

将来都市像

都市計画 MP、立地適正化計画より

まち・ひと・自然がつながり、 持続的に発展する都市

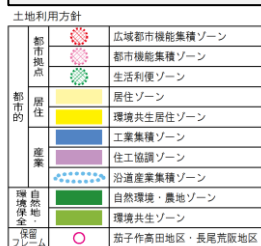
都市計画マスタープラン改定中資料（抜粋）

〇めざすべき都市構造 ⇒ 集約型都市構造

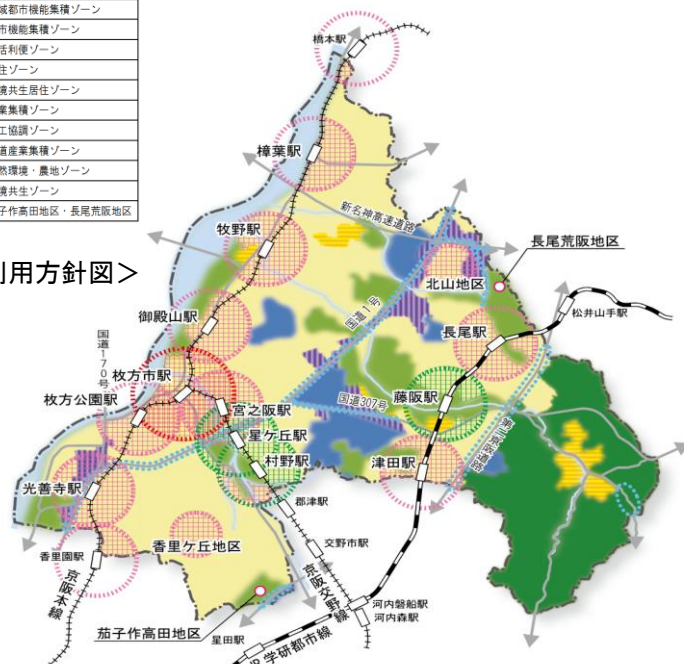
- 鉄道やバスなどによりもたらされている交通便利を活かし、鉄道駅などの周辺に都市拠点を配置
- 都市間交流軸の充実（国土や広域の幹線道路）
- 生活交流軸の充実（公共交通ネットワーク）

⇒ 土地利用の方針

- 都市拠点などに都市機能の充実
- 良好な居住環境を維持・形成
- 豊かな自然環境を保全・活用
- 都市的土地利用と自然的土地利用が調和した都市環境の形成
- 新たな市街地の拡大は良好な都市づくりに必要なものを除き 抑制



<土地利用方針図>



視 点

視点1：供給する交通から「多様な主体で支える交通」へ

- 人口減少、超高齢社会においては需要追随型から目標達成型の交通施策の実施
- 行政も積極的に参画し、交通事業者と交通利用者とともに交通を支える仕組みづくり
- 交通の課題解決に向けた協議組織の設置（地域主体型交通の導入サポート など）
- 自転車、歩行者など交通マナーの啓発やルールづくり

視点2：「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けた交通政策へ

- 地域の拠点を設定し、その交流機会を高める基盤として交通を確保、維持する
- 駅などのターミナル機能の充実、幹線機能の充実と支線との有機的な結節など都市構造を支えるバス路線の再編
- おでかけしやすい交通体系の実現

視点3：「公共交通や徒歩・自転車が主役になるまちづくり」へ

- 誰もが安全・安心して快適に移動でき、過度に自家用車に依存しなくても移動できるまちづくり
- 自動車需要の適正化、公共交通の利用促進、公共交通環境整備
- 幹線公共交通の検討
- 公共交通が生み出す価値を社会全体の支出抑制効果で判断する必要（交通とまちづくり、福祉、医療、教育、商工、観光、環境）
- 公共交通への「赤字支援」ではなく「おでかけ機会を広げる投資」と捉えた支援策の検討

視点4：「既存の交通施設を最大限に活かした交通」へ

- 道路空間の再配分（（例）歩行者>自転車>公共交通>自家用車）
- 安全で快適な歩行や自転車通行空間の確保、駅周辺の歩行環境の改善
- 道路の役割分担の明確化
- 局所的な渋滞箇所のための交差点改良や右折レーン設置など費用対効果の高い取組み

視点5：「広域的な移動を一層円滑にする交通」へ

- 広域的な人とモノの移動を円滑化
- 都市間交流の活性化、防災面での広域連携

課 題

全国課題

- ① 人口の減少、高齢化等に伴う交通需要低下への対応

全国課題

- ② ユニバーサルデザインに配慮した移動環境の整備

- ③ 大学、企業などの立地をいかした公共交通利用者増の方策の検討

- ④ コンパクトなまちづくりのための基幹的公共交通の確保と維持

- ⑤ 公共施設等を結ぶバス等の交通サービス機能の強化

- ⑥ 歩行者・自転車などの利用環境の改善、促進にむけたハード・ソフトの整備、交通マナーの啓発やルールづくり

- ⑦ 第二京阪等の主要幹線道路へのアクセス改善などの道路等の改善

- ⑧ おでかけしやすい交通の実現に向けた市民や企業・交通事業者・行政等の連携

現況分析

アンケート調査

ワークショップ

ワークショップにおける6分類

駅および駅の空間
バス路線の再編・改善
バスサービスの改善
道路空間の整備や使い方
交通安全対策、マナー・ルール
自動車交通の円滑化

各種意見要望

【将来の都市像：まち・ひと・自然がつながり、持続的に発展する都市】

