

### 3. 紹介「海外に学ぶ」：TOD（公共交通指向）型再開発で賑わいと産業再生を目指す 米国・デンバー・Denver, Colorado 3

（Japa 理事 小畑さいち：青山学院大学元客員教授）

#### 交通基盤整備の拡張とレイル路線延伸

デンバー市内ダウンタウンにおけるトランジットモールの整備は市民に街を歩く楽しみを与えたことで一気に住民の街路・公共交通整備への理解を高める効果を発揮した。1987年コロラド州議会で“FasTracks”法案（公共交通網拡張計画）が可決採択されることが、デンバー・メトロ圏の公共交通の本格的な拡充の契機となった。

これまで、デンバー市内には民間企業がバス路線を主体とした公共交通を運営提供していたが、全国的な自動車の普及で、1940年代以降、バスの利用者が激減し利用者急減により、経営危機に陥った。1969年にデンバー市は助成・支援に動き、半官半民の「Denver Metro Transit」を結成し再生を図ったが、経営は好転せず経営破綻となった。

過剰な自動車の普及は、多くの都市で交通渋滞と排気ガスによる大気汚染を生じ課題として浮上した。デンバー市はロス・エンジェルズ市と並ぶ全米でもトップクラスとなる悪名高い大気汚染都市となった。さらにデンバー市は標高1マイル（約1.6Km）で、自動車排気ガスの大気圏の飛散が大きく、さらにロッキー山脈が西風を遮ることで気流の停滞を生じる。このような地理・気候的特徴がさらなる環境悪化の要因ともなった。こうした都市環境の悪化が生活にも影響を与えることとなり、自然環境が良好とされたデンバー市の都市魅力を低下させた。

デンバー市は、自動車に過剰に依存しない魅力ある都市の形成と将来的な都市発展を目指すためには、都市計画家ピーター・カルソープが提唱するTOD型（Transit-Oriented Development=公共交通指向）による再開発が最適と考え、TOD型開発を採用すると決定した。

“Denver Regional Council of Governments”（デンバー・メトロ圏地域自治体協議体）は経営破綻した「Denver Metro Transit」をRTD（Regional Transportation District）へ運営移管し、都市再開発と公共交通基盤整備を推進することした。

ここで、デンバー・メトロ圏におけるLRT・鉄道網の拡張経過の推移を追って、以下に記す。

1973年：公共交通整備運営の一部として、売上税の0.5%を整備費用として充てることを住民投票で問い、賛成多数で承認された。

1980年：地元建設資金に加えて連邦政府より“the Federal Interstate Highway Transfer Funds”（Interstate 高速道路維持財源移譲準備基金）と“Federal Urban Mass Transit Administration”（連邦政府運輸省の補助金）の支援を受ける。73マイルの敷設計画を策定。

1982年：ダウンタウン中心部16番ストリートにショッピング・モールを整備。バス路線を統合整理しながら、トランジットモールとして整備を拡充する。

1994年；最初のLRT（軽快路面電車）がダウンタウン中心部の30th&Downing から Broadway まで5.3マイルを開通。1日の利用者が約1万6千人となり、車両11両で運行開始する。



この路線は今日でも乗降が多い。16番ストリートにおけるトランジットモールで既設の“MallRide”（無料シャトルバス）と共にダウンタウンの交通基盤として根付き、街の賑わいに寄与し、市民全世代層に快適な移動手段のひとつとして定着している。

2000年：Southwest 線が郊外の Littleton までに路線開通。

2001年：デンバー市、RTD, コロラド州交通局は協働で将来の公共交通のハブ構想に沿い Denver Union Station を取得購入。

2002年：The Central Platte Valley 線開通。the Pepsi Center, Mile High Stadium（コロラド・ロッキーズ球場）とコロラド



ラド・ロッキーズ球場）とコロラド大学デンバー校、デンバー・メトロポリタン州立大学およびデンバー・コミュニティ・カレッジなどが集結する Auraria キャンパスを結ぶ。

