

オーストラリアの最近の 建設・不動産インフラ政策について

元 国土交通省 国土交通大学長 神山 敬次

1. はじめに

2021年3月に首脳レベルで本格的に開始された「日米豪印戦略対話（通称クワッド、以下同じ。Quadrilateral Security Dialogue）」の当事国の一つであるオーストラリアは、筆者にとって、「知っているようで知らない国」の一つである。豪州は人口2600万人弱に過ぎないが、日本の20倍の国土面積を有する資源大国であり観光立国でもある。ウクライナ侵攻が続く中で、アジアにおいてクワッドは、日米同盟とは違い「安全保障上の同盟協定」ではないが、その重要性は日ごとに大きくなっている。これを機に、その主要メンバーであるオーストラリアの建設・不動産インフラ政策についてその最新事情を振り返ってみることとしたい。日本において学べることもあるかもしれないという思いである。本投稿にあたっては、国交省から在豪州日本国大使館

へ出向中の堀口参事官にご助言頂いたので感謝申し上げたい。

2. オーストラリアとはどのような国なのか

2013年に保守連合が労働党から政権を奪回して以来、本年5月までの間、保守政権が続き直近では自由党党首のモリソン氏が首相を務めていた。しかしながら、コロナ禍の政策への国民の不満もあり、5月21日の連邦総選挙により保守系が敗北し9年ぶりに労働党が政権を勝ちとり、アルバニージー氏が首相となった。労働党政権になったとはいえ、インフラ整備や投資の重要性は変わらないとの見方が強い。なおアルバニージー首相は、2007から6年間、当時の労働党政権下でインフラ・交通大臣を務めた人物だ。



出典：カンタス航空HP



アルバニージー豪首相（左）、日豪首脳会談2022年5月
出典：内閣広報室HP

日豪の関係は、対中国という意味でも良好といえる。クワッド、TPP（環太平洋パートナーシップ協定）、RCEP（東アジア地域包括的経済連携）への両国の参加など、日豪は「特別な戦略的パートナー」関係にある（2014年日豪首脳共同声明での表現）。本年5月24日のクワッド首脳会合の声明での主要分野の一つに、「アジア太平洋地域へのインフラ協力（500億米ドル以上）」が掲げられたのも偶然ではない。既に、2018年11月から日本の国際協力銀行JBIC、米国の海外民間投資公社OPIC、豪州の輸出信用機関EFICとの間で、インド太平洋地域における連結性強化のためのインフラ投資促進に向けた「日米豪インフラパートナーシップ」に関する覚書を締結しており、これが深化した形となっている。

一方、豪州は鉄鉱石等の資源大国であるが、それがゆえに、後述するように脱カーボン化を進めるため、「太陽光」を利用した水素製造や低コストの褐炭から水素を製造し「液体水素」にして輸送する技術、そして二酸化炭素を地中深くに収めるための「炭素回収利用貯留（CCUS, Carbon Capture, Use & Storage）」に関する技術の開発を進めており、日本企業との連携も進行中だ。

3. オーストラリア政府による建設・不動産インフラ政策の概要は？

オーストラリア「連邦政府」の予算規模は、2021/22年の歳出予算で6395億豪ドル（約59兆円、1豪ドル=92円として換算（2022年7月3日現在、以下同じ））であり、日本ほど大きくないものの、人口割合で比較すれば「大きな」政府である。また国内建設投資額は直近20年で4倍にも増加したと言われ（在豪州日本大使館資料による）特に交通インフラへの総投資額は、2000～2010年の間に4倍

増加している。

上記歳出予算のうち、建設・不動産インフラ部門として道路・鉄道・航空分野の占める割合は大きく、道路分野のみで87億豪ドル（8000億円）を占める。オーストラリアは州政府の権限が強く、連邦から州への補助金が大半を占めると思われる。次いで、住宅や都市・地域開発部門に関する歳出予算が64億豪ドル（5900億円）と多いが、2021/22年度は、地球規模での気候変動に関連して大規模な自然災害（洪水、山火事等）への対応、すなわち国土強靱化（National Resilience）に対する歳出が多くなった（52億豪ドル（4800億円））。その他、社会インフラ（公営病院、学校等）、エネルギー関係インフラ（発電電・配電施設等）、通信インフラ、そして防衛インフラも、広い意味でのインフラ部門である。

本年3月に発表された直近の2022/23年度予算案では、今後10年間で1100億豪ドル（約10兆円）のインフラ支出計画に加えて、更に179億豪ドル（約1.6兆円）を追加拠出することとされ（連邦予算分のみ）、各州の主要なインフラ整備事業を支援することとされていたが、その後に新政権となり改めて予算案の提出がある模様だがあまり大きくは変わらないだろう。

一方、新たな政権下で、多少の省庁再編が行われたが、省庁組織の基本的な枠組みは変わらないと言っていい。建設・不動産インフラ整備に関連する省庁としては、インフラ・交通・地域開発・通信・芸術省（DITRDCA, Department of



豪州連邦政府「予算2022-23年の概要」（表紙）



キャサリン・キング大臣（インフラ・交通・地域開発・地方政府担当、DITRDCAの4閣内大臣のうちの一人）

Infrastructure, Transport, Regional Development, Communications and the Arts) 社会サービス省 (住宅サポート部門)(DSS, Department of Social Services) 気候変動・エネルギー・環境・水資源省

