

---

# シンポジウム みんなで考えよう-明日の京都のまちづくりとLRT 議事録 (全文)

日時:平成 17 年 11 月 13 日 午後1時～

場所:シルクホール(京都産業会館8F)

---

## 議事内容

---

13:00 開会

《第1部》

13:10～14:00 〈報告〉京都の交通課題と新しい公共交通システムの検討経緯について

・・・大島 仁 (京都市都市計画局長)

〈基調講演〉京都の都市戦略・交通戦略と LRT

・・・青山 吉隆 (京都大学大学院教授)

《第2部》

14:10～16:25 〈パネルディスカッション〉「京都のまちづくりと LRT」

コーディネーター 村橋 正武 (立命館大学教授)

パネリスト 青木 真美 (同志社大学教授)

西脇 悦子 (京都市地域女性連合会会長)

平井 義久 (京都商工会議所地域開発・都市整備委員長)

望月 明彦 (国土交通省都市・地域整備局

まちづくり推進課都市総合事業推進室長)

大島 仁 (京都市都市計画局長)

16:30 閉会



## 副市長挨拶

---

毛利：みなさん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました、京都市副市長の毛利信二と申します。本日は、明日の京都のまちづくりとLRTを考えるシンポジウムに、日曜日にもかかわらず、たくさんの市民のみなさまにご参加をいただきまして、誠にありがとうございます。また、本日ご参加のみなさまにおかれましては、日ごろ京都市政の推進に格別のご理解やご協力を賜っております。高いところからではありますが、あらためまして厚く御礼を申し上げます。



さて、みなさまもご承知の通り、わが国における路面電車は、明治28年に、全国に先駆けてここ京都で運行が開始されました。以来、市電はバスとともに京都のまちと市民生活に溶け込みまして、多くの市民と観光客をお運びする貴重な足として、みなさまに長く親しまれてまいりましたが、昭和40年代からモータリゼーションが急速に進展する中、戦前からの狭い道路を中心に市電をとりまく交通環境が悪化し続けました結果、ついに昭和53年の9月に、惜しまれながらも全面廃止せざるを得なくなりました。代わって、定時性に優れ、新たな都市の装置として登場いたしました地下鉄は、昭和56年に烏丸線の一部区間で開業以来、今日まで、京都市の東西南北約28キロメートルを結ぶ、1日31万人ものお客さまを運んでいる、本市にとって欠かすことのできない公共交通機関となっております。

しかしながら、近年の長寿社会の進展や地球規模の環境問題の深刻化などを背景にいたしまして、誰もが利用しやすいバリアフリーの性能に優れ、自動車よりも環境に優しく、また、まちづくりとも一体となった新しい公共交通システムでありますLRT、すなわち次世代型の路面電車が、新たなまちのシンボルとして注目を浴びており、世界的にもヨーロッパを中心に多くの都市で導入が進められております。

京都市におきましても、日常の都心部や、あるいは観光地における交通問題が都市としての魅力を減殺しているという深刻な現状を解決するため、京都市基本計画に掲げます「歩くまち・京都」の実現をめざし、自動車交通に過度に依存しない公共交通優先のまちづくりを急ぐ必要がございます。そこで、平成15年度から2年間にわたりまして、京都市にふさわしいLRTをはじめとする新しい公共交通とはどのようなものかについて、具体的な七つの路線を設定いたしまして、採算性や実現可能性、導入の課題などについて検討してまいりました。その詳しい調査結果につきましては、後ほど都市計画局長の方から報告をさせていただきますが、簡潔に申しますと、とり訳新しい公共交通システムとしてLRTが優れ、LRTは京都市の交通問題を解決し、地域に活力をもたらす1つの切り札になる可能性がある一方で、自動車交通への影響や事業主体の確保、あるいは採算性確保の工夫など、さまざまな課題が明らかになったところであります。

そこで京都市としましては、関係者の方々のもとより、市民のみなさまとこうした課題を共有し、議論を積み重ねて合意形成を図っていくことがなにより重要であると考えまして、さまざまな手法でLRT導入のメリット、デメリットをお示しして、議論をお願いすることとした次第であり

ます。また、できるだけ具体的な議論や調整が可能になるよう、七つの路線の中から、北野白梅町と出町柳を結ぶいわゆる「今出川線」と、四条通など市内中心部を循環するいわゆる「小環状線」の2つをモデル路線として選定いたしまして、沿線の住民の方々はもとより広く市民のみなさまにお入りいただいで議論や、関係機関との調整など、さまざまな角度から検討を深めてまいりたいと考えております。

本日のシンポジウムは、そうした重要な議論のスタートとなるものでありまして、わが国の都市計画、交通計画の第一人者でおられます京都大学大学院教授の青山吉隆先生にご講演を、そのあと各界のみなさまにご参加いただいでパネルディスカッションもお願いしております。また、限られた時間ではありますが、会場のみなさまからいただいたご意見にお答えする時間もっておりますので、どうか積極的にご参加いただきたいと思っております。

本日ご参加のみなさまにおかれましては、このシンポジウムを、京都市にふさわしい将来のまちづくり、交通のあり方、とり訳LRTの導入について考えていただき、意見交換をする場に、機会にしていいただければ大変幸いだと思っております。京都市としましても、今後、市民のみなさまとのパートナーシップのもと議論を大いに深めまして、「歩くまち・京都」の実現を通じて「世界の京都」、「国際文化観光都市・京都」にふさわしいまちづくりを目指してまいりたいと思っておりますので、引き続きのご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

結びに、京都のまちをこよなく愛されるみなさまの熱い思いが明日の京都のまちづくりに結実しますことを祈念、念願いたしますとともに、みなさまのご健勝とご活躍を心からお祈りいたします。シンポジウム冒頭のご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

## 報告 京都の交通課題と新しい公共交通システムの検討課題について

大島：失礼いたします。よろしくお願いいたします。京都市の都市計画局長の大島でございます。それでは、時間も押しておりますので、さっそくでございますが、本市におきまして、「歩くまち・京都」の実現をめざしまして平成15年度から研究いたしました結果につきまして、報告してまいりたいと思っております。基本的にはスクリーンで進めていきたいと思っておりますが、見にくかったり、もう少し詳しいことをという場合には、お手元にお配りしましたパンフレットも参照していただいで、お聞きいただければありがたいと思っております。



### 【本日の報告内容について】

#### これまでの検討結果のご説明

まず、本日の報告内容についてでございます。これまでどういったことを検討したかということではありますが、6点ございます。「新しい公共交通システムって？」。2つ目に「LRTって何？」。3つ目が、「どのような検討をしてきたの？」。4つ目が、「LRT導入による効果は？」。5番目が、「LRTを走らせるために解決すべきことは？」。6点目が「今後の検討の進め方は？」ということでございます。それぞれ重い項目でございます。

## **〔1 新しい公共交通システムって？〕**

### **京都市が目指すまちの姿と「交通まちづくり」**

まず1点目でございます。「新しい公共交通システムって？」というところでございますが、まず京都市がなにをめざすのかという点でございます。

平成13年に京都市基本計画を策定しております、その中で、「歩いて楽しいまち」、「環境にやさしいまち」といった、京都市がめざす姿を掲げております。それらを実現するために、これもお手元に入れておきましたが、平成15年6月でしたが、交通まちづくりプラン、これを策定したところでもあります。

その中では、後ほども少し触れますが、いわゆるTDM施策、交通管理需要施策と言っておりますが、そういった項目を、ここでは5点掲げております。「歩く&自転車に乗る」、「車から乗り換える」、「車の利用を控える」、「車を分散する」、「観光地の車を減らす」。そういった観点から、交通まちづくりプランを組み立ててきたということでございます。その中の左から2つ目ですが、「車から乗り換える」、そういった部分について有効な施策の1つとして、このLR Tの導入を考えたということでもあります。

### **今の京都市の交通の現況は。－ 1. 都心地域での慢性的な交通渋滞**

さて、そういった検討のベースになります現状認識ですが、いまどういう状況になっているのかということですが、京都市は、すでにご案内のように数多くの交通政策上の問題を抱えております。ここでは2つの写真を挙げておりますが、典型例として、1つは都心地域での慢性的な交通渋滞。左の写真のように、四条通にはいつも多くの車が流入しまして、客待ちタクシーさんのことだけ言う訳ではありませんが、荷さばきとか、さまざまな問題点があります。もう歩く人が肩身の狭い思いをして歩いているという状況であります。さらには駐停車の状況もございまして、こういったあたりの問題点は、なんとかしなきゃという思いが非常に強い部分であります。

### **今の京都市の交通の現況は。－ 2. 公共交通ネットワークの連携不足**

さらに2点目が、公共交通ネットワークの連携不足ということでもあります。交通局を所管する私ども京都市が言うのはやや無責任かもしれませんが、非常に難しい問題がございまして、この公共交通ネットワークの連携の不足が、やはり「歩くまち・京都」にとって大きなマイナスになっているということでもあります。

例えば、京都駅から四条河原町や出町柳、四条大宮といったいわゆるターミナルに向かうには乗り換えが必要で、一本では行けない。そのたびに乗り換える訳ですから、初乗り運賃が適用されるということで、市民はもとより観光でお越しになる方にとっても分かりにくいし、高くつくなあという状況になっているということでもあります。

### **今の京都市の交通の現況は。－ 3. 観光シーズンにおける交通問題**

それから3点目でございますが、観光シーズンにおける交通問題であります。今、まさに秋の紅葉のシーズンに突入せんとしておりますが、この写真は京都駅前におけるバス待ちの行列です。ありがたいことですが、このように殺到しますと、積み残しが出たり、車内が著しく混雑したりしまして、いわゆる快適性が低下するということでもあります。

右にアンケート調査結果がありますが、観光客の方に京都に対する感想をお聞きしましたら、い

いところも結構あるけれども、悪いところというやはり交通問題になっています。「雰囲気はどうだったか」と聞きましたら、「良かった」と言っているのでもまだ救われますが、やはり交通の問題は観光地・京都の抱えるきわめて大きな問題であると言わざるを得ないと考えております。

## 京都市における新しい公共交通システム導入の検討の意義

次に、京都市における新しい公共交通システム導入の検討の意義ですけれども、ここに書いておりますように、輸送力、あるいは経済力、こういったある意味では非常に難しい問題をどう克服するかというのが最終の到達地点であります。ここに書いておりますように、例えば、輸送力が多いということでは鉄道、地下鉄がいい訳ですが、整備費用で言いますと、かなり高くつくということがありまして、安いけれどもあまり運べないバスと、高いけれども多く運べる鉄道、地下鉄、こういったものの真ん中に位置するものとしてLRTを位置付けることができないかということで、「中量輸送型」ということで検討してきたということ、この表では言いたいということでもあります。

## **〔2 LRTってなに?〕**

### LRTの特徴

次に、ではLRTって何かということでございます。昨今、新聞、雑誌等でよく取り上げられますから、みなさんご案内かと思いますが、特徴の1つには、人にやさしい乗り物であるということです。この写真にありますように、停留場の幅が広くて床が低いことから、バリアフリーの観点から言うと非常に使いやすい、そういった乗り物であるということが1点言えると思います。

2つ目は、「歩くまち・京都」にふさわしいということでもあります。これは外国の例なので、京都でぴったりくるかどうかは別として、LRTと人が共存しているということですね。まちを歩き交う人びとが、こういったかたちで安心して歩けるということで、まちの賑わいをさらに引っ張り出せるという強みがあります。

3つ目ですが、これは毛利副市長のごあいさつにもありましたが、やはり環境にやさしいということでもあります。LRTのCO<sub>2</sub>の排出量は、自動車の約4分の1程度と言われておりまして、地球規模での環境問題を考える中で、やはり少しでも貢献していかなければならないという観点に立てば、やはりLRTの導入というのは考えるべきテーマであると言えると考えております。

次に、専用化された軌道を持ち、時間に正確で乗り換えも便利ということでもあります。この専用化された軌道をもつところが後ほど議論になるかもしれませんが、デメリットになる可能性は含んでおりますけれども、時間に正確で、写真にありますように乗り換えも便利という意味では、やはり捨てがたい魅力をもっているということでもあります。

それから5点目が、建設費が比較的安いということでもあります。右に棒グラフがありますけれども、地下鉄が300億円近くになっていますが、LRTが約30億円とすれば10分の1近くですむ。紙の上での計算かもしれませんが、そういった意味で財政的にはやさしいということも言えるんじゃないかと考えております。

以上の5つの特徴を考えれば、また京都のいわばある意味で先進性も含んだ京都の土地柄から言うと、取り組むに値する対象ではないかなと考えております。京都のまちのシンボルになるということも期待できるんじゃないかと思っている部分がございます。

## LRTの導入事例

導入例ですが、これはまた後ほど青山先生からご紹介があるかもしれませんが、ヨーロッパを中心にかなり積極的な導入が進められております。上の写真2枚はいずれもフランスであります。ストラズブルとリヨンの写真です。左下のものは、これは実はゴム・タイヤでありまして、タイヤ・トラムと言いますが、1本の誘導レールで動いているというかたちであります。2本の軌道がいらないという意味では、財政的には有利かなという部分ですね。

右下は、今年の愛知万博に行かれた方はひょっとしたらお乗りになっているかもしれませんが、IMTSと言っておりまして、電磁誘導と言いますか、何両か繋いで行けるということですね。連結はしないけれども、電磁で連結して動いていける。そしてあるところからは分離可能だと。こういうかたちのIMTSとよばれているこれは最新型モデルということであります。

いずれにしても、ここでの紹介はLRTですけれども、見ていますと、軌道を使ったもの、軌道が1本のもの、軌道がいらないものとか、まだまだいわゆるLRTに限らない、基幹バスも含めて、いろいろな種類のことを総合的にこれから検討していく必要があるんじゃないかなと思っています。ただ、いまLRTと呼ばれているのは、こういったものが代表例として挙げられるということでご紹介しておきました。

## **〔3 どのような検討をしてきたの？〕**

### 検討ルート

では、どのような検討してきたかということでありまして。検討ルートは7つ考えました。これはお手元のパンフレットで見ていただく方が良くわかると思いますが、大環状、いわゆる大回り、それから小環状。それから京都駅と主要観光地を結ぶコース。あるいは堀川のようにちょっと広い道をあてにしたルート。いろいろな観点から選んで課題を整理したというのが今回の検討であります。

実際は、実務的にここに導入したいというよりは、いろいろなケースを想定してデータを収集したというのが今回の報告の特徴だと言えらると思っております。

### LRTの導入空間

次に、どのような導入空間をイメージしたかということですが、いずれにしても今の道路を活用するしかない訳で、新しい道をつくる訳ではございませんので、そういった意味で制約がいろいろございました。その制約をどういった手法で克服したかという部分であります。1つは、複線でいけるところは複線でいきたいなど。道路の広いところですね。そうではないところは、部分的には単線もやむなしということを考えました。

また、全般的に京都は狭いものですから、比較的広く停留場がとれる場所として、交差点近くに停留場を設置したというのが今回の検討の大きな要素になっております。本当に停留場のとる場所は苦心しました。今出川などでもなかなかいい場所がないということがございましたので、こういったかたちで進めてきたという訳であります。原則は複線だけれども、単線もやむなしと。停留場は広い場所として交差点付近を使うしかなかったということでありまして。

## 〔4 LRT導入の効果は？〕

### LRT導入によってもたらされる効果

次に、効果であります。メリット、デメリットということになるかと思いますが、LRT導入によってもたらされる効果ということで、1点目が、市民のみなさんがお受けになる効果ということで、プラスの効果。所要時間の短縮、あるいは乗り換えがしやすくなるといったことが考えられます。マイナスとしては、車の規制をしなければですが、いまある道にLRTを引く訳ですから、道路交通混雑が増えるんじゃないかなという心配があるというようなことですね。それから、鉄道事業者が受ける効果としては、やはり競合路線ができる訳ですから、これは市バスも含めてですが、場合によったら収入の増減が考えられるということです。それから3つ目が、環境に与える効果ということですが、大気に与える影響は、CO2の問題でいいことがはっきりしておりますけれども、いま車があれだけある中に、さらにLRTが入ってくると交通事故が増えるんじゃないかという心配もあるということでもあります。

それぞれ関係者が、あるいは環境が、こういったプラス、マイナスの影響を受けるかということを検討してきた経過がございます。

### 検討ルート（ルート3：今出川線）

次に、検討ルートの問題です。7つやった訳ですが、例として、例えば、今出川線、出町柳と北野白梅町に行くルートの検討を少しご説明したいと思います。

これは、それぞれ東と西に、叡山電鉄、京福電鉄ということで、この2つの鉄道と繋ぐことを前提としております。相互直通することを前提に検討してまいりました。したがって、利用者数も含めてかなり有利な路線かなと思われれます。こうした場合には、公共交通のネットワーク化が進む訳ですから、整備効果も大きく、事業採算性も良好だということになると思います。

一方、このルート、みなさんご承知だと思いますが、多くの区間において幅員がかなり狭いので、そういった意味では、単線区間がほとんどということになる訳で、運行計画、1時間に何本走らせるかということとも関わりますけれども、若干の制約が出るかなということが、心配予想としてあるということです。

また、交差点部分での車輛の離合を考えておりますので、その間、南北の信号が普段よりちょっと長目に赤になっているという問題点も出ておまして、そのあたりでも全体の自動車交通等に与える影響はもう少し調査しないといけないのかなと思っています。

また当然、停留場については用地買収も必要になるということですが、鴨川大橋が今のLRTの重量に耐えられるかという問題も実は孕んでいるということもございます。

### 検討ルート（ルート5：小環状線）

それから次に、これも毛利副市長から紹介がありました、いわゆる小環状線と言っているものです。四条大宮との関係では京福と繋ぐ訳ですが、あとは都心をぐるっと回るということでもあります。場合によっては、四条通などにおいては、かつてトランジット・モール、つまり公共交通以外はいったんストップするというトランジット・モールの実験もしておりますけれども、そういったことも含めて考えれば、この小環状線も捨てがたいのではないかなということになります。

ただ、採算性については疑問という調査結果が出ております。しかし、それぞれ駅がございまして、その駅といわば他の公共交通機関とのネットワークを考えれば、循環しながら別の交通機関と繋いでいくということを考えれば、まだ大きな効果を生む余地もあるんじゃないかというこ

とで、ここでは取り上げました。

## その他の効果

さらにその他の効果ですけれども、4つ一応考えております。1つ目が、写真にあります、うまくやれば、バスとLRTが同じホームで乗換えができる。全体の公共利便が高まるということです。これはグルノーブルの例ですけれども、こうなればいいなということでもあります。

2つ目は、歩行者天国の中をLRTが堂々と走っている訳ですね。かつては電車の前を少年が走って、「どいとくれやっしや」と言った時代がありましたけれども、ここはもう明らかに共存するというのがイメージされております。特に中心市街地でこれができれば、まちの活性化に繋がるといったことがあると思います。

