

環境まちづくりをめざす

秋

2003

第17号

2003年11月1日発行

あじえんだ

「アジェンダ21」とは「21世紀への課題」という意味。
「京のアジェンダ21フォーラム」では、市民・事業者・行政が力を合わせて
環境と共生できるまちの姿を描いていきます。



みやこ
京
のアジェンダ21フォーラム
ニューズレター



未来に残したい...
京の知恵

灯火親しむの候

20W電球の

光の素晴らしさに心を開く。

見慣れたはずの部屋が

広さと深みを増すことを

しみじみ味わい、

小さなエネルギーにこそ

美の神様が宿っていることを、

まず実感しましょう。

写真 山口洋典

* 詳しくは7ページをご覧ください

巻頭特集

まちなかで進む「歩くまち・京都」

都心のエコ交通プランその後

環境ビジネス探訪 その1

株式会社 レポインターナショナル

アジェンダ NOW

エコミュージアムワーキンググループ

アジェンダフォーラム会員紹介 ひと・まち・きたる

山本 みか さん

まちなかで進む「歩くまち・京都」

～ 都心エコ交通プランその後 ～

「京のアジェンダ21」では、重点課題のひとつに「環境にやさしい交通体系の創出」を掲げ、そのビジョンに基づいて、環境にやさしい交通体系の創出ワーキンググループ（交通WG）が活動しています。交通WGの最初の取組となったのが、2001年秋に発表した「歩くまち京都をめざして～都心のエコ交通プラン～」という提案です（プランの対象は、河原町通、四条通、烏丸通、御池通に囲まれた地域です）。プランの提案から早2年が経ちました。この2年間の様々な動きを振り返るとともに、改めて都心部の「歩くまち・京都」のために今後どう取り組んでいくかを一緒に考えましょう。

なぜ改革が必要なのか ～ まちなか交通の現状

こんな現状を変えていこうと、プランを提案しました。

バス

大多数の人の来訪手段である公共交通機関（グラフ1参照）ととりわけバスは、百貨店等への自家用車の駐車場待ちや違法駐車等で都心では定時運行が難しい状況にある。

歩行者

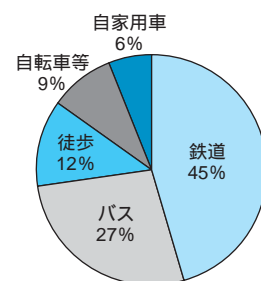
まちなかの大通り（四条通・河原町通）では、歩行者の数は自家用車で通過する人の4～5倍。にもかかわらず、歩道と車道の面積比は1対2。歩行者は狭い歩道に押し合いへし合い。

自転車

大通りは走行できず、駐輪場も不足しているために自転車が溢れ、歩行者の安全と快適さを妨げている。

通過するだけの自動車多数

都心内側の小路（細街路）では自動車交通の50～80%は地域に用いない通過するだけの車。



グラフ1 都心来訪者の交通手段

エコ交通プラン「都心の交通体系づくりの目標」

1. すべての人々にとってやさしく、安らぎのある歩いて楽しいみちを創る
2. 自動車の抑制によって都心の商業や観光に華やぎと賑わいを生み出す
3. 歩く楽しみや商いの搬送活動を支援する都心の新しい運輸手段を充実させる
4. 自転車と共生できる都心のまちづくりを進める

これらを通じて、京都らしい新しい都市の景観を創ります。



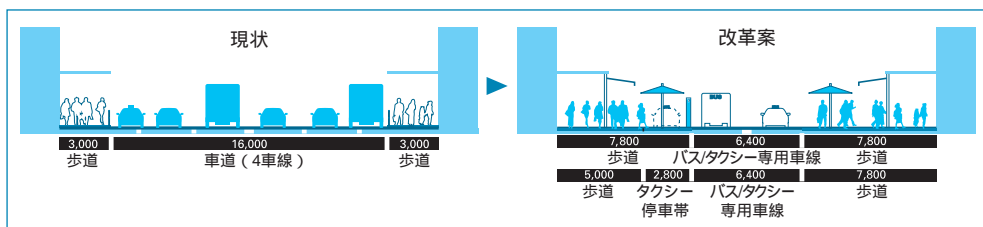
都心エコ交通プラン 内容

大通り（河原町通、四条通等）の改革案（タイトル背景左側）

- ・一般車両の流入規制を行い、トランジットモール化（バス/タクシー、物流車両のみ）
- ・100円循環バス等公共交通は、回遊性を高める都心の交通手段に進化

内側の小路（堺町通、六角通など）の改革案（タイトル背景右側）

- ・錦小路を自動車の南北横断禁止帯にして、通過交通を削減
- ・伝統的な京都の景観と調和し、歩行者が主役であることを表現する路面デザイン
- ・超小型の共同配送用パブリック電気自動車で都心の商業活動（物流）を支援



