



未来の京都に向けての交通政策

北 村 隆 一

20世紀は「自動車の世紀」であったと言われる。巨大な工業化国となった日本では、第二次大戦以降道路をはじめとする交通施設が整備され、1960年代より自動車保有が一般市民の間にも浸透し始めた。これが日本の経済的発展に寄与したことは疑いない。また、都市圏周辺部や非都市部などの密度の低い地域では、個別交通手段である自動車が交通需要を満たす上で有効であり、おそらくエネルギー効率や環境負荷の面でも優れていると推察される¹⁾。

しかし、都市における自動車交通の増大は、幹線道路周辺の大気質の悪化、歩行者を巻き込む交通事故、中心市街地の衰退など、様々の問題

きたむら りゅういち 京都大学大学院工学研究科 都市社会工学専攻・教授・Ph. D.。京都大学大学院工学研究科修士課程修了。ミシガン大学工学部土木工学科助手、カリフォルニア大学デイヴィス校教授などを経て、2003年4月から現職。専門分野は交通計画、交通需要分析・予測、交通行動分析。京都市基本構想等審議会委員、大阪市都市計画審議会委員、交通工学研究会理事、近畿地方交通審議会委員、TRB Committee on Traveler Behavior and Values (past chair, emeritus member)などを務める。著書に、北村隆一ほか著『工学のための確率・統計』朝倉書店(2006年)、北村隆一ほか著『交通行動の分析とモデリング』技報堂出版(2002年)、北村隆一編著『ポスト・モータリゼーション』学芸出版社(2001年)、北村隆一編著『鉄道でまちづくりー豊かな公共領域がつくる賑わい』学芸出版社(2004年)などがある。

- 1) 日本の都市圏での交通機関の平均的エネルギー消費係数(kcal/人・km)は鉄道が約100、バスが約180に対し、自動車は600を超える(札幌市「人にやさしい交通対策」に基づく)。鉄道のエネルギー効率は自動車の約6倍ということになる。一方、一般に需要密度の低い合衆国ではこの比率は2倍に至らない。このことから、需要密度が低い地域で自動車が相対的に優位になることが伺われる。

を生み出した。また、地方自治体財政が疲弊する中、旧来の交通施設整備策を維持することは財政的にも困難とみなされるに至るとともに、一定程度の施設整備がなされた今日、さらにどの水準までの整備がなされるべきかが議論され始めた。さらに、いわゆる「グローバリゼーション」の波の中、都市のあるべき姿が「戦略的」に検討されている。将来の都市交通はどのようにあるべきかが、ただ単に混雑や都市環境の問題の解消と言う視点のみならず、都市の活力・潜在力・品格を高めると言う視点から論じられつつある。本稿では、この流れの中で、将来の京都の都市交通がどうあるべきかについて考えたい。

1 自動車交通の特性

複雑な分業体制に基づく工業化諸国では、集積の利益を大きな理由として、第二次大戦以降都市化が急速に進んできた。人・物の移動は、一般に移動距離が短いほど効率が高く、都市への集中が促されるが、この集積に伴う混雑のため、効率的な人・物の移動が阻まれると言う逆説的事態が生じる。この「集積と混雑」の問題を交通の視点から見ると、2つの重要な側面がある。第1は、集積に伴う地価の上昇などにより最も交通の集中する都心部での交通施設の拡充が極度に費用のかさむものとなってしまうと言う点である。第2に、自動車は高密度な地域では効率よく機能しない交通手段であると言う事実である。第2点についてさらに見て行こう。

道路上の自動車交通流の特性を示す指標に、速度、密度、流量の3つがある。速度 (u) は路上の自動車が平均してどれだけの速さで流れているかを示すもの、密度 (k) は単位距離当たり何台の車が路上にあるかを

示し、流量 (q) は路上の一地点を単位時間当たり何台の車が通過するかを示す。これら 3 者の間には $q = uk$ という関係がある。すなわち流量は速度と密度の積に等しい。この関係はベルトコンベア的一端に馬鈴薯を載せ、他端でこれを麻袋に受けて袋詰めにするという作業を想定していたかとよく理解できる。馬鈴薯を密に載せるほど、またベルトコンベアを速く回すほど、袋に落ちる馬鈴薯の数が増えることは明らかであろう。つまり袋に落ちる量(流量)は密度と速度の積で決まるのである。したがって、両者を同時に増加させれば、流量を高め道路を効率よく使うことが可能となる。