3点目でございますが、これはまさに新しいシンボルとして、快適なというか京都らしい都市空間が生まれるんじゃないかということでもあります。これはフランスのストラスブールの例でございますが、屋根が円形になっていたりとか、ユニークな、いかにもそのまちの新しい雰囲気を出している部分がありますから、京都でもそういったことが起こるんじゃないかなということを期待している訳です。

4点目が、軌道の専用化、あるいは高度な信号制御によって定時性、走行性が高まれば、みなさんの、市民の足としてかなり活用していただけるんじゃないかなと思っております。ただ、これは先ほど申しましたけれども、その専用軌道を確保することの困難さというものも同時に絡んでおりますので、そのへんの精査はまだまだ必要だと思いますけれども、以上4点が効果として挙げられると考えております。

## **〔5 LRTを走らせるために解決すべきことは？〕**

### 課題1 自動車交通に与える影響と課題

次に、LRTを走らせるために解決すべきことということです。ややかわいいマンガで描いてありますが、まずはじめは自動車交通に与える影響をここでは取り上げたいと思っております。まず、導入路線では、車線が減少しますので、渋滞が発生するんじゃないかなということでもあります。さらに周辺の道路でも、当然ここから締め出された自動車が迂回しますから、迂回による自動車の増加によってCO<sub>2</sub>などの排出量がかえって増加するんじゃないかなということ。それからまたタクシーやトラックなど営業車がありますから、やむを得ないことかもしれませんが、一時停車による混雑も予想されるということでもあります。また、交差点付近では、LRTの優先信号、これは定時性を確保するためにやろうと思っておりますが、LRTの優先信号によりまして、自動車の赤信号時間がちょっと長くなるということで、ドライバーがそのイライラに耐えてくれるかということもございませぬ。また、右折車線が設置できない場合も出てきますけれども、この場合に右折待ちによる混雑、右折車輦がいるために後ろから直進できないような状況も、道幅の狭い道路では想定されますので、そういったことが課題として残るかなと思っております。

いま申し上げました1つは自動車交通に与える影響でございますが、これは四条通におけるタクシーや荷さばきの駐停車の状況です。ふだん見慣れた状況ですよ。結果として、ここにLRTを導入した場合に、タクシーや荷さばきなどの駐停車が渋滞を増加させることが予想されます。それを避けようとするれば、これは京都市役所の8階から撮った京都ホテルオークラですけれども、歩道の一部を切り込んで、荷さばきや観光客の乗り降りの場所をとる必要があるということにな

りますと、用地買収も含めてそういった場所を確保する必要があるということでもあります。したがって、基本的な自動車の利用を控えていただき、公共交通にできるだけ積極的にシフトしてもらえらるような、そういった取り組みが必要になってくると考えております。

## **課題2 LRT導入のシステム構築上の課題**

それから課題の2つ目が、LRT導入のシステム構築上の問題ということでもあります。まず、先ほどから申し上げておりますけれども、車庫や停留場の用地の確保が必要になります。車庫の位置については、公共用地を使ったり、あるいは郊外での用地確保などが必須の課題になってくるといことでもあります。また、道路等の改良を含めましたLRT導入の財源確保が当然必要になってまいりますし、その意味では国や府の補助制度の拡充、あるいは民間の活力や経営ノウハウを有効に活用させていただく整備手法、そういったものの検討が必要になるということでもあります。

とり訳京都に関して言うと、ここに赤で書いていますが、景観に与える影響として、やはり、もういまさら架線は引けないだろうということですから、架線のないLRT的なもの、公共交通システムというものを追求することも、京都では必須の課題かなと。他の都市でも同じかもしれませんが、特に京都では、もういまさら架線は引けないだろうと考えている部分がございます。

## **課題3 より良好な走行環境の実現に向けて**

次に、課題の3です。これはより有効な交通環境の実現に向けてということですが、他の公共交通機関との連携による全体的な公共利便の向上ということが必要です。先ほども紹介しましたが、バスとLRTがこうやって吸い付いていくという、こういった状況がごく日常的に見られるのであれば、やはり今後のいろいろな交通戦略は幅が広がっていくのではないかなと考えております。

それから、より良好な交通環境の実現に向けてということで、これはフランスのストラスブールの例でございますが、はっきり言って、これまで自動車で占めていた道路空間が、LRTを導入することによって、あるいはトランジット・モールにすることによって、いまや歩行者が喜ぶ、いわばまちづくりの中心になっていける。そういう可能性があるということをご示したものであります。

使い方しだいですが、うまく使えばまちの活性化に繋がるということで、単に混雑をよびこむだけのものではないということが、これでご理解いただければありがたいと思っております。より魅力ある中心市街地をつくるためのまちづくりということでもあります。

## **〔6 今後の検討の進め方は？〕**

### **検討結果のまとめ**

そこで、だいぶ駆け足でやってまいりましたが、今後の検討の進め方ということでもあります。これはパンフレットの最終ページになりますが、このまとめが一番難しかった点でございます。この検討結果でイエスカノーかを言おうとしたものではないというのが最終の答えでございますが、その検討結果によりまして、何が可能で何が課題かということを一応はつきりさせたというようにご理解いただきたいと思います。

ここに書いてありますが、導入すれば、「歩くまち・京都」にふさわしい、快適なまちづくりが可能になってくる。その結果、自動車利用の規制、あるいは現在の市民生活に対してある程度の痛みが生じるんじゃないかということです。当然かもしれませんが、それをまず覚悟しなければ

ならないということでもあります。

ただ、このLRTは、京都市が交通に関する課題を解決する1つの切り札になる可能性があることも分かったということでもあります。そのまま読みますと、まちづくり、福祉、観光、環境など、他の政策との連携をとりつつ、LRTの果たすべき役割とその有効性について市民のみなさんと一緒に議論を行うことが重要であると書いてあります。

この最後のマンガが、ずいぶんいろいろありますよね。いろいろな話をやりましょう、疑問を出し合いましょうと。それからいろいろなピーアール、いわば世界の例も含めて検討しましょうと。そして、それぞれのもっている問題意識を丸いテーブルで戦わせ合いましょうということをごここでは言いたいということになります。みなさんのご意見をお聞きする方法としては、これからいろいろ考えたいと思いますが、アンケートや、京都市ホームページにどんどんご意見をいただくとか、そういったことを積み重ねながら、あるべき姿、そのタイミングをはかってまいりたいと思っております。

かなり駆け足でわかりにくかったかもしれませんが、2年間かけて問題点、7路線を整理し、今回2路線に絞り、そして今後どういった進め方をしたいかということ、いま京都市が考えていることを、駆け足でございましたがご説明申し上げました。ご清聴ありがとうございました。

## 基調講演 京都の都市戦略・交通戦略とLRT

---

青山：ただいま、ご紹介いただきました青山です。私は京都大学で都市・地域計画というものを勉強しているんですが、今日はこういうテーマで、少し物騒な「戦略」という名前がついていますが、「まちづくりとLRT」というテーマと考えていただければいいと思います。

これまで毛利副市長と大島局長がお話しされたことと若干ダブるところもあるみたいですから、少しとぼしながらお話しをさせていただきたいと思っております。



### 【京都の現況】

京都のまち、あるいは京都の交通をどのように考えておられるかは人それぞれなんですけど、この絵は少し厳しめに、道路が混雑していて、人があまり快適な環境でない中を歩いていて、排気ガスが出ていてと、こういう感じだろうと思います。

### 【京都市都市計画マスタープラン】

私は3、4年ほど前に都市計画審議会の中につくられた部会の座長を務めさせていただきまして、そこで都市計画のマスター・プラン、京都の都市はどうあるべきかということをごずいぶん議論いたしました。そこでまとめられたのがこの6つの将来像でございます。ご存じの方もあるかと思いますが、その6つの中で、都市交通と関係ありそうなものを私なりにピックアップして、私なりの、京都市はこうあったらいいなという像をお示ししたあとで、LRTとの関係を少しお話しさせていただこうかと思っております。

## ①環境負荷の少ないまち

まず京都は、みなさんご承知のように京都議定書が締結された訳で、今年の2月に発効した訳ですが、これは副市長の話にもありましたけれども、まず環境を意識したまち、あるいは環境を意識した交通政策というものが、まず何よりも大事だろうと思います。

地球温暖化に寄与する温暖化ガスの中でもCO<sub>2</sub>が非常に大きい割合を占めている訳でございます。このCO<sub>2</sub>を減らすことが地球温暖化のために非常に必要な訳です。

このCO<sub>2</sub>は、ここにありますように運輸部門では22パーセントが排出をされている。しかも、そのうちの85パーセントは自動車部門から排出されている訳で、このことが自動車を減らすという1つの世論というか、そういうことの裏付けとなっている訳でございます。

これはもうずいぶん前のものなんですけど、20年ぐらい前にP. ニューマンという学者がまとめた図です。横軸は人口密度を表し、縦軸は一人あたりのガソリン消費量を表しています。ですから人口密度とガソリン消費量は反比例の関係にある。別にデータを取ってグラフを書けば、何のことはない、得られる訳ですが、でもこの単純な図が世界中に、自動車の依存する都市というものを考えさせるきっかけになった訳ですね。

つまり、自動車の依存する都市というものは、この絵にありますように、どちらかというとアメリカあるいはオーストラリア、カナダのように広い大陸に人びとが分散して薄く散らばって住んでいる都市、そういうところでは非常にエネルギーの効率が悪い。そういうまちになっている訳です。逆に右端にありますのは香港ですが、イメージされたらすぐ分かりますように、香港のような都市が、エネルギーだけを考えると非常に効率の良いまちになっている訳ですね。真ん中あたりに日本の都市の大部分があります。東京が見えるところにあると思います。

つまり、都市のつくり方によっては、エネルギーの効率というのはずいぶん変わってくる。特にCO<sub>2</sub>に関して言うと、この自動車依存型の都市にしてしまうと、なかなか元に戻れないということが現実です。だからできるだけ自動車依存都市にならないように、依存している都市はできるだけそれから脱皮するような、そういう交通政策が必要だろうと思います。

これは日本の例ですが、青いほうがGDPで、赤いほうが運輸部門のエネルギー消費の割合ですが、運輸部門においては、GDPの成長以上にエネルギーを使っている。その伸びがGDP以上に伸びているという訳ですね。つまり豊かになればなるほど、人びとは運輸部門においてガソリンをたくさん使う、そういう生活体系になっているということでございます。だからこのままいくと、日本もGDP以上にどんどんエネルギーを消費するような、そういう生活をする傾向があります。

これは先ほど局長が出されておりましたが、交通機関別の二酸化炭素の排出原単位です。一番上にありますように、自家用乗用車が、人1人を1キロメートル走らせるときのエネルギー消費ということで考えると非常に大きい訳です。これに対して下にありますような路面電車とか地下鉄とか新交通システムというものは、非常に効率的な乗り物だということが言えます。

ですから、まず環境だけを考えてみても、自動車を少し減らす、そういう政策が必要だと。当然のことなんですけど、それはもういろいろなデータで裏付けられている訳です。

## ②人にやさしい・美しいまち

もちろん、もう1つの都市のあり方としては、京都ですから、美しいのはいまでも美しい訳ですが、これ以上、この美しさがなくならないように、美しいまち、あるいは人にやさしいまちをつくっていく必要があります。

これはストラスブールの絵ですが、非常に美しく、人にやさしい。住んでいて非常に楽しいまち—最近はちょっと物騒になっているようですが、都市としては非常に心地良いまちになっております。水があって、緑があって、むこうの橋の上にトラムが走っていますが、そして古い町並みが復元されている。京都もこういうまちになったらいいなと思っている訳です。

あるいは軌道には芝生が植えられていて、花が植えられている。乗っていても歩いていても、眺めていても非常に美しいまちができあがっているということです。

### **③歩いて楽しい、自転車で動けるまち**

それからもう1つ、「歩いて楽しい」、これも京都のまちづくりのキャッチ・フレーズですが、自転車で動いても楽しいまち、そういうものにしたいなと思います。京都は非常に坂の少ない平らなまちですから、自転車でも楽しいまちはできるはずなんです、今は危なくて、歩道のうえで人と自転車が共存しているような状態です。

これはベネチアで、自動車のないまちです。毎日が歩行者天国のようなかたちで、日本からもたくさん観光客が行っています。皮肉なことに、いま地球温暖化で海面が上昇してかなり問題になっているようですが、京都をこういうまちにもしたいなと思っています。

これは、ドイツのフライブルグですが、自転車道がたくさん整備されていて、自転車に乗って楽しいまちです。絵になる風景がたくさんあります。こういうまちの中でも自転車道がきちんと整備されている。京都にはほとんど自転車道らしい自転車道はありません。

これは、やはりフライブルグですが、1つの道路空間が、車とバスと自転車と歩行者と、そういうものがうまく配分されていて、道路空間というものが非常に有効に活用されていることがわかります。

これが京都です。先ほども同じような絵が出ていましたが、先ほどの例に比べると快適ではないですね。四条通は完全な自動車依存都市ですよ。この真ん中の車が走っている空間が非常に多くて、たくさん交通量があるように見えますけれども、人の数に換算すると、歩道のほうがはるかに多い人が動いている訳ですね。だから、人の数だけに換算すると、この歩道があまりにも狭すぎて、車道が広すぎるということになります。でも、これはもちろん車にとってはまだ狭い空間だということになります。ここだけを見ると自動車に依存したまちだということがわかります。

これは北京です。北京もいま自動車が急成長していますが、北京はすくなくとも道路が広いので、少し見えにくいかもしれませんが、自転車道がちゃんとありまして、自転車による交通がいつも非常に増えております。北京が豊かになって、自転車を利用している人たちが全部車に乗り出したら大変なことになるなということを、この間も上海でちょっとしゃべってきたんです。怒られませんでしたけれども、でも経済の成長にともなって、そういうことが起こらないとは限らない訳です。これは中国だけじゃなくて、発展途上の国々の自転車やオートバイ、それが全部豊かになるにしたがって車を運転しはじめたときのエネルギー消費量とCO<sub>2</sub>の排出量というのは、ものすごい勢いで増えるものと思われまます。

### **⑤人の交通権が確保されたまち**

もう1つ、5番目ですが、人の交通権が確保されたまち。交通権というのはフランスの法律で補償されている権利で、人がいつでも自由に動ける、そういう権利をもっているということです。そういう権利を確保すれば、このようにして軌道系の電車と、あるいは乳母車と歩行者と自転車、

そういうものが自由に動けるような、そういう空間をつくらなくてはならないという義務が発生する訳ですね。こういう空間もほとんど日本にはございません。

これに対してフライブルグでは、フランスではトラム、あるいはLRTとも呼びます。また別な呼称もありますが、要するにLRTと自動車と歩行者とが、1つの空間でうまく共存して役割分担をしている。

## ⑥中心市街地が魅力ある都市

それから6番目は、中心市街地が魅力のある都市にしたいと。京都は今日も中心市街地は非常に人が賑わっていますから、魅力がない訳ではないですが、快適な中心市街地、魅力のある中心市街地という意味ではどうかなと。とにかく人は多いんですが、このストラスブールの有名なシンボルですね。このシンボルによって、まちの中心性のシンボルというものが生まれて、そこで賑わいというものが再生されたと。そういう魅力ある都市空間をつくりたい。

なかなか日本のまちでは、真ん中に広場のある都市というのは少ないですね。広場を中心に広がっているまちというのは少ないので、なかなかこういうものはつくりにくいと思いますが、日本的な、中心市街地に魅力のある都市をつくる。そういう都市ができればいいなと思います。

## 〔京都の都市・交通戦略の目標〕

以上をまとめると、私としては、京都の都市、交通戦略の目標としては、いま申し上げた6つぐらい、こういうものをめざしていきたいなと思います。

そのためにどうしたらいいかということなんですが、そういうものを実現するうえで、自動車と公共交通を比べますと、公共交通のほうがはるかに優れている訳です。下の3つのうち、まず採算性の問題。これは公共交通をもしインフラからつくって、そしてランニング・コストまでも含めてそれを料金によって賄おうということは事実上不可能な訳で、上のランニング・コストだけでもなかなかその運賃だけでは採算がとれない。これをどうするかという大きな問題があるかと思えます。

それから整備費や財源。道路については最近問題になっております道路特定財源というものがある訳ですが、軌道系の場合にはなかなかこういうまとまった特定の財源がないということが、公共交通を整備することを妨げております。

それから、最後の自動車の便利さですね。快適さというか自由度。いつでもどこでもドアからドアに行けるといって、この快適さを1度味わうと、混んで座れそうもないような公共交通機関にはなかなか乗る気にならない。これがある限り、人びとを強制的に自動車から鉄道、バスに乗せる訳にはいかないですから、このことをなんとかしないといけないということになるかと思えます。

## 〔自動車依存都市から公共交通機関依存都市へ〕

なんとかして、この自動車に依存している都市を公共交通機関に依存する都市に変えていきたいなということなんですが、そのためにはいろいろな問題があります。

まずそういう方向を転換するために、1つは公共交通機関の利用を促進する政策を打つこと。これが大事です。もう1つは、自動車を抑制する。先ほどTDMという話が局長からも出ておりましたが、まず抑制して、公共交通機関を促進して、そして自動車と公共交通機関の役割分担をはっきりさせる。けっして自動車をやめるというのではなくて、役割分担をはっきりさせながら、自動車に過度に依存した都市づくりをやめるといえることが必要であろうかと思えます。

そのために何が必要かという、人びとが車から公共交通に転換する条件を整えることが必要で

あります。自動車のあの空間に1人もしくは2人ゆったり座って移動している人たちが電車やバスに自分の意志で乗り換えるためには、やはり快適な公共交通機関でなくてはならない訳ですね。だから自分の意志で乗り換えると。そのための条件整備をどうやって整えるかということが必要だろうと思います。

それから先ほど申し上げましたが、公共交通機関の整備と自動車の抑制政策、両方に対しての政策が必要な訳ですが、そのためにみんなの合意が得られるかどうかですね。当然自動車を少し不便にするかもしれないので、自動車族からはいろいろな不満が出るでしょうし、公共交通機関を整備することに対してお金を使う訳ですから、それに対してもいろいろな意見が出る。そういう合意形成をどうしてしていくかということ、これが実現するために最も大きな課題であると私は考えております。

それから先ほど申しましたが、整備する財源というものをなんとか確保しないと、これはもう絵に描いた餅になる訳ですね。

### 〔公共交通機関の備えるべき条件／洗練された公共交通としてのLRT〕

そういう公共交通機関が備えるべき条件は、この5つぐらいがあるかと思います。そういう条件を備えた公共交通機関として、先ほどから出ていますようにLRTというものが最もふさわしいのではないかと。いろいろずっといって、自動車を減らして公共交通機関依存の都市にしたい。そのために公共交通機関の備えるべき条件がある訳ですが、そういう条件を最も兼ね備えているのがLRTだろうと、そういうストーリーなんだらうと思うんですね。

