

公共交通の利用促進に向けて

筑波大学大学院システム情報工学研究科教授

いしだ はるお
石田 東生



減少し続ける公共交通利用

我が国の公共交通は、一部の地域、例えば大都市圏の中心部以外では危機を迎えている。公共交通乗客数の減少は続いているし、公共交通事業者の多くが厳しい経営状況に置かれている。バス路線の休廃止、地方鉄道の休廃止も相次いでいる。

人と環境と街に優しい公共交通の重要性と必要性は万人が認めることである。特に、まもなく超高齢化社会に突入する我が国においては、安全の問題、移動の自由と公平性、社会参画といった観点から公共交通のサービスの重要性は今後ますます重要になってくるであろう。一部の中山間地域では高齢化率が50%を超える集落も珍しくなく、ある意味では待ったなしの現実の問題である。

このように、重要かつ基本的であり、また誰しもが必要性を認めているにもかかわらず、相変わらず公共交通の悪戦苦闘が続いている理由を整理し、対処方法について考えてみたい。今後の公共交通のあり方、利用促進策のフレームを検討するための一助になれば幸いである。

自動車と我々の暮らし・街・地域

自動車は戦後、劇的に安くなり、広範に普及している。自動車が必要だと考える人のほとんどが購入できるようになったためである。この自動車の普及によって、我々の暮らしや都市・地域は大きく変容している。図1は都市規模別の交通機関の分担率の変化を示したものであるが、都市規模が小さいほど自動車分担率が高いこと、またその上昇も都市規模が小さいほど大きいことが見て取れる。富山都市圏や長野都市圏のパーソナルトリップ調査では自由に使える自動車を持っている人は、時間や目的地に関わらず移動の90%以上が自動車であるという報告もなされている。

自動車保有率上昇の影響は自動車利用の増加という表面的な変化にとどまらない。自動車保有の進展は都市の郊外化・低密度化を促進させている。自動車を下駄がわりに利用できるようになり、住居の選択の自由度が大きく向上したので、公共交通が便利な、あるいは徒歩・自転車と通勤できるような密集市街地に住まざるを得なかった我々が、郊外にゆったりとした住居を選択できるようになったのである。買い物、レジャー等の目的地も自動車の高いモビリティにより、より広い範囲の中

から自由に選択できるようになった。選択の幅が広がることにより消費生活のレベルが大幅に向上したのである。このような消費生活の変化は、幹線道路やバイパス沿いに数多く立地しているロードサイド店に代表されるような都市構造の変容をもたらしている。これが再び自動車依存型の生活を我々に強いているという側面もある。一方で、公共交通は、乗客数の減少とそれに伴う赤字の増加と路線の廃止という悪循環に陥っており、これらが相互に関連して自動車保有を増大させ、都市構造や我々の生活を変化させているという循環構造が確かに存在する(図2)。そして、ここに現代都市における混雑・環境・交通事故などの交通問題の

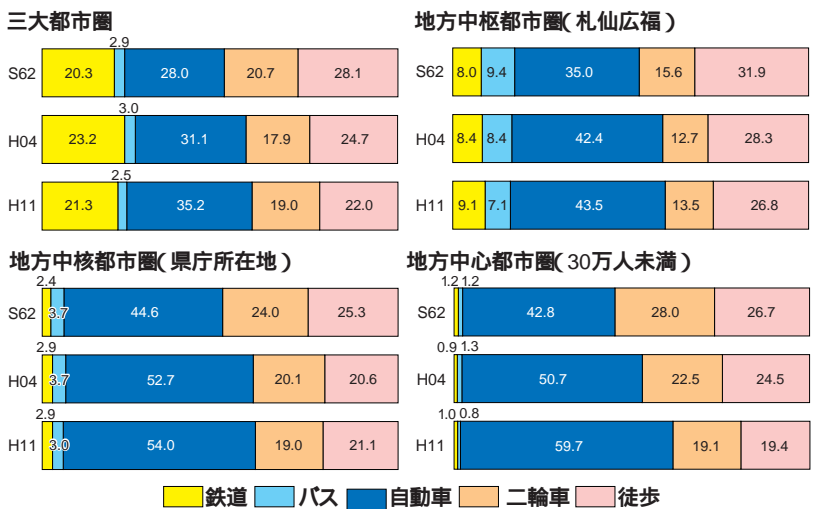


図1 都市規模別の交通手段分担率の変化(平日)

