

城陽市立地適正化計画

目次

第1章 城陽市立地適正化計画の策定背景	1
1.1 立地適正化計画とは	2
1.2 計画策定の背景と位置づけ	2
1.3 計画の意義と役割	3
1.4 計画の条件	3
第2章 城陽市の現状整理	4
2.1 城陽市の現況分析	5
2.2 市民のまちづくりに対する意識	20
2.3 城陽市のまちづくりを考えるワークショップ	26
2.4 城陽市の現状を踏まえた課題と重点課題	27
第3章 立地適正化に関する基本方針	28
3.1 まちづくりの基本方針	29
3.2 めざすべき都市の骨格構造	30
第4章 居住誘導区域	32
4.1 居住誘導区域とは	33
4.2 居住誘導区域の設定方針	34
4.3 居住誘導区域	35
第5章 都市機能誘導区域・誘導施設	36
5.1 都市機能誘導区域・誘導施設とは	37
5.2 都市機能誘導区域の設定方針	38
5.3 都市機能誘導区域	39
5.4 誘導施設設定の考え方	43
5.5 誘導施設の設定	44
第6章 誘導施策	45
6.1 誘導施策とは	46
6.2 誘導施策の考え方	46
6.3 居住の誘導に係る施策	47
6.4 都市機能の誘導に係る施策	48
6.5 交通ネットワークの強化に係る施策	49
第7章 防災指針	50
7.1 防災指針とは	51
7.2 災害ハザード情報の整理	51
7.3 重ね合わせの分析	53
7.4 防災上の課題に対する取組方針	72
7.5 具体的な取組	74
第8章 計画を実現するために必要な事項	76
8.1 目標の設定	77
8.2 計画の進行管理	80
8.3 届出・勧告制度	81
用語一覧	83

第1章

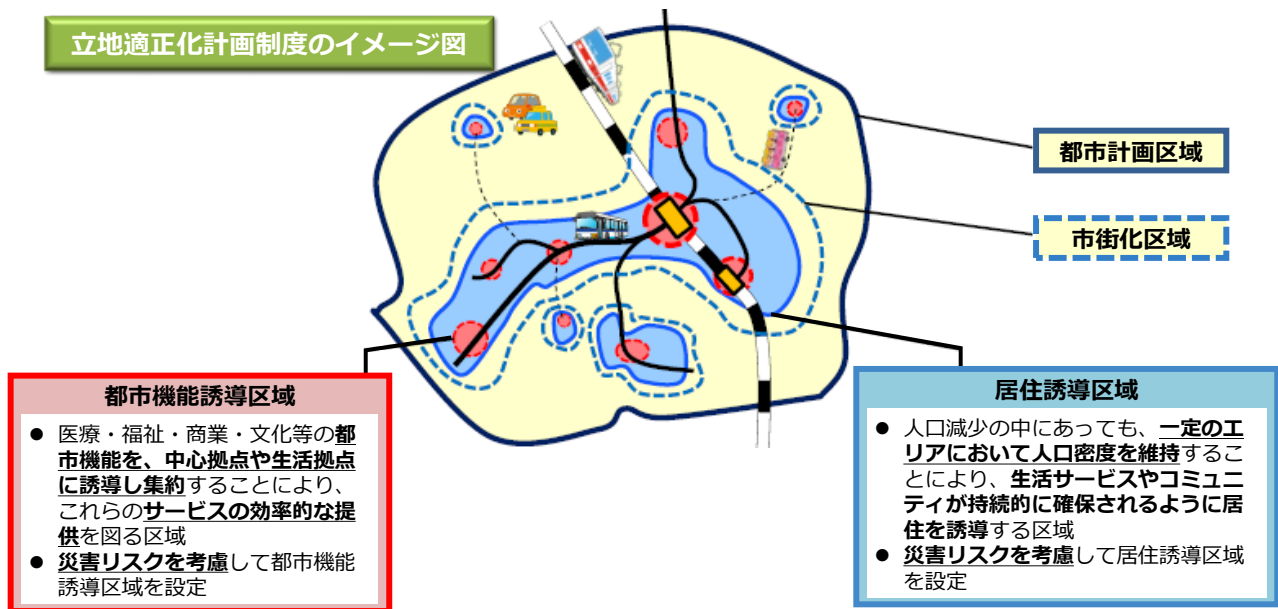
城陽市立地適正化計画の策定背景

1.1 立地適正化計画とは

立地適正化計画とは、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能の誘導によりコンパクトシティ形成に向けた取組を推進するために策定する計画であり、平成26年8月に都市再生特別措置法が改正され制度化されました。

「城陽市都市計画マスタープラン」に示しためざすべき将来像の実現に向け、持続可能なまちづくり（コンパクト・プラス・ネットワーク*の都市構造）を推進するため、都市全体の観点から土地利用などの方針を定め、都市機能の立地を誘導するマスタープランとして、「城陽市立地適正化計画」を策定します。

立地適正化計画制度のイメージ図



資料：国土交通省資料をもとに一部編集

1.2 計画策定の背景と位置づけ

本市では、平成7年以降人口減少が続いており、今後も引き続き全市的な人口減少が見込まれています。人口密度が低下した地域では、スーパー・病院などの都市施設や、バス、鉄道といった公共交通の利用者が少なくなり、これらの施設・公共交通を維持できずに撤退してしまうことが懸念されています。

このような都市機能や生活サービスを維持するためには、その施設などの規模に応じた利用ニーズが必要となるため、ある一定のエリア内での人口密度を維持していくことが重要です。

さらに、近年、気候変動などにより激甚化する水害や、南海トラフ地震、生駒断層地震などのリスクも考慮しつつ、持続可能な居住環境の形成に取り組む必要があります。

これらの背景を踏まえて、居住機能、都市機能、公共交通サービス、防災機能といった面から包括的なまちづくりを進めていくために「城陽市立地適正化計画」を策定します。

本計画は、京都府が策定する「宇治都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び「城陽市都市計画マスタープラン」の基本方針に即しながら、本市の様々な分野の計画や施策などとの連携を図り、整合性や相乗効果を考慮しつつ、コンパクト・プラス・ネットワークの実現を図ります。



1.3 計画の意義と役割

本計画は持続可能なまちづくり（コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造）を推進するため、都市全体の観点から土地利用などの方針を定め、居住や都市機能の立地を誘導するマスタープランです。

地域の特性や将来の市の動向（人口、医療・福祉、商業、公共交通など）を考慮しながら、持続可能な都市構造をめざす計画となっています。

1 都市全体を見渡したマスタープラン

- 都市の機能やエリア全体を考慮した計画です

2 都市計画と民間施設誘導の融合

- 従来の施策と組み合わせた民間施設の立地を誘導する仕組みを設定します

3 市町村の主体性と都道府県の広域調整

- 市町村の方針に配慮した都道府県による市町村間の広域的調整を推進します

4 市街地空洞化防止のための新たな選択肢

- 居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールします

5 防災指針を定め、災害に強いまちづくりを推進

- 災害リスク分析を踏まえて居住誘導や防災・減災*対策を推進し、災害リスクの低減を図ります

6 時間軸をもったアクションプラン

- 効果的な誘導のため、計画の達成状況に応じて計画・区域の見直しが必要です
- 計画の達成状況の評価が重要となります

7 都市計画と公共交通の一体化

- 居住や都市機能の集約と地域交通の再編を図ります

8 都市計画と公的不動産の連携

- 将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置を推進します

資料：国土交通省資料をもとに一部編集

1.4 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、上位計画である「城陽市総合計画」や「城陽市都市計画マスタープラン」の考え方を受けて、将来の都市像を実現する長期的目標として、おおむね20年後の令和27年度（2045年度）を想定した検討を行います。

なお、本計画は策定の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。

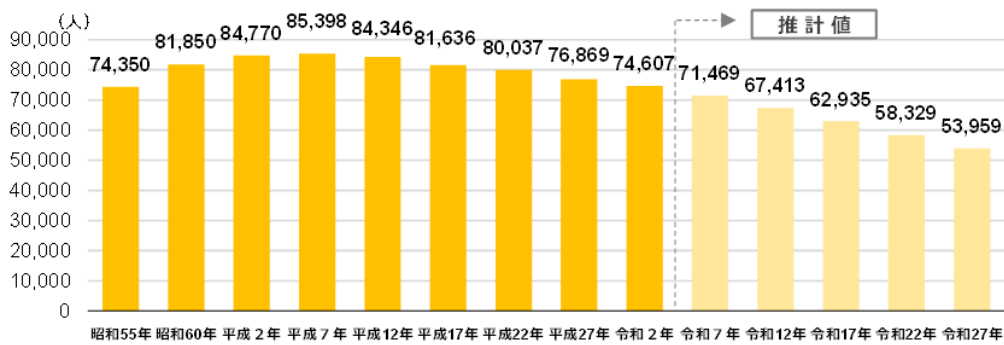
第2章 城陽市の現状整理

2.1 城陽市の現況分析

1) 人口

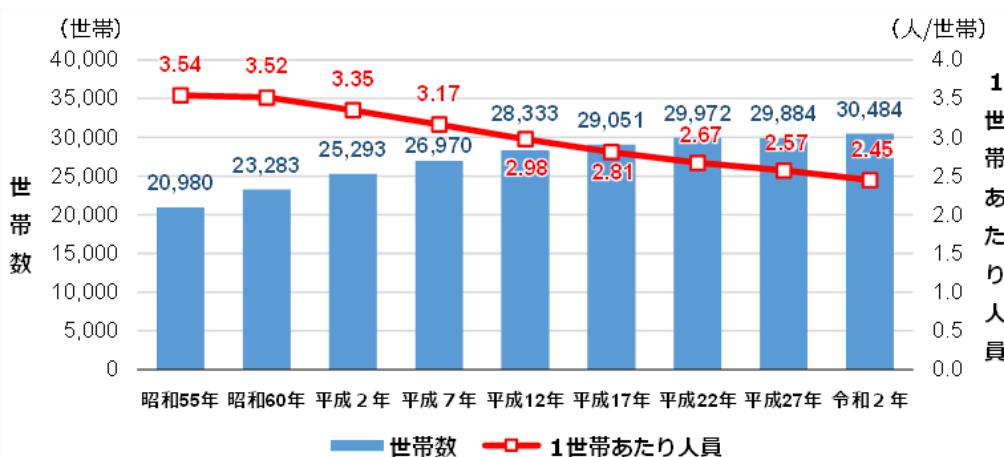
(1) 人口・世帯数

- 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。



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）
 ※令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所のデータ（令和5年12月公表）に基づく推計値

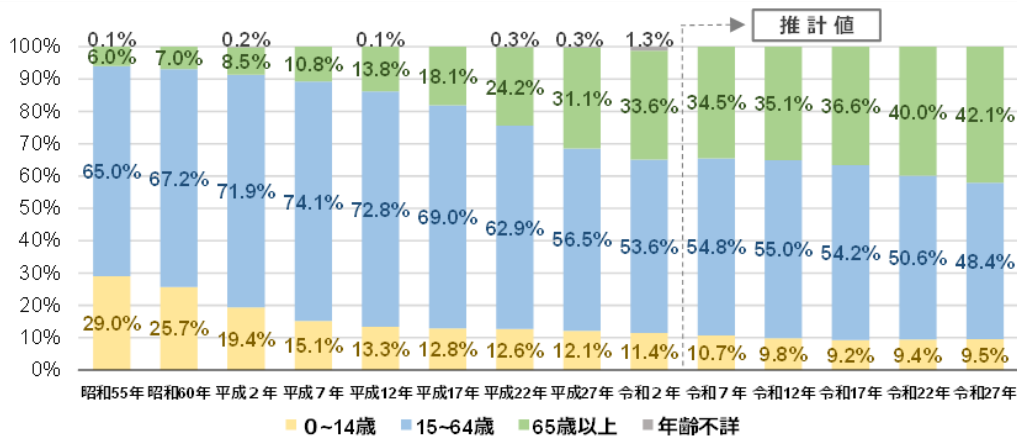
図 2.1: 総人口の推移



資料：国勢調査

図 2.2: 世帯数の推移

- 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。

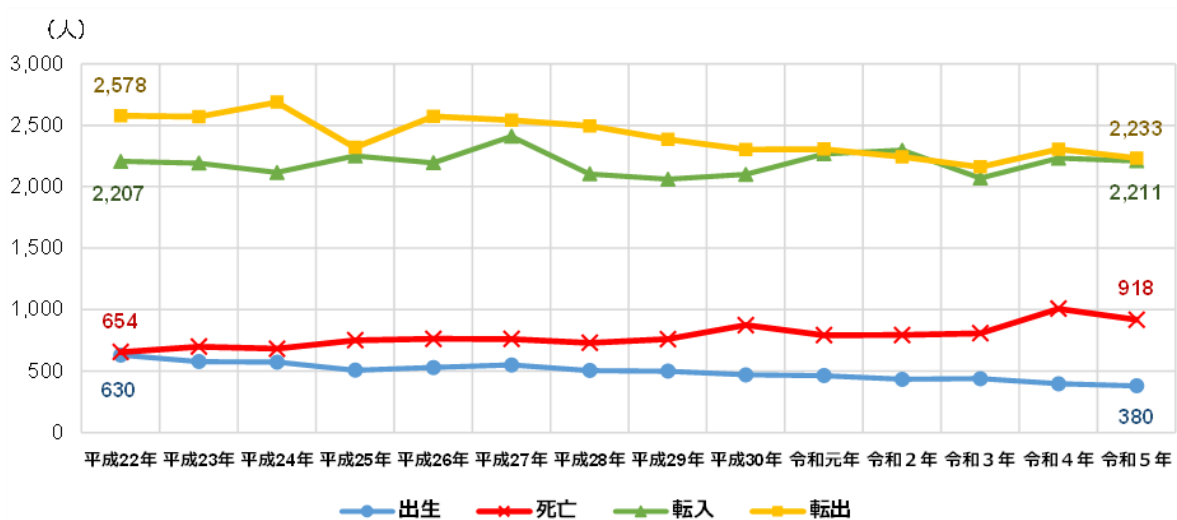


資料：国勢調査（令和2年まで）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7年以降）
※令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所のデータ（令和5年12月公表）に基づく推計値

図 2.3: 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、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。



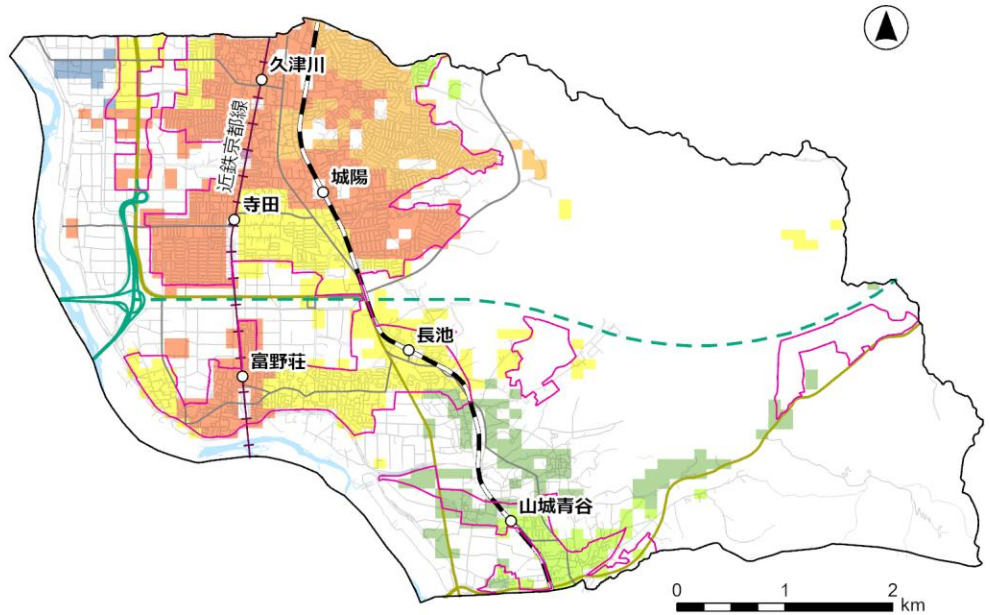
資料：市統計書

図 2.4: 人口動態の推移

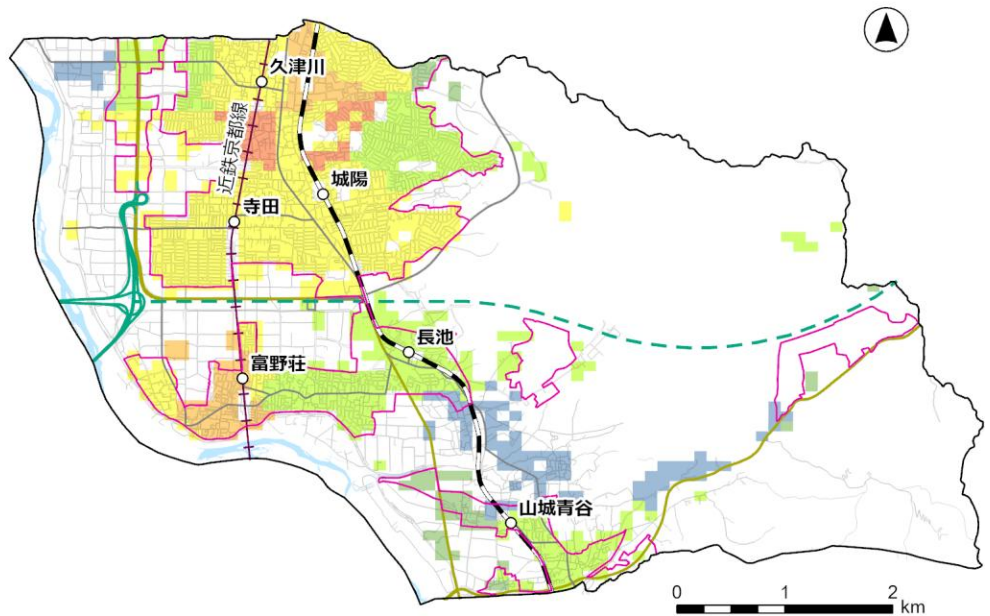
(3) 人口密度

- 令和2年の市全域の人口密度は22.8人/haとなっており、JR城陽駅や近鉄の各駅周辺では特に高く、おおむね100~150人/haとなっています。
- 令和27年にはほぼ全域で人口密度が低下すると推計されています。

令和2年

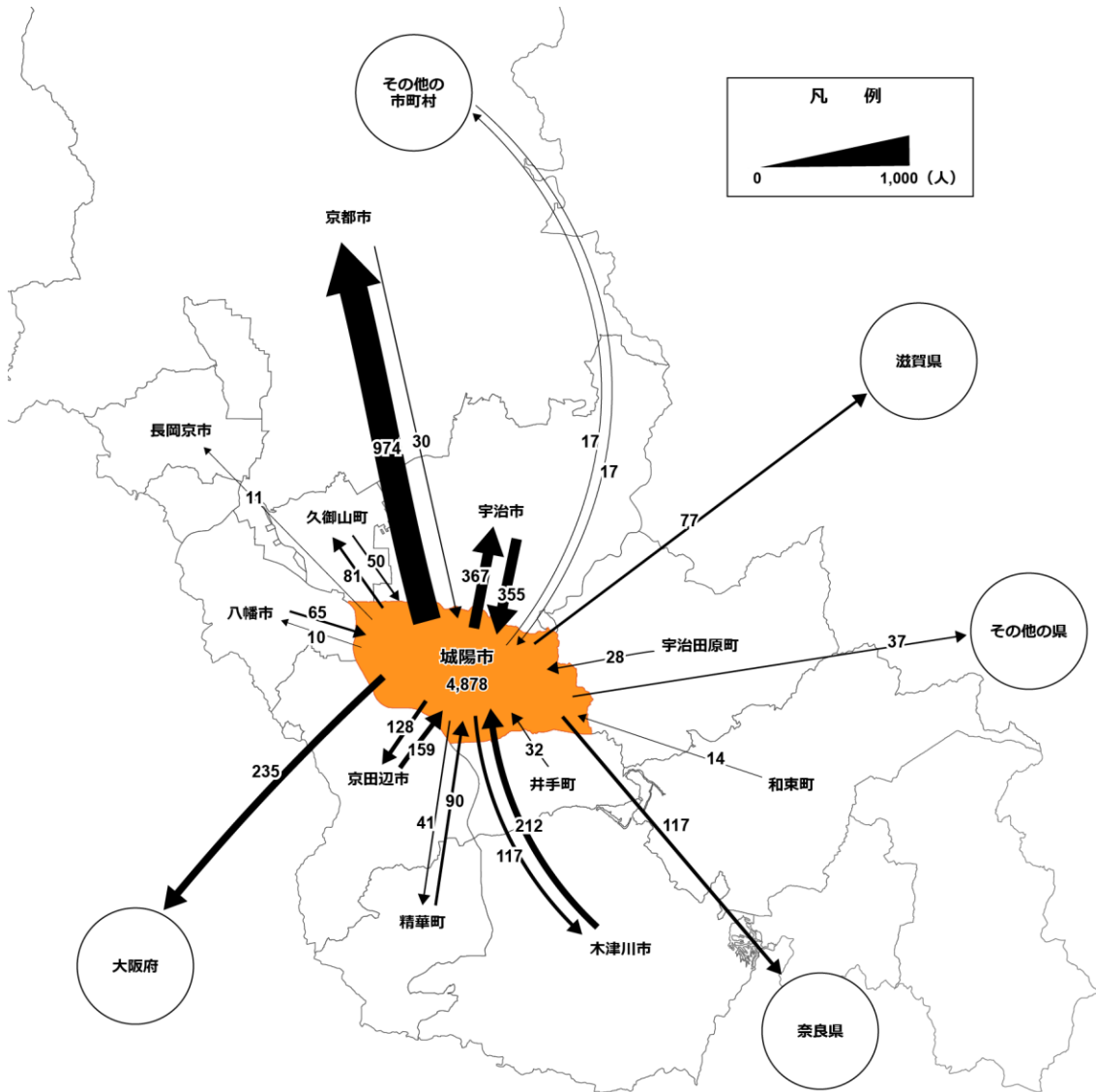


令和27年



資料：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」を使用して作成

図 2.5: 人口密度の分布(令和2年、令和27年)