大通りの提案イメージ
歩道幅を3mから8mに広げ、車道は現在の4車線から2車線に削減。（タクシー駐車帯、荷捌きスペースは一部に設置）



小路の提案イメージ 遊休空間や駐車場を小規模分散型の駐輪施設に転用



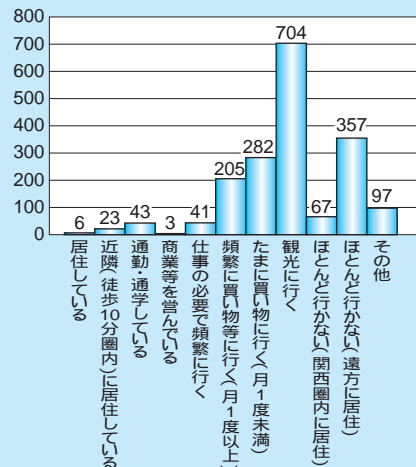
たくさんの賛同があった ~ 都心のエコ交通プランへ寄せられた意見

プランは、2001年秋から2002年4月末までホームページ（HP）に掲載し、アンケートを行いました。HP上のアンケートという性質上、回答者の多くは他府県の方でした。

皆さん、京都の都心部をどう見ているのでしょうか。プランについて、今の都心交通について寄せられた意見を紹介します。

1,000を超えるアンケート回答

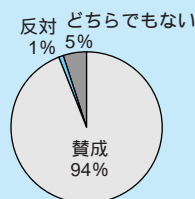
約1,800人がアンケートに回答。そのうち最も多かったのが、観光で京都を訪れるという方からです。買い物で都心部によく出かけるという人も含めて、都心部と密接な関係がある人は、回答者の2割弱。40%が、観光で訪れる方からでした。



グラフ2 回答者とプラン対象地区との関係

94%がプランに賛成

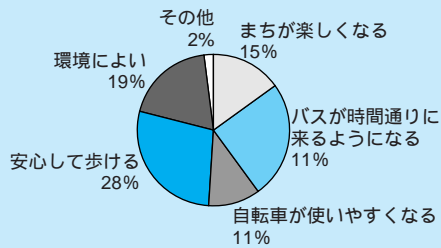
1,700人余りがプランに賛成すると回答。



グラフ3

「賛成」と回答した人の意見より

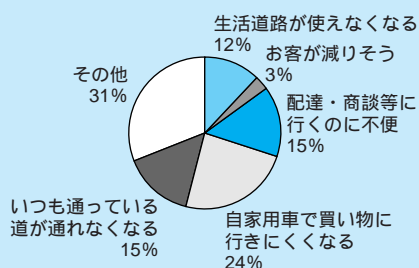
道が狭くて困るという意見が多数。中には、京都から他県に引越して、他の街の歩きやすいことに驚いたという声や、車に関しては、「通過車輛がほとんどならばこれが良いのでは」という意見、バリアフリーや、子どもにもやさしい視点も必要という指摘もありました。



グラフ4 「賛成」する理由

- ・実現できたら旅行者にもやさしい京都になるかも。[観光]
- ・気軽に乗れて、スイスイ走るバスがあればと思う。[市内に居住]
- ・心にゆとりができる（ストレスを感じない）。[観光]
- ・のんびりと歩いて観光地京都にはふさわしい。[観光]
- ・気持ち良く買い物ができてまた行きたくなく思う。[観光]
- ・誰もが共通に街の楽しみを享受するためには必要不可欠。[近隣に居住]
- ・京都市内がすっきりし、住む人も観光の人もお互い楽しめる街になりそう。不便な人もいられるだろうが、協力がいずれ自分のためにもなることを理解出来ると思う。[観光]
- ・古都京都という雅な雰囲気イメージしてくるが、実際に行ってみると現状は全く違う。現状を少しでもよくしようという姿勢があるだけでも賛成。[観光]
- ・景観保全に役立つ。京都の町の良い面を活かそうとしている。[買い物頻繁]
- ・京都の街中らしくって特徴があって良いと思う。[観光]
- ・京都は、ゆったりと景色や雰囲気を楽しみながら歩くのが楽しい街だと思う。[買物たま]
- ・安全でマナーの守れる道になる。[数ヶ月前まで対象地区の近隣に居住]
- ・毎晩毎晩轟音をたてて走り心臓に響く騒音改造車をも排除できるのでは。[買物頻繁]

