

アメリカ合衆国における広域地域計画と その社会インパクトの分析に関する研究

服部 圭郎
原後 雄太

本論文は近年、注目されているアメリカ合衆国のニュー・リージョナリズム（新しい地域主義）を中心とした広域地域計画の実態を把握し、さらに、それが今後の社会形成に与える影響を分析することを目的として、事例研究を行った成果をまとめたものである。

はじめに

2004年度の産業経済研究所プロジェクト研究として、服部圭郎そして原後雄太は、アメリカ合衆国において注目を浴びているニュー・リージョナリズム（新しい地域主義）を中心とした広域地域計画の実態を把握し、さらに、それが今後の社会形成に与える影響の分析を、実証的な研究を通じて行った。

研究の内容は、1) ニュー・リージョナリズムの概念整理、2) ニュー・リージョナリズムの適用事例のフィールド調査、3) その成果と課題、4) 今後の研究課題、とから構成されている。1) のニュー・リージョナリズムの概念整理としては、そのような概念が必要とされる社会背景を踏まえて時系列的に整理を行った。研究方法としては、文献調査に加え、専門家への取材調査をも行った。2) は実際、地域計画を実践している都市圏へフィールド調査を行い、現地の研究者、行政担当者へ取材調査を行った。取材調査の概要は表1に整理している。3) は2) の調査結果を考察した内容から構成される。4) は、3) の考察を踏まえて整理した。

この研究成果の一部は既に「新地域主義の背景・内容に関する研究」（経済研究 第131号 明治学院大学経済学会（2004.12））、「サンフランシスコ大都市圏における広域地域計画策定の問題の整理」（経済研究 第132号 明治学院大学経済学会（2005.3））、「IBS Annual Report 研究活動報告2004」（財団法人計量計画研究所、2005）等にて発表している。

なお、本研究成果は原後雄太助教授との共同研究である「明治学院大学産業経済研究所プロジェクト研究」で得られたものである。ただし、その成果の解釈、文言はすべて服部のみ責任に帰属する。

表 1 本調査での取材対象者

取材対象者（敬称略）	所属組織
Elisa Barbour	Public Policy Institute of California
Patricia Jones	Association of Bay Area Governments
Steven Wheeler	University of New Mexico
Micheal McLaughlin	San Diego Council of Governments
Naresh Amatya	South California Council of Governments
Heather Hills	Metropolitan Transit Authority
Alex Amoroso	Association of Bay Area Governments
Therese W. McMillan	Metropolitan Transportation Commission
Jason Weiner	California Center for Regional Leadership
Elizabeth Deakin	University of California at Berkeley
Michael Teitz	Public Policy Institute of California
Paul Lewis	Public Policy Institute of California
Roy Nakadegawa	BART
Bill Johnston	DRCOG
Claudia Issac	University of New Mexico
David Henkel	University of New Mexico
Lora Lucero	Thousand Friends of New Mexico
Tom Clark	University of Colorado

1. ニュー・リージョナリズムの概念整理

現在、アメリカの大都市圏は大きな変革期にある。それは大都市圏の再構築という変革であり、「ニュー・リージョナリズム」（New Regionalism）と呼ばれている。それを促進させているのは、経済のグローバリゼーション、社会不平等の拡大、環境問題の深刻化である。そして、アイステイ（ISTEA）法、TEA21法やリバブル・コミュニティ・プログラムといった連邦政府の新しい法制度、プログラムがその変革を後押ししている。

（1）広域地域計画の歩み

広域地域計画という概念が最初に出たのは20世紀初頭、パトリック・ゲデスによるとされる。その後、ゲデスに影響を受けたルイス・マンフォードやベントン・マッケイ等が、包括的に広域的な地域を研究し、その計画を策定することの重要性を説いた。ルイス・マンフォードやベントン・マッケイの広域地域計画の考えは、本質的にエコロジカルな観点に基づき、文化をも包含する有機的な秩序を捉える視点であった。そして、それらの問題意識を共有したグループであるニューヨーク地域計画協会が、ニューヨーク大都市圏地域を対象として、実践的な計画を公表して当時の注目を浴びた。この広域地域計画の第一の盛り上がりは、しかし1920年代がピークであった。

次に広域地域計画が注目を浴びるのは1960年代である。この時代は、社会学者や経済学者が計画分野に大きく関与する傾向が強くなったのだが、それを反映して、広域地域計画も都市構造といった観点よりも経済拠点として捉えられて論議された。ジョン・フリードマンやマニュエル・カステロなどが主要な論客であった。しかし、これもレーガン大統領の登場を機に一気に萎んでいく。

そして、1990年代から再び広域地域計画が注目されるようになり、新地域主義とまで呼ばれるような大きな運動になっている。この新地域主義の特徴としては、次の5点が挙げられる。

- 1) 空間計画における重要性の認識
- 2) ポストモダンの大都市が生み出した問題への対応
- 3) 環境、経済、社会的公平性といった目的を包括的に捉えるアプローチ
- 4) 空間計画、都市デザイン、センス・オブ・プレイスに関する再強調
- 5) 政策的な目標の主張

新地域主義の重要な主唱者と、その考えを表2に整理する。

(2) 広域地域計画の背景

広域地域計画が注目を浴びている背景としては、大きく政治面、経済面、環境面から広域地域計画を策定することが求められているからである。

政治的な面では、社会的公正を図るために広域地域計画の推進が図られている。戦後、郊外化が著しく進展することによって、低所得者が居住する都心と富裕層が居住する郊外との二分化が進展した。郊外部＝富裕層、都市部＝貧困層といった社会分離は、特に教育面において社会的不公正をもたらしている。アメリカにおいては、学校教育はその自治体の財産税によって予算が賄われるので、郊外部と都市部の子どもたちが同じ教育機会が得られることはもはや幻想となっている。そして、このような状況は、さらに都市部における犯罪、麻薬使用、人種対立などを促し、それによって社会が被るコストは非常に高いものになっていると多くの識者が指摘するようになっている。そして、そのような課題を解決するために、中心都市、郊外を一つの広域地域という体系として捉えることの必要性が主張されはじめている。

経済面では、1990年代後半から地域のビジネス・リーダーが、広域地域計画の策定を強力に推進するという動きが生じている。これは、企業がより移動性を高めて、また知的能力の高い従業員の確保が企業の競争力を高めるうえでの必須条件となっている中、地域の生活環境が良好であることが企業を誘致し、優れた人材を確保するための極めて重要な要素になってきたからである。そのために、地域のビジネス・リーダー達は広域地域計画をしっかりと推進させるように行政の尻を叩き始めているのである。ビジネス界が地域計画に積極的に口出しをするのは、100年前のアメリカでも見られたことである。しかし、100年前は地域における中核都市への関与であったが、最近の動向の特徴は広域的な地域計画に関与している点である。特に活発な動きを見せているのが、サンフランシスコ大都市圏のザ・ベイエリア・カウンシルやシカゴ大都市圏のシカゴ・

メトロポリス2020である。

環境面では、従来型の開発を大きく変革させて、より環境負荷の低い大都市圏を再構築しようという動きが生じている。それは、サステイナブル・デベロップメントを広域面から実施するためには、従来のように個々の自治体が計画を策定しているのではとてもその実現は難しく、広域的な取り組みが必要であるからだ。さらに、環境面での広域地域計画の必要性を認識させた流れとしては、1970年代頃から「静かな革命 (quiet revolution)」と呼ばれる成長管理政策をいくつかの州が導入したことが挙げられる。広域地域計画が不在の場合、成長管理政策を導入しても周辺の自治体の計画によっては、その効果は大幅に削減されてしまうことが明らかになったためである。

表2 (1) 新地域主義の主要な論客 (1)