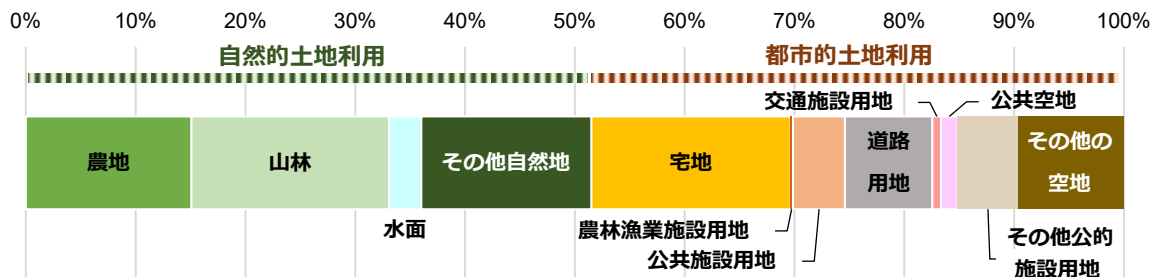
※10人以上の流動のある自治体を掲載 ※15歳以上の通学者を対象
資料：市統計書

図 2.7: 通学流動(令和2年)

3) 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						合計
	農地		小計	山林	水面	その他自然地	
	田	畑					
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%

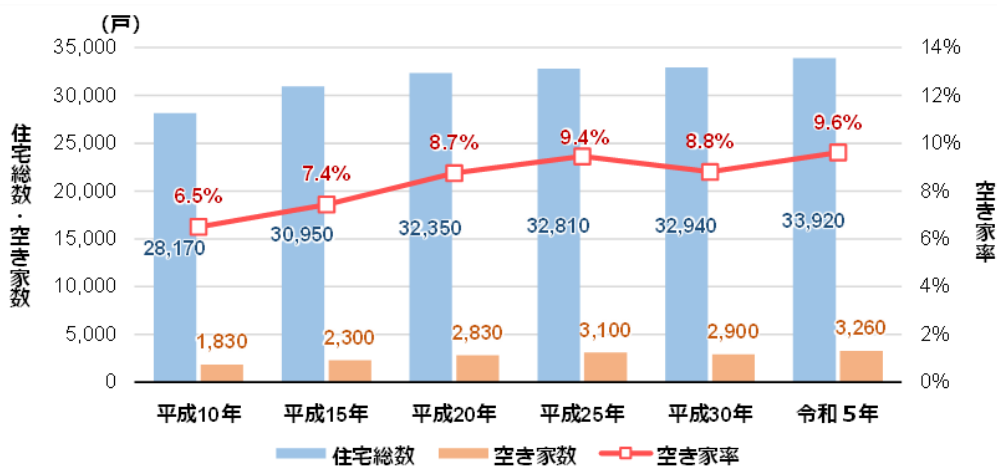
区分	都市的土地利用										合計	
	宅地				農林漁業施設用地	公共施設用地	道路用地	交通施設用地	公共空地	その他公的施設用地		その他空地
	住宅用地	商業用地	工業用地	小計								
面積(ha)	444.72	55.99	93.03	593.74	6.56	155.63	260.30	25.88	49.06	180.96	314.33	1,586.46
構成比(%)	13.6%	1.7%	2.8%	18.1%	0.2%	4.8%	8.0%	0.8%	1.5%	5.5%	9.6%	48.5%

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、市街化区域への編入を進めていきます。

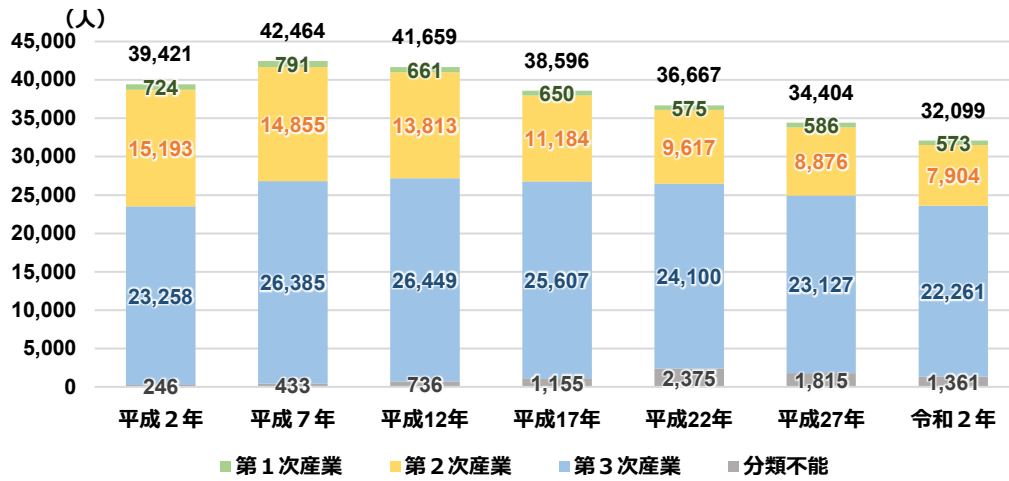


資料：都市計画基礎調査、市統計書

図 2.10:用途地域の指定状況

4) 産業

- 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

5) 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、大津～城陽間及び八幡京田辺～高槻間の整備が進められており、全線開通により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。

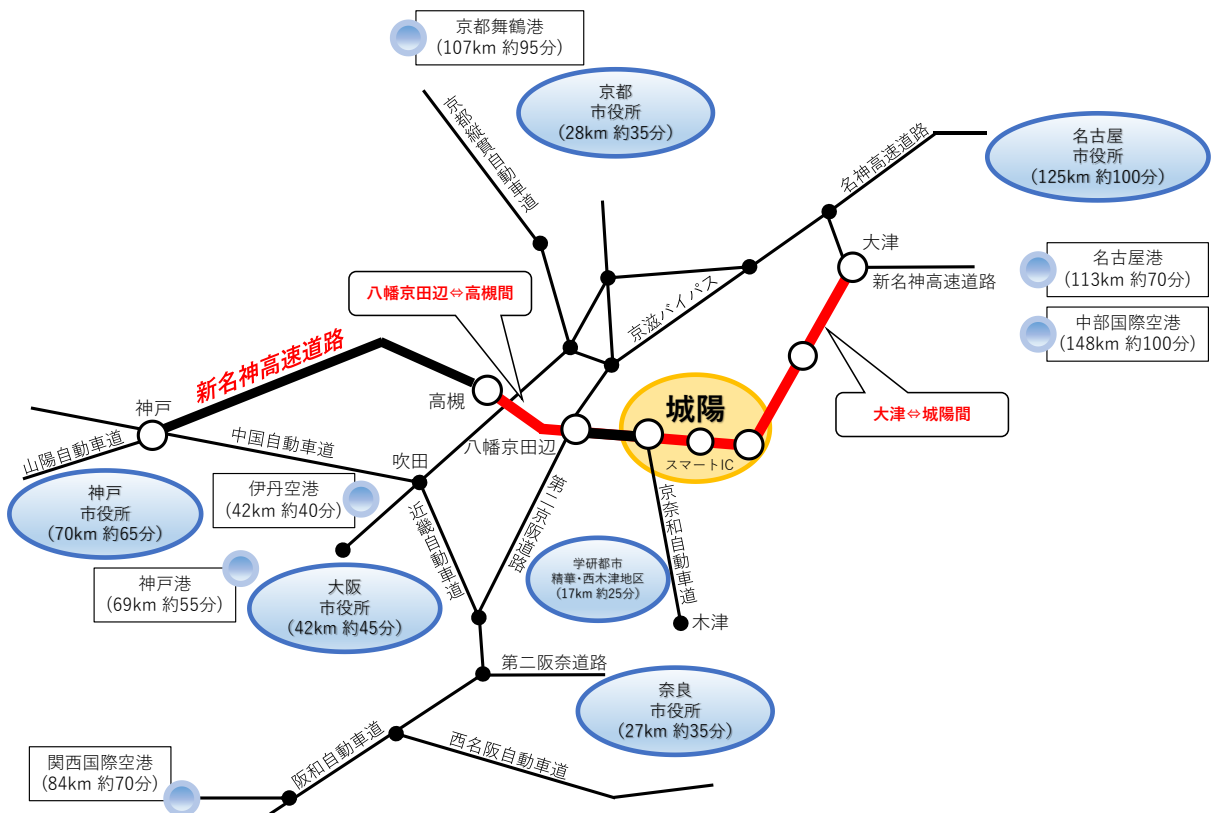


図 2.12: 城陽市を取り巻く道路ネットワーク

- 市内の道路交通に関しては、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。
- 新名神高速道路のスマートインターチェンジへの接続路線となる国道24号城陽井手木津川バイパスの整備が進められています。

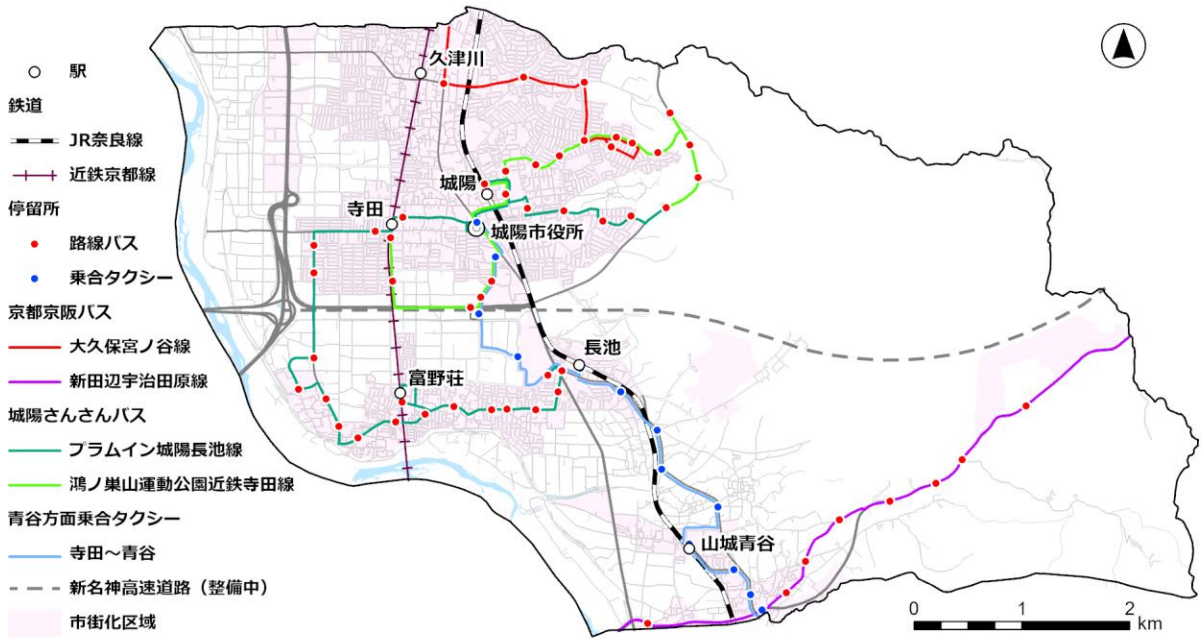


図 2.13: 都市計画道路の整備状況

城陽市の現状整理
第2章

(2) 公共交通

- 鉄道は、JR奈良線及び近鉄京都線の2路線があり、駅はそれぞれ3駅で計6駅あります。
- 路線バスは、市内外を結ぶ京都京阪バス一般路線と城陽駅を基点とした城陽さんさんバスが運行されています。
- 長池・青谷地域では、市役所までを往復する定時定路線の乗合タクシー*を運行しています。
- 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 2.14: 鉄道駅およびバス路線網



図 2.15: 寺田駅西口広場

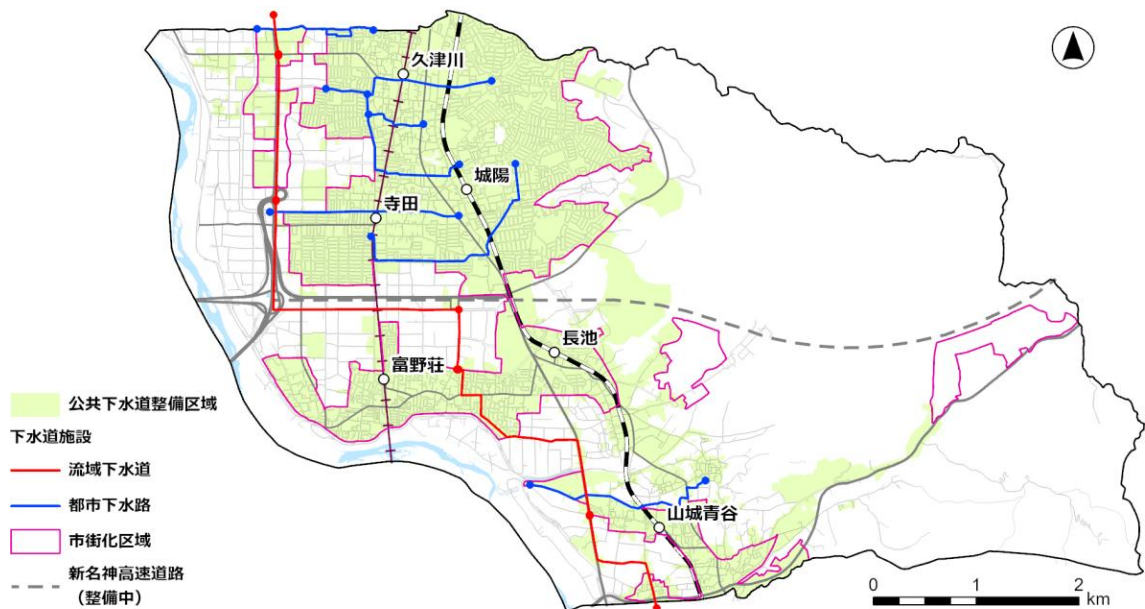


図 2.16: 山城青谷駅東側交通広場

6) 都市基盤

(1) 上下水道

- 上水道について、令和6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6年度末の人口普及率（処理区域内人口／市の総人口）は、99.6%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6年度末時点で938.1haとなっています。また、本市は下水処理場を持たず、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。



資料：市統計書

図 2.17: 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、近隣公園が分布しており、堤防には川辺の散策路として「桜づつみ」を整備するなど、多様な緑地空間を形成しています。

表 2-1: 公園・緑地面積

種別	公園・緑地数 (か所)	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（令和5年版）



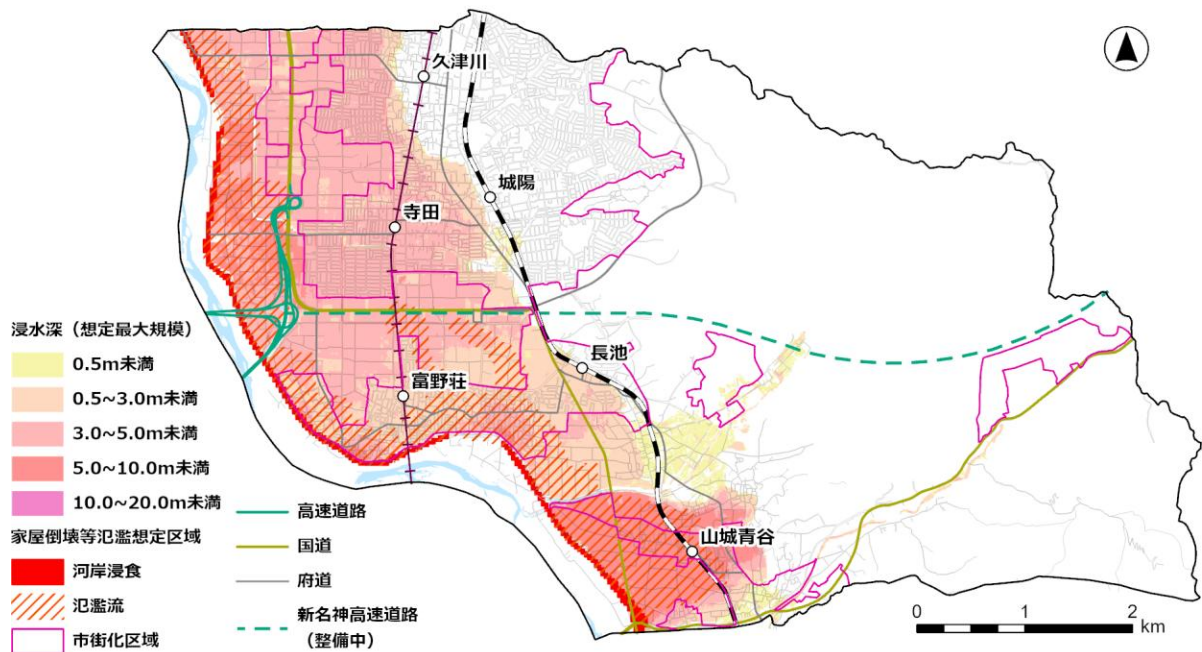
資料：市統計書

図 2.18: 公園緑地の整備状況

7) 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、寺田駅の周辺で3.0～5.0m未満、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1km以上離れた地点でも影響が及ぶ恐れがあります。

