

# RACDA市民講座 公共交通の必要性を考えよう

広く市民に説明するための、資料として作成した図と解説

## 1. 「道路空間の再配分」小林氏の理論

自転車専門家の小林成基氏の作った、これからの道路空間配分の基本的考え方を示した左図は、とても示唆に富んだものである。「人優先」を車椅子とベビーカーを最優先にし、次に自転車、公共交通としている。さらに自動車とひと括りにせず、タクシー、トラック、乗用車を「公共性」で区別している。自転車の位置づけはとも重要である。

今後自動車メーカーはより小型の個人モビリティを開発してくるだろう。小型電気自動車と電動車椅子の中間のモビリティ、ちょっと足は不自由だけど車

いすに乗るほどでない、「自転車&低速モビリティ道」を整備するべきである。「交通政策基本法」の元では、単に公共交通を整備するだけでなく、歩道、自転車&低速モビリティ道、車道という道路整備をし、バスやLRT鉄道といった大量輸送機関と連携して交通そのものを快適かつ安全なものにする必要があるのである。

自動車の自動運転も視野に入ってきたが、航空機がそうであるように、自動運転だけで交通のすべてが解決するわけではない。



## 2. 自動車中心の道路づくりから、人中心のみちづくりへ

「みち」という言葉と「道路」という言葉の持つ響きは随分違う。「人が道を作るのは、当然のことながら移動を快適に、ピーディーにするためだったのだが、自動車の出現以来、「みち」はみんな「道路」になってしまった。

私の幼い頃、昭和30年代の初め、近所の露地では夏の夕方になると縁台を持ち出し、みんなですいかを食ったり、将棋をさしたりしていた。朝には近所の奥さんが家の前の掃除をしながら井戸端会議をし、昼には子供たちが缶蹴りや鬼ごっこをしていたものだ。一番楽しみだったのは時折来る紙芝居のおじさんだった。つまり家の前の「みち」は、社交場、応接間、遊園地、劇場であり、生活の場そのものだったのである。

私の家の前の山陽道には、当時からバスやトラックが走っていたが、両側の商店は賑わい、自動車はスピードを落として遠慮気味に走っていた。ところが家裏に立派な舗装道路ができ、やがて大型トラックが地響きを立てて走るようになり、夜も寝られないほどになった。旧山陽道にも自動車が入るようになり、社交場だった露地から子供の姿も消えた。すべての「みち」は「道路」と化した。

路面電車の復活、LRT化とはすなわち、まち中の生活圏からできる限り自動車を排除して、公共交通機関と徒歩や自転車にかえて、「道路」を「みち」にする事なのである。ある種のコミュニティ再生運動であり、典型がトランジットモールである。

快適な都市生活には「みち」が必要である。「みち」は社交場だから、そこで人が出合い、やがて文化が生ま

れるわけだ。文化はやがてまわりまわって経済を支えることになる。21世紀の日本の都市は「道路づくり」でなく「みちづくり」でコミュニティを再生していくべきである。

### 3. 自動車社会は人の心を変えた

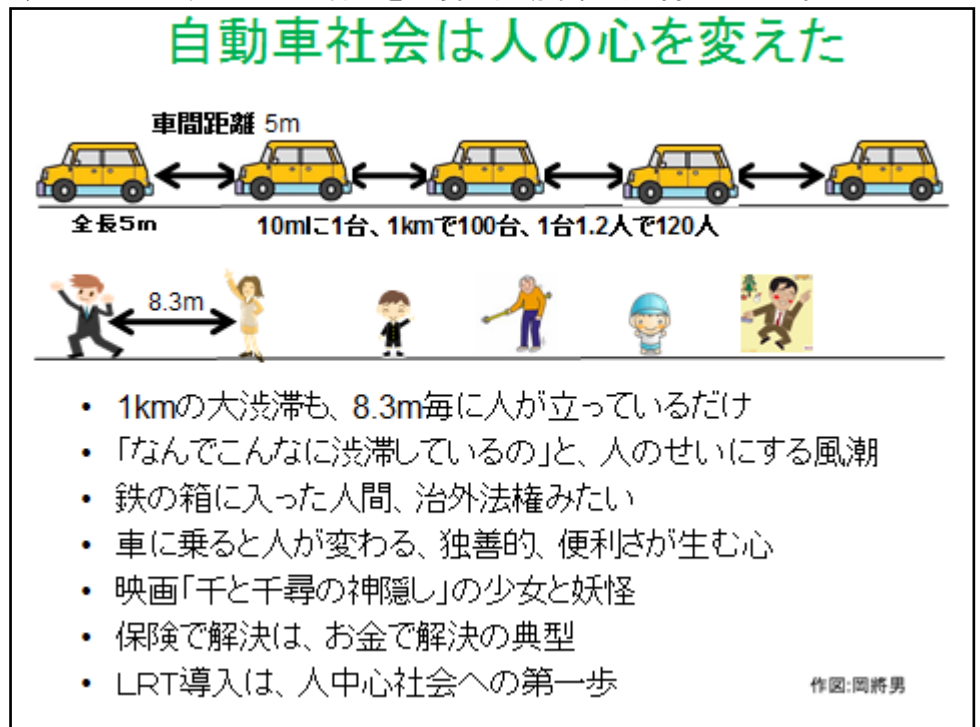
自動車の社会的費用分析でも計数化できない、文化的不利益を過度な自動車社会は持っている。