不幸なことに、人間が運転する自動車の場合、速度と密度の間には負の関係があり、両者を同時に増加させることは不可能である。道路が空の場合高速で運転することはいとも簡単だが、交通密度が増し隣接する車との距離が減少するにつれ、運転の自由度は拘束され速度は低下せざるを得ない。高密度地域では速度が低下し、結果として流量も低下、道路が運べる自動車の数は限られたものとなる。自動車は高密度の都市にはそぐわない交通手段なのである。都心部での渋滞を解消しようとするこれまでの交通施策は、不可能を可能にしようとする無駄な営為であったと言えることができる。

2 自動車指向の都市

にもかかわらず、自動車交通は一貫して増大してきた²⁾。何故これほどにまで自動車が普及し得たのだろうか。それは、都市そのものが自動車交通により適するように変貌してきたからである。このことは、ただ単に自動車の分担率が増えることのみならず、進展するモータリゼー

ションに伴い、都市構造そのものがより持続不可能なものへと変容しつつあることを意味する。

モータリゼーションに対応し、都市は外延部に向けて低密に拡張した。関西圏では大恐慌以前にその骨格が形成されていた鉄道網を基盤として、高密な都市圏が形成されていた。しかし、一つには戦後の急速な都市化の産物としての「過密問題」への対応が迫られたこともあり、主要都市機能が都市周辺部に立地し始める。また、都市周辺の農地が宅地化され、郊外住宅が増加する都市人口を吸収した。鉄道駅からの徒歩圏内に形成された初期の郊外が拡張するに伴い、駅を核としたバス路線網が導入され、通勤交通に供されると同時に、駅周辺に立地する商店などの施設へのアクセスを提供した。やがて自動車が庶民のものとなり、住宅を始めとする都市施設の立地自由度は高まり、都心や駅前の相対的優位性は低下する。そして女性の免許保有率が際立って増加した80年代以降、米国型の沿道商業開発—いわゆる「ロードサイド・ビジネス」—が隆盛を極めるに至る。

これら変化に伴い郊外の比重が高まるにつれ、旧来の都市が持っていた一点集中型の交通パターンが崩れ、広く分散した起点・終点を持つ移

-
- 2) 戦後の高度成長期を含む1955年から1995年までの40年間に、国内の免許保有者数は18.1倍に、自動車保有台数は約70倍に、自動車走行台キロは49.3倍へと飛躍的に増大した。旅客輸送では、1950年に鉄道が輸送人キロで90.0%と他機関を圧倒していたが、1995年までに34.0%へと低下した。逆に自動車は1950年に0.6%と微々たるものだったのが1995年には51.7%に増大した。貨物輸送でも1950年にトンキロで52.3%だった鉄道が1995年には僅か4.5%へと凋落、逆に自動車は19.9%から52.5%へと増加し、鉄道に取って代わった。エネルギー消費量では、産業部門と民生部門で1955年から1994年で各々7.25倍と8.76倍と、GNPの伸び(約9.8倍)にほぼ等しい率で増えたのに対し、運輸部門のエネルギー消費は11.39倍の増加を見せている。これは輸送量の伸び(旅客輸送人キロが7.09倍、貨物輸送トンキロが6.81倍)をはるかに上回る。運輸部門のエネルギー効率が低下しているのである。主要因は疑いもなく自動車の保有と利用の増加である。拙著「省エネルギーに向けての交通施策」(エネルギー・資源、19(4)、pp. 352-357、1998年)を参照されたい。

動パターンが顕著となる。交通需要の空間的集中が弱まり、公共交通により需要を満たすことが困難となり、自動車の優位性が強まる。公共交通から自動車へと需要は流れ、結果として生じる利用者の減少により公共交通はさらに弱体化する。これを受けて自動車利用はさらに増加し、自動車指向型の土地利用、都市構造への転換が加速する。この自己増幅的な循環過程は、都市圏の低密度化、古典的都心の衰退、そして公共交通の消滅を意味する。これは米国の多くの都市が辿った、そして日本の中小都市でもほぼ完了しつつある過程である。この過程における公共交通の弱体化には、採算至上の日本の公共交通政策が少なからず災いしている。首都圏や京阪神圏では都市圏の拡張に公共交通の果たす役割が大きく、今もって都心部への旺盛な投資がなされているものの、京阪神圏ではバスはもとより鉄道のシェアもこの10年以上一貫して低下しており、モータリゼーションは着実に浸透しつつある。

