

2 社会的環境

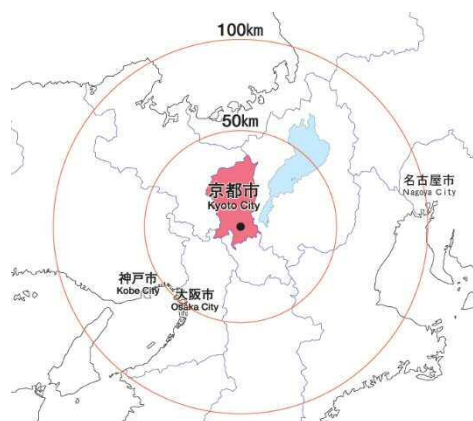


図1-2 近畿地方における京都市

京都市域は、東西に29.18km、南北に49.49km、総面積は827.90km²である。約147万人の人口を擁し、大阪市、神戸市と並ぶ近畿地方の大都市の一つである。

これらの三都市は比較的近接し、三都市を中心に都市機能が集積する京阪神都市圏が形成されている。

市街地の三方を山々で取り囲まれている京都は、約82,790haの市域面積のうち、森林が約74%を占め、農地は約3.4%、市街地の面積（DID地区面積）は市域面積の約17%に当たる約14,000haとなっている。

上京区、中京区、下京区、東山区の都心4区を中心とする市街地は、その大半が江戸時代から明治時代にかけて既に市街地が形成されていた歴史的市街地である。ここでは、西陣織や友禅等の伝統産業が営まれ、職と住が共存する市街地が広がっている。特に都心部の四条烏丸周辺はCBD（中心業務地区）、四条河原町周辺はCSD（中心商業地区）として、市内のみならず京都都市圏の中で大きな役割を果たしている。

一方、市街地西部及び南部には、機械、電気、化学などの近代工業を営む工場が多数立地し、「ものづくり都市・京都」の基盤を形成してきた。

市街地の周辺部では、壬生菜や聖護院大根など特色のある京野菜などの農業生産が営まれ、また、北山では全国的にも有名な磨き丸太の生産など、個性的な農林業が営まれている。

また、学問の都として古くから伝統を持つ京都は、明治維新後、日本初の学区制小学校を開校するなど教育をまちづくりの基盤とし、その後、多くの国公立、市立大学が創設され、大学とともに発展を遂げてきたまちであ

る。現在も全国有数の大学都市として知られ、三方の山すそ部やその内縁部には、良好な自然環境や歴史的環境に恵まれた低層主体の住宅地が広がる中に、数多くの大学や研究施設が立地し、「大学のまち・京都」を形成している。京都における成長企業の中には、大学の知的文化資源をうまく活用して発展した事例も多い。

現在の京都市内における公共交通ネットワークは、鉄道、地下鉄、バス等で構成されており、一部に地域格差が見られるものの、比較的高い密度で整備されている。このうち鉄道網は、市街地を中心に東は山科から六地蔵、西は太秦天神川、北は宝ヶ池まで京都市地下鉄が延びている。大阪から入浴したJRや私鉄が中心市街地において利用されているほか、中心部から嵐山や鞍馬等へ延びている私鉄も、市民の重要な交通手段となっている。

市内の移動については、私鉄や地下鉄の他に市バスが移動の手段として利用されているが、近年の公共交通機関利用者の推移をみると、鉄道利用は地下鉄の整備などを契機として通勤目的や自由目的を中心に増加しているものの、バスの利用は出勤目的を中心に減少傾向にある。さらに、鉄道末端交通手段では、バス利用が減少し、自転車利用が増加する傾向にある。自転車は、市街地の大部分が平坦で高低差が少ない京都市においては、手軽さ

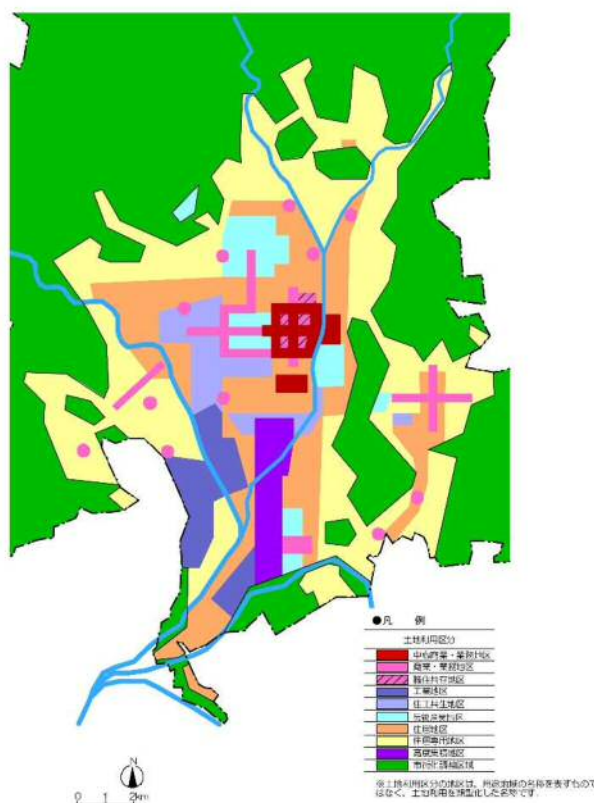


図1-3 土地利用方針図（都市計画マスタープラン）