

論 説

アメリカの広域行政の特質に関する一考察

—ポートルランド都市圏・メトロの廃棄物広域計画を中心に—

鈴木 隆 志

はじめに

近年、特に廃棄物処理において広域的な処理の必要性が議論されている。環境問題、特に水や大気については、自治体の圏域内のみで対処することは難しい。わが国では廃棄物処理の広域化について、リサイクル資源の効率的な収集が見込めること、焼却処分施設の効率的な稼働や廃棄物等の運搬コストの効率化などの利点が見込めるという観点から議論が行われている。

一般的に、行政においては効率性が求められる。効率性を追求するに当たっては、公的機関のみでなく民間の企業や住民などとの協力をする方法が考えられる。また、地方自治においては、単一の市町村のみではなく複数の市町村での事務の執行、すなわち広域的な行政の執行を行う方法が考えられる。前者については、NPMの考え方などとともに、民間への事務の委託や協働といった行政手法が採り入れられてきた。一方、広域行政については、わが国の地方自治法において規定されている一部事務組合や広域連合など自治体の圏域を超えた行政事務の執行を担う制度が用いられてきた。

地方において多数の自治体の形態を有するアメリカでは、広域行政に関する議論が長きにわたって行われてきている。特に、1990年代以降は「新地域主義」(New Regionalism)の議論も行われており、特に大

都市部におけるスマートグロース政策や広域的な計画が注目されている⁽¹⁾。

本稿においては、アメリカの地方自治における広域行政について扱い、その特質について考察を行う。後述するように、アメリカには広域行政に関する制度が複数存在するが、その中でも全米で唯一公選の議会および議長（council president）を有し、かつ住民投票で承認された憲章（charter）を有するオレゴン州ポートランド都市圏の広域政府であるメトロ（Metro⁽²⁾）における廃棄物に関する広域計画を事例として取り上げる。廃棄物行政はメトロの当初からの事務であるためメトロの特質を考察する上では有益であると考え。また、廃棄物に関する広域計画としてはメトロの2019年に策定された「2030 地域廃棄物計画」（2030 Regional Waste Plan）を事例として扱う。広域的な廃棄物政策の方針等を示す計画について扱うことにより、政策の策定過程、執行過程および政策の性質を考察することができると考えるため本事例を選択する。

わが国におけるアメリカの広域行政に関する先行研究は複数存在する。まず、アメリカの広域行政をめぐる理論的な展開について、1969年～1970年の村松の研究⁽³⁾や1993年の村上の研究が挙げられる⁽⁴⁾。村松は20世紀に大都市圏が現れて以降の広域行政をめぐる政府形態やその規範的要素、1960年代までの学説的議論などについて詳細な研究を行っている。村上も広域政府をめぐる学説的展開とそれに関する広域政府の形態等について研究を行っている。また、2002年の保井の研究では、近年の広域行政をめぐる議論や広域政府の形態についての学説等が整理され、ツイン・シティズ都市圏の広域行政についての考察が行われている⁽⁵⁾。

このようにわが国においては、アメリカの広域行政をめぐる学説や政府形態について、長年研究が行われてきている。こうした研究は本稿で扱うメトロの位置づけなどをするために参考になる。

本稿で扱うメトロの研究については、主に全米でも先駆けて行われ

た土地利用に関する研究が多く行われている⁽⁶⁾。

メトロおよびその前身の旧メトロポリタン・サービス・ディストリクトでは当初から廃棄物行政を所管していた。このような当初からの事務であった廃棄物行政についての研究は数少ない。

メトロおよびポートランド市の廃棄物政策については、1996年および2001年の自治体国際化協会による報告がある⁽⁷⁾。この報告では廃棄物やリサイクルに関する制度について主に説明されている。これらの研究では廃棄物行政の制度について豊富な情報が提供されているのであるが、廃棄物行政に対するメトロの方針やメトロの主要な役割である広域計画の策定等についての情報は乏しい。また、2001年以降、メトロの廃棄物に関する広域計画などは変化しており、新たな情報による考察が必要であると考え。そのため、本稿においては、メトロの廃棄物に関する広域計画を中心的な事例とし、アメリカの広域行政の特質の一端を明らかにしたい。研究方法は、メトロの公表している行政文書やホームページ、学術論文などの文献研究および現地調査である⁽⁸⁾。

本稿では以下のようにアメリカの広域行政の特質についての考察を進める。まず、メトロはどのように位置づけられ、どのような視点で考察を行うことができるのかということを示すために、アメリカの広域行政に関する理論について扱う。次に、メトロ政府の概要について扱う。その後、メトロにおける廃棄物政策について扱う。そして、「2030年広域廃棄物計画 (2030 regional waste plan)」から広域行政を行う上でのメトロの特質について考察する。その際に、隣接するワシントン州にある同程度の人口規模を有するキング・カウンティの廃棄物に関する広域計画を取りあげ比較を行い、メトロの広域計画の事例から読み取れる特質を示す。ここでは都市圏内のカウンティや自治体を包括し、複数の政策を扱う広域政府を持つ場合 (メトロ) とカウンティの圏域内での自治体間の連携による事例 (キング・カウンティ) の比較を行うことにより、メトロの特質を明らかにしたい。

1. アメリカの広域行政をめぐる理論

1) 広域政府に関する理論

広域政府のあり方については、多様な市民のニーズ等に応え、責任ある公共サービスを提供し、市民の統制に服するにはどうあるべきか、あるいはその形態は分権的であるべきか、それとも集権的であるべきかという論点等が存在してきた。広域政府のあり方をめぐる学説としては、メトロポリタニスト (Metropolitanist) と呼ばれる学派と多中心主義者 (polycentrist) の学派に分けられる。メトロポリタニストは広域圏において中心的な政府を設立することで効率的で安定し、公正な行政サービスを供給できると考える。一方で、多中心主義者は公共選択論にそのルーツがあり、広域圏において複数の政府 (自治体) が存在し、それぞれの間での競争があることが望ましいと考える⁽⁹⁾。

こうした規範的な考え方が、実際の政府形態にも反映されている。

2) 広域政府の設立の歴史的背景とその形態

(1) 歴史的経緯

1950年代以降、高度経済成長のもとアメリカでは都市の拡大、スプロール化を経験した。スプロール化とは都市の拡大に伴い、郊外の無計画な都市開発が生じることを意味する。特に、自動車の普及はそれに拍車をかけていた。そして、自動車を所有することのできない低所得者層などは都市の内部に留まることになった。そうした現象は高所得者、主に白人の郊外への移動を促進した。それは従来、緑豊かな空き地を無秩序に開発することにもつながった。また、このような状況の中で、経済圏、生活圏を共有する都市圏内で、行政サービスを行うためのスペシャル・ディストリクト (special district) の乱立が生じた。

こうした状況を是正するために用いられたのが、広域行政であった。すなわち、行政サービスの不均衡や不公正を改善するために、都市圏あるいは広域を統括する行政が必要とされたのである。

(2) 形態

広域行政については、先述した論点にしたがって次のような形態が考えられる。それらは、①一層型政府（併合、市・カウンティ統合など）、②広域組織の設置、③機能統合、④自治体間協力、⑤「公共選択論」に基づくものである⁽¹⁰⁾。

