

次の停車駅: 地域社会の支援

高級化と移転

ファクトシート（概況報告書）

ロサンゼルス郡の居住者は、交通機関によりオポチュニティとつながります。移動能力があれば、仕事、教育、医療、エンターテインメント、ショッピングなどにアクセスできるようになります。

Metroは交通システムを変貌させる努力をしており、これにより、人々が移動や生活をする方法が劇的に変化します。この変貌により、ロサンゼルス郡全体に恩恵がもたらされます。同時に、Metroでは、投資により予想外の結果がもたらされたり、地域社会の中での既存の問題が悪化する場合がありますことも認識しています。

ロサンゼルス郡は極端な住宅危機に直面しています。人口が増加しつつあり、すべての所得水準に対する質の良い住宅が非常に不足しています。低所得居住者は住宅不安（しばしば、住宅のために収入の50%を超える額を支払っている状態として定義されます）のリスクが最も高く、ホームレスになるリスクがより大きくなっています。また、低所得居住者は、主に自分の地域社会を構成している家、ビジネス、およびサービスからの移転という、高級化の否定的な影響に直面する傾向が強くなっています。

都市移転プロジェクトでは、「高級化」を「歴史的に不動産投資の形での投資が停止した近隣における近隣変貌のプロセス」として定義しています。この定義には、新たな、より所得の高い居住者の転入により、居住者の人種や教育水準に関する近隣の人口統計が変化する場合に起こる変貌も含まれます。

また、都市移転プロジェクトにより定義される「移転」とは、「住宅および近隣の条件により実際に移動を強制される場合」です。この移転は、建物の劣化または住宅コストの高騰により、物理的である場合も経済的である場合もあります。「排他的移転」とは、これらの要因により、特定の種類の人々の転入が当初から妨げられる場合です。

公共交通機関を利用する人々が、その付近に経済上居住可能であるようにすることに、Metroは強い関心を持っています。トランジットの駅の0.5マイル圏内に居住し、年収が2万5000ドル未満の居住者は、付近に居住し、年収が7万5000ドルを超える居住者と比較して、トランジットを利用する可能性が3倍となっています。調査によれば、Metroの乗客の73%は年収が2万5000ドル未満であることが示されています。Metroが乗客の大半にサービスを行うためには、トランジットへの投資と、それに伴う地域社会の活性化の恩恵を直接に受けられるよう、低所得者の地域社会を支援する必要があります。

地域社会の支援、保護、および安定化のために Metroが行っていること

トランジットへの投資による恩恵を享受することにおいての、全地域社会の支援に対するこの責任を認識しつつ、Metro取締役会は、**公共交通志向型コミュニティ(TOC)政策**、および**エクイティプラットフォーム**を採択しました。

TOC政策により、Metroによる交通インフラの計画と実現に、土地利用と地域社会の開発への配慮を組み入れることの重要性が形になりました。この政策では、Metroは土地利用に対する規制上の支配権を持たず、また、公平な開発を支援する政策を直接に実施する権限を持たないことを認識しています。このようなことから、この政策では、地方自治体、地域社会を拠点とする組織、および広範囲の利害関係者との協力のもとで、以下に挙げたTOCの目標の実現を可能にし、動機づけることを推奨しています。

- > 交通機関の利用者数および選択肢を増やす
- > トランジットを囲む地域社会の安定化および強化をはかる
- > 組織、管轄区域、および市民の参加を促す
- > トランジットの恩恵をすべての人に分配する
- > トランジットにより生み出される価値を獲得する



Metro®

地域社会の支援、保護、および安定化のためにMetroが行っていること
についての詳細は、metro.net/toc をご覧ください。

エクイティプラットフォームは、Metroによる全取り組みの開始時点からの、地域社会による深い参加を交えた公平性に向けての計画に立脚しています。エクイティプラットフォームには以下の4つの柱があります。

- > 定義と測定
- > 公聴と学習
- > フォーカスと実現
- > 訓練と成長

また、Metroでは、手頃な価格の住宅や小規模ビジネスの保護と創出を直接に支援することのできる一連のプログラムを確立しました。

- > **共同開発政策**は、Metro所有の不動産上に建てられた住宅の35%を、世帯収入が地域の収入の中央値の60%以下である世帯にとって手の届く価格にするという目標を掲げています。現在、Metro所有の土地の上に建てられた全ユニットの36%が、手頃な価格のユニットとして格付けされることを要求されています。進行中のプロジェクトにおいては、46%のユニットがこの要件を満たすことが提案されています。
- > **MATCH** (Metroアフォーダブル・トランジット・コネクテッド・ハウジング) プログラムでは、高品質の交通中心地点の付近の低所得地域社会における手の届く価格の住宅の保護と生産のために、Metroの資金900万ドルとともに財団および金融機関からの追加資金約5000~6000万ドルを投入しています。ローンのうち、75%が自然発生した手頃な価格の住宅の保護の支援に、25%が新たな手頃な価格の住宅の支援に充当されます。

> Metroの**ビジネス中断ファンド**は、パープルラインの延長線の建設、Little Tokyoのリージョナルコネクターの建設、およびCrenshaw/LAXトランジットプロジェクトの影響を受ける小規模ビジネスに、最高5万ドルまでを供与します。今日までに、Metroは総額2000万ドルに昇る840件を超える助成金を供与してきました。

> Metroの**TOC小規模ビジネス・ローン・ファンド**は、小規模および地域のビジネスを対象としたローンファンドに100万ドルを投資しました。焦点は、トランジット付近の商用の空きスペースにおいてのこれらのビジネスの確立を支援することにあります。

これらの既存のプログラムや政策に加え、Metroでは現在、指標をともなう一連のプログラムおよびプロジェクトを確立するためのTOC実施計画を作成しています。これらのプログラムやプロジェクトは、低所得世帯の移転への対処、小規模および地域のビジネスのためのオポチュニティの強化、そして地域社会の文化的資産の保護と強化のためのMetroの取り組みをさらに拡大するものです。Metroは土地利用に対する規制上の支配権を持たないため、この計画では、MetroのTOC目標の実現へ向けてのMetroの主導的な役割と、他機関との提携の強い必要性を認識しています。

連絡先

✉ Elizabeth Carvajal, Senior Director
Transit-Oriented Communities

✉ carvajale@metro.net