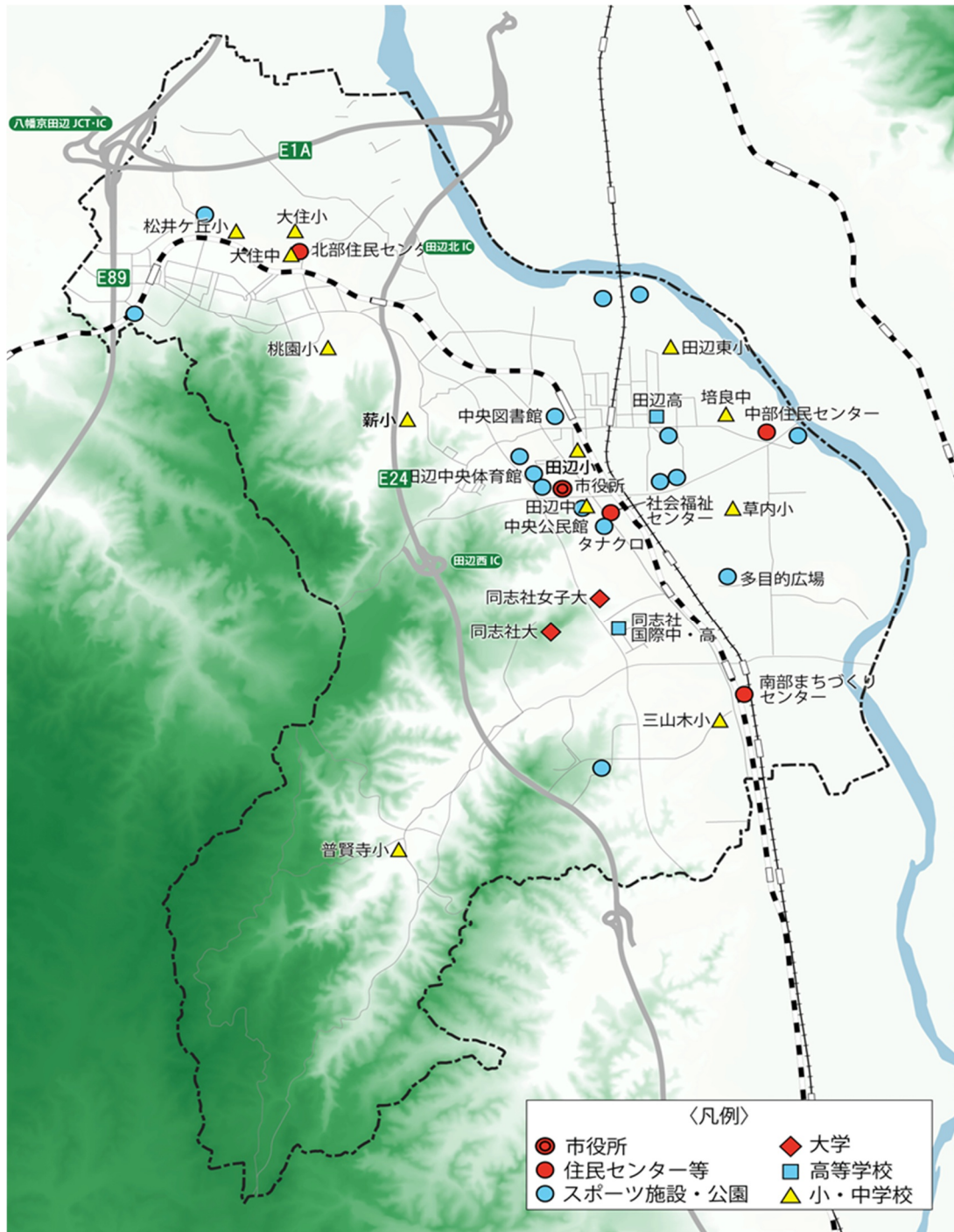


1.3 施設立地

(1) 公共施設・教育施設

- ・市役所や中央公民館といった拠点施設は、中部地域に立地しています。北部地域・中部地域・南部地域には住民センター、まちづくりセンターなどが立地しています。
- ・小中学校は、市立小学校9校、市立中学校3校、私立中学校1校が立地し、高等学校は、公立高校1校、私立高校1校が立地しています。

