

## シンポジウム 今出川通の交通まちづくりとLRT 議事録（全文）

日時:平成 18 年 6 月 3 日 午後 2 時～

場所:西陣織会館 6F 第3展示場

### 議事内容

14:00 開会

#### 《第 1 部》

14:05～14:25 報告 新しい公共交通システム検討結果について  
・・・石崎 了（京都市都市計画局交通政策室長）

14:25～14:45 報告 新しい公共交通システム検討結果について  
・・・青木真美（同志社大学商学部教授）

#### 《第 2 部》

14:45～16:05 パネルディスカッション

コーディネーター 青木 真美（同志社大学商学部教授）

パネリスト 山本 安一（上京区市政強力委員連絡協議会会長）

北村 廣子（上京区地域女性連合会会長）

遠山 正一（今出川通に路面電車を走らせる実行委員会）

小松原 哲夫（京福電気鉄道株式会社常務取締役鉄道部長）

石崎 了（京都市都市計画局交通政策室長）

16:10 閉会



## 都市計画局長挨拶

大島： みなさんこんにちは。京都市の都市計画局長の大島でございます。今日は、シンポジウム「今出川通の交通まちづくりとLRT」ということで、地元上京区にお住まいの方を中心に、数多くの方にお集まりいただきました。まことにありがとうございます。また日頃は京都市、榊本市政の都市計画行政に対しまして、重ね重ね多くのご協力をいただいております。併せてお礼を申し上げます。



京都の市電と言いますと、明治の28年からずっと走っております。この地元の今出川通でも、みなさんに親しまれて、昭和53年まで走り続けました。私は昭和46年に大学に入りましたけれども、その時まで走っておりました。1年前に大学紛争がありまして、私の先輩たちが百万遍で、市電の石をはがして、機動隊と激突したという、そういう歴史の一コマもございますけれども、市電はみなさんとともにあったと考えております。

それがモータリゼーションとともに、やはり車に押されてと言いますか、結局は廃止の道をたどったわけでございますが、いままた時代は巡りまして、少子高齢化の時代 いわばもっと乗りやすい交通機関はないのか、CO<sub>2</sub>を出さない乗り物はないのかという時代がまた巡り来たわけでありまして。そのときに、今日ご議論いただくLRT、「近代的な電車」というのは定義としては不十分でございますが、そういったLRTが今またみなさんの前に現れたということでございます。これについては、いろいろな角度からぜひご議論をお願いしたいと思っております。

もちろん、賛成あるいは反対、その他いろいろあると思っておりますけれども、まずは客観的な立場に立ち戻っていただきまして、この今出川通、あるいは京都市にとってどういう意味があるかという議論をぜひお願いしたいと思っております。我々も過去何年かいろいろな調査をいたしました。そのなかで、LRTの導入は京都市の活性化にとって、一つの切り口になるのではないかと、そういう可能性を持つのではないかとことをいま思っておりますけれども、これはまだまだ仮定でございます。これからの議論に委ねられていると思っております。いろいろな技術もこれから進歩して参ります。いろいろな考え方もあるでしょう。でも、今日この地域型の、各地域地域の議論の第一歩として始めさせていただいたと考えております。

上京区は、ご案内のように、京都は発祥のころから、上京、下京でスタートしたわけですね。町衆の基本となるいろいろな要素を持っている上京区だと私は思っております。ですからここでの議論をまず始めたいと思ったわけですね。ここでの議論が今後のLRTを考えるうえで、必ず基礎的な議論の第一歩になると固く信じているわけでありまして。よろしくお願ひしたいと思ひます。

また、いま京都市全体を見ますと、先般、我が榊本京都市長が言いました。「中心部の建物の高さを、45メートルから31メートルにしてみよう。31メートルから15メートルにしてみよう」と。これは何か。これまで誰も思っただけでも言えなかったことを、初めていまの市長が口にしたわけですね。これは、京都が何か変わりたいと思っている、そういった時期にきているのではないかなと思ひます。

また、まちなかでは車を 締め出すという言葉はやめましょう、車と共存するんですが、車

には若干遠慮してもらって、歩行者がもっと歩きやすい、そういったまちをつくりたい。これも市長が申し上げました。そういった意味で、高さの問題、車の抑制の問題、京都は何かいま変わろうとしているんじゃないか。そのように私は思っています。

私は京都市の市民であります。市長同様、何かワクワクするものを今、予感として感じております。今日の議論は、そのワクワクの一環じゃないかなと。LRTも、京都市が変わろうとしている、ワクワクしている、そういった一つの議論の種じゃないかなと思っています。今出川通だけというのではなくて、広く京都市にとってLRTは何か意味があるのかということを含めたご議論を、今日やっていただけていただけると期待いたしております。

私はパネリストとして発言はしませんが、積極的に回りまして、いろいろ意見を聞きたいと思っています。いずれにしても、これだけ多くの方が集まっていたら、主催者としては非常に感動しております。このワクワクをみなさんと共有しながら、LRTの議論をぜひ深めていただきたいと、心から願っております。

本日はひとつ、いろいろなご意見をぜひぜひお願いしたいと思っています。よろしくお願いいたします。

## 報告 新しい公共交通システムの検討結果について

---

石崎： みなさんこんにちは。本日はたいへん多くの方々に来ていただきました。まことにありがとうございます。それでは、私のほうから報告をさせていただきます。

「歩くまち・京都」交通まちづくりプランとそのなかの施策の一つでありますLRT、これは新型の路面電車のことでございますが、こののち何度もLRTと申しますが、新型の路面電車というようにご記憶をいただきたいと思えます。その検討結果につきまして、ご報告を申し上げます。



### 【本日の報告内容について】

本日は、六つの項目に分けて、ご報告をさせていただきます。一つ目に、京都市における「歩くまち・京都」の取組について。二つ目に、なぜ新型路面電車（LRT）の検討を行っているのかということであり。三つ目に、LRTとはどんな路面電車なのかということであり。四つ目に、これまでの検討経過についてご報告をいたします。五つ目に、今出川線のご紹介をしたいと考えております。最後に、今後の予定についてご報告をいたします。

### 【1. 京都市における「歩くまち・京都」の取組について】

まず京都市では、京都市基本計画を平成13年に策定をいたしました。「歩いて楽しいまち」、「環境にやさしいまち」などを、京都市がめざす姿と掲げております。これらを実現するために、平成15年6月に『歩くまち・京都』交通まちづくりプラン」を策定しました。そのなかで、「歩くまち・京都」を交通政策の基本理念として、交通需要を適性に管理する施策を推進しております。

## TDM（交通需要管理）施策とは？

この交通需要を管理する施策，TDMとも申しますが，自動車の利用方法を変えることによって，自動車をはじめとした交通全体を円滑にすることを目的としております。具体的には三つの柱で構成をしております。

一つ目は，「車に乗らない」，つまり自動車の利用を控えるということでありまして。二つ目は，「車から乗り換える」。つまり自動車から鉄道やバスなどの公共交通機関に乗り換えるということでありまして。三つ目は，「車を分散する」。つまり特定の場所や時間に集中します自動車を分散させるということがねらいであります。

これらの三つの柱を実現するために，京都市は 36 の施策を掲げて実施をしております。本日配布させていただいております「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン」のリーフレットにも記載をしておりますので，のちほどにでもご覧いただきたいと思っております。

### 車から乗り換える LRTなどの新しい公共交通システムの検討

先ほどの三つの柱の一つ，車から乗り換える，とは，自動車交通から公共交通に乗り換えていただくという施策でございます。具体的には，パーク・アンド・ライドの導入，あるいはバスの円滑な運用など，八つを掲げております。本日はそのなかの一つ，「LRTなどの新しい公共交通システムの検討」，これにつきましてご報告をさせていただきます。

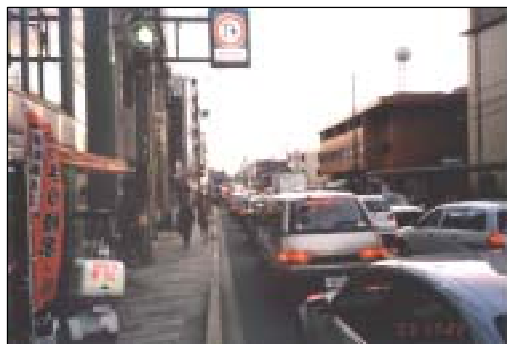
## **[ 2 . なぜ新型路面電車（LRT）の検討を行っているか ]**

つぎは 2 番目の項目の，なぜ新型路面電車（LRT）の検討を行っているのかということでありまして。京都市では，ご承知のように慢性的な交通渋滞が発生をしております。ご覧のように，この写真は，左側が堀川今出川交差点付近。右側の写真は観光シーズンの東大路通です。観光客からのアンケートによりまして，不満のトップは「交通渋滞」や「つぎの観光地への移動に時間がかかりすぎる」といった交通問題でありました。交通問題そのものが深刻な状況を示しております。

しかしながら，道路を抜本的に整備することは難しく，こうした状況の解決策として，市内を走行する自動車の量をいまより減らしまして，バスや鉄道などの公共交通機関を主体としたまちづくりに変えていくことが必要であると考えております。今後は，自動車の量を減らす方法と併せまして，公共交通を便利で使いやすいものにすることが重要であるとも考えております。



堀川今出川交差点付近



観光シーズンの東大路通

### LRT等の新しい公共交通システムの検討

つぎに，こうしたことから，公共交通を便利にするための一つの方策として，新型路面電車，LRTを平成 15 年度から検討しております。LRTが導入されることによりまして，公共交通が飛躍的に便利になることが期待されます一方，自動車への影響についてもけっして無視することはできません。

そこで、市民のみなさまに、LRTとはどのようなものなのかということを知っていただきまして、さらに、京都市における交通問題の解決策について、みなさまと一緒に考えていきたい、このように思っております。

### [ 3 . L R Tとはどんな路面電車なのか？ ]

それでは、LRTとはどんな路面電車なのかということにつきまして、新型電車、このLRTそのものがどのようなものなのか、具体的にヨーロッパで走行している映像がございますので、そのようすを5分ほどご覧いただきたいと思います。よろしく申し上げます。

