

スの提供」という2つの手法で地域の交通需要に対応していく、という方向を示した⁵¹。この背景にはライトレール延伸予定地の住民からの強い反対だけでなく、当初の計画に固執しない計画側の柔軟な姿勢がある。

第4節 NPOの果たす役割

米国では、計画提言者としての役割を持つ非営利団体（NPO）も多い。これらのNPOは行政とは異なった視点で地域における将来ビジョン等を策定し、それらを行政に提言する活動を行っている。このようなNPOが活躍できる背景には、米国においては非営利セクターに対して多額の活動資金が提供されるシステムがあること、非営利セクターが社会的に高い地位を持っていること、行政と比肩できる能力を持っていること、市民が積極的に参加していく土台があること、等があると思われる。これらNPOの活動資金の多くは、財団等からの寄付によってまかなわれている。

<テキサス州の事例>

テキサス州中部では、Envision Central Texas という非営利団体が活動している。この団体は独自に都市圏における将来ビジョンを作成し、それを地域の行政部局や公選職員に提言した。特に注目されるのは、ECTが将来ビジョンを策定する過程において積極的な住民参加を導入したことで、ECTが策定するものはあくまでも行政等への提言というものであるにもかかわらず、将来ビジョン策定にあたっては多くの市民が参加している。このような活動をするNPOは米国に数多く存在している。

(1) Envision Central Texas の概要

Envision Central Texas（以下「ECT」）は2001年に設立されたNPOで、団体の意思決定機関である理事会は、地域内のビジネス業界、環境保護団体、社会福祉団体、市民等の代表によって構成されている。テキサス州中部の5つのカウンティ（Bastrop、Caldwell、Hays、Travis、Williamson）において市民との協同によるまちづくりを目指しており、2001年から2003年にかけて独自に都市圏の長期ビジョンを策定し⁵²、それを行政や地域のリーダー達に提言している⁵³。

(2) ECTの策定した将来ビジョン

ECTは、オースティン市（人口約65万）を中心とする地域における将来ビジョンを策定した。この将来ビジョンは、地域における具体的な交通計画を策定するのではなく、市民が望む将来イメージをまとめるというものであった。将来ビジョンの策定過程では幅広い市民参加手続きが導入され、将来の交通ネットワークと土地利用計画を含めた総合的将

⁵¹ バス路線は州間道路20号線に設置されたHOVレーン（high-occupancy vehicleレーン：2名以上の同乗者がいる場合にのみ走行可能な車線）を利用することで合意が図られた。

⁵² この都市圏はオースティン市を中心とするもので、都市圏人口は約140万人。ECTが策定した長期ビジョンの対象地域は、オースティン都市圏とほぼ同じ範囲である。

⁵³ 2004年にオースティン都市圏MPOとの連携が決まった。

来ビジョンとして、4つのシナリオを策定した。これらの4つのシナリオは、将来土地利用計画とハイウェイ等の交通基盤のネットワークについて、それぞれ将来目指すべき開発の方向性という観点からまとめられている。

(3) 将来ビジョン策定過程における市民参加

ECTは、長期ビジョン策定にあたって6段階の市民参加手法を取り入れている。以下にECTが作成した報告書に沿ってその概要を紹介したい。

① フォーカスグループの設置

目指すべき将来像について、経済、文化、環境保護等の観点から具体的な意見を求めるために設置された。2つのフォーカスグループが設置され、参加者は合計で18人となっている。これらの参加者は、5つのカウンティから年齢、職業、教育水準、所得に関係なく無作為に選ばれた。2つのフォーカスグループでは、地域における「成長管理」「土地利用」「住宅供給」「環境」「交通」等について参加者から意見を求め、その結果をもとに目指すべき将来ビジョンの素案策定に役立てている。

② 電話調査

5つのカウンティから無作為に抽出された18歳以上の住民750人に対し、地域の将来像や将来の開発や成長についての電話調査を行った。この電話調査では、地域における現在の課題として最も多かった回答は「交通渋滞」であり、犯罪率や雇用問題等を大きく引き離していた。また、交通状況を改善するための増税や新たな費用負担についてどう思うか？という質問に対しては、54%が賛成と答えている。

