



Portland

The Report of Urban Studies about Portland, OR



オレゴン州ポートランド市から学ぶ都市研究事業報告書

Tokorozawa



Index(目次)



1. 視察概要	
1-1.視察概要	2
1-2.ポートランド市とは	3
2. ポートランドの都市形成	
2-1.ポートランドの年表	6
2-2.都市形成の経緯	10
2-3.都市の特徴	12
2-4.都市の課題	20
3.分野別に見るポートランドの特徴	
3-1.人口動態	24
3-2.都市デザインと公共空間の利活用	27
3-3.交通—公共交通と自転車—	34
3-4.環境—CO ₂ 削減とみどりへの投資—	39
3-5.スポーツ振興と公園整備	46
3-6.ネイバーフッドアソシエーションと市民参加	49
4.Keep Portland Weird	
4-1.ポートランド市民が感じる魅力とは	56
4-2.Keep Portland Weird	57
4-3.まちの独自さを楽しみ、自分らしくあること	59
5.所沢市への提言	
5-1.所沢市の現状とこれから	62
5-2.ポートランドのまちづくりから取り入れられる仕組み	64
5-3.所沢らしい魅力的なライフスタイルが生まれるまちへ	67
5-4.ポートランドからの学びの総括	71
謝辞	72
参考資料一覧	73
番外編 ポートランド紀行	74

※本報告書において、出典の記載のない写真及び図等については、視察した市職員により撮影又は作成されたものである。

視察概要

1



—ポートランドのまちのシンボルにもなっている看板—

1-1.視察概要



■視察目的

都市計画、まちづくり、文化芸術、市民活動等、本市が強化していくべき施策に対し、先進的に取り組んでいるアメリカ合衆国（以下、「アメリカ」と言う。）オレゴン州ポートランド市を訪問し、施策の実施状況等を視察・調査することにより本市の事業遂行の参考にするとともに、職員の視野拡大及び職務遂行能力の向上を図ることを目的とする。本市の現状課題を抽出し、対象都市に対する各分野の調査研究を行った上で視察を実施し、その研究及び視察内容を踏まえた政策提案を行う。

■視察参加者(職位・所属は令和6年3月現在)

財務部収税課	副主幹	平田 由佳
こども未来部こども福祉課	主査	宮武 寛
経営企画部経営企画課	主任	田中 綾華
健康推進部健康づくり支援課	主任	中間 陽一
環境クリーン部まちごとエコタウン推進課	主任	濱本 恵代
街づくり計画部都市計画課	主任	豊田 佳隆
街づくり計画部都市計画課	主任	最上 嵩之
上下水道局下水道整備課	主任	湯本 裕樹

■視察行程

令和6年3月11日(月)～3月16日(土)

月 日 (曜日)	視察先
3月11日(月)	～移動～ 東京 ⇒ ポートランド 廃校利用施設(ケネディスクール)
3月12日(火)	パール地区/ダウンタウン地区・トランジットモール/ サウス・ウォーターフロント/オレゴン健康科学大学/ トムマッコール・ウォーターフロント・パーク/ ポートランド州立大学 など
3月13日(水)	ネイバーフッドアソシエーションメンバーとの懇談/ バックマン地区/ミシシippiaベニュー・ウィリアムズ アベニュー/ディビジョンストリート
3月14日(木)	ビーバートン/ゲートウェイ地区/ノブヒル地区/



	マルトノマ滝/ ネイバーフッドアソシエーション会合に参加 など
3月15日(金)	～移動～ ポートランド ⇒ 東京
3月16日(土)	

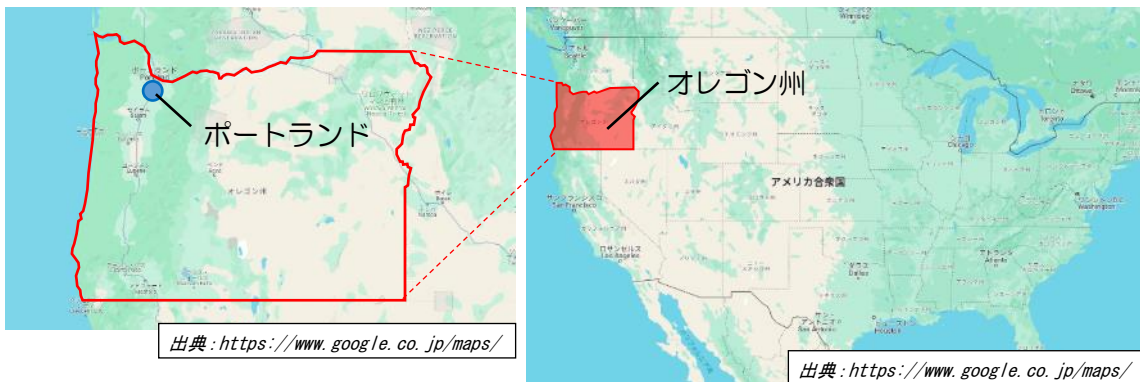
1-2.ポートランド市とは



■ポートランド市の概要

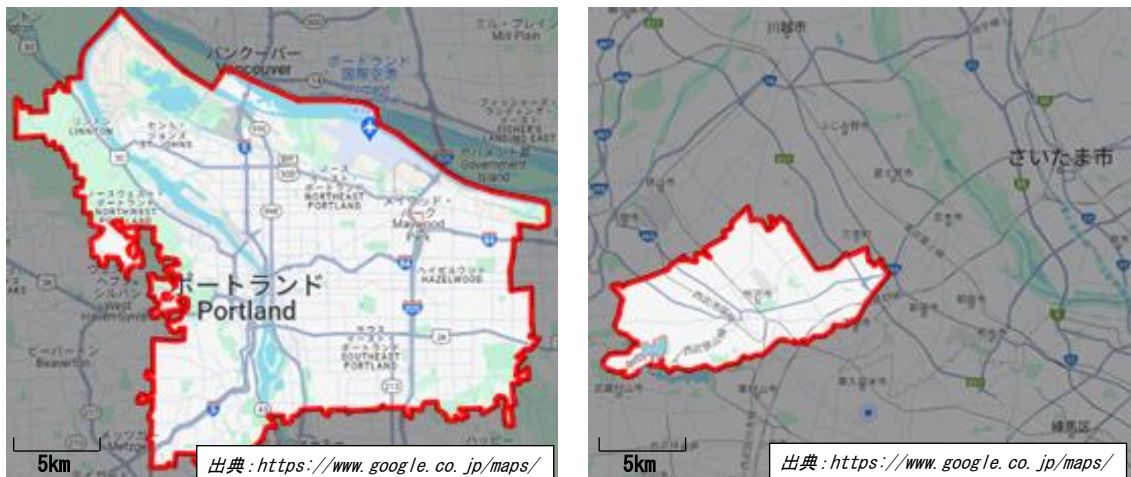
位置／アメリカ北西部、オレゴン州のマルトノマ郡にある。

日本の札幌市とほぼ同緯度に位置し、同市と姉妹都市提携をしている。



人口／630,498人 (U.S.センサス 2023年7月1日人口推計による)

面積／345.63 km² (U.S.センサス 2020年データによる)



	ポートランド市	所沢市
人口	630,498人	343,982人(2023年6月末日時点) (参考)所沢市+入間市+狭山市+飯能市=716,639人
面積	345.63 km ²	72.11 km ² (参考)所沢市+入間市+狭山市+飯能市=358.84 km ²



■日本におけるポートランド情報

ポートランドは様々な分野において、特徴的な住民主導のまちづくりが行われてきており、2010年代中頃から、世界で一番住みたい街として、注目されることとなった。日本においても、『人がまちを育てる』（川勝健志編著：2020年）、『ポートランド—世界で一番住みたい街をつくる』（山崎満広著：2016年）、『〈暮らしやすさ〉の都市戦略』（保坂展人著：2018年）などの著書によって、主に都市開発、環境政策、交通政策、地域コミュニティの形成などの分野における住民主導の特徴的なまちづくりが紹介されている。

これらポートランドの特徴的なまちづくりに見られる手法や考え方は、都市間交流や視察などを通じ、国内でも取り入れられているケースが見られる。例として、国土交通省河川環境課では、河川敷における使用や開発規制を緩和して居心地の良い空間に変えていく「ミズベリング」と呼ばれるプロジェクトの実施や、千葉県柏市では「柏の葉スマートシティプロジェクト」における、駅前ショッピングモールの来店客が街を回遊しないといった課題の解決を、ポートランドのまちづくりに携わった専門家の知見を活用して行われている。（「ポートランド 世界で一番住みたい街をつくる」（山崎満広著））また、東京都世田谷区では「北沢デザイン会議」を中心に、小田急線の地下化に伴いまちが変化を続けるなか、新たなまちのあり方について、ポートランドとの都市間交流を通じて得られた知見を活かしながら、住民主導で検討が行われている。（「〈暮らしやすさ〉の都市戦略—ポートランドと世田谷をつなぐ」（保坂展人著））

【本報告書における参考図書一覧】

■人がまちを育てる ポートランドと日本の地域

企 画：京都府立大学京都地域未来創造センター

編 著：川勝健志

発行所：公人の友社

■ポートランド 世界で一番住みたい街をつくる

著 者：山崎満広

発行所：株式会社学芸出版社

■ポートランド・メイカーズ—クリエイティブコミュニティのつくり方

編著者：山崎満広

発行所：株式会社学芸出版社

■GREEN Neighborhood

著 者：吹田良平

発行所：株式会社トゥーヴァージンズ

■〈暮らしやすさ〉の都市戦略—ポートランドと世田谷をつなぐ

著 者：保坂展人

発行所：株式会社岩波書店



ポートランドの
都市形成

2



—ポートランドの街並みと背景に見えるフッド山—

2-1.ポートランドの年表



西暦	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930
人口	821	2,874	8,293	17,577	46,385	90,426	207,214	258,288	301,815

- 市制施行前から60mグリッドの街区が形成される
- ポートランド市誕生（1851）

街の骨格は誕生時の独自性から

- 路面電車の運行開始（1872）
- アメリカ初の都市間電気鉄道の建設（1893）
- 自動車の普及が進むとともに鉄道の衰退（1920年代～）

自動車中心の交通からの脱却へ

ウィラメット川沿いの立地による水運を生かした工業化（造船業・製鉄業）

市民参加と、環境保護の試行錯誤

文化やスポーツも街の転換期に花開いた

市民参加を支える行政の仕組み

同時期の所沢では…

- 黒船来航（1853）
- 大政奉還（1867）
- 人間郡所沢町成立（1889）
- 所沢駅開業（1895）
- 所沢陸軍飛行場開設（1911）
- 狭山湖完成（1934）



1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020	西暦
305,394	373,628	372,676	382,619	366,383	437,319	529,121	583,776	652,503	人口

- UGB(都市成長境界線)の設定 (1979)

国策としての
アメリカ全土への
ハイウェイの整備
(1940年代前後)

- 交通サービス運営組織トライメット
設立⇒バスサービスの統合 (1969)
- ダウンタウン中心部にトランジット
モールをオープン (1977)
- ライトレールシステム MAX 運営開始 (1986)
- ストリートカー
運行開始 (2001)
- ウィラメット川西岸に
ポートランド初の高速道路
「ハーバードライブ」が開通 (1943)
- 都心部を囲う環状高速道路が開通 (1973)

環境汚染
の進行

- アメリカ初となるハイウェイの撤去 (1974)
- 跡地に公園の開園 (1978)
- トム・マッコール・ウォーター
フロント・パークへ改名 (1984)
- 市中心部への公共空間建設のため、
市が立体駐車場を買収 (1975)
- パイオニア・コートハウス・
スクエアの開園 (1984)
- 二酸化炭素削減戦略の制定 (1993)

- トレイルブレイザーズが NBA へ参入 (1970)
- ティンバーズが北米サッカーリーグへ初参戦 (1975)
- パウエルズ・シティ・オブ・ブックス開店 (1971)

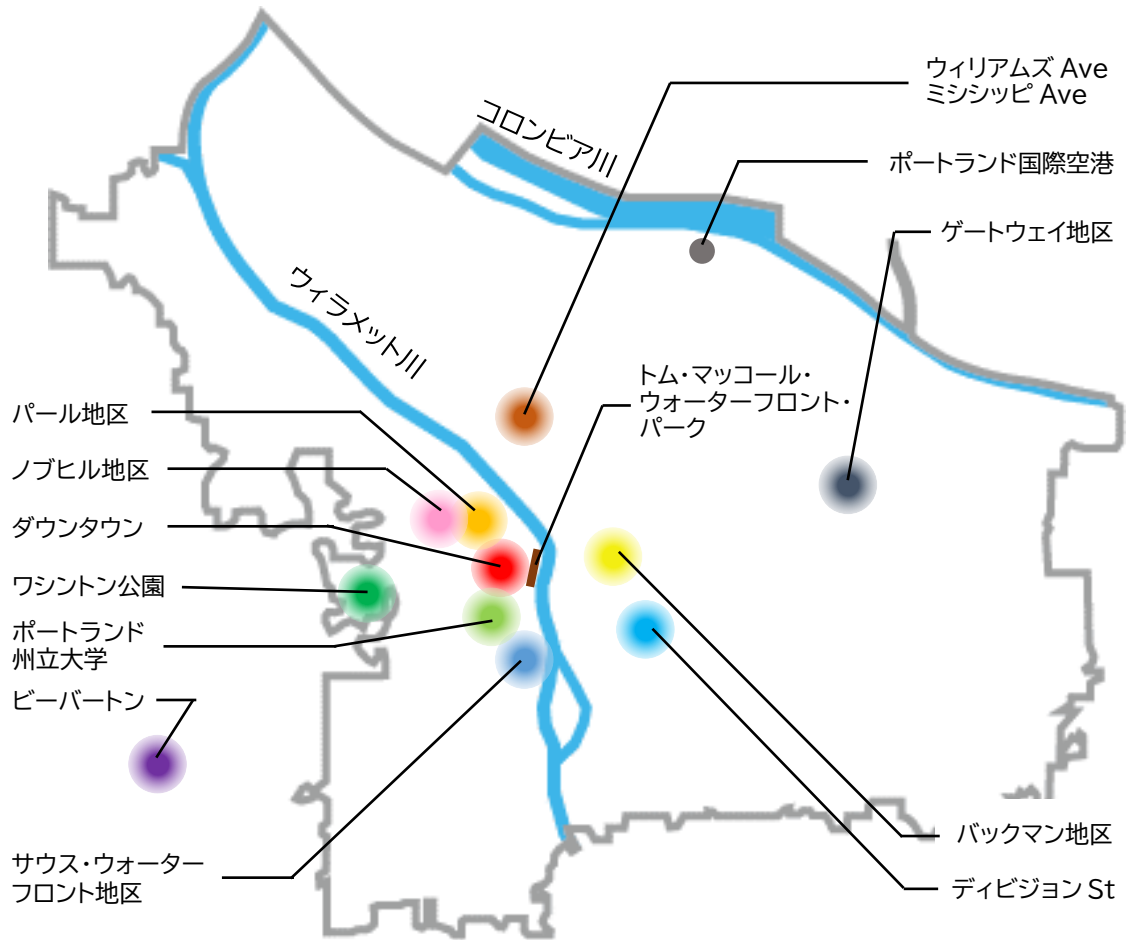
- 市役所に NA 担当部局設立 (1974)
- 「ポートランド市民参加原則」採択 (2010)

人口	52,188	65,903	136,611	236,476	303,040	330,100	341,924	342,464
----	--------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

- 市政施行 (1950)
- 市街化区域・市街化調整区域の区分決定 (1970)
- 所沢 IC 供用
開始 (1971)
- ところバス運行開始 (1998)
- 柳瀬村・三ヶ島村を
吸収合併 (1955)
- 所沢航空記念公園開園 (1978)
- 西武ライオンズ誕生 (1978)
- 新所沢団地入居開始 (1959)
- 西武百貨店所沢店開店 (1986)



■主な視察先



ポートランドの中心市街地（ダウンタウン等）を望む

■ポートランド地図



出典 : <https://www.travelportland.com/plan/maps/>



2-2.都市形成の経緯



ポートランドは、農業と林業で開拓された街である。土地をどんどん切り開き、切り倒された木の切り株が街のあちこちにたくさん放置された風景から、かつて「stump town (スタンプタウン=切り株の街)」と呼ばれていた。

1930~40年代にはウイラメット川沿いに多くの製鉄工場や造船所が建てられ、第二次世界大戦で重要な役割を果たした貨物船の製造拠点として発展を遂げ、人口は一気に飛躍した。一方で、工業化により、ウイラメット川の水は工場からの排水などによって汚染が進み、急激に増えた自動車や農業機械や木材加工機械からの排気ガスによって大気汚染も深刻化していくこととなった。

都市構造としては、自動車産業の発展により、市街地に駐車場が増え、ウイラメット川沿いに高速道路「ハーバードライブ」がダウントウンを南北に通る幹線道路として開通したことにより、市街地とウイラメット川が完全に分断されることとなった。このように、環境汚染と自動車優先の都市開発により、まちの魅力は失われていた。

1966年、トム・マッコール氏がオレゴン州知事になるとすぐ、ウイラメット川の環境浄化や州全土の環境保全に着手した。例えば、民間の海岸開発を阻止して、市民のビーチへのアクセスを保障する海岸保護法案「Beach Bill」(1967年)、ガラス瓶のリサイクルと換金をアメリカで初めて義務付ける「Bottle Bill」(1971年)が制定された。

そして、アメリカ全土における高速道路建設の本格化と逆行するかのように、市民による特別委員会を発足し、「高速道路ではなく公園を作る」という決断をして、1974年にハーバードライブを閉鎖、ウォーターフロント・パーク(現在の名称:トム・マッコール・ウォーターフロント・パーク)を建設することとなった。

これがアメリカ史上初の高速道路撤去の実例である。高速道路の建設は中止され、連邦政府からの高速道路建設予算はライトレール、バス、主要街路の改善に充てられることになった。「こんな街にしたい」と住民たちが動いた成果の現れであり、住民の主張を現実に反映させることができるという成功体験となった。このことが、ポートランドが現在まで続く公共交通機関の充実と環境にやさしい街づくりを進めていくきっかけとなった出来事と言える。



1948年 ハーバードライブの様子
(出典: City Archives (Portland.gov))



1974年 ハーバードライブの様子(写真右側に写りこんでいるのがウイラメット川)
(出典: City Archives (Portland.gov))



現在のウィラメット川



川沿いの一部にある桜並木



現在のトム・マッコール・ウォーターフロント・パーク（かつては高速道路だった）



川沿いの広場ではマーケットも開催される

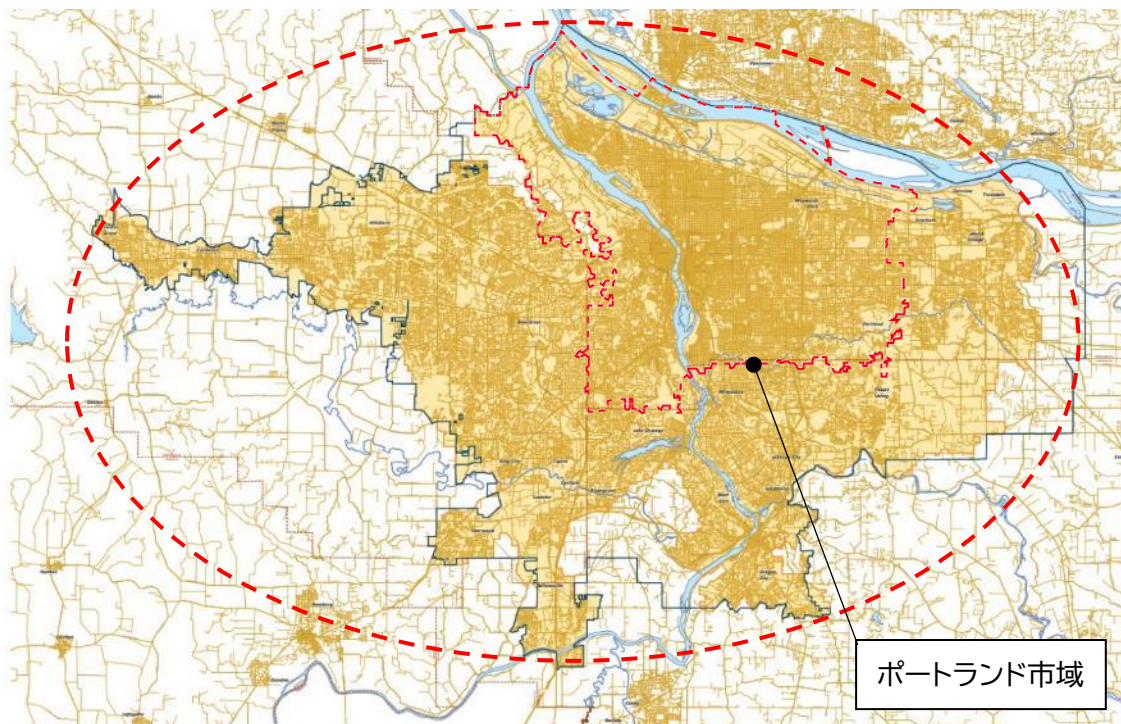


トム・マッコール・ウォーターフロント・パーク沿いは自転車レーンも完備

2-3.都市の特徴



■都市成長境界線(Urban Growth Boundary)



ポートランドの都市成長境界図 (出典 : Metro (<https://www.oregonmetro.gov/>))



都市成長境界内は都市化しており、都市成長境界外は豊かな田園地帯や森林が広がっている
(出典 : <https://www.google.co.jp/earth/>)

1973年、アメリカ全土で高速道路の建設や都市化が進む中、オレゴン州ではアメリカ初の州全体の土地利用計画法が定められ、農地や自然環境の保全が図れるようになった。そして、ポートランド都市圏においては、1979年に都市成長境界線（Urban Growth Boundary（以下「UGB」と言う。））が設定されている。この都市成長境界線は、自然保護、インフラの整備、住宅開発、交通、経済開発においてバランスのとれた土地利用政策を進め、無秩序な都市のスプロール化をコントロールすることを目的として定められている。UGBにより、都市的な開発が可能な地区は境界線の内側に限定され、境界線の外側では、農業や林業等に関する土地利用のみが認められる。

日本においては同様の制度として、都市計画法で定める市街化区域と市街化調整区域があり、市街化調整区域は原則、都市の市街化を抑制する区域となっている。しかし、都市計画法に基づく許可を得られれば建築等の土地利用が可能となっており、UGBの方が厳しくなっている。なお、UGBは、ポートランド都市圏の人口増加に伴う住宅供給や都市政策の関係上、5年ごとに見直すこととしている。

UGBが設定されることにより、都市部に近い郊外の豊かな農地が守られることになり、その結果、新鮮な農産物がポートランド都市圏に運ばれることになる。このことは、後述する「Farm to Table」（コラム参照）に繋がり、ポートランドのライフスタイルの形成につながっている。このように、土地利用や都市施策がポートランドのライフスタイルと関係し、ポートランドらしさにつながっている。

所沢市においても、全市の内の約4割を占める市街化区域の周りを約6割の市街化調整区域が囲んでおり、都市部と郊外の農地が密接な関係にあるのが所沢らしいと言えるのではないだろうか。

