

## クルマ優先を転換

表題は日本経済新聞 7 月 27 日特集である。リードから一京都や大阪、仙台といった大都市の中心部で、歩道を広げる動きが出始めた。自動車が通行する車線を減らし、その分を歩道の拡幅やバス停の改善に充てる。車優先の道路空間を歩行者に配分し、安心して歩ける街をつくる取り組みだ。周辺道路の整備が進み自動車の通行量が減った路線もあるが、街のにぎわいを増して地域経済を活性化する狙いがある。

京都市の繁華街を東西に貫く四条通。1. 1 キロメートルの区間で昨年 11 月から歩道拡幅の工事が進む。道幅 22 メートルのうち片側 2 車線を 1 車線に減らし、両側の歩道をそれぞれ現在の 3. 5 メートルから最大 6. 5 メートルに広げる。祇園祭の期間中は休み、山鉦巡行を広がった歩道から見物する光景も見られた。

京都市によるとこの区間の通行利用者（休日ピーク時の 1 時間あたり）は、幅 15 メートルを占める車道を車で移動する人が 2200 人。一方、7 メートルしかない歩道の歩行者は 7 千人に上る。都市計画が専攻の京都府立大学の宗田好史教授は「かつての商店主たちは車で客が来ると考えていたが、65 歳を超えた団塊世代や若者は車に乗らない。街を歩きやすくし、文化イベントを開くことが幅広い集客につながると気付いた。歩きやすいまちづくりは地域経済を活性化する」と語る。

仙台市は街のシンボルロード、青葉通りの 1 キロの区間で着手した。すでに一部が完成している。片側 3 車道を 2 車線に減らして、両側の歩道をそれぞれ 6 メートルから 7. 75 メートルに広げる。この中に自転車歩行帯もつくる。路側に 2. 5 メートルの停車帯を設ける。12 月の市営地下鉄東西線の開通に合わせて、中心部の魅力を高める。背景には交通量の変化もある。大阪市は御堂筋の歩道を拡幅し自転車専用道を設けるが、道路網の整備などで自動車は 40 年間で 4 割減少。一方、歩行者は 3 倍、自転車は 6 倍に増えた。

それでも渋滞への懸念は大きく、車の流入をどう抑制するかが課題だ。京都・四条通では今春の花見シーズンに深刻な渋滞が発生した。1 車線の路上でバスが止まり、バスを追い越せない一般車両の列が長く伸びた。----- 四条通では渋滞が問題となる一方、



広がった歩道が順次歩けるようになり、ベビーカーを押す人も増えている。歩道幅への評価は市民の満足度がどれだけ上がるのか、にぎわいがどれだけ生み出されるかで見るとべきだろう。道はだれのものか、再考するときがきた。

(2015年8月5日)