

米国におけるその他の移動交通手段

— “Alternative Transportation” —

深堀 さやか

Sayaka Fukahori Mensah

一般財団法人運輸総合研究所総合研究部ワシントン国際問題研究所研究員

1—はじめに

「米国はマイカー社会」、特に一家で何台も車を所有し、どこに行くにも自分の車を運転する社会と考える読者は多いのではないか。実際に筆者も、通算10年を超える米国における生活で車中心の生活となっていた。しかし、現在米国では「マイカー社会」をデフォルトとしない世代が出現し、公共交通機関や自転車、徒歩、自家用車等を組み合わせた「マルチモーダル」を好む「ミレニアル世代」が交通業界の中で話題になっている。これまで周辺が巨大な駐車場に囲まれていた都心・郊外の地下鉄駅周辺では、アパートや商業施設が整備され、Transit Oriented Development（駅都市一体開発）といった用語が都市開発事業者の間で注目され、都心部における移動交通に大きな変化がみられているのも事実だ。

本稿では、近年変化がみられる米国における移動交通手段の中でも、とりわけ近年においてその存在に注目があがっている、UberやLyftといった新たな移動交通手段を中心に紹介させていただく。

1.1 「ミレニアル世代」とは

日本においても「〇〇の世代」と、時代背景が共通する世代に通称をつけているが、米国では「ミレニアル世代」がとりわけ注目を集めている。「ミレニアル世代」とは、文献により年齢の区切りが様々ではあるものの、1980年代前半～2000年前半の間に生まれた人口を差し、米国で一番「多様化された世代」とされている¹⁾。多くは2008年の経済危機による就職難や苦境を経験している一方で、iPhoneをはじめとするスマートフォン等のテクノロジーに適応・精通している世代でもある。

1.2 ミレニアル世代の傾向

ミレニアル世代は、経済危機による就職難事情にも関連してか、都心部に在住する傾向があるとともに、職住近接を好む

世代でもあるとされている。またUrban Land Instituteが行った調査では、63%のミレニアル世代は車を頻繁に使用しなくていい場所に住むことを希望していると報告しており、また、他の世代と比べ「walkable（歩ける）」な居住環境を好み、公共交通への利便性を最も重要視している世代とされている²⁾。また、ミレニアル世代は他の世代に比べ、近年注目を集めている新たな移動交通手段であるUberやLyftといったライドヘーリングサービス（自動車配車サービス）の利用率が一番高いとされている。

2—新たな交通モードの発展

これまで、米国における移動交通手段は、自家用車、バス、電車、タクシー、航空機、(まれに船舶)というのが一般的だったが、近年においてこの伝統的なモードに異変が発生している。IoTの発展、とりわけスマートフォンの普及によるオン・デマンドで時間・場所にかかわらず送迎してくれる「ライドヘーリングサービス」が特に都心を中心に存在感を高めている。「Uber（ウーバー）」、「Lyft（リフト）」と呼ばれる会社が米国ではよくメディアに取り上げられているが、このサービスはミレニアル世代の利用者が圧倒的に多く、近年では、ミレニアル世代に限らず世代を超えた利用者の登録も進んでおり、移動交通そのものに改革をもたらしている^{3), 4)}。

このライドヘーリングサービスを提供する会社は、現在米国内に多数あり、UberやLyftのように世界又は全国展開するものや、地方限定でサービスを提供するものもある。空港や駅、コンサート会場や競技場などでは、我々が慣れ親しむ「タクシー乗場」に加え「TNC (Transportation Networking Company) Pick Up Location」という表示を目にすることが珍しくない。

2.1 Transportation Networking Company

知名度の高いライドヘーリングサービスを提供するTNCとし

では、2012年にサービスを開始したUber及びLyftが代表的であるが、このサービスの発端は2010年にUberCabがサンフランシスコにてスマートフォンによるリムジンやハイヤーの配車サービスを始めたことに起源するとされている⁵⁾。当時は、所要の免許を保有するプロのドライバー等の配車を効率的に行う目的でアプリが開発されたとされている。一方で、現在のUberやLyftは、一定の要件を満たせば誰もが「ドライバー」及び「利用者」になれる点で、米国都市の移動交通手段に改革をもたらしているとともに、雇用にも大きく影響を及ぼしている⁶⁾。

