

今出川通におけるLRT交通社会実験

実施結果の概要



目次

1 今出川線におけるこれまでの検討経過	1
2 交通社会実験の実施概要	3
(1) 概要	3
3 交通社会実験の事前準備	5
(1) 交通社会実験の事前周知.....	5
(2) 安全対策について	10
(3) カラーコーンの設置練習，実験バスの走行練習等	11
4 当日の実施状況について	12
(1) 実施体制	12
(2) ガードマンの配置状況.....	13
(3) 実験中の迂回及び駐停車の自粛への協力要請	14
(4) 荷さばき車両対策	15
(5) 当日の状況（本市職員等が現地で受けた印象等）	16
5 実験バス及び乗車モニター	17
(1) 実験バス	17
(2) 乗車モニター	19
6 交通実態調査の実施結果	21
(1) 交通実態調査の概要.....	21
(2) 交通実態調査結果の整理.....	23
(3) 烏丸今出川交差点における渋滞原因の分析	30
(4) 交通実態調査の結果のまとめ.....	31
7 アンケートの実施結果	32
(1) 調査内容	32
(2) 社会実験の市民評価.....	33
(3) L R Tの導入に対する意見.....	38
(4) アンケート実施結果のまとめ.....	46
8 展示ブースの実施結果	47
(1) 概要	47

(2) 結果	50
9 実験の総括	51
(1) 実験全体について	51
(2) 実験バスの運行について.....	51
(3) 自動車交通への影響.....	51
(4) 市民の反応	52
(5) 今後の課題	52
(6) 今後の進め方	53

1 今出川線におけるこれまでの検討経過

- 平成 18 年 6 月 3 日 シンポジウム「今出川通の交通まちづくりと L R T」開催
(西陣織会館, 参加者約 3 5 0 名)
- 平成 18 年 7 月 ~ 沿線学区を中心に L R T に関する意見交換会を順次開催
平成 18 年 10 月 (延べ参加者約 4 0 0 名) (p2 参照)
- 平成 18 年 11 月 7 日 第 1 回今出川通の交通まちづくりと L R T 検討協議会 開催
(ホテルレジーナ京都)
- ・ L R T (新型路面電車) に関するこれまでの検討経緯について
 - ・意見交換会の実施状況について
 - ・今出川通における L R T 交通社会実験 (案) について
 - ・その他
- 平成 18 年 12 月 14 日 第 2 回今出川通の交通まちづくりと L R T 検討協議会 開催
(ルビノ京都堀川)
- ・交通社会実験実施計画 (案) について
 - ・その他
- 平成 19 年 1 月 24 日 交通社会実験実施



シンポジウム開催状況



第 2 回協議会の様子

L R T に関する意見交換会の開催状況

(北区)

開催日	時間	会場	学区	参加者
9月 21日	19:30～	衣笠小学校	衣笠	37名
10月 19日	19:30～	大將軍福祉会館	大將軍	11名
10月 20日	19:30～	大將軍福祉会館	大將軍	18名

(上京区)

開催日	時間	会場	学区	参加者
7月 10日	19:30～	室町小学校	室町	24名
7月 29日	19:00～	西陣中央小学校	桃菌	13名
7月 30日	19:00～	翔鸞会館	翔鸞	52名
8月 4日	19:00～	府職業訓練センター	嘉楽	90名
8月 7日	19:30～	仁和会館	仁和	30名
9月 2日	13:00～	西陣中央小学校	桃菌	15名
10月 4日	10:00～	春日デイサービスセンター	春日	20名
10月 10日	19:30～	京極福祉会館	京極	27名
10月 14日	10:00～	小川自治会館	小川	35名

(左京区)

9月 25日	19:00～	養正自治会館	養正	21名
--------	--------	--------	----	-----

13回 計393名

2 交通社会実験の実施概要

(1) 概要

ア 実験日時

- 平成 19 年 1 月 24 日 (水) 10:00 ~ 13:00

イ 実験区間

- 今出川通の北野白梅町 ~ 出町柳駅前

ウ 当日の天候

- 曇のち晴



複線区間 (北野白梅町 ~ 千本)

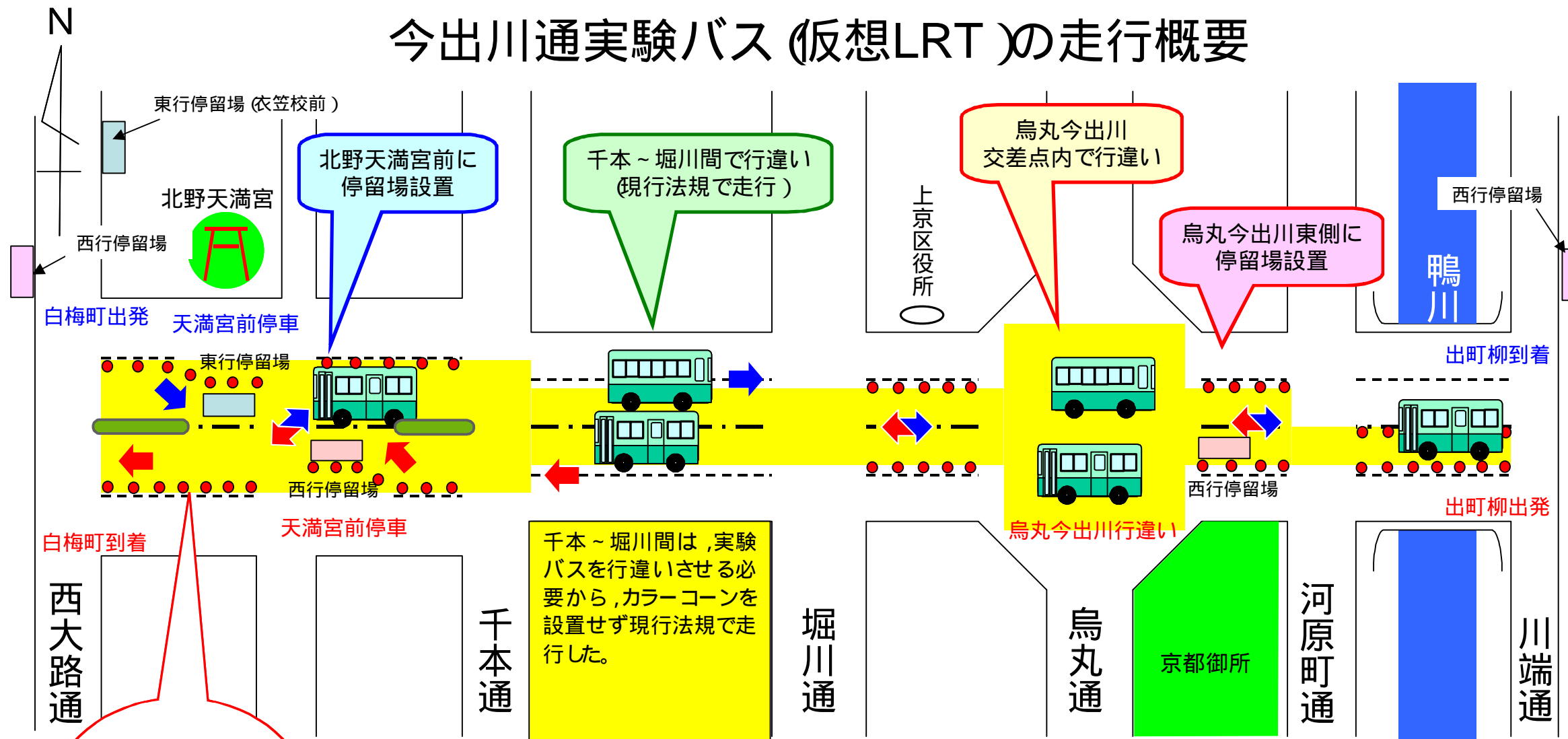


単線区間 (堀川 ~ 河原町)

ウ 実験の概要

(7) 仮想LRT (実験バス) の運行

- 道路中央2車線を使用して、専用走行車線を確保し、仮想LRTに見立てた低床型の実験バスを8台を使用し、10分間隔で計25便(西行12便, 東行13便)運行した。



カラーコーン
設置



北野天満宮前停留場



烏丸今出川交差点内で行違い

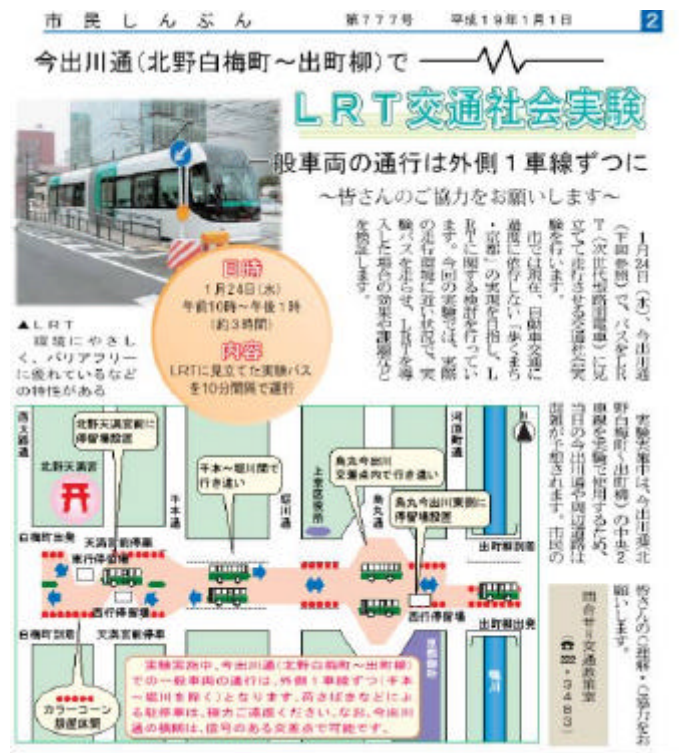
3 交通社会実験の事前準備

(1) 交通社会実験の事前周知

交通社会実験に係る事前周知として、様々な媒体や方法により、PRを図った。

ア 市民しんぶん、京都市民ニュースへの掲載

- 1月1日号の市民しんぶん（全市版）や京都市民ニュース（地下鉄、市バス車内に掲出）に、LRT交通社会実験に関する記事を掲載し、広く市民等への周知を図った。



市民しんぶん (平成19年1月1日号)



バス車内の中吊り広告



地下鉄車内の中吊り広告

イ チラシによる周知

- 京都市の本庁舎，区役所等の公共施設に設置したほか，京阪電気鉄道(株)，京福電気鉄道(株)及び叡山電鉄(株)の協力を得て，駅でのチラシ配布も行った。
- 北区・上京区・左京区の住民に対し，チラシを全戸回覧した。(1月15日号の市民しんぶん配布時)
- 市バスの車内や地下鉄の駅等に，チラシを設置した。
- 今出川通沿道の商店や住宅等を対象とし，実験実施の直前(1月10日～1月17日)に本市職員が周知チラシを配布した。なお，商店についてはこの際，協力要請とともに荷さばき時間等の調整も行った。

京都市からのお知らせ LRT:新型路面電車

今出川通(西大路～川端)でLRT交通社会実験を実施します

日時 平成19年1月24日(水) 10:00～13:00

区間 今出川通(西大路～川端)

実験内容 カラーコーン等により道路中央に専用走行車線を確保して、LRTに見立てた実験バスを10分間隔で運行します。

○実験当日、今出川通は、千本から今出川を跨いで西行き・東行きともに車線数が2車線から1車線に減少します。
東行き車線(西大路～丹波町)
西行き車線(川端～西大路)

ドライバーの皆様へ

○車線減少により交通渋滞の発生等遅延することが予想されますので、周辺の道路に注意していただくなどご協力をお願いします。

沿道の皆様へ

○当日は臨時交通規制が実施されますので、ご理解とご協力をお願いします。
○沿道での荷さばきによる駐車は、ご遠慮いただきますようご協力をお願いします。
○LRT及び交通社会実験に関するアンケート調査をお願いしますので、ご協力をお願いします。(2月上旬予定)

路線バス利用の皆様へ

○今出川通を走行する路線バスは実験当日、車線減少による交通渋滞等により遅延する場合がありますのでご了承ください。

今出川通における交通社会実験概要

LRT紹介展示ブース開設のお知らせ

京都市の交通まちづくりやLRT(次世代路面電車)についてご紹介するため、展示ブースを交通社会実験の実施に合わせて、開設いたします。
入場は無料です。ぜひご来場下さい。

展示場所
ホテルレゾナンス京都 1階会議室
(京都市上京区中土居町1丁目1番1号202号)

展示期間
平成19年1月16日(火)～25日(水)
(25日、26日(土)～28日(日)を除く)
10:00～17:00

展示内容
○京都市の交通まちづくりやLRTの紹介パネル
○LRTの模型展示
○LRTに関するビデオ上映 等
詳細は、LRTに関するグッズを差し上げます。
お問い合わせ先・実験当日の連絡先
TEL:075-222-3483 京都市都市計画局交通政策室
(平日9時～17時)
TEL:075-222-3483 京都市都市計画局交通政策室
(平日9時～17時)
<http://www.city.kyoto.jp/kaiwa/114/kyo-city/lrt/index.html>

同じです あなたとわたしの 大切さ



バス車内に設置した周知チラシ



地下鉄駅に設置した周知チラシ

ウ パネル設置

- 京福電気鉄道北野白梅町駅、叡山電鉄出町柳駅及び地下鉄今出川駅(1月15日から25日まで)に実験への協力依頼やLRTに関する検討経過等を周知するパネルを設置した。



京福電気鉄道北野白梅町駅



叡山電鉄出町柳駅



地下鉄今出川駅

図 駅に設置した社会実験周知パネル

エ 横断幕及び立て看板の設置

- 今出川通（西大路～東大路）、北大路通及び丸太町通に実験実施を周知する横断幕を設置した。（既設オーバーハング型案内標識の裏面等を利用，20箇所）
- 今出川通（西大路～川端）等を実験を周知する立て看板を設置した。（90箇所）



図 横断幕設置箇所図



交通社会実験のため車線規制
 今出川通（西大路～川端，千本～堀川除く）
西行・東行 2車線→1車線
 平成19年1月24日（水） 10:00～13:00
 今出川の交通まちづくりとLRT検討協議会・京都府警察



横断幕及び立て看板の設置状況

オ 関係機関への協力依頼

- 京都府トラック協会，京都府バス協会，京都タクシー業務センター，京都商工会議所及び京都商店連盟上京支部等に対して，実験中の荷さばきの自粛や，すみやかな乗降等に関する協力要請を行った。
- 沿道の商店やコンビニエンスストア，スーパー等に対して，各戸訪問し，チラシの配布とともにや荷さばき時間の調整を行うなど，協力要請を行った。
- 京都府警察本部及び(財)日本道路交通情報センター(JARTIC)の協力を得て，交通情報提供装置やラジオ，インターネット等による広報を行った。
- 国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所の協力を得て，道路情報提供装置による広報を行った。
- 公用車により，実験実施の広報を行った。

**今出川通（西大路～川端）で
LRT交通社会実験を実施します**

日時	平成19年1月24日(水) 10:00～13:00
区間	今出川通(西大路～川端)
実験内容	カラーコーン等により道路中央に専用走行経路を確保して、LRTに見立てた実験バスを10分間隔で運行します。 ◎実験当日、今出川通は、千本から堀川迄約1.7km(西行き)東行きともに専用車線が1車線確保されます。 ◆東行き車線(西大路～堀川) ◆西行き車線(堀川～西大路)
ドライバーの皆様へ	◎道路幅員により交通渋滞の発生等回避することが予想されますので、道路の混雑に注意していただくようお願いいたします。
沿線の皆様へ	◎道幅は臨時交通規制の実施に伴いますので、ご理解とご協力をお願いします。 ◎沿線での荷さばきによる駐車等は、ご遠慮いただきますようお願いいたします。 ◎LRT及び交通社会実験に関するアンケート調査をお断りいたしますので、ご協力をお願いします。12月上旬予定
路線バス利用の皆様へ	◎今出川通を走行する路線バスは実験当日、車線減少による交通渋滞等により遅延する場合がございますのでご了承ください。

