

1 調査目的

- ・京都市においては、中心市街地などにおける交通渋滞、観光シーズンにおける交通問題、公共交通ネットワークの連携不足など、多くの交通問題を抱えている。こうした中、京都市基本計画に示された今後のまちづくりの方向性に従い、ひとと環境にやさしい公共交通ネットワークの構築が求められているところである。
- ・そのため、京都市にふさわしい公共交通ネットワーク実現のため、LRT 等の新しい公共交通システム（以下 LRT 等）の導入に関する技術的検討と導入のあり方について、平成 14～16 年度の3箇年にわたり検討を行ってきたところである。
- ・その結果を受け、平成 17 年度業務では、前年度までの検討内容を市民に公表するとともに、LRT 等の導入のあり方について、市民的な議論を展開するための効果的な手法や方策の企画等を行った。具体的には、平成 16 年度までの検討内容を市民に公表し、さらに検討を進める対象とし、7 路線のうち今出川線（出町柳ルート）と小環状線をモデル路線として選定するとともに、シンポジウムの開催や、ホームページ上で市民意見の募集を実施した。
- ・これに続き本年度業務は、モデル路線の沿線住民をはじめとした市民や事業者と積極的な意見交換を行うなど、合意形成を図っていくための効果的な手法や方策を実施し、市民との協働により、検討を進めることを目的とする。

