

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・ネットワーク・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

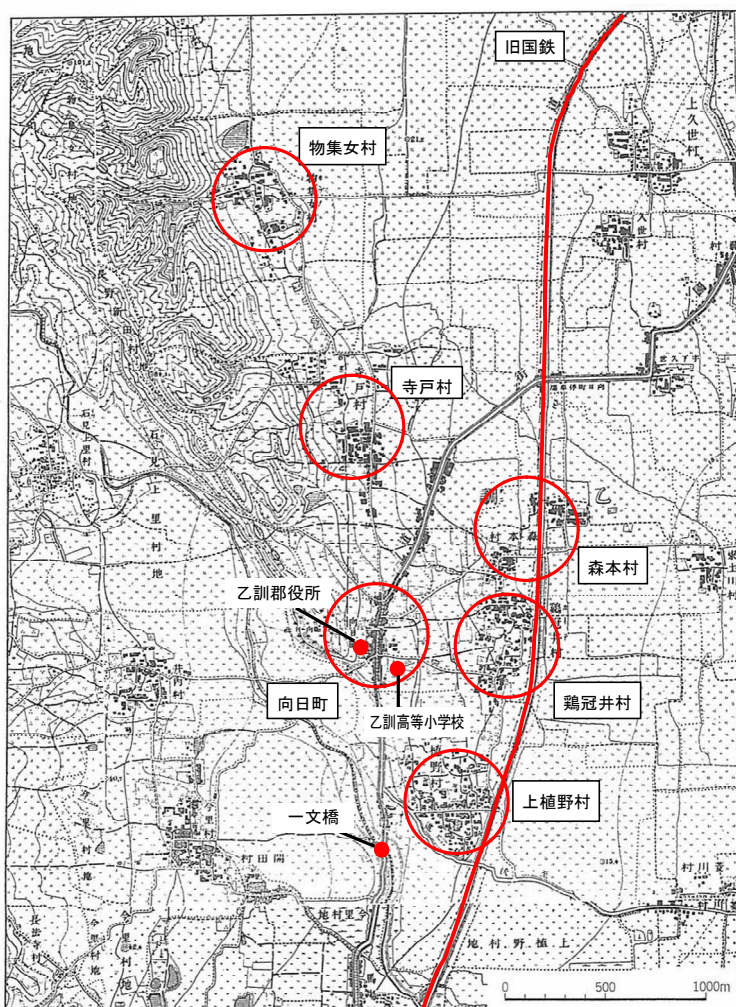
平安京の以前、延暦3年(784)から10年間は、日本の都・長岡京の都として政治・文化の中枢となって栄え、現在の鶏冠井町にはその中心である大極殿がおかれました。

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】



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

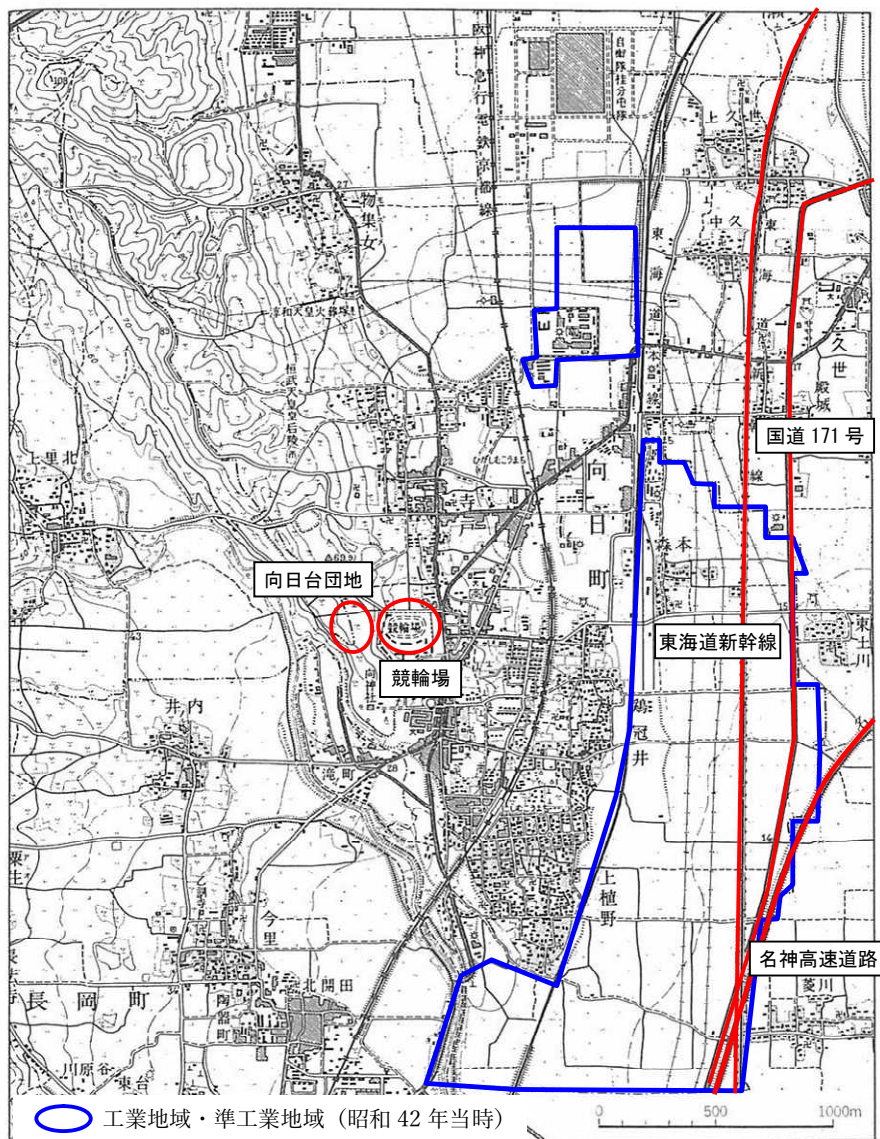
戦後、大都市への著しい人口集中に伴い本市の市街化は急速に進展していきました。昭和 25 (1950) 年には、困窮する町財政を救い将来の発展に期するため、府営向日町競輪場が寺戸町西ノ段に誘致されました。

1960 年代に入ると、現在の J R 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】



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)