名前	論点	特徴	著書等
デイビッド・ルス ク (David Rusk)	都心の自治体から郊外の自治体へと裕福な人々が移ることによって、住民だけでなく職場、商業施設なども都心から脱出してしまい、都心の自治体の歳入が大幅に減り、さらに都心の行政サービスが低下して人々がさらに脱出するという悪循環が生じている。これを止めるためには、都心の自治体が郊外を合併させる方法が有効である。中心自治体と郊外の自治体とが一体化することによって大都市における人種分離、貧困の集積、社会不平等、生活の質の低下、といった問題が解決できる。	元アルバカーキー市長で、市長当時に都市の拡大とともに周辺地域を合併していき、「都心」対「郊外」という構図を事前に回避してきた。その経験を踏まえて、自治体内だけを考えるインサイド・ゲームは負けることが必然であり、郊外の自治体をも組み入れたアウトサイド・ゲームをしなくてはならないと述べている。	「Cities without Suburb」(1995) 「Inside Game Outside Game」(1998)
アンソニー・ダウンズ (Anthony Downs)	アメリカの大都市の成長の在り方はこの半世紀ほどは低密度のスプロールというワンパターンしかなく、その結果、多くの問題を生じさせた。包括的な成長管理政策を含む広域地域政策を展開し、野方図なスプロール型開発を抑制することにより、コスト面、エネルギー面、公共交通機関の面からの効果が期待できる。大都市圏の成長がもたらす諸問題への対応としては、州の計画目的に基づいた大都市圏地域ごとの戦略を策定することが必要である。	ブルッキング研究所の経済研究者であり、大都市圏の成長に関して幾つかのシナリオを検証して、成長管理の有効性を明らかにした。	「New Vision for Metropolitan America」(1995)
ロバート・ヤロ (Robert Yaro)	アメリカの大都市は21世紀を迎え、急激に分散した大都市が100年前に設定された行政境界を越えて拡張していることによって多くの問題が生じている。その結果、人種的、経済的、社会的な分離が起き、交通渋滞、学校区ごとの予算の差、社会基盤整備の地域ごとの差が拡大しており、環境が悪化している。19世紀もしくは20世紀に設立された大都市圏の行政システムはもはや機能していない。	ニューヨーク地域計画協会による第三次ニューヨーク広域地域計画を策定するうえで中心的な役割を担った。広域地域計画の必要性を主張しているが、広域地域行政組織の設立に関しては、多くの大都市においてその可能性は低いであろうと指摘している。そして、その設立に多大なエネルギーを投入するよりかは、現実的なアプローチをするべきであると主張している。	「Growing and Governing Smart」(2000) 「Region at Risk」(1996)

<p>マイロン・オーフィールド (Myron Orfield)</p>	<p>拡大し続けるスプロールは「都心」対「郊外」といった図式でもはや収まらずに、それは「旧郊外」と「新郊外」といった郊外という枠組みの中でも対立した構図がある。これらの問題を解決させるためには自治体単位ではなく、地域を包括的に捉えた広域的視点が必要である。現行の郊外開発は社会的分離を促し公平性に欠けると同時に、コスト的にも非効率であり、その代替案をアメリカは必要としている。</p>	<p>ミネソタの若い州議員。いくつもの広域行政を強化する法案を提出しては州知事の拒否権で却下されるという行動を90年代に繰り返した。その経験から彼は大都市圏の問題を的確に分かり易く表現する技術を習得し、それは彼の二つの著書でいかんなく発揮されている。「郊外は一様に豊かさや幸福をもたらし、改革に対しての強固な防波堤であるという伝説を覆した」と評価されている。</p>	<p>「Metropolitics」(1997) 「American Metropolitics」(2002)</p>
---	--	---	---

表2 (2) 新地域主義の主要な論客 (2)

<p>ブルース・カッツ (Bruce Katz)</p>	<p>現在のアメリカにおいては、高齢化社会によって人々のライフスタイルは変化し、技術の進歩によってビジネスのあり方は変化し、行政の分権化によって社会基盤などに重点的に公共投資していた状況を変化し、人々は環境問題、貧困問題、グローバル経済を深刻に考えるようになってきている。そして、それらの変化に対応するためには各自治体が協働し合い、広域地域で共通の目標を持つことが重要であり、その有効な目標がスマート・グロースである。</p>	<p>ブルッキング・インスティテュートの大都市政策チームのディレクター。現在のアメリカの大都市圏が有する多くの課題は、土地利用政策、社会基盤政策、税制度を改善させることによって解決できると主張している。この解決手法こそが「スマート・グロース」であり、それが特に州指導で実践されれば、より都心に活力がもたらされる都市構造へと変革できると提案している。</p>	<p>「Reflections on Regionalism」(edit) (2000)</p>
<p>マヌエル・パスター (Manuel Pastor)</p>	<p>アメリカの広域地域が繁栄するためには、落ちこぼれを出さないようにして、総ての人がその繁栄を享受することが必要条件である。そのためには、コミュニティ・レベルで連携した広域主義を展開させることが重要であり、都心部と郊外部とを結合させることが貧困問題を解決するためには必要である。1992年にロスアンゼルスにて暴動が起きた本質的な原因である貧困問題、貧富の差を解決するためには「都心部」と「郊外部」とを断絶させている現状の行政システムを再構築しなくてはならない。</p>	<p>カリフォルニア大学サンタクルス校教授。低密度の郊外開発が進展していくことによって生じる社会的公正の問題を是正するためには、広域的な観点からの政策の取り組みが必要であることを実証的な研究をもとに主張した。基本的な問題認識はルスクやオーフィールドと共通していると考えられるが、断片化都市と称されるロスアンゼルス大都市圏を取り上げているため、特に問題点が多く浮き彫りになっている。</p>	<p>「Regions That Work」(co-author) (2000)</p>
<p>ピーター・カルソープ (Peter Calthorpe)</p>	<p>都心と郊外と二分化したうえで論じるようなものではなく、より一体的で重層的な広域地域の構築が必要である。今後は、広域地域を連結させるネットワークをいかに効率的に構築できるかが重要である。そして、郊外開発を規制し、公正な税制を導入し、適切な場所へ開発を誘導するような地域構造を構築することによって、現在のアメリカの大都市が直面している多くの課題が解決できるであろう。</p>	<p>カルソープは都市デザイナーであり、デベロッパーでもあるので、実際に彼の考えを反映させた開発を行っていることが他の論客と違う特徴である。代表的な事例としては、カリフォルニア州のクロウディングス、ラグナウエスト、コロラド州のステーブルトン、オレゴン州のLUTRAQ プロジェクトなどがある。</p>	<p>「New Regionalism」(2000) 「The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream」(1993) 「Sustainable Community」(1986)</p>

また、広域地域計画の作成を大きく促したのは、1991年に制定されたISTEA法と、それを引き継いだTEA21法である。これらの法律によって、MPO（大都市圏計画機構）は公共交通利用を促進するような土地利用、都市デザインに対して投資できるような、より柔軟性に富む予算制

度を持つことになり、その結果、土地利用と交通計画の整合性の高い広域地域計画を策定することが可能になった。

このような流れの中、スマート・グロース、リバブル・コミュニティ、ニュー・アーバニズム、サステイナブル・デベロップメントといった「新地域主義」の流れを形成するコンセプトが注目されることになるのだが、それらに通底するのは、低密度、分離された土地利用、自動車への過度への依存を特徴とする、現在のサバーク（郊外）を改善させようとする強い意志である。そして、このサバークを抜本的に改造するためには、広域地域計画的なアプローチが必要であるというのが「新地域主義」台頭を支える背景にあると考えられる。

