

# 米国における Street Design Guide の影響と効果

The Impacts and Effects of Street Design Guide Series Published by NACTO The U.S.

三浦詩乃<sup>1</sup>

By Shino MIURA

## 1 はじめに

90年代以降、リバビリティ (Livability)、つまり地域生活の持続可能性向上政策の一環としての交通のあり方、それに伴う、様々な交通手段や活動目的の人々が行き交う街路に対する新たな設計方針が議論されてきた。こうしたパラダイムシフトを分析した Dumbaugh & Marshall (2018) や Anciaes & Jones (2020) の研究では米国 NACTO (National Association of City Transportation Officials: 全米都市交通担当官協会) のガイドの知見が引用されている。そこで、本研究はリバビリティに係る設計要素や指標を各地の道路管理者に普及しつつある NACTO の Street Design Guide シリーズ (以下、ガイドと略記) に着目し、従来の道路構造基準等との関係性を明らかにしつつ①同ガイドの普及に至った要因を検証する。また、米国内外での活用ケースから②ガイドが自治体の街路事業で果たす役割を示す。最後に③NACTO が自ら掲げる施策原則の達成度からガイドの効果と課題を提示する。ガイドの特性と NACTO の組織体制のあり方は不可分 (節 2.) で、ガイドと同組織のプログラム運用とはリバビリティの政策的観点普及の両輪を担うこと (節 4.) より、本研究では組織体制や活動も分析対象とする。データは、NACTO ホームページ掲載情報、米国連邦道路庁 (FHWA)、米国全州道路交通運輸行政官協会 (AASHTO)、交通調査委員会 (TRB) の資料を主に参照した。加えて、NACTO およびケーススタディ対象地への Web ヒアリング、同組織が主催する

国際会議の現地調査 (2019年) を行った。

## 2 NACTO の設立背景からみるガイドの意義

### (1) 組織の沿革と変遷

NACTO は、E.Sander 氏 (前ニューヨーク市交通局長) が構想し、交通省の支援を得て、ニューヨーク・ボストン・シカゴ・ロサンゼルス・フィラデルフィアを初代メンバーとして 1996年に設立した。当時は各州と異なり、AASHTO や交通省との技術的/政策的連携関係が希薄な基礎自治体交通局の政策提言力を高める狙いがあった。交通省との共同オフィス設立、TRB の大都市委員会への発展や欧州の同様の自治体連携 (IMPACT: 都市交通システムのための情報管理政策評価) との相互意見交換を行い、一定の目的を果たした。Sander 氏が所属したニューヨーク大学ロバート F. ワグナー公共サービス大学院、FHWA が中心となり、大都市固有の技術交流のためのレポートが作成された。歩行者交通、光ファイバー管理や、後述するコンテキスト・センシティブ・ソリューション (CSS/D) に注目したものだ。

2007年、J. Sadik-khan 氏 (前ニューヨーク市交通局長) が理事に就任してからは、2011年『都市自転車道デザインガイド』に続き、より体系的な『都市街路デザインガイド』が発行されると (表-1)、2009年時点の 15 の自治体/組織から、2019年に 71、現在は 89 へとメンバー団体数が飛躍的にのびた。北米メンバー

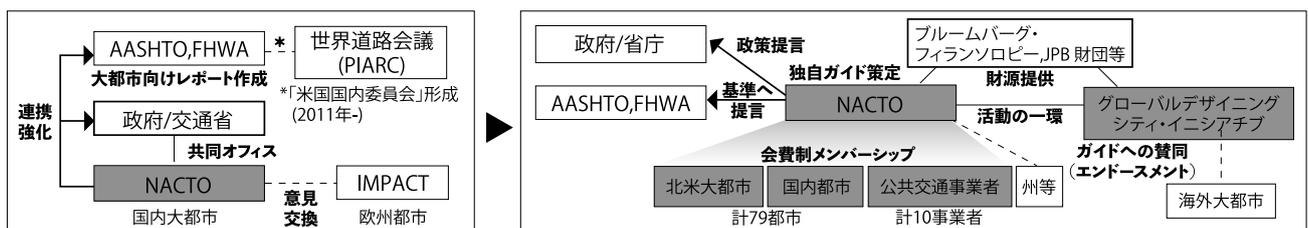


図-1 組織および連携体制の変化

<sup>1</sup> 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任助教 博士 (環境学)

