

Transportation (交通)

持続可能な交通手段の選択肢を拡大し 交通ネットワークの信頼性と質を強化する

交通システムは、都市の成長と繁栄を形作る。ニューヨーク市はこれまで橋、トンネル、道路、地下鉄に数十億ドルもの投資を行うことで繁栄してきた。こうした投資はニューヨーク市を世界と結びつけ、5つのボロー全体の発展を導いてきた。張り巡らされた交通システムは、我々がどこでどのように暮らし働くのかを決定するうえで大きな要素であった。

活力ある経済を今後も支えていくため、我々はこれまでと変わらない取組みを続け、交通インフラを維持し、拡張していかなければならない。同時に、投資に見合う最大限の利益を得るために積極的にインフラの管理を行わなければならない。そのためには交通需要の必要性に焦点を当てた戦略が必要である。人口の増加と雇用の増大への対応、全ての交通モードにおける速度・安全性・信頼性・快適性の最適化、そして市内に運び込まれ、市外に搬出され、さらには市内を循環するあらゆる商品流通の管理である。

ニューヨーク市の交通ネットワーク（道路、橋、トンネル、地下鉄、通勤電車、バス、タクシー、歩道、空港、駅、フェリー）は、米国の他のどの都市よりも多くの人々と物資を輸送している。極めて多くの人々と物資の輸送を行なっていること、このシステムが連邦政府、地域、州、地方、民間など無数の主体から構成されていることを考えれば、ネットワークの実績は高く評価できるだろう。しかしそれでもなお、様々な点において、我々は重要な課題に直面している。

多くのニューヨーク市民は、長時間の、信頼性に欠ける、混雑した通勤を強いられている。交通システムは多額の予算不足に直面している。これ以上の乗客増に対応するためにできることは限られている。ニューヨークは他の都市に比べ物流コストが高い。そして旅客と貨物が国内外にアクセスするための玄関口はグローバル都市に相応しくないものである。

こうした問題への対処を誤れば、つけはニューヨーク市民に回ってくる。交通混雑は生産性を損ない、物流にかかる時間を増加させ、大気汚染による健康被害を引き起こす。パートナー・フォー・ニューヨーク・シティ（米国の投資会社）の試算によれば、交通混雑はニューヨーク地域において年間13億ドルのコストを発生させている。

輸送力の限界に加え、インフラ自体も老朽化している。州政府と連邦政府の交通関連投資が減少するなか、我々はネットワークの信頼性を維持するために独自の投資の道を探らなければならない。州政府、連邦政府、地域機関と包括的な解決策を協議しながらも、我々は所管区域の交通ネットワークの改善を、革新的な取組みにより一歩一歩着実に続けなければならない。

慢性的な予算不足に直面しながらも、我々はネットワークの信頼性を維持し、交通インフラの生産性を高めていく新たな方法を見出すことが可能なことを証明してきた。

革新的な戦略により、我々は市内全域において交通手段の選択肢の強化と拡張を成し遂げてきた。メトロポリタン・トランスポーターション・オーソリティ（MTA）と共同し、初のバス高速輸送システムである、セレクト・バス・サービス（SBS）の運行を開始した。市内の自転車道路網はほぼ倍増した。セーフ・ルート・トゥー・トランジット、セーフ・ルート・トゥー・スクールズ、セーフ・ストリート・トゥー・シニアズ、といったプログラムにより、より歩きやすく、より安全な環境を整備した。グリーン・ライト・フォー・ミッドタウンのようなプログラムにより、交通パターンを単純化し、歩行者の安全性を改善し、街中に公共スペースを創出した。

混雑緩和のため、4,500機以上のミュニ・メーター（パーキング・メーター）を設置し、駐車スペースを増設した。パーク・スマートという、混雑する商業エリアにおいて駐車回転率を増加させるパイロットプログラムを開始した。市とMTAは交通法規の遵守を強化するための赤信号監視カメラの使用継続承認を州政府から受け、バス専用レーンを妨害するドライバーに反則切符を切るための車載カメラをバスに搭載した。

我々は連邦政府の暫定的景気刺激資金を戦略的に活用し、31箇所の重要な交通ネットワーク補修計画に使用した。スタテン島のセント・ジョージ・フェリー・ターミナルの改良、ブルックリンブリッジの補修などである。

いくつかの挫折も経験した。我々は4年前、バスと地下鉄サービスの改善のために重要な投資を行い、交通混雑を解消するという計画を提案した。数十年前の、道路整備費財源としての初のガソリン税の提案と同様、マンハッタン中心部分の商業地区に流入してくるドライバーに課税し、交通改善推進に充てるという提案は物議をかもした。計画のメリットは広範囲に議論され、計画の費用対効果は広く評価された。この計画は交通状況を改善し、交通サービスを向上させるはずであった。

州政府の委員会による修正を経て、採択に向けて幅広い合意が得られたにも関わらず、州議会議員は賛成票を投じることはなかった。彼らは、この地域における雇用者に対する交通税（ペイロール・モビリティ・タックス）を導入すると同時に、タクシー課徴金、さらには他のいくつかの自動車関連手数料を導入した。州政府案は交通運賃の値上げを要求しながら、交通システムの改善、日々の施設補修、そして交通網拡張に必要な資金不足はそのまま放置した。国全体を覆う景気後退の影響により、雇用者負担税収入は予想を下回り、MTAは不足資金を捻出するためバスと地下鉄のサービス削減を含む経費節減を余儀なくされた。結局は、こうした政策の選択は国全体の景気後退により状況を一層悪化させた。交通サービスは低下し、運賃は値上げされ、雇用主が課税され、一方で将来の交通システムのための資金確保は未解決のままである。

こうしたニューヨーク市の交通システムに対する不安定な財政的支援は、我々の経済活動と生活の質を危機にさらしている。我々は引き続き地域、州政府、連邦政府レベルの全ての関係者と協力しながら、交通混雑の解消と交通ネットワークへの資金確保に向けて努力を行なっていく。我々には他の誰かが行動するのを待っている余裕はない。我々はニューヨーク市民のため、交通ネットワークを拡充し、交通手段の選択肢を増やすために様々な手段を段階的に講じていく。

Our Plan (計画)

引き続きニューヨーク市民の交通手段の選択肢を拡大する。そして交通網の中心となる交通インフラの維持管理に対し数億ドル規模の投資を行う。MTAと共同してバスネットワークの利便性と速度の向上に取り組む。地下鉄システム拡張のために行われている大規模プロジェクトの建設に対する支援を継続的に実施する。タクシーが十分に供給されていない地域に対し、需要に見合ったタクシーが供給されるように、イエロー・キャブのタクシーサービスを市内全域に拡大する。