①一層型政府の例としては、市・カウンティ統合が挙げられるが、これは複数の業務が重なる市とカウンティを合併し、効率性を追求するものである。インディアナポリスやジャクソンビルの事例が挙げられる。②広域組織の設置については、本稿で扱うメトロやミネアポリスのツイン・シティズ都市圏のように複数の政策を扱い、構成する自治体間の連携の調整などを管理するような政府形態である。③機能統合とは、特定の事業を広域で行うために財源や事務を共有するものである。④自治体間協力とは、広域的な枠組みには至らないが個別の自治体間で協力し合うものである。⑤「公共選択論」に基づくものは、広域圏の中で自治体間の連携等を行わず、自治体が独自にサービスを行うというものである。強力な広域的単一政府の導入と正反対の考え方である。

こうした分類の中でメトロは広域的な政府が構成自治体に対して比較的強い権限を有する政府形態を採るものであるということがわかる。また、広域行政の議論では、行政の効率性の重視も重要な視点である。

このように、アメリカの広域行政に関する議論は行われてきている。以上のような視点を考慮しつつ、メトロの特徴等について考察していきたい。

2. メトロ政府の概要

1) 設立の経緯

1950年代、米国内の他の都市圏と同様にポートランド都市圏においてもスプロール化が進展していた。また、中心都市であるポートランド市のポートランド都市圏に占める人口の割合は低下し、市は税収の

低下等を経験していた。そこで、1960年代にポートランド市は周辺の未自治体化地域 (unincorporated area) を併合し、市域の拡大を試みていた。それに対して、周辺の未自治体化地域は警戒し、新たな自治体を設立したのであった⁽¹¹⁾。

こうしてポートランド都市圏には多くの自治体が存在するようになったのだが、問題が生じた。すなわち、行政サービスが過度に細分化されたり、自治体の行財政能力の差によって行政サービスの格差が生じ、行政の非効率性が顕在化したのであった。このような状況に対して、州政府は、広域的な見地から都市化に対応できる地方政府の設立を考えるようになった。1969年には、オレゴン改正州法 (Oregon Revised Statutes) が州議会で承認され、メトロポリタン・サービス地区に関する章が設置された⁽¹²⁾。

翌年、マルトノマ、クラッカマス、ワシントンの3カウンティで広域政府の設立案が住民投票にかけられ、賛成多数で可決した。それによって誕生したのがメトロポリタン・サービス・ディストリクト (Metropolitan Service District) であった。このメトロポリタン・サービス・ディストリクトの目的は、広域的な行政サービスを提供することであり、当初の事務は廃棄物処理のみであった。その後、州憲法や州法の改正および住民投票による承認を経て事務は増加していった。

1973年には、トーマス・マッコール知事により「オレゴンの利益は、土地の貪欲な浪費家たちから守らなければならない」とする演説が行われ、同年、オレゴン州土地利用法 (Oregon Land Use Act) が制定された。この法律では、自然環境保護とのバランスを保ち都市開発等を行うための計画を策定することが義務づけられた⁽¹³⁾。この頃、全米でも先駆的な「都市成長境界線」 (Urban Growth Boundary) がメトロで導入された。

これ以後、メトロの機能は強化されていく。1977年には、オレゴン改正州法によって公選による議会と行政長官 (executive officer) が設置され、管轄区域内における都市計画の立案、執行機能が追加された。

また、土地利用と交通計画を担当していたコロンビア地域政府協議会（Columbia Region Association of Governments）はメトロポリタン・サービス・ディストリクトに吸収合併され、その結果新たなメトロポリタン・サービス・ディストリクト（メトロ）が1979年に設立された⁽¹⁴⁾。

メトロはポートランド都市圏の自治体等によって構成された。そして、その主な役割はメトロの圏域の都市計画案の作成および報告とされた。その後、管轄地域内自治体等との合意や州法の制定によりメトロの役割は拡大し、コンベンションセンターなどの施設運営も行うようになっていたが、メトロの権限は州議会と州法によって定められた権限内に限定されていた。1990年、州憲法の改正によってメトロのホーム・ルール憲章制定権が認められた。1992年にはメトロのホーム・ルール憲章が住民参加で可決された。それによって、メトロはポートランド都市圏に関する問題について州法の制約を受けるものの、自らの責任に基づき自由裁量権を持って解決できるようになった⁽¹⁵⁾。

2) メトロの圏域

メトロはオレゴン州北部のクラッカマス、マルトノマおよびワシントンの3つのカウンティとポートランド市を含む24の自治体等から構成される。メトロの面積は約1200平方キロメートル、その人口は約150万人であり、オレゴン州全体の約40%弱を占める。

3) メトロの政府機構

メトロの政府機構は、公選されるメトロ議会議員と議長等から構成される⁽¹⁶⁾。

メトロ議会の議員は6名でメトロ圏域の6つの小選挙区からそれぞれ1人ずつ選出される。議員の任期は4年で、3期という任期制限がある（ただし、議長として選出された期間は算入されない）。議員は2年ごとに半数改選される⁽¹⁷⁾。こうした工夫はメトロ圏域の住民の意思を反映しやすくするものであると考えられる。

そして、議員とは別にメトロ圏域全体から選出される議長が存在する。かつては、公選の行政長官が存在していたが、2003年より現在の体制となっている。それに伴い議会議員もかつては7名であったが6名に変更されている。なお、議長の任期は4年で2期の任期制限がある。議長は、執行権や日常的な事務の監督、議会に対して議案および予算案の提案権を有している。また、行政部門の最高執行責任者（chief operating officer）やメトロの附属機関の各種委員会（committees, commissions, boards）の委員の任命を行う権限を有している⁽¹⁸⁾。議長という名称ではあるが、強力な権限を有しているのである。

このようにメトロは基礎的な自治体政府と同じように、公選による意思決定、執行に係わる代表機関を有しているのである。

4) メトロの役割および政策分野

メトロは都市成長境界線の管理、長期的な成長コンセプトの策定などの土地利用、道路計画や公共交通計画などの交通政策、公園緑地の計画・整備・管理などの自然環境保全、廃棄物処理計画、リサイクル指針などの資源利用管理、都市圏レベルの公共施設の整備・運営などの都市圏における公的事業などを行う⁽¹⁹⁾。公共交通に関してメトロはトライメット（TriMet）というバスや路面電車、ライトレールを運営する部門も所管している。

主要な政策としては、次のようなものが挙げられる。メトロは、1995年には以後50年間の都市成長計画として「2040年成長構想」(2040 Growth Concept)を策定している。この中では土地利用や交通、都市開発、緑化などの諸政策が網羅されている。特に環境保護と調和した都市開発、市街地への主要機関の集中などが重視されている。これにより、一体的な都市圏の都市開発が行われた。また、2008年には地域的气候変動アクションプランの活動を開始しており、環境への意識は高いことがうかがわれる⁽²⁰⁾。なお、メトロは財源の自主的確保が憲章により認められており、連邦政府や州政府の補助金への依存度は低いた