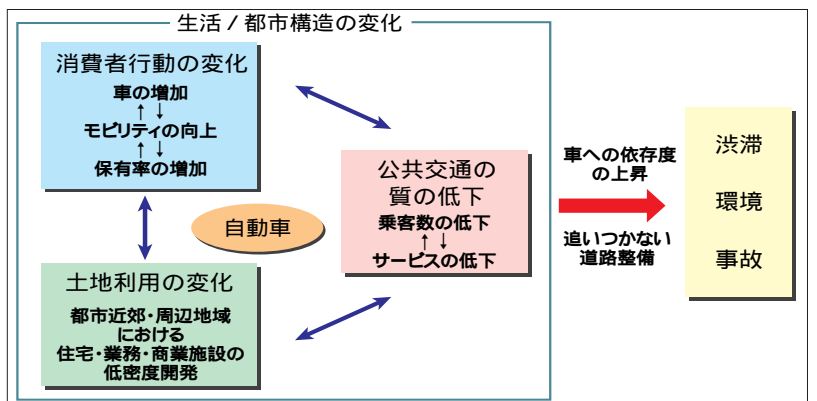


図2 自動車と生活 / 都市構造の変化

規制撤廃の影響

原因と、解決が難しい理由が存在する。自動車が増えたら恩恵や利便性が大きければ大きいほど、その人の自動車利用は増加するし、減少させることは難しいのである。

このような中、公共交通の参入規制が相次いで撤廃された。市場への新規参入を容易にし、効率化とサービスの向上を図ろうとするものであったが、良い効果をもたらした反面、マイナスの影響をもたらしたことも否めない。参入の自由は、すなわち撤退の自由であり、不採算路線からの撤退の引き金になったと思われる。イギリスでも1980年代から公共交

通の規制撤廃が行われ、地域によっては結果的にバス路線の縮小・廃止につながってしまったといわれている。我が国より手厚い補助制度を準備していたにも関わらず、である。自動車への依存度をさらに高めたという反省から、1998年の交通白書が作成され、公共交通政策に関して大きく舵が切られ、その後はいろいろな試みがなされ、効果を挙げているものもある。

我が国においても、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、今回の法律)をはじめとするさまざまな法律・制度が整備されつつあり、今後の展開に期待ができるし、是非とも成功させなければならぬところでもある。次に、施策展開に当たってのポイントに関する私見を開陳したい。

人と街と公共交通

(1) 人への働きかけの重要性

公共交通を使用しない人たちが、具体的には自動車ユーザーへの働きかけが重要である。従来、公共交通の種々のサービスの向上施策が懸命に行われてきた。運賃値下げ、所要時間短縮、頻度上昇、運行時間帯の延長などである(これらを構造的方策という)。しかし、いずれも効果ははかばかしくないことは周知の通りである。サービス向上による乗客増がもたらす収入増はそのための費用よりかなり小さく、赤字増加の要因となることが多い。

そこで最近注目されているのが、環境問題・健康問題・中心市街地の活性化と自動車の関係、あるいは公共交通の利用方法などを中心に情報を提供し、自発的に交通行動を変えてもらおうとする心理的方策

