

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

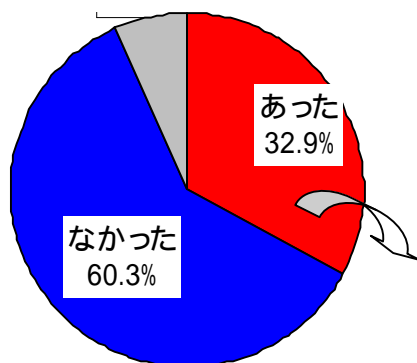
- 沿線住民の約6割が日常生活への影響は「なかった」と回答。
- 一方、約3割が、影響は「あった」と回答し、「市バスの遅れ」や、「配送の遅れ」等の渋滞による影響を指摘。
- 沿道商業者は約65%が実験による影響があったと回答。
- 具体的な影響として、「客足が減った」「荷物の配送が遅れた」ことなどを指摘。

(7) 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

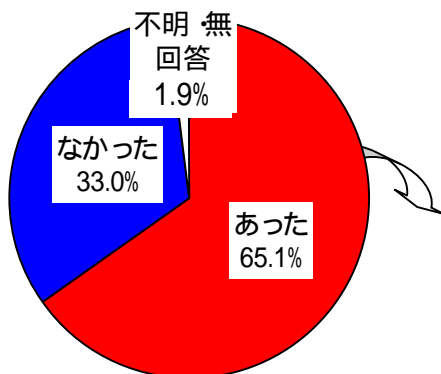
(1) 沿道商業者の視点

～商業活動への影響～

不明・無

回答

1.9%



具体的な影響は・・・

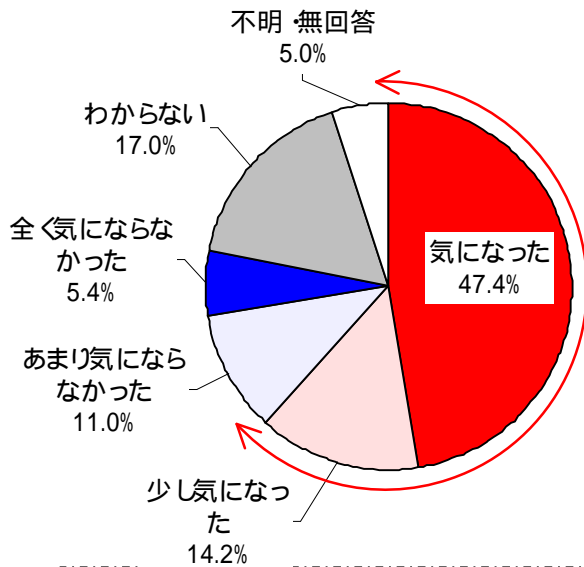
- 客足が減った
- 渋滞に巻き込まれ、配送が遅れた
- 荷さばきのための駐車場が見つからなかった

