

第3章 可能性を考える視点

1. 「くらし」の場の再考：歩いて暮らせるまちづくり

本節は、2004年7月29日、(有)市民空間きょうと 代表 山田 章博 氏を招いて行なわれた研究会の記録をもとに作成したものである。

1-1 歩いて暮せるまちづくり推進会議

私は、主に景観デザインを本業にやっていますが、その傍ら、ほとんどボランティアで、「歩いて暮らせるまちづくり推進会議」と「京アジェンダ21フォーラム」、そして、「コミュニティFMラジオ」をやっています。

今日は「歩いて暮らせるまちづくり」を中心に、それと「アジェンダ」を少し紹介したいと思いますが、箕面とどう繋がるか難しいところなので、できるだけ繋がるようにお話したいなと思っていますが、

ではまず、黒いパンフレットをご覧ください。これが「まちなかを歩く日」というイベントを紹介するパンフレットです。まちなかを歩く日というのは、歩いて暮らせるまちづくり推進会議が2000年から去年まで4回連続で11月半ばに開催しているイベントです。パンフレットに示すとおり、この区域は、地図の東西方向が2kmくらい、南北方向が1kmくらいの区域です。その裏表紙のところにありますように、9つの学区、明治の頃に町衆が自分たちで小学校を作った区域でもあり、自治会の連合会の組織の区域でもある9つの学区がありまして、この9つの学区が連合して、歩いて暮らせるまちづくり推進会議というものを作っています。このあと述べさせていただきたいのですが、京都では学区間の競争意識とか対抗意識とかがすごく強くて、さらに学区と行政の対抗意識もすごく強く、そのため学区間の情報交換や人材交流がほとんど進んでなかったようです。

ここに明倫学区と本能学区がありますが、明倫学区というのは室町の旦那衆の学区で、本能学区というのはそこへ品物を納めている職人さん達の学区なのです。そしてはっきりと意識の差と対立がありまして、近年まで話することもほとんどありませんでした。商売の中でも京都のでは、直接その職人さんと問屋が関わることもほとんどなく、間に(シッカイヤ)というメッセンジャーが関わりまして、その人が商品を持って回るわけです。そして職人さん同士もその商品を受けとる途中段階の受け渡すところで立ち会わないし、問屋でどういう風な扱いを受けているか、いくらで売られているかわからない、そういう世界で生きてきました。そして当然バブルが崩壊して、学区がくずれ、呉服が売れなくなって、着物も最盛期(昭和40年代)の30分の1の売り上げとなりました。その中で生き残っていった人は様々なことを考えています。その中の一つがこの活動となっていると私は捉えています。

もちろん呉服業界だけでなく、商店街も昭和40年から50年代に市電が次々に廃止になって、52年に完全廃止になり、それまで市電が通っていた通りはかなり商業的優位にあったわけですが、それが崩壊してしまっただけでなく、市電はモータリゼーションがますます進む中で

市バスには転換されましたが、そのバスがちゃんと機能しなかったのも、ますます郊外の人たちは車に乗って都心へ来る、そして周辺の人たちは自転車に乗って都心へ来る、という状況が生まれています。そうすると当然河原町通や四条通という繁華街の商業形態もどんどん変化を被らなければいけない。典型的には、四条通や河原町通などの、旧来からの市電に依存していた商店街からまちなかを全体に商店が広がってきました。ここに 2001 年に作った地図がありますが、街区の幹線通り沿いではなく、街区の中に新しい商店がどんどんできたことが分かります。これは、歩いて暮らせるまちづくり推進会議をやっている 2000 年から 2004 年に至るまでの 5 年間で、ものすごく急激に変わってきたことと思っています。

「歩いて暮らせるまちづくり推進会議」は 2000 年、建設省（国土交通省）のモデル事業として全国に 20 都市が設定され、単年度のモデル事業としてやられましたが、私が聞いている範囲では、まだ続いているのは京都だけです。1 年目から、地域の人たちが自主的に行う事業としてなされてきました。2000 年の事業が始まった頃にどのように人が集まったかということ、やはり衰退しつつある商店街に危惧を持っている商業者の人たちや、それからマンションがその頃からすごい勢いで都心に建ち始めたので、そのマンションによって自分達の生活環境が脅かされるのではないかという危惧を持っている人たちや、伝統的な産業に携わっていてこれから自分達の仕事と暮らしはどうなるのかという強い危惧を持っている人たち、そういう人たちが集まって、自分達の地域の、例えば歴史・文化、あるいは福祉など様々な視点から問題を解決して、それをよい方向に導いていくために、旧来の道路整備事業などとはちょっと違うアプローチをしていこうではないか、そのためには自分達の地域にあるものを、自分達あるいはその周辺に住んでいる人たちと一緒に再発見していこうではないか、というわけでこの「まちなかを歩く日」という取り組みが始まりました。

今年まで 5 年続けている間に、本当に都心の状況は大きく変わってきました。先ほども言ったように寺町通や三条通は、私が京都大学にいた 25 年くらい前には、本当に人が歩いていませんでした。もちろん四条や河原町の繁華街は人が歩いていましたが、少し中に入ると本当にひっそりしたまちでした。それが 5 年程前から急激に変化をしてきたと思っています。これを始めた頃はまだ京都の都心再生が始まったばかりの頃で、ただし皆何かが起こりつつあるとは感じていたため、ソフト中心の動きが住民の中から出てくる状況であったと思います。

そしてこの活動の中身のお話をすると、きっちり厳密にやっているわけではありませんが、基本的にそれぞれの学区や広域で元気なところが自分達のを皆に楽しんでもらおうというイベントを同時多発でやる、という形のもので、この辺りは職人さんが多いところですが、マンションがどんどん建ってきていまして新しい住民が非常に多いところです。それと御池通は防空疎開で終戦間際に疎開させられて広がった通りなので、古い店はあるがあまりなく結構整然とした通りでしたが、そこが街路整備（シンボルロード）されて、その空間を学区の人たちが活かしていこうと、ごり押しでオープンカフェをしたりしています。ここを仕掛けている人は地元で呉服の仕事をしていた人ですが、相続で地所を持ち続けられなくなり、残った土地にマンションを建ててマンション経営をしている、非常に地元においては肩身が狭い思いをしておられる。また造園設計の仕事をしている若い人だ

とか、旧来からの住民とは少し違う人たちも加わっています。

それから南の方について2番の「三条通りを考えよう会」。三条通のさらに西側(左側)、三条通りの堀川から千本までというのは非常に生活者にとって貴重な商店街ですが、この囲ってあるあたりはホントに寂れてしまった商店街で、商店街組織も崩壊しており、そこを復興させようということで、お肉屋さんの旦那が中心になって頑張っているところです。ここには工芸繊維大学の研究室が関わっていました。先ほど申しましたようにこの地域は友禅の職人さん達が、友禅というのは白生地から順番に染め、手書きを加えるなど、たくさんの方がいるのですが、自分の家で仕事をしているところです。普段はその職場を見ることはまずできません。そこを見てもらい、呉服に関心を持ってもらい着物を着る人を増やしたいという気持ちから「公開工房」ということをやっています。ここで関わっているのはその呉服関係の職人さん達です。

そして4番の「明倫まちづくり委員会」、ここで活発なのはその室町通りの問屋街ではなく、一本西の新町通というところです。新町通は「鉾の道」とも言われていまして、祇園祭にすべての鉾がここを帰ってきます。そのためこの道だけは横断する電線がありません。狭い昔のままの道を鉾が通るのはここだけといってもいいぐらいです。それだけに誇りを持っていて、たくさんの上質の町家が残っています。しかしものすごく誇りの高い人たちなので町家公開が昨年(平成15年)はできませんでした。ここは明倫小学校というこのまちの人たちが明治の初めに作った誇り高い学校が「京都芸術センター」になっていまして、そこを使って様々なアートイベントをやっています。去年少し進んだのは、京都織物商業組合の青年部のイベントと一緒にやったことで、それまで問屋さんの団体とは一線を画していたので、やっと一緒にできるようになったというところです。

右の上の方(北東)にある「姉小路界隈を考える会」。これもマンション反対運動から始まった会です。マンション反対運動なども今でもノボリを建ててやっていますが、この5年間で変わってきました。とても楽しい様々なイベントをやっています。好評だったのは地蔵盆とまちなかを歩く日のときに姉小路通に灯籠を並べたことです。一部無理矢理通行止めになりました。警察もにがにがしく思いながら、しょうがないという感じです。

