワの旧グロスター市と旧カンバーランド市の両市にまたがっている。



図-1 調査対象地域の位置

出所：<http://www.rmoc.on.ca/ito/atlas.htm>

西側は連邦首都委員会のグリーンベルト、東側はカンバーランド市の西方、北がオタワ川、南がマーブルー渓谷に接しており、該当地域の広さは約24 km²である。

*東京三菱銀行 ストラクチャードファイナンス部



図-2 調査対象地域

出所：http://www.statcan.ca/start.html

(2) 沿革

オーリンズ住宅団地は、リドー運河の建設に際して、オタワ川沿いの土質の硬い土壤に道路が整備されたことが、その誕生の契機となっている。今日では、その道路はモンリオール道路と呼ばれており、オーリンズ地区では、セント・ジョセフ大通りと呼ばれている。

1839年前後にはオーリンズが村として認識されるようになった。しかし、当時の人口は1849年までの10年間は約50人程度と、極めて小さな村でしかなかった。

しかし、1849年に首都が、モンリオールからトロントに移転されるに伴い、1850年にモンリオール道路が整備され、オタワ市内へのアクセス性が高まると、オーリンズ村も成長することとなった。また、1850年には最初のローマカトリック教会であるセント・ジョセフ・オーリンズ教会が設立されたことも、地区としての一体性を高める要因となっている。

1867年には、首都がケベックからオタワへと移転され、それに伴って小さな村であったオーリンズに、郵便局や学校、ホテル、鍛冶屋等が建てられるに至った。

オーリンズにおける居住地は、主に、セント・ジョセフ大通り沿いを中心に発展してきたが、村の西に

はグリーンベルト、北にはオタワ川、南には急傾斜地があることから、人口の発展は自ずと東へと移行することになった。

1922年には、セント・ジョセフ教会の復興が始まるとともに、オーリンズは単なる地区の一体を示す名称から明確な区画を有する行政区域になった。また、その後も緩やかな発展を続け、1971年には、人口が1,500人に達し、セント・ジョセフ教会を中心とした地区名がコンVENT・グレンという名称で定着した。

1970年代は、首都であるオタワ市を中心とした首都圏が飛躍的に発展した時期であった。これに伴い、オーリンズ住宅団地においても人口が急速に増加するなど、新たな発展段階を迎えた。こうした背景を踏まえ、1981年には旧グロスター市でオーリンズ地区の開発計画が立てられるなど、計画的な発展が図られることとなった。

表-1 オーリンズ発展の契機

時期	内容	契機
1839年前後	・オーリンズ村の誕生	・リドー運河の建設に伴うモンリオール道路の整備
1850～1867年	・発展過程へのシフト	・モンリオールからトロントへの首都移転
1867年～ 20世紀初頭	・地区としての自立性の萌芽 ・東への住宅団地の発展	・ケベックからオタワへの首都移転 ・モンリオール道路の整備
1922～1971年	・行政区域が確定	・セント・ジョセフ教会の再建築
1970年代	・住宅団地としての急速な発展	・首都オタワの発展
1980年代以降	・計画的な開発と発展	・オーリンズ地区開発計画

出所：各種資料より著者作成

3. 開発計画

(1) 開発計画の背景

オーリンズ住宅団地は、大きく分けて4地区に分類することができる。

高速17号線沿いの旧グロスター市側と旧カンバーランド市側の都市部、カンバーランド市側の都市部の東に位置する工業地区、及び両市にまたがるノートルダム・デス・チャンプス・コミュニティ(Village of Notre Dames Des Champs)である。

歴史的に、オーリンズ住宅団地は旧グロスター市の農村地域の中の孤立した一地区であった。それが首都オタワの成長とともに、南側と東側に発展し、住宅団地が緩やかではあるが次第に拡大することと

