

事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーン取り組み

東京財団週末学校ポートランド研修 (JaLoGoMa 16)

Center for Public Service, Hatfield School of Government, Portland State University

(2015年8月)

(西芝雅美, 飯迫八千代, Josh Metzler, 祐子 Solbach, Saumya Kini&川勝健志)

要旨

本事例紹介はオレゴン州クラカマス・カウンティに所在するコミュニティ組織アーバン・グリーンの一連の活動を綴った事例研究集の第4部である。本稿では前稿の「パートナーシップの力〜クラカマスカウンティにおけるアーバン・グリーンとネイチャー・イン・ネイバーフツズの協力・協働〜」に続く、アーバン・グリーンのその後の活動に着目する。アーバン・グリーンは2014年秋以降は、MAXのオレンジラインの開通を見越して、その終着駅であるパークアベニュー駅とその周辺の開発計画策定の推進を中心に活動を展開している。しかしその過程ではクラカマス・カウンティとの対立が生じるなどの課題に直面している。本稿では現段階でアーバン・グリーンとオーク・グローブのコミュニティが考える今後の活動の方向性などについても記す。

1. はじめに

アーバン・グリーンの事例研究の第4部となる本稿では先の「パートナーシップの力〜クラカマスカウンティにおけるアーバン・グリーンとネイチャー・イン・ネイバーフツズの協力・協働〜」で記した内容を踏まえ、その後の2014年秋以降のアーバン・グリーンの活動と課題に着目する。

アーバン・グリーンはコミュニティの活動組織で、オレゴン州ポートランド都市圏内のクラカマス・カウンティの中の非法人化地域であるオーク・グローブにその活動拠点を置く。オーク・グローブのすぐ北にはミルウォーキー市がある。2008年7月、関連自治体と地元住民の合意の下、ポートランド市とミルウォーキー市を結ぶ7.3マイルのライトレールの路線（以下、オレンジラインを開通する運びとなった。この路線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。2015年9月に開通予定のオレンジラインは、ポートランド市中心部にあるポートランド州立大学からとオーク・グローブを結ぶミルウォーキー市を経由して結ぶ路線となる。オレンジラインの終着駅となるパークアベニュー駅はオーク・グローブにあることから、地元の活動組織として特に環境問題に取り組むアーバン・グリーンはオーク・グローブの住民を巻き込んで、駅舎や駐車場のデザインがコミュニティの自然環境とエコシステムに見合ったものにするための活動を展開した。（詳細は「パートナーシップの力〜クラカマスカウンティにおけるアーバン・グリーンとネイチャー・イン・ネイバーフツズの協力・協働〜」参照の事。）

本事例をもとにした、アーバングリーン 「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」
他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

Nishishiba, M., Iisako Y., Metzler J., Solbach Y., Kimi S., & Kawakatsu T. (2015). Orange line is coming, Park Avenue Station is Built --- Now what?: A case study of Urban Green activities. Unpublished manuscript.

本事例研究では詳しくは触れないが、このポートランド市の中心部とクラカマス・カウンティをつなぐオレンジラインの建設事業は、クラカマス・カウンティ議会や住民が賛成派、反対派と大きく分かれ、政治的にも大きな波紋を呼んだという背景がある。（添付資料 A の「MAX オレンジライン開通にまつわるクラカマス・カウンティにおける政治的経緯」を参照の事）