(DCCEEW, Department of Climate Change, Energy, the Environment and Water) 内務省 (DHA, Department of Home Affairs) (なお国家復興・強靱化庁 (NRR, National Recovery and Resilience Agency) は本年7月より内務省の傘下となった) デジタル変革庁 (DTA, Digital Transformation Agency) 等があるが、連邦政府の権限は限定されており、州政府の担当部局のほうが実質的な権限を有していそう。更に、ややこしいのは一つの省に「閣内大臣 (閣議参加する大臣)」が一人だけというわけではなく、例えば上記DITRDCA省には4人も閣内大臣がいる。連邦政府の省Departmentという組織は単なる「器」に過ぎず、日本のように省庁組織が法定化されているわけでもないの、効率化等の観点から組織改編が容易に行われる結果、組織が複雑になっているようだ。

また、豪州のユニークな組織として、2008年の法律によって設置された独立機関である「インフラストラクチャー・オーストラリア (IA, 以下同じ。Infrastructure Australia)」が挙げられる。政権交代により主要なインフラ・プロジェクトが進んだり止まったりすることを避ける観点から、客観的・統一的にインフラ事業の重要性を判断し、優先順位をつ



コル・マレー IA委員長 (前タムワース市長)

けて長期計画 (五カ年計画) を作成し、また評価モニタリングしていく法定の独立機関だ。定期的に、優先的に整備すべき重要なインフラ・プロジェクトリストを更新し、公共事業の効果的な執

行を高めている点は大いに参考になるだろう。加えて、2021年1月に、上記のインフラ省 (DITRDCA) の傘下に「主要プロジェクト投資運用庁 (SPIDO, The Significant Projects Investment and Delivery Office)」が設置され、特に大規模で国家的なインフラプロジェクトの効果的な執行を支援するとされている。

以下、建設・不動産インフラ施策に関する資料は膨大なので、日本との比較関連で興味深そうな次の点に着目して、トピック的にまとめてみた。参考になれば幸いである。

- ・豪州PPPは成功しているのか
- ・豪州REITは成功しているのか
- ・日豪の都市開発協力の行方は？
- ・広い意味での日豪インフラ戦略に期待する
- ・住宅政策の光と影

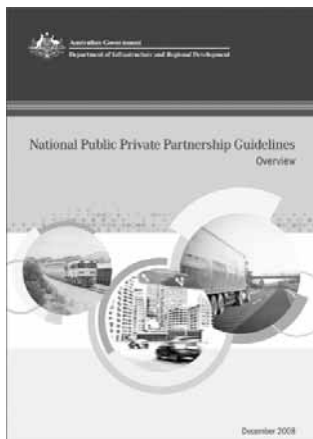
4 . 豪州PPPは成功しているのか

オーストラリアのPPP (Public Private Partnership、官民連携パートナーシップ) は、1987年という、元祖といわれる英国と比べてみても、かなり早い時期から始まった。国の財政収支が悪化し民間資金の活用が必要となったこと、また州レベルのボトムアップからの経験蓄積が多かったからだと言われて

いる。第1号案件は、日本の熊谷組も関与したシドニー・ハーバー・トンネル事業である(1987年～)。当時オーストラリア初めての海底トンネル建設であり、民間の高度な技術力を必要とし、事業運営期間Concession35年間という長期間が設定された。PPP初期の案件は建設会社が主たる投資家の場合が多かったが、その後の長期間の運営リスクをうまくヘッジするためには、更に資金力のあるインフラファンドの登場が必要であり、その最たる例が豪州退職年金基金(スーパーアニュエーション, superannuation)の台頭だった。

2000年を過ぎる頃から、人口増加に伴いPPP制度は本格的に稼働し始める。オーストラリア人口は、1980年頃からの大量の難民の受入れ等により急速に増え始め、1981年には1500万人だったが、2004年には2000万人、そして2019年には2500万人を超えるようになり、これに伴い主要なインフラ基盤の整備はその重要性を増してきている。更に2050年には3800万人まで増加すると予測され、このうち4大都市(シドニー、メルボルン、ブリスベン、パース)の人口は5割増になると予測される。

公的資金には制約がある中で、PPPを活用したインフラ整備は一層重要となり、その促進のため2008年に連邦政府は「国家PPPガイド



「国家PPPガイドライン2008」(表紙)

ライン」を策定し、連邦政府、州政府、IAといった公的サイドと民間事業者とが準拠し合意できる標準的なフレームワークを提供することとした。「公共プロジェクトの総資本価値が50百万豪ドル(46億円)を