1つは建設コストが少し削減できるし、バリアフリーにも対応できるし、定時性、速達性、乗り心地、シームレス化、そういうものも可能である。それからパッケージ政策—詳しく説明する時間がないんですが、いろいろなセット、例えば、パーク・アンド・ライドだとかトランジット・モールだとか、そういうものとセットでLRTをつくる。

それから柔軟な走行路空間、これは先ほどの特徴の絵でも出ていました。それから景観をつくる。つまり景観を台無しにするんじゃなくて、それがあってによって、もっと優れた景観ができていく。それからまちの賑わいが創出される。そういう特徴をもっているんで、ひょっとすると自動車から人びとをこちらにもってこれるかもしれないということですね。

### 〔LRT導入の課題〕

でも、それはそう単純ではない訳で、導入するにはたくさんの課題があります。これは市でいろいろ検討した結果、ざっとまとめるとこれぐらいあろうかと思います。これも局長がお話しされたので詳しくは述べませんが、要するに自動車交通の混雑を発生させるであろうし、その結果として商店の方々には荷さばき、あるいはタクシー・ベイというものが不便になるとかがある。

以下、少し省略しますが、下の3つ、事業採算性、今の制度のままではなかなかとれない。国のほうもいろいろな助成制度を工夫されているようですが、それが本当に制度設計としてきちんとうまくいくのかどうか、私はまだよく検討しておりませんが、ランニング・コストだけでも運賃で採算がとれるのかどうか。

というか、基本的には、運賃で採算がとれるというのではなくて、自動車から公共交通機関に乗ってもらうには、公共交通機関はむしろ安く抑えなくてはならない。採算ではなくて安く抑える。その代わり、それ以外の社会的にもっとまちづくりにとってもいいことがあるんだと。そのいいことがあることの見返りとして、赤字というのがやむを得ないかもしれない。これはたぶん議論

をよぶだろうと思いますね。

それから一番下のところ、市民、ステーク・ホルダーとの合意形成。ステーク・ホルダーというのは、言ってみればいろいろな利害関係をもっている人びとということです。市民だけではないと思いますが、そういう人たちが本当に合意できるのかどうか。合意するために、いまほとんどの数字がない訳ですね。絵はたくさんあふれていますが、それを合意するために、いろいろなデータなりいろいろな条件に基づく数値例なり制度なり、そういったものを全部情報開示しないとできない訳です。

## 【世界のLRT・路面電車】

そういういろいろな問題がありますが、世界中には実は先ほどから紹介がありますように、LRTや路面電車はたくさんある訳で、ここに記しているような赤いところや青いところでLRTや路面電車が走っている。だから、やってやれないことはない訳です。

私たちはそう思いまして、11人ほどで研究会をつくりまして、いま3年計画で研究をしています。これはちょっと自己宣伝になってしまいますが、3年計画で研究を始めて、ヨーロッパに調査に出かけております。

### ストラスブール

最初は先進都市、ストラスブールに行きまして、実力者のマークさんに会っていろいろ話を聞いてきました。ストラスブールは人口25万、都市圏人口46万の小さなまちですが、これだけのLRT路線ができております。

そこはもともと、日本の都市と同じように中心広場を5万台の車が走っていて、大気汚染とか交通渋滞とか、市街地の衰退というものが起こっている訳ですね。1988年。これに対して車の通行と駐車管理あるいは削減をして、公共交通と自転車を優先するようなまち、公共空間を新しく作りだすような政策、それから美化とか歩行者にやさしいまちをつくろうということになりました。

真ん中の部分、川で囲まれた島のような中心市街地の周りに環状道路をつくって、その中心部にトランジット・モールをつくりまして、その周辺に歩行者道路もつくる。通過交通を排除する。そのかわりにLRTをつくるという政策を行った訳ですね。

その条件としては、まず交通政策と同時に、トランジット・モールだとかパーク・アンド・ライドだとか歩行者優先道路とか、そういう都市計画、都市政策を同時に、セットでやらないといけない。そして、まちづくりのプロセスの中にトラムを加える—これはそのマークさんがおっしゃったことなんです、まちにトラムを付け加えるのではなくて、トラムが居心地がいいようにまちをつくりなおすことが必要であるということですね。それから、ぜったいに成功させるという強い意志をもったリーダーがいる。これはなかなか難しいことなんです、リーダーのリーダーシップというか、そういうものが不可欠だろうということでした。

合意形成というのがフランスの法律では非常にしっかりしてしまっていて、最初に都市圏の交通計画を立てる。それから事前協議、「Concertation（コンセルタシオン）」と言うそうですが、そこで何回も繰り返しねばり強く住民との間で情報を開示して、意見を聴取して、聴取に基づいてまた案を変えて説明と説得、それを計画から実施の全段階にわたってこれを繰り返す。非常にねばり強い事前協議というものが行われている。だからこのところが非常に大事な訳ですね。

今日のシンポジウムはその一環だと思いますが、繰り返し、何回もねばり強くこのことが必要で

あるということをマークさんは強調されておりました。そのためにリーダーシップが必要な訳ですね。リーダーシップがあるからこそそういうことができる。

それから公開事前調査をやって、意見聴取、意見をとりまとめて一これは第三者専門機関がやる訳ですが、その結果を議会が受けて議会が承認すれば意思決定になって、そのあとで公益宣言というものを行って、認定される。このあとはもう実行に移る訳で、例えば、土地収用も可能になると。

その結果として、トラムがまちの顔になり、観光への意識が都市の風格をつくり、人にやさしいまちができる。車内は、歩行者と同じ目線で、窓が大きく開いている。

また、トラムの経済効果としては、中心部の歩行者が増加した。それから地代だとか不動産価格が上昇した。それから小売商業の売り上げが増加した。既存小売店舗が高級店舗に変化した。これはかならずしもいいことか悪いことかわかりませんですね。そういう効果が出ている。

これは車の保有率です。色が濃いところが車をたくさんもっている訳です。ですからトラムの沿線では保有率が減少しているということがわかります。

そういうフランスでトラムが成功した理由を簡単にまとめますと、まず国内交通基本法というのがあって、そこで人の交通権を保障している。もう1つは、地方に権限を委譲した結果として、それぞれの地方が独自に、自分たちのまちに合った交通政策を立案できるようになった。それは財源としては交通負担金というもので裏付けられているということですね。ここが実効性を担保するうえで全然違う訳ですね。

合意形成プロセスは、先ほど申しあげましたように、情報開示や意見収集、これが本当にねばり強く、何回も何回も行われているということですね。それから意思決定システムは、もう議会の権限として強い権限をもっている。これが日本では少し違う。

## フライブルグ

もう1つ、これはドイツのフライブルグ。これは環境都市として有名なところで、そこでも副市長さんに会ってまいりました。環境都市にこれだけのトラムがつくられています。

このフライブルグというのはCO<sub>2</sub>削減がドイツ最大な訳ですが、5本の柱を掲げています。これもやはり同じようなものですね。①公共交通の利用を促進すること、②自転車交通の利用を促進すること。それから③交通問題のない住環境を整備する、④必要な自動車交通を整備する、⑤駐車空間の整備をする。

ですから、これもそうですし、それからフランスの例からもわかりますように、LRTだけをつくるんじゃなくて、都市をつくる。都市の中に、都市計画と交通政策、それを全部セットでやる。その鍵として1つはLRTがあるということで、LRTだけに目を奪われていて叫んでもなかなかできないし、うまくはいかないだろうと思いますね。

フライブルグでは人口が増えている訳ですが、人口が増えた割には自動車が増えずに自転車だとか公共交通機関が増えているということです。つまり、人の増加を車の増加に回さずに、うまく公共交通機関の増加にできたということです。

これはちょっと見にくいかもしれませんが、郊外に大きな駐車場をつくってパーク・アンド・ライドをして、そこで電車に乗り換えて都心に行く。

あるいはこれは鉄道で来た人たちと、それからこの上のほうにトラムの駅がある訳ですが、こうして乗り換えをシームレス化する。あるいは自転車でやってきた人たちがトラムに乗り換えるように、自転車アンド・ライドという、ちゃんと施設をきちんとつくっている。

これはフライブルグの自転車の絵ですが、400キロメートルとか聞きましたが、自転車を整備している。

フライブルグでも先ほどと同じようにして、トラムの沿線では車の保有率が小さくなっている。そういう効果が顕れているということですね。

### 【都市戦略・交通戦略の考え方】

ですから京都の場合、いまどの段階にあるのか私もよくわかりませんが、いまなにを考えたらいいいのか。

京都をどんな都市にしたいか、これはある程度いろいろな計画で絵ができています。それにふさわしい交通体系はなにかというのが、先ほど局長の話された1つのレポートだろうと思いますが、そのための方法として、LRTだけを考えるとはいけません、それとセットでどういう都市政策、交通政策をつくるかということ、「合わせ技」と言ったらいいのでしょうか、「パッケージ政策」と言うんですが、それが大事な訳ですね。

その次に、難しいのが合意形成と財源の問題ですね。合意形成、非常にいろいろな立場の人たちがいらっしやいます。利用者だけではない訳ですね。観光客も含めていろいろな立場の人たちがいる。その方たちに正しい情報を開示して意見をもらって、それに基づいて修正するという繰り返し作業があるだろうと思いますね。

ですから、京都をつくっていく、そのプロセスの中にLRTとパッケージ政策を位置付けるということが必要な訳で、LRTだけ、写真を見てあれをつくりたいと、それだけではなかなかものにもならないと思いますね。

以上、時間がまいりましたので、これで終わらせていただきます。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 「京都のまちづくりとLRT」

### ●将来のまちづくりを見据えて、どのような交通体系が必要か

村橋：それでは、後半のパネルディスカッションを始めさせていただきますと思います。

先ほどの大島局長ならびに青山先生のお話で、LRTそのものについてと、それから京都における検討および今後に向けての課題、非常に総括的に、ある意味では「もうこのパネルディスカッションをやめてもいいのではないかと我々はさっき楽屋裏で言っていたんですが、そのぐらいろいろな角度からの議論がもうすでに出てまいっております。そうは言いながら、今日は5名の方々、各界の多士済々の方々にお見えいただいておりますので、京都におけるLRTのこれからのあり方、もちろんその前提としてまちづくりのあり方、このことについてみなさまとともにディスカッションを進めていきたいとしたいと思います。

どのようなまちづくり、およびそれを支える交通体系が望ましいか、その中にLRTをどう位置付けるかということが、先ほどの青山先生の総括であったと思います。最後のスライドの中にも



その言葉をお書きになっておられました。すなわち、「京都をつくるプロセスの中にLRTをどう位置付けていくか」ということが問いかけとして出されました。その問いに対して、我々のこのパネルディスカッションが充分答えられるかどうかわかりませんが、できるだけ今の問題意識をこの議論の中で少しでも深めていきたいと考えております。

まず、このパネルディスカッション、約1時半ございますが、前段と後段と2つに分けたいと思っております。前段では、いま出されているテーマであります京都のまちづくり、そのまちづくりを進めるために交通体系としてはいかなるものを考えていくべきかという、まず京都そのものをやはり語らなくてはいけないだろうということで、この点について前段、約30分強くらい使って議論をいただきたいと思っております。

後段、いよいよ本格的に今日のテーマでありますLRTについてであります。これについての導入に対して、それぞれの立場から導入に対する効果、これはプラスもマイナスも、先ほど局長の話にありました通り想定されます。この効果と、それからこれを導入するにあたっての課題、これもさまざまたくさんありますが、この課題についてご出席のみなさまからご意見をいただきたいと思っております。

最後ですが、先ほど司会からお話がありました通り、今日のテーマはみなさんとともに考えたいと思っておりますので、是非ともご質問をたくさん出していただきたいと思っております。それを今日のパネリストのみなさん方から、答えられるところについては、それぞれ私の独断と偏見で分担をさせていただきまして、答えていただきたい。ということで、今日の議論はできるだけみなさんと共有していきたいと考えております。こんな方針で進めたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは最初に、将来のまちづくりを見据えて、かつどのような交通体系が必要と考えるかというお話から入りたいと思っております。この点に関しましては、パネリストのみなさん方それぞれのお立場からお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

まずは、海外での事例をよくご承知で、是非ともお話しをいただきたいと思っておりますので、順番でございますが、青木先生からお願いいたします。

青木：同志社大学の青木でございます。先ほど青山先生からもいろいろな事例の紹介がございましたが、私はなぜそういうことが欧米で特に議論されて、あるいは実現されてきたかというバックグラウンドのお話をさせていただきたいと思っております。

1つは、日本の場合には、都市の交通政策と言いますと、交通対策室というものが以前から自治体にはございますが、実はほとんどが交通安全問題というくくりだったんですね。例えば、都市計画とか道路計画、土地利用計画、あるいは警察に関連する道路の使い方の問題、それから公共交通全体をどのように調整していくか、運営していくか、あるいは環境問題をその中でどのように考えていくかというような総合的なスタンスでの交通政策というものが、実は日本の場合、地方レベルではほとんどなかったんです。

他の国を見ますと、それ自体が例えば、県とか市町村で全体で考えられるような仕組みができていくということが1つございます。つまり、縦割りとして、地下鉄どうする、バスどうする、あるいは土地利用をどうするということのように考えるのではなくて、全体としてこういう土地利用計画にして、こういう交通の流れをつくらうというような考え方が地方レベルでできるような行政の



仕組みがあったということが1つ言えると思います。

それから、先ほどストラスブールの例がございましたが、フランスは実は1985年ぐらいまでは、路面電車も廃止に廃止を重ねて、残っていた都市は3都市ぐらいで、延長で40キロメートルくらいしか全国に残っていなかった訳です。ところが、いま現在では10数都市での復活の実践、あるいは工事、あるいは検討が行われているという状況になっています。

そこにおいて考えられてきたのは、やはり車依存社会に対する反省ということですね。車の利用というものを考えますと、先ほどスペースの話が出ましたが、だいたい中型車の駐車スペースと申しますと8平方メートルぐらいの広さを考えるんですが、8平方メートルの広さの中にどれぐらいの人が車に乗っているかというところ、最大に詰め込んでも中型車の場合は5人、6人というレベルです。ふだん車をお使いになっている方はだいたいわかると思いますが、自家用車の場合には1人、せいぜい2人ということで、平均しても1.4人ぐらいの人しかその広さの中に入っていない。それだけのスペースを都市空間の中で占めていくこと、それが経済的に合理的なのかという反省が1つありました。つまり「道路というものはいったい誰のものなのか」という問いかけですね。

日本では、車の財源、自動車税とかガソリン税からつくられているから、「道路は車のものだ」という議論が非常に大きい訳ですが、本当にそうなのでしょうか。つまり、道路は、車ではなくて、本来なら人間のためのものなんですね。その中に歩行者も、それから自転車に乗る方も、それから車に乗る方も含まれている訳なんです。車がわがもの顔で走り回って、歩行者や自転車が小さくなっているという状況とか、車の台数が多くて中に乗っている人の数がそれに比して少ないために渋滞でそういう人たちの大切な時間も失われてしまうという状況が本末転倒なのではないかという反省が、車に依存してきた社会の中で出てきた訳です。

特にアメリカなどの場合には、道路が非常に自由に線が引けるような、土地が広い訳ですが、ヨーロッパの場合には特に大都市中心部などを考えますと、道路用地も限られている。そういった中で、もう少し車の使い方を考えていこうというのが、LRTが出てくる背景として1つあった訳ですね。

その中で、ノー・カー・デーとか、「マイ・カー通勤はやめましょう」といった呼びかけがありますが、そういうものを社会的規制、特に罰則のない社会的規制と呼びます。そうした規制を積み重ねていっても、結局は便利な自動車に人が流れていってしまった。だとしたら、例えば、いまロンドンで導入されているように、市の中心部に入る車に課金をして車の量を抑制しようとか、LRTをつくって車線を狭めて車の使い方を少し不便にして車の量を減らそうという流れの中から、LRTという発想が出てきた訳なんです。

まずは前段ですので、このぐらいの話にしたいと思います。

村橋：ありがとうございます。後ほどまた今のお話の続きはお伺いしたいと思います。それでは、今日はわざわざ東京からお見えいただいたんですが、国土交通省の望月さん、国交省の立場という訳ではありませんが、これまでもいろいろ経験なさっておられるということを知っていますので、よろしくお願いします。

望月：それでは、「国の立場から」という話がございましたので、まちづくりの方向が大きく変わってきているという話をしたいと思います。

これまでのまちづくりというのは、都市に人口や産業が集中してくる、あるいはモータリゼーションが非常に進展したということを受けて、無秩序な開発を抑制しながら都市を拡大していくと

いうまちづくりを、一言で言えばずっとやってきた訳です。

ところが、2006年をピークにして人口は減少すると言われておりますし、高齢化についても、2025年でだいたい3割の方が65歳以上になるということですね。また産業についても、従来の二次産業ではなくて三次産業で知識集約型、さらに国際化をしているという成熟化した社会を受けて、まちづくりも大きく転換をしていくということで、国、地方をはじめまちづくりが大きく方向を、舵を変えているということだと思います。

具体的には大きく4点ほどまちづくりの目的があるのではないかなと思います。1つは今日のお話にも関わりますが、車に頼らないでも生活できるまちづくりをしていく。これは特に車が運転できない方が生活できる環境をつくっていくという意味で重要なことだと思います。

2つ目は、これから非常に財政も厳しいということもございます。既存の都市集積、ストックを有効に活用して、かつ効率的なまちづくり、都市の運営をしていくことが求められる。そのためのまちづくりをしていかなければいけないということだと思います。戦後、基盤整備を一所懸命にやってきまして、まだまだ道路が足りない、下水がまだできていないという話がありますが、現在では、全般的に見るとかなりストックとしては充実してきている訳です。中心市街地の人口が減ってそういうストックが有効に活用されない一方で、公共団体、財政的な余裕がないという中で、郊外の新しい住宅のために道路をつくり、下水道をつくりというお話があると思いますし、これから高齢化を踏まえて医療だとか福祉ということを考えていくと、やはり人口密度に比例してそういうサービス業の効率性というものも大きく変わってくるという話もあります。今後の都市運営という面で見ても、やはり、そういうまちをきちっとつくっていくことが大事だと思います。

3点目は、都市の顔の形成とか魅力の増大ということだと思います。京都は世界に冠たる観光都市ですから、いまさら都市の顔ということもないのかもしれませんが、これから人口が減っていく中で、交流人口で都市を活性化していこうというまちでは、やはり画一的なまちではなくて、オンリー・ワンのまちをめざすという意味でいうと、従来の、車に頼った、全国どこに行っても同じような郊外のまちづくりがございますが、そういうまちをつくってはいけません。ですから、特色あるまちをつくっていくというのが3点目です。