2. パークアベニュー駅周辺のゾーニングを変更するための取り組み

2014 年の秋、アーバン・グリーンとコミュニティーの活動家達は、クラカマス・カウンティの開発計画課長とパークアベニュー駅周辺のゾーニングを変更する話し合いに臨んだ。ライトレール導入などによって新駅が建設される場合は、地域にもたされる経済効果などを更に高めるため、「駅周辺地域の用途指定（ゾーニング）計画」を関係自治体が策定するのが通例である。オーク・グローブは非法人地域であるため、パークアベニュー駅周辺の用途指定はクラカマス・カウンティが担当自治体となる。ところが驚いたことに、この話し合いの場でクラカマス・カウンティの開発計画課長は、担当課としてクラカマス・カウンティ議会にパークアベニュー駅周辺地域のゾーニングの変更を提案するつもりはないと述べた。この開発計画課長によると、開発計画課の次年度の年間事業はすでに決まっており、職員も限られているために、既に計画に組み込まれている事業を減らさない限りは新しい事業は追加できないとのことであった。開発計画課長は課の諮問委員会であるクラカマス・カウンティ開発計画委員会が 2014 年の 12 月に会合を持つので、その場でパークアベニュー駅周辺地域のゾーニング計画策定の提案を行ったかどうかと助言した。

2014 年 12 月 8 日の開発計画委員会でアーバン・グリーンとオーク・グローブのコミュニティーの活動家達は、パークアベニュー駅周辺地域のゾーニング計画策定を陳情した。陳情にあたって、駅周辺地域のゾーニング計画を策定することで地元の小規模商店が恩恵をうけ、地域経済の活性化に繋がり、同時に駅周辺の自然環境を保護することができるという点を強調した。陳情を受けた開発計画委員会のメンバーは、満場一致で駅周辺地域のゾーニング計画の策定を開発計画課の 2015 年度内の事業に取り込むようクラカマス・カウンティ議会に提案することを可決した。

しかし、開発計画委員会と、アーバン・グリーン、そしてマクロフリン・エリア計画 (MAP)¹ を含むコミュニティー活動家達の提案もむなしく、都市計画事業を決定する最終権限があるクラカマス・カウンティ議会は、最終的にパークアベニュー駅周辺地域のゾーニング計画策定を無期延長とした。この議会の決定には、開発計画課が次年度事業の優先順位はすでに決まっており、「新たな事業を追加することは難しい」と提言したことが大きく影響したと思われる。新

¹ MAP には、コミュニティーが率先してマクロフリン地区の経済回復やコミュニティー強化を促進させるための活動内容が記されている。クラカマスカウンティによって資金と共に協力を得ている。

本事例をもとにした、アーバングリーン 「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」
他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

駅周辺地域のゾーニング計画策定については「継続的に検討」し、2016年度以降の事業として考えるのが望ましいとの決断がなされた。

3. クラカマス・カウンティとクラカマス・カウンティ議会の価値感と行動方針

クラカマス・カウンティの大部分は、農業および森林地帯である。カウンティ面積は1,879平方マイル(4,866.6平方キロメートル)で、うち森林地帯は、標高約11,235フット(3,424メートル)のフッド山とフッド山国有林、ブル・ラン水域と無数の河川からなる。また、オレゴン州でも最も豊かな農地はクラカマス・カウンティ内の市(キャンビー市、サンディー市、ボーリング市、ウィルソンヴィル市、モララ市)に集結している。

5名の議員によって構成されるクラカマス・カウンティ議会は土地利用に関する政策決定権を持ち、カウンティ内の地域ゾーニング計画を策定する義務がある。クラカマス・カウンティ議会が政策決定する際、カウンティ内に混在する農村・森林地域と都市地域の両方の利害をバランスよく考慮しなくてはならない。オーク・グローブはカウンティの中でも3番目に大きな都市部であり、クラカマス・カウンティ議会は、オーク・グローブを革新的な都市計画事業を求める地域と見ている。

アーバン・グリーンとオーク・グローブのコミュニティはパークアベニュー駅建設を成功裏に進めたことで周辺コミュニティからも支持を得ている。しかし、クラカマス・カウンティ内には、オレンジラインのクラカマス・カウンティへの導入に反対を唱える少数ながらも影響力の大きい住民層が存在している。オレンジライン開通に反対を唱える住民グループは幾度もカウンティ議会で発言をし、カウンティが公共交通関連の政策決定をする際は、住民が直接投票して意向を表明する仕組みを法制化するという住民投票案(レファレンダム)を提示した。この住民投票案は、オレンジライン開通反対派の意向を反映し、この案が可決されれば、オレンジラインの工事自体を中止することが可能であると解釈されるような文言となっていた。現実にはオレンジライン開通はクラカマス・カウンティ、メトロ、トライメットなどの複数自治体が法的に合意した上での事業であり、住民投票によってオレンジライン開設工事が取りやめになることは法律上ありえなかった。オレンジライン開通反対派が提示した住民投票案に関して、オーク・グローブの活動家とアーバン・グリーンのメンバーがカウンティに対し訴訟を起こし、住民投票案の文言を訂正し、混乱を若干回避するのに成功した。