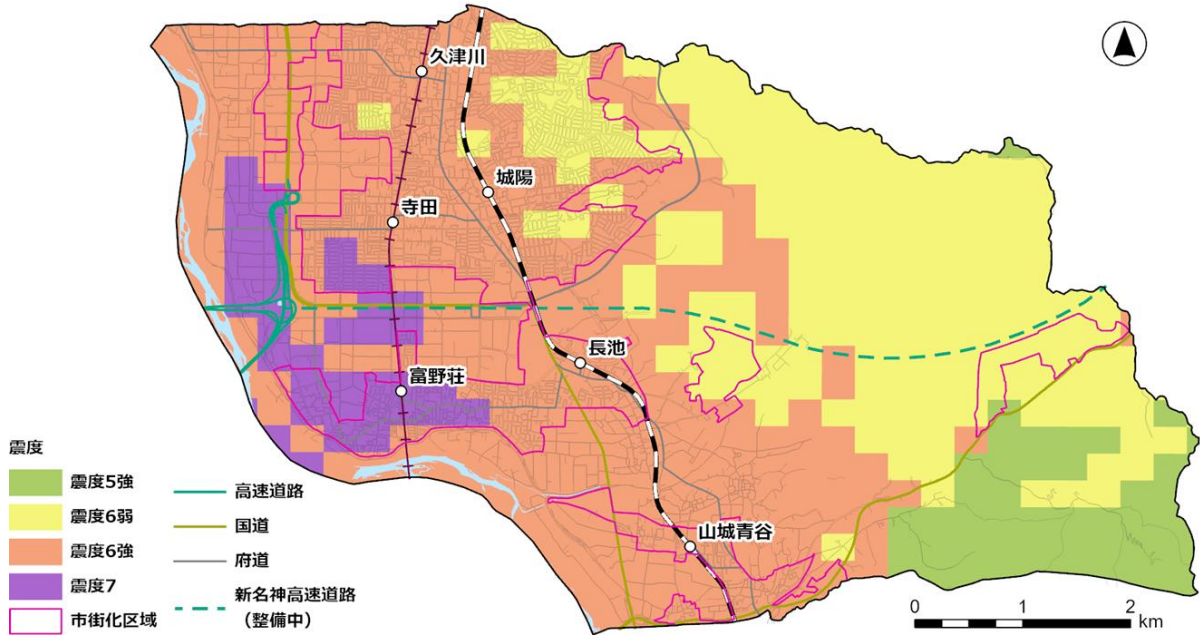


資料：国土数値情報「洪水浸水想定区域」（令和5年度）

図 2.19: 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：城陽市防災ブック（令和4年度）

図 2.20: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 2.21:土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域

2.2 市民のまちづくりに対する意識

市民の生活実態やお住まいの地域に関する満足度などを把握し、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 2-2: 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、青谷地域では77%と他の地域と比較して割合が高い傾向にあります。

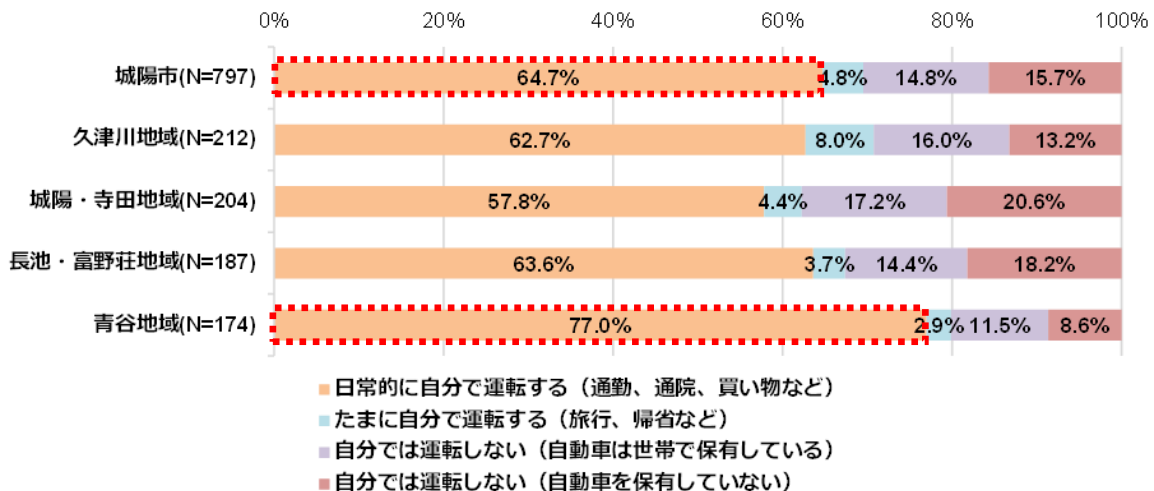


図 2.22: 自動車の利用状況

(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。

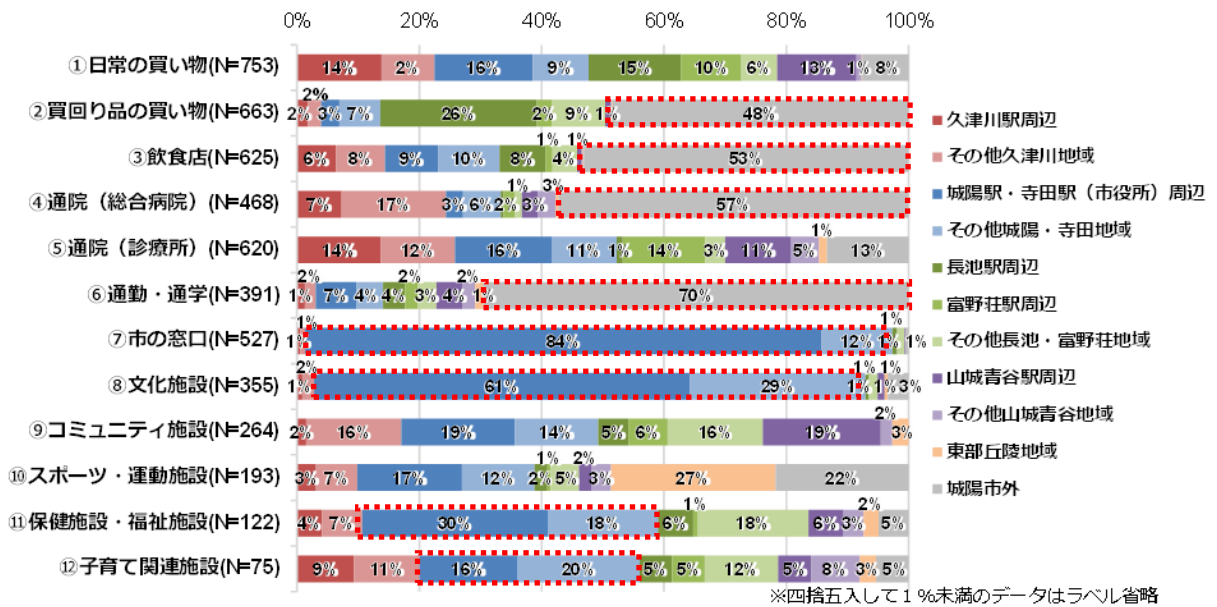


図 2.23: 目的ごとの外出先

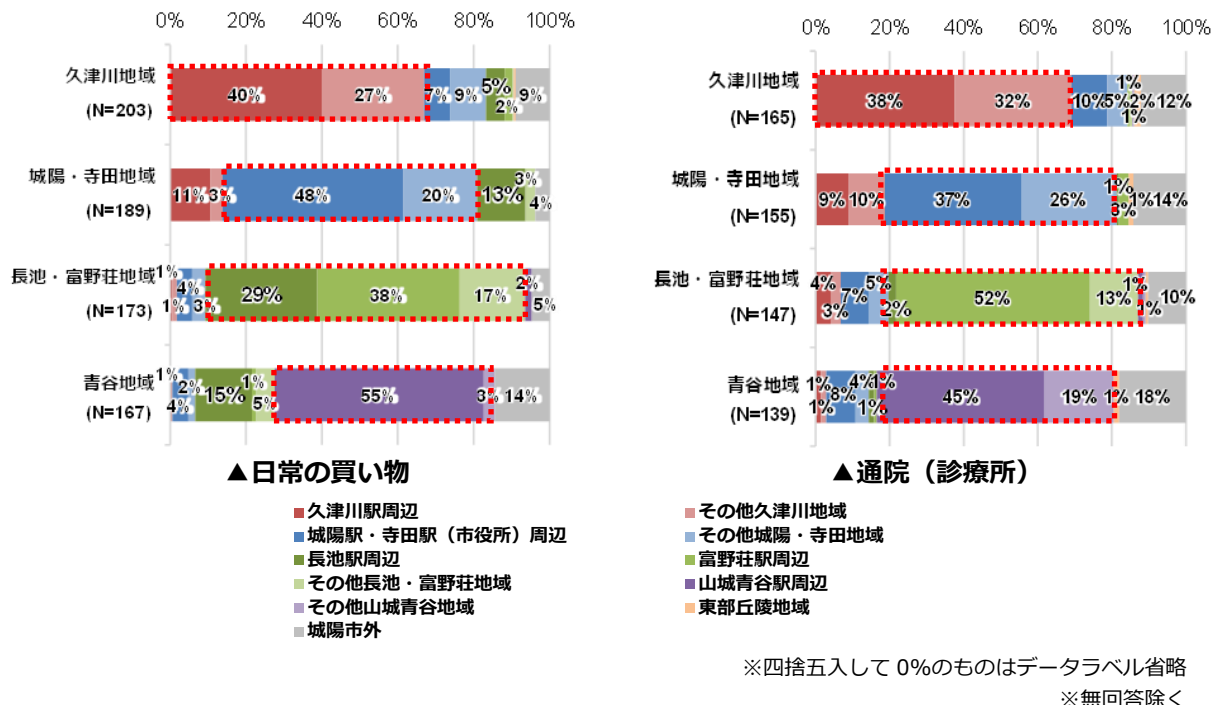


図 2.24: 目的ごとの外出先（地域別）

(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」「文化施設」「飲食店」、富野荘駅周辺では「通院（総合病院）」、長池駅周辺では「買回り品の買い物」、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。

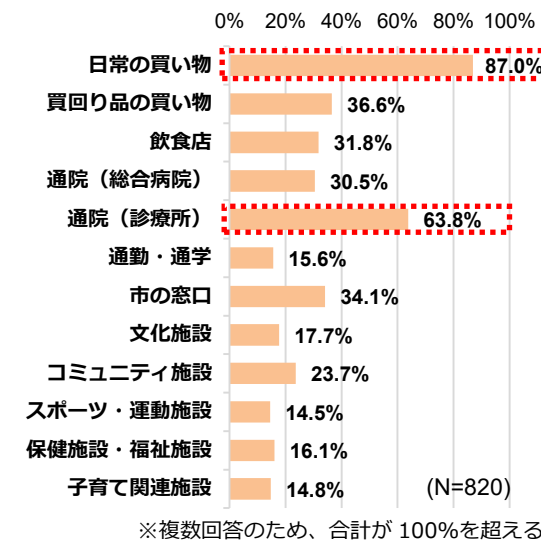


図 2.25: 自宅周辺に欠かせない施設

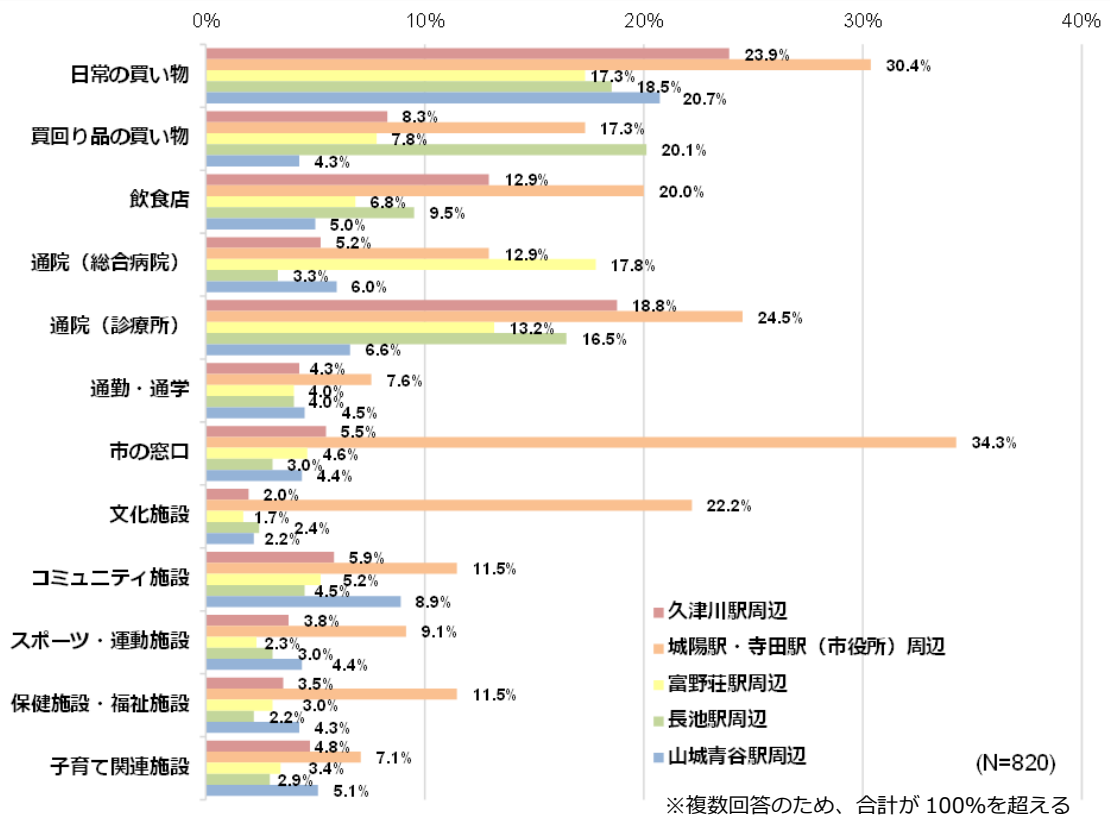


図 2.26: 地域拠点に欠かせない施設

(4) 防災・減災

- 災害リスクについて、どの地域も「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。
- 項目別に地域間で災害リスクの印象を比較すると、「地震時の家屋の倒壊が怖い」と感じる割合は、いずれの地域でも約60～70%と同程度です。一方、「大雨時の洪水・浸水が怖い」と感じる割合は、木津川や青谷川などの周辺に宅地が形成されている長池・富野荘地域や青谷地域で約60%である一方、これらの河川から比較的離れた場所に宅地が形成されている久津川地域や城陽・寺田地域では40%以下と、地域間で傾向に差が見られます。

城陽市の現状整理
第2章

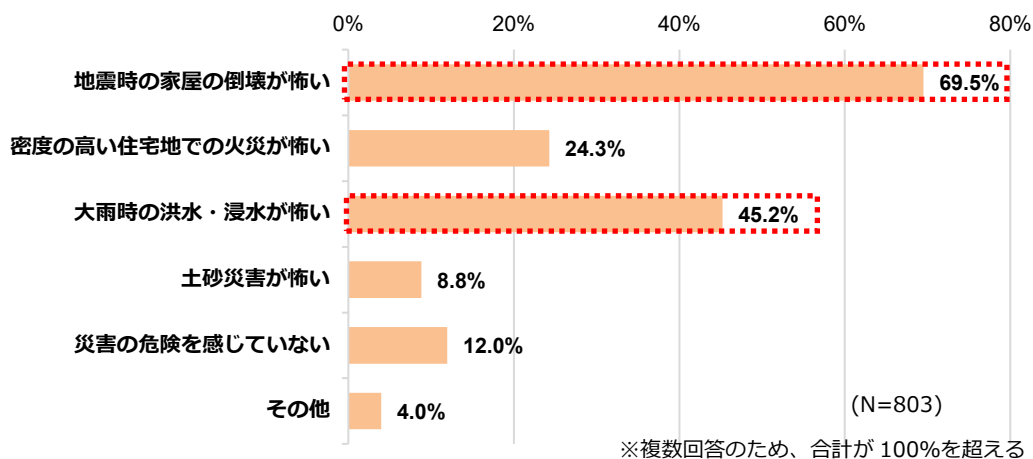


図 2.27: 災害リスクの印象(市全域)

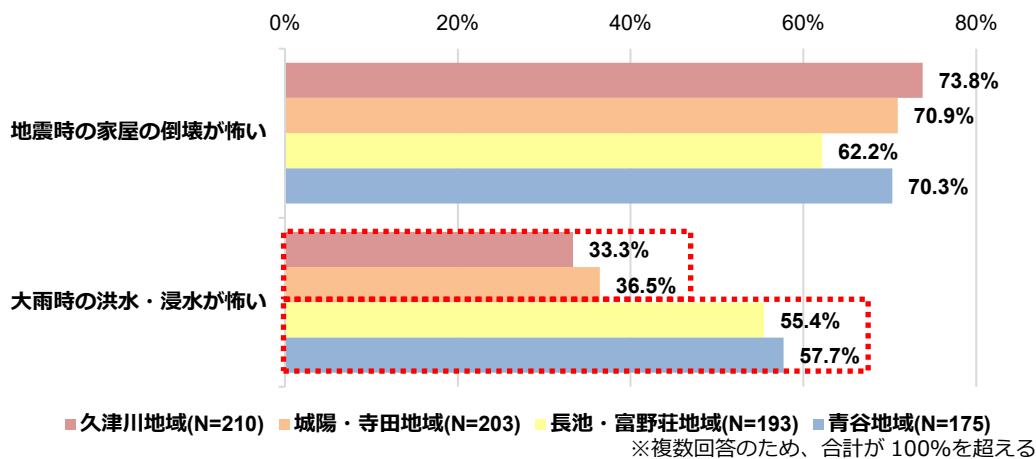


図 2.28: 災害リスクの印象(地域別)

(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」は一定の重要度はあるものの、満足度が低い傾向がみられます。
- 青谷地域では、「⑦鉄道・バスなど公共交通の利便性」は一定の重要度があるものの、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。

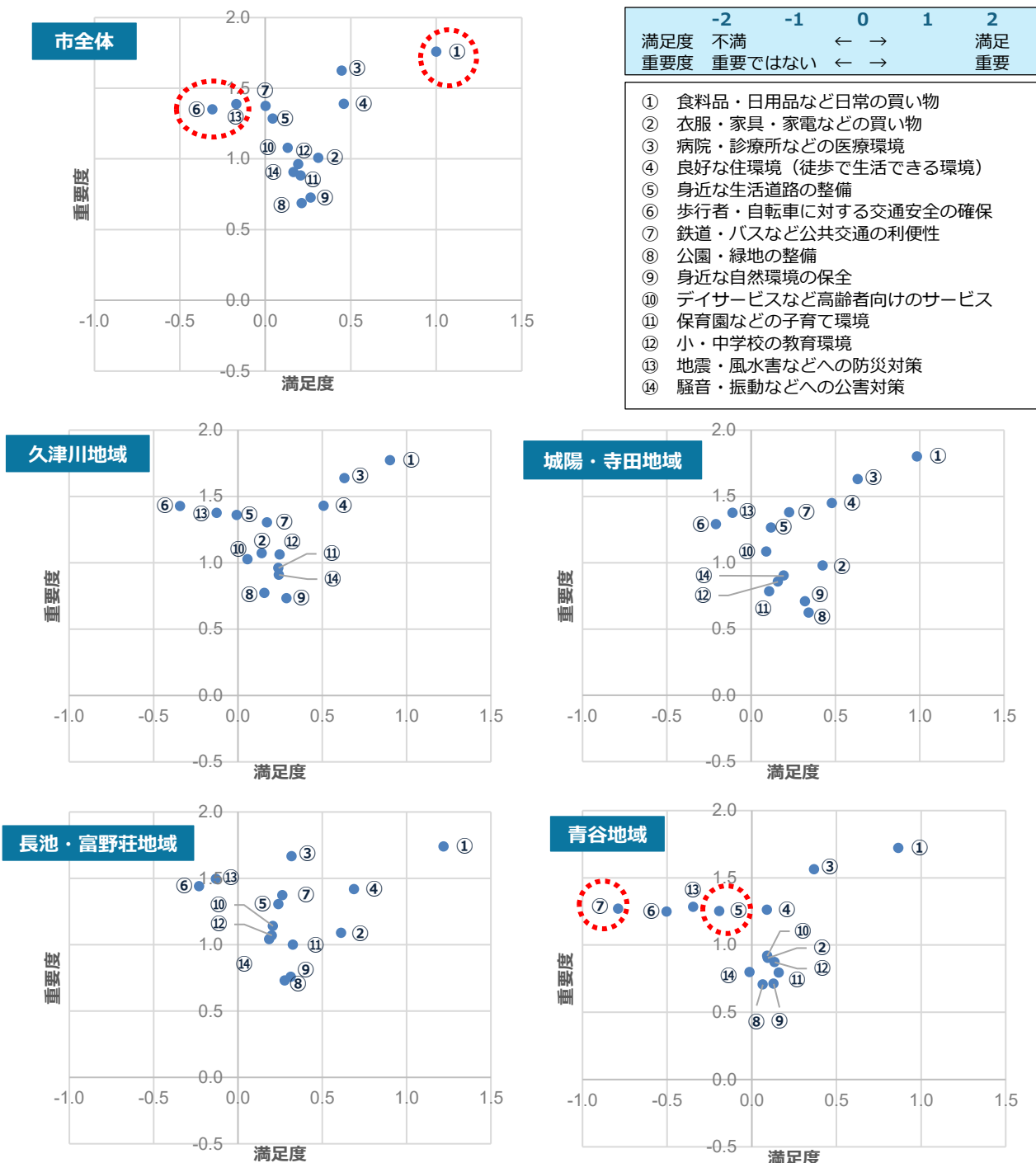


図 2.29: 居住地域の生活環境や施設の評価

- 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。

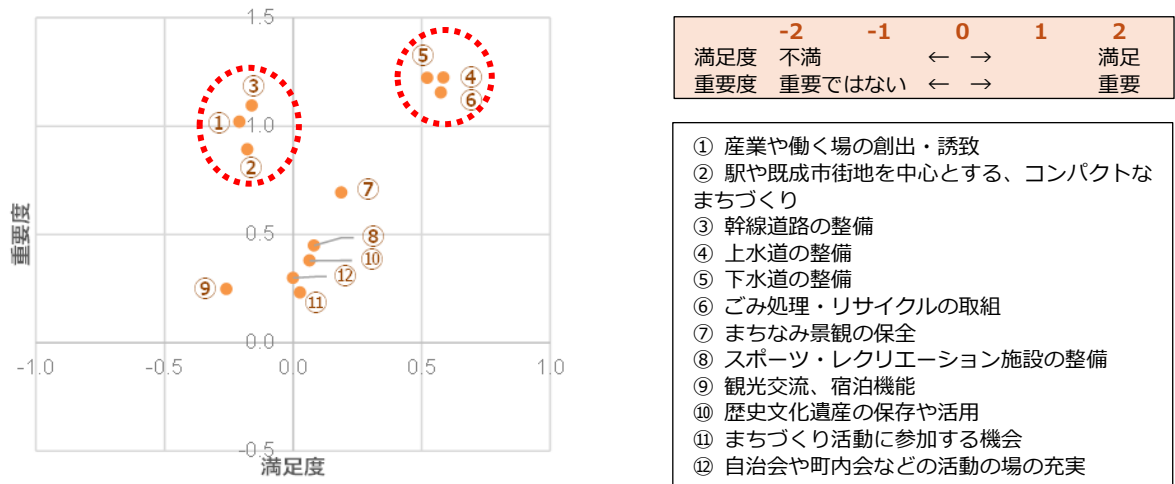


図 2.30: 城陽市の生活環境や施設の評価

2.3 城陽市のまちづくりを考えるワークショップ

計画策定にあたり、皆さまから城陽市のまちづくりに対する様々なご意見などをお伺いするため、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
- 参加者：15名（一般公募市民、大学生（官学連携による協力参加））
- 開催の様子