4点目は、やはり緑の保全とか、環境負荷を少なくしていくという観点のまちづくりをしていく。大きく言うところの4点ぐらいの方針で大きくまちづくりを転換していく必要があるのではないかなと考えております。空間的には、今申しましたように、車社会で低密度に広がった市街地を、めりはりのある市街地に変えていく。政策的には、そういうことが効果のあるところに、選択と集中ということで、限られた予算を集中的に投資していく、投下していくということが、これからのまちづくりに求められると思います。

最後に、交通手段との関係で言うと、そういう地域というのは車がなくても生活できるということですから、歩くことと一体的に機能するような身近な公共交通、これを住宅とか医療とか福祉とか、あるいは買い物とかというさまざまなまちづくりの機能立地と一体的に考えて進めていく方向に、まちづくりというのは転換をしていくということでありまして。また、国としてもそういうまちづくりを積極的に応援するような制度、そういうものをつくって、これからそういうまち



を積極的に推進していくというのが、今の国のまちづくりの方向だと思います。

村橋：ありがとうございました。まさに今日のテーマに関わる話ですので、後ほど今話を踏まえまして、さらにこれからの具体的な話を聞かせていただければと思います。

引き続きまして、利用者のお立場でということで一応うかがっておるんですが、いろいろなお立場で結構でございます。西脇さんのほうからお願いいたします。

西脇：地域女性連合会からまいりました西脇でございます。このお話があったとき、みなさん専門家で、もういまにも電車が走り出すんじゃないかなと思っておられる方が多いかなということで、私はずいぶんご辞退申し上げましたが、「いや、なんでもいいから言ってもらったらいい」ということで出てまいりました。

昔は、市電が走っておりまして、ゆったりした時代から車が多くなって、バスも市電も自動車もっていっぱいになって、すごくまちが渋滞しました。その時に、市電がとれて少し自動車もバスもスムーズに走って、「ああ、よかったな」と。あのとられるときは大変でして、私の家の前も電車が走っておりまして、そしてやっといま少し歩道が広がって、今は電線も地中に入る、その工事もしておりまして、まだまだこれから今の状態を整備してやっていかれるかなということで、そこまで市民のみなさんが、今日は夢を語れということですから、夢としてはとっても嬉しいんですが、先ほどメリット、デメリットをいっぱいおっしゃいましたし、私の思っていたこともいろいろ言っていたいたんですが、そんな中で、その代わりにということで地下鉄ができました。どんどんと地下鉄も大きなお金をかけながら延伸していきましたので、何とか地下鉄を利用しようということで、みなさんが言うておられましても、足の悪い方は地下への階段は大変やっ言われますけれども、今はノーマライゼーションの世界になりまして、どこかには必ずエレベータやエスカレータがあって、足が悪くても体が悪くても乗り物に乗れるようになったので、私たちの年代の者は、なんとか今の地下鉄の赤字解消のためにも、きばってみんなでのものを良くしていこうじゃないかなという思いでございます。



日本、京都の財政が許していけば、まだまだできることもあるかと思いますが、いま大変財政が逼迫しているといつも市長さんがおっしゃっています時に、どこにそんなお金があるのかなあと。

そして、「道は誰のもんや」というようにちょっとさっきもお話がありましたが、確かに人のもので、私たち京都の市民はとってもまちを愛し、道も愛しておりますので、朝必ず歩道を掃いて水まきをして、それから車道に降りて、端っこも掃いて水まきもしております。私たちはきれいにしながら、そしてみなさまに通り良くしていただいて、みんなが愛するまちにしていきたいと思っています。

このごろ歩道の上に自転車が来られるところですので事故も多うございます。私たちも福祉に関してフライブルグにも行ってまいりまして、見てまいりました。あそこでは自転車道がしっかりつくってあったので、あんなものができてからぼちぼちとLRTにいったらいいんじゃないかなというのが私の思いでございます。まだ今のところの公共交通を利用したいと思っております。

村橋：どうもありがとうございます。いまお話のありましたLRTについては、後ほどまたお伺いしたいと思います。それでは平井さん、今度はお立場を変えまして、商業者のお立場から、これからの京都と公共交通のあり方などについてお話いただけますか。

平井：今日は京都商工会議所の地域開発・都市整備委員長という立場でここにまいりました。簡単に言うとまちづくりの委員会の委員長でございます。

観光客が、今日も嵐山地域が一番多いんじゃないかなと思うんですが、嵐山に行くのに数時間かかる。大原に行くのに同じような時間がかかる。こういう状況の中で、京都に来られる観光客のお客さまの一番の不満は交通渋滞であります。

私も観光に関連する事業でございますので大変なのでありますが、特に市民の方々の間で、「もう観光客に来ていただかなくていいよ」、「こんなに観光客に来てもらったら、市民生活もいい加減になってしまう。自分たちは快適な生活ができない」、こういうようにおっしゃる人がだんだん増えてきています。私の友達は、朝6時半ごろ用意をして、7時ごろゴルフに出かける。いったん出かけて、「あ、忘れ物をした、帰ろう」と思ったら、もう帰れない。「こういう状況では、本当に京都に住んでよかったのかなという思いがするぞ」と。

しかしながら京都以外の人たちは、「京都へ行きたい、京都へ行きたい」、「京都はすばらしいだろうな」と言って、みなさん京都へ、4,500万のお客さんが来られる。そういう中で、いかに市民も快適で、観光客も喜んでいただいて、そして我々商業者もうまく商いができる。こういうまちづくりについては、やはりもう少し公共交通をしっかりと立て直して、そしてそれに私鉄とか民営のバスとかがうまく結節できないかなということからいろいろ考えてまいりました。これは商工会議所なり経済同友会でこういうことを研究してまいった訳であります。

そこでLRTが出てくるんですが、その前に、LRTを導入するというよりも、先ほど申し上げましたように、いかに公共交通機関を市民なり観光客が利用できるかというところにポイントがあるんじゃないかなと思っています。

私は10年前に、今出川にLRTを走らせるということを提案しました。それは、叡電と嵐電のバックは同じ大きい電鉄会社が経営をしていましたこともあり、これを今出川に走らせることによって、先ほど申し上げました嵐山の交通渋滞も、大原三千院、鞍馬に行く交通渋滞も一度に解決する。京都に来られたら、京都駅から地下鉄で今出川の同志社のところまで行って、そこから、それでは午前中は大原のほうへ行こう、昼から嵐山のほうに行こうということで、観光客の方たちがスムーズに、何時間もかからずに移動できる。おそらく現在嵐山に行くだけの時間で、京都の観光が終えられるんじゃないかなというほど便利であります。

また今出川通には西陣があつたり御所があつたり、それから西大路より西は一駅ずつがもう観光資源で、こういうところにLRTを導入することによって、乗り降りいただいても充分値打ちがある。「観光都市・京都」、もう1つ「環境都市・京都」、COP3を開催した京都でありますので環境問題も考える、そして国際観光都市である、こういうことを考えていくと、LRTが一番公共交通としてはいいのではないかな。高齢化社会におきましても、バリアフリーとして大変うまくいくのではないかな。こういうことが商業界、経済界にとっては一番いいなと思っております。ありがとうございます。

村橋：ありがとうございました。思いを先にもう語っておられまして、いま拍手も出はじめていましたけれども、後半のほうでもう一度お話を伺いたいと思います。最後になりましたけれども、大島局長、再度お願いしたいと思います。



大島：すでに先ほどいろいろ申したところでございますが、我々行政に携わる者は、まずいま現場で何が起きているか、それを踏まえる必要があると考えております。そういった意味では、平井さんがおっしゃった、嵐山まで車だと4時間かかるという、これは嘘じゃなくて本当なんですね。信じられない状況が、この観光シーズンには起こるといことです。一方、京福電鉄を使えば30分ぐらいで確実に着く。このことを見ればもう結論は明らかで、必要以上にとか過度に自動車交通に依存する社会ではだめなんだということが、もうはっきりしていると思います。



では、何故そのつぎの手を打てないんだということになるんですが、これはまたいろいろ難しいところがございます。先ほど青山先生もステーキ・ホルダーとおっしゃいましたが、いろいろ利害関係が重なっておりまして、1つの政策ですべてが解決するものではない、切り札がないという状況であります。

そこで我々は、先ほどお配りしたパンフレットで紹介した30数項目におよぶTDM施策を打ちまして、それぞれいろいろな分野を押さえながら、全体として京都の交通体系を確立していこうということにしている訳です。観光地としてだけで言えば、行く観光客も迷惑だし、住んでいる方も迷惑だと。誰も喜ばないという状況は、これまた良ろしくない訳ですから考える訳ですが、このLRTの問題もそうですけれども、1か所の問題じゃなくて、京都市全体の交通体系の中で位置付けていく必要があるだろうなと思っています。

またあとで話をしますけれども、ようは地に足の着いた議論をしっかりとやっていきたい。その中でいろいろなご意見をたくさん聞きまして、その中でまたあらためてご提案をする。また提案を返してもらい、また提案する、そういったことをきっちりやっていきたいと思っています。行政の立場としては、いまその方向で進めようとしております。

## ●公共交通と自動車のバランスについて

村橋：どうもありがとうございました。一通り、5名の方々から、まずは大きなテーマとして、LRTをいきなり導入する前の段階で、先ほどからお話がありましたように、まちづくりなり、それを実現するための交通体系のあり方でできるだけ焦点をあてておっしゃっていただきたいと思って振った訳ですが、やはりみなさんLRTにすぐに到着されました。

そこで、コーディネーターの独断でもう1回お伺いしたいのは、京都のまちづくりのあり方として、先ほど青山先生の基調講演の中にも都市計画のマスター・プランのお話があり、それから縷々述べられた中で、いま大島局長もおっしゃいましたが、公共交通と自動車交通のバランスを変えようじゃないかということが、やはり一番基本にあるんじゃないかと思います。いきなりLRTの話に入る前に、我々は利便性とか快適性とか速達性で自動車をどうしても利用していますけれども、この使い方について、果たしてこのままでいいのかどうかということをもういっぺん議論をしたうえで、その中で手法として、手段としてどういうものを講じるか、その1つとして、という議論の方が、これからのコンセンサスを取りやすいのではないかと思います。もう1回みなさん方に振ります。

これからの京都の都市づくりならびに交通を考えた時に、公共交通の利用を促進しながら、一方で自動車交通を抑制していく、バランスを変えるということがたぶん基調になるとは思います。

この点に関して再度、もう一度各パネリストのみなさん方にお伺いしたいと思います。

青木さん、もう一度、海外の事例も踏まえながら、京都においてどうしたらいいかというところに、できれば少し入り込んでいただくと大変ありがたいんですが、いかがでしょうか。

青木：私は実は 2003 年の 4 月に京都にまいりました。

それまではずっと東京住まいだったんですが、京都に来て驚いたのは、やはり四条通の土日の人の多さ。もうあふれかえっているというような感じなんです。

私は交通経済学という分野の研究をしていますが、その中では道路空間の再編成という議論があります。というのは、いま片側 2 車線の道路、それから歩道がついているというような、ああいったところを、先ほどの自転車道なども含めて考えていった時に、どういう道路にしていったらいいのかということをもっと考えたらいんじゃないかという議論がございます。つまり車は 1 車線程度に抑えて、あとの 2 車線分の歩道と従来の車道をもっとより良い使い方をしていく。そのためにはやはり車の利用を抑制したほうがいいのではないかと。

ただし、現在の京都の状況を考えますと、先ほどもご指摘がありましたように、特に軌道系のネットワークがそれぞれの相互連絡が非常によろしくないという状況がございます。それからバスも、バス自体が渋滞の原因になってしまっている。バス・レーンがあっても実際に機能しない、あるいは違法駐車によってバスのバス停への発着が非常に問題であるというように、さまざまな車利用のマナーの悪さというものが原因になっていると思います。

豊橋では、少し離れていた路面電車の停留場を駅の前までもってきたんですね。そのことによって駅前の道路が、2 車線が 1 車線になってしまったんですが、それで逆に駐停車ができなくなりました。それはある意味では沿道の商業関係の方には非常に不便かもしれないんですが、違法の駐停車がなくなったことによって、かえって車の流れが良くなったというような事例も見られるんです。

そういった面から見ますと、コインの裏表というか飴と鞭というか、そういうことで車にはもう少し鞭を、公共交通あるいはバスや鉄道など既存の交通機関にはもう少し飴をというめりはりのある政策を進めていくことが、京都において重要となるし、世界に冠たる観光都市である京都にそういうことが実現したということであれば、非常に輝かしいものになるのではないかなという印象をもっております。

村橋：はい、ありがとうございました。西脇さん、いかがでしょうか。

西脇：私も生活者として、やはり経済の活性化がなかったら私たちも困りますので、いかに観光客を上手に誘致していただくかということは大事だと思います。

この前から外で車を降りていただいて来ていただくということになったら、車を降りて行ったために、荷物を持つのがかなわんからということで、おみやげ物屋さん全然売れなかったと、私たち女性会の会員さんにも結構商売の方がおられますので、「みんな手ぶらでさっさと見るだけ見て帰ってしまわれたし、あれも困るな」という思いも聞いております。そのあたりをいかに上手にみなさんに、みんなが歩くものと思っていただいたらそこで買っていただけるんでしょうけれども、そのあたりがまだ徹底していないというところにも問題があると思います。

私たち市内の者は、市民は混んだところに行く時には、もう反対に車には乗って行っても、ぐる



ぐる何回か回っても駐車場がなかったり、なかなか駐車できないということで、交通機関をたくさん利用してまいります。むしろ市内の者のほうが、知恵は出していると思います。

そんな中で、京都に行ったら混んでいるし、困るということで観光客が減ったら大変ですので、是非観光客に受けるような政策をしていかなければいけないなど、いま私もつくづく思っております。

村橋：はい、どうもありがとうございました。その点で平井さんが一番深刻に考えておられるところだと思うんですが、いかがですか。

平井：もう私が言うとLRT導入しか言わないようなことで申し訳ないんですが、いま西脇さんもおっしゃったように、やはり経済ありき、そして市民が快適、これが一番大事なことではないかなと思います。

一時、大昔に、京都市がマイ・カー拒否宣言ということをされた、「車では京都に来ないで下さい」と。私たちは大変失礼だな、こんな言い方があるか、せつかく京都に来てくれるのに、京都に車で来るなということよりも、車で来られたお客さまにいかにも今度は公共交通に乗り換えていただいて、スムーズに京都を見ていただくか、こういうかたちにすべきじゃないかなと思いました。よく言われるパーク・アンド・ライドですけれども、京都駅を中心として、そこからスタートしていろいろ考えていくと、要は結節というんですかね、京都はちょっと公共交通に対する結節が悪い。このへんを少し考えていくべきじゃないかなと思います。

いまから7年ほど前に京都市にバスの路線まで提言したことがあるんです。我々素人がですよ。それは何故かと言うと、いま申し上げたように、スムーズな移動ができないから。「歩くまち・京都」の実現ということを言われたのも、やはり京都も環境問題も考えて、楽しい、きれいなまちをつくらうということではないかなと私は思っておりますから、車で来られたお客さんの車をきちっとお預かりをして、そこから公共交通に乗り換えていただくということが一番大切ではないかなと思っております。

LRTを走らせると、観光都市の目玉にもぼくはなるんじゃないかと思えます。それからLRTなら歩道から直接乗れるので、高齢者のみなさんにとってもやさしい。今の市バスに着物を着たおばあさんが乗り込む姿を見ていると、もう山を登るような、本当に後ろから押してあげたいと思われるほどの大変な乗り方をして乗っておられる。そういうことのないように、先ほどスライドで見ましたように、本当に快適で、感じのいい、歩道と同じようなレベルの高さで乗れる、こういう乗り物がやはり京都に必要なじゃないかなと。これが京都らしい、なんでも京都が一番、京都は最初といった京都の精神を忘れないようにしてほしいなという思いがいっぱいあります。

村橋：どうもありがとうございました。今のようなお話、さらにこのあと引き続いて行いたいと思えます。先ほどの望月さんのお話に戻りますが、まちづくりの方向が変わってきつつあるということで、4点ほど目的、変わってきているところをおっしゃって、投資態度も変わりつつあるんだよというお話がありました。このあたり、もう少し京都にも引きつけながら、公共交通を中心とした交通体系、あるいはまちづくりのあり方等に向けて少しコメントがありましたらお願いしたいと思います。

望月：先ほどありましたように、基本的には限られた空間の中をどう使うかという話だと思うんですね。



基本的には、公共交通が利用しやすいようにサービス水準を上げていく、新しいシステムを導入するのと併せて、車の利用もある程度制約をかけていく、その両方が必要なんだろうと思います。

2点のことを言いたいんですが、まず1点目です。その際に、例えば、特定の路線のLRT化みたいな話に入る前に、やはり市全体の中でそういう公共交通サービスをどう考えていくのか。市民レベルでどういうサービスが受けられるようになるのかということを引きちと示さないと、なかなかやはり市民全体の合意を得ていくことは難しいんじゃないかなというように思います。

先ほどLRTの話がありましたが、実はバスが非常にいま機能不全を起こしているんですね。そのバスをどう改善していくのかということを考えていくと、LRT化するということもあるでしょうし、あるいはバスを基幹バスみたいなかたちにして速達性を高めていくという話もあります。定時性、速達性を高めるということは、車線をバスの専用のために使うということですから、車側から見ると4車線の道路が2車線になってしまうということが起こる訳です。

同じことが起こって、それを車利用者がちゃんと容認できるかどうかということが大きなみそで、そこはやはりパーク・アンド・ライドみたいないろいろなシステムを使うことと併せて、公共交通を入れることで自分たちにどういうメリットが具体的に顕れるのかということを引きちと説明をして理解をいただくということが、全体のコンセンサスを得るためには必要なのかなというように思います。

そういう意味で、京都の中の公共交通網をどうしていくのか。一人ひとりの市民がそれによってどういうサービスが受けられるのか。例えば、足がちょっと悪い時に利用しやすいように、その病院までどのように、いままでは行けなかったものが行けるようになるのかというサービスをきちと出していくという、そういうことが必要なんだろうなと思います。

2点目に、先ほど仕組みの話がございましたけれども、いま国のいろいろな助成制度でも、例えば、道路をつくるなら道路をつくる、あるいは公共交通なら公共交通を助成するというだけではなくて、パッケージでいろいろ応援するという、そういう制度ができております。その中では、先ほどいくつかの公共交通があって乗り継ぎが悪いと。乗るごとに初乗り料金をとられるということがありました。実はああいうものは、たぶんソフトの施策としてきちとやらないといけないんじゃないかと。ハードな政策をつくる前に、ソフトのところをきちと整理をしなければいけない。そのためには、例えば、新しい磁気カードを入れるだとか料金体系を見直すとかということがある。それはそれぞれの運輸事業者にとってみると、その料金、その収入が減るということになりますから、そこと行政と協議をして、いわば減収部分を行政が補填するようなことも含めて考えていかなければいけない。

