

公共交通

◇◆公共交通と私たちの暮らし◆◇

公共交通(鉄道・バス・路面電車など)とは、誰もが利用できる地域や社会で共有する乗り物のことです。戦後の日本では、人々の主な交通手段として発展し、東京、大阪などの大都市圏だけではなく、地方都市においても公共交通のネットワークが広がりました。

しかし、経済の発展とともに一般家庭へも自動車も普及し始めました。自動車は好きな時間に、好きな所から好きな所へ行くことのできるとても便利な移動手段です。この便利な自動車は全国で普及し、いまや「一家に一台以上」の時代となりました。当然、人々の移動は公共交通から自動車へと移ってしまいました(モータリゼーション)。こうなると、公共交通は運賃収入での採算がとれなくなり、また渋滞や交通事故の元凶とされ、路線の縮小や撤退が相次ぎました。1932年の最盛期には全国65都市にあった路面電車も2007年現在20都市以下と明らかな衰退が確認できます。私たちが生活している栃木県においても、図1に示すように公共交通(バス)の衰退が見られます。

このように、自動車も普及し続け、公共交通が衰退した結果、さまざまな社会的な問題が出てきました。この問題を次に挙げ、公共交通の再生によって問題が解決すると考えられているものを紹介します。

① 移動制約の発生

これまで公共交通が主な交通手段であった高齢者や運転免許のない子供には、公共交通の衰退によって、移動の制約が生じます。また、ケガをしたり体調が悪かったりするとき、お酒を飲んだときなどは、普段自動車を利用している人でも移動制約が生じてしまいます。そんなときに公共交通があれば、目的地まで行くことができるかもしれません。

② 渋滞問題

自動車台数が急激に増加すると、道路には渋滞が発生します。国や自治体は、渋滞を道路の新設や拡幅などの対策で解消しようとしてきましたが、財政的な圧迫となる上に自動車台数の増加に間に合わないため根本的な解決には至っていません。最近ではパーク&ライドという、自動車から公共交通機関への乗換えを促す取り組みも行われています。このように、自動車交通が集中する場所では公共交通に乘換えることで、渋滞の解消が期待されています。

③ 自動車によるCO₂排出量の増加

今日、CO₂排出量の増加は日本だけではなく世界的な問題として、取り上げられています。このCO₂の増加の原因の一つが自動車台数の増加だと言われています。また、自動車は電車やバスに比べて、1台あたりの乗車人数が少ないため、どうしても1人当たりのCO₂排出量が多くなる傾向があります。

◇◆公共交通の利用促進を目指して◆◇

自動車は自分たちの生活の中で非常に重要な移動手段であり、利用を控えるということは大変難しいのが現状です。そこで、国や自治体は少しでも自動車から公共交通へ乗り換えてもらおうと、いろいろな施策を行っています。ここでは、地域計画学研究室が栃木県あるいは宇都宮市と一緒に取り組んだ施策や社会実験について2つほど紹介します。

～H18年度(2006年)の取り組み事例～

■大通りトランジットモール化への取り組み(駅前大通りの歩行者と公共交通の専用空間の実験)

これまでに説明してきたとおり、都市内の移動が自動車に依存してくると、人々の生活も自動車あつてのものに変化してきました。買い物についてみると、狭くて高価な駐車場を利用して中心市街地に向かうよりも、広い無料駐車場のある郊外の大きなショッピングセンターなどに向かうようになってきました。多くの地方都市がこのような状態になっていて、中心市街地の活性化が望まれています。ただし、中心市街地が賑わいを取り戻し、人が集まってくるようになったとしても自動車に依存した交通のままだと、中心部への交通を処理できなくなってしまうと考えられるため、公共交通の整備と、中心部における施設の再生などを一体的に行う必要があります。

