

2017年度札幌市受託研究

## 平成 29 年度札幌市受託研究報告書

2018 年 3 月

千葉大学大学院 村木美貴  
大工原健太  
春田文諒  
Ziba 山崎満広

はじめに..... - 1 -

## 第1部 ポートランド市を参考とした都市政策研究

1章	ポートランド都市づくりの経緯.....	- 3 -
1-1	ポートランドの都市発展の経緯.....	- 3 -
1-2	土地利用規制の導入.....	- 5 -
1-3	都市成長管理線 UGB とは何か.....	- 6 -
1-4	広域都市圏行政 Metro 設立の背景.....	- 9 -
1-5	本章のまとめ.....	- 11 -
2章	ポートランド都市圏、およびポートランド市の状況とその枠組み.....	- 12 -
2-1	Metro とポートランド市の人口.....	- 12 -
2-2	行政構造.....	- 15 -
2-2-1	ポートランド市.....	- 15 -
2-2-2	Metro.....	- 16 -
2-3	ポートランド市からみた関連組織との関係.....	- 19 -
2-4	財政状況の実際.....	- 20 -
2-4-1	ポートランド市の予算概要.....	- 20 -
2-4-2	Metro の予算概要.....	- 26 -
2-5	大規模建築物と地価の分布状況.....	- 31 -
2-6	住民の所得構成.....	- 32 -
2-7	本章のまとめ.....	- 35 -
3章	ポートランド市の都市計画と都市開発のあり方.....	- 36 -
3-1	1970年代のダウンタウンの都市再生.....	- 36 -
3-2	コンプリヘンシブ・プランにみる土地利用の方向性.....	- 39 -
3-3	ゾーニング規制と公共交通沿線の賑わいづくりに向けた都市施策.....	- 48 -
3-3-1	ゾーニング規制の実際.....	- 48 -
3-3-2	公共交通沿線の賑わいづくりに向けた都市施策.....	- 53 -
3-4	事業と事業推進上の市民参加の方法.....	- 57 -
3-4-1	ONI の役割.....	- 58 -
3-4-2	市民との付き合い方.....	- 59 -
3-5	本章のまとめ.....	- 63 -
4章	ポートランド市の起業とそれを支えるまちづくり施策の実態.....	- 66 -
4-1	起業家を生み育てる都市の生態系.....	- 66 -
4-2	ポートランド市における起業の実際.....	- 77 -
4-3	ポートランド市の起業を支えるまちづくり施策.....	- 80 -
4-4	ヒヤリング調査及び資料にみる起業の状況.....	- 86 -
4-5	本章のまとめ.....	- 88 -
5章	Metro 圏における公共交通の現状とまちづくりとの関係.....	- 91 -
5-1	Metro 圏における公共交通の現状.....	- 91 -
5-1-1	公共交通サービスの現状と運営実態.....	- 91 -

5-1-2	公共交通の利用動向.....	- 93 -
5-2	公共交通の運営予算と LRT 整備事業における資金調達方法 .....	- 94 -
5-2-1	公共交通の運営予算.....	- 94 -
5-2-2	LRT 整備事業における資金調達方法.....	- 95 -
5-3	Metro 圏における公共交通政策 .....	- 99 -
<b>6章</b>	<b>札幌市における今後の行政施策の方向性</b> .....	- 102 -
6-1	起業活性化に向けた行政施策の方向性 .....	- 102 -
6-2	公共交通を軸としたまちづくりに向けた行政施策の方向性 .....	- 110 -
<b>第2部</b>	<b>札幌市の路面電車延伸事業における TIF の活用可能性</b>	
<b>7章</b>	<b>延伸検討地域における TIF 活用可能性と TIF 活用に向けた条件設定</b> ...	- 113 -
7-1	路面電車延伸検討地域における TIF の活用可能性 .....	- 113 -
7-2	TIF 地区と TIF 実施期間の設定 .....	- 114 -
7-2-1	TIF 地区の設定 .....	- 114 -
7-2-2	TIF 実施期間の設定 .....	- 114 -
<b>8章</b>	<b>公共交通ネットワーク構築による固定資産税の増収可能性</b> .....	- 115 -
8-1	路面電車延伸整備が地価に与える影響.....	- 115 -
8-1-1	地価関数推定に用いる変数の選定 .....	- 115 -
8-1-2	地価関数の推定結果.....	- 119 -
8-1-3	路面電車整備による地価の上昇可能性 .....	- 121 -
8-2	路面電車延伸整備が民間開発誘導に与える影響 .....	- 124 -
8-2-1	民間事業者の収益性評価手法 .....	- 124 -
8-2-2	路面電車延伸整備が民間事業者の収益性に与える影響.....	- 130 -
8-3	路面電車延伸整備が固定資産税収に与える影響 .....	- 131 -
8-3-1	固定資産税の算出方法.....	- 131 -
8-3-2	固定資産税の増収可能性.....	- 136 -
8-4	本章のまとめ .....	- 138 -
<b>9章</b>	<b>TIF を活用した公共交通ネットワーク構築のあり方</b> .....	- 139 -
9-1	TIF を活用した公共交通ネットワーク構築の実現可能性.....	- 139 -
9-1-1	TIF を活用した路面電車延伸整備事業の実現可能性.....	- 139 -
9-1-2	民間開発の誘導可能性を考慮した延伸区間の検討 .....	- 141 -
9-2	市街地整備の差異が TIF 活用の公共交通ネットワーク構築に与える影響-	143 -
9-2-1	TIF 地区における整備シナリオの設定.....	- 143 -
9-2-2	市街地整備手法の差異が TIF のリスク低減と民間開発誘導可能性に与える影響	.....
	.....	- 146 -
9-2-3	市街地整備手法の差異が公共交通事業の採算性に与える影響.....	- 150 -
9-3	本章のまとめ .....	- 161 -
<b>第2部のまとめ</b> .....		
		- 162 -
<b>おわりに</b> .....		
		- 163 -

## はじめに

かつて、オレゴン州知事になったトム・マッコールは、「オレゴン州には2つの州民がいる。自然を愛する州民と都市を愛する州民である。」と述べた。オレゴン州は、こうして、1970年代から、都市と自然の両立を目指して都市づくりを進めてきた。土地利用についても市民の参画が中心に位置づけられ、その中で都市づくりが進められてきた。

近年、多くの人オレゴン州ポートランドを訪問するようになった。日本では、ポートランドがブームになっている。ポートランドは、日本人のみならず、北米でも暮らしやすい街として認識されている。なぜ、ポートランドは、多くの人を引き付けるのか、なぜ暮らしやすいと言われるのか。それが、この調査研究の大きな着目点である。

ポートランドは太平洋北西部に位置し、秋から雨の多い気候であり、カリフォルニアに比較して決して天候に恵まれた地域とは言えない。しかしながら、全米で暮らしやすい街として名高く、「人を引き付ける」ことの表れとして、第一に、企業が多く、そして起業家が多く集まってきて、独自の文化が創出されている。

ここでは、札幌市がより選ばれる都市となることを目的として、ポートランドから何を学ぶことができるのか、札幌になく、ポートランドにあるものは何か、そして何を今後取り入れるべきなのかを、明らかにする。ポートランドは、人口64万人で、札幌市の3分の1の規模であり、面積も375km<sup>2</sup>と、規模においても3分の1の大きさに過ぎない。ポートランドには全米唯一の広域地域政府(メトロ)が存在し、その面積は札幌市の17倍になるものの、人口は札幌市より30万人多い235万人に過ぎない。つまり、両者は面積規模が大きく異なるものの、西海岸の中で人口の社会増の多い都市になっている。

起業を産み出す街としての魅力、地方都市でありながら公共交通の発達している状況、そしてその利用状況、市民との関わりを既存資料、ヒヤリング調査から明らかにする。ポートランドが人に選ばれる都市であることは、市民参加の表れなのか、そうであれば、それが取り入れられるのが文化によるものなのか、または手法によるものなのか、札幌に取り入れられるものが何なのか、調査を通して明らかにすることがこの調査の目的である。

## 第1部

### ポートランド市を参考とした都市政策研究

## 1章 ポートランド都市づくりの経緯

まずは、オレゴン州、ポートランドの都市づくりの経緯を説明することから始める。それは、なぜ、ポートランドの都市づくりが現在の形になっているのかは、州との関係、歴史との関係が大きいからである。そのため、ここでは、州のことも含めて幅広く、都市づくりに関係する点について説明することにした。

### 1-1 ポートランドの都市発展の経緯

ポートランドの立地するマルトノマ・カウンティのエリアには、先住民族として、チノック・インディアンが暮らしていた。1840年代の開拓者たちによって街が作られはじめた。ポートランド周辺地域は農林業で栄え、人口が増加をしていき、市が誕生した1851年の時点で、人口は800人に過ぎず、これが1879年には17500人に急激に増加する(図1-1-1)。

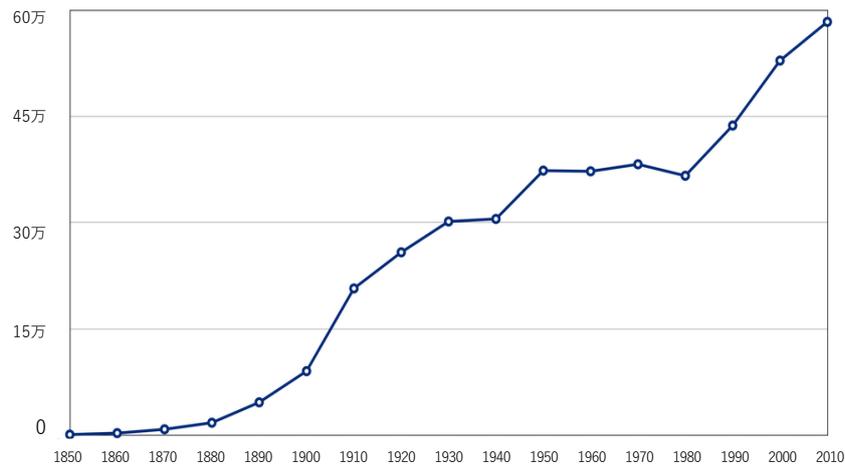


図1-1-1 ポートランドの人口の推移

[http://familypedia.wikia.com/wiki/Portland,\\_Oregon](http://familypedia.wikia.com/wiki/Portland,_Oregon)

1873年のポートランドの状況を見ると(図1-1-2)、建物が限定的であるものの、ウィラメット川に面して碁盤の目状の道路が配され、現在の都市の骨格ができていることが興味深い。

人口増加の要因は、アメリカの諸都市と同じく、工業の発展、とりわけ、ウィラメット川沿いに造られた製鉄業と造船業による(図1-1-3)。また、街が川沿いにあること、並びに、現在の26号線の元となっている木材運ぶ道路があったことから、二つのルートを持

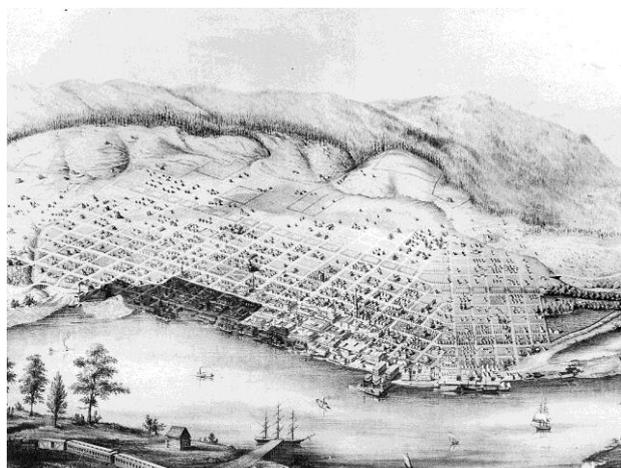


図1-1-2 1873年のポートランド

<https://oregonencyclopedia.org/articles/portland/>

つという立地上のアドバンテージがあった。そして、第二次世界大戦で求められた貨物船をつくる造船所があったことから、造船業で働く労働者とその労働者にサービスを提供する人々の存在で、人口がさらに増加していった。造られた船は、オレゴン産の食品、物資、兵隊を積んで戦地へと出航していったため、1940年代、ポートランドは貿易拠点として栄えていった。1950年代に入ると、人口増加に伴い、平坦な農地は開発がしやすいこともあって、農地の減少が顕著にみられることとなった。その後、ポートランド市は、工業の発展、人口増加及び自動車の増加に伴い、公害が深刻化していった。ポートランドは、工場立地が川沿いにあるため、その汚染が顕著で、水で遊ぶこと、飲むことができないことに加えて、大気汚染も問題な状況になっていった。