それから「京都文化博物館」。ここは京都府の独立行政法人ですが、非常に協力をして頂いていまして、結構商売気がある博物館なので、鉄腕アトム展などもやっています。今、力をいれているのは、その地域の資源を発掘して、それを情報発信する拠点にこの博物館を、ということで、携帯の情報提供サイトも構築しています。そこに載っている情報は、この紫の裏表紙にもありますが、我々がこの歩いて暮らせるまちづくりイベントのために集めました。京都にはそれが何なのか全然説明してない石碑だとか、もう真っ黒で読めない立札とか、いっぱいあります。それを地図に落として、その解説文を作るという作業と一緒にやりました。それをそのまま添付して発信するといったコラボレーションをしています。

それから、七番の「フレッシュ生祥」。これは錦市場商店街や寺町の商店街で昔から商売をしている人たちが、自分達の学校が十年前統合されてなくなりにはしたが、校舎はまだあり、立派な講堂もあって、それをなんとか活かしたいということで、イベントを開いたものです。しっかりこの日に合わせて京都市民オーケストラを招いてコンサートをしました。申し遅れましたけども、今も校舎ありますけど、学校は統合されて、一つになってい

ます。それが高倉小学校、旧日彰小学校と書いてあるところです。旧学区は、この地図の範囲では二条通まで入っていましたが、そのさらに北に御所南小学校ができて、御池通よりも上の、昔は下の学区に入っていた子供達も上の小学校にいかなくてはならないという、学区が分断されるという状況もあります。PTAなども分断されてしまいます。その状況をなんとか変えていきたい。京都の場合は警察の管轄も学区に関わっていますし、それをもう一度昔に戻そうとまでは言いませんが、もっとシンプルな形に、より広い範囲、統合された形にもっていききたいという動きも、まちづくりに含まれています。

そして8番が「寺町京極商店街」。寺町の商店街は京都で一番古い商店街と思いますが、寺町という位ですからこの寺町の東側（右側）には秀吉の時代以降全部寺でした。寺は京都の中では政治家にとってはよからぬことが多いということで、これを寺町の東に全部集め、そして寺町と呼ばれるようになったわけです。その片側が昔からの商店街で、今でも紳士服の店などが多いものの、ここ5年くらい非常に変わってきて、新しい店が次々にできています。その中で昔から商売をしておられる方々が中心になって、この区域から少し北にある（もえぎ）幼稚園の保護者の方々、あるいは特にこの区域に住んでおられる方に来ていただくというものです。

それから9番は「京都龍馬会」。木屋町河原町などは幕末の史跡が山ほどあり、龍馬が通っていた土佐藩邸跡の小学校など、龍馬に縁がある場所がいっぱいあり、そこを普段からツアーを組んで皆さんを案内する活動をしているのが商業者のみなさんです。京都龍馬会というグループがこのときに幕末の特別のツアーをしてくれました。龍馬の命日とこのイベントの日が重なっていたからです。11月15日ですが、毎年これに向けてやっていたイベントを連携してやっているわけです。それと小さい9番の立誠小学校というところも、ここのイベントは直接に「まなびや」にするという形で学校を再利用しようということで小学校が使われています。そんな様々なイベントが二日間、集中して行われています。なぜこんなことをやっているかということ、最初は自分達で自分達のまちの中にどんなものがあるかということを考えて再発見することで、このまちにどんなポテンシャルがある見つけ直すことがやはり必要だと思っているからです。

そうしているうちにこの5年間にマンションがたいへんな勢いで京都のまちなかに建ってきました。今や学区によっては人口の50%以上がマンション人口になっているところもあります。都心も平均して40数%がマンション住まいになっていますが、この地域に住んでおられる方にとってマンションとは非常に閉ざされたもので、そこにどんな人が住んでいるのか分かりません。それはある意味その町内会の不安要因です。でも逆にすごく潜在的なマーケットもあるということで、なんとかしてそこに住んでいる人たちとの繋がりを作っていきたい。しかし直接行って「近いので買い物に来てください」と言っても来る人はいません。なんとか回遊して気安く来てくれるような場を作ろうという気持ちが強く働いていると、特に本能学区は明確に言っておられます。その効果もあってかマンションの方でもだんだんと町内会との関係を持っていくところが増えてきましたし、町内会のほうでも、建設段階でディベロッパーや管理会社と少しやりあったとしても、住民にまでそれを延長して圧力をかけるのはもうそろそろやめようではないかという空気がこの5年間に非常に強くなってきました。

そんな様々なマンションとの関わりに関する働きかけややり方の改善の中で、例えばそ

の祇園祭の山鉾町の中にもマンションの人たちが中心になって担うようになってきているところが出てきました。今年の京都新聞の記事にもすごくクローズアップされて出ていまして、例えば鯉山町という町がありますが、あまり大きな呉服問屋はなく、そんなに派手ではないところで、どうゆう訳かマンションができて、そこに入居した方が、今では祇園祭、地蔵盆をリーダとしてやっておられます。それから、大きな呉服問屋がなくなってアパートやマンションが建った町内では、たとえば浄妙山では、マンションが建ったときから、そのマンションの中に山の飾り場を作っていました。そしてマンションの住民の方には保存会にできるだけ入ってもらい、急に担ってもらうことはできないから、だんだんと担ってもらうことを、最初からデザインしてやりはじめています。明倫学区、その室町の旦那衆のまちでは、今までずっと反対してきた人たちが、いったいマンション住民というのはどういう人たちなのか、実態を知ろうとして調査を初めています。やはりバブル以降、わりと安い価格でマンションが供給されるようになって、京都の街中のマンションを買う人たちの傾向もかなり変わってきました。バブルの頃は億ションと言われて、買った方がいいが誰も住まないで、たまに東京から遊びに来るだけというものが今でも残っていますけれど、最近のマンションはやっぱり定住志向が非常に強いようです。40代くらいでも、半分位の人はこちらにずっと住み続けるという意識があると、明倫での調査の中間結果として出ています。

それからうれしいことに、このまちなかを歩く日などのイベントに参加したい、情報が欲しい、どうやったら参加できるのかと、あるいは担い手になりたいと言う人も非常に沢山おられます。驚いたことにこのイベントが祇園祭について、参加希望が高いようで非常にうれしかったです。やはり京都のまちなかに住もうという積極的な意識を持っている人たちが、そこで他の地域にない何かを掴んでやろうという意識を持っている人たちが、京都のまちに住み始めていると、強く感じています。

それで車に依存しない郊外生活研究会ということですが、歩いて暮らせるまちづくりの当初は当然交通に関する問題が非常に重要な部分を占めていました。2000年、2001年のイベントでは社会実験を平行してやり、三条通を歩行者天国にしたり、富野小路（とみのこうじ）という四条通に抜ける道を通り止めにして車を迂回させたり、またその迂回経路の調査を、京大に研究をお願いしました。ただし商売をしている方が非常に多いので、車の規制を懸念する割合がすごく高い。それは、中を規制するといわゆる外回り、幹線道路がいったいどうなるのか考えると、今でもそこを走っているバスが渋滞で全然動かず、四条から三条に行くだけでも30分もかかるといった状況がもっとひどくなるのではないかと心配するのだと思います。それは歩いて暮らせるまちなのか？という意見がたくさんあります。それを根本的に解決する対策をこの区域の中だけで講じることは、今我々は提案しきれしていません。今のところは交通に関して何かデモンストレーション的にやるっていうことは少し控えています。ただ、交通に関しては、私をはじめ、想いが非常に高い人がいますので、京都市もTDM計画など作っていますけど、あとでお話する都アジェンダ21フォーラムでは、こんな風に京都のまちなかがなったらいいのではないかという議論を開催してアピールはしていきます。その成果も少し出始めています。なかなか京都のまちなかで商売をしている人は、自分の同業者に白い目でみられるようなことはなかなか言いづらい面があって、交通に関しては、ぱったり切り込んでいくということはなかなかできないよう

です。その中でやはり槍玉にあげられるのは市バスですが、どちらかという、今は幹線道路の方をまず整えていこうという動きが水面下で進みつつある状況と考えています。

1 - 2 アジェンダ 2 1 の活動

京アジェンダ 2 1 フォーラムとあって、歩いて暮らせるまちづくりとは別の京都市全体の地球温暖化を防止するための N P O や市民、企業などが集まっている組織があります。そこでは交通のことだけをやっているのではなく、例えば自然エネルギーであるとか、企業活動に関する I S O に変わる、中小企業でもとりやすいスタンダード (K E S) を作って、今全国で広がって 300 社くらいになっています。島津製作所の人を中心に担っています。他に、エコツーリズムとか、エコまつりだとかありますが、祭りはものすごいゴミがでます。そこで、使い捨ての容器をリターナブル容器にして、車に洗浄機を積んでいってそこで洗ってまた使うという風なことをやっています。

