

当財団では「中部大都市圏研究会（座長 名古屋大学大学院 黒田達朗教授）」において、行政領域を越えた「名古屋大都市圏」を対象に広域的に取り組むべき課題を整理し、広域都市圏としての持続的発展の方向性について検討を進めている。

米国においては、さまざまなタイプの広域調整機関が自治体の領域を越えて都市開発、土地利用、住宅計画、交通計画などを含む都市圏計画を策定し、都市圏計画に沿った成長管理が行われている。

本稿は、2014年3月に調査を行った北米の4都市圏における地域マネジメントシステムの事例を報告するものであり、名古屋大都市圏における今後の広域連携のあり方に関する検討にも活用していく予定である。

米国の広域都市圏計画における広域調整機関の役割とその活動内容（1） シアトル都市圏・ポートランド都市圏

公益財団法人中部圏社会経済研究所企画調査部部长 土肥 康伸

1 調査の概要

（1）目的

市域を超えた大都市圏における広域的な政策推進体制に関して、米国におけるさまざまなタイプの地域マネジメントシステムについて、その組織、権限および具体的都市計画などを調査することによって、名古屋大都市圏における今後の広域連携のあり方について知見を深める。

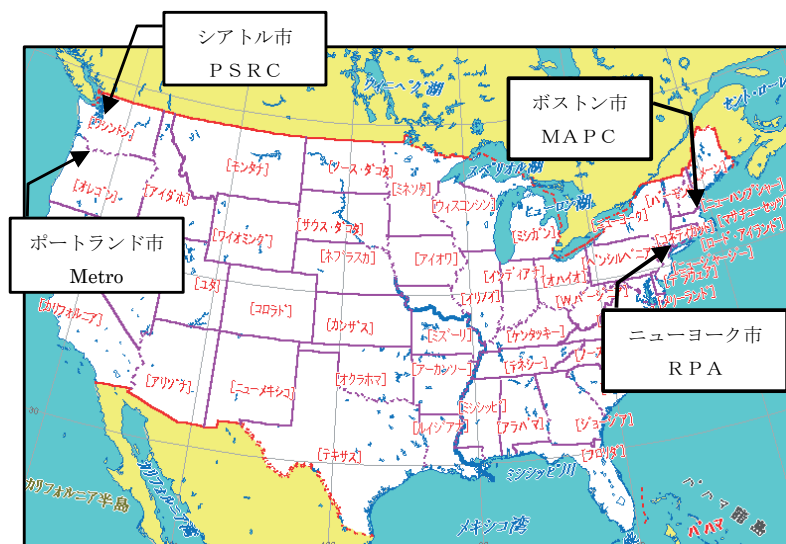
（2）期間

2014年3月5日（水）～3月14日（金）

（3）対象

- シアトル都市圏
- Puget Sound Regional Council (PSRC)
- ポートランド都市圏
- Portland Metro (Metro)
- ボストン都市圏
- Metropolitan Area Planning Council (MAPC)
- ニューヨーク都市圏
- Regional Plan Association (RPA)

図1 調査対象都市圏



(4) 各広域調整機関の特徴

図2

| 広域調整機関 | 特徴 |
|--------------------|--|
| シアトル都市圏 PSRC | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 州により成長管理法が規定され、地域協定で成長管理計画の権限、意思決定機関を規定 ▶ 成長管理計画と産官学民による経済戦略を連携 ▶ 計画：「VISION 2040」 |
| ポートランド都市圏 Metro | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 米国で唯一、選挙民に承認された自治憲章を持ち、住民投票で選ばれた議員により運営 ▶ 住民投票により固定資産税や所得税などから一定の財源を確保できる権限を持つ ▶ 都市成長境界線を定め、厳格に管理 ▶ 計画：「Region 2040」 |
| ボストン都市圏 MAPC | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 公的機関として、交通政策・都市計画策定および市町村への政策・技術支援を行う ▶ 計画：「Metro Future」 |
| ニューヨーク都市圏 RPA | <ul style="list-style-type: none"> ▶ ニューヨーク、コネチカット、ニュージャージーの3州が対象圏域 ▶ ビジネスリーダー、専門家、オピニオンリーダーによる3州委員会を構成する民間非営利組織 ▶ 市民参画を旨としシンクタンクとして政策への影響大 ▶ 計画：「Regional Plan」 |

2 広域調整機関の類型と設立経緯

米国の各都市圏において、広域計画の策定が始まったのは第二次世界大戦後の1950年代以降であった。その背景として、人口増加に伴う旺盛な住宅需要や高速道路の整備により、郊外で無秩序な住宅開発が進み、交通渋滞の悪化、大気汚染の進行、自然環境の破壊、中心市街地の衰退や地域コミュニティの衰退という大きな課題の存在があった。

これらの課題を解決するためには、各自治体単位の都市計画では限界があり、自治体の領域を超えたより広域な地域として、都市圏単位で成長管理を行うことが効果的であるとして全米各地に広域調整機関が設立されることになった。

(1) 類型

広域調整機関は、主に3つのタイプに分類される。

①都市圏計画組織 (Metropolitan Planning Organization : 以下、「MPO」)

1973年以降、連邦高速道路法に基づいて、都市圏における交通計画を調整する機関とし

て位置づけられた広域調整機関であり、連邦予算が関わる交通計画および関連する計画案件の広域調整に関する権限および財源が与えられている。主な財源は連邦ガソリン税である。今回の調査対象機関では、シアトルのPSRCとポートランドのMetroがこれに該当する。

②広域行政体 (Association of Governments, Council of Governments)

市町村や郡などが中心となり、広域的な計画案件について調整する広域連携機関であるが、実質的な調整権限を持たない場合が多い。しかし、①で挙げたMPOの資格認定を受けると、地域のMPOとしての調整権限を持ち、それにより地域の土地利用をはじめ、経済開発などの計画調整を行っているところもある。今回の調査対象機関では、ボストンのMAPCがこれに該当する。

