

このように、各代替案は様々な面から検討され、検討過程及び結果は全て市民に公表されている。情報提供には州政府の提供するホームページや、各地に設置された情報センターが大きな役割を果たしている。これらの代替案は、2005年秋に予定されている公聴会を経て、市民からの意見も参考に決定される予定である。

第2節 ミネソタ州ツインシティズ都市圏の事例

ミネソタ州の州都セントポール市と、隣接するミネアポリス市を中心とするツインシティズ都市圏では、2004年6月末に都市圏初のライトレールが開通した。この都市圏で最初のライトレールの建設にあたっては、計画の過程で多くの市民を巻き込んだ議論が続けられた。また、都市圏内ではこの他に2路線のライトレール計画が進行中であり、現在、ルートの検討と併せて市民参加の手続きがとられている。ここでは、この新規ライトレール計画について、計画過程における市民参加の手法について紹介したい。

1 ツインシティズ都市圏の概要

ミネソタ州の州都であるセントポール市（人口 29 万人）と、ミシシッピ川を挟んだミネアポリス市（人口 38 万人）は、双子の都市（ツインシティズ）として知られており、セントポールは政治の中心として、ミネアポリスは商業・経済の中心として発展している。このツインシティズを中心とするツインシティズ都市圏は、地理的に7つのカウンティで形成されており、約 260 万人が生活している。過去 30 年で人口は 40%増加し、今後もその傾向が続くと予想されている。2030 年における都市圏の将来予測人口は約 360 万人で、今後 30 年間で約 100 万人の人口増が予測されている。

ツインシティズ都市圏の人口推移

	1970 年	2000 年	増加数	増加率	2030 年(予測)
人口	1,874,612	2,642,062	767,450	40.9%	3,608,000
世帯数	573,634	1,021,459	447,825	78.1%	1,492,000

<都市圏における人口推移>

ツインシティズ都市圏内には 189 の市町村が存在しているが、この都市圏には米国でも珍しい広域政府が設置されており、都市圏協議会（Metropolitan Council）と呼ばれている。都市圏協議会は州議会により設置された広域政府であり、都市圏における広域行政を担当している。ツインシティズ都市圏の交通計画に係る市民参加を考える場合、この都市圏協議会の存在は極めて重要であるため、まずは都市圏協議会の位置づけと役割について説明したい。