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

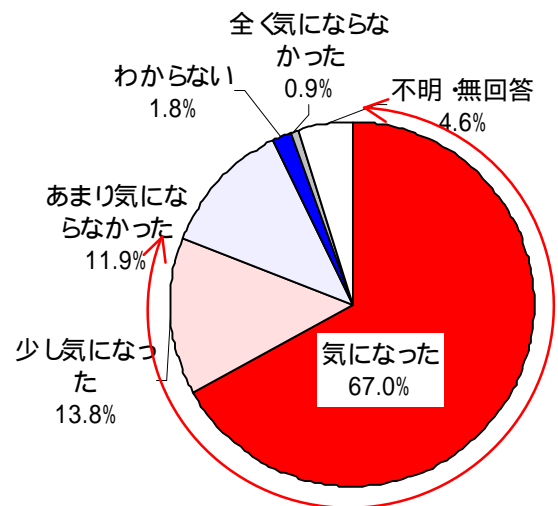
～交通渋滞が気になったか～



- 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

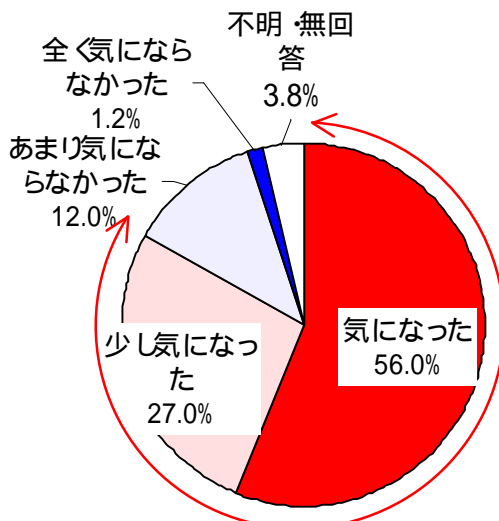
～交通渋滞が気になったか～



- 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～

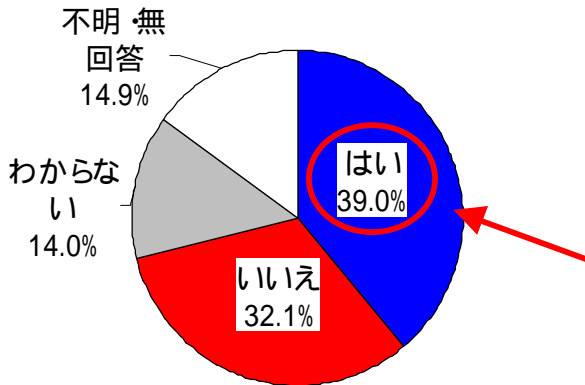


- 乗車モニターも約 8 割が、渋滞が「気になった」「少し気になった」と回答。

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

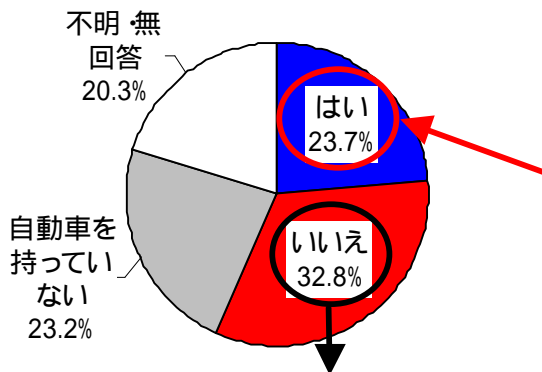
- 「社会実験の実施を知ったことで、自動車利用を控えようと思いましたが」の設問に対して、沿線住民の約4割が「はい」と回答。周知広報の徹底により、自動車利用が抑制できる可能性が示された。
- 一方、「実際に、1月24日の実験当日の自動車利用を控えましたか」の設問に対しては、沿線住民の約2割が「はい」と回答。
- 理由としては「荷物を運ぶのに必要だったから」、「自動車の方が楽に移動できるから」等であった。

～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～



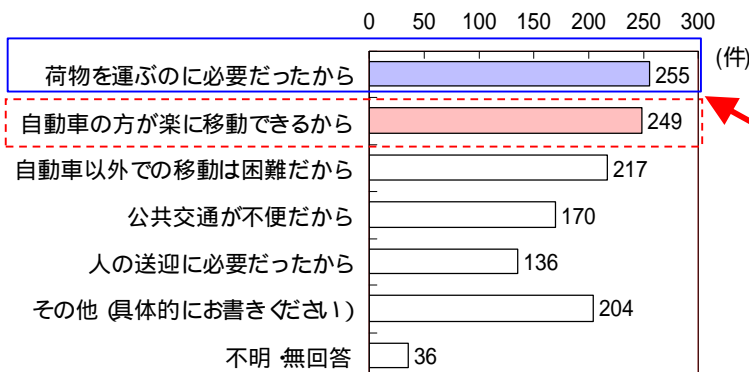
- 「社会実験の実施を知ったことで、自動車利用を控えようと思いましたが」の設問に対して、沿線住民の約4割が「はい」と回答。

～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～

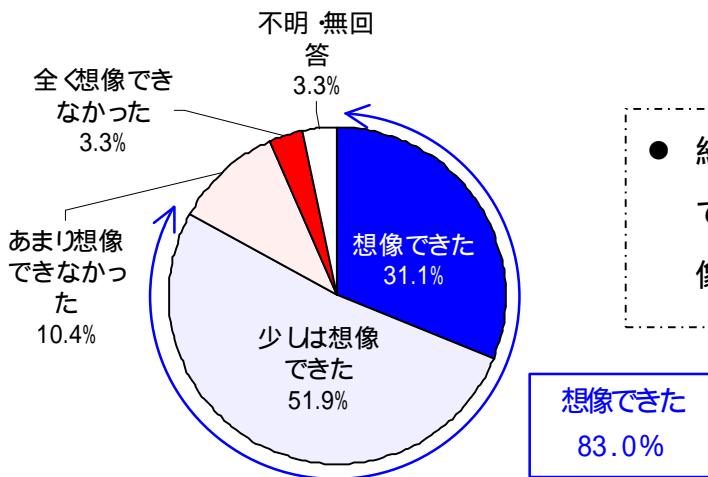


- 「荷物を運ぶのに必要だったから」等、自動車利用を控えられない方の指摘が多かった一方で、「自動車の方が楽に移動できるから」といった理由も多く指摘された。

エ 乗車モニターの社会実験への評価

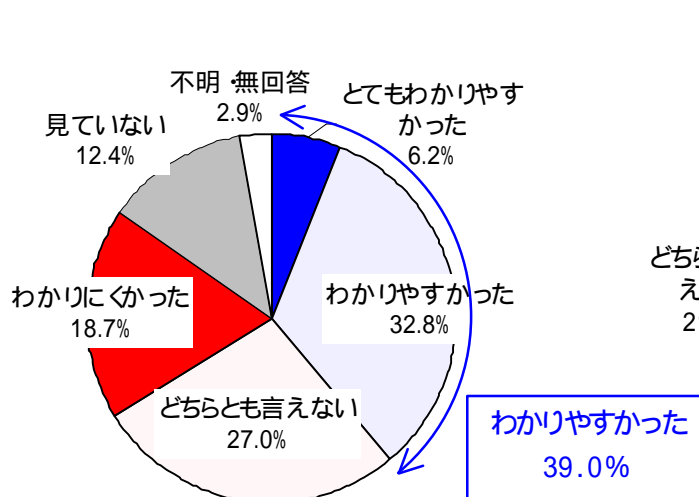
- 約 8 割のモニターが、実験バスの乗車によって、今出川通に L R T が導入された状況を「想像できた」「少しは想像できた」と回答。
- 車内展示や、車内説明への評価も概ね良好であった。
- 過半数のモニターの L R T に対する意識が、良い方向へと変化。