モータリゼーションに伴い、生産－流通－消費－廃棄の全サイクルが変化し、都市住民のライフスタイルが変貌するとともに、近隣住区の有り様も変容した。エネルギー消費に焦点を当てると³⁾、既に述べたように、人・距離当たりの自動車のエネルギー消費量は鉄道の6倍程度もあり、モータリゼーションは都市交通のエネルギー効率を損ね、都市の持続可能性を低下させるものである。京阪神都市圏パーソントリップ調査結果に基づく推定では、世帯当たりの平均交通エネルギー消費量は、自動車を保有しない世帯で3,700 kcalに対し、自動車を1台保有している世帯では11,700 kcal、2台以上保有している世帯では20,500 kcalと増加

3) モータリゼーションに起因する問題は他にも交通事故、環境質の悪化、近隣住区の分断など、多数指摘されてきた。例えば、モータリゼーションが生み出した郊外と言う現象そのものが社会的な問題を生み出すと言う視点もある。これについては拙稿「都市と交通の社会学：郊外と公共領域」（家田仁・岡並木（編著）『都市再生～交通学からの解答』、学芸出版社、pp. 77-98、2002年）を参照されたい。

する。1人当たりの交通エネルギー消費量を見ても、自動車を保有しない世帯の1,750 kcalに対し、1台保有している世帯で4,490 kcal、2台以上保有している世帯で6,100 kcalで、1人当たり消費量は約3.5倍に増加する。また、郊外などの自動車利用率の高い地域に居住する世帯の交通エネルギー消費量は自動車利用率の低い地域の約2.3倍、1人当たり消費量では約1.8倍⁴⁾となる。自動車利用により交通エネルギー消費が格段に増加することは明らかであろう。

これが如実に示されているのが買物トリップである。京阪神都市圏では、1970年から2000年にかけて、買物トリップの1人当たり平均エネルギー消費量は約6.3倍に増加した。一方、買物トリップの頻度はほぼ一定である。徒歩による居住地近辺の商店での買物から、自動車を用いた幹線道路沿いでの大型小売店での買物へと行動パターンが変化したことが背景にある。ここで極めて重要なのは、平均世帯人員数や自動車保有台数などの変化は、この6倍強の増加のうちせいぜい2倍分程度しか説明しないと言う点である。言い換えれば、1970年と2000年の間で平均世帯人員数や自動車保有台数などに全く変化がなかったとしても、1人当たり買物トリップエネルギー消費量は約3倍に増加していたであろうと考えられる⁵⁾。これは、この30年の間に生じた交通エネルギー消費に関する構造的変化によるもので、「モータリゼーションに伴う」都市構造、流通システム、ライフスタイルなどの変化に、すなわち「オートモビリティ (automobility)⁶⁾」の進展によるものとみなすことができよう。

4) 北村隆一（前掲）

5) Kitamura, R., K.Sakamoto and O.Waygood (2007) Declining sustainability: The case of shopping trip energy consumption. *International Journal of Sustainable Transportation* (under review).

6) Urry, J. (2005) The 'system' of automobility. In M. Featherstone, N. Thrift and J. Urry (eds.) *Automobilities*, SAGE Publications, London, pp.25-39.

3 オートモビリティの功罪

オートモビリティは都市周辺の広範な土地を都市住民の居住地に変え、幹線道路沿いのファミリーレストラン、廉価多売を旨とする大型小売店舗、そしてショッピングモールに支えられるライフスタイルを生み出してきた。人々の消費生活は豊かになったかに見える。しかし、人々の自由活動がより多様なものとなったとは必ずしも言えない。著者らがオランダとカリフォルニア住民の時間利用調査結果の比較分析では、より自動車指向型のカリフォルニア住民の方が自由活動に費やす時間が少なく、屋外での運動に費やす時間でさえオランダの住民の方が多いと言う結果が得られた。カリフォルニア住民の方がより多くの時間を割いていた、ただ一つの自由活動がテレビ観賞であった⁷⁾。この理由の一つに、移動に割かれる時間がカリフォルニア住民の方が大きいと言う事実がある。一般に抱かれているであろう印象とは逆に、カリフォルニア住民の方がオランダ住民より自由活動が貧困であると言う結果が得られたわけで、自動車指向型の都市が必ずしも自由活動に富んだ生活をもたらすものではないことが、この研究により示唆されている。

京阪神都市圏のデータの分析からも、公共交通利用者の方が自動車利用者よりもより多くの宅外自由活動を遂行していると言う結果が得られ、上記の推論を支持している⁸⁾。また、自動車利用者は、「トリップ⁹⁾」を連鎖させ、複数の宅外活動地を連続して訪れ、より多くの活動を効率よ

7) Kitamura, R., T.F.Golob, J.Robinson, M.Bradley and T.van der Hoorn (1992) A comparative analysis of time use data in the Netherlands and California: Effects of commute times and store operating hours on travel and activity patterns. *Proceedings of Seminar E, 20th PTRC Summer Annual Meeting*, PTRC Education and Research Services Ltd., London, pp.127-138.