7 つほどある枠組みのなかに、「環境にやさしい交通」がありまして、2001 年にこういうもの(エコ交通プラン)をつくりました。歩くまち京都を目指して、地球温暖化防止という視点から京都の交通をこういう風にしていこうじゃないか、ということを提案しています。もとはこういう冊子になっています。すごい人気だったため私のところにはこれ一枚しかありません。ここでは基本的に京都の都心の交通状況というのは慢性的な渋滞で、しかもこの地図に見えませんが、大体京都の通りは 20m あります。そこに歩道が 3 m くらいあって、あとは車道ですが、そこを歩いている人や車のある時点で数えたら、四条通りでは一時間に 6000 人 ~ 8000 人の歩行者が通っており、車は 400 ~ 500 台しか通っていない。まあ渋滞しているということです。そこで道路シェアリングの割合と、通行量を比べると圧倒的に歩行者がいじめられているわけです。

自転車の話がありましたが、京都のまちなかは、歩道がなくて自転車が自由に走れ、自転車にとっては非常にいいところです。平坦ですし・・・。ですが自転車のマナーが悪いこともあります。そして何よりも自転車を置く場所がない。京都が他のところと違うのは、ターミナル駅周辺だけ違法駐輪が発生するわけではないところです。分散して就業があるわけです。遊ぶ場所も、買い物したりする場所もある。みんな最近はお店のなかをいろんなところに行ってまわるのが楽しいと知っていますから、休日になると駅の周辺では遊びにくい人たちがいろんなところを見つけて自転車を置きます。特に先ほどからお話している廃校になった小学校というのは格好のターゲットで、要するに塀があるところにみな止める、人の家の前には絶対止めないですよ、そんなことしたらどうなるか分かっていますから。一番ひどいのが寺町の四条の藤井大丸という百貨店の横、京都の最悪の状況になっています。

違法駐輪は当然景観的にも問題ありますし、歩行者の歩くスペースを減らしてしまいます。一番の問題は、自転車に乗りたけれど、やめておこうという一番の良心的な層を、他の交通手段に頼ってしまう、それがもしかして車になっていたらすごく悲しいなと思い、なんとか京都の都心で自転車を置く場所を作っていくと思っています。ただし京都市や鉄道会社が大型店に駐輪場を作れというだけでは終わらせたくない強く思っています。僕らのスタンス、基本は自転車を置く場所に対するコストっていうのはやっぱり自転車置

き場を使う人が払わなくてはいけないと思っています。

実際京都のまちなかでいろんな動きがでてきています。新風館という商業コンプレックスがありますが、これまでの京都の大型店舗の中では画期的に広い駐輪スペースを用意していました。250~300くらい止められますが、平日であろうが休日であろうが午後くらいで満杯になってしまう。休日のひどいときは回りにはみ出さんばかりになります。新風館が困っているのは、無料なので新風館に用事がない人たちも止めます。そうすると、実際に新風館に来ようと思って自転車、バイクに乗ってきた人たちに駐輪スペースを提供できなくなってしまう。それから百貨店の場合で、お買い物をしてくれたら無料にするというやり方にすると、例えば高島屋の駐輪場使用率は非常に低いです。大丸の場合は、面倒くさいから無料にしています。大丸に関係ない人たちも大丸の敷地の狭いところに詰め込むようにして自転車を置いています。それでも鉄道駅周辺には繁華街ですので土地も取れませんが、そこら中の広い通りから少し入ったところの両側の壁にへばりつくように自転車が止められています。当然河原町とか四条通の歩道と車道の間のフェンスのところにもみっちり自転車が止められている状況です。

また新風館ではそろそろ有料にする考えがあるといっています。よってそのためにコストがかさむことも見越して、例えば新風館、大型店だけで駐輪場を持つのではなくて、周りの店舗と提携をして、提携先の店で買い物してくれた人も無料で受け入れると、もちろん費用の分担を減らすことになります。それから地域の組織を背景にして、その中の有志が地域の中の100円パーキングになっているところとか、空きビルの下とか空いているスペースを利用して駐輪場とかレンタサイクルとかやりたいけれど、どうやればいいのかという相談がくることもあります。

京都には悪名高い「ゼスト御池」という地下街がありますが、本当に人通りが少なく業績がかんばしくありません。そこの再活性化をどうするか。駐車場の利用をどう高めるかの策としてそこに駐輪場を、という動きがあります。その他にも有人の人が管理している駐車場がいくつかあって、そのうちの一つが自転車とバイクを受け入れるように去年からなりました。その理由は大丸の契約駐車場の契約が解除され、車があまり入らなくなったからです。大丸自身も車に乗ってくる人たちへの優遇というか駐車場の提供がすごい出費なのでどんどん減らしてきた、という動きが京都にあります。京都の都心部は放置自転車撤去強化区域に入っていて、定期的とまではいなくても自転車撤去が入るが、だいたい郊外のかなり離れたところに持って行かれてしまう。そこに引き取りに行ってもらうためには2300円払わなければいけない。これは他の町に比べて安いですが、今日自転車を購入するのに1万円もかからないのに、わざわざ遠くまで取りに行ってお金払って、もって帰るといふ苦勞をする人がどれだけあるか…。ほとんどの自転車は6ヶ月間たった後に廃棄物になります。モノのいいのはオークションに使ってリサイクルするなどしますが。

そういう駐輪場の補足、民間での駐輪場供給の努力、撤去の無償を解消して町の中で駐輪場を増やしていく手立てを今考えているところです。具体的には例えば、違法駐輪で困っているのは地元だけど、自転車の撤去には地元の人には手が出せない。自転車はドアトゥドアの乗り物だから大きな駐輪場がボンボンボンとあってもあまり使ってもらえない。特に町の中を動き回る、回遊する人達にとっては全然便利じゃない。また、京都のまちな中には空地的なものがいっぱいある。建物がなくなっても土地の所有者は町に住んでいるかゆ

かりがある人が非常に多い。売り払って民間の事業者が自分でやっているのは非常に少ない。管理だけを駐車場に全部任せて。そういう人たちのつながりのある空地とういものを考えると、例えば町内会や自治会や学区とかいう単位で駐輪場を作ってそれを地元、地主に利益をもたらすようなことを目的とした組織が運営する。その駐輪場に区域の自転車を撤去する、収容していい、というかたちをとります。すると、撤去のコストが削減し、払ってもらおうとしても500円ぐらいで十分になります。すると皆取りに来る、そして駐輪場に取りに来た時には駐輪場を管理している人が対応するので「次からはここへ入れてください」といえば次からそこに入れるかもしくはその前を走らなくなります。そういう地域と自転車を使っている人との間でコミュニケーションを高めながら駐輪場をうまく使って、放置自転車を減らしていくというメカニズムを作れないかと考えています。

それを考える理由は自転車で迷惑をこうむる、自転車の走行マナー。京都は100m短ければ50mに一回交差点がある。でそこに信号がないので一旦停止をする人はほとんどいません。よって出会い頭の事故が頻繁に起こっています。それにもかかわらず皆止まらない。それはどうしたらいいかなと考えました。自転車に乗る人に限らず、町の中で常時軽いコミュニケーションが発生するような場を作りたいが、カフェだと好きな人同士しか集まりません。そうでない媒体として駐輪場が使えるのではないか。でも今市の駐車場公社とかが運営している駐車場では駄目です。そこに常駐している人たちが京都の自転車状況を良くしようという意識をほとんど持っていないのです。

京都の中でも2箇所だけ地域が管理運営している駐輪場があります。一つはJRの西大路駅前。ここは大きな工場があるところですが、その周りには住宅やマンションがあって小さい駅で各停しか止まりません。朝夕のラッシュはすごくて、周りも違法駐輪がすごかった。それを解決するために地域の人達が長年努力してきました。ワコールが新社屋を建てるに当たって公開空地を用意していた。その一角に駐輪場を作ろうと地域住民とワコールで発案して実現しました。地域住民が管理しています。駐輪場を所有し施設提供しているのは京都市の駐車場公社、土地を提供しているのはワコールというかたちです。そこだと自転車に乗っている人に声をかける。よってかなりその周囲の自転車マナーは向上しています。

もう一つは木屋町という繁華街のど真ん中。公共の駐車場があいまして。木屋町の周囲には駐輪、特にバイクの路上駐輪が非常に激しい。なぜかというに従業員が夜中まで仕事をするので、バイクしか交通手段がないからです。地元がそれに気づき、その駐車場を自転車・バイクの駐輪場にしようと発案し京都市がすぐ動きました。そこも地域の人達が管理をしている。ここはすぐ満車になりバイクが溢れるようになったが、他に作るにも繁華街のど真ん中なので望みがない。放置バイクをなくすことには根本的には結びつかなかったのです。

