

平成29年度 海外行政視察団視察報告書

1. 視察日程

平成29年10月12日（木）～19日（木）

2. 視察先及び視察内容

アメリカ合衆国

(1) ポートランド国際空港

5年連続全米No.1 空港に選ばれる理由、地域との連携、騒音対策について

(2) プレイススタジオ

景観、環境等に配慮されたコンパクトで持続可能なまちづくりについて

(3) サンプルーノ市

国際空港を擁する姉妹都市における都市開発と治安確保の取組について

(4) ウェブスターハウス

高齢者福祉と生涯学習・社会活動等について

(5) カリフォルニアエネルギー委員会

カリフォルニア州のエネルギー政策と再生可能エネルギー、電気自動車・燃料電池自動車の普及促進について

3. 参加者

団 長 小澤 孝一

副団長 神崎 利一

顧 問 油田 清

団 員 星野慎太郎 飯島 照明 神崎 勝

小山 昭 雨宮 真吾 海保 茂喜

4. 視察の概要

(1) ポートランド国際空港 (Portland International Airport)

10月13日 (金) 午前9時30分から

視察テーマ：5年連続全米No.1空港に選ばれる理由、地域との連携、騒音対策について

ポートランド国際空港は、オレゴン州ポートランド市の北西部にある国際空港で、地元では親しみを込めて「PDX」と呼ばれている。ポート・オブ・ポートランド (Port of Portland) が運営し、旅行雑誌では5年連続で全米No.1の空港として選ばれている。

①PDXの概要と整備計画

PDXの2016年における旅客数は1,840万人、うち国際線旅客数は67万2千人、貨物便やチャーター便も含む航空機発着回数は22万8,000回となっている。全米で30番目に多忙な空港であり、また、2番目に成長している空港でもあって、過去4年間で、国際線の便数は、50%増加している。利用客の内訳としては、25%が仕事関係、75%が観光やレジャーなどとなっている。

今後の空港施設の整備計画としては、まず、ターミナルの均衡を図るための計画が進められており、この計画には、空港北側にあるコンコースEを800フィート延長することや6つの新たなゲートを増設することが含まれている。現在、PDXの全乗客の70%を占めるサウスウエスト航空とアラスカ航空は、空港の南側にあるコンコースCを使用しているが、サウスウエスト航空に、コンコースCから新たに拡張される北側のコンコースEに移動してもらうことにより乗客数の均衡が図られ、より円滑な運営が可能となる。なお、コンコースEの延長等により、将来的に予想されている旅客数の増加にも対応することが可能となる。

このほかに現在進めている計画としては、レンタカー関係のものがあり、レンタカーの施設を統合し、デザインし直すことにより、駐車スペースが増加するとともに、より多くのレンタカーを取り扱うことができるようになり、利用者の利便性の向上がより一層図られることとなる。

また、将来の需要予測に基づき増加する旅客への対応、耐震化、システムや設備の更新などに対応するためのターミナルビルディングの再整備という大規模な計画も進められている。

②なぜPDXは特別なのか

PDXは、アメリカの旅行雑誌「TRAVEL+LEISURE (トラベル・アンド・レジャー)」で、過去5年間、全米No.1の空港として選ばれている。また、J.D.パワーによる調査では、過去3年のうち2回、全米で顧客満足度が最も高い空港とされている。

その主な理由は、以下のとおりと考えている。

- ・運輸保安局、ポートランド市、空港で事業を行っている事業者などをはじめとする利害関係者との連携と良好な関係を構築している。また、オレゴン州観光局やポートランド観光協会などとも、よい協力関係を築いている。
- ・お客様の声に耳を傾けることに多くの時間を費やしている。毎年、空港内で、5,000～6,000人の乗客に対してアンケート調査を行い、サービスの改善などを図っている。なお、このアンケートの結果については、将来的な開発や拡張の計画策定にも役立てている。
- ・空港とダウンタウンがライトレールで結ばれており、また、空港内でレンタカーのサービスが行われ、市街地中心部にアクセスがしやすい。
- ・ターミナル内では、美術品の展示や音楽の演奏などが行われている。地元のボランティアのミュージシャンが生演奏をしていたり、絵画等の美術品の常設・企画の展示が行われたりしており、空港利用者を楽しませることはもちろん、地元の人にも参加してもらうことにより、地元との結び付きをさらに強めている。
- ・空港内には地元で人気のある店やレストランが出店しているが、空港外の通常の店舗と同じ金額でのサービスの提供が義務付けられており、空港利用者は空港外と同じ金額で同じ内容のサービスを受けることができる。
- ・ハリウッドシアターという17席の小さな映画館を設置し、無料で映画を見ることができ。また、地元の映画製作者がハリウッドシアターで映画を上映することにより、地元の人だけでなく、PDXを利用している多くの人々にプロモーションをすることができる。
- ・空港内では、無料でWi-Fiに接続できる。
- ・子ども専用の遊び場を設けている。
- ・ビジネス旅行者のための仕事場が設けられ、搭乗前に静かな環境で仕事をするができる。



空港は、乗客にとってストレスが非常に高くなる場所であることから、くつろげる快適な環境を提供することは、お客様にとって非常に大切なことであるのと同時に、そうすることで、店舗の売り上げの増加にもつながっていくこととなる。

③地域コミュニティとの連携

地域コミュニティとの連携は、PDXの一番の成功の要因であると考えている。地域といつも全てにおいて合意するという事は難しいが、様々なものの見方を共有し、共通点を見出すよう努力している。話し合う場を設けると言うことが重要であり、誠実な対応や透明性の確保なども非常に大切であると考えている。公衆の関与を進めることが、事業を進める上での最良の慣行であると考えている。

地域の意見を反映させるため複数の諮問委員会が設けられており、コミュニティ諮問委員会は空港に関する計画や持続可能性、開発に対して、市民騒音諮問委員会

は騒音対策に対して、野生生物諮問委員会は開発や管理に関する計画に対して、地域の意見を反映させている。これらの諮問委員会の地域選出メンバーには、普通の市民が選ばれていて、一般市民の意見を反映させるのと同時に、空港でどのようなことが起きているかの情報を伝えてもらう役割も担ってもらっている。

地域コミュニティとは、ほかの方法でも協力体制を整えており、例えば2年前には、滑走路の一部を閉鎖し、一般の参加者が滑走路を楽しみながら走ることができるイベントを開催した。このようなイベントを通じて、地域の人が空港を訪れ、親しみ、楽しい時間を過ごしてもらうといったことを体験してもらっている。

また、地域コミュニティの担当者は、地域の学校に出向き、イベントを開催したり、空港についての話をし、地域の子どもたちとの交流を図っているほか、子どもたちを空港に招いて、空港を知ってもらう機会も設けている。このほかにも、植樹を行ったり、環境教育を行ったりしている。

④騒音対策

1982年と2008年における航空機騒音の影響を受ける地域を比べてみると、2008年ではその地域が劇的に減っている。その理由としては、まず、技術の進展により、航空機の騒音自体が静かになってきていることが挙げられる。また、空港の北側には、騒音に対する緩衝となるコロンビア川が流れている。航空機には、飛行の際、最低限の高度に下がるまではコロンビア川の上空を通ることを義務付けているが、GPSの発展によりナビゲーションが進化し、航空機がより正確に川の上を飛行することが可能になったことも騒音地域が減少した理由として挙げられる。

騒音対策チームには、電話やEメール、ソーシャルメディアなど、様々な手段での連絡が可能となっており、騒音に対する苦情があった場合には、調査を行うなど必ず対処するようにしている。

航空当局と協力して、航空機騒音が最小となるよう努めている。

《主な質疑》

問：空港の利用客から一番に選ばれている理由は何だと考えているか。

答：従業員が1万人いるが、親切で友好的な印象を与えられていることが挙げられる。そういった対応をするための訓練を行っている。

問：空港の収益について、リテール部門の割合が高いとのことであるが、どのくらいの割合となるのか。

答：2割以内だと思われる。

問：選ばれる空港となるには、運輸保安局、市、空港関連事業者、地域コミュニティとの連携が重要とのことであるが、他の空港との具体的な違いは。

答：違う点としては、個人的な関係を打ち立てることだと考える。問題があるときだけでなく、



日頃から、市当局、航空当局等の担当者や他の利害関係人とも、個人的な良い関係をつくることが大切であると考えます。市民や関係者との連携や調整、援助、話し合いなどに非常に多くの時間を費やしていることが、他の空港との違いであると考えています。

問：お金を納めることや公園をつくるなど、市への還元としての具体的な取り組みはあるか。

答：資金的、財政的なものはない。

問：航空機の低騒音化等により、騒音の影響を受ける地域が減少しているが、区域が縮小したことにより、騒音区域から外れた地域に対する防音対策等は、従前のものを維持しているか。

答：区域が縮小されたことにより騒音区域から外れた場合は、騒音対策は行わない。もともとの区域内には住家もあるが、現在の騒音区域から外れているため、騒音対策は行っていない。なお、現在、65デシベル以上の区域には住家はない。

問：騒音区域から外れたとしても、航空機騒音の影響を全く受けないということはないと思うが、全く対策はしないのか。

答：防音工事や資金的な支援は行わないが、騒音に対する苦情等があった場合には、話を聞いたり、説明をしたりする。なお、ほとんどの苦情は、空軍の戦闘機によるもので、戦闘機の騒音は対策の対象とはならない。

問：悪天候等で飛行コースを外れる割合は、どのくらいあるか。

答：管制からの指示に従うことやコロンビア川が目印になることなどから、飛行コースを外れることは非常に少ない。雨が降ることはよくあるが、天候が飛行に影響を与えることはほとんどない。

問：日本では、空港内にレンタカーは入れないのが普通だが、アメリカではレンタカーを入れることが普通なのか。

答：空港敷地内にレンタカーが入っている空港は、アメリカにもあることはあるが、多くはない。レンタカーが入っていることが、顧客満足度に関する利点の1つとなっていると考える。

問：テナントについて、地元優先で料金の上乗せもしないとのことであるが、テナント料について支援は行っているか。

答：金銭的な支援は特に行っていない。賃貸料を高く設定せず、妥当な額としていることから、店側も商品に対し、高い料金設定をする必要がなく、街中の店舗と同じ営業をしても問題がない。

問：同じ業種が出店の希望をした場合、どのように判断するのか。

答：提案を受け、空港の中で何が妥当なのかを判断し、選択している。

《団員所感》

ポートランドは、春夏秋冬があり、緑が多い街並みで、現在全米で住みよい街に称されており、人口は約60万人の町である。

ポートランド国際空港は、オレゴン州で一番大きい空港で、年間 22 万 8 千回、1,840 万人の利用客があり、全米で 30 番目の空港。25%がビジネス客、75%が観光・レジャー客で、便利で優れたアメニティがそろったこの空港は、旅行者の評判が高い。読者投票によるアメリカのベストエアポートの常連であり、ビジネス・トラベル賞に何回も選ばれているが、その要因としては、ダウンタウンにアクセスしやすいライトレール、無料の Wi-Fi、ローカルフードや飲み物、消費税がないこと、安いテナント料に抑え進出しやすいこと、利用者の利便性を図るための通年アンケートの実施、音楽や芸術を楽しむスペースを確保していることなどが挙げられる。

出迎え専用無料駐車場を大きく変更するとともに、ターミナルの拡張や耐震化、洗車場などのレンタカー関係施設の整備が進められている。

空港を管理運営するポート・オブ・ポートランドは、3つの空港と4つの海上ターミナル、5つの工業団地を所有し、大気汚染物質や廃棄物の削減、水やエネルギー資源の節減なども数値目標を掲げ、取り組んでいる。

騒音に対しては、コロンビア川に面しているのを利用し、騒音の減少が図られるよう建設運用されているが、空軍の戦闘機による騒音は大きいとのこと。

航空機の性能が良くなっているので、騒音エリアも縮小し、65 デシベルのコンター内には、現在、住民は住んでいない。

成田においては、空港機能拡張などについて、騒音地域住民と真摯に話し合い、具体的な施策を講じようとしているのが現状である。比べることは難しいが、騒音対策などは成田空港のほうが前進的であると思えた。

【副団長：神崎利一】

地元で親しみを込めて「PDX（ピー・ディー・エックス）」と呼ばれるポートランド国際空港。ポートランド市郊外にあり、オレゴン州内で一番大きな国際空港で、滑走路は、2,134m、2,438mと新しく3,353mの3本での運用をしていた。

年間航空乗客数は1,840万人、約22万8,000回の離発着を行い、全米では30番目に多忙の空港とされている。また、全米で2番目に成長した空港とされ、国際線の便数は、過去4年間で50%も上昇し、利用者の内訳は、ビジネス客25%、レジャー客75%となっている。

今後の投資計画としては、ターミナル均衡の整備や滑走路の拡大、そして航空機の出入り口を6カ所追加し、空港の機能強化を図ろうとしている。また、今後は空港利用客のために、レンタカー施設の整備や駐車場の拡大も検討している。ターミナルの拡張には、もちろん耐震構造の強化も視野に入れ、空港南側の利用客が集中するエリアの分散や貨物を反対側に移設する予定だ。

「Travel + Leisure Magazine」誌の読者投票による「アメリカのベスト・エアポート」の常連で「Condé Nast Traveler」誌の「ビジネス・トラベル賞」にも何回も選ばれているポートランド国際空港が好評な理由は、「運輸保安局やポートランド市、そしてビジネスパートナーとの個人的な良好な関係を築く」ことと言って