そういう行政の補填部分まで含めてまちづくりの中で支援をするぐらいの制度がもうすでに国の制度の中にできつつありますので、ハードだけではなくてソフトも含めてトータルで考えていくということ、これからは是非京都の中でも進めていただければと思います。

村橋：ありがとうございました。先ほど青山先生のお話にもありましたパッケージ政策という話に直結する議論であらうと思います。今の点も踏まえながら、大島局長いかがでしょうか。

大島：私は実務家ですから、ものごとを進める時に、どういった関係者がこの問題について出てきて、そのそれぞれがどういった問題をお抱えで、それを克服してもらうには何ができるかということ、を当然まず考える訳ですね。今回の交通政策というのは都市政策の一環みたいなものですから、関係者が非常に多い訳ですね。当然だけでも、市民の方にもいろいろな固有の事情をお抱えの方がいらっしゃる。高齢の方であったり、体に障害があったり、小さな子どもがいたりとかあり

ますよね。

ただ、今回一番のポイントは事業者なんですよ。バス事業者、それからタクシーの事業者、その他。「バスって本当にだめなの」というあたりのつめを、「もっと協力できないの」とか、「タクシーとの連携はどうなるんですかね」みたいな話をやはりしておかないと、事業者の協力も得られないということではいけないんじゃないかなという気がします。

我々はある意味でその調整に携わる訳ですが、そういった論点の最終整理がいつできるのかということあって、いま非常に苦慮している訳ですが、そのあたりを今回の報告書がずいぶんと道筋立ててくれていますので、その方向に則って、これからいろいろな場面をつくっていきたいと思っています。

交通政策は都市計画あるいは都市政策の一環であるという青山先生の指摘はまったくその通りだと思っていて、非常に責任は重いなと感じています。

村橋：ありがとうございます。まさに大島局長のおられるポストがそのことに真正面から取り組んでいかれるということですよ。

とりあえず第一段階の、都市づくりならびにそれを実現するための公共交通の体系の整備が大変重要である。しかも単体での整備じゃなくて、パッケージとしての整備、つまり車の利用率を下げながら、公共交通が乗りやすい条件になるような施策、パーク・アンド・ライドも含めながらさまざまな施策を講じることによって、人びとの選択肢を公共交通を利用しやすい方向に変えていく。それは市民にとってと同時に、外来者としての観光客、あるいは仕事などでお見えになる方々を迎えるという意味では大変大事な施策であるというところあたりは、たぶん今日のみなさん方の共通のものの見方であったらと思います。

## ●LRTの導入に期待される効果および導入にあたっての課題

村橋：それではその次、いよいよ本題であります。LRTをどうするかというテーマです。私から先にいらんコメントを言いますと、大変難しいと私は思っております。これはコーディネーターが先に言うのは失礼なんですけど、先ほどの青山先生のお話、さらにその前の局長から市のほうで2年間にわたって研究されてきた研究成果で、終わりのほうに、メリットもあるけれども同時に課題があるよというご指摘がありましたし、青山先生からも縷々、後ほどまた言いますが、合意形成ということが非常に大事だと。これはこれまでの交通政策以上に合意形成を必要とする分野であらうと思います。

そういう意味で大変難しいだけに、1つだけ私、この言葉を大事にしたいと思うことを言います。中身じゃないんですが、「ウォーム・ハート&クール・ヘッド」です。つまり心は非常に一所懸命に頑張っただけ燃えていく心もちながら、頭は冷静に判断をしながら事柄に取り組んでいくということ。こういう姿勢で取り組まないと、たぶんLRTの議論というのは、ある段階でストップしてしまうんじゃないかという思いを私はもっています。

そういう点で、今日の5人の方々からもう一度、LRTについての効果をどうお考えになるか。それからそれを導入するにあたって縷々、メリットもあると同時に課題もあるとして、その課題にいかに対応していったらいいか。しかも京都という場所において、みなさん市民とともに合意形成を図っていくにはどうしたらいいかというような観点に、いよいよ核心に触れる議論に入っていきたいと思っています。

これをお話する場合の最初の糸口として、実は望月さんが、ついこの間まで富山市の助役とし

て、富山で、日本版LRTと言ったほうがいいんでしょうか、新しいそういう路面型の公共交通システムの導入に大変尽力をなさってこられた経験をおもちです。パワーポイントを使っていたきながら、若干その紹介を込めて、LRTに対して期待されることなどなどについてもお話しさせていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

望月：それではお時間をいただきまして、富山港線という富山の中の、いまJR西日本が運行している線をLRT化するプロジェクトについてご紹介をしたいと思います。

## 〔富山港線の沿革〕

富山港線というのは、富山駅から北に向かって、日本海側に向かって伸びている約8キロメートルの支線です。大正13年にできた路線で、今はそのいろいろな経過を踏まえて市民の足として活用されている典型的なローカル線でございます。



## 〔富山港線の現状〕

地方のローカル線の共通の課題と言いましょか、年々利用者がずっと落ちてきていて、沿線の住民は3パーセントぐらいしかここ5年間ぐらいで減っていないんですが、利用者がぐっと落ちている。富山というのは全国でもモータリゼーションが非常に進んでいる車社会のところですから、公共交通も非常に利用者が落ちているという状況でございます。

## 〔北陸新幹線建設に伴う並行在来線の高架化〕

これが上から見た富山駅であります。実はそこで、北陸新幹線が長野から金沢、福井のほうまで伸びるということで、事業認可が平成13年にされました。それに合わせて北陸線の在来線を連続立体交差事業をすると。連続立体交差事業というのは、道路を上げるかわりに鉄道を2階とか3階レベルに上げて、平面で車が通れるようにするという工事ですが、それをやろうという話になりました。その際に、富山港線が富山駅に入っていますので、この扱いをどうするかということが議論になった。これがLRT化のスタートでございました。

## 〔富山港線LRT化の選択〕

平成15年に連続立体交差事業の調査採択をされて、具体的に検討していこうといった時に、いま申しましたように富山港線には大きく3つの選択肢がありました。高架による存続というのが、富山駅の付近のところを、北陸線といっしょに上に上げるという選択ですね。それから、これからお話をする路面電車化をして存続させる。3つ目は、先ほど言いましたように利用者がずっと落ちてきているので、もうそもそも廃止をして、バスとかそういうものに変えていく。この3つの選択肢がございました。

## 〔富山港線LRT化の決定〕

### 1. 富山港LRT化の決定

その中で富山港線をLRT化しようということで方針を決定した訳ですが、やはりその背景としては、地方都市の抱える問題ということで、モータリゼーションによって都市構造が低密度化しているとか公共交通が衰退しているとか、高齢化が進んでくる、これをどうするかとか、こういう大きな社会的な問題。それから、富山港線の沿線の状況で言うと、利用者がすごく減っていて、高架にするということでこういうところに多額の予算をかけることが本当に効率的な社会投資か

というような議論が出されました。

高架，路面電車化，代替バス，この3つの比較をする時に，社会的便益がどのくらいあるかということを検討しながら，結果としてこのLRT化を決定いたしました。

## LRT化と富山駅周辺整備計画

具体的にどうしたかという点，富山駅がありまして，在来の富山港線がいったん東に出てから北に走っているんですが，奥田中学校前踏切から先は既存の富山港線を使って，富山駅からそこまでは道路に新設をする。路面電車を新設して，ここから既存の富山港線に繋いで，電車を富山駅から岩瀬浜という北の終点まで走らせる新しい計画にしました。

さらに，在来線が高架になったり，あるいは新幹線が来た段階では，鉄道が二階に来ますので，一階レベルで南北に歩くことができます。南側に既存の路面電車がありますので，この路面電車と北側の富山港線を繋いで，南から北のほうに運行ができるようにしようということも考えて，それをベースにしていろいろな計画をし，事業化しております。

## 南北自由通路南口から北口へ／南口から北口へ

それができるときのパースをイメージしてみました。こちらが南側です。南側に既存の路面電車が走っているんですが，当面駅の北，ここが富山港線の終点になりますが，将来的にはそこと南側の既存の路面電車を結んで運行をしよう。駅前広場の中に路面電車が入りながら行くということですね。

平面で見ますと，新幹線なり電車が高架で走っていて，一階の部分が，ちょうど京都駅を見るとわかると思いますが，真ん中にコンコースがあって，駅の南と北を歩くことができますよね。その横に路面電車が入ってまいりまして，新幹線を降りたら下が路面電車の電停になる。それで乗り継ぎができるように将来的にはしていくことを考えています。

## **〔富山港LRT化事業〕**

### 1. 我が国初の本格的LRT

富山港線は対外的にはわが国初のLRTだとピーアールしているんですが，どういうことかと言いますと，全部の車輛が低床式の車輛を入れることにします。それから軌道なども「インフランド軌道」—これは固有名詞なんですが，樹脂型で，振動とか騒音が少ないかたちで，ヨーロッパでいまされているような軌道敷を導入しております。車輛とか電停も含めて，これはあとでご説明しますがトータル・デザイン。あるいはホームを挟んで路面電車とバスの乗り換えということも考えています。

また，非接触のICカードを導入しまして，将来的にはバスなどと乗り継ぎができるようなことも考えております。先ほどヨーロッパの事例がございましたが，ああいうものとシステム的には遜色のないものができますので，わが国初の本格的なLRTだということで紹介をしています。

先ほどのお話にもありましたように，こういうところでございますので，運賃ですべて賄うというのはどだい無理だということから，ここにございますけれども，公共団体が施設をつくるのにかかる経費を入れて，鉄道事業者は円滑な運行をするという，それぞれ役割分担をしようということで，この事業の組み立てができております。

### 2. 運行計画／3. 運行ルート

これは航空写真ですが，これが富山駅で，今の富山港線がこう走っているところ，この部分を新

設していく訳です。

京都のみなさんから見ると、サービス水準ってこんなもんかと思われるかもしれませんが、いま富山港線は30分に1本、あるいはオフ・ピークでは1時間に1本走っているんですが、それをラッシュ時には10分に1本。ふつうで15分に1本ぐらい走らせる。

それから、ここには書いてございませんが、終電もいま10時ぐらいで終わっているんですが、それを11時半ぐらいまで動かそうということで、市民の方が車に替えて利用していただけるぐらいのサービス水準をとにかく確保しようということを考えております。それは逆に言うと、利用者がいてペイできるかどうかというのはまったく抜きにしてと言いましょか、まずこういうサービス水準で運行しようというところからスタートしているのが大きな特色だと思います。

#### 4. 富山ライトレール(株)の設立／5. 富山ライトレール(株)へ支援

そういうことですので、まず行政のほうで施設をつくるということがございましたので、補助金要綱というものを市でつくりまして、設計、付帯工事、こういう費用をこの予算の中からすべて市が負担をしております。

さらに、それを将来的に運行していくために必要な資金につきましては、市民の方、企業の方にも協力をいただくという観点で基金条例をつくりまして、寄附をいただいております。多額の寄附を市民、企業の方からいただいて、それをたぶん将来的な財源にして継続的に市が支援をしていくというような財政的な体制をつくっております。

運行は第三セクターをつくりまして、運営をしていこうということを考えています。

#### 6. 財源の確保

全体の費用ですが、既存の線路部分を使うということもあって、全体8キロメートルですが、車輛とかそういうものも全部含めて60億円弱の費用できております。先ほど言いました連続立体交差事業に合わせてこれを行いますので、ここは非常に特殊なんですけど、連続立体交差事業のほうから補償的な意味あいでお金をいただくとか、あるいは新規のところについては街路事業の中で整備を行っていくとか、あるいはこちらのほうは鉄道のLRTの助成制度というのが今年できましたのでそれを使うということで、全体58億円のうち45億円ぐらいはこういう国の助成制度を活用して、残り13億円が鉄道事業者が独自に負担をするお金になっております。

ただ、これにつきましても、JR西日本さんが従来運行していたものを引き継ぐということもあって、寄附などもいただいて、そういうものを原資にして市が実質的にお金を出しているということですので、市が実際に単独費として出した額は58億円のうちのほんの数億円でこれができているということです。

#### 7. 都市の新しい風景を作るトータルデザインの導入（車輛・室内）

中身につきましては、全体で7編成、全低床式の車輛を導入いたします。すべて低床式なものですから、特色を出そうということで、白をベースにして各車輛色を変えて、7回乗っていただこうかなんていうことを言っているんですが、こういう7編成の車輛にいたします。

全低床式の車輛で、基本的には岡山電気鉄道株式会社のMOMOとか万葉線なんかに出ているものとベースは同じ車輛でございますが、非常にデザインなどもシンプルで利用しやすいという内装なりデザインにしております。

#### 7. 都市の新しい風景を作るトータルデザインの導入（電停）

外側につきましては、こういう電停につきましても、富山港線の海を感じさせるスマートなデザ

インにするとか、壁面を全部ガラスにしまして、そのガラスにシールを貼って、それぞれの駅の歴史とか歳時記などを図解していくということでその駅の表情を出していこうという工夫をしています。

もちろん、ここについてはユニバーサル・デザインということで、車椅子が入れるような幅員だとかスロープなどにも対応しております。

もう1つ、ここには書いてありませんが、特徴的なところは、例えば、こういうところのデザインにつきましては、当然ここに企業名を入れてスポンサーでお金をいただくとか、ここに跳ね上げ式のベンチがありますが、こういうベンチも一口5万円かな、市民の方に寄附をいただいてネームプレートをつける。よく公園などでもやっておりますが、そういうことをやるとか、あるいは新設の駅についてはネーミング・ライツを一駅1,500万円で売るとか、民間のいろいろなアイデアを参考にしながら資金調達をするとか、そういうことで地元の方々の愛着というか、そういうものを高めていく工夫も併せてしております。

## **8. 軌道路盤施工状況**

これは現在の状況でございます。道路につきましては、ほぼ基盤の部分の工事が終わりつつあるという状況で、来年の五月の連休に運行するということをめざして、現在進めております。

これが樹脂固定型の路盤ということで、従来の路面電車に比べると、ずいぶん騒音とか振動とかが静かになっております。そこにまた低床式の新しい車両が入りますので、既存の路面電車と比べていただくと、たぶんびっくりするほど静かに走行するんじゃないかなと思います。

## **〔LRTを活用したまちづくり〕**

### **1. 駅勢圏の拡大**

先ほどのお話もありましたが、LRTというのはたんに都市の装置でありまして、それをつくるのが目的ではない訳ですね。それを使って、その周辺にどうまちをつくっていくのかということがすごく大事なことです。

これがLRTを活用したまちづくりということで、現在並行して行っております。新しい駅をいくつつくりますが、その駅に周辺の人がアクセスしやすいように、例えば、道路を整備するとか、あるいは駐輪場などをきちんと整備する。それからフィーダー・バスを併せて運行し、そのフィーダー・バスが先ほど言いましたホームの反対側で待っているという、こういうことを一体的にやることで、沿線の方々がLRTを使いやすい環境を同時につくろうとしています。

### **2. 観光資源を活用したまちづくり**

また、これを使って地域化を図ろうということで、いろいろな観光資源を発掘するなどしております。特に終点の岩瀬は北前船で有名なところで、昔ながらの町並みが遺っておりますので、そういうものを使って観光地をつくろうということで、地元では来年の五月に向けて一所懸命にまちづくりを行っている。

もう1つ、ここには抜けておりますが、この駅の周辺の住宅地づくりなども支援をする。高齢者の住宅とか、民間の住宅の建設なども併せて行う。その際には例えば、駅から500メートルのエリアだったらそういう優遇をするといったような、そういう施策も併せてやることで、LRTを使ったまちづくりを並行して進めている。実はこれが非常に大事な点だと思いますが、そういうことをやっているということでございます。

## 〔L R T 事業化の課題〕

最後に、これを行う時に感じた課題について若干整理をしております。これは後でまたみなさんでご議論の材料としていただきたいと思います。計画段階から運営段階まで、いくつかの課題があると思います。

ただ、富山港線は非常に特殊な例でございまして、連続立体交差事業とか新幹線が来るということが引き金になったと思うんですが、非常に短い期間にやらざるを得なかったと。あるいはそれが契機になって合意形成ができたということもありますので、一般的なL R Tの導入については若干状況が違いますので、そんなことも含めながらお話をします。

まず計画策定段階で言いますと、このL R Tを含めて、路面電車を新しくつくるというのは、ここ50年間ぐらいなかったんです。したがって、計画作りのノウハウが、行政側にも、あるいはこういう計画づくりをお願いする専門家の方にもないというので非常に苦勞をしております。特にL R Tの最新の技術をわが国で導入するということと言うと、なかなかこういうところが苦勞した。

それから、いわずもがなの関係機関との調整ですね。これは特に道路に入れていく部分については、道路管理者だとか警察、交通管理者、あるいは周辺のバスを運行している交通事業者という方々との調整というのが1つ苦勞するところだと思います。

それから、最後にちょっと申しましたが、L R Tの整備と一体的にまちをつくっていくという、どういこうことをしていくのかという整理が課題の1つではないかなと思います。

それから2つ目がコンセンサスの形成ですね。これは市民のコンセンサスを得るとということと、交通事業者のコンセンサスを得るという、大きく2つがあるんだらうと思われま。市民のコンセンサスにつきましては、ここの事業の特殊性がありまして、富山港線をL R T化することについてのコンセンサスは非常に容易でした。もともと廃止になるかもしれないところでサービス水準が上がりますから、沿線の方々は反対はしない。むしろ一地域の政策なので、なぜ公共団体が支援しなきゃいけないのかということについてのコンセンサス、他の地域の方々のコンセンサスを得ることが非常に重要ですし、その部分についてはいろいろ工夫をしたということです。

ここは先ほど申しましたように、富山港線という一部だけではなくて、市全体の公共交通をどうしていくのかということを引きちつと説明したうえで、「これが第一ステップです」という説明をしながら、全体のコンセンサスを得るという工夫をしていきました。こんなことも京都でもし実現するとするとやはり必要なのかなということで、先ほどの話をしたところす。

それから、公共交通事業者のコンセンサス、これは簡単に言うと、事業者間の調整というのは非常に難しいんです。たまたま富山の場合には事業者の数が少なかったものすから、この部分はそれほど苦勞いたしませんでした。たぶん京都などで行う時には、こういうところの調整というのが大事になってくるかと思ひます。

それから事業実施段階では事業費の確保すね。これは先ほど富山の場合の説明をしましたが、国のいろいろな支援を使って京都市としての負担を少なくしていくのは当然す。その前提として、京都市としてそのプロジェクトに税金を投入するというコンセンサスが得られれば、そのうち市の財政負担をなるべく少なくする工夫をどうするかということになってくる訳で、その部分の事業費の確保というのがすごく大事なんだらうと思ひますし、関連したいろいろなことを併せてやっていかなくてはいけないということで、そのところの事業の調整ということがやはり課題になってくるだらうと思ひます。

