

**城陽市都市計画マスタープラン
(改定原案)**

目 次

第1章 城陽市都市計画マスタープランの改定背景	1
1.1 都市計画マスタープランとは	2
1.2 計画改定の背景と位置づけ	2
1.3 主な上位計画と関連事業	3
1) 主な上位計画におけるまちづくりの方針	3
2) 主な上位計画におけるゾーニング	4
1.4 計画の役割	6
1.5 計画の条件	6
第2章 城陽市の現状整理	7
2.1 社会の潮流	8
1) 本格的な人口減少・少子高齢社会の到来	8
2) 地方創生の推進	8
3) 災害リスクの高まりと社会インフラの老朽化	8
4) 環境問題の深刻化	9
5) 行政と民間、地域住民との連携によるまちづくりの推進	9
6) 広域交流のさらなる進展	9
2.2 城陽市の現況分析	10
1) 気候・地勢	10
2) 歴史	10
3) 人口	11
4) 通勤・通学流動	13
5) 土地利用	15
6) 産業	17
7) 交通	19
8) 都市基盤	22
9) 防災	24
10) 地域資源	26
2.3 市民のまちづくりに対する意識	27
2.4 城陽市のまちづくりを考えるワークショップ	33
1) 開催概要	33
2) 開催結果	33
2.5 城陽市の現状をふまえた課題と重点課題	34
第3章 城陽市のめざすべき将来像	35
3.1 まちづくりの基本方針	36
3.2 将来都市構造	38
3.3 将来都市フレーム	40
1) 人口フレーム	40
2) 市街地フレーム	40

第4章 まちづくりの全体方針	41
4.1 土地利用方針	42
4.2 市街地整備に関するまちづくり方針	45
4.3 交通に関するまちづくり方針	48
4.4 上下水道に関するまちづくり方針	51
4.5 防災に関するまちづくり方針	53
4.6 自然・歴史共生に関するまちづくり方針	56
第5章 地域別まちづくり方針	59
5.1 地域区分の考え方	60
5.2 各地域のまちづくり方針	61
1) 久津川地域	61
2) 城陽・寺田地域	64
3) 長池・富野荘地域	67
4) 青谷地域	70
5) 東部丘陵地域	73
第6章 まちづくりの推進方策	76
6.1 まちづくりの基本的な進め方	77
用語一覧	79

第 1 章

城陽市都市計画マスタープランの改定背景

1.1 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは、各市町村が住民の意見を反映させつつ、地域の特性を踏まえて、都市計画法第18条の2に示される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を定めるものです。

本市においても、本市を取り巻く経済・社会構造の変化や市民の価値観の多様化などを踏まえて、自然や歴史、文化、伝統などを生かした個性的で快適なまちづくりを進めるために、まちの将来像を市民と行政が共有できるための計画として「城陽市都市計画マスタープラン」を策定します。

1.2 計画改定の背景と位置づけ

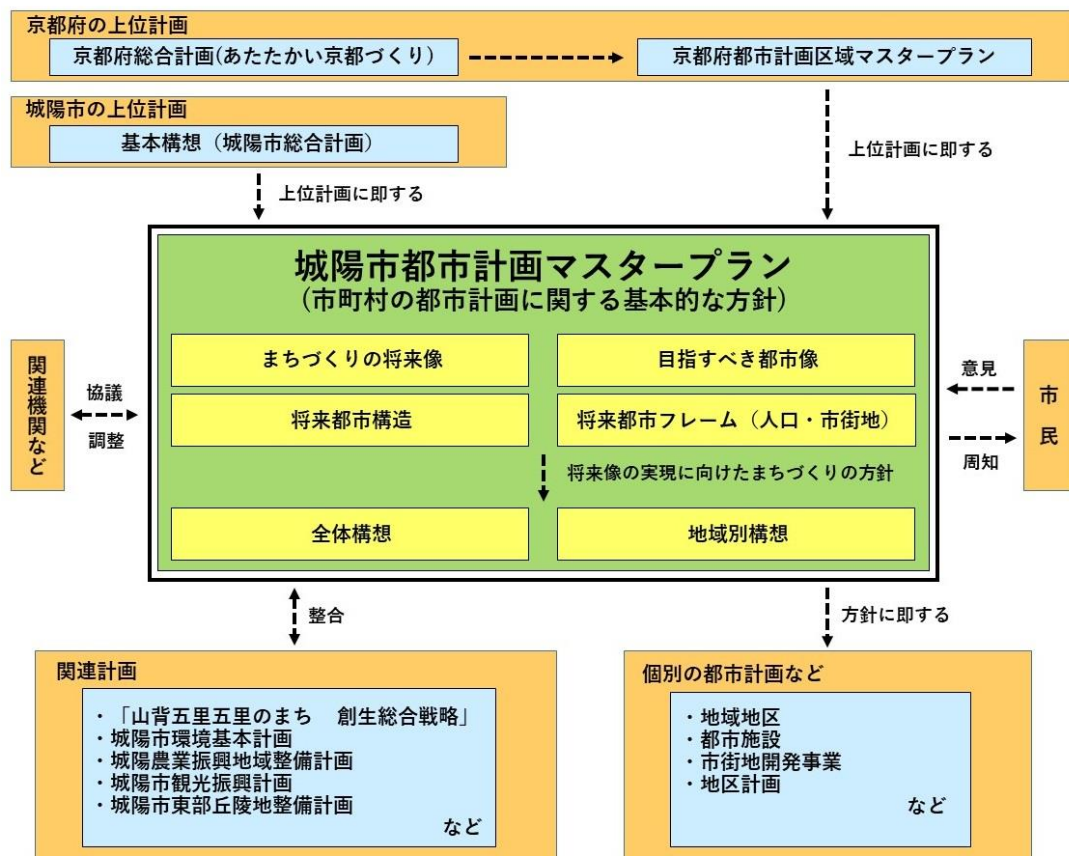
「城陽市都市計画マスタープラン」は、平成29年3月の第4次城陽市総合計画の策定等を受け、都市計画法に基づき平成30年3月に改定しました。

現在、我が国においては、深刻な人口減少により、地域の活力や経済の活力の低下が大きな課題となっていることから、東京の一極集中を是正し、魅力ある地方と都市が結びついた、多様な国民の幸せの実現に向け取組が進められています。

こうした状況の中、本市においては、人口減少・少子高齢化等の課題解決に向けて、新たな市街地や東部丘陵地の整備、JR奈良線の複線化など、新たなまちづくりに向けて大きな転換期を迎えるとともに、まちの魅力発信やひとを呼び込むまちづくりの推進が重要となっています。

京都府では、令和4年12月に京都府のめざす方向性を明らかにした「京都府総合計画（あたたかい京都づくり）」の中で、令和5年4月から令和9年3月までを計画期間とする新たな「山城地域振興計画」が策定されました。また、令和6年12月には、令和17年を目標年次とする「宇治都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「宇治都市計画区域マスタープラン*」）という。）が改定されました。本市においては、平成29年3月に策定し、令和8年度を目標年次とする「第4次城陽市総合計画」の後期基本計画が令和4年4月に策定しました。

以上のような背景を踏まえて、現在の「城陽市都市計画マスタープラン」を総合的・計画的なまちづくりの観点から見直しを行います。



1.3 主な上位計画と関連事業

1) 主な上位計画におけるまちづくりの方針

- 京都府や本市が策定している主な上位計画では、以下のようなまちづくりの方針が示されています。

- ・ 京都府総合計画（あたたかい京都づくり） 令和5年3月（京都府）
- ・ 宇治都市計画区域マスタープラン 令和6年12月（京都府）
- ・ 第4次城陽市総合計画 平成29年7月 後期基本計画 令和4年9月（城陽市）

新名神高速道路の全線開通によるインパクトを生かしたまちづくり

・ 城陽市東部丘陵地において、企業誘致、商業施設整備、ICTを活用した基幹物流施設の整備などの新市街地整備を促進	京都府総合計画
・ 城陽市東部丘陵地青谷地区においては、広域的な交通利便性の向上を生かし、基幹物流施設を中心とした次世代型物流拠点を配置	宇治都市計画区域マスタープラン
・ 新名神高速道路の利便性を生かし、新市街地や東部丘陵地等のまちづくりを進め、産業活性化や雇用の創出等、地域の活性化を推進 ・ 観光拠点の整備や交流人口の増加の推進	第4次城陽市総合計画

鉄道駅周辺のまちづくり

・ 近鉄寺田駅の周辺地区を中心商業地として位置づけ、多様な都市機能を集積 ・ JR 城陽駅周辺地区において、隣接する住宅地との環境の調和を図り、日常生活に必要な店舗や診療所、業務施設等を集積	宇治都市計画区域マスタープラン
--	-----------------

交通基盤の整備

・ 城陽スマート IC（仮称）につながる新たなネットワークの整備の促進 ・ JR 奈良線全線複線化の実現をめざし、鉄道利用者増加の取組を推進	京都府総合計画
・ 歩行者の安全確保、日常生活に密着した安全で快適な道路整備 ・ 近鉄連続立体交差化事業について関係機関に要望 ・ JR 奈良線全線複線化の実現に向けた取組を推進	第4次城陽市総合計画

居住環境の整備

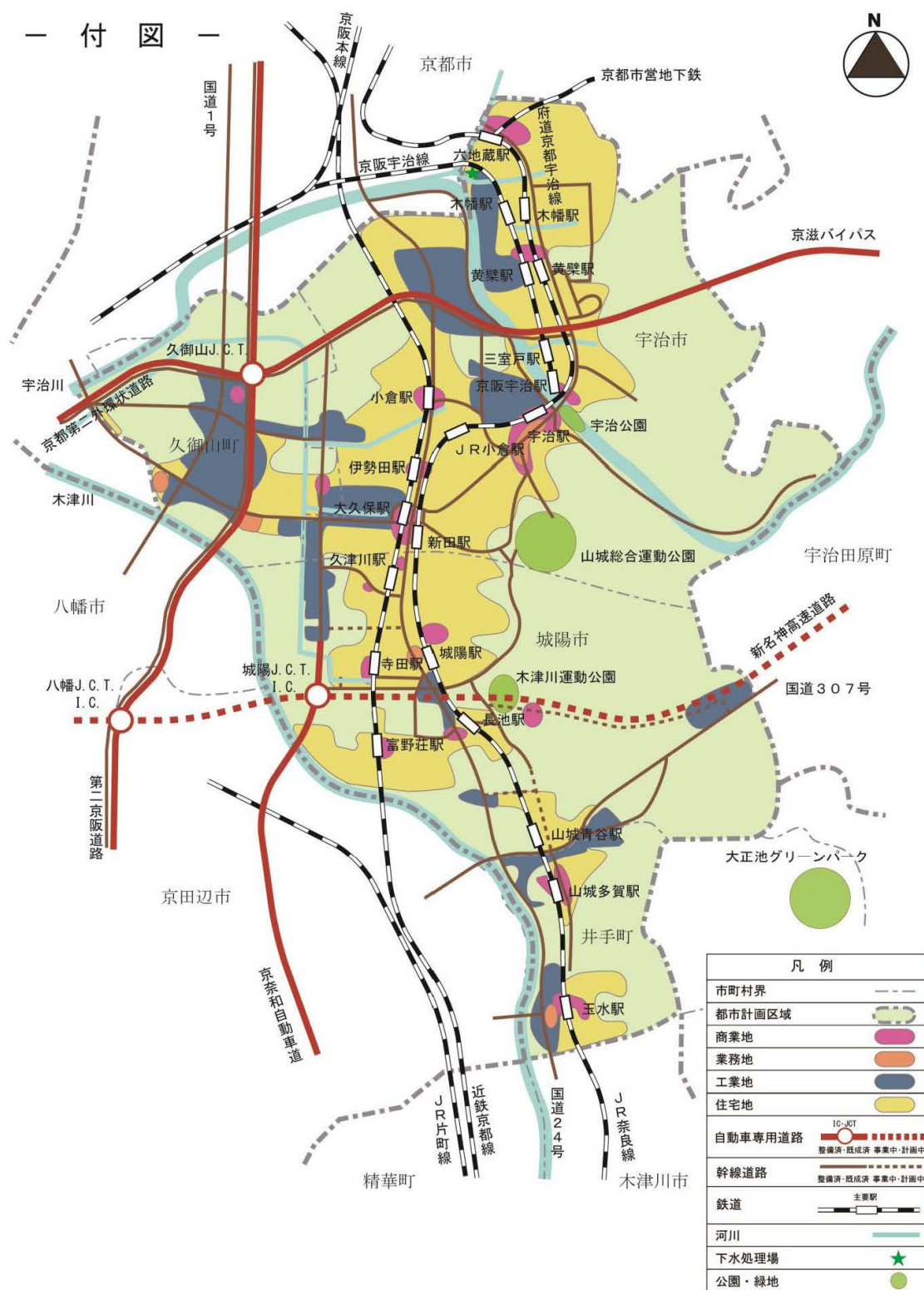
・ 良好な地域コミュニティの実現を目指した、多世代都市居住のまちづくりの展開	宇治都市計画区域マスタープラン
・ 市内の住宅・建築物の耐震化を推進し、地震災害に強いまちづくり ・ 維持されていない空き家について適切な管理の促進 ・ 駅周辺の既成市街地において、用途や建築物の高さ規制等の見直し等を行い、高度利用を促進 ・ 水道水の安定供給、適切な下水道管の維持管理および上下水道施設の更新・耐震化	第4次城陽市総合計画

地域資源の保全・活用

・ 木津川を自然環境の骨格的な施設として位置づけ保全	宇治都市計画区域マスタープラン
・ 鴻ノ巣山や優良農地、寺社仏閣の緑の保全を行うとともに、住宅地や道路の緑化 ・ 文化財およびその周辺の環境整備や適正な維持管理 ・ 市内の魅力ある観光資源を有効に活用	第4次城陽市総合計画

2) 主な上位計画におけるゾーニング

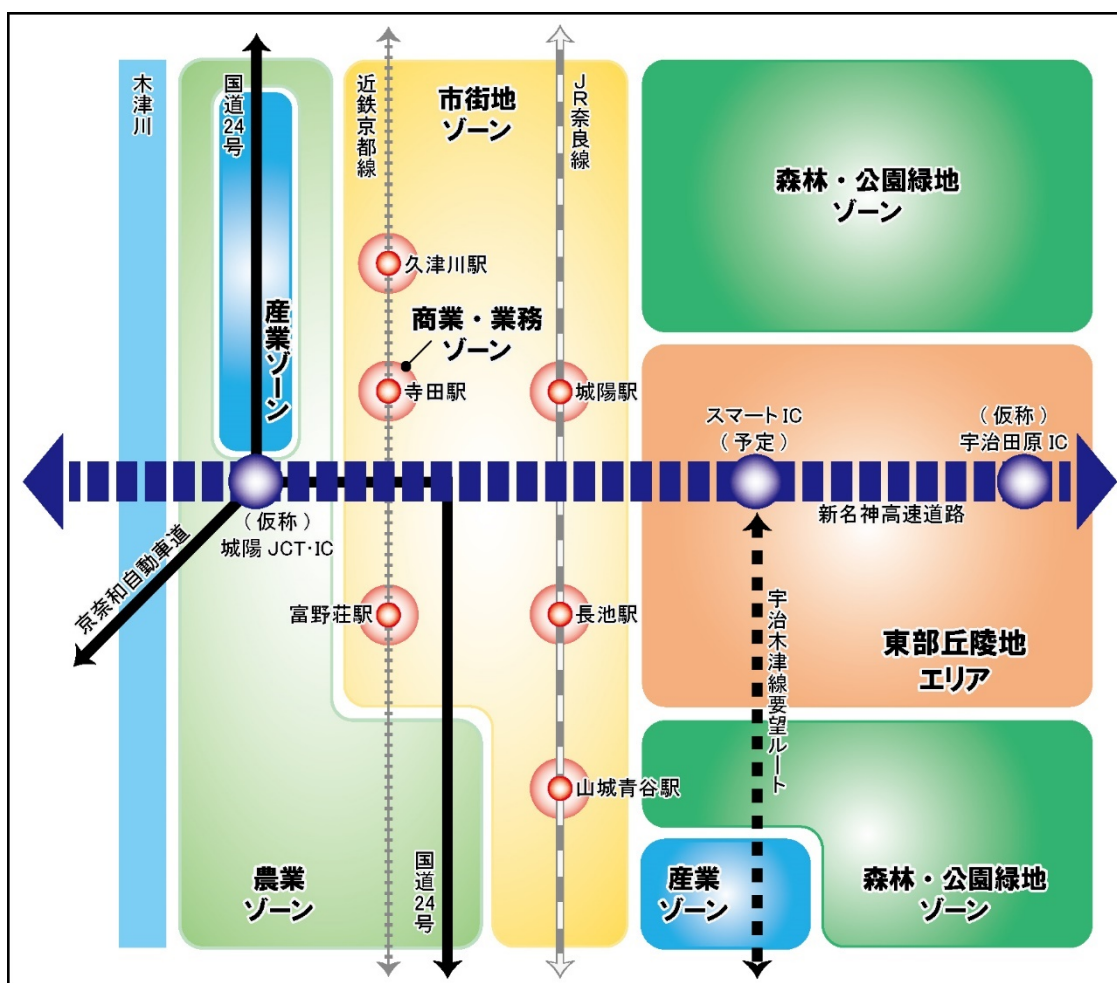
- 「宇治都市計画区域マスタープラン」のゾーニング*図では、近鉄京都線およびJR奈良線沿線には北部の周辺市町と連した住宅地、鉄道駅周辺には商業地、自動車専用道路沿道および幹線道路沿道には工業地を形成する方針としています。



(令和6年12月策定)

図 1.1: 宇治都市計画区域マスタープラン ゾーニング図

- 「第4次城陽市総合計画」の土地利用ゾーニング図では、市域中央部を市街地ゾーンとし、6つの鉄道駅周辺を商業・業務ゾーンとしています。また、市域西部の農業地は農業ゾーンとし、優良農地などを保全・整備するとともに集落環境の向上をめざします。市域東部の丘陵地は森林・公園緑地ゾーンとし、農地や緑地の保全や活用を方針としています。また、東部丘陵地エリアは、新名神高速道路のインターチェンジやスマートインターチェンジが設置されるなどの立地条件を活かして、新たな産業の創出・集積に向けたまちづくりをめざすこととしています。

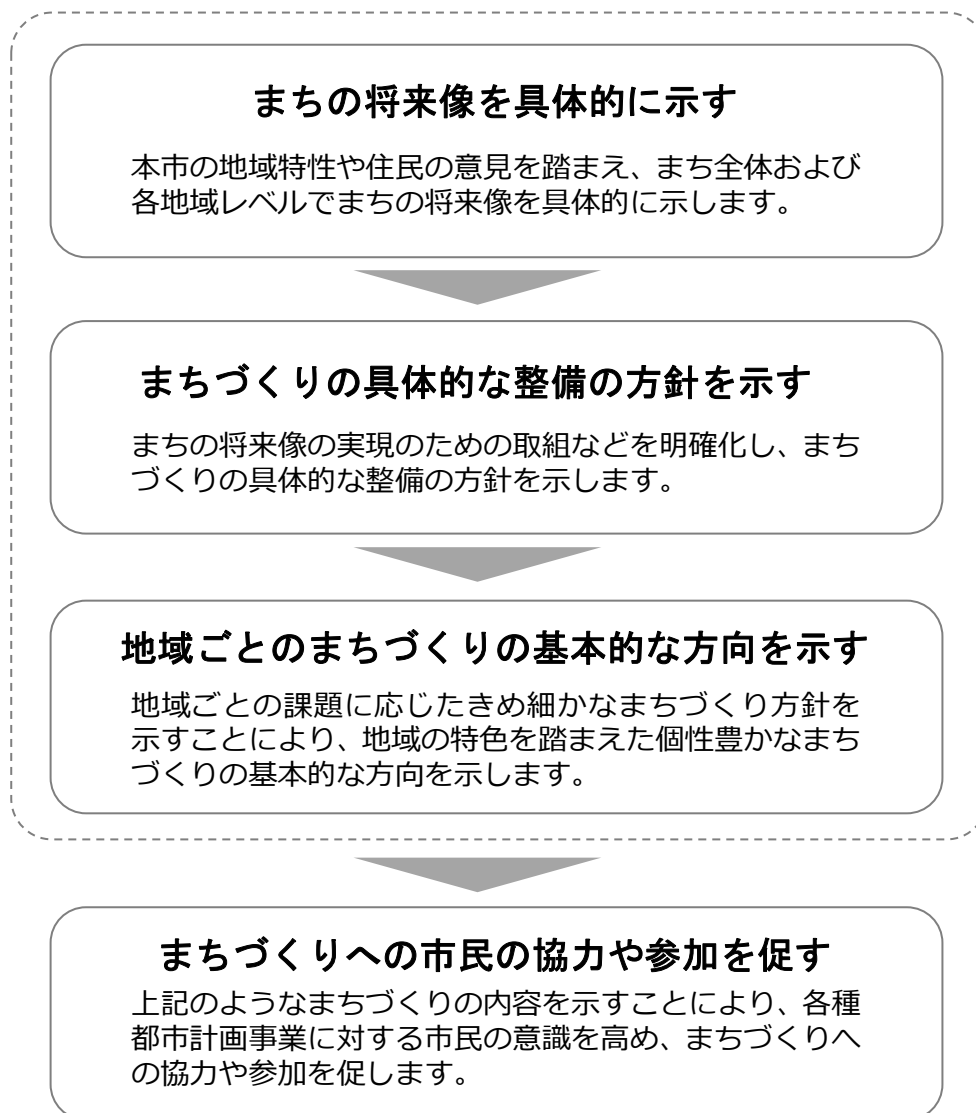


(平成 29 年 3 月策定)

図 1.2: 第4次城陽市総合計画 土地利用ゾーニング図

1.4 計画の役割

本計画の役割は、大きく以下のとおりです。



1.5 計画の条件

本計画は、宇治都市計画区域*における城陽市全域（3,271ha）を対象区域とします。

また、本計画は、将来の都市像を実現する長期的目標として、令和17年度（2035年度）を目標年次として設定します。

なお、本計画は策定後も幅広く市民の意見を反映させ、市民の更なる理解と協力のもとにまちづくりを進めていくための指針であることから、都市計画の見直しやまちづくりの具体化に伴い、必要に応じて計画の見直しを行います。

第2章

城陽市の現状整理

2.1 社会の潮流

1) 本格的な人口減少・少子高齢社会の到来

- 我が国は、今後も長期にわたり人口減少が続く本格的な人口減少社会を迎えようとしています。
- 高齢化も進行し、世界の主要国がいまだかつて経験したことのない超高齢社会*となっています。
- 今後は、長期的に我が国の人口を一定水準に保つとともに、生産年齢人口*の減少による生産力の低下に対する取組が求められます。
- 人口減少・少子高齢化が進展する地方都市においては、都市基盤や生活利便性を支える都市機能をコンパクトに集約し、公共交通を基本としてネットワーク化することで、地域の活力を維持する「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク*」の考え方が重要となっています。

2) 地方創生の推進

- 本格的な人口減少社会の到来を背景に、平成26年12月、平成72年（2060年）に1億人程度の人口確保をめざした「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン*」と、その実現に向けた平成31年度（2019年度）までの国の取組を示した「まち・ひと・しごと創生総合戦略*」が閣議決定されました。その後、令和元年には、第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が閣議決定されました。
- また、令和5年7月に閣議決定された「第三次国土形成計画*（全国計画）」では、国土の刷新に向けた重点テーマとして、日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏*」の形成による、地域課題の解決と地域の魅力向上などが定められています。
- 地方自治体においても、安定した雇用の確保や、二地域居住*やUIJターン*の推進、交流人口（関係人口*）の創出、女性の社会参加の推進、若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる環境づくりなど、地方創生に向けた取組が進められています。
- 加えて、デジタル田園都市国家構想*等により、地方活性化を図るため、地方の経済・社会に密接に関係する様々な分野において、デジタルの力を活用し、社会課題の解決や魅力向上を図る取組が進められています。

3) 災害リスクの高まりと社会インフラの老朽化

- 近年は、局地的豪雨や土砂災害などの自然災害が相次いで発生しており、また、近い将来、南海トラフ地震や首都直下地震などの巨大地震の発生が予想されていることなど、我が国における災害リスクは依然として高い水準にあります。
- 国および地方自治体では、災害を未然に防ぐ「防災」とともに、被害を最小限に留める「減災*」に取り組むことで、「強さとしなやかさ」を備えた地域づくりを進めるなど、「想定外の事態」をなくすべく、不断の取組を行う必要があります。
- また、高度経済成長期以降に集中的に整備した建築物やインフラ施設の老朽化が課題となっており、効率的・効果的な社会資本の整備・更新に取り組むことが重要となっています。

4) 環境問題の深刻化

- 社会経済活動の発展は、生活を豊かにする一方、地球温暖化*をはじめとして、様々な環境問題を引き起こし、それらは近年さらに深刻化しており、社会全体として持続的に発展可能な資源循環型社会*を構築していくことが求められています。
- 令和2年10月には、政府が2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルをめざすことを宣言するなど、国としても環境問題対策に力を入れています。
- 本市においても、令和3年11月に「ゼロカーボンシティ」宣言*を行い、温暖化対策に強く寄与することを明確にしており、かけがえのない故郷を次の世代につなげるため、市民一人ひとりが環境や資源の問題を考え、行動することが求められています。

5) 行政と民間、地域住民との連携によるまちづくりの推進

- 近年、民間が主体となって、地域の価値を維持・向上させる取組が盛んになってきています。また、公共施設の維持・管理において、民間の活力やノウハウを生かして効率的に運用している事例も多くなっています。
- 歴史や地域個性を活かした環境と文化の共生による地域づくりを、それぞれの地方自治体が民間や地域住民と連携して進め、市民にとって快適な住みよいまちづくりを行うことが求められています。

6) 広域交流のさらなる進展

- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、一時期、インバウンド*需要の落ち込みもありましたが、近年では再び需要が拡大しており、令和5年3月31日に閣議決定された「観光立国推進基本計画」では、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策として、持続可能な観光地域づくり戦略、インバウンド回復戦略、国内交流拡大戦略が掲げられています。
- 観光地域づくりの舵取り役としての日本版DMO*の設立や、地域の特産物や地域資源を生かした観光まちづくりも各地で活発になってきています。
- また、新型コロナウイルス感染症の拡大等を契機として、リモートワーク等の働き方の多様化も急速に進展しています。
- 国は高速道路や鉄道などの交通ネットワークの整備により、相互に連携した国土軸の形成を進めており、地方自治体においても、周辺自治体と連携することで、広域交流に対応したまちづくりを行うことが求められています。

2.2 城陽市の現況分析

1) 気候・地勢

- 気候は比較的温暖な瀬戸内式気候であり、加えて、豊富な地下水や豊かな緑が地域のうるおいある環境を創出しています。
- 地形・地質は、沖積層*からなる西部の低地と、洪積層*からなる東部の丘陵地、古生層*からなる南東部の山地に分かれ、南東部から北西部にかけて低くなる地盤傾斜を示しており、変化に富んでいます。

2) 歴史

- 京都と奈良の間に位置する本市は、古くから交通の要衝として位置づけられてきました。
- 北部の久津川周辺には、車塚をはじめとする古墳や遺跡が数多く分布し、南部の長池周辺は江戸時代には大和街道の宿場町として栄えました。
- 近世の農村集落から久津川、寺田、富野荘および青谷の4か村の合併を経て、京都・大阪都市圏の影響を受けながら都市として発展してきました。