図 1-1-3 1930年代のウィラメット川沿いの工業の発展  
[https://oregonencyclopedia.org/articles/pollution\\_in\\_portland\\_documentary/#.WpWAj-fLhKI](https://oregonencyclopedia.org/articles/pollution_in_portland_documentary/#.WpWAj-fLhKI)

その時に州知事になったのが、トム・マッコールである。トム・マッコールは連邦議員に立候補したものの選挙に敗れ、1964年に州務長官になり、1966年に環境再生を掲げて州知事に当選した。知事になってすぐに、ウィラメット川の環境浄化、大気汚染対策、そして、土地利用での規制の導入を行ったため、オレゴンの土地利用にトム・マッコールの果たした役割は大きい。ポートランド市に限らず、オレゴン州の人口は一貫して増加傾向にあり、2017年時点では414万人となり、2010年時点の383万人から0.8%の増加となっている。人口予測上は、2030年には480万人に達するものと推計されており<sup>1</sup>、引き続き増加していくが予想されている。最も人口が集積している地域はポートランドであり、州都は、第三の都市セーラムである。オレゴン州におけるカウンティ別の人口密度をみると(図 1-1-4)、北西部の州境が最も人口密度の高いことがわかる。このエリアが、ポートランドの属するマルトノマ・カウンティである。人口は図からも明らかなように、西側(インターステート5号線)に沿って集積している。人口増加率の高いエリアもこれらのエリアに集中しており、社会増が多くなっている。一方で、東側は人口が極めて低く、州内に人口の差の大きいことがわかる。

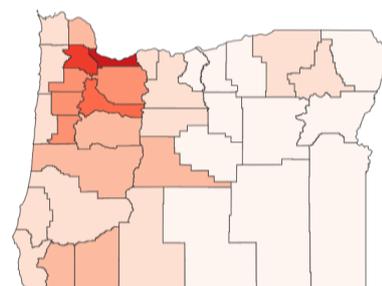


図 1-1-4 カウンティ別の人口密度  
<http://worldpopulationreview.com/states/oregon-population/>

<sup>1</sup> Population Data via US Census <http://worldpopulationreview.com/states/oregon-population/>

## 1-2 土地利用規制の導入

オレゴン州は、1969年にすべての市とカウンティに対して、ゾーニング規制とコンプリヘンシブ・プランの策定を1971年までに完了するよう義務付ける上院法案10 (Senate Bill 10) の提出が行われた。これは1973年に通過し、全米で最初のゾーニング規制とコンプリヘンシブ・プラン<sup>2</sup>の導入となった。地方自治体が州の委任に失敗した場合、知事が自治体に代わり、コンプリヘンシブ・プランとゾーニングを決めることができるとされており、遅延する場合は、その策定計画を示すことが求められた。

そもそも、この土地利用計画は、農業委員会からの要望が大きかった。それは、都市化の進展が農業に与える影響が大きかったこと、並びに、都市スプロールに伴うインフラ整備が地方自治体の財政を圧迫していたためである。そのため、上院法案10はあまり大きな論争にならずに可決した。しかしながら、その実行は決して早く進まなかった。計画とゾーニング策定を義務付けながらも、州の補助金がない状況下では計画策定に手をつけない行政が多かったからである。そのため、1971年末の時点では、オレゴン州の42%の市と30%のカウンティのみがゾーニングとコンプリヘンシブ・プランの策定を終わらせるに留まり、その出来にも開きがあった。場所によっては、土地所有者にどのようなゾーニングが良いかと行政側が聞く例もあったという<sup>3</sup>。

策定にあたっては、州の土地利用開発委員会 (Land Conservation & Development Commission LCDC) が19の土地利用計画目標と各目標実行のためのガイドラインを示し、これを実現するための計画策定が求められた。LCDCは提出されるコンプリヘンシブ・プランとゾーニングを確認・審査する役割を担っていた。19の土地利用計画目標は、以下に掲げるものである。

市民参加の義務付け

土地利用計画

農地

森林

天然資源、自然景観と歴史地域およびオープンスペース

空気、水と土地資源の品質

自然災害対象地域

レクリエーションのニーズ

経済開発

住宅

公共施設とサービス

---

<sup>2</sup> 日本でいう、都市計画マスタープラン、和訳では総合計画と訳す場合もある。

<sup>3</sup> Oregon Historical Society, Senate Bill 10, [https://oregonencyclopedia.org/articles/senate\\_bill\\_10/#.WpPP1ufLiUk](https://oregonencyclopedia.org/articles/senate_bill_10/#.WpPP1ufLiUk)

交通  
省エネルギー  
都市化  
ウィラメット川とグリーンウェイ  
河口域資源  
沿岸地域  
ビーチや砂丘  
海洋資源

ここからも明らかなように、土地利用目標が市民参加の義務付けから始まっているのが、オレゴンの土地利用規制の大きな特徴である。これについては3章で詳述する。

さらに、1979年、都市成長管理線（Urban Growth Boundary UGB）の仕組みが導入される。これにより、オレゴン州では、都市開発ができる地域が決められ、その内側でのみ都市開発が認められ、外側では厳しく開発が抑制されることとなった。

### 1-3 都市成長管理線 UGB とは何か

ここで、UGB について説明しておきたい。UGB は上院法案 100 により提案され、前述したオレゴン州の 19 個の土地利用目標の中でも高い質の農地と森林、空地の保全の観点から、都市と町は密度を上げて公共交通の選択肢を増やし、職場の近くに低価格の住宅供給を行うことを実現させることを目的としている。各市は、UGB を定めてその範囲を州の LCDC に報告することが求められた。ポートランド地域では、Metro の前に組織された Columbia Region Association of Governments が地域の UGB の制定を行う役割を担っており、ここには、3つのカウンティと 24 市(当時)、60 の特別地区が当初の UGB に入ることとなっていた。Metro は、1978 年の住民投票によって設立することとなり、州法により、Metro が UGB の指定及び向こう 20 年間の土地利用についての計画策定を担う事が位置付けられた。こうして 1979 年段階では、236,000 エーカーが UGB の内側に位置付けられた。UGB は 20 年間に都市化するであろう地域がその中に位置づけられ、5 年ごとに見直しが求められた。

我が国の市街化調整区域に類似したものとして、アーバン・リザーブ（Urban Reserve）がある(図 1-1-5)。これは、UGB の外側に位置するものの、将来的な都市開発が起こると予測される地域を対象としている。州法は、Metro に 30 年間で都市化するであろう地域、かつ、UGB と接する地域をアーバン・リザーブとして指定し、これらの二つの土地利用を合わせて、50 年の都市化地域として将来土地利用計画の策定を行うことが求められている。

さらに、ルーラル・リザーブ（Rural Reserve）が存在する。これは、優良農地であり、公共、民間用地に関係なく指定される。密度は極めて低く設定され、開発からの保護を目的とした地域である。また、エクスセプション・ランドという概念も存在する。これは、

UGBの外側に位置しながら、ある程度都市化してしまった地域を指し、農村住宅などが優良農地等を侵害しないことを目的としている。ウィラメット渓谷に隣接して、30万エーカーがエクセプション・ランドとして位置づけられているものの、これらの土地は土壌の質がよくないこと、すでに開発が存在するという理由から、州の厳しい土地利用の目標を達成しなくても良い地域として指定がなされている。

UGBの指定の観点から、土地利用の目標14を見ると、①農地並びに自然保護の観点からUGBの設定を行うこと、②UGBの変更を行う場合には、周辺の関連自治体との協議を行うこと、③UGBの指定にあたっては、長期予測を行った上で、適切な規模の都市地域の線引きを行うこと、というものになっている。UGBは、人口成長等によりその区域拡大が慎重に協議されている。しかしながら、UGBがあることで、不動産価格を押し上げている、その外側の土地の価値を下げているという論争も見られ、土地利用規制が緩和された経緯もある<sup>4</sup>。

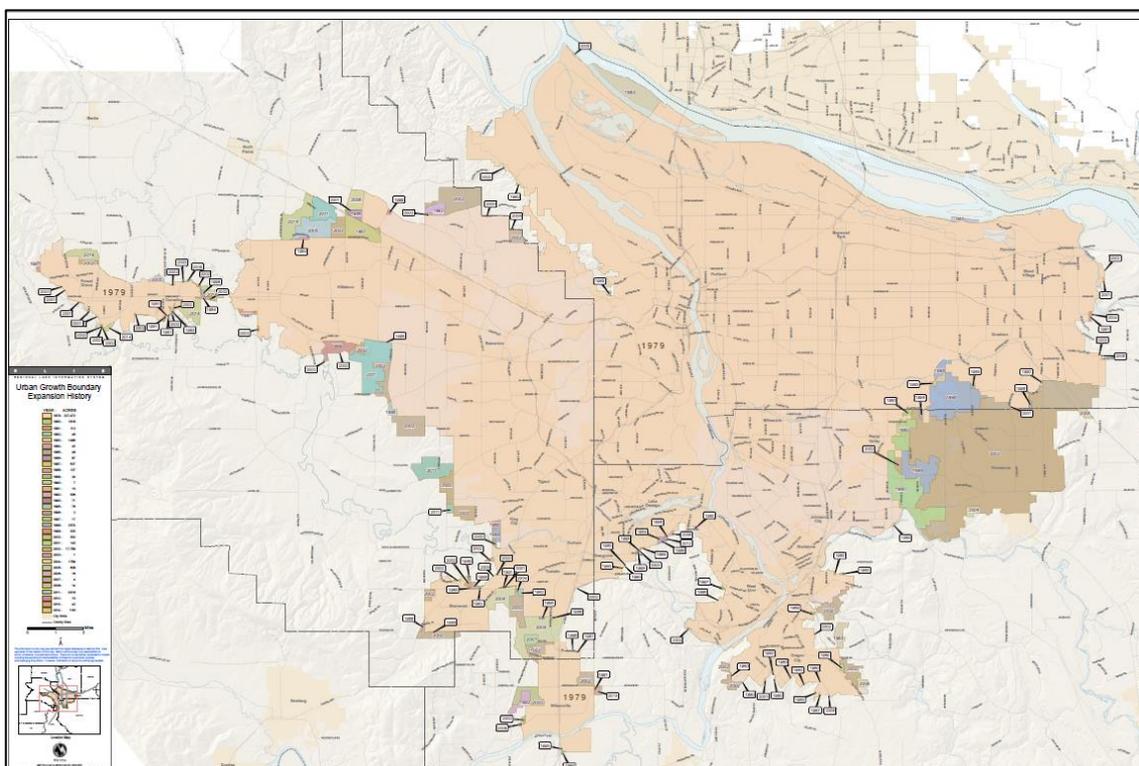


図 1-1-5 アーバン・リザーブの指定状況

<https://www.oregonmetro.gov/sites/default/files/2016/10/21/UGBhistory.pdf>

<sup>4</sup> 2004年のMeasure37では、1979年のUGB制定後、その外側の不動産価値を下げた場合は、補償を受ける、または開発を認めることを可能とさせることとなった。その後、都市スプロールが問題視され、1敷地の分割が4つまでに規制されることとなった経緯がある。

では、UGBはどのように進められているのであろうか。①立法上の修正、②立地場所の調整に伴う修正、③道路敷設に伴う修正である。なかでも①については、州の土地利用の目標に適うことが求められ、なぜ、UGBを延長しなければならないのか、その理由を提示する必要がある。例えば、それは都市人口の増加が新たな開発用地を必要としていること、経済成長が当初予想していた以上に速いスピードで進行したこと、などである。こうした理由が明らかになると、どこをUGBの内側に編入するかが議論される。

Metro 地域では、これまで6回のUGBの拡大が行われている。それは都市化に伴う延長であり、1998年(3500エーカー)、1999年(380エーカー)、2002年(18867エーカー)、2004年(1956エーカー)、2005年(345エーカー)、2011年(2015エーカー)を延長している。2015年、さらなる土地利用の需要があったものの、UGBの内側で、主要な幹線道路や都市再開発により開発を行うことで対応することが決められた。しかしながら、その前の延長も、新たな雇用のための開発、そのための住宅開発など特定の目的があつての延長であり、むやみにスプロールを許容している訳ではない。実際、1998年の見直しの際には、Metro 議員 Kvstad 氏の発言を見る限り、「我々の土地利用の目標は、人々が車の中で時間を浪費するのを減らし、既存のインフラの維持・向上に限られた財源を使い、大気汚染を減らすことだ」と述べ、都市の拡大に慎重であること、また別の議員 McLain 氏は、「人々が職場近く、商業施設近くに住むことができれば、より良いコミュニティづくりに大きな一歩を踏み出すことになる」として、歩いて暮らせるコンパクトな都市づくりを目指した土地利用を考えているといえる。

