

# 名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



## 【10】 京都のLRT構想…復活の条件

### 1 京都市の復活構想

京都市は、昭和53年、路面電車を全廃しました。しかし、平成9年に京都で開かれた気候温暖化条約の会議の頃から、その復活の動きが出てきました。大都市での路面電車復活です。

17年、京都市は「新しい交通システム調査」の結果を公表しました。その中で、新しく導入を検討する交通システムが比較され、LRT(路面電車の現代版)が選択されたのです。さらに具体的な路線が7本設定され、需要や採算性が試算されました(図1)。たとえば、次のような昔路面電車の走っていた路線でした。

- ・河原町線(京都駅-東山三条等)
- ・東大路線(京都駅-元田中等)

- ・今出川線(北野白梅町-出町柳等)
- ・大環状線(北大路-九条-北大路)

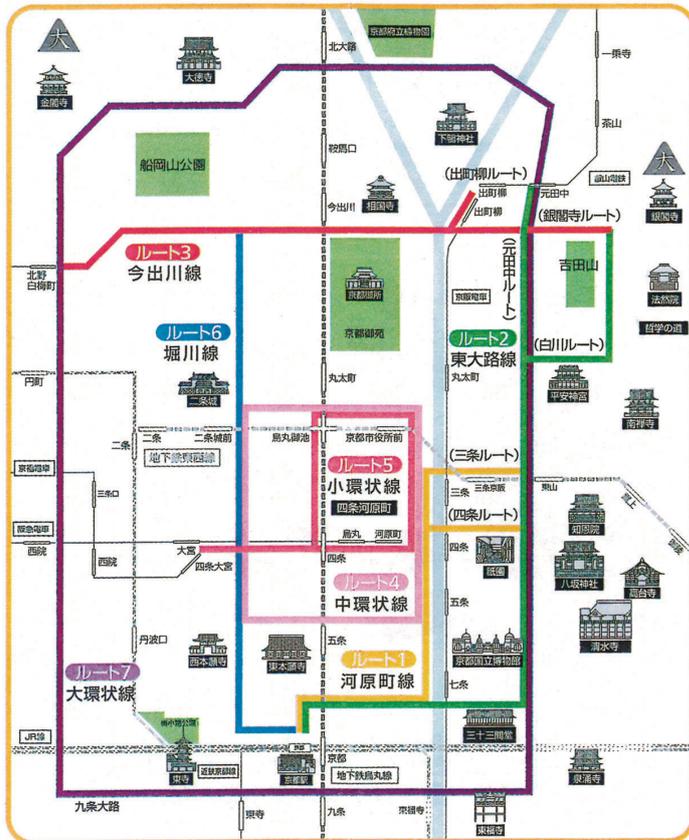


図1 京都市がLRT導入の課題等を検討するために設定した路線 (H17:京都市資料)

この構想によって、全国でほぼ全廃された大都市の路面電車の復活が、LRTと名を変えてではありませんが、京都市で動き出したのです。

今回は、このようにして動き出した京都市のLRT構想を追ってみたいと思います。

## 2 京都構想の変遷

### (1)「歩くまち・京都」

京都の交通問題は深刻です。都心部の慢性的な交通渋滞、鉄道ターミナルの市内分散、観光シーズンでの旅客からの批判、等々、大きな改革が必要とされています。しかしその対策の骨格が期待される地下鉄は、南北線、東西線で打ち止めになっており、次なる新しい交通計画が求められていました。

平成13年。京都市は、その基本計画で、「歩くまち・京都」のコンセプトを提案しました。徒歩と公共交通を優先し、自動車に頼らない「まち」を創ろうという提案です。そして15年から2ヶ年かけて、導入すべき新しい交通システムを検討しました。そして、ミニ地下鉄、モノレール、新交通システム、ガイドウェイシステム、LRT、基幹バス等の中から、前述のようにLRTを選択し、路線を提案す

ることになったのです。

さらに市は、そのLRT構想を広報し、広範な市民に説明会をしました。そして具体的な問題点の把握等のため、「交通社会実験」を行うことにしたのです。京都のLRT構想は一気に進むかに見えました。

### (2)交通社会実験

実験路線には、前記設定路線の中から今出川線が選ばれました。両端に私鉄(地上線)があり直通運転が期待されたこと。また京都の東西の観光地、嵐山と東山が結ばれるという効果も期待されたのでしょう。

平成19年1月29日。10時から13時までの3時間、その実験が行われました(図2)。区間は、今出川線の北野白梅町から出町柳まで、4.1キロ。道路は、現状をカラーコーン等で中央走行に変更しました。また烏丸交差点では行き違い実験をするために信号も変更されました。そこを、LRTに想定した市バス車両が、10分間隔で走ります。乗客も市民から公募されており、計画的に乗降しました。