しかし、オレンジライン開通支持者による住民投票案への阻止活動にもかかわらず、この住民投票案は2012年9月、クラカマス・カウンティの住民によって可決された。先述の住民投票案の文言を訂正する努力と、法的にはクラカマス・カウンティはオレンジライン開設に協力する義務があったため、オレンジラインとパークアベニュー駅の建設工事は継続された。こうした一連のオレンジライン開設に関わる抗争は、メディアで大きくとりあげられた。特に選挙時期にはオレンジライン開通反対派の活動が地元メディアを通じて大きな注目を浴びた²。半面、開発が進むことによって駅周辺のコミュニティにどのような影響があるのかといった重要事項

²メディアでカバーされたリスト資料 A (英文のみ)

本事例をもとにした、アーバングリーン「事例: MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

についてメディアが取り上げることは無く、パークアベニュー駅のコンセプトを単に駅の周りに木が植えられているといったものでなく、「森の中にある駅」として位置づけて考えようという住民の取り組みにも大きな関心は払われなかった。

パークアベニュー駅をネイチャー・イン・ネイバーフツズの助成金を用いることによってコミュニティが参画し、従来の駅とはまったく違った形に作り上げていくといった草の根活動の経過については、前稿の「パートナーシップの力〜クラカマスカウンティにおけるアーバン・グリーンとネイチャー・イン・ネイバーフツズの協力・協働〜」で詳しく記述した。この事例は住民の草の根活動が、主要行政機関とパートナーシップを組むことで、公共交通事業をコミュニティにとってもより有益なものにしていった画期的な取り組みであるにも関わらず、メディアにはまったく取り上げられなかった。

オレゴン州法では地方自治体はその政策決定プロセスで、住民に意見を問い、その意見を取り入れることが義務付けられているが、現在のクラカマス・カウンティは住民のカウンティ政策に対する意見の反映は最小限に押さえようとしているように思われる。アーバン・グリーンのようなコミュニティ組織からすると、カウンティは義務感で仕方なく公聴会を開いてはいるが、真剣にカウンティの政策決定プロセスに住民の意見を取り入れようとしているとは思えない。

駅周辺の開発もゾーニングを少し変更することによって、従来のコミュニティの良さを守りながらも、より経済的にも効果のある開発事業を進めることができるはずである。しかし、オーク・グローブの住民には現在のクラカマス・カウンティ議会はカウンティ内の都市部の開発を効果的に行っていくために必要な改革をやっていく気概と度量があるように感じられない。

4. アーバン・グリーンの価値感と行動方針

来る2015年9月12日にはオレンジラインが開通し、パークアベニュー駅の操業が始まる予定である。アーバン・グリーンは、住民が数年かけて作り上げてきたコミュニティのビジョンを達成するためには、駅周辺地域のゾーニングを改定する必要があると考え、最近の活動はそのための取り組みに重点を置いている。パークアベニュー駅は、カウンティの南北を繋ぐ幹線道路で、主要通勤道路でもあるマクロフリン通り上（州道路99E）に位置している。マクロフリン通り沿いには、昔からある新車・中古車の販売業者、ファーストフードのチェーン店、大型小売店などが並んでいる。これらの店舗のほとんどは地元の企業ではないため、コミュニティへの経済的波及効果は少なく、地元の繁栄にあまり寄与していない。逆にチェーン店や大型小売店は、地元住民のお金を巻き上げるだけで、従業員の賃金は地元の小企業よりも低く、福利厚生なども手薄なために、コミュニティへの経済貢献度はきわめて低い。

