

## ニューヨーク運輸事情

### 1.航空

#### (1) 総論

ニューヨーク都市圏には、ジョン・エフ・ケネディ空港 (John F. Kennedy)、ラ・ガーディア空港 (La Guardia)、ニューアーク空港 (Newark) の3つの主要空港 (以下、それぞれ「JFK 空港」、「LGA 空港」、「EWR 空港」と称する。)があり、その他に小規模のローカル空港が点在している。主要3空港はいずれも開業が古くEWR 空港が1928年、LGA 空港が1929年、JFK 空港が1948年である。したがって、環境問題等により、最新の空港に比べて滑走路の本数及び長さの制約が厳しく、空港容量の大幅な拡大は望めない状況にある。一方、ニューヨークという世界的な大都市に伴う空港需要は旺盛であり、旅客輸送量、貨物輸送量ともに堅調に推移していた。

しかし、2001年9月11日の旅客機ハイジャックによる同時多発テロ事件以降、セキュリティコストの増加、航空旅客の減少等により一転して米国航空会社は非常に厳しい経営環境におかれたが、徹底したコスト削減等により昨年後半から大手キャリアの経営状況も回復してきている。

#### (2) 航空輸送量の推移

主要3空港における発着回数、旅客数及び貨物数の総量の推移は以下のとおり、1990年と2002年とを比較すると、発着回数、旅客数ともに、JFK 空港とEWR 空港で伸びている一方、LGA 空港は横這いとなっており空港容量一杯になっているものと考えられる。

年	発着回数 (千回)			旅客数 (百万人)			貨物量 (千トン)		
	JFK	LGA	EWR	JFK	LGA	EWR	JFK	LGA	EWR
1960	248.7	191.7	153.4	8.8	4.2	2.9	138.1	30.7	58.2
1970	365.8	297.7	204.6	19.1	11.8	6.5	759.5	39.8	157.3
1980	307.5	317.6	196.8	26.8	17.5	9.2	1,169.8	35.3	107.2
1990	303.7	356.4	379.7	29.8	22.8	22.3	1,331.2	70.8	495.4
1998	343.6	356.1	455.8	31.1	22.8	32.6	1,626.1	23.8	1,074.6
1999	343.4	363.0	458.0	31.7	23.9	33.6	1,752.8	22.4	1,084.7
2000	345.3	384.6	450.3	32.8	25.4	34.2	1,864.6	20.2	1,070.4
2001	294.0	367.9	439.3	29.4	22.5	31.1	1,521.5	16.5	913.1
2002	287.7	362.4	405.8	29.9	22.0	29.2	1,668.4	11.7	898.2

出所 :Airport Traffic Report (The Port Authority of NY/NJ) <http://www.panynj.gov/aviation/>

#### (3) 旅客輸送

ニューヨーク都市圏と海外を結ぶ国際線はJFK空港に集中しているが、これは後述するように滑走路長の影響もあるものと考えられる。JFK空港には大西洋路線や太平洋路線を飛ぶボーイング

747 型機も多数就航している一方、LGA 空港にはカナダや中南米を結ぶ中短距離の国際線が乗り入れている。また、EWR 空港では、カナダ、メキシコ、大西洋線、太平洋線の国際線旅客の伸びが著しい。

また、LGA 空港とワシントンDC及びボストン間では、シャトル便と呼ばれる定期便(深夜を除き30分間隔で運航)で結ばれており、ビジネス客の重要な足となっている。

主要3空港の利用旅客数(単位:百万人)

年	JFK 空港			LGA 空港			EWR 空港			3空港合計		
	国内	国際	小計	国内	国際	小計	国内	国際	小計	国内	国際	合計
1998	13.2	17.8	31.1	21.6	1.2	22.8	25.9	6.7	32.6	60.6	25.8	86.4
1999	13.5	18.2	31.7	22.6	1.3	23.9	25.9	7.7	33.6	62.0	27.2	89.3
2000	14.2	18.7	32.8	24.0	1.3	25.4	25.8	8.4	34.2	64.0	28.4	92.4
2001	13.4	16.0	29.4	21.4	1.1	22.5	23.5	7.6	31.1	58.2	24.8	83.0
2002	14.6	15.3	29.9	20.9	1.1	22.0	21.8	7.4	29.2	57.3	23.8	81.1

