

呼びかけ

電車を中心とした快適な街に京都を変えて行きましょう

観光客の増加で京都の交通システムに大きなゆがみが出来ています。もともとのゆがみは行き過ぎたモータリゼーションの付けが招いたことであり、観光客の増加がその噴出のきっかけを作っただけに過ぎません。

一方京都バスの市バスからの撤退の理由とされた、バスの運転手の担い手が少なくなったなどは、バスを中心とした公共交通手段が限界に達しつつあることを別の面からも表しています。

公共交通機関がエコであるとのかけ声の下、バスは燃費も良いと皆が思っています。ところが2017年度の市バスの軽油消費は、約1526万ℓであり、走った距離は約3315万kmでした。つまり平均燃費はリッターあたり2.17kmであり、電車と比べてエネルギー消費が一桁多くなっています。また看過できないのは、軽油をリッター130円で購入するとすれば、20億円ほどの出費を毎年強いられることです。石油は有限の資源であり、したがって石油料金は徐々に値上がりするというのが、エネルギー関係者が一致してきていることでありますから、燃料高による赤字の可能性を抱えている市バスにどっぷりと頼っていたのでは、年々京都市民の苦しみが増すだけという結論になります。

つまりこれらのことは現在の交通のゆがみを表しているだけではなく、バス主体の交通システムを放置しておく、それは京都市民に大なる負の遺産として残ることを意味します。今から計画的に京都の公共交通手段を、電車を中心としたものに変えていかなければなりません。

幸いにして京都には既存の鉄道、JR、京阪、阪急、近鉄、市営地下鉄、叡電、嵐電があり、これらをもっと市民や観光客に使いやすいものに変えていかなければなりません。一方市中心部では地上を走行する路面電車が実質上なく、道路には自動車があふれ、決して人に優しい環境ではなく、千二百年の古都として観光客に対して誇ることが出来る状況ではありません。

ヨーロッパ諸国で普及しているLRTは、中心部ではランジットモールとして、自動車を排除した空間になっており、また自動車とLRTが併走する道路では、LRTに合わせて信号が変わることによって、LRTが交通の流れを主導するなど、LRTがあるおかげで道の渋滞が避けられる現象も起きています。

LRT敷設は高価だからバスでいいと、LRT敷設に反対して語られますが、河原町商店街振興組合が起案した、京都駅～河原町～御池通での導入に対する試算では、京都市の負担は55億円でした。将来石油料金が倍以上になれば、一年間での燃料費の値で敷設が出来るのです。ただしこの時期の導入は、燃料費増大による大赤字の中で行われなければならず、そうなる以前に、計画的に京都の交通網を新旧の電車を主体とするものに変貌させれば、将来の石油料金高騰の悪影響を避けることも出来、快適でエコな、真の意味でDo you Kyoto?と言える街へと、脱皮させることが出来るのです。

市民皆で協力し、京都の中心部には電車で快適に、方角や遠近を問わず訪れることが出来る街に京都を改造し、歩く街京都を持続的で人に優しい街へと変えていこうではありませんか。

特定非営利活動法人千年文化を考える会
理事長 小池康郎