コラム：ファーム・トゥ・テーブル（Farm to Table）

「Farm to Table」とは、一般的にレストランなどの飲食店が地元の食材から作られたものを提供することを指し、食材には、天然素材やオーガニックのものがよく使用される。オレゴン州やカリフォルニア州など、素材や地産地消にこだわる文化が根付いているアメリカ西海岸から広がっていったというこのトレンドは、市内各地で頻繁に開催されるファーマーズマーケットで目にする事ができる。ファーマーズマーケットに限らず、スーパーに入っても取り扱われているオーガニックの品は多いように感じられた。

UGBによって農地が保護された結果、農業が盛んに行なわれ、農作物が新鮮な状態で都市へと運ばれる。都市と自然が近いことで、都市に住んでいても新鮮なものが手に入られる環境が整っている。



店に並ぶ野菜類

コラム：都市と自然との距離

ポートランドの市街地からすぐ西方には標高差 250 メートル弱の丘陵地帯がある。市街地からこの緑豊かな丘陵部を望めることで、ポートランド市民が自然を豊かに感じられる借景のような装置としても機能している。最も市街地に近いエリアにはポートランド日本庭園、国際バラ試験場などの施設を備えたワシントン公園が立地し、ワシントン公園の北西には豊かな自然環境が維持された丘陵地帯「フォレストパーク」が続き、全長 113 キロメートルにもわたるトレイル（自然散策路）が整備されており、市街地からも様々なアクセス方法がある。トレイルでは、家族連れ、犬の散歩、ハイキング、トレイルランニングなど、様々な形で歩く人々がおり、老若男女を問わず自然を日常に組み込むライフスタイルがあることを察することができた。



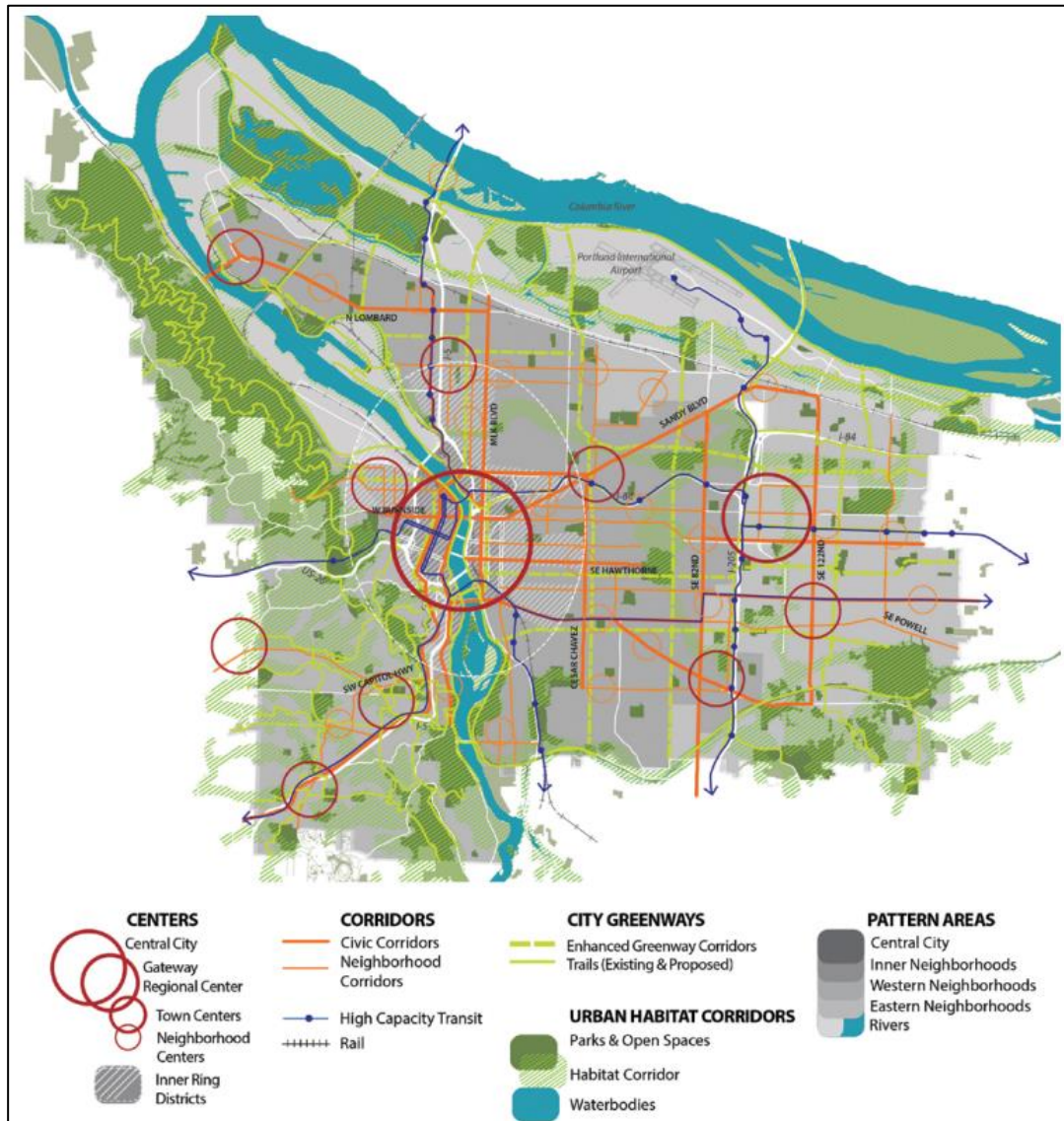
豊かな自然のトレイルコース



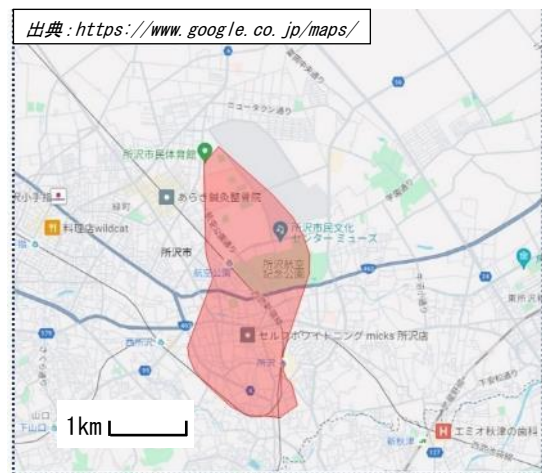
フォレストパークからポートランド市街地を望む
市街地の背後に見えるのが、フッド山

■コンパクトな都市と公共交通ネットワーク

UGB は都市部と周辺の自然・農地を明確に区分するものであったが、では都市部はどのような特徴があるのか。それはコンパクトな都市と公共交通ネットワークが形成されていることであり、これらを総じて「コンパクトシティ」と呼ぶ。コンパクトシティは、日本においても人口減少や都市の縮退が問題となった 2000 年以降、取り入れられてきた概念であるが、ポートランドではすでにその数十年前からコンパクトシティの形成が始まっていた。UGB によって都市が無秩序に広がるのを抑えたポートランドの都市部は、中心市街地や郊外部においてセンター（核）となる地区を位置づけ、それらを公共交通で結ぶ都市構造を構築してきた。センターとなる地区では高密度な商業・業務機能の集積や公共交通同士のスムーズな乗り換え（トランジット）ができるようになっていくことが多く、環境負荷のかかる自動車の利用をしなくても、とても利便性のある構造になっている。



ポートランドの都市の構造図（出典：2035 COMPREHENSIVE PLAN）



ポートランドと所沢の中心市街地の大きさの比較（ポートランドの中心市街地の大きさ（赤塗部分）を所沢市に当てはめて比較したもの）

また、ポートランドの中心市街地もコンパクトであり、徒歩や自転車等でも中心市街地を巡ることができ、公共交通を利用すれば 10~15 分で中心市街地内を移動可能である。特に中心市街地は、至るところに公共交通（ストリートカー、マックス、バス）の停留所があり、至近距離のため相互に乗り換えが可能となっている。このように地区全体で公共交通の乗り換えが可能のため、中心市街地は「トランジットモール」と呼ばれている。



▲中心市街地のトランジットモール。3車線道路の内、2車線を公共交通専用にして、公共交通を優先している。

公共交通が中心市街地の各所で地上レベルの相互乗り換えが可能なトランジットモールとなっている▶
(出典：TRIMET (<https://trimet.org/maps/img/citycenter.png?v=feb24>))



■60mグリッドのスケール感とミクストユース

ポートランドも他のアメリカ国内の都市と同様、道路が格子状に交差するグリッドの都市構造になっている。特徴的なのは、グリッドが200フィート四方（60.96m四方。本報告書では「60mグリッド」と記す。）というコンパクトなスケールになっていることである。このような構造になった経緯としては、角地の物件が人気で高値がついたため古くから200フィート四方で都市が造られたとのことである。実際に、歩いて1分もかからずに交差点にかかるため、歩きやすくヒューマンスケールの構造になっている。

60mグリッド構造と併せて、ポートランドの都市部の特徴が「ミクストユース」を取り入れていることである。ポートランドの中心市街地で建築や都市開発をする場合は、必ず1階にレストランや小売店などの商業施設、上の階にオフィスや住居を配置するという、用途混在とすることをルール化している。日本においては、オフィスビルやマンション等、単体の用途の建物が建てられることが多いが、このような単体用途では、例えば、オフィスビルの多い地区では休日や夜間に人がいなく、また逆に住宅のみが多い地区では、平日日中に人がいなくなってしまう。これに対して居住、店舗、オフィスがバランスよく設けられるよう、ミクストユースとすることで、昼夜問わず人がいる都市となり、都市の活気や魅力が維持されるのである。また、これらの他にも、ギャラリーやブルワリーなどの用途も中心部にあり、このように多様な用途が混在することで、多様な人が都市に集まることになり、都市の魅力を生み出している。



ポートランド

出典: <https://www.google.co.jp/maps/>



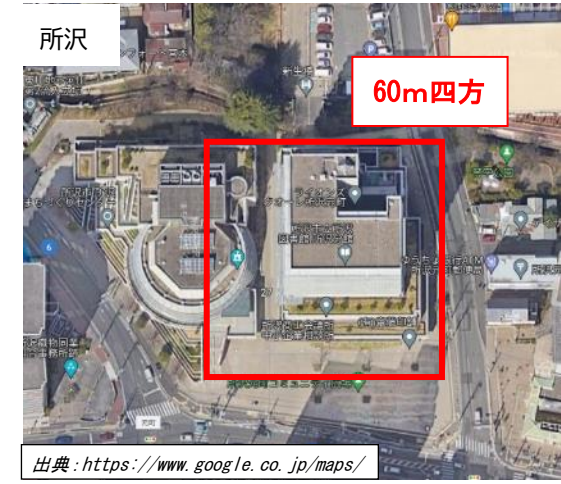
ニューヨーク

出典: <https://www.google.co.jp/maps/>



バルセロナ

出典: <https://www.google.co.jp/maps/>



所沢

60m四方

出典: <https://www.google.co.jp/maps/>

各都市のグリッドの大きさ比較。赤く示したグリッドがポートランドの60mグリッド（ニューヨーク、バルセロナの地図上では、4グリッドで表示）所沢市においては、所沢図書館所沢分館等がある建築物（所沢ハーティア）がおよそ60m四方程度の大きさである。



▲ミクストユースの建築。1階は店舗で、上階がアパートメントになっている。

60mグリッドなので、交差点から次の交差点が視認でき、ヒューマンスケールを感じる▶



約60m

ポートランドの中心部においては、このように60mグリッド構造とミクストユースのルールにより、1階分は店舗スペースが連続する魅力のある街並みとなり、多様な人々が集う都市となっている。また、ヒューマンスケールのグリッドは、人々にとって歩きやすく、都市の回遊性を高める構造となっている。このように、ポートランドの都市は、そこに暮らし、歩く人々にとっていかに魅力的か、ということに重点が置かれた構造となっている。

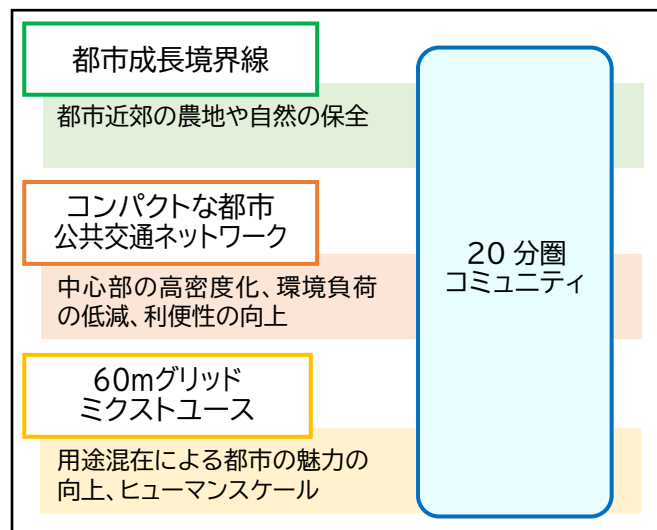
■20分圏コミュニティ

「20分圏コミュニティ」とは、このようなコンパクトさと公共交通によるネットワークの構造を踏まえて、自宅から徒歩、自転車や公共交通の利用で20分以内に、働く、買い物をし、余暇を楽しむ、といった都市での生活が完結するコミュニティのことで、ポートランドの大きな特徴とされている。

20分圏コミュニティが作られることで、移動という面においては、車利用等による環境負荷が低減されることや、徒歩や自転車移動により健康に生活できることにつながる。さらに地域での購買や余暇を過ごすことにより、地域経済の活性や地域のコミュニティへの帰属意識の向上にもつながっていくことになる。これらはポートランドの特徴や魅力として挙げられるものである。

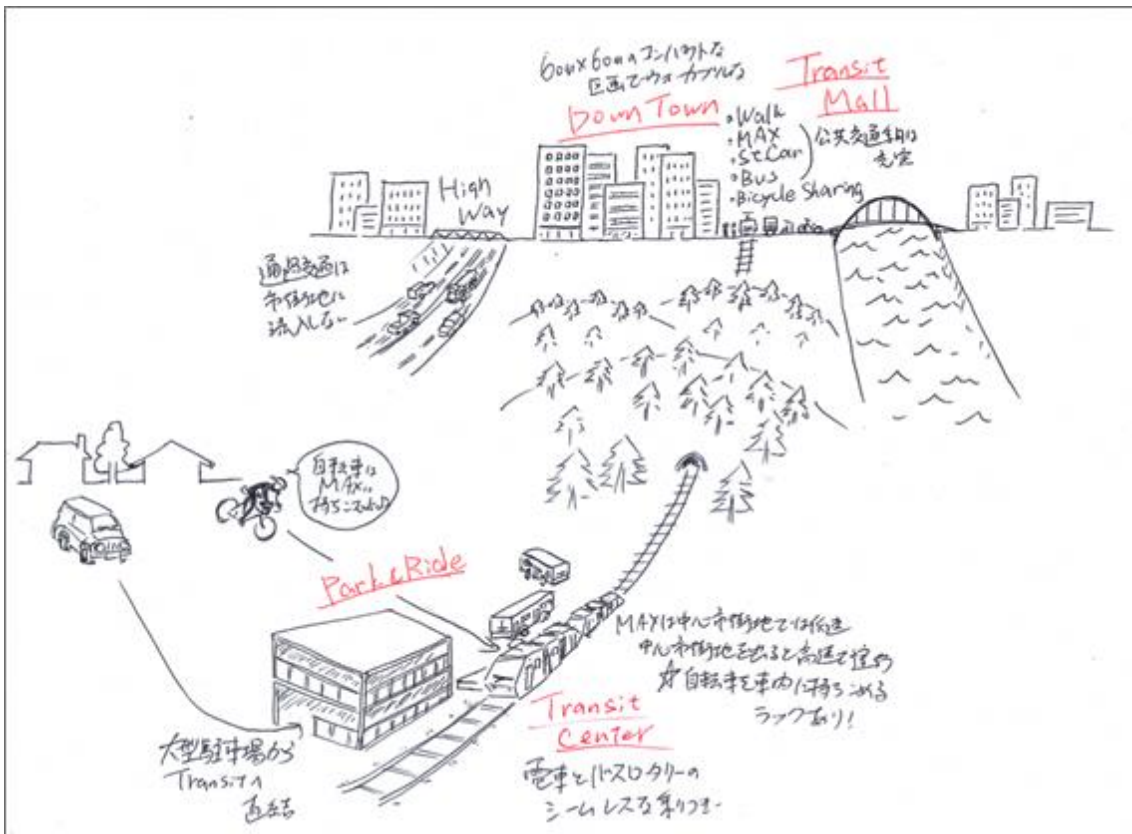
これまでに挙げてきた、UGB、コンパクトな都市と公共交通ネットワーク、60mグリッドとミクストユースの都市政策は、ポートランド市民の20分圏コミュニティの生活につながり、都市政策がポートランド市民の生活スタイルと、都市の魅力づくりに見事につながっているのである。

所沢市においても、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の街づくりの方向性を掲げ、魅力ある街なかづくりとコンパクトなまちづくりに向けて取り組みを始めている。



ポートランド市民は、自転車や公共交通を上手く利用して移動して20分圏コミュニティを築いている

ポートランドの都市施策が、魅力のある20分圏コミュニティにつながる。



ポートランドの都市の構造を表すイメージスケッチ

コラム：コンパクトシティの郊外には…

ポートランドの市街地からマックスで20分ほどの郊外都市ビーバートンには郊外型の大型ショッピングモールがある。そのサイズはポートランド市街地の60mグリッドに換算するとおおよそ7×2区画分で、その半分以上の面積が駐車場である。郊外と比較することでポートランド市街地がいかにコンパクトであるかが分かる。視察においては、パークアンドライド、トランジットセンター、公共交通機関への自転車搭載といった仕組みが、自動車中心の郊外とコンパクトなポートランド市街地の接続の仕組みとして機能している印象を受けた。



出典：<https://www.google.co.jp/maps/>



出典：<https://www.google.co.jp/maps/>



ビーバートンの広大なショッピングモールの一角

2-4.都市の課題



これまで記載したとおり、ポートランドはとて特徴があり、魅力のある都市となっているが、都市としての課題がないわけではない。ここでは、現地の状況から見てきたポートランドの課題について記述する。

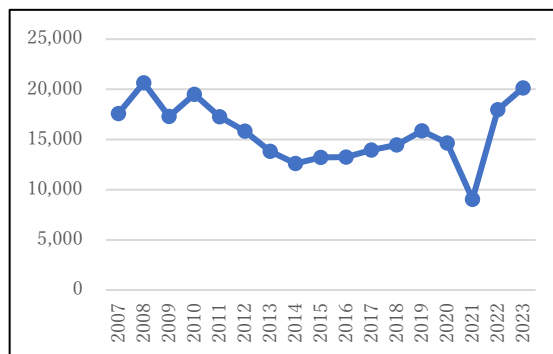
■ホームレスの増加

オレゴン州のホームレスの人数は、新型コロナウイルスの蔓延以降、増加していき、2023年には20,000人を超え、現在も増加傾向にある。参考に、日本全国のホームレス人数は、令和4年時の調査で3,448人である。（「ホームレスの実態に関する全国調査（概数調査）結果（厚生労働省 令和4年4月26日）」より）この傾向はアメリカ全土で同様となっている。

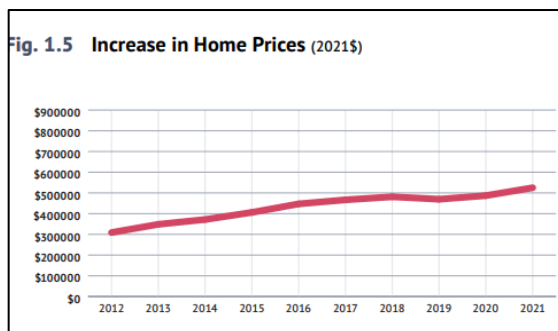
特に、オレゴン州を含む西海岸は、ホームレスの割合が高くなっており、ポートランドにおいても、10,000人あたり37人程度のホームレス経験者がいるということである。

なぜホームレスが増加しているのか。原因として考えられるのは、住宅価格の高騰がある。ポートランドでは、10年間で住宅価格が約1.7倍に上昇している。このような住宅価格の高騰によるジェントリフィケーション（P22 コラム参照）が問題となっている。

次に考えられる原因として、失業率の上昇がある。ポートランドの失業率は、新型コロナウイルスの蔓延前では、約3%程度だったが、蔓延後は一気に10%を超えた。現在までに改善されてきたが、まだ蔓延前までの水準には戻っておらず、約5%となっている。参考に、令和6年のアメリカの失業率は3.8%（米国労働統計局 2024.3）、日本における完全失業率は2.6%（総務省統計局 2024.2）となっている。



オレゴン州のホームレス人数の推移
（出典：米国住宅都市開発省）



ポートランドの住宅価格の推移
（出典：ポートランド住宅局）



ホームレスのテントが点在するポートランド中心部

■薬物使用による患者の増加

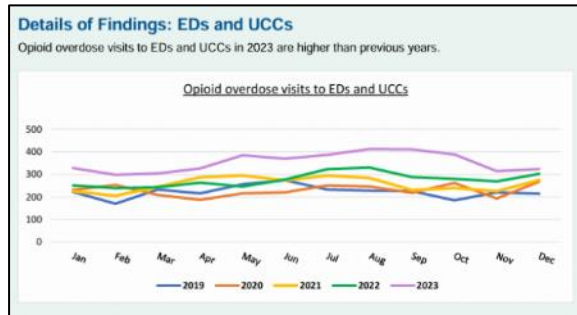
2020年11月に、オレゴン州で住民投票により画期的な法律が可決した。「法案110」と呼ばれるその法律は、規制薬物の個人所持（非商業的所持）を非犯罪化するものであった。

この法律の制定目的は、薬物の中毒や過剰摂取が深刻な問題となり、薬物中毒を犯罪ではなく病気だと捉えることで、治療を優先するねらいがある。このことにより、警察や司法の負担を軽減し、なおつ人道的な対応をすることができる。このような直接的な害を軽減させていくことを「ハーム・リダクション」と言う。

ところが、この法律は結果的に、薬物使用によるオーバードーズの救急患者や死亡者が増加してしまう逆効果を生むこととなってしまった。薬物使用者を更生するための施設も不足し、当初のねらいどおりにいかなかったことがうかがえる。また、オレゴン州外から薬物使用者が流入してしまったとも言われている。

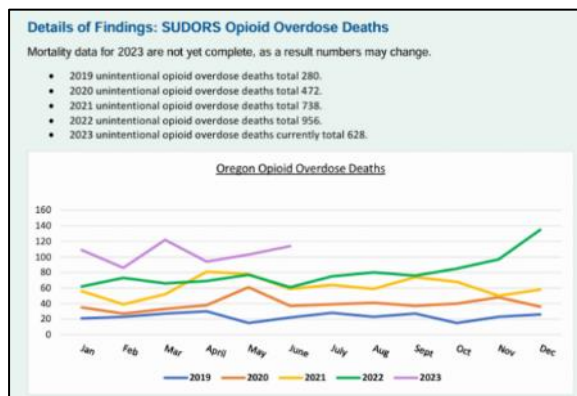
結果として、オレゴン州では、この法案110は修正され、2024年9月から再び薬物所持は犯罪となる。しかし、薬物所持者の治療については推奨することとしている。

このような、あまり例のない特徴的な施策も住民投票による市民参加で取り入れていくのがオレゴン州、ポートランドの特徴とも言える。今回のように例のない施策では、上手くいかない事態に陥ることもあるだろうが、またその課題に対して柔軟に修正していく対応ができるのも、オレゴン州、ポートランドという地域の特徴とも言える。



