

BART の計画・建設と地域の反応

岡 田 清*

1. ま え が き

「湾岸の大きな X——それは Stanley Kubrick が映画『2001 年』のために考えだしたもののような響きをもつ。静かな中央制御室は、駅に 90 秒間隔でスーとすべり込む、しゃれた 80-m.p.h の銀色のアルミニウム車を送りだす大きな一対のコンピューターをおさめている。各列車にはブルーのジャンパー姿の付添人が一人いるだけで、非常の場合を除けばコンピューターによって制御される。切符までが(20ドル紙幣までなら)機械で売られる。切符を買う人はコインか紙幣をいれる。電子の目がそれを調べてクレジット・カードの大きさの切符を出す。その後、お客はどこでも望みの駅に入って(乗車距離によって 30 セントから 1 ドル 25 セントまでの)運賃を、すばやく計算する自動運賃徴集機に切符を入れれば、切符から電子的に正しい運賃額を差引く。——これは、1972 年 9 月 11 日(月)午前 10 時に一部開通した BART について伝えたタイム誌¹⁾の書き出しの表現である。1962 年計画決定をみた BART は、10 年にしてようやく一部の開通にこぎつけたのである。タイム誌の表現にみられるように、BART に期待をかけている人には待ちに待った開業であった。

結果的には 14 億ドル・プロジェクトとなった BART は計画から開通まで、数々の障害に直面し、期待と批判の中から「ようやく」という言葉がそのままあてはまる開業をみたのである。

本文では、BART の建設計画とそれに対する反応を明らかにすることがねらいである。しかし、資料不足のため、説明不十分になるであろうことは容易に推測される。あらかじめ了解を得ておかななくてはならぬ。

2. BART のはじまり

サンフランシスコ市は、西に太平洋、東にサンフランシスコ湾を擁する半島の都市である。アメリカの他の都市の場合と同様、サンフランシスコでも都市人口は郊外に向かって外延的に拡大していった。都心と郊外を結ぶも

* 成城大学教授 経済学部経済学科(交通論)

のは、陸続きのところを除けば有名なゴールデン・ゲート・ブリッジ(金門橋)とベイ・ブリッジの二大橋である。郊外人口の増大、自動車交通の増大によって、この二大橋も年々混雑度が高まっていった。このまま郊外人口が増大すれば、二大橋の混雑はますます悪化する。

サンフランシスコ周辺の公共交通機関は、①市営鉄道(MUNI)、②アラメダー・コントラ・コスタ・トランジット・ディストリクト(AC Transit=2郡の公共交通の買収により 1960 年認可・成立した組織)、③グレーハウンド・バス、④サザン・パシフィック鉄道の 4 つであった²⁾。これらは、いずれも肥大する都市交通の消化には不十分であった。なかでも、市営交通は低運賃政策のため需要は多いが赤字であった。

そのため、公共交通の近代化と交通混雑の解消が重大な課題となった。この課題に答えるべく 1957 年 BARTD (BAY AREA TRANSIT DISTRICT, DISTRICT は州法により地域の公共サービス供給のための組織であり、住民投票で設置が決定される)が、サンフランシスコ湾岸地区に鉄道建設を目的として認可され、成立したのである。それに参加を予定していたのは、周辺 5 郡からなる地区であったが、1962 年のはじめには Marin (サンフランシスコ市の北部)、San Mateo (同南部)の 2 郡が脱退してしまった。その結果、残る 3 郡だけで計画が実行に移されることになったのである。これらは、BARTD が最初に直面した試練であった。BARTD にとってはじめてのこの試練は、サンフランシスコ周辺の住民がどこまで自動車交通に頼れるか、その可能性と限界について出した解答であると同時に、既設鉄道以外にまだ目にしていない新しい鉄道に対する不安をあらわす解答でもあった。BART は、こうして 3 郡だけの路線網「大きな X」の建設に着手した。

3. 資金計画の行づまり

BART の第二の試練は、資金計画の行づまりとなってあらわれた。当初の Engineers' Report (1962 年 4 月 17 日)の推定建設コストは、7 億 9 049 万 3 000 ドルであった。その中には、5 935 万 6 000 ドルの予備費と、年 3 %のコスト・アップも見込まれていたにもかかわらず、