2 調査フロー

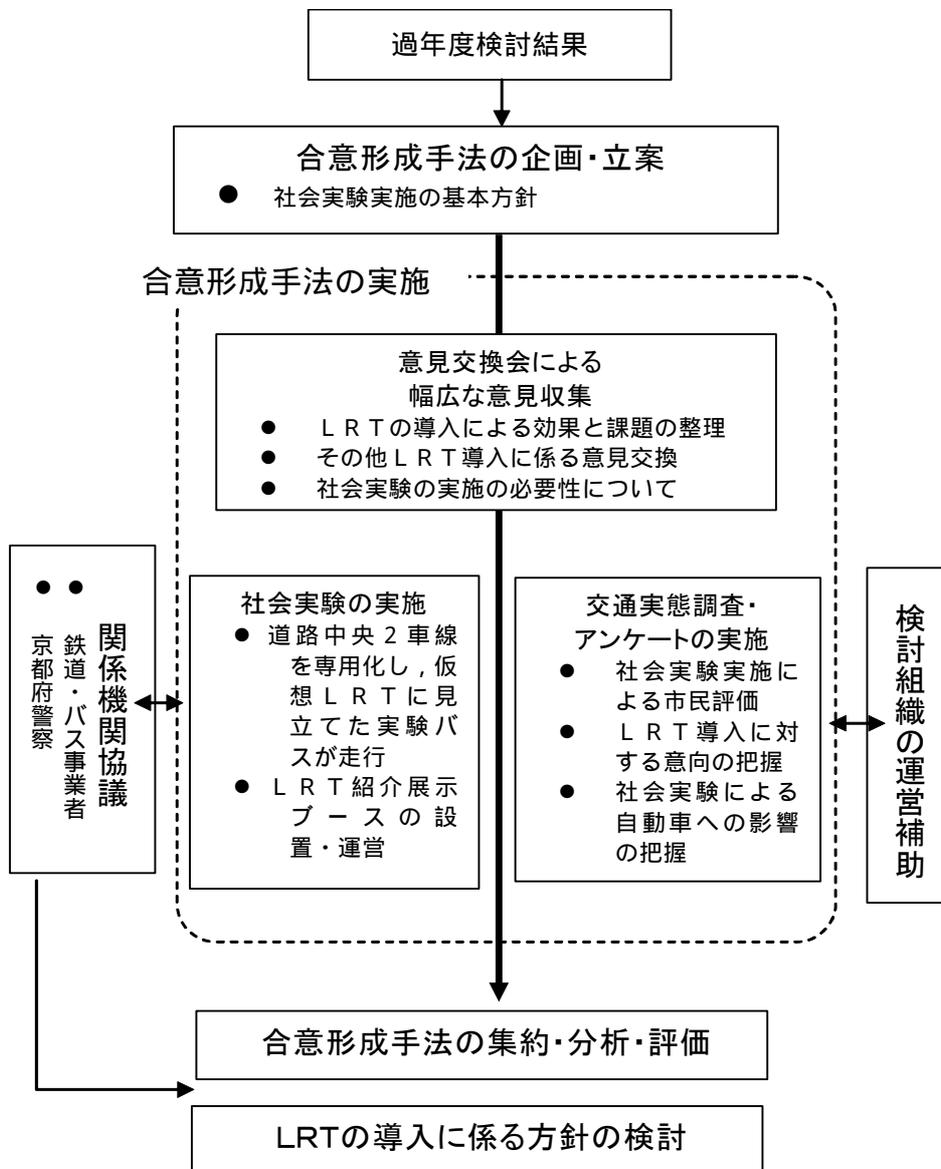


図 業務の実施フロー

3 調査圏域図

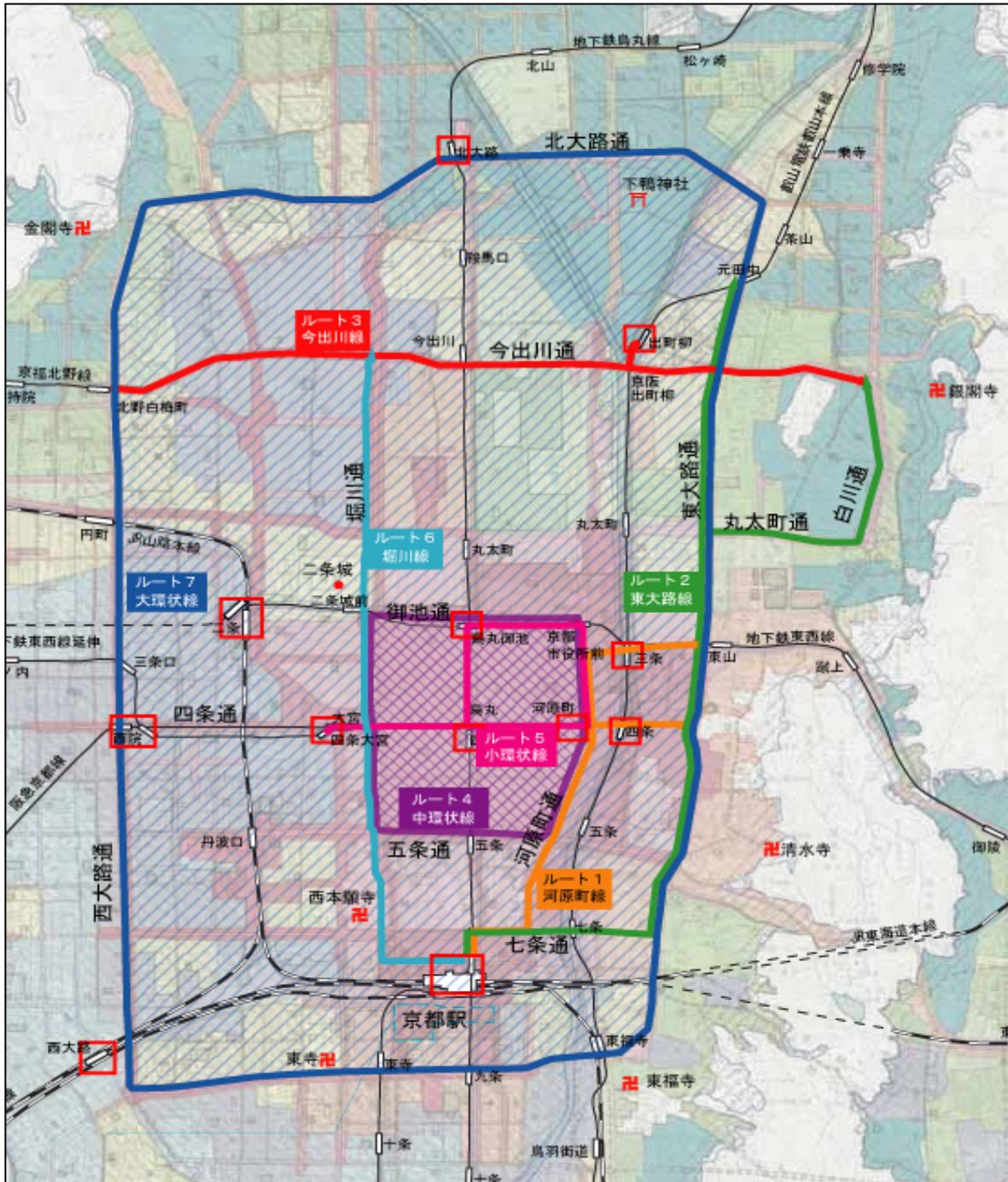


図 京都市において検討対象としたLRTルート図

4 調査成果

1) 合意形成手法の立案

(1) 合意形成プロセスの基本方針

LRT導入に向けた検討を行う際には、沿線市民との直接対話により合意形成を図りつつ、LRT導入の効果と課題について、社会実験を通じて具体的に検証を行うことが、検討熟度を高めるために最も重要である。合意形成は、抽象的・総論的な手法から具体的・各論的にステップを踏んで実施した。

ステップ1：まず沿線住民に、京都市の交通政策の基本理念である「歩くまち・京都」にもとづく交通まちづくりの取組を周知し、LRTの特性と効果及び課題を提示し、総括的な意見聴取を行う場として、参加者300人程度のシンポジウムを実施する。

ステップ2：沿線学区ごとに、意見交換会により、幅広い意見交換を行い、フリーディスカッションを通じた課題の洗い出しを行う。同時に、今後の社会実験の必要性等について沿線の理解を深める。

ステップ3：社会実験の内容等を検討する検討組織を地元や関係機関等の協働により設置し、内容について議論していく。

ステップ4：社会実験を実施し、効果や市民・利用者の反応及び自動車等へ与える影響の把握・分析及び評価を行う。

ステップ5：ステップ1～4の結果を踏まえ、導入に係る方針について検討を行う。

(2) 実施範囲

過年度検討したルートのうち、「ルート3：今出川線」を実施範囲とした。

今出川線における合意形成手法の対象範囲は、北野白梅町～今出川通～出町柳間を主に区域に持つ沿線学区（北区：衣笠，大將軍，上京区：翔鸞，仁和，嘉楽，桃園，小川，室町，京極，左京区：養正の各学区）とした。

(3) 合意形成プロセスの内容

ア 意見交換会

平成18年6月3日のシンポジウム「今出川通の交通まちづくりとLRT」のパネルディスカッションや来場者アンケートにおける「十分な議論が必要」との意見を踏まえ、意見交換会を実施する。

イ 交通社会実験

LRT導入時の状況を仮想的につくり、「公共交通の利便性向上と利用促進」「自動車利用の抑制による影響」を定量的・定性的に把握することにより、LRT導入に向けた効果や課題の検証を行うための社会実験を実施する。