め、自らの政策等について広く裁量があると考えられる⁽²¹⁾。

このように、メトロは都市圏の規模で行政サービスの効率や公正性の必要性が高まった中で設立された。そして、都市圏の調和的な行政を行うために広域的な政府が求められ、現在のような議会や議長などの政府機構、自律的な行政を行うための憲章を有したメトロが成立したのである。

3. メトロにおける廃棄物政策

1) メトロの扱う廃棄物

メトロが扱う廃棄物は、都市固形廃棄物 (municipal solid waste) および建築物の建築や解体から生じる建設解体廃棄物 (construction and demolition debris) である。アメリカでは、一般的に各州が固形廃棄物 (solid waste) に関する法律を定めている。その法律の下でカウンティや自治体は固形廃棄物処理に関する計画を定め、廃棄物等は自治体や自治体が委託する業者によって収集され、最終処分される⁽²²⁾。

2) 廃棄物行政におけるメトロおよび各政府の役割

次に、廃棄物行政に関して政府階層におけるメトロの役割および各政府の役割についてみていきたい。

先述したようにメトロが扱う廃棄物に関しては、州以下の法令が主となるため州、メトロ、カウンティを含む自治体についての役割を扱う。

(1) オレゴン州の役割

州は、廃棄物処理に関する長期計画の策定、廃棄物の減量化やリサイクル・プログラムの策定および実施、環境汚染防止法による規制等を担っている⁽²³⁾。

オレゴン州法では、州内の廃棄物処理に関する責任は自治体にあり、

州は自治体を支援することとなっている。

州の機関としては、環境基準局 (Department of Environmental Quality) が廃棄物行政を含む環境行政を担っている。同局は地方の廃棄物減量計画の承認、技術提供等の提供もしている。そして、州の法律としては、リサイクル資源のカーブサイド収集や目標値を示したオレゴン・リサイクル機会法 (The Oregon Opportunity to Recycle Act)、ビンなどの飲料容器のデポジット制を定めたオレゴンびん法 (The Oregon Bottle Bill) などがある⁽²⁴⁾。

このようにメトロの政策の基礎となる方針などが州の法令等で定められている。

(2) メトロの役割

メトロは、固形廃棄物システムの計画や管理、区域内の埋立地の監視および維持、廃棄物処理施設・リサイクル施設および有害廃棄物施設の所有と運営、環境学習の提供や啓発活動、自治体等が法定の廃棄物減量プログラムの要件を満たしていることを確認すること、区域内の廃棄物処理施設やリサイクル施設への規制などを担当することになっている⁽²⁵⁾。

この中でもメトロの主要な役割は廃棄物に関する広域計画を定めることである。また、メトロは廃棄物を最終処分場に運搬する前に、分別や保管を行う中継施設 (transfer station) をメトロ内の中央部と南部の2か所に所有している。その他にも民間の施設と委託契約を結んでおり、それらの監督も行っている。なお、管轄区域内には埋立地はないが州内の民間の埋立地に廃棄物を搬入している。

メトロは廃棄物に関する広域計画を策定し、その実施に当たり構成自治体との連携や調整を行う役目を果たしているといえる。また、廃棄物処理そのものに関わる事項としては、収集した廃棄物を分別・保管する中継施設の運営や監視も重要な役割である。それに伴って、そうした施設の周辺住民の要望に応えることや環境に影響を与えていな

いかを考慮することや新しい施設を設置する際には事前に住民やコミュニティとの対話などを行い、理解を得る努力を行うこともメトロの職員の仕事である。ちなみに、メトロでは有害廃棄物として廃棄されたペンキを再生、販売する事業も管轄している。

(3) 自治体の役割

自治体の主な役割は廃棄物等の収集事業である。また、廃棄物に関する広域計画である「2030 広域廃棄物計画」に記された目標の具体的な行動計画に沿った施策等の実施も自治体の役割である。

廃棄物等の収集について例を挙げると、ポートランド市では行政に許可を受けた業者と住民や企業が直接収集の契約をし、収集される方法である「フランチャイズ方式」が採用されている。また、メトロ内のカウンティ及び自治体では廃棄物を入れる容器の容量によって収集料金が異なる従量制が採用されている。

なお、未自治体化区域ではカウンティが収集サービスを管轄する。また、廃棄物収集業者への規制なども自治体が行う⁽²⁶⁾。

このように、メトロは州の法令と調和を図りながら、廃棄物に関する広域計画を制定し、自治体と共に都市圏内の廃棄物政策を行っている。

3) メトロによる廃棄物政策の成果

時代背景や技術の変化など様々な要因が関係するため注意は必要だが、廃棄物政策の成果の一定の指標として廃棄物の再利用率の変化を挙げることができる⁽²⁷⁾。

メトロでは、廃棄物の再利用率 (waste recovery rate) は、後述する最初の広域的な廃棄物に関する計画が導入された 1988 年には 26%であったものが、2006 年には 59%に上昇した。2006 年の数値はサンフランシスコに次ぐ 2 位であり高いものであるといえる⁽²⁷⁾。

また、2004 年から 2016 年までの間には一人当たりの廃棄物発生量が

23%減少している⁽²⁸⁾。

政策の成果を測ることは難しいが、メトロの廃棄物政策が実行されていく過程で住民の廃棄物の発生抑制やリサイクルに対する意識やそれに伴う行動が変化してきているのではないかと考える。

このようにメトロをめぐる廃棄物行政では、メトロは州の法令等の範囲内で広域計画等を策定し、自治体に対しては広域計画で策定した目標の達成に導くべく、支援や協力を行うという体制になっている。先述のように、メトロは財源的にも独立しており、政府形態としても自治体のように独立した形態を有していることから、主体的に計画を策定し、その実施体制においても自治体に対し先導した行政を行うことができる。そして、そうした計画は自治体での成果もあり、住民の意識や行動に変容を与えていると考えられる。

それでは次に、その広域計画の内容について扱い、そこからどのような特質が見出せるのかについて考察を行いたい。

4. 「2030 地域廃棄物計画」 (2030 Regional Waste Plan)

1) 概要・特徴

(1) 計画の経緯

2019年3月に2030年までのメトロ区域の廃棄物に関する計画を定める「2030 地域廃棄物計画」(2030 Regional Waste Plan)がメトロ議会において制定された。

この計画は1983年に制定された州法の方針に従っている。1988年には「地域的な固形廃棄物マネジメント計画」(the Regional Solid Waste Management Plan)と題された最初の計画が制定された。その後、今回の計画が制定されるまでに、1995年、2008年に改定されている。

1988年の最初の計画では、メトロが管理していた埋立処分場の閉鎖やリサイクル事業などについて触れられていた。続く1995年の計画ではリサイクルの対象が広げられ、事業者等に焦点が当てられた。この

計画では特にリサイクルや廃棄物を扱う民間の設備への投資や有害廃棄物に重点が置かれた。

2008年の計画では、廃棄物を収集する際の容器としてカート（車輪の付いた容器）を用いる方針等が導入された。この計画の大部分は1995年の計画を踏襲していたが、廃棄物の総排出量や有害廃棄物の削減や廃棄物の輸送による環境等への影響への配慮等を強調するものであった⁽²⁹⁾。

