

りを進めます。

**(4) 作ったものをより活かす視点**

駅前広場の整備や通勤マップなど公共交通情報の提供、駅機能の充実、ICカードの普及など公共交通の魅力を高める取り組みを進めます。

また、ITSの導入など道路利用の効率化と共に、新たな道路網を活用した公共交通ネットワークづくりを進めます。

**(5) 府民と共に考え行動する流れを作る**

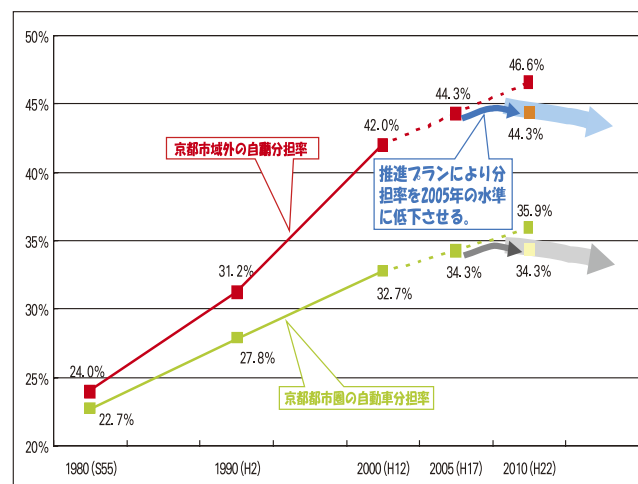
企業・地域・学校などそれぞれの主体と連携し、環境負荷の小さな交通社会作りの取り組みが進められている社会をめざします。

それぞれの地域が抱える交通課題を、地域や企業と一緒に考え、自ら解決する取り組みや「かしこいクルマの使い方を考える」講演会などモビリティ・マネジメントの取り組みを進めます。

**3. 2 目標の設定**

運輸部門からの二酸化炭素排出量削減のためには、今以上に自動車への依存を拡大させないことが必要であり、2010年の都市圏の自動車分担率を現在と同じ水準にすることが求められ、これを目標にします。(増加率ゼロ)

自動車分担率の推移 (平日)



京都都市圏の自動車分担率34.3%  
 (京都市域29.6%、京都市域外44.3%)  
 (2005年時点を維持：2000年京阪神都市圏  
 パーソントリップ調査より算出)

目標年次が概ね5年後と比較的短期であることから、通勤・業務・自由などそれぞれの目的の場面で、くらしや行動を見直す取り組みなどのソフト施策の実施が急務です。一方、郊外を中心に居住地や目的地の分散化により自動車台数も増加を続けており、トリップ(人の移動回数)の総量も増

加することが予想されることから、自動車分担率を現時点の水準に抑えることは決して容易ではありません。

また、中長期的には発生総量自体を削減する発生源対策として、土地利用・都市構造面からの対策や公共交通網のサービス水準向上などが必要であり、引き続き、これらの新たな施策の実施を通じてその効果を検証していく必要があります。

なお、京都都市圏の自動車分担率34.3%は、国内外の主要都市に比べても低い分担率といえます。例えばLRTの導入で有名なストラスブール(フランス：自動車分担率58%)やグルノーブル(同54%)、国内の事例では仙台(同46%)よりも低く、フライブルク(ドイツ：同35%)とほぼ同じ水準ですが、京都都市圏の自動車分担率は、年々上昇傾向にあり、現在の水準を維持することが望まれます。