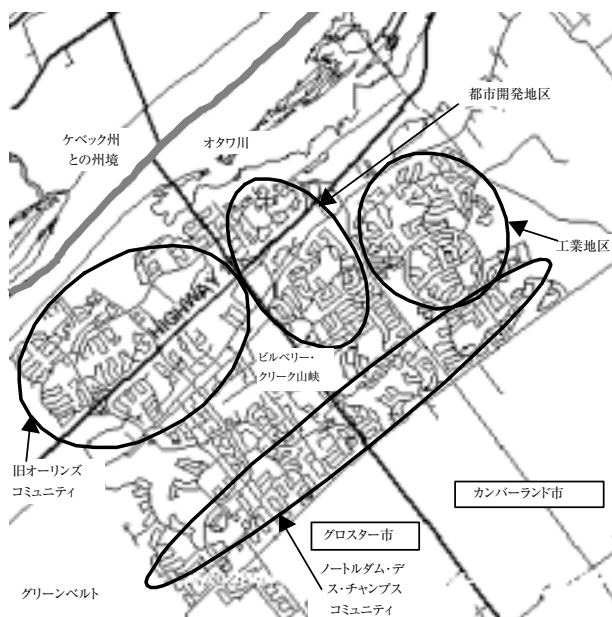


図-3 オーリンズ住宅団地の4地区
出所：<http://www.statcan.ca/start.html>

なった。しかしながら、住宅団地全体の人口上昇率が低く、また、人口密度もまばらであったため、1970年代に入るまで計画的に開発されることがなかった。

しかし、首都オタワの成長とそれに伴う旧グロスター市の人口増加、また、OC Transpo等の交通利便性の向上等により、1970年代の後半以降、旧グロスター市をバランスよく発展させるためにも、計画的な開発に対する要請が高まってきた。また、カンバーランド市においても、市内のオーリンズ住宅団地の急速な人口増加に対して、対策を講じる必要性が高まっていた。

こうした背景から、旧オーリンズ村は、孤立した農村地域の一地区であったが、開発の可能性が十分残されていたことから、グロスター市において開発地域として選定されることとなった。

また、ノートルダム・デス・チャンプスコミュニティは、ビルベリー・クリーク山峡の南の農村部であり、グロスター市とカンバーランド市の両市にまたがって緩やかな発展を遂げつつあった。同コミュニティは、両市を隔てているビルベリー・クリーク山峡を回避するように発展したことから、市境はあるものの、実質的には行政区画とは関係なく両市にまたがっている。同コミュニティは、旧オーリンズコミュニティからの僅かの人口流入以外、地域外からの人口の流入や開発要請の圧力はなかったものの、内部の人口増加により、緩やかな成長を続けていた。

同コミュニティは、グロスター市の計画では、穏やかな成長を遂げる地区として位置づけられている。

一方、旧カンバーランド市側のオーリンズ住宅団地は3地区に分類することができる。

上述のように、高速17号線沿いに発達した地区は、その南にある農村部と比較すると、人口密度も高く、都市開発が求められる。

南側の農村地区は、人口密度が極めて低く、オーリンズ地区でも最も後発の地区である。しかし、高速バスのOC Transpoや高速道路等の交通機関の発達により、オタワ市中心部だけでなく、モンリオールやトロント等の他都市とのアクセス性にも優れていることから、軽工業を中心とした工業用地に適した地区となっている。

そしてもう一つの地区が、上述のノートルダム・デス・チャンプスコミュニティである。

(2) 開発計画目標

オーリンズの発展は、その誕生以来、関連諸都市の発展に支えられた自然発生的なものであったことから、当該住宅団地を一体的な開発地区として捉えた開発計画は1981年にグロスター市によって策定されたオーリンズ地区開発計画しかない。当該計画では、オーリンズは「首都オタワのベッドタウン」として位置付けられ、そのための計画目標が定められている。

当該計画の都市計画上の最大の特徴は、①首都オタワとの関係（特に就労関係）を前提としていること、②環境への配慮が見られること、③極力自立性を高める工夫が施されていること、の3点である。①に関する最も顕著な計画目標は、首都オタワへのバスルートの確保と豊かな住生活の実現である。オーリンズの中心（パレス・オーリンズ駅）からオタワ中心部まではOC Transpoで約20分の距離である。また、パレス・オーリンズ駅前には大規模商業施設（パレス・オーリンズ・ショッピングセンター）が併設されており、オタワからの仕事帰りに買物をして自宅に戻るといったライフスタイルが定着している。また、住宅はほとんどが1戸建てのファミリー世帯用であり、オーリンズ住宅団地内には病院以外のほぼすべての社会資本（学校、コミュニティ施設等）が整備されている。

②に関する特徴的な計画としては、オーリンズと住宅団地外を結ぶアクセスルートが1本に限定され

ていることが挙げられる。環境保全是カナダ全体に共通する施策であるが、特にオタワ首都圏では公共交通（特に OC Transpo）を整備・充実させ、極力環境に負荷がかからないまちづくりが標榜されている。オーリンズの場合は、上述のパレス・オーリンズ駅前に広大な駐車場を整備しており、住宅団地住民が自家用車で乗り付け、そこからオタワへは OC Transpo で移動すること（パーク・アンド・ライド）を奨励している。

