

3 立地適正化計画における基本的な方針

本市は、「京田辺市都市計画マスタープラン」（平成29年（2017年）11月部分改正）において、JR松井山手駅周辺を北部地域の地域拠点、JR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺を中部地域の地域拠点、近鉄・JR三山木駅周辺を南部地域の地域拠点として、それぞれの駅周辺に都市機能を集約し、周辺の住宅地と公共交通で結ぶことで、クラスター型の都市構造を目指しています。また、北部地域と南部地域の地域拠点を本市全域の市民生活の中心拠点ともなる中部地域の拠点と鉄道で結ぶことにより、本市全体が1つの集約型都市構造となる“クラスターインクラスター”の都市構造として位置づけています。

立地適正化計画においても、この基本的な考え方を踏まえ、京田辺市型集約都市構造の実現を推進していくものとします。また、関西文化学術研究都市や交通の要衝であるという特性を活かし、国、自治体、住民、大学等の多様な主体による交流も視野に入れた拠点の形成をめざすものとします。

（1）まちづくりの基本的な考え方と目標

抽出した課題を踏まえ、立地適正化計画における「まちづくりの基本的な考え方」を次のとおり設定します。

【まちづくりの基本的な考え方】 拠点ごとの特性に応じた機能の充実・強化を通じた市街地の更新と 新たな魅力の創出による「暮らし」の質を高めるまちづくり

本市は、北部、中部、南部の各クラスターの拠点となる鉄道駅周辺において一定の都市機能が集積し、各クラスター内においては地域拠点と住宅地の間をバス交通によりネットワークが形成され、アクセス性に優れた市街地環境を有しています。また、地域拠点と中心拠点を鉄道により連携することで多元的な集約型都市構造を形成しています。さらに、住宅地の大半の地域では、食品スーパー・コンビニエンスストア、診療所など生活に必要となる施設が徒歩圏内に立地しています。

一方、本市は、京都、大阪、奈良とのアクセスに優れていますが、市街化時の鉄道の整備状況や地理的な位置関係から地域ごとに都市部との関連性に大きな差があり、勤務地が京都市や大阪市など地域によって人口の流出先が異なっています。加えて、近年、本市の周辺市町では、郊外型の大規模小売店の立地が進み、マイカー利用の依存度の高さとあいまって、市外への購買力の流出傾向が大きくなっています。

このように生活利便性を支える都市機能は概ね充足しているものの、一方で特に中心拠点への求心性の低下がうかがえるなど、将来的に都市としての魅力の低下につながることが懸念されます。そのため、都市機能の更なる充実・強化を図り、都市としての魅力の向上につなげることが求められます。

そこで、今ある拠点ごとの特性に応じた機能の充実・強化を通じた市街地の更新と新たな魅力の創出による「暮らし」の質を高めるまちづくりを基本的な考え方として、まちづくりの目標を次のとおり設定します。

【まちづくりの目標】

○ファミリー層に選ばれる居住環境づくり

本市は、良質な住宅供給が図られ、ファミリー層に選ばれる住宅都市として発展してきました。今後も引き続きファミリー層を中心とした多様な世代に選ばれる、利便性が高く、子育てしやすい居住環境をつくります。

○多様な都市機能が充実した質の高い暮らしを実感できるまちづくり

求心性を高め、誰もが「ふるさと京田辺」を実感するためには、暮らしの利便性プラスアルファの魅力が必要です。そのため、本市の3つの拠点ごとの特徴を踏まえつつ、買い物や交通利便性のみならず、文化、地域交流、健康など多様な都市機能が充実した、質の高い暮らしを実感できるまちをつくります。

○多様な都市活動を支える移動手段の確保

本市は、各クラスター内の拠点を中心とした公共交通ネットワークが概ね形成されており、拠点への良好なアクセス性を有しています。引き続き、拠点間の階層性を意識した交通ネットワークの維持により、市内各所からの移動手段の確保に努めます。また、拠点内の施設間は徒歩で移動が行われるようなまちをつくります。

(2) まちづくりの基本方針

基本方針①：中心拠点・地域拠点・暮らしの生活圏の充実・強化を図る

- ・田辺地区においては、中心拠点に相応しい都市機能の充実・強化を図ります。
- ・松井山手地区、三山木地区においては、地域拠点に相応しいさらなる都市機能の充実・強化を図ります。
- ・また、バス路線沿線（特にバス停付近）には、なるべく日常生活の利便機能を誘導し、暮らしの生活圏の形成を図ります。