表-1 NACTOのガイド変遷

年	ガイドおよびレポート名	独自/協力
2000	大都市の技術交流および支援プログラム	F H W A や
2001	交通管理に関する協会パートナーによる全国対話	ITE (交通技術者協会) に
2004	大都市におけるコンテキスト・センシティブな解決策	協力
2011	都市自転車道デザインガイド →2017年増補「全ての年代と能力の人たちのためのデザイン: コンテキストに応じた快適性の高い自転車施設ガイド」 →2019年増補「交差点をあきらめるな: 全ての年代と能力の人たちのための自転車交差点」	独自 (FHWAによる覚書有)
2013	都市街路デザインガイド	
2015-16	シェアバイクに関する公正な実践者白書 →2016年増補「街頭調査ツールキット」	独自
2016	トランジットストリートデザインガイド	ITEによる実務者向け補足ガイド有
	より良いシェアバイク-ポート設置ガイド	独自
	世界の街路デザインガイド	独自 (イニシアチブ主体)
2017	より良いバスに向けた実践者白書	独自
	都市街路の雨水処理ガイド	
	自動運転時代の都市づくり青写真	
2017-18	公共交通リーダーシップ資料	
2018	素晴らしい街路への青信号・アクセラレータ事業	ヴォルベ国立交通システムセンターによるソース提供
	コミュニティ参加戦略: シェアバイクを通じてより良い関係を築く	
	都市環境のための大型車両最適化	
	マイクロモビリティシェアサービス規制ガイドライン	
2019	移動データの管理	国際自治体弁護士協会と連名
2020	子どもたちのための街路デザイン	独自
	パンデミックへの対応と復興のための街路空間	独自 (イニシアチブ連名)
	シティ・リミット: 市街地街路のための安全な速度制限	独自
2021	パンデミック下における都市のリーダーシップ	

は年間会費制をとり、財源も自立し、独自の活動が活発化した。Sadik-khan氏の交通局長任期時に市長を務めたM. Bloomberg氏が主宰するブルームバーグ・フィランソロピーやJPB財団のような環境保全や保健衛生に係る団体の支援や助成の存在も大きい。助成元の方針と合致するリハビリティ観点が導入されるとともに、他国に技術支援を行うグローバルデザインシティ・イニシアチブが組織化された。エンドースメント・キャンペーン、オンラインでの公開もなされた結果、ガイドが国内外に広く認知されることで、上位行政レベルと交渉を行うヒエラルキー関係から、基礎自治体間で柔軟に学び合う水平的ネットワークへと転換した(前頁図-1)。これは、環境ガバナンスを担う複数国をまたぐ自治体連携(Transnational Municipal

Network)の動向と重なる。TMNは80年代以降、政策普及(Policy Diffusion)を担い、政府の既存制度や規範に対し、社会課題の解決能力を高める代替的な方針を実践で示し、特定の課題解決における革新的な試みを波及させた<sup>1)</sup>。次節に示す制度上の位置付けや近年の活動内容からも、現在のNACTOは米国を起点とする戦略的TMNとみなせる。

## (2) 制度上の位置付け

米国では、各道路管理者が最低限満たすべき基準(standards)を策定、それを手引(manual)に掲載し、道路構造を規定する。順守義務のある基準には全ての公道に係るFHWAの『統一交通制御装置マニュアル(MUTCD)』がある。AASHTOの『幹線道路および街路の幾何構造設計指針(通称・グリーンブック)』も各州交通局の承認(balloting)を踏んで更新され、道路事業の手引にて原則従う内容とされる(政府補助区間に順守義務有)。しかし都市部公道では、これら州向けの内容ではコミュニティの生活状況や環境・景観・歴史性といった「コンテキスト」への対応に問題をきたすこともあり、正当性を明文化した上で例外規定がとられていた。ただし、基準に依拠しない例外規定は設計慣行から外れたものとみなされ、賠償責任のリスクがあり、回避されがちだった。

そうした中、2度の授權法制定で状況が変化した。まず、1991年総合陸上輸送効率化法により、FHWAはコミュニティに調和する設計方針を事業に組み込む前頁CSS/Dを提唱し、州の事業単位で標準的慣行にない設計指針や材料仕様の適用が検討され始めた(1998年~)。つまり、原則は前述の基準や指針に沿いつつも、道路管理者の手引や個別事業において、リハビリティ向上に通じるコミュニティの「コンテキスト」の観点から柔軟な指針運用が公認されたことが、法的拘束力、慣行性のいずれも持たない新規のNACTOのガイドシリーズが受容され得た背景にある。さらに、2015年陸上交通修復法施行後、都市部公道の設計基準の1つとしてNACTOのガイドが公認された。都市部公道総延長の72%を基礎自治体が管轄する中、グリーンブックは地方や郊外を通るハイウェイ寄りのバイアスがあるとされており、「市街地固有の交通への懸念をより真剣に受け止めなければ、AASHTOは大都市の交通局長と職員を失うだろう」とF. Francois事務局長(任期1980~99年)はNACTOのような組