マクロフリン通り沿いの地域経済を活性化するためには、現在のコミュニティの持つ資産、すなわち森林やエコシステム、手頃な価格の住宅、ポートランド都市圏内へのアクセスのしやすさ等を保持、強化して、地元小企業の成功を促す政策に力を入れる必要がある。そのためには地域開発の将来像にあった適切なゾーニングが必要である。現行のゾーニングはコミュ

本事例をもとにした、アーバングリーン「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

ニティの将来のありたい姿をまったく考慮に入れないものであり、コミュニティの良さを残しながら、機能的に、また調和の取れた景観を考えた開発をする、といった観点は取り入れられていない。このまま開発が進んでしまうと、でき上がったものはコミュニティの理想とは程遠いものになってしまう。現存のエコシステムは失われてしまうであろうし、アーバン・グリーンは特にこの地域の機能的エコシステムの中核とも言える古い樹木が失われてしまうことを心配している。

クラカマス・カウンティに木の保護条例はあるが、実質的な条例の執行はなされておらず、すでにカウンティ内のコミュニティでは古い樹木が消滅しつつある。特にオーク・グローブではコミュニティの特徴ともいえる樅の木（オーク）の森がなくなっている。アーバン・グリーンが2014年12月の開発計画委員会で駅周辺のゾーニングの改定に早急に取り組んで欲しいと陳情したのも、従来の開発事業によってコミュニティに多大な損失が出ることを懸念したからである。

ここ数年、オーク・グローブの住民は自分たちのコミュニティにとって何が重要で何が必要かを話し合い、コミュニティとして共通項を見出しビジョンと作り上げてきた。マクロフリン通りの再開発の方向性についてもコミュニティとしての合意があり、こうしたコミュニティのビジョンと価値感をベースにパークアベニュー駅周辺地域のゾーニング計画案がつけられた。こうしたコミュニティのビジョンと価値感が住民を駆り立てマクロフリン通り地区プラン（MAP）がつけられ、住民が自ら、クラカマス・カウンティの開発計画課と議会に承認と実行の提案もした。同様のコミュニティのビジョンと価値感は、「パートナーシップの力〜クラカマスカウンティにおけるアーバン・グリーンとネイチャー・イン・ネイバーフツの協力・協働〜」で取り上げられたプロジェクトにおいても、その根底にある。

クラカマス・カウンティ議会がパークアベニュー駅周辺地域のゾーニング計画案を採択、実行すれば先述のとおり多くの見返りがあると思われる。しかし、現時点で議会は具体的な行動を起こす気配は見られない。クラカマス・カウンティ議会は現場で役に立たないような政策提言をされるとの評判もあり、アーバン・グリーンは議会での議決に頼らず、コミュニティのビジョンと価値感を実現するために独自の活動を行うことにした。

5. 次のステップ：非法人化地域から市になることを検討

アーバン・グリーンとオーク・グローブのコミュニティ活動家達は、現在非法人化地域であるオーク・グローブを法人化して、カウンティから独立した権限を持つ“市”になることを検討している。市になることで、21世紀型の将来を展望した開発計画を独自に策定することが可能となり、効果的な開発を促すインセンティブを与え、同時にコミュニティ独自の価値感を守っていくことができると考えるからである。従って、アーバン・グリーンは現行のシステムを変えていくための交渉をクラカマス・カウンティと行う一方で、オーク・グローブを法人化するために必要な手続きに着手し始めている。オーク・グローブの法人化を支持する人々は、市になることで現行のクラカマス・カウンティ議会とのやり取りがを必要な状況を改善し、これか

本事例をもとにした、アーバングリーン 「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」
他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