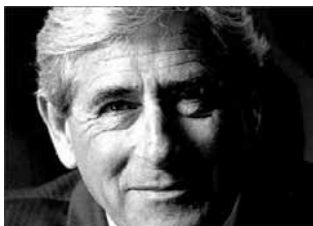
超えるインフラプロジェクトは、PPPで行うべく従来調達方法との比較検証を個別に受けなければならない」とされており、日本でPFIが扱う規模と比べると大きくなっている。またPPP対象となる公共インフラの範囲も広く、経済インフラ(道路、港湾、水処理、通信)と社会インフラ(矯正施設、健康管理施設、教育施設、会議・宿泊施設、公営住宅施設、裁判所施設)が含まれ、併せてこれに関連するサービス(建物管理、保守、IT対応、セキュリティ、清掃、ランドリサービス、敷地管理等)も網羅的に規定されており広範囲だ。これら施策が功を奏し、その後も、豪州のPPPプロジェクトは規模的にも件数的にも増え続けており、世界的にみてもPPP制度の優等生といえるだろう。

一方で、豪州のPPPにおける入札コストは高く、入札プロセスは、案件入札の意向を希望する旨の「関心表明(EOI, Expression of Interest)」をしてから、事前資格審査に合格し提案提出依頼(RFP, Request for Proposal)を経て対話交渉により契約締結に至るまで、12カ月から18カ月かかると言われており長い。コンソーシアム(共同企業体)を組まざるを得ず、外国企業の実質上の参入障壁になっているとも言われている。

しかしながら、豪州PPPが成功しているといわれるゆえんは、多くの件数と実績をこなすことにより失敗を含めた経験が積み重ねられ、官民で持続可能でより良いプロジェクトに仕立てるべく努力を絶えず行い修正を加えてきたためだと言われる。

例えば、道路プロジェクトで、予想以下の交通量しか発生しない場合、民間に全てリスクを負わせるのではなく、減少要因について分析し客観的に評価し、官側の責任分担も明確にしておき、交渉の余地を残しておくといったたぐいのことが必要であり、なされてい

ることだ。英国の有名な某事例のように大手建設会社を「倒産」に追い込むだけでは、インセンティブがなくなるだけだ。豪州でも失敗事例があるようだが、倒産まで追いつまず、それ以上に成功事例を多く作り出しているようだ。



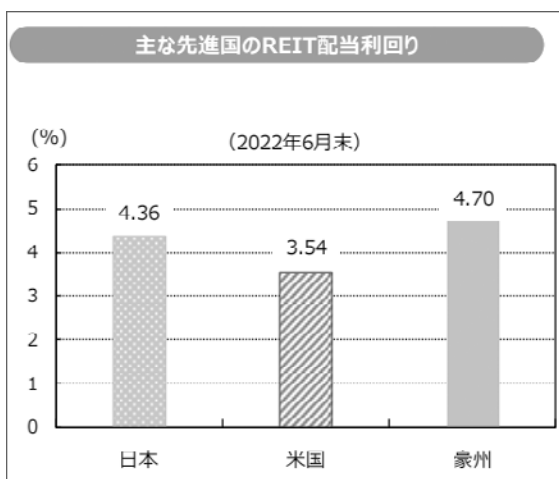
レンドリース社の創設者
デュセルドルフ氏（1958年創業）

受注者サイドからみると、豪州には例えばレンドリースLendleaseという会社がある。日本ではあまり有名でないが、豪州

PPPにおいては優秀な実績を残す会社だ（営業利益は約100億豪ドル（9200億円）、2020年）。この会社は、建設会社なのか、エクイティ投資家なのか、デベロッパーなのか、施設管理会社なのか、技術エンジニアリング会社なのか、一見するとよくわからない。逆に言えばそれら全ての機能を総合的に備えており、まさに豪州PPP対応に適応した会社ともいえる。数々のPPPノウハウを有しており、官側との交渉能力にもたけ、豪州の公共インフラ整備や維持運営の一翼を担っている会社ともいえる。マッコリー・グループも同様だ（営業利益は約91億米ドル、2021年）。基本的には金融・投資会社だが、インフラ運用部門も強く、日本のPPPにも参入している。日本企業は、このような会社と連携することにより豪州へインフラ展開していくことも一つの手だろう。

5. 豪州リート（REIT）は成功しているのか

豪州のリート（不動産投資信託, REIT, Real Estate Investment Trust）（通称 A-REIT）は、1971年の上場以来その歴史が古く、世界



出典：アセットマネジメントOne HP



シドニー・ボンダイジャクソン商業施設

出典：TimeOut HP

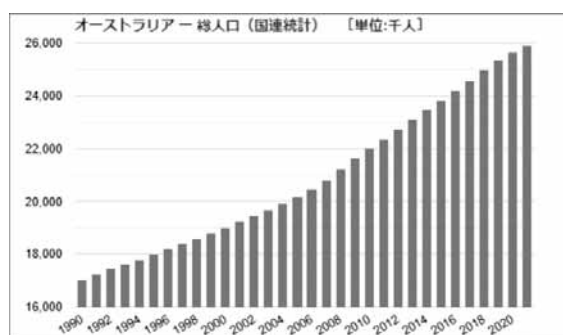
の中でも流動性の高い市場と評価されている。豪州では1992年の退職年金基金制度（スーパーアニュエーション, superannuation）の導入以降、これら年金資金が流入し豪州リート市場の安定的な成長を支えている要因となっている。豪州リートの特徴は、商業施設や小売分野の不動産への投資が大きいこと、海外不動産からの収益比率が大きいこと（例、日本特化型リートもかつて存した）運用形態として、日本のJリートが採用している外部運用型（＝資産運用は投資法人から委託を受けた外部会社が実施）よりも実質的な内部運用型が多いこと（いわゆるステイブルド証券といわれる）が掲げられよう。A-REITの銘柄数49、時価総額11.8兆円（2021