これまで筆者が乗車してきたTNCのドライバーの中には、定職はあるが、週末の時間を利用してアルバイト収入を得ている人、フルタイムでUber/Lyftのドライバーをしている人、老後の時間潰しにドライバーに挑戦する人など様々だ。ドライバーになる要件はTNCにより異なるが、Uberでは以下の要件を設けている⁷⁾。

- 年齢21歳以上
- 1年以上の運転履歴があること(23歳以下の場合は3年以上の運転履歴があること)
- 米国内で発行された免許を有していること
- 4ドアの車を使用すること

また、TNCが提供するライドヘーリングサービスが一般的なタクシーと大きく異なる点として、料金設定が需要と供給により変動するダイナミックプライシングが行われている点もある。ダイナミックプライシングは、Uberの場合、1) 目的地までの距離・時間、2) 交通渋滞の状況、3) その地域における乗客とドライバーの数により決められる⁸⁾ことから、ラッシュ時や飲酒が増える金曜日の夜、大雪が降った日等には料金が割高になる仕組みだ。

2.2 利用方法

利用は極めて簡単で、スマートフォンのアプリを利用し、図—1の手順で利用することとなる。(図はLyft社の事例)。ドライバーとの現金のやり取りがない他、乗車前に料金が明らかにされている点においてもタクシーとは異なる。事例のLyftでは運賃・チップで片道\$18を要しているが、筆者が実際に同じ距離をタクシーで乗車した場合\$31要していた。

2.3 法的位置づけと課題

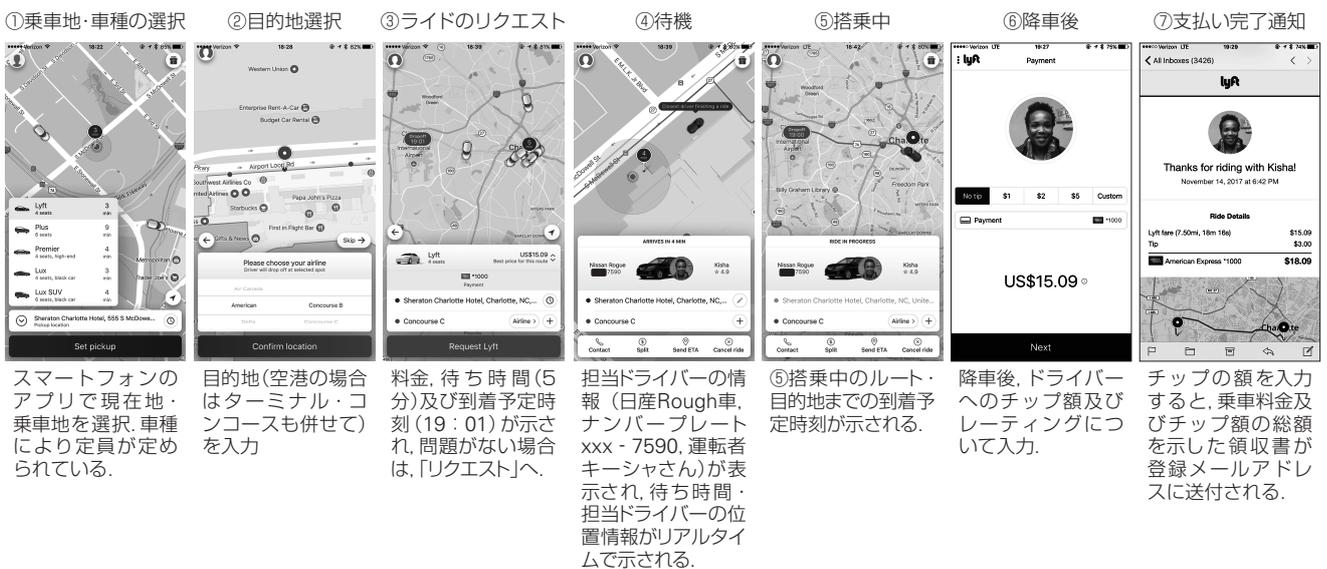
では、このTNCは法律上どのような規制の対象になっているのだろうか。

以前、「米国を訪ねている娘(未成年)が、Uber というものを使って移動したいと言っている。ヒッチハイクのように思われ、危険な目に合わないか心配だ。」と日本にいるご両親から相談を受けたことがあるが、赤の他人の車に何の躊躇いもなく乗り込むというのは、10年前では考えられないことだったかもしれない。TNC乗車中に事故に遭い命を失う乗客も発生し、乗客の安全確保に向け各州それぞれ規制等を設け始めているのが実態だ。