今出川通における交通社会実験概要

ホームページによる周知

(2) 安全対策について

- 交通社会実験の円滑な運営や自動車交通に伴う混雑の緩和等を図るため、今出川通を中心にガードマンを配置した。
- ガードマンに対しては、現地踏査や事前研修等を通じて事前教育を徹底し、安全で円滑な実験実施に努めた。
- 今出川通周辺での交通事故、火災等、緊急時の対応を想定して、実験の中止又は中断の判断基準を定めた「緊急時対応マニュアル」を作成し、万が一の事態に備えた。



写真 ガードマン事前研修風景

(3) カラーコーンの設置練習，実験バスの走行練習等

- 実験直前の1月18日(木)に，実験バスとして使用する市バス車両を用い，京都競馬場駐車場を今出川通に見立ててカラーコーンの設置間隔や仮設停留場の設置方法等の確認，実験バスの走行練習（専用車線の走行練習及び行違いの模擬練習）を実施した。



写真 カラーコーンの設置，実験バスの走行練習等

4 当日の実施状況について

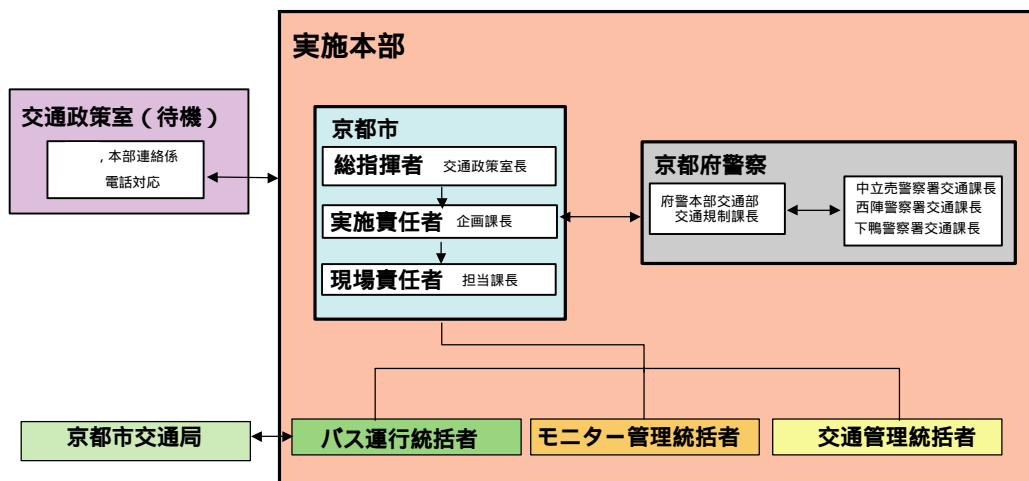
(1) 実施体制

- 京都市都市計画局交通政策室長を総指揮者とする「LRT交通社会実験現地実施本部」を、北野天満宮交差点付近に設置した。
- 本市の実施体制は以下の通りであり、京都府警察と連携を取りながら、安全かつ円滑な実験の実施に努めた。

本市職員（都市計画局及び交通局）	72名
ガードマン	210名
違法駐車等防止指導員	4名

- 京都府警察からは、主要交差点を中心とした多数の警察官及び駐車監視員の配置など、全面的な支援を受けた。

交通社会実験 本部組織体制



- 交通社会実験に関する問い合わせ等については、京都市交通政策室を担当窓口とした。実験実施中にあった市民からの苦情や問い合わせ等について、担当者が必要に応じて直ちに現地本部と連絡を取り、処置を講じた。

(2) ガードマンの配置状況

- 交通社会実験の円滑な運営や自動車交通に伴う混雑の緩和等を図るため、今出川通を中心にガードマンを配置した。当日、各ガードマンが担った役割は以下の通りであった。

	役割	配置位置
全てのガードマンが担当した業務		
ア	カラーコーンの管理 駐停車自粛の啓発	
配置位置に応じた業務		
イ	右折車両の誘導	信号交差点付近
ウ	路線バス停車時の直進車両の誘導	市バスのバス停付近
エ	細街路から流入する車両の誘導	細街路との交差点付近
オ	実験バス以外の車両の実験バス専用レーンへの進入防止	信号交差点付近
カ	乗客・歩行者の誘導	横断歩道がある信号交差点付近
キ	すべての信号が赤の時ににおける車両の交差点への進入防止	烏丸今出川交差点付近

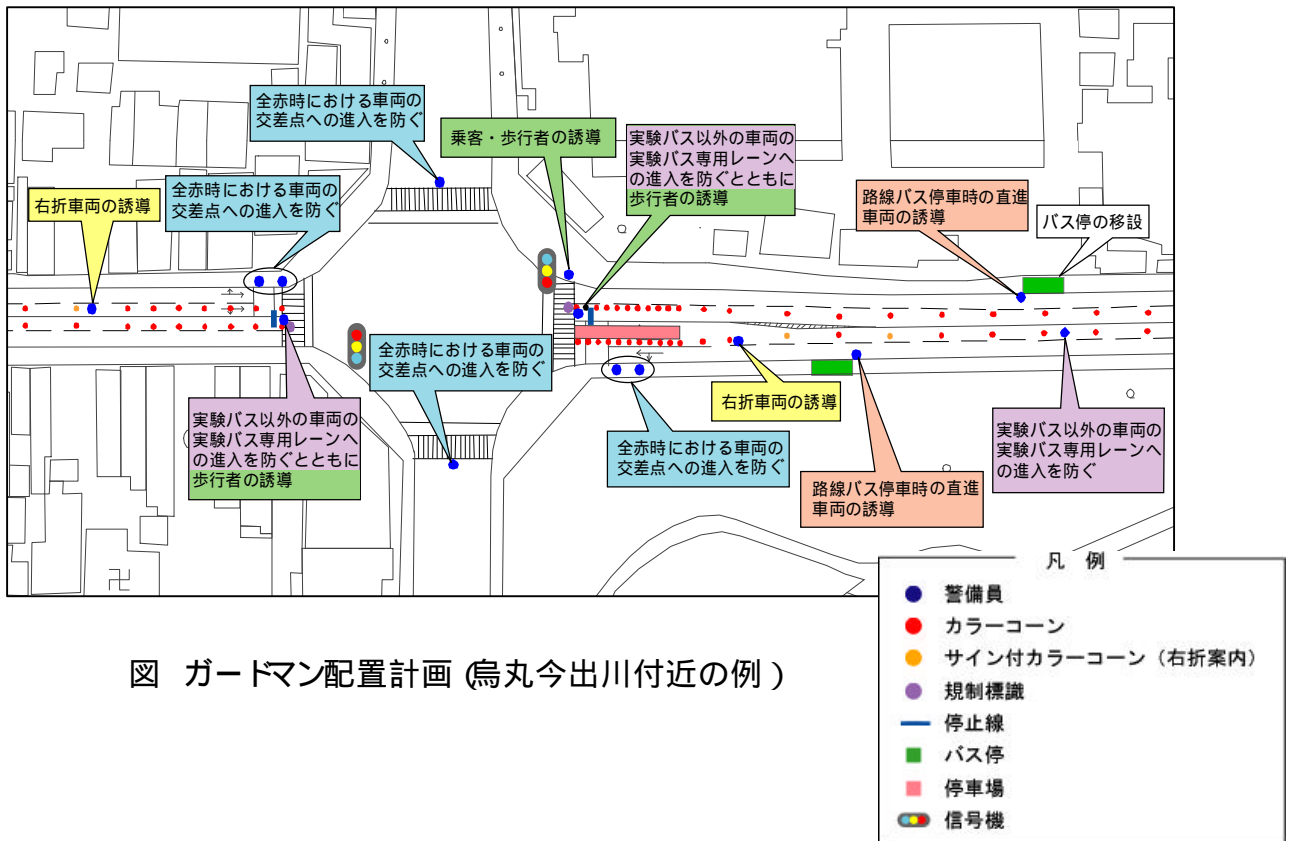


図 ガードマン配置計画 (烏丸今出川付近の例)

(3) 実験中の迂回及び駐停車の自粛への協力要請

- 実験当日は、事前に設置した立て看板の上から「今出川通実験中 迂回にご協力を」と記した看板を貼付し、社会実験が実施中であることを周知するとともに、迂回の協力を要請した。
- また、周辺道路から今出川通に流入する自動車交通を抑制するため、主要交差点（6箇所）に、今出川通以外への迂回の協力をお願いするプラカードを掲出した。
- このほか、今出川通では、駐停車の自粛を呼びかけるプラカードを掲出し、理解と協力を求めた。



写真 迂回への協力をお願いするプラカード・看板の掲出



写真 駐停車自粛への協力を要請するプラカードの掲出

(4) 荷さばき車両対策

- 荷さばきを行う車両への対策として、今出川通沿道のコインパーキング等を借り上げ、臨時共同荷さばき場を3箇所設置した。なお、実験中の利用は4台であった。



図 臨時荷さばき駐車場位置 (●印)



写真 臨時荷さばき駐車場

- 商店等が多数並んでいる新町付近では、荷さばき対策を専門とするガードマンを配置し、臨時共同荷さばき駐車場への誘導等を図った。その結果、新町～烏丸間で、荷さばき車両の駐停車が通常時（実験前）と比較して大幅に減少した。

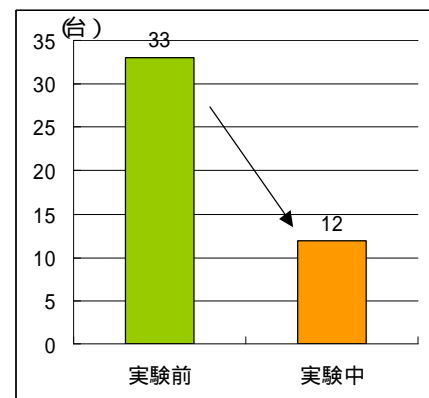


図 駐停車台数の変化 (新町～烏丸間)

(5) 当日の状況（本市職員等が現地で受けた印象等）

ア 今出川通の交通の状況

- 千本今出川以西は，東西，南北方向ともスムーズな流れであった。
- 堀川今出川以東は，烏丸今出川を先頭に常時渋滞しており，その影響で河原町今出川，川端今出川の西行も流れが悪い状況であった。

イ 荷さばき車両，市バス等の停車による影響

- 駐停車自粛の啓発にもかかわらず，実験中，一部運送業者が荷さばきを行ったことから，後続の一般車両の通行に影響を与えていた。
- 市バスやタクシーが乗降のために停車している間，後続の一般車両の通行ができなくなるなどの影響があった。
- 実験中に緊急車両（救急車）が通過する場面があったが，緊急時対応マニュアルに従い，ガードマンの指示により，一時的に実験バスの通行を止めた上で，緊急車両を優先的に実験バス専用車線に誘導する等の対応を行った。

ウ 市民の反応

- 迂回をお願いする看板やプラカードを見たドライバーの多くが，今出川通への進入を控えるなど，概ね協力的であった。
- 実験当日，現場では「L R T導入に賛成である」といった好意的な意見をいただく一方，「廃止した市電をなぜ復活させるのか」「今でも渋滞しているのにL R Tが入ったらもっと渋滞する。」といったご意見や，「（自動車交通を）迂回させては実験にならない。」といった指摘があった。

5 実験バス及び乗車モニター

(1) 実験バス

ア 実験バスの方向幕及び横断幕

- 実験バスには、方向幕及び横断幕を設置してLRTに見立てるとともに、実験実施中であることや実験車両であることを明確にした。



LRT 交通社会実験

図 前後方向幕

LRT 交通社会実験

北野白梅町
出町柳駅前
乗車モニター専用

図 入口横幕

LRT (次世代型路面電車)
交通社会実験 実施中

今出川通の交通まちづくりとLRT検討協議会

LRT (次世代型路面電車)
交通社会実験
実施中

今出川通の交通まちづくりとLRT検討協議会

図 側面及び後部の横断幕

イ 実験バス車内での交通まちづくりや LRTに関する展示

- 各実験バスの車内には既存の広告枠を活用し，LRTの特徴や本市のこれまでの検討状況などを紹介するポスターを掲出した。

新しい公共交通システムって？

京都市は、日本を代表する国際文化観光都市としての特性を活かし、以下のまちづくりを目指します。

京都市がめざす姿

- 歩いて楽しいまち
- 建物がやさしいまち
- 魅力的で活力のあふれるまち
- 住む人が快適に暮らせるまち

京都市の目指すまちづくりを実現するため、「歩くまち・京都」を交通政策の基本理念とし、以下の交通まちづくりを推進しています。

「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン

歩く自転車に乗る、歩く歩行者、歩く利用を促せる、歩く歩行者、歩く歩行者、歩く歩行者

なぜ今新しい公共交通システムを検討するの？

都市環境の保護や交通手段の拡大のため、自動車に依存しない公共交通システムの導入を検討しています。また、歩行者・自転車・歩行者の安全確保や、歩行者・自転車の利便性の向上を図るため、公共交通システム導入についての検討が必要です。

LRTって何？

京都市にふさわしい新しい公共交通システムとして、「ひと・まち・環境にやさしい便利な乗り物」であることが求められます。これを満たす乗り物として、「LRT (Light Rail Transit, 軽量軌道公共交通機関)」を検討しました。

LRTの特徴

- 1 バリアフリーに生まれ、ひとにやさしい
- 2 歩いて楽しいまちをつくる
- 3 車両を小さく、乗降も少なく、環境にもやさしい
- 4 専用化された軌道を持ち、路側に正確で乗降も便利
- 5 道幅が狭く、駅間も短い

LRTは、新しい公共交通システムとして、これまでの都市のまちづくりと異なる特徴を持っています。

歩行者・自転車・歩行者の安全確保や、歩行者・自転車の利便性の向上を図るため、公共交通システム導入についての検討が必要です。

LRTを走らせるために解決すべきことは？

1 自動車交通に与える影響と課題

車線減少による渋滞及び周辺における道路の渋滞

LRTの優先信号や歩行者等による交差点の渋滞

LRT導入に際して、自動車利用を抑制し、渋滞のない歩行者まちをつくる必要があります。また、歩行者・自転車の安全確保や、歩行者・自転車の利便性の向上を図るため、公共交通システム導入についての検討が必要です。

荷さばきなど駐停車スペースの不足

歩行者・自転車の安全確保や、歩行者・自転車の利便性の向上を図るため、公共交通システム導入についての検討が必要です。

京都市のまちづくりにLRTを活用するには

これまでの道路や自動車の使い方を工夫すること、より良好な交通環境の実現に向けた努力が必要です。

どのような検討をしてきたの？

●京都市にLRTを導入した場合の課題と対応策を検討するために、具体的に右の2つのルートを設定しました。

●ただし、このルートはあくまで「LRT導入をした場合の課題を具体的に整理」するために、仮に設定したルートです。

LRTの導入イメージ

京都市におけるLRTの導入は、現在の課題を克服するもので、以下のような形になります。

駅前導入、駅前導入、駅前導入

検討結果の詳細は、ホームページ <http://www.city.kyoto.jp/okai/trafficpolicy/lrt/index.html> をご覧ください。