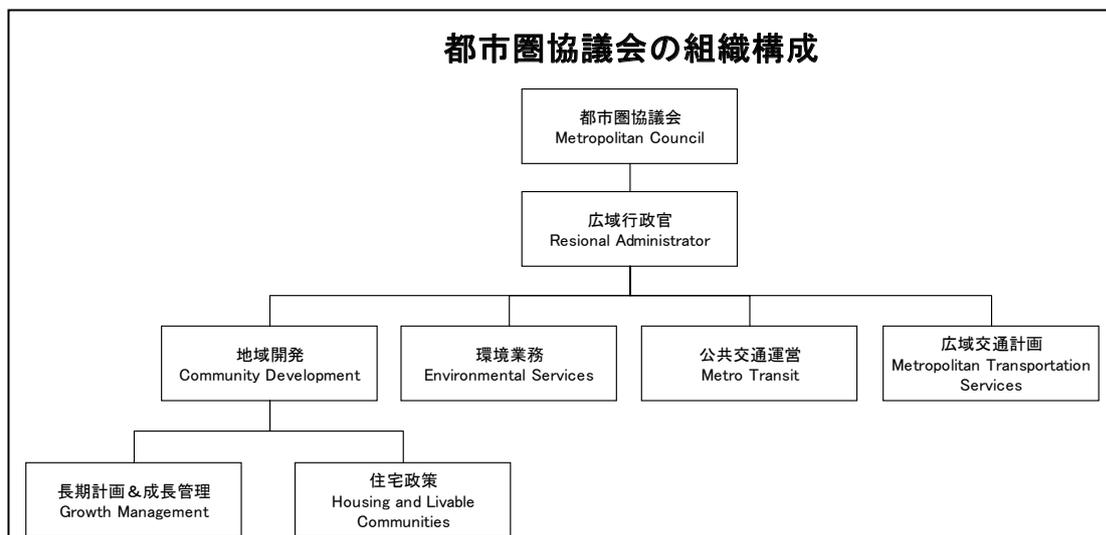
2 都市圏協議会

1967 年にミネソタ州議会は、道路や下水等の広域的なコントロールの必要性から、都市

圏協議会（Metropolitan Council）という地域政府を創設した⁶¹。都市圏協議会の位置づけは広域地域政府であり、広域的な視点から都市の成長をコントロールし、低所得者向け住宅の供給やライトレールの建設・運営等を行っている。

都市圏協議会の役割は大きく分けて2つあり、1つはツインシティズ都市圏における広域計画の策定主体としての役割、もう1つは都市圏における公共交通や下水処理などの都市インフラ基盤の運営者としての役割となっている。設立当初、都市圏協議会は計画主体としての役割しか持っていなかったが、州政府が少しずつ協議会の権限を広げていき、現在に至っている。1992年のISTEAの成立をうけ、都市圏協議会は広域計画機構（MPO）の役割も兼ねることになった。

都市圏協議会の最終決定機関は、17名の理事で構成される理事会である。理事の任期は4年で、全員が州知事によって指名される。17名の理事のうち、議長以外の16名は都市圏を16に分けた各地区内から選ばれ、これらの理事はそれぞれ各地区を代表している。この理事会の下に事務局が設置されている。



<都市圏協議会の組織構成>

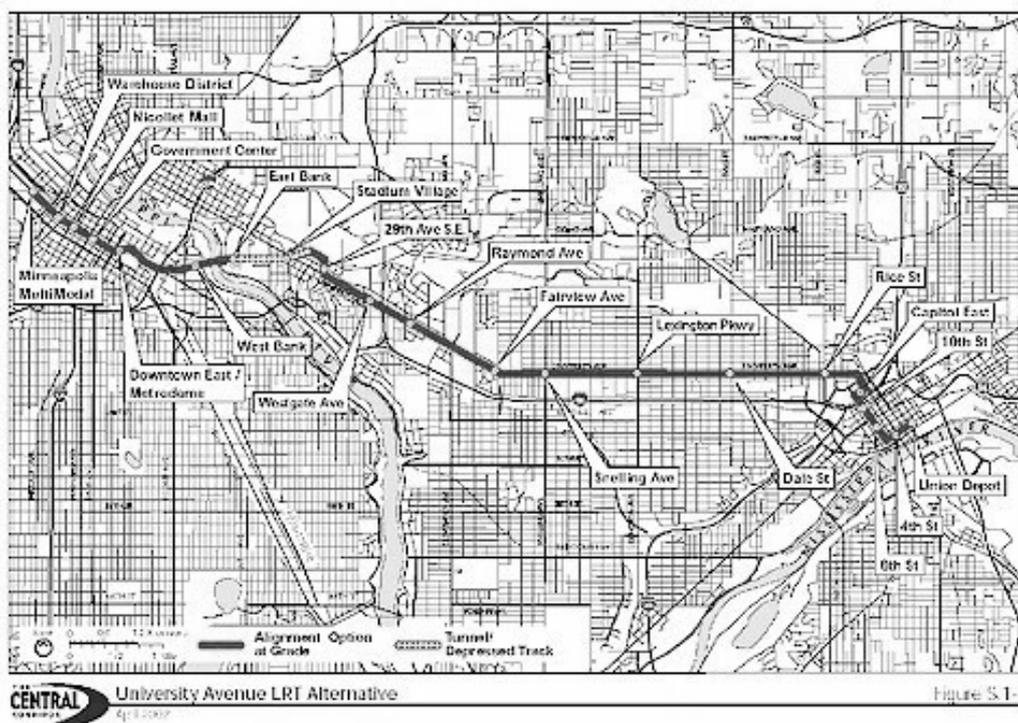
1994年にミネソタ州政府は、それまで都市圏で公共交通（主にバス）を運営していた都市圏交通委員会（Metropolitan Transit Commission）と、都市圏内の汚水処理を担当していた都市圏廃棄物管理委員会（Metropolitan Waste Control Commission）を都市圏協議会に統合させた。この背景には、都市圏の成長管理に対して大きな影響を持つ都市インフラ基盤について、計画及び運営の権限を1つの組織に統合し、計画・建設・運営の一貫性を強める、という狙いがあった。これにより、都市圏協議会は都市圏における広域計画の策定主体としてだけでなく、都市インフラ基盤の整備及び運営も兼ねることになった。