織の出現を予見していた<sup>2)</sup>。FHWAは、NACTOガイドを既存の基準に代わるものではなく、それらと組み合わせて柔軟性の高い設計の事業化シナリオを提示するもの、としている。以上より、ガイドに法的拘束力はないが、公認済みであり、エンドースメントを行った自治体内では実質拘束力を持っている。それ故にNACTOは、ガイドを介して①多様な基礎自治体のコンテキストを許容する柔軟性を確保するとともに②「現在イノベティブなデザインも10年後にはスタンダードになる」という考え方から、前例重視でなく、基準のアップデートをもたらす提言を継続できる、という見解をもつ。

### (3) ガイドの運用実績を通じた政策提言強化

とはいえ、ガイドの内容は、構造分離型自転車レーン等の既存基準で承認済だが、普及していなかった構造等を紹介・推奨する側面が強い。例えば『都市自転車道デザインガイド』に示した装置でMUTCDに掲載がないものは2点だった。同ガイドの発行段階で、NACTOによってそれらの性能データ収集と検証は完了しており、暫定または実験的設計として統一交通管制御装置全国委員会に即座に位置付けられた<sup>2)</sup>。

ガイドの運用実績を積んだ2019年以降はCOVID-19対策など、連邦議会への進言など政策提言活動を強化している。特筆すべきは、2021年現在、12年ぶりに改訂検討中のMUTCDへの連名意見提出（メンバー自治体およびその他賛同組織のレビューに基づく400件以上のコメント）である<sup>3)</sup>。規制の曖昧さ、標識や信号以外の根本的方針（1971年時規定部分）の改善、および最新の研究や実装成果を組み入れられる改訂頻度を求めた。安全性、気候、徒歩・自転車・車椅子・バスでのアクセス等より一般車の高速通行を優先し、「欠陥のある規制を根本的に修正せず、余白をいじり続けている」と、細項目の微修正に留める改訂でなく、現バイデン政権の掲げる安全な道路システム目標に沿うよう再構築すべきと、痛烈に批判した。図-2のようにガイド発行以後、NACTOとメンバー都市が推奨した実装例が公認されないことに対し、下記a)～f)のように具体的修正案を提出している。

a) 歩行者およびサイクリストの「合理的かつ慎重に／合法的に」行動する者としての均一定義削除：ヒューマンエラーや子どものような主体をも想定し、主要な目標を車両の移動円滑性から人々の安全性およびアクセ

ス性の向上へと再定義すること

b) 85パーセンタイル速度を含む自由流速度の基準速度化推奨削除：使用により次第に車両速度が高まることを示した2017年の国家運輸安全委員会の研究発表以後、全米安全評議会等が支持していない当値について、「要件」から「推奨」への変更にとどめず削除すること

c) 自動車用信号よりも制限的な、歩行者信号設置認証に係る要件の見直し

d) 自動運転車に関する新章削除：街路の全利用者に安全な交通手段として未だ開発途上の自動運転車を、交通手段階層上位に新たに位置付ける扱いの取り止め

e) 現況認定色・パタン以外の塗料使用制限撤廃：安全性への悪影響の根拠なく、視認性を高める目的の自転車やバスレーンのベタ塗り塗装や、コミュニティのための場の印象を高めるアート性のある横断歩道整備への制限を取り払うこと

f) 自転車レーン配置の制約ではなく最善の実践知見を紹介すべきこと

### (4) 「コンプリートストリート」施策との関係性

さらにNACTOに先駆け、あらゆる交通主体や機能への配慮を道路と街路の設計に持ちこんだ「コンプリートストリート」施策との関係性にも着目する。NACTOガイドのエンドースメントを行った9州・51市・1郡の覚書を参照すると「リバブル／マルチモーダル／柔軟性のある／コンテキスト・センシティブ」なデザインをもたらす内容としてガイドに賛同したことが明らかだ。他方、ガイドのコンプリートストリート指針への寄与（マサチューセッツ州、シアトル市など）、逆に同指針によるNACTOガイドの目的達成に言及したもの（アレキサンドリア市、ボストン市など）は、ごく一部にとどまる。①コンプリートストリートとは原則が類似するが、NACTOの都市部街路のあり方の定義と完全には一致しない点（前者は全交通主体を強調するが



図-2 MUTCDへの改善要求事項例

[左：規定上可能、右：規定上不可能]<sup>3)</sup>

(出典：http://nacto.org/mutcd.)