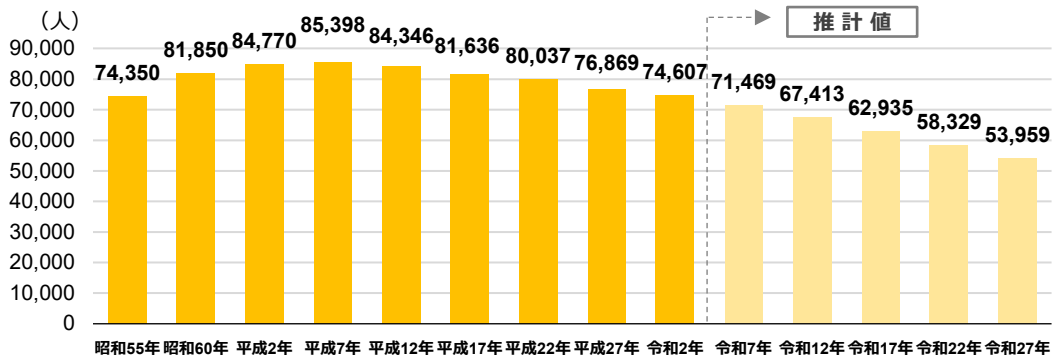


図 2.1: 城陽市の位置

3) 人口

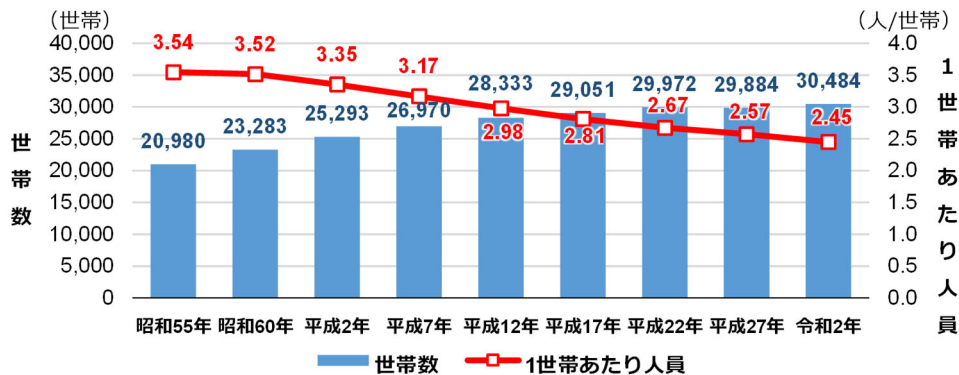
(1) 人口・世帯数

- 人口は令和2年に74,607人となっており、平成7年をピークに減少傾向にあります。令和27年の人口は53,959人と推計されています。
- 世帯数は増加傾向であるのに対し、1世帯あたり人員は減少しています。
- 昭和55年以降、65歳以上の割合が増加し、14歳以下の割合が減少しており、少子高齢化が進行しています。将来的には、14歳以下の割合は下げ止まりとなるものの、65歳以上の割合は増加していくと推計されています。



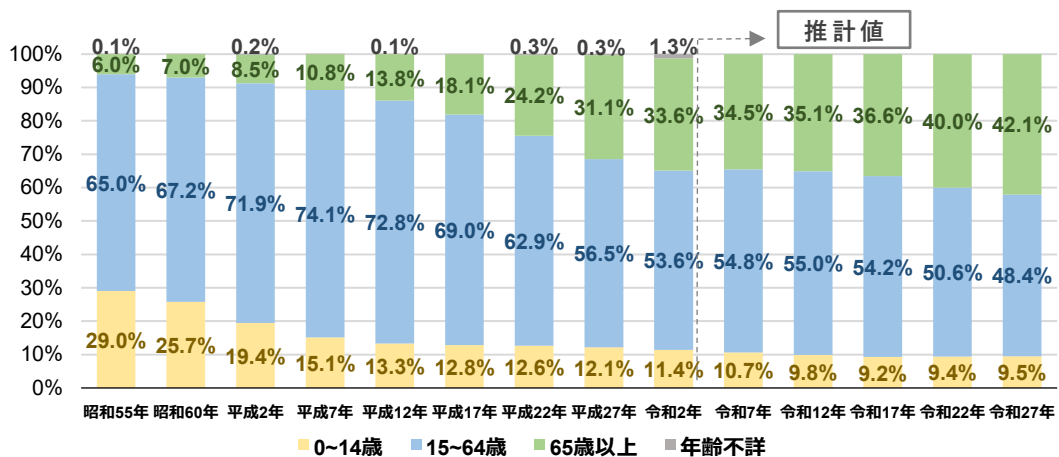
資料：国勢調査（令和2年まで）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7年以降）

図 2.2: 総人口の推移



資料：国勢調査

図 2.3: 世帯数の推移

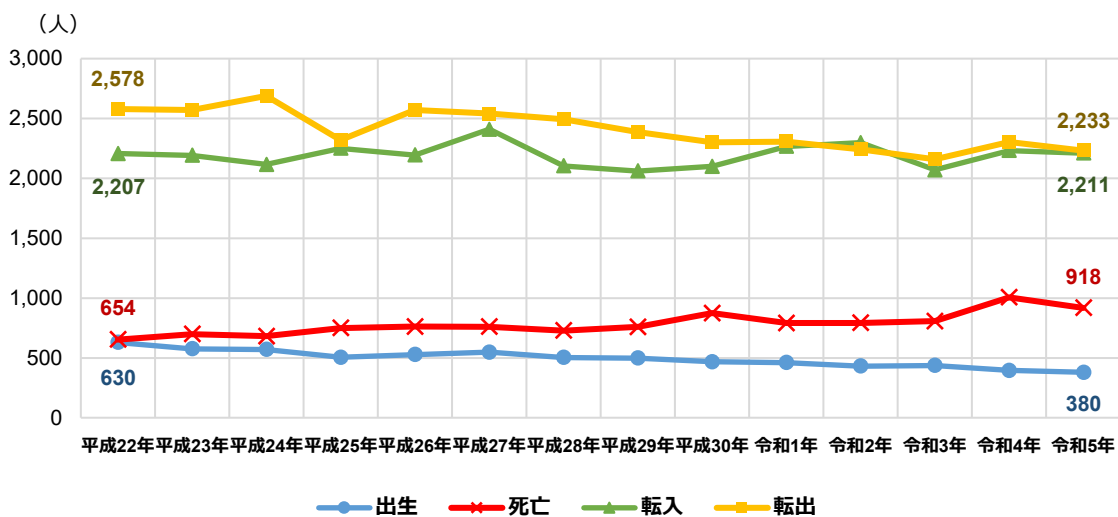


資料：国勢調査（令和2年まで）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7年以降）

図 2.4: 年齢階層別人口構成比の推移

(2) 人口の動態

- 人口動態*を見ると、平成22年以降では死亡数が増加傾向、出生数が減少傾向にあり、自然減*の傾向がより強まっています。
- また、転出者数が転入者数を上回る社会減*の状態が続いていますが、近年は転出超過数*は縮小傾向にあります。

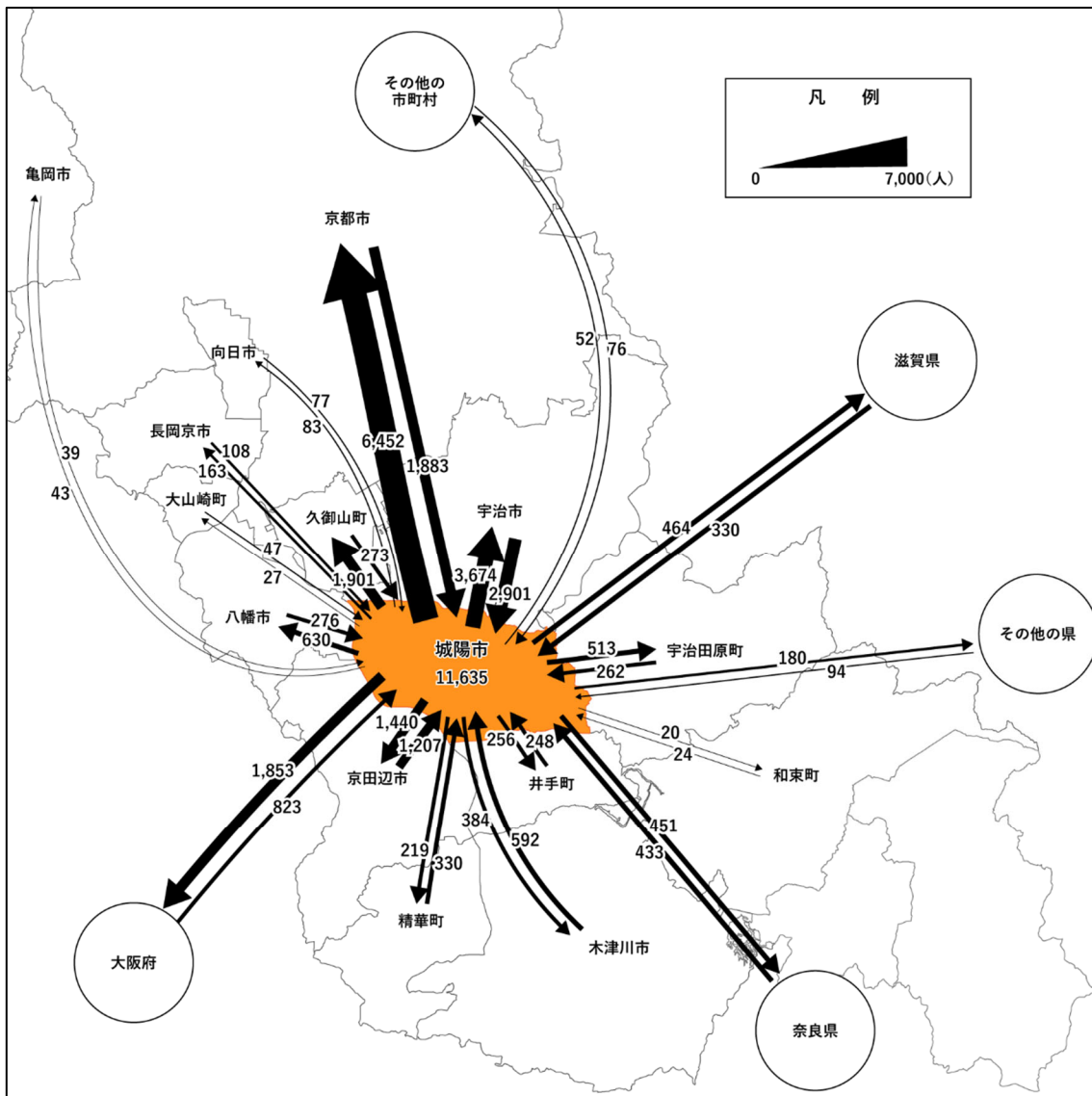


資料：市統計書

図 2.5: 人口動態の推移

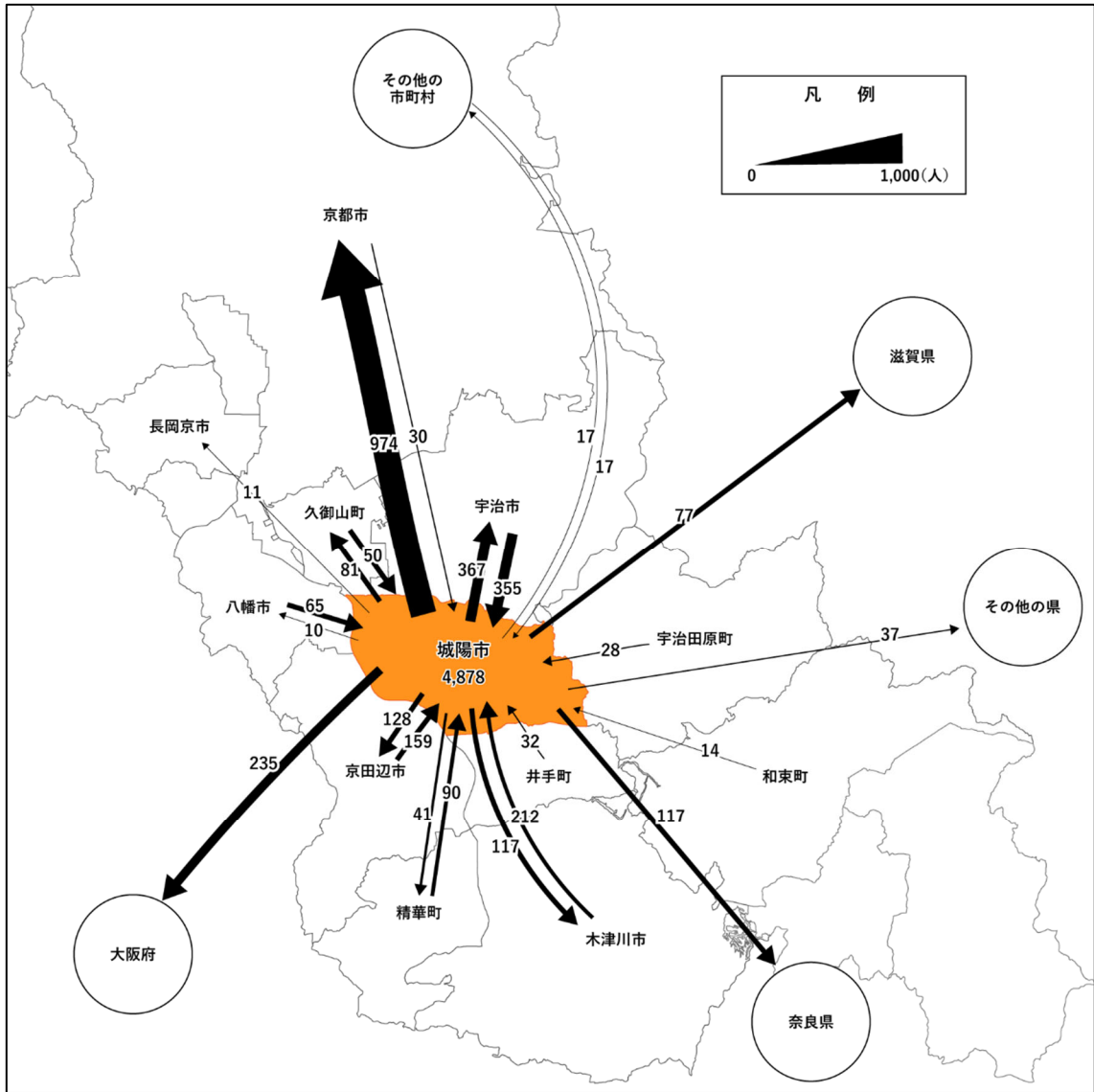
4) 通勤・通学流動

- 市外への通勤では京都市が6,452人で最も多く、次いで宇治市、久御山町、大阪府、京田辺市への通勤が多くなっています。一方、市外から城陽市への通勤では、宇治市、京都市、京田辺市からの通勤が多くなっています。
- 市外への通学では京都市が974人で最も多く、次いで宇治市、大阪府への通学が多くなっています。一方、市外から城陽市への通学では、宇治市、木津川市、京田辺市からの通学が多くなっています。



※15歳以上の通勤者を対象
資料：市統計書

図 2.6: 通勤流動(令和2年)



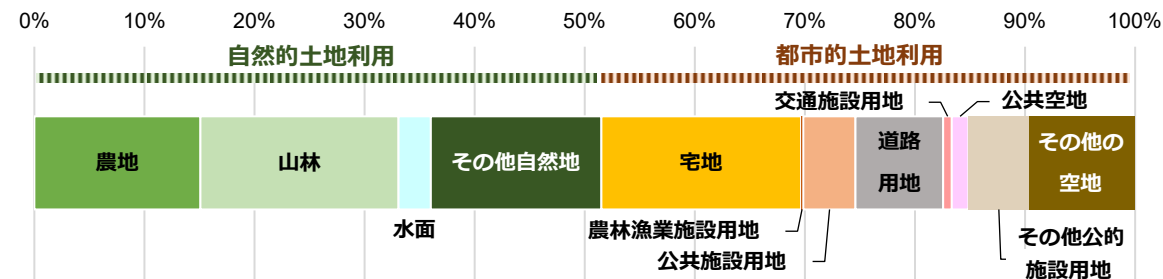
※10人以上の流動のある自治体を掲載 ※15歳以上の通勤者を対象
資料：市統計書

図 2.7: 通学流動(令和2年)

5) 土地利用

(1) 土地利用の現況

- 本市の土地利用は、自然的土地利用が過半数を占めています。
- 都市的土地利用を見ると、宅地が約18%を占め、そのうち住宅用地が13.6%、商業用地が1.7%、工業用地が2.8%となっています。



区分	自然的土地利用						
	農地			山林	水面	その他 自然地	合計
	田	畑	小計				
面積(ha)	236.39	256.81	493.20	589.16	95.33	506.85	1,684.54
構成比(%)	7.2%	7.9%	15.1%	18.0%	2.9%	15.5%	51.5%

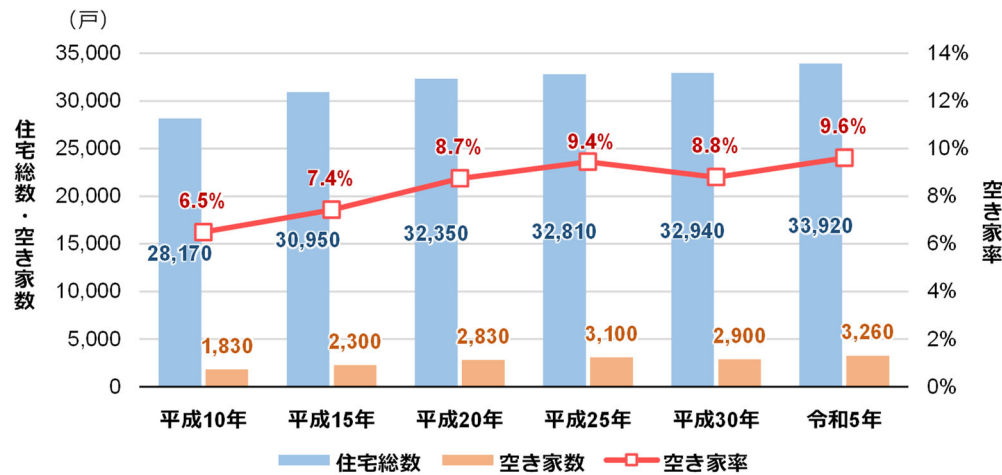
区分	都市的土地利用											
	宅地				農林漁業 施設用地	公共施設 用地	道路用地	交通施設 用地	公共空地	その他 公的施設 用地	その他 空地	合計
	住宅 用地	商業 用地	工業 用地	小計								
面積(ha)	444.72	55.99	93.03	593.74	6.56	155.63	260.30	25.88	49.06	180.96	314.33	1,586.46
構成比(%)	13.6%	1.7%	2.8%	18.1%	0.2%	4.8%	8.0%	0.8%	1.5%	5.5%	9.6%	48.5%

資料：都市計画基礎調査（令和元年度）

図 2.8: 土地利用の現況

(2) 空き家

- 空き家および空き家率は、平成10年以降住宅総数の増加に伴って増加傾向にあります。今後の人口減少に伴い、空き家の件数はさらに増加する可能性が懸念されます。



資料：住宅・土地統計調査

図 2.9: 空き家数・空き家率の推移

(3) 法規制

- 市全域（3,271ha）が都市計画区域に指定されており、そのうち約1/4にあたる872haが市街化区域*に指定されています。
- 市街化区域のうち、約8割（698ha）が住居系用途地域*に指定されています。
- 本市では、新名神高速道路の開通を見据え、東部丘陵地をはじめ、周辺地域において、市街地整備が進行しています。東部丘陵地の先行整備地区が平成28年に市街化区域に編入されていますが、今後は国道24号沿道寺田地区及び、東部丘陵地中間エリアについても、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった時点において、市街化区域に編入される見込みです。



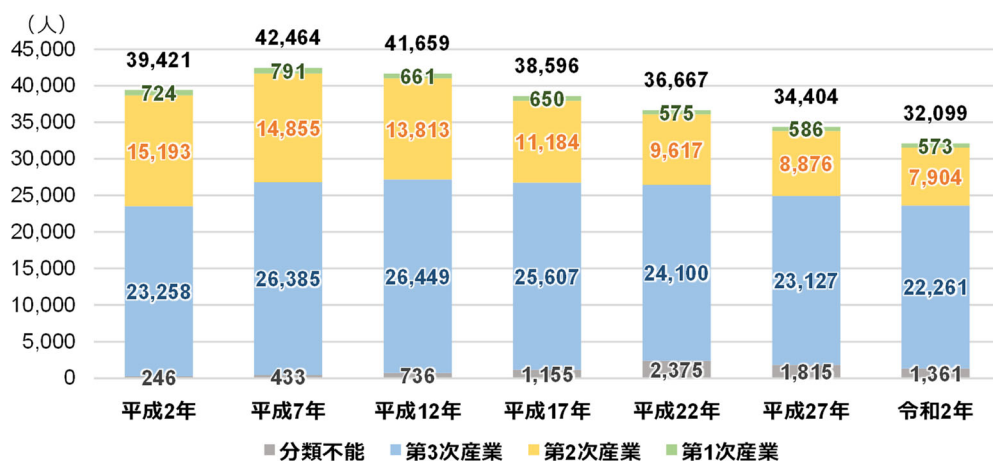
資料：都市計画基礎調査、市統計書

図 2.10:用途地域の指定状況

6) 産業

(1) 就業者数

- 総就業者数は平成7年以降減少傾向にあり、いずれの産業も就業者数は減少しています。



資料：市統計書

図 2.11: 城陽市の就業者数の推移

(2) 事業用地

- 市内の商工会議所や事業者が参加した会議では、事業用地のニーズは高いにもかかわらず、事業用地が不足しているという意見があがっています。

「城陽市商工業活性化推進審議会※1」 「明日の京都市城陽産業かがやきビジョン ミーティング※2」での意見（抜粋）	
市や市内産業について	○事業用地がない、あっても高価。 ○事業用地のニーズは高い。

※1 令和2年度から令和5年度にかけて実施、有識者、城陽商工会議所、及び城陽市で構成

※2 令和4年度から令和5年度にかけて実施、有識者、城陽商工会議所、市内事業者、及び城陽市で構成

資料：明日の京都市城陽産業かがやきビジョンへアクティブ産業あふれる3つのシンカ～

(3) 農業

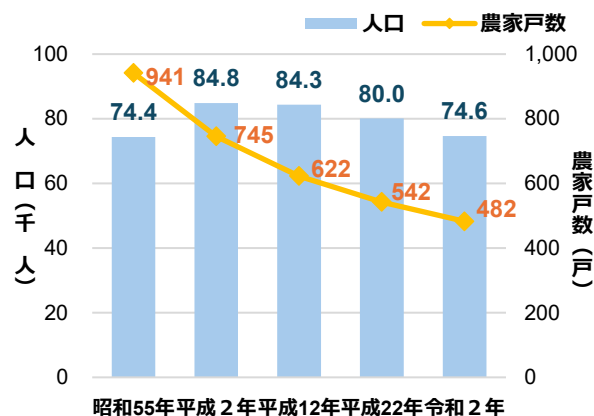
- 農業経営体*数が減少しており、経営者の高齢化による後継者不足も懸念されています。
- こうした状況のなか、耕作放棄地*が令和3年度には、農地面積全体の1.8%となり、市は指導や貸借調整等による対策を行っています。

表 2.1: 農業経営体数の推移

(単位: 経営体)

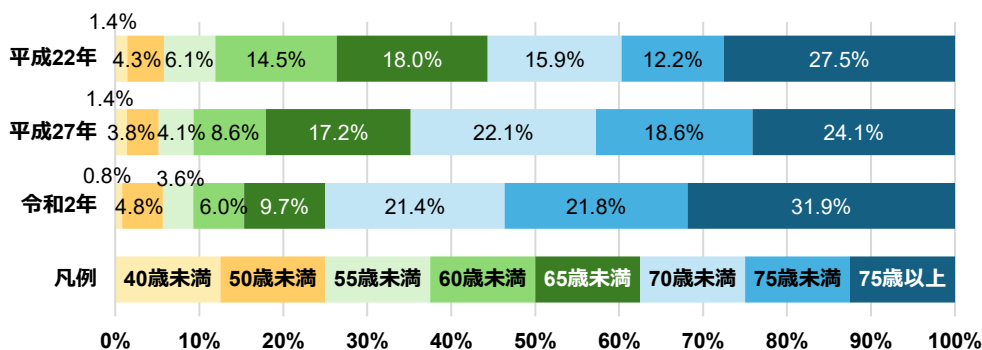
	平成22年 ①	平成27年	令和2年 ②	増減率 ②/①
城陽市	356	300	248	▲30.3%
京都府	21,678	18,016	14,181	▲34.6%
宇治市	219	173	152	▲30.6%
八幡市	337	315	244	▲27.6%
京田辺市	632	563	507	▲19.8%
木津川市	941	794	677	▲28.1%

資料: 農林業センサス



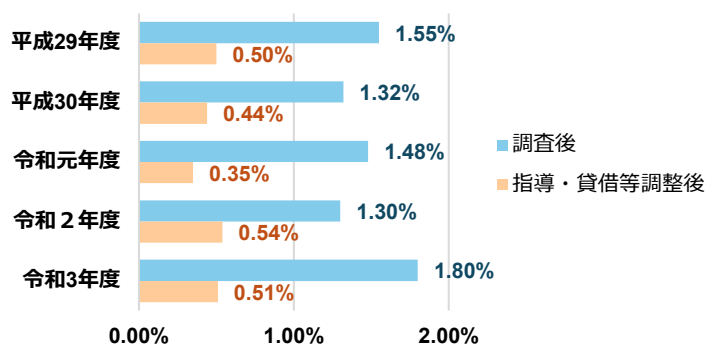
資料: 農林業センサス、国勢調査

図 2.12: 人口と農家戸数の推移



資料: 農林業センサス

図 2.13: 経営者の年齢構成比の推移



資料: 農地利用状況調査

図 2.14: 農地面積における耕作放棄地の割合

7) 交通

(1) 道路交通

- 近畿圏の各都市をつなぐ広域的な道路ネットワークの整備が進んでおり、本市は京都市や関西国際空港などへ高いアクセス利便性を有しています。
- 新名神高速道路は三重県四日市市から兵庫県神戸市を結ぶ高速道路であり、八幡京田辺～高槻間が令和9年度に開通予定となっています。また、大津～城陽間の開通時期は未定ですが、整備は進められており、開通すると本市内からの大阪方面および中部方面への利便性が飛躍的に向上すると見込まれています。
- 本市東部では、新名神高速道路のインターチェンジやスマートインターチェンジ*の整備が進められています。

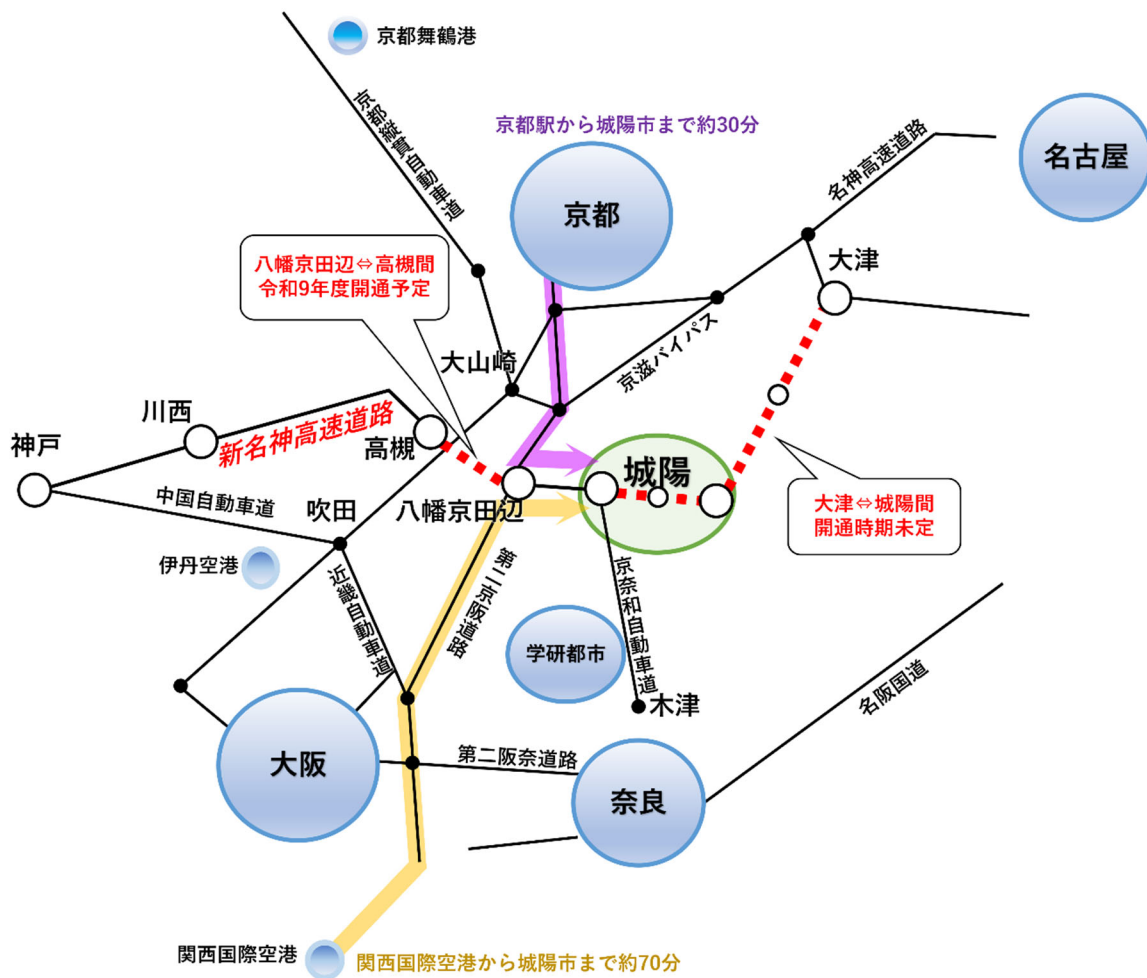


図 2.15: 城陽市を取り巻く道路ネットワーク

- 京奈和自動車道、国道24号、国道307号、府道城陽宇治線、府道山城総合運動公園城陽線などが主要な道路となっています。
- 都市計画道路*は、令和6年度末時点で42.5%が整備済みとなっています。
- 新名神自動車道のスマートインターチェンジへの接続路線となる城陽井手木津川線の整備が進行しています。

