

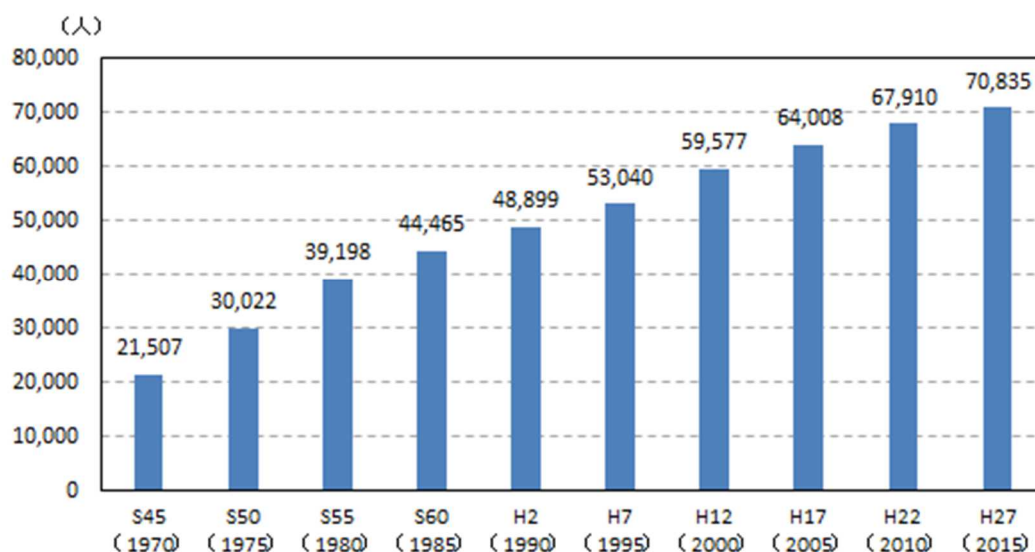
2 都市の現状把握と課題分析

(1) 人口動向

(1) - 1 人口の推移

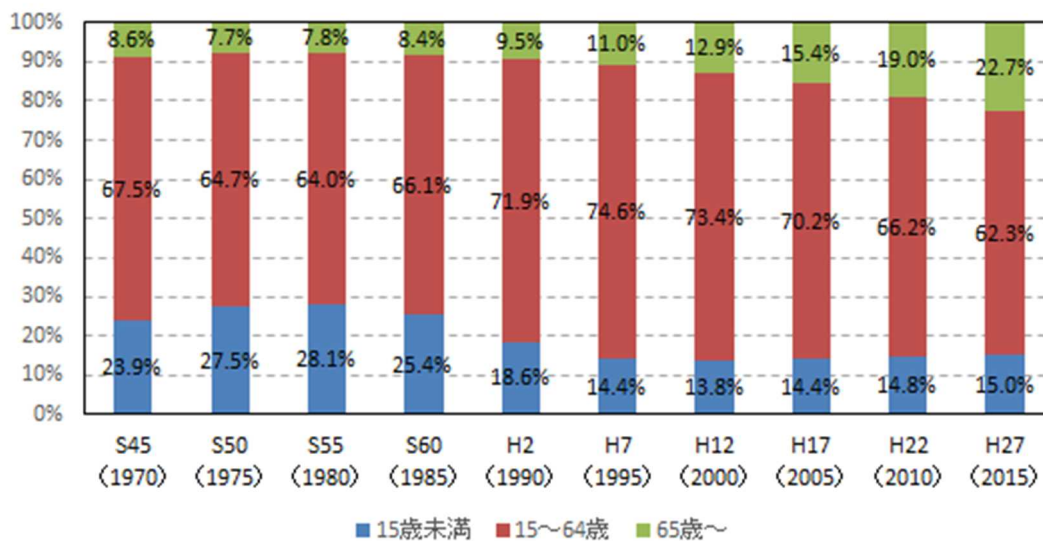
- ・人口は昭和45年（1970年）以降増加を続けており、平成27年（2015年）時点で70,835人となっています。
- ・人口構成は、年々65歳以上人口が増加する高齢化が進んでおり、近年その傾向はより顕著になっています。
- ・生産年齢人口比率（15歳以上65歳未満）は平成7年（1995年）以降低下し続けていますが、年少人口比率（15歳未満）はほぼ横ばいで推移しています。

総人口の推移



(出典：国勢調査)

人口構成の推移

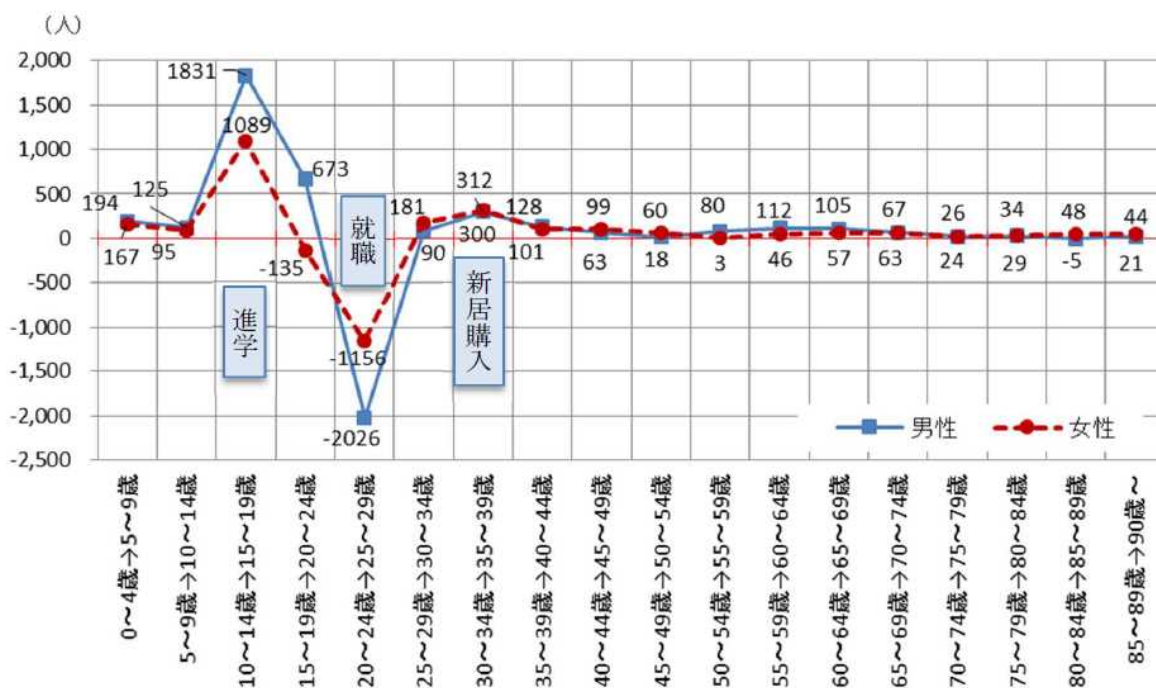


(出典：国勢調査)

(1) -2 年齢階層別人口の動向

- ・同志社大学への進学による新入生の影響により 15～19 歳層は大幅に増加しています。また、学生の卒業等の影響により 25～29 歳層は大幅に減少しています。
- ・一方、同志社大学の影響を除くとほぼ全ての年代で人口が増加しており、特に 35～39 歳層及び 5～9 歳層で増加が多くなっており、子育て期のファミリー層が転入していることが分かります。

平成 17 年（2005 年）→平成 22 年（2010 年）の性別・年齢階級別人口移動

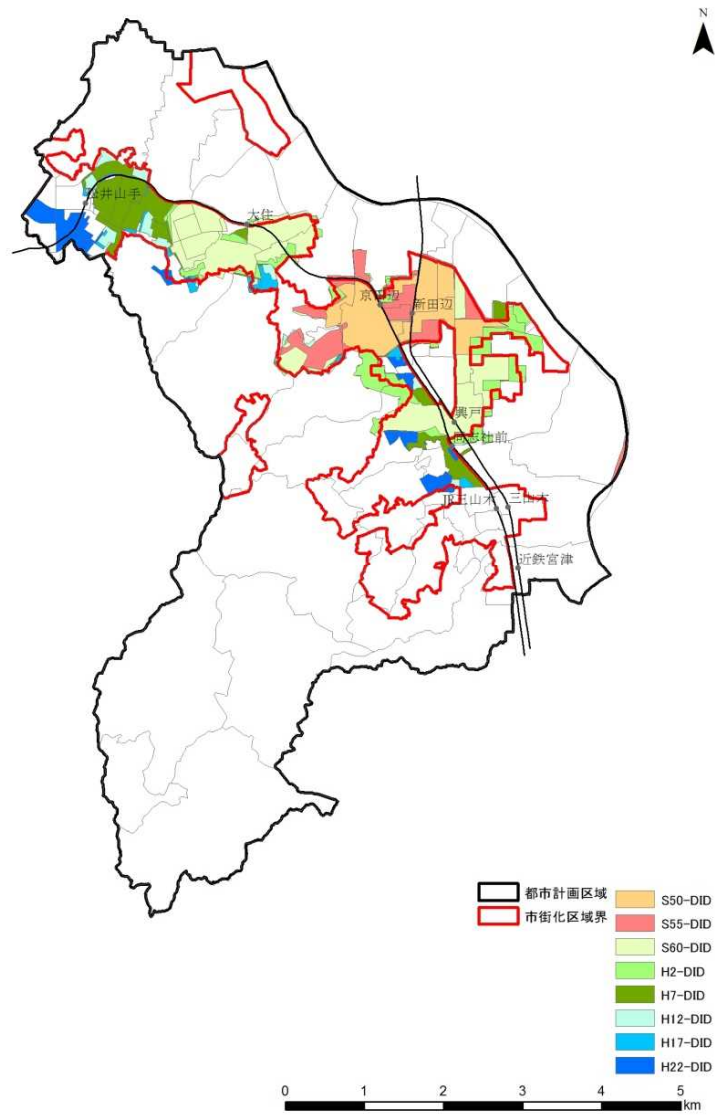


(出典：京田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略)

(1) -3 人口集中地区 (DID) の推移

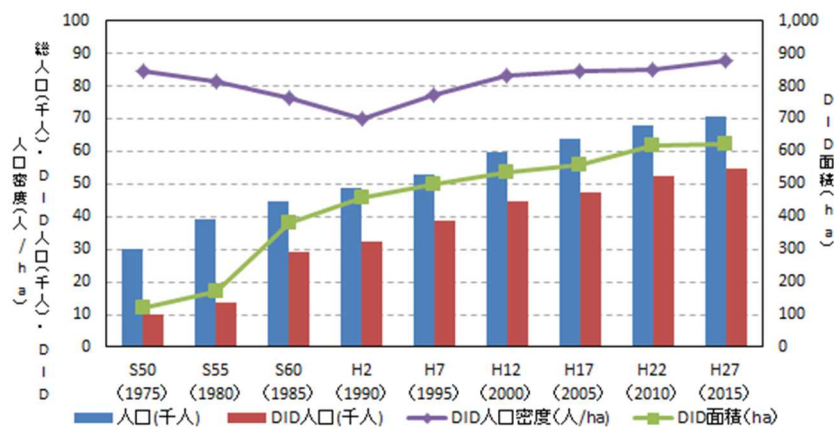
- DID 面積・人口とも拡大する中で、平成 2 年 (1990 年) 以降は DID 人口密度も増加し続けており、市街地の無秩序な拡散はうかがえません。

DID の変遷



(出典：国勢調査)