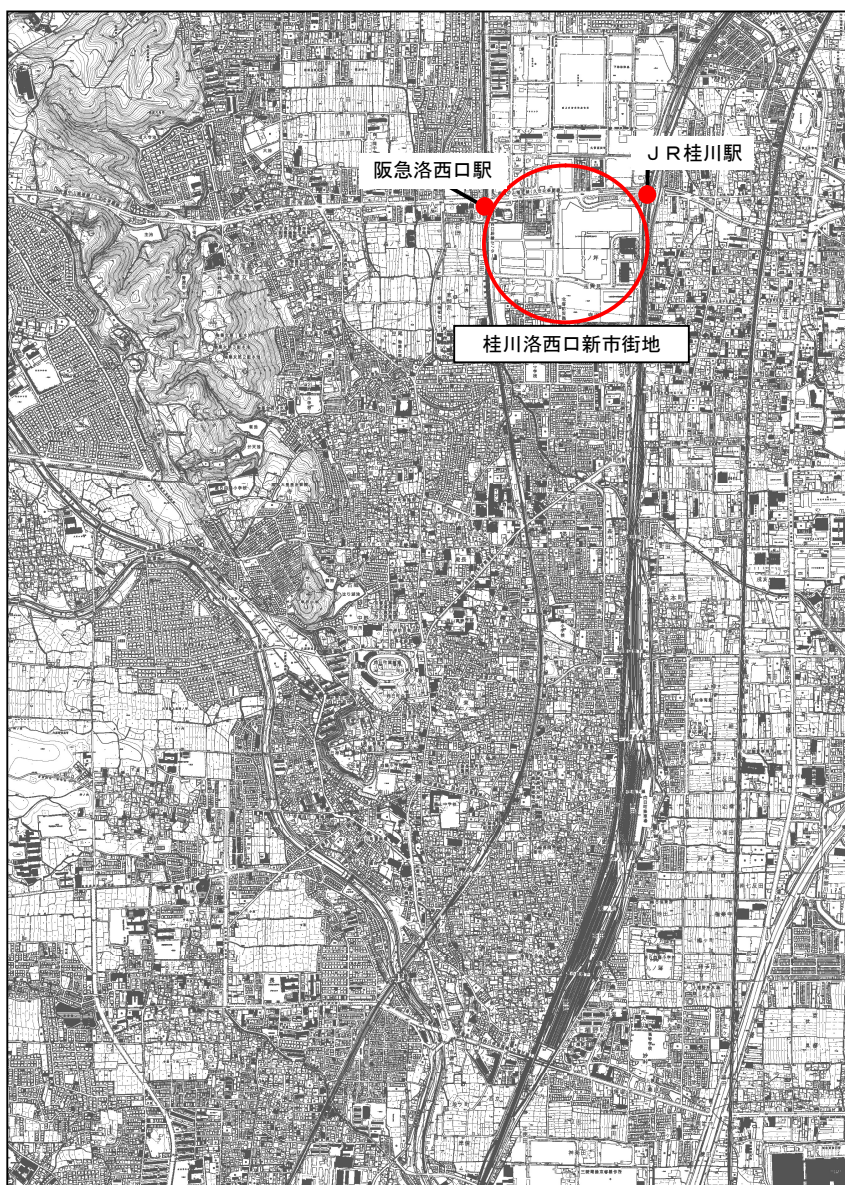
国道・新幹線・名神の立体交差
(昭和 42(1967)年頃撮影)

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、ＪＲ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)



向日町競輪場から北東
(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

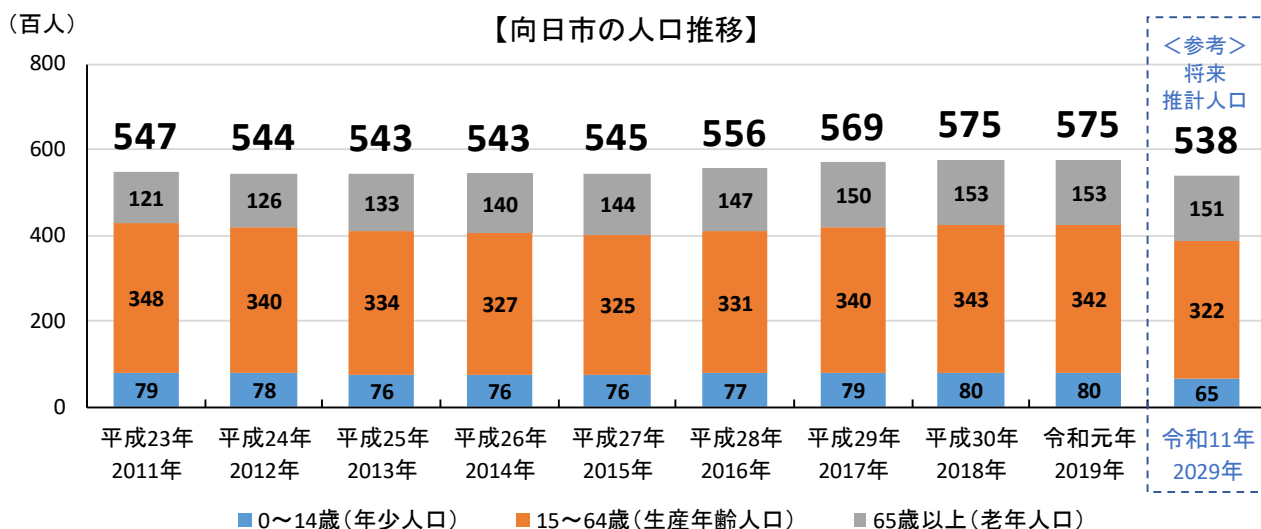
(1) 人口の現況

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。

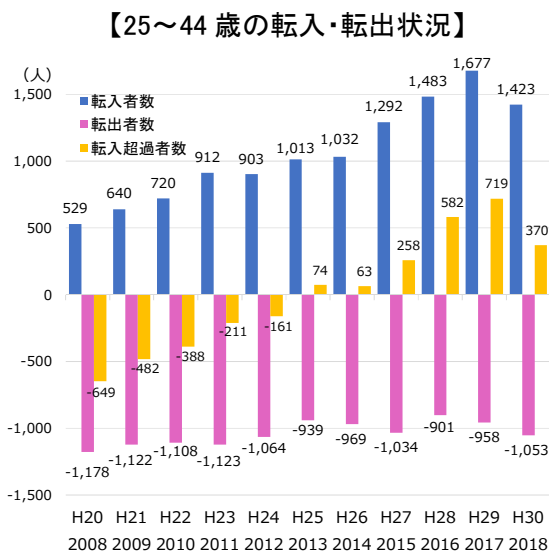
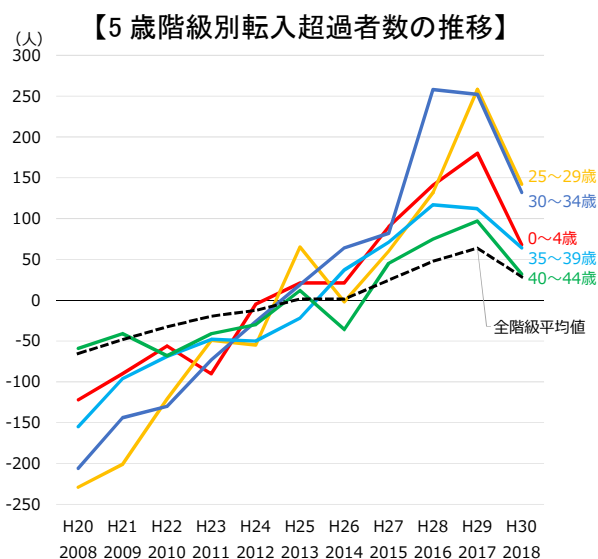
課題

- 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。



※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：住民基本台帳人口 (各年 10月1日)
第2次ふるさと向日市創生計画 (将来推計人口)