ゆえ自家用車の通行確保も要件となるが、多様性の高い世界の街路を対象とするNACTOは「人と人の居場所 (People & Place) アプローチ」をとり、必ずしも車両通行に拘らない)、②基礎自治体の大半が都市部公道、つまり街路独自の手引をもたなかった状況下で、900以上にのぼるコンプリートストリート施策事例のうち、設計手引への落とし込みに意欲を持つのは少数(主に大都市)であった点が要因とみられる。ただし、NACTOは同施策に言及した活動も行っている。現況のコンプリートストリート施策の多くが、交通主体間のトレードオフまで考慮していないことが問題だった<sup>4)</sup>が、NACTOの人材育成ではこの点を中心的に議論している。

### 3 NACTOガイドの特性

前節2.よりガイドの特性は概ね明らかだが、具体的に従来道路構造基準と比較した上での要点を整理する。

#### (1) 予防的視点からの速度デザイン

従来基準は、交通事故をあたかも自然災害のように固定的条件で想定するのと対照的に、ガイドは交通主体の行動変容の可能性を強調する。例えば、一般車が高速走行する区間で、実勢速度に従う信号現示、バッファ、幅員を整備すると、危険な速度を快適に感じるドライバーが増える懸念を示している。先述の85パーセントイル速度撤廃もこの文脈に従う。安全性の側面から制限速度を設定し、樹木や車線幅員縮小等、その速度に導く装置を用いる設計を提唱する。

#### (2) 設計車両

緊急車両に言及しつつも、その他大多数の日常利用者の安全性や快適性より優先されるものでないとし、大型車受容より、最も脆弱な利用者向けの構造を原則とする。前述(1)への考慮が設計の選択肢を広げる。

#### (3) デザイン・アワー：ピーク対応について

ピーク対応を主眼に設計された街路は、混雑緩和と引き換えに、他の時間帯での地域の公共空間としての質や安全性が満たされない可能性を指摘する。そこで、(1)のようなドライバーの行動変容や米国のグリッド街区の迂回しやすさから、交差点での指定方向外進行禁止や一方通行の双方向通行化によってピーク時の渋滞状況が調整され得る前提をおく。平均日交通量、渋滞発生時15分間交通量、30番目時間交通量に

限らず、車線別平均交通量、複数時間帯(AMピーク/正午/PMピーク/土曜日)の平均、ピーク2~3時間の様々な交通手段にとっての性能を考慮した上で、バス優先レーンや駐車帯の時間帯運用、信号制御やTDMを駆使して容量増加に依存しないことを重視する。仮に容量増加が求められる事業化がなされた場合、誘発された交通需要を負の外部性と思なすべきとする。

#### (4) デザイン・イヤー：交通需要予測の捉え方

街路デザインではコミュニティのビジョン達成が大目的である。交通需要予測モデルのみの考慮では、1~2%の成長予測が累積し、長期スパンでの過大評価につながり、都市政策目標や近年の自動車走行距離推移と矛盾しつつも、自動車への過度な投資がなされる恐れを指摘する。

#### (5) トレードオフを前提とした性能評価

前節2.(4)で触れたように、多様な主体間の戦略的トレードオフを目指す。その際に、設計者が都市部街路の目標を再定義し、包括的な性能指標を設定すべきとする。例えば、20~30年スパンの渋滞深刻度の議論のため、単一交通手段の処理能力を評価するサービスレベル(LOS)は、一般車ドライバーの遅延経験を測るにとどまりがちである。地域にとっての望ましさは、経済的・社会的効果をも指標として判断すべきであり、速度に関してもそのばらつきの減少、台数よりも総処理人数で測ることを推奨する。

#### (6) コミュニティのコンテキストへの対応

NACTOのガイドは、都市のコンテキストへの対応について交通局実務者によるレビュープロセスを踏んでいる。幹線道路沿いコミュニティも取り残さず、リバビリティを向上するために、管轄主体を問わず、従来のトラフィック機能、アクセス機能による道路分類以前に、コンテキストや優先すべき交通手段を考慮する。例えば、従来基準では最低約90m間隔設置が規定されている横断歩道を、土地利用、建物エントランス、停留所等に応じて柔軟性を持たせる。あるいは、住宅地はオフピーク時に公共空間としての質を高める/商店街は週末や休日の歩行者流に合わせた歩道設計等、用いるパラメータを変更する。

