

論 説

歴史都市京都の都市交通大改造の提案

—ひとと環境に優しい交通システムの導入を今こそ急ごう—

土 居 靖 範

目 次

はじめに

1. 歴史都市パリ市で交通大改造が進展中
2. 歴史都市京都市の交通の現状と問題点
3. 誰のためにどんな京都にするか、そのための交通のありかた
4. 具体的な京都市交通大改造の提案
5. 実現するための組織・体制と財源等の課題

は じ め に

フランス・パリ市と京都市はどちらも豊かな文化・芸術遺産に恵まれた歴史都市であり、多くの人々を惹きつける観光都市でもある。この 2 都市は「姉妹都市」として友情盟約締結 40 周年を迎えた 1998 年に「パリ・京都 歴史都市交通セミナー&シンポジウム」を京都市内で開催し、増え続ける自動車交通にどう対応していくべきか、保存と開発のバランスをどのようにとっていくべきか、観光需要をどのように満していくべきか、といった幾多の問題点を共有してきた。

しかし都市交通問題の解決において、「芸術の都」パリ市がここ 5、6 年前から極めて大胆に交通改造計画を推進して世界発信しているのとは対照的に、「京都プロトコル」で世界発信した京都市のほうは展開がほとんどみられない状況で推移してきた。

そこで歴史都市パリ市で進展中の交通大改造の一端をまず紹介した上で、京都市の交通大改造の方向を具体的に提案し、実現にむけての課題にふれたい。

1. 歴史都市パリ市で交通大改造が進展中

チュニジア出身のベルトラン・ドラノエ (Bertrand Delanoë, 1950 年 5 月 30 日生) 氏は 1995 年元老院議員 (社会党所属) となったが、その後 2001 年 3 月の地方選挙で勝利し、それまでの保守系のパリ市長ジャン・チベリ氏を破り、新たにパリ市長に就任した。2002 年夏にセーヌ川河畔に砂浜¹⁾を作り、以降、毎夏 4 週間限定の新たなバカンス・スポットとしたことで世界

1) “Paris Plage”, 訳すと「パリ・ビーチ」だが、7 月から 8 月にかけてのバカンス時に、セーヌ河岸の自動車専用道路に人工の砂浜をつくって市民や観光客の憩いの場にしてもらおうと 2002 年から始められた。今では夏の恒例行事になっている。また “Nuit Blanche, 「白夜イベント」も行われている。パリの街は眠らないとばかりに、夜を徹してコンサートを開いたり、美術館などの公共施設を一晩中公開して現代アートを

に大きく発信した。

パリ市は、環境問題解決に積極的に取り組んでいる。大都市に共通する大気汚染と交通渋滞をいかに緩和するか。ドラノエ市長²⁾が掲げる施策のひとつに、自動車交通削減と代替公共交通機関の充実がある。1960年代以降、車の渋滞地獄がパリの代名詞となってきた。ドラノエ市長念願のまちづくりは車の量を減らすことにあった。現在もパリ市内では車道を狭くし、そこに歩道拡幅や、バス専用道路・自転車専用道の設置工事が続いている。狭められた車道の多くは一方通行となった。

彼と緑の党市議員団が一丸となり、“道路の荒療治”に踏み切ったもので、最初の1年間で市内の自動車交通量は3%減少したとされる。2007年7月開始の“Vélib”もその一環で始められたが、その導入に先立ち市内の自転車専用レーンを積極的に整備するなど、着々とその下準備が進められてきた。また、パリ市南部にLRTを走らせ、軌道に緑の芝生を敷きつめるなど、環境に配慮した街づくりが実践されている。タクシー台数の増加やパブリック・カー（公共カーシェアリング）導入もすすんでいる。

ドラノエ市長が進めている交通大改造の中で、極めてインパクトがある以下の3点に焦点を当てたい。

①パリ市内にLRTが65年ぶりに復活

②公共シティ・レンタサイクル・システム〈Vélib'・ヴェリブ〉の整備

③歩道は広く、車道は狭く一市内の車道を削減し、歩道や自転車道に改造し、バス専用レーンの拡充

他方で都心部の自動車駐車場料金を高くし、新規の自動車駐車場建設を抑制し、既存のいくつかの自動車駐車スペースを廃止しVélib'のサービスポイントに変えている。また、LRTの軌道が新設された6車線道路は2車線+LRT軌道となった。

1.1 パリ市内にLRT登場

フランスでは現在リヨン、ボルドー、ナンシー、グルノーブル、モンペリエの19都市でLRTが走っている(表1参照)。パリでもパリ市内および郊外を結ぶ交通機関としてメトロとは別にトラム(トラムウェイ)が運行されている。現在1号線(北部郊外サンドニ県、以下T1と略記)、2号線(南西部郊外オ・ド・セヌヌ県、以下T2と略記)、3号線(パリ市内最南部イル・ド・フ

紹介したり、毎年魅力的な文化イベントを開催している。これらはいずれもパリ市の主催で、しかも無料で参加できる。また、通年セヌヌ河岸にある自転車専用道路の日曜日閉鎖が実施されている。

2) ドラノエ市長は2008年3月の市長選挙で再選され、現在第2期目を務める。「パリ・ビーチ」、「白夜イベント」やここで取り上げる自転車レンタルの“Vélib”など、新しいアイデアでパリを活性化させている社会党の政治家である。社会党内部でもその影響力や人気は年々高まる一方で、2008年8月社会党の党首にあたる第一書記の立候補を発表した。11月に行われた社会党大会では4人の候補者が乱立したこともあり、党内の結束を図るため候補から撤退した。

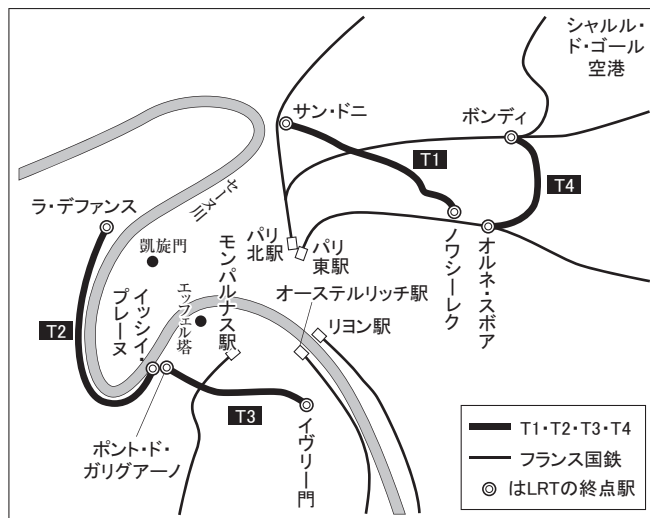
表1 フランスのLRT・路面電車の概要

(2008年3月時点)