全長5mの自動車に乗って、車間距離5mの大渋滞に巻き込まれた時、我々の心はイライラし、「なんでこんなに混んでるんだ」と腹も立つ、自動車の最大の利点、自由な移動を制限されるからである。しかし我々は自分自身が自動車を運転してそこにいるから、大渋滞が起こっているという事を忘れて

いる。つまり自分が原因を作っていて、人の所為になっている。しかもその自動車には平均1.2人しか乗っていない。1kmの大渋滞といっても、わずか100台、120人の人がいるだけだから、事実上人は道路上の8.3m毎にポツンポツンと立っているだけなのである。

ミニ戦車の様な鉄の箱である自動車に乗ると、どうも人が変わるようである。究極の自由が究極の欲望を生み、それが交通戦争を生んだ。しかし心配はない。普通の戦争のように、遺族年金の民間版、すなわち自動車保険が用意されている。結局お金で解決するのである。どんなに事故があろうと、欠陥がない限り自動車会社はこうした社会の変化に対して責任をとらなくていいのだ。それがこの数十年間の市民合意だったのである。

数年まえヒットした映画「千と千尋の神隠し」の中で、登場する少女は、最初自動車の後部座席でお行儀悪く寝そべっている。それが妖怪の世界に来ると、そういう自由は許されないことを知っていく。その妖怪の世界でもとりわけたちの悪い妖怪と一緒に少女は電車に乗る。驚いたことに、そこではその妖怪はきちんとみんなと同じように座っているのである。公共交通を利用するとお行儀がよくなるのだ。公共交通に乗せるということは最大の道徳教育であることを忘れてはいけない。