図 バス車内のLRTに関する展示

(2) 乗車モニター

ア 乗車モニターの募集及び当日の参加状況

- 市民しんぶんやホームページ等により，実験に協力いただくモニターをあらかじめ募集した。
- 300名の定員に対し378名の応募があった。

6060834

京都府京都市左京区

様

「今出川通におけるLRT交通社会実験」
モニターのみなさまへのご案内

この度は、「今出川通におけるLRT交通社会実験」の実験バス乗車モニターにご応募いただき、ありがとうございます。
交通社会実験当日のご案内をさせていただきます。本案内状を必ずお読みいただき、社会実験の円滑な実施にご協力をお願いいたします。

実施日	1月24日(水)
集合時間	10時10分
集合場所	出町柳駅前テント
解散時間	11時00分(予定)
解散場所	北野白梅町

グループ名はD1です

当日は本ハガキを必ずご持参下さい！

京都市中京区寺町通御池上ル上本能寺前町488番地
6048571 京都市都市計画局交通政策室 TEL: 075-222-3483

お願いしたいこと

- ◇ 当日は集合から解散までの間、係員が同行します。**実験バスへの乗降は係員の指示に従って下さい。**
- ◇ 集合場所において、係員が**名札とアンケート**をお渡しします。実験中は**名札をご着用下さい。**
- ◇ アンケートは、**ご回答いただき、必ず解散場所で係員に名札とともに**お渡し下さい。
- ◇ 途中の停留所で乗降を体験していただく場合があります。その際、**ダイヤの都合上10分程度お待ちいただく**場合がございます。
- ◇ 当日は、**暖かい服装**でお越し下さい。
- ◇ 実験当日午前8時の時点で、**気象警報が発表された場合、実験は中止となります。**
- ◇ **また、交通事故等の緊急事態が発生した場合にも、実験が中止となる場合がございますので、あらかじめご了承ください**ますようお願いいたします。

その他のご案内

- ◇ 実験バス車内では、係員がLRTに関するご説明をさせていただきます。

今回のLRT交通社会実験と併せて、京都市におけるLRTの検討経緯や、国内外のLRT導入事例などを紹介する展示ブースを設けますので、是非お越しください。

展示期間
1月16日(火)～25日(木)
20日(土)～22日(月)を除く
10:00～17:00

場所
ホテルレジーナ京都 1階会議室
(京都市上京区新町今出川下る徳大寺殿町345)


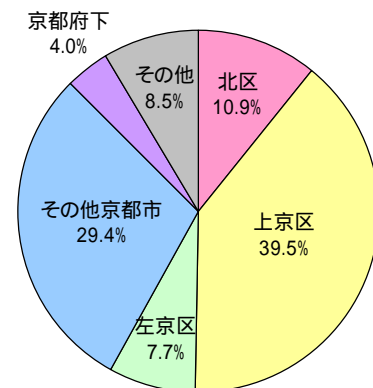


図 当選者に送付した案内ハガキ

- 当日は248名の方にご参加をいただき、実験バスへの乗降を体験していただいた。
- 実験バスでは誘導員がグループ(10～12名)を引率し、車内では本市職員がモニターに対して案内などを行った。