いるが、ごく当たり前のことであり、他の空港はいかがなものなのか疑問が残る。

とは言え、地域とのトラベルパートナーシップやお客様の声に耳を傾け、毎年5,000~6,000人にアンケート調査を行い、今後の展望や開発、拡張、そして利用者増も視野に入れ、研究しているようだ。

都市中心部との連絡網も、ライトレールをはじめ充実していて、定刻通りに離陸する便の多さや街中と同じ料金であることが義務付けられた地元のレストランやカフェの出店、スタッフがフレンドリーなことも味付けの一つのようだ。

この空港の大きな特徴としては、毎週200時間、ターミナル内でボランティアによるミュージシャンの演奏や、アート展の催しがあることで、こういったことが、地元との連携強化にも繋がっている要因だ。

また、子どもの遊び場やビジネス客のワークスペースも兼ね備えていた。

乗客にとって空港内は、ストレスの溜まる場所として考えられ、利用客にとってくつろぎと癒しを提供するよう整備したいと考えていて、ターミナル内には自然光も多く取り入れ、リフレッシュにも気遣っていた。

コミュニティにも力を入れ、討論や誠実さ、透明性も考え、さまざまな見方や一般の方の関与や諮問委員会も設置していた。

また、地元との親睦を図るため、滑走路の一部を閉鎖して市民に提供し、ランニングしたり、コミュニティの場として提供したとのことで、さすがアメリカだと感じた。また、子どもたちを空港へ招待し、グループ編成を行い空港の身近さをアピールしていた。

騒音については、1982年から2008年に見直しが行われ、航空機の低騒音化により騒音エリアが縮小し、GPSの発達により航空機の高度が最低限になるまで、コロンビア川上空を飛行することが出来るようになったのもプラスの要因のようだ。しかし、騒音で苦情が出た際には必ず調査し、対応するとのことだ。

最近の空港は民営化が主体となり、お客様から選ばれる空港となるよう、ハード面やソフトの面でもオリジナリティを駆使し、研究されていました。

【団員：神崎 勝】

ポートランド国際空港はアメリカのベストエアポートの常連でビジネス・トラベル賞にも何回も選出されています。その要因として中心市街地へ簡単にアクセスできるライトレールが整備されていることと、無料Wi-Fi、ローカルフードの充実、そして、観光客に嬉しいのが消費税なしだということです。それにまた、空港会社が責任をもって販売店と協定を結び、空港出店に伴う上乗せ料金の設定が禁止されているリテール事業の展開が挙げられていました。

- ・都心直結線の整備を国が責任をもって進めるべき

ライトレールの整備が評価、飛躍のカギであったことを踏まえると、成田空港が今後も日本の表玄関として国際空港の基幹的な役割を果たすためには、機能強化はもとより、都心との時間短縮のための政策を押し進めていかなければなり

ません。都心と成田国際空港を結ぶ鉄道整備はまさに重要なカギであり、成田空港と東京駅を結ぶ都心直結線は成田国際空港の更なる機能強化として早急に現実化すべき事業だと確信しました。

この都心直結化の課題としては、関係地方公共団体等の役割分担や事業主体をどうするか、に尽きると思っています。国際空港としての基幹的役割を成田空港が果たすために、地元自治体としては空港の更なる機能強化にむけて努力することはもちろんのこと、都心直結線に関しては国がスケジュール感を持って主導するよう、強力に要請すべきだと考えます。

- ・快適な空港整備の必要性を感じます。

ポートランド国際空港は、年間発着回数は22万8千回と成田国際空港ほどではありませんが、快適な空港としての評価から米国で2番目に急成長を遂げている空港ということでした。

徹底した顧客目線により、通年アンケートなどを通じて適所にソファを設置、ユニバーサルデザイン、ピクトグラムが施されており、さらに利用者の利便性を図るために、空港会社が空港内でレンタカーサービスを行っていました。また、地域の音楽家が各所で生演奏していたり、地域文化・芸術に親しむことができるスペースや、テナント料を抑えて優先的に地元飲食店を展開しているなど、地域とのパートナーシップが効率よく図られていると感じました。そして、無料ハリウッドシアターの整備や子どもの遊び場、ビジネスマン向けのワークプレイスも用意されているなど、就航前に必要なあらゆる世代のニーズを具現化している印象を受けました。

成田国際空港はトランジット客が多く、空港滞在時間をいかに快適に過ごすことができるかは大変重要なファクターです。国内においても例えば千歳空港では温泉や映画館が空港内に整備されるなど、空港でありながらエンターテインメント性も備わっています。いずれにしても、利用者のニーズを的確に捉えることで快適な空港づくりが進められるよう、NAAに対しても要請していきたいと思えます。

- ・世界一の騒音対策を

続いて、騒音対策についてですが、ポートランド国際空港の騒音コンターは、昨今の航空機の性能向上により大幅に縮小しているため、それに順じて騒音対策エリアも縮小しているとのことでした。基準は明確で、「65デシベルを超えていること」とのこと。それ以下の場合、対策は講じておらず、24時間空港のため夜間早朝はもちろん、飛行回数の増減があっても考慮していないということでした。

成田国際空港では、機能強化に向けて3本目滑走路の整備、B滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和といった提案がなされており、騒音コンターについてはこうした潮流に反し、むしろ拡大、集落分断が起こらないような柔軟な線引きが行なわれようとしています。また、夜間飛行制限の緩和についても、騒音地域住民に

配慮し、24時間運用にはせず、6時間の静穏時間を設けるとする案が提示されており、緩和に伴う積極的な補償制度の創設も検討されています。

成田空港のこうした地域共生・共栄策についてお話しをすると、「それはとてもすごい！我々では到底考えられない。」と仰っていました。成田空港建設には様々な経緯があったことから、ポートランド国際空港と成田国際空港の騒音対策とを単純に比較することは困難ですが、この比較だけでもいかに成田が騒音地域住民に対して真摯に向き合い、具体的対策を講じようとしていることがわかります。引き続き、丁寧な説明を実施することで、更なる機能強化への理解を深めていただきたいと思います。

・空港と地域連携、空港を生かした街づくりを

成田市では、成田国際空港を核として医科大学附属病院の新設、農作物の輸出拠点の開設などが進められようとしています。ですが、成田市だけの特区という狭い概念ではなく、成田空港周辺を特別区域とした空港周辺全体の都市計画を描く必要性を感じます。

医学部附属病院を核とした医療関連産業の集積の促進や、日本産の農水産物等の「輸出ビジネス集積拠点」を形成すると共に、インバウンド需要を取り込み市場全体の活性化を目指すべきではないかと考えています。

空港と成田市だけの連携に終始するのではなく、空港圏として共に発展できる横断的な連携を周辺自治体と図っていくことが、これからの政策に必要であると考え、今後の政策提案に生かしていきたいと思っています。

【団員：雨宮真吾】

国は、訪日外国人観光客の拡大に向けた具体策をまとめ、訪日外国人観光客数の目標人数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人とすることを決めました。これを受け成田空港では、発着容量50万回に向け機能強化の議論が現在進められています。

まもなく開港から40年を迎える成田空港は、いままで施設整備にばかり目が向けられ次々とハード面での機能強化を進めてきましたが、果たしてこれが本来の国際ハブ空港に必要な条件なのか、いままで忘れられてきたソフト面の機能強化が必要と考え、私は今回の視察に臨みました。つまり、歴史も文化も違う訪日外国人観光客の視点で求められる成田空港とは何か、海外の空港が何を工夫しどのような評価を得ているのかをこの目で確かめる必要があると思います。

国際ハブ空港では、制限エリア内が充実していることが求められると私は考えますが、いまの成田空港には制限エリア内にも飲食店がありますが、小規模な店舗のみで、きちんとした食事を取りたい場合は出国前に飲食店を利用することになります。国際トランジットは、制限エリア内で乗換待機しなければいけないのに、制限エリア内が脆弱ではないかと思っています。

今回の視察のポートランド国際空港（PDX）が、旅行雑誌の全米ベスト空港の1

位に選ばれた理由は、定刻通りに離陸する便の多さや、グルメなレストランやカフェ、そしてフレンドリーなスタッフのようです。PDXでの入国審査は、空港の規模がそれほど大きくないことと、スタッフが全般的にフレンドリーなため、比較的容易だと言われています。またPDXには、たくさんのショップやレストランが入っていて、地元のショップも多く効率的にお土産を買うことができます。PDXから出発の際は余裕を持って早めに空港に着いても、色々楽しめるので時間を潰すのには困らないように感じました。

空港利用者にとって重要なのは、離発着する間の滞在利便性で「外に出ることなく、全てが空港内・エリア内で完結できるように充足されていること」です。国際線同士の乗り継ぎ客は、国際線制限区域内しか行動できないため、この区域の施設の充実が最も重要で、免税店のみならず他の一般の店・飲食施設・娯楽施設・トランジットホテルなどがそろって、はじめて乗り継ぎ客がそれなりの時間を快適に過ごせるのだと私は思います。

現在の成田空港では、一部の地域の住民以外は成田以外の空港を乗り継ぎ拠点としたほうが便利な状況にあります。このことは本来成田に落ちる金が他国の手に渡っているということです。もし成田空港をアジアのゲートウェイにしたいのであれば、真剣に検討しなければならないと私は考えます。

【団員：海保茂喜】

(2) プレイスタジオ (PLACE Studio)

10月13日 (金) 午後1時30分から

視察テーマ：景観、環境等に配慮されたコンパクトで持続可能なまちづくりについて

プレイスタジオは、2010年に4人の共同代表により設立されたポートランドで最大の都市デザイン、ランドスケープデザインを行う事務所である。世界中でプロジェクトを行っており、日本でも複数のまちづくりや都市計画、リゾート開発などを行っている。会社として、「デザインに真摯であること」、「人や地域とのつながり」、「教育機関とのつながり」を大事にしている。説明をしてくださった山崎氏は、プレイスタジオにコンサルタントとして関わっている。

①ポートランドの概要

ポートランドは、「最も住みやすいまち」、「最も環境にやさしいまち」などと言われ、大変注目されているまちである。ダウンタウンにおける家賃は上昇し、まちの価値は上がり続けている。住民が増え、企業も増加し、商業も活発化することにより、事業者は潤い、コミュニティは恩恵を受け、市の財政も改善している。1週間当たり、約350人が新たに移り住んできており、現在約62万人の人口が2030年には100万人を超えると予想されている。大学の学位を持つ大人の人口が多く、24歳から35歳の若者に非常に人気がある。一方、温室効果ガスの排出量は1990年比で11%削減されており、経済発展と環境保全の両立が図られている。スポーツ製品産業、半導体の製造・研究、ものづくりなども非常に盛んである。



②まちづくりのコンセプト「エコディストリクト」

ポートランドの都市デザインを進める上でのコンセプトとして、2つのエコ（エコノミー（賑わい、便利）とエコロジー（環境、居心地））を合わせ持つ「エコディストリクト（健康で、自立的に持続可能な地区）」という考えがある。これは、一定の地区内で、建物、公園、街路、熱・エネルギーの供給、上下水道、公共交通、駐車場、自転車置き場、植栽等のインフラを単体として考えて使用するのではなく、複数の建物等を合わせて地区内で融通することにより、エネルギーの効率化や都市環境の改善などを図り、快適で持続可能なまちづくりを行おうとするものである。

まちを物理的にコンパクトにしていくというのは、人口が増加している中では難しい。それをうまく具現化するために、ダウンタウンと郊外の小さな中心地を公共交通で結び、スプロール化をさせないように、外に広がらないように計画し、整備している。その際には、住民の意見を十分聞き、それを取り入れて、デザインを行

っている。また、ポートランドは地方都市であり、特に財源が多いというわけではないため、交通インフラや電気、ガスなどをはじめとするエネルギーインフラなど、特に大きなものの整備には、行政だけが、あるいはデベロッパーだけが主体になるわけではなく、まちのビジョンにしたがって、官民協働で出資し、一体となってまちづくりに取り組んでいる。

エコディストリクトを形成していく際には、行政の運営能力と建物を建てる側、直す側の計画とをうまく擦り合わせる事が重要となり、街全体を見たときの住みやすさ、働きやすさ、遊びやすさ、移動の少なさ、エネルギーの無駄のなさなどのアメニティを考えながら、中立的な立場でデザインに落とし込むということが大切となってくる。

③ グランドデザインの策定

今では、住みやすいまち、環境にやさしいまちとされているポートランドであるが、以前からそうであったわけではない。1960年代末は、大気汚染がひどく、1年のうちの半分で光化学スモッグが発生し、連邦政府から体の弱い人は外出しないよう勧告が出されるとともに、まちの中を流れるウィラメット川の水質が悪いということで、連邦政府に罰金を払っていた。また、モータリゼーションが発達し、家で一台、車を持つようになり、車の値段が下がり、ハイウエーが整備、拡張されたことなどに伴い、ドーナツ化現象が起き、人が住まなくなったダウンタウンは駐車場のためのスペースとなり、治安が悪化していった。

