

メトロの中には3つのカウンティ、そして、25の市が存在している。そのような範囲に対して、ビジネス、観光、環境などの分野に関するプロフェッショナルな専門職のグループと仕事をしている。もちろん、NGOやNPO、市民とも仕事をしている。

行政体なので公権力があるが、規制などで政策を実現するというより、その問題についての当事者たちと協力して問題を解決していこうというスタンスで仕事をしている。

メトロには、6人の議員とプレジデントがいる。プレジデントはメトロ全域から選出される。そして、メトロの中には、域内の市町などが委員となる2つの重要な委員会あり、一つは交通問題の委員会、もう一つは都市計画の委員会となっている。メトロは様々な規模の市で構成され、そのような様々な市、また、いろいろな地区のネイバーフッドアソシエーションなどと協力しながら都市計画、交通問題に取り組んでいる。

メトロの重要な役割の一つは、都市部の外にある農地、ワイン畑、公園などをどのように保護するか考えることにある。つまり、都市部の住民が、都市部の中で生活できるよう、郊外にスプロールし、周辺地区が無秩序に開発されないようにすることが大きな仕事となっている。

また、域内の廃棄物処理やリサイクルは、メトロが一括して引き受けている。さらには、窓の外に見える国際会議場の他、動物園、ポートランド市内の劇場など、多くの公共施設の管理も行っている。

このような公共施設の運営に当たっては、何千人もいるボランティアの存在は欠くことのできない存在となっている。

都市成長の境界線の中での都市開発、都市と地域、地方を結ぶMAX,ストリートカー等の運営、ビジネスや行政とのパートナーシップ、自然環境などについて話をしたいが、例として、パンフレットを配ったヴィラメット川でのプロジェクトの話をしたい。

このヴィラメット川沿いの、紡績工場や製紙工場の跡地である23エーカーの土地が現在売りに出ている。実はここに、ナイアガラの滝に次いで、アメリカで2番目に大きい滝が存在しているが、現状では、工場などが前にあるために、住民からのアクセスは制限された状態になっている。

そこで、オレゴン市からのアプローチで、この滝を何とか地域のために活用したいという話が、メトロに届けられた。オレゴン市は小規模自治体であり、メトロの助けがなければ、このような大きなプロジェクトは実行することが難しいのである。そして、メトロも地元市からの要請がなければ手を出すことができないのである。

州、カウンティ、市、メトロ、連邦政府がともに協力して、これまで150年間アクセスが制限された地域を、市民からアクセスしやすい地区に変えるための事業がスタートした。

この事業は、次の4点の観点で取り組むこととなった。

まず、アクセス確保についてである。市民や外界からのアクセスを確保することとなった。

二つ目は、ネイティブアメリカンが居住していること、ロッキー山脈以西で初めて法人格のある市に

なったというオレゴン市、この2つの歴史的背景を活かすことである。

三つ目は、かつての製紙工場が閉鎖され、雇用が無くなってしまったことから、経済開発の観点も必要であるという点である。

最後に、滝の回りに住んでいる魚などの生物を保護するという点である。

そうして、約100万ドルの費用をかけて、メトロが調査を実施した。調査では、汚染の程度、既存ビルの程度、再開発する際の予想コスト、などを調べている。現在は、住民視点で調査を行っている。

配布したカードにウェブサイトのアドレスが載っているが、そこにはその地域の写真、歴史的経過が分かる写真などととも、アンケートができるようなリンクを掲載している。誰でも回答でき、地域の再開発をするにあたって重視する点を聞くものとなっている。

この地区は売りに出されており、いずれ新しいオーナーが決まるので、そのオーナーに対してどういう事を求めるかを考える必要がある。

少なくとも5年後には、この地区は工業地帯でなくなっており、美しい自然環境を活かしたエリアになっているはずだ。パブやホテル、公園などがある地区になっていることだろう。

このようなことができるのも、メトロが、州、市、カウンティ、連邦政府などと協力して事業を行うことができるからである。

現在、メトロでは、住民の意見を聞くのにウェブサイトを活用している。このプロジェクトでは、だいたい1万人の声が集まればいいと始めたが、実際には10万5千人の声が寄せられている。

インターネット環境がない人も、地域の図書館には必ずインターネット環境があるので、だれでもそれを利用することができる。また、直接電話してもらっても構わない。手紙を書くこともできるし、集会は頻回に開催しており、そこに出てきて発言することも可能だ。

もちろん、公平性を持って事業展開するという戦略があることから、メトロでは、マイノリティや低所得者層へのアウトリーチも行っている。

メトロでは、市民を交えて政策を作ることを基本としている。市民参加のアウトリーチにしても、住民生活に直接関わるものであり、市民の皆さんが当事者意識を持って参加できるよう工夫して取り組んでいる。

メトロでは自然保護にも力を入れており、州と協力しながら取り組んでいる。1973年、オレゴン州は州全体において自然保護事業を開始した。このように、州の土地利用との関係もあり、州との協力は不可欠なものとなっている。

