

安心・安全な生活空間のための交通

705-009 西村仁孝 指導教官 清水武明

The traffic system for the living space of peace and safe

Yoshitaka NISHIMURA

はじめに

私の地元の群馬県では、人々の移動がほとんど自動車であり、利用する側からみると混雑の問題、利用しない側からみると騒音や事故の多さ、といった問題が生じている。これが自動車王国といわれる群馬県の交通の現状である。我々は自動車に依存しすぎているのではないかと感じ、安心・安全な生活空間とは何かを考えた。そこで環境先進的な政策を行っているドイツのフライブルク市を視察にいった。本稿では、移動時の安心・安全について述べる。

I 持続可能なまちづくりの考え方

我々は、持続可能な社会の実現を目指している。持続可能な社会とは、「環境と開発に関する世界委員会」報告書「Our Common Future」(WCED、1987年、Brundtland)によると、「将来の世代が自らの欲求を充足する能力を損なうことなく、今日の世代の欲求を満たすような発展」を行う社会である。これは、開発の有限性を説き、特に我々が地球の資源を使い、環境への負荷を及ぼす際に節度を持つことが重要という警告である。

持続可能な社会の実現のためには、「豊かさ＝より多くの物を所有」ではなく「豊かさ＝より多くのサービスを利用」に考え方を転換していくことが重要である。我々が日々の生活で必要としているのは、物そのものではなく、その物がもつ機能を利用することである。

このような考えに基づき、^{まち}都市を設計していくことが重要である。都市とは、我々の生活を支えているものであり、そこに求められるのは、安全性・利便性・交流の場である。これらをつなぐ機能として「移動」があり、その安全性を中心にこれからの都市づくりを考える。これに加えて、高齢化社会についても注意を払う必要がある。近年、高齢者（65歳以上）が増加しており、2013年には高齢者は3,000万人を超え、約4人に1人が高齢者となると予測されている¹⁾。

我々の主な移動手段は、昭和54年に鉄道を抜き自動車が増え、自動車中心となっている。平成16年度の国内旅客輸送機関分担率では自動車7割、鉄道約2割、その他1割未満となっている²⁾。

自動車による交通事故は、平成17年度だけでも90万件以上が起きており、負傷者数は100万人を超え、死者数（事故発生から24時間以内）は6871人である³⁾。このうち4割が歩行者や自転車との事故である。

このような状況は、日常生活での移動の中で交通事故が1つの脅威となっている。そのため安心して徒歩や自転車での移動ができるようにする必要がある。

また、急速に高齢化社会となっていく中で、高齢運転者による交通事故の増加も見逃せない。警察庁によると70歳以上の高齢者が運転することに対して、9割を超える人が運転に危険が伴うと認識している。しかし、他に移動手段がないため、運転はやむを得ない状況も起こっている。

最後に忘れてはならないのが、自動車による騒音やCO₂問題である。騒音では、2割近くが未だに環境基準を未達成である。CO₂の排出をみると、日本全体のうち約2割が運輸部門であり、1990年から2000年までの10年間で20%以上も増加している。

これらの点から、自動車中心の交通から公共交通中心の交通へと変えていく必要がある。

II 持続可能な都市づくりに向けての取り組み

ドイツでも戦前は路面電車が都市内交通の主役であったが、戦後になると自動車が増え主役となった。しかし、1964年に提出された報告書「自治体の交通状況を改善する方策」により、都市内交通の主役は再び自動車から公共交通となった。

フライブルク市 (Freiburg) の特徴は、①大学町 ②観光都市 ③環境首都 の3つである。フライブルク市の交通政策は、市内の交通の主力を自動車からLRT (Light Rail Transit) や市バス、自転車などへ移行させ、自動車への依存を減らそうとしたものである。