拡大するウォーターフロント・コミュニティに交通手段の選択肢を増加させるため、イースト・リバー沿いにおいてフェリーサービスを試行する。我々は相当額の投資のもと、自転車道ネットワークを構築した。今後は交通システムの空白を埋め、乗客がいずれかの交通機関まで自転車で行けるように、地下鉄駅の近くに自転車ラックを設置する。そして引き続き、歩行者の安全性を高めるための改善策を講じていく。

道路、橋、空港における混雑緩和のため、新規技術と価格決定メカニズムを試験的に導入する。駐車政策を修正し、適切な価格設定により利用頻度の低い路上パーキングメーターの需要喚起を図り、駐車場を求めて道路を巡回する車両の削減と駐車車両の回転率向上を促進する。

ポート・オーソリティや他の事業者と共同し、トラック、鉄道、海運、航空全てのアクセスを含む航空ネットワークの改善を図る。

これらの全ての努力は、道路や交通システムの物理的状態の維持、改善により初めて可能となる。我々は道路改良財源を開拓し、道路工事許可プロセスを見直し、交通混雑緩和を目指していく。引き続き、MTA、州政府、そして近隣の行政体と連携し、メトロポリタンエリアにおける交通機関の運営、維持管理と拡張のための財源特定に取り組んでいく。

Our plan for transportation (交通計画)

持続可能な交通インフラと選択肢を改善し 拡張する

1. 市内全域におけるバスサービスを改善し拡張する
2. 地下鉄と通勤電車を改善し拡張する
3. 住宅地域におけるタクシースーサービスを拡張する
4. カーシェアリングを促進する
5. フェリーサービスを拡張し改善する
6. 自転車の安全性と利便性を向上させる
7. 歩行者のアクセスと安全性を向上させる

道路、橋、空港の混雑を緩和する

8. 先端技術と価格設定メカニズムの試行により交通混雑を緩和する
9. 住宅地域の需給バランスに適合するように駐車規制を修正する
10. 市内道路におけるトラック混雑を緩和する
11. 物流を改善する
12. 国内・海外への玄関口としての機能を強化する

道路と交通システムの物理的状態を維持管理し改良する

13. 公共交通ネットワークの維持管理と改良のための財源を確保する
14. 道路と橋を維持管理し改良する

持続可能な交通インフラと選択肢を改善し 拡張する

一般的に、市内の移動は、3分の1が交通機関、3分の1が徒歩、3分の1が自動車により行われている。しかし家庭と職場の間の移動において、交通機関のシェアは拡大しつつある。更に1999年以降の市中心部における人の移動増加は、もっぱら交通機関により支えられてきており、地下鉄の乗客数は過去50年間で最高に達している。ニューヨーク市民に対し、特に現在交通機関へのアクセスが

限られている地区において、より多くの選択肢を提供することで、市民の流動性と生活の質を改善することができる。

戦略1

市内全域におけるバスサービスを改善し拡張する

バスは平日平均で1日230万人の乗客を輸送している。多くの地区において、バスは住民にとって唯一の交通機関であり、職場、買い物、余暇活動へのアクセス手段として不可欠なものである。他の都市の事例を参考にしながら、我々はバスサービスが利用者にとって、より魅力的で利便性の高いものとなるようMTAと共同で最新技術の導入に取り組んできた。

2008年、MTAと市はブロンクスのフォーダム通り沿線において、初のSBS路線の運行を開始した。SBSは、車外運賃徴収、バス専用レーン、優先信号、効率的なバス停間の距離などにより、快適な速度での運行を可能とする。フォーダムSBS路線、Bx12は既存路線に比べ運行時間を20%短縮し、10%の乗客増を達成した。2010年、MTAはマンハッタンの1stアベニューと2ndアベニューにおいてSBS路線の追加運行を開始した。我々はMTAと共同し、ブルックリンのノストラッド・アベニュー、マンハッタンの34thストリート、そしてスタテン島のハイラン通りでもSBS路線を拡張する計画である。さらに現在、クイーンズのラガーディア空港へのバスアクセス改善についても検討中である。

通常のバス路線においても、SBS路線において実証された取組みが活用されている。例えば、バスレーンはマンハッタンの34thストリートにおいて採用されている。同路線はそれまで市内で最も運行速度の遅い路線のひとつであったが、専用レーンにより速度は17%向上し、乗客数は6%増加した。専用レーン以外でも、SBS以外のバス路線に適用可能な取組みのひとつとして、優先信号(TPS)が挙げられる。このシステムは信号機がバスの接近を感知し、バスのスムーズな運行のために信号を青に切り替えたり、青信号の時間を延長するものである。TPSは5つのボロー全ての11路線において導入予定である。また、エド・コック・クイーン

ズ・ボロー・ブリッジのバス優先運行を改善し、クイーンズとマンハッタンの移動をより早く効率的なものとする。MTA と共同し、我々は SBS に導入した機能を他の路線にも拡張し、バスシステムをより早く、より使いやすく、利用者にとってより信頼できるものとしていく。

現在ニューヨーク市民はバスの現在地の情報をリアルタイムで得るために、路上で次のバスが来るのを心配そうに目を凝らしている。MTA の最新のリアルタイムバス情報システム、MTA バスタイムは、モバイルウェブのインターフェース、携帯電話の文字メッセージ、又は路上の LCD 表示によって、バスの現在位置を利用者に提供する。MTA バスタイムは現在、ブルックリンの B63 で利用可能であり、今後スタテン島の全 31 路線においても導入される。

戦略 2

地下鉄と通勤電車を改善し拡張する

今日の、そして将来の需要増に応えるため、MTA は現在 3 つの大規模プロジェクトに取り組んでいる。いずれも過去 70 年以上におけるニューヨーク地域の交通における最大級の拡張プロジェクトである。

マンハッタン・ウエストエンドのハドソンヤードへの 7 号線延伸工事は順調に進んでおり、2013 年の完成予定である。7,000 フィートに及ぶ複線延伸工事により、7 号線は現在の終点であるタイムズスクエアから 41st ストリートに沿って 11th アベニューまで進み、そこから南に向かい 34th ストリートに到達する。これによりクイーンズのフラッシング駅とマンハッタンの最西端が結ばれることになる。市は起債発行によりこの拡張計画の資金調達を行なっているが、再開発により地下鉄が整備されることで、ウエストサイド地区の土地価格が上昇することで税収増加が見込まれている。

