

## 1. 報告「運輸部門の地球温暖化対策の現状とESTに向けた取組みについて」

近畿運輸局交通環境部環境課課長補佐 岡野 正男

EST を日本語に直しますと『環境的に持続可能な交通』ということになります。ではなぜESTの取組みが必要なのでしょう。

皆様すでにご存知のことと思いますが、二酸化炭素の排出にはさまざまな発生源がございます、そのなかでも運輸部門が約2割を占めております。そのような概略をサマリーしながらご紹介をいただき、ご認識いただければと思っております。

まず、地球温暖化の現状でございます。世界全体の現状、そして我が国の現状でございます、2007年の世界のCO<sub>2</sub>の排出量は円グラフにございます通り、中国が全世界のCO<sub>2</sub>排出量の21パーセントを占めております。「ついに」という言い方がいいのかどうかわかりませんが、世界第1位のCO<sub>2</sub>排出国になっております。

アメリカは京都議定書から離脱しておりますし、議定書で温暖化ガスの削減義務を課されていない中国と、この2大国でじつに4割を占めるという現状でございます。

日本は全体の4.3パーセントですが、今後の見通しとしましては右のグラフの通り2050年、今から40年後でございます、中国、インド、ブラジルその他の途上国で実に62パーセントの排出量となり、世界全体の排出量も2倍以上になるという見通しであります。今後さらに厳しい削減義務と努力が求められるというのが現状でございます。

温暖効果ガス削減の枠組みであります京都議定書の第一約束期間は2012年までですので、2013年以降はどうするのか、話し合いが持たれておりますが、先進国と途上国で対立しております。このままでは空白期間が生じる可能性もあると言われております。

EUでは、主要排出国であるアメリカ、中国の削減努力を条件に現在の京都議定書の延長を容認する動きもあるようです。

一方、我が国では2013年以降の地球温暖化対策の国際的な枠組み、ポスト京都議定書づくりに関し、単純に京都議定書を延長するのは反対という態度を表明したところでございます。京都議定書はアメリカ、中国が参加していない点をふまえ、すべての主要国が参加する新しいひとつの包括的文書をすみやかに採択すべきとしております。

ポスト京都議定書においては、今月末、11月末でございますが、メキシコで開催されますCOP16、第16回気候変動枠組み条約締約国会議で協議されることとなっております。

それでは、我が国における温室効果ガスの排出量の現状はどうかと申しますと、2008年度の排出量は1990年の基準年からいいますと、2008年度で1.6パーセント増。京都議定書の批准をふまえまして、1990年と比較して2012年までに6パーセントの削減が求められております。

森林吸収源対策で3.8パーセント、京都メカニズムで1.6パーセントの確保を目標にしておりますが、なお2.2パーセント上回っているのが現状でございます。

2008年度の排出量は前年比でマイナス6.4パーセントですが、これはご存知のとおり原

油価格の高騰であるとか、金融危機の影響にともなう産業、運輸部門のエネルギー消費量の減少が主な要因といわれています。

二酸化炭素排出量の部門別内訳を見ていただきますと、冒頭でも申しましたが、CO<sub>2</sub> 排出量の約2割が運輸部門から排出されていることは皆さんすでにご存知のことであると思えます。

この折れ線グラフでございますが、部門別の推移を表しております。ちょうど中程、上からふたつめの折れ線ですが、運輸部門の排出量の推移でございます。2008年は先程申しましたように景気の後退による影響で下がっておりますけど、2006年から2007年は運輸部門以外の他の部門においては軒並み上昇していることがわかると思えます。

そういう意味では、運輸部門の取り組みとしては多少なりとも努力をしている、よくやっていると言えるのではないのでしょうか。2010年度の目標値としましては、1990年比で2億4千万トンとしております。

この運輸部門におけるCO<sub>2</sub>の排出量ですが、冒頭でも申しましたように我が国の排出量の約2割、19.4パーセント、2億3千万トンを排出しております。この内訳を見ますと、自動車全体で運輸部門の87.3パーセント、約9割弱が自動車から排出されております。これを日本全体の排出量から比べてみますと、約17パーセントということになりますが、これからも自動車に対する対策が重要であるということがわかるかと思えます。

運輸部門のCO<sub>2</sub>の排出量でございますが、先程全体の約2割、2.3億トンと申しましたけれども、2001年度をピークに減少傾向を示しており、そのなかでも貨物自動車は1996年度をピークに、また自家用自動車は2001年度をピークに減少しております。

これは車両の大型化、あるいは自家用から営業用への転換が進んだことが理由として挙げられると思えます。また自家用車につきましては、グリーン税制による低公害車の普及、あるいは自動車全体の燃費の改善が挙げられます。

私も国土交通省における地球温暖化対策でございますが、先程も申しましたように日本のCO<sub>2</sub>排出量は2001年度をピークに減少傾向を示しておりますけれども、中長期目標の達成に向けて国土交通省としてどんな対策を行っているかと申しますと、2008年7月に環境行動計画を策定いたしました。

2010年3月に一部改定しておりますが、運輸部門の施策としまして、自動車・道路交通対策や環境負荷の小さい交通体系の構築がございます。

パワーポイント9ページ目でございますが、自動車単体での対策、あるいは走行形態の環境配慮として新たな燃費基準の策定や、環境対応車に向けた適切なインセンティブの確保、エコドライブの普及促進等、また交通流対策としましては環状道路等幹線道路ネットワークの整備、あるいはボトルネック踏切対策でありますとか、高度道路交通システムの推進を行っていくこととしております。

また、環境負荷の小さい交通体系の構築としまして、物流の効率化、公共交通の利用促進等の施策を推進していくこととしております。

さらには住宅建築物の分野、都市分野での中期目標の達成に向けた施策を実行していくこととしております。

自動車交通分野の対策でございますが、先程も申しましたように、燃費の向上や環境対応車の普及促進など従来からの施策を確実に実施していくこととしております。

2020年の中期目標達成に向けた新たな施策について野心的に検討してまいります。1点目は、さらなる新車燃費の向上、環境対応車の普及。2点目は、この後、三菱重工様にご講演をいただくことになっておりますが、環境対応車を活用したまちづくり。3点目としましては、自動車の使い方のさらなる改善。4点目としましては、市場メカニズムを活用したエコトラック輸送を推進するための新たな仕組みの検討でございます。

ここでは交通流対策としての具体的な対策例を挙げておりますが、自転車利用環境の整備として、東京三鷹の事例でございますが自転車道の整備があります。隣は大阪の尼崎でございますが、自転車レーンを整備するなど、道路空間の再配分により環境の整備を図り、自動車から自転車への転換をしやすくした事例でございます。

後程報告させていただきますが、私ども国土交通省ではエコ通勤を推進しております。マイカーを利用して通勤しておられる方に電車、バスといった公共交通機関を利用していただく、また自転車を利用していただくといった、CO<sub>2</sub>排出量の少ない、あるいはゼロの通勤体系に変えていただく対策を推進しているところでございます。

また、走行環境の改善により実効燃費を改善し、CO<sub>2</sub>削減を実現する事例として、ITS、高度道路交通システムの推進により、交通渋滞に巻き込まれない、あるいは交通渋滞を作らない対策や、あるいは渋滞しないようにボトルネック踏切の改修を行います。右の写真でございますが、これはJR阪和線の事例でございますが、連続立体交差事業により走行速度の向上を図り、CO<sub>2</sub>の排出量を削減するなどの対策がとられているところでございます。

次に物流の効率化の対策事例でございます。海運の対策としましては、スーパーエコシップと呼んでおります新技術の開発により船の燃費改善、省エネ船を建造し普及させていく。また、トラック輸送の効率化では大型化を図る、あるいは積載効率の向上を図る。鉄道貨物へのモーダルシフトでは、CO<sub>2</sub>排出源単位が最も小さい鉄道へシフトしCO<sub>2</sub>の削減を図るという取組みを行っております。

次に公共交通の利用促進について説明します。利用者利便の向上を図るため鉄道等新線の整備、既存鉄道、バス等の利用促進や通勤交通のグリーン化の促進により、環境負荷の小さい鉄道、バスなどの公共交通の利用を促進することとしております。

公共交通の利用促進の対策事例でございますが、つくばエクスプレスに代表されます通勤圏の新線の整備でありますとか、ICカード、あるいはLRTなど次世代の鉄道の整備があります。さらには企業などの通勤の方々には、先程も申しましたように自家用車になるべく頼らずに公共交通を積極的に利用していただくエコ通勤の推進の取組みを行っております。

このような施策を総合しまして、運輸部門ではCO<sub>2</sub>の削減に取り組んでいるところでございます。

それでは次にESTモデル事業について、どんな取組みを行っているのかご紹介したいと思います。

公共交通機関の利用促進や自動車交通流の円滑化などの事業に取り組みながら、かつ環境の改善にも役立つ事業をモデル的にやりましょうというのが、このESTモデル事業でございます。

このESTモデル事業でございますが、平成16年度から18年度にかけて全国で27ヶ所選定し、3ヶ年かけてさまざまな取組みが行われています。地図上で赤丸がありますが、近畿地区で選定された地区でございます。

近畿では平成16年度に、先程の冒頭の挨拶にもありましたが京都府、奈良県、神戸市の3ヶ所。全国では11カ所が選定されております。京都府では京都議定書の策定の地であります京都におきまして、自動車に過度に依存したライフスタイルの見直しや、鉄道施設の改善などによって、環境負荷の小さい持続可能な都市圏づくりを進める取組みが行われたところでございます。

これは17年度に選定された地域でございますが、関西、近畿におきましては大阪市、豊中市、兵庫県の3ヶ所。全国では17年度は10ヶ所が選定されております。

豊中市では、人と街に優しい持続可能な交通を目指して、エコドライブの推進や自転車、公共交通利用マップ等による交通環境教育の実施、またカーシェアリングの実証実験などを行っております。

これは18年度に選定された地域でございますが、近畿におきましては和泉市、神戸市が選定され、MM、モビリティ・マネジメントを中心とした持続可能な交通体系の確立に向けた取組みが行われています。

これらの取組みはそれぞれ翌年度から3年間事業を実施しております。尚このESTモデル事業につきましては、実施年度3ヶ年終了後に普及活動に対して補助事業を行っております。21年度にこの普及推進地域として神戸市、大阪市、豊中市、兵庫県、京都市が選定されておきまして、普及推進を図っておられます。

地域の特色を活用したEST実現に向け、自発的な地域に向けこれまでの取組みの成果など情報の提供を行うなどの普及展開を図っております。

ESTモデル事業では全国的に有名なところですが、富山市におけるESTモデル事業の概要でございます。

すでにいろんなところで富山市の事例は紹介されておりますが、地域特性といたしましては、高い自動車交通への依存度が挙げられております。自動車分担率は実に72パーセントということでございました。バスの利用者数は過去15年間で3分の1に減少し、衰退する公共交通、CO<sub>2</sub>排出量の増加といった状況でございました。

課題は自ずと見えてくるかと思いますが、都市の活力の低下と魅力の喪失ということで

ございます。今後の人口減少と高齢化により課題はさらに深化する怖れがありました。

そこで、まちづくりの基本方針として打ち出されたのは、鉄軌道をはじめとする公共交通の活性化です。その沿線に都市機能を集積させることにより、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの実現を目指したことにあります。

位置づけとしましては、コンパクトなまちづくりを目指すということで、富山港線のLRT化と沿線のまちづくり、中心市街地の活性化に取り組まれております。

富山港線のLRT化事業による効果ですが、事業対象エリアのCO2排出量年間10万トン  
を3年間で0.6パーセント、年間約626トン削減するという目標のなか、2007年度です  
けど、年間で930トンのCO2の削減を行った事例でございます。

それでは、先程も申しましたようにエコ通勤の取組みについてご紹介させていただき  
たいと思います。

エコ通勤優良事業所認証制度の概要でございます。この制度は昨年、平成21年6月に創  
設された制度でございます。この認証制度の事務局は公共交通利用促進マネジメント協  
議会で認証になっておりますが、私ども国土交通省と交通エコロジー・モビリティ財団で  
行っております。

本年5月末現在、全国に272の事業所、そのうち近畿では40の事業所が認証・登録を  
受けております。尚、シャープの本社の事業所がこの10月に新たに認証・登録を受け  
ましたので、近畿地区では41ヶ所ということになっております。

このエコ通勤優良事業所認証制度の趣旨目的でございますが、エコ通勤に対する取  
組みを積極的に推進している事業所あるいは自治体を優良事業所として認証し、登録  
するとともに、その取組み事業を広く皆さんに周知し、エコ通勤の普及促進を図る  
ことを目的にしております。

認証対象ですが、以下4点の基準を満たしている事業所を対象にしております。ま  
ず1点目でございますが、これは以下2点目以降の取組みの実態を統括し、円滑な推  
進を図って頂くためにエコ通勤の推進担当者が指名されているということござい  
ます。2点目でございますが、従業員の通勤実態を把握していること。3点目は  
エコ通勤に対する具体的な取組みを実施していること。最後4点目はエコ通勤の  
プランが作成されていること。

