

第3次向日市都市計画マスタープラン (案)

向日市

【目次】

第1章 第3次向日市都市計画マスタープランについて	3
1 策定の背景	3
2 都市計画マスタープランの位置づけ	3
3 都市計画マスタープランの構成と目標とする年次	4
第2章 向日市をとりまく現況と課題	6
1 社会の潮流	6
2 向日市の概況	9
3 向日市の現況	12
4 都市計画の基本的課題	25
第3章 基本方針	28
1 まちづくりの基本方針（ふるさと向日市創生計画より）	28
2 都市計画の目標	28
3 将来都市フレーム	29
4 都市計画の重視すべき視点	34
第4章 都市整備方針	36
1 土地利用方針	36
2 市街地整備方針	39
3 住宅及び住環境の整備方針	41
4 都市施設の整備方針	43
5 都市環境の整備方針	51
第5章 主な整備構想等（重点プロジェクト）	55
1 都市の魅力を高める拠点性の強化	56
2 安全・快適な都市基盤整備	58
3 新たな活力を創出する拠点の形成	60
第6章 立地適正化計画	62
1 都市機能誘導区域	63
2 居住誘導区域	65
3 届出制度	66
第7章 マスタープランの推進方策	67
1 市民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進	67
2 都市計画行政の着実な推進	68
3 都市計画マスタープランの進行管理	68

第1章 第3次向日市都市計画マスタープランについて

1 策定の背景

「第2次向日市都市計画マスタープラン」は、平成22年4月策定の「第5次向日市総合計画」を受け、都市計画法に基づき令和2年3月までを期間とする計画として平成23年3月に策定しました。その後、本市においては、平成27年2月に「向日市歴史的風致維持向上計画」、平成28年3月に新たな最上位計画として「ふるさと向日市創生計画」を策定したことから、これらの計画との整合を図るため、平成31年1月に第2次向日市都市計画マスタープランの一部を改訂したところです。

また、この間に本市では、市北部に桂川・洛西口新市街地が整備され、まちの構造が大きく変化するとともに、人口が増加に転じている状況です。

しかしながら、今後、本市においても長期的には人口減少やさらなる高齢化が予想されるとともに、地方分権社会の進展に伴う都市間競争の激化など、変化する社会状況を見据え、持続可能なまちづくりを進めていく必要が生じています。

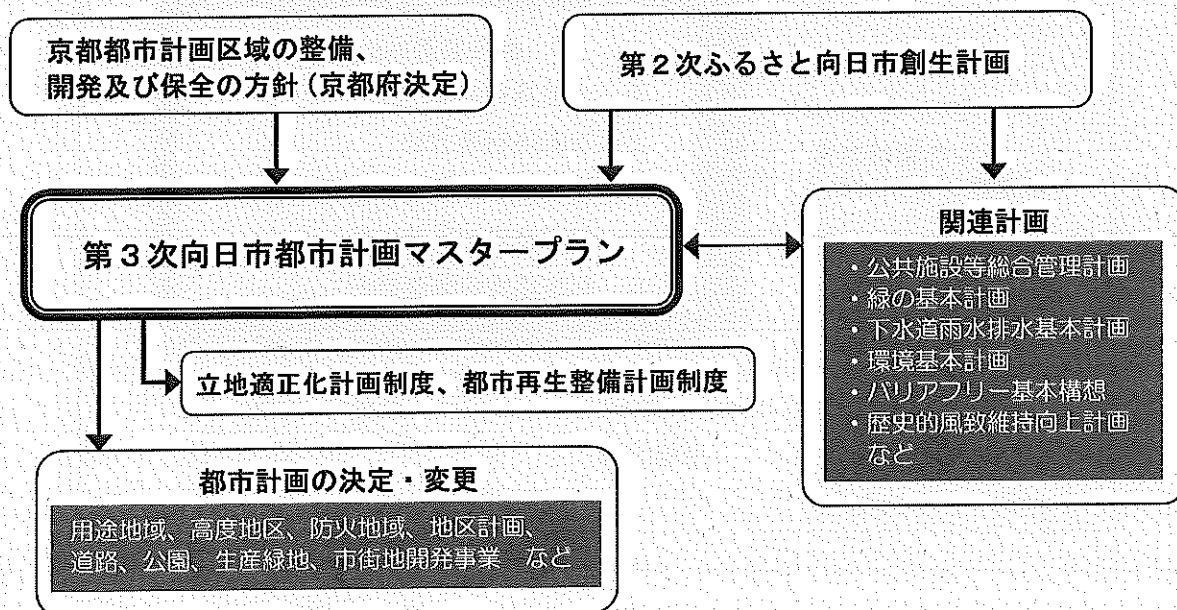
このような中、令和6年度を計画期間とする新たな最上位計画として「第2次ふるさと向日市創生計画」を策定することから、同計画に即した計画にするとともに、先述の状況に対応するため、第3次向日市都市計画マスタープランを策定します。

2 都市計画マスタープランの位置づけ

(1) 位置づけ

第3次向日市都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めます。

また、同計画は、京都府が広域的な見地から定める「京都都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び市の最上位計画である「第2次ふるさと向日市創生計画」に即して定めるとともに、緑の基本計画や公共施設等総合管理計画、下水道雨水排水基本計画など、市の関連計画と整合するように定めます。



(2) 役割

「都市計画マスタープラン」の役割

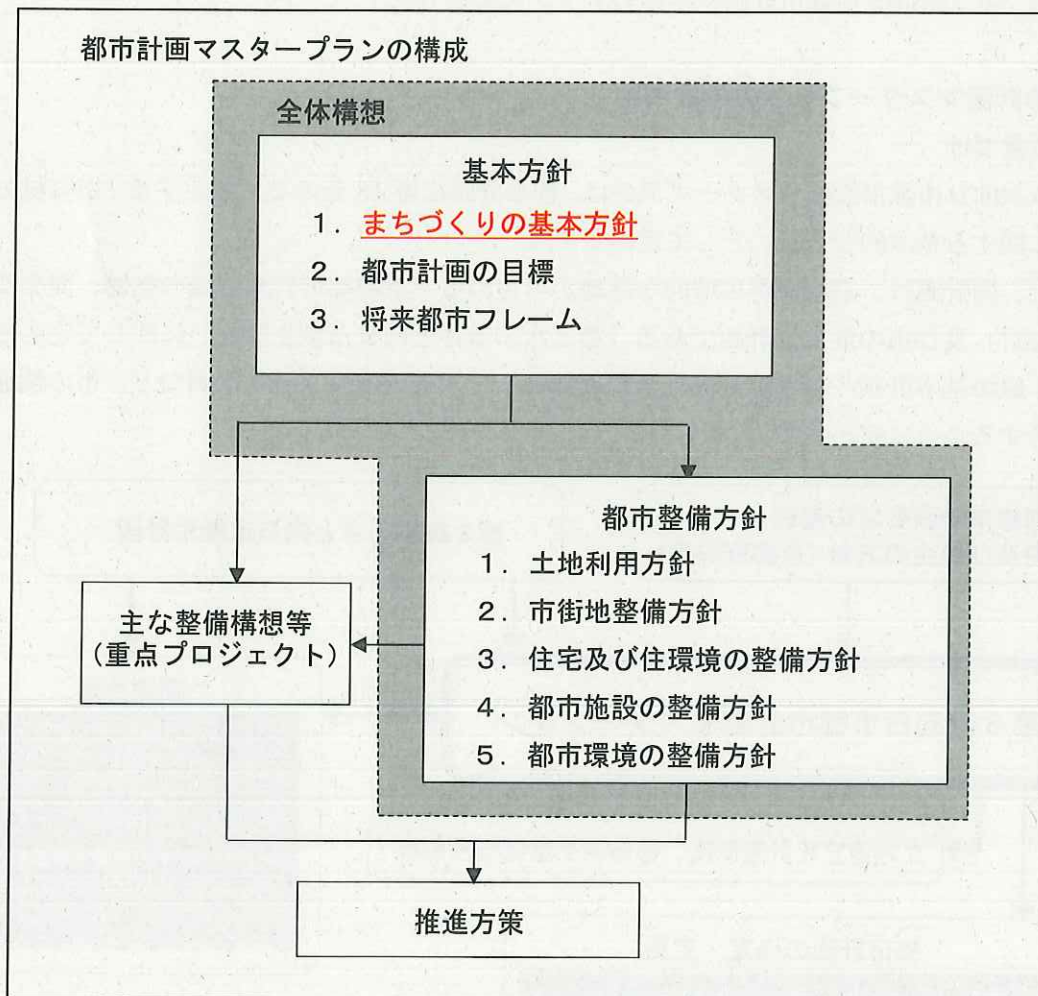
- ① 本市の特性を踏まえながら、将来の目標となる具体的な都市像を示す。
- ② 本市の具体的な都市像を実現するために求められる都市計画施策を明確にし、個別の都市計画相互の調整を図る。
- ③ 個別の都市計画を決定・変更する際の指針となり、それを位置づける。
- ④ まちづくりに関わる市民と行政の適切な役割分担のもとに、市民と行政が協働で進める方向を示す。

3 都市計画マスタープランの構成と目標とする年次

(1) 構成

「第3次向日市都市計画マスタープラン」は、「全体構想」と「主な整備構想等」により構成されます。「全体構想」は、『第2次ふるさと向日市創生計画』が掲げる施策において、都市整備にかかわる部分の方針に沿って定めます。

「主な整備構想等」は「全体構想」と整合を図りながら、今後10年間に重点的に取り組むべき整備構想等について、その方向とその実現を目指す諸施策の枠組みを明らかにします。



(2) 目標とする年次

「第3次向日市都市計画マスタープラン」の目標年次は、令和12(2030)年3月とします。
ただし、このマスタープランは、まちづくりの長期的な方向性を示しており、実現までに目標年次を超える長い期間を要する内容も含まれています。~~また、硬直化したマスタープランと
ならないよう、必要に応じて見直しを行うものとします。~~

第2章 向日市をとりまく現況と課題

1 社会の潮流

(1) 人口構造の変化

近年わが国では、全国的に人口減少及び少子高齢化の進行が深刻化しており、社会全体の活力への影響の他、社会保障費の増加や税収の減少など自治体の行財政運営にも影響を及ぼしています。本市も例外ではなく、長期的には人口が減少することが予想されており、持続可能な行財政運営を図っていくことが必要となっています。

このような社会情勢を踏まえ、都市計画分野では、都市中心部への居住と都市機能の集約によって効率的な都市経営を行うとともに、高齢者等が徒歩で生活しやすいよう公共交通中心のネットワークを形成する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づくまちづくりが広がりを見せています。本市は市域が非常にコンパクトなことから利用できる土地が限られており、企業誘致など税収の確保を図るエリアと暮らしの場として良好な居住環境を保全・形成するエリアを計画的に配置していく必要があります。

(2) 激化する都市間競争

人口減少時代が本格化する中、各自治体では、将来人口の確保と地域の活性化を図るため、地場産業の育成や新たな産業の創出、企業誘致など雇用や税収を確保する取組をはじめ、子育て支援や居住利便性の向上など、地域性を活かした様々な取組が展開されています。

このような、居住地として選ばれるための魅力を高めあう競争が自治体間で生じており、地域資源のブランディングやシティプロモーションなど、様々な手段を用いて都市の魅力を高め、PRする自治体が増えてきています。

本市においても「向日市歴史的風致維持向上計画」に基づき、向日神社から大極殿公園を結ぶ道路の美装化や大極殿公園の拡張整備、歴史文化交流センターの整備など地域資源を活かす取組や“むこう、むこう。”をキャッチコピーにまちの魅力を戦略的に発信していく取組を進めており、引き続き向日市ならではの魅力を高め、発信していく必要があります。

(3) 暮らしの安心・安全に対する意識の高まり

近年わが国では、東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）や熊本地震、大阪北部地震などによる地震災害をはじめ、西日本豪雨等の水害や台風、火山噴火等の自然災害が多発しており、国民の安心な暮らしを脅かしています。本市では、長岡京の時代から水害に悩まされてきた経緯があり、局地化、激甚化する降雨にも対応するため雨水幹線の整備など浸水対策を進めています。また、自然災害に限らず全国的に自動車等による交通事故や、建物の防火等の偽装問題、多様化する犯罪等が相次いで発生しており、安心・安全に対する国民意識は年々高まっていることから、ハード、ソフトの両面において対策を推進していくことが必要となっています。

一方、都市の中心部において空き家や空き地といった低未利用地が不規則に発生するいわゆる「都市のスポンジ化」が進行している地域が全国的に増加しています。この結果、日常的に

管理されていない土地・建物が増えることによる治安・景観の悪化や、商店・診療所等の生活に必要なサービス施設の維持が困難となるなど、居住環境に影響を及ぼす事態が生じており、新たな課題として対応が迫られています。

(4) ライフスタイルに対する意識の変化

ライフスタイルでは、健康志向の高まりや余暇活動の充実など心の豊かさを重視する意識が高まるとともに、それらと密接に関連する働き方については、官民挙げての「働き方改革」が進められています。

また、情報通信技術の飛躍的な発展等により、すべての人とモノがインターネットでつながる中、若年層を中心に他者とのつながりを重視する意識も高まりを見せています。本市においてもSNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）を利用し、多様な世代への情報発信に取り組んでいます。今後、5Gなど情報通信技術のさらなる進化に伴うライフスタイルの変化に対応した都市基盤整備が必要となります。

※5G: 第5世代移動通信システムの略称。電波を使った通信システムで、携帯電話やスマートフォンといった移動体の通信に使われる。国際電気通信連合によって、高速大容量、高信頼低遅延、同時多接続が要件として定義されている。現行の「4G」の100倍に当たる高速通信が可能で、遅延が少なく、多数の端末に同時接続できることも特徴。

(5) 持続可能な地方創生の推進

世界規模で貧困や環境などの社会問題が深刻化する中、平成27年国連サミットにおいて、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けた国際目標として、SDGs（持続可能な開発目標）が採択されました。このことを受け、国では、「あらゆる人々の活躍の推進」「健康・長寿の達成」「成長市場の創出、地域活性化、科学技術イノベーション」「持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備」「省・再生エネルギー、気候変動対策、循環型社会」「生物多様性、森林、海洋等の環境の保全」「平和と安全・安心社会の実現」「SDGs実施推進の体制と手段」の8つの優先課題を柱とするSDGs実施指針を決定するとともに、地方創生の実現に向け、自治体のまちづくりにおいてSDGsの考え方の導入による積極的な取組（自治体SDGs）を、国をあげて推進しています。本市においても、SDGsの達成に寄与するため、「ふるさと向日市創生計画」に基づき、地域資源を活かした地域の活性化や誰もが安心・安全・健康に暮らすことができる環境づくり、多様性を認め合い尊重し合う社会の実現に取り組んでいます。

(6) 官民連携の必要性の高まり

少子高齢化や人口減少、さらにはライフスタイルの変化などを受け、地域には様々な課題が生じるとともに市民ニーズも多様化・高度化してきています。このような中、民間及び地域が主体となって街並み景観を形成・維持する活動やコミュニティ活動、福祉活動など、地域課題の解決に向けた取組を展開するエリアマネジメントによるまちづくりの事例が多く出てきています。本市においても向日市まちづくり条例に基づくまちづくり協議会が市内に13団体組織されており、各団体が住環境や景観の保全、地域資源の活用、地域課題の解決などを目的とした活動を独自に展開しています。

一方、変化し続ける市民ニーズに対応するため、民間の持つ多種多様なノウハウ・技術や資金などの民間活力を導入することで、質の高い行政サービスの提供や公共施設等の整備・維持管理などを行う官民連携を行政運営に積極的に取り入れる事例も増えており、協働のまちづくりをさらに推進していく必要があります。

2 向日市の概況

(1) 位置・地勢

本市は、京都府南部乙訓地域に位置し、京都市都心部からは、南西に約7kmの至近距離にあります。

本市の北側、東側、西側は京都市、南側は長岡京市と接しており、西部一帯は向日丘陵が横たわり、竹林が広がる緑豊かな地域となっています。

市域は、東西約2km、南北約4km、面積7.72km²で、全国で3番目に小さく西日本で最もコンパクトな市です。



(2) 歴史的経緯

平安京の以前、延暦3年(784)から10年間は、日本の都・長岡京の都として政治・文化の中核となって栄え、現在の鶏冠井町にはその中心である大極殿がおかれまして。

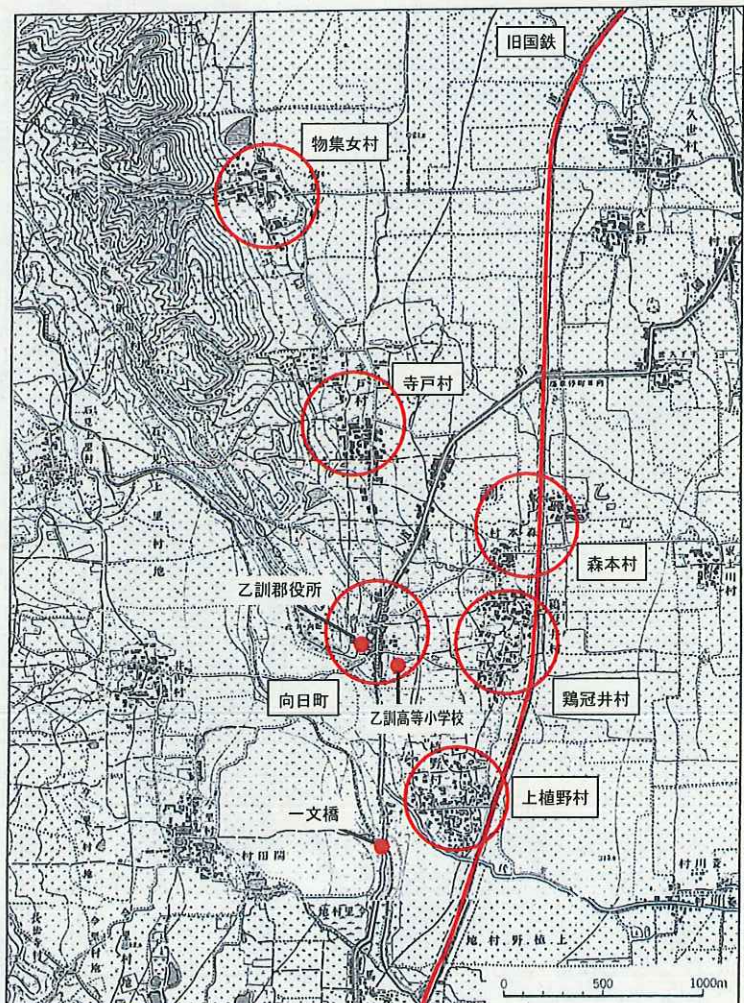
中世に入ると、各地に荘園が登場し、江戸時代には京都所司代の管轄下に入り、公卿、社寺の領地となりました。京都の東寺口と摂津の西宮を結ぶ西国街道沿いには商店が立ち並び、乙訓地域の商業・文化の中心地として栄えました。

明治22年の市制町村制の施行により、物集女、寺戸、森本、鶏冠井、上植野の各村と向日町が合併して向日町となり、現在の市域が形成されました。

このころの向日町には、乙訓郡役所や向日町郵便局、府内最初の鉄道駅である現在のJR向日町駅、さらには乙訓高等小学校や乙訓郡を管轄する向日町警察署などがおかれ、乙訓郡の中心地として発展しました。

<明治22(1889)年の向日町>

縮尺 1:30,000



2万分の1仮製地形図「伏見」「淀」「沓掛村」「山崎村」(いずれも明治22年測図)を縮小。

戦後、大都市への著しい人口集中に伴い本市の市街化は急速に進展していきました。昭和 25 (1950) 年には、困窮する町財政を救い将来の発展に期するため、府営向日町競輪場が寺戸町西ノ段に誘致されました。

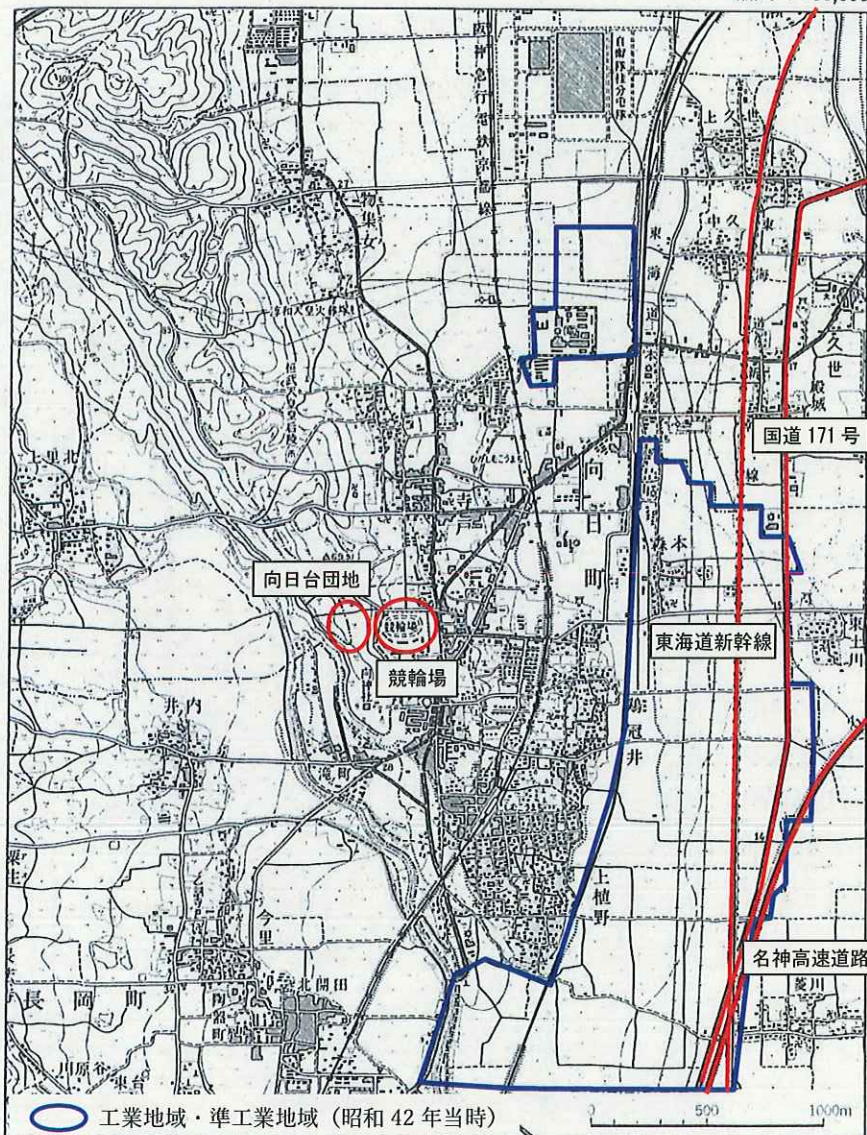
1960 年代に入ると、現在の JR 向日町駅、阪急東向日駅及び西向日駅を中心に住宅地が拡大し、国道 171 号や名神高速道路、東海道新幹線などの交通網の整備が進みました。交通網の整備に伴い企業誘致を図る観点から、旧国鉄東海道本線以東が都市計画法による工業地域・準工業地域に指定されたのもこの頃となります。