Denver Union Station

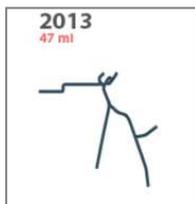
そして Denver Union Station まで鉄道敷設を計画。

2004年：公共交通整備“FastTracks”計画案が住民投票で賛成される。6路線計画とフィーダーバス（接続バス）路線整備と Denver Union Station の再開発計画を推進。

2006年：Southeast 路線が Lincoln まで延長開通。

2010年：Denver Union Station の改築工事開始。

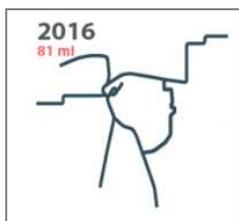
2013年：Denver Union Station から Golden まで開通。



改築された Denver Union Station

2014年：Denver Union Station の運用再開、Amtrak<sup>(注1)</sup>、LRT、バス、Commuter train など公共交通基盤のハブとなり、デンバー空港とも接続される。(注) 1：Amtrak は米 National Railroad Passenger Corporation が運営する旅客列車で、Amtrak は America と Track を合成したブランド名。

2016年：Commuter Train (Hyundai Rotem 製、電気制御関係は三菱電機) が Denver Union Station とデンバー空港間で開通。そして、Westminster へ延長開通。ダウンタウン中心部の”Free MallRide”に電動バスを供用開始。



Commuter Train

MallRide の電動バス

2020年：Commuter Train、Denver と Adams County, Commerce City, Northglenn、Thornton -Genova 間で開通。全長路線 113 マイル (182 km)、74 駅 12 回線 (2020/9 現在) で全米 8 番目の路線規模となる。



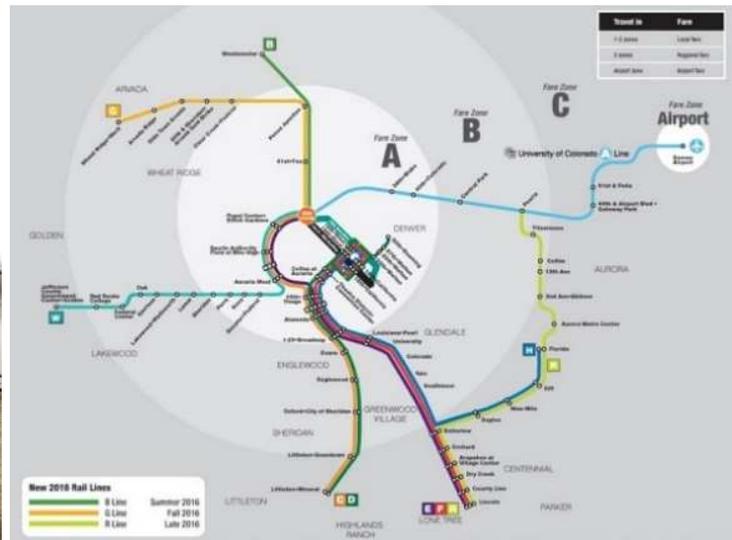
Commuter Train 開通当日

RTD：LRT, Commuter Train の料金設定：路線が A ゾーン、B ゾーン、C ゾーン、D ゾーンと RAIL FARE ZONES 別料金設定となる。

- ・ A、B、C 各ゾーン内：ローカル料金として (片道\$2.60)
- ・ A⇔B、B⇔C とゾーン隣接間の移動：ローカル料金 (片道\$2.60)
- ・ A⇔C ゾーン間の移動：Regional 料金 (片道\$4.50)
- ・ D ゾーン, デンバー空港発着の場合は、片道\$9



TRD 路線集中監視コントロール室



ゾーン別料金路線図

料金は安価でなく、計画では都市生活の快適と環境対策を優先している。50 年の路面電車空白を乗り越えた公共交通整備は米国北東回廊、西海岸の州以外の地域では珍しく画期的で TOD による都市再開発のモデルとされている。

#### 【参考】

- (1) <https://www.rtd-denver.com>
- (2) 16<sup>th</sup> Street urban design, Denver city 2010
- (3) Denver RTD Transit Oriented Development Design Fastracks 2012