⁶¹ 都市圏協議会の最終決定機関は、17名の理事で構成される理事会である。理事の任期は4年で、全員が州知事によって指名される。17名の理事のうち、議長以外の16名は都市圏を16に分けた各地区内から選ばれ、これらの理事はそれぞれ各地区を代表している。

3 ライトレール計画の概要

新しいライトレール構想は、①セントポール市とミネアポリス市の中心部を結ぶルート、②空港とセントポール市街を結ぶルート、の2路線がある。ここでは、建設に向けての具体的な手続きが進められている①セントポール市とミネアポリス市の中心部を結ぶルートについて紹介したい。

セントポール市街とミネアポリス市街をむすぶ地域はCentral Corridorと呼ばれている。両地区間の移動手段は自動車とバスで、インターステートハイウェイ91号線とUniversity Avenueが主要道路となっているが、都市圏人口の増加により両道路では渋滞が多くなっている。また、2020年にはインターステート91号線に20万台/日の交通量が発生すると予想されており、この状況を抜本的に解決する手法が求められている。このようなことから州政府、都市圏協議会及び地元カウンティ政府は、この区間を結ぶ新しいライトレール建設を進めているが、その過程において、代替案としての高速バス路線整備も含めた案を検討している。今後、市民の意見も考慮したうえで、最終的にライトレールを建設するのか、高速バスサービスの提供にするのかを決定する予定である。



ルート図
これはライトレールのルート図（案）であるが、バス路線もほぼ同じ位置を走る予定である。

4 市民参加の規定

ライトレール建設にあたっては連邦政府からの補助金が主要な財源になるため、連邦政府の補助金を獲得するために TEA-21 に基づいて計画段階において適切な市民参加（パブリック・インボルブメント）手続きを導入しなくてはならない。TEA-21 で定められた広域計画機構が実施しなければならない市民参加は、主に広域計画策定時におけるものであり、一般的に広域計画の策定では具体的な事業がなかなか見えてこないことから住民を巻き込んでいくのが難しいという現実がある。しかし、都市圏協議会の場合は協議会の1部局である Metro Transit がライトレールの計画及び建設主体となっているため、協議会自らがカウンティ政府と協力して住民等と話し合いを行っている。このように、協議会は広域計画機構としての市民参加と、個別事業の計画主体としての市民参加を行っている。下の表はこれらの手法を大別したものであるが、都市圏協議会とカウンティ政府が協力して進めている⁶²。