1970 年代以降になると、自家用車の普及により鉄道駅から遠方な寺戸地区西部や工業地域に指定されている森本・鶏冠井地区東部、上植野地区南部へと住宅地が拡大し人口が急増していきました。町制から市制へと移行したのもこの頃となります。

このように市街地が急速に拡大していく中で、市内では道路などの都市基盤整備が追い付かないままに宅地化が進む状況が生じました。

<昭和 39(1964)年の向日町>

縮尺 1:30,000



2万5千分の1地形図「京都西南部」(大正11年測量, 昭和36年修正, 昭和39年資料修正)を縮小。



空から見た向日町
(昭和 40(1965)年頃撮影)



削られる向日丘陵(向日台団地)
(昭和 37(1962)年頃撮影)



向日台団地第 2 期工事着手
(昭和 42(1967)年頃撮影)



国道・新幹線・名神の立体交差
(昭和 42(1967)年頃撮影)

平成の時代に入ると、経済環境の劇的な変化に伴い、平成 11 年以降、市内の大規模工場が相次いで撤退し、都市の活力が低下するなど大きな影響を与えました。

このことを受け向日市のまちづくりは新たな展開を見せることとなります。市北部周辺では、都市計画道路久世北茶屋線の整備や阪急洛西口駅、J R 桂川駅などの新駅が開業するとともに、これらの都市基盤整備と合わせて隣接する大規模工場跡地や農地を活用した新たなまちづくりが土地区画整理事業により行われ、桂川・洛西口新市街地が誕生しました。

この新市街地の整備により、企業の進出や人口の増加など都市の活力に大きな効果をもたらしており、令和元年 10 月 1 日現在、人口 57,548 人を擁する都市へと発展しています。

<平成 25(2013)年の向日市>



平成 25 年 6 月調製向日市都市計画図 (1 万分の 1) を縮小加工



桂川洛西口新市街地
(平成 26(2014)年撮影)



競輪場から北東
(平成 24(2012)年撮影)



向日神社から南東
(平成 24(2012)年撮影)



向日市を南から
(平成 24(2012)年撮影)

3 向日市の現況

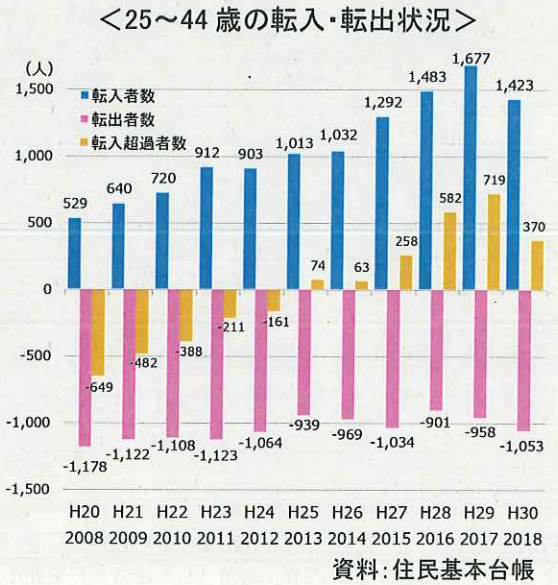
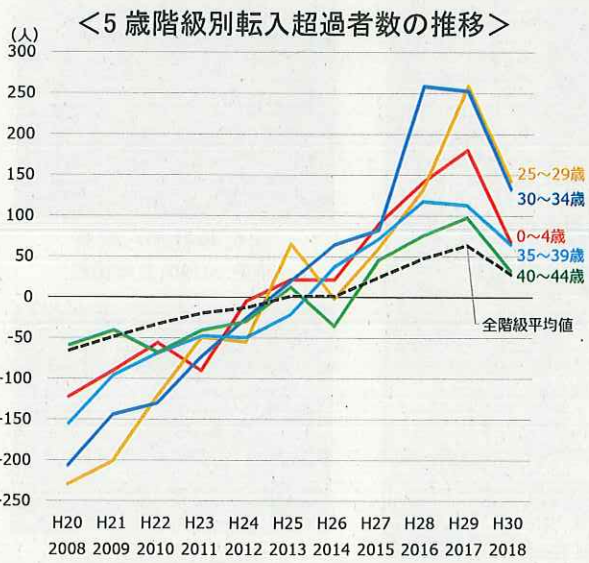
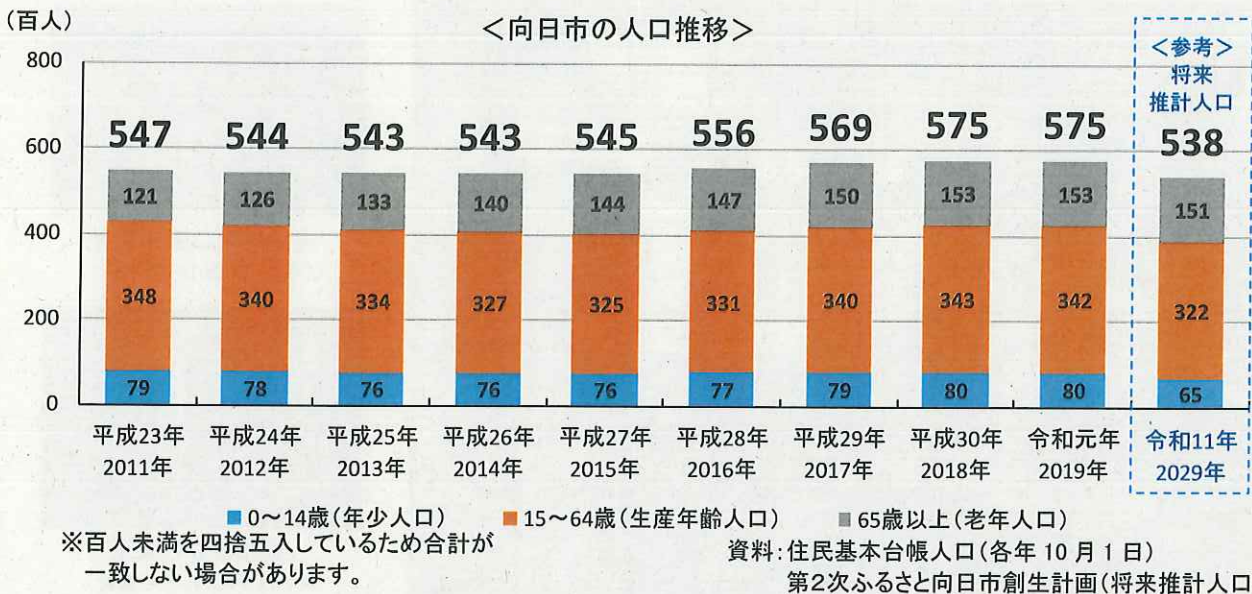
(1) 人口の現況

本市の総人口は、桂川・洛西口新市街地の誕生により、近年増加傾向で推移していますが、長期的には国と同様に人口が減少傾向で推移するとともに、高齢化が一層進んでいく見通しとなっています。

また、転入・転出者数の状況を見ると、0～4歳及び25～44歳の子育て層については、大きく転出超過だった状態が、近年は転入超過に転じています。しかし、転入超過者数は平成29年を境に減少に転じており、今後も減少することが予想されます。

課題

- ① 今後予測される人口減少や高齢化に備えたまちづくりが必要となります。
- ② 桂川・洛西口新市街地の整備により、近年は転入超過の傾向にあるが、今後、転入した人口の定着が重要となります。



(2) 土地利用の現況

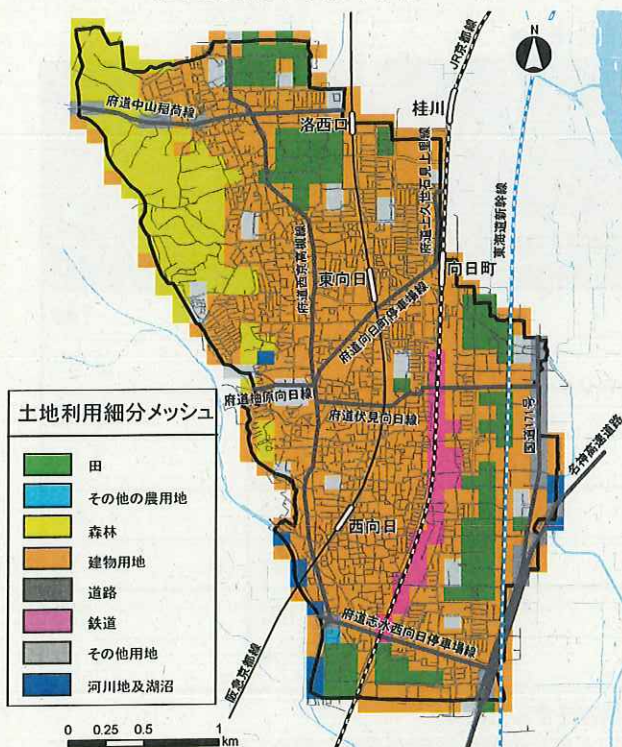
本市の土地利用の状況を見ると、大部分が「建物用地」として利用されており、一部地域にまとまった「田」(市街化調整区域など)がある状況となっています。

一方で、空き家(長期不在・取り壊し予定など)についても一定の割合で発生している状況にあります。

課題

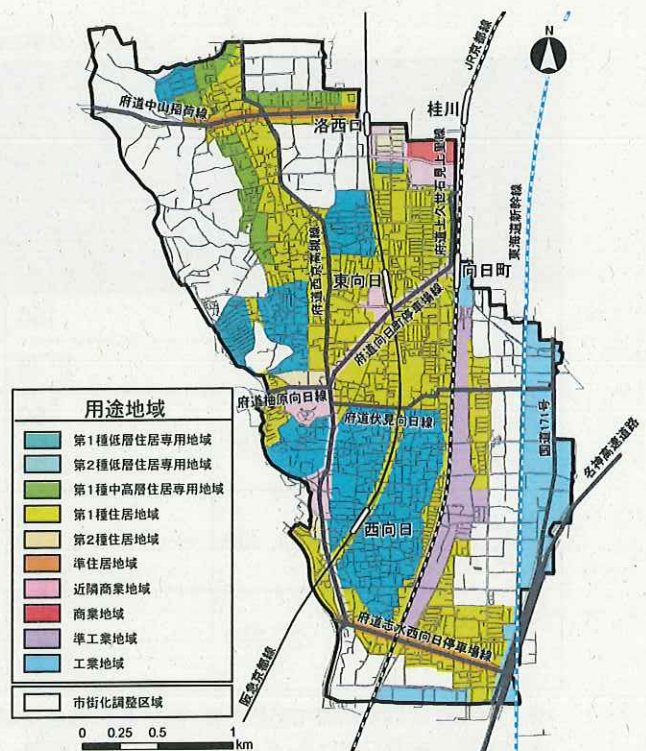
- ③ 市街地の大部分が建物用地として利用されていることから、地域の活性化に資する新たな土地利用を図るには、農地等の既存の土地利用について検討する必要があります。
- ④ JR向日町駅及び阪急東向日駅周辺のにぎわい創出につながる土地利用が求められています。
- ⑤ 既成市街地における良好な住環境や景観を保全するためにも増加傾向にある空き家への対策が必要となります。

<土地利用の状況(平成28年)>



資料:国土数値情報

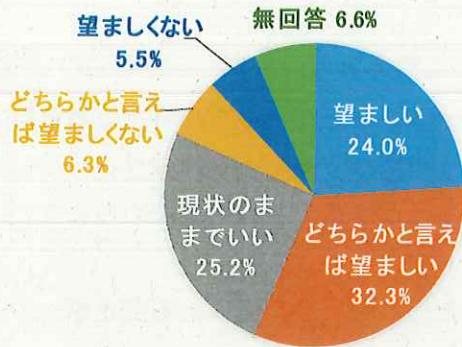
<用途地域>



資料:国土数値情報

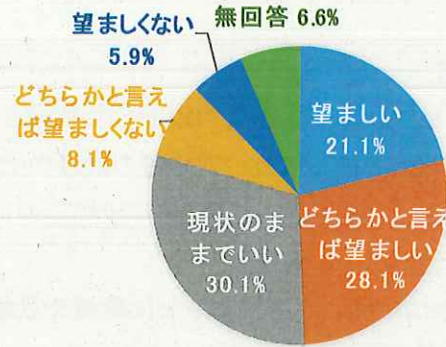
＜駅周辺の土地利用に関する市民意向＞

向日町駅周辺の活性化のため、店舗や住居が一緒になった高層建築物を立地できるようにすることについて



資料：向日市のまちづくりに関する市民アンケート（令和元年）

東向日駅周辺の活性化のため、店舗や住居が一緒になった高層建築物を立地できるようにすることについて



資料：向日市のまちづくりに関する市民アンケート（令和元年）

＜空き家の状況(向日市)＞

	総数 (戸)	うち空き家（上段：戸数 下段：発生率%）			
		二次的住宅 (別荘など)	賃貸用の住宅	売却用の住宅	その他の住宅 (長期不在・取り壊し予定など)
平成 15 年 2003 年	22,200	150 0.7%	1,650 7.4%	130 0.6%	740 3.3%
平成 20 年 2008 年	23,780	60 0.3%	960 4.0%	30 0.1%	1,050 4.4%
平成 25 年 2013 年	23,790	70 0.3%	1,090 4.6%	110 0.5%	1,300 5.5%
平成 30 年 2018 年	25,380	100 0.4%	1,160 4.6%	190 0.7%	830 3.3%

※この調査は標本調査であるため、統計表の数値は標本誤差を含んでいる。

※空き家の内訳における「その他の住宅」とは、転勤・入院などのため居住世帯が長期に渡って不在の住宅や、建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅のほか、空き家の区分の判断が困難な住宅など、定期的に管理されていない可能性がある空き家を示す。

資料：住宅・土地統計調査

(3) 産業の現況

製造業、小売業、農業といった市内産業の現況を見ると、製造品出荷額及び小売業年間販売額ともに減少傾向にありましたが直近では増加に転じています。また、市内の田畑や樹園地などの経営耕地面積も、都市化に伴い減少傾向が続いています。

課題

- ⑥ 持続可能なまちづくりを進めていくためにも、雇用や税収の源となる新たな産業の創出や外から人を呼び込む産業の振興を図ることが必要となります。

<製造品出荷額等の推移>



※平成 21,22,24,25,26 年は 12 月 31 日現在、平成 29,30 年は 6 月 1 日現在 資料:工業統計調査

<小売業年間販売額の推移>

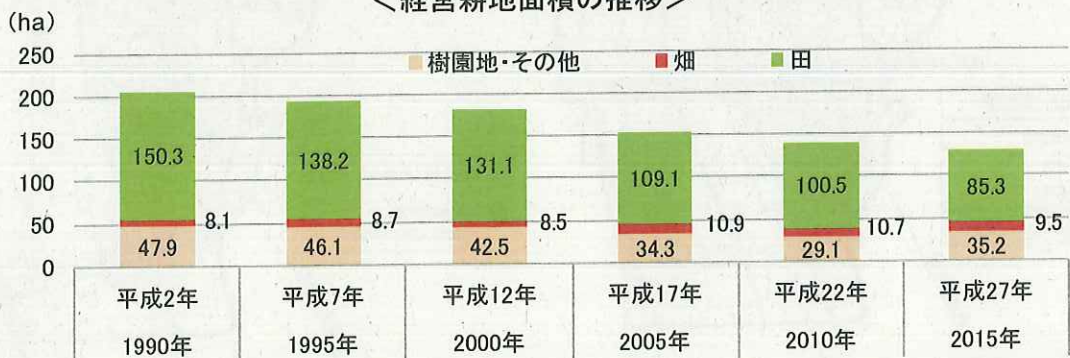


※数値は前年実績。平成 24 年及び平成 28 年については、「経済センサス-活動調査」の中で同様の調査項目を把握しているため、同年に商業統計調査は実施されていない。

※産業分類の改定や調査設計の変更に伴い、平成 24 年以降の数値は平成 19 年以前の数値と厳密には接続していない。

資料:商業統計調査(平成 24,28 年以外)、経済センサス-活動調査(平成 24,28 年)

<経営耕地面積の推移>



資料:農業センサス

(4) 都市施設の現況

都市施設の現況を見ると、都市計画道路の整備率は約33%と、京都府全体の約73%を大きく下回っている状況です。このため、市内道路においても、両側に歩道が確保できる幅員12m以上の道路は、国道171号や一部の府道、幹線市道に限られる状況となっています。

都市公園の分布を見ると、市街地には、都市公園等が各地に整備されているとともに、市の辺縁部には向日丘陵の竹林などの緑地があり、市内全域に緑が分布しています。

課題

- ⑦ 都市計画道路の整備率が低く、都市基盤の整備に遅れが見られます。交通安全や防災の面からも、整備の促進を図っていくことが必要となります。
- ⑧ 鉄道の踏切により交通分断が生じている地域があり、円滑な交通に課題を有しています。
- ⑨ 市内に分布する緑地環境・景観は本市の特色であり、保全と活用を図っていくことが必要となります。

＜都市計画道路の整備率＞

	向日市	京都府
計画全体延長(m)	23,330	1,079,230
改良済延長(m)	6,320	692,280
概成済延長(m)	1,430	99,140
整備率(%)	33.2%	73.3%

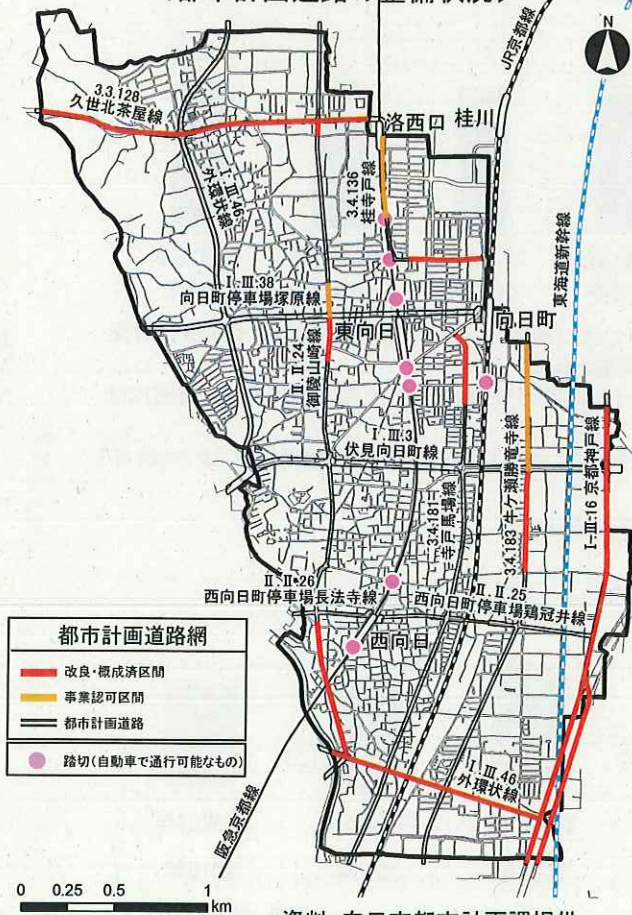
※向日市は令和元年8月時点(向日市都市計画課提供)

※京都府は平成29年3月時点(京都府HP)

※「概成済」とは、改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を要する道路)を有する区間

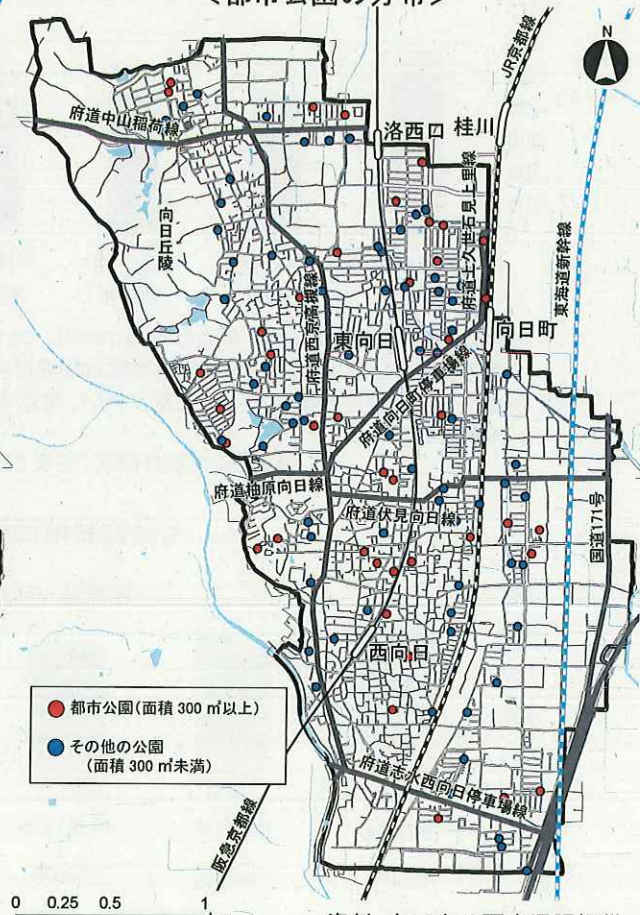
※「整備率」=(改良済延長+概成済延長)÷計画全体延長

＜都市計画道路の整備状況＞



資料:向日市都市計画課提供

＜都市公園の分布＞



資料:向日市公園交通課提供

(5) 都市交通の現況

市内公共交通の現況を見ると、鉄道の運行本数は片道 100 本/日以上となっており、多くの時間帯で 10 分に 1 本の頻度で運行されています。

鉄道各駅の乗降客数は、近年横ばい傾向である一方、バス利用者は減少傾向にあり、これに伴い一部の路線を除きバス運行本数は減便となっています。

課題

- ⑩ 市内のほとんどの地域において徒歩圏内に鉄道駅またはバス停が整備されており、公共交通が利用しやすい環境にあるものの、バスの運行本数については、路線により大きな差が生じていることから、社会の高齢化を見据え、身近に利用しやすい公共交通を確保していくことが必要となります。