「反対」と回答した人の意見より



グラフ5 反対する理由

「反対」する意見

実現性への疑問の声もあった。

- ・いい話だが極端では。もう少し緩やかな現行とエコプランの間ぐらいのプランはないか。用事のある自家用車というものをもう少し見てほしい。

[買物たま]

- ・まず、交差点内及び、通りに長々と客待ちしているタクシーをなんとかすべき。
- ・一般車（県外）のドライバーは混乱する。[遠方]
- ・規制をしても、日本全体がやらないと流入しようとする車両の総量は変化はしない。
- ・環境破壊そのものの存在である「都心」をより環境に配慮した方向に改善しようとする試みは素晴らしい。ただ、都心から離れたところに住み、商用や買い物のために比較的頻繁に都心に来る人間にとっては「アクセスしやすさ」を損なっているように思える。この問題は決して錦小路を横断できなくしたり、専用車線化するようなことで解決すればいい問題と言うよりはむしろ、日本人のライフスタイル、「車と人」や「街と人」とのこれからの関係をこれからどう改良しなければならないのに関わる。より理想的なプランに仕上がることを期待する。[買物頻繁]
- ・四条、河原町通の歩道の道幅を2倍にするなど実現性があるのか。あれだけたくさんのタクシーが路上駐車をしているし車も多い。プランに描いた道路が実現したとして、タクシーの営業に差し障りは出てこないか？ [通勤通学]

賛成、反対、どちらとも甲乙つけがたい

それぞれの回答の裏側にある意見の中には、様々な視点がありました。「賛成でも反対でもない」という回答の中には、「周辺地域に問題が転嫁するのではないかという不安がある」「地域の人の声を聞くべきだと思った」という声がありました。

周辺地域への影響、また都心部に居住する人や都心部で商売をする人の中での議論がどうなるかは、重要な課題となっています。今回のアンケートで寄せられた皆さんからのご意見を踏まえ、「歩くまち・京都」に向けて次のステップへと進んでいきます。アンケートへのご協力ありがとうございました。

アンケートの結果、寄せられた意見はホームページに掲載していく予定です。詳細は、<http://web.kyoto-inet.or.jp/org/ma21f/>をご覧ください。



「歩くまち・京都」につながるこれまでの取組 足跡を辿る

エコ交通プラン提案後に、まちなかでは様々な動きがおこりました。その中から、いくつかの取組や調査を紹介します。

「まちなかを歩く日」交通社会実験・調査から見えてきたこと

お客さんが増えて商売繁盛?!

2001年の「まちなかを歩く日」では、店舗の約4割で、1日の来店客数が増え、約3割で、一日の売上金額が増えています。これは、多彩なイベントがまちなかの至る所で開催されたことや、自動車通行規制が実施されて安心して歩けるようになった三条通と富小路通で、普段（開催前週）と比べて、歩行者数が2～3倍に増えたことなどにより、まちなかを歩いて回遊する人が増えたためだと考えられています。

歩行者優先の道づくりを模索する三条通は、その後も歩行者が増える傾向にあ

り、新しい魅力的な店舗の進出が相次ぐなど、回遊性の向上と商業の活性化は好循環・相乗効果を生み出しつつあります。

ヨーロッパ諸都市の事例や、研究者のシミュレーション分析でも明らかになっていますが、まちなかを歩く日の交通実験は、都心における自動車交通の削減と地域経済の活性化が矛盾しないというシナリオが、京都でも現実化できるかもしれない可能性を垣間見せてくれたのではないのでしょうか？

クルマもスローダウン

「まちなかを歩く日」には、普段（開

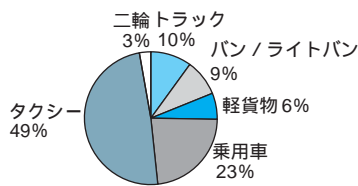
催前週）と比べて、細街路での自動車の速度が低下しています。これは、普段以上にまちなかを回遊する人が増えることで自動車が走行しにくくなったことが原因です。つまり、歩行者にとっては歩く環境が良くなり、自動車にとっては走行環境が悪くなったこととなります。このことが繰り返されると、まちなかに来訪した人は、歩きやすかった印象が残り、自動車では走りにくかった印象が残って、例えば、休日のまちなかには自動車で来るのは控えようという行動が期待されます。

