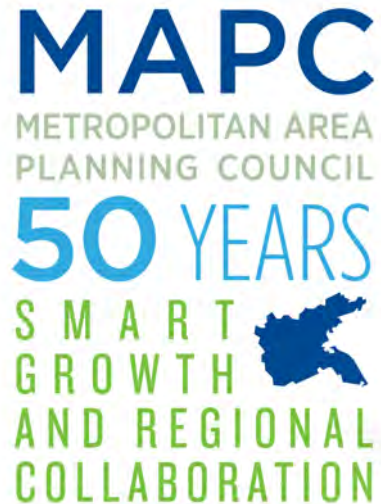


(第1部)

広域都市圏計画の必要性

—米国の事例を参考にして—



名古屋大学大学院・環境学研究科

黒田 達朗

1. ボストンの広域調整機関 「Metropolitan Area Planning Council (MAPC)」

METROPOLITAN AREA PLANNING COUNCIL
Promoting Smart Growth and Regional Collaboration

SIGN UP Sign up for our email newsletter
SEARCH

Programs & Activities

- Clean Energy
- Collective Purchasing
- Data Services
- Economic Development
- Environment
- Government Affairs
- Homeland Security
- Housing
- Land Use
- MetroFuture
- Public Health
- Municipal Collaboration
- Regional Coalitions
- Subregions
- Sustainable Communities
- Transportation

ABOUT MAPC

EVENTS

RESOURCES

JOBS AT MAPC

NEWS

What's New

Coming Up
NEW Commuting Matters: Transportation Strategies for Municipalities and Employers
Please join us for a free breakfast forum sponsored by MAPC and MassCommute on how cities, towns...
[MORE](#)

NEW MAPC 2015 Clean Energy Forum: Advancing Community Energy Planning
Join MAPC for our 2015 Clean Energy Forum on Wednesday, October 14th from 8:30 am to 12:00 pm in the New England... [MORE](#)

News
Bicycle Transportation Projects
MAPC supports, promotes and facilitates the increased use of bicycle transportation. We are dedicated to helping local... [MORE](#)

Thu, 08/27/2015
NEW Mapping the Heat: Surface Temperatures in the MAPC Region
A new set of maps created using satellite imagery shows the variation in land surface temperature across the MAPC...
[MORE](#)

Toolbox

- MetroFuture
- Accessibility
- Community Transformation Grant
- MetroBoston DataCommons
- Bicycle Transportation Projects
- Boston Region's Pedestrian Transportation Plan

As part of our Walks & Talks program, MAPC, along with the The Immigrant Learning Center and the City of Malden, organized and hosted a dynamic walking tour of Immigrant owned businesses in Malden's downtown square. Read more about the day on our blog!
[Click here . . .](#)

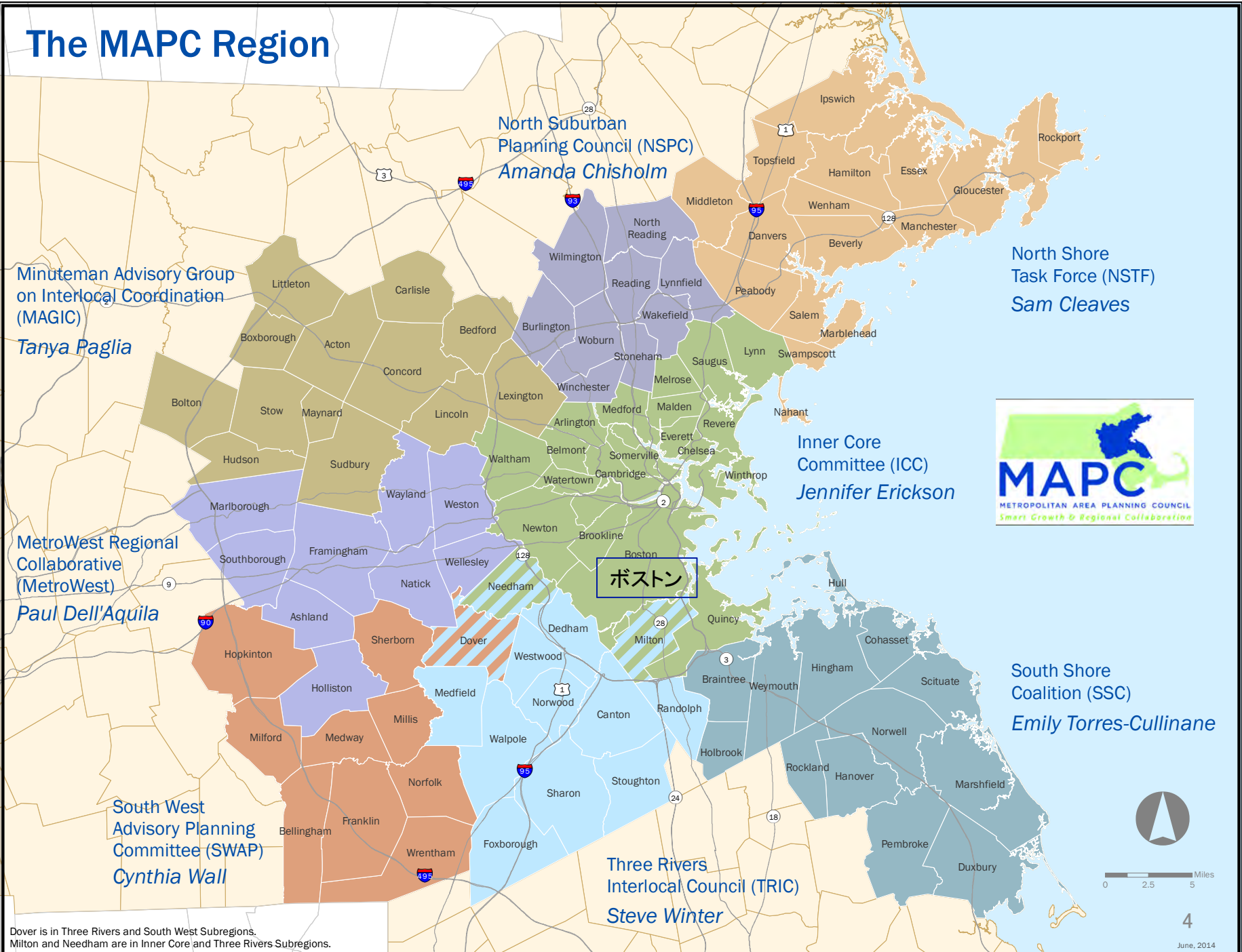
❖ MAPC設立の経緯

- ボストンを中心とする大都市圏の交通基盤と経済開発を中心とした地域計画を立案・推進するため、1963年にマサチューセッツ州議会の立法措置によって**州の機関**として設立。
- MAPCは、主として環状高速道路I-495の内側に存在する101の市町を対象としており、それらを8個の部分圏域に分割している。2010年の国勢調査では約316万人の人口を有している。この圏域はボストン大都市統計圏(MSA)より小さいので、**MAPCに含まれない市町は他の地域計画機関を有している**。

❖ 組織の概要および意思決定

- 101の市町それぞれの代表と、州知事から任命を受けた21名、10名の州政府職員および3名のボストン市の職員による評議会によって管理。
- 評議会の選挙によって選出された25名による理事会が、事務局の運営を監督し、1名の執行役員を任命。
- 事務局は約80名の専門家や事務職員からなる。
- 立法委員会は、各年の立法上の優先事項を検討し、それに関連するMAPCの行動計画を決定するとともに、地域的に重要な事項に対する組織の立場を決定。

The MAPC Region



❖ 役割

- **スマートグロース**と地域的な協力の推進。
- 健全な自治体の管理運営、持続可能な土地利用、天然資源の保全、効率的かつ手頃な交通、多様な住宅ストック、良好な治安、経済開発、情報の共有、多様な人びとの間の公平性と機会均等など。
- **圏域のサブリージョン毎に地域担当員を配置**。担当員は各市町村を回りながら、広域的に連携できる、もしくは連携が必要なテーマを探し出し、具体的に広域連携プロジェクトを創出する。
- **具体的なプロジェクト**

ア クリーンエネルギー・プロジェクト

「地域エネルギー行動計画(LEAP)」、「LEDの街路・屋外灯の一括購入」、
「地域的な太陽光導入政策」、「エネルギー専門家の共同雇用」

イ 共同調達

「公共的業務の共同調達プログラム」
「ボストン大都市圏警察委員会(GBPC)の共同購入プログラム」
「マサチューセッツ消防署長連合会(FCAM)の共同調達プログラム」

ウ データ・サービス

地域の計画を立案するためのデータを収集・管理するとともに、各種の統計処理や将来予測を行い、GIS、3-DやWEB等での視覚化も可能である。

エ 経済開発

総合経済開発戦略(CEDS)を作成する。

オ 環境

環境負荷の低いグリーン・インフラ計画、水資源計画、洪水対策、汚染、海岸・海洋資源管理、流域管理、緑地保全、気候変動、汚染された工場跡地（ブラウンフィールド）の評価、有機廃棄物などに関する技術的援助。

カ 交通

交通政策に関する提携先である**ボストン都市圏計画組織（Boston Metropolitan Planning Organization）への協力**、幹線道路の計画立案、駐車と土地利用の研究、自転車や歩行者の利便増加を目的としたプロジェクトへの参加、技術的援助、交通に関する資金計画の仲介、交通の財政的改革の提唱など。

「住区交通の技術的支援プログラム」、「快適な住区のワークショップ」

キ 住宅

住宅データの作成と配布。**幅広い所得階層にも十分に購入可能な住宅を**、勤務先や交通施設の近接地に集中的に供給することを目的に、種々の関連するプロジェクトも行っている。

ク 土地利用

土地利用に関する法制度の提案。8つの部分圏域へMAPCの職員を配置し、市町の職員や住区の代表者等と空地、住宅、経済開発、交通などの問題に関する検討会を実施。空地やリクリエーション用途も含めた土地利用やゾーニングなどについて、圏域の個人や団体に技術的支援。

❖ 計画策定

「Metro Future」: 2000年から2030年の30力年計画(2008年作成)

効率的な交通システム、土地および天然資源の保全、住民の健康と教育の改善、繁栄のための経済開発の均等な機会の向上の奨励により、スマートグロースと地域の連携・協力を支援。米国の住宅・都市開発省より、400万ドルの補助金獲得。

【戦略】

- No.1 連携計画の実行
- No.2 情報の民主化
- No.3 市町の財政力強化
- No.4 地域連携の構築
- No.5 コンパクト・グロースの実現
- No.6 都市生活と学校の質の改善
- No.7 自然景観の保全
- No.8 住宅の入手可能性の改善
- No.9 健康的な家族への支援
- No.10 熟練労働者の育成
- No.11 経済成長の重視
- No.12 連携した交通の拡大
- No.13 天然資源の保全



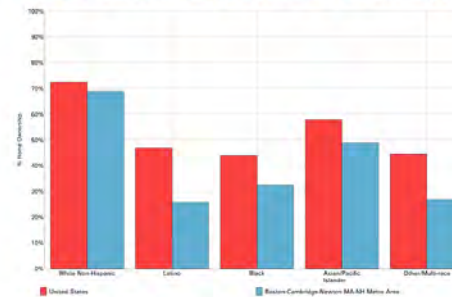
地域住民とのフォーラムの様子

基本的な地域 データを提供



FEATURED VISUALIZATION

Rate of Homeownership by Race and Ethnicity (MSA)



by Susan Brunton • Year: ACS 5 year avg 2009-13 • Topic: Housing • Data source: ACS

VISUALIZATIONS BY TOPIC

- Demographics
- Arts & Culture
- Civic Vitality & Governance
- Economy
- Education
- Environment & Energy
- Housing
- Land Use & Zoning
- Public Health
- Public Safety
- Technology
- Transportation

