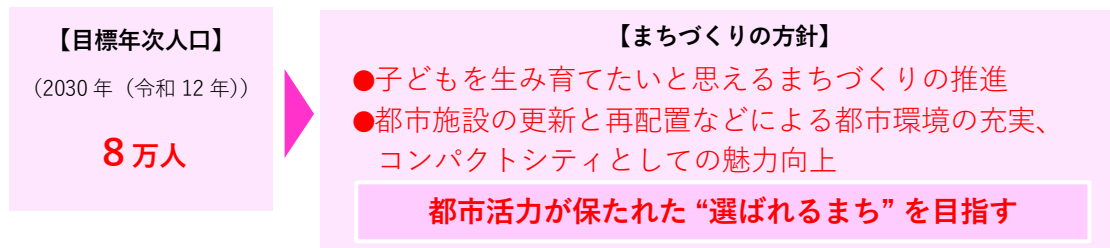


第3章 立地適正化計画の基本的な方針

前章の都市構造上の課題を踏まえ、『長岡京市第4次総合計画』及び『第二期長岡京市都市計画マスタープラン』、『長岡京市人口ビジョン』、『第2期長岡京市まち・ひと・しごと創生戦略』に基づき、本計画の基本的な方針を設定します。

3-1 まちづくりの方針

本計画では、『長岡京市第4次総合計画』の将来都市像『住みたい 住みつづけたい 悠久の都 長岡京』の実現に向けて、目標年次（2030年（令和12年））の人口を8万人と設定し、その達成に向けて、子どもを生き育てたいと思えるまちづくりを進めるとともに、都市施設の更新と再配置などにより現在の都市環境をさらに充実させ、コンパクトシティとしての魅力を磨くことで、都市活力が保たれた“選ばれるまち”を目指すことをまちづくりの方針とします。



【参考】長岡京市の持続可能な社会の創生に係る考え方と総合戦略

(出典：長岡京市人口ビジョン、第2期まち・ひと・しごと創生戦略)

《持続可能な社会の創生に係る考え方》

京大阪間の交通至便で良好な住宅都市であるものの、このまま推移すれば、一定の人口減少と都市活力の低下も予測させる。

【将来の目標人口】

2030年（令和12年）

8万人

2060年（令和42年）

約**7.3万人**

【目指すべき将来の方向】

- ①子供を産み育てたいと思えるまちづくりを進める
- ②恵まれた都市環境を活かしてまちの魅力向上を図る
- ③都市施設の更新と再配置により、コンパクトシティとしての魅力を磨く

《第2期市創生戦略》

【基本目標】

- 【基本目標1】 結婚・出産・子育ての希望を導き、かなえる
- 【基本目標2】 良質で快適な暮らしを追求する
- 【基本目標3】 にぎわいを創出し、地域経済を活性化する
- 【基本目標4】 まちの魅力を発信し、人のつながりと流れをつくる

