

4. 交通問題 『何が今問題なのか』

4.1 増加する自動車保有

ブカレスト市の自動車保有台数は急激に伸びており、この4年間の年平均伸び率は4.7%に達している。1998年の1000人当りの乗用車保有数は191台と未だに中欧・西欧の水準に達していないが、この傾向が続けば、早晚その水準に近づき、道路混雑、自動車排気ガスによる大気汚染など種々の深刻な問題を引き起こすであろう(図4.1)。

4.2 交通混雑

都心部の幹線道路ではすでに交通混雑が生じている。都心へ向かう大きな交通需要と環状方向の交通需要が交差するオポール、ストゥルイ等の主要交差点では、ピーク時には厳しい交通混雑となる。

4.3 連続しない道路ネットワーク

環状方向の需要が大きいかかわらず環状道路にミッシングリンクがあるため、道路ネットワーク上での連続性に欠け、大きな問題を引き起こしている。特に、鉄道の存在で、内環状道路が連続していないことは交通流にとり問題である。また、ユニリ通りは南北交通を阻害している(図4.2及び図4.3)。

4.4 都心部の駐車

都心の道路は無秩序な駐車であふれている。これは、駐車規制が厳しくなく、需要に対し駐車施設が不足していることによる。無秩序な路上駐車は道路容量を低下させ交通混雑を引き起こすとともに、交通事故の一因となっている。歩行者に対しても利便性、安全性の面で大きな問題である。

4.5 公共交通機関の利用者の減少

公共交通の運営主体はメトロがMETROREX、地上交通がRATBである。両者とも1992年をピークに乗客数が漸減してきている。このため乗客の公共交通機関離れをくい止め、乗客をいかに増やすかが大きな課題となっている。以下に述べる個々の問題の根源にある要因を解決するため、インフラ整備に加えて、乗客のニーズを第一に考えた経営改善努力と運営主体相互の協力・調整が求められる。

1) 不便な乗車券

METROREXでは磁気カードのチケットを使用した自動改札で、ルートへの乗り換えは可能である。他方、RATBのバス、トラムおよびトロリーバスのチケットは共通であるが、一つのモードのルートにつき一枚の紙カードチケットが必要で、乗り換えは出来ない。このため乗客は長距離を歩いたり、乗り換えの少ないルートを選択している。

2) 相互調整されていない公共交通ルート

現在乗り換えのたびに料金が課されるため、乗り換えの少ないルートへの要求が強く、その結果、ルート数が多く複雑となり、幹線道路では多くのルートが重複している。他方、需要の少ない地域への便数は少なくサービスは悪い。

3) 公共交通機関相互の不便な乗り換え施設

メトロ、トラム、バスなどが交差する主要駅においては、駅出入口や停留所の位置が不適切であり、乗り換えが不便である。

4.6 都市交通計画が未策定

未だ都市交通計画が策定されていないため、都市のスプロール化、中心部での車の集中等に適切な対処ができず、問題がより深刻となっている。従って、都市交通計画の策定が必要である。



