

岡崎市議会議長 様

支出番号	
------	--

会派名 民政クラブ
代表者名 柴田敏光

下記のとおり、政務活動を実施したので報告します。

政 務 活 動 報 告 書

令和 7 年 11 月 21 日提出

活動年月日	令和 7年 10月 29日（水）～ 10月 29日（水）	
氏名	鈴木英樹・加藤嘉哉・佐藤哲朗・瀬戸清太郎	
用務先 及び 内 容	1 10月 29日	用務先 京都府京田辺市
		内 容 郊外駅再整備・交通結節点強化について
	2 月 日	用務先
		内 容
	3 月 日	用務先
		内 容
	4 月 日	用務先
		内 容
備 考		

視 察 者	鈴木英樹、加藤嘉哉、佐藤哲朗、瀬戸清太郎
視 察 日 時	令和7年10月29日(水) 10時00分～11時30分
視 察 先 ・ 概 要	京都府京田辺市 【人口】75,010人（2025年10月1日推計）、【面積】42.92km²、【世帯数】33,856世帯 京田辺市は、京都府南部に位置し、京都市と奈良市の間に立地する都市であり、平成9年に市制が施行され、北部に丘陵地が広がり南部に木津川が流れるなど自然環境と都市機能が調和し、JR学研都市線および近鉄京都線が通過して交通利便性に優れ、同志社大学等の高等教育機関が立地する学園都市として発展するとともに、一休寺をはじめとする歴史・文化資源にも恵まれ、自然・学び・文化が共存する都市である。
視 察 内 容	郊外駅再整備・交通結節点強化について
選 定 理 由 （ 目 的 ）	岡崎市では、名鉄名古屋本線の主要駅である東岡崎駅を中心に、商業・業務・居住機能の集約と公共交通の利便性向上を図る再開発を進めており、にぎわいの創出や都市拠点としての機能強化が期待されている。視察先の取組みは、郊外駅再整備および交通結節点強化を進める上で、先進的な取組みや方向性を学ぶことを目的として選定した。
岡 崎 市 の 現 状 と 課 題	本市の主要な交通結節点は、JR東海道本線・愛知環状鉄道の岡崎駅および名鉄名古屋本線の東岡崎駅であり、それぞれが鉄道とバス路線の乗り継ぎ拠点として機能している。しかし、両駅は市域の南北に分散して立地しており、鉄道相互の直接的な接続はないため、バス路線による補完的な連携にとどまっている。このため、将来的な交通結節機能の強化や地域交通との一体的な再整備も課題となっている。
視察概要  計画交通課・丸山課長 議会事務局・中下次長 	★京田辺市の概要と岡崎市との比較 面積：京田辺市・42km ² 岡崎市・387km ² 人口：京田辺市・7.2万人 岡崎市・38.3万人 インターチェンジ：京田辺市・2か所 岡崎市2か所（岡崎I.C・岡崎東I.C） 駅：京田辺市・9駅（JR学研都市線・近鉄京都線） 岡崎市・17駅（JR・名鉄） ★京田辺市のまちの概要 ・市を北部・中部・南部の3つから形成 ・北部については、新名神高速道路・八幡京田辺JCT・ICや城陽JCT・ICを中心として物流拠点施設が集中している ・中部については、JR片町線・京田辺駅、近鉄京都線・新田辺駅を中心とした商業・業務・サービス機能や行政サービス・文化拠点機能の集積、都市基盤整備がされている ・南部については、自然共生ゾーンとして今後、地域内交通の実証実験を行いながら、コンパクトなまちづくりを目指す ★京田辺市における将来の公共交通の考え方 ・京田辺駅・新田辺駅を中心とした居住誘導区域にて多くの利用が見込まれる公共交通として、現在は基幹路線として路線バスが運行されており、引き続きこの路線バスについては維持をしていく ・その他のエリアについては、新たなモビリティも念頭に入れながら、多様なサービスによる移動手段を確保していく （例・スクールバスの地域住民の混乗に係る実証事業、将来的には無人運転バス導入等） ★交通結節点のつながりを活かした都市計画