この政策が行われた背景には、自動車の増加による住環境の悪化や森の死がある。もともとフライブルク市は南ドイツの交通の要衝であり、経済成長と共に中心部へ流入する自動車の量も増加した。そのためフライブルク市では、自動車への依存を減らすことを目的とした。そのために①郊外から自動車で来た人に、市の外周部で自動車からLRTや市バス利用に全面的に切り換えてもらうための施策 ②住宅地での速度制限の施策 ③市内の自転車道の整備 の3つの施策を行った。

(1) 公共交通の魅力化

まず市の中心部で自動車を制限し、LRTや市バスなどの公共交通機関を充実させた。そして中心市街地に駐車場などの自動車のための設備を新規に建設しない方針を明らかとした。さらに郊外から中心部へ来る人をLRTや市バスへ乗り換えさせるための無料駐車場であるPark and Ride (以下

P&R) を市街地の周辺部に整備した。これにより、市の中心部は歩行者専用区間となり、中心部に自動車を駐車できるのは基本的に中心部に居住する市民だけとなった。

LRT の利用促進策として、ハード・ソフト両面で様々な工夫がなされている。また、料金面でも自動車より LRT やバスを使いやすくするため、①中心部での自動車乗り入れ制限 ②乗り継ぎの利便性を向上 ③レギオカルテ (Regio-Karte) の発売、を行った。これらにより公共交通利用者は財政負担が軽減され、さらに利便性も向上したのである。

(2) 住宅地での速度制限

フライブルク市では住宅地の住環境を改善するため、1989年4月から住宅地内はすべて30km制限地域とされた。これにより自動車は幹線道路から一步住宅地へ入ると30km以下の速度で走るように義務付けられた。これにより住宅地内への通過交通の進入が減り、住宅地の居住環境が著しく改善した。

(3) 自転車道の整備

まずフライブルク市に限らずドイツでは、自転車が徒歩と乗り物との間の第3の交通手段としてきちんと位置づけられている。近年、走行時に排ガスを出さない自転車は環境にやさしい乗り物として注目を集めており、フライブルク市でも自転車の利用促進が行われている。

この促進策は、①自転車専用道の整備 ②自転車の安全な駐輪場の整備、の2つが行われた。

これらの施策によりフライブルク市での移動手段では、自動車の割合が減少し、代わりに公共交通と自転車の割合がそれぞれ増加した。

フライブルク市内の公共交通の運営は、市が100%出資するフライブルク都市公社の傘下にあるフライブルク交通(株)が行っている。交通事業としては、毎年赤字であり、市が不足分を補填している。ドイツではフライブルク市のように公共交通の運営には始めから国や州、自治体から補助金が出ており、それが当たり前となっている。人々は、公共交通は赤字が当たり前であり、黒字になるのであれば、料金を値下げして欲しいと考えているようである。

Ⅲ 持続可能な交通へ向けて

(1) 安心・安全を求めて

フライブルク市の交通政策から自動車の依存を減らすために必要なことは、①公共交通を魅力化していくこと ②住宅地で速度制限を行うことにより通過交通の進入抑制 ③歩道や自転車道の整備、である。特に住宅地への通過交通の進入抑制は、日本の状況からみて必要なことである。日本の住宅地の多くは現在制限速度が30km以下となっている。しかし、実際には守られていない。

そのためまず必要なことは、住宅地での速度制限遵守を徹底させることである。

フライブルク市では、信号無視や速度超過を取り締まるための自動カメラが市内のいたるところにあり、取り締まりが厳しい。住宅地などの歩行者や自転車の安全の確保が必要な場所では、その住宅地の入口などにカメラが設置されている。取り締まりのほとんどが自動カメラなので違反すればすぐにフラッシュがたかれ、誰にでも公平・公正である。また、住宅地の入口はわざと道幅が狭くなっており、自動車がスピードを出したまま進入しにくい作りになっている。

このような施策は、住民が安心して暮らせるようにするため日本でも見習うべきである。

(2) 交通バリアフリー法

誰でも安全に移動できるように「交通バリアフリー法」が平成12年に施行された。この法律は、高齢者や身体障害者、妊産婦など今まで交通弱者と呼ばれてきた人たちが、公共交通機関を利用しやすくし、移動の利便性と安全性の向上を目指したものである。そのため1日5,000人以上の利用がある旅客施設を中心に、その周辺地区を重点的・一体的にバリアフリー化していくことを可能にしている。現在の進捗状況は、まだ十分とはいえないが徐々に日本でも公共交通での移動が誰にでも便利なものとなりつつある。

