

# トラム（LRT）による京都市内交通の 再構築に向けて



NPO法人 KOALA

池田昌博

2026.3.15

## KOALAの活動内容

2

- ▶ 1. 政策提言
  - ▶ (1) 道路特定財源の一般財源化、LRT構築の政策スキームの提案
  - ▶ (2) 京都市内の交通改善（ハード・ソフトの抜本的改善）
  - ▶ (3) 大阪市交通局民営化に関する意見書提出等
  - ▶ (4) ガソリン税暫定税率廃止後の「走行距離税(環境税)」の提案
- ▶ 2. シンポジウムの開催
- ▶ 3. 全国団体と連動した、交通「まちづくり」活動

# 都市交通フォーラム 2018.10.3

3



## 当面の関西エリアでの問題意識

4

- ▶ 京都市電以来の軌道系交通の導入（廃止から47年経過） 命日は1978年9月30日
- ▶ 阪堺線支援策の継続と路線延伸
- ▶ 大阪メトロの行方（株式の放出など）
- ▶ 都心部、地方部を問わない路線バスの大減便と運転要員の確保
- ▶ 8掛け社会到来での「足」の確保（送迎人世→送迎地獄）
- ▶ 増大するインバウンド需要への対応（「おもてなし」と「市民生活」の両立）
- ▶ ユニバーサルデザインの拡充

未来都市像の創造と総合的な交通政策の実現

## 私たちが抱く危機感

5

- ▶ 一部自治体における「次世代への責務の欠落」、  
「今だけ感」の突出と過度のコンサル依存、体制未構築
- ▶ 都市政策と総合的な交通政策の不在、政策連携の欠落
- ▶ 市民意識の転換（クルマ中心主義から共存主義へ）
- ▶ 地球温暖化問題への対応

COP3は京都開催&京都市は「環境モデル都市」  
→2030年温室効果ガス・対1990年比で4割削減が目標



未来は予測するものでなく創るもの

## 環境負荷軽減はEVよりもLRT

6

- ▶ EVの利点は、走行中に炭酸ガスを排出しないこと、再生可能エネルギーとの親和性、内燃機車よりもエネルギー効率が高い。
- ▶ しかし、渋滞、土地の無駄遣い、交通事故など、クルマ社会特有の問題は解決せず、製造時のCO<sub>2</sub>排出問題、電力の脱炭素化が前提であること、リチウムなどの希少資源の争奪や環境破壊等の問題が残る。EVの普及促進は公共交通利用拡大を前提とした「脱炭素のための次善の策」と考えるべき。
- ▶ 3R⇒1.Refuse（使わない）,2.Reduce（減らす）,3.Reuse（再利用）  
個人での移動を減らし、乗り合うことが環境負荷軽減の第一の策
- ▶ 鉄鋼 1 t の生産で1.8 t のCO<sub>2</sub>を排出する。

## 京都の観光問題

## 丸太町長辻交差点の渋滞

7



## 観光地の渋滞

嵐山や東山の渋滞が激しい  
H17年秋調査実験前  
西大路五条～渡月橋北約7km  
199分



一方通行・一般車流入制限の社会実験時  
2006年 85分

114分短縮とうたっているが、通常は16分、バスや対処的な方策では根本的な解決にならない

「平成19年度観光地等交通対策の実施概要について」

## 京都の観光問題

## JR京都駅前

8



## 紅葉シーズン

京都駅前のバス待ち行列  
(上からみると)

名古屋から新幹線で30分、  
バスに乗るまでに30分、  
清水寺まで30分以上？

帰りは何台もバスに乗れず、  
運転手は歩いたほうが早いと案内！

京都駅前のバス待ち行列 (上からみると)