このように時期ごとに廃棄物をめぐる変化等に対応しながら、計画が変遷してきた。

（2）「2030 地域廃棄物計画」の特徴

この計画では、白人以外の人々、移民や難民、低所得者や複数家庭住宅（multifamily housing）の居住者、英語学習者（English language learners）など歴史的に不公平や不公正な扱いを受ける傾向のあった人びとと協力することに重点が置かれた⁽³⁰⁾。これについては、後述するように計画策定の初期の段階から上記のようなコミュニティのメンバーに参加してもらうなど、彼らの意思を反映する努力が重ねられた。

2）計画の策定過程

「2030 地域廃棄物計画」の策定過程は5段階に分けることができる。これ以降、本計画の策定過程を示し、その特徴について考察する。

まず、メトロは計画の策定に当たり、公平性を重視するために公正作業部会（equity work group）を設置した。この部会は、人種的に多様で、コミュニティなどに関する広い専門知識や経験を有するメンバーで構成されていた。この部会のメンバーは計画策定の全ての段階に参加し、職員と共に計画策定に係わった。この部会のメンバーには女性を代表する団体、環境保護団体、アジア系のコミュニティ、スペイン語を話す住民のコミュニティなどに所属する人々が参加していた⁽³¹⁾。

(1) 第1段階 (2017年3月～7月)

第1段階では、計画の価値 (values) と原則 (principles) を設定するために住民への意見公募等が行われた。この期間中に開催されたイベントで住民と意見交換をする場を設けたり、コミュニティを基盤とする団体 (community-based organizations) と共催した小規模な集団での対話集会等が行われた⁽³²⁾。

また、メトロは、ラティーノの生活のためのサービスを行う団体などと共に、廃棄物処理やリサイクル施設の見学会を企画、開催した。この会には8団体、約100人が参加した⁽³³⁾。

計画策定に当たっては、メトロは4000人以上の地域の住民から廃棄物、リサイクル等のシステムや公共サービスとしての廃棄物政策の将来像についての意見などを聴取していた⁽³⁴⁾。このようなことから、第1段階では、公正性を重視していたことが分かる。

(2) 第2段階 (2017年7月～2018年1月)

第2段階では、今後10年間の廃棄物処理やリサイクルのシステムについて優先順位を設定し、計画のビジョン (vision) と目標 (goal) の設定が行われた⁽³⁵⁾。まず、計画のためのワークショップが行われ、公正作業部会やメトロおよび自治体の職員40名以上が参加した。そして、リーダーシップ・フォーラムでは廃棄物等に関する優先事項について話し合いが行われ、メキシコ系のコミュニティのグループや移民・難民のコミュニティのグループを含む120人以上が参加した。また、廃棄物に関する技術的な事項を取り扱ったフォーラムが行われ、ビジョンや目標についての意見交換が行われた。最終的に公正作業部会、メトロの廃棄物政策に関する諮問委員会 (Solid Waste Alternatives Advisory Committee) とメトロ政策諮問委員会 (Metro Policy Advisory Committee)、自治体の廃棄物関連部門の職員が計画草案におけるビジョンと目標についての見直し作業を行った。このように第2段階の序盤には公正性の観点から広くコミュニティや住民との意見交換等を行った上で、終

盤に近づくにつれ実行性や効率性の観点から技術的、専門的な職員が参加し、計画案を固めていくという手段がとられていた。

(3) 第3段階 (2017年12月～2018年3月)

第3段階では、計画の求めるビジョンと現在のシステム等を比較して分析が行われた⁽³⁶⁾。この段階では廃棄物処理システム等に関するデータが集められ、現状分析が行われた。そして、メトロではこれまで聴取した様々なコミュニティの意見の中から課題となるものを見出し、その対策の実行可能性について検討を行った。ちなみに、このコミュニティの意見交換にはメトロ職員、8つのコミュニティのメンバー、100人以上の住民が参加しており、今まで気づけなかった話も出てきたという。例えば、アパートの住民がコンポストや大きな廃棄物を出すことに苦労していることや高齢者の方が廃棄物処理に関する情報について混乱していることなどであった。これはメトロの職員にも有益であったという。

このように、第3段階ではこれまでの住民の意見を参考にし、実効性の高い計画案の策定が検討された。

(4) 第4段階 (2018年3月～10月)

第4段階では、第3段階で分析された計画のビジョンと現在のシステムのギャップを埋めるための行動計画が検討された。

まず、メトロは8つの技術作業部会を開き、コミュニティ等と協力して採るべき行動を特定し、行動計画を決定した。これらの作業部会は、自治体の代表、廃棄物およびリサイクル施設の運営者、リサイクル推進団体、廃棄物の運搬業者、コミュニティ、その他システムに関心のある他団体から構成され、60人以上が参加した。なお、8つの部会とは次のテーマごとに分けられた。それは、①上質なサービス、②教育と情報、③(廃棄物関連の職業の賃金や地位の補償などを扱う)健全な職 (good jobs)、④経済的繁栄、⑤廃棄物処理・リサイクル事業、⑥(廃

棄物の) 削減、再利用および修理、⑦健康に悪影響のない製品、⑧災害への備えとレジリエンスである。これらのテーマに従って行動計画が検討された。

これらの部会で検討された行動計画をさらに改善するため、全部会をまとめた最終フォーラムが3か月にわたって開催され、行動計画の再検討が行われた。ここには初期段階で計画策定に参加したコミュニティのメンバーの参加が求められ、100人以上が行動計画の再検討に係わった。その後、メトロ職員は、公正作業部会、メトロ議会議員、自治体職員等と連携をとりながら、作業計画のまとめ作業を行った⁽³⁷⁾。このようなことから、第4段階では具体的な行動計画を策定することと公正性を重視した対応がとられていたと考えられる。

(5) 第5段階 (2018年11月～2019年3月)

第5段階では、メトロ議会の審議に提出するために、最終草案の策定が行われた。最終草案の策定にあたって、2018年11月中旬～12月中旬の約1か月の間にパブリック・コメントによる意見の募集が行われた。この期間中に、計画に関する情報はインターネットで公開された。また、職員は4つのコミュニティに対して議会の意思決定プロセスを含む計画案に関する説明会を行った。そして、職員は寄せられた意見を報告書としてまとめた。その後、メトロを構成するカウンティや自治体の議員や技術職員から構成される廃棄物政策に関する諮問委員会とメトロ政策諮問委員会は、メトロ議会に計画の最終草案について採択を行うに当たっての意見を提供するため、最終草案について審議をした⁽³⁸⁾。そして、2019年3月にメトロ議会において計画が可決されるに至ったのである。

このように、この策定段階では公平性や公正性を重視した取り組みが行われたといえる。このような公正性などの考えが反映されてきた背景には、歴史的な要素があるのみではなく、それらに対応できる職員を有していることや関連する他の政策分野を管轄していることなど

広域政府としてのメトロの特性が現れていると考えられる。一方で、計画案の各項目の決定が進むについて、専門的な職員等が参加することにより、実効性の高いものにしようとする意図がみられる。公正性を重視しつつも効率性とのバランスがとれた計画策定が行われたと考える。

