

京都府交通需要 マネジメント施策 推進プラン

～都市圏交通戦略～
(概要版)



京都府企画環境部交通対策課

〒602-8570 京都市上京区下立売通新町西入

■ 電話番号 075-414-5143

■ FAX 番号 075-414-4365

■ E-mail : kotsu@pref.kyoto.lg.jp

■ ホームページ <http://www.pref.kyoto.jp/kotsu/tdm/index.htm>



京都府広報印刷物 No.1803024

平成18年3月
京 都 府

はじめに

京都府では、まちづくり、暮らし、地球温暖化防止の観点から都市圏における交通問題を改善する交通需要マネジメントに取り組むこととし、「京都府交通需要マネジメント施策基本計画」(平成17年3月)を策定しました。

この基本計画を具体化するため、京都都市圏において京都府が取り組むべき施策「都市圏交通戦略」を取りまとめました。

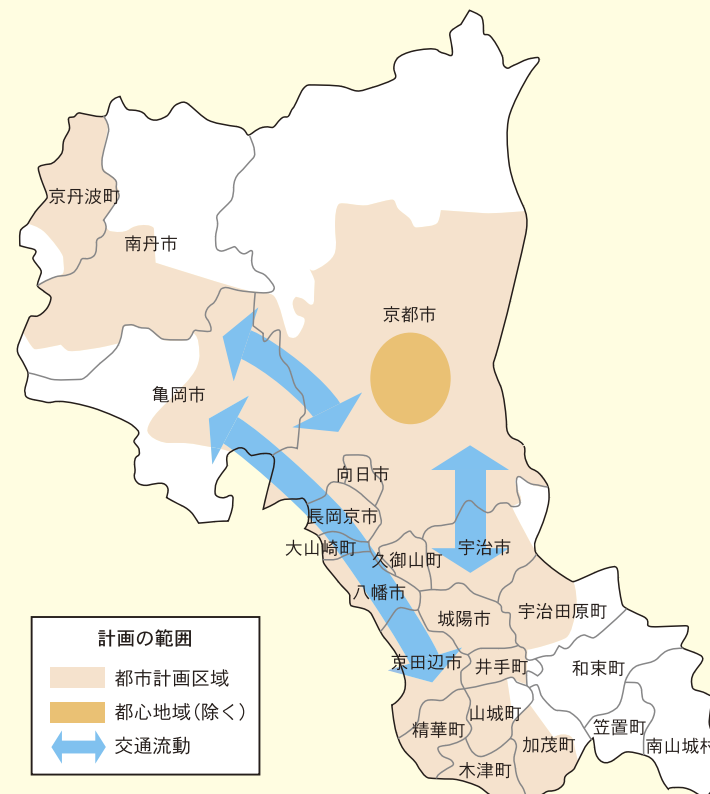
交通需要マネジメントは行政はもとより、府民や企業の皆さんと連携・協力し実施することが不可欠であり、都市圏を視野に入れ、ハード・ソフトの施策を総合的に実施していく必要があります。

引き続き事業の進捗にあわせ適宜見直しを行いながら、対話・参画・協働型の新しい京都づくりを目指し、今後とも「府民発・府民参画・府民協働」の視点に立って取り組みを進めていきます。

計画の範囲

基本計画と同様に京都都市圏を対象とします。その中でも、特に都心交通を除き、都心の外側に続く中密度の都市部（以下、近郊部と呼ぶ）とさらに外側に広がる郊外（以下、外縁部と呼ぶ）を往き来する交通を対象としています。

京都府交通需要マネジメント施策の基本的な考え方



めざすべき都市圏の姿

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、バス交通が脆弱化し、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以下のように考えることとしました。

(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。

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、京都都市圏の自動車分担率 34.3%、うち京都市域 29.6%、京都市域外 44.3%)

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水準にあるといえます。目標年次が比較的短期であることから、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込むことは決して容易ではありません。

