

# CLAIR REPORT No. 419

## ニューヨーク市における自転車利用環境について

Clair Report No.419 (May , 2015)  
(一財)自治体国際化協会 ニューヨーク事務所



一般財団法人

**自治体国際化協会**

## 「CLAIR REPORT」の発刊について

当協会では、調査事業の一環として、海外各地域の地方行財政事情、開発事例等、様々な領域にわたる海外の情報を分野別にまとめた調査誌「CLAIR REPORT」シリーズを刊行しております。

このシリーズは、地方自治行政の参考に資するため、関係の方々に地方行財政に係わる様々な海外の情報を紹介することを目的としております。

内容につきましては、今後とも一層の改善を重ねてまいりたいと存じますので、御叱責を賜れば幸いに存じます。

**本誌からの無断転載はご遠慮ください。**

問い合わせ先

〒102-0083 東京都千代田区麹町 1-7 相互半蔵門ビル

(一財)自治体国際化協会 総務部 企画調査課

TEL: 03-5213-1722

FAX: 03-5213-1741

E-Mail: [webmaster@clair.or.jp](mailto:webmaster@clair.or.jp)

## はじめに

このレポートは、米国における自転車利用、自転車シェアリングプログラムの概況を報告するとともに、特に、米国の中でも最も進んだ「**Bike Friendly City**」として米国の自転車専門誌から評価されたニューヨーク市における自転車利用の状況を多角的かつ詳細に報告する。次に、筆者は、自転車と公共交通との連携・融合の視点で考察を進める。さらに、自転車利用の安全確保の取り組みを丁寧にまとめ、ニューヨークと日本における自転車利用促進に向けた今後の課題について考察を重ねている。特筆すべきは、筆者が愛車とともに、フィールドワークを積み重ねた緻密な記録が資料としてまとめられていることである。大分量であるので、フィールドワーク編として整理してある。実際のところを体感されたい方は、ぜひご覧いただきたい。まさに、日本にしながら、米国の最先端の現場に立っているような感を覚えられるのではないかと思う。また、実地視察や聞き取り調査もニューヨークにとどまらず、ワシントン DC、コロラド州デンバー市、ジョージア州アトランタ市にまで及ぶ。これらの現地調査報告についても併せて、ご活用いただければと思う。このレポートが地方自治体の今後の自転車利用環境整備推進の一助となれば、これほど幸いなことはない。

なお、今回のレポート作成にあたり、ニューヨーク市交通局、ワシントン・コロンビア特別区交通局及び非営利組織「**Bike New York**」の皆様から多大なるご協力をいただいた。あらためて米国当局の皆様にご心から感謝申し上げる次第である。

自治体国際化協会ニューヨーク事務所長  
立田 康雄

## 目次

はじめに	1
執筆に当たって	4
概要	5
第1章 米国における自転車利用の概況	
第1節 米国における自転車利用の概況	7
1 各種調査が示唆する自転車利用の普及状況	7
2 ACS 調査が明らかにした自転車通勤者の増加	7
3 「米国自転車利用者連盟」による分析レポート	9
4 「自転車・歩行同盟」によるベンチマーキングレポート	11
5 その他の調査結果	13
6 米国における自転車利用普及の見通し	13
第2節 米国における自転車シェアリングプログラムの概況	14
1 米国で普及する自転車シェアリングプログラム	14
2 プログラム拡大の背景と今後の影響	15
第2章 ニューヨーク市における自転車利用環境	
第1節 ニューヨーク市における自転車利用の概況	17
1 ニューヨーク市における自転車利用者の増加	17
2 米国で最も自転車利用に適した都市「ニューヨーク」	18
3 ニューヨーク市における自転車行政の推進体制	20
第2節 ニューヨーク市における自転車利用環境整備の状況	21
1 ニューヨーク市における自転車利用促進及び自転車レーン整備の背景	21
2 自転車レーン等の整備状況	22
3 橋梁部における自転車レーン整備の状況	25
第3節 自転車レーン整備がもたらす効果	28
1 自転車レーン整備がもたらす効果	28
2 自転車レーン整備に係る議論の収束と他都市への波及	31
第3章 ニューヨーク市における自転車と公共交通との連携・融合	
第1節 ニューヨーク市の公共交通	34
1 公共交通利用度の高いニューヨーク市	34
2 ニューヨーク市における主な公共交通機関	34
第2節 公共交通機関への自転車持込等について	35
第3節 自転車と公共交通の連携・融合へ向けて	36
第4章 ニューヨーク市における自転車シェアリングプログラムの概況	
第1節 「Citi Bike」の概要	38

第2節	「Citi Bike」拡充計画の発表	39
第3節	「Citi Bike」の今後の展開	41
第5章	ニューヨーク市における自転車利用の安全確保の取り組み	
第1節	ニューヨーク市自転車利用リスク指標	42
第2節	自転車利用における安全確保の取り組み	43
1	安全確保への取り組み	43
2	交通ルールの徹底	43
3	自転車利用ガイドブック「BIKE SMART」の配布	44
4	自転車地図「NYC BIKE MAP」の配布	47
5	ニューヨーク市における非営利組織の取り組み	49
第3節	自転車利用の拡大へ向けて	51
1	「ビジョン・ゼロ(Vision Zero)」の取り組み	51
2	日本への示唆	52
補章1	ニューヨーク市の自転車利用環境に係るフィールドワーク結果	
第1節	橋梁部における自転車レーン整備の状況	55
第2節	公共交通機関への自転車持込等に係る状況	63
補章2	他都市における自転車利用環境	
第1節	ワシントンDCの事例（「Capital Bikeshare」の概要）	81
1	ワシントンDC交通局訪問	81
2	DC政府及びDDOTの概要	81
3	「Capital Bikeshare」事業について	81
第2節	コロラド州デンバー市の事例（「Denver B-cycle」の概要）	83
1	自転車利用が普及するコロラド州	83
2	デンバー市「Denver B-cycle」の概要	83
3	「Denver B-cycle」の利用方法	84
第3節	ジョージア州アトランタ市の事例（交通ネットワークの多様化を目指すアトランタ市の動向）	85
1	交通の多様化を目指すアトランタ市	85
2	アトランタ市の概要	86
3	自転車利用の促進－自転車レーンの整備と自転車シェアリングプログラムの導入	86
4	市内ダウンタウン地区におけるストリートカー導入－「The Atlanta Streetcar」	88
5	都市再生に果たす自転車利用の役割	90
終わりに		91
参考資料等		92

執筆に当たって

筆者の子供時代の楽しみは自宅近所を自転車で散策することであった。地方に育ったこともあり、中学は自転車、高校は鉄道と自転車を組み合わせたパーク・アンド・ライドで通学した。こうした習慣が染み付いたせいなのか、社会人になってからも、可能な限り自転車通勤を続けていた。

これだけ自転車を利用していたにもかかわらず、当時、筆者が承知していたルールは、「並進と無灯火の禁止」程度であった。自転車は歩道を走行するものと思い込んでいた筆者は、2011年10月、「軽車両である自転車は車道走行が原則。違反者へは指導取り締まりを強化する。」との警察庁通達が報道された際には、心底驚いたことを鮮明に記憶している。

当地ニューヨークに赴任直後の2013年5月、北米最大規模を誇る自転車シェアリングプログラム「Citi Bike」が市内マンハッタンを中心とするエリアで開始され話題を呼んだが、自動車、歩行者が自在に動き回るニューヨークの街中で、自転車が安全に利用できるのか半信半疑であった。しかし、自転車好きが災いし衝動買いした自転車で市内を走行すると、そうした心配もすぐに払拭された。

市内の多くの通りには自転車レーン等の走行空間が整備され、自転車は車両同様、車道を走行するというルールも定着している。自転車走行に必要な基本的な情報は、ニューヨーク市が配布する小冊子や自転車地図に分かりやすく記載され、外国人の筆者でも容易に理解できた。いつの間にか不安だった車道走行にも慣れ、快適に自転車を利用している。

近年米国では、健康や環境への配慮、ガソリン価格の上昇等々、様々な背景から自転車利用が促進され、多くの都市で利用者が増加している。特に、ニューヨーク市は2014年9月、米国の自転車専門誌より「2014年自転車利用に適した都市トップ50 (2014 Top 50 Bike-Friendly Cities)」ランキングの第1位に選出されるなど、自転車利用に関しては発展著しい都市である。

当地で実際に自転車を利用し、その利用環境を羨ましく感じた筆者が、日本に当地の状況を紹介したいと考えたのが、本稿執筆に至った率直な動機である。

筆者自身は自転車行政等に携わった経験がなく専門的な知見は有していない。そのため、本稿は、ニューヨーク市の自転車利用環境を体験した利用者としての関心に基づき、同市の自転車利用を取り巻く状況等を俯瞰できる資料として位置付け、取りまとめたものである。

日本の自治体等、自転車行政関係者におかれては、自転車利用者の増加に伴う交通事故の増加、前述の警察庁通達等への対応等を背景とし、自転車の利用ルールの周知徹底や走行空間の整備等々、山積する課題への対応に追われていることと推察する。本稿の表層的な情報は関係者各位の必要性を十分に満たすものではないが、自治体等における自転車関連施策の企画、立案等に際し、何らか参照いただける要素があれば幸いである。また、本稿を契機に、関係者の方々がニューヨーク市及び米国の自転車利用環境に係る各分野について、専門的見地から掘り下げていただくことを期待したい。

## 概要

### 第1章 米国における自転車利用の概況

第1章では、「米国勢調査局」が実施する「米地域社会調査」結果、「米国自転車利用者連盟」が公表した分析レポート、「自転車歩行同盟」によるベンチマーキングレポートによる調査・分析結果に基づき、米国における自転車利用の普及状況について考察する。

また、米国内各都市で導入が進む自転車シェアリングプログラムの概要及び導入拡大の背景等について考察する。

### 第2章 ニューヨーク市における自転車利用環境

第2章では、自転車利用者が増加するニューヨーク市が、米国の自転車専門誌が行う「2014年自転車利用に適した都市トップ50 (2014 Top 50 Bike-Friendly Cities)」においてランキング第1位に選出されたことを紹介するとともに、そのニューヨーク市における自転車行政の推進体制、橋梁部にまで自転車レーンが整備された自転車走行空間の状況について説明する。

また、ニューヨーク市が検証した自転車レーン整備効果に係る報告書の内容に基づき、自転車レーン整備がもたらす効果について記述する。

なお、橋梁部への自転車レーン整備に係るフィールドワーク結果は、補章1第1節において別途整理する。

### 第3章 ニューヨーク市における自転車と公共交通との連携・融合

第3章では、公共交通利用度の高いニューヨーク市における自転車と各公共交通機関との連携状況について、マンハッタンへ乗り入れする主な公共交通機関の自転車受入（自転車持込）に係る対応状況を整理する。

なお、公共交通機関への自転車持込に係るフィールドワーク結果は、補章1第2節において別途整理する。

### 第4章 ニューヨーク市における自転車シェアリングプログラムの概況

第4章では、北米最大規模として知られるニューヨーク市の自転車シェアリングプログラム「Citi Bike」について、ニューヨーク市交通局が2014年10月に発表した規模拡充・サービス提供エリア拡大計画の概要を記述するとともに、規模拡充に伴い利用料の大幅値上げを実施した「Citi Bike」の今後の展開を考察する。

### 第5章 ニューヨーク市における自転車利用の安全確保の取り組み

第5章では、米国でトップクラスの自転車利用環境を有するまでに至ったニューヨーク市において、引続き自転車の利用拡大を進めるために重要となる安全確保の取り組みとして、ニューヨーク市警察が実施した自転車集中取り締まりの事例、ニューヨーク市が自転車ルール等の啓発用に作成した利用者ガイドブックや自転車地図の事例、自転車利用に係る各種教育講座を無料実施する非営利組織の取組事例等を紹介する。

また、2014年1月よりニューヨーク市が開始した、安全な道路を実現するための取り組み「ビジョン・ゼロ (Vision Zero)」の概要と併せ、ニューヨーク市及び日本における自転車利用促進へ向けた今後の課題等について考察する。

#### 補章1 ニューヨーク市の自転車利用環境に係るフィールドワーク結果

補章1では、第2章に関連して実施した橋梁部への自転車レーン整備に係るフィールドワーク結果、第3章に関連して実施した公共交通機関への自転車持込に係るフィールドワーク結果を記述する。

#### 補章2 他都市における自転車利用環境

補章2では、筆者が自転車利用環境等を現地で視察した米国内3都市（ワシントンDC、コロラド州デンバー市、ジョージア州アトランタ市）の状況を参考事例として掲載する。

ワシントンDCについては、コロンビア特別区政府交通局を訪問し、ワシントンDC及び近隣自治体で実施する自転車シェアリングプログラム「Capital Bikeshare」に関する聞き取り調査を行った際の概要を記述する。

コロラド州デンバー市については、同市が実施する自転車シェアリングプログラム「Denver B-cycle」を筆者が実際に利用した際の使用感等について記述する。

ジョージア州アトランタ市については、自動車依存型都市として知られる同市が進める交通多様化計画の一環である、自転車レーン整備、自転車シェアリングプログラム導入計画、ストリートカー導入事業等について記述する。

(本稿中に掲載する写真のうち出典を記載していないものは筆者が撮影したものである。)



## 第1章 米国における自転車利用の概況

### 第1節 米国における自転車利用の概況

#### 1 各種調査が示唆する自転車利用の普及状況

近年、ニューヨーク市で北米最大規模の自転車シェアリングプログラム「シティバイク (Citi Bike)」が開始し、米国内の他地域でも自転車シェアリングプログラムを導入しようとの動きが相次いだ。米国内各都市で真新しい自転車レーンを目にする機会も多く、米国で自転車利用は新たなトレンドとして存在感を増し、利用者も増加している様子が窺える。

このような自転車利用が活発化する米国の傾向を把握するためには利用状況等を調査する必要があるが、各州で制度や仕組みが大きく異なる米国では、米国全体を包含するような調査資料等を見つけることは容易ではない。また、自動車や鉄道・バスなどの公共交通を補完する2次的交通手段(Secondary Travel Modes)として利用されるケースが多い自転車の利用状況は、調査の実施自体も難しく、全米の自転車利用状況を網羅的に把握することは困難である。

しかし、近年の自転車通勤者の増加傾向を明らかにした「米国勢調査局(USCB/ United States Census Bureau)」(以下本節において「USCB」という。)が実施する「米地域社会調査 (ACS/ American Community Survey)」(以下本節において「ACS 調査」という。)<sup>1</sup>等、自転車利用が活発化する傾向を示唆する調査資料も存在する。

本節では、ACS 調査結果等、自転車利用者の増加等を示唆する資料を基に、自転車利用が進む米国の状況について説明する。

#### 2 ACS 調査が明らかにした自転車通勤者の増加

ACS 調査は USCB が毎年継続して実施する調査で、地域社会の社会的・経済的ニーズに係る最新の情報を得ることを目的とし、連邦政府や州政府が予算配分を決定する際などにも参照される。10年毎に実施される国勢調査は国民全体を対象とするが、ACS 調査は USCB がランダムに調査世帯を抽出し実施する。国勢調査と同様に、調査への回答は法的に義務付けられている。約 50 ある質問項目の一部が職業に係るもので、そのうちの一つが通勤方法を問う項目<sup>2</sup>となっている。



テネシー州メンフィス市で2014年5月に整備された自転車・歩行者レーン。片側2車線(計4車線)あった車道を減線し自転車・歩行者レーンを確保した。1年程度の試験期間を設けレーンを仮設し、今後の恒久設置を検討する計画。(Riverside Drive Pilot Project)

<sup>1</sup> United States Census Bureau - American Community Survey (<http://www.census.gov/acs/www/>)

<sup>2</sup> United States Census Bureau - American Community Survey Questionnaire

2014年5月、USCBはACS調査の結果を基に取りまとめた報告書「Modes Less Traveled—Bicycling and Walking to Work in the United States: 2008-2012」(2008年-2012年期: 移動距離の短い交通手段へ—米国における自転車及び徒歩による通勤、以下「USCB報告書」という。) <sup>3</sup>を公表した。

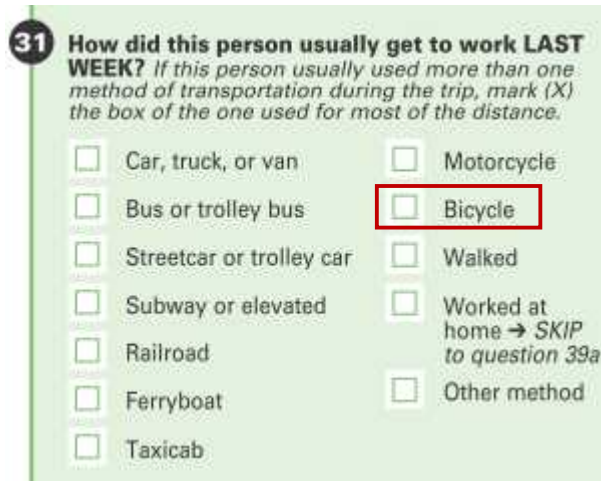
USCB報告書は、2000年の国勢調査実施時に約488千人だった自転車通勤者数が、2008年—2012年期のACS調査<sup>4</sup>では約786千人へ、約60%増加したことを明らかにした。これは、他の交通手段と比較して最大の増加率である。

【米国における通勤時交通手段の変化】

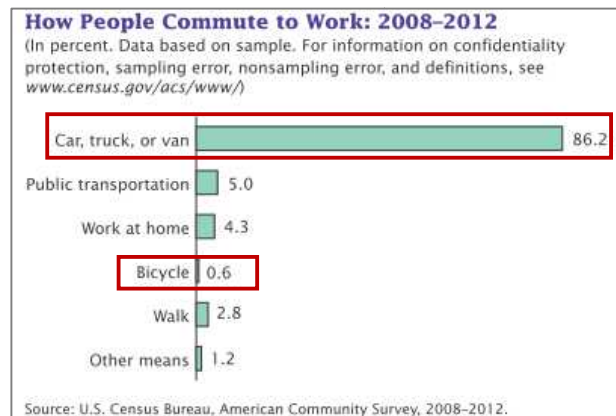
交通手段	1990 国勢調査		2000 国勢調査		ACS調査(2008-2012 ACS 5-year Estimates)	
	利用者数(人)	割合(%)	利用者数(人)	割合(%)	利用者数(人)	割合(%)
自動車、トラック又はバン	99,592,932	86.5	112,736,101	87.9	120,551,904	86.2
公共交通機関	6,069,589	5.3	6,067,703	4.7	6,967,689	5.0
自転車	466,856	0.4	488,497	0.4	785,665	0.6

※「Census 2000 Brief-Journey to Work」及び「Sex of Workers by means of Transportation to Work / 2008-2012 American Community Survey 5-year Estimates」(いずれもUSCB調べ)より、筆者作成。

2008年—2012年期ACS調査(右図参照)が示す通勤時交通手段全体に占める自転車利用の割合は0.6%で、自動車利用86.2%に比べ依然として少数派だが、広大な国土を有し、自動車製造を主要産業の一つとして発展を遂げた車社会の米国で、「動力化されていない交通手段(Non-Motorized Transportation)」である自転車による通勤が増加していることは注目に値する。なお、米国の上位50都市に限れば、自転車通勤者の割合は、平均1.0%にまで上昇する。



ACS調査票中の通勤手段に係る質問項目(出典: United States Census Bureau - Modes Less Traveled - Bicycling and Walking to Work in the United States: 2008-2012)



2008年-2012年期ACS調査における通勤時交通手段割合(出典: United States Census Bureau - Modes Less Traveled - Bicycling and Walking to Work in the United States: 2008-2012)

(<http://www.census.gov/acs/www/Downloads/questionnaires/2015/Quest15.pdf>)

<sup>3</sup> United States Census Bureau - Modes Less Traveled - Bicycling and Walking to Work in the United States: 2008-2012 (<http://www.census.gov/library/publications/2014/acs/acs-25.html>)

<sup>4</sup> United States Census Bureau - 2008-2012 American Community Survey 5-Year Estimates (<http://factfinder.census.gov/faces/nav/jsf/pages/searchresults.xhtml?refresh=t#none>)

UCSB 報告書は、USCB が初めて自転車及び歩行者に焦点を絞って作成したもので、2000 年国勢調査以降の変化や 2008 年－2012 年期 ACS 調査の結果が詳しく分析された。自転車通勤者の増加のほか、都市の規模、地域、年齢、性別、人種など、様々な角度から自転車通勤者の傾向を分析し、次のことをハイライトとして整理している（下線部は筆者による）。

- ・自転車通勤する労働者数は、2000 年の約 488 千人から、2008 年－2012 年期の約 786 千人へ大幅に増加した。他の交通手段と比較して最大の増加率である。
- ・上位 50 の大都市における自転車通勤者の割合は、2000 年の約 0.6%から 2008 年－2012 年期の約 1.0%へ増加した。
- ・米国を西部(West)、中西部(Midwest)、北東部(Northeast)、南部(South)の 4 地域に分け、自転車が通勤時の交通手段に占める割合を比較すると、南部が自転車 (0.3%) 及び歩行 (1.8%) とともに最も低い。自転車は西部 (1.1%) が最も高かった。
- ・上位 50 都市のうち、自転車通勤者の割合約 6.1%のオレゴン州ポートランド市が最高値であった。
- ・男女別の自転車通勤者割合は男性 0.8%、女性 0.3%であった。
- ・専門的学位を持つ層の自転車通勤者割合は 0.9%、高校を卒業していない層における割合は 0.7%であった。
- ・自転車以外の交通手段による通勤時間が約 25.9 分であるのに対し、自転車での通勤に要する時間は約 19.3 分であった。

ACS 調査票中の交通手段に係る質問は通勤利用に限定したものであり、レジャー等通勤以外の利用については調査対象としていない。また、複数の交通手段を併用して通勤する場合があるが、最長距離を利用する交通手段を回答するよう設問は設定されている。したがって、通勤の一部区間に自転車を利用していても、最長距離を自動車で移動している場合は「自動車、トラック又はバン(Car, Truck or Van)」を回答として選択することになる。

USCB 報告書は ACS 調査に基づいて作成されており、自転車の 2 次的交通手段としての利用は含まれないが、自転車利用に係る調査資料が少ない中、米国の自転車通勤者の傾向を分析した重要な資料である。

### 3 「米国自転車利用者連盟」による分析レポート

「米国自転車利用者連盟」(LAB/ The League of American Bicyclists、以下本節において「LAB」という。)は、1880 年に創設された、ワシントン DC を拠点とする自転車愛好者組織で、自転車利用を促進するための調査研究やイベント開催等、様々な取り組みを行っている。

例年 LAB は、USCB が公表する ACS 調査結果を基に、全米各州及び主要都市等における自転車通勤者の状況を整理し、ランキング付けした分析レポート「Where We Ride - Analysis of bicycle commuting in American Cities」(以下「LAB レポート」という。) <sup>6</sup>を

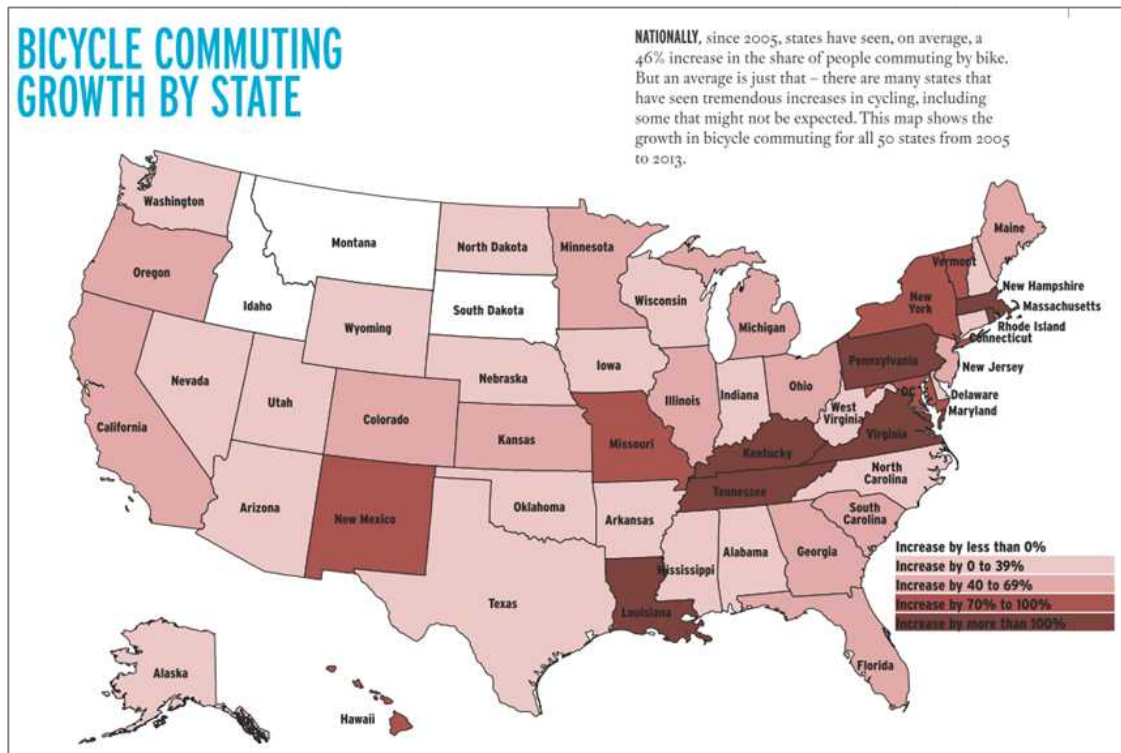
<sup>5</sup> The League of American Bicyclists (<http://www.bikeleague.org/>)

<sup>6</sup> The League of American Bicyclists - Where We Ride: Analysis of Bicycle Commuting in American Cities

公表している。

当該 LAB レポート中には、州別の自転車通勤者割合の推移が整理され、2005 年から 2013 年にかけての増減率が米国の地図上（下図「Bicycle Commuting Growth By State」参照）に表現されている。各州別の増減理由は説明されていないが、米国全土で自転車通勤者が増加傾向にある様子を視覚的に理解することができる。

ただし、当該図は各州の自転車通勤者割合の増減率を示したものであり、例えばモンタナ州のように、2005 年時点において自転車通勤者の割合が高い州であっても、それ以降、自転車通勤者が増加していなければ、白色(Increase by less than 0%:変化なし又は減少)や薄い着色 (Increase by 0 to 39%:増加率 0~39%) となり、自転車通勤者割合が高い州と下図の着色は必ずしも一致しない。



2005 年から 2013 年における州別の自転車通勤者増加率

※白色の州（アイダホ州、モンタナ州、サウスダコタ州）は自転車通勤者が減少した地域。それ以外の州では自転車通勤者割合が増加している。色が濃くなるに伴い増加率が上昇する。

（出典：The League of American Bicyclists - Where We Ride: Analysis of Bicycle Commuting in American Cities）

上図で示された自転車通勤者割合の増加率が高い上位 5 州は、以下のとおりである。

< 自転車通勤者割合の高い上位 5 州 >

- 1 位：テネシー州 152%
- 2 位：ロードアイランド州 131%
- 3 位：ルイジアナ州 115%
- 4 位：ペンシルベニア州 103%

5位：マサチューセッツ州、バージニア州 102%

なお、LAB レポートのランキング中、自転車通勤者割合の高い上位5州は、以下のとおりである。

<自転車通勤者割合の高い上位5州（括弧内は2005年）>

- 1位：オレゴン州 2.4% (1.5%)
  - 2位：モンタナ州 1.5% (1.6%)
  - 3位：ハワイ州 1.3% (0.7%)
  - 4位：コロラド州 1.3% (0.9%)
  - 5位：カリフォルニア州 1.1% (0.7%)
- (参考) 18位：ニューヨーク州 0.7% (0.3%)

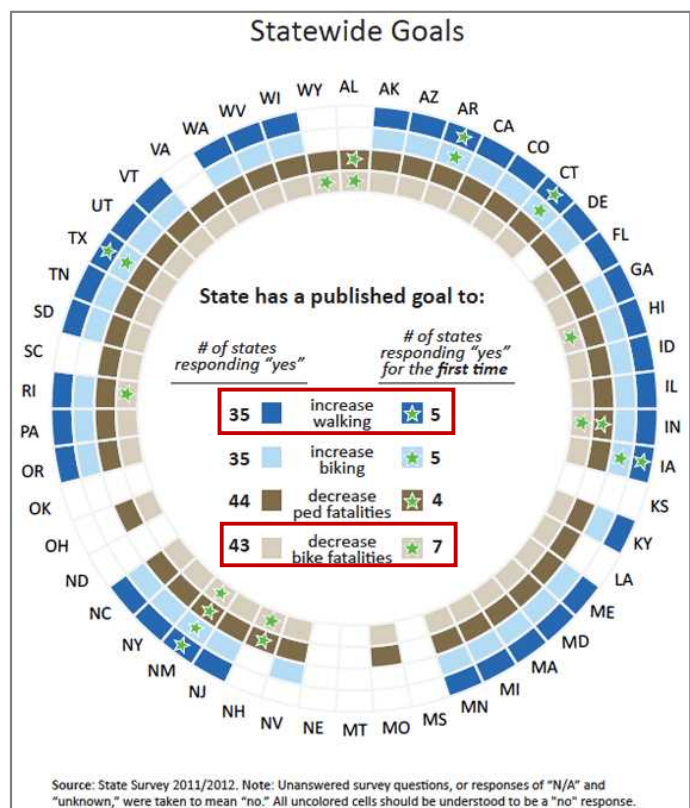
#### 4 「自転車・歩行同盟」によるベンチマーキングレポート

「自転車・歩行同盟」（ABW/ Alliance for Biking & Walking、以下「ABW」という。）<sup>7</sup>は、北米各州及び地域で自転車利用や歩行を支持する愛好団体が加盟する連合組織で、1996年に創設された。現在、米国、カナダ、メキシコから220を超える団体が加盟している。

ABWは、北米各地域における愛好団体の結成、強化、団結を使命とし、様々なキャンペーンや支援策の実施、情報提供等の活動を行っている。そうした諸活動の一つとして、「Bicycling and Walking in the United States—2014 Benchmarking Report」（米国における自転車利用及び歩行に係る2014年ベンチマーキングレポート、以下「ベンチマーキングレポート」という。）<sup>8</sup>が作成された。

ベンチマーキングレポートは、各地域の愛好団体が、その取り組みの成果

や進展を測る際の助けになるデータが必要であるとの認識から、2003年に作成が開始され



米国各州別の目標設定状況（水色のマーク：自転車利用増加に係る目標設定を行っている／35州、薄茶色のマーク：自転車利用者の死亡事故減少に係る目標設定を行っている／43州、★マークは今回調査で初めて目標設定しているとは回答した州）

（出典：Alliance for Biking & Walking - The Alliance Benchmarking Report）

<sup>7</sup> Alliance for Biking & Walking (<http://www.bikewalkalliance.org/>)

<sup>8</sup> Alliance for Biking & Walking - The Alliance Benchmarking Report (<http://www.bikewalkalliance.org/resources/benchmarking>)

たものである。2007年に最初の完成版(Full Report)が発行されて以来、2014年版は第4回目の発行となる。

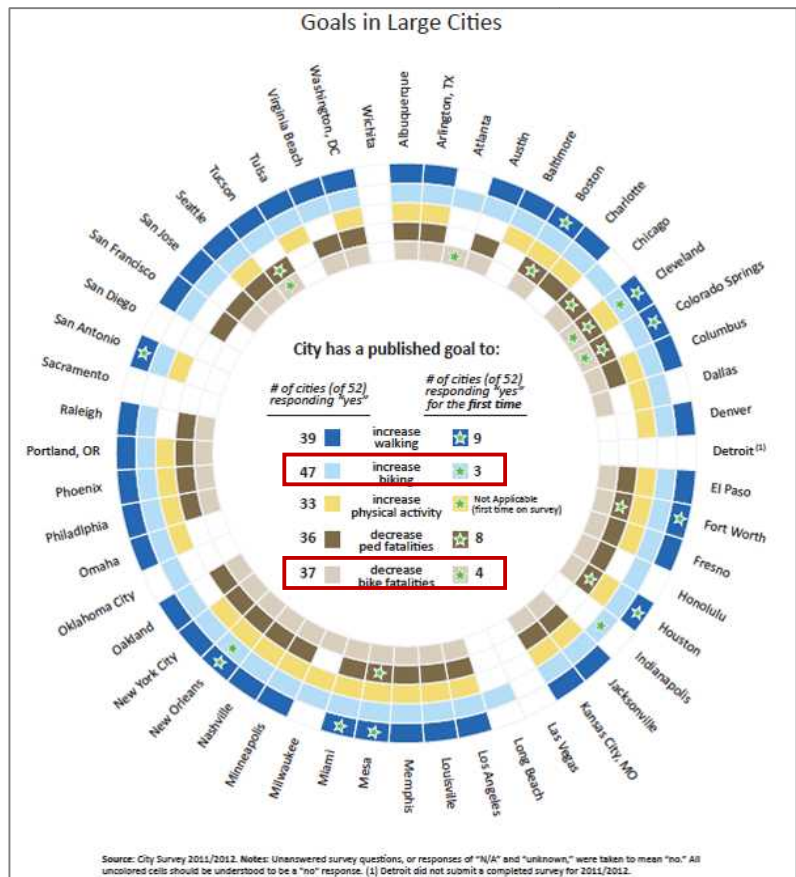
ベンチマーキングレポートは、自転車通勤者の割合、健康、安全、政策、予算、利用環境（インフラ）、啓発イベント、人材等々の観点から、各州・都市における自転車利用や歩行環境等を取り巻く状況を指標化／水準化（Benchmarking）したものである。様々な角度から各州・都市の自転車利用を指標化する中、特に州及び各都市の多くが自転車利用者・歩行者の増加に係る目標設定を行っていることを整理した点が注目に値する。

州別の目標設定状況を示した図（前頁図：Statewide Goals）から、全米50州のうち35州（70%）が自転車利用者の増加へ向けた目標設定を行っていることが確認できる。これは、米国の多くの州で、各州政府が自転車利用増加へ向けた何らかの施策を実施することを意味し、米国内の多くの地域で行政が自転車利用の普及促進を図っていることが分かる。

また、自転車利用者の死亡事故減少に係る目標は43州（86%）が設定している。多くの州で自転車利用者の安全確保対策が実施され、安心して自転車を利用できる環境が整うことにより、自転車利用者の増加へ寄与するものである。

大都市別の目標設定状況を示した図（右図：Goals in Large Cities）からは、大都市52都市（人口の多い上位50都市に、前回ベンチマーキングレポートで50位内に入っていたニューオーリンズ市、ホノルル市の2都市を加えた）のうち47都市（90.4%）が自転車利用者の増加へ向けた目標設定を行っていることが確認できる。

