

シンポジウム パネルディスカッション議事概要

○ 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

(青木)

- ・ 日本で都市の交通政策というと、交通安全問題のことを示しており、総合的なスタンスでの交通政策は、地方レベルではほとんど行われていない。それに対して、他の国では、地方レベルで総合的な交通政策を考える仕組みが出来ている。
- ・ 欧米では、路面電車の復活、LRTの導入や検討が行われているが、それはクルマ依存社会に対する反省からである。
- ・ 道路はいったい誰のものなのかという問いかけに対し、日本では自動車のものとなっているが、本当にそうなのだろうか。本来は、人間、すなわち自動車や歩行者、自転車のものである。

(望月)

- ・ 人口の減少や高齢化、第3次産業の割合が高く、成熟化した社会となっていることから、まちづくりの方向が大きく変わってきている。
- ・ まちづくりの目的として、「クルマに頼らない」「既存ストックの有効活用」「都市の顔・魅力の増大」「環境負荷の少ない」の4つがあげられる。
- ・ 歩くことと一体的に機能するような身近な公共交通が整備されたまちづくりに転換していき、国としてもそのようなまちづくりに積極的に応援していくことが最近の方向である。

(西脇)

- ・ 昔、自動車が増加し、渋滞がひどくなった時に、市電が廃止されたことにより、自動車・バスがスムーズに走行できるようになり、歩道も広くなり、電線の地中化の工事も進められ、今の状態を整備されるのではないかと思っていた。
- ・ 京都では、地下鉄の整備が進められ、駅にはエレベーターやエスカレーターが整備され、バリアフリー化されている。現在の地下鉄を有効活用していくことが先決である。

(平井)

- ・ 観光地である嵐山や大原に行くのに時間がかかることに、観光客が不満を感じている原因は、交通渋滞である。
- ・ 市民や観光客、商業者が快適にすごせるまちづくりをするには、公共交通をうまく結節させ、利用しやすくすることが必要である。
- ・ 今出川通に、嵐電と叡電を結ぶLRTを走行させることによって、大原や嵐山の交通渋滞が解決し、京都駅と結ばれている地下鉄とも結節し、観光しやすくなる。
- ・ 国際観光都市・環境都市である京都には、LRTが公共交通機関としては適しているのではないだろうか。

(大島)

- ・ 過度に自動車に依存する社会には、限界が見えてきている。しかし、1つの政策で交通問題を解決することは出来ない。
- ・ LRTは、京都市全体の交通体系の中で位置づけていかなければならない。そのためには、地に足をつけた議論を進めなければならない。

○ 公共交通と自動車のバランスについて

(青木)

- ・ まず、京都は、道路空間の再編成についてもっと考えていかなければならない。ただし、軌道系ネットワーク不足やバスによる渋滞、マナーの悪さによる交通問題が生じている。これらを、解決するためには、アメ（公共交通）とムチ（自動車）によるメリハリのある政策が必要である。

(西脇)

- ・ 観光客は、クルマがないと、おみやげが荷物となるため、買ってくれない。観光客に受けるような政策を行わなければならない。

(平井)

- ・ 昔、マイカー拒否宣言、京都にはクルマで来ないで下さいというものがあったが、今は、クルマで来た方を、いかに公共交通に乗り換えて、スムーズに移動してもらうかが問題である。
- ・ LRTを導入すれば、観光都市としても目玉になるのではないか。
- ・ 快適で、感じのよい、バリアフリー化された京都らしい乗りもの、LRTが必要ではないだろうか。

(望月)

- ・ 限られた空間をどのように使っていくかである。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とともに、自動車に制約をかけていく必要がある。
- ・ まず、市として、公共交通サービスをどう考えていくのかをきちんと示すべきである。また、市民レベルでどのようなサービスが受けられるのかをきちんと示さなければならない。
- ・ 国では、パッケージでの支援制度が出来ている。ハードより先に運賃などのソフト施策を進めていき、トータルで考えていかなければならない。

(大島)

- ・ 都市政策は、関係者が非常に多い。市民や交通事業者などからの協力も得る必要がある。京都市は、その中で調整をしていかなければならない。

○ 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

(望月)

- ・ 富山ライトレールの話

(西脇)