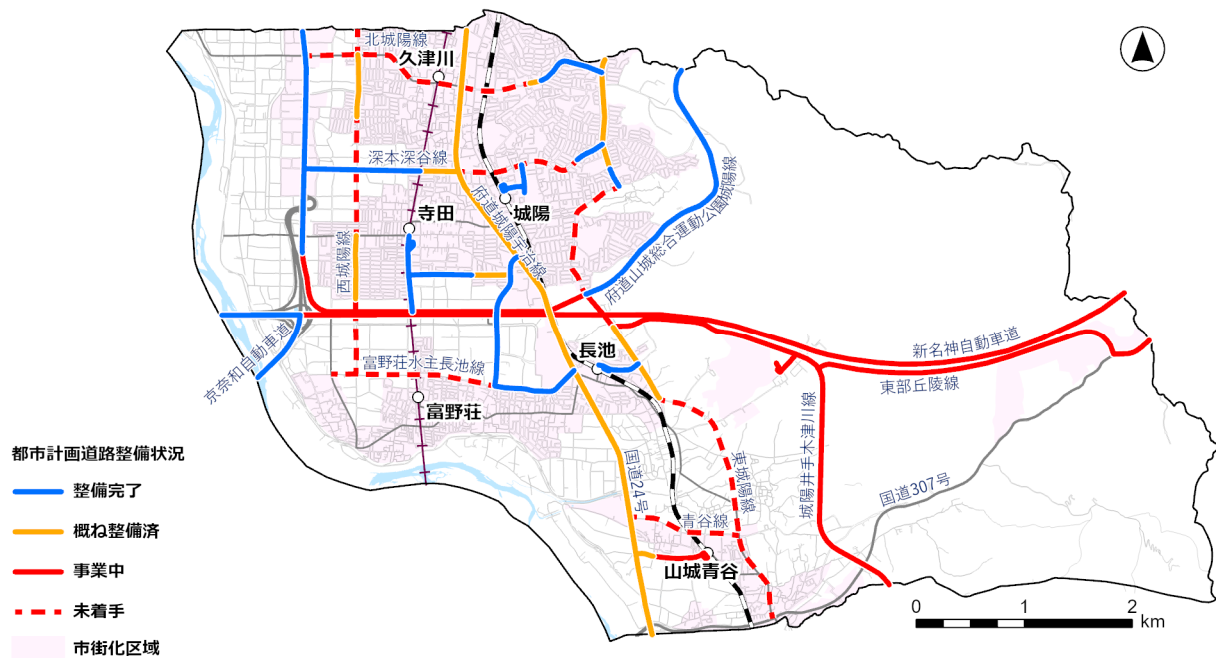
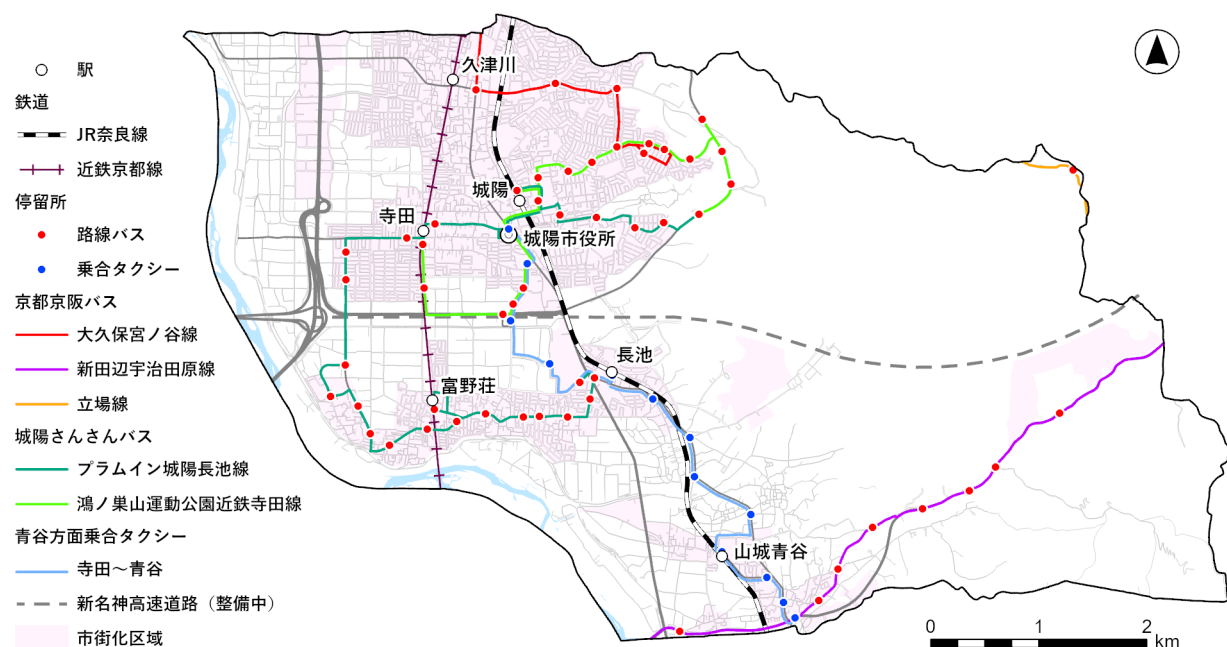


図 2.16:都市計画道路の整備状況

(2) 公共交通

- 鉄道は、JR奈良線、近鉄京都線が経由しており、駅は計6か所となっています。
- 路線バスは、市外を結ぶ京都京阪バスの3路線、市内を回る城陽さんさんバスの2路線が運行されています。
- 青谷地域では、市役所がある寺田地域を結ぶ定時定路線の乗合タクシー*が運行されています。
- 寺田駅、長池駅、山城青谷駅では、駅前広場や駅周辺の歩行空間の整備を推進しています。



資料：国土数値情報「鉄道」（令和5年度）、「バスルート」（令和4年度）、「バス停」（令和5年度）を基に作成

図 2.17: 鉄道駅およびバス路線網



図 2.18: 寺田駅西口広場



図 2.19: 山城青谷駅東側交通広場

8) 都市基盤

(1) 上下水道

- 上水道について、令和4年度末の人口普及率（給水人口／市の総人口）は、99.8%となっています。
- 下水道について、令和4年度末の人口普及率（処理区域内人口／市の総人口）は、99.5%となっています。
- 本市の下水道事業計画面積は1,149.9haとなっており、そのうち処理区域面積は令和4年度末時点で937.1haとなっています。また、本市は下水処理場をもたず、複数市町村にまたがる流域下水道に接続しており、市内では流域下水道に接続するための管路の整備を行っています。

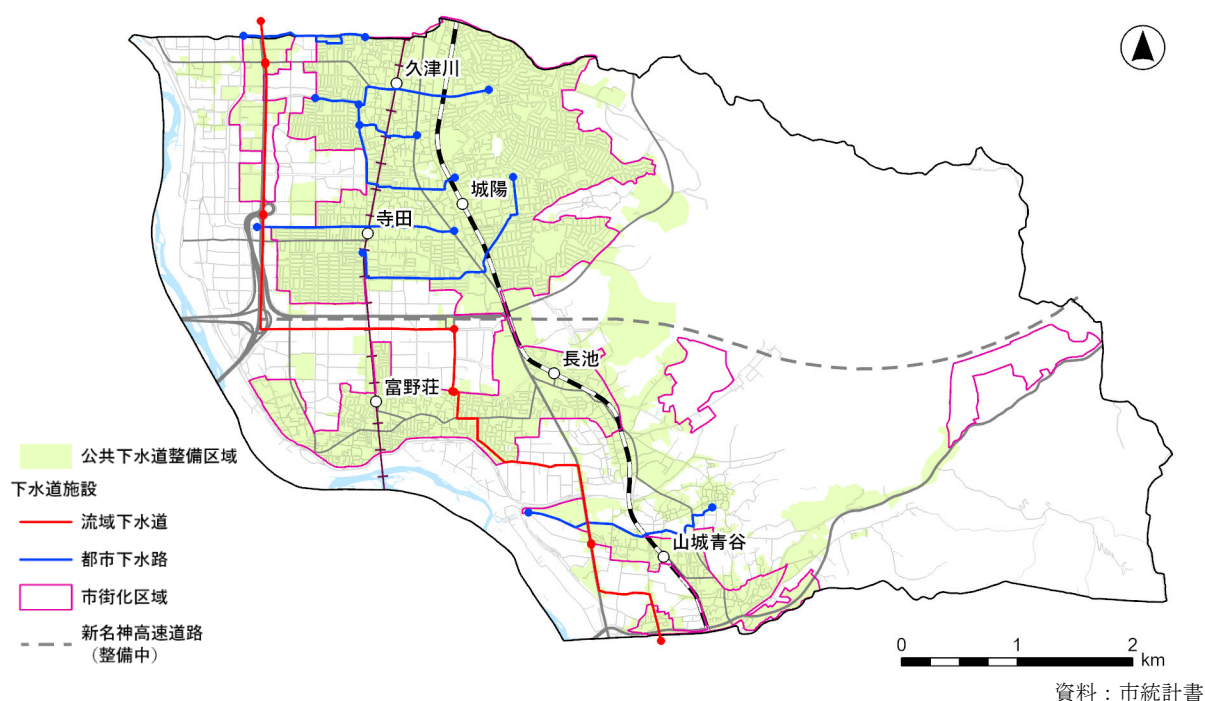


図 2.20: 公共下水道の状況

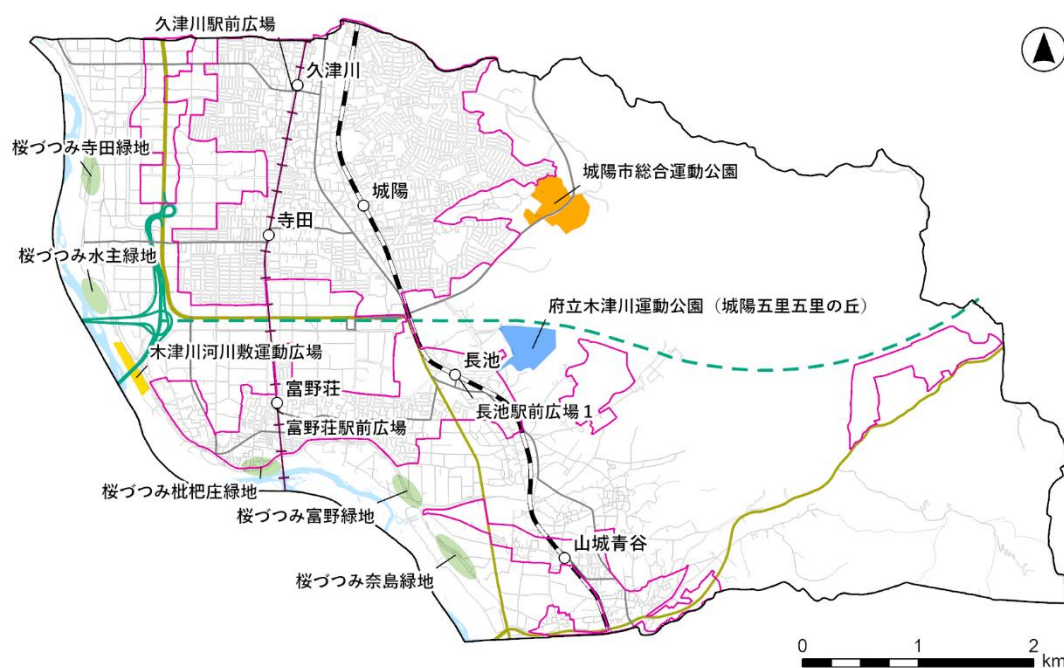
(2) 公園・緑地

- 公園・緑地は225か所あり、その面積は503,275㎡にわたります。
- 総合公園、運動公園は丘陵地に整備されています。また、木津川の河川敷には、近隣公園と都市緑地が分布しており、堤防には川辺の散策路として「桜づつみ」が整備されています。

表 2.2: 公園・緑地面積

種別	公園・緑地数 (ヶ所)	面積 (㎡)
運動公園	1	160,168
総合公園	1	127,000
近隣公園	1	32,730
都市緑地	9	62,252
街区公園	213	121,125
合計	225	503,275

資料：市統計書



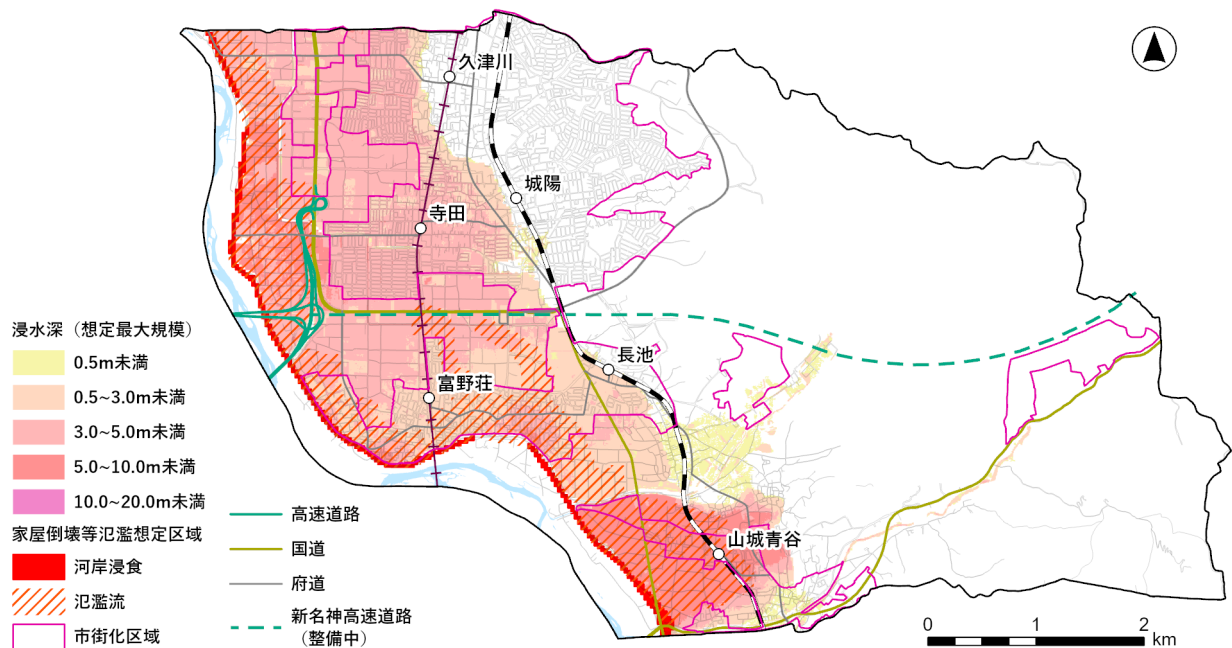
資料：市統計書

図 2.21: 公園緑地の整備状況

9) 防災

(1) 洪水災害

- 想定最大規模の降雨*により河川の氾濫が発生した場合、市内では主にJR奈良線以西の広い範囲で浸水が発生すると想定されています。浸水の深さは、近鉄寺田駅の周辺で3.0～5.0m未満、JR山城青谷駅の周辺では5.0～10.0m以上に上るとされています。
- また、河岸を中心に家屋倒壊等氾濫想定区域*が指定されており、富野荘駅や山城青谷駅の周辺では、河岸から1 km以上離れた地点でも影響が及ぶ恐れがあります。

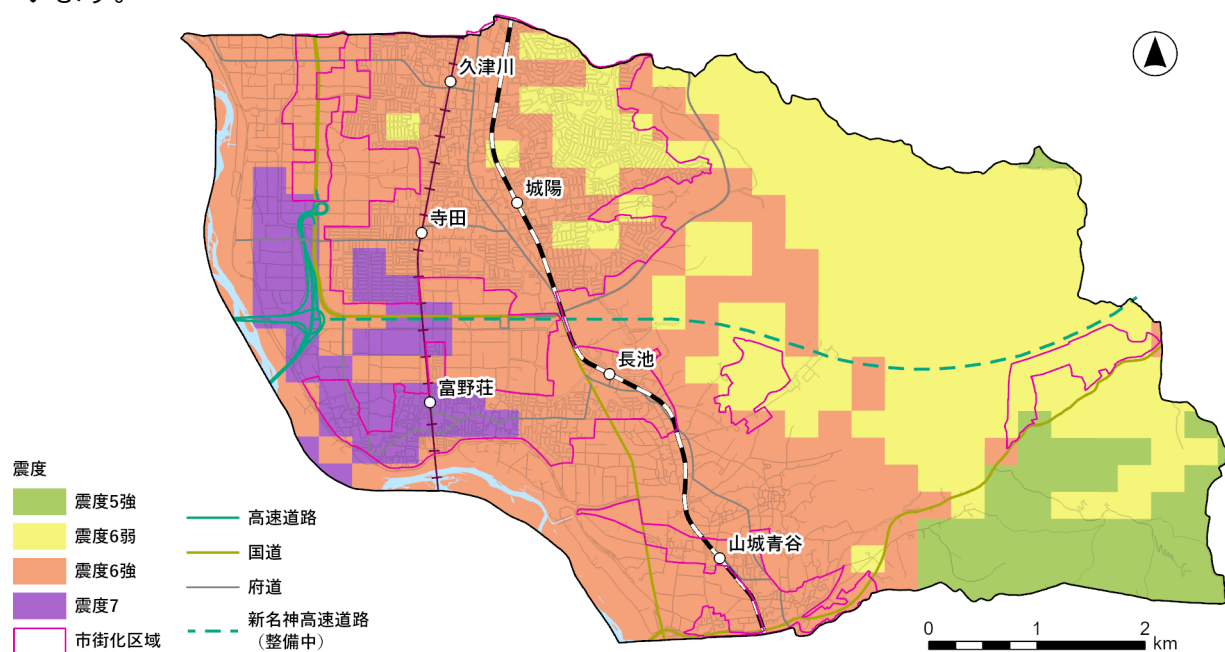


資料：城陽市ハザードマップ 京都府土砂災害警戒情報〔行政版〕、国土数値情報「洪水浸水想定区域」（令和5年度）※氾濫流のみ令和3年度

図 2.22: 浸水深(想定最大規模)・家屋倒壊等氾濫想定区域

(2) 地震災害

- 本市では、生駒断層帯を震源とする地震により、最も大きい被害が出ると想定されており、市街地の広い範囲で震度6強、寺田西地区や今池地区では震度7の揺れに襲われると想定されています。

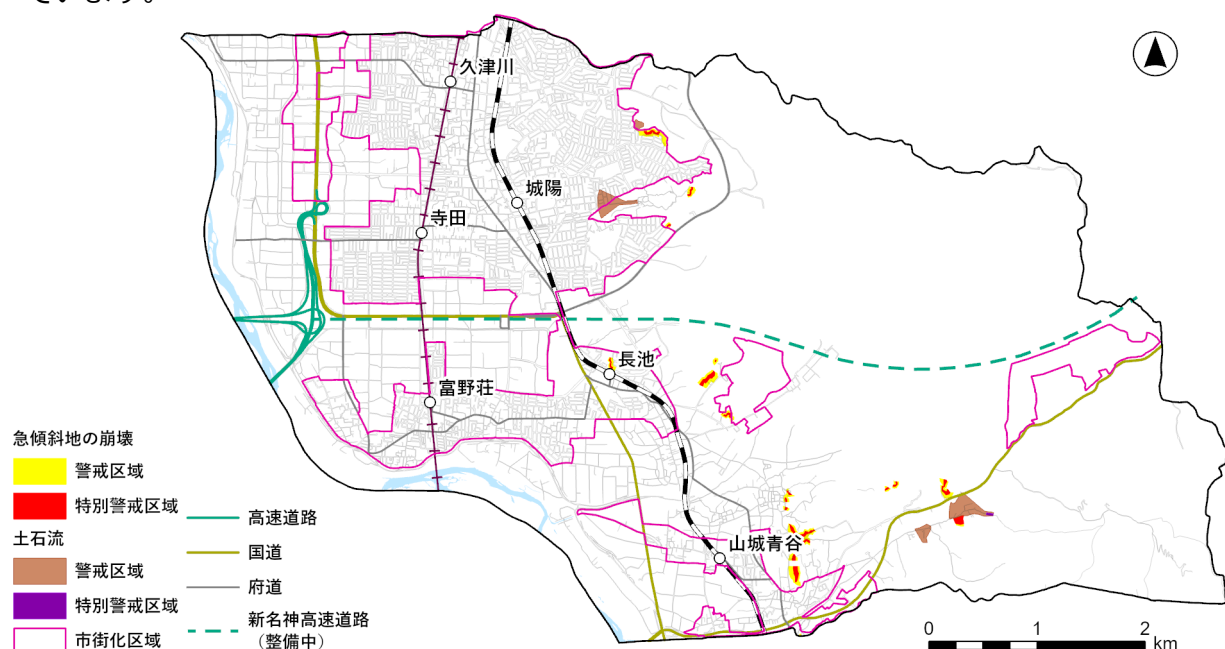


資料：市保有データ

図 2.23: 地震ハザードマップ(生駒断層帯を震源とする地震)

(3) 土砂災害

- 市内では、急傾斜地の崩壊および土石流に関する土砂災害警戒区域・特別警戒区域が指定されています。



資料：国土数値情報「土砂災害警戒区域」（令和5年度）

図 2.24: 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域

10) 地域資源

(1) 歴史資源

- 本市には国の重要文化財、国の史跡といった国指定文化財のほか、国の登録文化財、京都府の文化財、市の文化財など、歴史的に貴重な文化財が多く、まちの魅力につながっています。

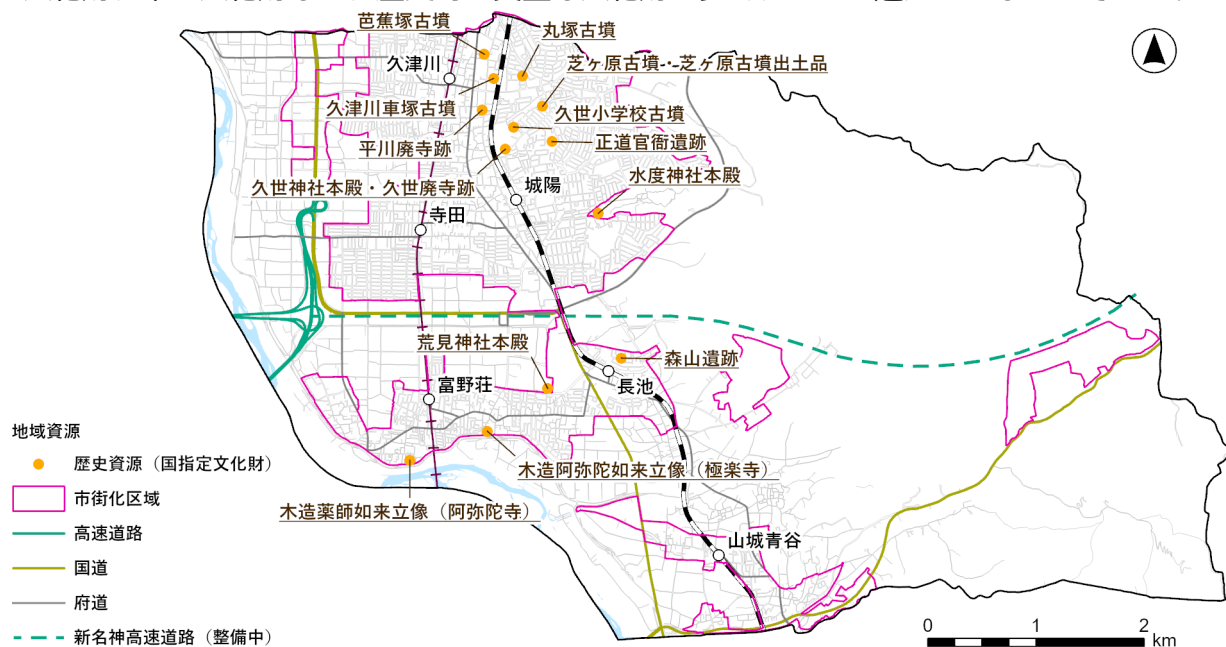


図 2.25: 歴史資源(国指定文化財)の分布状況

(2) 自然資源

- 自然資源は主に、市域の東側に位置しています。
- 上津屋の浜茶の景観は、「日本茶800年の歴史散歩*」の一つとして、日本遺産に認定されています。

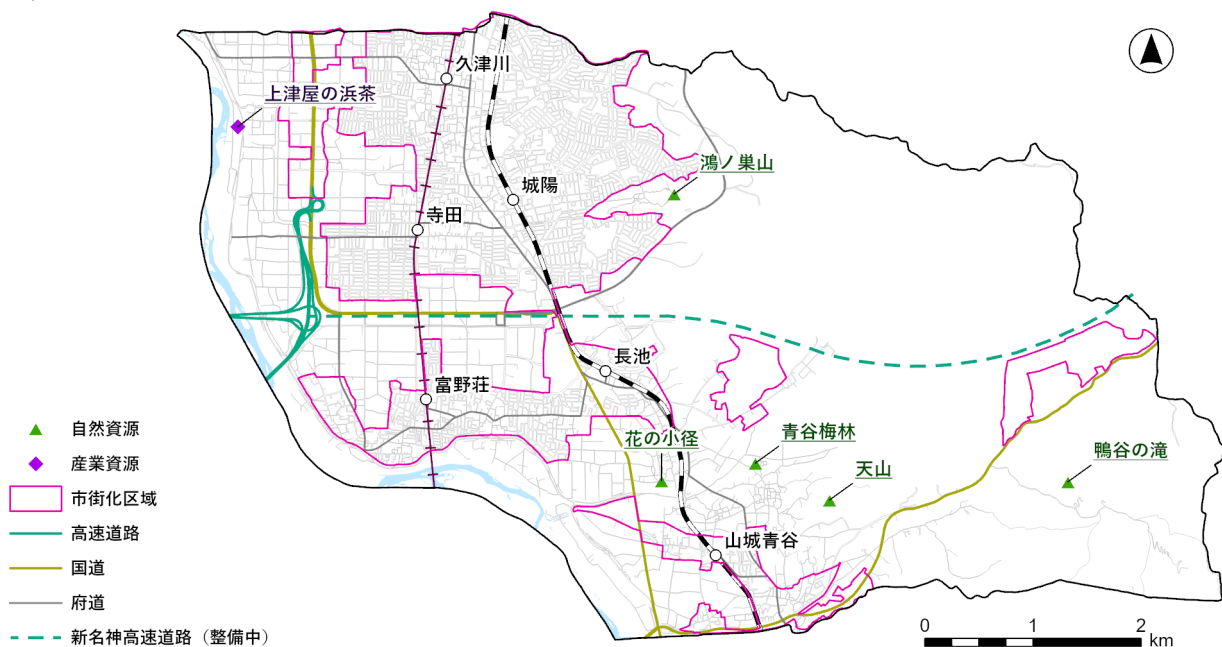


図 2.26: 自然資源等の分布状況

2.3 市民のまちづくりに対する意識

市民の皆様の生活実態やお住まいの地域に関する満足度等を把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的に、市民アンケート調査を実施しました。

