

### 第3章 市民参加の具体的な手法

#### 第1節 米国の交通計画における政府間の役割分担

米国は 50 州の連邦国家である。米国における政府構造は、連邦政府、州政府、地方政府)<sup>38</sup>となっており、道路や公共公通などの交通計画<sup>39</sup>における各政府の権限は明確に分かれている。米国の交通計画における計画手続き及び市民参加を理解するためにも、まずは計画主体という観点から政府間の役割分担について概要を説明したい。

##### 1 道路計画

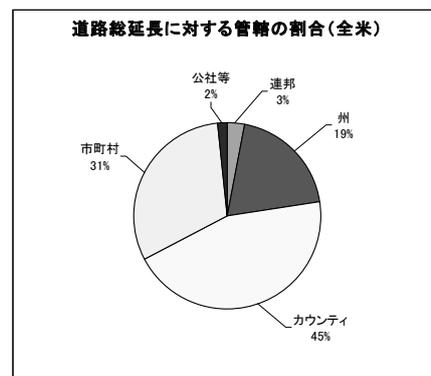
米国の道路も日本と同様、それぞれの役割や管轄する政府に応じて分類されている。ここでは、建設・管理の担当者という観点から整理してみたい。

##### (1) 役割分担

米国における道路行政の役割を簡単にまとめたものが下の表1である。また、表2は米国の道路総延長に対する各政府所管の道路比率を表したものである。

連邦政府	国立公園、国有地、軍用地、先住民保留地内の道路の維持・整備
州政府	インターステートハイウェイ（州際道）、US ハイウェイ、ステートハイウェイの維持・整備
カウンティ	カウンティ道路の維持・整備
市町村	市町村道の維持・整備
公社等	特定の道路の維持・整備

<道路行政に関する役割分担>



<道路総延長に対する比率>

(2002年データ/連邦交通省)

米国の地方自治体は州の創造物であるため、地方自治体には州政府は含まれず、カウンティ政府と市町村がこれにあたる。この他にも特別区等の地方自治体もあるが、道路行政に関しては連邦政府、州政府、カウンティ政府、市町村、がそれぞれ役割を持っていると理解していただろう。この他に、有料道路等の建設・維持管理を目的とした公社等が設立されている。

表からわかるとおり、連邦政府が直接建設を行い、維持管理を担当しているものは少ない。連邦政府が管理している道路は、国立公園を始めとする国有地内の道路及び先住民（アメリカン・インディアン）保留地内の道路であり、米国の道路総延長の3%にすぎない。ただ、連邦政府はインターステートハイウェイ（Interstate Highway）を始めとする全米幹線道路網（National Highway System）に対して、建設及び維持管理のた

<sup>38</sup> 州によって若干異なるが、地方政府にはカウンティ政府、市町村、特別区などが含まれる。

<sup>39</sup> 本レポートでは、「交通計画」として道路計画及び公共交通（バス、鉄道等）計画を指す。

めの補助金を交付している。全米幹線道路網とは連邦議会によって認定された全米の主要道路ネットワークのことで、これにはインターステートや他の幹線道路が含まれる<sup>40</sup>。

次に州政府の役割をみると、道路行政における州政府の役割は非常に大きく、州と州をつなぐインターステートハイウェイを始めとする主要道路のほとんどは、連邦政府からの補助金を受けて州政府が整備・管理している。州政府が管理している道路の比率は総延長の約19%であるが、走行距離における比率は非常に高く、米国における陸上交通の大部分を州政府が管理している道路ネットワークが担っている。また、自治体内で完結する道路は、地方自治体が管理している。地域によっては州道の一部がカウンティ道路や市道の位置づけを持つような場合もある。

## (2) 計画主体

道路計画は、基本的にその道路を管轄する政府が担当する。ただ、計画道路が上位政府の構築するネットワーク等と関連する場合、ルートや道路規格等について上位政府と調整が必要な場合もある。全米レベルでみた場合、全米幹線道路網を始めとする主要ハイウェイネットワークは既にほぼ完成しており、大規模な新規ハイウェイの建設計画は少なく、どちらかというとも既存道路の拡幅や修繕などに重点が置かれている。また、有名なボストン市のハイウェイ地下化事業のように、現存するハイウェイを都市の将来像にあわせて再築する事業もある。

一方、地方自治体レベルにおいては、人口増加が顕著な地域において、開発に伴う新規道路建設が行われている。また、自動車交通量の増加に伴い、既存の道路ネットワークの許容量が不足してきた地域においては、車線の増加やバイパスの建設などが行われている。このような道路計画は、州レベルの道路であれば州政府が担当し、カウンティ道路であればカウンティ政府が担当している。

## 2 公共交通

米国は車社会であるが、都市部ではライトレール等の公共交通も増えてきている。また、多くの都市ではバス網も発達しており、地域によっては公共交通が主要な交通手段となっているところも多い。ハイウェイネットワークがほぼ完成した米国においては、将来的には都市部を中心として、大量輸送機関としての公共交通の整備が主要な課題になっていくと思われる。

### (1) 公共交通の運営主体

米国では民間会社が公共交通を提供している例は少なく<sup>41</sup>、公的セクターが公共交通を運営している例が多いが、その運営形態は様々である。以下に代表的な例を示す。

#### ① 地方自治体による運営

地方自治体（カウンティ政府や市町村）が直接公共交通を運営するもの。オレゴン州

<sup>40</sup>全米幹線道路網の指定は、1995年の全米幹線道路網指定法（National Highway System Designation Act of 1995）の成立により完了している。

<sup>41</sup>これには採算性が大きく影響している。米国の公共交通の運営費用に占める運賃収入は総じて低く、大都市でさえ運賃収入のみでは経営がなりたないものが多い。

