

事例：パートナーシップの力
～クラカマスカウンティーにおけるアーバン・グリーンと
ネイチャー・イン・ネイバーフツズの協力・協働～
(初稿 2012 年 4 月、第 2 稿 2013 年 6 月、第 3 稿 2014 年 7 月)

by

Masami Nishishiba, Saumya Kini, Yachiyo Iisako , Xiaomei Wang, and Dan Vizzini

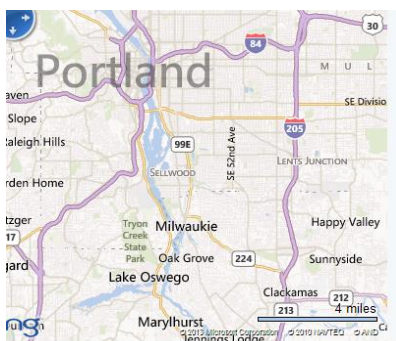
要旨

ポートランド都市圏は、強い経済力、活力あるコミュニティ、美しい自然等で国際的にも知られ、輸送業やハイテク産業などを中心に様々な企業の魅力的な進出先となって来た。しかしその舞台裏では、経済成長を重視する者と、持続可能な環境保護を主張する者との間の緊張状態が見られる。開発事業者の中には、環境、社会、経済面での影響のバランスに注意を払った事業展開を心がける事業者もいたが、多くの事業者は長期的な環境、社会、経済への影響を省みず、短期的な利益のみに主眼を置いた活動が展開された。

一方、地元住民は、豊かな自然は地域のよりよい未来のための大事な資財であると考え、経済的利益だけでなく、住み良いコミュニティと健全なエコシステムを追求したバランスの良い持続可能な開発モデルを望んだ。こうした住民の要望に応えるべく、ポートランドの広域地域政府のメトロと地元コミュニティは、長期的に持続可能な発展を達成する上で、関係者がパートナーシップを結び協働していく事が重要であると認識し、地域開発を進めている。本事例は、ポートランド都市圏内のオーク・グローブというコミュニティにおいて、住民と行政が協働して持続可能な開発を追及してきた経緯を紹介し、住民と行政との間の、信頼に基づいたパートナーシップの重要性を説く。

オーク・グローブの抱える課題

オーク・グローブは、オレゴン州ポートランド都市圏内のクラカマスカウンティーの中の、非法人化地域、すなわち市域に含まれないコミュニティである。その名の通り、美しい檜の木（オーク）の小さな森（グローブ）の中にたたずむ住宅地域であり、水の澄んだ小川と青々とした丘からなる美しい景観に囲まれている。



オーク・グローブの北に位置するミルウォーキー市は、ポートランド市の中心部と都市圏南東部の郊外を繋ぐ、主要交通ルートの最南端となる。ミルウォーキー市周辺地域は過去 20 年間に急速な成長を遂げ、2030 年までに、新たに 30 万人を超える人口増、5 万件以上の新規雇用創出が見込まれている。こうし

た経済発展を見越し、この地域では行政サービス、特に輸送インフラや交通システムの整備が必要となってきた。

1999年にこの地域の開発を広域で計画する取り組みが始まった。その手始めとして、ポートランド市とミルウォーキー市間の輸送ニーズと、住民の望む交通手段を見極めるための調査が行われた。地元住民は、今後の地域の都市化、発展を見越して、軽量軌道（ライトレール）が望ましい交通手段であると推奨した。その後数年に及ぶ調査と話し合いの結果、ポートランド市とミルウォーキー市を結ぶ「マックス・ライトレール（MAX Light Rail）」（以下、「マックス」）を導入することが2008年7月、行政と住民により合意された。7.3マイルにおよぶオレンジラインと呼ばれるこの路線は、完成のあかつきにはポートランド都市圏で公共交通サービスを提供する特別目的行政体であるトライメット（TriMet）により運営される。