そのような状況を踏まえ、当時の州知事と市長は、党の枠を超えて、力を合わせ環境重視の政策を行いながら経済発展を目指す取組を始め、1972年にダウンタウンのグランドデザインが策定された。このデザインでは、まず、ダウンタウンの中心部に公共交通を縦横に通し、その交差部分を中心にショッピング街とオフィス街を配することにより、公共交通が集まるところに人が集まるような仕組みに組み替えを行った。このことにより、車の乗り入れや車での移動を減らすとともに、ダウンタウンに人が長く滞在するようにしている。また、ダウンタウンに人を呼び戻すため、住居エリアを設けることとし、その際には、値段が高くなる一戸建てではなく、中高層で庭なしの住居を増やすこととした。そして、庭がないかわりに、人々がくつろげる場所、公園や緑地を設けることとした。さらに、活用されていない不動産を活用するため、再開発を行う区域を設定した。ポートランドでは、現在でもこのグランドデザインに基づいてまちづくりが行われている。

④ グランドデザインに基づくまちづくりの具体的事例

グランドデザインに基づく大きな事業の1つとして、ウィラメット川沿いの公園整備の事例がある。もともと川沿いには、ハーバードライブというハイウエーが通っており、そのハイウエーが拡張される予定であったが、グランドデザインに基づき公園にすべきだと市民が立ち上がり、ハイウエーの拡張工事を止めさせ、ハイウエーを撤去し、公園が整備された。現在、この公園では、ジョギングや散歩、サイクリングなどのほか、様々なイベントが行われており、ダウンタウンの周辺に住む

市民や就労者の憩いの場となっている。

また、ダウンタウン中心部での広場整備の事例がある。1960年代、駐車場不足から2層であった駐車場を10層にするという計画があり、これは、市所有の駐車場用地をデベロッパーに譲渡し、そのデベロッパーが駐車場を整備するというものであったが、まちの中心部であり憩いの場が必要と考えた市民が立ち上がり、駐車場の整備計画を中止させた。しかし、憩いの場を整備するための予算が市になかったことから、そのための募金活動をするようになった。この募金で特徴的なのは、広場に敷かれているレンガ1つ1つに、募金をしてくれた人の名前が彫られているということである。募金活動により多くの寄附金が集まり、基金ができ、基金を運用する財団ができた。財団が運営するイベントや敷地内の貸店舗の賃料等により年間20億円ほど収入があるが、その一部を市に還元しており、市と財団はウインウインの関係を築いている。

また、再開発の事例としては、全米でもトップクラスに入る有名な都市再生の事例とされるパール地区の再開発がある。林業や造船業などで発展してきたポートランドでは、船と列車で物流が行われており、川のそばには多くの倉庫群と大きな貨物操車場があったが、これらの地区を徐々に再開発したもので、再開発し始めてから18～19年が経過する現在では、マンションが建ち、公園などの憩いの場が適宜配置され、200～300人であった人口が1万人までに増加し、雇用もたくさん生まれている。この再開発に当たってのデザインが素晴らしいと評価され、世界中から多くの人が視察に訪れるようになっている。

⑤通りと建物による賑わいの創出

ポートランドでは、昔から1街区当たり1辺60m×60mという小さな区画でまちをつくってきたという歴史がある。大切なのは、人々がゆっくりとくつろげる場所をつくるということであるが、街区が小さいということは、道の空間が大きくなり、ダウンタウンでは約40%が道路となる。くつろげる場所として大きな公園をつくるとなると、固定資産による収入が少なくなってしまうので、道の空間をうまく使うことが重要となってくる。

道は、まちにとって、特に地方都市にとって非常に重要で、道を歩いたり、車で走って見たときに、賑わいを感じるかどうかで、また来てみたいと思うかが決まってしまう。地元の人たちが、外の空間でいきいきと暮らしている場所というのは、別に見るものがなくても、多くの人々がまた訪れてくる。そういった空間をたくさんつくるのが重要で、そのデザインをしていくのに、ポートランドでは多くの時間とお金をかけている。



例えば、パール地区では、建物と車道の上に歩行空間を設けるが、これ以外に歩行空間と建物の上に多目的に使用できる空間を設けるようにしている。民間事業者

が行政の許可を受け、その空間を座ったり、会話をしたり、食事をしたりすることができるよう有効に活用すると、それを見た人は賑わいを感じ、人々が交流する機会も増え、コミュニティも生まれやすくなるなど、そういったことも考慮されている。

また、ファニッシングゾーンと呼ばれる街灯や植栽、テーブル、ベンチ、看板などのインフラを配置することができる空間を確保することにより、歩行空間の邪魔をすることなく、賑わいをつくり出している。

建物については、再開発の際に、1階部分の壁の40%以上はガラス張りにすることが条例で定められていることにより、店舗にはオフィスや倉庫、駐車場よりもレストランやショップなどが入りやすいよう促されるとともに、建物の中にいる人は外を見ることができ、外にいる人は中を見ることができるので、建物の中と外がつながり、賑わいを感じるようになっていく。建物の外に賑わいが漏れないと寂しく、人の出入りが少なくなり、また、お金も儲からないので、建物内だけでいろいろなことが完結してしまわないように配慮している。

なお、ガラス張りに改修するに当たっては、市は半額程度の助成を行っており、このことにより、デザインに沿った再開発を誘導しながら、賑わいをつくり出すとともに、建物の価値は上がるなど、様々な効果が生み出されている。

ポートランドでは、建物と道が交わる空間、「劇場空間」を非常に重要視し、どうしたらくつろぎやすいか、賑わいが出るかを考え、官と民が協力して取組を進めている。

⑥地域住民との協働

ポートランドにおいて計画の策定や開発を行うに当たっては、地域住民が参画するデザインワークショップが開催されるが、このワークショップは、企画前の段階から行われる。各地区の計画をつくる段階で地域住民に声を掛け、要望や課題、将来の目標や方向性などについての意見を聞いていく。その際には、専門家であるアーバンデザイナーが官と民の間に入り、調整し、まとめていく。

このようなワークショップを繰り返すことにより、地域の特色が出て、方向性が定まった計画となっていく。また、お客様である住民の意見をあらかじめ聞いて、はじめからそのニーズが反映された計画となるので、最初の手間はかかるが、でき上がったものについては失敗や手直しが少なくなる。さらに、無駄なものを造らず、必要なものが早い段階で計画されているので、工夫もでき、結果として予算の削減にもつながることとなる。

⑦都市再生のための財政の仕組み

都市を再生する際の問題点としては、資金がないことが挙げられるが、ポートランドでは、将来予定されている固定資産税を前借りすることができる仕組みをつくり、資金を融通している。市の開発局が固定資産税の収入を特定財源化し、その地域への再投資に充てることにより、リスクの軽減を図り、デベロッパーの参入を促し、その地域の価値が上がり、税収を増えることにつなげている。

日本でもDMOに補助金を出したりしているが、人件費やキャンペーンにその財源を費やして終わってしまうことが多く、将来につながっていかない事例が多い。地元でお金が循環する仕組みをつくり、将来の発展につなげていくということが大切である。

現在、ポートランドには18の都市再生エリアがあり、それぞれ20年のスパンで開発が進められている。市の開発局は、それらを一括して取りまとめており、年間に何百億円という資金を動かすことができるので、いい人材を集めることができ、銀行やデベロッパーと対等にやり取りをしながら、まちを変えていくことが可能となる。

⑧まちづくりで重要なもの

ポートランドのまちづくりにおいて重要だと考えられることは、地域住民が参画しやすい状況をつくり、地域住民からの要望を官民が協働で具現化するという仕組みであると考えられる。

木でいえば、花や幹などの見える部分よりも、根っこが見えない部分が大切であり、土をどうやってうまくつくっていくか、根っこをどうやって元気にしていくか、という土台をしっかりとさせることで、見える部分がより良くなっていく。



《主な質疑》

問：日本とアメリカとのまちづくりに関するシステムの根本的な違いは、どこにあると考えるか。

答：まず、アメリカにはまちづくりという言葉がない。アメリカでは、行政の仕事、土地利用、都市計画、都市開発、建築、デザイン、商店街、運営、ボランティア、まちおこしなど、細分化された様々な分野の専門家が集まり、自分たちが専門としている分野でまちづくりに参画している。日本のまちづくりは、誰でもできて、ごちゃごちゃしていて、目標が定まらず、予算もなく、専門家がおらず、実行する母体や能力がないことが多い。よくまちづくりをやっていきますという人が来るが、本当にやっている人、できる人、まちづくりが何か知っている人は少ない。日本のデベロッパーは、いい中学・高校・大学を出て、いい会社に入って、様々な部署をまわっていて、実際に専門的に学んだり、開発に携わったことは少ない。また、中央に集まりがちで、地方に行くと、わざわざ行政と苦勞をして、お金を出し合って、何かを建てるといったことをしていない。

また、成果が求められる点が挙げられる。アメリカでは、各分野の専門家が自分たちの生業として参画していて、報酬が得られるし、報酬が得られないのであればやらない。受注するからには、成果を出さないと責任問題となり訴えられ

る。日本では、特にハードな結果を残さなくても、報告書を出せばお金が入る仕組みとなっている。例えば、イベントができる公園をつくらうとして、適当なデザインをして、またはお金を出してデザイナーを雇い、ゼネコンに依頼し、結果的に公園ができたからいいことになって、報告書を出せば、お金がもらえる。アメリカでは、同じお金の流れであっても、何のために公園をつくって、何の目標で、雇用は何人で、利用者は何人で、誰が運営母体となって、今後の財源はどうか、などを確約させられる。それを達成しないと罰金を払わされる。そこまでシビアである。

問：和歌山や沖縄など日本においてまちづくりに携わる中で、地域によって財政や人など様々な違いがあると思うが、うまくいく自治体とうまくいかない自治体の違いは何であると考えるか。

答：行政でいえば、まず、首長のリーダーシップが重要であると考えます。いい変化が起こっているまちでは、トップがしっかりとビジョンを示し、リーダーシップを発揮して指揮を執っている。そうすると部下もしっかりとしてくる。昔から同じ首長で、同じ部隊というのは、若い人が入りにくく、変革が起きにくいことが多い。また、専門家がないということも認めて、外から専門家を雇うことも大切である。いいコンサルタントやデザイナーが携わっているまちは、お金もかかっているが、結果が出ていると思う。また、毎年決められたことをやるための予算だけでなく、余計な予算が組めるような、遊びがあるような予算を組めるところは強い。

《団員所感》

住みたいまちランキング全米 1 位だという人口 62 万人のまち、ポートランド。冬でも氷点下になることはなく、四季がはっきりしている緑の多い美しい街であることや、消費税が導入されていないなど外的要因もあるが、その街づくりは意欲的だった。

街づくりに関わっている、プレイススタジオの山崎氏から説明を受けた。このポートランドの街づくりは、1960 年代から始まっている。ハイウエーの拡充で人々は郊外に住むようになった。人が住まなくなり、空気が汚染された街からの発想の転換。ハイウエーの拡充をやめ、中心部にオフィスやショッピングセンターを作り、そこに公共交通を整備し、公園や緑を増やし、人が住む地域へと変容していく。60 メートルの小さな街区を設け、道路に面しているところでは、低中層の建物が建ち、街区によっては、1 階は店舗や飲食店を義務付けし、歩行に圧迫感がないような作りがなされている。

公共交通としては、広域でのライトレールと中心部でのストリートカーに分かれるが、街中を縦横に走っており、2 時間チケットや 1 日チケットなどで乗り降り自由になっている。2016 年には自転車シェアシステムの BIKETOWN が始動。自転車通勤者の割合が 8% で、全米平均の 8~10 倍と非常に高いが、それに加えて、自

転車のシェアが行われ、あちこちにそのプールがある。歩道での自転車の走行は禁止だが、道路での自転車優先が感じ取れる。排気ガスは 11%減少したということで、それもまた自然の美しさを応援しているようだ。将来、自動車を街中から締め出す構想も練られていた。

都市計画は市議会で議決され、計画が条例としての効力も持つという。ある意味市民参加が不可欠な状態だが、市民の関心も高いという。

人口は増え続け、特に 24 歳から 35 歳の年齢層が多く移ってくるという。大学の学位を持つ人も全米平均の 28%よりも高く、33%となっている。行政も移住に援助をしているようだ。

また、ポートランドの特徴として、ファーマーズマーケットが盛んだ。ポートランド州立大学構内での催しもされているし、何よりそれらの食材を使ったお店も繁盛しているという。モノづくりのアーティストも多く、これらが相まって観光客の増加につながっている。オリジナルの地ビールだけでも 60 の製造所があるという。

街のスローガンは「Keep Portland Weird（ポートランドは変な街でい続けよう）」もうなづける。

成田の街づくり、市民参加も課題だが、オールドとなった今後のニュータウンの街づくりなど発想の転換が求められているのかもしれない。

余談ながら、浮浪者の数にも驚いた。次に行ったサンフランシスコほどではないにしても、格差社会のアメリカを思わせる。行政は、片道切符のバス賃を出し、ポートランドから他へ移ってもらうよう促したそうだが、いつの間にか戻ってきているという笑えない話も聞いた。浮浪者が住めるということは安全な街でもあるというのだが…。

【顧問：油田 清】

アメリカの都市計画の歴史は古く、カリフォルニア州では 1922 年のカリフォルニア州ゾーニング法の制定により、自治体の領域内に線引きし、土地利用について一定の許可や禁止を条件づけながら、住宅地域、工業地域など、いくつかの区域（zone）に分割していくゾーニングが都市計画の手段として古くから広く普及している。

