

## 「超自動車社会」への対応

編集委員会委員

山崎 朗 | YAMAZAKI, Akira

中央大学経済学部教授

日本における自家用車保有率、保有台数は、戦後一貫して増加してきた。日本国内で保有されていた自動車(軽自動車を含み、二輪、三輪、被けん引車を除く)は、1965年度には、わずか228万台にすぎなかった。それが、1990年度に3,515万台になり、2003年度には5,528万台にまで増加している。

自動車数の増加および公共交通機関から自家用車利用へのシフトは、①徒歩移動の最小化(ドア・ツー・ドアに近い移動)、②移動のプライベート化、③社会的弱者、高齢者やペットの空間移動性の向上、④運行時間・運行方面の制限を受けない自由な空間移動、⑤個人によるかなりの量の貨物移動、を実現した。

半径4kmから20km程度の日常的な移動においては、近隣の最速の交通機関(私鉄、JRの在来線や新幹線)の駅に徒歩で向かうよりも、「徒歩」移動の距離・時間の最小化(ドア・ツー・ドア)を実現できる自家用車の利用が、最速の移動を実現する方法となるケースが圧倒的に多い。

①から⑤に示された自動車交通の高い利便性、今後のさらなる免許取得率の上昇、自動車保有率・保有台数の増加から考えて、日本の人口が減少していくとしても、2030年から2040年頃までは、自動車交通の重要性と問題性双方ともに高まると理解しておかねばならない。すなわち、これまで以上に自動車輸送に依存する「超自動車社会」が到来すると考えておく必要がある。

2002年度における旅客の輸送分野別分担率をみると、乗用車は、輸送人員で75.1%、輸送人キロで67%を占めている。しかもこれらの比率は、今後さらに高まる可能性が高い。すでに公共交通機関が撤退している地方では、100%近くにまで上昇している。大量の貨物輸送については、モーダル・シフトが可能であるが、小口貨物や人流では、自動車輸送がさらに増加することになる。

東京、大阪、名古屋、札幌、福岡などの大都市で生じている人口の都心回帰現象も、地方都市ではほとんど見られない。地方では、大都市圏への人口の社会移動や人口の自然減が進むなかで、逆に駐車場が確保しやすい郊外の戸建住宅への人口移動が進んでおり、大規模なショッピングセンターも郊外に立地している。

そのため、地方都市は、中心部での人口減少、地価下落という悪循環から抜け出すことができなくなっているだけでなく、自家用車利用の機会が増大し、通勤時間帯や週末の交通渋滞が激しくなるという問題まで抱えるようになっていく。仮にコンパクトシティ化が実現したとしても、集積度の低い地方都市では、徒歩圏内にある中心商店街だけで、すべての消費活動やサービス購入を自己完結させることは不可能である。地方の都心居住は、車社

会と無縁ではない。地方の都心マンションは、東京と異なり、戸数に応じた駐車場の確保が必須となっている。都心居住による自動車交通抑制効果は、地方都市になればなるほど逡減する。

地方では、地域に蓄積されてきた交通社会資本が著しく道路に偏っており、自動車交通に適合した地域構造へと長期間にわたって再編されてきたうえに、鉄道、バスなどの公共交通機関は、さらに縮小し続けている。このような地方では、交通の観点からいえば、未来においても自動車交通を活用する以外に選択肢がないのである。地方のまちづくりにおいても、「超自動車社会」への対応を念頭に置かねばならない。

今後さらに進化する自動車関連技術としては、ITS(インテリジェント・トランスポート・システム)と環境対応型自動車の開発をあげることができる。ただし、燃料電池車などの環境対応型自動車の開発は、新しい技術革新、メーカー的視点からの環境対策としては注目されるものの、四輪で道路を走るという基本的な交通形態そのものを変化させる技術ではない。交通渋滞や交通事故そのものを減少させる技術でもない。道路予算が制約されるとなると、今後はITSという新しい技術への期待度が高くなる。とはいえ、ITSの発展は、高齢者の自動車運転を容易にするため、高齢者による自動車移動を増加させるであろう。

2020年の高齢者は、現在の50代である。現在の50代が70代になったとしても、免許を返上する可能性はかなり低い。1990年に70歳の免許保有率は、男性が30%程度、女性が10%未満であったが、2020年には、男性で60%、女性で50%程度になると見込まれている。おそらく2030年には、ともに70%を超えるにちがいない。未来の高齢者は、必ずしも「交通弱者」ではない。

未来の交通を考えると、自動車交通から公共交通へのシフトは、公共交通が衰退・消滅し始めている地方都市圏では不可能な政策となり、大都市圏においても、自動車交通はさらなる増加が見込まれている。ITSなどの情報技術の活用によって、地域にストックされている交通社会資本全体を適切に利用できるシステムの構築が求められている。

環境対応型自動車の開発、乗用車保有率、免許保有率の上昇、高齢者ドライバーの増大、鉄道・バス交通の衰退という未来の交通の状況からみて、自動車交通から鉄道へのモーダル・シフトは、容易なことではない。高齢化社会は、ドア・ツー・ドアに近い移動が可能な自家用車利用をさらに選択するであろう。

「超自動車社会」という観点から交通問題、都市問題、地域問題を検討する段階に入ったように思われる。