年3月)と、米・日に続いて世界3番目の規模を誇っている。2008年の世界金融危機の前はA-REITの取扱い上場会社71社に達していたが、金融危機により45社まで落ち込んだが、現在49社まで回復している。商業系施設への投資が多い(=時価総額の半分以上)ことからコロナ禍で苦戦していたものの、現在持ち直してきている。他方、特殊なアセット特化型としてパブ、農地、保育園・児童施設、子供病院、トランクルーム、データセンター、ガソリンスタンドを扱っているものもあり、興味深い。

それにしても人口規模が4分の1である豪州において、米・日に続く世界第3位の大きな市場規模を有し、かつ、収益をあげていることは驚きである。年金資金による支えという面はあるが、豪州不動産市場全体のかなりの部分をリートが背負っていると言ってもよく、A-REITは成功しているといえるのではないか。たしかに、2008年の世界金融危機前には、海外の不動産にまで触手を伸ばし結果として倒産するリート上場会社もあったが、現在においては年間賃料の比較的安定した商業施設・物流施設等を中心としてインフラ社会を支えていると言っている。今後、地域のまちづくりを支えるような総合型のリートが出てくることを期待したい。

6. 日豪の都市開発協力

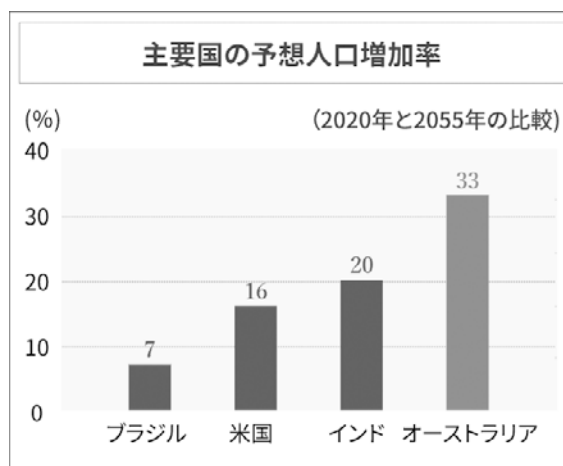
前述したように、現在2600万人にすぎない豪州人口は2050年には3800万人まで増加すると予測され、このうち4大都市(シドニー、メルボルン、ブリスベン、パース)の人口は5割増しになるとされる。中でも、ニューサウスウェールズ州(NSW, 以下同じ。New South Wales State)は全人口の3分の1を占めるうえに、シドニーという大都市を有し



出典: Global Note HP

ている。シドニーの過密化の緩和や経済成長に対応するため、NSW州だけで今後4年間に1120億豪ドル(10兆円)のインフラ投資が計画されている。

その中の目玉の一つが「シドニー大都市圏開発計画(Greater Sydney Region Plan)」だ。従来、シドニー都市圏の東部沿岸部に集中してきた経済活動を、3つの核に分散・拡大する大計画であり、その最も西部の核であるウェスタン・パークランド(Western Parkland City Area)の都市づくり支援を任せられたのが、日本の都市再生機構(UR都市機構, Urban Renaissance Agency, 通称UR)だ。もともと、URは日本の高度成長期からのまちづくり・都市づくりを数多く手掛けてきており、都市再開発や地方創生手法を含め多くのノウハウを蓄積しており、このことが

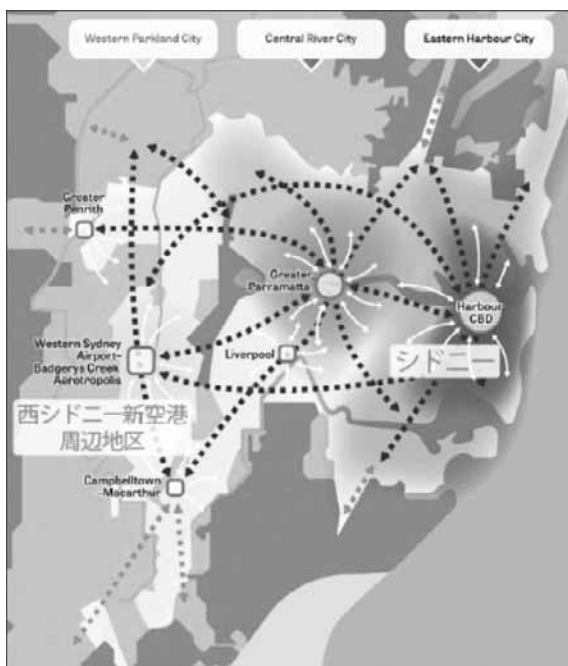


出典: フランクリン・テンブルトンHP

NSW州政府の目にとまり今次協力することとなったと聞く。

ウェスタン・パークランド・シティエリアは、「新たに建設する空港（西シドニー空港、2026年開業予定）と豊かな自然」とを核とし、新技術や理工系大学、アグリビジネス等の新都市を形成することを計画している。ペンリス、リバプール、キャンベルタウン等の既存都市の中心部も含む大きなエリアだが、新空港の予定地周辺は、まだ手付かずの土地（グリーンフィールド、Green field）だ。

