

公共交通の役割の変遷

岡 並木*

モータリゼーション以前と以後とで、公共交通機関の役割が変わった。「以前」は、単に自家用の乗物を持ってない人々の移動の自由を助けるという役割だけだった。「以後」は、それに加えて、都市のまひした道路空間に交通の機能を取り戻す役割と、自動車の普及によって衰退しかけている都市の再生を助ける役割を果たさなければならなくなった。つまり、都市の公共交通機関の役割は、ますます重要になるといえる。その新しい事態に公共交通機関をどう対処させるか――。

The Change of the Role of Urban Transit

Namiki OKA*

The role of urban transit has been changed before and after motorization. Before motorization, it only helped the freedom of movement for the people who could not have vehicles for private use. After motorization, it also fulfill the role of recovering functioning traffic on road space which was paralyzed in the cities. It served to assist reproduction of the function of the cities which has fallen away by the spread of automobiles. The role of urban transit has become still more important. The problem is how to apply the urban transit system to this new situation.

1. モータリゼーション以降の公共交通機関の役割

1-1 バスレーンの延長

パリを発つ日、私のポケットには15ドルしかなかった。1969年の3月のことである。当時は、1ドル360円の時代だから日本円に換算して5,400円になる。しかし、日本へ帰るのではなく、ブラジルに行こうとしているのだから、空港までのタクシーで2,000円とられるのはつらい。そこで地下鉄と空港バスを乗り継ぐことにした。だが、ちょうど夕方のラッシュにぶつかる。バスターミナルと空港に1時間はかかると見て、早目にホテルを出た。

ところが、バスは35分たらずで空港に着いてしまった。昼間の空いている時と4、5分しか変わらない。私は、誤算をしていたのである。取材したばかりのバスレーンを、そのバスが走ることに気がつかなかったのである。ターミナルを出て間もなくのアンパリッド大通りは、帰宅を急ぐ自家用車でぎっしり埋まっていた。しかし、バスはその長い列の横をうな

りを上げて走り抜けた。初めて経験するバスレーンの威力を、まざまざと知った。

これより少し前の2月下旬、OECD（経済協力開発機構）の交通委員会がパリで開かれた。テーマは「都市バスの活性化対策」であった。この会議で、パリのバスレーンの現状と、その効果についての報告が行われた。

そのころのパリには、33本、計12kmのバスレーンがあった。そのうち8本は、一方通行の道に作られた逆行レーンだった。

パリが最初のバスレーンを作ったのは、1964年だった。バスレーンは60年代の初めイタリアのゼノアに始まったという説があるが、確認はしていない。ただ、私が1962年にオーストラリアのメルボルンで写した写真に、バスレーンが写っていることを、10年近くたってから見つけて驚いた。問題意識がないと、そこにあるものも目に入らないといういい例であろう。

とにかく、ゼノア、メルボルン、ローマ、ミラノ、マルセユ、そしてパリ。これらの都市が、60年代の中ごろまでに、世界に先がけて、バスレーンを使い始めた都市であることはほぼ間違いないのではないか。

*朝日新聞社編集委員
Senior Editorial Writer, Asahi Shimubun Press
原稿受理 昭和57年5月11日

1-2 公共交通への新しい期待

バスレーン発生の60年代中ごろというのは、世界の先進諸都市で、都市の公共交通機関に対する関心が高まり出した時期にもあたる。

1965年、パリとリスボンで開かれた2回の欧州運輸大臣会議が、公共交通機関の育成と自家用車の利用の抑制を論じ、そのための対策を協力して進めるという決議を採択している。

一方アメリカでは、「1964年都市公共交通法」(urban mass transportation act)が1966年に修正された。その修正の最大のポイントは第6項(b)で、次のようになっている。

「長官(当時は住宅都市開発省長官、68年以降は交通長官)は、新しい都市の公共交通システムの研究、開発、そしてデモンストレーションのプログラムを調査し、用意するプロジェクトに着手しなければならない。それは、大気を汚染することなく、適切な都市計画にも寄与するような方法で、都市圏内を迅速に、安全に人や物資を運ぶシステムである。」

