

「歩くまち・京都」の実現は、一人一人の心がけにかかっている。

京都大学 都市社会工学専攻 教授 藤井 聡

「歩くまち・京都」というのは、京都市が目指しているまちのイメージだ。これは、「クルマ」で埋め尽くされた都会のイメージとはかけ離れたもので、「歩いている人で賑わうまち」というものである。もちろん、たくさんの人がまちを訪れるためには移動手段が必要だが、そんな手段はもちろん電車やバス、タクシーなどの「公共交通」であるべきで、「クルマ」ではあってはならない。なぜならクルマは公共交通と違って排ガスを大量に出すし、交通事故の元にもなるし、道の上でゆっくりと歩いたり子供達が遊んだりする機会を奪っているからだ。それになんと言ってもクルマは「古都」の風情に馴染まない。だから京都にはクルマよりも「公共交通」、そして「歩く人」が相応しいのだ。

しかし現実には「歩くまち・京都」はなかなか実現しない。例えば、まちなかの道路の「クルマの車線」を減らしたり無くしたりして、そこを歩道や自転車道にすればいいじゃないか、と議論されてきた。あるいはクルマのための車線を使って新しいタイプの路面電車(LRT)を作ればいいじゃないか、という事も指摘されてきた。しかし、これらの抜本的な対策はいずれも実現していない。

なぜなのか？

その理由には例えば、京都市の行政の進め方の問題や、一部の人々の反対など、様々なものがある。しかしそれらはいずれも、どちらかと言えば「本質的」な理由ではない。

「本質的」な理由は何かと言えば、それは「皆がクルマを使う」という至ってシンプルな事実こそある。当たり前だが、もしも皆がクルマを使わなければ、自動車の車線を減らして路面電車や歩道をつくる事など、簡単にできてしまう。だから、もし私たちが少しずつでもクルマ利用を減らしてもっと歩けば「歩くまち・京都」の実現はグンと近づくのだ。

しかし、いくら京都市民がクルマ利用を控えても、外からたくさんの人々がクルマで来れば、元も子もない。だから京都に流入するクルマを食い止めるた

めに、通過交通を迂回させるための「環状道路」、外からのクルマを受け止めるための名神高速の出入り口あたりの「大規模駐車場」、そしてそんな駐車場とまちを結ぶ「公共交通」等の整備が必要なのだ（そしてこれらさえあれば、「ロードプライシング」だって現実味を帯びるのだ）。

つまり「歩くまち・京都」の実現のためには、一人一人の理解と行動という「ミクロでソフトな取り組み」と、大規模な公共事業という「マクロでハードな取り組み」の双方が必要なのだ。この両者によってまちなかのクルマを抜本的に減らすことができてはじめて、まちなかに路面電車をつくったり歩道を広げたりでき、それらを通じて「歩くまち・京都」が実現するのだ。

もしも私たちが「歩くまち」の実現を本当に願うのなら、クルマの流入を食い止めるインフラ整備の必要性を理解すると共に、自分自身のクルマの使い方を見直すことが必要なのだ。つまり「歩くまち」の実現は、結局は一人一人の意識と行動にかかっているのであって、行政はただ単にその「お手伝い」をして頂いているに過ぎないのだ。もしも、私たちがそんな風に自らの責任を理解するなら、「歩くまち」が近い将来に実現しない事など、あり得ぬはずなのである。