それから最後に運営段階ですが、これは当然、つくったあとはきちっと利用していただかなくてはいけないということになります。往々にしてこういう公共交通は「あれば便利だけれども自分使わない」ということをおっしゃる方が多いですよ。そうじゃなくて、自分たちもやはりちゃんと利用して支えていくということが大事なので、そのためには沿線の住民の方々に自分たちのものとして受け止めていただくという工夫が必要です。そのためにも、先ほど言いました寄附だとか自分の名前が入ったものをつくるだとか、そういうハードなところからの協力をしていただいたり、あるいは地元のいろいろなソフトな、イベントだとかそういう活動を併せて行くことで沿線の意識の盛り上げをして、それがひいては利用促進に繋がっていくという、こういう工夫を事業と並行してやるということで、いろいろ苦心するところがございました。

以上、計画段階から運営段階までの、私がお話で感じた課題と、それに対する対応でございました。このあとの議論の参考にしていただければと思います。

村橋：どうもありがとうございました。またあとで京都への議論の時に、いま最後のほうでお話がありました導入にあたってのいろいろな課題として指摘されたところ、理解できるところがたくさん切り口としてありますので、後ほどまたお話ししたいと思っています。

今の具体的に動いている例などを頭に描きながら、西脇さん、また別の切り口で、ひとつよろしくをお願いします。

西脇：今、大変詳しく説明していただいて、京都もあんなふうになったらいいなと思いますが、なにぶん人口の多い京都市で、あのようにいくかということと、在来線が廃止になるからそれを利用してほしいという市民の大きな思い、これが成功の秘訣だとも思います。京都市でしていただく時に、市民みんなが「してほしいな、なんとか成功して、どこかが通ししてほしい」という思いが大きくなったら、きっと成功しますでしょうし、乗ってもいただけたらと思います。

本当に環境にもやさしくて、高齢者にもやさしい、まちの活性化に繋がるって本当にいっぱいいいことが並びましたけれども、本当にこれだけ効果が上がるように発足していくには何が一番大事かなと私も聞かせていただいている、京都のまちは碁盤の目になっておりますし、どこからどのように電車が出てきてどのように回っていくのかなとか、乗り継いでいくとき市民がどのように利用できるかなと。先ほど今出川通のことも出ておりましたが、今出川、丸太町の道路もずいぶん狭うございます。丸太町も、アスニーに行くといつも渋滞しておりますのを見ていまして、あれで車を規制して今出川が、全部があれに乗っていただけたらいいんですが、ずいぶん成功しますにもまちの背景というものが、私は大きな力になると思ひまして、市民の立場で考えたら、LRTについては冷静に考えないと、今後将来には禍根を残すのではないかと危惧する部分がまだまだ多いので、これから導入するにはまず道路の整備の拡幅とか、現状のままだったらどうにもならないと思いますし、自動車を全部規制してLRTだけにするとしたら、また市民のほうの説得もなかなか大変だと思います。

私もフライブルグでも見てまいりましたけれども、ヨーロッパのように自動車道が広いところでやっていくならいいんですが、もし四条にあれが通ったら、商店への搬入なんかどうしはるんかなと。生活者の部分として、出ていきます観光とか、そこに行く者にはよろしいんですけども、お店の搬入、搬出、どんなふうにして仕入れのものは持っていくか。そうでなくてもいま河原町でも、抜けます時間によっては河原町御池までは、時間によってはあまり抜けないようになっておりますので、たぶん一車線は商品の搬入でつぶれておりますし、そこへバスがきましたら、バスが外側に停まる。そういうものも、もし電車が通るなら、また反対に混雑するだろうと思ひま

して、そのあたり、私たちはもう少し最もつこれは煮詰めて、市民みんなが納得して、してほしいと思って、大きな思いになるまでいろいろと煮詰めていただかなかつたら、まだまだそこまでいかへんのやないかなと。

大きいバスは大変交通渋滞にもなるので、小型バスをいっぱいそこの都市で見てこられまして、その声はずいぶん市民から聞きまして、小型バスで数多く走ってもらったらいいかおっしゃっています。でも、とりあえず今の時点では、赤字で苦しんでおられる京都では、今のようにたくさんよそから寄附があつて、市ではほんの少ししか負担されていないようなことでしたけれども、あんなふうにも京都も負担なしでいくんかなと。そしてランニング・コストも安くて市民が簡単に乗っていけるんかな、「できたけど高いなあ」では誰もまた乗りませんので、そのあたりもいろいろと将来の市民の足として考えていただいて、市民の負担の少ないような、そういう説得がしつかりできていつたら、市民も喜んで協力もできると思います。そのあたりをよろしくお願ひしたいと思います。

村橋：どうもありがとうございました。今のご意見に対してたぶん真つ向から反対のご意見を言われるだろうと思います平井さん、よろしくお願ひします。

平井：真つ向から反対というよりも、やはり京都にはLR Tは必要だということを申し上げる訳です。今、西脇さんがおっしゃいましたが、確かに搬入、搬出が大変なことは当然、私たちには一番の課題ですから分かっています。現状でも、私の会社がいま嵐山にものを配達するのに、昼はぜつたいにできません。清水寺の方へも昼の配達はぜつたいにできません。ですから、人の少なくなった夜に配達をするとか、そういう努力がいますね。企業努力、商店のみなさんの努力、そして納入するみなさんの努力、これもぜつたいに必要だと思いますから、このへんは当然の使命やと僕は思っています。



同時に、駐車問題がありますね。この辺は市民の交通モラルの問題も出てくるでしょう。そんなこともいろいろ、私たちももうこれは10年ぐらい考えているんです。荷さばき場をどうしたらいいかとか、それから納入するためにはどうしたらいいかとか。四条河原町をトランジット・モールにしたらどうだろうかとか。そういうことも、先だつてテレビ放映の、「どうする京都 21」でも議論したと思うんですが、現在四条通で、烏丸から河原町まで、夕方、まあ見て下さい。バスばかりが並んでいます、行列で。一般の自動車が入れるところではないんです。そこにまた100円バスを導入しましたから、またまた大変なことになってまいりました。そういうところも考えながら、トランジット・モールということも1つ大きく、これから考えていく必要があるんじゃないかなと思います。

確かにLR Tを導入するにはいろいろな問題があります。ですけれども、LR Tが将来の京都にはぜつたいに必要だという思いは、やはりいま申し上げたように、環境を考えたり、それから観光客のことを考えたり、お年寄りのことを考えたりするとどうしても必要ではないかなと。ですから、できないことをどうすればできるんだという、そういう議論をしないといけない。「これはだめだ、これはだめだ」と言っておつたら、いつまでたつてもできない訳でありまして、いかにしたらできるかということをおもひで考えていくべきではないかなと思います。

商業者にとって窮屈なこともあるでしょう。市民に大変迷惑をかけることもあるかも知りません。結果的に、総合的に京都のまちが活性化する、そういう意味ではLRTはぜったいに必要ではないかなと、このように思っています。

村橋：ありがとうございました。いま最後に言われた、京都のまちが活性化する、よそからもたくさんの人びとを迎え入れることができる環境を、条件をいかにつくるかというところについては、みな同じ考え方に立っているかと思うんですが、今のお二人のお話などを踏まえて、大島局長から、決意かどうかわかりませんが、ひとつおっしゃって下さい。

大島：「はっきりせえ」と言われたような気もしますが、なかなか難しい中身でございます。実はこの報告書は8月に発表しました。7つの路線について、採算性も含めて分析した結果を発表しました。それを受けまして、9月14日だったと思うんですが、わが榊本市長が、さらに2路線に絞って検討しますと本会議でご答弁申し上げたということでもあります。

それが今出川線と小環状線な訳ですが、これはいみじくも今の状況を示してしましてね。賛成、反対とは言いませんが、そんなに白黒ははっきりしなくて、グレーの意見が多い訳ですが、14日に市長が、さらに2路線をいこうかいと言う前は、市長への手紙とか、我々に来る投書は、「早く導入しろ」という意見しか来なかったんです。ところが、2路線に絞って再度突っ込んでやりますと市長が答弁したとたんに、「ほんまにやる気か」と。「そんなに金あんのか」という意見がぼわっと来た訳ですね。(笑)

私としてはこの瞬間を待っていた訳です。そして今日のシンポジウムなんですが、我々是一所懸命に聞いてきたつもりだけれども、やはり聞き切れていない意見もあるんじゃないかというのが、きわめて正直なところですよ。西脇さんのご指摘も最もだし、平井さんの突進力もすばらしいと思うんですが、これはやはり議論して煮詰める必要があるなというように思いました。

したがって、今日はここに座って非常に気持ちいいです。

村橋：どうもありがとうございました。私もまったく同じ思いで、これの司会をさせていただいています。では今の4方のお話も踏まえつつ、今度は青木さんのほうからまたご意見をいただきたいと思えます。

青木：非常に興味深いというか本音のところをいろいろお伺いして、今後どうなるかなんていうのは誰もわからないんですが、1つ確かなのは、確実に高齢化していくということですね。4人に1人、あるいは3.5人に1人ぐらいが65歳以上という状況になった時に、このままでいっただら、移動に対するコストというのがもっと高くなってしまわないかという危惧を私はもっています。

先ほど、嵐山に行くのに嵐電だと30分、車だと3時間、4時間かかるということなんです。経済学で言うと、そうした渋滞の中でいつもよりたくさん時間がかかっているというのは、やはりお金というかたちでは見えないけれども、費用、コストがかかっていると考えるんですね。それはみなさんの貴重な時間に対して値段がついているということなんです。

京都の市内での渋滞とか、それからいまおっしゃったような観光での渋滞というのは、やはりみなさんの貴重な時間を奪っているという考え方から言うと、京都のまち中で車を利用しているということは、車の費用、あるいはガソリン、あるいは車検、それから税金などさまざまなことを考えると、実は公共交通のバスの220円、地下鉄の230円なんかとは比べものにならないくらいお金がかかっているんだという意識をもたないと、今後も車をもっと便利にしてほしい、駐車場をつくれ、道路を拡げろということになると、それについてもお金がかかりますし、空間がかかるということを経済的に考えていって、将来的に見て最も効率よく運べて、それから緊急の、本

当に車を使うことが必要な方がスムーズに車を使えるようなかたち、ただし、そういう方には少し高い費用を負担していただくという考え方でいかないと、このままでは車は詰まったままになると思います。

京都にいま年間 4,000 万人、4,500 万人来るお客さんが、京都に来てみんな車でさんざんな目にあつた、バスで混んで大変だったというような思いしか持ち帰らないような状況になったら、将来の先行きということを考えると、非常に問題なのではないかということ、今日は感想として思いました。

## ●合意形成(コンセンサス)・事業のしくみ・計画での位置づけについて

村橋：どうもありがとうございました。

LRTの話、まだ時間がありますので、いよいよもう少し核心に触れた話に入っていきたいと思うんですが、先ほどからお話がありましたように、富山の例では、非常に僥倖と言いますか、これはもちろん天から降ってきた訳ではないので、市や県やあるいは国も含めて地元の市民のみなさんが努力をなさったと思うんですが、非常に条件を自らのLRT導入に向けて引きつけられてきたところがあると思うんです。言い方を換えれば、いろいろな創意工夫をなさったところに、いまここに至る具体的などころまで進んできたというところだと思うんです。

そういう点で京都も、私としては、できれば今日の最初の議論でもありましたが、まちづくり、その中の交通体系のあり方、その中での公共交通にできるだけ人びとの交通選択を移して貰おう、そのための仕組みはどう考えるか。その中にLRTというものをどう位置付けるかという議論の流れがずっと当初からあったと思うんですが、そういった中のLRTとして、我々が自らどういう創意工夫をしていったらいいか。特に、これについては平井さんが言われましたように、私が非常に大事なことかなと思っている言葉としては、LRTに向けてできないことでも、今は非常に難しいとか課題があるといっても、それに向けて取り組むことが非常に大事であって、できないからといってもうそれで白旗を上げて終わりということになると、答えは出るかもしれませんが、根本の京都のまちづくりになんら答えを出さないことに繋がる訳です。

ですから、三段論法じゃないですが、ずっと述べてきた中のLRTの議論をやるということは、翻ってそれを通して京都の公共交通のあり方、交通のあり方、まちづくりのあり方ということにも戻っていくという意味での重要な足がかり、手がかりをいま議論していますので、是非ともいろいろな角度から再度議論いただきたいと思っています。

そこでちょっとボールを投げたいと思っています。私なりに気になっていますのは、1つはコンセンサスの話です。ちょっとこれは話が事業の中身の話じゃなくて、いきなりコンセンサスの話になりますが、青山先生から言われましたように合意形成は大変大事だということです。これがやはり具体化するときの議論の大きなポイントにもなるし、それから先ほどの望月先生の中にも合意形成、コンセンサスという言葉が出てきていました。この点に関して、これからの議論をどう展開させるか。このあたりはなかなか難しいんですが、一点1つ念頭に置いて議論いただきたいなと思っています。

それから2つ目としては事業制度、事業の仕組みの話です。これはもちろん採算性の話とか、先ほどもありましたように財源の問題があります。こういった財源やあるいは採算性をどうとるかという事業のあり方の話。これもいま一步、議論がまだまだ充分ではありませんので、みなさんとともにこれから議論をやっていきたいと思っています。

3点目が、これが逆になります。計画です。こういった計画を立てるということは、LRTの計画を立てるだけではなくて、これも富山の例でありましたように、周辺のまち、あるいは周辺の住民、あるいはそこに仕事をしている、商売をなさっておられる人びとなどを巻き込んだまちづくりとしての取り組みの中に位置付けなければいけない。しかもそれを、広く言えば京都市の、言ってみれば大きなマスター・プランと言いますか、都市づくりの中にきちっと位置付けることが必要だと思うんです。

今、2ルートがケースとして議論されていますが、2ルートで終わりではなくて、これは1つのケースだと先ほど局長が言われました。もともと市は7ルート検討しています。それはもちろん全部OKにするかどうかは別として、そういったルートを念頭に置きながら、京都の交通体系、公共交通のあり方、それを通してまちづくりをどうするか。そのまちづくりとしての取り組み方までこれを拡げないと、パッケージとして先ほど話がありましたように、いろいろさまざまな仕組みを合わせ技で議論しない限り、なかなかこれに対する答えは出ないだろうと。そういう意味での計画のあり方というところ、この3つです。

ちょっと長くなりましたが、合意形成をどうするかということ、事業の仕組みをどう組み立てていくか、それから計画の中にどうきちっと位置付けてパッケージとして取り組みをするか。このへんあたりは、やはりLRTの議論を今後深めるにあたっては、避けて通れない課題だろうと思います。

ちょっと私なりに勝手に言いましたけれども、今の点に関して各パネリストのみなさん方、どのテーマであっても結構です。あるいはこの3つではない他の部分でもっと大事な課題があるということでも結構ですから、お話しいただきたいと思います。どなたとか言いませんので、手を挙げておっしゃっていただけませんか。

青木：事業の仕組みの点でいまいろいろな事例がございますので、ご紹介したいと思います。

みなさんも耳にしたことがあるかわかりませんが、上下分離という話がございます。先ほども富山の例で、下のインフラは自治体なり国からお金をもらってそれを建設する。上はなるべく経済的合理性のあるところに任せるというやり方。これは日本では、鉄道建設公団というところがございまして、そこがつくって、そこからお金を借りるかたちで事業者が毎年フル・コストを返していくというやり方があったんです。しかし現在では、例えば、京阪電鉄の中之島線などのかたちで、事業者は全体の3分の1ぐらいのコストを払えばよくて、あとは補助金などでやっていくというやり方もできておりますので、上下を分離して考えていくということが1つ採算性をより安全化するためのやり方で考えられると思います。

それからもう1つは上のほう、誰が運営するのかということです。これは欧米のケースなんですが、競争入札というかたちで、欧米の場合には運賃を政策的に低く抑えているので、赤字の分を市や県が補助するという仕組みになっておりますが、その補助金ができるだけ安くできるような事業者はその仕事を任せるというやり方をしています。そうした採算性のいろいろな手だてという考え方は、いま日本でも非常に多様化しておりますので、非常に工夫のしどころというか、あると思います。

ただし、いかにそういった仕組みをつくっても、効率的にやってくれる事業の方がいないとしようがない訳です。例えば、南海の貴志川線を岡山電気軌道というところが引き受けてやりますというように、地域を超えて、「うちが安くできますよ」みたいな事業者が、特にバスの事業なんかは出てきていますので、そういうかたちの導入というものができると思います。

それからもう一点、計画のあり方についてなんですけど、実は先ほどフランスではLRTが復活しましたという話をしたんですが、それとは対照的にイギリスはいったん復活しかけてだめになってしまったんです。それはどうしてかというところ、シェフィールドというところがその失敗事例と言われているんですが、1つはそこの地形がかなり起伏が多くて、LRTの運行そのものになかなか適さなかったということと、もう1つはちょうど同じ時期にバスが規制緩和されて、バスが激しい競争をして、その競争に路面電車も巻き込まれてしまって事業採算性がうまくとれなかったということがございます。

このように、公共交通のネットワーク1つをとってみても、現在日本の場合にはすべてが事業者の主体によって行われていますが、そうしたことを自治体なり、あるいは広域の自治体組合のようなものが、例えば、バスと路面電車の路線を調整していくという役割を果たしていかないと、せっかくつくってもバスが並行して走ってしまってもうまくいかないということもあり得るので、そういった面も考える必要があるのではないかと思います。

村橋：ありがとうございました。具体的な事例を紹介いただきましたので、参考にさせていただきたいと思います。ほかはいかがでしょうか。平井さんどうですか。

平井：1つは、市民合意というのは大変大事なことであります。これがなければぜったいぼくは無理だと思っていますから。このためには、やはり実験線というのか、ひとつそれを是非とも京都に導入したい、運行していただきたい。ここにおられるみなさんは、LRTに乗られた方がありますか。また、写真以外に実物を見られた方がいるでしょうか。これが一番大事なところだとぼくは思いますので、いっぺんやはり、LRT実験線がたとえ1キロメートルでも500メートルでも京都のまちをずっと走ってみたら、どれだけみなさんに市民合意が得られるかということをおぼくは思います。

