

## トロントのコスモポリタン都市への発展とその都市計画

メタデータ	言語: ja 出版者: 日本都市地理学会 公開日: 2018-07-18 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 西原, 純 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10297/00025504">http://hdl.handle.net/10297/00025504</a>

# トロントのコスモポリタン都市への発展とその都市計画

西原 純  
(静岡大学)

## I トロントの魅力と自然

トロントは、アメリカ合衆国との国境に位置する五大湖のオンタリオ湖岸に位置する都市で、カナダでは人口・経済力とも第1位の都市である。整然とした街路網を基礎に美しい街並みが展開している。さらに、1967年以降は、カナダ政府の積極的な移民受け入れ政策（非差別的移民法の導入）によって多種多様な民族が世界各地からトロントへ流入し、トロントに活力をもたらすとともに、あちらこちらに特徴あるコミュニティを形成している。その結果、トロントは、さまざまな民族が共生し、清潔で安全で公共サービスの行き届いた、流行の先端を行く刺激にもあふれる「コスモポリタン都市」という、最高の評価を勝ち取っている。一方でトロントには、CNタワー・トロント新市庁以外にこれという強い景観的なアイデンティティがない。シカゴ、ニューヨークなどを舞台とした映画のロケ地として活用されているほどである (Relph 1997)。

トロントの市街地は、氷河性の堆積物によって形成されているほぼ平坦な地形の上に位置している。その平坦な地形は、後氷期にオンタリオ湖によって形成された沖積低地と、低位の湖岸段丘、さらに間氷期に形成された高位の湖岸段丘（標高約100m）から構成されている。ウィスコンシン氷期の湖面低下期に、これらの湖岸段丘

がドン川とハンバー川によって侵蝕されて、谷底低地も形成されている。湖岸段丘と谷底低地の境界部には急な侵蝕崖が形成されている。

## II トロントの歴史と流入するさまざまな民族

### 1. 発端

1787年にイギリスは、アメリカからの脅威に対抗するため、25万エーカーの土地をミシサウガの先住民から1,700ポンドで購入し、1793年、副総督のジョン・グレイブズ・シムコーが「まちづくり」を開始し、植民地アッパー・カナダの首都がナイアガラからここに移された。これがトロントの歴史的な始まりである。当初、このまちはヨーク・ビルと呼ばれていたが、1834年に先住民フロン族の言葉で「出会う場所」を意味するトロントと命名された。1867年にイギリスから独立して自治領カナダが結成された時に、トロントはオンタリオ州の州都となった。

19世紀の後半には、トロントは、鉄道ルートや五大湖・セントローレンス水路の拠点となり、カナダ中央平原で収穫された小麦の集散地として繁栄するようになった。この頃には市街地が広がり（図1）、既に住宅地の地域分化も進み、都心地区の周辺部には移民労働者の住宅地区が、市街地周辺部には大きな庭園をもつゴシック風の邸宅や中流階級の住宅地区などが形成され



写真1 トロントの市街地  
([http://www.toronto.ca/toronto\\_images/index.html](http://www.toronto.ca/toronto_images/index.html))

表1 トロント大都市圏ごとの人口・面積・非ヨーロッパ系人口割合

	2001年 人口	面積 (km <sup>2</sup> )	非白人系 人口割合 (%)	うち最大の エスニック 集団	最大の エスニック集団 人口割合(%)
1. 中心地区	941,792	141.59	32	中国系	8
1a. 旧トロント市	676,352	97.15	30	中国系	10
1b. 旧ヨーク市	150,255	23.18	39	アフリカ系	14
1c. 旧イーストヨーク市	115,185	21.26	36	南アジア系	15
2. 郊外内圏	1,539,702	488.50	49	南アジア系	13
2a. 旧スカーボロ市	593,297	187.70	60	南アジア系	18
2b. 旧ノースヨーク市	608,288	176.87	47	中国系	11
2c. 旧エトビコー市	338,117	123.93	35	南アジア系	12
(新トロント市)	(2,481,494)	(629.91)	(43)	(中国系)	(11)
3. 郊外外圏	2,600,332	6,494.15	27	南アジア系	9
3a. ダーラム	506,901	2,523.48	12	アフリカ系	4
3b. ヨーク	729,254	1,761.64	30	中国系	14
3c. ピール	988,948	1,241.99	38	南アジア系	16
3d. ハルトン	375,229	967.04	9	南アジア系	3
トロントGTA	5,081,826	7,124.24	35	南アジア系	10
トロントCMA	4,682,897	5,902.74	37	南アジア系	10

資料：カナダ国勢調査2001年結果による

た。また前述のとおり、トロントが州都となったので、多くの公共施設が建設され、一種の建設ブームが起きた。その頃の建物には、セントジェームズ教会堂、ユニバーシティ・カレッジ（トロント大学）、クリスタル・パレス展示会場などがあり、これらは堅固なビクトリア調の建物で、現存しているものが多い（島崎 1994）。

## 2. 20世紀初頭から第2次世界大戦まで

20世紀初頭まで移民の多くは英語系の民族だったので、トロントは典型的な白人、アングロサクソン、プロテスタントの街と称せられた。そして、20世紀初頭から第2次世界大戦までの50年間で、トロントは引き続き大きな商業的發展をとげたので、イギリス人の他に、ヨーロッパ系のユダヤ人や、イタリア、マケドニアなどからも多くの移民が流入してきた。移民たちは、当初、トロントなどの大都市のスラムへ流入し、苦しい生活環境のなかで暮らさざるを得なかった。移民たちは、同じ言語を話す「同胞」で「エスニックコミュニティ」を形成し、ともに暮らし、助け合い、仕事を融通しながらカナダへ定着していったのである。