具体的な取組みとはどんな取組みかと申しますと、個々の従業員の交通行動の  
転換を促すためのアンケートの実施であるとか、従業員に対するエコ通勤の呼び  
かけとしまして、公共交通情報の提供、チラシの配布などがございます。

また、エコ通勤を推進する取組みとして、エコ通勤を促す通勤制度の実施と  
しましてマイカー通勤の禁止、あるいは時差通勤制度の導入、また徒歩通勤者  
への補助制度の導入といったことが挙げられます。

自転車通勤の奨励では、自転車通勤者への補助制度の導入、駐輪場の設置・増  
設、更衣室やシャワールームの設置などがあります。

エコ通勤プランとしましては、まず通勤の現状を認識していただく最寄りの  
駅からの距

離などの位置関係などです。また取組みの目標でございますが、認証期間2年間でたとえばマイカー通勤を何人まで減らす、あるいはマイカー通勤者の何割が月1回のエコ通勤を実施する、またすでに行っている取組みを現状の水準で維持するといったことが挙げられます。

今後の取組みですが、従業員の公共交通の時刻表や路線図の提供、半年に1度エコ通勤や健康増進を目的とした講義・集会を実施、あるいは周辺事業所と連携した通勤バスの共同運行を検討するといったことが挙げられます。

認証期間は2年間でございますが、1年毎に取組み状況の報告を行っていただきますエコ通勤優良事業所の認証を受けますと、事業所名などがホームページで紹介されます。また企業のホームページや広報誌あるいは名刺などにこのロゴマークを入れていただいで紹介していただくことができることになっております。

この取組み状況報告により報告されたCO<sub>2</sub>の削減量は、京都議定書目標達成計画の実施報告に算入されることになっております。また特に優れた取組みを行った事業所につきましては国土交通大臣表彰に推薦されることがございます。

申請から認証・登録の流れでございますが、新規登録の流れで認証後1年毎に取組み状況を報告していただき、右のほうでございますが2年目の報告を審査のうえ認証・登録の更新を行っていくということになります。

先程も報告させていただきましたが、全国で272の事業所が認証・登録を受けておりますが、優良事業所の取組み内容を簡単にご報告させていただきます。

まず従業員が1000人以上の大規模事業所でございます。近畿管内では神戸製鋼所加古川製鉄所が近畿初の認証・登録を受けております。マイカー通勤を順次制限をした取組みを行うとともに通勤バス路線の拡充や駐輪所の増設を行い、関係協力会社従業員約3300台のマイカー通勤の削減をし、年間393トンのCO<sub>2</sub>削減を実施しております。

またシャープの八尾事業所では約1900人の従業員のうち40名ですが、生産体制との関係で自動車通勤が許可されておりますけれども、定期的に事情調査を行い特例解消に取り組むこととしております。

複数企業の取組みといたしましては、グリーンフロント堺、堺の臨海の地区でございますが、シャープの堺事業者他16の事業所が登録を受けております。地域として一枚岩となった取組みを進めておられます。また各自治体でも取組みがなされております。

近畿管内の認証・登録所の一覧でございます。このようにエコ通勤の取組みを実施している事業所であれば申請可能でございますので、ぜひこの機会に認証・登録をしていただきますようお願いいたします。

今までご報告いたしました状況をふまえて、環境問題をどうしていくのか。また交通問題をどうしていくのか。引き続きさまざまな対策を実行してまいりたいと思っております。

## 2. 講演(1)『『歩くまち・京都』総合交通戦略の推進について』

京都市都市計画局歩くまち京都推進室担当部長 吉田 良比呂

私の発表は事例紹介ということですので、今年の1月20日に制定いたしました、歩くまち京都の総合戦略の推進につきましてご説明させていただきたいと思っております。

このなかには審議会とシンポジウムにもご参加いただきまして、今からお話する内容をすでに聴いておられる方もいらっしゃると思いますが、もう一度ご確認ということも含めましてご清聴お願いいたしたいと思っております。

はじめに、基本的なところでございますが、京都のまちづくりの基本原則でございます。京都市都市計画マスタープランにおきましては、緑を育み、コンパクトに住まい、徒歩・二輪と公共交通で移動するまち。コンパクトシティと申しますが、これを京都市が目指す基本原則にしております。

北部につきましては将来においても保全を続ける周辺の山々と農地。そして、中心区では徒歩圏で展開されるコンパクトな都心、再生というところ。そして、新しい公共交通で支えるコンパクトな南部地域ということで創造という、3つのキーワードを使いましてこれからの基本原則としているところでございます。

京都市の特徴でございますが、これはここにおられる方、それから京都を訪れる方が皆さんすべて感じとっていただいている京都の魅力だと思います。三方を山に囲まれた山紫水明の自然ですとか、京都議定書誕生の地でありますとか、それから14ヶ所の世界遺産など、1200年の歴史に育まれた世界に誇る伝統と文化から成る都市であると。これが京都の魅力であるというのは、広く全国の方が京都のイメージとして持たれているところかなと思います。市民の皆様ひとりひとりが、これらについては守り続けてこられたというのが京都の魅力だと思っております。こちらのほうは14ヶ所の世界遺産でございます。

そのような京都の魅力を脅かす課題について、いくつか説明をさせていただいて、総合交通戦略の取組みの説明をさせていただきたいと思っております。

まず交通と環境についてです。これは平成16年度の統計資料でございますが、京都市の部門別の二酸化炭素の排出量につきましては運輸部門が24.6パーセントということで4分の1を占めております。直近のデータで確認しましたら、平成19年度でも割合でいきますと25パーセントということになっておりまして、大きくは変化していないと思っております。4分の1が運輸部門です。

国土交通省様のデータによりますと、この下のほうにありますように総排出量のうち約8割が自動車からの排出であるというふうに推計されているところでございます。

これらのことを考えますと、地球温暖化の観点からも自動車の総量を減らして、脱車中心社会を目指す必要があると考えております。

次に交通と観光・経済でございます。京都の場合は市民の生活とあわせまして観光の観点からも交通を考えていかなければいけないと考えております。入洛観光客数、観光消費

額は年々増加ということで聞いております。平成21年は若干減少しておりますが、これは多分、新型インフルエンザ等の影響があったのではないかと考えております。

ただ、横の矢印にありますように観光客の約30パーセント、3割の方が乗用車で入浴される。この課題を解消するためにパーク・アンド・ライド等を活用して渋滞の解消等に努めているところでございますが、3割の方が乗用車で入浴されることによりまして、嵐山の写真でも示しておりますが、乗用車の流入による渋滞が起こっている。

これが大きな課題でもありますし、観光客の皆様方が京都について感じておられるワースト2として、ひとつに交通問題、ふたつ目に道路の問題が掲げられております。これについての課題の解消もしていかなければ、京都の魅力は損なわれるのではないかというふうに考えております。

観光地対策としまして、嵐山地域、それから東山地域におきまして、それぞれこの10年間ほどですが各地域におきまして観光地対策をしているところでございます。この11月の後半からは、観光地のほうに私どもも出向きまして、観光地の交通対策を実施していきたいと考えておるところでございます。

自動車の現状でございます。先程、近畿運輸局様のほうからご報告もありましたように、車の台数そのものは減っているというところもございまして、京都市内のマイカー台数、19年度の統計で見ますと、だいたい51万台という状況でございます。だいたい50万台以降で推移しているというような状況でございます。

都心部では違法駐車、荷捌き、客待ちタクシーなどの影響により交通渋滞が慢性化しているという課題があるというふうに認識しております。

また、先程も言いましたように観光シーズンを中心に激しい交通渋滞が発生して、環境負荷の増大が懸念されるというところがございます。

下の四角のところがございますように、四条通りの歩道1車線のうち平日で最大で約7割、休日では最大で約6割が路上駐停車に専有されているという調査結果も出ております。これは18年の調査で若干古いところもございまして。

今、四条通りの歩道拡幅におきまして、また新たなこういった駐停車の調査をしておりますので、また新たなデータが出てくると思っておりますが、18年度の調査では平日で最大7割、休日で6割が路上駐停車に専有されているという状況でございます。

歩行者の交通の現状というところがございます。これも街なかについての紹介になりますが、ここに示しておりますのは歩行者交通量とございます。幅員7メートルに対して7000人の方が移動されていると。それに対して乗用車交通量。幅員15メートル、倍の広さがあるにも関わらず、そこでの移動の方は2200人という推計になっているという状況でございます。

都心部の繁華街では狭い歩道に多くの歩行者が集中している。私ももともと京都の出身ではございませんが、京都に来た時には非常にこれを感じたということ、20数年前になりますけれども思い出すところがございます。非常に狭い道を皆さん窮屈なかたちで歩いて

いるという印象がございました。

歩行者と自動車のアンバランスな状況というのを、ここで幅員との関係で説明させていただきました。歩行者が安心・安全に歩くことができているのかどうかという懸念があるというのが課題であると認識しているところであります。

そこで京都市の交通特性ということで、交通手段の分担率を見ますと、自動車の分担率が増加傾向であるというところがございます。こちらにございますように昭和 55 年、平成 2 年、平成 12 年とありますが、自動車分担率が 12 年で 28.2 パーセントとなっております。年々増加というかたちになっております。

ご存知のようにパーソン・トリップ調査によります調査でございます。平成 22 年、今年が調査年でございます。私も今その調査対象になっていて、昨日が調査の対象日だったので書きましたけど、非常に難しい調査だなと思いながら記入させていただきましたが、今週の日曜日が私の休日の記載になっております。家族みんなの分を書くのは非常に大変だなというのが実感でございます。

これでいくと新しい分担率が来年、再来年くらいに出るのかなと思っておりますが、ここでどういう変化があるかわかりませんが、私どもといたしましては地下鉄整備によって鉄道の分担率が増加している一方で、バスと徒歩の分担率が減少しているという状況もございます。

環境モデル都市の目標達成のためには、鉄道 2 割、バス 8 割を増やして、自動車を 3 割減というのがひとつの目標であると考えているところであります。

ここでスライドのほうで 13、14 ページでは、歩くまち京都総合交通戦略を推進していくうえで基本となる鉄道の現状ですとか、バス交通の現状について説明させていただきます。

皆様ご存知だと思いますが、京都は結構集中している都市でございますが、このなかに 8 つの鉄道事業者が運行していただいているところがございます。JR は言うまでもなく、大阪京都を結ぶ阪急様、それから京阪様、そして京都府の南部、奈良、三重などを結ぶ近鉄様、そして京都市内を運行します京都市地下鉄、嵯峨野観光鉄道、嵐山電鉄様、それから京福電鉄様、8 社それぞれ市内で運行していただいているというところがございます。

また次にバスでございますが、バスについては市バスおよび民営バスが 9 社、それから平成 16 年度から醍醐コミュニティバスが運行しているという状況でございます。

バス事業者間、それから鉄道事業者間だけではなく、バスと鉄道とのさらなる連携が必要だと考えておりますし、バスにつきましては自動車総量の抑制を図ることによりまして定時性の確保ということが大きな課題であるというふうと考えているところでございます。

これまで説明させていただきました課題等を解決していくために、平成 20 年の 7 月に門川大作市長から北村隆一京都大学大学院教授を会長として、発足当時 24 名で構成されておりました、「歩くまち京都総合交通戦略策定審議会」に対しまして、京都市が公共交通に乗って、たくさんの人たちがまちに集まり、賑わいを生み出す持続可能な都市であり続けるため、健康、環境、公共交通、子育て・教育、コミュニティ、景観、観光、経済など幅広

い視点に立った人が主役の魅力あるまちづくりを構想するとともに、地域主権時代の全国モデルとなる、歩いて楽しいまちの実現を目指す『歩くまち・京都』総合交通戦略の策定について諮問を受けまして、2年半の期間をかけまして平成22年1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定したというところでございます。

「歩くまち・京都」の概要でございますが、基本理念はこちらの記載にありますように、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換すること。つまり、脱クルマ社会を目指すということでございます。

そして、京都議定書誕生の地であり、環境モデル都市でもある京都が国際観光都市であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けるということを目指すのでございます。

この戦略におきましては、先程の自動車分担率28パーセントを20パーセント以下に、鉄道を16パーセントから20パーセントに、バスを6パーセントから10パーセントにということで、分担率の達成目標ということで掲げているところでございます。

この目標を達成するために総合交通戦略におきましては、3つの柱を掲げております。ひとつには既存の公共交通を再編・教化して使いやすさをトップレベルにするという、既存公共交通の取組み。そして、歩く魅力を最大限味わえるよう歩行者優先のまちをつくるというまちづくりの取組み。そして、歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルに転換するというライフスタイルの取組み。この3つを3本柱として、この下に88のプロジェクトの事業を、交通事業者様、行政、それから各団体の方と協力して、一体となって進めていこうというものでございます。