またそれと、財政の問題も含めてお話しをしますと、やはりこれは民活利用ということも十分に考えないとやっていけない。すべて行政でやれではないと思いますので、民間もこれに協力する。民間活力も利用していただかないとできない。これは税金もあるでしょうし、出資もあるでしょうし、または広告収入ということにも関わってくると思います。私は小さな会社ですのになかなか偉そうなことは言えませんが、京都には世界的企業が非常に多くあります。また本社もよそにもっていかずに京都にどんと置いておられる企業が非常に多くあります。その辺のみなさんのご協力もいただきながら、民間活力というものを利用して、そして行政もしっかりとリーダーシップをとっていただくということをやれば、市民のみなさんもついてきてくれるのやないかと思っています。

実はいま堺の新日鐵の場所に大きな遊休地がありまして、そこでこのLRTが走っています。先だって我々商工会議所は、そのLRTに乗ってまいりました。先ほどスライドでありましたが、これはタイヤ・トラムというものですが、大変乗り心地がよく、本当にすばらしい乗り物だと思って帰ってきました。一緒に行きましたのが商工会議所のメンバー、そして京都弁護士会の弁護士の先生方、京都の市会議員の先生方も4、5人来ていただいたり、いろいろな分野のみなさんに来ていただいて、この電車に乗ってまいりました。乗ることによって、見ることによって、またみなさんの意見も変わってくるでしょうし、知恵も出てくるのではないかなと思います。やはり合意形成が一番大事ではないかなと思っています。

村橋：どうもありがとうございました。他いかがでしょうか。望月さん。

望月：先ほどの継続的な話も含めてちょっと話をしたいと思います。

まずコンセンサスを得るところについて、先ほど言いましたように市民のコンセンサスと関係者のコンセンサスとの2つがあると言いました。市民のコンセンサスは先ほども言いましたように、市民それぞれにどういうサービスが提供できるかということを引きつと説明をしないと、市全体のコンセンサスは得られないだろうという話をしました。

市民一人ひとりのサービスということになりますと、LRTを引くだけではやはり市民のみなさんにサービスを提供したことにならないんだろーと思いますね。先ほどフィーダー・バスの話をちょっとしましたが、例えば、600メートル間隔で駅がある時に、それを使って、もうちょっと身近な足をどう確保して路面電車に乗れるようにするかということまで含めて考えていかなきゃいけないと思うんですね。そこはまちの状況によって、フィーダー・バス、先ほどありました小さなミニ・バスみたいなものを頻度よく走らせるというものもあれば、乗合タクシーみたいなものを使うということもあるかもしれません。

実は事業者との調整というのは、主にバスの事業者との調整になるんですが、たぶん役割分担をしながら、路面電車が入ってきたところはバスを全部排除するというのではなくて、そういう基幹とフィーダー、端末のところの役割分担をしながら、自分たちの事業もそこに、中に入っていくということだとか、あるいはLRTを運行する会社にそもそも出資をしていただいて、中に入れていただくと言いましょーか、当事者になっていただくことでその調整をしていくということが、コンセンサスを得るためには大事なのではないかなと思います。

そういうことを具体的にやることによって、市民一人ひとりに、例えば、自分の、個人の立場でそれができたらどういふサービスを受けられるかという時に、より具体的なものがお示しできるんじゃないかなと思っています。

それから事業採算性の話で言うと、先ほど青木さんがおっしゃったように、全体運営まで含めた全体のコストの中で、民間活力でどこまでカバーすることができるかと。その残ったところを公共で支援するという考え方が、これからの主要な考え方になるんだろーと思います。それが上限分離かもしれませんし、上の部分の車輛まで公共側が負担して、富山の例はそうですが、運営だけを運営会社に任せるといふことになるかもしれません。それはどのくらい地域でお客様の密度があるかとかいふことと関わってきますが、基本的な考え方は、運営まで含めた全体のコストの中で、民間の力を使ってカバーできるところはお願いして、足りないところを全部公側のほうで負担をする。そういう考え方でやはり事業を展開していくべきなんだろーかなと思います。

そうすると、京都で言うと当然採算性のことも考えなきゃいけないんですが、採算がとれるからここでやるということでもいいのかどうかということですね。むしろ全体のネットワークの中でどういふ公共交通の基幹的なサービスをしていくのかということを引きつとコンセンサスが得られたら、その中でどこをやらなきゃいけないかということによって、しよせんは建設費まで含めてすべて民間で賄える訳ではなくて、どこかの段階で行政がいろいろなレベルで支援をしていく訳ですから、具体的に、本格的にする時には、採算性だけではなくて総合的に判断して、どこから手を付けるかということを引きつと議論したほうがいいのではないかなと思います。

ただ、先ほどありました実物をとにかく見てみるということは確かに非常にインパクトがあります。実際に低床式の車輛に乗ると、それはやはりみなさんが「これはいいな」と思っていたかということなんだろーかなと思いますので、モデル的にどこかをやるということはあるかもしれません。しかし、本格的な施策を展開する時には、先ほど言いましたように運輸事業でやるということもまったく切り離した施策で展開するということによって、採算性だけではなくて、総合的に

考えてどこから手を付けていくかという議論を行うべきではないかなと思います。

村橋：ありがとうございました。ちょっと今の点に関して私個人的に興味がある話で、みなさんとともにお聞きいただきたいと思うんですが、望月さん、今の話で伺うんですが、例えば、最近のこういうLRTも含めて、いろいろな行政施策については、むかしもそうだったと言えばそうなんですが、新しく創意工夫をする、つまりこれまでこういうルールだからこのルールに合わせて、例えば、今の話でいきますと採算性がどうとれるかどうかという判断をするだけではなくて、例えば、京都においては誰が事業者になるかわかりませんが、全体コストがこれだけかかる中で、地元も、あるいは先ほど平井さんが言われた企業者もあるいは市民も含めてということで、いろいろな負担のあり方の中に、制度としていまある制度ではなくて、新しくこういう制度はできないだろうか、あるいは、こういうことをやれば全体としての見通しがつくんじゃないかというように、制度そのものが既定のものではなくて、それ自身が変わられるというように、あり方ということ的前提としての条件で受け止めるのではなくて、それ自身を、例えば、LRTの議論の中から新しいやり方を考えていくことも大いにあるんじゃないかと思うんですね。

そういう点では、これは望月さんに個人的に言う失礼なんですけど、いままちづくりの事業をなさっておられるところというのは、いい意味できわめて柔軟性があって、ある意味では創意と工夫さえ施せば、それに対する支援をしていただけるかと思うんですが、そのへん一言ぐらいちょっとおっしゃっていただくことはできませんでしょうか。

望月：実はいま私がおりますところが、まちづくり交付金という事業制度を担当しているところです。これは従来の補助金とはまったく違う制度でございます。それはパッケージにしてあるエリアの中で計画をつくって、その計画を実現するのに必要な事業にトータルで、交付金というかたちで国から支援をするという仕組みであります。

それは従来の道路だとかそういう公共施設を整備するだけではなくて、市町村の独自メニューについても支援の対象になっております。例えば、従来LRTの車両を買うだとか施設をつくるだとかというのは、鉄道事業者に対して支援するという制度がありましたけれども、それを例えば、公設民営で公共団体がつくろうとした時には助成する仕組みはありませんでした。そういうものをまちづくりと一体的に支援するという仕組みがございますので、もし京都でやる時には、具体的に活用できる事業制度としてそんなものを検討していただくということはあるんじゃないかなと思います。

村橋：ありがとうございました。それでは、他のみなさん方でいかがでしょうか。少しまた議論をやりたいと思っているんですが、大島局長いかがですか。

大島：会場からのご質問についてはあとでお答えすることになってはいますが、私もやはり待ってはいはだめだと思うんですね。「天から落ちてくるもんじゃない」と村橋先生もおっしゃいましたが、その通りで、待っていたらだめだと思いますので、やはりしかけに入る時期に来たのかなと今は思っています。

このシンポジウム程度のことでは仕掛けていくというつもりはまったくないんですが、やはりもう少し具体的に、京都市がどういう調整の仕方をしたいのかということをお聞きいただかないと、つぎの議論にならないと思っています。

今日は西脇さんなり平井さんから聞いていますが、この会場で賛成者と反対者が殴り合いするぐらいのことを行政が言わないと、たぶんつぎの議論が始まらないと思っていますので、これはお約束します、つぎのステップで必ずもう少し詳しい話をしたいと思っています。ただ、今日、何

度も何度も、みなさまおっしゃっていますが、言いたいのは、「ハードル高いよ」と。「それをみんなの力で乗り越えましょうね」というのが言えればいいのかなと思っています。あとでもう少し言いますが、これぐらいです。

村橋：どうもありがとうございました。西脇さん、いかがでしょうか。

西脇：いま会場のほうから、大阪の方は、ぜったいにバスなんか地下鉄も大変やから、LRTがいいというようなご意見もちよっといただきましたが、私たち市内に生活している者も、いろいろなところに出る前に、「みなさんどう思う？つくりたい人ばかりの会に私は出るけど、誰かつくりたいわという言葉を書いてほしい」ということでいろいろな会合で申しました時に、「いや、まだまだ京都は大変やし、まだいまその段階ではない」と。やっと今の交通整備ができてきたところで、またどうして、必ずLRTでも乗り降りする停留場はつくらなければなりませんし、そうしたら全面的に車がなくなっても、一概にいいばかりは言えないと。私もいろいろ賛成の意見も言ってもらおうと思って中で申しておる時に、そのへんの整理が全部できなかつたら、足の悪い人も体の悪い人も、いろいろな方がおられる時に、本当にそれでみんなが乗りに行けるかなと。どこに停留場をこしらえられるのかなという意見も出ておりました。

これからいろいろ議論をして、けっして悪いということではなく、いろいろなこと、いままだデメリットのほうが多いような問題がいっぱいありますので、先ほど申していく時に、企業がいっぱいお金も出されて、事業者が負担をしていって、誰が負担されるのかなと思ったら、もう商工会議所でいっぱい出していただけたところがあって、市民も負担が少なくて行けるような話もできているのかなと、そんなんやったらうれしいなと思いながら聞かせていただいております。

## ●会場からの意見

村橋：どうもありがとうございました。他にいかがでしょうか、みなさん方。

そうしましたら、時間の関係で言いますとちょっと早いんですが、会場のみなさんから意見をいただきました。実は大変厩大な意見をいただきました。各パネリストのみなさん方に回答をお願いしたいということで指定をされておられる質問については、各パネリストにお渡ししております。あまりにも量がありますので、これについてあと30分ほど議論をやりたいんですが、読んでいただく時間が必要になりますので、ちょっと早めに我々パネリストどうしの議論は終了しまして、いただいております意見、これに基づいた各パネリストの意見をこれからお願いしたいと思っております。では平井さんからお願いします。



平井：はい。「今出川線を単線ということよりも、複線のほうがいいんじゃないか」ということです。こういう専門的なことについてはなかなか答えにくいんですが、先ほどちょっと申し上げたように、今出川というのは大変大事な通りでございます。今出川の東と西には、既存の私鉄があります。この私鉄2つを結んでいただいたら、大変京都のまちの交通はスムーズにいきます。鞍馬寺の管長さんが天龍寺の管長さんのところにごあいさつに行くのに、乗り換えなしで1本で行ける。いまでしたらどれだけ乗り換えせないかんかわかりません。それに南北に地下鉄が走っている。この今出川と烏丸を起点にして考えていただくと、大変交通がスムーズにいくんじゃないか

などと思います。

それと、今出川線の幅であります。昔チンチン電車が西洞院通を複線で走っていました。私もあれに乗って学校に通っておりました。ですから、そのへんの問題については、そう問題ではないのではないかなと思います。

今出川の界隈の西陣の方たちが、いまから10年前に私がこういう公の場所で、「今出川の叡電と嵐電を結んだらどうですか」と意見を申し上げたら、明るく日の新聞に、「郊外電車を市内に」というような記事を京都新聞が出したものですから、もう西陣界隈から私に電話でがらがん文句を言ってこられました。その西陣界隈の方々が、いま今出川に電車を通す実行委員会をつくられて、一番に旗を振っておられる。10年もたてば時代も変わってくるなと私はいま思っておりますが、今の思いは、やはりLRTの導入を訴え続けることが一番大切であると。単線どころか、やはり複線でいくべきじゃないかなと、このように思っています。

もう1つ質問をいただいています。「自動車抑制の視点はなにか」という質問ですけれども、事業者の努力は必要だということは先ほど申し上げました。お昼から納入できなくても、朝晩に時間をとって納入している地域もいまでもたくさんあります。京都市内いつでも納入できるということではありません。場所によって午前中しかできないところは、京都市内には大変多くあります。これをもっともっとみんなが心がければできる問題じゃないかなと思っております。

それと、温暖化問題の話が出ましたが、やはりCOP3ということを考えて、京都はなにかにつけて先進的であったまちであるはずでありますので、このCOP3で決めた地球温暖化防止にはいち早く協力する必要がある。そのためには、やはりLRTがバスに替わって主力な公共交通になるべきではないかなと、このように思っております。

村橋：どうもありがとうございました。他のパネリストのみなさんで答えていただける方、では望月さん、よろしく申し上げます。

望月：私に寄せられた質問の多くは、「LRT化に必要な財源の確保についてどうだろうか」、「国の支援はあるのか」という、そういう趣旨の質問でございました。

先ほど申しましたように、例えば、LRT化をするということ京都さんで意思決定をされて、その事業化のために国の支援をとという話であれば、いろいろな支援のメニューはあると思います。うまく使っていけば、すべてを国の助成対象にするということも可能ではないかなと考えております。

ただ、先ほども申しましたように、重要なことは、どういう支援にしても、事業主体は京都市になる訳で、国のお金が何割か入りますけれども、残ったお金は市の税金で賄うということでございます。やはり一番大事なことは、その4割なり5割なりの市の税金を使う、トータルでこれだけのお金を市の事業として出資するということのコンセンサスを得ることが非常に重要です。そのコンセンサスを得られて、出資をして事業をするということを決められるのであれば、国として支援をするということは、制度としてもございますし、これからそういう支援を強化していくという方向にたぶん動いていくのではないかなと思います。

村橋：どうもありがとうございました。他にいかがでしょうか

青木：私のところには、「LRT導入を含むTDMを推進する中で、車利用の抑制というものが、例えば、ソフトな、車にも少し遠慮していただくというような施策で可能なのか、もっとどういう具体的な手法が効果的なのか」ということがあります。つまり車利用をきちんと抑制するにはどうしたらいいかという話だと思うんですね。

先ほど申し上げましたように、罰則のない社会的規制というのはなかなか効果が上げにくい、つまり「毎週水曜日はノー・マイカー・デー」みたいな話は、なかなか効果が上がりにくいと思います。ここにはやはり鞭が必要なんですね。

京都の実情を考えますと、確か来年度から、正確なことはわからないんですが、駐車違反の取り締まりの民間委託というのか、その表現でいいのかわかりませんが、じゃんじゃん駐車違反を取り締まっていこうという方向になっていっています。駐停車違反が横行する中で、そういったかたちでの交通の規則をきちんと守っていただくということをどんどんやっていく。ある意味ではかなりの経済的規制になる訳ですが、そういったことで、「市内に車で乗っていくと停めるところがないかなわんな」ということになれば、もう少しバスや地下鉄を使っただけのではないかなというようにも考えております。そのような車を使う人からある程度お金をとるといふ発想も、特に外から中に入っていく方に対しては必要なのではないかと思います。

それからもう1つの質問として、「欧州で見られるような運輸連合やゾーン制の料金システムがなぜ日本国内では見られないのか」というご質問です。ゾーン制というのは、例えば、地下鉄とバスを乗り換えても同一ゾーン内では初乗りを払わないですむ、同じ料金でやるということです。

今、確か西大路の方でフィーダーのバスに乗り換えた場合に、新たにもう1回払わなくてすむというような料金システムを試験的に導入していますが、なぜ日本ではできないかと言いますと、日本国内ではまず交通機関別、バス、鉄道、それぞれ違うように積み上げていって運賃を計算してそれを認可するというやり方でやってきたためにできないというのが、バスと地下鉄の間の乗り換えのゾーン制度ができない理由としてあります。それからもう1つは、事業者ごとにそういった運賃を定めていくというやり方が行われておりますので、これは基本的には事業者の独立採算、事業ごとの独立採算ということを前提とした料金、運賃システムなんですね。

欧米の場合にはなぜゾーン制ができるかという、先ほどもちょっと申し上げましたように、車利用を抑制するために、ある程度車のガソリン代などを勘案して、市民が払うことが可能な運賃で運営することが大前提となっていて、その分で出た赤字については行政が負担していく、補助していくという考え方でやっていくために、ゾーン制の導入というものが可能だった訳です。

ですから日本の場合には、いま乗り継ぎ割引運賃という考え方があります。これを拡大していったら、ある程度初乗り運賃の分を薄く、広く他のところにかぶせていくというような考え、全体としては、遠くに行く方にとってはちょっと割高になるかもしれないけれども、短い期間で乗り換える人には少し割安になるというかたちでの導入は可能だと思うんですが、抜本的に変えていくためには、やはりそこに運賃以外のお金を行政が出していいのかどうかという市民のコンセンサスが必要になってくるのではないかと思います。

村橋：どうもありがとうございました。他のみなさん、では西脇さん。

西脇：私のほうにいただきましたのは、京都新聞にも女性の反対が出ていたけれども、それで「どうしてや」というようなこと。それから、「バスとか地下鉄は階段があって大変だから、やっぱりLRTがいいのではないか」というご意見もあります。

確かに私たちも、本当になにもかも解決すれば一番いいとは思っているんですが、この状態でやっていくということで、市民のもう少ししっかりと、みんなが「そうや」と思ってもらえる時には、反対の声も出ないし、きっと事業者も協力しようという体制になると思うんですが、いま交通渋滞が大変な時に、車が2車線ずつで走っている時に、1車線消えてLRTが入った時にどうなるんやということがすごく心配です。

もう一人の方は、「歩道から直接乗れるしええんや」とおっしゃっていますけれども、その線がもしLRTが入って歩道から直接乗るとなると、その線のところは全部自動車がシャットアウトになりますので、それで京都のまちがきちっと活性化したものになっていくかというあたりも、もう少し議論を深めていって考えていかなければならないなと思っています。

村橋：はい、ありがとうございます。それでは局長、お願いします。

大島：私のほうにもずいぶんとたくさんいただいておりますが、ポイントは3つぐらいかなと思います。1つは、「市電の廃止の経過も踏まえて、いま本当の意味でのTDM施策をまずやりきったのか」ということですね。まずLRTありきじゃなくて、交通まちづくりプランで30数項目のTDM施策をやると言っていますが、「それを本当にちゃんとやってから言ってよ」みたいなところですね。「LRTまずありきでは困る」という意見がありました。

まさにそれはその通りで、我々も、いま書かれているTDM施策を、それぞれの分野で少しずつですが推し進めておりますが、それも同時にやりながら、やはり1つの都市の装置として、京都市にとって1つの大きな可能性をもっている、そういうLRTであるならば、これはこれで同時並行で検討していかなければいけないかなと思っている部分があります。