MTA は 2nd アベニュー・サブウェイの第 1 フェーズの建設を進めている。完成すれば、Q ラインは 2nd アベニューに沿って 63rd ストリートと 96th ストリートとの間を結ぶことになる。これによって創出される新たな輸送能力は、最混雑区間であるレキシントン・アベニュー・ラインの混雑緩和に寄与することになる。同路線は現在 1 日 130 万人の乗客（ボストンとシカゴの全地下鉄路線の乗客数

合計よりも多い）を輸送している。第 1 フェーズは 2016 年の完成が予定されており、開業初日の乗客数は 213,000 人と想定されている。

イーストサイド・アクセス・プロジェクトは、ロング・アイランド鉄道（LIRR）を 2016 年までにグランド・セントラル・ターミナルに接続するプロジェクトである。これにより LIRR のマンハッタンへの輸送能力が増大し、クイーンズのジャマイカ駅とペンステーション間の混雑を緩和することができる。また、クイーンズとロングアイランドの住民はマンハッタンのイーストサイドに直接アクセスすることができるようになる。完成時には、イースト・サイド・アクセスは 1 日約 160,000 人の乗客を輸送する見込みである。

スタテン島ノースショアなどの地域についても調査を行なっている。この地域において交通網を再編成・改善することにより、現在及び将来の住民、事業者、ウォーターフロントのビジネスエリアへの訪問者の生活の質が劇的に改善される可能性がある。ノースショアは、ニューヨークエリアにおける最大の海事関連雇用の中心地のひとつである。短期的には東西を結ぶ主要道路の交差点における問題に焦点を当て、早急に改善可能性の分析を行う。また、MTA が実施している旧ノースショア・ライトオブウェイ鉄道の代替交通手段の分析と並行し、高架軌道の小規模な再配置について調査を行い、将来の交通機関としての使用の支援、海事ビジネスの振興、ウォーターフロントへのアクセス改善を図っていく。

著しい人口増加と経済発展にも関わらず、この 1 世紀の間、ハドソン川には 1 本の鉄道トンネルも建設されなかった。ハドソン川を越える鉄道輸送能力の拡大は、この地域における経済発展と持続可能性における最優先課題である。ペンステーションが既に輸送能力の限界に達していること、ハドソン川両岸において今後人口が増加することを考慮すれば、我々は州政府や連邦政府と協力し、ニューヨークとニュージャージー、2 つの州を結ぶ費用対効果の高い追加交通手段を特定するために全力を尽くさなければならない。これは両州にとっても、我が国にとっても極めて重要である。

戦略 3

住宅地域におけるタクシーサービスを拡張する

タクシーとハイヤーサービスは、我々の公共交通システムの重要な一部である。1日120万人という輸送人員は、MTA、ロサンゼルス・メトロ、シカゴ・トランジット・オーソリティを除けば、国内のどの交通機関よりも多い人員を輸送していることを意味している。タクシーとハイヤーは個人事業者によって運行されているが、市が事業認可を規制している。2007年の調査によれば、イエローキャブ利用者の66%はタクシーの存在により自家用車不要の生活が可能になっていると回答している。2009年の調査では、マンハッタン北部、ブルックリン、ブロンクス、クイーンズの自家用車を所有しない家庭の97%において、調査前1ヶ月以内にタクシー又はハイヤーを利用したことがあると回答している。タクシーとハイヤーには、これほど重要な必要性があるのだ。

しかし、ロワー・マンハッタンやマンハッタン中心部を除けば、空港以外でイエローキャブを見つけることは困難である。タクシーの94%がマンハッタンで乗客を乗せている一方で、市民の80%はブルックリン、クイーンズ、ブロンクス、スタテン島に住んでいる。4つのボローとマンハッタン北部におけるタクシー・ハイヤー需要は、現在、タクシーではなく電話により無線配車されるハイヤーサービスが対応している。

現在の市の規制では、路上で呼び止めた乗客をハイヤーに乗車させることは違法である。結果として、ニューヨーク市民が路上でハイヤーを呼び止める場合、無認可ハイヤーに乗るか、認可ハイヤーではあるが認可条件に違反している車両に乗るかの選択肢しかないのである。

無認可、違法のハイヤーに乗車することは危険を伴う。乗客は自分が呼び止め、乗車しようとするハイヤーが、認可事業者が適正な保険に加入して運行している車両かどうか確認することができない。運賃もまちまちである。言い合いは日常茶飯事である。先ごろ市が成立させた新たな規制により無認可ハイヤーを識別しやすくなったにも関わらず、乗客は相変わらず無認可車両にそれと知らず乗車している。

我々はイエローキャブサービスをロワー・マンハッタン及びマンハッタン中心部以外の住宅地域に拡大する。現在十分なサービス提供が行われていない地域において路上でタクシーを呼び止めることが可能となるように、ライセンスの追加発行を行う。現在の需要に正確に適合するように規制を見直すことで、ニューヨーク市民が自家用車を所有せずに生活することを可能とする、より利用しやすい選択肢を提供することができる。

戦略4

カーシェアリングを促進する

ニューヨーク市の家庭における自家用車保有率は54%に過ぎない。自家用車所有者は、頻繁には車を使用しないが、買い物、家族訪問その他の余暇に柔軟に対応できるという理由で、車を所有する必要がある、又は所有したいと考えている。市内における自家用車保有コストは高額であり、駐車場所を見つけることも困難である。

自動車保有に伴う固定費の代替案を提供することは、経済面においても環境面においても合理的である。カーシェアリングは、自動車の使用頻度が低く、保険料、維持費、駐車料金といった自家用車保有経費の負担を軽減したいと考える市民にとっては、効果的かつ利便性の高い選択肢である。

ニューヨーク市は既に、全国カーシェアメンバーの3分の1を占める国内最大のカーシェアリング市場となっている。市内における自家用車使用実態は不定期なものであり、市場は目覚しく拡大するだろう。

2010年に行った建築規制の見直しで、市内各地の路外駐車場・車庫にカーシェア車両を配置することが可能になったことが、カーシェアリング普及拡大の後押しとなっている。我々は、更なるカーシェアリング普及拡大の可能性として、市有車両26,000台に目を向けている。多くの市有車両は、夜間、週末といったカーシェアリング需要の最も高い時間帯には使用されない。市が自ら保有している車両をカーシェアリングに切り替えることで、複合的効果（市財政の縮減、貴重な駐車スペースの一般への開放、そしてカーシェアリングの市民利用の拡大）が期待できる。

2010年に、我々はロワー・マンハッタンの市有車両50台を、民間のカーシェアリング企業であるジップ・カーの車両に切り替えるパイロットプログラムを開始した。引き続き更に多くの市有車両をカーシェアリングに切り替えていくことが可能か、評価を行なっていく。

