

第VI章 海外の現地調査を踏まえた先進事例調査

第VI章 海外の現地調査を踏まえた先進事例調査

1. 海外の現地調査を踏まえた先進事例調査について

(1) 調査の概要

1) 調査目的と視察先

目的：海外における豊かな自然や公園緑地、都市機能と融合した魅力あるまちが形成されている先進的・具体的事例を調査することによって、普天間飛行場跡地にあるべき環境づくり、クラスター形成等のまちづくりのあり方について、並びに円滑な土地利用転換推進のため、今後の検討を深化させる一助とする。

調査テーマ：『緑豊かな環境と経済産業振興が融合した魅力あるまちづくり』

- ・普天間飛行場跡地では、「全体計画の中間取りまとめ」（平成25年3月）において、「世界に誇れる環境づくり」をコンセプトに、沖縄振興に向けた基幹産業等の集積地の形成や企業誘致の促進等に向けた中核施設の整備といった振興拠点ゾーンの形成が提案されている。
- ・振興拠点ゾーンの機能導入イメージとして、大規模公園と一体的な沖縄の産業振興拠点となるクラスター形成を検討しているところである。
- ・国内の先進事例としては、筑波研究学園都市や関西学研都市等も挙げられるが、普天間飛行場跡地で目指す「緑の中のまちづくり」のイメージとは環境が異なる。
- ・同飛行場跡地においては、平成29年度に跡地利用計画（素案）の策定を予定しており、振興拠点ゾーンのコンセプトや機能導入イメージ、事業主体等を検討する必要があることから、豊かな自然や公園緑地、都市機能と融合した「魅力あるまち」が形成されている事例を海外に求め、質の高い環境づくりに資する先進事例情報を的確に収集し計画に反映する。
- ・また、海外には大規模な基地跡地を土壌汚染や支障除去を経て都市的土地利用に転換した事例がある。このような開発におけるプロセス等を調査することによって同飛行場跡地における円滑な土地利活用を進めるにあたっての参考とする。
- ・普天間飛行場跡地には、跡地の中央エリア北西及び南東側にまとまりのある在来植生が多く現存しており、それらの既存緑地を保全活用しながら大規模公園と一体となった沖縄の産業振興拠点となるクラスター形成の検討が必要である。
- ・西普天間住宅地区における国際医療拠点形成と連携した跡地利用を推進するにあたって、国際医療拠点の拡充に寄与するメディカルクラスター形成の検討が併せて必要である。
- ・併せて、跡地利用の円滑な推進のために、土壌汚染や支障除去に対する対策を予め講じることが必要である。

視察先：次の4つのポイントに基づいて、先進事例調査の対象候補先を抽出したうえで訪問地の調査対象を絞り込んだ。

- ① 豊かな自然環境と産業振興拠点が融合した魅力あるまちづくりを実践していること
- ② 産・官・学の連携による産業振興・リサーチパーク等が形成されていること
- ③ 開発事業関係者（行政、事業者等）への訪問・ヒアリングが可能
- ④ 基地跡地開発事例の（土壌汚染対策等含む）情報収集が可能



表VI-1 訪問地の特徴

訪問地	特徴	訪問・ヒアリング先 (ヒアリングのポイント)※
オレゴン州 ポートランド市(+ ビーバートン市)	<ul style="list-style-type: none"> ・米国で最もホットな「ディスティネーション・シティ(人気移住都市)」。毎週400人が移住しているとされる。若者のパーセンテージや、家賃、給料、カフェやライブハウス、古着屋さんの数、ビールの価格などを元に調査した“全米で35歳以下が最も住みやすい街”でもランキング1位に選ばれた。 ・環境に優しい都市であるとされ、全米第1位、自動車より公共交通機関や自転車の利用が促進されることが特徴。ポートランドの街は通常よりもコンパクトに設計され、歩いて回れる都市として開発されている。 ・①自然環境と先端的技術を活かした環境に優しい「グリーンシティ」戦略、②路面電車(ストリートカー)など公共交通機関でのダウンタウンと郊外の回遊の促進の成功が評価されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ポートランド州立大学地理学科地図研究センターに附設する都市緑地研究所 Dr. Hunter Shobe(実務者ヒアリング) ・ポートランド市開発局訪問(実務者ヒアリング) ・ポートランド中心市街地視察(パールディストリクト、再開発地区、他) ・Business Oregon(州政府機関)トム・マコール・ウォーターフロント・パーク、他(レクチャー、ヒアリング) ・ポートランド大都市圏政府(実務者ヒアリング) ・ビーバートン市訪問(実務者ヒアリング) ・ナイキキャンパス、OHSUの施設群外観視察、他
カリフォルニア州 ロサンゼルス	<ul style="list-style-type: none"> ・ロサンゼルス市はカリフォルニア州の南部に位置し、ニューヨークに次いでアメリカ第2位の人口規模を持つ都市。 ・1781年に小さな村落が形成され、1850年には市制が施行された。当時の人口は1,610人だった。その後、ゴールドラッシュ、オレンジの栽培成功、油田の発見、映画産業の振興などに伴い、大都市へと変貌を遂げた。特に航空宇宙やエレクトロニクス、映画・エンターテインメントなどの産業が発達している。約388万人。 ・郊外には、ディズニーランド・リゾートやユニバーサル・スタジオ・ハリウッド、などのテーマパークがあり、米国内外からたくさんの観光客が訪れる。 ・プラヤビスタは、飛行機会社のヒューズエアークラフト社の広大な跡地につくられたおしゃれなニュータウン。 	<ul style="list-style-type: none"> ・プラヤビスタ訪問(事業者ヒアリング)、現地視察 ・ロサンゼルス市地域開発局(表敬、実務者ヒアリング) ・サンバーナディノ・ノートン空軍基地跡地訪問(事業者ヒアリング)現地視察 ・グリフィスパーク、エコパーク、エクスポジションパーク(ロサンゼルス)ノングバパーク(サンタモニカ)、他

2) 視察の日程



図VI-1 視察経路

日時：10月30日（日）～11月6日（日） 6泊8日（参加者は下記6名）

表VI-2 視察参加者

所属	役職	氏名	備考
沖縄県 企画部 企画調整課 跡地利用推進班	主査	宜保 貴也	那覇発着
	主任主事	富田 功	那覇発着
コンサルタント共同企業体			
(株)URリンケージ	部長	三田村 喜巳男	羽田発着
(株)国建	技師	前田 栄明	那覇発着
(株)オリエンタルコンサルタンツ	担当主監	川原 伸朗	羽田発着
	技師	原本 太郎	羽田発着

【オレゴン州 ポートランド視察地】
 ※印については、ヒアリングを実施



図VI-2 ポートランド視察地

【カリフォルニア州 ロサンゼルス】

※印については、ヒアリングを実施



図Ⅵ-3 ロサンゼルス視察地

表VI-3 行程表

	都市名	行程等
10/30日	東京 ポートランド	那覇・羽田発 ロサンゼルス経由 ポートランド着
10/31月	ポートランド	・Portland State University Department of Geography Dr. Hunter Shobe 訪問(実務者ヒアリング) ・Metro Govern.(レクチャー&ヒアリング) ・Business Oregon(州政府機関) Mr. Tom DiCoria(レクチャー&ヒアリング) 【視察】CUP&BAR/Tom McCall Waterfront Park/OHSU(オレゴン健康科学大学) /Director Park
11/1火	ポートランド /ビーバートン	・ポートランド市開発局・山崎満広氏訪問(実務者ヒアリング) ・ビーバートン市(レクチャー&ヒアリング) ・ナイキワールドキャンパス(視察ツアー) 【視察】パールディストリクト他視察(Gerding Theater at the Armory /Ace Hotel/Union Way 等)
11/2水	ポートランド ロサンゼルス	【視察】Pioneer Courthouse Squar ポートランド発 ロサンゼルス着 【視察】The Ballona Wetlands/Marina del Rey/サンタモニカ
11/3木	ロサンゼルス	・プラヤビスタ訪問(事業者ヒアリング) 【視察】トングバパーク(サンタモニカ)/J・ポール・ゲティ美術館/アートセンター・ カレッジ・オブ・デザイン/グリフィスパーク
11/4金	ロサンゼルス /サン・バーナ ディーノ	・サンバーナディーノ・ノートン空軍基地跡地訪問(事業者ヒアリング)・跡地開発エ リア視察 ・ロサンゼルス市地域開発局 Mr. Tom Rothmann,Principal City Planner(実務者ヒアリング) 【視察】グランドパーク/エコパーク/エクスポジションパーク
11/5土	ロサンゼルス	ロサンゼルス発 日本へ移動
11/6日	東京	羽田・那覇着

3) 訪問都市と地域の概要

① オレゴン州 ポートランド他

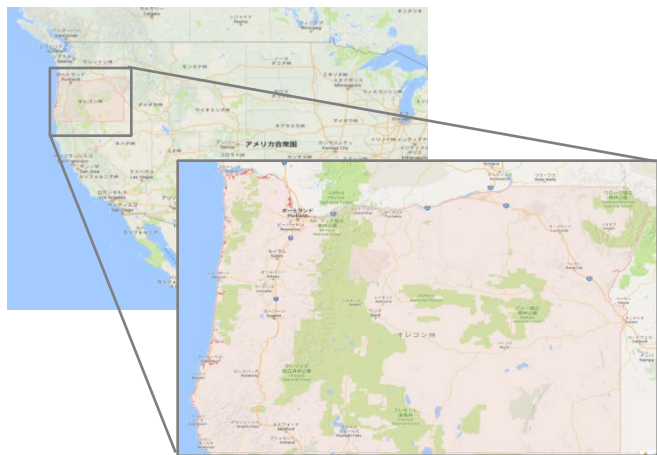
米国で特に注目されている「ディスティネーション・シティー（人気移住都市）」。毎週 400 人が移住しているといわれる。若者のパーセンテージや、家賃、給料、カフェやライブハウス、古着屋さんの数、ビールの価格などを元に調査した“全米で 35 歳以下が最も住みやすい街”でもランキング 1 位に選ばれた。

環境に優しい都市であるとされ、全米第 1 位、自動車より公共交通機関や自転車の利用が促進されることが特徴。ポートランドの街は通常よりもコンパクトに設計され、歩いて回れるコンパクトな都市として開発されている。

①自然環境と先端的技術を活かした環境に優しい「グリーンシティ」戦略②路面電車（ストリートカー）など公共交通機関でのダウンタウンと郊外の回遊の促進の成功が評価されている。

◆オレゴン州

- ・面積:255,026km²(全米9位。本州と四国を合わせた面積よりも少し大きい)
- ・人口:383万1,074人(2010年アメリカ合衆国国勢調査)



図VI-4 オレゴン州位置図

オレゴン州（英: State of Oregon）は、北米西海岸に位置する、アメリカ合衆国第 33 番目の州である。太平洋に沿って北にワシントン州、南にカリフォルニア州と接し、内陸の南東はネバダ州、東はアイダホ州である。北はコロンビア川、東はスネーク川が州境の大半を形作っている。1843 年にオレゴン・カンントリーの自治的な政府を樹立した交易者、探検家および開拓者が訪れるまでは、アメリカ・インディアン多くの部族が住んでいた。1848 年にオレゴン準州が設立され、1859 年 2 月 14 日にアメリカ合衆国 33 番目の州に昇格した。

ワシントン州、カリフォルニア州と共にリベラルな気風で、保守的な中西部に対して「レッドウッド・カーテンの向こう側」と称される。現代の先進国では珍しい直接民主制によって作られ、州、郡からも独立した地域政府メトロを擁する。セイラムが州都であり、人口では州内第 3 位。人口最多の都市はポートランドである。2010 年国勢調査による州人口は 380 万人以上であり、2000 年から 12%増加した。ポートランドの人口は同年で 583,776 人であり、全米第 29 位である。その都市圏人口は 2,241,841 人（2009 年推計）で全米第 23 位である。州西部、ウィラメット川のあるバレーに人口が集中しており、州内の人口上位 10 都市のうち 8 都市がこのバレーに入っている。

州内には多様な景観がある。風に吹き曝される太平洋岸、カスケード山脈（ゴツゴツして氷河に侵食された火山）、マルトノマ滝など多くの滝、深い常緑樹の森、また州東部の大半でグレートベースンまで広がる高原型砂漠などである。雨の多い州西部海岸にある背の高いダグラスファーやセコイアの木は、州東半分を覆う火を着けやすい松やジュニパー（セイヨウネズ）の疎らに生えた林と対照的である。州中央から東には半乾燥の灌木地、プレーリー、砂漠、ステップおよび牧草地が広がっている。標高 11,249 フィート（3,429 m）のフッド山が州内最高地点である。クレーターレイク国立公園が州内唯一の国立公園である。（<https://ja.wikipedia.org/wiki/オレゴン州>より引用）

◆ポートランド市

- ・面積: 376.5km²(京都市の半分弱)
- ・人口: 58万3,776人(2010年アメリカ合衆国国勢調査)
- ・アメリカ合衆国北西部のオレゴン州に位置する同州最大の都市。

かつての荒廃した中心市街地を、市民参加型のまちづくりにより、全米で最も環境に優しい都市との評価を受けるに至り、移住者、企業立地が増加している。

環境の良いまちは経済も発展するとの理念のもと、環境技術・産業を基軸とした「グリーン・テクノロジー・クラスター戦略」を掲げている。

行政、企業、市民との協働によるまちづくりを進めてきたノウハウを活かし、ポートランド市開発局が他市、他国のまちづくり支援を行っている。

ポートランドからシアトルに至る地域は「シリコン・フォレスト」と呼ばれ、カリフォルニアのシリコンバレーに次ぐハイテク産業のメッカ。「intel」などのハイテク産業が立地。

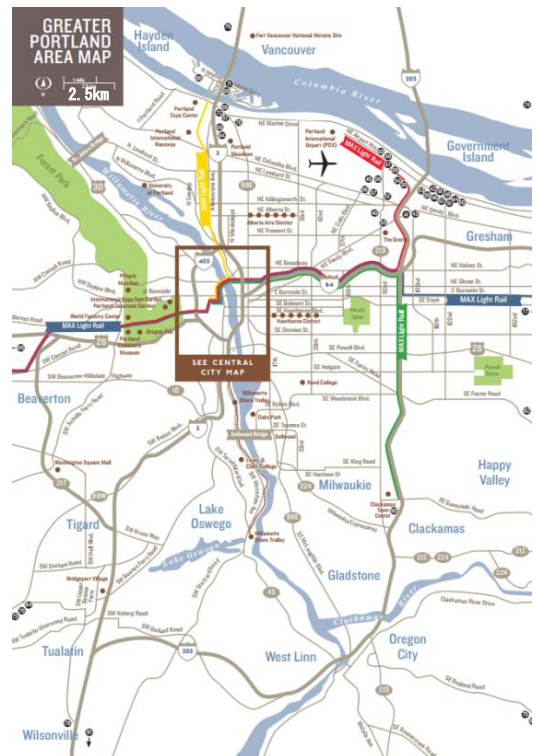
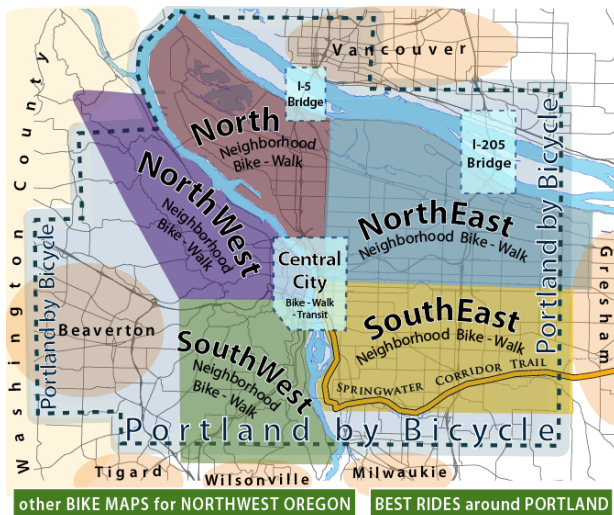
⇒ 普天間飛行場における「世界に誇れる環境づくり」の検討において有用と考えられる。

⇒ また、市民・企業との協働によるまちづくりの手法は、跡地利用における合意形成及び企業誘致において有用と考えられる。

⇒ 長期視点で組織的・体系的取り組みを継続的に行っている点において、普天間飛行場を含む長期的な開発の継続の検討において有用と考えられる。



図VI-5 ポートランド市位置図



写真VI-1 ポートランド市のパノラマ

◇ Metro Government

ポートランドのメトロ地区には100万以上の人が住んでおり、2020年までには、さらに100万人の増加が見込まれている。地区は、25の市と3群にまたがっている。ポートランドはこの地区、そしてオレゴン州最大の都市である。

メトロは1978年に有権者の承認を得てつくられた地域政府で、米国唯一、直接選挙によって選ばれる地域政府である。

メトロは地方政府と連携して地域の交通機関の整備や土地管理戦略を行なう。住人がもっと徒歩や自転車で移動できるコンパクトな市街地、近隣地区をつくれるようポートランドやその他の市を支援する。

公共交通システムを効率的にしたり、自転車や徒歩という手段が選べるように自転車・歩行者用道路を整備している。

ゴミの量を減らしてリサイクルを増やしている。ゴミ処理による温室効果ガスを削減している。自然地域の保護や復元によって大気や水の質、魚や野生動物の生態を保護している。グリーンビル(環境対応ビル)の推進や、「自然にやさしい」設計、建築を支援している。

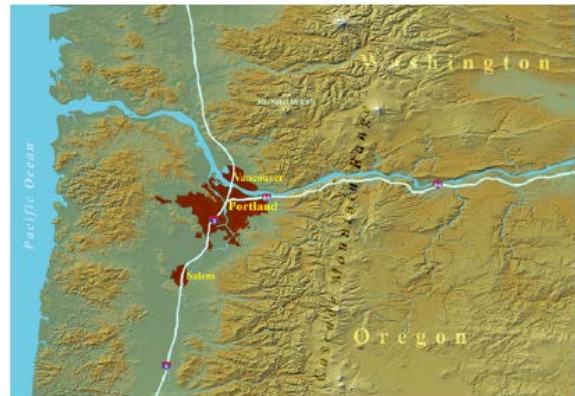
20世紀初頭に自家用車が使用されはじめると、車優先の土地利用形態が広が

って、米国の拡張パターンを支配した。

オレゴン州とポートランドメトロポリタン地区では、献身的な努力によって米国全域を調査し、拡張を抑えることによってこのパターンを変えてきた。森林や農地の保護、健全な経済や環境に重要なエレメント、土地利用と交通機関を統合することが、持続可能な将来には必須であった。