③民間都市計画組織 (Partnership)

地域の主要企業や経済団体、大学などが中心となって構成する広域組織であり、広域的

な経済開発計画の提言、都市圏発展計画の策定、行政への提言等を行う。市民参加の仕組みを重点的に取り入れ、行政に大きな影響力を持つ団体もある。全米レベルでは、サンフランシスコのサンフランシスコ・パートナーシップ、ピッツバーグのアレゲニー・コンファレンス、クリーブランドのクリーブランド・トゥモロウ、そして今回の調査対象機関であるニューヨークのRPAなどがある。

(2) 設立経緯

①1950年～60年代

- ・都市圏のスプロール問題に対応する広域調整機関として多くの主要な機関が設立された。

②1960年代半ば～70年代

- ・1962年に連邦高速道路法が制定され、連邦補助が受けられる高速道路事業を計画する際には、広域的な調整が必要とされ、この時にMPOの設置が義務付けられた。これにより、地域における広域的な交通計画策定がMPOによって行われることとなった。
- ・1965年に連邦住宅法が修正され、1966年には大都市圏開発法が制定されたことを受け、広域計画調整が法的に位置づけられたことにより、連邦補助を受けられることになった。
- ・1969年全国環境政策法が成立し、連邦資金を使う全てのプロジェクトを対象に広域的な環境に関わる調整、環境アセスメントが義務付けられた。広域調整機関が、プロジェクト実施の情報開示、市民の参加機会の提供などの役割を担うようになった。これらに伴い、各都市圏の広域調整機関は調整機能を拡大し、機関を持たない都市圏において広域調整機関の設立が急がれた。

③1970年代～1980年代

- ・1973年に連邦交通法（Federal Transportation Act）が制定され、人口5万人以上を有する都市圏は、MPOの設立が義務付

けられた。このMPOには交通計画の広域調整に関する権限および財源が与えられた。新たにMPOが設立されたり、これまでの広域調整機関を州がMPOとして認定したところもあった。

④1990年代

- ・1980年代までに設立された広域調整機関は、交通など単一の課題を対象とし、他の地域課題を総合的に取り扱う機関としては機能してこなかった。
- ・1991年陸上交通相互の効率化法（Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991：ISTEA）により、道路、公共交通、土地利用、環境など総合的な政策が推進されるようになった。
- ・そこで重要な役割を果たしているのがMPOである。地域のMPOが地域の人々や都市圏を構成する地方政府の参画を得て、地域にとって望ましい計画立案を行う。MPOはそのプロセスにおいて、「継続的（Continuing）、協力的（Cooperative）、包括的（Comprehensive）な交通計画プロセスを推進する（3-C）」ことが必要と位置付けられている。

3 各広域調整機関について

(1) シアトル都市圏（ワシントン州）

①都市圏の概要

シアトル都市圏は、アメリカ北西部に位置するワシントン州のプュージェット湾に面する4つの郡（キング郡、ピアス郡、スノホミッシュ郡、キットサップ郡）で構成される大都市圏であり、都市圏人口は約360万人である。

シアトル都市圏の経済・雇用は、当初、主に北アメリカ最大規模の木材加工会社であるウェアハウザー社（1900年創立）等の林業とボーイング社（1916年創立）をはじめとする航空機産業によって支えられてきた。

マイクロソフト社が1975年に創立し、以降

図3 シアトル都市圏

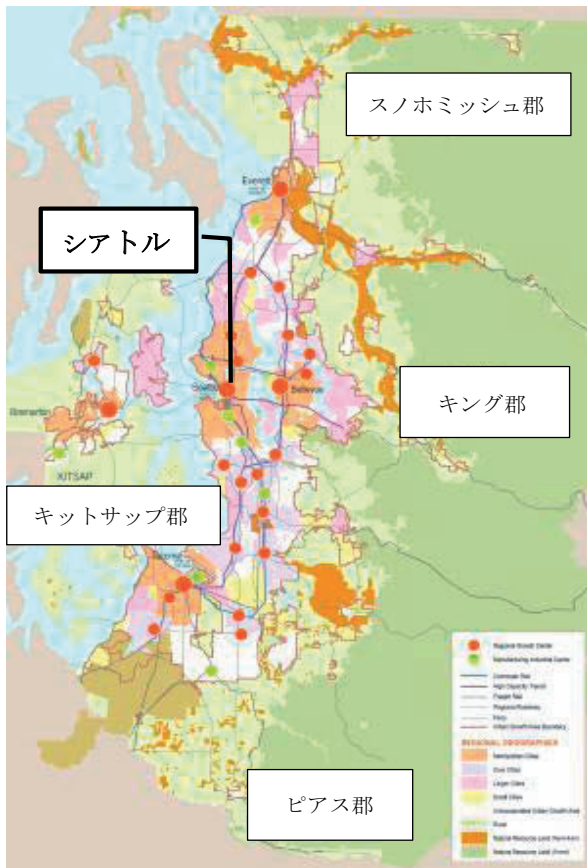


図4 ワシントン州の位置



図5 シアトルの都心



の同社の成長により、IT技術者などの高度な専門性を持つ人材が世界からシアトル都市圏に集積することとなった。そして、企業の株式公開により多額の富を得た人材が、ベンチャーキャピタリストとして定住することにより、新たな投資の促進やさらなる新規事業を生み出す基盤が形成された。

これらを背景に、IT関連企業の集積が進み（シリコンフォレスト）、ライフサイエンス企業と大学や研究機関との連携により、ライフサイエンスや医療分野の産業も集積するようになった。

(2) 「Puget Sound Regional Council (PSRC)」 (ピュージェット湾地域評議会)

①設立の経緯

シアトルを中心とする地域はピュージェット湾地域と呼ばれ、1957年にピュージェット湾政府会議（Puget Sound Government Conference：以下、「PSGC」）が結成され、