3) 計画の実行段階

メトロが策定した「2030 地域廃棄物計画」に基づいて、各自治体はメトロと共に計画の内容を実行するための複数年の作業計画を策定する。「2030 地域廃棄物計画」における目標は繁栄の共有、製品設計と製造、製品の消費と使用、製品の「エンド・オブ・ライフ」管理、災害のレジリエンスなどの大項目があり、その下に19の小項目の目標が設定されている⁽³⁹⁾。

こうした計画の実行に関しては、州や自治体との協力が重視されている。そして、実効性や効率性が加味されていると考えられる。また、廃棄物の発生抑制に関わる製品の設計など、廃棄物“処理”のみならずより広い分野にも関わることができるのは、計画の策定段階と同様に廃棄物分野のみではなく複数の分野を所管する広域行政府としてのメトロの特性が現れていると考えられる。さらに、最終的に計画の策定にかかわるメトロ議会議員は公選により選出され、本計画の策定過程においても住民とのフォーラムに参加するなど民主的な特性があることはメトロにおける広域政策の特徴であるといえる。

4) 比較

ポートランド都市圏はオレゴン州の北部に位置している。そして、オレゴン州の北にはワシントン州が隣接している。また、オレゴン州とワシントン州はアメリカの中で太平洋北西 (Pacific Northwest) 部として分類される。ここでは、ワシントン州の最大の人口を擁するキング・カウンティを取りあげ、メトロの廃棄物政策との比較を行い、メ

トロの特質を導き出すべく考察を行いたい。

キング・カウンティでは、2019年4月に「包括的固形廃棄物管理計画」(Comprehensive Solid Waste Management Plan)案が承認された。この計画の策定には、キング・カウンティの廃棄物政策の影響を受ける自治体の代表により構成されるメトロポリタン固形廃棄物管理委員会(Metropolitan Solid Waste Management Advisory Committee)と行政サービスを受ける者、リサイクル事業者、廃棄物処理事業者、利益団体、自治体の議員などからバランスよく選ばれた者により構成される固形廃棄物諮問委員会(Solid Waste Advisory Committee)などが関与し、計画の策定が行われる。本計画は2019年5月20日から120日間で構成自治体での承認を経て、施行される。なお、この計画に関わる自治体等は37であり、キング・カウンティ区域内にあるシアトル市とミルトン市は本計画の影響下でない⁽⁴⁰⁾。本計画に関わるキング・カウンティ内の自治体等の総人口は約150万人であり、オレゴン州のメトロと同程度の人口を有する。このように、計画の策定期間や人口の規模などから比較の対象としてキング・カウンティの本計画は適切であると考えられる。キング・カウンティにおける廃棄物処理の広域計画を実施体制は、メトロのようにカウンティを包括する広域政府が存在するわけではなく、カウンティ内の自治体間連携である。

(1) 廃棄物行政における各政府の役割⁽⁴¹⁾

メトロの場合と同様に州以下の自治体等の廃棄物政策に関する役割について確認する。

(A) ワシントン州

州の中で廃棄物政策に関わる部局はエコロジー局(Department of Ecology)である。そして、当局は、固形廃棄物に係る規制を行うこと、「包括的固形廃棄物管理計画」の策定権限をカウンティに委任してその計画の審議等を行うこと、固形廃棄物関連の法令実施のための最低限の機能的基準を定めることなどを担っている。

(B) キング・カウンティの役割

カウンティは、先述したように州から「包括的固形廃棄物管理計画」の策定権限を委任されているため、当計画の策定を行う。そして、都市部および郊外のリサイクル資源の回収サービスのレベルを指定することができる。

キング・カウンティは、廃棄物の分別や保管を行う中継施設を10か所所有しており、最終処分場としてシーダー・ヒルズ (Cedar Hills) 埋立処分場を所有している。そのため、キング・カウンティは中継施設や埋立処分場の使用料の設定および中継施設等のサービスのレベルや営業時間を設定する。

カウンティは、廃棄物に関する広域計画を策定し、その実施に関し自治体間の調整や支援を行うことになっているが、実態はカウンティ圏域内の自治体間連携となっている。それは、先述した諮問委員会の構成からも読み取れる。すなわち、これらの委員会の参加者の中心はカウンティ内の自治体の代表であるため、自治体間の連携としての性格を有していると考えられるのである。

(C) 自治体

キング・カウンティ内においては、廃棄物やリサイクル資源の回収は自治体あるいは委託を受けた民間業者によって行われることとなっている。

また、自治体にはカウンティと協力し、「包括的固形廃棄物管理計画」の内容を実施することが求められている。そして、廃棄物の発生抑制およびリサイクル事業を実施することとなっている。

キング・カウンティの「包括的固形廃棄物管理計画」をめぐる主要な役割は、主に自治体間連携の「場」を提供するものであると考える。そして、廃棄物政策の実施は各自治体が主体的に行うこととなる。

(2) 計画の経緯等

1988年7月以来、キング・カウンティ内の自治体等（シアトル市とミルトン市を除く）はカウンティとの間で自治体間協定を締結している。こうした自治体間の協力により、リサイクルのネットワークの強化や中継施設の効率的運営などが成し遂げられてきた。そして、リサイクル率の向上等により埋立処分場への廃棄物の搬入量が減少することによって処分場の寿命が延び、それによって廃棄物処理に係るコストの削減ができてきているという⁽⁴²⁾。

ワシントン州法（RCW 70.95.080）ではカウンティと自治体の協力のもと「包括的固形廃棄物管理計画」を定めることが義務づけられている。この計画は1990年に制定され、2001年に改定されている。1990年の計画では、長期的な廃棄物減量の計画や埋立処分場の維持に重点が置かれていた。なお、この当時は29自治体が自治体間協定を締結している段階であった。2001年の計画では効率的な廃棄物処理システムの運用などが重視されていた⁽⁴³⁾。

2019年に施行される計画は、2040年までの目標を掲げており、環境の質、公平性と社会的正義、財政的責任、経済的活力といった重要な分野に焦点をあてている。

(3) 「包括的固形廃棄物管理計画」の策定過程

メトロは2004年から先述した固形廃棄物諮問委員会を設立し、より広範な関係者が参加できるようにした。

そして、2019年に制定される「包括的固形廃棄物管理計画」については策定過程においてカウンティは次のような住民らが参加できる取り組みを行っている。

計画案の策定は2016年10月より行われており、2017年11月まで毎月諮問委員会において草案の策定が行われていた。そして、2018年1月には、計画案が公表され、60日間のパブリック・コメントの過程に移されることとなった。この案に対しては68件の意見が寄せられた。

その内訳は、個人 40 名、4 団体、5 企業、4 つの政府機関とキング・カウンティ議員 1 名、14 自治体によるものであった。また、この期間中には 3 か所で公開による意見受付 (open house) が行われ、利害関係者との 13 の会議も開かれた。

啓発のためにインターネットや窓口での意見の受付、チラシやケーブルテレビでの広報、印刷物上での広告などが行われた。ちなみに、インターネット上でのアンケートには 487 件の回答があった⁽⁴⁴⁾。

このようにキング・カウンティの策定過程においては、初期段階では諮問委員会が活用され、計画案がある程度定まった段階でパブリック・コメントなど広く住民の参加が行われている。