このプロジェクトは直ちに実行に移され、1968年「明日の都市交通」(tomorrow's transportation)としてまとまった。

このように公共交通機関への強い関心が生まれ始めた時期は、ヨーロッパとアメリカとでほぼ同じころだし、またどちらも、自家用車の都市での普及と関係がある点でも似ているといつてよい。

しかし、自家用車の都市での普及がもたらしたマイナスの側面はさまざまであり、ヨーロッパとアメリカとでは、特に重要と考える側面に多少の違いがあった。

ヨーロッパのモータリゼーションが始まったのは1950年代の中ごろと考えてよい。たとえば西ドイツでは、1956年に乗用車が自動車(二輪を除く)の $\frac{1}{2}$ を超えた。1966年を日本のマイカー元年と呼ぶのは、この年に乗用車が $\frac{1}{2}$ を超えたからだが、同じように考えると1956年は西ドイツのマイカー元年だといえる。フランスのモータリゼーションは、これより少し早く来たらしいが、いずれにしろ、60年代に入ると大きな都市からその影響が目立ち始める。

たとえば、パリのバスの平均時速は、1952年に13.2kmだった。それが1964年には10.5kmに落ちた。これに対し、東京の都バスは、1960年に14.8km(表定速度*は13.3km)、72年に13.3km(同11.8km)である。

パリのバスの速度の低下は、サービス水準の低下

をもたらし、その水準の低下をくいとめるひとつの手段として、パリ交通公団(RATP)は毎年50台ずつの新車を投入しなければならなかった。つまり、モータリゼーションの拡大は、公共交通機関に純然たる負の投資を強いるようになった。

バスレーンの発想は、このようなバスの機能と経営の危機を食い止める対策として生まれてきたものだし、65年の欧州運輸大臣会議が、自家用車とバスとに対する待遇のバランスを変えようと決議した背景も、そこにある。

1-3 都市の衰退

少なくとも当時ヨーロッパの各国では、自家用車問題の視点として、排ガス公害は、まだ強調されてはいなかった。公害の観点から考えるなら、むしろ、騒音問題の方がウェイトは高かった。これは、ヨーロッパの各都市に中世以来の石畳みの街路がたくさん残っていたことも関係があったといえよう。

つまり、ヨーロッパが、公共交通機関の見直しを必要と考えたのは、公害問題よりも、都市の限られた道路空間を有効に生かすことが最大の動機であった。しかし、欧州運輸大臣会議がこの決議をしたころ、ヨーロッパのいくつかの街では、自動車が街路を埋め始めたことが、単に自家用車やバスの速度を落とすだけでなく、その都市のいのちを脅かすという危機感が生まれ始めていた。

たとえば、西ドイツ第2の都市、ミュンヘンである。14世紀の城門に代表されるCBD(1.2km²)の経済的な活動力が、60年代に入るとにわかには低下し始めた。自動車がCBDの街路のすみずみまで入り込んだために、街路は、沿道に住む人にとっての魅力であった居住空間の延長としての機能を失い、また、外から訪れる人々にとっての魅力であった徘徊できる機能を失った。そのために、人々が郊外の住宅やショッピングセンターに逃げる現象が深刻になった。その結果、CBDはゴーストタウン化の傾向を見せ、また、商店などの売上げの低下は、市の税収に影響を及ぼす。ミュンヘン市議会は、このままでは、市の生命が脅かされると判断し、1964年、CBD内から自動車交通を減らすための再開発を決議した。それは歩行者化と同時に公共交通機関の充実、さらに、駐車場の整備をはかる計画だった。

ここでも、自家用車によるスペースの侵食が問題となり、そのために公共交通機関の活用が対策のひ

* 都バスの表定速度は、折り返し地点でのドライバーの休憩時間を計算に入れている。

とつとして取り上げられた。しかし、それは、欧州運輸大臣会議のように、限られた道路空間の交通の機能を取り戻すために公共交通機関を優先させようというだけでなく、道路の居住空間の延長としての機能、あるいは徘徊機能を取り戻して、都市をよみがえらせようという考え方に立っている。

こうして、公共交通機関の役割は、モータリゼーションが始まる前と後では、はっきりと違いが出てきたのである。

2. モータリゼーション以前の公共交通機関の役割

2-1 バスの誕生

それでは、モータリゼーション以前の公共交通機関の役割とは何であったか。道路機能の回復でも、都市の再生でもない。自家用の馬車、あるいは自動車を持つことのできない人々の移動の自由の範囲を広げることであった。