交通や環境等を中心に広域調整が始まった。

PSGCは1970年代初めにシアトルの周辺4つの郡と域内自治体によりピュージェット湾広域政府協議会（Puget Sound Council Of Governments：以下、「PSCOG」）に改組され、圏域の総合的な成長管理の試みが進められた。

さらにPSCOGは、1991年に州の成長管理法成立（1990年）を受け、圏域の成長管理を担う機関としてピュージェット湾地域評議会（Puget Sound Regional Council：以下、「PSRC」）に再編された。

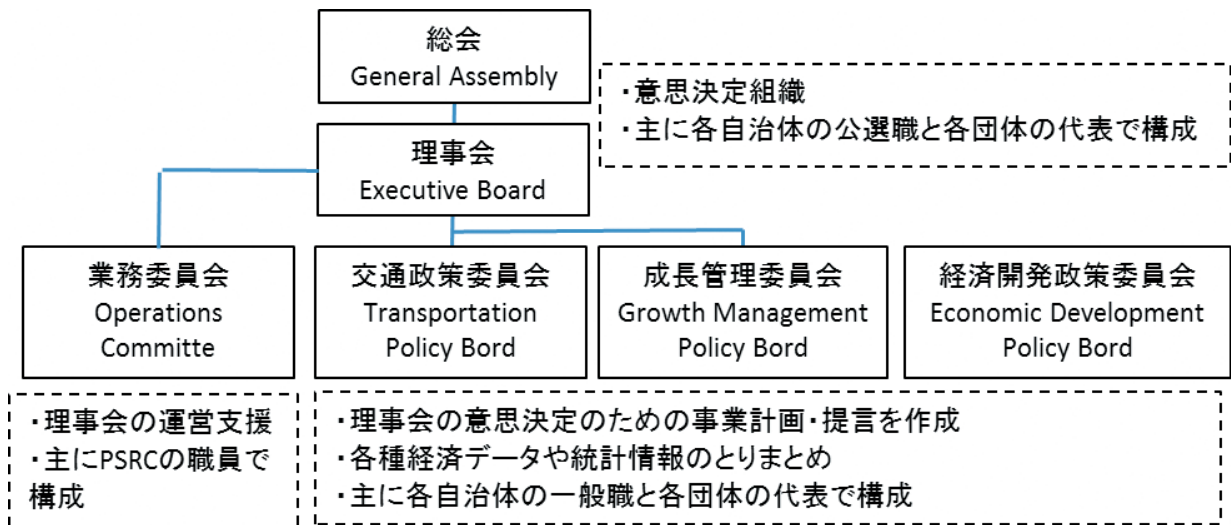
②組織の概要および意思決定

PSRCは、米国におけるMPOのひとつであり、ワシントン州の4つの郡と73の市町、港湾地区、部族、交通機関、州の交通局を構成メンバーとしている。

主な組織は、図6のとおりである。

PSRCの意思決定プロセスのトップは総会

図6 主な組織図



出典：柴田裕希「プランニングプロセスと統合されたSEAの参加」より作成

である。総会は地域協定に参加するすべての州政府、部族政府、法定機関の代表で構成し、投票により定数に達した場合に意思決定が行われる。

また、理事会は、法定機関、総会、4つの郡とその郡内の市の代表者で構成される。投票によって定数を満たした場合に理事会の決定がなされる。

この総会と理事会がPSRCの意思決定機関である。また、この2つの会議体の各自治体からの代表は市議会議員や郡議会議員で構成される。

③役割

PSRCの主な役割は以下のとおりである。

- ア 都市成長管理・将来ビジョンの策定

- イ 交通計画の策定と実施
- ウ 地域戦略の策定

④業務・権限の根拠

PSRCの業務・権限の根拠は連邦法、州法、地域協定、判例によって規定されている。連邦法では、MPOの内容、長期および短期の交通計画の策定について規定している。州法では、成長管理法に基づく広域郡成長管理政策を関連自治体と協議の上、策定することを規定している。地域協定では、PSRCと関連自治体との協議過程や合意の定義およびPSRCの地域内における計画策定の権限と意思決定機構について規定している。

また、PSRCの策定する各種計画と地域内の自治体の総合計画が整合する義務があるこ

図7 PSRCの予算（2010年）

| 収入 | (単位：\$) |
|---------------------------|------------|
| State/Federal | 15,084,500 |
| Local Funds | 4,762,377 |
| Carryover | 2,045,769 |
| State/Federal Anticipated | 713,950 |
| TOTAL | 22,606,596 |

| 支出 | (単位：\$) |
|----------------|------------|
| Salaries | 9,088,901 |
| Benefits | 5,287,896 |
| Overhead | 3,600,678 |
| Direct/Consult | 3,384,758 |
| Encumbrance | 383,762 |
| Contingency | 860,601 |
| TOTAL | 22,606,596 |

出典：国際知識経済都市会議実行委員会「福岡地域における知識創造と知識経済に関する基礎調査 中間報告」より

とについては、成長管理法に関連する判例により明示されている。

⑤財源・予算

PSRCの財源のうち、収入としては、連邦政府およびワシントン州の予算が約70%を占め、地元基金が約20%を占める。支出は、人件費が約40%、給付金が約20%、諸経費および管理・コンサル費用がそれぞれ約15%を占めている。