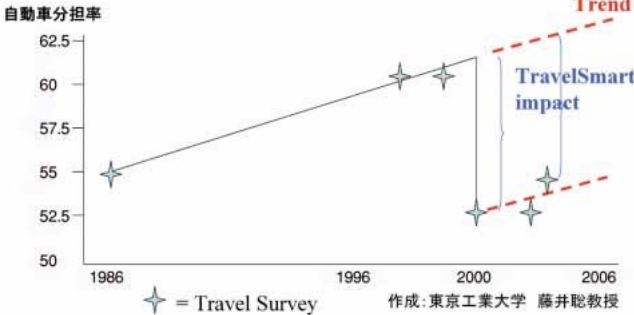


図3 MMによる自動車分担率の変化 (オーストラリア・南パース市)

また、廃止寸前の公共交通が市民の力により復活した例も報告され始めている。富山県高岡市の万葉線、富山市のポトラム、和歌山市の貴志川線などである。いずれも市民中心のあり、市民を巻き込んだ運動によつて蘇つた例であり、その議論の大きさ・熱さにより市民に公

なわちモビリティ・マネジメント(MM)である。イギリスで大きな交通政策転換が行われたことは前述のとおりであるが、その中心の一つとなっている考え方であり、全国展開がなされている。オーストラリアもその先進地であるが、図3は南パース市全体を対象としたMMの結果、自動車分担率が一挙に15%低下した成果を示すものである。我が国においても、MMの実施例は多数存在し、大きな効果があることが報告されている。ただ残念な点は、いずれも規模が比較的小さく、効果が市民の間で広く実感できないようなものでなく、交通行動を変えた市民に貢献感や参加感を持っていただくことが難しい点である。構造的方策との連携も含めて、我が国のMMの実践の課題である。

公共交通は自分たちのものであるというオーナーシップ感覚が生まれ、それが利用の増加につながつたものであり、人への働きかけの重要性を物語る。

(2) 街と公共交通

自動車は自分たちのものであるというオーナーシップ感覚が生まれ、それが利用の増加につながつたものであり、人への働きかけの重要性を物語る。

自動車は自分たちのものであるというオーナーシップ感覚が生まれ、それが利用の増加につながつたものであり、人への働きかけの重要性を物語る。

自動車は自分たちのものであるというオーナーシップ感覚が生まれ、それが利用の増加につながつたものであり、人への働きかけの重要性を物語る。

(3) 総合プロフェッサーの必要性

人への働きかけ、街への長期的働きかけは根本的に重要なと思つが、これを総合的に推進するプロフェッサーが必要である。今回の法律においても、あるいは都市・地域整備局の重点施策である、都市・地域における総合交通戦略においても、地方公共団体・住民・交通事業者・道路管理者・警察等から構成される協議会を基本的には前提としていることが興味深い。この協議会は、プロフェッサーの役割を担うものであろうが、中でも地域に最終的な責任を有する自治体の役割を強調したい。多くの制度・法律が複雑に絡み合つ中、さまざまな問題や条件が異なる中、やはり自治体の腰を据えた取組みが今後ますます重要になる。大きな構図の中で、色々な市民の生活、街の活性化、安全・安心の確保方法を幅広く、ねばり強く議論する総合プロフェッサーが不可欠である。

プロフィール

1951年大阪府生まれ。1974年東京大学土木工学科卒業。1982年工学博士。専門分野は交通計画・都市計画。国土交通省社会資本整備審議会臨時委員、政策評価委員会などを務める。

寄稿

地域公共交通の再生・活性化で目指すもの

神戸大学大学院工学研究科教授

喜多 秀行



写真1 グラウンドゴルフに興じる住民
(出典：鳥取県写真ライブラリー)

社会参加と地域の活力

2005年国勢調査(速報値)によると、我が国の高齢化率(20・1%)は世界一となった。地方部での高齢化率はさらに高く、秋田県では既に28・1%に達している。高齢化社会では、地域の活力のかなりの部分が高齢者の活力に依存する。まずは、その一端を眺めてみよう。