### 4. 自動車の膨大な空間浪費の非効率、渋滞の実態、温暖化対策としてのLRT

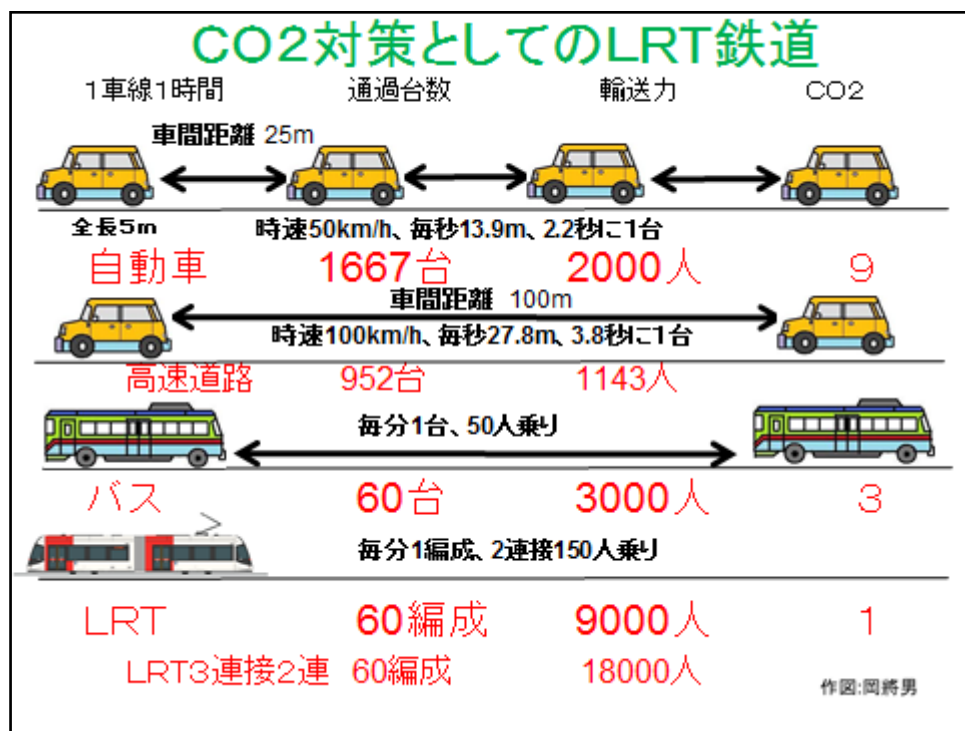
道路建設の多くの理由は渋滞対策である。便利な自動車が渋滞しないためなら、どんな道路でも許された。最近では少しは費用便益分析をして、渋滞を費用換算しているものの、渋滞を道路建設で解消しようという考え方そのものは変わっていない、実はここを転換しないと交通基本法などできても意味がないのである。

図表3をご覧ください。実に簡単な算数の計算だ。自動車教習所で習う基本は、もし時速50kmで走るなら、車間距離は $5 \times 5 = 25$ m取りなさいと。すると1時間に1667台2000人しか通過できない。しかし本当は信号もあれば違法駐車1台で渋滞も起こる。ちょっと混雑したら1車線あたりの通過人数は1000人以下になるのは当たり前なのだ。

次に高速道路を計算してみた。時速100kmでは車間距離100m取れと教育される。その通りにすると時間952台1143人しか通過できない計算になる。高速道路がすぐ渋滞するのは安全のための車間距離が影響

している。だから自然にみんな車間距離を守らない。

輸送力という点では、バスも電車LRTも、自動車に比べたらとんでもない力を持っている。また平均乗車人数で計算するとCO2量は自動車9、バス3、電車1となる。この理由の本質は、体重60kgの人間が1tの自家用車を背負って移動する燃費が大きいということなのである。そういう意味では自動車でも3-4人で乗る場合を優先する「ホブレーン」などの欧米の試みは合理的である。イギリスのロンドンで始まった「ロードプライシング」つまり渋滞した時は課金して流入量を減らす政策も有効である。だから高速道路料金にも渋滞対策としてのロードプライシングの導入を検討するべきなのである。



## 5. 人生85年のうち35年は自家用車で移動できない

人生85年として、生まれてから車を買える20歳までは自動車に自分では乗れない。また個人差はあるが、70歳以上の高齢者ドライバーの事故率は格段に高くなっており、最近はやややく免許返上運動を警察も真剣にやりだした。つまり実に人生85年のうち35年も単独で車には乗れず、公共交通に頼らざるをえない。自動車利用者であっても結局公共交通の恩恵に預かるわけである。

右図が大事なのは、公共交通はすべての人にとって必要だし、意外にその期間が長いということ



を示している。また交通事故に遭遇したり病気になったら、たちまち公共交通にたよらざるをえないのだが、多くの自動車ユーザーはそれに気がついていないのである。

自動車はクーラーも効いてシートは快適で、好きな時に乗れる。人間としてのわがまを最大限実現できる、便利で快適な空間である。それに比べて公共交通の不快さはどうだろう。バス停にはほとんど屋根もベンチもなく、渋滞に巻き込まれたバスはいつ来るかもわからない。

過度に発展した自動車社会は、都心を破壊する作用を持ってしまった。お酒を飲んだら車は運転できないから、

飲みには行くチャンスも減る。勢い繁華街も発展しない。私は地方都市がとりわけ景気が悪いのは、仕事の放課後、一献して気心の知れた関係になれないことも大きな要因と考えている。特に創造力の要求される仕事ほど、いくらネットで知り合ってもオフ会は必要なのである。シリコンバレーのあるアメリカのサンノゼ市ではLRTが1日走っているというのも頷ける話である。