戦略5

フェリーサービスを拡張し改善する

フェリーは、マンハッタン、クイーンズ、ブルックリン、スタテン島、そしてニュージャージーを結び、1日90,000人以上を輸送する我々の交通ネットワークの重要な一部である。最も利用者の多いスタテン島フェリーは、我が国最大の旅客専用フェリーサービスである。

我々は現在、スタテン島フェリーの総合的検証作業の最終段階に来ている。乗客需要予測、利用者の選好特性調査、既存船舶の状態調査、推進カトレードオフ効果、そして新しいデザインコンセプトなどである。こうした調査研究により、我々は、老朽化したフェリー船隊の更新財源の確保を行うための適切な情報を得ることができる。これは市内全域の全ての交通インフラの維持管理を強化し、良好な状態に保つ政策の一環として行われているものである。

持続可能な交通手段に対するニューヨーク市民の選択肢を増やし、既存の交通手段では十分にサービスが提供されていないウォーターフロント地区に重要なアクセスを創出するため、我々はイーストリバー沿いにおいてフェリーサービスの試験運行を開始する。この地域は潜在的な需要の高い地域である。ルートはクイーンズ・ウエスト、ブルックリンのグリーンポイント、南北ウィリアムズバーグ、フルトン・フェリー、そしてマンハッタンのイースト34thストリートとウォール・ストリートのピア11である。試行の一環として、このルートは民間事業者によって運行される。同サービスについては、通勤利用と余暇利用の一体化、バスや自転車などの内陸輸送との接続性などについても評価を行う。更にイーストリバーと市内の他の地域におけるフェリーサービスの長期的な実現可能性についても評価を行う。

戦略6

自転車の安全性と利便性を向上させる

10年以上にわたり、我々は市内全域に緑道、自転車レーン、自転車ルート標識などを建設・整備してきた。2000年以降、自転車通勤は3倍以上に増加している。こうした成果は、単に急速に増加している自転車愛好家を取り込んだだけでなく、道路が、ドライバー、歩行者、交通機関利用者、そして自転車利用者等全ての利用者にとってより安全になったことが寄与している。自動車から分離された自転車レーンが導入されたことで、自転車だけでなく全ての道路利用者の衝突事故による負傷件数は40%減少し、特定の場所では事故の減少率はより顕著なものとなっている。ニューヨーク市民を更に自転車という代替交通手段に誘導するためには、自転車道ネットワークの拡張、駐輪場整備、市民の啓蒙を継続し、更に自転車シェアプログラムを実施することが必要である。達成すべき目標は、自転車通勤を2007年のレベルから、2012年までに2倍、2017年には3倍に引き上げることである。

既に世界の各都市、パリ、ロンドン、ワシントンDCなどでは、住民や観光客が簡単に自転車にアクセスできる環境を提供し交通手段の選択肢を拡大する仕組み、自転車シェアリングプログラムを創設している。自転車シェアリングにより、利用者は低廉な利用料で自転車スタンド（キオスク）で自転車を借りることができる。パリ市が自転車シェアリングプログラムを導入した際には、自転車の利用は1年間で4倍に増加した。自転車シェアリングにより、ニューヨーク市民と旅行者は、短時間の利用であればごく僅かな料金で、30分以内であれば無料で自転車を使用することができるようになる。我々は第三者機関の運営者と共同で、ニューヨーク市内に強固な自転車シェアプログラムを創設する。

戦略7

歩行者のアクセスと安全性を向上させる

大部分のニューヨーク市民は、1日のうちのどこかで歩行者となる。学校、街角の店、地下鉄など、どこかしらまで歩いて行く。安全でアクセスの容

易な歩行空間は、持続可能な交通システムの基礎的要素である。

この4年間、我々は交通事故死者数の削減と、歩行者の安全性改善において著しい成果を挙げた。実際に2009年の交通事故死者は、2001年から35%低下し、ニューヨーク市において過去最も歩行者の安全が達成された年となった。しかし、このような大きな前進に関わらず、2005年から2009年にかけて、交通事故死者数の半数以上を未だに歩行者が占めている。歩行者の安全性を高めるため、我々は市内の1,500交差点にカウントダウン信号機を設置する。この信号機は、赤信号の点滅が完全に赤に変わるまでの残り秒数をカウントダウン数字で表示するもので、道路を横断する歩行者の安全性向上に寄与するものである。また、駐車場に進入する車両と歩行者の接触を減少させるため、歩行者の多い地区における公共駐車場に新たなガイドラインを導入する。

2007年、我々は市内全域の一連の場所をターゲットとし、歩道の混雑を緩和し、歩行者の負担を軽減する取組みを行った。これらの場所は、地下鉄駅と学校の周辺、そして地下鉄地上駅高架下のバス停である。我々は、「高架下バス停プロジェクト」をさらに9カ所において実施し、高架下バス停に特有の安全性と視認性の問題に取り組んで行く。更に通学児童がより安全に学校まで歩いて行けるように、32箇所安全通学路プロジェクトを実施する。安全通学路プロジェクトは、安全パトロール、自動車速度の抑制、横断歩道と歩道の改善を促進するものである。

最後に、我々はこうした先進的な安全への取組みを補完するため、ニューヨーク市が歩行者にとってより利用しやすい街となるための改善策を講じていく。最もニューヨークに精通した市民でさえも、道に迷うことがある。馴染みのない地域では尚更である。最近の調査では、9%の市民（そして27%の旅行者）が、調査前1週間以内に道に迷ったことがあると回答している。我々は地域社会と共同し、地元市民と旅行者が共に市内全域に簡単にアクセスすることができるように、標準化されたニューヨーク歩行者案内システムをデザインする。

道路、橋、空港の混雑を緩和する

交通混雑は、我々の地域経済に年間130億ドル以上の損失を与え、同時に大気汚染をもたらしている。コストは全てのニューヨーク市民にとって通勤時間の増大と配送品の遅れとなって影響を与える。空港は国内有数の利用者数を誇るが、同時に最も混雑する空港でもあり、企業と消費者のコストを増加させている。

人口が引き続き増加するなか、我々は需要を管理し、道路、橋、空港をより効率的に運営するための対策を講じなければならない。需要管理により、限られた輸送能力をより効率的に利用することができる。価格設定（プライシング）や高度な交通システム技術を用い、ドライバーを最も混雑する時間帯からシフトさせることで、物理的に制約された交通インフラをより効率的に管理することが可能となる。駐車料金の設定は、ドライバーの運転パターンを変化させ、限りのあるスペースの利用を最適化するためのもうひとつの選択肢となる。