らのオーク・グローブに必要な改革をより迅速かつ効果的に実行に移すことが出来るようになると考えている。

オーク・グローブの住民は、現在、コミュニティの歴史的な転換期にあると感じている。アーバン・グリーンは、効率的かつ効果的な運営が行われ、市の開発計画策定や政策決定のプロセスに住民が積極的に参画する、そんなモデル都市を作っていくため全力を注ぐ覚悟である。市になるためには、住民投票での半数以上の賛成票が必要となるため、アーバン・グリーンは、できるだけ多くの住民にオーク・グローブを市にするアイデアを支持してもらえよう、コミュニティに対して働きかけていくつもりである。

またこのプロセスで、アーバン・グリーンは過去の成功例に学び、コミュニティを巻き込んでいく戦略を活用しようとしている。戦略の一つは、すでにパートナーシップを結んでいる多くの組織や団体との関係を更に強化し、彼らの支持を取り付け、提案を出してもらおうアプローチである。こうしたパートナーの中には、メトロをはじめ、トライメット、ポートランド州立大学の研究者や学生、マップ（MAP）プロジェクトの委員会メンバー、コミュニティ計画機関（CPO）、造園設計士、また地元に限らず全米で市をつくる関連プロジェクトで活躍しているコンサルタントやプランナーなども含まれる。アーバン・グリーンは、また同時進行的にオーク・グローブの地域用途指定法の草案作りにも取り組んでおり、地元の活動家とパートナーシップを組み、草案が出来た段階で関係者に配布し検証してもらおう予定である。

アーバン・グリーンは明確なビジョンを持つことがコミュニティを巻き込むための最も重要な戦略だと考えている。市になることに対するコミュニティの支持を取り付けるためには、なぜオーク・グローブが市になるべきなのか、明確なビジョンを確立して、一般の住民がわかるような形で伝え、賛同を得ていく必要がある。

アーバン・グリーンは、オーク・グローブの将来像として、人口増を推奨し支持しているわけではない。しかし、近い将来この地域が成長することは否めず、それならば地域のビジョンにあった適切な開発計画をあらかじめ作っておく必要があると考えている。そのため、建築士、設計士、都市プランナーなどとも協力し、市になることでどの様なメリットがあるのかなど、オーク・グローブの住民に伝えるために視覚に訴える準備なども始めている。

2015年9月12日にマックスのオレンジラインが開通する。その日は、開通を祝ってトライメットが運営している公共交通機関（MAX、バス、ストリートカー等）全てが無料となる。開通式の当日は約4万人から8万人近くの試乗者があるとトライメットは想定しており、オレンジラインの終着駅でもあるパークアベニュー駅にも数千人もの乗降客があると考えられる。アーバン・グリーンとトライメットは、パークアベニュー駅プラザで音楽はもちろんのこと食べ物やビールを提供し、ワインガーデンを設け、サーカスや曲芸人によるエンターテインメントを披露するなど、明るい雰囲気イベントを計画している。こうしたイベントを通じて、オーク・グローブの住民は今まで以上にコミュニティに対する愛着心を持ち、独立した市になろうという意気込みが強くなることを期待している。また、その日にポートランドや他の地域からの訪問する人々には、新しい開発事業と地域の持つエコシステムをバランスよく備えたパークアベ

本事例をもとにした、アーバングリーン 「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」
他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

ュー駅を作り上げたオーク・グローブ・コミュニティを紹介する良い機会でもあり、今後、市になっていくための運動の支持を高めるチャンスでもあると考えている。

本事例をもとにした、アーバングリーン 「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」
他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

Nishishiba, M., Iisako Y., Metzler J., Solbach Y., Kimi S., & Kawakatsu T. (2015). Orange line is coming, Park Avenue Station is Built --- Now what?: A case study of Urban Green activities. Unpublished manuscript.

参考資料

Clackamas County. Clackamas County, Oregon - history and background information. Retrieved from <http://www.clackamas.us/pga/about.html>

Clackamas County. McLoughlin Area Plan. McLoughlin Area Plan - Implementation Team (MAP-IT). Retrieved from <http://www.clackamas.us/mapit/>

本事例をもとにした、アーバングリーン 「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」
他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

Nishishiba, M., Iisako Y., Metzler J., Solbach Y., Kimi S., & Kawakatsu T. (2015). Orange line is coming, Park Avenue Station is Built --- Now what?: A case study of Urban Green activities. Unpublished manuscript.

