

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, Colorado1 (Japa 理事 小畑きいち:青山学院大学元客員教授)

デンバーは米国中部山岳地域のコロラド州最大都市で州都である。人口は 60 万人超、都市圏人口は 250 万人超である。ロッキー山脈の麓・標高約 1.6km の高原都市で“1Mile High city”と称されている。デンバーは周辺の鉱山、油田開発などとともに発展してきた。交通・物流の拠点としても重視され、米国における交通ハブ都市として流通業のみならず、通信・ハイテク企業などの集積も進んでいる。周辺には“ロッキーマウンテン国立公園”、アスペン、ヴェイル、ブリッケンリッジなど有名リゾート地が多くこれら観光スポットへのゲートウェイ拠点でもある。

衰退傾向の打破を TOD 型再開発で

1950 年以降、高度成長拡大期に、デンバーは人口急増による自動車交通量増加によって市内を東西に走る高速道路 Interstate70 号線でひどい交通渋滞が起き、排気ガスが大量に発生し、デンバー上空に黄灰色の排気ガス雲が頻繁に発生し、大気汚染が深刻となる環境悪化が進んだ。



デンバー周辺の主要道路網



デンバー市内とロッキー山脈遠景

この大気汚染悪化を嫌って、市民はより良い住環境を求めて郊外へと流出傾向が始まった。1950 年頃においてはデンバー市内居住人口がデンバー都市圏域人口の 2/3 を占めていたが、デンバー市の人口流出が流入を上回り、1980 年頃には、市内居住者が 31%減少。人々がデンバー市外に転出居住する傾向が顕著になった。その結果、デンバー市には、マイノリティーと低所得世帯が取り残される傾向が続いた。また、企業投資も活気のある州内を南北に走る高速道路 Interstate25 号線沿いの周辺郡・市への移転が進んだ。1980 年後半にはダウンタウンのオフィス・スペースの空室が 1/3 に達するほど空室率が高まり、深刻な状態となった。また、それに伴い、市内の商業販売高も減少し、商業・経済衰退も進んだ。

その緊急対応策としてデンバー市は都市再生プロジェクトを立ち上げるも新築住宅も販売低調で成功にほど遠く、建物の建て替えハード重視のプロジェクトの目論みが大きく外れた。その反省からデンバー市は都市再生のあり方の再検討を迫られた。排気ガスによる大気汚染の改善、雇用創生のために経済振興、便利で魅力あり住みたくなる商住街とするために周辺を含む広域的な公共交通指向型 TOD(Transit Oriented Development)型開発へと転向することと決定した。

その計画の核として、中心街”16th Street”をトランジットモールとして再生するとした。

ダウンタウン中心部 "16th Street"モール再生

デンバーは人口の減退傾向にあったダウンタウンへ居住する人々を増し、賑わいをもどすためには、住むための魅力的な職住商近接の混在コミュニティ形成が必要と考え、都市整備を目指す。人々が行き交い集うなどにより楽しめる街とすることで、「ひと」、「しごと」、「まち」の相互作用によって街に活気を取り戻すことで昼夜の人口増が期待できると考えた。

そのために社会基盤として公共交通網トランジットモール、ショッピング回遊歩行環境、快適な街並み、などの整備を目標とした。便利で快適な生活を指向するという都市型のライフスタイルを好む若年層への魅力向上が第一と考えた。ダウンタウンでの付加価値を向上することで起業ビジネス層を含む幅広い世代なども転入が促進され、ダウンタウンにおける商業も活性化するという好循環が生まれるコミュニティ基盤の創生計画を進めることとした。中心街である 16 番ストリートの再生整備について歩行者優先の商業モールとして再生するために、デンバー・ダウンタウン中心部へのクルマ通行を制限、公共交通によるアクセス向上により中心部に快適で良質な職住商近接の混在コミュニティ形成を目指すこととした。



デンバー中心街 16 番ストリート



16 番ストリート・モール景観

再開発は Denver Urban Renewal Authority (DURA)、RTD (Regional Transportation District) などを実施推進主体とした。モール全体のデザインは著名な建築家・都市デザイナー I.M.ペイに依頼した。16 番ストリート・モールへの自動車通行規制、高密度な開発、ディベロッパーによる整備コスト負担と債権発行による官民協働型開発とした。トランジットには往復運行のモール・バスと決め、この公共交通プロジェクトには連邦政府運輸省の補助金を受けることに成功した。また、RTD は必要に応じて資産の購入、売却、リース、開発パートナーとの調整、ステークホルダーに対してワークショップ協働開催などを実施した。Park & Ride を目指してクルマ乗り入れ規制と駐車場の整備を並行して進め、快適移動手段として専用モールシャトルバスの導入を決めた。

優れた街景観、回遊歩行環境、賑わいを誘引するイベントなどの開催により、街路の魅力向上に成功し、若物はもちろん、多くのファミリー層の人気を得て、中心街再生に成功し、商住コミュニティの都市基盤の第一歩とし良いスタートとなった。(つづく)

[参考] (1) <https://www.rtd-denver.com/>

(2) "Transit Oriented Development Strategic Plan" Denver city Council