

○日本の交通の現状

- ・大都市では公共交通が 24%、自動車が 35%（一家に 1 台）、地方都市では 7%と 54%（一人 1 台）。公共交通の整備により、CO2 排出量も削減される。

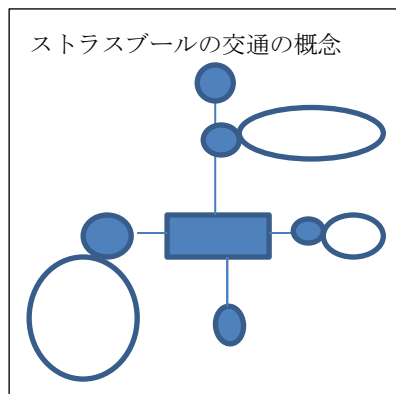
○地域の骨格を創る幹線交通計画

★日本の地方都市

- ・全ての路線が中心部に集まる。
- ・多くの路線が集中し、非効率でわかりにくい
- ・中心部が供給過多となり、郊外は手薄

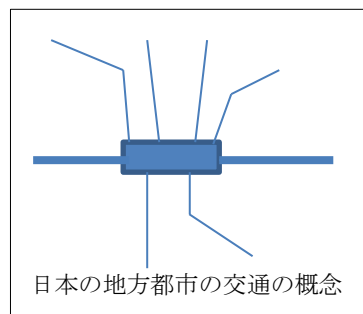
★フランス ストラスブール

- ・自動車が走っていた道路に、トラムという路面電車と並行して自転車道と歩道を整備、トラムの駅にはバス停も。バス路線の重複は多くて 4 路線程度。
- ・乗換をスムーズにし、乗換前提の交通体系。トラムが軸、バスで補完という位置づけが明確。



○新たな交通のあり方

- ・地域の空いている車を一元管理し、空いている時間に動かす。日本にある車 6100 万台のうち、4.8%しか使われていない。デイスサービスの介護車両の活用も。
- ・サービスを必要とする人とサービスを提供できる人を情報でつなげる。
- ・通学バスに高齢者も一緒に乗るなどの混乗の活用



交通政策という分野自体、まだまだ日本ではなじみがない。

清瀬市においても、地域公共交通会議が定期的開催されているが、コミバスの路線や本数を増やすのかなどの個別課題に終始しており、市内全体の交通のあり方について議論されているとは言えない状況だ。交通空白地域があり、福祉運送も十分ではない。さらに最近では、買い物不便地域もでてきている。こうした課題を解決するためにも、移動権の保障とまちづくりとしての交通のあり方を検討していくことが必要だ。