オレゴン州の土地利用計画制度は1973年に採択された。この地域の都市成長境界線(UGB)は、1979年につくられた。オ

ポートランドメトロポリタン地区



計画的な成長管理



都市成長境界線(UGB)



図VI-6 ポートランドメトロポリタン地区概要

レゴン州法のもとに、州内の各市、メトロポリタン地区には都市成長境界線があり、都市と田舎が分けられている。メトロは、ポートランドメトロポリタン地区の都市成長境界線を管理している。メトロでは、住宅、雇用、工業用地を20年間供給するためにUGBを広げる必要があるか、5年ごとに見直している。

ポートランドメトロ地区の地域的成長戦略は、次の土地利用原則および交通原則に基づいている。

- ① コンパクトな地域を維持して土地および資源を有効利用
- ② 公共交通機関や歩行者優先の施設を開発して路面駐車のを減らす
- ③ 経済活性を促進
- ④ 車だけではなく人のために道路を設計
- ⑤ 幹線街路の渋滞を減らすために、相互接続した市道の提供
- ⑥ 自転車利用を安全かつ適したものとする
- ⑦ 貨物輸送のターミナルへのアクセス強化
- ⑧ 町や地域の、端ではなく、中心を成長させる(郊外の拡張を制限する)
- ⑨ 人間の尺度でつくられたコンパクトな都市中心部
- ⑩ 公共交通機関の便がよく住宅と商業地が混在
- ⑪ 市民活動や公共サービスを重視
- ⑫ 中心都市、地域およびタウン・センター、連絡通路、緑のリボン(公園、トレール、自然地域)
- ⑬ 都市成長境界線の外側：農地と森林地帯
- ⑭ 都市成長境界線の内側：コンパクトな都市中心部



図VI-7 地域的成長戦略図

ポートランドでは、「20分の街」を成功させた。住民は、学校、食料品店、職場、娯楽施設などへ20分以内で歩いて行くことができる。市や地域では、このモデルをもっと多くの地区で採用したいと考えている。地域的成長戦略は次のとおり進歩している。

- ① 1990年代、地域の人口は26%増加したが、土地面積は8%の上昇にとどまった
- ② 1999～2000年に、全地域人口が2.6%増加したが、使用された住宅地は26%減少
- ③ 2000年、3郡の人口の28%が、人口密度12人/エーカー(12人/48.97 tan)以上の地域に居住
- ④ 町や地域の、端を拡張(郊外の開発)するのではなく、中心部に焦点があてられると、結果は、移動パターンで公共交通機関の利用が5～10倍、徒歩が3倍になった。車による移動や自家用車の所有も半分になった。

ポートランド地域は、米国でも十指に入るコンパクトなメトロポリタン地区である。

公共交通機関を優先した開発は、コンパクトな都市形態には不可欠で、この地域でいろいろな成功例を出している。

- ① メトロでは、ライトレール駅に近接する再開発用地の獲得に、連邦政府からの交通補助金を使用できる。
- ② メトロでは、公共交通機関に役立つ高密度で多目的なプロジェクトの経済的実現可能性を高めるために、奨励金を出したり、公共・民間のパートナーシップを利用できる。

ポートランドメトロポリタン地区の温室効果ガス排出の39%は、交通部門からである。最大の排出源は自動車の排気ガスである。

地域の交通計画は、車を運転する必要性を減らし、効率的でよく整備された交通ネットワークを維持すること、に焦点をあてている。

- ① 効率的なインターモダルの(異なる交通機関の連携による)交通システムを開発して、コンパクトな都市形態を支援
- ② 1986年、鉄道輸送が地域に再導入された。25年間に約30億ドルを投資して、50マイル(80キロ)のライトレール用のレールが敷設された。2015年までには90マイル(145キロ)以上が完成する(50億ドル)。
- ③ 300マイル(483キロ)の自転車・歩行者用道路も建設されており、今後20年間で900マイル(1,448キロ)が完成
- ④ 現在の道路交通システムの性能を費用効率の高いオペレーション技術を使用して最大化する。たとえば、道路が妨げられないように迅速な事故対応をしたり、道路状況についてリアルタイムで交通情報を提供したり、交通流量を最適化・需要管理によって交通システムに対する需要を減らす。たとえば、雇用者に対して通勤の削減を奨励したり、自動車の相乗りを促進したり、道路使用、車線使用、駐車、マイレージ・ベースでの価格設定方法により需要を配分

ポートランドの交通・土地利用戦略は次のとおり成功を収めた。

- ① 1990～2005年、人口は29%増加し、1日あたりの走行マイル数(VMT)は51%増加したが、全体的なレベルでの1人あたりの走行距離は過去7～9年一定したペースで減少している。この地域では、1人あたり20.3VMTで減少しているが、米国都市部の平均は24VMTで増加している。
- ② コンパクトな都市形態によって、車の運転を33%程度削減
- ③ 公共交通機関の利用者数は80%増加し、自転車通勤が1993年の2倍になった。ポートランド人口の6%が自転車で通勤している。
- ④ TriMet(この地域の公共交通機関)のサービスエリアは、人口では29位であるが、利用者数では13位。TriMetは、他のどの同規模の公共交通システムよりも多くの乗客を運んでいる。
- ⑤ メトロ地区の大気環境基準は連邦指示をすでに満たしているが、大幅な地域成長があったにも関わらず基準は満たしたままである。

埋立地のゴミは、温室効果ガスを排出し環境問題の原因となる。メトロでは、新しいプログラム、教育、支援活動によってゴミの減量とリサイクルの増加に取り組んでいる。

メトロでは、サービス提供者、規制、ゴミ減量プログラム、そして環境への責務という4方向から取り組んでおり、地域の有毒ゴミおよび固形廃棄物の量を削減している。ポートランドのメトロ地区は、リサイクル活動の全米のリーダーとなっている。

- ① 地域のゴミ回収率は59%で、1988年の26%から上昇している。米国第2の回収率(1位はサンフランシスコ)
- ② 革新的なゴミ処理を実践して、埋立地からの温室効果ガスが1990年より75%削減
- ③ オレゴン州は、1971年に初めて空き瓶回収法案を導入

メトロは、ゴミ減量プログラムの調整、支援を行い、多岐に亘る教育や情報サービスを提供している。また、地域の固形廃棄物管理計画を立てて管理している。計画には2009年のゴミ減量目標(62%)を達成するための地域の管理や、有害廃棄物の発生を防ぐ対策など次の施策がもりこまれている。

- ① 教育
- ② 道路協収集サービス
- ③ 企業のリサイクル要求
- ④ 住宅および商業用建築廃材の回収
- ⑤ 2つの固定設備
- ⑥ 35の週末地域イベント
- ⑦ 年間140万キログラム
- ⑧ 80%の再生または再利用
- ⑨ ラテックス塗装加工設備
- ⑩ 年間400,000リットル
- ⑪ 33,300世帯に提供

自然地域の保護や復元は、持続可能な都市に不可欠な要素である。魚や野生動物の絶滅、大気質や水質の低下、新しい開発に際しての懸念などの問題に対処するため、地域の有権者により2つの債券発行が承認された(合計で3億6300万ドル)。

債券資金は次の目的に使用されている。

- ① 自然地域9,000エーカーを、永久保護のために購入
- ② 河川とその隣接地75マイル(121キロ)以上を保護
- ③ 地域の公園プロジェクトに投資
- ④ 資金は地域の新しい自転車・歩行者用道路8件の建設資金にも使用

この地域の土地50,000エーカー以上の環境が悪化している。複数の団体(政府、NPO)が自主的に、協調、協力などをせずに、活動を行っている。

公園用地の50%以上の森林が伐採されている。

この地域住民の10人中4人には、歩いて行ける距離に近隣公園がない。
地域のトレール・ネットワーク計画のうち700マイル(1,127キロ)以上がまだ建設されていない。

以上の課題に取り組んでいくため、メトロは、公園、歩道・自転車道、自然地域などで世界最大の帯をつくる「コネクティング・グリーン(緑をつなぐ)」という取り組みを始めた。

コネクティング・グリーンは、個人、企業、機関、組織の連携をつかって資本を借り入れ、この構想に取り組む。

「コネクティング・グリーン」イニシアチブでは、旅行、健康、観光産業が直接話し合いに参加するように意識的に努力している。

今までこれらの産業は自然地域の質向上や保護にかかわっていなかった。

しかし、環境、人間、経済、コミュニティの健全性にはそれぞれが関係するところが強調されるにつれ、その役割がますます重要になっている。

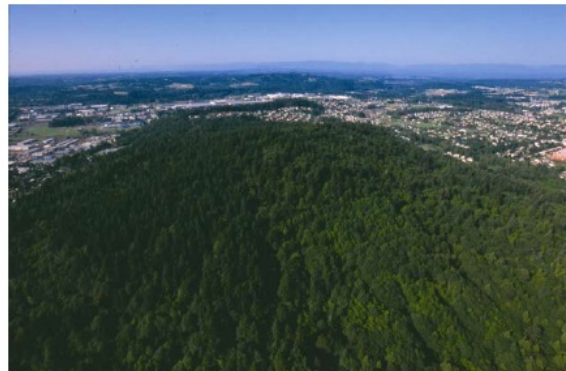
自然にやさしい開発によって、開発による自然環境への影響が少なくなる。

ポートランド地区では、週に500世帯が新規に増えている。人口が増えれば新しい住宅が必要になる。メトロでは、宅地開発業者や建築業者が自然を考慮しながら工事することを奨励する措置をとっている。

自然にやさしい方法が実践されることで、敷地の自然体系や水理的機能が維持される。次のような自然にやさしい敷地計画や開発で好結果を出している。

- ① 自然地域を維持し、土地をなるべく乱さないようにする
- ② 自然体系(湿地、小川、けもの道、老齢林、原生植物)を保護し、敷地計画に取り入れる
- ③ 敷地が雨水を受けて吸収するように景観をデザイン
- ④ 雨水流出を助長する不透水面を少なくする
- ⑤ バイオリテンション(微生物等による保水)、透水性舗装など小規模な方法で雨水をコントロール
- ⑥ 敷地にもともとあった土、植物、原生植物を残す
- ⑦ 土壌圧縮は最小限とする
- ⑧ 小川や川に沿う緩衝帯は残す
- ⑨ 動植物の貴重な生息環境やけもの道が残るように、雨水は自然な排水パターンで流れるように、家屋などの建物を建築する

「コネクティング・グリーン(緑をつなぐ)」



図VI-8 タルバート山自然地域

ポートランドは、1人当たりのLEED（環境性能評価システム）認定ビル数が米国で一番多い。

オレゴン・コンベンションセンターは、米国グリーンビル協会のLEED-EB（既存ビル）認定を米国で最初に受けた会議場である。

このコンベンションセンターには、建物の屋根から集めた雨水が、岩のテラス、ため池、土などを通過する興味深い濾過システム、「レイン・ガーデン(雨の庭)」がある。環境汚染物質が近くのウィラメット川に流入するのを防いでいる。このコンベンションセンターは、「サーモン・セイフ(サーモンに安全)」でも認定されている。



図VI-9 オレゴン・コンベンションセンター

ダブルツリーホテルは、GS-33 持続可能な宿泊施設というグリーンシール認定を受けている。476室のダブルツリーホテルはオレゴン初の宿泊施設で、グリーンホテルの呼称を持つミシシッピ川以西で最大のホテルである。

エコトラストのジーン・ボラム・ナチュラル・キャピタル・センターは、オレゴンで初めてLEED ゴールド認定を受けたビルである。また、国内で最初にLEED ゴールド認定を受けた歴史的修復を行った建物でもある。

歴史的に有名なポートランド武器庫はパフォーマンス空間へと修復された。国定史跡の建築物では唯一LEED プラチナ認定を受けたということでポートランドの荣誉となっている。またパール地区では3千610万ドルをかけ、ロマネスク様式を再現したお城のような建物の修復が2006年に完成した。

ケイシーは、6千万ドル、61戸の建物で、世界で初めてLEED プラチナ認定を受けた高層集合住宅である。

ポートランドメトロポリタン地区の土地利用と交通システムは、気候変動にも対応している。ポートランド地区では、気候変動に影響を与えるために必要な政策の選択を進めてきた。

<気候変動対策に関する経緯>

- ・1993 - ポートランドが、米国都市で初めて気候変動イニシアチブを採択
- ・2001 - マルトノマ社が市とともに、地球温暖化に関するローカル・アクションプランを作成(温室効果ガスを2010年までに1990年比10%削減)
- ・2004 - 州の温室効果ガス削減戦略と地球温暖化委員会で、目標値を採択(2020年までに1990年比10%削減、2050年までに1990年比75%削減)
- ・2007 - 西部気候イニシアチブに、米国7州(オレゴン州を含む)とカナダ4州が合意、署名

- ・2008 - メトロが地域的气候変動アクションプランの活動を開始。これまでの進捗と将来必要なアクションを明文化。

現在の焦点は、政治的な意志とパートナーシップを構築すること、地域の温室効果ガス削減目標を設定することであり、地域レベルで気候変動に大きく影響を与える具体的なアクションプランを確定することである。

◇ Silicon Forest

オレゴン州の半導体産業集積地「シリコン・フォレスト」はインテル社をはじめとした強力なソフトウェア技術開発などによって州の経済に大きな影響を与えている。

- ① 州内には約 11,000 社ものテクノロジー関連企業が点在
- ② それらテクノロジー企業に約 102,000 人が働いている
- ③ コンピュータ・電気製品の輸出は、前年比 21%増の 81 億ドル（約 9,720 億円）で、オレゴン州で最も大きな輸出分野である。

インテル社最大の製造施設はオレゴンに位置し、年々拡大傾向にある。

- ① オレゴンで働くインテル社の従業員は 1 万 7,500 人に昇る。
- ② 5 年に及ぶ建設期間を経て、最新設備を兼ね備えた施設 D 1 X（60 億ドル強のプロジェクト）が完成した。
- ③ 更に向こう 30 年間で 1,000 億ドルの投資を行う計画がある。

◇ アスレチック・アウトドア産業

グローバル企業であるコロンビア・スポーツウェア、アディダス、ナイキ各社は、オレゴン州におけるアスレチック・アウトドア産業の推進に深く携る。

- ① これら大手企業により同産業が州内における主要産業のひとつとなる
- ② 州内には 438 社ものアスレチック・アウトドア関連企業が点在
- ③ 18,000 人以上もの労働人口を有する

オレゴンにあるナイキ本社では、地域のスポーツ、そしてアウトドア産業の推進を図っている。

- ① ナイキ社では、アイデアをだし、デザイン、開発、そして、次世代製品の販売といった会社の将来のための事業投資をオレゴン州にて行っている
- ② 州内にはこのようなニーズに応えるため、ハイテク業界や広告代理店、デザインセンターなどの各サプライチェーンが備わっている
- ③ ナイキ社の製品イノベーションや製品開発のためのグローバルセンターがオレゴン州にある
- ④ 他の企業同様に、ナイキ社でも事業拡張が行われており、オレゴン州だけで 8,700 人、過去 2 年間に約 2,000 人の従業員が雇用されている

◇ 食製品・農産業

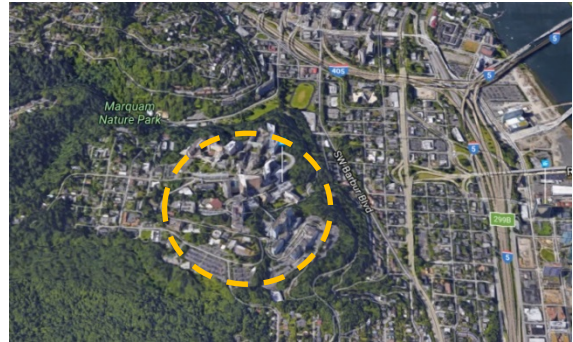
農作物の生産と製造との組み合わせは、食品加工産業の成長へと繋がる

- ① 栽培から加工、梱包まで一貫してできる環境で、世界中のあらゆるところに輸送可能
- ② 多くの日系食品加工会社が成功を収めている
- ③ 歴史ある日本との貿易
- ④ 世界的にも農作物の育てる上での理想的な場所

◇ バイオ・テクノロジー産業

The Knight Cancer Institute at Oregon Health & Science University (OHSU) オレゴン健康科学大学 がん研究機関がある。

- ① ナイキ社の創始者であるフィル・ナイト氏が米国で最初のがん研究所を設立すべく12億ドル（約1、440億円）を寄付
- ② 最先端のがん研究を行う世界的リーダー
- ③ R&D（研究開発）は、オレゴン州のバイオテクノロジー産業の更なる発展に貢献している