<駅別の鉄道運行本数(令和元年時点)>

鉄道会社	駅名	平日			土・休日		
		上り	下り	合計本数	上り	下り	合計本数
阪急電鉄	東向日	118	119	237	109	107	216
	西向日	118	119	237	109	107	216
JR西日本	向日町	127	124	251	130	129	259

資料:各鉄道事業者ホームページ



資料:向日市統計書(平成30年版)



資料:向日市統計書(平成30年版)

(6) 都市機能の現況

医療、福祉、保育、商業、公共施設といった各種都市機能の市内分布状況を見ると、いずれも市内各地に立地しており、市域が狭い本市の特性とあわせると、人口が分布している地域を概ね補完している状況です。

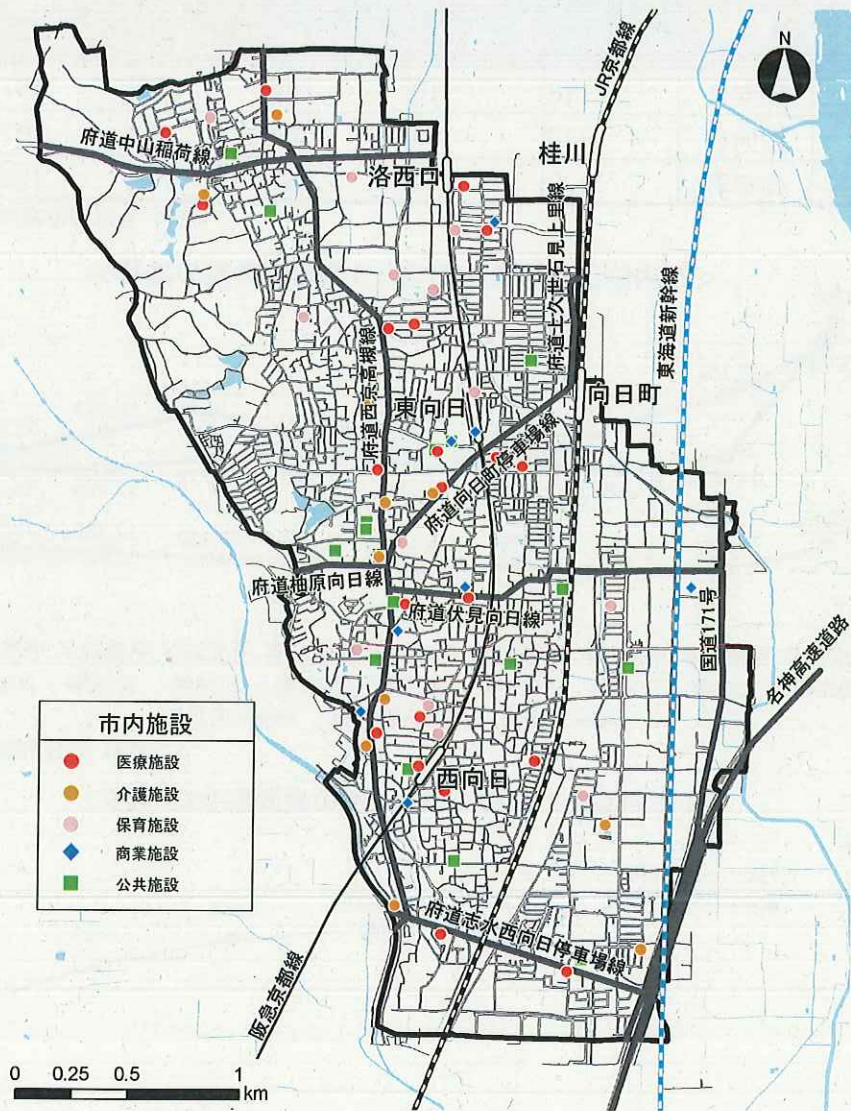
また、都市機能については、交通結節点である鉄道駅周辺や幹線道路沿道に多く集積している傾向が見られます。

課題

- ① 各種都市機能は市内に一定備わっているものの、近年転入している子育て層や進行する高齢化など、今後の社会変化に対応した都市機能の充実が必要となります。

※概ね補完：市内施設の徒歩圏(高齢者の一般的な徒歩圏である半径 500m)のいずれかに居住する市民の割合が 8 割以上

<都市機能の市内分布状況(平成 30 年時点)>



資料：向日市HP、地域医療情報システム等

(7) 防災の現況

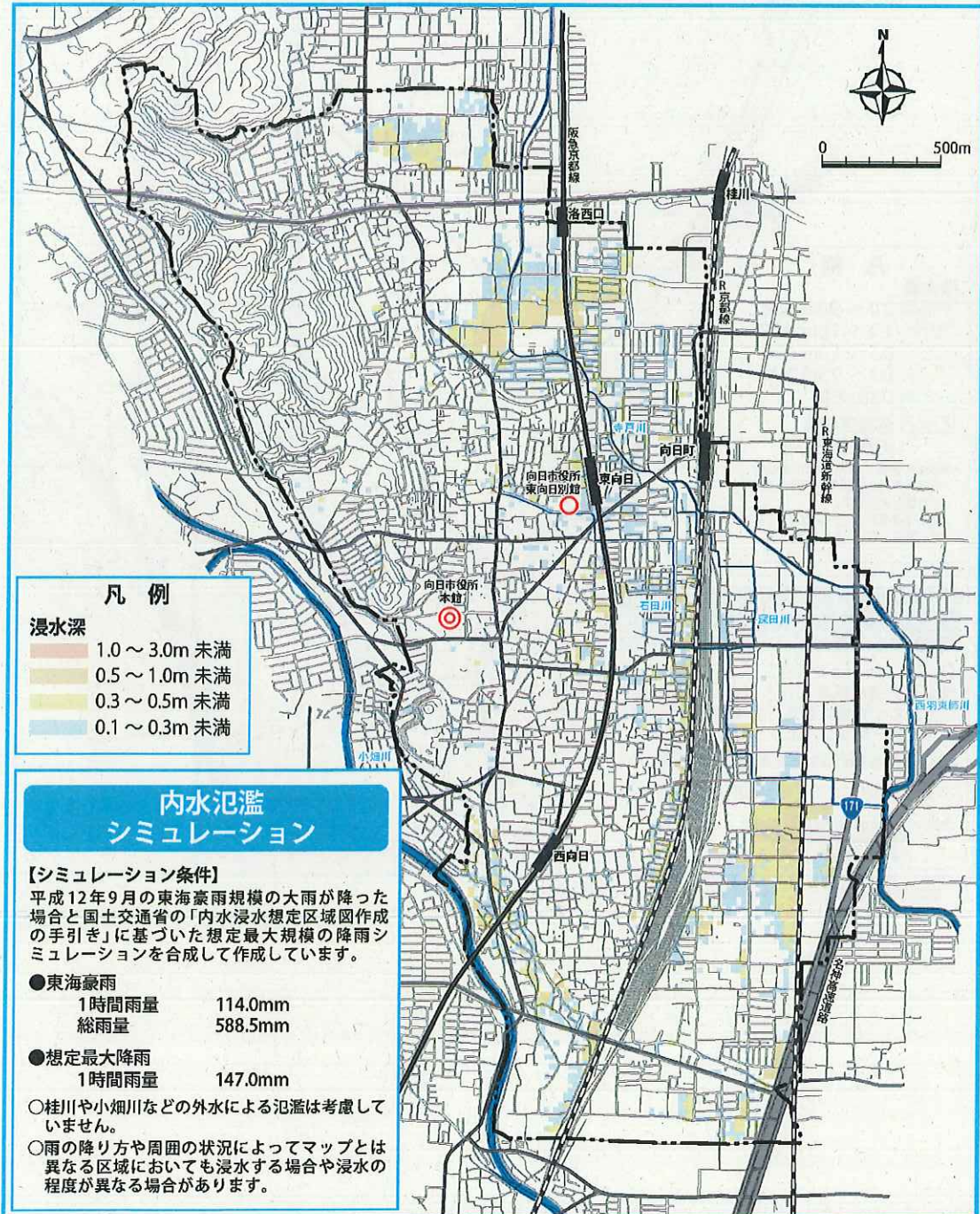
各ハザードマップからは、市内各地に浸水が想定される地域が見られ、中には、1階部分が水没する恐れのある浸水深「1.0～3.0m未満」以上の浸水が想定されている地域も存在します。

また、南海トラフ地震を想定した想定震度分布図では、最大震度6強の揺れと、液状化の危険度が高い地域が市内に存在しています。

課題

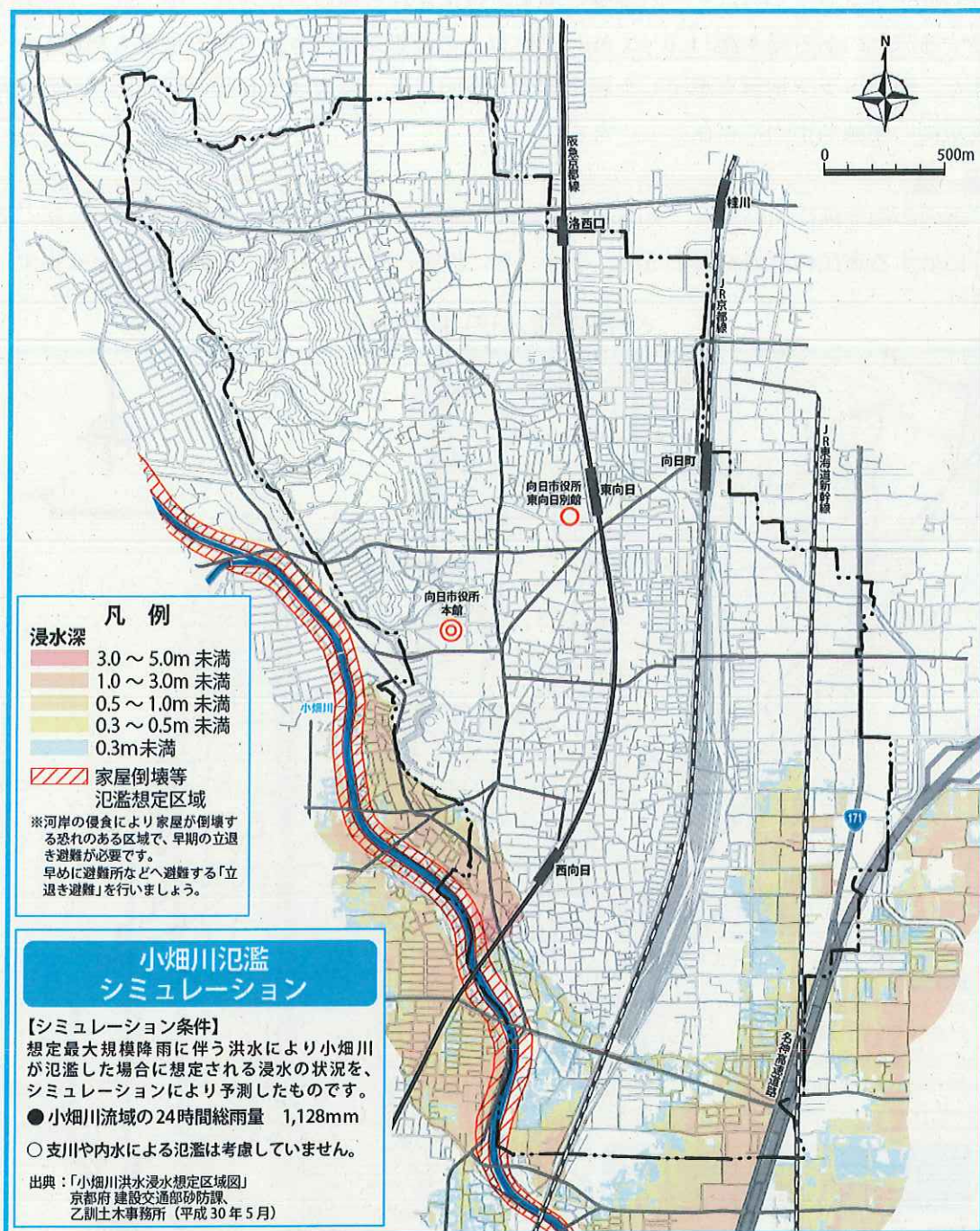
- ⑫ 市内の住宅地においても、大雨による浸水や地震による強い揺れが想定されており、災害に対する市民の意識が高まる中、今後さらに災害に強いまちづくりが必要となります。

<内水氾濫ハザードマップ>



資料: 向日市防災マップ(令和元年度版)

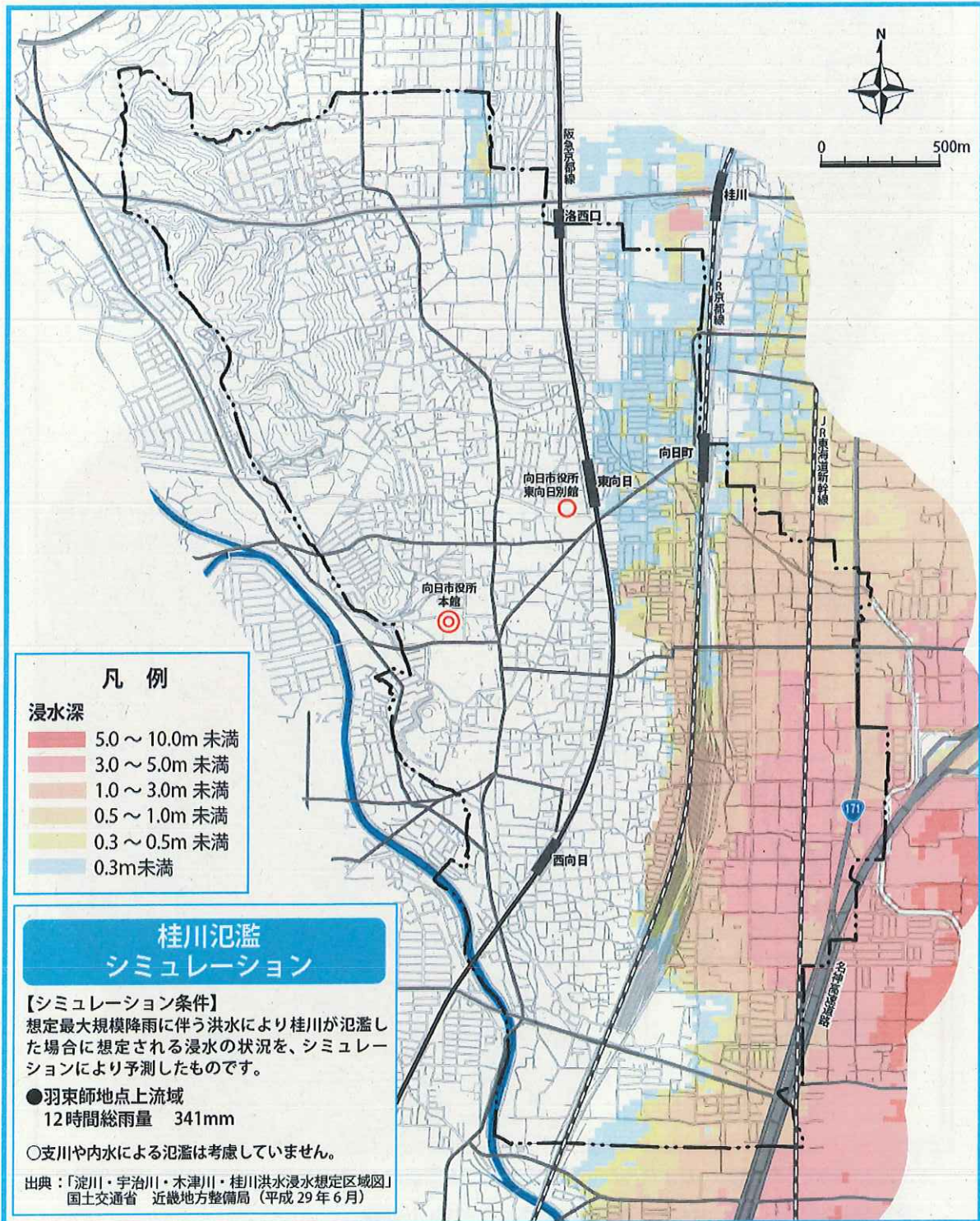
<小畑川ハザードマップ>



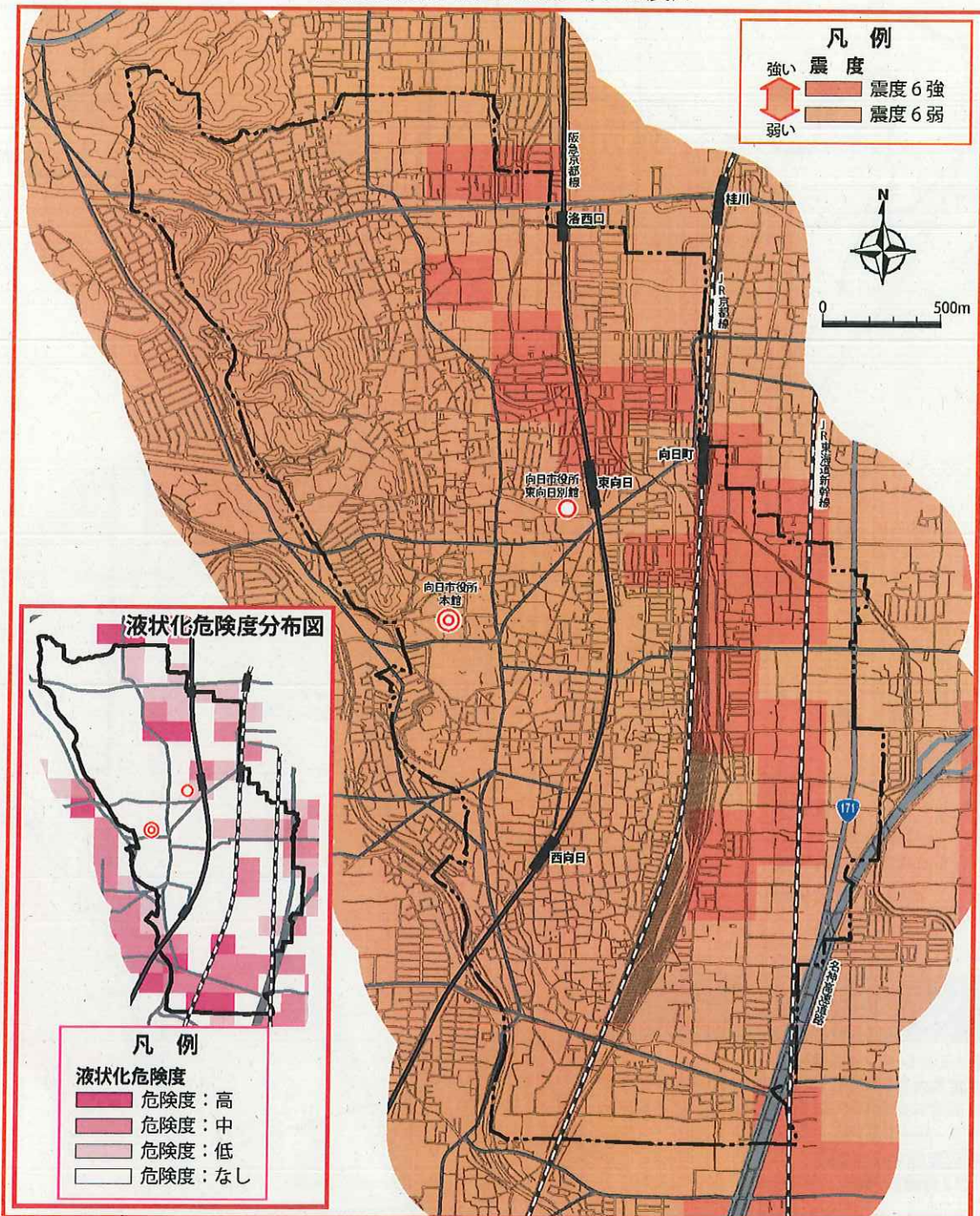
想定最大規模降雨とは、1000年に1回程度起こる大雨です。

資料：向日市防災マップ(令和元年度版)