利用旅客数で見た空港別主要3航空会社(2001年、単位:百万人)

	第1位	第2位	第3位
JFK 空港	アメリカン(6.6)	ジェットブルー(6.0)	デルタ(3.2)
LGA 空港	アメリカン(4.1)	デルタ(3.7)	USエア(3.0)
EWR 空港	コンチネンタル(4.8)	コンチネンタル・エクスプレス(2.5)	アメリカン(2.1)

出所: Airport Traffic Report (The Port Authority of NY/NJ) <http://www.panynj.gov/aviation/>

日本とニューヨーク圏主要3空港の旅客定期便

同時多発テロ事件の影響からデルタ航空が直行便の運航を停止するなど、航空各社の運航体制への影響が懸念されたが、日-NY間の旅客定期便の総本数もようやくテロ事件以前のペースに戻った。

1) 日本発

運航会社名	便名	路線	便数
JAL	JL006/AA7200	成田 - JFK	週7便
"	JL048/AA7722	成田 - JFK	週4便
ANA	NH010/UA8230	成田 - JFK	週7便
アメリカン航空	AA168/JL5014	成田 - JFK	週7便
ユナイテッド航空	UA800/NH7000	成田 - JFK	週7便
ノースウエスト航空	NW018/CO5018	成田 - JFK	週7便
コンチネンタル航空	CO0008/NW6008	成田 - EWR	週7便

## 2)日本着

運航会社名	便名	路線	便数
JAL	JL005/AA7201	成田 - JFK	週 7便
"	JL047/AA7223	成田 - JFK	週 4便
ANA	NH009/UA8229	成田 - JFK	週 7便
アメリカン航空	AA167/JL5013	成田 - JFK	週 7便
ユナイテッド航空	UA801/NH7001	成田 - JFK	週 7便
ノースウエスト航空	NW017/CO5017	成田 - JFK	週 7便
コンチネンタル航空	CO0009/NW6009	成田 - EWR	週 7便

### (4) 貨物輸送

主要 3空港合計としては、国内貨物、国際貨物ともに順調に増加しているが、個別に見ると特色が見られる。LGA 空港については、元々貨物の取扱量が少ない上に、近年国内貨物、国際貨物ともに減少傾向が続いており 旅客に特化しつつある。

#### 主要 3空港の貨物取扱量

年	JFK 空港			LGA 空港		
	国内	国際	小計	国内	国際	小計
1998	390.7	1,235.4	1,626.1	22.9	0.9	23.8
1999	449.7	1,303.1	1,752.8	21.6	0.8	22.4
2000	457.5	1,406.9	1,864.6	19.3	0.9	20.2
2001	390.4	1,131.1	1,521.5	15.8	0.7	16.5
2002	432.1	1,236.3	1,668.4	11.3	0.4	11.7

  

年	EWR 空港			3空港合計		
	国内	国際	小計	国内	国際	小計
1998	844.7	229.9	1,074.6	1,258.3	1,466.2	2,724.6
1999	842.6	242.0	1,084.7	1,314.0	1,545.9	2,859.9
2000	824.6	245.8	1,070.4	1,301.4	1,653.6	2,955.1
2001	704.4	208.7	913.1	1,110.6	1,340.5	2,451.1
2002	727.8	170.4	898.2	1,171.2	1,407.1	2,578.3

単位 :千トン

出所 :Airport Traffic Report (The Port Authority of NY/N J) <http://www.panynj.gov/aviation/>

### (5) 主要 3空港の概要

ニューヨーク都市圏の主要 3空港は、いずれも歴史が古く、空港面積や滑走路本数、滑走路長等の点で制約が厳しいが、ニューヨークの旅客、貨物需要を背景に、依然として JFK 空港は米国