ウ LRT展示ブースの設置

LRT交通社会実験の実施に合わせて、LRTを紹介する展示ブースを設置することで、LRTへの関心を高めるとともに、検討への理解を深めることを目的とする。

2) 合意形成の実施

(1) 意見交換会の実施

ア 概要

平成18年6月3日のシンポジウム「今出川通の交通まちづくりとLRT」のパネルディスカッションや来場者アンケートにおける「十分な議論が必要」との意見を踏まえ、7月10日から10月20日にかけて沿線学区を中心に意見交換会を実施した。

イ 参加人数

意見交換会の参加者数は、延べ393人(11学区, 合計13回)であり, 各学区の参加者数の内訳は以下のとおりである。

[意見交換会参加者数]

室町学区 7/10	桃園学区 (1) 7/29	翔鸞学区 7/30	嘉楽学区 8/4	仁和学区 8/7	桃園学区 (2) 9/2	衣笠学区 9/21	養正学区 9/25	春日学区 10/4	京極学区 10/10	小川学区 10/14	大將軍学区 (1) 10/19	大將軍学区 (2) 10/20	計 (人)
24	13	52	90	30	15	37	21	20	27	35	11	18	393

ウ 主な意見

どうして, 廃止した路面電車を復活させるのか。

沿線住民には, メリットが感じられない。観光客のための整備ではないのか。

現在走っているバスの利便性を高めれば十分なのではないか

現在の状況で導入しても, 渋滞がひどくなるだけだ。

今出川線だけ通すのではなく, ネットワークの議論を含め, 交通体系の中で位置づける必要がある。

狭い今出川通で検討するのではなく, もっと別に必要なところがあるのではないか。

将来を見据えて, このような検討を行うことは必要である。

LRTだけがバリアフリー性にすぐれていても意味がない。停留場までの歩道など道路全体を整備する必要があるのではないか。

LRTを導入するためには, 自動車を減らすための方策をハード・ソフト両面から総合的に考えていくことが必要である。

(2) 交通社会実験の実施

LRT導入時の状況を仮想的につくり, 「公共交通の利便性向上と利用促進」「自動車利用の抑制による影響」を定量的・定性的に把握することにより, LRT導入に向けた効果や課題の検証を行うため社会実験を行った。実験は「今出川線(出町柳ルート)」とし, 以下の内容とした。

- 実験日時は平成19年1月24日(水)10時から13時とした。
- 実験区間は, 今出川通の北野白梅町～出町柳駅前とした。
- 道路中央に専用走行車線を確保して, 仮想LRTに見立てた実験バスを10分間隔で計25便運行させた。
- 実験バス運行のための専用走行空間を確保し, 円滑な交通社会実験の運営を図るため, 今出川通の必要な箇所にカラーコーンを設置する。(道路幅員に応じて, 複線区間及び単線区間を設定する。)
- 起終点である北野白梅町及び出町柳駅前の停留場に加え, 北野天満宮前及び烏丸今出川交点東側に設置した仮設停留場において, あらかじめ募集したモニターが乗降を行った。
- 烏丸今出川交差点では, 信号をすべて赤の状態にしたうえで, 仮想LRTが交差点内での行違いを行った。
- 交通社会実験の実施について事前に周知するとともに, 実験当日の自動車交通による混雑の緩和を図るため, 実験実施に伴う車線規制等について周知する横断幕及び立て看板を設置するほか, チラシ等による広報を実施した。