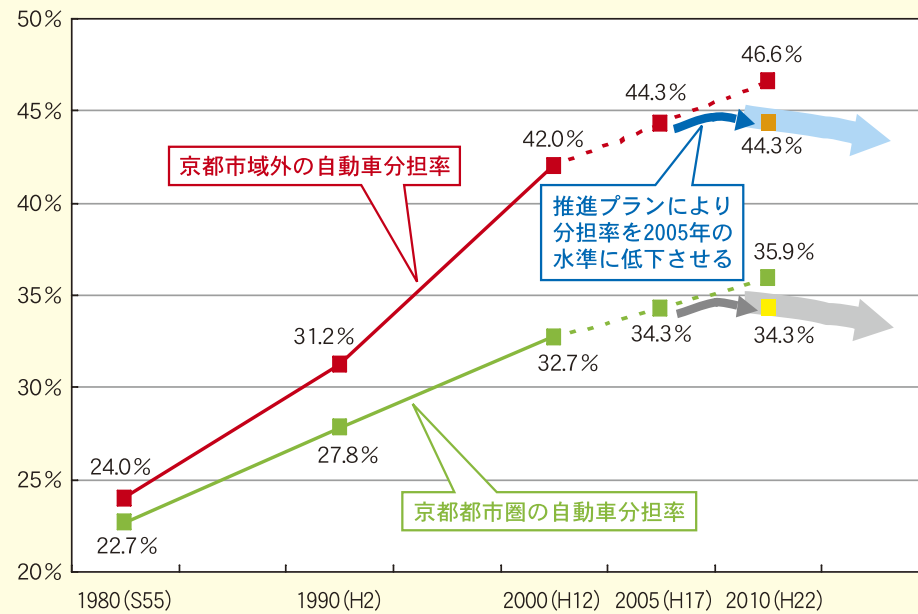


図 目標とする自動車分担率
(2000年京阪神都市圏パーソントリップ調査より算出)

都市圏交通戦略

めざす都市圏を実現するためには、多くの関係者が連携・協力し実施することが不可欠であり、京都府自らが実施する施策に加え、それぞれの実施主体の取り組みを支援することが大切です。

(1) クルマ利用の意識を変える取り組み ：モビリティ・マネジメント

公共交通の運行情報や便利な使い方の情報を提供し、さらに一人ひとりが環境や地域を考えるならば、納得して自動車利用を転換してもらえと考えられます。この様に効果的な情報提供により自発的に交通行動の変容を促すコミュニケーションを中心とする手法をモビリティ・マネジメント（以下、MMという）といいます。

京都府南部における通勤時間帯の自動車利用の抑制に関しては立地企業と共に、休日や昼間時のクルマ利用に関してはご家庭の皆さんと、地域交通や環境を考えるには地域の学校と共同で取り組む必要があります。

また、JR山陰本線の複線化によりサービス水準が向上する南丹地域や府南部の比較的鉄道駅徒歩圏の居住者が多い鉄道沿線においては、より一層の利用促進策として、MMが期待されます。

(2) 公共交通情報の統合化・提供

目的地に行くには何を利用し、どれくらいの時間がかかるのかなど、必要な情報を必要な人に適切に伝えると共に、これまでとはもすると交通事業者ごとに提供されていた情報を一元化し、まとめることが必要です。

そのため、鉄道とバス、鉄道と鉄道などの乗り継ぎ情報などをまとめ、地域ごとの通勤マップやお出かけマップづくりを進めていくことが期待されます。



(3) 土地利用・都市機能の誘導

都市の近郊部、外縁部では、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有し、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、近郊部の鉄道駅周辺などでは、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、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

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鉄道線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

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。同時に、

交通事業者、NPOなどとも適切な役割分担をしながら、「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。



