

# ミネソタ州における道路交通事情について

独立行政法人 北海道開発土木研究所  
道路部防災雪氷研究室

松 沢 勝

## 1. はじめに

ミネソタ州は、北米大陸のほぼ中央部に位置し、人口約 450 万、面積は北海道の約 3 倍です。州内には、かつて氷河で覆われていた名残である湖が至る所にあり、その数は約 15000 と言われていいます。州内にはミシシッピー川が流れており、ミネソタ州の中央にあるアイタスカ湖を源としています。州内の気候は内陸性の気候で、州都セントポールの 1 月の平均気温が $-11.6$ 、平均累計降雪量は約 120cm で、寒いときには氷点下 30 以下になることもあります。ミネソタ州の州都セントポール市と隣接するミネアポリス市はツインシティーと呼ばれ、大リーグのミネソタ・ツインズのチーム名もここに由来します。ツインシティーの都市圏の人口は 5 年前で約 210 万人、現在 250 万人と言われており、ほぼ、札幌圏と同じスケールといえます。

私は、科学技術庁長期在外研究員として、1996 年 8 月から 1 年間、ミネソタ州交通省(Minnesota Department of Transportation)に派遣されました。研究のテーマは、「冬期道路管理の高度化技術に関する研究」でした。しかし、交通研究会では、今まで「都市の活性化」「公共交通」などについてディスカッションを重ねてきていますので、ここでは、私の滞在していたツインシティーの都市交通事情などについて紹介したいと思います。

## 2. 冬期の道路状況

市民には、冬タイヤを履き替える習慣はなく、オールシーズンタイヤ（昔のスノータイヤの様なもの）を使っています。このため、氷板路面にならないように、十分に塩を散布します。このため、降雪直後の路面は、写真 1 のようなザクザクとした「つぶ雪」になります。また、基本的に、車道の除雪だけで、間口除雪などは行いません。横断

歩道も写真 1 のように雪を残していったままです。



〔写真 1〕

## 3. 路側駐車とスノールート

道路が広いためか、都市部での路側の多くはパーキングエリアになっています。料金は場所によって違いますが、25 セントで 15 分～1 時間程度駐車することができます。警察官が定期的に見回っており、時間が切れると、すぐに反則切符をワイパーに挟めていきます。

住宅地の道路では、路側駐車が認められています。しかし、冬は除雪の邪魔になります。このため、冬だけ制限を加えています。写真 2 は、夜間除雪ルートの表示板です。この区間では、降雪のある夜間に車両を止めることができません。



〔写真 2〕

#### 4. スカイウェイシステム

日本ではあまり見かけませんが、北米の寒冷地にある都市では、写真3のような空中回廊がよく見られます。セントポール市は、世界で最初にスカイウェイシステムを整備した町です。ビルの中ではスカイウェイに連続して多くのテナントが入っています。スカイウェイは、単純にビルとビルを結ぶ移動のための通路という役割だけではなく、商業活性化の一翼を担っているといえます。



〔写真3〕

また、冬のスカイウェイでは、早足で歩く（エクショサイズ・ウォーキング）人々をしばしば見かけました。冬期の運動不足の解消にも、スカイウェイシステムは貢献しています。

スカイウェイシステムにつながっている建物の中には、写真4の様な、室内公園があり、本物の樹木が植えられています。ここでは、冬期でも散歩が可能で、昼休みにはミニコンサートなどが行われていました。



〔写真4〕

#### 5. トンネルシステム

上記のスカイウェイシステムとは異なります

が、州議会議事堂や交通省の入っている建物など、官庁街の建物は、トンネルシステムと呼ばれる地下通路でつながっています。こちらは、単純に寒さを防いで移動できるための通路で、狭いところでは、配線や配管用のスペースを通路として使って、大人一人がすれ違うのがやっとの区間もあります。

それでもこの効果は大きく、私は徒歩で通勤していましたが、12月下旬に、気温が氷点下30になった時は、毛糸の帽子をかぶっていたのにもかかわらず、通勤途中で寒さのため頭痛がしてきました（冷たいものを食べたときに起きるような頭痛）。何とか、近くの建物に入り、この通路を使って職場へたどり着きました。