～ L R T 導入空間の創出について～



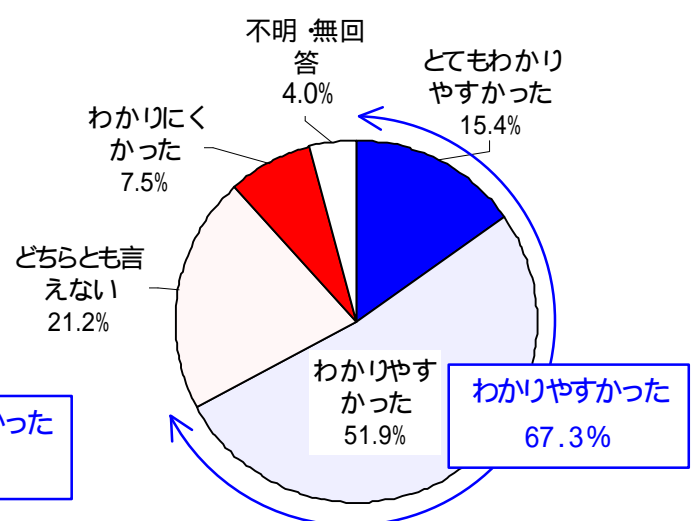
- 約 8 割のモニターが、実験バスの乗車によって、今出川通に L R T が導入された状況を「想像できた」「少しは想像できた」と回答。

～ 実験バス車内展示について～



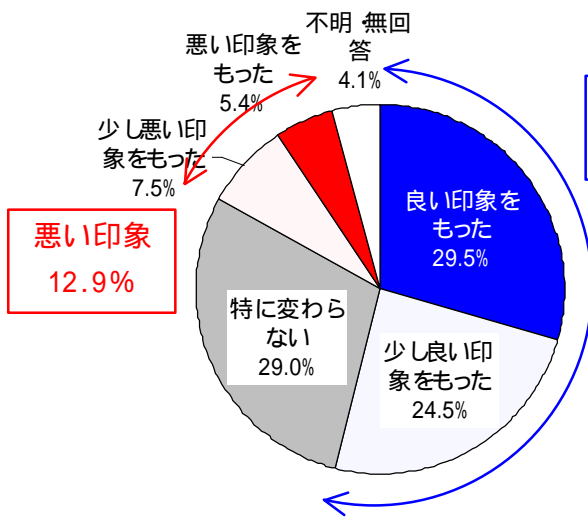
- 約 4 割のモニターが、実験バス車内展示は「とてもわかりやすかった」「わかりやすかった」と回答。

～ 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。

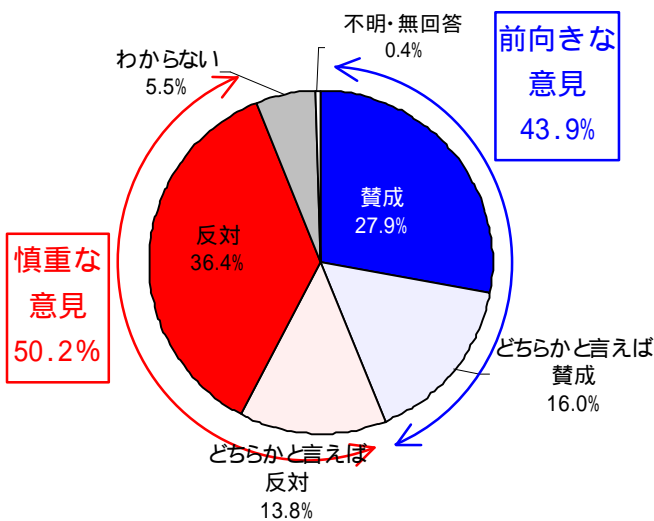
(3) L R Tの導入に対する意見

ア LRTの今出川通への導入意向

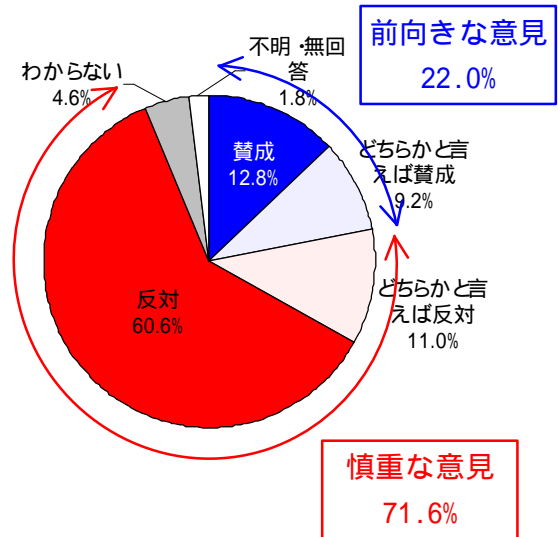
- 「今出川通におけるL R Tの導入」に関して、沿線住民では「反対」「どちらかと言えば反対」が回答の過半数を超えた。
- 沿道商業者では、約7割が「反対」「どちらかと言えば反対」と回答。
- L R Tに対する関心が高いと想定されるモニターや展示ブース来場者は約7～8割が「賛成」「どちらかと言えば賛成」と回答。