の空の玄関であり、他の2空港も米国内でも有数の主要空港となっている。

以下に各空港の概要をまとめる。

#### 1) JFK 空港 (John F. Kennedy International Airport)

運営 :1947年6月1日以降、ニューヨークからのリースを受けてThe Port Authority of NY/NJが運営を行っている。

位置 :マンハッタン市クイーンズ区南東部。マンハッタン中心部から南東、高速道路上の距離で15マイル(24 km)。

規模 :4,930 エーカー (1,995 万平方メートル)。うち、880 エーカー (356 万平方メートル)のターミナル・エリア(Central Terminal Area)には、9つの独立したターミナルがある。

歴史 :1942年4月 湿地を埋め立て、当初計画1,000エーカー規模で着工。

1948年7月1日 商業フライト開始(開業)。

同年7月31日 New York International Airport と命名。

1963年12月24日 John F. Kennedy International Airport に名称変更。

滑走路 :主要滑走路4本。うち、平行滑走路2組。

4R-22L 滑走路 : 8,400 ft × 150 ft (2,560m × 46m)

4L-22R 滑走路 : 11,351 ft × 150 ft (3,460m × 46m)

13R-31L 滑走路 : 10,000 ft × 150 ft (3,048m × 46m)

13L-31R 滑走路 : 14,572 ft × 150 ft (4,441m × 46m)

#### 最近のトピック:空港へのアクセス

JFK 空港 - マンハッタン間を鉄道で結ぶ計画は30年以上もの間懸案となっており、1996年にも、既存のロング・アイランド鉄道(LIRR)から支線を引き出し、JFK 空港 - マンハッタン間を45分以内で結ぶ計画が、コスト負担が大きいためにより潰れた。その代わりに、The Port Authority of NY/NJでは、各ターミナルと地下鉄の駅(クイーンズ区ジャマイカ駅)をモノレールで結ぶ工事を1999年に開始、2003年より供用が開始されている。ただし、マンハッタンへは地下鉄への乗り換えが必要となることから、国際線旅客の利用率が疑問視されているところ。

#### 2) LGA 空港 (LaGuardia Airport)

運営 :1947年6月1日、ニューヨーク市からのリースを受けてThe Port Authority of NY/NJが運営

を行っている。

位置 :マンハッタン市クイーンズ区北部。マンハッタン中心部から北東、高速道路上の距離で8マイル(13km)。

規模 :680 エーカー (275 万平方メートル)。

歴史 :1929 年 遊園地を 105 エーカーのプライベート飛行場に転換。  
その後ニューヨーク市が買取り、周辺地の買上げ、浚渫等で拡張。  
1939 年 10 月 15 日 New York City Municipal Airport(市営)として開業。  
1947 年 7 月 1 日 空港建設に尽力した当時の LaGuardia 市長をとって名称変更。

滑走路 :主要滑走路 2 本。平行滑走路なし。

4-22 滑走路 : 7,000 ft × 150 ft (2,134m × 46m )

13-31 滑走路 : 7,000 ft × 150 ft (2,134m × 46m )

### 3) EWR 空港 (Newark International Airport)

運営 :1948 年 3 月 22 日以降、ニュージャージー州ニューアーク市からのリースを受けて、The Port Authority of NY/NJ が運営を行っている。

位置 :ニュージャージー州エセックス郡及びユニオン郡。マンハッタン中心部から南西、高速道路上の距離で約 16 マイル (26km)。

歴史 :1928 年 10 月 1 日にニューヨーク都市地域で最初の主要空港としてニューアーク市が建設、開業した。第二次世界大戦中は、陸軍港空公社 (The Army Air Corp. )が経営。

滑走路 :主要滑走路 3本。うち、平行滑走路 1 組。

4R-22L 滑走路 : 9,300 ft × 150 ft (2,835m × 46m )

4L-22R 滑走路 : 8,200 ft × 150 ft (2,499m × 46m )

11-29L 滑走路 : 6,600 ft × 150 ft (2,073m × 46m )