ビデオ上映

#### L R Tの5つの特徴

ご覧いただきましたLRTの特徴は、大きく五つに分けられるのではないかと思っております。一つ目に、電車の床が低く 30センチメートル程度と聞いておりますが、乗り降りがしやすい、いわゆるバリアフリー性に優れているという点であります。二つ目に、京都市の交通政策の基本理念であります「歩くまち・京都」の実現に大きく近づくという点であります。三つ目に、電力で走行しますために空気を汚さず、電車の性能が向上しましたため振動や騒音が少なく、環境にやさしい、こういう点であります。四つ目に、LRTが走行する軌道部分は専用でありますので、自動車が入りません。そのためにスピードが速く、時間に正確になるという点であります。五つ目に、建設費が比較的安くなる。財政にやさしい乗り物であるということが言える点が五つ目であります。

### [ 4 . これまでの検討経過 ]

#### 2つのモデル路線 「今出川線」「小環状線」

つぎに四つ目、これまでの検討経過につきまして、ご説明をいたします。まず平成15年11月に、こちらにお示しをしております北野白梅町と出町柳を結ぶ「今出川線」、京都駅から銀閣寺に至る「東大路線」、京都駅から堀川今出川に至る「堀川線」、北大路通、西大路通、九条通、東大路通を巡ります「大環状線」などの七つの路線を抽出しまして、検討を行ってまいりました。

その後、昨年8月にその検討経過を公表いたしました。9月には、七つの路線から「今出川線」と四条通など市内中心部を巡ります「小環状線」の二路線を、検討を深めるモデル路線として選定をさせていただきました。

#### シンポジウム・ホームページ開設

昨年11月には、「明日の京都のまちづくりとLRT」と題しましてシンポジウムを開催させていただきました。350名もの多くのみなさまにご参加をいただいたところでございます。さらに、さまざまなお意見もいただいております。

本年1月には、ホームページでLRT導入に関する意見募集をお願いしまして、現在100を超える意見をいただいているところでございます。

今後でございますが、地元のみなさまとの意見交換会を開催しまして、議論を深めていくということもしてまいりたいと考えています。

### [ 5 . 今出川線のご紹介 ]

つぎに五つ目の、今出川線のご紹介をさせていただきます。区間は白梅町から今出川通を東に向かい、鴨川を渡りまして、出町柳に至ります延長約4.1キロメートルの路線であります。

今出川線は、西は京福電車、東は叡山電鉄と繋がり、嵐山と貴船、鞍馬が直結するとともに、地



下鉄烏丸線や京阪電鉄と連絡し、公共交通ネットワークを強化する、こういう特徴を持っている路線でございます。また、私どもの調査結果によりますと、採算性に優れまして、良好な結果が得られております。

ただ、導入すると仮定しました場合、車線は現在4車線ございますが、2車線をLRTの専用空間としますために、自動車は残された2車線を走行することになります。こうしたことから、現在の自動車の交通量のままでは、さらなる道路混雑を招くことが十分に予想されます。

#### LRT導入に向けて克服すべき課題(1) - 道路混雑への対応

LRTは、公共交通をもっと便利にする一つの大きな施策であります。克服すべき課題もあります。

まず、車線が減少いたしますために、渋滞の発生が予想されます。また、タクシーやトラックなどの一時停車による混雑も想定される場所です。一方、交差点では、LRTの優先信号によりまして、自動車の赤信号の時間が増加いたします。また、右折車線や、これを設置することができない場合につきましては、右折待ちによる混雑が予想されるといったこともございます。

#### LRT導入に向けて克服すべき課題(2) 駐停車スペースの確保

さらに、次の写真をご覧くださいなのですが、四条通におけるタクシーや、荷さばきなどの駐停車の状況であります。LRTを導入しまして、タクシーや荷さばきなどの駐停車が発生した場合、渋滞が発生すること予想されます。そのために、右の写真のように歩道の一部を切り込みまして、荷さばきのスペースとするなど、こういった検討も必要ではないかと考えているところでございます。



四条通におけるタクシーや、荷さばきなどの駐停車の状況

#### LRT導入に向けて克服すべき課題(3) 財源・用地確保

その他では、導入にかかる財源や用地などの問題、あるいはLRT導入に向けては、こういった克服すべき多くの課題があります。ここにも少し掲げさせていただいております。

### **[ 6 . 今後の検討の進め方 ]**

最後になりましたが、このように、これまでの検討結果から、京都市がLRTを導入することによって「歩くまち・京都」の実現が期待される一方で、導入に向けては克服すべき課題が数多くあることもわかっております。京都市ではこうしたシンポジウムやホームページを活用しまして、LRTの優れた面と、導入に向けての課題の両方を市民のみなさまにお示ししながら、一緒に考えてまいりたいと考えております。

今後市民のみなさまからいただきましたご意見などを総合的に判断いたしまして、今後の方向性を検討してまいりたいと考えているところでございます。報告は以上でございます。ご清聴、あり

がとうございました。

## 基調講演 交通まちづくりとLRT - 先進事例に学ぶまちづくり

青木：みなさんこんにちは。同志社大学の青木です。よろしくお願いいたします。

これから「交通まちづくりとLRT 先進事例に学ぶまちづくり」ということで少しお話しさせていただきます。先ほどの石崎室長さんのお話と重なるところがあるかもしれませんが、どうぞ最後までお聞きください。



### [ 京都の交通関連問題 ]

まず京都の交通関連問題ということで、数字で表れているものを少し拾ってみました。まず一つは、渋滞で時間とかガソリンのエネルギーなどの無駄遣いということでいろいろ計測しているんですが、国土交通省の計測によりますと、京都市内で一番混雑している区間では、年間約 81 億円もの時間的、それからエネルギーの損失が起こっている。

それから、違法駐車の問題。この 6 月 1 日から駐車禁止の取締りのルールが変わりましたが、京都府全体ですが、平日では 9 台、休日では 10 台の、単位道路延長あたりの不法駐車があると言われてます。全国平均は平日で 4 台、休日で 5 台なので、倍くらい多いことになります。結局、1 車線それで潰れてしまっていることになるわけです。

それから、よく言われるのが、四条通とか河原町通で、非常に歩行者が多いということなんです。これも計測してみますと、1 平方メートルあたり 0.43 人の人が歩いている。東京では 0.39 人、大阪で 0.25 人。これをくらべますと、人の量に比べて歩道が非常に狭いということがわかります。その他にも、違法駐輪とか多重駐輪、それから駐車によるスペースの無駄がたいへん多く発生しております。

ところで、京都府では、1 世帯あたりの車の保有台数というのが、0.935 台です。これは 1 台以下で、全国で言いますと 44 位というかなり少ない数なんです。これがたとえば 1 位の福井県が 1 世帯あたりの保有台数 1.727 台で、そこまで増える可能性もあるということを考えると、車は増えていくという危惧があるわけです。

それから、先ほどもお話が出ましたが、観光に関連して観光客の方のアンケートをとりますと、他のものにくらべて一番印象が悪いというのが、「道路の混雑」、それから「交通の便の悪さ」が断トツの数字をもっています。つまり渋滞など、それからバスが混雑することなど、それから鉄道やバスなどの連携が悪い、わかりにくいなどといった問題です。

それから環境問題につきましても、とくに夜間の騒音の問題、それから大気汚染で CO<sub>2</sub> の濃度、それから NO<sub>x</sub>、窒素酸化物などなどの問題は好転しておりません。悪化の一方をたどっております。

### [ 交通関連問題の解決策は ]

こうした渋滞などの問題にどう対応していくのかということで、道路を造ればいいじゃないかというのがこれまでの交通政策でした。けれども、現在の京都の状況を見ますと、これ以上の道路を

造ることは財政的にも、敷地的にも、それから環境的にも非常に困難な状況にあると考えられます。

そこで考えられてきたのが、需要に追いつくように道路などを供給するという考え方から、供給は限られているから、道路交通を調整しようという考え方がTDMですね。本日のお話もLRTということが前面に出されていますが、本質的な問題は、たとえば今出川通、今現在、年々とくに休日の道路交通の混雑が激しくなっているようなんですが、それをどのように解決するのかということがまず前提にあるわけです。

## 【TDMとは】

交通需要マネジメントということで、自動車の利用方法を変更することによって、道路交通の流れを円滑化することなんです。この地域で言えば、通過するような交通 今出川通に用事があるのではなくて、通過していくような交通はできるだけ今出川通を通らないようにしてもらいたい、していこうという考え方が、このTDMの考え方です。

### 他都市での取組 - ロードプライシング・パーク&ライド

このTDMの考え方というのは、世界中でいろいろな事例があります。

たとえば一番厳しい例ですと、ロンドンとかシンガポール、それからノルウェーのオスロなどでは、ある地域に進入する車に対して、ナンバー・プレートを記録して、ナンバー・プレートの車の持ち主に対して、混雑税、通行税のようなものを課金しています。それは経済的規制とよべるものなんですけど、たとえば、大阪などでも毎月20日はノーカーデーというキャンペーンをやっているんですが、これは全く経済的な規制などがいないために、逆に、「自分一人ぐらいなら大丈夫だろう」と思う人が多くなって、車が増えているという皮肉な状況もありますので、お金を払ってもらおう。経済的な規制をかける方向になってきています。



それから、パーク・アンド・ライド・システムなど、11月には京都市でも東山、それから嵯峨野の地域で実験的に行っておりますけれども、そういったものをどんどん導入していく。とくに鎌倉とか金沢などいくつかの都市で日本でも大々的なパーク・アンド・ライドの試みがなされています。

それから、アメリカのなかでも、ポートランドというところは、車ではなくて公共交通優先のまちづくりということを行って、「アメリカでもっとも住みやすい都市」という評判を得るまでに至りました。

アメリカの都市というのは、たとえばロサンゼルスなどは車中心のまちづくりと言われていますが、じつはGM、ジェネラル・モーターズという会社が路面電車の会社を買収して運営をして、路面電車のサービスを不便にして、お客さんから「路面電車なんかいらないからバスにしろ」みたいな声が出て、そんなことから路面電車をなくしてしまった。それによって車を一般の人に売る土台をつくったという分析がなされています。