資料：住民基本台帳

（２）土地利用の現況

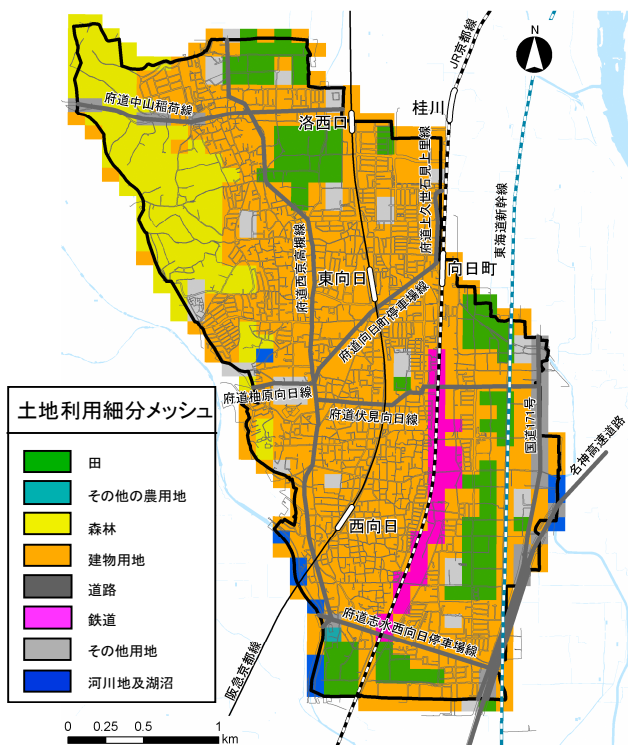
本市の土地利用の状況を見ると、大部分が「建物用地」として利用されており、一部地域にまとまった「田」（市街化調整区域など）がある状況となっています。

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

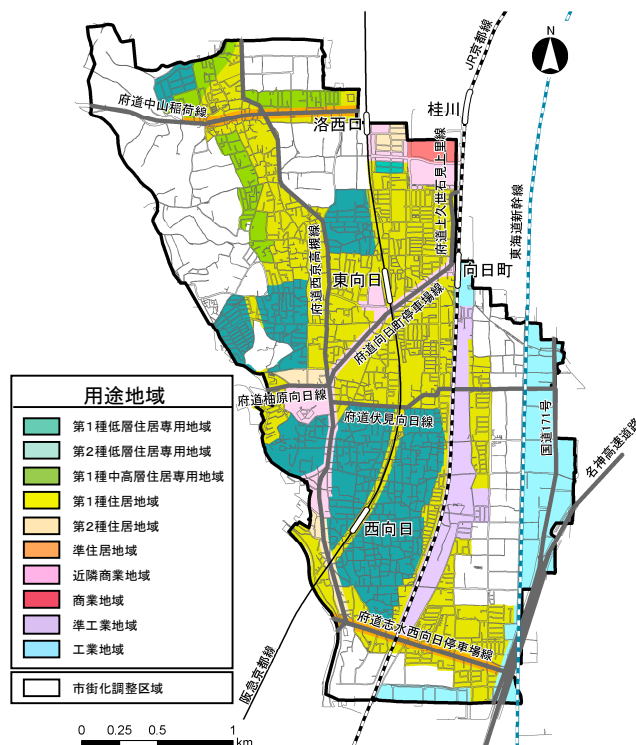
- ③ 市街地の大部分が建物用地として利用されていることから、地域の活性化に資する新たな土地利用を図るには、農地等の既存の土地利用について検討する必要があります。
- ④ J R向日町駅及び阪急東向日駅周辺のにぎわい創出につながる土地利用が求められています。
- ⑤ 既成市街地における良好な住環境や景観を保全するためにも空き家への対策が必要となります。

【土地利用の状況(平成 28 年)】



資料：国土数値情報

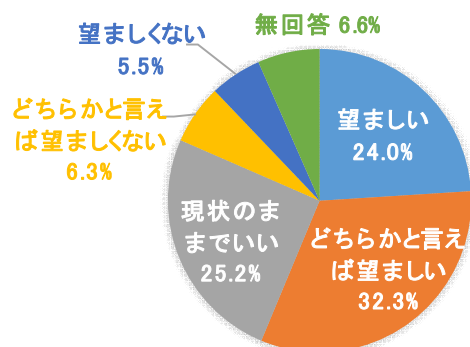
【用途地域】



資料：国土数値情報

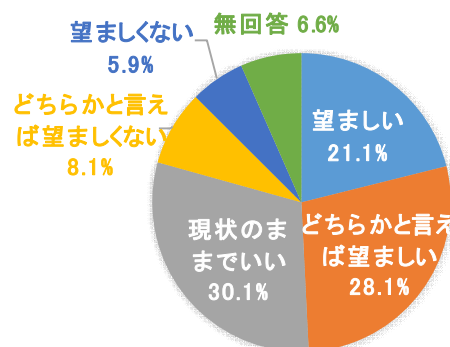
【駅周辺の土地利用に関する市民意向】

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	1,650	130	740
		0.7%	7.4%	0.6%	3.3%
平成20年 2008年	23,780	60	960	30	1,050
		0.3%	4.0%	0.1%	4.4%
平成25年 2013年	23,790	70	1,090	110	1,300
		0.3%	4.6%	0.5%	5.5%
平成30年 2018年	25,380	100	1,160	190	830
		0.4%	4.6%	0.7%	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

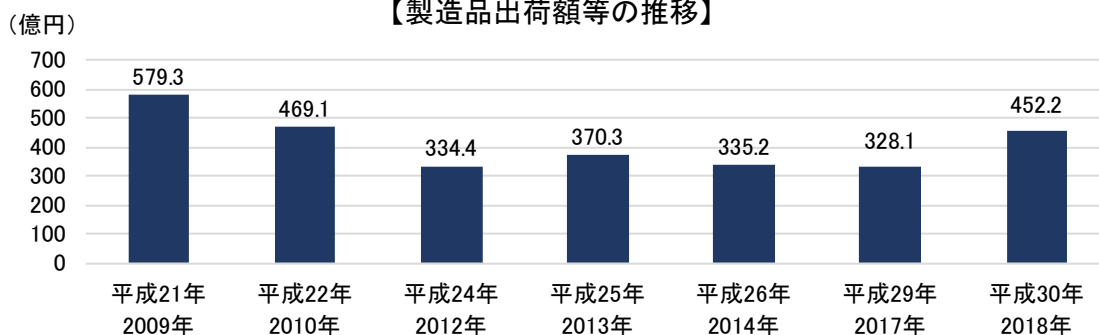
(3) 産業の現況

製造業、小売業、農業といった市内産業の現況を見ると、製造品出荷額等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。

