

サンフランシスコと 周辺の交通をめぐって

真鍋 龍太郎

1977年9月から1978年10月まで1年2カ月間アメリカに滞在した。そのうち9カ月間はパークレイのカリフォルニア大学にいた。パークレイはサンフランシスコの東隣りにある大学の街であり、住宅地でもある。ゴールデン・ゲイトを太平洋への出入口とするサンフランシスコ湾を囲む地域は、サンフランシスコ・ベイ・エリアとよばれ、年間を通じて気候がよく、全米の中でも比較的人口が集中した場所である。

サンフランシスコは、650 km 南のロスアンジェルスとともに、アメリカの西の玄関口で、渡米した人の大多数が訪れているので、ご存知の話もあるかも知れないが、この周辺の交通をめぐるOR的な話題を集めてみよう。

アメリカで人が動くための交通機関は、言うまでもなく、広い国を動かすための飛行機と、日常の足としての自動車である。乗り物好きにとって、サンフランシスコは、いろいろなものがあるという点ではこたえられない。市内交通には、バスと路面電車の他に、トロリーバスがあり、あの有名なケーブルカーが急坂を走り、他の路面を追われて地下へもぐった市電もある。そして、のちに詳しく述べるが、最新鋭の通勤郊外電車 BART (バート) が、主にベイの東側と結ぶ。湾の北側には、バスの他に、観光用としてだけでなく、通勤用としても、フェリーが通っている。乗客が、往時の半数をはるかに割っているのに、止めたいのだが、南に、スタンフォード大学のあるパロアルトを経てサンノゼとの間を日に7000人を朝夕運ぶ2階建車両のサザン・パンフィック鉄道がある。

最新鋭の電車 BART

パークレイ滞在中に何人かの日本からのお客さんがあった。サンフランシスコ泊りの人にまず勧めたのは、BART に乗ってきてもらうことだった。ガラス張りのオフィスに1人しか駅員のいない駅で、あちこちの指示を読んで、自動出札機を使い、自動改札、自動乗越し精算機などのある駅を通り、スマートなスタイルで、カーペット敷きのゆったりした、コンピュータ・コントロー

ルされて走る電車に、1度乗り換えをして30分ほどの移動をするのも、ちょっとした体験だからである。忘れられかけていた鉄道を、大都市周辺で使うことが始まったモデル・ケースの電車である。日本を出るときからその名を聞いていて、ぜひ乗りたいと言ってくる人もいた。

BART は Bay Area Rapid Transit の略。サンフランシスコとベイエリアの各都市間の道路混雑を解消するために、数年前に開通した。サンフランシスコの南のはずれデリー・シティから市内を抜け、ベイブリッジと平行に湾を世界最長の5.7 km の海底トンネルで東へオークランドに出る。ここから南へフレマント、東へコンコード、北へパークレイを経てリッチモンドへと分かれて、X字形に全長114 km ある。そのうち、サンフランシスコ、オークランド、パークレイの市街地、全長の1/5にあたる部分は地下鉄になっている。ベイ・エリアの人口の約半数が住んでいる都市間を結んでおり、これで自動車と置き換えてしまおうというものではないが、ベイ東の地域からサンフランシスコへの通勤交通の1/3程度を分担している。そしてそれと同数位の人たちが、1人で1台の車を運転して橋を渡り、あとはバスと、のちに述べるカー・プールの若干の利用者である。

ゴールデン・ゲイト橋、ベイ橋、……

ポスターでも、パンフレットでも、サンフランシスコだけでなく、アメリカ旅行のPRに最もよく見るのが、赤く塗った高い塔のある釣り橋ゴールデン・ゲイト・ブリッジであろう。1937年に完成して以来、船で太平洋を横断して、やっとアメリカに着いた、と、この橋をくぐって感激した人々も多かろう。サンフランシスコと、ベイ北側を結ぶ、しかも州の海岸に沿ったフリーウェイ101号線上にある。

同じ時期につくった、オークランドへ渡るベイ・ブリッジと比べると、車線幅は狭いし、分離帯がないので、片側3車線の中央寄りのところは、自分でドライブするときに敬遠していた。さらにラッシュ時には、センターラインを移動して2+4車線とする。たとえば夕方方は、市外向けは4車線で、中央の(本来は市内向き)車線はバス専用になって、大型バスがビュンビュンと向かってくるので、市内に入るときは恐ろしい。

一方のベイ・ブリッジは、全長2700 m 余のゴールデン・ゲイト橋に比して、中央に小さい島を1つはさんで(アプローチも含んで)全長13.3 km、海面上だけでも7.2 km と長いうえに、2階建てになっていて、それぞれの層を一方通行にしている。