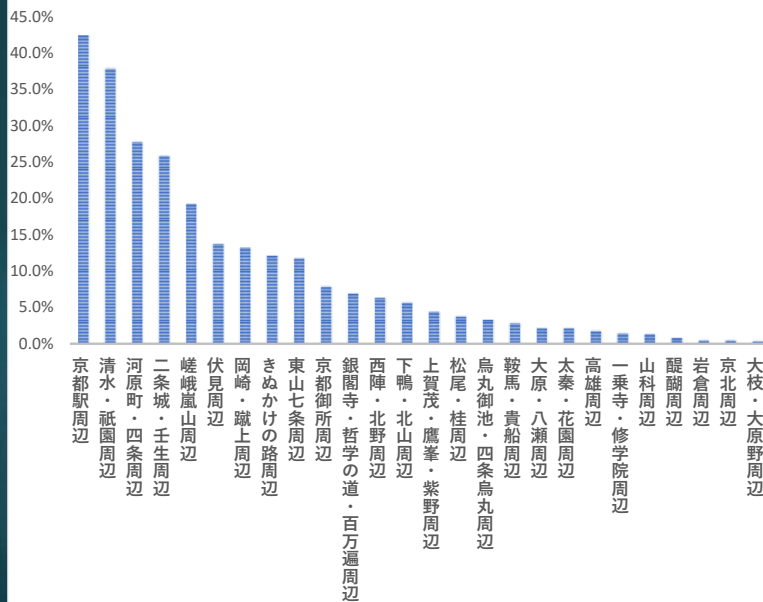
## 京都の観光問題

9



京都駅前のバス待ち行列 紅葉シーズン  
(清水寺、祇園方面は30分以上待つこともある)

## 日本人の主な訪問先 2024年



10

京都市産業観光局

## 各団体は大連合で活動してきました

11

- ▶ 「次世代型路面電車（LRT）導入検討報告書」 京都商工会議所 2001年10月
- ▶ 「歩くまち京都をめざして 京のアジェンダ21フォーラム」 2001年11月
- ▶ 「LRTが京都を救う」 土居靖範 近藤宏一 榎田基明 2004年1月
- ▶ 「人と環境に優しい交通をめざす全国大会」開催 同志社大学 2007年9月
- ▶ 「京都・今出川通へのLRT導入をめざして」 京都・今出川通りにLRTの実現を推進する会 2009年1月
- ▶ 「都市交通フォーラム」開催 キャンパスプラザ京都 2018年4月
- ▶ 「シームレス交通の実現をめざして」 KOALA 2012年2月
- ▶ この他、学識者、市民団体、経済人が集う、KOALAが主催した「道路財源シンポジウム」（2008年5月）も開催し、道路行政のあり方を論じている。

## 京都商工会議所が「再び」動きました。

12



京都商工会議所の新役員が勢ぞろいし、強い京都経済を築き上げようと誓った。2025年11月13日午後0時58分、京都市東山区。日比野啓子撮影  
© 朝日新聞社

## KOALAから京都市への提案

13

- ▶ 都市には品格が必要です。識者（大西正文）たちは「都市格」と呼んできました。
- ▶ 都市格には「文化」「芸術」、そして歴史を重んじることが求められます。
- ▶ トラム（LRT）を活かした都市交通は「都市格」を高める装置です。
- ▶ 京都の交通状態は弥縫策では問題解決できません。
- ▶ 事業者、行政、利用者のパートナーシップを確立し、宇都宮、富山、広島などの成果を確認し、京都の都市交通問題を抜本的に解決したい。
- ▶ 「歩くまち京都」をトラム（LRT）と自転車まちづくりで実現
- ▶ 架線レストラムの技術（関西系の企業）の活用
- ▶ シームレス交通の実現（ハード+ソフト）
- ▶ ユニバーサルデザインの再構築

### 部門横断的推進組織を確立し京都を日本の交通文化首都に！

※EUでは交通整備や環境への取り組みを進めている都市を「環境首都」として表彰しています



## 京都府京都市【環境モデル都市】

14

### 京都市について

人口:約147万人 面積:827.9 km<sup>2</sup>



嵐山の夕月



京都市成長産業創出センター



清水の土蔵



京都市庁舎

### 環境共生と低炭素のまち・京都

#### 温室効果ガスの削減目標

2020年度 25%削減（1990年度比）

2030年度 40%削減（1990年度比）

#### 京都市が実現を目指す6つの社会像

- 社会像1 人と公共交通優先の歩いて楽しいまち
- 社会像2 森を再生し、「木の文化」を大切にするまち
- 社会像3 エネルギー創出・地域循環のまち
- 社会像4 環境にやさしいライフスタイル
- 社会像5 環境にやさしい経済活動
- 社会像6 ごみの減量

