

〔研究員の視点〕

アメリカにおける公共交通利用の増加とその背景

運輸調査局 主任研究員 佐藤麗子

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

はじめに

アメリカの地域公共交通の事業者団体である、アメリカ公共交通協会（American Public Transportation Association、以下 APTA）がこの 3 月に公表したデータによると、アメリカの 2012 年の公共交通機関（地下鉄、通勤鉄道、ライトレール、バスなど）の利用者数は、前年を 1 億 5,400 万人上回る、延べ 105 億人にのぼった。これは APTA が統計を取り始めた 1957 年以降の最高記録であった 2008 年に次ぐ、2 番目に多い記録である。その結果、公共交通の利用者数は 7 年間連続して 100 億人を上回り、近年の記録を塗り替えることとなった。

APTA のデータは、地下鉄、通勤鉄道、ライトレール、バスなどの地域公共交通を対象としている。2012 年はアメリカ東部がハリケーン・サンディによる大きな被害を受け、公共交通機関もワシントンやボストンで運休を余儀なくされたことで、これらの都市では公共交通利用者が前年より減少するなど、マイナス要因も存在した。それにもかかわらず利用者が伸びたことについて、APTA では 2 つの大きな要因として、ガソリン価格の高騰と、一部の地域での経済の回復による失業率の改善を挙げている。

これに加えて、アメリカ人の交通行動に変化が生じてきていることも指摘されている。アメリカ人は交通手段を自分でチョイスし、

生活するうえでベストな移動オプションを選択できることを求めていると、APTA の会長は説明している。

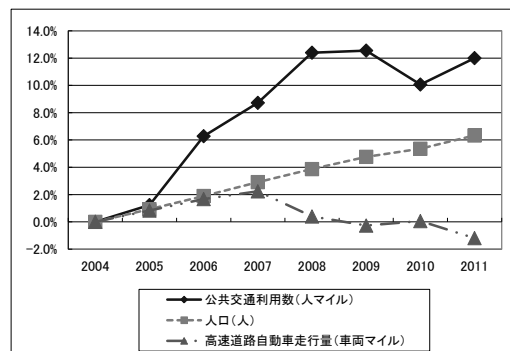
以下では、これに関係する話題を紹介する。

公共交通利用者数の推移

APTA によると、2004 年を基準年としてデータを比較した場合、2005 年以降の 7 年間で、公共交通機関の利用人マイルは 12% も増加し、これは同時期のアメリカの人口増加率 6% を上回る数字となっている。一方、同時期の高速道路の自動車走行量は 2007 年まで微増であったが、その後の景気後退により減少に転じ、2011 年は 2004 年を下回るレベルとなっている（図）。

図：公共交通利用数、人口ならびに高速道路自動車走行量の推移

（対 2004 年比の各年別増減）



出典：American Public Transportation Association, "APTA Public Transportation Fact Book 2012"

このように公共交通利用者数が増加してきている背景には、鉄軌道系を中心とする公共交通機関の運行事業者が近年増加したことで、自動車以外の移動手段の選択肢が増えたことが挙げられる。アメリカの公共交通は従来バスが中心で、鉄軌道は大都市を中心に数えるほどしかなかった。しかしながら1990年代以降、連邦や州がインフラ整備を中心に補助を行った結果、とくにライトレールを運行する地域が増加したことで、利用の選択肢が増えた。

APTAが2013年3月に発表した“The Business Case for Investment in Public Transportation”によると、アメリカにおける鉄軌道系の公共交通機関は、この30年間で数が大きく増えた。1980年には通勤鉄道は6都市に9事業者しか存在しなかったものが、2012年には24都市、29事業者にまで増加した。

また、ライトレールは、1980年の7事業者（7都市）から2012年は35事業者（31都市）へと5倍に増加した。これによりアメリカの鉄軌道系システムは、新交通システムやケーブルカーも含めると、現在、32州と首都のあるコロンビア特別区で運行している。

このように、公共交通利用者数の増加が今後も続くことが予想されていることから、連邦労働省をはじめとした各部門から、公共交通分野は有望な労働市場と見なされている。さらにこれに関連した民間部門の雇用の増加も期待できることから、公共交通利用者数の増加トレンドが続くことに期待がかかっている。

若者の生活スタイルと考え方の変化

かつてのアメリカでは、自動車は移動の自

由を享受するための手段であり、自動車を保有することはステータスシンボルでもあった。1950年代以降、都市に集中していた人口が広い住居と庭を求めて郊外へと出て行った結果、コミュニティも自動車を前提としたものとなっていた。近年、このような流れに変化が起きていることが、いくつかの調査から明らかになっている。

ミシガン大学が2011年12月に発表した調査結果“Fewer young, but more elderly, have driver's license”によると、30年前に比べてアメリカの自動車免許保有者に占める若者の割合が少なくなっており、若者の自動車離れの傾向が指摘できる。具体的には、1983年には自動車免許保有者の3分の1が30歳以下であったのに対し、今日ではその割合が22%になっている。

同様に、1983年には自動車免許保有者の半数以上は40歳以下であったが、今日では40%以下にまで減少している。また、この研究では、若者の中には、運転はメールや通信の妨げとなると感じている者もいると分析している。

また、アメリカでカーシェアリング事業を手がけるジップカーが2013年3月に発表したアンケート結果“Millennials & Technology”によると、2000年前後以降に成人を迎えた、アメリカでミレニアルズと呼ばれる世代（同調査では、調査実施の2012年12月時点で18歳から34歳の層）は、カーシェアリングや自動車の相乗りなどの機会が増えたことにより、自動車を自分で運転したり所有しなくても生活していけるようになってきたことである。

また、これらの世代は自動車よりもスマートフォンなどのモバイル機器を重視するとい

研究員の視点

う。さらに、自動車保有にはお金がかかることや、環境問題への意識などから、ミレニアルズ世代の多くはあまり自動車を運転しなくなっているとのことである。そしてこれらの世代では公共交通を利用して生活することを前提に、居住地として都市部を選択する人が存在することも指摘されている。

おわりに

本稿で紹介したような若者を中心とした自動車離れや公共交通への回帰傾向は、地元アメリカの公共交通関係者や研究者も注目しているところである。自動車大国のアメリカにおいてはまだ小さな変化にすぎないが、時間とともにどのような動きを見せていくのか、今後も注目していきたい。