また、自転車利用者の死亡事故減少に係る目標は、37都市（71.2%）が設定している。これらの指標から、米国各地域を牽引する大都市の多くが自転車利用の普及促進を進めている状況が分かる。



米国大規模都市別の目標設定状況（水色■のマーク：自転車利用増加に係る目標設定を行っている／47都市、薄茶色■のマーク：自転車利用者の死亡事故減少に係る目標設定を行っている／37都市、★マークは今回調査で初めて設定していると回答した都市）

（出典：Alliance for Biking & Walking - The Alliance Benchmarking Report）

多数の州及び大都市が自転車利用者の増加や自転車死亡事故減少へ向けた目標を設定し様々な取り組みを展開することで、自転車利用は大きく後押しされる。米国の多くの地域で自転車利用が活発化している背景に、このような各州及び各都市政府の施策展開があるものと推察される。

## 5 その他の調査結果

米国の自転車専門販売店が加盟する「全米自転車販売店協会」(NBDA/ National Bicycle Dealers Association、以下「NBDA」という。)<sup>9</sup>は、今後の業界の概況を非常に前向きに捉えていると公表している<sup>10</sup>。NBDA は、その見通しの背景として、緑化運動(Green Movement)、環境持続可能性(Environmental Sustainability)、不活動(Inactivity)に起因する健康問題、ガソリン価格の上昇といった米国全体の傾向を挙げている。また、連邦政府が自転車レーンや自転車利用に優しい道路整備に対し予算措置を続けていることで、自転車利用はより可視的(Visible)で活発なものとなり、今後主要な交通手段の一つになっていくと説明する<sup>11</sup>。

また、健康増進、地球環境への配慮等に係るメリットに加え、最近、LAB が発表した資料「Bicycle Means Business: The Economic Benefits of Bicycle Infrastructure」(自転車はビジネスを意味するー自転車インフラストラクチャーの経済的利益)<sup>12</sup>では、自転車利用の普及は地域に経済的利益をもたらす活性化に寄与すると説明されている。

## 6 米国における自転車利用普及の見通し

USCB 報告書を執筆した社会学者ブライアン・マッケンジー氏 (Mr. Brian McKenzie) は、報告書の公表に併せ、「近年、多くの地域社会が、自転車や歩行のような交通手段の利用を支援する方向へ一歩踏み出した。多くの自治体が自転車シェアリングプログラムや自転車レーン整備、歩行者に優しい道路整備に対して投資を開始している。」とコメント<sup>13</sup>した。自転車利用が進む米国の大きな潮流が、USCB 初となる自転車通勤・歩行通勤に係る USCB 報告書作成の背景にあることを窺わせる。

本節で紹介した各種資料は、近年米国で自転車利用が活発化し、存在感を大きく高めていることを示唆している。

各関係機関が様々な立場から行った米国の自転車利用に係る調査・分析結果は、総じて前向きなもので、筆者が当地の生活を通じて得た「米国で自転車利用が活発化している」との感覚とも一致する。地域への経済的効果まで期待される米国の自転車利用は、今後一層促進されるものと思われる。

<sup>9</sup> National Bicycle Dealers Association (<http://nbda.com/>)

<sup>10</sup> National Bicycle Dealers Association - Research & Reports - A Look at the Bicycle Industry's Vital Statistics (<http://nbda.com/articles/industry-overview-2013-pg34.htm>)

<sup>11</sup> National Bicycle Dealers Association - Research & Reports - A Look at the Bicycle Industry's Vital Statistics (<http://nbda.com/articles/industry-overview-2013-pg34.htm>)

<sup>12</sup> The League of American Bicyclist Presentation - League Policy Director, Darren Flusche, "Bicycle means business" in May 2013 ([http://bikeleague.org/sites/default/files/Bicycling\\_and\\_the\\_Economy-Econ\\_Impact\\_Studies\\_web.pdf](http://bikeleague.org/sites/default/files/Bicycling_and_the_Economy-Econ_Impact_Studies_web.pdf))

<sup>13</sup> United States Census Bureau - Newsroom - For Immediate Release: Thursday, May 08, 2014 (<http://www.census.gov/newsroom/press-releases/2014/cb14-86.html>)

## 第2節 米国における自転車シェアリングプログラムの概況

### 1 米国で普及する自転車シェアリングプログラム

近年、世界各都市で導入が進む自転車シェアリングプログラム（以下、本節において「プログラム」という。）は、1日会員や1ヶ月会員、年会員などの利用者登録を前提とする自転車レンタルの一形態である。短距離、短時間の移動に対応する「交通手段」としての役割を意図した仕組みであり、観光地等を散策するために1日や半日単位で使用するレジャー目的の従来型レンタサイクルとは位置付けが異なる。

2015年10月現在、北米では約50都市<sup>14</sup>でプログラムが稼働しており、今後も増加する傾向にある。

各都市で導入されるプログラム毎に多少異なる点はあるが、主に以下のような特徴を持っている。なお、駐輪ステーションから自転車を取り出す際の過程について、カナダ・モントリオール市のプログラム「Bixi」<sup>15</sup>を筆者が試乗した際の写真を添付（次頁）するので、併せて参照されたい。

#### <プログラムの特徴>

- 短距離、短時間の移動に対応する「交通手段」としての役割を担う。
- オンライン又は駐輪ステーションで、事前に利用者登録を行う必要がある。
- 利用者登録に伴う会費はクレジット決済のため、クレジットカード（又はデビットカード）を所持している必要がある。
- 市内各所に設置された駐輪ステーションは無人で、通年稼働している。（稼働時間は各プログラムでそれぞれ異なる。）
- 会費のほか、利用時間に応じて利用料が課金される。例えば、コロラド州デンバー市で実施されるプログラム「Denver B-cycle」<sup>16</sup>で



米国各都市の自転車シェアリングプログラムの導入状況

（出典：Pedestrian Bicycle Information Center - Bike Sharing  
[http://www.pedbikeinfo.org/programs/promote\\_bikeshare.cfm](http://www.pedbikeinfo.org/programs/promote_bikeshare.cfm)）



カナダ・モントリオール市のプログラム「Bixi」の駐輪ステーションの様子

<sup>14</sup> Pedestrian and Bicycle Information Center - Bike Sharing - List ([http://www.pedbikeinfo.org/programs/promote\\_bikeshare.cfm](http://www.pedbikeinfo.org/programs/promote_bikeshare.cfm)) 及び Metro Bike - Bike-sharing World Map (<http://www.metrobike.net/the-bike-sharing-world-map/>) より筆者が算出した。

<sup>15</sup> Bixi Montreal (<https://montreal.bixi.com/>)

<sup>16</sup> Denver B-cycle については、本稿補章2第2節において、別途概要等を説明している。



は、自転車を 30 分以内に駐輪ステーションに返却すれば利用料は不要だが、継続利用時間が 30 分以上 60 分未満の場合 1 ドル、60 分を超えた以降は 30 分毎に 4 ドルが課金される。基本的に短時間利用を促す料金体系になっている。

## 2 プログラム拡大の背景と今後の影響

現在各都市で導入が進むプログラムは、1 日や半日単位で、利用者が自転車を占有する従来型のレンタサイクルとは異なり、短距離向けの交通手段として自転車を位置づけ、それを多数の利用者が共用（シェア）するための仕組みとして考案された。自宅から最寄りのバス停、通勤駅から勤務先な



「Bixi」駐輪ステーションの操作端末の様子。写真中央のスロットにクレジットカードを挿入し、パネルの指示に従い手続きする。精算後、写真下部の取出口から、使用する自転車のロック解錠時に使用する暗証番号がプリントアウトされる。



写真中央左の器具が自転車解錠用の端末。ここに暗証番号を入力する。解錠完了すると自転車が取り出せる。駐輪ステーションは自転車レーン（写真破線矢印）に隣接しているので、そのまま街へ漕ぎ出すことができる。返却時は、どこの駐輪ステーションでも構わないので、空いている駐輪場所（ドック）へ自転車を押込み、ロック音がしたら駐輪完了。使用した時間に応じて、クレジットカードに課金される。



米国東西海岸から遠く離れる米中西部でもプログラムは導入され始めている。（左写真：ミズーリ州カンザス・シティ市「Kansas City B-cycle」、右写真：インディアナポリス州インディアナポリス市「Indiana Pacers Bikeshare」）

ど「徒歩で移動するには距離があるが、自動車を使う程の距離ではない」ような区間を補完する移動手段の導入は、都市住民の支持を受け、米国内の各都市で急速に広まっている。

地球環境への配慮に対する意識の高まりなどから自転車利用が普及する背景もあるが、クレジットカード決済の普及、各駐輪ステーションの位置や稼働状況などをインターネットを

介し確認できるようになったことなど、近年の技術的進歩がプログラムの導入を大きく後押しした。また、残念なことではあるが、頻発する自転車の盗難という心配から利用者が解放されることも、当該プログラムが普及する一つの理由と思われる。

プログラムの導入が進む一方、その運用には解決すべき課題も残る。場所や時間帯によって駐輪台数が変動する各駐輪ステーション間の需給バランスが自然には調整されないため、日々自転車を移動させる作業が発生し、プログラム運用の重荷になっている。また、筆者がデンバー市で「Denver B-cycle」を利用した際、駐輪ステーションの端末がクレジットカードを読み取らず、借り出しできない駐輪ステーションが散見された。駐輪ステーションの無人化により管理コストが低減したことで、多数の駐輪ステーション設置が実現した一方、このようなトラブル発生時の対応はどうしても後手に回ってしまう。コールセンターが用意されているが、即時に対面での対応ができない点は、無人化を前提としたプログラムそのものが抱える課題である。

プログラムの仕組みは北米で一定の支持を受けており、今後さらに導入する都市が増加すれば、これまで自転車を利用していなかった層が新たに利用者として加わり、自転車利用者数は大きく増加する。自転車利用者の増加は、自転車レーンや駐輪設備等をはじめ、自転車利用に係るインフラ整備を求める社会的ニーズを増大させる。また、自転車利用の存在感が高まることで、これまで自動車中心に設計されがちであった道路・交通網の在り方そのものに影響を及ぼす可能性もある。

自転車を利用しやすい社会への移行を促す契機となるプログラムの普及が、自動車中心の現代社会に今後どのような影響をもたらすのか注視する必要がある。



自転車の集中や不足を解消するため、各駐輪ステーション間の駐輪台数を調整する作業が欠かせない。（写真：「Denver B-cycle」）



駐輪ステーションにおける維持管理作業の様子（写真：「Chicago DIVVY」）

## 第2章 ニューヨーク市における自転車利用環境

### 第1節 ニューヨーク市における自転車利用の概況

#### 1 ニューヨーク市における自転車利用者の増加

ニューヨーク市は、マンハッタンの複数箇所において「自転車スクリーンライン調査(NYC Bicycle Screenline Count) <sup>17</sup>」という自転車交通量調査を継続している。特に自転車通勤者への絞った調査結果からは、2006年以降、大幅に利用者が増加する様子が確認できる。自転車利用が普及するニューヨーク市の傾向が把握できる重要な資料であり、参照に値する。

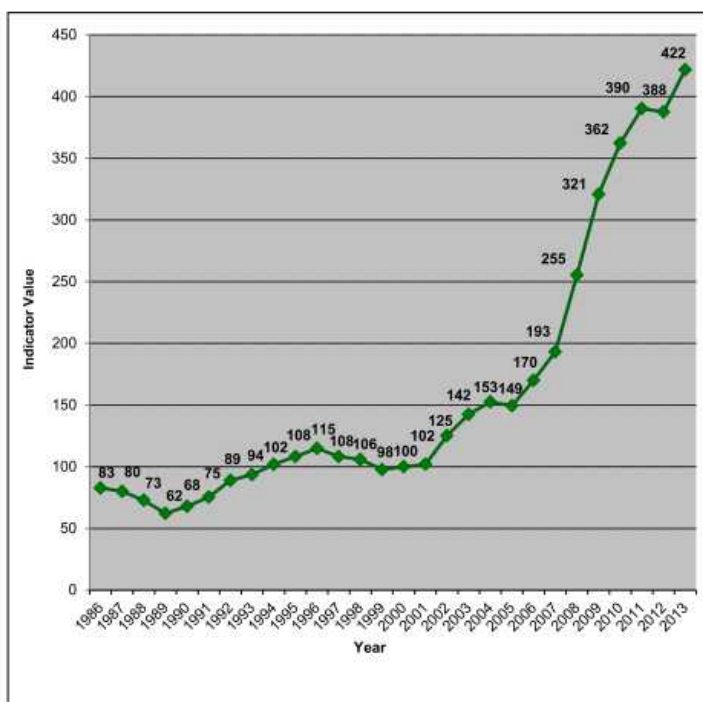
＜ニューヨーク市自転車スクリーンライン調査＞

#### NYC In-Season Cycling Indicator

Based on Counts at Selected Commuter Locations

Indexed to Year 2000 = 100

Year	Value for Indicator	Index of Value for Indicator: 100 for Yr 2000	Year to Year Growth (% Change)	Year to Year Growth (Cyclists Counted)
1986	3,997	83	n/a	n/a
1987	3,867	80	-3%	-130
1988	3,513	73	-9%	-354
1989	3,005	62	-14%	-508
1990	3,277	68	9%	272
1991	3,645	75	11%	368
1992	4,294	89	18%	649
1993	4,518	94	5%	224
1994	4,918	102	9%	400
1995	5,229	108	6%	311
1996	5,551	115	6%	322
1997	5,229	108	-6%	-322
1998	5,114	106	-2%	-115
1999	4,716	98	-8%	-398
2000	4,829	100	2%	113
2001	4,927	102	2%	98
2002	6,046	125	23%	1,119
2003	6,879	142	14%	834
2004	7,366	153	7%	486
2005	7,215	149	-2%	-151
2006	8,208	170	14%	993
2007	9,327	193	14%	1,118
2008	12,328	255	32%	3,001
2009	15,495	321	26%	3,167
2010	17,491	362	13%	1,996
2011	18,846	390	8%	1,356
2012	18,717	388	-1%	-129
2013	20,372	422	9%	1,654



#### Notes:

1. Value for Indicator comes from weekday 12 hour (7am-7pm) counts at 6 key NYC locations
2. From 1985 until 2006, this count was taken only once per year. Due to volatility the "Value for Indicator" in this period is the average of the current year's count and the count of the prior and subsequent years
3. The value for 2007 is the average of 3 counts taken in May, August & September
4. The value for 2008-2011 and 2013 is the average of 10 counts taken between April and October
5. The value for 2012 is the average of 10 counts taken between May and October

ニューヨーク市スクリーンライン調査グラフ（出典：New York City Department of Transportation - Bicycle Counts <http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bike-counts.shtml>）

<sup>17</sup> スクリーンライン調査(Screenline Count)とは、交通量調査における調査手法の一つであり、河川や線路等を境（スクリーンライン）として設定し、橋梁等を通過する交通量を計測する調査。

Trans (<http://www.ncr-trans-rcn.ca/traffic-counts/>)

\* 調査実施箇所：イースト川の橋梁4箇所  
 (Brooklyn Bridge, Manhattan Bridge, Williamsburg Bridge, Ed Koch Queensboro Bridge)、スタテン島とマンハッタンを結ぶマフェリーターミナル (State Island Ferry Whitehall Terminal)、50丁目交差点付近のハドソン川沿いの自転車道(Hudson River Greenway at 50<sup>th</sup> Street)

\* 調査期間：1986年から調査開始。2006年までは年1回の頻度で実施。2007年から年3回へ、2008年からは年10回へ調査回数を増加。

\* 調査時間：12時間(午前7時～午後7時)

\* インデックス表示：自転車の利用度合いの傾向を最も的確に表すための手段として、スクリーンライン調査で計測した自転車交通量を、2000年を100としてインデックス化(指標化)。

この調査は、米国勢調査局(USCB/ United States Census Bureau)が実施する国勢調査や地域社会調査(ACS/ American Community Survey)では自転車の通勤利用の実態把握に対し十分な精度が得られないとの認識から、市が独自に実施するものである<sup>18</sup>。調査結果を取りまとめる過程において、文書配達(メッセージャー)や食事のデリバリーなど、配達目的利用が増加する調査箇所を除くなど、厳しく精査を行ったにもかかわらず、指数は2006年(指数170)から2013年(指数422)にかけて大幅に増加しており、ニューヨーク市が行う自転車利用促進の取り組みが具体的な成果として現れている様子が分かる。

## 2 米国で最も自転車利用に適した都市「ニューヨーク」

本稿が調査対象としたニューヨークの自転車利用環境は米国でトップクラスにある。2014年9月、米国の自転車専門誌「バイシクリング(Bicycling)」<sup>19</sup>は、同誌が行う「2014年自転



ニューヨーク市自転車スクリーンライン調査実施箇所図

- ① Brooklyn Bridge
  - ② Manhattan Bridge
  - ③ Williamsburg Bridge
  - ④ Ed Koch Queensboro Bridge
  - ⑤ Staten Island Ferry Whitehall Terminal
  - ⑥ Hudson River Greenway at 50<sup>th</sup> Street
- (※地図は Google Map より転載)

<sup>18</sup> New York City Department of Transportation - Bicycle Ridership Information (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/ridership-facts.shtml>)

<sup>19</sup> Bicycling (<http://www.bicycling.com/>)

車利用に適した都市トップ 50 (2014 Top 50 Bike-Friendly Cities)」ランキング<sup>20</sup>の第 1 位にニューヨーク市を選出した。

近年多くの都市が自転車利用環境の向上を進める中、ニューヨーク市ほど早いペースで環境整備がなされた都市はなく、マイケル・ブルームバーグ (Michael Rubens Bloomberg) 前市長の施政下では約 350 マイル(約 563 キロメートル) にも及ぶ自転車レーンが整備<sup>21</sup>され、さらに、2013 年 5 月には米国内で最大規模の自転車シェアリングプログラム「シティバイク (Citi Bike)」(以下「Citi Bike」という。)が導入され、約 9 万 3 千人 (2014 年 8 月末現在) もの年間会員を獲得していることなどが主な選出理由とされた。

同誌が 2 年毎に発表する「自転車利用に適した都市トップ 50」は、人口 10 万人以上の米国内各都市を調査対象とする、文字どおり「自転車利用に適した都市(Bike-Friendly Cities)」のランキングである。

このランキングは、統計結果などを基に調査した各都市における自転車通勤者の割合や増加率、自転車レーンや自転車通行用の道路表示など、自転車利用環境 (インフラストラクチャー) に係る整備状況、各地域の自転車利用者、自転車愛好者団体、行政機関等への聞き取りなどを基に同誌が順位付けを行い、上位 50 都市を一覧化したものである。

今回発表された 50 都市のうち、上位 10 都市は以下のとおりである。

<2014 年自転車利用に適した都市トップ 50 上位 10 都市>

- 1 位 : ニューヨーク市 (ニューヨーク州) (2012 年 : 7 位)
- 2 位 : シカゴ市 (イリノイ州) (2012 年 : 5 位)
- 3 位 : ミネアポリス市 (ミネソタ州) (2012 年 : 2 位)
- 4 位 : ポートランド市 (オレゴン州) (2012 年 : 1 位)
- 5 位 : ワシントン特別区 (2012 年 : 4 位)
- 6 位 : ボールダー市 (コロラド州) (2012 年 : 3 位)
- 7 位 : サンフランシスコ市 (カリフォルニア州) (2012 年 : 8 位)
- 8 位 : シアトル市 (ワシントン州) (2012 年 : 10 位)



2014 年 9 月 3 日、ニューヨーク市のランキング 1 位選出について発表する Ms. Polly Trottenberg ニューヨーク市交通局長官。

(出典 : 「DOT Press Release #14-069」)



自転車専門誌「バイシキング (Bicycling)」2014 年 10 月号表紙

(出典 : Next Issue;

<http://www.nextissue.com/magazine-issues-summaries/bicycling-magazine-october-2014-edition/> )

<sup>20</sup> Bicycling - Top 50 Bike Friendly Cities

(<http://www.bicycling.com/ride-maps/featured-rides/2014-top-50-bike-friendly-cities>)

<sup>21</sup> USA Today - 50 best U.S. cities for biking? New York tops list

(<http://www.usatoday.com/story/money/business/2014/09/03/50-best-us-biking-cities/15017309/>)

9位：フォートコリンズ市（コロラド州）（2012年：11位）

10位：ケンブリッジ市（マサチューセッツ州）（2012年：記録なし）

前回 2012 年のランキングで7位だったニューヨーク市が、今回は1位へと躍進した。過去、ニューヨーク市では、自転車レーンの導入などを巡り、賛成派、反対派に分かれて論争が行われた時代もあったが、自転車レーン整備や「Citi Bike」の導入に代表される、ブルームバーグ前市長が始めた「Bike-Friendly」な街を目指す取り組みは、現在のビル・デブラシオ（Bill de Blasio）市長にも継承され、ニューヨーク市は引続き自転車レーンの延伸等に注力している。

米国内で自転車シェアリングプログラムを導入する街が急速に増加し、自転車を利用するライフスタイルが広まったのは、世界的知名度を有するニューヨークが「Citi Bike」を開始したことが一つの大きな要因であり、そうした強力な発信力を持つニューヨーク市だからこそ1位に選出した背景もあると同誌は説明する。



「Citi Bike」の駐輪ステーション。現在、325箇所（2014年8月末現在「NYC BIKE SHARE August 2014 Monthly Report」）の駐輪ステーションがマンハッタンを中心に稼働している

### 3 ニューヨーク市における自転車行政の推進体制<sup>22</sup>

ニューヨーク市における自転車行政は、ニューヨーク市交通局(DOT/ Department of Transportation、以下「DOT」という。)が所管する。DOTは、「グリーンウェイ(Greenway)」<sup>23</sup>を含む自転車レーン等の走行環境の整備、自転車ラック等駐輪設備の設置といったインフラ整備から、交通ルール周知等の啓発活動、自転車利用マップの作成など、ソフト・ハード事業ともに実施している。「Citi Bike」も DOT が担当する。

DOT が主に連携する市内部の関係機関は、ニューヨーク市都市計画局(DCP/ Department of City Planning、以下「DCP」という。)及び公園・レクリエーション局 (Department of Parks and Recreation / DPR、以下「DPR」という。)である。

ニューヨーク市が 1997 年に公表した「ニューヨーク市自転車基本計画(New York City Bicycle Master Plan)」<sup>24</sup> (以下「基本計画」という。)は DCP と DOT の共同プロジェクトとして作成されたものである。2007 年、ニューヨーク市全体の長期計画である「ニュー

<sup>22</sup> 2015年1月12日に実施したニューヨーク市交通局 (Director, Bicycle Program & Planning, Mr. Hayes A. Lord) での聞き取り調査に基づき現況を整理した。

<sup>23</sup> New York City Department of City Planning - Greenway Plan for New York City (<http://www.nyc.gov/html/dcp/html/bike/gp.shtml#overview>)

※「グリーンウェイ(Greenway)」は、川岸や海岸線等に設けられたレクリエーション用の道路。自動車が行く一般的な道路とは分離して整備され、自動車が行く道路内に設ける自転車レーンとは性質が異なる。自転車のほか、歩行、ジョギング、スケート等、エンジンを装備しない交通手段 (Non-motorized Users) を利用対象とする。基本計画が示す自転車ネットワーク (909マイル) の一部に含まれる。

<sup>24</sup> New York City Department of City Planning - The New York City Bicycle Master Plan 1997 (<http://www.nyc.gov/html/dcp/html/bike/mp.shtml>)

ヨーク市長期計画(PlaNYC)<sup>25</sup> (以下「PlaNYC」という。)が策定され、基本計画で掲げられた自転車ネットワークの整備目標等、自転車行政に係る拠り所が「PlaNYC」に継承された以降も、DOTが市内各地域で自転車レーン等の整備を計画する際には、DCPと協力して地域コミュニティ等への説明を行うなど、連携する関係にある。

また、自転車レーン等の自転車走行空間は市内の公園に接続しており、マンハッタンのセントラルパークやブルックリンのプロスペクトパークには、園内に大規模な自転車レーンが整備されている。こうした公園はDPRが所管しており、公園に関係する事業を実施する際にはDPRと連携することになる。

その他、2014年1月よりニューヨーク市が開始した、事故のない安全な道路を目指す「ビジョンゼロ(Vision Zero)」の取り組みには、DOT他、複数の部署が参画しており、ニューヨーク市警察(NYPD/New York City, Police Department)等と連携する場合もある。



マンハッタンのセントラルパーク内に整備された自転車レーンの様子。

## 第2節 ニューヨーク市における自転車利用環境整備の状況

### 1 ニューヨーク市における自転車利用促進及び自転車レーン整備の背景

1894年、市内ブルックリン区に米国最初の自転車レーン<sup>26</sup>を整備したニューヨーク市では、今日、1997年に策定した基本計画及び2007年に策定した「PlaNYC」に基づき、自転車レーン等の環境整備が着々と進められている。基本計画は909マイル(約1,454キロメートル)を目標とする自転車ネットワーク整備<sup>27</sup>を始め、駐輪設備の設置、公共交通機関へのアクセスなど自転車利用促進へ向けた取り組みを掲げた。

特に2002年1月から2013年12月にかけてニューヨーク市長を務めたブルームバーグ前市長施政下においては、350マイル(約560キロメートル)に及ぶ自転車レーンが新たに整備され、さらに「Citi Bike」が開始されるなど、自転車の利用環境は飛躍的に前進した。2014年1月、デブラシオ現市長が就任した以降も、自転車利用促進施策は継承されている。

基本計画は、1994年にDCPとDOTが共同で開始した「自転車ネットワーク開発プログラム(Bicycle Network Development Program)<sup>28</sup> (以下「プログラム」という。)の検討成

<sup>25</sup> New York City - PlaNYC - About PlaNYC (<http://www.nyc.gov/html/planyc/html/about/about.shtml>)

(一財)自治体国際化協会ニューヨーク事務所 - 調査研究 - ニューヨーク事務所独自調査結果 - PlaNYC (ニューヨーク市の総合計画)の翻訳

(<http://www.jlgc.org/TopicList.aspx?topicCategoryID=8&topicID=38&languageTypeID=2&controlType=Display>)

<sup>26</sup> New York City Department of Parks & Recreation - Ocean Parkway Malls

(<http://www.nycgovparks.org/parks/ocean-parkway-malls/history>)

<sup>27</sup> 自転車ネットワークは、自転車専用の走行帯(Bike Lane / Bike Path)のほか、ニューヨーク市が安全性等の観点から推奨する自動車との走行帯供用区間(Bike Route)を含んでいる。

<sup>28</sup> New York City Department of City Planning - Bicycle Network Development (<http://www.nyc.gov/html/dcp/html/bike/home.shtml>)

果を実行に移すための計画書としてまとめられた。基本計画に掲載された自転車ネットワーク（自転車レーン等）の整備目標 909 マイルは、当該プログラムにおいて検討されたものである。なお、プログラムには、1996 年に DPR が加わっている。

基本計画は、自転車利用を交通手段の一つとして明確化し、以下の点が自転車利用により得られる効能・効果であるとした。そして、自転車利用を促進する具体的な方策の一つとして、「市の自転車ネットワークとグリーンウェイシステムの整備及び維持(Implement and maintain the City's bicycle network and greenway system)」を掲げた。

#### <自転車利用の恩恵・優れた点 (Benefits of Cycling)>

- ・最も優れた環境配慮型の交通手段の一つである。
- ・自動車等に比べ、空間を占有する割合が非常に低い。
- ・他の交通手段に比べ、騒音を発しない交通手段である。
- ・人々の健康維持や向上に非常に効果的である。
- ・他の交通手段では触れることのない地域の魅力を発見でき、有益である。
- ・利用者にとって経済的な交通手段である。

## 2 自転車レーン等の整備状況

ニューヨーク市が「Top 50 Bike-Friendly Cities」のランキング 1 位に選出されたのは、2013 年に導入された「Citi Bike」が大きな要因の一つだが、供用自転車台数 6,000 台、年間会員約 9 万 3 千人（2014 年 8 月末現在）という大規模な自転車シェアリングプログラムの稼働を支えるのは、マンハッタンを中心に整備された自転車レーンである。

前述のとおり、ブルームバーグ前市長の施政下で、市内に約 350 マイル（約 560 キロメートル）もの自転車レーンが新たに整備された。デブラシオ新市長就任以降も自転車利用環境の整備は継続されており、2014 年、DOT は 1 年間の自転車レーン整備延長としては過去最大規模の約 58 マイル（約 93 キロメートル）を敷設する予定<sup>29</sup>と発表している。

一言で自転車レーンと言っても、道路の状況等により複数の整備形態があり、基本的には以下の 3 種類に分類される。

#### 【自転車レーンの分類 (Bikeway Classifications)】

(図は「Bronx Harlem Waterfront Bicycle and Pedestrian Study」(2006 年、New York City - Department of City Planning) <sup>30</sup>より転載)

#### [Class 1] 自転車道(Bike Path)又は保護された自転車レーン(Protected Bicycle Lane)

車道から物理的に分離された自転車通行用の道路。ランナーやインラインスケート利用者などとも共用する。車道と自転車道との間にコンクリート壁や、植樹帯、駐車レーン等の緩

<sup>29</sup> Streetsblog NYC -Trottenberg: NYC Won't Be Dethroned as America's "Best Biking City"  
(<http://www.streetsblog.org/2014/09/03/trottenberg-promises-to-expand-bike-network-keep-best-bicycling-city-crown/>)

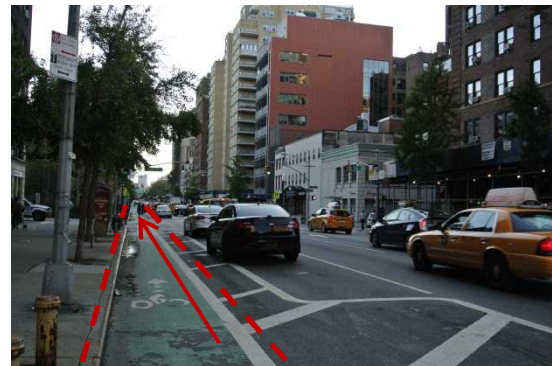
<sup>30</sup> New York City Department of City Planning - Bronx Harlem Waterfront Bicycle and Pedestrian Study  
([http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/bhr\\_part1.pdf](http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/bhr_part1.pdf))



衝帯を設置する。自動車やオートバイなど、自転車とはスピードや重量が異なる車両が通行する車道と物理的に分離されており、最も安全性の高い自転車レーン。



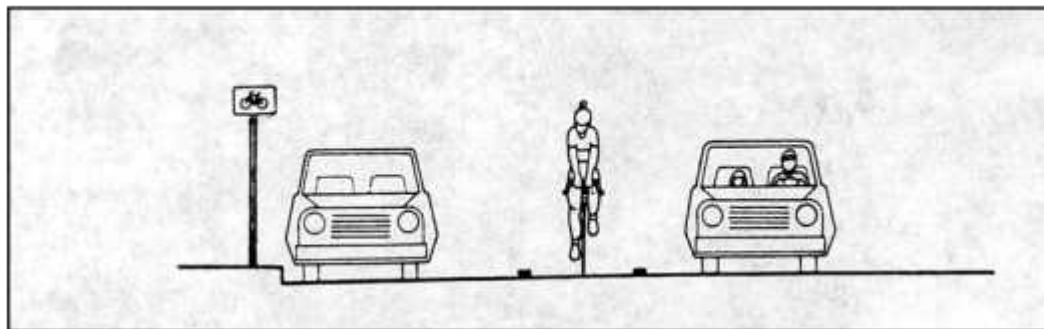
ニューヨーク市内「Class 1」参考例。写真右側の歩道に隣接し設置されている。車道とは緩衝帯により分離されている。



ニューヨーク市内「Class 1」参考例。写真左側の歩道に隣接し設置（緑色のカー舗装部分）されている。車道とは駐車帯及び路面標示による緩衝帯を設け、分離されている。

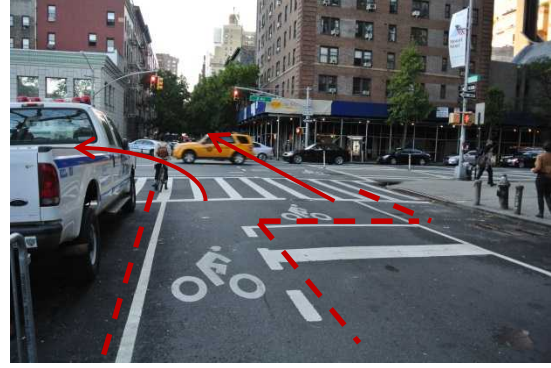
### 〔Class 2〕自転車レーン(Bike Lane)

車道の一部に設けられた自転車通行帯。道路上に引かれた区画線により、自動車通行帯とは区別されている。駐車帯に隣接して設けられることが多い。自動車等と同一の車道を利用するが、区画線により走行帯は区別されているおり、基本的に自動車等が自転車用の通行帯を走行することはない。「Class 1」の次に安全性の高い自転車レーン。





ニューヨーク市内「Class 2」参考例。写真左側の駐車帯に隣接し設置されている。白線により自動車の走行帯とは区別されている。自動車が駐車帯へ出入りする場合を除き、自動車は侵入しない。

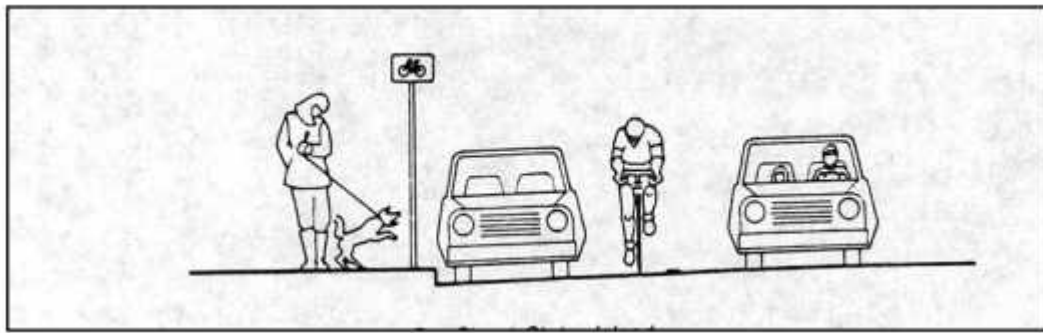


ニューヨーク市内「Class 2」参考例。交差点横断歩道手前、自動車用停止線の前に設けられたスペース「Bike Box」は、赤信号から青信号に切り替わる際、自転車が最初にスタートし進路変更等を行いやすくするためのもの。

