

注: 本稿は『行政評価による地域経営戦略(中央法令出版)』の一部分についてさらに抜粋して連載したものです。全容を捉えることのできる詳細な全文は『行政評価による地域経営戦略(中央法令出版、99年4月出版)』をお読みください。

時事通信社「地方行政」掲載前草稿

連載 行政評価の実例 - 米国オレゴン州MULTI郡から

## 親しみやすいコミュニティを求めて

### - 第5章・生活の質ベンチマーク -

「行政経営フォーラム」海外調査会

## イントロダクション

### 我々は生活の質を高く評価する

我々は、生活の質にかなりの価値を置いている...その品質とは美しい風景、豊富な天然資源、芸術、人種の多様性、素晴らしい教育制度、友好的な人々を含め、広く定義される。

また、ポートランド市の生活の質の高さには、経済的価値も含んでいる。企業も就業者も、より働きやすい場所を求めて、より生活のしやすい場所を求めて、ますます流動的になっている。

我々が生活の質を求めた結果もたらされた経済的繁栄が、皮肉にも我々を脅かし、その質の高い生活スタイルを悪化させている。

経済成長と生活の質の間に生じる緊張関係は、我々に変化に適応しながら価値あるものを守るといふ課題を突きつけている。

### 環境の質はいい

環境指標は、我々の空気、水、およびオープンスペースの質が素晴らしいということを示している。我々は来年度からこれらの指標に関する研究を拡大するつもりである。

### 交通指針は警告サインを発している

我々の通勤時間はますます増えているが、公共交通機関の利用者数は減っている。それらの2つの要素はたぶん直接関係しているだろう。

我々の効率的な交通システムが有効に使用されないと、我々の生活の質は大いに脅かされるだろう。多分、新しいウエスト軽軌道鉄道(Light Rail Transit)の開始は、通勤時間の縮小と公共輸送機関利用の増加につながるだろう。

### コミュニティの住みやすさは高く評価されている

MULTI郡は、親しみやすい近隣関係のあるコミュニティである。我々は、小規模の都市、都市の近隣、郊外地域が提供する特質やつながりを高く評価している。

想像したとおり、所得と生活のしやすさは密接に関係している。高い所得の人々は、何処に住むべきかの選択の幅が広く、彼らが購入出来るなかで最もよい地域を選んでいる。

### 健康指標は生活の質にとって重要な意味をもつ。

ポートランド・MULTI改革委員会は「健康なコミュニティ運動」や、3郡においてコミュニティにおける健康を広く定義することや、健康と他のコミュニティ課題を関係させて理解を促すことに精力を注いだ。我々は、来年この努力から重要な結果が生まれることを期待している。

# 公園と緑地空間の保全

## ベンチマークNo.57 人口1,000人当たりの公園と緑地空間の広さを監視する

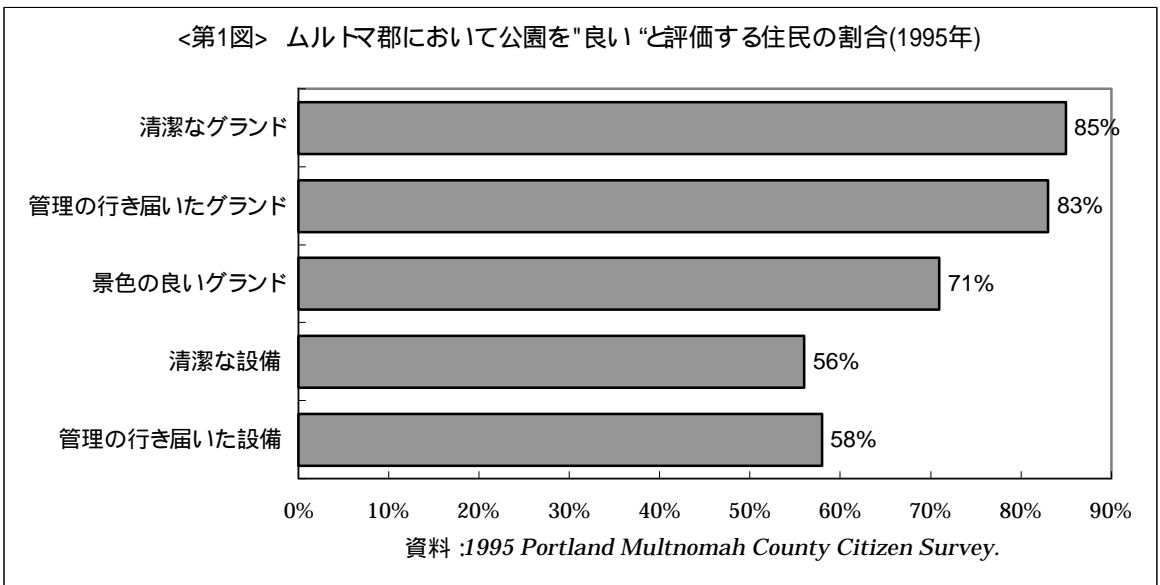
(それはなぜ重要であるか?)