添付資料 A

MAX オレンジライン開通にまつわるクラカマス・カウンティにおける政治的経緯

2011年6月の初旬、クラカマス・カウンティ議会は総工費15億ドルと見込まれるMAXポートランド・ミルウォーキー線建設工事にカウンティとして公約した拠出金2,500万ドルをどうやって捻出するか議論を始めた。当時のクラカマス・カウンティ議会は過半数が民主党の議員で構成されていた。議員は、議長のシャルロット・リーハン〔民主〕、ジム・バーナード〔民主〕、ジェイミー・デーモン〔民主〕、アン・リニンガー〔民主〕、ポール・サバス（共和）の5名である。

議会は資金調達手法として都市再開発特別課税、銀行融資、起債などいくつかのオプションを考えていた。しかし、カウンティ内には都市再開発や公共交通機関の整備にカウンティが資金を投じることに反対の立場をとる保守的住民活動家があり、オレンジライン開設事業に関しては当初から、カウンティが資金負担をすることに強い反発があった。

クラカマス・カウンティ議会は一般に公開されているため、2011年7月7日に開催された議会では、12人以上の住民が議場に参集した。MAXプロジェクトの審議はその日の議題には入っていなかったが、参集した住民がMAXプロジェクトを進めるか否か住民投票にかけるべきであると唱え、議場は騒然とした。MAXプロジェクトに抗議を唱える住民によって議会の通常審議が妨害され、ポール・サバス議員がMAXプロジェクトの資金調達の問題を住民投票にかける旨の動議を行ったが、この動議に賛同する議員はいなかった。シャルロット・リーハン議長はこの件で議決をする前に十分討議をするべきだとの立場をとり、このプロジェクトに関する調査審議会の設置を提案した。この議長提案に対し傍聴席から不満が表明され、“議長はタイムットの傀儡だ！”との批判の声も出た。

続く7月28日の議会には40人近い住民が参集した。参集した住民はMAXプロジェクト賛成派、反対派約半数づつに分かれてた。MAXプロジェクトに反対する住民はプロジェクトの資金調達手法に関する住民投票を行うよう迫った。一方MAXプロジェクト賛成派の住民はプロジェクトに反対する人々は、プロジェクト案が出された初期段階の住民参加プロセスで意見を表明すべきであり、今になって反対を唱えるのは筋違いだと主張した。

カウンティの法律顧問スティーブン・ラドコアはクラカマス・カウンティは、すでに2010年の2月にタイムットとこのMAXプロジェクトに同意・参加する主旨の契約を交わしており、現時点でプロジェクトを阻止することは不可能なため、一連の議論は不毛だと主張した。にもかかわらず、ポール・サバス議員は、「我々の議員としての仕事に対する住民の評価を問い、将来の政策審議の参考にするため」として、住民投票を支持した。シャルロット・リーハン議長は、MAXプロジェクトを問う住民投票はすでにスタートしているプロジェクトを現時点で中止することができるかのような印象を住民に与えるため、住民に対して“不誠実”であると、反対した。

本事例をもとにした、アーバングリーン「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

Nishishiba, M., Iisako Y., Metzler J., Solbach Y., Kimi S., & Kawakatsu T. (2015). Orange line is coming, Park Avenue Station is Built --- Now what?: A case study of Urban Green activities. Unpublished manuscript.