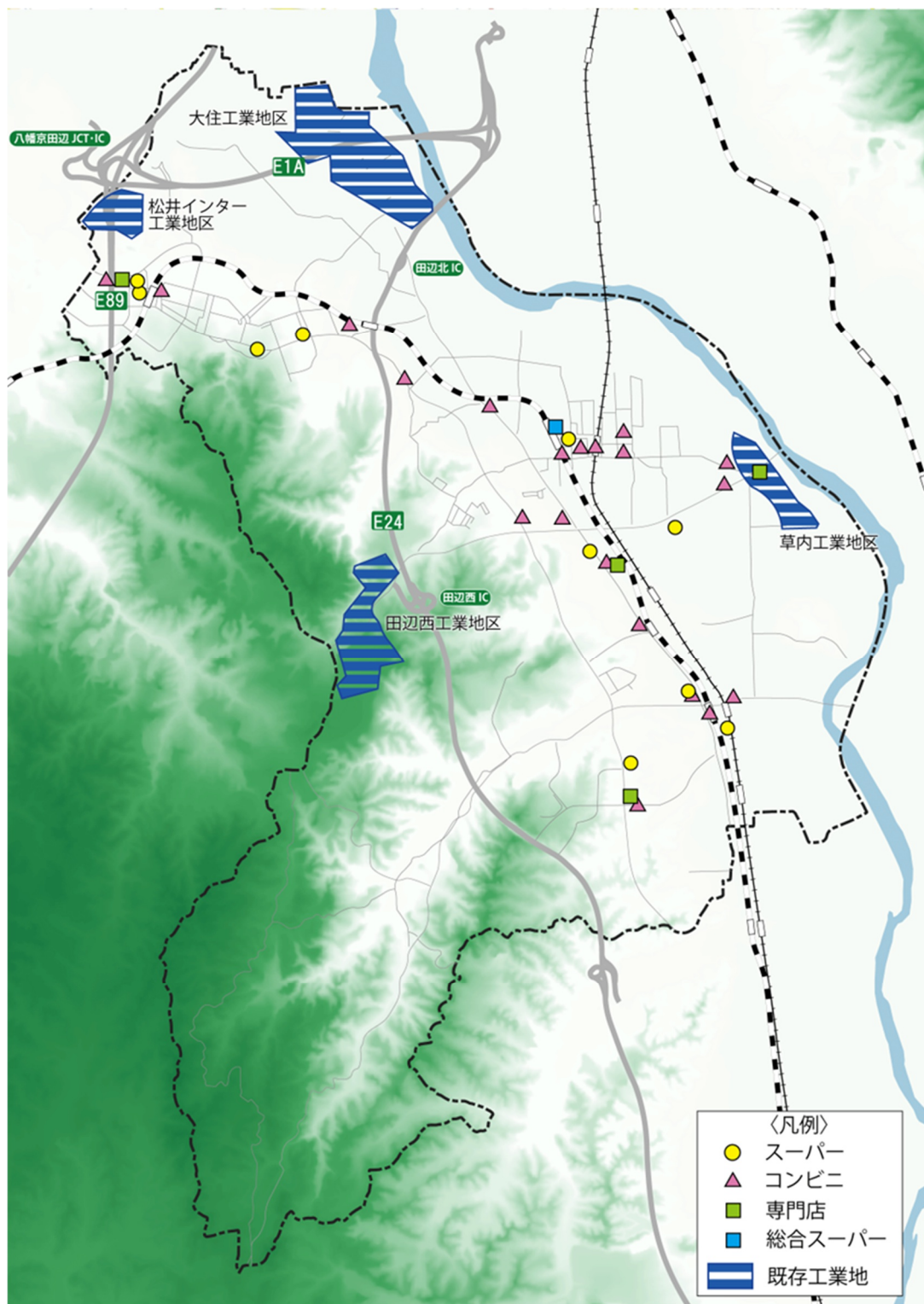


出典：京田辺市 HP

図 公共施設・教育施設の分布状況

(2) 商業施設・工業地区

- ・商業施設は、スーパーが10店、コンビニが20店、専門店が2店、総合スーパーが1店立地しています。
- ・市内に工業団地が4箇所あり、高規格道路へのアクセスが容易な地域に存在しています。

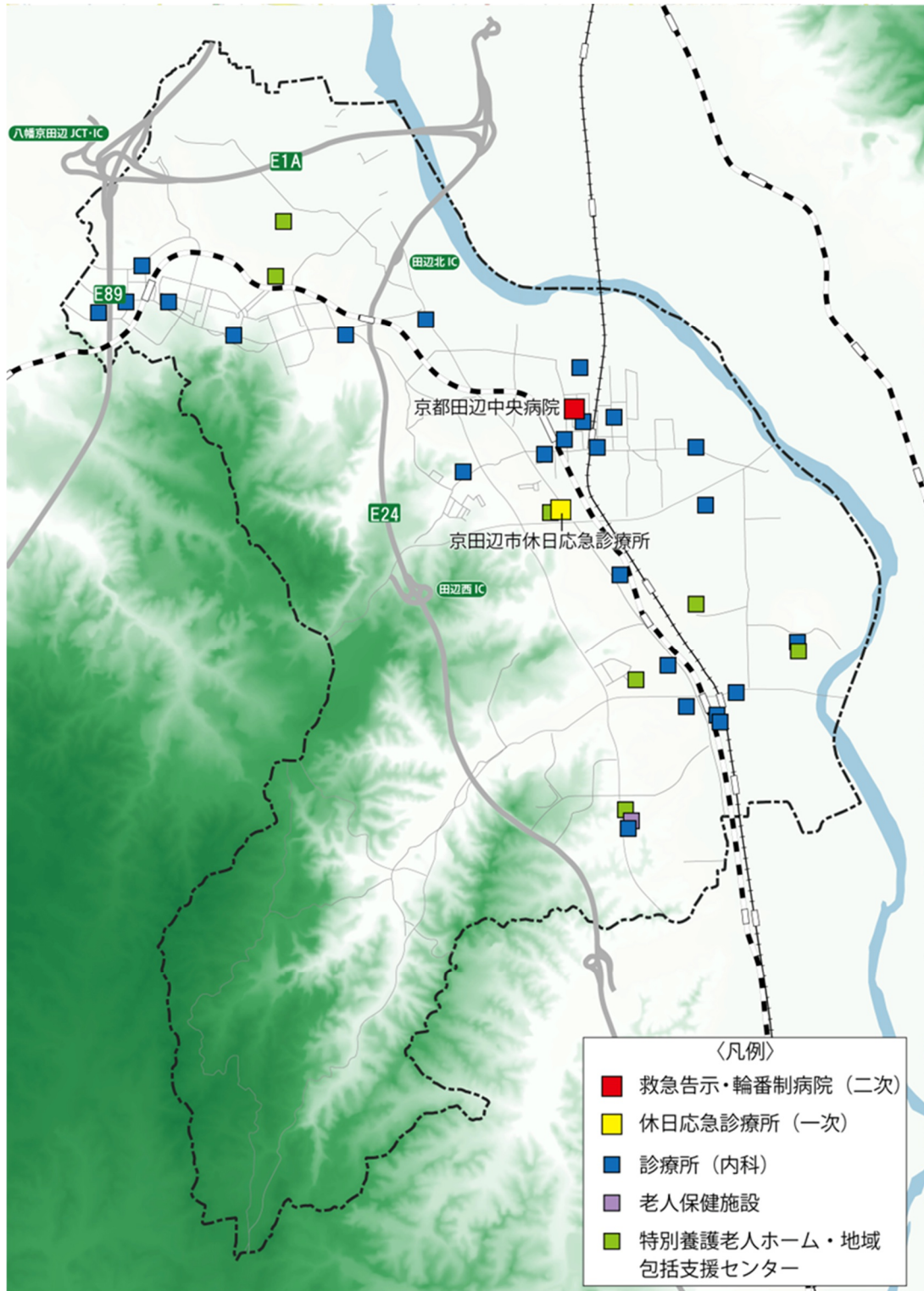


出典：京田辺市立地適正化計画、京田辺市都市計画マスタープラン、大規模小売店舗立地法届出状況

図 商業施設・工業施設(工業地区)の分布状況

(3) 医療施設・高齢者福祉施設

- ・救急告示・輪番制病院（二次医療機関）が JR 京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺に立地しています。
- ・診療所や老人福祉施設、特別養護施設・地域包括支援センターは、鉄道沿線の市街地に広く立地していますが、南部の山間部には立地していません。