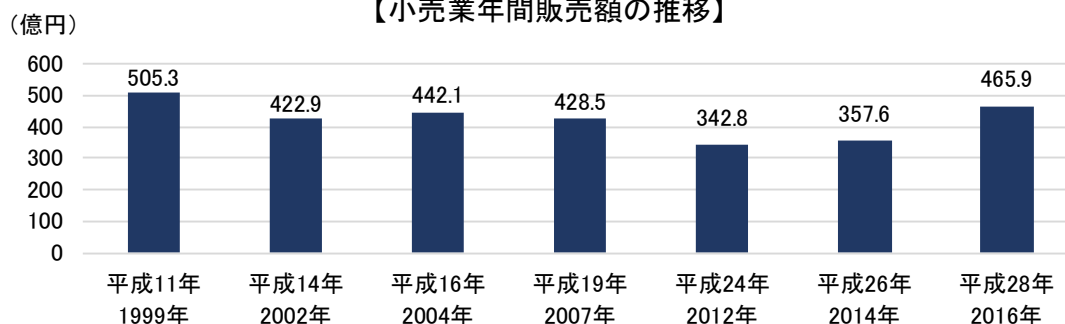
【製造品出荷額等の推移】



※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】

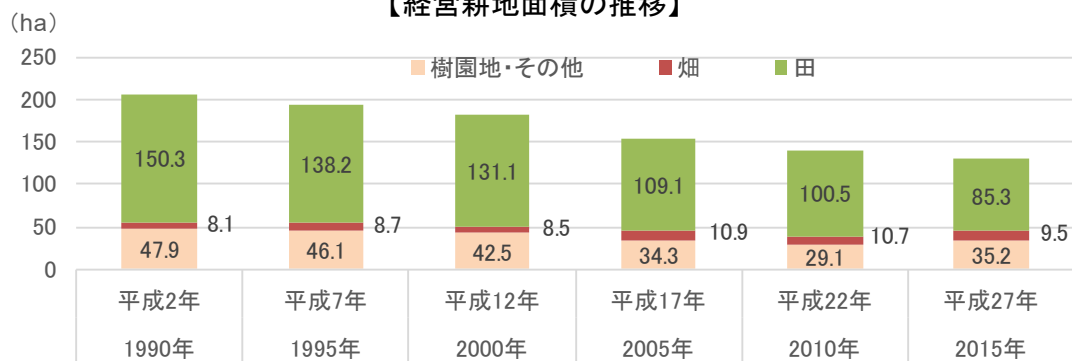


※数値は前年実績。平成 24 年及び平成 28 年については、「経済センサス-活動調査」の中で同様の調査項目を把握しているため、同年に商業統計調査は実施されていない。

※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%

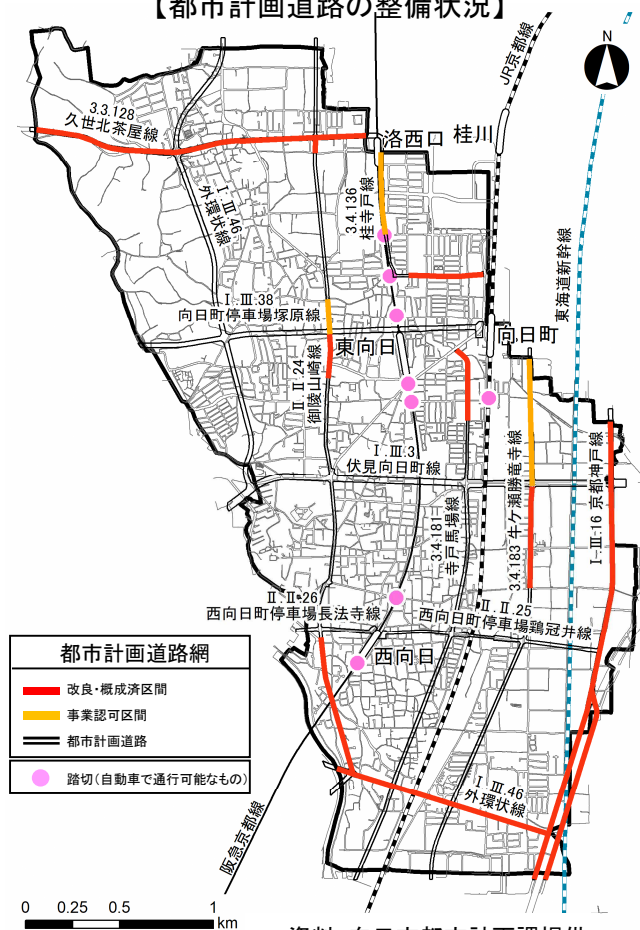
※向日市は令和元年 8 月時点(向日市都市計画課提供)

※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 以上または 4 車線以上の幅員を要する道路)を有する区間

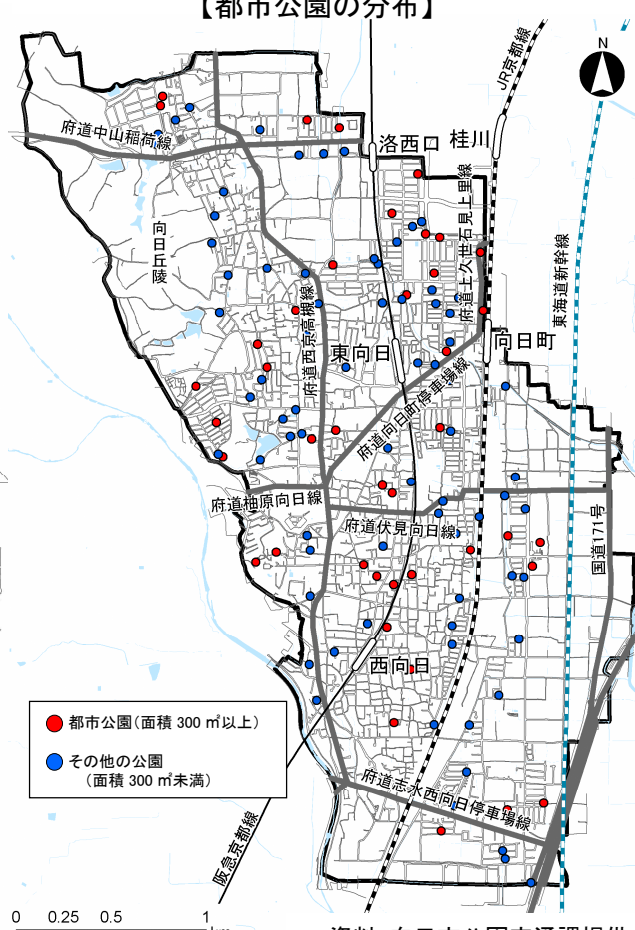
※「整備率」=(改良済延長+概成済延長)÷計画全体延長

【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

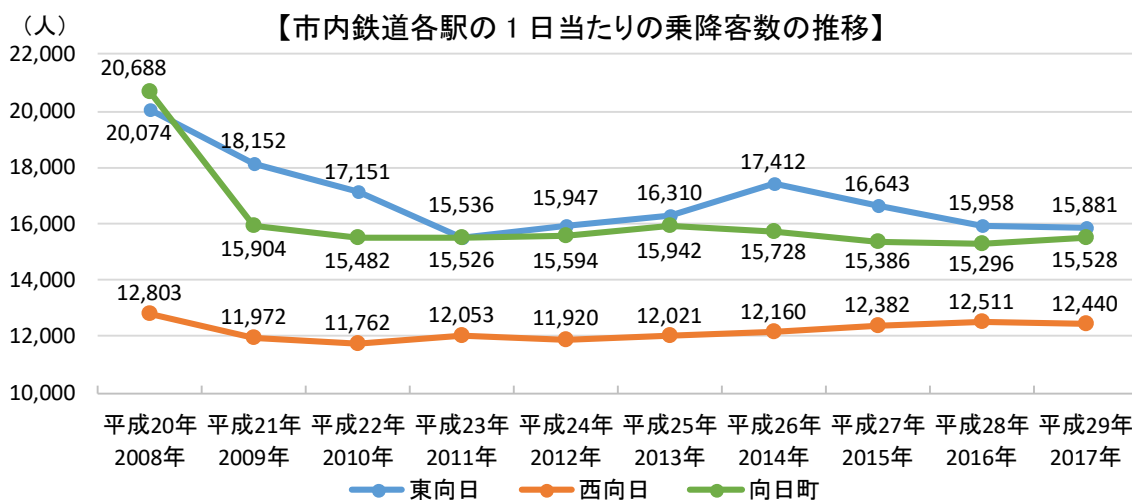
- ⑩ 市内のほとんどの地域において徒歩圏内に鉄道駅またはバス停が整備されており、公共交通が利用しやすい環境にあるものの、バスの運行本数については、路線により大きな差が生じていることから、社会の高齢化を見据え、身近に利用しやすい公共交通を確保していくことが必要となります。