#### 1-4 広域都市圏行政 Metro 設立の背景

次に、なぜ、全米で唯一の広域行政がポートランド都市圏に誕生したのか、説明をしておきたい。ポートランド都市圏では、Metro の誕生した 1979 年以前から、広域行政の必要性が問われ、様々な委員会、組織が形成されてきた。その経緯を少し見ていくことにする。

1920 年代中頃、ポートランド都市圏の住民たちは、都市圏の自動車交通による都市スプロールを問題視するようになった。自動車交通の発達により、住宅建設が郊外部で増加し、1944 年 League of Oregon Cities がスプロールはインフラ整備や社会サービス対応で多大な資金を必要とするため、問題であることを指摘するなど、都市問題解決のためには、広域での取り組みが必要だという認識が広くみられるようになった。

現在の Metro の構成カウンティである、ワシントン、マルトノマ、クラッカマスの 3 つのカウンティは、1950-55 年に都市計画委員会を立ち上げ、問題となっているスプロールに対応するために、臨時のゾーニングコードを設けた。人口集中の見られる都市圏では、広域での土地利用規制の必要性が高じ、1956 年 Joint Committee on Local Government が都市地域を対象とした行政設立の必要性を勧告し、これを受けて、1957 年、Metropolitan Planning Commission (MPC) が設立する。MPC は 3 つのカウンティとポートランド市が参加するが、土地利用規制を行うのではなく、人口や土地開発情報の共有などの意見交換の場として機能していた。

米国では、個別サービスごとに特別地区 (Special District) が存在するが、ポートランド都市圏の 3 つのカウンティでは、1941 年からの 10 年間に特別地区が 28 から 89 に、51 年からの 10 年間では 218 に増加した。水道、下水道、公園、電気などの分野別の特別地区の存在は縦割りであることから効率が悪いこともあり、大気汚染、消防、公園、レクリエーション、計画とゾーニング、公共交通、廃棄物、上水道の 7 分野を抱える Metropolitan Study Commission (PMSC) が 1963 年に設立される。PMSC の 1966 年の中間報告にも、こうした事業を行うメトロポリタン・サービスディストリクトの必要性が提示され、1970 年の住民投票を経て、Metropolitan Service District (MSD) が設立され、広域サービスが提供されることとなった。また、問題解決のために、広域問題について討議をする任意組織として CRAG が設立される。さらに、こうした団体以外にも、ポートランド郊外バスの運行を行った Tri-County Metropolitan District (Tri-Met)、Unified Sewerage Agency などの様々な広域組織が形成される。これらの組織の設立によって、200 を超えた特別地区の数は減少していった。また、各地区の交流は、前述した CRAG が行っていた。そのため、CRAG の必要性は認識されていたものの、任意組織であることによる土地利用調整の限界、活動資金の不十分さが問題点として残っていた。

問題解決のために、CRAG に代わり、Colombia Region Planning District が組織されたが、郊外の自治体はポートランド市が大きな権力を持つことをととても気にしていた。Colombia Region Planning District の人口の 1/4 がポートランド市であったためである。

1975 年設立された Tri-County Local Government Commission は、メトロポリタン・サ

ービスディストリクトのための5つのプロポーザルを決定している。それが、メトロ設立の大事な要素となる。それは CRAG と MSD の統合である。これにより、広域サービスと広域計画の両方が一元化され、市民の直接選挙で選ぶ公選制議員を持つこととなった。広域地域政府は、各市に影響力を持つことのできる多数の議員で構成され、都市間不均衡の解消及び広域行政のための専門職員（Executive Officer）を持つこととなった。市民への対応は直接この人が行う既存の MSD を維持し、Tri-Met、Port of Portland も入れた新しい都市圏行政を組織するというものであった。これを受けて、1979年に正式に Metro が誕生することになった。

Metro はこうして 1979 年に誕生したが、その役割を Metro 憲章に見ると<sup>5</sup>、広域都市圏の市民に責任をもち、地方自治体と協力体制の上に都市計画と政策策定を行い、生活の質を上げ、現在と将来の環境を維持・保護し、広域都市圏において市民が希望するサービスを提供する、公選制の広域自治体と定義している。

Metro 憲章には、Metro の業務として、広域都市計画と政策立案、廃棄物処理、オレゴン動物園、コンベンションセンター、Center for the Arts とエキスポセンターの運営、公園と自然公園地域の管理、広域都市圏の研究とデータの収集と開発がその役割と規定されている。

---

<sup>5</sup> Metro Charter <https://www.oregonmetro.gov/metro-charter>

## 1-5 本章のまとめ

以上のように、オレゴン州の都市づくりとポートランド都市圏の都市づくりは、都市の拡大化の流れの中で、利便性を求め都市化を望む市民と同様に自然を大事にする市民という 2 種類の市民の求めに応じて、都市づくりが行われてきた。個別事業の実現には、特別地区の指定が行われるものの、それがかえって都市づくり上の課題を抱えることになったため、だからこそ、広域行政が必要とされた。広域行政のあることは、通常の「州－カウンティ市」という 3 層構造の市の上に広域行政 Metro が存在するため、その自由度は減少する。しかしながら、それがあっても、機能しうる土地利用を求めたこと、市民の望む土地利用を実現させるにはそれが必要であったこと、が大きいといえる。

## 2章 ポートランド都市圏、およびポートランド市の状況とその枠組み

ここでは、ポートランド都市圏とポートランド市の状況を統計データから、その特徴を明らかにする。

### 2-1 Metro とポートランド市の人口

まずは、Metro とポートランド市にいかに関人口が集まってきているのか明らかにする。Metro 設立(1979年)以降における都市圏の人口の推移を示したものが、図 2-1-1 である。これを見ると、Metro 都市圏とポートランド市の総人口は増加し続けており、都市圏が成長していることがわかる。将来人口予測も都市圏で一貫して増加傾向にある。人口増加率は、ポートランド市が Metro 都市圏と比べ若干高く、人口が特にポートランド市により多く集まる傾向にある。

ただし、西海岸の主要大都市は、基本的にはすべての都市で人口増加がみられ(図 2-1-2)、ポートランドだけが突出して人口増加率が高い訳ではない。

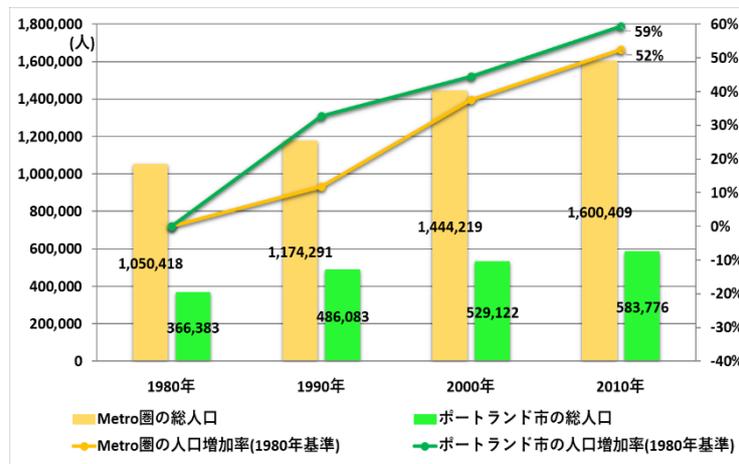


図 2-1-1 Metro 圏とポートランド市における人口推移

資料:United States Census Bureau「2015 American Community Survey」

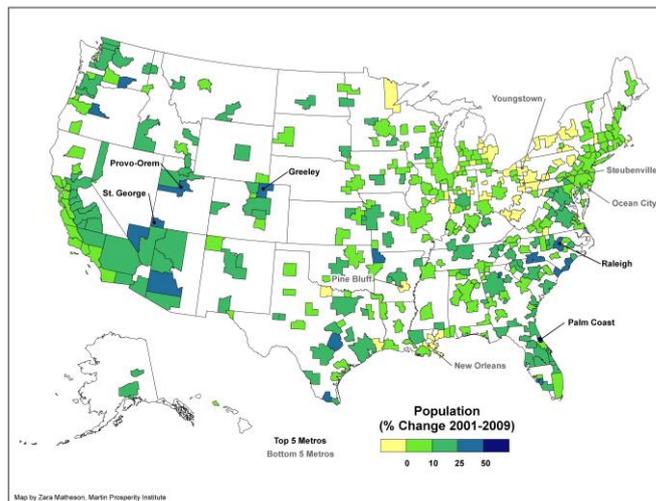


図 2-1-2 全米大都市圏での人口増加率(2001-2009)

出典) [https://cdn.theatlantic.com/static/mt/assets/richard\\_florida/Population\\_Florida.jpg](https://cdn.theatlantic.com/static/mt/assets/richard_florida/Population_Florida.jpg)

これは、アメリカが未だ移民を受け入れており、多くの都市で人口増加率が見られるためと考えられる。とりわけ雇用が集中する大都市には人口増加の傾向が大きくみられるという特徴がある。

次に、データが公表されている2009年以降における生産年齢人口の増加率を見ると(図2-1-3)、ポートランド市の増加率はMetro都市圏の2倍という特徴がある。これを全米平均と比較してみると(表2-1-1)、年収の中央値が全米平均とあまり変わらないのに対して、持ち家率が低く、住宅価格が極めて高いという特徴がある。大卒以上の割合が高いものの、年収中央値があまり全米平均と変わらないのは、若年世帯が多いからと考えられる。このことから、ポートランド市は、住宅価格が高く、決して暮らしやすい街になっていないものと考えられる。実際、後述するポートランド市の「歩きやすいまち」の実現は、暮らしやすさにつながるものの、不動産価格の上昇につながっており、それもヒヤリング調査で指摘された点であり、それらがデータに表れているものと考えられる。



図 2-1-3 Metro とポートランド市の生産年齢人口の推移

資料:United States Census Bureau「2015 American Community Survey」

表 2-1-1 ポートランド市と全国との違い

	ポートランド	全国
人口	619,445	318,857,056
生産年齢人口	70.0%	62.4%
高校卒以上の25歳以上人口	92.2%	87.0%
大学卒以上の25歳以上人口	46.1%	30.1%
世帯人数平均	2.34	2.65
年収中央値	\$ 54,624	\$ 53,657
住宅価格中央値	\$ 331,800	\$ 181,200
持ち家比率	51.4%	63.1%
空住宅割合	4.9%	12.5%

資料) 2004American Community Survey

では、こうした都市圏の人口はどこで増加しているのだろうか。Metroの都市成長境界線における人口分布(2010年)を見ると(図2-1-4)、軌道系公共交通沿線の人口密度が高くなっていることがわかる。このことから、公共交通の段階的な整備とTODの推進がコンパクトな市街地形成に寄与しているものと理解できる。また軌道系公共交通沿線の中でも、ポートランド市内の人口密度が特に高くなっており、特に、ポートランド市に人口が集中していることが分かる。

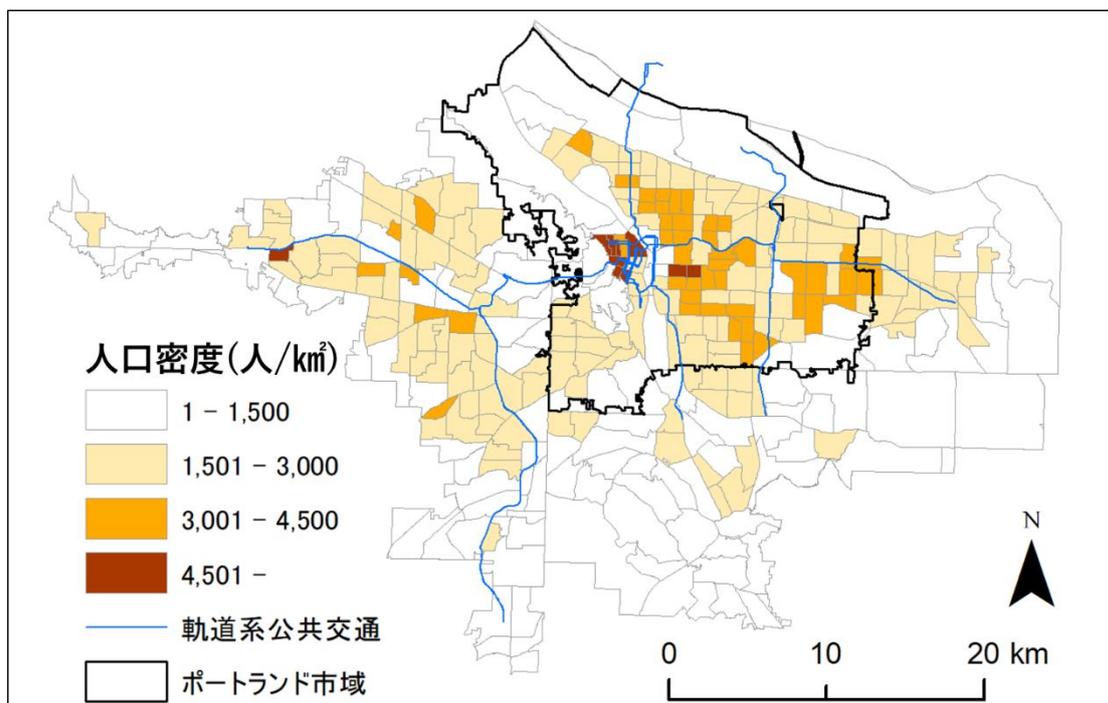


図2-1-4 都市成長境界線内における人口分布(2010年)