この期間に、トロントに相次いで大きなオフィスビルが建設された。最も注目を集めたのは商業銀行（the Bank of Commerce）タワーで、キング・ベイに建設され（完成1931年）、今も残る。また都市計画の一環として、1904年にゾーニングシステム（土地利用の用途地域制）が導入され、労働者階級の住宅地が専用住宅地区として、路面電車や馬車軌道のルートに沿って外方へ拡大していった。公共交通機関を運営するトロント交通委員会（後述のTTCの前身）が誕生したのもこの頃で

ある。

## 3. 第2次世界大戦後

第2次世界大戦後にも、引き続きヨーロッパから、イタリア人、ウクライナ人、1956年のハンガリー動乱以後はハンガリー人が続々と移民として流入した。そして、前述の1967年のカナダ政府の移民政策の転換があり、アジア系移民、カリブ海諸島系移民、ラテンアメリカ系移民が多く流入してきた。その結果、イギリス系住民がマイノリティへ転落するとともに、カトリックがプロテスタントを上回った。

現在も続く移民の流入によって、トロント大都市圏（トロント Census Metropolitan Area, 2001年国勢調査による）では、実に人口の44%が外国生まれである。また住民の母語をみると、英語を母語とする人々：58%、フランス語を母語とする人々：1%に対し、それ以外の言語を母語とする人々が41%に達している。さらに、総人口に対する非白人系人口（いわゆる「ビジブルマイノリティ」）の割合は37%で、そのうち南アジア系：10%、中国系：9%、アフリカ系：7%と、総人口に対してかなりの割合を占めている（表1）。

第2次世界大戦後のトロントの市街地発展にも、1953～1980年の拡大期と1980年以降の拡大期があるという（図1）。1950年代には大規模民間デベロッパーによる郊外の宅地開発が行われた。同時に、交通網も整備され、1955年にヤング-ユニバーシティ-スパダイナ線（南北線）、ブルーア-ダンフォース線（東西線）の地下鉄の建設が開始され1970年に完成した。高速道路も、Q.E.W.（クィーン・エリザベス・ウェイ）に

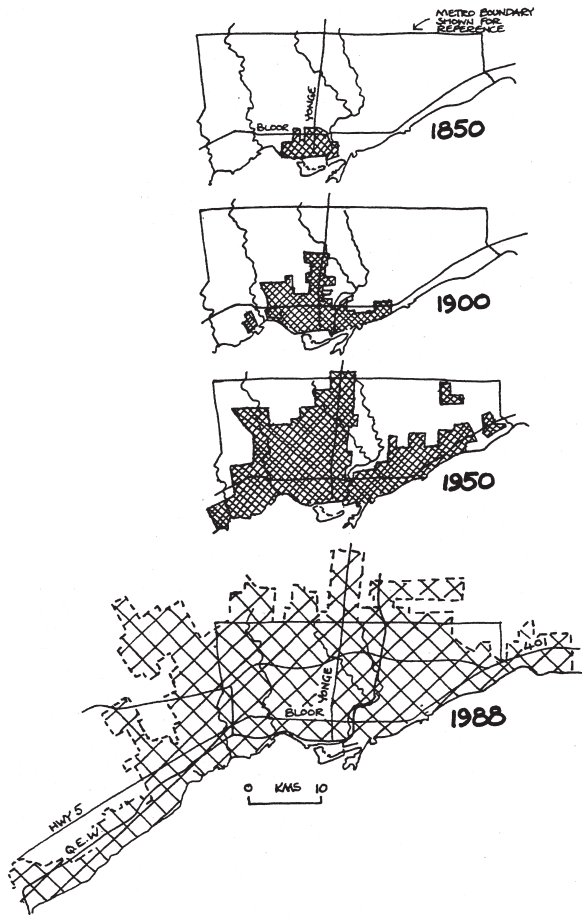


図1 トロント市街地の拡大  
出典：Relph (1997), p.25

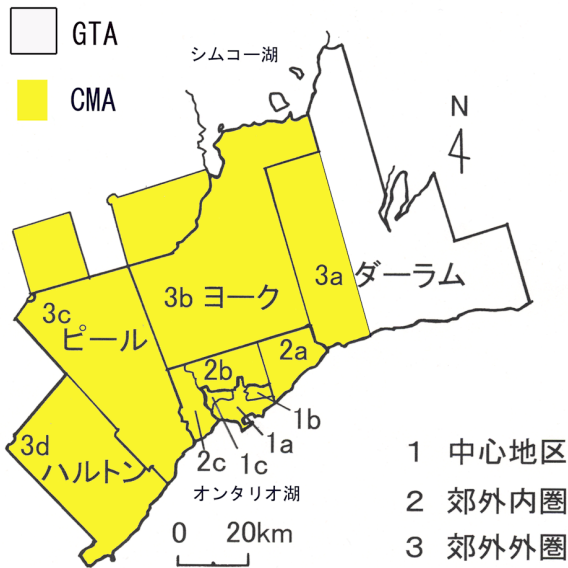


図2 トロント大都市圏の構造とCMA・GTA (2001年)  
(白色区域：GTA, 黄色区域：CMA)  
注：白色区域：GTA, 黄色区域：CMA,  
なお1a～2cは表1を参照のこと

次いで、401号線、ガーディナー線が1950年代・60年代に整備された(図1)。そして、後述の郊外内圏にあたる当時の市街地の最外縁の外側に、環境保全地帯としてグリーンベルトが建設された。1980年以降の市街地の拡大は、このグリーンベルトの外側で起こった。そしてこのグリーンベルトは、郊外外圏の住民のための水道、送電線、ガス管などの埋設地として利用されるようになってしまった(Relph 1997)。