⑥計画策定

「成長管理計画 VISION 2040」

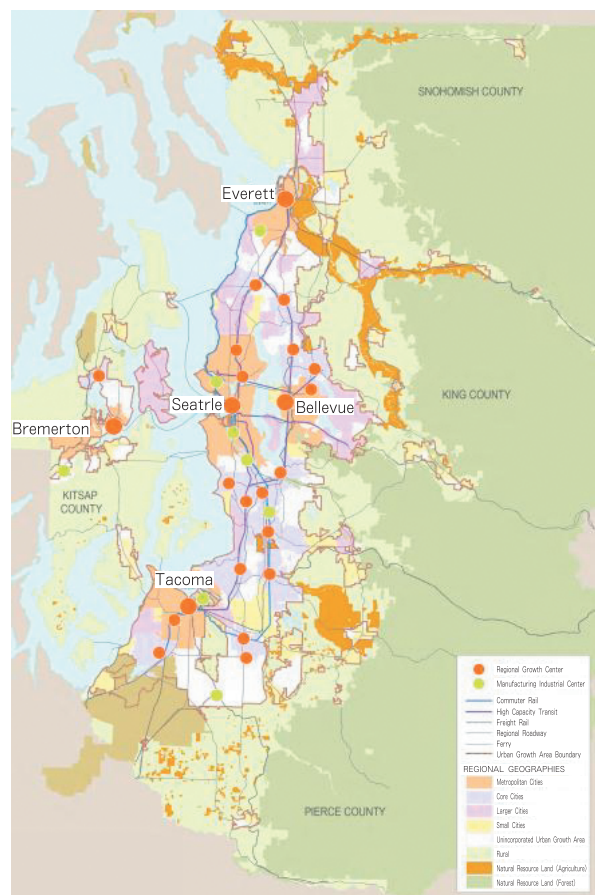
「成長管理計画 VISION 2040」は、2010年から2040年までに都市圏における人口が370万人から500万人に約130万人増加、雇用が190万人から310万人に約120万人増加を予測している。この人口増、雇用増に対応して環境を保全し、生活の質を向上させ、土地利用、水道、エネルギー等のインフラ整備、医療、教育等の都市基盤や交通基盤を整備して、スマートグロースを目指す計画となった。

「成長管理計画 VISION 2040」において示されたゴールは以下の6項目である。

- ア環境 水質改善、温室効果ガス、大気汚染物質の削減等による自然環境の保護、回復
- イ開発 都市圏中心部へ成長を集中
- ウ住宅 すべての住民に平等に安全で安価な住宅を提供
- エ経済 ビジネスと雇用創出を支援し、持続的に繁栄する地域経済を目指す
- オ輸送 より安全、持続可能で効率的な輸送機構を構築
- カ行政 統合されコスト効率が良い方法により、適切な公共施設およびサービスを支援

都市圏内の成長拠点、製造業の拠点、核となる交通路線および土地利用計画を図8で表

図8 VISION 2040 Regional Growth Strategy



出典: PSRCホームページより

している。

「地域経済戦略 (Regional Economic Strategy)」

「成長管理計画 VISION 2040」があれば産業の発展や雇用の創出が進むわけではなく、行政だけで地域の将来像を描けるものでもないため、地域の経済発展に向けた戦略が必要となった。

2004年にPSRCの経済開発にかかわる組織が強化され、産官学民が共同で構成し、PSRCが事務局を務める「Prosperity Partnership」が設立され、初めて「地域経済戦略」の策定が始められた。

「地域経済戦略」の策定にあたっては、地域経済の現況、地域のビジネス環境分析、産業クラスター分析、SWOT分析等をコンサルタント会社とともにやり、現状の課題とそれを解決する戦略について検討された。

そして、「Prosperity Partnership」を構成する産官学民の地域のリーダーが、エコノミックサミットという大規模な会議体において、課題の共有、戦略の検証、重点となる産業クラスター等について議論し、重点産業クラスター単位に分科会により、具体的な戦略の実施項目を検討し、策定されたものが「地域経済戦略2005」である。

「地域経済戦略2005」

「地域経済戦略2005」は、「VISION2020」に合わせて、2005年～2010年を計画期間とするアクションプランとして策定された。その際に明示されたものが経済戦略マップである。

この経済戦略マップでは、左上のスタートとなるECONOMIC SUMMITからゴールとなるVISIONまでの道筋が示されている。

VISIONを達成するために5つのパイロットクラスター（航空、IT、物流・国際貿易、ライフサイエンス、クリーンテクノロジー）が選定された。2008年には2つのクラスター（観光、国防）が追加され、7つの分野をパイロットクラスターとして指定した。

そして、各パイロットクラスター単位にワーキンググループを設置し、具体的に検討を進めた。

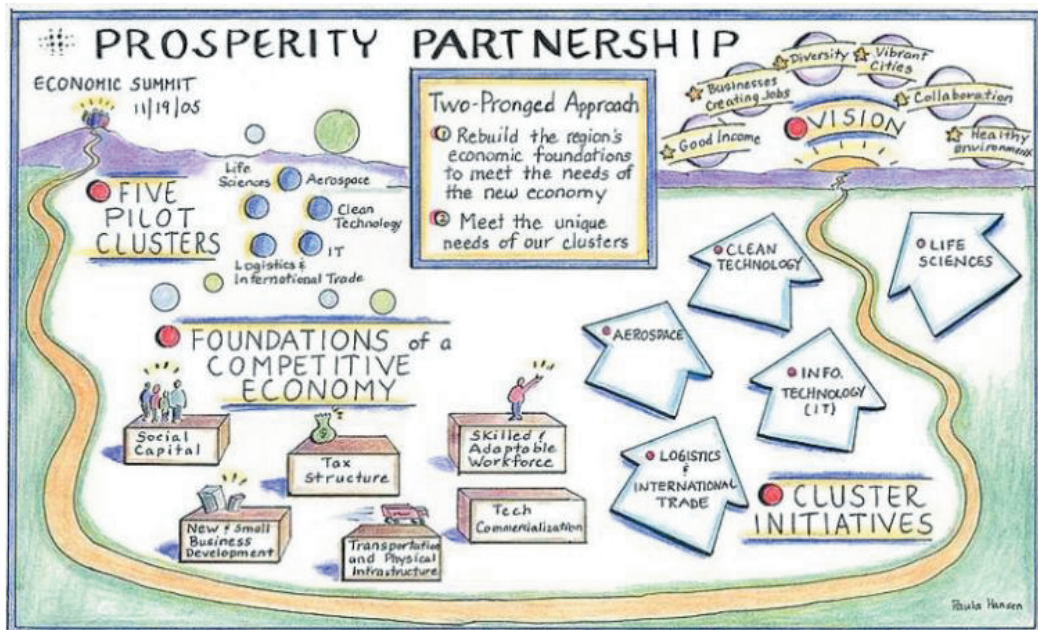
また、これらのパイロットクラスターを推進するにあたって、必要となる6つの競争力のある経済基盤（「技能と適応力のある労働力」、「技術移転と商用化」、「起業及び中小企業支援」、「税金改革」、「交通と物理的インフラ」、「ソーシャルキャピタルとクオリティオブライフ」）を掲げた。