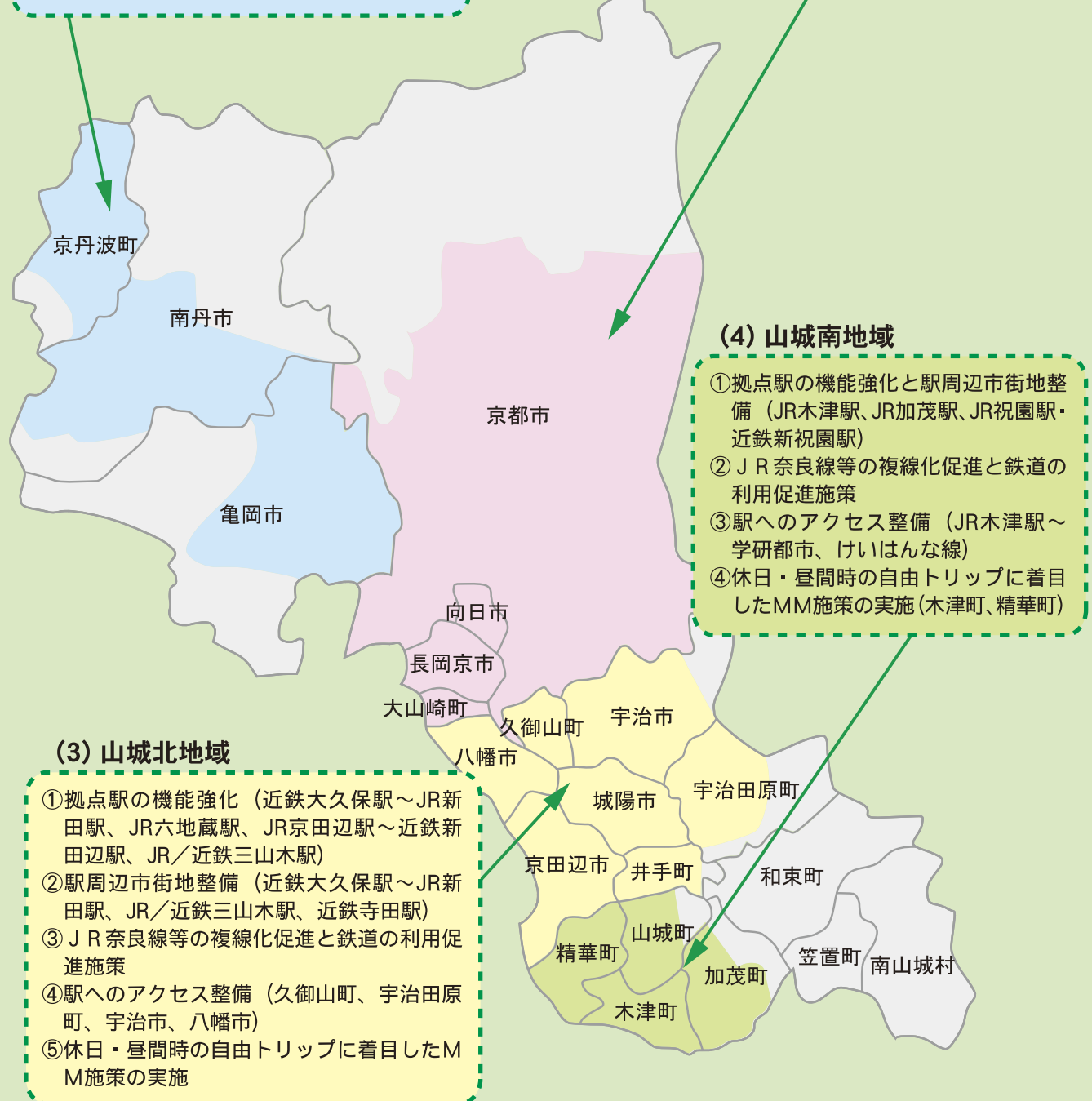
先導的に実施すべき施策、地域、拠点駅の抽出

(1) 南丹地域

- ① 拠点駅の機能強化 (JR亀岡駅)
- ② 駅周辺への都市機能・集客機能の集積など土地利用の充実 (JR亀岡駅、JR吉富駅)
- ③ JR山陰本線の複線整備促進と利用転換施策 (MM施策) の実施
- ④ 駅へのアクセス整備 (JR亀岡駅、JR馬堀駅)

(2) 京都・乙訓地域

- ① 拠点駅の機能強化 (阪急長岡天神駅、阪急東向日駅、JR向日町駅)
- ② 駅へのアクセス整備 (阪急長岡天神駅、阪急東向日駅、南区久世地域)
- ③ JR新駅・阪急新駅等の整備促進と利用促進施策
- ④ 桂川の東西を結ぶネットワークの検討
- ⑤ 駅周辺への都市機能・集客機能の集積など土地利用の充実
- ⑥ 休日・昼間時の自由トリップに着目したMM施策の実施



(3) 山城北地域

- ① 拠点駅の機能強化 (近鉄大久保駅～JR新田駅、JR六地蔵駅、JR京田辺駅～近鉄新田駅、JR/近鉄三山木駅)
- ② 駅周辺市街地整備 (近鉄大久保駅～JR新田駅、JR/近鉄三山木駅、近鉄寺田駅)
- ③ JR奈良線等の複線化促進と鉄道の利用促進施策
- ④ 駅へのアクセス整備 (久御山町、宇治田原町、宇治市、八幡市)
- ⑤ 休日・昼間時の自由トリップに着目したMM施策の実施

(4) 山城南地域

- ① 拠点駅の機能強化と駅周辺市街地整備 (JR木津駅、JR加茂駅、JR祝園駅・近鉄新祝園駅)
- ② JR奈良線等の複線化促進と鉄道の利用促進施策
- ③ 駅へのアクセス整備 (JR木津駅～学研都市、けいはんな線)
- ④ 休日・昼間時の自由トリップに着目したMM施策の実施 (木津町、精華町)