

(3) 土地利用・都市機能の誘導

<交通課題>

- ▼近郊部、外縁部における都市機能（商業・業務・住宅）の分散化の抑制
- ▼近郊部鉄道駅周辺におけるインフラの整備
- ▼近郊部鉄道駅周辺の活性化

近郊部、外縁部と都心から離れるに従い人口密度も低下することから、公共交通のサービス水準が低下し、自動車の利用率は高まらざるを得ません。更に、これらの地域においては、幹線道路沿いに商業施設や業務機能が分散化することで、自動車利用を前提とした地域構造に一層の拍車がかかっています。

そこで、これらの地域においては、自動車利用の意識を変えるMMの取り組みや病院・医療施設・学校などの公共公益施設はもとより商業機能、住宅についても駅周辺や中心市街地に集約することで、コンパクトな都市構造を形成し、クルマ利用を抑制するまちづくりを進めることができます。線引き制度や用途地域などの都市計画による規制はもとより、経済的な側面からの誘導施策の検討も必要です。

また、人口減少社会を迎え、都市圏全体をより環境負荷の小さな形に再構築していく必要があります。近郊部の鉄道駅周辺など、十分なインフラが整備されないまま都市開発が進められたところでは、あらためて、こういった地域の特性を踏まえ、都市基盤整備に積極的に乗り出す必要があります。同時に、鉄道駅周辺や中心市街地においては、時代の要請に応える商業機能の再構築と共に魅力ある生活環境を再構築することも求められます。

(4) 都市圏全体を俯瞰した公共交通ネットワーク、道路ネットワークの整備

<交通課題>

- ▼公共交通相互の連絡の強化（鉄道～鉄道、鉄道～バスなど）
- ▼環状方向のネットワークの強化（環状道路の整備、環状の公共交通網）
- ▼近郊部鉄道線のサービス強化（JR線の複線化、新駅設置等）

京都市南部においては、環状方向の公共交通のネットワークが希薄な部分があり、通勤時に自動車利用が集中する傾向があります。乙訓地域と京都市南部、桂川の右岸と左岸の連絡など都市圏全体のネットワークの充実が求められます。

同時に道路網についても、通過交通が京都市内へ流入することによる影響もあることから、第2外環状道路をはじめ、引き続き必要な道路網の整備が求められます。

鉄道線については、鉄道輸送のサービス向上や駅舎及び周辺整備による利便性向上が求められます。JR線については単線区間が残されており、それらの地域では自動車分担率も高いことから、山陰本線、奈良線などの複線化等とともに、近郊部の鉄道線における新駅や駅橋上化などの整備が求められます。



(5) 推進体制の整備

<交通課題>

- ▼都市政策の実施体制の強化（都市部のハード、ソフト施策の充実）
- ▼交通事業者と行政の連携強化
- ▼NPOや経済団体、学校など多様な主体との連携・協働

都市部のインフラ整備は、関係者が多く、事業費も大きいため、その調整に多大な労力を必要とします。

人口減少時代に都市部の再構築を図るためには、府内の実施体制を整え、まちづくりの主体である市町村とも連携し、ハードのみならずソフト施策も効果的に実施しながら進める必要がありますが、とりわけ実施体制の充実や支援体制が大きな課題といえます。

同時に、鉄道利用など利用者の視点に立って、交通事業者などと連携した取り組みや交通分野のNPOなどとも適切な役割分担をしながら、協働して府民一人ひとりが「かしこいクルマの使い方を考える」取り組みの普及・啓発・実践を進めることが重要です。