現行の計画では、オレンジラインはポートランド市内中心部にあるポートランド州立大学と、ミルウォーキー市、およびオーク・グローブの非法人化地域を繋ぐことになる。オーク・グローブはオレンジラインの終着点となり、南東パーク通りと南東マクロフリン通りの角に、マックスの駅と355台規模の立体駐車場が建設される予定である。新しい駅ができることにより、雇用創出が図られ、より良い交通サービスをオーク・グローブ地域の住民が受けられ、経済効果が期待されるが、一方で駅の建設による環境への影響など、地域コミュニティにとって深刻な懸念事項もある。新たにマックスの駅と立体駐車場が建てられる場所は、森林を切り開きアスファルトを敷き、中古車販売店や商業ビル、路面駐車場などが無計画に建てられていた地域である。住民は新しいマックスの駅ビルと立体駐車場がコンクリート固めで建てられると、コミュニティの特徴である豊かな自然や健全な生態系がますます失われていくのではないかと懸念した。そこで住民はマックスの駅建設を機に、このコミュニティがもともと持っていた自然や健全な生態系を取り戻す方策がないかと考えた。地元の環境活動団体である「クラカマスカウンティ・アーバン・グリーン」（以下、「アーバン・グリーン」）の主導で、オーク・グローブ地域住民の力を活用し、マックスの駅建設プロジェクトをより持続可能な、自然に優しい開発にするための取り組みが始まった。

アーバン・グリーン

アーバン・グリーンは、オーク・グローブに活動拠点を置く、コミュニティの活動家の組織である。その使命は、「都市の生態系を保護、保存し、健全で活気あふれるコミュニティを作り、オーク・グローブ住民の生活を改善すること」である（Urban Green & TriMet, n. d.）。アーバン・グリーンは、「緑の多い」地域づくりの主要な推進力として、地域力（ローカルパワー）を活用していくことをモットーとして活動を展開している。このモットーの由来は、アーバン・グリーンのユニークで示唆に富んだ成り立ちにある。

クラカマスカウンティの豊かな森に囲まれた非法人化地域、オーク・グローブの住民たちは、

特に住民同士の結束力が強いわけでもなく、比較的社会問題には無関心な地域であった。ところが、2006年に一人の住民が、地域の抱える問題を住民同士で話し合う勉強会を始めたことで状況が変わった。それまで失われていた地元への愛着心・仲間意識が芽生え、様々なコミュニティのイベントなどが催されるようになった。数人の勉強会として始まったこの集まりは、次第にグッド・ネイバース・アソシエーション（まちを良くする会）として組織化され、ブロック・パーティーを催したり、持続可能な暮らしのための調査を行ったり、コミュニティ・ガーデンの推進や、また、地元のライブ音楽や持ち寄りの食事会（ポットラック）を開催したりと、社会活動を主とした組織へと発展していった。こうしてコミュニティとして住民が意図的に交流する活動が展開していくなかで、住民達は、隣人同士が親密に付き合うことや、住んでいる地域を大事にすることが、オーク・グローブでの自分達の暮らしを豊かにするという事に気が付き始めた。

そうした中、オーク・グローブで先を考えない近視眼的な開発によって、老齢の樫の木が切り倒され、地域の自然生態系が破壊されるかもしれないという状況が生じた。これに対し少数の住民が立ち上がり、グッド・ネイバース・アソシエーションを母体とした環境活動組織アーバン・グリーンが創設された。アーバン・グリーンは、地元住民が愛着を持つ森を守り、老齢の樫の木の伐採を阻止（もしくは開発を減速）するための方策として「木の保護条例」の案文を作成し、カウnty政府に提案した。コミュニティ計画機関（CPO）、環境保護団体、ネイバーフッド組織などからなる連合体が形成され、アーバン・グリーンはそのリーダー的役割を果たした。条例の目的は、不動産開発事業者がカウnty内でむやみに土地を買収し、宅地物件数を上げるために木を伐採し、自然動物の生息環境を全滅させてしまう動きを止めることにあった。数年かけて、アーバン・グリーンはカウnty内の様々な地域グループと話し合いを重ね、木や動物の生息環境を守ろうという気運を盛り上げることに成功した。また、ネイバーフッド組織、地域コミュニティや環境保護団体からの支持表明書を集めたり、カウnty議会による公聴会で証言をするといった活動も展開した。また、アーバン・グリーンは、コミュニティに木があることの利便性や、木の保護条例で効果をあげている地域の有無等を調べ、成功事例地域の条例の特徴などを検証した。このプロジェクトは、アーバン・グリーンにとっての最初のプロジェクトであった。