実験は順調に行われ、バス車両の動きをはじめ、自動車交通量等のデータが採られ、実験後にはアンケート調査も行われています。

その結果、LRTへの理解は深まりましたが、道路の渋滞や商店街の荷捌きの問題が指

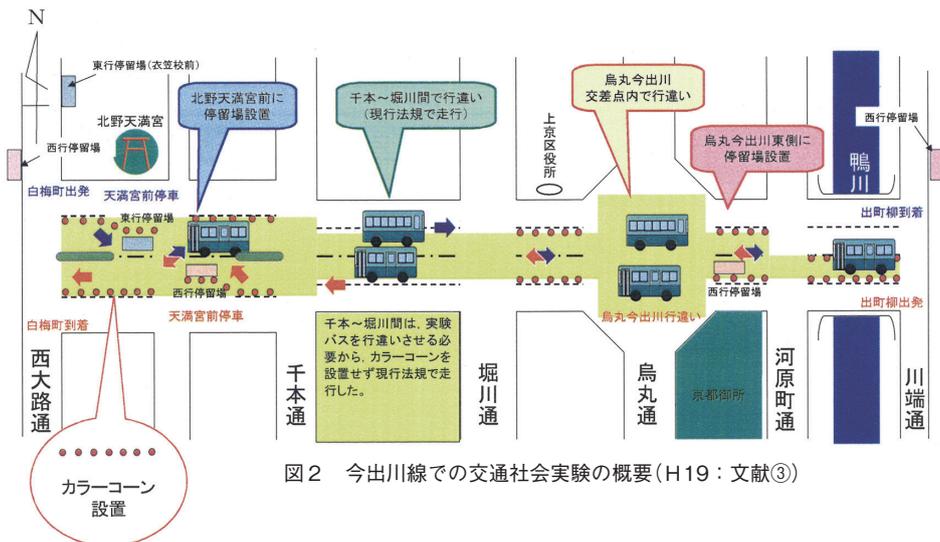


図2 今出川線での交通社会実験の概要(H19:文献③)

摘され、沿道では批判的な意見が無視できないほどになりました。もともと今出川通は道路幅が狭く、実験に使われた車道は広い所で幅16m。狭い所では11m程しかありませんでした。このため、残るのは片側原則1車線で、交差点の手前で右折車線が取れない所すらあったのです。アンケート結果は賛否両論がありましたが、沿道商店街の7割が反対だったのはやむを得なかったかもしれません。

### (3) 新たな出発

社会実験が行われた頃、京都市では別の問題が浮上していました。財政問題です。京都市は18、19年度と赤字が続き、交通局も財政再建中で、とても新しい多額の投資の必要な事業を始める状況にはありませんでした。

その頃、市長が変わったこともあったのでしょうか、あるいは社会実験の評価が問題だったのでしょうか、外から見ると、その後、LRT構想は実質的に棚上げされています。そして原点の「歩くまち・京都」に還っているのです。

歩くまちを実現する方法は、当然、LRTだけではありません。市は、20年から審議会で検討し、22年には『「歩くまち・京都」総合交通戦略』がまとめられました。その中で様々な政策やその実施方法が提案されると同時に、市民と共有するため、『「歩くまち・京都」憲章』も制定されています(図3)。LRTはそれらの実現のための数多い施策の一つとなり、しかもBRT(基幹バス)と並ぶシス

「歩くまち・京都」総合交通戦略 実施プロジェクト	
「既存公共交通」の取組	
○バスの利便性向上施策	■利用者目線の分かりやすい路線
○バス走行環境の改善施策	■覚えやすく「使いやすい」ダイヤ
○鉄道の利便性向上施策	■バス専用・優先レーンや公共車両優先システムの拡充・啓発
○鉄道・バスの連携施策	■分かりやすく利用しやすいバス停
○効果的な情報提供策	■ユニバーサルデザイン、乗継利便性、人によさしい旅客施設
○公共交通不便地域のあり方	■共通運賃や乗継制度など利用者に分かりやすい料金体系
	■ユニバーサルデザイン化の整備
	■鉄道・バスが一体の効率的なルート情報の提供
	■生活交通の維持に向けた取組
「まちづくり」の取組	
○「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実	■無電柱化、ユニバーサルデザイン、道路空間の再構成
○未来の公共交通の充実	■新しい公共交通システム(LRT、BRT)
○自動車交通の効率化と適正化	■パークアンドライドの通年実施
	■駐車場施策
「ライフスタイル」の取組	
○市民憲章の普及・啓発	■全国初の「歩くまち・京都」憲章の制定
○交通行動スタイルの見直し →「スローライフ京都」大作戦	■交通の場や対象で、4つに区分(家庭、学校、職場、観光客)
	■モビリティ・ウィーク(一定期間車を使わない地区)の実施