そのように恣意的に路面電車を駆逐してしまった事例もありますが、現在、車社会と言われるアメリカでも、公共交通志向型の開発という考え方、それから、なるべく都市化する地域を制限して、そこは人口密度を密にして、周辺に緑のところを拡げるといような「スマート・グロース」という考え方、それからさらに、そうした密に開発したところのなかで昔ながらのコミュニティなどを復活させようという「ニュー・アーバニズム」という考え方がアメリカでも出てきております。



## 他都市での取組 - 道路空間の再編成

それから、先ほど道路の状況で、京都の場合には歩道が狭いということが数字で表れているということを申しましたが、道路空間の再編成という考え方も、日本のなかでだいぶ出てきております。

左側が整備前の状況ですが、北海道の小樽市です。これは片側2車線道路なんですけど、よくご覧になるとおわかりのように、1車線完全に駐車車で潰れているんですね。ここはおみやげ屋さんなどもたくさんある運河沿いの煉瓦街なんですけど、このように潰れているところをどのように直したかということ、右の図は、車線は1車線に縮小しました。それで歩道を広げたわけですね。これによって、安心して観光客が歩けるまちづくりをする。

それから、1車線にしてしまいますと、左のような不法駐車はできない状況になってしまいます。ですから逆に駐車車の車両が消えて、スムーズに車が通るようになったという事例がございます。

これはこの北海道の小樽だけではなくて、たとえば路面電車がある愛知県豊橋市などでも、ちょっと駅から離れたところに路面電車の終点があったんですが、それを駅の前まで延長して、そのときにやはり車線が片側1車線になったんですが、その時にどういうことが起こったかということ、この写真と同様に、逆に不法駐車がなくなって、通行がスムーズになったという事例が出てきております。

### **[ 持続可能なまちづくりに向けて ]**

いままで、みなさんも環境を考えて、持続可能なまちづくりとか、持続可能な経済成長という言葉聞いたことがあるかもしれませんが。これまでの概念というのは、環境問題の持続可能性というものも、社会的な制約、あるいは経済的な成長と共存して持続可能性というものを考えていくべきだということになっているわけです。つまり、経済とか社会のことも考えて、ほどほどに環境のことを考えましょうというのが、これまでのコンセプトだったわけです。

### 環境制約を考慮したこれからの持続可能性の概念

ところが、現在の考え方としては、環境の制約というものがかなり厳しくなっている。とくに、環境のことを考えなかったら、経済も社会も成り立たないのではないかという考え方に変わってきてつつあります。

先ほどの、車をなるべく都心に入れないようにしようという考え方も、率直に考えますと、車がなかに入ったら入れないとなると、荷物も運べない、それから人も来ない、困ってしまうという話になるわけなんですけど、それを補うために公共交通を整備して、とにかくお客さんは、車に乗らなくても、バスや路面電車や地下鉄に乗って、その場所に来られるというルートをつくる。

先ほどの荷さばきの問題も、たとえば時間帯を区切って荷物を入れるようにしていただくとか、いろいろな工夫がございます。それから、まちのなかに荷さばきスペースを造って、そこから横持ちで運んでいただくようなことになるかもしれませんが、そうした実験も、たとえば東京の馬喰町という繊維問屋の間屋街、あるいは福岡の天神地区というビジネス地区などで、いろいろな実験がなされております。

### 新しいまちづくりへの取組の4つのキーワード

こうした環境を前提においた新しいまちづくりを考える時のキーワードがいくつかあります。

#### 自動車依存のまちづくりからの脱却

一つは、自動車に頼ったまちづくりの閉鎖性とか閉塞感を打破していこうということです。これはちょっとわかりにくいかもしれませんが、すべての移動を自動車で行っている方がいらっしゃる

とします。するとその方は、つねに自宅の空間の延長のなかにいるわけです。つまり自分の家族と車に乗ってショッピング・センターに行き、ほとんど人と話をしないで、スーパーマーケットで買物をして家に帰るといった生活は、周りの人との交流をなかなかとりにくい生活になってしまうわけです。そうしたことを考え直していこう、交通の面からも考え直していこうというのが一つのキーワードです。

住んで楽しい、歩いて楽しいまちづくり

二つ目が、先ほどもありましたように、住んで楽しい、歩いて楽しいまちづくり。

人の交流が活発なまち

三つ目に、自分と違う、異なった、異質な人、あるいはさまざまな階層との交流が可能なまち。

安心して歩ける、生活できるまちづくり

四つ目が、安心して歩けるまちづくり、安心して生活できるまちづくり。たとえ自分が車を運転しなくなっても、自由に病院に行ったり買物に行ったりできるようなまちにしようというのがキーワードになっています。

こうしたまちを支えるバックボーンになるのが公共交通システムでありますし、今そのなかで京都のまちにふさわしいと言いますか、京都のまちにマッチしたものがLRTではないかと提案されているわけです。

## [ 路面電車からLRTへ ]

みなさまのなかにも、もちろん今出川通に路面電車が走っていたころのいろいろな印象を持っておられる方がいらっしゃると思います。私も2002年度までは東京におりまして、小さいころ、東京にも都電がありまして、都電の走っている通りに面して住んでおりましたので、朝は都電の音で目が覚めるという感じでした。やはり昔の路面電車と言いますと、「のろくてうるさい」、それから「時代おくれ」といったイメージがあります。『3丁目の夕日』という映画とか、このあいだ渡辺プロの渡辺晋社長の伝記のような『ザ・ヒットパレード』というテレビ番組もありましたけれども、そこに出てくるノスタルジックな路面電車というものではなくて、スピードがあって、軽快でかつこいい、まちのシンボルとなるような乗り物に変わってきております。

## [ 路面電車 LRT ]

それを図式化して表すとこの図になります。いったん路面電車というものは、低速で、道路交通のじやまになる、それから時代おくれなものということで否定されたのですが、今現在は、高速化、それからバリアフリー、それから専用軌道をもつ新しい乗り物として再生をしております。

## [ 新たに建設されたLRT (全世界) ]

世界的に見ましても、約10年で58の都市で新たにLRTの路線が建設されております。それほどまた世界的にも見直されてきているという状況です。

### フランスの大転換

その一番いい例がフランスの事例でございます。先ほども、ドイツとフランスの例、ストラスブールの例がビデオで上映されましたが、フランスは日本とほぼ同様に、1960年代から1970年代のあいだにつぎつぎと路面電車を廃止してしまいました。3都市に減少したんです。ところが、1980年代の中頃から、各都市で復活が遂げられて、現在11都市になっています。

フランスとドイツは隣り合っている国なんですが、非常に国民性が違って、フランスは車が大好

きとされています。逆にドイツは新たに復活した事例は少ないんですが、廃止しないでずっと使っているという事例のほうがドイツは多いわけですが、フランスもやはり車に頼ったまちづくりによって、とくにまちの中心部の賑わいが失われたり、それから渋滞によって非常に時間のロスが多かったりということで、まちづくりについて反省をした結果、路面電車を新たにLRTとして入れましょうということが出てきました。

### ボルドーの架線レス区間（市中心部）

これは、ワインで有名なボルドーという都市です。よく見ていただくとわかりますが、この路面電車の上にはパンタグラフがないんですね。この下の線路をよく見ると真ん中にもう一つレールが入ってしまっていて、そこから電気をとる仕組みになっています。ボルドーのまちは南フランスの中心地だったので、昔の町並みが遺っているところです。その景観を損なわないために、架線を張らないで走らせることができるものを開発しました。

2004年に開通して、やはり開通後半年くらいは接触が悪くて故障したりとかいろいろなトラブルがありました。これは去年の夏の映像なんですけど、1年以上経った時点では、かなり順調に運行を行っております。

### シュトラスブール 低床車両

それから、これも先ほどありましたシュトラスブールの事例です。

#### **動画上映**

これが一番よく出てくる象徴的なところで、二つの路線がクロスしているところです。これは平日の昼間ですが、非常に多くの人々が利用をしていました。

つぎにご覧に入れる動画は、こんな狭いところでも通れるんだといった図になっているのですが、そこでまた注目していただきたいのは、ここは歩道がかなり広くて、歩道の上にバンが停まっています。歩道にそうしたトラックを停めて、荷さばきをするということも、届け出た車両には認められている状況になっています。

#### **動画上映**

ここは運河沿いの歴史的な景観が残るところです。

### ナンシーのゴムタイヤトラム

それから、いま音がかなりしましたけれども、ここはフランスのナンシーという都市です。ここは鉄鋼業などがあるまちですが、ここはゴムタイヤトラムと言いまして、よく見ていただくと、両側にタイヤの跡がついていて、真ん中にレールが1本だけ走っています。これはゴム・タイヤで走る、それは騒音を抑えるという意味なんですけど、静かなトラムとなっています。

ここは時間を区切って、このゴム・タイヤ・トラムとバスと人だけしか入れないようなトランジット・モールになっています。その状況を次の動画で見てください。

#### **動画上映**

これも平日の午後2時とか3時ぐらいの時間帯です。

### パリ LRT - 道路の車線を減らして線路を敷設

こちらのほうに進んでくるんですが、人はそれをうまくよけて歩いていくという感じになります。

ナンシーとかシュトラスブールは、東京より、京都よりかなり人口の少ないところですが、首都のパリでも、LRTの新線を今建設しております。すでにパリの北部と東部には、LRTの新しい路線が、1号線、2号線とできていますが、今3号線を建設しているところです。南部に建設してお

ります。

これは今造っているところですが、道路の車線を減らして線路を敷設しています。

ここらへんは、オフィスと、それから一般の商店もあるような地域で、車の車線が約半分になってしまうわけですが、すぐ奥のところに環状の高速道路があるので、ある程度迂回してもらうというような発想になると思います。

ただし、この措置については、地元の商店街、あるいはオフィス街、住民などからも賛否両論で、できてみないとわからないという状況なんですけど、この工事をしているときに邪魔であるというようなご意見も多数寄せられているようです。

## **[ 中心部への L R T 導入の目的 ]**

中心部への L R T 導入の目的は、まず中心市街地商店街への自動車に頼らない集客を考えるというのも一つの大きな要素です。それから大気汚染、騒音、振動の軽減。バスよりも渋滞発生を抑制するということがございます。