都 市	人口 (万人)	開業年月	路線延長 (路線キロ)	系統数	軌間 (mm)	備 考	
ヴァランシエンヌ	4.3	2006	18.3	1	1435		
オルレアン	11.4	2000	17.9	1	1435		
カーン	10.9	2002	15.7	2	ゴムタイヤ		
グルノーブル	15.7	1987	30.0	4	1435		
クレルモンフェラン	14.1	2006	14.2	1	ゴムタイヤ		
サンテティエンヌ	17.6	1881	11.9	2	1000	トラムとして残った	
ストラスブール	27.3	1994	33.1	5	1435	ユーロトラムとして世界発信	
ナンシー	10.5	2000	11.1	1	ゴムタイヤ		
ナント	28.2	1985	39.4	3	1435	LRTとしてフランスで最初に開業	
ニース	34.8	2007	8.7	1	1435		
パリ	トラム1号線	215.4	1992	12.0	1	1435	全線併用軌道(グルノーブルタイプの70%低床)
	トラム2号線		1997	11.3	1	1435	全線専用軌道(1993年に廃止の第3軌条式近郊軌道をLRT化)
	トラム3号線		2006.12	7.9	1	1435	
	トラム4号線		2006.11	7.9	1	1435	近郊鉄道線のLRT化=「トラム・トレイン」と位置づけ
ボルドー	23.1	2003	39.6	3	1735		
マルセイユ	82.1	1876	10.4	2	1435	トラムとして残った。2007年LRTとして開業	
ミュルーズ	11.2	2006	11.5	2	1435		
モンペリエ	24.4	2000	34.3	2	1435		
リール	22.5	1874	19.0	2	1000	トラムとして残った	
リヨン	46.7	2001	39.6	3	1435		
ルーアン	11.0	1994	15.1	2	1435		
ルマン	14.4	2007	15.4	2	1435		

注) フランスでもモータリゼーションのなかで路面電車が廃止され、残った都市はリール、サンテティエンヌ、マルセイユの3都市だけであった。ナントが1985年復活し最初に開業し、グルノーブルが低床車両(70%低床)を1987年導入し開業している。現在LRT路線が建設中はランス、ドゥーエ、トゥールーズ、アンジェの4都市で、計画はプレスト、ルアーブル、ディジョン、ブザンソン、ツール、ランの6都市にある。
 出所) 三浦幹夫・服部重敬・宇都宮浄人共著『世界のLRT—環境都市に復権した次世代交通—』JTBパブリッシング刊、2008年7月、154ページなどをもとに作成

図1 パリのLRT路線図



出所) 表1と同じ、ただし22ページより作成。



写真 1 パリ市 T3 の LRT 停留場

(出所) 佐藤典司氏 2008 年 11 月撮影 / 以下写真は同じ



写真 2 パリ市 T3 の LRT 停留場



写真 3 パリ市 T3 の LRT 車両



写真 4 パリ市 T3 の LRT 車両



写真 5 パリ市 T3 の LRT 車内



写真 6 パリ市 T3 の LRT 車内

ランス、以下 T3 と略記）、4 号線（パリ郊外オルネー・スーボワ市、以下 T4 と略記）が LRT として運行されている（図 1 パリの LRT 路線図参照）。なお、T4 号線はそれまであった近郊鉄道線が 2006 年 11 月に LRT 化されたもので、フランス初の「トラム・トレイン」と位置づけられている。T1、T2、T3 は RATP（パリ交通公団）、T4 は SNCF（フランス国鉄）による運行である。

T3 はドラノエ市長時代に入った 2006 年 12 月に、パリ市内パリ南西部の環状道路に開通している。パリの日本語新聞『OVNI』に掲載された記事（2007 年 2 月 15 日）等から、この T3 を紹介したい。

T3 は環状道路 Bd des Maréchaux の南西、15 区ガリグリアノ橋から 13 区の Porte d'Ivry 間の 7.9 キロを運行している。5 年後には現在の東側終点からセヌ川を越えて 18 区の Porte de Chapelle まで延び、環状道路の 2/3 を走るようになる計画である。15 駅区間をラッシュ時は 4～5 分、他の時間帯でも 5～8 分おきに運行されている。それまでは郊外方面から RER（Réseau express régional、地域急行鉄道網）や地下鉄（メトロ）を乗り継いでいた通勤者にとっては通勤時間が半減するのは確かで、1 日平均 10 万人の利用者が見込まれている。

トラムの運賃体系はバスに準じており、メトロと共通の切符（または 10 枚売りカルネ・回数券）が使えるが、切符は一回の乗降ごとに無効となり、メトロから 1 枚の切符で乗り継ぐことは出来ない。カルト・オランジュや NAVI GO などの定期券類があれば制限無く乗ることが可能だが、ゾーン制運賃がとられているので有効ゾーンに注意が必要である。パリではメトロ全線、RER の市内区間、一般の路線バスは事業者によらず共通均一料金であり、Ticket T と呼ばれる共通の乗車券や 10 枚一組の回数券（carnet カルネ）が利用できる。郊外では区間ごとに運賃が定められている。カルト・オランジュと呼ばれる定期券はイル＝ド＝フランス地域圏全体を同心円状に 8 つのゾーンに分け、指定されたゾーン内の公共交通機関が 1 週間または 1 か月無制限に利用できるものである。2001 年からは非接触 IC カードの定期券 NAVI GO が導入された。

パリ市は「地球温暖化防止のため温室効果ガスの削減と大気汚染の改善」をすることとして 2020 年までに自動車交通量 40%減を目標に自動車抑制策を推進している。それを具体的に実現するための手段が LRT 路線の整備³⁾や次にのべる「公共交通」の Vélib' である。

1.2 シティ・レンタサイクル・システム〈Vélib'・ヴェリブ〉の整備

パリ市では 2007 年 7 月 15 日より、レンタサイクルシステム「Vélib'」（ヴェリブ）を開始した。「Vélib'」とは Vélo（自転車）と Liberté（自由）の 2 語を組み合わせた造語である。パリ

3) 「パリ市内からの企業移転や団地開発が進む環状高速道路の外側を 70km の大環状路線で結ぶ『グラン・トラム計画』が、2015 年完成を目指して進行中である」（三浦幹夫他共著『世界の LRT 一環境都市に復権した次世代交通一』23 ページ）

市内の交通渋滞緩和のため、環境に優しい自転車の利用を促進し自動車の利用を減らし、近郊から市内中心部までは地下鉄や LRT を利用し、区域内はこの Vélib' 利用を目指したパリ市の交通政策である。

パリ市では、2 万台以上の貸自転車とおおよそ 300 m おきに設置された貸し出しスタンド (サービスポイント、あるいはステーションといわれる) システムの導入に先立ち、ドラノエ市長が就任する 2001 年前後から自転車専用レーンの設置に努めてきた。その総延長は 2006 年には 371 キロにまで達し、メトロ (地下鉄) より長くなっている。この整備がなければ、いくらきめ細かく貸出し場所を設けても、普及は困難だったといわれる (371 キロにはバス専用レーンを自転車にも開放した区間や、自転車だけに一方通行を認めた区間なども含まれている)。

パリ市では 2007 年 7 月の開始当月だけで 50,000 人が 1 年契約を結び、8 月には 1 日 1,200 人のペースで契約者が増えたと述べている。2007 年 7 月の 1 日のレンタル件数は 6 万から 8 万件で、9 月 16 日のよく晴れた日曜日は 13 万 4000 件に達した。登録者数も 9 月末までに 10 万人を超えた。2008 年 7 月までの登録者数は 20 万人を超えた。