図VI-10 OHSU 位置図

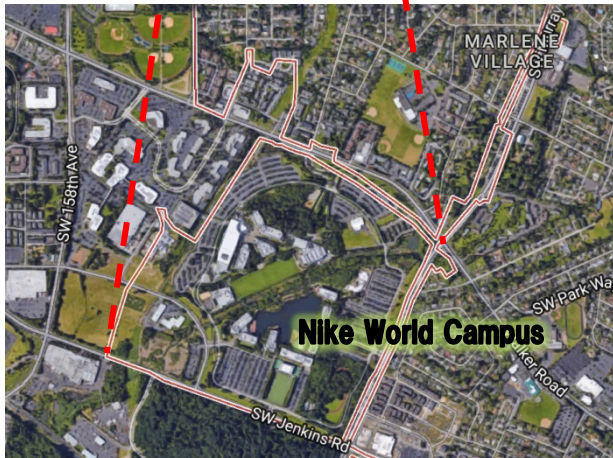
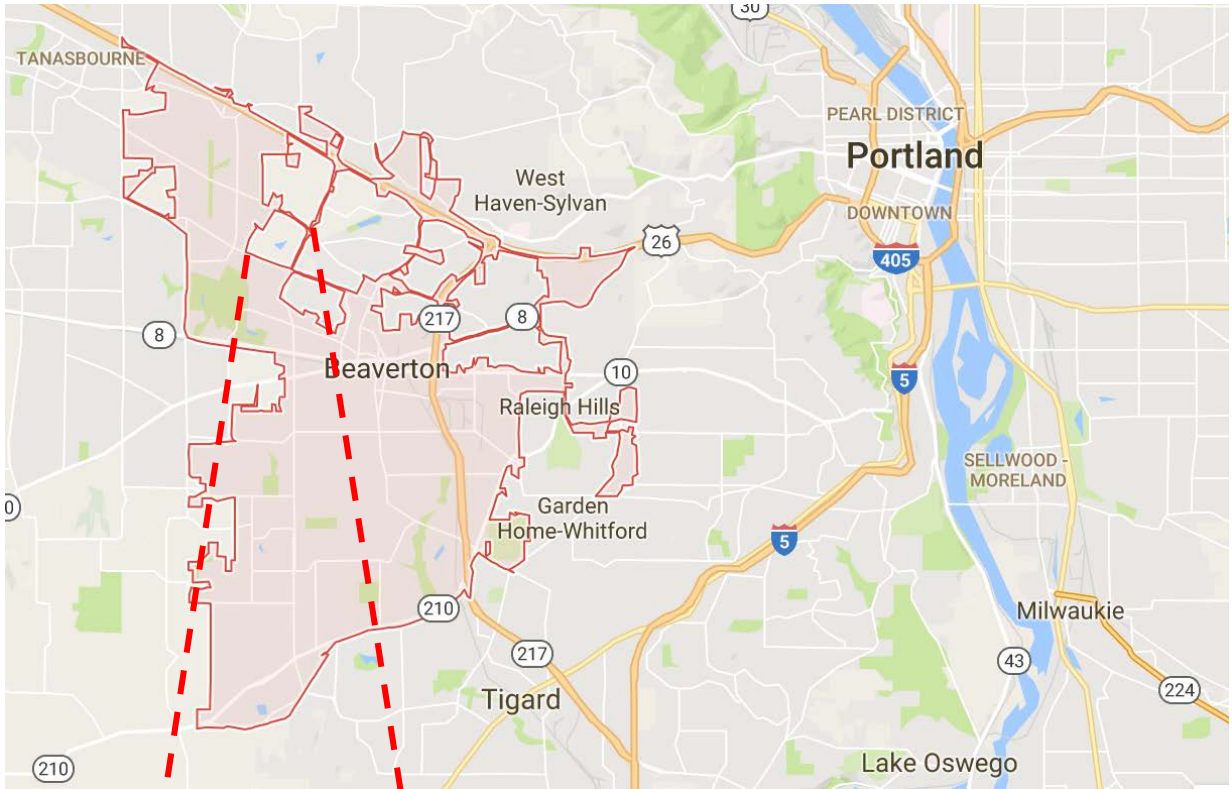
◆ ビーバートン市

・面積：42.3 km²

・人口：8万4,270人(2006年調査)

・ビーバートンに本社を置く主要な企業

- ・ナイキ - (ビーバートン市に囲まれた非法人地域にあり、厳密にはビーバートン市内ではない。)
- ・Beaverton Foods - 調味料メーカー。1929年、ビーバートンに本社設置。
- ・Riser's Fine Foods - 生鮮加工食品卸売業者。1960年、ビーバートンに本社設置。
- ・Columbia Sportswear - サンセット高等学校の隣に本社を置く。
- ・テクトロニクス - 電子機器製造企業。オシロスコープやロジック・アナライザを製造。
- ・IBMのオープンソース開発研究所・Linuxテクノロジーセンター - 元シークエント・コンピュータ



ナイキキャンパス鳥瞰図



遊歩道と池



ナイキキャンパスの拡張計画

図VI-11 ビーバートン市位置図及びナイキキャンパスの概要

ナイキキャンパスは2018年を目標に拡張する予定であり、新しい建物は元のキャンパスマスタープランからさらに、緑の広場、遊歩道、スポーツコート、フィールドなどにより、既存エリアとつながり、将来の更なる成長に向けた配置としている。この建築デザインは、人の動き、スピード、そして競争の強さとエネルギーからインスピレーションを得ている。タワーはキャンパスの中心地として機能し、タワーから放射状に広がった構造物は、NIKEの名前を冠したもので、勝利の翼のある女神に敬意を表す。

風景とインテリアが繋がる有機的な建物は、チームワークと創造力を促し、さらに、設計はLEED Platinum 認定を目指しており、持続可能な施設として、自然採光、パッシブチルドビーム（建物を加熱・冷却する放射対流システム）、閉回路排水処理センターなどがある。



図VI-12 キャンパス施設イメージ

②カリフォルニア州 ロサンゼルス他

ロサンゼルス市はカリフォルニア州の南部に位置し、ニューヨークに次いでアメリカ第2位の人口規模を持つ都市。1781年に小さな村落が形成され、1850年には市制が施行された。当時の人口は1,610人だった。その後、ゴールドラッシュ、オレンジの栽培成功、油田の発見、映画産業の振興などに伴い、大都市へと変貌を遂げた。特に航空宇宙やエレクトロニクス、映画・エンターテインメントなどの産業が発達している。約388万人。郊外には、ディズニーランド・リゾートやユニバーサル・スタジオ・ハリウッド、などのテーマパークがあり、米国内外からたくさんの観光客が訪れる。

◆カリフォルニア州

- ・面積: 423,967km²(全米3位。日本の面積の1.1倍)
- ・人口: 37,253,956人(2010年アメリカ合衆国国勢調査)

アメリカ合衆国西部、太平洋岸の州。アメリカ西海岸の大部分を占める。州都は、サクラメント。合衆国の州のうちでは最大の人口を誇り、大統領選挙の選挙人数も最多である。ブラジルのサンパウロ州に続いて南北アメリカ大陸で2番目に人口の多い行政区画である。大都市は人口の多いものからロサンゼルス、サンディエゴ、サンノゼ、サンフランシスコとなっている。州内には全国で2位(ロサンゼルス)と6位(サンフランシスコ・ベイエリア)の都市圏があり、人口の多い都市50傑には8つの市が入っている。ワシントン州、オレゴン州と共にリベラルな気風で、保守的な中西部に対して「レッドウッド・カーテンの向こう側」と称される。

多様な気候と地形があり、また多くの民族が住んでいる。合衆国の州のうちで面積ではアラスカ州とテキサス州に次いで3番目。北はオレゴン州、北東はネバダ州、南東はアリゾナ州に接し、南はメキシコのパハ・カリフォルニア州に接している。地理的には太平洋岸から東のシエラネバダ山脈まで、南東はモハーヴェ砂漠、北西にはセコイアやベイマツの森林がある。州の中央には世界でも最高水準の生産性の高さを誇る農業地帯、セントラル・バレーがある。アメリカ合衆国本土では最高の標高地点(ホイットニー山)と最低の地点(デスバレー)がある。面積のおよそ40%は森林であり、比較的乾燥した地域としては森林が多い。

18世紀の後半からアルタ・カリフォルニアと呼ばれた地域はスペイン帝国の植民地となった。1821年にアルタ・カリフォルニアを含みメキシコが第一メキシコ帝国となって帝政を布いた後に共和国に変わった。1846年、ソノマにいたアメリカ人開拓者の集団がカリフォルニア共和国の独立を宣言した。その直後の米墨戦争の結果、メキシコはカリフォルニアをアメリカ合衆国に割譲した。カリフォルニアは1850年9月9日にアメリカ合衆国第31番目の州となった。

19世紀半ば、カリフォルニア・ゴールドラッシュによって、カリフォルニアでは社会、経済および人口に劇的な変化が起こった。人々が流入し好景気が訪れたことでサンフランシスコはテントの集まった小村から世界にも知られたブームの町に成長した。20世紀初期の重要な発展としては娯楽産業の中心としてのロサンゼルスと巨大な州全体に広がる観光産業があった。豊かな農業に加えて航空宇宙産業、石油産業および情報技術が経済発展に貢献した。



図VI-13 カリフォルニア州位置図

カリフォルニア州が1つの国であるとするならば、GDPではイタリアに匹敵する第10位である。人口でも第35位、国土では第59位になる。カリフォルニア州では一部地域の分離・独立の試みが繰り返し行われており、1800年代から2011年までに少なくとも27回が失敗に終わっている。(https://ja.wikipedia.org/wiki/カリフォルニア州より引用)

◆ロサンゼルス市

・面積:1,301,970km²

・人口:3,792,621人(2010年時点)

カリフォルニア州最大の世界都市。映画産業を初めとして世界への情報発信力が強い。Global Cities 2016による世界都市ランキング第6位。

海岸部から丘陵部にかけて緑豊かな街並みが展開。

テックコースト (Tech Coast) は北のサンタバーバラから南のサンディエゴまで広がる南カリフォルニアの地域。航空宇宙産業と軍事産業に支配された経済から、分散化されグローバルで複数の技術を原動力とする経済に成熟してきた地域を表し1990年代の半ばから用いられている。テックコースト内の研究大学または研究施設で行われている研究開発活動は世界的に見ても密度が高く、ハイテク関連会社の数はシリコンバレー、ボストンのルート128、またはリサーチ・トライアングル・パーク(ノース・カロライナ州)を上回る。

近年は、産油都市、工業都市から、リゾートや保養都市としての性格が強くなっており、コンベンションなどの誘致も盛んになっている。

ファッションや宝飾などのデザイン業が発展しており、ニューヨークと並ぶファッション最先端都市となっている。

1998年から開発がスタートした、商業地区と住宅地がミックスされた複合新市街地プラヤビスタ他の特色ある緑豊かな街づくりがある。

人気が高いショッピングセッターであるザ・グローブでは、ニーズに裏打ちされた「街形成型」施設・空間整備が展開されている。

近郊では基地跡地利用(サンバーナディノ・ノートン空軍基地跡地:物流施設、国際空港、他)が視察可能。

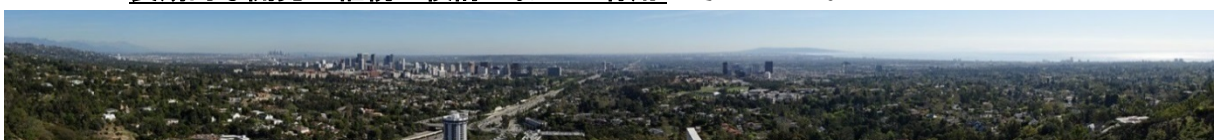
⇒郊外部における新市街地開発事例は、普天間飛行場における「緑の中のまちづくり」の検討において有用と考えられる。

⇒海岸部と丘陵部をつなぐランドスケープや機能連携は、普天間飛行場における西海岸エリアと基地跡地利用の開発の在り方の検討においても有用と考えられる。

⇒長期視点で組織的・体系的取り組みを継続的に行っている点において、普天間飛行場を含む長期的な開発の継続の検討において有用と考えられる。



図VI-14ロサンゼルス市位置図



写真VI-2 ロサンゼルス市のパノラマ

◆プラヤビスタ

プラヤビスタは、飛行機会社のヒューズエアークラフト社の広大な跡地につくられたおしゃれなニュータウン。

ロサンゼルス空港とマリナデルレイに隣接するプラヤビスタは、1998年から開発が始まった。何期にもわたり建設されている住宅は、完成したプロジェクトごとに販売され、現在約3,000戸ある。6,500名以上が居住している。

”Runway at Playa Vista” と呼ばれる大型ショッピングモールには、映画館や Whole Foods などのスーパー、スターバックス、レストランがある。

ファーマーズマーケットや、夏にはセントラルパーク内にあるドーム型ステージで野外コンサートが開催されるなど、イベントも充実しており、街全体がとても綺麗に整備されている。

You Tube Space LA, Facebook, Yahoo, Google, Belkin, Konami などの IT 関連企業、USC や UCLA の研究所が建ち並び、第二のシリコンバレーならぬ、シリコンビーチと呼ばれている。ビルの周りにはデスク、ベンチ、ハンモック、卓球台、バーベキュー、ファイアーピットなど、クリエイター達がアウトドアでリラックスできる環境が整えられている。



図VI-15 プラヤビスタ概要

◆旧ノートン空軍基地

広さ約 900ha の旧ノートン空軍基地は、今ではサン・バーナディーノ国際空港として知られる。周辺は減退的なビルが立ち並び、ビジネスコンプレックスとして栄えている。1994 年基地閉鎖以来、大手チェーンスーパーやアマゾンなどの小売業者の進出により、9,000 人の雇用が生み出されたと言われる。また、サン・バーナディーノ郡は 1959 年に立川市と姉妹都市協定を結んでいる。「人口や面積が類似している」「両市とも基地がある」など共通点が多いことから実現した。



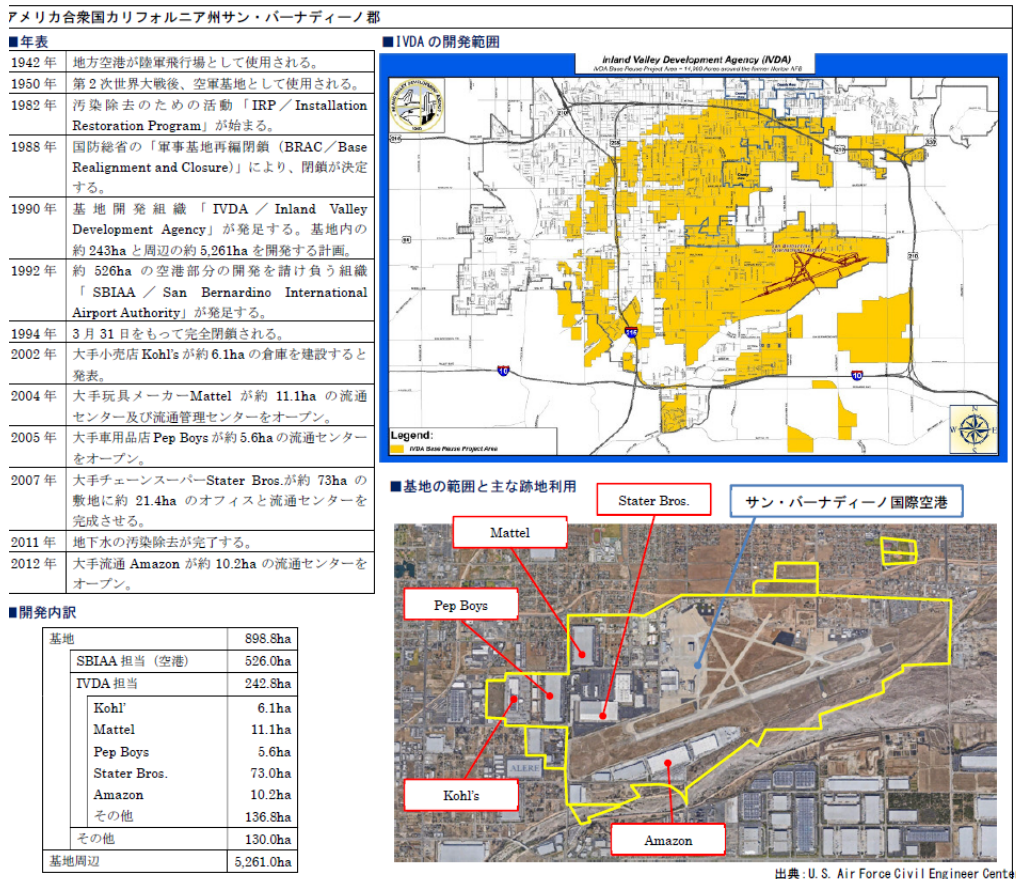
図VI-16 旧ノートン空軍基地位置図

◇サン・バーナディーノ国際空港

空港には基地の面影はなく、商業的な雰囲気となっている。滑走路は 1 本で、3,000 m×60m と大きい。ターミナルはきれいに整備されているにもかかわらず、未だ民間航空会社の定期就航はない。

<汚染除去>

旧ノートン空軍基地の汚染除去は基地閉鎖前の 1982 年から始められた。航空機部品の洗浄に使われたトリクロロエタンにより地下水が汚染されていることが判明。Air Force Real Property Agency によって行われた汚染除去は 2011 年に完了した。地下水のほか、土壌の汚染も除去された。



図VI-17 サン・バーナディーノ国際空港概要

◇サンバーナーディーノ

サンバーナーディーノ (San Bernardino) は、アメリカ合衆国カリフォルニア州南部に位置する都市。ロサンゼルス東郊の砂漠地帯に位置する。人口は 21.37 万 (2013 年)

古くはインランド・エンパイアと呼ばれる周辺一帯の中心となる工業都市として発展してきたが、近年ではロサンゼルス都市圏の拡大に伴い、同じ地域のリバーサイドなどと同様に郊外の住宅都市として人口が急増している。



図VI-18 サンバーナーディーノの鳥瞰

インランド・エンパイア (英: Inland Empire) は、アメリカ合衆国カリフォルニア州の南部、リバーサイド市とサンバーナーディーノ市を中心とする都市圏を指して使われる。

インランド・エンパイアは面積 27,000 平方マイル (約 70,000km²) で、広域的にはロサンゼルス大都市圏に属している。人口は 4,224,851 人 (2010 年国勢調査) であり、リバーサイド郡とサンバーナーディーノ郡で構成されている。カリフォルニア州で 3 番目、アメリカ合衆国内では 13 番目に人口が多い。

人口の大半はロサンゼルス都市圏に接しているリバーサイド市やサンバーナーディーノ市をはじめとする地域の南西部に住んでいる。

19 世紀末の時点では大きな農業の中心地であり、柑橘類生産、酪農業、およびワイン生産業が盛んだった。しかし、20 世紀を通じて農業が衰退し、1970 年代以降は入手可能な家屋を求めて移転してくる家族が増えて急速に人口が拡大し、住宅、商業および製造業が発展した。

インランド・エンパイアはロサンゼルス郡やオレンジ郡に比べて土地価格が安いこと、広大な空き地があったこと、および高速道路や鉄道が交差して交通網が発達していたことで、物流の一大中心地になった。

オンタリオ市にあるトヨタ自動車北アメリカ部品物流センターやランチョクカモンガにある APL 物流など国内の大製造企業がインランド・エンパイアを物流拠点に選定してきた。

ワールドプール・コーポレーションがペリスで借りた広さ 170 万平方フィート (160,000 m²) の物流センターは、アメリカンフットボールのフィールドが 31 面入る大きさであり、国内最大級の倉庫となっている。

これらの物流センターはロサンゼルス港やロングビーチ港から水揚げされた完成品や原材料を、ネバダ州ラスベガス、アリゾナ州フェニックス、コロラド州デンバーなど北や東の目的地に運ぶ輸送体系の一部になっている。