(ア) 沿線住民の視点

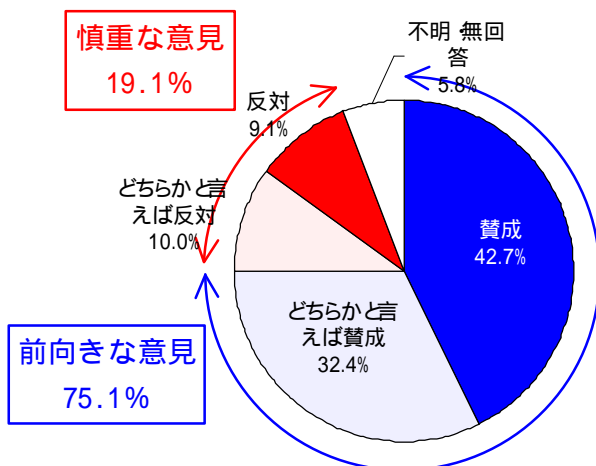
～ L R Tの今出川通への導入意向～



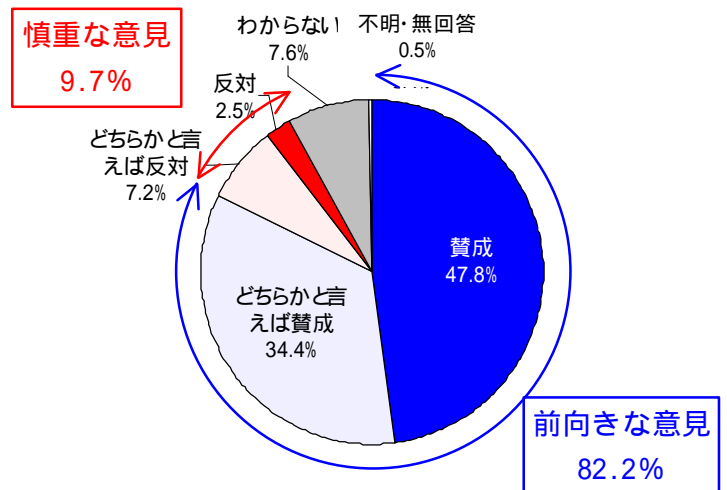
(イ) 沿道商業者の視点



(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

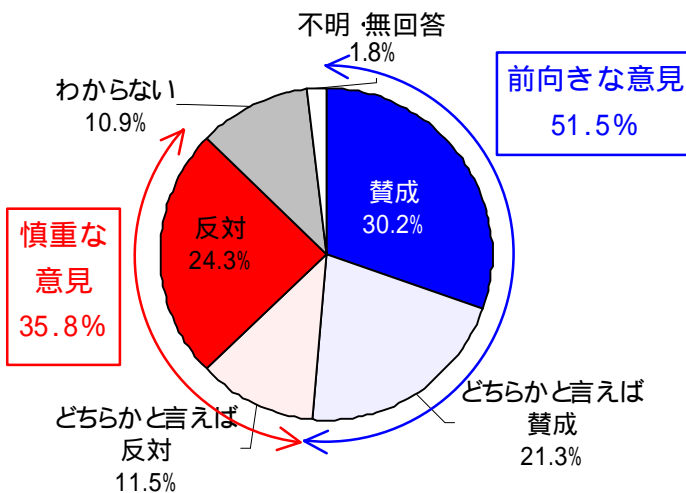
- 費用の割に効果が少ないと思われる。税金の無駄遣いになる危険が大きい。
- 現状でも右折車により一車線通れなくなるのに，これ以上車線が減れば直進車が今以上に動かなくなる。
- 以前、市電をなぜ廃止し，また，今度なぜ導入なのか。説明責任を果たしていない。
- 電車そのものは反対しないが，今出川通に作るのは反対。京都のような道路幅の狭い所には適しない。電車を通すことにより，車の通行を制限するような所では不可。
- この路線（北野白梅町～出町柳）は市民にとってメリットがない。むしろ観光客のためだけの路線だ。