市職員によるLRTに関する説明状況



モニターの居住地



社

受付



実験バスに乗車



実験バス車内



市職員の説明



仮設停留場での乗降



アンケート回収

モニターの乗降風景

6 交通実態調査の実施結果

(1) 交通実態調査の概要

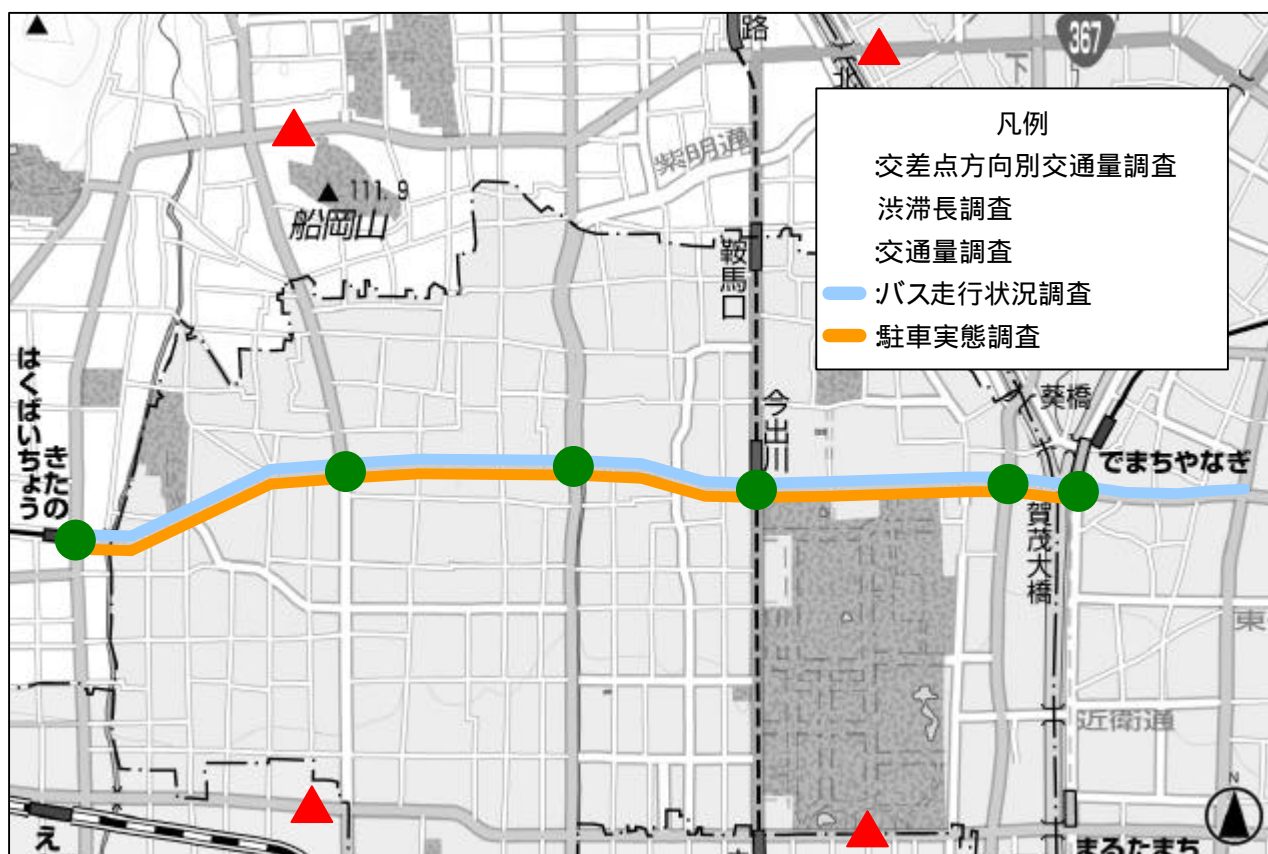
ア 調査日時

- 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

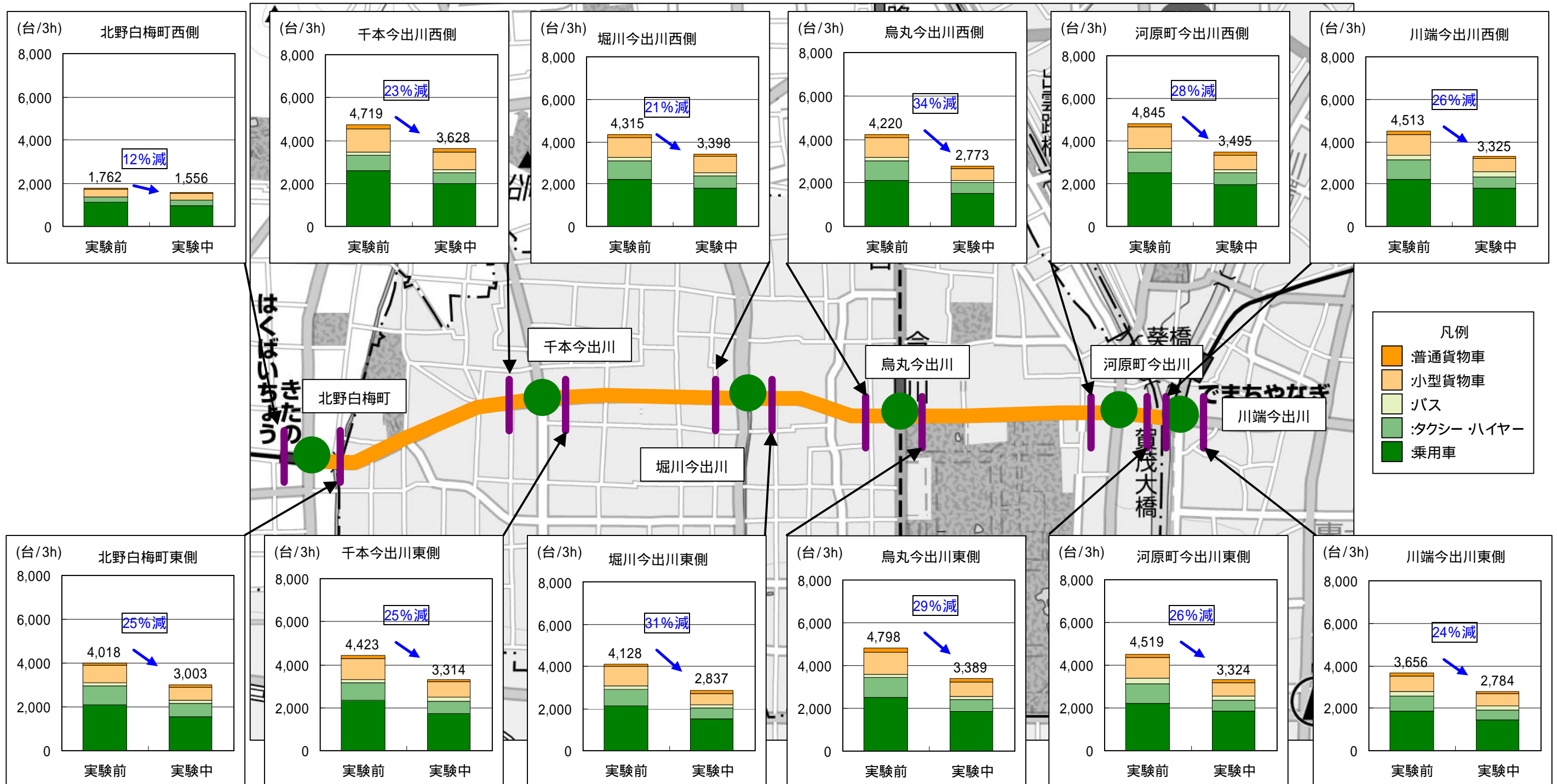


(2) 交通実態調査結果の整理

ア 交差点方向別交通量調査

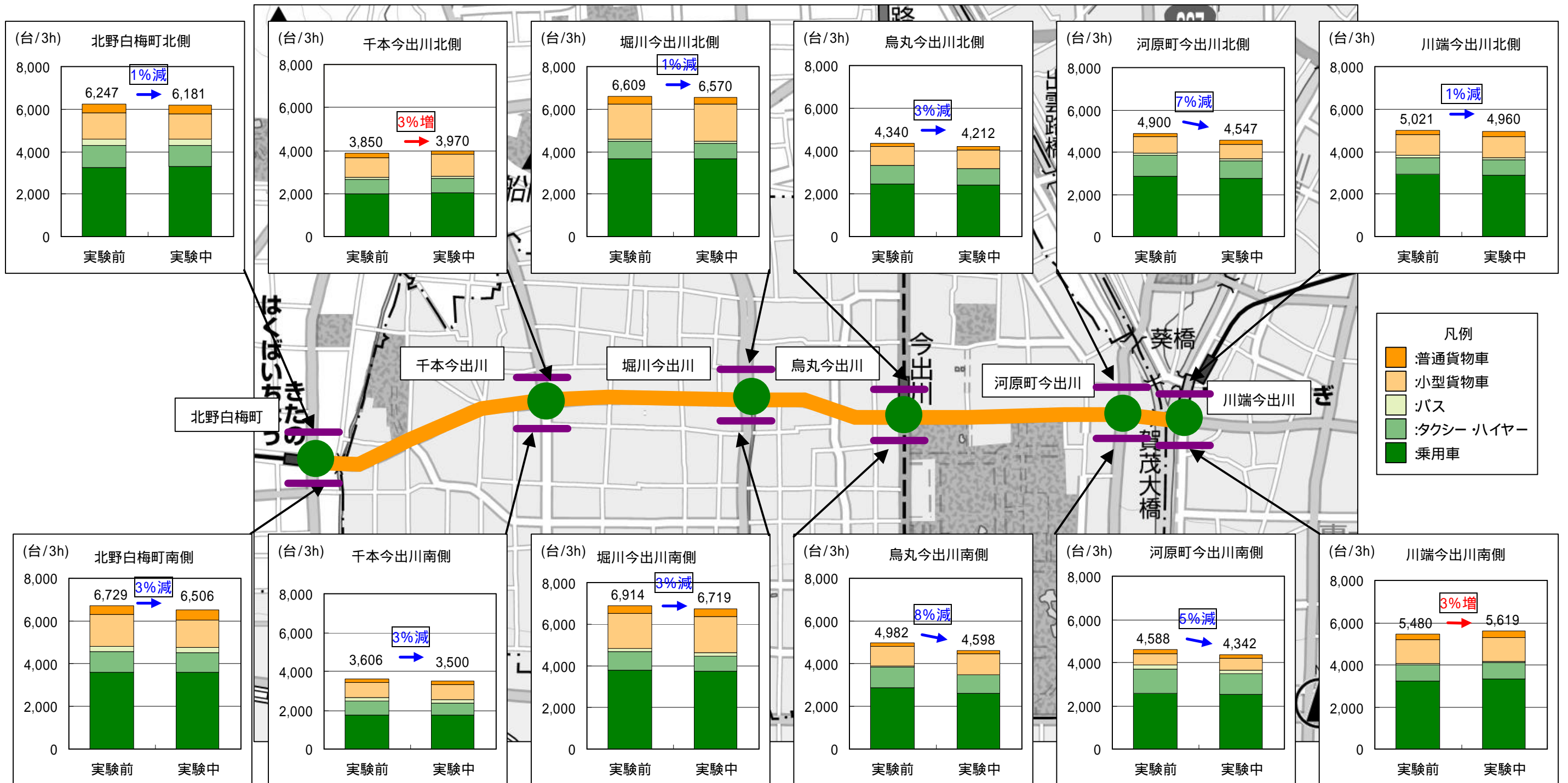
(7) 今出川

- 実験に伴う今出川の車線減少及び実験実施に関する周知広報により、今出川の実験区間における交通量が21～34%減少した。



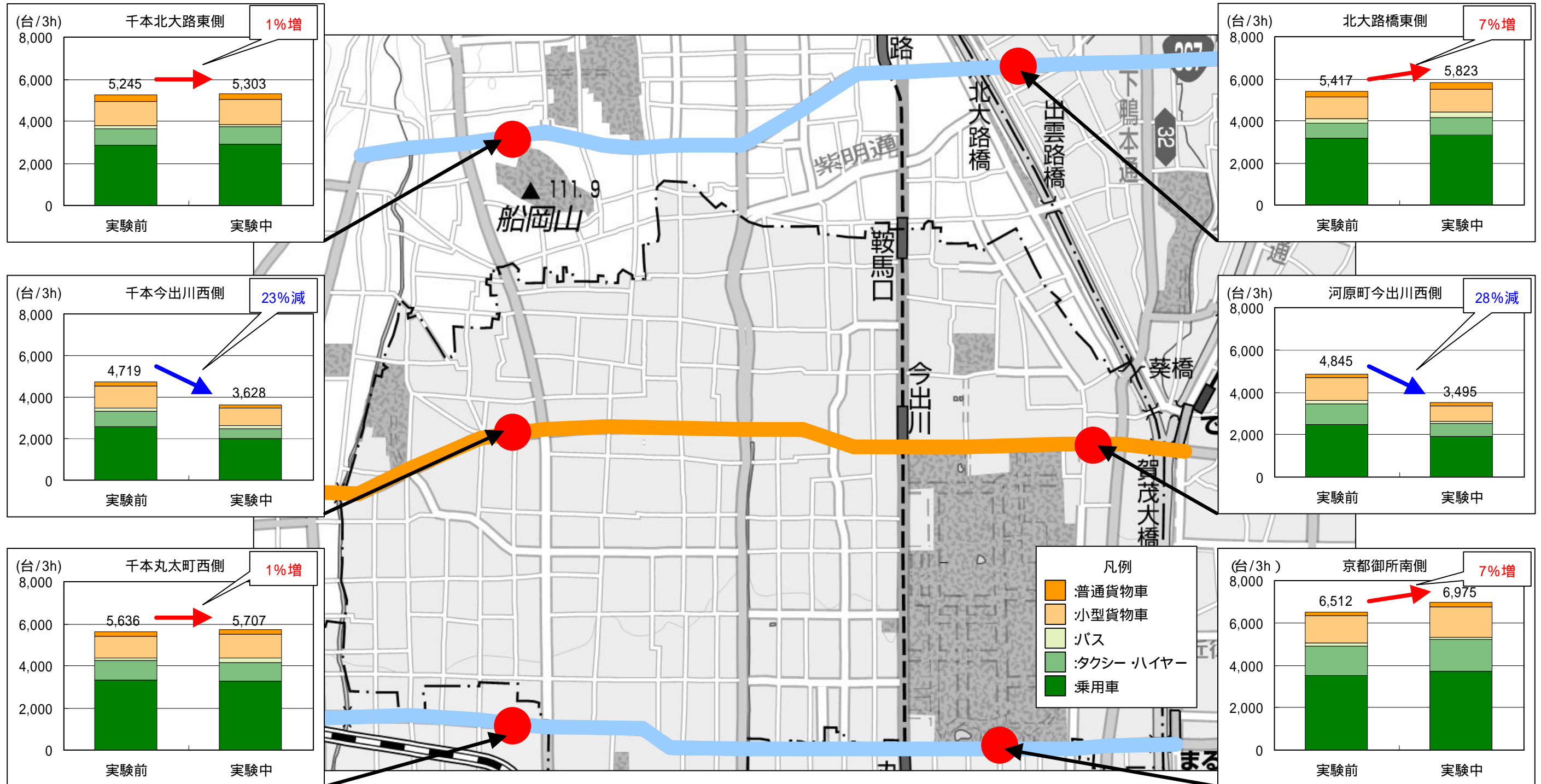
(1) 今出川通と交差する道路（西大路通～川端通）

- 今出川通と交差する南北方向の道路（西大路通～川端通）では、交通量が実験前と実験中とでほとんど変化しなかった。



イ 交通量調査 (北大路通, 丸太町通)

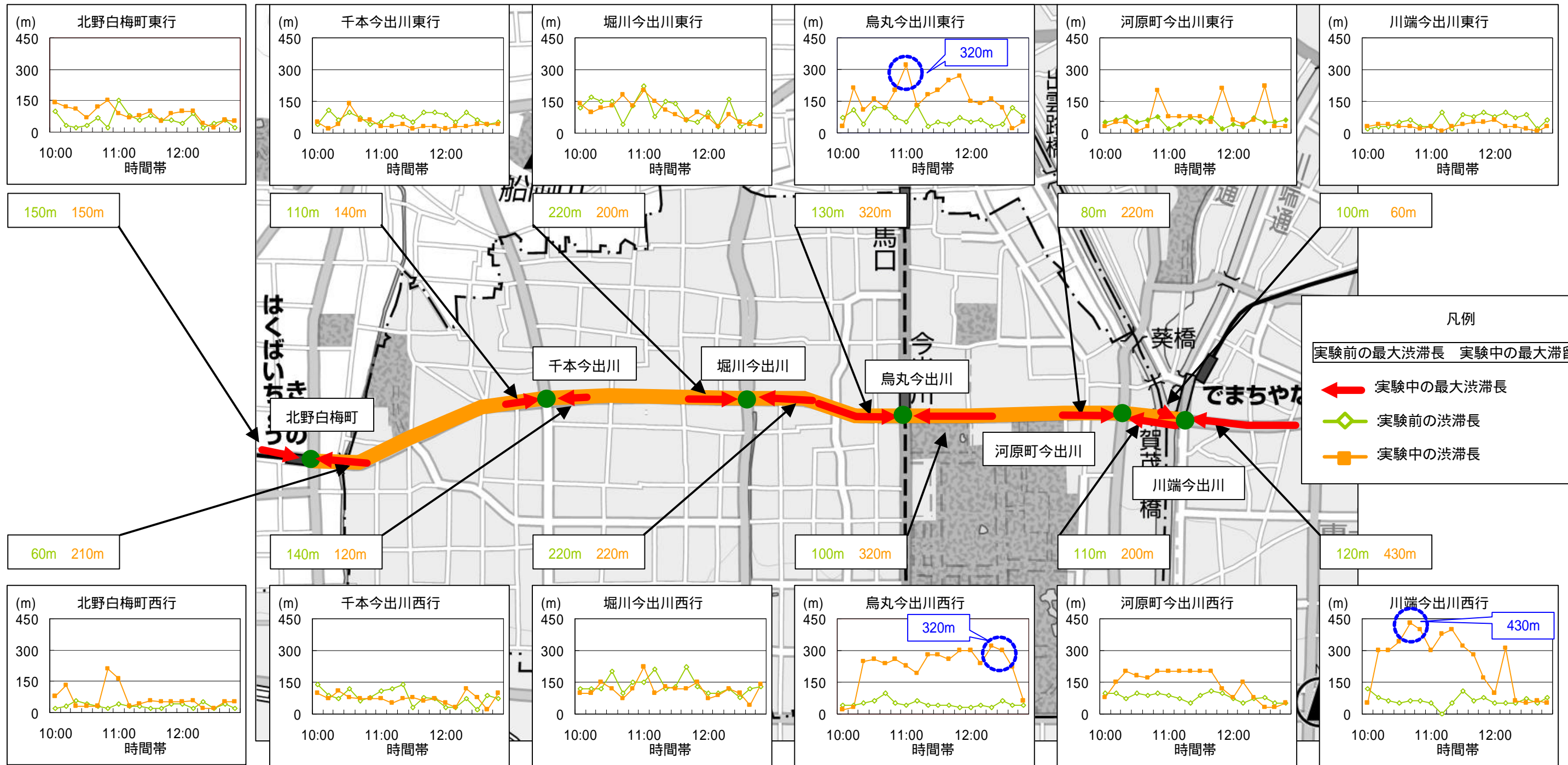
● 今出川通と並行する北大路通や丸太町通では交通量に顕著な変化は見られなかった。



ウ 渋滞長調査

(7) 今出川通

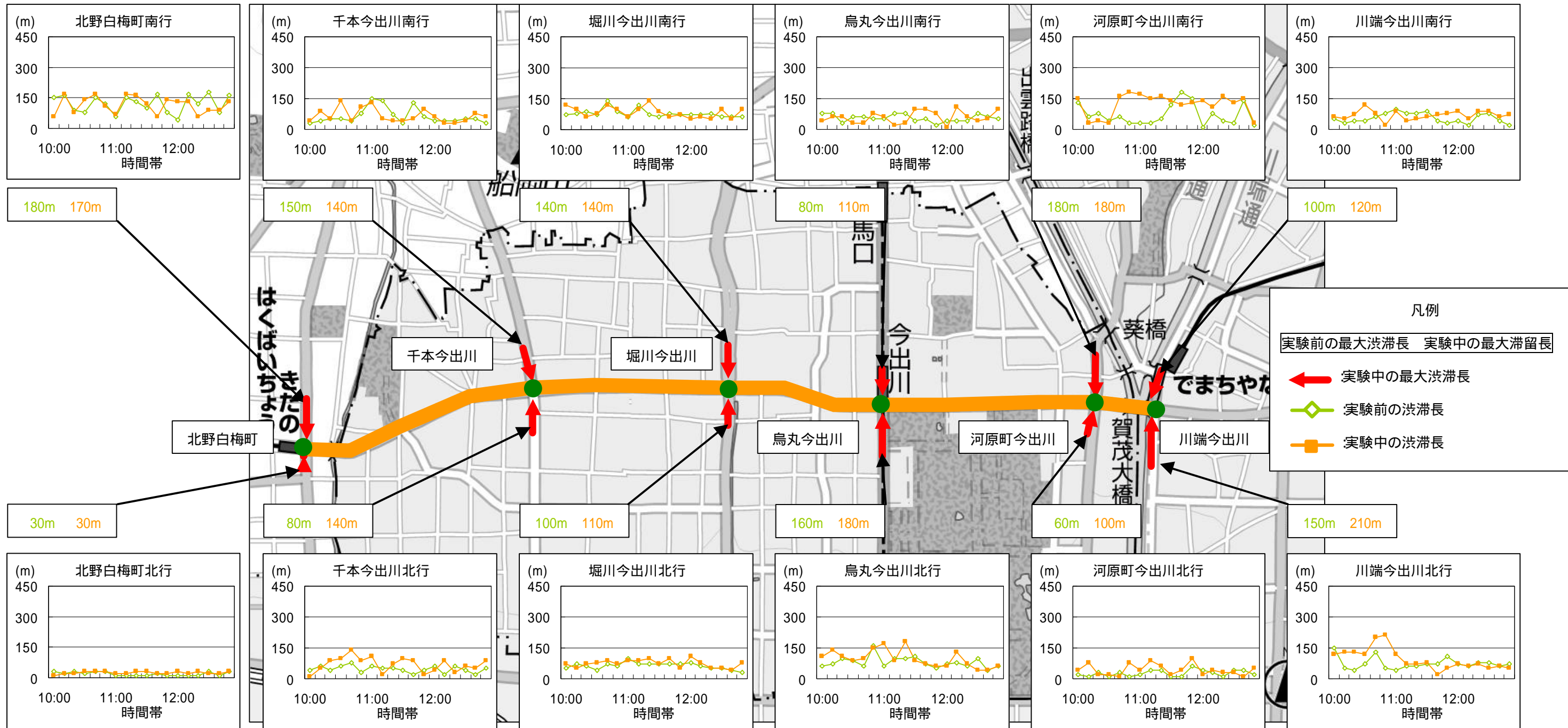
- 実験中，西行，東行ともに烏丸今出川を先頭に最大約 320m程度連続して渋滞が発生した。
- 時間帯によっては，西行では烏丸今出川を先頭に寺町今出川付近まで約 700m の区間，東行でも烏丸今出川を先頭に約 400m の区間で，それぞれ自動車の流れが悪い状態が発生した。
- 川端今出川では，東側における車線減少の影響により，430m 程度の渋滞が発生した。



渋滞長の定義 : この資料では , 信号が赤の状態の時に自動車が連続して並んだ長さとした。

(1) 今出川通と交差する道路（西大路通～川端通）

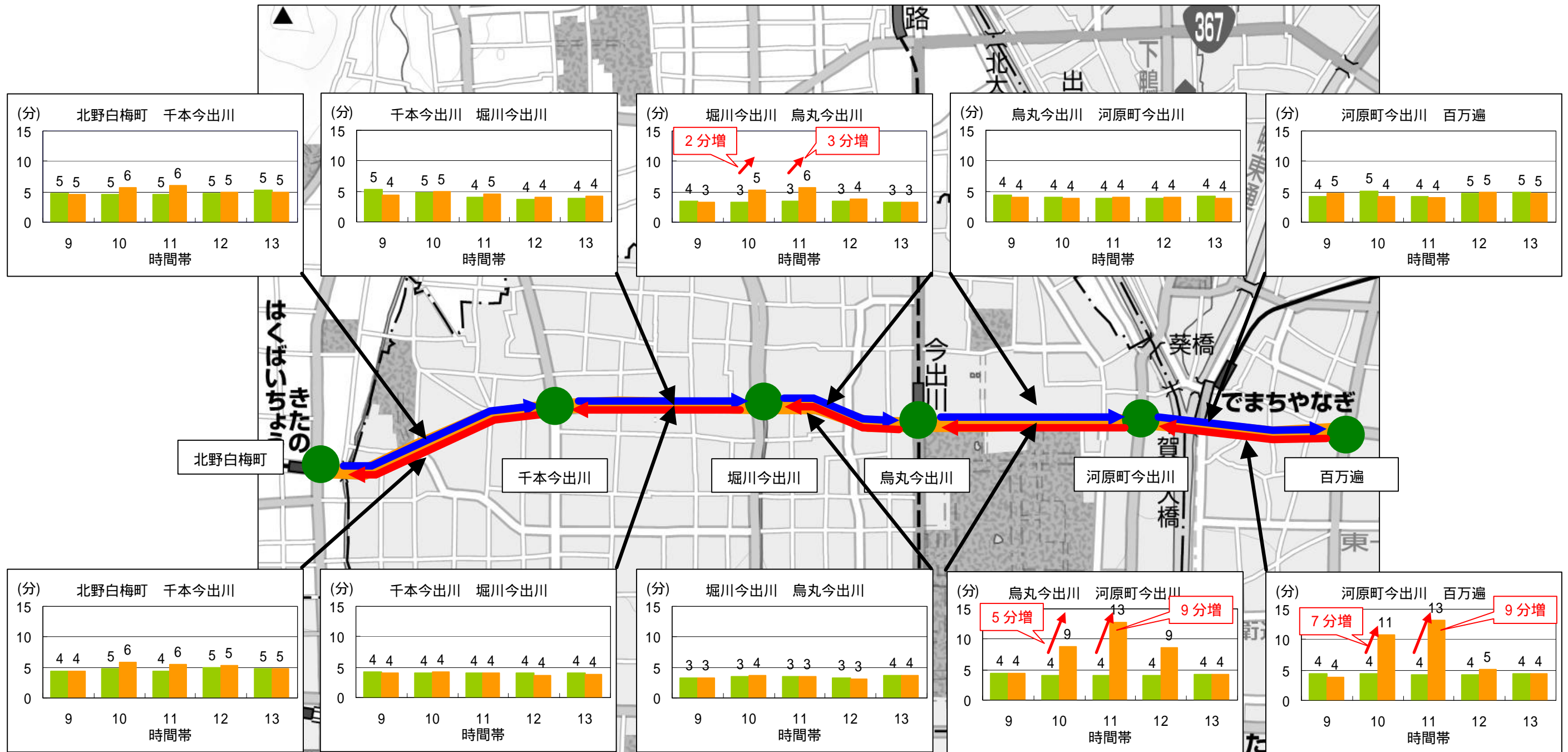
- 今出川通と交差する南北方向の道路（西大路通～川端通）では、実験前と実験中で渋滞長に大きな差はなかった。



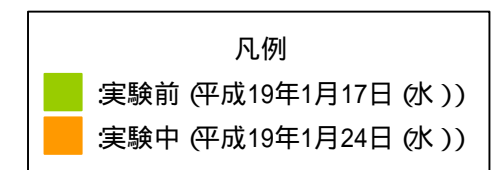
渋滞長の定義 : この資料では、信号が赤の状態の時に自動車が続いて並んだ長さとした。