もう1つは、今日は先ほど私の発言ですでに自白していますが、「具体的でない」というご叱責でございました。実はまだそのときじゃないと思っているだけのことなんですけど、もう少し具体的にいろいろな、整備費の問題とか採算の問題とか、この報告書にある部分を超えたより現実的なつめはいま始めていますが、それは追って、お約束したようにご提案して議論したいと思っています。今日はまだ抽象的で、そういう意味では申し訳ないと思っています。

それから、あとはやる気のこと、やる気とリーダーシップのことをずいぶん言われていますが、今のトップも含めて、リーダーシップに欠くことはないとは思っております、やる気しております。やる気の方だけ、実は市民のみなさんのお支えをお願いしたい。それは合意形成ということではありますが、「多少のことはあってもこれをやれ」というように市民の声にぐっと押しただけの状況ができれば、私はもっとやりやすいなと思っております、その仕掛けをしているということで、シンポジウムは1回目ですが、これから各2路線、例の2路線の沿道に入らせてただけて、「本当にいいんですか」という話をさせてもらいますので、その時にもっと具体的な話をしたいと思います。

その中では例えば、「本当に車庫大変やで、車庫の用地が目算あるのか」とかいう、非常にご親切なご指摘もいただいておりますが、本当にまだまだいろいろ細かいことは残っておりますので、それをこれからやっていきたいと思っております。

いまリーダーシップについて言ったのですべてですが、ルートについても、これは1つの実験的な要素を踏まえて指定した2路線であります。「ヨーロッパのようにやはり放射線状に郊外に延ばすべきだ」というご指摘も3通ほどありましたが、それはそれでまちの特性を踏まえたLRTの路線だったはずで、京都はやはり京都らしい、京都の特性を踏まえた路線、ルートを、これからもご相談しながら決めていきたいと思っています。

いずれにしても議論は、賽は投げられたと私は思っておりますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思います。

村橋：どうもありがとうございます。まだ実は質問をいただいております、もう1回再配分をしております。それを各パネリストにご覧いただいて、またそれに対するご意見をいただきたいと思ひます。

ご覧いただいている間に、もう1回議論の要約をさせていただきたいと思います。具体的な2ルートについての話もありますし、そもそものLRT導入の仕組みの話、先ほど私が言いました言葉で言いますと、事業のあり方、事業の仕組みと言ったり、計画上の位置付けと言ったりした、そういった話の観点もあります。論点がさまざま飛んでいますので、なかなかフロアのみなさん方が、おれの聞いていることはここじゃないよと思われる方もたくさんおられるかもしれません。そこはちょっと申し訳ありません。

議論が今日本格的にみなさんの場で始まるのが、先ほども局長の話がありましたが、初めてなものですから、まずはやはりボール



を、先ほどの局長の説明のように、研究会で議論してきたもののボールを投げさせていただいて、それに対してまずみなさん方がどう考えられるか、どういう意見をもっておられるか、それをまずうかがったうえで、さらにそれに対してどういう対応をするかというキャッチボールが始まったところでございます。そのために、市全体のきわめて大きな話から1つひとつの具体的なルートをめぐる話までいろいろな議論が出ていますが、だんだんと集約・整理をしていきたいと思っています。

いずれにせよ議論の論点がだんだんと解き明かされていって、その論点に対する考え方が提案され、それについての具体的な取り組みが、見通しができてこそ初めて実現化というところまで到達する訳です。まだ到達する1つの足がかりが今日のこのシンポジウムでありますので、議論が錯綜している点をご容赦いただきたいと思います。

みなさんが読んでおられる間に、私宛にきている質問がありましたので、ちょっとお話をします。「課題とデメリットは区別すべきであって、新しい方策のもとで、あるべき姿の社会におけるデメリットをメリットに変える思考が大切ではないか」というご指摘をいただいております。

結論から言いますと、まさにその通りです。私は課題とデメリットを混在しているつもりはありません。LRTそのものが、先ほどの青木さんのお話にありまして、青山先生のお話にありまして、欧米を中心として導入されている実情があります。ただ、国の体制、仕組み、都市の規模、これは100万都市はほとんどありません。みなさん気が付かれたと思うんですが、せいぜい数10万都市が事例です。大都市ではほとんどありませんので、そういう都市の違い、あるいはもちろん歴史性とか、それから京都のもっている地域的な条件などなどを勘案すると、いま考えているLRTの課題というものがそのままデメリットであるとは思いません。

デメリットとして考えるべきものは整理をしたうえで、これを導入にあたって議論していく時について、繰り返しになりますが、先ほど言いましたように、計画上、京都市として行政側から見て、京都市のまちづくりから見たときの位置付けというところまで、三段論法ではありませんが、やはり明確に示していく必要があるだろうと。さらにそれを実現するには、事業の仕組みというものを工夫していって、私が先ほど言いましたように、自分の意見ですが、創意工夫は我々自ら出していくところが大事だろうと。そういう意味で、事業化について採算性を含め、財源のことを含めて、場合によっては市民から市民債を応募することだって大いにあると思います。先ほどの富山もその例だと思いますが、そういういろいろな仕組みを自ら考えていくということが出てくると思います。

最後に、順番から言うと逆になりますが、合意形成として、特に交通事業者、これは例えば、仮

にですが、京都市が事業主体になられるとしたら、同じ京都市の交通局はどうするのという大問題が、自らの問題として抱えられることとなりますから、首長は自らそれを意思決定しないといけない訳です。そういう意味で、交通事業者とのコンセンサスづくりをどう考えるかということなどは、これは課題ではあったとしても、LRTのデメリットとは私は考えません。

そういう点で、課題に対しては、平井さんが言われましたように果敢なる挑戦をこれからやっていくべきだろうと思っておりますので、ご指摘のご質問については、デメリットをメリットに変える努力というものを、先ほど言いました3点を中心としながら取り組んでいってはどうかと考えております。

それでは、またみなさん方に戻しますけれども、再度お願いいたします。

大島：先ほど具体的な項目、数字が出てこないということでしたが、例の報告書については、京都市都市計画局都市企画部交通政策課のホームページで出ております。

その中で、質問は2つあったんですが、「事業費をどう考えているのか、数字があるなら教えて下さい」という質問がありました。聞かれると卒倒されるのであまり言いたくないんですが、いろいろな条件を前提に試算しています。例の今出川線で言うと、びっくりしないで下さいね、326億円かかると思っています。その中で、軌道事業だけで121億円です。これだけを聞くと卒倒してしまして、あかんかと思ってしまうんですが、今はまだ日進月歩でして、このLRTにつきましても、今の事業費がそのまま、例えば、2年後、3年後にかかるかということ、これは違うと私は思っています。

例えば、私は報告でも言いましたが、京都ではもう架線のあるLRTは無理ですよと申し上げました。そういう架線のないLRT、「架線レス・トラム」と言うそうですが、この開発が、燃料電池の開発で、いま鉄道総合研究所のほうで研究中ですが、そういう話も一方であるということとか、まだまだ動く要素があるものですから、あまり整備費用は言いたくなかったんです。小環状線はちなみに184億円だと言っています。たったあれだけでもそれだけかかるとなると議論がフリーズしてしまうので言いたくなかったんですが、いま我々が議論のスタートでもっている数字はそういう数字だということです。

ただこれは、何度も言いますが、今後の技術革新で変わっている余地があるので、夢は捨ててはいないということがございます。

村橋：ありがとうございます。他のみなさん方、はい、望月さん。

望月：追加の質問で、「市バスとLRTの連携をどう考えたらいいのか」という話がありました。

大きくは2つあるんだろうと思います。1つは、先ほど言いました幹線的な公共交通網の1つをLRTが担う訳ですから、京都市の中でそういう幹線的な公共交通網というものをいろいろ考えていくと、LRTばかりではなくて、バスで幹線的な公共交通を受け持つという路線が当然出てくると思います。

例えば、隣の韓国のソウルに行きますと、幹線バス、要するに道路の真ん中を路面電車と同じように幹線バスがどんどん走っています。電停みたいなところにバス停があって、そこで乗り降りをしている。市長さんが替わるごとに廃止したりまた出てきたりということがありますが、そ



ういうようにバスを中心にして——名古屋などでも基幹バスという制度がありますが、そういうバスを中心とした基幹的な公共交通をバスが担う。特にそのうちの需要が高いものがLRTに変わっていくという、そういう役回りでバスが残るとというのが1つですね。

それから2つ目は、先ほどもちょっと言いましたが、幹線的なLRTの電停のところにバスがきて、もうちょっと地域をきめ細かくサービスをするというところで、バスとLRTが役割分担をしながら、それこそ歩行を代替するような身近な公共交通サービスをしていくという役回り、大きくは2つのバスとLRTとの関係があるのではないかなと思っています。それが1点です。

もう1つは、「自転車を利用して、例えば、LRTに載せるとかそういう連携ができないだろうか」という話がありました。

先ほどの富山の例で言うと、議論をしていたのは、通勤時間帯以外は自転車を載せようという議論をしていました。比較的すいている地方の鉄道では、すでに電車に自転車を載せるという試みもされているので、これはそれぞれの地域の、お客さんがどのくらい乗るかということにも関わりますが、当然自転車などの連携も考えていければいいのかなと思います。

村橋：はい、ありがとうございました。平井さんいかがでしょう。

平井：私のほうに来ているのは、市民合意の話であります。「LRTは必要だろうけれども、LRTのことをあまり市民は知らない。だから、しっかりとこのへんを踏まえないといけない」という問題。もう1つは、「市民の関心の低さ、目先の利便性しか考えていない市民の関心をいかに高めていけるか。車への依存の高さをどのようにして変えていくか」。これは私にとって、自分がどうこうと言える問題ではありませんが、これは繰り返し繰り返しみなさんにLRTの導入を訴えていく、またみなさんに知っていただけるように、お話しをしていただく機会を多くとるしかないなと思っております。

また、あまり市民のみなさんは、自分たちがお金を出してまでLRTをやらなくても、いまの状態でもいいんじゃないかということでしょうけれども、いま京都市長は、観光客を今度は5,000万人よぼうとしている。いま4,500万人まで到達しました。もう少ししたらまた500万人お客さんが増える訳であります。現在でもこういう状態であるのに、またこれ以上、500万人の人がきた時にはどうしたらいいのか。お客さんが来ることによって京都の経済はやはり活性化する訳ですから、このへんはしっかりと市長の方針どおり、ここは5,000万人を受け入れるまちづくりをしていく必要があるんじゃないかなと思っています。

もう1つは、かつて「叡山電鉄と京福電鉄とを結んで、同じ切符で安く行ける運行をしてみる必要があるんじゃないか、例えば、バスでいっぺんやってみたらどうか」という提案を京都市に対し、私たち商工会議所が要望し、半年間、出町柳から白梅町までバスを運行していただきました。

しかしながら、ちょっと苦情ではありますが、私も出町柳に行きましたけれども、どこから乗っていいか乗る場所がわからない。停留場がその間2つしか停まらない。急行みたいなものですね。それと白梅町に着いたら、白梅町の嵐電の駅のそばに着くんだと思ったら、100メートルほど北に上がったところでないと停まらない。こういうことでお客さんがほとんど乗らなくなって、結果的には、「平井さん、これはやっぱり失敗ですよ、今出川線は失敗ですよ」と言われましたけれども、それはそうじゃないんじゃないかなと私は考えております。「今出川路線は市バスにとっては最大のドル箱路線です」という話も聞きました。もう少し乗りやすい停留所、乗りやすい場所をちゃんと考えれば、問題ないんじゃないかなと。ですから矛盾は大変している訳でありまして、今日はたまたまこういう質問状をいただきましたので、ちょうどいい機会ですのでお答えをして

おきます。

村橋：はい、ありがとうございました。そうでしたら、青木先生いかがでしょうか。

青木：1つは、「LRTを導入して本当に車が減少するのでしょうか」。それから、「車が不便になってしまう」。それから「軌道上に車が走るのには目に見えている」というような、車との関係の話の質問が来ております。

私は先ほど申し上げましたように、まずLRTありきではなくて、結局京都の中の車の使い方をどう考えていくか、それと併せて考えていかななくてはいけないと思います。ですから、ちょっとモデレートな言い方をすると、少し車の利用を我慢して下さいということも言っていかななくてはならないと思います。ですから、LRTが走れば車が減少するというのではなくて、車を減少させるために強制的に1車線つぶすというような考え方、先鋭的な考え方でもいいのではないかと思います。

それからもう1つは、「LRTの導入よりも路線バスの整備のほうが京都に適しているのではないか」と。「レールの設置の必要がないし、自動車の規制が必要だけれども、それはLRTもバスも同じだ」ということなんです。これは先ほどからいろいろ話が出ていますように、なにも京都の市内、全面的にLRTを引こうというのではなくて、需要が多くてバスでは賄いきれないようなところについてはLRTを引き、それから周りのフィーダーとしてバスが役割分担していくというような、公共交通どうしの連携を考えていく。それこそこれが先ほどの青山先生のお話のパッケージ政策の一環だと思うんですが、そういうように考えていく。つまり、何がなんでもどこにでもLRTを引くというのではなくて、メリハリをつけていくということが必要だと思うんです。

それからもう1つは「採算がとれるのか」という話なんです。先ほどからお話があるように、ある程度、現在は、ちょっと前と比べてかなりの助成策というのがいろいろ出てきております。例えば、交通事業者、あるいは市の交通局などに市民のお金をある程度寄附してやっていくというような手だても出てきております。

以前同じ富山県の高岡市の万葉線というのがやはり廃止するかどうかという時に、存続しよう、第3セクターの路面電車としてやっていこうということで決められて、幸いなことに今年はずいぶん予想よりお客さんが多いという話をうかがっています。その時に、やはり全国から何千万という単位での寄附が集まったんですが、その当時はそれをちゃんと使う仕組みができていなかったんですね。でも現在は、そういう市民からの寄附などについても使うやり方も出てきているということで、工夫をしながら、それから先ほどお話がありました通り、より安い建設コストでやろうというような工夫をしながらやっていくというやり方がいくつかあるのではないかと考えられます。

ですから採算性については、やはり営業する事業者の方にすごく努力していただく必要があるけれども、そうした人に過大な負荷を押しつけないようなかたちでの補助なりのやり方も工夫していく必要があると考えます。ですから、初期投資のリスクが大きすぎるということではなくて、ではリスクをどうしたら軽減できるのかということも考えていく必要があるし、考える道筋があると考えております。

最後に「LRTはフェンスがないが、人との接触事故は起こらないのか、また対策はあるのか」ということですが、先ほど青山先生の写真などでもずいぶん出てきたように、人とLRTが一緒に空間を共有しているということがあります。この安全性の問題については、日本ではかなり事

業者の方、あるいは路上交通を管轄する警察の方などが慎重な対応をしていらっしゃると思います。一例として、金沢でアーケードの中にバスを入れて歩行者と共存させるということをやってみたことがあるんですが、事故が起こった時にどこがどのように責任を負うのかというのは非常に問題があります。

欧米の場合には、LRTが速度を出して危険だというのは当然のことであるから、それに対して歩行者が自分でケアをなささいという、いわゆる自己責任ですね、私はこの言葉はあまり好きではないんですが、そういう対応がされています。ですから日本の場合には、ある程度の軌道内の立ち入りの禁止とか、そういった規制をかけていかななくてはいけないのではないかと思います。

ただし、トランジット・モール、歩行者とLRT、あるいはバスだけの空間にした場合に、ある程度スピードを抑えて走行することによって安全性の確保を考えることができるのではないかと思います。この点についてもまだ試行錯誤を続ける必要があるのではないかと考えます。

村橋：ありがとうございました。西脇さんいかがですか。

西脇：私はいろいろ聞かせていただきまして、事業者にも負担をかける、市にも負担をかける、そして市民がなんだか喜ばへんようなことやったらなんやろなということで、これからこの議論について、先ほどちょっと経費的なことも出ましたが、もっと詳しく、まだまだ全体的に内容をはっきり、なんだということをわからんままの市民がいっぱいなので、これだけ市民にもメリットがあって、今はこれまでの軌道を走っていました市電のイメージと、車、バスとの競合のことでいろいろと言葉が出ていますので、これだけ事業者も市も負担をするかわりに市民にもこれだけメリットがあるということをごこれからおいおい言っていただき、そうしていく時にはこれは目の目を見た路線になっていくと思いますので、是非そのあたりを市民全体に詳しく説明していただけたらと思います。

村橋：ありがとうございました。時間の配分を少し間違えましてすみません。もう4時25分になりましたので、締めくくらないといけないです。後ろがもうあとあまりないんですが、みなさんにお伺いします。一言だけこれだけは申し上げておきたいということがございましたら、是非ともおっしゃって下さい。いかがでしょうか。

望月：先ほども申しましたように、来年の5月には富山で路面電車が動きます。ストラスブルまで行かなくても、それと同じものが見られますので、是非とも富山に行って体験して下さい。それだけです。

平井：今おっしゃったこと、是非とも富山に行って乗って下さい。それとやはり「国際観光環境都市・京都」ということを忘れないように。そこに自分たちが住んでいるということを忘れないようにしたいと思っています。

大島：今日の議論をしっかり受け止めて、さらに我々のほうから仕掛けたいと思っていますので、覚悟して下さい。

村橋：局長から決意表明をいただきました。長い時間、聴講いただきまして、大変ありがとうございました。

最後に私、一言だけ、もう一度繰り返しますと、「ウォーム・ハート&クール・ヘッド」。熱き心をもって冷静な頭脳を働かせて、LRTの導入について引き続きみなさん方がご検討いただければと思っています。

大変長時間になりましたけれども、パネルディスカッションはこれで終わらせていただきます。どうもパネリストのみなさん、ありがとうございました。

## 閉会の挨拶

---

谷口：京都市都市計画局担当部長の谷口でございます。本日はみなさん本当にお忙しいか、この明日の京都のまちづくりとLRTを考えるシンポジウムにご参加いただき、そして最後までご聴講いただきまして、誠にありがとうございました。また、ご講演をいただきました青山先生、そしてコーディネーターの村橋先生、さらにはパネリストのみなさま方には、心からお礼と感謝を申し上げます。

本日は、LRTのメリットとデメリット、そしてLRT導入の効果と課題、こういったことにつきまして、パネリストのみなさまをはじめ会場の方々からも多数の貴重なご意見をいただきました。おかげをもちまして、このシンポジウムが非常に意義のある、実りの多いものになりましたことを、主催者として大変ありがたく、また心強く思っております。

京都市としましては、これをきっかけにいたしまして、LRTについて、また「歩いて楽しいまち・京都」の実現に向けまして、市民のみなさまとの議論をさらに深めてまいりたいと考えております。今後とも引き続き、みなさま方のご理解とご協力をいただきますようお願いを申し上げます。閉会のごあいさつとさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