開始当初には 10,648 台の自転車と市内 750 か所のサービスポイントが設置された。その内訳はパリ市が管轄する自動車用有料路上駐車スペースに 562 か所 (75%) と歩道上が 188 か所 (25%) である。1 つのサービスポイントには少なくとも自動車 4 台分の駐車スペースが必要なので、最終的には 4,300 台程度の自動車有料駐車スペースが無くなるといわれ、自動車の交通量を減らすという効果もある。2007 年 9 月には 1,000 か所 14,197 台の自転車に増加、12 月末までに 1,451 か所 20,600 台の自転車が設置された。2008 年の利用者は 1 日 10 万人以上となり、LRT 利用者を上回っているため、個人利用の公共交通としての地位を確保したといえる。

Vélib' のサービスポイントの設置場所はパリ市が決定するが、その基準は以下の 3 点である。

- ① サービスポイント間の距離が平均 300 m で、パリ市内全域を網羅すること。
- ② 地下鉄やバスを始めとする公共交通機関とうまくリンクすること。
- ③ 博物館・大学・公園等々の公共施設の前を優先すること。都市の景観や歴史建造物との調和を損なわないこと。

表 2 は Vélib' の概要をまとめたものである。利用者は、24 時間いつでも、市内各所に設置されたサービスポイントで自転車を借りることができ、自転車を使い終わったら、どこのサービスポイントに返しても良い。サービスポイントには通常 10 台程度の自動車が留めて置かれる。サービスポイント以外の場所に一時的に駐輪したい時は盗難防止上、かごについているコードを引っ張って鉄柱などに巻いてからコード先端を自転車のカギ差込口に入れて固定する必要がある。

利用は有料で、まず登録が必要となる。3 種類の期間があり、それぞれ登録料は 1 日登録は 1 ユーロ、1 週間登録は 5 ユーロ、そして 1 年登録は 29 ユーロである。使用料は 30 分以内

表 2 Vélib' の概要

営業開始	2007年7月15日（日）から開始／年中無休24時間営業
登録料	まず登録料が必要で、1年間パス（29ユーロ）、1週間パス（5ユーロ）、1日パス（1ユーロ）の3種類がある。1ユーロは約128円（2008年12月29日時点の為替相場）
使用料金	「公共交通」なので独り占めは禁物。30分以内の返却なら、何回使っても無料。30分以上は時間が増すごとに料金が加算される。60分までは1ユーロ。
自転車の種類等	26インチのシティ車1種類のみ／フランス製、車体の材質は鉄で、重さは22.4kg。日本のシマノ社製の内装3段ギヤ付、前かごあり、2人乗りは不可 <ul style="list-style-type: none"> ・利用の年齢制限があり13歳以下は利用できず、14～18歳の場合は成人の了承が必要となっている。また身長が150cm以上あることが条件 ・ハンドル部分にミニコンピュータやGISを搭載、ブレーキやランプなどの安全に関する主要部品の故障の感知や、利用者、利用時間、利用距離などの情報が中央管理センターに送信される ・ブレーキにカバーがつけられ、ワイヤ類も切り取られないようにすべて内臓 ・サドルの高さは調節できるが、特殊な工具がないと車体から抜き取ることはできない ・前後のランプは動き出すと同時に明るくなり、赤信号で停止した時にも明るい状態を保つため、停めてからも2分間は点灯している ・自転車を立てるスタンドはペダルのすぐ下に付けられている ・前かごに入れられる重さは8kgまで
自転車数、駐輪場設置数推移	2007年末 自転車は2万600台、スタンド数1451か所
自転車専用レーン状況	総延長は2006年には371km
管理・営業主体	パリ市とSOMUPI（JC Decauxが66%の株を所有） 専用の修理工場船や再配置・回収用の電気トラックを持つ
公式ホームページ	http://www.velib.paris.fr

注）その他参考資料は（財）自転車産業振興協会の「欧州レポート」2007年11月8日号：www.jbpi.or.jp/_data/atatch/2007/11/00000181_035-Velib2.pdf

出所）各種資料より作成

ら無料で、何回でも利用出来る。それ以降60分まで1ユーロ、90分まで2ユーロ、91分以降は30分毎に4ユーロずつ課金される。

1年登録の場合は、事前に申し込みを行い専用カードを入手する必要があるが、貸出時にはスタンド上部にそのカードをかざすだけで、ランプが緑から赤にかわり簡単にロックを解除できる。短期間の1日と1週間の場合は、支払いはICチップ付きのクレジットカード（VISA、Master Card、JCB、AMEX）のみである。サービスポイントにある機械（ボルヌ）のモニターの指示に従い操作し、クレジットカードを挿入し150ユーロの保証金支払いを受諾後（自転車を返さなかった場合に、その150ユーロが徴収される）、利用番号と暗証番号が印字されたカードを受取り、利用番号を入力すればロックが解除される。返却はスタンドに自転車を固定しランプが赤から緑に変わったのを確認すれば完了である。なお登録時の150ユーロの保証金は自転車の返却が完了すればカードから引き落とされることはない。

モニターは現在、仏語のほか英語、独語、伊語、スペイン語、日本語等に対応している。これはVélib'が通勤・通学に主に利用されているとはいえ、観光客の利用も想定しているためである。



写真 7 Vélib' の自転車サービスポイント



写真 8 Vélib' の自転車サービスポイント



写真 9 Vélib' のボルス (Borne)



写真 10 Vélib' の自転車ハンドルとスタンド

自転車はシティ車 1 種類のみ。専用のデザインで前後ライトは自動点灯、シマノ製の内装 3 段ギヤ付きである。サービスポイントにある自転車貸出機 (Borne・ボルス) およびスタンドは全て無人で 24 時間いつでも利用できる。10 台程度から、多いところで 40 台の駐輪スタンドがあるが、ボルスは登録、支払い、レンタル、返却や残りの時間の確認などをこの 1 台ですべてこなす。

予測できない問題が発生した場合は、ボルスについている直通電話機で自転車コールセンター＝ホットラインサービスに電話する。ただしフランス語での対応のみである。月曜～金曜は 8 時～ 22 時、土曜は 9 時～ 22 時、日曜は休みである。

ところで現在、欧米における大規模公共自転車事業市場は、フランスの JC Decaux 社とクリア・チャンネル (アメリカ合衆国の広告会社) の大手 2 社がほぼ独占しているが、パリ市がこのような大掛かりなサービスを安価な利用料で提供できる最大の理由は、費用負担の問題を解決したことである。パリ市は落札した大手広告会社 JC Decaux 社の子会社 SOMUPI と市

内 1,600 か所の広告パネル設置（ステーションに設置）の権利を優先的に与える契約（10 か年間）を結び、その収入でレンタサイクル運営費用を賄っているのである。すなわちパリ市は新たな納税者負担を強いることなく、このレンタサイクルを運営しているのである。このレンタサイクルシステムの成否は、欧州のみならず世界各都市から大変な注目を集めている。なお、同システムは 2005 年リヨン都市圏で Vélo'v（ヴェロブ）として導入され成功を見ている⁴⁾。