### 最近のトピック :モノレール・システム

空港からセコーカスを経由してマンハッタンのペンステーションまでを約 30 分で結ぶ鉄道 AIRTRAIN が 2001 年に開通。NY 主要 3 空港の中でもっともマンハッタンから遠く、敬遠されがちであった同空港の最大の問題点であるアクセスの改善に大きく寄与している。

## 2. 鉄道

### (1) 概要

ニューヨーク市及びその周辺の鉄道は、ニューヨーク市内の地下鉄、マンハッタン中心部と近郊を結ぶ近郊鉄道及び長距離鉄道に大別される。

このうち、地下鉄は、ニューヨーク市及びその周辺地域の運輸関係公社で、統括会社である Metropolitan Transportation Authority (MTA) が企画・財政業務を司り、その傘下の事業団が実際の運行・管理業務を行っている。

近郊鉄道は、MTA 傘下の事業団がマンハッタンと主にニューヨーク州内の近郊地域との間を運行しており、通勤者の重要な移動手段となっている一方、長距離鉄道については、アムトラック (Amtrak) が米国内の主要都市間を結んでいる。

### (2) 地下鉄

ニューヨークの地下鉄は、最初の路線の開業から 100 年近くが経過した。金属製の車輪を使用しているため騒音が大きく、夏場には車両には冷房が入るものの地下トンネル内を冷却していないため駅は極めて蒸し暑くなるなど快適性に劣る。しかしながら、渋滞の激しいマンハッタン内を移動するためには最も便利な交通手段を提供しており、通勤の重要な足となっている。

ニューヨークの地下鉄というと、落書きで汚れ、治安が悪いイメージがあるが、近年、川崎重工の Yonkers 工場 (NY 州) 等で製造したもので、ペイントを落としやすいアルミ素材や通常のねじ回しで回せないボルト、窃盗防止用の手すりなどの工夫を取り入れた車両を供給するようになり、また、新型車両の導入も進むなど、見た目にも新しく綺麗で、駅構内への警官の見回り等により安全性も大幅に改善されてきている。

#### a. 歴史

1904 年 10 月 27 日 営業開始。開業後最初の日曜日には、当時のニューヨーク市の人口を上回る約 100 万人の人々が "Do the subway" (地下鉄に乗ろう) と集まったという。当時は民間企業が経営。

1932 年 市営の路線が営業開始。

1940 年 民間企業から路線を買い取り、市が唯一の地下鉄経営主体となる。

1953 年 6 月 15 日 現在地下鉄を運行・管理している New York City Transit (NYCT) の前身の The New York City Transit Authority がニューヨーク市によって作られ、市が所有する地下鉄とバスを経営するようになる。

#### b. 運賃

\$2.00 均一。ただし、高齢者及び身体障害者は半額。学生は無料。ホームに入る際にメトロカードと呼ばれるプリペイド・カードが必要。地下鉄駅のブース又は自動販売機で購入できる。

MTA の財政難から、2003 年、8 年ぶりに 33% の値上げを実施したところ。値上げに際しては、各地で大規模な反対デモあり。

1995年の運賃値上げの際には、人種差別問題が提起された。これは、所得の低い有色人種の利用割合が比較的高い地下鉄が20%値上げされるのに対して、白人の利用比率の比較的高い近郊鉄道の値上げ率がそれを下回るものであったため。

今回の騒動も含め、公共交通の制度変更の難しさの例を示している。

#### [メトロ・カードについて]

1995年の値上げと同時にシステム導入。1997年7月にはMTA傘下交通機関に全面導入され、新たに地下鉄 - バス間の乗り換えが無料(1回限り)でできるようになった。また、メトロカードは、地下鉄のブース等でRefill(最充填)が可能であるが、1998年1月から、15ドル以上の新規カード購入・再充填について10%割引が導入された。

以降、メトロカードの普及が飛躍的に進んでおり、2001年のメトロカード利用率は全地下鉄利用者の82.4%にまでなり、ついに2003年トークンが廃止され、メトロカードでのみ乗車可能となった。