オレゴン州の薬物（オピオイド）過剰摂取による緊急搬送数

（出典：Oregon Health Authority）

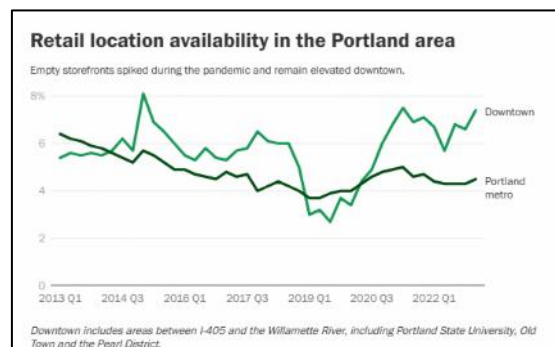


オレゴン州における薬物（オピオイド）過剰摂取による死者数

（出典：Oregon Health Authority）

■ダウンタウンの空洞化

ポートランドのダウンタウンを歩いていて気になったのは、1階の店舗スペースに空室が頻繁に見られることであった。先に記載したとおり、ポートランドの都市の特徴は用途を混在させるミクスْتُユースであり、ダウンタウンなどの中心市街地では、必ず1階部分は店舗スペースとなってい



ポートランドにおける空き店舗の推移
出典：OregonLive（5.23.2023）

る。しかし、新型コロナウイルスの蔓延を契機に店舗の空室率が増加し、2023年時に約7%となっている。(2023年5月23日付けOregonlive) ダウンタウンへ通勤する人の減少や、先に述べたような薬物の蔓延による治安の悪化、賃料の高騰などが原因と考えられる。(治安の悪化等で、セキュリティ対策や保険料の高騰が賃料に反映されてしまった可能性がある。)

また、オフィスの空室についても同様で、「Oregonlive」によると2024年の3月にポートランドのビジネス中心部(パール地区、オールドタウン、ダウンタウン)のオフィス空室率がアメリカ国内で最高になったとのことである。このようなオフィスの空洞化は新型コロナウイルスの蔓延により、リモートワークの働き方が広まったことも影響していると考えられる。

このような店舗やオフィスの空室状態について、徐々に回復傾向にあると思われるが、現実として、中心部には空室が目立つ状況であった。大企業等が多く立地しているわけではないポートランドでは、回復もゆるやかなのかもしれない。それ故に、ポートランド市民がどのように回復を目指していくのか、今後のポートランドの姿にも注目をしたいところである。



出典：Oregonlive (3.26.2024)



ダウンタウンで目立つ店舗等部分の空室

コラム：ジェントリフィケーション (Gentrification)

ジェントリフィケーションとは、都市再開発事業等で、都市部に再投資されることにより、その場所に元から居住している人々よりも裕福な人々が居住する事象を指す。また、再投資により周辺の地価も上昇することで、家賃等が向上し、元々居住していた人々がその場を移らざるを得ない状況を合わせて指す場合もある。

ジェントリフィケーションにより、住む場所を追われてホームレスとなることや、歴史的な地域のコミュニティが失われることが課題となっている。また、アメリカではジェントリフィケーションが人種問題とも関係していることがあり、アメリカの各都市で問題となっている。



分野別に見る ポートランドの特徴

3



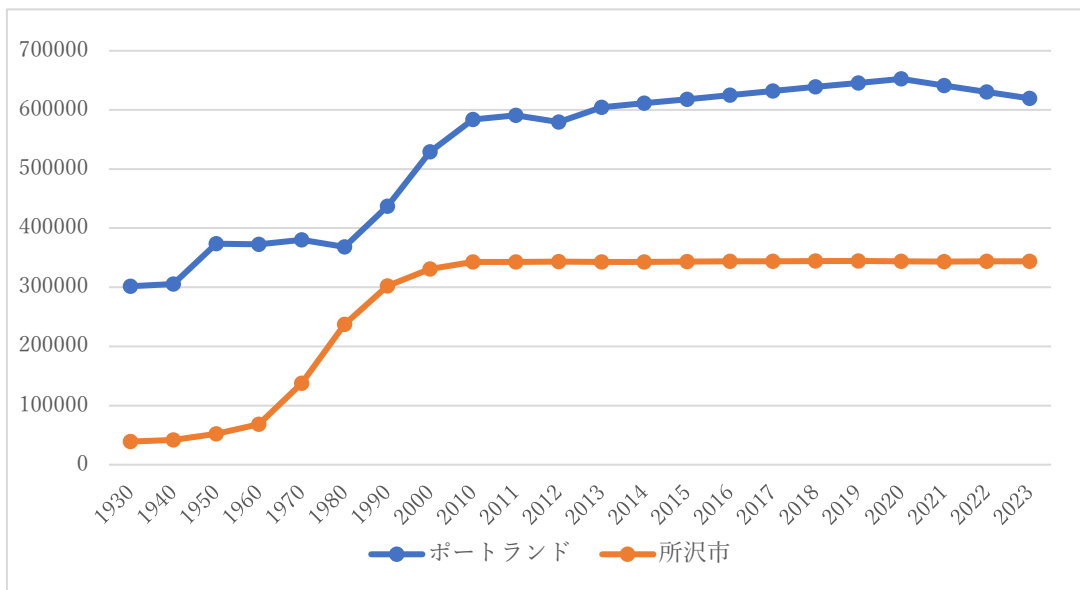
—ポートランドの中心市街地を走る複数の公共交通—

3-1.人口動態



ポートランド市は、2023年時点で人口60万人を超えるオレゴン州最大の都市である。人口60万人を超えるが、アメリカ国内では、人口数の多い都市上位30位以内に入っている程度であり、アメリカ国内では、そこまで大都市という規模ではないことがうかがえる。

ポートランド市の人口がどのように変化してきたのかを、所沢市と比較しながら確認をしてみる。所沢市は、当時の日本住宅公団が新所沢団地を建設したのを機に、1960年頃から住宅開発で急激に人口が増加し、2010年頃から横ばいとなっている。一般的に、日本では2000年頃から都市開発が一段落し、成熟した社会を迎えている。一方のポートランド市では、1980年頃から人口が急増した。やはり2000年頃に増加が落ち着いたものの、2000年から2010年にかけては、いわゆるリーマンショックにより、アメリカ国内の主要な都市の人口増加率が下がるなかで、ポートランド市では10%以上の人口増加があった。そして、2010年以降の成熟した社会にあっても、年間1%程度（6～7,000人）の人口増加が見られる。この傾向は、新型コロナウイルスの世界的な蔓延が起こるまで見られた。

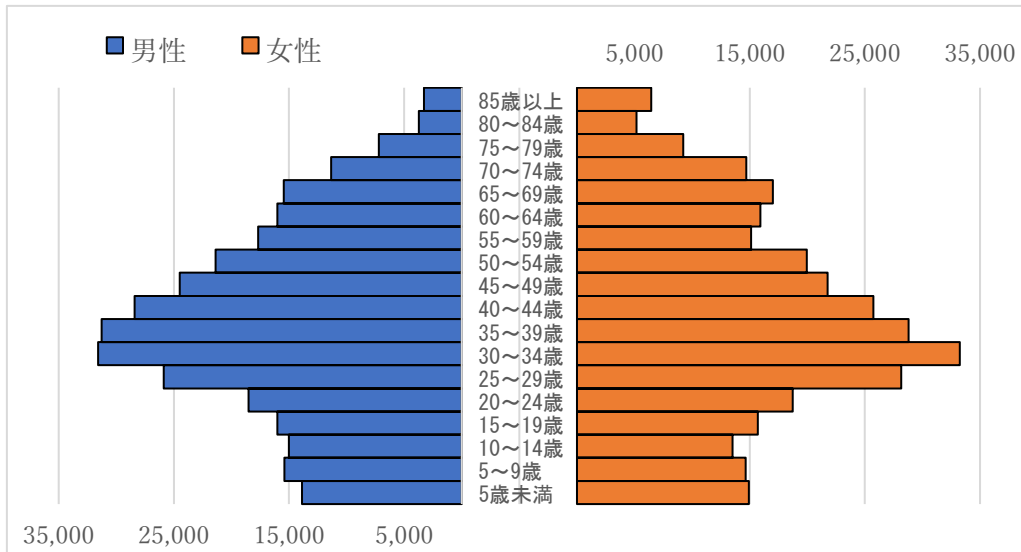


ポートランド市と所沢市の人口推移の比較※ポートランド市については下記データより作成
(データ出典：<https://data.census.gov/all?q=Portland%20oregon&y=2022>)

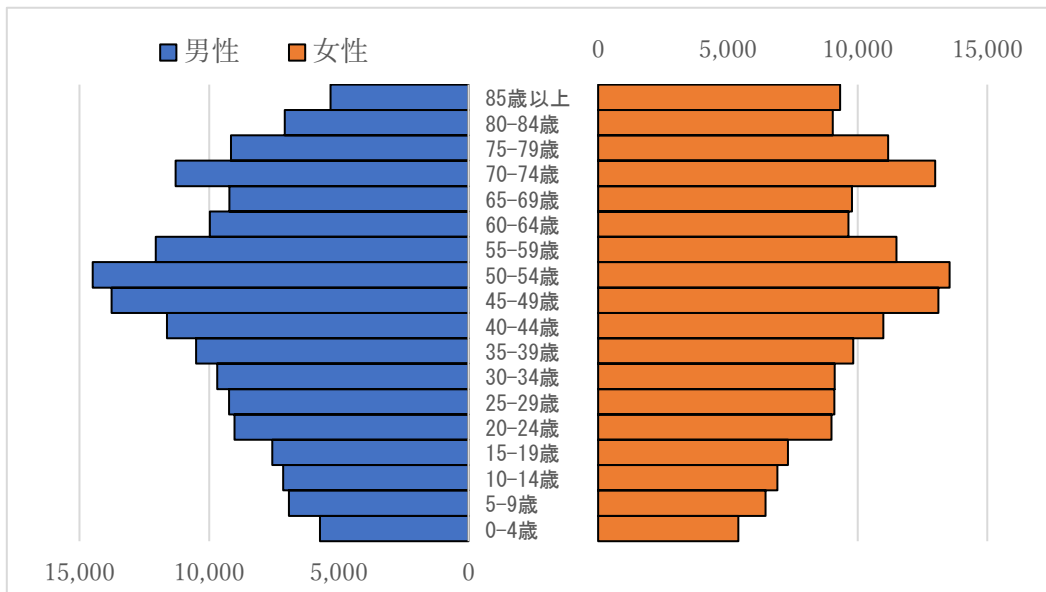
では、ポートランド市民のなかでどのような年齢層が多いのであろうか。2022年時点の人口ピラミッドにより、ポートランド市と所沢市の比較をしてみる。ポートランド市では、25～44歳の働き盛りの年齢層割合が顕著に多くなっているのがわかる。一方の所沢市は少子高齢化が今後ますます顕著になっていくであろうことが見て取れて、明らかに異なることがわかる。

それでは、この傾向はいつ頃からなのだろうか、また、ポートランド市が都市として成熟する過程で、人口構成がどのように推移していったのか、次に確認をしてみる。





ポートランド市の人口ピラミッド (2022年) ※下記データより作成
 (データ出典: <https://data.census.gov/all?q=Portland%20oregon&y=2022>)



所沢市の人口ピラミッド (2022年)

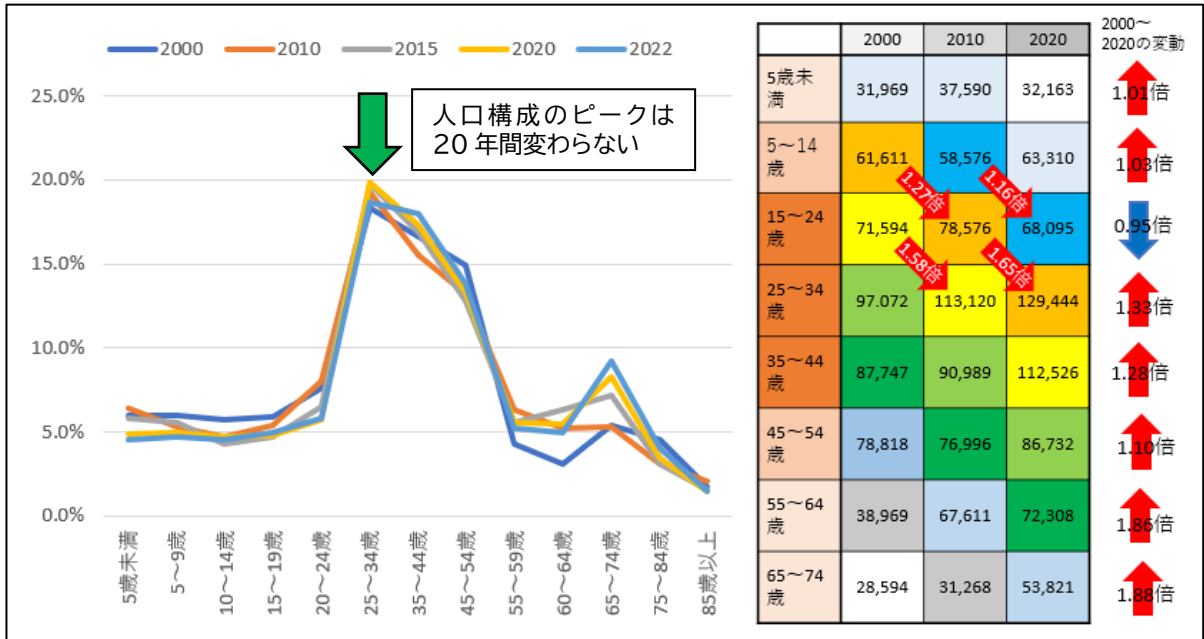
2000年から2020年の間に、ポートランド市と所沢市の各年齢層の人口がどのように変遷していったのかをまとめたのが、次ページの図である。この図を見比べると、過去からの変遷においても両者の違いが如実にわかる。

所沢市においては、2000年には25~34歳であった年齢層の山が、そのまま20年後の45~54歳の年齢層にシフトしていき、65~74歳の年齢層の山が高くなっていった。結果的に、所沢市では25~34歳の年齢層の人数が20年間で2/3になったが、10年毎の年齢層の変動を見てみると、これは当該年代が流出してしまっただけではなく、日本全国的に見られる少子高齢化の結果と言えそうである。

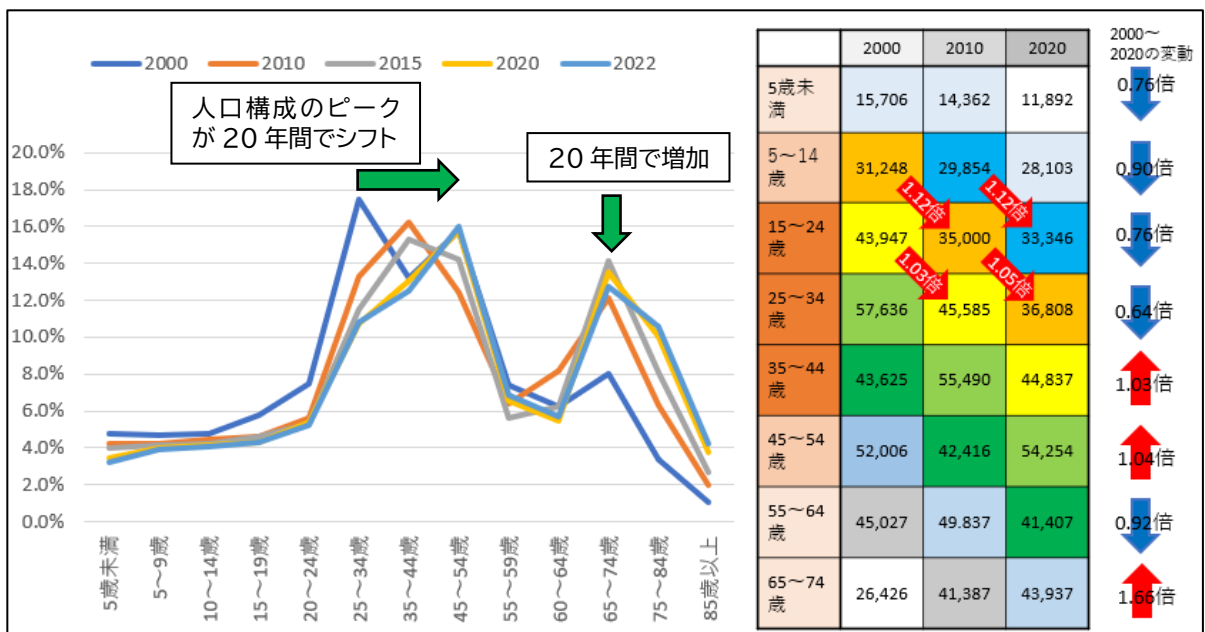
一方で、ポートランド市では、2000年から2020年までの変化においても、25~34歳の年齢層を高く維持している。10年毎の年齢層の変動においても、5~14歳の層が15~

24歳の層へ、そして24～34歳の層へ移るにつれて、確実に増えていっており、特に25～34歳の層へ至るのに1.5倍以上の増加をしている。これは、ポートランドがこれらの年齢層にとって魅力であり、ポートランド市外部から移ってきていることを表しており、所沢市とは異なる状況となっている。所沢市においても、この年代の若干の増加は見られるものの、増加率は顕著に異なる。

ポートランドには、このような若い年齢層を引き付ける魅力があり、それがポートランドの都市の魅力、住みやすさに繋がっているのではないだろうか。



ポートランド市の人口構成の推移（2000～2020年）※下記データより作成
（データ出典：<https://data.census.gov/all?q=Portland%20oregon&y=2022>）



所沢市の人口構成の推移（2000～2020年）

3-2.都市デザインと公共空間の利活用

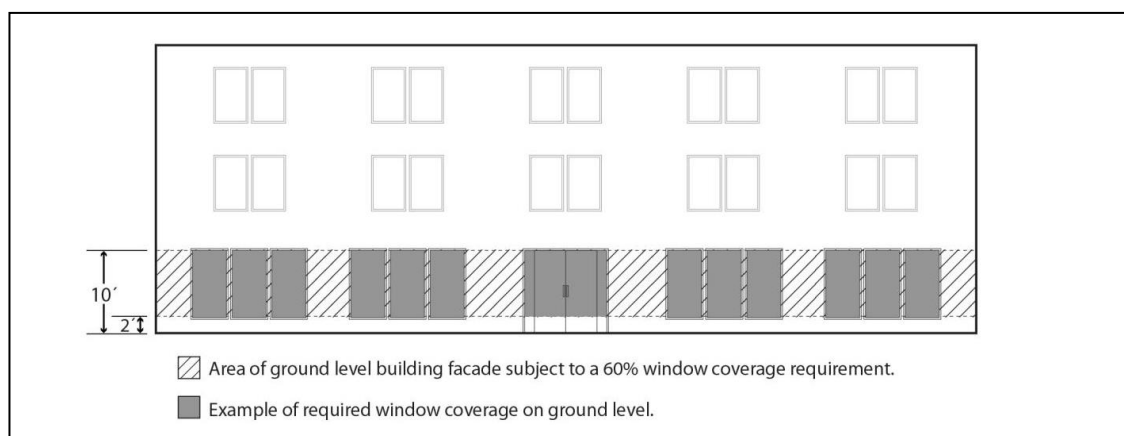


■ゾーニングとデザインガイドライン

ポートランドでは、理想とする都市構造を規定するため、「ゾーニング」を行っている。基本となるゾーンは「ベース・ゾーン」であり、日本の都市計画で言うところの建物用途や高さ、建蔽率・容積率などを定めるものである。その上で、「プラン・ディストリクト」として、複数の地区が指定され、地区ごとに細かな街づくりのルールや方向性が定められている。この他、「オーバーレイ・ゾーン」と呼ばれるエリアが設定されており、これは歴史的な価値を持つエリアや、飛行場の周辺エリア、交通結節点のエリアなど、エリアが持つ特徴に合わせた、特別な街づくりのルールや方向性が詳細に規定されている。

これらのゾーニングに加え、ポートランドでは、建物のデザインを規定する「デザインガイドライン」が定められている。デザインガイドラインは中心市街地と、中心市街地以外のエリアにおける建物やオープンスペースのデザインに関するルールや方向性が示され、建築許可を得る際には、計画案を示し、専門家の審査や市民への広聴を行うこととされている。

ゾーニングとデザインガイドラインいずれにおいても、歩行者など街なかで過ごす人々の目線で街を見つめ、街の中心となるエリアやストリートが人々で賑わう魅力的な空間とすることを基本に街づくりの方向性が示されており、日本の都市計画や建築基準法による規制に比べ、高いハードルを課しながらも、市民参画の機会を設けることで、市民の主体性や透明性を保ちつつ、街なかの空間の在り方や街並みを、法的拘束力をもってコントロールしている。



『Over lay Zones』 - 歩行者の目線を意識し、1階の街並みを詳細に規定している

出典： <https://www.portland.gov/code/33/400s>

「Centers Main Street」オーバーレイ・ゾーンでは、通りに面する建物の1階の60%をガラス窓にすることを求められ、人々を街なかへ惹きつける魅力的な街並みづくりやミクスTUREが推進されている

このように、ポートランドでは、このゾーニングとデザインガイドラインを組み合わせることで、都市構造と建物やオープンスペースがシームレスに調和し、合理的かつ、街なかで過ごす人々の目線に立った魅力的な街なか形成されている。



中心市街地の街なみストリートにはガラス張りの1階が続く



サウス・ウォーターフロント地区の街なみデザインガイドラインにより、建物のアイレベルのデザインが統一され、オープンスペースが一体的に整備されている

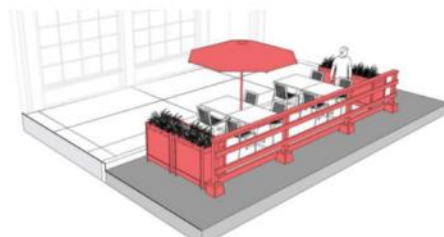
■公共空間(道路空間)の利活用

ポートランド市において、交通関係を統括する「ポートランド交通局 (PBOT)」は道路空間を利活用するプログラムとして、現在「Outdoor Dining permit」を運用している。このプログラムにより、許可を得ることで、公共空間である歩道や車道の一部にイスやテーブル、屋根付きの囲いなどを設置し、飲食業などの収益事業を行うことができる。

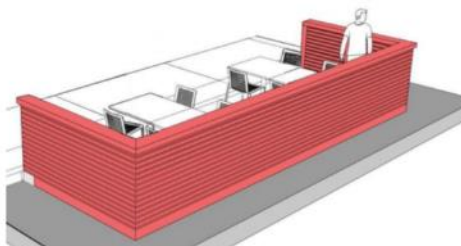
道路空間を利活用することで、沿道の建物に設けられた店舗やオープンスペースと、道路空間がシームレスにつながり、沿道の建物が持つ魅力が街やストリートに滲み出し、歩いて楽しい魅力的な街なか形成されていくことになる。



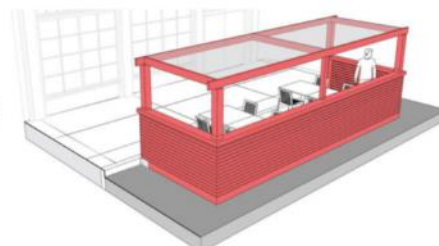
Sidewalk Café



Seasonal Street Seat



Street seat with platform



Street seat with platform and roof

『Outdoor Dining permit』一歩道には最低 6 フィート (約 2m) の歩行者用通路が必要となるほか、活用形態によって異なる料金が設定されている。