カリフォルニア州が輸入する貨物の 80%以上がロサンゼルスからインランド・エンパイアへの経路を辿る。しかし、2000 年代後半の経済不況により、産業用地の空き地率は

2007年の6.2%から2008年の12.4%まで増加した。サンバーナーディーノ市とレッドランズ市ではこの率が22%にもなっている。

地域の大企業が2000年代後半の経済不況に影響されているものの、インランド・エンパイアは当面州内でも最も成長速度の高い地域であり続けると予測されている。

また、この地域は州内でも教育水準が低く、国内でも平均賃金が低いままとなることも予測されている。2006年に行われた国内51都市圏の給与調査では、インランド・エンパイアの平均年間賃金が36,924ドルで、最下位の1つ前の位置付けだった。

しかし、安価な土地価格と革新的な組織支援網があることで、小企業のオーナーや技術先行企業を地域内に惹き付け続けている。

都市化の進行で農業用地を切り崩しているが、インランド・エンパイアではまだかなりの量の農産物を生産している。

2002年から2004年の間に10,000エーカー(40km²)の灌漑を施された農地が失われたが、2006年の2郡における農業生産高は16億ドル以上になった。

◆サンタモニカ

サンタモニカ(Santa Monica)は、アメリカ合衆国・カリフォルニア州・ロサンゼルス郡の西部に位置する市。人口は2008年現在の人口は87,664人である。

過ごしやすい気候から、20世紀初頭には有名なリゾート都市となっていた。1980年代後半にビジネス、観光とも飛躍的に成長を遂げた。

州間高速道路10号線(サンタモニカ・フリーウェイ/I-10)が太平洋に近い市内からはじまり、ロサンゼルス市街まで伸びており、北アメリカでもっとも交通量の多い道路と言われている。この道路は7州にまたがり、フロリダ州ジャクソンビルまで続いている。州道1号線(リンカーン・ブルバード/パシフィック・コースト・ハイウェイ)、州道2号線(サンタモニカ・ブルバード)も市内を通っている。サンタモニカ・ブルバードはかつてのルート66の一部で、この道路がオーシャン・アヴェニューに突き当たったところがルート66の西の端であった。

観覧車のあるサンタモニカ・ピアや、ショッピングモールのあるサードストリート(3rd St.)などが有名である。

サンタモニカベイを横にするビーチ沿いの街。広いビーチ、高級ショッピングエリアとホテルが年間数百万人もの観光客を魅了している。

100年以上の歴史を誇るサンタモニカピアは、テレビや映画を通して世界中に広まった。

サンタモニカピアの観覧車はロサンゼルス文化「fun in the sun=太陽の下で楽しむ」を象徴する。

(2) 調査の実施

1) ポートランド、ビーバートン他

①ポートランド州立大学地理学科地図研究センター

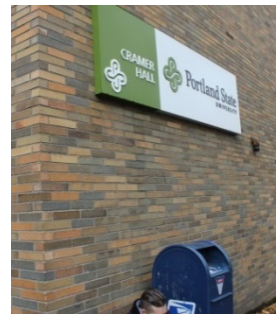
(Portland State University Department of Geography)

概要/写真

ヒアリング日時：2016年10月31日：10：00～

ヒアリング場所：Portland State University Department of Geography

ヒアリング対応者：Portland State University Department of Geography Dr. Hunter Shobe 氏



ヒアリング/視察等実施状況

ヒアリング概要

■ 中心市街地の広場について

- ・ポートランドを住宅の間取りに例えると、リビングにあたるのがパイオニア・コート・スクウェアという広場である。
- ・1980年代に街の中心部に立体駐車場が建設され、憩いの場がなくなることに市民は疑問を抱いてきた。そのため、議会の議決を経て、立体駐車場をパイオニア・コート・スクウェアという広場に転用した。この整備資金は、市民から募っており、資金を出した人々の名前がレンガ一つ一つに記されている。
- ・80年代に駐車場をペインティングする活動をしていた人々の子供の世代が、現在、交差点をペインティングする活動を行っている。
- ・この広場は、各種イベントに活用されており、プライベートなイベントにも活用可能である。その使用料等の収益をまちづくりの資金にも活用している。
- ・また、ディレクターズ・パークという公園を、パイオニア・コート・スクウェアの3ブロック先に整備している。この公園には、レンタルバイクのコーナーやチェスを遊べるスペースなど、多くの要素が盛り込まれている。常時、老若男女が集うコミュニティ・ポットにもなっている。
- ・70年代に駐車場が多く、公園へ変えることへの反対はなかった。また、当時、公害問題もあったので、市民は賛成だった。アメリカも沖縄と同様に車社会であるが、人のためのスペースを設ける方向に社会が動いている。また、公共交通などの他の選択肢を用意することも大事である。

■ポートランドの都市計画

- ・ポートランドにおいては、これまでいくつものマスタープランがつくられてきた。実現できたものあれば、できなかったものもある。1960年にはポートランドはオリンピックを誘致しようという動きもあった。
- ・多くの高速道路も計画されたが、その多くが実現されていない。他の多くの都市では高速道路網が実現したが、それらが実現しなかったことがポートランドの大きな特徴でもある。日本の高度成長期のようにアメリカでも当時、高速道路網が各地で整備されたが、ポートランドは内需が弱かったので整備がされなかった。そのことが良い意味で現在のまちづくりにつながっている。
- ・1851年のポートランドの都市計画図を見ると、ポートランドは港町であったため、川沿いに市街地を広げていくことが合理的であった。1891年の計画図では、川の北側、南側、東側が一体となった市街地の計画となっており、現在の市街地の骨格は、この計画図を基に形成されている。
- ・昔のポートランドでは、公共交通が道路の中央を占有していたが、その後、自動車が占有することとなった。そして、現在は、昔の形に戻そうという努力をしているところである。
- ・公共交通の発展には様々な条件がある、例えば、路面電車をバンクーバーまで敷くという議論もあるが、中々進まない。その理由はバンクーバーの人は、車社会なのでいらないと考えており、ポートランドの人は公共交通をよく利用するので、必要と考えている。また、南側の地域も公共交通が整備されていない地域であるが、住民がそれを望まないので、進まない状況にある。
- ・公共交通の整備が進まない他の理由としては、財政的な問題というよりは、都市部の考え方や人が郊外部に入ってくるのを嫌がるということが考えられる。郊外部には保守的な人が多い傾向であることもその要因である。また、ポートランドはホームレスの数が全米一位であり、郊外に流れてくることも恐れている。さらにポートランド全体の意思決定を、中心部の人達が主となっている現状があり、郊外部の人々がそれをあまりよく思っていないこともある。ポートランドの中心部は密度が高く、多様な家族が住んでおり、郊外部ではそのライフスタイルの人々が流れてくるのを嫌う傾向がある。
- ・120年位前に、中国からの移民が開拓した場所がある。ポートランドの山間からの水を利用して農業を営んでいたが、湧水が流れる水系は現在暗渠となっており、地下を流れている。水路の上には、スタジアムや公共交通が建設され、スタジアムはプロスポーツを誘致して、都市のプロモーションに役立っている。バイエルンミュンヘンが試合を行い、全米的に名が知れ渡った。

■工業地帯の変化について

- ・ポートランドは、元々工業都市として発展してきたが、今や変わろうとしている。北側エリアが変化してきている。倉庫街だったところが、クリエイティブ・ビジネスのオフィスとなっている。
- ・工業地帯で12年くらい前に漏電による火事が発生した。その後、放置された建物に落書きされる時代があった。その後、リーマンショックにより、ますます劣悪な状況となった。

その後、アートの街ポートランドとして、これらのグラフィックを残していこうという運動がおこり、現在も落書きが遺産として残されている。

- ・1981年と2014年の建物用途図を見比べると、工業系用途から、商業、レストラン、SPAなどの用途に変わってきているのが分かる。
- ・ダウンタウンの少し治安の悪い地区に、特徴的なドーナツショップをつくることで、周りを大きく変えた事例がある。現在ではドーナツショップが観光名所になって、人の行き来が増えて安心できる地区となった。道路の一部を開放して、観光客のための滞留空間を設けるなど、市当局としても安心して観光できる街にしていこうとしている。

■公園について

- ・100年以上前に公園のマスタープランを作成している。一部は実現し、一部は実現していない。セントラルパークは南側に計画し、実現している。
- ・ウィルドネスパークという1,000エーカーの自然公園がある。トレイルがあり、自転車と歩行者は通れるが、自動車は通行できない。これは、庭園型の造りこんだ公園であり、まず、中央に池をつくり、その周りに様々な植物を植えている。公園マップでは、どこに何が植栽されているかを示しており、これにより来訪者が目当ての植物を見に行くことが出来る。
- ・1970年頃の写真を見ると、アメリカの典型的な風景といえるような、ウォーターフロント沿いに高速道をつくっている状況が分かる。1970年に知事がウォーターフロントを取り戻そうと提唱し、高速道路の予定地に完成した公園がある。この公演では、ビアフェスタなど市民の交流の場としてよく使われている。そのほか、ポートランドは、地ビールの街、コーヒーの街、ジャズの街、最近では食(Foody)の街として、アピールしており、それらに関連するイベントを開催して、収益を公園の活性化や維持管理に充てている。
- ・1905年の計画図を見ると、中央を流れるコロンビア川は、昔よく氾濫していたが、この時期に改修を行い、市街地を広げている様子が分かる。自然地域を工業地帯に変えているが、現在は、レクリエーションのエリアとして転換している。コロンビア川の氾濫原をレクリエーションエリアとして利用している。まだ水質汚染は残っているが、改善を図っており、ここでは湿地の再生とアクティビティができる公園となっている。先ほど説明したスタジアムともつながっており、その他にも近くに様々な公園を集積させているところである。

■“ポートランドネス”について

- ・“ポートランドネス”について研究しており、多くの地図資料を用いて、ポートランドという場所を表現しようとしている。
- ・一つの地図では、人種・民俗の多様性を示している。北側やハイテク産業エリアには多様な人々が住んでいることが分かる。また、もう一つの地図では、各地区の住民が革新的か保守的かを示しており、ダウンタウンではリベラルな人が多く、郊外部には保守的な人が多いことが分かる。また、中心部の中でも、東側には保守的な人々が比較的多いことが分かる。
- ・他の州から多くの人々が移住してくるが、ほとんどが川の向こう側(ダウンタウンの東側)

に住む。その理由は、お金が無くても住みやすい、車が一台でも暮らせる、自転車でも暮らせるからである。ある地図では、色の違いで、徒歩や自転車で通勤通学する住民が多い地域か、自動車を利用する住民が多い地域かが分かる。

- これらの地図を重ね合わせて、ポートランドネスを表現した地図をつくっている。地図の色が薄いからといってポートランド人ではないというわけではなく、あくまでそれぞれの価値観である。西側が濃く、東側が薄くなっているが、東側にもプロジェクトがあって、ポートランドらしさが浸透しているところである。

■新たなまちをつくる際のアドバイス

- 仮にアメリカの場合だったら、様々なソーシャルグループが跡地に関して提案を行うだろう。そして、そのような人達を如何に参加させていくかが重要で、彼らと連携を図りながら、何が良いアイデアかを探っていくことになるだろう。関係者に対しては、好きか嫌いではなく、“why”、なぜそれが良いのか、悪いのか理由をしっかりと聞いてプランニングを行っていく。色々な団体との話合いの中で、好き嫌いではなく“なぜ”という、一歩深堀をしていくことが、人々の心に届くのではないだろうか。

②Metro Govern.

概要/写真

ヒアリング日時：2016年10月31日：13：30～14：30

ヒアリング場所：Metro Govern

ヒアリング対応者：Tom Hughes氏、Roger Gonzalez氏



ヒアリング実施状況

ヒアリング概要

■メトロについて

- ・メトロという組織は全米でも特有の政府であり、自主憲法を持っている。
- ・それぞれの行政は、それぞれの見解があるため、メトロの場合は13市あるが、それぞれの市でプランを出してもらい、メトロが統括する。
- ・ポートランドでも13市は、それぞれ工業地帯であったり、商業地帯であったりと、市の特徴がある。それぞれの市の特徴を市からメトロに挙げてもらい、それらの特徴を潰さない事を大事にしている。
- ・メトロと市の関係を示す組織図などは上下関係等が表現されてしまうため作っていない。それをすると余計な権力争いになり、市民のためにはならないためである。
- ・そのため、特別憲法を有するメトロとして成功しており、メトロは日本の県とは違うと思うが、地域政府としてメトロは特化されている、その特権によって、企業誘致などに口を出せる。特化権力として、市の問題となっている部分に介入ができる。

■企業誘致について

- ・法律が違うので比較になるか分からないが、ポートランド市、ビーバートン市、それぞれの法律が少しずつ異なるが、それぞれの市の法律にあった企業のマッチングが基本である。
- ・個別の具体的な企業誘致に関しては市で行うが、メトロの対応としては、それぞれの市がしっかりマッチングできているかなど全体的なサポートを行う。例えば、日本に企業誘致に訪問し、各市で誘致合戦はあるが、そこでコラボレーションして、お互いがウィンウィンになるように設定をしていく、また、それぞれの企業のニーズをメトロが聞いて、それぞれの市に推薦していくことも行っている。
- ・ビジネスオレゴンや経済産業局なども同様に、市と一丸となって企業誘致をしている。
- ・企業誘致においては、ヒルズボロ市長の時に、様々な企業を誘致する際、隣の市と競合するのではなく、お互いにウィンウィンになるように、お互いに前向きに話し合った。

- ヒルズボロ市長の時に、企業誘致にあたって、ビジネスオレゴンが各市の間に入り、企業と市の適性を分析し、各市で企業を分け合ったという過去の経験はある。具体的には、ヒルズボロ市と隣のグレシャム市が空地を使って企業誘致を行っていて、ヒルズボロの境界線を広げて企業誘致したいという思いもあったが、実際には行わなかった。
- オレゴンは土地も広く、新規開拓の住宅地が多くないため、住宅供給の競合はあまりない。
- 市同士の信頼関係も重要であり、互いに話し合いながらやることが理想で、それが無ければ、市民のための土地の有効活用は出来ないと考える。市同士のいがみ合いは市民にも影響する。
- アメリカは訴訟社会であるため、仮に成長境界線があることで、スーパーマーケットがヒルズボロに建てられず、ビーバートンに建てたとすると、成長境界線をつくった方が悪いと、訴訟される可能性も留意しなければならない。

■跡地利用に対するアドバイス

- 基本的にポートランドにも同じような問題があり、ホームレスの問題、公園をどのように変えていくのか、公共交通、交通渋滞の問題、沖縄県が抱えている問題はポートランドにも置き換えることが出来ると考える。
- ポートランド的に考えると、まず、市民の声を聞いてから、プランをつくって、意見を聞くという進め方が健康的であると考え。
- なぜ、このような進め方が有益であるかという、まだ開発まで猶予があるため、市民が参画し、市民の意見を取り入れることできる。メトロの仕事でも、早く、スピードを求められるのが今の時代であるが、この猶予を使って、市民の声を拾い集めることによって、市民、行政、企業のための、みんなが勝ち組になるような計画が可能で、大きなアドバンテージであると考え。
- 基地の周りに暮らしてきた人が、跡地だけ急に新しいまちとして変化することに対して、ついてこれるかが懸念される。このような事例は、世界的な特例なので、表面的なことだけでなく、深堀をして、みんなが学べるような事例であることを認識して進めるべきだと思う。
- 今までの経験上、市民をとにかく取り入れて意見を聞く、徹底すればするほど、次の世代の時に問題が発生しても、文句がでないことが多い。また、自分の土地であるという認識の高まり、まちを変えたのは私たちであるという認識が芽生えるのではないかと。
- 跡地利用においては、6つの市町村の企業誘致と公園のバランスを具体的に考えるべき。企業と公園に対してそれぞれの市町村が付加価値を設けるのかを深堀をすべき。それぞれの市町村が考えを県に持ち上げて、話し合いをしていく、その時に市民を交えて話し合いに取り入れていく。市民と話していく機会を設けていくべきである、細かいことを話し合いながら、“なぜ”“どうして”こうなるのかということ深堀すべきであると考え。

③ Business Oregon (州政府機関)

概要/写真

ヒアリング日時：2016年10月31日：15：00～16：00

ヒアリング場所：Business Oregon (州政府機関)

ヒアリング対応者：Business Oregon (州政府機関) Tom DiCoria 氏



ヒアリング実施状況

ヒアリング概要

■オレゴン州について

- ・オレゴンという土地は、日本でも“オレゴンから愛”というテレビドラマの舞台として知られているかもしれない。
- ・オレゴンには日系人が住んでおり、その中で成功した方が二人挙げられる。一人は、内藤氏という神戸から100年前に移住し、有色人種のマイノリティとして成功した方である。この方の功績を讃え、ウォーターフロント沿いの道には“ネイターパークウェイ”という名前がついている。
- ・もう一人は、堂園氏という方で、多くの移民と移り住んで普通に暮らしてきた方であるが、彼は、英語が堪能であったという事で、地域の通訳として活躍して、それがビジネスに還元されて、行政にも色々アドバイスをする立場になった方である。その堂園氏が北海道で撮影する予定だったものを、オレゴン州で撮影するように誘致したのが“オレゴンから愛”である。
- ・ポートランドは最近、日本でも有名になってきているがオレゴン州にあることは誰も知らないだろう。オレゴン州は西海岸の真ん中に位置し、シアトルまで車で3時間、サンフランシスコまで車で12時間、飛行機で1時間程度の距離にある。

- ・オレゴンは元々、農業、木こりの街であったが、時代の影響により、スポーツとIT産業が大きくなっているのが現状である。
- ・主な企業として、インテルの社はカリフォルニアにあるが、大きな生産工場はオレゴンにある。IBMはオープンソースの支店があり、アウトドアのKEENはかつてカリフォルニアにあったが、オレゴン州に移ってきた。その他、NIKE、HP、コロビアスポーツ、アディダス、パナソニックなど多くの企業がオレゴン州に進出している。
- ・西海岸の中でも、質の高い生活環境もあるが、日本に、太平洋に近い立地条件であるため、流通の面でもメリットがある。
- ・法人事業税が全米の中で最も低く、国際事業としてオレゴンに誘致する最も大きなファクターとなる。大企業に対して、オレゴン州での売上額のみが課税の対象となり、この制度を売りにしている（ほとんど輸出する企業にとっては非常に有利）。このアイデアは、オレゴン州の前々州知事がソニーの盛田昭夫氏からアイデアを貰ったともいわれている。
- ・当時、日本の半導体メーカーが多く進出しており、5年間ぐらいいは好調であったが、バブルがはじけ、その後、中国に流れていった。現在では、それを盛り返そうとしているところである。
- ・オレゴンには材料がある、エネルギー（天然ガス・電力）があり、良質の水があるので、企業が集まってくる。一方で、環境に関しては規制が厳しい。そのせいで二の足を踏む企業も多い。
- ・西海岸は山や川があり、内需的な運輸の時に経費がかさむが、オレゴンには鉄道が通っており、工業地帯からの高速道路も整っているため、インターモーダル輸送による輸出には最適な場所である。
- ・現在、オレゴンには教育システムが低い、大企業からの法人税も入ってこない。教育に税金が回せないというジレンマに陥っている。今後、企業を誘致していき、税収を挙げて、教育に活かし、人材を育ててあげたいと思っている。

