

し、公共交通機関を利用して市内や観光地へ出掛けるように促すことで、市内への自動車流入を抑制する政策である。これまで観光シーズンに主に展開されていたこの政策を、現在は通年で実施しており、車の流入抑制に効果を挙げている。

また、歩道の拡幅も重要な政策である。京都の道は、戦災などなかったためか特に手を加えられることもなく、昔のまま残っている。そのせいで道幅が車と歩行者で共存できるように出来ていない場合が多い。道の拡幅や歩道の確保など、歩行者の安全を確保しながら道を整備していく必要がある。現在、東大路通では、整備構想を策定し、取組を進めている。その他、歩道整備が困難な都心の細街路において、幹線道路に囲まれた地域を、「歩いて楽しいまちなかゾーン」と設定し、道路上に、車・自転車・歩行者ごとに、それぞれ通行箇所をラインにより明示することで、安全でゆとりのある歩行空間を創出している。対象エリアを拡大していくのが今後の展望である。車両通行帯を狭めることで、車の走行スピードも明らかに落ちた、という成果もはつきりと出ている。

「ライフスタイルの取組」は、「歩くまち・京都」憲章の普及活動、そしてモビリティ・マネジメントが行われている。モビリティ・マネジ

メントとは、モビリティ移動 マネジメントⅡ管理ということで、過度に車に頼りすぎない「かしい車の使い方」を促していく取組である。車に依存した生活では肥満になりやすい、車は二酸化炭素を多く排出しているといった事実を、市民しんぶん等の広報媒体で周知し、市民の交通行動の変化を促していく政策である。

環境政策としての側面について

このように、「歩くまち・京都」は交通政策であるが、同時に、温暖化対策計画の柱に位置付けられている。

京都市の地球温暖化対策計画の中で、「歩くまち」「木の文化」「エネルギー」「ライフスタイル」「経済活動」「ごみ減量」の六つの社会像を掲げている。加えて、平成二十二年に京都市は、「低炭素社会の実現に向けて先駆的な取り組みを行う都市」として環境モデル都市に選定されている。北九州市や横浜市などの都市が現在活動している中、京都市における取り組みには三本柱がある。「木の文化」「ライフスタイル」そしてここにも「歩くまち」がでてくる。

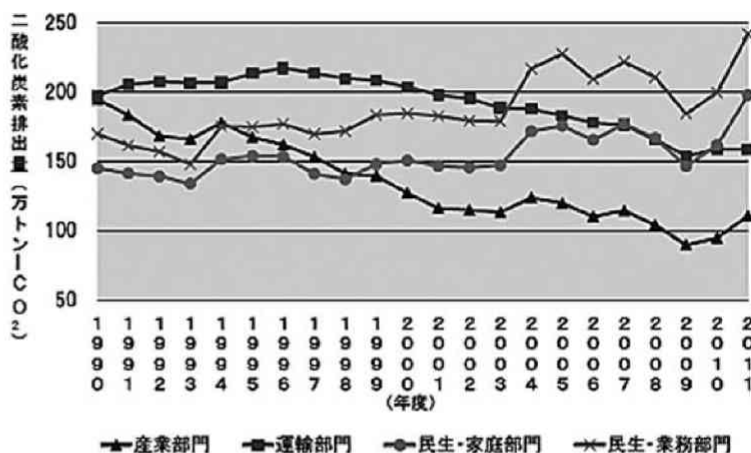
温暖化対策の中で「歩くまち」という交通政策にあたるものを進めている理由には、二酸化炭素がどういった所から排出されているかが関係している。政策において、二酸化炭素が排出

される場所・分野によって、「産業部門」「民生・家庭部門」「民生・業務部門」（一般のオフィスやサービス業など）「運輸部門」の四部門が設定されている。この「運輸部門」が自動車・鉄道など交通関係から排出される量を示している。

「運輸部門」に対するアプローチとして「歩くまち」の取り組みを位置付けている。運輸部門は、京都市においては二〇〇四年まで排出量が一定しておよそ二〇〇万トンを占めており、部門の中でも最大であった。グラフからわかるように、この関係は現在では変動しているものの、排出量全体で二割程度を占めているため、そこを削減できればかなりの量を削減できることになる。

従って、交通の改善の観点から脱クルマに取り組む「歩くまち」政策は、その目的が温暖化対策と合致しているのである。

自動車に関する政策として地球温暖化対策室では、まず「歩くまち」の取組があり、加えてエコカーの普及も行っており、観光にも自動車政策的にも、環境政策的にも有効であると考えられている。