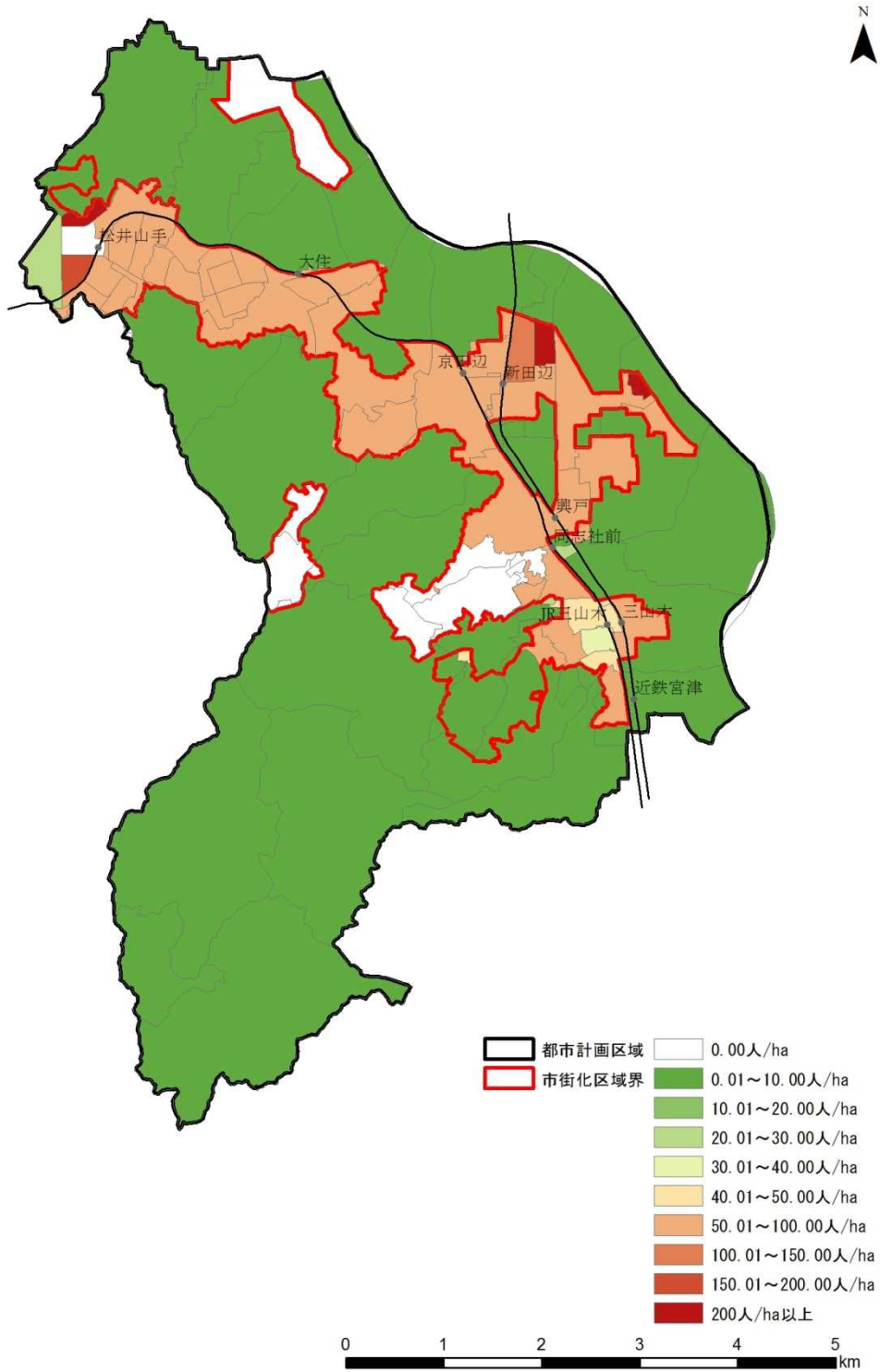
DID 人口等の推移



(1) -4 人口密度の推移

- 山手西や同志社山手、三山木地区といった新市街地の整備途中の区域を除き、市街化区域全域が人口密度 50 人/ha 以上となっています。

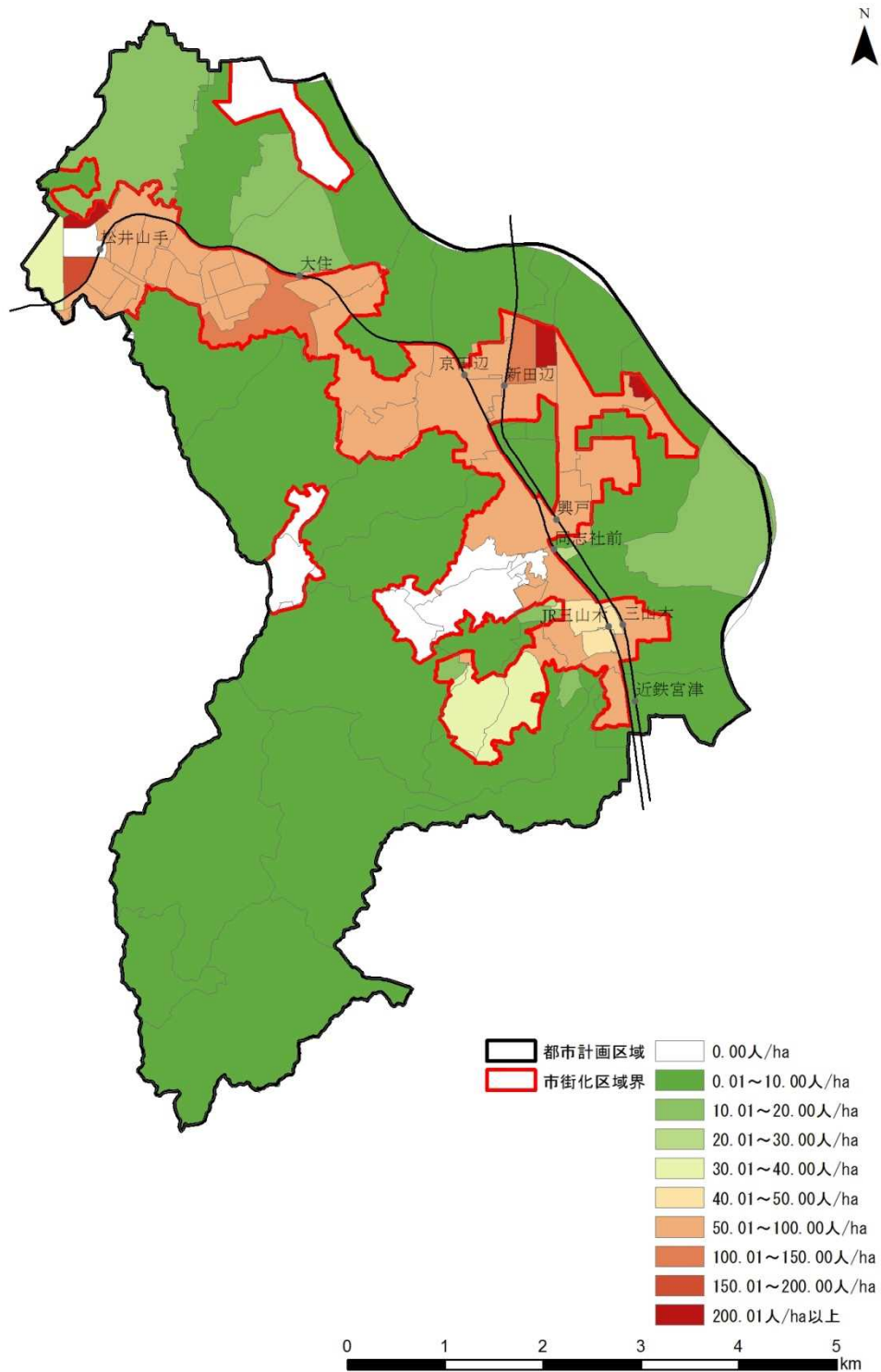
人口密度（平成 22 年（2010 年））



(出典：国勢調査)

- ・平成 27 年（2015 年）では、山手西や同志社山手、三山木地区といった新市街地においても基盤整備が進み、人口密度が高くなっています。

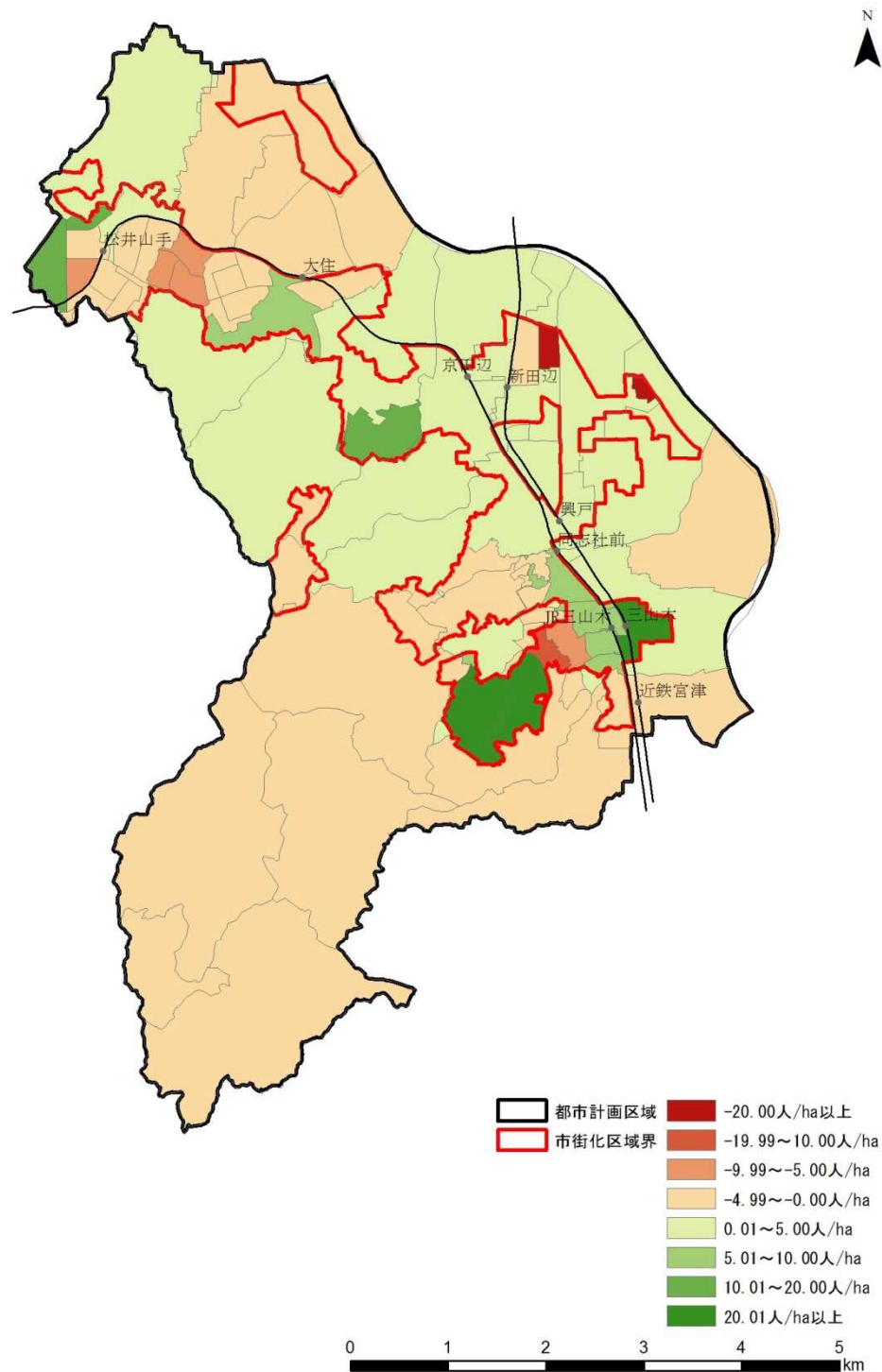
人口密度（平成 27 年（2015 年））



（出典：国勢調査）

- ・平成 22 年（2010 年）から平成 27 年（2015 年）における人口密度の変化を見ると、新市街地として整備途中にある山手西や同志社山手、三山木地区での人口密度が大きく増加しているほか、近年、住宅地の開発が多く見られる健康ケ丘や一休ケ丘でも人口密度の増加がみられます。
- ・一方で、府宮田辺団地や駅から離れた共同住宅が立地する草内地区の一部地域で、他の地区に比べて人口密度の減少が大きくなっています。

人口密度の変化（平成 22 年（2010 年）→平成 27 年（2015 年））

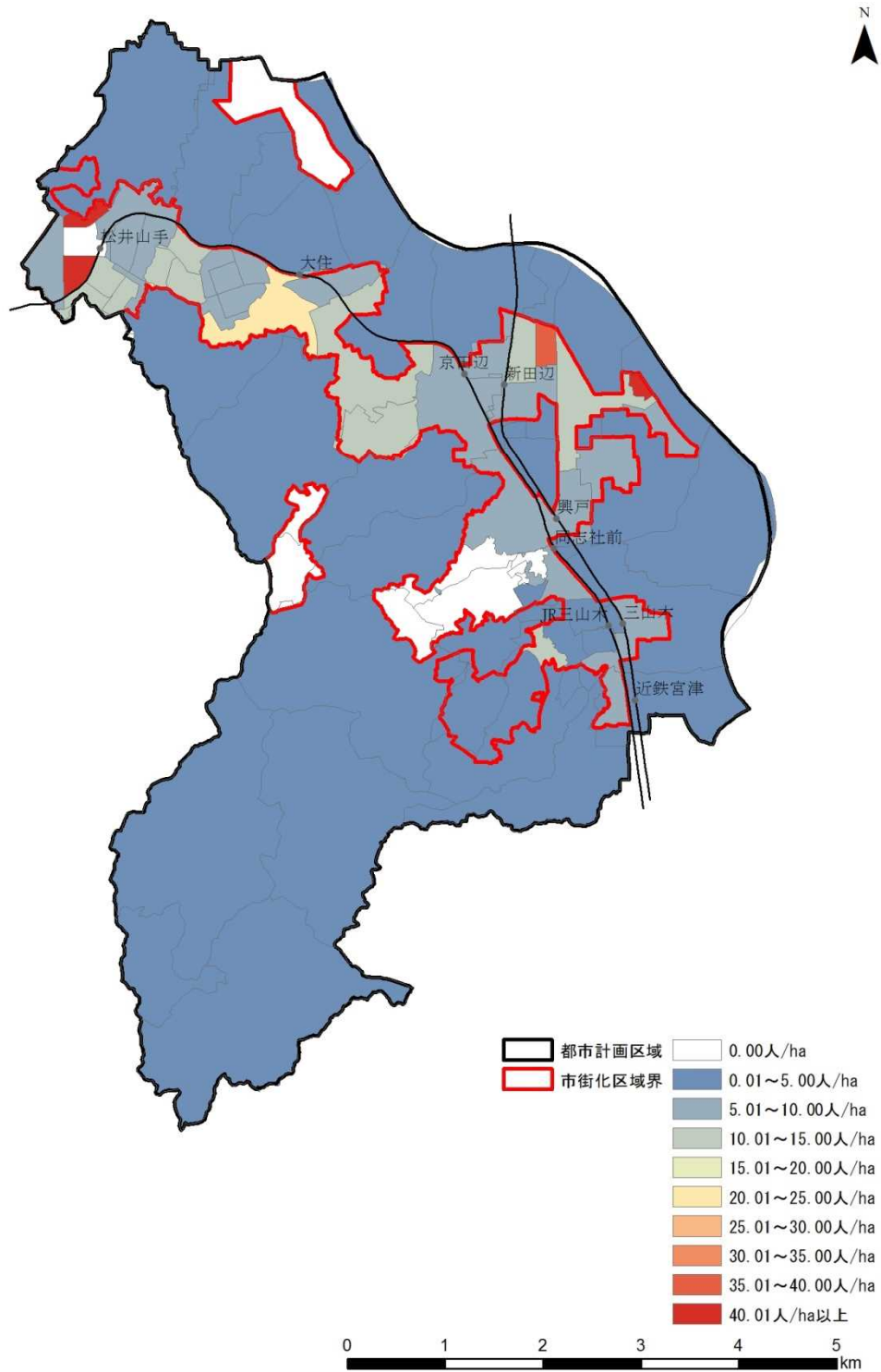


（出典：国勢調査）

(1) -5 年齢別人口密度の推移

- 平成 22 年（2010 年）では、年少人口密度（15 歳未満）は、山手東や山手南の高層マンション、府宮田辺団地、草内にある共同住宅のほか、住宅地開発が多く見られる健康ヶ丘で高くなっています。