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。

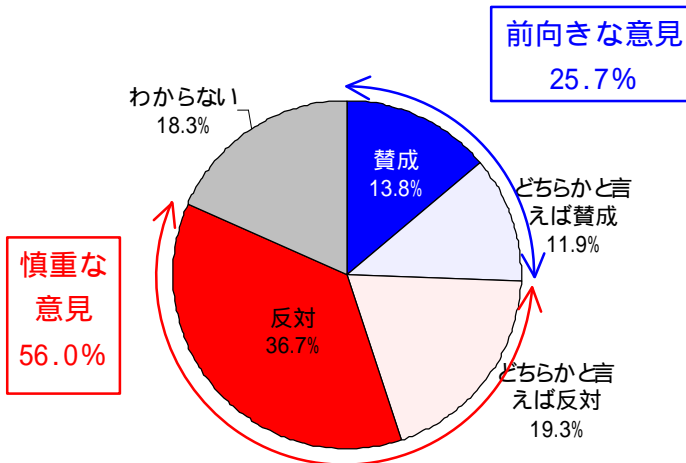
(ア) 沿線住民の視点

～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

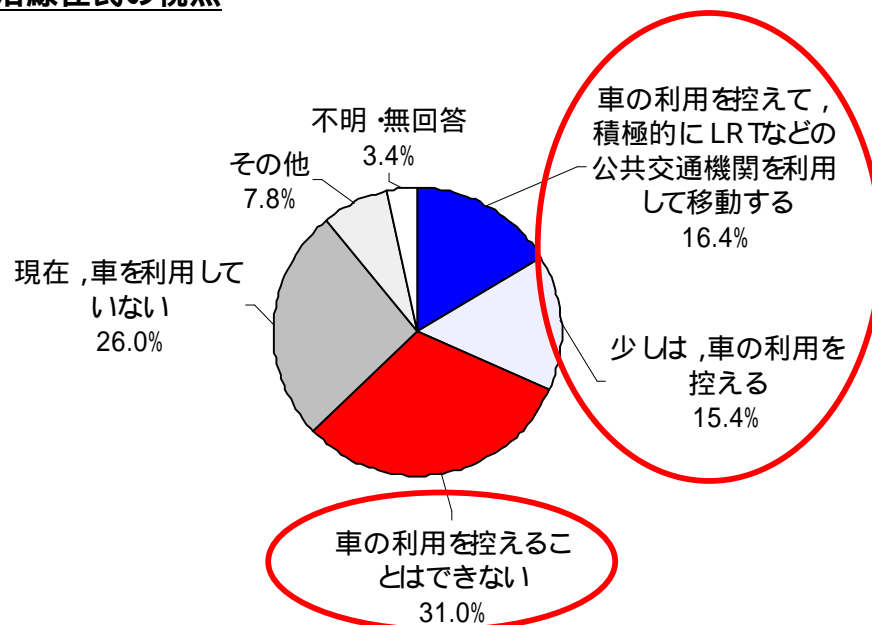


- 一方で、沿道商業者は約 6 割が「反対」「どちらかと言えば反対」と回答。

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



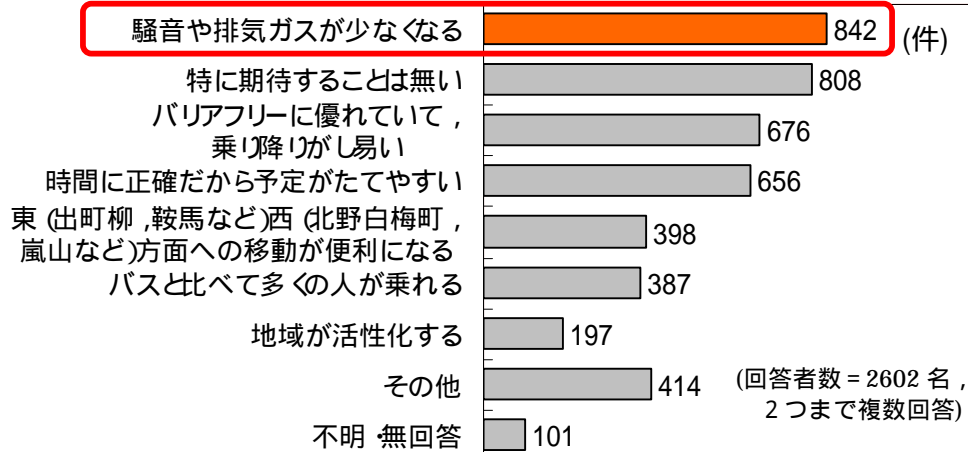
- 約3割が「車の利用を控えて、積極的にLRTなどの公共交通機関を利用して移動する」「少しは、車の利用を控える」と回答。一方、約3割が「自動車利用を控えることができない」と回答。