「京都市地球温暖化対策計画 (2011～2020)」より図引用

まちづくり政策であり環境政策であるという特徴と協力関係

この政策は、環境政策ともまちづくり政策とも親和性が高いものだが、その関係性はどのようなものか。どちらから始まり、どのような協力がなされているか、といった点は気になる所である。

お二人としては、どちらが主でどちらが従という関係性はないと考えており、双方がミックスされた政策と認識している。時系列としては、

交通網の弱さに対応するための都市計画としての「歩くまち・京都」が先行するが、当然それまでに脱クルマの動きがなかったわけではなく、環境問題の観点からも、二酸化炭素を削減する方法として挙げられていた。時期的にCOP3(気候変動枠組条約第三回締約国会議。九七年に京都で行われ、京都議定書が採択された)が開かれるなど、地球温暖化が政策課題としてピックアップされ始めていたという背景から、両者が融合し進化していったのだそう。

地球温暖化対策室と歩くまち京都推進室は、互いの関係する会議に出席するなど、情報交換、情報共有も盛んだ。たとえば去年九月に韓国で開催されたICLEI(持続可能性を目指す自治体協議会)の会議の際には、環境と交通がメインテーマであったので、それぞれの政策について紹介をさせてもらったという。

この他、非行政主体では、NPO法人「歩くまち・京都」フォーラムが「歩くまち・京都」公共交通センターを京都駅前のメルパルク京都に開設している。このセンターは、市内の交通事業者と行政が一体となつて、「歩くまち・京都」の実現に向けた取組を担っている。乗り継ぎ案内はもちろん、乗換検索アプリ「バス・鉄道の達人」の運用、京都駅周辺のコインロッカーマップの作成、モビリティ・マネジメントの実施

など、人が主役の魅力あるまちづくりに寄与している。こうした取組は、市民や観光客が快適にバスや鉄道を利用してもらううえで欠かすことはできない。

現在の進捗状況について

「歩くまち・京都」政策の進捗状況はどのようなになっているのか。主に自動車の側面からお二人に尋ねてみた。

自家用車保有率は、特に若い世代を中心に年々減ってきている。排出量への効果についても、運輸部門は順調に排出量が減っている。

地球温暖化対策計画の中で進捗を管理する指標として、「市内の自家用車保有台数」「自家用車の燃費」「電気自動車やプラグインハイブリッド車など「エコカーの普及台数」を設けている。自家用車の保有台数も燃費の向上についても二〇〇八年を基準として二〇一一年は成果としては好調である。エコカーに至っては二〇〇八年では八台だったものが、二〇一二年で七五〇まで増えている。

このような状況について、環境に対する意識の高まりや、公共交通機関の利便性向上による移行といった、政策が目的としている形での変化だけでなく、嗜好の変化や経済状況といった要因など様々な要因が関係しているため、一概

に行政の取組だけの成果とは言い切れない。とはいえ、自動車保有数とそれに伴う二酸化炭素の排出量は確実に減少しているようだ。

やはり長期的な目線で考えると、自動車ゼロを目指していく事が求められているのであろうか。これに対しても共通していて、車を否定するつもりはない、という意見である。緊急の用事、荷物の運搬など車がどうしても必要になる場面があることは認めている。吉村氏は「必要以上に車を使うのではなく、本来に必要な時にだけ車を使っていく生活をしてほしい」というのを目標とし、藤田氏は「乗るときは電気自動車など排出量の少ないものにしよう。あとはカーシェアリングなどの抑制策も普及していけばいいと思う」と話された。

「歩くまち・京都」政策は不便を強いる政策か

ここまで、まちの在り方を大きく変えていく政策であれば、当然そこに住んでいる人への影響も大きく、さらにそこに入っていく観光客にも変化が波及していきそうである。

観光について吉村氏曰く「都市にはそれぞれに特色がある。京都市の場合、大阪等に比べてやはり交通網が発達していないこともあったり、盆地ということもあって、街自体はコンパクトだと思っている」という。そんな街中に車が集

中することになれば、問題が出てくることもうなずける。京都に観光に来られた方からの評判の中では、交通渋滞がワーストの上位に挙げられている。特に桜や紅葉のシーズンになると大渋滞が起こる。そこで「歩くまち・京都」政策では、「歩く」ことを中心とした街と暮らしに転換するために、公共交通機関の利便性を向上させて歩く魅力にあふれるまちづくりの実現を目指している。