ポートランドにおいては、1972 年のポートランド市議会において「ダウンタウンを文化と歴史の香りのする都市的レクリエーションの核として活性化し、人々が憩い楽しめるようにしよう」というダウンタウン・リニューアルプランを採択したことにより、それまでの車依存の都市から脱却し、車で溢れていた街路の車線を縮小して歩道部分を拡大するとともに、バス専用レーンを設け、また、ライトレール（路面電車）計画では、ダウンタウンと郊外、空港などをライトレールと呼ばれる路面電車で結ぶことにより、公共交通の使用を普及させ、さらに自転車専用レーンを設けることで、より一層車社会からの脱却も図っている。

上記のまちづくりにおいては、ポートランド開発局（PDC）が中心的な役割を

果たしてきており、PDC にビジネス・産業開発マネージャーとして入局していた経験を持つ山崎満広氏が現在コンサルタントとして関わりを持っている企業がプレイスタジオである。

プレイスタジオも PDC と共にポートランドの街づくりに携わっており、特にデザインスタジオとして、街づくりにおける詳細な設計から大規模な都市開発設計まで、環境に配慮した多岐にわたる都市デザインを提供している。

今回の視察において、山崎氏から、住民の意見を取り入れながら、各地区 60m×60m という一街区ごとに街づくりを進めている様子や、日本にはないアメリカにおける「街づくり」という非常に細分化した作業の内容を学ぶことができた。また、自治体が主体となって進めるのではなく、企業が自治体・市民・各企業と連携してパイプ役となって街づくりを行っていることも大きな参考となった。プレイスタジオのような都市開発企業が間に入ることによって、広い視野と専門的知識を備えた専門家集団が、企業が自治体・市民・各企業と連携して一貫した街づくりを進めていくということは、これからの成田市においても必要不可欠と感じられた。公共施設の老朽化も含め、赤坂地区の 50 年、60 年先を見据えた再開発を検討する際にも、一考する必要があるのではないだろうか。

【団員：星野慎太郎】

今回の視察では、ポートランド市のまちづくりについて視察しました。ポートランド市は現在、様々な分野で全米一となっています。例えば住みたい街、昨年一年間で最も人口が増えた街、環境にやさしい街、ビール醸造所が一番多い街など、現在、全米で最も注目されている都市となっています。

その根幹となるまちづくりについて、山崎満広氏からポートランドのまちづくりの特徴について伺いました。Place はランドスケープ設計、都市計画、アート・アーバンデザインを手掛ける革新的なデザインスタジオです。山崎氏はポートランドを拠点に活動していますが、日本のまちづくりにもかかわりを持っており、アメリカと日本の違いなどについても伺いました。

ポートランドの街づくりにおいては住民の意見に則ってデザインする、官と民がお互いさまで街づくりのランドデザインを描いていくということでした。行政主体、コンサルタント会社による提案ではなく、どうしたら住みやすい、働きやすい、環境にやさしい街になるかをデザインに落とし込む作業が大事になるということでした。これにより例えば古い建物の再生にはガラス面を 40% 確保することを条例で定めており、改修に対して半額ほどの助成金を出しています。そのことによりオーナーは建物の価値が上がる、倉庫ではなく、レストラン等が入ることで街が明るくなる、活力が出るなどメリットが増えることで街の再開発を促していました。さらに再開発の事例としては街の中心地に大型の立体駐車場（10 層のガレージ）建設の予定だったものを市民が憩いの場が必要ということでガレージの再開発を止め、募金活動により公園を設置することになりました。その際に募金してくれた方の名

前が公園のレンガに彫られています。こちらの公園は寄附を受けた財団が運営しており、イベントの開催や地下のオフィスの賃料等で年間約 20 億円の収入があり、その一部を市に還元しているとのことでした。ちなみにこちらの公園内あるスターバックスコーヒーはオレゴン州で一番の売り上げを誇るそうです。

また街区を一般的なアメリカの街よりも短い 60m とすることで角地を増やし、道の空間を大切にしている、歩道を広く確保し、民間が活用できるようにしています。そのような取り組みにより土地の価値が上がり、固定資産税収入が増加しているとのことでした。

公園もそれぞれの公園が特色を持っています。例えばイベントなどを実施したり、フリスビーを投げることができるなど広めの公園、ヨガ・座禅、読書などに適した静かな公園で子どもや犬が入ってはいけない公園、子どもが喜ぶ噴水があって遊べる公園など、テーマごとに分かれて憩いの場を提供しています。

それら街づくりの具体的な手法は「コミュニティデザインワークショップ」による住民意見の合意形成を図るものでした。これは企画前の段階で始まるもので、ここが日本との大きな違いであると思いました。市民の良いアイデアを集めたり、費用と恩恵を分け合う仕組みづくりであるとか、パートナーとなる機関・企業・市民団体などと計画を練る作業を行います。ポートランドでは都市計画であるゾーニングには 2 万人の市民が携わって 2 年くらいをかけて計画されていて、地区ごとに地区計画を策定するにあたり、地域住民から意見徴収を行います。

このようなことを行政、アーバンデザイナー、市民、デベロッパー等が 2 年、3 年かけて行います。無駄なものをつくらず、必要なものをつくるので予算の削減にもつながるとのことでした。革新的な予算確保の手法としては固定資産税の前借りということもポートランドでは行われていて、このことについても今後、日本でも検討されていくかもしれないと思いました。

アメリカには「街づくり」という言葉がなく、街づくりは様々な分野が絡み合っていて、さらにそれぞれの分野の専門家が携わっていること、企画・計画の段階から地域住民をはじめとする市民をはじめ、行政やアーバンデザイナー、デベロッパー等、街づくりを担当する、街づくりに携わる方々による意見交換会に多くの時間をかけて、数多く開催し、合意形成にもっていくという手法は、今後の日本、成田の街づくりにおいても大いに参考となると思いました。今の成田市では仮に街づくりが失敗したとしてもその責任が明確ではありませんが、この手法で行くとコミュニティデザインワークショップに携わった方々全てに責任があり、それぞれが真剣に、責任をもって将来の街づくりに携わることができるので、今後の成田市の街づくりもこのような手法を取り入れるべきであると感じました。

【団員：飯島照明】

ポートランドは、ナイキをはじめとするスポーツ産業が盛んである。

1960 年代はダウンタウンが駐車場中心の街となり、1970 年代は、年間 180 日

を数える空気汚染勧告が発令され、ウィラメット川は全米一汚い川であった。

グランドデザインを策定し、道路整備から公園整備への転換に着手した。公園の整備に寄附を募り、公園に敷き詰められたレンガ 1 個ごとに寄附者の名前が刻んである。再開発によりパール地区の人口は、200～300 人が 1 万人に増加した。街路は、1 街区 60m×60m で整備し、路面の有効活用を図り、ストリートカー（巡回路面電車）を走らせる。街並みは、ファニッシングゾーン・歩行者ゾーン・建物隣接ゾーンと分け、街路樹は高木の街路樹を植栽し、剪定などは行わないという。建物外壁は、ガラス面を 40%保つこととし、窓を通して中が見えるようにしている。街路のデザインは、官と民で協議し、決定する。街区の中を通ることができ、多種多様なエリアを創り、多種多様な人が集まるようにしている。公園でのファーマーズマーケットの開催や地場の食材を使うレストラン&カフェ、路上で頻繁に行われるイベントもあり、その中には有名人も参加しているそうである。

コミュニティワークショップによる意見形成では、官・民のパートナーシップを早期に築き、市民の良いアイデアを集め、費用と恩恵を分け合っている。行政、業者、デベロッパー、市民が協議してあって、2 年くらいの期間をかけて合意形成を図っている。

都市再生のための財政の仕組みとしては、①エリアの設定、②税額の固定化、③資金の投下、④成長を見守る、⑤税金を回収する、等のプロセスで都市再生を実現している。

ポートランドでは大学の学位を持つ大人の人口が全米平均より 5%高くなっていて、特に 24 歳から 35 歳位の年齢層に人気がある。

事業推進についての日本との違いは、日本の街づくりは誰でも参加できるが、ポートランドでは専門家が携わるといった点にある。基本的に地形・風土等、環境の違いはあるが、成田市における今後の再開発及び新規開発の参考とし、役立てたいものである。

【団員：小山 昭】

(3) サンプルーノ市 (City of San Bruno)

10月16日 (月) 午前9時30分から

視察テーマ：国際空港を擁する姉妹都市における都市開発と治安確保の取組について

サンプルーノ市は、サンフランシスコの南、約20マイルにある面積が5.5平方マイル、人口が約4万3,000人の市である。多くの人種が住んでおり、白色人種以外で多いのはヒスパニック系とアジア系である。また、家屋は1万4,000軒ほどある。

また、サンフランシスコ国際空港に隣接しており、ともに国際空港を擁するという共通点から、サンプルーノ市と成田市は1990年に姉妹都市となっている。現在でも、相互に中学生を派遣するホームステイをはじめ、市民団体による交流が行われるなど、友好を深め合っている。

なお、成田市議会としては、平成22年の姉妹都市締結20周年記念以来の訪問となった。ジム・ルウェイン市長をはじめ、多くの市幹部職員が視察団の訪問を温かく歓迎してくれた。



①パイプライン爆発事故

カリフォルニアでは、毎年、多くの自然発火による山火事が発生し、深刻な被害が生じており、現在も、サンフランシスコの北で非常に大規模な山火事が発生している。しかし、2010年9月9日にサンプルーノ市で発生した火事は、これらとは違い、道路に埋設された直径30インチの高圧ガス管が、突然、何の前触れもなく爆発したことによるものである。

爆発は、住宅地と木が生えたオープンスペースとの間で起こり、その周辺は破壊され、38軒の家が焼失し、8人の死者が出た。サンプルーノ市としては、被害者を保護するとともに、他の爆発が起こらないよう、責任を持って対処した。

このガス爆発の原因としては、電力事業者が日頃の管理や点検を適切に行っていなかったことと、州から派遣されている管理者も十分な注意を払っていなかったことが挙げられている。

サンプルーノ市は、ルウェイン市長の指導のもと、公共施設の運営方法やルールを変えようとするための州政府や他の行政機関による様々な調査と行動に関与し、実績を残してきた市である。

ガス爆発は、自然災害でなく、人災であり、防ごうとすれば防げるものであった。同じ過ちを繰り返さず、二度と同じことが起こらないよう、現在も努力し続けている。

② サンプルーノ市における都市開発

開発に当たっての流れとしては、まず、申請の前の段階として、開発を行う人が窓口で相談が来るので、市としては開発についてのアドバイスをを行う。一番重要なことは、開発を行おうとする人が、開発の基本構想を作成し、主催者となって近隣住民を集め、それらについてきちんと説明し、意見を聞かなければならないということである。この手続を経て、開発者は計画をまとめ、市の担当者と事前協議を行うが、その際に、市の政策や法に適合しているかを確認する。成田市にも開発のマスタープランがあると思うが、サンプルーノ市にはゼネラルプランというものがあり、その計画に沿って開発を進めて行かなければならない。このような経過を経ることにより、開発者は、申請の前に地域住民の声や市の機関の助言を聞くことができ、申請後の事業が円滑に進むようになる。

事前協議の終了後、調整がされた計画で市に対して正式な申請が行われ、市の関係部署で認められると、開発の許可がされることとなる。なお、公開レビューや住民の参画が非常に大切で、そこで話し合った結果については、皆にわかるようにしなければならない。その後、公聴会や建築評価委員会、計画委員会、市議会などを経て、最終的に計画が許可されることとなる。

この開発計画が許可された後には、建物などの建築や建設に関する申請が行われ、審査を経て建築許可が出され、建築・建設され、完了検査を受け、事業は終了となる。

現在、サンプルーノ市で進行中の開発計画はいくつかあるが、大きなものとしては、YouTubeのキャンパス拡大のための準備が進められている。また、2010年にガス爆発があった地区については、焼失した38軒の家のほとんどが再建され、木々のあった場所はメモリアルパークとして整備がされている。

なお、成田市と同様に、サンプルーノ市もサンフランシスコ国際空港に隣接していることから、通常の建物のガイドラインだけでなく、空港周辺土地利用のガイドラインがあり、建物の高さや安全性、騒音対策などについても配慮しなくてはならない。これに加え、連邦航空局のプログラムに従い、航空機騒音の影響を緩和する必要があり、市では過去20年に3,000家屋以上の防音工事を行ってきた。

③ サンプルーノ市における治安確保の取組

市の管轄となるサンプルーノ警察署では、他の警察署と同じように、犯罪の防止や生命・財産の保護、犯罪対応、捜査、交通や駐車規制などを行っている。

サンプルーノ市は、複数のハイウエーが通っていること、北カリフォルニアで一番大きな空港であるサンフランシスコ国際空港がそばにあること、電車やバスなどのターミナルなどがあること、サンフランシスコ、サンノゼ、オークランドという北カリフォルニアの大都市の近くにあることなど、安全という観点から見て、地理的に非常に独特な場所に位置している。これらに加えて、国立の施設や軍の施設、ベイエリアに水を供給するための施設などの多くの重要な公共施設があり、また、YouTubeやウォールマートの本社などの民間の施設もある。