エ 路線バス走行状況調査

- 烏丸今出川を先頭に断続的な混雑が発生したため、所要時間が河原町今出川 烏丸今出川の西行で最大約9分、堀川今出川 烏丸今出川の東行で最大約3分増加した。
- その他の区間では目立った所要時間の増加は見られなかった。

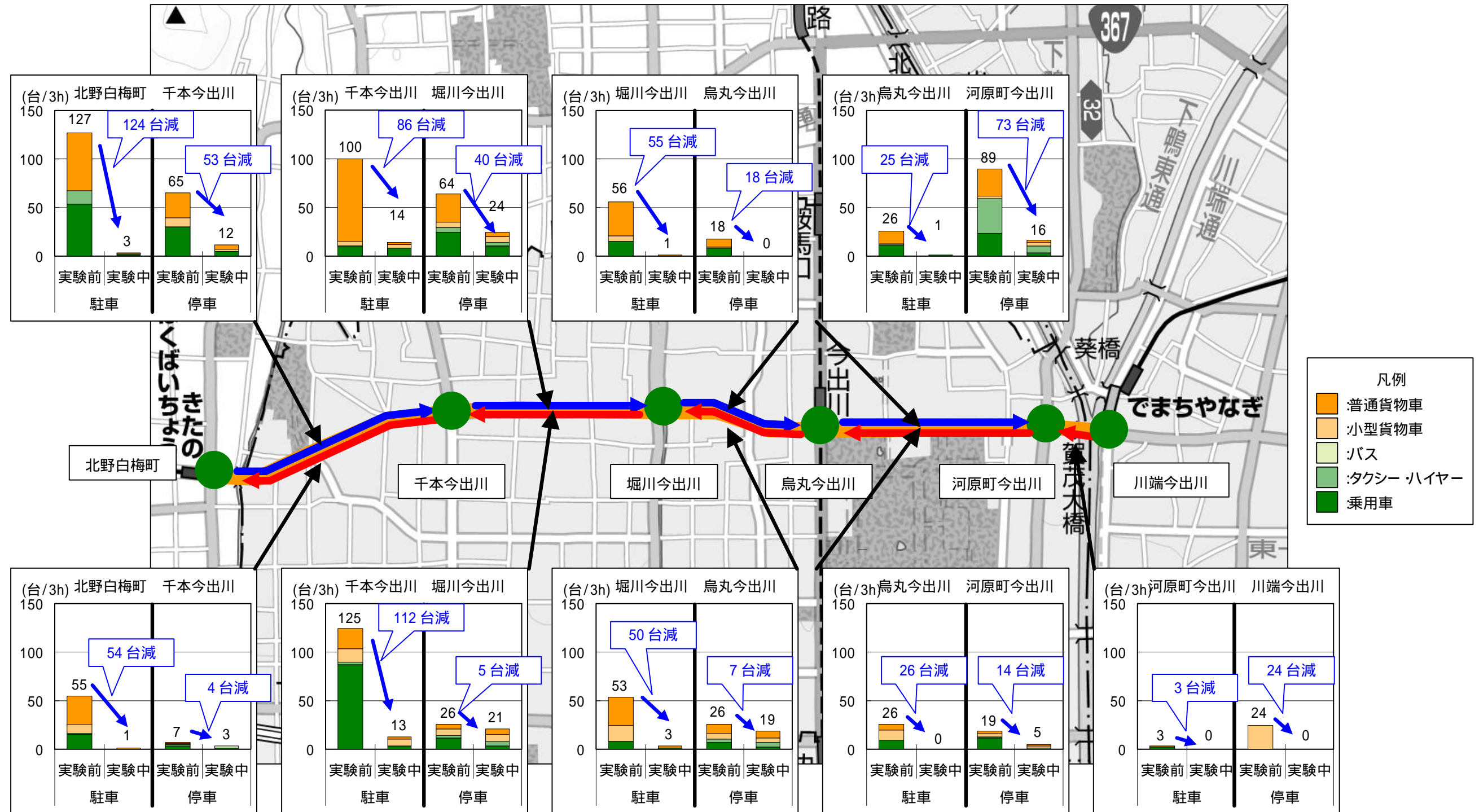


グラフ中の値は各時間帯の平均所要時間を示す



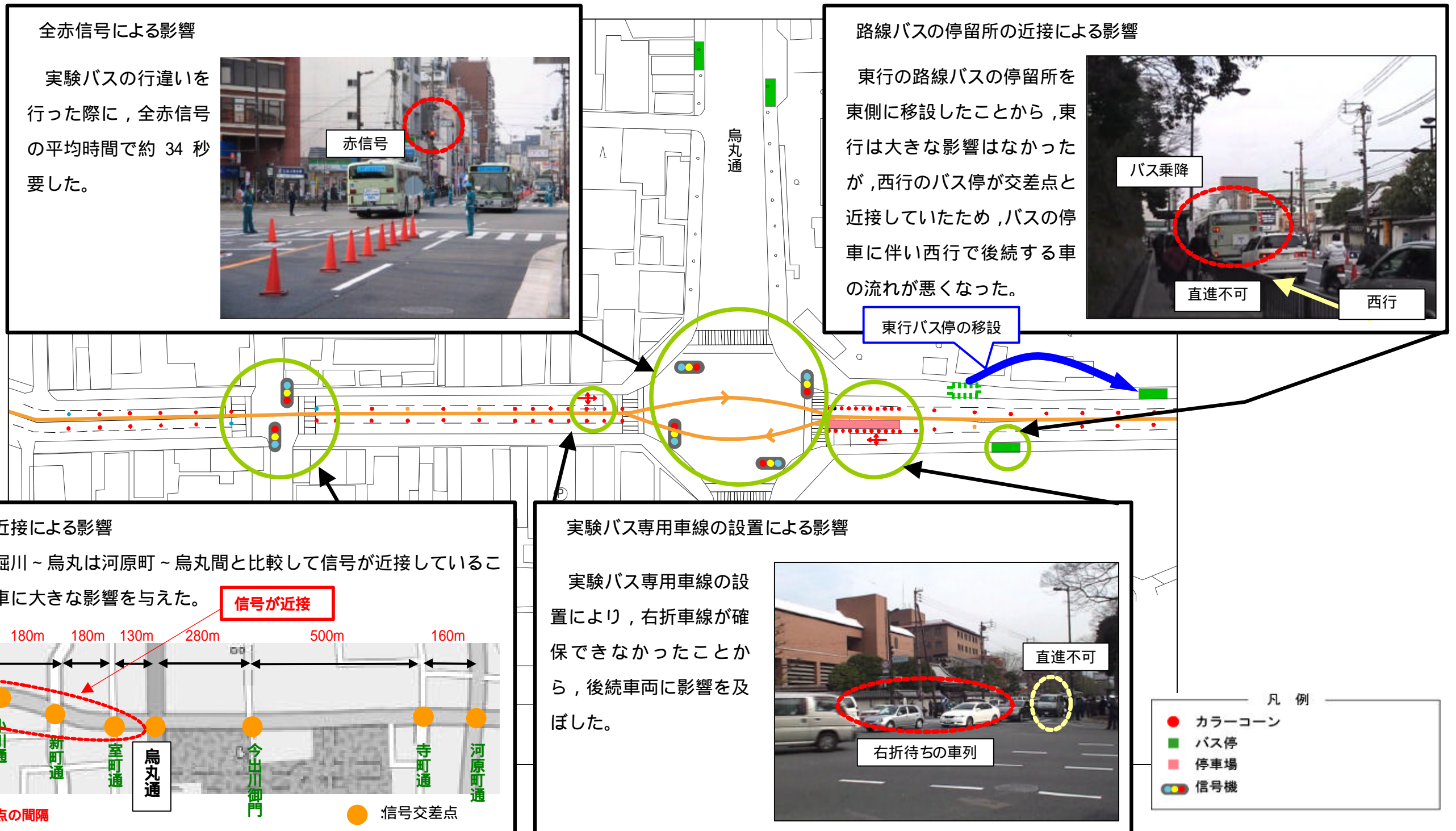
才 駐車実態調査

- 実験に伴う車線減少及び実験実施に関する周知広報により，駐停車車両は大幅に減少した。



(3) 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。



(4) 交通実態調査の結果のまとめ

ア 交通実態調査の結果

- 実験中，今出川通の交通量は実験前（1月17日）と比較すると，約2～3割減少した。
- 今出川通と並行する北大路通や丸太町通及び交差する道路の交通量はあまり変化がなかった。
- 車線減少，右折レーンの撤去及び実験バスの行違いの影響等により，烏丸今出川を先頭に断続的な交通渋滞（西行約700m，東行約400m）が発生した。
- 川端今出川では，交差点東側における車線減少の影響により，断続的な交通渋滞が発生した。（西行約430m）
- 一方，右折レーンの確保を図ったことから，北野白梅町から千本今出川間では，目立った渋滞は発生しなかった。
- 烏丸今出川を先頭とした断続的な交通渋滞の発生に伴い，堀川今出川から烏丸今出川までの東行及び河原町今出川から烏丸今出川までの西行などの市バス所要時間が増加した。
- 実験前と比較すると，今出川通沿道において，駐停車車両が大幅に減少した。

イ 烏丸今出川交差点の渋滞要因

- 烏丸今出川付近にける渋滞要因として，実験バスが交差点内での行違いを行った際，すべての信号を赤にしたことによる影響や実験バス専用車線や仮設停留場の設置に伴い，右折レーンを撤去した影響が挙げられる。
- 特に，西行では，堀川～烏丸間の信号交差点が近接していることや，西行のバス停が交差点と近接している影響などにより，烏丸今出川の信号が青の状態であっても直進できない車両があった。

7 アンケートの実施結果

(1) 調査内容

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

(2) 社会実験の市民評価

ア 社会実験による影響

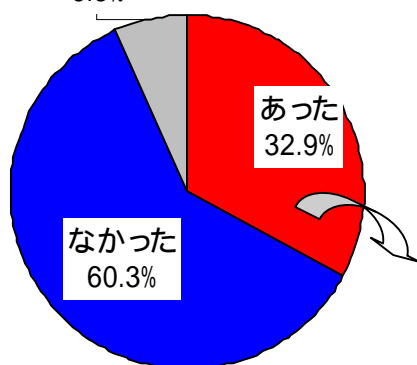
- 沿線住民の約6割が日常生活への影響は「なかった」と回答。
- 一方、約3割が、影響は「あった」と回答し、「市バスの遅れ」や、「配送の遅れ」等の渋滞による影響を指摘。
- 沿道商業者は約65%が実験による影響があったと回答。
- 具体的な影響として、「客足が減った」「荷物の配送が遅れた」ことなどを指摘。

(ア) 沿線住民の視点

～日常生活への影響～

不明・無回答

6.8%



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

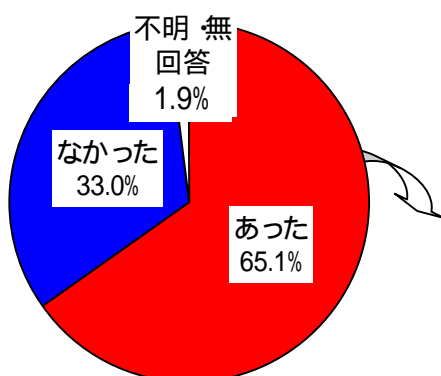
(イ) 沿道商業者の視点

～商業活動への影響～

不明・無

回答

1.9%



具体的な影響は・・・

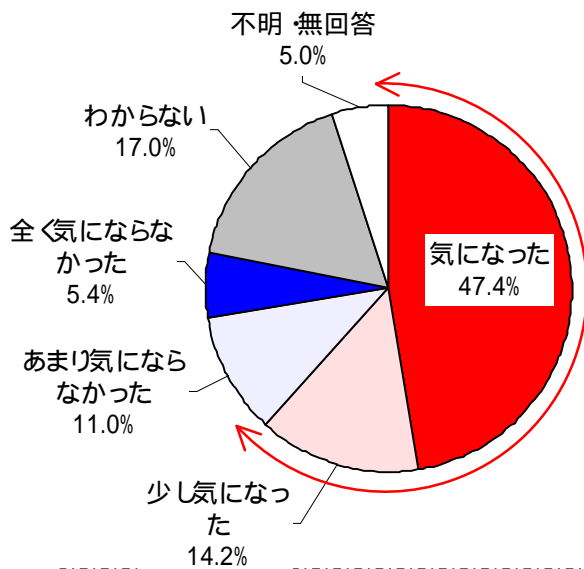
- 客足が減った
- 渋滞に巻き込まれ、配送が遅れた
- 荷さばきのための駐車場が見つからなかった

イ 社会実験当日の交通状況

- 沿線住民の約 6 割が、交通渋滞が「気になった」「少し気になった」と回答。
- また、沿道商業者の約 8 割が、交通渋滞が「気になった」「少し気になった」と回答。
- この他、乗車モニターも、約 8 割が交通渋滞が「気になった」「少し気になった」と回答。

(ア) 沿線住民の視点

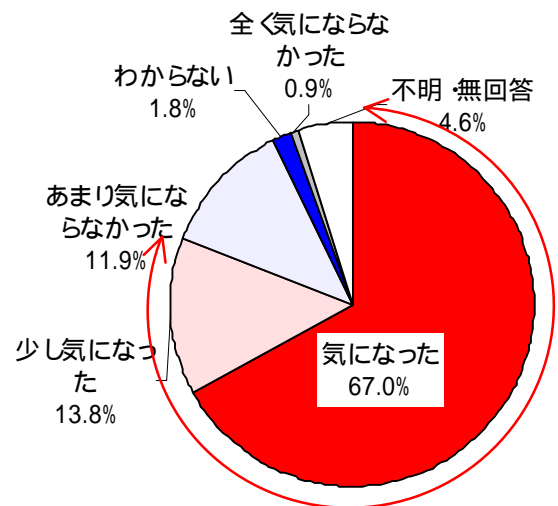
～交通渋滞が気になったか～



- 沿線住民の約 6 割が、渋滞が「気になった」「少し気になった」と回答。

(イ) 沿道商業者の視点

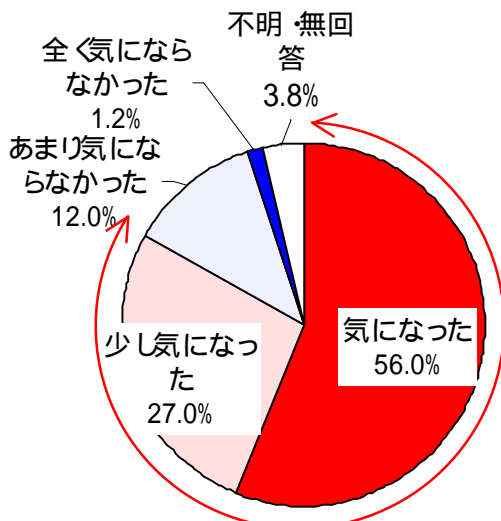
～交通渋滞が気になったか～



- 沿道商業者の約 8 割が、渋滞が「気になった」「少し気になった」と回答。

(ウ) 乗車モニターの視点

～交通渋滞が気になったか～

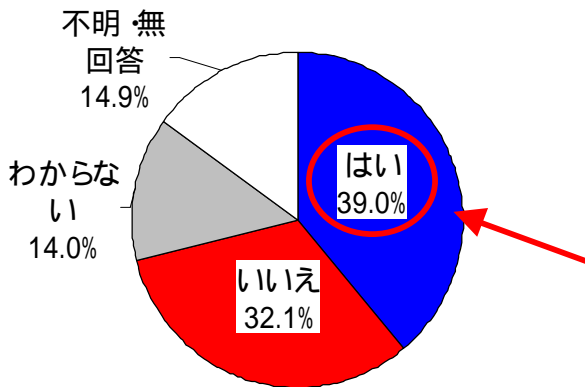


- 乗車モニターも約 8 割が、渋滞が「気になった」「少し気になった」と回答。

ウ 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

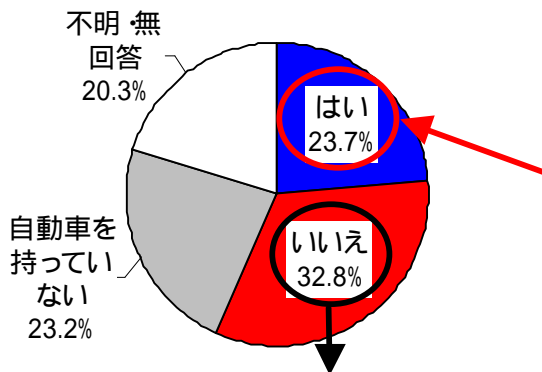
- 「社会実験の実施を知ったことで、自動車利用を控えようと思いましたが」の設問に対して、沿線住民の約4割が「はい」と回答。周知広報の徹底により、自動車利用が抑制できる可能性が示された。
- 一方、「実際に、1月24日の実験当日の自動車利用を控えましたか」の設問に対しては、沿線住民の約2割が「はい」と回答。
- 理由としては「荷物を運ぶのに必要だったから」、「自動車の方が楽に移動できるから」等であった。