この活動の結果、最終的に採択された条例は残念ながら当初期待されていたほどの効果は無い条例となってしまったが、このプロジェクトはアーバン・グリーンにとってさらに活動を広げる手始めとなった。難しい環境問題に取り組むことでアーバン・グリーンは「コミュニティの存続や繁栄、そして環境に責任を持てるような発展を目指した活動をする」という目的意識を新たにした（Wood, 2008）。また、「木の保護条例」を推進する活動を通してアーバン・グリーンの活動主導者達は、こうした社会活動を成功させるためには、実行（アクション）主体の思考をし、地域の具体的な課題に焦点を当て、住民やその他の関係者、例えば行政機関、コミュニティ組織などとパートナーシップを結んだ協力体制の下に活動を行う事が必要であることを学んだ。アーバン・グリーンは今後も機会があればこの条例をさらに有効なものにするための取り組みを続ける覚悟である。また、将来、無責任で思慮の欠いた開発が地元で起きそうな場合、その開発をいかな

る時でも阻止し、開発の方向性を持続可能でコミュニティの特性を活かしたものに変わっていくために必要な行動を取る決意である。

トライメット (TriMet) がオーク・グローブへとマックスの路線を延長し、それに伴い新しい駅と立体駐車場を造ることを決定した際、住民はこの事業が環境に優しく、地域にとって有用なものであるかどうか憂慮した。アーバン・グリーンは、この事業がコミュニティの期待に沿った形で計画立案され、実施される様にするために行動を起こさなければならないと考えた。そこで、自分たちの声を聞いてもらい、提案を受け入れてもらうために、アーバン・グリーンのメンバーは、開発の担当行政機関であるメトロ (Metro) のカーロッタ・コレット議員およびメトロの首長デービッド・ブラグドンと話し合いを開始した。

メトロとネイチャー・イン・ネイバーフツ

メトロはオレゴン州ポートランド都市圏にある広域地域政府で、公選議員を有する行政機関である。また、メトロはアメリカ合衆国で唯一、住民の直接選挙で選ばれた公選議員を持つ都市計画主体の行政機関であり、クラカマスカウンティー、マルトノマカウンティー、ワシントンカウンティー、およびポートランド地域の 25 の都市がその管轄下にあり、150 万人を超える住民にサービス提供を行っている。このユニークな広域地域政府メトロはその使命を、「地域を住みやすく、働きやすく、楽しく遊べる素晴らしい場所にする」と掲げ、その実現に向けて革新的な方法を模索し続けている (Metro, 2012a)。メトロの主要業務の一つが、都市成長境界線 (略して「UGB」 [Urban Growth Boundary]) の管理である。UGB は、オレゴン州政府が州内の全ての市に対し、都市開発を定められた境界線内に収めなければならないと規定するオレゴン州特有の都市開発政策であり、五年ごとにその境界線の見直し・改正が行われる。メトロは UGB を管理することで、都市外にある農地や自然地を保存し、同時に結果として市内の居住密度が高まる中で住民にとって最適な都市計画策定を図っている。

メトロの取り組みの結果、ポートランド都市圏は、美しい丘や山、水の澄んだ河川や小川、緑が豊富なオープンスペース、そしてきれいな空気といった、都市部には稀な自然環境を保存・保護することに成功してきた。地域の人々にとって「このすばらしい自然は、住民の健康を維持し、地域経済を育み、健全な活動を支えると同時に、地域のアイデンティティの源となっている」 (Metro, 2012b)。こうした地域自然保護を継続して行くために、メトロは 2005 年、「ネイチャー・イン・ネイバーフツ」を立ち上げた。

ネイチャー・イン・ネイバーフツは、自然の保護・保存は組織や管轄領域を超えて行わなければならないものであるという認識の下、ポートランド都市圏のコミュニティの自然環境強化を図るため、様々なパートナーと戦略的な協働関係を築いている。ネイチャー・イン・ネイバーフツは、地域コミュニティがリーダーシップをとり、様々なパートナーが分野を超えたパートナーシップを結び、それぞれの分野の強みを活かし、革新的な企業家精神を育み、公的資源を有効に

活用し、多くの人々の利便に供するプロジェクトを提案・実施をすることを奨励している。メトロは、こうした要件を満たしたパートナーシップからなるプロジェクトに対し、ネイチャー・イン・ネイバーフッズ・プログラムとしてさまざまな支援を提供している。その支援の一つとして、地域の「再緑化」や「再自然化」のための設備投資事業への助成金供与があり、財源には 2006 年に住民投票によって発行が可決された地域債があてられた。

