

## 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。