表 2.3: 市民アンケート調査の概要

調査対象	令和6年8月1日時点で城陽市内にお住まいの18歳以上の方のうち、無作為に抽出した2,200名
調査方法	郵送による配布・回収
調査期間	令和6年8月28日～令和6年9月20日
配布・回収数	配布数：2,200票 回収数：820票（回収率：37%）

(1) 自動車の利用状況

- 「日常的に自分で運転する」と回答された方が市全体では約65%と最も高く、青谷では77%と他の地区と比較して割合が高い傾向にあります。

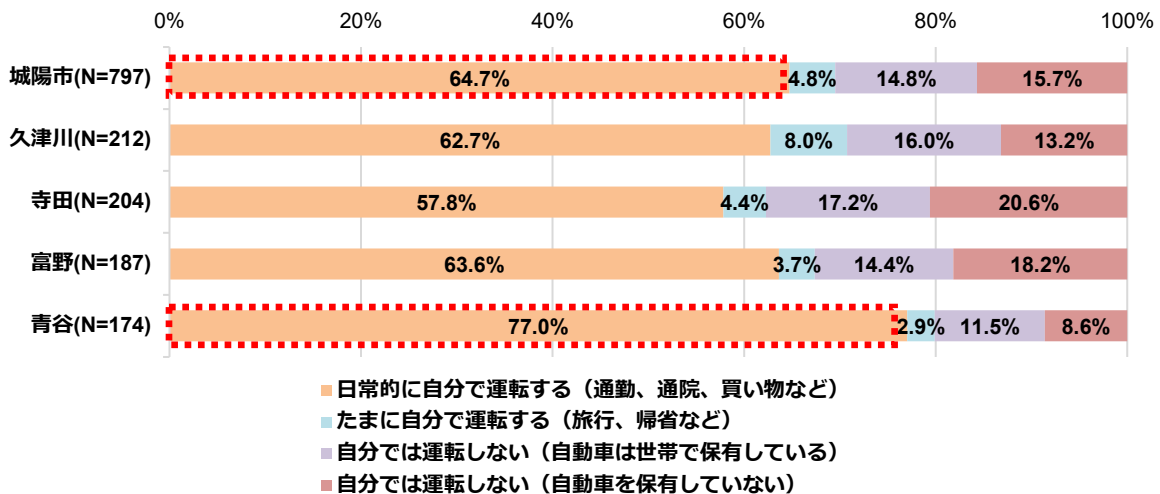


図 2.27: 自動車の利用状況

(2) 外出状況

- 「市の窓口」、「文化施設」は、城陽・寺田地域の利用が約90%以上とほとんどを占め、「保健施設・福祉施設」や「子育て関連施設」も他地域と比較して利用割合が高くなっています。
- 「通勤・通学」は70%、「通院（総合病院）」、「飲食店」、「買回り品の買い物」は40%以上が「城陽市外」の利用となっています。
- 「日常の買い物」や「通院（診療所）」では、それぞれの地区内の施設を利用している方の割合が最も高くなっています。

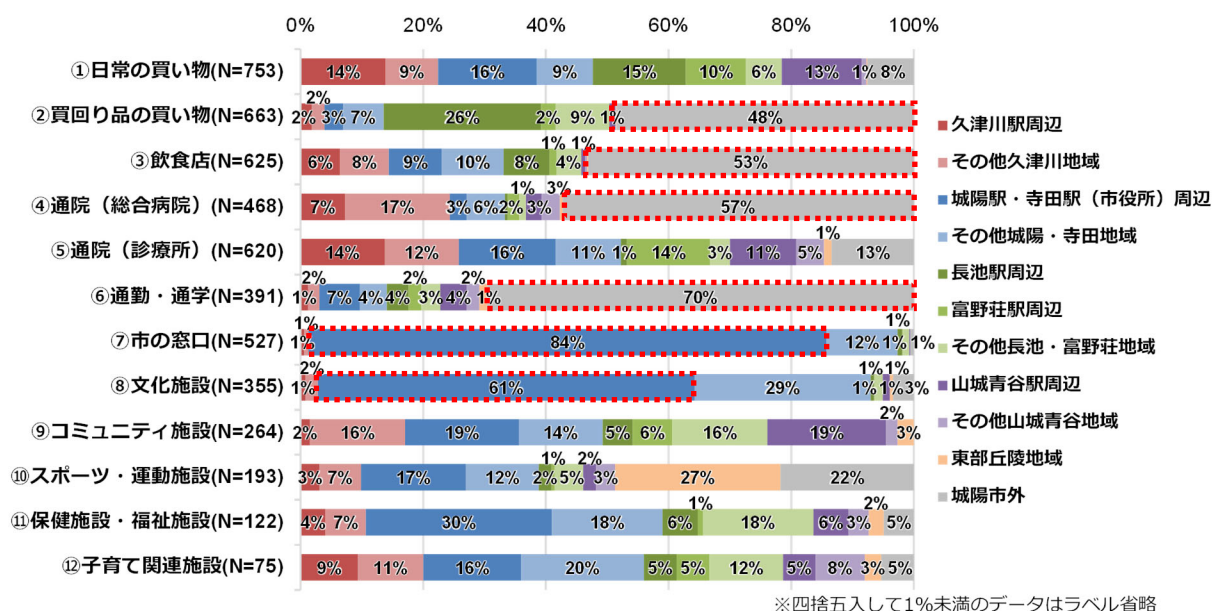


図 2.28: 目的ごとの外出先

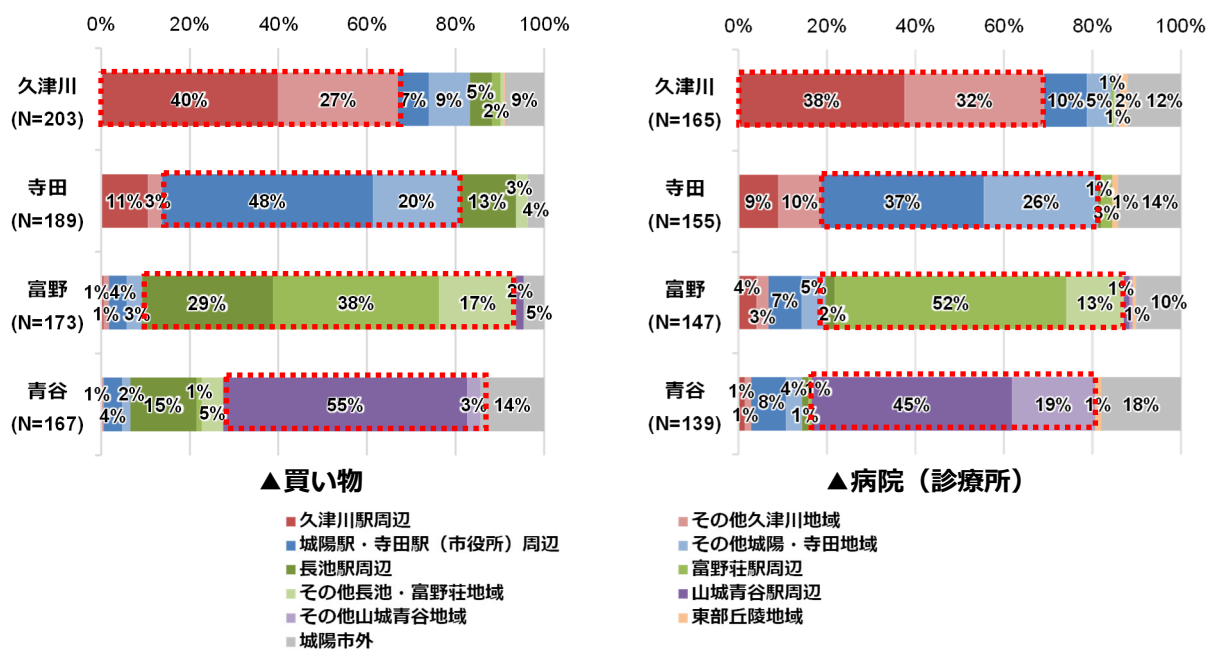


図 2.29: 目的ごとの外出先(地区別)

(3) 必要な施設

- 自宅周辺に欠かせない施設としては、「日常の買い物」が80%以上と最もニーズが高く、次いで、「通院（診療所）」が約60%と高くなっています。
- 拠点に欠かせない施設についても、「日常の買い物」「通院（診療所）」は各拠点でニーズが高くなっています。久津川駅周辺では「飲食店」、城陽駅・寺田駅周辺では「市の窓口」、富野荘駅周辺では「通院（総合病院）」、長池駅周辺では「買い回り品の買い物」、山城青谷駅周辺では「コミュニティ施設」が欠かせないとの回答があります。

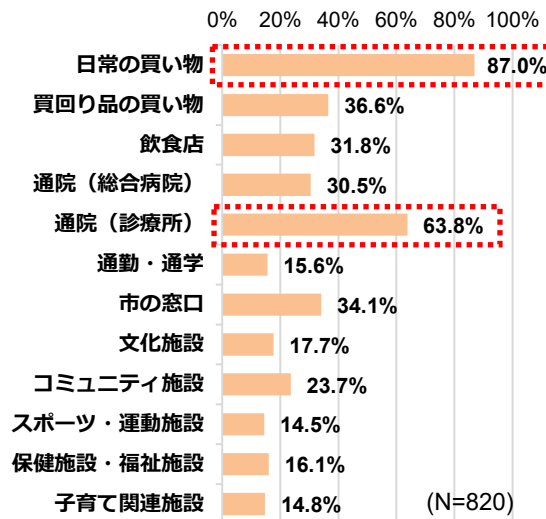


図 2.30: 自宅周辺に欠かせない施設

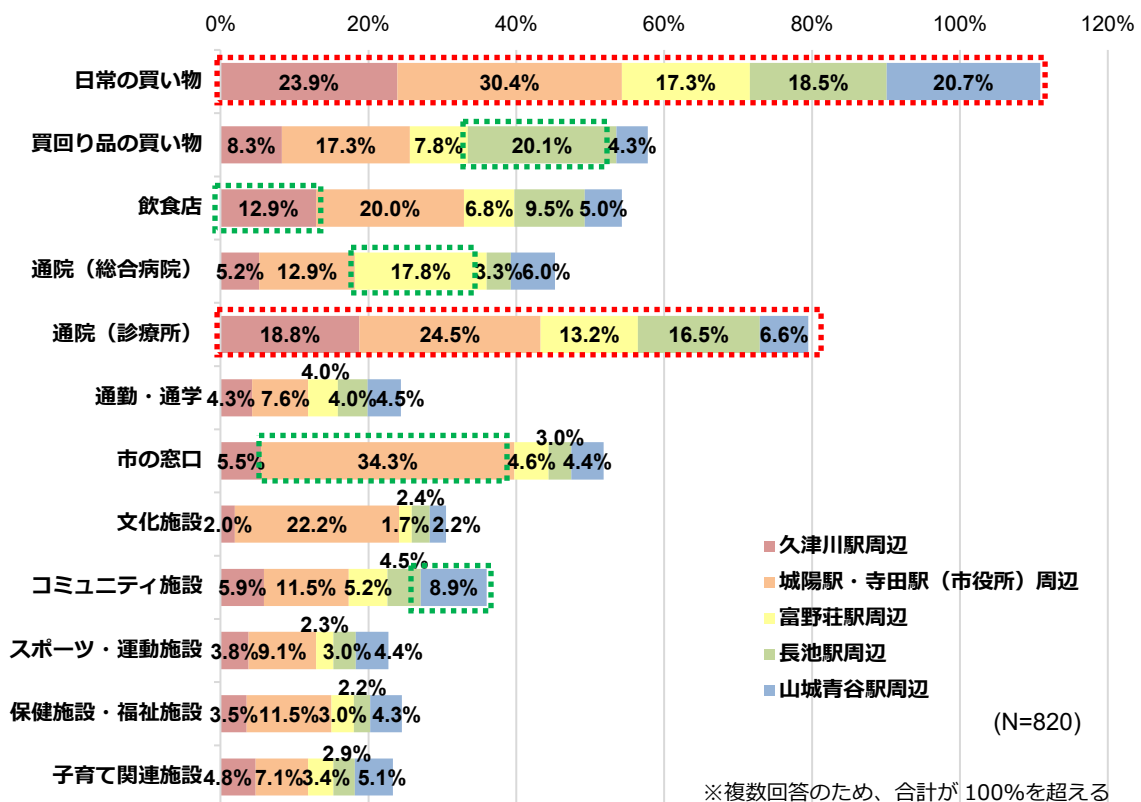


図 2.31: 地域拠点に欠かせない施設

(4) 防災・減災

- 災害リスクについて、どの地区も「地震時の家屋の倒壊が怖い」が最も高く、次いで「大雨時の洪水・浸水が怖い」が高い傾向にあります。

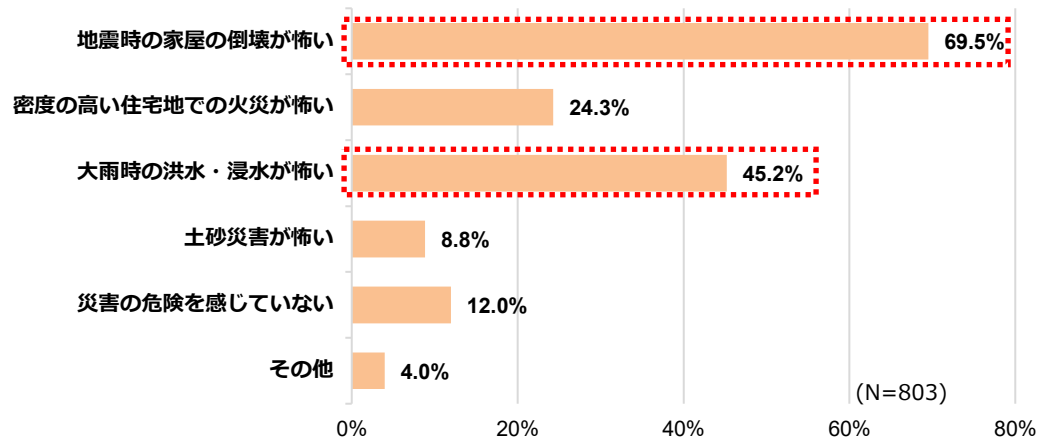


図 2.32: 災害リスクの印象

(5) 生活環境

- 居住地域の生活環境や施設の評価について、市全体では「①食料品・日用品など日常の買い物」は満足度も重要度も最も高くなっています。
- 一方、「⑥歩行者・自転車に対する交通安全の確保」、「⑬地震・風水害などへの防災対策」は一定の需要はあるものの、満足度が低い傾向がみられます。
- 青谷では、「⑦鉄道・バスなど公共交通の利便性」は一定の需要があるものの、満足度が最も低く、また、「⑤身近な生活道路の整備」も他地域に比べ満足度が低い傾向が見られます。

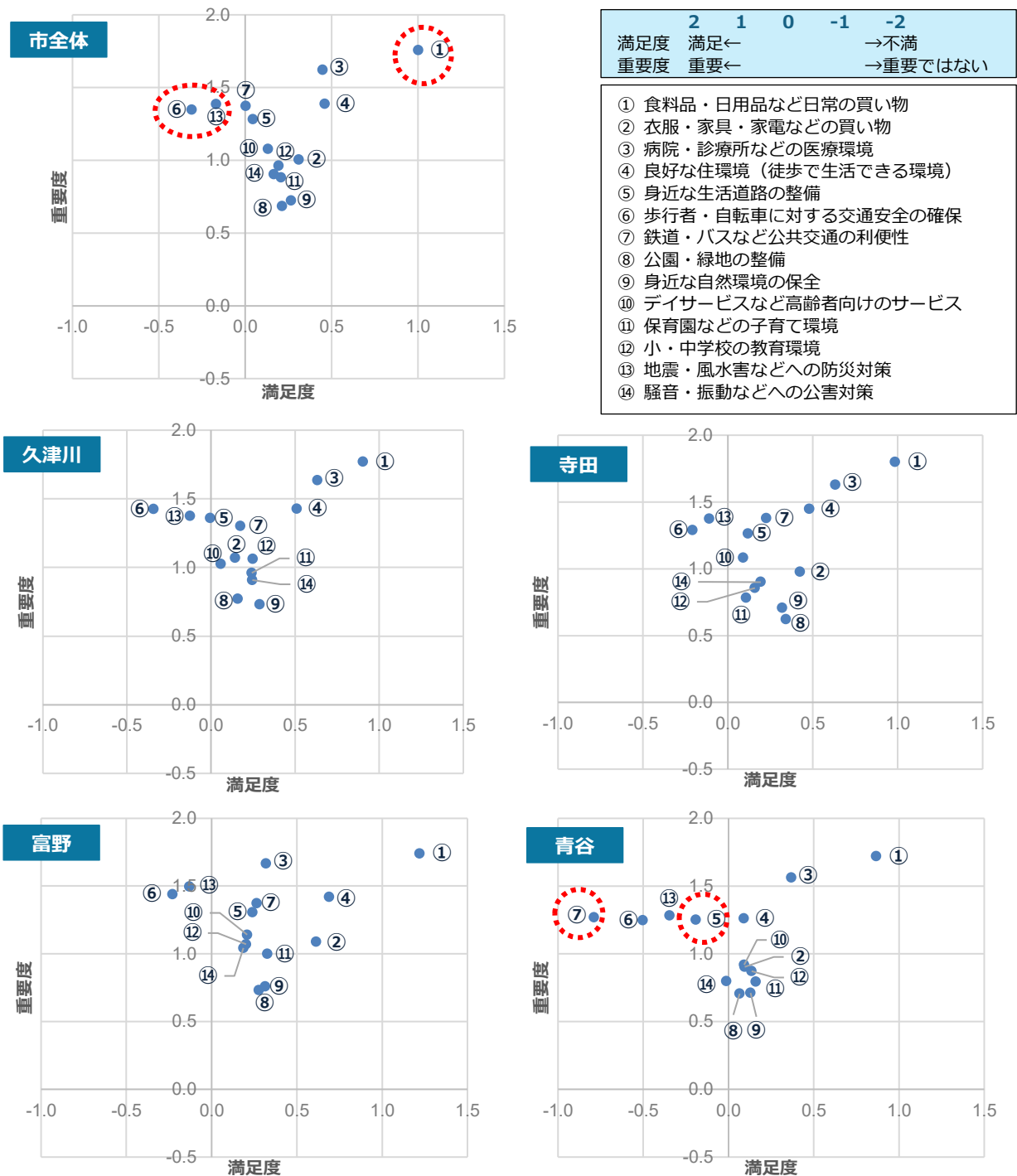
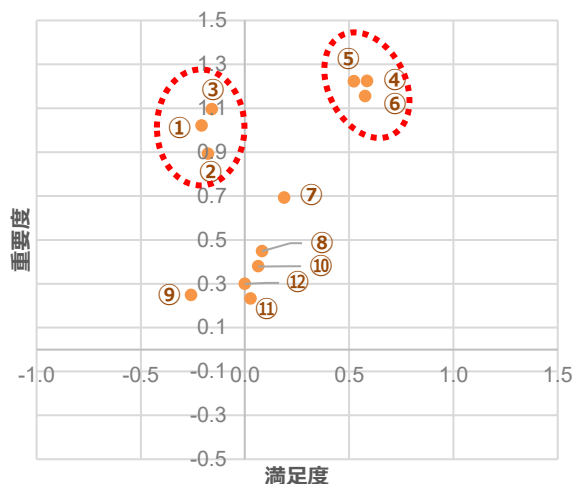


図 2.33: 居住地域の生活環境や施設の評価

- 城陽市の生活環境や施設の評価について、「①産業や働く場の創出・誘致」、「②駅や既成市街地を中心とする、コンパクトなまちづくり」、「③幹線道路の整備」は重要度が1前後と一定あるものの、満足度が全て0未満となっており、低い傾向となっています。
- 「④上水道の整備」、「⑤下水道の整備」、「⑥ごみ処理・リサイクルの取組」は一定の満足度がみられます。



	2	1	0	-1	-2
満足度	満足←				→不満
重要度	重要←				→重要ではない

- ① 産業や働く場の創出・誘致
- ② 駅や既成市街地を中心とする、コンパクトなまちづくり
- ③ 幹線道路の整備
- ④ 上水道の整備
- ⑤ 下水道の整備
- ⑥ ごみ処理・リサイクルの取組
- ⑦ まちなみ景観の保全
- ⑧ スポーツ・レクリエーション施設の整備
- ⑨ 観光交流、宿泊機能
- ⑩ 歴史文化遺産の保存や活用
- ⑪ まちづくり活動に参加する機会
- ⑫ 自治会や町内会などの活動の場の充実

図 2.34: 城陽市の生活環境や施設の評価

2.4 城陽市のまちづくりを考えるワークショップ

計画の改定等にあたり、皆さまから城陽市のまちづくりに対する様々なご意見等をお伺いするため、城陽市のまちづくりを考えるワークショップを開催しました。

1) 開催概要

- 開催日時：令和6年11月30日（土）13:30～16:30
- 開催場所：城陽市立福祉センター 1階ホール
- 開催の様子



2) 開催結果

市民や市のまちづくりに関心のある方等の全15名の参加者により、市の魅力や課題のほか、将来めざすべき姿などについて積極的に意見交換をしていただきました。

意見交換では、「移住して住みやすい」「子育てしやすい」「城陽市をもっとPRすべき」の意見や、「道が狭い」「公共交通の本数が少ない」等の課題も頂きました。

■ ワークショップの結果

ワークショップの意見とりまとめ	
現状・課題	必要な機能・取組
※各グループからの意見を地区ごとに要約	
久津川地区 ● 歴史的な古蹟が多くある ● サンフォルテ城陽へは市外から通勤している ● 東西を通じる道が少ない ● 道が狭い	● 交通機能の確保
城陽寺田地区 ● スーパーや飲食店は多い ● 観光地はあるが、賑わいに欠けている ● 若者が立ち寄りたくなる施設（カフェ、アクティビティ等）が少ない ● イベント時には渋滞が発生することがある ● 子ども連れで行ける（遊べる）場所が少ない ● 公共交通機関の利用に不便を感じる地域がある	● 駅前に商業施設を集約していったらどうか ● 来訪者が移動しやすいようにレンタサイクルを設置するなど公共交通網の整備 ● 企業とのコラボレーション等を行い、鉄道の途中下車地にするによる来訪のきっかけづくりになれば ● 駐車場整備やバス路線の整備
長池富野地区 ● 地域コミュニティが強い ● アウトレットへの期待感はあるが、場所がわからない ● 災害時の避難場所がわからない ● 場所によっては産科・耳鼻科・眼科などが近くにない	● アウトレットへの期待もあるが、交通渋滞への対策や開発現場の情報等に関するPRが必要 ● ハザードマップの周知
山城青谷地区 ● 景色・水・空気がよい ● 鉄道がJRしかない ● バス路線が市内側に行かない	● 豊かな自然環境を活かしていくべき ● 新名神高速道路により東京とつながれば宣伝効果があるのではない
共通（全域） ● 都市機能は充実しており住みやすいと感じるが、市の認知度は低い ● 小学校給食がおいしい ● 4つの地区のつながりがあっても良い ● 城陽市には大学がなく、学生や若者にとっての魅力が乏しい ● 子育て環境として不満があるわけではないが、大きな魅力は感じられない ● JRの本数が少なく、またタクシーも少ない ● アウトレットモールには期待しているが、地元のスーパー等の商業施設が衰退していく恐れがある ● 名産のイチジクは地域の無人販売所で売っているが、市民ですぐには買えない	● 住みやすさをアピールして、市の認知度を高める ● 日本初の事例づくりが必要（DXまちづくり等） ● 子連れで行けるカフェなど、子育て世帯の交流スペースなどがあれば ● 若者へは、アクセスのしやすさと施設の充実が必要 ● 駅前にカーシェア、レンタサイクルがあれば、移動の課題は解消されるかもしれない ● 娯楽施設はアウトレットモールの立地により改善されるかもしれない ● SNSでの情報発信などをより強化していく（地域の祭りや城陽市の魅力）

2.5 城陽市の現状をふまえた課題と重点課題

現状を踏まえた課題を整理し、本市における重点課題を抽出する。

社会の潮流	- 今後も長期にわたる人口減少が続く本格的な人口減少社会を迎えようとしている - 日常の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される「地域生活圏」の形成や、デジタル田園都市国家構想等により、社会課題の解決や魅力向上を図る取組を推進する必要がある - 災害を未然に防ぐ「防災」とともに、被害を最小限に留める「減災」に取り組むことで、「強さとしなやかさ」を備えた地域づくりを進める必要がある - 令和2年10月には、政府が2050年カーボンニュートラル実現をめざすことを宣言するなど、国としても環境問題対策に力を入れており、本市でもゼロカーボンシティをめざす方針が打ち出されている - 歴史や地域個性を活かした環境と文化の共生による地域づくりを、それぞれの地方自治体が民間や地域住民と連携して進め、市民にとって快適な住みよいまちづくりが求められる
	現状の整理結果
市民意識調査結果	- 人口：少子高齢化（平成7年をピークにその後減少）、人口減少の一方で世帯数は増加、転出超過の縮小傾向 - 通勤・通学流動：京都方面（京都市、宇治市、久御山町）や大阪府への通勤・通学が多い - 土地利用：自然的な土地利用が半数を占める - 土地利用：空き家は増加傾向にあり、今後、人口減少に伴う空き家増加が懸念 - 土地利用：東部丘陵地の整備推進、市街化区域への編入（国道24号沿道寺田地区、東部丘陵地（中間エリア）） - 産業：市内の就業者数は全ての産業において平成7年以降、減少、事業用地の不足 - 産業：農業経営体数の減少、後継者不足、耕作放棄地の増加 - 交通（道路網）：新名神高速道路、都市計画道路城陽井手木津川線等の整備推進 - 交通（公共交通）：城陽さんさんバスが運行（青谷地域は東合タクシーが運行）、駅周辺の整備推進 - 都市基盤（上下水道）：人口普及率99%以上である（令和4年度末時点） - 都市基盤（公園・緑地）：総合公園、運動公園が整備、河川敷にも緑地が分布している - 防災（地震）：生駒断層等の地震により広い範囲で震度6強～7の揺れが想定されている - 地域資源：国指定文化財等の歴史的に貴重な文化財が多い
	市民意識調査結果
市民からの声（ワークシヨップ）	- 自動車（自身で運転）の割合が高く、青谷地区が他地区に比べ高い - 外出先では、「市の窓口」「文化施設」は城陽・寺田地域で利用率90%を超える - 日常の買い物や通院（診療所）は各市区内で完結している - 通院（総合病院）、飲食、買回り品では、回答者の50～60%が市外へ移動している - 自宅周辺や拠点地域に欠かせないものは「日常の買い物」「通院（診療所）」である - 久津川駅周辺では「飲食店」、城陽駅・寺田駅周辺では「市の窓口」、富野荘駅周辺では「通院（総合病院）」、長池駅周辺では「買い物品」、山城青谷駅周辺では「コミュニティ施設」が欠かせないとの回答がある 「地震時の家屋の倒壊」「大雨時の洪水・浸水」等の災害リスクを意識している - 市全域で「歩行者・自転車に対する交通安全の確保」「身近な生活道路の整備」の需要が高く、青谷地区では「公共交通の利便性」に関する満足度が低い 「産業や働く場の創出・誘致」「駅を中心とするコンパクトなまちづくり」「幹線道路の整備」の満足度が低い 「上下水道」「ごみ処理・リサイクル」への満足度は高い
	市民からの声（ワークシヨップ）
人流データ	- 移住して住みやすい 「城陽市」の認知度が低く、市のPRをもっとすべきである - 駅周辺にカフェ等の憩いの場が少ない、ロードサイドに店舗が多い - 区画が整理されておらず、道が狭い、狭い割に車が多く危険である - 日常生活を送る上での都市機能や子育て環境については不便ではない - 地域コミュニティがあり、安心・安全である - 公共交通（鉄道、バス）の本数が少なく、タクシーも少ない
	人流データ
京都市面への移動が多い	- 京都市面への移動が多い - 青谷地区の移動範囲は、山城青谷駅周辺及び国道沿いと狭い - 買い物回りは、アル・ブラザ城陽で実施し、市外は久御山町（イオンモール）を利用している - 病院（100床以上）は京都きつ川病院の利用が多い
	京都市面への移動が多い