戦略8

先端技術と価格設定メカニズムの試行により交通混雑を緩和する

過密都市ニューヨークにおいて、道路網の拡大には明確な物理的制約がある。我々は、現在あるインフラを効率的、効果的に活用する道を見出さなければならない。世界中の都市の事例に示されるように、輸送力に制約のある交通システムの効率化を促進する、最も有効な手段のひとつが、プライシング戦略である。

小売店の立ち並ぶ通りで渋滞を引き起こす主要な原因のひとつは、路上駐車スペースを求めて道路を巡回する車両の存在や、時として駐車スペースを見つけられずに行われる二重駐車である。この問題に対処するため、我々はパーク・スマートというプログラムを開始した。これは、ピーク需要時に駐車場料金を高く設定することで、駐車場の回転率を高めるものである。グリニッジ・ビレッジ、アッパー・イースト・サイド、パーク・スロープの3箇所において、パーク・スマートは短時間の駐車を促進し、より多くのドライバーに駐車場利用を可能にする。我々はこのプログラムを新たに3箇所で導入し、更にカーブサイド（路肩）での荷捌きに革新的な戦略を組み合わせる。これら

により、限られた路肩を最大限に活用しながら、プログラムをさらに効果的なものとする。

この4年間、市は11,500箇所の1台分のスペース用のパーキングメーターを、2,986箇所の複数車両用スペースのミュニ・メーター（Muni-Meter）に集約・更新してきた。新たに設置されたメーターは、デビットカードやクレジットカードに対応し、歩道空間の拡大にも寄与している。市内全域において更に51,800機の既存の1台用メーターを撤去し、4,500機のミュニ・メーターに切り替えることで、より多くの地域でドライバーの利便性と歩行者の快適性を拡大する。

我々は引き続き、革新的なインテリジェント・トランスポーターション・システム（ITS）技術の利用を推進していく。市内の主要な場所において信号機のタイミングを調整し、混雑を緩和することで、既存の道路ネットワークの安全性と機能を高めていく。ITSは道路状況のリアルタイム情報を利用し、信号機の運用の最適化を可能とする。

戦略9

住宅地域の需給バランスに適合するように駐車規制を修正する

新規の住宅や商業ビルを開発する際に設置しなければならない、又は設置することができる路外駐車場の総量は建築規制により決定される。自動車社会の到来以前に成熟した他の都市と同様、ニューヨークの大部分は地下鉄と路面電車を中心に発展してきた。自動車は街づくりの中心ではなかったのである。実際に1938年まで、ニューヨーク市では住居ビルへの駐車場設置が禁止されていた。住宅への路外駐車場設置義務は1950年に初めて施行された。そのため、多くの住宅は居住者の駐車スペースに配慮することなく建設されている。

駐車場設置義務の設定には、駐車場需要と自動車保有・使用の効率性のバランスを取ることが必要である。一方で従来の建築規制は、自動車所有を求める世帯の要望に対応できるだけの駐車スペースの供給を促進するものである。ニューヨークのように過密な都市において、過剰な駐車スペースの設置を求めることは、自家用車の運転を増加させ促進し、道路混雑を引き起こし、更には新規開

発に不要なコスト上昇をもたらすものである。過密度合いと輸送能力が都市によって異なるように、駐車場のバランスもそれぞれの地域に合わせたものでなければならない。全てに等しく当てはまる基準などはないのである。

マンハッタン地区の開発の多くにおいては、住民に駐車場を提供する必要はない。地上への新規駐車場建設は殆どの場合禁止されていて、公共駐車場にも特別な許可が必要である。1995年、我々はマンハッタン・コアと呼ばれる地区のこうした規制をロングアイランドなど他の地域に拡大した。

我々はマンハッタン・コアにおける現在の駐車動向調査をまとめ、駐車場規制の修正に着手する。また、マンハッタン・コア以外の地域についても調査を行い、どのように規制を修正すれば住民、ビジネス、労働者、観光客のニーズにより適合したものとなるか方向性を絞り込んでいく。調査結果は、将来の駐車場とカーブサイド（路肩の駐車帯）の管理政策の指針として役立てられる。「住宅と住宅地域」の章で述べたとおり、現在の附置義務駐車場の最低基準の適正価格住宅への適用が、一部のカテゴリーの住宅においては不必要な建設コストの増加となっていないか調査を行い、適切な規制に改正するための判断材料とする。

戦略10

市内道路におけるトラック混雑を緩和する

住民や事業者は、食糧、衣料、その他の生活や事業活動で使用するほぼすべての物資を貨物運送に依存している。2004年の1年間にニューヨーク市内に搬入され、又は通過した貨物は4億3,400万トン以上に達している。このうちの約90%がトラック輸送である。交通混雑と輸送能力の限界は、市内のトラック輸送貨物に遅配とコスト上昇をもたらしている。貨物輸送の混雑は、市内を移動するすべての人々の交通混雑に拍車をかけている。2030年には市内の貨物量は85%増加すると予測され、ニューヨークの貨物の流れを効率的に管理するという事は、今後ますます困難なものとなるだろう。

マンハッタンの中心部商業地区（CBD）への貨物配送は、ビジネスサプライ維持において極めて需要

である。しかし日中の配送トラックは道路混雑に拍車をかけ、結果として配送の遅れをもたらしている。最近の試行では、マンハッタン・ミッドタウンの事業者が自主的に配送をオフ・ピーク時間にシフト（7:00PM から 6:00AM）したところ、トラックの混雑は減少し、劇的な生産性の向上をもたらした。我々は、オフ・ピーク配送に関心を持つ事業者、配送業者と共同で、このプログラムの拡大を検討していく。また、荷捌き需要の高い地区に有料駐車帯を設置し路肩の荷捌きスポットの回転率を高め、さらに事業者にオフ・ピーク配送を奨励していく。

スタテン島ハウランド・フックのニューヨーク・コンテナ・ターミナル（NYCT）はニューヨーク・ニュージャージー港で荷役される 300 万個のコンテナの 10% を取り扱っている。ターミナルへのトラックのアクセスを改善し、周辺道路への影響を減少させることは極めて重要である。我々はポート・オーソリティと共同し、フォレスト・アベニューとスタテン島高速道の交差点のボトルネックを解消し、NYCT とゴースルズ橋を直結させる。

戦略 11

物流を改善する

ニューヨーク市は、物流の改善に向けて幾つかの取組みを開始している。トラックは我々が求め、必要とする物を運び、日常生活と繁栄に欠くことができないが、その一方で騒音と大気汚染をもたらす。我々は貨物輸送の経済的、物流的な重要性を認識しつつ、同時にマイナス面の影響を抑えていく方法を追求しなければならない。道路混雑緩和の具体的解決策として考えられるのが、トラック輸送から鉄道輸送・はしけ輸送へのシフト、そしてウォーターフロントにおける貨物取扱能力の強化である。