これらの取り組みを経て、ゴールとなるビジョンが6つ（「いい仕事といい収入」、「ビジネスから創出される雇用」、「ビジネスにとっても有益な多様性の受容」、「活気のある街、繁栄するコミュニティ」、「健やかで美しい環境と質の高い生活」、「継続的な経済成長を確かにする課題の共有と協力」）設定されている。

「地域経済戦略2010」

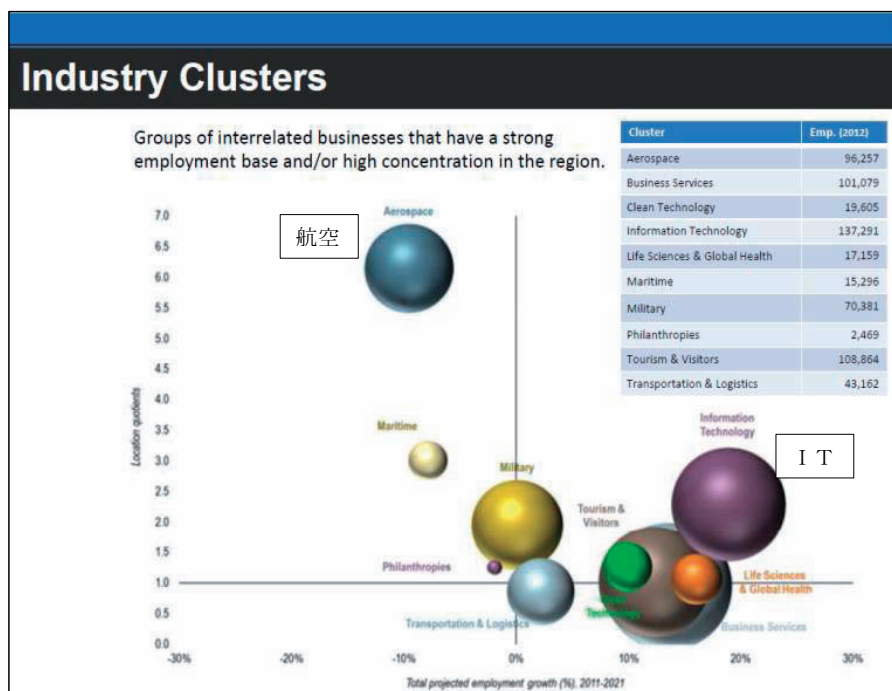
「地域経済戦略2010」の策定にあたっては、前回の「地域経済戦略2005」の策定時と同様、パイロットクラスターを選定することで戦略

図9 経済戦略マップ



出典: PSRCホームページより

図10 クラスターポートフォリオ (2011~2021)



出典: PSRCホームページより

を実行している。クラスター分析の実施にあたっては、産業クラスター検討および地図情報システム（GIS）による地域分析の専門的なコンサルティング会社と提携することにより、詳細な分析が行われた。

そのクラスター分析に使われた資料の一部が図10である。これにより、雇用の規模（円の大きさ）、成長率（横軸）、就業者比率（縦軸）の観点からシアトル都市圏におけるクラスター分布を整理している。

例えば、航空産業は就業者比率が全米平均に比べて相当高く、雇用規模が大きいことがわかる。また、情報産業は、成長率および就業者比率が全米平均に比べていずれも高く、雇用規模も大きい。これらの指標の大きさは相対的にシアトル都市圏の強みを示しており、これらをさらに充実していくことが戦略となる。

そして、各クラスターの国際競争力や企業の特徴を把握したうえで、10分野（航空、ビジネスサービス、クリーンテクノロジー、IT、ライフサイエンス・健康産業、港湾、国

防、慈善活動、観光、交通・物流）のパイロットクラスターを選定し、経済戦略に反映している。

PSRCは、これらの地域経済戦略を評価する手段の1つとして、「国際地域ベンチマーク協議会」を挙げている。

「国際地域ベンチマーク協議会」は、2008年にシアトル都市圏の提唱で設立され、都市規模や経済特性などにおいて類似性を有した世界10地域（バルセロナ（スペイン）、ダブリン（アイルランド）、ヘルシンキ（フィンランド）、ミュンヘン（ドイツ）、ストックホルム（スウェーデン）、大田広域市（韓国）、福岡（日本）、メルボルン（オーストラリア）、シアトル（アメリカ）、バンクーバー（カナダ））で構成される。

この協議会の目標は以下の2点である。

1つは、地域の強みや成功事例を裏付けるためには、どのような経済指標や社会指標が参加地域に必要なかを検討し、共通の指標を作成すること。

もう1つは、参加地域は互いの成功事例を

学びあい、それを活用することで、グローバル経済において国際競争力を強化すること。

10地域のメンバーが国際的な競争力を高めるためにデータを収集し、相互に比較できるベンチマークを行っている。PSRCは、これらのベンチマークの結果およびこの協議会で検討されるデータや成功事例などを活用し、地域経済戦略の評価のひとつとしている。