公共交通機関と呼ぶことのできる馬車が生まれたのは、1662年3月18日。ブレーズ・パスカルの5スウの馬車が、この日、パリの中心部を走り始めた。パスカルは、瞑想録で有名な哲学者であり、数学者である。彼は、その利益で貧民救済をしようとした。5スウというのは運賃である。それがいまの価格にしてどのくらいになるのか分からないが、かなりの値段で、主に利用したのはブルジョワ階級だったといわれている。

当時のパリでは、自家用馬車の所有主は皇帝とその近しい貴族たちだけだったという。そこで、誰もが乗れる8人乗りの5スウの馬車は人気を博した。すぐ、ほかの人が4つのルートで5スウの馬車を始めた。そのうちの1ルートは、環状ルートで他の4つのルートを結ぶ形になった。しかもお互いに、乗り換えに便利なダイヤが生まれ、時刻表が発行された。しかし、13年後の1675年、ルイ14世の政府は、「とるにたらない連中（市民）」が、このような馬車を使うことを禁じてしまった（C・ダンパー著、バス・トロリー・トラム）。

パリに乗合馬車が復活するのは、150年近くたった1819年である。銀行家で政治家のジャック・ラフィットが、パリの市内を横断するルートを開設したという。乗客全員（16～18人）がキャビンの中に入ることのできる構造で、運賃は最高が1ペニーどまりだったという。しかし、この馬車のことは、あまり詳細が分かっていない。

はっきりしているのは、1828年1月に運行を始めたスタニラー・ボドリーの乗合馬車である。彼はパリの南西350kmの町、ナントの郊外に温泉を持っており、ナントと温泉の間に、ラフィットと同じような乗合馬車を走らせていた。その馬車の駅の近くにオムネという名前の雑貨商がいて、「Omnes Omnibus」（オムネ・オムニビュス）という名の店を開いていた。「すべての御用に応えるオムネ」という意味である。ボドリーは、オムニビュスという言葉が気に入って、それを自分の馬車会社の名前にして、パリで大々的に路線馬車を走らせるようにした。パリ警視庁から100台の馬車の営業許可があり、2人の友人と一緒にまず50台の馬車を使って、彼は12路線を開設した。14人乗りの車体の横腹に大きく「Omunibus」という文字が書かれた。座席を3クラスに分け、運賃を別々にした。これが大衆に人気を博する直接の要因だった。こうして、バスの語源となる Omunibus が誕生した。

しかし不幸なことに、翌年の冬、パリは異様な寒波に襲われた。馬の飼料は暴騰し、街路はコチコチに凍って、バスは走ることができなくなった。ボドリーは破産し、自殺した。

だが、パリのバスがこれでまた壊滅したのではない。ボドリーよりも、パリのバス業者として経験も長く、資金力もあったラフィットはこの冬の危機を乗り越えることができた。

ところで、ラフィットらのためにパリで馬車を作っていた職人の中に、ジョージ・シルビアというイギリス人がいた。彼はボドリーの悲劇を目のあたりに見ながらも、バスの前途は洋々としていると確信した。そこでロンドンに帰り、1829年7月4日、2両の17、8人乗りの馬車と「オムニバス」の名前を使って、ロンドン西部の住宅地パディントンと中心地のバンクとの間に乗合路線を開設した。当時ロンドンには、辻待ち馬車のほかに、一定区間均一料金で乗れる乗り合いの市内馬車がすでにあった。1825年には400台を越えていたというが、莫大な税金を課されていたために、運賃が非常に高く、誰もが乗れるというバスではなかった。また、市の中心部に入ると、自由に乗降できないという不便さも持っていた。それはタクシー、つまり中心部は辻待ち馬車が営業権を独占していたからである。辻馬車に独占権が与えられていたのは、インナー・ロンドンに有料道路があって、その他の道が混んでいたからだ。しかし、シルビアが開業するころは、この有料道路が

無料となり、オックスフォード街が端から端まで自由に往来できるようになって、ロンドン市内の混雑が緩和され、辻馬車に独占権を与えておく根拠が薄くなってきていた。そして、やがて辻馬車の独占規制は解除されるという見通しが出ていた（1833年に解除）。