■進出企業・企業誘致について

- ・インテルとインテルに関する子会社が多く、天然ガスや電力を安定供給することが大きなポイントである。インフラを整備して、企業が進出しやすい環境づくりにオレゴン州は力を入れている。豊かな自然環境と、インフラ整備に注力しているのが企業誘致におけるオレゴン州の売りである。
- ・インテルのデザイナー関係者やナイキのデザイナー関係者などの質の高い労働者が他の州から移り住んできたことも、我々にとって誇れるところである。
- ・また、若い人がポートランドに移り住む理由としては、アウトドアの環境があるとともに、西海岸の他都市の物価が上がる中で、想定的に住みやすい環境が整った都市がポートランドだと考える。
- ・最近では、シリコンバレーにあったIT企業やインキュベーターがオレゴンに会社を移転してくる例が多くみられる。カリフォルニアの物価の上昇と、カリフォルニアの最低賃金が高いことが要因として考えられる。Airbnbも移ってきた。
- ・若い人の流入を考えると、賃貸物件の家賃、ハウジングコストを抑える必要があり、その

悪い例がカリフォルニアで、良い例がオレゴンではないだろうか。

- インテルの大規模な部品工場が進出しており、本社はカリフォルニアであるが人事が中心のため、基本的にはこの工場で作品を作り、アリゾナで組み立てている。チップ産業としてはオレゴンの工場が最大規模である。
- オレゴンの産業の柱は2つあり、一つはIT産業、もう一つはスポーツ産業である。スポーツ産業は、元々ナイキとコロンビアスポーツがオレゴン発である。アディダスも西海岸の拠点として2年前に移ってきた。アンダーアーマーやミズノの靴のデザイン部門もオレゴンにある。
- バイエルンミュンヘンが訪問したのも、アディダス進出の影響があり、去年はアディダス主催の世界陸上大会なども開催された。このように産業からイベントへと広がっていった。カリフォルニアには、サッカーとバスケットボールのプロチームがある。サッカーがポピュラーである。
- カルビー、ヤマサ、味の素の冷凍食品の工場もある。アメリカでは従来、進出した企業は地元の企業とジョイントベンチャーを組む。味の素も地元の企業を買収して、新たな会社を立ち上げ、そこで製麺工場をつくっている。また、小さい会社も大きい会社とコラボレーションするためにサテライト支店を設けて、移ってきている。
- 約30年前の知事が州をあげて日本の企業の誘致をアメリカで最初に始め、現在の成功に至っている。去年はJETROで130社集めた。
- オレゴン州では180日での工場稼働させることを保証しているが、これは基本的にJETROの前提である。企業を誘致するのであれば、インフラの整備が必須である。
- オレゴンでは、オレゴンらしくすることを大切にしており、企業と州が一体となって、如何にプロモートしていくか、安定供給していくかが重要である。
- 入ってきた企業に対して例外扱いをせず、完全に公平に扱う。それがキーポイントである。オレゴンは規制が厳しいが、それを受け入れてもらった上で来てもらう。
- 企業誘致の際に、公園などの環境は売りにしていないが、駐在員からは住みやすいとか環境が良いという感想はよく伺う。基本的には税制優遇などビジネス的に利益が生まれるから企業はくる。

■ 跡地利用に対するアドバイス

- いつか沖縄に行きたいと考えているが、その時に、ボートから海底が見えるような海が見たい。それが沖縄らしさだと思う。これはひとつの例だが、沖縄らしさというものを深掘して、それらを残しながら企業を誘致するか考えることが大事である。
- 東京に住んでいる人は忙しく働いている。アメリカ人はゆったりしている。沖縄の人もしゆったりしているので、アメリカ人の性質と似ているのではないか。

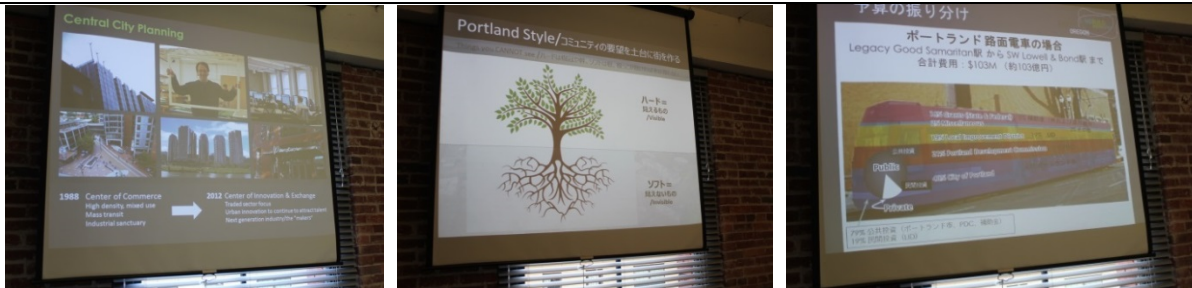
④ポートランド市開発局

概要/写真

ヒアリング日時：2016年11月1日：9：30～10：30

ヒアリング場所：ポートランド市開発局

ヒアリング対応担当者：・ポートランド市開発局 山崎満広氏



ヒアリング・施設見学実施状況

ヒアリング概要

■都市開発・まちづくりの考え方について

- ・ポートランド市開発局では公園等を活かし、緑のまちづくりや企業の誘致を図っている。主導はあくまでも市であるが、郡は広域連携をとっている。
- ・ポートランドは、西海岸の端という場所柄もあり、国からの補助金等は多くなく、その中で自治化に試みている。
- ・1860年代頃からまちとして盛り上り、その当時からDIYやヒッピーの文化といった自分たちで何とかしようとする文化や気質が現在でも残っている。そのような地元住民の普通の暮らし方が、メディアで取り上げられるようになった。
- ・ものによって変化のペースが違う。例えば、ファッションなど表層にあたるものは客の興味を惹きつけるために数か月、ビジネスは市場の動向を踏まえ1～2年のサイクルに対し、インフラやガバナンスは5～50年のサイクルで長期的に計画していくもの。
- ・ガバナンスにあたっては、数十年の予算組みと人員編成が必要になる。リーダーが政治的に変わったとしてもベースとなる思想を変えてはならない。また、インフラの計画にあたって先を見越して、何度も工事を行わないように効率的に行うが大切である。
- ・これらがうまくいけば地元の文化を取り入れることができるが、これはビジョンと一致している必要があるため、何度も変更してはならない。
- ・最も時間が掛かり変化が遅いのが自然であり、一度壊したらそれを取り戻すのに相当な時

間が掛かるため、十分な配慮が必要である。

- ・ これらを念頭にまちづくりを進めることを意識しており、日本との違うところだと認識している。
- ・ ローカルファーストとして、地元のものに特化するという考えを持っており、アメリカ主要都市から遠いため物が入りづらく、できるだけ自分たちで賄う。ビールや蒸留酒の生産が多く、革製品のクラフトや服、靴、ナイフなども有名であり、サードウェーブコーヒー発祥の地である。これらを地場で行うことで、経済の循環が生まれる。
- ・ また、持続可能なまちを理解してもらうための動画を地元住民に発信し、まちの思いやメッセージなどの理解を深めてもらっている。
- ・ ポートランドには目立った建物や観光地が少ないのにも関わらず、まちが成功している理由はまちの“仕組み”にある。その仕組みは人々の日常に入り込んでソフトに戻るというものである。

■市街地再生の経緯

- ・ ポートランドはかつてアメリカで一番汚れている町といわれ、空気が悪く、1年の半分は光化学スモッグが発生し、ダウンタウンの前に流れるウィラメット川はアメリカで最も水質が悪い一級河川と言われるほど、工業化が進んでしまった。また、モータリゼーションが発展するにつれ、人々は大きな家を郊外に購入し、ダウンタウンが機能しなくなった。
- ・ 経済的に衰退したポートランドでは、地域住民が様々な取り組みを始め、その頃に当選した市長は主要都市の中で最年少の32歳という若さで、市民活動家の中から誕生した。
- ・ 市長が最初に始めた取り組みは、ダウンタウンコンセプトの作成であり、ダウンタウンは人々が住む、遊ぶ、働く、楽しむ場所であり、オフィスばかりが並ぶまちは良くないという考えのもとで取り組みが始まった。
- ・ 再開発を実施するにあたり重要なことの一つはデザインである。郊外へ移ってしまった居住者を呼び戻すためには住宅が必要であり、一戸建てではなく、集合住宅を計画的に配置した。一層部分には商業施設を誘致し、まちを安全に歩きやすいような雰囲気づくりを演出した。中高層には、オフィスやホテル、住居を入れることで、人々が戻ってくる場所をつくった。
- ・ 当時、100人もいなかった住民の数が、現在では6000~7000人に増加している。
- ・ 計画では、ゾーニングを変更し、地区計画のデザインガイドラインを作成し、開発計画自体を市の主要プロジェクトとしている。道路もまちなかの回遊を促すよう舗装を改修している。このような公共交通を軸にした開発により、車の数を減らし住環境の改善を図ってきた。
- ・ 南側と北側に2つの拠点を設定することで、周辺に波及効果が起こり、デベロッパーが土地を購入し開発を行っている。
- ・ 大学病院は南側のZidell Marine Corporationから市が提供している公共交通の一部としてロープウェイでつないだ高台に位置している。
- ・ 主要な開発は、デベロッパー、市、PDCが長期開発契約を結び、4000件もの契約が完全に終了するのに15~20年もの期間を要する。

- 予算は市で取り扱う。PDC では予算を使える地域が決められており、それ以外は住民と市の一般行政に任せている。予算は、市の一般会計、再開発費用、地権者が負担する金額、助成金などが含まれ、開発にスピード感を持たせるために、前もって予算が組めるような事業が必要となる。
- 21 世紀のダウンタウンは、新しいテクノロジー、プログラミング、アイデアを試す実験場として挑戦している。この如何でまちの将来は大きく変わってしまう。そのリーダーシップをとるのが、PDC・行政の役割である。
- パールディストリクトのディベロッパーは全て地場で、大小 20 社程度である。街を実際に作っている地場の人間がデザインしているため、時間は掛かるが、市民が欲しいものが出来あがる。
- 現在は景気が良く、改修工事が活発に行われており、また近々地震の発生が想定されており、耐震工事を率先して行っている。
- 都市再生は、政治に左右されるところも大きいですが、今のところは荒廃地域を無くすという考えで進めている。

■公共交通について

- 公共交通はバスレーンと LRT を集約し、人々がまちの真ん中を通ることになり、そこにオフィスと商業を集約させることで、まちに軸が出来た。周辺に住む人も働き、遊べる上に、遠くから来た人も公共交通を利用して買い物に来ることが可能になった。また、憩いの場となる公園を川沿いにつくる計画が進んでいる。現在は LRT の環状線も出来ている。
- LRT は短い車両のものをつなげて、車両の長さを一街区の長さに合わせている。これにより十字路を跨がず、渋滞に配慮しながら、威圧感のないデザインとしている。
- 駅は駅としての用途だけではなく、複数の用途で利用してもらうため、様々な動線を集約できる。
- LRT の整備費の 19% は民間資金で負担している。地権者や商工会の役員、ファイナンスの専門家、PDC の専門家により、どのように資金を運用したら開発に踏み切れるか議論している。
- もともとはディベロッパーが公共交通を軸にやらないと開発が進まない、アイデアを持ってきた。
- 足りない予算は、沿道の数百人の合意で LID という仕組みを使った。LID は、固定資産税にいくらか上乗せした金額を、数十年払って負担するという仕組み。各地権者がこの開発によって不動産の価値地が上がると思え、合意に至っている。

■都市・まちのデザインについて

- 店舗はショーウィンドウで、内側からも外側からも賑わいを感じられるデザインにしている。
- 62 万人程度と人口が少ないため、人が集まりやすく賑わいが溢れるしつらえを意識している。「20 分コミュニティ」というコンセプトのもと、買い物、勉強、遊びが一度にできるまちとしている。

- ・トランジットモール化により、歩行者・自転車・自家用車・バス・電車が一つの道に集まるというアメリカで他には無い仕組みとしている。少し歩くと公園や店舗、大学に行きつき、また、まちの中心に公園を点在させている。
- ・再開発の際は、地元住民が普段生活するのに必要な機能を織り込むようにしている。アーバンデザイナーがコミュニケーションを通して出た住民の意見を集約してハードに落とし込んでいる。
- ・1972年のダウンタウンコンセプトを第一の目標として、「コミュニティデザインワークショップ」の手法で住民と意見交換をしていき、コミュニケーションとデザインの専門家が協同でアイデアを具現化していった。
- ・アイデア自体は民間（業者、建物、デザイン）から出ることが多く、自分たちでこのまちの将来に関わりたいたいと思って、世界の大企業や北米本社などがやってきて、街のイノベーションが進む。
- ・この取組みを海外に輸出していて、その一つ目が日本で、デザインワークショップをやっており、実際に千葉県柏市、和歌山県の有田川町で行っている。
- ・重要なのは、行政の人と多様な人の意見を聞くことと、デザインする側の人にも行政、建築・アーバン・ランドスケープデザイナーなどがチームを組んで、住民の意見を取り込んで、各方面の専門知識も踏まえながら取り組むことである。

■公園・緑地について

- ・まちなかに緑を取り戻すという考えは、市の目標に沿っており、現在、市の12%が公園緑地だが、それは1901年頃決められたことで、現在に至るまで行っている。
- ・目標を掲げるにあたっては、行政と市民と一緒に目標を作って、皆がそこに向かうという状況が望ましく、リーダーシップを誰がとるのかということが一番重要である。また、目標に沿ってデザインしていくことが肝要である。時代によって目標は変わるが、ずっと同じ方向は向いている。

⑤ポートランド市街地視察状況

◇パールディストリクト地区



Gerding Theater at the Armory



NW Kearney St

◇ダウンタウン地区



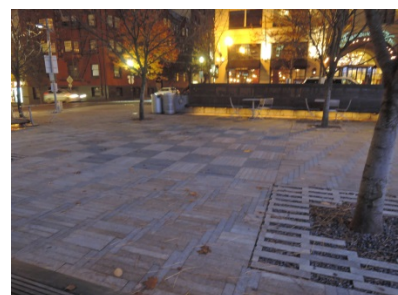
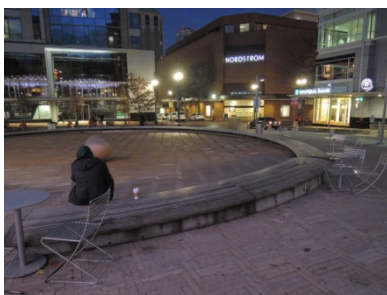
Ace Hotel



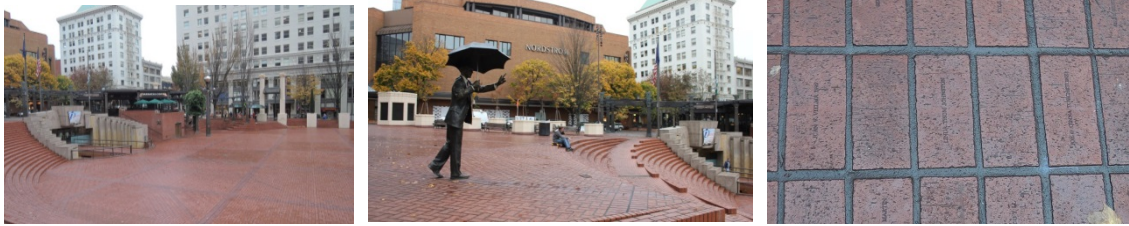
Union Way



Tom McCall Waterfront Park - ウィラメット川に沿って広大な公園が立地している



Director Park - オープンカフェカフェやチェスなどが日常的に楽しめる



Pioneer Courthouse Squar - 寄付者の氏名が舗装のレンガに刻まれている



LRT - 歩道を駅として活用しており、車内には自転車を収納するスペースが確保されている



NIKE 提供のレンタサイクル



ソーラー式の駐車場機



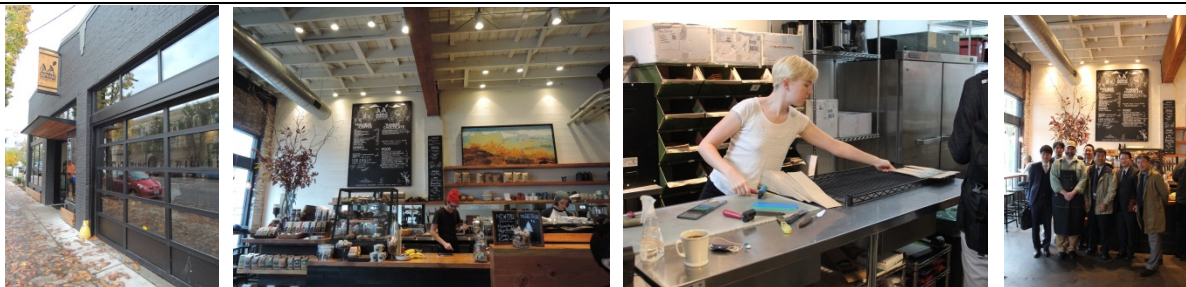
路上の電気スタンド

◇OHSU (オレゴン健康科学大学)