## 2-2 行政構造

### 2-2-1 ポートランド市

ポートランド市は、1851年に市制が誕生している。公選制の市長と4人のコミッショナーで構成されるコミッショナー制をとっている。大都市でコミッショナー制をとる行政は決して多くはないと言われており、市民の代表である市長と4人のコミッショナーが選挙により選ばれている。市長と4人のコミッショナーが行政機関のトップと議会の両方の役割を果たしており、選挙によって選出されていることから、市民のために5人の代表が働くことになる。

市長と4人のコミッショナーは行政内の5つの部門の(Departments)業務を分担し、各部門に責任を持つ構造となっている(図2-1-5)。これらの部門とは、①財務と管理・運営(Finance and Administration)、②広報(Public Affairs)、③安全(Public Safety)、④公共インフラ(Public Utilities)、⑤公共事業(Public Works)であり、これらの下に関連各課が位置付けられている。

2018年現在、①財務と管理・運営は市長(Ted Wheeler)が担当。ここには、警察、住宅局、開発局、都市計画とサステナビリティ、安全管理、公平と人権、マネジメントとファイナンス、行政関係、法制、財務が位置付けられている。②広報(Public Affairs)は、コミッショナーのDan Saltzmanが担当。交通、消防、警察、退職者及び障害者を担当している。③安全(Public Safety)は、コミッショナーのChiloe Eudalyが担当。ここには、市民参加、開発サービスが位置付けられている。④公共インフラ(Public Utilities)はコミッショナーのAmanda Fritzが担当。ここには、公園・レクリエーション、緊急コミュニケーション(911)がある。⑤公共事業(Public Works)は、コミッショナーのNick Fishが担当。ここには、水力発電、水環境がある。市長と各コミッショナーは市役所の中の各局の業務のみならず、外郭団体の業務も割り当てられている。

コミッショナーが責任を持つ業務とは別に監査役(The Auditor)が置かれる。監査役は、ポートランド市の全部局の財政と契約に関するすべての文書を受け、管理する役割を担う。すべての市の事業等は、監査役を経ている。ポートランド市の部局は、全部で26局あり、これらの局の下に関係各課が設置されている。



図2-1-5 ポートランド市の行政構造(2018年時点)

## 2-2-2 Metro

Metro は、廃棄物処理、成長管理、都市圏の公園、オレゴン動物園、オレゴンコンベンションセンター、ポートランド美術センター、ポートランドエキスポセンターを所轄する 25 市と 3 つのカウンティの上に置かれる広域行政である。

都市圏から選挙により選ばれるカOUNシル・プレジデント (Tom Hughes) と 4 年ごとの選挙により選ばれる 6 人の議員と都市圏から選出される監査人により構成される。議員は図 2-1-5 に示したように、都市圏の人口割に従って選挙区が決められている(図 2-1-6)。各基礎自治体の代表ではなく、地域から選出されるため、基礎自治体への配慮は基本的には排除されているとみることができる。

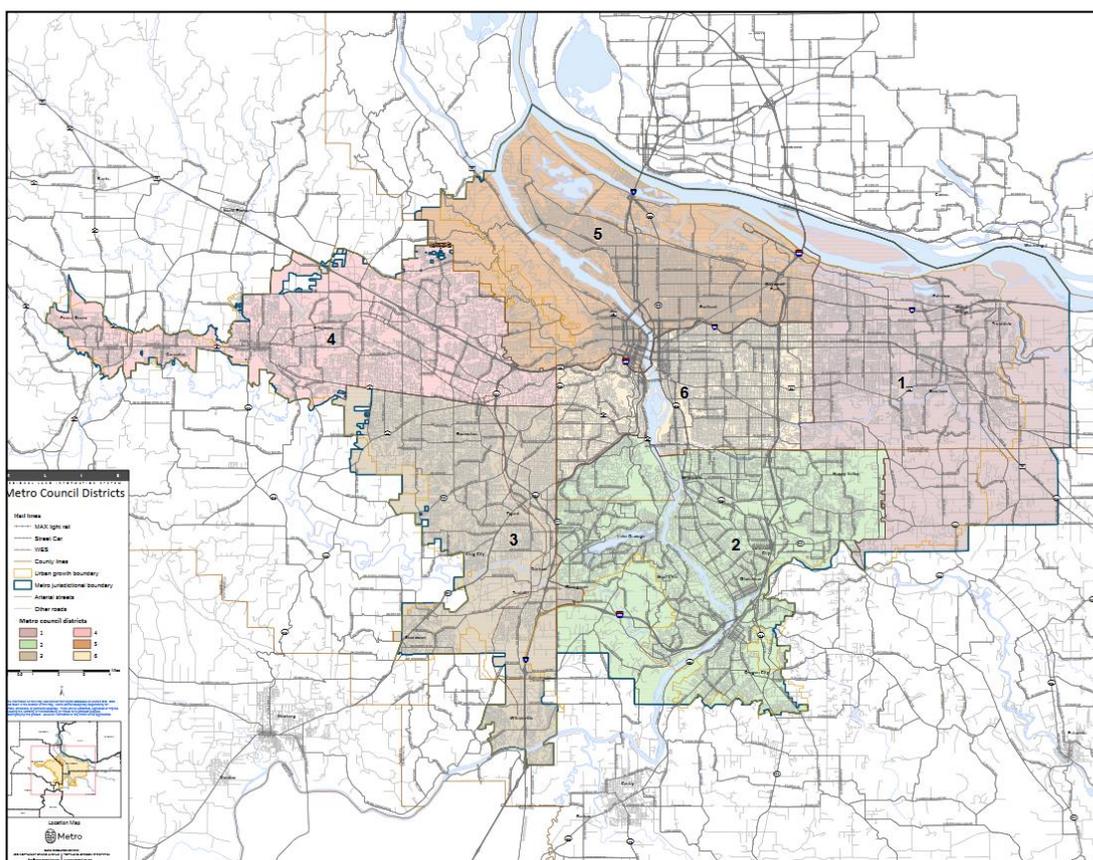


図 2-1-6 Metro の選挙区

出典) <https://www.oregonmetro.gov/sites/default/files/2016/10/28/CouncilDistricts.pdf>

Metro の構造をみると(図 2-1-7)、議会がチーフオペレーティングオフィサーを指名する形をとっており、その下に、議会オフィス、財務、情報サービス、コミュニケーション、人事、都市計画と開発、公園と自然、不動産と環境サービス、リサーチセンター、法務オフィス、観光施設、コンベンションセンター、動物園、エキスポセンター、美術センターの部門がある。

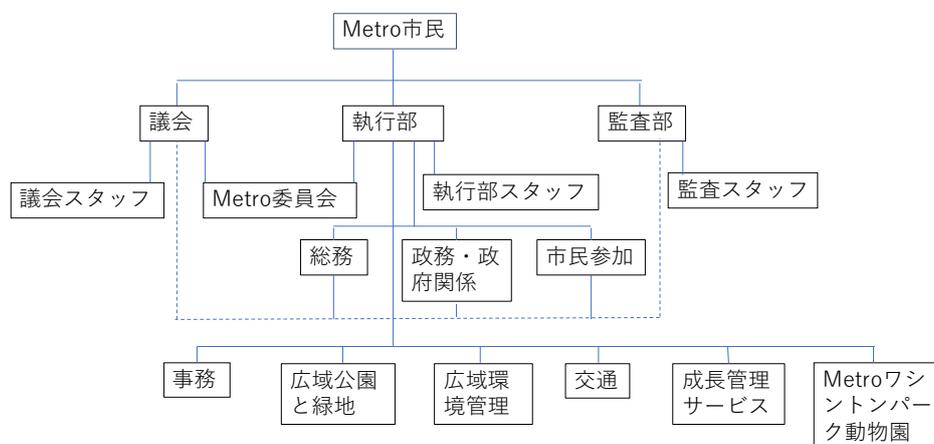


図 2-1-7 Metro の構造

しかしながら、各自治体との意見調整の方法は、様々なステージで実施される。Metroには多くの委員会が存在し、内容別に自治体の代表が各委員会に参加し、討議を行う。もっとも意見調整が行われる委員会は、①政策及び②交通の委員会である。

①政策では、政策内容についての討議を行う MPAC (Metro Policy Advisory Committee) と政策内容の技術的側面について討議を行う MTAC(Metro Technical Advisory Committee)の 2種類が存在する。とりわけ MPAC は、メトロ憲章にその構成が位置付けられており、憲章に位置付けられた選出方法に基づき、構成自治体を中心に代表<sup>6</sup>が参加している(表 2-1-2)。MPAC は、Metro の政策内容について討議し勧告を行う。MTAC は、政策内容自体についての討議を行う委員会であり、自治体の都市計画部局の代表、民間団体、都市計画についての活動を行う NPO などで構成される。

表 2-1-2 MPAC の構成

マルトノマ・カウンティ	クラッカマス・カウンティ	ワシントン・カウンティ	その他
ポートランド市	人口が一番多い市	人口が一番多い市	TriMet
ポートランド市			学校区
人口が2番目に多い市	人口が2番目に多い市	人口が2番目に多い市	
その他の市	その他の市	その他の市	
特別区	特別区	特別区	
市民	市民	市民	

<sup>6</sup> 代表とは、市の場合、市長やコミッショナーを指す。

次に、②交通関係については、JPAC（Joint Policy Advisory Committee on Transportation）とTPAC（Transportation Policy Alternative Committee）が存在する。前者は、交通について選出された地方自治体の代表から構成される、MPACの交通政策版である。またTPACはMTAC同様に交通政策に関わるプランナーで構成される。

①②とも委員会は、2層構造となっており、スタッフレベル、技術面での討議を行うMTACとTPACがあり、その上に、政治レベルでの議論を行うMPACとJPACが存在する。下位のMTACとTPACの議論を政治・政策レベルのMPACとJPACに挙げて議論を行い、それがMetro議会に報告される。最終的な決定はMetro議会にゆだねられているが、ここで決定が不満な場合、各自治体は法廷に持ち込むことができる。

以上、ここではMetroの構成と自治体との関係についての説明を行った。25市と3つのカウンティという多くの行政に関係する広域行政であるからこそ、こうしたスタッフレベルと政治レベルの調整が必要であり、そこでの議論を経て、最終的には直接選挙で選出されたMetro議会が決定を行っていることが明らかとなった。

### 2-3 ポートランド市からみた関連組織との関係

公共交通分野、経済/都市開発分野及び環境分野の政策に携わる行政組織の関係を図2-1-8に示す。Metroは25市と3カウンティの上位に位置付けられるため、ポートランド市とMetroの間には上下関係がある。また、市の経済・都市開発分野では、ポートランド市の外郭団体であるProsper Portland(以下、PP)と、官民出資の組織団体であるGreater Portland Inc. (以下、GPI)が協力して、ポートランドでの経済開発や都市開発を推進している。ポートランドでは、公共、民間企業だから連携を行わないということではなく、もっとも適した組織との連携を通して、その分野の推進を行っている。ただし、GPIは、理事会にポートランド市が入っており、必ずしも公共が関係していないわけではない(4章にて詳述)。

公共交通分野では、TRIMETとPortland Streetcar Inc. (以下、PSI)がPortland Bureau of Transportation (以下、PBOT)に対し、それぞれ事業の運営面及び財政面を支援しており、3組織が連携しポートランドにおける公共交通の運営及び沿線開発を推進している。