撤去を地域でやるというのも一つだが、色々なところに来てきた駐輪場同士をつなぐことも考えたり、今はある駐輪場で定期契約したらそこにしか止められない。そういうシステムになっています。しかし自転車の動き方というのはそうではありません。きめ細かく駐輪場ができると余計に回遊性は高まります。だから定期券を買ったとこの駐輪場でも止められるというかたちを是非やりたいのです。

後は、公共交通と自転車のリンクを確立すべきです。駐輪場に自転車を置いて電車に乗

る人には何か優遇するなど、自転車に関しては駐輪場を中心にした周辺のサービスを考えています。都心のエコ交通プランの中心は、四条と河原町。公共交通とタクシー、物流のみで一般の自家乗用車は進入できないようにする。今ある車道を歩行者＋公共交通にして、自動車の路面でのシェアを劇的に減らそうということを2001年に提案しました。四条通の商店街も都市再生モデル調査を行って、結論としてトランジットモールというかたちを明確に打ち出しています。

我々は今自転車をきちんと使えるようなシステムとして、街中で駐輪場の話を考えていく過程で、実際にその違法駐輪常習地で有料駐輪をやったらどれくらい使ってもらえるかという実験を提示しました。コインパーキングを借りて駐輪場を作りました。一週間で500台強。その場所の前の200台ぐらいの違法駐輪がなくなりました。実験の結果わかったことは、人の目がある駐輪場があれば、辻から辻まで放置自転車はなくなります。強制収用はせず、軽く声をかけただけです。1時間までが無料、3時間までが100円、3時間以上200円で行っていました。市が行っている一律150円よりは評価が良かったのです。

都市型レンタサイクルの実験を去年の春に行いました。また、その前には、観光レンタサイクルの実験をしました。嵐山に観光レンタサイクルがあるが、借りると嵐山に返しに来なくてはならないのです。嵐山はピーク時、人がすごくて自転車が走れるような状況ではありません。一昨年の10月に行った実験だが、嵐山で借りた自転車を他の場所で返せるようにポートを作りました。200台のうち77台が、一番遠い四条大宮に返却されました。

自転車の行動範囲は広いのです。ポートにいったものはその日の晩から朝にまたレンタサイクル屋さんに戻さなければいけなく、そのために結局たくさんガソリンを使ったことになりました。このようなサービスを作れば確実に使ってもらえるということは面白いです。このような社会実験を3本行って、そろそろ具体的な策を作っていこうかなと、去年から色々なところと話をしています。「歩くまち」を作っていくファクターの重要な要素として自転車はあって、歩くという行為を拡張するとツールでもあるし、それをうまく制御しないと歩く人にとっては歩きづらいまちになってしまいます。

1 - 3 質疑と意見交換

質問1

マンション住民の話で、定住思想のファミリー層が多いそうですが、京都の都心に入られる方はどの程度車を持っていますか。

やはり多いです。特に京都の都心は、学校が統合されて、すごく教育水準が高いと言われています。それで子供がいる割合がすごく高くて、年代層は小学生の子がいる30代の層と、それからリタイアした人という風に二極化しているような気がします。もちろんその間にもありますが、30代の人たちはみんな車を持っている感じです。60代、70代の人たちは郊外の家を捨てて都心に移り住んできた車を持っていない人がやはり多い。そういう人たちにとっては、アンケートでも出てきていますが、やはりもっと車を減らして歩きやすくしてほしいとか、近所で買い物を買わせられるようにしてほしいようです。やはり京都のまちも市電の時代から自動車の時代に移り変わるにしたがって、どんどん郊外化しています。生活に関する商業も郊外化しているので、車がないとすごく行きにくくなっ

ています。少なくとも自転車を元気に飛ばせないといけないようです。昔は都心部でも生活に必要な食料品などは錦市場や寺町で手に入りましたが、寺町が衰退し、錦は料亭に卸す店が増えてしまって、とても庶民が買えるような値段ではなくなってしまいました。今は観光地化していますが、そんな風に偏って変質してしまった京都の基本的な商売というのも住みにくさを増幅しています。

質問 2

新築のマンションはだいたい敷地的にある程度の駐車場は備わっていて、そこに暮らす人の中には、都心に暮らしながら、週末は周辺部のショッピングセンターに車で買いに行くという生活スタイルをしておられるのですね。

そうですね。今は五条の西大路のダイヤモンドシティに行かれる方が多いようです。歩いて暮らせるまちづくりという視点から、新興スーパーの店長に話を伺いましたが、その店は四条通り、つまりまちの真ん中に店舗を構えていて、そこは友禅の業界団体という下に入っているおかげで、地域とのつながりは強いのですが、それでもそのスーパーができたために、まちの中にあった八百屋や酒屋などの店が衰退したと非常に反発されたそうです。暮らしを支えるスーパーのはずなのに、暮らしを脅かすというわけです。スーパーは暮らしの中の生活を支える商業にすごい影響を及ぼしているといえます。

質問 3

新しく出来たマンションの駐車場問題はいかがでしょうか？

マンションは駐車場がないとたぶん今は入らない人が多いということで、駐車場は無理してでも確保しています。それを駐車場や車がなくても暮らせるというところを、マンション業者の謳い文句にしてもらえくらいまでになればいいのではないかと。今はマンションの広告をずっと集めていますが、それ見ていると何を売ろうとしているかがよく分かります。京都の大文字が見えるとか、鴨川が流れているとか、祇園祭の鉾が通るとか、御所があるとかは言いますが、そこが歩いて楽しいところで、買い物も便利なところ等とはなかなか書けないのです。実際車は多いし、バスはあまり便利でないし、観光客や遊びに来る人相手のカフェだとか、ショップとか、飲み屋とかは山ほどあるのですが、生活を支える商業がない。それはやはり基本がビジネス街になってしまったというのがあります。圧倒的多数がその織物関係呉服関係の商社に勤める人たちだった時代がありました。そういう人たちの人口は極端に減っていますが、居住人口は回復してきたので、これからは変わってくると期待しています。

質問 4

マンションが急増したことによる、京都の最近の街の変化を教えてください。

まず店の数は減っていくわけですが、でもスーパーみたいな店は増えています。また、子供の数が増えてきて、逆にまた教室が足りなくなっているという話も出てきています。御所南小学校のように別のビルを借りてやることもあります。ただ、今はまだマンションが増えています。一時のことかもしれないので、どちらかというとその次のことを我々は考えなくてははいけない。そのマンションの居住スペースをどうやって更新していくのか。

マンションそのものは何年もつのかということもありますけども、そこへ教育施設などほかの機能に入ってもらおうとかですね。マンションに住んでいる人たちの意見として、もうこれ以上マンションは増えて欲しくないという矛盾した意見があります。京都の場合は、敷地の形態が、縦長で間口が狭く奥行きが長い。そこに京都型と私が呼んでいる、表と裏に面する住戸があります。つまり裏の敷地境界線に面しても住戸があるのです。そうすると裏の敷地にマンションが建つと、これは致命的です。マンションではなくても、それ以外の商業ビルなどが建ったとしたら住めなくなります。そういうことが実際起こっています。そういうことが起こらないようにあらかじめ手当てをしているマンションもあります。南向きにわざわざ壁を建てて、隣にビルが建っても大丈夫なようにしている。道に面しているところは安心ですが、隣は何が建つか全然分からない状況です。

質問 5

歩いて暮せるまちづくりの活動状況を教えてください。

当初集まっていたのは 150 人くらいでしたが、今会費をちゃんと払ってくれている団体は学区の自治会連合会とその株組織のまちづくり委員という若手の集まりです。その両方のパターンがあり、一応全学区入っていただいています。それから三条通のまちづくり協議会だとか商店街、フォーラム等に関わっている人が 50 人くらいいます。会費を集めています。京都市からの支援というのはこのイベントのための広報板の確保とポスターの印刷費だけです。地図は、お店屋さんなどで 100 円で売っています。イベントのときは配って、そのあとに残ったものは買わないと手に入りません。結構欲しいという人がいます。そろそろ新しい版を作りたいのですが、やはりお金がなくて。これを刷るのに 30 万と少しかかりますし、編集もお願いしなくてははいけませんので…。京都の老舗にも置いています。ただしこれは私らのようなワケの分からない者が頼んだのではなく、町内から言ってもらったのです。

質問 6

先程このイベントが始まってから、街区の内側から新しい店が増えてきたという話でしたが、新しく状態を変えて入るのは元からの人なのか、外から来た人なのか、その辺はどのようなのですか？