(3) LRTに関する展示ブースの設置

ア 目的

LRT交通社会実験の実施に合わせて、LRTを紹介する展示ブースを設置することで、LRTへの関心を高めるとともに、LRTの検討への理解を深めることを目的とした。

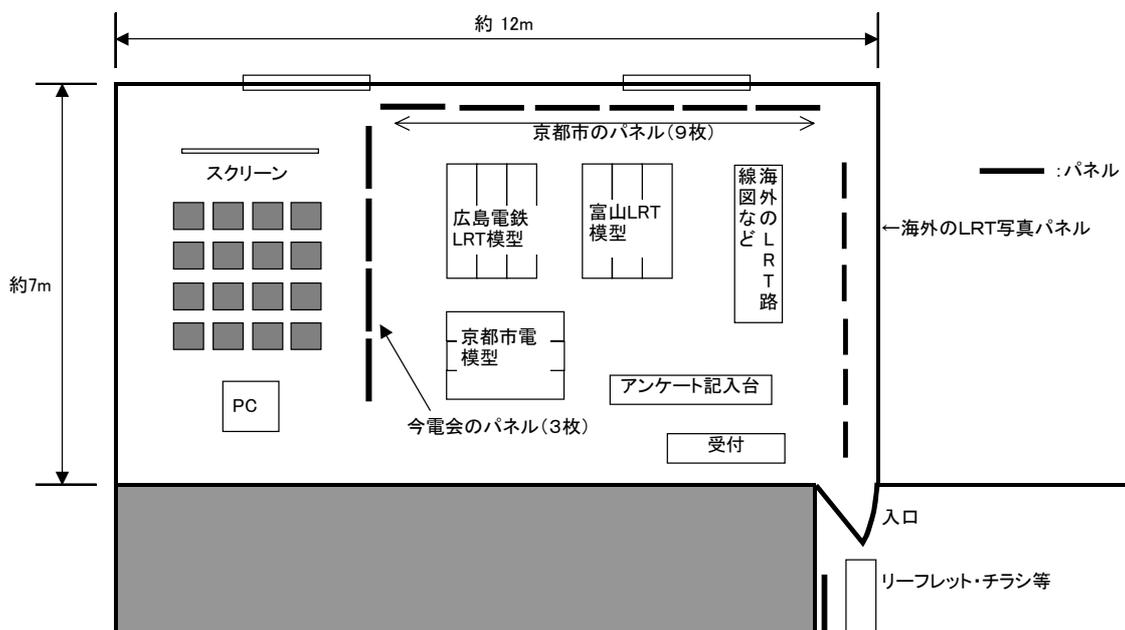
イ 展示場所

レジーナ京都 1階会議室（京都市上京区新町今出川下る徳大寺殿町 345）

ウ 展示期間

1月16日（火）～25日（木） 10：00～17：00
 （ただし20日（土）～22日（月）を除く）

エ 配置図



3) 交通実態調査・アンケート調査の実施

(1) 交通実態調査

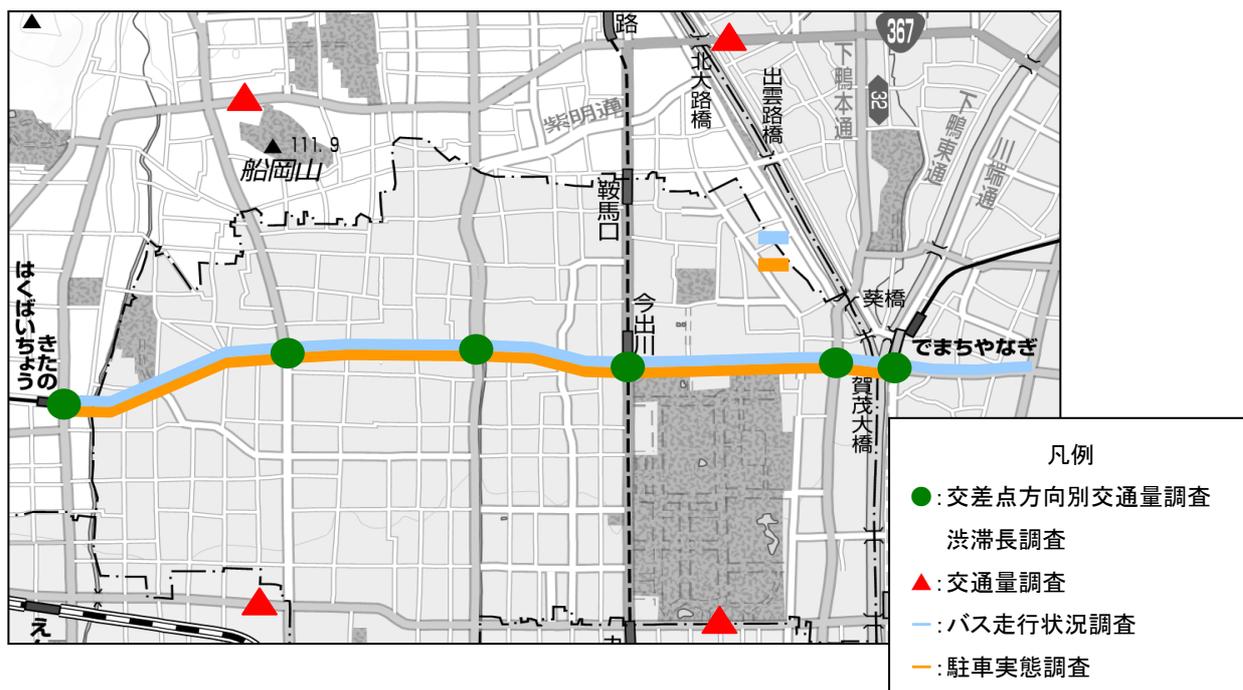
ア 調査日時

実験前：平成19年1月17日（水）10:00～13:00
 実験中：平成19年1月24日（水）10:00～13:00

イ 調査項目

調査項目	調査目的
交差点方向別 交通量調査	今出川通及び交差する道路（西大路通から川端通）の自動車交通の流出入状況の把握
交通量調査	今出川通と並行する北大路通及び丸太町通への自動車交通の流出入状況の把握
渋滞長調査	今出川通及び交差する道路（西大路通から川端通）の自動車渋滞状況の把握
路線バス 走行状況調査	今出川通を走行する路線バスの運行データを分析し、混雑状況等の把握
駐車実態調査	今出川通沿道における駐停車状況（台数，場所等）の把握

ウ 調査箇所



(2) アンケート調査

調査対象	調査目的	配付数 (枚)	回収数 (枚)	回収率 (%)
沿線住民	現在の交通利用状況，今出川通におけるL R T 導入に関する意見及び交通社会実験に対する評価等を伺うため，今出川通沿道 10 学区の住民を対象に「市民しんぶん」に折りこみ，配布するかたちで実施した。	27,000	2602	9.6
沿道商業者	L R T の導入に伴い，大きな影響を受けると想定される沿道商業者に対して，L R T に関する意見等を伺うため，各戸に訪問し，アンケートを手渡す方法により実施した。	350	109	31.1
乗車モニター	実験への評価や，L R T に関する意見等を伺うため，実験バスのモニターを対象に実施した。	モニター 数 248	241	97.2
展示ブース 来場者	L R T に関する意見や，展示ブースについての感想等を伺うため，来場者を対象に実施した。	来場者数 504	276	54.8