## **[ 京都と L R T の関係 ]**

京都は日本で最初に路面電車が営業を開始した場所ですが、1978年9月30日に全路線廃止ということになりました。廃止の選択は本当に正しかったのか。営業という面で言えば、そのころ1キロメートル当たりの1日のお客さんが6万5,546人いたんですね。J Rが発足する時、国鉄からJ Rに移行する路線のうち、この輸送密度が4,000人以下のローカル線は営業できませんから廃止しましょうということで、第三セクター鉄道などになったわけですが、それから見ると10倍以上のお客さんがいた。残っている他の都市の路面電車とくらべても遜色のないお客さんがいた状況のなかで廃止をしてしまったわけです。

## **[ 当時の都市交通政策は成功したのか？ ]**

当時の都市交通政策が本当に正しかったのかどうか。本当は道路交通の円滑化のために地下鉄を造ったわけですが、残念ながら道路交通の渋滞は解消しておりませんし、地下鉄建設が地方財政に与えた重圧というのも、みなさん京都の事例でよくご存じだと思います。

## **[ このままでは道路、公共交通とも共倒れ ]**

このままでは、渋滞に巻き込まれたバスの定時性が欠けて、不便な乗り物になってしまう。それから道路もどんどん渋滞して、共倒れになっていくような方向になります。

そのためには、ある程度車の輸送を抑えるようなT D Mの導入が不可欠であります。日本でまだ積極的にT D Mをやりますということで経済的な規制をかけている都市はないんですが、たとえば東京などもディーゼルの車両を入れないようにするとか、いろいろなことをやっていく方向が出ています。

## **[ 今出川通への導入の意味 ]**

最後になりましたが、今出川通への導入の意味です。じつは京都は鉄道のネットワークはあるんですが、連絡が非常に悪い部分がございます。

たとえば、鉄道のターミナルだけでも、四条河原町のところに京阪さんと阪急さん。京都駅では地下鉄と近鉄さんとJ Rさんというように、それぞればらばらになっています。とくに今出川の場合には、東西方向の連絡がないために、非常に不便な状況になっている。その東西方向への利便性を大幅に向上させる、それから全体として、京都全体の鉄道ネットワークの欠陥をバックアップでき



る、それから観光の用地を結ぶことができるというような特徴があるわけです。

最後のほうはちょっと駆け足になってしまいましたが、のちほどパネルディスカッションで、いろいろなご意見を承りたいと思います。どうもありがとうございました。

## パネルディスカッション

---

### ～今出川通における交通の課題～今、何が問題か？

青木：みなさまお待たせいたしました。パネルディスカッションということで、本日のテーマは、とくに今出川通において、今どういう問題が起こっていて、今後どのような方向で交通のことを考えていくべきなのか。それからそのなかでLRTはどういう役割を果たして、よりよい交通まちづくりの実現のために、何を、どんな問題をクリアしていかななくてはならないのかについて、みなさんと一緒に議論していきたいと思います。

はじめに、それぞれのパネリストのお立場から、今出川通において今何が問題で、どういう解決策が考えられるのか。あるいは将来はこうなってほしいといったお話しなど、ご自由にご発言いただきたいと思います。

まずは一番手前の山本さんからお願いします。

#### [沿線市民の視点から～LRTをきっかけに上京のまちづくりを考えたい]

山本：今日のこのシンポジウム、「今出川通の交通まちづくりとLRT」というチラシが、先月、5月15日の「市民しんぶん」のなかで、上京区版ということで、各町内回覧ということで回りました。そうしたら、私の友人・知人40名ぐらいの方から、「これは何や」とか「これは何の話をするんや」とか、いろいろな話が来まして、非常に温度差のあるご質問が来ました。というのは、今出川通に面しておられる方は、非常に興味がございました。上京区と言っても丸太町通まで上京区ですので、丸太町通の方なんかは、「何の話なんかな」というように、わりと無関心の方が多いように感じました。



今LRTというものはどういうものかというご説明をいただいたのですが、今出川通は慢性的な交通渋滞、それと雑音、排気ガス、いろいろなものが環境の悪化を生んでおります。そして、まちを歩いて楽しいまちではなくなっております。このままではどうしようもないと思います。昔から今出川通を中心に、「商いのまち」、「学生のまち」ということでいろいろな方々が集まり、賑やかなまちでした。けれどもそれが時代の流れとともに衰退し、車社会になっております。その車をこのままほうっておけばどうにもならないような状態になっておりますし、この「交通まちづくりとLRT」という一つのきっかけを問題化して、上京のまちづくりに繋げていけたらなと思っております。電車だけと違って、同じかたちで上京のまちづくりも一緒に考えてみたらどうかということを考えております。

もちろん、先ほどからお話がありました車の問題、タクシー、バス、いろいろなことが上京ではもう満杯でございますし、それにまた自転車、駐輪の問題、それも非常にこれからの問題だと思います。とくに、自動車を締め出して路面電車だけでいくとなれば、ますます自転車が増えるんじや

ないかなと。そして自転車置場とかそういうものを、これからのまちづくりと一緒に考えていかなければならないような状態じゃないかなと、そのように思っております。どうかみなさん方のいいお知恵を拝借したいと思っておりますので、よろしくお願いします。

青木：ありがとうございました。続いて北村さんどうぞ。

### 【沿線市民（女性）の視点から～批判もあるが、前向きの姿勢になることも必要】

北村：私は女性の立場からちょっと申し上げたいと思います。やはり女性の立場では、どうしても身近なことからすぐに答えが出ます。私もこういうところに出ることになって、みなさんにご意見を聞いたんですが、「なんでいまごろまた電車通すの？」というのが一番の答えですね。そして「今出川はすごく渋滞が多いのに、ここに電車を通してどうなるんですか」というようなことと、もう一つは、上京区というか西陣の地場産業がたいへんに疲弊しているのに、そういうことの復興をしなければまちはよくなるのではないかなとか、いろいろな意見がたくさん出ました。

もっと細かくは、「電車が通るようになったら、床が低いからいいけれども、電車を降りてから歩道に行くまで、そのあいだはどうなるんですか」と。「たいへん高齢者が多いので、杖をついた人なんかはどうして渡るのですか」というような細かいこと。それから、「お店がたくさんありますけれども、お店はぜんぜん商売あがったりで、もうまちはゴースト・タウンになる」というような意見も出ました。

私は今出川新町の近辺に住んでいるので、たいへん混雑するところを見ていますし、横断歩道を渡るのにたいへん時間がかかります。今出川が長いんですけども、新町を渡るのはものすごく短いんです。そういうこともおかしい、何とかならないかなと思っております。そういういろいろなことを含みながらみなさんにいろいろ聞きますが、やはり遠い話で、「そんな夢みたいなことできるかな」という声が大きくて、いろいろそういうことに対する批判の声をたくさん聞きました。

しかし、たくさん聞きますと、「そんなにいけないことだろうか、これはちょっと違う方向から考えたらどうなるのかな」というようにちょっと思うようになったんです。ですから、電車が通って、車も通りにくくなって渋滞になりますから、結局駐車違反の車はなくなる。そして車もあまり混むのであれば、ここの道はやめてよそに行こうということになれば、今出川もわりとすすすと人も通れるんじゃないかなと。

いまは自転車も多いですね。ですから歩道が狭い。ただ、電車だけを考えるのではなくて、やはりまち全体を考えると、車を減らさなくてはだめだと。今見ていますと、大きい車にせよ、小さい車にせよ、お商売とは言え、一人でぼんぼん乗って走っていますね。それがまた停まったら結構長い。これは昨日から規制がございますので、また変わっていくかなと思うのですが。やはり電車だけを目標に言うといろいろな意見が出ますけれども、いま山本さんがおっしゃったように、上京の復興ということで考えれば、一つの役に立つかなと思います。

その電車についても、一つは観光にいいのではないかなという意見も出たんですが、私たちは便利かなと思うのですが、離れた方は全く無関心。「観光って誰がそんなに通るんだ。私らぜんぜん使いませんよ」というような声が出て、そういうなかから、私は何とかそれに対して前向きの姿勢になることは必要じゃないかということをやちょっと考え出したところがございますので、いまはそこまでいたします。



青木：ありがとうございました。それでは、以前からLRTのことを議論なさっています遠山さん、お願いします。

## 【市民団体として～LRTで都市の魅力の向上を】

遠山：私たちが住んでいます市街地北部の上京は、高齢化社会が一段と進んでいる地域と言えます。高齢化が進みますと、私も同じですが、いつまでも自動車を運転するわけにもいきません。そうすると、病院に行くときや買物に行くときの移動が問題になってきます。これが切実な問題になってきます。また、生活様式が移り変わってきまして、着物離れが一段と進んできています。和装産業の中心でもあります西陣が元気を失ってきていますし、まち自体が賑わいを失ってきています。

そこで私たちは、路面から直接乗れます、車椅子やベビー・バギーや買物籠を押しながらも乗れる、人にやさしい交通機関であります、また、排気ガスや地球温暖化ガスを出さない、環境にやさしい交通機関であります、新しい路面電車・LRTを今出川通に走らせて、安心して歩けるまちの実現をめざし、そしてまちの賑わいを取り戻し、まちの活性化を図ろうと考えました。そして、1998年の6月に、「今出川通に路面電車を走らせる実行委員会」、通称「今電会」を発足させたわけです。

会員数は現在80人です。これまでに、LRTについて、LRTがまちの活性化に繋がる仕組みや役割について、シンポジウムや勉強会を開催してまいりました。また「ビール電車」や「ほろ酔い電車」の運行を企画して、路面電車の楽しさをピーアールしてきました。LRTの製造現場を見学して理解を深めたり、また、実際に今出川通を走るLRTのコンピュータ・グラフィックスも作成して、ピーアールに努めてきました。

今出川通には、多くの大学や史跡、美術館、文化館、商店街が点在しています。魅力溢れるまちです。東のほうには大文字山がありまして、その麓には銀閣寺や京都大学があります。鴨川を渡りますと京都府立医科大学があり、北村美術館があります。そして、緑豊かな京都御所、相国寺承天閣美術館や同志社大学があります。白峰神社を過ぎますと、西陣織産業の中心地です。まさしくここは西陣織会館です。さらに京都市の考古資料館もあります。千本通を越えますと、花街の上七軒です。今ちょうどライトアップをして賑わっています。そして学問の神さまの北野天満宮があります。子ども文化会館もあります。紙屋川を渡りますと、その先には立命館大学がありますし、金閣寺もあります。