このようにトロントの市街地の発展の変遷には、都市成長・ブームの跡が記されている。現在、ギリシャ人、ポルトガル人、イタリア人、ユダヤ人、韓国人、ベトナム人たちは景観的に明瞭なエスニックコミュニティを形成している。特に、トロントの人口に占める中国系住民の割合は高く、しかも彼らは集住する傾向が強いため、後述するようにトロント都市圏にはいくつかのチャイナタウンが形成されている。

### III トロント大都市圏の構造と都市圏の行政

#### 1. 大都市圏の構造

トロント大都市圏にあたるものに、グレーター・トロント・エリア(GTA)と国勢調査結果に基づくトロントCMAの2種類がある(図2)。GTAは、1988年にオンタリオ州政府がトロント大都市圏の行政運営のためにオフィスを設置し圏域を定めた地域で、面積7,124km<sup>2</sup>、人口は5,081,826人に達している(2001年国勢調査)。一方、トロントCMAは、トロント中心都市への通勤者率が50%以上の隣接する自治体から構成され(2001年の定義)、2001年時点での面積は5,903km<sup>2</sup>、人口は4,682,897人に達している。

トロント大都市圏は、Bourne(1993)によると、1)「都心地区」と「遷移地帯」を含む「中心地区」、2)「郊外内圏」、3)「郊外外圏」の3つに分けることができる(図2・表1)。なお、後述する「メトロトロント」は1)と2)にあたる地域で、1998年に合併して新トロント市となった。

#### 2. メトロトロント政府による

##### 都市圏行政と新トロント市の誕生

トロント大都市圏の行政で重要な役割を果たしたのは、1953年に「メトロトロント都市法」に基づいてトロント市と郊外の12の(基礎)自治体によって設立されたメトロトロント政府である。メトロトロント政府は、オンタリオ州と基礎自治体の間に位置する政府として、直接選挙による議会をもち、広域な領域の都市計画(計



写真2 TTCの地下鉄とバス（1995年）



写真3 GO Train（2000年）

画立案、高速道路・幹線道路建設、交通規制、公共住宅建設など）や公共サービス（警察、病院・救急医療、公共交通、ゴミ処理、上下水道の基幹運営など）を担っている。しかしながら、このメトロトロント政府は、基礎自治体と二層式組織構造をなしているため行政効率が悪いとみなされ、また都市圏全域をカバーしていないために、州政府の改革のターゲットとされた。結局、メトロトロント地域は、1998年にオンタリオ州政府の主導の下で基礎自治体としての新トロント市となった。一方で、トロント大都市圏全体の行政を行う機関の設置は進まず、調査や自治体への助言を行う前述のGTAオフィスが1988年に設置されたのみで、広域行政の受け皿づくりが進んでいない（林 2004）。

### 3. トロントの公共交通サービス体制

新トロント市（旧メトロトロント政府）の特に重要な任務が公共交通の運営である。トロント都市圏の公共交通サービスの充実ぶりは北アメリカの都市で随一といって過言ではない。新トロント市域（中心地区と郊外内圏）の移動のためにTTC（Toronto Transit Commission）が運営するTTCシステムが、新トロント市域と郊外外圏との間のためにオンタリオ州政府が運営するGOトランジット（GO Train・GO Busの運行）システムが整備されている。

TTCは、地下鉄、バス、ストリートカー（市電）が機能的に結合したフリークエント・サービスで、片道の連続したトリップであれば、どれを乗り継いでも料金は大人一律2.75カナダ・ドル（2007年5月現在、現金払いの場合）である。年間の利用者は4億3千万人に達しているという（2005年）。地下鉄・鉄道がTTCの基幹をなし、ヤング-ユニバーシティ-スパダイナ線（南北線）とブルーア-ダンフォース線（東西線）に、ヤング線にシェパードで繋がっているシェパード線（北部の東西線）、ブルーア線にケネディ駅で繋がっているスカー

ボロ鉄道の合計4路線がある。これらの地下鉄・鉄道の主要駅にバスターミナルが配置され、そこから肋骨状にバスやストリートカーが運行されている。

またGO Trainは、2階建て車両を使ってほぼGTA境界まで運行されている。東西にはハミルトン-トロント（ユニオン駅）-オシャワ間、北はトロント（ユニオン駅）とミルトン、ジョージタウン、バーリーサウス、リッチモンドヒル、リンカーンビルとの間をサービスしている。各鉄道駅には広い駐車場が準備されていて、いわゆるパーク・アンド・ライド型通勤ができるようデザインされている。さらに、鉄道線路がない地域には、GO Busと呼ばれる中距離バスサービスが展開している。TTCとGO Busは、地下鉄の終着駅のフィンチ駅、スカーボロ・シティセンター駅、イズリントン駅などにゲートウェーを設置して、相互にリンクしている。

## IV トロントの社会地理と特色ある景観

### 1. トロントの社会地理

トロントも他の欧米の都市と同様、住民の社会経済的地位や世帯のあり方、民族ごとに住み分けが進み、街区単位の住宅地の性格が明瞭である。1人あたり個人所得のトロントCMAの中央値を100（25,593カナダドル、2001年）とすると（表2）、中心地区＝82～103、郊外内圏＝83～98、郊外外圏＝109～124である。中心地区の中でもジェントリフィケーションの進行した地区とそうでない地区との格差が、郊外圏の中でも古く老朽化が進みつつある郊外内圏と新しく建設の途上にある郊外外圏との格差が明瞭である。ただし、このような全体的な同心円パターンの中に、圏域ごとに扇形状に所得の高い地域と低い地域がみられる（図3）。