2) 開催結果

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、「都市機能が充実」「地域コミュニティが強い」などの強みがあがる一方、「にぎわいに欠ける」「公共交通が不便」「災害時の避難場所がわかりにくい」などの課題も挙げられました。

■ ワークショップの結果

ワークショップの意見とまとめ		必要な機能・取組
現状・課題	※各グループからの意見を地区ごとに要約	
久津川地区 <ul style="list-style-type: none"> ● 歴史的な古墳が多くある ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通機能の確保 	
城陽寺田地区 <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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こと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 <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 <ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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か 	
共通(全域) <ul style="list-style-type: none"> ● 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、市民でもすぐには買えない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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） 	

2.4 城陽市の現状を踏まえた課題と重点課題

現状を踏まえた課題を整理し、本市においてより取組の必要性の高い重点課題を抽出しました。

<p>社会の潮流</p> <ul style="list-style-type: none"> 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などにより、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、被害を最小限にとどめる「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を打ち出している 歴史や地域個性を生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るなど、市民にとって快適な住みよいまちづくりが求められる 	<p>現状の整理結果</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口：少子高齢化、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：平成7年以降、全ての産業において市内の就業者数が減少 交通（道路網）：新名神高速道路、国道24号城陽井手木津川バイパスなどが整備中 交通（公共交通）：城陽さんさんバスが運行（青谷地域は兼合タクシーが運行）、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 都市基盤（公園・緑地）：総合公園、運動公園が整備、木津川の堤防にも緑地が分布している 防災（地震）：生駒断層帯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
<p>市民アンケート調査結果</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車（自身で運転）の利用割合が高く、特に青谷地域は他地域に比べて高くなっている 外先では、「市の窓口」「文化施設」は城陽、寺田地域で利用率90%を超えている 日常の買い物や通院（診療所）は各地域内で完結している 通院（総合病院）、飲食、買回り品では、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」「文化施設」「飲食店」、富野荘駅周辺では「通院（総合病院）」、長池駅周辺では「買回り品」、山城青谷駅周辺では「コミュニティ施設」が欠かせない 「地震時の家屋の倒壊」「大雨時の洪水・浸水」などの災害リスクが懸念されている 市全域で、「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」は重要度が高いものの満足度が低く、青谷地域では「公共交通の利便性」に関する満足度も低い 「産業や働く場の創出・誘致」「駅や既成市街地を中心とする、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、「上下水道の整備」「ごみ処理・リサイクル」への満足度は高い 	<p>市民からの声（ワークシヨップ）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市機能は充実しており住みやすい、地域コミュニティが強い 「城陽市」の認知度が低く、市のPRをもっとすべきである 駅周辺にカフェなど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 公共交通（鉄道、バス）の本数が少なく、タクシーも少ない 災害時の避難場所がわからない <p>人の流れ</p> <ul style="list-style-type: none"> 京都方面への移動が多い 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 買回り品の購入は、市内ではアル・プラザ城陽が利用されており、市外では久御山町（イオンモール）が利用されている 病院（100床以上）は京都きつ川病院の利用が多い

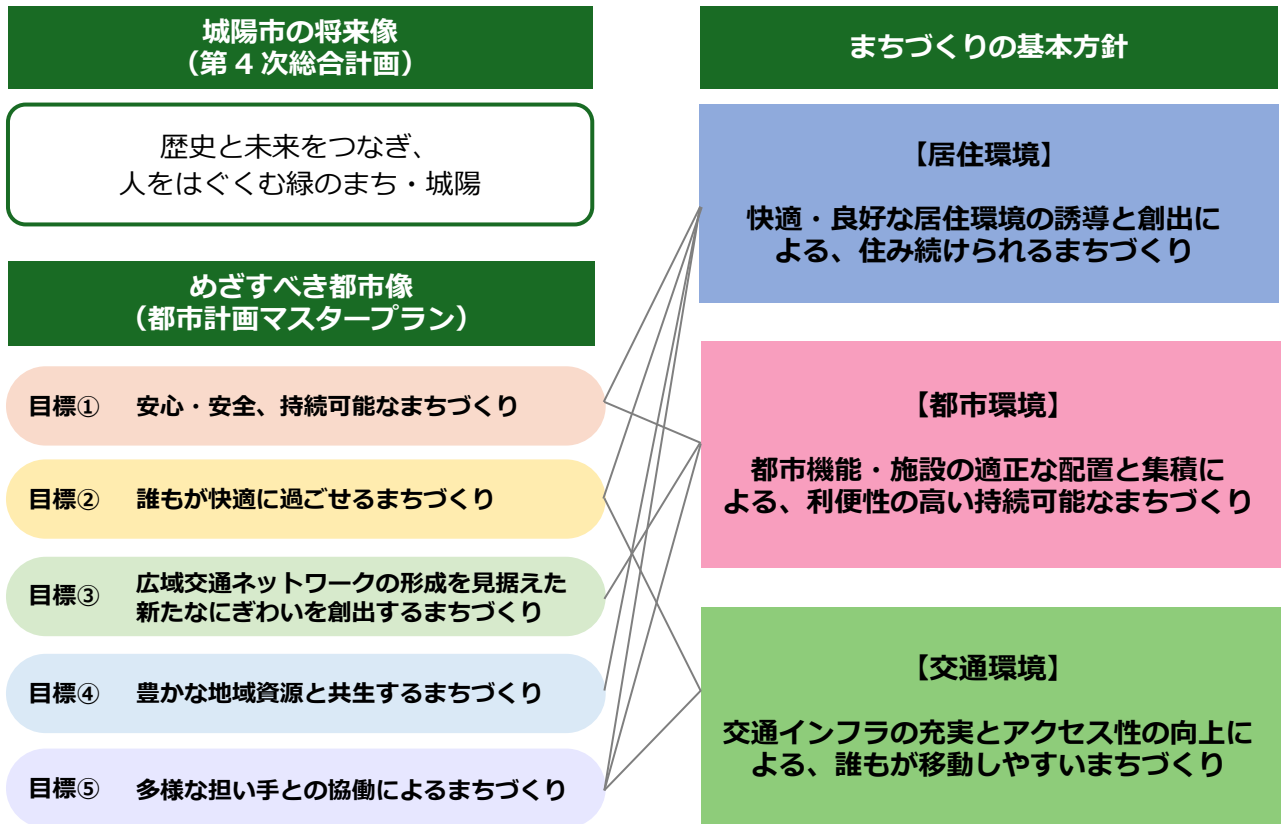
重点課題の抽出

<p>市民生活</p> <ul style="list-style-type: none"> 住み続けたい住環境の構築 福祉・子育て環境の充実 	<p>市街地整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、福祉施設など）の確保 	<p>防災</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 都市計画道路などの整備による災害リスクの回避・低減 	<p>環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 農地などの田園風景の保全 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 	<p>都市の持続可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>交通（道路網、公共交通網）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>産業・自然環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな労働人口、交流人口の受け入れ環境の構築 公園・緑地や自然環境の保全 	<p>市民協働</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民と連携した安心・安全なまちづくり 産官学連携をはじめとする多様な関係者との連携によるまちの魅力向上
--	--	---	--	---	--	---	---

第3章 立地適正化に関する基本方針

3.1 まちづくりの基本方針

都市計画マスタープランにて定めるめざすべき都市像などを踏まえ、本計画におけるまちづくりの基本方針を以下のとおり設定します。



第3章
立地適正化に関する
基本方針

3.2 めざすべき都市の骨格構造

都市計画マスタープランで設定した将来都市構造などを踏まえ、立地適正化計画を通してめざすべき都市の骨格構造を設定します。具体的には、市内の鉄道駅を中心とした6つの地域生活拠点を中心に、拠点間や周辺都市を軸により結ぶ、多極ネットワーク型都市構造をめざします。

■ 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します。
---------------	--

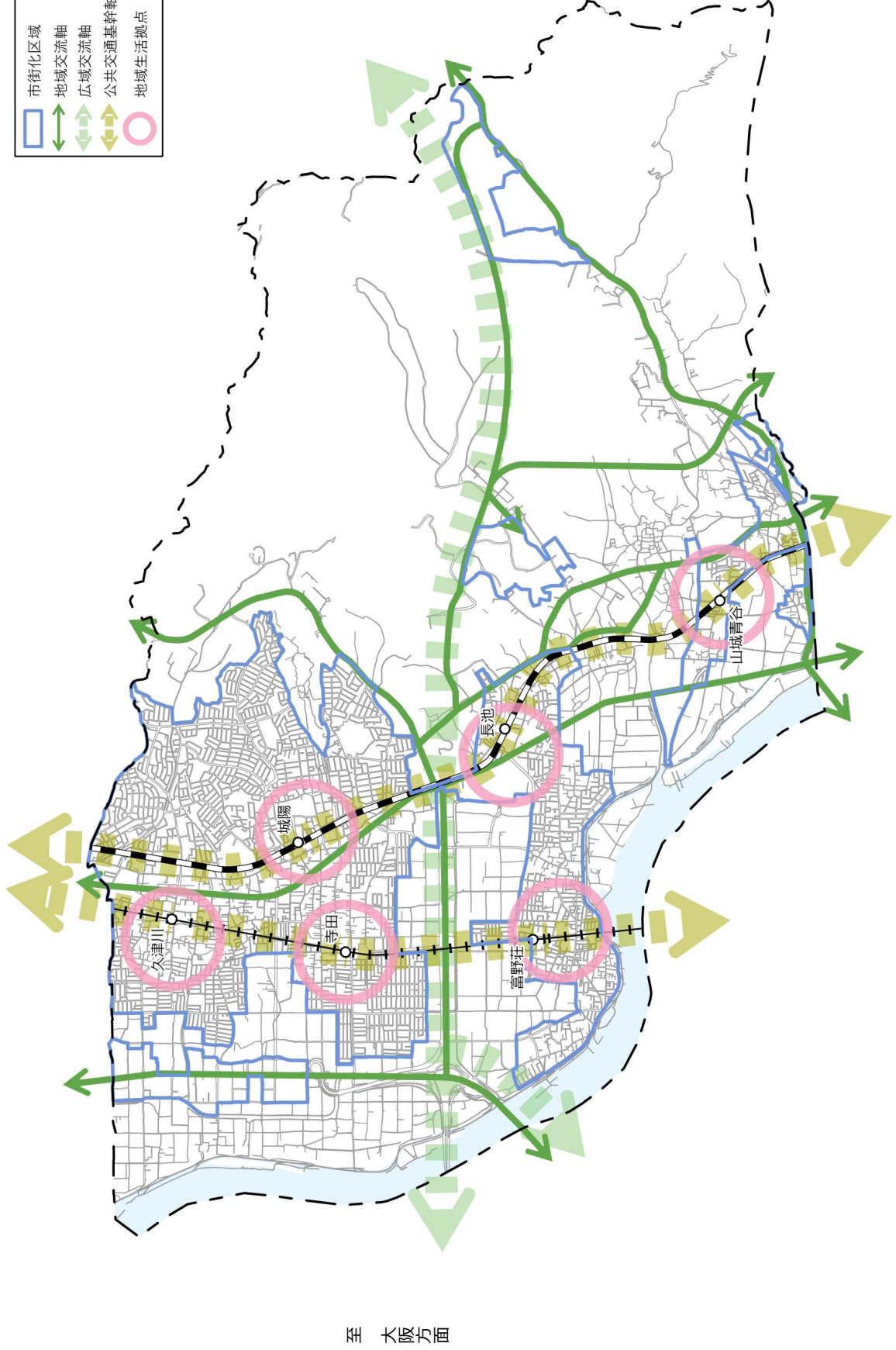
■ 軸

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します。
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します。
公共交通基幹軸	公共交通による各拠点へのアクセスの核を担う JR 奈良線、近鉄京都線により構成します。

都市の骨格構造図

- 市街化区域
- 地域交流軸
- 広域交流軸
- 公共交通基幹軸
- 地域生活拠点



立地適正化に関する基本方針

第4章 居住誘導区域

4.1 居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、人口減少の中にあっても一定エリアの人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導していく区域のことです。

都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資*や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるように、区域を設定します。

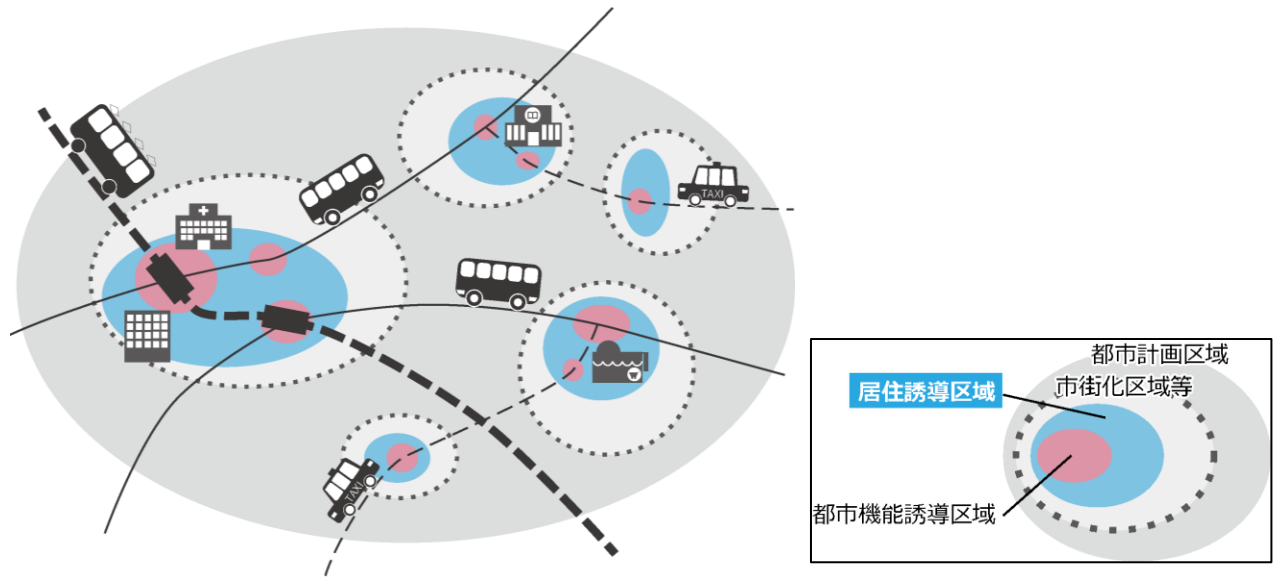
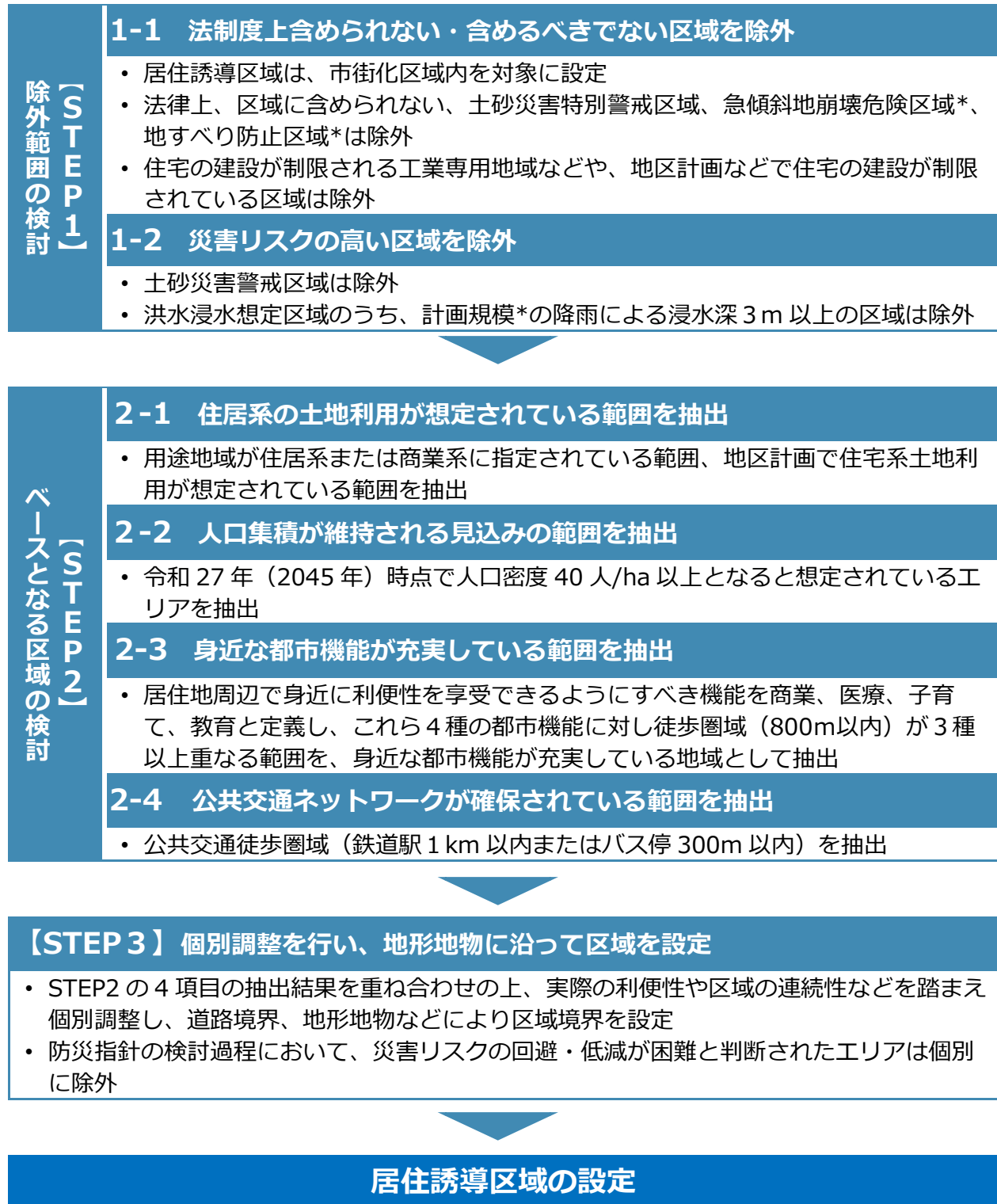