エ LRTに期待すること

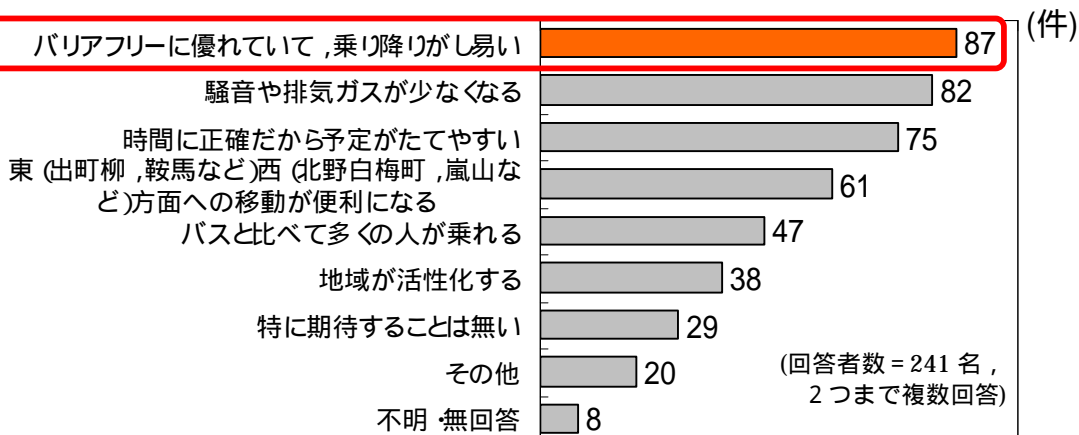
～ L R Tの導入された場合に期待すること～

- 「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。

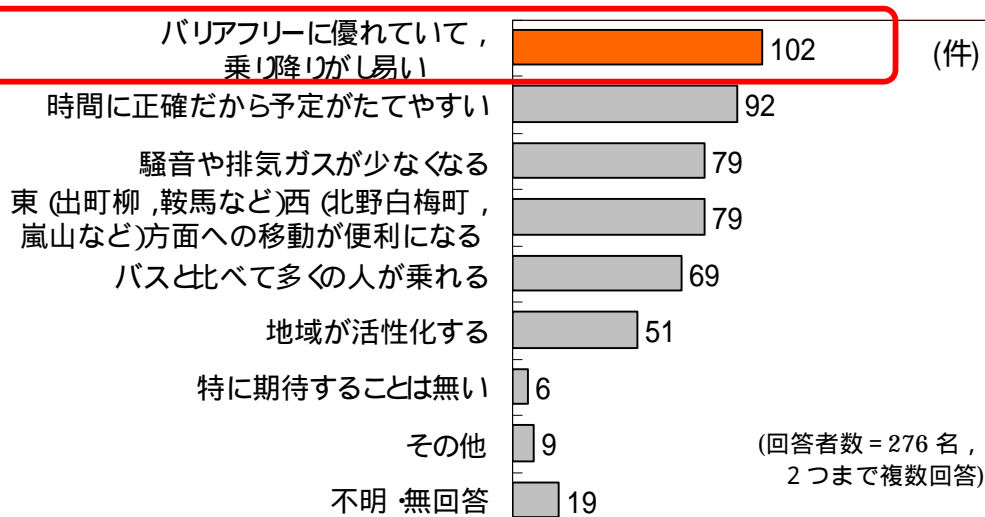
(ア) 沿線住民の視点



(イ) 乗車モニターの視点



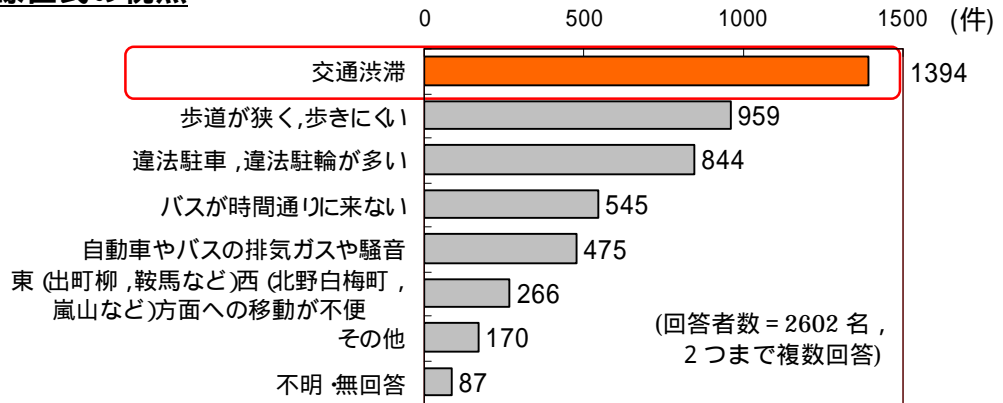
(ウ) 展示ブース来場者の視点



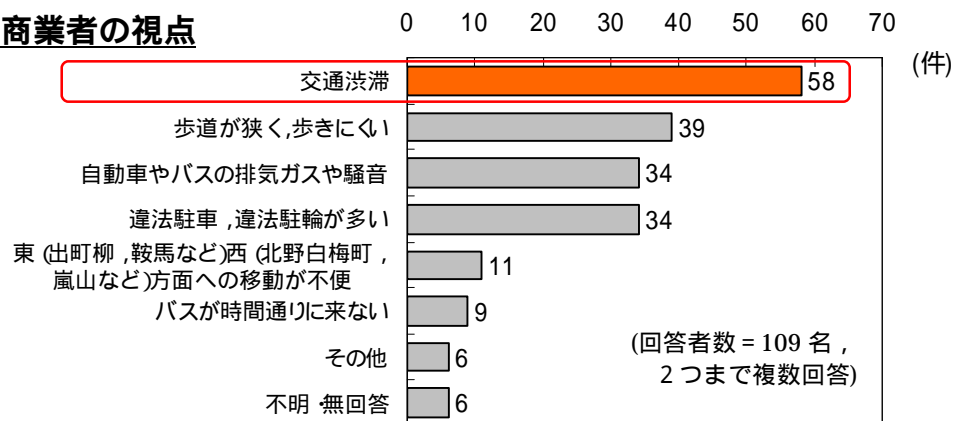
オ 今出川通の交通の現状認識