(3) ポートランド都市圏（オレゴン州）

①都市圏の概要

ポートランド都市圏は、アメリカ北西部に位置するオレゴン州の3つの郡（クラカマス郡、マルトノマ郡、ワシントン郡）と24市で構成される大都市圏であり、都市圏人口は約220万人である。

ポートランド都市圏は太平洋につながるコロンビア川に面していることから、古くから北部太平洋地域の物流や交通の要衝となってきた。

都市圏の中心都市であるポートランド市は、1851年に創設され、1849年のゴールドラッシュ、1883年の鉄道開通、1897年のアラスカゴールドラッシュを経て発展してきた。その後、1900年代に入り、肥沃な農地を抱える周辺の農産物集積地として貿易、交通の中心地であるとともに、豊富な森林資源を活用した製材、製紙などの工業の中心としても栄えた。

現在では、オレゴン州政府やポートランド市のハイテク産業誘致策により、半導体、電子部品、情報通信関連企業の集積が進んでいる。ポートランドからシアトルに至る一帯はシリコンフォレストと呼ばれ半導体関連企業の生産拠点となっている。

また、豊かな観光資源を生かした観光産業も盛んであり、ナイキやコロンビアといったスポーツメーカー企業も立地し、スポーツアパレル産業も発展している。

このようにポートランド都市圏では、各産業の発展に伴い、雇用の需要を創出するとともに、自然環境と調和した都市形成、文化と芸術性の

図11 ポートランド都市圏



図12 オレゴン州の位置



図13 ポートランドの都心



高い都市としての評価を受け、全米から転入が続き、人口の増加が継続している。

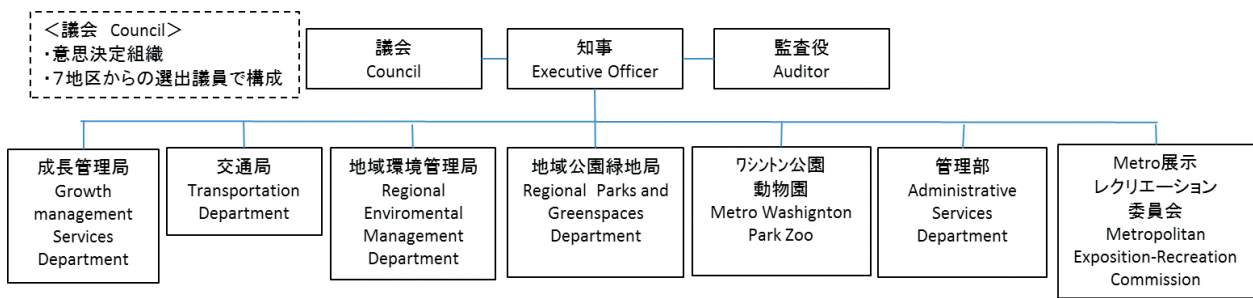
(4) Metro

①設立の経緯

1973年に、オレゴン州では、都市開発と自然保護を両立させた都市基盤整備を進めるため、成長管理政策を立法化した。また、同州では、土地利用規制に係る州の権限が強く、市民の関心も高い土地柄であった。

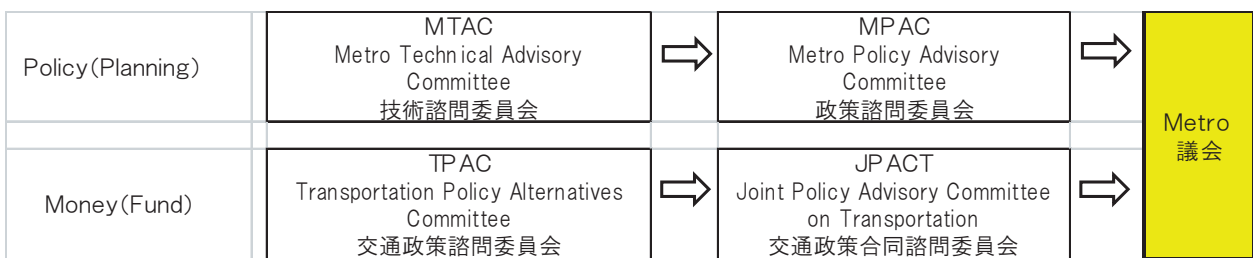
1978年にポートランド都市圏では、広域都

図14 主な組織図



出典：Reo Cities「ポートランドのまちづくり」より作成

図15 意思決定の流れ



出典：原 祐輔「ポートランド都市圏における土地利用・交通計画の連携」より作成

市圏として地域の課題を解決するため、周辺3郡（クラカマス郡、マルトノマ郡、ワシントン郡）における住民投票により、都市サービス地区（Metropolitan Service District：以下、「MSD」）が誕生した。

そして、MSDと、連邦政府の要求で各地に設置されたMPOの1つであるコロンビア地域政府連合という2つの広域行政機関が統合され、Metroが設立された。

1992年には、Metro憲章を定め、都市計画に関わる組織としてはアメリカ唯一、直接投票により議員を選ぶ体制を導入し、諸事業を行うための課税権も有する強力な組織となった。

②組織の概要および意思決定

Metroの範囲は、クラカマス郡、マルトノマ郡、ワシントン郡の3郡と24市におよぶ。

主な組織は図14のとおりである。

都市圏全体で選出された7人の議員によって構成されるMetro議会が最終的な政策決定を行う。その意思決定の流れは、図15のとおりである。

図16



③役割

Metroの主な役割は以下のとおりである。

- ア 都市圏の効率的調整と総合計画策定
- イ 広域的行政サービスの提供

この2つの役割に関し、これまで別々に進められていたさまざまな広域調整や広域サービスがその後徐々にMetroに集約され、環境、土地利用、交通、福祉、公園、コンベンション等々の事業まで行うようになった。

