

## コロラド州デンバーにおける TOD とバリューキャプチャーの事例

### ～ その 1 ～

宮本 大輔／土屋 知省 ワシントン国際問題研究所研究員/前ワシントン国際問題研究所長

#### 1. はじめに

本稿では、デンバー（コロラド州）の公共交通指向型都市開発（Transit Oriented Development、TOD）について紹介する。

デンバーにおける TOD は、コロラド州の州都であるデンバー郡を含む 8 つの郡に跨る区域の公共交通機関の運営体 Regional Transportation District (RTD) が、2004 年に住民投票の承認を得て開始した、大規模な公共交通整備計画、FasTrack（ファストラック）をきっかけにして進展した。

RTD は「安全、清潔、信頼、丁寧、アクセシビリティ、そして費用対効果の高いサービスを区域全体に提供することにより、当グループの現在および将来の公共交通機関のニーズを満たす」を組織理念としている。事業エリアは 2,400 平方マイルにもおよび、エリア内に住む 280 万人以上の人々の交通ニーズに込えている<sup>1)</sup>。

#### 2. RTD について

1960 年代、高まる交通ニーズを満たすために 1969 年 RTD は営業を開始し、民間交通事業者等を買収しながらその規模を拡大させてきた。1973 年には事業規模拡大に要する資金調達のため、売上税の 0.5% の増税を提案し、住民投票のよりこれが可決された。その後、1991 年 RTD 初めてとなるライトレールの開業、1994 年には HOV (High Occupancy Vehicle) レーンを導入するなど、柔軟かつ住民の理解を得ながら発展してきた<sup>2)</sup>。

現在は、ライトレールを含む 10 路線の鉄道網、ローカル線・無料バス・BRT を含む 250 以上のバス路線の運営管理を行っている。2016 年 12 月～2017 年 11 月の年間乗客数は 100,942,818 人、終日 1 日平均 336,576 人である<sup>3)</sup>。

運賃はゾーン制でローカルゾーン（ゾーン 1・2）、リージ

ョナルゾーン（ゾーン 3）及びエアポートゾーンがある。乗車券はゾーン毎に片道乗車券<sup>3)</sup> 時間有効で時間内は乗り放題）、一日乗車券、回数券、一カ月乗車券等がある。MyRide と呼ばれる IC カードやモバイル乗車券（スマートフォンアプリをダウンロードし、事前に乗車券を購入。乗車時に車掌に提示する。）がある<sup>4)</sup>。2015 年に初乗り運賃を \$2.25 から \$2.60 に引き上げる際に、低所得者等からの反発を生んだなどのことから、所得層によっては安くはない運賃水準と思われる<sup>5)</sup>。

FARES											
LOCAL Travel through 1-2 rail fare zones.				REGIONAL Travel through 1-3 rail fare zones.				AIRPORT Travel to and from the airport.			
	Full fare	Discount*	Youth**		Full fare	Discount*	Youth**		Full fare	Discount*	Youth**
3-hour pass	\$3.00	\$1.50	\$0.90	3-hour pass	\$5.25	\$2.60	\$1.60	3-hour pass	\$10.50	\$5.25	\$3.20
MyRide Card	\$2.80	\$1.40	\$0.90	MyRide Card	\$5.05	\$2.50	\$1.60	MyRide Card	\$10.30	\$5.15	\$3.20
Day Pass	\$6.00	\$3.00	\$1.80	Day Pass	\$10.50	\$5.25	\$3.20	Day Pass	Purchase a Regional Airport Day Pass		

\* Discount fares are available for seniors 65+, individuals with disabilities, and Medicare recipients. \*\* Youth fares are available for youth ages 6-19. Proof of eligibility is required for all passengers using discounted fare products. Active duty members of the U.S. military ride for free on all RTD services.