このように点在する優れた文化的な、生産的な都市機能を、人にやさしい、環境にやさしい、新しい路面電車・LRTで繋いでやることによりまして、さらに魅力が増して、大勢の人が集まってくるんじゃないかなと期待をしています。

しかも、白梅町と出町柳間は、先ほどもお話がありましたようにわずか4.1キロメートルです。ここを繋いでやることによりまして、両翼の嵐電と叡電が繋がります、36キロメートルの長大な路線となります。そうすると、長距離の需要を集中できる可能性をも秘めているわけです。ここに暮らしている市民だけではなくて、京都を訪れるたくさんの観光客にとっても大いに期待されるものになります。たとえば、嵐山から鞍馬、八瀬にある観光地でも、楽に行くことができます。このように新しい地域の活性化、観光の振興のために、この新しい交通システム・LRTを大いに期待されるわけです。実現に向けて、多くの方々のご賛同とご支援をお願いしたいなと期待しております。



青木：ありがとうございました。それでは鉄道事業者の立場から、小松原さん、お願いします。

## 〔鉄道事業者として～人と環境にやさしい公共交通を〕

小松原：日ごろはご利用いただきまして、ありがとうございます。日ごろみなさんにご利用いただくためにいろいろな取組をしておりますけれども、そのお話をする前に、みなさんご存じだとは思いますが、京福電鉄の概要について、簡単に触れさせていただきます。

先ほどお話がございましたが、我々の路線は四条大宮から嵐山まで 7.2 キロメートルございます。そして帷子ノ辻から北野白梅町までが 3.8 キロメートル。合わせまして 11 キロメートルの路線でございます。そのうち併用軌道が 1.6 キロメートルございまして、北野線と言われる帷子ノ辻から北野白梅町までの路線は、3.4 キロメートルも単線がございます。ほとんど単線と言ってもよろしゅうございます。また、駅の数が 20 駅でございます。11 キロメートルで 20 駅でございます。だいたい駅間が 500 メートル内外ということでございます。輸送人員が、平成 17 年度だいたい 650 万人程度ございまして、この 10 年間で 3 割くらいお客さまが減っております。ただ、平成 14 年に均一運賃にさせていただきましたが、それ以降につきましては、3 パーセントくらい、微減状態が続いているということでございます。

そのなかでもいろいろな取組をやっておりまして、とくに今出川線と関係することでは、平成 11 年に、出町柳と北野白梅町間に、京都市交通局さんがシャトルバスを運転されるということに合わせまして、北野白梅町から嵐山間の直通電車を、季節限定ではございましたが運転をすることにいたしました。その後、現在まで続いておりまして、行楽シーズンの土日祝日だけではございますが、乗り換えなしに両端を結ぶことができるということで、お客さまからたいへん好評をいただいております。

それ以外には、先ほど申しましたように、14 年に全線 200 円均一にして、運賃がわかりやすくなったということでご好評をいただいておりますし、スルッとKANSAI のカードも導入いたしました。また、北野線では、鳴滝 - 高雄口間の沿線に桜並木がございます。そこを桜のシーズンにはライトアップをいたしまして、「夜桜電車」という名前で臨時電車を出したりして、利用促進に努めているところでございます。

また、最近では嵐山に温泉ができました。その温泉の PR も兼ねまして、「駅の足湯」ということで、ホームの先端に足湯施設を設けまして、みなさまにご利用いただいております。また、先ほど遠山さんから話がありましたように、今電会のみなさんにも「ビール電車」ということで貸し切り電車をご利用いただいたり、あるいは商店街の活性化事業でのイベント列車の運行というような協力もしていますし、寺院の夜間特別拝観、あるいは嵐山保勝会の行事に応援の要員を出したりして、観光振興による沿線の活性化ということで地域のみなさまと連携して、利用促進を図っているところでございます。また、最近では 1 日フリー切符という、1 日乗り放題の切符を、500 円という値ごろ感のある値段に値下げをいたしまして、みなさまにご利用いただいているところでございます。

こういう利用促進策を積極的にやっているわけでございますが、将来の姿としまして、やはり鉄道会社でございますので、安全であるというのは当然でございますが、環境にやさしくて、高齢化社会にふさわしい、また先ほど申しましたように 500 メートル内外の駅間ということで、地域に密着した日常的な交通手段として、観光客のみなさまにとってもわかりやすく、利用していただきやすい移動手段としての働きができるように、また経営的にも、安定した鉄道に進化することをめざしたいと考えております。

また当社は、非常に道路空間の狭い、市街地のなかを走っておりますし、駅間も短うございます。



そういう意味で、LRT化という条件をすでに備えているんじゃないかなと、このように考えております。また、非常に小さい鉄道、短い鉄道の運営と言いますか、そういう経済的、あるいは効率的な鉄道経営のノウハウも持っておると思っておりますので、今出川線が誕生した際には、微力ではございますけれども、ぜひとも協力をさせていただきたいと考えているところでございます。

青木：ありがとうございました。それでは最後に石崎さんお願いします。

### 【『歩くまち・京都』の実現に向けた取組の進捗状況】

石崎：行政の立場から少しお話をさせていただきたいと思っております。私どもは「歩くまち・京都」を実現したい。そのためにこのLRTが一つの大きな石を投げてくれたと考えています。これを素地に議論を重ねていけばと思っております。

つまり、今出川通も含めた市内の中心部は、公共交通機関のネットワークが充実をしている地域であります。しかしながら、交通渋滞そのものは、いわば自家用自動車と公共交通機関の道路面の奪い合いと言いましょうか、そういうシェアの争いのような けっして喧嘩という意味ではありませんが、そのようになっております。このバランスを、公共交通機関優先型の道路使用というスタイルに変えていきたいと思っております。それが私どもが取り組んでおります、今日説明をさせていただいた内容の、ある意味でエッセンスのようなところになるのではないかと考えております。そうしますと、自動車もスムーズに、あるいはバスやLRTというような公共交通機関にお乗りのお客さまについても、スムーズな移動が可能になるだろうと思っております。

さらに、少しお時間をいただきますと、LRTそのものは、京都のこの今出川も含めまして、市電が昭和53年まで走っておりました。私も経験しておりますが、この市電がLRTではないということをお今日は説明をさせていただきたいと思っております。経済成長を遂げましたそのあとにLRTが出現したものですから、姿形は少し どころかずいぶん似ておりますけれども、市電ではないのだということをおちょっとアピールさせていただきたいと思っております。

青木：ありがとうございました。やはり一つは、路面電車、LRTと言っても、なかなかまだみなさまに浸透していない。それからとくに「今出川通の……」と銘打ってしまったために、同じ上京区の方でも、それ以外の離れたところの方には全く関心のないものになってしまっているというようなご指摘もございました。

それからさらにこの上京のまちづくり、地域振興、産業の振興そのものと一緒に、組み合わせを考えていかないと、ただ道路だけをよくしても、交通だけをよくしてもよくならないのではないかとこのお話を、いろいろ伺えたと思っております。

たとえば今お話がありましたように、車がどんどん入ってきて、我が物顔に走り回っているいまの状況がこのまま続いていいのだろうかというお気持ち



ち、みなさんあるかと思っております。ただし、それをどのように解決していったらいいのか。それについては、まだまだ充分な話し合いが必要なのではないかという印象を受けました。

それでは続きまして、もし今出川通にLRTを導入したとしたら、その期待される効果とか問題点についてもお話を伺いたいと思っております。LRTは海外で、ある種まちづくりの一つのツールとして活かされているわけですが、もちろん京都においても、交通問題を解決する切り札となるような可能性を秘めております。けれども、自動車利用を少し抑えていただかなくてはならない。もう少

し道路の使い方を考えなくてはいけないというような、いろいろな問題があります。それぞれみなさまのお立場で、L R Tに期待される効果などと、それからL R T導入に向けての取り組むべき課題などをお話しいただければと思います。

今回は先ほどとは逆の順番で、小松原さんのほうからお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

## ～今出川通にL R Tの導入に期待される効果および導入にあたっての課題

### [ 鉄道事業者として～今出川通のL R T導入に関する意義と課題～ ]

小松原：この件につきましては先ほども青木先生からお話がありました。この今出川通のL R Tができることによりまして、東西の新たな観光ルートと言いますか、新しい都市交通ネットワークができるということで、京都の公共交通全体が便利になります。他の鉄道、とくに京阪、京都市地下鉄等々との連携による相乗効果が期待できるんじゃないかなと考えております。

もう一つは、L R Tというのは、非常に観光客のみなさまにとってわかりやすい移動手段であると考えます。とくに鉄道は、地図とか時刻表に駅名が載ります。残念ながらバスですとそういうことはありません。鉄道は時刻表とか地図に載っているということで、観光面で非常に大きなインパクトがあると考えております。

また、今出川線と京福電鉄等が結ばれますと、名勝の嵐山、それから当社の沿線には、天龍寺、仁和寺、竜安寺、金閣寺という四つの世界文化遺産がございますので、それらと、大原、鞍馬、洛北が、定時性が高くて乗り心地のいい電車で結ばれるということで、これまた観光振興の面で大きなインパクトがあるんじゃないかと考えております。みなさまおっしゃっているように、電車ということで、環境負荷の軽減とか、あるいは高齢化社会にふさわしい日常的な交通手段でございますので、非常に利便性の高いものだろうと考えております。

ただ、実現するためには、財源の問題等々、大きな課題も抱えていると考えております。とくに相互直通運転ということになりますと、現在の当社の車両の床の高さというのは、だいたい70センチメートルぐらいございます。先ほどのL R Tの30センチメートルとのあいだに大きな差がございます。車両の床の高さの改良でございますとか、あるいは駅のホームの高さの改善等々、あるいは、北野線はほぼ単線でございますので、行き違い駅での信号の設備とか、そういうハード的なものの改良、それに合わせた財源の確保と言いますか、どこからそういう財源を持ってくるのかとか、クリアしなければならぬものがあるかと考えております。