中心地区・郊外内圏の新トロント市の範囲の社会地理を詳細にみると（図3）、都心地区から外側に向かって、3つの高所得者地帯（統計区単位の所得の平均値が全体

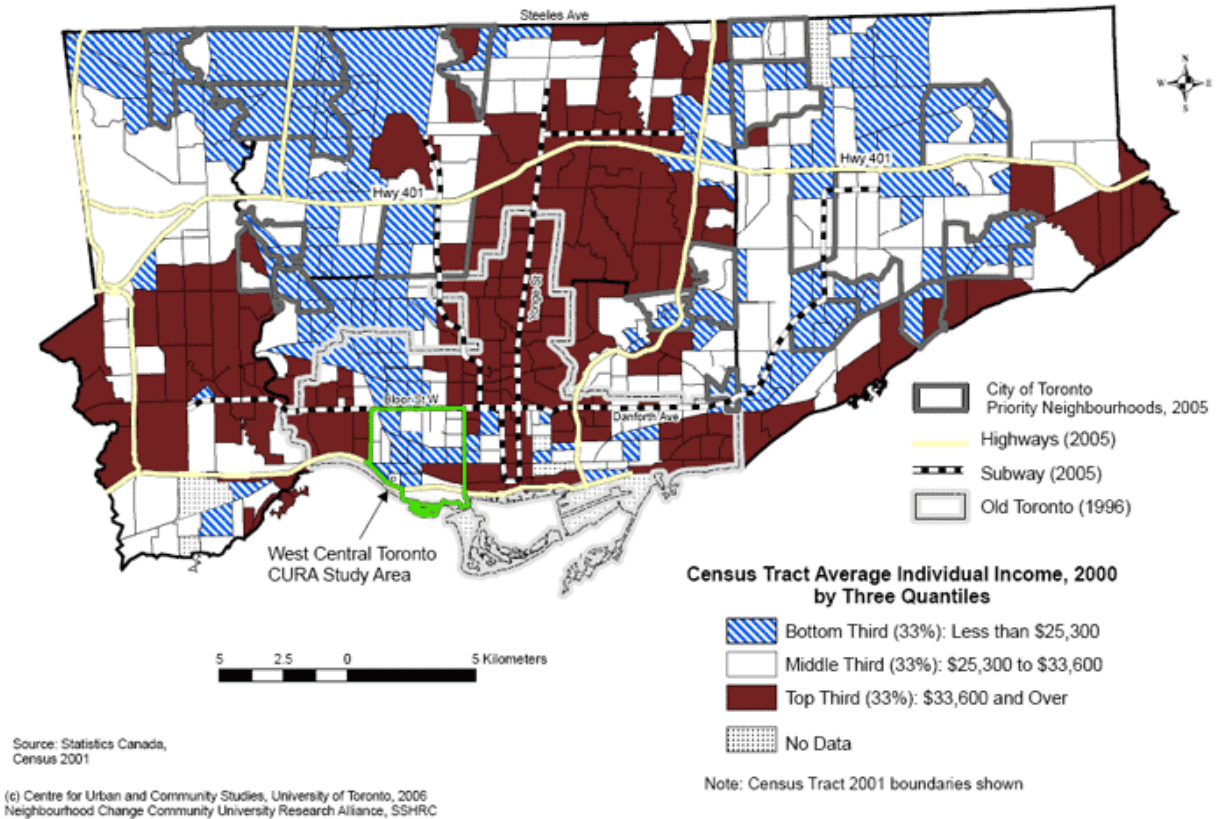


図3 3区分で示した個人所得の地区別平均値の分布(2001)  
出典: Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto,  
*Neighbourhood Income Polarization in Toronto, 2006, p.31*

の上位1/3に含まれる地帯)が扇形に伸びている。一つ目はベイビュー通りやヤング通りに沿って北へ伸びる地域、二つ目はオンタリオ湖岸西部にあるハイパークから西北へ延びるイズリントン地区、三つ目がオンタリオ湖岸東部にあるザ・ビーチから湖岸沿いに東に伸びるキングストン通りの南部地域である。逆に低所得者地帯(下位1/3に含まれる地帯)は、都心部から郊外に向かって2つの扇形を形成するように伸びている。これら2つの地帯の真中には、CN(カナディアン・ナショナル鉄道)やCP(カナディアン・パシフィック鉄道)の鉄道ルートと産業地区が位置している。

ところで、最近の移民は、これまでの都心地区周辺のエスニック集団の集住地域へ居住するという伝統的な行動と異なって、都心地区周辺ではなく郊外圏に当初から居住するという新しい行動様式をとるようになった。特に中国系の移民たちは、高学歴で専門的な職業能力をもつ人々が増加し、彼らが郊外内圏や外圏の環境の優れた住宅地を好むからである。一方で、それほど豊かでない移民も多く、これらの人々は中心地区や郊外内圏の低所得者が集中する地域へ居住することが多い(Friskenら1997)。都市圏が小さな自治体に分かれていると、公的

な援助が必要な移民者たちがどの自治体に居住するかで、自治体財政が大きな影響を受けるため(Wallaceら2000)、移民の増加が新トロント市結成の理由の一つとなった。

表2 トロント大都市圏域ごとの住民の個人所得

	2000年 1人あたり個人所得 中央値 CMA中央値=100
1. 中心地区	
1a. 旧トロント市	103
1b. 旧ヨーク市	82
1c. 旧イーストヨーク市	95
2. 郊外内圏	
2a. 旧スカーボロ市	83
2b. 旧ノースヨーク市	85
2c. 旧エトビコー市	98
(新トロント市)	(92)
3. 郊外外圏	
3a. ダーラム	114
3b. ヨーク	112
3c. ピール	109
3d. ハルトン	124
トロントGTA	-
トロントCMA	25,593*

資料: カナダ国勢調査2001年結果による  
\*: カナダドル



写真4 都心地区の景観（2008年、大島律子氏撮影）



写真5 トロント新市庁  
([http://www.toronto.ca/toronto\\_images/index.html](http://www.toronto.ca/toronto_images/index.html))