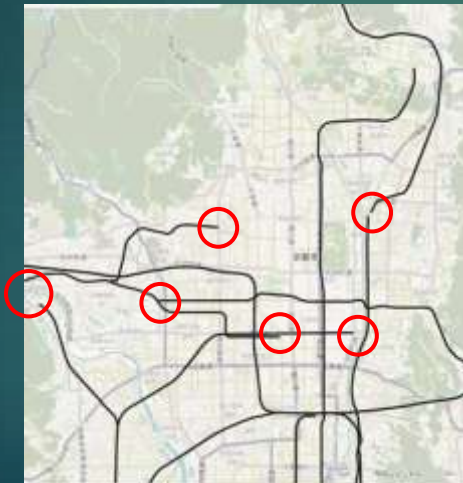
「環境モデル都市」にはまだ遠い！

内閣府 地方創生推進事務局

[https://future-city.go.jp/doc/pdf/torikumi\\_city/kyoto\\_panel.pdf](https://future-city.go.jp/doc/pdf/torikumi_city/kyoto_panel.pdf)

## 意外と多い鉄道網だがネットワークとして機能していない

15



- ミッシングリンク  
交通結節点が円滑になっていない箇所

東京なら相互乗り入れ  
道路なら接続道路建設  
京都はこのまま？

## 路線案の検討作業

16

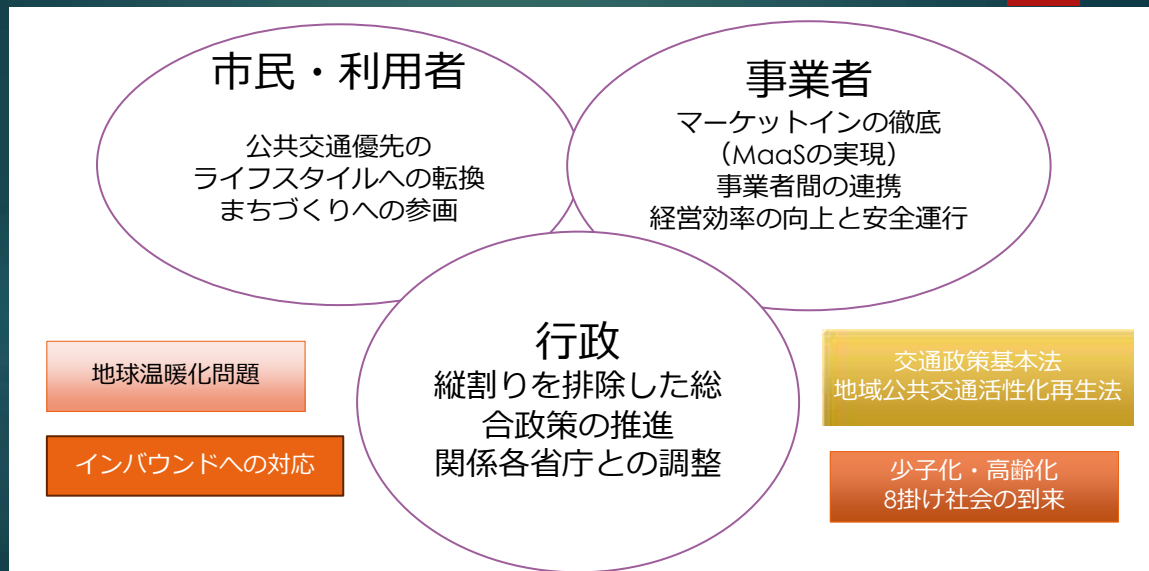
- ▶ LRT（トラム）だけでなく、都市ビジョン、交通計画との整合性を確認し、市内交通網の全体最適を目指す。
- ▶ 洛西ニュータウンの再生
- ▶ 混雑が特に酷い清水寺、祇園方面の交通改善（観光のまち）
- ▶ クルマ流入の規制（公共交通と一般車との役割分担）（住民合意）
- ▶ 既存交通との連携（交通結節点の改良と運賃施策）
- ▶ サイドリザベーションの可能性（人が主役・歩くまち京都）



まずは、市内の総合的交通政策の論議を「企業」「一般市民団体」などの提案を前提に行う。「路線ありき」では失敗。

## 市民・行政・事業者のあるべき姿

17



## 最後に

18

- ▶ 完全無人運転の可能性は否定しませんが、公共交通システムの拡充と「電化」が優先課題です。無人運転はポートライナー（神戸市）、ニュートラム（大阪市）で実用化されています。
- ▶ ゆたかな経済社会を営み、すぐれた文化を展開し、人間的に魅力ある社会を安定的に維持する—このことを可能にする社会的装置 ⇒社会的共通資本 宇沢弘文
- ▶ 「未来は予測するものではなく、創るもの」（神戸大学名誉教授：正司健一氏）
- ▶ 関西の力を結集し「京都」の取り組みを世界発信

（注）写真、資料は可能な限り撮影者、作成者を記載しました。  
非公表のデータ等については作成者の了解を得ています。