2018年11月に、URはNSW州政府と西シドニー新空港周辺地区における技術協力等に係る覚書に調印した。URにとっても、この種の海外協力は初めての事例だ。新空港を核とした構想、すなわち「エアロトロポリス構想」を実現すべく、各種政府機関や日系を含む民間企業・大学等と連携しながら、NSW州の開発公社WPCA（Western Parkland City Authority）への技術的アドバイスを行うため、2019年10月には同会社との間で委託契約を締結した。1.1万ヘクタールに及ぶ広大なエリアである



出典：UR都市機構HP

ため、先行的に新空港周辺の地域を3つに分けて、開発構想を練ることとしている。すなわち Aerotropolis Core（航空・宇宙産業に係る研究・開発機関を誘致するエリア）、

Northern Gateway（高等教育機関、医療施設等を誘致するエリア）、Agriculture & Agribusiness（既存の農業や酪農・養鶏等の畜産業を集積させ、輸出食品を製造・加工するエリア）だ。公共交通指向型都市開発（TOD, Transit Oriented Development）の知見を活かすどのように新たな交通体系を整備し、いかに新技術や教育の拠点を創り多くの雇用を生み出すか、がポイントである。WPCAは既にNSW州政府に対し、必要な各種インフラ整備・開発の順位を提案し、必要な資金（約1000億豪ドル）の試算をしているが、コロナ禍のため州政府の決定は遅れがちだ。URのほうは、今後NSW州政府等との協力体制を強化するとともに、シドニーを拠点にオーストラリア全土で展開されているスマートシティ・プロジェクトなどの新規都市開発案件にも注視していく方針だ。多くの海外企業（日立、三菱重工、三井住友銀行を含む）や大学がNSW州政府とパートナーシップを組んでおり、今後の日豪協力によるまちづくりの進展に期待したい。

日豪協力によるまちづくりはこれだけに限らず、古くは、例えば、西豪州のパース都市圏における東急電鉄による都市開発計画が有名である。St. Andrews Project と呼ばれた事業は1995年頃からパース市の50km北部の郊外において、PPP制度も十分普及していない状況下で、民間側からの提案に基づいて開始した官民連携による衛星都市開発である。その民間側とは東急電鉄の現地法人であり、当時、単独デベロッパーとして、豪州主要都市圏では最大規模にあたる約7,000ha の都市開発用地を取得し、パース都市圏の郊外のま



西豪州・ヤンチェップ地区

出典：東急㈱HP

ちづくりを開始した。その後、西豪州の州政府のみならず連邦政府も協力しつつ、紆余曲折を経ながら、官民連携のもとでまちづくり（学園都市構想）が続いているところだ。

一方、最近の事例として、2021年に三菱地所はシドニー支店を開設するとともに、現地大手不動産会社と提携して、高齢化社会の進展を念頭に、ブリスベン市やキャンベラ市の郊外で裕福なシニア向けの戸建て住宅開発プロジェクトを進めている。また、現地大手と連携してシドニー等の高級なオフィスや高層住宅開発も手掛けている。三井不動産も2021年に豪州に初進出し、現地法人を通じて、シドニー郊外で5つ星の環境性能認証を取得した高層分譲住宅プロジェクトを進めている。また、1980年代のバブルの時期から進出している大和ハウスのほか、住友林業、積水ハウス等も豪州での旺盛な住宅需要を背景に住宅プロジェクトを展開している。一方、地味な会社だが、日本管財は質の高いアセットマネジメント経験を活かし、シドニーを中心にマンション管理の分野で、グローバルIT企業と連携し豪州内の20万戸以上の区分所有住宅を管理している業界大手となっている。日本のゼネコンも、バブル時期ほどではないが、鹿島建設（住宅）、大林組（都市開発）なども機会を捉えて進出しており、日本で培った技術をもとに豪州での更なる事業展開を期待したい。

7. 広い意味での日豪インフラ戦略

豪州は、資源大国であるがゆえに、地球温暖化対策や脱炭素化・水素導入についてむしろ前向きとならざるを得ない。2021年10月、モリソン前首相は「2050年までに温室効果ガス（GHG）排出実質ゼロ」を目指す計画を発表した。既存の産業や雇用を維持するとともに、地方の発展を支援し石炭やガスの生産を停止することなく、ネットゼロを実現する「オーストラリアン・ウェイ」を追求するとした。この流れは、労働党のアルバーニージ新政権において変わらず、むしろ強力に推進されるとみられる。

豪州は2020年時点で、国内発電の76%を化石燃料に頼っている（うち石炭は54%）。1人当たりの温室効果ガス排出量も、先進国で最大級だ（世界2位、世界平均の3.5倍、2017年）。石炭産業の業界は強い政治的影響力を持ち、特に前政権時代は「石炭派」と呼ばれる保守系議員らが脱炭素化に消極的だったと言われているが、今や労働党政権となったからには異常気象対応を進め脱炭素化の流れを推進していくこととなる。