ネイチャー・イン・ネイバーフッズの資金援助を通じたパートナーシップ

メトロの首長、デービッド・ブラグドンとの話し合いの後、アーバン・グリーンはメトロの「自然との統合化を図る」(Integrating Habitats) プログラムを、クラカマスカウンティ内のコミュニティ計画機関 (CPO)、ネイバーフッド団体、カウンティ議員、コミュニティの活動家などに周知するための活動に協力するよう依頼された。アーバン・グリーンは依頼に合意し、これがアーバン・グリーンとメトロの最初のパートナーシップ活動となった。この周知活動を進めるため、アーバン・グリーンの支援にあたったメトロの職員の中に、ネイチャー・イン・ネイバーフッズに関わっていた職員がいて、その職員を通じてアーバン・グリーンとネイチャー・イン・ネイバーフッズのリーダーたちが顔合わせする機会が設けられた。両者が会談した結果、双方とも自然の保護・保存のための活動を展開しているという点で共通しているが、それぞれ違った資源・強みを持っていることが明らかになった。メトロのネイチャー・イン・ネイバーフッズは、資金とメトロの専門家による事業ノウハウを持ち合わせており、アーバン・グリーンは地元住民の熱意と豊富な地域情報を持っていた。両者は互いの力を結集することで、それぞれの持つ利点を活かして、オーク・グローブのマックス駅と立体駐車場の開発計画を、持続可能でグリーンな開発にすることができると考えた。

先述の、ネイチャー・イン・ネイバーフッズ・プログラムである「再緑化」や「再自然化」のための資本設備投資に対する助成金をアーバン・グリーンが申請したことが、両者の最初の協力関係のきっかけとなった。ネイチャー・イン・ネイバーフッズの助成金プログラムは、行政が通常採用する従来の助成方法とは異なり、助成金の運用にあまり規定・制約を設けられておらず、コミュニティの参画とパートナーシップ構築がしやすくなるよう配慮されていた。また助成金の活用にあたっては、あらゆる社会層を代表する多様なグループのパートナーシップの形成が奨励され、自然に優しい開発のための革新的な方法を導入することが推奨された。以下、この助成金プログラムの主たる特徴を列記する：

- 助成金を受けるプロジェクトは公有地の購入、もしくは公有設備を改善・改修により設備使用寿命を 20 年以上、設備価値を最低 5 万ドルまで引き上げるものでなければならない。
- ネイバーフッドやコミュニティの市民グループ、NPO、学校、市、カウンティ、公園事業特別目的政府などからの助成金申請が奨励される。

- 申請者は、助成要請額と同額の資金を他の資金源から確保するか(マッチングファンド)、もしくは助成要請額の二倍の価値と同額に相当する現物支給サービスを提供しなければならない。
- メトロ職員は、プロジェクトの企画立案への援助をおこない、応募者に情報を照会し、その他、業務上の技術サポートを提供する (Metro, 2011)。

助成金申請の基準を満たすため、アーバン・グリーンは、交通事業を手がける特別目的行政区のトライメット (TriMet) とパートナーを組み、マックス駅と駐車場の再緑化をするために 35 万ドルの助成金を申請した。さらに、より多くの参画団体を募るため、アーバン・グリーンとトライメット (TriMet) は他にも、地元環境団体や行政機関、ネイバーフッド組織などにも声をかけ、幅広いパートナーシップを心がけた。その結果、パートナーとしてクラカマスカウンティー公園レクリエーション部、オークロッジ衛生区、オーク・グローブ地域委員会、オレゴン州運輸省などが参画することになった。プロジェクト実施にあたっては、メトロのネイチャー・イン・ネイバーフッズは、アーバン・グリーンおよびそのパートナー団体と緊密な関係を保ち、助言やサポートを行った。

プロジェクト計画の策定・実施にあたっては、およそ四年間といった十分な時間をかけ、熟考し、人々巻き込む努力がなされた。その過程でプロジェクトの規模も少しずつ大きくなっていった。当初は、助成金の条件範囲内でしかプロジェクトのことを考えていなかったパートナー達も、次第にこのプロジェクトを、持続可能で、協働関係に基づき、地域に根ざしたモデルプロジェクトにしようと考え始め、その結果、当初の期待を上回る駅と立体駐車場のデザイン設計がなされた。また、このプロセスを通じ、効果的で創造的なパートナーシップのネットワークが構築され、パートナー間の協力がさらに増すこととなった。アーバン・グリーンのメンバーは、長いプロジェクト期間中、必ず全ての会議に出席し、コミュニティの声がきちんと反映されるよう務めた。アーバン・グリーンは、コミュニティ計画機関 (CPO) や環境保護団体との強い絆を持っているため、アーバン・グリーンのメンバーの声だけではなく、コミュニティ全体の声を代表すべく、プロジェクト・パートナーとの話し合いに臨んだ。