半々くらいです。もともとそこで商売をやっていた人がその商売の延長線上で新しいことをやるというのはあります。まちなかだけど少し離れたところで商売していた人がまちなかへ出てきたというのもあります。最近では店にするだけではなく、住むために町家を探す人もいますから。特に若い人たちが、何人か集まって、そこでお店ともいえないような軒先ショップみたいなものをやるなどもあります。それらは、借りるのです。やはり持っている人も手放したくないところがあるのです。家には結構手を入れることも許します。でも、更地にはしない。一時期は、更地にして 100 円パーキングとかありましたが、最近ではもう 100 円パーキングは新しくできないと思います。100 円パーキングがマンションになるということはあります。おもしろいのは角地が小さいことですね。小さいから角地に 100 円パーキングができる。大きいところは普通のパーキングになる。角地だけが空いていてすごい雰囲気が変わってしまう。普通はありませんよね。普通のまちなら角地って絶

対おさまりますが、京都は角地が空いてしまいます。

質問7

町家のマーケットができてきているという話ですけど、商売が増えて住む人は減っているのですか。

住む人がいなくなったのはそれ以前からです。それまでおじいさんおばあさんが住んでいて、いなくなったところへ息子達が帰ってくることはあるかもしれませんが、ほとんどは空き家状態だと思います。元々持っているだけの人が多いので人口がすごく減ってきたということはありません。むしろ逆に町家と町の実態を知ろうという人たちは、商売をしながらそこに住みます。

1 - 4 意見交換

人はどうすれば歩きたくなるか？

- 京都のまちは、そんなに歩道もないし、自転車で走るといつぶつかるか分からないし、あまり歩きやすいまちではなさそうですね。自転車は乗りづらそうです。しかし歩いたり自転車に乗ったりするのは、そういうことなのかもしれませんね。自転車道を整備した歩道を整備したといわれると、とたんに歩く気がなくなってしまいます。
- 今日の話で一番おもしろいと思ったのは、歩くということは、身体のためにもいいですが、そのまちを好きになることと結構関係しているということです。そうすると人をどう歩かすかということはかなり重要になってくるのではないかと。しかしフットパスを作るととたんに歩きたくなくなってくる。歩く道ではないかもしれないけど、でも歩く道ですよ、みたいなものをどうやって演出するのが重要な課題なのだろうと思いました。その回答は、箕面で作ることはできるけれど、京都では永遠の課題です。その永遠の課題を解決するプロセスを楽しみながらいい加減にずっとやっていこうというのが、今日の発表のご趣旨ではないかなと思います。箕面の場合は難しいという問題が自由な意味を持つと、京都ではなく箕面だからそれがいえるのですがね。箕面ではある区切りというものを考えながら、フットパスじゃないようなフットパスをしかけていくのがいいかなと思います。自転車道ではないような自転車道をどう作るとか、連続していないと意味がないとかが結構重要なのではないかと。箕面の場合はおそらく緑みたいな自由な課題、どこから見ても緑がみえるようなしかけをどう作るのが課題なのではないかと思いながら聞いていました。
- おそらく人が歩くためには、人を惹きつける何かがあり、歩いていると沢山発見があるのでしょう。その発見を許容するようなキャパシティ、奥行きのあるまちでないといけないわけです。歩くのは毎日ですよ、特に自分が住んでいるまちの場合は。いつ行っても同じ景色ではつまらないですよ。
- 京都のまちだと、ショウウィンドーを見たり川を見たり、あの辺を新しくしたとか雰囲気が変わったとか、毎日歩くたびに発見がありますよね。
- 京都のまちの、平日と休日は全然雰囲気違って、車がないため土日は結構歩きやすいです。土日の風景と平日にみる風景とは全然違うときがあるし、このイベントは大体土日にするので歩きやすいです。すごく楽しく歩けます。

生活圏のまとまりが街の履歴に見えてくる

- これが今日の趣旨だと思いますけど、なんらかのまとまりがあるものがここにありますよね。スプロールした市街地が当然その間を埋めてありますけど、埋まって見えなくなってきたても、なぜかこういう履歴をみればまとまりがある。そこが、ある意味で歩ける単位なのかもしれない。とくに京都の場合、用途が混在して、いろんな仕事もあるし住まいもあるし、入れ替わったけどもいろんなお店があるという中で、生活圏みたいなまとまりみたいなものがある。それに対して、特定の場所は計画が違うわけですよ。お店が全然ないところやお店があるところ、あるいは住宅地の中や公園がある場所とか、たぶんものすごく歩く目的が違うし、どこでどういう風に歩けるといったときの歩く行動と、それから歩いて暮らせるまちというまちの対象がいったい何なのかということが全然違うというのがあって、たぶんここで対象になります。今日お聞きした特長ある生活圏、まとまりの中で、どんな歩き方だとか、どんな暮らしだとかが可能かという話ですよ。それから箕面でもそういう場所になったところが歩けるかもしれないし、そういう場所にある選択をしなければまた違う圏内にいくかもしれないし、ある種のまとまりというか、ある種の生活意識、認識圏みたいなことをすこし考えないと、歩くことだけではなかなか始まらないですよ。そういう意味でこの人たちはいったいどうなのですかね。歩いて暮らせるまちといったところで、そういう生活圏もあるし、出て行く生活圏もある。
- あの先程毎日の中で発見という話を言われましたね。私も犬を飼っているのですが、母が同じ道を散歩しているのですが、例えば戸袋の中にムクドリが巣を作っているとか、キジバトが巣を作っているとか、毎日何かを見つけてきます。自分で分かっていることは問題ないのですが、博物館でやっているメーリングリストに入っているのが、戸袋の所から糞が出ているけどなんの鳥だろうかと聞くと、たぶんムクドリじゃないか、と反応が返ってきます。そうでは本当に見てやるのかとか、3日後には本当にムクドリが入ったとかいえる、共有できると、道を歩くことも楽しく、お互いに連鎖反応で道を歩く楽しみが増えます。ソフトで発見を自慢しあうような仕組みが何かあればいいですね。
- 京都の場合、京都人が特権的に思っているのは町家や、顔見知りにならざるに常に出会うことですよ。立ち話をするとか、それが一番かもしれないですね。
- 狭いわけですよ、結局京都のまちは。その中で仕事も生活もある程度完結し、まとまっているというのは今でもあります。それを象徴しているのは学区なのかもしれません。
- 用もなく店に入っただけとかありますね。
- 歩く範囲は昔の学区くらいかもしれないけど、そういう意味でいくと、今建物が沢山残っている旧小学校などが地域の精神的なシンボルとして続いていくのでしょうか。あるいはその地域のコミュニティの場として、いろんな活用のされ方をしているのですか。
- 学区という統合のシンボルになるというわけではありません。それ自体はほぼ完全に意味を失っているから、繋がりはその小学校で学んだ人が一番強いです。実態として何に使われているかというと、自治会の集会所だとか、学校の中にふれあいサロンといって地域の人たちが自由に使えるようになって、校庭と体育館だけは地域の体育振興会が牛耳っています。特にその学校を何か地域のために再利用しようという動きはあまりありません。木屋町の立誠小学校は特に進んでいる例だと思います。地域の人たちが、全

館でいろんなことを全部やりつくしているんなレクチャーだとか地域の文化活動をこの小学校でやるということを行っています。

- 歩いていける範囲にある画期的な精神的なシンボルとして、そういうところが日常に何か使えるようになれば、そこまで歩いていくという行動がいっぱい出るわけですね。
- 京都の人たちの生活パターンは多くの人たちが一つのところに集まって...というパターンではなくて、すごく小さなまとまりがまちの中にいっぱいあってそこで集まります。