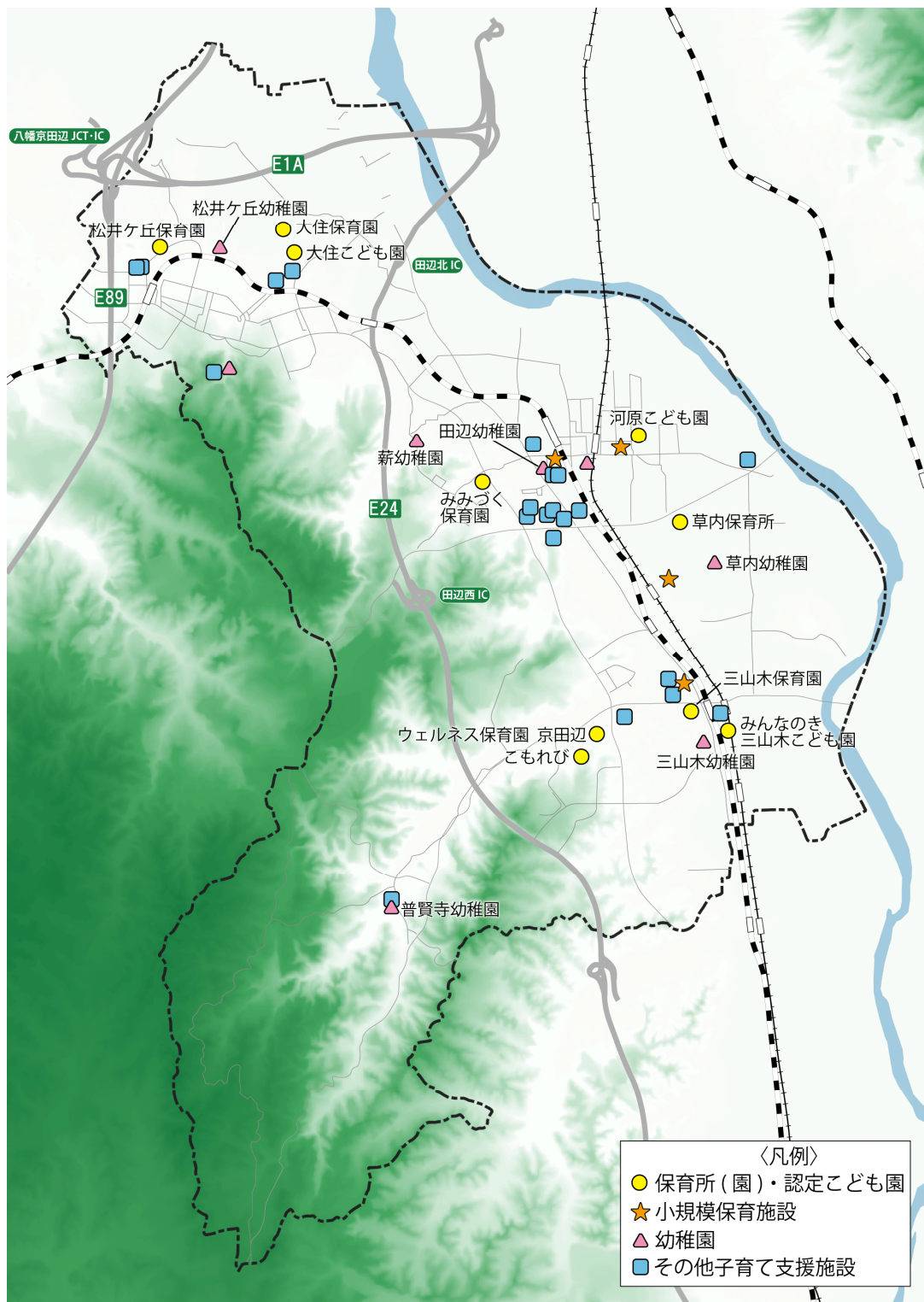


出典：京田辺市立地適正化計画、京都健康医療よろずネット、地域医療情報システム(日本医師会)

図 医療施設・高齢者福祉施設の分布状況

(4) 子育て支援施設

- ・ 保育所・認定こども園（市立）は4園、保育園・認定こども園（市立）6園・小規模保育施設（私立）は4園、幼稚園（市立）は8園が立地しています。
- ・ その他子育て支援施設は、児童館や住民センター等23施設が立地しています。



