

エコツーリズムと交通その 2 景勝地・観光地の交通

京都の魅力と自動車

20 世紀を代表する発明品をいくつか挙げるとするなら，自動車は外せないだろう．自動車を使えば，徒歩よりも自転車よりもバスよりも電車よりも，誰と，いつ，どこに行くかをより自由に決めることができる．自動車による個人の**自由の拡大**がもたらしたもので，それは詳しく述べるまでもなく，自動車混雑であり大気汚染，地球温暖化の問題である．しかし，今まであまり注目されなかった重大な問題がもう一つある．自動車がその土地の**魅力**を侵害し，稀釈化させるという深刻な問題である．

1200 年を越える長い歴史を持つ京都．京都はその歴史の中ではじめて京都となった．社仏閣や名所旧跡だけでなく歴史に培われた街角のたたずまいの一つ一つが，京都固有のものとなった．この歴史的な固有性こそが，日本，あるいは，世界の人々の憧れを呼び起こす京都の魅力であり，それが多くの観光需要を呼び起こしている．

長い自動車渋滞がある街角に「たたずまいは」あるだろうか？自動車が行きかう京都の道路に歴史性が培われるだろうか？こう考えるだけでも，自動車が京都の魅力を奪い得ることは想像に難くない．もしこの想像が正しいなら，自動車が減れば京都の魅力はより向上し，京都を訪れる人々は増えることになるだろう．しばしば，自動車の抑制は観光客や買い物客の減少を招き，地域の活力の妨げになるのではないかと心配されてきた．しかし，その心配とは全く逆に，自動車の削減は，歴史性の復活を通じて来訪客を増進させ街を活性化させるための**切り札**になるかも知れないのである．

もちろん，自動車の削減が京都に恩恵を与えるという「筋書き」は，単なる想像であり，京都での自動車抑制がもたらす効果をここで断言的に予言することはできない．しかし，自動車の削減が良い結果を導く可能性が十分にあることを，過去の実例や研究は物語っている．その証拠をいくつか見てみることにしよう．

ヨーロッパとアメリカの街

自動車社会の波は，ヨーロッパの街にもアメリカの街にも押し寄せた．しかし，それぞれの街が歩んだ道は対照的なものであった．

何も無かった土地に 200 年程前から街を作り始めたアメリカは，都市が発展する途上で自動車社会が進展した．そのため，街は，自動車の利用を前提として作られることになった．その結果何ができたのか．自動車でしか行けない郊外の大型ショッピングセンターであり，そこで一週間分の買い物を週末に済ませる様なライフスタイル（もちろん，都心での買い物は必要最小限に押さえて）である．今や，アメリカの多くの街では，自動車が無くては普通の生活が難しい状態にあり，歩いて済ませる様な用事は少なくなってしまった．

一方、ヨーロッパの街々はどうか。例えば、ドイツのミュンヘンの街並みは 500 年間変化しなかった。当然ながら、500 年前に自動車を考慮した街づくりがなされている筈もなく、自動車社会の到来は大混雑をもたらした。その問題もほぼ限界に達した 1960 年代には、その解消のために 1) 道路の拡張か、2) 自動車を規制するか、の選択に迫られた。その時、ミュンヘンは自動車を規制する方針を選んだ。すると、どうなったか。街への観光客、買い物客の減少を懸念する声とは裏腹に、人々が街で過ごす時間が二倍程度に長くなり、訪れる人が増加した。当然、小売店、観光産業の売り上げが増加し、街は活性化された。人々は安全で快適で歩けるようになったことは言うまでもない。同様の現象は、ドイツのフライブルグでも、イタリアのレージョ・エミリアでも見られた。つまり、自動車の都心への流入を規制することで、街の中をゆっくりと歩きながら楽しむことができ、それが街の魅力の向上につながり、街がより活性化されたのである。

アメリカの街の発展の仕方とヨーロッパの街の発展の仕方を分けたもの。それは、街の**歴史**である。街並みを数百年保存し続けたヨーロッパは自動車を排除する必要性に**駆られた**が、自動車に合わせて自由に街を作り替える事ができたアメリカはその必要性がなかった。京都はアメリカ型とヨーロッパ型のいずれを参考にすべきか、もう議論する余地はないだろう。京都はヨーロッパよりも長い歴史を持つ街なのだから。

自動車と歩行者

ヨーロッパの街の事例は、自動車の削減が恩恵をもたらす可能性を示しているが、ヨーロッパで起きた事が京都でも起きるとは限らない。しかし、京都での可能性を考える一つの参考として、次の様な分析がある。御池・四条・烏丸・寺町に囲まれる都心部の道路を対象に得られたデータに基づいて、歩行者と自動車との関係をその他の条件を加味して統計分析したところ「ある通りを通過する車が 100 台増えると、その通りに立ち寄る車は少し増えるものの (+3.2 台)、歩行者は大幅に減少する (-26.4 人)」という数字が浮かび上がった。この数字を逆に読むと、自動車が 100 台減れば立ち寄り客は 20 人以上増えることを意味している。この結果は、京都でも、自動車削減が客足増進に繋がる可能性を示唆している。

シミュレーション

京都での自動車規制をもう少し直接的に考えるために、京都市民と京都を訪れる人の一人一人の一日の動きを再現するシミュレーションを行った。最初の分析は、京都都心(寺町・河原町周辺)への自動車を完全に規制するというものであった。この計算では、都心の魅力の向上を一切考慮しなかったため、都心への来訪者は 6% 減少する結果になった。しかし、都心の魅力の向上を考慮するなら来訪者は逆に増える結果になったかも知れない。

この点をさらに考えるために、嵯峨野、嵐山、ならびに、京都の都心部で自動車の流入を規制し、パーク&ライド施策(規制地域周辺に駐車場を整備すると共に、駐車場から規制

地域へのバス路線を整備するという施策)を導入する状況を想定した。計算では、自動車削減によって地域の魅力が若干向上することを考慮した。もちろん、運転者が駐車場とバスの利用を嫌う傾向も考慮した。得られた結果は、ヨーロッパで起こった事に一致するものだった。すなわち、自動車規制で、自動車で訪れる人は減るものの、訪れる人の**総数は増加する**というものであった。

「あるく街，京都」を目指して

京都での自動車削減の影響，それは誰にも分からない。しかし，それが京都をより京都らしくさせ，街を活性化し，安全で快適な「あるく街」に変えるのではないかと，ヨーロッパの事例やデータ分析，シミュレーション分析が語りかけている。それらは，行政政策としての自動車の**規制**を具体的に考え始める事が必要であることを意味している。しかし，強制的な規制だけが，あるく街を実現化する方法ではない。我々一人一人は，強制されるまでもなく，私的な自由の一部を節制する程度の**公共心**を少なからず持っている筈である。だとするならば，自動車規制の導入を叫ぶのと同時に（あるいはそれ以上に），**京都のために**一人一人が自動車の利用を自主的に控え，もっともっと「あるく」事を忘れてはならない。一人一人の意識こそが，「あるく街，京都」をつくる本質的な原動力となるのである。