4) 合意形成手法の集約・分析・評価

(1) 集約・分析・評価手法

合意形成手法の実施による効果検証は，以下のとおり総合的に実施する。

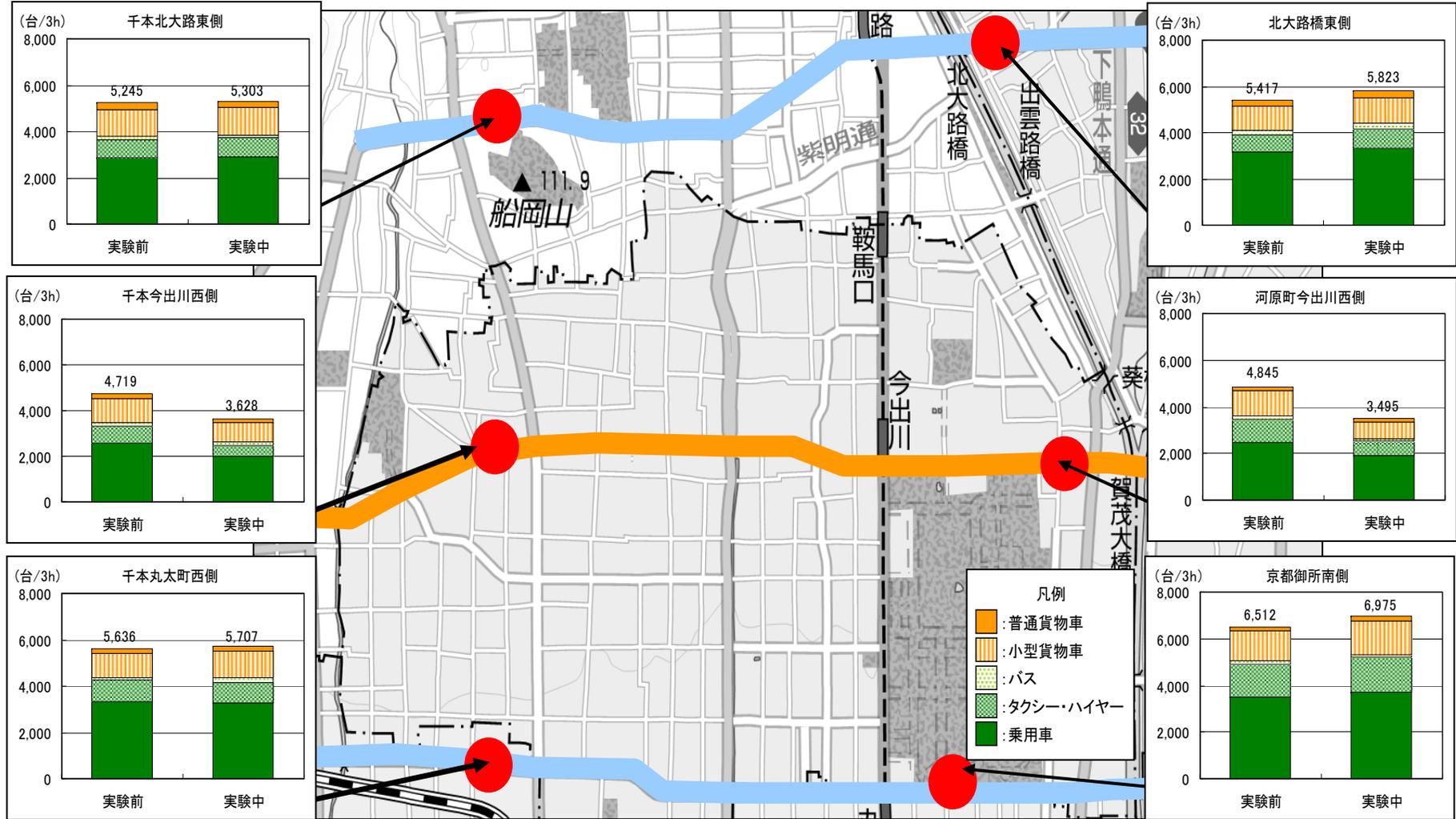
- ・合意形成手法の実施によりL R T への理解が浸透したかを確認すること
- ・仮想L R T の導入による自動車交通や市民生活への影響を把握すること
- ・L R T に対する市民の意見を把握すること

(2) 評価結果

ア 交通実態調査の整理

(ア) 交通量調査 (今出川通, 北大路通, 丸太町通)

