



人々の暮らしと交通

現代の私たちの生活に、自動車はなくてはならないものです。実際に運転をしなくても、バスやタクシーを交通手段として利用しています。自動車はまた、移動だけでなく、ものを運ぶ輸送の手段としても活用されています。

自動車は私たちに快適で便利な生活をもたらしますが、一方で増えすぎた自動車は自然環境に大きな影響を及ぼしています。

快適さや便利さをできるだけ維持しながら環境保護を図っていく方策はあるのでしょうか。

佐渡市の自動車利用状況

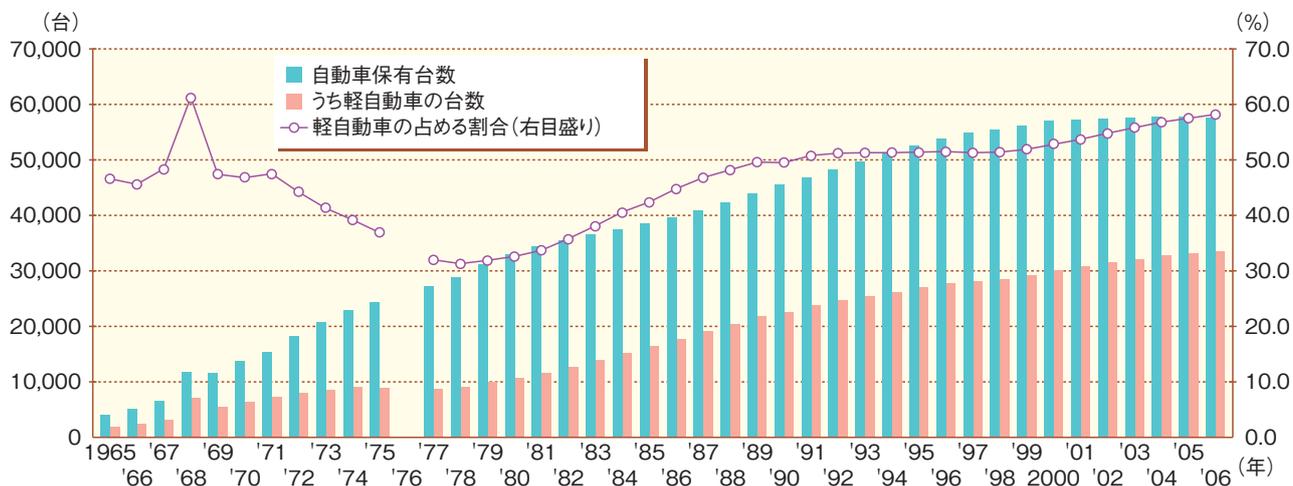
佐渡市は新潟県内でもとりわけ自動車利用が活発な地域です。

1965（昭和40）年以降について自動車保有台数の推移をみると、1960年代後半の増加率が目立って高く、1966（昭和41）年から1970（昭和45）年までで3.4倍に増えています。車種別にみると軽自動車の占める割合が高く、1991（平成3）年には過半数に達し、直近ではほぼ6割近くになっています。

また、人口1000人あたりの自動車保有台数は856台で県内全市町村のなかでも4番目の多さです（2006年3月末現在）。単純計算で全市民の86%が自動車を保有している状態で、これは佐渡市の20歳以上の人口が、総人口に占める割合にほぼ等しくなっています。

一世帯あたりの保有台数をみると、1995（平成7）年に2台を上回り、2005（平成17）年では2.35台で、これは全国平均の約1.5倍です。平均世帯人員（2.74人）と照らし合わせれば、ほぼ一人一台ずつ保有していることになります。

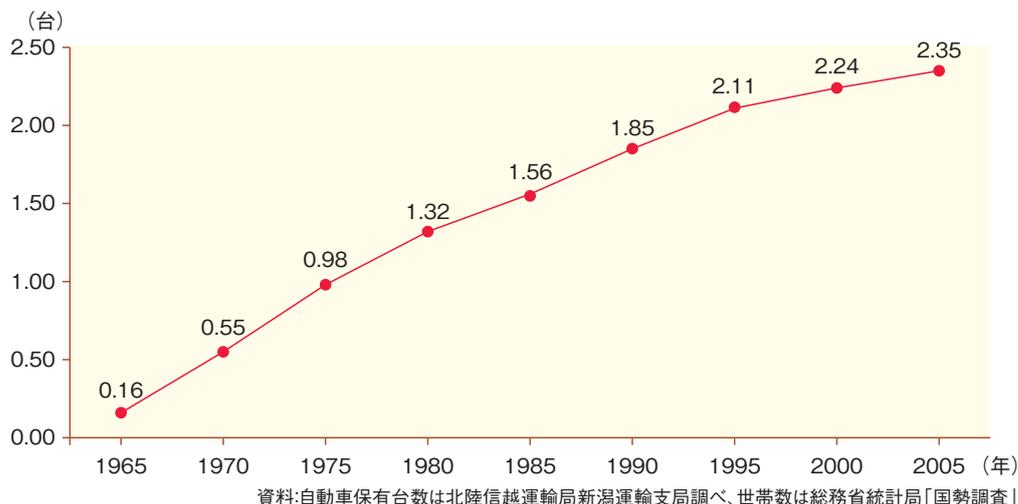
① あくまで単純な平均値をとった場合のことで、佐渡市民の運転免許保有率は63.2%にとどまる。（新潟県100の指標2007年度版）