エコ交通実現のための都心物流システム ~ 商業活動に欠かせない物流と自動車流入規制は両立可能

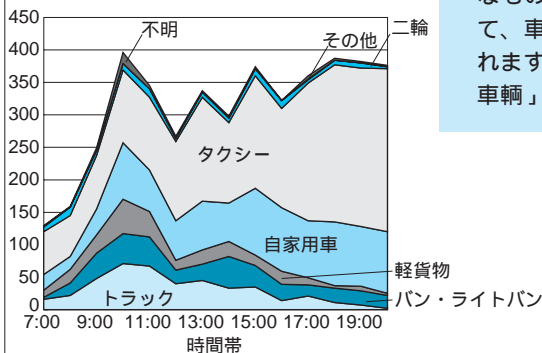
2002年6月に、京都大学大学院工学研究科の都市地域計画研究室が、河原町通で車の交通量や物流の調査を行いました。この調査の目的は、河原町通や四条通における歩道拡幅の可能性を探ること、周辺の街路の交通量も調べ、車の抑制策を検討することです。

物流の現状

約半数はタクシーで、貨物車（トラック、バン、ライトバン・軽貨物車）は全体の約25%。駐車車の最も多い四条河原町付近では、その半数以上がタクシーであることが、調査より明らかになった。



グラフ1 総駐車発生回数



グラフ2 車種別駐車回数

都心物流システムはどうなる？

調査に携わった都市地域計画研究室の中川大助教授、フォーラム交通WG都心総合タスクチームコーディネーターの恩地惇氏の調査を経ての見解は、

・荷捌きスペースの確保、タイムシェアリングは可能？

調査からわかったことは、駐車しているのは、物流車両よりタクシー・一般車の方がずっと多いということ。物流車両は停車時間も短いので、停めるのに必要なスペースはそれほどたくさんなくても量的に足りると考えられます。特に午後からの物流車両は少なくなっています（グラフ2参照）。「午前中は荷捌き駐車専用で、午後から歩道となるような場所」を作るなどの方法で十分対応可能です。台車で運ぶ、「物流路線バス」のようなものを走らせるなどの方法によって、車両自体を減らす方法も考えられます。大型車両から「超小型物流車輛」への積み替え荷捌きスペース

として御池通等のタイムシェアリング利用も考えられます。

・物流システム実現に向けての提案

特に細街路において、いくつかの商店をモデルとして選び、積み替えを前提とした「魅力的な」超小型物流車輛（例えば貨物用VELOTAXI）による物流の実証実験を実施するなどできれば、全国各界に話題となり「やる気」を起こさせるきっかけになるでしょう。これが京都の手法となれば、新しい京都の都市景観を生み出すことにつながるのではないのでしょうか。

・物流の問題がクリアできたら、

トランジットモールや歩道拡幅の可能性は？（中川氏）バスも含めて完全歩行者モールにするのが得策。多少難しい点はあるかもしれませんが。しかし、バスの走行が認められるトランジットモールや、現状のままで歩道のみ拡幅することについては、特に問題となるようなことはないと思います。（恩地氏）可能性はあるかではなくもはやこの町が「やるべき」事柄であると考えています。

今後の展開 ~ 物流システムの社会実験を

エコ交通プランのアンケートの回答に、商品の仕入れ等で四条通を良く通るという方から「新しい物流システムは、時間に制約される仕事で利用する場合等、実際に機能するかが心配です。また、他の道路に車や自転車が集中するのも心配です」という意見が寄せられていました。

今後は、調査を活かし実際にシステムを試行するなど、次の段階へと進んでいく必要があります。



歩いて暮らせるまちづくり推進会議の試み

今年の「まちなかを歩く日」開催日：11月15日（土）16日（日）

開催エリア：概ね二条通・鴨川・四条通・堀川通に囲まれたエリア

平成12年、国のモデル事業の推進母体としてはじまった

「歩いて暮らせるまちづくり推進会議」は、平成12年度、国の「歩いて暮らせる街づくり」のモデル地区として、職住共存地区（都心部の幹線街路に囲まれた内側の地区）において調査が実施されることに伴い、地元との協働で取組を進めるために設立、住民・事業者等（延べ約150名）が、これまで4年にわたって活動を続けてきました。

都心の9学区が参加。事業者、博物館なども

推進会議には、京都市都心部まちなか地区の9つの学区と複数の「通り会」や商店街、京都文化博物館などの公共

機関が参加し、これまでにない意見交流の場を創り出しています。また、地域ベースの組織・機関以外にも、まちなか地区に積極的に関わろうとするNPOや市民団体とも連携を深めています。