【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
J R 西日本	向日町	127	124	251	130	129	259

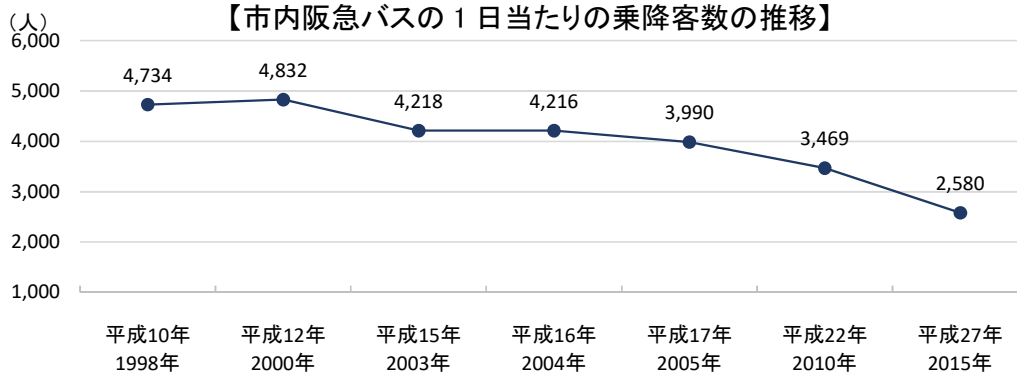
資料：各鉄道事業者ホームページ

【市内鉄道各駅の 1 日当たりの乗降客数の推移】



資料：向日市統計書(平成 30 年版)

【市内阪急バスの 1 日当たりの乗降客数の推移】



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。

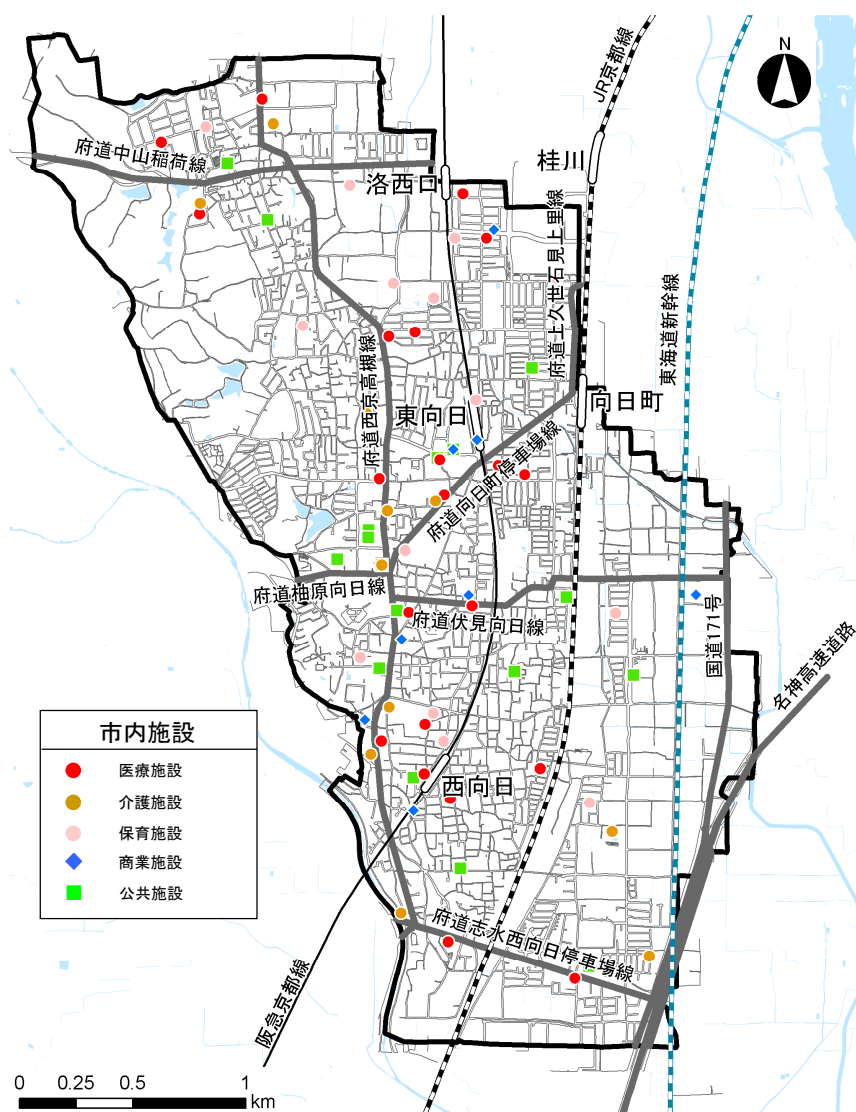
また、都市機能については、交通結節点である鉄道駅周辺や幹線道路沿道に多く集積している傾向が見られます。