資料:北陸信越運輸局新潟運輸支局調べ

佐渡市における自動車保有台数の推移

佐渡市における一世帯あたりの自動車保有台数の推移



COLUMN

コンビニと自動車

コンビニエンスストアにはたくさんの商品がそれぞれ少量ずつ並べられています。店には大きな倉庫がないので、商品棚に収まるだけの分量の商品を定期的に運ぶ必要があります。実際には、自動車で一日に何回も小分けして届けられます。同時に、売れ残った「消費期限切れ」の商品が運び出されます。何を、いつ、どれくらい運ぶのか。さまざまな情報をもとに綿密なくみの上で成り立っていることがわかります。そして、その物流のかなめとなっているのが自動車なのです。

自動車利用のかくれたコスト

私たちの便利で快適な生活の基盤を支えている道具の一つが自動車であることはまちがいありません。しかし、自動車に頼る現代の自動車社会を維持するために私たちが払う代償は小さくありません。どのようなマイナス面があるのか、考えてみましょう。

●エネルギー

現在のほとんどの自動車がガソリンを燃料としています。ガソリンの原料である石油(原油)の埋蔵量には限りがあり、今後世界規模でモータリゼーションが進めばエネルギー不足が深刻な問題となります。また石油は、自動車以外にもいろいろな用途に使用される大切な天然資源です。無駄なく大切に使う工夫が必要です。

石油だけに依存しない代替エネルギーの開発が急がれています。

●有害物質

運転時に排出されるガスの中にはさまざまな有害物質(炭化水素、窒素酸化物、二酸化炭素等)が含まれていて、それらが大気汚染や地球温暖化の原因になっているという説も有力です。

●放置車両

用済みになった自動車が山道などに投棄され社会問題となっています。

島内の放置車両は佐渡市役所で確認されているだけでも2006(平成18)年3月時点で1095台、2007(平成19)年1月には1215台と、撤去がとて追いつかない規模にふくらんでいます。

●事故

日本国内で毎年1万人近くの人が、自動車事故に遭って死亡しています。

2006(平成18)年についていえば、警察庁が公表した事故後24時間以内の死亡者は6352人ですが、厚生労働省の人口動態統計では、「交通事故」を原因とする死者数は9048人となっています。



自動車利用と環境保護—バスの利用

「利便さ」と「環境への負荷」のほどよいバランスを実現するために必要なのは、自家用車に代わる日常生活の移動手段を十分に確保することです。ここでは佐渡市におけるバスの運行状況から考えてみましょう。

佐渡市のバスの運行状況

現在、佐渡市には15のバス路線が設置されており、島内のほぼすべてを巡っています。

しかし路線別に1日あたりの運行本数をみると日常の交通手段としては必ずしも十分なものではありません。

15路線のうち、新潟交通佐渡が自主的に運行しているのは、島の中央部を經由する形で両津と相川を結んでいる「本線」の一つだけで、そのほかはすべて佐渡市が新潟交通に委託金を支払って維持している路線（いわゆる「廃止代替バス」）です。

新潟交通佐渡が2006（平成18）年6月に実施した乗客数調査では、唯一の自主運行路線である本線（両津↔相川）では1便あたり25人ほどの利用実態が認められる一方で、平均乗客数が5人から10人ほどにとどまる路線も複数あるという結果でした。