推進会議の活動を通じて得られた最も重要で注目すべき成果は、これまで疎遠だったまちなか地区の学区・地域組織間に、その枠組みを超えた交流と連携が生まれたことです。推進会議は、当初の役目であった国の事業終了後も、京都市の支援を受けつつ継続しており、地域連携を基礎とする自立した活動ネットワークへと発展しようとしています。

社会検証「まちなかを歩く日」を3年連続開催

推進会議は主な活動として、初年度

より「まちなかを歩く日」を実施してきました。これは、学区・地域が地域資源を活かしたイベントを同時に開催するもので、都心回遊性と地域交流を活性化し、都心の未来像を共有することを目指してきました。様々な主体が知恵を出し合ってできる「まちなかを歩く日」では、多彩なまちの表情がうかがえ、まち全体を楽しむことができます。

さらに今年度、国の「全国都市再生モデル調査」に選定されました。この調査では、町家活用と都心回遊性を軸に、都心再生の好循環を誘引するために何が必要なのか探るための調査が予定されています。推進会議は今後も、まちなか地区の将来像とその実現に向けて、引き続き検討と具体的な取組を進めていきます。

「歩くまち・京都」をめざした様々な取組。このような取組と連携しつつ、京のアジェンダ21フォーラムも都心のエコ交通実現をめざしていきます。

やっています！
暮らしの工夫

いっかだんらん 冬の寒さは一家団楽で楽しくエコライフ

朝の冷え込みが感じられる季節になってきました。冬の到来ももうすぐです。

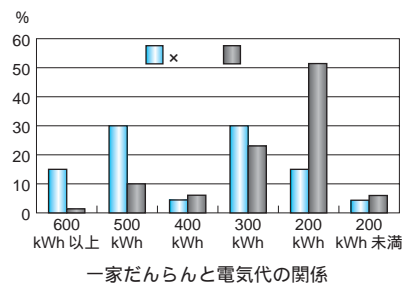
かつて吉田兼好は「冬はいかなるころにも住まら」と書きましたが、こんにちの家庭では夏に消費する冷房エネルギーよりも冬に消費する暖房エネルギーの方が圧倒的に大きく（8倍以上¹）なっています。「省エネ」というと「夏のアコンをがまんする」というイメージがありますが、地球温暖化問題からいえば冬の生活の方がより環境負荷が高いわけです。

日本ではエネルギー消費量の少なくてすむ伝統的暖房器具の「こたつ」がいまも健在ですが、洋間中心の生活ではさすがに使いにくいかも（酔っ払ってこたつで寝てしまう人を起こすのがたいへん、という話もあります）。でも、こたつ等がもたらしてきた「一家団楽」のライフスタイルがエネルギー消費も少なくてすむ、というのは事実のようです。

環境家計簿に取り組んだ4人家族の家庭60世帯（オール電化住宅および自営業の家庭を除く）を、取組チェックポイント「家族がいっしょの部屋で過ごすようにしている」の項目に もしくは×をつけた家庭と、 をつけた家庭に分け（2003年2月時点）、消費電力量毎に両者の分布をパーセンテージで表示し比較してみました。

図のように、一家団楽をむねとしている家庭の半分以上が、2月の消費電力が200kWh台で済んでいるのに対し、そうでない家庭では4割以上が500kWhを超えています。別々に使うと、暖房器具だけでなく、テレビや照明に要する電気代も増加しますからね。

エネルギーが節約できるだけでなく、家庭内のコミュニケーションが円滑になる、小さい子どもの勉強の能率があがるなど、一家団楽には他にもいろいろメリットがあるようです。



1 水谷洋一編著、2010年地球温暖化防止シナリオ、実教出版、2000

2 京都市版環境家計簿「エコライフチャレンジ」についてのお問合わせは地球環境政策課まで

(ひのでやエコライフ研究所 伊東 真吾)



株式会社 レポインターナショナル

最近、京都市のごみ収集車や市バスに「廃食用油を再資源化したクリーンなディーゼル燃料を使用しています」というステッカーが貼られているのをよく目にする。このステッカーは、家庭や事業所から出る廃食用油を回収して製造された「C-FUEL（シー・フューエル）」というバイオディーゼル燃料を使用していることを示している。そこで、このバイオディーゼル燃料を製造・販売している株式会社レポインターナショナル（京都市南区）をたずね、事業を立ち上げた経緯、ビジネスモデル、バイオディーゼル燃料の使用による環境保全効果などについて話を聞いた。