図17 UGBと都市化保留地域



出典: Metroホームページより

④業務・権限の根拠

当初Metroの権限はオレゴン州法により規定された範囲内に限られていた。1992年の都市圏住民の直接投票によるMetro憲章の制定により、Metroは「都市圏に及ぶ事項 (matters of Metropolitan concern)」についての包括的な自治権を得た。

Metro憲章において、広域計画機能の権限が強化された結果、都市成長境界線 (Urban Growth Boundary : 以下、「UGB」) の設定とともに、広域計画の策定がMetroの第一の任務と規定された。

○UGB

UGBは、都市圏内を既成市街地、都市化保留区域および都市化抑制区域を区分する制度である。

オレゴン州では、州内全ての都市圏に対してUGBの設定が義務付けられている。UGBの外部の農地は税制上の優遇措置があり、農業用地および関連用途以外の使用が禁止されている「農業専用地域 (Exclusive Farm-use Zone : EFU)」に指定されているため、UGB外部での都市開発は困難である。

UGBは、既成市街地、都市化保留区域お

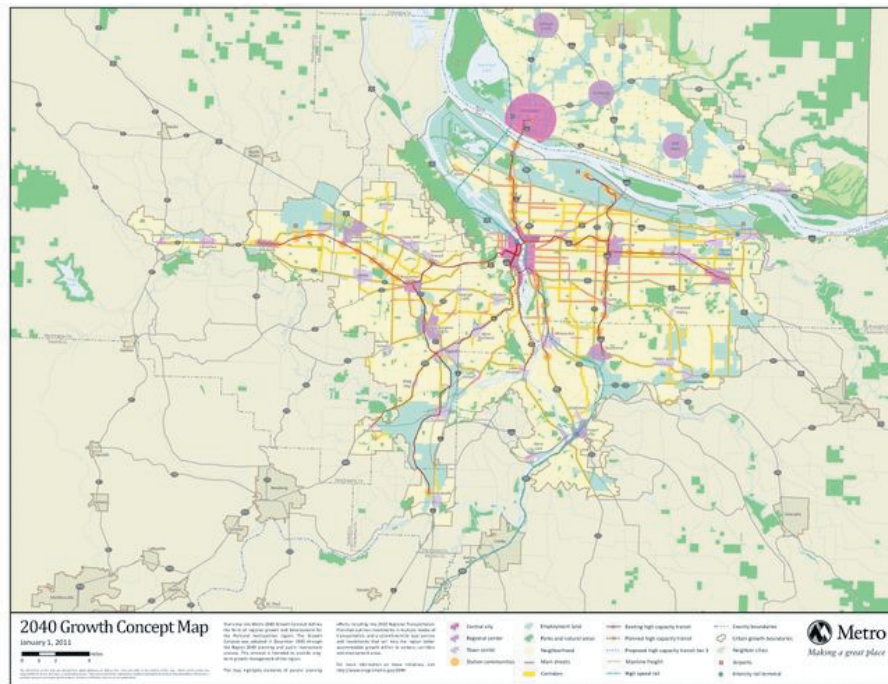
よび都市化抑制区域を区分する計画上の境界であるが、その内部には、20年間に見込まれる都市の成長を収めるのに必要かつ十分な開発可能土地を含むものとされる。

UGBの見直しは、最長でも5年を限度に行われる。そのプロセスにおいて求められることは、将来の開発計画が定量的に推計された資料が根拠となること、積極的な市民参加が実践されることである。Metroの担当者によれば、UGBの見直しの際、地権者、農林業従事者、開発事業者、市民を含めた議論は相当タフなものであるようである。また、個人の権限をどこまで制限できるかについては、常に議論となり、地権者がUGBの見直しに同意しない場合は裁判にて判断されるケースもあるようである。

⑤財源・予算

Metroの予算規模は、最近では約5億ドル (約500億円 1 \$ = 100円の場合) であり、主な収入は、Metroが所有、運営する施設、設備 (コンベンションセンター、廃棄物処理施設、動物園など) に関する事業収入、基金・公債、固定資産税・物品税などの税収である。

図18 成長コンセプトのマップ



出典: Metroホームページより

また、Metro憲章の中で、住民投票により固定資産税や所得税、公債などから一定の財源を確保できる権限が規定されているため、全体予算に占める連邦や州政府の補助金の依存度は低い水準となっている。

⑥計画策定

「Region2040」

「Region2040」の策定は、1992年より始まり本格的な広域計画として取り組まれた。

この「Region2040」は、「RUGGO」、「成長コンセプト」、「都市成長管理計画」、「フレームワーク計画」の総称である。

「Region2040」では、情報基盤を活用した精緻な分析と積極的な住民参加による住民の意見反映などのプロセスを経て、実効性のある計画が着実に策定された。

- ・「広域の都市成長のゴールと目標 (Regional Urban Growth Goals and Objectives : 以下、「RUGGO」)」

「RUGGO」は、州法によりその策定がMetroに義務づけられており、1991年9月

にMetroが市や郡との間の権限調整の手続整備を行うにあたり、地域の土地利用に関する基本的な方針として策定された。

- ・「成長コンセプト (Growth Concept)」

「成長コンセプト」は、1994年12月に策定され、「Region2040」全体の中でも特に重要な計画の1つであり、「都市成長管理計画」などの基準となるものである。この成長コンセプトは地域の将来プランとしてマップに表された。

「成長コンセプト」は、コンパクトな都市圏の構築をねらいに郊外の環境破壊の予防、計画的な市街地形成、公共交通機関(ライトレールなど)の強化などを目指した。

ポートランド市を中心として「中心市」「リージョナルセンター」という核となる都市を定め、幹線道路沿いの地域を都市開発を重点的に進める地区とした。また、ライトレールの駅ごとに「ステーションコミュニティ」という区分を設け、ライトレール利用を前提とした開発を促進させること

