



World Report

New York

「奇跡の復活」遂げた都市インフラ ニューヨーク 地下鉄最新事情



今では当たり前となった、落書きのないきれいな地下鉄の車両
(8th アベニュー線の42丁目・ポートオーソリティー駅)

ニューヨークの地下鉄といえば、かつては米国の大都市の荒廃を象徴する存在だった。

煤けた車体を窓まで覆う落書き。外側と同じくらい汚れた車内には、昼でも夜でも強盗が出没し、走り出せば耳をつんざくばかりの騒音が襲ってくる。

しかし、1980年前後のどん底時代から約30年たった今、地下鉄は見違えるようにきれいで安全になった。

車体には落書きが全く見られず、これまで利用を避けていた乗客も戻ってきている。

奇跡のような復活を遂げたニューヨーク地下鉄の歴史をたどるとともに、最新事情を報告する。

文・写真●大嶋聖一（時事通信社ニューヨーク総局）

世界最大規模

ニューヨークの地下鉄は、規模で圧倒的な世界最大を誇る。地下鉄の運営母体であるニューヨーク州の都市交通公社（MTA）によると、路線は現在24に及び、営業路線の総延長は660マイル（約1062キロ）に達する。これは単純に比較すると、東京メトロと都営地下鉄の合計である約304キロの3倍以上に相当する。

駅は468を数え、年間の乗客数は2009年に約15億8000万人に上った。これは、東京の地下鉄の乗客数30億1100万人の約半分、世界では4位にとどまるが、ニューヨーク市の人口が830万人、東京が1300万人であることを考えれば、その差にはやむを得ない部分もある。

そのせいかラッシュアワーの混み具合は、東京と比べものにならないほど穏やかだ。07年時点のMTAの調査では、乗車率（乗車定員に対する実際の乗客数）は最高でも102.103%。これでも米国では、詰め込み過ぎたとしてやり玉に挙げられるが、日本の200%を超えるような状況とは雲泥の差がある。

24／7／365の重圧

地下鉄を実際に運営しているのは、MTAの傘下にあるニューヨーク・シティ・トランジット・オーソリティー（略称はNYCT）だ。運行する車両の数は約6400両。平日の運行本数は1日当たり平均8280本程度だ。日中は4～6分間隔、午前0時から5時までの深夜時間帯はおおよそ15～20分間隔で列車が

走る。一律2ドル25セントの基本料金で1日24時間、週7日、年間365日、乗客を運び続けている。

24時間営業の地下鉄は、世界でも珍しい。まして、世界最大規模の路線総延長でそれを維持するのは、並大抵ではない努力と資金を必要とする。

路線は、「1」や「A」といった数字やアルファベットで示されるが、実際にはその後ろに「トレイン」を付けて呼ばれる。「Aトレイン」とは「A列車」。デューク・エリントンの十八番だったジャズの名曲「A列車で行こう」の題材にもなった。

各路線には、さらに運行経路が分かる副路

線名が付いている。Aトレインなら「8(エイス)アベニュー・エクスプレス(8番街急行)」といった具合だ。Aトレインはブルックリンからイーストリバーの下をくぐってマンハッタンに入り、そのまま北上。ジャズの中心地で、デューク・エリントンが住んでいたハーレムに至る。

100年超える歴史

地下鉄の建設が始まったのは1901年だ。19世紀初頭にわずか8万人だったニューヨークの人口は、移民の流入で同世紀末に350万人近くに急膨張した。通勤などの移

動には路面電車と、蒸気機関車を使った「E L(エレベーター・ラインあるいはエレベーター・レールウェイ)」と呼ばれる高架鉄道が使われたが、マンハッタン島内の土地は限られる。そこで、高速で安全・確実な交通手段として、電気を動力源とする地下鉄を建設することになった。

路線の半分は、道路を掘り下げてトンネルを構築した後に埋戻すという「オープンカット工法」で造られた。このため、線路はマンハッタンを南北に走る幅の広い道路「アベニュー」の下を走ることが多く、それが副路線名に反映されている。駅は多くの場合、交差点の下に設けられた。

完成は1904年10月27日。最初に運行が始まった区間はマンハッタン南部、ダウンタウンのシティホール(市庁舎)と北部の145丁目をつなぐ15キロで、28の駅をつないだ。