大学と街をロープウェイで繋いでおり、街側はLRTとモノレールの駅、自転車などの交通結節点となっており、大学関係者のためのスポーツジムや託児所などが集積している

◇CUP&BAR



コーヒー店（サード・ウェーブ）とチョコレート工房が一緒になってオープンした店。商品は全てハンドメイドで、オーガニックのコーヒー豆や食材にこだわっている

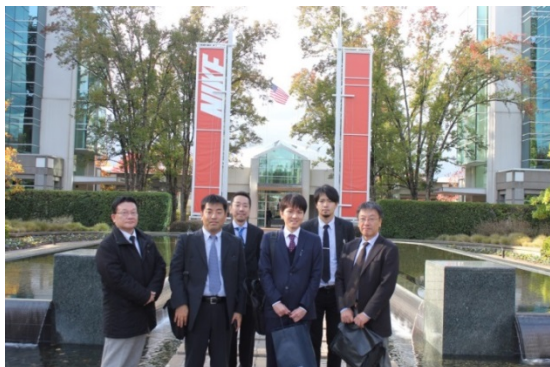
⑥ ナイキキャンパス

概要/写真

ヒアリング日時：2015年11月1日：14：00～15：00

ヒアリング場所：ナイキキャンパス

ヒアリング対応者：商品企画担当者、デザイナー



ヒアリング・施設見学状況写真

ヒアリング概要

■ ナイキキャンパスについて

- ・ナイキキャンパスは1990年頃に建設され、社員数は8000～9000名、全体の敷地面積は約200エーカー（東京ドーム17個分）で、北側と南側のエリアに分かれている。
- ・全体で18棟程度の建物があり、建物には生涯契約の選手の名前がそれぞれ付けられており、今後も施設が増える予定である。
- ・“キャンパス”という呼び名については、クリエイティブで思い切ったことができるような環境を作りたいというオーナーの意図から付けられた。
- ・天然芝のサッカー場は、リーグ戦や選手がツアー中に訪れるほか、社員もスポーツを楽しんだり、ランチタイム等で利用している。
- ・ジムは2つあり、ひとつは「ランス」という名前だったが、現在はスポーツセンターと呼ばれている。もうひとつのジムは、テニスコートが2つ、バスケットコート、ジム施設がある。メンバーシップ（\$40程度/月）となることで、社員とその家族がプール、サウナ、ヨガ等を利用することができる。
- ・ナイキが設立するまで、日本の企業（日商岩井）からも融資を受けていたこともあり、その関係を表した日本庭園もある。また、人工的に作られた池は水深7フィート（約2m強）あり、カヌーも行える。
- ・社内・社員のモチベーションを上げるために、社内向けのイベントが多く実施されている。また、選手の活躍が売上げにもつながることから、来訪した選手に対しては感謝を込めて盛大にもてなしており、オフの時でも選手が来訪する。
- ・社員の住居の場所はそれぞれだが、ダウンタウンは人気の土地であるが、渋滞が起きやすい。
- ・植栽は日常的に非常に良く管理され、常に美しい状態である。社内に植栽管理等の部署はないが、外部に委託しており、管理頻度も高い。

- ・カフェテリアが全体で4つほどあり、その他に簡易的な小店舗やヘアサロン等のスペースもある。
- ・キャンパスの端から徒歩10分位のところに駅があり、電車でダウンタウンの方まで行くことも可能
- ・メインの入り口にある万国旗は、1990年頃ナイキがビジネスを始めた当初、記念に作ったものであり、当時は50数国、現在ではその4倍くらいの国旗が掲げられている。
- ・エントランスの「スティーブプリ本店」はランニング選手の名前が付けられ、入口すぐに記念館がある珍しい構成となっている。
- ・資料館の「ナチュラルモーション」はナイキのデザインで注目されている複数のコンセプトのうち一つで、動きをよりダイレクトにできるかといった観点で制作されたものが展示されている。
- ・ミラノのデザインフェスティバルでは「エクスペリメンタル」という名前で少し変わっている案を形にしてみてもどのように動くかを試して並べたものを出展した。

■ナイキについて

- ・ナイキが設立したのは1972年で、当時の陸上コーチのビルバーワームと中距離ランナーのフィルナイトの2人によってはじめられた。フィルナイトはスタンフォードでビジネスを勉強していた経験がある人物で、一方ビルバーワームは選手のために自らが様々な靴を制作し選手に試してもらおうといった働き掛けをしていた。
- ・当時はブルーリボンスポーツ（BRS）として、日本でオニツカタイガーの靴を売る靴屋として販売が始まり、当時から現在まで常に選手の意見を反映させながら靴づくりを行ってきた。
- ・スウッシュ（ロゴマークとなっている靴の側面のデザイン）のデザインをポートランド大学の人に頼み、\$35でナイキが購入した。このスウッシュが最初に付いた靴は、サッカーシューズ「ザ・ナイキ」であり、その後、ランニングシューズなどにもスウッシュを付けるようになった。
- ・ナイキの名をつけたのは最初の社員ジェフ・ジョンソン（カリフォルニアで営業として活躍していた）で、ナイキの勝利の女神「ニケ像」を英語読みにしたのが由来である。
- ・その他、ワッフルの機械をインスピレーションしたソールなどの開発されるようになった。
- ・オニツカタイガーの靴を販売しつつ、ナイキの靴を作り始め、一緒に販売するようになった。しかし、そのことが原因でオニツカタイガーから訴えられたこともある。
- ・ナイキでは、当時、店で靴を販売するのではなく、直接選手がいる陸上競技会場へ出向き商売するという形態をとっていた。
- ・現在では生産工場のほとんどはアジアに位置している。
- ・部署は、カテゴリー（ランニング、サッカー、アメフト、スケートボードなど）に分かれており、その中に広告、ファイナンス、企画、デザインに関する部署といったように割り振られている。
- ・商品開発は、3か月単位の年4シーズンで展開している。

◇エントランス・万国旗



◇日本庭園と広大な池



◇キャンパス内の様子



◇サッカー場



◇拡張予定の施設の様子



◇レンタサイクル



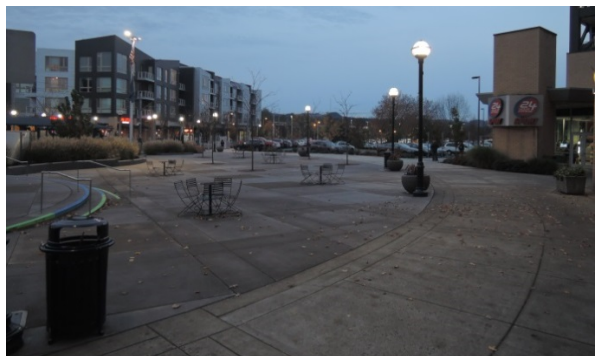
⑦ビーバートン市

概要/写真

ヒアリング日時：2015年11月1日：16：00～18：00

ヒアリング場所：ビーバートン市

ヒアリング対応者：Beaverton Oregon Denny Doyle 氏、Cadence Moylan 氏、Bill Berg 氏、
Leigh Crabtree 氏、Mike Williams 氏、Cheryl Twete 氏、Anna Slatinsky 氏



ヒアリング・施設見学状況写真

ヒアリング概要

■ビーバートン市について

- ・ マニンマガジンというアメリカで有名な雑誌の中で、ビーバートン市は全米の中で住みたい街ランキングで9位ということが掲載された。
- ・ 前のビーバートの立地は、ここから約8マイルで渋滞がなければ車で10分、15分ダウンタウンに行ける距離の場所がビーバートンである。
- ・ ビーバートのロケーションはとても素晴らしい場所で、空港にも近くダウンタウンにも近く、IT産業にも近いということで、バランスのとれた街である。
- ・ ビーバートンは新しい街というよりも、古くから住んでいる人が多い街である。特に1700

年の時にアメリカ原住民の方がこの地域に住んでいた街でもある。その時に住んでいた人々の種族の名前がチャッキービーという。チャッキービーというのは、ビーバーの住む場所というところから、ビーバートンという街の名前に由来している。

- ・ビーバートン市が発足したのは1893年である。当時は基本的に木こりが中心の街であった。1960年代になると、人口密度が増加し、経済も発展し、西側は現状に近い状況まで増加している。
- ・現在のビーバートン市の人口は9万5千人。現在のオレゴン州の人口は一位がポートランド市、二番目がヒルズボロ市、その次がビーバートン市という構成である。将来的にはヒルズボロ市を追い越してビーバートン市が二番目になることを目指している。
- ・基本的にビーバートン市だけでなく、オレゴン州はコンプレックスリーガルといって、色々な法律で規制されている。その中で色々な形態をとってビーバートン市は発展をしてきた。
- ・ビーバートン市はワシントン郡の一部でもあり、市域の内側の一部では、企業が土地を所有しており、郡に所属するが市には属さない特別企業地域も存在する。
- ・歴史的にはナイキとビーバートン市の関係が良好ではない時代もあったが、市長が8年間に渡り関係修復のための働きかけをした結果、今は良好な関係を保っている。今ではビーバートン市がナイキの雇用、住宅供給の割合が高い街である。

■都市計画・プロジェクトについて

- ・現在、ビーバートン市では、コミュニティビジョンプランが注目を集めており、市としても一番力を入れている。このプランは市企画部が主導権を握り進行するというよりも、市民主体で進めていったプランでもある。
- ・クリークサイドディストリクト、これがプランの一つであり、市民やアドバイザー、行政がチームとなりプランニングしている途中のものである。
- ・現在ダウンタウン地区に多くのプロジェクトを抱えており、これから10～15年後にかけて開発に注力する。とても古い街なので、ここがダウンタウンだとシンボルとなる建物を計画している。
- ・ダウンタウン近辺にアフォーダブルハウスという収入に応じて住めるようなアパートもあり、ビーバートンでは多様な世帯に向けた住宅を建てていくというのが一つの目標である。
- ・オレゴン自体人口が増加し、ビーバートン近郊の街も人口が増えているので、交通渋滞などが課題である。そのため、ダウンタウン中心部だけでなく、ビーバートン全体でもバスなどの公共交通利用してもらえるように市民に働き掛けている。アメリカの郊外でほとんど見られない歩行者のための道づくりを目指している。自動車に頼った生活をしている現状へのチャレンジでもある。
- ・交通網としては、幹線道路によって人々の行き来を分断するというネックがある。
- ・ビーバートンで最大のショッピングモールは、典型的な郊外にあるショッピングモールの形態で、それを不動産、開発者、行政だけでなく民間の企業と協力し、出来るだけ新しくモダンでミクストユースの住宅地かつショッピングエリアに変換していく計画としている。
- ・市が今後開発する市有地については、コンペを実施し、行政のみならず民間企業と連携し

ながら、開発する予定であり、現在は、セントラルパーキングガレージとアートカルチャーセンターのプランニングを行っている。市民からの多大の寄付もあり、コミュニティのための施設である。

- 全体で4600万ドルという莫大な費用を投じており、市長生命をかけて注力しているプロジェクトである。また、ワシントン郡全体でも最も大きいアートセンターとなるため、今まで遅れているカルチャー的な面を巻き返し、アートの本拠地にしたいと考えている。
- ビーバートンの人口の25%は世界中から来た混合人種で、近郊と比較しても割合の高い地域である。多様な人種という点を活用して、この施設の劇場でそれぞれの世界のミュージカル、語学クラス、その他、学校や公共のために使っていきたいと考える。
- フードコート（屋台村）を予定している場所は、私有地なので市が借り上げる予定である。ダウンタウンにある観光客や市民の口を楽ませるフードコートが、ビーバートンには1か所もないので、ここを起点としてフードコートを広げていきたい。25%もの移民がいるため、そういった方々に出店してもらって、食の文化に繋げていきたいと考えている。
- さらに、140室を許容するホテルの建設も検討しており、アパートの建設は民間開発により230室を基本として考え、230室の内の15部屋を低所得者のためにできるだけ開放をしていき、同じ建物の中で様々な方が住む計画としている。すべてミクストユースにより下が商業施設、上が住居といったポートランドスタイルの住宅としている。
- またダウンタウン近辺でも3つのプロジェクトを検討している。これは低所得者専用のアパートでもあり、配慮した点は外観がきれいで、いかにも安く見えないことである。来年の2月頃に完成するアパートのプロジェクトにも注力している。全体で250室で、低所得者から若い人たちにも、気軽にビーバートンに住めるようなといったコンセプトとしている。また、これも民間企業がデザインをしており、市が資金援助をして、民間企業がさらに得た収益で地域開発することで一気に3つのプロジェクトを進行した。
- ダウンタウンエリアにはマリオットホテルという大きなホテルのチェーンを誘致したり、カイザークリニックという大きな病院を建てる予定である。また、市の西側の地域に低所得者用の安全・安心な地区を開発する。
- 来週の火曜日の大統領選挙と同時にオレゴン州においても様々な事項を選挙で決める日でもあり、その中の一つで新しい警察署を建てる嘆願書を出していて、それに対する市民選挙が行われる日でもある。アメリカの特別なやり方で、開発の際に老人ホームやシングルマザーのような低所得者や恵まれない家庭環境の方などを同じ地区に住ませるといったところも計画している。
- クーパーマウンテンは元々違う地域の、市と市の境のようなところであったが、ビーバートン市に編入され、新たに様々開発することを検討しており、特に商業施設ではなく、もう少し緑豊かな公園を重点にした地域としたいと考えている。
- アメリカの場合、州が一つの市に提案する際は、マスタープランになる前の基本提案、草案という程度で、そこから人の声を拾い上げていき、総合的にマスタープランに仕上げていくのが基本である。このプロセスが大切であり、それが市民のための行政と考える。
- 日本でいうところのマスタープランとは違うかもしれないが、コミュニティビジョンは5年間のプランであるが、全体的な計画としては20年を対象としているものである。

- ・市としては、平均 180 の細かいアクションプランというビジョンプランを持っており、道路の改修や老若を出会わせるなどのアクションプランを 5 年間の内にやり遂げようとしている。

■その他の状況について

- ・ビーバートン市の 43.2%が大卒で、住民の中心の層は若い世代である。失業率は 3.9%であり、他の市に比べると低い方である。現在ナイキキャンパスにおいては約 1600 種類もの仕事が色々なところで養われている。それによって失業率も低く抑えられている。全米の住みたい街 9 位ということで、質の高いコミュニティを売りにしている。
- ・教育レベルも高いものを供給し、公園設備にも投資をしている。ビーバートン市は他と比べて治安の良い街であり、家族を持っている方は、ビーバートンに住みたいという方が多いことでも有名である。また、市民の 95%は、安全・フレンドリー・親密な近所付き合い・責任感が強い・楽しい・スポーツができるといった 6 つの理由によってビーバートンに住みたいと思っている。
- ・9 位になったのは、最も安全な街であるというところ、二つ目は子供にとってオレゴンの中で一番住んでほしいと親が思っている。退職をした人が住みたい街でもあり、これからどうやって成長するのか見ていきたい街の 15 にも選ばれた。さらに、自転車フレンドリーコミュニティとして銀賞を取っている。
- ・ビーバートン市内のほとんどの会社が海外に輸出入を行っている。ロケーション的に良く、またビジネスコスト的にも他の街より良く、質の高い雇用も供給できる。ポートランドの街とは違い、住宅の物価がまだ高くはないので広い家を購入しやすく、住みやすく、多様な人種が集まる街でもあり、オレゴンの中ではビーバートン市が一番と考える。
- ・公共施設の管理については、行政的に分かれていて、オレゴンの場合は公園管轄局というのがあり、そこが市と提携するのが一般的であり、公園やカルチャーセンターなどを管轄している。ビーバートン市については、郡と市が協働して様々な公園を開拓していくやり方もある。
- ・現在に至るまで市と公園管理局が上手く連携してきた歴史があり、今後は公園だけでなく、アーバンデベロップを一緒にやっていくところである。

■市民との合意形成について

- ・基本的に行政の前に市民の声を拾い上げるのがビーバートンのやり方である。行政もアーバンプランナーも、開発者もプロなので、そこをきちんと聞き取るというのが役目である。
- ・日本の公共事業における説明会等の形式はこちらでは文化的にも難しいと考える。ビーバートン市では住民参加型のグループセッションをしても効果がないという経験を踏まえて、2009 年に市に窓口を設けた。行政、または行政経験のあるボランティアにより、市民 5 千人を一对一で聞き取り調査を行った。6 年後の 2015 年にもう一度約 6 千人に聞き取り調査を行い、やはり一对一というのが市民の心を開く結果になったことが分かった。このように市民の声を拾い、意見をまとめて、それらをプランニングのプロたちが計画としてまとめられるような基礎づくりが大切なプロセスだと経験した。

- 重要なポイントは、行政は何をしてほしいか聞きたがるが、市民は何のためにしてほしいと言いたがる。その温度差をもう一度考え直す時である。自分の好みを言うのが市民の習性でもあるので、一つ一つどうしてこうなるのか市民に説明するのが、現在のアメリカの行政の成功例のポイントの一つである。それにより市民は納得する。人間の性であるが、コンセプトが理解されれば自ずと好みでの返答をしなくなるのが人間であり、次のステップに進んでいくことを経験した。
- 地域を考える上で、大きい範囲を最初から考えると、市民にとっても考えづらいため、一つ一つ小さい部落的な感覚で考えて、色々な意見を引き上げることが重要である。
- プロジェクトはすべてが同じやり方ではなく、あるプロジェクトに関しては完全にトップダウン型のものもあった。20年前、市長がトップダウンで提案した計画がそのままということもあった。現在は情報社会であるため、トップダウン・ボトムアップといった言葉を使うこと自体に違和感がある。お互いに連携する視点がないと物事は成功しないと考える。コミュニティバリューは市民にとって大切なものであり、マスタープランは、具体的な行政の小さな働きの積み重ねである。
- 窓口に来た6千人の市民は、大きなプランを持っている方が主流であるが、それ以外でも口には出さなくても、頭の中でしっかりとしたプランを持っている方も居る。そのため、行政で働く人間が忘れてはいけないのは、声を出す人だけでなく、声に出さない人の声も考慮しながら、施策を考えることである。

2) ロサンゼルス、サンバーナディノ他

① プラヤビスタ

概要/写真

ヒアリング日時：2015年11月3日：10：00～12：00

ヒアリング場所：プラヤビスタ

ヒアリング対応者：Sandra Kitashima 氏、Marc Huffman 氏



ヒアリング・施設見学状況写真

ヒアリング概要

■ プラヤビスタの開発計画について

- 一番初めは、1985年の「summary plan」であり、それをベースとしてデベロッパーが「Maquire Thomas Plans」として、コミュニティに配慮した計画に更新している。この計画の中では、高層建築はなるべく避けて、高速道路よりも低い建物高さとする方針としている。
- Maquire Thomas が企業分裂により、次に「Playa Vista Community Plan」として、現在のプラヤビスタの計画が出来ている。
- プラヤビスタは1993～1995年頃に造成を、1998年頃から建物が建設され始めた。
- 開発区域は約1100エーカーで、そのうち土地利用を行っている480エーカーと51エーカーの公園、バロナ・ウェットランズが含まれる。
- 業務エリアは320エーカーで、住宅エリアは3200戸である。
- 地区内には24つの計48エーカーの面積の公園が配置されている。