(4) 「包括的固形廃棄物管理計画」の執行過程

2019 年に制定される「包括的固形廃棄物管理計画」では、「持続可能な物質管理」(sustainable material management) として、2030 までに 70% のリサイクルを目指すことが目標として計画内に定められている。その目標達成のために、資源の有効活用や廃棄物の再利用、リサイクルやコンポストの推進などの政策を行うことを挙げている。そして、公的機関等が先導するなど地域のリーダーシップ、教育やアウトリーチ、技術的支援、施設の管理や維持、補助金、環境にやさしい建築 (green building)、収集などについてそれぞれの自治体の役割などを添えながら、行動目標が決められている⁽⁴⁵⁾。

執行過程に関わる目標や具体的な活動を見ると、自治体の役割などが強調されている。また、この計画の内容に関しては、施設や廃棄物処理、リサイクルに関してのデータなど事業を実施する上での情報が多くみられる。このように執行過程においては、事業の執行に重点が置かれている。

なお、キング・カウンティでは、1 世帯当たりのリサイクル率は最初に「包括的固形廃棄物管理計画」が制定された後の 1993 年に 41% だったものが、1995 年には 46% に上昇し、2001 年には 50% を記録した⁽⁴⁶⁾。

2013年には55%に上昇し、2016年も55%となっている⁽⁴⁷⁾。キング・カウンティの場合もこのリサイクル率の変化が必ずしもカウンティの廃棄物政策の影響のみかという、社会的要因や技術的要因等も考えられるため、政策の直接の評価指標とすることは難しいかもしれない。そして、メトロほどの変化は見られないが、キング・カウンティにおいてもリサイクル率は上昇している。

(5) 考察—比較を通して

まずは、計画の策定段階について考察を行う。

キング・カウンティの場合は固形廃棄物諮問委員会を設置し、関係者の参加を促進しているが、メトロのように計画策定の初期段階からコミュニティのメンバーの参加などが確保されていないようである。

また、執行過程の面にも関わるが、キング・カウンティの場合は事業の執行に重点が置かれている。

なぜ、このような違いが生じるのか考えてみたい。メトロは複数の政策分野を担う広域行政府であるため、メトロには公正性に関する諮問委員会である人種的平等委員会 (Committee on Racial Equity) などが存在していることなど、関係する分野での経験が蓄積されていることが考えられる。また、キング・カウンティも公的な組織ではあるが、先述したようにこの計画に関しては自治体の代表による諮問委員会を中心であり、あくまでも廃棄物処理に関しての自治体間の連携としての性格が強い。そのため、諮問委員会等に参加する自治体関係者は廃棄物処理に関係する部門の職員であることが想定され、自ずと技術的な側面に関心が集まると考えられる。

次に、計画の内容や執行段階等について考察を行う。キング・カウンティの包括的固形廃棄物計画では、廃棄物処理に関する施設の使用料やサービスのレベルなど、廃棄物の処理が中心である。一方、メトロでは公正性や廃棄物の削減に寄与する製品の設計や廃棄物処理業の地位や職としての安定性、環境教育、災害廃棄物への対策など廃棄物

の処理に限定されず、幅広く展開している。これはまさに複数の領域にわたる政策を扱う広域政府としての統一性が反映されているのではないかと考える。

また、政府間関係では、キング・カウンティの方は本来の州の付属機関としての性格が強く出ているように思える。メトロにおいては、カウンティも包括しており、かつ独自の憲章も有していることから州法も視野に入れたうえで、独自の政策を展開できている。

さらに、自治体の規模あるいは都市圏の一体性の問題が存在すると考える。すなわち、メトロの圏域は約1200km²であるが、キング・カウンティに関しては、廃棄物計画に関連する自治体の面積は約5600km²である。このようにキング・カウンティではその広範囲な領域ゆえに自治体の自主性を尊重する必要があるのであろう。

5) 小括

メトロなどの広域行政が導入された理由としては都市化が進展し、都市が拡大するなかでの行政サービスの不均衡や不公正が挙げられる。つまり、広域化は行政効率や公正性の確保のために必要とされたのであった。これらの観点から廃棄物に関する広域計画を通してメトロの特質を考えるとつぎのようにまとめることができると考える。まず、行政効率の点からすると、効率を良くするために自治体間の連携や調整を重視すること、計画策定の初期段階に住民の意見を取り入れ課題の洗い出しを行うことなどが重視されていた。しかしながら、それ以上に公平性・公正性の観点が重視されていたと考える。計画策定に関しては公正作業部会を設立し、彼らが一貫して参加することによって公正性の視点が確保された。それらの影響も考えられるが、計画に挙げられた目標や行動計画は廃棄物処理のみに特化するものではなく、製造段階での商品の設計や廃棄物処理等に係わる職業に関する内容、災害時の対応など廃棄物と関連する広範囲のものであり、より良い生活を行う上で大切なものが掲げられている。

このようにメトロにおいては、効率的な行政運営を目指しつつ、公平・公正なサービスの実施を重視していることが廃棄物政策、廃棄物に関する広域計画から見出すことができた。

5. 結びに代えて

先行研究では、メトロの土地利用に関する計画を主な事例として研究が行われてきた。それらにおいて、メトロのような広域行政を行うことのメリットが挙げられてきた。例えば、村木は、メトロの広域土地利用について考察をした上で広域行政の利点として「基礎自治体の裁量性よりも都市圏全体としての成長をいかに考えるか、自治体間連携や部局間連携が広域行政の計画段階で明確に決められており、それがメリットと言える。」としている⁽⁴⁸⁾。また、岩城は、市やカウンティがきめ細かいサービスを提供する一方で、地域内のすべての広域政策をメトロという一つの機関が統括していることに触れている⁽⁴⁹⁾。

廃棄物に関する広域計画の策定については、メトロが複数の政策を扱い、憲章を有する自律性の高い政府であることが有効に働いたこと、自治体間の単一の政策分野における自治体の連携よりは政策実施の効率性のみではなく公平性・公正性についても配慮することができることが今回のメトロとキング・カウンティの事例から見出すことができた。

しかしながら、メトロが複数の政策を扱う広域政府であるのだから、他の全ての政策との比較考察も行う必要があると考える。その意味では、先行研究において土地利用政策について多くの研究があることから、メトロが設立当初から所管してきた政策である廃棄物政策を扱った本研究がメトロ研究に少しでも貢献できたことを望む。いずれにしても、メトロの広域政府としての性格をより正確に見出すためには、メトロの管轄する政策について総合的に研究する必要があると考える。

そして、メトロには公的な議会および議長といった民主制を担保す

る機関が存在することも大きな特徴であると考え。本研究では住民とメトロ政府の直接的な関係を中心に扱ったが、議会や議長の役割についてより深く考察する必要もあると考える。

本研究では広域行政が主張される要因となった点等から行政の効率性と公正性に注目をして研究を行った。しかし、広域行政の研究の視点では、政府形態とそれをめぐる規範的な立場への注目も欠かせないと考える。すなわち、メトロの場合はカウンティや自治体を包括する広域的な組織の事例であり、キング・カウンティの場合は自治体間の連携の事例であったので、合併を経て一層型になった事例や機能統合あるいは一都市で行う場合との比較が必要であると考え。