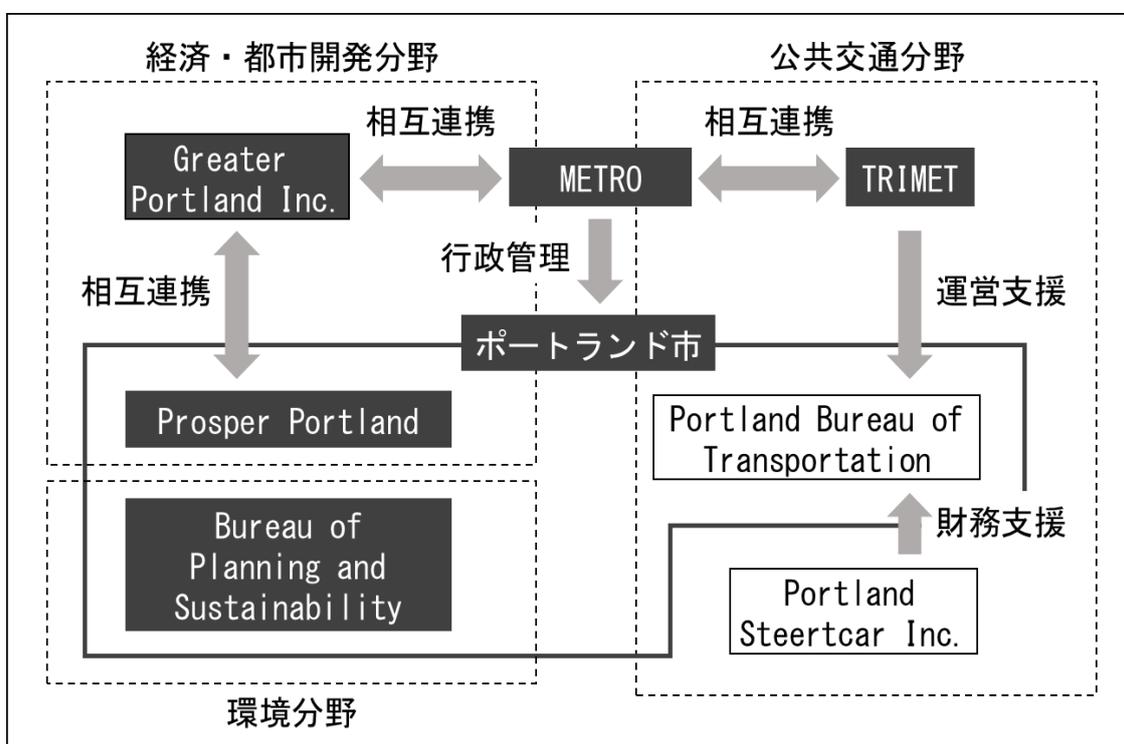


図2-1-8) 公共交通分野、経済/都市開発分野及び環境分野における行政組織の関係

註：図の黒塗りは、今回ヒヤリング調査を行った組織を示している。

## 2-4 財政状況の実際

ポートランド市と Metro の歳入構造を整理した上で、部局ごとの予算の概要を整理する。

### 2-4-1 ポートランド市の予算概要

ポートランド市はコミッショナー制を採っており、市長の権限が制限されるウィークメイヤー制となっている。しかしながら、各コミッショナーの役割と同時に、財政は市長が決められるものとなっている。そのため、市長が代わり、政策の重点分野が変更されると予算の配分が大きく変わるという特徴を持っている。

もっとも新しい予算書（2017-18）を見ると、巻頭に市長の言が見られる。そこには、「もっとも高いプライオリティは、ホームレス対策、リハビリティ、道路の維持、コミュニティの治安、住宅とレジリエンス」と書かれている。

#### \*ホームレス対策

- 一般会計から 2500 万ドル以上を Joint Office of Homeless Service に投資し、カウンティからの補助も受けて支援住宅、社会復帰プログラム、リハウス、シェルター等について事業実施していく

#### \*リハビリティ

- すべての人にリバブルな空間としてイーストポートランドの Spring Water Corridor のパトロール<sup>7</sup>のため、4 人のパークレンジャーを雇用する。セントラルビジネスディストリクトでは、さらに 5 人のパークレンジャーを雇用する。これによって、ダウンタウンとウォーターフロントが夜間も安全で快適な空間となることを目的とする。
- ごみ、針、仮設建物の除去を行い、住宅地や公共の土地でのキャンピングを管理
- ONI の事業と関連させて、落書きを減らす
- 騒音対策と、騒音についてのホットラインを設ける
- 近隣から荒廃した住宅を改善する

#### \*道路の管理

- 今後 20 年間で 6 億ドルを投じて、道路、公園、市のインフラを改善する。
- 交通局のプロジェクトの中で、歩道のカーブの改善、移動しやすい道路、信号のメンテナンス等を行う。
- トップ 5 の最も危険な交差点を改良する。
- コミュニティの安全性を高めるために、ビジョンゼロ安全性プロジェクトを実施する

---

<sup>7</sup> Spring Corridor は自転車愛好家やハイキングでの利用者の多い空間であるが、2011 年からホームレスのキャンプが増加し、自転車愛好家から通路での割られたガラス、ドラッグ、ごみなどの問題が指摘されだし、次第に、利用者の安全性が問題視されるようになった。2016 年 9 月、ポートランド市は 23 キロにわたる空間で、100 人のホームレスのキャンパーを強制排除した。ホームレスは行くところがないということを指摘しており、抜本的な解決には至っていない。

\*コミュニティの安全性

- 初めて、ポートランドでコミュニティの安全を高めるための警察官を配置する。12人の警察官が直接コミュニティとの連携を図る。

\*住宅の安全性

- 借り手、貸し手の間の問題についての課題対応部局の設置。借り手と貸し手の紛争や住宅価格の高騰について対応する。

\*レジリエンスへの対策

- 危機管理部局へのファンドを増やす。これまでで最も多い金額になる。
- 地震時のコミュニケーションのために、近隣危機チームの予算を倍にする。
- 市全域の災害対応計画のための計画と管理を行うポストをつくる
- 都市計画局に、スマートシティのためのコーディネーターの職を作る。
- 降雪時に排雪サービスを行う民間との契約を行う。

としている。興味深いのは、ホームレス対策が「ホームレス」以外にも出てくることであり、ホームレス対策が市の快適性、安全性と表裏一体になっているものと理解できる。

2017年度の予算総額は、5,243億円(47.7億ドル)となっている。歳入の内訳をみると(図2-4-1)、ポートランド市の歳入は、80%の自主財源と20%の依存財源で構成されている。

自主財源の内訳は、繰越金、市税、繰入金、使用料及び手数料となっている。市税収入は、固定資産税や事業所税、宿泊税、登録免許税が主な財源とされている。また、使用料及び手数料は、主にガスや水道の公益事業者及びケーブルテレビ等の通信業者の事業収益に課税される手数料である。

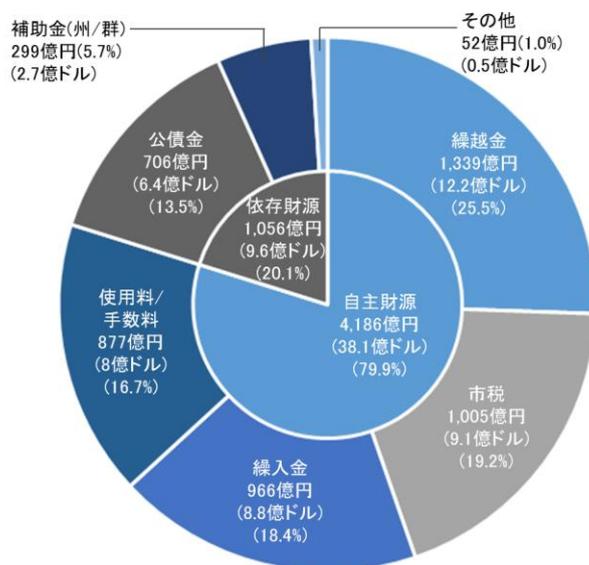


図 2-4-1) 2017 年度におけるポートランド市の歳入構造の内訳

資料: The City of Portland 「Adopted Budget FY 2017」

註: 1ドル=110円で換算。

次に、ポートランド市における部局別予算額の推移をみると(図 2-4-2)、環境サービス部、水道局及び公共交通局の3部局が突出していることがわかる。

環境サービス部は、2012年から2015年にかけて予算規模が約2倍に増加している。2016年度は予算額が一時的に減少したものの、2017年度は予算額が増加し1342億円を計上している。また、水道局は、2012年度以降予算規模が縮小傾向にあったものの、2016年を境に予算額が増加し2017年度は829億円を計上している。最後に、公共交通局は、予算規模が継続的に拡大し、2017年度は472億円を計上している。

以上より、予算規模が他部局より大きい環境サービス部、水道局、公共交通局に着目し、その予算の内訳をみていく。

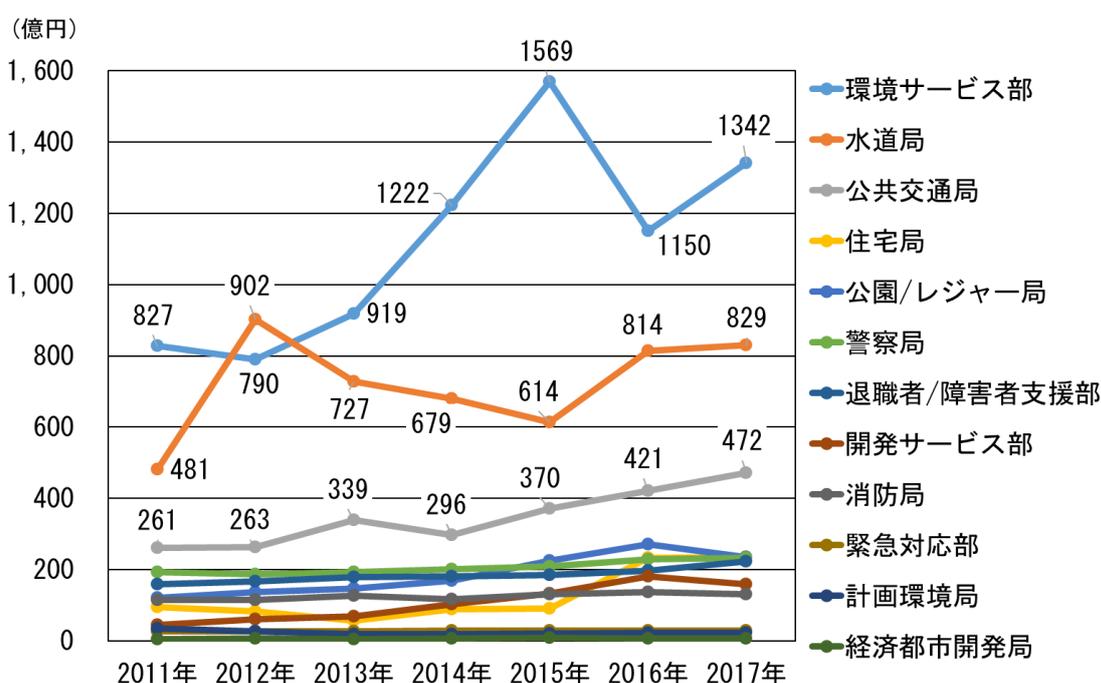


図 2-4-2) ポートランド市における部局別予算額の推移

資料: The City of Portland 「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110円で換算。

## (1) 環境サービス部の予算

環境サービス部における予算内訳の推移を図 2-4-3 と図 2-4-4 に示す。

### ○歳入

⇒主要な収入源は、事業収入や公債金であり、事業収入は継続的に増加している。

⇒事業収入には、下水道関連施設の整備運営や他部局からの建設事業の業務委託等の収益がある。

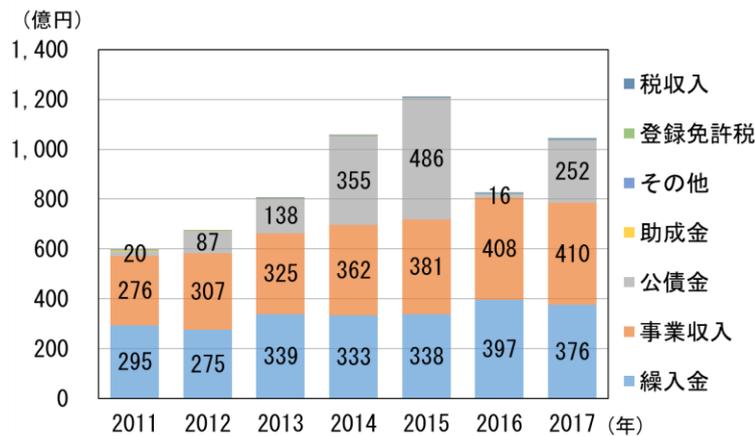


図 2-4-3) 環境サービス部における歳入予算の内訳推移

資料: The City of Portland 「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110 円で換算。

註 2) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、前年度繰越金は除外。

### ○歳出

⇒主要な支出源は、基金管理運用、エンジニアリング事業及び下水道事業である。

⇒エンジニアリング事業は、公共インフラ施設の計画設計や運営管理業務を中心とし、2015 年度より予算額が増大している。

⇒下水道事業は、2012 年度から予算規模が拡大傾向にある。



図 2-4-4) 環境サービス部における歳出予算の内訳推移

資料: The City of Portland 「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 基金管理運用は、公債金と繰入金、臨時費の総額を指す。