図 4.1: 立地適正化計画の区域

4.2 居住誘導区域の設定方針

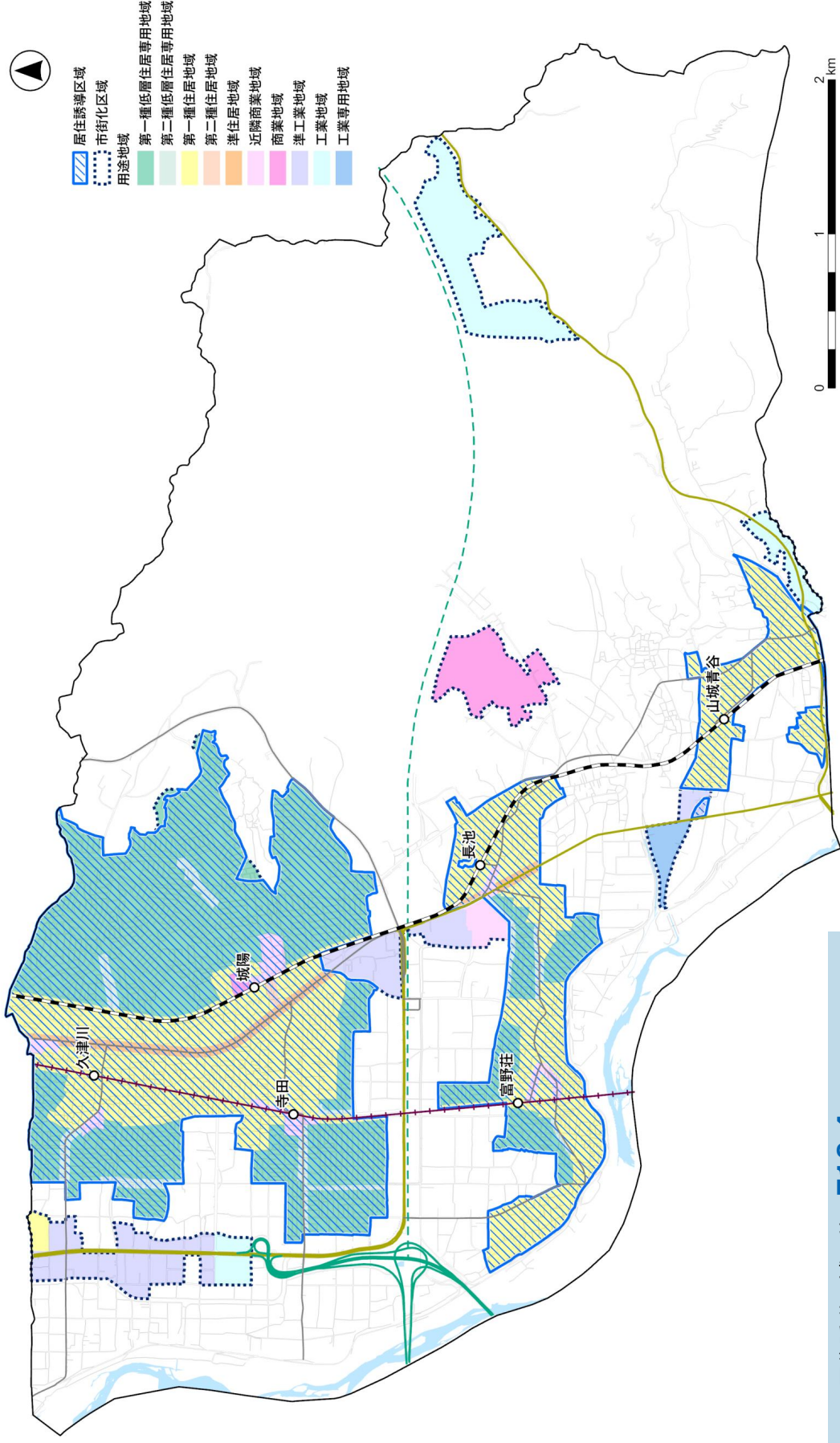
居住誘導区域の設定にあたっては、都市再生特別措置法などにに基づき、以下のフローにより、地図上での即地的な検討を行い、設定しました。

■ 居住誘導区域の設定フロー



4.3 居住誘導区域

設定フローに基づき、本市における居住誘導区域を以下のとおり設定します。



居住誘導区域面積：710.4ha
(市街化区域面積（令和6年12月24日時点）の約81%）

図 4.2: 居住誘導区域

第5章

都市機能誘導区域・誘導施設

5.1 都市機能誘導区域・誘導施設とは

都市機能誘導区域

都市機能誘導区域とは、医療・福祉、商業などの各種サービスの効率的な提供を図るため、これらの都市機能の立地を誘導していく区域のことです。

都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域など、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域など、都市の拠点となるべき区域を設定します。

誘導施設

誘導施設（都市機能増進施設）とは、設定した都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべきものとして設定する医療・福祉、商業などの都市施設のことです。

新たに立地誘導することで生活利便性を向上させるもののほか、既に都市機能誘導区域内に立地しており、今後も必要な機能の区域外への転出・流出を防ぐために設定することも考えられます。

5.2 都市機能誘導区域の設定方針

本市の都市機能誘導区域は、都市計画マスタープランの将来都市構造*において「地域生活拠点」と位置づけた6つの鉄道駅周辺を基本として、都市再生特別措置法などに基づき、区域の検討を行いました。

■ 都市機能誘導区域の設定フロー

【STEP 1】 都市計画マスタープランの基本方針などに基づくおおむねの範囲の検討

- 居住誘導区域内を基本に設定
- 「地域生活拠点」の圏域を都市機能誘導区域のおおむねの範囲として想定

ベースとなる区域の検討
〔STEP 2〕

2-1 商業系の土地利用が想定されている範囲を抽出

- 用途地域が商業系（商業地域／近隣商業地域）に指定されている範囲を抽出

2-2 広域的な交通網が確保されている範囲を抽出

- 鉄道駅1km以内の圏域を抽出

2-3 拠点に位置づけられるべき都市機能の立地箇所周辺を抽出

- 地域生活拠点に必要な都市機能を行政、商業、医療、介護福祉、子育て、教育文化と定義し、これら6種の都市機能に対し徒歩圏域（800m以内）が2種以上重なる範囲を、都市機能が充実している地域として抽出

2-4 人流データから人の動きが集中している範囲を抽出

- 市内で人流データ（ポイントデータ）※の記録が集中している範囲を抽出

【STEP 3】 個別調整を行い、地形地物に沿って区域を設定

- STEP2の4項目の抽出結果を重ね合わせの上、各拠点にて、誘導施設などを踏まえた個別調整を行い、道路境界、地形地物などにより区域境界を設定

都市機能誘導区域の設定

- ※人流データ（ポイントデータ）とは、携帯アプリなどの位置情報に基づき、人がいつでもどこに何人いるのかを数値化したデータであり、区域の検討にあたり、下記条件などにより該当範囲を抽出した。
- 使用データ：株式会社プログウォッチャーが提供する人流データ（ポイントデータ）
 - 抽出範囲：城陽市内全域
 - 抽出期間：令和5年10月1日～10月31日
 - 抽出条件：125mメッシュ単位でデータ整理

5.3 都市機能誘導区域

設定フローに基づき、本市における都市機能誘導区域を以下のとおり設定します。

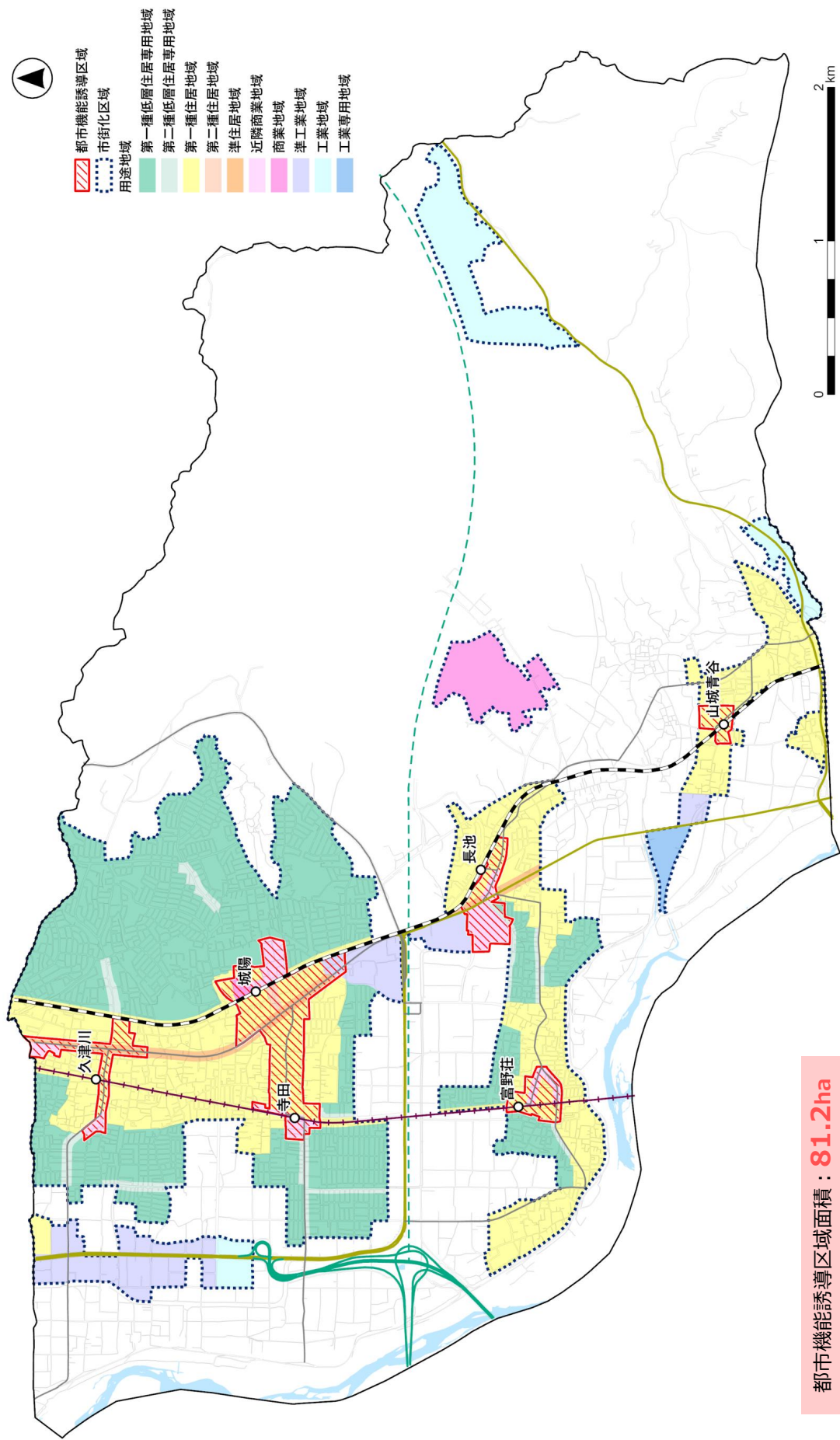
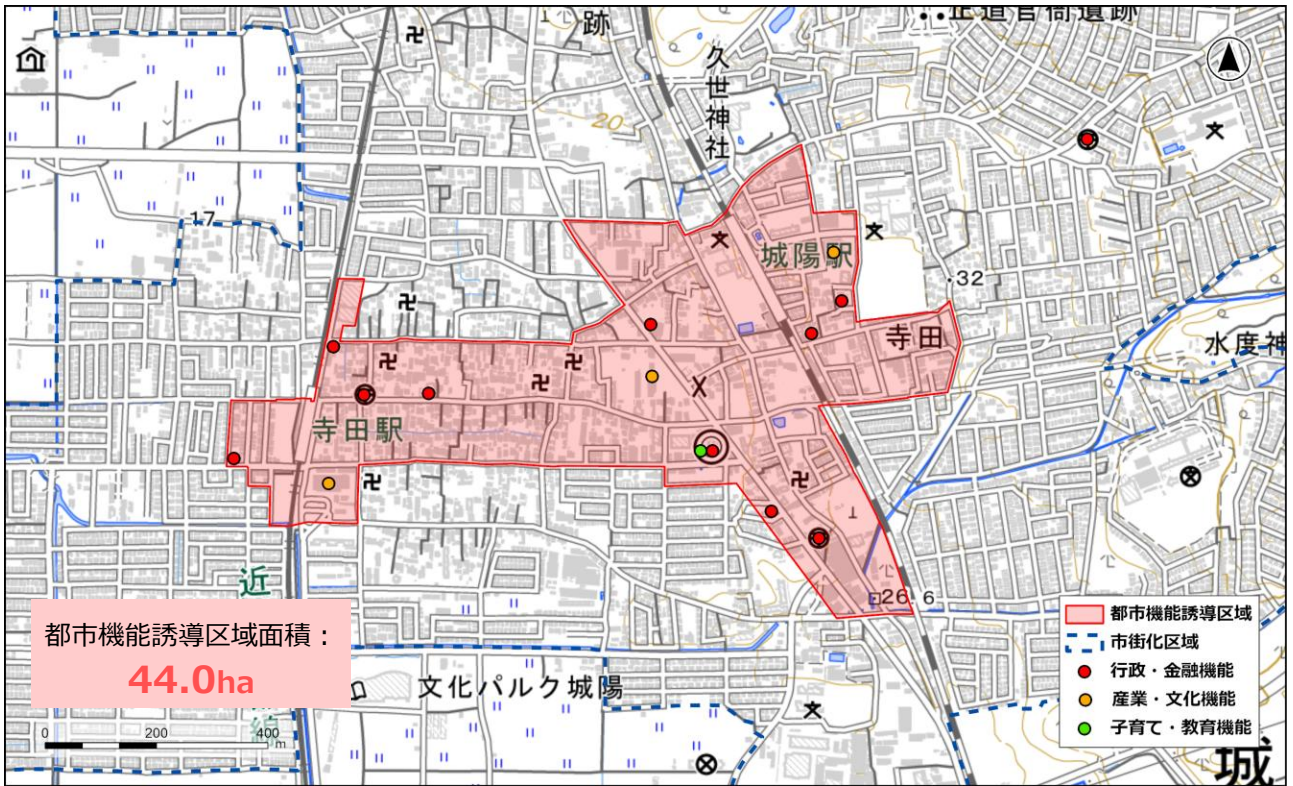
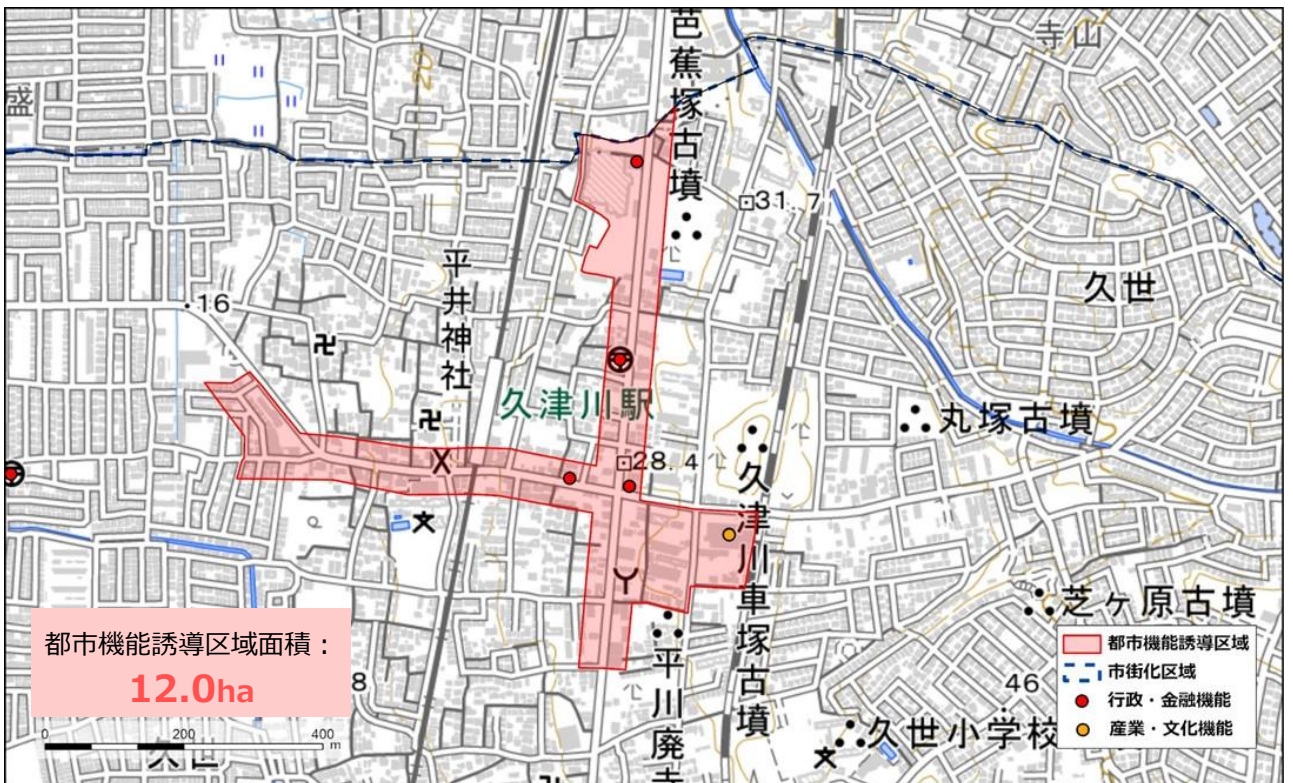