今後、これらの課題、すなわちメトロのさらなる研究から新たな政府を設立した場合の長所や短所、他の広域行政等の政府形態との比較などを行うことにより、アメリカの地方自治における広域行政研究に貢献をしたい。

わが国の文脈で考えるとどのようなことがいえるのだろうか。平成の大合併を経たあとも、都市部への人口の集中が進み、経済的社会的あるいは自治体の経営の人材や財政面での問題を抱える自治体は少なくないと考えられる。例えば、合併を経て面積が広がった自治体の上位にさらに上位政府を築くということは人材、財政面でも容易ではないと考えるし、府県レベルの自治体との関係から問題が生じることも考えられなくはない。アメリカにおける広域行政の問題は都市の拡大、すなわち大都市の問題であると考え。わが国においては先述したように都市への人口集中が見られるわけであるが、そうした都市の中には政令指定都市などの大都市制度を導入しているものもある。また、そうした自治体は合併を経ている場合も多い。わが国においては自治体の分割ということは考えられないが、大都市における内部の地域の強化の議論との親和性は高いのではないかと考える。そうした場合、たとえば政令指定都市をメトロのような都市圏と見立てて、その中の自治を活性化することは考えられないであろうか。厳密な意味での広

域行政とは「自治体の区域を超えて複数の自治体を包括する広域を単位とする行政」であるので⁽⁵⁰⁾、単純な比較はできない。あるいは「特別自治市」などとの関連でも議論が可能であるように思える。アメリカの制度と日本の制度が異なること、日本の地方自治制度上の詳細な検討も必要とはなるので、メトロに関する研究およびアメリカの広域行政のさらなる研究が必要とされると考える。

アメリカの地方自治を研究する上では、基礎自治体からカウンティ、州、スペシャル・ディストリクト、学区 (school district) など広範な政府の研究が欠かせない。一步ずつではあるがこうした複雑なアメリカの地方自治制度の理解に寄与すべく研究を続けていきたい。

【註】

- (1) Wheeler (2002) : p.267-278.
- (2) 州の法令等においては、メトロポリタン・サービス・ディストリクト (Metropolitan Service District) とされる。新たなメトロポリタン・サービス・ディストリクトが設立された際に旧来のものと区別するべくメトロと呼ばれた。そして、1992年の住民投票の際にメトロという名称が正式に決定された。(Judd and Hinze [2019] : p.343.)
- (3) 村松 (1969a) ; 村松 (1969b) ; 村松 (1970)。
- (4) 村上 (1993a) ; 村上 (1993b)。
- (5) 保井 (2002)。その他にも、アメリカの広域行政について事例を扱った詳細な研究として次のようなものがある。牧田 (1991) ; 牧田 (1992) ; 牧田 (1996) ; 村上 (1993c) などである。
- (6) 菅澤 (2008) ; 村上 (1998) ; 村木 (2014) ; 村橋 (2001) など。
- (7) 自治体国際化協会 (1996) ; 自治体国際化協会 (2001)。
- (8) 現地調査については、2019年5月1日にメトロ庁舎を訪れ、インタビュー調査等を行った。
- (9) Levine (2015) : pp.262-263.
- (10) 保井 (2002)、前掲書、16頁。See also, Savitch and Vogel (2000).
- (11) 自治体国際化協会 (1996)、前掲書、2頁。
- (12) 同書、3-4頁。
- (13) 吹田 (2010) : 9頁。
- (14) 佐藤 (2014) : 5頁。
- (15) 自治体国際化協会 (1996)、前掲書、4頁。
- (16) メトロの行政機構や財政など政府に関する事項全般について、佐藤

- (2014) が詳しく考察を行っている。
- (17) 佐藤 (2014)、前掲書、6 頁。
- (18) 同書、10～11 頁；Metro, “Election information - Learn more about elections for Metro Council positions and the Metro Auditor.” [<https://www.oregonmetro.gov/regional-leadership/metro-council/election-information>]
- (19) 後藤 (2002) : 9 頁；山崎 (2017) : 25 頁。
- (20) 松井 (2016) : 121 頁。
- (21) 2002 年時点で連邦や州の補助金への依存率が 5% 以下であった。後藤 (2002) : 9 頁。
- (22) 自治体国際化協会 (2001)、前掲書、i 頁。なお、アメリカでは資源保全再生法 (Resource Conservation and Recovery Act) によって①有害廃棄物 (hazardous waste)、②都市固形廃棄物に分類されており、わが国における分類とは異なる。そして、都市固形廃棄物とは、事業所等から発生する有害廃棄物を除いた住宅、商業および工業から発生する廃棄物である。
- (23) 自治体国際化協会 (2001)、前掲書、4 頁。
- (24) Metro (2019) : pp.138-141.
- (25) Ibid, p.110.
- (26) Ibid, p.110.
- (27) Bragdon et al. (2008). オレゴン州の廃棄物の再利用率の平均は 1992 年に 27.1% で 2006 年時点では 43.5% であり、州内においてもメトロの再利用率は高いといえる。(Materials Management Program Environmental Solutions Division Oregon Department of Environmental Quality [2017] *2016 Oregon Material Recovery and Waste Generation Rates Report*, Oregon Department of Environmental Quality: p.7.)
- (28) Reid (2016).
- (29) Metro, “Regional Waste Plan” [<https://www.oregonmetro.gov/regional-waste-plan>]
- (30) Metro, “Regional Waste Plan” [<https://www.oregonmetro.gov/regional-waste-plan>]
- (31) Metro (2019), op. cit., p.37.
- (32) ---- (2017) “Short survey about garbage and recycling: What’s important to you?” METRO News. [<https://www.oregonmetro.gov/news/short-survey-about-garbage-and-recycling-what-s-important-you>]
- (33) Triana, G. (2017) “Groups get a look behind the scenes of garbage and recycling,” METRO News. [<https://www.oregonmetro.gov/news/groups-get-look-behind-scenes-garbage-and-recycling>]
- (34) Metro (2019), op. cit., p.36.

- (35) Ibid, p.38.
 (36) Ibid, p.38.
 (37) Ibid, p.40.
 (38) Ibid, p.40.
 (39) Ibid, pp.49-101.
 (40) シアトル市は独自の計画を有しており、ミルトン市はピアース・カウンティのシステムに参加しているためである。
 (41) King County Solid Waste Division (2019) : pp.39-40.
 (42) Ibid, p.37.
 (43) King county, “Comprehensive Solid Waste Management Plan update.”
 [https://www.kingcounty.gov/depts/dnrp/solid-waste/about/planning/comp-plan.aspx]
 (44) King County Solid Waste Division (2019), op. cit., pp.20-21.
 (45) Ibid, pp.75-82.
 (46) King County Department of Natural Resources and Parks (2004) : p.76.
 (47) King County “KingStat Environmental Indicators and Performance Measures” [https://www.kingcounty.gov/~media/services/environment/data_and_trends/indicators-performance/kingstat/pdf/2013-KingStat.ashx?la=en]
 (48) 村木 (2014)、前掲書、9 頁。
 (49) 岩城 (1999) : 88 頁。
 (50) 牧田 (2001) : 123 頁。