課題

- ⑪ 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

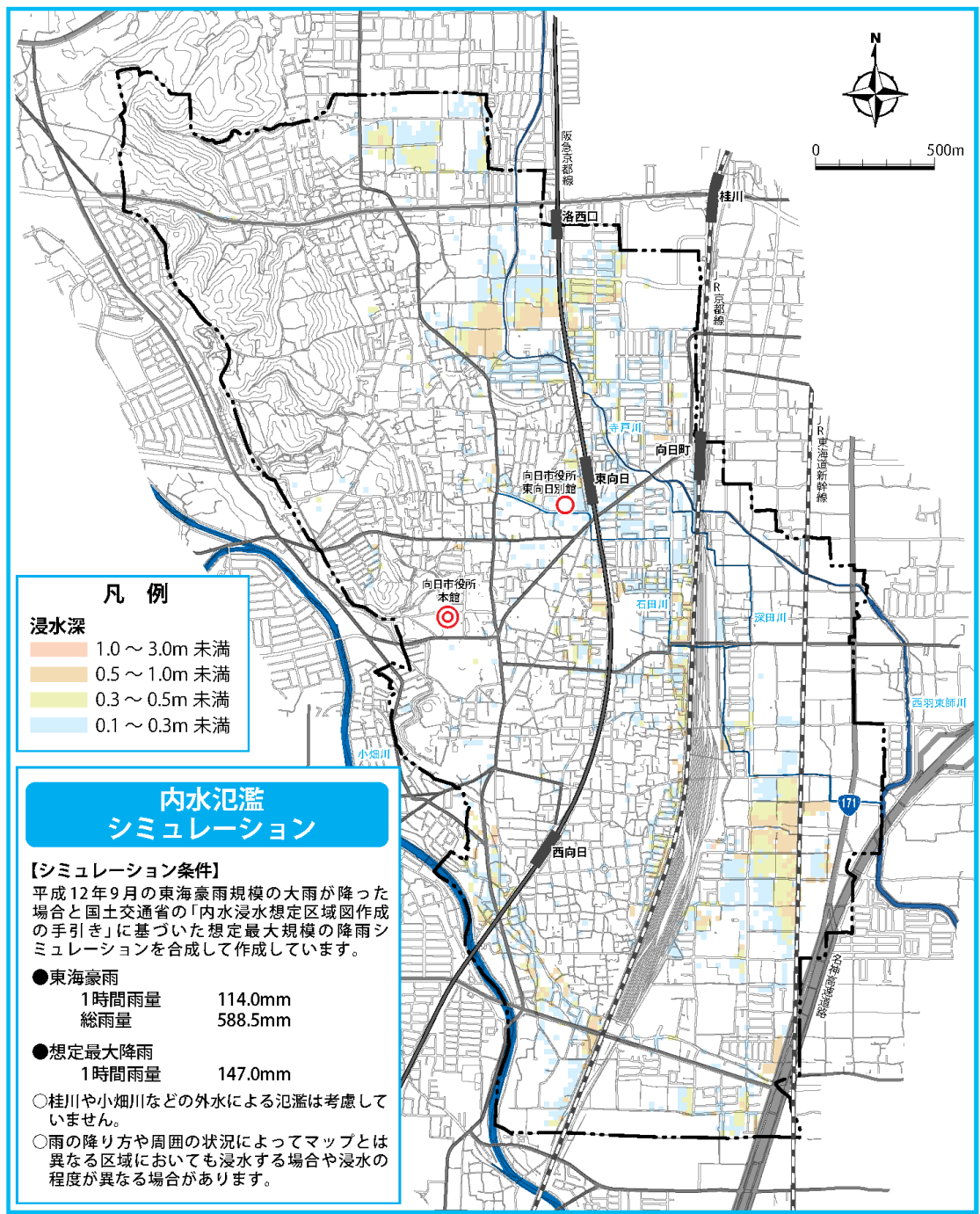
(7) 防災の現況

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。

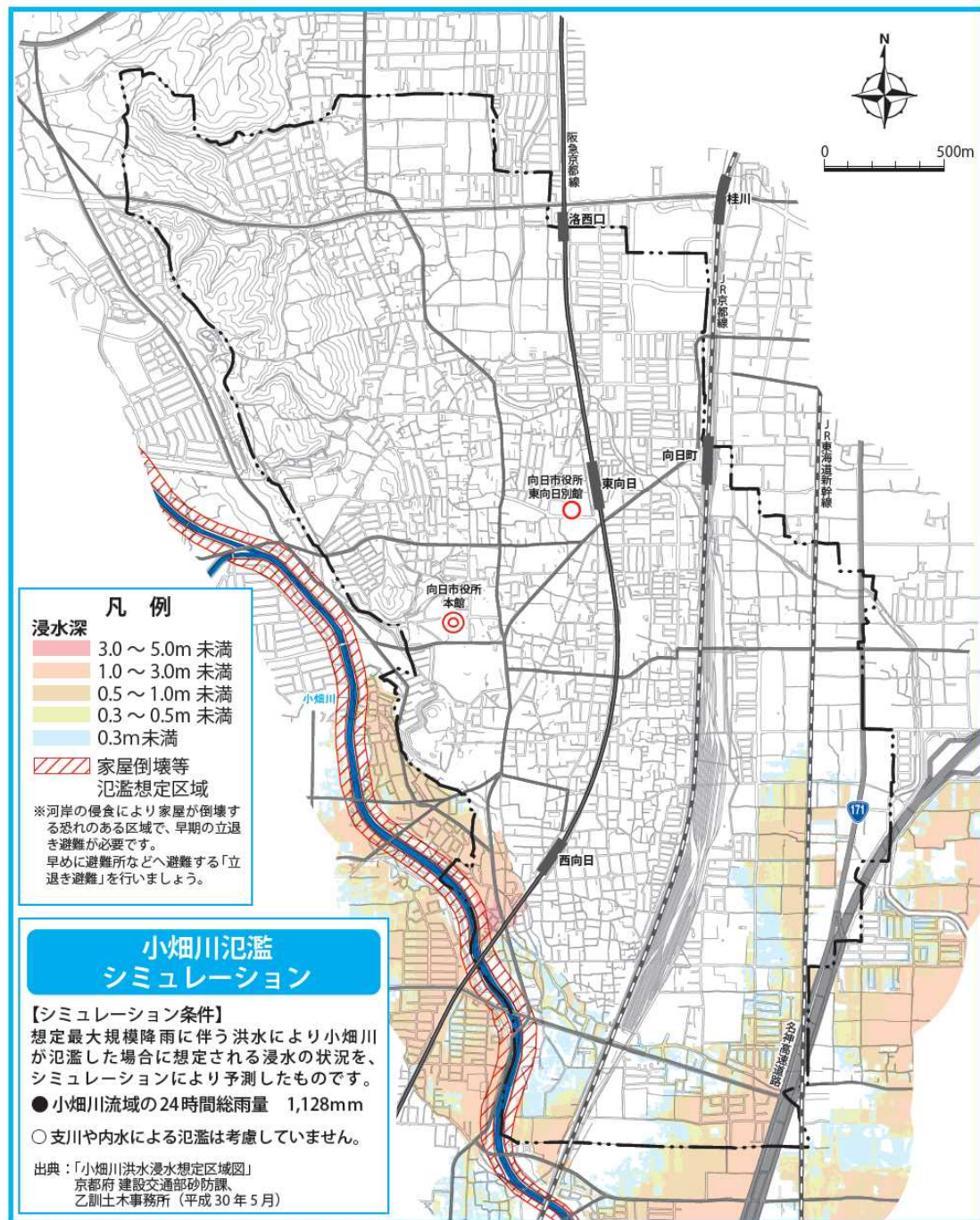
- 課 題**
- ⑫ 市内の住宅地においても、大雨による浸水や地震による強い揺れが想定されており、災害に対する市民の意識が高まる中、今後さらに災害に強いまちづくりが必要となります。

【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)