図 5.1：都市機能誘導区域



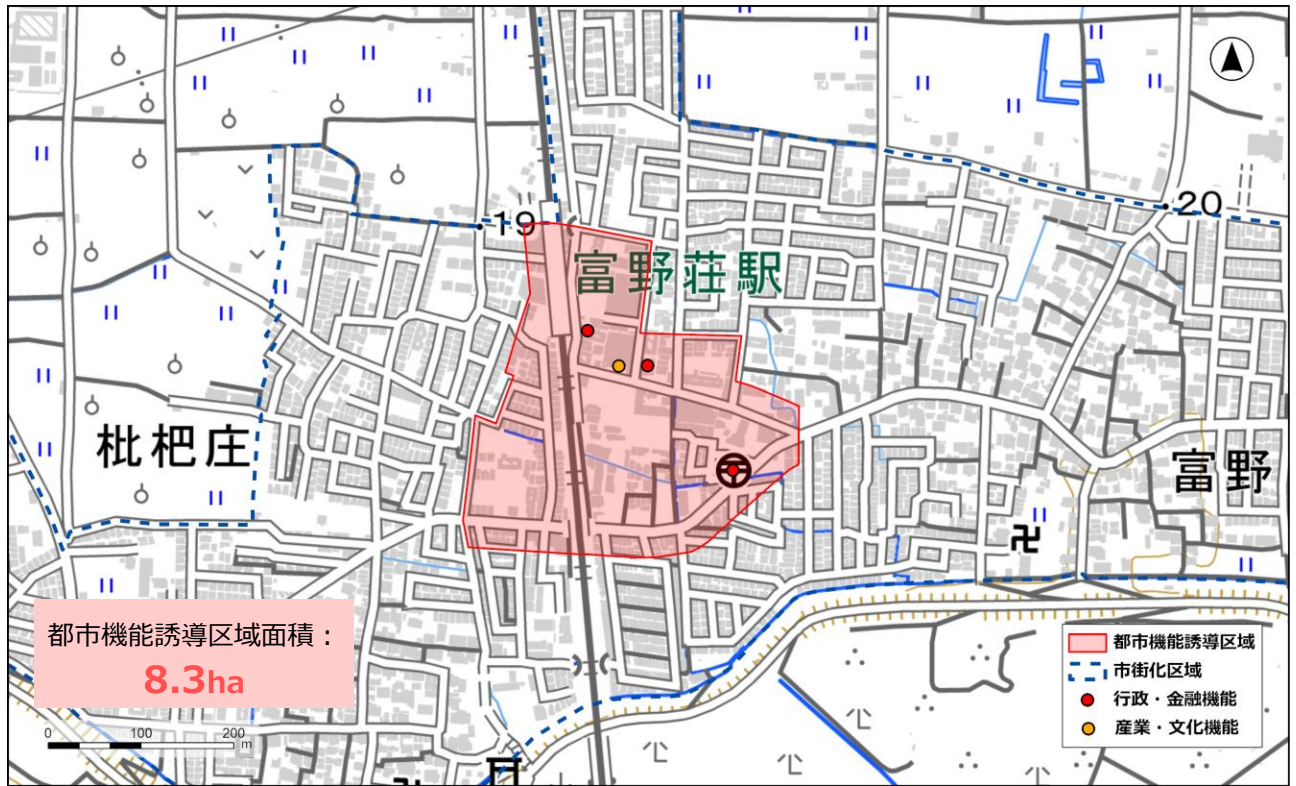
下図：地理院地図

図 5.2: 都市機能誘導区域【城陽・寺田地区】



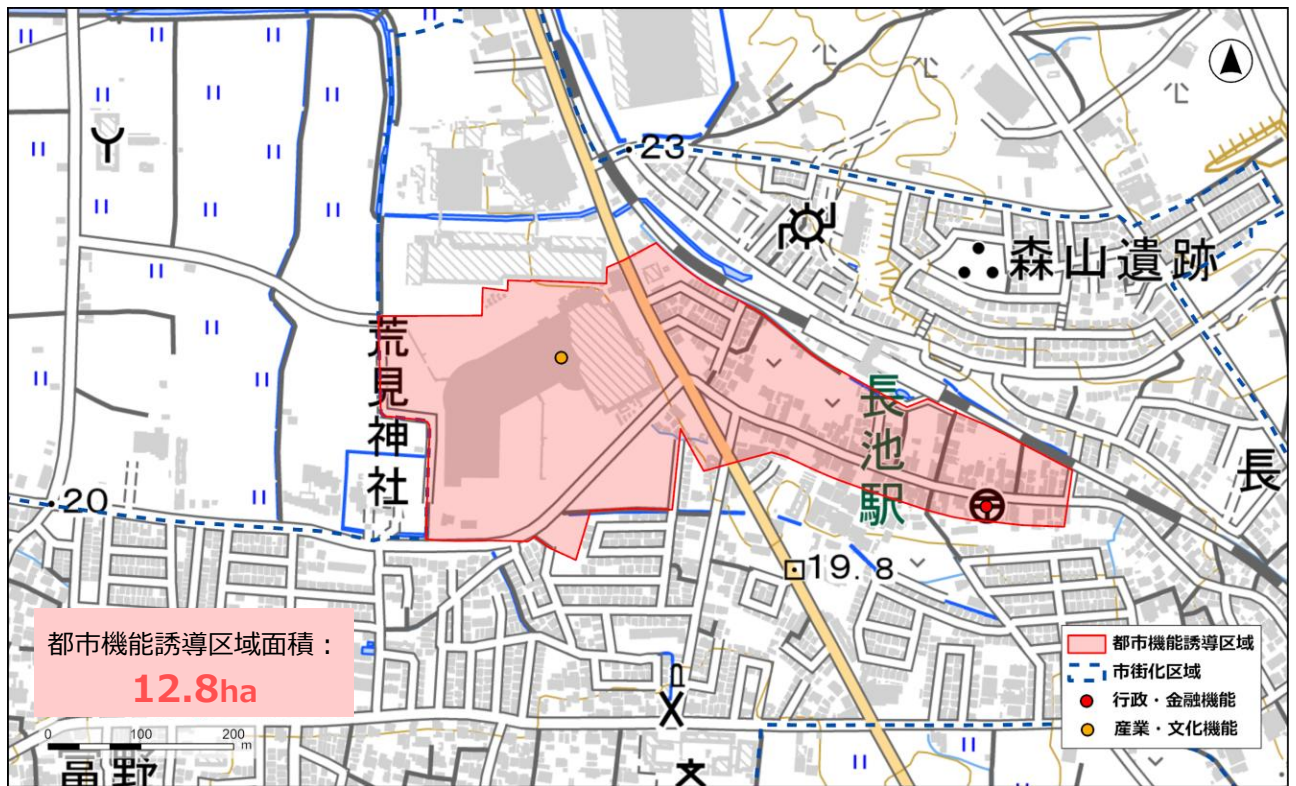
下図：地理院地図

図 5.3: 都市機能誘導区域【久津川地区】



下図：地理院地図

図 5.4:都市機能誘導区域【富野荘地区】



下図：地理院地図

図 5.5:都市機能誘導区域【長池地区】

都市機能誘導区域・誘導施設
第5章

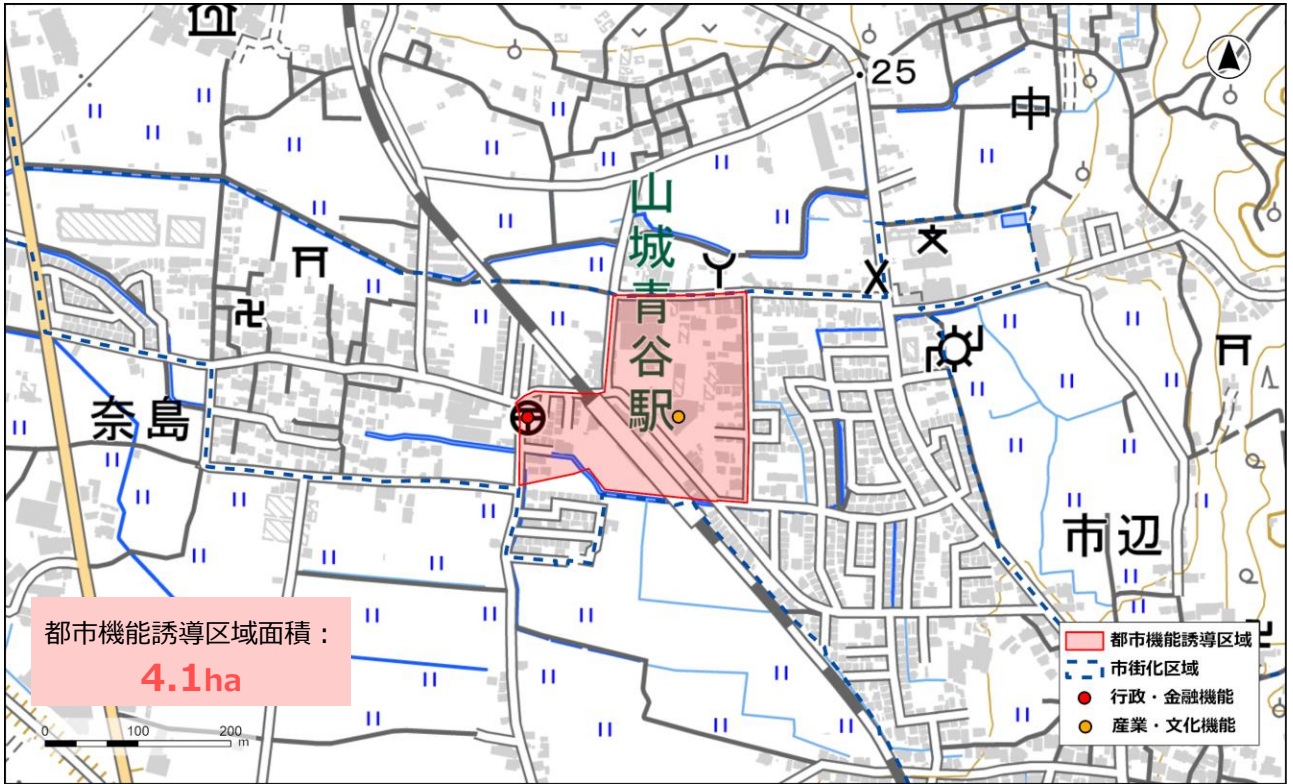


図 5.6:都市機能誘導区域【青谷地区】

5.4 誘導施設設定の考え方

本市では、以下の都市機能について、施設維持に必要な人口規模に基づき「市全体として誘導を図る施設」「各拠点に誘導を図る施設」に分類し、現状の施設立地状況、地域住民ニーズなどを踏まえ、各都市機能誘導区域における誘導施設を設定します。

なお、拠点に限らず、日常的に利用する施設や、市内にバランスよく配置することが望ましいと考えられる施設などについては、各都市機能誘導区域における誘導施設に位置づけのないものとします。

表 5-1 誘導施設設定の考え方

	誘導施設		誘導施設対象外
	市全体として 誘導を図る施設	各拠点に 誘導を図る施設 ※東部丘陵地を除く	日常的に利用する施設 市内にバランスよく配置することが 望ましいと考えられる施設 等
行政・ 金融機能	市役所 男女共同参画支援センター	銀行等	消防署、衛生センター、ATM 等
産業・ 文化機能	大型複合商業施設 産業会館 地域交流スペース	延床面積 500 m ² 以上のスーパー	小規模食品スーパー、 コンビニエンスストア、ドラッグストア コミュニティセンター、公民館、 スポーツ施設、文化ホール、図書館、 歴史民俗資料館、ホテル等
医療・ 福祉機能	病院 休日救急診療所 診療所（産婦人科） 保健センター	—	病床数 20 床以下の診療所、 クリニック、老人福祉センター、 デイサービス、介護老人福祉施設、 特別養護老人ホーム 等
子育て・ 教育機能	こども家庭センター	—	保育所、幼稚園、認定こども園、 小中学校、学童保育所 等

都市機能誘導区域・
誘導施設 第5章

5.5 誘導施設の設定

設定の考え方にに基づき、都市機能誘導区域ごとの誘導施設を設定します。

表 5-2 誘導施設

誘導施設		定義	都市機能誘導区域				
			城陽・寺田	久津川	富野荘	長池	青谷
行政・金融機能	市役所	・地方自治法第4条第1項に規定する事務所	○				
	男女共同参画支援センター	・城陽市男女共同参画支援センターの設置及び管理に関する条例第1条に基づき設置する施設	○				
	銀行等	・銀行法第2条第1項に規定する銀行 ・信用金庫法第4条に基づき内閣総理大臣の免許を受けて金庫の事業を行う信用金庫 ・日本郵便株式会社法第2条第4項に規定する郵便局 ・農業協同組合法第10条第1項第2号及び第3号に規定する事業を行う農業協同組合	○	○	○	○	○
産業・文化機能	大型複合商業施設	・城陽市特定大規模小売店舗制限地区建築条例第3条各号のいずれにも該当する建築物※		☆		○	
	延床面積 500㎡以上のスーパー	・※以外の、主に生鮮食料や日用雑貨など多数の品種を扱う店舗	○	○	○		○
	産業会館	・城陽市産業会館の設置及び管理に関する条例第1条に基づき設置する施設	☆				
	地域交流スペース	・都市拠点形成支援施設整備事業に基づく高次都市施設として整備される施設	☆			☆	
医療・福祉機能	病院	・医療法第1条の5第1項に規定する病院	☆				
	休日急病診療所	・城陽市休日急病診療所条例第1条に基づき設置する施設	☆				
	診療所（産婦人科）	・医療法第1条の5第2項に規定する診療所のうち、診療科名を産婦人科とするもの	☆				
	保健センター	・城陽市保健センターの設置及び管理に関する条例第1条に基づき設置する施設	☆				
子育て・教育機能	こども家庭センター	・城陽市こども家庭センター設置運営要綱第6条に基づく業務を行うための施設	○				

注) 「○」既に区域内に存在する施設、「☆」将来誘導を図る施設

第6章 誘導施策

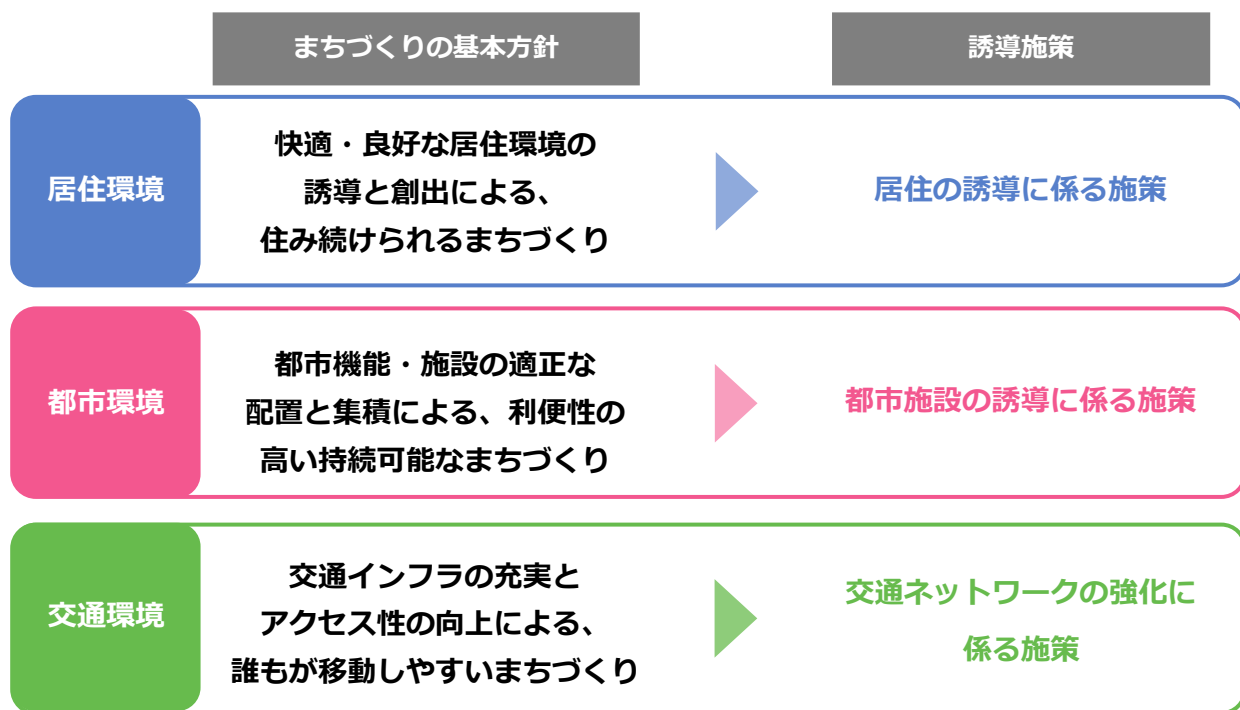
6.1 誘導施策とは

誘導施策とは、居住誘導区域、都市機能誘導区域への居住や都市機能の誘導を図るために講ずる、財政上、金融上、税制上の支援措置などの施策のことです。

立地適正化計画策定の目的であるコンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりの実現に向けては、居住や都市機能の誘導のみならず、公共交通の充実、防災、公共施設の再編などのまちづくりに関わる様々な関係施策と連携し、それらとの整合性や相乗効果などを考慮しながら、都市全体を見渡して総合的に取り組む必要があります。そのため、誘導施策の検討にあたっては、都市計画部局以外を含めた様々な庁内の関係部局に加え、民間事業者、交通事業者などの様々な関係者が連携して取り組んでいくことが必要となります。

6.2 誘導施策の考え方

本市における誘導施策の設定にあたっては、第3章に掲げるまちづくりの基本方針に基づき、施策や具体の事業・取組などを設定します。



6.3 居住の誘導に係る施策

居住誘導区域内に、居住を誘導するために以下の施策に取り組みます。

① 都市計画制度の活用による快適な居住環境の維持・創出

快適な居住機能の維持・創出に向けた用途地域の変更などについて検討し、必要に応じて用途地域や建蔽率・容積率の見直しを行います。

そのほか、各種都市計画制度を活用し、地域の特色に応じた土地利用の誘導と無秩序な土地利用の混在抑制を図ります。

② 多様な居住ニーズに対応した多様な住まいの確保

多様な居住ニーズに対応し、幅広い世代がそれぞれのライフスタイルに合わせた居住を選択できる、多様な住まいの確保に向け、土地の高度利用化をはじめとする良質な住環境の維持・発展を図ります。

③ 住宅などの適正管理及び耐震化

「城陽市空き家等対策計画」に基づく、空き家所有者に対する適正利用の啓発、空き家の有効活用に向けた城陽市空き家バンク制度*を活用した所有者と利用希望者のマッチングや空き家の家財処分費用などへの補助制度の活用などを推進し、管理不全空き家などの解消を図ります。

また、「城陽市建築物耐震改修促進計画」や「城陽市住宅耐震化緊急促進アクションプログラム」などに基づき、居住誘導区域内での建築物の耐震化を推進し、災害時の地域の安全性確保を図ります。

特に、既存住宅の耐震化に向けては、木造住宅耐震診断士派遣事業による耐震診断や城陽市木造住宅耐震改修等事業費補助事業に基づく改修費用の補助など、財政的な支援を含めた取組を行います。

④ 良好な居住環境形成に向けた基盤整備

土地区画整理事業*などにより、道路環境の整備・改善や宅地の高質化・利用増進などを行います。

また、都市の施設・インフラについて、計画的な更新・改修を進め、居住環境の基盤維持・整備を図ります。

⑤ 府営住宅の整備

京都府営住宅については、老朽化の進行などを踏まえつつ、入居者の生活の安定や市への定住促進、さらには地域コミュニティの確保、地域の活性化を図るため、府市協調のまちづくりとして、良質な住環境の整備を促進します。

⑥ 届出・勧告制度の活用

届出制度を活用して居住誘導区域内に居住を緩やかに誘導するとともに、居住誘導区域外における開発動向を把握します。

また、届出に対しては、必要に応じて居住誘導のための施策に関する情報提供や事業内容の調整、住宅などの立地を適正なものとするための勧告などを行います。

6.4 都市機能の誘導に係る施策

都市機能誘導区域内において都市機能を維持・誘導するために、以下の施策に取り組みます。

① 都市計画制度の活用による都市機能の維持・誘導

都市機能の維持・創出に向けた用途地域の変更などについて検討し、必要に応じて用途地域や建蔽率・容積率の見直しを行います。

そのほか、各種都市計画制度を活用し、地域の特色に応じた土地利用の誘導と無秩序な土地利用の混在抑制を図ります。

② 駅周辺における拠点施設整備などの推進

コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の核となる鉄道駅を中心とした都市機能誘導区域内において、都市計画に係る国の支援制度などを活用し、拠点として必要な施設の整備などを推進します。

特に、寺田駅、長池駅周辺では、各まちづくり協議会との協働による、まちのにぎわいづくりに向けた地域の交流拠点の創出などについての検討を進めます。

③ 公的不動産の有効活用

都市機能誘導区域内において低・未利用となっている市の所有する土地及び建築物などの公的不動産を活用するとともに、必要に応じて用地の売却・貸借・取得を行い、都市機能の集約・誘導を図ります。

④ 公共施設の適正な維持・管理

別途定める誘導施設をはじめ、市民の日常生活に必要となる公共施設について、「城陽市公共施設等総合管理計画」に基づき更新・統廃合・長寿命化を計画的に行うことにより、財政負担を軽減・平準化するとともに、公共施設などの適正な保有や配置、維持管理を図ります。

⑤ 届出・勧告制度の活用

届出制度を活用して都市機能誘導区域内に都市機能を緩やかに誘導するとともに、都市機能誘導区域内に立地する既存の都市施設の維持を図ります。

また、届出に対しては、必要に応じて都市機能誘導のための施策に関する情報提供や事業内容の調整、誘導施設の立地を適正なものとするための勧告などを行います。

6.5 交通ネットワークの強化に係る施策

交通ネットワークの強化に向け、以下の施策に取り組みます。

① 地域公共交通の維持及び整備推進

城陽さんさんバスと青谷方面乗合タクシーの利用促進により路線の維持を図るとともに、持続可能な地域公共交通ネットワークの整備を推進します。

② 鉄道駅を中心とした交通結節機能の向上

コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の核となる鉄道駅の交通結節機能の向上を図ります。

特に、寺田駅、長池駅周辺では、主に駅前広場への進入路や駅周辺道路などの整備を推進します。

③ 都市計画道路などの整備推進

コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造を形成する道路網として、都市計画道路である東城陽線、北城陽線、城陽宇治線、新青谷線の未整備区間のほか、府道内里城陽線、府道寺田水主線、府道富野荘停車場線、府道富野荘八幡線、府道上狛城陽線、府道長池停車場線、府道青谷停車場線などの整備の実現に向けた取組を推進します。