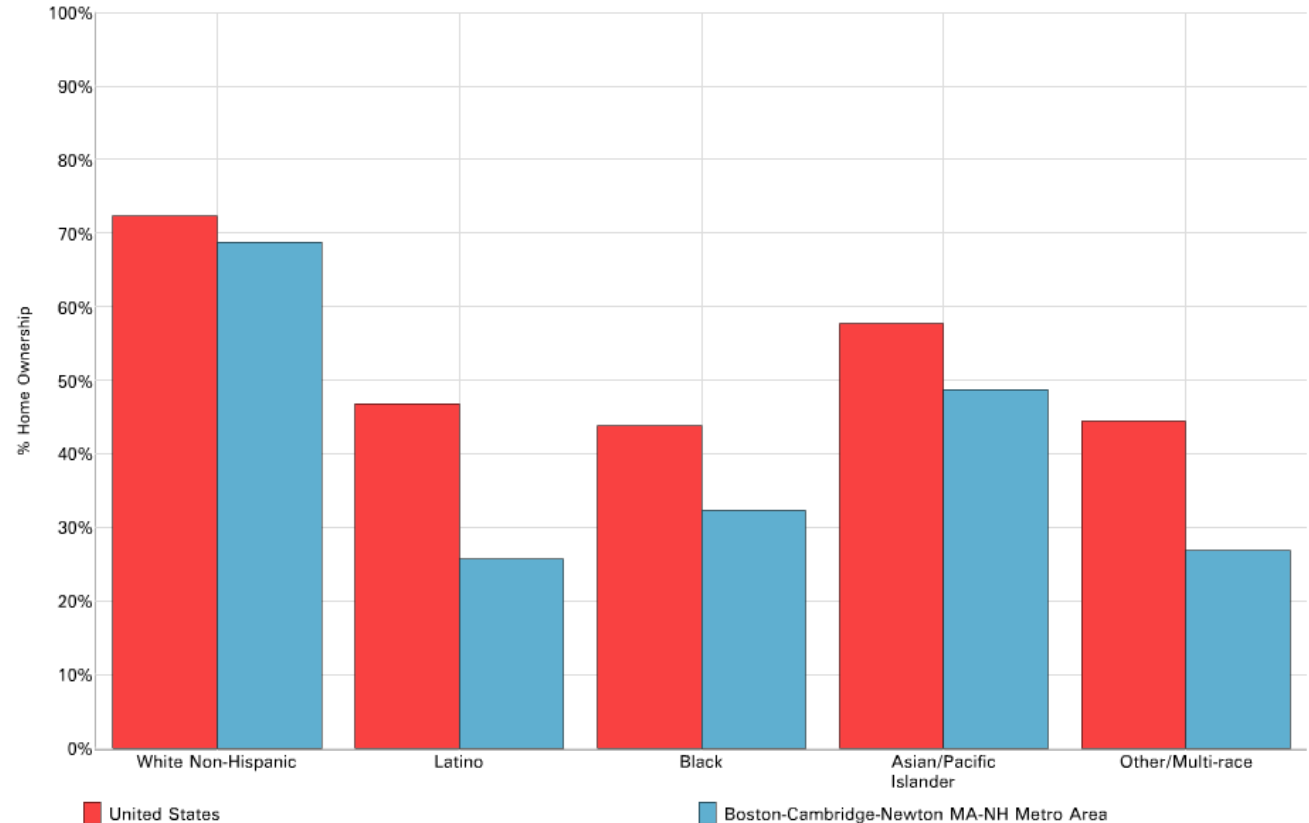
RECENT VISUALIZATIONS



GISを始め、可視化の
サービスが充実している

住宅問題 を例に

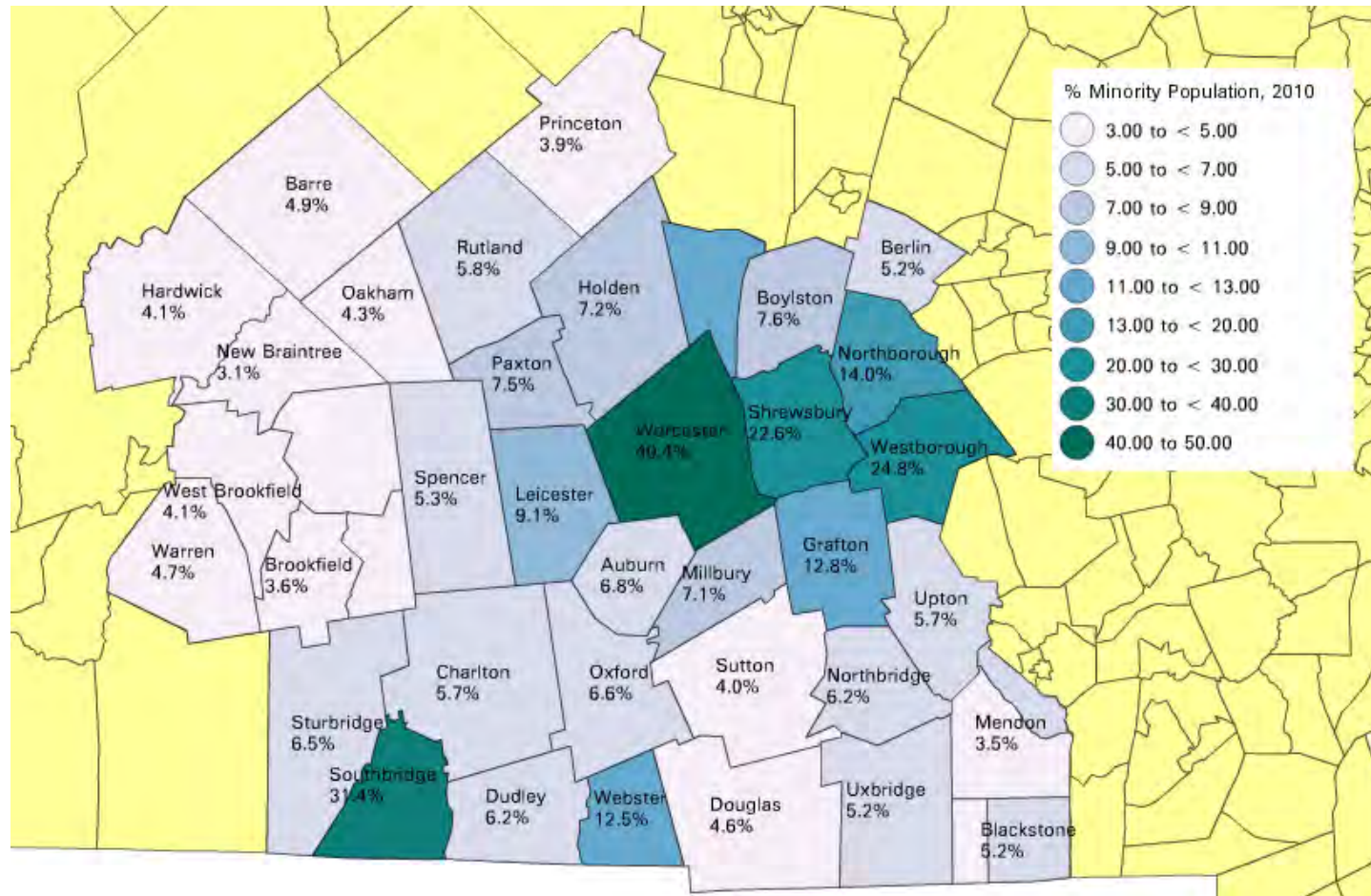
Rate of Homeownership by Race and Ethnicity (MSA)



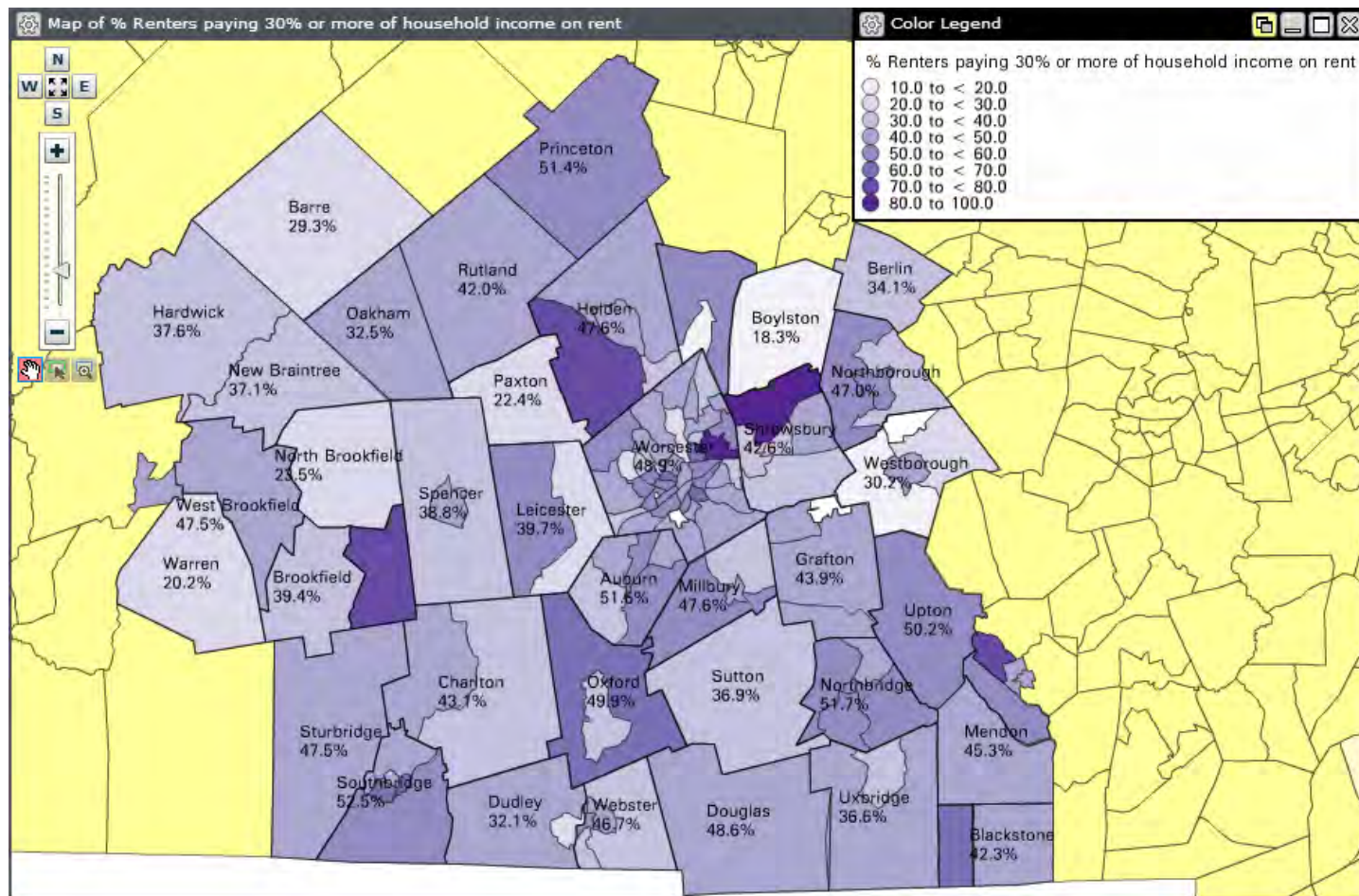
Click to activate interactive visualization. (Flash required)

Homeownership rates in Metro Boston are lower than the nation, due to a number of factors including high housing prices and a large mobile student population. However, the gap in homeownership rates between white residents and residents of color is larger than the nation across all races. Among the top 25 most populous U.S. metro areas, Metro Boston has the 5th highest gap in homeownership for Black and Asian households, and the highest gap for Latino households, compared to White households.

Percent Minority Population, Central MA



Renter Cost Burden, Central MA (Percent Paying >30% of income)



低所得者などが 移転する必要の ない開発のため のヒントを提供

Managing Neighborhood Change Toolkit: Long-Term Affordability Strategies

Strategies for creating and preserving long-term affordability aim to promote opportunities for lower-income residents of neighborhoods where investments are being made to stay and access the benefits of neighborhood change, such as improved housing and job opportunities and access to transit. In order to accomplish this goal, it is likely that a municipality may have to implement multiple strategies.

MAPC's [Managing Neighborhood Change: Selected Anti-Displacement Strategies in Practice \(/sites/default/files/Managing%20Neighborhood%20Change%20Report.pdf\)](/sites/default/files/Managing%20Neighborhood%20Change%20Report.pdf) toolkit provides an overview of approaches utilized by various practitioners throughout the country. Here, brief descriptions of each anti-displacement strategy and links to full explanations of the tools and case studies where they've been employed.



[Development without Displacement \(/sites/default/files/Development%20Without%20Displacement%20Policies.pdf\)](/sites/default/files/Development%20Without%20Displacement%20Policies.pdf)

PolicyLink and the Chicago Rehab Network have published online resources that promote the adoption of “development without displacement” (D w/o D) policies in order to equitably manage neighborhood change. These policies, also referred as anti-displacement policies, intend to find ways to include the costs of displacement in redevelopment.

[Community Benefits Agreements \(/sites/default/files/Community%20Benefits%20Agreements.pdf\)](/sites/default/files/Community%20Benefits%20Agreements.pdf)

Community Benefits Agreements are contracts executed between community-based organizations and one or more developers. Similar to Developer's Agreements, they are intended to outline the developers' commitment to provide a range of benefits to the community to offset the potential impacts associated with the proposed development.

[Condominium Conversion Ordinances in Massachusetts \(/sites/default/files/Condominium%20Conversion%20Ordinances.pdf\)](/sites/default/files/Condominium%20Conversion%20Ordinances.pdf)

Massachusetts General Law (M.G.L.) 183A enables cities and towns to adopt local ordinances and bylaws that regulate condominium conversion more strongly than the statewide law. MAPC contacted several communities that have passed local condominium conversion ordinances to learn more about how local ordinances have been enforced and/or modified over time.



[One for One Affordable Housing Replacement Ordinances \(/sites/default/files/One%20for%20One%20Affordable%20Housing%20Replacement%20Ordinances.pdf\)](/sites/default/files/One%20for%20One%20Affordable%20Housing%20Replacement%20Ordinances.pdf)

2. ニューヨーク等の広域調整機関 「Regional Plan Association(RPA)」

 **Regional Plan Association**

Search our site ...    

WHO WE ARE WHAT WE DO WHERE WE WORK PUBLICATIONS NEWSROOM EVENTS CONTACT



Hints of Progress for the Hudson River Tunnels



THE FOURTH REGIONAL PLAN

[Explore ▶](#)

GET RPA NEWS
Sign Up Today!

SUPPORT RPA
Help Shape the Region's Future

Tell Us What You Think ...

NEWS
'Can Our Transit System Get Any Worse?' - NYTimes Op-Ed by RPA's Tom Wright
RPA Congratulates Paul Francis on New Role in Cuomo Administration
Connecting Workers With Jobs in North Jersey

Economic Development


Fostering a more prosperous and equitable region.

Energy and Environment


Protecting natural resources and making our region more sustainable.

Transportation and Infrastructure


Improving our transit and road networks.

Sustainable Communities


Promoting vibrant and resilient communities.

❖ 設立の経緯

- 1922年に市民と財界の有力グループによって設立された米国最古の広域計画を目的としたシンクタンク
- 当初は高速道路を大幅に拡張するニューヨーク大都市圏の地域都市計画作成を主たる目的としていた。特に1929年の第1次の地域計画提案はブルックリンを横切るもの、ブロンクスを横切るものが各1、マンハッタン島を横切るもの5の計7本の新しい東西ルート的高速道路を提案しており、後年、行政対住民の対立を招いた
- その後、ニューヨーク、コネチカット、ニュージャージーの3州31郡を対象として、1960年代および1996年に第2次、第3次の長期的な地域計画を発表
- 基本的には、行政区域を越えた都市圏全体での効率的な計画立案を目的としており、近年は地域のオピニオンリーダーとの対話に重点を置きながら、種々の政策提言を通じて非営利組織としての役割を果たす
- 現在、第4次の計画を策定中

RPAの対象圏域

ニューヨークの合同統計圏(CSA)



赤: New York-Jersey City-White Plains, NY-NJ Metropolitan Division
 黄: Dutchess County-Putnam County, NY Metropolitan Division
 青: Nassau County-Suffolk County, NY Metropolitan Division
 緑: Newark, NJ-PA Metropolitan Division
 桃: Remainder of the New York-Newark, NY-NJ-CT-PA Combined Statistical Area

❖ 組織の概要および意思決定

- 組織全体の評議会があるが、その中から選ばれた少数のメンバーで構成される理事会が通常の業務を統括
- 構成員は、**ビジネスリーダー、都市計画等の専門家、圏域のオピニオンリーダー**
- 圏域を構成する**3州それぞれに運営委員会**が設けられており、それぞれの代表が全体の評議会、理事会へも参加
- 現在は第4次計画の策定のための運営委員会
- **40名程度の専門家で構成される事務局**が置かれており、実際の作業に当たっている

❖ 役割

- 交通、経済開発と不動産、環境と空地などを通じて、ニューヨーク、ニュージャージー、コネチカットにおける**繁栄、持続可能性、生活の質の改善**が目的
- **純粹に民間団体**でありながら、地域の大学、経済団体、文化団体、ノンプロフィット団体、それに行政を含めて、緊密なネットワークを形成し、自らは豊富な地域情報の集積と卓越した調査・計画機能を活用して、地域に対する実行可能で、かつ影響力のあるプロジェクトを継続的に提案

ア コミュニティ・デザイン

- 持続可能性や均等な開発を進めることを目的としたコミュニティの設計
- 圏域の個々のコミュニティとの協働により、公共投資や民間投資がその発展や生活の質の目標を達成するために役立つことを明らかにしている
- 地域の能力を高める訓練や、見本となる法律やガイドライン等の提供を通じて、将来計画の作成や土地利用規制を作成

イ 経済開発

- 巨大で複雑な対象地域の経済を念頭に、長期的な繁栄と社会的公平性を改善するためのコミュニティ開発計画を提案している。

ウ エネルギー

- 信頼性が高く、効率的、安価、安全で回復力に富んだエネルギーのインフラを推進

エ 環境

- 3州は人口密度も高いが、自然環境も豊か。その地形や水路は野生動物の生息地、緑の空地、新鮮な食物や飲料水を提供している
- この土地を守り緑地を増やすことによって、気候変動、暴風、洪水などから守るとともに、都市や郊外の生活の質を高める
- 暴風雨サンディに対応して、必要なインフラについても検討している。

オ 住宅

- 増加する多様な住民を受容する安価で様々な住宅の供給が課題
- 交通や他の開発プロジェクトが住宅価格、経済的機会、環境へどのような影響を及ぼすかも分析

カ 国家的事項

- 最近はより国家的なプロジェクトも行っている
- 例：東海岸のワシントンD.C.とボストンを結ぶ高速鉄道計画
- 例：テキサス三角地帯、南カリフォルニアといった大都市圏とのネットワーク、つまり国家規模のメガ・リージョンの生起への対応を研究

キ 交通主導の開発

- 既存あるいは将来の地下鉄、バス、鉄道沿線の住宅や雇用を支援する土地利用政策とともに、地域の交通ネットワークを発展させる方策について広報

ク 交通

- 対象とする地域に存在する3本の通勤鉄道路線、ニューヨークの地下鉄、1,700マイル以上の主要道路、通勤用フェリー、数百のバス路線、3つの商業空港と東海岸最大の港湾の老朽化対策を研究し、財政当局に働きかけを行う
- 世界の大規模な交通企業体のトップを集めたサミットを開催

❖ 計画策定 「Regional Plan」

- 1929年の**第1次地域計画**: 高速道路や、鉄道・公園を提案; 郊外部との高速交通によるアクセス向上による**都心からの人口分散**
- 1960年代の**第2次地域計画**: 逆に郊外の**スプロール現象**や**都心の衰退**に対する問題意識; 都心部や地域のブロック拠点の高密度な開発を促進し、それに見合う交通施設の整備戦略を主張
- 提言された**ブロードウェイからの自動車排除**は、2009年にタイムズスクエアの歩行者専用道化となって結実
- 「**混合所得＝混合利用の近隣住区**」と呼ばれるような、職場や小売店に近接して、様々なタイプの住宅と所得階層を各住区に呼び込む政策を主張
- **都市圏に国立公園**を作る提案: ジャマイカ湾に27,000エーカーの Gateway National Recreation Area が 設置され、米国初の都市国立公園となる
- 1995年の**第3次地域計画**: 「3つのE」として、**Economy- Environment-Equity**が地域の持続的な生活の質、繁栄、活力を担保する基礎
- 環境や交通インフラへの負荷を最小にするような11の地域拠点の育成を支援
- 高騰するガソリン価格、気候変動、居住者と職場の接近の必要性などから、交通アクセスないし交通指向型の開発の必要性を指摘
- 現在、気候変動、財政的不確実性、経済縮小の可能性も視野に入れた**第4次地域計画**を策定中

9. 11 (2001) 後の、ローワーマンハッタン
の再建を議論するため、5000人規模の
討論集会を開催し、世界貿易センター跡地
の計画づくりを行った(2002)

1 世界貿易センタービル(2014竣工)



2015/09/07

47



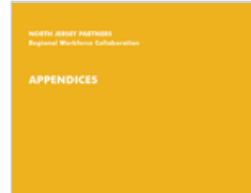
Listening to the City

After 9/11, RPA organized an unprecedented public-planning process to give a voice to New Yorkers in the rebuilding of Lower Manhattan. In the weeks following the attacks, RPA convened a coalition of more than 75 business, community and environmental groups. Led by RPA, the coalition hosted "Listening to the City," a public forum attended by 5,000 people in July 2002 at the Jacob K. Javits Convention Center. The intense public feedback at the forum redefined the plans for the World Trade Center site.