主要部分は、開業当初から複々線が採用された。鈍行と急行を分けて運行させ、効率的に乗客を運ぶことが狙いだ。当時既に、1日35万人の輸送能力があったとされる。24時間営業も、当初からの伝統だ。

現在の地下鉄は、その遺産の上に成り立っている。例えば、マンハッタン内でA、C、Eの各トレインはほぼ同じ区間を走るが、Aが急行、CとEが鈍行だ。急行は、複々線の専用線を使う。路線の総延長が東京やほかの都市の地下鉄を大幅に上回っているのも、複々線であることが理由の一つで、重複を省いた実際の路線距離は370キロ程度とされている。

鉄道は一般的に、夜間の休止時間中に路線などの整備を行う。しかし、MTAによるとニューヨークの地下鉄は、運行本数の少ない休日や夜間に集中して保守・整備を行うこと

で24時間運行を可能にしている。急行路線と鈍行路線を交互に休止できる複々線の区間が少なくないことも、24時間運行の維持に役立っているようだ。複線区間でも大規模補修の場合は、夜間や週末に運行を休止しシャトルバスで代替することもある。

地下鉄が創った都市

開業当初に駅が設けられた場所の一つが、現在のタイムスクエアだ。駅ができるまでは「ロングエーカー」という地名で、馬の販売業者や馬車屋、鍛冶などが集まる荒っぽい一角だったという。

しかし、当時の最新技術を駆使して建設された地下鉄の駅は、新たなビジネスチャンスをもたらした。もともとこの一帯は、ブロードウェイと7番街、42丁目通りが集まる交通の便利な所で、駅ができるとホテルや劇場、米紙ニューヨーク・タイムスの本社が地下鉄の輸送能力に期待して次々と立地。その後、劇場街として繁栄を極めた。

また、地下鉄が開通したころ、ニューヨークの人口やビジネスの多くは14丁目以下のロウアーマンハッタンからウォール街のあるダウンタウンにかけて集中していた。しかし、地下鉄のおかげでミッドタウン(40〜59丁目のマンハッタン中部)への通勤が容易になり、現在のオフィス街へと発展した。

PPIの源流

当時、地下鉄を経営していたのはインターボロー・ラビッド・トランジット・カンパニー(IRT、ボローは都市の「区」の意)。地下



- ①巨大なスクリーン広告が所狭しと並ぶタイムズスクエアの景観に合わせて「Subway」の文字にも電飾を使った地下鉄の入り口。左端は、地下鉄の目印となっている電灯ポール。(タイムズスクエア・42丁目駅)
- ②川崎重工業が仏アルストムと共同で受注したR 160系地下鉄車両(8thアベニュー線の42丁目・ポートオーソリティー駅)
- ③ゲート(写真奥)をくぐって駅構内から出てくる乗客。右端は、駅員が配置された乗車券販売所(タイムズスクエア・42丁目駅)
- ④試験導入が始まった行き先・待ち時間表示システム(レキシントン線のスプリングストリート駅)

鉄建設は巨額の資金投資が必要で、採算が取れるかどうか不明だった。このため、民間が鉄道の建設と運営を担い、ニューヨーク市の関与をインフラの保有にとどめることでリスクを分散させる手法が取られた。現在のプライベート・パブリック・イニシアチブ（PPI）の源流の一つと言ってよい。

しかし、IRTは事実上の独占企業であったため、新たな路線建設の要望を拒否するなどニューヨーク市とたびたび衝突。このため、市は新たにブルックリン・マンハッタン・トランジット・カンパニー（BMT、23年までの名称はBRT）の参入を13年から認め、2社を競合させることにした。さらに32年には、市直営のインディペンデント・サブウェイ・システム（IND）も設立し、新たな路線の建設に取り組んだ。この3社により、40年には現在の路線がほぼ完成した。

光と影

延々と続く高架鉄道の橋脚の骨組みが道路



に黄昏をつくり、地下鉄の無数のトンネルは岩や川、摩天楼の間を貫き縫うように走る。その車両は、多くのニューヨークカーが朝一番に目にし、また夜眠る前に最後に思い出す光景である――。この文章は、39年に出版されたニューヨークのガイドブックの一節だ。地下鉄、摩天楼と都市住民の三位一体の関係がよく伝わってくる。この30年代から40年代にかけてが、地下鉄の黄金時代だった。