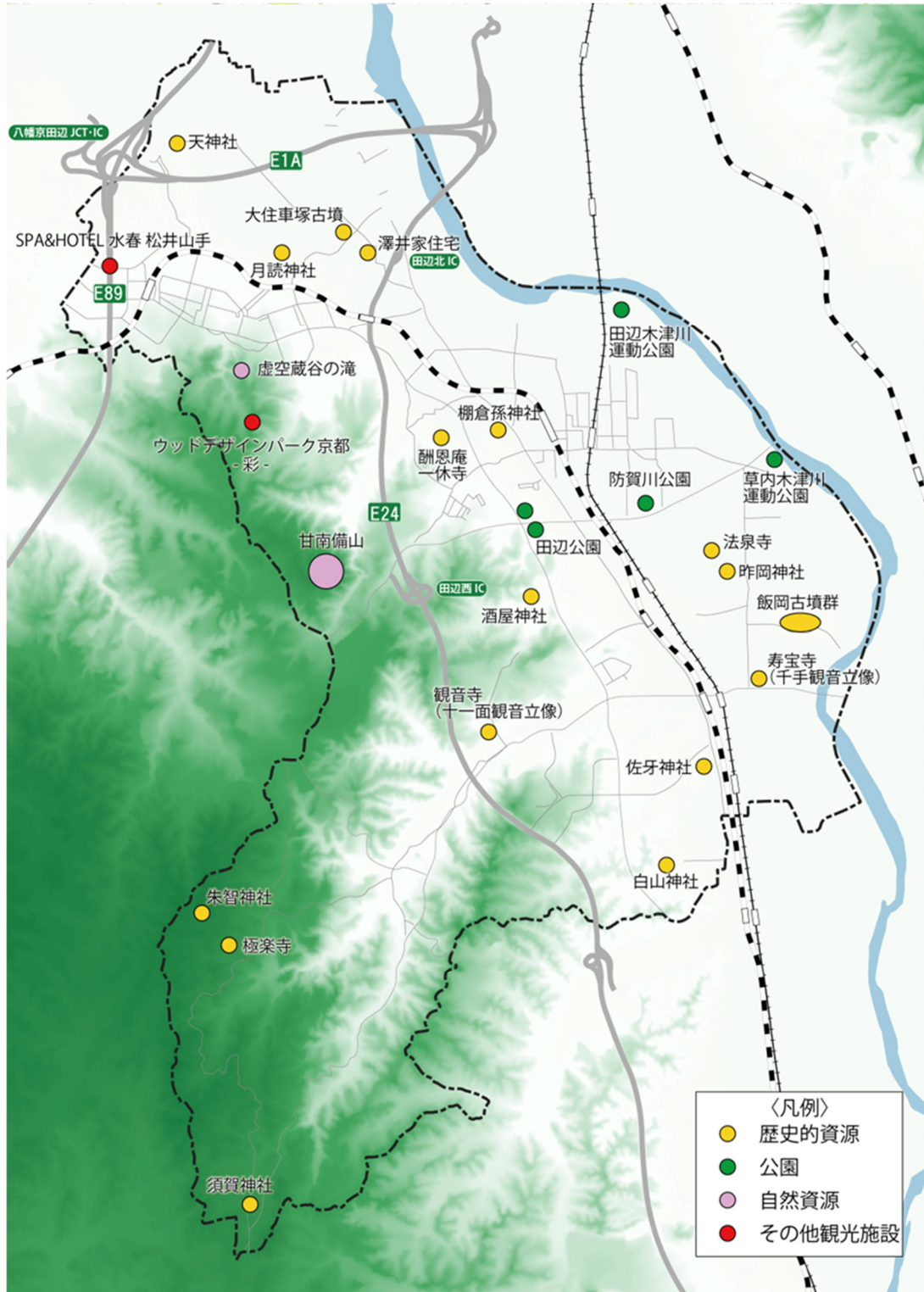
出典：京田辺市子育て応援ガイドブック

図 子育て支援施設の分布状況

1.4 観光動向

(1) 観光施設

- ・一休さんと玉露のまちとして、市内各所に観光スポットが点在しています。
- ・酬恩庵一休寺、大御堂観音寺、寿宝寺などが有名です。

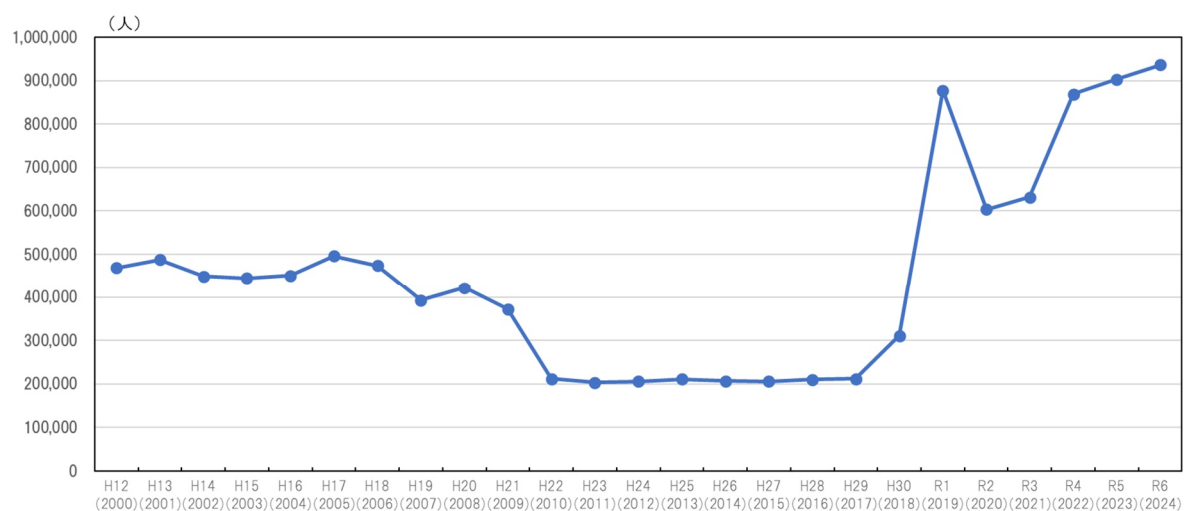


出典：京田辺市立地適正化計画

図 観光施設の分布状況

(2) 観光入込客数

- ・2000年代に大型宿泊施設の閉館・閉鎖の影響によって観光入込客数が約20万人/年まで減少しましたが、平成30年(2018年)の宿泊・温浴施設の開業効果により、令和元年(2019年)に約88万人/年に急増しています。
- ・コロナ禍の影響によって令和2年(2020年)及び3年(2021年)は減少しましたが、令和5年(2023年)はコロナ禍前より少し上回る水準まで回復しています。



出典：京都府観光入込客等調査報告書

図 観光入込客数の推移

1.5 道路現況

- ・自動車専用道路である第二京阪道路・京奈和自動車道・新名神高速道路が市域を通過しています。
- ・国道307号、主要地方道路の府道22号、65号、71号が市域を通過しています。