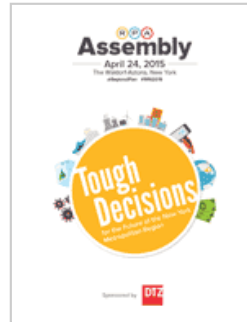
RPAによる最近のレポート(第4次地域計画の策定作業に関するものも多い)



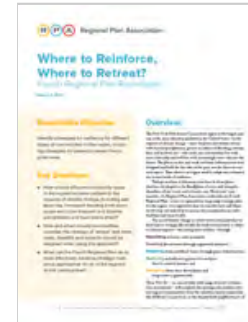
2015 Report
**North Jersey
Partners: Regional
Workforce
Collaboration**



2015 Report
**North Jersey
Partners: Appendices**



2015 Report
**RPA Assembly 2015
Program**



2015 Report
**Where to Reinforce,
Where to Retreat?
Fourth Regional Plan
Roundtable**



2015 Report
**Future of Downtowns
Fourth Regional Plan
Roundtable**



2015 Report
**The Future of Work
Fourth Regional Plan
Roundtable**



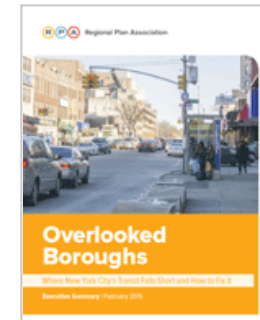
2015 Report
**Kingwood: A Plan For
Preserving Rural
Character Through
Controlled
Development of
Route 12**



2015 Report
**Kingwood:
Appendices**



2015 Report
**Spatial Planning and
Inequality
Fourth Regional Plan
Roundtable**



2015 Report
**Overlooked Boroughs
Where New York City's
Transit Falls Short and
How to Fix It**

Fourth Plan Committee

Co-chair

Rohit Aggarwala, Principal, **Bloomberg Associates**

Co-chair

Paul Francis, Distinguished Senior Fellow, The Frank J. Guarini Center on Environmental & Land Use Law, **New York University** School of Law

Sol Marie Alfonso-Jones, Program Officer, **Long Island Community Foundation**

Roland Anglin, Director & Associate Research Professor, The Joseph C. Cornwall Center for Metropolitan Studies, **Rutgers University** Newark

Richard Bagger, Senior Vice President, Corporate Affairs & Strategic Market Access, **Celgene Corporation**

Eugenie Birch, Chair and Professor, **University of Pennsylvania** School of Design

Xavier de Souza Briggs, Vice President for Economic Opportunity and Assets, **Ford Foundation**

Michael Brotchner, Executive Director, **Sustainable South Bronx**

Joseph Carbone, President & CEO, **The WorkPlace, Inc.**

Vishaan Chakrabarti, Marc Holliday Professor of Real Estate, **Columbia University** Graduate School of Architecture, Planning & Preservation

David Church, **Planning Commissioner**, **Orange County**, New York

Jeremy Creelan, Partner, **Jenner & Block**

Candace Damon, Vice Chairman, **HR&A**

Jonathan Drapkin, President & CEO, **Pattern for Progress**

Kim Elliman, President & CEO, **Open Space Institute**

Adam Friedman, Executive Director, **Pratt Center for Community Development**

Marianne Garvin, President & CEO, **Community Development Corporation of Long Island**

Ingrid Gould Ellen, Paulette Godard Professor of Urban Policy and Planning at **NYU** Wagner, Faculty Director, NYU Furman Center

Maxine Griffith, Executive Vice President Government and Community Affairs, **Columbia University**

Elaine Gross, President, **ERASE Racism**

Ashok Gupta, Director of Programs, Natural Resources Defense Council
Rosanne Haggerty, President & CEO, Community Solutions
Jeanne Herb, Associate Director, Environmental Analysis and Communications Group, Edward J. Bloustein School of Planning and Public Policy, Rutgers University
Daniel Hernandez, Principal, Topology LLC
Patricia Jenny, Vice President for Grants, New York Community Trust
Charles Kuperus, Kuperus Farmside Gardens & Florist
Kevin Law, President & CEO, Long Island Association
Mark Lesko, Executive Director, Accelerate Long Island
Robert Lieber, Executive Director, C-III Capital Partners
Debbie Mans, Baykeeper & Executive Director, NY/NJ Baykeeper
Joseph McGee, Vice President of Public Policy & Programs, The Business Council of Fairfield County
Elizabeth Murphy, Director, Creative New Jersey
John Nolon, Professor of Law, Pace University School of Law
Guy Nordenson, Professor, Princeton University
Mitch Pally, Chief Executive Officer, Long Island Builders Institute, Inc.
Jerilyn Perine, Executive Director, Citizens Housing & Planning Council
Peter Reinhart, Director, Kislak Real Estate Institute at Monmouth University
Sharon Roerty, Senior Program Officer, Robert Wood Johnson Foundation
Steve Rosenberg, Senior Vice President, Scenic Hudson Inc.
Janette Sadik-Khan, Principal, Bloomberg Associates
Elliot G. Sander, President and CEO, The HAKS Group, Inc.; Chairman, Regional Plan Association
Robert Santy, President & CEO, Connecticut Economic Resource Center
John Shapiro, Chair, City and Regional Planning, Pratt School of Architecture
Peggy Shepard, Executive Director, WE ACT for Environmental Justice
Eileen Swan, Policy Manager, New Jersey Conservation Foundation
Tupper Thomas, Executive Director, New Yorkers for Parks
Elizabeth Torres, Executive Director, Bridgeport Neighborhood Trust
Anthony Townsend, Senior Research Fellow, Rudin Center for Transportation Policy and Management, NYU Wagner
Brian Trelstad, Partner, Bridges Ventures
Veronica Vanterpool, Executive Director, Tri-State Transportation Campaign
Christopher Ward, Executive Vice President, Dragados USA
Drew Warshaw, Senior Director for Renewable Development, NRG Energy
Sarah Williams, Director, Civic Data Design Lab, Massachusetts Institute of Technology, School of Architecture + Planning

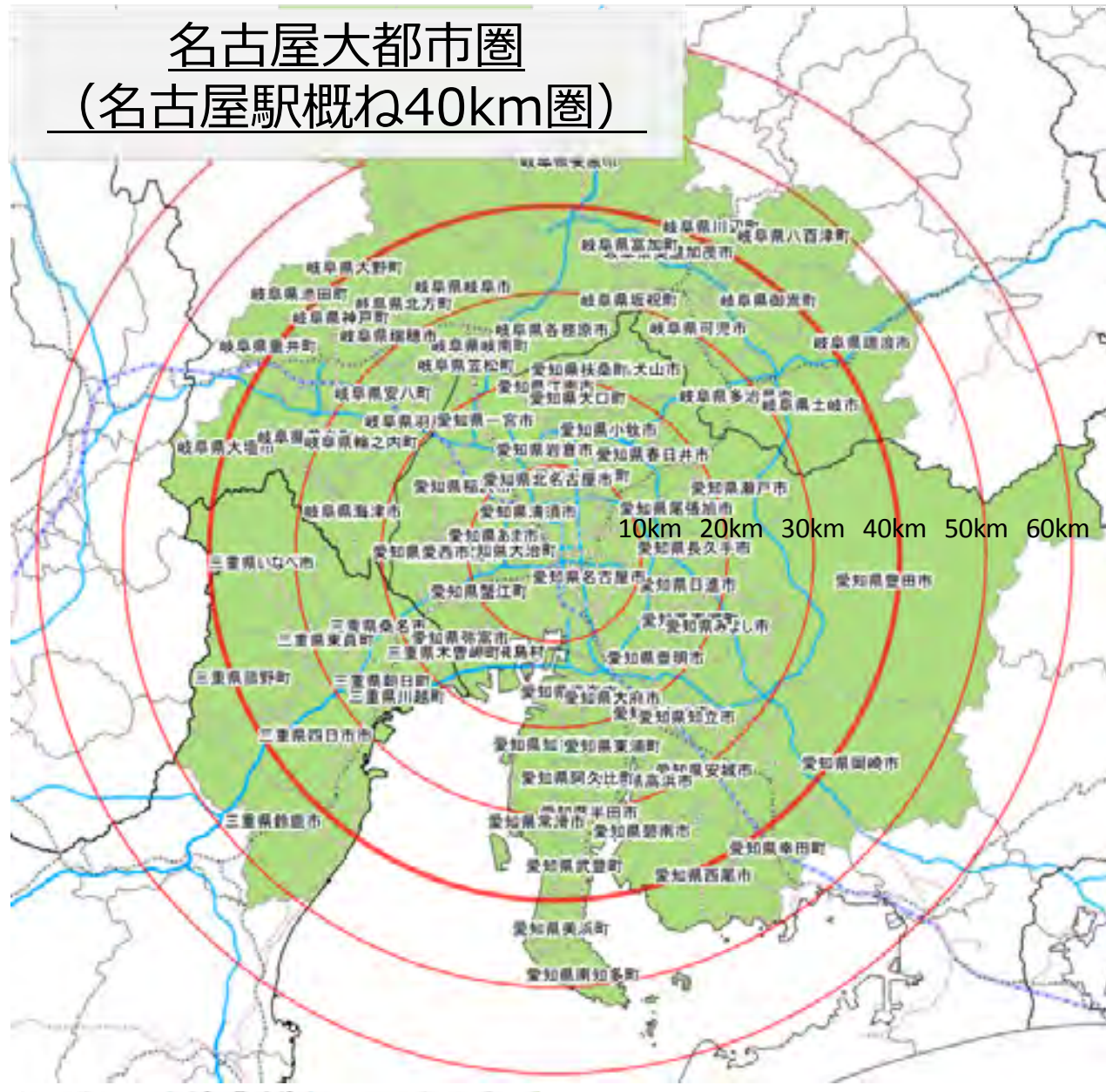
名古屋のケース

実質的な
経済活動の
一体性：
名古屋大都市圏
は40km圏

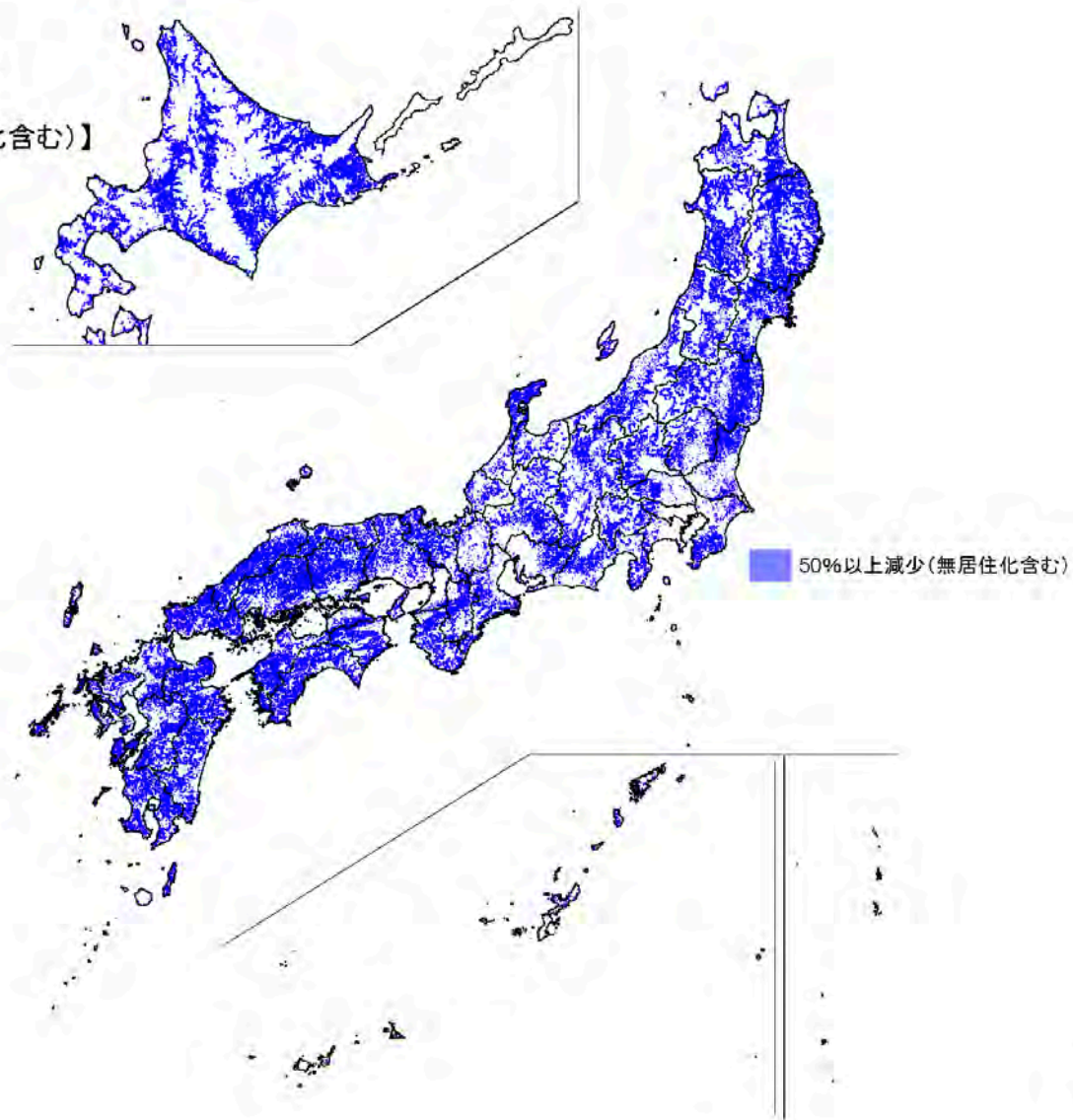


行政区域を越えた
広域連携の必要性

名古屋大都市圏 (名古屋駅概ね40km圏)