- ・ 京都は、富山と比べて、人口が多く、市民の思いがまだ高まっていない。
- ・ また、京都はみちが狭く、道路はご盤の目に通り電車は廻りにくい。渋滞が尚ひどくなる。LRTを導入するためには、道路の拡幅などが必要であり、現在の道路の状態、自動車を規制し、LRTを導入しても市民の理解は得られない。
- ・ LRTを導入するためには、もっと煮詰めて、市民みんなが納得して、大きな思いになるまで、時間をかけてもらわないと。また、市民の負担が少ないものでないと市民は利用しないのではないか。

(平井)

- ・ 京都には、観光・環境・高齢者のことを考えると、LRTが必要である。
- ・ 商業者としては、搬入・搬出が一番の課題となる。現在でも、嵐山は昼に搬入することは出来ないため、人の少ない夜に搬入をしている。搬入・搬出に関しては、企業の努力が必要と

なる。また、現在の四条通は、夕方、バスだけであり、一般の自動車が入れる状態ではない。商業の面からも、トランジットモールについても考えていく必要がある。

- ・ 京都の活性化のためにも、できないことをどうすればできるかを、みんなで考えていかなければならない。

(大島)

- ・ 8月にLRTの検討について報告をしたときには、市民の投書は、早く導入を検討して欲しいとの意見が多かった。しかし、9月14日に市長からの2路線（今出川線・小環状線）の具体的な検討について発表がされた時は、本当に導入をするのかという意見が多かった。
- ・ まだ、市民から意見が聞けていない部分がある。このことから、市民ともっと議論を積み重ねる必要があると思われる。

(青木)

- ・ 確実なことは、高齢化は進んでおり、現状のままでは、移動に関するコストがどんどん高くなってしまわないだろうか。渋滞によって失われる時間のコストは高く、実は自動車は公共交通と比べて、かなりコストがかかっていることを意識を持たなければならない。
- ・ 今後、自動車が便利になるように、駐車場の整備や道路の拡幅は、費用や空間も必要となる。本当に自動車を使わなければならない方だけが道路を使い、道路を使う分だけ費用をもってもらわないと先行きが見えない。

○ 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

(青木)

- ・ 事業のしくみとして、上下分離が考えられる。そして、運営は、欧米のように競争入札のかたちが考えられる。採算性の手だては、日本でも多様化しているのだから、工夫のしどころである。
- ・ 計画のあり方については、公共交通のネットワーク1つを取ってみても、すべて事業者が主体となっているが、自治体や公益的な自治体組合みたいなものが、バスと路面電車の路線を調整していく役割を担っていかないとならない。

(平井)

- ・ 合意形成を得るためには、LRTの実験線を入れてみて、一度乗ってもらった方がよい。
- ・ 運営に関しては、民間の活力を使っていくべき。

(望月)

- ・ コンセンサスは2種類あり、市民のコンセンサスとしては、市民にどのようなサービスが受けられるかを説明しなければ得られない。ただ、LRTを整備しただけでは、市民にサービスを提供したことにはならない。
- ・ このため、関係企業とのコンセンサス、ほとんどがバス事業者だと思うが、バス業者との調整を行う必要がある。具体的には、基幹とフィーダーとの役割分担を行ったり、LRTの導入にあたって、出資者になってもらうなど。
- ・ 事業採算性は、全体のコストの中で、民間活力でどこまでカバーができ、残りを公共で支援するというのが、これからの主流の考え方である。
- ・ まちづくり交付金は、従来の補助金と違うものであり、パッケージしたあるエリアの中で、計画をつくり、その計画を実現するために必要な事業について、国から支援する仕組みとなっている。これは、公共施設を整備するときだけではなく、市町村の独自メニューについて

も対象となっている。

(大島)

- ・ 現在、仕掛けに入る時期に入ってきたのではないだろうか。もう少し、具体的に京都市がどう調整の仕方をしていきたいのかを聞いていかなければ、次の議論にならないと思っている。

(西脇)

- ・ L R Tについての課題の整理をして、議論をしていく必要がある。

○ 会場からの意見

(平井)