### [Class 3] 自転車通行ルート(Bike Route)又は共用レーン(Shared Lane)

自転車は同一の車道を自動車等と共用するが、自転車通行ルートであることを示す標識や、道路上の路面標示が設けられる。

路面標示は、自転車利用者に対し当該道路上の望ましい走行位置を知らせるとともに、自動車等の運転手に対し当該道路は自転車と共用していることを注意喚起する役割を持つ。自動車等と同じ通行帯を走行するため「Class 1」、「Class 2」に比べ安全性は劣る。



ニューヨーク市内「Class 3」参考例。道路上に自転車が通行するルートを示す標示(Sharrow)が設けられているが、自動車と走行帯を共用しているため、安全性は高くない。



ニューヨーク市内「Class 3」参考例。あくまで自動車と走行帯を共用するものであり、自転車ルートの標示上を自動車も走行する。自動車と同じ列で信号待ちも行うため、オートバイ等を運転する際の感覚に近い。

DOT は、これら自転車レーンのうち、最も安全性の高い「Class 1」に該当する「Protected Bicycle Lane」の導入に注力しており、2007 年以降、30 マイル（約 48 キロメートル）以上を整備した。DOT の調査<sup>31</sup>によれば、「Protected Bicycle Lane」導入後 3 年間で、負傷を伴う衝突等の事故が約 20%減少した一方、導入した道路における自動車等の移動速度は導入前と同等かそれ以上であり、当該自転車レーンの導入が交通渋滞等を引き起こすものではないことを示している。

自転車が安全、快適に走行できる自転車レーンの整備が進んだことが一つの背景となり、ニューヨーク市の自転車利用者は過去 10 年で着実に増加した<sup>32</sup>。今日、ニューヨークでは一日当たり約 34 万 2 千回の自転車乗車が行われ、そのうち 5 万 4 千回は通勤を目的としている<sup>33</sup>。マンハッタンを中心とする「Citi Bike」稼働エリアでは、一日当たり約 11 万 3 千回の自転車乗車が行われ、そのうち 8 万回は自己所有の自転車によるもの、3 万 3 千回は「Citi Bike」によるものである<sup>34</sup>。

### 3 橋梁部における自転車レーン整備の状況

イースト川、ハドソン川、ニューヨーク湾など多くの水辺を有するニューヨーク市では、多数の橋梁が設置され、都市の交通ネットワークを支える重要なインフラとして活用されている。ニューヨークにおいて、自転車利用を促進する自転車走行空間のネットワーク化を進めるためには、河川等に設置された橋梁への自転車レーン整備が課題となる。

ニューヨーク市に設置された橋梁の管理は、各橋梁により異なっており、DOT<sup>35</sup>、「ニューヨーク市都市交通局」(MTA/ Metropolitan Transportation Authority)<sup>36</sup>、「ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社」(Port Authority of New York and New Jersey)<sup>37</sup>などが所有、管理している。

各橋梁により自転車の通行に係る状況は異なるが、自転車の車道走行を認めていない場合、自転車は一端降車し歩道を押して通行するか、又は自転車レーンを走行することになる。（一部、自動車や鉄道専用の橋梁もあり、それらの橋梁は自転車は通行できない。）

通常の道路と異なり、橋梁は、拡幅等、整備後の構造変更が難しく、古くに設置された橋梁の橋幅は、自転車等の通行を見込まない設計となっている場合が多い。また、自動車の交通量増加や鉄道の延伸へ対応が橋梁設置の本来目的である場合<sup>38</sup>もあり、車道通行が認められた橋梁であっても、交通が集中する橋梁の車道を安全・快適に走行することは必ずしも容易ではない。

<sup>31</sup> New York City Department of Transportation - Protected Bicycle Lanes in NYC  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2014-09-03-bicycle-path-data-analysis.pdf>)

<sup>32</sup> New York City Department of Transportation - Bicyclists - Bicycle Counts - In Season Cycling Indicator  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2013-isci-2-25-14.pdf>)

<sup>33</sup> New York City Department of Transportation - Press Release #14-069

<sup>34</sup> New York City Department of Transportation - Press Release #14-069

<sup>35</sup> New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/bridges.shtml>)

<sup>36</sup> MTA Bridges and Tunnels (<http://web.mta.info/bandt/html/btintro.html>)

<sup>37</sup> Port Authority of New York & New Jersey - Bridges and Tunnels (<http://www.panynj.gov/bridges-tunnels/>)

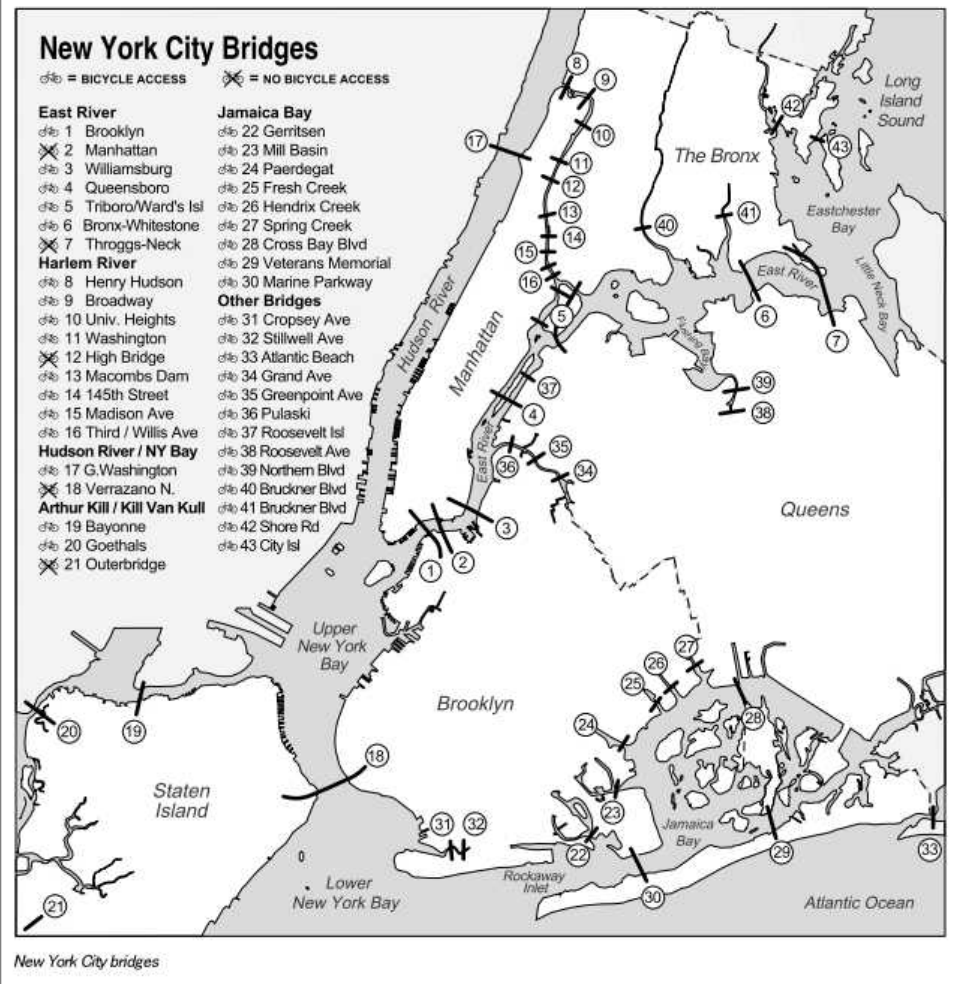
<sup>38</sup> Transportation Alternatives Bicycle Blueprint - Chapter5 - Bridges  
(<http://www.transalt.org/sites/default/files/resources/blueprint/chapter5/index.html>)

全ての橋梁に自転車レーンを設置することは困難だが、自転車ネットワークを形成する上で必要な路線にある橋梁については、自転車レーン等を整備することが望まれる。自転車を交通手段の一つとして捉えた場合、自転車を降車することなく走行できる自転車レーンを整備し、自転車の移動性をできる限り妨げないことが重要である。

なお、橋梁における自転車レーン整備の参考事例として、ハドソン川、イースト川、ハー

レム川、ニューヨーク湾により他地域と隔てられたニューヨーク市マンハッタン（マンハッタン島）に架かる主要な5橋梁「ブルックリン橋」（上図①）、「マンハッタン橋」（上図②）、「ウィリアムズバーグ橋」（上図③）、「クイーンズボロー橋」（上図④）、「ジョージ・ワシントン橋」（上図⑬）について、筆者が実際に自転車で走行してみたところ、5橋梁全てに自転車レーンが整備されていた。そのうち、ニューヨークの代表的観光地でもあるブルックリン橋は、多数の観光客が見学に訪れるため、頻りに自転車レーン内に観光客が進入するなどし、快適に走行できる状況ではなかった。それ以外の4橋梁は一定の速度で快適に走行できた。特に、「マンハッタン橋」及び「ウィリアムズバーグ橋」は、自転車レーンと歩行者レーンが物理的に隔離されており、歩行者との接触等の危険もなく、安全で快適な自転車走行空間となっていた。

## Bridges



ニューヨーク市の主要橋梁位置図

1997年にニューヨーク市自転車基本計画が作成された当時、マンハッタン橋（Manhattan Bridge）は自転車は通行ができなかったが、現在は自転車レーンが整備されている。（出典：「ニューヨーク市自転車基本計画(New York City Bicycle Master Plan)」）

また、「ジョージ・ワシントン橋」を除く4橋梁の両端部は、そのまま兩岸の自転車レーンに接続しており、自転車ネットワークの一部として機能している点も評価できる。詳細は、本稿の補章1第1節において整理したので、参照されたい。

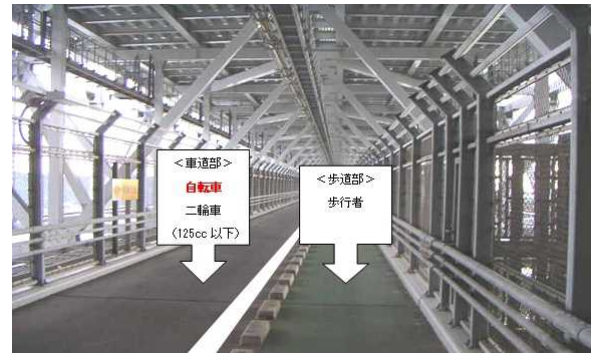
ニューヨーク市は、1997年に策定した基本計画において「橋梁(Bridges)」<sup>39</sup>という項目を設け、自転車ネットワークを構築するためには、橋梁における自転車アクセスが重要であると説明しており、今後も他の橋梁への自転車レーン設置や、現在、自転車の通行が認められていない橋梁への自転車・歩行者レーンの導入が期待される。

日本においては、橋梁に設置された歩道を「普通自転車歩道通行可」と指定<sup>40</sup>し、「自転車も通行できる」として取り扱っているものが大半と考えられる。この場合、自転車は歩道から中央よりの車道部分を徐行することは許される<sup>41</sup>が、あくまで歩道は歩行者優先であり、自転車は「直ちに停止することができるような速度で進行する」<sup>42</sup>ことが求められる。

これは、交通手段としての自転車の移動性能を大きく制限するものであると同時に、自転車利用ルール(道路交通法)を十分に把握しない利用者が、スペースの限られた橋梁の歩道上を高速で走行するなどの状況を招き、交通事故の可能性も高めてしまう。

今後、日本において、自転車を交通手段の一つとして位置付け、一層の自転車利用促進を図るためには、一般の道路に限らず、橋梁も含め自転車レーン等(「普通自転車専用通行帯」<sup>43</sup>及び「自転車道」<sup>44</sup>)の整備を検討し、自転車ネットワーク形成を進める必要がある。

近年、日本においても、広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ「瀬戸内しまなみ海道」(西瀬戸自動車道)の橋梁部に自転車レーンが整



「しまなみ海道」因島大橋に設置された自転車レーン(写真中央の縁石より左側が、自転車及び125cc以下の二輪車の走行帯。右側は歩行者レーンに指定されている。)(出典：本州四国連絡高速道路(株)2010年3月1日プレスリリース <http://www.jb-honshi.co.jp/press/100301press-5.html>)

<sup>39</sup> New York City Department of City Planning - New York City Bicycle Master Plan - Bridges (<http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/bike/bridges.pdf>)

<sup>40</sup> 道路交通法(昭和35年6月25日法律第105号)第63条の4第1項第1号において、「道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているときは、自転車は歩道を通行することができる」と規定されている。日本では、この規定に基づき、自転車に歩道を通行させているケースが大半である。

<sup>41</sup> 道路交通法第63条の4第2項

<sup>42</sup> 道路交通法第2条第1項第20号

<sup>43</sup> 道路交通法第20条第2項及び道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(昭和三十五年十二月十七日総理府・建設省令第三号)第1章第2条別表327の4の2において、「普通自転車が通行しなければならない車両通行帯(普通自転車専用通行帯)」の指定について規定されている。これは本節におけるClass2(Bike Lane)に相当する。

<sup>44</sup> 道路交通法第2条第1項第3号の3により、自転車道は「自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によつて区画された車道の部分をいう。」と規定される。これは、これは本節(ニューヨーク市の事例)におけるClass1(Bike Path / Protected Bike Lane)に相当する。

備<sup>45</sup>され、通勤通学利用者やサイクリング愛好家、観光客に好評を博し、成功事例として注目を集めている。本項で紹介した、ニューヨーク市マンハッタンと他地域（ブルックリン、ニュージャージー州）を接続する主要5橋梁における自転車レーンの整備事例は、河川が多く、多数の橋梁を所有・管理する日本の地方自治体等<sup>46</sup>にとって、参考になるものと思われる。

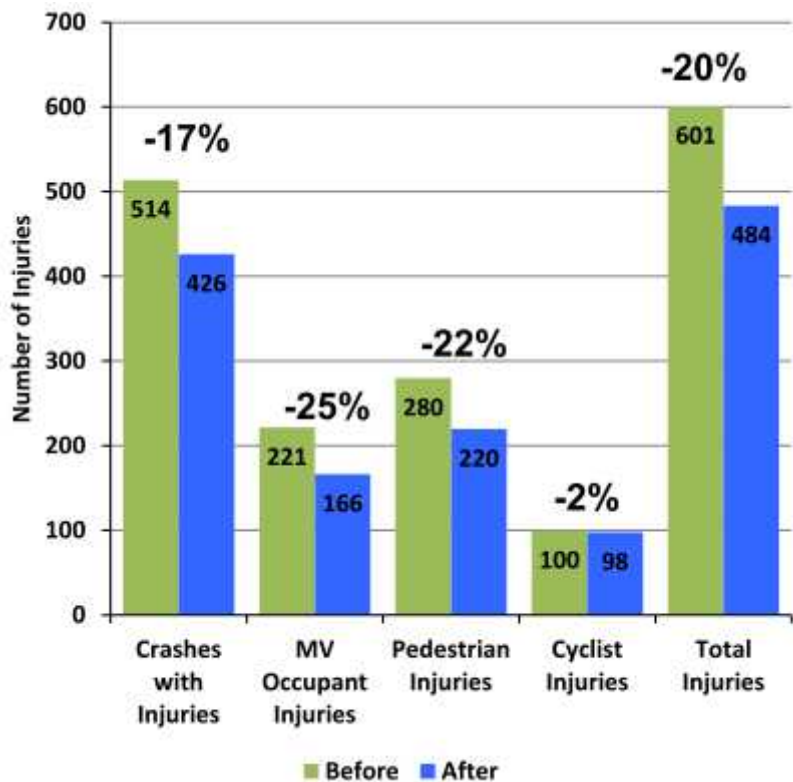
### 第3節 自転車レーン整備がもたらす効果

#### 1 自転車レーン整備がもたらす効果

健康指向の高まり、環境への配慮、渋滞緩和、地域経済への波及効果等、様々な理由から、近年、米国各都市で自転車利用が促進されている。相次ぐ自転車シェアリングプログラム導入の効果も手伝い、自転車利用者は急速に増加しており、自転車レーン等利用環境の整備は重要な課題となっている。

2014年9月、自転車レーン整備に注力するニューヨーク市 DOT は、その整備効果等について検証した報告書「ニューヨーク市における保護された自転車レーン (Protected Bicycle Lanes in NYC)」<sup>47</sup> (以下、本節において「報告書」という。) を発表した。本項では、米国における自転車レーン整備に係る議論の一例として、ニューヨーク市の報告書が示す整備効果について説明する。

DOT は、近年、自転車と自動車の走行帯の間に、植樹帯や駐車帯による緩衝帯を設けることで安全性を高めた「保護された自



PBL 整備後3年を経過した区間における安全性の変化  
(緑色：PBL 整備前、青色：PBL 整備後)  
(出典：報告書)

<sup>45</sup> 本州四国連絡高速道路(株) - 自転車歩行者道 (<http://www.jb-honshi.co.jp/use/zihodo.html>)

<sup>46</sup> 国土交通省 - 道路局 - 道路構造物の現状 (橋梁)

([http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobo1\\_1.pdf](http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobo1_1.pdf)) によると、全国の橋梁数は約70万橋(平成25年4月集計)で、そのうち約94%を地方自治体(都道府県、政令市、市区町村)が管理している。

<sup>47</sup> New York City Department of Transportation - Protected Bicycle Lanes in NYC

(<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2014-09-03-bicycle-path-data-analysis.pdf>)

転車レーン (Protected Bicycle Lane) 」(以下、本節において「PBL」という。)の整備に注力しており、2007年以降、30マイル(約48キロメートル)以上を整備している。

報告書は、マンハッタン区内で PBL を整備した道路について PBL 整備前後の変化を調査・分析し、その安全性(Safety)、可動性(Mobility)、経済波及効果(Economic Impact)等についてまとめている。

#### <安全性 (Safety) >

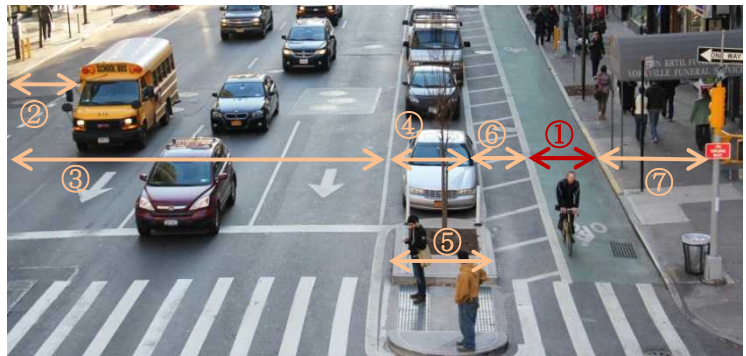
報告書は、ニューヨーク市警察の衝突事故データベースに基づき、安全性の変化を分析している(前頁グラフ参照)。PBL 整備後、各数値が減少したことから、PBL 整備により道路の安全性が高まったと説明している。

- ・負傷を伴う衝突 ... 17%減少
- ・自動車等利用者の負傷 ... 25%減少
- ・歩行者の負傷 ... 22%減少
- ・自転車利用者の負傷 ... 2%減少(自転車利用者が大幅に増加しているにもかかわらず減少した点が強調された。)
- ・負傷全体 ... 20%減少

#### <可動性 (Mobility) >

一般に、PBL 整備は自動車走行帯の減少を伴うため、整備後に交通渋滞が悪化することが懸念されていた。報告書は PBL が整備されたエリアにおけるタクシーの平均速度が大きく変化していないことを示し、PBL 整備が道路機能に悪影響を及ぼすものではないと説明した(次頁グラフ1参照)。

また、報告書では、個別路線において一定区間の移動時間が減少した例も示されている(小ページグラフ2参照)。PBL 整備により自転車の走行帯が明確化されたことに加え、車線構成の見直しが当該路線全体の効率化に寄与したものと推察される(次頁図1参照)。



<一般的な「保護された自転車レーン (Protected Bicycle Lane)」の車線構成>

①自転車レーン ②市バス専用レーン ③自動車走行帯 ④自動車駐車帯 ⑤植樹帯 ⑥緩衝帯 ⑦歩道

\*①は、緑色のカー舗装を施し視認性を高め、自転車走行帯として明確化されている。自転車利用者に対し走行すべき場所を伝えるとともに、自動車や歩行者の①への侵入を抑制する効果を持つ。

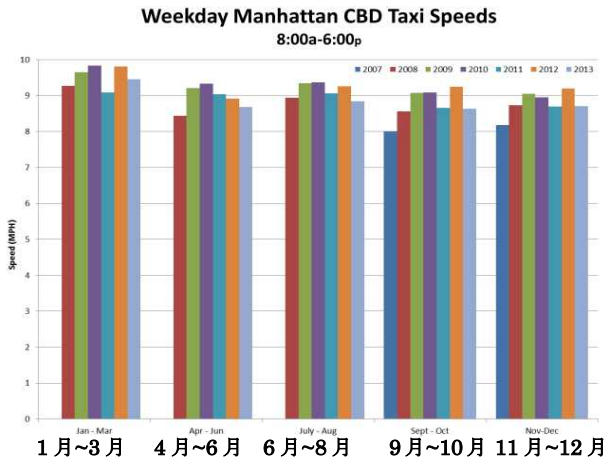
\*④⑤⑥を設けることで、①と③は物理的に区分けされ、自動車と自転車の接触事故が防止できる。

\*⑥は駐車車両のドア開閉時に発生する自転車との接触を防止するための緩衝帯(バッファゾーン)。ドアゾーンとも呼ばれる。

(場所:マンハッタン区内1番街/70丁目交差点付近)

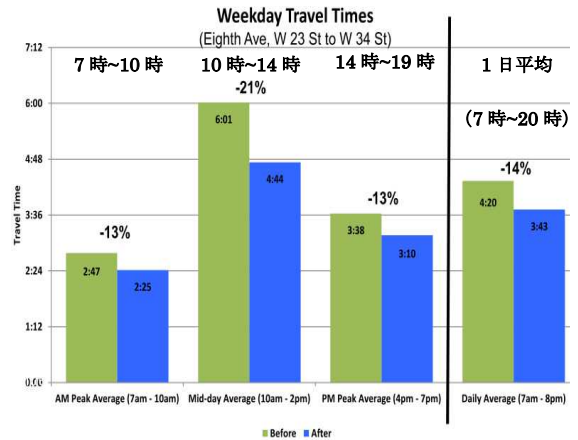
(出典:報告書掲載の写真より筆者作成)

【グラフ1】



マンハッタン区内セントラル・ビジネス地区（Central Business District / CBD）におけるタクシー速度の推移（2007年～2013年、平日、午前8時～午後6時）  
（出典：報告書）

【グラフ2】



マンハッタン区内8番街（Eighth Ave）23丁目～34丁目区間(W23 St to W34 St)における移動時間の変化（PBL整備前：緑色、PBL整備後：青色）  
（出典：報告書）

【図1】



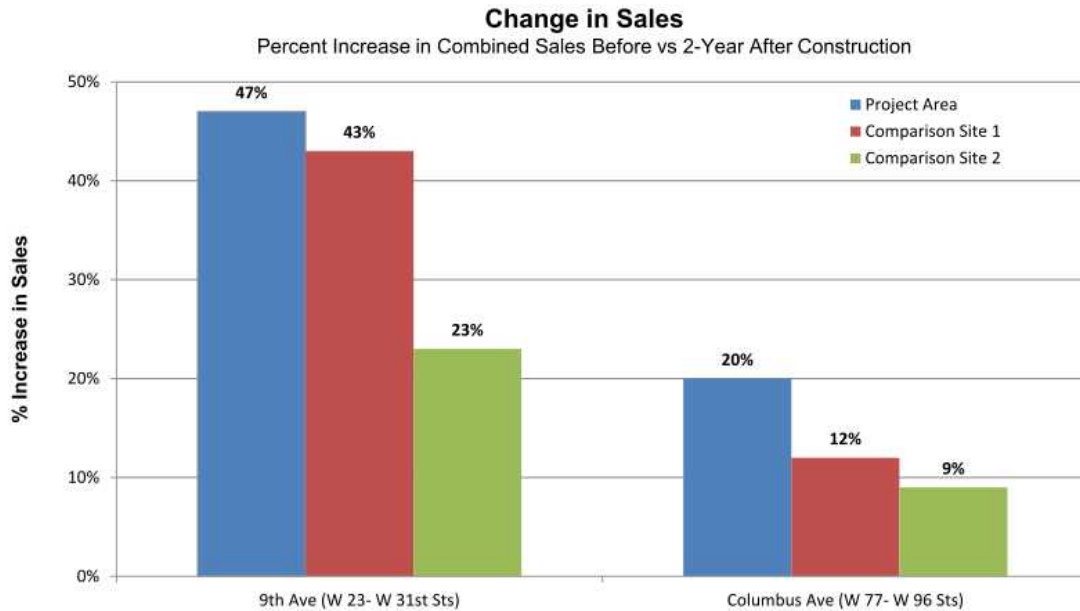
PBL 整備実施時における車線構成見直しの一例。PBL 整備前（左図）は道路両端に駐車帯が設けられている以外は自動車走行帯となっており、市バスや自転車等、全ての車両が混在する状況であった。PBL 整備後（右図）は、併せて実施された車線構成見直しにより、バスレーンが整備されるなど、各車両の走行帯が整理された。自動車の走行帯は減少するが、車両が混在する状態の解消が効率化に寄与し、懸念された交通渋滞悪化等を防止したものと推察される。  
（出典：報告書）

<経済波及効果（Economic Impact）>

報告書は、PBL 整備から2年経過後の小売店売上高の増減率を、近隣の類似路線（PBL未整備）と比較し、PBL 整備が小売店経営に悪影響を及ぼすものではないことを説明した（次頁グラフ参照）。

これは、PBL 整備により店舗や事務所前への自動車の駐停車が困難になることで、来店客の減少や商品搬入が不便になると懸念する事業者に対し、PBL 整備がビジネスに好循環をもたらすことを説明しようとするものである。





マンハッタン区内9番街（9th Ave）23丁目～31丁目区間(W23 St to W31 St)及びコロンバス街（Columbus Ave）77丁目～96丁目区間(W77St to W96 St)における小売店売上高増加率（PBL整備区間：青色、PBL未整備近隣類似区間：赤色、緑色）  
（出典：報告書）

2014年10月末、ニューヨーク市は「Citi Bike」を2017年末までに駐輪ステーション700箇所、自転車12,000台へ規模を拡充し、サービス提供エリアも拡大すると発表した。「Citi Bike」の規模拡充・エリア拡大には、PBLのような安全性の高い自転車レーンが欠かせない。DOTのトロッテンバーグ長官は報道発表の場で、「「Citi Bike」のサービス提供エリア拡大に伴う駐輪ステーションの新規設置には、PBLの存在が重要な要素となる。」とコメント<sup>48</sup>しており、早速、2015年から始まる「Citi Bike」のエリア拡大に併せ、PBL整備の必要性は一層高まる。報告書が示す調査結果は、今後のPBLの新規整備を強く後押しするものである。

## 2 自転車レーン整備に係る議論の収束と他都市への波及

ニューヨーク市では既に多数の自転車レーンが整備されているが、報告書が示した調査結果により、自転車レーンの是非をめぐる議論はほぼ収束するものと思われる<sup>49</sup>。しかし、これから本格的に自転車レーンを整備しようとする米国内の他都市では、現在もその必要性が議論されている地域があり、こうした議論に対しても、報告書が示す調査結果は一石を投じるものである。

<sup>48</sup> Streetsblog NYC - As Citi Bike expands, so should NYC's protected bike lanes  
(<http://www.streetsblog.org/2014/10/30/for-citi-bike-expansion-to-succeed-nyc-needs-more-protected-bike-lanes/>)

<sup>49</sup> Streetsblog Network - The Debate About Bike Infrastructure Has Been Settled  
(<http://streetsblog.net/2013/05/08/the-debate-about-bike-infrastructure-has-been-settled/>)

ルイジアナ州ニューオーリンズ市では、2014年12月から同市が開始した自転車レーン整備に係る社会実験<sup>50</sup>が大きな議論となっている。この社会実験は、事務所ビル等が集まる市内ビジネス地区の道路(Baronne Street)へ自転車レーン整備を計画する同市が、その影響について検証するため、6ヶ月の試験期間を設定し、自転車レーンを仮設したものである。

この計画に対して、ビジネスへの影響を危惧する地区内の事業者等が強く反対し、裁判にまで発展したが、計画の恒久的な中止を求める事業者やビル所有者の訴えは棄却され<sup>51</sup>、どうか社会実験は開始された。

整備計画について説明するコミュニティミーティングの場で同市が配布した資料<sup>52</sup>では、自転車レーン整備がもたらす経済効果について、ニューヨーク市の調査結果が事例として掲載されている。ニューヨーク市の事例がどのように影響を与えるのか、議論の行方が注目される。

近年、米国では、「Bike Friendly City」(自転車利用者に優しい街)、「Walkable City」(歩ける街)といった言葉がまちづくりのキーワードになりつつある。各都市で自転車シェアリングプログラムの導入が相次ぎ、今後、自転車利用は一層普及することが予測される。増加する自転車利用者に対応するためにも、自転車レーンの整備は欠かせない。ニューヨーク市の事例が、他都市の状況にそのまま当てはまるものではないが、米国を代表する都市であるニューヨーク市の調査結果は、自転車レーン整備を計画する他都市にとって重要な資料となる。報告書は今後、ニューオーリンズ市に限らず、米国内各都市で参照されることと思われる。



ニューオーリンズ市 Baronne Street の様子。従前は、道路奥方向(東)から手前(西)方向へ向かう自動車走行帯2車線と道路両端の駐車帯で構成される路線であった。(赤色破線内が仮設自転車レーン。黄緑色実線は、従前の自動車走行帯を示す。)



Baronne Street では、自動車走行帯2車線を1車線(①)に減らすことで、自転車レーン(②)の仮設スペースを確保している。道路両端の駐車帯(③)は残されている。(黄緑色実線は、従前の自動車走行帯を示す。)



自転車レーン仮設前の Baronne Street の様子。(出典：Google Maps)

<sup>50</sup> New Orleans Sun Times - Bike lane for Baronne Street cleared for 6-month trial period (<http://neworleans.suntimes.com/nola-news/7/126/7448/bike-lane-for-baronne-street-cleared-for-6-month-trial-period/>)

<sup>51</sup> The New Orleans Advocate - Baronne bike lane gets go-ahead (<http://www.theneworleansadvocate.com/news/10777655-123/baronne-bike-lane-gets-go-ahead>)

<sup>52</sup> The City of New Orleans - Department Public Works - Baronne Street Bike Lane (<http://www.nola.gov/dpw/documents/baronne-street-bike-lane-sept-17-2014-pub-mtg-pres/>)

日本においても、交通事故全体における自転車関連事故の割合が増加している<sup>53</sup>社会的状況などを背景とし、各自治体で自転車レーン等の整備に向けた議論が進められている。

2011年10月には、警察庁交通局が「良好な自転車交通秩序のための総合対策の推進について」との通達<sup>54</sup>を発出し、車両である自転車は車道通行が原則であることを明確化した。また、その翌年2012年11月、国土交通省・警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」<sup>55</sup>を策定し、原則として自転車走行空間の歩道上での整備を選択肢としない、車道上での自転車走行空間整備が基準として示された<sup>56</sup>ところである。

各地で自転車レーン整備の必要性が高まる今日、その影響等を見極める調査研究は同様に重要性を増している。ニューヨーク市の報告書をはじめ、引続き様々な調査研究が実施・活用され、世界各都市で進む自転車利用促進・利用環境整備の取り組みがよりよいものとなるよう期待したい。

---

<sup>53</sup> 国土交通省－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会 - みんなにやさしい自転車環境 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/cyclists/>)

<sup>54</sup> 平成23年10月25日付け警察庁丙交企発第85号、丙交指発第34号、丙規発第25号、丙運発第34号「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」  
警察庁 - 警察庁の施策を示す通達（交通局） - 交通企画課  
(<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/taisaku/tsuutatu.pdf>)

<sup>55</sup> 国土交通省－安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて  
(<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html>)

<sup>56</sup> 古倉宗治『実践する自転車まちづくり-役立つ具体策』（学芸出版社、2014年）p38-p42

### 第3章 ニューヨーク市における自転車と公共交通との連携・融合

#### 第1節 ニューヨーク市の公共交通

##### 1 公共交通利用度の高いニューヨーク市

人口約840万人<sup>57</sup>を抱える北米最大の都市であるニューヨーク市には、鉄道、バス、フェリーなど各種の公共交通が稼働している。同市を中心とする通勤圏一帯は人口が集中しており、同市及び近隣地域を含む都市化区域(New York - Newark, NY-NJ-CT Urbanized Area)<sup>58</sup>における公共交通利用度(利用回数・利用距離)は、第2位のロスアンゼルス市及び近隣地域を大きく引き離し全米第1位<sup>59</sup>である。

また、「米国勢調査局」(USCB/ United States Census Bureau)が実施する「米地域社会調査」(ACS/ American Community Survey)では、ニューヨーク市における通勤時の公共交通利用率は約56%で、自動車(約27%)など他の交通手段を上回り、第1位となっている<sup>60</sup>。

このように公共交通が地域の移動手段として重要な役割を担うニューヨーク市において自転車の利用促進を図るためには、自転車とこれら公共交通との「連携・融合」(Integration)を進める必要がある。

「連携・融合」とは、駐輪場を整備して行うパーク・アンド・ライドや、鉄道駅等の交通結節点へ接続する自転車レーン整備なども含む広い概念だが、本章では、それらの取り組みの一つであり、特に日本とは異なる特徴的な利用環境<sup>61</sup>である自転車の公共交通への持込について、マンハッタンを中心とするニューヨーク市の事例を紹介する。

##### 2 ニューヨーク市における主な公共交通機関

ニューヨーク市マンハッタンを中心とするエリアで稼働する主な公共交通機関<sup>62</sup>は、以下のとおりである。



ニューヨーク市 Penn 駅構内における自転車持込時の様子。自転車と公共交通との融合が進む米国では、鉄道駅ターミナル内へも容易に自転車を持ち込むことができる。

<sup>57</sup> United States Census Bureau - State & County Quick Facts - New York City (<http://quickfacts.census.gov/qfd/states/36/3651000.html>) (2013年見込値)

<sup>58</sup> United States Census Bureau - Largest Urbanized Area with Selected Cities and Metro Areas (<https://www.census.gov/dataviz/visualizations/026/508.php>)

<sup>59</sup> American Public Transportation Association - 2014 Public Transportation Fact Book (<http://www.apta.com/resources/statistics/Documents/FactBook/2014-APTA-Fact-Book.pdf>)

<sup>60</sup> United States Census Bureau - 2009-2013 American Community Survey 5-Year Estimates (<http://factfinder.census.gov/faces/nav/jsf/pages/searchresults.xhtml?refresh=t>)

<sup>61</sup> (公財)シマ・サイクル開発センター - 「自転車のまちづくり」を目指して (<http://www.bikemuse.jp/machi/faq/q4.html>)

