

# なぜ私たちはこのプランをつくったのか

## なぜ新しい都市づくりがエコ交通から始まるのか

地球環境の保全と持続可能な社会づくりが21世紀の主題になりつつあり、過度に自動車に依存した都市のありかたの見直しも始まりました。京都市においても二酸化炭素排出の2割を運輸部門が占めており、しかも増加傾向にあります。その大部分は自動車からの排気ガスが原因です。京都市が目指している、2010年までに1990年レベルの10%削減を達成するためには、都心部における自動車の抑制と、歩くことや公共交通あるいは自転車の利用促進による運輸部門での削減が重要であり、大きな対策課題となっています。

地球温暖化防止京都会議・COP3が開催され、世界の国々によって京都議定書が採択された地にふさわしいまちとするため、京都市は「環境への負担の少ない持続可能なまちづくり」、「歩いて楽しいまちづくり」を基本方針としました。しかし、その具体化に向けた取り組みは、まだ始まったばかりです。

今、重要なことは、かつての暮らしの知恵を見直し、現代に有効なものを生かして、新しい都市の生活様式づくりをすることだと考えます。そのためのキーワードとして、京言葉に〈しまつ〉という言葉があります。気候風土に寄り添って合理化や節約を心掛け、そのなかに〈美〉を生み出してきた、あの〈しまつ〉です。その精神にもとづく「何か」を、今、まちづくりのなかに大胆に投入すべきです。

自動車依存を止め、エネルギー浪費や二酸化炭素排出抑制をして、むしろ「歩く」ことを楽しむこのエコ交通プランづくりは、いわば現代において〈しまつ〉の知恵を活かした環境共生型都市づくりの出発点であると考えます。

## なぜ都心部が対象なのか

今、都心部の細街路「まち通り」にあふれている自動車のほとんどは通過車両であることがわかってきました。都心部における暮らしや商業とは関係のない自動車によって引き起こされる、都心幹線路の慢性的な交通渋滞や狭い歩道空間に対して、不満を持つ人は少なくありません。このように京都の都心は、これまで「歩く」ための環境がかなり失われているといえますが、今後、環境と共生し、人にやさしいまちづくりを考えていくうえで、都心はまず「歩く」ことを楽しめる空間であ

ることを念頭におくべきであると考えます。

そのようななか、最近、京都の都心部に住民や来訪者の視線が集まっています。伝統的な京町家、老舗の店構えなど、住む人々の生活に見合った大きさの小路・路地や大規模商店街のにぎわい空間など、暮らしと一体となっていた、かつての都心（まち）の姿が再認識され、地球環境も含めた、これからの都市づくりのモデルが、都心部で模索されているからです。その第一歩として、自動車優先社会を脱却した新しい交通体系の具体像を、まず都心部で築き、その経験を生かして周辺部、京都全域へと徐々に展開していくことが、もっとも確実に現実的な近道であると考えたわけです。

そこで、私たちは次の2つの意味から、環境にやさしい交通体系（エコ交通）への改革のために、まず都心部を対象として検討を進めてきました。

1. もともと「歩く」生活を基盤に成熟してきた都心の魅力を引きだして、21世紀にふさわしい人間的な都市の暮らしを取り戻すための第一歩とし、新しい形での都心の再居住を促進する。
2. すでに来訪者には知名度の高いこの地域での、「前衛的」な都市構造改革は国内外からの大きな反響も期待され、同様の課題をかかえる都市に先例として勇気を与えるとともに、京都に新しいスタイルの観光産業（エコツーリズム）をもたらすことができる。

---

## ●都心の交通体系創出の理念

---

京のアジェンダ 21 では、環境問題の解決と経済的発展、地域社会形成を加えた3つの要素を一体のものとして進めていくことが、持続可能な都市・京都をつくるために重要であると指摘しています。都心の持続可能な発展を目指すためにも、三つの要素が調和し、統合できる都心の総合交通体系を構築していくことが必要です。

そこで京のアジェンダ 21 フォーラムでは、持続可能な都市・京都を目指し、都心における交通体系創出の理念を以下のように考えました。

環境と経済、地域コミュニティがともに豊かに発展する  
人と環境にやさしい歩いて暮らせる都心づくりを  
パートナーシップにより進めます

---

## ●都心の交通体系創出の目標

---

### (1) すべての人々にとって優しく、安らぎのある歩いて楽しいみちを創ります

誰にとっても、楽しく、安心して、ゆっくり歩ける、人が主役のみちにするため、都心部の道路空間の再配分を実施し、都心部への自動車流入や通過交通の規制の導入を提案します。