ムルトマ郡の住民は、長い間公園を大切にして、緑地空間を保護してきた。有名な景観建築家であるオルムステッド・ブラザースは、1903年に、ポートランドの公園システム計画を開発した。1930年代には、ルイス・マンホードが、ポートランド/バンクーバーの自然領域システムを開発した。これらの構想家は、ポートランド地域の住み心地を高めるために、公園と緑地の役割がいかに大切かを理解していた。

しかしながら、人口が増加するにつれて、公園と緑地空間は脅かされるようになった。開発は公園にできる土地を奪った。同様に、土地を追加購入したり維持するための財源は、時間がたつにつれて減っていった。このベンチマークは、公園のために留保されている土地や保全された緑地空間の、人口1,000人当たりの広さを監視している。

公園と緑地空間は、ちょっと自然にふれたりレクリエーションできるという以上の役割がある。今日では、公園システムは、課外授業、実地旅行、および社会参加の機会を提供している。1995年の市民調査では、ムルトマ郡の78%の住民が、過去12ヵ月内に家の近くの市民公園を訪れたと言っている。

ムルトマ郡の住民は、自分の地域で公園システムをどのように評価しているだろうか。第1図は、彼らの公園システムを"良い"あるいは"非常に良い"と評価するムルトマ郡の住民の割合を示している。85%が公園を"きれい"と評価しているが、設備については56%が"きれい"と評価した。女性の住民は、男性よりも公園システムを高く評価している。



(将来におけるこのベンチマークの改善)

上に述べられるように、ムルトマ郡の人口1,000人当たりの公園と緑地空間は、平均21.82エーカーである。2040年計画のためのベンチマークを確立するにあたって、メトロ政府との協働の一環として、我々は1996年にこのベンチマークをさらに研究するつもりである。

## 近隣の住みやすさ

---

### ベンチマークNo.61 近隣の住み心地を高く評価する人の割合を増加させる

(それはなぜ重要であるか?)

市民は自分等が住んでいる地域で、ますますコミュニティ意識を求めている。

ポートランド市は「親しみやすい近隣の都市」と呼ばれており、その他のマルチマ郡のより小さい各都市も、同様に親しみ易さの香りを持っている。このベンチマークは緊急ベンチマークのひとつであり、また、我々の公的組織や私的団体が、市民が求めるコミュニティ意識をどれくらいよく満たしているのかを示す重要な指針である。

ポートランド市の住み心地について"良い"と評価した人は、1993年の77%から1995年には79%に増加した。

住み心地の評価には、いくつかの人口統計的な違いがある。より高い教育を受けた者は、住み心地を高く評価する傾向がある。また、人種/民族性における違いは明らかで、先住アメリカ人が住み心地を最も低く評価しているのに対して、白人は、住み心地を最も高く評価している。しかし、男性や女性では評価の差はない。

このデータは、より高い収入(これは教育水準に直接関連する)の人々は、どこに住むかについて選択の幅が大きく、事実彼らが購入出来るなかで最も近隣の住み心地のよい地域に住んでいることを示している。