<sup>62</sup> 本稿における「公共交通機関」については、アメリカ公共交通協会(APTA/American Public Transportation Association)の定義を参照し、公衆に対し定期的・継続的な交通を提供する輸送機関(鉄道、路線バス、フェリー)を対象とし、タクシー、スクールバス、観光バス等は除いた。また、本稿は地域内交通における自転車利用をテーマ・調査対象としており、長距離移動を主とする交通機関(飛行機、長距離鉄道、長距離バス等)は対象としていない。

## 【ニューヨーク市の主な公共交通機関】

	公共交通機関名称	種別	事業者	自転車持込・積載
1	Long Island Rail Road (LIRR)	鉄道	Metropolitan Transportation Authority (MTA)	可
2	Metro-North Railroad (MNR)	鉄道	Metropolitan Transportation Authority (MTA)	可
3	Staten Island Railway (SIR)	鉄道	Metropolitan Transportation Authority (MTA)	可
4	New York City Subway	鉄道	Metropolitan Transportation Authority (MTA)	可
5	Port Authority Trans-Hudson (PATH)	鉄道	Port Authority of New York & New Jersey	可
6	NJ Transit	鉄道	New Jersey Transit	可
7	New York City Bus	路線バス	Metropolitan Transportation Authority (MTA)	不可
8	NJ Transit	路線バス	New Jersey Transit	車両に依る
9	Staten Island Ferry	フェリー	New York City Department of Transportation (DOT)	可
10	East River Ferry	フェリー	New York Waterway	可
11	Hudson River Ferry	フェリー	New York Waterway	可

自転車持込可としている場合でも、持込料金、持込可能な時間帯等の諸要件がある。  
(出典：各公共交通機関のウェブサイト等に基づき筆者作成)

米国経済の中核であるニューヨーク市中心部へは、郊外から多くの人々が通勤・通学しており、その移動手段として同市一帯には様々な交通機関が稼働している。また、同市中心部のマンハッタンがハドソン川、イースト川などに囲まれた島であることから、フェリーも主要な交通機関として運航している。

大まかには、ニューヨーク市郊外地域とマンハッタンを結ぶ鉄道路線（上表：1、2、6）、マンハッタンと隣接するエリア間の移動を担う鉄道、路線バス、フェリー（上表：3、5、8～11）、ニューヨーク市内全体の移動を担う鉄道（地下鉄）、路線バス（上表：4、7）に大別できる。

なお、ニューヨーク市は1997年に策定した「New York City Bicycle Master Plan」（ニューヨーク市自転車基本計画）において、「Access to Mass Transit」<sup>63</sup>（鉄道やバスなど大量輸送機関へのアクセス向上）は、自転車及び公共交通機関双方の利用促進に効果を持つ重要な取り組みであるとし、地下鉄、鉄道、フェリー、路線バスへの自転車のアクセス向上を提唱している。

## 第2節 公共交通機関への自転車持込等について

前節の一覧表に記載した各交通機関について、ウェブサイト等を通じ、鉄道車両内又はフェリー一船内への自転車持込の可否、路線バスへの自転車積載の可否等を調査した。また、可能な限り筆者自身が自転車を各交通機関へ持ち込みし、実際の状況等を現地で確認するよう努めた。その

APTA - Fact Book Glossary (<http://www.apta.com/resources/statistics/Pages/glossary.aspx>)

<sup>63</sup> New York City Bicycle Master Plan - Access to Mass Transit (<http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/bike/acmass.pdf>)

結果、前頁の表に掲げたニューヨーク市の主な公共交通機関のうち、地下鉄を含む全ての鉄道及びフェリーについて、通勤ラッシュの時間帯等を除くなどの諸条件はあるが、自転車の持込が可能であることが分かった。一方、バスについては、ニューヨーク市全域をカバーするニューヨーク市バス(New York City Bus)への自転車積載ができないことを確認した。ニュージャージー州からマンハッタンへ乗り入れるニュージャージー・トランジット・バス(NJ Transit Bus)については、マンハッタン側の主要ターミナルであるポートオーソリティ・バスターミナルがターミナルへの自転車持込を認めていないことが分かった。

また、自転車を持ち込む際、他の乗客から嫌がられるようなことはなく、公共交通機関に自転車を持ち込むという行為自体、他の一般乗客にある程度許容されている様子も窺えた。

なお、これら現地での確認状況については、本稿の補章1第2節において整理したので、参照されたい。

### 第3節 自転車と公共交通の連携・融合へ向けて

人口が集中し交通機関が混雑することが常のニューヨーク市で、これほど多くの公共交通機関が自転車の持込を認めていることは高く評価できる。各交通機関のウェブサイト等を確認すると、「Bike Friendly (自転車に優しい)」という言葉が頻繁に登場する。交通機関の運営側にとっても、「Healthy (健康的)」、「Environmental Friendly (環境に優しい)」、「Sustainable (持続可能性)」といった、自転車が持つ印象の良さは魅力的であり、「Bike Friendly」を掲げることでイメージ向上に繋げたいとの思惑も窺える。

一方で、車両あるいは船内に自転車専用の駐輪スペースが設けられているケースは少なく、今後は公共交通機関へ自転車を持ち込んだ際に必要となる駐輪スペース等の設置状況を改善していく必要があると思われた。

車両内への駐輪スペースや駐輪設備等の設置は、公共交通機関へ自転車を持ち込みやすい環境を整えるだけでなく、自転車が持ち込まれた車内における一般乗客の快適性・安全性の確保にも効果を有する。特に米国最大の都市であるニューヨークでは多数の乗客が公共交通機関を利用するため、車両内へ駐輪スペース等を設置し、自転車と一般乗客が安全・快適に空間を共有できるよう配慮することは、今後一層の自転車利用促進を図る上で重要となる。

また、米国内の各都市で自転車積載ラックを搭載したバス車両が多数走行しているにもかかわらず、ニューヨーク市バスが自転車積載ラックを搭載していないことは残念である。他都市と異なりニューヨーク市では地下鉄網が発達しており、自転車持込を認めるニューヨーク市地下鉄(New York City Subway)が、自転車運搬に係る利用者ニーズを一定程度満たしていることが背景の一つにあるものと推察するが、本章第1節第2項で言及した「New York City Bicycle Master Plan」(ニューヨーク市自転車基本計画)の「Access to Mass Transit」(鉄道やバスなど大量輸送機関へのアクセス向上)は路線バスも対象として含んでいる。例えば、地



ミネソタ州ミネアポリス市のライトレール・トランジット(LRT)内に設けられた自転車ラックの例。

下鉄網が十分にカバーしないエリア等において限定的に自転車積載可能な車両を導入するなど、今後、状況が改善されることを期待したい。

近年ニューヨーク市は、自転車レーン等の利用環境整備を急ピッチで進め、「Citi Bike」の規模拡大も発表している。また、本年1月、ハドソン川対岸のニュージャージー州ジャージーシティ市議会は、同市と「Citi Bike」のシステム運営会社「Alta Bicycle Share」<sup>64</sup>との、自転車シェアリングプログラム導入に向けた契約締結を承認した<sup>65</sup>。これが実現すれば、「Citi Bike」と相互乗り入れ可能な自転車シェアリングプログラムが、マンハッタン対岸のジャージーシティ市で導入されることになる。

さらに、同じくハドソン川対岸のニュージャージー州ホーボーケン市と同市に隣接するウィーホーケン地区は、本年3月、ドイツに拠点を置く「Nextbike」社<sup>66</sup>の新システムを採用した自転車シェアリングプログラムを開始する予定である<sup>67</sup>。

今後、ニューヨーク市や同市を取り巻く地域の自転車利用は一層拡大することが見込まれる。自転車利用者の増加と利用範囲の拡大は、本稿で取り上げた自転車と公共交通の連携・融合を強く後押しするものである。

筆者は、この度の確認作業を通じ、各交通機関で移動した先々で、自転車を利用し自由に移動できることの利便性と楽しみを改めて実感した。今後、こうした感覚を共有する人々が増加するに伴い、ニューヨーク市における自転車と公共交通との連携・融合は一層進展するものと思われる。



アラスカ州フェアバンクス市の路線バスへ乗客が自転車を積載する様子。



カナダ・オンタリオ州トロント市の路線バス。車両前面に自転車積載用ラックが装備されている。

<sup>64</sup> Alta Bicycle Share (<http://www.motivateco.com/>) (2015年1月、Motivateに社名変更した。)

<sup>65</sup> NJ.com - Jersey City one step closer to launching bike-share program with NYC (<http://www.nj.com/jjournal-news/index.ssf/2015/01/jersey-city-one-step-closer-to.html>)

<sup>66</sup> Nextbike (<http://www.nextbike.net/>)

<sup>67</sup> HOBOKEN - Hoboken / Weehawken Announce Spring 2015 Launch of Bike Share Program (<http://www.hobokennj.org/2014/12/hobokenweehawken-announce-spring-2015-launch-of-bike-share-program/>)

## 第4章 ニューヨーク市における自転車シェアリングプログラムの概況

### 第1節 「Citi Bike」の概要

近年、北米の多くの都市が自転車シェアリングプログラムを導入しているが、ニューヨーク市で導入された「Citi Bike」が、北米最大の規模を誇っている。

「Citi Bike」は、2013年5月、駐輪ステーション330箇所、自転車6,000台でサービスを開始した。世界的金融機関であるCitiグループ（以下「Citi」という。）やマスターカードが出資することで、ニューヨーク市には費用負担が発生しない資金計画が話題となり、導入当初より注目を集めた。

現在「Citi Bike」は、マンハッタン区内のセントラルパーク以南、ブルックリン区の一部地域に駐輪ステーションを設置（右図参照）し、サービス提供しており、発表されている最新のレポート（NYC BIKE SHARE October 2014 Monthly Report）<sup>68</sup>によると、10月末現在、稼働する駐輪ステーション数328箇所、平均供用自転車数5,279台、年間会員89,286人である。10月には延べ924,178回<sup>69</sup>の自転車利用があり、合計1,496,213マイル（約239万4千キロメートル）を走行している。これは、10月は1日当たり平均29,812回の自転車利用があり、1台の自転車が1日に約6回利用された計算になる。

「Citi Bike」は、「Alta Bicycle Share, Inc.」<sup>70</sup>（以下「アルタ社」という。）の100%子会社である「NYC Bike Share LLC」（以下「NYCBS」という。）により運営される。アルタ社は、ワシントンD.C.やシカゴ市など、北米各都市で自転車シェアリングプログラムの運営を手がけており、最近では、2014年10月にワシントン州シアトル市の自転車シェアリングプログラム「Pronto」<sup>71</sup>の運営を開始している。

自転車等の設備は、アルタ社へのシステム供給業者であり、全米各都市で実施される自転車シェアリングプログラムで納入実績を持つ「Public Bike



「Citi Bike」サービス提供エリア図（2014年11月末現在）。青色の印は駐輪ステーションを示す。（出典：<http://www.citibikenyc.com/stations>に掲載されるステーションマップより筆者作成）

<sup>68</sup> NYC BIKE SHARE October 2014 Monthly Report ([http://www.citibikenyc.com/assets/pdf/october\\_2014\\_citi\\_bike\\_monthly\\_report.pdf](http://www.citibikenyc.com/assets/pdf/october_2014_citi_bike_monthly_report.pdf))

<sup>69</sup> 駐輪ステーションから借り出された車両が、再び返却されるまでを1回（1Trip）としてカウントする。

<sup>70</sup> Alta Bicycle Share, Inc. (<http://www.altabicycleshare.com/>)

<sup>71</sup> Pronto (<http://www.prontocycleshare.com/>)



System Company Urban Solutions, Inc.]<sup>72</sup>のシステムが採用されている。

## 第2節 「Citi Bike」 拡充計画の発表

2014年10月28日、ポーリー・トロッテンバーグ (Ms. Polly Trottenberg) DOT 長官<sup>73</sup>は、新しくアルタ社の CEO に就任したジェイ・ウォルダール氏 (Mr. Jay Walder)<sup>74</sup>、「Citi」のエドワード・スカイラー (Mr. Edward Skyler)<sup>75</sup>国際公共部門執行副代表 (Executive Vice President for Global Public Affairs) とともに、2017年末までに「Citi Bike」の規模を現在の2倍に拡充し、ハーレム地区を含むアッパー・マンハッタン地域やクイーンズ区、ブルックリン区へサービス提供エリアを拡大すると発表した。

この度発表された拡充計画等の概要は、以下のとおりである。

### <Citi Bike 拡充に係る発表概要><sup>76</sup>

- ・「Citi Bike」は、引続き、アルタ社の子会社である NYCBS が運営する。
- ・現在の規模(駐輪ステーション 330 箇所、自転車 6,000 台)を、2017 年末までに、駐輪ステーション 700 箇所、自転車 12,000 台へと拡充する。
- ・「Citi Bike」のサービス提供エリアをブルックリン区の未供用地域、マンハッタン区のハーレム地区を含む未供用地域、クイーンズ区へと拡大する。(右図参照)
- ・「Citi Bike」の運営システム(ソフトウェア)をアップグレードするなど、サービス強化を図る。
- ・「Citi Bike」は、投資会社「Bikeshare Holdings LLC」<sup>77</sup>より出資を受ける。
- ・「Bikeshare Holdings LLC」がアルタ社を買収し、同社は、公共交通の分野で世界的に高名なウォルダール氏を新 CEO に迎える。
- ・「Citi Bike」は民間資本による事業として継続し、「Citi」はスポンサーシップに基づく出資額を7千50万ド



「Citi Bike」サービス提供エリア拡大計画図。  
水色の区域は現行のサービス提供エリア。最初に薄黄色のエリアに拡大し、その後、オレンジ色のエリアへ拡大する。(出典：DOT Press Release # 14-087)

<sup>72</sup> Public Bike System Company Urban Solutions, Inc. (<http://www.publicbikesystem.com/home/>)

<sup>73</sup> New York City DOT, Commissioner Polly Trottenberg (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/commbio.shtml>)

<sup>74</sup> Jay Walder

(<http://investing.businessweek.com/research/stocks/private/person.asp?personId=33331016&privcapId=162976>)

<sup>75</sup> Edward Skyler (<http://www.citigroup.com/citi/about/leaders/edward-skyler-bio.html>)

<sup>76</sup> New York City Department of Transportation - Press Release # 14-087

<sup>77</sup> 全米にフィットネスクラブを展開する「Equinox Fitness」社の Harvey Spevak CEO、全米有数の不動産開発会社「The Related Companies」の Jeff Blau CEO、個人投資家の Jonathan Schulhof 氏らにより新たに設立された投資会社

ル（約 83 億 2 千万円）<sup>78</sup>に増額し、これを 2024 年まで継続する。

- ・「Goldman Sachs Investment Group」<sup>79</sup>は Citi Bike に 1 千 5 百万ドル（約 17 億 7 千万円）を追加融資する。
- ・年会費を 95 ドル（約 11,200 円）から 149 ドル（約 17,600 円）に値上げする。ただし、ニューヨーク市住宅公団（New York City Housing Authority）<sup>80</sup>が運営する公営住宅の居住者、及び低所得者への融資等を行う指定の地域開発信用組合（Community Development Credit Union）<sup>81</sup>の会員に対し、年会費を 60 ドル（約 7,100 円）に減額する現行制度は継続（金額据置）する。
- ・「Citi Bike」の規模拡大はニューヨーク市に一定の雇用を生み出すことが期待される。NYCBS は地元からの採用活動や技術指導に取り組んでおり、親会社であるアルタ社は今回の拡充計画に併せ、本社をオレゴン州ポートランド市からニューヨーク市へ移転する。
- ・DOT は、引続き、地域の要望を汲み取るよう努める。その一環として、市民が駐輪ステーションの設置場所を提案できるウェブサイト<sup>82</sup>を再開する。

2015 年初旬には、早速、ブルックリン区のウィリアムズバーグ北部地区（Northern Williamsburg）、グリーンポイント地区（Greenpoint）、ベッドフォード・スタイベサント地区（Bedford-Stuyvesant）、クイーンズ区のロング・アイランド・シティ地区（Long Island City）でサービス提供を開始するという。（2011 年 9 月に発表された当初計画時からサービス提供予定エリアに含まれていた地区。前頁地図で「Phase II Expansion (First Stations)」と記され、薄黄色に着色された区域。）

また、トロッテンバーグ DOT 長官は、「Citi Bike」がニューヨーク市の 5 区全てを対象とするプログラム「Five-Borough Program」になることが最終目標<sup>83</sup>だとし、当面の拡充計画に加え、ブロンクス区やスタテンアイランド区を含むサービス提供エリア将来構想図（右図）も併せて発表した。DOT は、必要となる財源確保策を含め、将来構想の実現可能性を引続き関係者と緊密に協議するという。



「Citi Bike」サービス提供エリア将来構想図。「Phase III (Potential Expansion)」と記された薄黄色の区域へサービス提供エリアを拡大する構想がある。（出典：DOT Press Release # 14-087）

<sup>78</sup> 1 米ドル=118 円で換算した場合の概算額。以下、日本円換算の場合は同様。

<sup>79</sup> Goldman Sachs Investment Group (<http://www.goldmansachs.com/>)

<sup>80</sup> New York City Housing Authority (<http://www.nyc.gov/html/nycha/html/home/home.shtml>)

<sup>81</sup> Community Development Credit Union (<http://www.cdcu.coop/about-us/what-is-a-cdcu/>)

<sup>82</sup> New York City Bike Share - DOT's station suggestion portal (<http://a841-tfpweb.nyc.gov/bikeshare/>)

<sup>83</sup> “am New York”, Oct 29 2014

(<http://www.amny.com/transit/citi-bike-announces-expansion-as-parent-company-alta-announces-new-ceo-1.9555391>)

### 第3節 「Citi Bike」の今後の展開

クイーンズ区出身で、今回アルタ社新 CEO に就任したウォルダー氏は、英ロンドン交通局 (Transport for London)<sup>84</sup>の財政企画部門執行責任者 (Managing Director for Finance and Planning)、香港の鉄道事業者である香港鐵路有限公司 (Mass Transit Railway Corporation / MTR)<sup>85</sup>の CEO などを歴任し、特に 2009 年～2011 年にかけては、ニューヨーク都市圏交通局 (Metropolitan Transportation Authority / MTA)<sup>86</sup>の CEO を務めている。

記者発表に同席した「Citi」のスカイラー国際公共部門執行副代表も、「Citi Bike」を導入したブルームバーグ前ニューヨーク市長の下、副市長まで歴任した人物であり、今後の「Citi Bike」拡充計画は、ニューヨーク市と関係が深い面々が揃う体制下で実行に移される。

2014 年 1 月のニューヨーク市長就任以降、「Citi Bike」に関し目立った発言等のなかったデブラシオ市長からも、「「Citi Bike」の拡充は、市内各地域へのアクセスを向上させ、交通ネットワークの不平等解消に資する」とのコメントが出され、市内部における推進体制も整ったものと推察される。

拡充計画が実施されることで、「Citi Bike」は、2011 年の当初計画規模「駐輪ステーション 600 箇所、自転車 10,000 台」を達成し、いよいよ本格規模での運営へと移行する。

一方、この度のサービス提供エリア拡充では、7 日間利用料 (25 ドル)、24 時間利用料 (9.95 ドル) は据え置かれたが、年間利用料は 95 ドルから 149 ドルへと約 1.57 倍の大幅値上げとなった。さらに、週末利用者、月間利用者、旅行者に対する新たな料金体系の導入可能性についても検討するとしており、規模の拡大に伴い利用者負担は増加していくことが見込まれる。

「Citi Bike」の利用が鈍化する冬季期間を利用し、NYCBS は自転車や駐輪ステーションの全面的な点検整備を行い、来春の自転車シーズン到来に備えるという。2015 年の自転車シーズンが始まる頃、大幅に値上げされた新料金体系が利用者にとってどう評価されるのか。また、新たな体制と規模の下、「Citi Bike」の運営がどのように推移していくのか、今後の展開が一層注目される。



「Citi Bike」を利用して通勤等する様子も日常の光景になっている。(写真：平日午前 8 時頃のマンハッタン・ミッドタウン地区の様子。)

<sup>84</sup> Transport for London (<https://www.tfl.gov.uk/>)

<sup>85</sup> Hong Kong Mass Transit Railway Corporation (<http://www.mtr.com.hk/en/customer/main/index.html>)

<sup>86</sup> New York Metropolitan Transportation Authority (<http://www.mta.info/>)

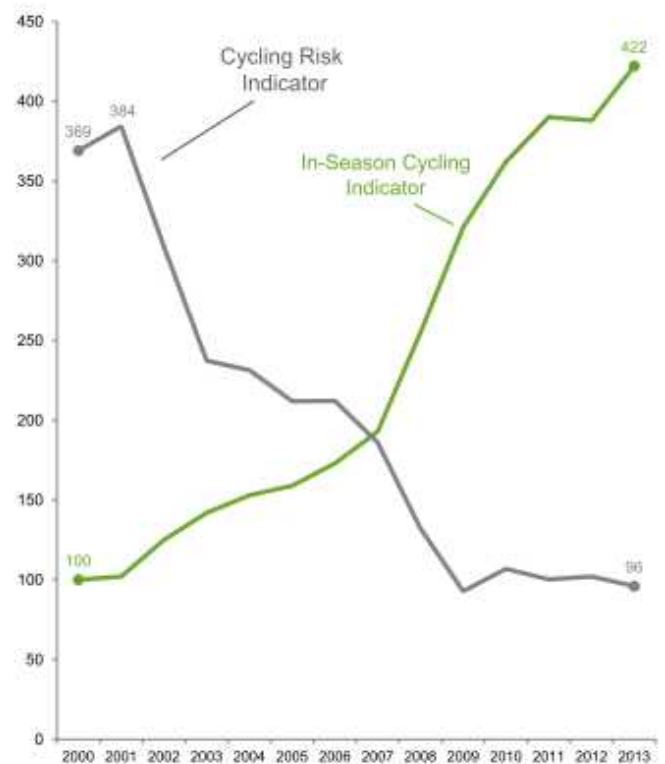
## 第5章 ニューヨーク市における自転車利用の安全確保の取り組み

### 第1節 ニューヨーク市自転車利用リスク指標

ニューヨーク市は、2000年以降、自転車に関係する事故に起因し死亡(Fatality)又は重度のケガ(Severe Injury)に至ったケースを集計し、第2章第1節第1項の自転車スクリーンライン調査で明らかになった自転車利用者の増加傾向との関連性を分析する「ニューヨーク市自転車利用リスク指標」(New York City Cycling Risk Indicator)<sup>87</sup>を作成・公表している。

<ニューヨーク市自転車利用リスク指標>

New York City Cycling Risk					
NYC Cycling Risk Indicator, NYC In-Season Cycling Indicator, and NYC Bicyclist Fatalities and Severe Injuries					
Year	(死亡)	(重度のケガ)	Bicyclist Fatalities + Severe Injuries	In-Season Cycling Indicator	Cycling Risk Indicator
Year	Bicyclist Fatalities	Bicyclist Severe Injuries			
2000	18	351	369	100	369
2001	13	379	392	102	384
2002	21	365	386	125	309
2003	18	319	337	142	237
2004	16	338	354	153	231
2005	22	315	337	159	212
2006	18	349	367	173	212
2007	24	335	359	193	186
2008	25	312	337	255	132
2009	12	286	298	321	93
2010	19	368	387	362	107
2011	22	369	391	390	100
2012	18	376	394	388	102
2013	12	393	405	422	96



ニューヨーク市における自転車スクリーンライン調査結果(黄緑色グラフ)と自転車利用リスク指標(灰色グラフ)の推移

(出典: New York City Department of Transportation - Risk Indicator)

<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2013-nyc-cycling-risk-indicator.pdf>

<sup>87</sup> New York City Department of Transportation - Network and Statistics - Risk Indicator (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bikestats.shtml>)

\*2000年の自転車スクリーンライン調査結果を指標値100(In-Season Cycling Indicator)として設定している。

\*指標値は、死亡と重度のケガの件数を合計した数値を、自転車スクリーンライン調査結果による指標値の100分の1の値で除して算出している。(例)2005年:  $(22+315)/(159/100)=211.95$

前頁右側の図からは、自転車利用が増加する一方、リスク指標は 2001 年（384）をピークに低下していることが分かる。また、同左側の表からは、死亡、重度のケガともに件数は大きく変動しておらず、自転車利用の増加が自転車に関係する死亡事故等を増加させてはいないことが分かる。

これは、ニューヨーク市における自転車利用の増加は、1997 年に策定された「ニューヨーク市自転車基本計画」に基づき、自転車レーン等の自転車が安全に走行できる利用環境が整備されたことが大きな要因となっており、無秩序な利用環境の中で利用者が増加したものではないこと、また、自転車の運転ルール等に係る様々な周知・啓発活動等が同時に行われたことの成果であると考えられる。

## 第 2 節 自転車利用における安全確保の取り組み

### 1 安全確保への取り組み

「Bike-Friendly」な都市を目指すニューヨーク市の取り組みは成果を上げ、同市は全米第 1 位の評価を獲得した。自転車レーン等の走行環境の整備は順調に進捗しており、市は、毎年度、約 50 マイル（約 80Km）の自転車レーンを整備するとしている<sup>88</sup>。また、自転車の利用促進を図る上で重要な役割を果たす「Citi Bike」については、2017 年までに、サービス提供エリアの拡大と自転車及び駐輪ステーションの増加が発表されている。

ニューヨーク市の人口は増加を続けており、人々の健康志向や地球環境への配慮などの背景も合わさり、今後も自転車利用者は増加し、利用者層も拡大するものと思われる。そうした中、引続き自転車利用の促進を図るためには、自転車利用に係る安全確保へ向けた取り組みが重要となる。

現在、ニューヨーク市では、交通ルール遵守を徹底するためのニューヨーク市警察 (NYPD/ New York City Police Department、以下「NYPD」という。) による取り締まり強化や、DOT 及び市内非営利組織が行う啓発活動の両面から取り組みが継続されている。

### 2 交通ルールの徹底

NYPD は、8 月 13 日から 26 日、2 週間の自転車集中取り締まり「Operation Safe Cycle」<sup>89</sup>を実施した。これは、歩行者と自転車の双方に危険をもたらす、信号無視、交通標識無視、逆走、歩道走行、交差点での歩行者妨害のほか、自転車レーン上への違法駐車なども対象としたものである。その結果、ニューヨーク市内全 5 区で、自動車への交通反則切符約 3,200 を上



NYPD 「Operation Safe Cycle」による取り締まり実施の様子。（写真は Bike NYC.org <http://bikenyc.org/blog/vaccaro-class-action-dmy> より転載）

<sup>88</sup> New York City Department of Transportation - Press Release #09-030 ([http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2009/pr09\\_030.shtml](http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2009/pr09_030.shtml))

<sup>89</sup> City of New York, Police Department - Media Advisory - NYPD Announces Operation Safe Cycle ([http://www.nyc.gov/html/nypd/html/pr/pr\\_2014\\_08\\_13\\_nypd\\_announces\\_operation\\_safe\\_cycle.shtml](http://www.nyc.gov/html/nypd/html/pr/pr_2014_08_13_nypd_announces_operation_safe_cycle.shtml))

回る、約 4,300 の反則切符が自転車利用者に交付された<sup>90</sup>。

このことは、ニューヨーク市が作成する自転車利用リスク指標（前節参照）が対象とする死亡及び重度のケガを伴う重大事故にまでは発展していないまでも、事故を引き起こす可能性のある自転車の交通違反が、市内各所で日常的に発生していることを窺わせる。

2014 年 9 月、ニューヨーク市マンハッタン内のセントラルパークにおいて、同園内の自転車レーンを走行中の自転車が、レーンを横切ろうとしていた歩行者に衝突し、歩行者が死亡するという事故が発生した。

セントラルパークには、園内を周回する自転車レーンやジョギング・歩行者用レーンが設けられ、自転車に限らず、ランナーや歩行者等、人々が思い思いに運動や散歩を楽しんでいる。しかし、世界的な観光名所でもあるセントラルパークには、地元住民の他、観光客も多数訪れ、天気の良い週末などは大変な混雑になることも珍しくない。

そうした混雑の中、整備が行き届いた園内の自転車レーンでは、スポーツタイプの自転車が高速走行することも日常である。筆者が現地では自転車レーンを走行する際なども、時折危険を感じることもある。



セントラルパーク内の自転車レーン等の様子（道路内左から順に、自動車、自転車、歩行者・ランナーに走行帯が割り当てられている。）

自転車レーンには制限速度標示や自転車用の信号機、横断歩道なども設置されているが、現地で見ると、自転車・歩行者ともにそれらを遵守しているとは言い難く、この度の事故も起こるべくして起きた感が否めない。

事故発生後、セントラルパークは、自転車レーンの制限速度を従来の時速 25 マイル（時速約 40km）から時速 20 マイル（時速約 32km）へと低下させるとともに<sup>91</sup>、自転車は交通法規に従わなければならないと強調した<sup>92</sup>。

自動車のように免許を取得する必要のない自転車は、手軽で身近な交通手段である一方、「自転車は自動車同様の交通法規が適用される車両である」という基本的前提が、利用者に十分に認識されていないのも実態である。

自転車利用の普及に伴い、外国からの観光客を含む多様な人々がニューヨーク市内で自転車を利用することになる。ニューヨーク市警察の集中取り締まりは、違法運転が摘発されただけでなく、「自転車にも交通法規が適用され、違反すれば反則切符が実際に交付される」という事実を自転車利用者に伝える機会にもなったと思われる。

### 3 自転車利用ガイドブック「BIKE SMART」の配布

<sup>90</sup> CBS New York - State Senator tough words on Facebook for cyclists who disobey law (<http://newyork.cbslocal.com/2014/09/25/state-senator-has-tough-words-on-facebook-for-cyclists-who-disobey-law/>)

<sup>91</sup> New York Times - Central Park is Lowering Speed Limit ([http://www.nytimes.com/2014/12/02/nyregion/central-park-lowers-speed-limit-to-20-miles-an-hour.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2014/12/02/nyregion/central-park-lowers-speed-limit-to-20-miles-an-hour.html?_r=0))

<sup>92</sup> Central Park Conservancy - Bicycling (<http://www.centralparknyc.org/things-to-see-and-do/attractions/bicycling.html>)

ニューヨーク市では自転車利用者に交通ルール等を周知するための無料の自転車利用ガイドブック「バイクスマート(BIKE SMART)」<sup>93</sup>（以下、「ガイドブック」という。）を作成し、イベント等の機会を通じ配布するとともに、ウェブサイト上で公開している。当該ガイドブックは、DOT が作成する自転車利用に係る公式ガイドブックで、ヘルメット着用や駐輪時の自転車施錠方法、自転車レーンの走行方法等、ニューヨーク市における自転車利用に必要な全ての内容を含んでいる。掲載内容は以下のとおりである。

<ガイドブック掲載内容>

- ・自転車利用に係る交通ルール
- ・ヘルメット使用に係るルールと装着方法
- ・駐輪及び施錠方法
- ・勤務先（オフィスビル）への自転車持込
- ・自転車地図の見方と自転車レーンの種別
- ・道路上の走行位置及び各種注意事項
- ・駐車帯で保護された自転車レーンの走行と注意事項
- ・手信号
- ・交差点のバイクボックス使用（第2章第1節第2項参照）
- ・交差点での左折方法（第2章第1節第2項参照）
- ・自転車関係機関一覧

また、上記ガイドブック掲載内容のうち、自転車利用に係るルール（NYC Biking Laws）は以下のとおりである。

<ニューヨーク市自転車利用ルール(NYC Biking Laws)>

- ・歩行者を優先する
- ・全ての赤信号及び停止標識に従う（自動車と同様に、道路の信号機や標識に従う）
- ・道路の進行方向に従って運転する（逆走しない）
- ・運転者が13歳未満の場合を除き、歩道を走行しない（自動車と同様に道路を走行する）
- ・夜間は白色のヘッドライト及び赤色のバックライトを点灯させる
- ・走行時に存在を知らせるためベルを使用する
- ・走行中はイヤホン等で両耳を塞いではない

これらのルールは、ニューヨーク市の規則(N.Y.C. Traffic Rules and Regulations)及びニューヨーク州法(N.Y.S. Vehicle and Traffic Law)で規定されている。こうした法規<sup>94</sup>については、DOT のウェブサイトでも説明されており、特に自転車が自動車同様の権利と義務を課されることを強調している。また、市の規則で歩道走行も明確に禁じられている。実際に

<sup>93</sup> City of New York, Department of Transportation -Bicyclists - Bike Smart (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/biketips.shtml>)

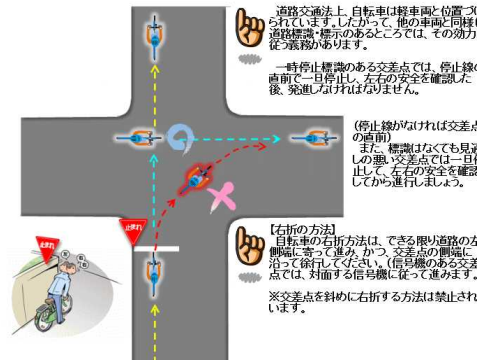
<sup>94</sup> New York City Department of Transportation - NYC Biking Laws ([http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bicyclerules\\_english.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bicyclerules_english.pdf))

大半の自転車は道路上を自動車と同方向に走行し、逆走や歩道走行の様子は滅多に見かけない。

日本は、一定の条件下とはいえ、自転車の歩道走行を認めており、歩道走行を認めないニューヨーク市（米国）のルールとは、大きく状況が異なる。実際にニューヨーク市内で自転車を運転し、あるいは歩行者として歩道を歩くと、こうしたルールの違いが両国の自転車利用・歩行環境に大きく影響を与えていることが実感できる。

また、ガイドブックが示す自転車の走行方法についても、日本とは異なる点がある。日本では交差点を右折する際（ニューヨーク市では左折する際）、自転車を含む軽車両は、道路交通法第 34 条第 3 項<sup>95</sup>の規定により、全ての交差点で二段階右折する必要がある。しかし、ニューヨーク市では、自動車