コストは大幅に上昇した。建設計画の遅延も影響した。

結局、1966年にはコストの見積りを修正し、9億4171万7000ドルに上げた。予備費の増額はもちろん、コストの上昇率も年5%に修正した。その結果、4年間でおよそ1億5000万ドルの費用増加となったのである。それだけにとどまらず、1969年には、建設契約修了工事72%、1972年はじめまでに全契約修了という前提で計算した結果、再び資金不足が明確になった。そのときの推定では、総費用がついに10億ドルを越え、10億4200万ドルとなった。コストの上昇率も10%に修正された。その中には、さらに1969年のカリフォルニア州議会で成立した1.5億ドルを限度とする売上税の徴集分が含まれていた。この売上税は、小売業者のすべての有形個人財産の売上総額の0.5%の割合で課される取引高税と、同率の倉庫利用税から成立していた。当初の建設予算に相当するおよそ8億ドルは債券発行によって賄われたが、残る2.5億ドルは、①連邦補助5200万ドル、②債券発行収入の一時的運用4400万ドル、③売上税1億5000万ドル、④雑収入400万ドルによって賄われた。売上税の占める割合が圧倒的に大きいことは注目に値するといえよう³⁾。

いずれにせよ、技術的に行きまりが続発したのに加えて、建設過程で訴訟問題が起ったり、ジャーナリズムからは浪費呼ばわりや無能呼ばわりまで、あらゆる非難を受けたのである。

4. BARTの影響と反対

BARTの建設は、世界の主要都市から多くの注目を集めた。自動車交通に対する挑戦と受取られた。それだけでなく、BARTにいつも賛成してきた金融業者などは、サンフランシスコを「西海岸のマンハッタン」にする手段だとさえ考えた⁴⁾。

一方、自動車交通は都市住民を郊外へ散らす役割を果たすのに対して、鉄道は郊外から都心に人々を吸収する役割を果たす——みんながそう考えたため、1962年BARTの建設決定以来、サンフランシスコ市の事務所の敷金が5倍に値上りした。それと同時に、サンフランシスコ市内の高層建築が次々に着工されていった。10億ドルのビル建設がブームをよびはじめたのである。そしていまでは環境保護論者から「フリーウェイとそれが不可避的にもたらすスプロールとスモッグに対する合理的代替物⁵⁾」と称賛をうるにいたったのである。

もちろん反対もないわけではない。ロンドン・エコノミストは次のように報道している。「BARTの批判は新

しい鉄道が嫌いだということ以外には共通なことは何もない2つのグループが起っている⁶⁾。

そのひとつは、都市の雇用構造の変化をもたらすことに対する不安から出ているものである。BARTの開通によって生活の場が都心に向い、多額な投資が都心に集中すれば、財産価値が上り、黒人、メキシコ人、プエルトリコ人など失業問題に直面している人々はそのから締め出されてしまうだろうというものである。人権委員会の支部長 Bill Becker は、「私の大きな恐怖はBARTが郊外の人々が入り込むのを容易にし、ここに住む人々が職を得るのを、ますます困難にするだろうということだ⁷⁾」と述べている。

第二の批判は、バス派からのものである。BARTの利用者はサンフランシスコ周辺から都心に向う需要のうちのわずかにすぎない。いわば、中流階級が主たる利用者になることは車両のぜいたくさなどから推測される。それ以外のものは、バスを利用するほかはない。だから、必要なことはバス・サービスを改善することであって、中流階級だけが利用するBARTのような鉄道を利用できない人のほうが多い。いいかえれば、所得に応じてバスとBARTに利用者が分れ、そのうえBARTの支持者は公共交通の一元化を要求することになるだろう。そうならば、バスの利用者はBARTのおかげでバス・サービスの低下に直面することになる。

それだけでなく、ラッシュ・アワー旅客の半数がバスで毎朝ベイ・ブリッジを渡っている。だから、10レーンのうち1レーンだけを優先通行にすれば、バスはBARTよりも2万8000人も余分に輸送できる。——これがバス派の主張である。

BARTが与える影響——高層建築ブーム、失業問題、バス・サービスの低下——によって、一体だれが便利になり、だれが不利益を受けるかは、もちろんわずかな距離が開通しただけの現在の下では明確ではない。しかし、期待と不安が交錯するBARTに対する評価はまさしく交通と社会の深いかかわり合いを明確に浮び上らせる結果となったのである。

参考文献

- 1) Time, Sept. 18, 1972, p. 48.
- 2) cf. Automotive Safety Foundation, Urban Transit Development in Twenty Major Cities, Washington D.C., 1968, p. 34.
- 3) BARTD, Official Statement, relating to General Obligation Bonds, Series L, 1969, p. 9.
- 4) The Economist, Sept. 9, 1972, pp. 87~88.
- 5) Time, p. 51.
- 6) The Economist, p. 88.
- 7) Ibid., p. 88.