

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」～

ニューヨーク事務所

1 「セレクト・バス」誕生



2010年6月、路線バスを運営する公益会社のMTA（メトロポリタン・トランスポーテーション・オーソリティ）は、道路混雑により定時運行が難しくなっている路線バスのサービス改善のため、1,000万ドルの予算を投入し「セレクト・バス」という快速バスサービスを運行することを発表した。

これは、マンハッタンの東部に南北に伸びる1番街と2番街に専用レーンを設け、他の車の進入を排除するとともに、通常車内でおこなわれる料金精算を乗車前に行うことにより、乗降にかかる時間を短縮するというものだ。当初の計画では、バス専用レーンと合わせ、道路上に自転車専用レーンと歩行者用の島状空間を設け、地下鉄のようにバスが機能することを目指す本格的なものであった。

同年10月、「セレクト・バス」サービスが始まった。専用レーンはどうなったのか？乗車前の精算はうまく機能しているのか？サービス開始から半年以上を経てどのように運用されているのか見てみるべく、実際に乗車した。

2 乗車体験記

5月25日、事務所の近くの2番街を南に走る「セレクト・バス」に乗車した。バス停は、従来型のものとは変わりなく、道端に標識を立てただけの簡単なものであるが、3台並んだ青い色をした、郵便ポストくらいの大きさの箱が目を引き。これが「セレクト・バス」サービスの目玉の一つである、乗車前の料金支払いのための機械だ。「メトロカード」というバス・地下鉄共通のプリペイドカードを使うか、あ

るいはコインを機械に投入して、画面の案内に従って操作し、乗車のためのチケットを手に入れる。



チケットを手に入れてしばし待つと、「セレクト・バス」の専用塗装をしたバスがやってきた。普通のバスの車体デザインとは異なるので、それであることがすぐわかる。多くの人が一度に乗



り降りできるよう、ドアは片側に3箇所付いている。最近製造された、バリアフリー対応のため乗降時に大きく車体を傾ける車種だ。一番前の運転席脇のドアから乗車する。通常のバスは運転席の脇にある料金箱兼改札機にプリペイドカードを通すのだが(現金の場合はここにコインを投入する)、今回はそのまま中に入る。運転手も呼び止めないしチケットの有無も確認しない。一通り乗降が終わると、

バスは2番街を南に目指して出発した。

マンハッタンを走る MTA のバスは、通常、Limited (快速) とそれ以外の種類がある。Limited 以外のバスは、おおむね2~3ブロックごとに設置された停留所すべてに停車する。1ブロックが徒歩で1~2分程度の短い距離なので、信号待ちを含めると結構な頻度で停車し移動に時間がかかる。一方の Limited は、おおむね5~10ブロックごとに停車し、その間にあるバス停はすべて通過する。道路渋滞が無く信号待ちに引っかからなければそこそのペースで移動することができる。

「セレクト・バス」は快速バスサービスでもあるため、Limited のように5~10ブロック間隔で停車するが、これに加え、「セレクト・バス」では新たに専用レーンを設け、さらなるスピードアップをめざしたものだ。専用レーンは、月曜日から金曜日の午前7時から10時と午後2時から午後7時となっており、この時間帯はバス以外の通行を禁じている。私が乗車したのは午前11時を過ぎていたので、専用レーンには一般車両も通行していたが、専用レーンを示す標識や道路標示がはっきりと目に付き、どこがレーンなのか一目でわかるようになっていた。事務所近くの34丁目バス停から23丁目までの10ブロックだけ乗車したが、大きな支障もなく順調・快適に利用することができた。



3 おわりに

アメリカの他の大都市と異なり、ニューヨークはバスや地下鉄などの公共交通機関の利用率が高い。かつては犯罪の温床といわれた地下鉄も、いまや路線バスと並んで便利な市民の移動手段となっている。「セレクト・バス」が走るマンハッタンの東側は地下鉄が1路線しかなく(もう1路線は数年先の開業に向け現在工事中)、地下鉄を補完する意味でのバスは重要な意味を持つ。今後、「セレクト・バス」のような新たな試みがどのように展開していくのか、引き続き注目していきたい。

(鈴木所長補佐 東京都派遣)