スライドの19ページ、20ページには「歩くまち・京都」の総合交通戦略の実施プロジェクトの概要を掲げております。こちらのほうには簡単な項目でしか示しておりませんが、88のプロジェクトを実施しようということにしております。

今、画面に映しておりますのが、既存公共交通の取組みでございます。ここで88の実施プロジェクトを本来ならばひとつひとつ説明させていただくというのが一番ありがたいのですが、なかなか時間がないのですが。

たとえば、京都市交通局様におかれましては、平成22年の3月末に北大路バスターミナルから市役所まで河原町にPTPSを導入して、定時性の確保等に努められております。また、河原町通りにおける平日昼間の時間帯に増便を行いまして、3分から4分間隔の等間隔運行の実施もされております。

地下鉄においては平成22年の3月のダイヤ改正に合わせまして、夜間時間帯の増便を実施して、21時、22時台の運行を10分間隔で運行しまして、東西線、烏丸線の相互の乗り継ぎを5分間隔とするというような取組みを実施されているところでございます。ここでいうバス環境の改善ですとか、連携施策がすでに実施されているところでございます。

また、西京区の洛西地域におきましては、交通局、洛西地域を運行するバス事業者4社によりまして、バス停留所の整備ですとかダイヤ調整による鉄道とバスの乗り継ぎの改善

もすでに実施していただいておりますし、それぞれの交通事業者様のほうで利便性向上の取組みを実施していただいているところでございます。

まちづくりは後程説明させていただきますが、ライフスタイルの取組みにつきましても『スローライフ京都』ということで題名をつけまして、スローライフ京都プロジェクト大作戦ということで大々的にMM（モビリティ・マネジメント）を実施しているところでございます。

この8月には市民新聞を活用した全市民を対象としてモビリティ・マネジメントを実施しておりますし、それから地域と大学の連携によるモビリティ・マネジメントも実施されている大学ですとか地域に対して支援を行うといった取組みもしております。

また、皆様方のお手元に黄色い地図を付けております。京都はクルマよりも公共交通で回るほうが得をしますとありますが、これはESTの推進事業の一環といたしまして昨年補助をいただきまして、もう少し大きい地図を作っていたのですが、21年からは少し小さいバージョンになっております。持ち運びが便利といたしますか、ポケットに入れて持ち運びができるというものでございます。こういった地図を観光客の皆様にもお配りして、京都に来られる時は公共交通を利用していただくのが便利ですよということを訴えていくという取組みをしております。

10月1日、2日と3000名を対象とした日本女性会議がこの京都で行われました。女性会議なので9割近くが女性の方なのですが、その9割の女性の方に、京都にまた来たいという方が非常に多い。そのなかでこの地図もすべての方にお渡ししました。京都以外から来られた方が3000名のうち2500～600名というふう聞いておりますが、いろんな冊子も入れておりましたが、この地図が一番喜ばれたというふう聞いております。非常に便利だというふう聞いております。こういったものを持っていただくなかで、また、お配りするなかで、京都の街を公共交通を使って移動していただくというような取組みも進めているところでございます。

また、まちづくりという観点で言いますと、ここに掲げておりますが総合交通戦略を推進するための象徴的な策としてのシンボルプロジェクトを6つ掲げておりますが、そのなかで四条通のトランジットモール化。トランジットモール化という言葉は今ではあまり使っておりませんが、歩道確保と公共交通優先化を目指しているわけです。

その実現に向けまして、平成19年度にトランジットモール化の社会実験をいたしました。その時に課題になった荷捌きの問題、それからタクシーの問題、それからバスの運行の問題等につきまして、具体的な対応策を実証することによりまして、交通量調査を中心といたしますが、この11月からすでに社会的な調査実験を実施しているところでございます。

また、京都駅南口の開発につきましては、関係する事業者様との協議も行っておりますし、それからパブリックコメントも実施するなかで現在、整備計画の策定というところの検討に入っているところでございます。

そういったところで着実にプロジェクトの実施を今、取組んでいるところでございます。

今、説明しました 88 のプロジェクトは実際動いているものも多くございますが、それを推進する体制ということで、京都市のほうではこの左側にありますように町内におきまして、「歩くまち・京都」推進本部という由木副市長を本部長とします全局長級で構成する組織体制をこの4月に立ち上げました。

右側にありますのは、この8月5日に立ち上げました、立命館大学教授ツカグチヒロシ教授を会長とします、「歩くまち・京都」推進会議を設置いたしまして、88のプロジェクトの進捗状況の確認もし、施策の実施の効果検証も行うことによりまして、政策の見直しを幅広い観点から確認するというようにしているところでございます。

この推進会議の下のほうにございます3つの柱の取組みに関する推進マネジメント会議というのを設けておりますが、特に公共交通ネットワーク推進会議におきましては、先程説明いたしました市内に運行する交通事業者、15事業者の参画も得まして、さらなる利便性の向上について議論していくという取組みを進めているところでございます。

これは「歩くまち・京都」推進会議の役割で、いま言いましたように推進会議におきましては88のプロジェクトをしっかりと着実に推進しているかどうかを確認いたしまして、その施策の実施効果の検証を行って、さらなる見直しを図っていこうというものでございます。

最後に「歩くまち・京都」憲章でございます。これは今年の1月23日に制定いたしました。「歩くまち・京都」を推進するには、行政、交通事業者、それぞれの関係団体が共通認識を持たなければならないわけですが、それ以上に市民の方、それから観光客の皆様にも同じ認識を持っていただいて取組んでいくということをしなければ、実現しないものであると認識しているところであります。

そのための行動規範ということで、ちょっと難しくなっておりますが、「歩くまち・京都」憲章を作成いたしまして共通認識を持っていこうというところで策定したものでございます。

この11月からそれぞれの商店街ですとか百貨店等にもご協力もいただきまして、「歩くまち・京都」憲章の普及啓発ということで、より親しみを持っていただくということで、いろんなところで流そうと考えております。今、お願いしているところでは淀の競馬場。淀のほうに行っていただくと、画面のほうに「歩くまち・京都」憲章の、ちょっと音楽は難しいかもわかりませんが、ポスター等が画面に映るということもございますので、またそういったところでも市民の方に親しんでいただければと思っております。

私の説明は以上でございますが、最後に「歩くまち・京都」憲章、字で読むだけではなくて耳で聞いていただきたいと思っております。今日おいでいただいている京都放送ラジオ村上局長にご協力いただきまして録音のCDを作らせていただきました。これが各商店街等で流すように取組んでいるところでございます。本来であれば、ここにご本人がおられますので肉声で読んでいただくといいのですが、打ち合せも何もできておりませんので、皆様方、CDで我慢をよろしく願いいたします。

「歩くまち・京都」憲章です。

「歩くまち・京都」

わたしたちの京都は、千二百年を超える悠久の歴史を積み重ねながら、趣あるまち並みや自然景観、伝統、文化などを守り育ててきました。そして、だれもが安心して快適に歩くことができるまちをつくりあげてきました。しかし、クルマを中心とする生活が急激に進展する時代の中で、こうしたまちの魅力が損なわれています。

京都にふさわしい移動の方法は、自分の力で、また時に人の助けを借りながら、“歩くこと”を中心としたものに違いありません。行き交う人々こそがまちの賑わいと活力の重要な源泉であり、歩くことこそは健康や環境にも望ましいものです。

このような認識のもと、世界の範となる「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、ここに「歩くまち・京都」憲章を定めます。

わたしたちの京都では、市民一人ひとり、

一、健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

一、だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、賑わいあるまちを創ります。

一、京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

### 3. 講演(2)「環境対応車を活用したまちづくりについて」

三菱重工業(株)エネルギー・環境事業統括戦略室主席技師 渡部 正治

私は「環境対応車を活用したまちづくり」を説明いたします。どちらかと申しますと事例紹介というよりも、我々の取組みとご提案というかたちで、こういう世界を目指したどうかというようなことをご理解いただければと思います。

本日ご説明させていただく内容としては、まず、グリーンイノベーション。低炭素社会を目指す方向性と、交通の電化の必要性というところから説明させていただきます。

こちらのほうは先程来、説明があったものとダブるものがございますが、これはI E A、国際エネルギー機関というところが 450 シナリオと呼ばれているものを出しています。これはどういうものかと申しますと、2050年までにCO<sub>2</sub>の増加による温暖化の温度上昇を2℃以内におさめるというために、CO<sub>2</sub>の大気中の濃度を450ppm以下にさせるためにどうしなければいけないかというところのシナリオをI E Aという機関が提案したものでございます。

その段階で2030年までに、こちらのグラフに書いてあるようなかたちの、この赤線のレファレンスシナリオ、何もしない状態です。450ppmにするための青い線。このようなところまで下げなければいけません。

ここでこの資料を出させていただいたのは、この削減をさせるこの幅ですね、削減させるために、最終消費であります家庭とか交通などのところの省エネ等を図る削減というのが、簡単に言うと半分以上示しているということです。特に自動車はさらにその半分で、20パーセント強のものを示しているということで、この自動車のところのCO<sub>2</sub>削減が最も重要なポイントになってくるというものでございます。

こういった低炭素化の取組みにおきまして、各国現在いろいろと取組まれております。これはひとつの例でいろいろと細かいところを説明するつもりはございませんが、要は世界中いろいろな環境対策を政府としても踏襲しながら、いろいろ取組んでいるということで。その規模というのは、この棒グラフに書いてありますが、単位が兆ドルといって、考えられないような単位で、そういった累積の、こういった大規模な環境に対する投資というのが世界中で働いているというのが、現在の動きでございます。

その環境というのは当然のことながら、温暖化という問題において重要なポイントなので取組みをやりなさいというものですが、一方でちょっと見方を変えて、エネルギーと経済という観点でちょっと評価したものを説明させていただきます。

石油価格、これは化石燃料価格と見ていただければいいのですが、いずれにしても今後上昇するというのは間違いのない方向です。いろいろな試算があるのですが、2030年までにだいたい2倍とかそれくらいまで上がるというような予測が沢山出ています。

これに対して各国が、先程もお示したような環境に対する投資をやっているわけですが、ふたつの側面があるというのが我々の認識でございます。

ひとつはこういった資源を持っている産油国から見ますと、ここは国内の石油の消費を抑えることで、その石油資源を将来につなげていくために環境対策をやっているという側面があります。

たとえば、UAEのアブダビにマスダールシティというのがあるのをご存知かもしれませんが、環境を重視してCO<sub>2</sub>をゼロにするといったような取組みを国でやられていますけど、産油国でそういった環境に対する取組みを積極的にやっているとそうです。これは石油をなるべく長く持たせようというものです。

一方でこういった価格の上昇に対しまして、それを使うところ、輸入国、日本に代表されるような輸入国ですけど、ご覧のように価格が倍になれば当然それに関するコストも上がってくるわけで、自国のお金の支払いが沢山出てくるというのが今後の必然になってきます。それを抑えるために再生可能エネルギー等の導入を図るといったようなことで、環境対策を進めているという側面もひとつあるかなと思います。

こういったところで電化とクリーンエネルギーの導入というのが考えられているという見方があります。

こういったものをまとめますと、クリーンエネルギーの必然性ということで、既存のインフラからいろんな圧力があります。CO<sub>2</sub>の削減とか、資源の有効性などです。あとは、いろいろな強制力ですね。インセンティブとかコンセンサスを得られるかというようなことを受けまして、今やっていることは産業の変革とかライフスタイルを見直しましょうと。それによってCO<sub>2</sub>の削減や持続可能な社会を目指しましょうといったようなことに取り組んでいるというのが今の動きである、という理解でございます。

これはちょっとイメージを示したものですけど、こういった環境への投資というのは、やはり、かなり初期に膨大な費用がかかります。

先程のエネルギーのコストを概念的に右側に書いたものですが、どうしてもこういった変革をやるうとする時には環境対策に対する投資というのは、初期に大きな費用がかかって、かなりキツイという認識があると思います。

ただし、こういった再生可能エネルギーを導入することによって、将来的なコストが化石燃料の増加に対して費用がゼロになるということを考えますと、将来的にはエネルギーコスト、社会コストのインパクトにつながってくるということで、こういった緑の線のようなものをなるべくピークを下げていくという取組みが我々としては必要ではないかというものでございます。

そこで、こういった社会インフラの中での交通の電化とエネルギーの融合というところの説明をさせていただきます。

先程申しましたように、今後さらにエネルギーの節約とか交通のCO<sub>2</sub>削減ということをやりますと、どうしても電気を中心としたエネルギーの再構築ということと、EVに代表されるような交通の電化ということが必要になってきます。