当時のロンドンの新聞モーニングポイントは、7月7日付の紙面でこう伝えている（ロンドンバス物語、ジョン・テイ著）。

「土曜日（7月4日）、オムニバスと呼ばれる新しい乗り物が、パディントンからシティーまでの運行を始め、市民の大変な関心を集めている」。そしてこうも書いている。「婦人子どもへのこまかな配慮が行きとどいている」。それは次のような理由だ。それまでのイギリスの乗合馬車は、屋根の上にも客を乗せていた。しかし、シルビアのオムニバスは、パリのそれと同じく全員を室内に乗せたのである。また、御者の選考も厳しかった。シルビアは友人の海軍将校の息子たちを採用し、スマートな制服を着せたという。これに加えて、ジョン・テイは大成功の原因を次のようにいう。「低運賃と定時性の確保に力をつくしたことにある」。

シルビアのルートは、バンクとパディントン・グリーン間の6km。運賃は1シリングだった。発車は、いまの日本国鉄のL特急や、明治5年の日本最初の鉄道のように、分かりやすい正時発車であった。

以上のように、バスカルの5スウの馬車や、ボドリーやシルビアのオムニバスは、まず自家用車を持っていない不特定多数の人々が、運賃さえ払えば、移動の自由を享受できるという点で画期的な意味を持った。さらに、ボドリーやシルビアのオムニバスは、運賃の安いこと、車体を安全にしたことで、それを利用できる人々の範囲を広げたことに大きな意味を持つ。

2-2 花開く公共交通機関

やがて都市が大きくなり、乗合馬車より、もっと一度に大量の人々を運ぶ必要が出てくると、同じ数の馬で3、4倍の人間を運ぶことのできる鉄道馬車が生まれる。鉄道馬車でもこなせないほど需要が増えてくると、馬の代わりに小型蒸気機関車が牽引する蒸気トラムになる。ところが、鉄道馬車用の軌道が蒸気機関車の重みで痛むことがわかり、蒸気機関を地上に下して、路面の溝に敷設したロープをそれでひっぱり、そのロープをつかんだり離したりして走るケーブルカーに代わる。ケーブルカーは坂道の

多いサンフランシスコで使われていただけではない。平らな都市でも、それは、市電が生まれるまでのトラムの主力であった。そして、19世紀の末から20世紀の初めにかけて、市電が世界の各地に登場する。

ところが、乗合馬車は鉄道馬車に成長する一方で、分化して蒸気バスになり、20世紀になると市電のあとを追ってガソリンのバスになる。アメリカでは、1920年代に入ると各地でバスが市電との競争に勝ち、20年代の末には、優秀な市電 PCC カーが生まれるが、時期すでに遅く、各地で市電会社は潰れ、路線の廃止が続いていく。

このように、同じ公共交通機関の間でも、競争が起り、そして敗れていくものがあつた。しかし、まだまだ公共交通機関は、自家用車を持っていない階層にとっての大切な移動手段としての役割を果たしていた。そして、道路機能の回復や、都市の再生という役割を公共交通機関に期待する考え方は、まだなかった。

2-3 交通貧困層

アメリカの自動車の普及は、ヨーロッパよりずっと早く始まっていた。T型フォードの生まれた1908年（明治41年）には19万4,000台だったが、10年後の1917年（大正6年）には466万台に達し、1936年（昭和11年）には2,412万台の車が普及していた。しかし、1億台を越えた60年代の後半でも、アメリカには車を2台以上持つことができない世帯が全国の75%もあった。

66年に住宅都市開発省長官が、「明日の都市交通」のあるべき姿の研究調査を命じたとき、その理由は、ヨーロッパと違って、都市の自動車公害を減らすために、公共交通機関の革新を考えなければならないということであった。ところが、その研究調査グループが作業を始めてみると、車を2台以上持つ世帯が25%しかないことがわかってきた（ミシガン大学調査研究センター、66年調査）。世帯に自動車がない以上なければ、自動車を前提にして発達してきたアメリカの都市では、家族たちが都市の諸施設に自由にアクセスできない。「これは社会問題である」という認識を調査グループは持った。そこで、自家用車を全く持っていないか、1台しか持たない階層を「transportation poor」（交通貧困層）と呼び、この層の人々を社会にアクセスさせるための重要な手段としても、公共交通機関を考えなければならないという方針を、グループは報告に盛りこんだ。