サンブルーノ警察署としては、人災と自然災害に対応できるよう準備している。

人災には、テロリストによる攻撃やサイバー攻撃、航空機の墜落事故なども含まれる。サンブルーノ市は、サンフランシスコ湾の真ん中あたりに位置していることから、頻繁に大きなイベントが開催され、国内外のVIPや各国の代表などが頻繁に訪れる場所でもある。この地域は、大手企業が大きな会議を開催する場所としても有名で、それに付随し、デモなどの反対活動も行われる。また、多くのスポーツイベントも開催され、2016年2月にはスーパーボウルが開催された。スーパーボウル開催時には、試合自体は、市の40マイルほど南のサンタクララ市にあるスタジアムで開催されたが、関連イベントは、市の北にあるサンフランシスコ市内で行われたため、その中間にあるサンブルーノ市は、多くの人々が行き交うこととなった。

自然災害としては、地震、水害、火事などが想定されるが、全ての災害に対応することができるよう、計画、予防、対応、軽減、回復、事後などの各過程における準備をしている。

警察としては、人命救助や現に起きている脅威に対して迅速に対応すべきことと、長期的に対応すべきことがあるが、コミュニケーションをとることと協力することが非常に大切であり、消防署などの関係機関と頻繁に協議し、訓練を行っている。



《主な質疑》

問：騒音対策で3,000軒以上の防音工事を行ったとのことであるが、具体的にどのような工事を行っているのか。

答：空港周辺で航空機騒音の影響を受ける地域にある家屋の状況を向上させることを目的とした連邦政府による家屋の防音工事プログラムがある。騒音に関する苦情があった場合は、住民の家を訪問し、騒音を測定し、評価を行うことから始め、連邦政府で決められた基準に適合するように、壁に遮音材を入れたり、窓を2重、3重にしたりする防音工事を行う。住民が国や空港に対して訴訟を起こさないという署名をするかわりに、連邦政府が費用を負担し、防音工事が行われることとなる。

問：都市政策や企業誘致など、市として、空港がそばにあるからこそできたこと、あるいはしようと思っていることはあるか。

答：サンフランシスコ国際空港はサンフランシスコ市の所有であり、サンブルーノ市はその運営に口を出すことはできないが、空港に近接しているということから、多くの旅行客が来て、ホテルの利用率が高いことや仕事関係の会議があることにより、多くのビジネスマンが集まるなどの恩恵を受けている。空港を利用した場合、地域で一番大きな都市であるサンフランシスコに行くにしても、大手のIT

企業がたくさん集まるシリコンバレーに行くにしても、サンブルーノ市を必ず通ることとなる。また、複数のハイウエーが通っており、バートやカルトレインなどの公共交通機関も揃っていることから、サンフランシスコやシリコンバレーへの交通の便もよい。YouTubeの本社があることは説明したが、最近、さらに市内で土地を購入し、キャンパスの拡張を計画しており、このことは地域経済に非常によい効果をもたらすものと考えている。ほかの経済的な面としては、空港に近接しているのでホテルのニーズがあることから、開発業者に市の土地を売り、ホテルが建つこととなった。ホテルが建つことにより、市には、年間約1億円の税金が入ってくることとなる。

問：日本では銃が規制されていて持てないことになっている。アメリカでは先日もラスベガスで改造銃を使った乱射事件も起きているようだが、サンブルーノ市ではどのような状況か。こういった事件はあるのか。カリフォルニア州の銃規制は厳しいのか。

答：ラスベガスで使用された改造銃はカリフォルニア州では法律で規制されている。サンブルーノ市では、幸運なことに銃の事件は非常に少ない。カリフォルニア州の法律により、サンブルーノ市では、特別なライセンスを持っている人だけが、銃を持つことができる。ただし、ライセンスを持っている人は少ない。猟に行くなどで銃を持ち出す場合には、トランクなどに入れて鍵をかけ、猟をする場所に行くまでは、外に出してはならない。銃の規制は州ごとに行われており、もっと規制が緩い州もある。

《団員所感》

サンブルーノ市の訪問は、平成 22 年 8 月、姉妹都市締結 20 周年記念訪問団の一員として訪問したとき以来となる。ジム・ルウェイン市長をはじめ、多くの職員が歓迎してくれた。前回の訪問直後の平成 22 年 9 月に大規模なガス爆発事故があり、その話と都市開発のプロセス、警察について説明を聞いた。

平成 22 年 9 月 11 日のガス爆発事故については、直径 1 メートルの地下の高圧パイプが前触れもなく爆発し、38 軒の住宅が焼失し、8 人の死者が出たものである。原因は、電力会社のメンテナンスの怠りと管理の悪さとされる。

サンブルーノ市長の指導のもと研究を重ね、新しいシステムを導入し、自然災害ではなく、人の間違いによる事故にも対応できることになった。燃えた家は復元され、住民が住み暮らしている環境づくりをしていた。

都市開発のプロセスについて説明してくれた方は、2015 年に訪問団の団長として成田市に来た人であった。

開発をするには、申請する前に、近隣の人と話し合いを持ち、説明したり、意見を聞いたりすることが特徴的であった。また、事前に市に相談をして、市の法令を遵守しているかどうかなどを確認して、正式な申請をすることになる。

市のゼネラルプランに沿って開発を行うが、空港が近くにあることから、高さや

土地利用、騒音などの空港適合ポリシーにも適合させる必要がある。

騒音対策としては、家屋の防音工事をしていて、国で決められた遮音材の設置や家の窓を2重や3重にするなど、過去20年間で約3,000軒の工事をしてきた。

サンブルーノ警察署長の説明は、空港や軍の施設、ユーチューブやウォールマートの本社など重要な公共・私用の施設があり、VIPが集まるとともに、スーパーボウルなどの大規模イベントや大手企業への反対活動などもあり、その対応に追われているとのことであった。

姉妹都市としての交流については、中学生の交流を非常に喜んでいて、祇園祭での山車の引き回しへの参加や大慈恩寺でキャンプを行い、本堂でみんなで雑魚寝をしたことなどは大変貴重な経験で、サンブルーノではできないことをこれからも続けてほしいという話があった。この交流が末永く続くよう、みんなで協力をしなければならないと感じた。

【副団長：神崎利一】

サンブルーノ市と成田市の交流は、1982年の成田ロータリークラブとサンブルーノロータリークラブとの間での姉妹ロータリークラブの締結から始まり、1985年には成田市青少年海外友好使節団が派遣され、以降、毎年友好使節団を派遣している。1990年には姉妹都市となり、1991年にパークサイド中学校生徒が来成し、以降、双方の中学生が来成、訪問を続けている。

2010年の高圧ガス管（直径1,000mm）の爆発炎上事故では、市長のリーダーシップのもと、早々の復旧ができた。なお、爆発の原因は、電力会社の管理が不十分であったことであった。

開発のプロセスでは、事前に隣接住民とスタッフの会議を開催し、話し合いや調整を行った後に、申請を行う。申請が完全であるかの審査では、政策に適合しているか確認し、申請を許可する。そして建築や建物の許可をし、完成した建物の最終検査を行い、占有証明書を発行し終了となる。

空港があることにより空港適合ポリシーがあるが、高さ、土地利用、騒音対策等が義務付けられる。連邦政府の法により、騒音対応工事が行われ、費用は連邦政府が出すこととなる。

利用者のニーズがあることから、市所有の1.5エーカーの土地をホテル経営者に売却する予定であり、多くの税収が見込まれている。

成田市と同様、空港に近い市であり、航空機災害、騒音対策、テロ対策、市民の安全対策、生活環境対策に力を入れていることがよく理解できました。

【団員：小山 昭】

(4) ウェブスターハウス (Webster House)

10月16日 (月) 午後2時30分から

視察テーマ：高齢者福祉と生涯学習・社会活動等について

ウェブスターハウスは、サンフランシスコの南、シリコンバレーの北端にあるパロアルト市の中心部に位置しているCCRC（高齢者が移り住み、健康時から介護・医療が必要となる時期まで継続的なケアや生活支援サービス等を受けながら生涯学習や社会活動等に参加するような共同体（Continuing Care Retirement Community））で、非営利組織が経営を行っている。富裕層向けのこの施設に入居できる人は、医療的に薬などに頼っていない、金銭的に余裕がある人となる。

①施設とサービス等の概要

ウェブスターハウスには、元気で介護のいない人も、介護や医療が必要な人も暮らしている。通常は、その人の状況に応じて階を分けたりすることが多いが、ウェブスターハウスではそのようなことはしていない。入居者の状況が変化したとしても、住み慣れた部屋は変えずに、看護師や介護士などが部屋に行って対応するようにしており、そこが他との違いである。

部屋は37室あり、通常は、リビング、寝室、風呂、トイレが1つずつだが、風呂・トイレが2つずつある部屋や全てが2つずつある部屋もある。キッチンと電化製品は全ての部屋に備え付けられている。バルコニーや中庭が付いている部屋も多い。料金は、部屋の大きさや場所により異なるが、まず入居時に約4,800万円～1億円、それに加えて月々に約60万円前後を支払うことが必要となる。国の福祉に頼っている人はおらず、金銭的に余裕がある人が入居しており、有料でいろいろなサービスを受けることができる。毎晩の夕食、電気代、移送サービス、24時間体制の緊急対応、1週間に一度の部屋の掃除などは料金に含まれており、無料でWi-Fiに接続することもできる。



介護が必要となった場合などには、自分の部屋でサービスを受けることができるが、1時間で50ドルかかり、15分ごとに追加料金が発生する。この建物の隣にはヘルスセンターがあり、認知症のケアや特別な対応が必要な看護などにも対応している。

各部屋にキッチンがあるので、通常、朝食と昼食は、部屋で自炊して食べているが、夕食については、毎晩、地下1階のダイニングルームで提供される。ただし、土曜日は、いろいろなメニューの中から選んでもらったものを部屋に配達するサービスを行っており、ダイニングルームまで行かなくてもよい。料理は専属のシェフが工夫を凝らしてつくっており、たいへんおいしいと評判である。基本的にはアメリカ料理であるが、リクエストによりいろいろな料理をつくっている。料理に限ら

ず、全ては住民の満足のために行っているのです、そのためにいろいろなことをしている。

②入居者の話

現在85歳で、70歳の時に入居し、15年間ここに住んでいる。それまでは、近くのスタンフォード大学で働いていた。奥さんと一緒に入居したが、その1年後に奥さんは亡くなってしまった。

ウェブスターハウスを選んだ理由は、1972年からスタンフォード大学で仕事をしており、パロアルトのまちをよく知っていて、好きだったからである。子どものときに住んでいた場所や長い間仕事をしていた場所の近くで暮らせることは、大変良いことだと思う。まちにも、施設にも、多くの友人や仕事仲間だった人たちがいる。

入居者は、皆、できるだけ長い間、介護を受けずに暮らすことができるよう努力している。ここには、介護をしてくれるスタッフももちろんいるが、介護を受けずに生活ができるよう助けてくれるスタッフもいる。年を取ってくると、いろいろなことに興味がなくなり、文句ばかり言って、人に不快な感じを与えてしまうようなことがないよう努力しており、スタッフがその支援をしてくれている。

入居者同士でコミュニティを形成し、絆を深め合い、家族のように助け合って暮らしている。



《主な質疑》

問：施設のサービスが充実しているのですが、施設内で生活が完結してしまうように思われる。しかし、外部との関わり合いが希薄になってしまうことはないのか。地域に根付いて、小学校や中学校と関わるとか、地域の福祉団体が開催するイベントに参加するとか、そういった形の外部との関わりはあるのか。

答：あまり遠いところには行かないが、良く知っている場所であるし、近所には友人もたくさんいるので、大学でのスポーツ観戦や講演会、近くの映画館に行くなど、ときどき外出はしている。近くの学校や病院に行って、ボランティア活動をしている人たちもいる。

問：入居者は、もともとこの地域に関係のある人がほとんどなのか。

答：地元で生まれ育って、仕事は全米中でしていたが、退職後、また、戻ってくるという人たちは多い。また、この地域は、大学があり、仕事も多くあるなど、若い人たちに人気のある地域であり、この地域に住んでいる子どもたちの近くに住みたいということで、入居する人たちもいる。自分の場合は、親しい家族は近所には住んでいない。子どもや親戚は、全米中に散らばって暮らしている。近くに家

族がいない方たちのためには、ボランティアの方が来てくれる。ボランティアの人たちは、いろいろな国の出身で、いろいろな言葉を話し、入居者にとってもよくしてくれる。お客さんが泊まることのできるゲストルームも用意されている。

問：入居に当たり、年齢の条件はあるか。

答：上限は特に設けられていない。

《団員所感》

まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 12 月 24 日閣議決定）では「生涯活躍のまち」構想の基本コンセプトのなかで、「東京圏をはじめ地域の高齢者の希望に応じた地方や「まちなか」への移住の支援が謳われている。杉並区は静岡県や南伊豆町と自治体間連携による特別養護老人ホームの整備を開始したという。100人定員の施設で、定員の半数程度を杉並区民が入所することを想定しているという。要は東京など都市部に集中する高齢者の行き場所として、地方が推奨されている。2025年問題を控え、病院も施設も許容を超える状態があるからだ。

米国では、高齢者が移り住み、健康時から介護・医療が必要となる時期まで継続的なケアや生活支援サービスを受けながら生涯学習や社会活動等に参加するような共同体が 2,000カ所（70万人が居住）存在しているという。その1カ所であるだろうウェブスターハウスを訪ねた。