アーバン・グリーンが築いた幅広いパートナーシップのお陰で、多くのパートナーが各々の方法でプロジェクトに貢献し、駅と立体駐車場の緑化プロジェクトの設計・工事はスムーズに進んだ。トライメットは、助成金を受ける条件のひとつであるマッチングファンド (助成要請額と同額の資金を他の資金源から確保したもの) の大部分となる 50 万ドルを提供した。また、他のパートナーも設計やボランティア、必要品の調達、サブプロジェクトの運営などのサービスを提供した。さらにプロジェクトに関わった建築家や造園家達は、この種のプロジェクトでは通常あまり見られない持続可能な環境保全につながる設計が、当プロジェクトでは取り入れるチャンスがあるということで純粋に興味を示し、意欲的にプロジェクトに取り組んだ。

何よりも重要なのは、そもそもの出発地点であるオーク・グローブのコミュニティがこのプロジェクトの全期間中、アーバン・グリーンのエネルギー源となり指針を示したことである。オーク・グローブの住民達は、マックス駅と立体駐車場が地域の価値感や特徴に合致したものになるよう多くの意見を出した。こうした住民の意見がプロジェクトにとって重要なインプットとなり、マックス駅建設だけでなく、地域の再開発をどう行っていくべきか、野生動物の生息環境の改善をどうするか、またレクリエーション設備の拡充、地元産業の振興、安全性の確保などの住民のニーズに応えるためにどうしたらいいのか等、コミュニティのさまざまな側面から包括的にプロジェクトの在りようが検討された。同様に注目に値するのは、このプロジェクトの過程で、アーバン・グリーンがコミュニティの中に、多様な技能・知識を持っている人材を見出したことである。例えば、助成金の申請手続きに精通し、申請書の書き方を知っている人や、建築設計士など、プロジェクトを支え、広げていくための多様なノウハウを持った住民がオーク・グローブにいた。このような地元住民の中の「プロ」集団とアーバン・グリーンが、他のパートナー団体からのフィードバックを集約する中枢となり、集められた情報を基に、具体的な作業計画が作り上げられていった。こうしてすべての関係者がこのプロジェクトに参画することで、プロジェクトが協働で作りあげられ、驚くような成果が生まれた。

マックス駅と立体駐車場プロジェクトの近況

アーバン・グリーンとトライメット (TriMet) による「公園通りマックス駅と駐車場の再緑化」プロジェクトは、現在着工中で 2015 年 9 月に完了予定である。

2012 年に地域の知識や技術を見つけ出し、プロジェクトに活用するために、トライメット、アーバン・グリーン、その他のパートナーによって、駅の立体駐車場の再緑化「エコ設計」コンペが開催された。最終的に採用されたエコ設計の主要な要素は次の三点に集約される。第一に、駅駐車場は、敷地内の植樹を増やすことで、環境に対する影響を最小限に食い止める（設計プロセスの半ばで、駐車スペースの要件が当初の 1000 台から 355 台に減ったことで、植樹用地が大幅に増えた）。第二に、マックス路線沿いの開発は、マックス駅敷地内とその周辺にある河畔林が拡張できるように配慮する。第三は、パートナーから出されたアイデアだが、駅近くのコートニー・スプリングス川沿いの河畔林の現存する木を保存し、また新たな植樹をすることで、河畔林を拡大する。また、この「エコ設計」の一環として、マクロフリン通り沿いの開発とその近くの民間住宅建設によって、将来的に問題となる可能性のある雨水・表層水の処理にエコシステムを使うこと等も含まれた。雨水・表層水の処理に関しては、オレゴン州交通局 (ODOT) が、エコシステムを使った雨水管理システムを駅周辺のみならず、マクロフリン通り沿いの広範囲な地域で同時に導入するための助成金を提供してきた。これらの環境改善によって、新駅を利用する歩行者は、駅とマックスの路線から遊歩道トロリー・トレイルへと導かれ、新駅は安全かつ自然へのアクセスのある歩行者に優しい設備となる。