（3）新しいボトムアップの動き

広域地域計画を推進するボトムアップの動きが散見されるようになってきている。それは公的な組織、民間企業でもなく、NPOによる広域地域計画への支援である。NPO活動によって広域地域計画が推進される例がポートランド大都市圏やサンフランシスコ大都市圏において見られ始めている。このような広域計画を担うNPOは増加する傾向にあり、今後のアメリカにおける広域地域政策の新しい展開を担う役割が増大していくと考えられる。

2. 広域地域計画の取り組み事例

本調査で事例研究を行った対象は、ミネアポリス・セントポール大都市圏、シカゴ大都市圏、アルバカーキー大都市圏、デンバー大都市圏、サンフランシスコ大都市圏、ロスアンジェルス大都市圏、サンディエゴ大都市圏の7つである。これらの広域地域計画の取り組みの概要を表3にて整理している。

事例研究で理解されたことは、広域地域計画の取り組みが極めて多様であることだ。アメリカ合衆国では、都市計画法は州法である。そのために、州による温度差が極めて大きい。特にホーム・ルール制を州法において、どのように位置づけるかによって自治体の権限が異なり、広域地域計画の取り組み状況も大きく違ってくる。すなわちホーム・ルール制が強い州（カリフォルニア、イリノイなど）では自治体の上位計画となる広域地域計画は策定しにくく、弱い州（オレゴン、ミネソタなど）では策定しやすいといった違いが生じる。しかし、州が同じであれば同様かというところではないことが、サンフランシスコ大都市圏、ロスアンジェルス大都市圏、サンディエゴ大都市圏という3つのカリフォルニア州の事例研究から明らかとなった。この3つではサンディエゴ大都市圏がしっかりとした広域計画を策定できているのだが、その要因としては「都市規模が小さい」、「中心都市であるサンディエゴの力が強いこと」、「献身的なリーダーの存在」、「地域アイデンティティの強さ」などが考察される。

表3 事例研究対象都市の広域地域計画の取り組み

	大都市圏 人口推計 ()は年	広域地域計画への取り組み	広域地域計画の目的	広域的取り組み			
				土地利用	交通計画	住宅政策	税制度
ミネアポリス・セントポール大都市圏	260万人 (2000)	メトロポリタン・カウンシルというミネソタ州の組織が、同大都市圏の7つの郡に及ぶ地域を行政範囲とし、運営している。包括的な大都市圏の広域行政組織は、こことポートランド大都市圏しかない。広域地域計画を上下水、交通などを中心に策定している。	経済の国際化が進展して行く中、同大都市圏の競争力を高めること。同大都市圏を世界の中でも仕事、生活、子育て、投資に最適な地域となるようにすること。	△	○	△	○
シカゴ大都市圏	934万人 (2002)	シカゴ商業会が1999年に設立したシカゴ・メトロポリス2020というNPOが2003年に「シカゴ・メトロポリス計画」を発表。これは、誰もが手をつけたがらない広域問題に企業側が業を煮やして策定したもの。MPOは存在するが交通計画に限定された活動が中心。	よりよい地域計画と適切な開発への投資の誘導、そして長期的な活力を維持すること。	□	○	×	×
アルバカーキー大都市圏	55万人 (2000)	アルバカーキー・ベイリーヤ郡の総合計画が広域地域計画として位置づけられる。成長戦略も発表されている。しかし、その実効性は疑わしい。幾つかのNPOが啓蒙活動を展開している。	オープンスペースの重要性、コンパクトな開発の必要性を総合計画は述べている。	□	□	×	×
デンバー大都市圏	241万人 (2000)	デンバー地域行政委員会が中心となって広域計画の策定を行っている。1997年に「メトロ・ビジョン2020計画」を策定、2000年にその実行計画である「マイル・ハイ・コンパクト」を策定した。ただし強制力はなく、賛同していない自治体も多い。	デンバー大都市圏が今後、どのように「生活の質」を確保しつつ、成長していくべきかを論じている。個別に策定された各種計画を統合させ、地域のコンセンサスとしての広域地域の将来像を提示している。	△	○	×	×

(1) 広域地域計画の課題

今までの調査結果を踏まえて、広域地域計画の課題として以下の点が挙げられる。

- ① 土地利用の広域地域計画を策定することの難しさ
- ② 自治体の協調を図ることの難しさ
- ③ 市民の理解の欠如
- ④ 州との調整の難しさ
- ⑤ 広域地域計画を策定する組織の限界
- ⑥ 州を越えた場合の都市化に対応することの困難
- ⑦ 縦割り行政による弊害

以下、これらに関して、そのポイントを整理する。

①土地利用の広域地域計画を策定することの難しさ

広域地域でのマクロ的観点から土地利用を検討することは極めて重要である。これは、広域地域計画の主要な課題である交通計画、上下水計画、環境保全計画、緑地計画、住宅計画を実現させるためには、自治体レベルではなく、より広域の包括的な視点でもって取り組むことが必要であり、それらの連携を図り、相乗効果を得るようにするためには、包括的な土地利用計画が必要とされるからである。特に交通計画と土地利用計画は、その整合性を図ることが、交通事業の経営性を安定化させるためにも、また住民の利便性を高めるためにも重要である。

しかし、交通計画、上下水計画、環境保全計画などは、その必要性、効率性から自治体は上位行政組織である広域行政体に委ねることはあっても、土地利用計画は自治体の権限であるとして、広域行政体に委ねることはほとんどなく、唯一の例外としてポートランド大都市圏があるような状況である。

いわば土地利用は自治体にとっての聖域であり、これを手放すことは相当な抵抗があると考えられる。しかし、自治体だけに土地利用を策定させると、広域的には非効率な土地利用が誘導される可能性が高い。

自治体の土地利用の権限の度合いは州ごとのホーム・ルール制によって大きく異なる。ホーム・ルール⁽¹⁾が強い州は、通常ホーム・ルール州（Home Rule State）と呼ばれ、イリノイ州、マサチューセッツ州、ニュージャージー州などの歴史のある州が多い。西海岸ではカリフォルニア州が、ホーム・ルール州が極めて強い州として知られている。ホーム・ルール制が強いところほど自治体の土地利用に関する権限が強く守られており広域的な地域計画を策定することが困難であると考えられる。

②自治体の協調を図ることの難しさ

自治体が土地利用の権限を有していても、お互い協調を図ることができれば、包括的な広域地

域での計画を作成，具体化することは理論的にはできる。しかし，その協調を図ることは難しい。カリフォルニア州でのケースをみても，都市レベルでは，サンフランシスコとオークランドは相克してきた歴史があるし，また大都市圏レベルでは，サンフランシスコ大都市圏とロスアンジェルス大都市圏がお互いの足を引っ張ってきた。

サンフランシスコの商工会議所は1910年代に，ニューヨークを模倣して，サンフランシスコ大都市圏の自治体を「大サンフランシスコ」として統合しようと運動した。商工会議所は，このような統合によって，上水供給を始めとする地域共有の問題の解決が図れると考えたのである。この大サンフランシスコをつくるための法律案は1912年に提出された。しかし，オークランドをはじめとした東ベイエリアの自治体は，これはホーム・ルールへの干渉であるという理由で，この法案に反対し，その結果，僅差で却下されることになった。

これ以外にも，1910年代から1920年代にかけては，サンフランシスコとその南部にあるサンマテオ郡の自治体の併合，またサンフランシスコの東にありオークランドなどを擁するアラミダ郡での自治体合併の動きがあったが，どれも失敗に終わった。

また，ロスアンジェルス大都市圏がサンフランシスコ大都市圏に広域行政をまとめる制度を策定するのに反対したことがあるが，それは前例が出来ると将来，自分たちにも火の粉がかかるかも，というような極めて身勝手な理由であった。