■企業誘致について

- ・当初は業務エリアにドリームワークスが環境科学地区内に誘致される予定であり、それに伴って、クリエイティブな業務地区として進める予定であったが、ドリームワークスの参入が無くなったため、一時期は停滞してしまった。
- ・それを解消したのが、1990年にGoogleが参入したことで、土地の価値が向上し、様々な企業の誘致が可能となった。

■開発状況について

- ・開発は大きくフェーズ1とフェーズ2の2段階で行われ、近年行ったフェーズ2では、ミクストユースを活用した1260戸の住宅、2000の店舗、200の養介護向けの住宅が提供されている。
- ・開発にあたっては、2004年に訴訟があり、2007年に開発側が敗訴したことで、開発が止まってしまった。2010年には計画を変更し、開発を再開し、2012年には建設を再開している。
- ・2012年には街の人口等の状況に応じて収容能力を変更できる小学校を建設している。
- ・フェーズ1では独身者・カップル世帯向けの住宅を提供しており、フェーズ2では彼らが子持ち世代として、居住できる住宅を提供している。そのため、フェーズ1から2への移住者は全体の半分を占める。

■公共施設・住宅等の管理について

- ・公園や道路等の公共施設や供用部分の管理については、HOAという仕組みを導入しており、住民から毎月230ドルの会費を集めている。この予算の2/3は公園等の管理費、インターネット費として、1/3は建物の管理費として、運用している。
- ・公園の管理については、Horeorderというデベロッパーが立ち上げた民間の管理組合が行っている。
- ・地区内の交通においては、デベロッパーがバス事業を負担しており、3年間100%負担、7年間は30%負担のスキームで行っている。
- ・バロナ・ウェットランズにおいては、年間50万ドルもの管理費が掛かっており、これらは住宅・業務エリア共に開発資金の0.7%を割り当てており、入居時の規約の中で住民から合意を得ている。

◇フェーズ1の住宅地の様子



◇フェーズ2の住宅地の様子



◇商業地の様子



◇コミュニティセンター



◇モデルハウス



②サンバーナディノ・ノートン空軍基地跡地

概要/写真

ヒアリング日時：2016年11月4日：9：00～11：00

ヒアリング場所：サンバーナディノ・ノートン空軍基地跡地

ヒアリング対応者：Mark Gibbs氏、Cartherine Printchett氏



ヒアリング・施設見学状況写真

ヒアリング概要

■跡地利用の経緯について

- ・ノートン空軍基地は、1988年に跡地利用が決定した。1993年に空港として再整備されることになり、1993年に空軍が閉鎖された。この基地の面積は500エーカーで、1990年までに全てのエリアが土地利用された。
- ・ノートン空軍跡地では、半分を飛行場として活用し、もう半分を物流施設として活用している。
- ・2000～2007年にかけて土地開発をしたが、これだけ開発が遅れたのは土壌汚染が原因である。
- ・最初に空軍基地の閉鎖が決まってから土地利用できるまで約20年掛かったが、初めのうちは試行錯誤もあり多大な時間を費やした。
- ・軍が作成した土地利用のマニュアル（ブラックマニュアル）は、このノートン空軍基地のノウハウが活用されている。

■土壌汚染対策について

- ・アメリカにおいては、土壌汚染対策をやる主体は、元の土地利用者が基本である。複数の施設が建っていた場所について、土壌汚染の調査を実施し、汚染していなかったため、住居や公園、商業施設に利用した。
- ・跡地利用にあたっては、土地を三つのカテゴリーに分けることができ、
一つ目は土壌汚染されてなく施設が建っていないところ
二つ目は土壌汚染されていないが、施設（飛行場や滑走路なども含む）が建っているところ
三つ目は土壌汚染されているところ

であり、基本的には土壌汚染されていない、対策を講じた所だけが、所有権を移すことができる。

- 一つ目のカテゴリーは、返還前にすぐにも土地利用について考えることができる。
- 二つ目のカテゴリーは、施設を壊し所有権を移して土地利用について考えることができる。
- ヒルンウッドという軍の土地利用を多く扱っているディベロッパーがいて、公共と民間のパートナーシップ関係を推進すると上手くいきやすい。また、ノアというディベロッパーは、直接土地を買って、自身で土地利用をしている。
- 土壌汚染については、土壌自体の汚染は改善されたものの、それ以外に、地下水の汚染の対策には50年以上掛かる。地下水の汚染については、地下での汚染であるため、地上での開発に影響はないため、土地利用は行っている。
- 土壌汚染の種類にもいくつか種類があり、金属が含まれているタイプの汚染は対策が難しい。また、埋まっていた廃棄物が出てくる可能性もある。対象地区においては、委員会があり、汚染対策が行われているか監視しており、汚染に対する責任は未来永劫元の利用者である空軍にある。
- サンバールティーノ国際空港はカリフォルニア州政府と合衆国政府が監視していて、クリアする必要がある。
- 汚染水は抽出してきれいにして、自然に地下に戻す。その費用も空軍が負担し、地域コミュニティはそれを監視する役割を担う。
- ノートン空軍基地はもともと物資運輸の場として役割を果たしていたので、爆発物などの埋設物はなく、汚染物質も出てきたが今は取り除かれている。
- すべての土壌汚染を取り除くのに1995～2005年の約10年間程度掛かっている。

■ 普天間飛行場跡地利用へのアドバイス

- 普天間飛行場において、まず始めにやることは、すでに軍は調査済みで情報を持っているはずなので、それを把握して対策を練ることだろう。また、沖縄の場合、多数の地権者がいて土地を返すとなると、環境汚染があると分かると合意を取るのが大変であるため、土壌汚染の専門のコンサルタントを利用すべきである。
- アーバンインにある海兵隊の飛行場であった場所は、すべて住居や公園、商業施設などの土地利用を行った事例であり、参考になるかもしれない。

◇空港周辺の様子



◇広大な跡地を活用した物流拠点



◇既存の空軍施設を活用した公共施設



◇国際空港内の様子



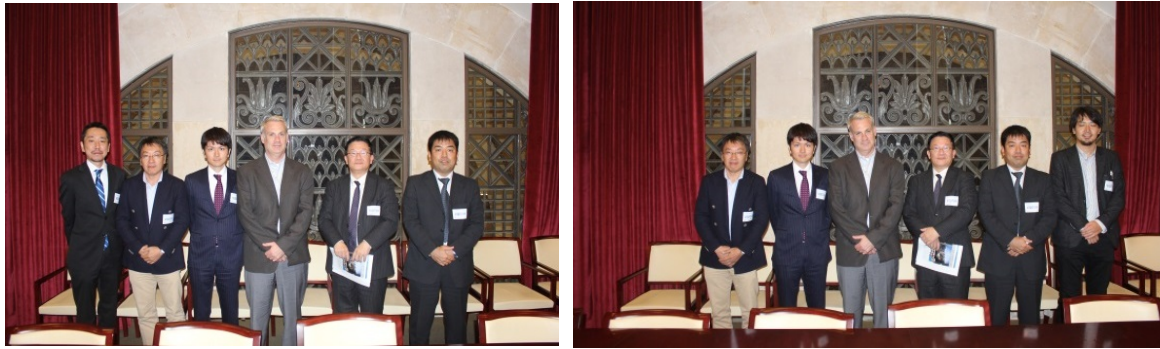
③ロサンゼルス市地域開発局

概要/写真

ヒアリング日時：2016年11月4日：12:00-14:00

ヒアリング場所：ロサンゼルス市地域開発局

ヒアリング対応者：ロサンゼルス市地域開発局 Tom Rothmann, Principal 氏 (City Planner)



ヒアリング・施設見学状況写真

ヒアリング概要

■ロサンゼルス市の計画について

- ・地域開発局は、二つのセクションに分かれていて、一つは計画を作るところ、もう一つはプロジェクトの許認可を行うところである。
- ・総合計画は全10章で構成されていて、様々な環境問題について書かれている。市全体は500平方キロマイルの面積で、400万人が住んでいる。市内は38のコミュニティに分かれており、それぞれがゾーニング計画、コミュニティプランニングがある。
- ・ゾーニング内では多くの規制があって、どう運用するかを検討しており、現在、市として70年間変えなかった規則を変えようとしている。
- ・その一つは交通に対する対策であり、全米の中でもLAでは、交通問題に先進的に取り組んでいる。

■交通計画について

- ・LAではかつて交通渋滞問題が深刻であり、1970年代から通りの拡幅や自動車交通の効率化などのプロジェクトに取り組んできた。
- ・1950年頃までのLAでは、個人の交通と公共交通が両立していた。現在では、それを取り戻す考え方にシフトしており、鉄道システムでは、重軌道と軽軌道の両方のシステムを採用している。

- ・都市計画のシステムとしては、リージョナルセンター間を一般的な鉄道でつなぎ、シティセンター間ではLRTを結んでいる。
- ・1970年代以降、道路拡幅、駐車場の確保について郊外を中心に開発するのが主流であったが、予想以上に費用が掛かり、長期間に渡るため、近年では現在の通りをどう利用するか重点を置き、今後は、交通を都市に上手く流入させるために、ゆっくりと公共交通にシフトさせようと考えている。
- ・現在のLAでは車1台に対して7つの駐車場があり、遊びや買い物などのアクティビティのために1台に対する駐車スペースがあるという状況である。しかし、人口増加により、そのスペースにも限界が来ているため、今後はいかに駐車場スペースを減らすかについて政策を進めている。
- ・例えば、開発許可をする際には自転車の駐輪場を作ることを要求し、また、複数の自家用車を所有する世帯に電車の利用を促進し、公共交通の情報（利用状況など）を提供している。
- ・このように、道路を広げることから道路をどう使うのかという考え方に転換し、公共交通の計画をつくっており、自動車交通の需要が抑えられると期待している。
- ・重軌道は一般的な地上の鉄道と地下鉄を組み合わせ、大きいポイント間は地下で結んでおり、交通の妨げにはならないが、コストは掛かる。軽軌道は、いわゆるLRTでコストが低く、5つの路線がある。地上を走るため、交通が円滑に進まなくなることもある。
- ・重軌道と軽軌道の両者を組み合わせて都市の交通問題を解決しようと取り組んでおり、現在第2本目の鉄道を建設中である。2つの企業が鉄道システムを運用している。
- ・鉄道のルートにおいては、サンタモニカ山が横断しLAのエリアを二分しているため、ダウンタウンと北側のサンフランバレーをどのように結ぶかが課題であったが、最終的にはダウンタウンからハリウッドを抜けてサンフランバレーに鉄道を結んだ。
- ・LAでは全米の中でも高水準のバスシステムを活用しており、サンタモニカからLAのダウンタウンまで1時間くらいで行ける。公共交通は車を持っていない人たちの選択肢を増やすための取り組みとして位置付けられ、基本的には各個人が車を使う文化が長らく歴史的にあるので、車でいきたいところへ行くという考え方が現在でも主流である。
- ・ジップカーというカーシェアリングが有名であるが、最近では、ウーバーシステムが台頭してきており、それが全体の交通政策の中でどう位置づけられるかは今後見ていく必要があると思う。

■市街地整備について

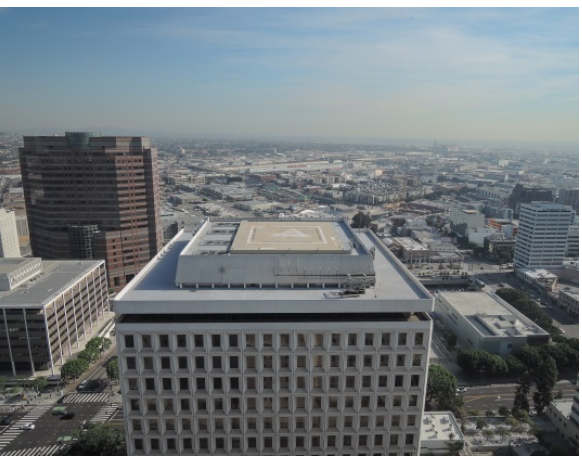
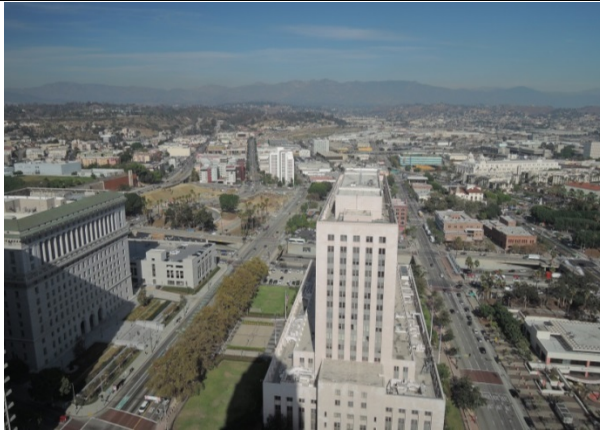
- ・ロサンゼルスはダウンタウンがあるエリアに市街地が展開しており、人口密度が増加している。
- ・独身世帯（タウンクール世帯）がLA市民の特徴であり、それが彼らのプライドでもあり、守っていく必要がある。一方で、新たに流入する市民もケアしていく必要があり、これらのバランスを取ることが1970年代から現在までの都市計画の大きな取り組み課題である。
- ・サンタモニカやビバリーヒルズはロサンゼルス市とは別の市であり、異なる考えや規則を持つ。

- また、ロングビーチは隣の大きな町であり、50万人の人が住んでいる、港をシェアしている。
- LAには基地跡地があり、その土地利用はすべて住宅になっている。
- 1970年代につくられたセンチュリースティ、ワーナーセンターという2つのシビックセンターがある。前者は国際空港の近くに、後者はサンフランシスコにあり、どちらも1970年代に建設されたニュータウンで、オフィスユースを都市から郊外へ移したものである。
- 都市開発においては、考え方が変わりミクストユースにより生活を完結できるようにというねらいで再開発を進めている。市全体では住宅問題が大きく、低所得者向け住宅を作っていくことが課題である。また、高級住宅が目立っているが、現状では住宅の需要はあまりない。
- ポータブル住宅といって公共が住宅の水準を規制し、コントロールしている。規制されるようになって、高所得者が狭い住宅、低所得者が広い住宅に住むといった逆転現象は起こらない。コントロールシステムを持っていないと、クリエイティブな仕事をする人々が住めない状況になりクリエイティブ産業が安定しなくなるため、住宅システムを最初から持っておいた方が良く考える。
- 年収に対して支払い、賃料に関する水準があり、高級住宅を作ったらその分ある程度のポータブル住宅も作らなければならない。政策としては、全米がやっている補助金（生活保護のようなもの）があり、住居費を補助している。
- デベロッパーが建設した住宅のうち、数十%をポータブル住宅に割り当てることで、デベロッパーにインセンティブを与えることにより、官民共にメリットとなる仕組みである。これにより、従来では、マーケット的に高級住宅ばかりになってしまうが、それをコントロールすることで多様な人々が住めるようにしている。
- LAでは、どこへ行っても駐車場があり、それを無料で利用できるのが当たり前となっているが、駐車場料金は通常月7万円程度をデベロッパーが負担していることを知らない人も多い。

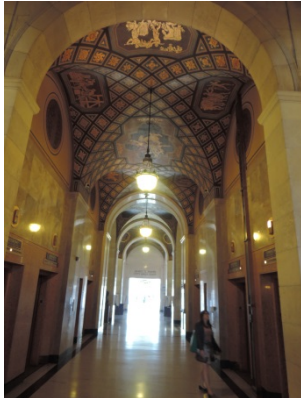
■公園・緑地について

- 市では住宅地開発に対して、オープンスペースとランドスケープのガイドラインを策定しており、開発一単位に100平方フィートのオープンスペースが義務付けられている。
- LAでは開発の際、デベロッパーにお金を払うか土地を提供するかのどちらかを選択させ、それを公園づくりに活用している。
- また、ニューヨークのハイラインのように、LAでも鉄道の跡地、屋上庭園などを利用して緑化の取り組みを行っている。市庁舎前のグランパークは市有地を活用し、整備を行っている。
- また、高速道路の上に蓋をしてその上に公園を整備する事業もあり、ボストンのプロジェクトでは30年くらいかけて高速道路を地下化し、その上に公園を作っている。

◇市庁舎からのダウンタウンの眺め



◇市庁舎内の様子



④その他視察先

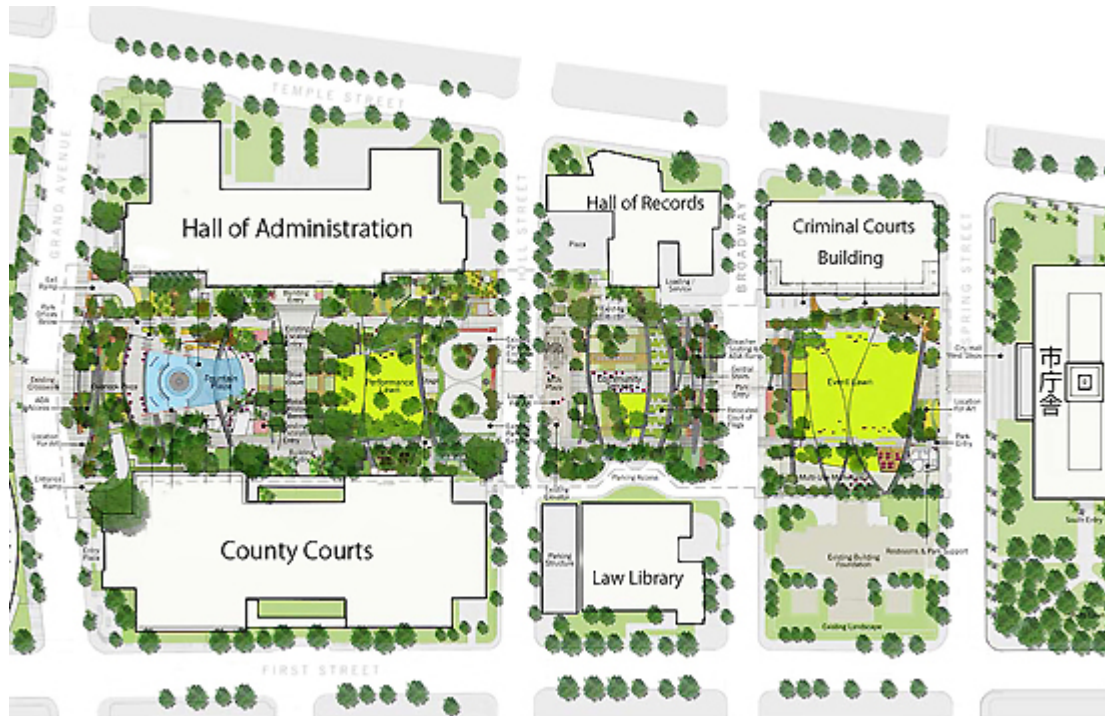
◇位置図	
a	グランドパーク(ロサンゼルス市庁舎)
b	グリフィスパーク
c	エコパーク
d	エキスポジションパーク
e	トングバパーク
f	アートセンター・カレッジ・オブ・デザイン
g	J・ポール・ゲティ美術館
h	バロナ・ウェットランズ、マリナ・デル・レイ

a グランドパーク (Grand Park)