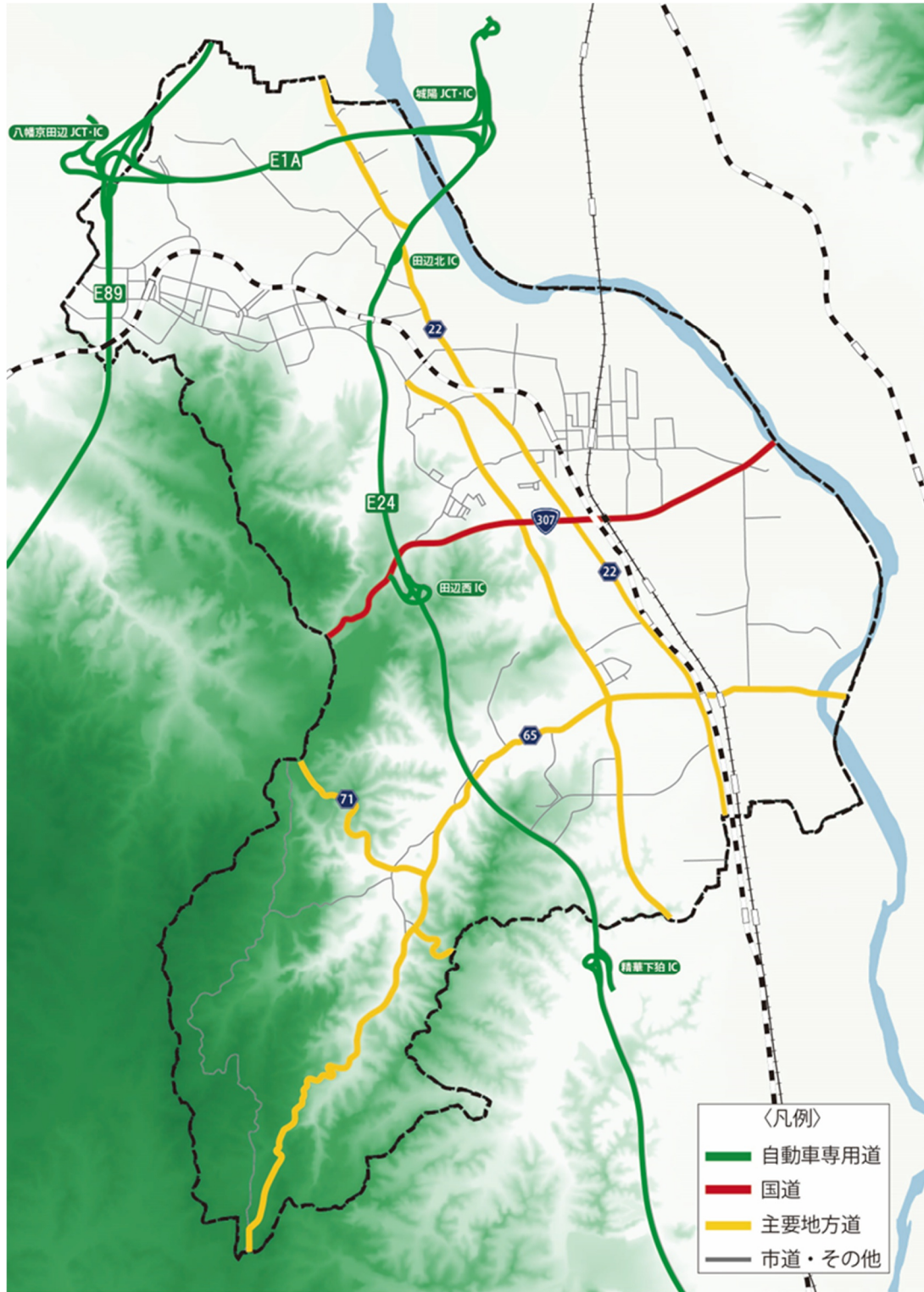


図 主要道路

2 上位計画・個別計画の整理

京田辺市地域公共交通計画を策定するに当たって考慮すべき京田辺市及び京都府の上位・関連計画について整理しました。

整理した上位関連計画の一覧について以下に示します。

(1) 京都府総合計画

「京都府総合計画（2019.10）」は、「安心」「温もり」「ゆめ実現」の3つの視点に基づき誰もが未来に希望が持てる「あたたかい京都づくり」を進め、将来像の実現に向けて取り組んでいる。（計画期間：2019～2040年の概ね20年間）

■将来像

- ・『一人ひとりの夢や希望が全ての地域で実現できる京都府』

■2040年に実現したい京都府の将来像

- ・グローバル経済のもとで、持続可能な産業創造をめざすためのサプライチェーンの最適な組み合わせ、新技術の開発を進めることが示されています。

3. 豊かな産業と交流を創造する京都府

さらに、南部地域では、ものづくり産業が集積し、また、宇治茶の主産地となっているほか、関西文化学術研究都市では、ビッグデータやAI、IoTを活用した、キャッシュレス化や自動運転、遠隔医療などスマートシティへの取組が進められており、今まで以上に大学や企業・研究機関との連携を強化するとともに、取組成果の府内への波及に当たっても、こうした連携を生かして進めていく必要があります。

今後、新名神高速道路の開通など進展が見込まれる高速道路ネットワークや京都舞鶴港などの交流基盤に加え、京都経済センターを核に、経済界・大学・行政等が一体となった「オール京都」による強い連携の下で、グローバルな企業展開も含め、産業の力を更に伸ばしていく必要があります。

■政策の方向性

19. 成長・交流・情報・暮らしの基盤づくり

自動運転による新たな移動ツールの導入、自動配送による物流効率化等の成果を府内に広げます。

公共交通空白地の解消に向け、担い手確保など地域事情に応じた人材マッチングを支援し、地域の生活を支える路線バスネットワークを維持するとともに、タクシーや自家用有償旅客運送の活用、MaaSの整備により、生活交通を維持・確保します。

(2) 第4次京田辺市総合計画 中期まちづくりプラン

「第4次京田辺市総合計画 中期まちづくりプラン（2024.3）」は、これまで進めてきたまちづくりを継承し、さらなる推進と深化のために、様々な社会経済情勢の変化や時代の潮流、直面する課題などに的確に対応した新たなまちづくりの指針として策定されました。

本計画は、基本構想とまちづくりプランから構成されています。

基本構想は、まちづくりの基本的な理念や施策展開の基本的な方向性、目標を示すものとしています。（計画期間：2024年～2027年までの4年間）

まちづくりプランは、基本構想に基づき、基本施策の体系や施策を実現するための主要な事業を示すものとして、「重点プロジェクト」と「分野別計画」の2部構成とし、市長マニフェストと連動しています。（計画期間：前期、中期、後期のそれぞれ4年間）

■都市像（基本構想）

『緑豊かで健康な文化田園都市』

■基本方針（基本構想）

- 基本方針1：安全で心安らぐ優しいまち＜安全・安心＞
- 基本方針2：緑に包まれた美しいまち＜緑＞
- 基本方針3：いきいき健康で明るいまち＜健康＞
- 基本方針4：子育てしやすく未来を育む文化薫るまち＜文化・教育＞
- 基本方針5：活力にみちた便利で快適なまち＜田園都市＞

■基本方針〈5〉活力にみちた便利で快適なまち【田園都市】

- ・地域公共交通活性化協議会での議論を通じて、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目指すとともに、公共空間などのバリアフリー化を進め、誰もが移動しやすいまちづくりを推進します。

施策展開

■1 道路の整備促進

主要事業	事業概要	担当所属
幹線道路整備促進事業	京奈和自動車道4車線化、国道307号線形改良、都市計画道路松井大住線(府道八幡木津線)、三山木普賢寺線(府道生駒井手線)整備などの国、府等関係機関への要望及び協議並びに市北部地域の交通混雑の解消に向けた新たな道路ネットワーク整備の検討	建設政策推進室
幹線道路整備事業【重点III-5】	都市計画道路大住草内線での測量設計や用地買収など、幹線道路網の整備	都市整備課
道路改良事業	集落間や主要道路との接続道路の整備	都市整備課
舗装維持修繕事業	舗装修繕計画に基づき、計画的かつ効率的な舗装修繕工事により道路利用者の安全で快適な通行を確保、道路維持管理費を節減	施設管理課

■2 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

主要事業	事業概要	担当所属
地域公共交通計画策定事業【重点III-5】	まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成。地域公共交通計画の策定、計画に基づく進捗管理	計画交通課

■3 バリアフリー化の推進

主要事業	事業概要	担当所属
バリアフリー化推進事業	高齢者や障がいのある人などすべての人に安全・安心な歩行空間を確保するため、段差の解消や視覚障がい者誘導用ブロックなどの整備を推進	都市整備課