#### c. 運行間隔

ラッシュアワー 2~5分間隔、日中 :10~15分間隔、深夜~早朝 20分程度。

ただし、ダイヤは安定しない。

#### d. 有償利用者数

年	1998	1999	2000	2001	2002
通年(百万人)	1,199	1,283	1,381	1,405	1,413
平日1日平均(千人)	3,963	4,227	4,522	4,579	4,591

#### e. 年間営業マイル 334百万マイル(537百万km)

#### f. 平日平均営業本数 8,044本

#### g. 駅の数 468

#### h. 路線数 27

#### i. 路線マイル 233マイル(375km)

注) 単純に駅間の距離を加算した数字で、同一区間を複数路線の営業及び上り・下りが運行していても一つの区間距離と見なしている。

#### j. 車両数 6,400台

#### k. 職員数 27,048人

出所 MTA ANNUAL REPORT 2002 <http://www.mta.nyc.ny.us/>

### (3) 近郊鉄道

ニューヨーク市周辺の近郊鉄道には、MTAの経営傘下にあるメトロ・ノース(Metro-North Railroad)及びロング・アイランド鉄道(Long Island Rail Road; LIRR)並びにThe Port Authority of NY/NJが経営するPATHがあり、いずれもマンハッタンと近郊を結ぶ重要な通勤手段となっている。PATHのマンハッタン側の駅は以前ワールドトレードセンターの真下にあったが、同時多発テロで崩壊、その後復旧が進み、2003年11月から駅供用を再開している。

1) メトロ・ノース (Metro-North Railroad)

メトロ・ノースは、マンハッタン中心東部に位置するグランド・セントラル駅 (Grand Central Terminal) から北方に伸びる 6 路線を有し、一部はニューヨーク州に隣接するニュージャージー州、コネティカット州にかかっている。

a. 運賃

基本的には距離をベースに運賃を設定。ただし、ピークとオフ・ピーク、平日と休日というように、時間帯や曜日により同一区間でも運賃に差を設けている。ピーク時の時間帯は、平日上りはグランド・セントラル駅到着時刻で朝 6 時から 10 時頃まで、及び、下りはグランド・セントラル駅出発時刻 16 時から 20 時頃となっている。

乗車券は購入から 3 ヶ月間有効で、オフ・ピーク用乗車券は 25% 程度割引となる。65 歳以上の高齢者、身体障害者及び子供 (5 歳以上 12 歳未満) については、通常の乗車券の半額となる。5 歳未満の子供は無料。また、約 5% 割引となる 10 回の回数券があり 2 ヶ月間有効。

b. 運行間隔

路線及び区間により異なるものの、概ね以下のとおり。

平日ピーク時 20 ~ 20 分間隔、平日オフ・ピーク時 30 分 ~ 1 時間間隔、週末 : 1 時間程度。

c. 年間営業マイル 49.5 百万マイル (79.6 百万 km)

d. 平日平均営業本数 633

e. 駅の数 119

f. 路線数 6

g. 路線マイル 384 マイル (618km)

注) 単純に駅間の距離を加算した数字で、同一区間を複数路線の営業及び上り・下りが運行していても一つの区間距離と見なしている。

h. 車両数 897 台

i. 職員数 5,696 人

出所 MTA ANNUAL REPORT 2002 <http://www.mta.nyc.ny.us/>

2) ロング・アイランド鉄道 (Long Island Rail Road; LIRR)

LIRR は、マンハッタン中央西部に位置するペンシルバニア駅 (Pennsylvania Station、通称「ペン・ステーション」) を起点として、マンハッタンから東方に伸びる 11 路線があり、ロング・アイランドのほぼ全域をカバーしている。

a. 運賃

オフ・ピーク時の乗車券が約 30% 割引になること以外は、料金についてはメトロ・ノース と同様。

b. 運行間隔

路線及び区間により異なるものの、概ね以下のとおり

平日ピーク時 20 ~ 20 分間隔、平日オフ・ピーク時 30 分 ~ 1 時間間隔、週末 : 1 時間程度。



- c. 年間営業マイル 57.8 百万マイル(93.0km)
- d. 平日平均営業本数 730
- e. 駅の数 124
- f. 路線数 11
- g. 路線マイル 319 マイル(514km)