(3) 公共交通の運営に対する考え方の転換

日本では、公共交通機関は採算が取れるものだと考えている人が多いようである。国際的には公共交通機関で採算が取れるとは考えられてはいない。現にフライブルク市のように成功しているところでも運営状況は赤字である。そのため市や州、国から運営のために補助金を受けている。日本でも公共交通の運営には補助金が出ているが、その額は小さい。その一方で道路の建設や維持管理に多くの補助金が出ている。日本では未だに自動車を使いやすくするために多くのお金が使われている。その結果、我々の移動はほとんどが自動車となり、安心・安全な生活空間の実現ができていない。これからは自動車への依存を減らしていくことが重要であり、そのために公共交通を充実させていくことが必要である。そのための財源は、道路に使われている一般財源を公共交通の魅力化のために使うべきであると考ええる。

IV 21世紀のまちを目指して

最後に地元伊勢崎市で、自動車への依存を減らすために何が必要なのかを考えた。伊勢崎市は人口約20万人の地方都市である。人々の移動の9割は自動車であり、公共交通である市の無料巡回バスや鉄道などはあまり使われていない。市民アンケートで生活環境に関する満足度をみると、満足度の低い項目として「公共交通の利用のしやすさ」「安全で快適な歩道」「身近な生活道路の安全性」などが挙げられている。

このような現状を変えるために、①バスの魅力化 ②住宅地での歩行者優先の徹底 ③自転車道の整備、の3つを提案する。これにより現状の自動車への過度の依存を減らせるのではないだろうか。

おわりに

日本では、移動手段として自動車に過度に依存している。しかし、これにより年間で100万以上の負傷者を出す交通事故が起っており、その4割が歩行者や自転車などの事故である。これでは持続可能な交通とは程遠い状況である。そこで自動車への依存を減らすことに成功したフライブルク市の交通政策を参考にしてみた。ここから得たことは、①公共交通を魅力化すること ②住宅地で自動車を走りやすくすること ③自転車道を整備すること、である。重要なことは、場所によって自動車を利用しにくくしながら、魅力的な代替手段を用意することである。そうすることによって、自動車への依存を減らすことができるはずである。

註

- 1) 国立社会保障・人口研究所のホームページ <http://www.ipss.go.jp/>
- 2) 国土交通省 陸運統計要覧 http://toukei.mlit.go.jp/16/2_unyu.html
- 3) 『平成18年版警察白書』警察庁

参考文献

- 『地域再生の環境学』淡路剛久：監修 東京大学出版 2006
『欧米のまちづくり・都市計画制度』監修：伊藤滋 他 ぎょうせい 2004
『フライブルク環境レポート』著：今泉みね子 中央法規 2001
『持続可能な地域社会のデザイン』植田和弘 他・編 有斐閣 2004
『公共空間としての都市』植田和弘 他・編 岩波書店 2005
『こうして・・・森と緑は守られた』著：川名英之 三修社 1999
『「環境首都」フライブルク』資源リサイクル推進協議会編 中央法規 1997
『循環都市へのこころみ』ソーラーシステム研究グループ NHK ブックス 1994
『地球環境キーワード事典 4訂』地球環境研究会・編 中央法規 2003
『平成18年度予算説明書 群馬県』群馬県

ホームページ (2006. 12 現在)

国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/>

伊勢崎市役所 <http://www.city.isesaki.lg.jp/>

AMTSBLATT <http://www.geocities.jp/freiburg2004report>

EOL フライブルクレポート <http://www.eco-online.org/contents/column/freiburg/08.sh>t

フライブルクのLRT http://homepage1.nifty.com/wanpark/lrt/Freiburg/freiburg_top.htm