この施設は高級有料老人ホームの範疇に入るのだろうか、図書館やフィットネスルーム、週6日の夕食サービス、ハウスキーピング、リネンサービスなど充実している。必要になれば、介護や医療を自室において有料で受けることもできる。そんな比較的裕福な高齢者たちだが、居住している方にお話を伺うことが出来た。その中では、やはり自分が育った場所や現役時代に働いていた場所などの施設を望んでいるようだ。それだけで外出の機会も増えるし、友人知人・家族が近所にいることでの外出の頻度も高くなるようだ。

地方への居住は健康な状態で移り住むため、社会活動などにも参加するチャンスがあり、新たな交友関係も築けるというが、可能性としては厳しいものを感じた。

【顧問：油田 清】

サンフランシスコ郊外の「Continuing Care Retirement Community(CCRC)」であるウェブスターハウスを訪問させて頂きました。「継続的なケア付きの高齢者たちの共同体」と直訳できる CCRC は、2015年に日本政府も有識者会議で「日本版 CCRC」構想をまとめており、超高齢化社会に突入している日本にとっては今後参考となる事業であろう。

ウェブスターハウスに15年間居住している人にお話を伺ったところ、当初は70歳で奥様と一緒に入居され、現在はひとりで生活しているが、仕事で慣れ親しんだ土地で知人も多く、生活には満足されている様子がうかがえた。この施設ですべてが完結できることは素晴らしいことだが、外の世界とも交流をすることはあるのか、

近くの小学校などとの地域交流はあるのか、との質問には居住者の 1/3 くらいはボランティアをしており、外界との交流も行っているとのこと。その方は車椅子での生活のため、あまり外界とは接触を持っていない様子であるが、地域交流は本人次第で可能ということ。

約 40 の部屋に住民が住み、コミュニティを形成しており、図書館・フィットネスルーム・屋外プール・談話室が完備されており、衛生管理や投薬管理もされていて、食事も新鮮な食材を使っているとのこと、申し分なし。ただ、入居時と毎月の使用料（賃貸料など）を考えると、富裕者層しか入居できない状況は日本のサービス付老人ホーム同様であろう。

問題は、低所得者でもある程度の制約はあるとしても、安心・安全な生活ができる施設にどう住まわせることができるか、という事に尽きる。今後、日本の高齢者人口は、年々数十万人単位で増加することが見込まれ、高齢者向けの住宅や施設の需要は急速に高まっていくと考えられるが、裕福な高齢者は利用できるがそれ以外の高齢者に対してもある程度のサービスを提供できる住宅・施設の用意を整えるために、国・都道府県そして市区町村等の地方自治体において何ができるかを検討していかなければ日本の未来は散々なものとなるであろう。高齢者福祉における今後の方向性を認識することができました。

【団員：星野慎太郎】

世界に類を見ない速さで全人口の 5 人に 1 人が 65 歳以上という高齢社会が日本にも訪れ、今後 10 年以上にわたって、毎年、65 歳以上は 60 万人ずつ、75 歳以上は 36 万人ずつ増えると予測されており、高齢者住宅・施設の需要は急速に広がると予想されています。そこで、日本の特別養護老人ホームと同様な海外の施設を視察しました。

ウェブスターハウスは、仕事をリタイアした方が第二の人生を健康的に楽しむ街として米国で発祥した CCRC の施設です。この施設は、健常な時に薬に頼ることなく通常の生活を送り、金銭的にも余裕のある人だけが入居できる施設でした。料金的には、入居時に自分に合った部屋を選び、約 4,800 万円から 1 億円までの範囲で選択が出来、他に毎月約 57 万円から 68 万円くらいの賃貸料が発生します。部屋数は、全部で 37 室、特別な部屋 11 室は、ベッドルーム 1 部屋にトイレ、バスルームが各 2 部屋あり、キッチンやリビングが装備されており、7 部屋はベッドルームとバスルームとトイレが各 2 部屋あり、キッチンやリビングが装備となる。介護の必要な方は差別化もあり、キッチンは基本的には無いとのことだ。食事は専用の調理人がおり、週に 7 回ダイニングでの食事を提供している。メニュー内容は、アメリカンフレンチが基本だがオリエンタルや無国籍料理もふるまわれ入居者には好評のようだ。入居者の中には、自分で朝食やランチを作る人もいるようだ。そして、毎週土曜の夜は各部屋にオーダーした料理がデリバリーされ、フロアの違うダイニングルームまで移動しなくて済むようだ。

介護については、15分単位での料金が発生し30分で50ドルの料金が発生するとのことだ。65歳以上の方の介護保険では到底補えず、かなりの富裕層向けの施設だ。日本にも富裕層向けの施設はあるが、内容的にも料金的にも良心的だ。一般の方が入居できる施設やサービス内容、そして地域とのコミュニティや課題等含め研究したいところだ。

【団員：神崎 勝】

(5) カリフォルニアエネルギー委員会 (California Energy Commission)

10月17日 (火) 午前10時から

視察テーマ：カリフォルニア州のエネルギー政策と再生可能エネルギー、電気自動車・燃料電池自動車の普及促進について

カリフォルニアエネルギー委員会は、サンフランシスコから北東に約85マイル、カリフォルニア州の州都サクラメント市のダウンタウンにあるカリフォルニア州の機関である。

カリフォルニア州の主要なエネルギー政策や計画を立案する機関で、エネルギーの需給予測、建物や機器のエネルギー効率基準の設定、50メガワット以上の火力発電所の許可、RPS制度の運営、電力・天然ガス・交通機関に関する研究開発への資金提供などを行っている。

①カリフォルニア州のエネルギー政策

カリフォルニア州は、海岸線が非常に長く、その海岸線を守るため、また、海岸線にあるいろいろなエネルギー資源を有効に活用するため、空気の質を守るため、炭素を少なくするための努力をしている。低炭素な経済を実現するための基本としては、エネルギーを使わないようにすること、化石燃料から電力に切り替えること、クリーンな電力にすることであるが、そのためには、文化、習慣、教育を変えないと実現することができない。規則や法律を変えることはもちろん、技術革新も必要で、同時にクリーンエネルギーを使った場合にインセンティブを与えること、例えば太陽光発電を導入した場合に減税することなどが必要となる。

カリフォルニア州におけるクリーンエネルギーの目標としては、

- ・温室効果ガスの排出量について、2020年までに1990年の水準まで削減する。
- ・1990年の水準と比較して、2030年までに40%、2050年までに80%削減する。

といったものがあり、また、2020年までの目標として、

- ・再生可能エネルギーについて、大規模のもので8,000メガワット、小規模なもので1万2,000メガワットとする。
- ・再生可能エネルギーで1,325メガワットを蓄電する。
- ・全ての新築住宅をゼロネットエネルギー化する。

というものと、州知事による2030年までの目標として、

- ・再生可能エネルギーを50%まで増加させる。
- ・自動車での石油使用量を50%削減する。
- ・既存建築物の50%を省エネ化する。
- ・全ての商業用建築物をゼロネットエネルギー化する。

というものがある。

カリフォルニア州では、温室効果ガスの排出量について、2050年までに1990年の水準の80%減という非常に積極的な目標を設定し、様々な取組を行っている。

RPS (Renewables Portfolio Standard) は、電力事業者が販売する電力量に応じて、一定割合の再生可能エネルギーの導入を義務付けるもので、カリフォルニア州では、2002年9月に法律が成立し、2003年から施行されている制度である。制定時には、2017年までに民間電力事業者が販売する電力のうち、20%を再生可能エネルギーにするというのもであったが、2006年には法律が改正され、その期限が2010年までと前倒しされた。また、公営電力事業者も2010年までに20%にするということを独自の目標として設定して取り組みを行うこととなった。

その後、さらに厳しい法律が制定されていき、2011年4月には、2020年までに全ての電力事業者が再生可能エネルギーを33%にするという目標が設定され、その後、SB350という法律により、2030年までに再生可能エネルギーを50%にするという目標が設定された。なお、RPSは、2016年8月時点において、29の州とワシントンDC、そして3つのテリトリーで実施されている。

カリフォルニア州における再生可能エネルギーの内訳としては、太陽光・太陽熱、風力、バイオマス、小水力、地熱、波力・潮力などがあるが、太陽光・太陽熱と風力の割合が高く、これらは特に近年増加している。

2017年7月現在の再生可能エネルギーの資源ごとの発電容量は、合計で約2万7,500メガワットとなっていて、再生可能エネルギーが普及するにつれて、再生可能エネルギーに要する費用は下がり続けており、また、風力は天然ガスと競争することができるようにまでなっている。

なお、2020年までに33%を、2030年までに50%を再生可能エネルギーで賄うという目標に対し、2017年現在では、29%となっている。

カリフォルニア州は、世界中の国と比べても6番目となる経済力を持っているが、エネルギー政策には非常に力を入れて取り組んでおり、2015年には温室効果ガスを150万トン削減することに成功している。一方、過去7年間で230万件の新しい仕事を提供するとともに、2016年には失業率が半分に減っている。また、州の借金270億ドルを削減することに成功しており、温室効果ガスの排出量を減らしながら、経済発展も続けている。

今後の目標としては、より温室効果ガスの排出を少なくしていくこと、クリーンエネルギーを使用する車を製造・販売して増やしていくこと、温室効果ガス排出権取引制度の市場を創設することなどが挙げられる。

②再生可能エネルギーの普及促進

カリフォルニア州における目標として、2030年までに、使用するエネルギーの50%を再生可能エネルギーとすること、既存建築物のエネルギー効率を倍にすること、温室効果ガスの排出量について、1990年の水準から、2030年までに40%、2050年までに80%削減することが定められている。

Efficiency Divisionでは、主な業務として、新築建築物の基準設定と規制、家電製品などの基準設定と規制、既存建築物の基準設定、学校などで新しくエネルギーの効率化が図られるような資金提供プログラムの作成などを行っている。

建物に関する基準に関する目標としては、

- ・ 全ての新築住宅について、2020年までにZNEを達成すること。
- ・ 全ての新築商業建築物について、2030年までにZNEを達成すること。
- ・ 既存商業建築物の50%を2030年までにZNEとなるよう改修すること。

の3点を定めている。なお、ZNEとは、ゼロネットエネルギーのことで、エネルギーの消費の収支がゼロとなるということである。

この基準は、3年に一度改定するものであるが、これまでは、個人の住宅における水や電気の使用量をいかに効率的に使うことができるかということが目標であったが、これからは、再生可能エネルギーをいかに使っていくかということが焦点となってきている。

現在、2019年の新基準の策定作業を進めているところで、全ての新築住宅においてZNEを達成するという目標はあるが、実際に達成するのは、現状では難しいこともあり、また、再生可能エネルギーばかりを使っていると、今の段階においては値段が上がってしまうということもあるので、再生可能エネルギーとこれまで使ってきたエネルギーをバランスよく使っていくことを目指している。

各家庭で消費されている電力の半分以上は、もともと家に備え付けられているものによるものではなく、購入した家電製品などによるものとなっている。温室効果ガス排出量の目標を達成するためには、建物そのものの電力の消費だけでなく、家電製品などによる電力の消費も考えていかなければならない。家電製品の製造をしようとする場合は、カリフォルニア州だけに向けて製造するというのではなく、全米向けに製造することとなるが、カリフォルニア州の基準が全米の基準よりも厳しくなっているので、その厳しい基準に対応した商品を製造する必要がある。カリフォルニア州の基準は、結果として全米の基準となることがある。なお、カリフォルニア州の基準に適合しない製品については、1日に2,500ドルの罰金が科される。



エネルギー効率については、家そのものよりも、家電製品などのほうが、その水準が上がっている。家は一度建ててしまうと頻りに直すことはできないが、家電製品は次々に新しいものが出てくるので、基準もどんどん上がっていく。2012年には、バッテリーの充電に関するエネルギー効率の基準を厳しくした。また、カリフォルニア州では、2016年の終わりまで、10年以上にわたって干ばつが続いていたことから、2015年には、水のエネルギー効率の基準を厳しくした。LEDなどについても基準を設定した。

基準を厳しくすると製品の価格が上昇するようと思われるが、例えば、冷蔵庫では、基準を厳しく設定しても、製品の価格は上昇せず、エネルギーの消費は計画どおり下がっていった。

Proposition39という法律により、クリーンなエネルギーを使った仕事が幅広く広がってきた。学校に資金を提供して、学校の中でのエネルギー効率を高めるなど、再生可能エネルギーに関することやエネルギー効率を高めることであれば、資金が提供されることになる。これらの資金は返済する必要はなく、過去5年で10億ドル以上の資金を様々なところに提供してきた。クリーンエネルギーに関連する仕事を増やすことは、目標の達成につながる。

③電気自動車の普及促進

カリフォルニア州では、2015年現在、2,800万台の車と100万台のトラックが走っており、排出された温室効果ガス4億4,040万トンの39%は交通機関からものである。問題が大きくなってきたことから、2007年に、ほかのエネルギーとしてどのようなものがあるのか、再生可能エネルギーとしてどのようなものがあるのか、車の技術でこれを改善していくにはどのようなものがあるのか、という法案が提出され、そのプログラムが承認された。

カリフォルニア州や連邦政府では、車や大気、温室効果ガスなどに関する様々な目標が掲げられており、例えば、2025年までに、カリフォルニア州の道路で150万台の温室効果ガスの排出がゼロの車を走らせるというものもある。