～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～



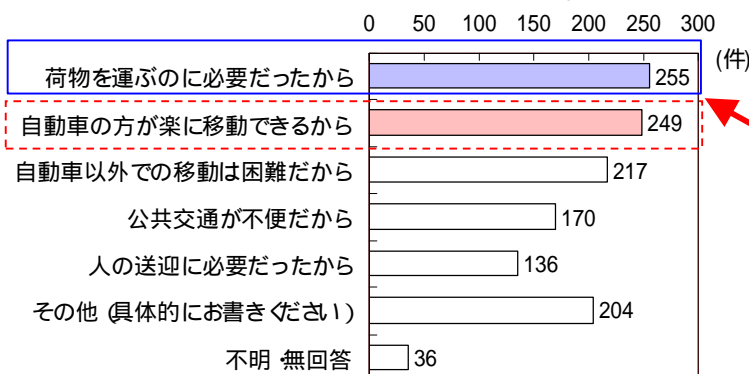
- 「社会実験の実施を知ったことで、自動車利用を控えようと思いましたが」の設問に対して、沿線住民の約4割が「はい」と回答。

～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～

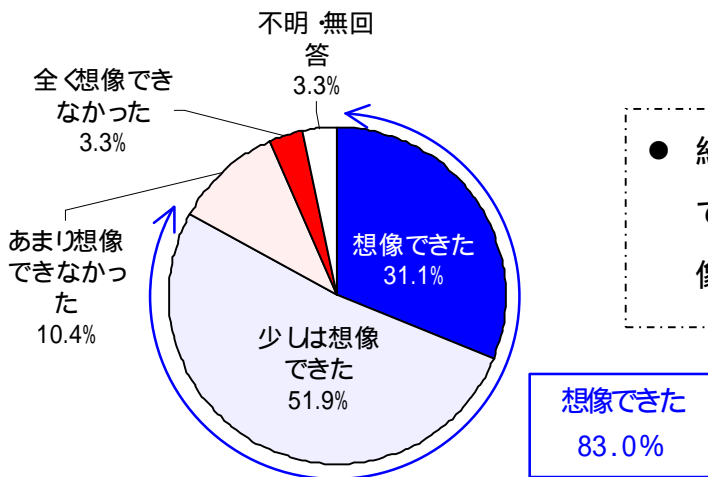


- 「荷物を運ぶのに必要だったから」等、自動車利用を控えられない方の指摘が多かった一方で、「自動車の方が楽に移動できるから」といった理由も多く指摘された。

エ 乗車モニターの社会実験への評価

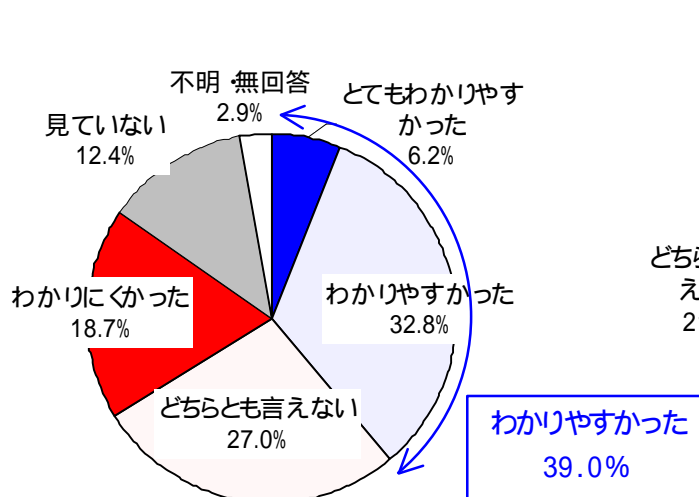
- 約 8 割のモニターが、実験バスの乗車によって、今出川通に L R T が導入された状況を「想像できた」「少しは想像できた」と回答。
- 車内展示や、車内説明への評価も概ね良好であった。
- 過半数のモニターの L R T に対する意識が、良い方向へと変化。

～ L R T 導入空間の創出について～



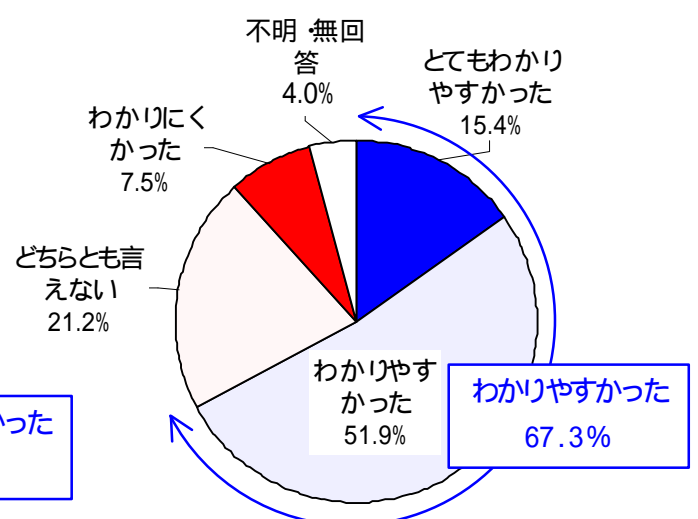
- 約 8 割のモニターが、実験バスの乗車によって、今出川通に L R T が導入された状況を「想像できた」「少しは想像できた」と回答。

～ 実験バス車内展示について～



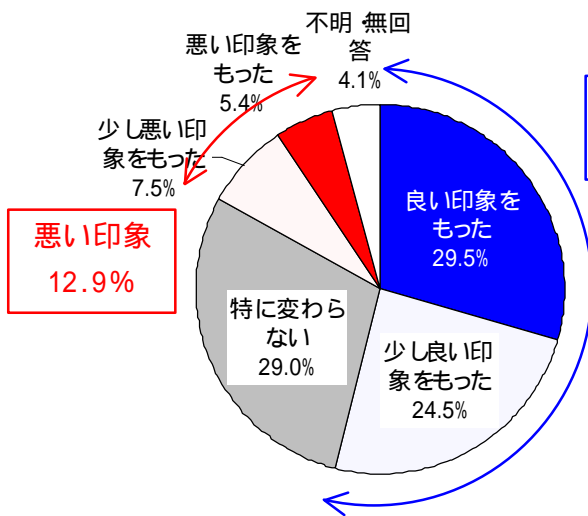
- 約 4 割のモニターが、実験バス車内展示は「とてもわかりやすかった」「わかりやすかった」と回答。

～ 実験バス車内説明について～



- 約 7 割のモニターが、車内説明は「とてもわかりやすかった」「わかりやすかった」と回答。

～ 実験参加を通じた L R T に対する印象の変化について～



良い印象
54.0%

● 過半数が実験への参加によって、L R T に対して、「良い印象をもった」「少し良い印象をもった」と回答。

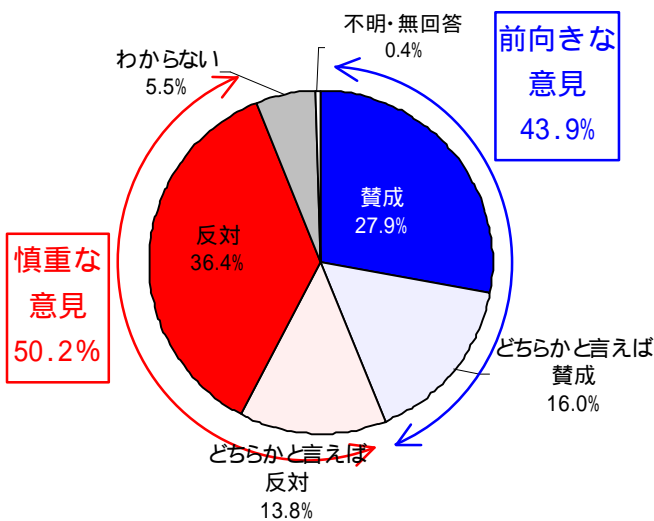
(3) L R Tの導入に対する意見

ア LRTの今出川通への導入意向

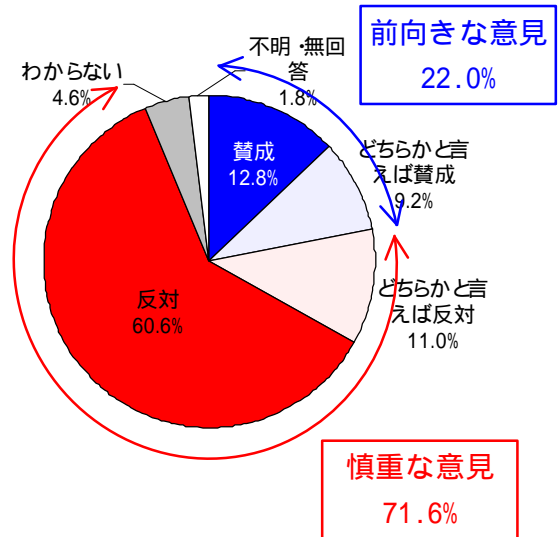
- 「今出川通におけるL R Tの導入」に関して、沿線住民では「反対」「どちらかと言えば反対」が回答の過半数を超えた。
- 沿道商業者では、約7割が「反対」「どちらかと言えば反対」と回答。
- L R Tに対する関心が高いと想定されるモニターや展示ブース来場者は約7～8割が「賛成」「どちらかと言えば賛成」と回答。

(ア) 沿線住民の視点

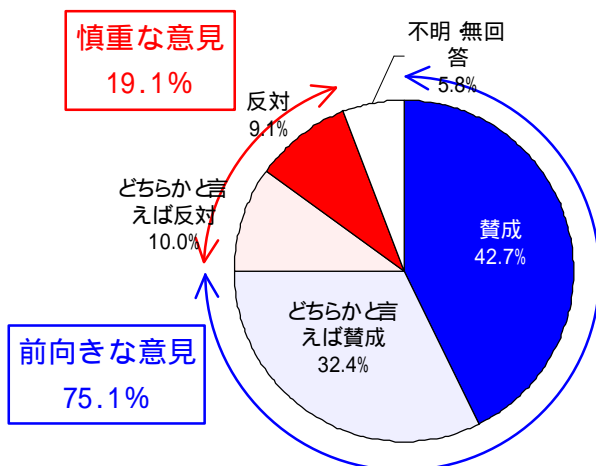
～ L R Tの今出川通への導入意向～



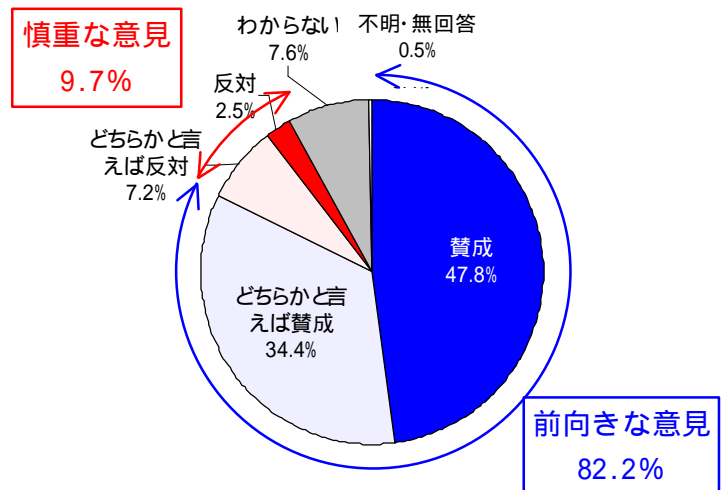
(イ) 沿道商業者の視点



(ウ) 乗車モニターの視点



(エ) 展示ブース来場者の視点



賛成の理由の例

- 環境にやさしく，京都の街に最もふさわしい乗り物と思う。
- 時代が自動車での移動より環境に配慮した公共交通を求めている
- 観光，通勤，通学全てに便利。京阪，地下鉄，叡山電車，嵐山線というように電車への連絡もよい。住宅地なので自動車の排気ガス、騒音で減らせる。
- 少子高齢化が進む中で，これから高齢者の移動手段が問題になってくると思うので必要。高齢者の自動車が増加すると事故が増加するのではないか。これからの子どもたちにどんな京都を残していくのか考えると必要な事。
- 京阪電車に乗り継いで，大阪方面へ行きやすくなる。地下鉄へも乗り継ぎができる（時間が正確なので乗り継ぎやすい）バスと違い，待ち時間が少ない。不足気味の嵐電への乗り継ぎが増え活性化する。

反対の理由の例

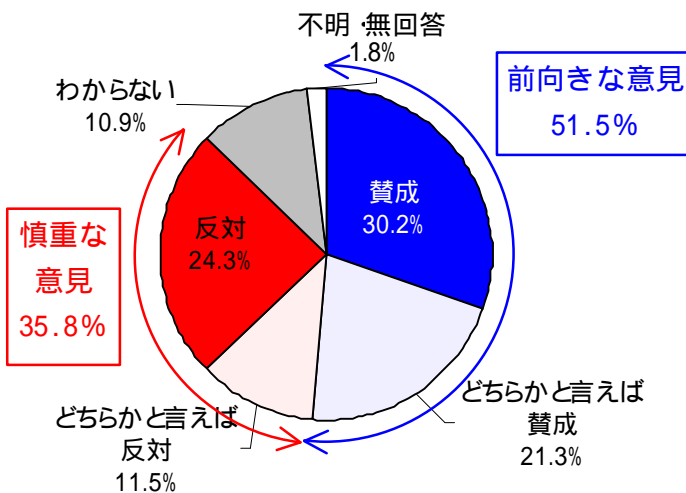
- 費用の割に効果が少ないと思われる。税金の無駄遣いになる危険が大きい。
- 現状でも右折車により一車線通れなくなるのに，これ以上車線が減れば直進車が今以上に動かなくなる。
- 以前、市電をなぜ廃止し，また，今度なぜ導入なのか。説明責任を果たしていない。
- 電車そのものは反対しないが，今出川通に作るのは反対。京都のような道路幅の狭い所には適しない。電車を通すことにより，車の通行を制限するような所では不可。
- この路線（北野白梅町～出町柳）は市民にとってメリットがない。むしろ観光客のためだけの路線だ。

イ 今出川通以外への L R T の導入について

- 沿線住民の今出川通以外への L R T 導入に対する意向は「賛成」「どちらかと言えば賛成」が過半数に達している。
- 今出川通以外への L R T 導入に対して、沿道商業者は約 6 割が「反対」「どちらかと言えば反対」と回答。

