

2. 都市圏交通戦略の必要性

都市圏の人の動きをみると京都市と周辺市町、京都市と大津市など行政区域とは必ずしも関係なく、人は行動しています。また、京都府は京都市域を除く府域の補助国道・府道の管理者であり、その責任と権限を有していますが、京都市域は京都市、直轄国道は国の管理、さらに公共交通に関しては、市交通局や私鉄、民間のバス会社が運行しており、それぞれに責任や権限の所在が違います。

自動車利用の利便性だけを高めると公共交通の利用者が自動車利用に転換し、公共交通の利用者が減少し、採算が悪くなり、便数減少が生じ、利便性が損なわれるという悪循環が起こりかねません。

これまで交通政策の分野では「採算がとれる方が優れている」と安易に考えられていた傾向があり、多くの人が期待している公共交通施策が「社会的な便益は大きい、事業者の採算は成り立たない」という理由で実現してこなかったという指摘があります。

さらに、交通の発生の根元にある土地利用と交通の関係や私たちの意識・暮らしのありようなどを総合的に考えていくことが必要であり、その実施に当たっては、府民参画・府民協働で、ソフト・ハードの両面から施策を組み合わせ実施することが必要になっています。

そこで、交通に関係する多くの主体が連携・協力し、都市圏を視野に入れた具体的な戦略が求められています。

- ・異なる交通手段間、異なる行政間の政策統合
- ・土地利用と交通の政策統合
- ・暮らし、意識、健康、教育との政策統合
- ・環境と交通の政策統合
- ・正便益不採算問題への対応

など

都市圏交通戦略

3. めざすべき都市圏の姿と目標の設定

京都議定書の発効を受け、地球温暖化防止の観点から温室効果ガスの排出削減が急務となっていますが、京都府における二酸化炭素排出量の約3割が運輸部門から、そしてそのほとんどが自動車によるものとなっています。

自動車は私たちの暮らしを豊かにしましたが、一方で過度な自動車利用により、バス交通が弱い弱体化し、都市機能が分散化するなど新たな問題も引き起こすようになってきました。

そこで、基本計画の5つの視点に基づき、めざすべき都市圏の姿を示し、概ね5年後の2010年頃を目標に実施すべき施策を検討していきます。

3. 1 めざすべき都市圏の姿

(1) 環境を考えた豊かな暮らし

一人ひとりが地域や環境・健康のことを考え行動する社会をめざします。

また、クルマは近郊部、外縁部ではなくてはならないものになりつつありますが、過度にクルマに依存しない暮らしや企業活動ができるよう、クルマ以外での移動の魅力を高めると共に魅力ある目的地や公共交通の情報提供を通じ、豊かさの実感できる、環境的に持続可能な都市圏づくり、とりわけ京都議定書発効の地にふさわしい取り組みや日本の文化首都として風格ある都市圏づくりを進めます。

(2) 公共交通を中心とした活力ある住み良いまちづくり

京都市圏は京都市を中心に鉄道網に沿って発達してきており、これからも公共交通利用を基本とし、鉄道駅周辺を核とするコンパクトな都市圏づくりをめざします。

都市の無秩序な膨張や都市機能の分散化を抑え、鉄道駅周辺など核となる地域では商業・業務・住居などの集積により人口減少時代に活力ある住み良い都市圏づくりを進めます。

(3) 便利で快適な移動環境の創出

多くの関係機関・交通事業者が連携し、人の移動に着目し、便利で快適な公共交通・道路のネットワーク実現をめざします。

近郊部、外縁部それぞれの特性に応じ、適切な役割分担のもと、環状道路の整備や公共交通へのアクセス利便性・快適性の向上など、社会的便益に留意しながら、質の高いネットワークづく