先に述べたパークアンドライドで街中への車の流入を抑制している。観光客がマイカーで来る事も多いが、パークアンドライド等の移行政策利用は増えてきているようだ。駐車可能台数を年々増やし、それらを無料で使えるようにしている。利用者へのアンケートからも、満足してもらっているという手応えを得られている。

一方、この政策の推進に対して、車の流入を抑制するという事は、観光による客足が遠のき損失となるのではないか、という意見もあった。そうだが、そういった意見に対して、丁寧に説明を尽くすことで、多くの方にご理解をいただけたのではないかと、吉村氏は語った。

京都をはじめ観光地に住んでいる方であれば、観光シーズンに道にタクシーがやけに多くなるという経験をした方は多いだろう。タクシーも自動車である以上、排出量が気になるところで

はあるが、藤田氏曰く、単純な台数ではタクシーがマイカーと同じくらい京都市に存在しているとは考えにくいものの、稼働率から考えると、持っているだけでほとんど乗らない人と比べると、排出量は比較的多いのではないかと思われる。一方でタクシーの役割を天秤にかけると、大がかりな規制は難しい。そこで、まずはマイカー利用から減らしていき、代用としては電車やバスを使ってもらい、やむを得ない場合などにタクシーを使っていたく、という風な選択になるようにしていくことが望ましいという。

また、タクシーを排出量の少ない車に変えるよう行政で働きかけることについては、規制や強制という方法は難しいため、まずは推奨という形をとることになる。一方バスについて市バスへのハイブリッドバスの導入やEVバスの実証実験など、積極的な転換策が講じられている。

京都から始まる脱クルマ社会

最後に、京都市におけるこういった政策が、日本の環境政策・まちづくり政策の双方に及ぼしていくものは何かといった、やや抽象的なことについて考えをうかがってみた。

藤田「環境の面からは、そもそも地球温暖化の問題は京都の小さな範囲だけで解決できるもの

ではなく、世界規模で解決していかなくてはならない問題です。そういった中で、京都市がこのような取り組みを成功させていけば、国内でも環境都市というものが増えていき、事例が蓄積されていきます。もちろんこの町でも同じ政策ができるわけではないけれど、うまく展開していくことで、日本、そして世界の二酸化炭素排出量の削減につながっていくのではないかと思います。」

吉村「たとえばヨーロッパの都市は、公共交通が中心となったコンパクトなシティになっている。一方で、日本はクルマ依存型の社会に進んでいた。近年、世界の流れはマイカー抑制と公共交通優先により、多くの人がまちに集まり、賑いを生み出す持続可能な都市を目指しており、京都市もクルマ依存型社会からの脱却を進めている。そのため、利便性向上策やモビリティ・マネジメント等の公共交通機関に関する取組を全力で進めているところである。京都市は、山紫水明の自然と二〇〇年の悠久の歴史がある歴史都市、豊富な観光資源を有する国際観光都市、伝統産業や先端産業に象徴されるものづくり都市、京都議定書誕生の地としての環境先進都市など、様々な顔を持っています。『歩くまち・京都』というまちづくりの在り方が、京都

市が持つ魅力の一つになればと思っています。」



取材に応じてくださった藤田氏（写真右）と吉村氏（写真左）

取材後記

我々はこれまで、当たり前のように自動車を使い、自動車に依存してきた。しかし、その便利さから無配慮に利用してきたツケが、温暖化、化石燃料の過剰使用、景観の破壊といった形で、今顕在化しているのではないかと思う。その問題意識から始められた政策が今回取材した「歩くまち・京都」であった。

公共交通機関の利便性向上や道路の改造などにより、車を使わなくてもいい街を作る事がそこでは目指されていた。ここに紹介した以外にも、多様な取り組みが現在行われており、新しい動きも進行中である。元々住んでいる人も観光で一時的に来る人も、皆が自動車からより環境的な移動手段を活用するように、町の在り方から変えていこうというのだ。

自動車は必要最小限にとどめられ、それも化石燃料を使わない電気式のエコロジーなものへと変わっていくことだろう。車道はもはや必要なくなり、人々が行き交う大きな歩道と、空いた場所には花や木が植えられ、無機質ではない生命の活気に満ちた景観が広がっていくのではないかと、筆者は想像している。

（文責 益田彰拓）