く遂行する傾向にある一方で、公共交通利用者は「家－宅外活動－家」という単純なパターンを遂行しがちであると広く信じられてきた。しかし、上記の京阪神都市圏のデータを用いた研究では、公共交通利用者の方がトリップを連鎖させる傾向にあるという結果が得られている。

ここで留意していただきたいのは、自動車利用者の方がトリップを連鎖させる傾向にあるという知見は、公共交通が整備されていない北米で得られた結果に基づくという点である。一方、公共交通が整備され、鉄道駅を中心に高密度な土地利用が展開する京阪神都市圏では、公共交通の方がトリップ連鎖に適しているということが上記研究で示されているのである。自動車、公共交通各々の有効性に関する知見の多くが、自動車が支配的な交通手段である北米で得られたものであり、これらの知見に基づいて形成された都市交通計画の理念を日本の交通計画が踏襲する傾向にあったことを、これからの都市交通政策を考えるに当たりはつきりと認識する必要があるだろう。

さらに考えなければならないのは、都市が自動車に適合し、自らを低密度で拡散したものへと変革していくとき、それが円滑な自動車交通を可能とするか否かと言う点である。米国の都市部では面積の30%から50%が道路、駐車場など自動車交通のために費やされているが、西海岸の大都市圏では高速道路は午前4時で既に通勤する乗用車で一杯である。都市面積の半分を自動車交通のために割いたとしても、道路混雑は解消しないのである¹⁰⁾。これは、上述のように、高密度な都市では機能しないという自動車交通の特性による。米国に比べれば土地の制約が格段に大

8) Kitamura, R. and Y.O.Susilo (2005) Is travel demand insatiable? A study of changes in structural relationships underlying travel. *Transportmetrica*, 1(1), 23-45.

9) 人が何らかの活動を遂行するという目的を持ってある地点から別の地点へと移動するとき、その移動は「トリップ」と呼ばれる。

きい日本の大都市圏で、自動車のために貴重な都市面積を提供することは極めて困難であるが、仮にそれが可能となったとしても、混雑問題は解消されない。外へ外へと拡張する低密で自動車指向型の都市は、持続可能性と言う観点から問題を孕むのみならず、都市住民の生活の質を高めている保証もなく、交通渋滞さえ解消することはできないのである。

4 新たな都市交通政策の必要性

日本の都市は米国に比べれば極めて密度が高く、一人当たりの運輸部門エネルギー消費量は米国の約22%である。イギリス、ドイツ、フランスなどのヨーロッパ諸国に比べても、日本の都市は交通エネルギー効率が高く、より持続可能であると言えることができる。しかし、既に見たように京阪神都市圏における買物トリップのエネルギー消費は急速に増大している。のみならず、都市住民の交通行動は全体として膨張を続ける傾向にある¹¹⁾。有効な交通政策が急務であることは疑いない。

ここで視点を広げ、中心市街地の活性化について考えよう。これは京都でも、周辺諸都市に建設されてきた大型商業施設との関連において、深刻な問題と認識されてきた。ここでは、京都の都心が持つ歴史に注目し、都市が持つ文化を形成する力と言う視点からこの問題を論じたい。都市には常におびただしい数の多様な人々が集散し、種々雑多な活動を営んできた。異なった地域から来る人々が異なった情報を持って寄り合い、その情報を交換し、そこから新たな文化が生み出されてきた。都市

10) 北村隆一「脱自動車の都市モデル」上田和弘・神野直彦・西村幸夫・間宮陽介(編)『都市のアメニティとエコロジー』(岩波講座『都市の再生を考える』第5巻), pp. 69-97, 2005年。

11) Kitamura, R. and Y.O.Susilo (前掲)