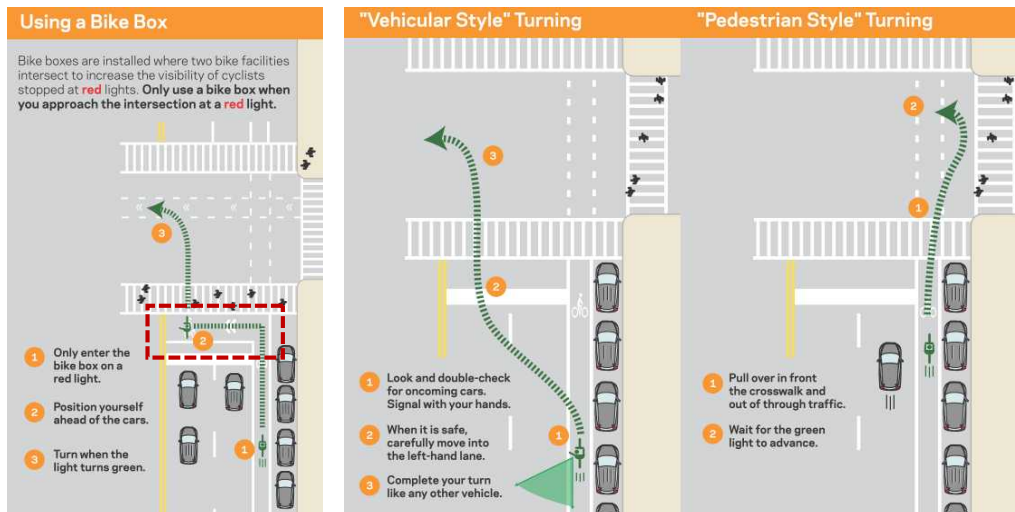
と同様の方法で左折することが可能であるため、当地で自転車に乗車する際、戸惑う点でもある。こうした左折方法については、交差点に「バイクボックス(Bike Box)」（自転車用の待機場所）を設けることで、安全性を高める取り組みも行われている。



日本で右折する場合、自転車は二段階に右折しなければならない。

(出典：警視庁-自転車の交通ルール)

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/ko-tu/bicycle/rule.htm>



横断歩道手前の「Bike Box」を利用し、車列先頭で待機することで、左折を容易にしている。ガイドブックに記載される左折方法。左図が自動車式左折 (Vehicular Style Turning)、右図が歩行者式左折 (Pedestrian Style Turning)。

(出典：「バイクスマート(BIKE SMART)」)

<sup>95</sup> 道路交通法（昭和 35 年 6 月 25 日法律第 105 号）



ガイドブックは英語版の他、中国語版、スペイン語版、ロシア語版など計8カ国語<sup>96</sup>で作成され、多言語対応がなされている。視覚的に分かりやすく、かつ必要な情報が記されたガイドブックは非常に便利である。手のひらほどのコンパクトサイズのため、普段の持ち運びも容易である。

筆者が DOT を訪問し、聞き取り調査を実施した際には、「市では次世代への教育を重視しており、学校で自転車ルール等を教える際にもガイドブックを配布している。」とのことであった。

様々なルールやガイドラインが設けられても、利用者に伝わらなければ効果はない。ニューヨーク市のガイドブックは、小冊子一つに自転車利用に係る基本的事項が盛り込まれており、参考になる取り組みである。また、ニューヨーク市は自転車関連イベント等の実施時に、ガイドブック以外にも、ヘルメットを無償配布する取り組みを継続しており、2007年以降、10万個以上を配布している。



ガイドブック表紙（左）と掲載内容の例（右）。イラストを使い、ニューヨーク市の自転車利用ルールを分かりやすく説明している。

#### 4 自転車地図「NYC BIKE MAP」の配布

DOTは例年、ニューヨーク市内の自転車レーン等を地図上に示した「NYC BIKE MAP」<sup>97</sup>を作成し、自転車店等を通じて無償配布するとともに、ウェブサイト上で公開している。2014年版は自転車店、図書館、学校などを通じ、約375,000部が配布された。

「NYC BIKE MAP」は、サイズが約148cm（縦）×約60cm（横）の両面を使用した地図が約10cm（縦）×約20cm（横）サイズに折り畳まれたコンパクトな状態で配布される。

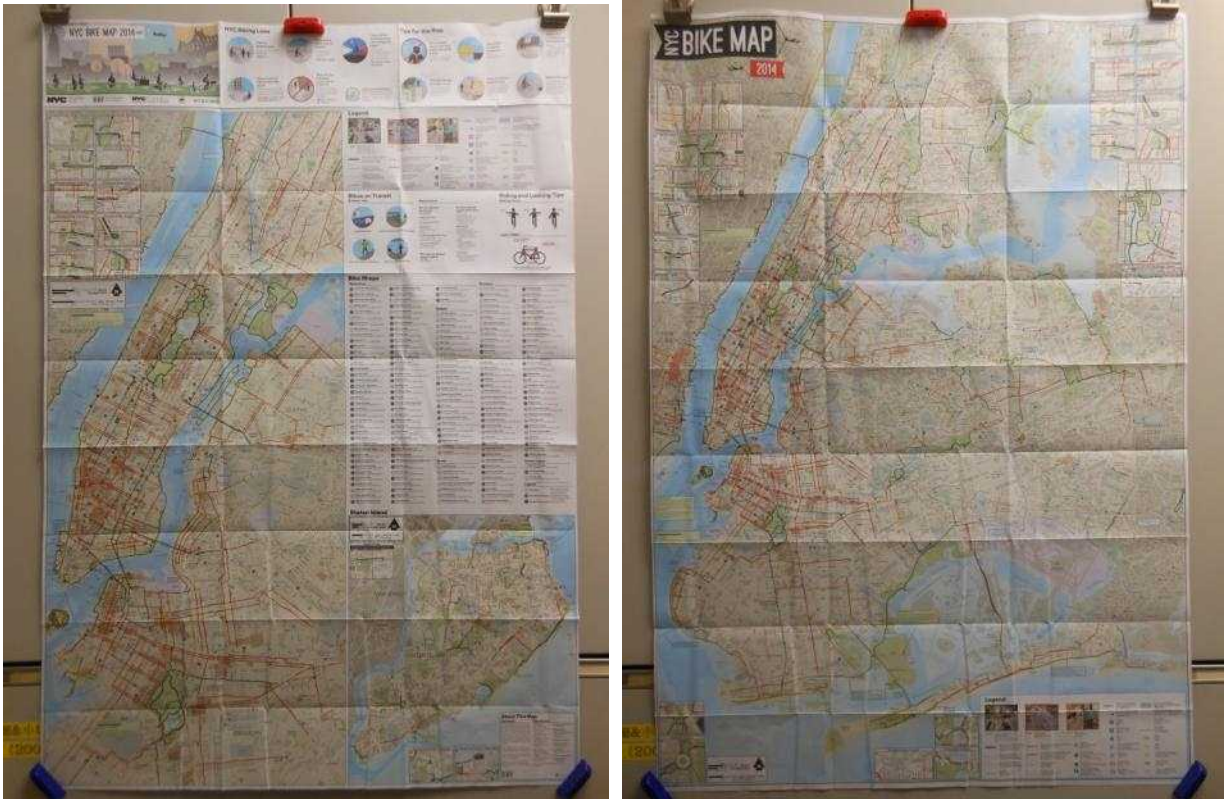


「NYC BIKE MAP 2014」  
（折り畳んだ状態）

<sup>96</sup> その他、フランス語、ハイチ・クレオール語、イタリア語、韓国語に対応している。

<sup>97</sup> City of New York, Department of Transportation - Bicyclists - Bicycle Maps (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bikemaps.shtml>)

当該地図には、ニューヨーク市全5区の道路が全て掲載され、自転車レーン等が整備されている区間は、各自転車レーンの種別（保護された自転車レーン(Protected Bicycle Path)、自転車レーン(Bicycle Lane)、共用レーン(Shared Lane)) に色分けし図示される。その他、自転車を押して歩く区間(Walk Bike)、石畳舗装区間(Cobble Stone Path)等々の道路情報や、自転車店、病院、公園、鉄道駅等の位置も記載され、自転車走行に必要な情報が網羅されている。地図は余白部分に、自転車利用に係る交通ルール等も記載されており、前項で紹介したガイドブック同様、自転車利用者へ対する啓発も併せて行うものである。



「NYC BIKE MAP 2014」 (広げた状態)

市内の主な橋梁を通行する際の走行ルートまで詳細に記された当該地図は、現在地から目的地までの適切な走行ルートが容易に把握でき、また、まだ訪れたことのない地域等への散策を促すものであり、便利であることはもちろん、自転車の利用促進に大きく資するものである。

また、当該地図は、自転車利用者を自転車レーン等が整備された道路へと誘導することから、自転車レーン等が未整備の道路を自動車と自転車が共有する頻度を低下させる効果もあり、安全確保という面からも、自転車利用者に適切な走行ルートを示す地図を提供することは非常に重要である。



「NYC BIKE MAP 2014」(マンハッタン中心部を一部拡大した地図)

自転車レーン等が整備された区間等が着色されている。(例:緑色－保護された自転車レーン(Protected Bicycle Path)、赤色－自転車レーン(Bicycle Lane) オレンジ色－共有レーン(Shared Lane)、矢印は道路の進行方向を示す。)

## 5 ニューヨーク市における非営利組織の取り組み

米国では様々な分野で民間の非営利組織が活躍するが、ニューヨーク市の自転車利用促進や利用者への啓発についても、大きな役割を担っている。特に、複数ある非営利組織の中でも、「Bike New York」<sup>98</sup>は、ニューヨーク市全5区を走破する大規模自転車ツアーイベント「TD Five Boro Bike Tour」<sup>99</sup>の主催団体として知られ、こうしたイベントの参加料を財源とし、無料で各種の自転車教育講座<sup>100</sup>やプログラムを開校している。これらの講座は、2014年だけで約16,000人が受講している。

<sup>98</sup> Bike New York (<http://www.bike.nyc/>)

<sup>99</sup> Bike New York - TD Five Boro Bike Tour (<http://www.bike.nyc/events/td-five-boro-bike-tour/>)

<sup>100</sup> Bike New York - Education (<http://www.bike.nyc/education/classes/>)

以下のとおり、実際に乗車して行うもの、講義形式、メンテナンス等々、利用者のレベルや興味に応じ、様々な講座が用意されている。冬季には室内で開催可能な講座のみとなるが、一年を通じ、何らかの講座が開校されている。

< Bike New York 無料講座 >

- ・ Learn to Ride - Kids (子供向け初心者クラス)
- ・ Learn to Ride - Adults (大人向け初心者クラス)
- ・ Bicycling Basics (初心者クラス修了者向けのクラス。手信号等、基礎を学ぶ。)
- ・ Bike Path Cruise Ride (街乗り初心者向けクラス。実際に自転車レーンを走行する。)
- ・ Street Skills Class (街中での自転車利用やルール等について講義形式で学ぶ。)
- ・ Street Skills Ride (街中での自転車走行技術を向上させるためのクラス)
- ・ Citi Bike Street Skills Class (Citi Bike の使用方法等を学ぶ。)
- ・ Bike Commuting 101 (自転車通勤に適した車種、駐輪方法、服装等について学ぶ。)
- ・ How to Buy a Bike (様々な種類や価格帯がある自転車の購入方法を説明する。)
- ・ Winter Riding 101 (秋から冬にかけての自転車走行について学ぶ。)
- ・ Bike Maintenance 101 (パンク修理やブレーキ調整等、維持管理について学ぶ。)
- ・ Winter Bike Maintenance (雪や氷への備え等、冬季に必要な維持管理手法を学ぶ。)



「Learn to Ride - Adult」講座の様子①。ヘルメット

筆者は、これら無料講座のうち「Learn to Ride - Adults」<sup>101</sup>に体験参加する機会を得た。

「Bike New York」が教育センターとして利用する室内ジムで開講された当該講座には、自転車に初めて乗る、あるいは長期間自転車を利用していない約 15 名が参加した。

インストラクターの他、ボランティアスタッフも 5 名配置され、また、様々なサイズの自転車、ヘルメットも常備されており、非常に充実した体制で実施された。

クラスはヘルメットの装着方法から始まり、自転車のサドル調整、自転車への跨がり方、ブレーキの使用法等々、初心者にも分かりやすく説明された後、ジム内で実際に自転車に乗車し、バランスの取り方等を教わった。習得ペースが遅い参加者にはマンツーマンでの指導もあり、2 時間の講座が終了する頃には、ほぼ全員が最低限の自転車乗車技術を習得した様子であった。



「Learn to Ride - Adult」講座の様子②

<sup>101</sup> Bike New York - Class - Learn to Ride - Adult (<http://www.bike.nyc/education/classes/learn-to-ride-adults/>)

自転車の乗り方だけでなく、維持管理や自転車の購入方法まで学ぶことができる各種の講座が無料で受講できることには驚かされる。交通ルール等の教育啓発はもちろん、自転車利用者が必要とする様々な情報を提供することで、自転車利用の促進に大きく寄与する活動である。

### 第3節 自転車利用の拡大へ向けて

#### 1 「ビジョン・ゼロ(Vision Zero)」の取り組み

自転車利用者及び利用者層が増加・拡大すると同時に、自転車が関わる事故や交通違反などは必然的に増加する。多くの車両や歩行者が行き交うマンハッタン中心部においても、高速で走行する自転車を見かけることは珍しくない。また、本来であれば、自転車も自動車同様に信号機等の交通ルールに従う必要があるが、交通ルールを気につけない自転車も少なくない。

2014年1月、デブラシオ市長は、安全な道路を実現するための取り組みである「ビジョン・ゼロ (Vision Zero)」<sup>102</sup>をニューヨーク市でも実施すると発表し、NYPD や DOT など、道路行政に携わる関係機関が連携し、様々な施策を展開することとした。

ビジョン・ゼロは、1997年にスウェーデンで始まった取り組みで、道路を死亡事故や重症事故の発生しない安全な空間にすることを目指すものである<sup>103</sup>。ニューヨーク市は2014年11月、ビジョン・ゼロの主要施策であった市内道路の制限速度引き下げを実施すると発表<sup>104</sup>し、市内の約90%の道路の制限速度を、従来の時速35マイル(約56km/h)から時速25マイル(約40km/h)に順次低下させるとした。

今後、NYPD や DOT が参画するビジョン・ゼロが本格化することで、ニューヨーク市の道路には、利用者への規制強化、道路構造面での改善等々、各種の取り組みによる総合的な安全対策が施される。これは、車両として道路を利用する自転車への規制・取り締まりの強化であると同時に、車道上では弱い立場にある自転車にとって、自動車の運転マナー向上や自転車レーン整備を含む一体的な道路整備・改善を通じ、利用環境の向上が期待される施策でもある。



2014年1月15日、デブラシオ市長はNYPDやDOTなどが参画する、ビジョン・ゼロ (Vision Zero) 実施特別対策本部の陣容を発表した。

(出典：Mobilizing the Region  
(<http://blog.tstc.org/2014/01/15/wednesday-winners-losers-52/>)

<sup>102</sup> City of New York - Vision Zero (<http://www.nyc.gov/html/visionzero/pages/home/home.shtml>)

<sup>103</sup> Vision Zero Initiative (<http://www.visionzeroinitiative.com/en/>)

<sup>104</sup> City of New York - Office of the Mayor - News

(<http://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/493-14/mayor-de-blasio-signs-new-law-lowering-new-york-city-s-default-speed-limit-25-mph#0>)

1894年6月15日、ニューヨーク市ブルックリンに米国初の自転車レーン「Brooklyn Ocean Parkway Bike Path」<sup>105</sup>が設置されて以降、約120年が経過した今日、ニューヨーク市において自転車は交通手段の一つとして認知され、その利用環境は道路機能・ネットワークの一部を形成するに至った。

米国内有数の「Bike Friendly City」としての地位を確立したニューヨーク市が、引き続き自転車利用の促進・拡大を図るためには、自転車レーン等の利用環境（インフラ）整備、規制強化と教育・啓発活動による交通ルールの徹底、道路全体としての安全対策など、多面的・総合的な取り組みが必要と思われる。

近年、日本においても、自転車利用者の増加に伴い交通事故等が増加し、警察や自治体は対応に苦慮している。また、自転車が車両であるという道路交通法の適用厳格化により、自転車レーン等の走行空間整備も新たな課題となっている。

人口が集中するニューヨーク市において、自転車を交通手段の一つとして位置付け実施される自転車利用促進の取り組みは、同じく人口密度の高い日本の自治体にとってもモデルケースとなる事例や要素も多いと思われる。



米国初の自転車レーン「Ocean Parkway」の様子。1880年に敷設された「Ocean Parkway」は、1894年、歩道と自転車レーンに区分けされた。（写真中央の柵より左が自転車走行レーン、右が歩行者レーン）

## 2 日本への示唆

ニューヨーク市における自転車利用環境を調査することで、日本とは異なる様々な取り組みや状況を見出すことができた。そのうち、今後、日本が自転車利用の促進・拡大を進めるために必要な取り組みとして、筆者は以下のことが示唆されたものと受け止めている。

基本的なことではあるが、やはり、道路交通法が定めるとおり、「自転車は軽車両に分類される車両であり、車両は車道を通行する」という自転車利用の原則を徹底する必要があると思われる。

これまでの実態として、自転車が歩行者の延長として長く取り扱われてきたことにより、道路整備は自転車の車道通行を前提としないまま進められ、自転車レーン等の走行空間が整備されない状況を生み出した。同時に、多くの自動車ドライバーは、日常的に自転車が歩道を走行する様子を見ながら、あるいはドライバー自身も、自転車利用時には歩道を走行し、車道は自動車だけの走行空間であるとの意識を持ってしまった。

自転車走行を前提とした整備がなされていない道路において、自転車が、自転車の車道走行原則を認識していないドライバーが運転する自動車と走行空間を共有することは非常に危険である。

<sup>105</sup> New York City, Department of Parks and Recreation - Ocean Parkway Malls  
(<http://www.nycgovparks.org/parks/ocean-parkway-malls/history>)

自転車の車道通行原則の徹底は、これまで自動車を中心に捉えられることの多かった道路（車道）を、自転車等の軽車両も走行する共有空間として再定義するものであり、その影響は極めて大きい。しかし、今後、共有空間としての道路整備を進める上で、また、車両としての自転車利用を人々に啓発していく上で、当該原則が日本社会に共通認識として理解されることは、何よりの前提条件であり、当該原則の周知徹底なくして、安全で快適な自転車利用環境は達成されない。

今後、日本において自転車利用を促進するためには、このような自転車利用に係る共通認識の下、ハード・ソフト両面での取り組みを継続することが必要である。

自転車の車道通行原則の周知徹底を行うためにも、具体的に自転車レーン等の走行空間を車道上に整備することが望まれる。道路幅員等の関係上、自転車専用の走行空間整備が困難な場合は、道路上へのマーキングと標識掲示により、自動車ドライバーに対して、当該道路は自転車との共用空間であることを認識させる必要もある。共用レーンを含む、これらの自転車走行空間はネットワーク化するよう配慮し、自転車が走行している途上で、自転車が走行位置を見失うことがないように配慮することが肝要である。

このような自転車走行空間の整備は、直接的には、道路交通法が掲げる自転車の車道走行原則の徹底に寄与するものであり、自転車利用者に対し、歩道走行から車道走行への移行を促す効果を持つ。また、道路の新規整備や改修実施時における自転車走行空間整備が常態化することで、社会に対し自転車の車道走行原則を周知する間接的な効果も併せ持つと思われる。

自転車レーン等のインフラ整備と並行し、自転車の利用原則やルール等の周知を継続する必要がある。学校や自治体等が行う自転車教室、自動車教習所等々、様々な場面を利用し、自転車の車道走行原則の理解に努め、時には議論を重ねながら、「今後は自転車の軽車両としての取り扱いを徹底する」という方針を地道に伝えていくことが重要である。

同時に、歩道走行等、自転車利用ルールに違反する利用者への取り締まりも避けては通れないと考える。実際に取り締まりが行われることで、歩行者の延長程度の認識で乗車していた自転車利用者に対し、あるいは社会全体に対し、自転車利用ルールの遵守を促す大きな転機となる。

また、自転車利用を促進するための取り組みとして、自転車地図の作成が効果的と考える。これについては、ニューヨーク市が配布する自転車地図「NYC BIKE MAP」が参考になる。自転車走行空間の整備内容に応じ路線別に色分けされたルート表示は分かりやすく、自転車利用者が走行ルートを決める際に大変参考になる。また、自転車地図は、自転車利用者が自転車レーン等が整備された道路を走行するよう促す効果を持つため、自転車レーン等が未整備の道路を、自動車と自転車が共用する機会を減少させる効果もあり、道路の安全確保という観点からも有効と考える。ニューヨーク市の自転車地図には分かりやすいイラストを添えた自転車ルールも併せて記載されており、自転車地図の配布はそのまま利用ルールの啓発にもつながっている。

自転車の位置付けを長い間曖昧にし、自転車の歩道走行も半ば常態化した日本の社会において、現状を変えていくことは容易ではないが、時間をかけてでも、「自転車は車両である」「自転車は車道を走行する」という常識が人々に備わるよう、ハード・ソフト両面での取り

組みを継続する必要がある。そのような自転車利用に係る基礎・基本が社会全体に共有されることで、ニューヨーク市のような自転車利用先進都市水準での将来的な利用環境整備やその他の利用促進施策も社会に受容されやすくなると考える。

本稿で紹介したニューヨーク市の様々な取り組みも、自転車の車道走行という基本の上に成り立っている。今後、日本の地方自治体等において自転車利用促進施策を検討等される際、本稿を参照いただく機会があるならば、自転車の車道走行原則という基本の周知徹底を併せてご検討いただくよう申し添えたい。



## 補章1 ニューヨーク市の自転車利用環境に係るフィールドワーク結果

### 第1節 橋梁部における自転車レーン整備の状況

本節では、橋梁における自転車レーン整備の参考事例として、ハドソン川、イースト川、ハーレム川、ニューヨーク湾により他地域と隔てられたニューヨーク市マンハッタン（マンハッタン島）に架かる主要な5橋梁について、その現況と筆者が実際に自転車で走行してみた際の印象を紹介する。なお、このうち、ジョージ・ワシントン橋を除く4橋梁は、ニューヨーク市が行う自転車スクリーンライン調査（自転車交通量調査）<sup>106</sup>の調査箇所指定されている。

#### [1] ブルックリン橋 (Brooklyn Bridge)

##### <概要>

1883年に開通した、マンハッタン（シビックセンター地区）とイースト川で隔てられた対岸のブルックリン（ダンボ地区・ブルックリンハイツ地区）を結ぶ吊り橋。

中央径間約486メートル（全長1,834メートル）<sup>107</sup>は、建設された当時、吊り橋としては世界最長を誇った。現在では観光地としても知られ、ナショナル・ヒストリック・ランドマーク (National Historic Landmark)<sup>108</sup>、ニューヨーク市ランドマーク<sup>109</sup>に指定されている。

1日当たり自動車約12万台、歩行者約4千人、自転車約3,100台が通行<sup>110</sup>する。DOTが所有・管理する。



ブルックリン橋外観。橋中央に歩行者及び自転車用通行帯が設けられている。写真手前がブルックリン区。イースト川を挟み対岸がマンハッタン区。

（出典：Travels.com

<http://www.travels.com/travel-tips/advice/manhattan-hotels-views-brooklyn-bridge/>)

##### <自転車レーンの現況等>

橋の中央に設けられた通路が、区画線で歩行者レーンと自転車レーンに分けられている。自動車走行レーンの上部に設置されており、自動車と接することはないが、ニューヨークの

<sup>106</sup> ニューヨーク市自転車スクリーンライン調査（自転車交通量調査）については、本稿第2章第1節第1項において説明している。

<sup>107</sup> （一財）国土技術研究センター- JCIE の部屋- ブルックリン橋に思う (<http://www.jice.or.jp/room/200705210.html>)

<sup>108</sup> National Historic Landmark - Brooklyn Bridge (<http://tps.cr.nps.gov/nhl/detail.cfm?ResourceId=376&ResourceType=Structure>)

<sup>109</sup> New York City Landmarks Preservation Commission (<http://www.nyc.gov/html/lpc/html/home/home.shtml>)

<sup>110</sup> New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges - Brooklyn Bridge (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/brooklyn-bridge.shtml>)

有名な観光地の一つであり、観光客がしばしば自転車レーンに進入してくるため、自転車にとって決して走行しやすい環境ではない。

特に橋のマンハッタン寄りには観光客が集中しており、筆者は観光シーズンの自転車通行はできるだけ避けている。

橋の端部は、マンハッタン側、ブルックリン側ともに自転車レーンに接続している。



ブルックリン橋自転車レーンの様子①。写真右側が自転車レーン、左側が歩行者レーン。



ブルックリン橋自転車レーンの様子②。マンハッタン側端部付近。写真右側が歩行者レーン、左側が自転車レーン。



ブルックリン橋自転車レーンの様子③。写真右側が歩行者レーン、左側が自転車レーン。交通事情を十分に理解していない観光客が自転車レーン側に進入することが頻繁で、走行する自転車と衝突しそうになる場面も時折見かける。



ブルックリン橋端部の自転車レーン接続状況 (出典：NYC BIKE MAP 2014)

## [2] マンハッタン橋 (Manhattan Bridge)

<概要>

1909年に開通した、マンハッタン(チャイナタウン地区)とイースト川で隔てられた対

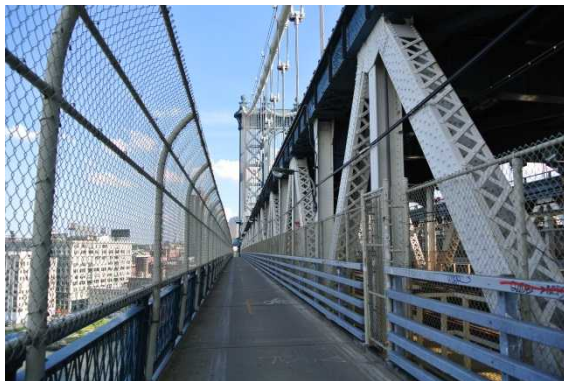
岸のブルックリン（ダンボ地区）を結ぶ吊り橋。自動車、鉄道（地下鉄）、自転車、歩行者が通行する。自動車走行7車線、鉄道4軌道を有し、平日一日当り、自動車85,400台、自転車4,000台、地下鉄約950両の通行を含め、約45万人がマンハッタン橋を利用<sup>111</sup>している。全長約1,762メートル（橋台間）。DOTが所有・管理する。



マンハッタン橋外観。橋の北側に自転車レーンが設けられている。写真右側がブルックリン区。イースト川を挟み対岸がマンハッタン区。

### <自転車レーンの現況等>

橋は2層構造になっており、上層に自動車走行レーンが設置され、下層に鉄道用軌道、自転車レーン、歩行者レーンが設置されている。下層の鉄道用軌道を挟み、橋の北側に自転車レーンが、南側に歩行者レーンが設置される。物理的に他の交通手段と隔離されており、安全性が高い。橋の端部は、マンハッタン側、ブルックリン側ともに自転車レーンに接続している。



マンハッタン橋自転車レーンの様子①。通路中央の区画線（黄色破線）より右側が自転車レーン、左側が歩行者レーン。写真奥がブルックリン（東）方向。



マンハッタン橋自転車レーンの様子②。通路中央の区画線（黄色破線）より左側が自転車レーン、右側が歩行者レーン。写真奥がマンハッタン（西）方向。



マンハッタン橋端部の自転車レーン接続状況（出典：NYC BIKE MAP 2014）

<sup>111</sup> New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges - Manhattan Bridge (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/manhattan-bridge.shtml>)

### [3] ウィリアムズバーグ橋 (Williamsburg Bridge)

#### <概要>

1903年に開通した、マンハッタン（ロウアー・イーストサイド地区）とイースト川で隔てられた対岸のブルックリン（サウスサイド地区・ウィリアムズバーグ地区）を結ぶ吊り橋。自動車、鉄道（地下鉄）、自転車、歩行者が通行する。自動車走行8車線、鉄道2軌道を有し、一日当たり、自動車等利用者約14万人、鉄道利用者約92,000人、自転車約600台、歩行者約500人がウィリアムズバーグ橋を通行<sup>112</sup>し、兩岸を往来している。全長約2,227メートル。DOTが所有・管理する。



ウィリアムズバーグ橋外観。橋の北側に自転車レーンが設けられている。写真手前がマンハッタン区。イースト川を挟み対岸がブルックリン区。

#### <自転車レーンの現況等>

橋は大部分が3層構造になっており、上層に自転車レーン、歩行者レーンが設置され、中層に鉄道（地下鉄軌道）が、下層に自動車走行レーンが設けられている。自転車レーンは、マンハッタン側端部は歩行者レーンと走行空間が隣接するが、途中から、橋の北側が自転車レーン、南側が歩行者レーンへと分離する。ブルックリン側では、自転車レーンと歩行者レーンは分離したまま、ブルックリン側の自転車レーンや歩道に接続する。自転車レーンの大半が物理的に他の交通手段と隔離されており、また、自転車レーンの幅員にも余裕があり、安全性が高い。



ウィリアムズバーグ橋自転車レーンの様子①

右の写真の自転車レーンを直進すると分岐点に到達する。ここから、自転車は左へ、歩行者は右へとそれぞれ分離する。



ウィリアムズバーグ橋自転車レーンの様子②  
マンハッタン側の接続口は歩行者レーンと走行空間が隣接する。

<sup>112</sup> New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges - Williamsburg Bridge (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/williamsburg-bridge.shtml>)



ウィリアムズバーグ橋自転車レーンの様子③



ウィリアムズバーグ橋自転車レーンの様子④  
写真左側から自転車レーン、鉄道軌道（中央）、歩行者レーン。



ウィリアムズバーグ橋端部の自転車レーン接続状況（出典：NYC BIKE MAP 2014）

#### [4] クイーンズボロー橋 (Ed Koch Queensboro Bridge)

##### <概要>

1909年に開通した、マンハッタン（アップパー・イーストサイド地区）とイースト川で隔てられた対岸のブルックリン（ロングアイランドシティ地区）を結ぶトラス橋<sup>113</sup>（カンチレバー・トラス橋）。自動車、自転車、歩行者が通



クイーンズボロー橋外観。橋の北側に自転車レーンが設けられている。写真中央のイースト川の中洲、ルースベルト島を跨ぎ、写真手前のマンハッタン区と対岸のブルックリン区を接続している。（出典：Wall Street Journal・Metropolis・‘Take the Ed Koch Queensboro Bridge, Please’  
<http://blogs.wsj.com/metropolis/2011/03/23/take-the-ed-koch-queensboro-bridge-please/>）

<sup>113</sup> 鹿島建設(株) - 橋 - つくる技術 - トラス橋

([http://www.kajima.co.jp/gallery/const\\_museum/hashigijyutu/g\\_list/05\\_trasu.html](http://www.kajima.co.jp/gallery/const_museum/hashigijyutu/g_list/05_trasu.html))

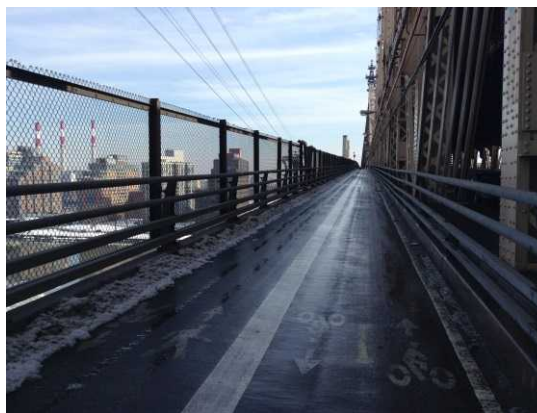
※ 「トラス橋」：主構造にトラス（三角形に組んだ構造）を利用した橋。

行する。橋は2層構造になっており、上層に4車線、下層に6車線、計10車線<sup>114</sup>の自動車走行レーンが設けられている。自転車及び歩行者は、下層の北側に設けられたレーンを通行する。

一日当たり183,000人の自動車利用者、800人の自転車・歩行者が橋を往来（2001年ニューヨーク市調査）<sup>115</sup>している。全長約1,135メートル。DOTが所有・管理する。

#### <自転車レーンの現況等>

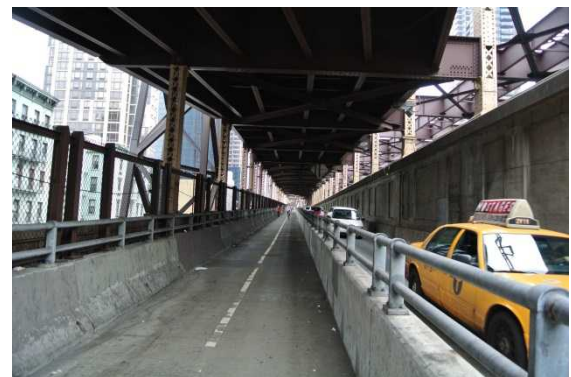
下層の自動車走行レーン北側に設けられた走行空間が、区画線により自転車レーンと歩行者レーンに分離されている。自動車レーンとは物理的に区画されており、安全に走行できる。橋の端部は、マンハッタン側、ブルックリン側ともに自転車レーンに接続している。



クイーンズボロー橋自転車レーンの様子②。通路中央の区画線より右側が自転車レーン、左側が歩行者レーン。写真奥がブルックリン（東）方向。



クイーンズボロー橋自転車レーンの様子①。橋下層の自動車走行レーン横（手前）が自転車レーン。



クイーンズボロー橋自転車レーンの様子③（マンハッタン側端部の接続レーン）



クイーンズボロー橋端部の自転車レーン接続状況（出典：NYC BIKE MAP 2014）

<sup>114</sup> Park It! NYC - Driving - Queensboro Bridge

(<http://parkitnyc.com/driving-nyc/nyc-bridge-tunnel/east-river-bridges-tunnels/queensboro-bridge/>)

<sup>115</sup> New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges - Queensboro Bridge

(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/queensboro-bridge.shtml>)

## [5] ジョージ・ワシントン橋 (George Washington Bridge)

### <概要>

1931年に開通した、マンハッタン（ワシントン・ハイツ地区）とハドソン川で隔てられた対岸のニュージャージー州（バーゲン郡フォートリー区）を結ぶ吊り橋<sup>116</sup>。自動車、自転車、歩行者が通行する。橋は2層構造になっており、上層に8車線、下層に6車線、計14車線の自動車走行レーンが設けられている。自転車及び歩行者は上層の南側に設けられたレーンを通行する。北側にも歩道があるが、通常閉鎖されている。マンハッタンとニュージャージー州側を接続する唯一の橋梁で、世界でも有数の自動車交通量(2010年ニューヨーク市調査：自動車 292 千台/日)<sup>117</sup>を誇る。全長約 1,451 メートル。「ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社(Port Authority of New York and New Jersey)」が所有・管理する。



ジョージ・ワシントン橋外観。橋の南側に自転車レーンが設けられている。写真手前がマンハッタン区、ハドソン川を挟み対岸がニュージャージー州。

### <自転車レーンの現況等>

ジョージ・ワシントン橋の上層、南側に設けられた通路を自転車、歩行者が共用している。一応は、外側を自転車、内側（車道側）を歩行者が走行するよう標示されているが、特に区画線等はない。ある程度幅員に余裕があるため、実態としては、すれ違う際を除き、走行位置は利用者によってまちまちである。自転車、歩行者それぞれが、互いに衝突等しないよう注意しながら通行している。