自転車に乗ってくると得するシステム

- これからまちづくりを進めるにあたって、自転車に乗りたけれどやめておこうとか、乗ってもいいけど置く場所がないからやめておこうとか、そういう人たちを大事にしたいですね。そういう人が公共交通を利用してくれる有力な対象かと思います。自転車のコスト面や駐輪場の利用など、どちらかという自転車の悪い面をお聞かせいただいた感想ですが、自転車を利用してもらうまちづくりをするためには、初めから駅あるいは公共交通、自転車を利用してもらうことを前提で作りこんでしまわないと、自転車利用は促進できないと感じました。有料化というお話がありましたが、コスト面でもリセットするような方向で駅前利用を進めていく方がいいのではないかと思います。それが正しいのかは分かりませんが。ただ、形状としてコストが下がると簡単に自転車の利用が広まるか疑問ですが、郊外での利用については、そんなに起伏もないので自転車利用自体もある程度ポテンシャルがあると思います。ポテンシャルがあるなら、自転車を想定したまちづくりをする、それぐらいしないと公共交通の利用は進まないのではないかと思います。いかがですか。
- 駐車場は高いですが、ダイヤモンドシティやマイカルに行くと、映画見て買物してごはんを食べると駐車料金が0になりますよね。その話からすると自転車にとってもお金を取れないという状況があって、むしろ自転車に乗ってきたらなんか安くするとかできないかと思います。
- カルフルがオープンするときに交通渋滞の対策問題として当初いろいろ案を出しました。駐車場無料にするということは、普通だと1000円程かかるところを割り引いていることになるので、自転車乗ってきた人には宅配サービスをしてくださいなどと言ってみましたが、商業者団体はちょっとそれは~という感じでした。駐車場を作ってしまったので駐車場ばかり気にかけていましたね。シャトルバスも走らせていたのでその利用者に何か駐車場割引分くらいの粗品をあげてくださいって言ってみましたが、効果はなかったです。
- 車で来る人は遠くから来る人ばかりではありません。実はすぐ近所からも来ています。その人たちは自転車や歩いてでも来れるのに、地元の人を相手にしない地域づくりをしてしまったことが原因で車を利用されます。自業自得という部分もありますが、今からでも遅くありません。自転車で来る人や歩きやすいようなまちを作っていくことが必要ではないでしょうか。例えば萱野の場合は、千里川が走っているの、川の両側を“自転車道であるようでない”ように一番しやすいし走りやすいし歩きやすいと思います。そういったものを軸として、新御堂と国道だけでなく、いろいろとしかけていくことが重要ですね。自転車に乗ったり歩いたりする人はまちが好きになったりまちに住んでい

る人であったり、やはり定着したお客さんです。これを確保し、広げていく形にできればおもしろいと思います。萱野から歩いて、もしくは自転車に乗っておもしろい道としては、西北西にある古い道、西国街道の整備されたところがあります。でもみなさん結構知りません。以前池田からの帰り方の相談を受けたことがあります。聞いてみるとメインの道はアップダウンがしんどいということでしたので、旧集落の中の道を教えたら感激していました。信号がないので走りやすいですしね。

- 去年ちょうど曾根と園田でレンタサイクルのアシストをりましたが、そのときは地域の魅力再発見マップを作って、地域の見所と、いろいろなお店に募集を募って、そこでレンタサイクルを見せたら割引や粗品のサービスをしてもらうというのをやりました。役所に通すなどで遅くなって始まったのが2月でした。ちょうど寒いときで、郵便局とかも巻き込んでやりましたが、あまり効果は芳しくありませんでした。もう一つ豊中と尼崎の間でもやりましたが、少しマシな程度で同じような感じでした。レンタサイクルにこだわっているのは、レンタサイクルだと駐輪場をかなり詰めて置けるのでスペース効率がかかりアップすることと、一台の自転車で大体2,3回転できるので。自転車を所持することにこだわらなければ、皆レンタサイクルでいいかと思います。
- 京都は場所がありませんが、郊外では結構いいですよ。でも電動付自転車は充電が必要です。充電場所をあちこちに配置して、買物したら使える形にするといいですね。例えば「りそな」のところに充電器があると、それはそれで使用されるだろうし、今は置くところが腐るほど余っているので、それを上手に使えるといいですね。
- 自転車のレンタル料は阪急の場合、高いですね。保証金は返してもらえますが普通のレンタルのプラス100円くらいです。それなら高いのでタクシーに乗る、という感じです。
- 京都の場合は駐輪場がないので使うのをやめておこう、となっています。しかしこれまで放置されていた数の駐輪場を作っても、その放置自転車は全部入りますが、また放置する自転車がいっぱいできます。
- 京都の場合、どこでも駐車場が無料だったので、本当は自転車でもどこでもいけるが、自転車の方が駐輪場ないから嫌だと。そしてみんなで病気になりながら自転車に乗らない訳です。
- 駐輪場が無料にできるのなら無料でいいです。ただ、自転車を使うことが、まちのイメージにどういう風に影響するのかを考えると、自転車が通りやすい道を確保する必要がありますね。
- 自転車による沿道型のまちが含まれてくる訳ですね。
- 止めたいときにふっと止めることができる、そういうまち。それでそこにおもしろい店があるといいですね。
- 箱みたいな駐輪場に入れるのは嫌ですもんね。自転車を預けたくないという人も結構います。

1 - 5 まとめ

(1) クルマに依存する生活は、京都の都心も箕面も同じライフスタイルとして存在する京都の町は変質してしまい、日常性立を支える店舗がなくなり住みにくくなっている。こ

の点では箕面と同様暮らしにくくなっている

(2) 人はどうすれば歩きたくなるか？

歩行者道路を整備することが人の心を歩きたくさせるわけではない。たくさん発見できる道は歩いていて楽しい。

(3) 生活圏のようなまとまりが見える街

まとまりのある生活圏、テリトリーがあると、歩いていて楽しい。変化を楽しみ、出合いを楽しむことが出来る。まとまりの精神的なシンボルも必要。

(4) 自転車をどのように取り入れるか

自転車を取り入れるには、駐車場など問題も多い。しかし、自転車利用を想定したまちづくりもあるはず。レンタサイクルの導入。自転車優遇策。自転車で楽しめる沿道型の街。

2 . 交通機関の再考：コミュニティバスを利用する

本節は、2004年6月10日、大阪外国語大学 森栗茂一先生を招いて行なわれた研究会の記録をもとに作成したものである。

2 - 1 コミュニティバスを通して見えてくる動態と、

箕面市北部のあり方、そしてTDA

『全国都市再生モデル調査』で、神戸の山麓部のニュータウンでコミュニティバスを走らせるという「くるくるおでかけネットワーク」調査事業がありました。神戸市東灘区丘陵地域ではバスを降りた後、家にたどり着くまでに、階段を100段以上上らないといけない方も多い。高齢化が進んでいるこの地域は持続可能ではなくなってしまったのです。確かに市バスが走っているのだから、神戸市としては、交通サービスは充分といえるのですが、住民にとっては不便で仕様がな。そこで、自家用車を使わずとも気楽に外出できるようにバスを走らせようということで、40日間の実証実験をCS神戸（NPO法人 コミュニティ・サポートセンター神戸）が行いました。それを私がコンサルティングし、現場に入ってやっていたので、今日はそのお話を中心にさせていただきます。それと、箕面では大阪外大のバス(千里中央から34分のみ)をもっと横に広げよう、つまり石橋や箕面、茨木から大学行きのバスに乗れるようにしようという取り組みをしましたのでそのお話もさせていただきます。

箕面新都心をどのように位置付けるのかということ、箕面NPOセンターで議論しようということがあり、私はコーディネーターとして参加いたしました。そこでは、新都心について賛否両論はあるけれども、できてしまった施設をどう市民活動に活かしていくのかということ、議論しようということでした。

(箕面新都心の中核施設)カルフルとは、フランス語では“十字路”という意味です。つまり人と人が出会う箕面の中心となるような場所ではなくてはならないのです。しかし、多くの人達が車で訪れて、ジャックしてしまっているのです。もっと皆が便利に利用するにはどうしたらいいのかということ、市民の人々と建設的に一緒に考えていこうという議論を行いました。

そうすると、沢山のいい意見がでてきました。例えば、千里川の川沿いに自転車道を走らせるとすると、車と自転車が立体交差してもっと人々が自転車で気軽にカルフルに来ることができるのではないかという意見などがでました。また、大阪外大には8000人も学生がいるのに、どうしたらその学生達がカルフルを利用するようになるのか、ということなどを話し合いました。

例えば、阪急岡本駅の周辺は、すごく皆が楽しそうに歩いていますよね。パン屋さんもケーキ屋さんも楽しそうで、学生という要素はまちにはとても重要であります。そんな色々な人達が出会えるまちをどうやったら創れるのか。原付やバイク、車でうろろうしてしまおうと結局出会わないのです。人々が自家用自動車を使わずに自由に動けるということは、単に福祉という観点だけでなく、まち全体を活性化させるためにとても重要なことなのではないでしょうか。

そう考えますと、箕面市民が箕面新都心を箕面の宝と考え、気軽に足を運ぶことができる

ような仕組みを考えることが必要です。つまり、古い宝（旧市街地、自然、歴史）と新しい宝（新都心）の使い分けができるような、そのようなデマンドを提供することが重要なのではないかと考えます。