しかし、24時間営業で黙々と乗客を運び続けた地下鉄は、ニューヨークの繁栄の影で、宿痾に苦しめられていた。それが、採算問題だ。地下鉄の料金は、開業当初から一律5セント。この水準は第2次世界大戦後の48年まで変わらなかった。物価は、04年から20年までの間に倍になっていたが、地下鉄料金はインフレの中でおおさら据え置きを求められ「値上げは政治的タブー」とされた。

このため、19年にはBMTが倒産。32年にはIRTも経営破綻した。打開策として打ち出されたのが、ニューヨーク市による両社の買収とINDとの統合だ。INDは後発だったことも響き、開業当初から赤字が続いていた。

3社は結局49年に統合し、ニューヨーク市直営のニューヨークシティ・トランジット・システムとして新たなスタートを切った。これが現在のNYCTの前身で、その後公社化を経て68年にMTA傘下に入った。

統合後初めの数年間は大恐慌後の経済回復という追い風もあり、黒字経営が続いた。

しかし、第2次世界大戦後はモータリゼーションの進展で乗客の目減りが続き、47年には再び赤字に転落。運賃は48年に結局、倍の10セントに値上げされた。

負のスパイラル

皮肉なことに、乗客の減少はニューヨーク市自体が高速道路整備に積極的に取り組んだ副作用でもあった。この結果、50年代以降は乗客減、採算悪化、値上げという負のスパイラルが80年代まで続き、地下鉄の経営を蝕んだ。

しかも、70年代に財政危機に見舞われたニューヨークでは、地下鉄の人員費に加えて車両や路線、駅の保守・整備が大きな負担となった。結局、維持作業は予算不足から次々と先送りされ「深刻な設備の荒廃」（MTA関係者）に直面することになった。地下鉄の安全性や効率性はますます低下し、80年前後にどん底に落ち込んだ。

最悪期には、車両の4分の1は常に故障のため使用できず、線路の整備不良で脱線は年間30件にも達した。79年には強盗や窃盗などの犯罪が1日当たり平均260件を超えたという。「ガーディアン・エンジェル」と名乗る自警団が組織され、地下鉄内を巡回し始めたのもこのころだ。84年には、10代の少年4人に恐喝された乗客が、所持していた拳銃を発砲して重傷を負わせる事件まで起きた。81年7月にニューヨークに3週間滞在した筆者

は、この最悪期を鮮明に覚えている。

訪れた転機

転機となったのは80年代初頭に米国政府やニューヨーク州・市などから配分された80億ドル（当時の為替レートで約1兆7600億円）という巨額の補助金だった。これを機に、線路や駅の補修、車両の整備が進む。冷房車両の導入も、本格的に始まった。

落書きに対しては、いたずらされた車両は落書きを落とすまで運行しない、という徹底した対応策が取られた。「落書きは愉快犯であるため『多くの人に見られたい』という欲望が動機になっている」という分析に基づき、犯意をそぐためだ。実際、この対策は大きな効果を上げ、90年ごろを境に落書き行為は沈静化した。

同時に、車両や駅のパトロールなども強化され、2009年には地下鉄での犯罪は1日平均6件強まで減少している。監視カメラの設置も、犯罪防止に役立っている。

新型車両の導入も進んだ。日本の川崎重工



①美しく耐久性が高いため開業当初から広く使われてきた、モザイクによる駅名表示（7thアベニュー急行線のブルックリン・ボロー庁舎駅）
②1930年製の地下鉄車両（ニューヨーク交通博物館、ニューヨーク市・ブルックリン）

業が83年、外国企業として初めて車両を供給。信頼性の高さと音の静かさ、乗り心地の良さでニューヨークを驚かせた。同社はその後も車両の供給を続けている。

アートも動員

「アーツ・フォー・トランジット（AFT）」と呼ばれる駅の美化計画が始まったのも80年代の半ばだ。構内の改修を進めるに当たり「予算の1%程度」（MTA関係者）を割り、美術作品を設置して快適な利用環境をつくりだすことが目的だ。現在は、MTA傘下の近郊鉄

道路線も含めて約200の駅を「歴史や地元の特色に配慮したアート（同）」が彩る。ニューヨーク出身で、コミックスを題材にしたポツアートで知られる芸術家、ロイ・リキテンシュタイン氏も参加し、タイムスクエア駅の壁面を飾っている。