それを進めるにあたっては、やはり電力と交通のインフラ、それと通信のインフラを合

わせて構築することが不可欠です。これについては後ほどもう少し詳しく説明させていただきますけど、やはり、電力を使う車両が増えてきますと、インフラであります電力の融通といいますか、有効な接合を図らないとEVというのなかなか普及しない。それをするためにこうした通信の手段を活用しながら社会システムを作り上げていくことが必要だということでございます。

これは我々がいつも使っている図なのですが、未来の低酸素社会の姿の概念でございます。これはかなり誇張して書いてあるところがございますが、どういうことかと言いますと、家庭あるいはビル等での省エネ促進を図るというのは当然のことながら、そこにも再生可能エネルギー、太陽光とか、小規模な風力などに代表されるようなものを導入する。さらに家自身あるいはビルの中でも省エネを図るようなそれぞれのシステムが導入されていくなかで、再生可能エネルギーの導入率を上げていくと。

さらに交通のEV化を進めるということで、たとえばEVのバスといったものを統合して運用していくというシステムを街のなかで作っていく必要があるというものでございます。

それをするにあたって、再生可能エネルギーが増えていった時に、再生可能エネルギーというのは、なかなかコントロールが難しいものでございますから、それを制御するためのなんらかのデータセンターなり、システムのコントロールセンターが必要だろうというところで、そのエネルギーの状態を見ながら、まちづくりとエネルギー・マネジメントしていくというのが、将来のまちづくりには必要ではないかというのが基本コンセプトでございます。

これはひとつの見方を変えただけですけど、電気の電力線でございますが、この今の既存の電力の中に再生可能エネルギーとか各種発電機器が入ってくるのですが、自動車側のほうにもEVといったような電力需要のシステムが沢山入って行って、これを総合的に扱わないといけない。それをするための通信手段といったものを合わせる必要があるので、交通とエネルギーのインフラの融合というのが将来の交通システムを実現するためには必要であるというものでございます。

交通のシステムから見たエネルギーインフラの姿ということで、もう少し具体的に交通の部分だけを取り出して絵にしたものでございます。

これはひとつ、EVが走っている道路がありますと。そこでそのEV、当然電気を充電しないといけないのですが、一番簡単に発想として低炭素化をやるとすると、この電力を太陽光を使って発電して、それを供給しようというペーパー概念があります。ただ、それをするにあたって、その再生可能エネルギーというのが今どこにどれだけあるのか、どれだけEVが電力を必要としているのかといったようなことを把握しながら整備しないと、有効に再生エネルギーを使えないという状況になります。

これはそれをひとつイメージさせたものですが、たとえば晴れているところと曇っているところ。晴れているところのほうに当然、EVを充電してくださいというのを誘導していくといったようなことですね。といったようなことをシステムを使ってやっていくとい

うことが、再生可能エネルギーを交通に結びつけるために必要です。

さらにEVというのは、ある意味、蓄電をするシステムでございますので、再生可能エネルギーが沢山入ってきた時に、不安定な要素が入ったものを吸収するための手段としても活用できるということです。これについては本日は細かいことは申しませんが、逆潮流と言われるようなものです。電気を家庭の電気に使うといったようなこと取組みも考えながらシステムを考えていくのが、現在考えられているものの、検討されているものの一例でございます。

そういった交通システムの電化における課題と取組みというものを説明させていただきます。

基本的にEVを普及させるためには、経済原理に則った導入が不可欠でございます。これは概念的に書いてございますが、端的に何が問題かと申しますと、既存の車両に対してEV車がライフサイクル的に考えてまだ高いという状態です。それに対して、ガソリン代と電気代というのは電気代のほうがエネルギーコストは安いのですが、バッテリーのコストとかまだまだEV車両は高いということで、ライフサイクルが高いので、それを下げるための仕組みというものを併せて構築していくことが必要であるということが、今の課題であります。

したがって、ただ単にEVの導入を図ることよりも、こういった交通システムあるいは社会システム全体で費用を下げっていくという取組みをしていく必要があるかなどというのが、我々の考えであります。

これは資料には入っておりませんが、課題として我々がまとめたものを一覧にしたものがあります。EVはただ単にコストだけではなくて、一番コストが問題だと思いますが、やはり普及させるためには、安全とか品質の確保ですね。さらに充電させるための利便性の確保。さらにコストの低減という3つの側面から課題を解決していく必要があります。

それぞれの真因というのが下に書いてありますが、概して申しますと結局のところ、インフラを整備するための仕組みが十分に確立されていないということとか、バッテリーが高いということが問題ですが、その二次利用を図るための仕組みができていないとか、充電をさせるためのセキュリティーを確保するための仕組みがまだできていないといったようなところがまだありまして、こういった全体の課題を考えながら電気自動車等の普及を図っていく必要があるというふうに考えております。

大きく先程言った課題に対して、どういう解決策があるのかというのをカテゴリー分けしてやっているものです。こちらのほうは右側のほうにソリューションの方向性として4つ書いてあります。

1点目は、M&Sというのはモデル・アンド・シミュレーションということなのですが、要は今後モーダルシフトを行っていくうえでどういう設備をどれだけ入れれば、どういう効果があるかといったようなシミュレーションの技術ですね。そういった予想技術をやりながらまちづくりを考えていく必要があります。

それと2点目は、経済原理に則ったものが必要ですから、ビジネスモデル。負担をなるべく下げるための方法を考える必要がある。CO<sub>2</sub>のコストをお金に換算してそれを還元するという方法もあります。

3点目は、EVというのはエネルギーシステムのひとつに組み込まれますので、地域としてもエネルギー・マネジメントを考える必要があるというのがもうひとつ。

さらには、充電の技術。今、急速充電をやったとしても20分程度かかります。20分かけて少ないインフラで充電を行うとなると待ち時間が長くなって、なかなか充電できないといった問題がありますから、そういった充電をさせるための技術も考えなければならないというようなことで、総合的なソリューションが必要かなと思っています。

そういったEVに対する取組みのなかで、今日ご紹介させていただきたいと思っておりますのは、電気バスを活用した交通システムのまちづくりでございます。

まず公共システムの位置づけというのをふたつの側面で説明します。ひとつは、これはGDPと車の保有数の関係を示したもの。横軸がGDPで縦軸が保有台数です。こちらの横軸は同じくGDPですけども、ひとり当たりの公共交通の運用距離に対するスコアとって、どれだけ公共交通を利用しているかというストックスコアを書いているものでございます。

これを見ていただければわかるように、ひとつは経済が発展すれば車を持っている人は増えるという流れが一般的にあります。ただ今後、CO<sub>2</sub>を削減するということを考えますと、経済は成長しながら保有台数を減らすという、このセグメントですね。右下のセグメントを目指していく必要がある。これをするためにはいったい公共交通というのはどんなものに該当するのかなということです。

もうひとつの見方で、発展している街といますか、かなり環境も意識されている街というのを考えますと、GDPが増えていった時に公共交通を利用している街というのが方向性としてあるということです。

国内のところというのは、この真ん中あたりにあって、まだまだ公共交通の利用が少ない、スコアとしては小さいという見方がありまして、いずれにしても、こういったまちづくりをするにあたって公共交通の利用を図っていくというのがひとつの方向性かなというものでございます。

そこで、京都における電気バスの位置づけというのを見てみました。これは平成21年に策定されております京都市の環境モデル都市の行動計画からの抜粋でございますが、当然のことながら運輸部門での公共交通の利用ということで、大きな位置づけになっているかなと思っております。

その公共交通、当然、公共交通にはタクシーとか含めてありますけども、そのなかでもおそらくバスの活用が必要かなと思っております。そのランドデザインに向けての公共交通のEV化から京都市としては取り組むのがいいのではないかとということで、後ほどご説明させていただきます電気バスの実証というのを京都市さんと一緒にさせていただいているというのが、我々の現状でございます。

公共交通の実態、これはいろいろ書いてありますが、先程からの課題ということでもご説明があったようなかたちで、結局、公共交通というのはなかなか地方においては進んでいないと。ただ、渋滞とかそういう問題があって、その改善をしないといけないという一方で、車を持っていない人とか、交通弱者の保護という観点からも公共交通を促進していかないといけない。

一方、EV というものを普及させるということが必要なのですが、これは CO2 の削減には寄与するのですが、交通弱者の救済にはならないといった問題があります。

さらに、公共交通の側面として地下鉄とか LRT といった路面電車の大型版みたいなものですが、そういったものを導入するという方法もあるのですが、いかんせんこういったものを導入するというのは、かなりの設備投資が必要で、なかなか採算に合わないというのが現実でございます。

そういった観点から、公共交通でなかなか入りやすいものとしてのバスの活用というのは、比較的自治体様のほうからもいただきまして、そのなかでも電気バスというキーワードというのはなかなか切望されているのではないかとというのが、我々の理解でございます。

公共交通の方向性。これは先程まとめたものですが、EST の取組みまさにそのものかと思いますが、こういった社会的な要求に対して CO2 削減とか、モーダルシフトを推進します。具体的な対策として右側書いてあるようなことを、EST でも行っているという理解でございます。

これはご参考ですが、これは簡単に言いますが、バスだと CO2 の削減効果が高いということを示した例ですが、こういったことで公共交通というのがいいかなと。

我々が公共交通のバスというところで目指しているイメージです。これはどういうものかと申しますと、結局のところ、定時運行性とか利便性、交通弱者への支援ということを考えますと、バスに要求されるものというのは、ひとつは交通を管制するようなシステムと、それを運行させるためのシステムというのを、通信手段を利用しながらそれぞれの、たとえば停留所ですとか、運転手さん、さらには道路を利用している皆さんに伝達していくといった通信手段を活用しながら、バスという機能を用いながら交通システムを作りあげていくというものが有効ではないかと思っています。

特に先程から言っていますように、これが電気バスになりますと、充電させるにはどこで充電すればいいとか、どれだけのところに充電する基地があるかといったようなことも把握する必要がありますので、特に通信機能は必要不可欠になっていまして、その利用範囲を高めるという意味でも、交通システムと通信を融合しながら交通システムを使っていくということが必要かと思えます。

これはバスの例ですが、当然 EV でも同じような概念でシステムというのが必要になってきます。

さらにバスに関して申しますと、定時運行性とか利便性を高めていくということでは、このあたりもすでに行われているところはあると思えますけど、待ち時間とか乗り継ぎ情

報、目的地への到着時間等をディスプレイ的なもので瞬時にわかるようにするといった機能を、この交通システムと通信を合わせることによって有効に構築することができますので、こういったものを合わせることで公共交通への誘導を図っていけないのではないかというふうに思っています。

最後になりますが、本年度より国交省様からの委託を受けまして、環境対応車を活用したまちづくりの実証実験をしております。これの概要について、ごく簡単ではございますが、ご説明させていただきます。

22年度、弊社と京都市様と一緒にやらせていただいて、今ルート策定中でございますが、電気バスを京都市役所の周辺を走らせるという計画を進めております。2月の中旬からということで、これは概略のルートですが、京都市役所前から御池通から川端通に行つて五条といったようなルートを通りながら循環させるバスといったものを実証させていきながら、電気バスを運行させる時の課題を。ひとつの例で言いますと、電気バスって静かなのですが、静かであるということが道路を通っている人に恐怖心を与えることがありますので、そういうことも調べていこうと。

実証実験としてこういったバスを走らせると。今後のスケジュールとしては、今年度バスを走らせますが、その後、先程から言っていますような交通システムへの変換というところで、今後とも引き続き検討させていただければというふうに思っております。

我々が今言ったのは、あくまでもひとつの例でございますけれども、こういった取り組みをするにあたっては国や自治体様、大学様、有識者の方、それと我々産業界に加えて不可欠なのは、住民の方のご意見等も取り入れながらやっていく必要があるということなので、こういったセミナー等も活用させていただきながら、いろいろ御知見をいただきながら見直していくということをさせていただければと思います。

#### 4. 講演(3)『『歩くまち・京都』の実現に向けて』 京都大学大学院工学研究科教授 藤井 聡

「歩くまち・京都」の話題が京都でのESTセミナーの中で重要な位置を占めるわけですが、先程も市役所の吉田さんのほうから、京都のだいたいの概要はお話いただいたところですので、私のほうは「歩くまち・京都」の基本的な考え方をお話して、パネルディスカッションにつなげていきます。

今回ご用意申し上げましたのは、この資料の一番後のほうに縦書きで2ページ載っているものであります。「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という内容ですが、これは京都新聞のコラムの私論公論というのがありまして、そこで書かせていただきましたものです。

この資料の内容の一部は、ESTの議論でいつも指摘されているものですが、ESTの文脈のなかではあまり言われていなかったものも書いています。

それは、「道路を作らないとダメだ」ということをESTの議論のなかで書いている、という部分であります。これはどういうことだろうというところを、少々混乱を持たれるかもしれませんが、その部分をお話したいと思います。