	・鉄道と高速道路を中心とした移動手段の中における都市計画の考え方 ・現在、通勤のアクセスとしては、バス路線にて市域の 92%はカバーしている（京田辺市が年間 8,000 万補助） ・商業系用途地域を駅周辺に重点配置 ・高速道路網を活かした工業・流通拠点の充実 ・鉄道駅周辺に複合型公共施設の機能を集約し、行政サービス・文化拠点機能・都市基盤の整備・充実を図る ★主な質問 Q 区画整理に関する住民の理解はどのように得たのか。 A 農地については賛成の方が多い。一方、工業地は市街化区域の反発はとても強い。 Q BCP の観点から街づくりと居住誘導地区に木津川氾濫ハザード区域はラップしていないのか。 A ほぼ浸水区域であることから、災害発生時の対応について早急に検討する必要がある Q 多くの物流施設（倉庫）をはじめとした企業が進出しているが、市として積極的な企業誘致を行っているのか A 企業誘致は行っていないが、交通利便性の良さにより企業から進出の申し出が多い Q 今後、大きな人口減少とはならない予測になっているが、どのような対策をしているのか A 同志社大学をはじめいくつかの大学があり、学生が多いことや、電車・高速道路を利用すると、京都市内・大阪市内へも 30 分～1 時間の通勤圏内にある市でありながら、近隣市町より土地の価格が少し低いというメリットもあると考えられる
本 市 へ の 反 映 (意見・課題など)	【鈴木英樹】 岡崎市は、旧額田地域以外の範囲で南北に離れた鉄道駅と、モータリゼーション・郊外型商業施設のバランスを取りながらまちづくりが進められ広域的な発展を遂げた。しかし、人口減少と少子高齢化の時代を迎え、交通結節点などの拠点に集約しなければいけない時代に入った。今回視察した京田辺市は、市政施行30周年と若く現在も都市開発が進む環境と、地理的位置の関係もあり、公共交通や道路が今現在も発展している。また、そのまちづくりは現代の理想に近い開発がされていた。特に、商業区域を中心にまとめ、居住区域はその周辺とし、メインの道路周辺は産業の集積として整えられ、拠点ごとの地区やその役割が明確に整理されていたことは大変参考になりました。本市も将来の目指す姿を今一度整理し、人口減少と少子高齢化の時代において、モータリゼーションと公共交通が共存しすみ分けされた、新たなまちづくりを模索するように提言したいと思います。 【加藤嘉哉】 京田辺市においては、JR学研都市線・近鉄京都線が乗り入れており、それぞれの駅も近いことから、駅周辺の利便性がよく乗降客も多い。まちづくりのやり方も、駅周辺に商

業エリア・住宅エリアを作り郊外に工業エリアを集約させている。また、大学がいくつかあることから学生が多く、移動手段として電車・バスを利用している。市内の移動手段として、公共交通が市内全域に網羅されており、駅を中心としたまちづくりを進められたことが目に見えてわかる形となっている。本市においては、JR岡崎駅と名鉄東岡崎駅が離れていることから、どうしても駅周辺の一体化した発展が難しく、拠点が分かれてしまうという難しさがある。ただ、公共交通の必要性については同じであることから本市においても、京田辺市をはじめとした他市の取組を注視する必要があると考える。

【佐藤哲朗】

京田辺市は鉄道路線が2本通っており、JR学研都市線は大阪に繋がり、近鉄京都線は京都に繋がっており、大都市への交通アクセスに優れた地域であることを踏まえ、鉄道駅を起点としたまちづくりについて参考にしたいと考え視察することとした。

京田辺市では工業エリアは住宅エリアの外側に配置し、商業エリアは鉄道沿線の北部、中部、南部の駅周辺に分散されており、早い時期からの計画的なまちづくりがされていることは大変参考になった。

市民の足となる公共交通では路線バスを重視しており、現時点ではコミュニティバス、デマンドは導入していない。そのバス路線を有効に活用いただくためにバスポイントの付与、バス無料の日など実施している。

京田辺市と岡崎市では置かれた環境が異なるため、同じ取組が有効だとは思わないが、基本的な考え方は参考になったことと、公共交通機関を市民の皆さんに身近に感じていただくための施策は、意義深いものと受け止めた。岡崎市においても参考にしてお取り組む必要があると感じた。

【瀬戸清太郎】

京田辺市は市政の歴史が浅く、開発が後発であるものの、計画的に用途地域を整理し、住宅・商業・工業地を明確に分離した都市構造を形成している。鉄道駅が多く、北陸新幹線新駅の設置など交通結節点の整備も進められており、今後の発展が期待される。一方で、物流施設の増加に伴う人員輸送や24時間稼働体制への対応、バス運転手不足など公共交通の維持や確保が課題となっている。これに対し、岡崎市は早期の開発により用途が混在し、交通や産業機能の分散がみられるが、広域性と多様な地域特性が強みでもある。今後は、JR・名鉄両鉄道駅を都市軸として有効に活かしつつ、「QURUWA戦略」にみられる回遊性やウォーカブルな空間形成を参考に、居住誘導地区や工業地区を秩序立てて配置し、生活・産業・交通が調和した都市構造を築くことが重要であるとともに、無秩序な開発を防ぐための区画整理など計画的な手立てに加え、市民一人ひとりの理解と協力が欠かせないと感じた。未来の岡崎市の姿は、行政の計画だけでなく、市民とともに歩むまちづくりの力によって形づくられていくものだとは強く感じた。