2050年の人口増減状況
(2010年=100)
【50%以上減少(無居住化含む)】



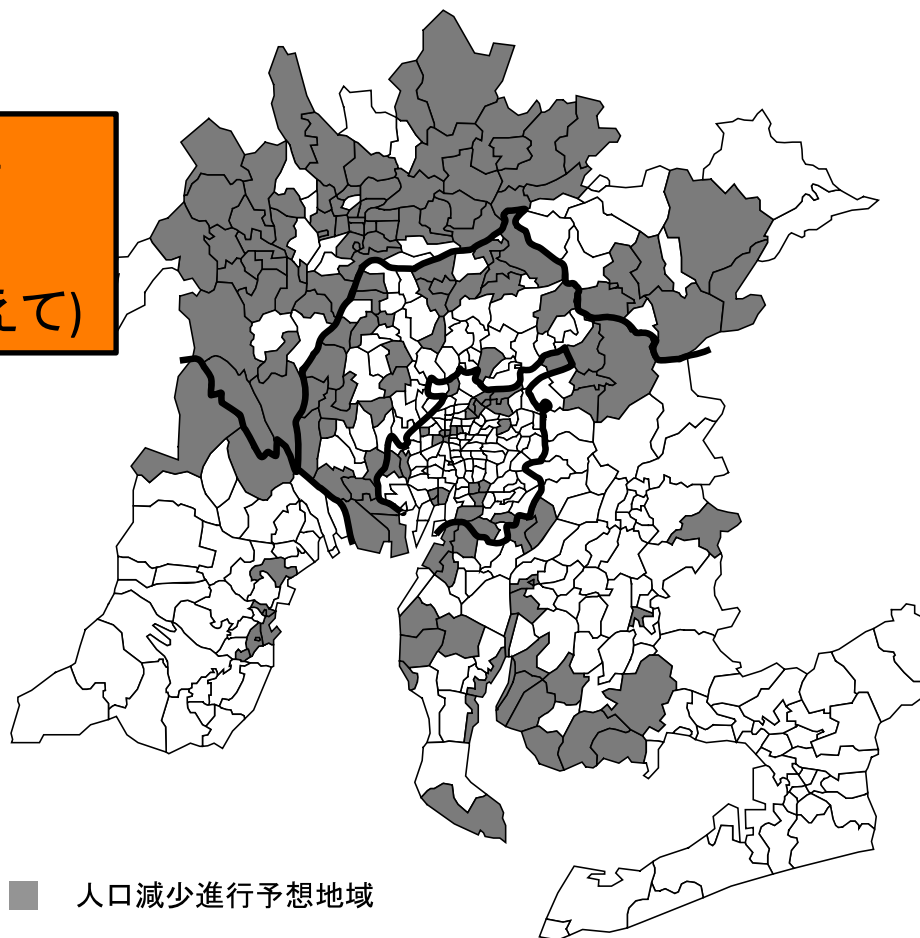
11

「国土のグランドデザイン2050」基礎資料より

少子高齢化の影響も検討課題：ただし、人口の増減も一様ではない！



より広域な行政的連携
の必要性
(道州制、中京都などを越えて)



(福本, 2006)
東海3県のPT調査
対象地域のみ

図-5 中京都市圏の人口減少進行予想地域^{注2)}

(第2部)

J.ジェイコブズとR.モーゼスの闘い ～そのRPAへの影響も含めて～



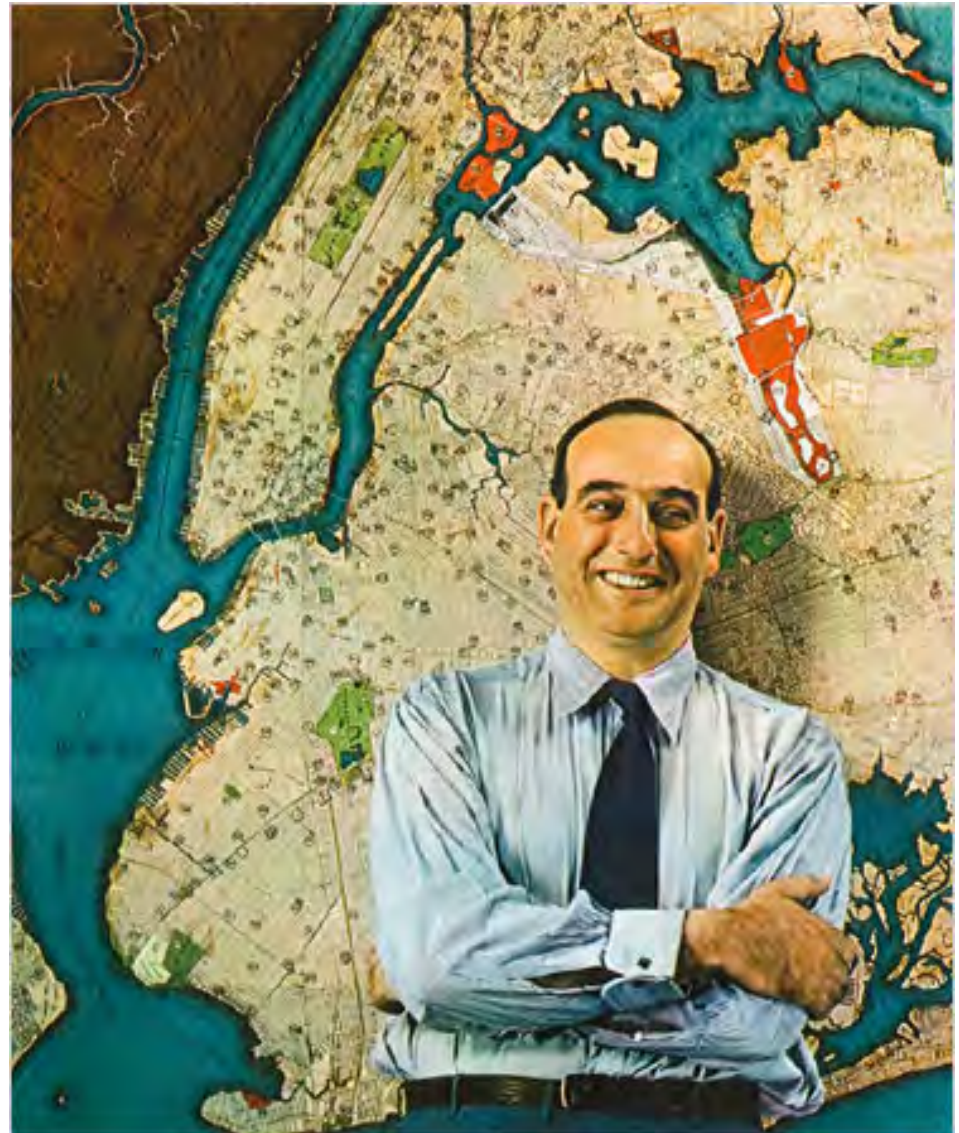
ロバート・モーゼス

ニューヨークを中心に、戦前から約40年にわたって、都市計画に関する公共事業に絶大な権限を発揮し、“マスター・ビルダー”と呼ばれる。

その主要な成果は

- 橋梁: 13
- トンネル: 2
- 高速道路: 637Km
- 運動場: 658
- プール: 10
- 州立公園: 17 (改修含む)
- 市立公園: 数十 (改修含む)
- 高層住宅: 28, 400戸
- 国連ビル
- NYでの万博開催: 2

自動車社会に対応した都市計画が最善と信じ、そのための犠牲は斟酌しない態度を貫いた。



1938年

実現しなかったバッテリー橋 の模型とモーゼス



ロバート・モーゼスが好んだ ウォルト・ディズニーの未来都市



参考: Tomorrow Landより

ジェイン・ジェイコブズ

専門的な教育を受けていないにもかかわらず、ニューヨークでの生活の中で都市の観察を続け、個人とコミュニティの関係を中心に、現代都市のあるべき姿を考察した。

多くの著書の中でも「アメリカ大都市の死と生」は、都市計画者、建築家、社会学者を含め、その後の都市計画や都市論へ多大の影響を与えた。

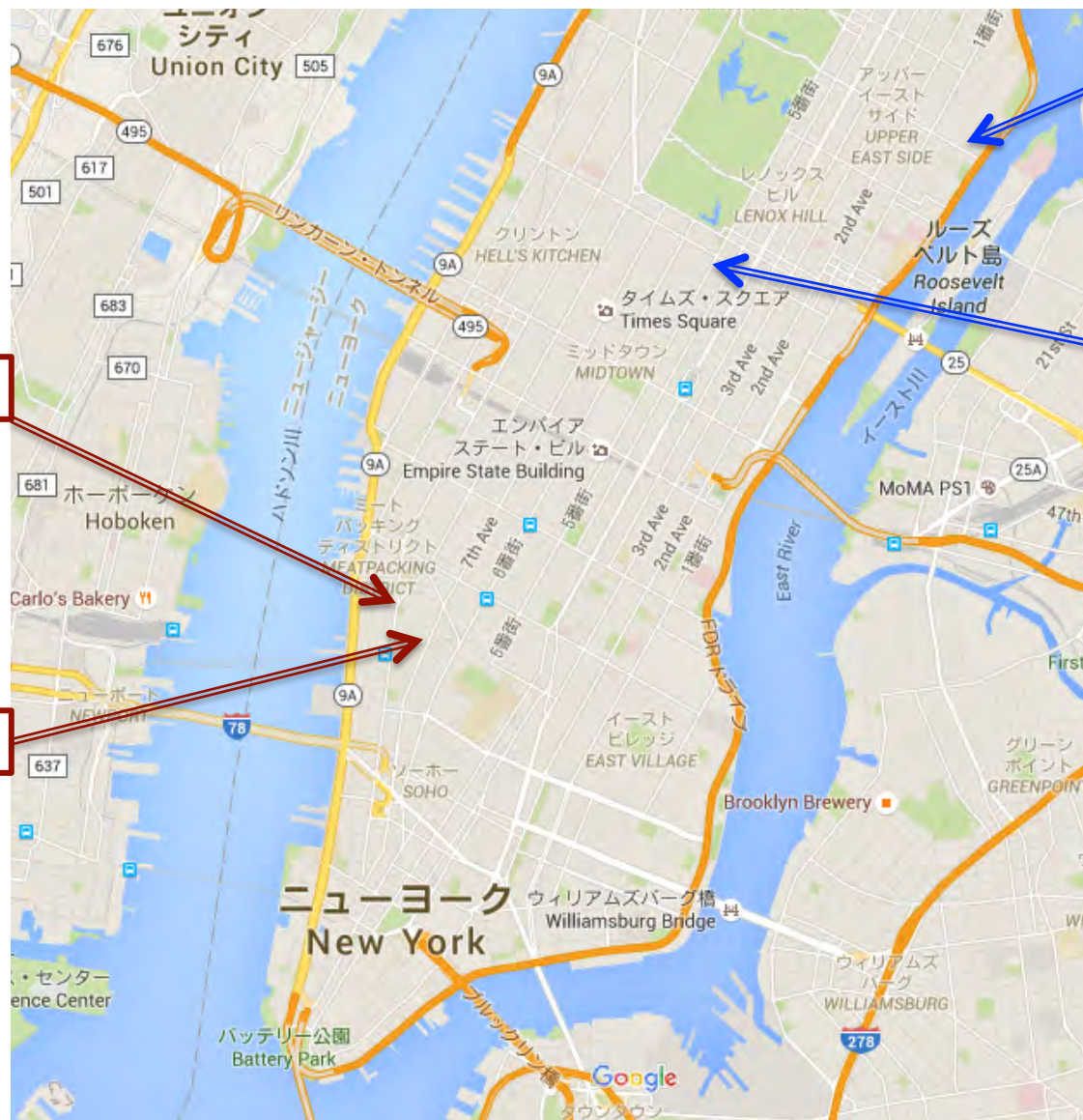
その後、ソフト系の情報産業が、多くの大都市の猥雑な地区から生まれたこともあり、その優れた洞察力が改めて証明された。

ただし、スラム化した地区の再生については、放置するだけで済まないこともあり、ジェイコブズを超える議論が求められていることも事実である。



ウェストビレッジ再開発反対のため、集会
で証拠書類を示す
1961

ジェイコブズとモーゼスの居住地



ジェイコブズ自宅2

ジェイコブズ自宅1

モーゼス自宅2

モーゼス自宅1
現在のトランプ・
タワー付近

モーゼス後半生の住居付近



555 ハドソン通りの
ジェイコブズの自宅跡
(中央の窓枠が白い
茶色の住宅)

1947: 7000ドルで購入
2001: 330万ドル

→後述するジェントリ
フィケーションの問題



撮影日: 9月 2014 © 2015 Google



ジェイコブズ自宅付近
のハドソン通りは
“Jane Jacobs Way”に
なっている

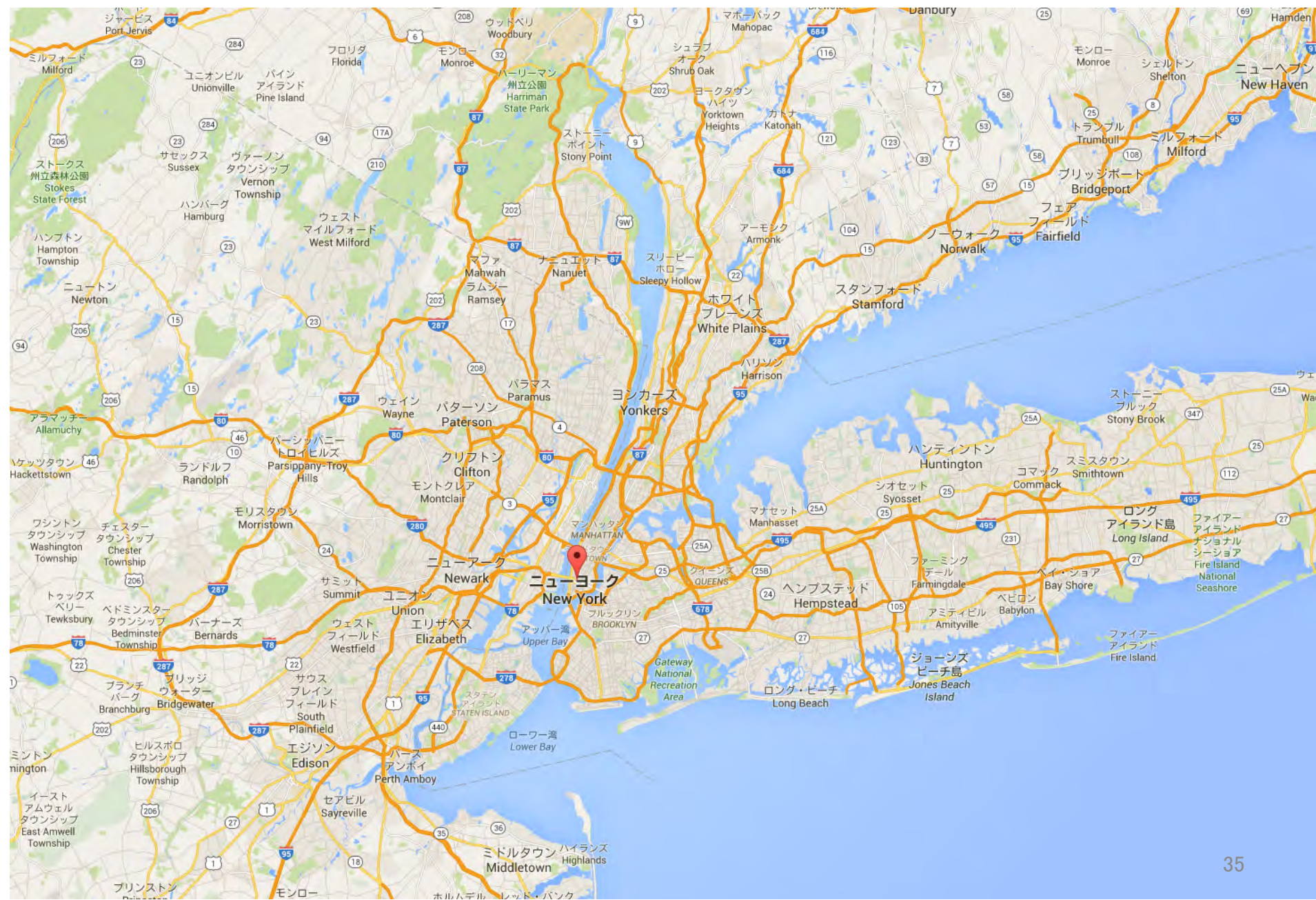
RPAによる 高速道路網の構想 (1928)

(報告書の発表:1929)