大学の仕事は、ものごとを何年も何年もかけて体系化していく、というものであります。その体系化のなかで、実はESTの議論のさらに外側に都市計画全体の話というのがあるということが見えて参ります。そして、実は、都市計画全体の話という裏側を包括するところに、国土計画というのがあります。そして、国土計画というものの全体の包含するものに国民国家論というのがあります。それをさらに包括的に論じるような格好で政治哲学とか法哲学というのがあるのです。そういう格好で大局的な物事の見方を踏まえつつ、その一方で、ひとつの大変詳細な、限定的な現場における問題を徹底的に考えるというのが、大学の研究者の役割なわけです。

そんな視点で考えますと、今喫緊の問題は、日本の経済問題であります。その問題を包括的な論じた書籍として「公共事業が日本を救う」という書籍を出版させていただいたのですが、そのさわりを少しだけ、ご紹介したいと思います。実は、バブルが崩壊した後でもあります1995年当時、日本は世界のGDPのうち、この小さい国だけで、1億2千万の国民だけで、18パーセントのGDPをたたき出していました。アメリカはその時、どれだけたたき出していたかといいますと、25パーセントです。つまり、日本は、アメリカのGDPの7割くらいのところまで来ていたのです。ところが、それ以降、日本は政策運営を間違えてしまい、今や日本のGDPのシェアは8パーセントでなくなっています。

僕は海外に行きましたが、その話も書いていますけど、ヨーロッパの都市ってESTの街です。なぜそれができたか。大変な公共投資をしたからです。例えば道路は作ります。道路はどこに作るかといったら、都市の環状線ががちりと作る。環状線ががちり作って、大きな駐車場の作って、車を都心に入れないようにしている。入れないようにしてから、

街の中を徹底的に歩道化していく。順番が逆だったら無理です。車が走ってたら歩道にできないです。いわば、「車のダム」を外側に作っておいて、そのうえ都心にとって余計な車を都心からなくした後で、きちんと歩道にしていく。だから、カフェだってできるわけです。だから、公園だってできるわけです。だから、いろんな街並みが残るんです。だから、道を単なる無料な黒い道じゃなくて、石畳にできるんです。

要するに、多くのESTの議論は、順番が逆なわけであります。

ESTの議論というのは、通常真ん中から考える。昨日、沖縄でLRTの国際シンポジウムというのがあったのですが、だいたいそこでも多くの方々が間違っているように感じました。LRTだけ作りたいのだったらダメなのです。例えば、超液晶テレビジョンを四畳半一間に住んでいる学生さんが買ったらかわいいんです。やっぱり、液晶テレビジョンを家に置いておきたいと思うのだったら、それなりの家を作らないとだめなのです。そして少なくとも、土足厳禁にしておかないとダメなのです。車というのは土足で街のなかに入ってくるようなものです。だから、土足厳禁しておかないとダメなのです。順番はそういうものなのです。

ということで、本日申し上げたいことの、おおよそ半分申し上げましたね。つまり、「歩くまち・京都」を作るためには何が必要か、それは、「外からの車を食い止める必要がある、そのために、きちんと環状線や駐車場などのインフラ整備が必要だ」ということなのです。過日、京都基本計画のまちづくり部会ということでも発言したのですが、例えば、東インターと南インターの近くに超巨大な駐車場を作るのです。それとともに、環状線がっちり作るんです。もう、簡単な話です。そのために、例えば、1000億円程度の予算がかかっても構わないわけであります。

そもそも昔から、政治というのは土木なのです。並みいる列強の武将が全員、土木をきちっとやっているんです。人の流れ、水の流れ、空気の流れ。空気の流れというのは世論みたいなものです。そういう人々の気持ちもくんで、そういう気の流れをくんで、いろいろなものを、リーダーシップをもって作っていくというのが政治の本質です。都市計画も交通計画も、そういった「政治そのもの」の取り組みなのです。それはなぜかといいますと、1000億円も2000億円もかけるんですから。その政治の話をちゃんと入れないと、ESTなんて前に進むはずがないということです。

京都は5000万人の皆さんが来られるのです。その中で車でどうしても来はりたい人は、今申し上げたように、フリッジパーキングでがっつりと受けとめて、そこから、町中に例えばLRT等で通せばいいんです。例えば、1号線の1車線をつぶしてでも、そういうことをやればいわけです。それがビジョンというものです。30年、40年、50年かけて作ろうとする未来は、このくらいのこと語ったって、まだ小さなスケールの話だ、という程度のことです。それが行政というもので、政治というもので、都市計画なのです。

実は、それと、もう1個申し上げたいのは、「歩くまち・京都」を作るためには、いろいろな技術論とか、税金論とか、財政論とか、合意形成論とか、いろいろあるのですが、一

番本質的な問題は何かというと、もう1個あるのです。先程申し上げたのは、外から来る車の人を止めましょうという話です。そんな時に、外からあがる人は靴脱いでちゃんと裸足であがってくれてはるのに、家の主人とお兄ちゃんとお姉ちゃんとお母さんが土足で自分の家の畳の上を歩いていたら家は無茶苦茶になりますね。したがって、ちゃんと玄関で靴脱いでくれというのは他所の人だけなのではなく、「自分らも靴脱がないとダメ」なのです。そうじゃないと、畳の部屋って持たないのです。だから、街のなかに住んでいる人もできるだけ、(100パーセントとは言いませんが、物流とかバスもタクシーもありますから全部というわけではないのですけど)できるだけ車を控えるようにしないといけない、という話があるわけです。これがなければ「歩くまち・京都」なんてできるはずがないんです。

考えてみれば、簡単なことなのだと思います。みんなが車を使わなくて、しかも外から来る人も車で入ってくれなくなったら、道路空間が余って仕方なくなりますよね。余ったなということになったら、歩道を広げたり、カフェにしたり、あるいは歩行者天国にしたりすることができるわけです。

非常に簡単なのです。ビジョンというのはそういうものなのです。世の中というのは簡単にできているのです。みんなが車をできるだけ使わないようにする。それで、他所からの車があつりと受けとめるようなインフラ投資をする。このふたつがきちんと揃えば、自ずと水が高いところから低いところへ流れていくように「歩くまち・京都」は実現します。そうすれば、ESTだって実現するわけです。

あとは車をどういうふうにかしこく使うか、という問題が残るわけです。

そんな問題の中出もとりわけ重要なのは、何度も申し上げるように物流の問題です。これはきちんと解かないといけません。さらに公共交通の問題です。これもきちんと解かないといけません。それから、交通弱者と呼ばれる皆さんの移動の問題。これも全部バス乗れって話にはならないです。車椅子の方とかおられる。そういう方々のために車というものがある。すなわち、車というものが大変必要な人だけが使うような社会、そして、車は大して必要でなく、バスでも歩いても自転車でも何でも行けますという人は、できるだけ環境にやさしいものを使うという社会、そんな社会では誰も不幸にならないです。

例えば、田舎からおばあちゃんが出てきて、観光連れてってあげたいっていうと、たとえばレンタカーとか借りたらいいわけです。つまりそんな風に車がもの凄く必要な時にだけ、車を使えばいいのであって、ちょっとタバコ買いに行くのに車を使うとか、ちょっとラーメン食べに行く時に車使うとか、そんなのは大して必要ではないでしょう(そもそも、ラーメン屋さんでクルマで行ったら、ビール飲めなくなってしまいますよね、そんな不幸なことはね、やめといたほうがいいわけです)。

しばしばよく「歩くまち・京都」が進まないのは、京都市のやり方が悪いからやという話を耳にすることがあります。もちろん、京都市さんも100パーセント正解を出し続けているのではないのだろうとは思いますが。でも、考えてみてください、100点満点の人間なんてどこにもいないですよ、皆さん自分が100点満点なのですか、だいたい、60点とれた

らいいくらいじゃないですか。

だとしたら、なぜ「歩くまち・京都」が進まないかという時に、人のせい、行政のせいにばかりしないで、まず自分でできることを1個か2個やったらいいのではないかと思います。2個できないのなら、1個だけでもやったらいいと思うのです。今日1個できへんかったら、3日以内に1個だけやったらいいんです。例えば、皆が少しずつクルマの利用を控える、それを全員がやったら、10年くらい経ったら「歩くまち・京都」くらいできないわけがない、と思うわけであります。

## 5. 意見交換

### 「ESTで実現する未来のまち・京都」

#### 【パネリスト】

株式会社京都放送ラジオ 編成制作局長 村上 祐子

京のアジェンダ21フォーラム 事務局長 井上 和彦

京都市 環境政策局 地球温暖化対策室 担当部長 村上 圭子

京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室 担当部長 吉田良比呂

近畿運輸局 交通環境部長 小田 昇

#### 【コーディネーター】

京都大学大学院 工学研究科 教授 藤井 聡

藤井 今、講演のほうでもお話しさせていただきましたが、「歩くまち・京都」の実現というのはいろんな意味で京都に関わる人間は、本当に心から願っているものであります。そして、EST という行政的な目的のうえでも、歩くまち京都の実現というのは非常に意味があるというのは、先程申し上げた通りでございます。

ついでには、「歩くまち・京都」が実現するというのは、国とか全体のビジョンのなかから、国土計画とかそういうところからの反映において規定されるという側面も、一面においてあるということになろうかとおもいます。であります、いろんな立場の京都に携わる人間がそれぞれの役割を担いながら全体としてチームを作りながら、公共的な事業として「歩くまち・京都」を実現していくというのが、必要であろうかと思えます。このパネルディスカッションをぜひ、どんなふうになんか「歩くまち・京都」を実現するにあたってそれぞれがどのように役割をになっていくといいのか、そんなところが議論できればと思います。

まずはですね、今こちらにご登壇いただいた皆様方からこの「歩くまち・京都」の実現に向けて、どんな点からでも結構ですので、まずいろんな思い、感じていらっしゃる等々をお話いただけるとありがたいと思うのですけど。

まず、先程の素晴らしい美声で「歩くまち・京都」憲章でお声を聞かせていただいたところですけど、京都放送のラジオの村上様から生のお声をお願いします。

村上 はい。KBS京都の村上でございます。あんなふうに吉田部長がここで流していただけるならば、音だけにすればよかったなど。この席にはいないほうがよかったのじゃないかと思っております。

交通戦略の策定委員会委員としてご依頼を受けまして、委嘱を受け、その時にはまだ私はこうやってマイクを持って喋っておりました。アナウンサーという仕事をしておりました。もう2年も前になります。その時は第1回の審議会にはタクシーに乗って行きました。そして、この交通戦略の審議会がどういうものかというなかで、いったい自分は何ができ

るのだろう。そういったところで考えていくなかで、最初に歩き、公共交通を利用して審議会に出席と。こういうかたちから参画をさせていただきました。

そして、私のラジオ番組、4時間半ひとりで喋っておいりましたので、ラジオを聞いている皆さん方になぜ皆さんは京都の地下鉄を利用しないのですかと、そういうストレートな聞き方をさせていただきました。

それで、いろんな方のメールだとかファックス、これをいただいたものを審議会に持って行って、皆さんに報告しましたところ、なんてラジオを聞いている方は真剣にいろいろ考えているのだろうというようなかたちで、皆さんに感想を述べてもらいました。

ただ、地下鉄を利用しないという部分の情報発信だけではマズいので、次に私がしたことは、地下鉄の増収・増客に向けてということで、地下鉄川柳を募集したんですね。つまり、日々地下鉄を利用している皆さんの思いを川柳にしてくださいと。この募集を、本来ですと私たちの番組の中で原稿を読むだけなのですが、これをコーナー展開いたしまして、私は1週間その募集を呼びかけ、そして入選した川柳を発表いたしました。

ですから、ちょうどその番組は、先程言った番組は朝の10時からの番組なのですが、6時15分からの朝の録音番組もやっておりましたので、そこで私はこんなふうに地下鉄を思っているらっしゃる方がいらっしゃるのということですを1週間にわたって特集でお送りしました。なぜかという、その時間帯は車を使って通勤なさっている人、あるいはこれから車に乗って出かけようとしている人、そういう人たちに地下鉄ってこんなですと知っている、それをお伝えできるかなというかたちで番組の中で展開いたしました。

私たちの地域に、特に京都に生活に密着して、そして一番市民に身近なメディアとして何ができるのかということを考えつつ放送を皆さんに送り出しておりますので、今日このセミナーに参加して、ちょっとでも歩くまち、歩いて楽しいまちの実現にうちのラジオに何ができるのか。このあたりをおおいに語らせていただき、参考にさせていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

藤井 はい、どうもありがとうございます。「歩くまち・京都」を実現するにあたって、先程私のほうでも申し上げましたが、ひとりひとりができることをちょっとでもいいので、それをちょっとずつ重ねていく。道路を作るとか、いろいろなインフラを作るといのは非常に行政的な話でありますけど、上からの話も下から話も、どっちが欠けても上手く行かないだろうなという時に、やはり、行政とあるいはこういう専門的なディスカッションと、それから、我々の、うちの家内とかうちの子供とかも含めた普通の庶民との間にKBSさんというのは非常に大きな存在としておありなのだろうと、今あらためて感じたところですけど。

