

## ニューヨークで新たなバスサービス ～路線バス「セレクト・バス・サービス」その2～

ニューヨーク事務所

ニューヨークの路線バスを運営するメトロポリタン・トランスポーターション・オーソリティー（以下MTA）は、バスの主にスピード面でのサービスを向上させるため、2010年10月から「セレクト・バス・サービス」を開始した。CLAIR メールマガジン 2011 年7月配信号で、その概要と乗車体験をお伝えしたところであるが、今回は、前回報告し切れなかった情報や、先日開通した、マンハッタン内では2路線目となる新路線のセレクト・バス・サービスの様子をお伝えしたい。

### 1 なぜセレクト・バス・サービス？

CLAIR メールマガジン 2011 年7月配信号では、2010年6月にMTAがセレクト・バス・サービスの開始を発表したとお伝えしたが、構想はそれよりも前にさかのぼる。

以前から、ニューヨークのマンハッタンにおける道路の混雑や公共交通機関の利用者増加などが原因で、バスの運行速度や時間面での信頼性が著しく低下しており、利用者間で不満が起っていた。市政府内においても、自家用車の利用を抑え、環境面や交通政策面での改善を目指すべく、公共機関のサービス向上は喫緊の課題となっていた。2007年に発表された市の長期計画である「PlaNYC（2007年版）」では、バスのサービス向上のための方策が問題提起され、色分けされた舗装によるバス専用レーンや、バスの位置情報の電光表示などを活用した、快速バスサービスが提唱された。

さっそく、PlaNYCが発表された翌年2008年6月には、MTAはセレクト・バス・サービスを発表。2年後の2010年10月から最初のセレクト・バス・サービスがマンハッタンの1番街と2番街で開始された。

### 2 地下鉄ではなくてバスで実施される理由

ニューヨークでは、地下鉄もバスと並ぶ重要な公共交通機関である。当然、バスと比べれば移動時間も早く時間の信頼性も高いわけだが（但し日本の地下鉄と比較してはいけない）、建設には多額の資金が必要となるし膨大な時間がかかる（今、2番街で建設されている地下鉄の新路線敷設が難航しているのもこの理由だ）。バスであれば、既存の道路の一部に色を塗って専用レーンとし、既存のバス停に券売機を設置すれば済むので、地下鉄よりも圧倒的に早くサービスが

開始できる。実際のところ、以下でご紹介する、先日開通したあらたなセレクト・バス・サービスでは、一夜にして券売機が設置され、既存の路線がセレクト・バス・サービス路線に転換した。

### 3 前回のおさらい ～ セレクト・バス・サービスの主な特徴

CLAIR メールマガジン 2011 年 7 月配信号でも触れたが、ここで、セレクト・バス・サービスの主な特徴をおさらいしてみたい。

#### ① 専用レーン



スムーズな運行を行うため、セレクト・バスが走る道路区画は赤い色が塗られており、右左折時や車の乗降を除き、他の車が進入できないようになっている。専用レーンはカメラで監視され、またニューヨーク市警察も定期的に巡回して取り締まりにあっている。違反すると 115 米ドルから 150 米ドル（約 9,200 円から 12,000 円）の罰金だ。また、セレクト・バスの運行にあわせて、信号が青になるようにコントロールされ、信号待ちも極力回避されるようになっている。

#### ② 乗車前の精算

通常のバスは乗車してから運転席脇の料金箱で支払いをする  
が、セレクト・バス・サービスは停留所に置かれた券売機で事前に支払いを済ませ、乗車時に運転手にレシートを見せる。車内での運賃のやり取りをなくすことによって、乗降時間の短縮を目指しているわけだ。利用者にとっては、乗車方法が大きく変わるため、サービスが開始された最初の数日間は、MTA の職員が停留所を巡回し案内をしていた。



### ③ 専用車両

セレクト・バス・サービスの車両は、専用の外見となっており、通常のバスと一目で違いがわかる。車両前方にはパトカーのような青く点滅するライトが設置されていて、運転中のドライバーなどからも遠くから識別できるようになっている。



セレクト・バスの車両（青い塗装が特徴）



通常のバス車両（白地に青のライン）

### ④ バス停の数

通常のバスは、2ブロックから3ブロック（1ブロックは約60メートル）ごとに停留所があるが、セレクト・バス・サービスは10ブロックから15ブロックごとに停車する。地下鉄もおおよそ10ブロックから15ブロックごとに駅があるので、専用レーンとあわせて考えれば、地下鉄の補完的役割が期待されていることがわかる。実際、MTAのホームページには「セレクト・バス・サービスは、しばしば、『ゴムタイヤを履いた路面電車』と言われることがあります」と紹介されている。

## 4 新たなセレクト・バス・サービスに乗車

2011年11月13日から、当事務所の北側にある34丁目で新たなセレクト・バス・サービス（M34系統）の運行が始まった。2010年10月に始まった1番街・2番街に行くサービスに続く2路線目となる。以下、M34系統に実際に乗ってみたときの様子をご紹介します（2011年12月27日午後乗車）。

当事務所の北側に位置する 34 丁目とパーク・アヴェニューの交差点から乗車。マンハッタンを西に平行移動し、8 番街の停留所で下車する。途中の専用レーンには、乗降のために一時停



一般者は専用レーンに侵入してこない。遠くにセレクトバスが走っているのが見える。

車している車があるものの、他の車は入ってきていない。比較的込み合っている時間にもかかわらず、バスは他の車両に邪魔されることなく、スムーズに道路を走ることができた。ただし、信号がコントロールされていることは余り実感できず、大きな交差点では何度か信号待ちをした。

前回ご紹介した 1 番街・2 番街のセレクト・バス・サービスには見られないものとして、バスの位置情報表示サービスがある。これは、あと何分で何の種類バスが来るか、といった情報が停留所に設置された電光掲示板に表示されるものだ。日本の路線バスでは広く普及している仕組みではあるが、ニューヨークではおそらく初めての試みであろう。次のバスがなかなか来なくていららうすることが多い中、おおよその目安に過ぎないが「次にいつ来るのか」が分かるだけで、ストレスはずいぶん軽減される。

## 5 最後に

米国の他の都市とは異なり、路線バスが重要な交通手段であるニューヨークでは、そのサービス改善に積極的に取り組んでいる。今後、急激な人口の増加が見込まれる、市内クィーンズ区やブルックリン区では、地下鉄の新規敷設に替わり、このセレクト・バス・サービスを交通インフラの中心とするという。

これらの取り組みが上手くいくのかどうか見極めるには、今しばらく時間がかかる。今後もセレクト・バス・サービスを始めとする MTA の取り組みを注視してゆきたい。

(参考)

“A GREENER, GREATER NEW YORK PLAN NYC” (2007 年ニューヨーク市政府)

“MTA Planning- Select Bus Service” (MTA ホームページ)



バス停に設置された位置情報表示。時刻と気温の下には、3 台先の停車予定まで標示される。

(鈴木所長補佐 東京都派遣)