こうした一連の再緑化プロジェクトのよりどころとなっているのは、開発と自然保護の対立を解

消するために**自然生息環境との統合を図る**という基本概念である。つまり人間の持つニーズを、自然のニーズとバランスをとりながら一体化し、統合して行くべきであるという考え方である (Kriszenski, 2007)。アーバン・グリーンとトライメット (TriMet) はこの基本概念を指針として、より充実したオーク・グローブ地域の設計を考えている。このプロジェクトの最終構想は、誰にとっても暮らしやすいコミュニティ作りであり、マックス駅と駐車場を自然の原産の低木や木々で覆うことで、自然の動物に生息環境を与え、人々も自然と調和し、触れあえるような場にしていこうという構えである。

アーバン・グリーンは長年このプロジェクトに関与し、新駅と立体駐車場が長期的な観点で考慮すべき要素、例えば気候変動による植生への影響など、を含めたデザイン設計のためのデザインの修正・改善などのための助言を行ってきた。プロジェクトのパートナー達は、出来上がった駅と駐車場が、新駅のオープン初日だけでなく、檜の木が成熟した 50 年後もインパクトのあるものになることを期待している。このプロジェクトが完了し、マックス路線がポートランドから南の終点であるオーク・グローブにまで達したあかつきには、「デザインの素晴らしさ、自然保全、そして経済活動のバランスがとれた」開発のモデルとなるはずである (Metro, 2011, p. 3)。

持続可能なマックス駅を設計するために結ばれたパートナーシップの成果により、オーク・グローブの住民たちは互いの信頼感を強め、地域に対する熱意を新たにした。住民たちは、駅と駐車場の建設が経済効果を生むことで、南東マクロフリン通り沿線を取り巻く地域を刷新することが出来るようになり、地元ビジネスを振興し、他の地域とオーク・グローブとの交流が進むことを期待している。こうした成功に後押しされ、オーク・グローブの住民およびアーバン・グリーンはさらにパートナーシップを広げて、この地域の生態系の保存を図りながら、地域の特長とバランスの取れたマックス駅および南東マクロフリン通り周辺の経済振興やコミュニティ開発を進めていく考えである。

その他のアーバン・グリーンの活動 (Janger, C. 2014, 談)

アーバン・グリーンは他にもいくつか持続可能な自然保護・保全と地域開発関連のプロジェクトに関わっている。以下が、その例である。

地域の小川復元プロジェクト

アーバン・グリーンは、ネイチャー・イン・ネイバーフッズ助成金を受けているオーク・ロッジ衛生特別行政区とパートナーシップを組み、別のプロジェクトにも関わっている。このプロジェクトは、古い橋と排水溝を造り変えて小川を復元するというものである。現在進行中のこのプロジェクトが完了したあかつきには、サケやその他の魚が汚染されていたこの小川に戻ってくると予想されている。住宅地の中を流れる数マイルに及ぶ小川に魚が戻ってくるのは、この地域では 100 年来のことである。また、排水溝から数マイル上流の湿地帯の復元プロジェクトも予定されている。

オーク・グローブ・ネイバーフッド中心地域計画

2010年には、ポートランド州立大学で都市・地域計画を専攻している修士課程の学生とアーバン・グリーンとの協力で、オーク・グローブ・ネイバーフッド中心地域計画が作られた。この地域計画の目的は、既存の地域計画をもとに、オーク・グローブの将来の投資可能性や開発の機会を探り、オーク・グローブをより住みやすくしていくためのビジョンを作ることである。プロジェクトに関わった学生は、環境、経済、そして社会的持続可能性を追求するという観点からオーク・グローブコミュニティの地域計画に取り組んだ。その結果、コミュニティミーティング、現地調査、関係者のインタビュー、商工関係者に対するアンケート調査、さらには、オープンハウスやプレゼンテーションなどを活用し、オーク・グローブの経済・社会発展の可能性を明確にしたビジョンが作成された。このプロジェクトを通して築かれたアーバン・グリーンとポートランド州立大学との関係性は、今後の活動にも相互利益をもたらすと考えられる。