注) 単純に駅間の距離を加算した数字で、同一区間を複数路線の営業及び上り・下りが運行していても一つの区間距離と見なしている。

- h. 車両数 1,092 台
- i. 職員数 6,381 人

出所 MTA ANNUAL REPORT 2002 <http://www.mta.nyc.ny.us/>

### 3) Port Authority Trans-Hudson Corporation (PATH)

PATH は、マンハッタン島南端部にある世界貿易センター及びペン・ステーションとハドソン川の対岸でニュージャージー州ジャージー・シティ及びニューアーク市を結んでおり、ニュージャージー側からマンハッタンへの通勤を確保する観点から、重要な交通機関となっている。前者は9月1日のテロ事件の影響から営業を停止していたが、復興作業が進み、2003年11月、駅施設の暫定供用を開始した。

#### a. 運賃

2001年春に\$1 から\$1.50 に値上げされた。高齢者は\$1.00、5歳未満の子供は無料。

#### b. 運行間隔

路線及び区間により異なるものの、概ね以下のとおり。

平日ピーク時 5~7分間隔、平日オフ・ピーク時 15~30分間隔、週末 :10~30分間隔

出所 PATH Corporation, The Port Authority of NY/NJ

### (4) アムトラック(Amtrak)

米国唯一の長距離旅客鉄道としてアムトラックが、ニューヨークのペン・ステーション及びグランド・セントラル駅と米国各都市間を結んでいる。「アムトラック」は通称であり、「アメリカの線路」(American Track)から付けられた。正式名称は "National Railroad Passenger Corporation" といふ。操業開始は1971年、ニューヨークからフィラデルフィア行きの列車が最初である。現在では全米中46州に515もの駅(2000年)を有している。

#### a. Northeast Corridor

アムトラックの区分では、ニューヨークは Northeast Corridor と呼ばれる路線区に属する。Northeast Corridor は、北はカナダのモントリオール、西はペンシルバニア州ピッツバーグ、南はバージニア州ノーフォークまでの区間で、この路線区だけで、アムトラックの年間旅客数の約57.3%(2000年)の利用があり、いわば「ドル箱区間」と言える。

#### b. メトロライナー(Metroliner)

ニューヨークを起点とする主要列車編成としてワシントンDCとの間を結ぶメトロライナーが挙げられる。メトロライナーは、ニューヨーク - ワシントンDC間の約360kmを約3時間で結ぶ特急で、朝5時25分の始発(平日)から午後6時まで運行しており、航空のシャトル便と競合する輸送機関として確立している。

運賃は、他の列車と同様、基本的には距離をベースに設定され、曜日により同一区間でも差が付けられている。ニューヨーク - ワシントンDC間の限定の付いていない平日普通席(コーチ)の片道料金は週中ピーク時で\$137となっている。(2004年2月現在)

c. アセラ・エクスプレス(Acela Express)

2000年秋から運行開始。ボストンからニューヨークを経由してワシントンDCまで、朝7時30分からほぼ1時間間隔で午後9時まで11便(平日)運行。所要時間は、ニューヨーク - ワシントンDC間で約2時間40分、ニューヨーク - ボストン間は3時間15分で結んでいる。料金は、普通席でニューヨーク - ワシントンDC間で週中ピーク時片道\$157(2004年2月現在)。

出所 [www.amtrak.com](http://www.amtrak.com)

### 3.自動車旅客

#### (1) バス

ニューヨーク市内のバスのサービスは、公営のMTA傘下のNew York City Transit(NYCT)及び民間バス会社により提供されているが、公営のシェアが圧倒的に大きい。