総額5400万ドルをかけ、ロサンゼルス・ダウンタウンの中心部、ロサンゼルス市庁舎横に「グランドパーク」が2012年にオープン。総面積12エーカーの広さを誇る同パークは、1街と temple通り間のグランドアベニューからスプリング通りの全4ブロックを有し、バンカーヒルと市庁舎の間に位置する。完成すれば、同地区内最大規模の公園となる。

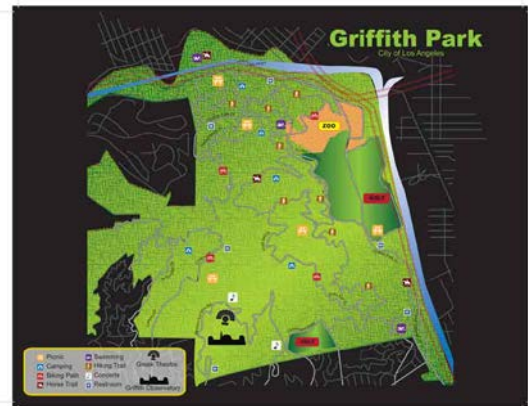
2000年から10年間で、ダウンタウンの人口は2万6000人から5万9000人と倍になり、住民から「もっと緑を」との声が上がっていた。公園事業は、グランドアベニュー周辺の再活性化を目的とした「グランドアベニュー・プロジェクト」の一部として2010年7月に着工。

全4ブロックにわたる公園内には、大小の芝地、噴水、庭園、園内を散策できるプロムナードや小道、公衆トイレ、複数言語で書かれた案内図や標識、イベントを開催できる広場などが設置されている。公園の管理は郡参事会のほかにミュージックセンターが担当し、公園内で催す各種イベントはロサンゼルス郡パフォーミングアーツセンターが調整する。



b グリフィスパーク(Griffith Park)

グリフィスパークは、サンタモニカ山地の東側に広がる4,210エーカー(1,704ha)もの広大な山やキャニオンをカバーするロサンゼルス最大の市営公園であり、巨大な都市圏のど真ん中に鎮座する雄々しい丘陵地帯は、非常に貴重な自然保護エリアが広がり、シャパレルの灌木が散在する斜面には総延長80キロメートルに及ぶトレイルが整備されている。



公園の最高地点である標高495メートルのハリウッド山の頂上に続くトレイルなど、さまざまなコースを楽しむことができ、マウンテンバイクやトレイルのサイクリングなどに利用できる小道もある。

また、グリフィスパーク内には、アメリカ西部について学べるオートリー・ナショナルセンターや人気のミュージシャンたちがコンサートを行う屋外のグリークシアターもある。さらに、コアラやコモドドラゴンを間近に見られるロサンゼルス動植物園もパーク内にある。

ロサンゼルス街を見下ろす高台に立つアールデコ調のグリフィス天文台は、この公園のランドマークとなっている。



c エコーパーク(Echo Park)

エコーパークはかつてロサンゼルス映画が盛んに作られていた場所で、クリエイティブと独立心を持つ人々を魅了してきた。エコーパークには多くの有名人が住んだことがある。

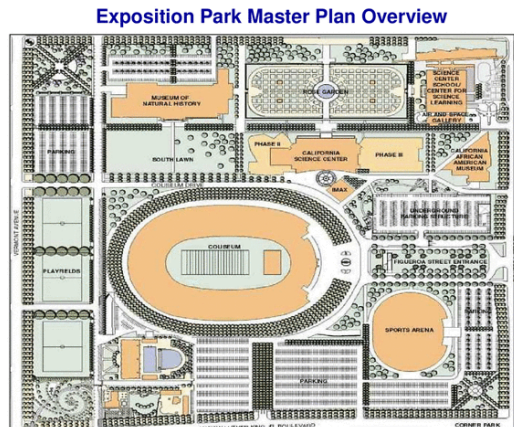
クラフトマンスタイルの家など歴史的な建築物があり、多様性と活気に富んだ魅力的なエリアを形成しており、メジャーリーグ球場のドジャースタジアムも近くにある。

エコー・パーク・レイク (Echo Park Lake) は、ボート遊びが楽しめる広大な人口湖である。草が生い茂る湖畔で、人々がロサンゼルス喧騒から離れてのんびりピクニックが楽しめる。路上の屋台ではタマル (メキシコの伝統料理) が調達できる。ロサンゼルス中心という立地により、湖畔越しに高層ビル群を眺めることができる。



d エクスポジションパーク(Exposition Park)

ダウンタウンロサンゼルスすぐ南にあるエクスポジションパーク (Exposition Park) は、自然史博物館、カリフォルニア・サイエンス・センター、南カリフォルニア大学の間にある長方形の緑地である。この街有数のカルチャースポットと密接している立地のおかげで、ふらりと立ち寄って軽い食事を楽しんだり、バラの香りに包まれて(公園の中央には豪華なバラ園がある)時間を過ごすことができる。



e トングバパーク(Tongva Park)

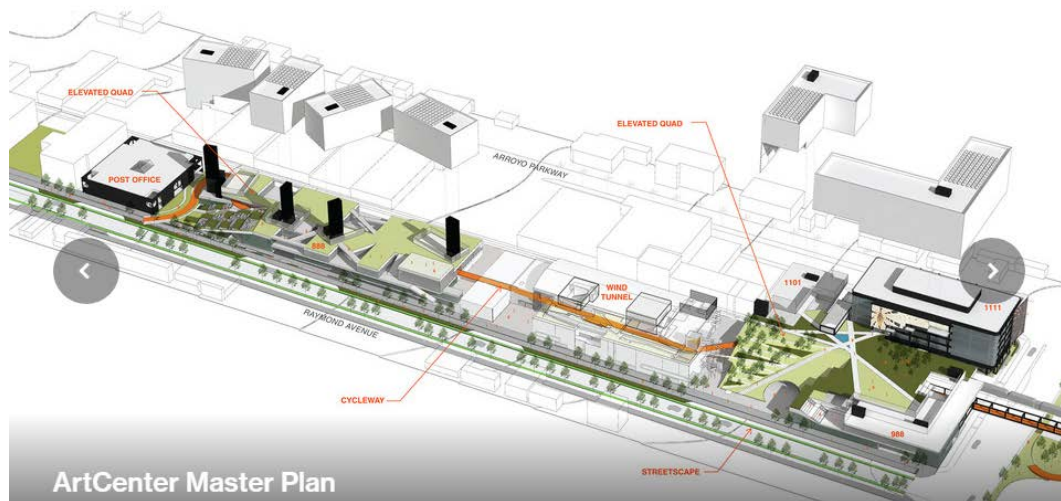
サンタモニカにあるトングバパークは、かつては駐車場であった。公園内には勢いよく噴き出す噴水、サンタモニカ埠頭と太平洋の美しい景色が望める見晴らし台などが整備されており、たくさんのベンチやピクニックテーブル、広大な芝生は、ピクニックランチを楽しむのに最適な空間になっている。



f アートセンター・カレッジ・オブ・デザイン(Art Center College of Design)

ヒルサイド・キャンパスはクレイグ・エルウッドのデザインしたモダニズム建築であり、1974年11月に着工した。パサデナの丘の上に「橋型の建造物」が造られ、小川から車道まで175エーカー（71ヘクタール）にわたって架かっている。ヒルサイド・キャンパスには次の施設がある。教室、スタジオ、複数のコンピュータ・ラボ、ジェームズ・レモント・フォッグ記念図書館等。ヒルサイド・キャンパスは、パサデナ市から文化財として指定されている。

サウス・キャンパスは2004年に開かれた。キャンパスの土地は、もともと第二次世界大戦中に作られた実験飛行場であったが、サンタモニカに拠点を置くダリー・ジェニック社がリノベーションを行った。キャンパスには次の施設がある。大学院アート学科、メディアデザイン・プラクティス学科、スタジオ、展示スペース、印刷所、凸版印刷スタジオ。加えて、次のような一般向けプログラムも催されている。



g J・ポール・ゲティ美術館(J. Paul Getty Museum)

J・ポール・ゲティ美術館は、ゲティ財団が運営する美術館]。ゲティ・センターとゲティ・ヴィラにある 2 箇所の施設の総称である。ゲティセンターは、丘の上に建っており、見晴らしもよく、ダウンタウンの高層ビル群や UCLA のキャンパス、ロサンゼルス空港、太平洋までも見渡すことができる。美術館までのモノレールと入場料が無料で定期的に展示内容も変わるためリピーターも多く、特に週末や休日は地元の人で賑わっている。



h バロナ・ウェットランズ(The Ballona Wetlands)

自然保護区に指定されている湿地帯。マリナ・デル・レイに隣接する。丘陵斜面の上にはプラヤビスタが立地する。また、湿地帯の中を道路が縦断する。



h マリナ・デル・レイ(Marina del Rey)

国勢調査指定地域 (CDP) に指定されており、世界最大のマリーナといわれる。



(3) 調査結果のとりまとめ

前項までの調査結果のとりまとめとして、普天間飛行場跡地利用へ適用すべき事項を整理した。

表VI-4 調査結果のポイントと普天間飛行場跡地利用における適用

訪問地	調査結果のポイント	普天間飛行場跡地利用における適用
ポートランド	<p>【土地利用の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公害問題が大きかった街から、自然環境の改善や公共交通の推進、公園等を活かした緑のまちづくりを進めている。 ・1980年代の工業系用途から、現在では商業、住宅等の用途に転換している。また、倉庫街だったところも、クリエイティブ・ビジネスのオフィスとなっている。 <p>【都市計画・まちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガバナンスにあたっては、揺るがない思想と数十年の予算組みと人員編成が重要。 ・インフラの計画にあたって先を見越して、効率的に行うことが大切である。 ・公共交通を軸にした回遊を促す開発により、車の数を減らし住環境の改善を図ってきた。 ・LRTの整備費については、官民の専門家で議論し、19%は民間資金で負担している。 ・開発のための予算は、LIDという仕組みを用いて、固定資産税にいくらか上乗せした金額を、数十年で、地権者が負担している。 <p>【地域らしさ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポートランドでは、ローカルファーストの考え方を重視しており、地場のものを大切にすることで、経済の循環が生まれる。 ・ポートランドは、クラフトビール、コーヒー、ジャズ、食（Foody）の街として世界にアピールしており、それらに関連するイベントを公園・広場で実施し、その収益をまちづくりの資金として活用している。 ・スタジアムではプロスポーツを誘致し、都市のプロモーションに役立っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然環境、土地利用、住環境、交通など多面的な視点からの環境づくりが重要。 ・長期的な視野での跡地利用の方針・計画づくりが重要。 ・円滑な都市開発や交通機能の導入に向けた仕組みづくりが重要。 ・まちづくり、企業誘致にあたっては、沖縄・宜野湾らしさを深堀し、それらを残し、活用しながら、進めることが重要。 ・文化・スポーツなどを通して、地域を世界にアピールし、国際交流を促すことが重要。

<p>ポートランド</p>	<p>【市民とのコミュニケーション】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画づくりにあたっては、市民と密に話していく機会を設けていくことが必須。 ・関係者に対しては、好きか嫌いではなく、“why”、なぜそれが良いのか、悪いのか理由をしっかりと聞いてプランニングを行っていくことが重要。 ・再開発の際は、地元住民が普段生活するのに必要な機能を織り込むようにしている。アーバンデザイナーが住民の意見を集約してハードに落とし込んでいる。 <p>【企業誘致について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業誘致にあたっては、市の法律にあった企業のマッチングが基本である。 ・ポートランドでは企業と各市の間にメトロが入り、サポートしており、ビジネスオレゴンなどが、市と企業のマッチング等を分析している。 ・スポーツ・IT産業が大きくなっている背景として、質の高い生活環境・日本など太平洋のマーケットに近い立地がある。また、エネルギー（天然ガス・電力）や良質な水もある。 ・オレゴン州は法人事業税が全米の中でも最も低く、企業誘致の際に非常に有効（オレゴン州での売上額のみが課税の対象） ・入ってきた企業に対しては例外扱いをせず、完全に公平に扱うことも重要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者や市民との合意形成に向けては、丁寧な意見収集と計画への反映が重要であり、生活者の視点からの計画づくりが重要。 ・企業誘致では、跡地のポテンシャルを最大限に生かしながら、企業にメリットを与える資源を活用することが重要。 ・他地区と比較した際に優位性が感じられる仕組みづくりも重要。
<p>ナイキキャンパス</p>	<p>【クリエイティブな環境のための工夫】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・“キャンパス”という呼び名については、クリエイティブで思い切ったことができるような環境を作りたいというオーナーの意図から付けられた。 ・キャンパス内にはサッカー場やジム、池などの多様なレクリエーションを楽しめる施設が設けられている。 ・社内向けのイベントを多く実施したり、キャンパス内の植栽を頻繁に管理し、常に美しい状態に保つなど、社員のモチベーションを上げる工夫がなされている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・クリエイティブさを創出する仕掛けとして、オフィス・研究施設等とレクリエーションの一体的な空間形成、豊かな緑の空間づくり、交流促進などが考えられる。

<p>ビーバートン市</p>	<p>【都市計画・まちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画はコミュニティビジョンプランという市民主体で進めたプランに基づいている。 ダウンタウン近辺にはアフォーダブルハウスという収入に応じて住めるようなアパートもあり、ビーバートンでは多様な世帯に向けた住宅を供給している。 商業施設は不動産、開発者、行政だけでなく民間の企業と協力し、新しくモダンで住宅を含んだミクストユースの計画としている。 <p>【市民とのコミュニケーション】</p> <ul style="list-style-type: none"> ビーバートンでは、市役所に市民向けの窓口を設け、1対1の聞き取り調査を実施し、プランに反映させている。 市民との対話をもとにした平均180の細かいビジョンプランにより道路の改修から、老若を出会わせるなどの5年間のアクションプランを掲げている。 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な世帯、所得層を受け入れ、商業や住宅が一体となった（ミクストユース）のまちづくりが重要。 地権者や市民との合意形成に向けては、丁寧な意見収集と計画への反映が重要であり、生活者の視点からの計画づくりが重要。（再掲）
<p>プラヤビスタ</p>	<p>【開発計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> プラヤビスタでは、高層建築を避けた建物高さを基本方針としている。 開発区域の約半分の面積に自然保護区の湿地帯を含み、住宅地内にも一定の範囲内に公園を確保している。 開発段階を2段階に分けて、異なる世帯向けの住宅を提供しており、多様な世代の流入や地区内での移住促進を図っている。 商業地ではミクストユースの建物としている。 <p>【まちづくりの仕組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公園や道路等の公共施設や供用部分の管理については、HOAという仕組みを導入しており、住民から会費を集めている。 開発により増加する交通量への対応として、デベロッパーがバス事業を負担しており、3年間100%負担、7年間は30%負担のスキームで行っている。 湿地帯の管理の費用は、開発資金の0.7%を割り当てており、入居時の規約の中で住民から合意を得ている。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画・開発段階からの建築規制や緑地空間の確保などによる景観形成、自然環境保護が重要 段階的な開発により多様な世代、世帯が持続的に住み続けられるまちづくりが重要 良好な住環境の提供と住民負担とのバランスによる公共施設等の維持管理、自然環境保全のしくみづくり

<p>サンバーナディノ・ノートン空軍基地跡地</p>	<p>【跡地利用について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノートン空軍跡地では、半分を飛行場として活用し、もう半分を物流施設として活用。 ・軍が作成した土地利用のマニュアル（ブラックマニュアル）は、このノートン空軍基地のノウハウが活用されている。 ・土壌汚染の有無、既存施設の有無に応じて、土地利用の計画の優先度を分けている。 <p>【土壌汚染対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アメリカにおいては、土壌汚染対策をやる主体は、元の土地利用者が基本である。 ・すべての土壌汚染を取り除くのに 1995～2005 年の約 10 年間程度掛かっている。 ・汚染対策に対しては、専門委員会に加え、国、州政府、地域全体で監視している。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アーバンインにある海兵隊の飛行場であった場所は、すべて住居や公園、商業施設などの土地利用を行った事例であり、参考になるかもしれない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・跡地のポテンシャルを生かした土地利用が重要 ・ブラックマニュアルのノウハウの活用 ・中長期的な視点からの土壌汚染や現況の土地利用を踏まえた土地利用計画が重要
<p>ロサンゼルス</p>	<p>【交通計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全米の中でも LA では、交通問題に先進的に取り組んでいる。 ・鉄道システムでは、重軌道と軽軌道の両方のシステムを採用しており、リージョナルセンター間を一般的な鉄道でつなぎ、シティセンター間では LRT を結んでいる。 <p>【住宅供給】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市開発においては、考え方が変わりミクストユースにより生活を完結できるようにというねらいで再開発を進めている。 ・ポータブル住宅といって公共が住宅の水準を規制し、コントロールしている。ディベロッパーに対して、インセンティブを付加することで、一定の割合の低所得者向けの住宅を建設することを義務づけている。 ・市では住宅地開発に対して、一定量のオープンスペースを義務付けている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な公共交通網と二次交通に留意した計画が重要 ・開発段階における多様な世帯、所得層向けの住宅供給やオープンスペース形成の仕組みづくりが重要