このように自治体の協調が図られないために，多くの広域地位計画が頓挫してしまっており，その状況は現在までも続いている大都市圏が多い。

③市民の理解の欠如

なぜ広域地域計画が策定できないのか。それは，広域地域計画の重要な目的の一つが無秩序な郊外の抑制であるために，郊外の開発推進派に抵抗されるからである。この郊外推進派の論拠としては，以下の項目が挙げられる⁽²⁾。

- * アメリカの土地は広大である。都市化された国土は全面積の5%にしか過ぎない。
- * 郊外開発によって生じる問題は，道路をその分だけ整備すれば解決できる。
- * すべての人が戸建ての住宅に住みたいと考えている。郊外開発は彼らのこのような欲望に込んでいるのである。
- * 地主による開発の自由は守られるべきである。

このような認識は無秩序な郊外化に起因する問題を看過している。

ポートランド大都市圏が包括的な広域的地域計画を策定できた極めて重要な要因は，市民へ徹底した啓蒙活動を行ったことである⁽³⁾。また，このポートランド大都市圏の都市環境 NPO であるサウザンド・フレンド・オブ・オレゴンに触発されて設立されたアルバカーキーに本拠を置くサウザンド・フレンド・オブ・ニューメキシコも，まず手始めに取り組んだプログラムは，広域問題に理解がない市民達に対する周知，教育であった⁽⁴⁾。ロスアンジェルス大都市圏の SCAG (The Southern California Association of Governments) もコンパスをまとめるうえでは，1000以上の

市民会議を開催したそうである。広域地域計画を策定したり、また広域地域政策を展開したりしていくうえでは、市民の理解が不可欠である。我が国のように郊外住宅地がベストのチョイスでは必ずしもない状況とは異なり、アメリカにおいては、依然として郊外住宅地がアメリカン・ドリームを体現する一つの象徴であるという現状認識を市民が変えなくては、いくらしっかりした広域地域計画を策定しても、それは絵に描いた餅になってしまう可能性が高い。

④州との調整の難しさ

デイビッド・ルスクはマイロン・オーフィルドの80年代後半から90年代にかけてのミネアポリス大都市圏における広域行政の強化を図るための政治運動とその展開を考察し、広域行政組織を強化するうえでは州議会と戦うことを覚悟しなくてはならないだろう、との考えを示している⁽⁵⁾。いくら住民が広域行政組織の設立が必要であると考えても、多くの自治体にとっては、それは州政府の下部機関として映る。前述したホーム・ルール制にしる、州政府の政策によって広域計画のあり方は大きく影響を受ける。

ポートランドが広域計画に全米で最も理解のあるオレゴン州にあるのは決して偶然ではない。同様にシアトル大都市圏が Vision 2020 という成長シナリオを策定し、都市成長地域 (Urban Growth Area) の設定ができたのはワシントン州の広域政策がしっかりしていたためである。カリフォルニア州においてサンディエゴがうまく広域行政委員会であるサンダッグ (SANDAG) に広域行政の多くの役割を担わせることに成功して、また広域地域包括計画を策定できた背景には、サンディエゴ地区選出のピース州議員の活躍があった。一方で、同州のロスアンジェルス大都市圏の広域行政委員会であるスキヤッグ (SCAG) が交通予算を郡の交通委員会にコントロールされてしまうことは州法 (州法1435) で決まっている。また、サンフランシスコ大都市圏において COG であるにも関わらず ABAG が MPO の資格を有していないことも州法で決まっている。すなわち、同じ州であっても、州法が普遍性を持っているのではなく、特定の地域・組織だけに適用できるようなものも多く、力のある州議員の関心の度合いによって、その大都市圏の広域地域政策も大きな影響を受ける。

したがって、州政府との調整、州議会との連携を図ることが極めて重要である。州政府がオレゴン州、ワシントン州、ミネソタ州のように広域政策に理解があることが求められるが、そうでない場合も州法を活用することによって、広域政策がやりやすくもやりにくくもなることがカリフォルニア州の事例からも明らかである。

⑤広域地域計画を策定する組織の限界

全米で唯一の選挙が行われる広域行政体であるポートランド大都市圏のメトロを除けば、ほとんどの大都市圏において、広域地域計画を策定する組織は大きな制約を受けている。MPO として指定される場合が多い広域行政委員会 (COG) は、メンバーの自治体がその大小に関わらず一票を有している。したがって、小さな自治体の発言力が実際より大きすぎ、広域地域の核であ

る中心都市の発言力が小さすぎるという弊害が生じやすい。

この問題をサンフランシスコ大都市圏のMPOであるMTCの場合によって検証してみよう。MTCの執行委員会は、郡の代表者によって構成される。これらの委員は自治体選出であるために、広域的な視座で問題を捉えることをせずに、自分の自治体にとって少しでも有利になる事業、政策を推すことになる傾向がある（Lewis 2001）。MTCは、その郡の規模によって郡当たり一人もしくは二人の委員が選ばれている。

その結果、人口規模が小さい郊外のナパ郡、マリンド郡などを始めとした郊外の郡が、相対的に発言力があるのに対して、アラミダ郡（オークランド市のある郡）、サンタクララ郡（サンノゼ市のある郡）などの都市部の郡の発言権が小さくなっている。

その他のCOGも様々な課題を抱えている。コロラド大学のクラーク教授は、デンバーの広域行政委員会は郊外の自治体の合意を得るために、土地利用の規制などを相当甘くしてしまっており、逆に広域地域計画の実効性を失っていると指摘する。確かにISTEA法が制定されてから、公共交通整備の予算が必要な大都市圏においてはある程度の力を有することができるようになったCOGだが（ただし、MPOとして指定されている場合）、その権限もSCAGのように骨抜きにされている場合もあるし、またABAGのようにMPOとしての資格を得られていないものまである。

このようにCOGが広域地域計画を策定するうえで能力をフルに発揮するためには、まずその委員の構成を広域地域の問題に対応するのに適切なものにすることが必要である。さらに、COGがしっかりとした広域地域計画を策定できるような制度的なバックアップが必要であり、そのためには縦割りになっている広域地域行政組織をCOGという包括的な傘の中でまとめるという案も考えられる。

⑥州を越えた場合の都市化に対応することの困難

アメリカの大都市は、その都市圏が州境を越える場合が決して少なくない。最も大きな都市圏を擁するニューヨーク市は、ニューヨーク州だけでなくニュージャージー州、コネティカット州までも含む。また、全米で5番目に多い人口を擁するフィラデルフィア市の都市圏はペンシルベニア州とニュージャージー州を含むし、他にもカンサス・シティ（カンサス・シティはミシシッピ川を挟みカンサス州とミズーリ州両方にあり、大きいのはミズーリ州の方である）、セントルイス（ミズーリ州、イリノイ州）、エルパソ（テキサス州、ニューメキシコ州）、ワシントンDC（メリーランド州、バージニア州）、ポートランド（オレゴン州、ワシントン州）などの都市が州境において発展した都市である。

このような都市において広域地域計画を策定することは極めて困難になる。というのは、アメリカでは州は自治体よりさらに強力な自治権を有しており、日本において国が定める法律の多くは州法である。例えば、広域地域計画を策定するうえで極めて重要な役割を担う都市計画法は連邦法ではなく州法であるし、不動産税なども州によって大きく異なる。

従って、州を越えた範囲での包括的な広域地域計画を策定、遂行することはほとんど不可能である。単一的な目的であれば、ニューヨーク・ニュージャージー港湾機構（Port Authority of New York New Jersey）⁽⁶⁾などはあるが、包括的なものを実施する主体は存在しない。広域地域計画として傑出していると誉れの高いポートランド大都市圏であるが、ワシントン州のバンクーバー市（カナダのブリティッシュ・コロンビア州のバンクーバー市とは異なる）に対してはまったく管理が及ばないので、その点は実は大きな問題となっている。実際、最近のポートランド大都市圏の成長の20%がバンクーバー市で起きているという。