＜桂川ハザードマップ＞



<想定震度分布図(南海トラフ地震)>



※ここで、南海トラフ地震は、日本の南側にある南海トラフを震源とする東海地震、東南海地震、南海地震の震源域を合わせた範囲よりも広い範囲を震源域として想定した地震

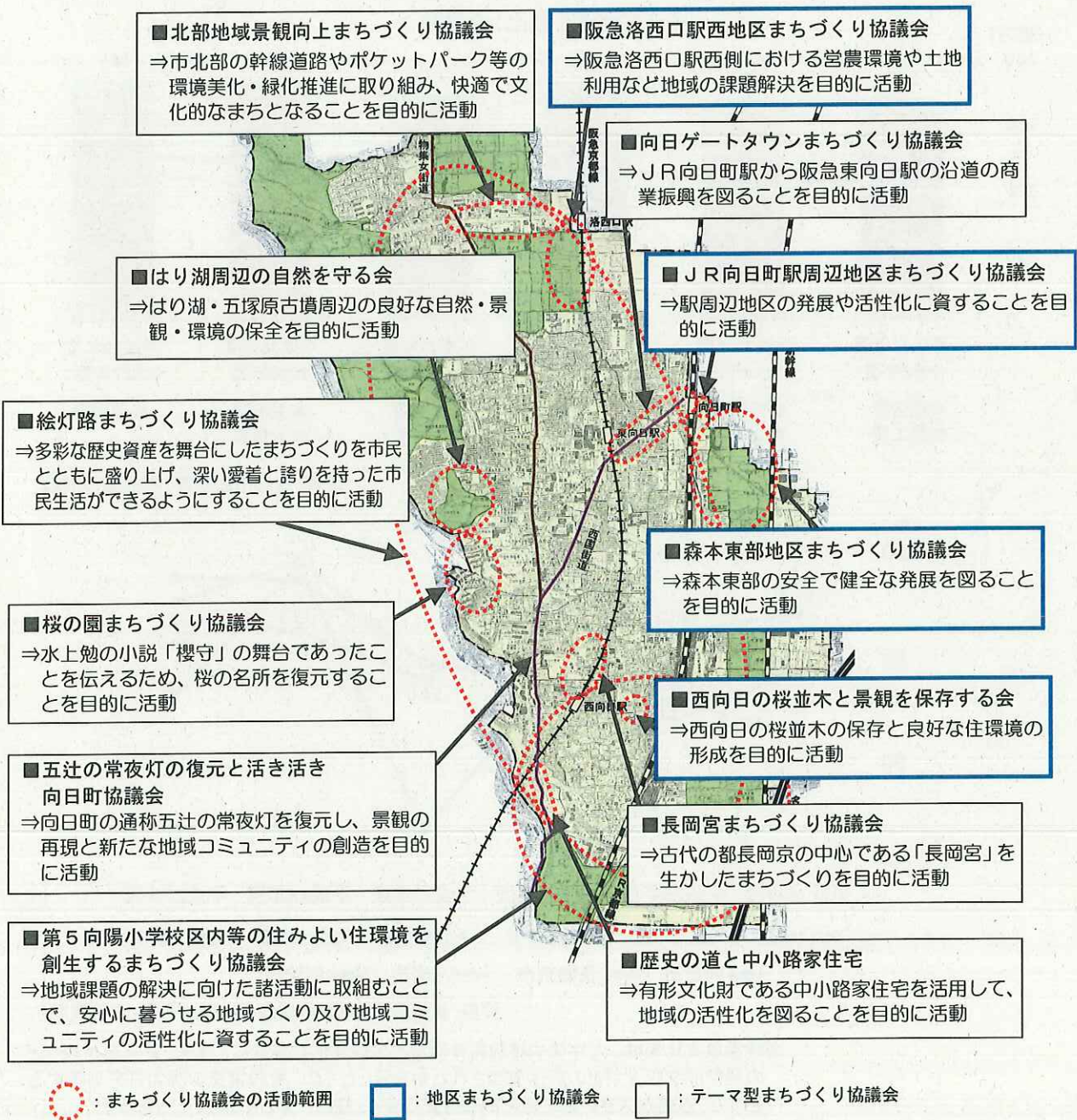
資料：向日市防災マップ(令和元年度版)

(8) まちづくり活動の現況

本市には、向日市まちづくり条例に基づき、認定されたまちづくり協議会が13団体あります。認定まちづくり協議会には、地区の良好な住環境の保全や土地利用など地区の課題解決を目的とした地区まちづくり協議会が4団体、環境、歴史・文化、景観、住環境など特定のテーマを掲げ活動するテーマ型まちづくり協議会が9団体あり、独自に活動を展開しています。

課題
 ⑬ 地域課題の解決を図るため、各協議会と連携したまちづくりの推進が必要です。

<向日市まちづくり条例に基づく認定まちづくり協議会(令和元年7月時点)>



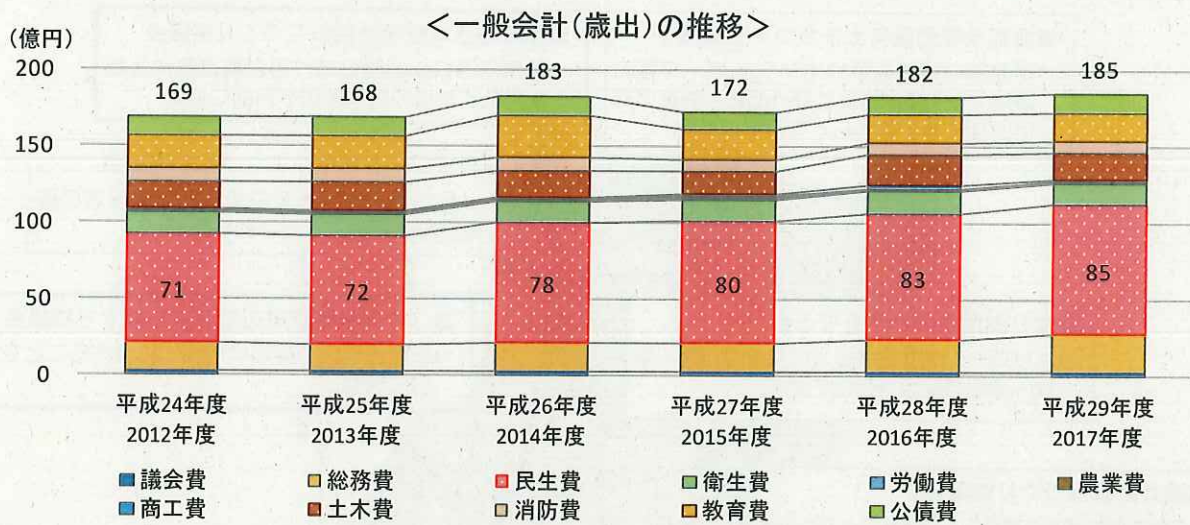
(9) 財政の現況

一般会計（歳出）の推移を見ると、平成24年以降、福祉関連費用等の社会保障費を含む「民生費」が増加傾向にあります。

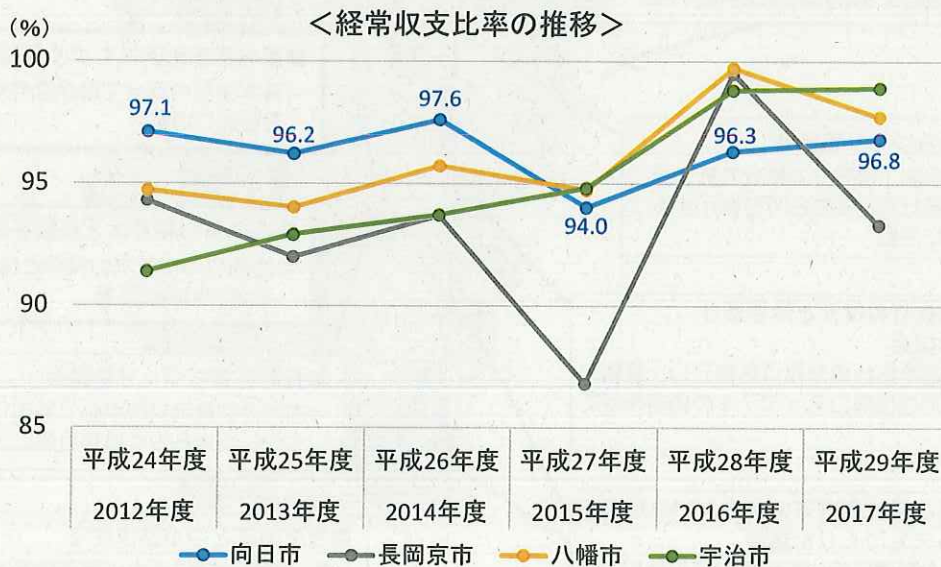
また、財政構造の弾力性を示す指標である経常収支比率は、近隣市町村と同様に90%以上の高い値で推移しています。

課題

- ⑭ 財政構造の硬直が見られ、少子高齢化などの社会変化に伴うサービス需要のさらなる増加に対応するためには、民間活力の導入など官民連携によるサービスの提供や財政負担の軽減を図ることがますます重要になります。



資料：向日市統計書(平成30年版)



資料：京都府「市町村行財政データ」(平成30年度版)

※経常収支比率は、人件費や施設維持費などの経常的な経費に、府税、普通交付税などの経常的な収入がどの程度充当されたかを示したものです。財政構造の弾力性を測定するもので、数値が大きいほど経常的な経費が多く、歳出にゆとりがないことを示す。

4 都市計画の基本的課題

これまでまとめた、本市の現況から、都市計画の基本的課題を以下のようにまとめます。

(1) 都市の活力

本市では、大都市への交通利便性の高さや、桂川・洛西口新市街地の整備などにより、近年、子育て世代を中心に人口が流入しています。しかし、将来的には人口の減少と高齢化が一層進むことから、税収の源となる人口や都市の活力を確保し持続可能なまちづくりを進めていく必要があります。

そのためには、駅を含めた駅周辺等のまちの顔となる拠点性の強化や市外からも人を呼び込む産業拠点の形成、中心市街地や主要幹線道路沿道のにぎわい創出など、人々から選ばれる魅力と活力の創出が必要となります。

【基本的課題】

- 人口の定着
- 新たな産業の創出や既存産業の振興
- 中心市街地や鉄道駅周辺のにぎわい創出
- 主要幹線道路沿道のにぎわい創出

(2) 交通の利便性

高齢化がますます進む中、日常生活を送る市民に限らず、市に訪れる来訪者のだれもが利用しやすく、安全な交通基盤を整備することが重要となっています。

しかし、本市の道路交通については、幹線道路においても歩道を含め幅員が不十分な道路も存在するとともに、鉄道により道路交通が分断されている地域もあり、緊急時を含め円滑な交通を確保する上で課題を有しています。このため、都市計画道路の整備や幹線道路の安全対策等を進めていく必要があります。

一方、本市の公共交通については、鉄道の利便性は高いものの、鉄道駅に至るバス交通については、本市の道路状況などを背景に路線により運行本数に差が生じており、今後のさらなる高齢化を見据え、より身近で利用しやすい公共交通を確保していく必要があります。

【基本的課題】

- 都市計画道路の整備
- 幹線道路の安全対策
- 生活道路の安全対策
- 鉄道による道路交通の分断
- 高齢社会に対応した公共交通の確保

(3) 土地の有効活用

本市は、高度経済成長期に、農地の多くが住宅地化され、戸建住宅の建ち並ぶ現在の市街地が形成されてきたことから、市の新たな活力創出に向け、活用できる土地が限られている状況にあります。そのため、鉄道駅や幹線道路周辺に位置するポテンシャルの高い未利用地・低未利用地については、民間活力の導入などにより、計画的に土地の活用を図っていくことが必要となります。

また、本市の市街地においても、空き家などの低未利用地が点在して発生しており、今後、人口の減少に伴い空き家などの低未利用地が増加していくことが予想されます。このため、空き家等の低未利用地について、管理面や防犯などの安全面に限らず、地域の活性化などへも効果的に活用できるよう対策を図っていく必要があります。

【基本的課題】

- 市の活性化に利用できる用地の確保
- 空き家等への対策

(4) 既成市街地の保全

大雨や地震等による被害が全国で相次ぐ中、本市においても大雨による浸水や地震による強い揺れが想定される地域が存在することから、予測される自然災害や発災に伴う大規模火災への対策など、災害に強いまちづくりを進めていく必要があります。

また、生活を支える都市基盤においても、高度経済成長期に整備された公共施設・インフラ等の社会資本の老朽化への対応やバリアフリー化、生活道路の安全対策など、安全性への対応を図っていく必要があります。

一方、市域がコンパクトな本市は、医療、福祉、商業など都市生活に必要なサービス（都市機能）が身近に利用できる環境にあります。しかし、近年の子育て世代の増加や今後の高齢化など、需要の変化に応じた都市機能を確保していくとともに、社会の高齢化を見据え、よりアクセス性の高い交通結節点や幹線道路沿いなどにサービス機能の集積・誘導を図るなど、サービス利用の利便性を高めていく必要があります。

【基本的課題】

- 自然災害への対策
- 大規模火災への対策
- 社会資本の老朽化への対応やバリアフリー化
- 安全な道路環境の整備（生活道路・幹線道路等の安全対策）
- 生活に必要な都市機能の確保

(5) 市固有の資源の保全

本市には、史跡長岡宮跡や乙訓古墳群をはじめ、重要文化財の向日神社、西国街道沿いの社寺など多くの歴史・文化資源を有しています。また、向日丘陵の竹林をはじめ、田園や市内各地に整備された都市公園・緑地などの緑と相まって、住環境の価値を高めています。

そのため、今後もこれら市固有の資源を保全するとともに、市の魅力として市内外へもPRできるように周辺整備等を進め、活用を図っていく必要があります。

【基本的課題】

- 歴史・文化資源の保全・活用
- 向日丘陵の緑や市民に身近な緑地の保全

(6) 協働のまちづくり

市内には、自治会だけでなく、まちづくり協議会など様々な地域課題を解決するために活動する任意団体が多く存在します。時代とともに多様化していく市民ニーズや変化する地域課題に対応するためには、このような市民や地域が主体となって取り組む環境、景観、地域活性化、福祉などのまちづくり活動と連携していくことが必要となります。

また、これまで行政が公共サービスの提供や公共施設の整備・維持管理を行ってきましたが、民間活力を導入した取組も全国で広がりを見せており、より質の高いサービスの提供や行政運営を進めるため、民間活力を導入する官民連携をまちづくりに取り入れていく必要があります。

【基本的課題】

- 市民活動団体との連携・協働
- 民間活力の導入

第3章 基本方針

1 まちづくりの基本方針（ふるさと向日市創生計画より）

上位計画である「第2次ふるさと向日市創生計画」では、市民の皆様が誇りを持てるまちづくりを進めていくため、「歴史を活かし、活力と魅力あるまちづくり」「人と暮らしに明るくやさしいまちづくり」「信頼と協働で市民の声が届くまちづくり」を市が進めていく施策として位置づけています。

このことから本計画では、この3つの施策の柱をまちづくりの基本方針とします。

- 歴史を活かし、活力と魅力あるまちづくり
- 人と暮らしに明るくやさしいまちづくり
- 信頼と協働で市民の声が届くまちづくり

2 都市計画の目標

「第3次向日市都市計画マスタープラン」は、「第2次ふるさと向日市創生計画」が掲げる「歴史を活かし、活力と魅力あるまちづくり」「人と暮らしに明るくやさしいまちづくり」「信頼と協働で市民の声が届くまちづくり」を進めていくための都市計画部門を担います。今後、本計画の目標年次である2030年（令和12年）までの間に、本市がどのような都市計画を進めていくのか、市民と共有できるように、その指針となる都市計画の目標を次のとおり定めます。

人が集う ふるさと向日（仮）

今後訪れる人口減少やさらなる高齢化を見据え、将来にわたって都市の持続性を確保していくためには、先人たちによって受け継がれてきた歴史や地域資源を活かしながら定住の場として、また、交流の場として選ばれる魅力を創出し、都市の活力を維持していくことが必要です。

このことから、都市計画の目標を「人が集う ふるさと向日（仮）」とし、西日本一コンパクトな市という大きな特性を活かし、働く場、住む場、買物する場、楽しむ場（レクリエーション、歴史・文化、学習等）、創造の場など、人が集う様々な場が身近に確保されることで、住みたい・住み続けたいと思えるまち、歩いて暮らせるまちを目指していきます。

3 将来都市フレーム

(1) 人口フレーム

「第2次ふるさと向日市創生計画」に示された人口の将来推計では、本計画の最終年度である令和11年の人口は約53,800人と推計されております。

本計画では、この推計値を踏まえながら定住人口の確保と活力の創出を図っていくものとします。



※平成22~27年の自然動態及び社会移動を基に推計(住民基本台帳人口ベース)(合計特殊出生率については、率の増加傾向を考慮し、最初の5年間は平成25~29年平均1.45とし、その後、平成22~26年平均1.33が続くものとする。)

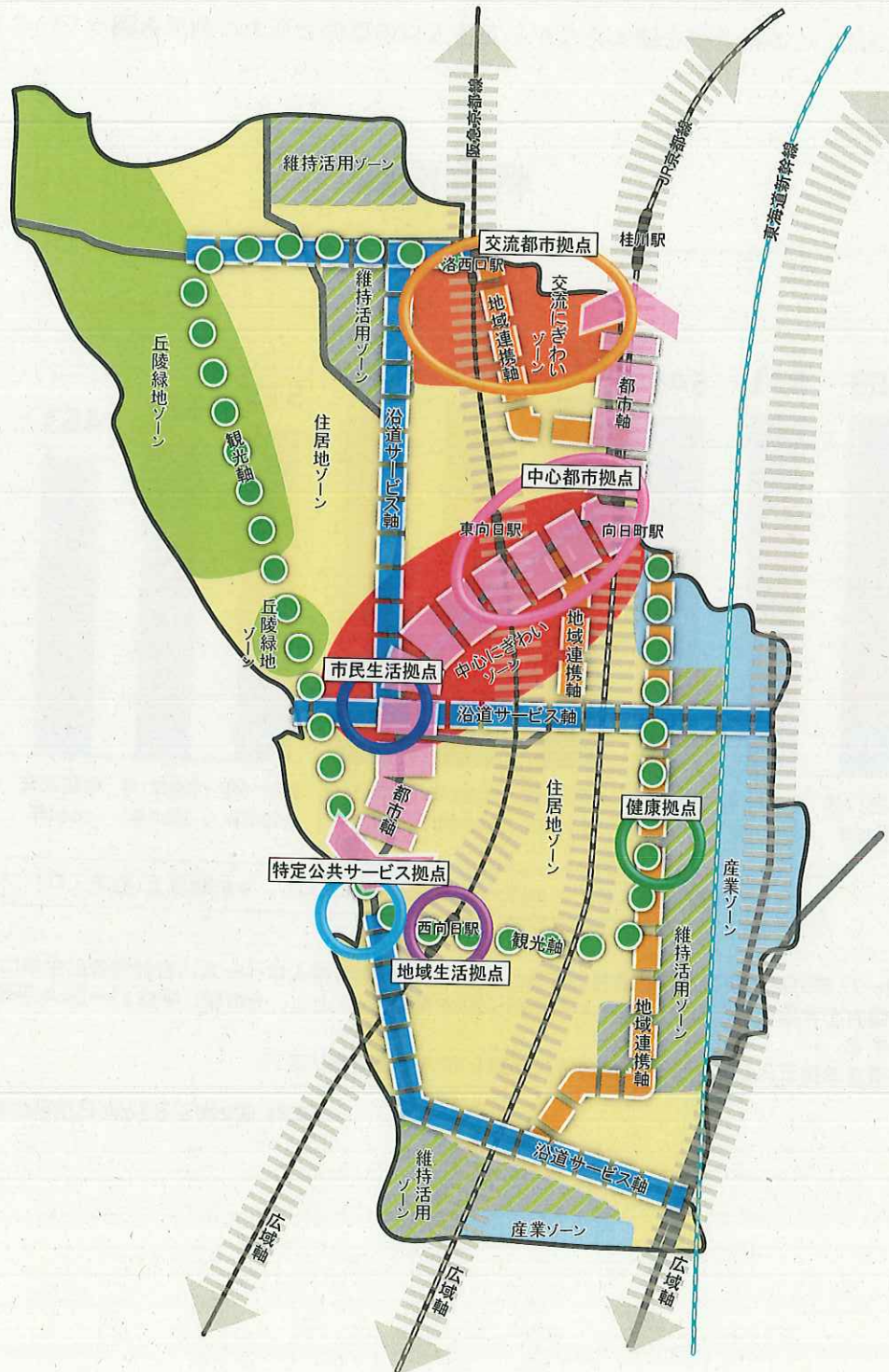
※百人未満を四捨五入しているため、合計が一致しない場合があります。

資料: 第2次ふるさと向日市創生計画(策定中)

(2) 都市構造

都市計画の目標の実現に向け、本市の将来の成り立ちを表すものとして、さまざまな都市機能の中心的役割を果たす「拠点」、それらをつなげる「軸」、その地域にふさわしい土地利用の方向を示す「ゾーン」の3つの要素による都市構造を設定します。

<将来都市構造図>



① 拠点の設定

市民生活に必要な都市機能を充実させるとともに、市内外に対するまちの魅力を向上させるため、地域の特性に合わせた6つの拠点を設定します。

■ 拠点

拠 点	位 置	内 容
中心都市拠点	阪急東向日駅周辺と JR向日町駅周辺を 結ぶ府道沿い周辺 (駅周辺含む)	本市の中心的な交通ターミナル機能をはじめ、商業・業務・医療・福祉・公共・居住機能等が高度に集積した、市の玄関口としての魅力とにぎわいのある拠点
交流都市拠点	桂川・洛西口新市街 地及び阪急洛西口駅 周辺	広域的な商業・業務機能や居住・文教機能など、 <u>既存の都市機能を維持しつつ、新たな都市機能及び交流機能の集積など</u> 、多様なニーズを充足する拠点
市民生活拠点	市役所及び向日町競 輪場周辺	市役所本館や市民会館、図書館、文化資料館、福祉会館など、市民生活に密着した公共サービスやレクリエーション機能が集積した拠点
<u>特定</u> 公共サービス 拠点	京都府乙訓総合庁舎 周辺	京都府乙訓総合庁舎や向日町警察署、向日町郵便局など、特定の公共サービス機能が集積した拠点
地域生活拠点	阪急西向日駅周辺	駅利用者や周辺住民の生活を支えるサービス機能や歴史・文化資源が集積した拠点
健康拠点	市民体育館周辺	市民体育館や市民温水プールなど、市民が気軽に健康づくりを楽しめる機能が集積した拠点

② 軸の設定

市内の拠点間をつなぐとともに、広域とも連携するために、都市の骨格を形成する主要な軸を設定します。

■ 軸

軸	位置	内容
都市軸	交流にぎわいゾーンからJR向日町駅、阪急東向日駅、市役所を経て京都府乙訓総合庁舎周辺をつなぐ府道	交流都市拠点、中心都市拠点、市民生活拠点及び公共サービス拠点を結び、沿道における商業・業務・福祉施設等の都市機能を誘導・集積し、連続したにぎわいの形成を図る軸
沿道サービス軸	(都)久世北茶屋線の一部、(都)伏見向日町線、南部の(都)外環状線、(都)御陵山崎線の一部	周辺都市との連携を図るとともに、沿道において日常生活に必要な生活サービス施設や駐車場施設を備えた沿道サービス施設などの機能を誘導・集積し、道路沿道の活用を図る軸
地域連携軸	(都)桂寺戸線 (都)寺戸馬場線の一部 (都)牛ヶ瀬勝竜寺線	市中心部（中心都市拠点及び都市軸）へのアクセス性を高め、市内の道路ネットワークの充実を図る軸
広域軸	国道171号 阪急京都線 JR東海道本線	市内外と連携し、広域との交流強化を図る軸
観光軸	交流都市拠点、丘陵緑地ゾーン、地域生活拠点、健康拠点、中心都市拠点を結ぶ半環状軸	鉄道駅から市内の歴史・文化資源、スポーツ施設等をネットワークする軸