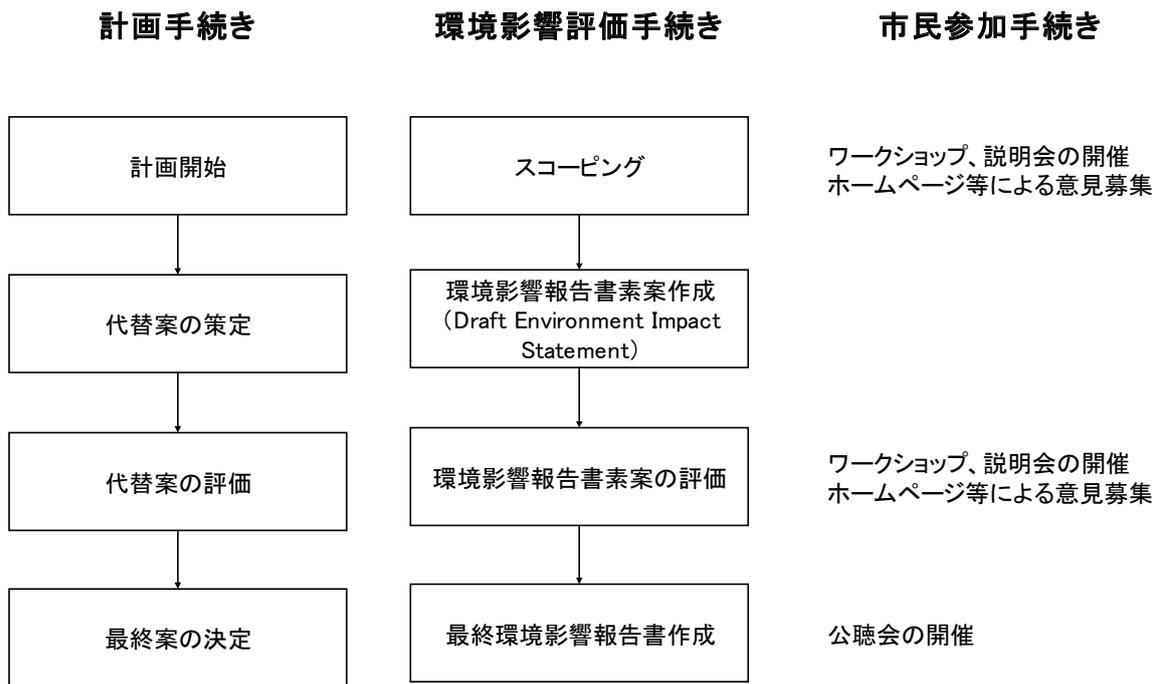
また、今回のプロジェクトでは事業実施のための環境アセスメントも実施されており、その手続きの中で定められた市民参加も行われている。通常、これら TEA-21 での規定と NEPA の規定による市民参加手続きは同時に進められるのが一般的である。

パブリック・インボルブメント手法	情報提供	意見収集	決定過程における参加機会の提供
諮問委員会の設置			○
情報センターの設置	○	○	
ホームページの設置	○	○	
広報誌の発行	○	○	
説明会の開催	○	○	
公聴会の開催		○	○

5 計画手続きと市民参加プロセス

ツインシティズ都市圏での市民参加プロセスは、米国の交通計画における市民参加プロセスの典型であると言える。ここでは、法律で定められた市民参加の手続きの流れに沿って、計画者側が独自に地域にとって望ましい市民参加手法を導入している。次頁の図は計画の流れの概要を示したものである。

⁶²カウンティ政府と都市圏協議会の役割分担はかなり曖昧のようである。



ライトレールの建設計画では、NEPA で定められている「何もしない」を含めた4つの代替案が策定されている。

案1 何もしない

現状維持という案。NEPA によって検討が定められている。

案2 交通システム管理案

既存の交通施設の活用により交通問題を解決していくという案で、大規模投資は行わずに、既存道路の改良や交通需要管理 (TDM) により将来の交通量増加に対処していくというもの。

案3 バス高速輸送案

セントポール市街とミネアポリス市街を結ぶ既存主要道路 (University Avenue) に高速バスを導入するという案。ライトレール建設に比べて費用が低いのが利点となっている。

案4 ライトレール建設案

インターステートハイウェイ 91 号線もしくは University Avenue にライトレールを建設するという案。バスに比べると建設費用が高いが、乗客数の予測では上回っている。

これら代替案は、各地域で実施されたワークショップや説明会での議論をもとに策定されている。これらの説明会は誰でも参加でき、またその結果については協議会等が策定したホームページ⁶³において公開されている。計画者側は、代替案のうち案3と案4が現実

⁶³ Central Corridor プロジェクトのホームページ : <http://www.centralcorridor.org>