ニューヨーク市は地域内の様々なプログラムにおいて積極的な役割を果たしているが、そうした取組は市内の物流改善にも影響を与えている。例えば、ポート・オーソリティは現在包括的な地域内貨物輸送長期計画の策定を進めているが、この計画は今後 30 年間のニューヨーク・ニュージャージー大都市圏の物流改善実行プランに反映されることとなっている。市は引き続きこうした取組に参

加し、管轄区域で発生する全ての課題に的確に対応していく。

2009 年のポート・オーソリティの調査では、ポート・オーソリティの管理する橋・トンネルを通過して市内に流入するトラックの 25% が、様々な仕出し地から配送される食料を運搬している。その多くはブロンクスにある合衆国最大の食料配送センター、ハンツ・ポイント・フード・ディストリビューション・センター（FDC）を經由している。FDC は 115 以上の事業者により構成され、年間売上額は 30 億ドルを超え、10,000 人の雇用を生み出している。我々は現在、連邦政府補助金で行われているシェリダン高速道路調査の一貫として、この地区の交通需要の再評価を行なっている。調査は様々な代替交通手段を含んだ検討を行っており、選択肢としては高速道路の撤去や幹線道路の機能強化も含まれている。全ての選択肢を評価したうえで、引き続き FDC が確実にニューヨーク市の食料流通センターとして不可欠な機能を果たしていけるよう全力で取り組んでいく。

食料関連流通の効率化を推進し、交通混雑への影響を軽減し、住民がより自由に食料品を手にすることができるようにならなければならない。しかしその前に、ニューヨーク市民が何を食べ、それがどこから来るのか、どのように市内に運び込まれるのか、そして最終的にどこに配送されるのかを正確に知る必要がある。

我々は市議会と共に、地域レベルにおける食料品配送調査をスタートさせ、更に市内に運び込まれる食料の流れを詳細に調査する。同時に、地域で生産される食料品の配送と消費の拡大に対し物流上障害となっているものがないか、それには行政が介入できるのか、といった評価を実施する。

また、市内に搬入される貨物をトラック輸送から鉄道輸送にシフトするため、鉄道輸送能力の増強を行う。FDC 内のハンツ・ポイント・ターミナル農産品市場では、移入貨物のトラック輸送を補完する貨物列車利用の拡大が可能である。農産品市場で取り扱う貨物の 60% が市内で消費され、22% の貨物が他の地域で消費される。毎日約 3,800 台のトラックが市場に出入りしているが、更に多くのトラックが近郊企業の輸送業務を行なっている。こうした事業も重要な雇用を担っている事業集団

である。しかし我々は移入貨物列車のスペースを最大化するための努力を行っていく。現在、施設の再配置が協議中である。

鉄道による市内の各地への貨物配送の可能性を拡大するため、そして市内から搬出する貨物の輸送手段の選択肢を拡大するため、より多くの鉄道輸送拠点が必要である。この課題に取り組むため、スタテン島アーリントン操車場における鉄道利用を中心とした開発計画に民間資金を導入する。はまた、ポート・オーソリティ及びニューヨーク・ニュージャージー鉄道と共同し、ブルックリン 51st ストリートと 65th ストリートの間の操車場に、海上貨物の鉄道輸送ハブの設計、建設、運営、維持を行う第三者事業者を誘致する。操車場内では貨物鉄道施設と車両はしけ輸送ドック（鉄道車両をそのままはしけに乗せて輸送する）が隣接している。これは、ロングアイランド、ブルックリン、クイーンズの鉄道貨物を、米国他地域への玄関口であるニュージャージーに結びつける最短の海上ルートである。

ブルックリン、クイーンズ、そしてハドソン川西岸の各地点を結ぶ貨物輸送もまた、我々の経済にとって極めて重要である。それにもかかわらず、多くの輸送ルート、特に鉄道貨物には制約がある。ポート・オーソリティはクロス・ハーバー貨物輸送プログラムの環境影響報告書の作成に取り組んでいるが、これはニュージャージーと市内各地の貨物輸送ルートを拡大するための政策及びインフラの代替案を評価するものである。評価対象には海底を横断する鉄道トンネル又はトラックトンネルも含まれている。市はこの課題にも引き続き関与して行く。

我々はまた、サウス・ブルックリン・マリン・ターミナルにおける鉄道貨物と海上貨物を増加させる。市は 9,000 万ドル以上の投資と民間からの 6,000 万ドルの投資を合わせ、施設を良好な状態に修復する。これにより 300 人の雇用が創出され、自動車、建設資材、加工前金属、ガラス原料、プラスチック原料が船舶、はしけにより施設に移出入されることになる。海上輸送はトラック輸送に比較して 6 分の 1 の燃料消費効率であり、荷主にとってコスト削減効果がある。

一方、トラック輸送は市内への物資搬入において圧倒的に主要な役割を果たしている。我々は州政府、その他の地方行政機関と共同し、5 つのボローを結ぶ幹線高速道の運営改善、インフラ改善を行い、トラック輸送道路の安全性と効率性を管理していく。更に地方行政機関と手を携え、大都市エリアにおけるトラックの認可、規制、ルート戦略の調整を図っていく。

戦略 1 2

国内・海外への玄関口としての機能を強化する

ニューヨークのようなダイナミックな都市の価値は、他の地域とどれだけ結ばれているかによって決定される。アクセスの重要性はますます高まっている。商業と観光の中心としての我々の未来だけでなく、我々の生活様式そのものが、人と物資を国内外各地の目的地との間でどれだけ迅速に動かすことができるか、という点にかかっている。我々は市内に多数存在する交通インフラに対する直接的な責任を負うが、同時に他の政府機関や民間事業者が所有する交通施設やサービスであっても、それが我々とビジネスの場を結びつけるものであれば重大な関心を持たなければならない。ニューヨークにおいて飛行機や長距離列車から降り立った乗客が、その空港や駅がワールドクラスの都市に相応しいものだと感じることができるその日まで、我々は満足してはならない。

ニューヨーク市は、全米で最も将来有望な高速旅客鉄道線、ノースイースト・コリドー（北東回廊鉄道）のほぼ中心に位置している。新鉄道についての連邦政府の構想は、大西洋沿岸各州とアムトラックを巻き込むものである。更に、ニューヨーク州はこれまで、州北部の主要都市であるシラキュースやバッファローとニューヨーク市を結ぶ重要な鉄道路線、エンパイア・コリドーの改良に強力に取り組んでいる。我々は、これらの重要なプロジェクトを支持し、連邦議員や州議員と共同し、計画の最大化、そして我々の地域に投入される建設資金の最大化を図っていく。同時に、我々は引き続きアムトラック、他州政府、連邦政府機関と共同で、市内の長距離旅客鉄道施設の改良に取り組んで行く。