- ・ 「今出川線、単線ではなく複線の方がよいのではないか。」—今出川線は、嵐電と叡電を結び、東西をスムーズに移動することができる。幅員については、それほど問題にならないのではないだろうか。複線にすることも可能ではないだろうか。
- ・ 「自動車の抑制の視点は何か。」—商業者については、企業の努力により可能だと思う。京都は先進的なまちであり、C O P 3が開催されたことも踏まえると、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L R Tが主力な交通手段ではないか。
- ・ 「市民合意」—繰り返し、皆さんに説明し、理解を得るしかない。観光客を受け入れられる交通手段を整えなければならない。

(望月)

- ・ 「L R T化に必要な財源の確保」についての意見が多いが、京都市がL R Tの導入を意志決定し、事業化のために国の支援をとということであれば、いろいろな支援のメニューはある。うまく使っていけば、すべてのものに支援をしていくことも可能ではないか。しかし、重要なことは、どういう支援にしても、事業主体は京都市であり、国の支援が何割か補うが、残りは京都市の税金で賄わなければならない。重要なのは、L R T導入にあたり、税金の導入をするということについて、市民からコンセンサスを得ることである。
- ・ 「市バスとL R Tの連携をどう考えていけばよいのか。」—1つは、幹線的な公共交通網をバスが担っているところで、需要が高い路線については、L R Tが担う。もう1つは、L R Tが基幹的に、バスがフィーダー的に役割分担をする。
- ・ 「自転車をL R Tに乗せることはできないか。」—富山では、通勤時間帯以外は自転車を乗せようという議論もあった。地方では、電車で自転車を乗せる試みもされている。

(青木)

- ・ 「TDMを推進するなかで、クルマ利用の抑制について、クルマの利用を控えるというソフト的な対応で可能なのか。」—罰則のない社会的規制というのは、効果は上げにくい。このため、駐車違反を取るなどのムチが必要となる。自動車で、外から中に入る時に、お金を取ることも必要なのではないだろうか。
- ・ 「欧州で行われているゾーン制や運輸連合が、何故日本では行われないのか。」日本国内では交通機関別に運賃を計算して、それを認可する方法であるためである。また、事業者別に運賃を定めており、事業者の独立採算を前提としている。欧米の場合は、クルマ利用を抑制するために、利用者が払うことが可能な運賃で運営するというのが前提となっており、赤字が出た場合、行政が補助していくという方法であることから、ゾーン制が導入可能である。日本でも例えば西大路でのバス同士のように乗継ぎ割引があり、それを拡大することは可能で

ある。抜本的に変えていくためには、運賃以外のお金を、行政が出して良いのかどうかということに対して、市民のコンセンサスが必要と考えられる。

- ・ 「クルマとの関係」－LRTありきではなく、京都の中でのクルマの使い方と合わせて考えていかなければならない。少しクルマの利用も押さえて欲しいということもいっていかねばならない。
- ・ 「路線バスの整備の方が適しているのではないか。」－バスではまかなえきれない部分において、LRTを導入していけば良いのではないだろうか。フィーダーとしてバスを使う。公共交通動詞の連携を考えていかなければならない。
- ・ 「採算が取れるのか。」－いろいろな補助助成策が出来ている。市民のお金を寄付として使うという方法も取られてきており、工夫の余地がある。
- ・ 「LRTによる事故」－日本では、軌道内の立ち入り禁止などを行う必要がある。LRTの速度低下により、安全性を確保することができるのではないか。

(西脇)

- ・ 「何故、LRTに反対なのか。」－現状において、LRTを導入すべきかどうか。LRTのために、車線をなくした場合、どうなるか、どうかが、とても心配である。LRT導入によって、本当に京都が活性化されるかについても、もっと議論を深めるべきではないか。

(大島)

- ・ 「市電の廃止の経緯もふまえて、TDM施策をやりきったのか。」－TDM施策もLRTも同時並行に進めていかなければならない。
- ・ 「具体的ではない。」－今はその時ではない。報告書を越えたより現実的な検討は、現在、進めている状態である。
- ・ 「リーダーシップやる気」－市民の合意形成を得たいと思っている。2路線について、地元に入り、もっと具体的な話を進めていきたいと思っている。
- ・ 「具体的な数字が出てこない。」－交通政策課HPで公表している。事業費は、今出川線326億円、うち軌道費126億円、小環状線184億円である。しかし、技術は日進月歩であり、架線レス等も踏まえると参考程度としていただきたい。