

アメリカ合衆国における都市内公共交通の制度及び運用の動向

Current System and Operation Status of Urban Public Transportations in USA

須永 大介* 福本 大輔*

By Daisuke SUNAGA and Daisuke FUKUMOTO

1. はじめに

筆者らは、アメリカ合衆国における都市内公共交通に関する補助支援制度、及び都市内公共交通の運用状況について、連邦政府（連邦公共交通局）及び地方政府・当局、交通事業者の担当者にヒアリングを行う機会を得た。本稿では、ヒアリングの結果を基に、都市内公共交通に関する補助支援制度の概要について紹介すると共に、ヒアリング対象都市における都市内公共交通の概要について報告を行う。

2. 都市内公共交通に関する補助支援制度の概要

(1) 補助支援制度設立の経緯

連邦公共交通局（FTA）は、公共交通整備・運営の目的として、①廉価な移動の保証（Affordable Mobility）、②渋滞緩和（Congestion Management）、③地域開発の支援（Supporting Transit Intensive Neighborhoods）の3点を挙げている。これらの目的は公共交通局が設立された時期に策定された憲章の考えに基づく、公共交通に対する公共交通局の基本的な方向性を示すものである。

公共交通局の補助支援制度については、まず1961年に住宅都市開発法を根拠法として、連邦が公共交通に資金提供を始めている。その後1982年には連邦公共輸送法により道路信託基金（HTF）の中に公共交通勘定が設置され、州・自治体の公共交通支援に連邦の道路財源の一部が充当されるようになった。さらに1998年の連邦地域公共交通法によって都市内公共交通に対する連邦の補助権限が規定され、補助が拡大した。なお、2006年の法律改正により、Small Startsが公共交通局の管轄となり、役割が拡大された。このことにより、既存の道路でバスを改

良する等の小規模プロジェクトに対しても公共交通局が支援を行えるようになっている。

(2) 補助支援の状況

2004年時点では公共交通局は年間約8,000億円程度の予算規模にて公共交通への支援を行っている。

支援のうち半分程度は、鉄道やバスの新設・維持・改良等への使途が定められたものであり、予算規模については基本的に人口、人口密度、公共交通のサービスの水準の3要素を含む公式によって定められる。

その他に、1,450億円程度の規模で、新しい公共交通建設のための補助支援制度としてNew Startsが存在する。公共交通の新規開業に向けては、システムの設計、代替案の比較、概略設計、詳細設計、建設というプロセスを経るものとしているが、公共交通局はプロセス全体の管理を担当している。

3. 都市内公共交通の事例

(1) ワシントン DC

a) 公共交通の概要

ワシントン DCでは、ワシントン都市圏交通局（WMATA）が公共交通事業者として運営を担当している。WMATAはディストリクト・コロニア、メリーランド、バージニア州の3つの州に跨る組織であり、地下鉄・バス・パラトランジットの3つのサービスを提供している。全米で2番目に大きな地下鉄網（路線延長106マイル、駅数86）と5番目に大きなバス網（車両数1,471、バス停数12,435）を運営しており、利用者数は1日約1.3百万人（うち地下鉄725千人、バス550千人）に達する。全駅の半数には連邦政府の施設が立地しており、連邦政府職員がピーク時間の乗客数の半数を占めているの

*交通まちづくり研究室

が特徴的である。

b) TOD の取組

WMATA では積極的に Joint Development Program と呼ばれる、WMATA・地方自治体・民間企業の連携事業に取り組んでいる。このプログラムの目的は公共交通指向型開発の促進、自治体負担金の削減、公共交通利用者数の拡大、土地の有効利用を通じた税収確保の4つである。現在のところ、50を超える事業を進めており、その数は増加傾向にある。

事業の成功例の1つに、ベセスダ・メトロ・センターが挙げられる。同地区では地下鉄の開業を契機に地域の開発を促進し、地下鉄駅の上空に、380室の高級ホテル、30万平方フィートの事務所床、6万平方フィートの商業床を供給している。この開発により WMATA は年間2百万ドル超の収益を確保している。



写真-1 ベセスダ地区

(2) ボストン

a) 公共交通の概要

ボストンでは、マサチューセッツ湾岸交通局 (MBTA) が公共交通事業者として運営を担当している。MBTA は3,200平方マイルに居住する4.7百万人の住民に公共交通サービスを提供しており、ボストン都心に通勤する人の60%が利用している。

公共交通のサービスとしては通勤鉄道11路線、地下鉄3路線、LRT 路線1路線、バス・ラピッド・トランジット (BRT) 1路線、バス200路線が開設されている。また、フェリー路線、高速軌道トロリーバス路線、トロリーバス路線、パラトランジット (ザ・ライド) についてもサービスが提供されてい

