

## サンフランシスコ市におけるトランスベイトランジットセンター開発について

平成 21 年 2 月 10 日

愛知県サンフランシスコ産業情報センター

駐在員 杉本安信

米国でも公共交通が比較的発達した街として知られるカルフォルニア州サンフランシスコ市ですが、さらにその名声を高めると思われる一大プロジェクトが現在、市中心街で進められています。

市内へ乗り入れるほぼ全ての公共交通機関の相互乗り換えが可能なターミナルとなる『トランスベイトランジットセンター』(Transbay Transit Center) を新たに建設しようとするこの大規模プロジェクトは、世界的な観光・文化都市サンフランシスコ市(人口約 80 万人。都市圏では約 750 万人)の都市基盤を大きく変貌させ、その魅力をさらに高める可能性を秘めています。

愛知県サンフランシスコ産業情報センターにおいても、このたびトランスベイトランジットセンター開発と呼ばれるこのプロジェクトを進めている TJPA (Transbay Joint Powers Authority) を訪問し、技術マネージャーのエドモンド・サム氏からプロジェクトの概要と進捗状況について話を伺いましたので、ご紹介します。

### <トランスベイトランジットセンター開発とは>

トランスベイトランジットセンター開発プロジェクトは、サンフランシスコ市中心部に位置する老朽化した既設バスターミナルとその周辺の低利用地約 40 エーカー(約 16ha) に、公共交通のターミナルを軸としてオフィス、店舗、住宅を複合開発するもので、次の 3 つの事業計画で構成されています。



#### ① 総合ターミナル駅「トランスベイトランジットセンター」(Transbay Transit Center) の建設

現在 6 つのバス事業者が乗り入れている既存のバス専用ターミナルを撤去し、鉄道・バスの相互乗り換えを可能とする地上 3 階、地下 2 階建ての大規模総合ターミナル駅を建設するもので、地下 2 階部分に 3 つのプラットフォームと 6 路線が敷設され、6 つのバス事業者と 2 つの鉄道事業者(カルトレインと構想中の高速鉄道)が乗り入れを行うこととなります(バートと MUNI メトロと呼ばれる 2 つの鉄道は地下道で結ばれる予定)。昨年 5 月には、羽田空港の旅客ターミナルを手がけたこともあるシーザー・ペリ氏が建築設計者に選ばれ、現在、基本設計が進められています。

## ② 鉄道路線の延長

郊外や他都市とサンフランシスコ市との間を結ぶ既設の鉄道路線・カルトレインを地下で新設のトランスベイトランジットセンターまで延長し、市中心部への乗り入れを実現するものです。現在のカルトレインのターミナルはサンフランシスコ市の中心部から 1.3 マイル（約 2.1km）離れた場所にあり、この延伸により市中心部へのアクセスが格段に向上し、現在の乗客 14,000 人が 2030 年までに 3 倍まで増加するものと見込まれています。また、この路線は、現在建設計画が予定され、大きな注目を集めているカルフォルニア高速鉄道（カルフォルニア州内のサンフランシスコ、サクラメント、ロサンゼルス、サンディエゴ等のほぼ全ての主要都市を結ぶ総延長 1,200km におよぶ高速鉄道計画。年間 9,400 万人の乗客を想定）での利用が見込まれており、高速鉄道が実現した際には、このターミナルは毎日 3 万人が乗り入れ北の終着駅となる予定です。

## ③ 都市の再開発

トランスベイトランジットセンターの新設計画にあわせて TJPA とサンフランシスコ市再開発局が協力して州政府所有地を含む約 40 エーカー（約 16ha）を再開発するもので、このエリア内にオフィス、店舗、住宅が入居する 79 階建て、高さ 1,000（約 305m）を擁するセンタービルディングや公園などを複合開発し、住宅部分には 2,600 戸が入居することとなります。



<再開発イメージ図>



<トランスベイトターミナルセンターのコンセプト断面図>

## <トランスベイトランジットセンター開発を牽引する TJPA>

総工費として約 41 億ドル（約 3,750 億円。2 月 5 日時点換算: 1 US ドル 91.47 円）が見込まれ、関係者も多岐にわたるこの壮大なプロジェクトにあって、関係者間の調整並びに事業の牽引役を担っているのが TJPA（Transbay Joint Powers Authority）です。

TJPA は、1999 年に住民投票によりカルトレインの市中心部への延長が可決されたことを踏まえ、今回のプロジェクトの建設・運営を行うための新しい地方政府機関として 2001 年 4 月に設立されました。監督する立場の委員会メンバーは、サンフランシスコ市の市長室、地区委員会、交通局やターミナルに乗り入れを行う交通事業者などからの 5

人の代表者で構成されています。事業規模の大きさに比べて TJPA の職員数は 12 名と意外なほど小規模で、その中でプロジェクトの技術的なマネージメントを行っているのは 4 名の土木技術者（構造、機械、土木の各分野）とのことで、大半の技術的な検討は建設コンサルタントや建築設計会社に委託されているようです。

### <いよいよ動き出したトランスペイトランジットセンター開発>

このトランスペイトランジットセンターの完成後は、年間 2,000 万人が利用し、また、25 年間で 14 万 5 千人の雇用が創出されると見込まれています。予定では、超高層のセンタービルディングのオープンは 2014 年、カルトレインの延伸、地下駅の開発は 2018 年にそれぞれ終了する計画となっています。すでに既設のターミナルの撤去に向けた臨時ターミナルの起工式が 2008 年 11 月に隣接地区で行われていますが、このプロジェクトの実現による公共交通の利便性の向上、再開発に伴う賑わいの創出、雇用の増加など、都市の活性化が大いに期待されているところです。

その一方で、計画にはタクシーの大規模な待機場所が見当たらず、この点について質問してみましたが、タクシー組合からは待機場所の早期確保の声が上がっているとのことで、関係者間の調整課題とのことでした。また、過去 100 年に 2 度の大地震が発生し、高層建築物に高さ制限（現行 550 フィート）があるサンフランシスコ市ですが、本プロジェクトの中でも象徴的な建築物となる 1000 フィートを超えるセンタービルディングに関して、現在も高さ規制の問題が調整課題となっているとのことでした。また、高層建築による日照問題や景気後退下での事業費の捻出の問題もあり、この大規模プロジェクトはいくつかの課題を残している印象も受けましたが、TJPA 関係者からは、調整により解決を導き出していくことが可能であろうとの見通しが述べられました。

観光都市にとって公共交通の整備は必須といえますが、米国内でも人気観光都市の上位にあげられるサンフランシスコ市でのこのトランスペイトランジットセンター開発プロジェクトは、米国各地の地方政策にも大きな意味を持つものと考えられます。

愛知県サンフランシスコ産業情報センターとしても、今後、このプロジェクトの進捗について関心を持つとともに、愛知の地域づくりに活かせる北米での魅力ある街づくりについて、これからも注目していきたいと思います。