市民生活	- 住み続けたい住環境の構築 - 福祉・子育て環境の充実
市街地整備	- 駅周辺を中心としたコンパクトなまちづくり - 公共施設（交流、福祉施設等）の確保
防災	- 自然災害に強いまちづくり - 地域住民と連携した災害リスクの低減 - 都市計画道路等の整備による災害リスクの回避・低減
環境	- 農地等の田園風景の保全・都市開発における緑化推進 - 豊かな自然と調和したまちづくり - 脱炭素（カーボンニュートラル）をめざすまちづくり
都市の持続可能性	- 新たな定住人口の受け入れ環境の構築 - 隣接市町との広域連携による都市機能の充実 - 空き家を活用した移住促進 - 人口減少を見据えた都市経営の健全化 - 人手に頼らない都市経営の推進
交通（道路網、公共交通網）	- 広域交通網の整備促進 - 交通結節点の整備・活用 - 安心・安全な道路空間の整備 - あらゆる交通手段で移動しやすいまちづくり
農商工業	- 新たな労働人口、交流人口の受け入れ環境の構築 - 新たな活力を生み出す事業用地の確保 - 都市近郊農業を活かした地域振興
自然・歴史文化	- 歴史・文化資源を活用したまちづくり - 公園・緑地や自然環境の保全
市民協働	- 地域住民と連携した安心・安全なまちづくり - 産官学連携によるまちの魅力向上 - 多様な関係者と連携した市の魅力発信

重点課題の抽出

第3章

城陽市のめざすべき将来像

3.1 まちづくりの基本方針

第4次城陽市総合計画における「基本構想」を基に、第2章で整理したまちづくりにおける重点課題を踏まえ、次の5つのめざすべき都市像を設定します。

■城陽市の将来像（第4次総合計画）

歴史と未来をつなぎ、人をはぐくむ緑のまち・城陽

■めざすべき都市像

目標①：安心・安全、持続可能なまちづくり

市民が快適に生活を送ることができる、今後も住み続けたいと思えるまちをめざし、公共施設・道路等の社会インフラ整備や生活拠点となる鉄道駅を中心としたコンパクトなまちづくりを進めるとともに、防災・減災・強靱化施策さらには地域住民との連携による自助、共助、公助に基づく安心・安全なまちづくりをめざします。

また、今後予測される人口減少・少子高齢化を見据えた新たな定住人口の確保を図るとともに、環境負荷低減に向けた取組等を推進し、持続可能なまちづくりをめざします。

目標②：誰もが快適に過ごせるまちづくり

鉄道駅を中心とした使いやすい公共交通網の整備、ユニバーサルデザイン*やバリアフリーに配慮した市街地整備を進め、子どもから高齢者までの市民が多様な交通手段を利用できる、人にやさしく回遊性の高いまちづくりをめざします。

また、鉄道駅を中心とした道路整備を推進し、居心地がよく歩きたくなるウォークアブル*な道路空間の創出を図るとともに、自治体 DX*の導入等による都市経営の効率化・健全化を図り、誰もが快適に過ごせるまちづくりをめざします。

目標③：広域交通ネットワークの形成を見据えた新たなにぎわいを創出するまちづくり

新名神高速道路の全線開通による近畿圏・中京圏のアクセス優位性を生かし、東部丘陵地エリアへの商業・工業機能の集積と雇用拡大及び交流人口増加を図るとともに、市内に不足する事業用地を確保し、企業進出を促進することにより、持続可能な安定した財政基盤の確保と新たなにぎわいを創出するまちづくりをめざします。

目標④：豊かな地域資源と共生するまちづくり

都市近郊農業の利点を生かした6次産業化*やスマート農業などの新たな農業により、農業者の所得が向上し、持続可能な魅力ある農業経営の展開を図るとともに、本市が持つ農地等の田園風景、山林・河川等の自然的資源や文化財等の歴史的資源、さらにはそれら資源が形成する景観を保全・配慮しつつ、交流人口増加に資する地域振興・観光資源として積極的に活用し、広域交通ネットワークの形成により変革する都市構造と豊かな地域資源とが共生するまちづくりをめざします。

目標⑤：多様な担い手との協働によるまちづくり

地域の担い手である市民をはじめ、まちづくりに関わる事業者や学識経験者等、様々な関係者と連携・協働して、まちの活性化や都市経営の健全化等に向けた新たなアイデアや提案を取り入れるとともに、地域ごとの個性を生かしたまちづくりをめざします。

5つのめざすべき都市像は、それぞれが役割を担っており、「目標⑤ 多様な担い手との協働によるまちづくり」がまちづくりの基盤となり、「目標② 誰もが快適に過ごせるまちづくり」、「目標③ 広域交通ネットワークの形成を見据えた新たなにぎわいを創出するまちづくり」、「目標④ 豊かな地域資源と共生するまちづくり」がまちづくりの骨格を形成となります。そして、基盤と骨格に支えられた「目標① 安心・安全、持続可能なまちづくり」の推進を図り、それぞれの都市像が相互に関わり合いながら、城陽市が一体となったまちづくりの実現をめざします。

■めざすべき都市像

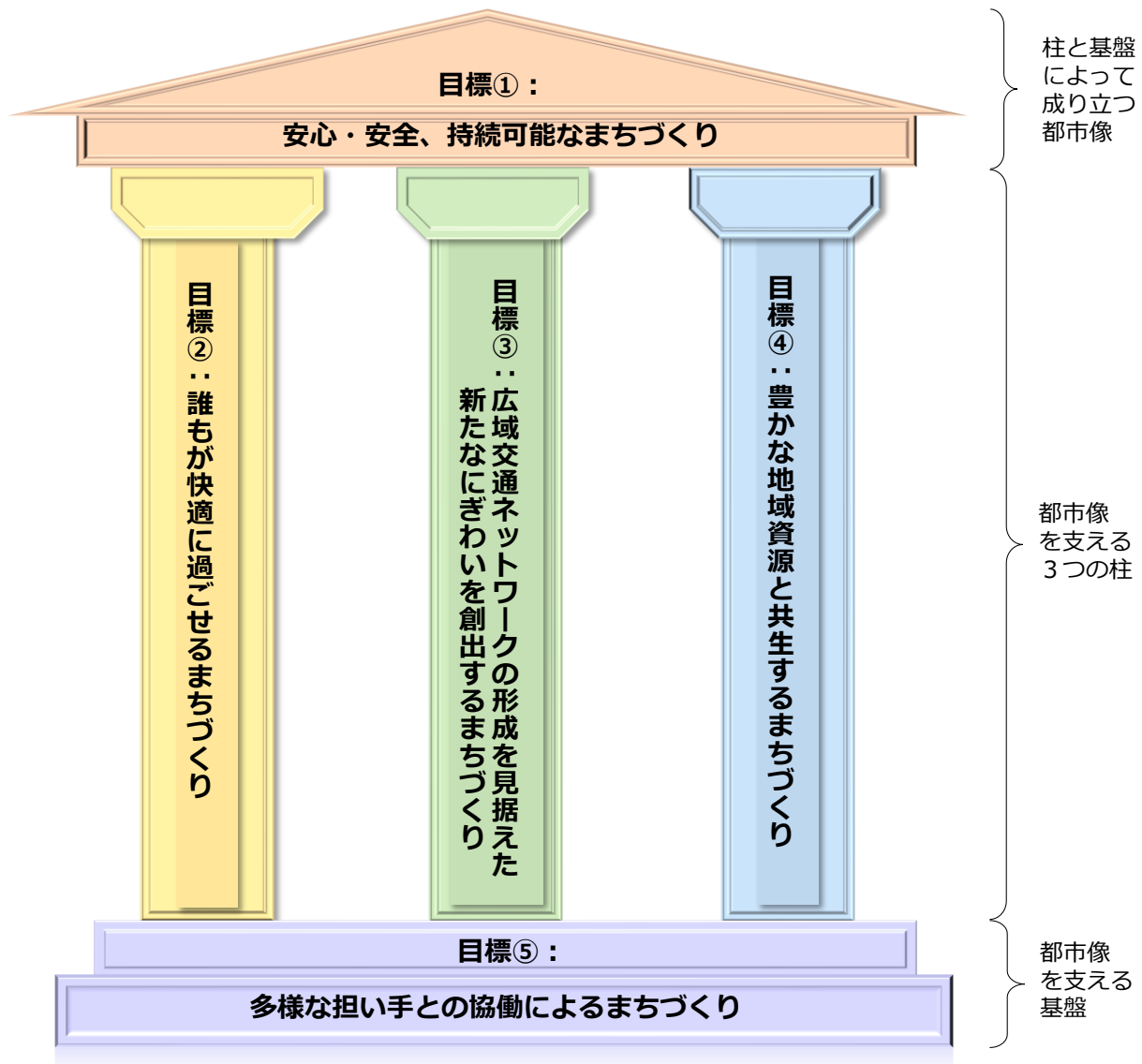


図 3.1:めざすべき都市像(概念図)

3.2 将来都市構造

まちづくりの基本方針に基づき、以下の3つの要素によって将来都市構造を設定します。

■土地利用（エリア）

地域の特性や役割を踏まえ、それぞれの目的に応じた土地利用のエリアを設定

市街地エリア	「誰もが快適に過ごせるまちづくり」を構成する住宅、地域商業・業務、工業・流通の各ゾーンにより構成されます。
自然環境共生エリア	「豊かな地域資源」を構成する農業や森林公園緑地の各ゾーンにより構成されます。
東部丘陵地エリア	「新たなにぎわいの創出」を構成する城陽市東部丘陵地整備計画対象エリアにより構成されます。

■拠点

市域内において、生活利便性の維持・充実、憩いの確保に向け地域の特性に応じて都市機能や生活機能を集積する拠点を設定

地域生活拠点	市街地を形成する核となり、地域住民の日常生活の利便性を支える役割を担う市内6つの鉄道駅周辺により構成されます。
新産業創出拠点	産業・物流拠点や広域交流拠点等の新たなにぎわいを創出する役割を担う拠点として、市域北西部の国道24号から東部丘陵線の沿道により構成されます。

■軸

各拠点へのアクセス性を高め、拠点間の連携、他都市との連携による都市機能の補完、人の往来による交流促進を図る軸を設定

地域交流軸	本市と近隣都市を結び、市民の生活を支える主要な幹線道路及び人・物の流れを形成する上で重要な役割を担う道路により構成されます。
広域交流軸	本市都市構造の大動脈となる新名神高速道路と京奈和自動車道により構成されます。

3.3 将来都市フレーム

1) 人口フレーム

本市の人口は昭和40年代から50年代にかけて京都や大阪のベッドタウンとして急激に増加しましたが、その後は平成7年の85,398人をピークに減少に転じ、令和2年の国勢調査結果では74,607人となるなど、近年は減少傾向が続いています。

しかし、本市では今後予定されている新名神高速道路の全線開通による交通ネットワークの大きなインパクトを生かした新たな産業創出やそれに伴う雇用の拡大が見込まれるなど、大きな変革を迎えようとしています。また、「山背五里五里のまち 創生総合戦略」に基づく雇用の創出、まちのにぎわいづくり、地域経済の活性化、子育てしやすい環境の整備など、定住人口の増加に向けた各種取組を推進しています。

上記の背景等を踏まえ、本計画で設定する10年後（令和17年）の目標人口については、第3次「山背五里五里のまち 創生総合戦略」において、人口戦略会議に準拠した人口推計シミュレーションとして示されている2035年の人口（64,834人）に基づき、65,000人として設定します。

2) 市街地フレーム

本市では、東部丘陵地長池地区および青谷地区における大規模な開発計画などにより、土地利用の大きな転換が見込まれています。一方で、今後、人口の減少も予測されていることから、無秩序に市街地を拡大することなく、計画的な市街地形成が求められています。

人口フレームの設定や、「城陽市東部丘陵地整備計画【見直し版】（令和5年5月一部改訂版）」などによる開発の展望を踏まえ、令和17年（2035年）における市街地フレームを以下のように設定します。

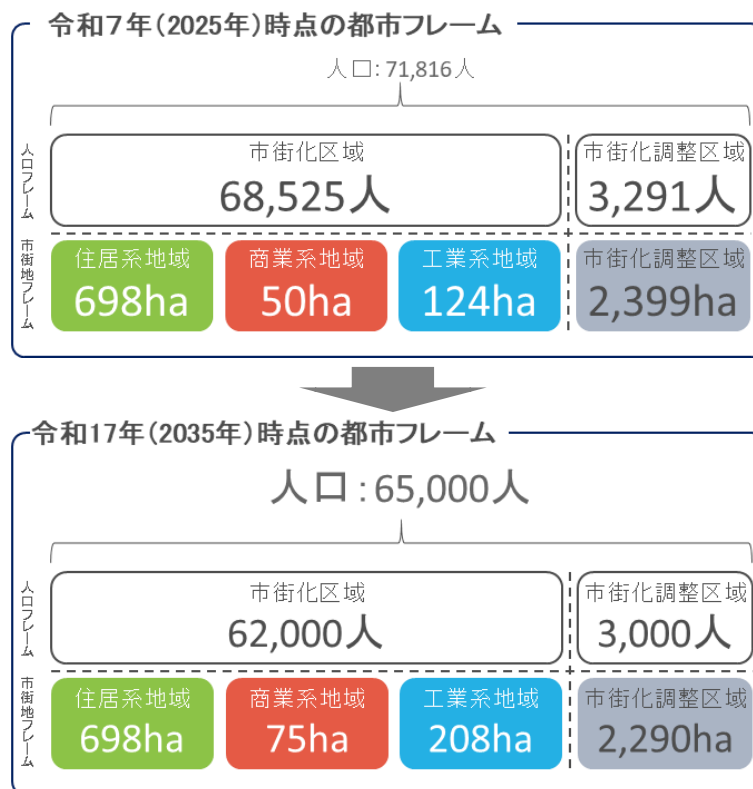


図 3.2: 令和7年の都市フレームと令和17年における将来都市フレーム

第4章 まちづくりの全体方針

4.1 土地利用方針

本市は、京都と奈良の中間に位置し、JR 奈良線、近鉄京都線の鉄道路線、京奈和自動車道、国道 24 号等の道路網によって広域的な交通条件に恵まれた地域となっています。さらに、近い将来予定されている新名神高速道路の全線開通により、京阪神・中京圏のアクセスが強化され、近畿随一の地理的優位性を持つ地域となることから、都市構造の変革を見据えた適切な土地利用として、商業・工業・流通機能をはじめとする多様な都市機能の集積が求められています。

また、自然的土地利用が図られている市街化調整区域*についても、それらの保全を基本としつつ、農林漁業及び周辺環境との健全な調和を図った上で、地域活力の維持・向上につながる土地利用・まちづくりの実現が求められています。

前章で設定したまちづくりの理念、めざすべき都市像や将来都市構造の考え方にに基づき、以下のように土地利用方針を設定します。

(1) 広域商業ゾーン

新名神高速道路のスマートインターチェンジや都市計画道路城陽井手木津川線・東部丘陵線等をはじめとする交通ネットワークの整備・構築が予定されていることから、広域的な交通利便性の向上を生かした、広域圏を対象とする商業機能の配置と充実を図り、市内外からのにぎわい創出・誘導をめざします。

(2) 地域商業・業務ゾーン

市内 6 つの鉄道駅周辺や、既存の沿道型商業・業務施設が集積する国道 24 号沿道や府道城陽宇治線沿道は、周辺の住宅地と調和した地域の拠点として立地適正化計画*との整合を図り、日常生活に必要な商業・業務機能の維持・誘導によるコンパクトなまちづくりをめざします。

(3) 工業・流通ゾーン

東部丘陵地東側は、新名神高速道路のインターチェンジに近接し、都市計画道路東部丘陵線等の交通ネットワークの整備・構築が予定されていることから、広域的な交通利便性の向上を生かした基幹物流施設を中心とする次世代型物流拠点*の配置を図り、流通機能を主体とした産業の集積をめざします。

その他、城陽ジャンクション・インターチェンジ周辺や市辺白坂地区等の既存の工業集積地は、今後も生産環境の維持・向上と産業の維持・誘導を図り、良好な工業地の形成をめざします。

(4) 住宅ゾーン

市内 6 つの鉄道駅を中心として形成されている市街地は、生活利便性の向上や活気があふれ、にぎわいのある暮らしを持続していくため、立地適正化計画と整合を図った上で、人口減少・少子高齢化を見据えたコンパクトなまちづくりをめざします。また、地震対策・水害対策等による災害に強いまちづくり、安心・安全なまちづくりを推進するとともに、空き家対策や用途地域、建ぺい率*・容積率*の変更による住宅等の建て替え促進、主に駅前等におけるマンション建設等の高度利用化の調査・実施検討を進め、良好な住環境の維持・発展に努めます。

そのほか、市街地に保存されている古墳をはじめとした史跡等についても、積極的な保存・活用を図り、市民が豊かな地域資源と共生できるまちづくりをめざします。

(5) 農業ゾーン

本市の特色である良好な自然的景観を維持するために、農地の保全・整備を促進し、大都市近郊という立地条件を生かし、生産環境の向上をめざします。

(6) 森林公園緑地ゾーン

東部・南部に広がる丘陵地は、自然保護、水源かん養*、地球温暖化対策、防災等の観点から、森林の保全を基本とし、ゆとりある緑地環境の形成をめざします。

また、鴻ノ巣山や総合運動公園（スポーツゾーン、レクリエーションゾーン（ロゴスランド））、府立木津川運動公園（城陽五里五里の丘）、サンガタウン城陽、ゴルフ場等が所在していることから、緑に囲まれたスポーツ・レクリエーション機能の充実をめざします。

(7) 土地利用検討ゾーン

国道24号沿道をはじめとする、国道、府道、都市計画道路等の沿道、その他、産業振興や地域の創生等の政策的な取組が必要な地域については、周辺環境への配慮と農林漁業等との調整・連携を図りつつ、今後のまちづくりに必要となる、各地区に適した方策、適切な土地利用を検討し、実施することとします。

また、東部丘陵地においては、「城陽市東部丘陵地整備計画」に基づき、広域利用を想定した様々な機能の集積をめざした土地利用を検討し、実施することとします。

なお、京都府が区域区分の見直しを実施する場合においては、その時点において計画的な市街地整備が必要かつ実現性が高い区域を見直しの対象地として取り扱うこととします。

(8) 城陽市東部丘陵地整備計画対象エリア

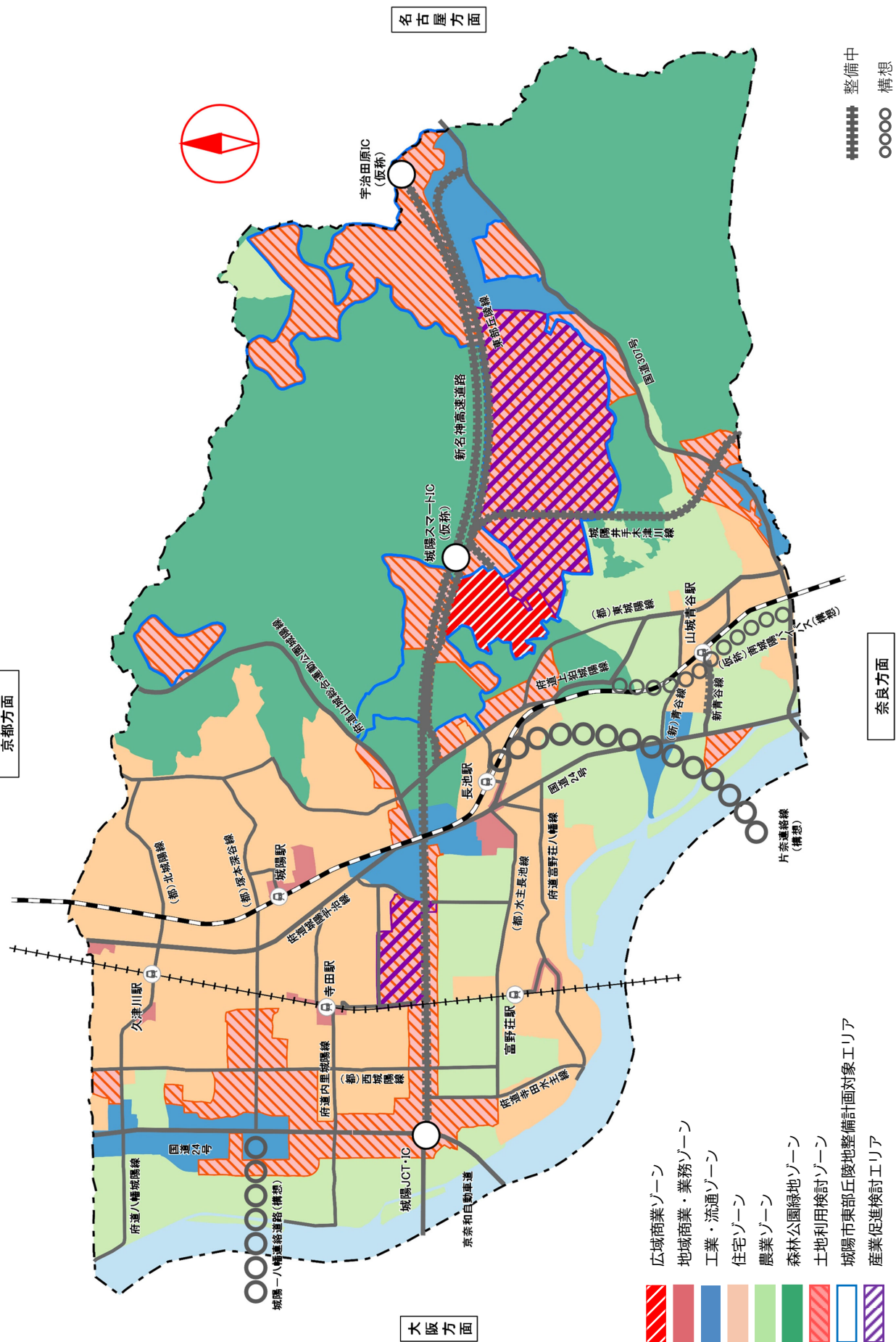
「城陽市東部丘陵地整備計画」に基づき、山砂利採取や埋戻し事業が完了したゾーンにおいて、環境と調和のとれた土地利用を検討します。

なお、東部丘陵地先行整備長池地区と先行整備青谷地区においては、既に先行して広域商業ゾーン、工業流通ゾーンの土地利用が進められており、その間の中間エリアにおいては「先端技術と広域交流の融合による近未来都市 Joyo Smart Innovation Park」を基本コンセプトに、両先行整備地区の整備効果を最大限に生かした土地利用に向けて、まちづくりの具体化を進めます。

(9) 産業促進検討エリア

京都府都市計画区域マスタープランに保留フレーム*として位置付けられた「国道24号沿道寺田地区」、「東部丘陵地中間エリア」については、新名神高速道路をはじめとした幹線道路ネットワークの充実に伴い、産業立地の開発ポテンシャルが高まっていることから、適切な都市基盤施設の整備、農林漁業及び周辺環境と調整を図るとともに、新たな産業拠点の形成による地域経済の活性化と雇用の創出につながる土地利用の推進を検討し、早期の市街化区域編入に努めます。

京都方面



4.2 市街地整備に関するまちづくり方針

① 都市機能

- 駅前広場等の公共施設整備とあわせて、土地の合理的かつ適正な高度利用を推進し、駅周辺を中心としたコンパクトなまちづくり、地域住民との協働等による地域の特性等を生かしたまちづくりを推進します。
- コンパクトなまちづくりに加え、温暖化対策施策をはじめとする環境施策を展開し、脱炭素（カーボンニュートラル）社会の実現による持続可能なまちづくりを推進します。
- 企業立地を促進し、市民の働く場を創出します。
- 公共施設の整備時や既存公共施設の大規模改修・更新時には、既存公共施設の有効活用とともに、統廃合、複合化、長寿命化等を検討します。また、公共施設の安全を確保するため、計画的な改修・保全に努めます。
- 広域商業ゾーンにおいては、新名神高速道路の開通・スマートインターチェンジの整備によるアクセス性の向上を生かして、広域圏からの利用を想定した大型商業施設の開業をめざし、計画的なまちづくりを推進します。
- 東部丘陵地の工業・流通ゾーン、久世荒内・寺田塚本地区および市辺白坂地区においては、将来都市構造を踏まえた計画的な土地利用の促進に向け、都市計画制度等を活用し、周辺の環境に配慮した良好な市街地の形成に努めます。
- 市街化調整区域である土地利用検討ゾーンにおいては、本市を取り巻く社会情勢や周辺の土地利用状況を踏まえた上で、市街地形成を進める際は、都市計画制度等を活用し、良好な市街地形成に努めます。
- 産業促進検討エリア（国道24号沿道寺田地区及び東部丘陵地中間エリア）の市街化区域編入に向け、地権者や関係機関等と協議・調整を行い、土地利用の具体化を図り、計画的なまちづくりを推進します。
- 新名神高速道路の全線開通やJR奈良線の高速化・複線化、東部丘陵地の整備等により交流人口の増加が期待されていることから、大きなアドバンテージを最大限に活用し、集客施設や市内宿泊施設等の立地誘導や拠点整備を検討するとともに、来訪者に満足してもらえる快適なまちづくりを推進します。



▲長池駅周辺 にぎわい創出社会実験



▲広域商業ゾーンイメージ

② 住環境

- 地区計画制度*をはじめとする各種の市街地整備手法により良質な住宅・宅地を誘導し、良好な住環境の維持とウォークラブルなまちづくりによる居住水準の向上を図ります。
- 良質な住環境を整備し、入居者の生活の安定や市への定住促進を図るため、老朽化する府営住宅の改修を推進します。
- 高齢者や障がい者等が自立した生活を継続できるよう、介護・福祉サービスや住宅改良相談事業等を活用し、適切な住宅改修を促進します。
- 都市計画の変更による住宅等の建て替え促進、主に駅前等におけるマンション建設等の高度利用化の調査・実施検討を進め、高齢者や障がい者、子育て世代等の多様なライフスタイルに対応した多様な住まいの確保による良好な住環境の維持・発展に努めます。
- 空き家の利活用を推進するため、空き家バンク*への登録を促進し、空き家の流通及び市への定住促進を図り、良好な住環境の形成に努めます。

● 主な取組

- ・ コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの推進
- ・ 地域住民と協働した駅周辺整備の推進（①）
- ・ カーボンニュートラル補助金制度の実施（①）
- ・ エコ・アクション・ポイント*事業の実施（①）
- ・ 企業立地助成金や「明日の京都城陽 産業かがやきビジョン」に基づく事業者への支援（①）
- ・ 「城陽市公共施設等総合管理計画」に基づく、公共施設等の適正な保有、配置、維持・管理（①）
- ・ 大型商業施設の開業に向けた支援（①）
- ・ 都市計画制度等を活用した計画的な市街地形成・誘導（①、②）
- ・ 東部丘陵地における次世代型物流拠点整備の推進（①）
- ・ 国道24号沿道寺田地区、東部丘陵地中間エリアにおける市街化区域編入の取組推進（①）
- ・ 府立木津川運動公園北側区域への物販等販売拠点の整備（①）
- ・ 市内宿泊施設の誘導（①）
- ・ 広域交通ネットワークの整備にあわせた、来訪者の受け入れ環境（休憩所、トイレ、案内標識等）の整備（①）
- ・ 京都府と協働した府営住宅の建て替え促進（②）
- ・ 社会福祉施設等の整備の促進、高齢者や障がい者が居住する住宅の改修工事費用の助成（②）
- ・ 「城陽市空き家等対策計画」に基づく空き家の有効活用、空き家バンク制度の活用による居住支援（②）

4.3 交通に関するまちづくり方針

① 道路網

- 新名神高速道路の全線開通や、都市計画道路城陽井手木津川線の早期整備促進等、新たな広域交通ネットワークの形成に向け、国や京都府との協働で推進していくとともに、交通渋滞の抑制のため、幹線道路や補助幹線道路*等の着実な整備に努めます。
- 生活道路については、沿道地域の特性に応じた道路の機能や役割を設定した上で、交差点改良や狭幅員道路の解消等の段階的な整備に努めます。
- 道路の安全性・快適性を確保するため、事故の発生する恐れが高い箇所を優先的に整備していくとともに、道路側溝清掃等、市民と協働して道路の適切な維持管理に努めます。
- 誰もが安心して快適に移動できるよう、自転車・歩行者用道路の整備やユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を進めるなど、ゆとりある質の高い歩行者空間の整備に努めます。

