

琉球大学 正史 上 岡 清

まてがき 都市地域における自動車交通改善策の1つとして、バス専用レーンまたは優先レーンの利用も辛浜阪神の大都市を中心拡大しつつあり、47年現在108区間、延長220KMに及んでいる。警察方の「総量規制」策の登場でバスレーン設置は、自動車交通問題の深刻な地方都市へも拡大エつつある。沖縄の県都那覇市においても49年8月1日を期して市内幹線街路の1路線に、午前ピーク時市内流入交通渋滞緩和策として現道利用のバス優先レーンが恒久的に設置され今日に至っている。那覇市は表-1にみるように、市域極めて狭小、陸上交通としては自動車のみのシングルモト交通であり、道路網の不整備と相まって交通難度の極めて高い都市である。このような都市でのバスレーン設置がどのようなインパクトを生じながら、なかんずく市民がどのように反応したかを知らねば、交通環境変化に対する市民の動向を察する一環として、また交通計画推進の上からも役立つものと思う。なお、バスレーン設置の条件は、方式として午前ピーク時(am.7:00~9:00)中心地区流入バス優先方式で、バス77台及び指差車外は進入禁止、設置路線は中心地区貫通の2方向2車線道路で延長は35KM、当該路線の交通量は16,000台(昼間)、バス1400台、歩行者は2900人である。路線状況及び規制のようは図-1に示す通りである。

図-1 バスレーンおよび交通規制状況

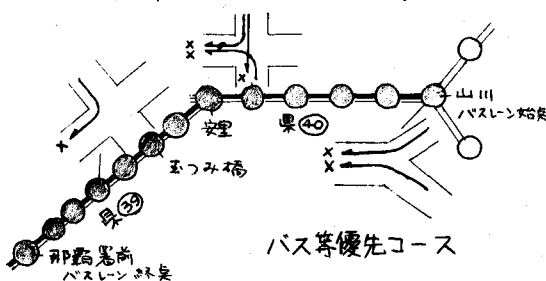


表-1 那覇市の交通環境

項目	数量
市域	36.71 KM ²
人口	310,000人
道路面積率	7.0 %
道路密度	8.0 KM/KM ²
歩道率	6.5 %
自動車台数	40,000 台
トリップ特徴	バス53.1% 徒歩21.1%, 自転車19.5%, タクシー3.8%, 車両外50%

調査 調査は運転通勤者、非運転通勤者の別にアンケートを55名、表-2

の要領で実施した。アンケートには、バスレーン設置前後の交通・通勤態様の変化を中心に設問し、その他環境変化や意見はついで設問した。調査はバスレーン設置後ほど通勤に入ったと思われる10月中旬に実施した。結果の一部は次頁以下に示す通りである。

表-2 調査の状況

項目	運転通勤者	非運転通勤者
配布	1000枚	1000枚
回収	22.5%	51.2%
	全体 36.9%	

考察 バスレーン設置によって当レーン外の一級車両がどのように通勤ルートの変更を余儀なくされたか、その結果の交通消費時間の長短がどうであったかをまとめたのが図-2である。約72%がルートの変更を強いられた。ルート変更の有無を別に

49%が設置前の状況において交通消費時間を増大しており、減少の27%と比較して大きい。このような運転通勤者のみ利益、あるいは利益の予均等存在は、バスレーン設置に1つの課題である。自転車通勤からバス通勤への転換はたしかにバスレーン設置における期待であるが、那覇市の場合この転換はわずかに5.9%にとどまった。「自転車利用の利便性」は、時間のみの利便故に放棄しないという一面がみられる。市内及び郊外の交通状況について通勤者の経験的判斷を調査したのが図-3

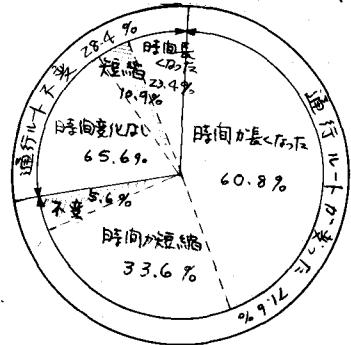
である。市内・郊外ともに設置前比較において「悪化した」が大部分を占め、特に郊外において著しい。「悪化した」「変わらない」の両府を合すると、概然ながら77%と符号している。郊外は必ずしも市域に限定されず、隣市村に及んでいる。時間影響の面から、その範囲を見るとバスレーン設置路線中心から凡そ3KMの半径であった。那覇市のような都市での市内主要幹線における交通方式の変更