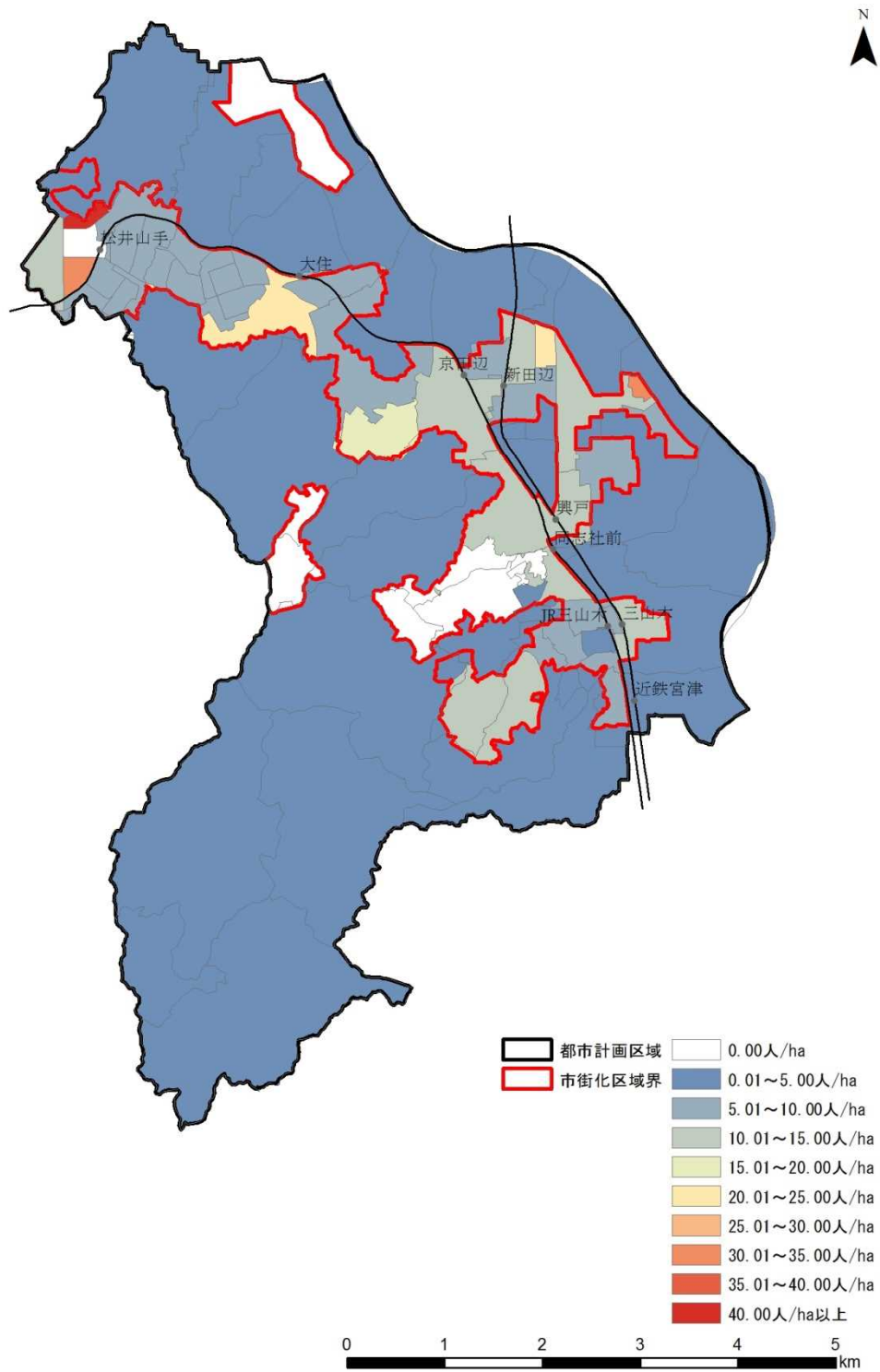
年少人口密度（15 歳未満）（平成 22 年（2010 年））



(出典：国勢調査)

- 平成 27 年（2015 年）では、平成 22 年（2010 年）と比べて、共同住宅での年少人口密度（15 歳未満）が低下している一方、住宅地開発が多くみられる一休ヶ丘の年少人口密度（15 歳未満）が高くなっています。

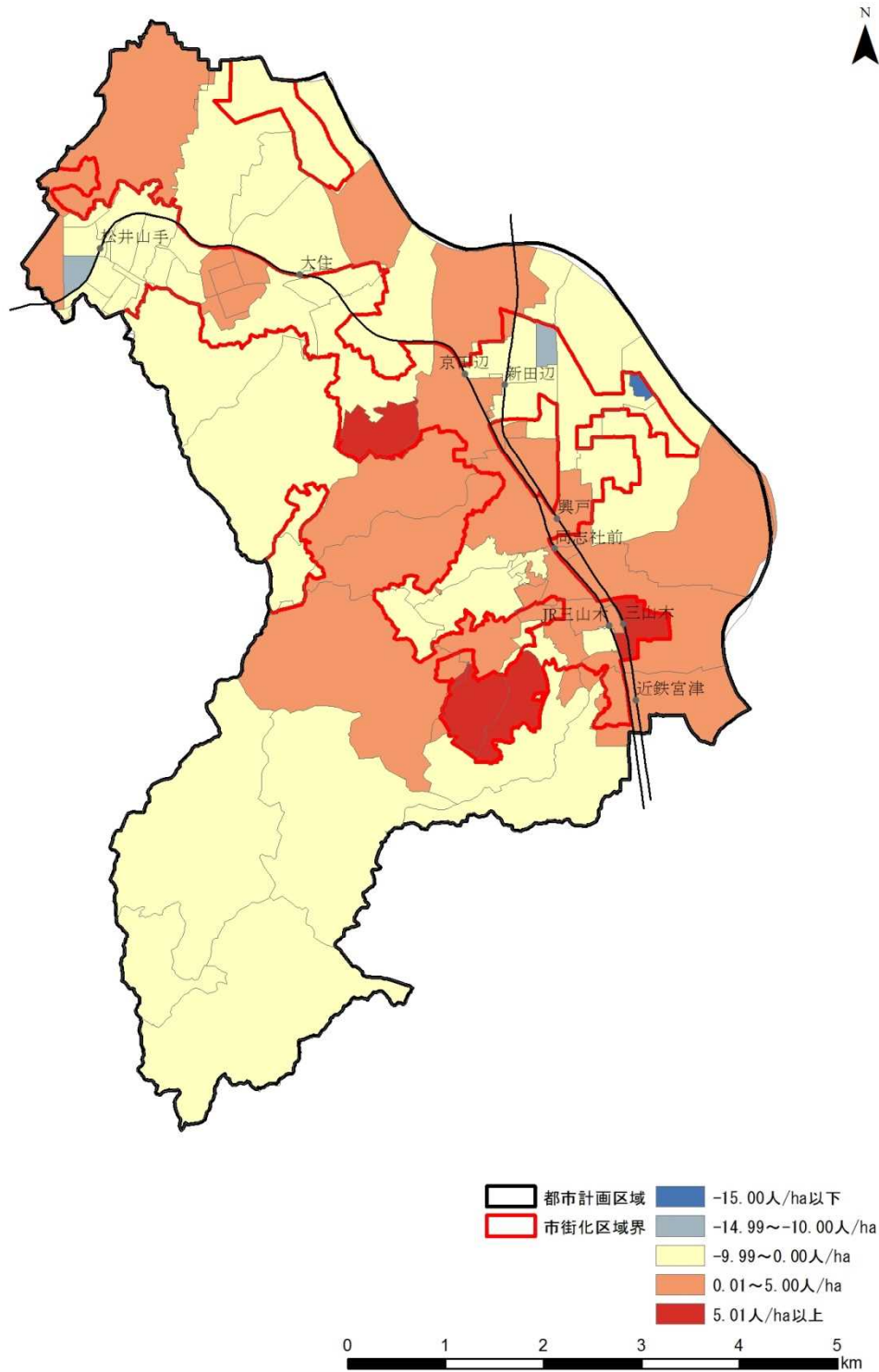
年少人口密度（15 歳未満）（平成 27 年（2015 年））



（出典：国勢調査）

- ・平成 22 年（2010 年）から平成 27 年（2015 年）における年少人口密度（15 歳未満）の変化を見ると、新市街地としての基盤整備が進んでいる同志社山手や近年住宅地開発が多くみられる一休ヶ丘、駅周辺の高層マンションが建設された山本で人口密度が大きく増加しています。
- ・一方、北部地域や東部地域では、年少人口密度（15 歳未満）が低下しています。

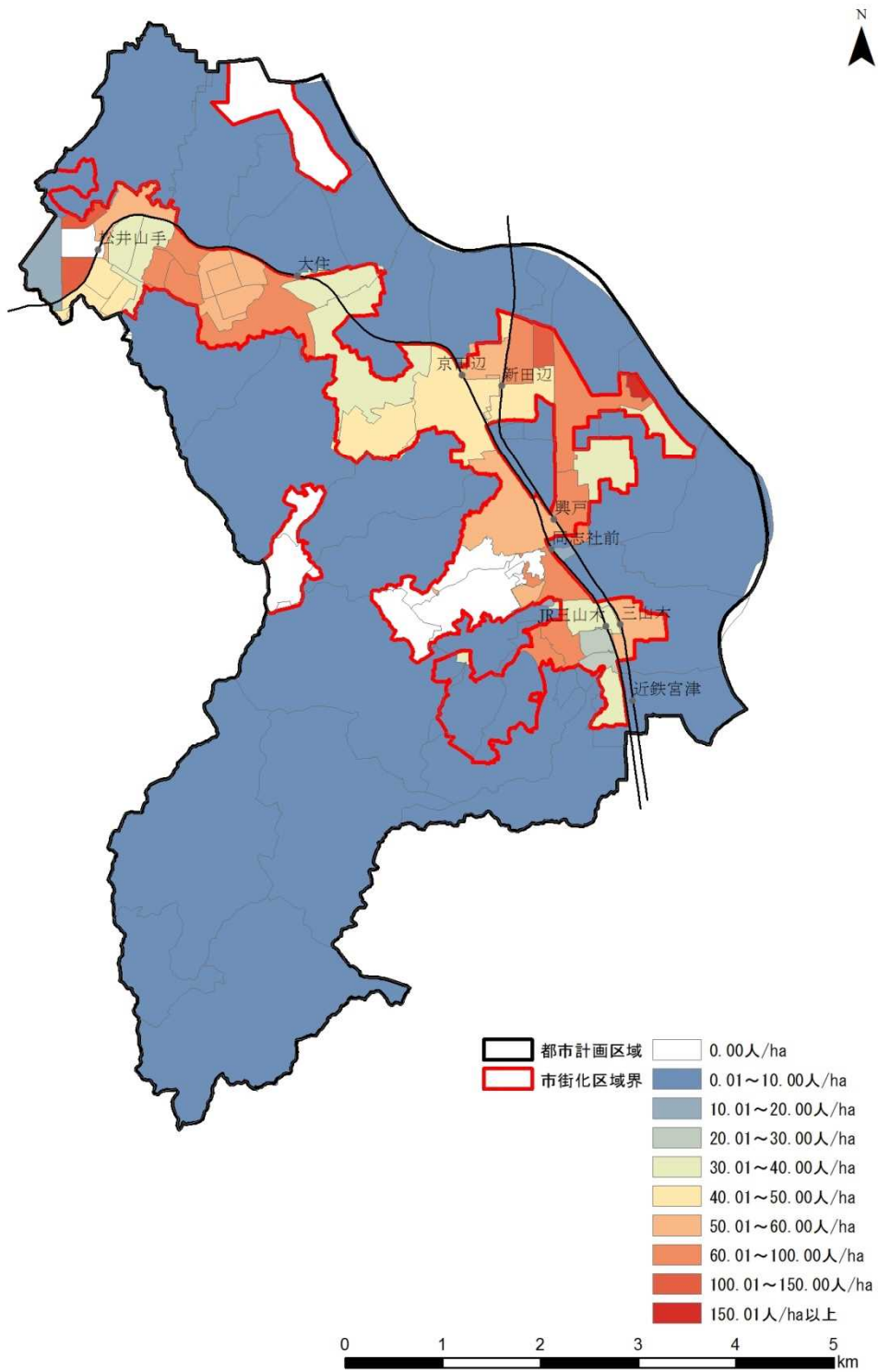
年少人口密度の変化（15 歳未満）（平成 22 年（2010 年）→平成 27 年（2015 年））



（出典：国勢調査）

- 平成 22 年（2010 年）では、生産年齢人口密度（15 歳以上 65 歳未満）は、新市街地として整備途中にある山手西、同志社山手、三山木地区のほか、松井ヶ丘、健康村、薪、草内、江津で低くなっています。