また年を取って自動車の運転が危なくなると、免許を返上しようものなら、家の近所にバスはなくなって、病院に行くにも買い物に行くにも、タクシーに乗るか誰かに頼んで乗せてもらうしかない。ところが乗せてくれる子供は少なく、年をとれば家にこもってしまうしかない。自動車を手放せば即買い物難民になる。

もはや地方都市では、年をとっても絶対に自動車を手放せない。ただ高齢になって年金生活では、自動車の維持は経済的に辛い。我々は本格的高齢化社会を迎えているのに、過度に車に依存する社会を構築してしまった結果、とても危なっかしい老後を送ることになる。

## 6. 少し我慢するのが民主主義の原点

少し自動車を我慢して、公共のために、いや自分の老後のためにバスや路面電車を大事にする、これが民主主義の原点だ。自民党政権下で始まった高速道路週末1000円政策で、みんなが高速道路に群がった結果の大渋滞は、少しだけ庶民に「公共」という概念を教育するいい機会になったかもしれない。みんなが便利で得るからと我儘になると、みんなが不便になる。「公共」とはみんなのために自分が少し我慢することなのである。だからLRT（高規格路面電車）を作るということは、民主主義の成熟度を試すことになる。ちなみに新設なった富山ライトレール沿線では、老人がお昼に外出する機会が増加しているという。

地図専門家の今尾恵介氏は、自著「路面電車」の中で、「路面電車は民主主義の教科書」と言っている。これだけ便利な自動車利用を我慢し、それなりに多額の税金を投入してLRTを整備するというのは、日本に先んじて自動車社会が進み、高齢化も進んで欧米でもかなりの抵抗があった。そこでLRT導入で先進地となったフランスのストラスブールでも、市長が強烈に意思表示すると同時に、200回もの住民説明回を開催したという。1997年ストラスブールを訪問した我々RACDAの視察団に対して、副市長は我々に「あれだけのお金を使って説明会をやるのなら、ワインでもみんなで飲んだ方がよかったよ」と冗談を飛ばしていたが、LRT導入ができた条件として以下の3点を挙げた。

1. 交通基本法ができて、法律的根拠が強化された。
  2. 地方分権が進んで、地方で決定ができた
  3. 交通税(都市規模に応じた課金が可能)により、整備財源ができた
- をあげていた。

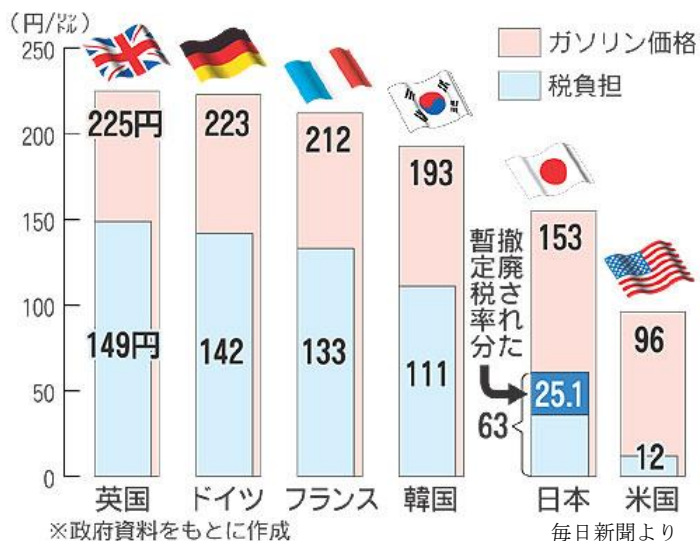
## 7. 地方にとっては、自動車を完全に排除する交通政策は成立しない

実は富山港線LRT化には、連続立体交差事業の転用、すなわち道路財源が使われているし、吉備線LRT化も三門駅付近の高架化事業をやめてLRT化しようというわけである。

また岡山のMOMOの導入されたときに、道路構造令が改正されて、バリアフリーの電停ができたのも道路財源なのである。(現在は道路特定財源は廃止されたが、実態的には存続している)人のあまり利用しない道路建設をやめて、地方都市の路面電車の支援、L