## 通勤時間

### ベンチマーク No.62 家と職場の間を30 分間未満で通勤できる住民の割合の増加させる

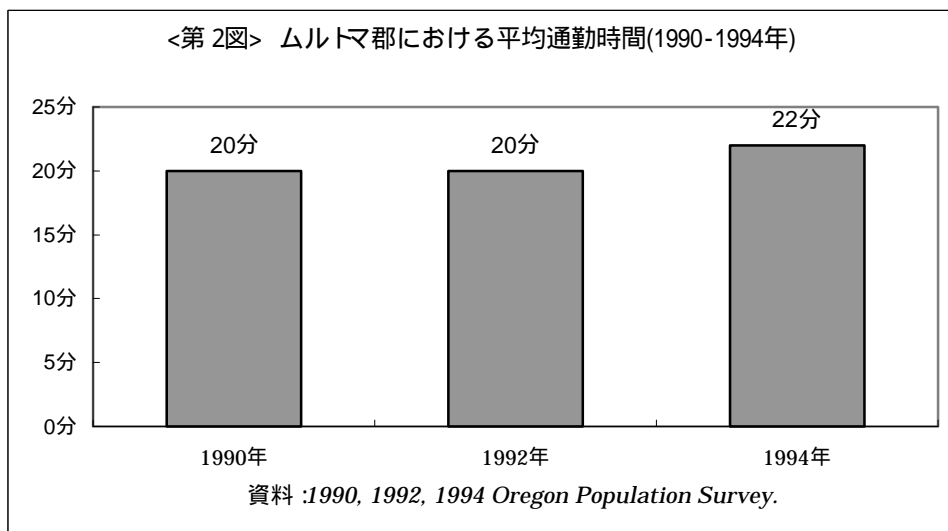
(それはなぜ重要であるか?)

オレゴン改革委員会によれば、"30 分の通勤時間は、通勤者にとってほとんど平均的な時間である" (Oregon Progress Board, December 1994, p.85)。長い通勤は、環境汚染、交通渋滞、および生活の質すべてに影響する。このベンチマーク基準を維持するため、コミュニティには、居住と仕事と適切な交通システムが配地されなければならない。

#### 通勤時間

米国国勢調査局によると、ムルトマ郡の住民において、30 分間未満で通勤できる人の割合は、1990 年に 75% だった。オレゴン州人口調査によれば、この割合は、1994 年には 86%まで上昇している。

第 2 図は、ムルトマ郡における通勤に要する平均時間を示す。1990 年には、平均時間は 20 分だった。これは、オレゴン州の他の地域と同じであった。1994 年には、平均時間が 22 分になり、通勤時間が延びたことを示している。



(将来におけるこのベンチマークの改善)

オレゴン改革委員会は、オレゴン州において 30 分以内で通勤できる人の割合を、2000 年に 88%にする目標を立てている。

ムルトマ郡のベンチマークの目標は 1996 年に設定する予定である。

# 公共の交通機関

---

## ベンチマーク No.63 公共交通機関で通勤する人の割合を増加させる

(それはなぜ重要であるか?)

1994年のオレゴン州人口調査では、自動車交通渋滞が重大な問題であると思うかという質問が向けられた。MULTI郡の住民のおよそ4分の1(24%)は、交通渋滞が重大であり深刻であると感じている。対照的に、19%の住民は、全く問題でないと感じていた。

なぜ公共交通機関が重要かという点、交通渋滞を減少させるからである。他に、大気汚染と駐車問題にも影響がある。ポートランド地域は、効率的で効果的な交通システムに恵まれている。

### 公共交通機関

トライメットは、ポートランド地域の公共交通システムを管理している公共団体である。トライメットは、89のバス路線と、ポートランド中心街からグラスハム市まで伸びる軽便鉄道を持っている。現在、MAX(中距離輸送機関)を、ベバートンとヒースローなど西方面へ広げる工事が進行している。工事は1998年に完了する予定である。

1995年、MULTI郡の住民は、トライメットの「態度と認知度調査」において、どのように通勤するか尋ねられた。通勤者とは、週に1回かそれ以上通勤する人々と定義されている。

(将来におけるこのベンチマークの改善)

この目標を達成すれば、交通渋滞、大気汚染、および駐車問題を減少させることになるだろう。トライメットは、2000年に向けて、年6%の利用者の増加という積極的な目標を掲げた。このベンチマークに向けたMULTI郡の目標は、1996年に確立される予定である。

# 大気の質

ベンチマーク No.66

政府の設定する大気環境基準を満たす日数を増加させる

(それはなぜ重要であるか?)