さらに、AFTの音楽版として「ミュージッ

ク・アンダー・ニューヨーク（MUNY）」も同時期にスタートした。駅構内の目立つ「一等地」で演奏する権利をオーディションで選んだパフォーマーに付与する仕組みだ。

今年は300近くの応募者から選ばれた60余りのパフォーマーがオーディションに参加。最終的に27人・グループが認定された。こうして選ばれたパフォーマーは現在、合計100人・グループ以上。約25の指定場所での演奏は週に150回以上に上る。

戻ってきた乗客

MTAによると、80年代以降の30年間に投じた設備再建資金は、総額640億ドル（約5兆7600億円）に上る。こうした努力の結果、乗客数は回復。平日の1日当たりの乗客数は09年に509万人と、52年以来的水準まで戻った。

地下鉄の利便性向上に向けた努力は、今

も続いている。クレジットカードのICカー

ド機能を利用した非接触型入場システムの実験が5月下旬からスタート。次の列車の待ち時間や行き先をプラットフォームに表示するシステムの導入も始まった。駅の改装も着実に進む。日本の地下鉄の清潔さ、正確さには及ばないものの「危ない、汚い、来ない」という状況は過去の遺物となった。さらに「20年代以来の懸案」といわれた「2（セカンド）アベニュー線」の建設も、2016年の部分開通を目指して3年前から始まった。

サブプライム問題の逆風

ただ、採算状態の悪さは、今も変わっていない。NYCTの09年決算は、47億7200万

ドル（約4300億円）の赤字。バス事業との合算だが、地下鉄の比率が収入ベースで約7割を占めることを考慮すると、赤字の大半は地下鉄経営によるものとみてよい。この赤字は、NYCTの親会社MTAの決算段階で補助金により穴埋めされる仕組みだが、財源となつてはいる交通税や石油税がサブプライム問題に伴う景気減速で目減りし、決算見通しは急激に悪化している。

このためMTAでは赤字を削減するべく、11年1月から運賃収入の7.5%引き上げを目指して料金値上げを打ち出した。それによると、一律の基本料金2ドル25セントは据え置くものの、30日間の定期券は、最大利用回数を90回に制限した上で99ドルとするか、無制限のままで料金を104ドルに引き上げる。このほか、1週間定期券の値上げや、プリペイド式磁気カードを購入する際の割引特典も縮小する。

ただ、MTAが7月にまとめた11年から4年間の予算案によると、こうした値上げを実施してもNYCTの11年の赤字は51億6700万ドル（約4650億円）に拡大する見通し。MTA自体の収支も、当分巨額の赤字からの脱却は難しそうだ。

残る巨額の赤字

MTAとNYCTは既に、補助金目減りに対応して、10年に450人の人員削減を行ったほか、休日の運行本数を減らすなどして、経費削減に躍起。11年も人員の一層の削減に取り組む予定だ。11年予算案ではさらに、車両や路線、駅などの整備費用の圧縮も盛り込まれている。

NYCTの経費の8割近くは人件費。このため、24時間運行を停止すれば、大幅な費用節減になることは間違いない。しかし、MTAによると「これまで24時間制の廃止を本格的に検討したことは一度もない」（関係者）という。「地下鉄の24時間運行は『眠らない街ニューヨーク』の重要な構成要素であり、それを支えていることは誇り（同）という考え方が基本にあるからだ。

ただ、それでは大幅な赤字が残されたままとなる。収支改善だけを念頭に、運賃値上げと整備・保守費用の圧縮を続けるのでは、50年代以降の負のスパイラルと同じ組み合わせだ。

復活したのもつかの間で、将来には再び暗雲が漂っている。ニューヨークの地下鉄は、70年代と同じ運命をたどるのか、重要な岐路に差し掛かっているのかもしれない。



①「アーツ・フォー・トランジット」に協力した米ポップアート画家ロイ・リキテンシュタイン氏の壁画（タイムスクエア・42丁目駅）
②「ミュージック・アンダー・ニューヨーク」で選ばれ、駅構内で演奏する音楽グループ（同）
③「アーツ・フォー・トランジット」の中にはユーモアにあふれる作品も少なくない（8thアベニュー線の14丁目・8番街駅、作者・トム・オッタネス氏）