註 2) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110 円で換算。

註 3) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、次年度繰越金は除外。

## (2) 水道局の予算

水道局における予算内訳の推移を図 2-4-5 と図 2-4-6 に示す。

### ○歳入

⇒主要な収入源は、事業収入や公債金繰入金であり事業収入は全体的に拡大している。

⇒事業収入には、水道管や浄水場の整備運営、並びに水道料金等の収益が含まれる。

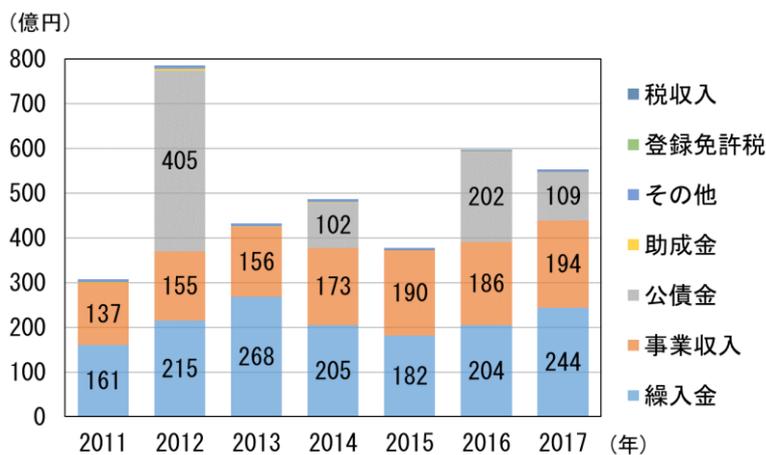


図 2-4-5) 水道局における歳入予算の内訳推移

資料: The City of Portland 「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110 円で換算。

註 2) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、前年度繰越金は除外。

### ○歳出

⇒2017 年度は、基金管理運用が最大の 464 億円を計上。

⇒基金管理運用以外では、水道事業と浄水場事業が主な支出源である。

⇒水道事業と浄水場事業は、前年度より予算額が増加している。

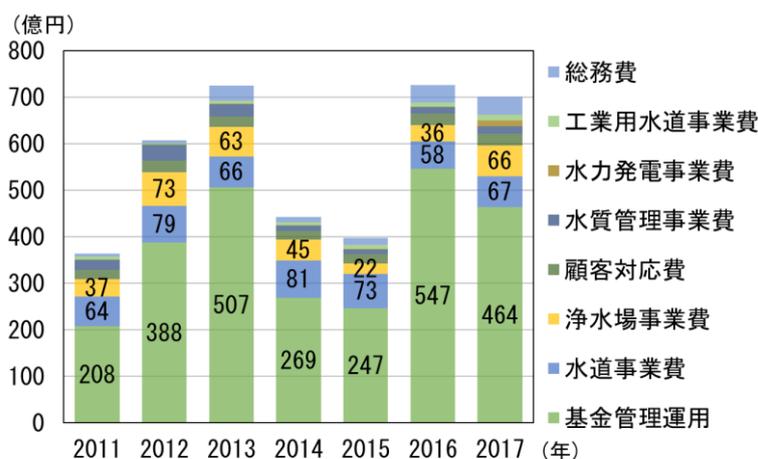


図 2-4-6) 水道局における歳出予算の内訳推移

資料: The City of Portland 「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 基金管理運用は、公債金と繰入金、臨時費の総額を指す。

註 2) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110 円で換算。

註 3) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、次年度繰越金は除外。

### (3) 公共交通局の予算

公共交通局における予算内訳の推移を図 2-4-7 と図 2-4-8 に示す。

#### ○歳入

⇒主要な収入源は、事業収入と助成金である。

⇒事業収入は、2011 年度より一貫して増加。また、助成金も 2012 年以降増加傾向。

⇒助成金は、交通インフラの改修工事や交通安全対策に関わる費用を主に対象とする。

⇒事業収入には、駐車場やストリートカーの運営関連事業の収益が含まれる。

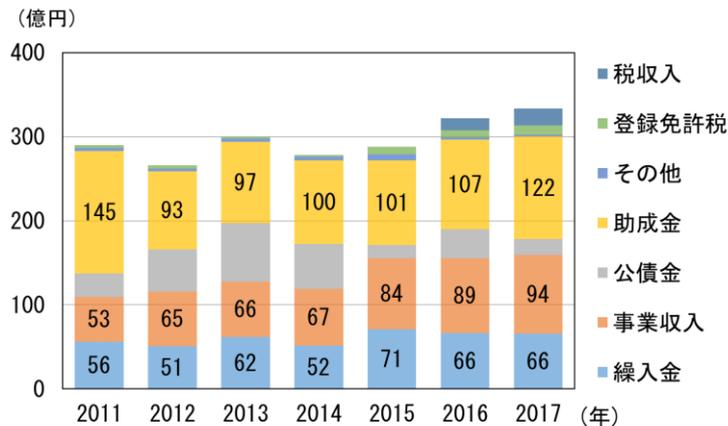


図 2-4-7) 公共交通局における歳入予算の内訳推移

資料: The City of Portland 「Adopted Budget FY 2011-2017」  
 註 1) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110 円で換算。  
 註 2) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、前年度繰越金は除

#### ○歳出

⇒主要な支出源は、基金管理運用、インフラ改修事業及び運営事業である。

⇒インフラ改修事業は、車用道路の改修や歩行者自転車専用道路の整備がある。

⇒運営事業は、交通システムの維持管理や駐車場の運営管理が含まれ、予算規模は継続的に拡大。

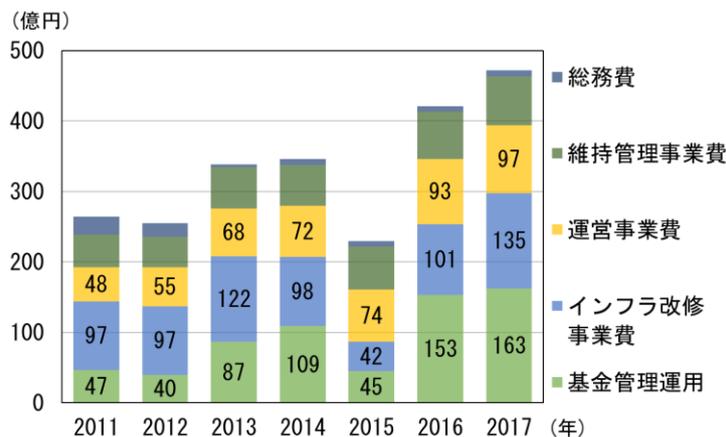


図 2-4-8) 公共交通局における歳出予算の内訳推移

資料: The City of Portland 「Adopted Budget FY 2011-2017」  
 註 1) 基金管理運用は、公債金と繰入金、臨時費の総額を指す。  
 註 2) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110 円で換算。  
 註 3) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、次年度繰越金は除外。

## 2-4-2 Metroの予算概要

2017年度の予算総額は、711億円(646百万ドル)となっている。歳入の内訳をみると(図2-4-9)、メトロの歳入は、83%の自主財源と17%の依存財源で構成されている。

自主財源の内訳は、繰越金、使用料及び手数料、財産税、物品税となっている。なかでも、使用料及び手数料は、Metroの企業活動として固形廃棄物処理事業や、オレゴン動物園等の観光集客施設及び地域公園施設の運営管理事業からの収益である。また、財産税は、固定資産税、滞納財産税、繰越収納課徴金等で構成されている。最後に、物品税は、廃棄物収集のサービス料として利用者に課される固形廃棄物収集税や、Metroにおける建設許可取得時の査定額に課税される建設物品税がある。

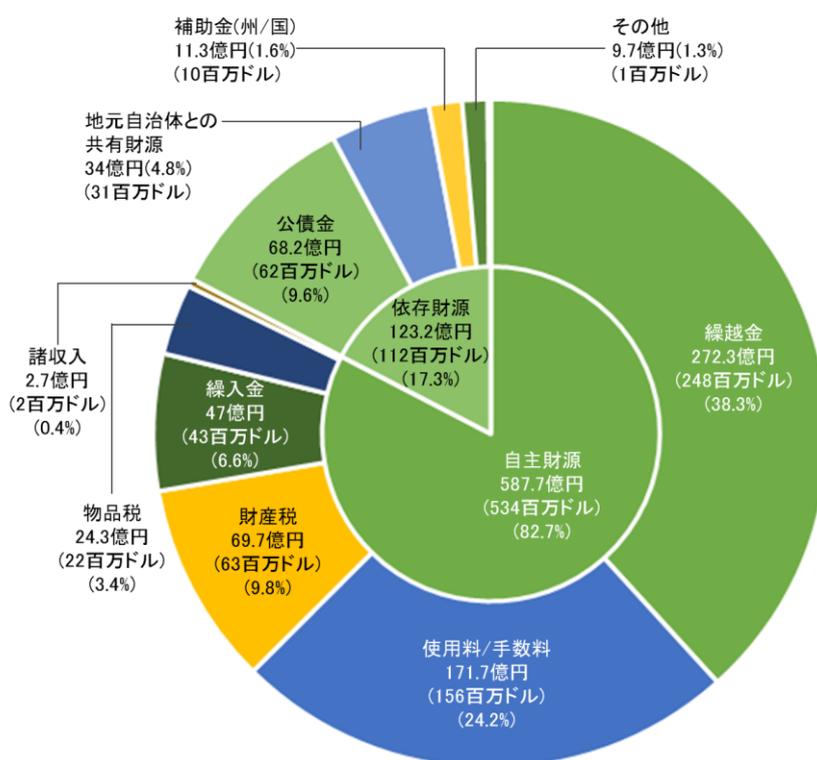


図 2-4-9) 2017 年度におけるメトロの歳入構造の内訳

資料:METRO「Adopted Budget FY 2017」

註:1ドル=110円で換算。

次に、Metroにおける部局別予算額の推移をみると(図2-4-10)、観光集客施設部、環境資源管理部及び自然環境保全部の3部門が突出していることがわかる。

観光集客施設部は、予算額が2015年度を境に急激に増加し、2017年は232億円を計上している。また、環境資源管理部は、予算規模が2013年以降継続的に拡大し、2017年は85億円を計上している。最後に、自然環境保全部は、予算額が2015年度まで30億円台で推移してきたものの、その後増加し2017年度は52億円を計上している。