また、ガイドの図書デザインは、従来の標準道路断面でなく3次元的描写を採用し、空間再配分による街並み全体の変化を意識させる。

## 4 自治体の街路事業プロセスへの影響

NACTO およびグローバルデザインシティ・イニシアチブは、上記のようなガイドの原則理解を深めるとともに、実装できる人材育成プログラムを備えている。ガイドとプログラムの自治体街路事業での適用状況に関するヒアリング結果を(1)～(3)に記す。ガイドの内容(評価指標、プロセス)、およびエンドース済のガイドの存在自体が、合意形成過程に影響を与えているとみられる。

### (1) 人材育成プログラムの概要

自治体人材育成では複数のメニューを備える。街路空間の再配分や事業の評価手法、コミュニティ参加に関するブレインストーミング、地元メディアや政策提言団体を含めたコミュニケーション手法、実践観点からのケーススタディ紹介、提案中の事業内容の妥当性実証などの訓練ワークショップなどがある。ワークショップは、異なる職能(公共交通機関、警察、自治体の都市計画系部署等)への研修としても機能する。NACTO スタッフによる事業推進支援が伴う場合、ファシリテーションとプロジェクトデザインのレビュー、新たな知見を見出すような事業でのピア・ツー・ピア型メンター(NACTOと対等な関係)などの選択肢がある。

### (2) アクセラレータープログラム:全世界的課題対応

プログラムの中でも、ブルームバーグ・フィランソロピーの活動範囲と枠組みが一致する、交通事故・大気汚染・気候変動対策など、全世界的課題への取り組みは「アクセラレータープログラム」とされ、重点的に支援される。自治体が計画中の事業を申請し、採択されると、助成とNACTO スタッフによる技術的支援がなされる。COVID-19への米国内対応も、同様の財源と体制の下で行われた。直接政府からの支援を受けられない50万人未満都市の、フィジカルディスタンスを確保する歩道拡張、救急車対応など健康事業関連の路上利用、自転車・公共交通インフラ整備、屋外飲食・小売空間確保に関する採択事業に助成を行った。ガイド『パンデミックへの対応と復興のための街路空間』はこの中で、欧州等メンバー以外の都市事例も含めてオンラインでリアルタイム収集・共有・議論中のアイデアや実践の取りまとめを担い、前例のない事態に対して街路空間が果たす役割を明確化した。

### (3) 一般の街路事業プロセスへのガイドの影響

『世界の街路デザインガイド』の活用ケースからガイドの影響を下記4点にまとめる。

#### a) 街路デザイン手引作成における情報源の充実化

各地で街路デザインに携わる人材はしばしば少数人数精鋭である中、技術的ツールの選択肢を示すガイドは、基礎自治体において一般化可能な問題を発掘・共有する拠り所となり得る。

なお、前節3.のとおり、ガイドはコンテキスト重視を原則とするが、その国際的適用にて実情の理解は、本節(1)のような取組みの中で現地専門家と協働し、理解する過程がもたれる(インフォーマルな交通や露天商について、これらが実質的な公共交通システムや地元経済の大部分を支えている可能性など)。

#### b) 事業根拠の明確化

設計実務者は合意形成の場でガイドを「許可証」のように用いることができる。往々にして「できない理由」をつきつける利害関係者がいる中で、ガイドのエンドースメントを根拠に、まずは試すことや既存案と異なる方策をとることを提案しやすくなる。例えば、ニュージーランドでは政府-基礎自治体レベルでエンドースメントが進んでおり、各行政の街路事業内容が国際的潮流に沿うものとして、地元メディア、新聞を通じて発信され、アカウンタビリティを果たしたという。

#### c) 合意形成につながる指標策定

NACTOの街路事業プロセスでは、簡易整備実験(パイロット事業化)によるプロトタイピングが推奨されるが、最終的な高質化を含めて、デザインに大きな投資が伴うことから、様々な主体との合意形成につながりやすい、地域経済等を含む前節3.(5)に示したガイド掲載指標を用いる。NACTOによる事業推進支援の場合、NACTO側でこうした効果測定を行い、実現可能性を示す。