豪州政府はパリ協定の下、「2030年までに排出量を2005年比で26～28%削減する」との目標を定めており、脱炭素・低排出技術への投資に当たっては、5つの優先分野（水素、電力貯蔵、低排出の素材製造（鉄鋼、アルミニウム）、二酸化炭素（CO₂）回収・貯留（CCS）、土壌炭素貯留）について、



豪州「長期ネットゼロ計画」(表紙)

2020年から今後10年間で200億豪ドル（約1.8兆円）を投資するとしている。「税金（投入による解決）ではなく技術で（解決する）」としている。これによって、800億豪ドル（7.3兆円）以上の公共投資や民間投資を呼び込むことができるとの見通しを示し、「2030年までに排出量を最大35%削減できる」とし上記目標を軽くクリアできるとしている。

広義のインフラ技術開発ともいえるこの分野に関して日豪協力がみられる。例えば、日本に液化天然ガス（LNG）を輸出するウッドサイド・ペトロリアム社が、豪西部に大規模なグリーン「アンモニア」製造設備を建設する計画を2021年10月に発表した。この計画は日本のIHIや丸紅との連携で進められていく予定だ。また豪州は日射量が多く土地が広大で風量も多く、太陽光や風力などの再生可能エネルギーの安定確保が見込みやすい。ブリスベン西方の内陸地域で、ENEOSと双日が「太陽光」発電所の建設に着手した（2021年6月）。Jパワーは、同じく豪州北西部地域で、現地企業と共同して「風力」発電の建設に着手し、2025年の稼働を目指している。

他方、「液化水素」については、2021年から、ビクトリア（VIC）州で産出される褐炭（＝水分や不純物等を多く含む品質の低い石炭）から水素を製造し、液化・積荷して日本の神戸へ輸送する世界初の実証事業を行っている。両国政府支援の下で、現地大手エネルギー



川崎重工の液化水素運搬船 出典：ロイター通信HP

会社と、日本の川崎重工業等5社が参画する、この水素エネルギーサプライチェーン（HESC）プロジェクトにおいて、液化水素を運ぶ高度な運搬船の役割が重要となる。また別途、岩谷産業・関西電力等4社と豪州2社も、「液化水素」について、2021年からクイーンズランド州で同様に、再生可能エネルギー由来の水素を大規模に製造・液化し日本へ輸出するプロジェクトの事業化調査を開始している模様だ。

こうしたプラント・エンジニアリング技術という質の高いインフラ技術を活かして、日豪が連携して脱炭素化目標に到達することを期待したい。

例えば、2015年の日豪EPA発効、2018年のTPP11への署名、そして2020年11月のRCEPへの署名へと、日本と豪州は協力し合い、インフラに関連し経済及び技術協力について議論し合意に達した。そして近年のクアッド首脳会合等において、インド太平洋地域で途上国のインフラ整備を支援する新たな枠組みの創設、へとつながった、まさに両国はインフラ部門でも「特別な戦略的パートナー」であるといえよう。

8 . 住宅政策の光と影

今回は紙面の関係上詳しく紹介できないが、豪州の建設・不動産インフラに関連し住宅や土地政策についても興味深い点は尽きない。住宅政策面での課題を一つだけ簡潔に紹介してみたい。

豪州の人口は増加を続けているが、その増加はシドニーのあるNSW州、メルボルンのあるビクトリア州（VIC州）、ブリスベンのあるクイーンズランド州（QLD州）の3つに集中しており、全体の8割を占める。これとともに低金利等を背景に住宅ニーズは高



オーストラリアの住宅ストック額の推移

出典：後掲HOW資料

く、住宅価格の上昇がこれまで続いた。8つの州都（準州を含む）の平均住宅価格についていえば、2021年までの10年間で戸建住宅が2倍、集合住宅が1.5倍に跳ね上がった。特にシドニーの戸建価格は2.4倍以上に上昇した。このような中で、各州都においては戸建住宅よりも集合住宅（賃貸を含む）の需要が増えてきている。比較的若い層による、都市中心部に住みたいというライフスタイル志向の変化のせいかもしれない。また主要都市の都心部では「高層の」集合住宅も増えてきている。

こうなると集合住宅に関する規制が気になるところだが、建築基準法による規制に加えて、住宅の瑕疵担保責任については1970年代から強制保険制度（民間会社）が導入されていたが、2001年の大手民間保険会社の破綻により、多くの建設業者は保険に加入することすらできなくなった。例えば、NSW州では、州政府がこの保険制度を引き継いだ。財政的制約もあり、建設業者が死亡・倒産した場合などやむを得ない一定の場合に限り、住宅取得者に瑕疵担保を保証するいわゆる「ラストリゾート制度（最後の砦）」へ変更し、さらに2002年からは「4階建以上の住宅は保証制度の対象から外す」こととした。保証の対象・期間は、建築基準上の重大な欠陥（構造的な欠陥）については6年、その他の

不具合が2年とされた。2021年現在、NSW州では人口の15%が集合住宅に暮らし居住者の年齢は20～39歳の若い世代が約半分を占めていると言われる。ショッピングな話だが、



オパールタワー

出典：architecture&design HP

NSW州政府の調査（2021年）では、2014～2020年の6年間に建設された4階以上の集合住宅について居住者の回答調査（抽出）をしたところ、39%にあたる建物につき防水施工、防火設備、構造、外壁、施錠システム、被覆材のいずれかに関する重大な欠陥が存する可能性があるとされた。