基本方針②：中心拠点と地域拠点へのアクセス性の高いエリアへの居住を誘導する

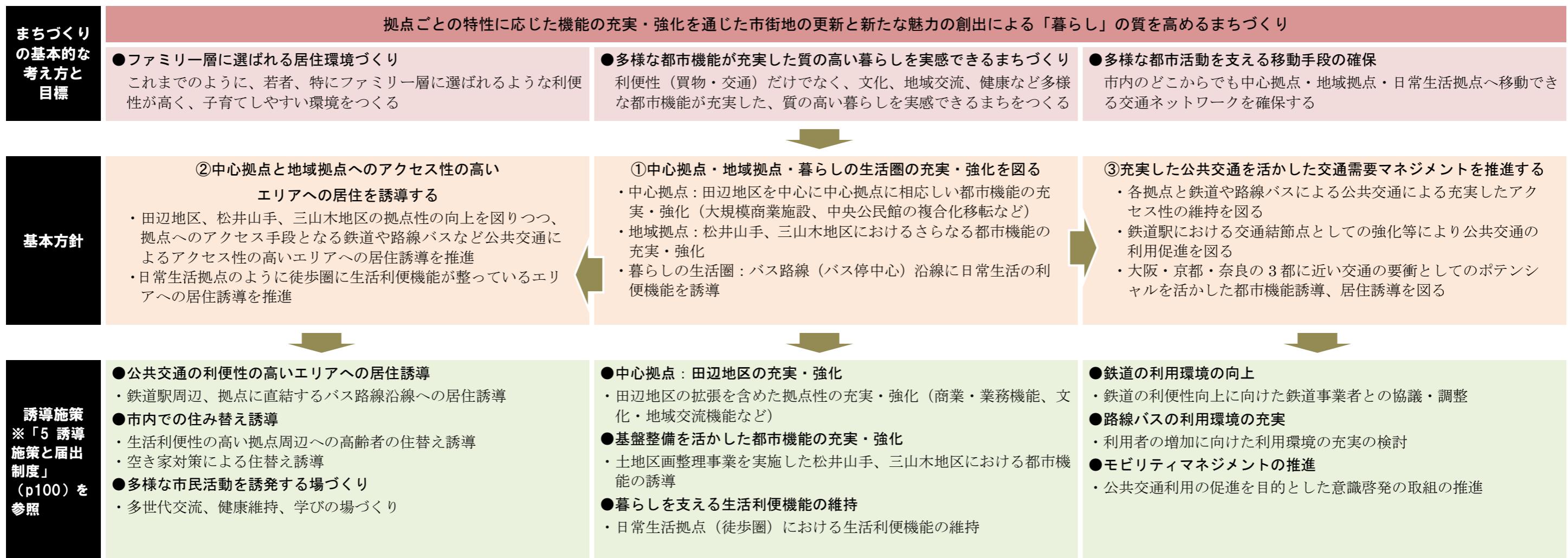
- ・田辺地区、松井山手地区、三山木地区の拠点性の向上を図りつつ、拠点へのアクセス手段となる鉄道や路線バスなど公共交通によるアクセス性の高いエリアへの居住誘導を推進します。
- ・日常生活拠点のように徒歩圏に生活利便機能が整っているエリアへの居住誘導を推進します。

基本方針③：充実した公共交通を活かした交通需要マネジメントを推進する

- ・各拠点と鉄道や路線バスといった公共交通による充実したアクセス性の維持を図ります。
- ・鉄道駅における交通結節点としての強化等により、公共交通の利用促進を図ります。
- ・大阪、京都、奈良の3都に近い交通の要衝としてのポテンシャルを活かした都市機能誘導、居住誘導を図ります。