現在、カリフォルニア州では、コードを差し込んで充電するタイプの電気自動車が30種以上走っている。2017年9月時点では、全米で約70万台の電気自動車が走っているが、そのうち33万4,000台はカリフォルニア州で走っており、その占める割合は約48%となっている。

電気自動車の充電場所としては、自宅の駐車場に充電設備を整備して充電するのが一番簡単ではあるが、全ての人が駐車場を持っているわけではないので、現在取り組んでいるのは、公共施設や職場などに充電設備を整備することである。

充電に関するポイントとしては、どの程度の電力を供給することができるか、どのくらいの時間や値段がかかるのか、バッテリーがどの程度の電力を蓄えることができるのか、といった3点が挙げられる。

ガソリン車と電気自動車の燃料代の比較については、ガソリン車が1ガロンで3.14ドルかかるのところ、電気自動車では1ガロン換算で1.71ドルとなっており、電気自動車のほうが安くなっている。1年間にかかる燃料代としては、電気自動車では500～800ドルなのに対し、ガソリン車では900～3,850ドルとなっている。ガソリン車は種類が多いため、その幅が広い。

現在、州内には3,939の公的な場所に1万3,662台の充電設備が設置されており、これまで、1,297の公的な場所の4,282台の充電設備及び4,088の私的な場所の2,203台の充電設備に対し、6,490万ドルの資金提供を行ってきた。また、電気自動車の促進のために行っている優遇制度による購入者等への払い戻しは、2万1,000件以上で4,410万ドルとなっている。充電設備は、公共施設、学校、病院、道端、駐車場など、様々な場所に設置されている。

今後も、充電設備の数や利用状況などの様々なデータの収集、財源の確保、電

力・水力事業者、地方公共団体、民間企業との協力など、2025年までに150万台の電気自動車をカリフォルニア州の道路に走らせるといった目標の達成のために努力を続けていかなければならない。

④燃料電池自動車の普及促進

2013年にAB8という法律が制定され、代替・再生可能燃料と車両の技術に関する計画の推進に当たり、2024年までの毎年、1億ドルの財源を充てることとなり、このうちの最低20%は一般の利用者が利用できる水素ステーションを100カ所まで増やすために使われることとなった。

これまで、1億530万ドルの資金を投じ、620万ドルを27カ所のステーションの運営と維持管理に使い、1,000万ドルをステーションの試験などのために支出した。60カ所の水素ステーションに資金を提供し、そのうち31カ所は一般の利用者が利用できるステーションとしてオープンしている。

31カ所のうち、9カ所がサンフランシスコのベイエリア周辺や州都であるサクラメントなどの北カリフォルニアに、19カ所がロサンゼルス大都市圏やサンディエゴなどの南カリフォルニアにあり、残りの3カ所はそれらを結ぶ中継地点にある。

オープンしている31カ所のステーションでは、1日に5,950kgの水素を提供することができ、燃料電池自動車の8,500台分を賄うことができることとなる。また、資金提供を行った建設中の29カ所のステーションでは、1日に7,510kgの水素の提供と燃料電池自動車の1万700台分を賄うことができる計画となっていることから、全てがオープンすれば、合計60カ所で、1日に水素1万3,460kgを提供でき、燃料電池自動車1万9,200台分を賄うことができることとなる。2017年10月時点でカリフォルニア州に登録されている燃料電池自動車の台数は2,473台なので、今のところは十分な水素が提供できることとなっている。



水素ステーションを普及させていくためには、設備投資や運営・維持管理などに財政支援をすることによる市場リスクの軽減、土地の利用制限や建築、消防などの許可に関する支援、利害関係人とのワークショップの開催、他の政府機関との協力などが必要となってくる。

このプロジェクトには、毎年2,000万ドルが予算として配分されているが、それをどのように使っていくかということが大切で、資格や背景、技術的な面など全て検証した上で、目標と合致し、一定の水準に達しているという確認ができてから、資金を提供し、水素ステーションの建設を進めて行くこととなる。今のところ、水素ステーションの数はまだ少ないので、次のステーションをどこに設置するかということは、資金提供先の審査を行うに当たっての大変重要な要素となってくる。土地の調達や高圧用のチューブ、コンプレッサーなどの設備面や、許可業務、

設計業務、テストなどの業務面で費用がかかるが、前回の公募では、その全てのステーションの合計で、1日当たり310～360kgの水素を供給するのに、210～400万ドルの費用がかかることとなっている。

資金を提供するだけでなく、ステーションに関するデータを収集することも大切で、水素の生成、ステーションの設置の仕方、水素供給量、設備や労働者などに要する費用、ステーション新設に要する時間、公的な資金のほかに必要となる資金の額などのデータの収集を行っている。これらのデータを踏まえ、2024年までに水素ステーションを100カ所設置するという目標に対する実績や進捗状況、今後必要となる時間や費用などについて、毎年12月に州議会に報告をしなければならないこととなっている。

現時点における課題とその対応策としては、年間2,000万ドルの資金を使って水素ステーションの整備を進めているが、今のペースでは2020年には数カ所の郡で、そして2021年には州全体で、供給できる水素の量が足りなくなるという予想があることから、従来の資金の提供の仕方ではなく、別の方法について検討していること、ステーションの数が少ない地域では、故障などによりそのステーションが使えなくなるとどうしようもなくなってしまうということから、ステーションが多く集まっている地域を中心に複数個所の整備を進めていくこと、土地の賃借料や電気代に多くの費用がかかることから、州政府が所有している土地の借用などについて検討していることなどが挙げられる。

《主な質疑》

問：州として多額の資金を提供することにより再生可能エネルギーの導入を促進しているとのことであるが、日本で考えるとそれでも資金が足りないというような声もありそうで、民間との連携という意味では難しい点もあると思うが、どのように受け止められていると考えているか。

答：アメリカでも資金が10億円提供されたとしても十分でないと考え人たちはたくさんいる。たとえば、学校について、カリフォルニア州には2,000の学区と10万校以上の学校がある。その2,000の学区に平均的に資金を提供することとなるが、金額が分散し、少なくなり、これでは十分ではない、何もできないという不満も聞かれることから、州政府としては、継続して資金を提供していくという努力をしている。

問：家電製品等に関する基準について、カリフォルニア州は他の州より厳しいとのことであるが、民間企業から厳しすぎるといったような不満の声はないのか。

答：民間企業は、しょっちゅう文句を言っている。しかし、カリフォルニア州は、アメリカ全体の10%の経済を担っている州であり、大変重要な地位を占めていることから、しっかりと取り組んでいる。

問：基準が守られなかったことにより罰金が適用された具体的な事例としては、どのようなものがあるか。

答：ロボット掃除機のルンバの製造会社で、バッテリーの充電がカリフォルニア州の基準に適合していなかったため、合計で約1億円の罰金を科したことがあった。会社は、購入者に対して払い戻しを行い、技術的な改良をして、新たに製品をつくり直すことが必要となった。これが今のところ一番影響があった罰金の事例となっている。

問：今後、再生可能利用エネルギーのどの分野を伸ばしていこうと考えているのか。

答：太陽と風というのは利用がしやすく、また設備の設置も容易なので、一番大きな資源となるが、地熱やバイオマスなどについても、現在研究中で、それらが全く伸びないということはないと考える。

問：再生可能エネルギーの割合を2030年までに50%にするという目標があるが、最終的にはどこまで上げていく考えなのか。

答：実際、議会で100%を再生可能エネルギーにという案も出たが、それはあまりにも目標が高すぎるということで、今のところ具体的な数値についての答えは出ていない。理想的な目標として100%というのは皆考えているとは思いますが、今のところそういった法律はなく、実行もできていない。公共交通機関における再生可能エネルギーの使用割合を50%程度にしていきたいといった考えはある。

問：電気自動車にしても燃料電池自動車にしても、台数的に目標に合うような生産がされていくのか。

答：電気自動車については、製造業者が、需要がある分は製造できるとしており、そういう計画を立てているので、造りすぎるとか足りないということはない。燃料電池自動車については、製造業者が製造計画を公表していないので、州の大気資源局が匿名で行っているアンケートの結果等をもとに、目標に対する需要という面からの数字となっている。

問：電気自動車の購入に当たり、金銭面での支援は行っているのか。

答：電気自動車を購入するとその費用の何%かが返還される仕組みがある。また、連邦政府には、税金が控除される仕組みがある。

《団員所感》

サクラメント市においてカリフォルニア州における再生可能エネルギーの方向性やエネルギー対策についての視察を行いました。カリフォルニア州は世界第6位の経済規模を誇り、環境分野において全米はもちろん世界をリードする取り組みを行っています。今回はその最先端の取り組みについてカリフォルニア州エネルギー委員会を訪れ説明を受けました。

二酸化炭素排出量を削減するためにはどうしたらいいか、エネルギー消費を抑える、化石燃料から電気に変える、電力をクリーンなものの電力（再生可能エネルギー）にすることが必要で、カリフォルニア州では排気ガスの使用量を2020年までに1990年のレベルに戻す、2030年までに1990年のレベルの40%減、2050年までに1990年の80%減にするという目標を掲げています。

その目標に向かうために、文化や習慣を変えていくことはもちろん、規則、法律を変える、テクノロジーの開発、再生可能エネルギーを使った人に報酬を出すなどの取り組みを行っていくとのことでした。

法律的なところでは 2030 年までに再生可能エネルギーの使用量を 50%にするという目標を掲げています。2002 年に初めて RPS（再生可能エネルギー促進）法案が出されました。当初は 2017 年までに建物で使用するエネルギーの 20%を再生可能エネルギーにする計画だったものを 2010 年に前倒しとなりました。また建物の中に公共施設も含まれるようになりました。2011 年 4 月には 2020 年までにすべての建物における全消費エネルギーの 33%を再生可能エネルギーに、2030 年までに 50%にするという法律になりました。

2030 年までに 50%の目標で 2020 年までに 33%にするという目標に対して、現在は 29%までできているとのことでした。

またエネルギーディビジョンでの活動は、建物のスタンダード、製品のスタンダード、既存建物のスタンダード、学校における再生可能エネルギープログラムの資金ファンディングのプログラムの作成をしています。

建物のスタンダードでは個人所有の建物については 2020 年までにゼロエネルギーに、企業や商業施設については 2030 年までにゼロネットエネルギーにする、半分の既存の建物については 2030 年までにレトロフィットする目標です。

家庭消費エネルギーの半分以上がもともと家にある施設ではなく、外部から購入した製品、電化製品等の使用が占めています。従って、建物だけではなく、電気製品についても吟味していかないと目標達成は難しいものとなります。カリフォルニア州の法律にあっていない製品を販売した場合は 1 日当たり 2,500 ドルの罰金が課せられます。過去に一番高い罰金では自動掃除機のルンバの企業についてバッテリーチャージの方法が規則違反として合計 100 万ドルの罰金となったことがあるとのことでした。

2012 年にはバッテリーチャージャーのスタンダードを見直し、2015 年には水の使用について、2016 年には LED 電球に使用についてなど、目標に向けてスタンダードの見直しを行っているとのことでした。

カリフォルニア州では 2015 年に 4 億 4,040 万トンの二酸化炭素が排出され、そのうちの 39%は車によるものです。車は 2,800 万台の自動車と 100 万台のトラックが走っています。2025 年までに排気ガスゼロの車を 150 万台走らせるという目標が掲げられました。現在はカリフォルニア州では 30 種類の電気自動車が走っています。2017 年 9 月にはカリフォルニア州だけで 3 万 4,000 台の電気自動車が走っていて、全米で 70 万台走っているため、カリフォルニア州で 47%を占めています。充電施設は家庭用はもちろん、公共施設や職場等に設置する取り組みを進めています。

同時に燃料電池車における取り組みの説明も受けました。現在、燃料電池車の購入には州から 500 ドルの補助金が受けられるとのことでした。2024 年 1 月までに

水素ステーションを 100 箇所設置するという法律が出来ました。現在は 31 箇所がオープンしているとのこと。そのうち 9 箇所が北カリフォルニアで 19 箇所が南カリフォルニア、3 箇所は中継所となっています。31 箇所の水素ステーションで約 8,500 台分の供給量があり、10 月現在で 2,473 台が登録されているとのことでした。

全体を通して感じたことは、確かな目標設定とそれに向けた分野別の施策、さらにはそれぞれのカテゴリーに分けた規則や条例、法律の整備などがしっかりと構築されていること、さらには見直しや検証がその都度行われていて、目標の修正や施策の見直しなど、適宜、対処して目標に向かっていることが強く印象に残りました。また、このことについてすべての分野において横の連携が密にとれていると感じました。環境（電力）、経済（製品規制）、都市（建築）、教育（プログラム）など、非常に多岐にわたっての連携した取り組みが必要であると感じました。成田市における環境施策はそのような意味では目標設定などは環境部が取り組んでいますが、それぞれの施策は別の担当部署にも関わっており、当事者意識が薄れてしまっていて、それを修正する機関等がない、連携が密でないように思います。特にカリフォルニアでは全米を、世界をリードするような戦略的な目標設定をしているということもあり、それぞれの部門が必死に取り組んでいるということが伝わってきました。本市での取り組みにおいても連携と検証を密に行うことが必要であると思います。