本年8月時点では、米国48州およびワシントン特別自治区においてTNCに対し何かしらの州法が制定されている。これらの州法のうち、以下に係る規定が多いようだ⁵⁾。

- TNCの定義(41州)
- ドライバーによる保険の確保(44州)
- 犯罪歴のスクリーニングの実施(43州)
- ドライバー要件の確立及び申請手続きの確立(42州)
- 運賃の開示(41州)

TNCに係る州法が制定されていない2州(オレゴン州及び



■図—1 Lyft～乗車から支払いまで～(筆者によるLyftのアプリのスクリーンショット)

バーモント州)においては、地方自治体レベルで条例が制定されており、また、州法で触れられていない規定内容を独自に条例制定する地方自治体もあり、日本のように全国統一された規制を敷くシステムと比べて法的な位置づけは非常に複雑だ。

<乗客の安全確保という課題>

これらの州法等が敷かれている一方で、引き続き各都市地域でドライバーによる暴行や強制わいせつ、傷害事件が多々発生しているのも事実である⁹⁾。上記犯罪歴のスクリーニングについては、スクリーニングに係る手法や使用するデータベース、スクリーニングの実施主体、どのような履歴をドライバー資格の失効とするか、州や自治体によって異なり、また、TNCと規制主体の間でもこれらの規制については綱引きが続いている。テキサス州オースティンでは、タクシー会社の運転手に求めるFBIデータベースとの指紋照合によるスクリーニングをTNCのドライバーにも求める条例を制定したところ、これに反発するTNCが同地域におけるサービスをボイコットするといった事例も見受けられた¹⁰⁾。TNCが指紋照合によるスクリーニングを求める規制に反発する背景としては、指紋照合によるスクリーニングは、TNCから委託を受けた民間調査会社が名前等を使用して行うスクリーニングと比べて時間と費用を要し、多くのドライバーを即日起用したいTNCのビジネスモデルにはそぐわないことが背景にある。

また、筆者の事務所から徒歩5分の場所では、TNCのドライバーに成りすました車に誤って乗車し、目的地周辺で性的暴行を受けた被害者も発生しており¹¹⁾新たなサービスの台頭に伴う新たな犯罪が発生するなど、引き続き乗客の安全確保に向けては、解決されるべき課題が多いのも実態である。

2.4 公共交通機関との連携

<ラスト・ワン・マイルの解消>

TNCは人々の移動交通に改革をもたらしたとする報道を多く目にする。公共交通関連の学会では、TNCと公共交通の共存をテーマにするセッションが近年多くみられており、現に公共交通機関とTNCとの連携が都市部を中心に進んでいる。特に米国では、公共交通機関を利用する上での壁となるのが、ラスト・ワン・マイルの壁である。都市鉄道が発達している都心部においても、鉄道駅から最終目的地までの足が確保できないがために、公共交通そのものの利用をあきらめる利用者を少しでも減らすべく、公共交通機関とTNCの連携が見受けられるようになった。

長距離列車を運行するAmtrakや、テキサス州ダラスにて地下鉄を運営するDARTは、Lyftとの連携により、自社のアプリ

からLyftのサービスを利用できるよう連携をとっており、また、Lyftの利用料についても最初の数回については、割引を適用し¹²⁾、¹³⁾レール&ハール(「Hail」(呼び寄せ))による自家用車に頼らない移動を推進している。

<パラトランジットの新たな形態>

公共交通機関で費用対効果が非常に悪いとされているパラトランジットサービスにもTNCを活用しようという試みがある。米国においては、障害を持つアメリカ人に関する法律の制定により、障害者の輸送サービスを確保すべく、補助的輸送(パラトランジット)を提供することを交通機関に義務付けている。パラトランジットは、交通機関が保有するミニバンやライトバンで乗客をdoor to doorで輸送しているが、これらの車両の維持管理や予約センターにおける人件費などに対する利用料・補助金の補填が少ないため、1区間の移動に、通常の公共交通機関の3倍以上のコストを要していると報告されている¹⁴⁾。