ニューヨーク市の旅客を支える3空港、ジョン・F・ケネディ国際空港（JFK）、ラガーディア空港（LGA）、そしてニューアーク・リバティ国際空港（EWR）は、国内で最も利用者が多く、最も混雑した空港である。2010年には、3空港合計で1億400万人の旅客、230万トンの貨物を輸送し、国内一位の座を占めているが、定時性においては最低レベルランクに甘んじている。ニューヨーク地域の空港は国際的な玄関口であると同時に、国内ハブでもある。ここでの遅延は国全体のシステムに波及し、全米に影響を及ぼす。

遅延を減少させ、空域容量を拡大するため、市は連邦航空局（FAA）と航空産業に対し、次世代（NextGen）航空管制テクノロジーの導入を働きかけている。これは、従来のレーダー方式を、衛星を利用したシステムに転換するものである。

JFKには航空貨物用の最新物流施設が不足している。JFKはニューヨーク地域の航空貨物の57%を扱っているが、航空貨物産業の成長は重大な困難に直面している。2009年のJFKにおける航空貨物の取扱量は、2008年に比べ21%減少した。一方で上位50空港平均の減少率は10%にとどまっている。こうした減少傾向は地域経済に損失をもたらしている。国内の主要な物流センターと航空会社が、より混雑が少なくコストの安い地域に拠点をシフトしたのである。

我々はポート・オーソリティと共同で、JFKの航空貨物産業に関する包括的な調査を開始する。調査により貨物マーケットの現状とトレンドを定量化し、JFKで事業を行う場合の収支を明らかにし、インフラへの投資と開発プログラムのチャンスを明確にする。輸出入事業者がニューヨークを拠点とすることで、世界市場への競争力のあるアクセスを得ることができることを明確にする。

JFKの競争力強化のためには、空港の荷捌きエリアへのトラックアクセスの改善が重要である。現在まで、JFKに出入する車両の混雑軽減に対しては、いくつかの短期的な改善策が明らかにされている。その中のひとつが、ヴァン・ウィック高速道路に代えてクロス・アイランド高速道路を非商業車用道路とし、ヴァン・ウィック高速道路には53フィートトレーラーの通行を許可することでJFKへのアクセスを改善させるというものである。また、

商業車にはさらに南からのJFKへのアクセスルートも確保する。我々はこうした提案を推進しながら、ポート・オーソリティや業界と共同し長期的解決策を検討していく。

道路と交通システムの物理的状態を維持管理し改良する

我々は長期間にわたり、老朽化し脆弱となった交通ネットワークの状態を改善するための努力を続けている。しかし未だに道路、地下鉄、鉄道ネットワークは「良好に修復」されてはいない。さらに将来予測される資金不足はより困難な問題である。既存の交通ネットワークの信頼性と質を確かなものとするため、細心の注意を払い維持管理に努めなければならない。

戦略13

公共交通ネットワークの維持管理と改良のための財源を確保する

乗客の負担は増しているとはいえ、一人ひとりが回転式改札口で支払う運賃収入はMTAにとって十分なものではない。2011年のMTA予算に占める運賃収入は41%にとどまっている。信頼できる強固な交通サービスに頼らなければならない都市ニューヨークにおいて、慢性的に不安定な税源は市の交通サービスを著しく脆弱なものとしている。

MTAの地下鉄、バス、郊外通勤電車は、市内と近郊地域において毎日850万人の人員を輸送し、交通混雑の軽減と、二酸化炭素排出量の少ないニューヨーク市民の生活の基礎をなしている。交通サービスの削減はニューヨーク市民の今日に大きな影響を与え、将来世代が必要とするサービスの維持拡大を危うくする。MTAは2011年からの設備投資計画を継続するため、重要な資金調達を行っている。我々はMTA、州政府、そして通勤電車に依存する地域の行政体と共同し、大都市圏における交通システムの運営、維持管理、拡張のための安定的な資金調達方法を特定するための努力を続けていく。

戦略14

道路と橋を維持管理し改良する

道路や橋の維持補修を怠ることが結果的にコスト高となることは、過去の経験が示している。それにもかかわらず、今日の景気後退により市の投資的予算は著しい削減を余儀なくされている。連邦政府の景気刺激策により、2億6,730万ドルの短期的応急的資金調達が可能となっているが、交通システムの維持管理のための長期的資金調達方法を確保することは引き続き大きな課題として残っている。

我々は道路と橋の信頼性維持のため積極的な努力を続けている。現在、72%の道路において舗装状態は良好である。橋の維持管理においても、継続的な努力により市の所有する787の橋は、4つを除き「極めて良好」、「良好」、「適正」な状態に保たれている。4つの橋のうち3つについては、不具合の修復工事中又は将来の補修予定がある。

道路の状態悪化のひとつの要因は、地下作業に伴う道路表面開削が頻繁に行われることである。効率性改善のため、我々は州に対し道路工事において共同入札を認める立法を要請する。現在、電気・ガス・水道等の事業者は公共セクターの道路補修契約とは別に工事を請け負わなければならない。この分割方式が、工事の長期化、同一道路において繰り返される掘削工事、そして交通混雑を招いている。共同入札は、効率性を高め、道路工事の時間を削減し、道路利用の再開を早める。

結論

強固で信頼性のある交通システムを維持し、改善していくことは、ニューヨーク市における生活の質を高め、経済成長の基礎となるものであり、極めて重要である。

財政的に制約のある今日、我々は引き続き知恵を絞りながら投資先の選択と能動的なインフラの管理を行なっていかなければならない。ニューヨーク市民に多くの移動選択肢をもたらすプログラムに絞り込んだ支出を行ない、資産を最大限に活用していかなければならない。過去4年間の成功のもとに、更に取組みを積み重ねていかなければならない。この間、我々は革新的な手法により建設、管理を推進し、交通機関、歩行者、自転車の輸送量を増加させてきた。更に、プライシング、最新技術、より使いやすいタクシ・ハイヤーなど、交

通システム全体の機能を改善するための創造的な手段を求め続けていかなければならない。最後に、我々は機能強化と維持管理の財源を確保するための努力を続け、交通システムの物理的な状態を良好に保ち続けていかなければならない。