③ ゾーンの設定

限られた土地を有効かつ効率的に活用するため、土地利用の大まかな方向性を示すゾーンを設定します。

■ ゾーン

ゾーン	位置	内容
中心にぎわいゾーン	中心都市拠点及び都市軸周辺	住環境との調和を図りつつ、幹線道路沿いや鉄道駅を中心に商業・業務・サービス等の多様な生活利便施設が集積し、街中を往来する人々でにぎわう市の中心となるゾーン
交流にぎわいゾーン	交流都市拠点周辺	広域的な商業・業務施設や宿泊施設など、近隣都市や広域からの来訪者のニーズも充足する機能が集積したゾーン
住居地ゾーン	一般の住宅地	うるおい空間や防災機能の充実した市民が安全で快適に生活できる居住地としてのゾーン
産業ゾーン	国道171号沿道周辺	京阪神大都市に近く、幹線道路沿道という立地条件を活かした工業・流通業の集積地として、また、新たな産業を創出する場として、本市のものづくりを支えるゾーン
丘陵緑地ゾーン	向日丘陵一带	豊かな自然緑地及び歴史・文化資源を保全・活用し、市民や来訪者のレクリエーションの場としてのゾーン
維持活用ゾーン	市街化調整区域の農地	都市近郊農業の場として、また、新たな産業（農産業含む）や雇用の場の創出を図る際の余力として、適切な維持管理とまちの活性化に向けた <u>土地利用</u> も検討するゾーン

4 都市計画の重視すべき視点

都市計画の目標を実現するため、都市計画の基本的課題を踏まえ、次のとおり定めます。

都市計画の基本的課題

都市の活力	交通の利便性	土地の有効活用	既成市街地の保全	市固有の資源の保全	協働のまちづくり
<ul style="list-style-type: none"> ○人口の定着 ○新たな産業の創出や既存産業の振興 ○中心市街地や鉄道駅周辺のにぎわい創出 ○主要幹線道路沿道のにぎわい創出 	<ul style="list-style-type: none"> ○都市計画道路の整備 ○幹線道路の安全対策 ○生活道路の安全対策 ○鉄道による道路交通の分断 ○高齢社会に対応した公共交通の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ○市の活性化に利用できる用地の確保 ○空き家等への対策 	<ul style="list-style-type: none"> ○自然災害への対策 ○大規模火災への対策 ○社会資本の老朽化への対応やバリアフリー化 ○安全な道路環境の整備 ○生活に必要な都市機能の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ○歴史・文化資源の保全・活用 ○向日丘陵の緑や市民に身近な緑地の保全 	<ul style="list-style-type: none"> ○市民活動団体との連携・協働 ○民間活力の導入

都市計画の重視すべき視点

① 都市の魅力と活力の創出

鉄道駅周辺の拠点性強化や新たな産業の誘致・創出、主要幹線道路の沿道利用促進など、既存ストックや地域資源を活用し、人を呼び込む都市の魅力と活力の創出を図っていきます。

② 交通面の利便性向上

都市計画道路等の都市基盤の整備や公共交通の確保など、コンパクトな市域の中においても、市中心部や拠点間を結ぶネットワークを整備・確保することで移動の利便性・安全性の向上を図っていきます。

③ 限られた土地の効果的な活用

市の発展のため限られた土地を効果的に活用するため、新たな産業の誘致やにぎわいの創出を図るエリアと暮らしの場として良好な居住環境の保全を図るエリアを適切に配置し、計画的な土地利用の誘導を図っていきます。

④ 既成市街地の安全性・利便性の向上

災害に強いまちづくりや住宅街への通過車両を抑制する幹線道路網の整備など、既成市街地の安全性を高めるとともに、公共・福祉・商業など都市生活に必要な機能を維持・誘導しサービス利用の利便性の向上を図っていきます。

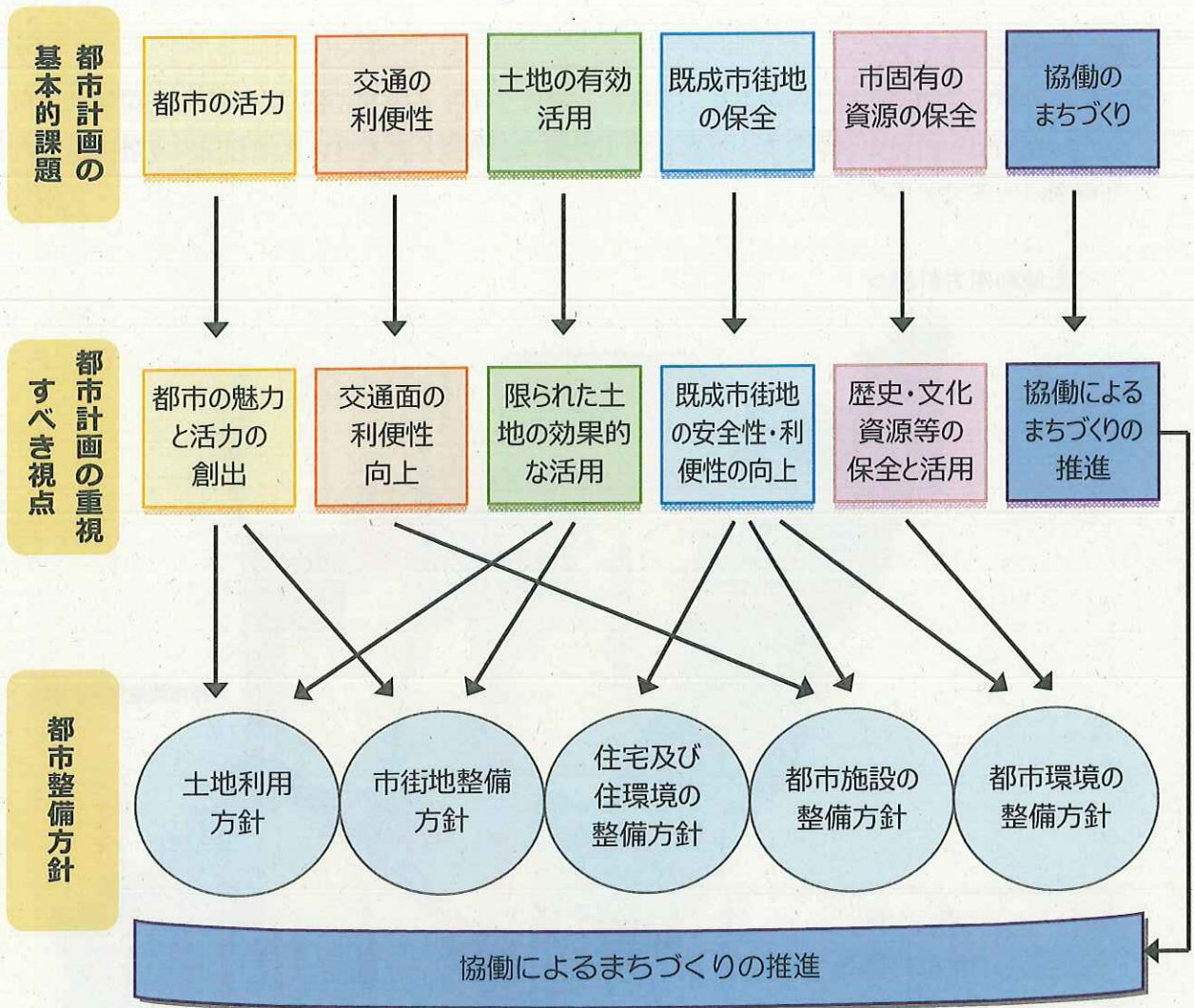
⑤ 歴史・文化資源等の保全と活用

史跡長岡宮跡や古墳群、向日神社、西国街道などの貴重な歴史・文化資源や向日丘陵等の緑地を保全・活用し、向日市ならではの魅力の創出を図っていきます。

⑥ 協働によるまちづくりの推進

市民と行政、民間事業者がそれぞれの得意分野を活かしながら効果的に連携し、地域課題の解決を図っていきます。また、社会基盤や都市機能の整備等に、積極的に民間活力の導入を図っていきます。

<都市計画の基本的課題と都市計画の重視すべき視点、都市整備方針の相関図>



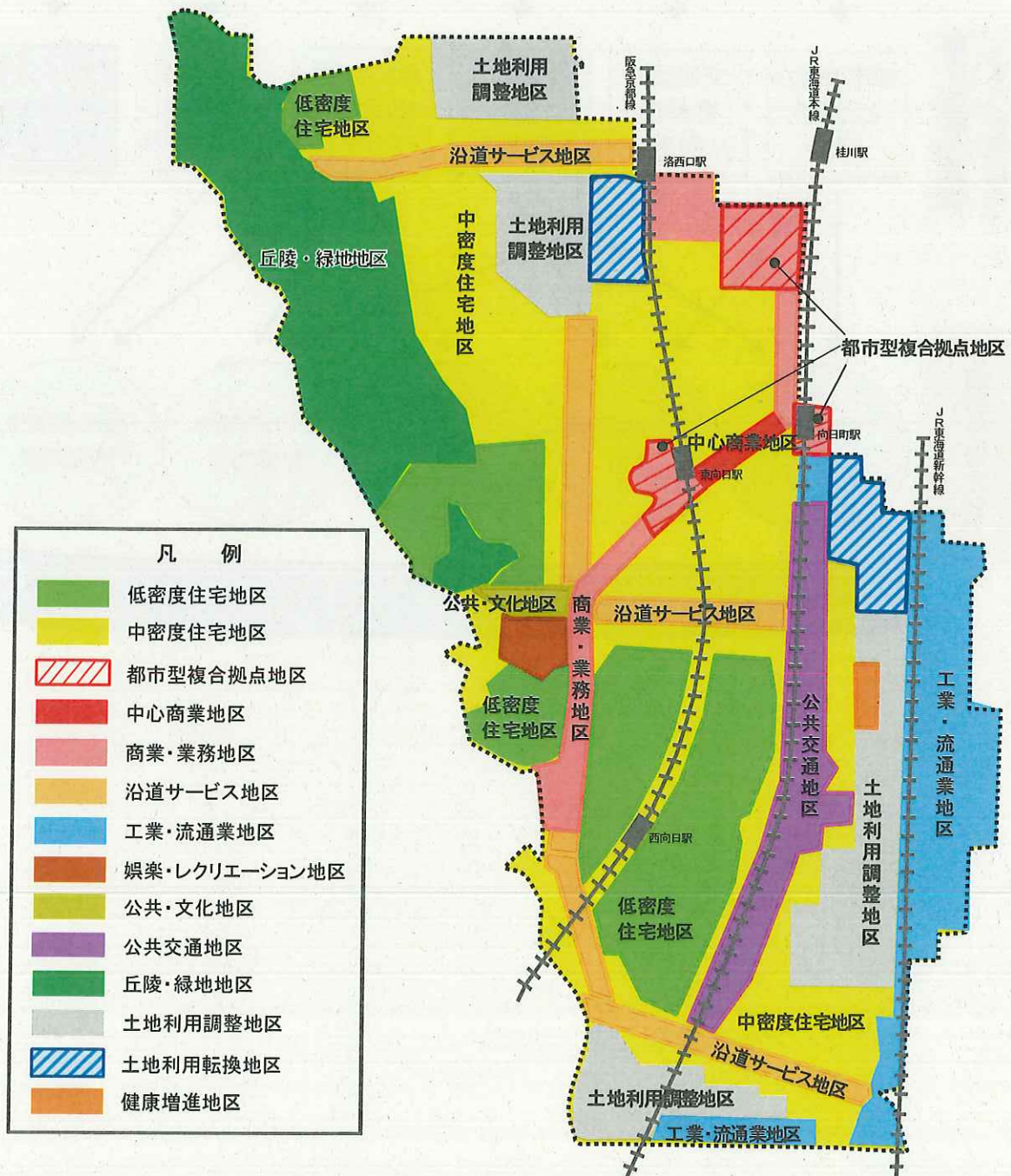
第4章 都市整備方針

1 土地利用方針

■ 基本的な考え方

都市計画の目標である「人が集う ふるさと向日（仮）」の実現に向け、活力と住環境が調和した土地利用の誘導を図ります。また、都市整備の進捗等にあわせ、土地利用の方針に基づき地域地区の変更を進めます。

<土地利用方針図>



凡 例

- 低密度住宅地区
- 中密度住宅地区
- 都市型複合拠点地区
- 中心商業地区
- 商業・業務地区
- 沿道サービス地区
- 工業・流通業地区
- 娯楽・レクリエーション地区
- 公共・文化地区
- 公共交通地区
- 丘陵・緑地地区
- 土地利用調整地区
- 土地利用転換地区
- 健康増進地区

■ 土地利用の方針

地 区	方 針
低密度住宅地区	西向日駅周辺や向日神社周辺などの向日丘陵に広がる低層の住宅地については、低密度住宅地区と位置づけ、低層の戸建て住宅を主とするゆとりある良好な住環境の維持保全に努めます。
中密度住宅地区	低密度住宅地区を除く既存の住宅地を中密度住宅地区に位置づけ、利便性、安全性、快適性を兼ね備えた住宅地として環境の充実を図ります。
都市型複合拠点地区	J R向日町駅周辺、阪急東向日駅周辺及び桂川・洛西口新市街地を、本市における商業・業務・サービス・居住等の多様な機能が集積した都市型複合拠点地区に位置づけ、土地利用の高度化など、市民や来訪者の多様なニーズに対応できる機能の集積を図ります。
中心商業地区	J R向日町駅から阪急東向日駅までの間については、中心商業地区に位置づけ、市民や往来者に魅力ある沿道の商業・業務機能の強化を図ります。
商業・業務地区	交流にぎわいゾーンからJ R向日町駅及び阪急東向日駅から市役所を経て京都府乙訓総合庁舎までの幹線道路沿道を既存の商業・業務地区に位置づけ、商業・業務機能の強化を図ります。特に、J R向日町駅から交流にぎわいゾーンまでの間については、都市軸とあわせた商業・業務機能の誘導を図ります。
沿道サービス地区	(都)久世北茶屋線、(都)伏見向日町線、南部の(都)外環状線、(都)御陵山崎線の沿道は、市のにぎわい・活力の創出を補完する沿道サービス地区に位置づけ、日常生活に必要なサービス施設や市民・来訪者等に魅力のある沿道サービス施設などの商業・業務、その他産業施設の立地を誘導します。
工業・流通業地区	国道171号沿道及び南部に位置する既存の工業・流通関連事業所が立地する地区を工業・流通業地区に位置づけ、住宅と工業の混在を防止するとともに、周辺の住環境との調和を図りながら、大都市圏に位置する立地条件を活かした産業の立地誘導を働きかけます。
娯楽・レクリエーション地区	向日町競輪場が立地する地区は、娯楽・レクリエーション地区に位置づけ、周辺環境に配慮しながら多面的な施設の活用による娯楽・レクリエーション機能の充実を図ります。
公共・文化地区	市役所、図書館・文化資料館周辺は、行政サービスや市民文化施設を集積する公共・文化地区に位置づけます。
公共交通地区	市域を南北に縦断するJ R向日町操車場は公共交通地区に位置づけ、J R施設としての機能を維持するとともに、東西地域の連携に配慮した公共空間としての活用についても検討します。

地 区	方 針
丘陵・緑地地区	向日丘陵一帯は丘陵・緑地地区と位置づけ、竹林等の豊かな自然環境を保全するとともに、健康増進や地域資源にふれる場として活用を図ります。
土地利用調整地区	市街化調整区域の農地は土地利用調整地区に位置づけ、都市近郊農業の場として、また、都市における貴重なオープンスペースとして保全に努める一方、鉄道駅や都市計画道路に隣接・近接するポテンシャルの高い地域については、土地利用の混在化を防止するため、 <u>農業との調整を図りつつ、計画的にまちの活性化に資する産業系（農産業含む）の土地利用を検討します。</u>
土地利用転換地	<u>市街化調整区域である</u> 阪急洛西口駅西地区及び森本東部地区については、営農環境との調和を図りつつ、 <u>地区計画により</u> 計画的にまちの活性化に資する産業系の土地利用及び高度化を図ります。
健康増進地区	市民体育館、市民温水プール、市民ふれあい広場周辺を市民が気軽に健康づくりを楽しめる健康増進地区に位置づけます。

2 市街地整備方針

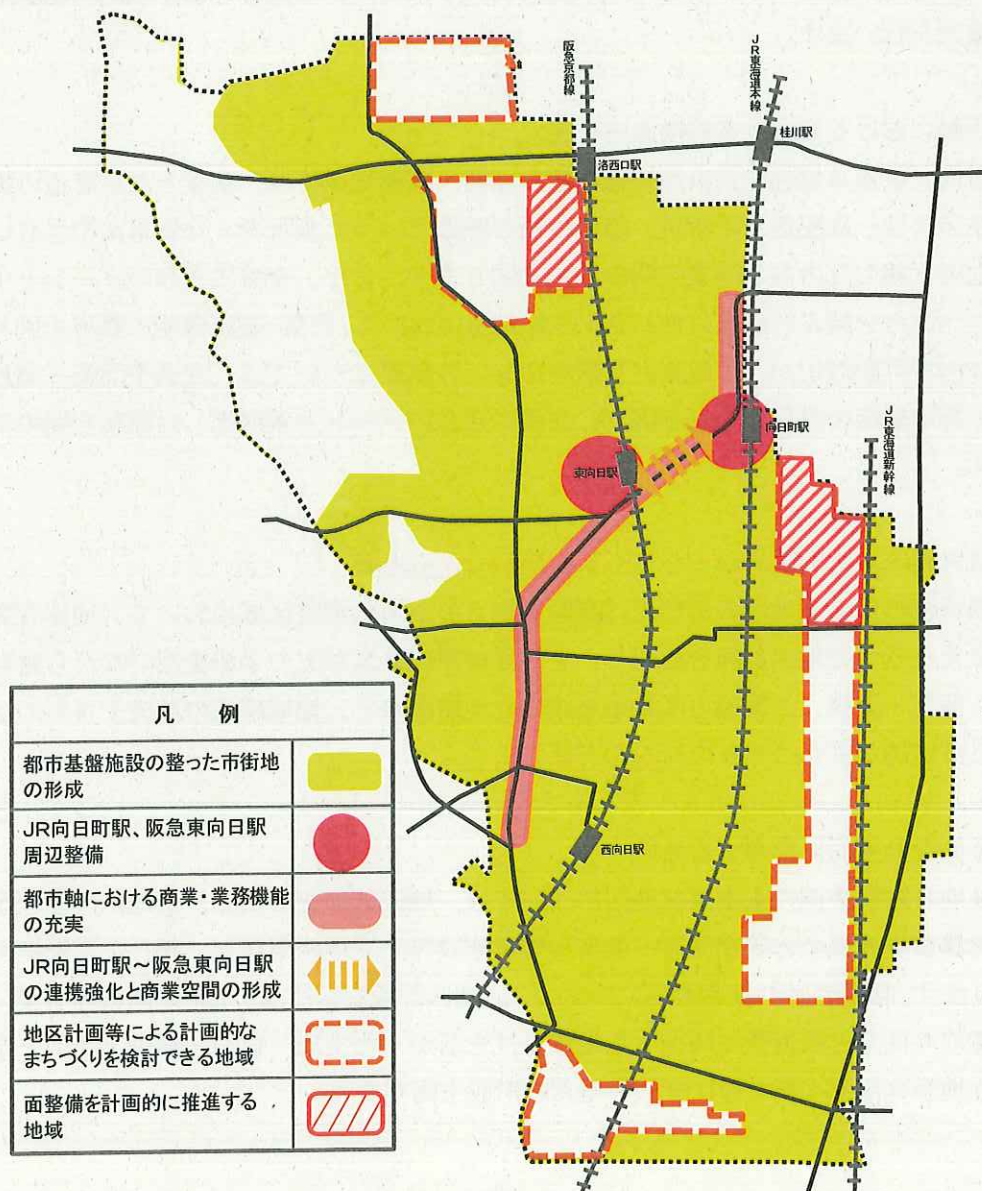
■ 基本的な考え方

既成市街地における良好な住環境の保全・形成と、未利用地・低未利用地の適正かつ計画的な市街化に向けて、地域地区の見直しや地区計画の活用、市街地開発事業の導入、官民連携手法の検討など適切な誘導方策を活用しながら、それぞれの地区の特性に応じた安全、快適で魅力ある市街地の形成を図ります。

また、JR向日町駅及び阪急東向日駅の周辺や、都市軸沿道の地域については、駅周辺の基盤整備を推進するとともに、商業・業務機能の誘導など都市機能の強化を図ります。

営農環境の保全や地域の活性化に課題を抱える市街化調整区域については、農業との調整を図りつつ、地区計画を活用した計画的なまちづくりの検討を支援するとともに、住民の合意形成等の熟度の高い地区については、新たな拠点の形成に向けた面整備の推進を図ります。

<市街地整備方針図>



■ 整備方針

① 都市基盤施設の整った市街地の形成

幹線道路、生活道路、公園・緑地、下水道（雨水対策）など都市施設の整備を進めるとともに、既存施設の適切な維持管理を図り、市街地の基盤を整えます。

また、既成市街地においては、安全・快適で利便性の高い市街地の実現を目指し、道路ネットワークの整備やオープンスペースの確保、適正な建築物の立地誘導などを推進します。

② J R向日町駅・阪急東向日駅周辺の整備

J R向日町駅周辺については、駅東口の開設に向けた東西自由通路、駅前広場、アクセス道路等の整備や市街地再開発事業等による拠点整備を推進し、交通結節点の機能強化や土地の高度利用化等を図ることにより、都市拠点にふさわしい機能の集積及び市街地環境の形成を目指します。

阪急東向日駅周辺においては、地域の生活に密着した買い物空間の整備など、ふれあいとにぎわいあふれる商業・業務空間の形成を目指すとともに、今後、可能性を検討する阪急京都線連続立体交差と整合を図った市街地再開発事業等による拠点整備や東向日駅駅前広場整備の検討を行います。