京田辺市における立地適正化計画の考え方（概要）

本市の特徴など	<p>比較的人口密度が高い市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口増加基調にあるが平成37年（2025年）をピークに減少に転じる予定 平成52年（2040年）においても、現在と同レベルの人口規模で、比較的高い人口密度が維持される 市街化区域の大半が公共交通で網羅されており、拠点へのアクセス性が確保されている また、生活利便施設も万遍なく立地しており、徒歩圏での生活利便性も概ね確保されている 	<p>求心力に乏しい中心拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪市、京都市、奈良市へのアクセスの利便性が高い 周辺都市の郊外部での大規模商業施設の立地、マイカー利用の増大による購買力の流出 特に田辺地区で購買力が低下するなど、中心拠点としての求心力の低下 松井山手、三山木では面整備に伴い基盤整備が進んでおり、新たな都市機能の立地を期待 	<p>移動手段として重視されていないバス交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 2つの鉄道軸（JR片町線、近鉄京都線）があり平成58年（2046年）には北陸新幹線の新駅が設置予定 新名神高速道路の全線開通に伴う高速道路ネットワークの形成など交通の要衝という評価 市内移動においてはバスネットワークが概ね充実しているものの、マイカー依存が高く、路線バスの減便等、交通移動弱者が生じる可能性がある
本市の持続可能性を育かす望ましくないシナリオ	<p>⇒平成52年（2040年）以降、人口減少・高齢化が進行し市街化区域内の低密度化が進む</p> <p>⇒人口減少等が原因で路線バスが減便・路線の廃止、生活利便施設の撤退が進み、地域住民の生活利便性が低下する</p>	<p>⇒中心拠点である田辺地区の求心力の低下に歯止めがかからず、大規模商業施設の規模縮小や撤退がおこり、雇用にも影響が生じる</p> <p>⇒松井山手や三山木においても都市機能の立地が思うように進まず、周辺住民も他都市へ流出しあげる</p>	<p>⇒利用者が増えずバスの減便や路線の廃止が進み、拠点へのアクセス性も低下する</p> <p>⇒結果として交通利便性の低下、高齢化の進行とあいまって買い物難民の増加につながる</p>



(3) めざすべき都市構造

(3) -1 都市拠点の特徴や方向性

まちづくりの目標の実現に向けて、都市拠点の特徴を踏まえためざすべき都市構造を設定します。

なお、都市構造を検討するにあたっては、「京田辺市都市計画マスタープラン」で設定した将来の都市構造（クラスターインクラスター）を基本としつつ詳細化を図るものとします。

北部クラスター : 北部地域の拠点（＝地域拠点）	
特徴	<ul style="list-style-type: none">・土地区画整理事業により基盤整備が完了しており、JR松井山手駅周辺を中心に商業施設や金融、医療、子育て等の生活に必要となる都市機能が集積している。・JR片町線により大阪方面への通勤・通学の利便性が確保されている。・駅周辺のマンションや新興住宅地を中心に子育て世帯が増加しているものの、松井ヶ丘、大住ヶ丘、花住坂といった新興住宅地では、急激な高齢化の進行が推測される。・高速道路網や北陸新幹線により、交通の要衝としてのさらなるポテンシャル向上が見込まれる。・クラスター内の住宅地には、徒歩圏内に食品スーパーやコンビニエンスストア、診療所、生活サービス施設が立地している。・クラスター内の住宅地とは、バス交通により結ばれている。・住民満足度調査では、「交通の便が良い」が最も評価が高く、次いで「自然環境が良い」が高い評価となっている。
拠点性を高める上での課題	<ul style="list-style-type: none">・JR松井山手駅周辺への生活利便機能の充実・強化を図る。・住宅地の人口密度を確保することで、身近な場所での生活必需施設やバス交通による地域拠点へのアクセスを維持・確保する。・広域を対象とした交通拠点としての特性を活かし、京阪奈の玄関口としての拠点整備を図る。
誘導すべき都市活動やその実現のために必要な都市機能	<p>〈誘導すべき都市活動〉 大阪都市圏に近接した緑豊かな住宅地のなかで、多様な世帯にとって生活に必要な施設が充実し、誰もが快適に暮らすことができる 〈必要な都市機能〉 大規模商業施設、金融機関、医療・福祉施設、子育て支援施設、健康増進施設、広域からの利用を想定した商業・業務・地域交流施設</p>

中部クラスター		： 市全体の拠点（＝中心拠点）
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 駅前の土地区画整理事業から約20年を経過し、空閑地はほとんどみられない状況となっている。 JR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺は、大規模商業施設や金融、総合病院、中央図書館といった市民生活の中核となる都市機能が集積し、本市の中心拠点を形成している。 JR京田辺駅・近鉄新田辺駅から徒歩圏に、市役所や郵便局、警察署、中央公民館、体育館・温水プールをはじめとするスポーツ施設が立地している。 近鉄京都線やJR片町線により、京都・大阪・奈良への通勤・通学の利便性が確保されている。 北部及び南部の地域拠点と鉄道で結ばれているとともに、市内の各地域から鉄道や路線バスによるアクセスが確保されている。 住民満足度調査では、「交通の便が良い」が最も評価が高く、次いで「自然環境が良い」が高い評価となっている。 	
拠点性を高める上での課題	<ul style="list-style-type: none"> 本市の中心拠点として、また京都府南部の交流の中心となる都市機能のさらなる集積を図る。 今後、拠点となるエリアの拡張（市街化区域編入と都市機能誘導）も含め、都市機能の拡充を図る。 近鉄新田辺駅東側において、都市基盤施設（駅前広場や都市計画道路）の整備とあわせて都市機能の再集積を図る。 	
誘導すべき都市活動やその実現のために必要な都市機能	<p>〈誘導すべき都市活動〉 京都・大阪・奈良方面にもアクセスしやすい好立地に加え、本市の中心拠点として商業施設や公共公益施設などが集積し、利便性の高い環境のなかで暮らすことができる 〈必要な都市機能〉 市域全域を対象とした大規模商業施設、金融機関、総合病院、医療・福祉施設、子育て支援施設、健康増進施設、行政窓口、文化ホール、図書館、京都府南部の中心となる商業・業務・地域交流機能</p>	