## 2. 都心地区の景観

### (1) 都心地区のランドマーク

都心地区にはカナダ・アメリカ合衆国の大手企業のオフィスが集中し、北アメリカの大都市でも有数の摩天楼が形成されて、ここからもトロントの経済力を押し量ることができる。南北方向のヤング通りとカレッジ通り、東西方向のアデレード通り・キング通り・フロント通りに囲まれる地区に、新旧の高層ビルが建ち並び、摩天楼を形作り、約4万人もの人が働いている。高層ビルの高さは、最高が84階で新しいビルは50階以上であるが、1910年代・20年代のビルは20階止まりである。ビルの建築主体は、いずれもカナダ有数の金融機関で、トロントドミニオン銀行（真っ黒の箱形のビル、1964年完成）、ロイヤル銀行（三角形の金色に輝くビルで最も目立ち成金趣味と呼ばれることもある、72階、1975年完成）などのビルが特に有名である。



写真6 トロント・イートンセンター  
(2008年、大島律子氏撮影)

都心地区には、前述の金融機関の高層ビルの他にも、ランドマークとなる建物が多数存在している。まず目を引くのが、1965年に建設されたトロント市の新市庁舎である。フィンランド人建築家 Viljo Revell（ビリオ・レベル）によって設計され、半円形の27階（東館）と20階（西館）が、ドーム型の市議会議事堂を取り囲んでいる。

トロント・イートンセンターは、1977年に完成したショッピングモールとオフィスからなる複合施設で、ヤング通りとダundas通りの交差点に位置する。この交差点はトロントの中でも最も人通りの多い交差点の一つである。イートンセンターのデザイン（設計者：Eberhard Zeidler と Bregman + Hamann Architects）は、ミラノにある Galleria Vittorio Emanuele という、19世紀のビクトリア調のアーケードの影響を受け、エレベーターや排気管がむきだしに取り付けられている骨組み式の建物で、1950年代にイギリスに台頭した『剛建様式』を取り入れている。

ショッピングモール部分は非常に巨大で、北アメリカでも有数のショッピングモールである。ダundas通りからクィーン通りまでの2つのブロックに及ぶ箱状の建物である。センター内部は、200フィートの長さの吹き抜け構造になっている。百貨店のイートンズと3層からなる回廊に約350軒のテナントが入居していたが、イートンズが、1999年に閉店して、その代わりにシアーズが入店している。世界中から多くの観光客も訪れ、年間100万人以上に及ぶという。

### (2) チャイナタウン

中心地区には、3つのチャイナタウンが存在している。最も古いチャイナタウンは、上記のイートンセンターの西にあった。1950年代の再開発によって、中国人コミュニティがダundas通りにそって西へ移動した。その時に形成されたのが、写真7のチャイナタウンで、現在、最



写真7 チャイナタウンとTTCストリートカー  
(2008年, 大島律子氏撮影)

もにぎやかである。その中心はダundas通りとスパダイナ通りとの交差点にある。両側には漢字で書かれた赤や黄色の看板をもつ商店が連なっている。飲食店・衣料品店・土産物店が多い。ここで多いのはもちろん、香港からの中国系住民で、シンガポールや台湾、中国本土からの移民も増えている。中国色にあふれていて、この地区の交番やパトカーのサインも漢字で書かれている。つい最近ではベトナムからの中国系住民もコミュニティの構成員となっている。そのため中華料理と言っても、「越南」「西貢」などを冠したベトナム料理が急増している(山下2000)。3番目のチャイナタウンは、ブロードビュー通りとジェラード通りの交差点付近にある。

### (3) 鉄道用地・ウォーターフロントの再開発

最近では、都心地区の周縁部において、大規模な再開発やいわゆるジェントリフィケーションと呼ばれる『老朽化した住宅から高所得者層のための住宅へ立て替え』が進められている。その中でも1970年代から進められたのが、オンタリオ湖岸地域の鉄道用地の再開発である。前述の通り、トロントはオンタリオ湖岸の水運の要衝として発展し、岸壁、倉庫、造船所などが整備されてきた。そのウォーターフロント地区に、水運と大陸横断鉄道とを有機的に結びつけるため、ユニオン駅や巨大な鉄道操車場が建設された。しかし鉄道は次第にトラック輸送にとって代われ、この鉄道用地はあまり利用されることなく、長い間、都心地区のコア地区とウォーターフロントとの間の人々の移動や利用の障害となっていた。さらに1950年代にこの地区を通過する高速道路ガーディナー線が建設されて、いっそう頹廃が進んだ。そのため1967年にオンタリオ湖に浮かぶトロントアイランドの空港地区での5万人の住宅地建設など、アイランド地

区の再開発計画が立てられたが実現しなかった。1970年代までウォーターフロント地区の再開発は手つかずでいたが、いっそう産業施設の老朽化が進んだため、公的機関や民間デベロッパーによるこの地区の再開発が本格的に進められることとなった。

このような中、フロント通りとオンタリオ湖岸の間にあったCPとCNが所有していた鉄道操車場に、CNタワーが1975年に、スカイドーム(現ロジャーセンター)が1989年に建設された。建設当時、CNタワーは高さ553.3mの世界一高い独立建築物で、トロント有数の観光拠点となった。スカイドームは、開閉式ドームをもつ野球場で、アメリカMLBのワールドシリーズを2度も制したブルージェイズの本拠地として、さらにはさまざまなイベントにも活用されている。またユニオン駅の南側に、NHLのメイプルリーフスやNBAのラプターズが本拠をおくエアカナダセンターが1999年に建設された。これらのスポーツ施設に付随した駐車スペースは非常に小さく、観客は公共交通機関を利用することが設計の前提になっている。