が多様性と集積を持つことが、その創造力の基礎となってきた。郊外はこれとは本質的に異なる¹²⁾。

都市が雑多な活動を支え多様性に富むのに対し、郊外は特定の活動を営む人々が各々集散する場と考えることができる。ショッピングモールには買物をする人々が集散し、屋外遊技場には運動をする人々が集合し、自動車のディーラーには新車を求める人か修理やサービスの必要な人々がやってくる。多様な目的を持つ人々が様々な方角からやってくるが、それら人々の移動は自動車による。彼らは自らが目的とする都市施設に各々の自動車で直接乗り付け、目的とする活動を遂行し、来たときと同じように自動車で出て行く。これらの人々は同一の道路を通行するものの、これら人々が交流することはない。郊外は異質な人々が混在する空間を提供しないのである。それ故に、郊外は新たな文化を創造する力を持たない。

とすれば、中心市街地の衰退は、ただ単に都心部の経済活動が縮小することを意味するのではなく、都市の創造力が萎縮することを意味する。都市の、本当の意味での活力が失せ、都市の魅力が失われてしまうのである。都市としての京都には、千年を超える都市活動の結果としての信じられないほどの文化の蓄積がある。京都がこの蓄積をただ食い潰すだけの都市になるのか、それともこの蓄積をさらに豊かなものへと拡充し続ける都市になるのか。ここで鍵となるのが、将来の都市の有り様であり、その決定的要素が、都市交通の形態なのである。都市内を縦横無尽に走り過ぎる自動車は、都市を郊外化してしまうであろう。それは都市の創造力と活力を削ぎ、その衰退へと導くであろう。

12) 北村隆一編著『鉄道でまちづくりー豊かな公共領域がつくる賑わい』学芸出版社 (2004年) を参照されたい。

さらに、自動車は都市の景観や歩行環境を大きく毀損するものでもある。かつては通りの両側に連続性をもって立ち並び、優れた都市景観を形作っていた京町家が惜しげもなく取り壊され、高層集合住宅や戸建て住宅が新たに建設されてきた。それに伴い、建物の前に駐車スペースが設けられることが頻繁である。結果として、建物の高さのみならず、道路からのセットバックが乱れ、街路壁（street wall）の統一性が壊れ、京の街の歴史的街路景観が損なわれていった。

また、京都の都心部でさえ、主要道路から一筋はずれば景観的配慮が一切施されていない立体駐車場が立ち並び、ここは工業地帯かと思ひ違えるほどの様相を呈している。そして新素材を用いて瞬く間に建造される民家では、前に止められた自動車が家の顔となっている。様々な意味で、自動車が京都の都市景観を損ねてきたことに疑いはない。

これら問題の背景にあるのが規制の欠落である。公共空間は予定調和的に形成されるわけではなく、個々人が自分の利得のみを追求するとき、往々にして社会的利得は全体として減退する。しかし、日本の都市においては「公共」の定義が極めて狭小になされ、その結果、望ましい公共空間、公共的機能を形成するための規制は整備されてこなかった。特に、都市景観が人々の共有物であり、公共財であるということ、したがって、たとえ個人的に所有され使用されているものも、その外観は公共物であり、それなりの保護を受けると同時に、規制を受けてしかるべきであるという考え方は、広く浸透したものとは言えないであろう¹³⁾。その意味で、この3月に京都市で制定された新景観条例は画期的なものであり、京都が切に必要としているものと言えよう。

13) 同様のことが、都市内の駐車施設についても言える。周辺の土地利用や道路交通へのインパクトを一切考慮せず、また都市内の駐車マネジメントと言う観点とは一切関係なく設けられる私営駐車場についても、より厳しい規制が適用されるべきであろう。

5 徒歩中心の未来都市へ

これまでに述べてきたことから明らかなように、京都の都市交通は転換期にあり、新たなコンセプトに基づいた都市交通政策の導入が一刻も早く図られるべきである。都市、特に都心部は、人々の活動の場であり、通り過ぎる場ではない。にもかかわらず、これまでの都市交通計画は、1台でも多くの自動車を通過させることを第一義とし、とにかくにも渋滞を最低限のものとするを旨として、道路や交差点が運営されてきた。人々の活動の場であり到達する目的地であるべき都心で、何故自動車を通過させることを至上命令としてきたのかと言う疑問に明確に答え、そのような交通政策に決別を告げる時が来ている。