図3 『「歩くまち・京都」総合交通戦略』の展開施策 (H22: 文献③を筆者が整理)

テムにまで後退してしまいました。LRTに対する発言も慎重になり、「あらゆる選択肢の中の一つ」になってしまったのです。

しかしながら、24年になって新しい動きが出たようです。6月の京都新聞には、

「LRT整備計画策定へ 京都市」という記事が出ました。そして、市では研究がつけられ、今年(26年)は幅広い分野の専門家を集めた、「京都のまちの活力を高める公共交通」の検討会がスタートしました。自動車の抑制と新しい交通システムの導入に向けて、再チャレンジが始まっているようです。

## 3 絶行 今出川線

### … LRT 社会実験のルート …

それでは、社会実験の行われた今出川線の沿線を歩いてみましょう。まず、起点の北野

白梅町に向かいます。

### 〈北野から〉

北野は、菅原道真を祭る北野天満宮のある所です。その少し西に、京福電鉄(嵐電北野線)終点の北野白梅町駅があります。正面から今出川通が始まるため、鉄道がL R Tに乗り入れるには格好です。



今出川通の西端は嵐電北野白梅駅につながっている



学問の神様と信仰される北野天満宮。  
この西に停留所が設定された

その正面から、東に歩きましょう。道路は、この辺りは、都市計画道路として整備され、幅員は22m程です。そのため実験では複線が設定されていました。すこし行くと左側に前述の北野天満宮があります。この辺りに停留所が設定されました。

道路は、その先で交差する千本通まではその幅が続きます。ところがそれ以东は5m程狭くなり、問題の区間に入ります。この区間には、車両の行き違いが必要でしたが固定して確保できず、現行交通規制で運用されたのです。

両側の町並には活気があり、人通りも結構あります。しかしバス停で待つ人も多く、バ



千本通まではやや幅の広い道路(約22m)が続く



千本通を過ぎると道は5m程狭くなる。  
ここからが問題の区間



京都はバスが活躍している。利用者も多い

ス路線との共存も問題になりそうです。

### 〈出町柳へ〉

堀川通を過ぎても道路幅はあまり変わりません。左に上京区役所を過ぎると烏丸通です。烏丸通との交差点では、信号を「全赤」にして、交差点内でL R Tの行き違いをする実験が行われました。しかし、両方の電車が揃うのを待つために余裕時間がとられ、待機することになったため問題になりました。

この交差点を過ぎると左側は同志社の学園、右側は京都御所になります。交差点の東には停留所が設定されましたが、道路幅はあまり変わりません。御所を過ぎると、寺町通から



烏丸通の交差点。ここで交差点内の行違い実験が行われた。東側には停留所も



寺町通を過ぎた所で、荷捌き中の車があった。LRTがあるとこれが問題になる

は少し道幅が広がります。しかし荷捌きの車が駐車すれば、条件は同じになります。

少し行くと河原町通と交差し、その先で賀茂川を渡ります。ようやくLRTのイメージが湧くようになりました。橋を渡ると出町柳です。左に100m程行くと叡山電鉄の起点・出町柳駅があります。



出町柳へ賀茂川を渡る。この辺りは実験では転回のループになり単線だった

\* \*

今出川通は、昔は路面電車が複線で走って

いた道路です。が、現在では歩道を確保した分、車道が狭くなりました。今日のくるま社会では、大都市の幹線道路が片側1車線では、やはり問題になるでしょう。用地買収の可能性や代替のルートもなさそうです。住民から問題が指摘された理由も分かるような気がします。今後、この問題にどう対応していくのか。難しい問題が残されたようです。

## 4 自動車の抑制

路面電車の復旧には、様々な条件をクリアしていくことが必要になります。まず、前提となるのが、市民の支持と財源の見通しでしょう。その上で考えなければならない最大のものが、道路と自動車交通です。道幅が広く、交通処理や沿道条件に問題がないという道路は、大都市内ではなかなか探すことができません。

そこで問題になるのが、やはり自動車交通です。路面電車の敷設は、一般には自動車交通との競合になります。今日のくるま社会では、その抑制はきわめて難しい問題でしょう。しかし路面電車の復活には、それに挑戦せざるを得ないのです。

京都では、早々と社会実験をするところまで漕ぎ着けましたが、市財政の悪化と沿道の問題で、いったん止まってしまいました。そして改めて「歩くまち・京都」というまちづくりの哲学を前面に立てて、再び進み始めたのです。やはり路面電車復活で、最後に問われるのはどういう「まち」をつくるのかという哲学になるのかもしれません。

〈主な参考文献〉

- ①京都市「新しい公共交通システム」(2005)
- ②京都市「歩くまち・京都」総合交通戦略』(2010)
- ③京都市都市計画局 等 ホームページ