鳥取県中部に位置する泊村(現湯梨浜町)は、グラウンドゴルフ(GG)発祥の地として愛好者にはよく知られた村である。日本海に面した高台に設けられた芝生のGG場は、役場と村民の協力によりきれいに整備され、海からの風を受けて晴れた日などは

たこの村の当時の総務課長さんの話では、村民がGGを楽しむようになってからお年寄りが目に見えて元気になり、村全体に活力が感じられるようになってきたということである。その理由は、単に体を動かしているから体調がよくなった、というだけではないようだ。

GGのグループがいくつかでき定期的に例会が開かれた頃、車を持たないメンバーがGG場に行くために相乗りが組織的に行われるようになった。そのうち、例会でなくても相乗り仲間に乗せてもらい、外出する姿が見られるようになっていった。相乗りシステムを利用してGG場へ行き、ゲームをしながら世間話に興じるうちに、そこが一種の社交の場となっていた。また、全国から愛好者が訪れて大会が開かれるようになると、沿道に花を植えるグループなどがいくつもでき、折に触れてメンバーが集まる、というように人の輪が広がっていった。

とても気持ちよいがよい写真1。愛好者の多くは高齢者であるが、GGを考案し普及に努められた者である。これを見ると、人々が楽しみながら協力し合い、外部の人にも喜んでもらうことが、本人のみならず地域にどれほどの活力をもたらすかということがよくわかる。と同時に、思い立った時に外出できることの重要性も理解される。相乗りが気軽に行われるようになり、マイカーを利用できない人々の行動がどのように変化したかは今とまでは定かでないが、次にマイカー利用の可否が行動に及ぼす影響を、筆者らが青森県平賀町で行った調査で見えてみよう。

交通弱者と社会的疎外

青森県平賀町(現平川市)は弘前市の東に位置し、西に岩木山を望む人口2万3千人のどかな町である。他地域と同様、住民はマイカーに依存しており、公共交通機関はかなり不便な状況であった。

2004年4月の当町へのコミュニティバス導入に先立ち、住民の交通行動を調査した。調査の主眼は、マイカーを利用できる人としていない人で、日頃の交通行動にどのような違いがあるかを明らかにすることであり、グループインタビュー方式による調査

結果をマイカー族(マイカーを自由に使える人)と公共交通族(マイカーが使えず送迎も頼めない人)に分けて集計した。

図1は、移動に占める移動目的別の比率を比較したものである。最も目を引くのは公共交通族の「憩い」のための外出が大幅に少ない点で、マイカー族に比べ半分以下ではない。これは、気軽に外出することができないため、「買物」や「通院」など必要性の高いものを優先せざるを得ず、社交や娯楽といった「不要不急」の用件まではなかなかできないためと推察される。

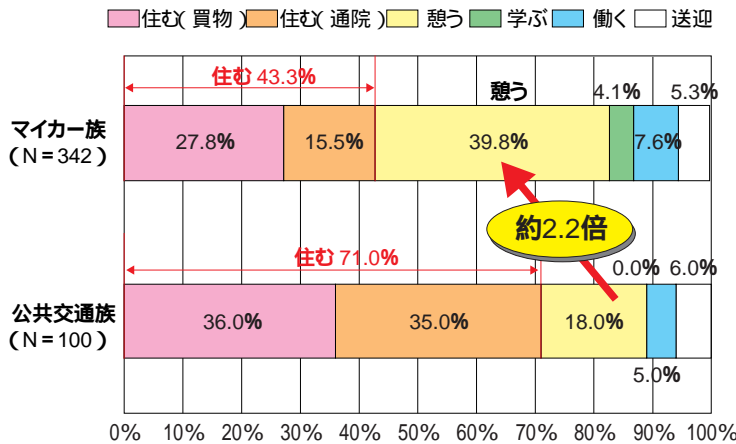


図1 外出目的の構成比率(マイカー族と公共交通族) 出典：宮崎ほか(2005)

また、同じ公共交通族であっても、利用できる公共交通サービスの違いによって