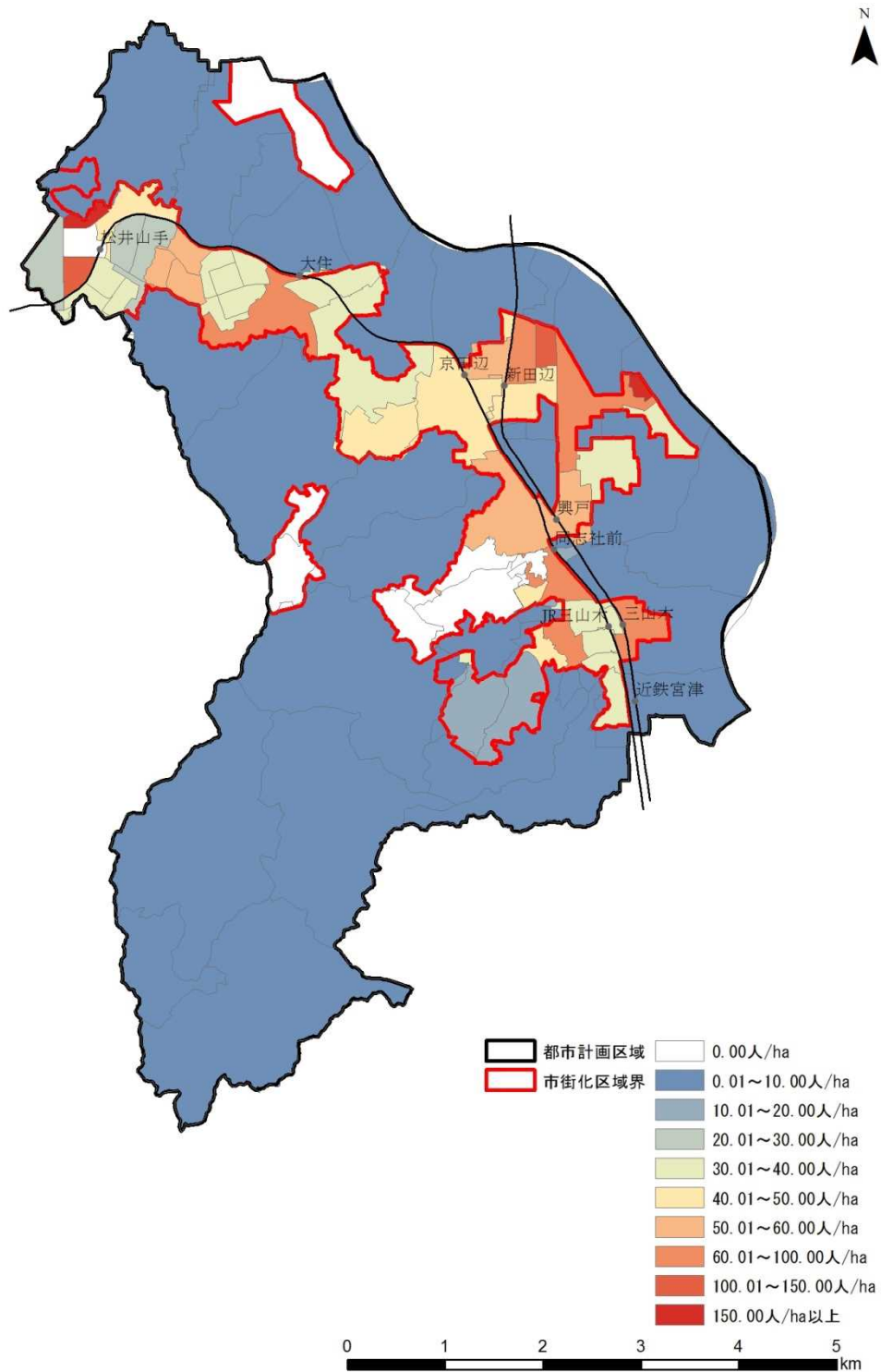
生産年齢人口密度（15 歳以上 65 歳未満）（平成 22 年（2010 年））



（出典：国勢調査）

- ・平成 27 年（2015 年）では、大住ヶ丘においても生産年齢人口密度（15 歳以上 65 歳未満）が低くなっています。

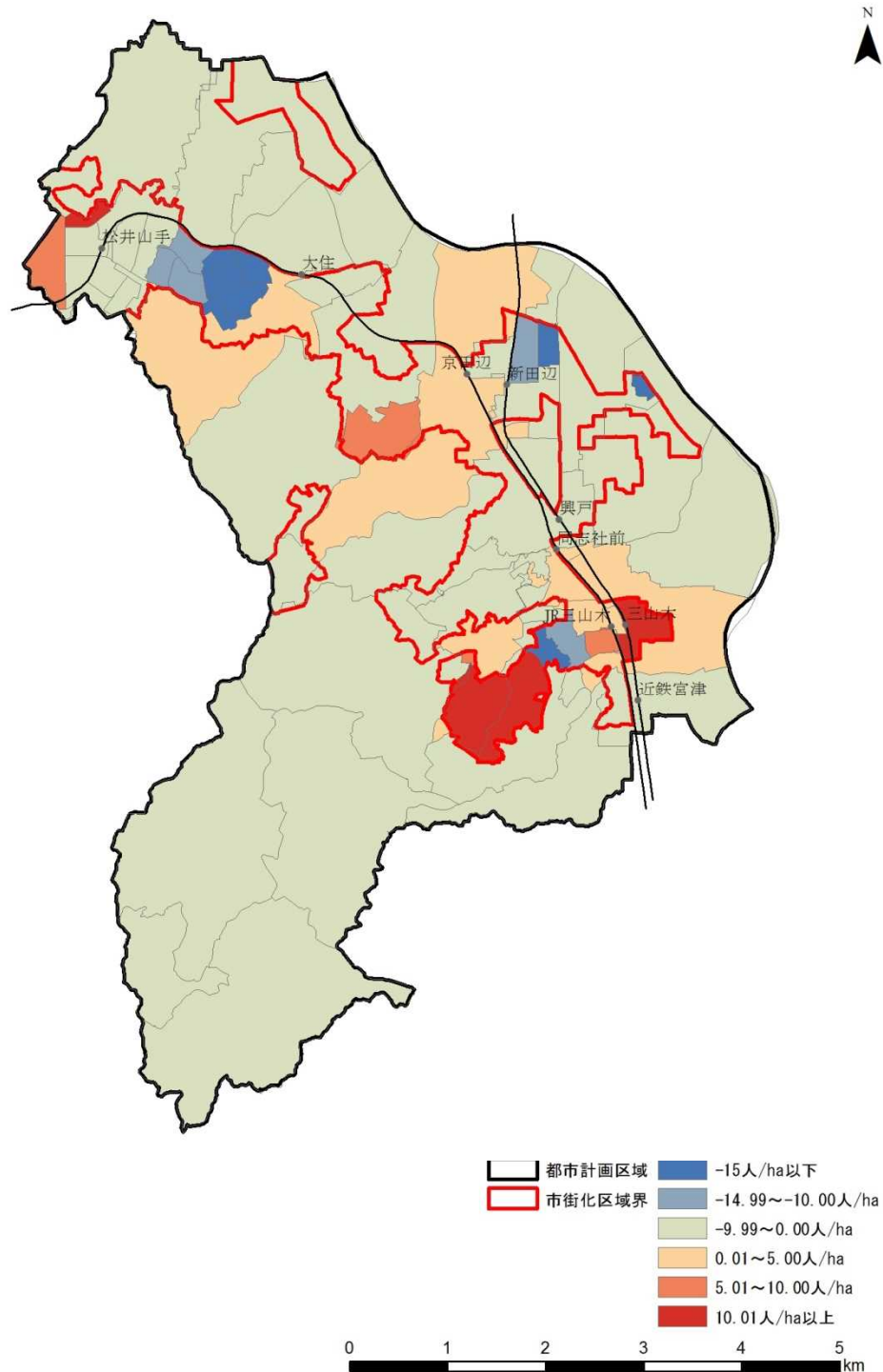
生産年齢人口密度（15 歳以上 65 歳未満）（平成 27 年（2015 年））



（出典：国勢調査）

- ・平成 22 年（2010 年）から平成 27 年（2015 年）における生産年齢人口密度（15 歳以上 65 歳未満）の変化を見ると、新市街地として整備途中である山手西や同志社山手、三山木地区のほか、近年住宅地開発が多く見られる一休ヶ丘の生産年齢人口密度（15 歳以上 65 歳未満）も大きく増加しています。
- ・一方で、府宮田辺団地や駅から離れた共同住宅が立地する草内地区の一部地域、南山東、南山西のほか、昭和後期から平成初期にかけて開発された大住ヶ丘や花住坂、新田辺東住宅での年齢人口密度の低下が大きくなっています。

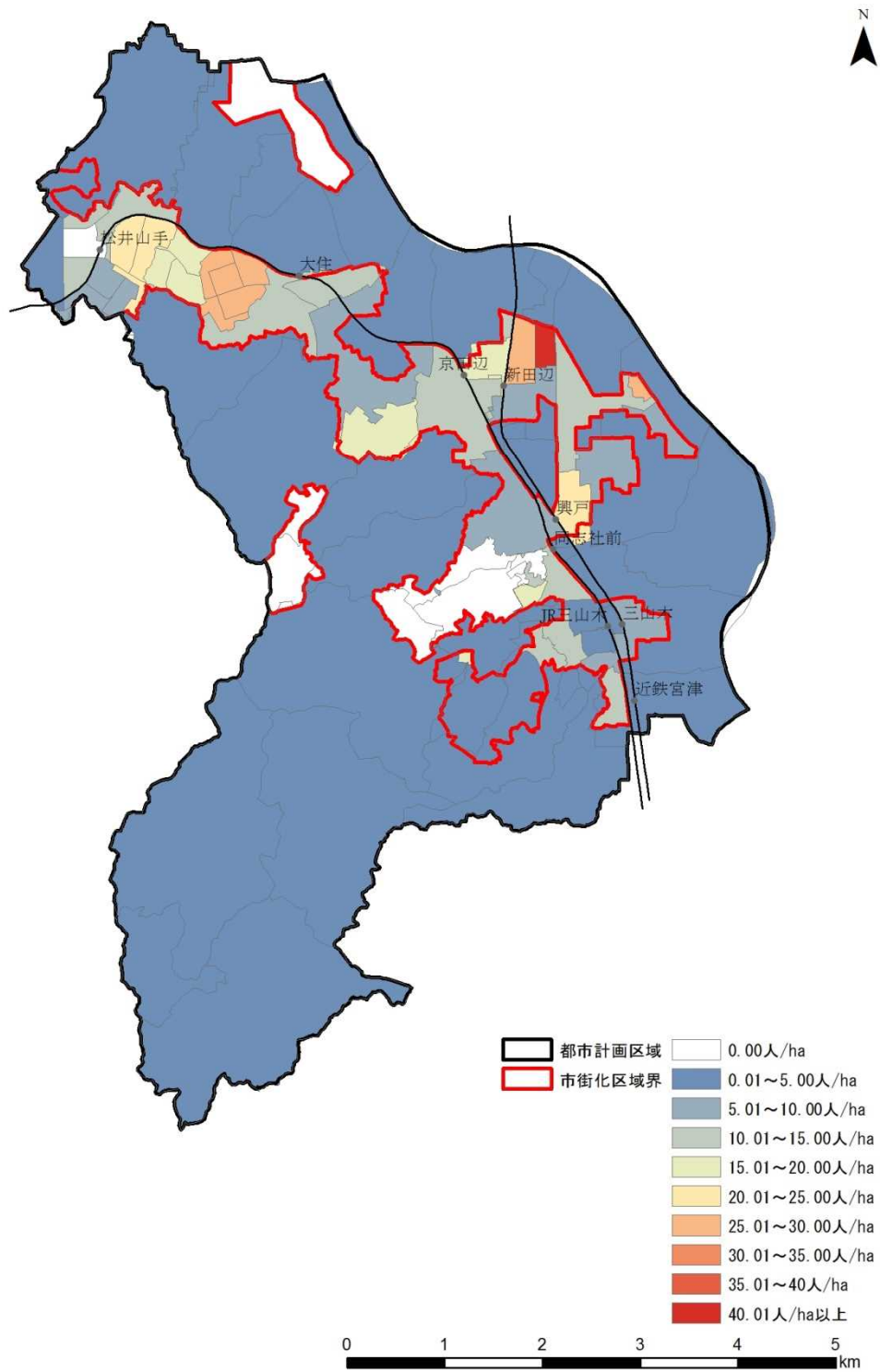
生産年齢人口密度の変化（15 歳以上 65 歳未満）（平成 22 年（2010 年）→平成 27 年（2015 年））



（出典：国勢調査）

- 平成 22 年（2010 年）では、高齢者人口密度（65 歳以上）は、府営田辺団地や駅から離れた共同住宅が立地する草内地区の一部地域、昭和時代後期に開発された大住ヶ丘や新田辺東住宅で高くなっています。