- 「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。

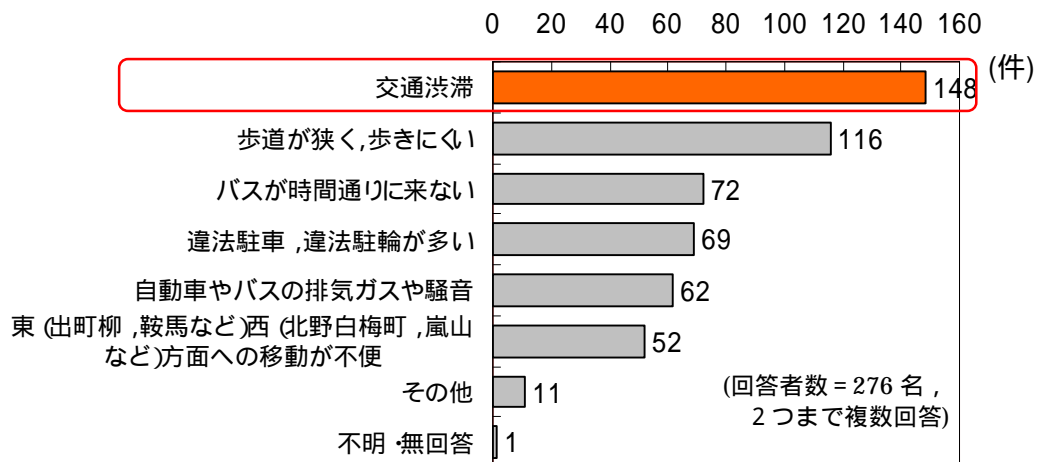
(ア) 沿線住民の視点



(イ) 沿道商業者の視点



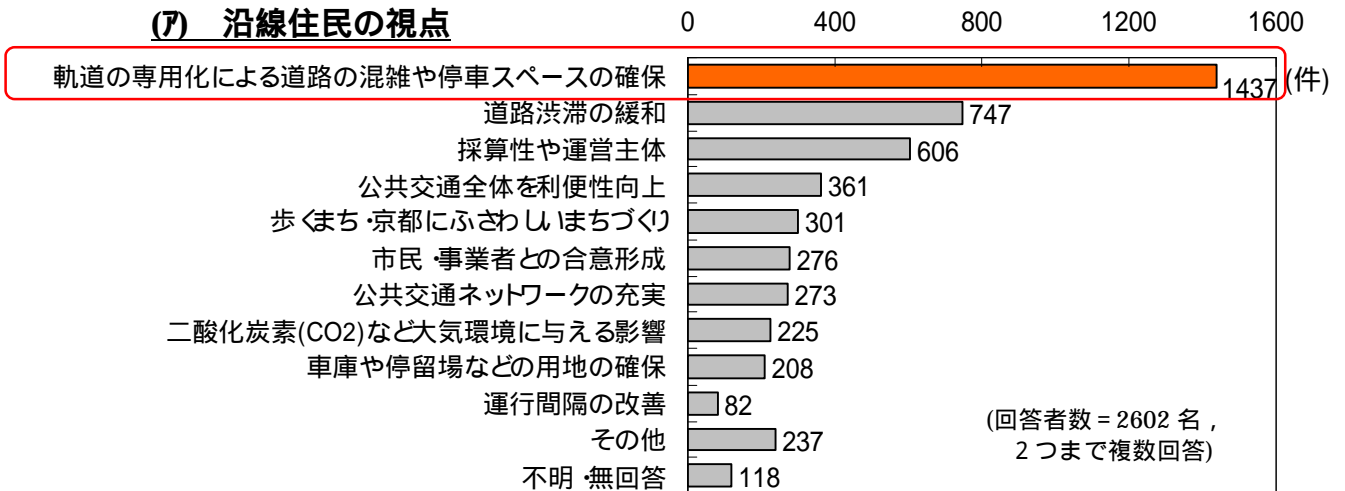
(ウ) 展示ブース来場者の視点



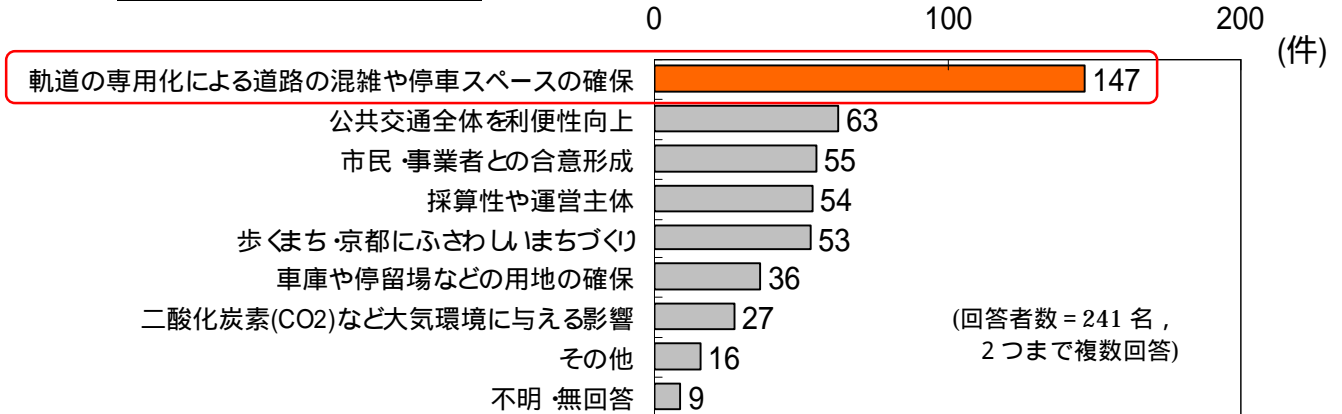
カ LRT導入の際に配慮すべきこと

- 「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。

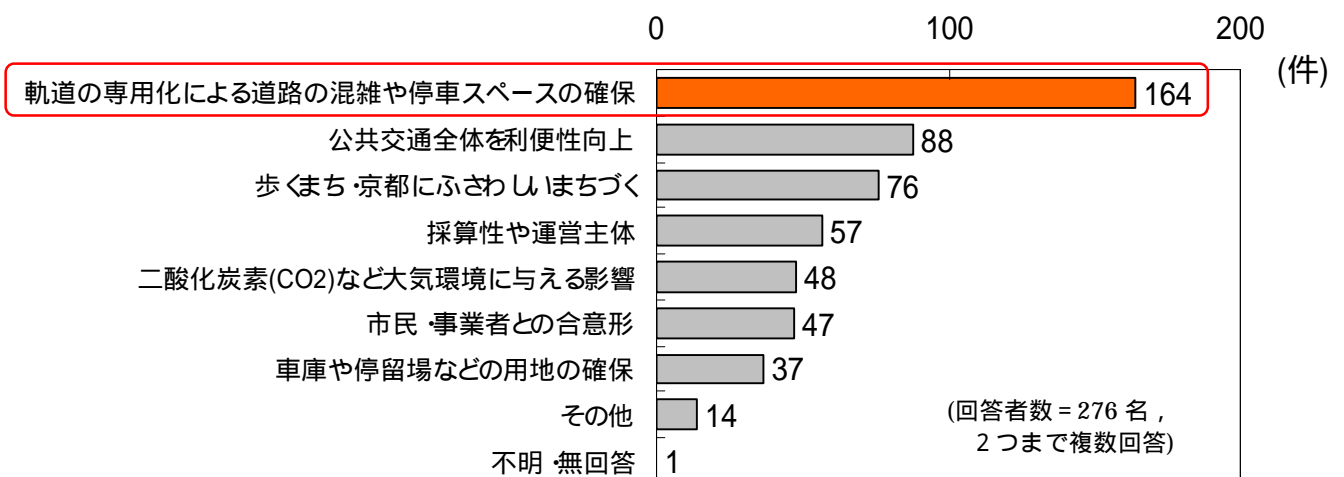