また、運賃の問題があります。相互直通運転ということになってまいりますと、乗継割引の問題でありますとか、観光客のみなさまにとりましては、乗り換えるごとに初乗り運賃を払うという問題は、どうしてもクリアしなければならない問題じゃないかと思ひます。そういう意味では、京都全体のエリア運賃と言いますか、現在でも1 day チケットとか、いろいろなものがございますが、そういうことについても、関係者で協議しながら改善をして、問題をクリアしていかなければならないと考えているところでございます。

青木：ありがとうございます。実務の面からは、ハード、ソフト、かなりいろいろな問題を考えていかなければいけないというのがよくご理解いただいたのではないかと思ひます。それでは、遠山さん



お願いします。

## 【市民団体として～安全で魅力的な公共交通等の整備 今出川におけるLRT導入の意義～】

遠山：今出川通にLRTが走るようになるとうなるのかなということについて、少しお話ししたいと思います。

今出川通は、先ほども申しましたように、大学や史跡や美術館や商店街が数多く点在しているまちです。言ってみますと、多くの魅力的な商品が並んでいます百貨店に喩えることができると思うんです。だから、みなさんちょっと百貨店を頭に置いて話を聞いてもらうとわかると思います。百貨店ではいろいろなイベントが多く行われます。今出川通でも同じです。

たとえば北野天満宮さんでは、毎月25日、縁日でたくさんの露店が出ます。楽しいですね。私も骨董品の露店をときどき冷やかにいきます。それから西陣では、西陣の夢まつり、千両ヶ辻のおまつりもあります。それから、美術館や文化館での特別展示もあります。大学ではセミナーがありますし、大学祭で賑わいます。商店街では大売り出しがあります。春と秋には京都御所の一般公開があります。毎日がお祭りです。そのなかを走るLRTは言ってみれば水平に移動するエレベータの役割を果たします。誰もが安全で、どこの階、どこの停留場からでも乗り降りすることができます。便利です。自ずと人が集まって賑わいます。このような魅力溢れる公共交通を、ぜひ早期に今出川通に導入したいと思います。

また、LRTは先ほどみなさんもお話しされていますように、バスや自動車と違ひまして、排気ガスや地球温暖化ガスを出さない、クリーンな乗り物でもあります。みなさんは今出川通でバスに乗られる機会があると思いますが、バス停で10分ほどバスを待っているだけで、目がしょぼついたり、のどがいがらっぽくなったり、気分が悪くなったりした経験があるかと思います。それは排気ガスのせいやと思います。今出川通に面して住んでおられる人は、毎日このような有害な排気ガスを吸っているわけなんですね。体によいわけがありません。ですから、自動車交通を減らすことによって、環境にやさしいLRTを導入することによって、排気ガスも軽減することができます。また、京都市はご存じのように、第3回地球温暖化防止会議を開きまして、世界に向かって京都議定書を発効した都市でもあります。ですから、このLRTを走らせることによりまして、温暖化ガスも減らすことができます。

しかしながら、今出川通は狭いです。狭いところでは、道路幅が16メートルぐらいしかないそうです。狭い今出川通になぜLRTなのかと、みなさんもたぶんお思いになっているんじゃないかなと思います。しかし、依存しすぎてきた自動車交通から抜け出しまして、ゆとりと潤いのある人中心の生活を取り戻すためには、知恵を出さなくてはならないと思います。しかし幸いなことに、日本国内や世界には、狭い道路に路面電車が走っているところがたくさんあるんです。そういうところのよいところを取り入れていけば、解決はそんなに難しいことじゃないんじゃないかなと思っています。

私たち今電会は、京都市がめざす「歩いて楽しいまち」、「環境にやさしいまち」、「魅力的で活力があるまち」、「訪れる人が快適に移動できるまち」、すなわち「歩くまち・京都」の実現を図るために、今出川通にLRTを導入することで、今出川通から「歩くまち・京都」が実現できると考えています。

私たちは、経済的には、ずいぶん豊かになりました。しかし、本当に質の高い生活というものを手に入れていると言えるでしょうか。質の高い生活とは、安全で、健康的で、静かな、ゆとりと潤

いのある、人間中心の生活と言えるでしょう。車からLRTに乗り換えることによって、また、車の利用を控えることによって、自動車交通を減らして、交通事故や迷惑駐車のない、安全で、安心して歩くことのできる、また騒音や排気ガスのない、健康的な、人間中心の生活を手に入れることができます。

私たち今電会は、未来に生きる子どもたちや孫たちに、安全で、清潔な環境を残すために、ゆとりと潤いのある生活の実現を早期に図りたいと考えています。それは、人と環境にやさしいLRTを走らせることによって実現できると思います。どうぞご支援よろしく願いいたします。

青木：ありがとうございました。LRTが実現できるいろいろな要素、プラスの面を表明していただいたと思います。続いて北村さんお願いします。

### **[ 今出川通にLRTが走行することに対する期待と課題・懸念 ]**

北村：先ほどはたいへん批判的なことばかり申し上げましたけれども、私もいろいろ考えますと、今こちらさんのおっしゃったように、やはり環境と観光、それと人の健康という三つの系が主体になるのではないかと思うのです。

観光については京都市でも、今年は5,000万人の観光客を招くという数も出ましたし、上京には、よその区にない史跡がたくさんございます。ちょっと挙げましても、200近くあるんですが、ほとんど地域の方もご存じないし、一般の方でもあまりご存じない方も、よそから来られる方もあります。それがだんだんとこのごろ知れ渡って、5人、6人の旅行者がいろいろなところを訪れておられます。そういう意味ではやはり、「歩くまち」、「歩きたくなるまち・上京」ではないかと思えます。

私たちのグループでは、ボランティア観光というものを立ち上げております。まちを歩きながら、いろいろな道標やら何やらありますので、お教えしながら行くということをしています。そのときに、やはりちょっとLRTがあると便利ですねということはずっと考えています。これからそういうことも大いに議論していけばいいのではないかなと思っております。

これは本当に、始めに、よその方より上京の方に自分の土地の観光を知っていただきたい。この路面電車ができましたら、ずいぶん多く利用されていきやすいのではないかと思います。みなさまも、5、6人ずつでもお誘いがありましたら出かけて、いろいろなところを見ていただきたいと思えます。そうしましたら、まちで訊かれても、よその人に訊かれても、「ああ、そこやったらここにあります」ということがみんな言えるくらいの上京区民になったら、文化遺産も保存されるのではないかと。そのためにはLRTがずいぶん役に立つだろうなと思えます。

また環境でございますが、京都議定書のこともありましたが、そういうものを出してたいへん環境に関しては関心があり、できることはやりたいと思っておりますので、そういう意味から言いますと、いまのLRTはもう充分そういうことも考慮されたものです。それとバスの2倍くらいの方が年間に乗れますので、たいへん行動力もあるのではないかなと思っております。だから、これは地域にとってもたいへん有益なことではないかなと思っております。

それから、最後が健康なんですよ。やはりまちができるというのは、人が造るものであって、健康な人がやらなければ、まち全体は活性化しないと思えます。ですからやはり女性の立場としましても、家庭の食、生活などを全部預かる身としては、やはり一人ひとりの健康を考えて、その一人ひとりの体が健康であれば考えも健全になると。みなさんがいいお考えがたくさん浮かんでくるのではないかというように考えます。

世の中というものは、ずっと流れておりまして、なかなかいいことが続くというわけではござい



ません。京都府でも今度は平成の大合併ということで、京都は市が 14 になって、町が 13 になって、村が一つということがこのあいだ発表されております。そのように、ずっと止まることなく時代は流れていくので、私たちも今ここで反対ということを申し上げていても、そういう案が出たらやはり関心を持って考えていかななくてはいけない。闇雲に、「渋滞のところはどうするんだ、だめだ」とばかり言っていてはだめだなと考えを改めております。やはりまちの流れのなかで、健全な人がちゃんと行動ができる、動いていくということ、やはり健康でなければできないということは感じております。

それと、やはり将来遠くを見まして、私たちの代でちゃんとできれば充分ですけども、それでもなくとも 20 年、30 年先に、つぎの世代を担う子どもたちが幸せな家庭になれば、それをめざして、いまは無理であっても、全市にこの電車が走るようになったら、たいへん京都もいいまちになるのではないかなと存じております。

だいたいこういう新しいことには、いつも京都が日本のなかで一番で、市電も一番に通ったはずです。だからちょっとこの L R T は少し遅れているのかなと思いますが、幸いに今出川という場所が第一のモデル地区になったということ、私はこれはたいへん誇りにしていいことだとうれしく思っておりますので、またみなさんと協力して、よりよい L R T が通ることに協力したいと思います。

青木：ありがとうございました。それでは山本さんお願いします。

### **【今出川通に L R T が走行することに対する期待と課題・懸念】**

山本：先ほどのお話のとおり、上京区には、8 万 5,000 ほどの人口があります。今日お越しになっておられる方々は約 300 人になるかと思いますが、1 パーセントにも満たないんですね。だから、L R T について先ほどからおっしゃっているのは、メリットばかりお話しされているように思うんですよ。これに対するデメリットというものがあまり出てこなかったし、走らせたらどうなるかということ、もう一度みなさん方、上京区民のみなさん方に、もっと小さく、細かく、会合を重ねて、いろいろと L R T について議論していただきたいと思います。上京には 17 学区ございますし、今出川通に面した学区もたくさんございますので、そのへんを細かく、100 人とか 50 人程度の会合を重ねていって、この問題をみなさん方でぶつけあって知恵をお借りしたいなと、そのように私は思っております。

端的に言って、L R T というかこういういいことは書いてあるんですが、これは路面電車だと私は思っております。レールがあってその上に車が走りますので電車だと思っております。「今出川に電車を 1 本通して経済が活性化するのかな」という方もございますし、「商いのまち、ものづくりのまちであった西陣が、これからどうなっていくのかのほう心配だ」と。それが L R T 1 本で観光客が来て、「我々は観光でご飯が食べられるのか、生活ができるのか」という、いろいろなお話がきております。