【参考文献】

<邦文>

- 岩城由彦 (1999) 「米国ポートランド・メトロの市民参加制度—広域的なまちづくりにむけて—」『都市問題』第90巻第2号、81～90頁
 後藤太一 (2002) 「オレゴン州ポートランド・メトロ地域—地域経営の成功を支える地域社会システム」『地域開発』通巻451号、9～20頁
 佐藤克廣 (2014) 「アメリカ合衆国の広域地方政府—オレゴン州メトロの組織と機能—」『自治総研』通巻434号、1～25頁
 自治体国際化協会 (1996) 『大都市圏における広域的行政対応の事例—オレゴン州メトロポリタン・サービス地区にみる廃棄物への取組み (CLAIR REPORT NUMBER115)』自治体国際化協会
 自治体国際化協会 (2001) 「第5章 ポートランド市における一般廃棄物処理対策の現状と課題」『アメリカにおける一般廃棄物処理とリサイクル—アメリカの地方団体の一般廃棄物処理への取組み (CLAIR REPORT NUMBER218)』自治体国際化協会、62～78頁

- 吹田良平 (2010) 『グリーンネイバーフッド』 織研新聞社
- 菅澤紀生 (2008) 「米国土地利用法の動きとオレゴン州ポートランド都市圏の実践—サステイナブルな土地利用法制—」 『法学新報』 第114巻第11・12号、255～281頁
- 土肥 康伸 (2014) 「米国の広域都市圏計画における広域調整機関の役割とその活動内容 (1) シアトル都市圏・ポートランド都市圏」 『中部圏研究』 No.188、18～31頁
- 畢滔滔 (2017) 『なんの変哲もない 取り立てて魅力もない地方都市 それ
がポートランドだった—「みんなが住みたい町」をつくった市民の選
択』 白桃書房
- 保坂展人 (2018) 『〈暮らしやすさ〉の都市戦略—ポートランドと世田谷をつ
なぐ』 岩波書店
- 牧田義輝 (1981) 『アメリカの広域行政』 勁草書房
- 牧田義輝 (1991) 「アメリカ大都市圏の発展と政府再編成 (一)」 『行動科学
研究』 第36号、49～64頁
- 牧田義輝 (1992) 「アメリカ大都市圏の発展と政府再編成 (二)」 『行動科学
研究』 第39号、31～50頁
- 牧田義輝 (1996) 『アメリカ大都市圏の行政システム』 勁草書房
- 牧田義輝 (2001) 『機能する自治体』 勁草書房
- 松井一彦 (2016) 「持続可能な創造都市づくり—米国ポートランド市の事例
から—」 『立法と調査』 No.380、113～126頁
- 宮副謙司、内海里香 (2017) 『米国ポートランドの地域活性化戦略—日本の
先をいく生活スタイルとその充実』 同友館
- 村上威夫 (1998) 「ポートランド・メトロの発展と広域計画」 『地域開発』 通
巻409号、19～25頁
- 村上芳夫 (1991) 「アメリカ・サブステイトリージョンの政府間関係—広域
協議会・COGの展開—」 『北九州大学法政論集』 第19巻第1号、37～
97頁
- 村上芳夫 (1993a) 「アメリカにおける広域行政と政府間関係 (一)」 『北九州
大学法政論集』 第20巻第4号、601～643頁
- 村上芳夫 (1993b) 「アメリカにおける広域行政と政府間関係 (一)」 『北九州
大学法政論集』 第21巻第1号、51～109頁
- 村上芳夫 (1993c) 『アメリカにおける広域行政と政府間関係』 九州大学出版
会
- 村木美貴 (2014) 「ポートランド・メトロから広域土地利用を考える」 『地方
自治』 第803号、3～10頁
- 村橋克彦 (2001) 「ポートランド・メトロにおけるサステイナブル・シティ
計画」 『経済と貿易』 第182号、1～14頁
- 村松岐夫 (1969a) 「アメリカにおける大都市圏広域政府の形成 (一)」 『法學

- 論叢』第84巻第5号、1～36頁
- 村松岐夫 (1969b) 「アメリカにおける大都市圏広域政府の形成 (二)」『法學論叢』第85巻第3号、1～36頁
- 村松岐夫 (1970) 「アメリカにおける大都市圏広域政府の形成 (三)」『法學論叢』第87巻第5号、1～47頁
- 保井美樹 (2002) 「アメリカにおける広域連携の展開とツイン・シティズ都市圏」『地域開発』通巻451号、15～20頁
- 山崎満広 (2016) 『ポートランド—世界で一番住みたい街をつくる』学芸出版社
- 山崎満広 (2017) 「世界から注目を集める米国ポートランド市の都市再生—先進的環境都市の事例から—」『不動産研究』第59巻第2号、23～31頁
- <英文>
- Bragdon, D., J. Desmond and M. Høglund (2008) “Portland, Oregon: A Regional Approach to Sustainability” [<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kankyo/upload/081214seminarkekka/eng/12portland.en.pdf>]
- Judd, D.R. and A.M. Hinze (2019) “Governing the Fragmented Metropolis,” in D.R. Judd and A.M. Hinze, *City Politics – The Political Economy of Urban America- (Tenth Edition)*, Routledge, pp. 323-353.
- King County (2001) *Final 2000 Comprehensive Solid Waste Management Plan*, King County Solid Waste Division.
- King County Department of Natural Resources and Parks (2004) *Measuring for Results: Second Annual Performance Measure Report – 2003*, King County.
- King County Solid Waste Division (2019) *2019 Comprehensive Solid Waste Management Plan*, King County.
- Lefèvre, C. and M. Weir (2012) “Building Metropolitan Institutions,” in K. Mossberger, S.E. Clarke and P. John, *The Oxford Handbook of Urban Politics*, Oxford University Press, pp.625-641.
- Levine, M.A. eds. (2015) “Regional Governance in a Global Age,” in M. A. Levine, *Urban Politics-Cities and Suburbs in a Global Age- (Ninth Edition)*, Routledge, pp.249-279.
- Metro (2019) *2030 Regional Waste Plan: Equity, health and the environment*, Metro.
- Oliver, J.E. (2003) “Suburban and Metropolitan Politics,” in J. P. Pelissero ed., *Cities, Politics, and Policy- A Comparative Analysis*, CQ Press, pp. 312-334.
- Reid, J. (2016) “In Focus: Metro’s Regional Solid Waste Management Plan,” Re-TRAC Connect. [<https://www.re-trac.com/in-focus-metros-regional->

- solid-waste-management-plan/]
- Savitch, H.V. and R.K. Vogel (2000) "Path to New Regionalism," *State and Local Government Review*, 32 (3), pp. 158-168.
- Thiers, P. et al. (2018) "Metropolitan Eco-Regimes and Differing State Policy Environments: Comparing Environmental Governance in the Portland-Vancouver Metropolitan Area," *Urban Affairs Review*, 54 (6), pp.1019-1052.
- Wheeler, S. M. (2002) "The New Regionalism Key Characteristics of an Emerging Movement," *Journal of the American Planning Association*, 68 (3), pp. 267-278.