出典 : <https://www.portland.gov/transportation/permitting/portland-streets/outdoor-dining>



道路上に設けられた飲食スペース。歩道を挟んで反対側の飲食店等の飲食スペースとして利用される。飲食を楽しむ景観が街なかに現れ、都市の魅力を感じさせるものとなっている。



ノブヒル地区（左）とディヴィジョンストリート（右）の街なみ—「Outdoor Dining permit」制度による「サイドウォークカフェ」により、道路上で憩う人々の姿が見られ、街の魅力や活力が可視化されている。

日本においては、長らく道路上の私的利用は行政により禁止されてきたが、近年はその方向性が大きく変わり、公共空間を積極的に活用して、都市の魅力を高める動きが盛んになっている。日本での類似した制度として、多様な人材が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」街なかの創出に向けた仕組みとして、道路法に基づく特例（歩行者利便増進道路（通称：ほこみち））や、都市再生特別措置法に基づく特例など、道路空間を専用する各種制度により、道路空間の活用が進められてきた。



日本でも道路空間を活用して、飲食や休憩スペースとする事例が全国的に見られるようになった。（写真は愛知県岡崎市の事例）

所沢市においても、これらの制度の利用を見据えつつ、「所沢駅周辺グランドデザイン」に基づき、公共空間を活用しながら、エリアに相応しい街なかの在り方を検討することで、エリアの価値を高める魅力的な街づくりを目指している。

コラム：歴史的な建築物を活用する

ーケネディ・スクール (KENNEDY SCHOOL) ー

ケネディ・スクールは、1915年に開校された歴史ある小学校を、1997年にポートランドの地元企業が、レストラン、醸造所、ホテルや映画館などの複合用途にリノベーションをした施設である。リノベーションをし運営をしている「McMENAMINS (マクメナミンズ)」という会社は、元々はパブやクラフトビールの醸造所を運営していた企業で、ケネディ・スクール以外にも、歴史的な建物を活用した飲食店等の施設を運営している。

教室を改修してホテルの客室にする等、内部は学校として使用していた当時のままの状態を保持している。ポートランドの市街地においても、古い建物をそのまま残して活用している事例は多くあり、地域にある歴史的なものを大事にしていることは、ポートランドの都市の魅力であり、ポートランド市民のスタイルと言える。



ケネディ・スクールのエントランス



内部は学校当時のままの姿を残している



醸造所やレストラン、映画館などの設備があり、近隣住民が楽しむことのできる施設であった

■パブリックアート

パブリックアートとは一般的に、道路上などの公共の場に設置された彫刻や壁画などの芸術作品を指す。1980年、ポートランド市は、公共建築物を新築・改築する際の建築費の一部を、その建築に付随する芸術作品に割り当てる条例を制定した。2012年には、芸術教

育と、地域内の芸術団体・アーティストの支援を目的とした税(通称 Arts Tax)が、住民投票で可決された。(「芸術政策を巡る合意形成とローカルアーツエージェンシー —ポートランド市の芸術税とパブリックアートプログラムに着目して—」平澤弥依 2021)

ポートランドでは、パブリックアートの取り組みにおいても住民参加を大切にしており、例えば、ポートランド市から補助金を受けて個人が壁画の制作を行えるプログラムがある。また、住民自身の手によって交差点や道路をペイントするプロジェクトもある。大人も子供も一緒に、住民同士で協力して、地域の環境をより良くしていく住民参加のまちづくりの手法の一つとしても、アートが取り入れられていることがわかった。

実際にポートランドを歩いてみると、至るところにアートが溢れており、日常にアートが溶け込んでいた。また、アートはいずれもきれいな状態で、上から落書きされたり、傷をつけられたりしている様子は見受けられず、住民の理解を得て制作された各アート作品が、設置後も継続して大切にされていることがわかった。さらに、ポートランドでは、通りの至るところに公共のごみ箱が設置されているが、ごみ箱のデザインも画一的なものではなく、様々なペイントがなされていて、パブリックアートの場としても楽しむことができた。



街なかでは、建物の壁面アートの他、造形アートも点在している。ゴミ箱にアートが施されることで、きれいに使おうという意識が働くのかもしれない

コラム：シティ・リペア（City Repair）

シティ・リペアとは、交差点などの道路にアートを描くプロジェクトであるが、単なるアートプロジェクトではない。1990年代後半から、ポートランドで始まったこのプロジェクトは、地域の住民や企業等のコミュニティが共同で作成したアートであることが特徴である。2000年にはポートランド市議会でも条例で活動を認めるようになった。

地域住民等のコミュニティが関わることで、単にアートによって景観や環境を良くするだけではなく、地域コミュニティへの帰属意識やシビックプライドの醸成にも繋がるものとなった。アートを通じて、地域のコミュニティが「自分たちが主体的に関わる場所」をもつことができるようになったのである。



シティ・リペアによる交差点アート

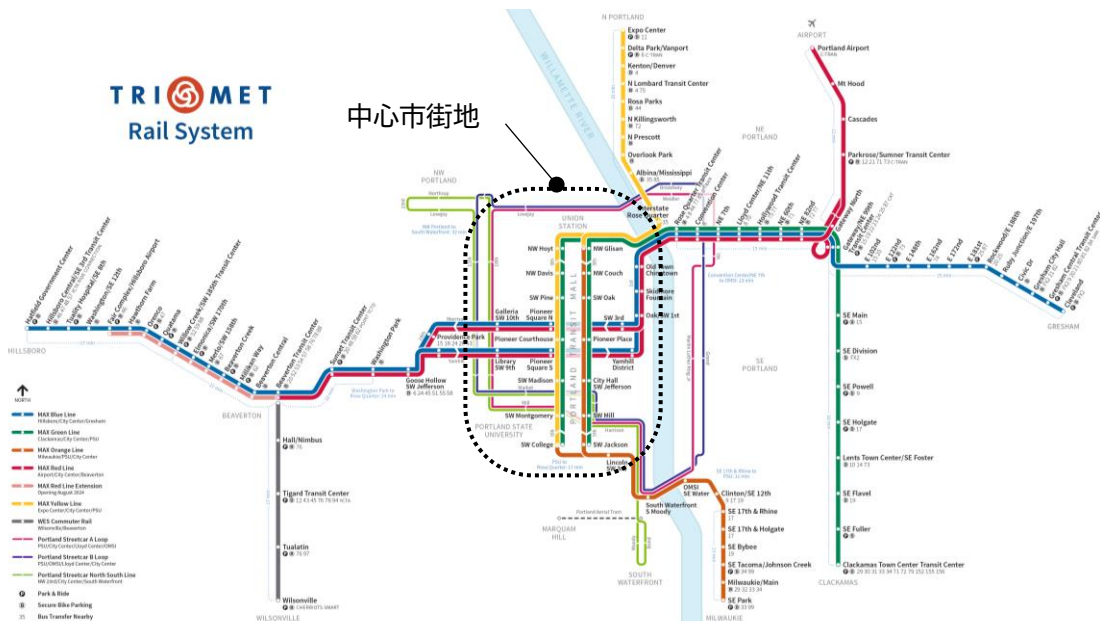
3-3.交通—公共交通と自転車—



ポートランドでは、モータリゼーションの進展に伴う、住民の郊外への転居による中心市街地の夜間人口の減少と、それに伴う犯罪の増加や都市の空洞化という悪循環を脱すべく、公共交通を主軸として、コンパクトな都市の計画がなされた。それは併せて、CO₂の排出削減等の環境保護を同時に推し進めるための政策ともなっている。

■交通事業者の一元化

1969年に、都市圏全体の公共交通を運営する特別公共団体「TriMet（トライメット）」が設立され、それまでバラバラに運営されていたバスやライトレール（路面電車）の事業者が設立された。このことにより、路面電車やバスなどの公共交通を一体的に管理・運営できるようになり、相互乗り換え等の利便性をより高めることができています。



公共交通（マックス、ストリートカー）の路線図

出典：TriMet (<https://trimet.org/maps/img/railsystem.png?v=feb24>)

○ポートランドの主な公共交通



マックス：ポートランドの都心部と郊外を結ぶ鉄道（都心部では路面電車として走行する）



ストリートカー：ポートランド都心部を環状運転している路面電車



路線バス：主にはポートランド都心部と郊外を結ぶ路線が設定されている

ポートランドにおいても、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、公共交通の利用数は激減したようであるが、徐々に回復しており、今ではコロナ禍前の7割弱程度までには回復してきている。しかし、コロナ禍でリモートワークの働き方もかなり定着したようで、利用数がコロナ禍前までに完全に戻るには至らないようである。私たちが実際に乗車した際も、バスは利用率が高い印象だが、ストリートカーやマックスはあまり混雑していない様子であった。



2020年から2024年までの公共交通の週平均乗車回数の推移

出典：TriMet (<https://trimet.org/about/performance.htm#ridership>)

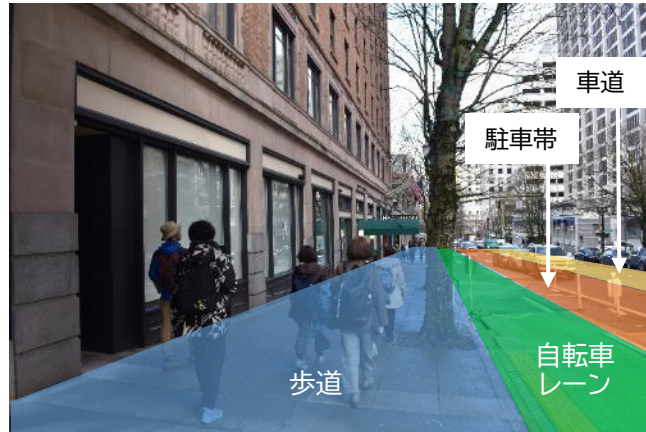
■中心市街地へ流入する交通量を削減

2-2でも述べたとおり、中心市街地の西側に南北方向の高速道路が開通したことに伴い、中心市街地のウィラメット側沿いの高速道路（ハーバードドライブ）を撤去し、撤去された高速道路の跡地にウォーターフロント・パークが整備された。アメリカ連邦政府からの高速道路建設予算を路面電車、バス、主要街路の改善に当てたのである。この交通政策は、当時のアメリカ国内各都市とは真逆の取り組みであった。しかし、この結果、中心市街地に流入する通過交通を削減することができ、中心市街地で公共交通を充実させることができたのである。



中心市街地を迂回するように高速道路網が作られ、通過交通が街なかに流入しない

このような取り組みのためか、日本の都市ではありがちな中心市街地の道路渋滞は全く見られなかった。ポートランドの中心市街地の道路は全て歩道も整備されており、自転車専用レーンもあるので、歩行者等にとって、車や自転車を気にすることなく、とても歩きやすい道路となっていた。



中心市街地の道路では、歩行者、自転車、車の通行部分が明確に分かれている

コラム：公共交通が充実も・・・車社会の実態

ポートランドは公共交通が充実しているとはいえ、アメリカ全体としては車社会であった。ポートランドの高速道路では、平日の昼間でも4車線の高速道路にびっしりと車が走行しており、車の利用率の高さがうかがえた。一方でポートランドの中心市街地では、通過交通を分離できているためか、激しい車の交通量や日本の都市でおなじみの街なかの渋滞は全く見られなかった。



車の交通量が激しい高速道路。写真奥に見えるのはポートランドの中心市街地

ポートランドの街なかの道路ではたいてい駐車帯が備わっているが、ほとんどの場所で車が駐車している様子が見られ、公共交通が充実しているといえども、車の利用も多いことがうかがえる。一方で、この駐車帯のために、安全な自転車レーンが確保されることもある。また、日本の都市の道路ではおなじみのガードレールがない等の特徴も見られた。



渋滞している・・・かと思いきや、道路の駐車帯に駐車している車列。自転車レーンが駐車帯によって車道から分離されている

■スムーズなトランジット(乗り換え)

ポートランドの公共交通は、その充実さによる利便性もあるが、公共交通同士又は公共交通と他の交通のトランジット(乗り換え)がとてもスムーズにできるように計画されていることにも特徴がある。2-3 でも述べたとおり、中心市街地はトランジットモールになっていて、至るところで、公共交通同士の乗り換えが可能である。中心市街地から離れた郊外の町においては、駅でマックスと路線バスが対面乗り換え可能なトランジットセンターになっており、乗り換えの利便性がかなり高い。また、郊外の駅には大規模な駐車場も隣接して整備され、パークアンドライドによって、車から公共交通にスムーズに乗り換えができる。

このようなところにも、中心市街地への車の流入を減らす工夫が見られる。また、自転車のマックス内への持ち込みや、路線バスへの積み込みが可能のため、自転車利用を促進することにもつながっているようであった。実際にマックスやバスに自転車を載せて利用する市民の姿を見ることができた。



マックスや路線バスには、自転車を載せるための専用スペースや設備が備わっている



中心市街地からマックスで 20 分程度の郊外の駅では、路線バスと対面乗り換え可能なトランジットセンターとなっている。また、公共交通の駅に隣接して、駐車場が整備され、パークアンドライドが可能となっている。(ゲートウェイ駅)

コラム：公共交通の利便性増進－hop カードー

hop カードは、公共交通機関(マックス、ストリートカー、路線バスなど)を利用できる IC カードである。hop カードを使うことで、どの公共交通機関に乗っても、2 時間半単位又は 1 日単位で乗り放題となり、市内を網羅した移動ができるほか、郊外まで足を伸ばしても、距離によって追加料金がかかることはない。視察においては大いに活用した。



hop カード



乗車時にタッチ！

■自転車利用の環境の整備

ポートランド市内には延べ約 500km の自転車専用レーンが設置されており、公共交通にも自転車を載せることができる設備が整っているため、自転車通勤率はアメリカ国内各都市の中では最も高いものとなっており、市民生活のなかで、自転車が深く関わっていることがわかる。

また、2016 年からナイキとポートランド市のコラボによるシェアサイクル「Bike Town (バイクタウン)」も運営されている。平均的な使用時間は 20 分を超える程度で、やはり 20 分圏コミュニ

	2016年8月	2017年8月	2018年8月	2019年8月	2020年8月
使用回数	51,672	47,103	46,087	39,507	12,753
平均使用距離 (km)	3.67	3.41	2.88	2.96	4.09
平均使用时间 (分)	28	28	24	24	31

バイクタウンの使用状況 (下記出典より一部抜粋)
(出典: <https://biketownpdx.com/system-data>)

ティでの利用状況がうかがえる。運営開始以降、使用回数は、徐々に減少傾向だったが、新型コロナウイルスの蔓延で一気に低下してしまったようである。一方、コロナ禍時に使用距離と時間は長くなっているため、一部では公共交通等の代わりにシェアサイクルを利用したのかもしれない。

バイクタウンは、公式には約 100 のステーションと、約 2,000 台の自転車が利用できるとのことだが、実際に運用されているのは約 1,000 台程度のものである。やはり、盗難や破損等の被害が出ているとのことである。

実際にこのバイクタウンを視察中に利用してみたが、シェアサイクルシステムについては、スマートフォンでのアカウント登録と決済を行うことで使用することができ、所沢市でも採用している「Hallo Cycling (ハローサイクリング)」と同様の使用感であった。



中心市街地の至るところで、バイクタウンのステーションを見かける。主に、道路上に設置してあることが多い。



オレンジと黒のスタイリッシュなシェアサイクル

3-4.環境—CO₂削減とみどりへの投資—



ポートランドは、都市づくりの他にも、経済発展とCO₂削減等の環境施策を両立させたことで、環境施策について先進的であると言われる。短い視察期間では、見きれないものも多くあったが、環境分野に対するポートランドの取り組みをまとめる。

■気候変動対策

ポートランドも、世界中の他の地域と同様に、異常気象に直面している。ポートランドがあるマルトノマ郡においては、2021年には気温が華氏116度（摂氏約46度）を記録し、72名の方が亡くなったと言われている。ポートランド市議会は2020年に気候非常事態宣言をしており、2022年7月に「The City of Portland's Climate Workplan（ポートランド市気候実行計画）」が策定された。2015年のCOP（国連気候変動枠組条約締約国会議）21にてパリ協定が合意されたことを受け、その1.5度目標達成に向け、同計画では、2030年までにポートランドのCO₂排出量を1990年比で50%以上削減しなければならないとしている。特に、エネルギー政策に関しては、2030年までに、100%再生可能エネルギーによる電力への移行、2050年までにすべてのエネルギー源を100%再生可能エネルギーとし炭素排出量の実質ゼロを実現する、という高い目標を設定している。

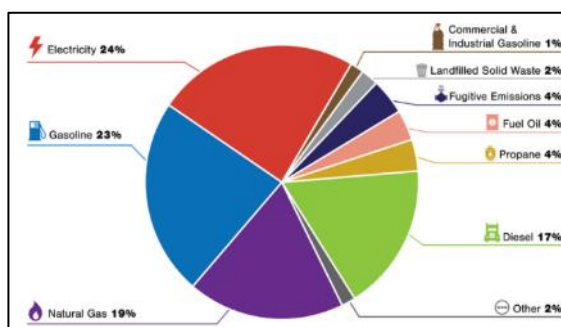


ポートランド市気候実行計画

■CO₂排出削減

ポートランドが位置するマルトノマ郡の2021年時の部門別CO₂排出量を見ると、44%が交通分野とかなり大きな割合を占めており、次いで商業ビル、住宅、工業用途と続く。排出源別では、電気24%、ガソリン23%、天然ガス19%、ディーゼル17%と、4大排出源がそれぞれ20%前後を占めている。

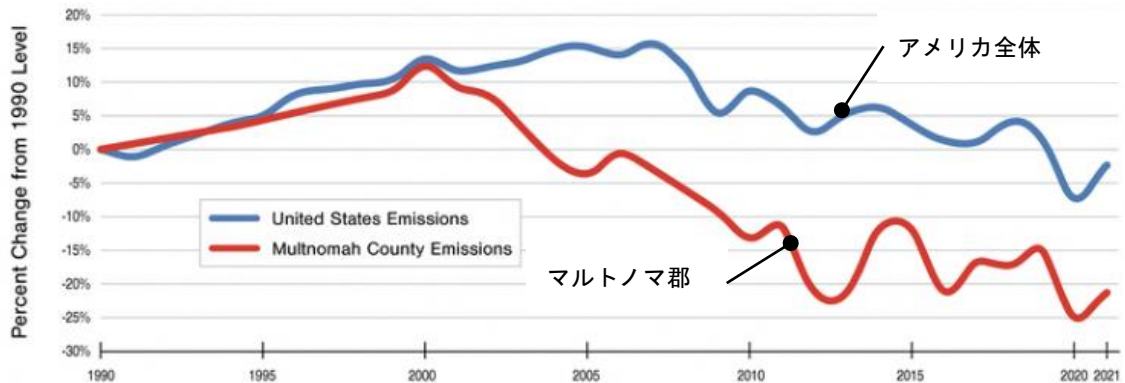
ポートランドでは大きな割合を占める排出源にフォーカスした対策が着実に講じられ、特に排出割合の大きい交通分野では、石油ディーゼル（petroleum diesel）の段階的な廃止



2020年のマルトノマ郡の排出源別炭素排出量
(出典：<https://www.portland.gov/bps/climate-action/progress-toward-carbon-reductions>)

や、一定規模以上の新たな集合住宅・複合開発への EV 充電インフラ設置義務化などの取り組みが行われている。

公共交通の拡充や、市街地への車両の流入を減らすパークアンドライドなども、交通分野からの CO₂ 排出の減少に寄与している。車社会と言えども、市街地では交通渋滞を見かけることはなく、交通量が制御されていることが理解できる。



マルトノマ郡とアメリカ全体の炭素排出量の推移（1990 年比）
（出典：<https://www.portland.gov/bps/climate-action/progress-toward-carbon-reductions>）

このような CO₂ 排出削減策を着実に実施し、ポートランドは、アメリカ全体と比較して、より CO₂ 排出削減に成功しており、環境先進都市と言われるようになった。

マルトノマ郡における大手電力会社 2 社の 2020 年の電力発電源を見ると、天然ガス 35%、石炭 30%、水力発電 22%、風力発電 10%と続き、太陽光発電は 2%である。うち PGE 社（ポートランド・ゼネラル・エレクトリック・カンパニー）では 2040 年までに CO₂ 排出量を 100%削減するという目標を掲げている。順次排出量の少ない発電源に移行していくものと思われるが、気象条件や連邦・州のエネルギー政策の違いなどから、太陽光発電が最も再生可能エネルギーポテンシャルの高い所沢とは、電力事情は大きく異なるものと推測される。街を歩いていても、太陽光発電設備が屋根に設置された戸建て住宅を見ることがなかったため、市民に再エネ利用を推進する手法自体も大きく異なっている可能性が高い。



2020 年の電力会社によるマルトノマ郡のエネルギー源別発電量の割合
（出典：<https://www.portland.gov/bps/climate-action/progress-toward-carbon-reductions>）

■グリーンビルディング

グリーンビルディングとは、将来世代にわたって持続可能な環境と生活の質の向上の実現に寄与することを目指し、建物を建てる際に、建設、運用、保守、改修、解体といった建物のライフサイクル全体を通じて資源効率が高く、健康で豊かなビルト・エンバイロメント（建築や都市の環境）を構築・運用する取り組みである。このビルト・エンバイロメントの

対象には、テナント空間、単体の建物から、街区や都市、インフラが含まれる。グリーンビルディングの第三者認証として LEED 認証というものがあり、ポートランドでは LEED 認証を得た建物や再開発がとても多い。また、ポートランドでは、複数街区を一体で環境のインフラ整備をするエコディストリクトという考えかたがある。

○LEED 認証

LEED 認証とは、Leadership in Energy & Environmental Design の略であり、非営利団体 USGBC（U.S. Green Building Council）が開発、運用し、GBCI（Green Business Certification Inc）が認証の審査を行っている、ビルト・エンバイロメント(建築や都市の環境)の環境性能評価システムである。

LEED 認証を取得している建物の一つにポートランドにあるナチュラルキャピタルセンター（通称エコトラストビル）がある。このビルは、NPO エコトラストが 1998 年に建物を購入し、徹底的な歴史的改修を行ったことで知られており、アメリカで初めて LEED ゴールド認証を取得した。NPO エコトラストのホームページにはビジター向けにセルフツアーガイドが掲載されている。これによれば、このビルには改修前のかつての壁を残し、在来植物を活用した雨水処理、建築資材の古材リサイクル、天窓からの採光、太陽光パネルの設置、屋上緑化など、自然エネルギーを最大限に活用した造りになっている。当時としては先進的であったことがうかがえる。



LEED 認証を受けたこと表示 (ポートランド国際空港)



エコトラストビルの外観

○エコディストリクト

前述のとおり、グリーンビルディングには、街区も含まれる。「ポートランド—世界で一番住みたい街をつくる」(山崎満広著)によると、エコディストリクトとは、1990 年代の終わり頃からポートランドで使われ始めた環境都市開発の手法で、5~30 街区からなる地区(ディストリクト)を一つの環境システムと捉え、その地区内の建物群、オープンスペース、街路、交通網や上下水道網の間で融通してエネルギーや水の使用量を大幅に節約し、都市環境の改善につなげる手法である。エコディストリクトの開発が進んだ地区を歩くと、歩道が改善されてウッドデッキになっている等、公園には雨水貯留や生態系機能の再生・維持