さきほど、サンフランシスコからパークレイには BART を勧めたと書いたが、帰りはたいてい夜になるが、バスでもどるように案内した。BART とちがって、地上を走るから、未知の土地でも何となく安心する。それに、ベイ・ブリッジの上の層を走るのだから、ビル街の美しいサンフランシスコのスカイラインの夜景を楽しめるからである。この橋の上からの夜景は絵ハガキにもなっているが、実際にあの構図での景色を眺めた観光者は少ないだろう。

この湾には、5つの橋があり、いずれも有料だが、料金は市内に入るときにしか払わなくてよい。以前は両方向ともに料金所があった。しかし、行き帰り2度もゲートに列をつくるのはばからじいから、一方で2倍払うようにして、反対向きは無料にしたらよいと考えた賢明な人がいた。待ち行列の理論以前の解決策である。

混雑防止と省エネルギー対策で、もう1つ面白いポリシーがある。ベイ・ブリッジの料金所のゲートはいくつあるだろうか？ 15あるいは20レーンほどになっていて、料金所広場 toll plaza とよばれている。そのうちの2、3ゲートでは、月～金曜の朝のラッシュ時のカー・プールにかぎり無料とある。すなわち1台に3人以上乗っていたら75セントの料金を払わなくてもいいのである。カー・プールというのは新しい言葉だ。

カー・プールなど

何年か前に初めて倉敷にいったら、“モーター・プール”という看板が方々に目についた。自動車が泳ぐところではなく、モーター・カーをプールしておくところ、駐車場であった。こういうエエゴは辞書にない。しかし、カー・プール Car pool は最近のアメリカの辞書には載っている。通勤時に車の所有者が交互に運転する約束、とランダム・ハウスのポケット版にある。1人1人が大きい車に別々に乗ったのでは、道路も混むし、ガソリンもヨーケ要るので、同じ会社に勤めたり、近所から勤めに出る人が、1台の車に乗り合わせてゆくことだ。アトランタのジョージア工大にいったら、学科長のトマス教授とラトリフ教授が30kmほど北の町に住み、1週間交代で2人の車を交互に使って通勤していた。

カー・プールを勧める策としては、橋の通行料をタダにする他に、580号線の一部のように、中央に追加された1車線は、ラッシュ時はカー・プールとバス専用、というのもある。また、未知の人同志でもカー・プールを組めるように斡旋する、電話によるセンターもあるらしい。

以上のような、カー・プールは無料とか、有料橋でも一方は無料だとかいう策は、わが国では、不公平だと言って実施されなかったり、あるいはやっても苦情が多く出て止めてしまわないだろうか。経済的な不公平さを作った手を打ってこそ、全体的改善ができると思うが、

この他に、カリフォルニア大学ではバン・プールという制度があった。大学から数マイルも離れたところに駐車場を確保して、そこまでは各自が車でくるが、そこからは大学の提供するマイクロバス Van に乗って大学に通う。これは、キャンパス内と周辺の駐車場難のためでもあり、学内駐車のステッカーを買うのよりは若干安くしてある。(アメリカの大学では教職員の通勤の車を駐車しておくにも料金や許可証が要る。)

最も大型にプールしたのが、言うまでもなく、大量交通機関である。バスに乗ったら、“エネルギー節約のために、バスを利用してくれて有難う、ジミー・カーター”というポスターが車内にあった。

クルマ離れはできるか

既存の手段を使って節約しよう、というのがカー・プールや、バスの利用だが、最近の省エネ策では電車の新設も考えられているようだ。BART はそのはしりだ。全34駅中市街地以外の23の駅には、広い駐車場がある。また駅にはバス連絡もある。パークレイ周辺の駅では、付近の公営バスに乗り換えるには無料の切符がもらえる。バスから BART へはそういう割引きはない。これも橋の料金が一方のみというのと同じだ。最近大阪市がバスと地下鉄の組合せ割引きを始めたが、バスから地下鉄への乗り換えも、地下鉄からバスへの乗り換えにも割引券を買う必要があるので、システムを複雑にしている。

しかし重症の慢性クルマ病患者たちは、BART があっても、バスでつないでくなくても、やはり車が便利で離れられない。77年暮から78年正月にかけて、オークランド、パークレイ周辺の郡の公営バスが69日間もストをして、ベイを渡るサンフランシスコへのバスも止った。通常1日の利用者が14万人という BART に2万5000人余計乗り、普段はラッシュ時と言っても、スシ詰めを体験している者には優雅な電車もかなり混んだ。お蔭で、BART は思わぬ増収を得た。この盛況感謝とともに、まだ BART を知らない人も、タダなら試しに乗ってくだらうという PR も目論んで、1978年2月2日(木)は、1日無料デーとした。ひょっとするとスト中以上に混んでは、と警官まで動員しようかと新聞にあったが、そこまではいかなかった。やはり車は脱げない下駄か？