ウォーターフロント地区には、ハーバーフロント地区とクィーンズキー地区と呼ばれている地区がある。これらの地区での再開発は、これまで部分的にバラバラにしか行われてこなかった。例えば、この地区の一角にある私有地に、1970年代にハーバースクエアコンドミニアムや、ハーバーキャッスルホテルが建設された。さらにその後、地元新聞のトロントスタービル、オンタリオ州アルコール統制委員会の倉庫、ハーバーフロントセンター(文化センター)、トロント水上警察本部、トロント港湾局など様々なビルが建設されている。最近では、多くの高層のアパート群が建設されているが、都心地区とこの地区の間には前述の鉄道線路や高速道路があり、相変わらず歩行者が利用しにくいままである。

2000年に連邦政府・オンタリオ州政府・トロント市



写真8 ウォーターフロントの再開発の様子(1996年)



が共同でトロント・ウォーターフロント再開発会社を設立し、ウォーターフロント地区全体の総合的な再開発を進めることになった。この総合的な再開発計画は、トロントの世界的な認知度を高め、投資を飛び込み、さらには今後30年間で見込まれる100万人の人口増加の受け皿を整備しようとする非常に野心的な計画である。今後、この地区に革新的産業・知識集約型産業の誘致や、公園・リクリエーション施設・公共施設の整備、商業施設の整備、賃貸・分譲タイプのアパート建設、ウォーターフロントや公共交通機関へのアクセスの整備などが次々と進められようとしている。

### 3. 郊外地区の景観

#### (1) 道路網と住宅地開発

18世紀から19世紀にかけて、植民地政府によるセントローレンス低地の農業開発の際に、タウンシップ制の一種が導入されて、コンセッションと呼ばれる広大な農地が区画された。その区画にそって「コンセッションロード」と呼ばれる格子状の道路網が建設されたが、これが現在のトロント市街地の整然とした道路網の骨格となっている。これらの道路の幅は66フィート(約20m)で、当時としては十分な幅を持っていた。しかし、時代とともに自動車社会となるにつれて、旧トロント市の範囲(ほぼ都心地区にあたる)よりも外側の道路幅は、86フィート、100フィート、120フィート、150フィートとだんだんと広幅となった。

そして郊外内圏での住宅地開発では、タウンシップ制の1セクション(1/2マイル×1/2マイル=160エー



写真9 ウォーターフロント地区の高層住宅 (2008年, 大島律子氏撮影)

カー)にあたる地区が一つのコミュニティの単位になっている。典型的な事例では、1セクションの区画の真ん中に公園と小学校が配置され、主要幹線道路に面した場所に商店とアパートが配置されている。区画内の道路は必要以上に広くとらず、商店・アパート以外の場所には一戸建て住宅が建てられている(図4, Relph 1997)。

#### (2) 特色ある住宅地区

トロントの住宅地域の道路網・住宅区画をみると、特徴的な二つのパターンを見いだすことができる。一つは方形の整然としたグリッドからなる地区と、もう一つは

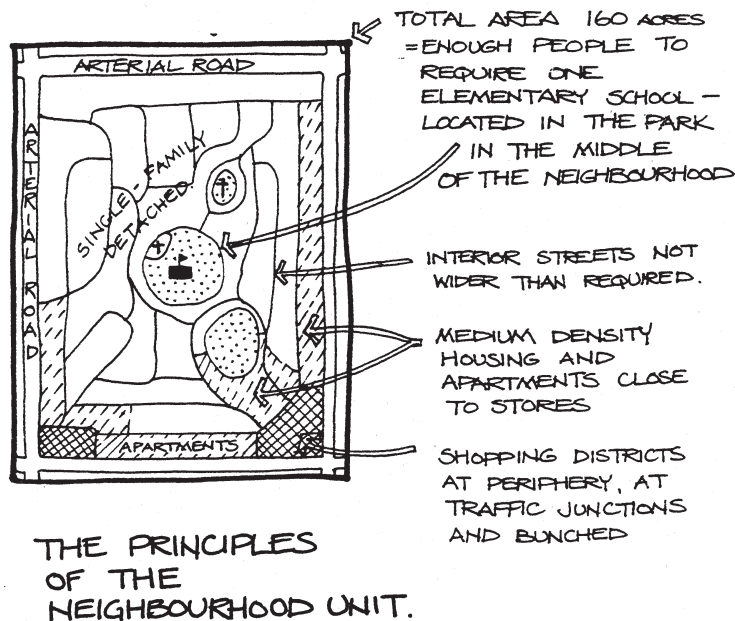


図4 郊外内圏の一つのセクションでの住宅地開発のモデル  
出典: Relph (1997), p.65



写真 10 典型的な郊外内圏の住宅 (2000 年)

曲線や行き止まり道路網からなる地区である。前者は 1950 年頃以前に開発された地区であり、後者はこれ以降に開発された地区にほぼ相当している。

トロントでは、19 世紀後半から、デベロッパーによる郊外住宅の建設が行われた。前述の 1950 年までに開発された住宅地区のうちで、代表的なものはエトビコー地区のキングズウェイ・パークであろう。ホーム・スミス社が、1920 年代にハンバー川によって形成された谷を見下ろす高台の 3,000 エーカーの土地に、中産階級のための住宅としてさまざまな形と大きさからなる美しい石造りの家を見て、キングズウェイ・パークと呼んだ。その地区内の道路網・区画は、ほぼ短冊状の直交した形からなるが、後述するドン・ミルズ住宅地区の形を先取りしたような曲線の道路網もみられる (図 5, Relph 1997)。