を目指した水辺のある公園が多い。天気の良い日は平日昼間でも公園で休憩している人も多く、自然と都市機能が快適なバランスで両立している印象を受けた。

エコディストリクトでは、公園も含めて複数街区を併せて総合的に環境インフラを整備している（写真はタナースプリングスパーク）▶



■リユース資材の活用

前述のエコトラストビルも建築廃棄物の98%をリサイクルしてビルを建てられていたことと同様、他の地区の建物や店舗で、積極的に古材が活用されていることが分かる。パール地区に位置する KEEN 本社もその一つで、築100年を超える建物を購入して改修された本社兼店舗は、随所に再生された古材が活用され、スタイリッシュなこだわりが伝わる。

企業だけでなく、様々な資材を大切に活用しようという考え方は市民にも浸透している。リビルディングセンターはそのひとつの現れである。事業者の廃棄物削減についても前述の「ポートランド市気候実行計画」に謳われており、施策と市民のライフスタイルが合っていて、環境にやさしい街と言われる所以の一つであると言える。

このような企業や市民の動きと足並みをそろえるように、ポートランド市では、建物の解体工事について、重機の使用を厳しく制限し、できるだけ建材を再利用やリサイクルするように条例で定めている。また、2016年には、築100年以上の家屋等の解体は重機で破壊してはならないという条例も設けている。官の基準や制度と、民の取り組みやスタイルが相互に噛み合っていて、環境対策に取り組んでいるのである。



▲KEEN の入る建物



▲KEEN 店内にあるリユースされたインテリア

コラム：リビルディングセンター（ReBUILDING CENTER）

ポートランドでは、建物をリノベーションして使用することが多く、そのため DIY（Do It Yourself）が盛んに行われている。その DIY の拠点となっているのが、「リビルディングセンター（ReBUILDING CENTER）」である。1997 年に設立された NPO 法人で、解体される建物から使える建材や家具等を入手して、再利用できる状態にして販売している。廃棄物を削減することで、環境への配慮を促すとともに、DIY という独自のものを生み出すポートランドらしさの拠点となっている。また、DIY などの教室も開催することで、スキルを伝えることにも取り組んでいる。



リビルディングセンターの外観



リビルディングセンター内部。学校の体育館ほどの大きさの倉庫において、多種多様なリユース資材を扱っている。

【日本における類似事例】

リビルディングセンタージャパン（長野県諏訪市）

ポートランドのリビルディングセンターに屋号の使用等の承諾を得て、2016 年に開設されたのがリビルディングセンタージャパン。ポートランドと同様、解体される建物から建築資材や家具、食器等をレスキューして、再利用できる状態で販売している。周辺の古民家等のリノベーションも行い、地域の価値創造にも積極的に関わっている。



リビルディングセンタージャパンの外観



ロゴはポートランドと同じものを使用

■みどりへの投資

現在はリベラルなまちとして知られるポートランドも、以前は人種差別の問題があった。特に市の東側は有色人種や貧困層が居住する地域として疎外されてきた歴史的背景があるという。また、2021年の歴史的なヒートドーム現象による被害の原因のひとつに樹木への投資の不足があるとして、市では樹冠被覆率の低い地域や社会的に脆弱であるとされる人々（貧困層など）の居住地域に、優先的に植樹への投資を進めている。



道路では高木の街路樹が多く見られる。

先に挙げた計画の最新レポート（Climate Emergency Workplan Fiscal Year 2022-23 Progress Report）によると、2022年から2023年の植樹シーズンには、約4,000本の木が植えられ、今後毎年3,500本の植樹が予定されている。また、「PCEF Equitable Tree Canopy 戦略プログラム」では、こうした樹冠被覆率の低い地域の植樹関連事業に5年間で4,000万ドルを割り当てているという。かつて土地を開拓し、林業を中心に栄え、みどりと共に歩んできたポートランド市民は、みどりの保全に対する思いも強いという。ポートランドに長く住む市民からは、街路樹など木を1本切るだけでも地域住民の合意形成にかなりの時間を要するとの声が聴かれた。

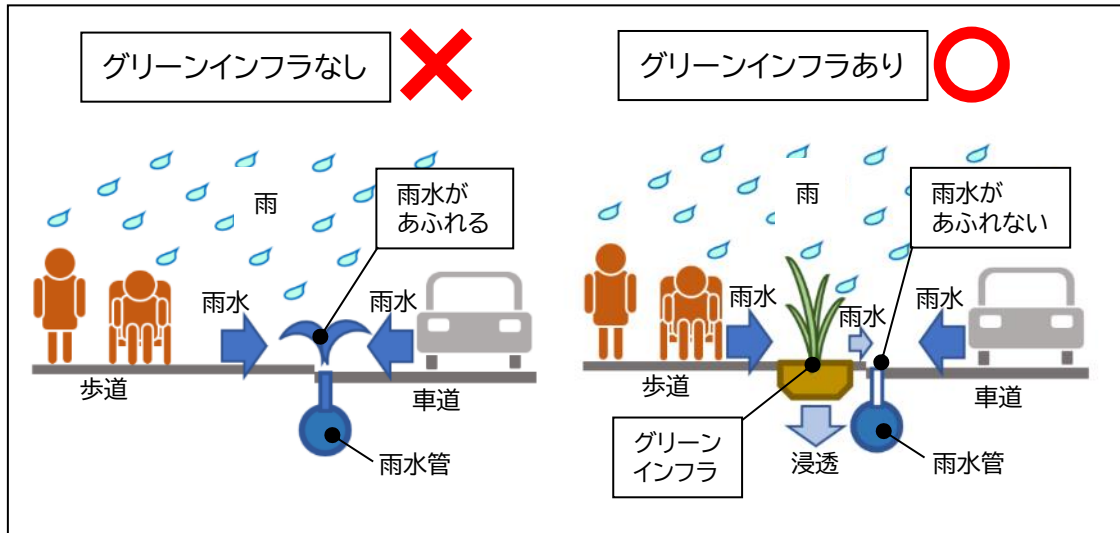
2020年時点で市全体の樹冠被覆率は約30%であり、次の樹冠面積などの調査が2025年に予定されている。ヒートアイランド戦略の重要な要素として位置付けられている樹木の拡大は、CO₂の吸収源として気候変動対策の重要な要素でもあることから、今後の緑地の増加と維持管理が強く期待されている。

■グリーンインフラ

世界各国で地球温暖化や生物多様性といった地球規模の環境問題への改善策としてグリーンインフラに関する取組みが注目されている。グリーンインフラとは、自然が有する多様な機能や仕組みを活用したインフラストラクチャーや土地利用のことであり、たとえばコンクリート堤防などは、雨が降った時にしか機能しないインフラであるが、グリーンインフラとして植栽や土壌のもつ自然の仕組みを利用することで、雨水の貯留や浸透、流出抑制、汚染物質の除去、地下水滋養などを行うことができ、洪水対策だけでなく多くの環境のメリットを得ることができる。

ポートランドは、1990年代からグリーンインフラを進めてきた都市である。2000年に策定された「Tabor to the River 計画」では、雨水浸透のためのグリーンインフラが推進されてきた。また、エコルーフなどの屋上緑化もグリーンインフラの一つであり、ポートランドでは、2014年までに私有地・公共地を含めて420箇所、9.3haのエコルーフが整備され、150ヶ所、7haの屋上庭園が整備されている。

これらの取り組みにより、雨水抑制だけではなく、温暖化防止や動植物の増加、歩行者と自転車通行者への安全な環境整備が進み、結果として都市の住みやすさが改善されることとなった。このように、グリーンインフラを始めとする、みどりへの投資によって、ポートランド市民は、生活の中で環境政策の恩恵をしっかりと感じ取っていると思われる。



道路の雨水処理に関するグリーンインフラの効果



▲▼グリーンインフラはポートランドの各所で見られた

▲グリーンインフラの続くストリート



出典 : <https://www.google.co.jp/earth/>



ポートランドの街区を上空から見ると、公園や街路樹の他、各所に屋上緑化が見られ、みどりへの投資がされていることがわかる▶

(出典 : <https://www.google.co.jp/earth/>)

3-5.スポーツ振興と公園整備



ポートランドは、スポーツの分野においても注目すべき点がある。ここでは、スポーツチーム、スポーツ関連企業とポートランドの都市との関係性について特徴を見てみる。また、スポーツ振興と公園整備は、ポートランドでは密接に関わっており、どちらもポートランド市の「Portland Parks & Recreation」という部署が関わっている。

■まちを盛り上げるスポーツチーム

アメリカと言えば北米プロバスケットボールリーグの NBA を思い浮かべる人も多いだろう。ポートランドにおいても 1970 年に「ポートランド・トレイルブレイザーズ」が NBA へ参入し、まちでのバスケットボール人気が高まっていった。本拠地のスタジアム「モダ・センター」は、公共交通の利用により、ダウンタウンから 15 分程で到着することができ、試合のある日は多くの市民が応援に駆け付けるようである。ポートランドのまちの愛称の一つに「Rip City」というのがあがるが、これはトレイルブレイザーズの試合において、大逆転した際に当時の実況アナウンサーが「Rip City, Alright!」と叫んだことが始まりと言われている。(rip は「裂く」「もぎ取る」などの意) 今日では愛称の一つとしてチームのみならず、街なかでも見かけることができる。なお、モダ・センターも LEED 認証を受けた建物の一つである。



ポートランド・トレイルブレイザーズの本拠地モダ・センターの外観

また、ポートランドは、「ポートランド・ティンバーズ」「ポートランド・ソーンズ」といったプロサッカーチームを有しており、サッカー人気もかなり高いとのことである。さらに、2015 年に独立リーグの野球チーム「ポートランド・ピクルス」が創設し、様々なスポーツがポートランドでは楽しまれている。



ポートランド・ティンバーズの本拠地プロビデンスパークの外観

■官民連携の公園改修

ポートランド市内には約 350 の公園があり、バスケットボールコートをもつ公園も多

くある。公園の直接的な維持管理に関しては Portland Parks & Recreation が所管しているが、Portland Parks & Recreation はスポーツ関連企業であるナイキやバスケットチームのトレイルブレイザーズと官民パートナーシップを築いていて、このパートナーシップにより、バスケットボールコート再生プロジェクトが実施されている。このプロジェクトでは、ナイキから 75 万ドル、トレイルブレイザーズから 30 万ドルの資金提供を受けて、公園内のバスケットボールコートの改修を実施している。2021 年から 2024 年現在までに、11 か所の公園で改修が実施されていて、実際に改修された公園のバスケットコートを見たが、非常にきれいに整備されており、官民連携で公園を整備する良い事例であった。



▲改修されたバスケットコートのある公園
(ドーソンパーク)

改修されたバスケットコートには、ポートランド・トレイルブレイザーズのマークと、ナイキのマークが入っている▶



■市民の生活に深く関わる公園

前出のように、ポートランドでは官民連携で公園改修の事例があるが、公園自体、ポートランド市民にとって不可欠であり、市民の生活に深く関わっていることが伺える。

2017 年の調査では、少なくとも一度は公園を訪れた市民の割合が 94% であり、ほぼ全市民が一度は公園を訪れている。また、公園で実施されるイベント等のレクリエーションプログラムにも 40% の市民が参加しており、公園に対する評価、レクリエーション等の体験に対する評価もとても高い。そして、ボランティアにおいては一日に換算すると、1,000 時

間以上のボランティア人数・時間の関与がある。このように、ポートランド市民は、公園を楽しむことやボランティアで関わる頻度がとても多く、市民のライフスタイルに公園の関りが非常に深いことがわかる。

後述するように（3-6 参照）、公園改修を市民参加で議論を重ねて実施していく事例もあり、ポートランド市民は公園の在り方を自分事として捉えているようである。



▲公園では市民がくつろぐ様子が見られた
(コロネルズ・サマーパーク)

2017年の公園利用に関する調査結果▶
(出典：<https://www.portland.gov/parks/ppr-system-numbers>)

少なくとも一度は公園を訪れたポートランド市民の割合	94%
公園の全体的な質を「良い」又は「素晴らしい」と評価する割合	86%
少なくとも1つのレクリエーションプログラムに参加したポートランド市民の割合	40%
体験の質を「良い」又は「素晴らしい」と評価する割合	85%
ボランティアの年間総寄付時間(2022~2023年)	373,454時間

コラム：ポートランドの愛称 (Rip City, City of Roses)

ポートランドの愛称の一つに「Rip City (リップシティ)」がある。「リップシティ」は単なるニックネームではなく、もはやポートランドのスローガンのような存在？

街なかの壁に書かれていたり、商品のデザインとして記載されていたり・・・。

「リップシティ」が市民に浸透しているのは、ポートランドの市民がポートランド＝リップシティについて誇りに思っているからこそ。他にも、ポートランドには「City of Roses (バラのまち)」という愛称もある。所沢に住んでいることを誇りに思う所沢市民がもっともっと増えれば、「TOKOROZAWA」と堂々と書かれた商品が続々出てくるかもしれない。



Rip City と描かれた看板



バラのまちをイメージするアート

3-6. ネイバーフッドアソシエーションと市民参加



■ネイバーフッドアソシエーションと日本の自治会

ポートランドには、ネイバーフッドアソシエーション (Neighborhood Association 以下「NA」と言う。) という特徴的な制度がある。これは日本の自治会と似ているといわれるが、実際はかなりの相違点がある。NA はポートランド市に位置付けられた組織であり、「近隣の住みやすさと質に影響を与える問題を検討し、行動する目的で結成された自律的な組織」とされている。また、運用等にもルールが設けられており、自治会との違いは以下のようになっている。

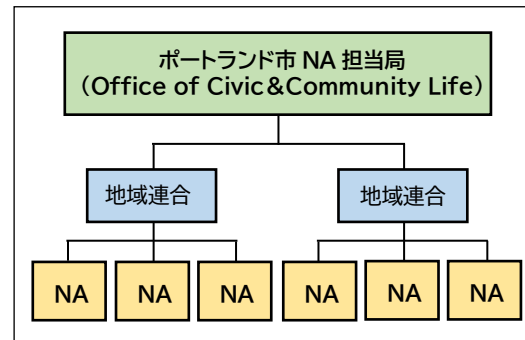
	NA	自治会
位置付け	・ポートランド市によって認められたもの ・オレゴン州に NPO 団体として登録	・任意団体
目的	・地区の課題解決のための議論 ・土地利用や開発に対する検証 ・行政への提案及び協議 ・コミュニティの維持・活性化	・会員の相互扶助 ・コミュニティの維持・活性化 ・地区の課題解決のための議論 ・状況に応じて、行政と協力及び協議
会員	・地区の居住者、地権者、事業者なら誰でも ※個人単位 ※会員登録は不要	・地区の居住者、地権者なら誰でも ※世帯単位 ※加入した世帯のみ会員扱い
運営	・会員による選挙で選ばれた役員が運営	・選ばれた役員が運営
活動費	・行政から活動資金 ・寄付等 ・自主事業による収入	・会員からの会費 ・自主事業による徴収 ・行政等からの補助金
会議	・日程や議題等を事前公表の上、会議は公開 ・誰でも参加可能 ・会議後に議事録を公表	・総会は全会員参加 ・その他は各自治会による

ポートランドでは、NA は市の住民参加の制度に明確に組み込まれていて、地区の課題を解決し、住みやすい地区にするために自主的に活動する組織として期待されている。そのため、行政のみならず、民間の開発や土地利用についても、意見を述べ、提案する機会が与えられており、明確な権限と責任が与えられている。さらに、加入しないと自治会員になれない日本とは異なり、NA では地区に住む誰もが会員であり、NA の会議には誰でも自由に参加し、意見を述べる機会が与えられる。また、NA の会議は事前に予定が公表され、会議当日は誰でも参加可能であり、そして、会議後には必ず議事録が公表される。このように、NA は徹底して「オープンなコミュニケーションの場」となっており、そのため参加者も地区の自治に対してしっかりと考えや意見をもつようになると考えられる。

■ネイバーフッドアソシエーションの成り立ちと体系

NA の制度は、1974 年にポートランド市の組織として、NA の担当部局 (現在は「Office of Civic&Community Life」が担当) が設立されたことから始まった。ポートランド市は、アメリカでも

珍しい、市長と4人の議員が行政と議会を兼ねるといふコミッショナー制を採用しており（2025年より制度が変更される）、地区ごとに選出された議員が地区住民の要望を行政に伝えるという、一般的な形態ではなかった。そこで、地域の住民の意見やニーズを反映しやすくするために、NAの制度が設けられた。



NA制度の組織体系概略図

現在、ポートランドでは94のNAが存在している。NAを地域ごとに取りまとめる「地域連合」が7つ存在し、それらを取りまとめるポートランド市の担当部局が存在するという組織体系となっている。

■ネイバーフッドアソシエーションの効果

NAがあることで、実際にどのような効果があるのか、公園改修を事例にその効果を考えてみる。日本においては、公共の公園改修では、一般的にまず行政が公園改修の計画案を作成し、公の説明会やワークショップ等のような機会、地元自治会、関係団体等への説明や意見交換をするのが一般的な流れになる。この場合、行政が意見の調整役となるが、相反する意見が出てしまった場合にそれらの意見を調整するのに、とても時間と労力を費やすこととなる。結果的に、誰にとっても満足のいかないものになってしまうこともあり得る。また、すでにおおよそ計画案ができあがった段階で市民等からの意見を募ったために、現実的に意見を反映できない等の事態もあり得る。

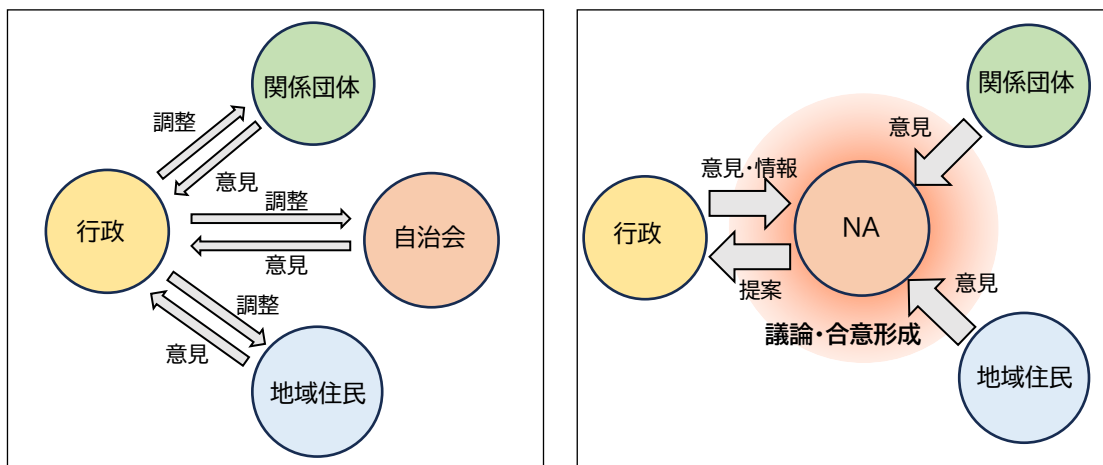
一方で、ポートランドでは、計画の早い段階から市民参加を実施し、そしてNAが意見交換や合意形成の場となる。地域住民の意見、関係団体の意見、行政の見解等を集めて、解決策を議論する。もちろん、調整は簡単ではなく、何回も議論を重ねて時間をかける必要があり、時には激しい口論になることもあるようである。



NAで公園改修計画を議論した「コロネルズ・サマーパーク」

しかし、その中で、参加者が公園改修を自分事としてとらえ、単に行政に要望をするのみではなく、自分たちに何ができるのか、何をしなければならないのかを議論し、問題の解決策やより地域にとって望ましい改修案を検討していくのである。このような過程で合意形成を得られた案やアイデアを行政に提案することとなる。

このようなNAでの議論や合意形成は、時間はかかるものの、NAが中心となって、行政を含め関係者が議論を重ねることで、納得の得られるものができあがるという過程がある。このような過程のなかで、住民の自治意識やコミュニティ意識が醸成されていくのではないだろうか。



地域課題への対応における合意形成イメージ（左側が日本、右側がポートランドのイメージ）

■ネイバーフッドアソシエーションの現場

視察期間中、前述のコロネルズ・サマーパークのあるバックマン地区の NA（バックマン・コミュニティ・アソシエーション（以下「BCA」と言う。））の会議を見学する機会があった。新型コロナウイルスの蔓延時には、オンラインでの会議だったそうだが、現在は、実際の会合とオンラインのハイブリッド形式で行われており、当日は、合計で 23 人（+私たち市職員 8 名）の参加者があった。参加者は、年配の方から若い方まで多様性に富んでおり、会議は 19 時から 21 時の 2 時間で行われた。

参加者は議長や書記、話題提供者などのそれぞれの役割を全うしながら、概ね和やかな雰囲気の中開催された。イントロとラップアップで全員に発言の機会が与えられ、参加した 3 月 14 日は円周率 π の日にかけてブルーベリーパイがふるまわれるなど、議長のファシリテーションに関する確かなテクニックと参加者が話しやすい雰囲気づくりが徹底されていることが分かる。見学している私たちも歓迎されている（あるいは拒否されていない）ことが感じられ、市民もこうしたコミュニティの場に参加したくなる雰囲気を感じ取れた。なお、当日の議事概要を P53、議事録の 1 枚目を P54 に示す。



NA の定例会議の様子（2024. 3. 14 BCA ミーティング）

■培われるコミュニティ意識(Sense of Community)

NA の制度を始め、ポートランドは半世紀以上に渡って市民参加の風土を育ててきた。2010 年には「ポートランド市民参加原則 (City of Portland Public Involvement Principles)」が採択されている。この中で、行政とコミュニティのメンバーがパートナーとして協力し合うことが最も効果

的に機能することを前文で明文化し、行政の取り組み全体を通して、市民が行政に関与することを担保している。

原則は7つからなり、さらにそれぞれに指標 (Indicators) と成果 (Outcomes) を整理している。例えば「コミュニティとその懸念点についてより理解できる」「政策やプロジェクトが広くコミュニティで受け入れられる」など、市民参加によって得られる成果を明示しており、市全体の共通の指針として、行政職員、市民ともに共通認識を持つことができる。

行政側が仕組みを整えていく一方で、市民側も NA に参加していくことで、コミュニティ意識を醸成してきたようである。前述のバックマン・コミュニティ・アソシエーションのメンバーへのインタビューにおいて、「Sense of Community」というキーワードがあった。「共同体意識」「コミュニティ感覚」「連帯感」などの訳がある。NA では、誰でも参加することが歓迎され、発言の機会も与えられるし、議事録としても残り、地域をよくするための取り組みに関わることができる。このようなコミュニティに関わっているという実感を得られることが、誰かに言われたからではなく、自ら進んでコミュニティに関わっていくという意識を醸成していると考えられる。NA は地域の合意形成の場のみならず、そのようなコミュニティ意識 (Sense of Community) の醸成の場ともなっているようである。

- ▶ パートナーシップ
- ▶ 早期の関与
- ▶ 関係性とコミュニティ能力の構築
- ▶ 包摂性と公平性
- ▶ 質の高いプロセス設計と実装
- ▶ 透明性
- ▶ 説明責任