② 公共交通網

- 定住・交流人口の増加に向け、近隣都市へのアクセス向上に寄与する路線の整備について、国や京都府に要望を行います。
- 鉄道の利便性向上に向けた JR 奈良線の高速化・複線化を推進します。
- 環境にやさしい持続可能な交通の実現をめざし、公共交通の利用促進を図ります。
- 各駅の駅前広場については、各交通システムが有効に機能する施設規模および機能を確保するとともに、利用者が安全に安心して利用できるよう配慮して整備します。
- 地域内の交通手段や新たな土地利用を進める地域への交通手段について、持続可能な交通体系を検討します。



▲小学校でのモビリティ・マネジメント

●主な取組

- 新名神高速道路の早期全線整備の促進（①）
- 城陽スマートインターチェンジ（仮称）の設置（①）
- 宇治田原インターチェンジ（仮称）の設置（①）
- 京奈和自動車道（城陽 JCT・IC～木津 IC）の4車線化の整備に向けた国への要望（①）
- 城陽－八幡連絡道路の新設に向けた国や京都府への要望（①）
- (仮称)南城陽バイパス（府道上狛城陽線）の早期整備、府道（城陽宇治線、富野荘八幡線、内里城陽線）の道路改良に向けた京都府への要望（①）
- 都市計画道路（北城陽線、西城陽線、新青谷線、東部丘陵線）、市道 3201 号線の整備（①）
- 狭幅員の道路における、安全で快適な生活道路としての改良の推進（①）
- 危険交差点の改良の推進（①）
- 高齢者や障がい者にも配慮したバリアフリー化された機能的な歩行者空間の整備の推進（①）
- JR 奈良線（長池駅）と JR 片町線（学研都市線）（京田辺駅）を結ぶ片奈連絡線の実現に向けた国や京都府への要望（②）
- JR 奈良線の早期全線複線化実現に向けた鉄道事業者や京都府への要望（②）
- 学校 MM（モビリティ・マネジメント*）やシルバー・フリーバスライド*等の取組や交通ガイドマップの活用による利用促進の実施
- 駅周辺整備の推進（寺田駅、長池駅）（②）
- 持続可能な地域交通ネットワーク構築に向けた地域公共交通計画の作成を検討（②）

4.4 上下水道に関するまちづくり方針

① 上水道

- 安心・安全な水道水を安定的に供給するため、更新時期を迎えた水道施設を計画的に更新するとともに、健全な水道事業経営に取り組みます。
- 地震による管路被害をできるだけ軽減するため、地盤の状況等を考慮し、優先度の高い路線から耐震性の確保に向けた整備を進めます。
- 新たな土地利用を進める箇所（東部丘陵地等）については、土地利用の状況に応じて、開発事業者等と連携し、適切な施設を整備します。



▲水道管の耐震化

② 下水道

- 下水道施設の適切な維持・管理に努めるとともに、未接続世帯や事業所への普及啓発により、下水道接続率 100%をめざします。
- 被災した場合の影響度や被災するリスクが高い管路から優先的に耐震診断を実施し、耐震性能が不足する管路から耐震化工事を進めます。
- 新たな土地利用を進める箇所（東部丘陵地等）については、土地利用の状況に応じて、開発事業者等と連携し、適切な施設を整備します。



▲下水道管の調査

●主な取組

- ・「城陽市水道事業ビジョン」に基づいた計画的な施設の更新、耐震化等の実施（①）
- ・「城陽市下水道事業ビジョン」に基づいた整備、普及啓発、耐震化等の実施（②）
- ・土地利用の状況に応じた適切な整備のための上水供給／下水処理のあり方の検討（①、②）

4.5 防災に関するまちづくり方針

① 防災機能

- 災害に強い市街地構造とするため、土地区画整理事業*等による面的なインフラ施設の整備を行い、都市防災力の向上に努めます。
- 建築物が密集する既成市街地等においては、防災性を確保・向上させるため、木造住宅の耐震化、狭幅員道路の解消、緑化等のオープンスペース*の確保等、地域環境の改善に取り組みます。
- 東部丘陵地における広域連携を想定した防災拠点機能の整備に向けた検討を行います。
- 事業者、関係機関との協定や福祉避難所協定、また近隣市町等との相互応援協定といった防災協定の充実に努めます。
- 災害発生時に速やかに救援・復旧活動が行えるよう、災害対策本部となる市庁舎の防災機能の強化、指定緊急避難場所・指定避難所の整備、備蓄等の取組を推進します。
- 災害発生後、速やかに救援・復旧活動が行えるよう、市内における緊急輸送道路*の指定に関して検討を行うほか、防災機能を有する幹線道路の整備を推進します。

② 防災意識

- 城陽市防災ブックや出前講座等によるハザードマップの周知、まるごとまちごとハザードマップや誘導標識等による災害時避難誘導対策を実施します。
- 地域の防災力の強化と、市民の防災意識の向上を図るため、城陽市防災訓練の実施、自主防災組織主催の校区防災訓練の支援、自治会の消火訓練等の取組を推進します。
- 地域住民が自らの生命を自ら守り、災害に対する地域の安全性を高めるため、地域住民が主体となった自主防災組織の育成等を促進します。



▲防災に関する出前講座

③ 治水対策

- 浸水被害を軽減するため、総合排水計画に基づき、計画的に河道整備、雨水貯留浸透施設*の設置等を行うとともに、事業者に対する指導・協議を進め、流域治水に取り組みます。
- 一級河川の防災機能強化に向け、堤防補強整備等について、国や京都府等の関係機関への継続的な要望を行い、早期完成をめざします。

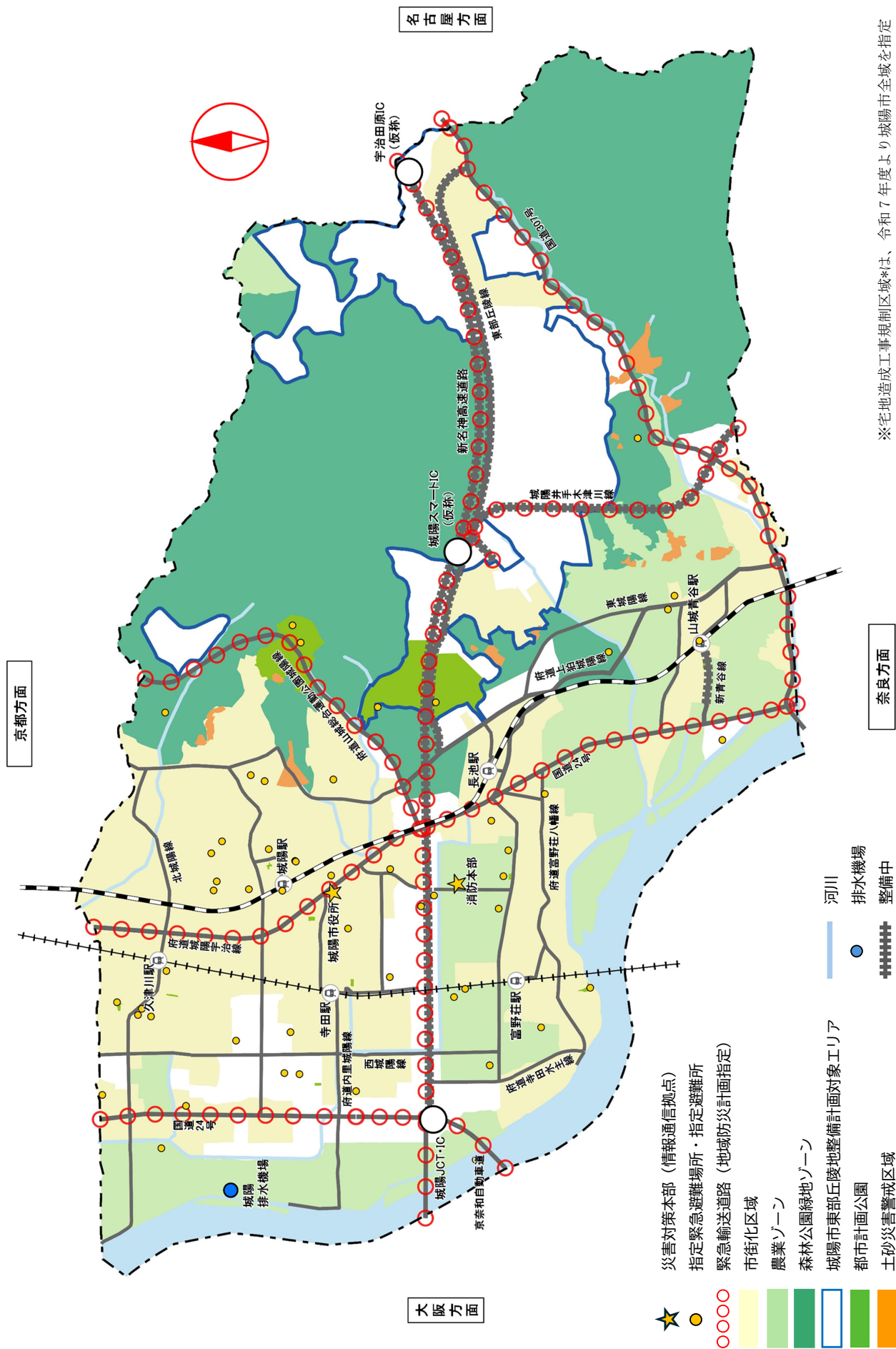
④ 土砂災害対策

- 本来、山林が有する保水機能等の維持・回復に努めるとともに、土砂災害の恐れのある区域においては、豪雨時等に備え、土石流対策や急傾斜地対策、地すべり対策を促進します。

●主な取組

- 城陽市建築物耐震改修促進計画に基づいた木造住宅の耐震診断、耐震改修の促進（①）
- 城陽市開発指導要綱に基づいた緑化の努力義務の指導、オープンスペースの確保（①）
- 「城陽市東部丘陵地整備計画」に基づく防災拠点機能の整備検討（①）
- 事業者、関係機関等との防災協定締結の推進（①）
- 学校施設等を活用した地域防災拠点整備の推進（①）
- 災害時における避難路や緊急輸送道路、延焼遮断帯として機能する道路や緑地の整備の推進（①）
- 城陽市防災ブック、出前講座等によるハザードマップの周知、誘導標識等の災害時避難誘導対策の充実（②）
- 自主防災組織への補助金交付、地域防災リーダーの育成、防災士取得・地区防災計画作成への補助等の実施（②）
- 準用河川*や都市下水路、排水施設等の整備による浸水対策の推進（③）
- 一級河川木津川の堤防強化工事の早期完成に向けた国への要望（③）
- 一級河川古川の河道拡幅及び、天井川*である一級河川青谷川、一級河川長谷川の早期整備に向けた京都府への要望（③）
- 東部丘陵地の修復整備の促進（④）
- 土砂災害特別警戒区域内の建築物の改修・移転を支援（④）
- 土砂災害警戒区域・河川等の一斉パトロールによる危険予測箇所の点検及び状況確認の実施（④）

防災に関するまちづくり方針図



4.6 自然・歴史共生に関するまちづくり方針

① 市街地

- 市民や訪れた人たちがまちの魅力を感じられるよう、都市公園*だけでなく、公共施設等において重点的な緑化推進による環境負荷の軽減をめざします。
- 市街地の良好な環境を形成する要素である河川等における、自然環境の保全や河川環境の向上に努めるとともに、市内の公害対策を推進します。
- かけがえのない自然や都市の緑を全市民で守り育てるため、市民の美化意識を高め、地域コミュニティに基づく多様な活動等を通じて、市民参画による市内の美化を推進します。



▲クリーン活動

② 公園・緑地

- 市民が暮らしのなかで身近にうるおいを感じることができるよう、広域的なレクリエーションの拠点として、府市協調により、府立木津川運動公園（城陽五里五里の丘）の全園開園をめざします。
- 都市公園については、緑地の保全・整備に努めつつ、地域ニーズに沿ったより利用しやすい公園への再整備を実施するとともに、集約・再編の検討を進めます。
- 城陽の風土を継承する山地や農地等、受け継がれてきた緑の一体的な保全に努め、次世代へと継承します。

③ 文化財

- 市民が郷土への愛着と誇りを持てるよう、城陽の豊かな歴史を伝える古墳をはじめとした史跡等について、継続的な保存に努め、次世代へと継承します。
- 市民や市外から訪れた人にとっての憩いの場・歴史を知る場となるだけでなく、市民や民間事業者によるにぎわい創出を促すなど、多様な活用に対応できる史跡の整備を推進します。



▲久津川車塚古墳

④ 東部の丘陵地

- 東部の丘陵地を中心に広がる緑豊かな自然環境を保全するとともに、山砂利採取地の拡大防止や跡地における緑の再生等に努めます。
- 東部丘陵地においては、緑の機能回復に努めるとともに、レクリエーション施設の整備等により、緑を生かし付加価値を持たせるような土地利用の検討を行います。

●主な取組

- グリーンカーテン*の取組による地球温暖化防止の推進（①）
- 公園等の緑地における草刈り等による環境美化の推進（①）
- 緑化に対する普及・啓発と市民参加に向けての展開（①）
- 市内の公共用水域における毎年の水質測定（①）
- 公害への監視・指導（①）
- 市民と行政の協働による市内一斉クリーン活動の推進（①）
- 放置されたオープンスペースの除草活動等による維持・管理の推進（①）
- 鴻ノ巣山利便施設及び散策道等の維持管理（①）
- 「城陽市の農業のあり方」等を踏まえた農地等の保全・整備の推進、耕作放棄地の拡大防止、貸農園や農業体験の周知活動等の支援（②）
- 都市計画制度等を活用した良好な住宅地景観の維持形成（①）
- 屋外広告物の適正な指導による良好な景観の形成（①）
- 周辺環境と調和したうるおいのある工業景観、公共建築物の景観形成（①）
- 府立木津川運動公園北側区域における、スポーツやレクリエーション等の防災機能も有する緑豊かな施設としての早期整備の推進（②）
- 府立木津川運動公園北側区域におけるにぎわい・地域振興機能の検討（②）
- 地域で育む親しみ公園整備事業による公園再整備の推進（②）
- 城陽市森林整備計画書に基づく、森林整備の推進（②）
- 森林経営管理制度に基づく、適切な林業経営の実施（②）
- 追加指定や公有化等による史跡の保存の推進（③）
- 開発事業者との調整による史跡周辺等における遺構の保存の推進（③）
- 発掘調査成果に基づく、市民や民間事業者との連携による史跡久津川古墳群の整備計画の策定と整備の実施（③）
- 「城陽市砂利採取及び土砂等の採取又は土地の埋立て等に関する条例」の適切な運用による山砂利採取地の拡大防止と自然環境等の再生（④）
- 「城陽市東部丘陵地整備計画」に基づく緑の機能回復と中間エリアにおける緑地の整備検討（④）

第5章 地域別まちづくり方針

5.1 地域区分の考え方

「第4章まちづくりの全体方針」に示した各分野のまちづくり方針に基づき、地域ごとの課題に応じたきめ細かな方針を示します。

地域の区分は、各地域の施策を位置づける上での地域のまとまりを考慮して、以下に示す考え方に基づき、5つの地域とします。

地域区分の考え方

■ 鉄道駅を中心とした市街地の形成

本市には6つの鉄道駅が位置し、それらを中心として市街地が形成され、主な居住エリアとなっていることを踏まえて地域区分を設定します。

■ 小学校区を踏まえた地域区分の設定

鉄道駅を中心として市街地が形成されていることを考慮した上で、実際の住民生活は小学校区を基本に形成されていることから、小学校区の区域界を踏まえて地域区分の境界を設定します。

■ 東部丘陵地における大規模開発を考慮した地域区分の設定

東部丘陵地においては、「城陽市東部丘陵地整備計画」により、新たな産業の創出・集積に向けたまちづくりをめざしていることから、この地域を一つの独立した地域区分として設定します。



図 5.1: 地域別まちづくり方針の地域区分

5.2 各地域のまちづくり方針

1) 久津川地域

(1) 地域の現状

- 久津川地域は、城陽市の人口の約 39%を占め、高齢化率は約 35%となっています（令和 2 年時点）。
- 地域西側に国道 24 号が、中央には府道城陽宇治線が南北に通っており、府道城陽宇治線沿道には、商業地が形成されています。
- 住宅地が久津川駅を中心に形成され、地域東側には低層住宅地が形成されています。
- 国道 24 号沿道において工業・流通機能が集積し計画的な土地利用が見込まれます。また、その将来都市構造の変革と周辺の土地利用の状況を踏まえた新たな産業の創出の検討が期待されています。
- 地域西側には、一級河川木津川や日本遺産に認定された上津屋の浜茶、田園などの自然的景観が広がっています。
- 地域内には、久津川車塚古墳や芭蕉塚古墳等の歴史的に貴重な文化財が点在しています。

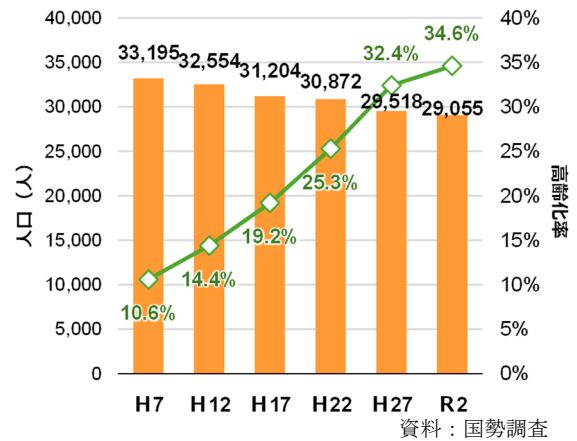
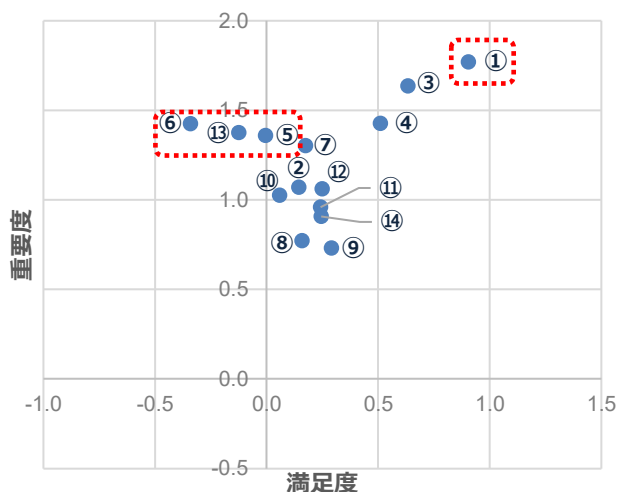


図 5.2: 久津川地域の人口推移

(2) 地域のニーズ

- まちづくりに関する評価については、「日常の買い物」に関する項目の重要度が最も高く、その上で一定の満足度が得られています。
- 「身近な生活道路の整備」、「歩行者・自転車に対する交通安全の確保」、「地震・風水害などへの防災対策」等の項目については、重要度が高い一方、満足度が低い傾向にあります。



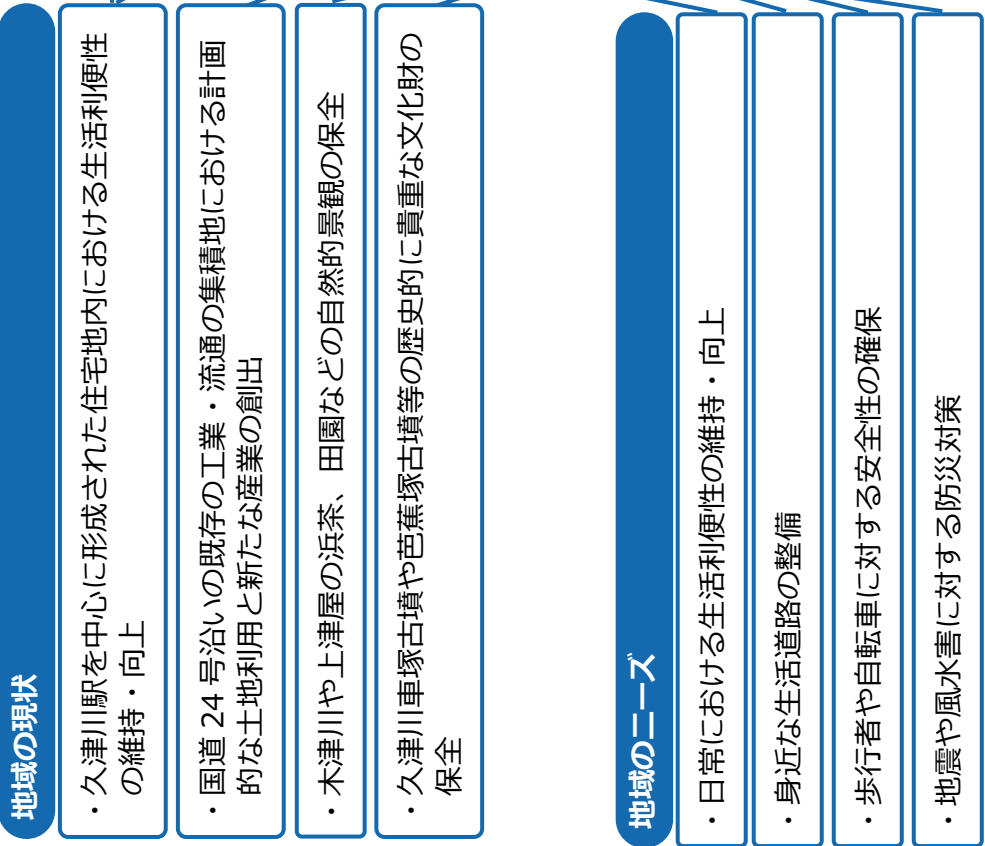
	2	1	0	-1	-2
満足度	満足←				→不満
重要度	重要←				→重要ではない

①	食料品・日用品など日常の買い物
②	衣服・家具・家電などの買い物
③	病院・診療所などの医療環境
④	良好な住環境（徒歩で生活できる環境）
⑤	身近な生活道路の整備
⑥	歩行者・自転車に対する交通安全の確保
⑦	鉄道・バスなど公共交通の利便性
⑧	公園・緑地の整備
⑨	身近な自然環境の保全
⑩	デイサービスなど高齢者向けのサービス
⑪	保育園などの子育て環境
⑫	小・中学校の教育環境
⑬	地震・風水害などへの防災対策
⑭	騒音・振動などへの公害対策

引用：城陽市民へのアンケート調査結果（2024 年、城陽市）

図 5.3: 久津川地域の生活環境や施設の評価(縦軸: 重要度、横軸: 満足度)

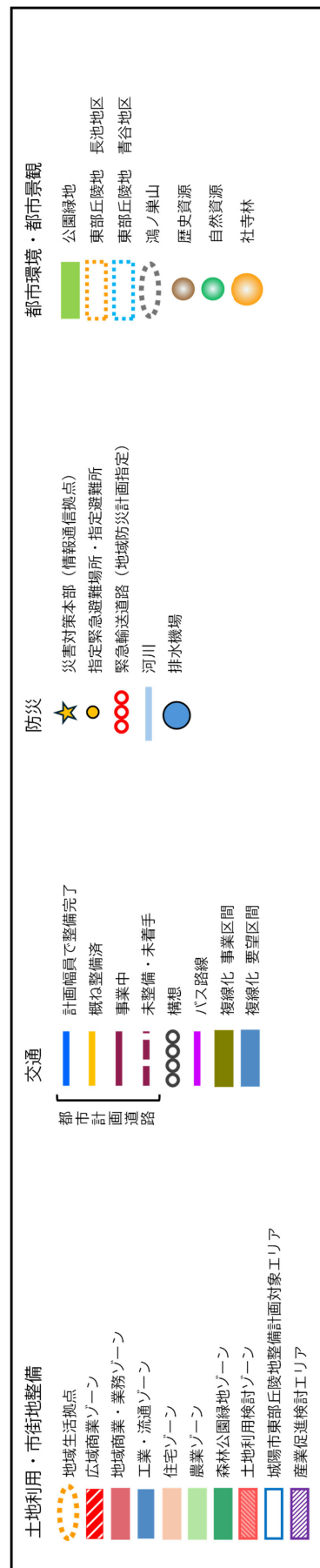
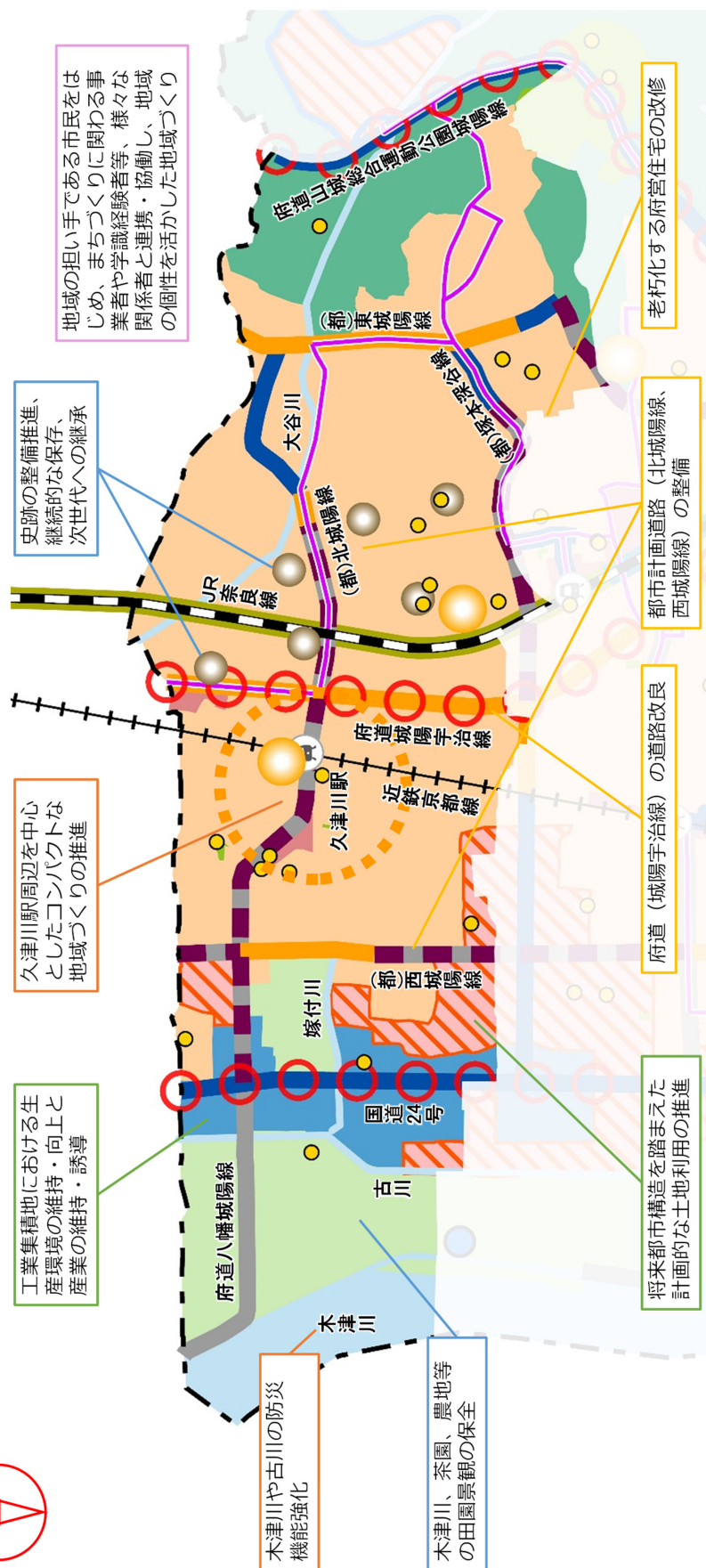
(3) 久津川地域におけるまちづくりの課題



(4) 久津川地域におけるまちづくり方針

めざすべき都市像	まちづくり方針
目標①： 安心・安全、持続可能なまちづくり	○久津川駅を中心としたコンパクトな地域づくりを推進します。 ○木造住宅の耐震化、木津川や古川、嫁付川の防災機能強化に向けた取組を推進します。
目標②： 誰もが快適に過ごせるまちづくり	○府道城陽宇治線・八幡城陽線の道路改良や(都)北城陽線、(都)西城陽線の道路整備、生活道路における交差点改良や狭幅員道路の解消等を推進します。 ○老朽化する府営住宅の改修等、地域コミュニティの活性化及び良質な住環境の整備を推進します。
目標③： 広域交通ネットワークの形成を見据えた新たなにぎわいを創出するまちづくり	○国道24号沿いの工業集積地における生産環境の維持・向上と産業の維持・誘導を図ります。 ○土地利用検討ゾーンにおいて、将来都市構造の変革と周辺の土地利用の状況を踏まえ、新たな産業の創出を検討します。
目標④： 豊かな地域資源と共生するまちづくり	○木津川や上津屋の浜茶、農地等の田園景観の保全に努めます。 ○久津川車塚古墳や芭蕉塚古墳等の史跡の整備を推進し、継続的な保全に努め、次世代へと継承します。
目標⑤： 多様な担い手との協働によるまちづくり	○地域の担い手である市民をはじめ、まちづくりに関わる事業者や学識経験者等、様々な関係者と連携・協働し、地域の個性を生かした地域づくりをめざします。