とりわけ高齢者や、障害者など交通弱者にとって移動しやすい、いわゆるバリアフリーな都心の道路整備を進めることが重要です。このような人にやさしい交通環境をつくるのが、公正な地域社会の発展へつながるものと考えます。都心のみちが、社会のモータリゼーション化によって失ってきた、コミュニティを結びつけ、地域社会に活力を生み出し、人々の出会い、遊び、佇み、商い、祈り、交流する場としての多面的機能を回復させることが重要です。そのことによって質の高い、

新しい都市の生活文化の創造（再生）が期待できます。

## (2) 自動車の抑制によって都心の商業観光に華やぎと賑わいを生みだします

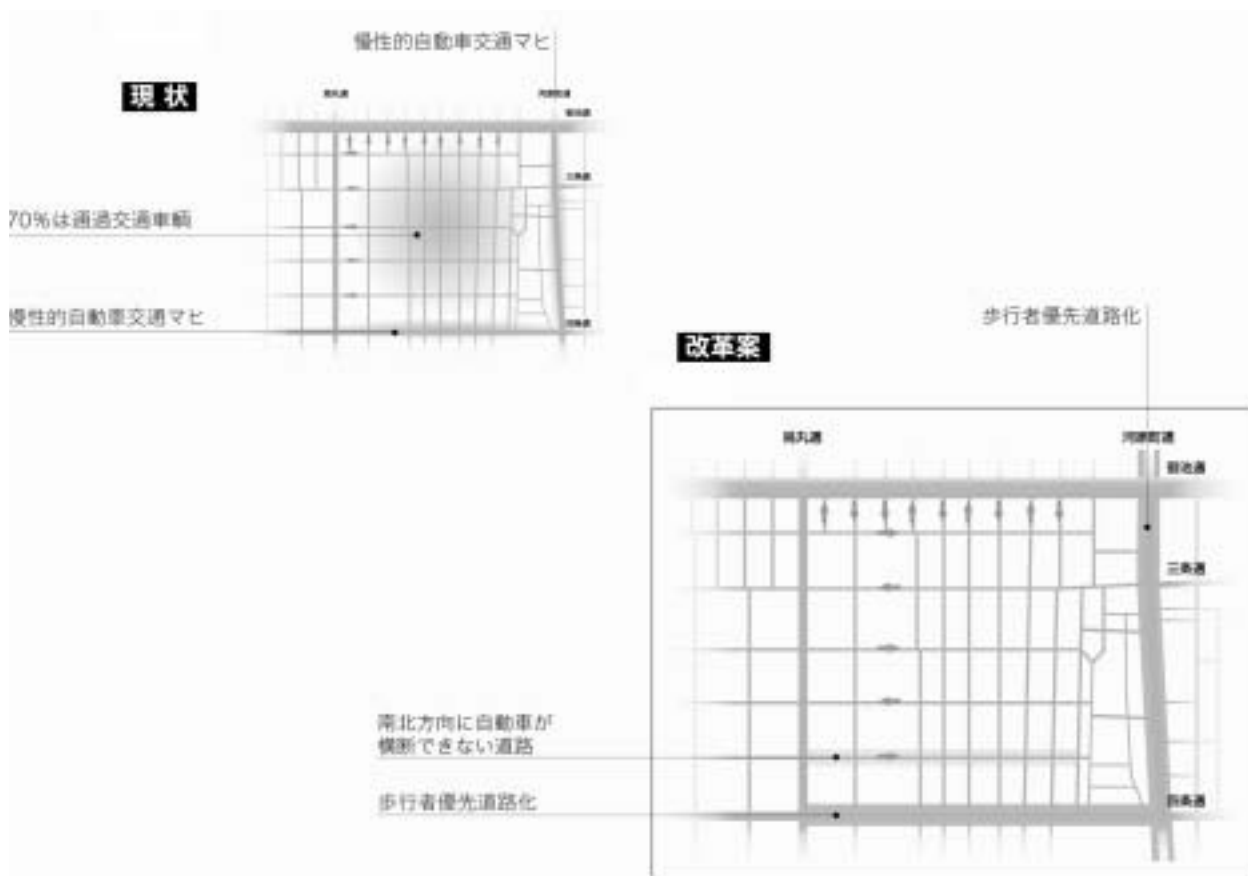
都心における自動車交通を削減することにより、排気ガスや騒音が減り、生活環境が向上します。しかし利点はそれだけにとどまりません。都心の自動車交通が減れば、地域全体の魅力や、歩く楽しさによる回遊性が格段に高まります。そのことによって集客力が向上するために都心に来訪する買い物客や観光客が大幅に増え、都心商店街の活性化も可能となります。