③ 都市軸における商業・業務機能の充実

府道向日町停車場線や西京高槻線沿道の商業・業務地区では、基盤となる府道の拡幅整備やバリアフリーに配慮した歩道、憩いの場の整備といった歩行者・自転車にやさしい環境づくりなど、親しみのある商業空間の形成を図ります。また、交流にぎわいゾーンと中心にぎわいゾーンとを結ぶ府道上久世石見上里線沿道において、商業・業務機能の誘導を図ります。

J R向日町駅周辺から阪急東向日駅周辺までの区間については、交通や商業・業務・福祉などの都市機能の集積と充実を図り、交流にぎわいゾーンと差別化した商業空間の形成を図ります。

④ 地区計画による計画的なまちづくりを検討できる地域

営農環境の保全や地域の活性化に課題を抱える市街化調整区域において、地権者等の意向を踏まえたうえで地区計画を活用し、土地区画整理事業などの手法を用いながら営農環境の保全、商業・業務、工業等の産業系施設の立地誘導など、地域課題の解決やまちの活性化に資する計画的なまちづくりの検討を支援します。

⑤ 面整備を計画的に推進する地域

J R向日町駅東側の森本東部地区については、地区計画を活用し、土地区画整理事業により、営農環境の保全と研究開発・業務・製造施設等の立地誘導など、新たな産業拠点の形成を図ります。阪急洛西口駅西地区についても、地区計画を活用し、土地区画整理事業により、営農環境の保全と鉄道駅に隣接する地域特性を活かした交流・宿泊・健康・商業・業務施設等の立地誘導など、新たなにぎわい拠点の形成を図ります。

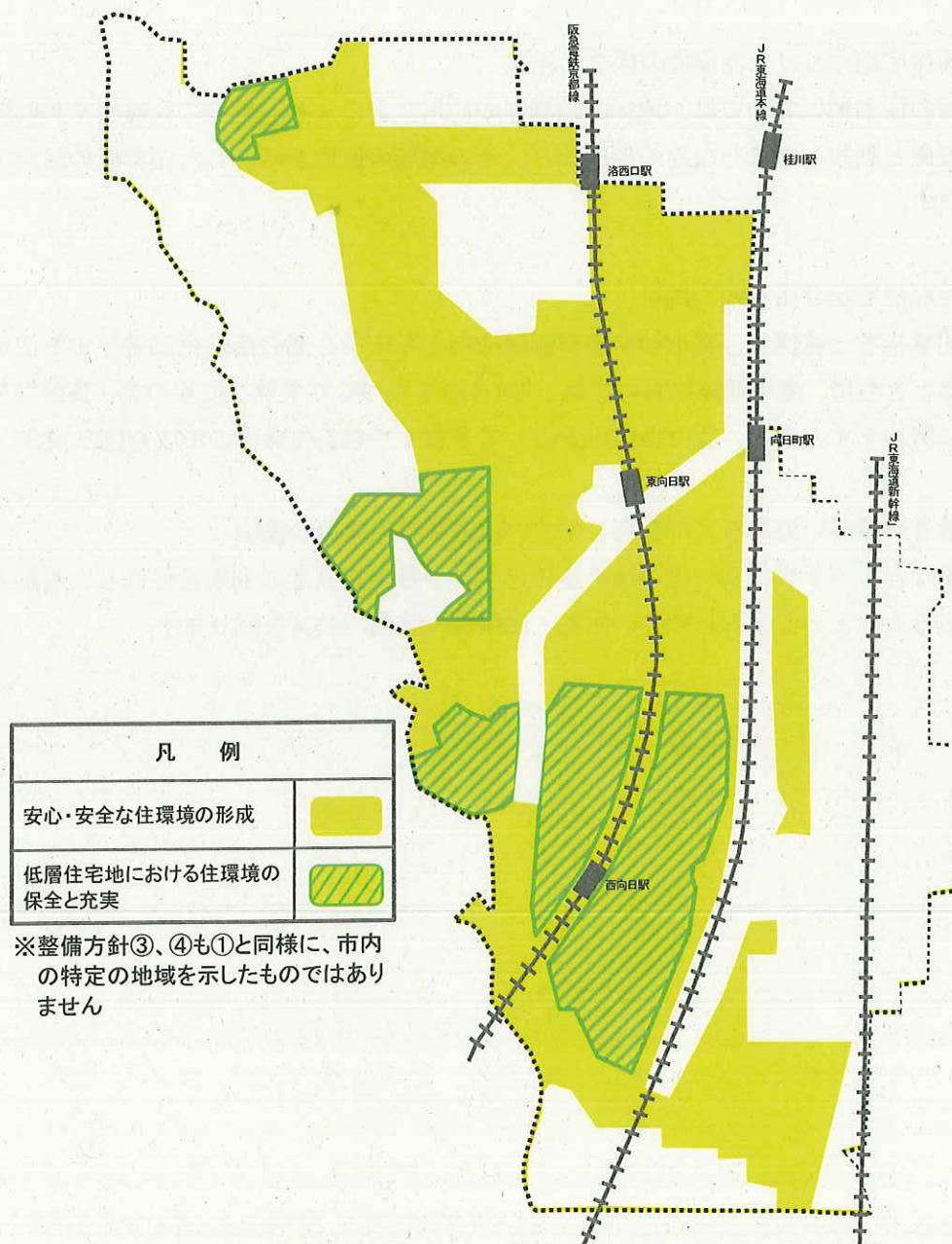
3 住宅及び住環境の整備方針

■ 基本的な考え方

居住環境、居住水準の向上を図り、暮らしの中に安心・安全とゆとりを感じることでできる居住の場をハード・ソフト両面から創造します。問題化する空き家については、空家等対策計画を策定し、対策を進めます。また、定住人口の確保に向け、若い世代が安心して子育てできるなど、多様化するニーズに対応した住宅の供給を働きかけるとともに、高齢者や障がいのある人にも配慮した安全で快適な住環境を整備します。

さらに、京都府住生活基本計画と整合を図りつつ、良質な住宅や住環境の形成を目指します。

<住環境整備方針図>



■ 整備方針

① 安心・安全な住環境の形成

住宅地については、地域の状況を踏まえながら居住水準の向上と良好な住環境の形成を図ります。また、住宅の耐震診断・改修への支援などにより、建物の耐震性向上を図るとともに、バリアフリー化、敷地内緑化などの促進により、安全でゆとりと潤いのある住環境の形成を進めます。

空き家については、実態調査を踏まえた空家等対策計画を策定し、住環境の安全確保と景観保全に取り組みます。

市営住宅については、市営住宅長寿命化計画を策定し、適正な管理・改善を推進します。また、府営住宅についても都市ニーズに対応した機能の複合化・高度化など、建替えにあたっては地域にふさわしい環境形成を進めます。

② 低層住宅地における住環境の保全・充実

低層の住宅地においては、地区計画制度の活用などにより、地域の街路樹や長岡宮跡等の地域資源と調和したまちなみの形成など、その地域の個性を活かした住環境の保全・充実を図ります。

③ 新たな住宅及び住宅地の供給

民間事業者と連携し、都市軸沿道や駅周辺などの市中心部の活性化に寄与する住宅の供給を図るとともに、宅地開発においては、「向日市まちづくり条例」に基づき、良好な住宅地の誘導に努めます。また、若い世代が安心して子育てできる住環境の形成を図ります。

④ 高齢者や障がいのある人が暮らしやすい住宅及び住環境の整備

道路などのバリアフリー化を進めるとともに各種支援制度の利用を促進し、高齢者や障がいのある人にとって暮らしやすい住宅・住環境の整備、改善を図ります。

4 都市施設の整備方針

4-1 交通体系の整備方針

■ 基本的な考え方

市街地の骨格を形成し、市民生活と産業活動に不可欠な基盤施設である道路については、都市環境との調和を考慮し、土地利用計画との整合性を図った道路網の構成と必要となる機能に見合った道路整備を進めます。また、道路と鉄道の連続立体交差化など、市全体の道路ネットワーク強化に向けた取組を推進します。さらに、本市の重要な地域資源や観光拠点を結ぶ道路については、向日市歴史的風致維持向上計画や都市再生整備計画などの関連計画に基づき、道路の美装化など歩いて楽しめる整備に努めます。

鉄道とバス交通については、都市間との交流や市民生活を支える重要な役割を果たす交通機関でもあることから、交通結節点としての鉄道駅の機能強化や交通ネットワークの強化、輸送環境の充実を図るための都市基盤整備など、利便性の高い公共交通体系の確立を目指します。

■ 整備方針

(1) 公共交通の整備

① 鉄道駅の利便性向上

JR向日町駅については、駅東口の開設に向け、東西自由通路、駅前広場、アクセス道路等の整備や市街地再開発事業等による拠点整備を推進し、駅利用者の利便性や安全性の向上、踏切を通らない歩行者動線の確保等、周辺地域の活性化を図ります。

② 鉄道の立体交差化や踏切の安全対策の推進

阪急東向日駅周辺における踏切事故や渋滞の解消など都市交通の円滑化を図るとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を図るため、阪急京都線連続立体交差に向けた可能性の検討を進めます。

また、JR向日町駅周辺における踏切の安全対策に向けた調査を進めます。

③ バス交通の利便性の向上

既存バス路線との共存を図りつつ、都市基盤整備にあわせたコミュニティバス運行による交通ネットワークを構築することで、快適で安全便利に暮らせるまちづくりを推進します。

(2) 道路の整備

① 広域幹線道路等の整備

本市を取り巻く広域幹線道路は、交通及び都市間の主要幹線道路としての機能を有していることから、国道 171 号（**都市計画道路**京都神戸線）の保全を要請します。

② 地域幹線道路（都市計画道路）の整備

地域幹線道路は、桂川右岸地域における主要な道路交通機能を担うとともに、広域幹線道路を補完する機能を有し、隣接市の主要地区、または、本市の主要地区を結んでいます。これらの道路の整備にあたっては、周辺の自然環境及び住環境の保全に配慮しながら、歩行者や自転車が安全・快適に通行できる空間を創造するとともに、市内の交通利便性を高める道路づくりを進めます。

具体的には、JR向日町駅東口開設に伴い駅前広場へのアクセス道路となる都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線や本市の重要な南北軸である都市計画道路御陵山崎線の整備を推進します。

また、既存ストックの活用などにより整備の推進を図るとともに、府道整備の進展、道路交通需要の変化やまちづくりの状況などを踏まえ、適宜、都市計画道路の見直しや**整備の必要性について検討**を行います。

③ 市内幹線道路の整備

市内幹線道路は、地域幹線道路（都市計画道路）を補完する機能を有し、市内の主要地区を結ぶ道路です。これらの役割を担う府道や幹線市道について、歩行者や自転車が安全・快適に通行できる空間を創造するため、拡幅整備などを推進します。

④ 生活道路の整備

生活道路は、その地域に生活する人が、住宅などから市内幹線道路に出るまでに利用する道路です。これらの道路については、緊急車両の通行や避難路の確保のため、狭少道路の改良など地区の特性を踏まえた道路整備を推進します。

道路の維持管理にあたっては、日常パトロールや法定点検を実施するとともに、市民との連携による安心・安全で快適な道路づくりを図ります。

私道については、本市補助制度の活用を促進するなど**適切な維持管理が行われるよう支援に努めます。**

⑤ 道路のバリアフリー化

ユニバーサルデザインに配慮した道路環境を実現するため、高齢者、障がいのある人などをはじめ、あらゆる人が利用しやすい歩道の整備に努めます。

また、道路の拡幅などの抜本的な整備が必要な路線については、応急的な対策を図ります。

そのほかの地区の道路についても、バリアフリーの道づくりを推進するとともに、地域資源を結ぶ道路の美装化や沿道環境と調和した快適な道路空間の整備等による歩行者ネットワークの形成を図ります。

<都市計画道路ネットワーク構想図>



4-2 公園・緑地等の整備方針

■ 基本的な考え方

本市固有の自然環境や長岡宮跡などの歴史・文化資源を活かしながら、ゆとりとうるおいのある都市空間を形成していくため、「向日市緑の基本計画」に基づき、公園・緑地の整備など都市緑化を推進するとともに、向日丘陵などの既存緑地の保全並びに有効活用を図ります。

■ 整備方針

① 都市公園などの整備

「向日市緑の基本計画」に基づき、街区公園等の整備を進めるとともに、防災機能を有した公園整備も進めます。

森本東部地区及び阪急洛西口駅西側地区における地区計画等を活用した新たなまちづくりにおいては、街区公園などのオープンスペースを配置します。また、日常生活圏における市民の交流や憩いの場となる公園及びポケットパークの整備を推進します。

② 市街地における緑地の保全

道路や公共公益施設などの緑化を推進するとともに、地区計画や生垣の設置奨励などの手法により、市民と事業所、行政が一体となって、都市緑化を推進します。

また、都市における貴重な緑地である農地については、生産緑地及び特定生産緑地制度の活用促進や、市民農園、観光農園など市民が気軽に緑とふれあえる場としての活用を検討し、緑地の保全に努めます。

③ 向日丘陵等の緑の保全

本市の緑のシンボルとなっている向日丘陵を市民の緑の財産として保全・活用するため、向日丘陵の保全整備の手法を検討し、市民との協働事業として取り組みます。また、はり湖池周辺については、史跡である五塚原古墳の整備と合わせて公園としての活用を検討します。

市街化調整区域の農地については、都市近郊における農業の置かれている状況や地権者の意向を踏まえながら、営農環境の保全に努め、緑の確保を図ります。

④ 協働による緑化の推進

緑化ポスター展や緑化園芸教室などの緑にかかるイベントを実施するほか、市民向けの緑化に関する広報活動などを通じて市民の緑化に関する意識の高揚を図り、市民との協働による緑のまちづくりを推進します。

また、市民に身近な公園については、市民との協働による管理運営に取り組みます。

⑤ 緑化重点地区における緑地の配置と緑化の推進

「向日市緑の基本計画」において緑化重点地区と位置づけられたエリアについては、市民の生活に身近な緑地の確保及び公共公益施設などに関する緑化を重点的に推進します。

4-3 下水道の整備方針

■ 基本的な考え方

快適で住み良い生活環境を形成し、水質汚濁など環境悪化を防止するとともに円滑に雨水を処理するため、都市の基盤となる下水道整備を推進します。

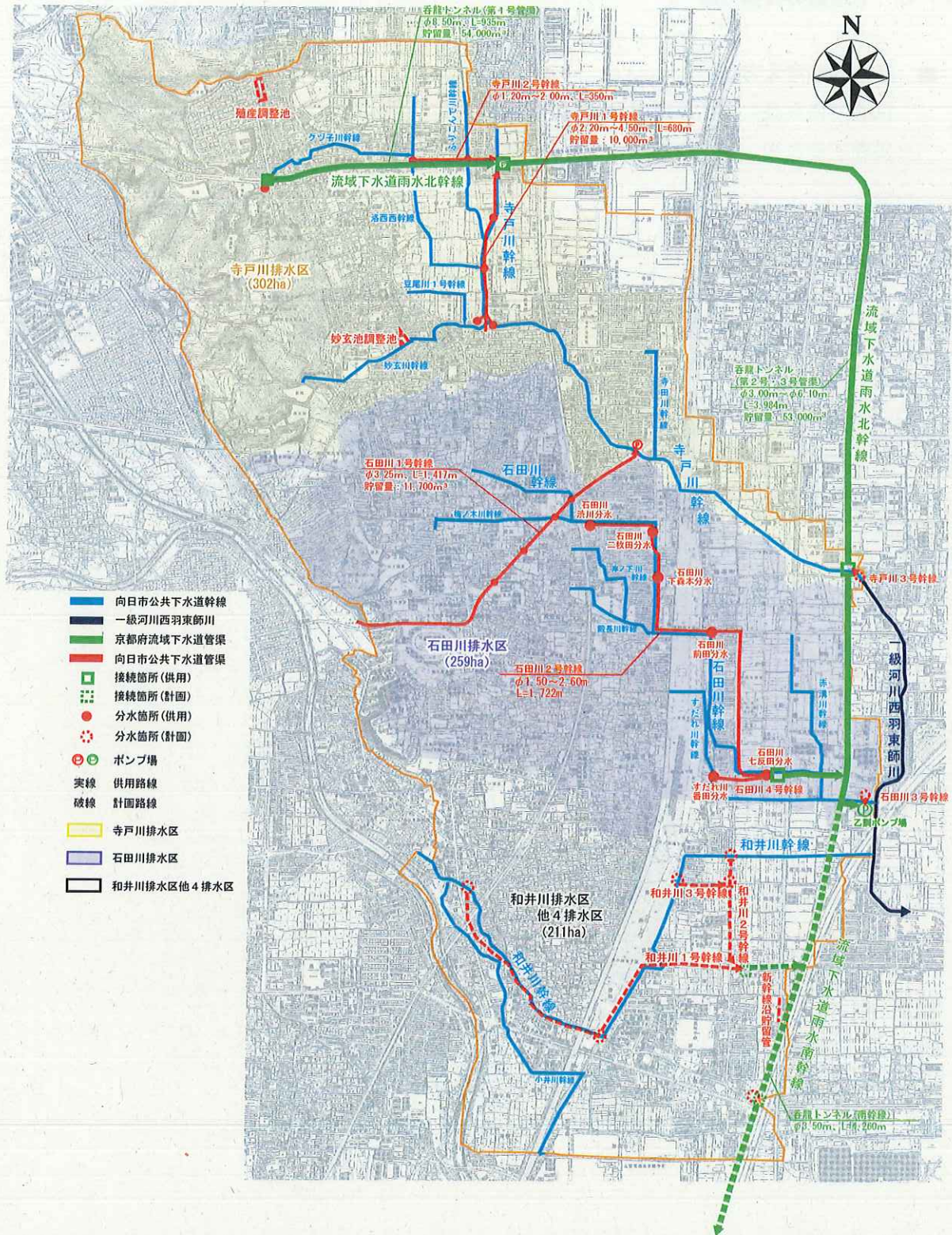
■ 整備方針

① 公共下水道の整備

公共下水道（汚水）については、昭和49年から下水道事業に着手し、以降鋭意整備の推進に努め、整備が完了していることから、施設の長寿命化を図るため、予防保全型の維持管理を行います。

公共下水道（雨水）については、京都府桂川右岸流域下水道雨水対策事業（いろは呑龍トンネル）との整合を図りつつ、局地化、激甚化する降雨にも対応するため、雨水幹線整備を進めるとともに、既存小規模排水路の改善等により、さらなる浸水安全度の向上に努めます。

<向日市公共下水道雨水排水基本計画図>



4-4 その他公共施設の整備方針

■ 基本的な考え方

市民の生活を維持し、活発な都市活動を支える公共施設については、「向日市公共施設等総合管理計画」に基づき、適切な維持管理・整備を推進するとともに、施設のバリアフリー化を進めます。また、今後の人口動向による利用状況の変化や老朽化の進行等に応じて、適宜、整備・誘導や統合・廃止、複合化について検討を行い、効率的で適切な施設の配置を目指します。その際には、ユニバーサルデザインや省エネルギー及び再生可能エネルギーの利用促進を図ります。

さらに、市役所本館については、市役所機能と市民会館・中央公民館機能を複合化した新たな施設整備を推進します。また、安全で良質な水の供給やごみ関連施設の適正な管理に努めます。

■ 整備方針

① 上水道施設の充実

給配水管や浄水場など、水道施設の老朽化に対して、計画的に改良・整備を行うとともに、地震に強い水道を目指して、水道施設の耐震化の向上に努めます。

また、地下水と府営水道による2つの水源の維持を図ることとしており、引き続き地下水の保全に努めることにより、将来にわたって安心・安全な水道水を安定的に供給し続けます。

② ごみ関連施設の適正な管理

市民、事業者、市がそれぞれの役割を担い、次の世代に良好な環境を引き継ぐため、ごみの発生抑制（リデュース）、再使用（リユース）、再利用（リサイクル）を推進する「循環型社会」の構築に努めます。

また、分別ステーションの適正な維持管理を行うとともに、市役所本館、北部防災拠点、鶏冠井コミュニティセンター及び上植野コミュニティセンターにおいて資源ごみを24時間回収し、さらなる分別の徹底に努めます。

③ 学校施設の充実

児童・生徒数の変動や教育課程の変更に適切に対応し、良好な教育環境を確保するため、学校施設（留守家庭児童会含む）の整備を図ります。

また、各学校施設の老朽化などの状況を踏まえ、個別計画を策定し、学校施設の改修・改築工事を計画的に進めます。

④ 社会教育・市民文化施設の充実

「向日市公共施設等総合管理計画」に基づき、適切な維持管理・整備に努めます。

社会教育施設相互の連携に努め、生涯学習施策の総合的な推進に努めるとともに、多目的グラウンドの整備検討など社会教育施設等の充実を図ります。

市民会館・中央公民館については、「新庁舎及び市民会館整備基本計画（平成30年8月改訂）」に基づき、新しい市役所庁舎と併せて整備します。

⑤ 保健・福祉関連施設の充実

保育所については、園児数の変化など、保育需要の動向を踏まえながら小規模保育所等の誘致を検討するとともに、安心・安全な保育施設の整備に努めます。

保健センターについては、適切な維持管理に努めるとともに、老朽化による建替えも含め今後の在り方について検討していきます。また、併設されている子育てセンター「すこやか」及び、ファミリーサポートセンターと相互に連携し内容の充実を図ります。

健康増進施設「ゆめパレアむこう」については、民間活力の活用によるサービスの向上を図ります。

介護保険施設については、「向日市高齢者福祉計画」及び「向日市介護保険事業計画」に基づき、介護サービス基盤の確保を推進します。

⑥ 市役所新庁舎の整備

市役所本館については、「新庁舎及び市民会館整備基本計画（平成30年8月改訂）」に基づき、市役所機能と市民会館・中央公民館機能を複合化した新たな施設を整備します。

また、整備にあたっては、建物（外皮）性能の向上と省エネルギー設備機器の導入により温室効果ガスを効果的に削減します。また、再生可能エネルギー設備を導入することで、災害時においても事業継続可能な防災拠点としての機能維持を図ります。

