

現代の ことば

やすなり
安成

てつぞう
哲三



京都は人口当たりのタクシー台数が日本の大都市の中では東京に次いで多いという。このことは、利用者にとっては大変ありがたい。市内のどこに居ても、タクシーは割と簡単に拾うことができる。しかしこれは、運転手にとっては、競争が厳しく、稼ぎの効率が悪いことを意味する。

私は仕事柄、出張が多く、京都駅でのタクシー利用も多いが、いつも駅ではタクシーに乗るべきかどうか迷う。自宅は駅

から歩いて20〜30分程度なので、余裕のある時は健康のためにできるだけ歩くことにしているが、迷うもつひとつの理由は、何十分あるいは1時間以上も客待ちをしていた運転手氏に、基本料金か、せいぜいワンメータープラス程度にしかならない距離を運んでもらうのが申し訳ないからである。

都市におけるタクシーは、バスや地下鉄などの公共交通を補完する市民の足として欠かせない。高齢化する社会では、介護

タクシーの持続性学

の一環としてのタクシーの役割はどの都市でもこれから益々大きくならう。京都のような細い道で、多くの観光サイトを抱えている街では、観光バスに代わるタクシーの効用も非常に大きい。最近では修学旅行生が、数人ごとにタクシーに分乗して市内各地を回るのが定着しているが、これはタクシーの機能を最大限活用したひとつの形態である。移ぎ的にも悪くなく、運転手諸氏には、自分の子供か孫の世代の生徒達のガイド役も務めて気分も良いようである。

タクシーの天敵はマイカーである。京都では春秋の観光シーズンの他、三大祭りや正月など、年中、観光客が多く集まるが、多くの客は、マイカーで市内に乗り入れて、望みのサイトに行

こうとし、ただでさえ狭い道路は大渋滞する。元々これらの観光客を狙って増えたはずの京都のタクシーであるが、皮肉なことに、この時期の商売はあがりだとして、運転手諸氏は嘆いている。ではどうすべきか。

私が学生だった頃、京都市はマイカー増加による渋滞の対症療法として、市電を廃止してしまい、環境にも観光にも優しくない道路状況にしまったが、あの失敗を繰り返すべきではない。

「地球温暖化」対策の観点からは、温室効果ガスであるCO₂排出量の規制が重要である。輸送機関が出す単位旅客・距離あたりの排出量の算定によると、タクシーがバスやマイカーよりも多いが、これは主として流し

営業のせいとされている。携帯電話やインターネットの普及で、流し方式から呼び出し方式を主流にすることは今や問題ない。すでに導入がかなり進んでいるハイブリッド車化の促進で、タクシーの「低炭素化」はさらに進めることができる。

千年の歴史を背景に持続可能なブランド都市Kyotoは、観光・環境・機能の3Kを柱にした都市づくりをめざすべきであろう。そのためには、例えばドイツなどですでに実施されているマイカーの本格規制を含め、電車・バス・タクシーを有機的につなぐ新しい都市交通システムを構築すべき時期にきているのではないかと。

(総合地球環境学研究所長・地球環境学)