ボランティアからビジネスへ

1995年8月に「地球の環境を守る会」というボランティア団体としてスタート。1997年8月から京都市の委託を受けて家庭から出る廃食用油の回収をはじめた。株式会社組織を改めたのは1999年10月のこと。ちょうど地球温暖化防止京都会議（COP3）が開催され、環境問題への関心が高まり、さまざまな取組が全国各地で始まった時期だ。海外では既に廃食用油が軽油の代替燃料として使われているという情報

も伝えられ、日本でも可能ではないかと考えた。世の中の環境に関する追い風もあって、ボランティア活動からビジネスへと踏み出したわけだ。

廃食用油がクリーンな燃料に

現在、京都市の家庭から出る廃食用油の回収拠点は、市内204学区中の133学区807拠点（2003年9月末日時点）に及び、毎月12,000リットル（ドラム缶60本相当）を回収している。

食堂や食品工場といった事業所、学校給食、公共機関等からの廃食用油は、「有価物」として、1回につき量に関わらず5円を支払って回収する。これまで「産業廃棄物」として扱われ、回収に多くのコストをかけていた事業者側にも歓迎された。

同社では、回収した廃食用油を和歌山市にある工場で再資源化、「C-FUEL」バイオディーゼル燃料として販売するというビジネスモデルを確立している。なお、回収先は京都市だけにとどまらず、近畿圏を中心に広い地域に及んでいる。

「C-FUEL」の環境に対する効果はどうか。「C-FUEL」を燃料として使用した場合、ごみ焼却する際に生じるCO₂が全く出ず、またバイオディーゼル燃料として使用しても、排気ガスに含まれるCO₂は軽油使用と比べて約10%少ない。だからごみ焼

却や、軽油使用の場合と比べ、約4000トンのCO₂削減効果があるという（図参照。京都市算出）。また、排気ガス中の黒煙は軽油使用時の1/3～1/6にとどまり、酸性雨の原因となる硫酸化物もほとんど含まれていない。実にクリーンな燃料である。

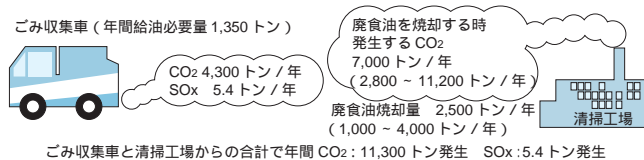
多くの人たちに認知、

使用してもらうために同社では京都市と連携して「C-FUEL」のJIS規格化を目指している。品質保証をすることによって、製品の差別化を狙う考えだ。また、ごみ収集車やバスといった公共機関だけでなく、民間事業所などでもこの「C-FUEL」を使用してもらえるよう働きかけている。現時点では価格面で軽油に比べまだ条件的に劣る点もあるが、KES認証やISO14001取得といった環境経営に取り組む事業者が増えてきており、事業車両の燃料としても使用される可能性が増えてきているのは確かだろう。

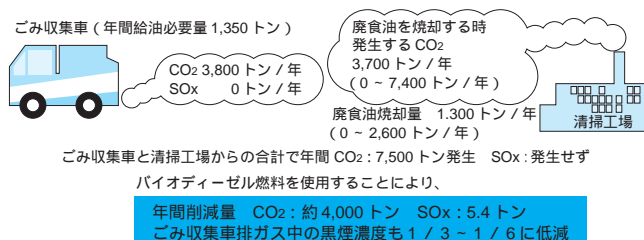
環境問題を無視しては生活も経済活動も成り立たなくなってきた現在、廃食用油回収という「市民参加」で作られている燃料による環境保全への取組は大きい意味を持つ。その効果を広くアピールし、認知度を高め、より広い使用につなげたい - と同社では期待している。

株式会社レポインターナショナル
〒601-8035 京都市南区東九条南松田町39
TEL:075-693-7667 FAX:075-693-7668
URL: <http://www.e-revo.jp>

(1) 従来の場合（家庭からの廃食用油はごみとして処理、ごみ収集車には軽油を使用）



(2) 家庭からの廃食用油は回収して、バイオ・ディーゼル燃料に転換し、ごみ収集車の燃料に使用した場合



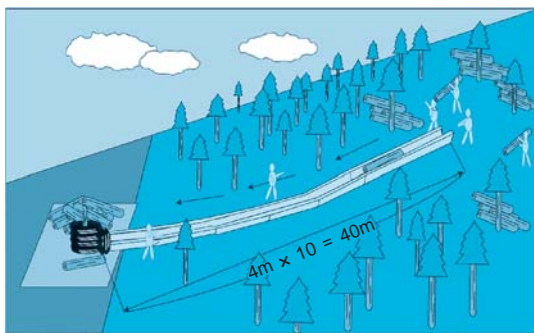
左図：廃食用油を回収し、バイオディーゼル燃料として利用した場合のCO₂等の削減効果