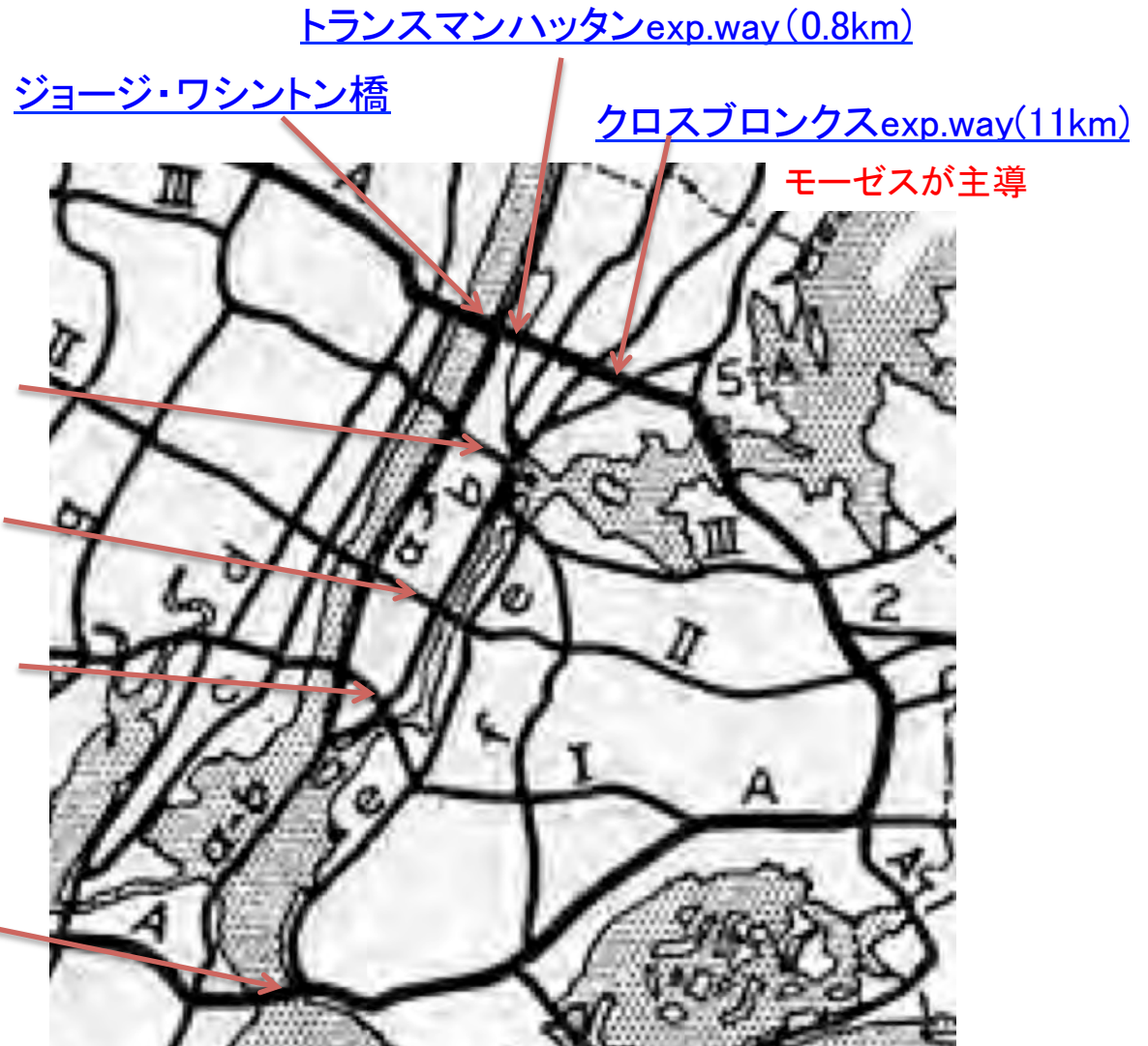
FIG. 12

現在の高速道路網 (Google mapによる)



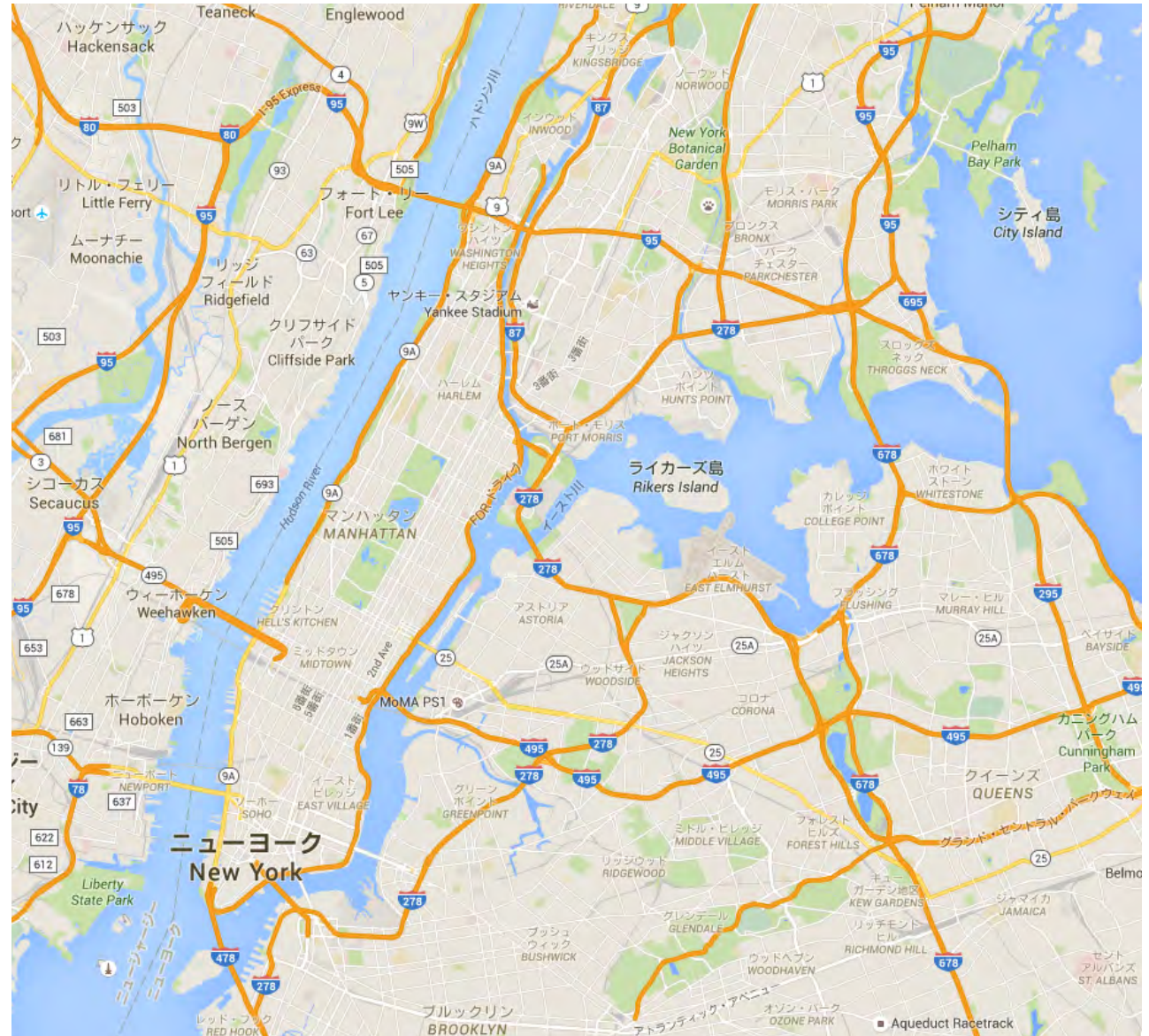
RPAによる 高速道路網の構想

マンハッタン付近拡大図



現在の高速道路網

マンハッタン付近拡大図
(Google mapによる)



RPAの提案もあり、1931年に完成した
ジョージ・ワシントン橋

モーゼスが推進したが、RPAも
反対したBrooklyn-Battery橋の
パース（結局トンネルになる）



ワシントンスクエア公園の改造計画



ローメックスへ接続

ロバート・モーゼスによるミッドマンハッタン exp.way 計画

リンカーントネル

クイーンズ・ミッドタウントンネル

Mid Manhattan Expressway

The Mid Manhattan Expressway was an urban freeway proposed by Robert Moses in the late 1930s which would have connected the Queens-Midtown Tunnel and the Lincoln Tunnel. The highway would have cut a path clear across the island. Business owners and residents objected but what ultimately killed the project was the cost of building a highway through an area with such real estate values.

This map shows the proposed route to display the destruction this highway would have brought to midtown Manhattan.

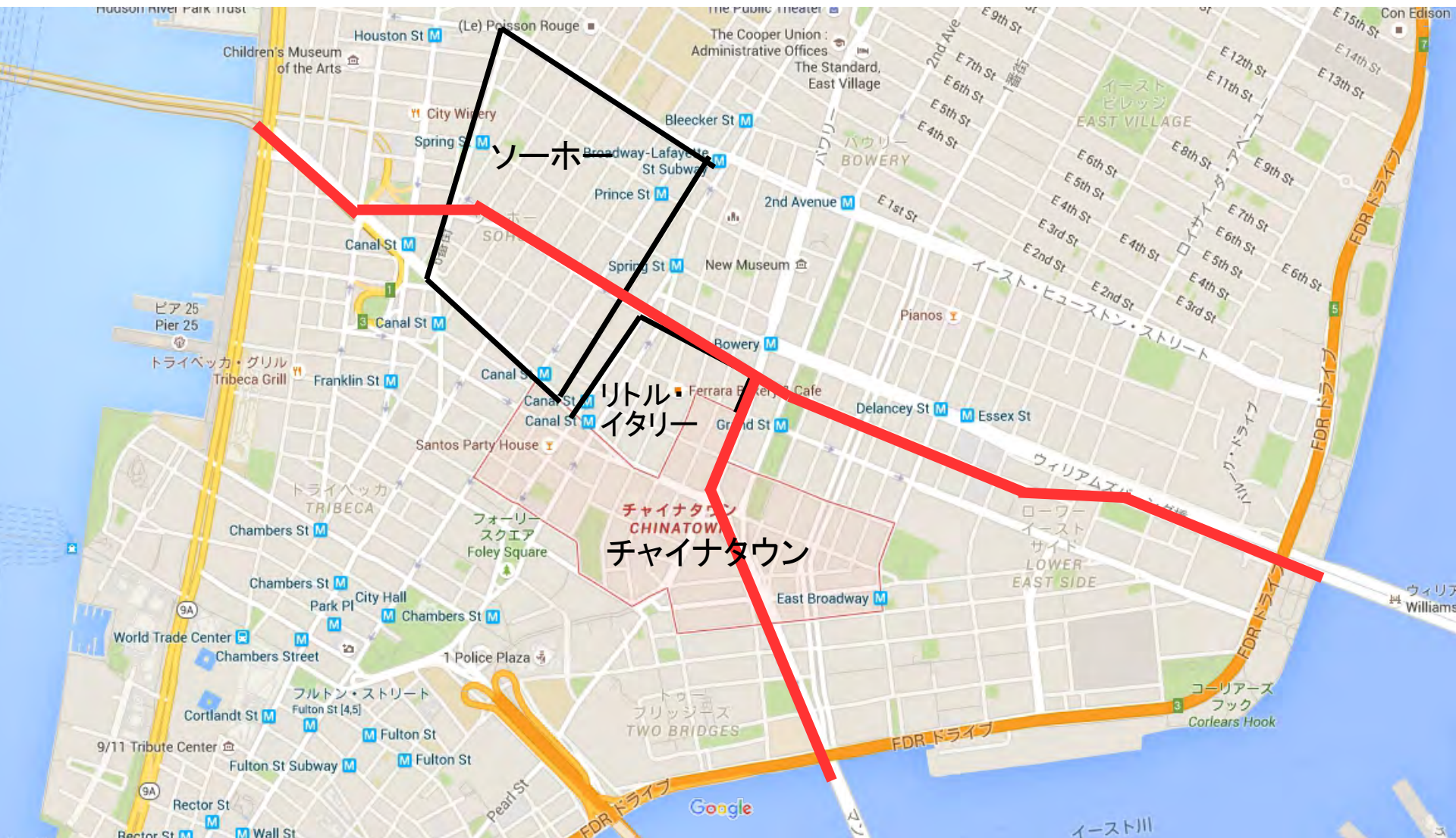
Map provided by Google, Inc.
Map created by: vanshnookenraggen.com

30丁目

ロバート・モーゼスによるローワーマンハッタン exp.way(ローメックス) 計画



ローメックス(ローワー・マンハッタンexp. way)の計画路線



モーゼスが建設した高速道路がコミュニティを破壊したと言われる例

クロス・ブロンクスexp.way

Google Cross Bronx Expy



Google

撮影日: 1月 2013 © 2015 Google



Google

撮影日: 1月 2013 © 2015 Google

ブルックリン・ゴウヌスexp.way

再開発調査対象となったウェスト・ビレッジ



ジェイコブズ自身による再開発の試み（West Village Houses）



産業集積の重要性(先端的な工業、商業ほど):

A.マーシャル: 都市規模が「規模の経済」を生む

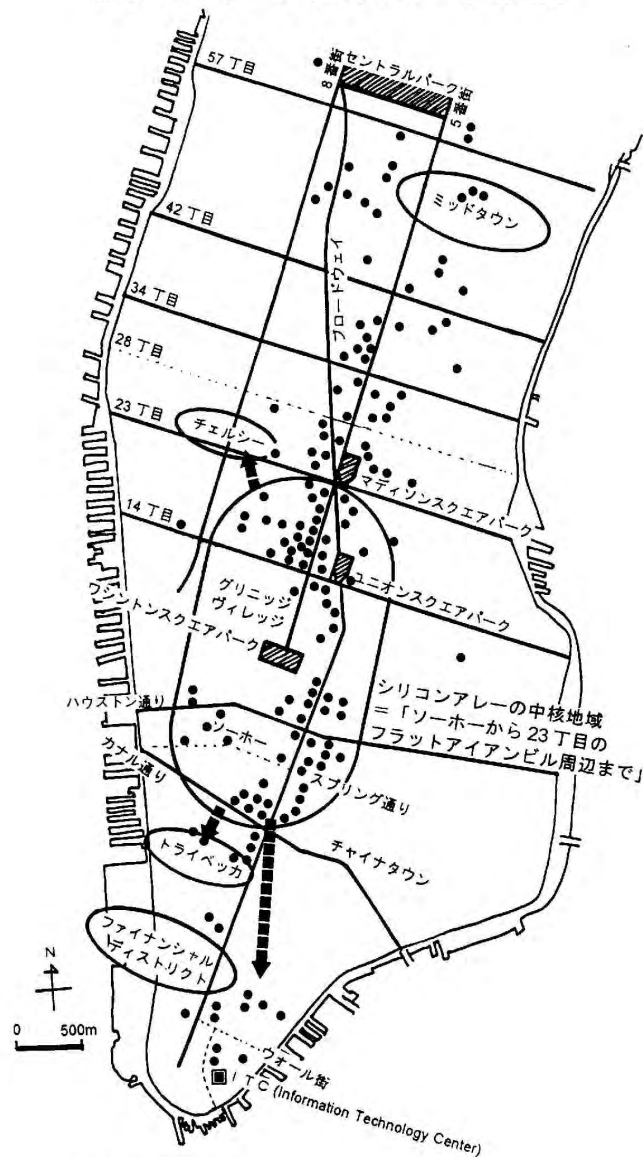
J.ジェイコブズ: 異種混在の相互刺激が新たな発想を生む

+ (R.フロリダ: 自由な雰囲気から創造が生まれる)