ボストンで公共交通を運営するMBTAは、Lyft及びUberと連携し、オンデマンドでパラトランジットサービスを提供するパイロットプログラムを実施している¹⁵⁾。障害等の事情により公共交通の利用が困難な場合は、これまで同社が提供する従来型パラトランジットサービス「RIDE」を利用してきた。従来型サービスは、利用料が一回当たり\$3.15~\$5.25、前日までに電話予約が必要で、かつ、予約が30分単位だったため、乗車までの待機時間が長く、かつ、年間約1億ドルという運営費がMBTAにかかっていた¹⁵⁾、¹⁶⁾。利用者は、今般のパイロットプロジェクトを利用することにより、料金を最低\$2.00に抑えることができ、かつ、スマートフォンからオンデマンドでリクエストすることにより、5分程度の待ち時間で迎えが来てくれるというものになる。本パイロットプロジェクトは、2016年9月から開始されたもので、開始後7か月で\$40,000の費用圧縮に寄与したと関係者が話している¹⁷⁾。

3—その他の移動交通手段

ここで一つ紹介したいのが、筆者が在住するワシントンD.C.近郊で40年以上も前から続く相乗り制度で「Slugging(スラギング)」と呼ばれる制度。この制度は、70年代に導入された高速道路におけるHigh Occupancy Vehicle (HOV) = 多乗員車規制を引き金に始まり、現在では幅広い世代から成る何千人もの通勤者の貴重な通勤手段として定着している。

政府規制の監督下におかれることなく、料金の支払いといったやり取りもないこの制度は、自身が運転する車に多乗員

車規制が求める乗員数（高速道路によって数は異なるが、一般的に3名以上）を確保することにより、高速道路の多乗員用特別レーンを利用し通勤時間を劇的に短縮したいマイカー通勤者と、ワシントンDC近郊の職場まで無料で足を確保したい利用者が成り立っている。ワシントン国際問題研究所に勤める職員の中にも、本制度を利用して毎日通勤している職員がいる。彼女の場合、公共交通機関を利用した場合、最寄りのバス停まで車で行き、そこからバスに乗車することになるが、片道で\$6.90を要する。スラギング制度を利用することにより、無料で職場近郊まで通勤することが可能となるのだ。

3.1 スラギング制度の仕組み

朝夕のラッシュ時にバス停でもないところに徐々に長い列ができ始める（写真—1）。列により目的地が異なり、利用者の需要・供給により30地点近くの「乗車位置」及び「降車位置」が現在設定されており、利用者は自身にとって一番便利な列に並び、ドライバーは、自身に都合のよい「路線」の列に並ぶ乗員を乗せることとなる¹⁸⁾。

3.2 スラギングにおける秩序

政府等からの規制がない本制度は、乗員同士のトラブルなどが容易に想像されるが、「暗黙の了解」のルールがあり、トラブルは非常に少ないと言われている¹⁸⁾。

スラギングを紹介するウェブサイト（スラギングの事実上の管理者）には、非常に具体的な利用マナーが記載されている。車内における飲食・喫煙・会話の制限、金品のやり取りの禁止といった車内マナーや、乗員がドライバーに対し「もうちょっと先まで送って」というような要求をしないよう、「降車地」以外での降車を禁止するなど、ドライバー・乗員が気持ちよく制度を利用できるようマナーが設定されている。また、女性が最後に一人でスラギングの列に残ることがないように配慮すること、といったルールも掲載されており、利用者の安全確保に関するルールも設定されている。



■写真—1 Slug line (Mamiko Oman撮影)

3.3 スラギングの課題

赤の他人同士による、お互いの利益享受のために成り立っている本制度にはもちろん課題もある。ラッシュ時間帯を少し遅れてしまうと、ドライバー・乗員のマッチングは困難となる。また、連休前後になると利用者の数が激減し、予測性に欠けることとなる。また、日中に何かしらの事情で自宅に帰宅しなければならなくなった際、自らが運転手でない場合、足の確保が課題となる。

4—まとめ

本稿にて紹介した移動交通手段は、最新の技術を利用したTNCのサービスや、これまで何十年も続く相乗りの制度であるが、共通する点として、ドライバーを一般の民間人に頼っていることにある。スラギングの場合は、帰宅時における「降車地」周辺の混雑を避けたいドライバーの都合により、帰宅時は、朝の「乗車地」とは異なる「降車地」を選ぶドライバーが少なくなく、往路・復路で路線によってドライバーの数が激変するところもあるようだ。また、数年前に大雪が降った際、Uberのドライバーが激減したことに伴い、移動距離・時間に関係なく一律\$25のサーチャージがかけられたこともあった。時間帯により利用料金がタクシーに比べ安くなるTNCのサービスは、さまざまな規制の対象となるタクシー業界に悪影響を及ぼしていると発言する専門家も多い。一方で、TNCはこれまで様々な事情により、移動が困難だった人々の移動を円滑にしていることも確かだ。TNCのサービスと公共交通を利用すれば、車の保有が不要になる地域すら出現しており、公共交通だけでなく、都市計画にも影響を及ぼし始めている。今後は、自動運転車を当該サービスの発展につなげていこうとする試みもみられており、引き続きTNCのサービスには注目を続けたい所存だ。