モータリゼーションが進行しても、自家用車を持

てない階層は、アメリカだけではなくヨーロッパにも、日本にもたくさんいる。その人たちにとって、公共交通機関が移動の自由を約束する大切な役割を持っていることは、モータリゼーション前と変わらない。大切であるにも拘らず、道路機能のまひと、経営の悪化による公共交通のサービス水準の低下で、その人たちはモータリゼーション以前よりむしろ、移動の自由を制約されようとしている。

以上を整理すると、公共交通機関の意義は次のようになろう。

①モータリゼーション以前

私的な交通手段を所有できない不特定多数の人々が、共同利用、もしくは相乗りを前提として、適正な運賃で移動の便利さを享受できる手段という意義があった。

②モータリゼーション以後の意義

イ、モータリゼーション以前と同じく、自家用車を持つことのできない階層が、依然多数おり、その人たちにとって欠かせない手段であるということ。

ロ、道路空間の移動機能を回復させるという意義。

ハ、衰退する街の活力をよみがえらせるための大切な道具のひとつとしての意義。

つまり、モータリゼーションの進展とともに、生活圏の公共交通機関の意義は、複雑になり、単なる共用手段としての意味に加えて、もっと社会的な意味が加わったといえる。それだからこそ、公共交通機関に人々を惹きつけるための努力が、ますます必要になってくるといえよう。

3. これからの公共交通

それでは、どんな努力が必要となるのだろうか。大きく分けて、公共交通機関側の努力と、それを道具として生かす側の社会の努力の両面から考えなければなるまい。

3-1 企業側の努力

i) 買手市場に変わった公共交通

まず、公共交通機関の市場は、売手市場ではなく、買手市場になってしまったことを、はっきりと認識する必要がある。大都市の高速鉄道やバスは、通勤時間帯には過剰なほどの売手市場になっている。しかし、それは単に需要が大きいということだけで、実際にはその時間帯のコストに見合う運賃を運ぶ側は受けとっていないから、完全な売手市場とはいえ

ないかもしれない。通勤・通学定期券の大幅な割引をしなければならないからである。

公共交通機関が体質を強化するためには、経費を減らし、収入を増やす努力をすることは基本的な条件だが、買手市場になっていることを考えると、忘れてはならないのは、バス、電車をセールスする努力であろう。

これまでの日本の多くの公共交通機関は、赤字対策として、値上げ、人員整理、路線の休廃止という方法を、唯一の対策のように考えてきたところが多い。その結果は、乗客をさらに逃がすという縮少再生産の方向をたどらざるを得なかった。

しかし、先進諸都市の公共交通をみると、縮少再生産の道をたどっている企業もあるが、一方で年々乗客を増やした経験のある企業も少なくない。たとえば、カナダのトロント交通公団(TCC)は、1971年には1日の乗客が77万人だった。それが80年には100万人を越えた。あるいはアメリカ、オレゴン州のポートランド交通公団(Tri-Met)は、1969年には1日2万7,000人だった乗客が、80年には14万5,000人になっている。

ii) セールスするという感覚

このような都市は他にも少なくない。しかし、これらの都市も、乗客は増えてはいるが、運賃でコストを完全に補うところまではいっていない。たとえば、トロントの場合は運賃収入はコストの70%である。つまり、これらの都市の乗客増対策を支える大きな力は、新しい財源の開発に負うところが大きい。だが、企業当事者が、バスや電車を、1人でも多くの人にセールスするという感覚に目覚めていることも、また事実である。

交通事業も企業の感覚に立つべきであり、コストを割るサービスはすべきではない、とはこれまで再三日本でもいわれてきた。しかし、企業の感覚に立つ以上は、商品をセールスする感覚もまた忘れてはならないだろう。商品のデザイン、質、それに見合う値段、さらに商品に関する的確な知識の普及、顧客のニーズ(欧米の各地の交通企業の資料の中に、客を passenger といわずに customer あるいは consumer という言葉を使う例が増えている)、こういった商品販売に欠かせない課題を、公共交通の分野で展開するには、どういう方法があるかを具体的に研究する必要がある。