マクロフリン通りのビジョンづくり

現在アーバン・グリーンは、若い建築家や地域活動家と組み、マクロフリン通りというオーク・グローブの中心部を通る道路のビジョンづくりを手がけている。マクロフリン通りは、もともと設計が悪い上に老朽化が進んでおり、経済効果も薄く、オーク・グローブの中心部を走ってコミュニティを二つに分断している。このマクロフリン通りプロジェクトの目的は、活気のあるネイバーフッド、商店・レストラン街をつくり、環境に配慮した持続可能で健康かつ安全なサービスを住民に提供できるようにし、緑豊かで歩きやすい道やトレールや自然豊かなオープンスペースを地域に織り込むことで、地元経済の多様化を図り、地域の教育機会を増やし、住民が積極的に参画するコミュニティを築き上げることである。

自転車・歩行者専用橋

現在アーバン・グリーンが手がけているプロジェクトの一つは、ウィラメット川を渡るライトレール、自転車、歩行者専用の橋の具体的な計画の作成である。この計画は、ティリカム橋の自転車・歩行者専用道を、ウィラメット川の西側のオーク・グローブとレイク・オスウェゴ市を結ぶトローリー・トレイルとへ繋げるというアイデアで、実現可能性は極めて高い。この計画はクラカスカウンティの長期交通計画にも含まれている（アーバン・グリーンのメンバーがカウンティの長期交通計画市民諮問委員会のメンバーであり、このプロジェクトの評価や審査に携わった）。一般に交通システムの向上を図るプロジェクトは、連邦政府からの助成金も得ることが可能であり、アーバン・グリーンは、このプロジェクトに対して多くの地域支援を受けられると見込んでいる。現在アーバン・グリーンは地域の活動家、環境保護活動家、コミュニティ計画機関（CPO）と話を進めており、同時に、設計士等と橋の概念設計も進めている。

ラストマイル交通計画

アーバン・グリーンは、駅建設とライトレールが開通することで必要になる、利用者の駅と最終目的地間の移動手段（ラストマイル交通機関）として、住民の車を利用した地域ベースのコープ・

タクシーサービスを提供できないか模索中である。現在、スマートフォンのアプリケーションを利用したサービスが民間の業者により提供されているが、アーバン・グリーンは同様のシステムを使った非営利コープの立ち上げを検討している。このシステムが確立すれば、住民は自家用車をコミュニティタクシーとして提供することで報酬を得ることが出来る上、余計な車をわざわざ所有しなくてもよいこととなり経済的である。また、こうした地域住民による新規事業の「立ち上げ」が成功すれば、他の都市でのラストマイル問題解消のための参考事例となる可能性もある。

アーバン・グリーンは、住民にとって真に意義のある変革は地元・コミュニティレベルで起き、国の主導による政策レベルの変革よりも実現可能性が高く、インパクトも大きいという認識の下に、すべてのプロジェクトに取り組んでいる。今後、環境や経済などの不確実性が高まる中でアーバン・グリーンは、地域に根ざしたパートナーシップに基づいた持続可能性に対する取り組みを進めていくことで、長期的に強く耐性のあるコミュニティが作れると信じている。

参考文献

Janger, C. (2013, May). Personal communication.

Kriscenski, A. (2007, October) . *Integrating habitats design competition*. Retrieved from *Inhabitat*:
<http://inhabitat.com/integrating-habitats-a-design-competition/>

Metro. (2011) . *Nature in Neighborhoods capital grants awards 2008-2011*. Retrieved from Metro:
http://library.oregonmetro.gov/files//10082_nin_capital_grants.pdf

Metro. (2012a) . *About Metro*. Retrieved from Metro:
<http://www.oregonmetro.gov/index.cfm/go/by.web/id=24201>

Metro. (2012b) . *Nature in Neighborhoods*. Retrieved from Metro:
<http://www.oregonmetro.gov/index.cfm/go/by.web/id=13745>

Metro. (2012c) . *Nature in Neighborhoods capital grants*. Retrieved from Metro:
<http://www.oregonmetro.gov/index.cfm/go/by.web/id=18203>

Urban Green & TriMet. (n.d.) . *Re-greening Park Avenue Light Rail Station and Park & Ride*. Retrieved from Urban Green:
<http://www.ccurbangreen.org/NINGrant/NIN%20Application%20Final%20Draft%20110309.pdf>

Wood, S. (2008, June 19) . *Once strangers, Clackamas neighbors team up to drive greener development*. Retrieved from *The Oregonian*:
http://www.oregonlive.com/environment/index.ssf/2008/06/clackamas_neighbors_unite_for.html