⑦縦割り行政による弊害

包括的な広域地域計画はほとんど作成できていない状況ではあるが、単一目的では1960年代の広域地域計画へのムーブメントによって、連邦政府そして幾つかの州政府によって、それらに取り組むための広域行政組織は多くの大都市圏で設立されている。例えば、サンフランシスコ大都市圏⁽⁷⁾では、BART や BCDC などの単体目的の広域行政組織が設立され、それなりの役割を果たしている。ただし、このように単一目的の広域行政組織の存在が、包括的な地域計画の策定を阻んでいる状況がカリフォルニアなどで見られるようになっている。これは、縦割り行政の弊害であり、特に土地利用の面で広域的な調整が図れない大きな要因となっている。特にこの弊害が顕著なのがサンフランシスコ大都市圏における ABAG と MTC という COG と MPO の分離である。

広域地域計画を具体化するためには、交通政策、環境政策、住宅政策、土地利用政策、そして広域地域における財源の公平な分配などの多くの政策を統合化させることが重要である。

単一目的の広域行政組織は比較的目的を達成できているという指摘はいくつか為されており、確かにサンフランシスコ大都市圏においては、サンフランシスコ湾の保全のために BCDC が果たした重要性は明らかである。しかし、単一目的だけの広域政策は効率的かという点必ずしもそうではない。行政が大きくなり、包括的な解決案が必要になった場合、組織が異なる場合の調整の難しさ、非効率さという点が問題になると推察される。

（２）広域地域計画の成否の分岐点

広域地域計画の成否の分岐点を上記の調査から推察すると以下のものが挙げられる。

- ① 中心都市と郊外自治体との力関係
- ② 郊外の開発時期などのタイミング（特に連邦の広域地域政策との時期的関係）
- ③ 大都市圏としてのアイデンティティの強弱
- ④ 都市規模
- ⑤ 州の広域地域計画、広域地域政策の有無
- ⑥ 州の政策との関係性（州における大都市の相対的位置づけ）
- ⑦ 献身的なリーダーの有無

⑧ 市民の問題意識と参画

以下、これらに関して、そのポイントを整理する。

①中心都市と郊外自治体との力関係

大都市圏における広域地域計画を推進していくうえでは、中心都市と郊外自治体との力関係が大きく左右する。広域地域計画の成否は、この力関係によって決まるといっても過言ではない。一般的には突出した中心都市があり、郊外自治体が相対的に政治面、経済面でも弱い場合は円滑に広域地域計画・政策がつくりやすい。しかし、「エッジ・シティ」と呼ばれるような強力な郊外自治体が多く存在する大都市圏においては、その調整は極めて難しくなる。

ポートランド大都市圏がメトロといった広域行政体の形成に成功した理由の一つとしては、地域間での内部でのエゴを主張しあうよりかは、外部の競合地域に対して一致団結して地域力を向上させ、国際競争力を高めることが重要だという合意が形成されたからである。これは、ポートランド大都市圏においてはポートランドが圧倒的な政治力、経済力を有していたためでもある。オレゴン州もポートランドを支援するような政策を打ち出して、バックアップしていた。デンバー大都市圏が広域地域計画指針であるマイルハイ・コンパクトを策定した背景にも同様の状況があった。

カリフォルニア州の3大都市圏で、最も広域地域政策がしっかりとしているのはサンディエゴ大都市圏であるが、これはサンディエゴ大都市圏ではサンディエゴが突出した政治力、経済力を有しているのに比して、サンフランシスコ大都市圏ではサンフランシスコ、サンノゼ、オークランドといった3極構造になっていることや、またサンフランシスコの北にあるマリンド郡は人口規模こそ低いが富裕層が多く、政治力が強いことなどから、中心都市としての指導力が弱いことが挙げられる。ロスアンジェルス大都市圏は、ロスアンジェルスが人口規模などからは突出しているが、富裕層はベバリーヒルズ、サンタモニカ、パサデナ、サンマリノ、パロスバルデス等の郊外自治体に居住しており、また最近ではオレンジ郡が政治力を増していることなどもあり、中心となって事業を推進していくような指導力が発揮できず、地域全体の包括的な政策などが打ち出せないような状況にある。

また、サンディエゴ大都市圏はサンディエゴ市の占める面積が極めて大きく、細かい自治体間での調整をしなくてもいいことが広域地域政策を実行させるうえでは有利に働いている。ただし、アルバカーキー大都市圏はアルバカーキー市が人口、面積に占める割合も高いにも関わらず、アルバカーキー市は広域政策を展開するうえで多くの課題を有している。2003年に、アルバカーキー市とアルバカーキー郡を同一化（すなわち市の行政範囲を郡の行政範囲にまで拡大させる）する法案に対しての住民投票があったのだが、結果は同一化案の惨敗であった。これは周辺の自治体がアルバカーキー市に対して強い反発を有しているためであり、大都市圏において突出した経済力を有していても、政治力がないと広域地域政策を展開させることは難しい。

中心都市がいかに周辺の郊外自治体に対して強い指導力を発揮できるかどうか、この点が広域

地域計画を策定するうえでの重要な鍵であり、成否を分ける分岐点であると考えられる。

②郊外の開発時期などのタイミング（特に連邦の広域地域政策との時期的関係）

いくつかの事例を検証してみて明らかになったことは、タイミングの重要性である。そのタイミングとは大きく2つに分けられると考えられる。一つ目は都市の拡大時期との関係性である。ポートランド大都市圏において成長管理が成功した大きな要因は、その政策を導入した時点で、まだポートランド大都市圏は拡大途上であったということである。既に拡大が終焉に近づいているロスアンジェルス大都市圏において、今更成長管理政策を導入しても効果が期待できる時機は既に逸している。成長管理政策などの広域地域政策は、都市がまだ拡張しない時点において計画をつくることによって有効に機能するのであって、既に都市が拡張した後では、より複雑で難しくなる。

二つ目は、連邦が広域地域政策を制定した時点と、都市の拡大時期とのタイミングである。ここで都市の拡大時期とは郊外開発時期である。これは現在のロスアンジェルス大都市圏とサンフランシスコ大都市圏において公共交通ネットワークの整備の違いを比較すると理解しやすい。

ロスアンジェルスはサンフランシスコに比べて、より早く郊外化が進んだ。これは、サンフランシスコは北そして東を湾に囲まれ、東は太平洋、南は丘陵に阻まれたこともあり、郊外化が進みにくく、むしろ高密度化が志向されたためである。また、そのような地形的な条件があったこともあり、ロスアンジェルス大都市圏がロスアンジェルスという大きな中心都市とその周辺を取り巻く郊外の都市といった構造になったのに対して、サンフランシスコ大都市圏は、サンフランシスコ、オークランド、サンノゼといった3極構造になった。しかも、オークランドは東をオークランド・ヒルズなどの丘陵地、西を湾で囲まれ、サンノゼも南以外は山、湾で囲まれるなど、郊外化が展開しにくかった。その結果、1960年代から1970年代にかけて連邦政府が積極的に公共交通政策に取り組んだ時期に、ロスアンジェルス大都市圏では既に低密度の郊外化が相当進展しており、連邦予算を受け取るために必要な広域交通の計画を作成させることはできなかった。これは、広域交通計画を検討するSCAGが設立された時点では既に、広域的な道路ネットワークが整備されており、新たに公共交通を整備する必要性を多くの郊外の自治体を感じなかったためである。