③に関する計画は、オーリンズ周辺に後述する雇用を生む団地（以下「ビジネスパーク」）を整備していることである。現在、5つのビジネスパークが住宅団地周辺を取り囲んでおり、企業誘致を進めている。

(3) 開発計画の実現を阻んだ事情に関わる考察

上記①～③の特徴的な計画目標は、それぞれ一定の成果を上げつつある。しかしながら、①については、オーリンズ内の一体的整備が以下理由により行われておらず、地区によって成果にばらつきが見られる。

表一2 一体的開発計画欠如の要因

要因	内容
地勢上の要因	・両市の市境が山峡により明確に区分されていることにより、住宅団地の住民の生活面では、一体的な計画の必要性があまりなかった。 ・地区の北がオタワ川、西がグリーンベルト、南が急傾斜地により囲まれているので、比較的発展の余地のあった地区の東に発展した。
歴史的な発展経緯	・両市は共に1780年代に誕生したが、オーリンズ住宅団地は、モントリオール道路の整備とともに誕生し、市境ではなく、モントリオール道路沿いに発展していった。
民間企業による開発	・1970年代以降、首都オタワ市のベッドタウンとして着目され、住宅の分譲は主に民間企業主導により実施された。
広域行政の存在	・幹線道路や上下水道など、基幹的社会的資本の維持管理は、オタワ・カールトン広域自治体により実施されていたので、市の役割が根本的に限定されていた。

出所：各種資料等により著者作成

②については、公共交通計画が最大のポイントとなる。

北米で最先端の交通輸送システムであると言われる OC Transpo の交通網は、オタワ市のネピアン、ヴァニエ、ロッククリフ、グロスター、カンバーランド、カナタ及びケベック州ハル市に及び、首都オタワの全域を網羅している。オーリンズに関わるルートに関しては、住宅団地に関わるメインパス

ルートであるルート 95 及びルート 97 の停留所の中でもオーリンズ、グリーンボラ、ファローフィールド、ベースライン、イーグルソンは、パーク・アンド・ライドの設備を有する規模の大きな OC Transpo の停留拠点となっている。オーリンズのパーク・アンド・ライド（「パレス・ド・オーリンズ・パーク・アンド・ライド」）には、515 台分の無料駐車場スペースがあり、常時、防犯用カメラによる監視がなされている。また、周辺には、「オタワ市営駐車場」（65 台分）の無料駐車場や「パレス・ド・オーリンズ・パーク・アンド・ライド」の駐車場が満車の時に平日のみ無料で駐車可能な「パレス・ド・オーリンズ・ショッピングセンター駐車場」等があり、オーリンズの停留所での OC Transpo への乗換が推進されている。



図一4 パーク・アンド・ライド設備
出所：パレス・ド・オーリンズ駅にて著者撮影

一方、課題としては、パレス・オーリンズ駅前の駐車場が手狭になっていることや、通勤者の意識の問題等により、オーリンズと住宅団地外を結ぶ OC Transpo の利用率が 19% に止まっていることが挙げられる。また、78% が自家用車での移動になっていることから、実質的にはパーク・アンド・ライド政策はほぼ機能していないと言える。

③については、ビジネスパークの成否がポイントとなる。

オーリンズ地区のビジネスパークは、①Youville Industrial Park、②Orleans Industrial Park、③Bilberry Creek sector Business Park、④Taylor Creek Business Park、⑤Cardinal Creek business Park の 5 つである（図一5 中の番号と対応）。これ

表-3 OC Transpo の利用割合 (2021 年の目標値)

	調査対象路線	OC Transpo の利用割合 (%)	
		1995 年実績値	2021 年目標値
北	Interprovincial	19	30
南	Eagleson	18	25
	CPR	24	30
南西	CNR West	11	25
	Fallowfield	9	25
南東	CNR East	13	25
	Leitrim	1	15
東	Rideau River North	22	25
	Green's Creek	21	30
西北	Rideau River Central	35	40
	Rideau R. south	5	20
	Manotick	0	15