実は、2018～19年にかけてシドニーにある2つの高層集合住宅で深刻な欠陥が明らかとなり、建物の規模も大きく避難した住民の数も多かったことから、豪州では大きな社会問題となった事例があり少しだけ紹介しよう。

まずは、シドニーのオリンピックパークに建てられた「オパールタワー」。36階建て、392戸を有し2018年半ばに落成した集合住宅であり、建設したICON社の親会社は鹿島建設である。その半年後の12月に突然大きな爆発音がして10階部分の耐力壁に大きな亀裂が発見されたため建物に入居していた300人が急遽避難した。1年後には住民全員の帰宅が許可されたが、12名を超える独立した専門家らが500か所以上の欠陥を発見し、ICON社は建物構造の修理費用3,100万豪ドル（28億円）、住人の移転費用1,100万豪ドル（10億円）を支払ったが、住民は大打撃を被り、その後、売主であるシドニー・オリンピックパーク局（SOPA）と州政府を相手に訴訟を起



マスコットタワー
出典：huaglad.com HP

こしている（本年7月末時点で裁判外和解が成立した模様だ）。

もう一つは、シドニーの10階建ての「マスコットタワー（2008年築）」で、2019年6月に突然建物が揺れ梁にひびが入ったた

め、132世帯全員に避難命令が出された。その後の調査で、地下駐車場にひびが入っており建物が沈下している可能性が指摘された。今も住人は元の建物に戻ることができない状態であり、区分所有者とデベロッパーの間の集団訴訟は継続している。これ以外にも、訴訟には至っていないが、可燃性被覆材の欠陥など多くの事例がみられるようになってきている。これらの事故を踏まえ、NSW州政府等も各種対応策（格付け制度導入、中止命令強化等）を講じているようであり今後注目されよう。

日本でも、2005年頃に高層マンション建築に関しいわゆる「姉歯事件（構造計算書偽造事件）」が起きたことを契機として住宅瑕疵担保責任制度が強化・充実されるなど各種措置が講じられてきたが、人口増加の続く豪州においても住宅の高層化が進む一方で同様の歪みが起きていることは興味深く、日本や他の先進国の知見が役に立つことがあるだろう。日豪政府間の情報共有も大切ではないか。

9. おわりに

豪州の建設・不動産インフラ政策の一端について駆け足で振り返ってみて感じることは、繰り返しとなるが以下のとおりだ。

・人口増加の続く中で建設・不動産インフラ整備の重要性は増しており、豪州PPPやリート制度は幾ばくかの課題を克服しつつ、民間ビジネスの視点を取り入れ、官民が柔軟に連携しうまく機能している。日本も見習うべきところが多い。

・まちづくり政策の点では、幾多の知見を有するUR都市機構や日系企業の知見を活かした形での不動産インフラ展開やビジネスの日豪連携ができつつあり更に進めていくことが望ましい。

・脱炭素化社会の実現は、日豪両国の将来にとっても大きなテーマであり、官民連携してその基盤となるインフラ戦略を進めていくことが必要であり、クワッド連携推進の大きな原動力ともなっていくだろう。

・豪州都市部の人口増加につれ高層化する住宅に関する政策課題も見え隠れしてきており、日本の知見を活かしつつ日豪で情報共有し適正に対処していくことが望まれる。

これらの観点を踏まえつつ、引き続き、豪州の建設・不動産インフラ政策及び今後の日豪関係の進展に引き続き注目していきたい。

< 主な参考文献 >

外務省「日米豪印首脳会合共同声明」2022年5月、閲覧2022.08

https://www.mofa.go.jp/mofaj/fp/nsp/page1_001188.html

JOGMECプレスリリース「西豪州におけるクリーン燃料アンモニア生産を見据えたCCS共同調査の実施」2021年10月、閲覧2022.08

<https://www.jogmec.go.jp/news/release/>

news_15_000001_00085.html?mid=pr211004

日経記事「三菱商事・三井物産など豪州でCO2貯留事業を検討」2022年2月、閲覧2022.08

<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUC030VE0T00C22A2000000/>

豪州政府予算‘Australia's plan for a stronger future 2022-23’, 閲覧2022.08

<https://budget.gov.au/>

豪州Department of Infrastructure, Transport, Regional Development, Communications and the Arts (以下DITRDCA省) ‘Trends: Infrastructure and Transport to 2030’, Feb 2014 閲覧2022.08

<https://www.infrastructure.gov.au/department/media/publications/trends-infrastructure-and-transport-2030>

JETRO記事「連邦政府、総選挙を控え2022 / 2023年度予算案発表」2022年4月、閲覧2022.08

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2022/04/5fecdae6c638c106.html>

豪州連邦政府プレスリリース 2022年6月1日 (組織再編について) 閲覧2022.08

<https://www.pm.gov.au/media/delivering-better-government>

豪州DITRDCA省 ‘National Guidelines for Infrastructure Project Delivery’ 閲覧2022.08

<https://www.infrastructure.gov.au/infrastructure-transport-vehicles/infrastructure-investment-project-delivery>