トロントの場合は、1920年に公団が発足した。それまでは4つの市電会社が、トロントの公共交通を

受け持っていた。乗りかえのたびに長い距離を歩かされ、割高な運賃をとられる生活に市民が怒り出し、市民投票で一本化が決まった。それ以来、連続性の高い公共交通網を市民に提供するというのが公団の目的になった。連続性の向上は運賃の面でまず実施された。その1回払い均一運賃制度(one fare system)はいまも続いている。また、施設の面では、地下鉄と市電、バスの間を、できるだけ最短距離で、できるだけ風雨にさらされずに乗りかえができる施設を、地下鉄の大半の駅で実施している。また、複雑になった公共交通網の連続的な利用の仕方を教える「行き先案内電話センター」も年ごとに改良されてきた。こうして、トロントでは使いやすい公共交通網の機能が働き出したといえる。自動車でしか出かけなかった夜の音楽会や劇場にも、タキシードやイブニングドレスのまま地下鉄を利用する市民が増えている。

iii) 連続性という観点

ポートランド交通公団は、1982年から新しい市電(Light Rail Transit)の建設に入るが、いまはバスだけである。1975年に都心部(2km四方)のバス運賃を無料にし、郊外の停留所にはパーク・アンド・ライド用の駐車場を設け、また、アメリカでは珍しかった定期券を発行した。77年には、中心街の2本の街路がトランジット・モール(歩行者のほかに公共交通機関だけが通れるモール)になった。これは公団と市の協力で作られた。モールには31の立派なシェルターを作り、モール自体がバスターミナルの機能を発揮するようにした。こうして、市民が気持ちよく歩いてバス停に行ける環境を作り出したのである。シェルターの周辺には、テレビの画面に情報を出す行き先案内装置も設置された。

このように、トロントも、ポートランドも運賃の面、施設の面、そして、情報の面での工夫によって、公共交通網を利用する際の連続性を高めることにある程度成功したのである。

日本でも、新しいバスシェルター、乗りつき運賃制度、バス接近表示装置、バスロケーション・システム、デマンドバス、フリー乗降制度、行き先案内センターなどの工夫が各地で試みられるようになってきている。

また、とくに東京の地下鉄や国電の相互乗り入れや、広島電鉄の市電が高速鉄道に乗り入れている知恵は、海外の都市から注目されている。あるいは、バス停での各種の情報表示の親切さは、とくにアメ

リカ各地のそれに比べると、数段質が高い。

さらに、前にも述べたが、大都市の通勤輸送網の能力は世界のトップレベルにあるといつてよい。しかし、通勤のときの移動は、一般の移動より、非連続的な壁を乗り越えるエネルギーを持っている。たとえば、ヨーロッパでの調査だと、通勤時の「抵抗なく歩ける距離」は、ふだんの2倍近くに伸びるといふ。通いながれているということや、勤務への一種の義務感とそのエネルギー源になっているのだろうか。

だが、通勤交通が交通のすべてではない。大都市でもバス、電車の客の4割は通勤以外の目的で動いている。そして、高齢化が進んでいる。財団法人日本都市センターが1978年から79年にかけて、東京の高齢者グループの交通環境の調査をした。11グループ104人を対象とした。そのうち8グループで「鉄道は階段の昇降がづらいから、バスのほうがいい」という意見が出た。30代のサラリーマンも高齢者の仲間に入る日は、あつという間である。

ところで、買手市場に対抗するための連続性の改良は、電車や、バスのシステムそれ自体、あるいはその相互間だけでは十分ではない。駅や停留所までの歩行距離と、その歩行環境がまた大きく関係してくる。スウェーデンのルント大学の「都市と交通研究所」の所長オロフ・レーベマルク博士はこう指摘している。「今日まで公共交通機関の研究は、主として、どこからどこへという移動の性向の調査を通して、システムに要求される需要量を研究してきた。これでは質的な問題が将来の計画にとり上げられることもなく、現在の状況を質的にとらえて描いてみることもできない」。そして、「公共交通機関を利用する移動には、歩行距離が基本的に重要な意味を持つ」といふ。