④ ウォーカブルなまちづくりの推進

子どもから高齢者まで多様な市民の移動時の安全性を確保し、拠点地域における良質な歩行者空間と居住誘導区域内における住環境の向上を図るため、既設道路の歩道整備や交差点改良、狭小車道の歩道への転換や側溝整備、踏切の改良などにより歩行者動線を確保し、ウォーカブルなまちづくりを推進します。

⑤ 広域交通ネットワークの整備の実現

周辺市町との連携を見据えた誘導区域内の魅力向上や、東部丘陵地先行整備長池地区へのアクセスをはじめとする市外からの交流人口確保に向けた、新たな本市の広域交通ネットワークの核として、新名神高速道路や城陽スマートインターチェンジ（仮称）、国道24号城陽井手木津川バイパス及び国道24号寺田拡幅、府道山城総合運動公園城陽線（城陽橋）及び（都）国道307号インター連絡線、（都）東部丘陵線、城陽－八幡連絡道路の整備に向けた取組を推進します。

また、市内外を結ぶ鉄道網の充実として、JR奈良線的全線複線化や近隣都市へのアクセス向上に寄与する路線について、整備実現に向けた取組を推進します。

第7章 防災指針

7.1 防災指針とは

防災指針は、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針です。

本市においても、南海トラフ地震、生駒断層帯地震による地震災害や、近年増加している豪雨による水害・土砂災害への対策は、喫緊の課題となっています。こうした背景を踏まえ、まちづくりのための総合的な防災対策を推進するために、防災指針を立地適正化計画に位置づけるものとします。

7.2 災害ハザード情報の整理

1) 対象となる災害ハザード情報

本市で発生するおそれのある以下の災害ハザード情報を対象とします。

表 7-1: 対象となるハザード情報

種別	具体内容
洪水	家屋倒壊等氾濫想定区域
	浸水深（想定最大規模）
	浸水深（計画規模）
	浸水深（多段階の確率規模：1/100、1/150）
	浸水継続時間
内水氾濫	浸水実績区域
土砂災害	土砂災害（特別）警戒区域
地震	最大震度（生駒断層帯、南海トラフ）
液状化	液状化危険度（生駒断層帯、南海トラフ）
地形・地質	標高分布
	大規模盛土造成地の分布
災害履歴	災害被害状況
避難施設	避難所・避難場所の分布状況

2) 災害ハザードの概況整理

ハザード情報の概況として、木津川を中心とした洪水浸水に関するリスクや、南海トラフ・生駒断層帯に関する地震や液状化の被害が、比較的広範囲に確認されているほか、内水氾濫や土砂災害についても一部の市街化区域内でリスクが見られます。

表 7-2:ハザード情報の整理結果

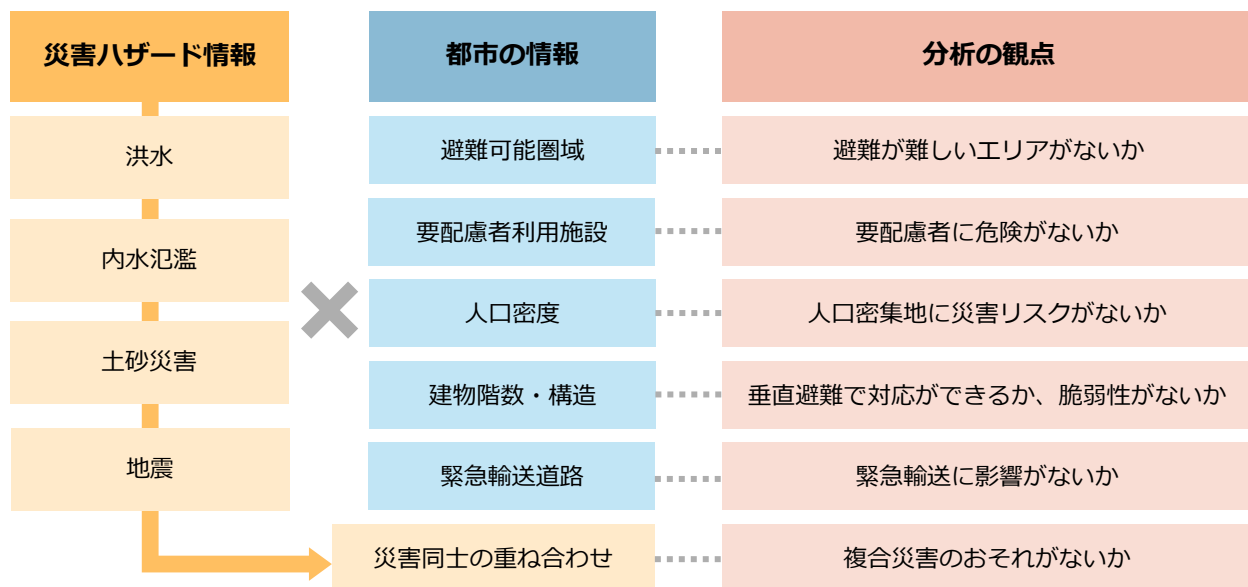
種別	具体内容
洪水	● 河岸を中心に家屋倒壊等氾濫想定区域が指定されている
	● 想定最大規模の降雨により、 近鉄寺田駅の周辺で 3.0~5.0m 未満、JR 山城青谷駅の周辺では 5.0~10.0m 未満 など、主に JR 奈良線以西の広い範囲で 浸水が想定 されている
	● 計画規模の降雨により、 久津川地区の市境付近や一部の河川沿いに 3.0m以上の浸水が想定 されているが、市街化区域内ではほとんどは 3.0m 未満の浸水が想定されている
	● 超過確率 1/100 の降雨により、市内では久津川地区・寺田地区の一部で 3.0m 未満の浸水が想定されている
	● 想定最大規模の降雨により、市西部の広範囲で浸水継続時間が 1 日以上続くことが想定されている
内水氾濫	● 寺田地区の市街地の広範囲で浸水実績区域が存在 している
土砂災害	● 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 されており、一部は市街化区域内にも含まれている
地震	● 生駒断層帯を震源とする地震が発生した場合、 寺田西地区や今池地区では建築物の損壊比率が高まるとされる震度 7 の揺れが想定されている
液状化	● 生駒断層帯・南海トラフともに、 市街地の大部分で液状化の危険度が高いエリアが想定 されている
地形・地質	● 標高分布として、東部丘陵地では高低差があるものの、居住地となっているエリアは少ない
	● 大規模盛土造成地について、久世および寺田において谷埋め型を中心に分布している
災害履歴	● 戦後以降、風水害を中心に、地震なども発生している
避難施設	● 指定避難所および指定緊急避難場所は、市内 76 か所で指定されている

7.3 重ね合わせの分析

1) 分析方針

本市で発生するおそれのあるハザード情報と、都市の情報などをもとに以下の通り重ね合わせることによって、より災害リスクの高い箇所を抽出しました。

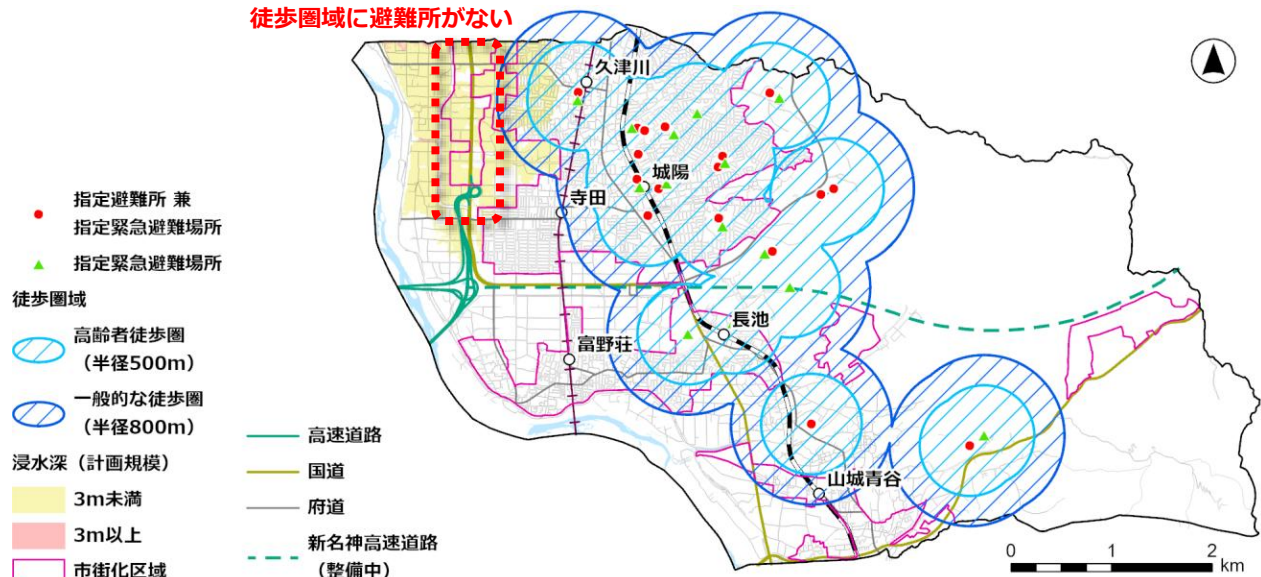
なおハザード情報のうち液状化については、市内の広いエリアで危険度が高いとされており、全市的な対策を行う必要があるため、今回の計画に限らず対策を進めるという観点から、防災指針における重ね合わせの分析においては対象外としました。



2) 洪水災害におけるリスク分析

(1) 洪水浸水区域×避難可能圏域

計画規模の浸水では、下記のエリアで避難施設の徒歩圏域（800m）外となっており、逃げ遅れが発生する可能性があります。

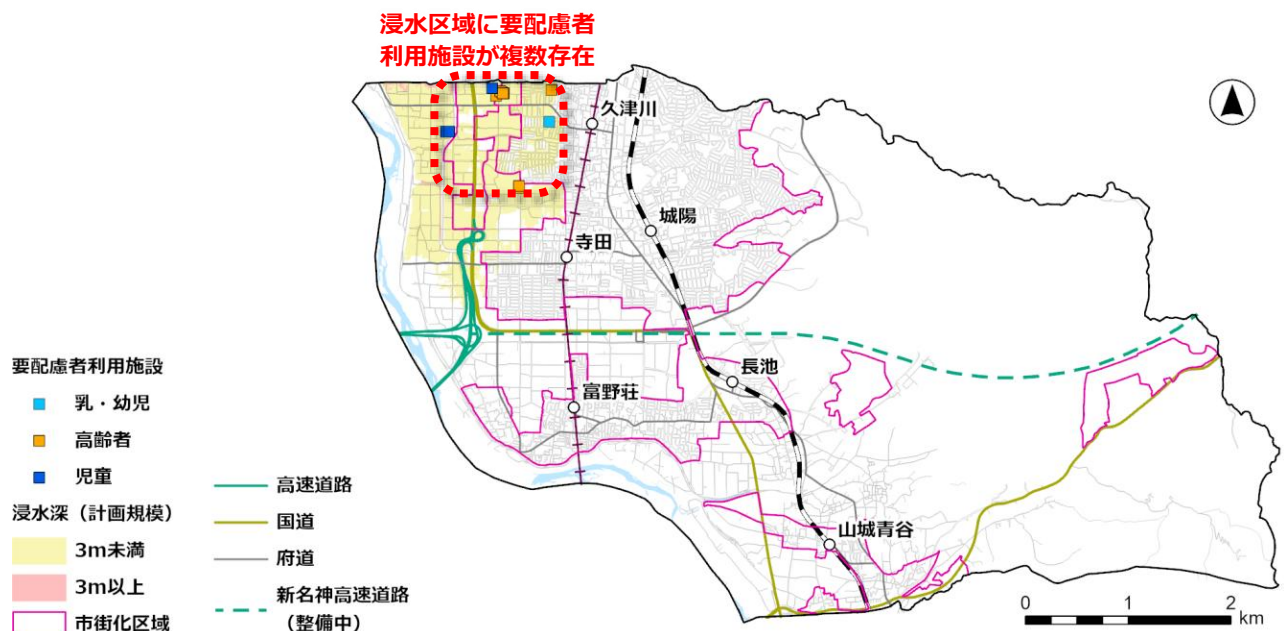


※計画規模：年超過確率 1/150 [木津川 (島ヶ原下流)] の降雨規模図
資料：国土交通省 淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図【木津川】」、城陽市防災ブック (令和4年改訂)

図 7.1: 浸水区域 (計画規模) × 避難可能圏域

(2) 洪水浸水区域×要配慮者利用施設

計画規模の浸水区域内に複数の要配慮者利用施設が存在しており、要配慮者に危険が及ぶ可能性があります。



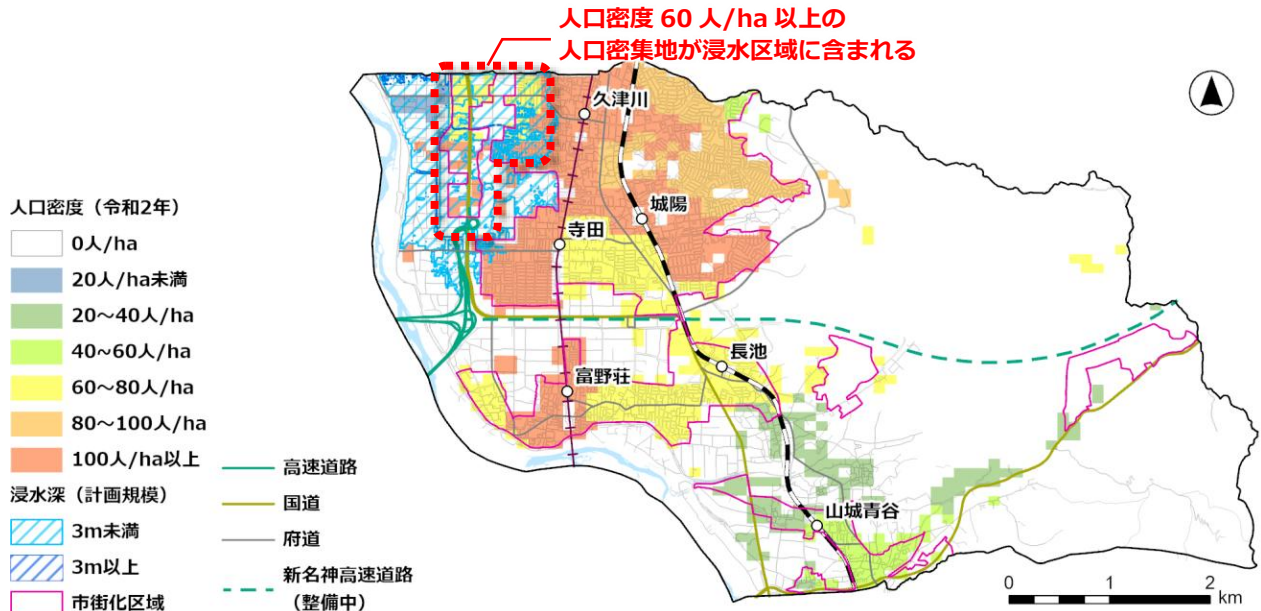
※洪水浸水区域内に位置する要配慮者施設を表示 (地域防災計画参照)
※計画規模：年超過確率 1/150 [木津川 (島ヶ原下流)] の降雨規模

資料：国土交通省 淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図【木津川】」、城陽市地域防災計画 (令和6年7月改訂)

図 7.2: 浸水区域 (計画規模) × 要配慮者利用施設

(3) 洪水浸水区域×人口密度

計画規模の浸水区域のうち、**市街化区域内では 60 人/ha 以上の人口密度の区域**となっており、被害の規模が大きくなる可能性があります。特に久津川駅西部の人口密度が 100 人/ha 以上と高くなっています。

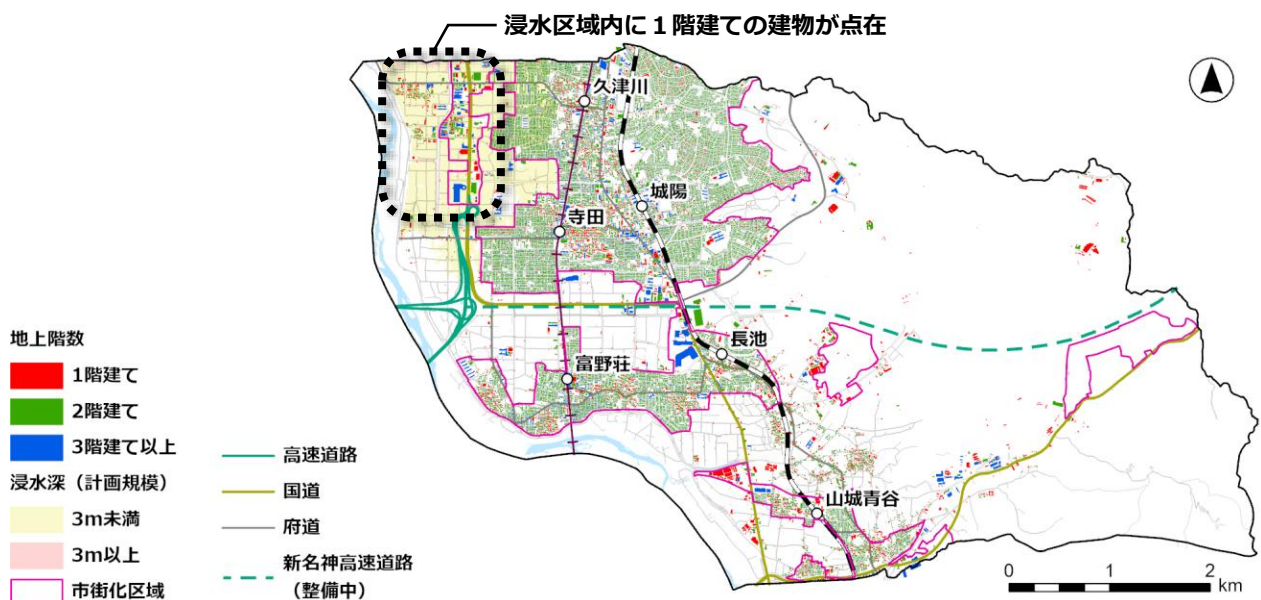


※計画規模：年超過確率 1/150 [木津川 (島ヶ原下流)] の降雨規模
資料：国土交通省 淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図【木津川】」、人口メッシュは国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」で作成

図 7.3: 浸水区域 (計画規模) × 人口密度

(4) 洪水浸水区域×建物階数

市内には2階建て以上の建物が多く立地していますが、計画規模の浸水区域内に1階建ての建物が点在しており、浸水被害が大きくなる可能性があります。

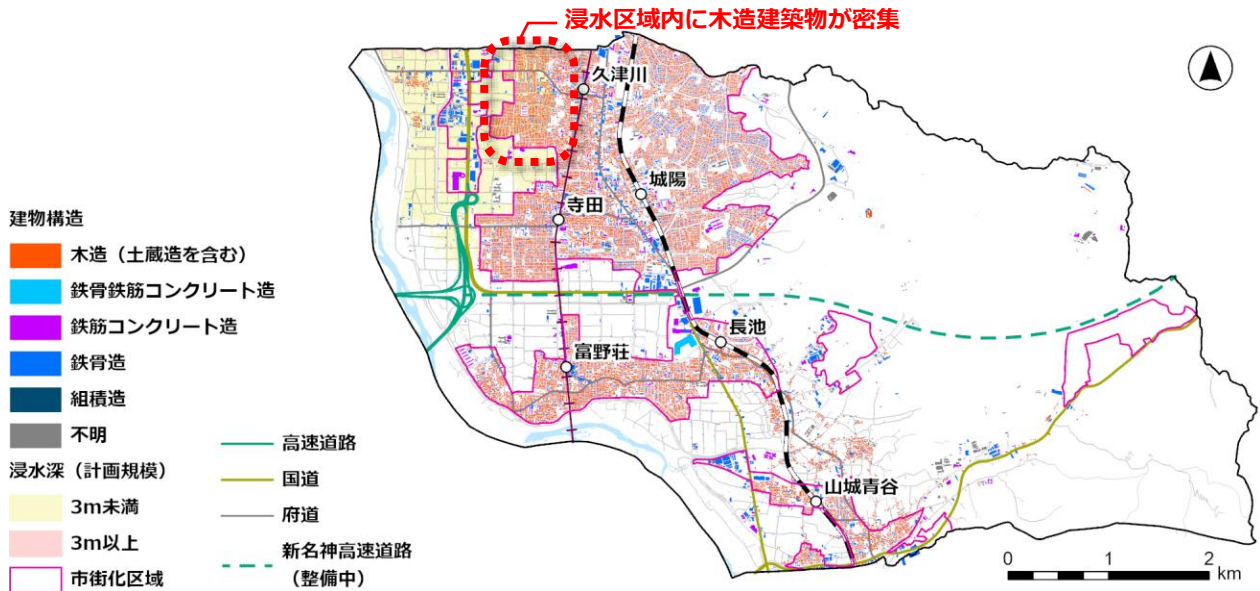


※計画規模：年超過確率 1/150 [木津川 (島ヶ原下流)] の降雨規模
資料：国土交通省 淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図【木津川】」、都市計画基礎調査 (H31)

