

# フェリーの復権

- もうひとつのインターモーダルリズム -

太田和博  
OHTA, Kazuhiro

外国論文研究会  
専修大学商学部教授

## 1 はじめに

本稿では、米国のTRB(Transportation Research Board)の機関紙であるTR Newsで取り上げられたフェリー特集を紹介する。この特集(Ferries in the 21st Century)はTR News第209号で行われたものであり、2000年7,8月号である。やや古いものであるが、いくつかの点で興味深い部分があり、本稿で紹介するものである。

まず、フェリーというあまり関心を集めてこなかった交通機関を扱った点で注目すべきである。第2に、連邦レベルではそれほど重視されていないこともあり、フェリーに関する連邦レベルの政策官庁の権限は錯綜している。その中で、One DOTという方針の下、フェリーに関する全国レベルの調査(National Ferry Study)が行われ、データベース(National Ferry Database)が作成された。ところが、現在では、One DOTというスローガンもなく、National Ferry Databaseへのアクセスも困難になっている。ここに、米国における交通政策決定の特徴のひとつを見ることができる。

本稿では、2において、TR Newsのフェリー特集を簡単に紹介する。3では、フェリーに関わる政策主体を簡単に整理しておく。4では、One DOTというスローガンとNational Ferry Databaseが消えた理由を検討してみる。

## 2 TR Newsにおけるフェリー特集

TR News第209号のフェリー特集は、これを手がけたTRBのフェリー委員会(Committee on Ferry Transportation)の委員長によるIntroductionから始まっている。

次に、フェリーの現状を紹介する論文「(Rising Tide for Ferries)」があり、タイトルが示すようにフェリーの復権に焦点を当てている。興味深いのは、この論文の副題がフェリーを指して「世界でもっとも大きなHOVあるいは浮いた橋梁(The World's Largest HOVs or Floating Bridges)」と表現していることである。船による輸送というとらえ方を越えて、High Occupancy Vehiclesでもあるし、橋の代替物である、という

考え方は、フェリーの役割を正しく認識する助けとなる。

次の論文は連邦道路局(FHWA: Federal Highway Administration)の職員の手によるものである。なぜFHWAの職員であるかについては3で説明するが、フェリーに関する政策主体が錯綜していることに原因がある。この論文は「不透明なフェリーの実態を明らかにする: 全国調査による新しい動向の把握(Clearing the Fog about Ferries: National Study to Shed New Light)」と題されており、フェリーの実態が全国レベルで把握されてこなかった原因とNational Ferry Studyの意義を整理している。

続く論文「(Meeting Environmental Challenges for Ferries)」は環境問題を扱ったものであり、フェリーの環境上の優位性および劣位性と近年の環境関連の技術開発動向を紹介している。特に、燃料部門での検討については興味深かった。ただし、自動車における燃料改良に比べて環境に対する良化のインパクトは総体として小さいので過大に評価することはできないであろう。

次の論文はアラスカのフェリーの動向を紹介したものである。タイトルは「アラスカの海上高速道路システム: 高速フェリーの導入(Alaska's Marine Highway System: Fast Ferries Join the Fleet)」であり、高速フェリーの導入が高速道路の代替物として機能する可能性を示唆している。東京湾口道路などの橋梁(トンネル)プロジェクトの評価の際にフェリーの技術動向が無視できないことを表しているといえよう。

最後の論文は五大湖における米加間のフェリー輸送を取り上げており、国境における税金や料金が五大湖の効率的なフェリーネットワークの形成の障害になっていることを説明している。「障害は幻想ではなく実存する(The Obstructions are not Obstacle Illusions)」というタイトルから物理的距離と経済的距離の乖離の度合いが想像できる。今後、わが国と朝鮮半島を含む中国大陸との交易が活発化することを考えるとき、これらの事例はいくつかの示唆を与えてくれよう。

NR Newsの特集は、その読者範囲が広いこともあり、学術論文としての価値は高くない。しかしながら、その一方で、的確な全体像に関する情報を得ることができる点で、チェッ