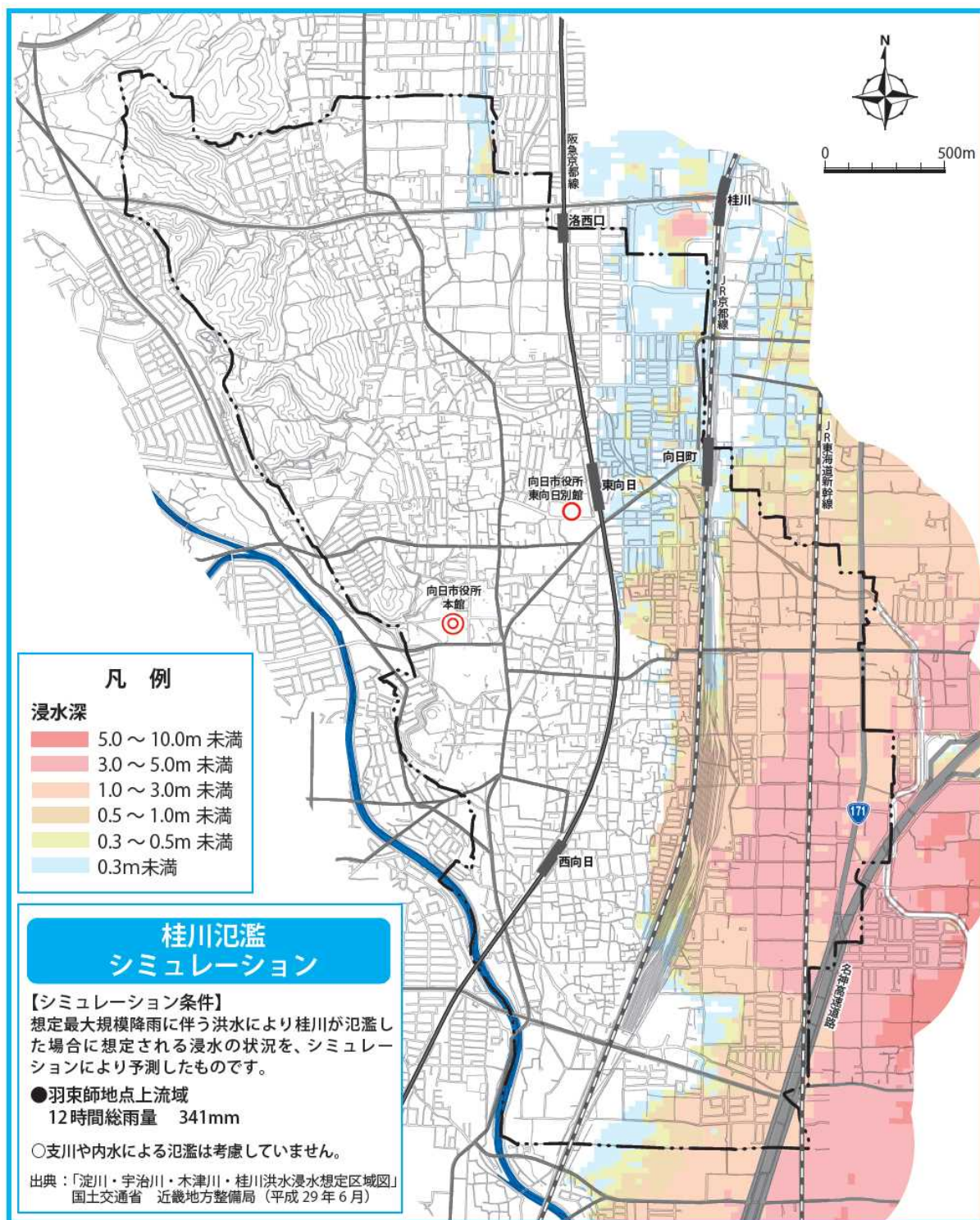
【小畑川ハザードマップ】



想定最大規模降雨とは、1000年に1回程度起こる大雨です。

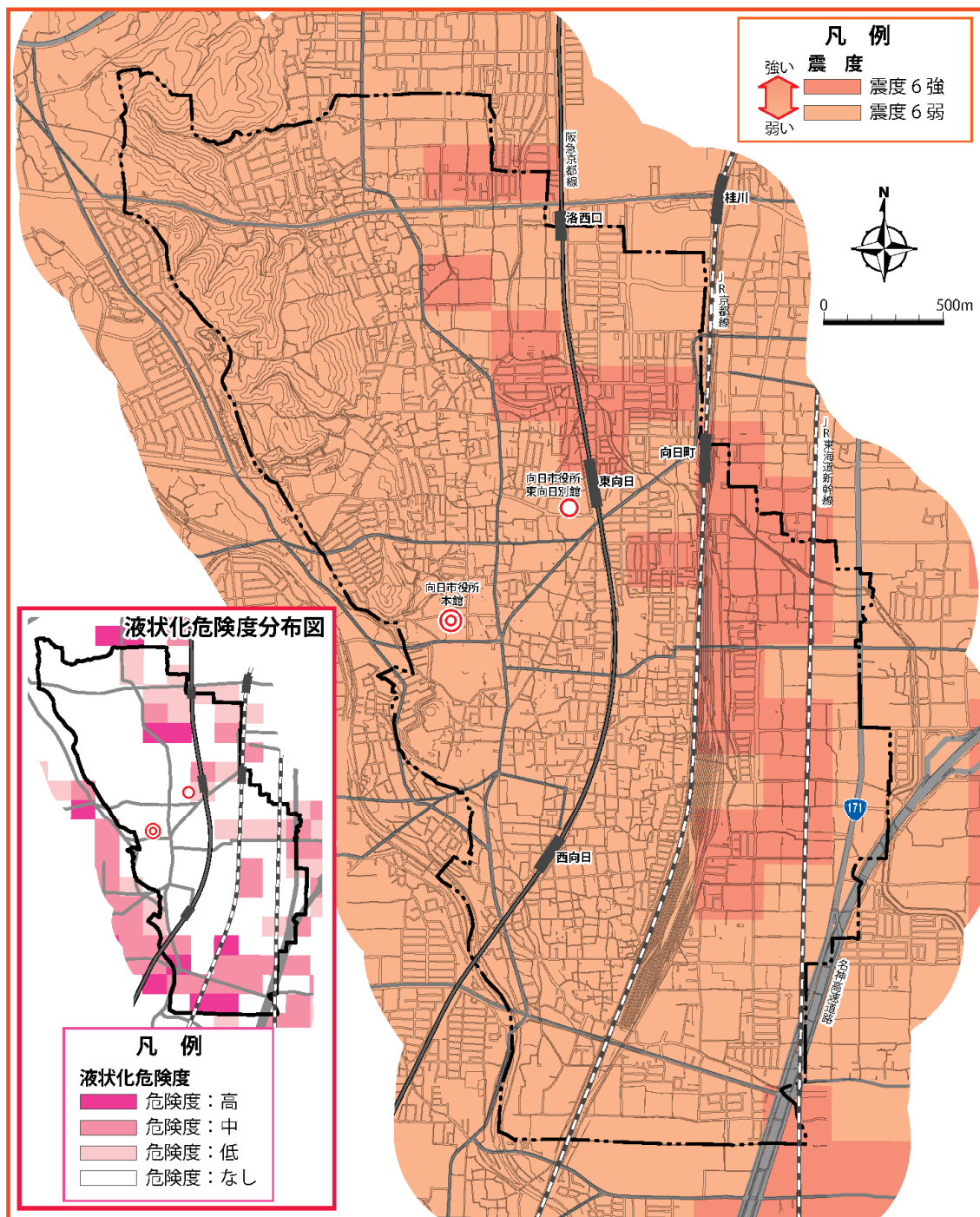
資料：向日市防災マップ（令和元年度版）

【桂川ハザードマップ】



資料：向日市防災マップ（令和元年度版）

【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

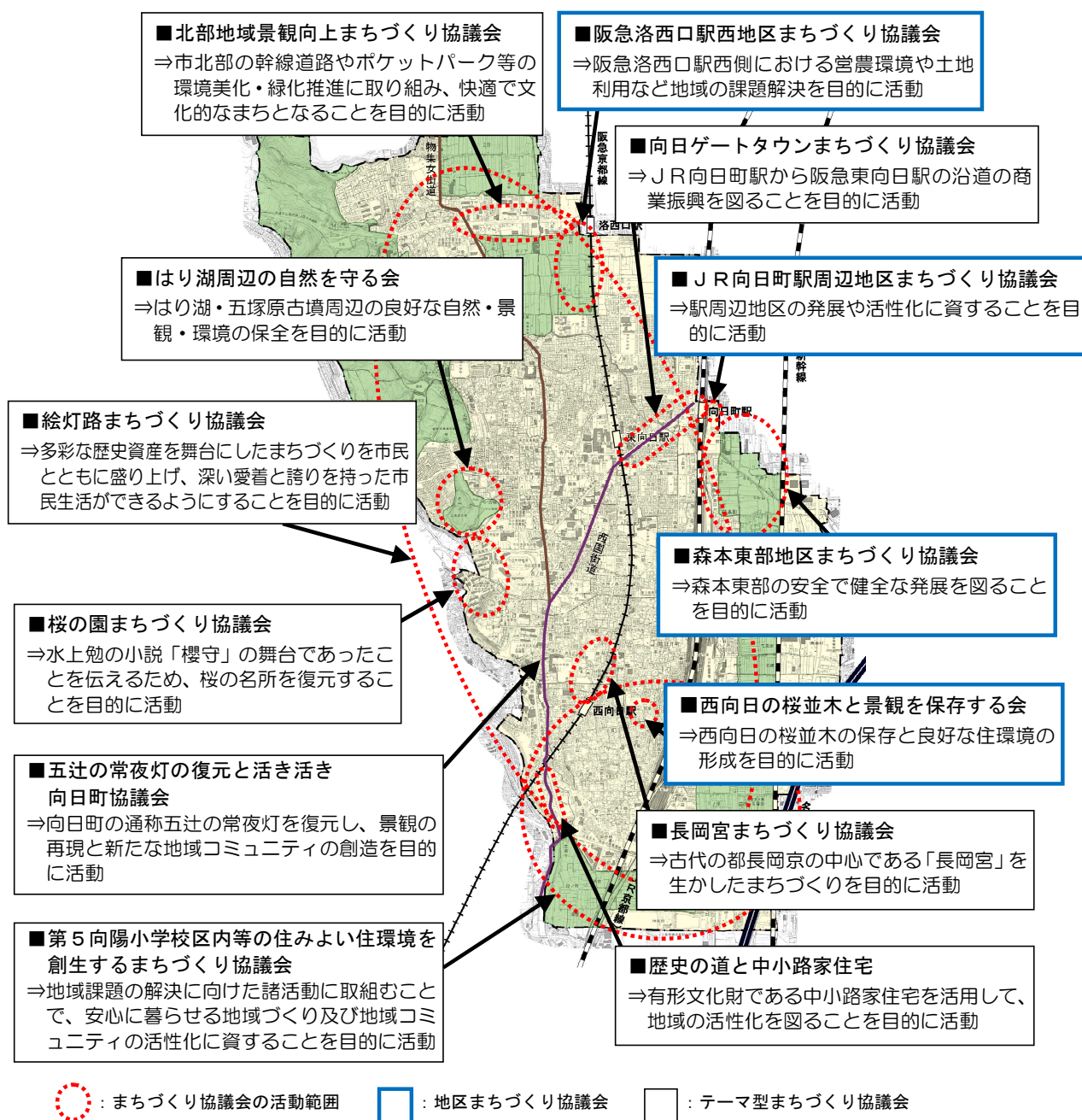
本市には、向日市まちづくり条例に基づき認定されたまちづくり協議会が13団体あります。

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)】