とした。2040年までに見込まれる72万人の人口増に対して、コンパクトな都市圏を維持し、市街化による環境破壊を防ぐ取り組みとなっている。

- ・「都市成長管理計画（Urban Growth Management Functional Plan）」

「都市成長管理計画」は、1996年11月に策定され、「成長コンセプト」の実現に向けた具体的な計画と位置付けられている。地域の急激な人口増に対応するため、住戸や雇用の供給目標値等が各市・郡単位に定められた。

- ・「フレームワーク計画（Regional Framework Plan）」

「フレームワーク計画」は、1997年12月に策定され、土地利用、交通、公園緑地、水資源、自然災害等の分野にわたる広域計画である。Metroの今後の政策方針であり、市・郡に直接影響する具体的な目標を定めている。

5 所感

シアトル都市圏およびポートランド都市圏における広域調整機関の取り組みから参考となるものは、以下の5点ではないかと考える。

（1）長期広域成長計画

PSRCにおける「VISION 2040」、Metroにおける「Region2040」は、各都市圏における成長プランを策定したものである。その成長の方向性を都市圏全体および各自治体が共有することにより、成長の実現に向けて一体となった取り組みが可能となる。

PSRCでは、都市圏計画の策定にあたっては、行政だけではなく、大学および企業などの民間も主体的に参画できる仕組みを構築し、それに基づきビジョンや戦略を地域全体で共有化する形で進められてきた。また、都市圏計画の達成に向けた地域戦略の策定にあたり、地域分析および地域を

リードするクラスター分析を行っているが、その際各クラスターにおける検討責任者を決め、策定を進めることで、実効性の高い戦略の策定につながっている体制を構築できている。

（2）積極的な市民参加

広域成長計画の策定プロセスには、市民参加の仕組みが組みこまれており、住民の考えが計画へ反映され、計画の実施へとつながられている。

Metroでは、住民参加について、専門の職員によるワークショップやシンポジウムなどを開催することにより、住民にMetroの存在を認知させるとともに計画策定における市民の当事者意識を醸成している。

（3）組織・財源の確保

広域で取り組む組織は、往々にして権限が弱く、財源の確保が困難であることが多いが、安定的な実効性の高い計画を策定するためには、法整備や市民・産業界との連携等による強力な推進体制が構築されることが重要である。シアトルのPSRCもポートランドのMetroも連邦のMPOの認定を受けており、それにより交通計画立案のための予算、後述するGISのようなデータベースの構築などに対して連邦から人件費を含む補助が行われ、それが組織運営の重要な要素にもなっている。

（4）広域調整機関と自治体との連携

広域調整機関が策定した広域計画は各自治体の総合計画と整合するように法整備がなされている。また、これを実現するために法的に拘束するだけでなく、広域調整機関が、各自治体に広域計画の説明や解説などを行い、自治体の総合計画策定に向けたサポートを実践することにより、具体的な連携を可能としている。

Metroにおける広域計画のポイントは成長管理計画であり、「継続的に増加する人口を合理的に都市圏に収容する」という観点からの戦略策定という役割に特化していることである。市や郡の総合計画は、あらゆる事項が網羅されているが、

Metroの広域計画は主に成長管理の観点から限定的に市や郡の政策に関与するものである。

(5) 広域計画策定を支えるGIS等の情報基盤

広域計画策定における土地利用分析、交通分析、経済分析等は詳細で精緻なものが求められる。また、市民にも広域計画を「視覚化」して周知する必要がある。これらを実現するためには、高度な情報基盤が必要となる。

PSRCおよびMetroでは、高度な地理情報システム（GIS）を駆使して都市圏の土地利用パターン等のモデル分析を行い、広域計画策定に反映するとともに、市民への説明に活用している。これらの構築には連邦補助金が使われている。

以上の5点については、PSRCおよびMetroにおける効果的な広域都市圏政策の実行を可能としている重要な要素であると考えられる。

そして、米国における広域都市圏計画は、地域における無秩序な開発を回避し、スマートグロースという持続可能で賢明な成長をねらいに策定されている。その計画に基づき、都市圏におけるQuality of Lifeなどを高める観点で、経済の発展により雇用を創出し、ヒト、モノ、金、情報を引き付けることに産官学民が一体となって取り組んでいる。広域的課題の解決には、各自治体単位であたるのではなく、広域圏として取り組むことが重要である。

この米国における都市圏の取り組みは、少子高齢化の進展、大規模災害への対応、経済のさらなる活性化、国際化の進展等の課題に直面し、リニア中央新幹線の開業を控えた名古屋大都市圏の持続的発展を目指すうえにおいて、示唆に富むものであると考える。

参考文献等

- ・ニューヨーク都市政策研究所所長 青山 公三「米国における広域調整その1」2006
- ・東京工業大学大学院 柴田 裕希「プランニングプロセスと統合されたSEAの参加－ピュー

ジェット湾地域成長管理政策の策定を事例に－」2009

- ・財団法人福岡アジア都市研究所「福岡地域における知識創造と知識経済に関する基礎調査 研究報告」2010
- ・国際知識経済都市会議第2回実行委員会「福岡地域における知識創造と知識経済に関する基礎調査 中間報告」2010
- ・国際地域ベンチマーク協議会ホームページ
- ・PSRCホームページ
- ・財団法人自治体国際化協会「米国における中心市街地再開発の現状」2001
- ・国土庁計画・調整局計画課 村上 威夫「ポートランドMetroの発展と広域計画」1998
- ・東京大学工学部都市工学科 原 祐輔「ポートランド都市圏における土地利用・交通計画の連携」2006
- ・都市研究センター 小松 章剛「都市の成長管理計画」2012
- ・小泉 秀樹 西浦 定雄「スマートグロース」2003
- ・Geo Cities「ポートランドのまちづくり」2000
- ・財団法人自治体国際化協会「大都市圏における広域的行政対応の事例」1996
- ・Metroホームページ