#### 6. 郊外のショッピングモール

近郊にある、モール・オブ・アメリカは、アメリカ最大のショッピングモールで、建物の中には4つの百貨店と、400もの専門店、18の映画館、パットゴルフコース、遊園地（観覧車や、ジェットコースターもある本格的な物）があって、週末には家族連れでにぎわいます。遠くは、他の州から来る方もいるそうです。このような施設が成り立つのは、やはり高速道路網の発達のおかげでしょう。制限速度が高速道路で65マイル（約105km）、普通の対面通行の道路でも55マイル（約90km）なので、半径250kmくらいまでは日帰り圏です。しかも、いくら走っても高速道路の通行料金は無料で、ほとんど渋滞もなく快適に運転ができました。

モール・オブ・アメリカに限らず、郊外には多くのショッピングモールがあり、通常は買い物のために都心へ行く必要はありませんでした。しかし、商業の中心地であるミネアポリス市の都心部も、デパートや専門店を中心に賑わっていました。ちょうど、私が滞在していた時期が、米国での景気の上り坂の時期と重なっていたためかもしれませんが、それを考えると、究極の都心活性化の方策は国全体の景気の回復なのかもしれません。

#### 7. 在宅勤務

ミネソタ州に限らず、米国は車社会でのため、朝と夕方の通勤時の混雑が問題となっています。

通勤時の混雑を解消するためには通勤しないのが究極の対策です。ミネソタ州交通省では、在宅勤務が認められおり、電話回線で自宅のコンピュータをミネソタ州交通省のネットワークに接続することが可能でした。電話料金が気になるのですが、米国では、市内通話は定額契約が主流で、通話時間に関わらず料金は一定でした。このため、通信速度が遅いこと以外には、全く問題が無いようでした。もっとも、在宅勤務が認められるのは、週に1日程度で、他の日は出勤しなければなりません。また、この制度を利用していたのは技術職だけで、秘書や事務職員などには認められていないようでした。

## 8. 車の相乗り

同じように、通勤時の渋滞を解消するため、車の相乗りが、HOV レーン（2名以上乗車している車両のみが通行できる）の設置と併せて行われていました。州交通省では相乗りを促進するためにいくつかの支援を行っていました。例えば、家族のけがなどで、急に家に帰らなければならなくなった場合には、月に2回までタクシー料金の補助を行っていました。

ただ、日本のように残業が多く、帰る時間が一定でない場合には、車の相乗りは難しいかもしれません。写真5は、相乗り車の乗降場を示す標識で、5分間に限って停車を認める旨が記されています。



〔写真5〕

## 9. バス

公共バスの料金は、一部の高速路線を除き1ドルでした。公共バスは、同じ路線であれば、2時

間まで途中下車することができます。公共バスを使うと、空港から1ドルで、自宅近くのバス停まで来ることができ、よく利用しました。また、セントポール市内の決められたエリア内では、一回の乗降車につき25セントでした。

通勤時にはパーク・アンド・バスライドが行われており、郊外のショッピングセンターから都心部へ直行するバスがでていました。利用者はショッピングセンターの駐車場に止めるのですが、駐車場が広いことと、平日はそれほど買い物客が多くないので特に問題はなかったようです。

## 10. おわりに

以上、交通事情を雑多に紹介してきました。ところで、現在、ミネソタ州ではライトレールの建設が行われていきます（<http://www.dot.state.mn.us/metro/LRT/>）。このプロジェクトは、通勤時の渋滞の緩和等を目的として、ミネアポリス市の都心部からセントポール/ミネアポリス国際空港を経由して、モール・オブ・アメリカに至る20km弱の路線を建設して、2004年から供用を開始するものです。

ライトレールは最近ヨーロッパで多く導入されてきていますが、車社会の米国中西部で、このようなライトレールの建設が進められていることは、米国ですら従来型の車社会の維持が困難になってきていることを示しているのではないかと感じます。