佐渡市におけるバスの運行についてはマイナスの循環^①が成り立ってしまっているといえます。

この悪循環を断ち切るためには、島内の移動手段としてバスを利用する人を増やすことが必要になります。

バス利用者をふやすのに有効な手だてはあるでしょうか。

簡単に答えが見つかる問いではありませんが、考えてみる必要があるでしょう。

①

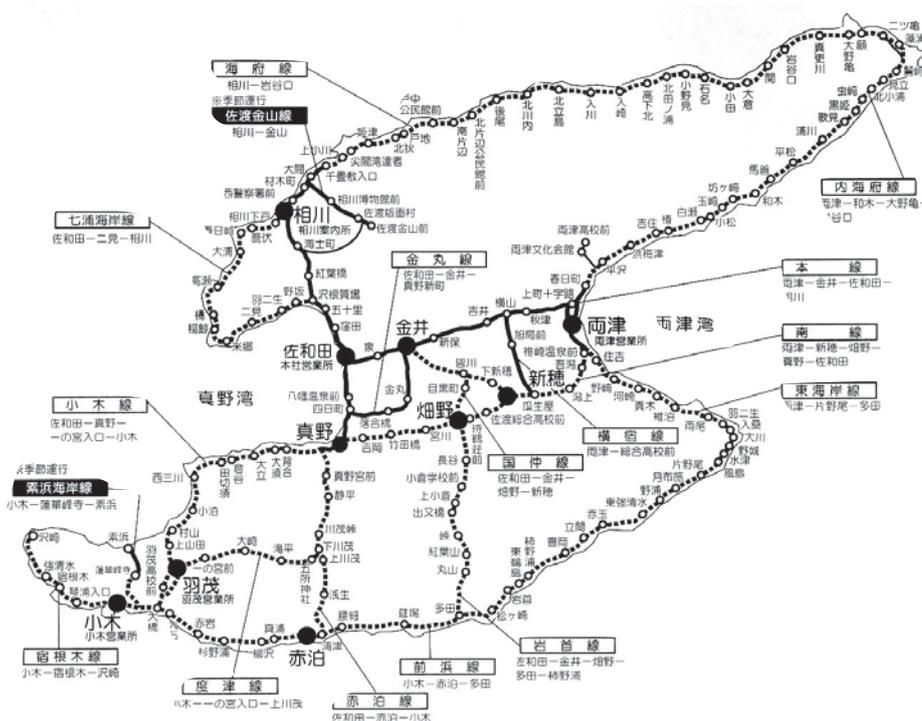
佐渡市バス運行 「マイナスの循環」

▼
利用者が少ない

▼
運行本数が減る

▼
不便さが増し、
さらに利用者が減る

▼
運行本数が減る



佐渡島内のバス路線と運行本数

路線名	運行区間	1日の運行本数*
本線	両津—金井—佐和田—相川	相川方面：24／両津方面：23
七浦海岸線	佐和田—二見—夫婦岩—相川—佐渡版画村	相川方面：7／佐和田方面：6／循環：13
国仲線	佐和田—金井—下新穂—畑野—目黒町—佐和田	循環：3
岩首線	佐和田—金井—畑野—多田—柿野浦	柿野浦方面：2／佐和田方面：2
海府線	相川—尖閣湾—入川—岩谷口	岩谷口方面：12／相川方面：9
内海府線	両津—和木—鷲崎—大野亀—岩谷口	岩谷口方面：8／両津方面：7
東海岸線	両津—河崎—大川—片野尾—多田	多田方面：5／両津方面：5
金丸線	佐和田—金井—真野新町	真野新町方面：3／佐和田方面：4
度津線	小木—一の宮入口—滝平—上川茂	上川茂方面：4／小木方面：4
赤泊線	佐和田—真野新町—川茂—赤泊—小木	小木方面：3／佐和田方面：3
南線	両津—新穂—畑野—真野新町—佐和田	佐和田方面：14／両津方面：14
小南線	小木—新町学校前—畑野十字路—両津	両津方面：1／小木方面：1
小木線	佐和田—真野新町—西三川—小木	小木方面：10／佐和田方面：10
宿根本線	小木—宿根本—沢崎	沢崎方面：5／小木方面：5
前浜線	小木—赤泊—浦津—多田	多田方面：3／小木方面：3

資料：新潟交通佐渡「佐渡島内バス時刻表」(2007年4/1～27, 5/7～7/27, 9/1～9/30)をもとに作成

*：運行本数は、土曜・休日に運休となる便も含めている

かんきょう 環境と暮らしに優しい公共交通システムの構築に向けて

バスのように大勢の人が利用する移動手段は「公共交通機関」とよばれます。

心身の状態を問わず、みんなの利用に開かれている交通機関、つまり適正な費用を負担すれば誰もが安心して利用できる市民の足のことです。病院に通ったり、買い物に出かけたりするのにバスを頼りにしている高齢者にとっても、通学のためにバスを利用している中学生や高校生にとっても、公共交通機関はなくてはならない存在です。

通学については、新潟交通佐渡が九つの廃止代替バス路線で「学生車」を運行しているほか、学生車が運行していない区域では市が11台のスクールバスを走らせています。

また、高齢者の通院や買い物の便宜を図る移動手段として旧両津市では1997(平成9)年に福祉バス「しゃくなげ号」の運行を開始しています。

佐渡市では日本全体に先行する形ですすでに超高齢化状況が到来しています。これからさき高齢化が一層進行していくことは間違いありません。今は元気で自動車を運転している人の多くも、いつかは自分で運転するのが難しくなる時を迎えます。

そんな将来を見越して、できるだけ居心地のよい住環境を築いていこうとすると、公共交通機関を整備・確保していくことは、すべての人の「生活の質 Quality of Life」を保証するうえで重要な課題となります。

私たちがこれからやっていかなければならないこと、それは生活の当事者として公共交通サービスの望ましいあり方を構想し、そうしたサービスの整備に向けた意思決定のプロセスに積極的にいかかわっていくことなのです。