⑦ 人にやさしい福祉のまちづくり

高齢者や障がいのある人が快適に利用できる公共施設や道路などの整備を進め、人にやさしいバリアフリーのまちづくりを促進します。

5 都市環境の整備方針

5-1 都市景観の整備方針

■ 基本的な考え方

本市は、コンパクトな市域の中に、史跡乙訓古墳群や長岡宮跡、向日丘陵の竹林などの歴史・文化資源をはじめ、西国街道の歴史的なまちなみや街路樹と調和した住宅地など、多様な特性を有しています。

これら本市特有の地域資源に根差した景観を保全するため、風致地区などの指定をはじめ、向日市歴史的風致維持向上計画や都市再生整備計画などの関連計画に基づき、歴史・文化資源の整備・活用を進めます。また、地域との協働によるまち並み景観の形成を図るため、地区計画制度などの活用を促進し、地域の景観まちづくりへの意識の醸成を図るとともに、景観計画の策定について調査に取り組みます。

■ 整備方針

① 歴史・文化資源の整備と活用

向日市歴史的風致維持向上計画や都市再生整備計画などの関連計画に基づき、史跡長岡宮跡や史跡乙訓古墳群、向日丘陵の竹林（竹の径）など、市内に数多く所在する歴史・文化資源の保全・整備を図るとともに、休憩施設の整備等、市民や来訪者がふれることができるよう活用の促進を図ります。

また、整備した石畳調の歩道やトイレ、拡張した大極殿公園をはじめ、市内に数多く所在する歴史・文化資源等を活かしながら、市民自らが歴史・文化資源や緑にふれることができるネットワークの形成を図ります。

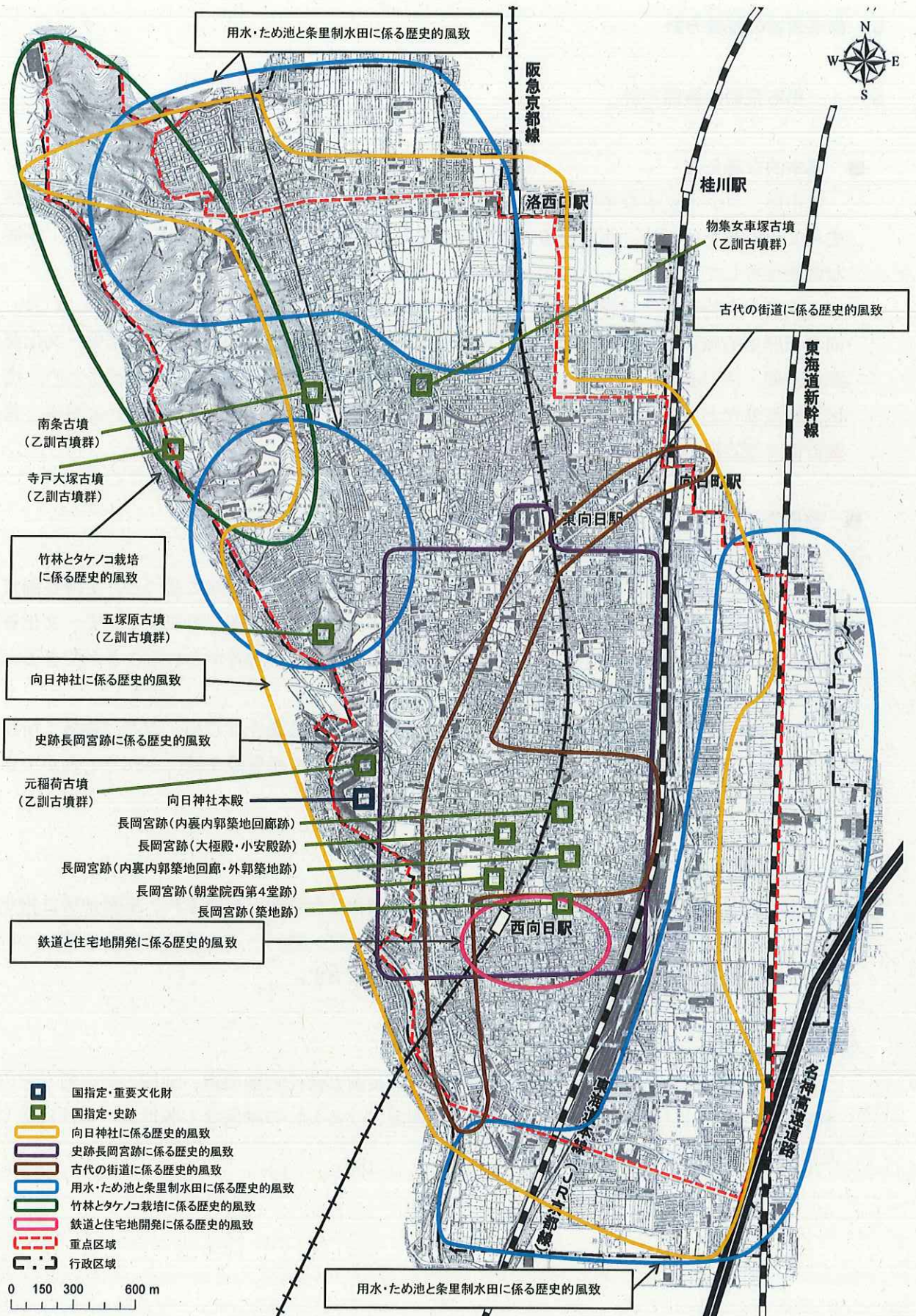
② 緑地景観の保全

竹林やため池、古墳群などの歴史・文化資源が調和した景観が形成され、風致地区に指定されている向日丘陵や、都市においてうるおいやオープンスペースの役割を担う田園については、本市における貴重な緑地景観として保全に努めます。

③ 地域性を活かした市街地景観の形成

地区計画制度の活用等、地域と協働しながら、長岡京跡や西国街道、地域の街路樹などの地域資源を活かした景観形成や、にぎわいの創出、うるおいの確保など各地区の特性に応じた市街地景観の形成を図ります。

<重要文化財等及び歴史的風致の分布図>



5-2 都市防災の方針

■ 基本的な考え方

地震、火災、水害などの災害から市民の生命と財産を守り、安心・安全な暮らしが営めるよう、防災空間の確保や建物の安全性の確保、防災意識の向上など、様々な角度から災害に強いまちづくりを進めます。

■ 整備方針

① 防災空間の確保

街なかにおける防災空間の充実を図るため、延焼遮断帯の機能を持つ都市計画道路の整備や公園、緑地、防災協力農地等のオープンスペースの確保に努めます。また、建物の不燃化を促進する準防火地域の指定などによる延焼遮断空間の確保を進めていきます。

② 公共施設の安全性の確保

既存の公共施設のうち、現在の耐震基準を下回り、老朽化も進行している市役所本館及び市民会館・中央公民館については、「新庁舎及び市民会館整備基本計画（平成30年8月改訂）」に基づき、市役所機能と市民会館・中央公民館機能を複合化した新しい施設を建設します。

この新しい施設は、災害応急対策の拠点として十分な耐震性能を備えた構造とします。また、地震発生時における天井材の落下や什器などの転倒が無いよう、非構造部材などの対策を十分に行い、業務を継続できるようにします。

その他の公共施設については、「向日市公共施設等総合管理計画」に基づき、避難場所等の防災上重要な施設の耐震診断を行い、計画的に耐震化を実施するとともに、天井等の非構造部材や設備についても地震発生時の安全対策を推進します。

また、道路等施設構造物の整備の際は、十分な耐震性を確保するとともに、救援・復興活動の骨格となる緊急輸送道路については、沿道建築物などの耐震化・不燃化、**無電柱化**を促進します。

③ 民間建築物の安全性の向上

民間の建物について、法令に基づく耐震性確保の促進を図るため、住宅の耐震診断・改修の支援や防災に関する情報提供などを進めるとともに、地震に強い安心・安全のまちづくりを推進する観点から緊急性や公共性を伴う特定建築物について、耐震診断に関する情報提供などの支援を行います。

また、土砂災害の危険性が高い箇所においては、京都府と連携し対策の実施を検討します。

④ 浸水対策の推進

京都府桂川右岸流域下水道雨水対策事業（いろは呑龍トンネル）との整合を図りつつ、本市公共下水道雨水対策事業による雨水幹線及び貯留施設の整備を推進するとともに、小規模排水路の改修や浚渫などによる浸水対策を進めます。

また、下流域にあたる西羽束師川改修計画の早期実現と淀川や桂川の流下能力向上対策を関係機関に要請します。

その他、開発事業による雨水流出量の増加対策として、向日市まちづくり条例や災害からの安全な京都づくり条例他、関係する法令に基づき、開発事業者に雨水流出抑制施設の設置を指導します。

また、雨水の貯留による流出抑制及び資源の有効利用を図るため、雨水貯留タンクの普及を推進します。

浸水対策を進める一方で、供用中の雨水管渠、調節池などについては、継続して適正な維持管理に努めます。

⑤ 市民の防災意識の高揚

避難訓練の実施や災害に関する広報活動、出前講座、児童・生徒を対象とした出前授業等により、防災意識の高揚を図り、円滑な初期消火や緊急時の避難・救援等、自助・共助の体制づくりを促進します。

また、自主防災組織の育成・確立や消防団活動の充実を図ります。

第5章 主な整備構想等（重点プロジェクト）

「主な整備構想等(重点プロジェクト)」は、本計画の期間において重点的に取り組むことで、向日市の価値を高め、課題の解決に寄与すると考えられる事業、取組を位置づけるものです。

近年、桂川・洛西口新市街地の整備に伴い子育て層を中心に転入者が増加し、人口が増加している本市ですが、さらなる定住魅力を求め市外へと転出する人口に変化はないことから、中長期的には人口が減少するとともに、さらなる高齢化の進展が予測されます。

このため、将来的には税収が減少する一方で社会保障費が増大し、必要な公共サービスが提供できなくなるといった負のスパイラルに陥ることが懸念され、将来にわたってまちの持続性を確保していくことが大きな課題となっています。

この課題を解決していくには、定住人口の確保と税収の源となる活力の創出を併せて図っていく必要があります。そのため、本市への定住者を確保するために「暮らす」視点から都市の魅力と安全性・快適性を高めていくプロジェクトと、「創る」視点から都市の活力となる新たな産業や雇用の場の創出につながるプロジェクトを設定します。

■「暮らす」視点

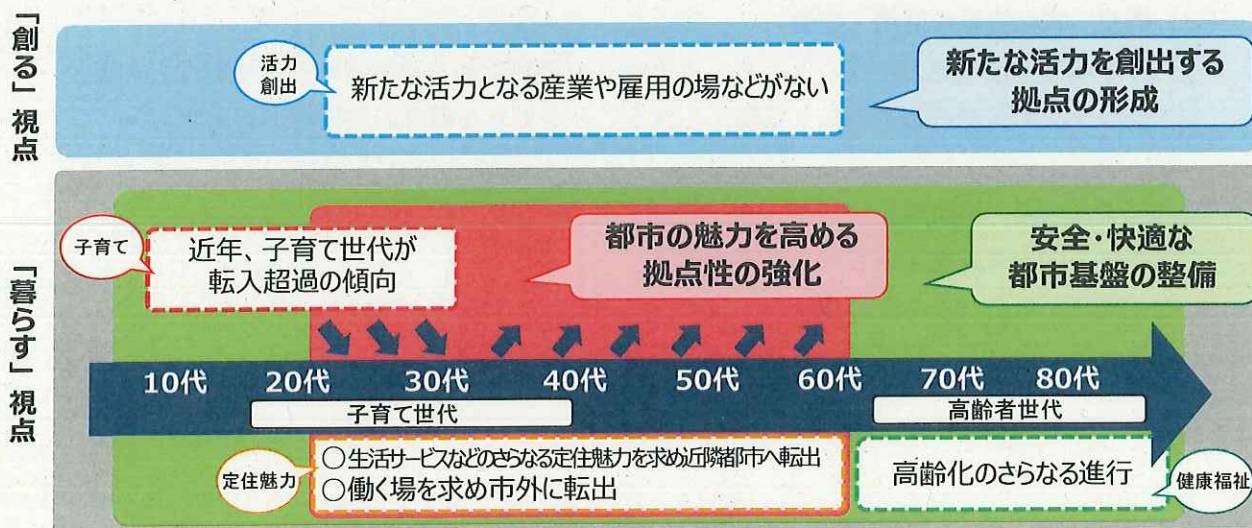
暮らしの魅力を向上させるために、市の顔となる駅周辺の拠点性を強化していくとともに、地域資源の活用に向けた拠点整備などを図ります。

また、子どもからお年寄りまで全ての人々が住み続けたいと思ってもらえる居住環境を提供するために、安全・快適な生活が送れるような都市基盤を形成します。

■「創る」視点

住宅が建ち並び、利用できる土地が限られている本市においては、土地利用調整地区などを活用し、都市の活力となる産業や雇用の場など、新たな活力の創出を図ります。

<暮らす・創るイメージ図>



1 都市の魅力を高める拠点性の強化

本市は、京都や大阪といった大都市への交通利便性に優れており、特に、JR向日町駅と阪急東向日駅は、市の玄関口として交通及び都市機能等の面で中心的な役割を担っている鉄道駅です。これらの鉄道駅周辺を中心に、拠点性やにぎわいを強化することで、都市としての魅力を高めていきます。

また、本市は、様々な歴史・文化資源を有しており、それらを最大限に活用することで、向日市ならではの魅力を高めていきます。

(1) JR向日町駅周辺整備

JR向日町駅については、市の玄関口にふさわしい機能の強化・集積を目指し、東西自由通路や駅前広場、アクセス道路等の整備に加え、駅ビル建設など、市街地再開発事業等による駅東口周辺整備を推進します。

【関連する施策・事業等】

- JR向日町駅周辺整備事業

(2) 阪急東向日駅周辺整備

阪急東向日駅周辺は、都市生活を支える商業施設や公共施設が集積しており、市の玄関口としてにぎわいの創出を図っていく必要のある鉄道駅です。駅周辺では、阪急京都線連続立体交差の予備調査を本市が行ったことから、それらの事業とも連携しながら、周辺の基盤整備や拠点性の強化方策について検討を行います。

【関連する施策・事業等】

- 阪急東向日駅周辺整備事業
- 阪急京都線連続立体交差に向けた可能性の検討

(3) 歴史・文化資源の活用・整備

向日市ならではの魅力を高めるため、本市固有の資源である長岡宮跡や古墳群などの歴史・文化資源を、市民や来訪者が知り気軽にふれることができる環境の整備を進めます。

【関連する施策・事業等】

- 歴史・文化資源を活用した公園等整備
- 古民家を活用した拠点の整備
- 観光軸における「竹の径」来訪者のための憩いの空間整備

<関連する施策・事業等の位置図>

歴史・文化資源の活用・整備

【関連する施策・事業等】

- 歴史・文化資源を活用した公園等整備
- 古民家を活用した拠点の整備
- 「竹の径」来訪者のための憩いの空間整備

阪急東向日駅周辺整備

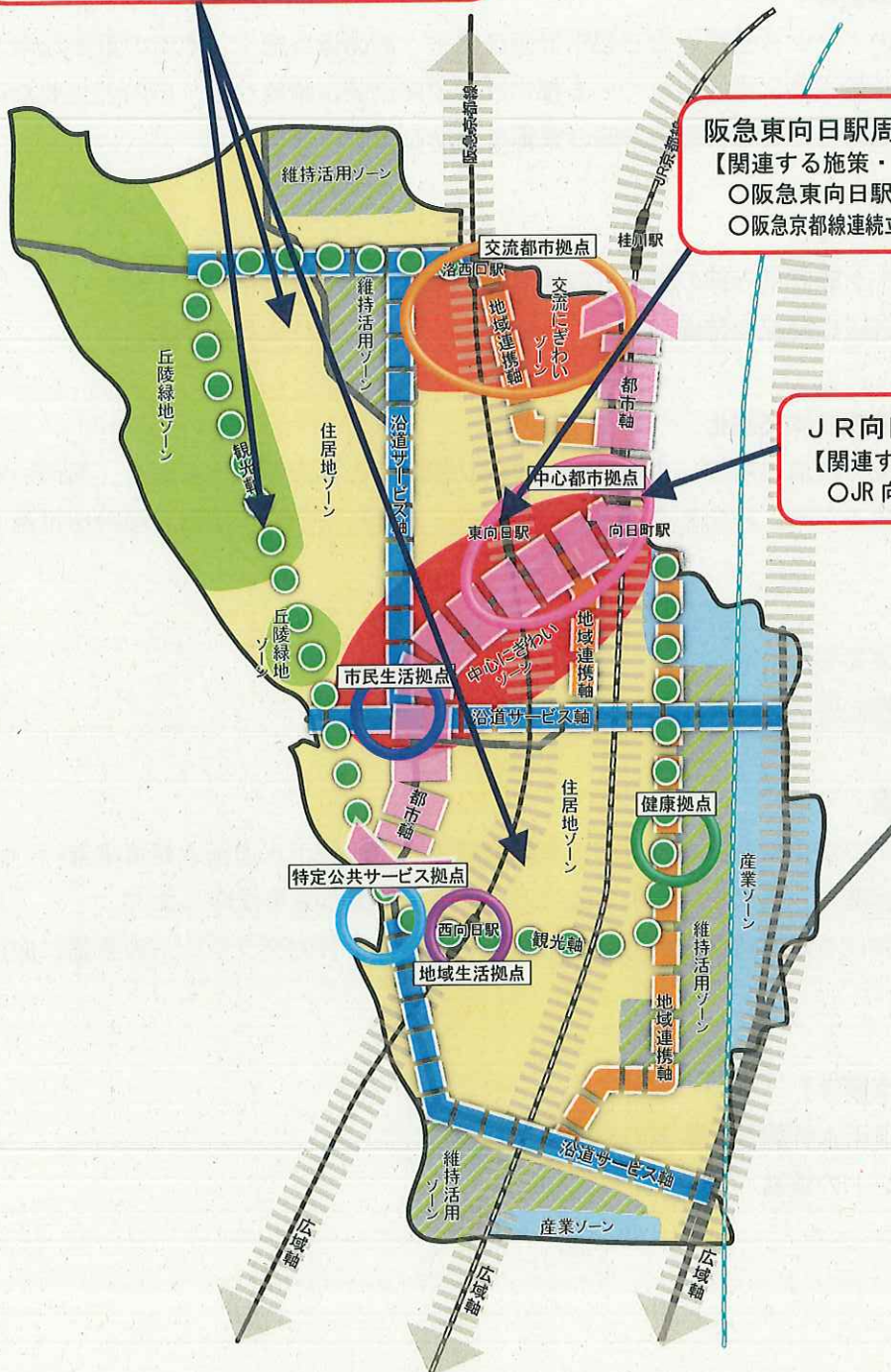
【関連する施策・事業等】

- 阪急東向日駅周辺整備事業
- 阪急京都線連続立体交差に向けた可能性の検討

JR向日町駅周辺整備

【関連する施策・事業等】

- JR向日町駅周辺整備事業



2 安全・快適な都市基盤整備

暮らしの魅力を高めていくには、市民だけでなく、来訪者にとっても安全で快適さを感じる都市基盤を整えていくことが重要となります。交通環境の安全性・快適性を高める都市計画道路の整備や懸念される災害への対策に寄与する施設整備など、重要となる都市基盤の整備を進めます。

(1) 都市計画道路の整備

JR向日町駅へのアクセス道路となる都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線や、本市の重要な南北軸であり災害時の緊急輸送路に指定されている都市計画道路御陵山崎線など、市内の主要な道路交通機能、防災機能を担う都市計画道路の整備を推進します。

【関連する施策・事業等】

- 都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の整備（京都市境～都市計画道路伏見向日町線）
- 都市計画道路御陵山崎線の整備（~~市道第2071号線～市道0052号線~~）

(2) 阪急京都線の連続立体交差化

市内での踏切事故や渋滞の解消、また、阪急東向日駅周辺の拠点性強化を図り、都市の安全性及び利便性を高めるため、阪急京都線連続立体交差に向けた可能性の調査・検討を推進します。