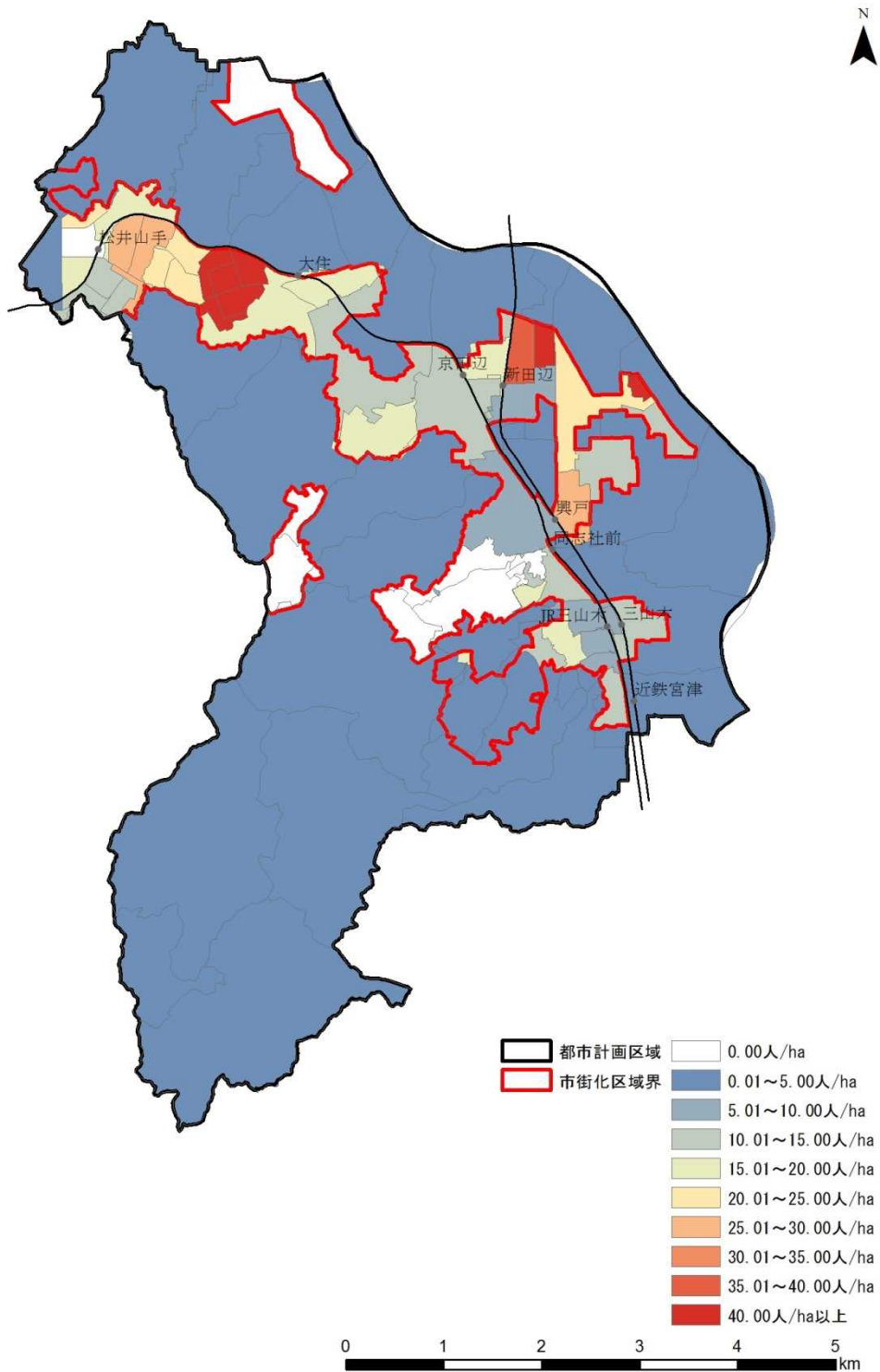
高齢者人口密度（65 歳以上）（平成 22 年（2010 年））



（出典：国勢調査）

- ・平成 27 年（2015 年）では、昭和時代後期に開発された松井ヶ丘、新興戸においても高齢者人口密度（65 歳以上）が高くなっています。

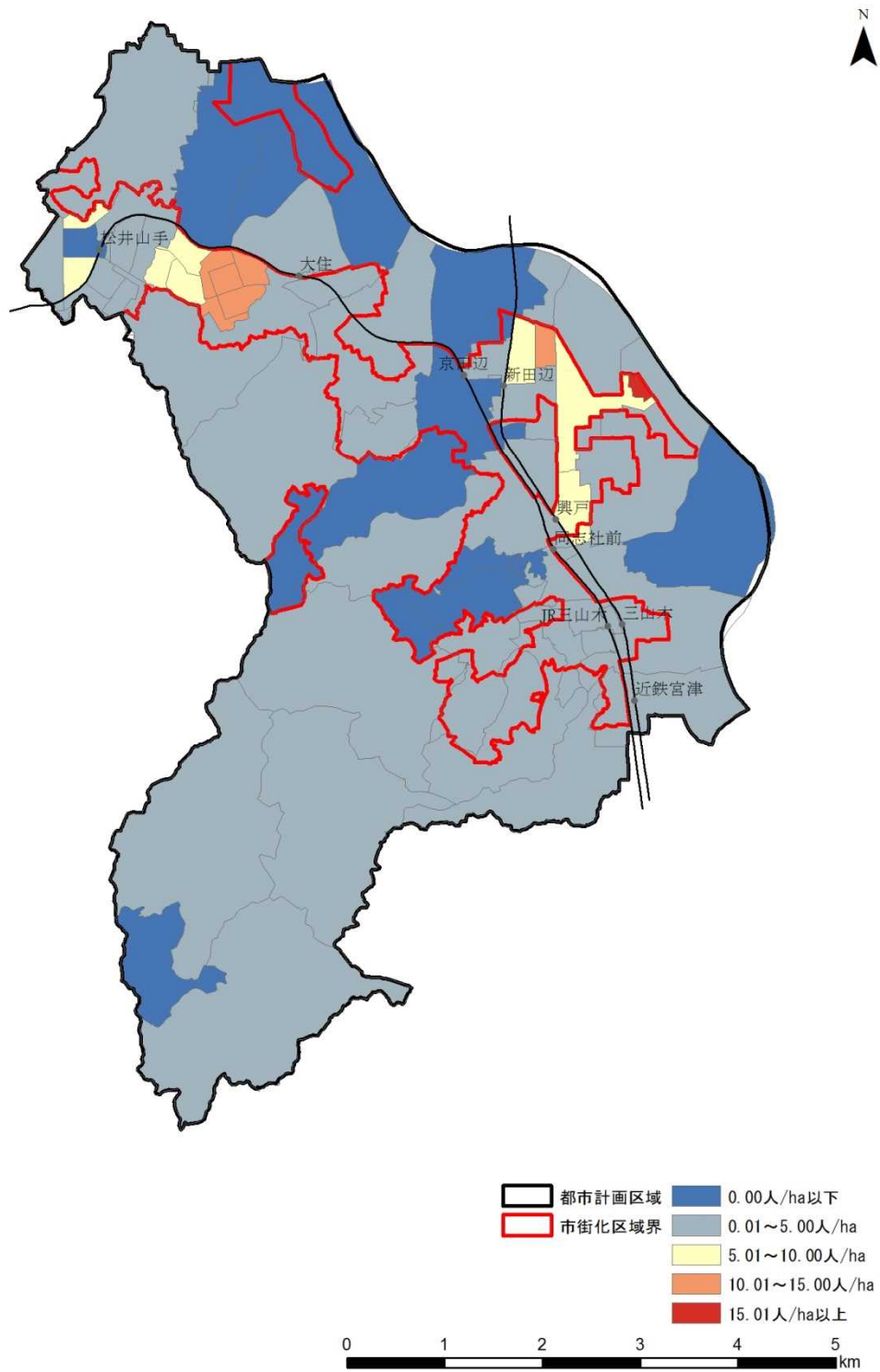
高齢者人口密度（65 歳以上）（平成 27 年（2015 年））



（出典：国勢調査）

- ・平成 22 年（2010 年）から平成 27 年（2015 年）における高齢者人口密度（65 歳以上）の変化を見ると、府宮田辺団地や駅から離れた共同住宅が立地する草内地区の一部地域、昭和時代後期に開発された大住ヶ丘において高齢者人口（65 歳以上）が増加しています。

高齢者人口密度の変化（65 歳以上）（平成 22 年（2010 年）→平成 27 年（2015 年））



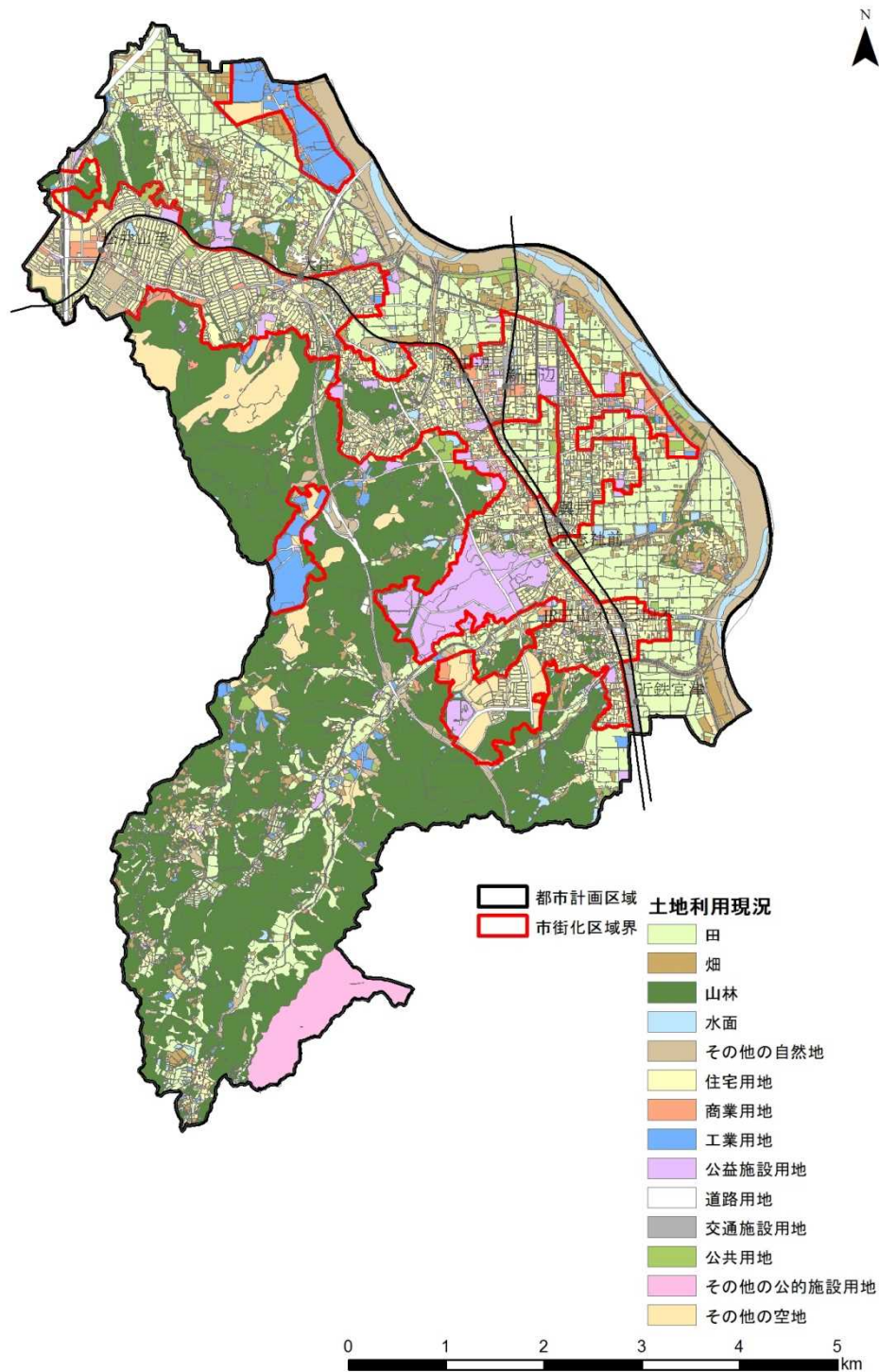
（出典：国勢調査）

(2) 土地利用の状況

(2) - 1 土地利用現況

- ・市南西部から北西部にかけては山林の広がる丘陵部であり、市南東部から北西部は市境を通る木津川に沿って田園が広がる平坦地となっています。
- ・住宅地は平坦地の中央や丘陵部のすそ野に立地しています。

土地利用現況

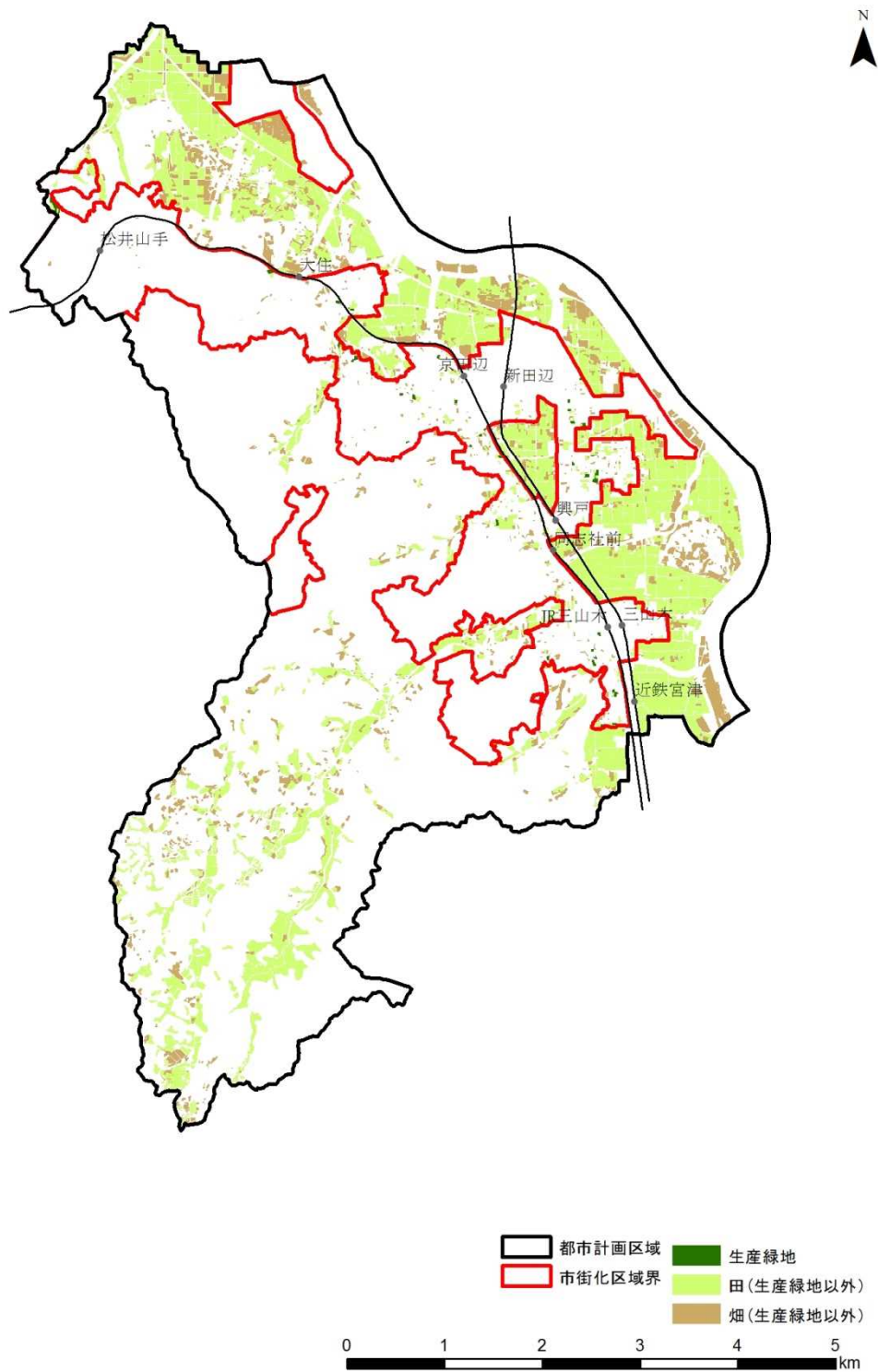


(出典：平成 24 年度 (2012 年度) 都市計画基礎調査)