以上より、予算規模が他部局より大きい観光集客施設部、環境資源管理部、自然環境保全部に着目し、その予算の内訳をみていく。

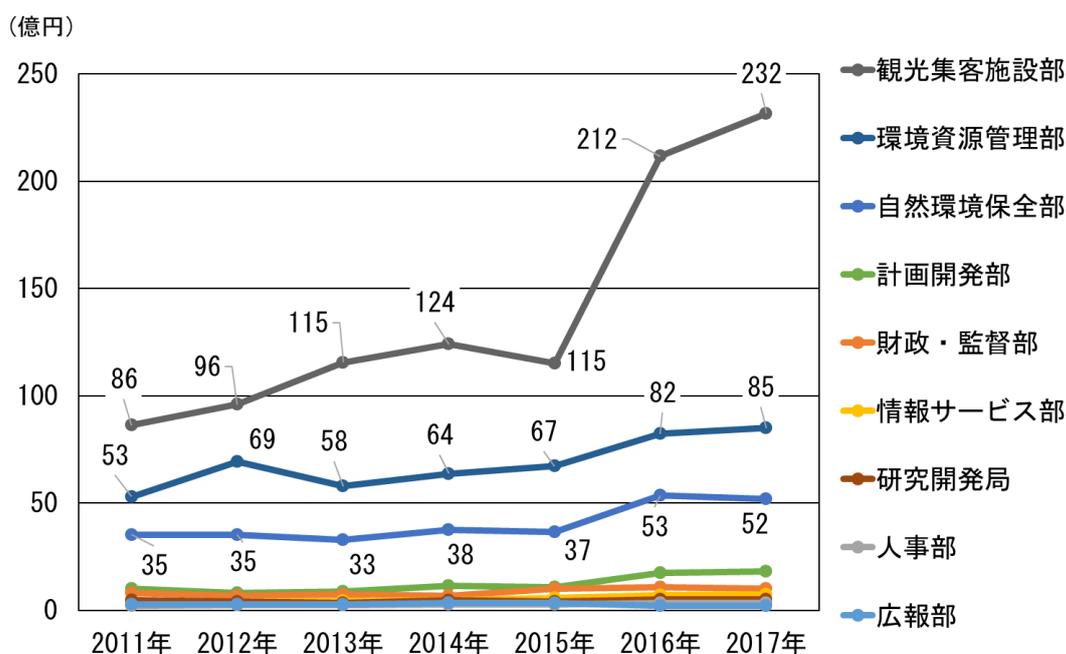


図2-4-10) Metroにおける部局別予算額の推移

資料:METRO「Adopted Budget FY 2011-2017」

註1) 予算額の大きい上位3位に数値を記載。尚、1ドル=110円で換算。

## (1) 観光集客施設部の予算

観光集客施設部における予算内訳の推移を図 2-4-11 と図 2-4-12 に示す。

### ○歳入

⇒主要な収入源は、事業収入と公債金であり、事業収入は全体的に増加している。

⇒事業収入は、オレゴン動物園を始めとした観光集客施設の運営による収益が中心。

⇒公債金は、オレゴン・コンベンション・センター周辺における新しいホテル開発計画の推進に伴い、2016 年度より増加。

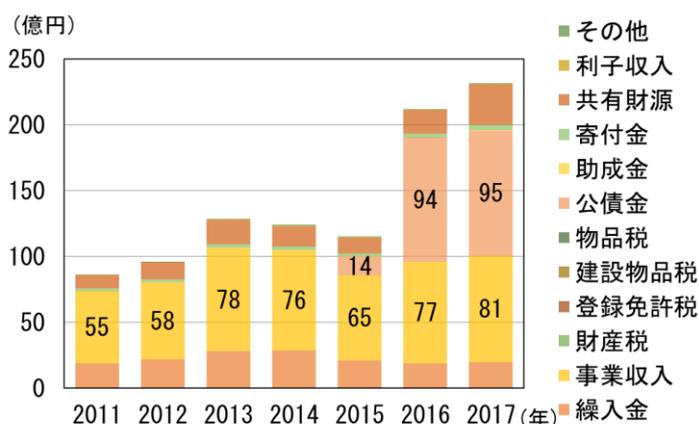


図 2-4-11) 観光集客施設部における歳入予算の内訳推移

資料:METRO「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 予算額の大きい上位 2 位に数値を記載。尚、1ドル=110 円で換算。

註 2) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、前年度繰越金は除外。

### ○歳出

⇒最大の支出源は、事業運営費であり、予算額は一貫して増加傾向にある。

⇒事業運営費には、既存施設の維持管理や新規施設の開発に係る費用が含まれる。

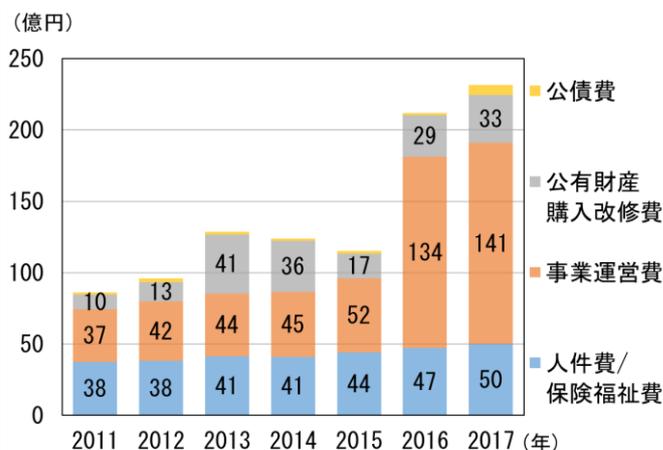


図 2-4-12) 観光集客施設部における歳出予算の内訳推移

資料:METRO「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110 円で換算。

註 2) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、次年度繰越金は除外。

## (2) 環境資源管理部の予算

環境資源管理部における予算内訳の推移を図 2-4-13 と図 2-4-14 に示す。

### ○歳入

⇒主要な収入源は、事業収入と繰入金であり、事業収入は全体的に増加傾向にある。

⇒事業収入には、固形廃棄物処理事業や資源リサイクル事業等の収益が含まれる。

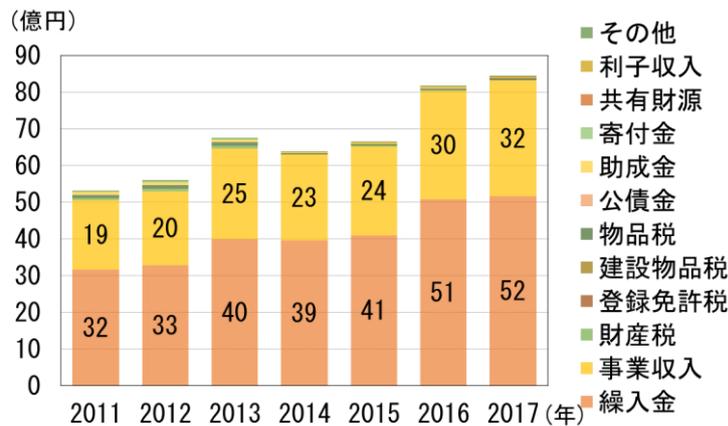


図 2-4-13) 環境資源管理部における歳入予算の内訳推移

資料:METRO「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 予算額の大きい上位 2 位に数値を記載。尚、1ドル=110円で換算。

註 2) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、前年度繰越金は除外。

### ○歳出

⇒事業運営費と人件費・保健福祉費は、予算額が継続的に増加している。

⇒事業運営費は、固形廃棄物処理施設の運営管理や廃棄物の収集運搬の費用がある。

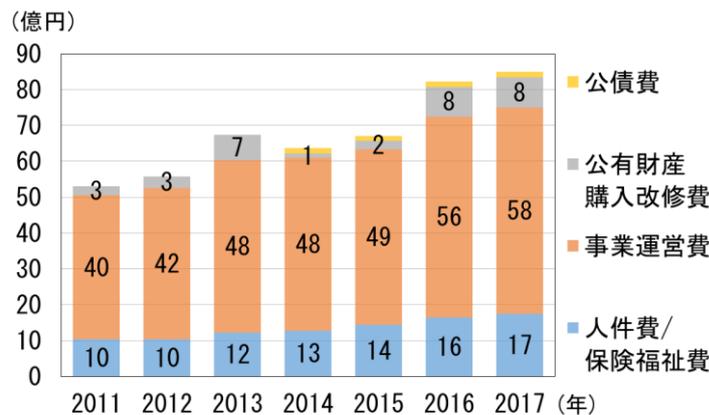


図 2-4-14) 観光集客施設部における歳出予算の内訳推移

資料:METRO「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110円で換算。

註 2) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、次年度繰越金は除外。

### (3) 自然環境保全部の予算

自然環境保全部における予算内訳の推移を図 2-4-15 と図 2-4-16 に示す。

#### ○歳入

⇒主要な収入源は、事業収入と繰入金であり、事業収入は全体的に増加傾向にある。

⇒事業収入は、オックスポーを始めとする自然公園でのレジャー活動の収益を含む。

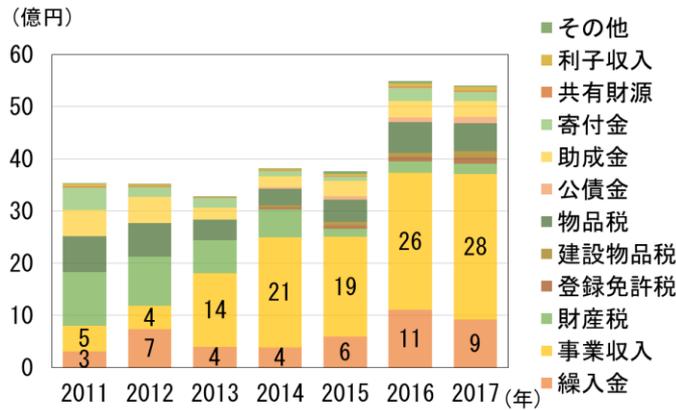


図 2-4-15) 自然環境保全部における歳入予算の内訳推移

資料: METRO 「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 予算額の大きい上位 2 位に数値を記載。尚、1ドル=110円で換算。

註 2) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、前年度繰越金は除外。

#### ○歳出

⇒最大の支出は、公有財産購入改修費であり、事業運営費や人件費/保険福祉費は増加している。

⇒公有財産購入改修費には、自然環境保全のための緑地買収や公園と自然エリアにおける施設の改修に係るコストが含まれる。

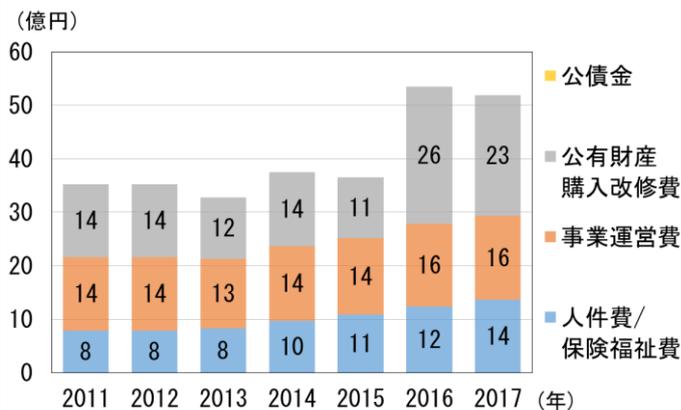


図 2-4-16) 自然環境保全部における歳出予算の内訳推移

資料: METRO 「Adopted Budget FY 2011-2017」

註 1) 予算額の大きい上位 3 位に数値を記載。尚、1ドル=110円で換算。

註 2) 事業活動に関連する予算内訳の詳細をみるため、次年度繰越金は除外。

## 2-5 大規模建築物と地価の分布状況

都市成長境界線内における地価と大規模建築物(延床面積が10万㎡以上)の分布を図2-5-1、図2-5-2に示す。これを見ると、地価はポートランド市都心部が特に高く、ポートランド市外では軌道系公共交通の整備されている西側が東側より高い傾向にある。また大規模建築物の分布を見ると、軌道系公共交通沿線にその多くが集積していることが分かる。なお軌道系公共交通沿線外に見られる大規模建築物は、その大部分が工場である。

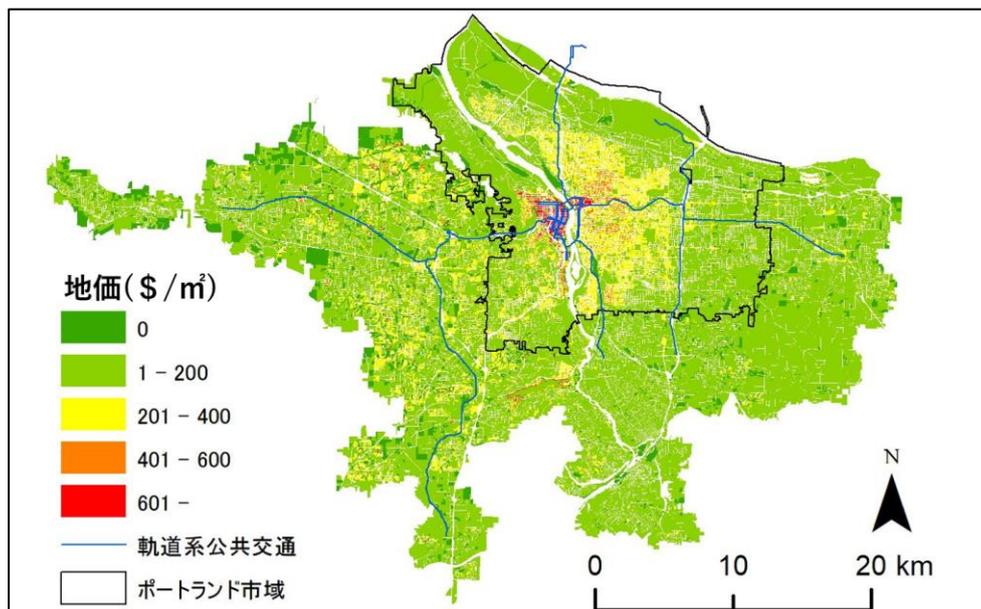


図 2-5-1) 都市成長境界線内における地価分布(2010年)