自動車走行レーンからはガードレールで分離されており、危険等を感じない。ただし、橋の構造上、部分的に幅員が狭くなる箇所もあり、サイクリングシーズンなど自転車の交通量が増える時期には、時折衝突等の危険を感じる場合もある。



ジョージ・ワシントン橋自転車レーンの様子①  
写真手前側がマンハッタン区、ハドソン川を挟み対岸がニュージャージー州。

<sup>116</sup> Port Authority of New York and New Jersey - Bridge & Tunnels - George Washington Bridge (<http://www.panynj.gov/bridges-tunnels/gwb-facts-info.html>)

<sup>117</sup> New York City Bridge Traffic Volumes 2010 (<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bridge-traffic-report-10.pdf>)

橋の端部は、マンハッタン側は自転車レーンに接続してはいるが、進入口が分かり難く、また、橋への取り付けレーンは幅員が狭いため、対向する自転車や歩行者とのすれ違いに注意が必要である。



ジョージ・ワシントン橋自転車レーンの様子②

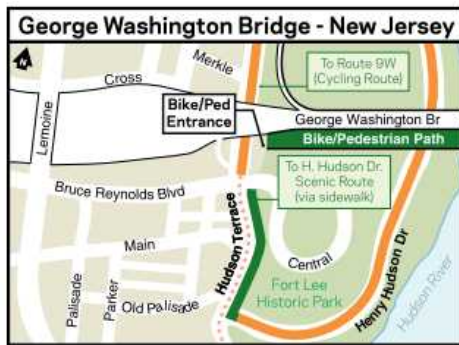


ジョージ・ワシントン橋自転車レーンの様子③

区画線はないが、通路上への標示や標識掲示により、自転車、歩行者の通行位置が示されている。  
 (出典：Port Authority of New York and New Jersey - Bridge & Tunnels - George Washington Bridge - Bike, Walk & Run the GWB  
<http://www.panynj.gov/bridges-tunnels/george-washington-bridge.html#> )



ジョージ・ワシントン橋自転車レーンの様子④



ジョージ・ワシントン橋端部の自転車レーン接続状況 (出典：NYC BIKE MAP 2014)



## 第2節 公共交通機関への自転車持込等に係る状況

本稿第3章第1節第2項の一覧表に記載した各交通機関について、ウェブサイト等を通じ、鉄道車両内又はフェリー船内への自転車持込の可否、路線バスへの自転車積載の可否等を調査した。また、可能な限り筆者自身が自転車を各交通機関へ持ち込みし、実際の状況等を現地で確認するよう努めた。

本節では、以下のとおり、各交通機関毎の自転車持込に係る状況を説明する。

[1] ロングアイランド・レイルロード(Long Island Rail Road (LIRR))<sup>118</sup> (以下、「LIRR」という。)

### <概要>

ニューヨーク市マンハッタン (Pennsylvania 駅) から、同市以東のサフォーク郡 (ロングアイランド) までの範囲をカバーする主に通勤用の鉄道(Commuter Rail)である。北米で最も混雑する通勤列車の一つとされ、平日は1日平均約301千人の乗客が利用する。

「メトロノース・レイルロード(Metro-North Railroad)」、「スタテンアイランド・レイルウェイ(Staten Island Railway)」、「ニューヨーク市地下鉄(New York City Subway)」、「ニューヨーク市バス(New York City Bus)」を含め、ニューヨーク州の公共企業体<sup>119</sup> (Public Authority) である「ニューヨーク州都市交通局」(MTA/ Metropolitan Transportation Authority、以下「MTA」という。)<sup>120</sup>によって運営されている。



ロングアイランド・レイルロード (Long Island Rail Road) の運行エリア図  
(出典：MTA - Long Island Rail Road)

<sup>118</sup> MTA - Long Island Rail Road (<http://www.mta.info/lirr>)

<sup>119</sup> (一財) 自治体国際化協会 「ニューヨーク州の公共企業体」 (<http://www.clair.or.jp/j/forum/series/pdf/53.pdf>)

<sup>120</sup> MTA - About the MTA - The MTA Network (<http://web.mta.info/mta/network.htm>)

### < 自転車持込の可否等について >

自転車は持込可能である。ただし、LIRR が定める要件等<sup>121</sup>に従う必要があり、主な点は以下のとおりである。

#### 【自転車持込に係る要件等】

- ・シート1つ、人力走行、2輪の自転車で、車輪外径27インチ（約0.69メートル）、全長80インチ（約2.03メートル）、高さ48インチ（約1.22メートル）を超過しないものが持込可能。
- ・事前の郵送又は指定駅で直接、自転車持込許可申請書<sup>122</sup>を提出し、持込許可証を受領する。当該申請には5ドルの手数料が必要。持込許可は期限のない生涯許可（Lifetime Permit）であり、許可証は紛失、毀損等しなければ無期限に使用できる。
- ・列車全体で持込可能な自転車台数が決まっている。（平日は列車全体で4台、最前列車両2台、最後列車両2台。週末は各車両1台、列車全体で最大8台。）先着順（First-come First-served Basis）で、希望列車への持込は保証されない。
- ・（通勤ラッシュの時間帯である）平日、午前6時～10時の西方面行き、午後3時～8時の東方面行きの列車には持ち込みできない。その他、祝日等持ち込みできない日が指定されている。
- ・自転車持込料等は不要。

### < 自転車持込状況 >

筆者は上述の自転車持込許可を取得し、LIRR へ自転車を持ち込んだ。持込時の状況等は以下のとおりである。

\*実施日：2015年1月11日（日）午後

\*区間：Pennsylvania 駅（マンハッタン）⇄Oyster Bay 駅（ナッソー郡）

\*状況等：

- ・各種路線の起点となる Pennsylvania 駅構内は混雑



自転車持込許可証(LIRR Bicycle Permit)



LIRR 車両への自転車持込状況①



LIRR 車両への自転車持込状況②



Jamaica 駅プラットフォームの様子

<sup>121</sup> MTA - Long Island Rail Road - Bicycle Policy Information (<http://web.mta.info/lirr/about/Bicycles/>)

<sup>122</sup> MTA - Long Island Rail Road - Bicycle Permit Application (<http://web.mta.info/lirr/about/Bicycles/BicyclePermit.htm>)

しており、自転車を押しながらの移動や切符購入時等、周囲に気を使う場面があった。一方、週末の車両内には乗客が少なく、乗降や車内での駐輪等に気を使うことはなかった。

- ・鉄道車両の種類により、自転車を駐輪できる場所が異なる。自転車専用割り当てられたスペースはなく、乗降口近くの空きスペースに駐輪した。
- ・鉄道走行中は、自転車が転倒等しないよう自転車横の座席に待機又は自転車を支えながら起立乗車した。
- ・車内での乗車切符確認時、車掌から駐輪位置等に関する指示はなく、自転車持込許可証の提示も求められなかった。
- ・乗換駅（Jamaica 駅）のプラットフォームは広々としており、支障なく乗り換えできた。

## [2] メトロノース・レイルロード (Metro-North Railroad (MNR))<sup>123</sup> (以下、「MNR」という。)

### <概要>

ニューヨーク市マンハッタン (Grand Central 駅) から同市北部の郊外地域 (ニューヨーク州及びコネチカット州) にかけて運行する、主に通勤用の鉄道である。LIRR 同様に北米で最も混雑する通勤列車の一つである。

MTA によって運営されるが、一部路線は後述する「ニュージャージー・トランジット (New Jersey Transit)」に運営が委託されている。

### <自転車持込の可否等について>

自転車は持込可能である。ただし、MNR が定める要件等<sup>124</sup>に従う必要がある。

MNR は LIRR と運営母体が同じ MTA のため、自転車持込に係る条件は、持込許可証 (5 ドル) の取得を含め、基本的に共通である。

以下では、LIRR の持込許可条件と異なる点を



メトロノース・レイルロード (Metro-North Railroad) 運行エリア図 (出典：MTA - Metro-North Railroad)



ニューハブ線車両内の自転車ラック

(右写真出典：Transportation Nation

<http://www.wnyc.org/story/more-bike-racks-coming-metro-north-trains/>)

<sup>123</sup> MTA - Metro-North Railroad (<http://www.mta.info/mnr>)

<sup>124</sup> MTA - Metro-North Railroad - Bike Permit Regulations (<http://web.mta.info/mnr/html/getaways/bikerule.htm>)

中心に記載する。

### 【自転車持込に係る要件等（LIRR と異なる点）】

- 平日の自転車持込に係る時間帯等の規制がある。午後4時～8時の間に Grand Central 駅を出発する列車、午前5時～10時の間に同駅に到着する列車へは持込不可。その他、時刻表上で持込不可として指定される列車がある。
- MNR 路線の一つであるニューヘブリン線(New Haven Line)の幾つかの列車は自転車ラックを装備している。同線では、車掌から特に指示がない場合、車両内では自転車ラックを使用することが推奨される。(コネチカット州に多数の駅を持つ同線車両への自転車ラック導入は、同州交通局 (State of Connecticut, Department of Transportation)<sup>125</sup>の資金支援<sup>126</sup>により実現した。)
- 自転車持込料等は不要。



Grand Central 駅構内の様子。広々とした空間が確保され、自転車の取り回しは容易である。



MNR 車両への自転車持込状況①

### <自転車持込状況>

筆者が MNR へ自転車を持ち込んだ際の状況等は、以下のとおりである。

- \*実施日：2014年5月18日（日）午後
- \*区間：Grand Central 駅（マンハッタン）⇔Philipse Monor 駅（ウェストチェスター郡）(Hudson Line)
- \*状況等：
  - Grand Central 駅は、駅舎外からプラットフォームまでスロープで接続しており、エレベーターや階段の利用を伴う Pennsylvania 駅に比べ、自転車持込が容易である。自転車の動線を妨げる障害物等も少なく、改札ゲートもないため、乗車に至るまでの間、特段の支障は感じなかった。
  - 週末の車内は乗客が少なく、特段周囲に気を使うこ



MNR 車両への自転車持込状況②



MNR 車両への自転車持込状況③

<sup>125</sup> State of Connecticut, Department of Transportation (<http://www.ct.gov/dot/cwp/view.asp?A=1373&Q=539306>)

<sup>126</sup> Transportation Nation (<http://www.wnyc.org/story/more-bike-racks-coming-metro-north-trains/>)

とはなかった。

- ・車内での乗車切符確認時、車掌から駐輪位置等に関する指示はなく、自転車持込許可証の提示も求められなかった。
- ・車内デッキ付近の間取りに余裕があり、乗降車時の取り回しが容易であった。
- ・郊外に立地する到着駅（Philippe Monor 駅）は、プラットフォームから外に出るためのスロープが整備され、スムーズに道路に接続できた。

[3] スタテンアイランド・レイルウェイ(Staten Island Railway (SIR))<sup>127</sup> (以下、「SIR」という。)

#### <概要>

ニューヨーク市マンハッタンの南に位置するスタテン島内で運行する鉄道で、MTA によって運営される。スタテン島とマンハッタンはニューヨーク湾によって隔てられ、多くの通勤者が SIR 路線北端の St. George 駅 からフェリー（スタテン・アイランド・フェリー<sup>128</sup>）に乗り継ぎ、マンハッタンへ向かう。

#### <自転車持込の可否等について>

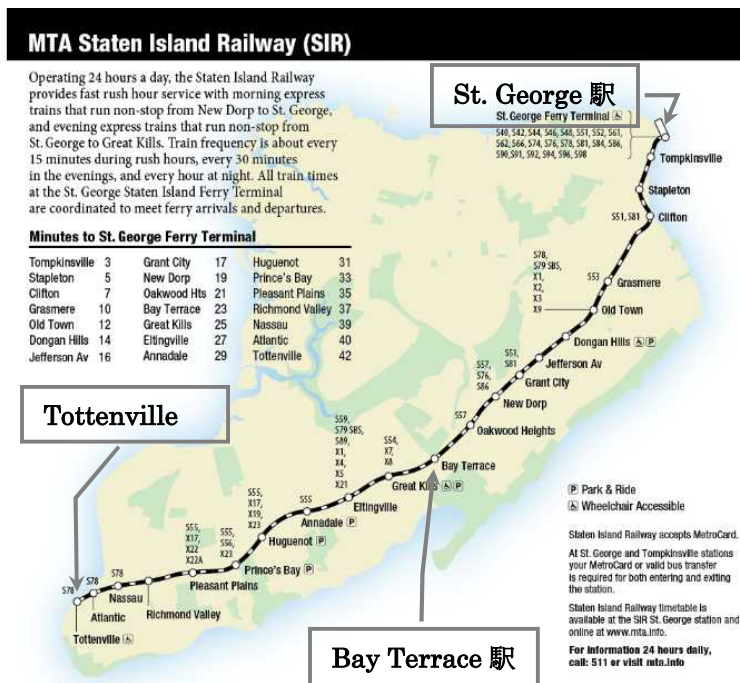
自転車は持込可能である。ただし、SIR が定める以下の要件等<sup>129</sup>を満たす必要がある。

#### 【自転車持込に係る要件等】

- ・平日、午前6時～9時の St. George 駅行きの列車、平日午後4時～7時の Tottenville 駅（SIR 路線南端）行きの列車へは持込不可。
- ・回転式改札口（ターンスタイルゲート）ではなく、サービスゲートからプラットフォームへ出入りする。
- ・自転車持込料等は不要。

#### <自転車持込状況>

筆者が SIR へ自転車を持ち込んだ際の状況等は、以下のとおりである。



スタテンアイランド・レイルウェイ(Staten Island Railway) の運行エリア図  
(出典：MTA - Staten Island Railway)

<sup>127</sup> MTA - Staten Island Railway (<http://www.mta.info/sir>)

<sup>128</sup> Staten Island Ferry (<http://www.siferry.com/>)

<sup>129</sup> MTA - Bikes Aboard MTA Trains and Buses - Staten Island Railway (<http://web.mta.info/bike/>)

\*実施日：2015年2月7日（土）午後

\*区間：St. George 駅→Bay Terrace 駅

\*状況等：

- ・改札ゲートを通過する際、事前に窓口係員に声をかけた後、通常のリターン式改札口(ターンスタイルゲート)でプリペイドカードを読み取らせ、改札バーを回転させる。その後、係員がサービスゲートを解錠するので、自転車を押して同ゲートを通過する。
- ・St. George 駅は、スタテン・アイランド・フェリーが就航するフェリーターミナルと一体化している。ターミナル内には、SIR 改札へ接続するエレベーターもあり、自転車でのアクセスも容易であった。一方、バリアフリー化されていない Bay Terrace 駅では階段を自転車を抱えて降りる必要があった。
- ・週末の車内は乗客が少なく、特段周囲に気を使うことはなかった。また、乗降口付近はスペースに余裕があり、自転車の取り回しは容易であった。
- ・スタテン・アイランド・フェリーを介するマンハッタンへの通勤が主たる利用目的である SIR では、同フェリーへの接続駅である St. George 駅及びフェリーターミナルから徒歩圏内に位置する Tompkinsville 駅のみで料金徴収を行っており、その他の駅では行っていない。<sup>130</sup>そのため、両駅では自転車持込時に改札ゲートを通過する作業が発生するが、それ以外の駅では乗降車時の改札がなく、料金等は課されない。
- ・フェリーターミナルでは、自転車利用者のフェリー乗降口はその他の一般客とフロアが異なっている。SIR の St. George 駅改札からエレベーターで接続はしているが、スムーズな乗り継ぎではない。



SIR 車両内への自転車持込状況



SIR (St. George 駅) 改札の様子。写真中央～左：係員窓口、写真右：回転式改札、写真中央サービスゲート。

[4] ニューヨーク市地下鉄(New York City Subway)<sup>131</sup> (以下「Subway」という。)

<概要>

ニューヨーク市内(スタテン島を除く)に整備された地下鉄(マンハッタン内は地下走行中心だが、それ以外のエリアでは高架及び地上走行する。)で、MTAによって運営される。路線数や保有車両数等で世界一の規模を誇る<sup>132</sup>。

<自転車持込の可否等について>

<sup>130</sup> MTA - Staten Island Railway Fare and Transfer Information (<http://web.mta.info/nyct/sir/sirfare.htm>)

<sup>131</sup> MTA - NYC Subways and buses (<http://www.mta.info/nyct>)

<sup>132</sup> (一社) 日本地下鉄協会 - 世界の地下鉄 - アメリカ- ニューヨーク (<http://www.jametro.or.jp/world/usa01.html>)

自転車は持込可能である。ただし、Subway が定める以下の要件等<sup>133</sup>を満たす必要がある。

【自転車持込に係る要件等】

- ・ラッシュアワーの時間帯は避ける。
- ・回転式改札口(ターンスタイルゲート)ではなく、サービスゲートからプラットフォームへ出入りする。
- ・アルファベット表記された路線(例:Aライン)への持込を推奨する。これら路線は、比較的大きな駅と車両スペースを有している。
- ・停車駅が少なく利用客の乗降が少ないため、急行列車(Express)への持込を推奨する。
- ・自転車持込料等は不要。

<自転車持込状況>

筆者が Subway へ自転車を持ち込んだ際の状況等は、以下のとおりである。



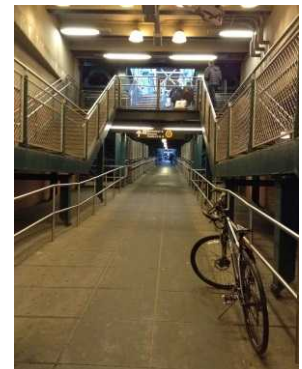
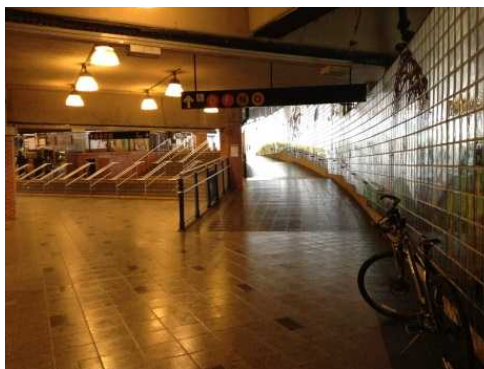
ニューヨーク市地下鉄(New York City Subway) の運行エリア図  
(出典: MTA - NYC Subways and buses)

\*実施日: 2015年2月8日(日)午後

\*区間: Cony Island Stillwell Av 駅→14St-Union Square 駅(Qライン)

\*状況等:

- ・改札ゲートを通過する際の基本的手順は、「事前に窓口係員に声をかけた後、通常の回転式改札口(ターンスタイルゲート)でプリペイドカードを読み取らせ、改札バーを回転させる。その後、係員がサービスゲートを解錠するので、自転車を押して同ゲートを通過する。到着駅で改札を出る際、サービスゲートは施錠されていないので、そのまま通過する。」というものである。しかし、実際に改札ゲートを

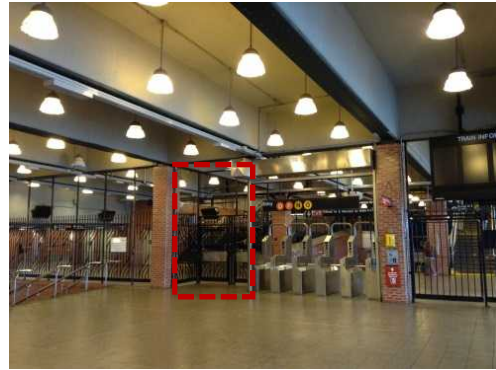


乗車駅構内の様子。バリアフリー化されており、自転車の持込も容易である。(左写真:乗車駅改札ゲート手前。右写真:改札ゲート通過後。)

<sup>133</sup> MTA - NYC Subways and buses - Bicycle Safety in the Subway (<http://web.mta.info/nyct/safety/bike/index.html>)

通過させてみると手間取る場面も多い。乗車駅では窓口ブースがサービスゲートと隣接しておらず、また、ブース内の係員が不在だった。

- 乗車駅はバリアフリー化されており、道路からプラットフォームまでスロープで接続していた。到着駅では、地上まで続く出口階段を自転車を抱えて移動する必要があった。
- Cony Island Stillwell Av 駅は始発駅のため、自転車を持ち込む際に他の乗客を気にする必要はなかったが、市中心部に近づくにつれ乗客が増え、予定の駅でスムーズに降車できるのか不安を感じた。多数の乗客が同時に降車したため特に支障なく降車できたが、車内が混雑したままの状態以降車する場合は、周囲の乗客に対し迷惑をかけるように思われた。一方、他の乗客は筆者が自転車を持ち込みしていることを気にかけている様子は特に見られず、車内への自転車持込自体は許容されているように見受けた。



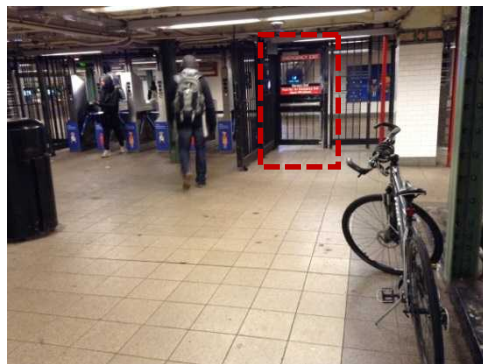
乗車駅改札ゲート付近の様子。左写真（左端）が窓口ブース。右写真中央のサービスゲートに隣接していないので、係員とのコミュニケーションが取り難い。



Subway 車両内への自転車持込状況①



Subway 車両内への自転車持込状況②（乗客が周囲に増え始めると動きが取り難くなる。）



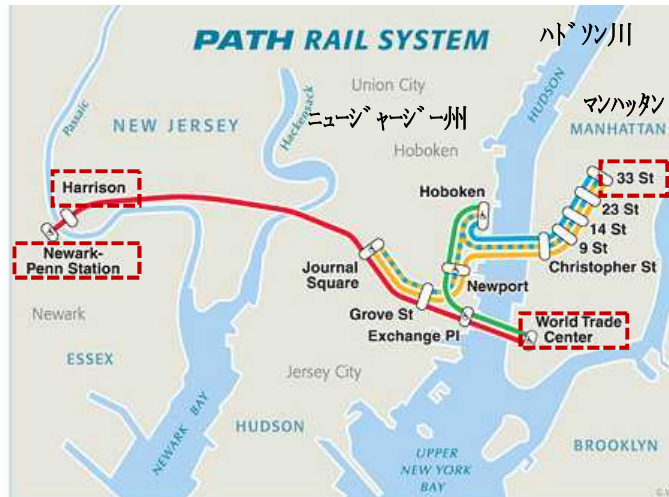
降車駅構内の様子。写真中央のゲートから外部へ出る。施錠されていない。



[5] ポート・オーソリティ・トランス・ハドソン(Port Authority Trans-Hudson (PATH))<sup>134</sup> (以下「PATH」という。)

<概要>

ニューヨーク市マンハッタンと、ハドソン川を隔て隣接するニュージャージー州側地域をつなぎ、また、同州の郊外型通勤列車 (NJ Transit 等) と接続する交通手段として利用される鉄道路線である。ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社(Port Authority of New York and New Jersey)によって運営される。



PATH の運行エリア図

(出典：Port Authority of New York & New Jersey - PATH)

<自転車持込の可否等について>

自転車は持込可能である。ただし、PATH が定める以下の要件等<sup>135</sup>を満たす必要がある。

【自転車持ち込みに係る要件等】

- ・ 平日、午前6時30分～9時30分及び午後3時30分～6時30分の間は持込不可。
- ・ 1台の車両には、自転車2台まで持込可能。
- ・ 1両目の車両には自転車は持込不可。
- ・ 自転車持込料等は不要。



PATH-33St 駅改札ゲート外観

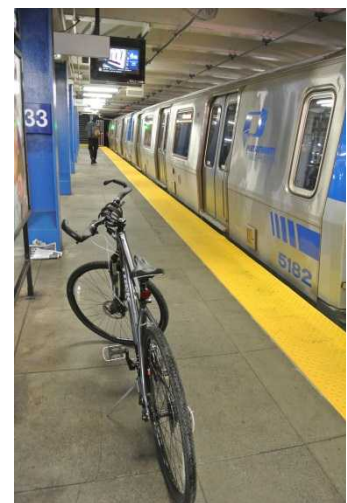
<自転車持込状況>

筆者が PATH へ自転車を持ち込んだ際の状況等は、以下のとおりである。

- \* 実施日：2015年1月10日(土)午後
- \* 区間：33 St 駅 → Harrison 駅、Newark-Pennsylvania 駅 → World Trade Center 駅
- \* 状況等：
  - ・ 33 St 駅は始発駅のため、他の乗客を気にせず自転車を持ち込むことができた。



PATH 車両への自転車持込状況



PATH-33St 駅プラットフォームの様子。自転車の取り回しに支障ないスペースを有する。

<sup>134</sup> Port Authority of New York & New Jersey - PATH (<http://www.panynj.gov/path/>)

<sup>135</sup> Port Authority of New York & New Jersey - PATH - Bicycle on PATH (<http://www.panynj.gov/path/bicycles.html>)

- ・ 33 St 駅は地下駅だが、地下に通じるエレベーターがあり、支障なく改札まで到達できた。
- ・ 改札はプリペイドカードを挿入すると自動でゲートが開く仕組みになっており、また、車椅子利用者等に対応した幅広のゲートがあるため、自転車を押しながらも概ね支障なく改札を通過できた。
- ・ 33 St 駅で乗車する際、到着した車両からはマンハッタンへ出かけてきた乗客が相当数降車した。PATH が自転車持込を禁止する時間帯ではないが、時間帯やタイミングにより、持込困難な状況も起こり得ることが分かった。
- ・ ニュージャージー州側の Harrison 駅はバリアフリー化されておらず、自転車を抱えて改札ゲートを通過し、階段を降りる必要があった。

[6] ニュージャージー・トランジット・レイル(NJ Transit (Rail))<sup>136</sup> (以下「NJTR」という。)

#### <概要>

ニュージャージー・トランジットは、ニュージャージー州内で鉄道、ライトレール (LRT)、路線バスを運行している。それぞれ事業会社が異なり、鉄道 (NJTR) は「ニュージャージー・トランジット・オペレーションズ(NJ Transit Rail Operations)」が運営する。ニュージャージー州に隣接する大都市ニューヨーク、ペンシルベニア州フィラデルフィアにも乗り入れし、多数の乗客を運んでいる。

#### <自転車持込可否等について>

自転車は持込可能である。ただし NJTR が定める以下の要件等<sup>137</sup>を満たす必要がある。

#### 【自転車持込に係る要件等】

- ・ 平日、午前 6 時～10 時の間、Hoboken 駅、New York Pennsylvania 駅に到着する列車、午後 4 時～7 時の間、



ニュージャージー・トランジット・レイル(NJ Transit RAIL) の運行エリア図 (出典：NJ Transit - Train)

<sup>136</sup> NJ Transit - Train ([http://www.njtransit.com/sf/sf\\_servlet.srv?hdnPageAction=TrainTo](http://www.njtransit.com/sf/sf_servlet.srv?hdnPageAction=TrainTo))

<sup>137</sup> NJ Transit - Bike & Ride - Bicycles on NJ Transit trains ([http://www.njtransit.com/rg/rg\\_servlet.srv?hdnPageAction=BikeProgramTo](http://www.njtransit.com/rg/rg_servlet.srv?hdnPageAction=BikeProgramTo))

Hoboken 駅、New York Pennsylvania 駅を出発する列車は持込不可。

- ・週末、午前9時～12時の間、New York Pennsylvania 駅に到着する列車、午後5時～8時の間、New York Pennsylvania 駅を出発する列車は持込不可。
- ・平日、1階建ての車両には各車両2台まで、2階建ての車両には各車両8台まで持込可能。
- ・自転車持込料等は不要。

#### <自転車持込状況>

筆者が NJT-R へ自転車を持ち込んだ際の状況等は、以下のとおりである。

\*実施日：2015年1月31日（土）午後

\*区間：Hoboken 駅（ニュージャージー州）→Secaucus Junction 駅（ニュージャージー州）→New York Pennsylvania 駅（マンハッタン）

\*状況等：

- ・Hoboken 駅では、プラットフォームの構造上、乗降口から車内へ続く段差（小階段）を自転車を抱えて上がる必要があった。
- ・車内での駐輪場所は車掌から指定された。シート座面を持ち上げスペースが確保された。
- ・本来は駐輪した自転車をコードで固定する必要があるようだが、そこまでは指示されなかった。

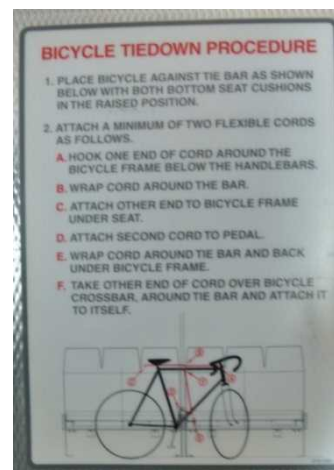
・Secaucus Junction 駅で乗り換えた New York Pennsylvania 駅行きの車両には、マンハッタンへ向う乗客が多数乗車しており、乗降デッキ付近で自転車を保持したまま起立乗車した。筆者の周囲にも他の乗客が起立乗車しており、到着駅まで身動きができなかった。



NJT-R 車両内への自転車持込状況。自転車の駐輪場所が指定されている。



Hoboken 駅プラットフォームの様子



自転車はコードで固定するよう指示されている。

#### [7] ニューヨーク市バス(New York City Bus)<sup>138</sup>

##### <概要>

MTA がニューヨーク市内全5区（マンハッタン区、クイーンズ区、ブルックリン区、ブロンクス区、スタテンアイランド区）で運航する路線バスである。普通 238 路線、急行 61 路線、セ

<sup>138</sup> MTA - NYC Subways and buses (<http://www.mta.info/nyct>)

レクトバス 6 路線<sup>139</sup>を有する。

<自転車積載の可否等について>

折り畳んだ状態の折り畳み自転車を持ち込むことは可能（急行バスは除く）だが、それ以外の自転車のバスへの積載は認めていない。<sup>140</sup>

[ 8 ] ニュージャージー・トランジット・バス(NJ Transit (Bus))<sup>141</sup>（以下「NJT-B」という。）



ニューヨーク市バス(New York City Bus)の外観

<概要>

NJT-B は、前述の NJT-R（鉄道）と同様に、「ニュージャージー・トランジット・オペレーションズ (NJ Transit Rail Operations)」が運営する。ニュージャージー州内を中心に約 2,000 台のバス車両で約 240<sup>142</sup>の路線が運行され、ペンシルベニア州フィラデルフィア、ニューヨーク市へも乗り入れる。

ニューヨーク市へは、主にマンハッタンのポートオーソリティ・バスターミナル(Port Authority Bus Terminal)<sup>143</sup>へ向けてバスを運行している。

<自転車積載の可否等について>

自転車の積載は可能だが、車両に自転車積載用のラック等が装備された車両に限定される。その際の要件<sup>144</sup>は以下のとおりである。

なお、NJT-B のニューヨーク市における主要乗り入れターミナルであるポートオーソリティ・バスターミナルは、バスターミナルへの自転車持込を認めていない。<sup>145</sup>ニューヨーク市内マンハッタンの別の乗り入れターミナルであるジョージワシントンブリッジ・バスステーション(George Washington Bridge Bus Station)<sup>146</sup>は、ステーション内への持込を認めている。<sup>147</sup>同ステーション窓口で聞き取りした際、ステーションに到着する車両



NJT-B 車両のラックに自転車を積載する様子（出典：Trans Options <http://www.transoptions.org/?p=commuters>）

<sup>139</sup> MTA - Buses (<http://web.mta.info/nyct/facts/ffbus.htm>)

<sup>140</sup> MTA - Bike & Ride - Bikes Aboard MTA Trains & Buses (<http://web.mta.info/bike/>)

<sup>141</sup> NJ Transit Bus ([http://www.njtransit.com/sf/sf\\_servlet.srv?hdnPageAction=BusTo](http://www.njtransit.com/sf/sf_servlet.srv?hdnPageAction=BusTo))

<sup>142</sup> NJ Transit Bus - About Us ([http://www.njtransit.com/tm/tm\\_servlet.srv?hdnPageAction=CorpInfoTo](http://www.njtransit.com/tm/tm_servlet.srv?hdnPageAction=CorpInfoTo))

<sup>143</sup> Port Authority Bus Terminal (<http://www.panynj.gov/bus-terminals/port-authority-bus-terminal.html>)

<sup>144</sup> NJ Transit - Bike & Ride - Bicycles on NJ Transit Buses

([http://www.njtransit.com/rg/rg\\_servlet.srv?hdnPageAction=BikeProgramTo](http://www.njtransit.com/rg/rg_servlet.srv?hdnPageAction=BikeProgramTo))

<sup>145</sup> Port Authority New York & New Jersey - Bus Terminal Frequently Asked Questions

(<http://www.panynj.gov/faqs/bus-terminals.html>)

<sup>146</sup> George Washington Bridge Bus Station

(<http://www.panynj.gov/bus-terminals/george-washington-bridge-bus-station-restoration.html>)

<sup>147</sup> Port Authority New York & New Jersey - Bus Terminal Frequently Asked Questions

(<http://www.panynj.gov/faqs/bus-terminals.html>)

に自転車積載用ラックや収納コンパートメントが装備されていれば利用可能との説明であった。  
(聞き取り日：2015年1月25日(日))

ただし、ニュージャージー南部区域 (South Division) で運行するバスには自転車積載用ラックが全車両に装備されているが、全体では半分程度に留まると NJT-B は公表<sup>148</sup>しており、マンハッタンでの NJT-B へ自転車積載は現実的ではない。

#### 【自転車積載に係る要件等】

- ・ 自転車は時間帯を問わず積載できるが、バス車両全面に自転車積載用のラックを装備するか、車両床下に自転車を積載する収納コンパートメントを備えた車両に限る。(現在、NJT-B のバス車両の約半数が自転車積載対応になっている。)
- ・ 自転車の積載は先着順である。
- ・ 自転車積載料等は不要。

#### <自転車積載状況>

ニューヨーク市における主要乗り入れターミナルが自転車持込を認めていないため、筆者による NJT-B への自転車積載は実施していない。

[9] スタテンアイランド・フェリー(Staten Island Ferry)<sup>149</sup> (以下「SIF」という。)

#### <概要>

SIF はニューヨーク市マンハッタンとスタテン島を結ぶフェリー路線である。両地区はニューヨーク湾によって隔てられ、直結する橋等はないため、SIF は重要な交通手段となっている。

SIF は DOT によって運営され、年中無休 24 時間体制で運航される。乗船客数は年間約 2,200 万人<sup>150</sup>。乗船料は無料である。

#### <自転車持込の可否等について>

自転車は持込可能である。ただし、SIF が定める以下の要件等<sup>151</sup>を満たす必要がある。



Staten Island Ferry の運航ルート  
(出典：BBC News Americas :  
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/3195618.stm> )