ケーススタディ（事例） P. 92

セレクトバスの乗客

二つのバス高速輸送路線—ブロンクスのフォーダム通りを運行するBx12SBSと、マンハッタンの1stアベニューと2ndアベニューを運行するM15SBS—は、かつて市内で最も運行速度の遅い路線に数えられていたが、今日では乗客を迅速に輸送している。

SBSバスは、乗客が乗車前に運賃の支払いを行うことで、既存の路線バスや快速バスよりも早く運行することが可能となっている。また、専用レーンにより混雑を回避し、バスの接近を感知するスマート交通信号により、青信号の延長や切り替えを行う。バスが到着すると、乗客は3つの異なるドアから一斉に乗降でき、各バス停での停車時間が削減される。

乗客のひとり、Jose R. Mejiaにとって、SBSはブロンクスでの移動を劇的に改善させた。毎週末、彼は家族を訪問するためサザン通りからセグウィック通りまでバスで移動する。SBS以前は1時間近くかかったものが、現在では30分から40分に短縮した。

Joseは言う「SBSは必要だ。市は、市民が市内をより効率的に移動できるようにしなければならない。効率的な施設は何でも歓迎だ」まさにSBSはそれを実現した。2013年までに、セレクトバスサービスは5つのボローすべてで導入される。

マンハッタンの住民A. Scott FalkはSBSで頻繁に外出する。「2ndと3rdアベニューに住んでいるので、アップタウンに行くには3rdアベニューを幾つも走っている路線に乗るのが普通だが、SBSが快適なのでできるだけ1stアベニューまで行ってバスに乗るようにしている」

SBS 路線はマンハッタンの 34th ストリート、スタテン島のハイラン通り、ブルックリンのノストランド通りで続々と開設される。SBS は移動時間を短縮し、バスでの移動をより快適にする。バスはニューヨーク市民にとってより望ましい選択肢となる。

ケーススタディ（事例） P. 95

イギリス、ロンドンのパークレイ・サークルにおける自転車シェアリング

世界の 100 以上の都市と同様、ロンドンでは自転車シェアリング・プログラムを短時間の移動手段の選択肢として提供している。自転車シェアリング・プログラムでは、市内全域に設置された自転車ラック（Kiosk）で自転車の貸出と返却が可能である。Kiosk は街角、公園、駅、会社の前、店先、などに設置されている。利用者は、低廉な年間使用料または一時使用料を支払うことで、1 日 30 分の使用が可能となる。30 分を超過した場合は僅かな超過料金を支払うだけである。自転車は 24 時間貸し出し可能であり、特に夜間など電車の運行頻度の低い時間帯に役立っている。

ロンドンの自転車シェアリングプログラム、「パークレイ・サイクル・ハイヤー」では、400 箇所、6,000 台の自転車が利用可能である。自転車はインナーロンドン各地で数ブロックごとに設置されており、2012 年のロンドン・オリンピックまでにはプログラムは東部にも拡張され、自転車台数は 8,000 台に達する。ロンドンプログラムと自転車スーパーハイウエイは、パークレー銀行の出資により行われ、今後 5 年間の出資額は 4,040 万ドル（2,500 万ポンド）と見積もられている。

パークレー・サイクル・ハイヤーの年会費は 73 ドル（45 ポンド）である。旅行者又は短期間の利用を希望する場合は、24 時間で 1.6 ドル（1 ポンド）又は 8 ドル（5 ポンド）の 7 日パスを選択することができる。2010 年 7 月のプログラム開始以降、95% が短時間利用者による 30 分以内の利用であった。プログラム開始当初の 3 ヶ月間で 150 万人の利用を達成し、ロンドンの自転車シェアリングは大成功を収めた。盗難された自転車は僅か 12 台であった。

自転車シェアリングは移動を容易にし、駐輪スペースを探す時間を不要にした。利用者は自転車を借りた場所と別の場所の Kiosk で返却することができる。ロンドン同様、ニューヨークも過密で複数の交通手段の存在する都市である。市民も旅行者も、二輪車を使って市内を動きまわることのメリットは大きい。2012 年までに、ニューヨーク市民はメトロカード 1 か月分のコストよりも安い年会費で自転車シェアリングを手に入れることができるようになるだろう。

ケーススタディ（事例） P. 96

ルーズベルト島

イーストリバーのマンハッタンとクイーンズの間、浮かぶ島、ルーズベルト島は長い間交通革新の実験室であった。1969 年、ルーズベルト島交通マスタープランは島を自動車禁止地区とすることを提案した。延長 2 マイルの島は、現在自動車禁止とはなっていないが、ルーズベルト島オペレーティング・コーポレーション（RIOC）は革新プランの精神を引き継ぎ、持続可能な交通を実現するための様々な取組みを行なっている。

この島の最も象徴的な交通手段は、マンハッタンと同島を結ぶ空中トラムウェイである。年間約 200 万人がトラムを利用している。このクリーンで効率的なケーブル駆動の交通機関の利用者は壮大なパノラマを楽しむことができる。また、島の周囲を巡る自転車道からは市内で有数のウォーターフロントの風景を眺めることができ、自転車シェアリング計画を推進する構想もある。

トラムウェイの維持管理に加え RIOC は、ハイブリッド電気バスの運行についてニューヨーク・ステート・エナジー・アンド・リサーチ・ディベロップメント・オーソリティ（NYSERDA）、ニューヨーク・パワー・オーソリティ（NYPA）との提携に成功した。3 者はこのプログラム実施にあたり、電気自動車充電ステーションとスマートパーキングの技術を導入した。現在、島内を巡回するバスは、全車両が超低硫黄燃料使用のハイブリッド電気バスとなっている。超低硫黄燃料の使用は（硫黄酸化物だけでなく）、危険な粒子状物質を 90%、窒素酸化物を 40%、温室効果ガスを 30% 削減する。

電気自動車の使用を促進するため、RIOGは集中駐車施設に充電ステーションの整備を行なっている。このプロジェクトにより、電気自動車にとって不可欠なインフラが建設されることになる。電気自動車は従来型の自動車による排気ガスの削減に寄与するものである。

RIOGは限りある路上駐車スペースの管理を改善するため、スマートパーキング技術についての実験を行っている。道路に埋め込まれたセンサーが道路標識やモバイルアプリケーションに直接駐車情報を配信する。ドライバーは駐車場所を探して動きまわることなく、利用可能なスペースまで誘導される。ドライバーが駐車スペースを探すことに費やす時間を削減することで、RIOGは道路混雑の解消と大気汚染の改善を実現しようとしている。

こうしたアイデアを実現することで、ルーズベルト島は交通革新の実験室という伝統を引き継いでいく。