写真：家庭からの廃食用油は回収拠点に集められ、回収される。

「エコミュージアムワーキンググループ」

エコミュージアムWGは、大原野森林公園を「地域まるごと博物館」(エコミュージアム)の一つのサテライトとして位置づけ、公園の管理を委託されている大原野森林公園運営管理協会や、公園の生態系保全や利用に関する管理方法を定める大原野森林公園運営管理委員会と連携して、活動をしています。

今年度は、運営管理協会の方々への講習会、森の案内人育成講座、里山教室の開催に向けて検討を進めています。講習会は、地元の公園を管理する人たちを対象に、来園者への対応方法や公園内の生態系や自然についての理解を深めてもらうことを目指します。森の案内人育成講座は、大原野森林公園の生態系を理解するとともに、インタープリター(案内人・通訳)としての技術を身につけ、来訪者に大原野森林公園内の多様な自然を伝えることのできる「森の案内人」



を育てていくことを目的とした講座です。里山教室は、一般市民を対象に、人工シユラ(図・写真参照)を用いた集材などの里山を維持管理する方法、炭焼きなどの昔から里山とともにあった生活スタイル・伝統技術、木質ペレットなどの新しい木質バイオマスの利用方法などを学び、大原野森林公園の維持、管理、有効利用を担う人材を育成する教室です。また将来的には、木質バイオマスの量や需要の調査等を行い、新エネルギーとしての活用を視野に入れた新しいコミュニティモデルづくりも考えています。興味のある方は、ぜひご参加ください。

エコミュージアム WG 出羽浩明



未来に残したい… 京の知恵

其の拾七 灯火親しむの候

「暑い暑い」もいつか遠のき京都が一段と風情を増すこの季節、そこはやっぱり読書でしょ。活字離れ、IT情報の割には書店には新刊書の山、粗製濫造がほとんどの中、まれには落ち着いて目を通したくなるものもある。静かな夜、スタンドの明かりの下でおもむろに紐解いての自分と書物だけの小さな宇宙。ああ、しみじみ秋ですなあ。

と、言いたいところだがこんな世界、今あります? かつて昭和8年に(昭和8年ですゾ)「絶えず明るさを求めて行き、僅かな陰をも払い除けようと……」と谷崎潤一郎は名著「陰影礼賛」のなかで無節操に近代化する日本を嘆いていたが、ご存じ戦後はさらにメチャクチャに拍車がかかり、ひたすら「明るく、明るく」でもう取り返しの付かないところまで来てしまったのかも知れない。

立派に修復された京町家でさえも、平気で蛍光灯ペンダントなどを付けている例はいくらもある。どんな美人でもベツタリと影のないうライティングではたまりません。ともかく我々は夜の灯りの美しさに関し、まったく無知無識の野蛮人になり下がってしまったことを自覚すべきです。

では、どうするか。悪いことはいわない、だまされたと思って出るだけ照明を減らし照度を落として、もう一度ほの暗さの意味と出会う。20W電球の光の素晴らしさに心を開く。見慣れたはずの部屋が広さと深みを増すことをしみじみ味わい、小さなエネルギーにこそ美の神様が宿っていることを、まず実感しましょう。

恩地 惇

(会員、環境デザイナー)

(株)GKK京都取締役社長)



ひと
まち
きたる

山本 みか さん



待ち人来る、ではなく「ひと・まち・きたる」
京のアジェンダ21フォーラムの会員で、積極的に活動
されている方を紹介していきます。

「お祭りノイベントでは、使い捨て容器でなくリユース容器を使おう」という活動を進めているのが、京アジェンダ21フォーラムの えこまつりワーキンググループ。山本みかさんは、そのWGに参加するユニバーサルユース研究会の代表を務めている。