(2) -2 農地・生産緑地の分布状況

- ・農地は木津川に沿って広がるほか、山林の谷部に分布しています。
- ・市街化区域内には約 40ha の農地があり、他の地区に比べ草内や興戸で多くみられます。
- ・生産緑地は 32 地区で約 4.82ha です（平成 30 年（2018 年）8 月現在）。

農地の分布状況

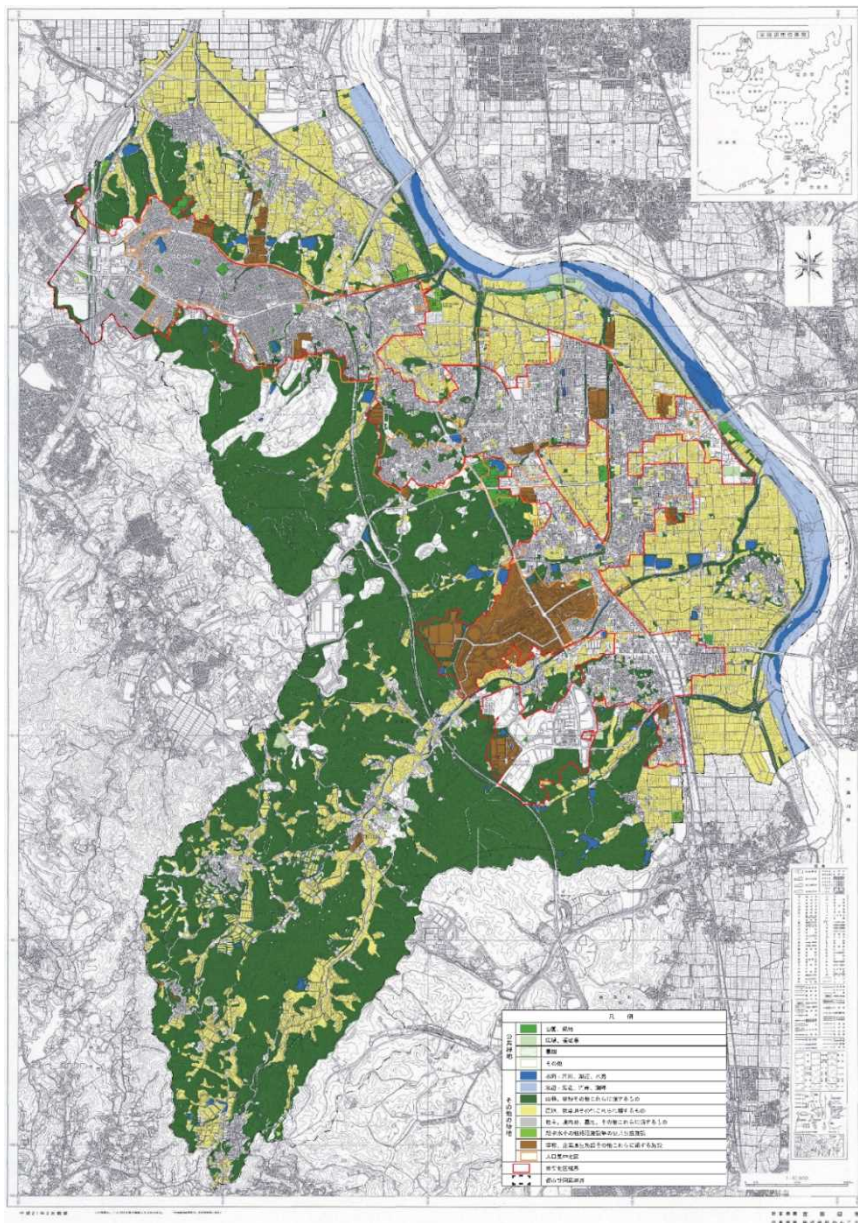


(出典：平成 24 年度（2012 年度）都市計画基礎調査)

(2) -3 公園緑地の分布状況

- ・人口一人当たりの公園緑地の面積は約 5.9 m²となっています。なお本市には、甘南備山をはじめとする豊かな自然があります。

公園緑地の分布状況



(出典：平成 24 年度 (2012 年度) 都市計画基礎調査)

公園緑地の面積 (平成 27 年 (2015 年))

	計	街区公園	近隣公園	総合公園	運動公園	緑道	緑地	都市公園以外の公園	人口一人当たりの面積
都市公園面積 (m ²)	421,266	142,226	57,128	104,006	54,499	26,421	33,146	3,840	5.9

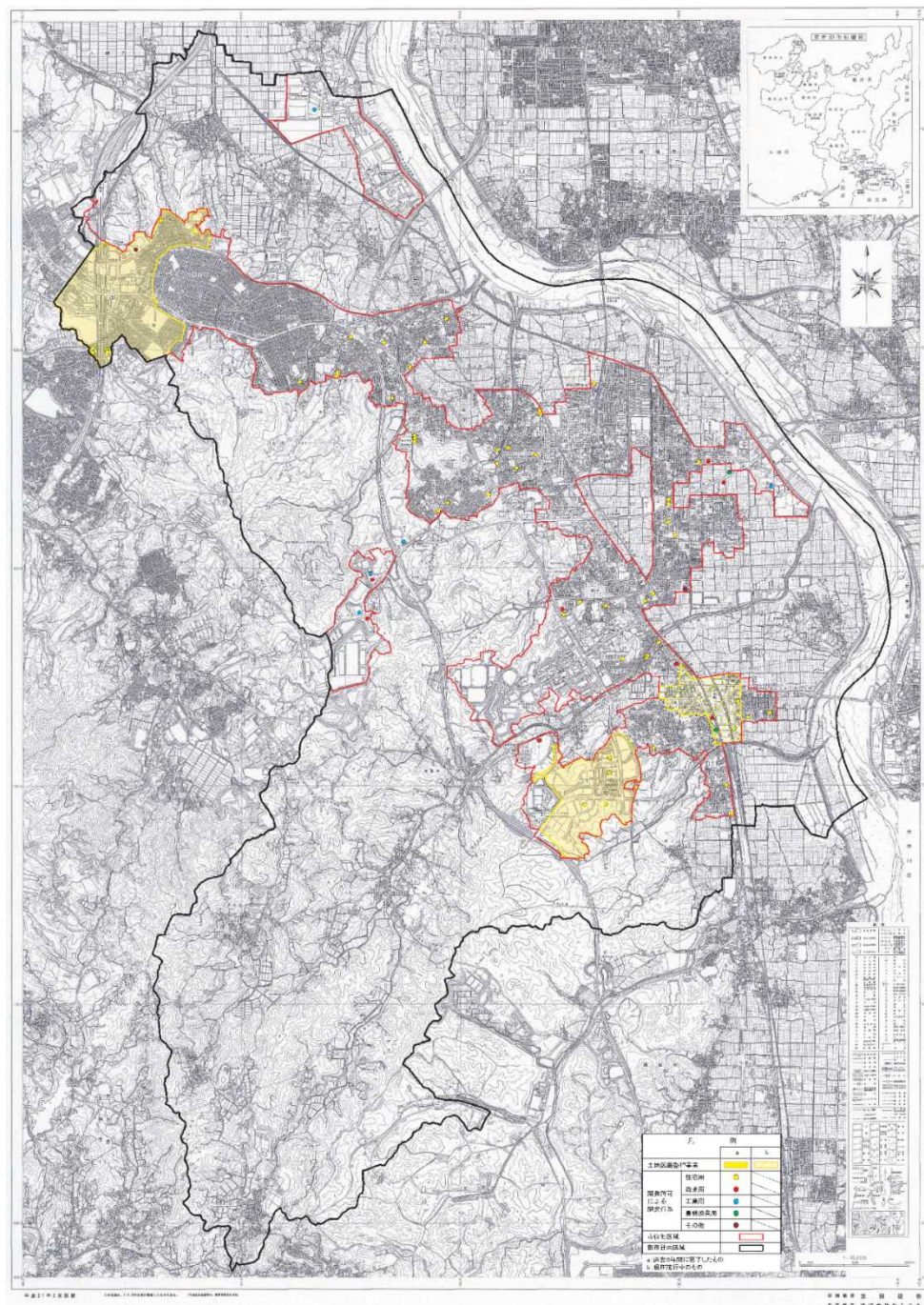
(出典：市資料)

注 1 人口一人当たりの面積は、公園面積合計を国勢調査人口 (平成 27 年 (2015 年)) で割って算出。

(2) -4 開発行為等の状況

- ・近年の大規模な開発行為としては、土地区画整理事業が行われた JR 松井山手駅周辺、近鉄・JR 三山木駅周辺、同志社山手があげられます。

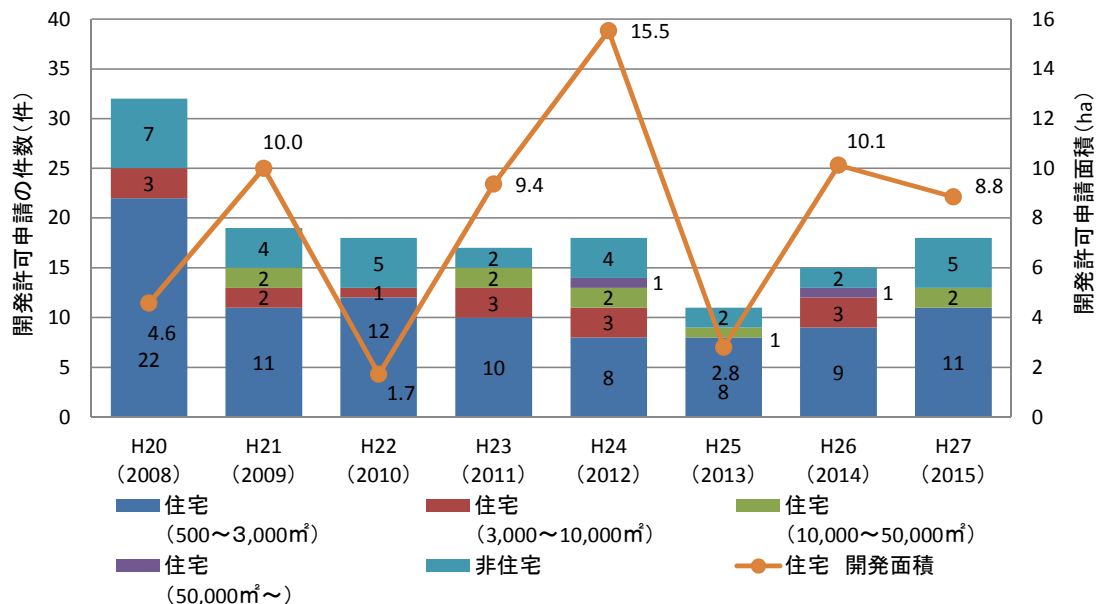
開発許可の分布状況



(出典：平成 24 年度 (2012 年度) 都市計画基礎調査)