■4 北陸新幹線新駅の整備促進

主要事業	事業概要	担当所属
北陸新幹線整備促進事業	北陸新幹線の早期整備を促進するため、府を中心に関係機関と連携した建設促進に係る活動を展開。田辺高校による「北陸新幹線ミニ鉄道」等PR活動を展開	企画調整室

関連計画

- ・京田辺市都市計画マスタープラン
- ・京田辺市立地適正化計画
- ・京田辺市バリアフリー基本構想
- ・京田辺市国土強靱化地域計画

図 施策展開

(3) 第3期京田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「第3期京田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2025.3）」は、第2期京田辺市人口ビジョンを踏まえ、市の特性を踏まえた人口の現状分析を行うとともに、人口の変化が将来に与える影響を分析・考察し、目指すべき将来の方向性と人口の将来展望を提示しています。（計画期間：2025年～5年間）

■基本目標

- 基本目標1：こども・子育ての希望をかなえるまちづくり
- 基本目標2：稼げる産業と活躍の場があるまちづくり
- 基本目標3：京田辺へ新たな人の流れをつくるまちづくり
- 基本目標4：持続可能で誰もが住み続けたいくなるまちづくり

■基本目標の実現に向けた具体的な取組（公共交通関連）

- ・公共交通に対する市民満足度や市内路線バスにおける1便平均乗降客数を重点業績評価指標として定めています。

基本目標4 持続可能で誰もが住み続けたいくなるまちづくり

市民協働を通じて水や緑に親しむ環境づくりや日常生活での安全・安心の確保を進め、市民がまちへの誇りと愛着をもち、将来にわたって安全・安心に暮らし続けられるまちづくりを進めます。併せてまちの利便性を高め、住み心地が良く、誰もが住み続けたいと感じられる「ウェルビーイング」なまちを目指します。

数値目標	基準値	目標値
定住意向に関する市民満足度	88.4% (R4)	増加させる (R8・R12)
転入アンケートで「住んでいたことがある」と回答した人の割合	17.1% (R5)	20.0% (R11)
「地域や社会をよくするために何かしてみたいと思いますか」に肯定的に回答した児童生徒の割合	-	府平均以上 (R11)
住民の幸福度平均値※	6.6 (R6)	7.0 (R11)

※(一社)スマートシティ・インスティテュートの地域幸福度(Well-Being)指標による。各市区町村の住民が幸福度を0～10の11段階で回答したものを平均した数値。全国平均は6.47(R5)。

(3) まちの利便性向上と新たな市街地づくり

計画的な土地利用とコンパクトシティによるまちづくりを推進します。さらに、市の骨格となる幹線道路の整備を促進するとともに、市民や公共交通事業者等との議論を通じて、質の高い暮らしを支える公共交通ネットワークの形成を目指します。また、拠点駅周辺において、魅力的な都市環境を備えた利便性の高い市街地の整備、再生を進めるとともに、中心市街地でのにぎわい増加に向けた取組みを支援します。

施策の主な内容		
<ul style="list-style-type: none"> ○大住草内線をはじめとした幹線道路の整備推進 ○まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成 ○田辺北地区における新市街地の整備、ウォーカブルなまちづくりの推進 ○都市インフラの維持・整備・充実 ○駅前空間など、市街地でのにぎわいの創出 ○都市計画情報のGIS・オープンデータ提供 など 		
重要業績評価指標(KPI)	基準値	目標値
居住誘導区域内の人口密度	77.4人/ha (R5)	維持する (R11)
飲食店の件数	154件 (R3)	170件 (R11)

図 基本目標

(4) 京田辺市都市計画マスタープラン

「京田辺市都市計画マスタープラン（2022.4）」は、本市が目指す将来都市像の実現に向け、個性的で快適なまちづくりを進めるための設計書となるものです。（目標年次：令和14年（2032年））

■将来の都市像（全体構想）

『緑豊かで健康な文化田園都市』

■まちづくりの基本方針

- 方針1：活力にみちた便利で快適なまち＜田園都市＞
- 方針2：安全で心安らぐ優しいまち＜安全・安心＞
- 方針3：緑に包まれた美しいまち＜緑＞
- 方針4：明るく健康で文化薫るまち＜健康・文化＞

■将来都市構造

- ・中心市拠点と各地域拠点等を結ぶ公共交通路線を公共交通軸としたコンパクトな都市構造が示されています。

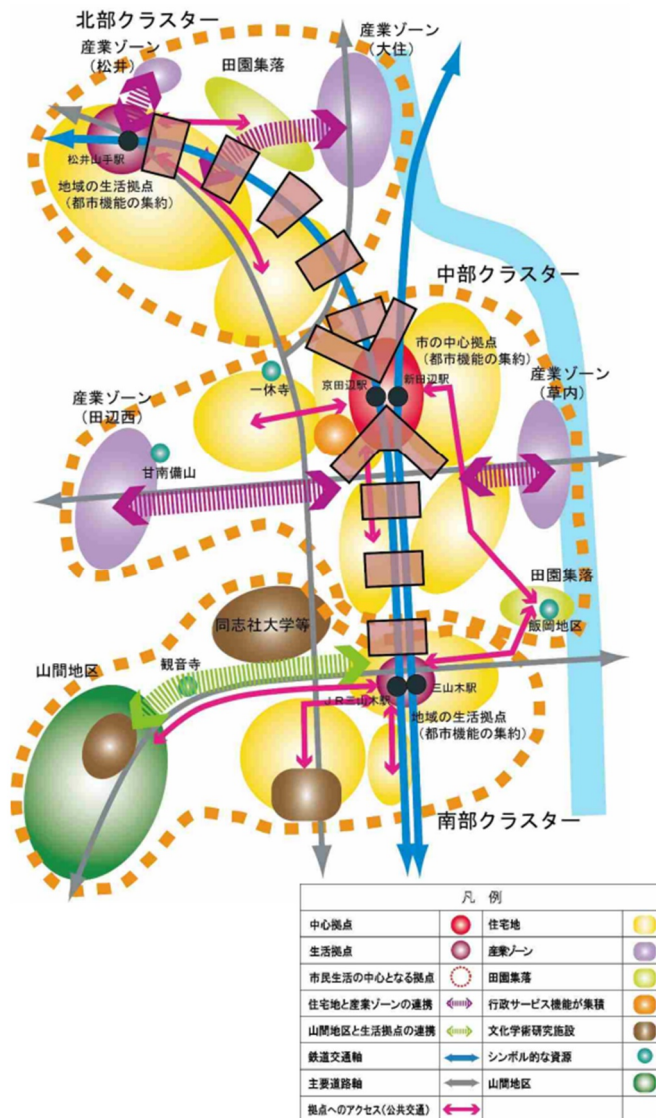


図 将来都市構造

■公共交通の整備方針

◆基本方針◆

- ◇9つの駅を有する鉄道と、鉄道の拠点駅を中心としたすべてのクラスターに路線バスやタクシーが運行されている本市の公共交通を将来にわたって守り、繋いでいくため、交通機関相互の連携を図る地域公共交通活性化協議会を設置しています。
- ◇地域公共交通活性化協議会では、策定予定の『(仮称)京田辺市地域公共交通計画』に基づき、市民生活に密着した公共交通体系の構築をめざすとともに、公共交通を軸とした交通ネットワークを形成します。
- ◇利用者のニーズを反映させるだけではなく、利用者主体による公共交通の検討や運営への関与等について検討します。