南部クラスター : 南部地域の拠点（＝地域拠点）	
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄・JR三山木駅周辺では、土地区画整理事業が完了し、商業施設や金融、医療、子育て等の生活に必要となる都市機能が集積しつつある。 ・近鉄・JR三山木駅周辺での土地区画整理事業及び同志社山手での住宅開発により、子育て世帯を中心に入人口が増加している。 ・背後圏には、同志社大学が立地するほか、企業の研究施設用地の整備が計画されており、関西文化学術研究都市の北の玄関口として位置づけている。 ・山手幹線の全線開通により、同志社山手地内の身近な場所における食品スーパー や医療施設といった生活必需施設の立地の促進が期待される。 ・背後圏の住宅地や市街化調整区域の集落とは、バス交通により結ばれている。 ・住民満足度調査では、「住み慣れて愛着がある」が最も高く、次いで「交通の便が良い」が高い評価となっている。ただし、南部地域のうち同志社山手地域の「交通の便が良い」の評価が低い。
拠点性を高める上での課題	<ul style="list-style-type: none"> ・近鉄・JR三山木駅周辺への生活利便機能の集積を図る。 ・近鉄三山木駅への急行停車やJR片町線の大阪方面の電車の三山木駅までの延伸等、京都・大阪と結ぶ鉄道の輸送力の強化を図る。 ・近鉄・JR三山木駅と背後圏の同志社山手や市街化調整区域の集落を結ぶバス交通の維持・保全を図る。 ・関西文化学術研究都市の北の玄関口として大学や研究施設と連携した都市機能の立地を図る。
誘導すべき都市活動やその実現のために必要な都市機能	<p>〈誘導すべき都市活動〉 背後に豊かな山林や学術・研究ゾーンを抱え、自然や文化を感じながら、多様な世代が快適に暮らすことができる</p> <p>〈必要な都市機能〉 商業施設、金融機関、医療・福祉施設、子育て支援施設、健康増進施設、関西文化学術研究都市の玄関としての商業・業務・地域交流機能</p>

(3) -2 都市構造

拠点周辺における誘導すべき都市活動を実現すべく、「京田辺市都市計画マスタープラン」で設定されている将来都市構造イメージを踏まえつつ、拠点駅周辺における誘導すべき都市活動を実現するための立地適正化計画における都市構造を設定します。

【都市構造の設定の考え方】

- ・都市計画マスタープランの考え方を踏襲し、北部地域、中部地域、南部地域の3つのクラスターを基本とした都市構造とする。
- ・各クラスターの主要駅周辺にある拠点（中心拠点・地域拠点）を中心としたエリアを都市機能誘導区域に設定する。
- ・各拠点は、立地環境等からの特性を持たせるとともに、拠点間の連携を図ることで、多元的な都市構造とする。

拠点等の種類

拠点等の種類	拠点等の設定の考え方	想定されるエリア
中心拠点	<ul style="list-style-type: none">・大規模商業施設や金融、総合病院、図書館といった市民生活の中核となる都市機能が集積している・京都府南部の交流の中心となる都市機能が集積している・市役所等の行政サービス施設が集積している	<ul style="list-style-type: none">・田辺地区（JR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺の地区、市役所周辺の地区）
地域拠点	<ul style="list-style-type: none">・商業施設や金融、医療、子育て等の周辺エリアにおける生活に必要となる都市機能が集積している	<ul style="list-style-type: none">・松井山手地区（JR松井山手駅周辺の地区）、三山木地区（JR三山木駅・近鉄三山木駅周辺の地区）
暮らしの生活圏	<ul style="list-style-type: none">・（上記2つの拠点周辺の外にあり）徒步圏内に生活利便施設が集積しており、一定の生活利便性が確保されている	<ul style="list-style-type: none">・バス停を中心とした徒步圏（中心拠点や地域拠点の周辺に点在しているイメージ）

立地適正化計画における都市構造の概念図