この手法として、トランジットモールが注目を受けています。トランジットモールとは図 2.のように、市街地において歩行者、自転車、軌道系を主とした公共交通にのみ開放された道路空間のことです。欧米を中心に導入事例が見られますが、日本では本格的に導入しているのは沖縄県那覇市の国際通りの 1 箇所だけです。しかし他の多くの都市もトランジットモール導入に向けて取り組みを進めています。宇都宮市においても LRT（土地利用と交通のページを参考）導入後の市街地に導入が検討されています。トランジットモール実施時に「周辺の交通にどのような影響があるか」、「市街地にどのような影響を及ぼすか」を検証するため、トランジットモール社会実験が行われました。



Photo <http://www.arch-hiroshima.net>

図 1. トランジットモールの様子（アムステルダム）

■モビリティ・マネジメント（自動車利用者の意識転換策）

モビリティ・マネジメントは近年日本の多くの都市へ広まった交通政策の一つです。私たちは普段、自動車の便利さのみを認識した自動車依存になっているため、自動車利用によるデメリットについて考えることがありません。そこで、自動車のメリットだけではなく、デメリットについて改めて情報を提供することで、習慣化した自動車利用に対しての意識変化を期待しようという試みがモビリティ・マネジメントです。

平成 18 年度、宇都宮市では国道 123 号線（石井街道）沿いの地域を対象として、「公共交通（路線バス）の利用促進を目的としたモビリティ・マネジメント」が実験的に実施されました。取組みの中では、図. ○に示すような自動車利用によるデメリット情報が入った動機付け冊子の他、バスの時刻表や路線図等が配布されました。また、モビリティ・マネジメントの効果として住民の意識変化と対象者の 18%の人にバス利用の増加を確認することができました（図. ○）。

動機付け冊子では分かり易い表現で、自動車利用のデメリットを紹介しています。

運動不足

「クルマ」に乗っていると、とても楽です。でもその分、運動不足になっていませんか？

交通手段と消費カロリー

20回の移動に要する消費カロリーの平均を餃子に変換すると…

バス: 5.2個
クルマ: 1.1個

きふなの一言

「クルマ」に乗るときは、家から駐車場までの距離しか歩かないけど、「バスや電車」に乗るときはバス停や駅までの距離歩くことができるよ。

「少し運動不足だなあ」という時は、「ちょっとした距離」を歩いてみると気分転換になるかも！

図 2. 情報提供の例

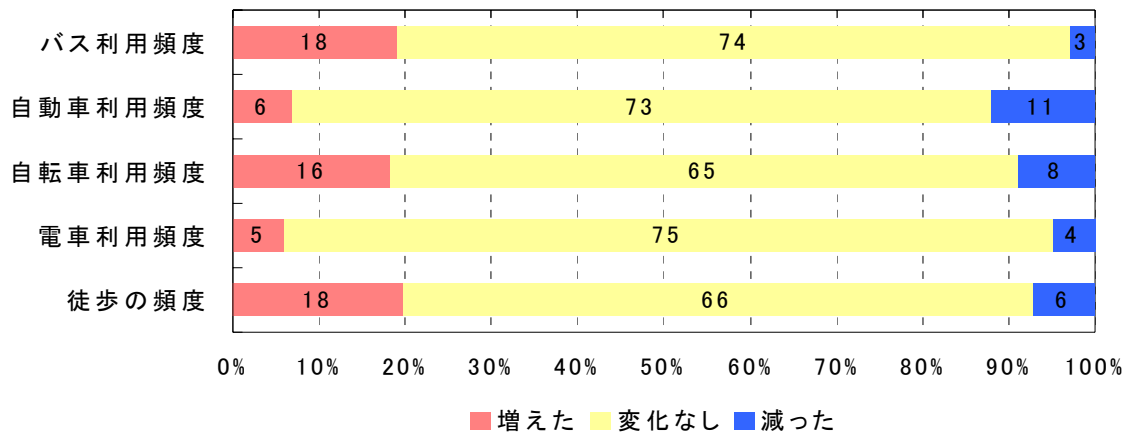


図 3. 各交通手段の利用頻度の変化