MTAは、1997年7月に乗り継ぎ制度を以下のように変更し、利便が大幅に拡充された。

メトロカードの利用を条件に、バス - 地下鉄間の乗り換えが可能となった(乗り換え1回が無料)。同一路線及び重複している一部の路線を除き、バス - バス間の乗り継ぎが自由になった。

時間制限は、従来どおり最初の乗車時から2時間以内を維持。

この結果、地下鉄利用者数が増加を維持する一方、10年以上もの間、概ね減少傾向にあったバスの利用者数が1997年7月以降増加に転じている。

NYCTAのバスサービスの概要は以下のとおり。

##### a. 運賃

2003年、地下鉄値上げに合わせ\$1.50から\$2.00に値上げされた。高齢者及び身体障害者は半額。学生は無料。地下鉄で使用されるのと同じメトロカードを使えるほか、ペニー(1セント硬貨)以外の硬貨で支払うことも可能。紙幣は使用不可。

##### b. ダイヤ

ルート、曜日、時間対等により異なるが、概ね、日中及び夕方は10分前後、深夜は30～60分間隔の運行。ルートによっては、深夜や休日の運行を行っていないものもある。マンハッタン内においては、ラッシュ時に一部の一般道路で特定のレーンをバス専用レーンにしたり、ディスプレイ(運行管理者)を随所に配置してバスの流れを清流する試みもなされ、ある程度の効果は上げているものの、特にマンハッタン内は渋滞等交通事情が極めて悪いため、どうしても同じルート番号のバスが連続してきたり、バスの間隔が非常に開いてしまうことが多い。

##### c. 有償利用者数

年	1998	1999	2000	2001	2002
通年(百万人)	615	666	699	739	762
平日1日平均(千人)	2,011	2,170	2,267	2,383	2,453

d. 年間営業マイル 102百万マイル(164km)

e. 平日平均営業本数 48,864

注)往復に同一区間を走る場合でも、往行と復行を別々に加算している。

f. バス停数 1万4千カ所以上

g. 路線数 244

h. 路線マイル 2,017マイル(3,247km)

i. 車両数 4,513台

j. 職員数 14,252

出所 MTA ANNUAL REPORT 2002 <http://www.mta.ny.us/mta/>

## (2) タクシー

ニューヨーク市内のタクシーは、車体を黄色に塗ることが義務づけられており、その車体色から「イエロー・キャブ」と呼ばれて親しまれている。タクシー・ドライバーの資格、事業の免許等タクシー事業に関する事項については、ニューヨーク市タクシー・リムジン委員会 (New York City Taxi and Limousine Commission; 略称 TLC) が政策 監督当局として担当している。

ニューヨークのタクシー事業の概要は以下のとおり。

### a. 経営形態

タクシーの所有形態としては、個人 (individual)、共同 (partnership) 及び会社 (corporation) があり、特に、25 台以上のタクシーを所有 運行する会社をフリート (fleet)、2 台以上のタクシーを所有 運行する会社をミニ・フリート (mini fleet) と言う。

### b. メダリオン数 (タクシー数)

タクシー事業を営むことが認められたタクシー所有者には、認められた台数分のメダリオン (medallion) と呼ばれるプレートが与えられ、車体への表示が義務づけられている。1937 年以降、メダリオン数は 11,787 に凍結されてきたが、1996 年 4 月に 400 の新規のメダリオンが競売にかけられ、現在メダリオン数は 12,187 となっている。このうち、約 6 割が会社所有で、残り 4 割が個人所有となっている。

また、2004 年から 3 年間にわたり 900 の新規メダリオンが競売にかけられることになり、第一段階として 2004 年 4 月に最初の 300 の競売が予定され、3 月より説明会が始まっている。競売では 22 万 5 千ドル程度の値が付くことが想定されている。新規メダリオンの売り上げ収入は、ニューヨーク市の一般会計に組み込まれる。

### c. 料金

ニューヨーク市内の基本的な料金体系は以下のとおり

初乗り(最初の 1/5 マイル)	\$2.00
以降 1/5 マイル毎	\$0.30
渋滞割増 (停車又は 8 マイル/時以下の低速運転の間、90 秒毎に)	\$0.20
夜間割増 (20 時 ~ 朝 6 時、定額)	\$0.50