それに比して、サンフランシスコ大都市圏が1970年に大都市圏交通委員会（Metropolitan Transportation Commission）を設立させることに成功したのは、サンフランシスコ大都市圏はロスアンジェルス大都市圏に比べると、郊外化がそれほど進んでなかったために、公共交通を整備することによって、将来の都市構造をある程度誘導することができ、広域地域計画を具体化するためのインセンティブが多くあったためであると推測される。

③大都市圏としてのアイデンティティの強弱

ロスアンジェルス大都市圏とサンフランシスコ大都市圏とを比較した場合、サンフランシスコ

大都市圏の方が、広域地域政策が相対的にうまくいった理由として、バーバーはサンフランシスコ湾の存在を挙げている。これは、サンフランシスコ湾⁽⁸⁾という広域地域が、その環境保全を維持するという目的を共有するためである。サンフランシスコ大都市圏には幾つかの広域行政体が設立されているが、その中でも最も有効に機能しているといわれる組織が1965年に設置されたサンフランシスコ湾保全開発委員会（Bay Conservation and Development Commission）であるのも、その目的を共有しやすいためであると考察される。これは、滋賀県の自治体が琵琶湖の保全に関しては協調して取り組むという事例からも理解されやすいと思われる。

ロスアンジェルス大都市圏は、そのような分かりやすい指標がサンフランシスコ大都市圏ほどなかったことが問題であった。強いていえば大気汚染であるが、これにしてもサンガブリエル山脈の麓にあるグレンデール市やパサデナ市は深刻な問題であったが、西に海があるサンタモニカ市やパロスバルデル市にとっては大した問題ではなく、その課題を共有化させる力はあまり有していなかった。

サンディエゴにおいて人々が広域地域計画を受け入れる土壌があったのは、その空間的定義がはっきりとしていたからだ、とサンダッグのマイケル・マクラフリン氏は指摘する。サンディエゴは西に太平洋、東に山と砂漠、南にメキシコ国境という空間的定義がしっかりとできているため、広域地域といった場合の人々のイメージが共有されやすい。この点が、広域地域のビジョンを考えるうえで人々が支援する背景にあったのではないかと考えられる。

この自然要素のランドマークは象徴性もあり、広域地域を結ぶ一つの重要な契機となる。シアトル大都市圏では、ブジョット・サウンドという湾がそうである。ポートランド大都市圏もその中央を貫くウィリアメット川の象徴性を高め、市民にアメニティ空間を提供するために、片岸を走っていた高速道路を撤回した経緯がある。そのように地域を統合化させるアイデンティティが存在するか否かも、意外に重要な要素になると考えられる。

地域を統合化させるアイデンティティは多様な地域における協働を促すが、明確な広域地域の目標がある場合もうまく機能しやすい。例えば、ポートランド大都市圏における「肥沃な農地の保全」、トゥイン・シティ大都市圏における「広域下水処理施設の整備」、サンディエゴ大都市圏における「地域の飛行場の拡張」などは、人々の合意形成がしやすいわかりやすい目標であった。これらの目標で、人々の共通意識を醸成して、広域交通計画などを策定するという段階を踏むとうまくいきやすい。

④都市規模

一般的に都市規模が小さい都市圏の方が、地域計画の調整が図りやすいという傾向がみられる。サンディエゴ大都市圏が同じカリフォルニア州のロスアンジェルス大都市圏やサンフランシスコ大都市圏に比べて、広域地域計画に取り組みやすいのは、都市規模が小さいためであると考えられる。

カリフォルニア州の3大都市圏の場合では、サンディエゴ広域行政委員会（SANDAG）に含

まれる郡 (County) の数は1であるが、ロスアンジェルス広域行政委員会 (SCAG) は6、サンフランシスコ広域行政委員会は9あり、もはや大都市圏は郡の規模を越えており、郡という行政も広域計画を策定するうえでは機能することが期待できない。

また、実際の都市規模と上記の大都市圏自治委員会とが空間的に合致しているか、という点と疑わしい点が多い。特に問題があるのは、ロスアンジェルス広域行政委員会である。ここはネバダ州、アリゾナ州と接するサンバナディーノ郡、リバーサイド郡さらにはメキシコ国境とも接するインペリアル郡までが含まれている一方で、南のサンディエゴ郡は含まれていないなど、その範囲の妥当性が疑わしい。すなわち、行政的な広域圏と実際の環境、経済、文化といった意味での広域圏とのずれが伺われる。これに比べると、サンフランシスコ大都市圏は9つという数は多いが、どれもが皆サンフランシスコ湾に面しているという特徴を共有しているため、広域圏としての統一感は、ロスアンジェルス大都市圏よりはあると考えられる。

⑤州の広域地域計画、広域地域政策の有無

州が、強力な広域地域計画を策定するような政策を打ち出しているところは、広域地域計画が策定しやすい。このような州の政策を打ち出しているところは、オレゴン州、ミネソタ州などであり、逆に打ち出していないところは、ニューメキシコ州やコロラド州などである。カルソープとフルトンはその著「Regional City」で、州の広域地域政策が十分条件ではないが、ポートランド大都市圏にしる、シアトル大都市圏にしる、その広域地域計画がある程度成功しているのは、州レベルでしっかりとした成長管理政策が整備されているからであると言及している。そして、カリフォルニア州がもう少し州レベルでしっかりとした広域地域の政策を打ち出せば、サンフランシスコ大都市圏は現状よりしっかりとした広域地域計画が策定できていたであろうと述べている (Calthorpe and Fulton 2001)。

特に、ニューメキシコ州やコロラド州では consistency という規則を有していない。これは上位計画と下位計画、計画と規制との間に整合が図られているということで、カリフォルニア州などでは上位計画と整合性を図った下位計画を策定すべきであることが謳われているが、そのようなルールがない州も多い。サウザンド・フレンド・オブ・ニューメキシコは、この点がアルバカーキー地域のスマート・グロースを実現させるための最大の障害であるという認識を有しており、consistency を義務とする法律を2005年に制定させることにエネルギーを注ぎ込んでいる状況にある。⁽⁹⁾

広域地域計画においては複数の自治体にまたがるため、それら利害関係がある自治体を同じベクトルに向かせるためには、上位行政組織である州がしっかりとすることが必要である。そのためには、州がある程度広域計画、広域政策を展開させることをバックアップさせる法律を策定させると同時に、州の計画、広域圏の計画といった上位計画に自治体の土地利用計画などを従わせる consistency law を通過させることが必要であろう。

⑥州の政策との関係性（州における大都市の相対的位置づけ）

強力な広域地域政策を有している州が、それらの政策を打ち出している大きな理由として、広域地域計画を策定する必要性のある大都市圏が州に一つしかないことが挙げられる。オレゴン州であればポートランド大都市圏であり、ミネソタ州であればミネアポリス・セントポール大都市圏である。これらの州は、唯一の大都市圏を想定した広域地域計画の州法を策定することが可能であり、その法律は、その大都市圏の便益を念頭においたものとなる。従って、大きな反対を受けずに比較的円滑に制定することが可能である。

一方で、ロスアンジェルス、サンフランシスコ、サンディエゴなどを擁するカリフォルニア州、ヒューストン、サンアントニオ、ダラスなどを擁するテキサス州など、複数の大都市圏を持つ州は、広域地域計画関連の州法を制定させることが困難である。これらの州は、州都をこれらの都市の政治的バランスへの配慮から、それぞれサクラメント、オースティンに置くことから理解できるように、州はある特定の大都市へ過度にコミットすることを避ける傾向が強い。その結果、総論賛成、各論反対といった状況に陥りやすく、広域地域計画を推進させる州の法律を成立させることが困難になっている。