出所：Transportation Master Plan

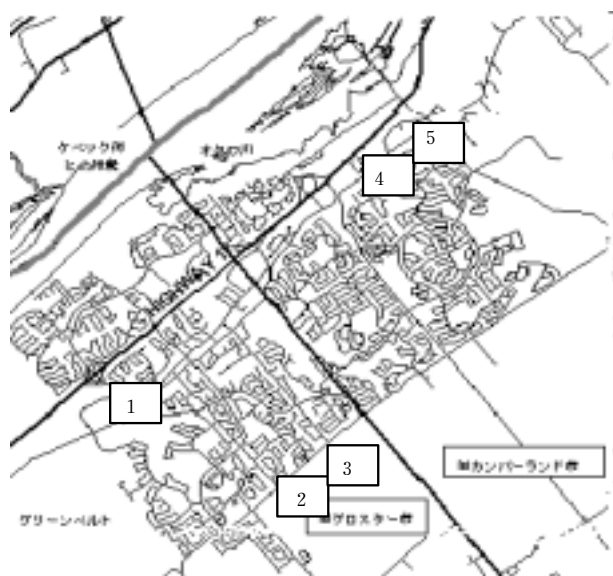


図-5 ビジネスパークの位置

出所：<http://www.statcan.ca/start.html>

らのビジネスパークにある企業のほとんどは、1981年にオーリンズ住宅団地の開発計画が立てられる直前に、同地での雇用者数の拡大を見込み、1970年代に進出したものである。1980年以降も、旧グロスター市は、地域雇用の創出という観点から企業の誘致を積極的に行い、また、旧カンバーランド市も比較的地価が安いことから賃料等も低く抑えられるという利点を生かした誘致活動を行ってきた。しかしながら、いずれのビジネスパークも開発から最長20年が経過した現在でも、空地率が高く、企業の誘致が課題となっているのが現状である。

表-4は、旧グロスター市民の就労場所を、市内、市外、在宅、国外、不定に分類したものである。

Orleans South、Orleans Northで就労している地区住民が旧グロスター市で就労している割合は、各17%、16%であり、他の地区における割合と同様に低いものとなっている。多くの市民が旧オタワ市を中心とした旧グロスター市外の地域で雇用されている（ヒアリング調査より）。

表-4 旧グロスター市民の就労場所

	旧グロスター市内	旧グロスター市外	在宅	国外	不定
Gloucester Average	17%	70.16%	6.06%	0.68%	5.71%
Gloucester North	18%	72%	7%	0.57%	6%
Cyrville	19%	76%	4%	0.15%	9%
Blackburn Hamlet	18%	71%	7%	1%	5%
Orleans North	17%	67%	6%	0.48%	4%
Orleans South	16%	66%	6%	0.96%	3%
Gloucester South	18%	73%	7%	0.3%	8%

出所：Statistical Profile Gloucester

4. おわりに

本調査では、課題の住宅団地の歴史的な形成経過を考察し、開発計画の目標とその実現を阻んだ事情について調査を実施した。

課題の住宅団地の発展に係る最大の特徴は、一体的及び経年連続性のある開発計画が無かったことである。この結果、1981年に策定された開発計画の目標も、現状は道半ばという状況にある。

しかしながら、逆に言えば、開発計画は未だ始まって20年余という段階であり、この住宅団地の今後は、関係行政であるオタワ市、オタワ・カールトン広域自治体等による住宅、広域交通、インフラ整備等の開発計画如何と言える。

本調査の期間中でさえ（1999年7月～2002年6月）、オタワ市の合併、情報化の進展等、様々な社会の変化が起こった。オタワ市の合併により、本住宅団地の開発主体がグロスター市とカンバーランド市からオタワ市へと変更された。また、情報化の進展により、IT企業がオタワ中心部の西部に集積しつつあり、本住宅団地の隣接ビジネスパークは企業誘致という点においてそれに劣後する状況に陥っている。

以上を勘案すれば、課題の住宅団地の今後は、歴史的な形成経過及び現状を十分に踏まえた上で、改めてオタワ市全体として再計画されるべき状況にあると考えられる。その意味で、本調査が今後この住

宅団地の将来像を描く場合の一助になれば幸いである。

おわりに、このような貴重な研究機会を与えてくださった IBS フェローシップ制度に感謝するとともに、本調査にご協力いただいた各位、及び不断のご支援・ご指導を下さった亡き井上孝先生に改めて心よりの謝辞を表したい。

参考文献

- 1) City of Gloucester : Background Report and Proposals for the Orleans Secondary Plan, 1981.
- 2) City of Gloucester : Secondary Plan of the Orleans Planning District, 1981.
- 3) City of Gloucester : Statistical Profile Gloucester where Businesses & Families prosper!, 1989.
- 4) Map Art Publishing : Ottawa & Environs, 2002.
- 5) Regional Municipality of Ottawa-Carleton : Transportation Master Plan, 1997.