<sup>148</sup> NJ Transit Bus - Bicycles on NJ Transit Buses  
([http://www.njtransit.com/rg/rg\\_servlet.srv?hdnPageAction=BikeRackAssistanceTo](http://www.njtransit.com/rg/rg_servlet.srv?hdnPageAction=BikeRackAssistanceTo))

<sup>149</sup> Staten Island Ferry (<http://www.siferry.com/index.html>)

<sup>150</sup> New York City - Department of Transportation - Bus & Ferries - Staten Island Ferry  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/ferrybus/staten-island-ferry.shtml>)

<sup>151</sup> Staten Island Ferry - Passenger Safety - Bicyclist Rules of Conduct (<http://www.siferry.com/index.html>)

【自転車持込に係る要件等】

- ・自転車利用の場合は、マンハッタン側、スタテン島側のいずれのターミナルでも、低階層フロアから乗船すること。
- ・船内低階層に指定された自転車駐輪スペース（自転車ラック）に駐輪すること。
- ・自転車持込料等は不要。



スタテンアイランド・フェリー(Staten Island Ferry)外観

＜自転車持込状況＞

筆者が SIF へ自転車を持ち込んだ際の状況等は、以下のとおりである。

\*実施日：2015年2月7日（土）午後

\*区間：Whitehall ターミナル（マンハッタン）⇔St. George ターミナル（スタテン島）

\*状況等：

- ・両ターミナル共、自転車の乗船場所が分かり難い。
- ・約 25 分間の乗船中は、自転車ラックに駐輪（施錠）し、船内を自由に移動できる。他の交通機関では、基本的に自転車を離れることができないため、それらに比べ、利便性が高い。
- ・両ターミナル共、自転車レーンが接続している。また、Whitehall ターミナルは Subway と、St. George ターミナルは SIR と接続している。



White Hall ターミナルの自転車待機場所（外観）



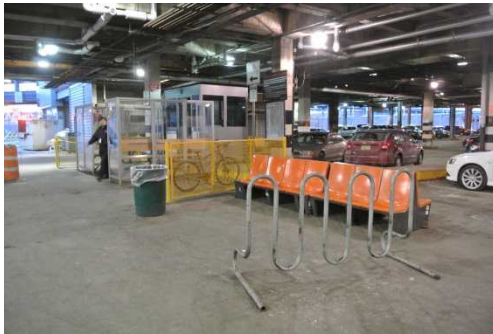
White Hall ターミナルの自転車待機場所（内部）



SIF 内に設けられた駐輪エリアの様子①



SIF 内に設けられた駐輪エリアの様子②



St. George ターミナルの自転車待機場所



St. George ターミナル内の様子。自転車の持込可能。ここから SIR へ乗り継ぐ。

[10] イーストリバー・フェリー(East River Ferry)<sup>152</sup> (以下「ERF」という。)

<概要>

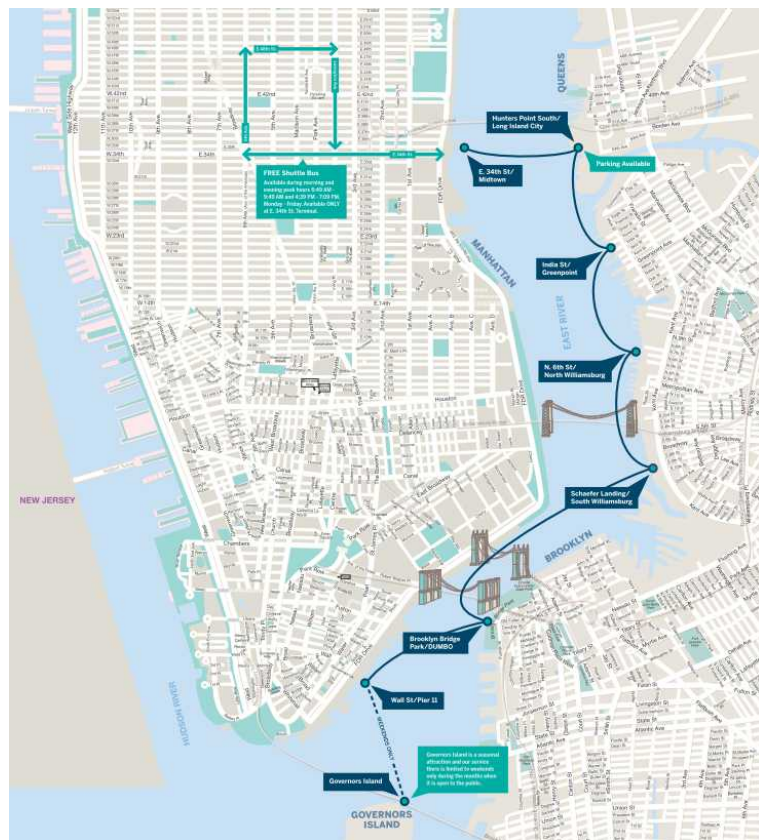
ニューヨーク市マンハッタンの中タウン地区と、イースト川を隔てた対岸のクイーンズ及びブルックリンを結ぶフェリー路線。主に交通の便の悪いエリアを結んでおり、フェリーの就航エリアでは不動産価値が上昇した。<sup>153</sup>通勤目的の利用に限らず、観光客も利用している。民間会社であるニューヨーク・ウォーターウェイ(NY Waterway)が運営する。



イーストリバー・フェリー(East River Ferry)外観

<自転車持込の可否等について>

自転車は持込可能である。ただし、ERF が定める以下の要件等<sup>154</sup>を満たす必要がある。



イーストリバー・フェリー(East River Ferry)運航ルート図  
(出典：East River Ferry)

<sup>152</sup> East River Ferry (<http://www.eastriverferry.com/>)

<sup>153</sup> 国土交通省 - 水管理・国土保全 - 環境 - 水辺とまちの未来創造プロジェクトの取組 - 平成 26 年 3 月「水辺とまちのソーシャルデザイン懇談会」資料  
(<http://www.mlit.go.jp/river/kankyo/main/kankyou/machizukuri/pdf/me1.pdf>)

<sup>154</sup> East River Ferry - Bike Friendly Ferry (<http://www.eastriverferry.com/BikeFriendly/>)

### 【自転車持込に係る要件等】

- ・全てのフェリーに自転車ラックを装備しているが、スペースは限られており、その利用は先着順である。
- ・自転車の持込は有料であり、シングルチケットでの乗船の場合、自転車1台当たり1ドルが課される。その他、1日チケット、1ヶ月定期等、他のチケットについても、自転車持込に係る料金設定<sup>155</sup>がある。

### <自転車持込状況>

筆者がERFへ自転車を持ち込んだ際の状況等は、以下のとおりである。

\*実施日：2015年2月7日（土）午前

\*区間：E.34 St/Midtown ターミナル→ Wall St. Pier 11 ターミナル

\*状況等：

- ・乗船日は通常使用するフェリーが整備中のため、マンハッタン区周辺でフェリー事業を行うニューヨーク・ウォーター・タクシー(New York Water Taxi)<sup>156</sup>より船を借りて営業していた。
- ・乗降したフェリーターミナルはともにバリアフリー化されており、自転車を押しながらの乗降は容易であった。また、それぞれイースト川沿いに整備された自転車レーン（グリーンウェイ）と接続しており、ターミナルへの移動も容易であった。「Citi Bike」の駐輪ステーションも設けられており、通勤利用者がターミナルから「Citi Bike」に乗り換えそのまま勤務地へ向う（あるいはその逆）という利用も可能である。
- ・自転車は船上乗降口付近の空きスペースに係員がロープで固定する方法で駐輪した。（上記のとおり、ニューヨーク・ウォーター・タクシーより借受している船のため、通常使用するERFと駐輪方法は異なる。）

[11] ハドソンリバー・フ



降船ターミナル（写真左奥）付近の様子。自転車レーンと接続し、「Citi Bike」の駐輪ステーションも設置されている。



乗船ターミナル（写真奥）付近の様子。自転車レーンと接続し、「Citi Bike」の駐輪ステーションも設置されている。



乗船時の様子。フェリーまではバリアフリー化されており、自転車の持込も容易である。



ERF 船上での自転車の駐輪状況

<sup>155</sup> East River Ferry - Fare info & Policies (<http://www.eastriverferry.com/FareInfoPolicies/>)

<sup>156</sup> New York Water Taxi (<http://www.nywatertaxi.com/>)



フェリー(Hudson River Ferry)<sup>157</sup> (以下「HRF」という。)

#### <概要>

ニューヨーク市マンハッタンと、ハドソン川で隔てられたニュージャージー州側を接続するフェリー路線。主に通勤目的で利用される。ERFと同様に、ニューヨーク・ウォーターウェイ(NY Waterway)が運営している。

#### <自転車持込の可否等について>

自転車は持込可能である。ただし、HRFが定める、以下の要件<sup>158</sup>を満たす必要がある。

#### 【自転車持込に係る要件等】

- ・折り畳んだ状態の折り畳み自転車を除き、自転車持込には追加料金(\$1.25)を課す。

#### <自転車持込状況>

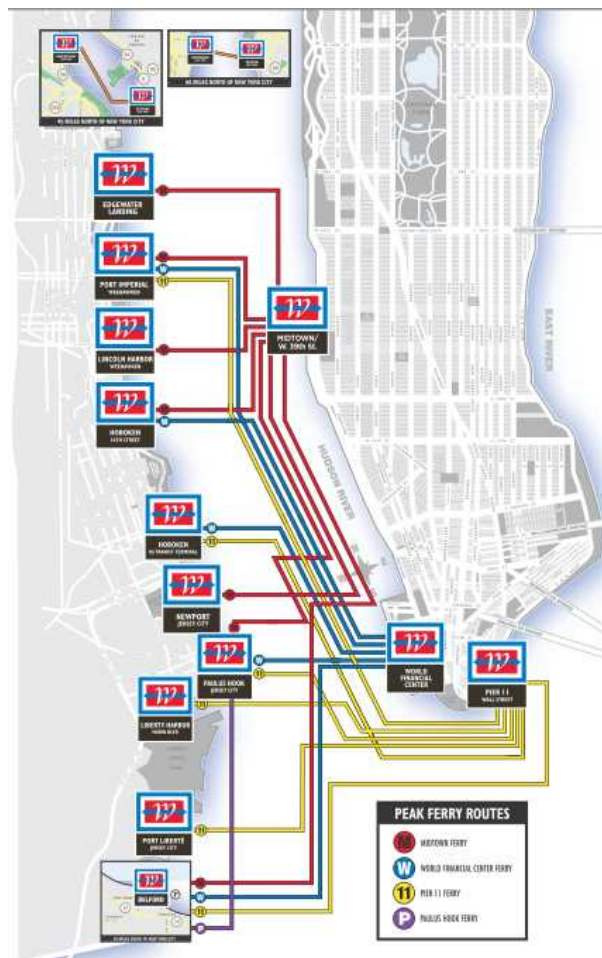
筆者がHRFへ自転車を持ち込んだ際の状況等は、以下のとおりである。

\*実施日：2015年1月31日(土)午後

\*区間：Midtown/ W.39 St ターミナル  
→Hoboken ターミナル

\*状況等：

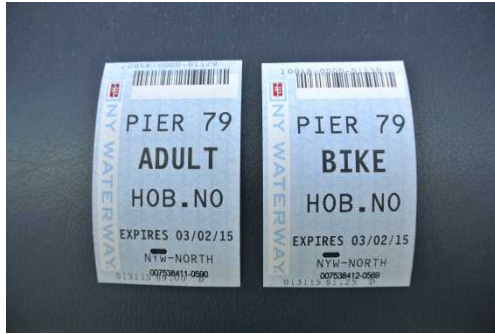
- ・マンハッタン側ターミナル施設は広々とした構造になっており、自転車の取り回しが容易であった。
- ・マンハッタン側、ニュージャージー州側の各ターミナルは自転車レーンに接続しており、自転車利用者のアクセスも容易である。ターミナル施設内への入場から乗船までの動線中の段差はスロープで解消されており、改札ゲートもないため、スムーズに移動できた。
- ・当該日に利用したフェリー船内には自転車用ラックが装備されていなかった。移動中は揺れるため、自転車のキックスタンドだけでは自転車が転倒する可能性が高く、空いた座席スペースを利用して自転車を保管した。船内係員から自転車の駐輪について特に指示はなかった。(使用されるフェリーのサイズによっては自転車ラックを装備したものもある。シーズンや乗船区間によって異なる。)



ハドソン川フェリー(Hudson River Ferry) 運航ルート図  
(出典：NY Waterway - Hudson River Ferry)

<sup>157</sup> NY Waterway - Hudson River Ferry (<http://www.nywaterway.com/Commuters.aspx>)

<sup>158</sup> NY Waterway - Company Policies - Bicycle Policy (<http://www.nywaterway.com/CompanyPolicies.aspx>)



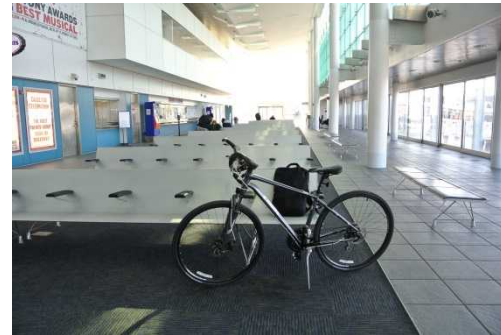
乗船時に購入したチケット。右が自転車持ち込み用。自転車持込料は1.25ドル。



HRF 線内への自転車持込状況。船内に自転車ラックがないため、空いている座席スペースを利用した。



HRF 乗船前の様子。週末のため利用客は少ない。



Midtown/W.39St ターミナル内の様子。広々としており、自転車の取り回しが容易。

## 補章 2 他都市における自転車利用環境

### 第1節 ワシントン DC の事例

#### 1 ワシントン DC 交通局訪問

2013年10月30日、アメリカ合衆国の首都であるワシントン D.C. (ワシントン・コロンビア特別区、Washington, District of Columbia) の交通局 (DDOT / District Department of Transportation、以下、「DDOT」と言う。) <sup>159</sup>を訪問した。

DDOT は、ワシントン D.C.を中心として、近隣自治体と連携し自転車シェアリングプログラム「Capital Bikeshare」<sup>160</sup>を展開している。同事業の担当者であるキム・ルーカス氏 (Ms. Kim Lucas)、ジム・セバスチャン氏 (Mr. Jim Sebastian) から事業内容等について説明を受けたので、本節ではその概要を紹介する。

#### 2 DC 政府及び DDOT の概要

首都ワシントン D.C.は、恒久的な首都としての役割を果たすことを目的として憲法 (米国憲法第1条第8節第17項) により規定された、各州からは独立した特別区である。その統治に関しては、1973年、連邦議会が自治政府の設立を認めたコロンビア特別区地方自治法 (Home Rule Act / The District of Columbia Self-government and Governmental Reorganization Act) を制定したことにより、公選の首長 (Mayor) と公選議会 (Council) を有する現在の形態となった。ただし、予算について連邦議会の承認が必要であるなど、他の自治体に比べ、自治権は制約されている。

現在のワシントン D.C.は、メリーランド州から割譲された 68.3 平方マイル (約 177 平方キロメートル) の区域から成り立っている。人口は約 60 万 2 千人 (2010 年統計) <sup>161</sup>で、全米市の中で第 24 位、人口密度は第 20 位である。

この度訪問した DDOT は、ワシントン D.C.政府の一部局であり、公共のバスや駐車場、自転車利用、歩行者対策等、特別区内の交通対策全般を所管する部門である。



DDOT 事務所ビルの外観 (55 M Street, SE, Washington D.C.)

#### 3 「Capital Bikeshare」事業について

<sup>159</sup> District Department of Transportation (<http://ddot.dc.gov/>)

<sup>160</sup> Capital Bikeshare (<https://www.capitalbikeshare.com/>)

<sup>161</sup> United States Census Bureau - State & County Quick Facts - District of Columbia (<http://quickfacts.census.gov/qfd/states/11000.html>)

ワシントン D.C.の自転車シェアリングプログラムは、2008 年、D.C.政府と民間事業者の協働により北米で初めて開始した「SmartBike DC」事業が先駆け<sup>162</sup>となり、現在に至っている。同事業は特別区内中心地域で実施したが、利用者が低迷し事業を終了している。

現在実施されている「Capital Bikeshare」は、2010 年、D.C.政府と隣接するバージニア州アーリントン・カウンティ(Arlington County, VA)が協働で開始した事業である。この事業では、多数の駐輪ステーション(Docking Station)が設置されたことなどが利用者に評価され、最近ではバージニア州アレクサンドリア市(City of Alexandria, VA)、メリーランド州モンゴメリー・カウンティ(Montgomery County, MD)も同事業に参加し、サービス提供エリアは拡大している。2013 年 10 月現在、2,240 台の自転車と 273 箇所の駐輪ステーションが整備されている。

基本的な事業形態としては、自転車や駐輪ステーションなどの設備は事業に参加する各自治体が所有し、事業運営は「Citi Bike」と同じく、アルタ社に委託している。

事業の運営経費は、基本的に自転車の利用者が支払う使用料で賄われている。利用者は 24 時間／7ドル、3 日／15 ドル、30 日／25 ドル、1 年間／75 ドルといった基本料金を負担し、これらは全てクレジットカードによって決済される。この基本料金の範囲で 1 回当り 30 分以内の自転車利用が可能である。超過料金については、例えば 24 時間又は 3 日利用者の場合、利用時間が 30 分を超過し 60 分までは 2 ドル、60 分を超過し 90 分までは 4 ドル、90 分以降は 30 分毎に 8 ドルが課せられる料金体系になっている。

これは、「Capital Bikeshare」事業のコンセプトである「30 分程度で移動可能な比較的短い距離の片道利用」へ利用者を誘導するために導入された仕組みである。

DDOT では、自転車シェアリングプログラムを他の交通手段を補完するための事業として位置づけ、事業展開している。「自宅から最寄りの駅まで」、「駅から職場まで」といった 30 分程度の片道利用という新たな交通手段の提供が利用者ニーズに合致し、利用者数の増加や利用区域の拡大へとつながっている。

耐久性を持たせた特別仕様の自転車は 1 台当り約 1,200 ドルと高額で、自治体にとっては一定の導入経費が必要である。一方、駐輪ステーションは太陽光発電を電源としており電源工事が不要であるなど、その設置や撤去に大規模工事は伴わない。新規の駐輪ステーション設置又は撤去等は容易に行えるため、利用状況等を踏まえた駐輪ステーションの配置変更な



DDOT での事業概要説明の様子（写真左：キム・ルカス氏、右：ジム・セバスチャン氏）



市内駐輪ステーションの様子（17<sup>th</sup> & K St NW / Farragut Square）

<sup>162</sup> Capital Bike Share - History (<https://www.capitalbikeshare.com/about>)

どに係る負担は大きくない。

現在、DDOT 管内における「Capital Bikeshare」の運営は黒字経営を保っており、引き続き駐輪ステーションを増設し利用区域を拡大していく方針であるが、利用者の増加に伴い、今後はクレジットカードを持たない（持てない）利用希望者への対応が課題となってくるとの説明があった。

## 第2節 コロラド州デンバー市の事例（「Denver B-cycle」の概要）

### 1 自転車利用が普及するコロラド州

米国西部に位置するコロラド州は、州内を南北にロッキー山脈が横切る自然豊かな州である。スキーなどのアクティビティは日本でも有名だが、サイクリングなどの自転車利用も盛んな地域で、近年は「米国自転車利用者連盟」(The League of American Bicyclists)<sup>163</sup>が行う「自転車利用者に優しい州」(Bicycle Friendly State) ランキング調査<sup>164</sup>で、2013年は2位につけるなど上位に位置している。また、雑誌「Bicycling」が行う調査「自転車利用に適した米国都市トップ50 (America's Top 50 Bike Friendly Cities)」では、州内から4市（ボウルダー市、フォートコリンズ市、デンバー市、コロラドスプリングス市）が選出されている。

この4市のうち州都デンバー市では、自転車シェアリングプログラム「Denver B-cycle」<sup>165</sup>が2010年4月に開始し、住民や来訪者に活用されている。

### 2 デンバー市「Denver B-cycle」の概要

2010年4月、ステーション40箇所、自転車500台で事業を開始した「Denver B-cycle」は、米国初の大規模システムとして知られている。その後も事業規模は拡大し、現在は駐輪ステーション82箇所、自転車709台を有している。

「Denver B-cycle」は、デンバー市長の命により結成された非営利組織「Denver Bike Sharing」によって所有、管理、運営されている。「Denver Bike Sharing」を運営する理事会は、民間企業や住民の代表者によって構成され、市長が指名する理事も含まれている。

「Denver B-cycle」はデンバー市で独自に開発されたシステムではなく、ウィスコンシン



市内に設置された駐輪ステーションの様子。写真手前の操作端末で会員認証や使用する自転車の指定等の手続きを行う。



Trek社製の自転車外観。屋外に駐輪され、不特定多数が使用する過酷な使用条件への耐性を考慮した設計となっている。

<sup>163</sup> League of American Bicyclists (<http://www.bikeleague.org/>)

<sup>164</sup> League of American Bicyclists - Bicycle Friendly America - States (<http://bikeleague.org/states>)

<sup>165</sup> Denver B-cycle (<https://denver.bcycle.com/>)

州に本社を構える「B-cycle LLC」<sup>166</sup>がデザイン・設計した統一規格「B-cycle」を導入したものである。同社は、自転車製造会社の Trek 社、健康保険会社の Humana 社、広告業の Porter + Bogusky 社が協働で設立したシステム販売会社で、現在、同社のシステムを導入する都市は 30 にも上る。

「B-cycle」が複数都市で導入されていることから、ある都市で「B-cycle」の会員になれば、他都市の「B-cycle」も利用できる「B-connected」というサービスがあることも特徴の一つである。

「Denver B-cycle」の利用は会員登録が前提となっている。24 時間（8 ドル）、7 日間（20 ドル）、30 日（30 ドル）、1 年（80 ドル）の 4 種類いずれかの会員になり、利用開始する。自転車を 30 分以内に駐輪ステーションに返却すれば利用料は不要だが、継続利用時間が 30 分以上 60 分未満の場合 1 ドル、60 分を超過した以降は 30 分毎に 4 ドルが課金される。基本的に短時間利用を促す料金体系になっている。

「Denver B-cycle」が開始された 2010 年（1,784 人）から 1 年会員の加入者数は大きく増加し、2013 年には 4,000 人を超えた。

### 3 「Denver B-cycle」の利用方法

筆者が 2014 年 5 月に現地で使用した際の状況も含め、実際の利用方法等を紹介する。

筆者は 24 時間会員に登録し自転車を利用した。24 時間会員に限り、駐輪ステーションの操作端末から加入できる。それ以外の会員資格はオンラインで登録手続きを行う必要がある。

操作端末から新規入会を選択し、手続きを進める。途中、クレジットカードを挿入するよう指示が表示されるので、カードを挿入し、登録料 8 ドル（24 時間会員）を決済する。米国でクレジットカードやデビットカードを使用する際、本人確認のため、カード申込時に登録した住所地の郵便番号（Zip code）の入力を求められることが多々ある。米国で発行されたカードであれば問題ないが、米国外で発行された国際カードは、米国外の郵便番号が入力できず、使用できない場合もある。「Denver B-cycle」の駐輪ステーションは、米国外で発行されたカードにも対応しており、指定の番号を入力することで使用可能であった。外国人観光客などが利用することも想定した仕様になっている。

決済が完了すると、操作パネルに使用可能な自転車の番号が表示される。番号を選択すると駐輪されている自転車のロックが解除され、駐輪ステーションから取り出せる状態になり、乗車可能となる。

ライト、鍵は自転車に付属しているが、ヘルメットは付属していない。自転車乗車時のヘルメット着用は義務付けされていないが、着用したい場合は、利用車が自ら用意する必要がある。

継続利用時間が 30 分以内であれば、利用料等は発生しない。駐輪ステーションに一旦返却し、その後再度利用する場合も同様で、利用料が発生するのは、1 回の利用時に継続利用時間が 30 分を超過した以降である。

<sup>166</sup> B-cycle LLC (<https://www.bcycle.com/>)

再度自転車を使用する際は、当初登録時に使用したクレジットカードを駐輪ステーションの端末に挿入することで会員資格が認識され、使用可能な自転車が表示される。

不特定多数の利用と常時屋外に駐輪されるという使用環境に耐え得るよう設計された自転車は、一般の自転車などよりも重く、がっしりした作りになっている。3段変速が装備されているが、初動時には一定の重さを感じる。また、車両の構造や重量の関係上、高速での走行には不向きである。

実際に走行してみると、デンバー市内は自転車レーンが整備された道路が多く、そうした通りを走行する限り、不安を感じることは特になかった。しかし、自転車レーンが未整備で、交通量が多い道路を走行する際は、スピードがあまり出ないことも影響し、自動車の流れについていけず多少危険に感じる場面もあった。

デンバー市では、観光パンフレットにも「Denver B-cycle」を掲載し、観光客へも利用を呼びかけており、観光案内所で配布される市内地図には駐輪ステーションの位置が記載されている。スマートフォンなどの携帯端末を使用し、ウェブサイトから市内の駐輪ステーションの位置や現在利用可能な自転車台数、駐輪スペースの空き状況も確認できるため、土地勘のない観光客も容易に利用することができる。

大抵の観光・集客施設の付近には駐輪ステーションが設置されており、観光客が「Denver B-cycle」を利用する姿も時折見かけた。「Denver B-cycle」が想定する短時間利用を前提とした場合、観光客が自転車で街中を散策するような使用には不向きだが、1日の訪問ルートが事前に決まっているような場合は、観光目的としても十分活用可能と思われる。



デンバー市内には自転車レーンが整備された道路が多く安心して走行できる。



車道、歩道ともに幅員にゆとりがある市内道路の様子。自転車レーンを走行する限り、自動車が並走しても不安を感じない。

### 第3節 ジョージア州アトランタ市の事例（交通ネットワークの多様化を目指すアトランタ市の動向）

#### 1 交通の多様化を目指すアトランタ市

2014年10月、米国南部の主要都市であるアトランタ市（ジョージア州）を訪問する機会を得た。自動車依存型の都市として名高い同市であるが、2008年、同市として初めての包

括的交通計画「Connect Atlanta Plan」<sup>167</sup>を策定・採択して以降、交通の多様化や持続可能な発展等を目指し、様々な取り組みを継続している。

筆者の現地滞在中、新しく整備された自転車レーンや運行開始が迫るストリートカー用の停留所などを市内各所で見かけ、着実に事業が具体化しつつある様子を垣間見ることができた。自動車中心の街から、様々な交通手段が共存する街へと転換を図る同市の取り組みと主な動向をレポートする。

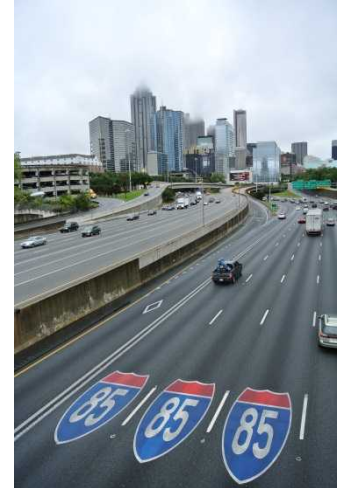
## 2 アトランタ市の概要

1996年の夏季オリンピックの開催地として世界的に知られる、人口約44万8千人(2013年見込値)<sup>168</sup>のアトランタ市は、ジョージア州北西部に位置する同州の州都である。州政府機関に加え、同市には、コカ・コーラ社、デルタ航空、CNNを始めとする多くの大企業が本社を構えており、地域における政治・経済の中心都市としての性格を有している。

また、同市には「世界で最も忙しい空港」(The Busiest Airport on the Globe)と称される「ハーツ・フィールド・ジャクソン・アトランタ国際空港」が立地すること、「I-20」、「I-75」、「I-35」という主要な州間高速道路(Interstate Highway)が同市を貫くことなどから、交通の要衝としての側面を併せ持っている。

一方、州間高速道路に代表される充実した道路網整備は、都市のスプロール化を促し、同市は米国でも有数の自動車依存型都市として知られている。

公共交通は、「アトランタ都市圏高速交通局」(MARTA/Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority。以下「MARTA」と言う。)がアトランタ市内及び近郊カウンティをカバーする鉄道及びバス路線を運営している。



アトランタ市内ミッドタウン地区から撮影した同市ダウンタウン地区の様子。大規模な州間高速道路(I-85)が街を貫いている。

## 3 自転車利用の促進—自転車レーンの整備と自転車シェアリングプログラムの導入

<sup>167</sup> City of Atlanta, The Connect Atlanta Plan (<http://web.atlantaga.gov/connectatlanta/index.html>)

<sup>168</sup> US Census Bureau, Atlanta (City) Quick Facts (<http://quickfacts.census.gov/qfd/states/13/1304000.html>)



前述の「Connect Atlanta Plan」において、アトランタ市は「持続可能な移動手段の促進」(Promote Sustainable Travel Modes)を計画の柱の一つに据え、自転車レーン等の整備を進めてきたが、同計画は市全域における自転車利用ルートへの整備・改善に係る方針や戦略の言及に留まり、設備に係る詳細や設計等までは定めていなかった。

そこで、2013年11月、「Connect Atlanta Plan」を補完するための検討成果として「Cycle Atlanta: Phase 1.0 Study」<sup>169</sup>が策定された。この計画では、アトランタ中心部の周囲に残る約22マイル(約35キロメートル)の鉄道線路跡地を活用した都市再開発区域「The Atlanta BeltLine」<sup>170</sup>と市内中心部を結ぶ「Core Bicycle Corridors」(自転車幹線ルート)が提示され、各ルート毎に自転車レーン整備に係る規格やデザインも併せて示された。

また、市は同時に、「Connect Atlanta Plan」の経過報告(Progress Report)<sup>171</sup>を発表し、「2016年までに自転車通勤の割合を2.2%まで高める。」「高規格の自転車レーンを60マイル(96キロメートル)まで増加させる。」「自転車シェアリングプログラムを導入する。」などの目標を掲げた。

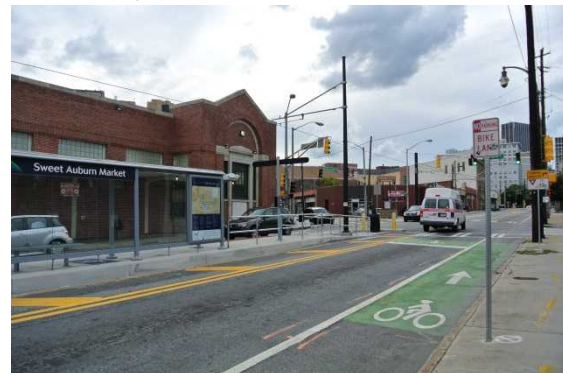
実際に市内を視察すると、計画ルート付近では自転車レーンが整備されている状況が確認でき、目標達成に向け計画が進捗している様子が窺えた。

さらに、2014年5月、カシム・リード・アトランタ市長(Mayor Kasim Reed)は、自転車シェアリングプログラムの提供会社であるCycle Hop社と契約交渉に入ることを発表<sup>172</sup>した。この発表によれば、市は少なくとも500台の自転車と50箇所の駐輪ステーションを



「Cycle Atlanta: Phase 1.0 Study」で提示された自転車幹線ルート(Corridor E)の例(上図)。各路線毎に決められた整備内容別に色分けされている。市内中心部を周回する水色のルートが「The Atlanta BeltLine」。当該計画に則り、市内では自転車レーンの整備が進んでいる。(出典: Cycle Atlanta: Phase 1.0 Study <http://www.atlantaga.gov/modules/showdocument.aspx?documentid=11174>)

(下写真: Edgewood Avenue NE, Municipal Market 前)



<sup>169</sup> City of Atlanta, Cycle Atlanta: Phase 1.0 Study (<http://www.atlantaga.gov/index.aspx?page=1090>)

<sup>170</sup> Atlanta BeltLine (<http://beltline.org/>)

<sup>171</sup> City of Atlanta, Connect Atlanta Plan Progress Report, Public Information Session (<http://www.atlantaga.gov/modules/showdocument.aspx?documentid=9157>)

<sup>172</sup> City of Atlanta, Press Releases (<http://www.atlantaga.gov/index.aspx?page=672&recordid=2423>)

市内に導入し、2015年の春までに自転車シェアリングプログラムを開始する計画という。

自転車シェアリングプログラムの導入により、これまでの自転車ユーザーとは異なる新たな層の利用機会が増加するため、アトランタ市における自転車利用者の裾野は一気に拡大する可能性がある。自転車利用者の増加は自転車レーンなどの利用環境整備を後押しし、同市の自転車利用促進策に好循環をもたらすことが期待される。



自転車シェアリングプログラムのウェブサイトも開始している。(出典: Atlanta Bike Share <http://atlantabicycleshare.com/>)

#### 4 市内ダウンタウン地区におけるストリートカー導入ー「The Atlanta Streetcar」

2003年に企業や政府、地域コミュニティのリーダーにより始まったストリートカー導入構想が間もなく現実になろうとしている。アトランタ市のストリートカー整備計画「The Atlanta Streetcar Project」は、2010年、連邦政府から資金交付(“TIGER/Transportation Investment Generating Economic Recovery” Grant Program)を受け、2012年に着工し、2014年10月現在、市内での試験運行が実施されている。

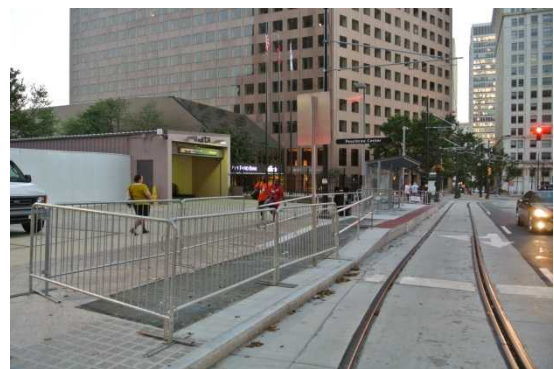
計画<sup>173</sup>では、現在行われている試験運行が終了し、運行システムの安定稼働が確認されれば、年内にもストリートカーの運行を開始する予定となっている。また、2015年以降は、更なる運行エリア拡大へ向けた検討を開始する計画である。

全長2.7マイル(約4.3キロメートル)の運行路線には停留所12箇所が設けられ、ストリートカーは、市内ダウンタウン地区の主要な観光地であるオリンピック100周年記念公園(Centennial Olympic Park)から、ジョージア州立大学を経由し、マーチン・ルーサー・キング・ジュニア牧師国立歴史地区(Martin Luther King, Jr. National Historic Site)を結ぶことになる。