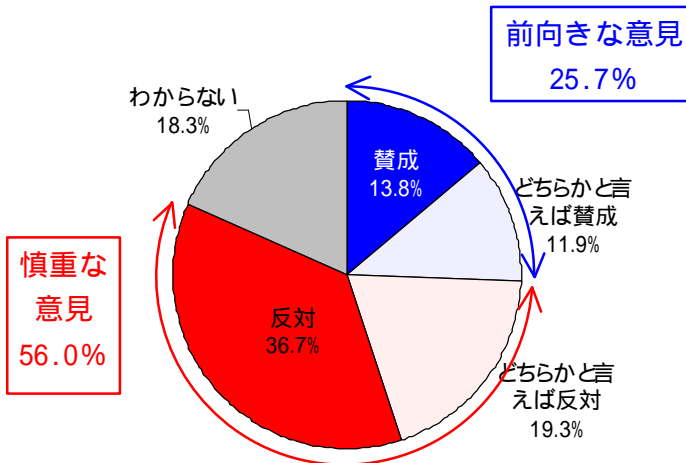
(ア) 沿線住民の視点

～今出川通以外への L R T の導入について～



- 沿線住民の「賛成」「どちらかと言えば賛成」は過半数を超えた。

(イ) 沿道商業者の視点

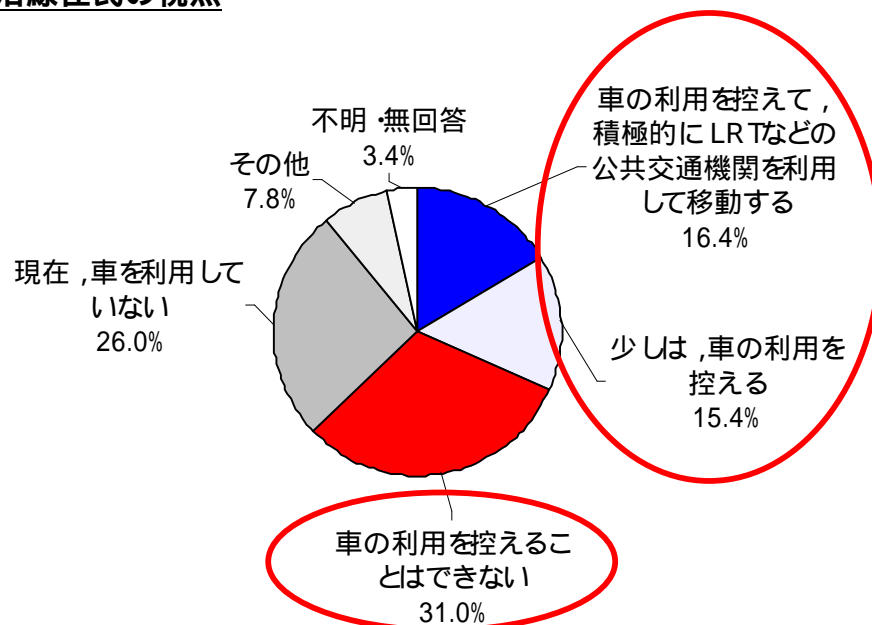


- 一方で、沿道商業者は約 6 割が「反対」「どちらかと言えば反対」と回答。

ウ LRTが導入された場合の自動車利用

- 「LRTの導入により、車の利用を控えることができますか」の設問に対し、沿線住民の約3割が「車の利用を控えて、積極的にLRTなどの公共交通機関を利用して移動する」「少しは、車の利用を控える」と回答。
- 一方で、沿線住民の約3割が「車の利用を控えることはできない」と回答。

(ア) 沿線住民の視点



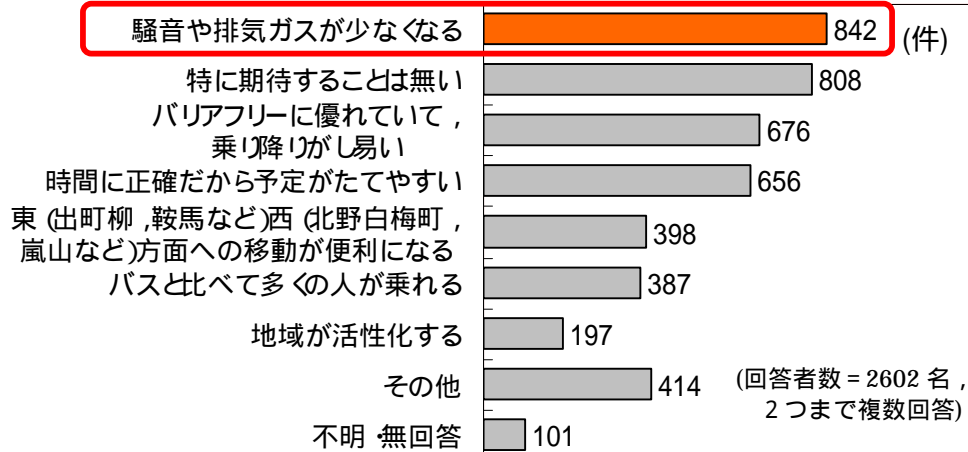
- 約3割が「車の利用を控えて、積極的にLRTなどの公共交通機関を利用して移動する」「少しは、車の利用を控える」と回答。一方、約3割が「自動車利用を控えることができない」と回答。

エ LRTに期待すること

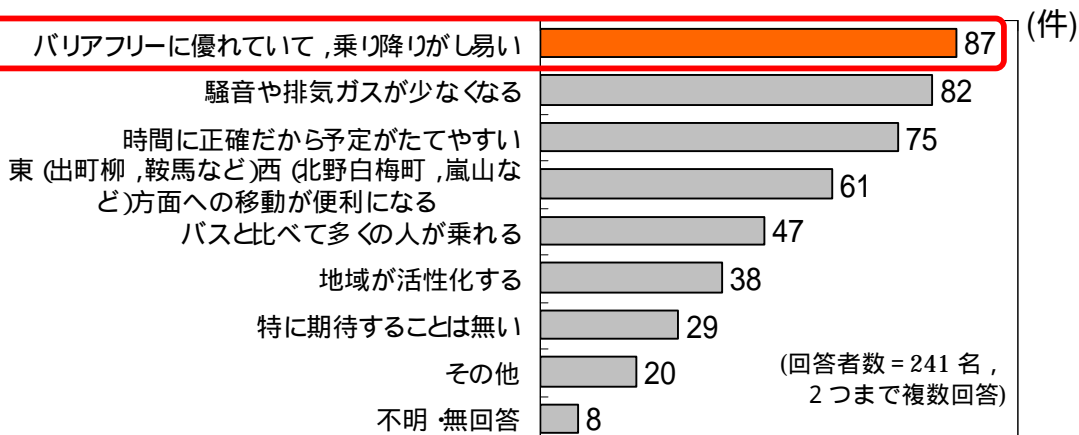
～ L R Tの導入された場合に期待すること～

- 「今出川通にL R Tが導入されるとすれば、期待すること」については、「バリアフリーに優れていて乗り降りがし易い」「騒音や排気ガスが少なくなる」という回答が多くを占めた。

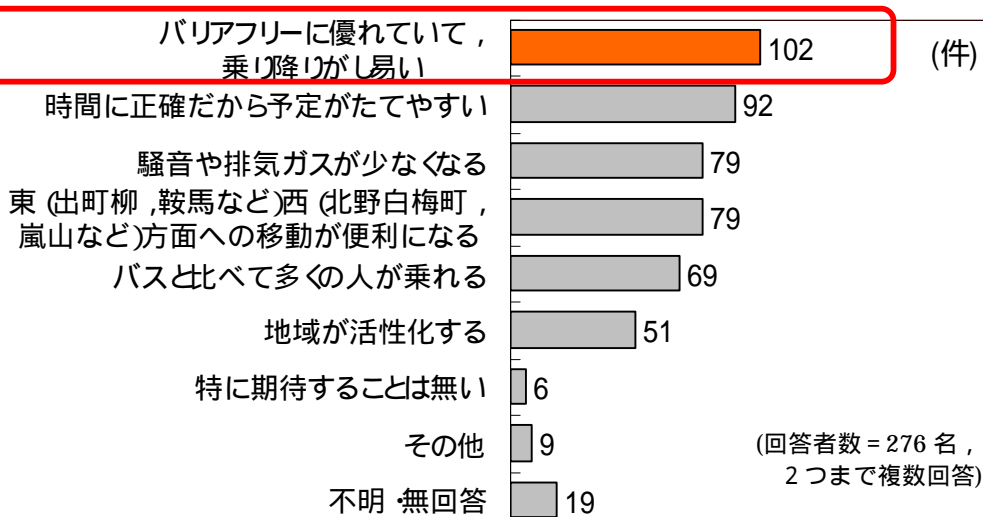
(ア) 沿線住民の視点



(イ) 乗車モニターの視点



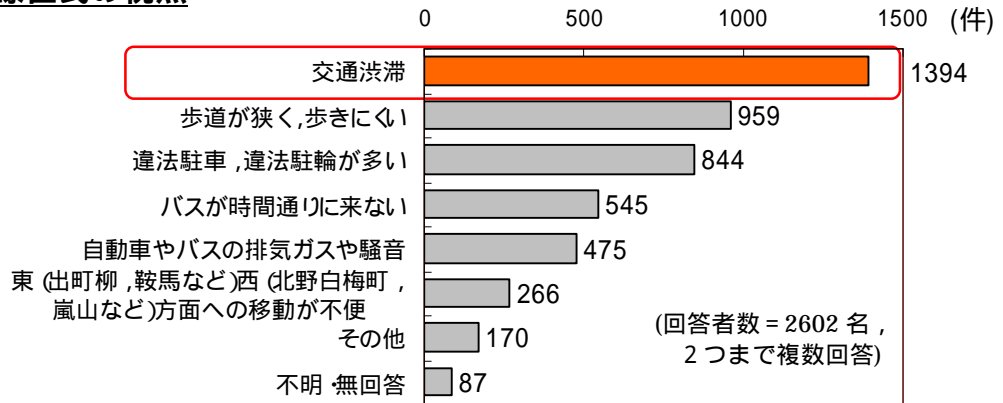
(ウ) 展示ブース来場者の視点



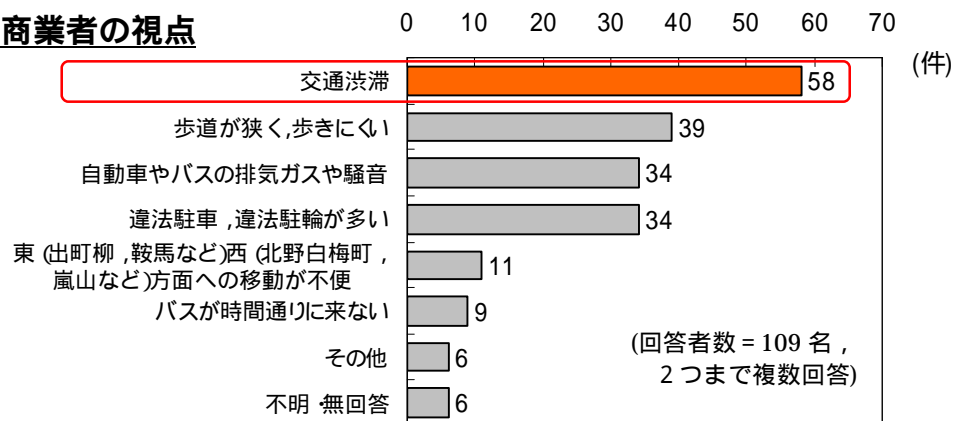
オ 今出川通の交通の現状認識

- 「今出川通における現状で、気になる点」については、いずれも、「交通渋滞」や「歩道が狭く、歩きにくい」という回答が多くを占めた。

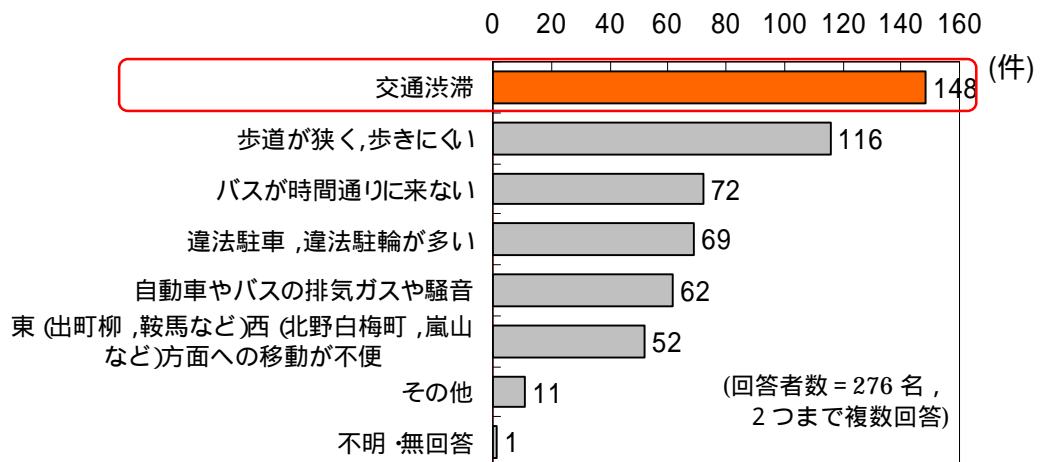
(ア) 沿線住民の視点



(イ) 沿道商業者の視点



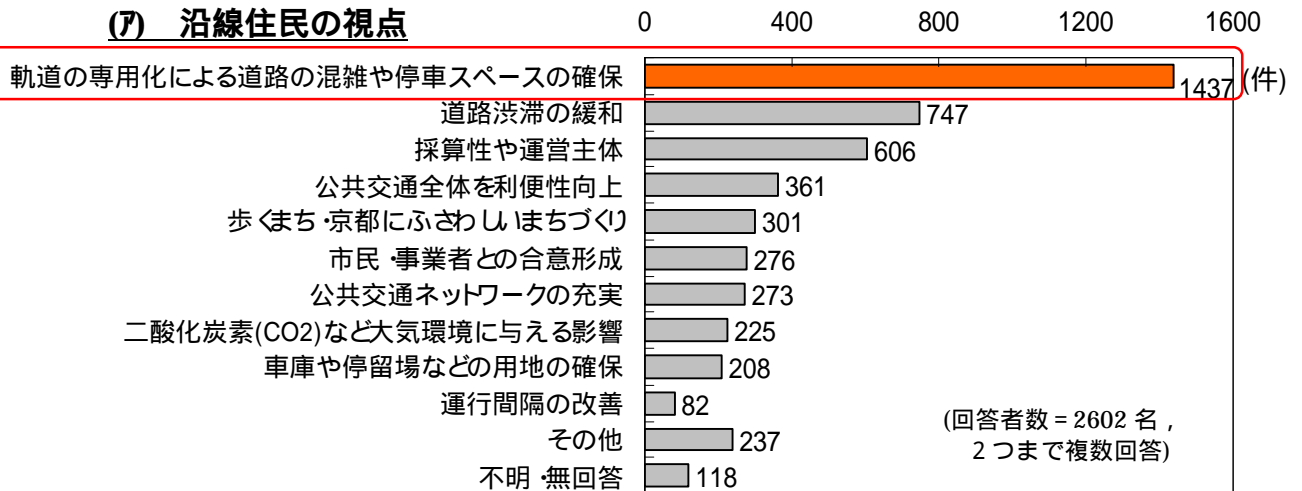
(ウ) 展示ブース来場者の視点



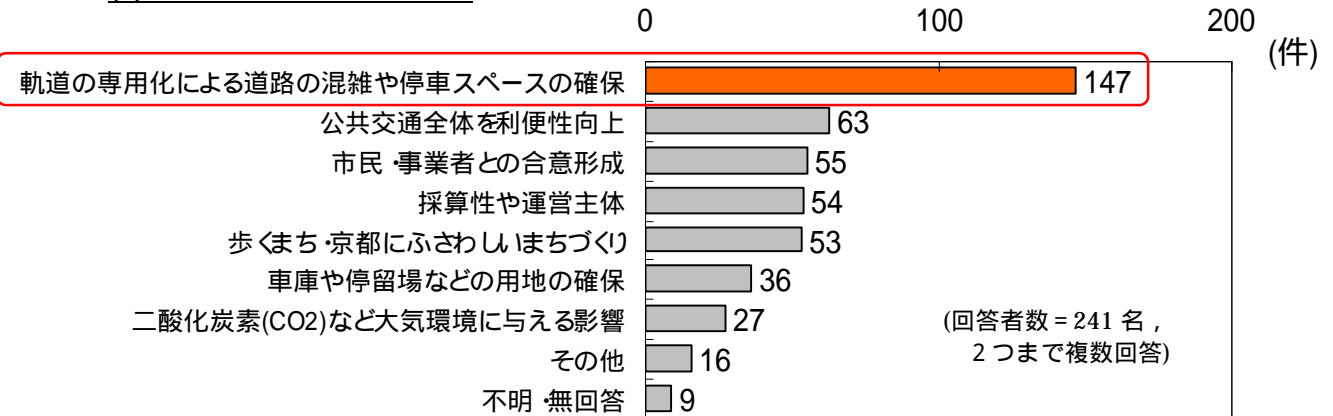
カ LRT導入の際に配慮すべきこと

- 「今出川通において今後LRTを検討する場合、どのようなことに配慮すべきだと思いますか。」という設問に対しては、いずれも、「軌道の専用化による道路の混雑や停車スペースの確保」との回答が最も多くを占めた。