気象状態、土地利用パターン、および立地は、大気質に影響する。大気質の悪さは、コミュニティの住民の健康に影響する。心臓や肺病その他慢性の病気で苦しんでいる人々には特に、大きな影響を及ぼすだろう。

連邦政府の環境保護庁(EPA)は、大気質の基準を設定し、それらはオレゴン州環境局(DEQ)によって監視されている。

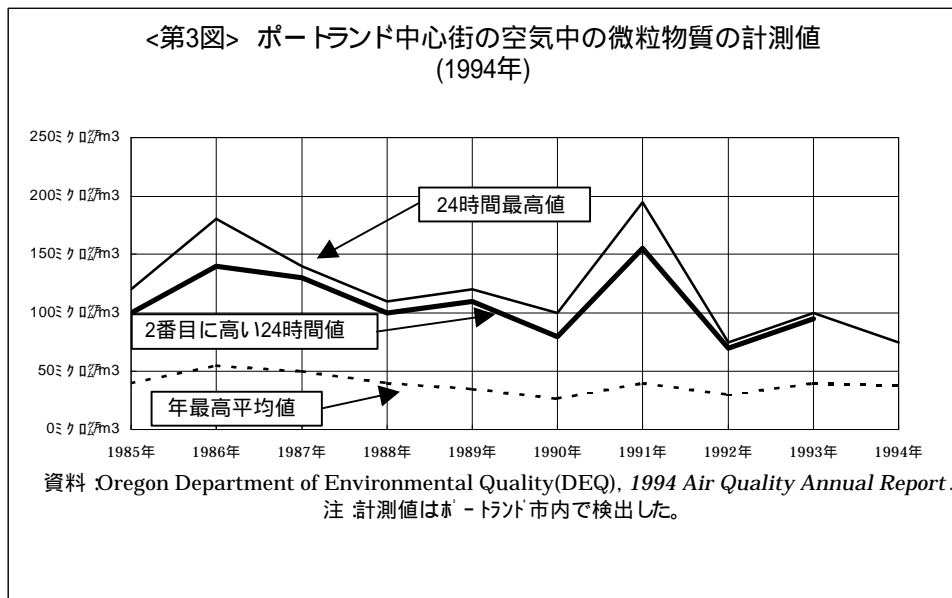
## 大気質

8つの汚染物質が監視されたポートランド市の15地域で、大気質の調査が行われた。以下の議論は、ポートランド地域で特別に心配される3つの汚染物質に焦点をあてたものである。

### 微粒子物質 (PM10)

微粒子物質は、直径が10ミクロン未満の固体粒子や液体小滴からなる。これらの粒子は、肺の中に深く吸入され、長年肺に残る。これら微粒子物質の健康への効果は、粒子の大きさ、集中度、および化学構成によって様々である。

連邦環境保護庁によって設定された24時間平均基準は、1立方メートルあたり150マイクログラムである。1985年以来、ポートランド市では微粒子物質についての連邦基準を超えた日が3日間しかなかった。第3図は、最高値が、ポートランド市のどんな場所にもあることを示す。なぜならば、基準は、基準が1回だけ超過する場合を考慮し、2番目に高い値を、連邦基準への適合の評価に使っているからである。(DEQ,p.13)。2番目の最高値は、1991年に1立方メートルあたり159マイクログラムのピークに達した。