自転車の盗難や、毀損や故障、ステーション間における自転車配置のバラツキとその移動、交通ルールの徹底の問題が未解決ではある⁵⁾が、現時点では Vélib' は最も完成されたシステム

4) パリ市の Vélib' を実際に管理運営しているのは、パリ市と SOMUPI という企業体である。SOMUPI は、世界第 2 位の屋外広告会社、JC Decaux が 66% を所有しているが、同社はセルフサービス式レンタル自転車の事業を展開する世界最大手でもあり、フランスでは 2005 年に開始されたリヨンでの実績がある。なお JC Decaux は、1964 年からリヨンでバスの停留所に屋根や仕切りを設置するのと引換えに、それらを広告の場として販売、設置資金を回収するという手法を開始している。

フランスの大手広告代理店 JC Decaux 社によるシティ・レンタサイクル・システムはシクロシティ（Cyclocity）・システムと呼ばれ、その開発は 1999 年から始まった。前年に発表されたスマート・バイク・システム（アメリカのクリア・チャンネル社）やコール・ア・バイクシステムを始めとする既存のシステムを徹底的に分析し研究を重ね、計 10 件もの特許を取得した。その中には、クレジットカード使用のレンタルシステム、コンピューターによる自転車自動管理システム、IC チップを備えたスイカと同様のカードシステム、自転車故障自動感知システム等が含まれている。更に、2 代にわたる試作車を、2002 年から 2003 年にかけて、ウィーン（オーストリア）やコルドバ（スペイン）に導入した。

こうして 5 年以上かけてやっと出来上がったシクロシティは、2005 年リヨン都市圏（フランス）で採用された。リヨンでは街路設備における広告管理権を譲渡する代わりに、大規模貸自転車を用意し、駐輪場を無料で設置し、その維持運営をすることが条件であった。使用自転車は“ヴェロブ”（Vélo'v, Vélo【仏語で自転車という意味】と Love【英語で愛という意味】の合成語）と呼ばれた。ヴェロブは爆発的な人気を集めた。このリヨン都市圏でのヴェロブについて、2009 年 1 月 30 日に東京の共立講堂にて、現在大リヨン道路網課自転車交通政策担当の Keroum SLIMANI 氏が「リヨンの環境まちづくり：都市交通政策とヴェロブ」というタイトルで講演している。スリマニ氏はヴェロブ開発チームで主要な役割を果たしたとのことで、単なるシステムの紹介ではなく、その成功を導いた思想や戦略、都市交通における位置づけ等、ヴェロブが総合的な都市交通政策の一環としての事業であることをその講演で述べられた。“成功するシステムづくりがどこにあった”かを解明した極めて感動的な講演であった。

この大成功が、パリでのクリア・チャンネルとの激しい受注競争に勝ち、2007 年に導入された Vélib' につながったといわれる。パリでも、リヨンを更に上回る人気で、開始 1 年後には、通算で 2000 万台が利用されている。運営請負事業者選択のため、パリ市はアメリカの大手広告代理店クリア・チャンネル社とフランスの JC Decaux 社を競わせた。2 つのグループは、この入札で真っ向から対立し、激戦の結果、JC Decaux 社がこの市場を勝ち取った。同社は、1450 の駐輪場に常時 20000 台の貸し自転車を提供する。故意に、または無意識に破損された多くの自転車を常にメンテナンスし、走行可能状態を維持するという契約となっている。JC Decaux は、自転車の盗難防止用チェーンを強化し、籠を自転車により強くはんだづけする必要があった。

JCDecaux は 8000 万から 9000 万ユーロを Vélib' に投入するが、年間のパリ市からの補填は 6000 万ユーロに契約で固定され、登録料はパリ市にすべて収められるため、不足する 3000 万ユーロ近くを自転車貸出しスタンドの広告収入で埋め合わせする方針である。

以上は、(財)自転車産業振興協会の「欧州レポート」2007 年 11 月 8 日号掲載の記事やパリの日本語新聞『OVNI』に掲載された記事（2007 年 2 月 15 日）等から編集した。

5) 課題としては、

- ①自転車専用レーンがまだまだ少ない
- ②自転車駐輪スタンドのミスマッチ—利用の偏在、自転車が偏る。スタンドに 1 台も自転車が無いとか、逆に自転車を返すのにスタンドが満杯で返せない時がある。各地スタンドにおける時間的なアンバランスな自転車配置の偏り補正するために専用の電気移動車が用意されている
- ③自転車事故防止対策が必要
- ④自転車故障防止対策が必要

といわれ、利用者からは好評で大成功を収めている。Vélib' の大成功を、都市交通に造詣が深いフランスの社会学者、マルツロフ氏は、“自転車のフランス革命”と評しているほどである。ただ、こうした大規模公共自動貸自転車システムは、まだ 10 年足らずの歴史しかないで、今後更なる進化が予想される。

クルマ渋滞の増加、自動車駐車場数の減少、バス専用車線の利用の不十分さ（パリ市はバス専用車線を大量に増やしたが、RATP＝パリ交通公団はバス運行を増やさなかった）などにパリ市民の高まる不満を感じとった、ベルトラン・ドラノエ市長はそうした状況の打開のため、2006 年末 Vélib' の導入に踏み切ったといわれる。結果は 2008 年 3 月の選挙時に現われ、再選された市長に誰も不平や異議を唱えない程、Vélib' はパリ市民の生活に根付いたと評価される。

1.3 市内の車道を削減し、歩道や自転車道に改造—歩道は広く、車道は狭く

パリの日本語新聞『OVNI』2006 年 11 月 1 日等の記事から紹介するが、2005 年頃よりパリのあちこちで道路整備が本格化している。歩道を広くして木や花が植えられ、自転車専用道、バス専用道が設けられて、一般車道がぐっと狭められている。大気汚染と騒音を減らすために、車の交通を制限し、バスやタクシーがスムーズに通行でき、自転車や歩行者、車椅子などがより快適に移動できるようにするのがパリ市のねらいである。路上駐車スペースも削られており、またバス・タクシー・自転車専用レーンに一般車が入り込めないように幅 40 センチ、高さ 15 センチほどのセメント製の土手を設置し、侵入阻止のバリアとしている。これでバスの平均時速が 7～9km から 12～14km にアップしており、路線によってはこれまでの半分くらいの時間で目的地に着けるようになっている。「緑のパリ」を印象づけるためか、セメント製土手の上には 10 メートル置きくらいに竹の植木箱が置かれている。



写真 11 パリ市内の自転車専用レーン
(レーンには自転車マークがついている)



写真 12 パリ市内の自転車専用レーンと
T3 の LRT 停留場

2. 歴史都市京都市の交通の現状と問題点

歴史都市で、まわりを山で囲まれた盆地にある京都市では都市交通の危機がモータリゼーションの進展とともに年々加速度的に深刻になりつつある。危機の内容は、自動車交通による道路渋滞・交通マヒ（特に観光シーズンがひどい。図2参照）で都市内および都市内外間の移動が困難になってきていること。大気汚染を始めとする環境悪化が深刻化していること。交通事故による住民の肉体や精神の損傷等が、代表的なものといえる。他方で未整備で利用しにくい公共交通機関に対しても不満⁶⁾が鬱積している。