R T化にまわそうという発想は、そもそも地球温暖化対策、バリアフリー高齢化対策、地方都市再生というメリ

日本と諸外国のガソリン価格と税負担額

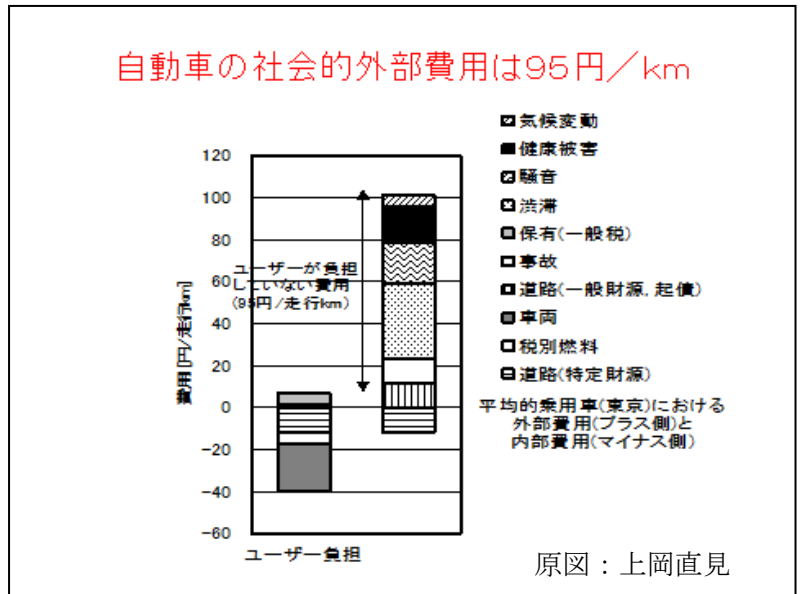


ットをねらったものである。

ガソリン税の暫定税率というのはおかしいとしても、消費者におもねってこうした未来に対する投資財源まで削ってしまうのもおかしい。ガソリンが高ければ自動的に公共交通にシフトし、それは結果として省エネ社会となる利点もあるのである。実はヨーロッパ諸国ではガソリンを取って高くして、その分を公共交通維持財源に充てている場合が多い。韓国でもガソリンはかなり高い。高速道路は安くても、ガソリン代を高く設定することによって、結果的に公共交通に誘導している。しかも欧米の公共交通では採算が取れているどころか、運賃では平均30%ほどしかまかなえていない例が多い。世界の常識は公共交通は税金でまかなうものなのである。

## 8. 自動車社会は外部費用が大きく、逆進性社会になる

地方都市では自家用車に乗れないと移動の自由を得ることができない。車が必要となるとまず購入費、自動車取得税が必要。また毎年自動車税があるほか、毎月出るガソリン代、保険料、駐車場代、場合によっては職場でも駐車場料金は必要だ。また外出すればその先での駐車場料金、高速に乗れば高速料金。数年ごとに車検料と修理代、時々タイヤ交換とオイル交換。時に事故をすれば保険ですべてをまかなえるわけではなく、時には多額の賠償金を負担することもあるほか、自分自身も事故で怪我をする確率も、運転しない人よりは高い。死亡事故を起こせば実刑判決をうけて刑務所に入る場合もあるが、自動車を運転しなければそれはまずない。



このように考えていくと、自動車を運転するというには様々な費用が累積しているだけでなく、極めてリスクなのだが、それに余りある移動の自由と快適さを得ているということなのだろう。高度成長期にはアメリカに追いつき追い越せというスローガンのもと、自家用車を所有することはある種のステータスでもあった。また車でデートするということは若者にとって恋愛に必須の道具でもあったし、あるいは移動の自由は我々の生活にとってコミュニティーツールでもあった。地域社会に縛られていた我々が、その生活圏を広げ、様々な趣味の人と出会うツールでもあったろう。

自動車という画期的発明のおかげで、我々日本人は繁栄を享受してきたが、自動車社会の副作用は自動車保険によって隠されてきたのかもしれない。だが経済学者の宇沢弘文の「自動車の社会的費用」に語られたよう