1950 年以降の開発の事例として、E.P. テイラーの経営するドン・ミルズ開発会社によるドン・ミルズ地区があげられよう。ドン・バレーと呼ばれる東西二筋の谷間の、ドン・ミルズ道路とローレンス通りの交差点付近に建設された住宅地である。建築家マックリン・ハンコックのデザインによって、2,000 エーカーの土地に、広い庭をもつバンガロー風の 3,600 戸の住宅、3,600 世帯が入居する低層のアパートから構成されている。ハーワードの「田園都市」を具現化するような、土地利用の明確な区分、地形に沿った曲線を活かした道路網、恵まれたオープンスペースを特徴とし、その後の全国の郊外の住宅地区開発のモデルとなった (図 6, Relph 1997, 林 2004 による)。この地区は、先の 1920 年代の開発のキングズウェイ・パークの道路網・区割りとは明らかに異なり、地形を活かした曲線道路や行き止まり道路が多く取り入れられている。

### (3) 郊外のショッピングセンター

トロントにも北アメリカの諸都市と同様に「郊外型ショッピングセンター」が非常に多く立地している。それらは郊外の主要な幹線道路の交差点に位置し、大規模な駐車場を備えている。最近では、郊外外圏に、「パワーセンター」と呼ばれる特に大規模なショッピングセンターが建設されている。林 (1997) によると、ショッピングセンターの形には、時代的な変遷があり、核店舗数が増加し、規模が拡大するにつれて、L 字型 (核店舗が 2)、T 字型 (核店舗が 3)、ダイヤモンド型 (核店舗が 4) へと進化しているという。

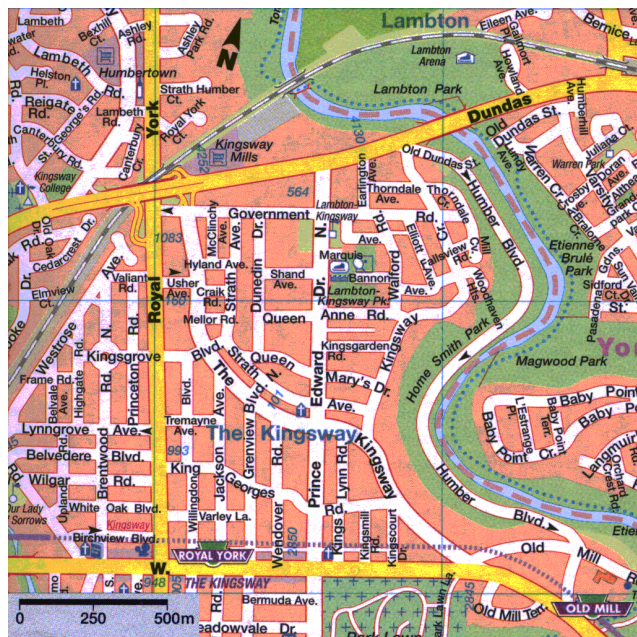


図 5 キングズウェイ・パーク地区

出典: Map Art Publishing, *Toronto Pocket Street Atlas, 2000 edition*, p.41

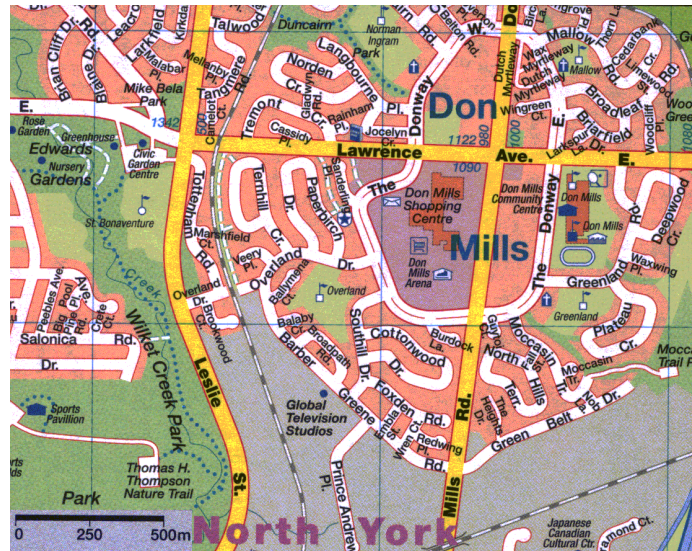


図6 ドン・ミルズ地区

出典：Map Art Publishing, *Toronto Pocket Street Atlas, 2000 edition*, p.34

トロントの郊外内圏にあるショッピングセンターのうち、フェアビュー・モールについてみてみよう。このモールは、1972年に開業し、建物が複数階で構成されているショッピングモールとしてはトロント都市圏で最初のモールであった。キャデラックフェアビュー社によって運営され、シェパード通り、ドン・ミルズ通り、高速道路401号線・404号線のインターチェンジ付近にあり、地下鉄シェパード線の終点駅にあつて、自動車でも公共交通機関でもアクセスが非常によい。総売場面積：81,874 m<sup>2</sup>、総店舗数は270店で、売場面積10,000m<sup>2</sup>以上の核店舗はベイ(売場面積14,160m<sup>2</sup>)とシアーズ(売場面積13,893m<sup>2</sup>)からなり、核店舗とモールの配置は、前述のとおり初期の2核店舗のL字型をなしている。

#### (4) 衛星都心

トロント都市圏にはノースヨークとスカーボロに、衛星都心とも呼ぶべき地域が形成されている。そのうち、ノースヨークの衛星都心は、郊外内圏のヤング通りとシェパード通りとの交差点付近で、近くを高速道路401号線が通っている。また、地下鉄ヤング-ユニバーシティ-スパダイナ線とシェパード線(北部の東西線)の結節点でもある。