ポートランド市民参加の7原則

- ▶ **メンバーシップ**: コミュニティに属している人を認識できること
- ▶ **影響力**: 自身の発言に影響力があると自認できること
- ▶ **ニーズの統合と充足**: 属することでニーズを満たせること
- ▶ **感情的なつながり**: 共通の背景や歴史を共有し、つながりを感じられること

「Sense of Community」の4つの要素
(David W. McMillan, David M. Chavis)

■ 強制性のない、参加したい人が集まる NA

これまで述べたように、NA の制度は、ポートランドの市民参加の特徴であり、官民協働で、コミュニティ意識を育てていった背景が伺える。

現地で何名かのポートランド市民にインタビューをしたが、全員が NA の制度を知っているわけではなかった。このことは逆に、NA が強制性はなく、参加したい人が情報にアクセスして主体性をもって集まってくる場であるといえる。そのような主体性が、コミュニティ意識の醸成に大きく関わっていると思われる。

一方で、NA という制度が持続するためには、参加してくれる人がいなくてはならない。NA の役員は、連絡調整などの役割があり、日々何通も電子メールのやり取りがあるなど、負担もあるようであった。さらに、限られた時間内で会議を進行し、なんらかの結論や合意に達するよう、ファシリテーションの能力も求められる。

NA が人と人のコミュニケーションの場である以上、このような継続的な参加者の維持や、ファシリテーションスキルのある人材の確保などの課題はつきものである。今後も NA がどのように展開されていくか、非常に関心がもたれる。



■2024年3月14日 BCA ミーティングの議事の概要

- ピクニックイベント(※1)の進捗確認
- 大気汚染問題(ディーゼル規制)について、NPO 団体から、バックマン地区の支持を求めることに対する議論
- CEI ハブ(※2)の地震に対する安全対策について、改善を求める要望にバックマン地区として参加するかどうかの議論⇒全会一致で参加を決議
- 次期市議会議員候補者(※3)とのディスカッション
- ホームレス支援団体との地域合意(※4)文書案の確認

【編集注記】

- ※1 毎年、バックマン地区の地域住民主導でコロネルズ・サマーパークにおいて開催されるピクニックイベント。
※2 ポートランド北西部、ウィラメット川沿いにある液体燃料貯蔵施設。耐震性等の安全性に対する懸念が示されている。
※3 ポートランド市では、2024年11月に、12人の市議会議員を選ぶ選挙が行われる。
※4 ホームレス支援団体が、バックマン地区にあるホテルを改修してホームレス支援施設とする計画を立てており、ホームレス支援団体とバックマン地区と、今後も継続して協議していくことを示した合意(Good Neighbor Agreement)を交わすことを目指している。

コラム：住民主体の議論で合意—コロネルズ・サマーパーク改修の事例—

前述のコロネルズ・サマーパークの改修にあたり、バックマン地区のNA(BCA)で、「公園内のパビリオン(あずまや)に扉を付けるかどうか」が大きな議論になった。

地区住民は、ホームレス等のたまり場になる可能性があるとして、扉を設けて鍵をかけることを求めた。一方、ホームレス支援等を行う福祉団体からは、炊き出し等の支援活動に支障が出るとして、扉を設置しないよう求めた。

どちらの意見も合理性はある。果たして、どのように合意形成に至ったのか。NAにおいて議論を重ねた末、扉を設けて鍵をかけるが、鍵は地区住民が管理し、随時使えるようにしたのだった。

結果だけ聞くと、「まあ、妥当な決着だ」と思えるかもしれない。しかし、これを当事者同士が議論し、各々が妥当と思える結論にまで至る過程も、住民参加においては必要だと思われる。この結論を誰かが(例えば行政が)一方的に決めた場合、果たして合意に至るだろうか。住民参加は参加による結果のみではなく、参加による過程も含めて効果があるものと改めて気づかされる事例であった。なお、パビリオンの扉のデザインも、複数案からのNAでの議論によって、決定されたとのことである。



NAで議論になったコロネルズ・サマーパークにあるパビリオン

■2024年3月14日 BCA ミーティングの議事録の一部

BCA General Meeting

Thursday, Month Day, 2024, 7pm

In attendance:

Board Members: Susan Lindsay, Jeffrey Yasskin, Michael Woods, Scotty Robinson, Stephen Fisher, Nick Olson, Jens Knudsen, Maren Boehmer

General Members: Lornie McCormick-Goodhart, Chris, Rie Nakata, Rich Harrison, Michael Royce, Chris Pence, Lyn (CEI Hub task force), Pi Ware, Sameer Kanal (CSD), Rick Johnson, Jason Owen, Peter Thacker, Christina Westbrook, Barbara Christiansen, Steve Knudsen,

Japanese representatives: Ayaka Miyazaki, Hiroki Yumoto, Yuka Hirata, Yoshitaka Toyoda, Yoichi Nakama, Yasuyo Hamamoto, Takayuki Mogami, Hiroshi Miyatake,

参加した私たち市職員の名前が記載されている

Introductions

[Introductions around]

Neighbor Announcements:

Movie Approved and Picnic!!

Maren: Ferris Beuler's Day Off, Thursday July 18; somewhat after sundown

Maren: We can have 3 booths there. Last year we had popcorn. We can reach out to the community, acquire dancers, etc. Suggestions welcome.

Susan: We need a subcommittee. Picnic: Sunday August 4, 4-8pm. Child friendly!

Fundraising to begin! Who will lead that effort!

Rie: Will coordinate volunteers.

Air Pollution Update---Michael

Michael: Last meeting we talked to Cascadia Action about diesel pollution. I talked to Ashley from CA, who sent 11 documents that were signed by various groups around Portland. I'll go through all of them. They seem straightforward.



4

Keep Portland Weird



—「KEEP PORTLAND WEIRD」と描かれた建物—

4-1.ポートランド市民が感じる魅力とは



ここまで、私たちが視察で見て感じ取ったポートランドの特徴や魅力をまとめてきた。しかしポートランドに暮らす市民は、実際に何が魅力だと感じているのだろうか。その確認のため、私たちは、現地で実際に市民にインタビューを行った。

Q ポートランドで何をするのが一番好きですか？

- A
- ・地元のお店を見て回る
 - ・散歩、ランニングやクラブでダンス
 - ・美術館に行く
 - ・食べ歩き
 - ・美味しい食べ物やコーヒー探索をする
 - ・クールなバーやクラブに行く

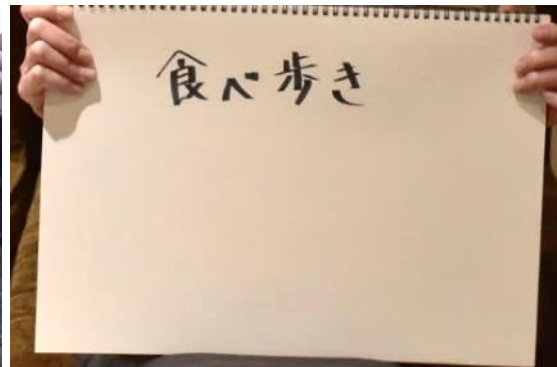


インタビュー時の様子

視察時間の関係上、インタビューできた人数は多くはないが、上記の回答からは、食べ物、コーヒー、バーというような飲食に関するものが多く、飲食がポートランドの魅力であることがうかがえる。また、散歩、ランニング、食べ歩き、探索、といった、まちを巡るような意図の回答が多くあった。

特定の場所やスポットというよりも、まち全体を巡って、フードやバー・クラブといった日常的なカルチャーを楽しむというライフスタイルそのものが、ポートランド市民にとっての魅力であることが見えてきた。

ポートランド市民が魅力と語るように、ポートランドには日常的な魅力が多くあるのとともに、まちとして独特の取り組みも行ってきた。このような日常性と独自性はどこから生まれてくるのだろうか。



「ポートランドで何をするのが一番好きですか」というインタビューに対する回答の一部。回答者の内、一名はポートランド近郊在住の日本人であった。

4-2.Keep Portland Weird



ポートランドには、まちの非公式のスローガンとして「Keep Portland Weird（風変りなポートランドであり続ける）」というものがある。このスローガンは、もともとテキサス州のオースティンというまちで、中小企業を応援するために 2000 年頃から使用されたとのことである。その後、ポートランドでも使用されるようになり、「Keep Portland Weird」というスローガンが生まれた。

このようなまちのスローガンは、存在はしているものの、一般にはあまり知られていない、などというケースも往々にしてある。そこで、私たちは、「Keep Portland Weird」というスローガンの認知度と、「風変りであり続ける」というスローガンが合っているのか、市民にインタビューを行なった。

結果として、インタビューした 5 人全員がスローガンを知っており、そしてその考え方が合っているという回答が得られた。

そこで、なぜそう思うのか理由を尋ねた。



「KEEP PORTLAND WEIRD」と描かれた建物の外壁。建物はライブハウスであり、市民の手で掲示されたスローガンとなっている。

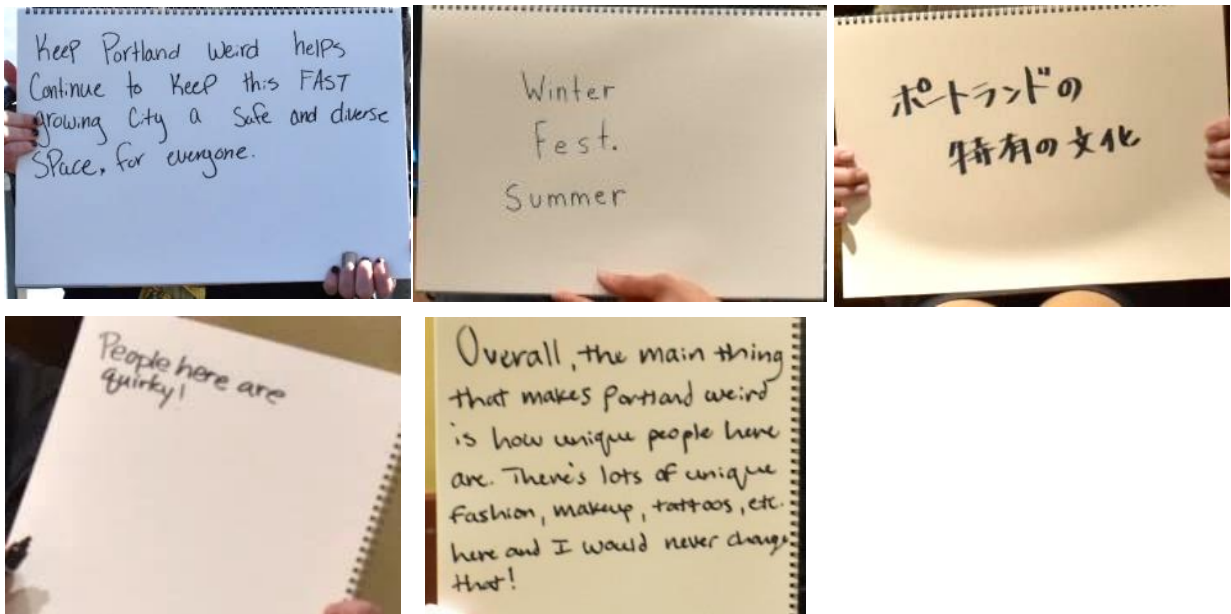
Q ポートランドに住む人は「風変りなポートランドであり続ける」と考えているようだけどそれはなぜ？(回答の原本写真は P58 に掲示)

- A
- ・「ポートランドは風変りであり続ける」という考えは、この急成長している都市で、誰にとっても安全で多様な場所を持ち続けるのに必要だと思う。
 - ・夏や冬のフェスタがある。
 - ・ポートランドの特有の文化
 - ・ポートランドの人たちは一味違う
 - ・ポートランドを独特にしている主な理由は、ポートランドの人たちがどれだけユニークかってことだ。ユニークなファッション、メイクやタトゥーとかがたくさんある。それは変わらないだろうと思う。

これらの回答から、ポートランドの人々や文化が独特でユニークであり、さらに市民がそれを理解し、受け入れていることがうかがえる。「誰にとっても安全で多様な場所」というのは、そのような独自性がどこでも受け入れられるということを表しているのだと考えられる。

とても印象に残ったのが、スローガンができてから 20 年程度であるが、インタビューをした人全員が、「Keep Portland Weird」というフレーズを聞いた途端に、うなずき、合っていると回答したこと、そして上記の質問をした際に、全員すぐに各々の回答を述べたこと

である。「Keep Portland Weird」という考えや価値観が市民の間で共有されていることの表れだと思われた。



「ポートランドに住む人は「風変りなポートランドであり続ける」と考えているようだけどそれはなぜ」というインタビューに対する回答。回答者の内、一名はポートランド近郊在住の日本人。質問に対して、各自すぐに答えてくれたのが印象的であった。

コラム：地元のお店にこだわる—パウエルズ・シティ・オブ・ブックス—

パウエルズ・シティ・オブ・ブックスはポートランドのパール地区にある独立系の書店であり、新書と古書を両方取り扱っている。総面積約6,300㎡の店内はさながら迷路のようであるが、新書と古書の入り混じる本棚を探索する楽しさがある。

日本の都市では、書店が減少していているが、同店はポートランド市民がひっきりなしに进店し、書籍を購入したり、イベントに参加したりしている。

地元のお店との関わりを大切にするといったポートランド市民の「Keep Portland Weird」の気質がそうさせているようにも思える。

ちなみに、本屋さんにカフェを併設するというスタイルは同店から始まった。



パウエルズ・シティ・オブ・ブックス外観



店内では毎日のようにイベントが行われている

4-3. まちの独自性を楽しみ、自分らしくあること



ここまで見たように、「Keep Portland Weird」とは、「まちの独自性を楽しむ」という、ライフスタイルや暮らしの価値観を込めたスローガンとなっている。日本においても「〇〇のまち」や「〇〇発祥のまち」などのまちごとのスローガンは多くあるが、それらは歴史的な事実や一部の実績を謳ったものにとどまっており、ライフスタイルや価値観までを含んだものとはなっていないのではないだろうか。

また、まちの独自性を楽しむということは、様々な独自さ＝様々な価値観を楽しむことにつながる。そして、様々な価値観を楽しむということは、個人個人の価値観を受け入れるということであり、ひいては、自分の価値観が周囲に受け入れてもらえるということにもつながる。「Keep Portland Weird」は直訳すれば「風変りなポートランドであり続ける」という意味だが、「独自性のあるポートランド」という意味でもあり、さらに「自分らしいポートランド」とも言えるものだと思う。

このように、ポートランドの魅力は、まちの独自さやユニークさを日常的に楽しむという価値観を市民が共有しており、結果、自分なりの価値観をもって暮らし、それを受け入れる、受け入れられていると感じられる、市民のライフスタイルがあるということなのではないだろうか。また、都市のなかにも、カフェやバーを含めコミュニティ内の様々な場所で、そのようなライフスタイルで過ごせる居心地の良い場所があるのではないだろうか。そして、そのようなライフスタイルに憧れを持ち、共感する人々が流入し、まちに「ポートランドらしさ」が生き続けているのであろうと考察する。

コラム：人々のライフスタイルを伝えるメディア

ポートランドに関する刊行物はたくさんあるが、「人」に焦点を当てて、そのライフスタイルを含めて発信しているものも多くある。ショップなどの紹介でも、店構えやメニューの紹介のみではなく、オーナーの想いや考え方も紹介し、取り組みの背景にあるライフスタイルにまで紹介している。1-2で紹介した書籍の一部も、人に焦点を当てているものがあり、ポートランドを解説する上で、人々のライフスタイル自体が欠かせないものであることがわかる。



ポートランド観光協会が発行している「ポートランド・ミニガイド（日本語版）」ショップの紹介では、オーナーの想いや背景も紹介している。

コラム：まちに関わる

— 寄付という参画（パイオニア・コートハウス・スクエア） —

パイオニア・コートハウス・スクエアは、ポートランドのダウンタウンにある約3,700㎡の広場で、「ポートランドのリビングルーム」と呼ばれている。過去にはホテルや駐車場として使用されていた土地だが、1984年に広場として改修され、以来、数多くのイベントなどが開催される、ポートランドのシンボリックな場所となった。広場として改修される際に、多額の費用がかかったが、名前を刻印できるレンガを約50,000個販売して、改修費用の一部を賄った経緯がある。

このように、ポートランドでは、市民一人ひとりが寄付というかたちで、公共空間の場づくりに参画している例があり、その結果、その場所に愛着を持ち、「ポートランドのリビングルーム」と言われるようになったのではないだろうか。

なお、この寄付は、現在でも受け付けており、まだまだ今後も刻印されたレンガが増えていっているようである。日本でもこのように公共施設改修において、個人の関りが目に見えるようにしている事例が増えてきた。



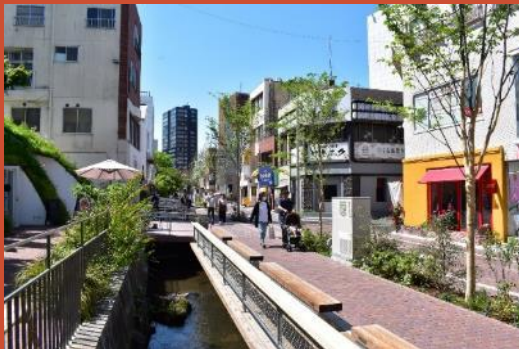
パイオニア・コートハウス・スクエアの広場



広場のレンガには、寄付者の名前が刻印されている

【日本における類似事例】

馬場川通りアーバンプロジェクト（群馬県前橋市）



公共空間を民間主体で改修した馬場川通り



舗装のレンガには、パイオニア・コートハウス・スクエアと同様、寄付者の刻印がある

所沢市への提言

5



—所沢市役所から見る所沢の街並みと背後に見える富士山—

5-1. 所沢市の現状とこれから

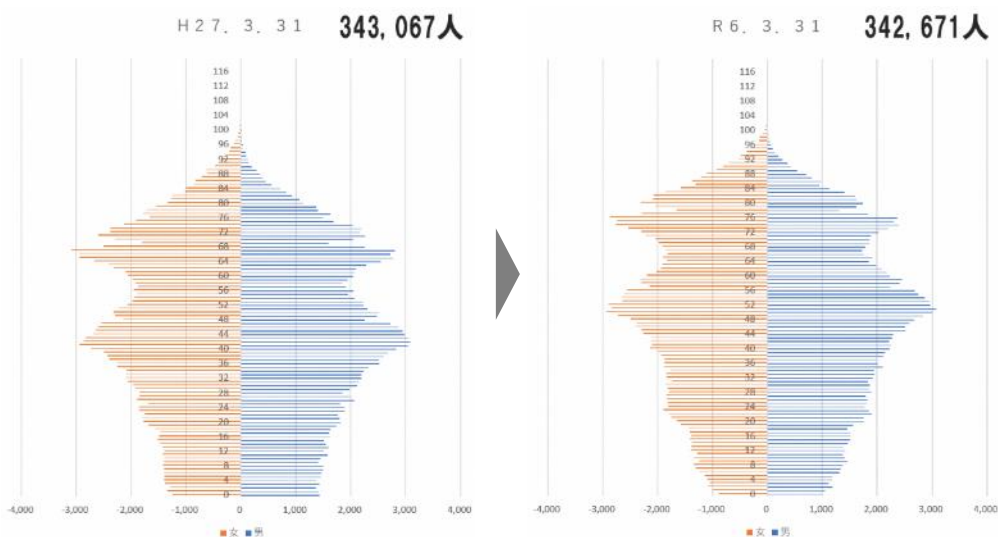


所沢市はわが国の高度経済成長と共に都市化の進んだまちであり、既存のまちにポータランドの仕組みをそのまま移植できるわけではない。以下に示す所沢市の現状を俯瞰したうえで、ポータランドの学びを所沢にどう生かすかを考える。

■指標でみる近年の所沢市の変化

所沢市はこの10年ほど、人口規模を概ね34万人超で維持してきている一方で、年齢構成としては着実に高齢化、少子化が同時進行してきている。この傾向は日本全体の人口構造の推移と概ね同じである。

魅力的なまちを目指すうえで、住民のまちづくりへの主体的な参加が欠かせないが、市民意識調査においては、愛着度、定住意向ともに増加傾向である一方で、地域活動に関しては、協力意向こそ横ばいであるものの、関心については低下しており、「関心がない」が「関心がある」を上回ることとなった。



指標		H26	R5	
年度末人口	65歳以上	83,420人	↗94,741人	
	18歳から64歳まで	207,626人	↘201,751人	
	17歳以下	52,021人	↘46,179人	
市民意識調査	愛着度	82.5%	↗86.5%	
	定住意向	75.8%	↗80.1%	
	地域活動への協力意向	既にしている	14.3%	↗15.6%
		どちらかと言えば協力したい	52.8%	↘50.0%
	地域活動への関心度	ある・どちらかと言えばある	46.1%	↘41.9%
あまりない・全くない		44.5%	↗49.7%	

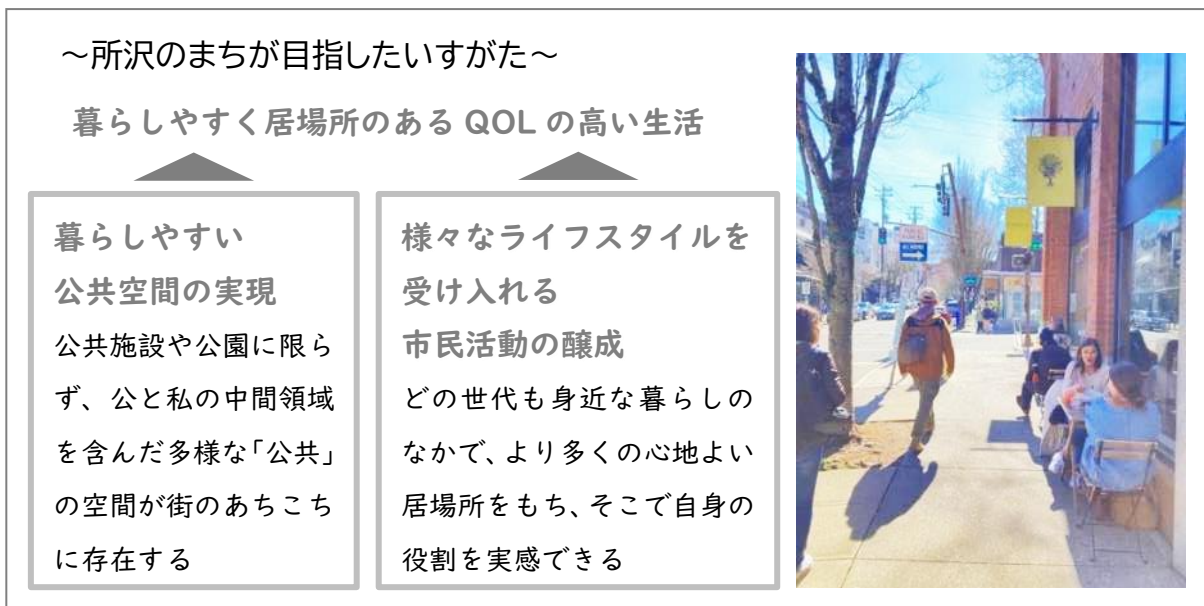
↔ 逆転

■所沢に予想されるこれからの状況 × ポートランドからの学び

少子化と高齢化の進行は今後も続いていくことが予想されるなか、持続可能な行政経営のためには、行政の支援を必要性の高い対象者に担保しながらも、多くの市民が、生き生きと健康的に、QOL（クオリティ・オブ・ライフ：生活の質）の高い暮らしを送れるまちを目指す必要がある。