そうした時に、神戸市東灘区で展開している事実が参考になるではと考えご報告させていただきます。

まず、TDMという中でどのように「市民参加」を推進しているのかがとても重要になってきます。実は市民も自家用車に頼る現実がある一方で、それだけではいけないと思っているのです。そのことをどのようにTDMで作っていくのか。NPOや市民参加をどのように作っていくのかということがあります。

私も、神戸市企画庁政局が推薦するCS神戸の都市再生事業に参加し、2004年度に実証実験を行いました。ニーズを調査してコミュニティバスを走らせるというものだったのですが、1万人以上の方が利用しました。

1960年代は公共交通の黄金期であります。しかし、70、80年代となりますと自家用自動車中心の町になってくると衰退してきて、1990年代後半にそれではいけないということでコミュニティバスを走らせようという動きがありました。

大阪外大でも、学生がバイクで大学にやってくるということで年に1回くらい死に至るような事故が起こっています。8000人に1人というのはすごい確率で、学校がそれを見逃してはいけないという思いで、バイクなどの通学を厳しく取り締まりました。一方で、箕面、箕面からバスを走らせた。慣れはすごいもので、初めは嫌がっていた生徒たちもだんだんバスを利用するようになっていきました。

住吉の実証実験では無料でなく有料のバスを走らせました。それは、料金負担をかけた実験でして、採算性について、足りないものは市民参加、つまり企業市民でまかなうというものです。企業市民というのは、COOPもそうですし、区役所も企業です。それらの企業からの協力をどう得ていくのか。

箕面でいうと、彩都へのバスを阪急が大赤字で走らせてくれています。けれど、せつかなのだから、そこだけであるのではなくて、皆で走らせて、箕面市民の宝となるようなものにしていきたいですね。彩都の方も萱野中央に来ていただけるようにすることが重要ですね。

神戸にパンダがいる王子動物園があるので、バスにはパンダの絵が描かれています。しかし、土曜、日曜の来園者の1.1%の人しかバスを利用しないのです。市バスのニーズって本当はない。そこで、CS神戸がコミュニティバスの調査をしました。具体的な路線を想定してアンケート調査をしました。

CS神戸が3年前に行った調査では、金額について無料以外で一番多かった答えが100円でした。私が今回行った調査では、きちっと路線を決めて、ターゲットを明確にして同じ地域で調査をやったなら、200円という常識的な答えが返ってきました。そして、困っている人からは300円、400円という答えもありました。これは本気です。

住吉台地区は、駅まで3～4キロくらいあるのですが、行きは丘陵からの下りなので歩いてこられる方が結構いらっちゃって、帰りはバスを利用するということが多い。路線バスは片道だけで採算が厳しいが、結構人気があります。坂道は結構きついので車はやめておこうと考えてらっしゃる方が意外に多いのですね。でも、高齢者が30%、40%になっ

てくると、そう歩くことも出来ない。

大人中心の社会というのはだめで、高齢化の課題というのは、一方で子供たちをどれだけ大切にするかということです。「くるくるバス」で1ヶ月は有料実験をしたのですが、その前に10日間だけ無料実験をいたしました。そうしますと、今まで一度もバスに乗ったことが無かった人々がバスを利用しました。一度経験してみるとというのは大切なことです。子供たちも、これのおかげで今まであまりにも遠すぎて行くことができなかつた友達の家に行くことができました。

子供たちがバスを利用したという記憶をどう生かすのか。子供たちも出やすい、障害者もお年寄りも出やすいまちというのは魅力的なまちです。そういうまちには、新たに住みつく人があるのではないのでしょうか。当該地域の近くに新しい公団の賃貸住宅ができています。頼んだら、構内にバス停を作らせてくれるのではないのでしょうか。そういう風に、企業市民と協力してバスの路線を考えなくてははいけません。

区役所と、コープシアという百貨店でも調査をいたしました。車で来た人には、一時間駐車無料券というものがあるのだから、バスでわざわざやってきてくれた人にはお帰り券くらいはあってもいいのではないかという考えですが、こういうエコに関する優遇は、協議が不十分で成功していません。

しかし、神戸市交通局にはエコファミリー制度というものがあります。これは、土日に市営交通に限ってですが、大人一人に子供二人無料というものです。今まで、子供は休日に親と出かけるときは車で出かけていたわけですが、これによりお父さんとお母さんと一緒にバスで出かけることができるのです。箕面市でも、エコファミリー制度を採用したコミュニティバスが阪急などと協力して走ると、多くの人が自家用自動車から公共交通に変わるのではないのでしょうか。

一部の人のみに無料の福祉という考えよりも、皆が少しずつ負担して便利に生活していけるようにするには、「歩いて暮せるまちづくり」は実現できません。毎日同じ時間にバスが走って、皆が100円ずつくらい負担するというのが理想です。

このバス実験では、JR住吉駅の近い側に停まるバスを走らせました。これは何が良いかといいますと、駅に向かうのに国道にかかる歩道橋を渡らなくていいのです。ターミナルで一番駅に近いところにコミュニティバスを停めるとするのはとても重要なことです。先日、山口市のコミュニティバスの例を見ましたが、空いたところにバスを停めたら、結局、駅から一番遠くの場所にバス停ができてしまいました。コミュニティバスは一番便利なところに停めなくてはならないのです。

住吉台での実証実験で、わかったことなのですが、団地内の道は狭く、不法駐車も多いので一筆書き回りになる。そのとき、生活者の側からいうと買い物した後の荷物を駅から家へと上げたいという要望があり、駅からの帰りのバスを団地にいかに通すかということが重要なのです。

続いて東灘区全体の話に移ります。この地域はマンションが多いために、一世帯当保有台数が平成9年以来減ってきています。これは、人々の環境意識が高くなったということではなくて、比較的便利な場所だから、土日だけのために車を持つ必要がないということです。ですから、もう少し便利にしてあげれば人は車から離れるのではないのでしょうか。こういうコミュニティバスを走らせるには、NPOの存在がとても重要です。しかし、N

POにはボランティア的な発想を持つ傾向があり、バス運営能力には難しい場合もあります。リードするコーディネーターにビジネス的な力がないとだめです。コミュニティバスの導入というのは新規参入ビジネスです。既存事業者はきっと嫌がるでしょう。ですから、これを進めるときに市民の合意を築きながら行政や事業者やコーディネーターの協働の中で物事を進めていき、そこできちんとビジネス感覚をもって事業を実行していかなくてはなりません。

実証実験では、多くの人々にいかに分かってもらえるか、実証実験ができない場合は、調査によっていかに多くの人々に分かってもらえるのかということが重要です。

こういうコミュニティバスにおいては、二酸化炭素の削減と弱者のモビリティの保証という目的があります。高齢者や子供たちが外に安心して出かけられるということは、皆が外に出ることができるということです。そうして、自家用車なしで皆が町に出ますと町が活性化します。

しかし、今私たちが地球環境のために車を使わないようにしましょうといっても、それはあまり効果がありません。人というのはそんなに簡単には変わりません。それで、私が今、神戸のTDMで提唱しているのは、「地球に優しいことは、身体にも優しい」という言い方です。

六甲山のドライブウェイは最近無料になりましたが、例えばそこに来る人から1000円回収してその協力金で山頂に上るロープウェイやバス全部合わせて一日2000円、子供は無料というようにできたらいいなと考えています。子供たちを山で自由に遊ばせてあげるためにどうか寄付をお願いしますというような枠組みにすると、人々も寄付をしてくれるのではないのでしょうか。

そのような魅力あるところがきっとこれから残っていくのではないかと思います。そんなところにはやはり鉄道も走らせなければなりません。そんな、皆が来れるまちには市民も行政も事業者も鉄道を走らせることを考えるのではないのでしょうか。

2 - 2 質疑と意見交換

質問1

私は毎日通勤の時もバスを利用しているのですが、子供が赤ん坊の時にベビーカーが乗らないのはとても不便でした。バスに乗るときも、子供を降ろしてベビーカーをたたんで、バスに乗るといのは朝の通勤ラッシュ時にはとても難しいことです。子供と大きな荷物を抱えて、バスの中では座れないし、ベビーカーの存在は人に対しても危ないし、それならば40分かけて歩いた方がいくらかましだという感じでした。ですから、いくらバスが走ってくれても今の状態ではそういう人たちは乗れないというのが現状だと思います。

その答えとなるかどうかわかりませんが、乗務ボランティアというのがあります。車掌さんがいつの間にかいなくなってしまったので、その代わりに乗務ボランティアというのを乗せて乗り降りのお手伝いなどをしてもらおうという方法もあります。お元気な高齢者や学生でそういう風に役に立ちたいという方たちは沢山いらっしゃると思います。そんな方たちが乗務するバスが沢山できたら幾分乗りやすくなるのではないのでしょうか。