P.クルーグマン: 独占的競争による集積・過疎の発生

M.ポーター: 産業クラスター内の競争と協調が集積の利益を生む

ニューヨーク シリコンアレー広域地図



(注) ● マルチメディア企業
 ← シリコンアレーの発展方向

(出所) Silicon Alley Reporter (1998) 他を参考、現地調査データを追加して小長谷作成。

J.ジェイコブズの既成市街地保全運動の長期的な成果

NYC等のパターン

産業構造の変化



対応できない地区がさびれて地価が低下



芸術家が住み着く

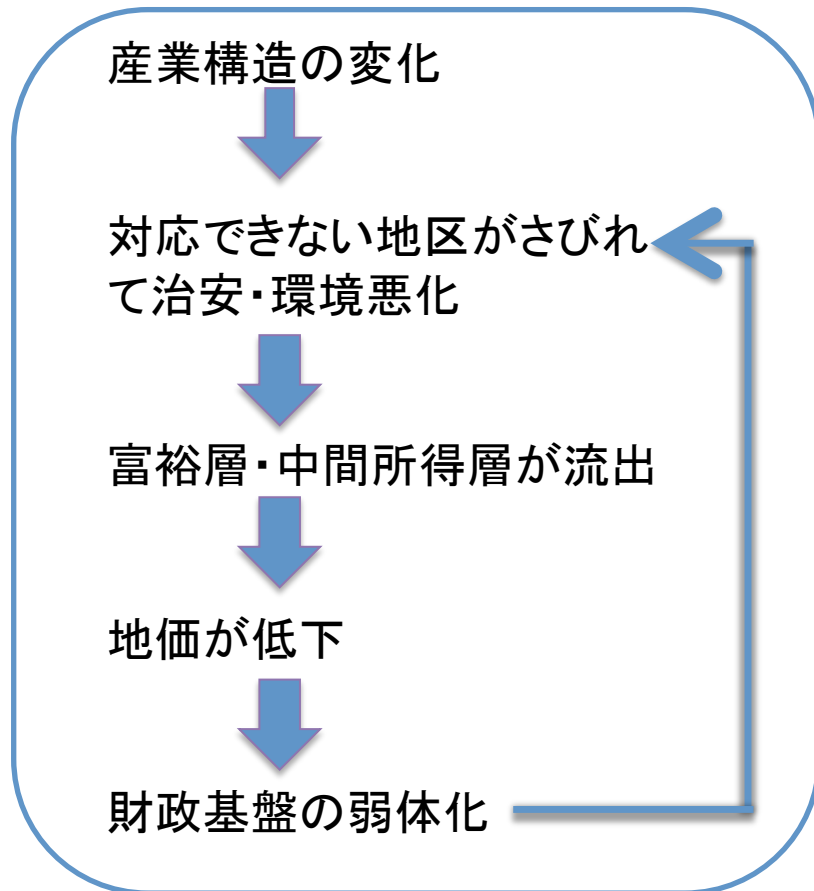


ジェイコブズ＝フロリダ的な活力により、先端産業が芽生える

モーゼス的な強制によらない
 一種のジェントリフィケーション

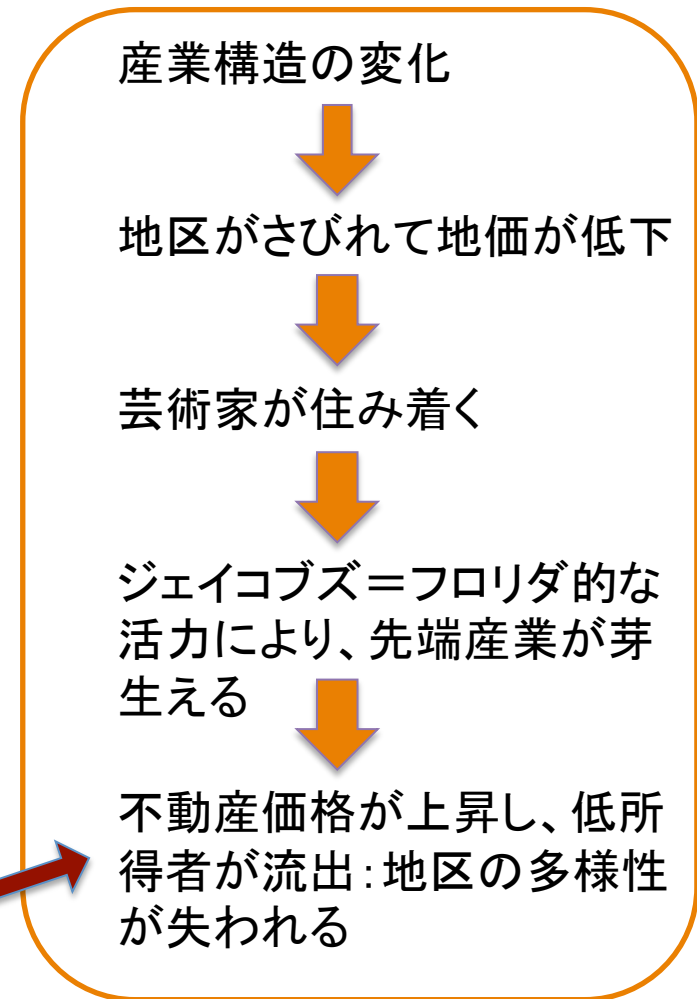
J.ジェイコブズ的なジェントリフィケーションの問題点

(1) インナーシティ問題



モーゼス的な行政介入も必要な場合がある

(2) 地区の高級化



持続可能性が保証されない

同じ問題
が起こる

ソーホーの芸術家・画廊はチェルシーへ(1990以降)

● : 画廊



ハイレイン(RPAも提案)



2015/09/06

ハイライン沿線のアート





ハインラインから見た
チェルシーの画廊や倉庫街

チェルシーマーケットも
多くの人で賑わう



2015/09/06

ハーレム： ジェントリフィケーションにより低所得層はブロンクスへ移動



(32 Dr. Martin Luther King Jr. Blvd. 界隈)

混住化政策の例-1

80/20 Housing Program:
最低20%以上低所得者の
入居を前提に補助する



(マンハッタンの適用例)

混住化政策の例-2

ルネサンスプラザ:ハーレム
(官民協働のコーポラティブ・ハウス)



Shabazz Gardens:ハーレム
(官民協働の3階建てテラスハウス)

混住化政策の例-3

バナナ・ケリー:ブロンクス
(入居希望者自身による住宅建設)



Regional housing policies

In response to the six problems, the following regional housing policies should be established:

1. Housing supply should be allowed to meet housing demand in type and density, research on lowering constructions costs should be encouraged, and financing aid should be provided where required to attain metropolitan communities that are balanced economically, racially and ethnically.

2. Much more opportunity should be provided families with incomes below \$10,000 a year to live in the newly-developing areas of the Region if they choose and for families with over \$10,000 a year income to find satisfactory housing closer to the center.

3. Housing density should relate to accessibility--to transportation, both present and potential, and to places where many people want to go--mainly present and proposed urban centers.

RPAの混住化計画: 第2次地域計画(Draft for Discussion)1968

各コミュニティ内で異なる住宅タイプ、所得階層、人種を混合させるべきと主張

再開発はそれでも進む！

リバーサイド・サウスの再開発

操車場跡地にトランプが再開発を計画；
反対する市民団体にRPAが協力し、中低
所得層も対象にしたプロジェクトとなった



ハドソン・ヤードの再開発

RPAが第3次地域計画で提案；ジェイコブズ
は昔のペンシルバニア駅の保存を主張して
いたが、再度の建て替えとなる

米国の広域都市圏計画における広域調整機関の役割とその活動内容（2） ボストン都市圏・ニューヨーク都市圏

名古屋大学大学院環境学研究科教授 黒田 達朗

（1）ボストン都市圏（マサチューセッツ州）

①都市圏の概要

図19 マサチューセッツ州の位置



図21 ボストンの都心

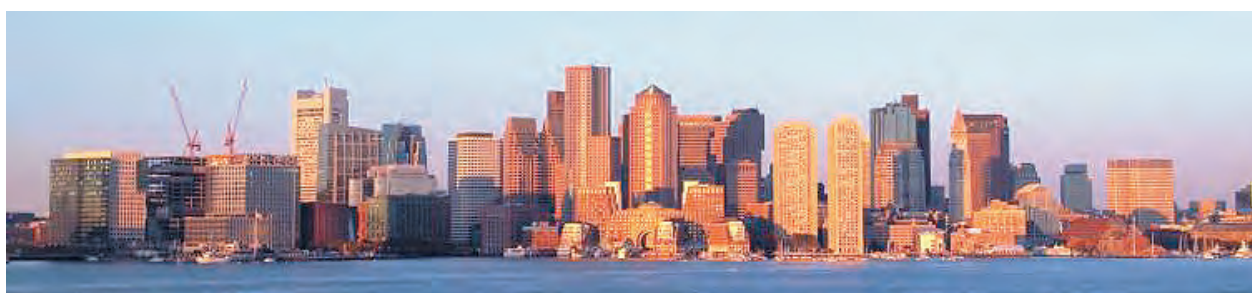
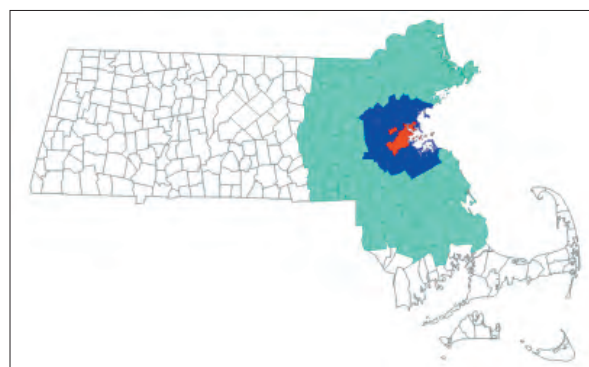


図20 ボストン大都市統計圏



（図中、水色部分がボストン大都市統計圏（MSA）、赤色部分がボストン市である。）

ボストン大都市圏（Greater Boston）の定義は、いくつか存在するが、主要なものは大都市統計圏（MSA）と合同統計圏（CSA）によるものである。後者は他の州にもまたがる広範な圏域による定義なので、ここではより一般的な前者を紹介する。これはボストン市を中心に、マサチューセッツ州の東部3分の1の中、ケープコッドや南海岸等を除いた地域である。2010年の国勢調査では約455万人の人口を有し、米国10位の大都市統計圏となっている。

ボストン大都市圏は米国で最も歴史の古い町の1つであり、米国の歴史や文化、特に独立戦争、公民権、文学、政治等に関連する場所や人を多く有している。また、ハーバード大学やマサチュー

図22 ボストン大都市統計圏（MSA）と合同統計圏（CSA）



出典：http://en.wikipedia.org/wiki/Greater_Boston

セツ工科大学を始めとして国際的に評価の高い高等教育機関や、ボストン美術館やボストン交響楽団など著名な芸術活動の拠点を有することから、その文化的風土への評価は高い。これらは、都市圏に電子商取引やバイオテクノロジーなどのハイテク産業を育むインキュベータともなっており、大きな観光資源ともなっている。また、近年ではベンチャーキャピタルも含めた金融業の集積地となっており、出版・印刷業においても有数の拠点となっている。特に、州道128号沿線は従来よりハイテク産業の集積地域として知られており、一時はシリコンバレーとの対比をもとにその弱点を批判されたこともあるが（サクセニアン「現代の二都物語」）、その後も米国におけるハイテク産業の拠点の1つとなっている。

（２）「Metropolitan Area Planning Council (MAPC)」(大都市圏計画評議会)

①設立の経緯

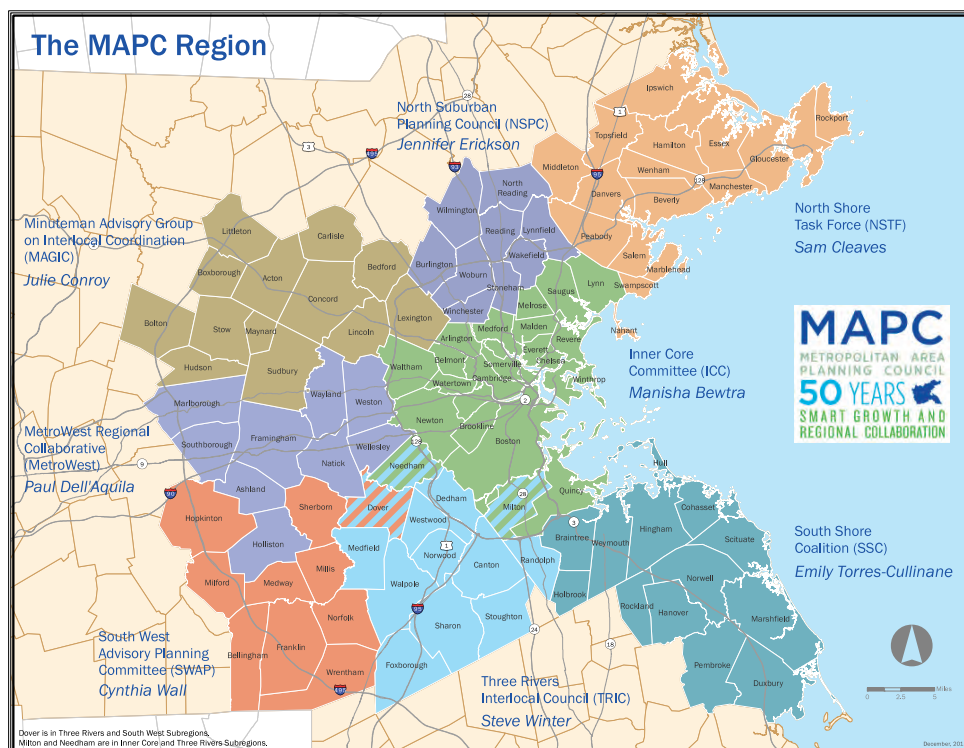
MAPCは、ボストンを中心とする大都市圏の交通基盤と経済開発を中心とした地域計

画を立案・推進するために、1963年にマサチューセッツ州議会の立法措置によって州の機関として設立された。MAPCは、主として環状高速道路I-495の内側に存在する101の市町を対象としており、それらを8個の部分圏域に分割している。2010年の国勢調査では約316万人の人口を有している。この圏域の定義はボストン大都市統計圏（MSA）より小さいので、MAPCに含まれない市町は他の地域計画機関を有している。

②組織の概要および意思決定

MAPCは101の市町それぞれの代表と、州知事から任命をうけた21名、10名の州政府職員および3名のボストン市の職員による評議会（Council）によって管理されている。評議会の選挙によって選出された25名からなる理事会（Executive Committee）が、事務局の運営を監督し、1名の執行役員（executive director）を任命する。事務局は約80名の専門家や事務職員を雇用している。理事会のメ

図23 MAPCの圏域と8部分圏域



出典：MAPCホームページより

ンバーは、月例の会合を開き、立法上の優先事項、組織のプロジェクトの進捗、政策、財政等の意思決定に関する事項を議論している。立法委員会（Legislative Committee）は、同様に月例の会合を持ち、各年の立法上の優先事項を検討し、それに関連するMAPCの行動計画を決定するとともに、地域的に重要な事項に対する組織の立場を決定する。

③役割

MAPCの基本的役割は、スマートグロースと地域的な協力の推進である。具体的には、健全な自治体の管理運営、持続可能な土地利用、天然資源の保全、効率的かつ手頃な交通、多様な住宅ストック、良好な治安、経済開発、情報の共有、多様な人びとの間の公平性と機会均等などである。

MAPCは、以上の役割を踏まえ、圏域のサブリージョンごとに地域担当員を配置するとともに、その担当員が各市町村を回りながら、広域的に連携できる、もしくは連携が必要なテーマを探し出し、具体的に広域連携プロジェクトを創出する役割を有している。

具体的なプロジェクトを下記にまとめる。

ア クリーンエネルギー・プロジェクト

「地域エネルギー行動計画（LEAP）」

各自治体、住区、商業部門において使用エネルギーおよび温暖化ガス排出を減ずるための革新的かつ財政的に可能な計画を立案する際に、技術的な援助を行う。「LEDの街路・屋外灯の一括購入」

街路灯や駐車場など屋外の照明の交換に際してLED共同調達による費用削減を行う。

「地域的な太陽光導入政策」

太陽光導入プロジェクトに関連する共同購入、契約、教育イベントへの支援を行う。

「エネルギー専門家の共同雇用」

エネルギー関連の専門家を複数地域が

共同で雇用できるよう支援を行う。

この他、過去には地域でエネルギー共同購入の契約先を選定する際の支援も行っていった。

イ 共同調達

「公共的業務の共同調達プログラム」

高速道路の維持に関する種々の業務を、複数の公共部門で共同で契約・調達するための支援を行う。

「ボストン大都市圏警察委員会（GBPC）の共同購入プログラム」

警察署長の団体でもあるGBPCが連絡網の統合、訓練や共同調達に協力している。

「マサチューセッツ消防署長連合会（FCAM）の共同調達プログラム」

FCAMの調達代理者を務めている。

ウ データ・サービス

地域の計画を立案するためのデータを収集・管理するとともに、各種の統計処理や将来予測を行い、GIS、3-DやWEBなどでの視覚化も可能である。具体的なプロジェクトとしては、低所得層の地理的分布の把握とその解決、ボストンの公立学校の学区指定提案の分析、安全な通学路の分析などがある。

エ 経済開発

MAPCでは、スマートグロースの原則、つまり経済開発の障害の特定、財政的に無理のない交通システムの建設、地域のグリーン・エコノミーの発展から導かれた総合経済開発戦略（CEDS）を有している。