良好な QOL の基盤として、市民それぞれの日常生活圏の中で各々の価値観に合ったコミュニティの存在が望まれる。現状は、地域活動への関心度が低下しているものの、地域活動への協力意向がある方は 5 割程度を維持している状態である。その潜在的な想いを持つ人々に着目し、地域活動を知る機会や魅力的な地域活動を創出することで、地域活動への関心度を上げ、協力意向を持つ方の参加につながれば、QOL の高い暮らしが実現されていく。

そのためには、自治会に代表される既存の地域活動にのみ依存するのではなく、多様な価値観やライフスタイルを受け入れ、市民の自己実現の場となる「地域活動×心地よい居場所」を増やし、所沢のまちが以下のような状況であることを目指す必要があるだろう。



これらの実現のために、ポートランドからの学びが生かせるのではないかな。

ポートランドからの学びは、「ポートランドの取組を所沢でも同様に取り組めるもの」と「ポートランドの魅力の本質を参考に、所沢ならではの取組として検討するもの」として分けられる。

前者を 5-2 に、後者を 5-3 に提案し、5-4 に総括を記す。

5-2.ポートランドのまちづくりから取り入れられる仕組み

この報告書で紹介してきたように、「住みたいまち」として著名なポートランド。そこに実際に訪れ、体感した仕組みから、所沢のまちづくりでも同様に取り組める可能性がある事項を提言したい。

■歩いて楽しく暮らせる街を目指して

①利活用しやすい道路・公園空間の整備

歩いて楽しい街であるためには、歩行の安全性の担保や、自動車に頼らない移動の利便性だけでは不十分である。ポートランドの市街地においては、歩行者空間への日常的な賑わい創出のための仕組みとして、店舗前の歩道等を店舗が利用するための制度設計がなされている。また、この視察では日程が合わず見られなかったが、公園においてもファーマーズマーケットのようなイベントが日常的に開催されている。

所沢市においても、モデル的に公共空間として利活用しやすい形状の道路空間や公園を整備することで、歩行者空間への賑わい創出が見込める。その際は、道路や公園の利活用のしやすい許認可の仕組みを併せて整えることが望ましい（期待される効果は5-3に後述）。

②自転車レーンの整備推進

日本と比べ圧倒的に自動車社会であるアメリカで、ポートランドは自転車利用者の多いエリアである。既に報告したとおり、パークアンドライドのためのインフラ整備や、マックスやバスへの自転車搭載の仕組みが整備されている。そのような自転車での移動を促進するには公共交通機関への自転車搭載の仕組みだけではなく、中心市街地への自転車専用レーンの整備が不可欠である。それが歩車分離の環境を担保する。

所沢市においても、自転車専用レーンの整備をよりいっそう進めることで、快適な歩行者空間が整備されていくものとする。なお、ポートランド市と道路環境の異なる所沢市においては、もともと狭隘な道路などでは市街地への通過交通流入の予防策を兼ね、自動車道を一方通行にするなどして歩行者及び自転車のための空間を生み出すなどの工夫も必要である。



ポートランド市：トムマッコール・ウォーターフロントパーク脇の自転車専用レーン



所沢市：県道川越所沢線の自転車専用レーン（緑町2丁目付近）

③通過交通の市街地からの切り離し（環状道路の確実な整備）

3-3 に記載のとおり、中心市街地に大量の通過交通が流入しないことによる快適な

歩行空間が整備されているポートランド市において、通過交通は、市街地を取り囲むように配置されることとなったハイウェイにて市街地から明確に分離されている。

所沢市においては、現在、国道463号線が市域の東西方向を貫く通過動線となっており、中心市街地においては慢性的に生じる渋滞が課題となっている。

そのため、所沢市においては現在、中心市街地を迂回するための環状道路（例：北野下富線）の整備を進めているところであり、その計画を着実に進め、通過交通を中心市街地から分離していくことが、快適な歩行者空間の整備につながるものとする。

④コンパクトな生活圏域の実現

2-3に記載のとおり、ポートランド市においては、いわゆる「20分圏コミュニティ」という、歩いて楽しく暮らすことのできるコンパクトな生活圏域での生活を享受できる環境が整っている。その要因は、都市成長境界線の設定による豊かな自然と農に隣接した都市環境の担保、核となる地区の位置づけと公共交通網を充実させることによるコンパクトシティの実現、程よいスケール感の街区サイズの設定とミクストユースによるグラウンドレベルの店舗の連続とによる歩いて移動しやすい市街地空間の整備といった複合的な都市政策によるものである。

所沢市においても、そのエッセンスを取り入れ、市内各エリアに「20分圏コミュニティ」のようなスケール感で、徒歩や自転車中心の豊かな暮らしを送れる生活圏域を実現できるような都市政策を進めることが市民のQOL向上につながる。

■公共空間を「ジブンゴト」に

⑤公共空間づくりへの「寄付」という参加：マイクロなネーミングライツの仕組み

P60で紹介した「パイオニア・コートハウス・スクエア」ではその建設時の資金調達の一翼を担ったのが寄付であり、寄付者の名前が敷き詰められたレンガ一つ一つに刻まれている。その他にも、本視察で実際に見た中で、ポートランド州立大学の体育館施設や、ワイルドウッド・トレイルの中の人道橋などに寄付者たちの名を刻んだプレートが設置されていた。これらの施設や設備の設置主体はかならずしも行政というわけではないが、公共的な空間を整備・維持する資金調達の手法の一つとして寄付者の表示を伴う寄付が当たり前であることで、「ここは私たちがよりよくしている空間である」という愛着や帰属意識であるシビックプライドにつながっているものと考えられる。



ポートランド市：寄付者名の表示例（左）パイオニア・コートハウス・スクエアの地面に敷き詰められたレンガには現在も寄付をすることで名前の刻印が可能／（右）ワイルドウッド・トレイル中の人道橋「バーバラ・ウォーカー・クロッシング」脇の銘板

所沢市においても、過去に公共施設のネーミングライツを公募したこともあったが、そのような大規模なものではなく、公共施設内のベンチ、遊具、花壇などについてネーミングライツを公募することで、シビックプライドの醸成と歳入確保の両立が見込まれる。

⑥シティリペアに学ぶ、近隣住民の参加によるアートイベント



ポートランド市：ダウンタウン北端部「ブードゥーダーナツ」前のストリートペインティング



ポートランド市：バックマン地区の交差点へのストリートペインティング

ポートランド市では、「City Repair（シティリペア）」という団体により地域コミュニティを巻き込んだ様々なアートイベントが行われてきた。その一つである交差点の路面をアートで彩るストリートペインティングについては、住民の合意形成がなされていることを条件として、地域住民が実施する際の行政手続きが設けられた。それにより、市街地には、様々な実施主体にて近隣住民がペイントしたそれぞれに個性的なグラフィックの交差点が散見される。近隣住民たちによる共同作業としての生活圏域へのアートの創出体験は、地域コミュニティの活性化と、シビックプライドの醸成につながるものと考えられる。

所沢市においても、活力ある地域づくりを進めるため、住民参加型の公共空間へのアートイベントの実施又は公共空間へのアートイベントの実施に関するルール整備という手法を取り入れる余地がある。

5-3. 所沢らしい魅力的なライフスタイルが生まれるまちへ

ポートランド市及びオレゴン州は、「税金の低さ」「各種手当・補助の充実」などの分かりやすいお得感や便利さを前面に出したまちではないが、それでもポートランドに暮らしたい人々が流入してきている（むしろ、ポートランドの属するオレゴン州は海岸環境保護のためにワンウェイ瓶への課税をアメリカ国内で初めて行ったような土地柄である）。

第4章「Keep Portland Weird」で紹介したとおり、ポートランドでは、都市環境の上になんな人の価値観を受け入れあうことで生まれるまちの独自さやユニークさを楽しむライフスタイルがある。そして、そのようなライフスタイルに憧れたり共感したりする人々が流入し、まちに「ポートランドらしさ」が生まれ続けている。

所沢においても、「所沢とは〇〇である」といった価値観の押し付けではなく、所沢だからこそ実現できる様々なライフスタイルを住民相互や住民と行政間で受け入れあうことで、様々なライフスタイルの総体として「所沢らしい魅力的なライフスタイル」が生まれ続け、それを魅力に感じる人々の流入を促進していけないだろうか。



所沢市で実施した公共空間の利活用に関する社会実験の様子

■地域や住民の個性を活かし、

「面白そう」「やってみよう」を後押しする仕組みづくり

⑦道路・公園空間を利活用しやすい仕組みづくり

魅力的なライフスタイルは、それが公共空間で行われることで可視化され、「たまたまそこに居合わせた人」の人生を豊かにするきっかけになりうる。

現在、航空記念公園では様々な実施主体により、そのような「魅力的なライフスタイルを可視化したイベント」がしばしば開催されているところである。そのような大規模なイベントの他に、道路や公園の利活用の敷居を下げるような仕組みを作ることで、ささやかなイベントや日常における多様な利用の形が市内各所における多くの市民の日常動線の中で生まれ、魅力的なライフスタイルの創出につながることを期待できる。

⑧想いの具現化を後押し：まちセンに「まちづくりプレイヤー応援担当」を配置する

現在、各まちづくりセンターでは地域コミュニティ支援の担当者を配置し、地域づくり協議会といった地域団体のネットワークや、自治会・町内会等の地縁団体の支援を行っている。NPO等のテーマ型コミュニティの支援については市民活動支援センターで担っている。

自治会等の既存組織の役員等でなくとも、小さな任意グループのまちづくり活動は可能で、その支援はまちづくりセンターの公民館機能が担っているところではあるが、支援内容は活動の組織化支援やまちづくりセンターの貸出施設の提供が主である。

小規模なまちづくり活動への、さらなる立ち上げ支援のためには、やってみたい活動

の具現化のための相談機能や、公共空間利活用の手続きのサポート、各種助成金や連携できそうな個人・団体等の情報提供、活動テーマに係る市役所各部局への仲介などが望まれる。そのような支援を行う担当をまちづくりセンターに置くことで、それぞれの地域性を活かしたライフスタイルを体現する活動が生まれていくことが見込める。

⑨地域ごとの工夫に任せる物事を増やす事で、地域の負担を減らし、余力を生もう

（「それは本当に市域一斉でやらなければいけないこと？」という視点）

自治会・町内会やPTAなど、今までの地縁社会の礎となってきた世帯を基礎単位とした既存の地縁団体は、核家族化や夫婦共働き、ひとり親家庭の増加等の社会背景もあり、「各種事業・行事の負担感増」「役員のなり手不足」といった課題を抱えがちである。そのことが、地域の独自性に根差した地域資源の活用策や地域課題の解決策に乗り出す余力を生みにくい状況につながっている。

「各種事業・行事の負担」については、市域一斉に行くことへの対応もその一因である。現在、地縁団体の参加する事業・行事それぞれについて市域一斉である必要性の有無を点検し、地域に即した無理のない形に移行させる物事を増やせば、地域の負担軽減につながる。そして、生まれた余力は、やらされ感のない、地域ごとの工夫の源となる。

また、市域一斉に行く地縁団体の参加する事業・行事の開催にあっては、その準備や実績集計等が所沢市役所の各部署の業務であることが多い。地域ごとの工夫に任せる物事を増やすということは、行政の負担軽減にもつながり、そこで生まれた余力を市民の「面白そう」「やってみよう」を後押しすることに振り向けられることとなる。

■所沢らしい魅力的なライフスタイルが生まれ育ち続けていくために

⑩まちづくりに関わる様々なプレイヤーが交わる場の継続的な開催と、

そこに呼応する市役所内プロジェクトチームの設置

⇒エリアプラットフォームやまちづくりファンドへ

「所沢らしい魅力的なライフスタイル」とは、一概に定義しにくいものである。魅力の源泉となる物事は、伝統的であったり、革新的であったり、自然であったり、人工物であったり、小規模であったり、大規模であったり、非営利活動だったり、営利活動だったり、お手軽さであったり、達成感であったりと、様々である。

そのような、多様な切り口で魅力を生んでいるまちづくりのプレイヤーが異分野で交流できれば、より深い「所沢らしさ」に気づけたり、新しい魅力を生み出す活動につながっていくのではないだろうか。そのために、各分野のまちづくりのプレイヤーの活動発表と来場者を含めた意見交換の機会の定期的な開催を検討したい。また、異分野の交流により生まれる可能性を行政が支援するためには、組織横断的な検討が必要であることから、まちづくりに関わる様々なプレイヤーが交わる場と呼応する市役所内プロジェクトチームの設立も望まれる。



そのような「所沢らしさ」「所沢の可能性」探求の取組継続により、所沢に適した形の「エリアプラットフォーム」や「まちづくりファンド」といった「所沢らしい魅力的なライフスタイル」創出のための仕組みが見えてくるのではないだろうか。

⑩サイレントマジョリティの声を集める対話型市民会議の開催

発信力や行動力のある人は注目を集めやすい一方で、それらのライフスタイルの総体を「所沢らしい魅力的なライフスタイル」と捉えると偏りが生じる可能性がある。注目されずに過ごす様々なライフスタイルの中にも「所沢らしい魅力」があるはずである。

そういった、「注目されないが所沢らしい魅力的なライフスタイル」にスポットライトを当てる機会として、例えば、無作為抽出により「所沢らしい魅力的なライフスタイル」を話し合うような市民会議を開催できると、より彩り豊かな「所沢らしさ」が描き出せることが見込める。

⑪広報ところざわ等への「私の好きな所沢でのライフスタイル」連載

(日常生活圏の魅力を組み込んだライフスタイル)

特定のプレイヤーや、ライフスタイルにこだわりを持つ人々だけではなく、多くの所沢市民が、自身の住み暮らすまちでできる魅力的なライフスタイルを伝えることで、「今たまたま所沢に住んでいる人（動機は“通勤時間と家賃の好バランス”かもしれないし、“今のライフステージで近隣自治体よりもお得な支援制度”かもしれない）」にも、「所沢での暮らしが楽しくなる⇒所沢で暮らし続け、何かをやってみたり何かに参加してみたくなる」といった変化を期待できる。そのような人が増えると、「所沢は楽しそう」「所沢は私の価値観に合う」といった人が自然と集まってくるまちになっていく。

そのため、「所沢にある魅力的な資源」ではなく、様々な「所沢でできる魅力的なライフスタイル」にスポットを当てた連載記事を「広報ところざわ」に掲載し、かつ、メディアミックスによる発信を行う事を提案する。

■市民-地域-行政のコミュニケーションを双方向に豊かにしていく

⑫よりいっそう、行政に地域の生活課題が届く体制へ

ポートランド市の行政組織には、地域と行政の橋渡しを行うシビックライフ局が存在し、地域に対し人材育成、活動資金や活動のためのリソースの紹介といった支援をするだけでなく、政策や予算に対する意見を受け付けるなど、地域と行政の双方向のコミュニケーションを行っている (<https://www.portland.gov/civic/about>)。

所沢市では、市内11地区（中学校区より若干広い規模感）のまちづくりセンターを拠点に地域づくり協議会活動支援金の交付などを通じ地域コミュニティそれぞれの独自性を活かしたまちづくりを進めているところであるが、地域と行政の双方向性には改善の余地があるだろう。いま所沢市に住んでいる人が望むまちをつくるのが、ひい



ては、所沢市内・市外双方から支持されるまちをつくることにつながる。まちづくりセンターを窓口とした地域団体への活動援助からさらに一歩進めるため、政策や予算に関し各部局が地域の声を取り込む仕組みの構築を検討してはどうか。

⑭オンラインを活用した「所沢らしい魅力的なライフスタイル」創出支援

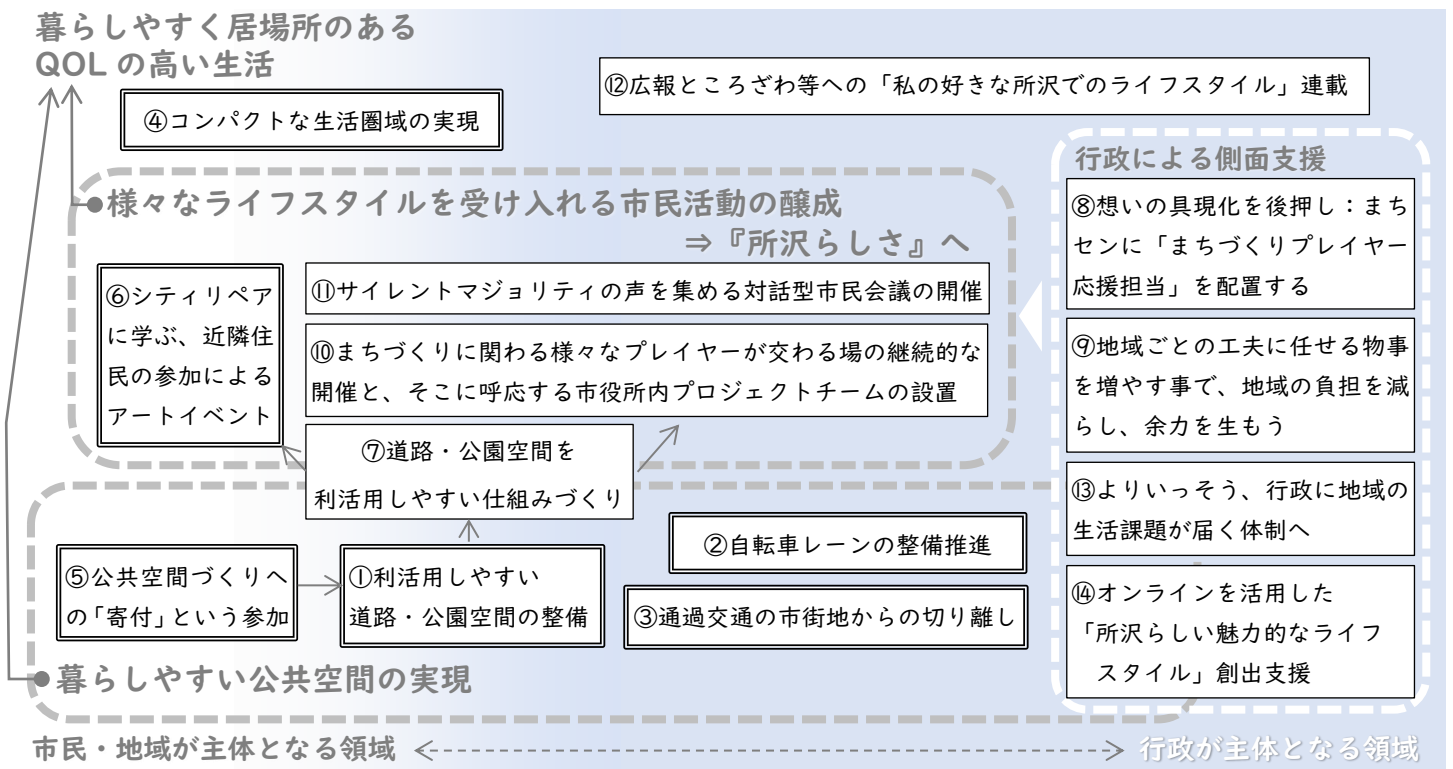
平日の日中は都内等で働くなど、どのようなライフスタイルの市民でも「所沢らしい魅力的なライフスタイル」の創出に関われるよう、ここまで提案してきた事項にはオンラインの活用も望まれる。オンラインの活用形態には、Zoomのような民間サービスから市独自のオンラインプラットフォームまで、様々な可能性が考えられる。

また、“地域や住民の個性を活かし、「面白そう」「やってみよう」を後押しする仕組みづくり”の項目にて提案した行政の仕組みを利用する際においても、オンラインによる相談や手続きがしやすいことが望ましい。

オンラインの活用促進により市民同士が相互に繋がれるようにすることで、市民個人が市へ要望等を伝えたり、市から情報提供をしたりするだけのように、市民個人と行政の関係性で終わるのではなく、市民自ら理想の所沢づくり・コミュニティづくりをする動きが生まれることを期待する。

■提言の概念図(所沢のまちが目指したい姿と、5-2/5-3の提言の関係性)

5-1に提示した「所沢のまちが目指したい姿」と5-2、5-3の各提言の関係性は下図のとおりである(5-2の提言を□、5-3の提言を□と記載)。



5-4.ポートランドからの学びの総括



これまでに、ポートランドについての私たちが見聞きした内容と、それに基づく所沢市への提言についてまとめてきた。もちろん、数日の視察期間でポートランドの全てを理解できるわけではなく、また、今回の提言に記した手法がポートランドからの学びの全てではない。

本研究では、さまざまな制度や仕組みといった手法についての事前学習や、実際の視察、事後検証を行ってきたところであるが、どのような手法にせよ、それが生きるためには、その土壌となるマインドが重要であると感じた。

■まちに関わる一人ひとりがまちづくりを「ジブンゴト」にしていく

わずかの視察期間で、できるだけポートランドの魅力の核心に触れたいと思い、私たちは、ポートランド市民にインタビューを行い、また、NAの会合を見学した。見えてきたのは、まちの魅力やまちに対する考えを自分の言葉で生き生きと語る市民の姿や、まちの課題解決について市民同士が議論をして検討する姿であった。

そこから、ポートランドの魅力の源は、特別な制度や施策、世界的に名が知れた名所などではなく、このような市民たちによる日々の暮らしの積み重ねなのだと感じた。日々の暮らしとは、自分らしく暮らすライフスタイルを謳歌すると同時に、まちの課題解決に向け主体的かつ自然体で関わっていく姿勢である。そのような市民生活と対になる行政は、都市計画や交通計画、環境施策等でイニシアティブをとりながらも、市民たちと向き合い、協働を心がけて、よりよいまちづくりに取り組んでいるのだと感じた。

2-4に記したとおり、ポートランドにも、ポートランドならではの課題が依然としてあり、時にはその解決手法がうまくいかない場合もある。しかし、官民連携で課題解決に向けて議論し、柔軟に軌道修正をして、よりよいまちに近づけていこうという取り組みを何十年も続けてきたことが、現在のポートランドの総合的な魅力につながっているのだろう。

ポートランドは現在が到達点ではなく、まだまだこれからも市民と行政が次の魅力を作りあげていこうとを感じる。

所沢においても、5-2、5-3に提言した手法のみならず、ポートランドのそのようなマインドを見習いたい。それは、行政職員であれ、企業活動を行う者であれ、市民であれ、老若男女問わず、所沢に関わる一人ひとりがまちづくりへ主体的かつ自然体で関わっていくことである。

謝辞 Acknowledgments



「ポートランド市から学ぶ都市研究事業」におけるポートランド市の視察及び本報告書の作成にあたり、大変多くの方にご協力をいただきました。

京都府立大学教授の川勝健志先生には、お忙しいなか、現地視察前と後にお時間をいただき、視察先や研究成果のまとめ方について、ご助言をいただき、ありがとうございました。

中田理恵様には、現地での安全で詳細なガイドの他、ネイバーフッドアソシエーションとの調整や現地通訳にご尽力をいただき、ありがとうございました。



ポートランドやオレゴン州について説明を受ける市職員

Scotty Robinson 様には、私たちの拙い英語のインタビューに快く応じていただきました。ネイバーフッドアソシエーションに係る人の意見や考えを聴ける貴重な機会となりました。ありがとうございました。今後のピクニックも盛会であることを願っております。

バックマン・コミュニティ・アソシエーションの皆様には、私たちの視察を快くお受けいただき、ありがとうございました。皆さまの議論の熱量はとても刺激的でした。パイもとても美味しかったです。

私たちのインタビューにお答えいただいた皆様には、突然のインタビューだったにも関わらず、快くお受けいただき、ありがとうございました。ポートランドについての率直な意見を聴くことができました。

ご協力をいただいた皆様には、この場を借りて、厚く御礼を申し上げます。

We could get so much cooperation to visit and learn about Portland, OR, and we can write this report. We would like to thank those people.