③ 全体ワークショップの開催

合計7回開催され延べ1,200人の参加があった。ワークショップでは参加者がそれぞれ意見を出し合い、地域ごとにどんな施設や政策が必要かを話し合った。

④ 地域別ワークショップの開催

地域別に開催され、各地域において将来目指すべき交通ネットワークや開発方針について話し合った。全体ワークショップと地域別ワークショップでの意見をもとに、将来の開発をどう誘導していくかという点、つまり更なる開発を誘導するのか、もしくは開発を制限して都市の成長を管理する方向に進むべきか、という観点から各シナリオが作成された。4つのシナリオは、それぞれ開発の方向性と交通基盤整備への投資額という点から整理されている。

⑤ 市民意見フィードバック調査

各シナリオが完成した後、65万部の調査票を作成して広く市民等に配布し意見を求めた。最終的に12,500の回答があり、この回答に基づいて事業の優先順位や各シナリオの評価を実施した。

⑥ リーダーシップ・ワークショップの開催

策定したシナリオと市民調査結果をもとに、ECTが次のステップとしてどう活動していくべきか、地域のリーダーや行政等にどうアプローチしていくか、等について話し合われた。

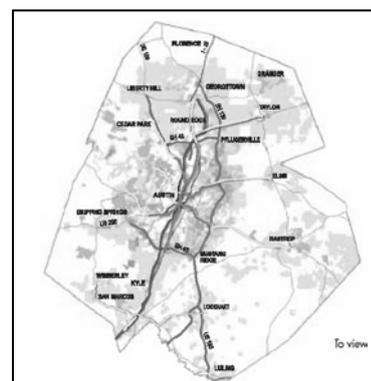
(4) 各シナリオの紹介

市民参加手続きを経て策定された4つのシナリオでは、一般市民にも分かりやすいようにそれぞれの特徴が説明されている。ECTはこれらのシナリオについて市民フィードバック調査を実施し、より多くの市民に対して将来の都市圏像についての意見を集めている。この市民フィードバック調査では、「将来土地利用」「将来交通ネットワーク」「成長管理」についてはシナリオ4（将来開発を最も制限するシナリオ）が最も多くの支持を得ており、「住宅供給」に関してはシナリオ3（開発を既存市街地等に制限するシナリオ）への評価が高いことが明らかになった。参考までに各シナリオの概要を紹介したい。

①シナリオ1

現在のトレンドで開発が進むというシナリオで、将来的な開発規制等は行わないもの。

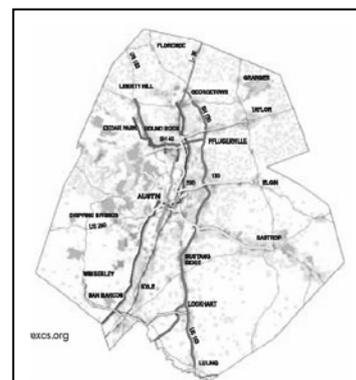
新規開発面積	743 平方マイル
新規インフラ整備コスト	106 億ドル
住宅比率	戸建住宅 63% 集合住宅 37%



②シナリオ2

既存市街地及び新規ハイウェイ沿いに開発を集中させるもの。

新規開発面積	301 平方マイル
新規インフラ整備コスト	55 億ドル
住宅比率	戸建住宅 63% 集合住宅 37%



③シナリオ3

既存市街地と特定の地区に開発を集中させるシナリオ。

新規開発面積	267 平方マイル
新規インフラ整備コスト	49 億ドル
住宅比率	戸建住宅 59% 集合住宅 41%



④シナリオ4

新規開発を既存都市に集中させるシナリオ。

新規開発面積	132 平方マイル
新規インフラ整備コスト	30 億ドル
住宅比率	戸建住宅 48% 集合住宅 52%