図2 京都市の道路渋滞状況



注) 黒線部分が平日ピーク時走行速度が時速 20 km 以下の渋滞箇所
原典) 『平成 17 年度道路交通センサス』
出所) http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm/pdf_file3/preevent_hayashi
の 3 ページ右の図より作成

道路渋滞を解決し、京都を“活性化”するためとして、京都市では京都市内部にダイレクトに大量の自動車を乗入れさせるべく都市内高速道路の建設を住民の強い反対を押し切って決定

6) 京都観光客の要望を紹介すると、『京都市観光年報』（平成 18 年度版）は観光客の京都に対する感想としてワースト 1 に交通、ワースト 2 に道路、ワースト 3 に食事があがっている。

し、2009年1月現在新十条通と油小路線の2路線の1部分が供用されている。

この都市内高速道路の建設は、クルマを都心に入れないという世界の交通政策の流れに逆行するものであり、都市内交通の一層の混雑・渋滞の激化をもたらすことは火を見るよりも明らかであり、一層の大気汚染や騒音・振動といった公害激化に追い込む暴挙といえよう。京都の都市交通の危機はますます深化し、京都は早晚“死の町”に至ることが予想される。

ここで、京都市の交通政策の問題点を確認しておきたい。

- ①マイカーを無秩序に受け入れ、ひとと環境に優しい公共交通網の導入に積極的でない
- ② TDM 政策の導入を真剣に考えていない
- ③違法駐輪や放置自転車の異常な多さに象徴される自転車政策の不在

ただ京都市がこれまで①～③の改善策をまったくしていないと断言することはできない。いや、それどころか一定の方針を出して、“やりますよ”との「アリバイ証明」捏造に余念がない。ここでそれを露出することはしない。姉妹都市パリ市の都市交通大改造の姿勢・精神を見習うことが切に望まれると指摘するにとどめたい。

3. 誰のためにどんな京都にするか、そのための交通のありかた

京都での今後の交通コンセプトは、「ひとと環境に優しい公共交通システムの LRT や大規模シティ・レンタサイクル・システムの導入」、「まちなかのエレベーター・エスカレーター利用感覚での公共交通運賃制度の導入」、「マイカーや自転車の所有から使用への転換」、と考える。

京都の交通を考える場合、その対象は狭く京都市内在住者だけではない。例えば表3のような区分が考えられる。それぞれの区分ごとに交通ニーズに違いがあり、それらを考慮した交通政策を考える必要があるが、ここでは紙幅の制約もあり、それぞれの対象者ごとの分析は割愛する。

表3 交通政策上の対象者区分の1例

居住区分	居住地域等の差異	マイカー利用有無／高齢者
京都市内居住者	都心部居住	利用の有無／高齢者か
京都市内居住者	郊外部居住・遠隔地居住	利用の有無／高齢者か
京都市外居住者	京都市内勤務 or 通学	利用の有無／高齢者か
京都市外居住者	京都市内非勤務 or 非通学	利用の有無／高齢者か
京都観光客（国内居住）	通過型観光 or 滞在型観光	利用の有無／高齢者か
京都観光客（国外居住）	通過型観光 or 滞在型観光	— / 高齢者か

出所) 筆者作成

21世紀の交通を取り巻く環境は、ひとと環境に優しくない、石油浪費の私的交通一辺倒からの転換を必然化している。まずそうした転換を迫る環境条件を確認しておきたい。今後の日本の交通社会のあり方を根本的に左右する環境・与件のなかでも、つぎの3つが主なものとしてあげられる。

- ・長命社会到来による高齢移動制約者の著しい増加
- ・石油価格の著しい高騰と資源枯渇
- ・地球温暖化防止、迫られる低炭素社会実現への迅速な対応

都市と自動車との関係において、自動車が都市や公共交通を破壊してきた。両者は到底相容れないという視点から、京都市内中心部には時間や場所を限るが、マイカーを入れない政策が必要と考える。また長命社会到来による高齢移動制約者の著しい増加を真剣に受け止めて、ひとと環境に優しい公共交通のネットワーク整備を今こそ急ぐべきと考える。また2008年夏に引き起された燃料油価格の著しい高騰によって見られた“クルマ離れ”の現象は、「石油文明の終焉」を十分に予感させるものであった。マイカー・モータリゼーションはわが国の交通問題を解決するものではなかった。マイカーという私的交通手段は、もはや交通手段として環境破壊と渋滞・事故の多発化等により破綻していると考えられる。

今後、京都地域での交通、モビリティ（移動の容易性）を考える際には、既存の公共交通の維持・存続という観点にとどまらず、高齢社会での安心・安全なモビリティ確保や地球温暖化防止対策、今後2020年頃を見越しての燃料油の価格動向・供給状況も地域全体の交通戦略の一部として捉え、総合的・未来志向の観点で、多様な主体の参加による検討が必要と考える。

それでは、環境・与件条件を個別に検証していきたい。

3.1 高齢移動制約者の著しい増加

厚生労働省の国立社会保障・人口問題研究所は2008年12月24日、全国の市区町村別人口について、2035年時点の推計値を公表した。2005年比で人口が2割以上減る自治体が6割以上にのぼり、住民の4人に1人が75歳以上の後期高齢者となる自治体が半数を超えるなど、一段と高齢化が進む将来像が明らかとなった。

人口が増える市区町村数は8.1%にとどまる。64.0%では2割以上減少し、特に16.6%では4割以上の減少が見込まれる。自治体の規模も縮小し、3割以上が1万人を下回る。日本の総人口は、2004年をピークに減少に転じ、地域別に見ると、2005年から2020年にかけて東北圏や四国圏では全国平均の2.5倍の人口減少率が見込まれている。

ここで京都市の人口推移や高齢化率を取り上げるつもりはない。京都市は在住する市民や訪問する観光客が今後著しく高齢化することを真摯に受けとめ、対応することが必要と訴えたい。高齢者は高齢になるにつれ、何らかの障害を持つようになる。その配慮がかかせない。年齢を重ねると一般に視力は衰え、注意力は鈍る。最近では交通事故の加害者にも被害者にもなる高齢者が増え、超高齢社会への不安材料になっている。近年の交通事故死者数は減少傾向にあるものの、高齢者の死者数の減少幅は小さく、全死者数に占める高齢者（特に75歳以上の「後

期高齢者) のシェアは拡大している。後期高齢者の死亡事故のうち「歩行中」が最も高い割合をしめているが、「自動車乗車中」の割合がこの 10 年間で約 2 倍に急増しているのである。自動車乗車中の全死者数は、最近 10 年間で 45% 減少したが、65～74 歳(前期高齢者)では 19% 減に止まり、75 歳以上(後期高齢者)では逆に 73% 増となっている。

高齢者は運転免許を持っていても自動車の運転がしにくくなる。高齢運転者の「認知症」での事故多発が現在大きな社会問題となっているが、それが激化することであろう。最近、高齢ドライバーの交通事故の増加に伴い、認知症ドライバーの問題や社会的対策について検討が急がれるようになってきている。そして行政的な対応でも 75 歳以上の高齢ドライバーに対して認知機能検査が 2008 年度から導入されている。この認知症ドライバーに関する科学的検証は医療者や、心理学者、交通工学に関わる専門家が、それぞれの専門領域の分野でのみ対応しているのが現状である。しかしながら認知症ドライバーの問題は、既にわが国では社会問題となりつつあり、早急な対策づくりが必要とされるが、総合的な研究体制は不在である。