クをしておく価値がある。

### 3 フェリーの政策主体

米国において連邦レベルでフェリー政策があまり論じられなかった理由のひとつはフェリーの主体的政策策定主体(平たく言えば所管官庁)が定かではないことが挙げられる。もちろん地方分権が進んでいる連邦制の米国では、速度が遅く州際を越える路線がそれほど多くないフェリーは連邦レベルの政策課題としては大きな位置を占めていない。それぞれの地域・地方が独自の交通政策としてのフェリー政策を実行するのが自然な姿である。

さて、フェリー政策の第1の主体は連邦道路局(FHWA)である。わが国の感覚からすると、海運・水運を担当する部局がメインになりそうであるが、米国ではそうではない。FHWAは「フェリーは動く橋」であると位置付けており、道路財源(Federal Highway Trust Fund)からの支出が行われている。たとえば、ISTEA(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991: インターモーダル陸上交通効率化法)によるNHS(National Highway System)では、インターモーダル施設として59のフェリー・ターミナルへのアクセス道路を整備している。

フェリーに関わる第2の政策主体は連邦公共交通局(FTA: Federal Transit Administration)である。FTAは都市部におけるフェリー輸送に対してその資本費や運営費を助成している。

第3のフェリーに関わる政策主体は海事局(MARAD: Maritime Administration)であり、MARADは船舶の建造に対して資金提供を行っている。

第4の政策主体は沿岸警備隊(USCG: United States Coast Guard)であり、USCGは海運の安全に関して責任を有している。

第5の政策主体は航路を整備、管理する工兵隊(U.S. Army Corps of Engineers)である。

各政策主体はそれぞれの目的に応じて活動しており、結果としてフェリー輸送に影響を与えるものである。その一方で、フェリー政策を包括的かつ排他的に取り扱う部局は連邦レベルでは存在しないのである。

### 4 National Ferry Studyの顛末

全国レベルのフェリー調査は過去25年の間にMARAD、FTAあるいはFHWAによって行われてきた。しかしながら、必ずしもこれらの調査は総合的なものではなく、フェリーの米国交通および米国経済に占める全体像を提供するものでは

なかった。このため、交通公平法(TEA-21: Transportation Equity Act for the 21st Century)においてフェリーに対する助成等の要請がなされたものの、連邦議会は情報不足を理由に具体的な施策を決定することができなかった。

こうして、TEA-21の第1207条c項において、運輸長官はフェリーに関する調査を行うべきことが規定された。なお、第1207条は「フェリー船とフェリー・ターミナル施設の建設」と題されている。同条c項において指定されている調査項目は、現在のフェリー輸送の実態把握と、潜在的な航路および高速船の可能性などである。

この規定に基づいて、Slater運輸長官の指示の下、FHWAを中心として連邦運輸省(DOT: Department of Transportation)の各部局が協力し、National Ferry Studyを実行することとなった。Slater運輸長官はOne DOTをスローガンとして、部局の壁を越え、DOTがあたかも統一された意思を持ったひとつの組織として機能することを目指していた。

DOTの各部局はDOT傘下の研究所であるVolpeセンター(Volpe National Transportation System Center)において調査作業に着手し、データの収集は2000年7月に終えた。収集されたデータは2001年2月にNational Ferry DatabaseとしてWEB上でも公開された。

ところが、現在では、National Ferry Databaseを利用することはできない。その理由は定かではないが、Bush政権が成立し、Mineta新運輸長官が着任して以来、Slater前運輸長官のスローガンであったOne DOTの考え方に一致する施策は少しずつ整理されているようである。National Ferry Studyもそのような流れの中で扱われているのかもしれない。

### 5 さいごに

National Ferry Studyを参考にして、米国のフェリー輸送の実態と可能性を把握しようとして本稿に取り組み始めたものの、その結末はデータ自体へのアクセスすら不可能となっていたというものであった。インターモーダリズムの担い手のひとつとして、魅力ある公共交通機関として、環境負荷が小さい交通機関として、フェリー輸送の可能性を検討する価値があると考えられるが、必ずしもその証拠はない。証拠固めのためのデータを蓄積しようとするTEA-21の目的は、現在のところ反故になっているが、その意義は高いと言えよう。海洋国家であるわが国においても、既存の調査の枠を越えて、フェリーを活かす発想から国家レベルで調査を実施し、その調査結果を実際の政策に反映する仕組みを構築すべきである。