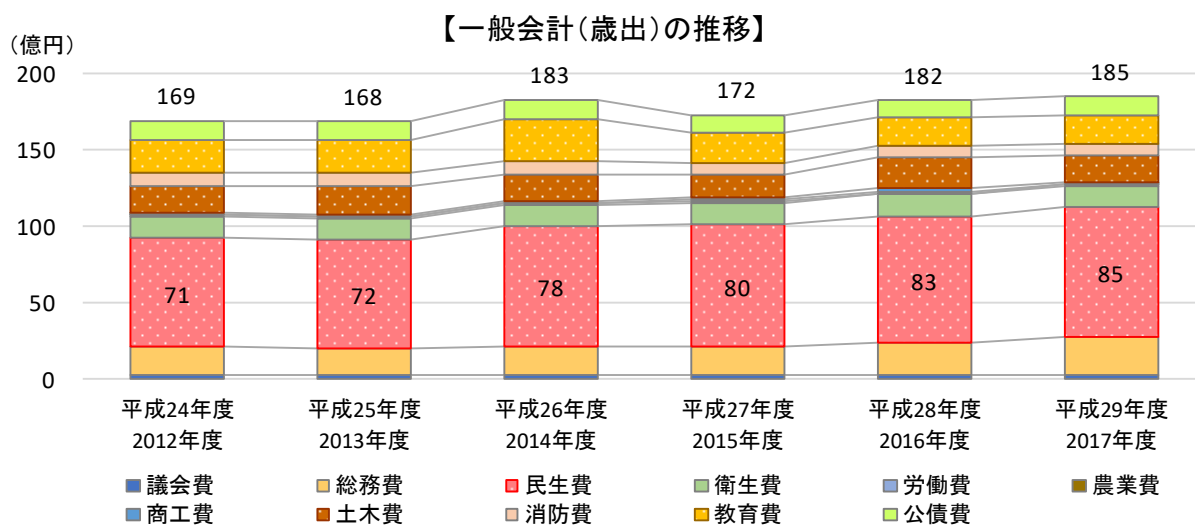
（９）財政の現況

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。

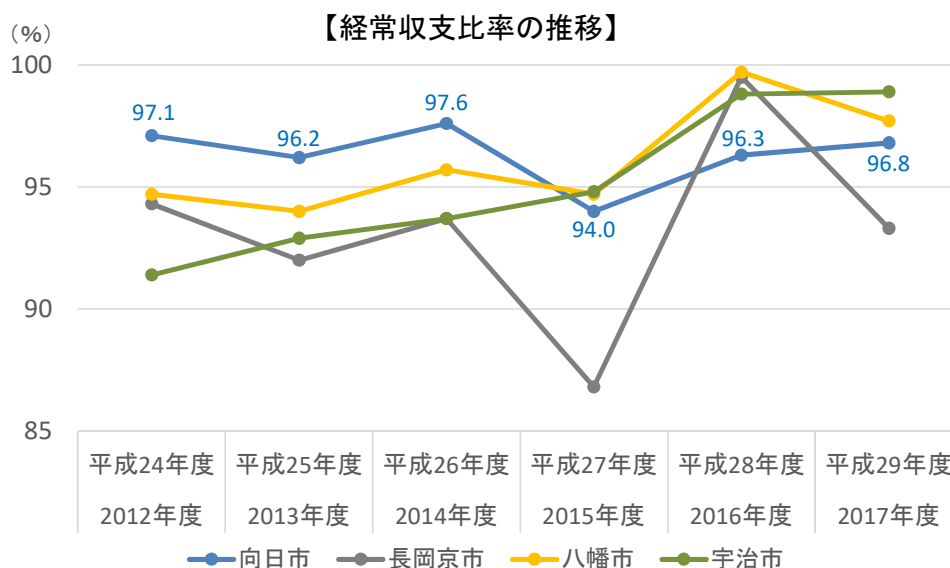
また、財政構造の弾力性を示す指標である経常収支比率は、近隣市町村と同様に90%以上の高い値で推移しています。

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



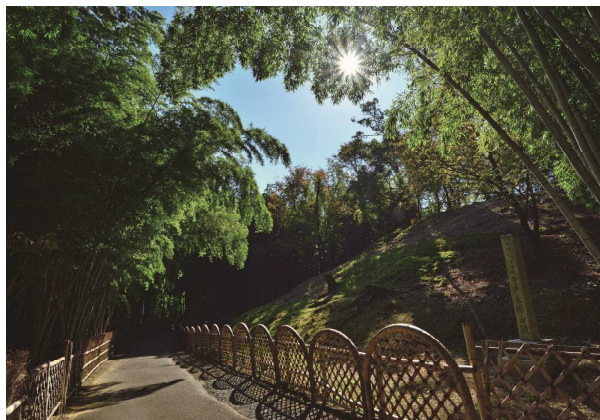
（５）市固有の資源の保全

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