井上 まず、私どもの団体がどんな性質のものかということをお話をしたいと思えます。

お手元の資料のなかに緑の団体を紹介したパンフレットがありますので、いろいろ細かい点はこちらを見ていただきたいと思います。私どもの団体は、行政組織でも、いわゆる市民団体とは違います。私たちの組織のなかに京都市も入っていますし、市内の事業者さんや、市内の諸団体さんも入っておりまして、もちろん市民の方にも入っていただいて、一緒になって環境について取組んでいこうと考え、実践、実現していくという団体、組織でございます。

一番わかりやすいと思われるのは、この緑のラベル、これ皆さん、電気屋さんとか行くと、たぶん、なんかこんなのあるなというのはご存知かもしれませんが、家庭の中で、電化製品は電気を使いますので、それについて省エネのものを選んでいただきたいということで、その値段だけでなくその電気代もあわせてわかるようにしています。こんなことも、これも一市民団体だけではできませんし、行政だけでもなかなかできません。電気屋さんとか、メーカーとか、そういった事業者さんと一緒になってこういうさまざまな仕組みを作っていく。そんなことをしている組織だと、私どもは考えております。

交通につきましても、このパンフでいろいろやっているなということをおわかりいただけると思いますけれども、今やっておりますのが、バスと電車でエコグルメということで、食べに行ったり、飲みに行ったりするのに、車より公共交通を使ったほうがいいのじゃないかということをごひ市民の方にも知っていただいて、実践していただきたいということで、街角やら駅とかに置いておく、ミニコミ誌といいますかフリーペーパーのようなものを発行しております。

こういうのも市役所で市民の税金だけでやっているのではなく、ちょっと中身を見たら、あ、これちょっと宣伝くさいなと思われそうですけど、これは企業さんとタイアップして、それで印刷の費用をまかなっています。これをできるだけ多くの市民の皆様に見ていただけるようにするにはまた、企画・作成の時点から市役所や交通局さんにご協力いただきながら、そういういろんなセクターが一緒になってできるようなことをぜひ進めていきたいなという活動をしております。

ですので、今日のお話の流れにもまったく合致するもので、ぜひ実際に公共交通を使ってほしいと思います。今日のこの後の飲み会でも皆さんに使っていただければと。そんなことで、ひとつでもやっていただけるといいなということから進めていこうという思いで活動しております。よろしくお願ひします。

藤井 はい、ありがとうございます。京のアジェンダさんとは私が助手だった頃からいろいろとおつきあいさせていただいています。当時は私、気づいてなかったのですが、いろいろとお話を聞いていますと、全国的にも非常にめずらしい組織体なのですね。今ご説明があったように単なる市民団体とも違うし、単なる外郭団体とも違って、いろいろなものがある意味、全員大事な人たちがごちゃ混ぜになりながら、そこで環境行政を進めていこうと。環境行政と環境運動ですね。それぞれ全体で環境にいいことをやっていきましょう。

そんな組織体なのですね。いわゆる国交省さんの言葉で言いますと、新たな公みたいな言葉がありますけど、そんな言葉が言われる前からいわゆる新たな公みたいな格好でやられているところで。「歩くまち・京都」を実現するうえにおいて、こういう取組みは非常に大事じゃないかなというところでございます。

さて、KBSさんと京のアジェンダさんということで、だんだんと京都市役所内部のところに近づいてまいりましたけれども。まず京都市の環境政策局の部長の村上さんからお願いできますでしょうか。

村上 地球温暖化対策室の村上でございます。藤井先生、熱いですね。この部屋も暑いなあという気がいたします。この部屋が暑いのもすごく気になるのですが、地球温暖化対策ということで、交通対策も含めまして私の担当は、人のライフスタイルを変えていき、そして、そのことによって環境を持続可能に、子や孫の時代まで住み心地のいい地球を守っていく。そういうようなことを考えております。

先生のお話のなかにひとりひとりの理解と行動という、ミクロでソフトな取組みというのが大事だというご指摘がありましたけど、日々これをどうしようかと考えるのが、私の仕事でございまして。みんなが理解し、次にそれを行動に移していただく。

どんなことがこれの要素なのだろうか。まずこれはお得やと。「これお得や」というのは、経済的なこともありますけど、交通で言いますと時間がお得というのもお得ですし、自分の健康にいいから歩くというのも、これもお得やと。お得やというのは、ひとつの大きな動機だというふうにして。

次に楽しいということですね。歩いて楽しいということがありますが、歩いて殺風景な街ではつまらない。魅力的なお店があって、買い物したいなと思いついて歩いていると、同じ1キロでも断然短いですね。歩いて楽しい。楽しさっていうのがライフスタイル転換のきっかけではないかと思えます。

私たちが遅くまで起きて電気をつけているのはよくないよというので、早起きをしてもらおう。そのためには朝早く起きて何か楽しいことがあるといいんじゃないかというので、京朝スタイルなんていう事業もやらせてもらったんです。楽しいというのもひとつの動機だなど。

もうひとつ、最近すごく大きな動機があるというのを思いつきました。それは、「みんながやってはる」ということが、人の行動を変えるものすごく大きな動機だなどと思えます。世間話と言いますか、流行と言いますか、それに人ってものすごく動かされるなどと思いません。

飲酒運転がなかなかなくならなかったのが、あるときすごい社会問題になって、一斉になくなったとか。歩きタバコなんていうのは当たり前みたいだった社会が、最近はそんなことしたらすごく冷たい目で見られるとか。そういうことで、環境によくない行動というのがトレンドとしてダメだということになると、みんなようやらんようになるということ

で、どういうふうにしてこういうトレンドを作っていこうかというのが、今の大きなテーマだというふうに思っています。

藤井 地球温暖化対策室という、地球という次元の問題ですが、最後はお得感や、トレンドとか、そういう非常にソフトでマイクロなもの、そういう下支えがないと、その地球の問題もどうしようもないというところかと思えます。そんなお仕事を、いろんな施策をご検討されているというところかと思えます。

そういうマイクロでソフトなところから、少しハード的な部分についても含めて、都市計画局におられます担当部長の吉田さんのほうから、もう一度この文脈のなかでどんな感じで「歩くまち・京都」を実現したらいいのか伺いたいと思います。

吉田 引き続きというとなんですけど、先程の藤井先生の講演のなかで、行政はどんなビジョンを持って、未来はどのような街にしたいのかというお言葉がございました。京都市の戦略のなかでは、どんな街にしたいのか、京都の未来のイメージというのを作っております。

今日、皆さん方にお配りしているアンケートですので、このパンフレットにイメージが載っているのですが、どんなことかという、車で溢れていない道路を作るとか、LRTなど新しい公共交通がある、渋滞がなくて公共交通がスムーズに進む都市、IC化が進んでスムーズに移動ができる、バス停でもユニバーサルデザインが進んでいる。項目でまとめると、11項目くらい。私の分析だけで11項目くらい。その項目を未来の京都のイメージということで、そのイメージを達成するために88のプロジェクトを推進していくというところだと思えます。

熱く語ると藤井先生のようなかたちになるし、ちょっと引いたというか、それが私みたいなかたちになると思うのです。そういったDVDとかも作って、それを市民の皆様と共有していきたいというふうに思っています。

私もこの部署に来て、はじめてこのDVDを見た時に、私が小さい時に未来のイメージを見た時の映像とあまり感覚が一緒だったので、ほんまにこんな街ができるんやろうかと。LRTとか自転車の問題、道路の問題、ハードのお金の問題とか、ほんまにできるんやろうかと、正直思いましたけど、それを現実的にどう達成していくのかということ都市計画の観点から京都のほうでも議論して行って、善処的に対応していかなければというのが課題としてありますけど、そういうふうに思っています。

もうひとつ、KBSの村上様も触れられています、思うのはライフスタイルの変化を市民の方に求めていく時に、今の私たちの自動車の分担率を28パーセントから10パーセントに下げるというのは、ただ単に公共交通に乗ってくださいよと言うだけでは、そんなたやすいことでは達成できないというふうには審議会のほうでも議論されたと聞いています。

だから、市民の方にどうライフスタイルを変化させるかというので、今、私らがやった

り交通事業者の方がやっただけでいい、88のプロジェクトをやることで、どう街が変わっていくのか、どう街が変わってくるのかということ、実感できるようなかたちで伝えていかないと、地域の方も変わっていかないのではないかと。その伝え方というのが行政のやり方では非常に固くなるし、そういった時にマスコミの方の力を借りて市民の方にお伝えしていくという作業が必要かなと思いました。

私の個人的なあれなんですけど、私が今住んでいる街で交通社会実験が先日行われました。どこの街とは言いませんけど。その賛否はさておいて、うちの家族のなかでどういった議論があったかということ、私はこういう仕事をしているので、社会実験もしゃあないなと思いつつ、うちの家族は非常に面倒くさいと。紙も見づらいし、非常に面倒くさいと。でも、私がバスに乗りながらも、送迎の車でいっぱいだった道路が送迎の車がなくなったわけですね。みんながこういう実験をしているから、自転車か徒歩で来られる。そういったところは考えてはるんやなと思いつつ見ているんですけど、やはり家族の場合は不便だと。なんでそう思うのかといたら、何のための社会実験なのかわからない。ただ単に行政がエコ通勤をしますというふうにしかなってない。看板見ても、いついつからいついつまで交通社会実験をします。一方通行になります。こんなの大変やろうと。

うちの娘はあまり賢くないので、お父さん、ほな、道拓げてから社会実験したらええって。それはちょっとあかんのちゃうかっていう話を。そんな状態なので、しっかりそういった街を変えていくということを訴えていくには、なぜしなきゃいけないのかということ、きちんと言葉で伝える必要があるかなというふうにも思いました。

ちょっと長くなってごめんなさい。「歩くまち・京都」というところで、実はこの会場で午前中に別の団体にこの「歩くまち・京都」の説明をしたんですけど、その時に「歩くまち」っていう、私とそれから交通局さんと一緒にお話をしたんですけど、その時に私が「歩くまち」の説明をして、地下鉄を使ってくださいと行った時に、歩くまちって言うのになぜ公共交通？ 矛盾するのじゃないかっていう。歩くまちっていうのが、ただ単に歩くだけというイメージを持っておられる方もおられるので、そうではないのですと。この方がおっしゃるには、四条の烏丸から御池まで行くのに歩くのがいいのか、地下鉄に乗るのがいいのか、どっちがいいのかというような。地下鉄という、その狭い地域の話じゃないですよという話をしたのです。そういった「歩くまち・京都」ということで、KBSさんにもご協力いただいておりますし、その趣旨みたいなものをどう伝えていくかということ、またいろんな機関にお願いしていきたいし、教えていただきたいというふうに思っております。

藤井 どうもありがとうございます。今回、「歩くまち・京都」の実現を通じたESTの実現という議論の流れで、まさに「歩くまち・京都」を推進しようとしてるんですけど、なかなか推進できないところの一番の悩みは、「イメージが共有できていない」ということではないかと思えます。「目的が共有できていない」から「趣旨」もわかってもらえない、

京都の皆さん方の「肝」に落ちない、という問題があるかと思います。先程、トレンドという言葉も村上さんのほうからお話がありましたが、そういうふうにやっていったらいいのになという、そういう人々の気風と言うんでしょうかね。人々の思いの共有化、そういうのが実はミソになってるというように思います。皆様方のお話をお聞きしておりますが、やはり「心のなかの共有化」が大事だなということを御発言いただいたなど、改めて感じました。

これはまったく私事で恐縮なんですけど、今日たまたま「物語と公共政策の研究」についての論文を書いていたのですが、その中で、物語の心理学もありますし、歴史哲学もありますし、普通の哲学もありますし、普通の哲学とか、文芸評論とかいろんなのがあって、それを網羅的にレビューしておりました。その中出、こういう物語研究が、たとえば「歩くまち・京都」の実現にどう役に立つのかな、みたいなことを考えていたんです。

その中で私が確信していますのは、先程、「トレンド」「イメージ」「目的」というキーワードが出ましたが、こういうものってひとことで言うと「物語」なのですね、そして、こういうある種の「物語」が人々の間で共有化されると、ものすごく物事って前に進むのですね。だから、結局、「歩くまち・京都」の実現において一番大切なのは、「歩くまち・京都」という「物語」を京都の人々全員が、共有化することなのだろうと思います。

例えば、成功する企業や失敗する企業等がいろいろあるなかで、成功する企業というのはリーダーが徹底的に物語を語っているのですね。ものすごく物語を語っている。「うちの会社はこうやって、今我々はこんなだけど、この道に向かって俺たちはこういうことに向かって、こういうことになっていくのだ」っていう成功物語ですね。成功する会社というのは、「自分たちはこうやって、こうやって、こうやってやるのだ」っていう、ある種の映像みたいな映画みたいなものが、もう末端の社員から社長まで全員共有しているのですね。そうなった企業って無茶苦茶強いわけです。例えば、思い出してください。世界の GDP18パーセントを生産していた我が国日本、当時は、「豊かな国になるんだ、欧米に追いつけおいこせだ！」という形で、無茶苦茶ばっちり、国民全員で物語りを共有していたわけです。