図 1 運賃表 (RTD HP)

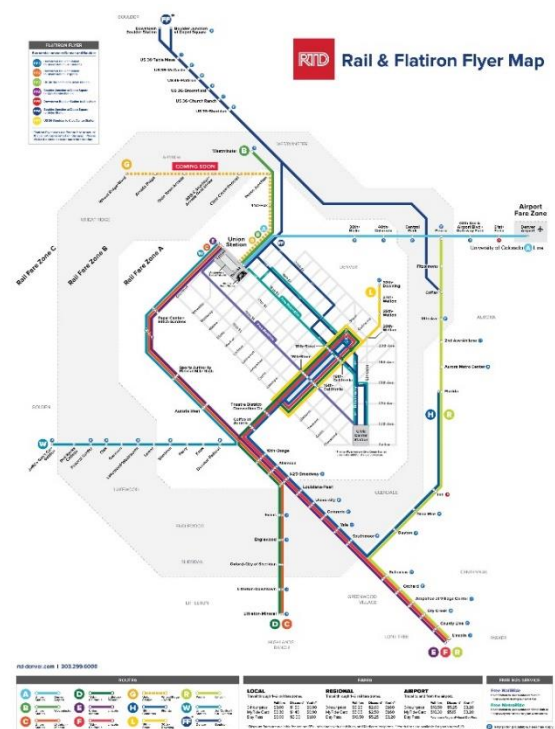


図 2 鉄道及び BRT 路線図 (RTD HP)

年間の損益について見ると、運賃等の営業収入で、営業費用の約18%としかカバーされていないことが分かり、売上税（営業費用の約72%に相当）、営業補助（約10%に相当）などを受けている。

	2017
Operating revenue:	
Passenger fares	\$ 140,217
Advertising and other	7,159
Total operating revenue	147,376
Operating expenses:	
Salaries and wages	172,535
Fringe benefits	91,442
Materials and supplies	44,686
Services	77,323
Utilities	16,503
Insurance	13,319
Purchased transportation	159,051
Leases and rentals	2,829
Miscellaneous	4,213
Depreciation	248,633
Total operating expenses	830,534
Operating loss	(683,158)
Nonoperating revenues (expenses):	
Sales and use tax	598,187
Grant operating assistance	80,412
Investment income	63,030
Other income/Gain on Sale of Assets	14,618
Interest expense	(65,346)
Other expense/ Unrealized Loss on Assets	(2,981)
Net nonoperating revenue (expenses)	687,920
Income before capital contribution	4,762
Capital grants and local contributions	86,395
Increase in net position	91,157
NET POSITION, beginning of year	3,322,352
NET POSITION, beginning of year (as restated)	-
NET POSITION, end of year	\$ 3,413,509

<http://rtd-denver.com/documents/financialreports/2017comprehensive-annual-financial-report.pdf>

図3 RTDの損益（2017年度）

### 3. デンバー地域におけるTODの展開

#### 3.1 デンバー地域政府協議会のメトロビジョン

デンバー地域においては、デンバー地域政府協議会（Denver Regional Council of Governments、DRCOG）が広域的な地域のマスタープランとして、メトロビジョン（Metro Vision）を、1992年にその原則を採択し、1997年に計画としてまとめ、以降、改訂を続けてきた<sup>8)</sup>。

1992年のメトロビジョンの原則は、地域開発、雇用配分、バランスあるコミュニティ、交通、行政サービス提供、大気、水質、自然環境、オープンスペース、地域の美観と多岐にわたる。交通については、開発のインパクトを考慮し、地域計画においては交通と開発を密接に関係するものとしてプランニングをすることが原則とされ、その下での政策として、①デンバー中心部への自動車によらない交通アクセスを強化すること、②交通アクセスのある場所での高密度な開発を促すこと、③交通アクセスの十分な場所、あるいは④ディベロップターの負担でアクセスが整備される場所のみに開発を認め

ることなどが掲げられている。すでにTODの考え方が取り入れられていることが伺える<sup>9)</sup>。

#### 3.2 ファストラック<sup>8)9)10)</sup>

##### 3.2.1 概要

2004年、RTDはかねてよりの調査に基づき、大規模な公共交通整備計画、ファストラックを公表した。概要は以下のとおりである。

- ◆ ライトレールを含む122マイルの鉄道網整備
- ◆ 18マイルのBRT整備
- ◆ パークアンドライドのための駐車場整備
- ◆ ハブ駅構想の強化
- ◆ 57の新駅（鉄道/BRT）
- ◆ ユニオンステーションの再開発