## (3) 歩く楽しみや商いの搬送活動を支援する都心の新しい交通手段を充実させます

歩いて暮らせる都心を実現するためには、都心エリア内を回遊する歩行者を支援する都心の装置、横方向のエスカレーターとして、100円循環バスをさらに充実させる必要があります。また、商業者の荷物の搬入や搬出を行う物流交通についても、地域の経済活動を支える公共交通として、効率的で環境にも配慮した共同配送システムなどを、エリア内の商業者が協力して構築していくことが必要です。

## (4) 自転車と共生できる都心のまちづくりを進めます

自転車は近年、環境にやさしい交通手段としての社会的評価も高まっている反面、迷惑駐輪や走行マナーの悪さのために、歩いて暮らせるまちづくりにとってマイナス面も印象づけられます。そのため、都心の自転車利用についての解決策を合意していくためには、多くの難しい課題があります。そこで、都心では歩行者を最優先することとし、来訪者の短時間駐輪や従業員の通勤用駐輪など、地域で必要な受け皿の確保・整備を、地域との協働で進めていくことを提案します。その際、



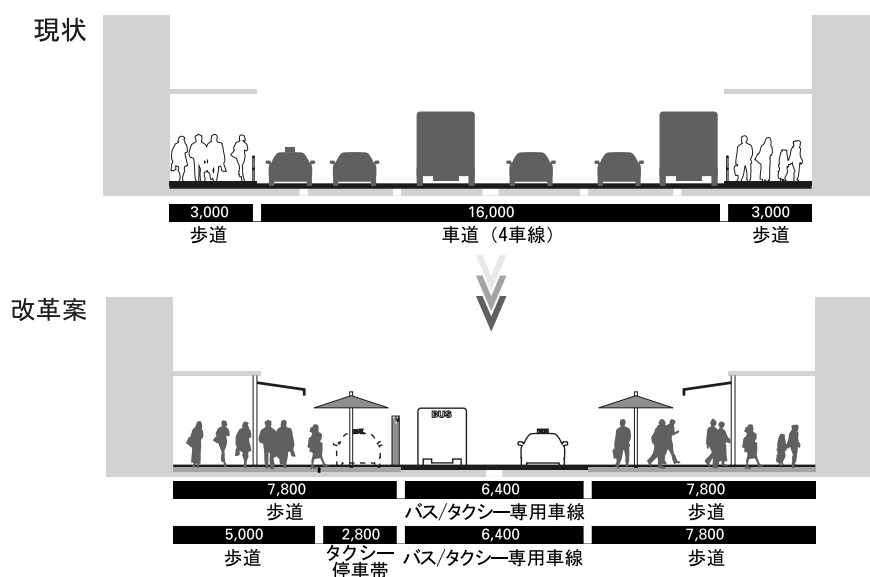
分散型の駐輪場整備、有料駐車場の駐輪場への転用等が課題となっています。このハード整備とあわせて、都心での自転車利用者に対して、マナーやルールの啓発や普及も必要です。

## ● 都心の道路空間を改善する施策

### 1) 22m 級幹線路の改善策

たとえば、中心部の河原町通と四条通は一般車両の流入規制を行ってトランジットモール化し、現在の4車線から、歩行空間を拡張し、車道はバスやタクシーなどの公共交通、物流車両専用の2車線とすることを提案します。広がった歩道には、まちの楽しさ、豊かさ、賑わいが生まれてくることが期待されます。

100円循環バスは横方向のエスカレーターとして、歩くまちの暮らしを支える都心の交通手段として発展させたいと考えています。



### 2) 6m 級細街路の改善策

たとえば、錦小路で自動車の南北方向への横断を制限し、全交通量の50～80%に及ぶ通過交通を削減することにより、歩行者が主役の京都らしいみちとして、魅力的な街路にすることを提案します。伝統的な京都の景観とマッチし、歩行者が主役であることを表現する路面デザインを施してはどうでしょうか。超小型の共同配送用パブリック電気自動車などで、都心の商業活動を支援するようなシステムも国内外に反響を呼ぶ、ひとつの方策ではないかと考えます。

次ページ以降では、各タスクで検討を進めてまとめた報告を記載しています。タスク間では、無理に折り合いをつけるようなことはしていませんので、若干内容に整合性を欠く部分もありますが、ご容赦ください。