CLAIRレポート「オーストラリアにおける官民連携手法について」2011年12月、閲覧2022.08

<http://www.clair.or.jp/j/forum/pub/docs/369.pdf>

東京大学「社会基盤マネジメントに関する現地調査報告書(シドニー編)」2016年、閲覧2022.08

<https://ken-mgt.t.u-tokyo.ac.jp/wp-content/uploads/2016/05/SydneyReport.pdf>

MUFGレポート「豪州に学ぶPPP事業」2017年5月、閲覧2022.08

https://www.murc.jp/report/rc/policy_rearch/politics/seiken_170517_2/

JETROレポート「豪州及び日本のインフラ分野におけるPPPプロジェクト」2010年、閲覧2022.08

https://www.jetro.go.jp/ext_images/jfile/report/07000343/australia_infra_ppp.pdf

四釜宏吏「世界のREIT市場 2021(前編)」、閲覧2022.08

<https://www.ares.or.jp/publication/pdf/ARE563p52-60.pdf?open=1>

Infrastructure New South Wales (NSW州政府) 閲覧2022.08

<https://www.infrastructure.nsw.gov.au/>

UR都市機構プレスリリース「シドニーに海外現地事務所を設置」2021年4月、閲覧2022.08

https://www.ur-net.go.jp/aboutus/press/Irmhph000001swpg-att/ur2021_press_0426_NSW.pdf

東急電鉄プレスリリース「オーストラリア・ヤンナップ地区において都市構想が始動」2012年、閲覧2022.08

<https://www.tokyu.co.jp/file/121122.pdf>

池田明仁「西豪州パース都市圏での官民連携による衛星都市開発に関する一考察」2017年、閲覧2022.08

https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpj/52/3/52_929/_pdf/-char/ja

三菱地所プレスリリース「オーストラリアでLand Lease Community事業に参入」2022年、閲覧2022.08

https://www.mec.co.jp/j/news/archives/mec220224_llc.pdf

大和ハウスプレスリリース「オーストラリア・シドニー近郊において分譲マンション開発」2016年、閲覧2022.08

<https://www.daiwahouse.com/about/release/house/20160704140554.html>

NNA Asia記事「大林の豪JV、アトランシアンビル設計技術協力」2020年8月、閲覧2022.08

<https://www.nna.jp/news/show/2076613>

豪州政府 Department of Industry, Sciences and Resources, ‘Australia’s Long-Term Emissions Reduction Plan’ Nov 2021、閲覧2022.08

<https://www.industry.gov.au/data-and-publications/australias-long-term-emissions-reduction-plan>

JETRO記事「水素、電力貯蔵、CCSなど低排出技術の開発推進(豪州)」2020年9月、閲覧2022.08

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/09/527dd7175307a97a.html>

Energy-shift記事「豪政府が「2050年カーボンニュートラル」を表明 日本企業にビジネスチャンスはあるのか」2021年10月、閲覧2022.08

<https://energy-shift.com/news/9f6ebacc-bb7d-4bcf->

9809-2cf52e722cc7

双日プレスリリース「豪州において日本企業が手がける中で最大規模となる太陽光発電所の建設を開始」2021年6月、閲覧2022.08

<https://www.sojitz.com/jp/news/docs/20210610.pdf>

日経記事「Jパワー、豪州に風力発電所 現地企業と共同開発」2022年5月、閲覧2022.08

<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUC164BG0W2A510C2000000/>

JETRO記事「液化水素運搬船、日本からオーストラリアに到着」2022年1月、閲覧2022.08

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2022/01/da41e6967b57fa77.html>

ロイター通信記事「焦点：日本の水素戦略で鍵握る川重、供給網構築へ 運搬船で実証実験」2022年1月、閲覧2022.08

<https://jp.reuters.com/article/kawasaki-hydrogen-idJPKBN29V0U5>

関西電力プレスリリース「日豪間での大規模なグリーン液化水素サプライチェーン構築に向けた事業化調査の実」2021年9月、閲覧2022.08

https://www.kepco.co.jp/corporate/pr/2021/pdf/20210915_1j.pdf

NNAアジア記事「住宅価格上昇率、豪NZはOECD上位4位内」2021年6月、閲覧2022.08

<https://www.nna.jp/news/show/2200933>

(一財)住宅保証支援機構「海外の住宅保証制度の調査」、閲覧2022.10

<https://www.how.or.jp/study/index.html>

Architecture and Design記事「Lessons from the cracks in Sydney's Opal Tower extend beyond certification」Jan 2019、閲覧2022.08

<https://www.architectureanddesign.com.au/features/comment/lessons-from-the-cracks-in-sydney-s-opal-tower-ext>

Jams.TV記事「亀裂アパート NSW州政府相手に訴訟」2020年6月、閲覧2022.08

<https://www.jams.tv/news/180128>

AFPBB News記事「豪シドニーの高層住宅でひび発見、半年間で2例目 建築条例を全面的見直しへ」2019年6月、閲覧2022.08

<https://www.afpbb.com/articles/-/3230226>

Huaglad 記事「シドニーのマスコットタワーズの所有者は別の致命的な打撃を受ける」

2021年4月、閲覧2022.08

<https://www.huaglad.com/ja/aunews/20210424/429166.html>