◆整備方針◆

(1) 鉄道

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ●北陸新幹線の新駅舎建設や関西文化学術研究都市の発展、三山木地区特定土地区画整理事業の完了などにより京田辺市南部地域における鉄道需要は今後も高まっていくことから、JR片町線の全線複線化の実現など輸送力の増強について、沿線市町と連携しながら関係機関へ要請します。 ●JR片町線とJR奈良線を結ぶ片奈連絡線構想の具体化を関係機関に要請します。 ●鉄道保安施設の整備拡充や安全管理の強化を関係機関に要請します。 	・総計(5)-2-2	・計画交通課

(2) 路線バス・タクシー

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ●市民と行政、企業が連携し、多様な交通手段を有機的に組み合わせたバス、タクシー交通のあり方について検討します。 ●各路線の沿線市町と連携し、地域全体で利用者増加のための施策について検討します。 ●バス待ち環境の改善や交通結節点の利便性向上等の利用環境整備を推進します。 	・総計(5)-2-2	・計画交通課

(3) モビリティ・マネジメント(MM)、新たなモビリティサービス(MaaSなど)の研究

事業概要	総合計画との関係 その他事業計画名	担当課
<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を利用する生活を目指し、環境や健康などにも配慮した交通行動を呼びかけるため、コミュニケーション施策を中心としたモビリティ・マネジメント(MM)について検討します。 ●日々進化を遂げるMaaS(※)を含めた新たなモビリティサービスに関して、プラットフォームの乱立など、過渡期ならではの課題をも見極めながら地域公共交通ネットワークの形成に最も資するサービスについて研究します。 	・総計(5)-2-2	・計画交通課

(※MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。)

図 公共交通の整備方針

(5) 京田辺市立地適正化計画

「京田辺市立地適正化計画（2019.4 策定）」は、北部・中部・南部の各クラスターの鉄道駅周辺に拠点を設けて都市機能を集約し、各クラスター内の住宅地との間を公共交通で結ぶとともに、中心拠点である中部地域の拠点と北部・南部の拠点を鉄道駅で連携する、多角的な集約型都市構造（クラスター・イン・クラスター構造）をさらに推進する手段のひとつとして定めています。（目標年次：2040 年）

■まちづくりの基本的な考え方と目標

『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
新たな魅力の創造による「暮らし」の質を高めるまちづくり』

■まちづくりの基本方針

基本方針 1：中心拠点・地域拠点・暮らしの生活拠点の充実・強化を図る

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

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る。
- ・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る。
- ・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、居住誘導を図る。

■誘導区域

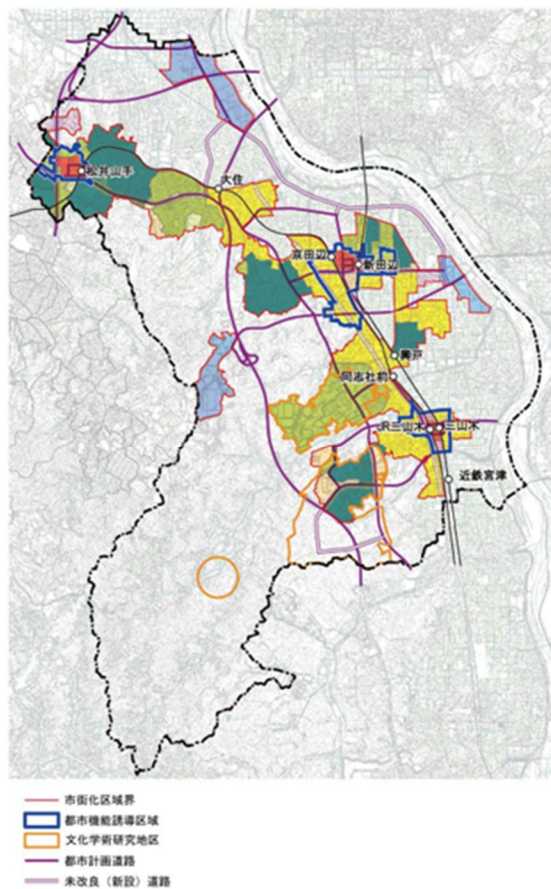


図 都市機能誘導区域(全域)