質問 2

この問題は決して、交通だけの問題だけではなくって福祉の問題も絡んでくると思われ
ます。車椅子の方に関しても、いつも付き添いの方がいらっしゃらないとバスに乗れない
のが現状ですから、そのこともリンクして物事を考えないとなかなか弱者は利用できな
いし、社会には定着しないのではないのでしょうか。

第一段階と第二段階がありまして、第一段階で一気に社会的弱者のことを考慮すると
いうのは難しいです。ですから、第一段階ではより数の多い人たち中心に考えました。今
はバリアフリー法で、バスは車椅子が乗れるようにしなければならないのですが、この事
業を行った住吉台は急な坂道が多いため、危険だから第一段階としてはバリアフリー適用
除外ということで運行いたしました。

質問 3

何でも同じことで解決するのは無理だから、そこに住むということを考える時点で移動
のことも考慮していかないといけないのではないのでしょうか。地域でその交通の使い方な
どを考えないと、ある地域のやり方をそのまま他の地域に持っていくというのはやっぱり
そこで有効かは疑問が残りますよね。ですから、地域でその交通手段の使い方をサポート
するというようにしないと、別の方法を他の地域へ適用するというのはなかなかうまくい
かないと思います。

そういう点では箕面では、200 円のバスを走らせても仕方ないと私は考えています。
自家用自動車が普及しているので、おそらく 100 円のバスでないと人々は利用してくれな
いのではないのでしょうか。それを定時運行でそれなりの形で走らせていくというようにし
たらいいと考えています。例えば、千里中央へ行くバスは萱野中央(ヴィソラがある場所)
で幹線バスに乗り換えるというようにしたなら少し面倒ではあるけれども、本数は増え、
そこで買い物ができるというメリットもあります。そして、ヴィソラと千里中央の間は無
料にするという枠組みにすると、ヴィソラに行ったら箕面のどこへでも行くバスがある
というような感じになるのではないのでしょうか。

箕面の方々は良い車もお持ちですし、今も不自由なく暮らしていらっしゃるから、200
円のバスを走らせたところで誰も乗らないのではないのでしょうか。おそらく、100 円のバ
スを走らせて皆で負担しましょうというようにしたならば、市民レベルが高いのですぐ皆
さん理解してくれると思います。

質問 4

先生のお話を踏まえまして、コミュニティバスの件に関してなんですが、このことにつ
いては平成 14 年に都市整備部でプロジェクトチームを作りまして市民の声を聞きました。
これは、議会の全ての会派からコミュニティバスの必要を唱える声がありまして、福祉バ
スだけでな、他のバスもいるということで色んな調査をいたしました。しかし、コミュニ
ティバスはあったら便利だけれど、やっぱり車は手放せないというのが市民の大多数の意
見でした。そして、報告書を取りまとめた後の市議会の交通対策特別委員会で、その結果

を報告したら、全ての会派から今までの考えと違うという総反発がありました。それは、291人の市民を対象に面談方式で実施した調査でしたので、市民の本音はやはり車は手放せないということでしたので、コミュニティバスに対する結果は出たということになりました。ですから、公共施設を繋ぐ福祉バスは継続して運行することと鉄道駅間の路線バスは充実を図るということになりました。先ほど出ましたような、坂の多い地域というのはコミュニティタクシーといったものを、地域が主体となりサポートしていくようにしていこうということで取りまとめました。

しかし、アンケートの中での市民の満足度問題という中ではバスの問題などが出てきません。ですから、今後はどうなのかというとなかなか不透明なものがあります。先生がおっしゃったように、路線を特定して調査を行うということも考えてみないといけないのかもしれないかもしれません。

そうですね、なかなか市民に自家用車を諦めてもらうのは難しいですね。しかし、交通調査というのは、きちっと路線を設定しても答えてもらえるかわからないものです。想定路線図を示し、「自家用車は保有するけれど、こんなコミュニティバスがあったらどうしますか」と質問すれば違った結論がでたかもしれません。

また、乗り合いタクシーもタクシーの特性をきちんと理解しておかないと、難しいものです。特に女性に関しては、乗り合いタクシーというものにすごく抵抗を感じられます。現実に即して尋ねないと、アンケートは失敗します。

今、私が進めようとしているのは、コミュニティバスの定期を持っていれば、ある業者のタクシーは割引になるということを考えているのですが、これも色々な障害（タクシー業者間の対立）がありましてなかなか進めにくいものがあります。

2 - 3 意見交換

- 市民の満足度調査のアンケートでも、公共交通の整備についての課題は5本の指に常に入るので、やはりこれらの整備は必要なのではないかと考えております。
- 女性が重要なポイントだと思います。路線バスかコミュニティバスかということはまた別の次元の話で、今ある路線のバスがきちんとディマンドにあっているかということがあるのではないのでしょうか。以前、富山県の過疎地にコミュニティバスが走っているということで案内してもらったことがあります。そこでは、公共交通がまったくなかったところに、高齢化の地域ですから市民病院を中心に無料の福祉バスを走らせていました。それを中心に、路線バスを組み替えて無料バスを廃止してその同じバスが走りながら100円を取るように変えたそうです。ですから、ライフスタイルにあわせて駅のターミナルだけでなく、生活に必要な場所も経由するということは大事なのだなということを実感しました。ですから、路線の見直しというのも必要なのではないかなと思います。
- 路線というものは言い換えれば目的ですよ。ですから、何の為にということを知ることが可能なのではないのでしょうか。そして、何の為にということが、年齢構成によって変わるわけですよ。ですから、リタイアして通勤がなくなると動き方が変わるので。

人の構成とか動きとかは場所によって違うと思います。

- 箕面市で行った調査では、アンケートの対象を箕面市の西部地区、中部地区、東部地区、北部地区というように分けました。そして、自治会のなかからそれぞれ数名ずつを無作為でピックアップして、そして老人クラブ、生涯学習センターを利用している団体の方々、学校のPTAの方々、子育てサークルの方々、消費者団体のメンバーの方々を対象に直接面談方式で行いました。
- 交通の問題というのは、人の意識はそんなに簡単に変わらないということがあります。ですから、きちんと予備調査をして、より具体的に調査をしないと全く違う結果が出てきます。そこまでやっても、ちゃんとした答えはでません。人というのは、実際に走って乗ってみたいとわからないのです。大阪外大の学生も、初めはバスに乗ることに文句を言っていたのですが、今では黙って230円を払ってバスを利用しています。
- 箕面での暮らし方ってというのが重要です。大阪外大にしる、大阪大学にしる、違った資源がありますからそういうものにも目を配りながら考えていかななくてはなりません。

2 - 4 まとめ

(1) コミュニティバス

本当に役に立つ路線で走るコミュニティバスは、有料でも受け入れられる。ビジネス感覚をもって事業を行なうことが重要であるが、一方で、無料のバスは、これまでバスを利用しなかった人たち、特に子供たちにバス利用を体験させることができる。

(2) コミュニティバスのバス停と路線

コミュニティバスのバス停は、一番駅に近いところ、便利なところにあるべきだ。また、路線は、使う人が求めるところを走らせなければならない。また、人によって行きたいところ、目的が異なることにも配慮が必要。

(3) いろいろな人たちと出会えるまち

自動車、バイク、原付でうろろうしていたのでは、人は出会わない。箕面新都心は楽しく歩けるまち、自由に動けるまちでなければならない。みんなが来ることのできる街を作らなければならない。

(4) 「エコ生活はちょっとお得」政策

車で来た人に駐車代金の割引をするのならば、バスや歩いてきた人にもちょっとお得なことがあってもよいのではないか。家族でバスに乗ると、子供料金が無料になる制度など、作れないものか。

(5) 地球に優しいことは、身体にも優しい

地球環境のためにクルマを使うなと言っても、人は簡単には変わらない。クルマを使わないことは、あなたに身体のためによいことだといひ続けることが大切だ。

(6) 乗り易いバスの導入を人で解決

子供連れ、ベビーカーを持った人にとって、バスは大変乗りにくい。乗り易いバスの導入も重要だが、乗務ボランティアが手助けすることもできる。

(7) 箕面バージョンの交通システムの考え方

コミュニティバスが唯一つの解決方法ではないはず。コミュニティタクシー、現在の路線バスの路線の見直し、その他、地域にあった解決方法を模索しなくてはならない。箕面での暮らし方を考えて「クルマなし生活」を考えることが大切。

(8) 新しいシステムは、体験させてわからせる

コミュニティバスも、路線バスも使ったことのない人が多くいる。体験をすることから、生活の見直しが始まる。