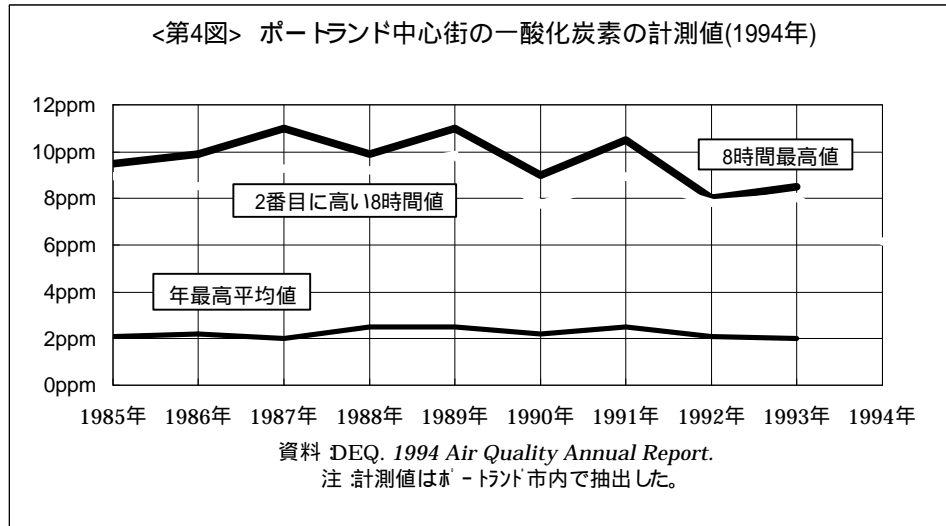


### 一酸化炭素(CO)

一酸化炭素は、体内でしっかりとヘモグロビンに結合する無色、無臭のガスである。ヘモグロビンは、肺から身体全体に酸素を運ぶ血液の中の赤い色素である。一酸化炭素は、ヘモグロビンの中の酸素に取って替わって、この酸素運搬分子の大切な機能を妨げる。一酸化炭素は、主としてガソリンエンジン車から発生する。また、木炭ストーブや木材の燃焼も、全体としての一酸化炭素の放出に寄与する。

連邦環境保護庁によって設定された8時間平均基準は、9ppmである。過去10年間(1985-1994年)に、ポートランド地域が一酸化炭素の連邦基準を超えた日は9日間であった。しかしながら、ポートランド市は1991年以来これらの基準を超えていない。これは主に、連邦法によって指定され、州の施策によって高上げされた自動車の排出基準によるものである。(DEQ,p.23)

第4図は、ポートランド全域における最高8時間値を示す。微粒物質と同様、それぞれのコミュニティが、年に1日連邦基準(法によれば3日まで)を超えたとしても、基準に適合していることとなる。第2位の最高8時間値は、ポートランド市において、連邦基準にほぼ近い水準あるいは1985-1989年の間、基準を超えたことを示している。1990年までに、第2位の最高8時間値は、7.4ppmと著しく下落した。1994年には、この値は過去10年間で最も低いポイント(6.3ppm)に落ちた。



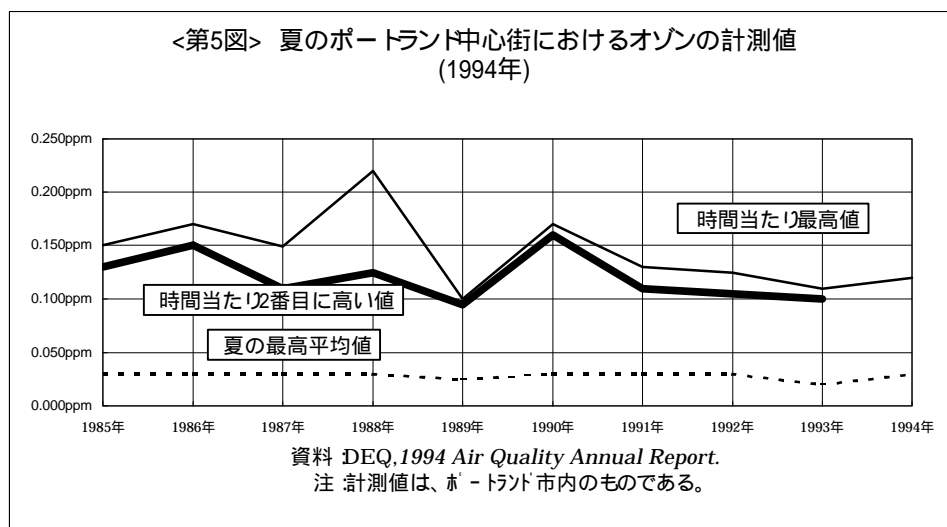
## オゾン

オゾンは刺激的な毒性で、非常に反応しやすい形の酸素である。そして、鼻やのどや肺を害する場合がある。オゾンは呼吸システムに影響して、激しい身体的活動を行う人や、先天的な呼吸器官の病気の人に、のどの痛み、胸の苦痛、咳や頭痛を引き起こす。(DEQ,p.34)