#### d) 事業対象の市域スケールへの拡大

交通性能の事後評価のみにとどまらず、上記の経済的・社会的指標も併用し、Next come out、つまり、短期-中期-長期と様々な時間断面の評価を行う。これにより現行事業が市民に受容され、同様の性質の空間再配分事業を断続的に市域内で広げる場合に、持続可能な方法の筋道を立てやすくなる。

市域スケールへの事業展開がみられるものとして、

交差点等の交通安全向上・子どもの遊び場づくり・広場化等が挙げられ、これらは整備後の管理や活用を地元が担うことで質向上につながるため、コミュニティからの申請型であることが成功の鍵とされる。NACTOが空間デザインに関わる場合、自治体側が前もってそうした枠組みにできるよう、ガイドを参照しながら具体的に巻き込む人材やコミュニティおよび市政方針との調整がなされることが条件とされる。

## 5 アウトカム達成状況からみる効果

前節4.では定性的側面から効果を考察したが、本節では、NACTOが掲げる「施策7原則」のうち、定量的に確認できる、①低炭素交通システムへの移行、②公共交通網拡大、最優先目標の③交通安全（死亡事故撲滅）をアウトカムとし、最も緊密に連携する米国内メンバー都市における達成度を概観する。

まず、①と②については、NACTOが実施したメンバー都市（2018年、n=53）へのフォローアップ調査から、安全向上策が計2,600件実施されていること、特に徒歩、自転車インフラ整備件数の伸びが明らかである。モーダルシフトにつながっているかは、メンバー10都市／非メンバー3都市を対象にした実測交通量推移を用いた既往研究<sup>5)</sup>やメンバーおよびエンドースメント15都市の通勤交通手段推移データ<sup>6)</sup>を参照した。インフラ導入効果までは立証されないものの、自転車交通量の伸び、それに対する自転車インフラの有無との相関は認められた。③については2018年の交通事故致死率により15万人以上の都市を4つのクラスターに分ける分析を行った。NACTOの全てのメニューを受ける正会員都市については、6割が全米傾向よりも安全寄りの群に属する結果であった。さらに、初期メンバー5都市を対象に、2010～18年の動向を調べると、自家用車依存度が小さいニューヨーク市とボストン市では致死率に関して横ばいまたは緩やかな減少がみられた。依存度が高い都市は、Uber等の普及、若者ドライバーの走行距離増加などから、全米で事故が増加した2015年以後、増加傾向に転じた。

## 6 おわりに

本研究では、リバビリティの観点を明文化したガイ

ドを基盤としつつ、TMN的組織体制構築や活動展開を伴うことで、NACTOの都市部街路像普及が進んだことを明らかにした。ガイドの存在の影響は、具体的には①既存道路構造基準のアップデート、②メンバー自治体の街路事業の代替案作成および合意形成円滑化、③各地での徒歩・自転車インフラの増設、にみられた。また、④ガイドを活用する米国メンバー都市の半数以上で全米レベルよりも安全性を保つ傾向にあり、自転車のモーダルシフトの兆しはみられるものの、依然として自動車依存型の都市などで重大事故数の推移が安定的に減少していないことが明らかになった。今後、構築途上の交通公社との連携強化を進め、⑤公共交通インフラ整備および分担率の安定的向上策を積み重ねることが、NACTOが理想とする目標達成に向けた課題といえよう。

### 主要参考文献およびURL

- 1) H.Bulkeley, A.Davies, B.Evans, D.Gibbs, K.Kern, K.Theobald: Environmental governance and transnational municipal networks in Europe, *Journal of Environmental Policy & Planning*, 5, 3, pp.235-254, 2003
- 2) B. D. Epperson: *Bicycles in American Highway Planning: The Critical Years of Policy-Making- 1969- 1991*, McFarland, 2014
- 3) NACTO: *A Blueprint to Update America's Street Manual* (<https://nacto.org/2021/05/11/a-blueprint-to-update-americas-street-manual/>) (最終参照21/06/01)
- 4) K. Gregg, P.Hess: *Complete streets at the municipal level: A review of American municipal Complete Street Policy*, *International Journal of Sustainable Transportation*, 13, 6, pp.407-418, 2019
- 5) H.T.K. Lea, R.Buehler, S.Hankey: *Have walking and bicycling increased in the US? A 13-year longitudinal analysis of traffic counts from 13 metropolitan areas*, *Transportation Research Part D*, 69, pp.329-345, 2019
- 6) 2009-2013および2014-2018 ACS 5-Year Estimates