現在、道路交通法改訂によって、70 歳以上の人が免許証を更新しようとする場合は、必ず「高齢者講習」を受けなければ、新しい免許証は一切交付されないこととなっている。高齢運転者のどれくらいが、免許を返上し、マイカー運転をやめるか実際の予想は難しいが、総体として高齢者が増大し、膨大な移動制約者が発生するものと考えられる。高齢ドライバーがマイカーを手放せる環境づくり、とりわけ高品質の公共交通サービスの提供が切に望まれる。

3.2 石油の枯渇が現実化

2008 年の 4 月～8 月にかけて世界の原油価格(NY 原油先物相場)は 1 バレル 200 ドル台という、それ以前の 2 倍近い高騰を示し、それはわが国のガソリン小売り価格を 1 リットル 180 円台にまで引き上げた。原油の急騰はこれまでの石油にどっぷりと浸かった我々の生活の見直しを自ずと迫った。

今回の高騰の動きは国際的な投機がもたらしたものとされるが、その背景には 2030 年頃には世界の石油資源が枯渇するという供給不足予想が根強く横たわっている。枯渇説の根拠は経済成長を続ける中国(人口約 13 億)やインド(人口約 11 億)等でのモータリゼーションが急速に進み、自動車用に石油を大量に浪費する見通し等から主に算出されたものである。今後の石油資源の枯渇⁷⁾が 2030 年頃かどうかは、埋蔵量や物理的な採掘技術よりも石油の使い方次第

7) 地球物理学者で現在、富山国際大学教授の石井吉徳氏は「安く豊かな石油が終わる」として、この枯渇問題に論究されているので、エッセンスを紹介したい。

①石油の埋蔵量は約 2 兆バレルとされているが、人類は既に半分を使ってしまった。質が良いものから使っているのでこれからは高く乏しい石油時代となる。「以前から石油は後何年といわれてきたが、何とかやってきた。技術も向上する」と楽観する人が多いですが、それは誤りで大油田は殆ど発見されていません。世界の石油発見ピークは 1964 年頃でした。今は減少の一途、数字を示すと年平均発見量は 1945 から 1960 年は 350 億バレルあったものが、1970 から 1990 年には 230 億バレル、1990 から 1999 年には 60 億バレル

であるので信頼出来る。また世界の自動車メーカーが燃料電池車をはじめとする代替エネルギー車や電気自動車の開発にしのぎを削っている背景からも信憑性は伺える。

3.3 低炭素社会実現への迅速な対応

京都議定書（京都プロトコル）が1997年12月に京都市で開催された気候変動枠組み条約第3回締結国会議（COP3／地球温暖化防止京都会議ともいう）で採択された。先進国の二酸化炭素や代替フロンなど6種の温室効果ガスの排出量について拘束力を持った削減計画である。先進国全体で2008年から2012年までの5年間に、温室効果ガスの年平均排出量を1990年比で95%以内に減らすことを決めた。日本についてはそのうちの6%を削減する義務が課された。

最大排出国のアメリカ合衆国が2001年1月に京都議定書からの離脱を表明するなど条約批准の足並みが乱れたが、2004年11月始めにロシアが批准したことで、2005年2月に発効した。日本は2002年6月に批准したが、京都でこの会議が開催されたことを重く受け止め、日本政府にはその遵守を誠実に実行することが求められる。

二酸化炭素の排出量の現状であるが、2004年度ではわが国における二酸化炭素の排出量のうち約2割を運輸部門が占めている。また運輸部門からの排出量のうち約半分が自家用乗用車からの排出となっている。

モータリゼーション・スパイラルは、公共交通システムの崩壊のみならず、都市部では交通渋滞と深刻な大気汚染を引き起こし、自家用乗用車のCO₂排出量が日本全体の約10%を占めるまでになった。温暖化防止策として、自動車から鉄道へのモーダルシフト、カーシェアリングやパーク・アンド・ライドなど、様々な施策が試みられているが、まだ大きな成果を生むには至っていない。マイカーによる移動は、輸送経済性、エネルギー消費効率、大気汚染などの環境負荷などどれも公共交通に比して悪く、環境性、経済性などの視点から見るとデメリットが大きい。

と減少しています。消費量は年間300億バレルと巨大。いつまでも持つ筈はありません。

まだ半分あるといっても、質が良く採掘しやすいものから使い、条件の悪いものが残されます。枯渇ではない、「高く乏しい石油時代」が来たのです。

②中東は特別な場所で、同じような巨大油田が発見されるようなことはない。中東は地球史上、極めて特殊な場所です。中小の油田はこれからも発見されるでしょうが、中東のような巨大な油田が発見されることは無いでしょう。石油はまだまだある、というのは甘い期待です。

世界の石油生産ピークは今来ています。その前、石油王国アメリカでは1970年が石油生産のピークで、その後上向くことはありませんでした。

③資源とは(1)濃縮されている、(2)大量にある、(3)経済的な位置にある、という条件を満たす必要がある。量だけあっても他の条件を満たさないものは主流にはならない。

④現代のエネルギー浪費文明を見直し、「脱石油戦略」を考えることが大切です。石油ピークは10年以内にやってきます。これはよくある石油枯渇の話とは全く異なり、「高く乏しい石油時代」が永く続くということです。これからは脱石油戦略を考えることが大切で、石炭や原子力についても改めて見直す必要があります。「もったいない」という言葉をキーワードとしたい（出所は、三菱重工業株式会社原子力事業本部広報誌『あとむばわー』vol. 69より、要約紹介）。

こうした 3 つの主要な環境条件・与件を受けて、私たちはどのような社会を目指すべきであらうか。これまでの人類の進歩・叡智を当然踏まえるべきで、都市においては自動車優先から、ひとと環境に優しい公共交通優先へ、抜本的に迅速にシフトすることが必要と考える。世界の都市交通政策は自動車依存型からの脱却の方向に大きく踏み出している。日本でも現在取られている産業中心、市場原理・営利優先一辺倒の政策ではなく、高齢社会に対応する維持可能な社会をめざして、抜本的な政策をうち立てる必要がある。

こうした交通状況の解決に焦点を当てた具体的な政策目標を表すと、

- ・高齢者の移動を保障するため、ひとに優しい公共交通機関の整備・拡充
- ・自動車交通量の大幅な削減および交通沈静化の実現
- ・交通事故死者数をゼロにする
- ・生活交通中心へのシフト
- ・環境・エネルギーと調和した交通体系の実現
- ・社会的公正の重視 —— 誰でもが自由に移動出来る社会の実現となる。