【団員：飯島照明】

カリフォルニア州のサクラメント市にてカリフォルニアエネルギー委員会を視察しました。

再生可能エネルギーを普及させることで、ネット・ゼロ・エネルギー（年間のエネルギー消費の収支をゼロにすること）へ取り組むために、委員会において州のエネルギー政策、将来エネルギーニーズの予測、それに再生可能エネルギー技術支援を含む活動などを行っている機関になります。

2002 年に再生可能エネルギーの推進を法令化し、2017 年までに 20%を達成するとしていましたが、2006 年に見直しを図り、2010 年までに 20%を達成するように目標を掲げ達成しています。翌年の 2011 年に、2020 年までに 33%を達成するという目標を立て取り組んでおり、現在は 29%にまで達しているということでした。また、中期目標として 2030 年までに 50%を再生可能エネルギーとするという目標を設定しているとのことでした。

一見すると無謀にも思える目標設定に思えるのですが、担当者によると、カリフォルニア州はアメリカの 10%の経済を担っている州であることから、率先して取り組むことは社会的意義が大きいと、目標達成に向けて意欲的だったことが印象的でした。

そして、過去には取り組みを怠ったとして自動掃除機「ルンバ」を製造している業者に対し、100 万ドルの罰金を科したこともあるとのことでした。

また、クリーンエネルギーの推進は他にも期待されていることがあり、カリフォルニア州で想定されやすい干ばつなどにより水力発電、原子力発電が制限される事態になったとしても、現在取り組んでいる太陽光を主力としたクリーンエネルギーとの組み合わせにより、州の電力供給に不足が生じないほどまでに整備が進んでいるということでした。ただ、再生可能エネルギーに要するコストは従来の電力発電施設と比べて割高であることから、こうしたバランスを考慮していくとのことでした。

太陽光の推進は成田市でも推進しており、県内屈指の補助金制度も創設していますが、住宅の屋根に設置されている程度であれば問題ありませんが、メガソーラー発電などのように一定規模の土地にソーラー施設を整備すると、良好な景観を損ねるという理由で敬遠されていると認識しています。その意味では、広大な土地を有しているアメリカだからこそのスピード感かもしれません。

クリーンエネルギーの普及促進は、環境への負荷低減・地球温暖化防止など、環境の保全に寄与することから、景観に配慮しつつも更なる普及促進ができるよう提案を続けていきたいと思えます。

【団員：雨宮真吾】

カリフォルニアエネルギー委員会（CEC）は、エネルギー効率と節約の促進、未来のエネルギー需要の予測、再生可能エネルギー資源および代替エネルギー技術の開発を、民間および公共すべての分野で行うことを目的として設立されました。

エネルギーの有効利用は世界的な関心事であり、私達がより効率的にエネルギーを利用できるようにする方法を調べることは、継続的な研究テーマとなります。

日本のエネルギー自給率は総じて低い状況が続いています。エネルギーの供給構成は、需要量の拡大や産業構造の変化とともに、国内の天然資源であった石炭から輸入中心の石油へと転換が進みました。さらに石油ショック後には、石油に依存しない供給構造を目指すべく天然ガスの普及も進みましたが、これもやはり輸入に頼るしかありません。日本の電力の消費量は高度経済成長期以降大幅に伸び、いまでは中国・アメリカに次いで第3位の電力消費国となっています。

東日本大震災後、省エネを促進する動きもあり顕著な電力消費の増加は見られませんが、やはり未だに日本は電気に大きく頼っています。そして、そんな日本が注目しているのが自然界に豊富に存在する再生可能エネルギーです。

化石燃料のように資源が枯渇することはなく、また、自然豊かな日本列島にはエネルギーとなる源が沢山あることから、再生可能エネルギーを活用した発電に期待が持たれています。しかし、再生可能エネルギーを活用するにはまだいくつかの課題が残されており、今後の技術革新が求められているのも事実です。

CEC の取り組みから、従来型の石炭や石油に依存したエネルギー利用に起因する問題を解決し、安定したエネルギーを供給・利用するためには、まず不必要なエネルギーの利用を減らすことも重要で、そのためには、効率よくエネルギーを利用

する「省エネルギー」の技術改善と普及が欠かせません。また同時に、太陽光や風力に代表される、再生可能な自然エネルギーの普及を図ることが重要です。省エネと再生可能エネルギーの普及が、日本でも可能かどうかを、技術面、費用面など多方面から分析し、日本が真に持続可能で、エネルギーを自給できる、そして、世界の温暖化防止にも貢献できる国になることが求められます。

成田市は、自然が豊富であることから生物資源（バイオマス）を活用する環境が多く、そして太陽光や風力も至るところで利用できます。その気になりさえすれば調達が容易で、エネルギーの地産地消も可能となります。

騒音地域の残された農地・山林を有効活用し、エネルギーの地産地消を進めることは、これからの地球環境保全のためには必要なことで、成田市がその先進地となるよう積極的に進めるべきと考えます。

【団員：海保茂喜】

5. 団長所感

(1) ポートランド国際空港

「全米で住みたいまちランキング 1 位」、「環境に優しく持続的発展が可能なまち」として評価されているポートランドにあるポートランド国際空港は、全米で 1 位の評価を受けていますが、どのような取組をしているのか伺ってきました。

顧客満足度を優先に、アンケート調査を行い、常にお客様に耳を傾けていました。施設内にはユニークなサービスがあり、アートや音楽を取り入れていて、ミュージシャンが至る所で演奏をしていました。地元市民との交流も盛んで、滑走路を閉鎖して、市民参加型のイベントを計画、楽しい時間を過ごすそうです。このように、利用者目線に立って、利用者にとってどのようなサービスが必要かということを常に考え、意見や要望に耳を傾け、それを実現していることや地元の市民や事業者などと情報を交換したり、交流するなどし、連携を図っていることが全米 No.1 の評価を受ける秘訣だと思いました。成田空港においては、もちろん空港会社に取り組むべきことだとは思いますが、成田市においては、他の行政分野においても、市民の声に耳を傾けて様々な取組を進めて行くことが重要であると改めて感じました。

騒音対策については、コロンビア川上空が飛行コースになっている為、住宅地への騒音被害も低く対策も十分行っているが、住民からの苦情があれば対策を取っているとのことでした。成田空港も現在機能強化策に向けて、市民対話説明会を各地区で実施していますが、騒音対策はもちろん、環境配慮や地域の振興などにも力を入れて取り組んでいただきたいと思います。

(2) プレイスタジオ

国際戦略ディレクターの山崎氏より説明を受けました。彼は全米各地の政府機関とのプロジェクトを通じて、企業誘致や貿易開発、都市計画を現場で学びコンサルタントとして環境保全と経済開発の両立を考え始め、ポートランドにおける企業誘致など官民一体の都市計画、環境、空間デザイン、ランドスケープデザインなどを手掛ける日本人の第一人者として活躍している方でした。市内の再開発された建物、雨水の再利用化、車依存の都市から脱却、歩道部分を拡大して有効活用することなどについての説明がありました。また、ライトレール（路面電車）が街の中を市民の足として運行しており、交通渋滞緩和策を取っていました。

成田市では、立地適正化計画を策定中で、コンパクトシティへの取組を進めようとしていますが、ポートランドの事例は大変参考となるものでした。特に、計画前の段階から、徹底して住民の意見を聴いて、計画に反映させていくということは、非常に手間や時間がかかることではありますが、大切なことであると感じました。このような仕組みをつくるためには、市としても、積極的に情報の公開や説明などを行い、その機会を増やすことが必要であると同時に、市民としても、市政に興味を持ち、自主的に、積極的にまちづくりに参加しようとする考えを持つようにすることが必要であると感じました。住みよいまちづくりは、目に見えるものだけでなく、そこに住む住民にかかっていると感じました。

(3) サンプルーノ市

成田市と姉妹都市であるサンプルーノ市へ訪問すると、ルウェイン市長自らお出迎えくださり、和やかな意見交換が行われました。2010年9月に市内に於いてガス爆発事故が発生、38軒が全焼、8人が亡くなった教訓を受けて、様々な原因調査をしながら、2度と事故が起きないようにする観点から講じた対策が見受けられました。開発プロセスとしては、事前の地域住民への説明を大変重要視していました。警察署長からは、市の治安確保の話があり、サンフランシスコ湾の中心に位置し、空港をはじめ官民の重要施設があることや、イベントなども多く、その対策と対応に追われているようでした。特に銃の規制については厳しく、乱射事件等は少ないとしながらも改造銃の禁止、通過する際には銃を取り上げるとしているとのことで、我々日本人の感覚としては、大変怖い話であると思いました。成田市には警察権はなく、日本では銃の事件というのはほとんどありませんが、安心して安全な市民生活を確保するため、今後も防犯対策など様々な取組を行っていく必要があると感じました。また、空港があることにより、様々なメリットがある反面、航空機騒音などのデメリットもあり、成田市と同じような状況にあることがわかりました。

お互いに国際空港を擁するまちとして、より一層交流を深め、共に発展していくことができればと思いました。

(4) ウェブスターハウス

超高齢化社会への対応は、重要な政策課題の1つとなっています。国においては、各地域がそれぞれの特徴を生かした、自律的で持続可能な社会を構築するため、首都圏の人口集中の緩和や、健康でアクティブな生活の実現、地域社会の置ける多世代間での協働、持続的なケアの確保などを基本コンセプトとした「日本版CCRC構想」が取りまとめられたところであることから、その先進事例となるウェブスターハウスの視察を行いました。スタッフの方から施設の概要説明があった後、入居している85歳の男性のお話を聞きました。奥さんを亡くし70歳の時に入居、家族（子供）とも別生活、友達やハウスのスタッフ、絆を育て家族のようにコミュニティをしているので出来る限りここに住むことに努力をしているとお話でした。

今回視察をしたウェブスターハウスは、裕福な人を対象とした施設であり、様々なサービスが充実していましたが、一方では裕福ではない人もいます。どのような人であっても、安心して快適な生活を送ることができるよう、社会とのつながりや社会保障、施設整備などについて総合的に考えていく必要があると感じました。

(5) カリフォルニアエネルギー委員会

再生可能エネルギーの普及や温室効果ガスの削減などについての取組状況、バイオエネルギー、太陽光発電、風力発電、 hidroエネルギー、地熱等の先進事例についての話を聞くことが出来ました。特に興味を引いた点は、米国の車社会における排出ガス規制に伴う、電気自動車や、水素エネルギー車に改善をして排出ガスを削減していく研究、2030年にはガソリン仕様車を50%に削減していくクリーンエネルギーの推進、各家庭に於いては「カーボンフリーエコノミー」「エネルギーを買わない、ガ

ソリンから電力に変えていく、エネルギーをクリーンにしていく」「習慣文化を変えていく」「規則を変えていく」、「電気に変えたことで州から報酬（インセンティブ）を与えていく取組をしていく」、「電力会社、水力会社、一般企業も賛同して協力を得ている」といったことでした。土地が広大であることから、発電設備を設置できる場所が多く、羨ましい限りでした。現在、地熱発電やバイオマスの発電についても研究中であるとのことでした。

カリフォルニア州では、再生可能エネルギーの利用や電気自動車などの導入について、非常に積極的な目標を設定し、様々な取組を進めていました。その推進に当たっては、たくさんの困難もあるようですが、エネルギー政策に対する州としての誇りを強く感じ取ることができました。成田市としても、様々な事業を進めて行く中で、省エネルギー化の推進など環境への配慮を意識していくことが必要であると感じました。

今回の視察で学んだ知識や経験を、今後の議員活動や議会活動で反映させ、市民生活の向上、そして市政発展に生かしていきたいと思えます。最後に、今回の貴重な視察を遂行するにあたり、機会を与えて頂いた各方面、ご協力を頂いた多くの皆様方に心から感謝を申し上げます。

成田市議会海外行政視察団
団長 小澤 孝一

《資料》

【日程表】

日次	月日（曜）	発着地／滞在地名	現地時間	交通機関	摘要
1	10月12日 （木）	成田発 シアトル着 シアトル発 ポートランド着	18：05 11：25	NH178 専用車	シアトルへ ポートランドへ （ポートランド泊）
2	10月13日 （金）	ポートランド	午前 午後	専用車	ポートランド国際空港 ・5年連続全米No.1空港に選ばれる理由、地域との連携、騒音対策について プレイススタジオ ・景観、環境等に配慮されたコンパクトで持続可能なまちづくりについて （ポートランド泊）
3	10月14日 （土）	ポートランド	終日	専用車	ポートランド市内視察 （ポートランド泊）
4	10月15日 （日）	ポートランド発 サンフランシスコ着	12：36 14：59	UA750	サンフランシスコへ （サンフランシスコ泊）
5	10月16日 （月）	サンフランシスコ	午前 午後	専用車	サンプルーノ市 ・国際空港を擁する姉妹都市における都市開発と治安確保の取組について ウェブスターハウス ・高齢者福祉と生涯学習・社会活動等について （サンフランシスコ泊）
6	10月17日 （火）	サンフランシスコ	終日	専用車	カリフォルニアエネルギー委員会 ・カリフォルニア州のエネルギー政策と再生可能エネルギー、電気自動車・燃料電池自動車の普及促進について （サンフランシスコ泊）
7	10月18日 （水）	サンフランシスコ発	12：15	NH7	成田へ （機中泊）
8	10月19日 （木）	成田着	13：40		到着後、解散