る。

b) BRT

MBTA のBRT はシルバーラインと呼ばれている。シルバーラインは現在のところ第2期分まで開業している。第1期として、2002年に都心部から南部の住宅地までの区間が、第2期分としては2004年に南駅から港湾地域ローガン国際空港の区間がそれぞれ開業している。空港と南駅を結ぶことにより乗客が増え、成功している。また、今後第1期区間と第2期区間を結ぶ区間への延伸が予定されている。

シルバーラインの車両はCNGの接続バスを用いている。この車両はデュアルモードシステムを採用しており、トンネル内は電気、トンネル外においてはディーゼルエンジンを動力源として走行する。また、基本的にはバス専用レーンを通行するが、都市部では一般と同じレーンを走行している。

公共交通の手段としてBRTを選択した理由としては、走行時のルート設定の自由度などが挙げられるが、連邦がBRTの導入を推進するための、デモンストレーション的な位置づけも含んでいる。



写真-2 シルバーライン

(3) デンバー

a) 公共交通の概要

デンバーでは、1969年にコロラド州法により創設されたデンバー地域交通局 (RTD) が公共交通事業者として運営を担当している。RTD は2,330平方マイルに居住する2.5百万人の住民に公共交通サービスを提供している。上記の地域において、174の公共交通路線と、10,366の駅・停留所からなるサービスを提供している。また、2006年11月には、南東交通軸 (T-REX) において19マイルのLRT延伸が行われた。同路線については、LRTと高速道路が同時に整備されているのが特徴である。あわ

せて、66のパークアンドライド駐車場において21,000台分の駐車スペースを供給している。RTD全路線の一日あたり平均乗客数は約29万人に達し、近年はほぼ一貫して増加傾向にある。

デンバーは、20年前には大気環境基準を年間200日以上オーバーするスモッグの町として有名であった。これに対し、16番街のモール・シャトル導入や都心部と郊外を結ぶLRTの整備などを一因として、人口及び自動車走行マイルが増加する中でも大気汚染が改善された。また、都心部におけるモールの整備による影響として、50億ドル超の民間・公共の投資がデンバー都心部の事業に投入されるなど、都心の活性化に寄与している。

b) 将来計画 ～FasTracks Plan～

RTDでは、将来計画としてFasTracks Planを推進している。FasTracks Planでは、ラピッド・トランジット119マイル、BRT18マイル、P&R施設31施設(21,000台超)、バス網強化及び交通結節点整備(FastConnects)、デンバー・ユニオン駅再開発などの施策を予定している。ラピッド・トランジットについてはLRT、通勤鉄道システム(CRT)、BRTの中から選択するものとしており、各事業の環境評価の局面において決定される。

現在のところ、西交通軸のLRT路線が2013年に、北西交通軸と東交通軸の通勤鉄道路線が2014年に供用予定なのをはじめとして、2016年までにLRT、通勤鉄道システム、BRT合計で10路線の供用が予定されている。



写真-3 都心部のトランジット・モール

(4) サンフランシスコ

a) 公共交通の概要

サンフランシスコ湾岸地域では、BART (San

Francisco Bay Area Rapid Transit District) が鉄道路線の運営を担当している。BARTがサービスを提供する区域は同地域の4郡、鉄道の路線数は5路線、路線長は104マイルに達する。

BARTの平日1日当たり利用者は、IT産業の活況により2001年までの3年間で45%増加するなど、急増していた。その後、IT産業の業績低迷に伴いBART利用者が減少する時期もあったが、サンフランシスコ国際空港に延伸開業した2003年以降は利用者は再び増加傾向にある。2006年時点の平日1日当たり利用者は、約32.5万人である。

b) 路線網の拡張

BARTでは現在、路線網の拡張について検討を行っている。路線網の拡張にあたっては、地域のモビリティ向上、新たな利用者の創出による費用対効果の向上、路線沿線における各種開発との連携、路線端末のマルチモーダルなアクセス性の確保等を実現することを目標としている。

その一例として、I-580交通軸においてはリバモール市と既存のBART路線を接続させるにあたり、3つの交通機関(鉄道、通勤鉄道、バス)の中から適切な交通機関の選定を行うものとしている。また、ルートについても2つのルート(I-580、他社の鉄道路線)から適切なものを選定するものとしている。また、路線の延伸にあわせてリバモール市と協力して、沿線土地利用計画の策定を行うものとしているのが特徴的である。

4. おわりに

クルマへの依存度が日本と比較して高いと想定されるアメリカにおいても、都市内公共交通の整備について連邦が支援することにより、各都市において公共交通の精力的な整備が進められている。沿線地域の実情を踏まえ、土地利用計画と連携しつつ適切な交通手段を柔軟に選定すると共に、計画から開業までの期間を短縮することに成功しており、わが国の公共交通にも参考とすべき点が存在するものと考えられる。

本稿をまとめるにあたりヒアリングの機会を与えて頂いた国土交通省国土技術政策総合研究所に感謝するとともに、ヒアリングに協力頂いた各機関に感謝する次第である。