参考文献

- 1) American Public Transportation Association [2013], *Millennials & Mobility: Understanding the Millennial Mindset*.
- 2) Urban Land Institute [2015], *America in 2015*.
- 3) AARON SMITH [2016], "On-demand Ride-hailing apps", Pew Research Center, <http://www.pewinternet.org/2016/05/19/on-demand-ride-hailing-apps/>, May 19, 2016.
- 4) OVUGO [2017], "Uber Passengers: Who They Are & Where They Travel", Vugo, <https://govugo.com/rideshare-passenger-demographics/>, January 8, 2017.
- 5) Texas A&M Transportation Institute [2017], "Policy Implications of Transportation Network Companies", <https://policy.tti.tamu.edu/technology/prc-report-policy-implications-of-transportation-network-companies/>.
- 6) Ian Hathaway and Mark Muro [2017], "Ridesharing hits hyper-growth", BROOKINGS, <https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2017/06/01/ridesharing-hits-hyper-growth/>, June 1, 2017.

- 7) UBER, "Driver requirements How to drive with Uber", <https://www.uber.com/drive/requirements/>, アクセス日12/26/2017.
- 8) UBER, "What is dynamic pricing?", <https://help.uber.com/h/34212e8b-d69a-4d8a-a923-095d3075b487>, アクセス日12/26/2017.
- 9) Who's Driving You? [2013-2017], "'Ridesharing' Incidents REPORTED LIST OF INCIDENTS INVOLVING UBER AND LYFT", <http://www.whosdrivingyou.org/rideshare-incidents>.
- 10) Douglas MacMillan and Rachel Emma Silverman [2016], "Uber, Lyft Shut Down in Austin Over Fingerprint Vote", *THE WALL STREET JOURNAL*, <https://www.wsj.com/articles/texas-capital-city-votes-to-keep-fingerprinting-for-uber-lyft-drivers-1462796972>, May 9, 2016.
- 11) Peter Hermann and Sarah Larimer [2017], "Women sexually assaulted on American University campus by driver she thought was from ride service, police say", *THE WASHINGTON POST*, https://www.washingtonpost.com/local/public-safety/uber-driver-sexually-assaulted-woman-at-american-university-police-say/2017/11/20/c47f6882-cdf1-11e7-81bc-c55a220c8cbe_story.html?utm_term=.5eb1cc941e2d, November 20, 2017.
- 12) AMTRAK, "Amtrak and Lyft Announce Rideshare Partnership connecting communities throughout the nation", <https://media.amtrak.com/2017/08/amtrak-lyft-announce-rideshare-partnership/>, August 1, 2017.
- 13) Travis Hudson [2015], "DART, Lyft collaborate to give North Texans more transit options", *DART Daily*, <http://dartdallas.dart.org/2015/10/26/dart-lyft-collaborate-to-give-north-texans-more-transit-options/>, October 26, 2015.
- 14) United States Government Accountability Office [2012], *ADA Paratransit Services*, P19.
- 15) Massachusetts Bay Transportation Authority, "On-Demand Paratransit Pilot Program", <https://www.mbta.com/accessibility/the-ride/on-demand-pilot>.
- 16) MBTA [2015], *MBTA Paratransit Briefing*.
- 17) Amy MacMillan Bankson [2017], "UBER AND LYFT PARTNER WITH BOSTON TRANSIT AGENCY TO PROVIDE ON-DEMAND RIDES TO DISABLED RESIDENTS", <http://mitsloan.mit.edu/newsroom/articles/uber-and-lyft-partner-with-boston-transit-agency-to-provide-on-demand-rides-to-disabled-residents/>, MIT SOLAN SCHOOL OF MANAGEMENT, March 14, 2017.
- 18) Slug-Lines.com, "About Slugging", http://www.slug-lines.com/Slugging/About_slugging.asp.