だから、「歩くまち・京都」にもある種の物語の共有が不可欠なのです。僕は少なくとも「歩くまち・京都」の交通戦略の委員会のなかでは、物語を共有していたのじゃないかなと思うんですよ。「歩くまち・京都」のことをずっと考えていると、やっぱり共有してくるものだと思うんです。「歩くまち・京都」推進室もそうですし、それに関わっている大学の人間も交通事業者の皆さんも、いろんな市民の方々も、今、京都という円を描くと中心のところに「歩くまち・京都」のある種の物語、映像ができあがっているように思います。これをどう広めていくか。これができたら世の中変わらないはずがないというふうに思うわけです。

さて、私ばかり喋ってもあれですので。そんなことを京都でしているところなので、近畿運輸局の立場から、交通環境部というのは交通と環境のどちらも考える政策部局

でありますけど、そんな立場からこの議論をお聞きになって、ご意見とかいただけるとありがたいのですが、いかがでしょうか。

小田 近畿運輸局でございます。本セミナーの冒頭で、国の取組みとしまして近畿地区でのESTモデル事業についてご報告しましたけど、平成20年度からはより積極的にこれに取り組む地域をEST普及推進地域として選定して、国として支援してまいってきております。

平成21年度には、冒頭の話にもありましたが、近畿管内で京都市、豊中市、大阪市、神戸市、および兵庫県が選定されております。

その1例を紹介させていただきますと、豊中市におきましては、公共交通が充実した本市の特徴を市外からの転入居者に情報提供を行うとともに、自動車の利用の定着の前に公共交通の情報提供を行い、その公共交通の利用促進を行う取組みを行っておられます。

このように公共交通機関が整っている地域では、都市交通を大きく変えるようなハード面の取組みというよりは、鉄道やバスなどの利便性の向上のソフト面に基盤を置いて、公共交通の利用増進を図りながら環境改善を図っている取組みを行っておられます。

また、神戸市では、過度なマイカー依存から公共交通への利用転換を図るため、地域の特性に応じて種々の施策を継続的に実施されております。

たとえば、公共交通機関の地下鉄とかバスを利用してもらうために、休日等におきまして大人ひとりにつき小学生ふたりまで無料となるエコファミリー制度を全国初で実施しておられます。

さらには地域特性を活かしたオシャレな神戸らしい環境を優先した生活の実現に向けて、継続的にモビリティ・マネジメントや交通ICカードを利用したレンタサイクルなどの実施もしておられます。

この神戸市の取組みが評価されまして、昨年度EST普及推進委員会から全国26件の応募のなかから第1回EST交通環境大賞を受賞されております。

さらに大阪のNPOの法人枚方環境ネットワーク環境会議では独自の取組みを地域でやっておられまして、継続的にやっておられるのですが、リサイクル自転車のレンタル事業を新たに開始するなどして、その積極性が評価されまして同委員会から奨励賞を受賞されております。

藤井 どうもありがとうございます。今ご紹介いただきましたように、京都市も選定いただいて、国としても重点的にこういう取組みを支援していこうと。非常にありがたいことで、京都じゃない人の税金が国税のなか集まっているわけですけど、それをいただいて、非常にありがたいご支援をいただいているところでもあります。国としてもこれを支援したいと。支援していただくということですので、京都としても精一杯頑張っておっていかなければ、と思います。

それでは、議論のほうをさらに進めてまいりたいと思います。ラジオのほうですね、

どんなふうにこういうなかでできることあるのかなみたいなお話をいただきましたけど、いかがですかね、今のお考えのほどは。

村上 過去に遡ってあれなのですけど、私どもKBS京都ラジオでは昭和51年から平成11年まで30年にわたって、カタツムリ大作戦というのを展開しまして、交通安全キャンペーンを30年続けたのですね。交通遺児の方々の奨学金ということでカタツムリ募金も実施して、30年間でトータル3億5千万円を集めました。交通安全の市民への啓蒙とか、安全な交通社会の提言というのをしています。これは毎年、春の交通安全運動のスタートの時にやって、1回で終わらずに年間のキャンペーンです。たしか、藤井先生もこのジングル、カタツムリ大作戦をおぼえてもらっている。

藤井 カタツムリ大作戦～。

村上 ありがとうございます。私は歌えないので。ありがとうございます。この市民の皆さん、府民の皆さんにこのテーマソング、ジングルも深く記憶に残ってらっしゃると思うのですが。そういうかたちで30年間展開して、一応ひと区切りつけて終わったのですが。その資料を見てみましたら、そこにはやっぱり歩いて暮らせるまちづくりとか、そういうことを企画書に落とし込んでいるのです。そもそものスタートは交通戦争という言葉があって、交通事故ゼロを目指してとか交通安全というところだったのですけども、終わりの3年間は歩いて暮らせるまちだとか、サステナブルという言葉もぜひカタツムリ大作戦でと。

昭和51年は「のんびり走ろう、ゆっくり歩こう、ゆとりをもって」という感じのキャッチでスタートしたのですけど、それは今も通用するのかなと。これでもってうちもラジオでそういう展開をしていたということをご存知の方は沢山いらっしゃると思いますので、今度また京都のまちなかが違うかたちで動いていくのだという刷り込みは、ラジオというのは毎日の習慣ですので、一番生活に近いです。

たとえば、昨年11月ですけど藤井先生に出演していただきまして、私どもの1番のラジオの人気番組「コウヘイのほっかほかラジオ」でおよそ5分間から10分間、藤井先生に喋っていただきました。それこそ、お酒飲みに行くならって、さっきのような調子で。これがわかりやすく、自分の生活のところまで先生が入り込んでお話いただける。これはわかりやすいというのが一番の説得力でございまして。それでもって皆さんに考えていただく。メールとかファックス、それもまた担当部局のほうにも渡らせていただいたのですけども。こういうかたちで子供たちにもわかる、お年寄りにもわかる。

たとえば、先生がお話するというものさうですけど、MMだとか、ESTという、この音を聞いても、もしかしたら、ラジオ聞いている人のなかに知っている方がいったいどれくらいいるかなと。MMっていったって、モビリティ・マネジメントっていつてもわからない

人たちがいる。でも、ここにいるセミナーの皆さんの方たちはそれについては熟知なさっている。そういう人も一緒になって歩くまちを実現するのですよと。そういうところではうちのラジオの役割というのは、自分でも大きいと思うし、どうしたらいいのかなということ日々考えておりますし。

まだ、いいですか喋っていても。長い時間喋っております。喋りだしたら止まりません。交通情報が、私どもラジオですから、車を運転なさっている方に、平日ですと26本くらい交通情報の枠があるのです。うちのエリアは京都だけじゃなくて大阪、志賀、奈良、そして京都の情報と4つの交通情報センターをつないで、26本、月～金とやっております。

そこで昨年でしたっけ。奈良のほう、今日は木津川の方はいらっしゃっているでしょうかね。木津川市の大きな体育館に京都からいらっしゃる方、どうぞここでパーク・アンド・ライドを利用して、無料シャトルバスがありますよということを、奈良の情報の終わりに一言そのコメントをつけてもらったのです。そうすると、調査結果が出ているのを見ると、事前にこのことを知ったのはラジオだったというのが、かなりパーセンテージが高かった。そういう意味あいでも日々の習慣のなかで、そういうひとつの情報によって人の動きは変わるのかなというのが、今実感としてあります。

藤井 先程の議論のなかでも、イメージの共有とかトレンドをどうやっていくかという流れのなかで、今の例であげていただいたカタツムリ大作戦。これは音楽がもう右脳に残るようなものでしてね。忘れたくても入っていますから。そういう感じになると、ほんま共有化というのが非常に進んでいくのじゃないかなと思いますね。しかも、名前がKBS京都ですから、京都のラジオだからと思いますから。これは非常に大事な響きやなと思いますね。ぜひ、そんなところもいろいろと議論させていただけるとありがたいと思います。

さて、そうなりますと、コンテンツをさらにこれから考えていくことが大事になってくると思うのですが、井上さんにまたお伺いしたいと思うのですけども、どうでしょう、イメージ作り、物語作り、ラジオ等々で発信していくような内容だとか、そういうのはアジェンダでも工夫されてきたのじゃないかと思うんですけど。そんなご経験もふまえながら、この「歩くまち・京都」を進めるうえで、どんなふうな共有の仕方をやったらいいのかというようなご意見とかございましたら。

井上 先程、私が自己紹介した通り、市民に向けての発信では、市役所とか行政とかと一緒にやってもらって、京都全体の取組みにつながっていくようなことができればいいなと思って、日々活動しているんですけど。やっぱり、なかなかイメージの共有は難しいですね。

こういった環境の取組みをしていて、将来像を描いていくという手法について、この間も我々は議論したのですけど。たとえば、滋賀県なんかですと、絵にするとかですね。いろんなそういったイメージを共有するということがあちこちでされているようなのですけど

ど。そういったことで工夫はしているのですが、なかなか、難しいところもあるんですけど。

だからといって、それを一市民団体とかひとつの特定な人が関わっているような情報の発信源だと、その情報が偏ったといいますか、例えば1企業が前面に出ると宣伝で利益を出していると思われるようなところを、こういう市とか市民がなかに入っているという組織として、そういう情報を発信していく時に、その情報が、市民が関わって作ったものとするので、市民から市民へこういったこともあるのじゃないですかといった提案をしていくような、そんな打ち出し方ができれば、受け取られる方もあまり勘ぐらないといいますか、そういったふうに受けとめてもらえるのじゃないかということで、我々の組織の仕組みをできるだけ活かしていきたいなと考えております。まあ、そんなことしか思いつかないんですけど。

藤井 どうもありがとうございます。物語の共有化という話と、物語で発信しようと思った時に、その地図があるとか、時刻表があるとか、車を使う以外にどんな方法があるのだろうという情報があるとか、そういうところまでマネジメントしていったり、ホームページで更新していったりという時に、そんな時には、いろいろな組織の皆様の力が大切になってきそうですね。

それでは、京都市の村上さんにお伺いしたいと思うのですが、ひとつヒントいただいたと思うのですが、物語とかビジョンとか、何か作っていくのが大事だなと思うのです。そこで、お得やとか楽しい、それはやっぱり外せへない、それが非常に重要なエッセンスだなと改めて感じたんですけど、いかがでしょうか。何か具体的にこんなどうでっしゃる、みたいながありますでしょうか。

村上 最近、お得でものすごくウケてるのは健康だと思うのですよ。多くの人は自分の健康がよくなる、それ以上のお得感ないと思っています。それで、歩くということが健康につながるというので、エコ通勤の動機に。先程、エコ通勤の奨励のご紹介がありましたけども、やっている企業にとってのメリットもあります。それに取り組むひとりひとりのメリットということで言いますと、健康というのがすごく大事だなと思っています。

たとえばこんなことしたらいいなと思ったのは、エコ通勤でやっている人と車通勤の人と健康状態の比較とか、同じ年でどのくらいの健康年齢なのかとか、そういうデータがあったら、みんな一生懸命取り組むのじゃないかかと思いました。

今、早起きの奨励もしているのですが、朝早く起きるといいですよって呼びかけて、参加してくれる方たちは、やっぱり自分の心身ともに健康にいいのじゃないかと思って参加されている方が多いですね。

先生の質問とはちょっと違うのですが、村上アナウンサーさんからさきほど、30年間の刷り込みというお話があったので、刷り込みのことで言いますと、京都市もすごい取組

をやっています。「こどもエコライフチャレンジ」という、子供に小学校教育の時から環境にやさしい行動を身に付けるということで、小学5年生を対象に全部の小学校で夏休み、冬休み前に、「まず地球環境が大変だよ」というお話をし、「みんなにできることは何だろう」と考えてもらい環境にやさしい行動をやりましょうと。

その学習会の中でクイズなんかを出すのですよね。「イチゴの旬はいつでしょう」とか。ちょっと考えさせておいてから答えを言う。意外とイチゴがのってあるクリスマスケーキを想像して、冬だと思っている子が多いのだけど、答えが春だと聞いて、「ああ、そうか」と納得する。また、「電車、バス、飛行機、自家用車、このなかで一番CO2がひとりあたりで少ないのはどれでしょう」というクイズをするのですよ。5年生ですから割り算で結構苦労したりしてやっと正解にたどりついて、ああ、そうか、自家用車はよくないのだねというふうに思って、みんなお出かけの時は電車というふうにお父さんやお母さんに言おうねというふうに締めくくる。