久津川地域まちづくり方針図



2) 城陽・寺田地域

(1) 地域の現状

- 城陽・寺田地域は、城陽市の人口の約 31%を占めており、高齢化率は約 32%となっています（令和 2 年時点）。
- 城陽駅、寺田駅周辺を中心とした住宅地が形成されています。
- 寺田駅周辺において地域住民との協働等によるまちづくりが進められています。
- 国道 24 号や府道城陽宇治線が南北に通るほか、城陽ジャンクション・インターチェンジがあります。
- 城陽ジャンクション・インターチェンジ周辺において工業・流通機能が集積し計画的な土地利用が行われています。また、その他将来都市構造の変革と周辺の土地利用の状況を踏まえた新たな産業の創出の検討が期待されており、特に産業促進検討エリアにおいては、計画的なまちづくりの具体化が進められています。
- 市役所や金融機関、スーパーなど、市民生活の維持・向上を担う都市機能が集積しています。
- JR 奈良線の高速化・複線化が概成され、鉄道の利便性が向上しています。
- 鴻ノ巣山などの自然的景観と、市街地の街並み、文化パルク城陽などの都市的景観を有しています。

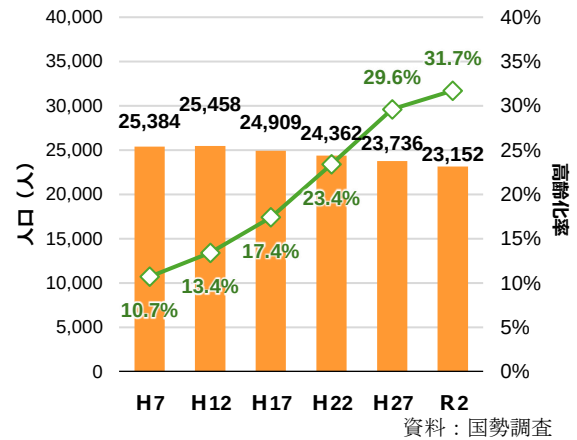
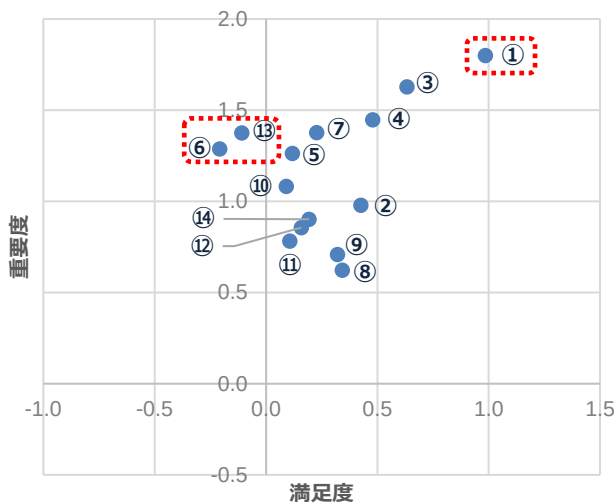


図 5.4: 城陽・寺田地域の人口推移

(2) 地域のニーズ

- まちづくりに関する評価については、「日常の買い物」に関する項目の重要度が最も高く、その上で一定の満足度が得られています。
- 一方、「歩行者・自転車に対する交通安全の確保」、「地震・風水害などへの防災対策」等の項目については、重要度が高い一方、満足度が低い傾向にあります。



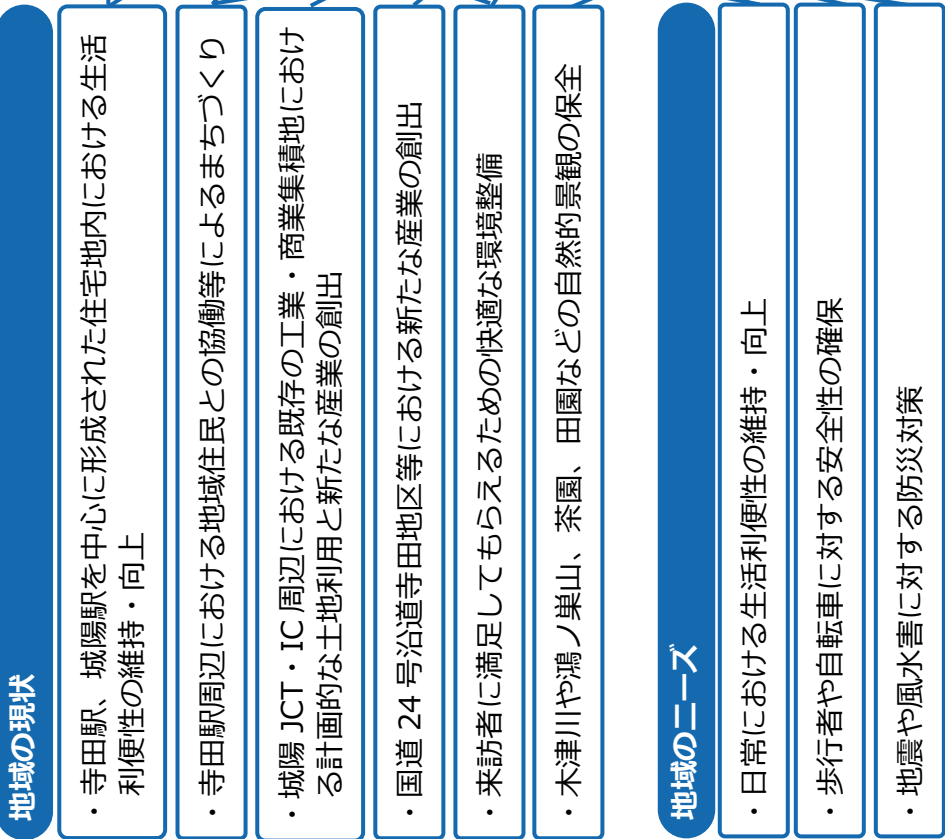
	2	1	0	-1	-2
満足度	満足←				→不満
重要度		重要←			→重要ではない

①	食料品・日用品など日常の買い物
②	衣服・家具・家電などの買い物
③	病院・診療所などの医療環境
④	良好な住環境（徒歩で生活できる環境）
⑤	身近な生活道路の整備
⑥	歩行者・自転車に対する交通安全の確保
⑦	鉄道・バスなど公共交通の利便性
⑧	公園・緑地の整備
⑨	身近な自然環境の保全
⑩	デイサービスなど高齢者向けのサービス
⑪	保育園などの子育て環境
⑫	小・中学校の教育環境
⑬	地震・風水害などへの防災対策
⑭	騒音・振動などへの公害対策

引用：城陽市民へのアンケート調査結果（2024 年、城陽市）

図 5.5: 城陽・寺田地域の生活環境や施設の評価（縦軸：重要度、横軸：満足度）

(3) 城陽・寺田地域におけるまちづくりの課題



(4) 城陽・寺田地域におけるまちづくり方針

めざすべき都市像	まちづくり方針
目標①： 安心・安全、持続可能なまちづくり	○寺田駅、城陽駅を中心としたコンパクトな地域づくりを推進します。 ○災害対策本部となる市庁舎の防災機能の強化や木造住宅の耐震化、木津川や古川の防災機能強化に向けた取組を推進します。 ○府道城陽宇治線・内里城陽線の道路改良や（都）西城陽線の道路整備、生活道路における交差点改良や狭幅員道路の解消等を推進します。 ○寺田駅周辺におけるにぎわい創出に向けた取組や地域の特性を活かしたまちづくりを推進します。
目標②： 誰もが快適に過ごせるまちづくり	○城陽JCT・IC周辺の工業集積地における生産環境の維持・向上と産業の維持・誘導を図ります。 ○土地利用検討ゾーンにおいて、将来都市構造の変革と周辺の土地利用の状況を踏まえ、新たな産業の創出を検討します。特に産業促進検討エリアについては早期の市街化区域編入による計画的なまちづくりを推進します。
目標③： 広域交通ネットワークの形成を見据えた新たなにぎわいを創出するまちづくり	○木津川や鴻ノ巣山、茶園、農地等の田園景観の保全に努めます。
目標④： 豊かな地域資源と共生するまちづくり	○地域の担い手である市民をはじめ、まちづくりに関わる事業者や学識経験者等、様々な関係者と連携・協働し、地域の個性を生かした地域づくりをめざします。

将来都市構造を踏まえた計画的な土地利用の推進

府道（内里城陽線）の
道路改良

集客施設や企業、市内宿泊施設等の土地利用に向けた取組の推進

公園緑地
長池地区
東部丘陵地
青谷地区
東部丘陵地
鴻ノ巣山
歴史資源
自然資源
社寺林

3) 長池・富野荘地域

(1) 地域の現状

- 長池・富野荘地域は城陽市の人口の約 23%を占め、高齢化率は約 34%となっています（令和 2 年時点）。
- 長池駅、富野荘駅を中心に旧村落地域を包含しつつ、市街地が東西に形成されています。
- 長池駅周辺において地域住民との協働等によるまちづくりが進められています。
- 地域北側には市域を東西に通る新名神高速道路の側道として国道 24 号が東西に通る、地域東側には国道 24 号が南北に通っています。
- 東部丘陵地への玄関口となる長池駅周辺では、にぎわい創出に向けた整備の検討を進めています。
- 長池駅西側の国道 24 号沿道に大規模小売店舗が立地しています。
- 国道 24 号沿道において既存の工業集積地が立地し計画的な土地利用が行われています。また、その他将来都市構造の変革と周辺の土地利用の状況を踏まえた新たな産業の創出の検討が期待されています。
- 鉄道の利便性向上に資する JR 奈良線の高速化・複線化の実現が期待されています。
- 木津川、田園、茶園、森林などの自然的景観に囲まれた地域が形成されています。

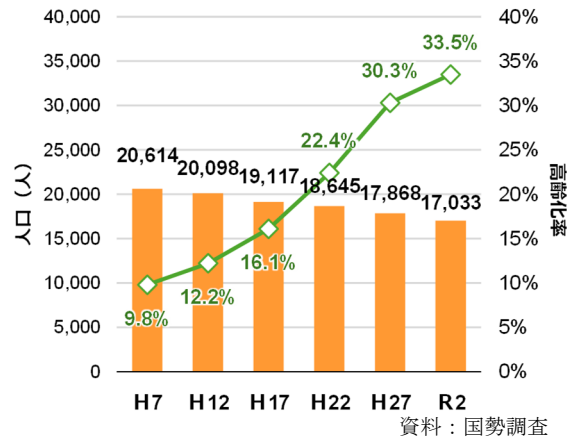
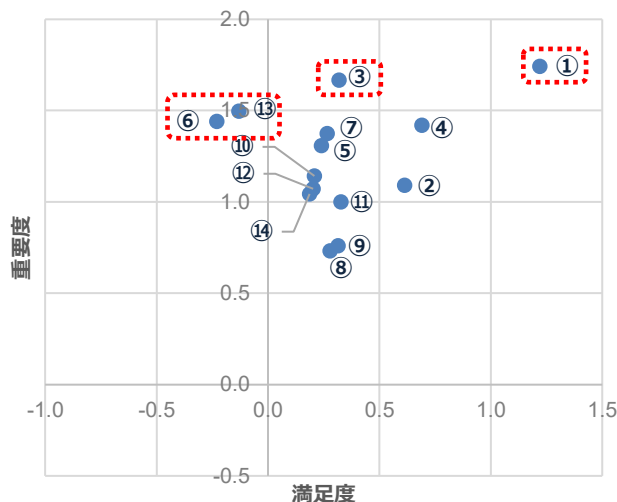


図 5.6: 長池・富野荘地域の人口推移

(2) 地域のニーズ

- まちづくりに関する評価については、「日常の買い物」、「病院・診療所などの医療環境」に関する項目の重要度が高く、また、一定の満足度が得られています。
- 「歩行者・自転車に対する交通安全の確保」、「地震・風水害などへの防災対策」等の項目については、重要度が高い一方、満足度が低い傾向にあります。



	2	1	0	-1	-2
満足度	満足←				→不満
重要度	重要←				→重要ではない

①	食料品・日用品など日常の買い物
②	衣服・家具・家電などの買い物
③	病院・診療所などの医療環境
④	良好な住環境（徒歩で生活できる環境）
⑤	身近な生活道路の整備
⑥	歩行者・自転車に対する交通安全の確保
⑦	鉄道・バスなど公共交通の利便性
⑧	公園・緑地の整備
⑨	身近な自然環境の保全
⑩	デイサービスなど高齢者向けのサービス
⑪	保育園などの子育て環境
⑫	小・中学校の教育環境
⑬	地震・風水害などへの防災対策
⑭	騒音・振動などへの公害対策

引用：城陽市民へのアンケート調査結果（2024 年、城陽市）

図 5.7: 長池・富野荘地域の生活環境や施設の評価（縦軸：重要度、横軸：満足度）

(3) 長池・富野荘地域におけるまちづくりの課題

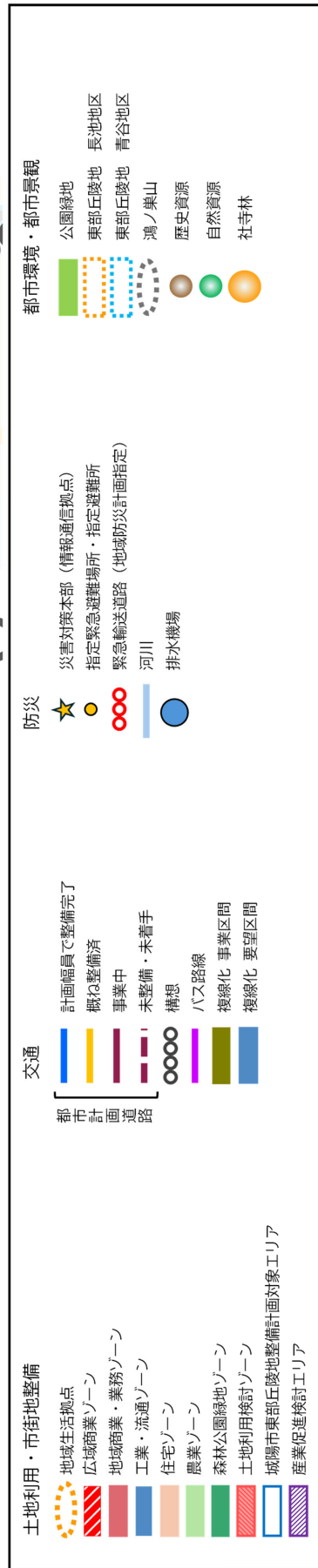
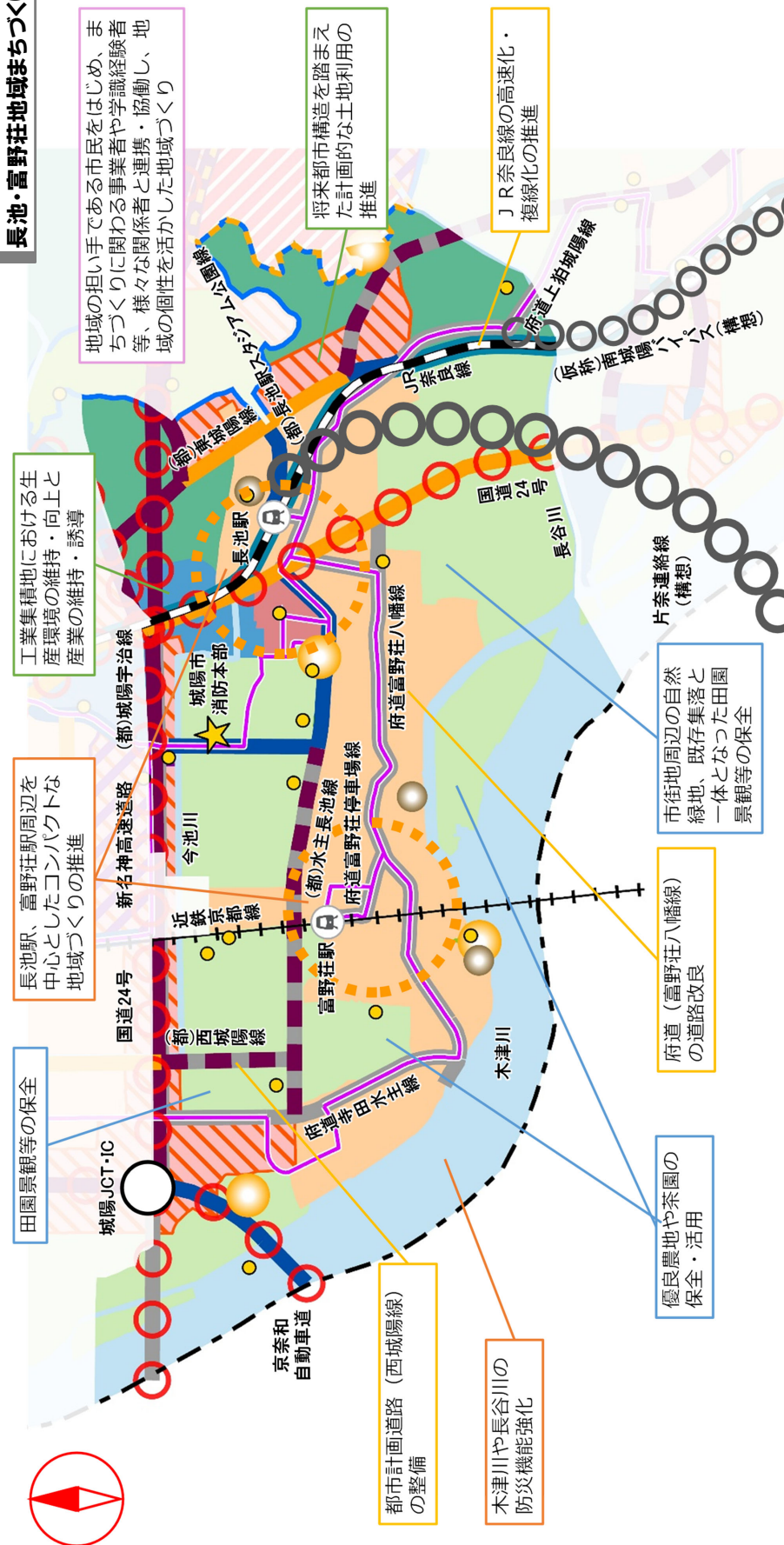
地域の現状

- ・長池駅、富野荘駅を中心に形成された住宅地内における生活利便性の維持・向上
 - ・長池駅周辺における地域住民との協働等によるまちづくり
 - ・国道24号沿いの既存の工業集積地における計画的な土地利用と新たな産業の創出
 - ・JR 奈良線の高速化・複線化の実現
 - ・木津川、田園、茶園、森林などの自然に囲まれた市街地景観の保全
- 地域のニーズ
- ・日常における生活利便性の維持・向上
 - ・病院・診療所などの医療環境の充実
 - ・歩行者や自転車に対する安全性の確保
 - ・地震や風水害に対する防災対策

(4) 長池・富野荘地域におけるまちづくり方針

めざすべき都市像	まちづくり方針
目標①： 安心・安全、持続可能なまちづくり	○長池駅、富野荘駅を中心としたコンパクトな地域づくりを推進します。 ○木造住宅の耐震化、木津川や長谷川の防災機能強化に向けた取組を推進します。
目標②： 誰もが快適に過ごせるまちづくり	○府道富野荘入幡線の道路改良や（都）西城陽線の道路整備、生活道路における交差点改良や狭幅員道路の解消等を推進します。 ○鉄道の利便性向上に資する奈良線の高速化・複線化を推進します。 ○長池駅周辺におけるにぎわい創出に向けた取組や地域の特性を生かしたまちづくりを推進します。
目標③： 広域交通ネットワークの形成を見据えた新たなにぎわいを創出するまちづくり	○国道24号沿いの工業集積地における生産環境の維持・向上と産業の維持・誘導を図ります。 ○土地利用検討ゾーンにおいて、将来都市構造の変革と周辺の土地利用の状況を踏まえ、新たな産業の創出を検討します。
目標④： 豊かな地域資源と共生するまちづくり	○市街地周辺の自然緑地、既存集落と一体となった田園景観等の保全に努めます。 ○木津川の保全、茶園や優良農地の保全・活用を促進します。
目標⑤： 多様な担い手との協働によるまちづくり	○地域の担い手である市民をはじめ、まちづくりに関わる事業者や学識経験者等、様々な関係者と連携・協働し、地域の個性を生かした地域づくりをめざします。

長池・富野荘地域まちづくり方針図



4) 青谷地域

(1) 地域の現状

- 青谷地域は城陽市の人口の約7%を占め、高齢化率が約38%となっています（令和2年時点）。
- 地域内を国道24号が南北に、国道307号が東西に通っています。
- 山城青谷駅周辺では駅前広場等が整備されており、駅を中心に市街地が形成されています。
- 国道24号沿道・国道307号沿道において工業集積地が形成され、計画的な土地利用が行われています。また、その他将来都市構造の変革と周辺の土地利用の状況を踏まえた新たな産業の創出の検討が期待されています。

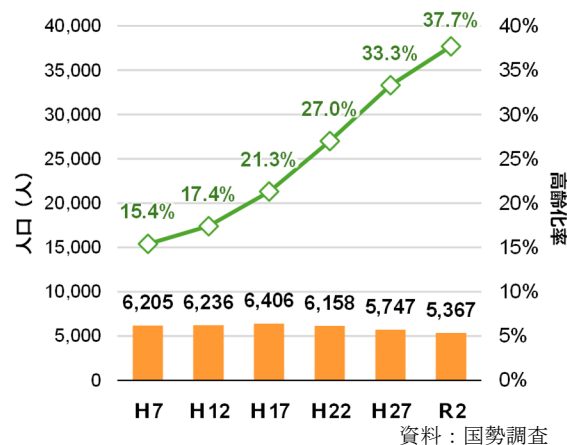
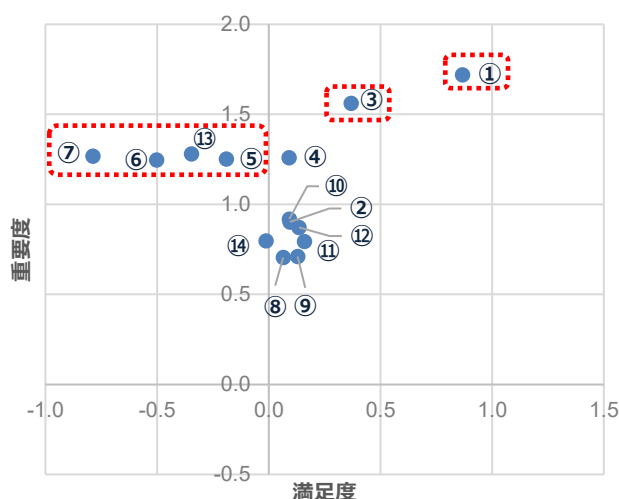


図 5.8: 青谷地域の人口推移

- 鉄道の利便性向上に資するJR奈良線の高速化・複線化の実現が期待されています。
- 木津川、田園、森林などの自然的景観に囲まれた地域が形成されています。
- 地域内には、天山や鴨谷の滝、梅まつりが開催されている青谷梅林などの自然資源が点在しています。

(2) 地域のニーズ

- まちづくりに関する評価については、「日常の買い物」、「病院・診療所などの医療環境」に関する項目の重要度が高く、また、一定の満足度が得られています。
- 「身近な生活道路の整備」、「歩行者・自転車に対する交通安全の確保」、「鉄道・バスなど公共交通の利便性」、「地震・風水害などへの防災対策」については、重要度が高い一方、満足度が低い傾向にあります。



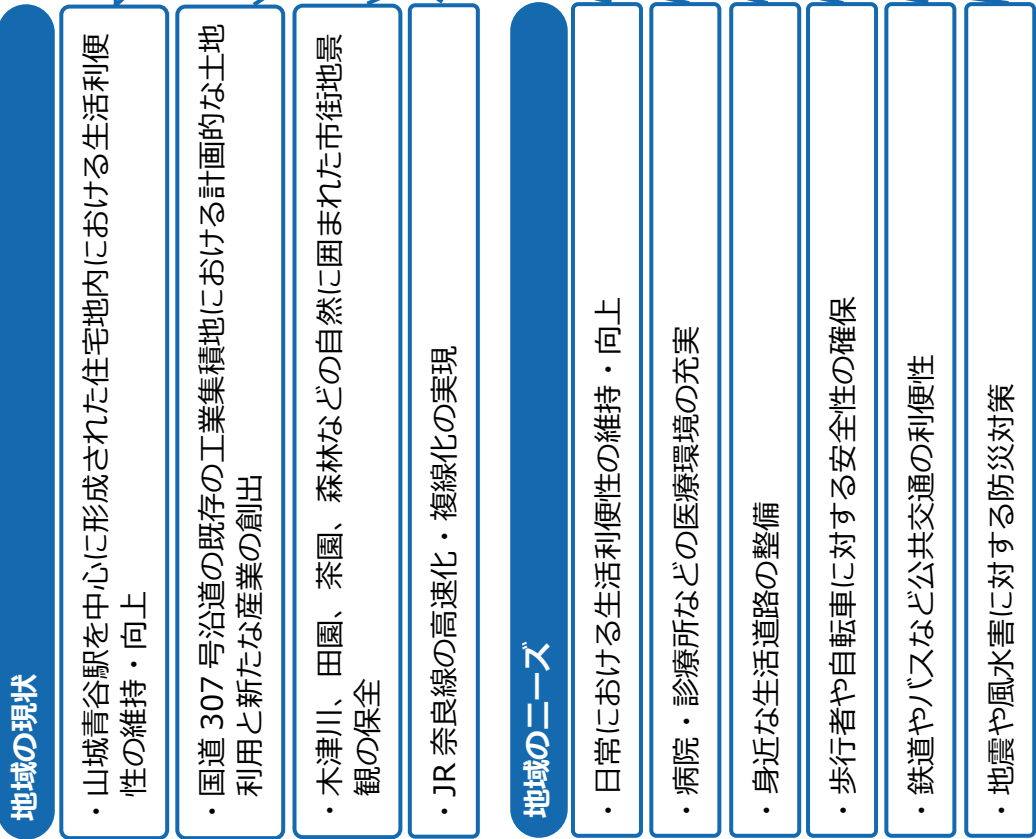
	2	1	0	-1	-2
満足度	満足←				→不満
重要度	重要←				→重要ではない

①	食料品・日用品など日常の買い物
②	衣服・家具・家電などの買い物
③	病院・診療所などの医療環境
④	良好な住環境（徒歩で生活できる環境）
⑤	身近な生活道路の整備
⑥	歩行者・自転車に対する交通安全の確保
⑦	鉄道・バスなど公共交通の利便性
⑧	公園・緑地の整備
⑨	身近な自然環境の保全
⑩	デイサービスなど高齢者向けのサービス
⑪	保育園などの子育て環境
⑫	小・中学校の教育環境
⑬	地震・風水害などへの防災対策
⑭	騒音・振動などへの公害対策