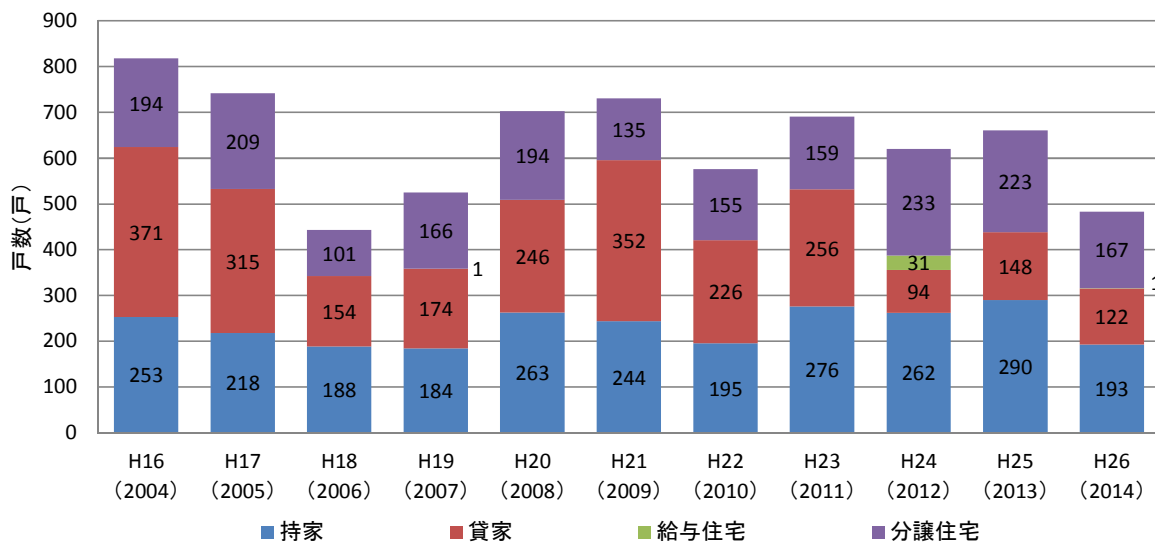
- ・近年、住宅地の形成を目的とした開発許可申請は年間 10～15 件程度見られ、その面積は平均すると 1 年あたり約 8ha となっており、継続して住宅地の整備が進んでいます。
- ・持家及び分譲住宅の着工戸数は年間 400 戸程度で推移しています。

開発許可申請の推移



(出典：京田辺市開発行為等事前協議)

住宅着工動向の推移



(出典：建築住宅着工統計)

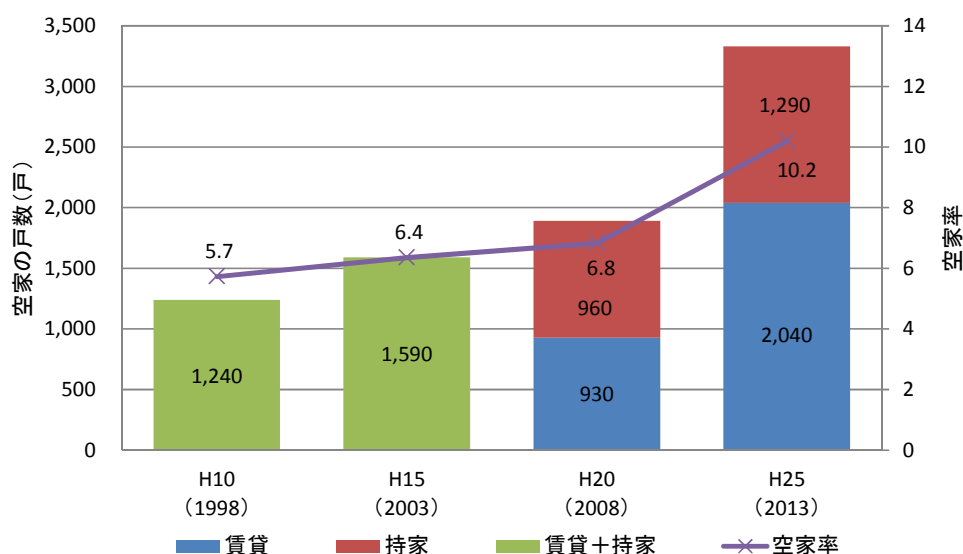
(2) -5 空き家数・空き家率の推移

- ・ 空き家数及び空き家率ともに増加傾向にあり、とりわけ平成 20 年（2008 年）から平成 25 年（2013 年）にかけて、賃貸用の住宅の急激な増加等ともあいまって、空き家率が 6.8%から 10.2%へ上昇していますが、全国や京都府の平均を下回っています。
- ・ 空き家のうち、利用や市場流通を前提としない「その他の住宅」に着目した空き家率（その他の住宅数/住宅総数）は、平成 25 年（2013 年）時点で 3.1%であり、全国や京都府の平均を下回っていますが、空き家数（その他の住宅）については、平成 20 年（2008 年）から平成 25 年（2013 年）の 5 年間で 300 戸近く増加しています。
- ・ 同志社大学の文系学部が京都市内に全面移転したこともあり、特に賃貸住宅の空き家が増加しています。

全国・京都府・京田辺市の住宅・空き家の動向
(平成 20 年 (2008 年)、平成 25 年 (2013 年))

地域	年度	住宅総数	空き家					空き家率	
			総数	内訳				空き家 総数	その他の 住宅
				二次的住宅	賃貸用の住宅	売却用の住宅	その他の住宅		
全国	平成 20 年 (2008 年)	57,586,000	7,567,900	411,200	4,126,800	348,800	2,681,100	13.1%	4.7%
	平成 25 年 (2013 年)	60,628,600	8,195,600	412,000	4,291,800	308,200	3,183,600	13.5%	5.3%
京都府	平成 20 年 (2008 年)	1,270,200	167,000	11,000	79,400	10,300	66,300	13.1%	5.2%
	平成 25 年 (2013 年)	1,320,300	175,300	9,400	80,600	7,700	77,500	13.3%	5.9%
京田辺市	平成 20 年 (2008 年)	27,670	1,890	130	930	110	720	6.8%	2.6%
	平成 25 年 (2013 年)	32,660	3,330	60	2,040	220	1,000	10.2%	3.1%

空き家の推移



(出典：住宅・土地統計調査)

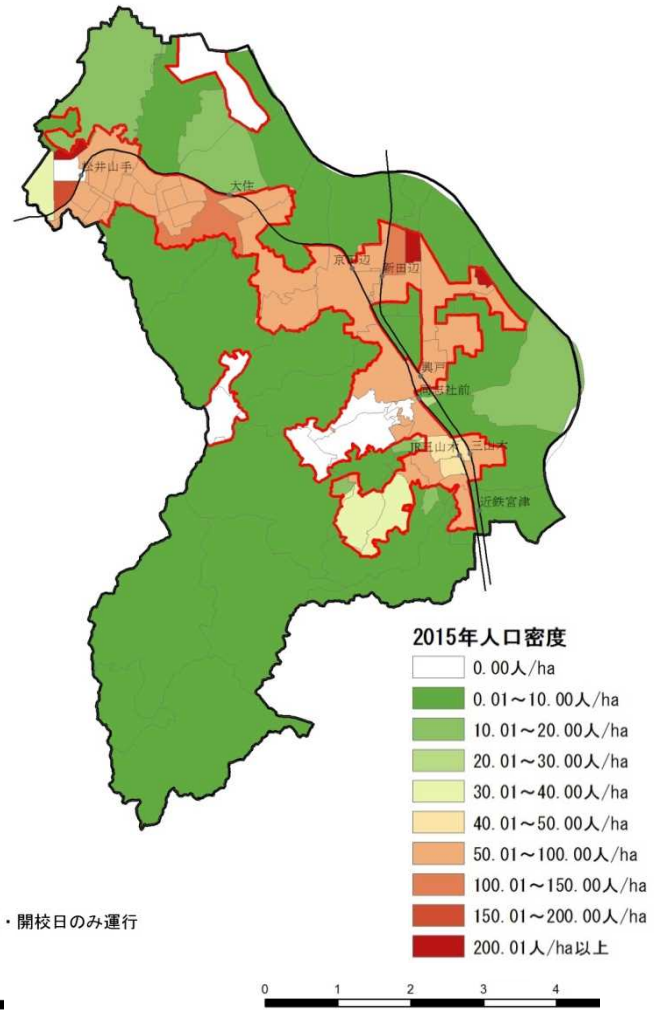
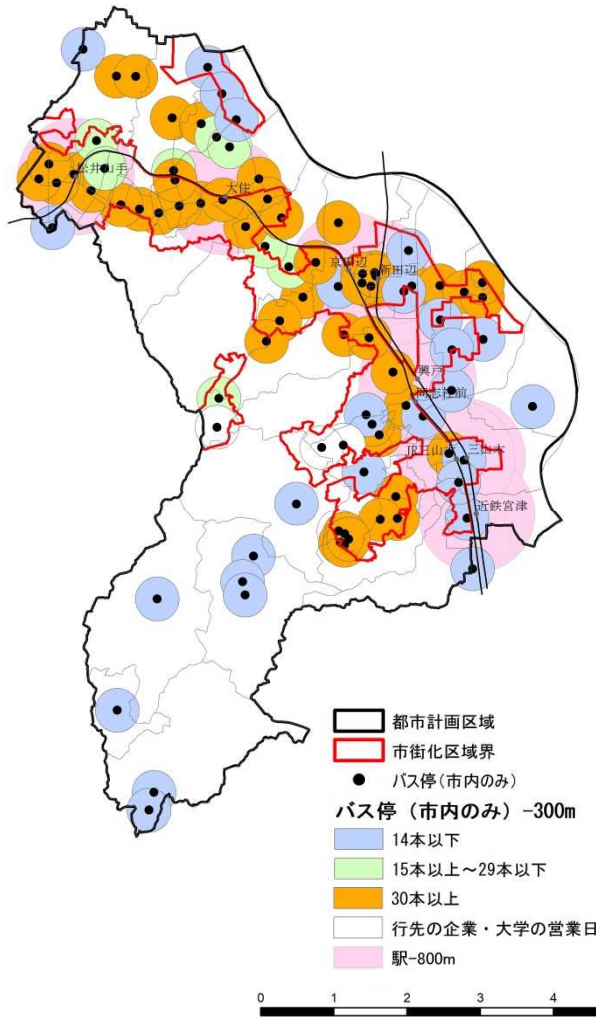
(3) 都市交通の状況

(3) - 1 公共交通の状況

- ・人口密度の高いエリアは、鉄道・路線バスによりカバーされています。
- ・一方、丘陵部の集落など人口密度の低いエリアは、路線バスによりカバーされているものの、運行本数は少ないことが分かります。

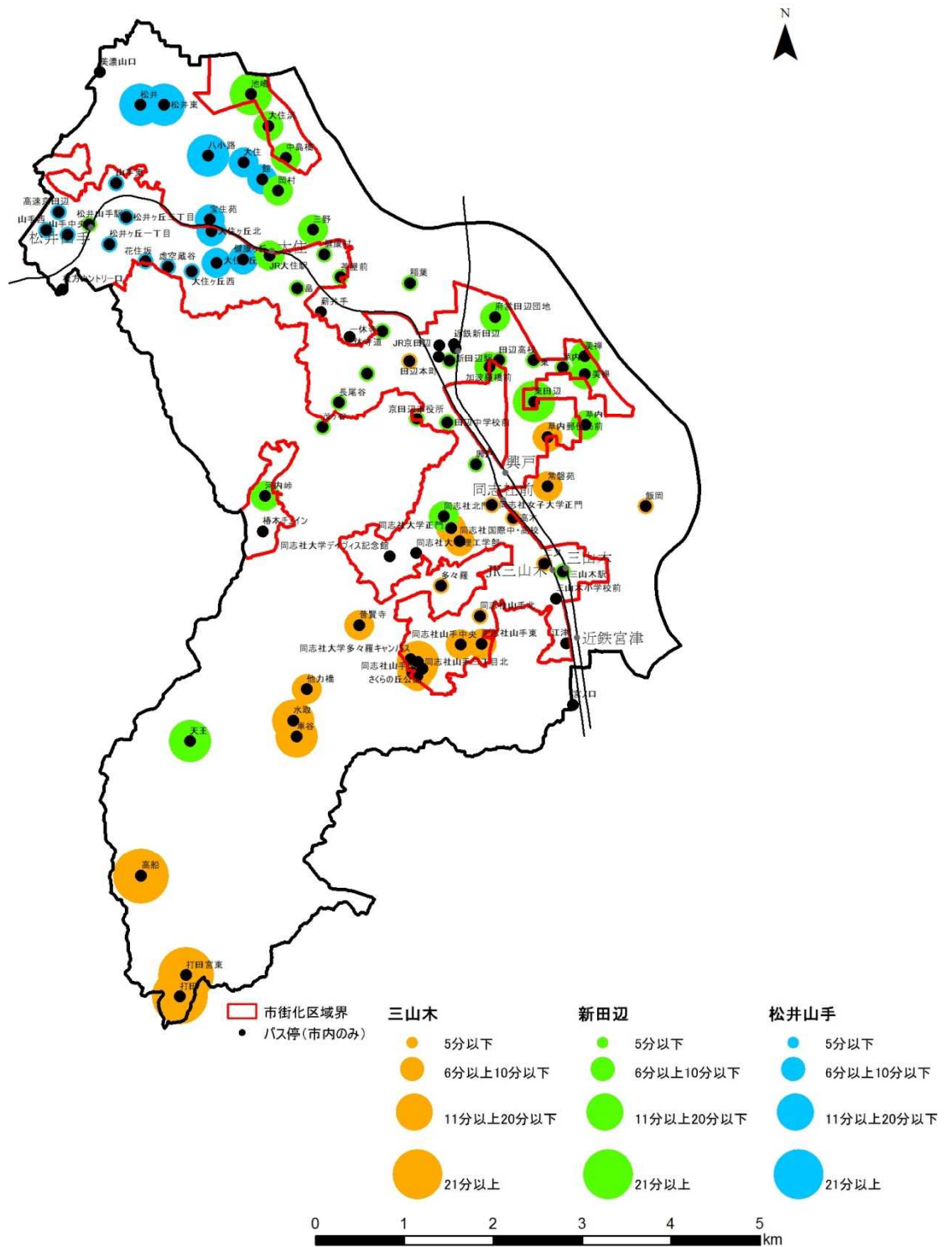
公共交通の状況

(参考) 人口密度(平成 27 年(2015 年))



- 市街化区域内の住宅地では、薪や草内、同志社山手の一部で、最寄の鉄道駅まで路線バスで11分以上かかる場所があるものの、それ以外の地区は最寄の鉄道駅まで10分以内でアクセスが可能となっています。