一方で、クラカマス・カウンティでは都市再開発事業全般に反対を唱える保守派住民の勢力が益々強くなっていった。オレゴン州の新聞オレゴニアン紙は、こうしたクラカマス・カウンティ内の“復活”保守派勢力のアプローチは“闘争的で、無作法である”と報じた。2011年12月に保守派のオーク・グローブの住民ジェームス・ナップが公共交通システムに公共の資金が使われる際にはいかなる場合も住民投票を行わなければならないという主旨の住民投票案を出すための申請を行った。この申請が許可され住民投票案が実際に住民投票にかけられるためには9,378名の署名を集める必要があった。

2012年1月にクラカマス・カウンティ議会はMAXプロジェクトでのカウンティの費用負担を低減する可能性を探るための話合いの要請をトライメットに行った。これに対してトライメットの総支配人ニール・マックファーレンは、シャルロット・リーハン議長に当てた文面の中で、「カウンティが締結したMAXプロジェクトの資金負担をするという契約は法的拘束力を持つものであり、トライメット及びこの地域の関係者一同、クラカマス・カウンティがその責任を果たすものという理解のもと、プロジェクトを進めている」としたため、MAXプロジェクト自体がすでにスタートしている中で、クラカマス・カウンティとトライメットの契約は法的に撤回不可能であると強調した。

3月半ばに入り、ジェームス・ナップの住民投票案は9,728の有効賛成署名を集め、2012年9月に住民投票にかけられることになった。その夏、ジェームス・ナップの住民投票案に反対を唱える市民団体ポジティブリー・クラカマスが立ち上がった。この団体の共同創始者であるエレノア・ハンターは、ジェームス・ナップの住民投票案の文面が可決されれば、オレンジラインがクラカマス・カウンティに入ってくるのを阻止できるかのように書かれているが、実際は現行のオレンジラインの工事の中止は不可能で、仮にこの住民投票で可決されても、将来のプロジェクトにしか適用できないという点が不明確であるとして、住民投票案を裁判にかけた。その結果、住民投票案の一部の文章が削除されることとなった。

ハンターらの努力に関わらず、住民投票は9月の投票で賛成60%、反対40%で可決された。この住民投票の2ヵ月後、クラカマス・カウンティ議員に2名の共和党議員が当選した。この2名は選挙運動中、強くMAXプロジェクトに反対を唱え、票を集めた。しかし、裁判でクラカマス・カウンティはMAXプロジェクトに費用負担をするという契約履行の法的義務があるとの判決が出たため、最終的にはMAXプロジェクトは継続されることとなった。カウンティは資金調達のために、銀行から融資を受けることになった。

現行のMAXオレンジラインプロジェクトは、一連の政治的対立や駆け引きに直接影響を受けることは無く、建設工事は予定通り進められることになったものの、住民投票の結果は将来のカウンティの仕事に大きな影響を及ぼす可能性がある。この住民投票の結果、カウンティの行政効率が落ち、鉄道関連の緊急事態への対応が遅れることもありえる。また、地域レベルでの鉄道関連プロジェクトにおいて重要な交渉の場でカウンティの影響力が低くなることも考えられる。

本事例をもとにした、アーバングリーン「事例：MAXオレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

以下、関連ウェブサイトなどの情報に関しては英文のみ。

NOTES

Players:

- Clackamas County Commissioners
 - o (Former) Chairwoman Charlotte Lehan - Democrat
 - o Jim Bernard – Democrat
 - o Paul Savas – Republican
 - o Jamie Damon (former commissioner) – Democrat
 - o Ann Lininger (former commissioner) Democrat
- Activists
 - o James Knapp – Oak Grove resident who collected signatures filed petition Dec 2011 to pass a measure requiring voter approval for any future county resources spent on public light rail: http://media.oregonlive.com/oregon_city_news/other/petition%203-392.pdf
 - o Eleanore Hunter – Positively Clackamas co-founder. Sued Clackamas Co. for misleading wording of measure.
 - o Fred Nelligan – Oak Grove resident and chair of CAC. Proponent of light rail project.

http://www.oregonlive.com/milwaukie/index.ssf/2011/06/clackamas_county_considers_options_to_meet_25_million_commitment_to_milwaukie_light_rail.html