引用：城陽市民へのアンケート調査結果（2024年、城陽市）

図 5.9: 青谷地域の生活環境や施設の評価（縦軸：重要度、横軸：満足度）

(3) 青谷地域におけるまちづくりの課題



(4) 青谷地域におけるまちづくり方針

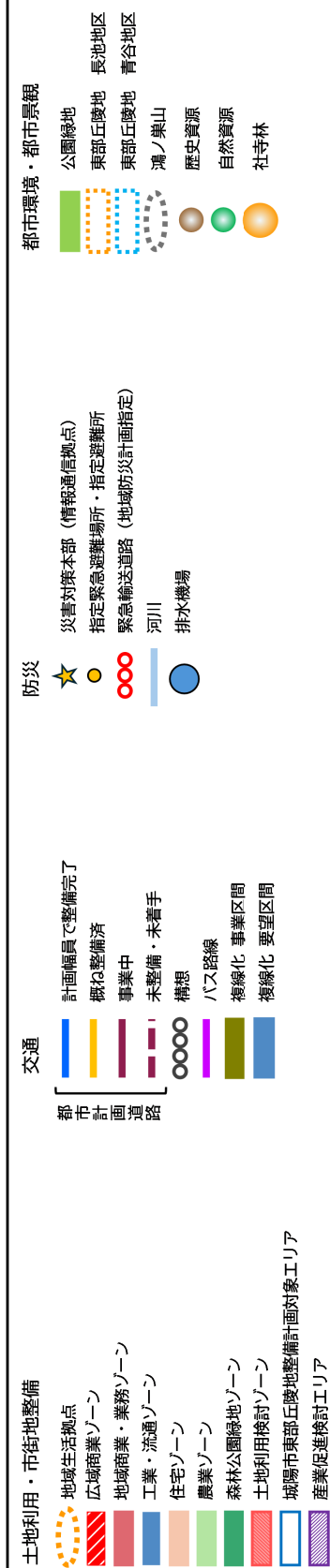
めざすべき都市像	まちづくり方針
目標①： 安心・安全、持続可能なまちづくり	○山城青谷駅を中心としたコンパクトな地域づくりを推進します。 ○木造住宅の耐震化、木津川や青谷川の防災機能強化に向けた取組を推進します。
目標②： 誰もが快適に過ごせるまちづくり	○府道上狛城陽線の改良や（都）新青谷線の道路整備、生活道路における交差点改良や狭幅員道路の解消等を推進します。 ○鉄道の利便性向上に資する奈良線の高速化・複線化を推進します。
目標③： 広域交通ネットワークの形成を見据えた新たなにぎわいを創出するまちづくり	○市辺白坂地区において、工業系を主体とした産業集積地として良好な市街地の形成・誘導を図ります。 ○土地利用検討ゾーンにおいて、将来都市構造の変革と周辺の土地利用の状況を踏まえ、新たな産業の創出を検討します。
目標④： 豊かな地域資源と共生するまちづくり	○市街地周辺の自然緑地、既存集落と一体となった田園景観等の保全に努めます。 ○木津川の保全、茶園や優良農地の保全・活用を促進します。
目標⑤： 多様な担い手との協働によるまちづくり	○地域の担い手である市民をはじめ、まちづくりに関わる事業者や学識経験者等、様々な関係者と連携・協働し、地域の個性を生かした地域づくりをめざします。

[illegible]

地域の担い手である市民をはじめ、まちづくりに関わる事業者や学識経験者等、様々な関係者と連携・協働し、地域の個性を活かした地域づくり

工業集積地における生産
環境の維持・向上と産業
の維持・誘導

JR 奈良線の高速化・複線化の推進



5) 東部丘陵地域

(1) 地域の現状

- 地域中央には市域を東西に通る新名神高速道路の整備が進められており、インターチェンジとスマートインターチェンジが設けられるほか、南側には国道 307 号が通っています。
- 「城陽市東部丘陵地整備計画」に基づく土地利用、整備を進めています。
- 先行整備長池地区においては大型商業施設の開業に向けた取組が、また、先行整備青谷地区においては基幹物流施設を中心とする次世代型物流拠点の整備に向けた取組が、それぞれ進められています。
- 中間エリアについては「先端技術と広域交流の融合による近未来都市 Joyo Smart Innovation Park」を基本コンセプトに、両先行整備地区の整備効果を最大限に生かした土地利用に向け、まちづくりの具体化を進めています。
- 東部丘陵地域では、土地利用を図るための上下水道、電気、ガスといったインフラ条件が整っていないため関係機関と連携して、適切な整備を進めています。
- 自然との調和及び環境への影響に配慮した修復整備が進められています。
- 府立木津川運動公園（城陽五里五里の丘）については、南側区域に引き続き、京都府により、北側区域の整備が進められています。

(2) 東部丘陵地域におけるまちづくりの課題

地域の現状

・東部丘陵地の整備による新たな産業の創出と利便性の維持・向上

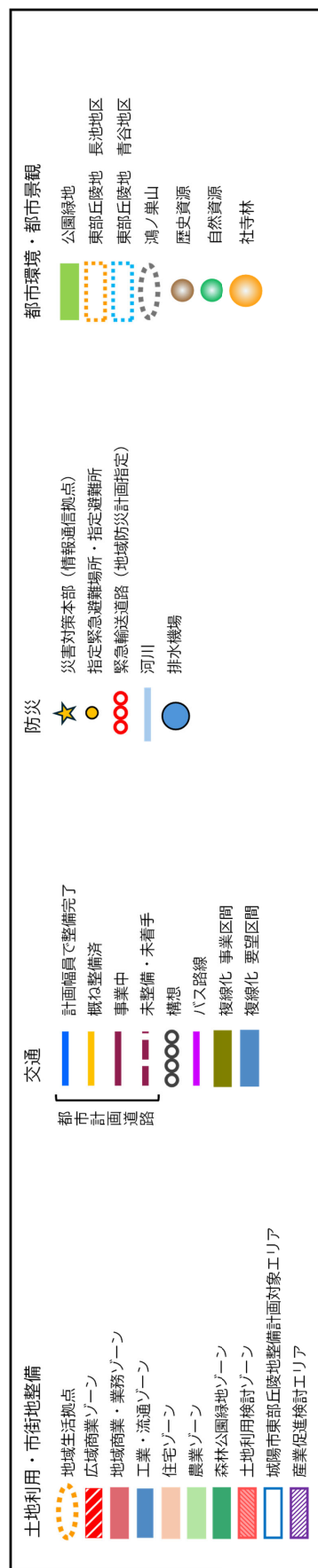
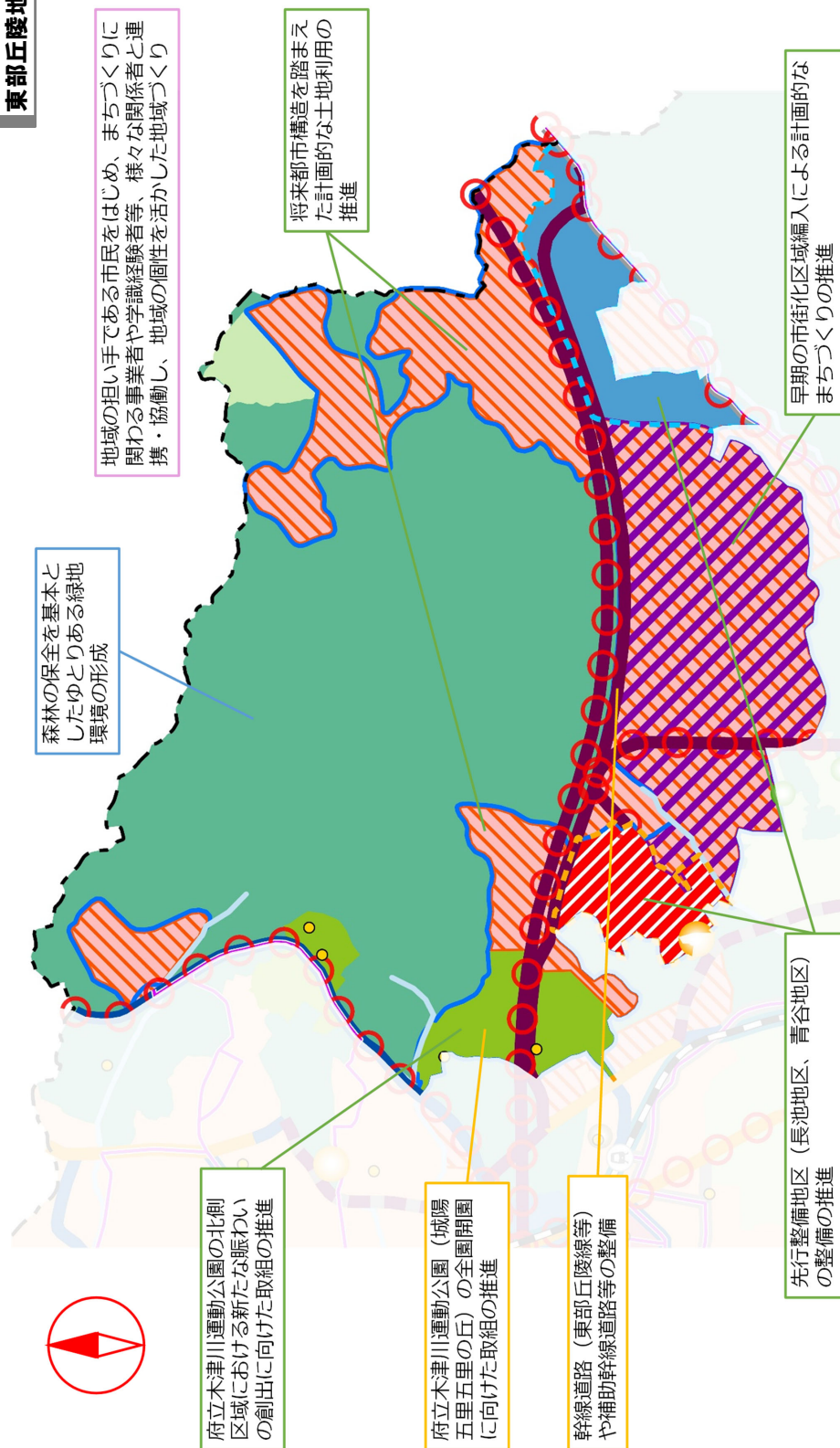
・新名神高速道路の開通による交通利便性の向上を生かした新たな魅力ある広域交流と交流人口増加への対応

・自然との調和及び環境への影響に配慮した修復整備

(3) 東部丘陵地域におけるまちづくり方針

めざすべき都市像	まちづくり方針
目標①： 安心・安全、持続可能なまちづくり	○東部丘陵地における道路交通網の優位性を生かし、進出企業との連携による防災拠点機能の整備に向けた取組を推進します。 ○東部丘陵線等の幹線道路や補助幹線道路、東部丘陵地における上下水道施設等の整備を推進します。 ○広域的なレクリエーションの拠点である府立木津川運動公園の全園開園に向けた取組を推進します。
目標②： 誰もが快適に過ごせるまちづくり	○先行整備長池地区（広域商業）、先行整備青谷地区（工業・流通）の整備を推進します。 ○土地利用検討ゾーンにおいて、将来都市構造の変革と周辺の土地利用の状況を踏まえ、新たな産業の創出を検討します。特に産業促進検討エリアについては早期の市街化区域編入による計画的なまちづくりの推進を図ります。 ○府立木津川運動公園北側区域における飲食・物販施設等の設置による新たなにぎわいの創出に向けた取組を推進します。
目標③： 広域交通ネットワークの形成を見据えた新たなにぎわいを創出するまちづくり	○東部丘陵地の整備にあたっては、森林の保全を基本とし、ゆとりある緑地環境の形成に向けた取組を推進します。
目標④： 豊かな地域資源と共生するまちづくり	○地域の担い手である市民をはじめ、まちづくりに関わる事業者や学識経験者等、様々な関係者と連携・協働し、地域の個性を生かした地域づくりをめざします。
目標⑤： 多様な担い手との協働によるまちづくり	

東部丘陵地域まちづくり方針図



第6章 まちづくりの推進方策

6.1 まちづくりの基本的な進め方

近年、全国的な人口減少・少子高齢社会の進展に伴う課題は増えており、市民のニーズも多様化しています。その中で、新名神高速道路の全線開通などの今後の本市を取り巻く社会情勢の変化にも対応しながら、地域の課題は地域で解決していく必要があります。そこで、都市計画マスタープランに定められた本市の将来像「歴史と未来をつなぎ、人をはぐくむ緑のまち・城陽」の実現に向けて、地域の担い手である市民・市民団体をはじめ、まちづくりに関わる事業者や学識経験者等、様々な関係者と連携・協働しながらまちづくりを推進することが重要となります。

本市のまちづくりにおける市民や事業者、行政の役割を以下のように整理します。

市民・市民団体の役割

まちづくりへの参画

(まちづくり参画への意識づくり、まちづくりへの主体的な参加、まちづくりの推進)

近年、少子高齢化の進行に伴う市民ニーズの多様化や地域住民の交流機会の減少、自治会活動の担い手不足などが課題となっています。市民が安心・安全かつ快適に生活できる環境の実現に向けて、市民自らの主体的なまちづくりへの参加を推進します。

事業者・学識経験者等の役割

まちづくりへの組織参画

(まちづくり活動の実践、民間資本の活用、助言)

今後、広域交通ネットワークの整備に伴い、既存の事業者および新たな事業者による商工業の活性化が見込まれ、まちづくりに大きな影響を与えることが見込まれます。事業者が地域と連携し、相乗効果を生み出しながら、共存可能なまちづくりを推進します。また、まちづくりの推進にあたっては、幅広い場面で学識経験者等との意見交換・助言を踏まえながらより良い方向性を検討します。

行政の役割

市民参加の場づくり、参加の支援

(市民が参画しやすい環境づくり、まちづくり活動の支援、市政等の情報発信)

これまで以上に、行政としての意思を地域に発信するとともに、市民や事業者等による活動を積極的に支援するとともに、まちづくりに参加しやすい環境づくりや、市民参加の場づくりに努めます。

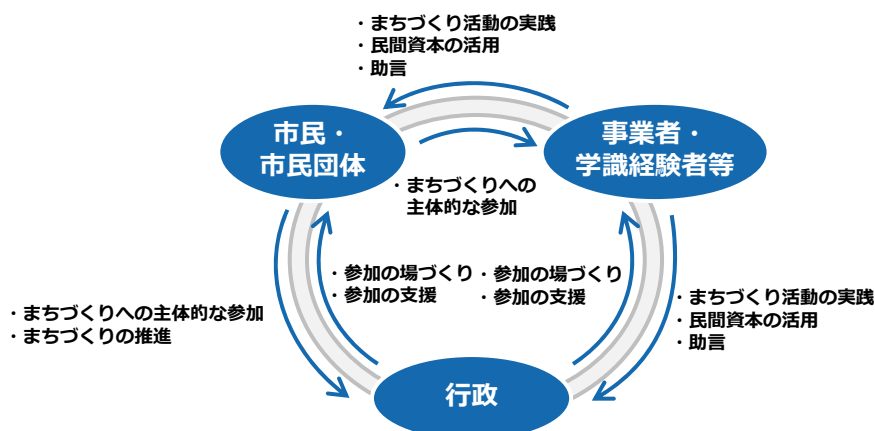


図 6.1: まちづくりの協働イメージ

■協働まちづくりの具体的な手法（例）

市民・市民団体をはじめ、まちづくりに関わる事業者や学識経験者等、様々な関係者と連携・協働しながらまちづくりを推進するにあたっては、以下のような手法が考えられます。



まちづくり意見交換会の実施

■定期的な計画・運用の見直し

より良いまちづくりを進めるためには、計画（Plan）に基づいて施策を実施（Do）し、それらの施策の評価・検証（Check）や市民の声をもとに、社会情勢を踏まえた計画の見直し・改善（Action）を行うことで、より良い次期計画（Plan）の策定に繋げていくことが求められます。

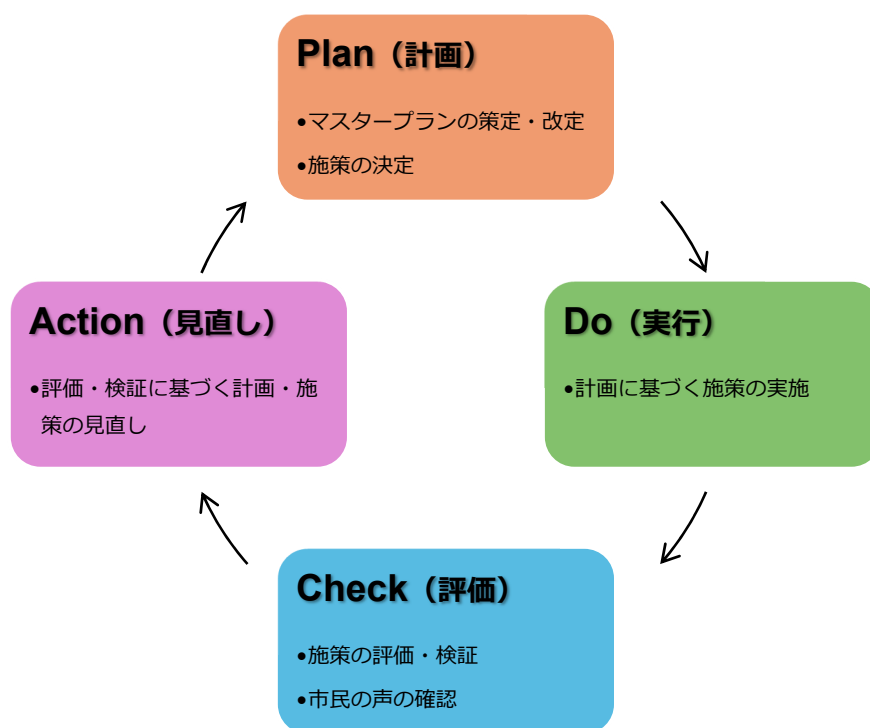


図 6.2: 計画の運用・見直しの流れ

用語一覧

用語一覧

【あ行】

空き家バンク（制度）

定住促進・空き家の利活用を目的として、市内の空き家に関する情報を空き家バンクに登録し、転居を希望する人に情報提供する制度。

インバウンド

外国人旅行者を自国へ誘致すること。日本においては、海外から日本へ来る観光客を指す外来語。

ウォーカブル

「ウォーカブル」とは、「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「居心地がよく歩きたくなる」という意味をもつ。

雨水貯留浸透施設

水害を軽減するために、雨水を一時的に貯めたり地下に浸透させたりして、河川への雨水流出量を抑制するもの。

宇治都市計画区域マスタープラン

京都府が府内の13の都市計画区域において定めた、都市計画の基本的な方針を示した計画の1つ。（都市計画法第6条の2）

宇治都市計画区域は、宇治市、城陽市、久御山町、井手町で構成されている。

エコ・アクション・ポイント

環境省が推進する、消費者等の環境配慮行動（エコアクション）に特化して使用するポイントの名称。消費者等がポイント発行対象として登録されたエコアクションを行うと、ポイントが発行され、当該ポイントは様々な商品等と交換できる。

オープンスペース

公園・広場・河川・農地など、建物によって覆われていない土地、あるいは敷地内の空地の総称。

【か行】

家屋倒壊等氾濫想定区域

家屋の倒壊・流失をもたらすような堤防決壊に伴う激しい氾濫流や河岸侵食が発生することが想定される区域。

関係人口

移住した「定住人口」でもなく、観光に来た「交流人口」でもない、地域や地域の人々と多様に関わる人々のこと。

緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給などの応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線のことで、高速自動車国道や一般国道およびこれらを連絡する幹線的な道路。

グリーンカーテン

植物等の緑化を建物の外壁等に生育させることで、建物の温度上昇を抑制し、環境負荷の軽減につなげる手法。

減災

災害などの被害をあらかじめ想定し対策を施すことにより、地震などの大規模災害発生時に生じる被害を最小化する考え方。

建ぺい率

敷地内に一定の空地を確保し、建築物の採光、通風を確保するとともに、良好な市街地環境の確保のために都市計画で定められるもので、敷地面積における建築面積の割合を指す。

耕作放棄地

以前耕作していた土地で、過去 1 年以上作物を作付け（栽培）せず、この数年の間に再び作付け（栽培）する意思のない土地のこと。

洪積層

約 2 ～ 200 万年前に形成された地層で、一般的に構造物の良好な支持地盤とされる。

古生層

約 2 億 5000 万年前以前に形成された地層で、一般的に構造物の良好な支持地盤とされる。

コンパクトシティ・プラス・ネットワーク

人口減少社会において持続可能なまちづくりを進めるため、医療・福祉・商業などの生活機能を身近な拠点に誘導し居住と近接させるとともに、公共交通ネットワークと連携した、誰もが住みやすい利便性の高いまちづくりの考え方。

【さ行】**市街化区域**

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域、およびおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。（都市計画法第 7 条）

市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。（都市計画法第 7 条）

資源循環型社会

製品のリサイクル（再利用）、リユース（再使用）、リデュース（廃棄削減）を行うことにより、有限である資源を持続可能な形で循環させながら利用していく社会。

次世代型物流拠点

本市では、自動運転トラックが高速道路から一般道に降りることなく、直接、施設に出入りできる基幹物流施設を中心とした物流拠点を指す。日本の幹線輸送を担うことが期待される。

自然減

死亡数が出生数より多いことにより人口が減少している状態。

社会減

転出数が転入数より多いことにより人口が減少している状態。

準用河川

河川法の規定の一部を準用し、市町村長が管理する河川。

城陽市東部丘陵地整備計画

市東部に広がる約 420ha の東部丘陵地において、計画的な緑の再生に配慮しつつ、産業の活性化や雇用の創出など、市のみならず京都府南部地域の活性化に寄与し、かつ市民などの安心・安全で豊かな生活に還元できる秩序あるまちづくりを進めるための計画。

将来都市構造

社会インフラや都市機能などから構成される将来のまちのあり方。

シルバー・フリーバスライド

市が実施する、65 歳以上の方を対象とした、特定期間中の城陽さんさんバス運賃を無料とする取組。

人口動態

ある一定期間内の人口変動。出生、死亡などによる自然増減および、転出入による社会増減に伴う変化を指す。

水源かん養

雨として降った水を土壌に貯め、ゆっくりと川に流すことで、洪水、渇水を緩和する森林の機能。

スマートインターチェンジ

ETC を搭載した車両に限定し、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジ。

生産年齢人口

15～64 歳の人口のこと。同様に、0～14 歳を年少人口、65 歳以上を老年人口という。

ゼロカーボンシティ宣言

2050 年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」に挑戦することを地方公共団体が宣言すること。本市は令和 3 年 11 月 27 日に市長が宣言を行った。

想定最大規模の降雨

想定し得る最大規模の降雨。年超過確率（1年の間に発生する確率）が1/1,000（0.1%）程度の降雨のこと。

ゾーニング

都市計画において、土地利用の状況に応じ用途ごとに区分すること。

【た行】**第三次国土形成計画**

人口減少等の加速による地方の危機や、巨大災害リスクの切迫、気候危機、国際情勢を始めとした直面する課題に対する危機感を共有し、こうした難局を乗り越えるため、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を定めるもの。（国土形成計画法）

宅地造成工事規制区域

宅地造成に伴い発生するがけくずれや土砂の流出による災害が発生するおそれの著しい市街地又は市街地になろうとする区域で、都道府県知事が指定した区域。（宅地造成等規制法第3条）

地域生活圏

地域の文化的・自然的一体性を踏まえつつ、生活・経済の実態に即し、市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、地域公共交通や買い物、医療・福祉・介護、教育等の暮らしに必要なサービスが持続的に提供される圏域。

地球温暖化

人間活動の拡大に伴い、発生する温室効果ガスの濃度が増加することにより、地球全体として、地表および大気の温度が上昇する現象。

地区計画制度

ある一定のまとまりを持った「地区」を対象に、その地区の実情に合ったきめ細かい規制を行う制度。区域の指定された用途地域の規制を、強化、緩和することができる。

地方創生

第2次安倍内閣で掲げられた地域活性化の取組。「東京一極集中」の歯止め、若い世代の就労・結婚・子育ての希望の実現、地域特性に即した地域課題の解決などの3つの基本的視点から、地方から成長する活力を取り戻し、人口減少を克服することを目的とした一連の政策。

沖積層

約2万年前以降に形成された比較的新しい地層で、一般的に軟弱な地盤であることが多い。

超高齢社会

高齢化率（総人口に占める65歳以上人口の割合）が21%を超える社会。同様に、高齢化率7%超を高齡化社会、14%超を高齡社会という。

DX (Digital Transformation デジタルトランスフォーメーション)

デジタル技術の活用による新たな商品・サービスの提供、新たなビジネスモデルの開発を通して、社会制度や組織文化なども変革していくような取組を指す概念。

デジタル田園都市国家構想

デジタル技術の活用により、地方の社会課題を解決しながら、地方活性化を加速することで、日本全体の成長をめざす構想。

転出超過数

転出者数から転入者数を差し引いた数。

天井川

川の周りの土地よりも川底が高い川。

都市計画区域

都市計画法その他の関係法令の適用を受けるべき土地の区域。具体的には、市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域を指定する。（都市計画法 第5条）

都市計画道路

人と車の円滑な交通などを確保するために都市計画において定めた道路。

都市公園

主に地方公共団体が設置する都市計画区域内の公園または緑地。（都市公園法）

土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき、都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るために行われる、土地の区画形質の変更や、公共施設の新設又は変更に関する事業。

【な行】**二地域居住**

主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点を設ける暮らし方。

日本茶 800 年の歴史散歩

わが国の喫茶文化をリードしてきたエリアとして、文化庁が認定する「日本遺産」に認定された京都府山城地域の文化・伝統を語るストーリー（構成文化財）のこと。

日本版 DMO

観光庁の推進する観光地域づくり法人を指し、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人のこと。

農業経営体

農産物の生産を行い、経営耕地面積等が一定の基準以上の事業又は委託を受けて農作業を行う者。

乗合タクシー

青谷地域において運行する乗合タクシーは、交通手段を確保するために路線バスと同じように定時定路線で多賀口～城陽市役所間を運行するタクシーを指す。（青谷方面乗合タクシー運行事業）

【は行】**バリアフリー**

高齢者や障がい者などの社会弱者の活動の妨げとなる障壁を解消すること。

補助幹線道路

広域幹線道路（高速道路や国道など）と地域間の幹線道路を補完する道路であり、市内の各地域、地区、拠点を結ぶ府道など。

保留フレーム

一定の整備計画があるものの、即時の市街化区域編入を行えるまでの要件を満たしていないため、その要件を満たすことができた時点において、必要な調整を行ったうえで、定期的見直しを待たなくても随時編入することができるようあらかじめ保留するもの。

【ま行】**まち・ひと・しごと創生総合戦略**

長期ビジョンの実現に向け、「しごと」と「ひと」の好循環とそれを支える「まち」の活性化を基本に、2015～2019年度（5か年）の政策目標・施策を示した計画。（まち・ひと・しごと創生法）

まち・ひと・しごと創生長期ビジョン

2060年に1億人程度の人口を確保する中長期展望を示し、人口問題に関する国民の認識の共有をめざすとともに、今後、めざすべき将来の方向を提示することを目的とした計画。（まち・ひと・しごと創生法）

モビリティ・マネジメント

渋滞や環境、あるいは、個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な取組。

【や行】**UIJターン**

Uターンとは、地方で生まれ育った人が都心で一度勤務した後に、再び自分の生まれ育った故郷に戻って働くこと。Iターンとは、生まれ育った故郷以外の地域に就職・移住すること。Jターンとは、地方で生まれ育った人が一度都心で働き、その後また故郷とは違う別の地方に移住して働くこと。UIJターンはこれらの総称。

ユニバーサルデザイン

障がいの有無、年齢、性別等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

容積率

建築物と道路等の公共施設とのバランスを確保し、市街地環境の確保を図るために、都市計画で定められるもので、敷地面積における建築物の延べ面積の割合を指す。

用途地域

都市機能の維持増進、住環境の保護などを目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途、容積率（建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合）、建ぺい率（建築物の建築面積の敷地面積に対する割合）および各種の高さについて制限を行う制度。現在 13 種類の用途地域により建築制限が行われている。

都市計画法では、都市地域の土地利用に計画性を与えるために、地域ごとの性格に応じた建築制限を行う地域地区を定めているが、用途地域はこれの中でも最も基本的な地域制として位置づけられている。（都市計画法第 8 条、第 9 条）

【ら行】

ランドマーク

周囲の景観の中で際だった特徴を持ち、象徴的な目印となるもの。

立地適正化計画

人口の急激な減少と高齢化を背景とし、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡し、持続可能な都市構造をめざす包括的なマスタープランのこと。（都市再生特別措置法第 81 条）

6 次産業化

一次産業としての農林漁業と、二次産業としての製造業、三次産業としての小売業等の事業との総合的かつ一体的な推進を図り、地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す取組

城陽市都市計画マスタープラン

発 行 日： 令和 8 年 3 月

発 行： 城陽市 都市整備部 都市政策課

〒610-0195

京都府城陽市寺田東ノ口 16 番地、17 番地

TEL 0774-56-4066 FAX 0774-56-3999