事業のゴールは5つあるのだが、5つ目のゴールとして、自然環境の景観、生態系、オープンスペースの保護などが挙げられる。特に自然保護については、州法で規定されるものもあるが、行政地区がそれぞれの事情に基づいて政策をつくり、協力して取り組むものでもある。土地利用については、地域住民を巻き込んで、実際に指導するようなことも必要となる。

そういった背景から、メトロとしてはネイチャーインネイバーフッドを活用して革新的な事業が実施できないかと考えてきた。ネイチャーインネイバーフッドの助成金は様々な使われ方をされていて、助成対象は例えば動植物の生息地の保護を進める、自然の保全教育を進める、トレイルを作る、など様々である。2006から2011年の助成件数が約100件、金額にして925万ドルの助成を行い、2、

500万ドル近い付加価値を生んだ。

また、このプログラムを通じて、100を超える団体と協力関係を築き、ボランティアの参加時間は述べ10万時間を超えている。こういった活動を通じて、川の清掃、雑草の除去、トレイルの整備、学生のサービスマーケティングの機会を与えることができた。

この助成金プログラムは、ポートランド地域の住民投票で可決した2つの法律に根拠づけられている。

このように、メトロでは市民参加を進めている。市民参加には様々な形があるが、行政が主体となつて行う市民参加もあり、その対極としてコミュニティ主体の市民参加があると考えている。

行政主体のプロジェクトにおける市民参加は、プロジェクトを行う必要性を行政が市民に示し、資金面でも行政が主導し、最終的にプロジェクトが行われる際に、市民団体などがそれに乗っかるという形をとると思われる。このようなプロジェクトに市民が参加することで、市民は自然保護に参加したという個人的な満足感を得ることができる。こういった機会に参加することによって、将来に向けて市民参加をする意向を持つ市民の育成ができると考えている。

それに対して、コミュニティが主体のプロジェクトとは、コミュニティが事業の必要性を感じて、行政のところへ行って、あれがしたい、これがしたいと相談するものである。

こういったコミュニティ主体のプロジェクトの場合、非常に革新的なものが出てくることが多い。また、そのプロジェクトを実施した結果として、社会的、経済的、環境的にも多くの成果をもたらす可能性が高い。メトロは、このようにコミュニティが主体になったプログラムへの助成を、さらに増やしたいと考えている。

このコミュニティ主体のプロジェクトだが、取り組みの中からは様々な課題が出てくる。行政は様々な人々に、均一にサービスを提供しなければいけないという必要性から、色々な官僚的な機構、ルールを作ってきた。このような規制がある中で、コミュニティ主体のプロジェクトでは、その規制の枠外で自由な発想によるアイデアが出やすい。

例えば、遊園地で、子供が自然体で遊べるようにするというプロジェクトがある。遊具を置くのではなく丸太であるとか、川を模したものとか、自然の中で遊ぶのと同じような環境を作ったらどうかというアイデアである。もちろん、子供の安全に配慮したり、コスト効果についても配慮したりしないといけない。

別の例としては、高速道路の脇にあるツタの処理について、草刈り機で処理すれば早いのであるが、あえてメンテナンスしやすい木を植える、また、自然の動物が残ってくれるような自然環境を残すなどの活動が考えられる。

州政府の高速道路を管轄する部局に、高速道路の脇に木を植えるべきと10年間訴え続けているが、州政府の答えはNOであった。4年前に、**Friend of Tree** という団体とオレゴン州の高速道路を管轄している部局のグループから、共同で助成金の申し込みがあった。高速道路216号線の沿線13マイルほどの区間に、25フィート間隔で背の高い木を植えたいので助成してほしいという内容であった。

最初に提出された申込書では、木の間に生える芝を草刈り機で刈るという内容だったが、それでは物足りないということで再考してもらい、木の幅を狭くし、オレゴンで生息する植物を植えて、手がかからないようにするというアイデアに進化したのである。

さらに別の例だが、ごみ処理をした土地の上に公園を作りたいという意見が住民から出てきた。公園の建設費用を市で全て負担できないということから、市民団体がメトロに助成金を求めて来たのだが、その申し込み内容は市民が自分たちの手で公園を作るというものであったために、その動きに市が驚いたということがあった。その地区のコミュニティーが自分たちで公園を作ると言ったのは、公園建設の雇用を、自分たちの地区で賄いたいということが理由であった。市が公園事業を委託すると、公共事業として発注し、大手ゼネコンが受注してしまう可能性があったからである。

この例では近所の住民が、メトロの資金を活用して、どのように公園を作るかネイバーフッドが責任を持つことで、地元の仕事をもたらすことができた。公園完成後の管理も、そのまま地元ができるような権限も得ている。

つまり、コミュニティーの人達が、コラボレーションを通して自分たちの町をいかに住みよいものにするか、行政はそれを支えるための政策を作っていくことが大切であるということである。

行政には、市民の安全、消防、教育など基礎的なサービスを提供する視点と、リスクを背負って広い心をもってやるべきであるという視点も必要であろう。これには、忍耐力や、時間がかかることの認識が必要となる。