こうした諸点を取りいれ、とりわけ、ひとに優しく、環境を破壊せず、資源を浪費しない交通、すなわち「ひとと環境に優しい交通システム」の実現が望まれる。

4. 具体的な京都市交通大改造の提案

京都市の交通大改造のため、次の 6 つを主要な提案としたい。

- ①京都市に居住する住民の交通権を保障すること。「バス停徒歩 5 分以内」の実現
- ② 21 世紀の都市交通の主役「ひとと環境に優しい LRT」を導入すること
 今後は LRT の建設を積極的に進め、ネットワークを形成し、それを都市交通の主役にする。
 中心市街地は「トランジット・モール」化する。
- ③歩行環境の整備を最優先とし、また環境に優しい自転車をひとにも優しく生かせるよう専用道路等の整備も積極的にはかる。大規模公共レンタサイクルシステムやペロタクシーの導入
- ④市営バスの系統・エンジン・車体・運賃体系などをすべて一新する。ノンステップの低公害バスやコミュニティバスや乗合タクシーを導入する。
- ⑤乗り換え料金なしで公共交通機関を利用出来る共通運賃制を導入をする。LRT や地下鉄、そして市バス、それに JR や民間経営の鉄道やバスの利用に際しては、一定の時間内は乗り換え運賃なしに、利用できるようにすることが肝要である。欧米の諸都市の交通で採用されている共通運賃制（あるいはゾーン運賃制）である。わが国の都市交通の運賃は高く、しかも乗り換えごとに初乗り運賃が加算されていくシステムは極めて問題で、運賃のバリアが交通権を阻害している。

⑥都市内への自動車流入を抑えるため、パーク・アンド・ライドおよびロード・プライシングを実施する。

とりわけ重要な政策について、以下補足説明をしておきたい。

4.1 「バス停徒歩 5 分以内」を保障する

このコンセプトは、バス近くに、それも徒歩 5 分以内の地域に移住することを住民に要請するものではけっしてない。そうではなくバスのネットワークを拡充緻密にして、バス網の充実を図る政策を自治体が取ることが政策の柱にすることである。具体的には前期 5 年計画(目標年 2010 年～2015 年)として、基幹バス、地域循環バス、コミュニティバス・乗合タクシーのバス総合システムの導入をはかる。

自治体の責務は「行政サービス」として住民の交通権を保障することである。安心・安全にいつまでも当該地域に一住みつづけられる地域づくりの具体的な手立ては、ひとと環境に優しい公共交通の充実である。京都市営交通が核となるが、様々な民間バス事業者やタクシー事業者、あるいは NPO の参画も得て基幹バス、地域循環バス、コミュニティバス・乗合タクシーのバス総合システムの導入をはかることが望まれる。

これは 2008 年 2 月に行なわれた京都市長選挙で、実際の提案事例がある。中村和雄候補はマニフェストで、市民の 90%に「バス停徒歩 5 分以内」のアクセスを保障することを表明し、生活交通の確保に焦点をおいた政策として、大きなインパクトをあたえた。

ちなみに、フランスのストラスブール市では 2006 年時点でバス停や LRT の駅から 300 m の面積は都市圏全体の 73%、人口の 87%をカバーしている。市の政策として追求が続いており、この数値はその後さらにあがっている。

4.2 ひとと環境に優しい LRT を導入する

京都市では 2005 年 10 月に「新しい公共交通システム」を発表したが、LRT 導入は遅々として進展していない。京都市は極めて後ろ向きの姿勢を強めている。京都市が LRT を導入しない理由はいくらでも挙げれる。かくして、わが国最初の本格的な LRT 導入は富山市に持って行かれ、さらに大阪府堺市に導入されようとしている。京都市は「京都プロトコル」で世界発信したのに、ひとと環境に優しい LRT を導入しないことで世界の動きから大きく離れ、「都市格」は下がる一方である。

ところで、LRT はなぜ京都に適しているかを指摘したい。京都は東京や大阪とちがいが市域の広さがヨーロッパの都市に似ているので、新型市電の似合うまちといえる。まず地下鉄の限界・問題点を指摘したい。京都市営地下鉄の問題点をあげると、

- ①限られた路線（烏丸線と東西線）だけでは全市民の足を平等に、完全にカバーすることが出来ない。
- ②建設と設備維持に巨額の公費がかかりすぎる。新型市電（LRT）とくらべて 100 倍とも算定される建設費である。地下鉄東西線の延伸がされた醍醐—六地藏間（約 2.5km）の建設費は 700 ～ 800 億円となっている。これを LRT で建設するなら、なんと 50 億円程度と試算される。
- ③地上↔地下の昇降は時間的にも肉体的にも問題が多い（とくに高齢者・障害者）。
- ④駅間距離が長く沿線住民にとっても不平等である（日常の足として使えない人が出てくる）。
- ⑤外の景色が見えない地下鉄は、観光京都の公共交通機関として、極めて不適切である。街との調和では、高架は問題外である。

このように地下鉄の特性として駅間距離が長いと、歩いて駅まで行くには遠すぎるどころが、沿線全域での日常の足とはならない。また、地上と地下との行き来が必要で、時間的にも肉体的にも負担となる。そのうえ外の景色が見えない地下鉄では観光京都の交通機関としては乗る楽しみが少なく、交通の主役としては向いていないといえる。では、地下ではなく高架ならいいのかといえば、逆にそれ自体が景色を壊すことになり、まちとの調和がとれない。

今後の京都の公共交通の充実には、地下鉄ではもはや不十分である。第一に、烏丸線と東西線という限られた路線だけでは全市民の足を平等にかつ完全にカバーすることはできない。

バスも問題が多い。一言でいって、ひとと環境に優しくないのである。

具体的な LRT 導入の計画案だが、路面を走る LRT を、現在のバス路線のなかで利用者が多く、たくさん系統が集中している区間に導入する。その後郊外の主要な地域と中心部を結ぶ路線や、地下鉄の計画があっても実現の見通しの立っていない路線に導入する。

市域に入る付近にはマイカーを留め置く駐車場を設け、公共交通機関に乗りかえてもらう。トラックの場合は貨物を共同集配用の小型か軽の電気トラックに積み替えて市内に入ってもらっているのである。旅客の公共交通機関としては、スマートで流れるように静かに路面を走る市電、近代的な LRT を導入する。

その姿を想像しただけでも楽しい。ロサンゼルスをはじめ欧米の都市で新たに LRT が登場し、都市交通の主人公として現に活躍しているように、これはけっして夢ではない。京都は交通で、それも新型市電で世界に勝負をかけるべきである。そこでは時間がゆっくりと流れて、人々はいつまでも住み続けたい、あるいはまた来てみたいと思うことであろう。

4.3 大規模なシティ・レンタサイクル・システムを整備する

パリ市やリヨン市をはじめとして、ヨーロッパ各国に導入されている大規模なシティ・レンタサイクル・システムを京都市にも導入することが望まれる。観光の視点からも極めて有効で

ある。

以上に述べた大改造はソフト・ハード両面から必要で、それも計画を綿密に立てて実行することが重要と考える。

交通改造の時期区分としては短期的な5か年実現計画と中長期的10か年実現計画が考えられる。たとえば

(1) 前期5か年計画（目標実現年2010年～2015年）

- ① 基幹バス，地域循環バス，コミュニティバス・乗合タクシーのバス総合システムの導入
- ② TDM政策の導入／P&R，トランジット・モール
- ③ シティ・レンタサイクル・システム，カーシェアリングの整備
- ④ バス中央専用走行レーン，自転車専用道路整備