**経済グローバル化 格差社会 所得再分配としての公共交通**  
低所得者層の交通権を守る  
車が買えない人は、結婚も出産もできない

車所有者の可処分所得 横浜LRT・華田留洋 作成

	年収300万		年収200万	
	車有	車無	車有	車無
年収	3,000,000	3,000,000	2,000,000	2,000,000
税・社会保険	575,111	575,111	364,108	364,108
車保有費	465,485	0	465,485	0
車維持費	400,909	0	400,909	0
実質可処分所得	1,558,495	2,424,889	769,498	1,635,892
月額	129,875	202,074	64,125	136,324

格与所得階層別動向 国税庁民間格与実態統計調査 千人

所得	2000年	2005年	増加率	2007年	増加率	シェア
～100万	2,965	3,555	119.9	3,662	123.5	8.1
100～200万	5,282	6,257	118.5	6,661	126.1	14.7
200～300万	6,821	7,104	104.1	7,195	105.5	15.8
～300万合計	15,068	16,916	112.3	17,518	116.3	38.6
300～1000万	27,392	25,873	94.5	25,580	93.4	56.3
1000万以上	2,480	2,147	86.6	2,326	93.8	5.1
合計	44,940	44,936	100.0	45,424	101.1	100.0

に、保険や税金で賄われない多くの副作用を持っていた。渋滞や騒音、大気汚染、都市の空洞化などその副作用の多くは定量化が難しく、また因果関係が証明できないものも多い。交通量の多い国道沿線のぜんそく発生率は、疫学的には多いと証明されても、個別にどこまでとは言えない場合も多く、結果的にこれらの体調不良は社会保険で負担されている場合もあるはず。こうした自動車社会の外部費用を計算すると、1 kmあたり 95 円という試算もある。1 リッター140 円のガソリンで 14 km走ると 10 円なのだから、いかに外部費用が大きいかわかる。

右肩上がりの経済ではだれでもが自動車を持てるようになったが、結果として日本では政府が有効な対策を行わなかったため、公共交通が衰退してしまった。その結果運転免許を持っていない、あるいは返上したお年寄りの買い物難民が急速に増えている。だがそれだけではなく地方都市では自動車を持ってない若者が増えて、通勤にさえ不自由する事態も起こっている。数年前のリーマンショックによる派遣切りでは、社宅を追い出されるだけでなく自動車も持っていないので再就職活動さえできない若者がいる。アメリカ追従の新自由主義・グローバリズムのもと、正社員雇用が減って派遣労働が増加し、実質的に若者の所得が減少している。所得減少で様々な費用の必要な自動車を持てなくなったので、国内での自動車販売もずっと昔に頭打ちになっていた。図のように地方都市で自動車を持って仕事をした場合、年収 300 万円では地方都市では自動車を持つと、共稼ぎなら結婚できるが子育ては無理。年収 200 万円だと共稼ぎでも結婚さえできない。結局日本の少子化は自動車に頼ることによっても起こっていると言える。自動車社会は逆進性の高い社会だとも言えよう。

## 9. 公共交通分担率を 15%にして、文化で食える町をつくろう

パーソントリップ調査という交通量の調査が各都市圏では 10 年ごとに行われることになっていたが、岡山では 1994 年以降 18 年目の 2012 年ようやく簡単に実施された。当時の岡山県南都市圏域の全目的自動車分担率は 54%位だったが、現在は 59.5%程度になっている。

さてドイツでは原発の廃止を決めたが、石油を求めた二度の世界大戦でコテンパにやられたので、できる限り石油に頼らない社会を作るため、都市交通においては路面電車を残して改良を重ね、世界の LRT をリードしてきた。つまり LRT 建設と原発廃止は、国防政策の一部も担い、エネルギー政策でもあったわけだ。そういう意味で脱原発を目指す我が国にとって、LRT 建設と公共交通重視によって結果的に自動車交通を削減し、石油輸入を削減し、外貨流出を防ぐことも重要な国家戦略になるはずである。

また都市公共交通を強化して、お酒が飲める環境を整備し、人が町にあふれる仕掛けを作れば、お年寄りも元気に町に出てきてお金を使うし、会議や会合、飲み会、イベントも増えて結果的に「文化で飯が食える町」になるはず。

歩いて楽しいまちづくりを目指すには、都市圏レベルで交通分担率目標を示して、対策を講じる必要がある。岡山都市圏の場合、自動車分担率を 50%にし、公共交通を 15%と現在の 3 倍、また自転車やコンパクトモビリティの拡充も重要な要素となるであろう。

