

(広報資料)

平成19年4月6日
都市計画局
(担当 交通政策室
TEL 222-3483)

「LRT(新型路面電車)ニュースNO.3」の発行について

京都市では、自動車交通に過度に依存しない「歩くまち・京都」の実現を目指す取組として、平成15年から、人と環境にやさしい新しい公共交通システムであるLRTに関する検討を行っています。具体的には、モデル路線である「今出川線」沿線を中心に、シンポジウムや意見交換会を開催したのに続き、本年1月には、今出川通(西大路～川端間)の道路中央に専用車線を設置し、LRTに見立てた実験バスを走行させる交通社会実験を実施しました。

このたび、同交通社会実験の実施結果や先日開催した第3回「今出川通の交通まちづくりとLRT検討協議会」の内容等を盛り込んだ「LRT(新型路面電車)ニュースNO.3」を発行しますので、お知らせします。

記

- 1 配布開始 平成19年4月9日(月)から
- 2 配布場所 市役所本庁舎案内所、各区役所・支所等

*なお、北、上京、左京区の住民の方には、市政協力委員を通じて全戸回覧を行います。

(参考)

交通社会実験

日時 平成19年1月24日(水)午前10時から午後1時まで
区間 今出川通(西大路～川端間)
内容 道路中央に専用走行車線を確保し、仮想LRTに見立てた実験バスを10分間隔で運行。公募した乗車モニター248名が乗車。

第3回「今出川通の交通まちづくりとLRT検討協議会」

日時 平成19年3月28日(水)午後2時から午後4時まで
場所 ホテルルビノ京都堀川 平安の間
内容 交通社会実験の実施結果報告等

LRT (新型路面電車) ニュース

No. 3

発行：京都市都市計画局交通政策室
〒604-8571
京都市中京区寺町通御池上ル上本能寺前町488番地
TEL:075-222-3483 FAX:075-213-1064
京都市印刷物 第194037号



●京都市では、自動車交通に過度に依存しない「歩くまち・京都」の実現を目指しており、この取組の一つとして、人と環境にやさしい新しい公共交通システムであるLRTに関する検討を行っています。

「第3回 今出川通の交通まちづくりとLRT検討協議会」を開催



LRTとは？

従来の市電とは異なり、バリアフリーに優れ、環境にやさしく、専用化された軌道を持ち、時間に正確などの特徴がある全く新しい路面電車

去る3月28日(水)、ルビノ京都堀川において「第3回今出川通の交通まちづくりとLRT検討協議会」を開催しました。当日は交通社会実験の実施結果、今出川通周辺にお住まいの方や沿道商業者を対象としたアンケート結果などについて、活発な議論が行われました。当日の主なご意見は以下のとおりです。

- まだまだ、LRTがよくわかっていない人が多いと感じるので、更なるPRが必要である。
- 商業関係者の意見をもっと聴く必要がある。
- 今後は、今の路線(今出川線)に固執せず、例えば、銀閣寺から金閣寺を結ぶルートなどについての議論・検討も必要である。
- 地元住民は渋滞を非常に懸念している。この解決方をしっかりと考えてほしい。
- LRTを導入するだけでなく、電線の地中化や道路整備等、総合的に進める必要がある。
- 他都市に前例のない実験を成功させ、この実験でしか得られない成果を得たのは意義深い。今後の検討に十分活かしてほしい。
- この実験によって、LRTに関する議論の熱が高まったのは、有益であったと思う。
- この実験で明らかになった課題の解決に向けて、LRTのあり方に加え、LRTを含めたまちの将来性を見据えたまちづくりにどう取り組んでいくのかを、全市的な観点から、検討を進めていくべきである。

この協議会は、「交通社会実験に関する合意形成と結果の検証」を目的に設置したものであることから、その趣旨を踏まえ、今回を最終の協議会としました。

今出川通における交通社会実験実施！！

去る平成19年1月24日(水)(10:00~13:00)、今出川通の北野白梅町~出町柳駅前の道路中央2車線を使用し、専用走行車線確保したうえで、仮想LRTに見立てた低床型の実験バスを運行(10分間隔・計25便)する交通社会実験を実施しました。

社会実験当日は、今出川通周辺にお住まいの皆様をはじめ多くの関係者にご理解ご協力いただき、ありがとうございました。



烏丸今出川交差点内での行き違い

実施結果

1. 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2～3割減少しました。
- しかし、車線減少や丸丸今出川交差点における実験バスの行き違い、右折レーンの撤去などの影響などから、一部断続的な渋滞(西行約700m, 東行約400m)が生まれました。
- 一方、右折レーンを確保した北野白梅町～千本今出川では、目立った渋滞は発生しませんでした。



単線区間 (今出川御門付近)

丸丸今出川西行では、最大で約700mの断続的な渋滞が見られました。



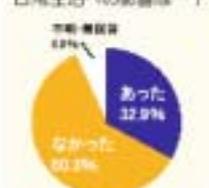
複線区間 (北野天満宮前付近)

2. 市民等の反応、評価

- 日常生活への影響について、アンケートでは、沿線住民の約6割が「なかった」と回答しました。
- 沿道の荷さばきについては、概ねご協力をいただいたものの、事業者アンケートでは、約6割が実験による影響を受けたと回答しています。
- 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、概ね協力的でした。
- 実験当日、現場では「LRT導入に賛成である」といった好意的なご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LRTが入ったらもっと渋滞する」といったご意見がありました。

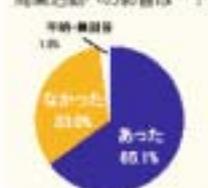
～交通社会実験当日の影響について～

日常生活への影響は…?



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

商業活動への影響は…?



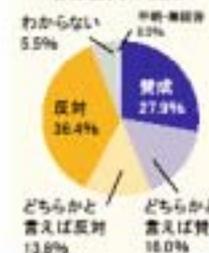
具体的な影響は…
●客定が減った
●渋滞に巻き込まれ、配送が遅れた
●荷さばきのための駐車場が見つからなかった

3. 今出川通へのLRT導入に対する意向

- 意見交換会時のアンケート結果(平成18年7～10月・32.1%)と比較すると43.9%となるなど、LRTに対する前向きなご意見が10%以上増加し、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ます。
- 一方で、アンケート結果を見ると、今出川通周辺にお住まいの方の過半数は、LRT導入に慎重な意見を持っており、とりわけ、沿道事業者の7割以上が、導入に対して否定的な見方を示しています。

～今出川通へのLRTの導入について～

沿線住民の視点



沿道事業者の視点



今後の課題

- 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を行う必要がある箇所や右折レーンの確保が困難な箇所においては、自動車交通への影響がとりわけ大きいことが改めて実証されました。
- 荷さばき車両への対策が不可欠であること、荷さばきのルールづくりや定着化を図る必要性が確認されました。
- LRTの導入に当たっては、総合的なTDM(交通需要管理)施策による自動車交通の抑制をはじめ、課題の解決が前提となります。
- LRTの導入は、まさに大きな変化を与えることとなりますが、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ります。

今後の進め方

これまで市民の皆様をはじめとする多くの皆様からいただいた貴重なご意見や、今回実施した交通社会実験の結果などを精査、分析したうえで、全市的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きます。

京都市交通政策室のホームページで、交通社会実験結果の詳細について掲載しています。

ホームページアドレス <http://www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/lrt/>