【横断的な視点】

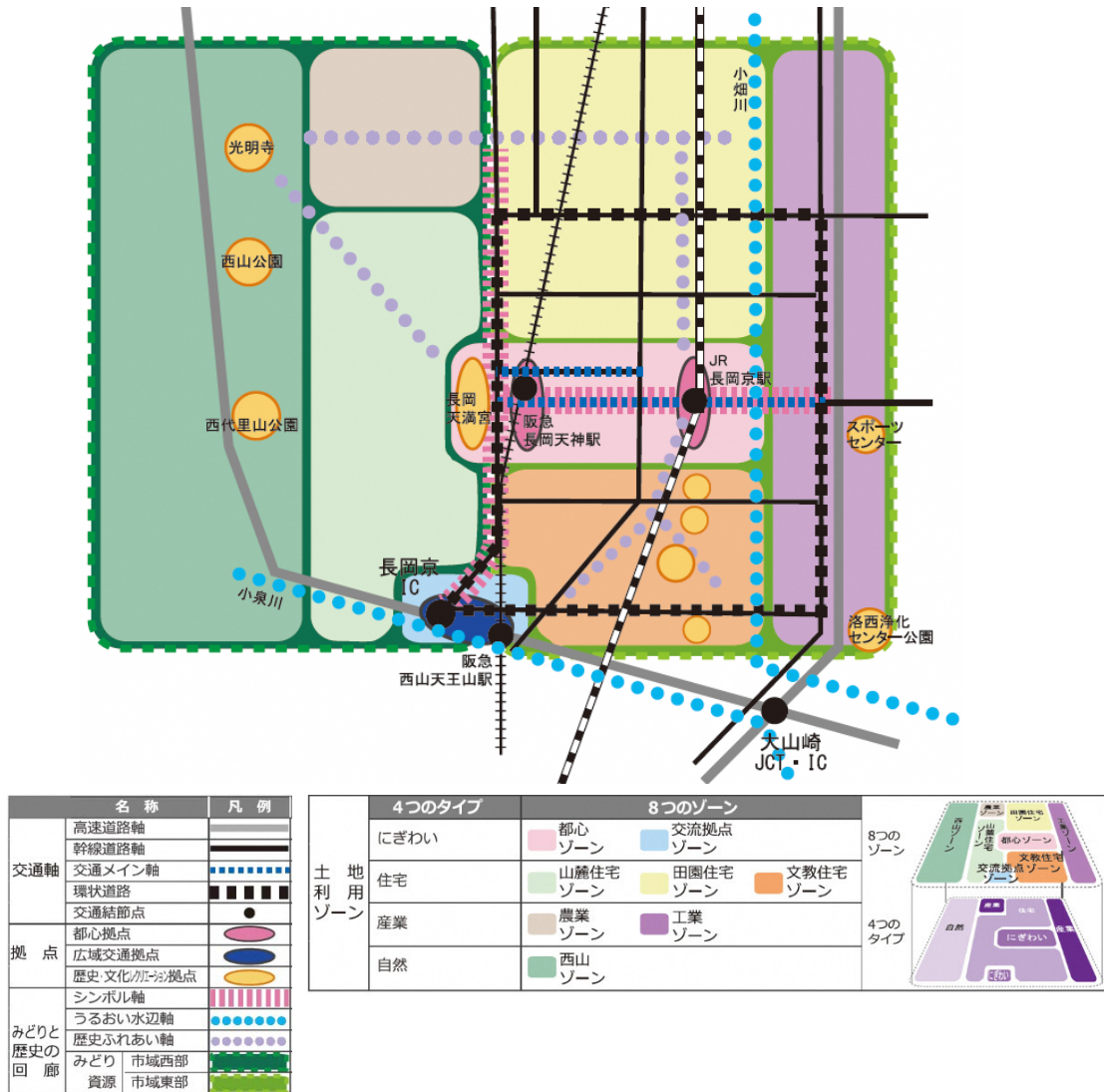
- 【視点1】 多様な人材の活躍と価値の創出
- 【視点2】 新しい時代の流れを力にする

3-2 目指すべき都市の骨格構造

『第二期長岡京都市計画マスタープラン』では、本市の都市の将来の構造として、以下の都市の将来の構造図※を示しています。

※ 詳細は、『第二期長岡京都市計画マスタープラン』の「2-4 都市の将来の構造図」(p26~29)に記載

■都市の将来の構造図 (出典：第二期長岡京都市計画マスタープラン)



この都市の将来の構造を実現するため、本市の都市の骨格構造となる『中心拠点』や『基幹的な公共交通軸』を次のように設定します。

① 中心拠点

『中心拠点』とは、市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に高次の都市機能を提供する拠点のことです※。

本市では、本市の商業・業務機能などの中核を担う「都心拠点」であるJR長岡京駅及び阪急長岡天神駅周辺を含む「都心ゾーン」と、広域公共交通網である鉄道と高速道路を結ぶ「広域交通拠点」であり、活発な交流が展開されるような都市機能の誘導を目指す、阪急西山天王山駅及び高速長岡京バスストップ周辺を含む「交流拠点ゾーン」を『中心拠点』と位置づけます。