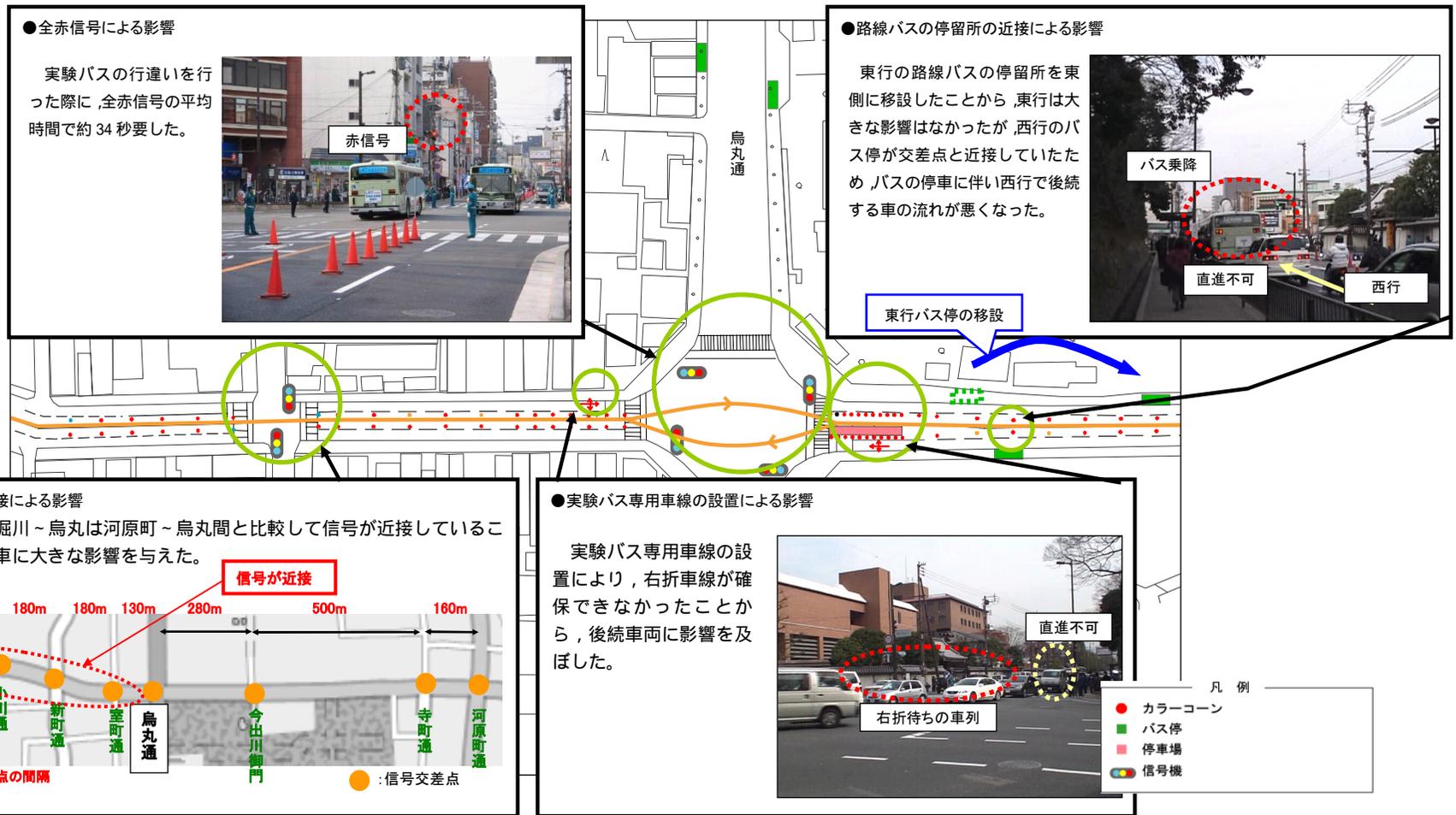
今出川通と並行する北大路通や丸太町通では交通量に顕著な変化は見られなかった。



(イ) 烏丸今出川交差点における渋滞原因の分析

全ての信号が赤の状態、実験バスが交差点内での行違いを行ったことから、一般車両の通行可能な時間が減少した。
 烏丸今出川の堀川～烏丸間は河原町～烏丸間と比較して信号交差点の間隔が近接しているため、特に室町今出川の信号が赤信号の時、西行の車両の列が烏丸今出川まで連なった。
 西行のバス停が交差点と近接していたため、バスへの乗降中には信号が青の状態であっても直進できない車両があった。
 実験バス専用車線の設置に伴い右折車線が確保できなかったことから、右折車両が交差点内に滞留した為に、車両の直進を妨げる場合があった。