表-3 通過路線の交通消費時間の長短

時間区間	0-5分	6-10分	11-15分	16-20分	21-25分	26-30分	31分~	合計
短縮	11	35	14	13	10	7	3	93
延長	6	29	16	37	4	24	6	122
合計	17	64	30	50	14	31	9	215

がかなりの範囲に及んでいることがわかる。表-3はバスレーン設置時間帯に通過した路線で、運転者が設置前に比較してどれ程交通消費時間の長短があったかを調べたものである。時間別関する頻度分布である。短縮について最も頻度の高いのは6-10分であり、6-20分の間で全体の70%近くを占めている。長くならない場合には16-20分が最も多くの場合も6-20分の間で70%近くを占め、長短何れも同様の時間帯に集中しているのは興味深い。全体を平均すると短縮について13分、延長について19分となる。

図-2 通行ルートの変更及時間の増減



上記のように種々不便を余儀なくされている運転者らには、バスレーンの今後について意見をあててみたのであるが、その結果は、「継続すべきである」53.3%、「廃止すべきである」32.0%、「わからない」14.7%であった。種々の不利益を受けるが、バスレーンと今後も継続してゆくことに賛意を表するものか調査の範囲とは比べ過半を占めていることは予想外であった。運転者のどのような意識によるものかは興味のあるところであり、「継続」「廃止」両意見者の理由の図表を調べた結果が図-4.5である。

図-3 バスレーン設置後の市内・郊外交通状況

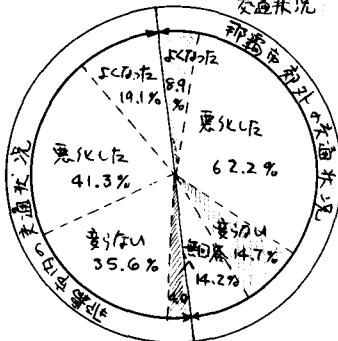


図-4 バスレーン賛成者の理由

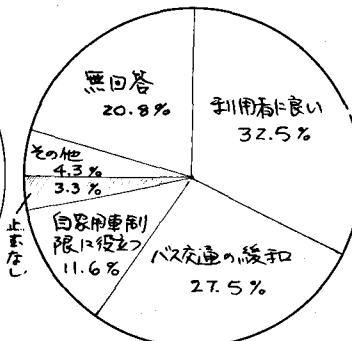
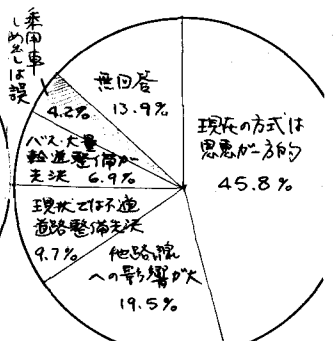


図-5 バスレーン廃止意見者の理由



賛成者の72%が利用着・バス交通・自家用車制限という公共指向の理解を有していることがわかる。反対者はバスレーン設置による利益の不均衡への不満が大きい。過半数が賛成とはいえ、新設のこの利益均等の要は、今後のバスレーン設置、強化に当て懸念してはならないだろう。

おわりに バスレーン設置による都市交通政策は、272の2に及ぶならば、近年の傾向である車両への規制強化による既存の交通空間を効果的に利用し得る諸政策の一歩通行、乗入れ規制、歩行者専用レーンの1と位置づけられると思われるが、その中でもドラッグアップなものなのである。それ故にその2人1人にも大きな効果があると思われる。那覇市という1中都市の場合について市民の反応を中心に、2.3を参考したが、これからバスレーン設置は12以外がサマにわかかった。華前の12以外が予測するとは12に困難なようであるが、市民の利益均等必要は省みられるべきであり、単なるプロパガンダ政策の強化は、市民のもつての「公共指向性」を散逸させる危険もあると思われる。