けれども、今ここでこのままほうっておくと、車社会はどうにもならないんだと思います。この路面電車、L R T をきっかけに、まちを造ってもらいたいなと、そういうことを思っております。先ほどから電車が走っておるフランスのストラスブールのまちが出ておりますが、今出川のまちと町並みが全く違いますね。ああいう景色のなかで走っておればかっこうもいいんですが、はたして今出川に L R T が走り、ある程度自動車を規制しても、どうなっていくのか、ちょっと想像がつかないような現状だなと思っております。

だからこれは一つのきっかけとして、まちづくりと同時進行していただきたいなと。L R T だけを先に進めていかずに、まちづくりのほうも一緒に考えていただき、仮に自動車を少し逃がすんで

したら、どういう道があるのか。ご承知のように今出川は、北は五辻、鞍馬口、北大路まで広い道はないんですよ。南は元誓願寺、中立売、丸太町まで自動車がゆうゆうと通れる道はあまりございません。そういうことも考えていただいて、自動車を入れないなら、どうして入れない方策を考えていただくのか、そういうことも、これから官民一体で考えていかなければいけないなと思っております。

このシンポジウムは、このチラシの下に書いてありますように主催は京都市で今日のシンポジウムは開かれております。「京都市がかかわっているんやから、私ら何を言ってももうやはんの違うか」というご意見のほうが多いんです。実際に市民の意見を聴くよりも、「今日は説明会と違うか」という方も多いので、私はあくまでもこれはみなさん方と一緒に考えていかなければならないお話だと思っておりますし、みなさん方も、もし誰かがお尋ねになったらそのようにお答え願いたいと思いますし、これからの問題なんです、これは。だから行政はいままで関わってきておりますが、私は官民一体でいろいろなことをやるということがいままでありましたね。それを逆に考えて、民が官に教えてあげる、一緒になってやっていく、後押しをしていただく、そういうことを考えていかなければ、これは成功しないんじゃないかなと思っております。どうか本当に私はこれからも、各学区、各町内単位ぐらいで開いていただきたいなと。それでみなさん方の理解を得て初めてゴー・サインが出てしかるべきじゃないかと考えておりますので、これからもよろしくお願ひしたいと思ひます。

青木：ありがとうございます。それでは最後に石崎さんお願いします。

### **【今出川通における検討課題と社会実験の必要性】**

石崎：いくつかストレートな意見もちょうだいしたところです。交通政策はあくまでもまちづくりの道具と言いますか、ツールの一つだと考えています。ただ、LRTが仮に今出川通に走りますと、まちの姿が一変すると思ひます。そうしますと、その姿を思ひ浮かべますと、公共交通機関の重要性と言ひますか、それが飛躍的に便利になることも間違いのないことだろろうと思ひております。それと、ある意味で、京都市が勝手にかもしれませんが調査をさせていただいたなかでは、この今出川線では、採算性がとれている、十分に賄えるという報告もまとまっておりますので、LRTについての議論は細かく重ねていきたいと思ひているところでございます。



ただ、いいことばかりというご指摘もありましたので、私のほうからの懸念と言ひますか、心配事もいくつか申し上げたところです。大きなところで言ひますと、車庫はどうするのかという問題もあります。そういった車庫用地についても、必要な場合はかなりの面積があることとなりますので、すぐもちろんこの状態で走れるという状態ではありませんけれども、細かく議論を重ねていきたいと思ひているところです。

ご指摘がありましたように、今後行政として、今日お集まりいただきましたのは、地域のシンポジウムの第1回という位置付けになるかと思ひますので、我々のほうから出向きまして、意見交換会と言ひますか、これは説明会ではありませんが、そういう会を数多くもって、LRTを導入した場合の工夫ですとか、あるいは要件、超えなければならぬ、克服しなければならぬ課題につきましても、具体的な議論を重ねさせていただきたいと思ひているところです。

LRTにつきましては、報告にもあったとおり、輸送効率もよく、かつ環境にもやさしいとかい

うことは、我々のほうでも理解はできているわけです。それ以外の問題点、あるいはまちの姿がこのように変わるんだという具体的な説明は、今後我々のほうで、みなさま方に提供というかお示しをして議論をさせていただきたいと思っていますので、細かな地元での説明会、これも開催していきたいと思っています。

それと、LRTについてこんなふうと思うというアンケートですとか、あるいはご意見もちょうだいしたいと思っています。さらに、LRTが導入された場合の具体的なメリットですとかデメリットですとか、あるいはその効果そのものを客観的に検証するための交通社会実験についても、将来的にはさせていただきたい。それで具体的な検討がより進むのではないかと考えているところです。今後の手続きみたいなことを申し上げましたが、以上でございます。

青木：ありがとうございました。今デメリットとしては、いろいろなハード、ソフト面での鉄道のサービスとの接続についていろいろ検討していかななくてはいけない問題がある。それから財源の問題がある。それから道路交通がより渋滞してしまうのではないかという問題があるという、いろいろな事柄がございました。

それから北村さん、山本さんのほうからは、今後もこういったことを市民レベル、町レベル、学区レベルで、町内レベルでやっていただきたいという話もございました。それに答えまして、石崎室長さんのほうからも、これは第1回であって、上京区のなかで、こうした対話のようなものをみなさんと続けていきたいという表明がございました。

やはり今日だけでは、みなさんのご理解が得られない、あるいは懸念が晴れないという面もございますので、今後ともぜひ 京都市さんはホームページも開設しておりますし、そのなかでいろいろ議論を進めていく、あるいは実際に学区内などでも議論を進めていくということをぜひやっていただきたいと思います。

それから、さらに社会実験、どのようなことを想定されているのか、まだ具体的なかたちではないと思いますが、実際に車の流入を制限するとか、そういった実験を行ってみるということも必要なのではないかと思います。

それでは、質問票がみなさまのお手許にいつていると思うんですが、挙手をして質問を読んでいただいて、お答えいただければと思います。すでにご準備いただいている方はいらっしゃいますでしょうか。

では、遠山さんお願いします。

## 会場からの意見

遠山：だいたい二つとも同じだと思うので、一括で答えたいと思います。はじめに、「市民団体今電会として、これまでどのように市のほうに働きかけてきたか、具体例を挙げてほしい」ということと、これは横浜の方ですね。それから、「路面電車を通すにあたりまして、賛成、当然反対の市民のみならずもおられると思いますが、反対の市民のみなさんをどう説得するんですか」という質問を、これは伏見の方からいただいています。



私たち今電会は発足してすぐに、今出川通にLRTを走らせようという提言書を、榎本市長をは

じめ、商工会議所や京都府は当時荒巻禎一知事でしたが、直接お持ちしまして、お願いしてきました。それから、今日は京都市の大島局長が来られていますが、京都市の都市計画局には、コミュニケーションを密にさせていただきまして、京都市がどのようにお考えになっているか、今電会がどのように考えているかということについては、シンポジウムに来ていただいて講演をしてもらったり、あるいは私たちの会合に来ていただきまして、お話をできております。そのようにコミュニケーションを図ってきております。

それから、市民のみなさんにどのようにLRTが役に立つのかということをもまずピーアールすることが大切だと思っていますので、数多くのシンポジウムをやってきました。たとえば、西陣夢まつりのときに会場をお借りしまして、夢まつりに来られた方にお話を聞いていただいたり、北野天満宮さんの社務所をお借りして、そのなかでお参りにこられた一般市民の方に説明会を開いたりして、ピーアールをしてきています。京都市で検討した路線が7路線あるとおっしゃいましたが、2路線に絞られたなかに今出川通が入っているというのは、そのへんが少し、役に立っているというか、私たちの役割も少しはあったかなと自負しております。

これからは、やはりいま山本さんがおっしゃったように、大きなシンポジウムではなしに、小さな説明会、出前の説明会をやっていかなければいけないのではないかなということで、今電会の集会でもみなさんとお話をしている段階です。たぶん、ここでまた結論が出ましたら、細かな出前の説明会などもやっていきたいなと考えています。これでご理解いただければありがたいと思います。

青木：ありがとうございました。その他には 〇〇では室長さんお願いします。

石崎：私のほうには、30歳代の女性の方からこのような質問をいただいております。「大島局長は、車を締め出すことなく、『ちょっと遠慮してもらおう』とおっしゃっていたけれども、その程度はどうなのか」ということです。

それから二つ目のご指摘ですが、「こんな大きな会ばかりではなく、小さな会をもつべきではないでしょうか」。さらに、「交通政策そのもののアピールが少ない」というご意見もいただいております。

局長の大島が申しました「ちょっと遠慮してもらおう」、これにつきましては、具体的にどの程度かということとはわかりません。将来の姿そのものは車優先の社会ではなくて、公共交通優先の社会をつくりたいという意味で申し上げて、ほんのわずかという努力につきましては、一步努力すればもう一步努力できるということもあるかもしれませので、そういう意味での「ちょっと」だと思っております。

二つ目には、先ほども私のほうから少し答えさせていただきましたが、細かな会議をできるだけ持たせていただいて、LRTについてのご理解、さらにLRTが合流するときの課題なり問題点、それをどのように克服すればいいのかということについて、細かく対応したいとも思っております。

青木：ありがとうございました。その他には 〇〇 それでは小松原さんお願いします。

小松原：30歳代の男性の方からと、もう一つはわかりませんが、「京福は今出川のLRT路線に乗り入れをするのか」という質問がございました。先ほどもお話しさせていただきましたように、我々としては、LRTができたあかつきには、ぜひ乗り入れをさせてほしいと思っておりますが、課題がたくさんございます。財源の問題でありますとか、とくに車両とか、あるいはいろいろなホームの改良とか、改善しなくてはならないいろいろな問題がございます。そういう希望を持っておりますが、負担とか、あるいは収支、そういうものを充分に見極めなければならないと考えております。



もう一つ、運賃についての質問も、30歳代の男性からございました。これも先ほど申しましたように、これも初乗りでそれぞれ運賃を加算していくということでは、ご迷惑をかけるところが多々ございます。そういうものにつきましても、乗り継ぎ割引とかエリア運賃などを今後検討して、ご利用いただきやすい鉄道にしていくべきだろうと考えております。今具体的にどうこうということではございませんが、そういう課題があると認識しております。