6



イ 社会実験の市民評価

(ア) 社会実験による影響

沿線住民の約6割が日常生活への影響は「なかった」と回答。

一方、約3割が、影響は「あった」と回答し、「市バスの遅れ」や、「配送の遅れ」等の渋滞による影響を指摘。

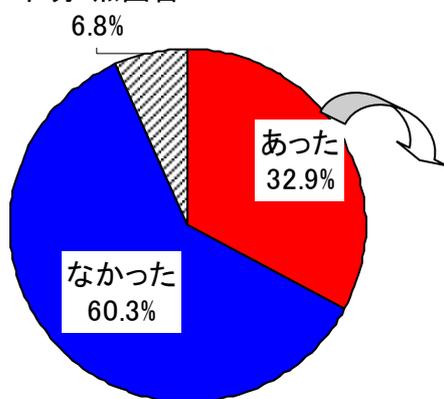
沿道商業者は約65%が実験による影響があったと回答。

具体的な影響として、「客足が減った」「荷物の配送が遅れた」ことなどを指摘。

a 沿線住民の視点

～日常生活への影響～

不明・無回答

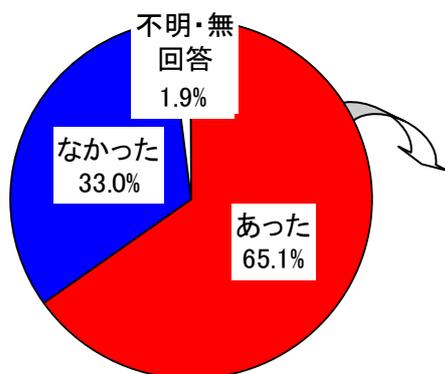


具体的な影響は・・・

- 渋滞に巻き込まれた
- 普段利用している市バスが大幅に遅れた
- 荷物がなかなか届かなかった

b 沿道商業者の視点

～商業活動への影響～



具体的な影響は・・・

- 客足が減った
- 渋滞に巻き込まれ、配送が遅れた
- 荷さばきのための駐車場が見つからなかった

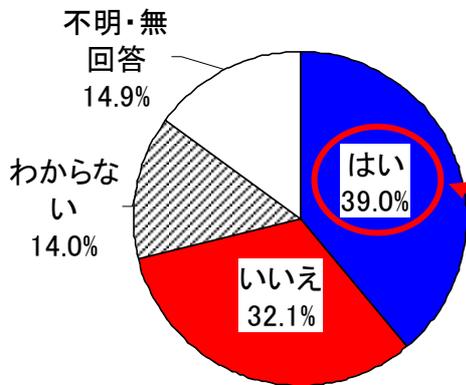
(イ) 沿線住民の社会実験当日における自動車の利用について

「社会実験の実施を知ったことで、自動車利用を控えようと思いましたが」の設問に対して、沿線住民の約4割が「はい」と回答。周知広報の徹底により、自動車利用が抑制できる可能性が示された。

一方、「実際に、1月24日の実験当日の自動車利用を控えましたか」の設問に対しては、沿線住民の約2割が「はい」と回答。

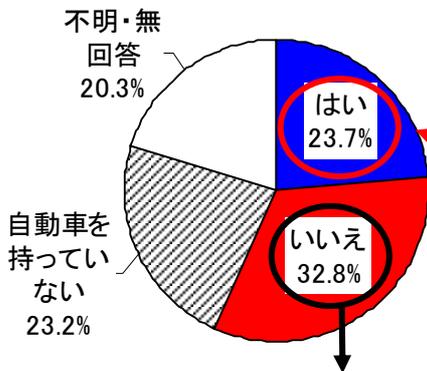
理由としては「荷物を運ぶのに必要だったから」、「自動車の方が楽に移動できるから」等であった。

～社会実験の実施を知ったことで、自動車利用を控えようと思ったか～



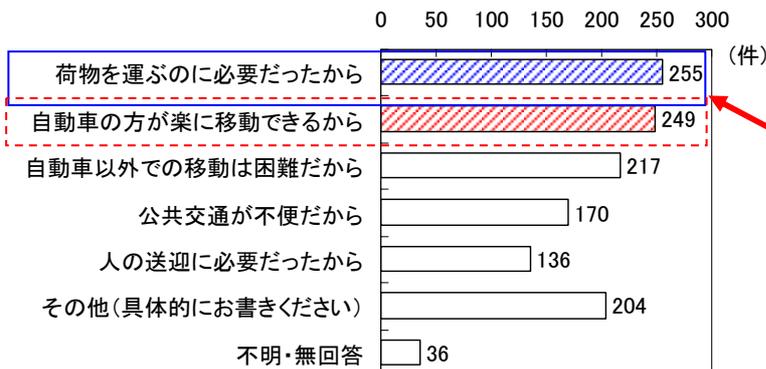
- 「社会実験の実施を知ったことで、自動車利用を控えようと思いましたが」の設問に対して、沿線住民の約4割が「はい」と回答。

～実際に、1月24日の実験当日の自動車利用を控えたか～



- 「実際に、1月24日の実験当日の自動車利用を控えましたか」の設問に対して、沿線住民の約2割が「はい」と回答。

～自動車利用を控えようと思ったが、実際に控えられなかった理由～



- 「荷物を運ぶのに必要だったから」等、自動車利用を控えられない方の指摘が多かった一方で、「自動車の方が楽に移動できるから」といった理由も多く指摘された。

(ウ) L R Tの今出川通への導入意向

「今出川通におけるL R Tの導入」に関して、沿線住民では「反対」「どちらかと言えば反対」が回答の過半数を超えた。

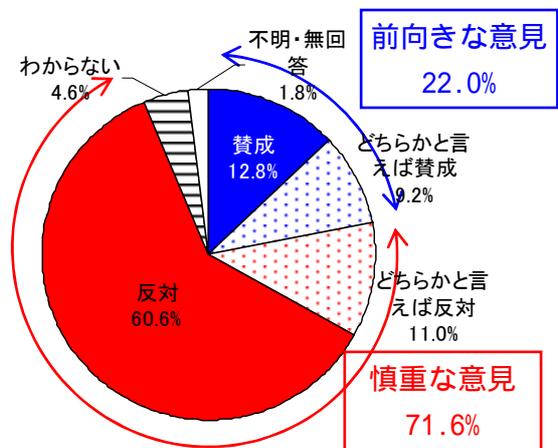
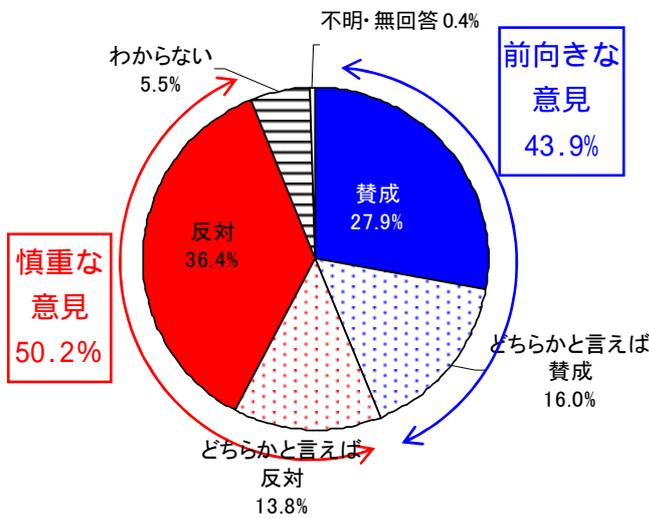
沿道商業者では、約7割が「反対」「どちらかと言えば反対」と回答。