【関連する施策・事業等】

- 阪急京都線連続立体交差に向けた可能性の検討

(3) 防災施設の整備

災害に対する都市の安全性を高めるため、京都府桂川右岸流域下水道雨水対策事業（いろは呑龍トンネル）と連携し、効果的に本市の公共下水道雨水対策事業を推進します。

また、災害時における避難待機場所としての機能を備えた多目的グラウンドの整備に向け取組を進めます。

【関連する施策・事業等】

- 浸水対策下水道雨水幹線等の整備の促進
- 多目的グラウンドの整備

<関連する施策・事業等の位置図>

阪急京都線の立体交差化

【関連する施策・事業等】

- 阪急京都線連続立体交差に向けた可能性の検討

都市計画道路の整備

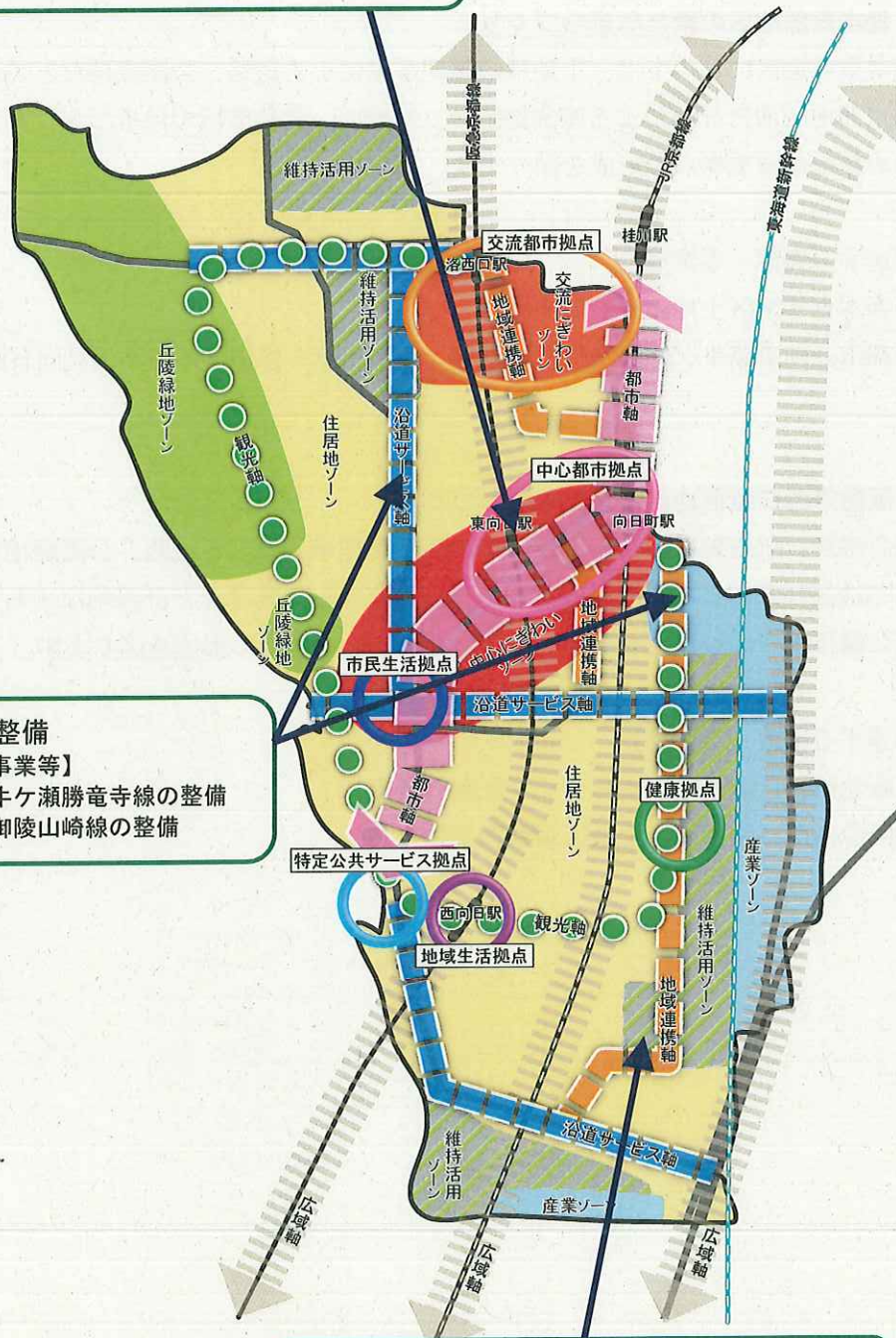
【関連する施策・事業等】

- 都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の整備
- 都市計画道路御陵山崎線の整備

防災施設の整備

【関連する施策・事業等】

- 浸水対策下水道雨水幹線等の整備の促進
- 多目的グラウンドの整備（※位置未定）



3 新たな活力を創出する拠点の形成

税収の源となる産業や雇用の場など、市の新たな活力の創出を図るため、森本東部地区及び阪急洛西口駅西地区における新たなまちづくりを支援し、それぞれの地域にふさわしい産業系土地利用の促進を図ります。

(1) 森本東部地区の新たなまちづくり

森本東部地区については、土地区画整理事業による道路、公園緑地などの都市基盤の整備や森本東部地区地区計画による産業施設の立地誘導、営農環境の保全など、計画的なまちづくりを進め新たな産業拠点の形成を図ります。

【関連する施策・事業等】

- 森本東部地区土地区画整理事業
- 都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の整備（京都市境～都市計画道路伏見向日町線）

(2) 阪急洛西口駅西地区の新たなまちづくり

阪急洛西口駅西地区については、土地区画整理事業による道路、公園緑地などの都市基盤の整備や地区計画による宿泊・商業・業務施設等の立地誘導など計画的なまちづくりを進め、鉄道駅に隣接する地域特性を活かした新たなにぎわい拠点の形成を図ります。

【関連する施策・事業等】

- 阪急洛西口駅西地区まちづくり計画の策定
- 阪急洛西口駅西地区土地区画整理事業

<関連する施策・事業等の位置図>



阪急洛西口駅西地区の新たなまちづくり

【関連する施策・事業等】

- 阪急洛西口駅西地区まちづくり計画の策定
- 阪急洛西口駅西地区土地区画整理事業

森本東部地区の新たなまちづくり

【関連する施策・事業等】

- 森本東部地区土地区画整理事業
- 都市計画道路牛ヶ瀬勝竜寺線の整備

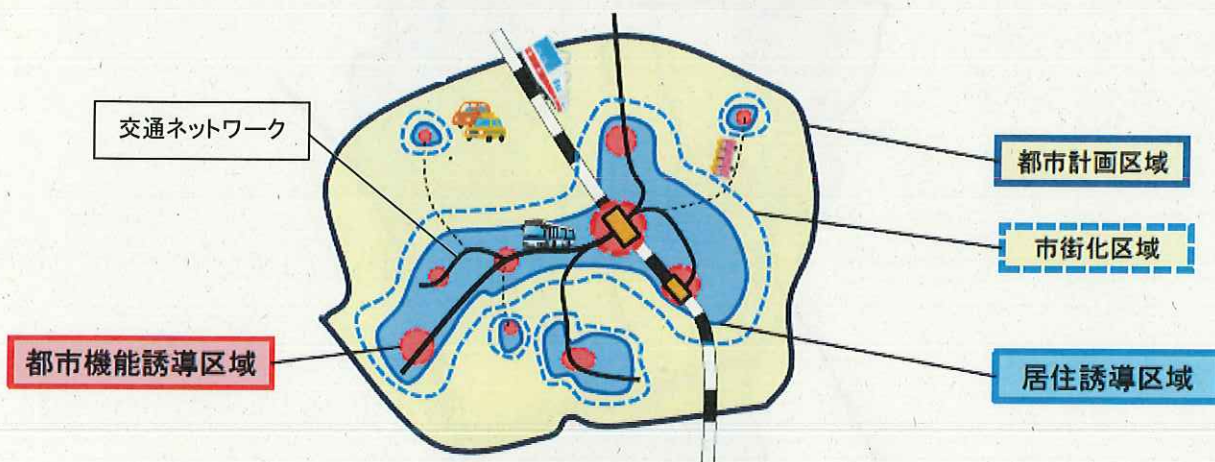
第6章 立地適正化計画

都市計画マスタープランの実現性を高めるため、都市再生特別措置法により制度化された「立地適正化計画」制度について、本市の特性を踏まえ、暮らしの場である既成市街地において、まちの顔として人を呼び込みにぎわいを創出する場と安全・快適に居住できる場を計画的に誘導する手法として活用します。

【参考】立地適正化計画制度とは（概要）

- 国において創設された「立地適正化計画」制度は、人口減少社会の到来に対応した「コンパクト+ネットワーク」の考え方に基づいて、居住機能（住宅）や都市機能（福祉、商業等）の適正な立地誘導を図るものです。
- 立地適正化計画制度の活用にあたっては、将来の人口減少を見据え、一定の人口密度を維持するために居住を誘導する区域（以下、「居住誘導区域」という）、また、都市生活に必要な都市機能（福祉、商業等）を確保する区域（以下、「都市機能誘導区域」という）を定める必要があります。
- 「都市機能誘導区域」内で、市町村が定める誘導施設を整備する場合は、金融支援や税制上の特例措置を受けることができる仕組みがあります。
- 「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」の外の区域で、誘導施設の整備や一定規模の住宅開発（3戸以上等）をする場合は事前の届出が必要になります。

<区域設定のイメージ>

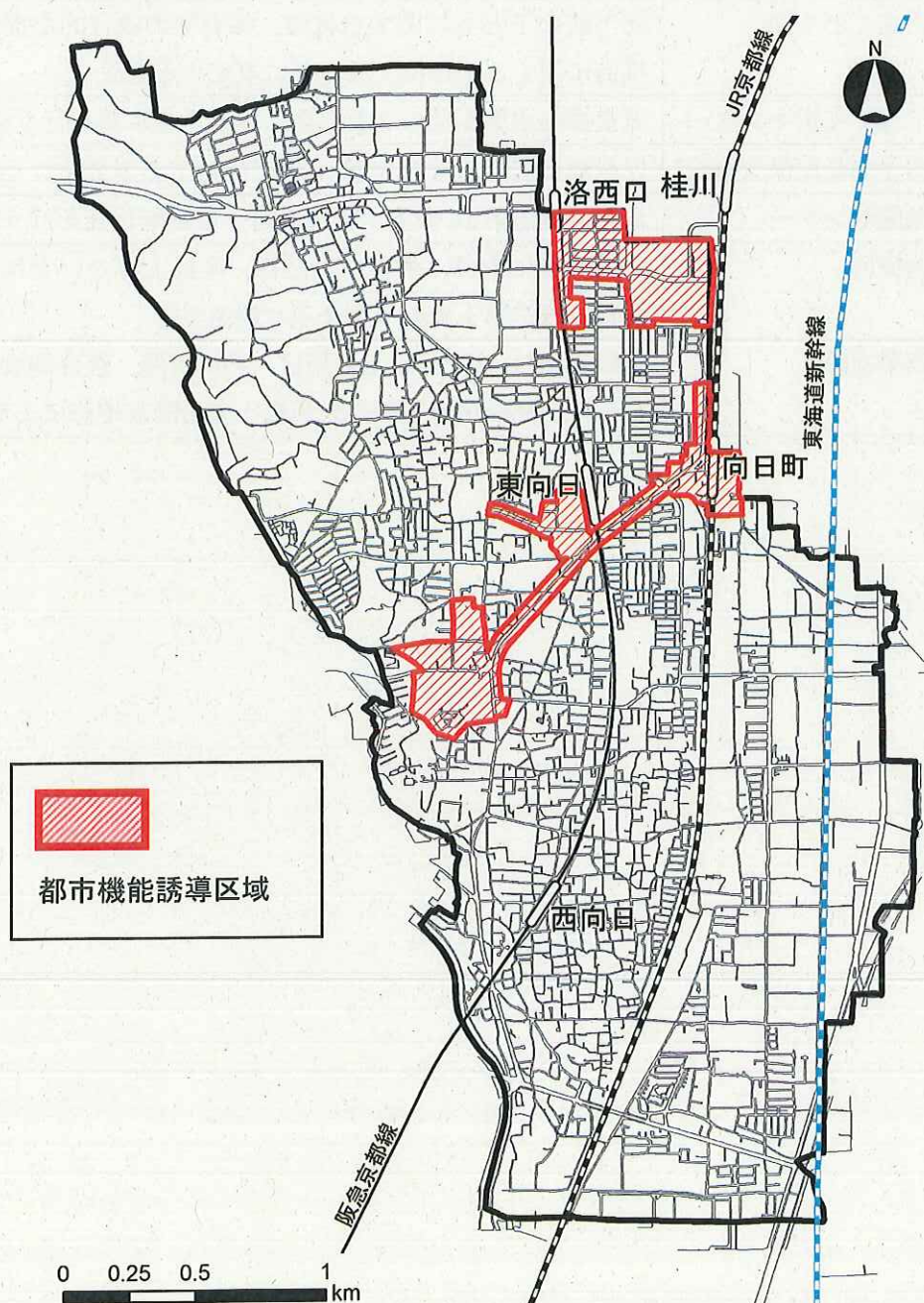


1 都市機能誘導区域

「中心にぎわいゾーン」及び「交流にぎわいゾーン」において、にぎわい創出に寄与する公共施設等の確保を図るため、施設整備にあたって金融支援や税制上の特例措置などが受けられる「都市機能誘導区域」を定めます。

都市機能誘導区域は、将来都市構造において位置づけた「中心にぎわいゾーン」及び「交流にぎわいゾーン」内の商業系用途地域を中心に、公共施設が集積しているエリアや土地利用のポテンシャルを有する低未利用地等を加え、下記の区域を定めます。

【都市機能誘導区域】



【誘導施設】

誘導施設については、近年の子育て世代の転入超過に伴う保育需要に対応するため、保育所などの子育て施設や、老朽化による建替えも検討される保健センター（子育て支援センター含む）、また、今後のさらなる高齢化などを見据え、診療所や日用品等の買い物の場として一定規模以上の商業施設を位置づけます。

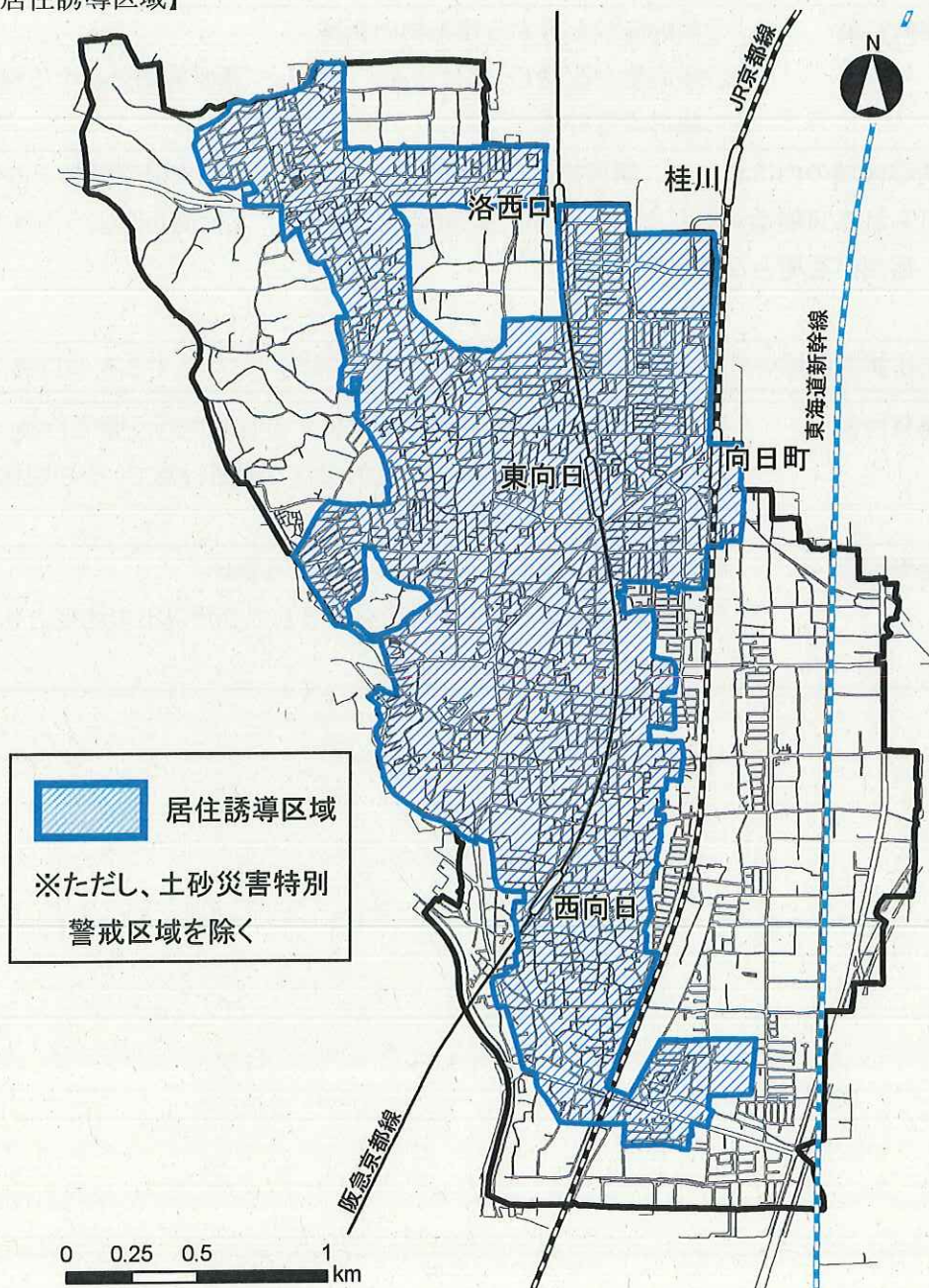
種 別	誘導施設	詳 細
子育て	保育所	児童福祉法第 39 条第 1 項に規定する施設
	小規模保育施設	児童福祉法第 6 条の 3 第 10 項に規定する事業を行う施設
	事業所内保育施設	児童福祉法第 6 条の 3 第 12 項に規定する事業を行う施設
	認定こども園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第 2 条 6 項に規定する施設
	子育て支援センター	児童福祉法第 6 条の 3 第 6 項に規定する事業を行う施設
	病児病後児保育施設	児童福祉法第 6 条の 3 第 13 項に規定する事業を行う施設
健康福祉	保健センター	母子保健法第 12 条第 1 項に規定する健康診査を行う施設
医 療	診療所	診療科目に内科、外科、小児科、産婦人科のいずれかを含む医療法第 1 条の 5 第 2 項に規定する
商 業	商業施設	店舗面積 1,000 m ² 以上の施設（共同店舗、複合施設等含む）※店舗面積の定義は大規模小売店舗立地法による

2 居住誘導区域

激甚化する水害等の災害に備えるとともに、住宅や工場の混在を防ぎ良好な居住環境の確保を目指し、「市街化区域」のうち、次に定める区域を除く区域を「居住誘導区域」とします。

- 土砂災害特別警戒区域
- 向日市防災マップ（令和元年度版）の「小畑川ハザードマップ」において浸水深「1.0～3.0m未満」以上の区域及び家屋倒壊等氾濫想定区域、「桂川ハザードマップ」において浸水深「1.0～3.0m未満」以上の区域
- 東海道新幹線及び国道171号を含む工業地域
- JR西日本吹田総合車両所京都支所（旧向日町操車場）敷地

【居住誘導区域】



3 届出制度

都市再生特別措置法第 88 条又は第 108 条の規定に基づき、都市機能誘導区域の外又は居住誘導区域の外で一定の開発行為等を行う場合、及び都市機能誘導区域の中で誘導施設を休止等する場合、これらの行為に着手する 30 日前までに、行為の種類や場所などについて、**本市への届出**が必要となります。

■ 届出が必要となる行為

都市機能誘導区域	都市機能誘導区域の外で、都市再生特別措置法に基づいて本市が定める誘導施設の建築等を行おうとする次の行為	
	開発行為	○誘導施設を有する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為
	建築行為	○誘導施設を有する建築物の新築 ○建築物を改築し、又は用途を変更して誘導施設を有する建築物とする行為

※都市機能誘導区域の内において、誘導施設の建築等をする場合、金融支援や税制上の特例措置が受けられる可能性があります。一方、誘導施設を休止し、又は廃止しようとする場合、別途、届出が必要となります。

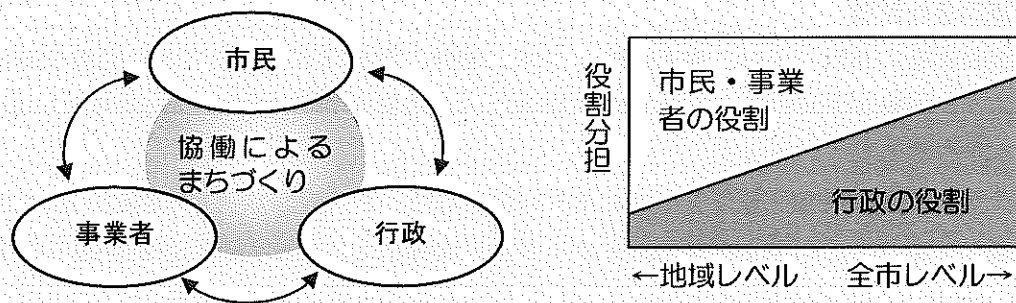
居住誘導区域	居住誘導区域の外で、一定規模以上の住宅の建築等を行おうとする次の行為	
	開発行為	○3戸以上の住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為 ○住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの
	建築行為	○3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ○建築物を改築し、又は用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

第7章 マスタープランの推進方策

1 市民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進

これからのまちづくりは、人口減少や少子高齢社会が進展する中でも、地域の価値や魅力、活力を高め、住みよい都市、選ばれる都市となるため、地域の課題や資源を知り、地域に愛着を持つ市民、そして民間事業者、行政が協働し、地域の特性を活かしたまちづくりを進めることが必要となります。

「私たちのまちは、私たちの手で」を基本理念とする向日市まちづくり条例を踏まえながら「市民」「事業者」「行政」がそれぞれの役割分担と連携のもとで、「協働によるまちづくり」を進めていきます。



(1) まちづくり活動の主体づくり

市民によるまちづくり活動を促進するため、「向日市まちづくり条例」に定められた「地区まちづくり計画」と「テーマ型まちづくり計画」の制度の活用を推進します。

また、市民と行政との橋渡しとなる市民協働センター「かけはし」を活用し、市民がまちづくりに主体的に関われる仕組みづくりに取り組むとともに、まちづくりに関するNPOやボランティア組織などの活動支援、担い手の育成を進めます。

(2) まちづくりに関わる情報の提供

市が抱える問題点や課題を共有するとともに、規制誘導に関わる制度の適用や都市施設等の事業実施の必要性・効果などの理解を促すため、必要な情報を適切に提供できるよう努めます。

また、まちづくりに関わる組織・団体の活動内容や学習会の開催案内など、市民が主体となったまちづくりを支援する視点から、有効な情報の提供に努めます。

2 都市計画行政の着実な推進

本計画は、都市計画の目標や方針を示しており、今後、この計画に沿い都市計画の決定・変更や個別計画の立案、事業などを進めていきます。

また、限られた財源の中で着実に都市計画行政を進めていくため、各種事業等の実施にあたっては自主財源の確保や各種支援制度を積極的に活用するとともに、公共施設の整備・保全や市街地における商業、福祉などの各種都市機能の整備に、民間企業のノウハウや資本等を活用する官民連携の導入を促進します。

3 都市計画マスタープランの進行管理

(1) 計画の進行管理

本計画の推進にあたっては、都市計画、土木、建築、環境など、さまざまな行政分野の総合的、一体的な取組が求められることから、庁内における総合調整の場などを活用し、効果的に施策・事業を推進していきます。

また、主な整備構想等（重点プロジェクト）を中心に、P（計画）・D（実施）・C（点検）・A（見直し）サイクル（＝マネジメントサイクル）を導入し、計画の進行管理を図ります。

(2) 都市計画マスタープランの見直し

本計画は、概ね10年後の令和12年3月を目標としていますが、今後の社会経済情勢の変化などにより、新たな課題や市民ニーズへの対応が必要となることも予想されます。

このため、必要に応じて計画の見直しを行います。また、見直しにあたっては、広く市民意見を聴取する機会を設けていきます。