市内ダウンタウン地区で運行開始するストリートカー路線図。左端の停留所付近がオリンピック100周年記念公園、右端の停留所付近がマーチン・ルーサー・キング・ジュニア牧師国立歴史地区。

(出典: Atlanta Streetcar <http://streetcar.atlantaga.gov/>)



市内ダウンタウン地区の中心部 Peachtree Street に敷設されたストリートカー用の線路と停留所(Peachtree Center Stop)の様子。この停留所から「MARTA」鉄道路線へと接続する。

<sup>173</sup> Atlanta Streetcar, Project Timeline (<http://streetcar.atlantaga.gov/when-will-the-project-be-done/>)

この「The Atlanta Streetcar Project」は、アトランタ市、アトランタ・ダウンタウン・インプルーブメント・ディストリクト（ADID／The Atlanta Downtown Improvement District。以下「ADID」と言う。）、「MARTA」の協同<sup>174</sup>により実施されている。市は、連邦政府からの交付金調達や資産保有を行い、「ADID」はストリートカーが導入されるダウンタウン地区の事業者や地域コミュニティを代表する役割を担っている。また、「MARTA」は市が調達した資金を実際に執行し、ストリートカー事業を運営する。

「MARTA」がストリートカーの運営母体になったことで、既存の交通網との連携が図られ、ストリートカーの計画路線は、現在「MARTA」が運営する鉄道路線への接続が可能な配置となっている。また、既存の鉄道・バス路線で使用されているプリペイドカード乗車券（Breeze Card）がそのまま使用できる。乗車料金も既存の鉄道・バス路線と同額に調整される予定である。

その他、ストリートカーへは自転車の持ち込みが可能な設計となっている。米国内でストリートカーや「LRT（Light Rail Transit）」<sup>175</sup>を導入している都市は多く、既存のバスや鉄道との接続に限らず、停留所付近に駐輪用ラックや、自転車シェアリングプログラムの駐輪ステーションを設置することで、自転車利用との連携を図る事例も多い。

アトランタ市においても、近い将来、自転車シェアリングプログラムが導入される予定である。既存の鉄道・バス路線との接続に加え、ストリートカーと接続する駐輪ステーションが配置されれば、更なる相乗効果が期待できる。



シーメンス社製の「Atlanta Streetcar」新車両。現在、試運転が続いている。



「MARTA」が運行する路線バスには2台分の自転車ラックが装備されており、自転車の携行が可能。既に自転車を介した交通の連携は始まっている。（写真:「MARTA」鉄道路線 Kensington 駅内バスターミナル。鉄道への自転車持ち込みも可能。）



「MARTA」鉄道路線には、車椅子、ベビーカー、自転車等に対応した改札が整備されており、自転車の持ち込みが容易である。（写真:市内中心部 Five Points 駅の改札。）

<sup>174</sup> Atlanta Streetcar, Partners (<http://streetcar.atlantaga.gov/what-is-the-atlanta-streetcar/partners/>)

<sup>175</sup> 次世代型路面電車システム。底床式車両の活用や軌道・停留所の改良により、乗降の容易性、定時制、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代軌道系交通システム。国土交通省「LRT」の導入支援 ([http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt\\_index.html#2](http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt_index.html#2)) を参照。

## 5 都市再生に果たす自転車利用の役割

アトランタ市では、過度な自動車依存と交通インフラストラクチャーに対する投資が不十分であったことから、今日、慢性的な交通渋滞に悩まされ、地域の人口増加等に交通基盤が追いつかない状況に陥っている。こうした状況を打開し、2030年までに米国で最も暮らしやすい都市<sup>176</sup>となることを目指し、同市は包括的交通計画「Connect Atlanta Plan」を策定し、現在、前述のとおり様々な取り組みを実施している。

このような、都市再生の根幹となる「Connect Atlanta Plan」の柱の一つに自転車利用は位置付けられており、交通計画・体系の一部として他の交通手段との連携も図りながら、自転車レーンの整備や自転車シェアリングプログラムの導入が進められている。

同市が目指す交通手段の多様化や持続可能な交通ネットワークの構築を実現するために自転車利用が果たす役割は大きい。軽量で他の交通手段への持ち込みも容易な「自転車」は、基本的移動手段である「歩行」と、高速・広範囲の移動手段である「自動車」「鉄道」「バス」等をつなぐ移動手段として適当である。自転車利用が、導入が近いストリートカーや既存の鉄道・バス路線等と連動することで、同市の交通ネットワークの機動性や利便性は大きく高まるものと思われる。

現在、アトランタ市の交通は近年にない転換期を迎えている。米国内でも有数の自動車依存型都市であるアトランタ市が、今後、交通を軸にどう変化・再生していくのか、また、そうした都市再生過程において自転車利用はどのような役割を果たすことができるのか、引続き注視して参りたい。

---

<sup>176</sup> City of Atlanta, The Connect Atlanta Plan, Chapter 1 Transportation Action Plan ([http://web.atlantaga.gov/connectatlanta/connectatl09/Chapter\\_1.pdf](http://web.atlantaga.gov/connectatlanta/connectatl09/Chapter_1.pdf))

終わりに

世界有数の大都市ニューヨークで、これだけ快適に自転車が利用できることは、筆者には新鮮な驚きであった。混沌として見えていた車道には、当然だが一定の交通ルールが機能しており、また、多くの通りには自転車レーン等の走行帯が設置され、交通ルールに従いさえすれば、自転車での移動は想像した以上にスムーズであった。

ニューヨーク市内各所での走行を続けながら、充実した自転車レーン等の走行空間、自転車持込が可能な公共交通機関、充実した自転車マップ等々、日本に持ち帰りたいと思える取り組みが多数あることを知った。自転車を交通手段の一つとして位置付け、各種施策を展開する行政と、それを補完する「Bike New York」等非営利組織の取り組みが上手く噛み合うニューヨークが、全米で「Best Bike Friendly City」に選出されたことは当然の結果とも思えた。

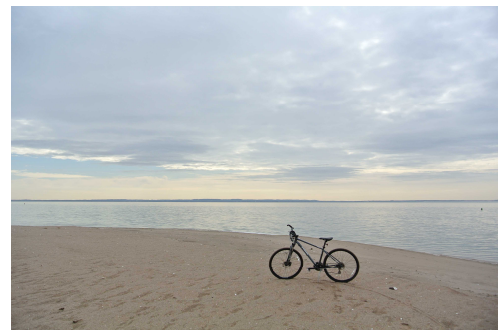
日本においては、法的な位置付けとは別に、長期間、自転車の歩道走行が社会的に容認されてきた経緯がある。そのため、警察庁が中心となり、軽車両である自転車の車道走行の原則が周知・広報されはしたが、社会として自転車をどう取り扱うべきなのか、明確な方向性を見出だせない状況にあると筆者は感じている。

本稿は、当地で実際に自転車を利用しながら、筆者が興味関心を抱いた幾つかのニューヨークの取り組みと、それを取り巻く自転車利用環境について記述したものだが、これらの取り組みが、道路事情を始め、大きく環境の異なる日本にそのまま当てはまるものではないことは重々に承知している。しかし、異国とはいえ同じ自治体が行う施策であり、一利用者として羨ましく感じた環境は、その一部でも、日本で実現するよう切望するところである。

ニューヨーク市自転車基本計画(New York City Bicycle Master Plan)は、自転車利用がもたらす利益の一つとして、「自然から孤立するのではなく、自然と一体になることができる」、「自動車では見逃してしまう異なる地域やその魅力を発見できる」と掲げており、筆者も全く同感である。

交通手段に留まらず、人々の暮らしを豊かにし、地域の魅力を伝える役割まで担う自転車の利用環境整備は、日本が取り組むに値するテーマである。今後、日本の自転車行政の方向性が明確化したとき、多少なりとも、本稿が記した事例が自治体等関係諸機関の施策推進の一助となれば幸いである。

本稿執筆に際し、ニューヨーク市交通局、ワシントン・コロンビア特別区交通局、非営利組織「Bike New York」の方々には、多忙な業務の時間を割き、聞き取り調査に協力いただいた。また、当ニューヨーク事務所同僚で現地スタッフのセス・ベンジャミン(Dr. Seth Benjamin) 上席調査員には、ニューヨーク市への聞き取り調査実施に当たり、筆者に代わり、同市への訪問調整等に尽力いただいた。最後に、この場を借りて各関係者の皆様に厚く御礼申し上げ、本稿の結びとする。



ニューヨーク市ステテン島「Great Kills Park, Crookes Point」の光景。自転車と自転車レーン、自転車を持込可能な公共交通機関があったからこそ、この地を発見することができた。

## < 参考資料等 >

### 1. 参考文献

- ・ 交通工学委員会、交通安全小委員会、自転車ワーキンググループ 『自転車利用環境整備のためのポイント』 (公益社団法人日本道路協会、2013年)
- ・ 古倉宗治 『成功する自転車まちづくり～政策と計画のポイント』 (学芸出版社、2010年)
- ・ 古倉宗治 『実践する自転車まちづくり～役立つ具体策』 (学芸出版社、2014年)
- ・ 足田智、小林成基 『自転車“道交法”BOOK』 (柘出版社、2014年)

### 2. 参考レポート

- ・ 鈴木智也 『ニューヨーク市の長期計画「PlaNYC」』 (一財)自治体国際化協会、2012年4月配信 CLAIR メールマガジン [http://www.clair.or.jp/j/forum/c\\_mailmagazine/201204/2-4.pdf](http://www.clair.or.jp/j/forum/c_mailmagazine/201204/2-4.pdf)
- ・ 園原隆 『ギャップをつなげる(Close the Gap)』 (一財)自治体国際化協会、2012年8月配信 CLAIR メールマガジン [http://www.clair.or.jp/j/forum/c\\_mailmagazine/201208\\_2/2-6.pdf](http://www.clair.or.jp/j/forum/c_mailmagazine/201208_2/2-6.pdf)
- ・ 拙稿 『自転車から眺めるマンハッタン』 (一財)自治体国際化協会、2013年11月発行自治体国際化フォーラム (海外生活だより) [http://www.clair.or.jp/j/forum/forum/pdf\\_289/06\\_kaigai02.pdf](http://www.clair.or.jp/j/forum/forum/pdf_289/06_kaigai02.pdf)
- ・ 鷲岡恵子 『ニューヨークで待望の自転車シェアプログラム Citi Bike (シティバイク) がスタート (1)』 (一財)自治体国際化協会、2013年8月配信 CLAIR メールマガジン [http://www.clair.or.jp/j/forum/c\\_mailmagazine/201308\\_5/1.pdf](http://www.clair.or.jp/j/forum/c_mailmagazine/201308_5/1.pdf)
- ・ 鷲岡恵子 『ニューヨークで待望の自転車シェアプログラム Citi Bike (シティバイク) がスタート (2)』 (一財)自治体国際化協会、2013年8月配信 CLAIR メールマガジン [http://www.clair.or.jp/j/forum/c\\_mailmagazine/201308\\_5/2.pdf](http://www.clair.or.jp/j/forum/c_mailmagazine/201308_5/2.pdf)
- ・ 拙稿 『ニューヨーク市交通局が「Citi Bike」の拡充を発表～今後の展開が注目される北米最大の自転車シェアリングプログラム～』 (一財)自治体国際化協会、2015年1月配信 CLAIR メールマガジン [http://www.clair.or.jp/j/forum/c\\_mailmagazine/201501\\_3/6.pdf](http://www.clair.or.jp/j/forum/c_mailmagazine/201501_3/6.pdf)

### 3. 参考ウェブサイト

[第1章]

- 1) United States Census Bureau - American Community Survey (<http://www.census.gov/acs/www/>)
- 2) United States Census Bureau - American Community Survey Questionnaire (<http://www.census.gov/acs/www/Downloads/questionnaires/2015/Quest15.pdf>)
- 3) United States Census Bureau - Modes Less Traveled - Bicycling and Walking to Work in the United States: 2008–2012 (<http://www.census.gov/library/publications/2014/acs/acs-25.html>)
- 4) United States Census Bureau - 2008-2012 American Community Survey 5-Year Estimates (<http://factfinder.census.gov/faces/nav/jsf/pages/searchresults.xhtml?refresh=t#none>)
- 5) The League of American Bicyclists (<http://www.bikeleague.org/>)
- 6) The League of American Bicyclists - Where We Ride: Analysis of Bicycle Commuting in American Cities (<http://www.bikeleague.org/content/revised-bike-data-breakdown>)
- 7) Alliance for Biking & Walking (<http://www.bikewalkalliance.org/>)

- 8) Alliance for Biking & Walking - The Alliance Benchmarking Report (<http://www.bikewalkalliance.org/resources/benchmarking>)
- 9) National Bicycle Dealers Association (<http://nbda.com/>)
- 10) National Bicycle Dealers Association - Research & Reports - *A Look at the Bicycle Industry's Vital Statistics* (<http://nbda.com/articles/industry-overview-2013-pg34.htm>)
- 11) National Bicycle Dealers Association - Research & Reports - *A Look at the Bicycle Industry's Vital Statistics* (<http://nbda.com/articles/industry-overview-2013-pg34.htm>)
- 12) The League of American Bicyclist Presentation - League Policy Director, Darren Flusche, "Bicycle means business" in May 2013 ([http://bikeleague.org/sites/default/files/Bicycling\\_and\\_the\\_Economy-Econ\\_Impact\\_Studies\\_web.pdf](http://bikeleague.org/sites/default/files/Bicycling_and_the_Economy-Econ_Impact_Studies_web.pdf))
- 13) United States Census Bureau - Newsroom - For Immediate Release: Thursday, May 08, 2014 (<http://www.census.gov/newsroom/press-releases/2014/cb14-86.html>)
- 14) Pedestrian and Bicycle Information Center - Bike Sharing - List ([http://www.pedbikeinfo.org/programs/promote\\_bikeshare.cfm](http://www.pedbikeinfo.org/programs/promote_bikeshare.cfm))
- 15) Metro Bike - Bike-sharing World Map (<http://www.metrobike.net/the-bike-sharing-world-map/>)
- 16) Bixi Montreal (<https://montreal.bixi.com/>)

[第2章]

- 1) Trans (<http://www.ncr-trans-rcn.ca/traffic-counts/>)
- 2) New York City Department of Transportation - Bicycle Ridership Information (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/ridership-facts.shtml>)
- 3) Bicycling (<http://www.bicycling.com/>)
- 4) Bicycling - Top 50 Bike Friendly Cities (<http://www.bicycling.com/ride-maps/featured-rides/2014-top-50-bike-friendly-cities>)
- 5) USA Today - 50 best U.S. cities for biking? New York tops list (<http://www.usatoday.com/story/money/business/2014/09/03/50-best-us-biking-cities/15017309/>)
- 6) New York City Department of City Planning - Greenway Plan for New York City (<http://www.nyc.gov/html/dcp/html/bike/gp.shtml#overview>)
- 7) New York City Department of City Planning - The New York City Bicycle Master Plan 1997 (<http://www.nyc.gov/html/dcp/html/bike/mp.shtml>)
- 8) New York City - PlaNYC - About PlaNYC (<http://www.nyc.gov/html/planyc/html/about/about.shtml>)
- 9) (一財)自治体国際化協会ニューヨーク事務所 - 調査研究 - ニューヨーク事務所独自調査結果 - PlaNYC (ニューヨーク市の総合計画) の翻訳 (<http://www.jlgc.org/TopicList.aspx?topicCategoryID=8&topicID=38&languageTypeID=2&controlType=Display>)
- 10) New York City Department of Parks & Recreation - Ocean Parkway Malls (<http://www.nycgovparks.org/parks/ocean-parkway-malls/history>)

- 11) New York City Department of City Planning - Bicycle Network Development (<http://www.nyc.gov/html/dcp/html/bike/home.shtml>)
- 12) Streetsblog NYC -Trottenberg: NYC Won't Be Dethroned as America's "Best Biking City" (<http://www.streetsblog.org/2014/09/03/trottenberg-promises-to-expand-bike-network-keep-best-bicycling-city-crown/>)
- 13) New York City Department of City Planning - Bronx Harlem Waterfront Bicycle and Pedestrian Study ([http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/bhr\\_part1.pdf](http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/bhr_part1.pdf))
- 14) New York City Department of Transportation - Protected Bicycle Lanes in NYC (<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2014-09-03-bicycle-path-data-analysis.pdf>)
- 15) New York City Department of Transportation - Bicyclists - Bicycle Counts - In Season Cycling Indicator (<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2013-isci-2-25-14.pdf>)
- 16) New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/bridges.shtml>)
- 17) MTA Bridges and Tunnels (<http://web.mta.info/bandt/html/btintro.html>)
- 18) Port Authority of New York & New Jersey - Bridges and Tunnels (<http://www.panynj.gov/bridges-tunnels/>)
- 19) Transportation Alternatives Bicycle Blueprint - Chapter5 - Bridges (<http://www.transalt.org/sites/default/files/resources/blueprint/chapter5/index.html>)
- 20) New York City Department of City Planning - New York City Bicycle Master Plan - Bridges (<http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/bike/bridges.pdf>)
- 21) 本州四国連絡高速道路㈱ - 自転車歩行者道 (<http://www.jb-honshi.co.jp/use/zihodo.html>)
- 22) 国土交通省 - 道路局 - 道路構造物の現状 (橋梁) ([http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobo1\\_1.pdf](http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobo1_1.pdf))
- 23) New York City Department of Transportation - Protected Bicycle Lanes in NYC (<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2014-09-03-bicycle-path-data-analysis.pdf>)
- 24) Streetsblog NYC - As Citi Bike expands, so should NYC's protected bike lanes (<http://www.streetsblog.org/2014/10/30/for-citi-bike-expansion-to-succeed-nyc-needs-more-protected-bike-lanes/>)
- 25) Streetsblog Network - The Debate About Bike Infrastructure Has Been Settled (<http://streetsblog.net/2013/05/08/the-debate-about-bike-infrastructure-has-been-settled/>)
- 26) New Orleans Sun Times - Bike lane for Baronne Street cleared for 6-month trial period (<http://neworleans.suntimes.com/nola-news/7/126/7448/bike-lane-for-baronne-street-cleared-for-6-month-trial-period/>)
- 27) The New Orleans Advocate - Baronne bike lane gets go-ahead (<http://www.theneworleansadvocate.com/news/10777655-123/baronne-bike-lane-gets-go-ahead>)
- 28) The City of New Orleans - Department Public Works - Baronne Street Bike Lane (<http://www.nola.gov/dpw/documents/baronne-street-bike-lane-sept-17-2014-pub-mtg-pres/>)
- 29) 国土交通省－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会－みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/cyclists/>)
- 30) 平成 23 年 10 月 25 日付け警察庁丙交企発第 85 号、丙交指発第 34 号、丙規発第 25 号、丙運発第 34 号「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」



警察庁 - 警察庁の施策を示す通達 (交通局) - 交通企画課

(<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/taisaku/tsuutatu.pdf>)

31) 国土交通省 - 安全で快適な自転車利用環境創出がドラインについて

(<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html>)

### [第3章]

1) United States Census Bureau - State & County Quick Facts - New York City

(<http://quickfacts.census.gov/qfd/states/36/3651000.html>)

2) United States Census Bureau - Largest Urbanized Area with Selected Cities and Metro Areas (<https://www.census.gov/dataviz/visualizations/026/508.php>)

3) American Public Transportation Association - 2014 Public Transportation Fact Book (<http://www.apta.com/resources/statistics/Documents/FactBook/2014-APTA-Fact-Book.pdf>)

4) United States Census Bureau - 2009-2013 American Community Survey 5-Year Estimates (<http://factfinder.census.gov/faces/nav/jsf/pages/searchresults.xhtml?refresh=t>)

5) (公財) シマノ・サイクル開発センター - 「自転車のまちづくり」を目指して

(<http://www.bikemuse.jp/machi/faq/q4.html>)

6) APTA / American Public Transportation Association - Fact Book Glossary

(<http://www.apta.com/resources/statistics/Pages/glossary.aspx>)

7) NYC Bicycle Master Plan - Access to Mass Transit

(<http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/bike/accmass.pdf>)

8) Alta Bicycle Share (<http://www.motivateco.com/>)

9) NJ.com - Jersey City one step closer to launching bike-share program with NYC

(<http://www.nj.com/jjournal-news/index.ssf/2015/01/jersey-city-one-step-closer-to.html>)

10) Nextbike (<http://www.nextbike.net/>)

11) HOBOKEN - Hoboken / Weehawken Announce Spring 2015 Launch of Bike Share Program

(<http://www.hobokennj.org/2014/12/hobokenweehawken-announce-spring-2015-launch-of-bike-share-program/>)

### [第4章]

1) NYC BIKE SHARE October 2014 Monthly Report

([http://www.citibikenyc.com/assets/pdf/october\\_2014\\_citi\\_bike\\_monthly\\_report.pdf](http://www.citibikenyc.com/assets/pdf/october_2014_citi_bike_monthly_report.pdf))

2) Alta Bicycle Share, Inc. (<http://www.altabicycleshare.com/>)

3) Pronto (<http://www.prontocycleshare.com/>)

4) Public Bike System Company Urban Solutions, Inc.

(<http://www.publicbikesystem.com/home/>)

5) New York City DOT, Commissioner Polly Trottenberg

(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/commbio.shtml>)

6) Jay Walder

(<http://investing.businessweek.com/research/stocks/private/person.asp?personId=33331016&privcapId=162976>)

7) Edward Skyler (<http://www.citigroup.com/citi/about/leaders/edward-skyler-bio.html>)

- 8) Goldman Sachs Investment Group (<http://www.goldmansachs.com/>)
- 9) New York City Housing Authority  
(<http://www.nyc.gov/html/nycha/html/home/home.shtml>)
- 10) Community Development Credit Union ([http://www.cdccc.coop/about-us/what-is-a-cdccc/](http://www.cdccu.coop/about-us/what-is-a-cdccc/))
- 11) New York City Bike Share - DOT's station suggestion portal  
(<http://a841-tfpweb.nyc.gov/bikeshare/>)
- 12) "am New York", Oct 29 2014  
(<http://www.amny.com/transit/citi-bike-announces-expansion-as-parent-company-alta-announces-new-ceo-1.9555391>)
- 13) Transport for London (<https://www.tfl.gov.uk/>)
- 14) Hong Kong Mass Transit Railway Corporation  
(<http://www.mtr.com.hk/en/customer/main/index.html>)
- 15) New York Metropolitan Transportation Authority (<http://www.mta.info/>)

[第 5 章]

- 1) New York City Department of Transportation - Network and Statistics - Risk Indicator  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bikestats.shtml>)
- 2) New York City Department of Transportation - Press Release #09-030  
([http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2009/pr09\\_030.shtml](http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2009/pr09_030.shtml))
- 3) City of New York, Police Department - Media Advisory - NYPD Announces Operation Safe Cycle  
([http://www.nyc.gov/html/nypd/html/pr/pr\\_2014\\_08\\_13\\_nypd\\_announces\\_operation\\_safe\\_cycle.shtml](http://www.nyc.gov/html/nypd/html/pr/pr_2014_08_13_nypd_announces_operation_safe_cycle.shtml))
- 4) CBS New York - State Senator tough words on Facebook for cyclists who disobey law -  
(<http://newyork.cbslocal.com/2014/09/25/state-senator-has-tough-words-on-facebook-for-cyclists-who-disobey-law/>)
- 5) New York Times - Central Park is Lowering Speed Limit  
([http://www.nytimes.com/2014/12/02/nyregion/central-park-lowers-speed-limit-to-20-miles-an-hour.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2014/12/02/nyregion/central-park-lowers-speed-limit-to-20-miles-an-hour.html?_r=0))
- 6) Central Park Conservancy - Bicycling  
(<http://www.centralparknyc.org/things-to-see-and-do/attractions/bicycling.html>)
- 7) City of New York, Department of Transportation - Bicyclists - Bike Smart  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/biketips.shtml>)
- 8) New York City Department of Transportation - NYC Biking Laws  
([http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bicyclerules\\_english.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bicyclerules_english.pdf))
- 9) City of New York, Department of Transportation - Bicyclists - Bicycle Maps  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bikemaps.shtml>)
- 10) Bike New York (<http://www.bike.nyc/>)
- 11) Bike New York - TD Five Boro Bike Tour  
(<http://www.bike.nyc/events/td-five-boro-bike-tour/>)
- 12) Bike New York - Education (<http://www.bike.nyc/education/classes/>)
- 13) Bike New York - Class - Learn to Ride - Adult  
(<http://www.bike.nyc/education/classes/learn-to-ride-adults/>)

- 14) City of New York - Vision Zero  
(<http://www.nyc.gov/html/visionzero/pages/home/home.shtml>)
- 15) Vision Zero Initiative (<http://www.visionzeroinitiative.com/en/>)
- 16) City of New York - Office of the Mayor - News  
(<http://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/493-14/mayor-de-blasio-signs-new-law-loweri-ng-new-york-city-s-default-speed-limit-25-mph#/0>)
- 17) New York City, Department of Parks and Recreation - Ocean Parkway Malls  
(<http://www.nycgovparks.org/parks/ocean-parkway-malls/history>)

[補章 1]

- 1) (一財) 国土技術研究センター JCIE の部屋- ブルックリン橋に思う  
(<http://www.jice.or.jp/room/200705210.html>)
- 2) National Historic Landmark - Brooklyn Bridge  
(<http://tps.cr.nps.gov/nhl/detail.cfm?ResourceId=376&ResourceType=Structure>)
- 3) New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges - Brooklyn Bridge  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/brooklyn-bridge.shtml>)
- 4) New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges - Manhattan Bridge  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/manhattan-bridge.shtml>)
- 5) New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges - Williamsburg Bridge  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/williamsburg-bridge.shtml>)
- 6) 鹿島建設株 - 橋 - つくる技術 - トラス橋  
([http://www.kajima.co.jp/gallery/const\\_museum/hashigijyutu/g\\_list/05\\_trasu.html](http://www.kajima.co.jp/gallery/const_museum/hashigijyutu/g_list/05_trasu.html))
- 7) Park It! NYC - Driving - Queensboro Bridge  
(<http://parkitnyc.com/driving-nyc/nyc-bridge-tunnel/east-river-bridges-tunnels/queensboro-bridge/>)
- 8) New York City Department of Transportation - Infrastructure - Bridges - Queensboro Bridge  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/queensboro-bridge.shtml>)
- 9) Port Authority of New York and New Jersey - Bridge & Tunnels - George Washington Bridge  
(<http://www.panynj.gov/bridges-tunnels/gwb-facts-info.html>)
- 10) New York City Bridge Traffic Volumes 2010  
(<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bridge-traffic-report-10.pdf>)
- 11) MTA - Long Island Rail Road (<http://www.mta.info/lirr>)
- 12) (一財) 自治体国際化協会 - CLAIR 刊行物 - 各国の地方自治シリーズ - 2008年9月30日、海外の諸情報シリーズ 第53号 「ニューヨーク州の公共企業体」  
(<http://www.clair.or.jp/j/forum/series/pdf/53.pdf>)
- 13) MTA - About the MTA - The MTA Network (<http://web.mta.info/mta/network.htm>)
- 14) MTA - Long Island Rail Road - Bicycle Policy Information  
(<http://web.mta.info/lirr/about/Bicycles/>)
- 15) MTA - Long Island Rail Road - Bicycle Permit Application  
(<http://web.mta.info/lirr/about/Bicycles/BicyclePermit.htm>)
- 16) MTA - Metro-North Railroad (<http://www.mta.info/mnr>)

- 17) MTA - Metro-North Railroad - Bike Permit Regulations  
(<http://web.mta.info/mnr/html/getaways/bikerule.htm>)
- 18) State of Connecticut, Department of Transportation  
(<http://www.ct.gov/dot/cwp/view.asp?A=1373&Q=539306>)
- 19) Transportation Nation  
(<http://www.wnyc.org/story/more-bike-racks-coming-metro-north-trains/>)
- 20) MTA - Staten Island Railway (<http://www.mta.info/sir>)
- 21) Staten Island Ferry (<http://www.siferry.com/>)
- 22) MTA - Bikes Aboard MTA Trains and Buses - Staten Island Railway  
(<http://web.mta.info/bike/>)
- 23) MTA - Staten Island Railway Fare and Transfer Information  
(<http://web.mta.info/nyct/sir/sirfare.htm>)
- 24) MTA - NYC Subways and buses (<http://www.mta.info/nyct>)
- 25) (一社) 日本地下鉄協会 - 世界の地下鉄 - アメリカ ニューヨーク  
(<http://www.jametro.or.jp/world/usa01.html>)
- 26) MTA - NYC Subways and buses - Bicycle Safety in the Subway  
(<http://web.mta.info/nyct/safety/bike/index.html>)
- 27) Port Authority of New York & New Jersey - PATH (<http://www.panynj.gov/path/>)
- 28) Port Authority of New York & New Jersey - PATH - Bicycle on PATH  
(<http://www.panynj.gov/path/bicycles.html>)
- 29) NJ Transit - Train ([http://www.njtransit.com/sf/sf\\_servlet.srv?hdnPageAction=TrainTo](http://www.njtransit.com/sf/sf_servlet.srv?hdnPageAction=TrainTo))
- 30) NJ Transit - Bike & Ride - Bicycles on NJ Transit trains  
([http://www.njtransit.com/rg/rg\\_servlet.srv?hdnPageAction=BikeProgramTo](http://www.njtransit.com/rg/rg_servlet.srv?hdnPageAction=BikeProgramTo))
- 31) MTA - Buses (<http://web.mta.info/nyct/facts/ffbus.htm>)
- 32) MTA - Bike & Ride - Bikes Aboard MTA Trains & Buses (<http://web.mta.info/bike/>)
- 33) NJ Transit Bus ([http://www.njtransit.com/sf/sf\\_servlet.srv?hdnPageAction=BusTo](http://www.njtransit.com/sf/sf_servlet.srv?hdnPageAction=BusTo))
- 34) NJ Transit Bus - About Us  
([http://www.njtransit.com/tm/tm\\_servlet.srv?hdnPageAction=CorpInfoTo](http://www.njtransit.com/tm/tm_servlet.srv?hdnPageAction=CorpInfoTo))
- 35) Port Authority Bus Terminal  
(<http://www.panynj.gov/bus-terminals/port-authority-bus-terminal.html>)
- 36) NJ Transit - Bike & Ride - Bicycles on NJ Transit Buses  
([http://www.njtransit.com/rg/rg\\_servlet.srv?hdnPageAction=BikeProgramTo](http://www.njtransit.com/rg/rg_servlet.srv?hdnPageAction=BikeProgramTo))
- 37) Port Authority New York & New Jersey - Bus Terminal Frequently Asked Questions  
(<http://www.panynj.gov/faqs/bus-terminals.html>)
- 38) George Washington Bridge Bus Station  
(<http://www.panynj.gov/bus-terminals/george-washington-bridge-bus-station-restoration.html>)
- 39) Port Authority New York & New Jersey - Bus Terminal Frequently Asked Questions  
(<http://www.panynj.gov/faqs/bus-terminals.html>)
- 40) NJ Transit Bus - Bicycles on NJ Transit Buses  
([http://www.njtransit.com/rg/rg\\_servlet.srv?hdnPageAction=BikeRackAssistanceTo](http://www.njtransit.com/rg/rg_servlet.srv?hdnPageAction=BikeRackAssistanceTo))
- 41) Staten Island Ferry (<http://www.siferry.com/index.html>)

- 42) New York City - Department of Transportation - Bus & Ferries - Staten Island Ferry (<http://www.nyc.gov/html/dot/html/ferrybus/staten-island-ferry.shtml>)
- 43) Staten Island Ferry - Passenger Safety - Bicyclist Rules of Conduct (<http://www.siferry.com/index.html>)
- 44) East River Ferry (<http://www.eastriverferry.com/>)
- 45) 国土交通省・水管理・国土保全・環境・水辺とまちの未来創造プロジェクトの取組・平成26年3月「水辺とまちのソーシャルデザイン懇談会」資料 (<http://www.mlit.go.jp/river/kankyo/main/kankyou/machizukuri/pdf/me1.pdf>)
- 46) East River Ferry - Bike Friendly Ferry (<http://www.eastriverferry.com/BikeFriendly/>)
- 47) East River Ferry - Fare info & Policies (<http://www.eastriverferry.com/FareInfoPolicies/>)
- 48) New York Water Taxi (<http://www.nywatertaxi.com/>)
- 49) NY Waterway - Hudson River Ferry (<http://www.nywaterway.com/Commuters.aspx>)
- 50) NY Waterway - Company Policies - Bicycle Policy (<http://www.nywaterway.com/CompanyPolicies.aspx>)

[補章2]

- 1) District Department of Transportation (<http://ddot.dc.gov/>)
- 2) Capital Bikeshare (<https://www.capitalbikeshare.com/>)
- 3) United States Census Bureau - State & County Quick Facts - District of Columbia (<http://quickfacts.census.gov/qfd/states/11000.html>)
- 4) Capital Bike Share - History (<https://www.capitalbikeshare.com/about>)
- 5) League of American Bicyclists (<http://www.bikeleague.org/>)
- 6) League of American Bicyclists - Bicycle Friendly America - States (<http://bikeleague.org/states>)
- 7) Denver B-cycle (<https://denver.bcycle.com/>)
- 8) B-cycle LLC (<https://www.bcycle.com/>)
- 9) City of Atlanta, The Connect Atlanta Plan (<http://web.atlantaga.gov/connectatlanta/index.html>)
- 10) US Census Bureau, Atlanta (City) Quick Facts (<http://quickfacts.census.gov/qfd/states/13/1304000.html>)
- 11) City of Atlanta, Cycle Atlanta: Phase 1.0 Study (<http://www.atlantaga.gov/index.aspx?page=1090>)
- 12) Atlanta BeltLine (<http://beltline.org/>)
- 13) City of Atlanta, Connect Atlanta Plan Progress Report, Public Information Session (<http://www.atlantaga.gov/modules/showdocument.aspx?documentid=9157>)
- 14) City of Atlanta, Press Releases (<http://www.atlantaga.gov/index.aspx?page=672&recordid=2423>)
- 15) Atlanta Streetcar, Project Timeline (<http://streetcar.atlantaga.gov/when-will-the-project-be-done/>)
- 16) Atlanta Streetcar, Partners (<http://streetcar.atlantaga.gov/what-is-the-atlanta-streetcar/partners/>)
- 17) 国土交通省－LRTの導入支援 ([http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt\\_index.html#2](http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt_index.html#2))

18) City of Atlanta, The Connect Atlanta Plan, Chapter 1 Transportation Action Plan  
([http://web.atlantaga.gov/connectatlanta/connectatl09/Chapter\\_1.pdf](http://web.atlantaga.gov/connectatlanta/connectatl09/Chapter_1.pdf))

【執筆者】 一般財団法人自治体国際化協会ニューヨーク事務所 所長補佐 吉川 幸男