(2) 中・後期10年計画（目標実現年2016年～2020年）

- ① TDM政策の導入／ロード・プライシング
- ② LRTの実現
- ③ 共通運賃制の導入

と段階を追ってステップ・バイ・ステップで行っていけば無理なく、実現されるであろう。

5. 実現するための組織・体制と財源等の課題

京都市にLRTが導入出来ない理由として、しばしば挙げられる理由は、道路の狭さやマイカーとのせめぎ合い、そして既存のバスやタクシー事業との確執があげられる。

ざっと挙げると、

① 《過去の清算問題》LRTは路面電車と同じで、過去の遺物。廃止されたものを復活しても、前と同じようになるのではないか。

② 《バスとの競合問題》LRTでなくとも良いのではないか、現在あるものを活用すべきではないか。

③ 《財政問題》LRTとて建設費がかかる。市財政の危機を一層悪化する。

④ 《クルマ利用者問題》LRTで車道が1～2車線減少で、クルマの渋滞がより激化する。

⑤ 《商店街問題》LRTでトランジット・モールが実施されれば、お客が商店にクルマで来られなくなり、売り上げが一層減少する。

⑥ 《タクシー問題》LRTはタクシー労働者の客を奪う。また道路渋滞の激化でこれまで以上に走れなくなる。

⑦ 《トラック問題・物流問題》LRTの走行で、トラックの駐車や荷役作業で大きな不便が起こる。また道路渋滞が一層激化する。

そうした懸念を払拭し、京都市で交通大改造を実行するためには、首長の高邁な意欲がまず第 1 であるが、その実行のための組織・体制確立と財源調達が重要である。

市に総合交通政策室を新設し、そこが市内の交通全体をコーディネートする。市長が交通政策をたてるためのシンクタンクや「市民交通委員会」を設置する。なお、LRT や公共大規模レンタサイクルシステム導入のための調査チームを設置し、具体的に実施する方向で検討を開始する。

これまでの財政を抜本的に見直し、優先順位をつけることが必要である。LRT 建設費を第 1 優先に真剣に調達する。高齢者に優しい、また環境に優しい LRT が京都を救う最善の策と位置づけ、すべての行政施策に先立つ政策として、財源を手当することが必要と考える。

以上、京都市が全面的に交通大改造に踏み出すべきと提案した。今後わが国では高齢社会に対応する交通整備の方向に国と自治体の政策を全面的に変えることが必要で、ひとと環境に優しい「グリーン・ニューディール」を京都市が採用することを心より希望するものである。

2009 年 1 月 20 日にアメリカ合衆国新大統領に就任したバラク・オバマ氏はその就任演説で「グリーン・ニューディール政策（地球温暖化対策と景気浮揚策として環境・エネルギー分野へ集中投資を行う政策）」を最大の政策の一つと位置づけると表明した。この「グリーン・ニューディール政策」に関して、上岡直見氏（環境自治体会議・環境政策研究所主任研究員）は、「通常『グリーン』は『環境』の意味に解釈されるが、私はより広く、市民の福利厚生を増進する、あるいは逆にそれを妨げる要因を除去するという趣旨の、市民の『グリーン・ニューディール』を検討したい」として、具体的に全国各地に LRT 網を整備するプロジェクト、バリアフリー化の徹底、首都高速道路を LRT と自転車道に改造する案を提起している（JanJan ニュース、<http://www.news.janjan.jp/rail/> 参照）。私は氏の意見に全面的に賛意を表するものである。景気・温暖化対策で、鉄軌道投資が世界中で加速している。

わが国で戦後 1960 年前後から、高度経済成長するためにとられた政策にモータリゼーションがあった。国家の諸機構と諸機能を全面的に動員してとられたことが特徴で、産業政策、地域・都市政策、運輸政策、エネルギー政策、金融政策をはじめとする、ありとあらゆる政策がこの「モータリゼーション+自動車道路建設」に総動員され、それは今日に至っている。しかし現在ではマイカー・モータリゼーションは様々な矛盾を引き起こし、交通面で問題を解決するどころか、マイカーという私的交通手段は環境破壊と渋滞・事故の多発化等により、もはや交通手段として破綻を露呈している。

マイカー等自動車導入を全面的に推し進め、今なおそれを推進している、国（政府）の産業政策、道路政策や交通政策等の方向を大きく転換し、まちづくりと交通権保障との両輪で、21 世紀前半における「ポスト・クルマ社会」を目ざし、だれもが、安全で安心して移動でき

る社会を実現することが今切に望まれる。これが指向される背景には、急速な高齢化や地球温暖化防止等の観点から生活の質（QOL）を規定する基礎・土台となるひとと環境に優しい公共交通の重要性が一層高まってきているからである。だれもが、安心して安全でいつまでも住みつけられるまちづくりの「プラットホーム」として、社会的インフラの公共交通を位置づけるべきと考える。

とくに、住民の生活にもっとも密接な関係・最終的な責任を負うべき地方自治体にとっては、住民の移動の確保は自治体の「本来的な行政サービス」といえる。クルマ社会や高齢者社会への対応が大きな課題となり、まちづくりと一体で地域の生活交通を確保することで、当該自治体の展望が大きく開けるのである。

世界各地、日本各地で車に依存しないまちづくりが進められている。高齢化社会に全面的に対応する視点で、まちづくりとも一体化した、ひとと環境に優しい公共交通の整備は、今後わが国の経済政策および交通政策の柱にするべきものとするべきものとする。交通のありかたを全面的に変え、高齢社会に向けての全面的な整備、そのため交通インフラのすべてを変える政策の実現に向けて全面的な活動が要請されている。100年に1度あるか無いかの「世界的な大恐慌」を「日本版ニューディール」の導入でチャンスに変えることしか、われわれの未来はない。

参考文献リスト

- ・土居靖範・近藤宏一・榎田基明著『LRTが京都を救う』つむぎ出版、2004年1月
- ・土居靖範『交通政策の未来戦略—まちづくりと交通権保障とで脱「クルマ社会」の実現を—』文理閣、2007年1月
- ・土居靖範『生活交通再生—住みつづけるための“元気な足”を確保する—』自治体研究社、2008年11月
- ・青山吉隆・小谷通泰編著『LRTと持続可能なまちづくり—都市アメニティの向上と環境負荷の低減をめざして—』学芸出版社、2008年3月
- ・三浦幹夫・服部重敬・宇都宮浄人共著『世界のLRT—環境都市に復権した次世代交通—』JTBパブリッシング、2008年7月
- ・石田久雄、古倉宗治、小林成基共著『自転車市民権宣言—「都市交通」の新たなステージへ』リサイクル文化社、2005年2月
- ・青木英明・望月真一・大森宣暁「欧州コミュニティバイク計画と公共事業の持続可能性について」『交通工学』2008年2月号（Vol.43.No.2）
- ・原田昇・大森宣暁・泉山浩志「交通における社会的排除の評価手法に関する研究」『交通工学』2006年2月号（Vol.41.No.2）
- ・萩原隆子「パリにおける環境に配慮した新しい公共交通『Vélib'』」『運輸と経済』2008年11月号