- Early June 2011, CC was deliberating how to pay for its \$25 million share of the \$1.5 billion orange line project. They considered a number of options, including urban renewal, taking out loans, and bond options

http://www.oregonlive.com/oregon-city/index.ssf/2011/07/clackamas_county_commissioners_to_consider_possibility_of_putting_milwaukie_light_rail_to_public_vote.html

- July 7th commission meeting was very heated. More than a dozen citizen opponents of light rail attended and demanded that light rail construction be put to a county vote.
- Light rail was not on the meeting agenda, but citizens derailed the meeting
- Only Paul Savas made a motion on the spot to put it on a ballot. No other commissioners seconded.
- Lehan wanted further deliberation and proposed a study session. The crowd booed and hissed – said commissioners “drank the TriMet Kool-Aid”

http://www.oregonlive.com/oregon-city/index.ssf/2011/07/clackamas_county_commissioners_reject_sending_portland-milwaukie_light_rail_project_to_voters.html

本事例をもとにした、アーバングリーン 「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」
他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

Nishishiba, M., Iisako Y., Metzler J., Solbach Y., Kimi S., & Kawakatsu T. (2015). Orange line is coming, Park Avenue Station is Built --- Now what?: A case study of Urban Green activities. Unpublished manuscript.

- At July 28th discussion, 40 citizens were about evenly split on the issue. Opponents clamored for a vote, and proponents bemoaned the fact that these people didn't show up earlier in the process if they really wanted to change it.
- County counsel said it's an unproductive discussion at this point, because they'd already signed a binding contract with TriMet and the decision was made a long time ago.
- Paul Savas says they should still have a vote for future purposes and to "gauge how good of a job are we doing in the county".
- Lehan said putting this up for vote would be "disingenuous" because it would imply that the Milwaukee project could be stopped or changed.

http://www.oregonlive.com/oregon-city/index.ssf/2011/11/frustrated_conservatives_in_cl.html

- Conservative groups continue to challenge urban renewal in Clackamas County. Speculation about conservative "resurgence" in CCo that is sometimes "combative and uncivil"

http://www.oregonlive.com/oregon-city/index.ssf/2012/01/clackamas_county_commissioners.html

- Commissioners reconsider their \$25 million contribution in light of Knapp's petition. Trimet sends a letter to Lehan saying that they hope Clackamas County will honor the contract (read "you signed it so you'd better honor it")

http://media.oregonlive.com/oregon_city_news/other/trimet%20letter%20to%20BCC%20on%20OMLR%20petition.pdf

- Savas appears to be the only commissioner actively in support of the measure

http://www.oregonlive.com/milwaukie/index.ssf/2012/06/clackamas_county_officials_rec.html

- June 1st 2011: a Canby resident and opponent of Milwaukee project sues Commissioner Jim Bernard, accusing conflict of interest due to Bernard's property ownership in Milwaukie.

http://www.oregonlive.com/milwaukie/index.ssf/2012/07/positively_clackamas_co-founde.html

- Eleanore Hunter of Positively Clackamas sues the County for misleading wording in the explanatory statement for the measure
- The explanatory statement makes it sound like the Milwaukee project could be stopped (not true).
- Judge rules in her favor and the statement is amended: http://www.oregonlive.com/oregon-city/index.ssf/2012/08/legal_dispute_over_clackamas_c.html

http://www.oregonlive.com/oregon-city/index.ssf/2012/08/referendum_filed_against_clack.html

- Knapp files another petition to keep the County from borrowing money for their deal with TriMet

本事例をもとにした、アーバングリーン 「事例：MAX オレンジライン開通、パークアベニュー駅完成後のアーバン・グリーンの取り組み」
他ポートランド関係の内容を東京財団週末学校関係者以外と共有される場合は、西芝までご連絡の上、下記を出典としてご記載ください。

Nishishiba, M., Iisako Y., Metzler J., Solbach Y., Kimi S., & Kawakatsu T. (2015). Orange line is coming, Park Avenue Station is Built --- Now what?: A case study of Urban Green activities. Unpublished manuscript.