もともとこの地域に、1970年代にノースヨーク市庁舎が建設され、30階建てのオフィスビルディングや連邦政府のビルディング、コンサートホールをもつフォードセンターが建設された。高層アパートや民間のオフィスビルディングも建ち並んで、小規模であるが摩天楼の景観を形作っている。この地区の計画では、就業者65,000人、人口26,000人を目標としている。この地区には、高層ビル内に計画的に配置されたショッピング

モールやフードコートの他に、ヤング通りの両側に沿って小規模な商店が立ち並んでいる。

#### (5) 郊外のチャイナタウン

最近では、マーカム(中国系人口比率：30%、2001年)、リッチモンドヒル(22%)などトロントの郊外外圏に多くの中国系の人々が居住し、チャイナタウンが形成されている。以前には、まず前述の中心地区内のチャイナタウンに居住し、仕事を見つけ、英語を覚えて次第にキャリアアップし、郊外のチャイナタウンへ移住していくという経路をたどった。現在では当初から、郊外のチャイナタウンで居住を始める人々が多くなった。また郊外の移民者はカナダでの生活様式になれていないためか、地元の自治体政府や住民と軋轢を生じる場合がある。1996年にマーカム市の副市長が「地元住民が意思疎通できない街区が形成されつつあるのは困る」と述べて、大きな波紋を呼んだ。



写真11 ノースヨークの衛星都心(1995年)



写真12 郊外のバックオフィス（2000年）

### V 三つの仮説とトロント，21世紀都市の計画とは？

清潔で安全で公共サービスの行き届いた，流行の先端を走り刺激にもあふれる街という，北アメリカの大都市の中で最も高い評価を勝ち取っているトロントについて，都市圏の構造や社会地理・景観，そして都市行政・計画について述べてきた。

ところで，空間的な拡大と再編を続ける北アメリカの大都市圏を舞台に，住民の社会地理に関して興味深い学説がこれまで提示されてきた。一つの目の仮説は，「ティブー仮説」（ティブーは提唱者の名前で，「足による投票仮説」とも呼ばれている）である（Tibout 1956）。すなわち，大都市圏を構成する自治体には，居住者の経済力を反映した財政力の大きな格差があり，その結果，自治体間で大きな公共サービス格差が存在する。そのため，居住者は「自らどの程度の負担をしてどの程度のサービスを受けるかを，居住地を選ぶことによって決定する」という仮説である。二つ目が「空間的ミスマッチ仮説」と呼ばれている仮説である。ブルーカラー業者は中心地区に多く居住しているが，工場群は郊外圏に多く立地していて，居住の場と就業の場が空間的に食い違っている。その結果，マイカーを持たない人々は通勤が難しく，職を得ることが難しいというものである（Shen 2000）。三つ目が，郊外に居住する核家族世帯の妻は家庭と仕事の二重の制約を担い，通勤に多くの時間を割けないため郊外圏に立地する企業の「バックオフィス」で低賃金の事務職に就業せざるを得ないという「ピンクカラーゲットー」仮説である（England 1993）。

これらの学説はトロントに当てはまるのであろうか。三つ目の仮説は行政の努力だけではいかんともしい難いが，1番目・2番目の仮説については，トロントは，優れた公共交通サービスの提供，カナダ連邦政府・オンタ

リオ州政府の自治体への交付金，大都市圏行政の一体化への努力などで，北アメリカの大都市の中では最も当てはまらない都市であると言える。

それでも Relph（1997）は，トロントの都市計画と景観について，次のように述べている。すなわち，トロントの都市地域は部分的にはしっかりとデザインされているが，全体的には乱雑で，（莫大な消費）エネルギーと（絶え間ない）変化とともに，隣り合った不適切な配置とあり得ない立地に充ち満ちている。これがポストモダンの情報都市の景観である。

一人あたり世界最高レベルの莫大なエネルギーを消費しながら，トロントは住みやすい都市空間を大きく拡大してきた。持続可能な発展をめざす21世紀社会の到来で，トロントを始めとする北アメリカの都市の都市計画は大きな岐路に立たされている。

### 謝 辞

筆者は，1995～96年にトロント大学地理学科に在外研究員として滞在した。そこで，日本では議論されることの少ない欧米の都市地理学の本流を学ぶことができた。本論文の主要なアイデアは，その滞在中の経験と，トロント大学ラリー・ポーン教授，エドワード・レルフ教授と中部大学林上教授に多くを負っている。またトロントの最新の写真は，静岡大学情報学部大島律子准教授に提供を受けた。記して感謝の意を表したい。

### 文 献

- 島崎 博 1994.『カナダの土地と人々』，古今書院，292ps.  
 林 上 2004.『現代カナダの都市地域構造』，原書房，290ps.  
 山下清海. 2000『チャイナタウン—世界に広がる華人ネットワーク』，丸善，208ps.  
 L. S. Bourne 1993. Close Together and Worlds Apart : An Analysis of Changes in the Ecology of Income in Canadian Cities, *Urban Studies*, 30-8, 1293-1317.  
 K. England 1993. Suburban Pink Collar Ghetto : The Spatial Entrapment of Women ?, *Annals of the Association of American Geographer*, 83, 225-242.  
 F. Frisken, L. S. Bourne, G. G. Gad and R. A. Murdie 1997. Governance and Social Well-being in the Toronto Area : Past Achievements and Future Challenges, *Research Report 193, Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto*, 69ps.  
 E. Relph 1997. The Toronto Guide : The City, Metro, The region, *Major Report 35, Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto*, 134ps.  
 Q. Shen 2000. Spatial and Social Dimensions of Commuting, *Journal of the American Planning Association*, 66-1, 68-82  
 C. M. Tibout 1956. A pure theory of local Expenditures, *Journal of Political Economy*, 64, 416-424.  
 M. Wallace and F. Frisken 2000. City-suburban Differences in Government Responses to Immigration in the Greater Toronto Area, *Research Report 197, Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto*, 43ps.