1990年代初頭より日本でもTDM¹⁴⁾が強調され、都市内の自動車交通需要の抑制が図られるとともに、「道路の使い方」の再考が叫ばれるに至った。交通混雑解消のための道路整備と言う考えが再検討され、都市部では「都市の装置」としての公共交通の重要性が再認識された。制度面では、整備財源の柔軟化、上下分離、事業の事前評価および見直し、さらには需給調整規制を始めとする諸々の規制緩和等が提案、実施され、利用者負担の原則の見直しも主張され始めた。21世紀の交通計画・政策が20世紀のその単なる延長でないことは明らかである。

この流れの中、新たな都市交通を模索するものとして、京都市がいくつかの交通社会実験を実施あるいは計画していることは極めて意義深い。特に本年1月に行われた今出川通でのバスを用いたLRTの走行実験や、2007年度に実施が計画されている都心部でのトランジットモールの実験

14) Travel demand managementの略。「交通需要管理」とも訳される。

は注目される。ただ、これら実験の結果をどのように評価するかについて、確固とした評価基準が打ち立てられていないように思われる。これについて、手短に私見を述べたい。

これら実験の究極的目的は、人々が抱く京都の都市交通の未来像が実現可能なものか否かを判定することにある。「環境を考え、道路・交通の主役を自動車から公共交通へ、住んで楽しいまちの実現を」¹⁵⁾ と言う目的に向け、今出川通にLRTを通すことが可能かどうかを試してみる、と言うのが実験の意図であろう。ここで想定されているのは、歩行者や公共交通を主とした未来の都市交通である。その実現のためには、道路スペースを自動車から歩行者やLRTなどの公共交通に再配分することが不可欠である。その結果、もしも自動車の利用率が変わらないなら、自動車の使い勝手が劣るであろう。しかし長期的には、歩行環境や公共交通のサービス水準の改善により、自動車から公共交通などへの転換が起こり、都市交通の質が全体として向上すると言うのが、未来の都市交通へ向けての実現すべき筋書きである。

残念なことに、実験結果を評価するに当たり、「交通渋滞の発生」が一つの基準となっているように見受けられる。今出川通の実験では、自動車に割り当てられた車線数が削減されたのだから、交通状況が通常より悪化しても不思議はないし、それが実験結果を評価する尺度として用いられるべきでもない。ところが、前述の「何が何でもクルマを渋滞させてはいけない」と言う思想は、交通計画、道路交通運営管理に携わる人々の間にも根強い。本来注目すべきなのは、徒歩、公共交通主体の「歩くまち京都」のコンセプトが実現可能か否かと言う点であり、実験の結果道路混雑が悪化したか否かではないのである。

15) 京都市都市計画局交通政策室 「LRT（新型路面電車）ニュース」 No. 1

もちろん、未来の交通の実現に向けて、様々な課題が存在することに疑いはない。今回の実験に関連して検討されたのかどうか不明であるが、今出川通にLRTを走行させるとして、旧来のバス路線はどうなるのか、バスーLRTの乗り継ぎと言う形になるのか、長期的にLRTの路線網はどのような形状を採るのか、地下鉄、私鉄路線との関係はどうなるのか、周辺地域の公共交通はどうなるのか、料金体系は、荷捌き施設についてはどうか、などなど、数々の疑問が浮かぶ。未来の京都の交通についての議論を、広範な市民を巻き込んだものとするためには、これらの疑問に答え、より具体的かつ詳細な未来像を提案・検討する必要がある。そこでは、これまでのように自動車、バス、地下鉄、私鉄、自転車、駐車駐輪施設、歩行施設と、縦割りで個別の計画案を作成するのではなく、真の意味での「総合交通体系」としての未来像を描くことが肝要である。ここに行政のリーダーシップを期待したい。

6 おわりに

未来の京都がどのような街でありうるのかを検討するには想像力が必要である。徒歩、自転車、公共交通を主要交通手段とする街の生活がどのようなものなのかを考えるにも想像力が必要である。想像力は努力なしに手に入るものではない。考えうる未来についての真剣な考察と討議から生まれてくるものである。京都市民がこの想像力を獲得する努力を怠るとき、その結果は現状維持の交通政策である。それは都市の郊外化をもたらし、都市の活力、創造力を削ぐものであり、生活の質の退化につながるものであることは、本稿で論じたとおりである。一人でも多くの市民の叡智を集め、京都市民の想像力を培い、市民が共有する未来の

交通体系を描き，実現しなければならない。京都の顔であるべき四条河原町が，いつまでもただクルマが通り過ぎるだけの，どこにでもある交差点でなければならない理由はないのである。