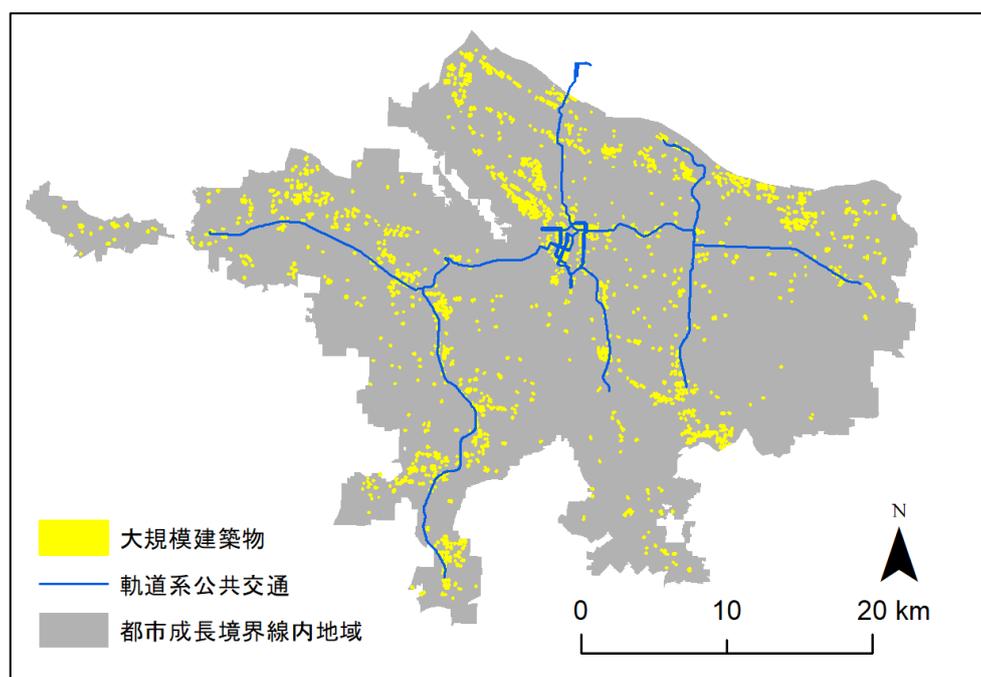


図 2-5-2) 都市成長境界線内における大規模建築物(2010年)

註)1sq.ft = 0.0929 ㎡ で算出を行っている。

## 2-6 住民の所得構成

まず、ポートランド市における一人あたり GDP の動向をみる。データが公表されている2005年以降における一人あたり GDP の推移を図 2-6-1 に示す。

これをみると、ポートランド市は、米国平均の一人あたり GDP を上回る形で推移していることがわかる。また、ポートランド市と米国平均は、2008年のリーマンショック以降、一人あたり GDP が減少していたものの、2012年から上昇傾向にある。尚、米国平均の一人あたり GDP は、2016年にリーマンショック前の水準まで回復したが、ポートランド市は、一人あたり GDP が2015年時点で既にリーマンショック前の水準を超え、2016年にはさらに上昇していることがわかる。

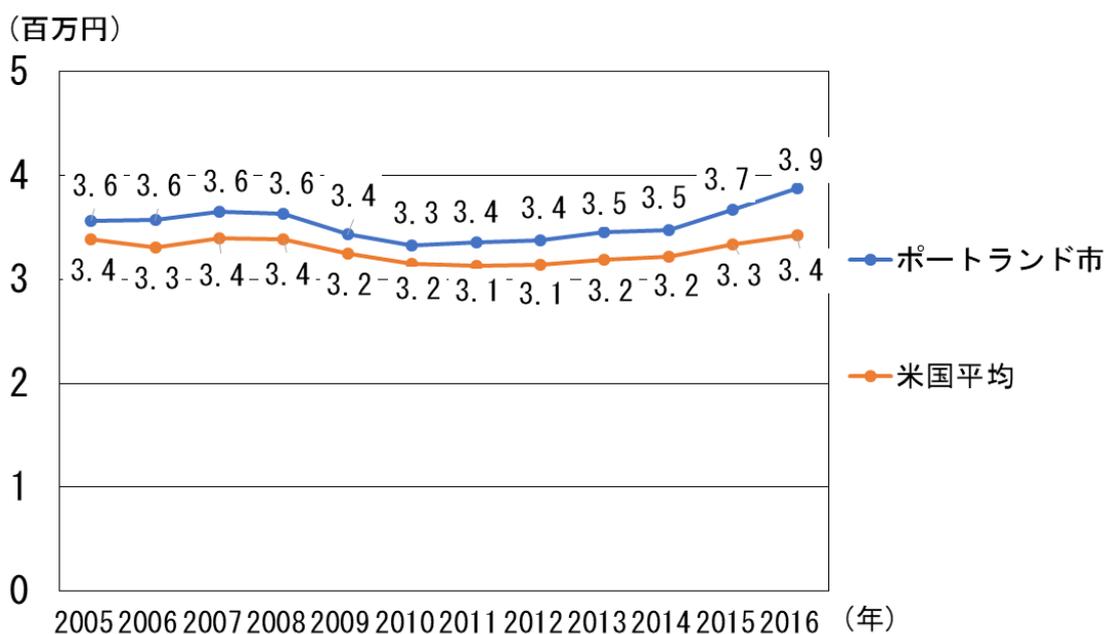


図 2-6-1) ポートランド市における一人あたり GDP の推移

資料：United States Census Bureau 「American Community Survey」

註：1 ドル=110 円で換算

次に、ポートランド市における世帯別所得構成の概況を整理する。世帯別平均所得金額の推移をみると(図2-6-2)、家族世帯と単身世帯の平均所得金額は、ともに増加傾向にあることがわかる。

また、所得金額階級別世帯数の推移をみると(図2-6-3)、「825万円未満」の所得層は減少傾向にあるものの、「825万円以上」の所得層は2016年にかけて年々増加していることがわかる。

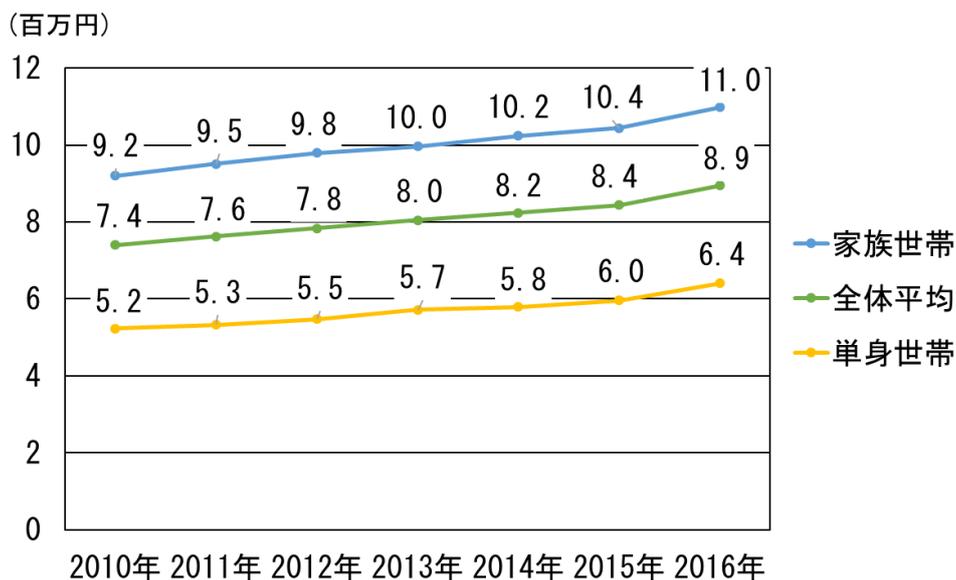


図2-6-2) ポートランド市における世帯別平均所得金額の推移

資料：United States Census Bureau「American Community Survey」

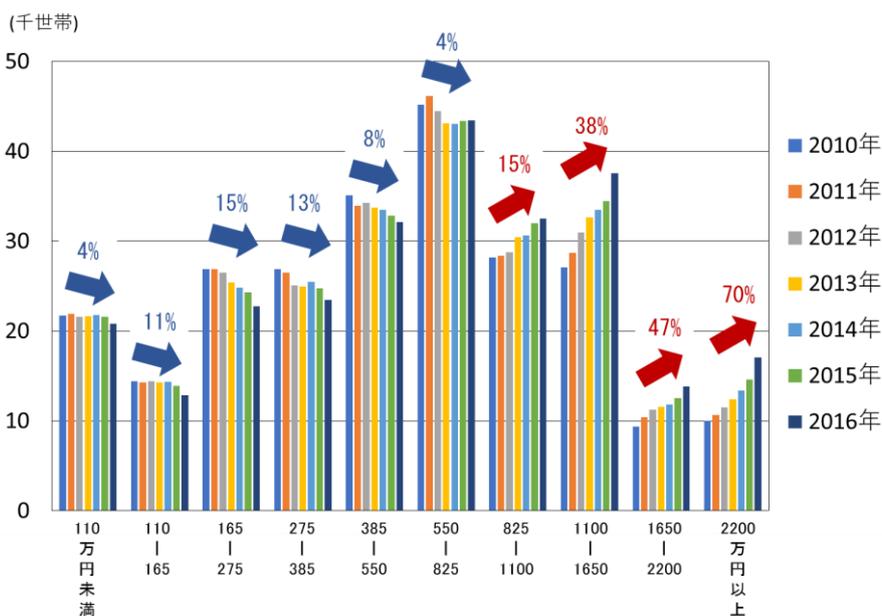


図2-6-3) ポートランド市における所得金額階級別世帯数の推移

資料：United States Census Bureau「American Community Survey」

注：図中の数値は、2010年度を基準とした2016年度の世帯数増減比を指す。

そして、2016 年度における所得金額階級別世帯数の相対度数分布をみると(図 2-6-4)、「550～825 万円未満」が 16.9%と最も多く、平均所得金額は 894 万円となっている。

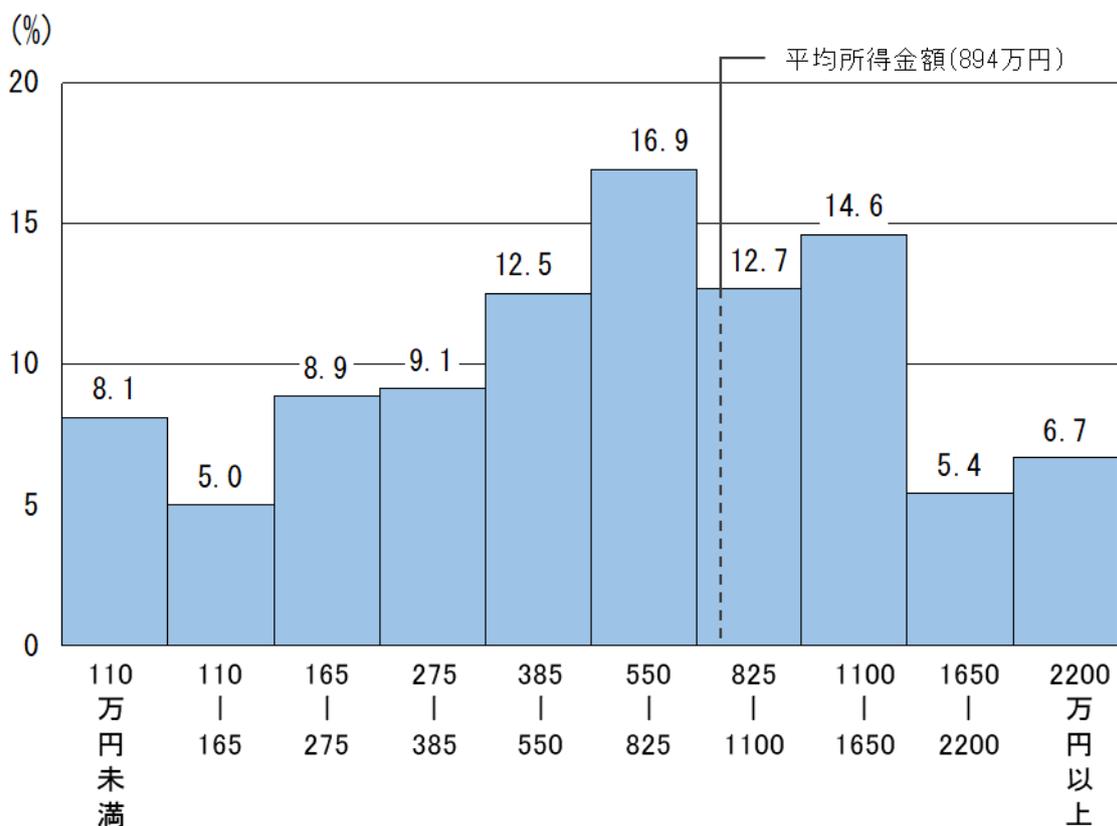


図 2-6-4) 2016 年度における所得金額階級別世帯数の相対度数分布

資料：United States Census Bureau 「American Community Survey」

註：1 ドル=110 円で換算

## 2-7 本章のまとめ

ここでは、ポートランド市を中心に、基礎データからその現状を明らかにした。人口は基本的には増加傾向にあり、ポートランド都市圏の成長を示していた。しかしながら、人口増加は住宅価格の上昇をもたらし、収入の高い層が増加し、結果としてホームレスの増加を引き起こしていた。ただし、予算規模で見れば、環境サービス、水道、公共交通への資金が多く、必ずしもホームレス対策に多くの資金が導入されている訳ではなかった。