ポートランド市の例では、路面電車（Street Car）の運営を市が直接担当している<sup>42</sup>。

## ②公社による運営

州や地方自治体が設立する公社が公共サービスを提供するもので、米国で最も一般的な形態である。ニューヨーク市近郊で地下鉄等を運営している MTA（Metropolitan Transportation Authority）等がこれに該当する。

## ③特別区による運営

米国には特別区（Special District）と呼ばれる地方自治体がある。特別区は単一又は複数の行政目的を達成するために州法の定める手続により設けられる地方団体で、その目的は、消防、上水道、公園・図書館の管理運営等、極めて広範となっている。特別区の中には特定の地域における公共交通の運営を目的としたものもあり、カリフォルニア州サンフランシスコ市を中心とした地域で公共交通を運営している Bay Area Rapid Transit（BART）等がこれに該当する。特別区による運営の場合、サービス提供のために地区内の税金が上乗せされる例が多い<sup>43</sup>。

## （2）計画主体

公共交通の計画主体は一般的に地方自治体であり、連邦政府や州政府がかかわる事例は少ない。ただ、ライトレールや路面電車のようにレール等の基盤整備が必要な事業においては、補助金等の関係で州政府や連邦政府が関わっている。一方、バス路線のようにインフラ整備が必要のないものについては、ほとんどの地域では地方政府が担当している。

## 第2節 都市圏レベルにおける交通計画の流れ

### 1 都市圏における交通計画

一言で都市圏と言ってもその規模や正確は様々であり、人口5万人程度の都市圏もあれば、ニューヨーク市周辺のように1,000万人以上の人口を抱え複数の州にまたがる都市圏も存在している<sup>44</sup>。1962年の連邦補助高速道路法（Federal-Aid Highway Act）の改正によって、人口5万人以上の都市圏においては「都市圏計画機構（Metropolitan Planning Organization：MPO）」と呼ばれる広域交通計画主体の設置が義務づけられた。この背景には、ハイウェイ等の広域的見地から検討されるべき交通計画は、市町村などの地方政府を超えた広い視野から策定されるべきである、という考えがある。この法律によって各都市圏でMPOが設立されたが、その形態は地域によってかなり異なり、正式に州議会によって設立された広域政府としての都市圏計画機構もあれば、単に都市圏内の地方政府の

<sup>42</sup> ポートランドにはライトレールも走っているが、ライトレールの運営は別の団体である。

<sup>43</sup> 地域により異なるが、売上税（Sales Tax）や給与税（Payroll Tax）の上乗せを行っている事例が多い。BARTの事例では売上税が上乗せされており、オレゴン州ポートランドやオハイオ州シンシナティでは給与税の上乗せによる財源で公共交通が運営されている。

<sup>44</sup> ニューヨーク都市圏は3つの州（ニューヨーク州、ニュージャージー州、コネチカット州）にまたがる都市圏であるが、都市圏内には複数のMPOが存在している。ニューヨーク州内のMPOとしてニューヨーク都市圏交通委員会（New York Metropolitan Transportation Council）があるが、このMPOの管轄はニューヨーク州内に限られている。

交通計画のまとめ役である場合もある。また、MPO の位置づけによってその権限も大きく異なり、自らが主体となって交通計画を策定している MPO もあれば、地方政府が持つ既存計画の調整役として存在している MPO もある。

その後、1991 年の「総合陸上輸送効率化法（Inter-modal Surface Transportation Efficiency Act of 1991）」により、各都市圏の MPO には、都市圏における広域交通計画として「長期交通計画（Long Range Transportation Plan）」及び「交通改善プログラム（Transportation Improvement Program）」を策定する義務が与えられた。下表これらの広域交通計画の概要を示したものであるが、米国では都市圏レベルにおける広域交通計画は極めて重要な意味を持っている。

	名称	目標年次	内容	更新頻度
LRTP: Long Range Transportation Plan	長期交通計画	25 年 (20 年) <sup>45</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来ビジョン</li> <li>・ 将来目標</li> <li>・ 交通整備戦略</li> <li>・ プロジェクトの優先順位</li> </ul>	5 年毎
TIP: Transportation Improvement Program	交通改善プログラム	3 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 短期整備戦略</li> <li>・ 資金投資プロジェクト</li> </ul>	1 ～ 2 年 <sup>46</sup>

#### ＜MPO に策定が義務づけられている広域交通計画＞

総合陸上輸送効率化法は、MPO に広域交通計画の策定を義務づけるとともに、連邦政府の補助金を受ける事業は MPO が策定する広域交通計画に位置づけられなければならないことも規定している。長期交通計画や交通改善プログラムで位置づけられるプロジェクトの優先順位は、その都市圏における連邦補助金の優先順位になる。実際、米国におけるハイウェイ建設や公共交通建設等の大規模交通計画の多くが連邦補助金を受けているため、この法律は米国の交通計画においては大きな影響を与えている<sup>47</sup>。

## 2 MPO の計画決定プロセスと市民参加

MPO の計画決定プロセスはボトムアップ方式が基本である。これは連邦法によって規定されており、連邦政府や州政府が上から押し付けるのではなく、地元が必要なものを州政府や連邦政府にあげていくのが基本となっている<sup>48</sup>。ここでいう地元には、地方団体や市民等が含まれる。

MPO の計画プロセスで重要なことは、計画過程における市民参加プロセスが義務付けられていることである。各 MPO は、ISTEA 及びその後継法によって広域交通計画策定の

<sup>45</sup> 長期計画は、最短 20 年、通常は 25 年後の将来を目標とすることが定められている。

<sup>46</sup> 州によって異なる。

<sup>47</sup> 第 2 章参照

<sup>48</sup> これは連邦規則（CFR23title24）に規定されている。