オ 環境

MAPCでは、圏域の自治体に対し、環境負荷の低いグリーン・インフラ計画、水資源計画、洪水対策、汚染、海岸・海洋資源管理、流域管理、緑地保全、気候変動、汚染された工場跡地（ブラウンフィールド）の評価、有機廃棄物などに関する

技術的援助を行っている。

カ 交通

マサチューセッツの生活の質（QOL）と経済的活力は交通インフラによるところが大きい。MAPCは、種々の方法で持続可能な交通の振興に努めている。交通政策に関する提携先であり同じ圏域を対象とするMPOでもあるボストン都市圏計画組織（Boston Metropolitan Planning Organization）への協力、幹線道路の計画立案、駐車と土地利用の研究、自転車や歩行者の利便増加を目的としたプロジェクトへの参加、技術的援助、交通に関する資金計画の仲介、交通の財政的改革の提唱などを行っている。「住区交通の技術的支援プログラム（CTTA）」

圏域の101の自治体職員に対して、交通管理、安全、自転車や歩行者動線、信頼性、駐車、バス停の配置などに関する技術的助言を行っている。

「快適な住区のワークショップ（LCW）」

住区の住みやすさの概念への取り組みを住区へ教授すること、およびデザインがいかに住みやすさへ影響するかを検討するよう指導することを目的としてワークショップを行っている。

キ 住宅

MAPCでは、データサービス・チームによって住宅データの作成と配布を行っている。幅広い所得階層にも十分に購入可能な住宅を、勤務先や交通施設の近接地に集中的に供給することを目的に、種々の関連するプロジェクトも行っている。

ク 土地利用

MAPCでは、後述するMetroFuture構想とも関連して、土地利用に関する法制度の提案を行っている。また、8つの部分圏域へMAPCの職員を配置し、市町の職員や住区の代表者などと空地、住

宅、経済開発、交通などの問題に関する検討会を行っている。同時に、空地やリクリエーション用途も含めた土地利用やゾーニングなどについて、圏域の個人や団体に技術的支援を行っている。

④業務・権限の根拠

MAPCは、マサチューセッツの州法、第40B条第24項に基づいて設置された公共機関である。上記のように、101の市町を対象として広域連携による整合的な地域の発展計画を支援する機関として活動している。各市町からは評議員も出ており、技術的な支援はもとより、市町相互の連携を推進するエンジンとして機能している。ただし、交通政策に関しては、同じ圏域を対象とするMPOのボストン都市圏計画組織（Boston Metropolitan Planning Organization）が別個に存在するので、相互に連携・協力して活動している。

⑤地域協定

MAPCは2つの地域連合に職員を派遣することによって、地域連携を支援している。

ア 北部海岸連合（North Shore Coalition）

この連合は、下記の市町の長で構成される。

Beverly, Danvers, Essex, Gloucester, Hamilton, Ipswich, Manchester, Marblehead, Middleton, Peabody, Salem Swampscott, Topsfield, Wenham

この他、Lynn, Nahant, Rockporの指導者も地域の問題に関する議論や協力に参加している。

イ 都市圏市長連合（Metro Mayors Coalition）

この連合はボストン大都市圏の13の自治体によって構成される草分けの連携組織である。会員は自発的に共通する問題に関する情報交換を行い解決策を検討する会合を持つ。

図24 MAPCの予算

<収入>

		(単位：\$)
OPERATING REVENUES		15,108,771
(内訳)	Grants and Contracts	13,946,285
	General Assessments	980,943
	Charges for Services	181,543
INTEREST REVENUE		2,331
TOTAL		15,111,102

<支出>

		(単位：\$)
DIRECT EXPENSES		12,610,694
(内訳)	Salaries and Benefits	2,222,712
	Expenses (including project-specific expenses and pass-through)	10,387,982
INDIRECT EXPENSES		2,705,324
TOTAL		15,316,018

出典：MAPC, 2014 Calendar and Annual Report

⑥財源・予算

交付を委託された基金（Pass-through funds）を除いても、連邦政府からの補助金・委託料が約56%、州政府からの補助金・委託料が8%、市町村からの委託料が27%と9割を占めている。支出としては、事務局の運営費に約3割使用しているほか、最も少ないクリーンエネルギーの3%から最も多い土地利用計画の14%まで各プロジェクトに満遍なく配分されている。

⑦計画策定

MAPCでは「Metro Future」という2000年から2030年の30年計画を2008年に作成しており、組織のすべての業務に関する指針となっている。基本的には、効率的な交通システム、土地および天然資源の保全、住民の健康と教育の改善、繁栄のための経済開発の均等な機会の向上の奨励により、スマートグロスと地域の連携・協力を支えようとするものである。この計画の実行のため、2010年10月には米国の住宅・都市開発省（HUD）より、400万ドルの補助金を獲得している。

具体的には2030年における65項目の達成目標を定めており、そのための実行戦略として、

以下の13の項目が挙げられている。

- No. 1 連携計画の実行
- No. 2 情報の民主化
- No. 3 市町の財政力強化
- No. 4 地域連携の構築
- No. 5 コンパクト・グロースの実現
- No. 6 都市生活と学校の質の改善
- No. 7 自然景観の保全
- No. 8 住宅の入手可能性の改善
- No. 9 健康的な家族への支援
- No.10 熟練労働者の育成
- No.11 経済成長の重視
- No.12 連携した交通の拡大
- No.13 天然資源の保全

(3) ニューヨーク都市圏（ニューヨーク州）

①都市圏の概要

ニューヨークの都市圏（New York metropolitan area）の定義としては、主として大都市統計圏（MSA）と合同統計圏（CSA）がある。図28が合同統計圏全体を示しており、桃色以外の4つの部分都市圏から大都市統計圏が構成されている。2013年の国勢調査の推計によれば、MSAの人口は約1,990万人、CSAが約2,350万人であり、共に米国

図25 ニューヨーク州の位置

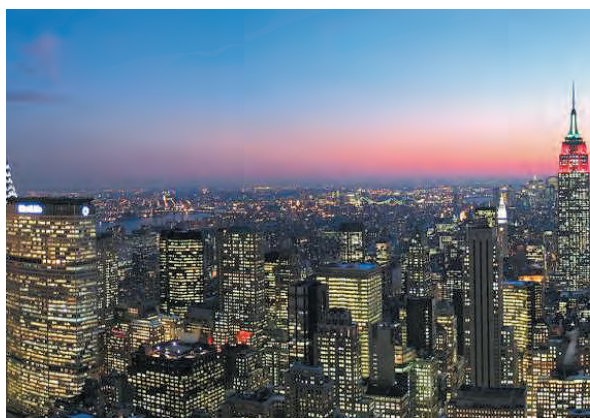


図26 ニューヨーク州の位置



出典：<http://nationalatlas.gov/printable/congress.html#ny>

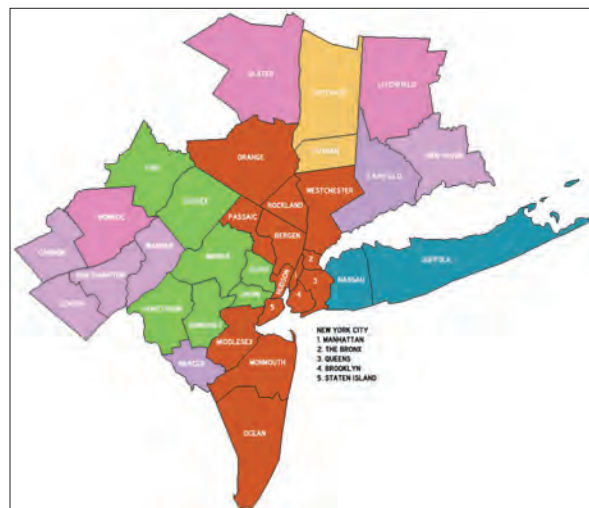
図27 ニューヨークの都心



最大の都市圏である。

いうまでもなく、米国最大の都市ニューヨークを中心として、金融、マスメディア、観光、バイオ産業、他の工業など多くの産業が発達しており、ファッション、音楽、演劇などの芸術にも国際的な優位性を有し、世界経済・文化の中心の1つとなっている。

図28 ニューヨーク（広域）都市圏



赤：New York-Jersey City-White Plains, NY-NJ Metropolitan Division

黄：Dutchess County-Putnam County, NY Metropolitan Division

青：Nassau County-Suffolk County, NY Metropolitan Division

緑：Newark, NJ-PA Metropolitan Division

桃：Remainder of the New York-Newark, NY-NJ-CT-PA Combined Statistical Area

出典：http://en.wikipedia.org/wiki/New_York_metropolitan_area

（４）「Regional Plan Association (RPA)」(地域計画協会)

①設立の経緯

RPAは、1922年に市民と財界の有力グループによって設立された米国最古の広域計画を目的としたシンクタンクであり、当初は高速道路を大幅に拡張するニューヨーク大都市圏の地域都市計画作成を主たる目的としていた。特に1929年の第1次の地域計画提案はブルックリンを横切るもの、ブロンクスを横切るものが各1本、マンハッタン島を横切るもの5本の計7本の新しい東西ルート的高速道路を提案しており、後述するように、後年、行政対住民の対立を招く原因の1つとなった。

その後、ニューヨーク、コネチカット、ニュージャージーの3州31郡を対象として、1960年代、1996年にも第2次、第3次の長期的な地域計画を発表している。基本的には、行政区画を越えた都市圏全体での効率的な計画立案を目的としており、近年は地域のオピニオンリーダーとの対話に重点を置きながら、種々の政策提言を通じて非営利組織としての役割を果たしている。現在は、気候変動、財政的

不確実性、経済縮小の可能性も視野に入れた第4次の計画を策定中である。

②組織の概要および意思決定

組織全体の評議会（Board of Directors）があるが、その中から選ばれたより少数のメンバーで構成される理事会（Executive Committee）が通常の業務を統括していると思われる。それらの構成員は、ビジネスリーダー、都市計画などの専門家、圏域のオピニオンリーダーである。また、圏域を構成する3州それぞれに運営委員会（Committee）が設けられており、それぞれの代表が全体の評議会、理事会へも参加している。その他に、現在は第4次計画の策定のための運営委員会が作られている。それらの監督の下に、40名程度の専門家で構成される事務局が置かれており、実際の作業に当たっている。

③役割

RPAは交通、経済開発と不動産、環境と空地などを通じて、ニューヨーク、ニュージャージー、コネチカットにおける繁栄、持続可能性、生活の質の改善を目的とした検討を行っている。

ア コミュニティ・デザイン

RPAでは村や市町の成長とともに、持続可能性や均等な開発を進めることを目的としたコミュニティの設計を行っている。圏域の個々のコミュニティとの協働により、公共投資や民間投資がその発展や生活の質の目標を達成するために役立つことを明らかにしている。

そのために、地域の能力を高める訓練や、見本となる法律やガイドラインなどの提供を通じて、将来計画の作成や土地利用規制を作成することを行っている。例としては、コネチカットのブリッジポートや、ニュージャージーのサマーヴィル、ニューヨークのオレンジ郡における

成長と持続性の計画を立案した。

イ 経済開発

RPAでは巨大で複雑な対象地域の経済を念頭に、長期的な繁栄と社会的公平性を改善するためのコミュニティ開発計画を提案している。

最近の事例では、ニューヨーク市の不動産開発を成功させる方策、ロングアイランド鉄道を地域の経済発展に役立てる方策、ニューヨーク市のイースト・ミッドタウンに、より現代的な就労の場を供給するためのゾーニングの再検討などを研究、提案している。

ウ エネルギー

RPAでは信頼性が高く、効率的、安価、安全で回復力に富んだエネルギーのインフラを推進している。このため、エネルギーの精製、転換、貯蔵に関して、より分権的、分散的かつ多様なモデルを研究・推進している。

2013年6月には、リンカーン土地政策研究所と共同で、主要な地域のエネルギー専門家を加えて、最近の技術的進歩、資金計画、土地利用政策を議論するセミナーを開催した。

エ 環境

対象としている3州は人口密度も高いが、自然環境も豊かである。その地形や水路は野生動物の生息地、緑の空地、新鮮な食物や飲料水を提供している。この土地を守り緑地を増やすことによって、気候変動、暴風、洪水などから守るとともに、都市や郊外の生活の質を高めることができる。

具体的にはニューヨーク湾からアパラチア山脈、ロングアイランド湾からその先へと、公園や公共空間を確保するよう研究・主張している。最近では、Gateway National Recreation Area および Governors Islandの再生を主導し、ブ

ルックリンの沿岸およびジャマイカ湾に沿う緑道を提案した。暴風雨サンディに対応して、必要なインフラについても検討している。

オ 住宅

対象地域は不動産も高価で、通勤時間も長い。したがって、住宅については、増加する多様な住民を受容する安価でさまざまな住宅の供給が課題となっている。同時に、交通や他の開発プロジェクトが住宅価格、経済的機会、環境へどのような影響を及ぼすかも分析している。

最近の事例としては、東ハーレム地区の住宅価格の高騰、通勤鉄道ネットワークの改善による住宅価値の上昇、ロングアイランドの賃貸住宅の不足が地域経済へ与える影響などの研究が挙げられる。

カ 国家的事項

対象とする3州だけでなく、最近はより国家的なプロジェクトも行っている。例えば、東海岸のワシントンD.C.とボストンを結ぶ高速鉄道計画を、関係する企業、市民のリーダー、他の計画機関などをリードしながら進めている。これにより、大都市間の移動時間の大幅な短縮、大気汚染の減少、経済の活性化が期待されている。他の全国的プロジェクトとしては、北東部の当圏域だけでなく、テキサス三角地帯、南カリフォルニアといった大都市圏のネットワーク、つまり国家規模のメガ・リージョンの生起への対応が問題となっている。RPAでは、国家的なインフラの保全と重要プロジェクトの完遂に研究の重点を置いている。

キ 交通主導の開発

RPAは住民、政府、各組織に、既存あるいは将来の地下鉄、バス、鉄道沿線の住宅や雇用を支援する土地利用政策とともに、地域の交通ネットワークを発展させる方策についての理解を助けている。

このプログラムでは、3州のコミュニティや組織を対象に、研究、教習、技術的支援を行っている。最近の事例としては、コネチカットのフェアフィールドのゾーニング、ニュージャージーのサマーヴィルの鉄道駅一体の計画、ニューヨークのオレンジ郡のコミュニティの設計指針などがある。

ク 交通

RPAが対象とする地域は、3本の通勤鉄道路線、ニューヨークの地下鉄、1,700マイル以上の主要道路、通勤用フェリー、数百のバス路線、3つの商業空港と東海岸最大の港湾を有している。RPAでは老朽化も進むこれらの施設を改善するために、住民や来訪者の交通行動を分析するとともに新技術を研究し、財政当局に働きかけを行っている。

具体的には、ジョージ・ワシントン橋、ヘンリー・ハドソン・ビル、パリセード・パークウェイの位置の決定、ニュージャージー・トランジット会社やハドソン・バーゲン路面電車の創設、港湾局の下での地域の3空港の監督、マンハッタン外への港湾施設の移設などを行っている。また、RPAの提案によって、2番街の地下鉄建設の再開が始まり、2016年には一部が開通する。また、最近の研究では通勤鉄道の改善が駅付近の住宅価値をいかに高めるか、地域の中心部におけるモビリティの必要性などを明らかにしている。また世界の大規模な交通企業体のトップたちを集めたサミットも創始した。

④業務・権限の根拠

上記のように、RPAはNPOとして圏域の都市計画などに提言する団体であるが、評議会が地域の有力者で構成されていることもあり、実際には相応の影響力を有している。ニューヨークにおいては、後述するように特定の行

政担当者が、長期間に渡り各種事業を支配した時期もあるが、現在ではRPAのような、より広域を対象として集団的意思決定を提言・支援する機関の役割が重要性を増している。

⑤財源・予算

企業や財団などからの寄付と、コンサルタント業務による収益により運営している。

⑥計画策定

「Regional Plan」

前述のように、1922年に設立された時点では、高速道路を大幅に拡張するニューヨーク大都市圏の地域都市計画作成を主たる目的としていた。したがって、1929年の第1次の地域計画（The Regional Plan of New York and Its Environs）では計7本の新しい東西ルート的高速道路や、鉄道、公園を提案するなど、郊外部との高速交通によるアクセス向上による都心からの人口分散に主眼が置かれていた。