オゾンは、スモッグの成分である。オゾンは、揮発性の高い有機化合物と窒素酸化物が高温の中に存在する時に作り出される。オゾンが重大な脅威になる前に、通常、気温は華氏95度を超える。

オゾンの基準は、1時間平均0.12ppmである。過去10年間にポートランドの地域が連邦基準を超えたのは14日間である。微粒物質(PM10)や一酸化炭素のように、ポートランド市は、連邦基準を超えることは1年間に1回許容される。この措置のために、ポートランド市は1992年以降の連邦基準に適合してきた。

第5図は、夏の数カ月に見られるオゾンの最高値を示している。第2の最高値は、1986年に0.147ppmに達した。1994年には、第2の最高値は、0.106ppmであり、1994年7月20日に記録された。



## 人口の増加

---

### ベンチマーク No.72 1990 年以降生じているポートランド大都市圏人口増加率を監視する

(それはなぜ重要であるか?)

地域の繁栄を分け合いながら、地域の中心市であるポートランド市がその成長を維持することは重要である。ポートランド市の人口と経済の持続的成長は奨励されなければならない。

#### 人口の増加

1900 年代前半に、ポートランド地域は著しい人口の増加を経験した。1900 年に、ポートランドの人口は 9 万人だったが、1916 年までに、人口は 26 万 4000 人まで 3 倍化した(Abbott, p.29)。1930 年までに、ポートランド地域の人口は 30 万 1815 人まで増加していた (Abbott, p.40)。MULTI郡は、1890 年から 1930 年への間には 352%の人口が増加し、オレゴン州で最も急速な人口増加を経験した。(Abbott, p.40)

1980 年国勢調査によれば、ポートランド市の境界の中で、36 万 8139 人の人が暮らしていたことがわかる。1995 年までには、人口は 35%ほど増加し、およそ 50 万(497,600)人に達した。

## 中心街の雇用

---

### ベンチマーク No.73 ポートランド大都市圏におけるポートランド中心街の雇用割合を増加させる

(それはなぜ重要であるか?)

健全な中心街を維持することは、MULTI郡の経済的繁栄を続けるために重要である。地域の活力を維持して 2040 年計画のビジョンを実現するためには、中心街の雇用増加は、少なくとも地域の水準と等しくなければならない。

## 道路の清潔さ

---

### ベンチマーク No.104 道路がきれいであると評価する人の割合を増加させる

(それはなぜ重要であるか?)

ベンチマーク No.61 で議論したように、近隣の住み心地は、その地域の生活の質の評価において重要である。近隣の住み心地感覚には、道路の清潔さが含まれる。きたない道路といふものは、都市の衰退の印象を与える。つまり、汚い道路は、多くの犯罪、低い収入、および住民の誇りの喪失を連想させる。

#### 道路の清潔さ

1991 年以来、ポートランド市監査室は、道路の清潔さに関する質問を含む市民調査を毎年行っている。1991 年において、ポートランド市の住民の 57%は道路の清潔さを「良い」もしくは「非常に良い」と評価した。この割合は、1992 年には 60%、1993 年には 61%まで増加した。

1994 年には、市民調査は広がって、MULTI郡のすべてに及んだ。この年、MULTI郡住民の 63%は、道路の清潔さを「良い」もしくは「非常に良い」と評価した。1995 年にはこの割合は 61%に低下した。しかし、12%の住民が「非常に清潔」と評価した。

## 他の生活の質のベンチマーク

以下のベンチマークは 2040 年計画と関連して、さらに研究されるものである。

- No.31 ホームレス人口の割合を減少させる
- No.58 住宅にかかる費用(ローン又は賃貸)が所得の 30%以下になる、平均以下の所得者の割合を増加させる
- No.60 公園、広場、公共交通機関、小学校、商業地区、道路から 1/2 マイル以下に住む人の割合を増加させる
- No.65 街の落書きを減少させる
- NO.67 1990 年を基準に二酸化炭素の排出量を減少させる
- No.68 政府の水質基準を満たす地域内の河川や小川の割合を増加させる
- No.69 一人当たり水の使用量の減少させる
- No.70 一人当たりのエネルギー消費量を減少させる
- No.71 一人当たり年間のゴミの量を減少させる
- No.75 一人あたり年間のムルトマ郡の芸術に対する公的、私的資金援助額を増加させる