Webで広がったネットワーク

ユニバーサルユース研究会が活動を始めたのは1999年。ごみ資源に関心を持ち、自分のホームページ（HP）でさまざまな情報や意見を発信していた山本さんが、HPで知り合った奈良在住の2人と一緒に立ち上げた。「京都市ごみ減量推進会議が、リターナブルプラスチック研究会への市民参加者を募集していたのです。それに応じて具体的な活動を……と考えたのが、会設立の動機」という。3人でスタートした研究会も、Web上での呼びかけで徐々に人数が増えてきた。現在メーリングリストで情報交換をしているメンバーは、農業従事者や勤労者、主婦など約30人。プラスチックメーカーに勤める人もいる。年配の人も多い。

悩みは「現場に出て働いてくれる人が少ないこと」だ。ネットでのつながりで広がったグループだけに、メンバーの居住地もさまざま。それだけに京都市内の祭りやイベントに参加して活動できる人の確保が課題だという。実働しているのが2～3人という状態を改善したい、一緒に活動できる人がほしい というのが願いだ。

ドイツで学んだこと

昨年、環境事業団の助成金を得て、リターナブルペットボトル活用の先進地であるドイツを視察した。日本にはまだないリターナブルボトルの実物を見ること、その運用方法を学ぶこと - などが目的だった。今年の春に出版した『リターナブルボトル～リサイクルする前にリターナブル容器を使いたい!』は、その視察報告である。綿密な下調べをして視察に臨んだだけに、現地での観察も行き届いている。リターナブル運動の現状と課題が過不足なく記述された読み応えのある一冊だ。また、参加したメンバーたちの容器リユースに賭ける熱い思いも行間からにじみ出ている。「スタッフの中に本づくりに詳しい人が多く、中身だけでなく本の体裁も満足できるものになりました」と山本さん。ぜひ読んでほしいという！

「ドイツと同じ方法を日本で採用しようとしても、制度的に難しい点があることも、視察してみて分かりました。日本なりの独自のやり方を探していくことが大切ですね」

フォーラムとの出会い

昨年11月、えこまつりWGの学習会でドイツ視察の報告をしたのがきっかけとなり、翌月からWGの活動に参加している。「新しい出会いに刺激されたんです。WGに出会わなければ、ずっとネットでうろろろ情報発信をしていただけでしょうね」という山本さん。新たな活動の提案がメンバーの賛同を得て具体的な活動として実現していく というプロセスが楽しい。「ずっと少人数でやってきたから、多くの仲間を得て、とても充実しています。活動を通して自分も学ばせてもらっているし……」「これから、もっといろいろなことができるようになるような気がします」

リターナブル容器を普及する

今年の3月からは「鴨川さくらまつり」やあけぼの保育園の夏まつりなどで洗って使う容器（リターナブル容器）の使用を実験してきた。

「環境事業団の助成金で食器洗浄機を業者からレンタルできたので、お祭りでのリユースが容易になりました。京都は祭りの多い土地なので、一つでも多くのお祭りでリターナブル容器の使用を進めたい」という。WGでは地域の祭りへの食器洗浄機やコップの貸し出しを行っている。関心のある方はフォーラム事務所まで連絡を。

「忙しくて夕食がつかれず、お総菜を買う日が増えました。おかげで、プラスチック容器などのごみがたまる。何とかしなければ…」と反省の弁も。とはいえ、余暇を見つけては映画を見たり本を読んだり、生活をエンジョイすることも忘れない。しなやかに生きる魅力的な女性だ。

フォーラム事務所販売中。一冊800円。

京のアジェンダ21フォーラム入会のご案内

【年間会費】

一口1,000円を単位として、会員ごとに次の口数分とします。

(1)個人会員 1口 (2)団体会員 2口以上

*会費は郵便振替または銀行振込をご利用ください。

郵便振替口座：00960-7-143508

京のアジェンダ21フォーラム

銀行振込口座：UFJ銀行京都支店 普通 5468383

京のアジェンダ21フォーラム

【会員の特典】

ニュースレター・各種案内資料の無料送付、ワーキンググループへの参加、主催行事への参加など

みやこ

京のアジェンダ21フォーラムニュースレター 2003年秋(第17号)

発行：京のアジェンダ21フォーラム事務局

〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上ル上本能寺前町488番地

京都市環境局環境政策部地球環境政策課内

TEL. 075-222-4037 FAX. 075-222-4039

E-mail. ma21f@mbox.kyoto-inet.or.jp

URL. http://web.kyoto-inet.or.jp/org/ma21f/

企画：同フォーラムニュースレター編集チーム

編集：河村吉宏・小田桂子・滋野浩毅・竹村光世・千葉有紀子・能村聡

デザイン・レイアウト：藤本芳一

このニュースレターは風力発電による自然エネルギーを使用して、古紙100%の再生紙に大豆油インキで印刷しています。