(ア) 沿線住民の視点



(イ) 乗車モニターの視点



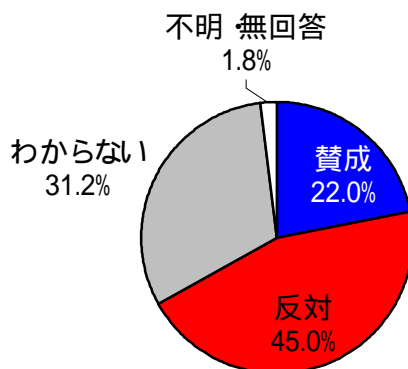
(ウ) 展示ブース来場者の視点



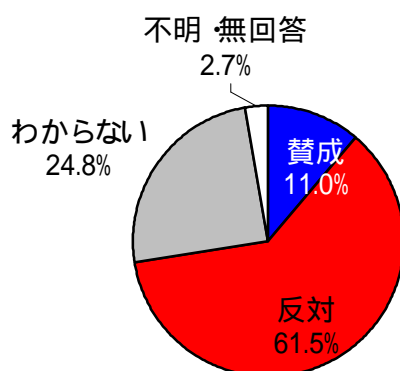
キ 沿道商業者の荷さばき駐車対策に対する意向

- 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。

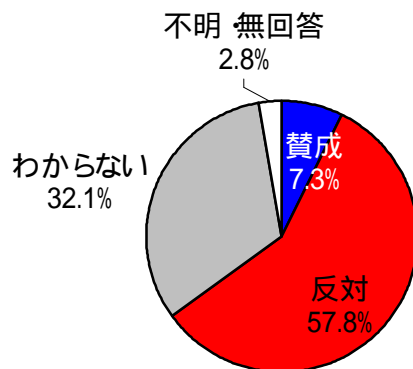
共同の荷さばき駐車場の利用について



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。