L R Tに対する関心が高いと想定されるモニターや展示ブース来場者は約7～8割が「賛成」「どちらかと言えば賛成」と回答。

a 沿線住民の視点

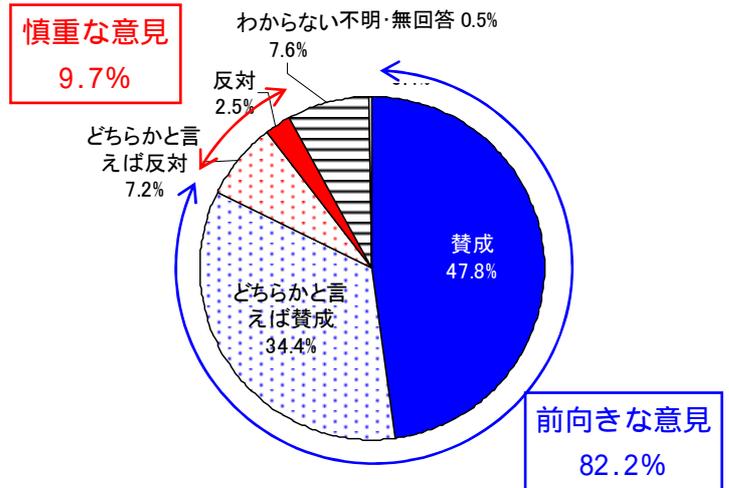
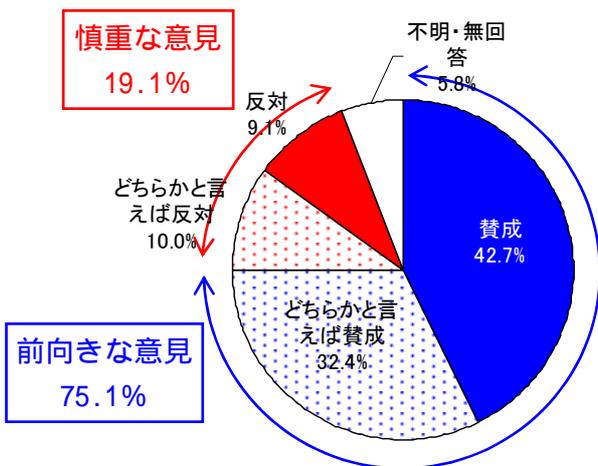
b 沿道商業者の視点

～ L R Tの今出川通への導入意向～



c 乗車モニターの視点

d 展示ブース来場者の視点



5) 実験の総括

(1) 実験バスの運行について

実験バスについては、ほぼ当初予定していたダイヤ通りに運行することができ、乗車モニターに定時性に優れたLRTの利便性を体感していただけた。

(2) 自動車交通への影響

事前周知の徹底や市民の皆様の御協力により、今出川通の交通量は約2割減少したが、車線減少や烏丸今出川交差点における実験バスの行き違いの影響などから、烏丸今出川西行において、最大で約700m断続的に渋滞するなど交通が混雑した。

今出川通の道路幅員が狭いことに起因する、右折レーンの確保が困難な箇所や交差点において行き違いを行う必要がある箇所においては、自動車交通に与える影響がとりわけ大きいことが改めて実証された。

一方、道路幅員が広い部分(北野白梅町~千本今出川)では、右折レーンの確保を図ったことから、目立った渋滞は発生しなかった。

(3) 市民の反応

意見交換会時(平成18年7~10月)と比較すると、LRTに対する前向きな意見が10%以上増加しており、今回の実験実施により、LRTに対する認識や理解は深まったと考えられる。

アンケート結果を見ると、今出川通周辺に住む市民の4割がLRT導入に前向きな意見である一方、約5割が反対の意向を示しており、とりわけ、沿道事業者は、7割以上が導入に否定的である。

沿道の荷さばきについては、概ね協力的であったが、沿道事業者アンケートの結果において約65%の沿道事業者が当日影響を受けたと回答していることから、LRT導入時には、荷さばきスペースの設置など対策が不可欠である。

また、このアンケート結果から、「荷さばきは店の前でするもの」という沿道事業者の意識を見て取ることができ、導入に際しては、荷さばきのルールづくりと定着化が必要となる。

このほか、実験時、烏丸今出川交差点において、今出川通へのLRT導入に対して地元住民による導入への反対行動があった。

(4) 今後の課題

今回の実験により、今出川通のような道路幅員が狭い道路では、交差点での行き違いや右折レーンの撤去などによる自動車交通への影響、荷さばき車両への対策の必要性が改めて確認されたことから、導入に当たっては、総合的なTDM(交通需要管理)施策により自動車交通の抑制を図るなど、課題の解決が前提となる。

今出川通周辺においては、導入に反対の意向が過半数であり、特に沿道事業者では約7割に達していることから、まず、LRT導入に係る課題を解決する方策を明確にするなど、市民の十分な理解を得る努力が必要である。

(5) 今後の進め方

LRTの導入は、まちに大きな変化を与えることになるが、LRTがまちの活性化に寄与するためには、周辺住民や沿道事業者等と一体となって、まちの将来性を見据えたまちづくりに積極的に取り組む必要がある。

これまで市民をはじめ多くの皆様からいただいた貴重な御意見や今回の交通社会実験の結果などを精査・分析したうえで、全市的な観点から、総合的に検討し、本市における将来的なLRTのあり方・方向性を見極めていく。