例えば、カリフォルニア州においては1969年から1975年にかけてサンフランシスコ大都市圏において新しい広域行政体を設立させるための10以上もの法案が提出されたが、それらは州議会にて否決された。この法案に反対したのは、サンフランシスコ大都市圏以外の議員によってであり、特に強く反対したのはロスアンジェルス大都市圏出身の議員によってであった。これは、自治体のホーム・ルールの特権を縮小化するような先例があっては困るといった観点からであり、サンフランシスコ大都市圏に対しての配慮などは全くなかった（Jones and Rothblatt, 1993）。

また、一州一大都市圏であっても必ずしも、しっかりとした広域地域に関する政策がつくられている訳ではない。シカゴ大都市圏はイリノイ州の人口の64.5%を占めているにも関わらず、イリノイ州はしっかりとした広域地域政策をつくれずにいる。これに関しては、イリノイ州の制度の不備がある。イリノイ州は広域的な問題を調整するための仕組みがなく、シカゴ大都市圏の多くの広域的な問題は未解決である。

⑦献身的なリーダーの有無

多くの例外的な広域都市政策の成功事例の背景には、献身的な政治的リーダーが存在することが明らかとなった。ポートランド大都市圏にはニール・ゴールドシュミットという市長が70年代に活躍し、メトロの設立などにも大きく貢献した。サンディエゴ大都市圏ではピース・カリフォルニア州議員の力によって、サンダッグが中核となって幾つかの広域行政組織の統合化が図られた。

また、これらの成功事例は次代を担う政治家も輩出している。ミネアポリス大都市圏からは、現在最も注目されている政治家の一人であるマイロン・オーフィールド（Myron Orfield）が出ている。彼の最初の著書「Metropolitica」は、広域行政の必要性をしっかりとした統計分析を元に

訴え、全米で注目された。

広域地域計画の成功事例はしっかりとしたビジョンを持ったリーダーなくしては実現できなかったし、また成功事例の都市は、長期的な大都市圏のビジョンを持つ人達を輩出する。これは、世界的に都市計画の成功で有名なブラジルのクリチバでもいえることであり、しっかりとしたビジョンは次世代へと受け継がれる傾向があると思われる。したがって、しっかりとした広域地域計画を策定することは次世代への人的投資にもなるのではないかと考えられる。

⑧市民の問題意識と参画

近年、自治体の枠を越えたNPOによる広域地域行政への動きが活発化している。広域地域計画の策定は、自治体のエゴを押さえ込むことが可能な上位行政組織によりトップ・ダウンで任されるべきであるという見解が一般的である。そして、そのような上位行政組織は、単一目的では州によって設置されることはあっても、包括的に土地利用を含めて権利を有しているような組織はポートランド大都市圏のメトロしか設立されていない。そして、州によってその強弱に差はあっても、自治体が有する強力なホーム・ルールと、それへの自治体の執着がある限り、よほど例外的な条件が揃わなくては、広域地域計画の策定など難しいとの諦念が行政担当者や人々の間に広まってしまっているような状況にある。

そのような状況下、スティーブン・ウィーラー氏は、サンフランシスコ大都市圏においては幾つかの広域地域計画を進めるためのNPO組織が出来はじめていると指摘する。「交通と土地利用の連携」(Transportation and Land Use Coalition) や「ベイエリアのサステイナブル・コミュニティ同盟」(Bay Area Alliance for Sustainable Community) などである。これらの組織は積極的に市民に対しての啓蒙活動を展開している。この動きの特徴は、自治体はその境界を越えた計画、政策を展開することは難しいため、その計画策定、政策展開においては、どうしても広域的な視点に欠けてしまっている。しかもエゴ意識が強く、協調性に欠けた自治体が多いために、広域地域計画を策定するうえでは自治体によるボトム・アップのアプローチはむしろ、その推進の妨げになっていた。しかし、市民レベルでのボトム・アップの動きは、自治体とは異なり、自治体の境界に囚われることなく、広域的な視点から取り組んでいる。そのため、自治体のボトム・アップと違い、大きな変革を促す潜在力を有していると考えられる。

実際、ポートランド大都市圏の広域地域計画作成においてもサウザンド・フレンド・オブ・オレゴンというNPOが果たしてきた役割は極めて大きい。ただし、この動きは当然、行政権のない市民団体であるから、その活動は大きく制約されている。従って、この動きを大きな潮流としていくためには、政治力を発揮しなくてはならず、自治体の考え方、州政府の政策、連邦政府の政策まで、ボトム・アップによって変革させていくことが求められる。このように制約はあるが、市民の高い問題意識と参画が、広域地域計画を策定し、実施するうえでの強力な推進力であることは間違いないと考えられる。

4. 今後の研究課題

本研究のテーマは「アメリカ合衆国における広域地域計画とその社会インパクトの分析に関する研究」であるが、アメリカ合衆国と一口にいても極めて多様なアプローチが広域地域計画においては行われている。連邦政府の影響が大きいことは、1992年のISTEA法のインパクトの大きさからも明らかであり、州の方策の影響も大きいことは確かである。しかし、カリフォルニア州の3事例の比較からも示されるように、それ以外の要素も広域地域計画の成否には大きく関係している。

本研究はアメリカ合衆国の大都市圏における広域地域政策の取り組みに関して分析、整理したものであるが、我が国でも参考となる点が幾つかある。課題としては「土地利用の広域地域計画を策定することの難しさ」、「自治体の協調を図ることの難しさ」、「縦割り行政による弊害」、「市民の理解の欠如」などは我が国と共通している点であると考えられる。また、広域地域計画の成否の分岐点という観点からは、「献身的なリーダーの有無」、「市民の問題意識と参画」、「大都市圏としてのアイデンティティの強弱」、「郊外の開発時期などのタイミング」などが共通していると考察される。

将来、しっかりとした生活の質をその大都市圏が維持できるかどうかは、しっかりとした広域地域計画を策定できるかどうかにも関わってきており、その点では我が国の大都市も将来の展望をしっかりと検討する必要があると考えられる。

今後の研究課題としては、大きく計画の策定方法、そして計画の実践方法の検証がある。計画の策定方法としては、どのように広域地域計画を定義するのが大きな課題となる。広域地域と一口に言っても、環境面、経済面、流動面、物流面、文化面といった要素ごとに、その空間的定義は異なり、何ををもってして地域を定義するかは極めて難しい課題である。江戸時代であれば水系といったエコロジカル・リージョンをもってして地域が分類されやすかったが、現在では、水系を越えた政治的、経済的、文化的な広域圏域も形成されつつあり、包括的な広域地域計画の策定は、数年前に比べてもより複雑化を増し、難しくなっている。

また、計画の実践方法に関しては、社会・政治的に様々な課題をクリアしなくてはならず、非常に複雑で困難な状況と直面することになる。計画の有効性を幅広くステークホルダー達に理解してもらうことが必要であるが、その方法論を確立させることは難しいと推察される。

このように多くの解決すべき課題が山積みの状況にある広域地域計画であるが、その策定は多くの都市において喫緊の課題である。より、多くの調査研究が為され、そのしっかりとした問題解決型の方法論が確立されることが望まれる。