Dr. Takeshi Kawakatsu, Kyoto Prefectural University, for helping us to find out the point of our research and make this report.

Ms. Rie Nakata, for safe and detailed guidance in Portland and coordinating with BCA.

Mr. Scotty Robinson, for answering our poor English interview. We can get precious thoughts about the neighborhood association. We hope the next picnic is also fantastic!

Buckman Community Association, for welcoming us to the meeting. We were excited to see and hear your lively discussion. And the pie was very tasty!

People interviewed from us, for answering our poor English interview. We could get frank opinions about Portland.

Thank you very much for your cooperation!



参考資料一覧



■本報告書の作成にあたり、市職員がポートランドに関する知見を得た資料等の一覧

※ページ番号は本報告書のページを指す。当該ページ記述にあたり、参考資料による知見を一部踏まえた。

1-2.ポートランド市とは

P4) 「国土交通省からの情報提供 ミズベリング・かわまちづくり(国土交通省)」

(<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001469764.pdf>)

2-2.都市形成の経緯

P10) 「米国における産業クラスターの発展—ケーススタディ3:ポートランド」

(https://www.tkfd.or.jp/research/detail.php?id=4494#h_3)

2-3.都市の特徴

P13) 「2050年のニッポンの姿Ⅱ 世界が注目するポートランドのまちづくり(環境省)」

(https://www.env.go.jp/policy/co2ta/content3/page2_1.html)

「CLAIR メールマガジンバックナンバーvol.235「アメリカにおける Farm to Table 運動について」

(<https://www.clair.or.jp/j/mailmagazine/backnumber/2019/09/vol2352019.html>)

3-4.環境—CO₂削減とみどりへの投資—

P41~42)「これからの都市計画とまちづくりを考える 第2回 エコディストリクト:グリーンシティをつくる」

(<http://www.jia-tokai.org/archive/sibu/architect/2013/01/toshi.html>)

P42)「Chapter 17.106 Deconstruction of Buildings Law」

(<https://www.portland.gov/code/17/106>)

3-5.スポーツ振興と公園整備

P46~47)「Basketball Courts Revitalization Project」

(<https://www.portland.gov/parks/hoops>)

3-6.ネイバーフッドアソシエーションと市民参加

P49~50)「About Neighborhood Associations and District Offices」

(<https://www.portland.gov/civic/myneighborhood/about-neighborhood-system>)

4-2.Keep Portland Weird

P57) 「Keep Austin Weird」

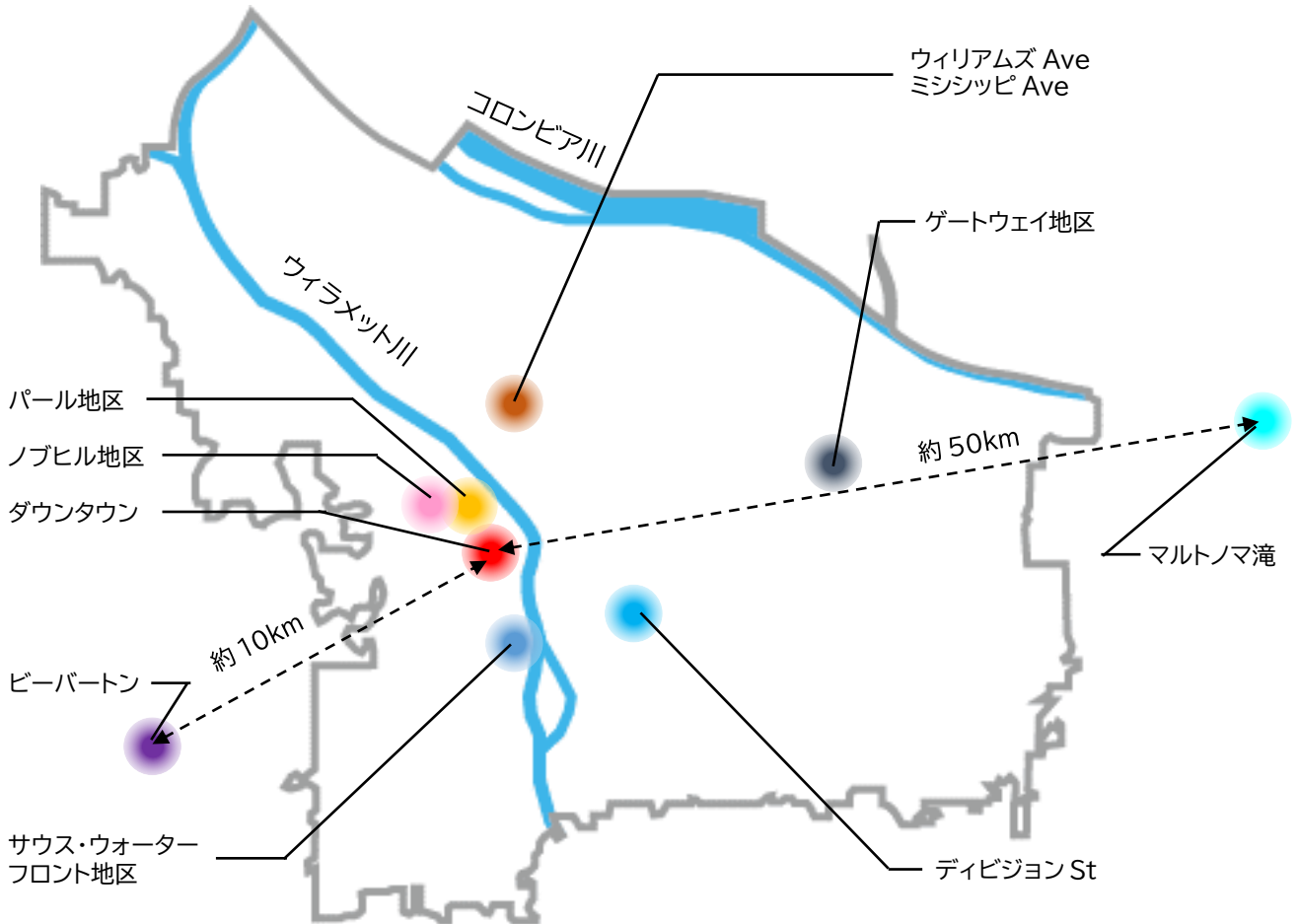
(https://en.wikipedia.org/wiki/Keep_Austin_Weird)



番外編.ポートランド紀行



視察におけるポートランドのまちづくりの特徴や所沢のまちづくりに取り入れられる要素などは報告書本文に記載のとおりである。ここからは、ポートランドのまちづくりの特徴のもとでありつつ、それぞれに個性的な各エリアの概要、を実際の訪問に基づき紹介する。



■パール地区

都市再生の成功事例として挙げられる、かつては倉庫街と鉄道の操車場だった地区。

1950年代、車社会の到来に伴い、ポートランドの輸送形態が、貨物列車からトラックに代わったことで、鉄道の操車場として使用されなくなってしまい、ダウンタウンの北隣に位置しているにもかかわらず、建物が空物件となり、地区全体が荒廃してしまっていた。

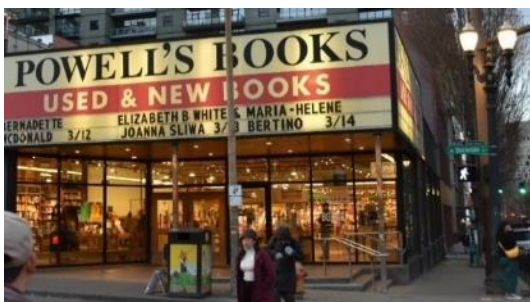
1970年代後半、安価で倉庫が貸し出されるようになり、住居や活動の場として多くのアーティストが移り住んだ結果、1980年頃にはアートギャラリーが点在するようになり、注目を集める地区になった。やがて、投資家たちが古い倉庫を買い取り始め、改装を行い、一般の住民に向けて居住スペースとして貸し出しを始め、アーティストが好むようなカフェやレストランもできて賑わいが生まれた。

1980年代後半からは、毎月第一木曜日に、パール地区とダウンタウンのギャラリーがファースト・サズディというイベントを行っている。ファースト・サズディでは、ギャラリーがアルコール類やスナックの提供を行うことで多くの人が集まり、若いアーティストにとっては作品を出展する場、一般人にとってはアートに触れる優れた機会となっている。

アート地区として賑わいが生じたことをきっかけに、ポートランド市開発局が進める再開発地域の対象となった。交通手段・輸送手段や排水などのインフラ整備はポートランド市が行い、住宅開発は民間業者が行う、PPP 事業である。この開発には、市民の声や民間業者の意向が取り入れられた。（「ポートランド市パール地区における再生と社会的構成の変化」池田千恵子 2018）

実際に、レンガ造りの倉庫の建物を活かしたカフェ（バリスタ (Barista) Down town 店）と靴屋（KEEN の本社）を視察したが、鉄道の操車場だったパール地区中心部では、各店舗に入店する際に、階段やスロープを上る必要があることに気づいた。これは、建物の床を鉄道貨車の荷台にあわせ、高い位置で設計していたためである。倉庫の骨組みがそのまま活かされていることがわかった。

ダウンタウンの店舗は、例えばナイキショップの営業時間が 18 時までといったように、日本よりも閉店時間が早い傾向にある。また、22 時頃まで開店している飲食店も数店舗あるが、夜は照明を暗くしており、街全体が暗い雰囲気だった。それに対し、パール地区とダウンタウンの境目にある Powell's City of Books（パウエルズ書店）は 21 時まで開店しており、大きな窓から見える明るい店内が多くの人を誘い、閉店時間間際まで若者を中心ににぎわっていた。総面積 6,300 m² の 3 階建てで、本の分類ごとに、新本と古本を一緒に陳列して販売している。店内のギャラリースペースでは、作家による朗読などのイベントが毎日のように開催されており、視察日においては、30 名程度の人々がイベントに参加していた。



■ダウタウン

ウォークブルでコンパクトな街ポートランドの“顔”と言える、数々のランドマークが結集しているダウタウン地区。60mグリッドで街区が整理されており、ほぼ全てのビルの1階層で開口部が非常に大きく確保されている。ガラス張りの高層ビルが多く立ち並ぶ様子は、銀座の高級ブランド店舗が連なる街並みを彷彿とさせる。店舗はグローバルブランドばかりではなく、地元への愛着やユニークさを大切にするポートランド市民の気質から、オレゴン州やポートランドの地元ブランド店も点在している。ユニオンウェイなど个性的な店舗が並ぶ洒落た小さな通りも魅力的のひとつである。

ただ残念なことに、新型コロナ禍や近年の薬物使用者の増加などによる治安悪化から、1階部分が空きテナントになっている状態が多く見受けられた。テナントが埋まっていた最盛期ならばどれほど活気に満ちていたかは想像に難くない。

ダウタウンには大学や図書館、美術館などもあり、文教地区の顔もある。ポートランドを代表する大学の一つであるポートランド州立大学は、街と大学の敷地の境に物理的な垣根がなく、トライメットが大学の建物を貫くように走る光景も非常に印象的である。

これ以外にも、多くの宿泊施設、憩いの場となる公園、リーズナブルに美味しい多国籍の食事が楽しめるフードカート・ポッドなど、ダウタウンでは人々の多様なニーズを満たすことができ、街中に張り巡らされた公共交通によって、車を所有しない人や若い世代もダウタウンでの様々な過ごし方を選択できる。



■サウス・ウォーターフロント地区

ポートランドの市街地としては新しく、2000年代に開発の始まった南北約700m×東西約350メートルのウィラメット川沿いのエリア。当該エリアへのアクセスはLRTが延伸しているが、ダウンタウンの最南部にあたるポートランド州立大学から約1.3kmの間、高速道路の高架下など、居住・商業エリアが途切れており徒歩での移動にはやや遠い。このエリアの南部はウィラメット川と丘陵部が近接するエリアとなっており、LRTもここ以南には延伸していないため、ポートランドの市街地の南端部と言える。オレゴン健康科学大学の研究施設が立地しており、西側の丘陵部の上に立地するオレゴン健康科学大学本体とは当該エリアの北端部でロープウェイ「ポートランド・エアリアル・トラム」で結ばれている。エアリアルトラムの乗車駅近くには駐輪場が整備されており、多数の自転車がとめられていたため、当該エリア外からは自転車でアクセスしている方も多し様子だった。街区サイズはダウンタウンと同等の60mグリッド。歩道・車道共にダウンタウンより広く整備されている。エリアの中央部にはグリッド2区画分の公園が立地しており、周りの街区には下層部はオフィス、店舗、上層部は住居の中高層のビルが林立している。私たちの視察時は建物の1層部分の店舗には空きが目立ち、街なかの歩行者の姿もまばらだった。



■ディビジョンストリート

ディビジョンストリート地区は、サウスイーストエリアを東西に横切るディビジョンストリートのうち、ウィラメット川から東へ2キロ程離れたストリート周辺の賑わう一帯を指し、中心市街地からはバスで行き来することができる。コロナ禍を経た近年、新たに注目されるようになった地区であり、かつての中心市街地で見られていたような、人々が楽しそうに街を歩く姿が見られる場所である。ストリート沿いには、個性的なレストラン、アンティークショップ、古着屋、雑貨店などが建ち並び、ポートランドらしい、少し野暮ったいヒッピー文化を感じることができる。

ディビジョンストリート地区では、このようなエリアならではの個性的な魅力を求め、人々が気ままに街を歩き、集い、楽しんでいる姿が見られた。

また、地区の歩道や車道の一部にはイスやテーブル、屋根付きの囲いが置かれ、そこで人々が思い思いに過ごすことにより、沿道の店舗が持つ魅力や、活気がしみ出し、人々が「気ままに」「楽しんで」街を歩くことに繋がっていることが感じられた。



■ミシシッピ通り&ウィリアムズ通り

ポートランド中心部より約4km離れたボイジー地区にある個性的な店舗が並ぶストリートである。中心部からは、バスやライトレールで約15分程度の距離にある。ボイジー地区はアフリカ系アメリカ人が多く住み、歴史のある地区だが、治安の悪い地区でもあった。1993年ポートランド市が近隣計画（Neighborhood Plan）を作成し、治安の向上や住宅の供給がされて、地域の魅力が向上したが、一方で、ジェントリフィケーションの問題もあり、地域の歴史と再生で、試行錯誤をしてきた地区でもある。（「URBAN NEST REALTY」<https://www.urbannestpdx.com/life-in-portland/2016/10/11/the-all-purpose-guide-to-the-boise-neighborhood-in-portland>）

ミシシッピ通りとウィリアムズ通りは、低層の店舗が建ち並ぶストリートで、フードやクラフトなどの個性的なショップの他、ライブハウスやシアターなどのカルチャーの拠点もあり、ポートランド市内でも人気のエリアになっている。店舗によっては、歩道部分にイスやテーブルを置き、車道部分に飲食スペースを設置するなど、道路空間も活用した魅力のある風景を作っている。また、街路樹も整備されて、歩いて心地よい空間となっていた。

ミシシッピ通りには、NPO法人のリビルディングセンターがあり、古材や古家具が文字どおり「なんでもある」状態で置かれており、ポートランドのDIY文化の拠点になっている。このように、様々な個性のある店舗や業種が集積することで、ストリート全体の魅力が高まっていると感じた。



■ノブヒル地区

ノブヒル地区はダウンタウンの北西に位置する歴史的住宅が立ち並ぶ住宅街と、洗練された活気あるメインストリートを持つ地区である。

ノブヒル地区のウエストヒルには歴史的住宅が立ち並び、古くからのコミュニティが形成されている一方で、メインストリートとして、「NW23rd Avenue」と「NW21st Avenue」の二つのストリートが地区の中央を南北に走り、これらのストリート沿いには、レストラン、カフェ、アパレルショップ、雑貨店などが建ち並び、歩道や車道の一部にはイスやテーブル、屋根付きの囲いが置かれ、洗練された魅力的な街並みがつくられている。

これらのメインストリートでは、周辺住民だけでなく、ストリートカーなどで他の地域から訪れる人々も多く、気ままに街を歩く人々の姿が見られ、今回ポートランドを訪れた中で、最も活気を感じられる地区となっていた。



■ゲートウェイ地区

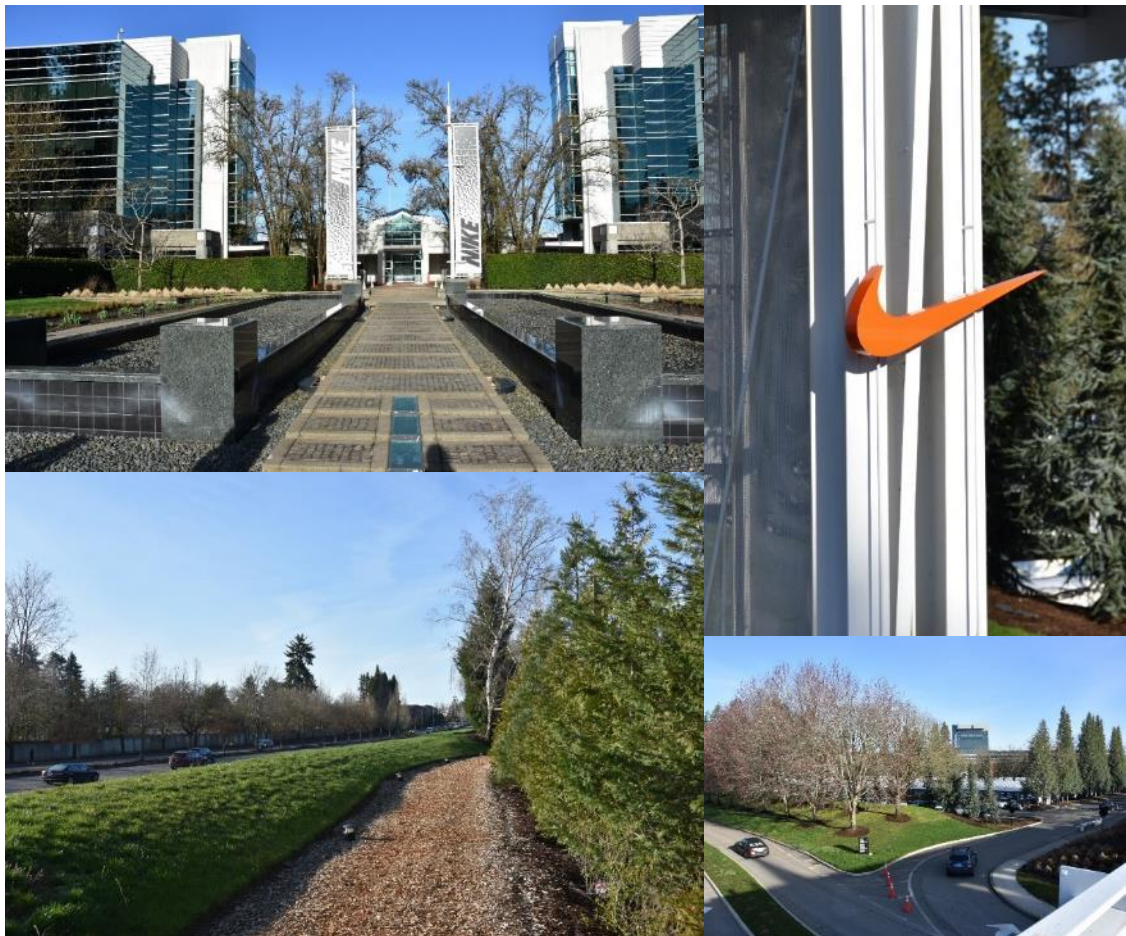
ポートランド中心部より約 9km 離れた地区で、「Regional center」として、ポートランド市の東地区における市民サービスやコミュニティ、経済等の中核をなす地区として位置づけられている。ポートランドの中心部からマックスで約 30 分程度の距離にある。駅前は大規模なトランジットセンターになっていて、路線バスとマックスが対面で段差等もなく乗り換え可能になっている。また、駅の傍には大規模な駐車場があり、パークアンドライドによって、公共交通が利用しやすくなっている。これらの公共交通や駐車場はかなり利用されているように見られた。

駅前には、大規模なスーパーマーケットやクリニックなどがあり、20 分圏内コミュニティの中核となるような施設が揃っている。駅近くにある「Gateway Discovery Park」は 2018 年に開設された新しい公園で、約 1.3ha の大きさである。建設にあたっては、官民の支援があり、誰もが使いやすい広場として、地域コミュニティの核となっている。ゲートウェイ地区は、これらの公共交通の駅、商業施設、公園施設などの周辺を、ゆとりのある戸建て住宅が取り囲み、コンパクトな 20 分圏コミュニティを形作っている。



■ビーバートン

ビーバートンは、ポートランドのダウンタウンから 12 キロメートル西方に位置しており、人口 97,000 人ほどの町である。オレゴン州の動物であるビーバーの名前を冠している。これは、“先住民がビーバートン・クリークとファンノ・クリークにある村を「チャケイピ」と呼んでおり、「ビーバーのいる場所」という意味だったが、初期の入植者たちはこの村をビーバーダムと呼び、後にビーバートンに改名した。”とされている。（「Beaverton Oregon」<https://www.beavertonoregon.gov/1122/History>）1950 年代頃から郊外のベッドタウンとして栄え、ポートランドのダウンタウンからは公共交通機関にて 20 分ほどで到着する。また、ビーバートンの駅にはバス停や駐車場・駐輪場が併設されており、「パークアンドライド」の拠点となっている。ポートランドのダウンタウンとは対照的に、広大な敷地の店舗にさらに巨大な駐車場を有するショッピングモールが見受けられ、まさにアメリカ郊外の町という印象を受けた。そして、ビーバートンには世界トップスポーツブランドである NIKE が本社（Nike World Headquarters）を構えている（※厳密にはビーバートン市に囲まれた非法人地域）。スポーツ研究所、デザインスタジオ、試作製作所、各種スポーツ施設など様々な施設を兼ね備えており、敷地面積は東京ドーム 45 個分にも及ぶ。一部敷地や展示ホールなど、一般人のアクセスを許されている場所もあるが、残念ながら視察当日にはそのほとんどを見学することができなかった。



■マルトノマ滝

ポートランド中心部のパール地区からコロンビア川を東へ約 50km さかのぼったところにある滝。高速道路を利用して車で30分。2段に滝は分かれているが、高さは上段が華嚴の滝のおよそ1.7倍の165m、下段の滝は21mとなっている。水源は年間を通してラーチ山からの湧き水で、春には山の雪解け水、他の季節には雨水により滝の水量は多くなっており、滝の全面 32mの高さにある14mのベンソン歩道橋に立つと水しぶきやマイナスイオンを感じる。

周辺はマルトノマ滝以外にもいくつか滝があり、コロンビア川へと流れている。雄大なコロンビア川や森林地帯など、都市部からすぐ近くの大自然を満喫することができる。



オレゴン州ポートランド市から学ぶ都市研究事業報告書

令和6年8月

所沢市