ただし、この算定方法でメーターに表示される料金に加え、通常 15% 前後のチップを支払うことが暗黙の了解となっている。

また、JFK 空港 ~ マンハッタン間は \$35 の定額となっており、これに橋又はトンネル通行料及びチップを加えて支払うことになる。

### d. タクシーのドライバー数及び収入

ドライバー免許数は変動があり、通常 3 万 8 千人 ~ 3 万 9 千人、多い時には 4 万人を超えることもある。TLC によれば、1 乗車当たりの料金は平均 7 ドルで、1 台の車両当たり 1 日平均 30 ~ 35 回乗車があるとのこと。

なお、統計によれば、NY のタクシー料金は世界の大都市の中でも非常に安いこともあり、毎

年のようにタクシー料金の値上げが話題になり、2004年2月現在も4月から基本料金を\$2.00から\$2.50に値上げする計画などがメディアで取り沙汰されている。

e. シフト

フリート及びミニ・フリートの所有者には、平日・休日共、各車毎に9時間2シフトの運行が義務づけられている。また、1台のみのタクシー所有者には、年間210日間9時間シフトによる運行が義務づけられている。

なお、タクシー所有者は、タクシー運転免許保持者への車両のリースが認められているが、1又は複数の車両を連続して12時間以上運転することは禁じられている。なお、TLCの推定では、ドライバーへのリース料は1日当たり約100ドルとなっている。

#### 4. 海運 港湾

ニューヨーク/ニュージャージー港(以下、「NY/NJ 港」とら)は、カリフォルニア州のロング・ビーチ(Long Beach)、ロス・アンジェルス(Los Angeles)に次ぐ米国第3位の主要港(コンテナ取扱量ベース)となっている。古くは、ニューヨーク市内のブルックリン地区が中心であったが、都市化や船舶の大型化に伴って、NY/NJ 港の中心はニュージャージー州のエリザベス(Elizabeth)地区に移っている。

また、NY/NJ 港は、The Port Authority of NY/NJ が運営・管理している。

##### (1) NY/NJ 港の実績

###### 輸出入取扱量(単位:千メトリックトン)

年	1998	1999	2000	2001	2002
バルク・カーゴ	1,180	1,475	1,164	2,145	4,134
ゼネラル・カーゴ	4,817	4,570	5,343	6,128	6,047
合計	5,997	6,045	6,507	8,274	10,180

###### 輸入取扱量(単位:千メトリックトン)

年	1998	1999	2000	2001	2002
バルク・カーゴ	40,202	40,753	44,779	51,403	44,346
ゼネラル・カーゴ	10,720	12,262	13,532	13,873	15,588
合計	50,922	53,015	58,311	65,276	59,934

###### ・コンテナ取扱量(単位:千TEU)

年	1998	1999	2000	2001	2002
取扱量	2,466	2,829	3,051	3,316	3,749

出所: The Port Authority of NY/NJ

##### (2) 主要ターミナル

###### a. Port Newark/Elizabeth Marine Terminal

貨物の形態	コンテナ、RO/RO
バース長	1,370m / 1,284m/955m/927m/856m/230m
水深	11m/12m

###### b. Auto Marine Terminal

貨物の形態	自動車
バース長	549m
水深	10m

###### c. Howland Hook Marine Terminal

貨物の形態	コンテナ、ゼネラル・カーゴ、バルク・カーゴ
-------	-----------------------

バース長	760m
水深	12.2m/10.7m

### (3) NY/NJ 港の課題

現在の課題は、船舶の大型化に対応して港の水深を深くすることであり、米国東岸におけるハブ港としての地位を維持していくためにも、バージニア州ノーフォーク、カナダのハリファックスとの競争上、水深を深くし、大型貨物船の入港受入体制を整備することが必須条件であるため、ここ数年、The Port Authority of NY & NJ は多額の予算を投入し航路浚渫を行っている。