バス停から鉄道駅までの所要時間の状況

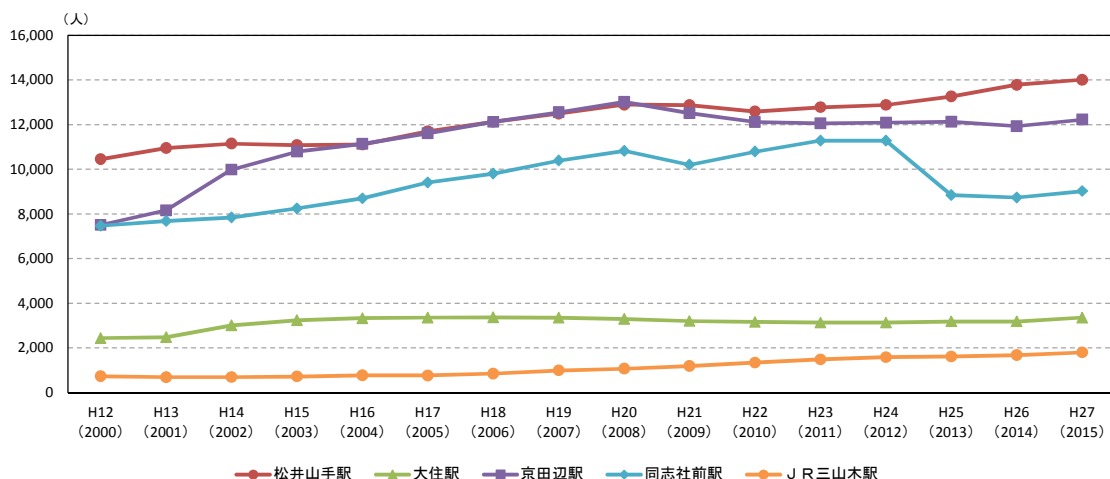


(出典：国土数値情報、京阪バス HP、奈良交通 HP)

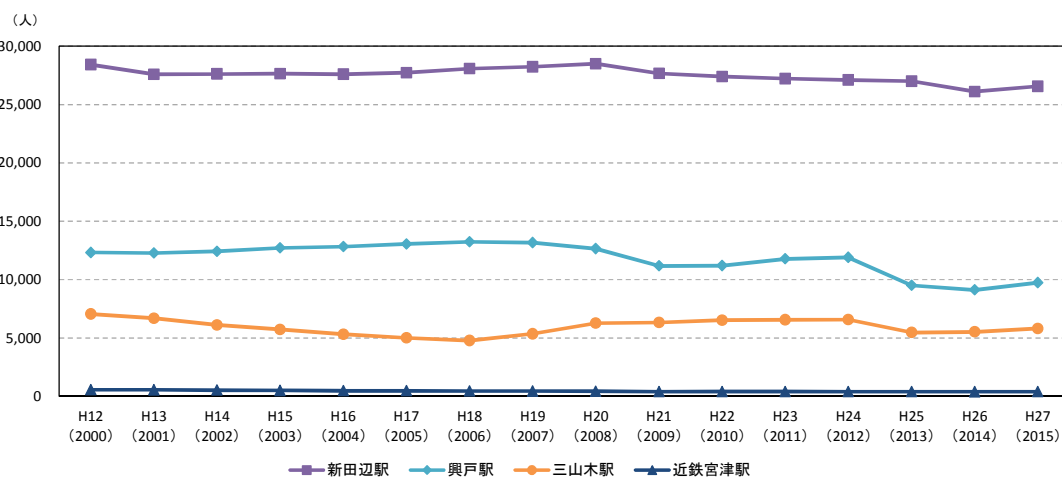
(3) -2 鉄道駅乗降客数の推移

- ・ 鉄道駅の1日平均乗降客数は、平成12年(2000年)以降、JR片町線の各駅では若干の増加傾向もしくは横ばいの傾向にあります。
- ・ 近鉄京都線の各駅も、概ね横ばいの傾向にあります。
- ・ 平成25年(2013年)は、同志社大学の文系学部が京都市内に全面移転したことから、JRの同志社前駅、近鉄の興戸駅で大幅に減少しています。

1日平均乗降客数の推移 (JR片町線)



1日平均乗降客数の推移 (近鉄京都線)



1 日平均乗降客数の推移

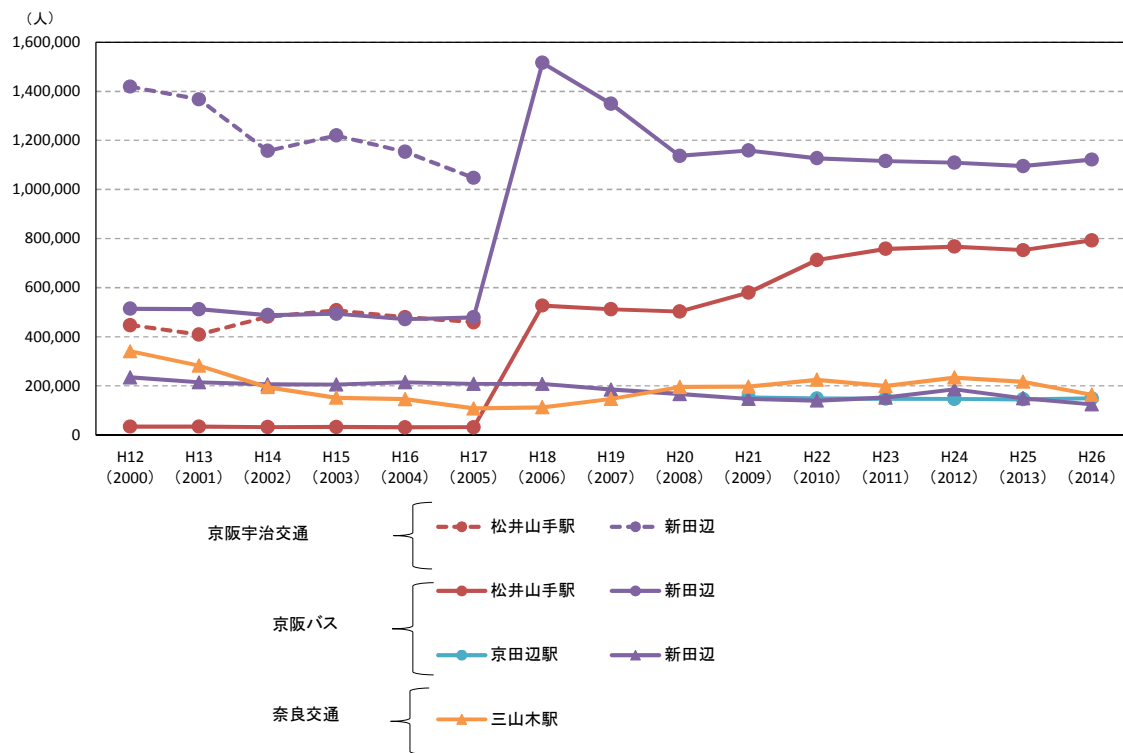
	JR片町線					近鉄京都線			
	松井山手 駅	大住駅	京田辺駅	同志社前 駅	JR三山木 駅	新田辺駅	興戸駅	三山木駅	近鉄宮津 駅
H12 (2000)	10,454	2,438	7,504	7,470	728	28,410	12,326	7,060	573
H13 (2001)	10,950	2,478	8,166	7,680	686	27,578	12,276	6,693	564
H14 (2002)	11,150	3,008	9,988	7,842	694	27,604	12,435	6,127	538
H15 (2003)	11,082	3,240	10,790	8,250	722	27,632	12,722	5,734	512
H16 (2004)	11,111	3,328	11,137	8,696	773	27,593	12,833	5,327	484
H17 (2005)	11,701	3,356	11,610	9,412	761	27,724	13,056	5,016	486
H18 (2006)	12,125	3,366	12,128	9,806	849	28,066	13,237	4,782	468
H19 (2007)	12,492	3,355	12,551	10,388	993	28,220	13,165	5,365	458
H20 (2008)	12,895	3,299	13,017	10,825	1,066	28,484	12,654	6,276	442
H21 (2009)	12,874	3,201	12,516	10,202	1,187	27,662	11,178	6,334	412
H22 (2010)	12,589	3,159	12,119	10,793	1,343	27,385	11,199	6,537	425
H23 (2011)	12,776	3,131	12,055	11,284	1,486	27,205	11,784	6,560	423
H24 (2012)	12,882	3,136	12,086	11,284	1,586	27,093	11,907	6,580	413
H25 (2013)	13,264	3,184	12,132	8,844	1,614	26,995	9,506	5,480	413
H26 (2014)	13,784	3,184	11,930	8,734	1,676	26,104	9,120	5,529	407
H27 (2015)	14,012	3,356	12,226	9,022	1,800	26,548	9,742	5,822	418
H27/H12	1.3	1.4	1.6	1.2	2.5	0.9	0.8	0.8	0.7

(出典：西日本旅客鉄道(株)、近畿日本鉄道(株))

(3) -3 路線バス乗降客数の推移

- ・主要停留所の路線バスの乗降客数は、近年、松井山手駅は増加傾向であり、新田辺駅や三山木駅では横ばいとなっています。

主要停留所乗降客数の推移



主要停留所乗降客数の推移

	京阪宇治交通		京阪バス			奈良交通	
	松井山手駅	新田辺	松井山手駅	新田辺	京田辺駅	新田辺	三山木駅
H12 (2000)	447,568	1,418,928	34,434	514,404	-	234,880	341,440
H13 (2001)	409,305	1,367,016	34,320	512,697	-	214,620	282,875
H14 (2002)	481,950	1,157,625	32,718	488,751	-	206,590	194,910
H15 (2003)	507,960	1,220,100	33,064	493,934	-	206,010	152,010
H16 (2004)	480,420	1,153,950	31,348	471,934	-	214,920	146,070
H17 (2005)	459,696	1,047,504	31,916	479,521	-	208,728	108,163
H18 (2006)	-	-	527,193	1,516,131	-	208,372	113,449
H19 (2007)	-	-	512,507	1,349,515	-	185,214	147,433
H20 (2008)	-	-	503,428	1,136,756	-	166,934	196,060
H21 (2009)	-	-	580,344	1,158,783	153,113	147,071	197,045
H22 (2010)	-	-	712,945	1,127,024	148,878	139,860	225,380
H23 (2011)	-	-	758,145	1,116,389	148,086	153,130	199,854
H24 (2012)	-	-	767,367	1,109,323	146,999	186,442	234,270
H25 (2013)	-	-	753,188	1,095,697	145,508	149,956	216,970
H26 (2014)	-	-	792,679	1,121,843	149,704	124,837	163,975

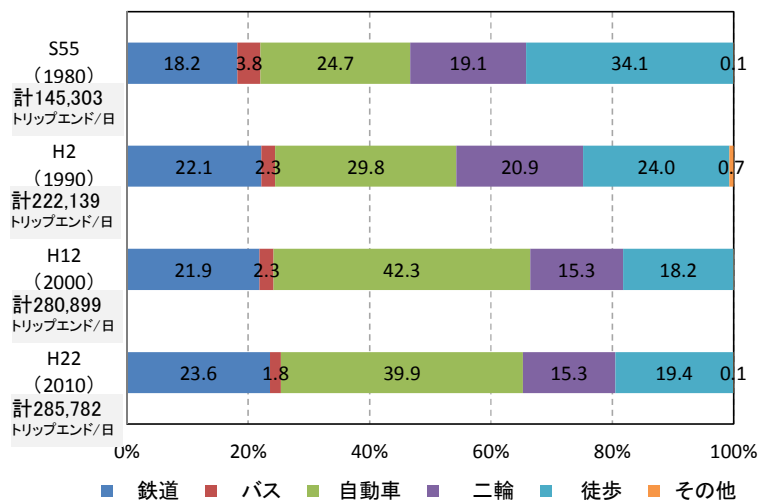
(出典：京阪バス(株)、奈良交通(株))

注1 京阪宇治交通は、平成18年4月1日付けで京阪バスと合併。

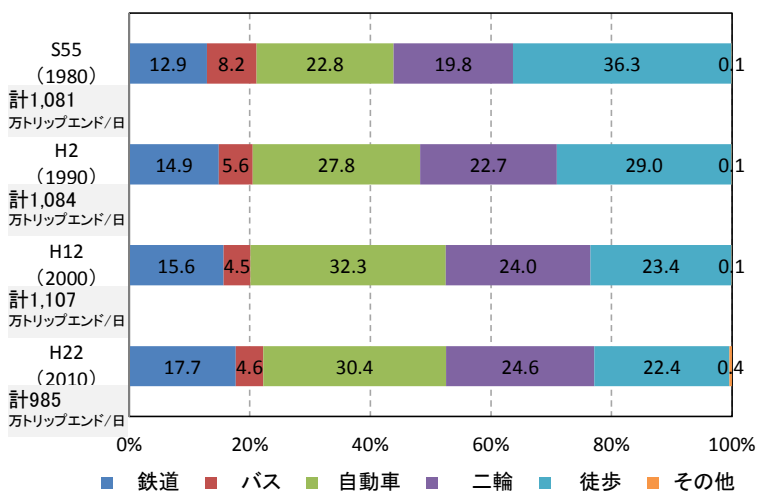
(3) -4 交通分担率の推移

- ・代表交通手段別分担率をみると、自動車の分担率が最も高く、近年では京都府の値と比較しても高くなっています。
- ・公共交通については、京都府と比較して鉄道の分担率は高いが、路線バスは低くなっています。

代表交通手段別分担率の推移（京田辺市）



代表交通手段別分担率の推移（京都府）



(出典：パーソントリップ調査)