■立地適正化計画における都市構造の概念図

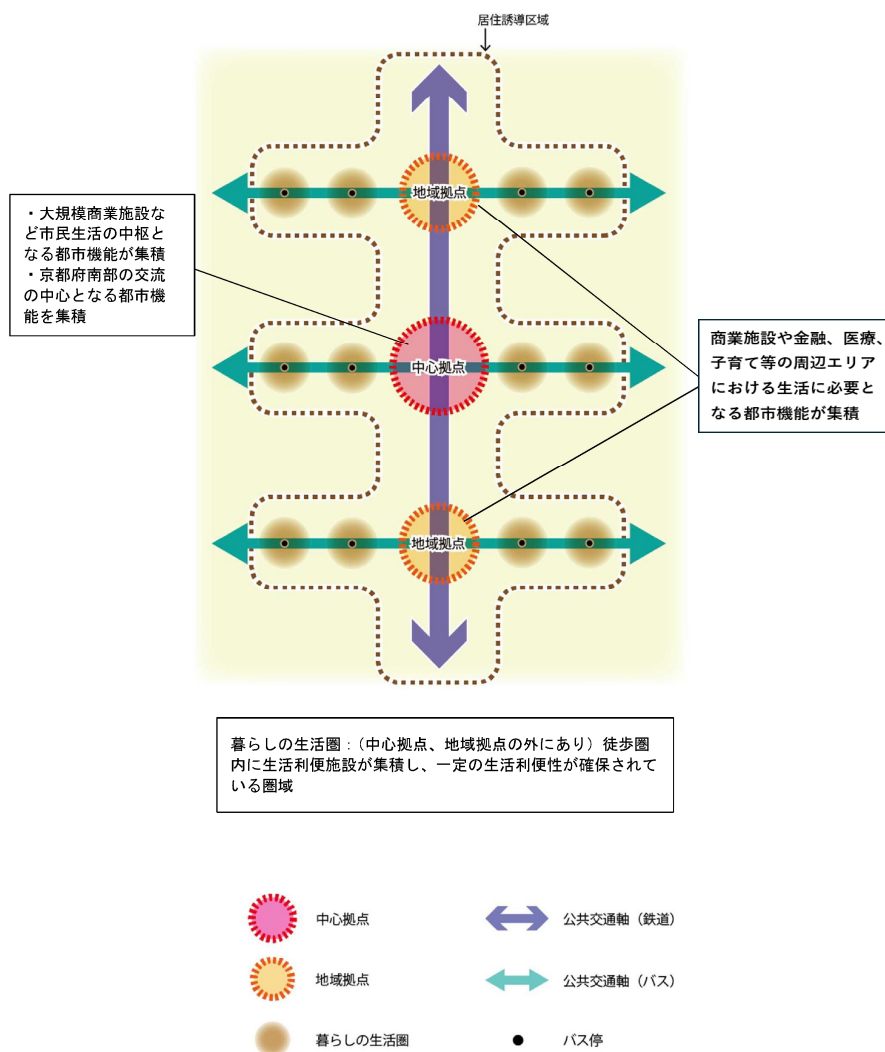


図 都市構造の概念図

■誘導施策

基本方針：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

○鉄道の利用環境向上

- ・ JR への複線化の要望や鉄道駅や周辺部のバリアフリー化などの推進

○路線バスの利用環境の充実

- ・ 利用者目線にたったバス路線の再編
- ・ バスターミナルの充実（分かりやすい案内標識など利用しやすい環境整備）

○モビリティマネジメントの推進

- ・ 公共交通の利用促進に向けた普及・啓発活動の推進

○公共交通に関する総合的な計画の検討

- ・（仮称）京田辺市地域公共交通網形成計画の策定に向けた取組を推進

3 地域概況のまとめ

(1) 人口特性

人口推移

- ・人口は令和2年（2020年）時点で73,753人であり、令和12年（2030年）まで人口が増加しますが、それ以降減少する見込みです。

高齢化率

- ・高齢化率は令和2年（2020年）時点で24.4%であり、令和22年（2040年）には30.4%まで増加する見込みです。

人口分布

- ・JR京田辺駅や近鉄新田辺駅を中心に人口が集中しており、鉄道沿線に広く分布しています。

高齢化分布

- ・地域別の高齢化率は北部と南部に高齢化率が高い地域が存在しています。

人口集中地区（DID）

- ・JR京田辺・近鉄新田辺駅を中心として鉄道沿線に人口が集中しています。

人口流出入

- ・本市への流入は、京都市からが最も多く、次いで近隣の枚方市、宇治市、城陽市、八幡市からの流入が多くなっています。
- ・本市からの流出も京都市が最も多くなっていますが、流入人口の半数程度に留まっています。

通勤流動

- ・京都市、大阪市、枚方市、八幡市、城陽市、宇治市への通勤が多くなっています。
- ・京都市、枚方市、宇治市、木津川市、精華町からの通勤が多くなっています。

通学流動

- ・京都市への通学が多くなっています。
- ・京都市・大阪市からの通学が多くなっています。

通勤・通学時の利用交通手段

- ・市内・市外ともに自家用車が約3割を占めています。
- ・市外へは鉄道の利用割合が高くなっています。

(2) 施設配置

公共施設

- ・市役所や中央公民館といった拠点施設は、中部地域に立地しており、北部地域・中部地域・南部地域には住民センターやまちづくりセンターが立地しています。

医療施設・高齢者福祉施設

- ・救急告示・輪番制病院（二次医療機関）がJR京田辺駅・近鉄新田辺駅周辺に立地しています。
- ・診療所や老人福祉施設、特別養護施設・地域包括支援センターは、鉄道沿線の市街地に広く立地しています。

(3) 観光動向

観光施設

- ・一休さんと玉露のまちとして、市内各所に観光スポットが点在し、酬恩庵一休寺、大御堂観音寺、寿宝寺などが有名です。

入込客数

- ・2000年代に大型宿泊施設の閉館・閉鎖の影響によって観光入込客数が約20万人/年まで減少しましたが、平成30年（2018年）の宿泊・温浴施設の開業効果により、令和元年（2019年）に約88万人/年に急増しています。

(4) 上位・関連計画

<京都府総合計画>

- ・自動運転による新たな移動ツールの導入や交通空白地の解消に向けた担い手確保等の人材マッチングの支援、自家用有償旅客運送や MaaS の整備が謳われています。

<京都府都市計画区域マスタープラン>

- ・広域交通網や研究施設の集積を活かしたまちづくりが計画されており、その中で公共交通を軸とした誰もが暮らしやすいまちづくりを推進するとされています。

<第4次京田辺市総合計画>

- ・将来像（基本構想）は、『緑豊かで健康な文化田園都市』
- ・まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成事業や地域公共交通活性化協議会の設置、計画の策定、計画に基づく進捗管理が位置づけられています。

<第3期京田辺市まち・ひと・しごと創生総合戦略>

- ・人口の現状分析から人口の変化が将来に与える影響を分析・考察し、「持続可能で個性と魅力にあふれ・安心して暮らせるまちづくり」を基本目標のひとつとしています。
- ・基本目標の実現に向けて、公共交通に対する市民満足度や市内路線バスにおける1便平均乗降客数を重点業績評価指標として定めています。

<京田辺市都市計画マスタープラン>

- ・将来の都市像（全体構想）は、『緑豊かで健康な文化田園都市』です。
- ・公共交通の整備方針としては、鉄道と路線バス・タクシーを中心とした公共交通軸を活かした公共交通ネットワークの形成です。
- ・路線バス・タクシーについては、多様な交通手段を有機的に組み合わせた交通のあり方の検討、利用者増加のための施策について検討、バス待ち環境の改善や交通結節点の利便性向上等が記載されています。

<京田辺市立地適正化計画>

- ・まちづくりの基本的な考え方と目標は、『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造による「暮らし」の質を高めるまちづくり』です。
- ・まちづくりの基本方針として、アクセス性の維持や鉄道駅における交通結節点の強化等による利用促進が記載されています。
- ・誘導施策として、JRの複線化や鉄道駅周辺部のバリアフリー化、バス路線の再編、ターミナルの充実、利用促進に向けた普及・啓発活動の推進が記載されています。