この事例では、メトロからの補助金の前に、15万ドルほどの助成金をNWヘルスセンターから受け取り、その助成金を使って、2年間にわたり、様々なステークホルダーを集めアイデアをまとめた。それからメトロに補助金を求めたので、コミュニティーの人達をまとめる時間があったのである。

実際に補助金を渡すプロセスとしては、ある程度人間関係をつくってから渡すことが多い。すなわち、私たちのところに何度か相談に来てもらい、いろいろと話をする中で、このような補助があるとか、このような申請をしてみたらどうか、といった案内をして、実際に審査してから最終的に助成することになる場合が多い。

話をしていく中で、今までにないような新しいプロジェクトが出てきた場合には、どういうリスクがあるのかについて組織の中である程度評価を行って、こういうリスクはあるけれどもこの新しい提案についてどう考えるか、ということを委員会で考えて決定している。

助成の要件は、組織ごとに要件を決めているのではなく、プロジェクトごとにどういう要件を付すか決めている。施設の場合には最低5万ドルの価値を持ったものでなければならないとしている。最終的にはカウンティなど公の持ち物になるからである。

時間がかかる、忍耐力が必要という話を先ほどしたが、なぜそれが必要なのかというと、信頼関係を作っていく上でそういうものが必要だからである。行政の場合は、当然、規制やルールがあるが、それには理由があり、その理由を自分たちも理解して、コミュニティーにも理解してもらったうえで、行政の側のニーズとコミュニティーのニーズとが両方満たされる解決策を作ろうと思えば、オープンな関係がないと上手くいかない。そういうオープンな関係を築くために時間がかかるし、忍耐強くないといけないということである。

市民リーダーを探してパートナーシップを作ったり、スキルを構築したりするにはどうしたらいいかという疑問にたいしてだが、大きなプロジェクトを行うにはパートナーシップが大切で、メトロからは何百万ドルもかかるプロジェクトのために、人材育成やスキルの育成、パートナーシップの構築を後援

するような取り組みを行っている。

コミュニティーのメンバーも行政も含めて、プロジェクトについてテーブルについて、自分たちの本当の課題、チャレンジとは何なのかを見つめ直すことが重要である。

実際には、自分たちはなぜテーブルについているのかという理由がわからない場合が多い。その理由は、話し合いをしていく中で段々わかっていくことかもしれない。信頼関係の構築は非常に複雑な、微妙な問題であり、カルチャーというか、行政の側が頭では市民の意見を取り入れなくてははいけないと分かっているながらも、官僚主義的なやり方に慣れていて、知らないうちにそのようなやり方でしてしまうがために、市民参加のバリアになっていることもあるだろう。

ポートランドでは、行政の官僚主義的なやり方が市民参加を妨げているという事に対する意識が、特に高い地域なので、行政の側から、自分の仕事のやり方がバイアスをかけていなか、市民を信用できないと思込んでいないか、そういう態度をとっていないか十分に考えないといけない。

メトロでは行政職員がどうやって市民と信頼関係を作っているか、ということについて、文化的な違いに対する理解を進めるトレーニングや、業界の背景に関する理解を進めるトレーニングをしており、また、難しい会話をどう分かりやすく伝えるかについてもトレーニングの一環として取り入れている。

また、メトロでは有色人種のコミュニティーが集まった連合組織との信頼関係を築いている。そういった方々と事業をするにあたっては、メトロから連合組織に話を持ち掛け、そこで色々なアイデアやどういふアプローチがいいかなどを相談してから、実際に声をかけている。

ポートランドでは、住民参加が盛んに見えるかもしれないし、他の市では起きていないこともある。ポートランドではネイバーフッドアソシエーションがシステムとして構築され、98ものネイバーフッドアソシエーションが活動している。それらは7つの連合体を作り、その連合体に市役所からの助成金が分配される。さらには、水質の管理をする協議会などがあり、それらが州政府からの補助金をもらえるような努力をしているようなところもある。

また、助成金を出すときには、釣りをしているような、賭けのような気持ちでやっている。他市に訪問したとき、行政の事業に市民が参加していないと感じられる事例があり、行政に市民の声はどう考えているのか聞いたことがあるのだが、行政の方がそれを分かっていることがあった。それを見て、それでは人を巻き込むことができないと感じた。

さらには、助成金を、できれば低所得者の団体に使ってほしいと思っていたが、このようなグループがなかなかそれに興味を示さず、申請が出てこないこともあった。そこで、直接そのようなコミュニティーを訪ねて話を聞いてみた。その際には、助成金の話をするのではなく、このコミュニティーの人達はいったいどういう事を自分たちの心配事として抱えているのかということを知りたいと聞いてみた。

彼らの心配事は、まずは犯罪が多いこと、若者の失業が多いこと、医療、健康の問題であった。そこで、グループがイベントを行うたびにそのイベントに参加して、そのコミュニティーの中で自分を知ってもらおうとともに、相手にも自分の事を知ってもらうようにした。

そうやって出向く中で、コミュニティーの中でプロジェクトのアイデアの話になった時に、彼らの問題を整理して、助成金を使って解決できるように提案していった。