青木：ありがとうございます。それでは山本さんお願いします。

山本：「LRTに限らず公共交通に便利にすることと引き換えに、自動車の利用をある程度控えてもらうことについて、地元の協力は得られそうですか」というご質問です。30歳代の男性の方からです。先ほどの大島局長のお話のように、多少控えていただくというのはこれはもう必要条件なんです。そのためには、やはり私は出町とか白梅町などに、大きな駐車場、そこから中には入れないような駐車場も必要じゃないかなと。それと駐輪場、これをもう少しきちっとしたかたちで整理していただかなければならないと思いますし、そういうことができあがってから今出川通の方々にお願いするしか方法がないと思います。

それともう一つ、「まちづくりとLRTはどのように結びつくと思いますか。LRTは上京の将来に必要なものと現在考えていますか」という質問です。先ほどもお話ししたように、LRTを導入している外国の他都市の町並み、今出川とは全く違いますね。だから、ああいう町並みにしろというのは無理ですから、先ほども言ったように、電車1本走らせて上京が活性化するのかという気持ちは、私はいまだにもってありますし、やはり地域のみなさん方が、昔のものづくり、そして西陣の復興ということはちょっと時代的に不可能だと思いますが、それに替わるいろいろなことを、地域のみなさん方が考えていただいて、それを行政の後押しのなかでやっていけば、ある程度まちは変わっていくんじゃないかなと。そのなかでLRTというものをどのように利用していくかが、私たちのこれからの問題ではないかなと考えております。どうかよろしく願いいたします。

青木：ありがとうございました。北村さんいかがですか。

北村：「生活者として、今出川の公共交通（バスかLRTどちらでもよい）を便利にすると車を減らすことは可能かと思えますか」。もう一つが、「交通に関して何をよくすれば今出川通はよくなると思えますか。そのためにLRTは意味があると思えますか？」これは70歳代以上としてありますが、性別は書いてありません。

北村：そうですね。やはり生活者としては、車を減らすということは、始めに申し上げましたように、大きなライトバンに一人の人が乗って、しょっちゅう走ってはるところをいつでも見ております。それでどこかに駐車したら、もう長いこと駐車しておられるということがあります。やはりこれは減らしてもらわなければ、LRTはちゃんと通れないんじゃないかと思えます。そしてまた、違法駐車ができなくなると、今出川の両サイドに駐車なんかしたら、車も通れませんが、自転車も通れないから、自然にこれは変わっていくと思えます。おっしゃったように、どこかで規制して、車あまり入らないというようなことを考えることが必要じゃないかと、それは十分に思えます。

それから、「交通に関して何をよくすれば今出川通はよくなると思えますか。そのためにLRTは意味があると思えますか」。そうですね、LRTが通ったから今出川はよくなるということではないと思うんですが、やはりこれも一つのまちの復興じゃないんですが、盛り上げていくというためには、これは必要なことだと思いますね。LRTが意味があるかというのは個人差で、「意味がある」という人と「ない」という人と、やはり反対、賛成と同じであるんじゃないでしょうか。お答えになったかどうかわかりませんが、

もう一人 70 歳代の方で、「環境にやさしい乗り物だと L R T は言われていますが、今出川通に L R T が通ったら、みなさん利用すると思いますか」と書いてあるんですが……。これはバスがなくなれば乗らなきゃいけないと思いますし、「いや、それでも私は乗らない」という人があれば、それはお歩きになるんじゃないでしょうかね。(笑)個人差で、どういうお答えを出したらいいのか、みなさんお一人ずつお答えいただきたいくらいでございます。



青木：ありがとうございました。インセンティブを

どのようにやっていくのかとか、私のところにも、海外の事例ではどういう経営主体がやっていて、採算性はどうかというお話とか、いろいろなご質問が来ていますが、ちょっとまとめて答えさせていただきたいと思います。

一つは海外の事例についてですが、日本以外の先進国で、都市交通を黒字で運営できている国は一つもありません。アメリカを筆頭に、全部いろいろな補助金を入れて、運賃は全部の企業の3分の1とか半分をカバーする程度で、あとの半分、3分の2は公的な補助金。とくにドイツなどではガソリン税を財源としたものが導入されています。なぜそういうことがされているかという、都市交通、公共交通というものが、まちの装置として、道路とか図書館とか病院などと同様に非常に重要なもので、一つの私企業、あるいは市の交通局などに任せきりにしているとサービスが低下してしまう、あるいは本数が少なくなって十分なサービスが提供できないという思想のもとに、そういうことがなされています。あれほど自由と競争の国だと言われているアメリカでさえ、都市交通については非常に多大な補助金が出されています。

そういうことで、日本とかなり状況が違うんですが、日本でもとくに鉄道については「上下分離」という考え方で、お金のかかる線路とか駅などのインフラについて公的な資金を入れる方向性が出てきています。ご質問にもあるんですが、富山港線が富山ライトレールということでこの4月から新たに出発しましたが、これについては新幹線の高架化ということもあるんですが、道路予算、あるいは新幹線の建設予算からお金が入り、それから J R 西日本からの寄附なども入って、運営主体はほとんどインフラの費用は負担しないですむようなスキームでやっております。状況を見ますと、「京都で L R T が実現できたら国としてもうれしいな」くらいの気持ちは持っているようなので、スキームの提案を市民の側からしていって、財源の問題もかなり前向きに解決できるのではないかという感触を受けております。

もう一つは、T D M について、具体的な考え方、あるいは一方通行にした方がいいのではないかなというご質問、ご意見があります。先ほど山本さんからもありましたように、大きな駐車場を設けて、そこに車を停めてもらって、今出川通は路面電車で移動してもらおう。その時に、たとえば路面電車の1日切符などを買っていただいたら駐車場代は安くするとかただにするとか、そういうことで実験的にやればいいのかと思います。それからご質問にありましたように、大阪でかなり大きな道路を一方通行にしている、「不便だな」と感じることもあるんですが、京都も大きな道路を一方通行化する、通過していくような交通を細街路に入れないというような規制をしていくことが、安全で暮らしやすいまちづくりをするのに非常に重要なのではないかと考えております。

もう一つは、車を利用している人はドア・トゥ・ドアの利便性を享受しているわけですが、たと

えば、路上に不法駐車をする人は、駐車のコストをケチっているわけです。そういうことを考えてみますと、車を利用している人たちが、本当に車の利用に見合った経済的な負担をしているのかと考えると、駐車のこと、車庫に入れずに路上に放置していること、あるいは排気ガスとか交通事故の問題、あるいは渋滞のことを考えますと、じつはもっと車を利用している人は社会に対してお金を払わなくてはいけない状況にあるのではないかと考えております。その意味では、経済的な規制、あるいはもう少し車の利用を控えていただく政策をとっていく必要もあると思います。

最後ですが、「路面電車が残った都市と、そうでない都市の違いはどこにあるんでしょうか」ということなんですが、1点だけです。路面電車の敷地に車を通行可にしたか、しなかったかです。今残っている広島とか熊本は、いったん路面電車の軌道に車を入れることを可としたんですが、それによって非常に定時性が低下したことによって、再度通行不可に戻しているんですね。それによって、路面電車がいまでもまちのなかに残っています。そういうところがポイントではないかと思っています。

ですから、その規制をしていく場合は、軌道上の通行不可というのはぜひともやっていかななくてはならないことではないかと思いますが、そうすることによって、もっと車が混んでしまうというご指摘もあると思います。それなどについては、今後やはり地元のみなさんとのいろいろなお話し合いのなかで理解をいただく、あるいは「もうこんなことはぜったいにだめだ」というご意見もあるかと思しますので、どんどんお話し合いをしていただきたいと思います。

最後に、ちょっと時間がありますが、一言言い忘れたことなどありますでしょうか。どうぞ。

石崎：言い忘れたわけではないんですが、ご質問をたくさんいただいている、ちょっとしか答えられませんでしたので、他のことについてもちょっと触れてみたいと思います。

50歳代の男性の方ですが、「なぜ今出川線なのか。他の線のほうが経済効率性からいいのではないか」というご意見をいただいています。「市民に実質的な、定量的な情報を開示をしてほしい」という意見をいただいています。さらに、「LRTよりもTDMが必要と考える。大型な社会実験が必要と考える。勇気をもった行動をお願いします」という意見もいただいています。

そのとおりだと思いますので、私どものほうでも情報をできるだけ多く提供していきたいと思っています。さらに、LRTよりもTDMですが、TDMの施策そのもののなかにLRTが一つ含まれていると理解をしていますが、今後それについて議論を深めていきたいと思っています。

青木：ありがとうございました。私のほうにも、バリアフリーの点について、「車椅子でもちゃんと乗れるような人にやさしい乗り物なのか」という、LRTについてご質問がありましたが、バリアフリーの点についても、今河原町の地域でやっておりますが、やはり一番問題なのは、不法駐車と駐輪が通行を阻害しているという面がございまして、そういうことも含めて、道路の使い方をもっと考えていかなければいけないと感じております。

しかし、LRTは低床ですので、乗り降りは、現在の低床バスよりもさらに乗りやすい、バリアフリーな乗り物だと言えるのではないかとお答えしたいと思います。

他によろしいでしょうか。ちょっと時間が過ぎてしまいましたが、熱心な質問ありがとうございました。まだまだ答えきれないものがございまして、後日ホームページ上でお答えできるものはさせていただきますし、今後ともこの上京区の地域で、シンポジウム、あるいは出前説明会などいろいろ繰り広げていきたいと思しますので、どうぞご協力のほど、よろしく願いいたします。本日は長い間どうもありがとうございました。

司会：ありがとうございました。もう一度、大きな拍手をお願いします。それでは、以上をもちまして、シンポジウム「今出川の交通まちづくりとLRT」を終了させていただきます。なお、資料は、今日はたくさんの方に来ていただきましたので、行き渡らないことがあったんですが、受付でお申し出いただければ郵送するようにいたしますので、よろしくお願いします。よろしければ、アンケートを資料に同封しておりますので、それも受付のほうで回収させていただきます。よろしくお願いします。

今日は長時間に亘りまして、ご清聴ありがとうございました。どうぞお忘れ物のないように、気をつけてお帰りください。ありがとうございました。