1960年代に作成・公表された第2次地域計画では、逆に郊外のスプロール現象や都心の衰退に対する問題意識から、都心部や各地域のブロック拠点の高密度な開発を促進し、それに見合う交通施設の整備戦略が主張された。ここで提言されたブロードウェイからの自動車排除は、2009年にタイムズスクエアの歩行者専用道化となって結実した。また、現在では「混合所得＝混合利用の近隣住区」と呼ばれるような、職場や小売店に近接して、さまざまなタイプの住宅と所得階層を各住区に呼び込む政策を主張した。第2次計画で特筆すべきは、1960年代には皆無であった、都市圏に国立公園を作る提案であり、ジャマイカ湾に27,000エーカーの Gateway National Recreation Areaが設置され、米国初の都市国立公園となった。

1995年の第3次地域計画（A Region at Risk）では、「3つのE」として、economy-

environment-equityが地域の持続的な生活の質、繁栄、活力を担保する基礎であることを強調した。具体的には、環境や交通インフラへの負荷を最小にするような11の地域拠点の育成を支援しようとするものであった。高騰するガソリン価格、気候変動、居住者と職場の接近の必要性などから、交通アクセスないし交通指向型の開発の必要性が高まっていることを指摘している。

現在は、気候変動、財政的不確実性、経済縮小の可能性も視野に入れた第4次計画を策定中である。

5 所感

（1）MAPCの特徴

MAPCは、基本的に州政府の正式な機関であり、地域計画、都市計画の観点からボストン大都市圏の枢要部を総合的に誘導する機能を十分に果たしている。個別の政策の指針となるMetro Futureの策定にあたっては、地域の住民を中心に幾度も公開の討論会などを行うことにより意見の集約化を行っており、州政府や事務局の政策を押しつけるのではなく、住民自治の本質を守りながら広域の連携を担保している。ボストン市以外では比較的小規模な自治体が多く、高度な計画立案や施策の実施が自治体独自では困難な面があるが、公的なコンサルタントとして多様な専門分野の職員の集積を活用して支援を行うことにより行政サービスに規模の経済を活かす制度となっている。

また、インターネットのホームページを活用して、地域の基礎的なデータに関する情報提供や、各種のプロジェクトや助成制度、公開の討論会などの行事予定を詳細に広報しており、質問の受付窓口も詳細に記すことにより、住民などからのフィードバックにも配慮している。情報の視覚化のためにGISや3-Dの専門家を内部に雇用しており、十分に効果を発揮している。

（２）RPAの特徴

RPAによって1929年の地域計画で提案されたニューヨーク市を横断する7本の高速道路はその後10年ほどは現実的な計画としてはあまり注目されなかったが、その後数十年にわたってニューヨークの公共事業や都市計画を指導する立場を維持することになったロバート・モーゼス（以下、「モーゼス」）が、いくつかの路線に着目して自らの事業計画に採用したことで日の目を見ることになった。それまでも、5番街を遮っているワシントンスクエアパークの分断が保全かを巡る住民とモーゼスの意見の衝突をきっかけとして、ジェイン・ジェイコブズ（以下、「ジェイコブズ」）が地域住民による開発反対運動に身を投じた経緯があった。グリニッジ・ビレッジの再開発など都市計画のあり方を巡る両者の抗争は数十年におよび、ルイス・マンフォードらを味方につけたジェイコブズが最終的にRPAの意見に基づくローワーマンハッタン高速道路の計画を巡っては勝利を収めることとなった（フリント「ジェイコブズ対モーゼス」）。これらの高速道路を巡る抗争において、RPAは両者を仲介する形で道路の地下トンネル化によるコミュニティへの影響の低下策を提案したが、残念ながら高コストを理由にモーゼスに無視される結果に終わっている。モーゼスが文字通り都市計画に一生を捧げた専門家であり、自らの計画の正当性を疑うことのない「独善的」で「高圧的」な行政担当者であったのに対し、ジェイコブズは専門の教育を受けた経験が無いにも拘わらず、一住民としてマンハッタンや他の都市の丹念な観察を通じて、アルフレッド・マーシャルに始まる都市における「集積の経済」の具体的なメカニズムの解明に貢献したことで、現代の都市・地域経済学においては他の枢要な研究者と同列に評価されていることは大変興味深い。また、彼女たちの住民運動が勝利した影響は、その後の広域計画の立案に当たる関係者へ及ぼした影響も極めて大きく、今回の調査対象となった都市圏の計画立案組織の活動をみても、地域住民を始めとした関係者（ステークホルダー）に対する徹底的な情報開示と公

開討論会などを通じた意見集約など、モーゼス流の行政主導の事業推進方法への反省が十二分に生かされているように思われる。わが国でも、この抗争に由来するジェイコブズの著書「アメリカ大都市の死と生」の最初の翻訳が著名な建築家であった黒川紀章によって行われたことは象徴的である。もっとも、マンハッタンを中心に、我々が現在でもモーゼスが残した橋りょうや公園などのインフラに出会い利用する機会は多く、その再評価も行われているようである。また、モーゼスによって否定されたRPAによる高速道路の地下埋設提案は、その後、ボストンの「ビッグ・ディッグ」などで生かされることとなり、わが国においても東京日本橋の首都高速の地下トンネル化構想などに間接的な影響を与えていると思われる。

（３）名古屋大都市圏への示唆

上述のように、MAPCとRPAの現在の政策提言、地域住民や関係者を包含した集団的意思決定の手法は、過去における行政主導の強権的な都市・地域計画の失敗への反省に立ち、意思決定に多大な時間と労力を要しても、将来のまちやコミュニティ、さらにはより広域の地域の生活、経済、自然などのバランスを考慮しながら、自らのQuality of Lifeを高めるためには必須の前提条件としての合意があることを意味している。とくに、MAPCは州政府の機関としての予算上の強みもあるせいか、関係者への情報提供の姿勢が徹底しており、近年改善が進みつつあるとはいえ、わが国の行政機関も参考にすべきであろう。これらの2機関は、対応するMPOとも十分な協議や情報交換を行っており、交通計画へも間接的に関与しているが、それ以上の広い観点から対象地域内のミクロ、マクロ的課題を取り上げている。わが国の各地域も、本格的な少子高齢化時代を迎え、コミュニティ別の課題から行政区域を越えた課題まで、柔軟な計画策定や調整・協力体制の整備が必要となっており、大いに参考にすべきであろう。さらに、RPAの最近の検討課題には、地理的には分離しているものの、種々の経済活動の交流が

強まっている米国内の大都市圏を統合したメガ・リージョンへの対応も視野に入れており、リニア新幹線の開業を機にメガ・リージョン化すると予想される東名阪の統合、圏域間の役割分担など、当地域が直面している課題にも参考とすべき点が多々あるように思われる。

参考文献等

- アナリー・サクセニアン「現代の二都物語」、山形浩生・柏木亮二訳、日経BP社、2009.
- アンソニー・フリント「ジェイコブズ対モーゼス」、渡邊泰彦訳、鹿島出版会、2011.
- ジェイン・ジェイコブズ「アメリカ大都市の死と生」黒川紀章訳、鹿島出版会、1977.
(山形浩生による新訳が2010年に鹿島出版会から刊行されている。)
- MAPC, 2014 Calendar and Annual Report.
Available at: <http://www.mapc.org/>
- MAPC, MetroFuture Goals and Objectives, 2008.
Available at: <http://www.mapc.org/>
- MAPC, MetroFuture Implementation Strategies Outline.
Available at: <http://www.mapc.org/>
- RPAホームページ：<http://www.rpa.org/>

ジェイコブズ～モーゼス～RPAに関する年譜

ワシントン・スクウェア公園改造

ローメックス建設

ウェストビレッジ再開発

西暦	ジェイン・ジェイコブズ	(関連事項)	ロバート・モーゼス	Regional Plan Association
1885			コネチカットで誕生(1888)	
1895			マンハッタンへ転居(1897)	
1910			エール大卒業、オックスフォード大修士(法理・政治学) コロンビア大でPh.D:政治学(1914)	
1915	ペンシルバニアで誕生(1916)		NYCの調査局:行革提案で政治的に敗北するが、注目される(1919)	
1920		NY(-NJ)港湾公社発足(1921) ホランド・トンネル完成(1924)	1922から知事となるアル・スミスに重用される	RPA設立(1922):市民+財界
1925		大恐慌始まる(1929)	ロングアイランド等の公園整備とPark Way建設を積極的に行う 1929より1932まで知事を務めたフランクリン・ルーズベルトと政治的に対立(ブルックリン・バッテリー橋かトンネルかなど)	第1次地域計画として高速道路網の基本計画発表(1929) モーゼスに反対し、ブルックリン・バッテリー・トンネル案を支持
1930	ペンシルバニアからブルックリンへ(1934)	ジョージ・ワシントン橋完成(1931)	多くのプールを造る NY知事選出馬し落選(1934) トライボロー橋&トンネル公社総裁に就任(1934) この頃、自分の趣味に合わない建造物を勝手に破壊する(歴史的建造物を含む) フランク・ロイド・ライトやルイス・マンフォードを批判	
1935	グリニッジビレッジに転居 →ボヘミアンの溜まり場:ボロック等の芸術家・詩人が居住 街の“観察者”に:花卉市場、ダイヤモンド街等	リンカーン・トンネル完成(1937:1本目) ワシントン・スクウェア公園:かつて墓地、絞首刑台、決闘場等として使用された、NYCの歴史的価値の高い公園 ヘンリー・ジェイムズ、ジャクソン・ボロック、ボブ・ディラン、ジョーン・バエズ、PPMらもよく利用していた	市の公園局長として、5番街をワシントン・スクウェア公園内に貫通させる提案を行う(1935) トライボロー橋、ヘンリー・ハドソン橋を完成(1936) NY万博の責任者(1939):『明日の世界』;フューチャラマ “都市は自動車によって自動車のためにつくられる” ワシントン・スクウェア公園の改造反対運動に脅しをかける(1939) 公園南の再開発計画も同時に提案(スラム撤去委員会委員長を兼務) グリニッジ・ビレッジをスラムに認定して、高層住宅化を図る	
1940	戦時中は国務省NY事務所に勤務する 建築家と結婚し、ワシントン・スクエア公園近くに居住(1944)		RPAの案を参考にミッドマンハッタンexp.wayとローワーマンハッタンexp.way(ローメックス)の建設推進活動開始 市(1941)、州(1944)の計画承認 市の住宅事業の責任者に就く(1942)	
1945	555ハドソンSt.に住宅を購入(1947) →その後、反対運動の拠点に	連邦住宅法(1949):収用地の民間デベロッパーへの払い下げを認める →転居場所の保障が形骸化する	クロスブロンクスexp.way建設(1948-63): ・1500以上の世帯を移転 ・移民のコミュニティを分断 ・ブロンクス衰退の原因とも(カロ)	

1950		ワシントン・スクウェア公園改造に 区長が撤回命令(1952)	ワシントン・スクウェア公園内の5 番街を半地下化する妥協案提示	
1955	イーストハーレムの再開発問題の 相談を受ける 都市の“無秩序”の良さに気づく (多様性、混合利用) ワグナー市長にワシントン・スク ウェア公園改造への反対意見を送 付:反対活動に参加する ハーバード大建築学部での講演 (1956):モダニズム建築批判、コ ミュニティの重要性を説く 反発も大きいが、ルイス・マン フォードは賛意を示す	ローメックス:ソーホー、リトル・イタ リー、チャイナタウン等を横切り、 取り壊し416棟(2200世帯、365小 売店舗、480商業施設)	リンカーン・センターの建設開始 (1969まで) ミッドマンハッタンexp.wayとロー ワーマンハッタンexp.way(ローメッ クス)の予算に目処がつく(1956): 連邦から90% ミッドマンハッタンexp.wayの建設推 進を図るが、地元の強い反対 RPAのトンネル案を拒否 最終的に1966に断念 ローメックス に注力	ミッドマンハッタンexp.wayのトンネ ル案を妥協策として提案
1958	雑誌Fortuneからの寄稿依頼 「ダウンタウンは人々のものでは ある」:リンカーン・センターを含めた 再開発事業の見直しを訴える ワシントン・スクウェア公園改造反 対グループに、エレノア・ルーズベ ルト、ルイス・マンフォードを引き込 む	ワシントン・スクウェア公園改造計 画撤回	公園局長辞職	
1959		ローメックスの公聴会で地元民が 反対		
1960	「アメリカ大都市の死と生」刊行 (1961) 居住地域がスラム地区認定の調 査対象となる(→“ウェストビレッジ 戦争”) ウェストビレッジ調査案の撤回を求 める(1961) ローメックス反対運動への協力要 請を受ける(1962) ウェストビレッジハウス計画を自ら 立案(1963-69; 完成は1974-76)	市がローメックスのルート承認 (1960) 一部で撤去開始 D.ロックフェラーが賛成 エレノア・ルーズベルト、ルイス・マ ンフォードが反対を支持 ボブ・ディランが反対の曲を提供 ウェストビレッジの調査撤回 ベトナム戦争始まる		ローメックスの推進派に加担
1964		港湾公社(ミノル ヤマサキ)が国 際貿易センター構想を発表(電気 街等の住民は反対)	RPAの地下埋設案を否定 NY万博の責任者:ウオルト・ディズ ニーに展示制作依頼 ペラザノ・ナローズ橋を完成	ローメックスの地下埋設を提案
1965		ワグナー市長:ローメックスの一 部地下構造案に賛成(1965) リンゼイ下院議員がローメックスに 反対		
1966		リンゼイ市長就任(1966): 賛成派の圧力で再考 1. トンネル化 2. マンハッタン南端迂回 3. 現道の拡張 4. より高い高架		第2次地域計画(The Lower Hudson)を発表
1967	ベトナム反戦デモに参加・逮捕 (1967)	5. 切り通し(半地下)を新規に提 案		第2次地域計画(The Region's Growth, Public Participation in Regional Planning)を発表
1968	ローメックスの公聴会の反対演説 で逮捕・拘留(1968.4) トロントへ移住(1968夏)		トライボロー橋&トンネル公社総裁 を退職(1968):行政への影響力を 失うが、ローメックス実現に動き続 ける 不正蓄財の疑いが生じる	第2次地域計画(A Draft for Discussion, Jamaica-Center, Public Services in Older Cities, Waste Management)を発表

1969	「都市の原理」出版 その後、多数の著書を出版	リンゼイ市長:ローメックス中止を 宣言		第2次地域計画(Urban Design Manhattan)を発表:e.g., タイムズ・ スクエア付近のブロードウェイの歩 行者専用道化を提案 →実現
1970	トロントでも高速道路反対運動に 参加(2回逮捕される)	ロックフェラー州知事もリストから ローメックス削除(1971) 全米で高速道路反対運動起こる 世界貿易センタービル完成(1973)	フォーダム大学から“マスター・ビ ルダー”として顕彰(1970) ロバート・カロのよる「パワーブロー カー:ロバートモーゼスとニュー ヨークの衰退」が出版(1974)	
1975		ベトナム戦争終了		
1980		ソーホーが活況を呈する (居酒屋、アートギャラリー、ロフト) この当時、NYCの犯罪発生件数は 史上最大	死去(1981):不正蓄財はないこと が判明	
1985		ブラックマンデー(1987) 1992年頃から、IT系企業が、ソー ホー等を中心に立地→シリコンア レーに	次第に再評価も行われる	
1995				第3次地域計画を発表:公共交 通、ハドソンヤードの再開発等
2000		9.11で世界貿易センタービル倒壊 (2001)		
2005	死去(2006)	ボストンのビッグ・ディック完成 (2007):周辺の不動産価格上昇		
2013				第4次地域計画の作業開始(2016 年末に完成予定)

(参考資料をもとに、黒田達朗が作成、2015.10)

参考資料

アンソニー・フリント著、渡邊 泰彦訳、ジェイコブズ対モーゼス: ニューヨーク都市計画をめぐる闘い、鹿島出版会、2011
 グレンナ・ラング、マージョリー・ウンシュ著、玉川英則・良重訳、常識の天才ジェイン・ジェイコブズ、鹿島出版会、2012
 Regional Plan Association, Shaping the Region 及び その他の資料
 Wikipedia、関連する人物・事件およびインフラの解説記事