

ポートランド都市圏における土地利用・交通計画の連携 ～TOD プログラムを中心に～

東京大学大学院 学生員 ○原 祐輔
 東京大学大学院 正会員 高見淳史
 東京大学大学院 正会員 原田 昇
 東京大学大学院 正会員 大森宣暁

1. 研究の背景と目的

日本は現在、人口減少・少子高齢化という大きな波に直面しており、また一方で環境問題の観点から持続可能であることも都市計画においても大きな前提となっている。これらに加えて、クルマ依存型の都市構造は郊外や地方都市における大規模小売店舗の登場や中心市街地の衰退といった形で都市の空間構成に実質的な影響を与え続けてきた。このような状況下で将来の不安を最小限に抑え、理想を最大限に実現する舵取りが、現在必要とされている。

しかし、残念なことに現在、日本の多くの都市では、確固たる将来ビジョンを持ち、その目標を達成するための総合的な都市計画が行われているとは言いがたい。そこで、本研究では長期的な将来ビジョンや様々なユニークな制度を有し、交通政策と土地利用政策の連携でも高く評価されている米国オレゴン州ポートランド都市圏を研究対象とし、グロースマネジメントをすすめる上での土地利用・交通計画の連携の仕組みや実態を分析することとする。

2. 土地利用計画と交通計画の制度

ポートランド都市圏の土地利用・交通計画制度にはオレゴン州、広域自治体メトロ、市・カウンティという3段階の計画主体が存在し、その制度の枠組みは図1のようになっている。

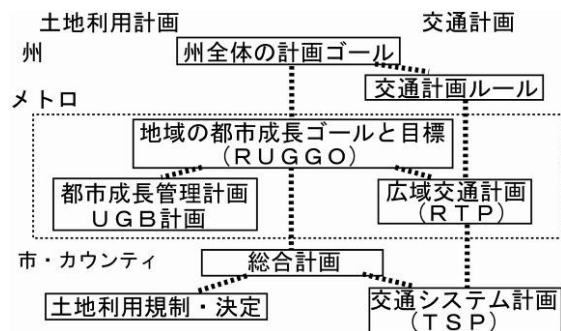


図1. ポートランド都市圏の制度

この体系は各計画が3段階で一貫性をもった計画を立てることを保証するだけでなく、2040 Growth Concept という都市圏の将来像を共有することにより、土地利用・交通計画が相互に連携していることが特徴的である。

3. 土地利用・交通政策の実際

一方で、総合計画の下に位置する実際の開発プロジェクトにおいても土地利用・交通の連携が取られている。その最たる例がLRTやストリートカーを中心とした公共交通指向型開発(以下 TOD)である。1998年に2路線目のLRTが導入されて以降、ポートランド都市圏ではTODが加速している。

これらのTODの実施にはメトロによるTODプログラムがガイドラインであると同時にインセンティブとしての役割を果たしている。このプログラムでは、メトロが連邦の交通財源等を利用してポテンシャルのある土地を取得し、その土地を市場価格よりも安くデベロッパーに提供することによって、差額分を複合利用・高密度開発に利用している。また、自治体や公共交通事業者(TriMet)といった様々な公的機関とデベロッパーのパートナーシップを育み、TODに対する金融的支援や技術的支援、周囲の区画整理などを実施している。

このように、TODプログラムはデベロッパーによるTODを成功させ、プロジェクトレベルにおいても複合利用・高密度開発という都市圏全体のゴールを達成することに寄与している。また、連邦の交通財源を土地取得のために柔軟に利用するというプログラムは全米初であり、ポートランド都市圏の先見性は大きく評価されるべきである。

キーワード：ポートランド、TOD、成長管理、土地利用と交通の連携

連絡先 東京大学 〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1 TEL 03-5841-6234

3-1 都心部における TOD

ダウンタウンには、郊外や空港へ向かう LRT だけでなく、都心部ではほぼ一街区ごとに停留所があるストリートカーが存在する。都心部ではこれらの公共交通機関が無料で利用でき、人々のアクセシビリティを高めるとともに、TOD の推進に繋がっている。もともと倉庫街であったパール地区は都市圏の将来人口増加の受け皿に適任であるとして、高密度化させる計画が立てられた。その際、ストリートカーが高密度開発を支える主要なツールとして利用され、その結果パール地区は平均密度 1 エーカーあたり 120 戸とポートランド都市圏で最も高くなっている。また、この地区には中高層のコンドミニアムだけでなく、魅力的な商業施設が集まっており急速に活気あるまちへと発展している。しかし、高層の高級なコンドミニアムの出現によって、都心部の住宅価格が高騰するという新たな問題が生じており、住宅のアフォーダビリティを維持するため、開発の 3 割は低所得者向け住宅とすることが義務付けられた。



図 2. パール地区の様子

3-2 郊外における TOD

次に、郊外における TOD のケースとして、ダウンタウンから西に約 8km の位置にある The Round を取り上げる。郊外では幹線道路沿いの開発が多いポートランドにおいて、The Round は LRT 駅前に複合的な高密開発を行う野心的なプロジェクトであった。現在、フィットネスクラブや大学に加えてレストラン、銀行、集合住宅、オフィスを含んでいる。

しかし、このプロジェクトには問題点も存在する。一つは郊外における TOD のコストが大きく、当初請け負っていたデベロッパーが破綻してしまった点、もう一つはロードサイド型商業施設が乱立する郊外

に The Round は孤立しており、歩行者・公共交通を中心とした空間を作り出すという TOD の理念を十分に実現できていない点である。

これらの問題点以外にも他の郊外型 TOD のケースから導かれる問題として 1) 郊外における集合住宅ニーズ欠如の問題 2) 公共交通サービスの頻度の問題 3) 郊外の職場・オフィス立地の問題などが挙げられ、郊外における TOD の困難性が理解できる。



図 3. The Round と背後に広がるロードサイド型 SC

4. まとめ

ポートランド都市圏では長期的な将来ビジョンの存在により、土地利用・交通計画が他の計画ゴール・目標を共有するのに貢献しており、結果として各計画の連携を強める役割を果たしている。

また、土地利用・交通計画の連携を空間的に実現する TOD に対する現状の評価として、都心部では無料で利便性の高い公共交通の存在や数多くの経済的インセンティブによって、都市圏で最も高密度な開発を集積し、活気あるまちなみの形成に役立っているが、一方で住宅のアフォーダビリティとの両立が迫られている。郊外部では幹線道路沿いではなく、公共交通沿いに実際に開発を行う段階にきていることは評価できるが、これらの開発が当初の TOD の理念から眺めて成功と評価するには、数多くの課題を乗り越える必要がある。

<参考文献>

- 1) 小泉秀樹・西浦定継編著：「スマートグロース アメリカのサステナブルな都市圏政策」、学芸出版社、2003
- 2) Connie P. Ozawa 編著：「THE PORTLAND EDGE Challenges and Successes in Growing Communities」、Island Press、2004