これは京のアジェンダ21フォーラムさんもそうなのですが、やっぱり京都はNPOが豊富で、この事業もNPOに協力していただいています。そこにわかりやすいお話をしてくれる講師の方を全校に派遣できる力っていうのは、これは京都ならではのふうに思っています。その上で、子供に環境教育をするというのは息の長い話に見えますけど、学習会の後、お家に帰って家の人に言うのですよね。子供に教えられることほど大きな効果はないのです。親御さんは子供に言うことはよく聞くのです。なので、すごいお母さんにも教育効果があります。子供たちが10年後、今作っている基本計画が目標年次に達する頃には十分社会の担い手になっているわけですから、非常に京都市としてはいいことをしていると思いますので、ご紹介させていただきました。

藤井 大人を対象にいろいろ、子供も情報提供していこう。これどっちも非常に大事な取り組みですね。うちも小学校5年の子供がおりますので、いまちょうどチャレンジしていたんですかね。ちょっと聞いてみます。そんなかたちのソフトでミクロな取り組みとして、ひとつはメディアあるいは教育、あるいは一般市民の方にお届けする情報とか、そういうのを提供していくというミクロな取り組みについての議論が続いてまいりましたけど。

やはり、都市計画局の吉田さんにはハードなところも何か一言いただけると面白いかと思ったのですけど。

吉田 都市計画局といっても、なかなかハードの部分のお話をするのは難しいのかなと思うのですが、ひとつには四条の歩道の拡幅ですとか、そういったことを目指して社会実験、それから地域の方との協力と取り組みということになります。

今日このシンポにあたりまして、先生の新聞記事を読ませていただきまして。先程、先生がおっしゃったように、大きなパーク・アンド・ライドを作る、大きな公共事業を作る。ある会場で以前おっしゃっていたのは、京都駅の近くに大きいパーク・アンド・ライドを

作ったらいいじゃないかというご意見がございました。まあ、財政的な面もありますので、ここで私の立場としては賛否を言うことはあれなのですが、都市づくりをしていくなかでそういったところも踏み込んで考えていかなければあかんのかなというのは、個人的には思うところですけど、やはり財政的な問題がある。都市構造の全体を見渡したうえで、そういったところも考えていかなあかんのかなというふうに思いますけども。

そうした時に、やはり財政的なところもありますので、なかなか判断できるものではない。大きな、将来的に、将来私の子供ですとか孫たちが大きい荷物やというふうに思われない政治をしていかなあかんのかなというふうに思います。そやさかいに、手を引けというあれではないのですけど。そういうことも考えながらやんなあかんのは、先程から言われている京都のまちをどうしていくのかというビジョンをしっかり持って、それを我々行政側もしっかりとつなげていくという。それは人材育成とか人材の活性化ということにもつながると思うのですけど、そういったなかで京都のまちをどうしていくのかということを引き継いでいかないと、結局その点だけの考え方しかできないというふうに思っています。

LRTの導入にしたって、LRTというのはあくまでもひとつのツールだというふうに思えます。先程の先生の講演のなかでもLRTを観光にしたらいいやんかというご意見をおっしゃりましたけど、パーク・アンド・ライドと。そのことだけで捉えると、結構、利害関係とか出てくるのですけど。LRTというのは、私はひとつのツールだというふうに思っていますので。街のライフスタイルの変換とか、公共交通への変換とか、そういう街を実現するなかで、公共交通をもっと利用する方が増えたり、街のにぎわいが増えていくなかで、そしたらそれを補完するかたちのものでそういったLRTとかそういったところの仕組みづくりと言いますか、そういったところをしっかりと議論していかないとハード面というのはできないのかなというふうには思います。

こういうハードの話、LRTの話にしても、BRTの話にしても、ヨーロッパの日本ではない話をされるのですけど、日本とヨーロッパは違うんやと、思わずそういう議論になるのですけども。やっぱり、京都はどうしていくのかということをしっかり考えて、それがされてきたものであったら、市民のご意見を入れていく話だと思っています。

藤井 どうも、ありがとうございます。やはり、難しいのですね。難しいというのはできないということではなくて、いろんなことに配慮が必要になる、ということですね。

その中で財源というお話が出ていましたけど、実は日本にはお金があり余っているのだというお話を第8章に書いてありますので、ぜひご一読いただいて、皆さんの常識を覆しておいてください。実は、日本には「お金はいっぱいある」のです。

そういうことで、ハードについては、いろいろ難しいところがあるわけですが、ライフスタイルのほうをまだ変えられるやないかということはいえるかと思えます。今この2010年に変えられるのはそっちなのだからそっちを強力に進めればいい、ということですね。

ただ、決してハードな議論を忘れたわけではない、そして、そういう議論を続けていく必要はあろうかと思えます。

さて、こんなことを京都で考えているわけでありまして、運輸局さんのほうからぜひ何か御発言いただけるとありがたいと思うのですが、いかがでしょうか。

小田 今後とるべき方向性について申し上げさせていただきますと、いかに既存の公共交通をすべての人が快適に便利に利用できるようにするかということだと思います。

たとえば、バスについて言いますと、路線が複雑ですと、つい利用をためらい敬遠してしまいます。利用者が使いやすい、またはわかりやすい、おぼえやすい路線にする必要があると思えます。そのためには交通事業者さんのもとより、それぞれの地域のさまざまな関係者や行政との協働、連携が必要になってまいります。

また、まちづくりも重要だと思います。歩行者を優先とする快適な道路空間を確保するためには、先程の話にもありましたがパーク・アンド・ライドやカーシェアリングなど、自動車利用の抑制を推進する必要があるかと思えます。

京都市では観光シーズンを中心に継続的にパーク・アンド・ライドに取り組まれておりますけれども、私どもの伏見区にあります京都運輸支局では現在の紅葉の時期に、今月の後半の土日祝日の5日間において、構内を乗用車 200 台分の臨時駐車場として例年通り協力させていただきます。この取組みは京都市内に限らず、近隣自治体とのさらなる協力が重要になってくるかと思っております。

また、カーシェアリングの取組みにつきましては、車を共有することにより車の走行距離を減少させたり、車の保有自体を抑制させたりする取組みで、すでに京都市でも実施されておられますけれども、さらなる普及促進を期待しているところでございます。

藤井 どうもありがとうございます。今ご説明いただいた既存の公共交通の利便性の向上、それからロードプライシングの可能性、それからカーシェアリングの導入、このあたりを赤いパンフレットのなかにも、重点施策のなかにも取り込まれているところですので、近畿運輸局さんにもご支援いただきながら、京都市でも一生懸命頑張っってそういうのを進めていきたいなというところじゃないかなと思えます。

さて、論客の皆様方、残りあと5分というなかで恐縮でございます。もう少しいろいろと議論できるとよかったです。最後に1分程度で「歩くまち・京都」の実現に向けて一言ずついただくとありがたいと思うのですが。

村上 はい。今日の新聞に寺町市場の放置自転車 300 台がゼロになったという、こういう見出しを見つけて。それはなぜかという、京都市の助成があつて民間の駐輪場ができた。これはやってくれたなという。なんかほんとに2年前に審議の輪に入ってから、どんどん京都のまちなかが変っていく。これは本気だぞつていうのを実感しつつ、これをうちの喋

っている人間が感じて喋ってくれたらなと思ったら、早速に昼のワイドでモリタニアウンサーが喋ってくれていた。こういうふうにもっともっと意識的に話題を私達が提供するなかで、「歩くまち・京都」の実現に向けてうちのラジオは何ができるのかを考えつつやっていけば、さっきもお伝えした生活習慣のなかにあるラジオですから、皆さんのライフスタイルが絶対に私は変っていくと思いますし、そうしなければいけないと思っております。

井上 今、自転車の話が出ましたけど、やはり交通の移動のなかで自転車というのは欠かせないものだと思います。たとえば、この冊子の裏表紙裏はコミュニティサイクルですね。京都ではですね、他の都市ですと自治体がいろんな社会実験等でコミュニティサイクルを公共でやっているところがありますけど、京都では民間でコミュニティサイクルが成立しております。京都では、NPOの環境市民が自転車マップを作っていて、それがかなり好評です。これは普通の本屋で売っていて、かなりセールスを伸ばしています。京都にはこういう民間のパワーがあります。ですから、今日お集りいただいたなかに公共交通の事業者さんもらっしゃると思いますので、皆さんはまた今日の話聞いて、「歩くまち・京都」のイメージに自分たちに何ができるか、できることを増やしていくことこそ実現に向かうことだと思いますので、ぜひそれぞれのところで、今日は交通に関係する方が多いと思いますので、ぜひそれならこういうことをやってみようということを考えていただければと思います。

村上 先生がおっしゃった物語のイメージなのですが、結構、皆の心のなかに「地球環境を大事にしたい」、「地球を抱えてエコマーク」そういうイメージは芽生えていると思うのです。京都では鴨川ですとか三山ですとか、この美しい景色を守りたいというイメージは相当多くの方が持ってらっしゃるじゃないかと思います。京都市民の方と話していて非常に多いのは、自分が死んだ後でもこの京都の雰囲気を残したいと本気で語られる方がいっぱいいらっしゃるのです。これをなんとか実現できればいいなということで、行政の仕事としては、このためにちょっとチャレンジングに次の施策に踏み出していくことが必要だと思います。カーシェアリングですとか、パーク・アンド・ライドの次のテーマとしてロードプライシングなんてこともおっしゃいましたけども、本当に真剣に考えていくべきだと思います。

吉田 「歩くまち・京都」を実現していくために、今日は議論にはなりませんでしたが、ひとつの課題といいますか問題として公の縛りといいますか、公との調整があると思います。たとえば、このメンバーでやろうとしてもひとつの法律があつて、なかなかその調整が難しいということで、いつのまにか調整が難しくなって進行が遅くなったりするというのが、やはり担当者は苦勞していると思っております。そういったところを、それぞれ公を敵対視するのじゃなくて、一緒にまちをどう変えていくのかということの相乗りがなか

ったら、なかなか「歩くまち・京都」というのは実現しないのではないかなというふうに思っていますので、またそういうところを議論する機会がありましたら、また一緒に議論させていただきたいと。私は88のプロジェクトの実施をしていくということが自動車分担率の削減につながっていくと思っています。こうして今日見ますと、交通事業者の方に大変多くのご参加をいただいています。今後ともプロジェクトの実施、達成に向けましてご協力をお願いしたいと思います。

小田 私たちは地域におきまして現代のスピード社会ではなくて、ゆっくり歩き、人とふれあい、自然とふれあう。そんなゆったりとした暮らしを考える。そのためにもマイカーを使うかわりに歩いたり、バス、電車を使ったりする。そうすることによっていろんな人々とのコミュニケーションが生まれ、ふれあいが生まれ、賑わいのあるまちづくりができるのではないかと考えておりますので、皆様どうぞよろしくをお願いします。

藤井 それでは、皆さんどうもありがとうございました。時間のほうもまいりましたので、一言だけ私のほうでまとめさせていただきたいと思います。本日はいろんな方からご意見をいただきながら議論をさせていただいたわけでありまして、やはり、そのなかで浮かび上がってまいりましたのが、ビジョンであったり、イメージであったり、物語であったり。そういう「歩くまち・京都」というのが何を目指しているのかということの心的な共有感、「歩くまち・京都」ができるかどうかは、そうした共有感ができるかどうか依存しているんだなと、改めて感じました。これさえ共有できれば、ハード整備というのは難しいところがあるわけでありまして、その困難ですら乗り越えるようなタイミングが来るのではないか、その時に機を見て敏にきちんとそういう施策に取り組んでいけば、「歩くまち・京都」というのは決して実現不可能ではないのじゃないか、と感じました。そういうものをこれから共有化していくにあたって、いろんな皆様方との議論とか、メディア、ラジオのなかでのいろいろな情報、メッセージ、リスナーの方との共有も大事じゃないかなと思います。

最後に物語としてどんなものなのかということだけ申し上げたいと思います。京都で実はこんなの実現したいなと思っているのは、要するに、新橋通りのああいう——、水があってね——あんなのが全部の地区にあったらとても良いですよ、それをやろうと思ったら、車は今より減つといてもらわんと、完全に規制ができるかどうかはわかりませんが、あんなのが実現できて、しかも歩道も無粋な歩道じゃなくて、車道じゃなくて、石畳的な感じでできたら——、それは多分、来年、再来年では無理ですけど、20年かけて出来ないという程度のことじゃないと思うわけです。それを実現させるためにどうしたらいいのかというのが、多分「歩くまち・京都」の重要なイメージのコアになるのじゃないかと思えます。このまちは、京都なわけですから。人にやさしく、環境にやさしいだけが我々の目指しているまちづくりじゃないですから。「歩くまち・京都」を目指しているわけですから、ぜひ、そんなまちというのは、みんなふっと腑に落ちるのじゃないかなと思うんですね。

そういう感じで、せつかくそういう宝物を先人からいただいているので、それを汚さないで、もっと磨いて次世代に渡せたらいいというのが、一番大きな物語じゃないかと思えます。