Insufficient safety transfer in public transport



Crowded bus stop



Improper Crossing and Traffic congestion



Lack of facilities for pedestrians



Illegal parking & lack of facilities for pedestrians



Uncomfortable pedestrian and improper parking

図 4.1 ブカレストの交通問題

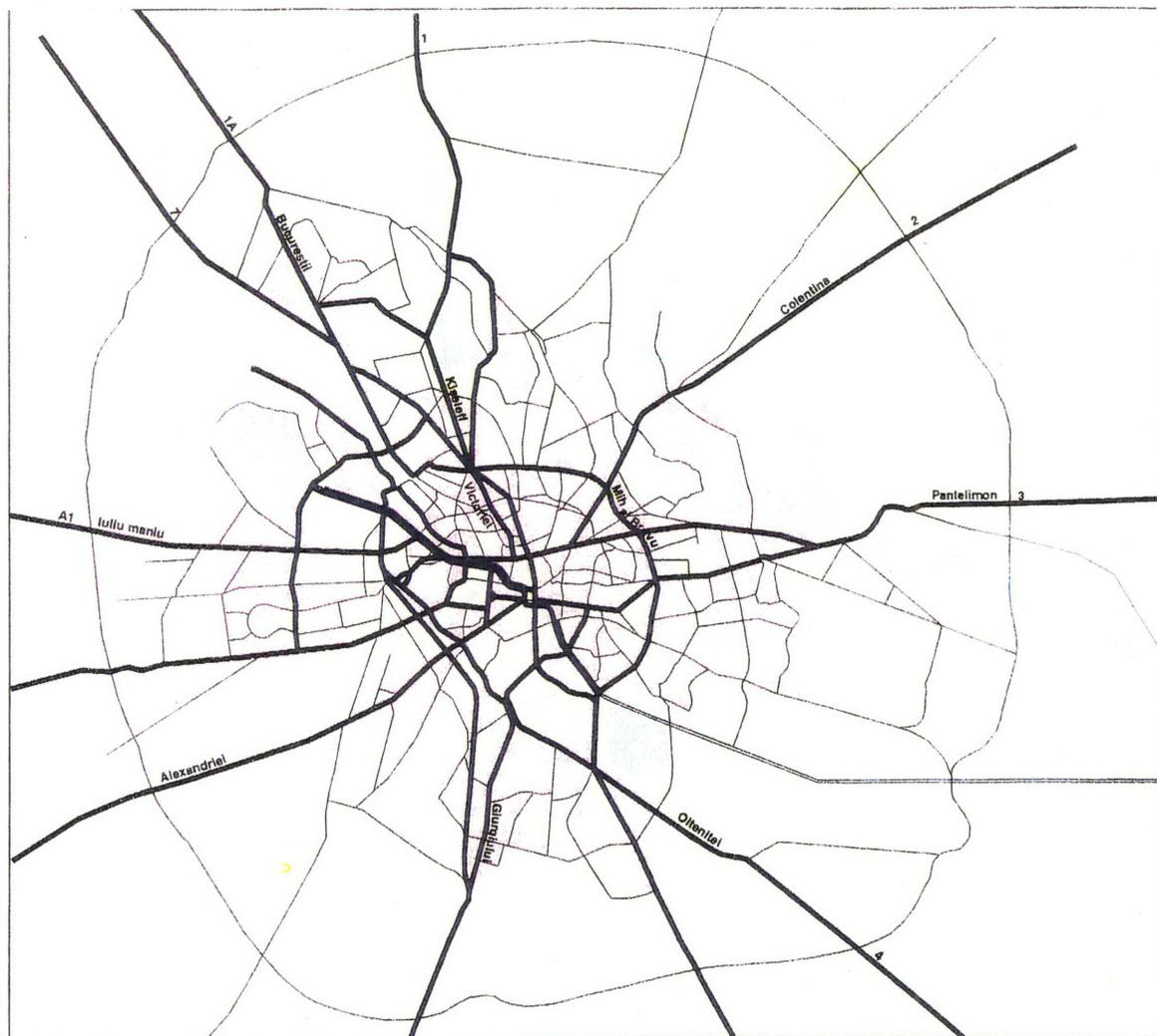


図 4.2 現況道路ネットワーク

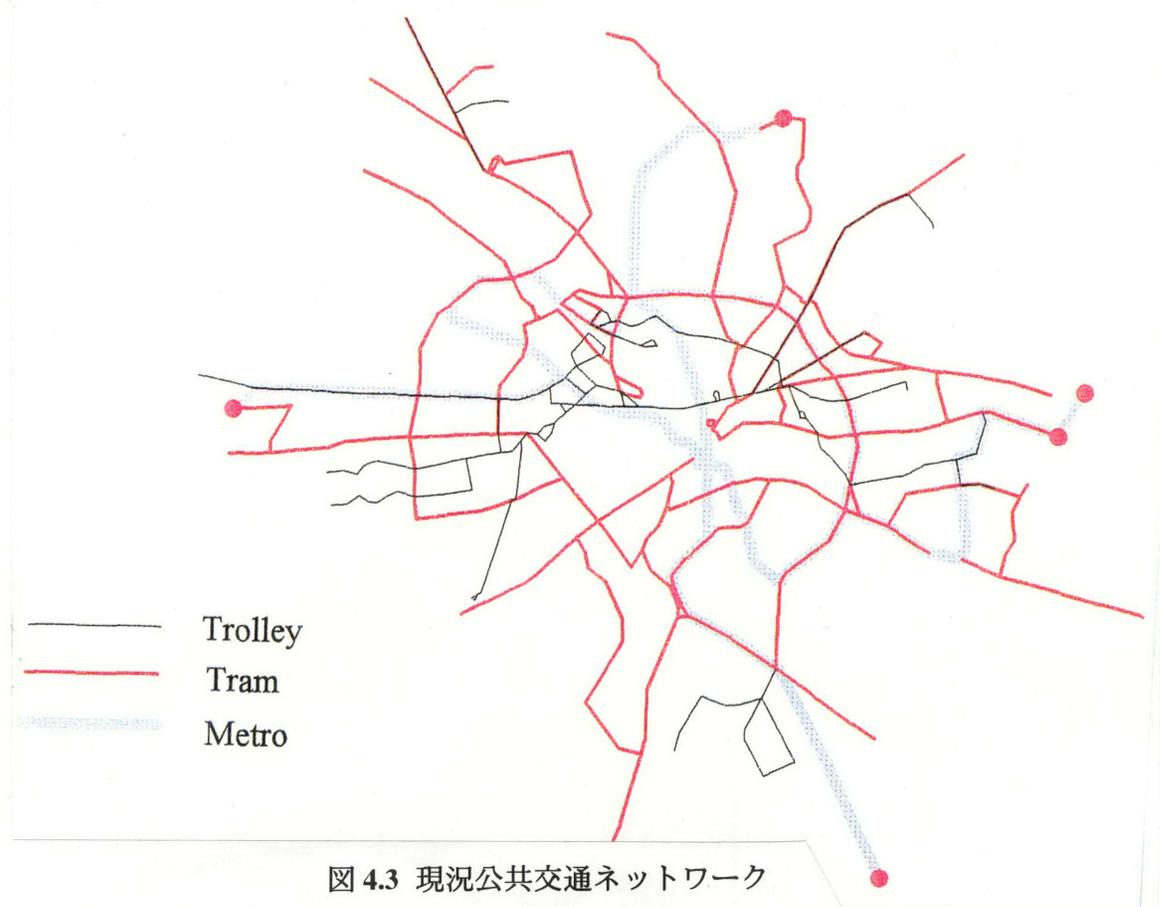


図 4.3 現況公共交通ネットワーク