3-2 交通環境の改善

i) 「規制」という発想の限界

ところで、専用軌道を持つ公共交通機関は一応別として、路面公共交通機関の場合は、企業自身のサービス改善の努力を条件として、社会もまた、それに対応する対策を講ずる必要がある。交通環境の改善がそれである。

それはまず、路面公共交通機関が十分に機能を発揮し得る状態にまで、その他の車の動きが減るような対策を立てるべきである。

ただ、ここで注意しなければならないことは、日本の場合、当局や一部の市民あるいはジャーナリズ

ムの考え方が、「自家用車の規制」という発想にだけ走りがちなことだ。しかし、公共交通機関の持つ非人間的な欠陥をそのままにして、自家用車を規制するのでは、人間の移動の質は改善されないばかりか、むしろ退歩することになりかねない。

「規制」という発想の対策も含めて、次の3つの対策がうまく組み合わせられる必要がある。

①バス、市電、あるいはそれに準ずる交通機関以外の自動車に対して、通行や駐車などの禁止を中心とする直接の制約を加える対策。つまり規制である。

②自動車を使わぬ気持ちを起こさせる対策。

③公共交通機関の利用を促進させるための新しい手段を用意する対策。

①は、たとえば特定の道路、あるいは車線、あるいは地域に、その他の車の乗り入れを禁止する規制などがこれに当たる。

②は、たとえば、シンガポールの都心乗り入れ賦課金制度などがこれに当たる。また、ロンドンの地下鉄やバスのように、赤ん坊づれや重い荷物を持つ人に、高齢者や身障者と同じ席にすわる権利を認める対策などもこれに入る。

③は、バリのカルト・オランジュのような共通運賃制度などもこれに当たる。

ii) 道が狭いからバスレーン

この3つの対策のうち、②と③は、交通企業自身ができることもあるし、また、社会が手をつけなければならない点もある。しかし、①は、交通企業の手には負えない分野だ。前にも触れたように、自動車の動きを減らそうとする日本の対策は、これまで、とかく①の規制という発想だけに偏りがちであった。それにも拘らず、バスや市電の優先対策が、ヨーロッパや、最近のアメリカの例のように徹底していないのも、日本の特徴といってよい。

たとえば、日本では道が広くないとバスレーンは作れないという考え方が支配的だ。ヨーロッパの都市には、狭いからこそバスレーンが必要だという考え方も強い。3車線しかない一方通行の道路で、2

車線を終日バスレーン（1レーンは順行、1レーンは逆行）にしているところが少なくない。冒頭で1969年の初頭、パリには33本のバスレーンがあったと書いたが、そのうち11本は、バスレーン以外に2本しか車線のない道であった。

公共交通機関優先の考え方は、初めに述べたように、公共交通機関の役割が何であるかという点に立ち帰って、積極的な対策に踏みきるべきである。

iii) 道交法の改正も

また、規制対策は、単にバスや市電をスムーズに走らせる対策だけではない。たとえば、バス停の位置やバス停の間隔（ヨーロッパの都市では240～300m）も、いたずらに従来の安全、円滑対策の延長で決めるのではなく、どうあれば利用者（歩行者）が、もっとバスを使う気持ちを起こすか、という観点から見直すべきである。安全、円滑の問題は、その上で考えることが、バス優先の考え方になってくる。

このように、「規制」の面で公共交通機関優先の対策を強化するためには、道路交通法の柱に「公共交通機関優先」を加える改正も必要となつてこよう。いまの道路交通法の主な柱は、「安全、円滑、交通公害の削減」の3つであり、一線の警察が、必ずしも思いきった公共交通機関優先の対策にふみ切れない背景になっている。

ところで、公共交通の企業側が覚えておかなければならないことは、交通環境の改善は、社会が公共交通の意義を認めて実施するものである、という点である。企業はその待遇に応えるだけの責任を果たす必要がある。たとえば、バスレーンによって運行時間が短縮されれば、その分を運行頻度の増加にフィードバックするという応え方が必要になってくる。

公共交通機関を利用しやすく改善するためには、以上のほかにも新しい財源、あるいは公共交通機関の都合を加味した新しい都市計画という観点からのアプローチが必要となるが、別の機会に譲りたいと思う。