参考文献

- ABAG (2001), *Smart Growth Strategy Regional Livability Footprint Project – Shaping the Future of the Nine-County Bay Area*, Oakland, California.
- Altshuler, Alan, William Morrill, Harold Wolman, and Faith Mitchell, eds. (1999), *Governance and Opportunity in Metropolitan America*, Washington, D.C., National Academy Press.
- Barbour, Elisa (2002), *Metropolitan Growth Planning in California, 1900-2000*, Public Policy Institute of California, San Francisco, California.
- Bay Area Alliance (2003), *Bay Area Indicators: Measuring Progress Toward Sustainability*, Bay Area Alliance for Sustainable Communities, Oakland, California.
- Bay Area Alliance for Sustainable Development (2000), *Draft compact for a sustainable Bay Area*, San Francisco: Author.
- Benfield, F.Kaid, Matthew D Raimi, and Donald D.T.Chen. (1999) *Once There Were Greenfields*, Washington, D.C.: National Resources Defense Council and Surface Transportation Policy Project.
- Bollens, Scott A (1997) "Fragments of Regionalism: The Limits of Southern California Governance." *Journal of Urban Affairs* 19, 1: 105-122.
- California Center for Regional Leadership. (2001). The new regionalism. Retrieved from <<http://www.calregions.org/newregionism.html>>
- Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton, NJ: Princeton Architectural Press.
- Calthorpe, Peter and William Fulton (2002), *The Regional City*, Island Press, Washington D.C.
- Calthorpe, Peter and Sim Van der Ryn (1986), *Sustainable Communities*, Sierra club Books, San Francisco.
- Chang Ping (2003), *The State of the Region 2003*, Association of Governments, Southern California.
- Cieslewicz, David J. (2002) "The Environmental Impacts of Sprawl" *Urban Sprawl: Cause, Consequences & Policy Responses*, Washington, D.C.: The Urban Institute Press.
- Cisneros, Henry G. (1993) "Interwoven Destinies: Cities and the Nation." *In Interwoven Destinies: Cities and the Nation*, edited by Henry G. Cisneros, New York: W.W. Norton & Company.
- Congress for the New Urbanism. (2004). *Charter of the new urbanism*. New York: McGraw-Hill.
- Dreier Peter and Grigsby III Eugene, Lopez-Garza Marta, Pastor Manuel (2000), *Regions That Work*, University of Minnesota Press, Minneapolis .
- Downs Anthony (1994), *New Visions for Metropolitan America*, Washington, DC: Brookings Institution & Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Dreier, Peter. (2000). "Sprawl's Invisible Hand." *The Nation* (February 21)
- Duany, Andres, Elizabeth Plater-Zyberk, and Jeff Speck. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.
- Florida Richard (2002), *The Rise of the Creative Class*, Basic Books, New York.
- Fulton, William (1997), *The Reluctant Metropolis*, Solano Press Books, Point Arena, California.
- Fulton, William (1999), *Guide to California Planning*, Solano Press Books, Point Arena, California.
- Godschalk, David R. "Land Use Planning Challenges" *Journal of the American Planning Association*, Vol.70, No.1, Winter 2004.
- Garreau Joel (1991), *Edge City, Life on the new frontier*. New York: Doubleday.
- Hayes Joseph and Hill Laura (2003), *California Counts population trends and profiles*, Public Policy Institute of California, California.
- Hiss Tony and Yaro Robert (1996), *A Region at Risk*, Island Press, Washington D.C.
- Innes, Judith, and Judith Gruber (2001), *Bay Area Transportation Decision Making in the Wake of ISTE: Planning Styles in Conflict at the Metropolitan Transportation Commission*, University of California Transportation Center, Working Paper.
- Jargowsky, Paul A (2002), "Sprawl, Concentration of Poverty, and Urban Inequality" *Urban Sprawl: Cause, Consequences & Policy Responses*, Washington, D.C.: The Urban Institute Press.

- Katz, B. (Ed.). (2000). *Reflections on regionalism*. Washington, DC: Brookings Institution Press.
- LeRoy, Greg, Sara Hinkley, and Katie Tallman. (2000). *Another Way Sprawl Happens: Economic Development Subsidies in a Twin Cities Suburb*. Washington, D.C.: Institute on Taxation and Economic Policy.
- Lewis, Paul, and Mary Sprague (1997), *Federal Transportation Policy and the Role of Metropolitan Planning Organizations in California*, Public Policy Institute of California, San Francisco.
- Lewis, Paul G (2001), *Considerations Regarding the Possible Merger of the Association of Bay Area Governments and the Metropolitan Transportation Commission*, Public Policy Institute of California, San Francisco.
- Lewis, Paul G (2001), *Considerations Regarding the Possible Merger of the Association of Bay Area Governments and the Metropolitan Transportation Commission*, Public Policy Institute of California, San Francisco.
- Logan, Michael (1995), *Fighting Sprawl and City Hall*, The University of Arizona Press, Tucson.
- Luccarelli, Mark (1997), *Lewis Mumford and the Ecological Region: The Politics of Planning (Critical Perspectives)*, Guilford Press.
- Metropolitan Council (2002), *Blueprint 2030*, Metropolitan Council, St. Paul.
- Orfield, Myron (2002) *American Metropolitics – The New Suburban Reality*, Brookings Institute, Washington, D.C.
- Orfield, Myron (1997) *Metropolitics – Brookings Institution Press*, Washington, D.C.
- Pincetl Stephanie (1999), *Transforming California*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Rusk, David (1999). *Inside Game Outside Game: Winning Strategies for Saving Urban America*. Washington, D.C.: Brookings Institution Press.
- Rusk, David (1993). *Cities Without Suburbs*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Saxenian Annalee (1996), *Regional Advantage*, Harvard University Press, Cambridge.
- SANDAG (2003) *Regional Comprehensive Plan – Draft for Public Comment*, SANDAG, San Diego.
- Squires, Gregory (2002), “Urban Sprawl and the Uneven Development of Metropolitan America.” *Urban Sprawl: Cause, Consequences & Policy Responses*, Washington, D.C.: The Urban Institute Press.
- U.S. Advisory Commission on Intergovernmental Regions (1993) *State Laws Governing Local Government Structure and Administration*, Washington, D.C.
- Wheeler, Stephen (2002) “The New Regionalism: Key Characteristics of an Emerging Movement”, Vol. 68, No.3 *Journal of the American Planning Association*. (Summer 2002)
- Wheeler, S. M. (2000). Planning for metropolitan sustainability. *Journal of Planning Education and Research*, 20, 133-145.
- Wilkstrom, Nelson, (1977) *Councils of Governments: A Study of Political Incrementalism*, Nelson-Hall, Chicago, Illinois.
- Yaro, R, D., & Hiss, T. (1996). *A region at risk: The third regional plan for the New York-New Jersey-Connecticut metropolitan area*. Washington, DC: Island Press.
- 河合正兼 (1995) 『北米のまちづくり』, 学芸出版社
- 服部圭郎 (1994) 「大都市圏 (メトロポリス) における成長管理政策」(三菱総合研究所 所報 No.26)
- 服部圭郎 (2004) 『人間都市クリチバ』, 学芸出版社
- 牧田義輝 (1996) 『アメリカ大都市圏の行政システム』, 勁草書房

注：

- (1) 憲法または州法により、自治体はその機構、所掌事務、課税、起債等自ら憲章を定める事が認められている場合の自治体の、自治憲章に基づきおこなわれる自治体運営のこと。
- (2) Calthorpe, Peter and William Fulton, 2000, “The Regional City”, Island Press, p.271
- (3) 服部圭郎「大都市圏 (メトロポリス) における成長管理政策」(三菱総合研究所 所報 No.26), 1994

- (4) Lora Luciro への取材結果 (2004.03.11)
- (5) Rusk, David 1999, Inside Game Outside Game, Brookings Institution Press, Washington D.C., p.246
- (6) ニューヨーク・ニュージャージー両州の港湾, 空港, 鉄道を管轄, 運営する組織。JFK 空港をはじめ鉄道事業や不動産開発, トンネル管理, 狭量管理など広範な事業の管理を行っている。
- (7) Bay Conservation and Development Commission. アメリカ初の海岸管理局。
- (8) “Metropolitan Growth Planning in California, 1900-2000”, Elisa Barbour, 2002
- (9) Lora Lucero との取材結果 (2004.03.11)