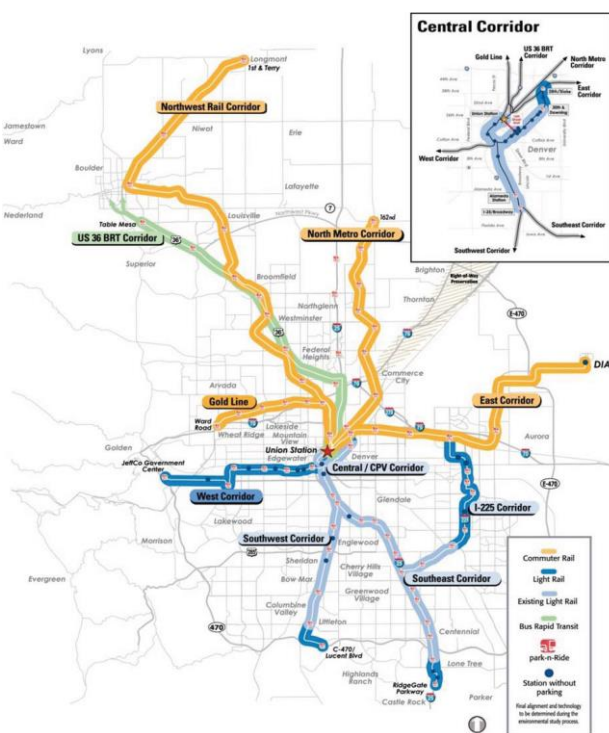


図4 ファストラックシステム

計画策定の動機としては、2025年までに見込まれる人口増と経済発展による雇用増により、すでに全米第3位の道路混雑に見舞われているデンバー地域の混雑がさらに悪化し、成長を制約しかねないことが挙げられている。<sup>11)</sup> 公共交通機関の担当らしい動機と言える。さらにファストラックの効果として、①移動時間短縮/速度向上などの交通改善、②TOD、経済活性化など経済開発、③空気清浄化、エネルギー節約など環境上の便益を挙げている。

## 注

注1) DRCOGの予測によれば、2025年までに90万人の人口と60万の雇用が増加し、2001年に58百万台マイルであった平日の自動車交通が、2025年には95百万台マイルと64%増加し、計画された交通改良投資を考慮しても道路混雑は89%悪化するとされた。

### 【引用・参照文献・出典資料】

- 1) RTD HP, “OUR MISSION”  
<http://www.rtd-denver.com/who-we-are.shtml>
- 2) RTD HP, “50 years of moving people”  
<http://www.rtd-denver.com/50th.shtml>
- 3) RTD, *Fact & Figures*, as accessed in May, 2019  
<http://www.rtd-denver.com/factsAndFigures.shtml>
- 4) RTD HP, “2019 FARE CHANGES”  
<http://www.rtd-denver.com/Fares.shtml>
- 5) Denver Post, Poor, homeless in Denver metro area sound, February 17, 2015
- 6) Denver Regional Council of Governments, What is Metro Vision, as accessed in May 2019  
<https://metrovision.drcog.org/explore>  
<https://www.denverpost.com/2015/02/17/poor-homeless-in-denver-metro-area-sound-off-on-rtd-fares/>
- 7) Denver Regional Council of Governments, Metro Vision Statement Principles and Policies, 1992  
[https://drcog.org/sites/drcog/files/resources/1992\\_DRCOG\\_Metro\\_Vision\\_Principles\\_and\\_Policies.pdf](https://drcog.org/sites/drcog/files/resources/1992_DRCOG_Metro_Vision_Principles_and_Policies.pdf)
- 8) RTD HP, “FasTracks Plan”  
[http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/main/FasTracks\\_Plan.pdf](http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/main/FasTracks_Plan.pdf)
- 9) RTD HP, “2016 Fact Sheet”  
[http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/dus/DUS\\_Fact\\_Sheet\\_2016\\_FINAL.pdf](http://www.rtd-fastracks.com/media/uploads/dus/DUS_Fact_Sheet_2016_FINAL.pdf)
- 10) RTD HP, “What is FasTracks?”  
[http://www.rtd-fastracks.com/main\\_26](http://www.rtd-fastracks.com/main_26)