	位置	方針
中心拠点	「都心拠点」であるJR長岡京駅及び阪急長岡天神駅周辺を含む「都心ゾーン」	市民生活を支援する商業・福祉・医療・教育サービスや交流などの機能と居住機能の集積・強化を図ります。
	「広域交通拠点」である阪急西山天王山駅及び高速長岡京バスストップ周辺を含む「交流拠点ゾーン」	商業サービスや交流などの機能と居住機能の誘導・集積を図ります。

② 交通体系

本市では、環境面、健康面、安全面に配慮して、公共交通や歩行空間を確保した、過度に車に依存しなくても歩いて暮らせるまちを目指し、公共交通、自転車、歩行者を優先した道路空間への見直しを図るなど、車が優遇されてきた都市構造からの転換を進めます。

また、車利用から徒歩・自転車、公共交通利用へと意識の転換を促すことで、市街地内での通過交通車両の削減や歩行者増加によるまちのにぎわいづくりにつなげます。

	整備方針
交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ・中心部の総合的な交通基盤づくり ・きめ細やかな公共交通手段の確保 ・歩行者・自転車に配慮した魅力あるみちづくり ・体系的な道路ネットワークの整備

③ 基幹的な公共交通軸

『基幹的な公共交通軸』とは、『中心拠点』と居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準が確保される見通しの公共交通が運行する軸のことです※。

本市では、鉄道各駅（JR長岡京駅、阪急長岡天神駅、阪急西山天王山駅）を結ぶバス路線を『基幹的な公共交通軸』と位置づけ、JR東海道本線と阪急電鉄京都線は『広域的な公共交通軸』と位置づけます。

※ 出典：立地適正化計画作成の手引き（令和3年10月版）国土交通省

3-3 誘導方針

「3-1 まちづくりの方針」の実現に向けた施策の方針（誘導方針）を下記のとおり設定します。

●子育て環境の充実と、高齢期の豊かな暮らしを支える環境の充実

まちづくりの方針である「都市活力が保たれた“選ばれるまち”」の実現に向けては、子どもから高齢者までのすべての人にとって安心・安全で快適に暮らせるまちの実現が欠かせません。

そのため、将来の少子高齢化の進行に備え、特に子育て環境と、高齢期の豊かな暮らしを支える環境の充実を図っていきます。

子育て環境の充実に向けては、子育て支援施設の整備・充実、子育てに関する相談・支援・交流の場の提供などの充実を図ります。

また、高齢期の豊かな暮らしを支える環境の充実に向けては、高齢者の健康増進と生きがいづくりの支援や、医療・介護の充実などを図ります。

なお、安全に暮らせるまちの実現に向けては、後述の「防災指針」に基づき、地域防災力の向上を図ります。

●生活サービス機能の維持と計画的な立地誘導

上記とともに、既存の生活サービス機能の維持に加え、市民の日常生活に必要な生活サービス施設を計画的に立地誘導して、生活利便性の維持・向上を図ります。

具体的には、生活サービス施設を立地誘導し効率的に生活サービスを提供する区域（都市機能誘導区域）と立地誘導する生活サービス施設（誘導施設）を設定するとともに、生活サービスを持続的に確保できるよう人口密度を維持するために、居住を誘導する区域（居住誘導区域）を設定します。

立地誘導する生活サービス施設は、各施設の特性や立地・充足状況等を勘案しながら、『中心拠点』を中心に設定する都市機能誘導区域に集約して立地誘導した方がよい施設と、居住誘導区域全体に点在するよう立地誘導した方がよい施設とに分けて、計画的な立地誘導を図ります。

●子育て世代の移住・定住促進

まちづくりの方針である「都市活力が保たれた“選ばれるまち”」の実現により、本計画の目標年次（2030年（令和12年））の人口「8万人」の達成を目指す中で、特に、京都と大阪の両都市への交通アクセスに恵まれた本市の立地特性を活かし、子育て世代（20～40代）の移住・定住を促進していきます。

子育て世代の移住・定住の受け皿は、『中心拠点』とその周辺に広がる市街化区域の住宅地において設定する居住誘導区域とし、居住誘導を図り、空き家などの流通・利活用を促進していきます。