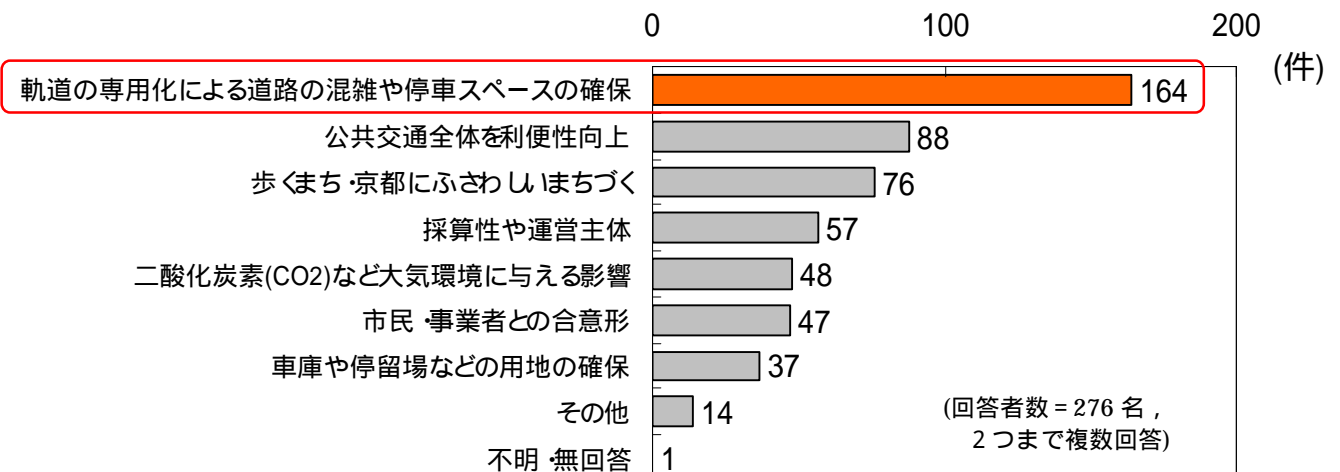
(ア) 沿線住民の視点



(イ) 乗車モニターの視点



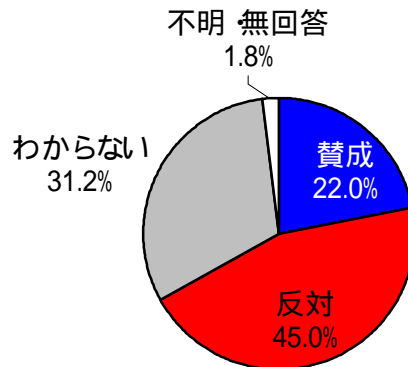
(ウ) 展示ブース来場者の視点



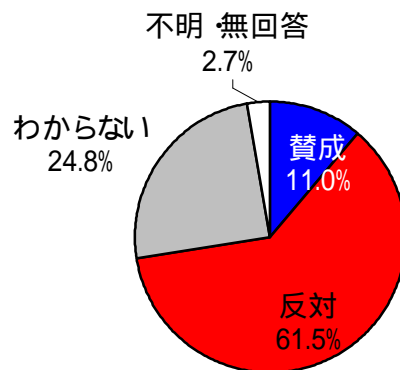
キ 沿道商業者の荷さばき駐車対策に対する意向

- 沿道商業者に対して行った、「共同の荷さばき駐車場の設置」、「荷さばきの時間帯を制限」、「複数の店舗での共同配送」など、荷さばき駐車対策が実施された場合の利用意向に関する設問では、いずれも「反対」の回答が多数を占めた。

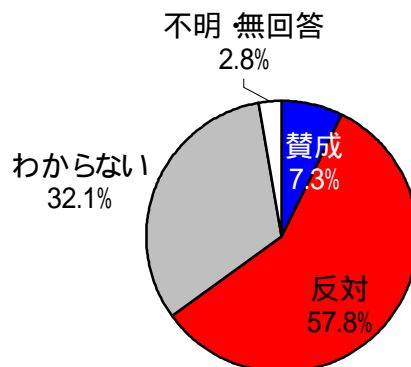
共同の荷さばき駐車場の利用について



荷さばきの時間帯の制限について



複数の店舗での共同配送について



(4) アンケート実施結果のまとめ

ア 社会実験の評価

- 3000 人を超える多くの方々から意見を集めることができた。
- 実験が3時間であったこともあり，約6割の沿線住民は実際に日常生活への影響を感じなかったものの，「交通渋滞」に対しては懸念の声が聞かれた。
- 一方で，社会実験に係る事前周知の徹底により，実験当日において沿線住民の約2割の自動車利用を抑制することができた。
- モニターの約8割から実験参加を通してLRTの導入を「想像できた」との評価が得られたことから，今回の社会実験において，ある程度擬似的なLRT導入空間を創出することができたものと考えられる。

イ LRTの導入に関する意見

- 沿線住民は，今出川通のLRT導入に関して，「反対」「どちらかと言えば反対」が過半数であった。特に沿道商業者は，7割以上が導入に反対の意向を示している。
- 一方で，今出川通以外への導入については「賛成」「どちらかと言えば賛成」が過半数である。
- 沿線住民の約3割が，LRTが導入された場合に「車の利用を控えて，積極的にLRTなどの公共交通機関を利用して移動する」「少しは，車の利用を控える」と回答した一方で，約3割が「車の利用を控えることはできない」と回答した。
- LRTの導入による環境負荷の低減や，公共交通の利便性向上等を期待する声は高い。
- 一方，今出川通の幅員の狭さや，それに起因する交通渋滞，荷さばき車両への影響を心配する声が多かった。

8 展示ブースの実施結果

(1) 概要

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）

（ア）配置図

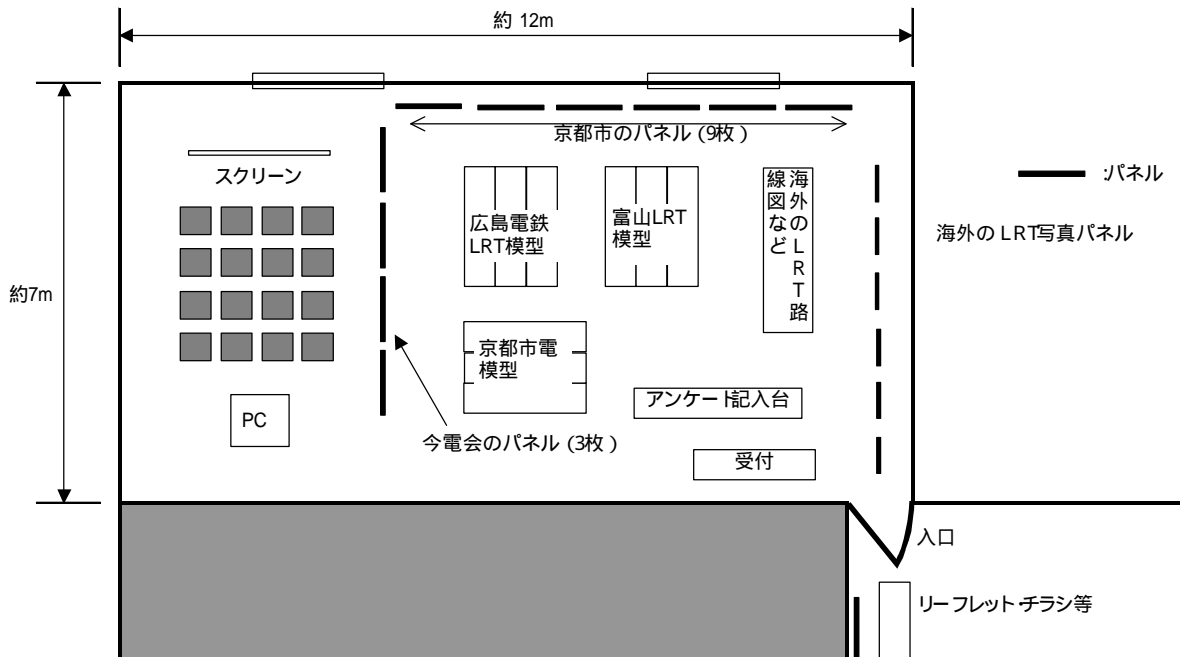


図 展示場所位置図

エ 展示内容

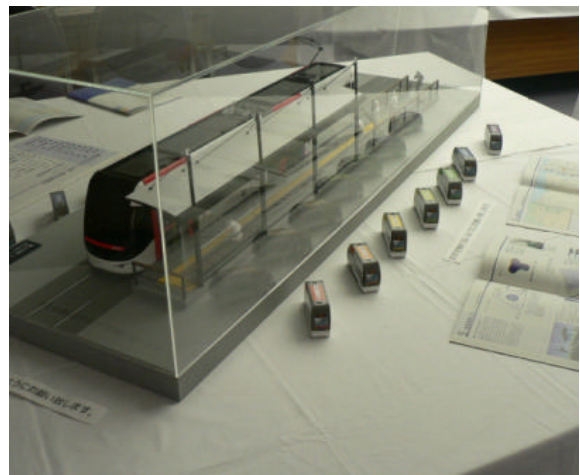
(ア) パネル設置

- 京都市のTDM施策及びLRT検討経過の紹介パネルを設置した。
- 国内外のLRTの導入事例の写真を設置した。



(イ) LRTの模型展示

- 広島電鉄「グリーンムーバーMAX」、富山ライトレール「ポートラム」及び京都市交通局の旧市電、トロリーバスをそれぞれ貸与いただき、展示ブース内に設置した。

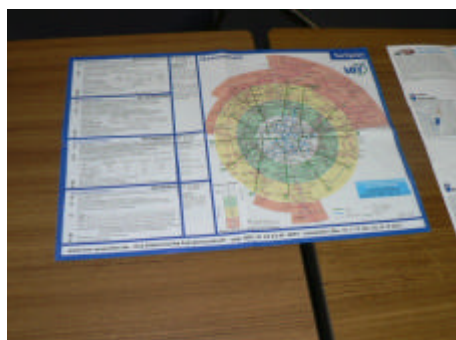


(ウ) L R Tに関するビデオ上映

- 海外のL R T , 富山ライトレール事業概要などのビデオを上映した。



(I) 海外のL R T等の路線図 , 時刻表等の展示



(オ) アンケート及びパンフレット等の配布

- 来場者にはアンケートへのご協力をお願いした。
- 記入された方には抽選で富山ライトレール関連グッズをお渡しした。

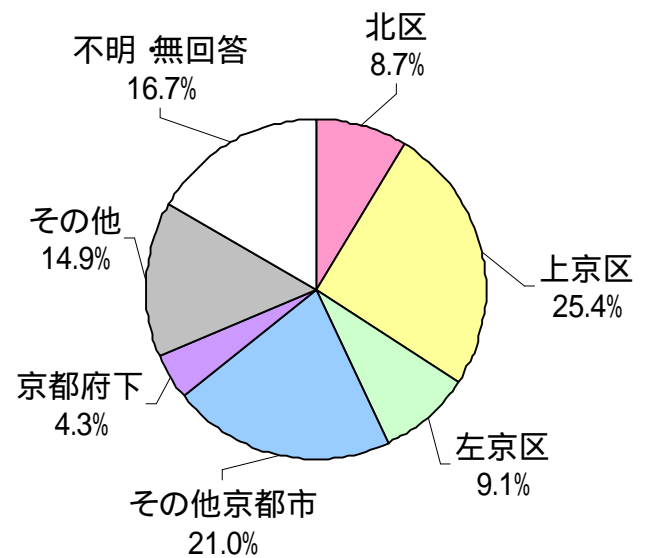


(2) 結果

- 期間中の来場者は504名であった。
- 実験当日(1/24(水))の来場が最も多く、163名の方にご来場いただいた。

LRT展示紹介ブース 来場者数一覧

日付	午前	午後	計
1月16日(火)	5	16	21
1月17日(水)	15	30	45
1月18日(木)	27	39	66
1月19日(金)	35	36	71
1月23日(火)	14	36	50
1月24日(水)	98	65	163
1月25日(木)	17	71	88
	211	293	504



来場者の居住地



9 実験の総括

(1) 実験全体について

- 今回の実験は、今出川通の北野白梅町から出町柳までの間（4.1km）において専用走行車線を確保したうえで、L R Tに見立てた実験バスを運行するという他都市に前例を見ないものであったが、沿線学区をはじめとする市民や事業者の皆様にご理解と御協力をいただいたうえ、京都府警察の全面的な支援と必要箇所へのガードマンや本市職員等の配置により安全確保を図ったことから、事故なく、無事に終えることができた。

(2) 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L R Tの利便性を体感していただけた。
- 道路中央に実験バスの専用車線を設けたことにより、乗車モニターのアンケート結果を見ても、「実験バスに乗車したことでL R Tに乗車した状況が想像できた」という意見が8割を超えており、L R Tが導入された場合に近い状況を創り出すという目的は、一定達成できたと考えている。

(3) 自動車交通への影響

- 事前周知の徹底や市民の皆様のご協力により、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。

(4) 市民の反応

- 意見交換会時（平成 18 年 7 ～ 10 月）と比較すると、L R T 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、L R T 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 L R T 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、沿道商業者は、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、沿道商業者アンケートの結果において約 65% の沿道商業者が当日影響を受けたと回答していることから、L R T 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」という沿道商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 L R T 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。

(5) 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 T D M（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、特に沿道商業者では約 7 割に達していることから、まず、L R T 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。

(6) 今後の進め方

- L R Tの導入は、まちに大きな変化を与えることになるが、L R Tがまちの活性化に寄与するためには、周辺住民や沿道商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L R Tのあり方・方向性を見極めていく。