図 7.4: 浸水区域 (計画規模) × 建物階数

(5) 洪水浸水区域×建物構造

久津川駅の西側の浸水区域内では木造建築物（土蔵造を含む）が密集して立地しており、浸水被害が大きくなる可能性があります。

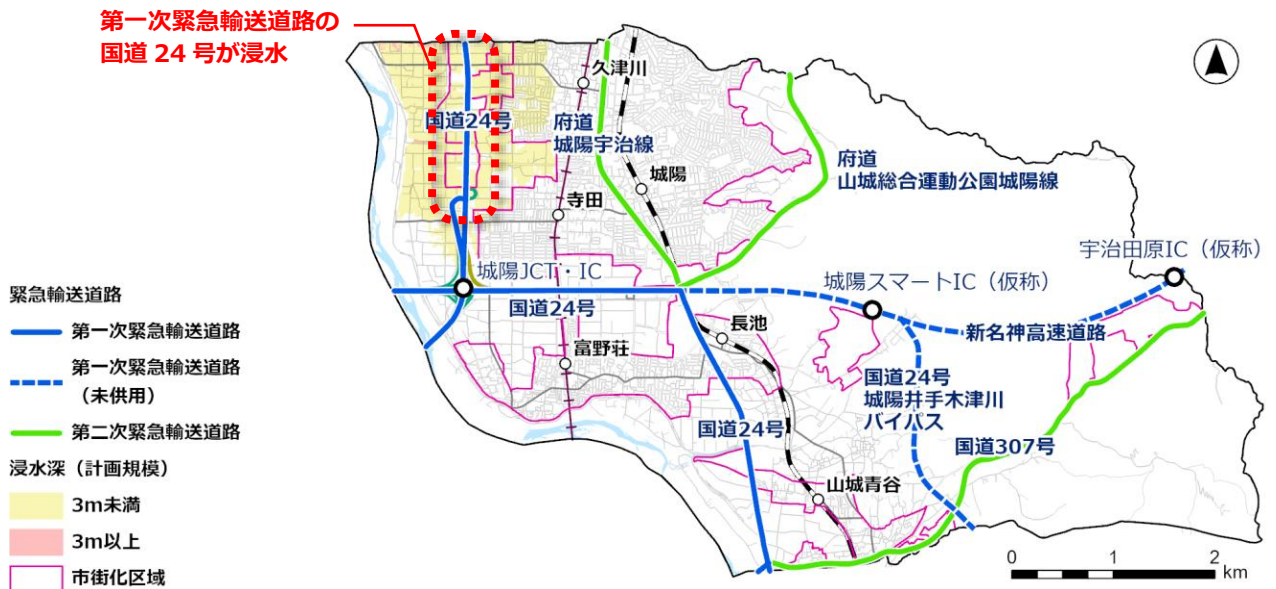


※計画規模：年超過確率 1/150 [木津川（島ヶ原下流）] の降雨規模
 資料：国土交通省 淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図【木津川】」、都市計画基礎調査（H31）

図 7.5: 浸水区域（計画規模）× 建物構造

(6) 洪水浸水区域×緊急輸送道路

計画規模の浸水では、緊急輸送道路*である国道 24 号の北側が浸水する見込みであり、緊急輸送を阻害する可能性があります。



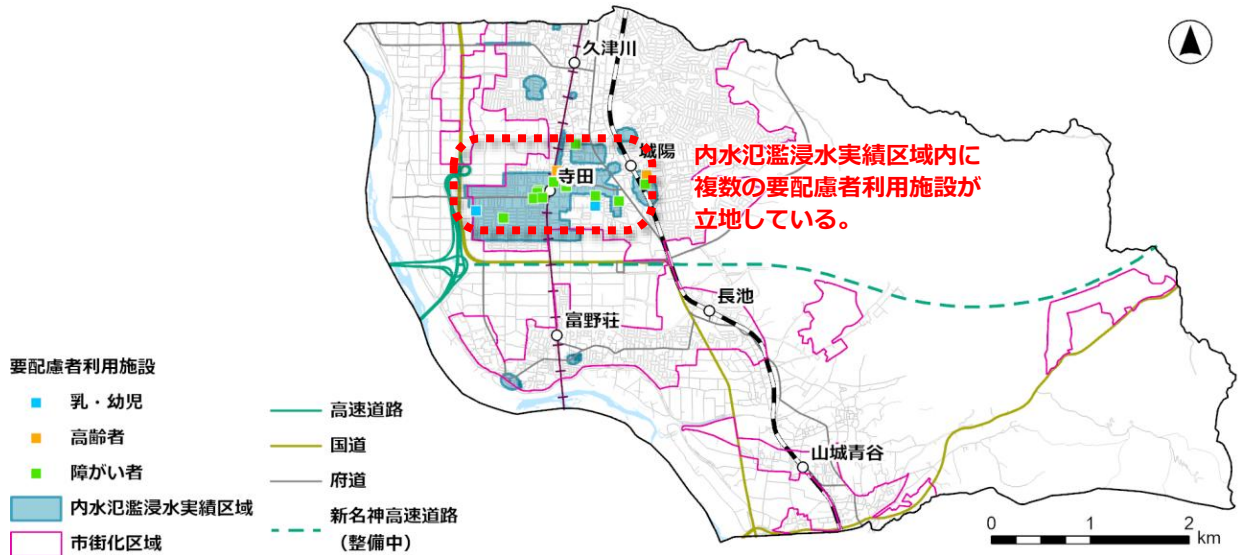
※計画規模：年超過確率 1/150 [木津川（島ヶ原下流）] の降雨規模
 資料：国土交通省 淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図【木津川】」、国土数値情報

図 7.6: 浸水区域（計画規模）× 緊急輸送道路

3) 内水氾濫災害におけるリスク分析

(1) 内水氾濫浸水実績区域×要配慮者利用施設

内水氾濫浸水実績のある下記のエリアでは、**複数の要配慮者利用施設が立地**しており、内水氾濫が同エリアで発生した場合に、要配慮者に危険が及ぶ可能性があります。

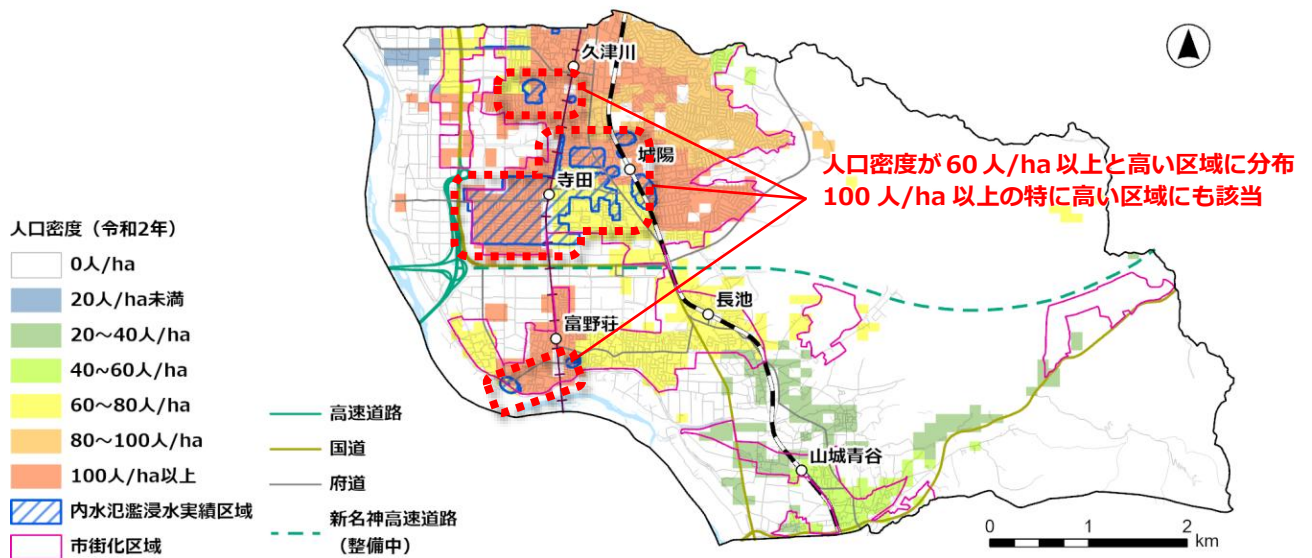


資料：京都府マルチハザード情報提供システム、市統計書（令和5年版）、独立行政法人福祉医療機構 WAM NET

図 7.7: 浸水実績区域×要配慮者利用施設

(2) 内水氾濫浸水実績区域×人口密度

内水氾濫浸水実績区域は、概ね**人口密度が60人/haの区域に分布**しており、下記のエリアで100人/haを超えており、被害の規模が大きくなる可能性があります。



資料：京都府マルチハザード情報提供システム、人口メッシュは国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」で作成

図 7.8: 浸水実績区域×人口密度

(3) 内水氾濫浸水実績区域×建物階数

内水氾濫浸水実績区域のうち下記のエリアでは、**1階建ての建物が密集する区域**があり、垂直避難ができず被害が大きくなる可能性があります。

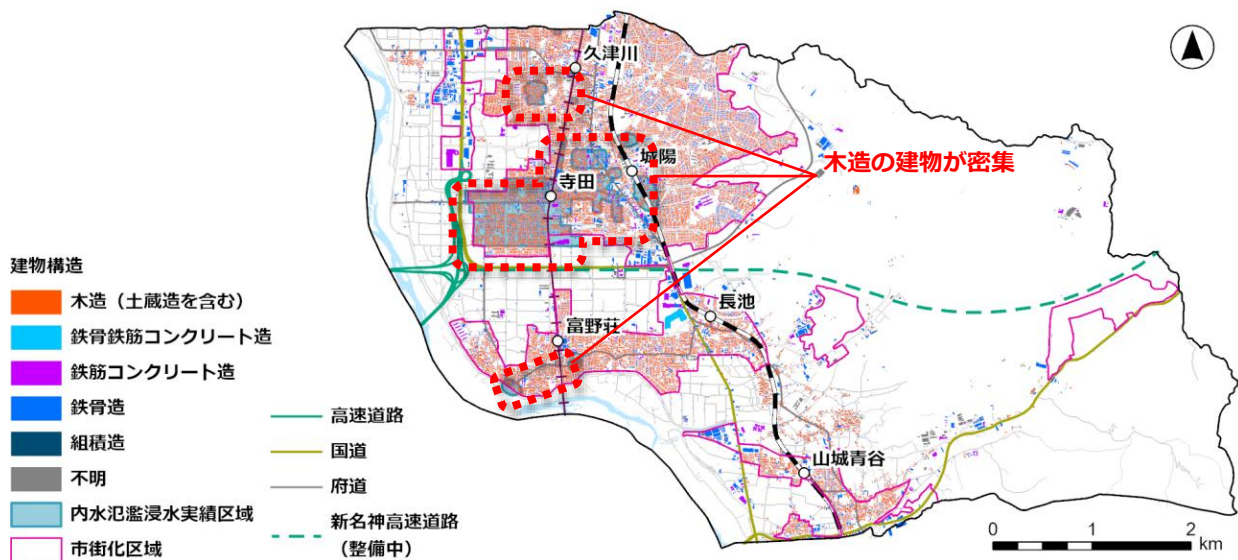


資料：京都府マルチハザード情報提供システム、都市計画基礎調査 (H31)

図 7.9: 浸水実績区域×建物階数

(4) 内水氾濫浸水実績区域×建物構造

内水氾濫浸水実績区域に立地する**建物の多くが木造建築物**となっており、建物被害が甚大になる可能性があります。



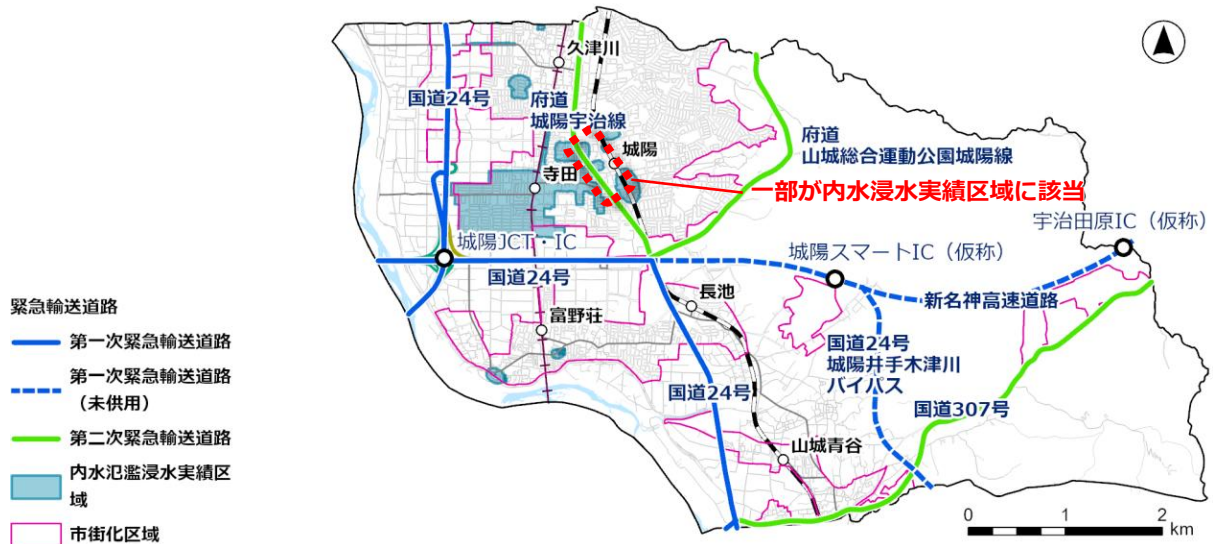
資料：京都府マルチハザード情報提供システム、都市計画基礎調査 (H31)

図 7.10: 浸水実績区域×建物構造

(5) 内水氾濫浸水実績区域×緊急輸送道路

第二次緊急輸送道路である府道城陽宇治線の一部は、内水氾濫浸水実績区域に該当しており、緊急輸送を阻害する可能性があります。

第一次緊急輸送道路には内水氾濫浸水実績区域の該当はありません。



資料：京都府マルチハザード情報提供システム、国土数値情報

図 7.11: 浸水実績区域×緊急輸送道路

4) 土砂災害におけるリスク分析

(1) 土砂災害（特別）警戒区域×避難可能圏域

全ての土砂災害警戒区域・特別警戒区域から避難施設までは800m圏域内となっていますが、下記のエリアでは**高齢者の徒歩圏とされる500m圏域外**となり、逃げ遅れが発生する可能性があります。

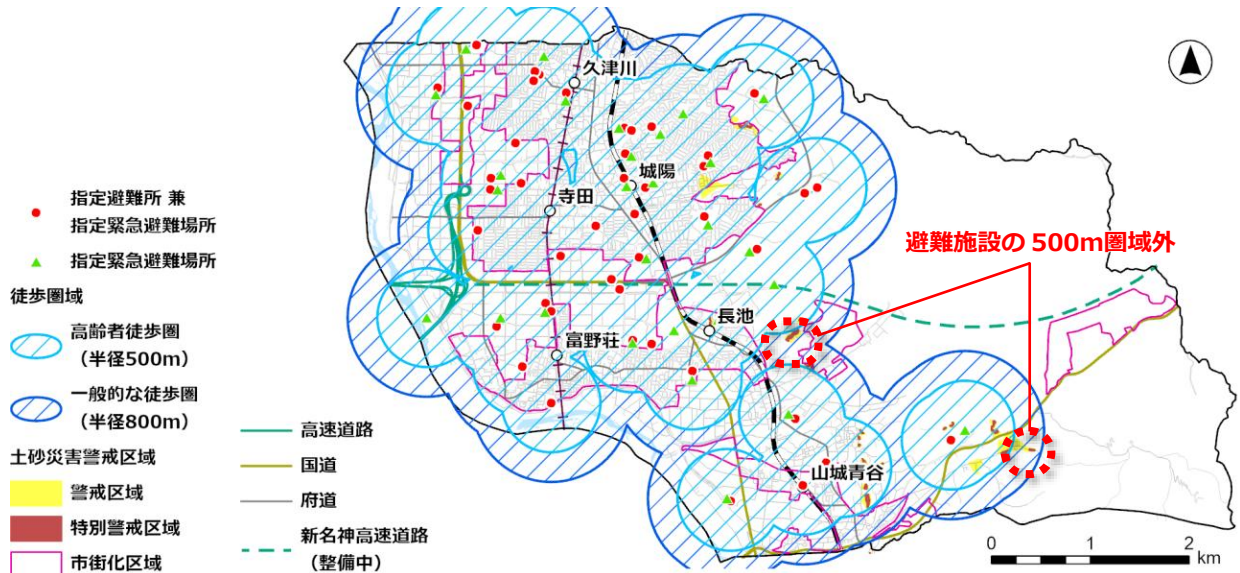


図 7.12: 土砂災害(特別)警戒区域×避難可能圏域

(2) 土砂災害（特別）警戒区域×要配慮者利用施設

下記エリアの**土砂災害警戒区域内には要配慮者利用施設が立地**しており、土砂災害発生時に要配慮者に危険が及ぶ可能性があります。

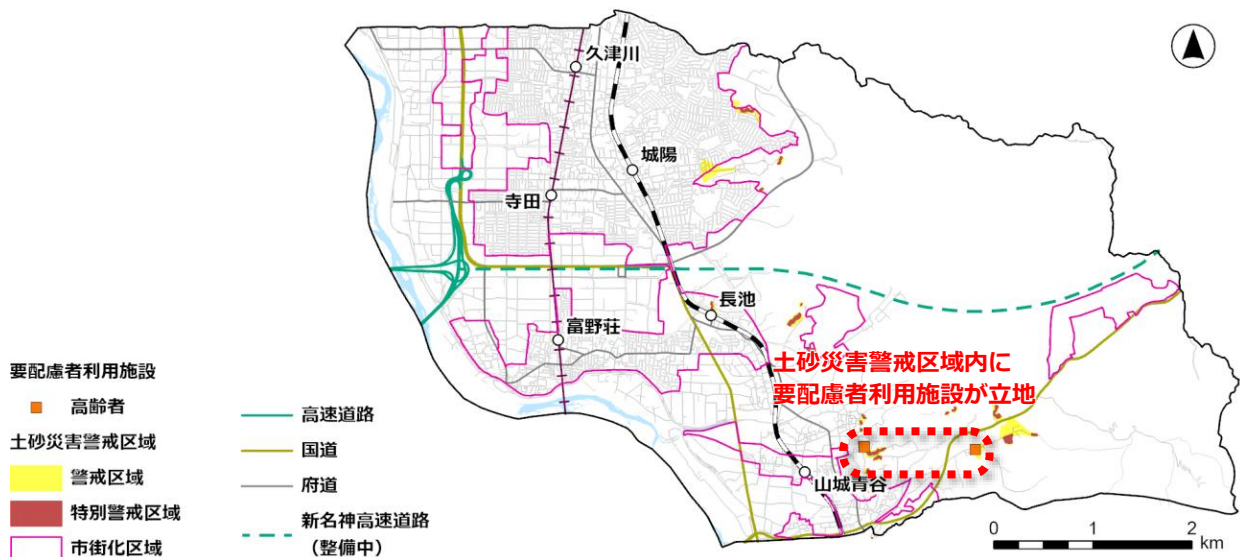
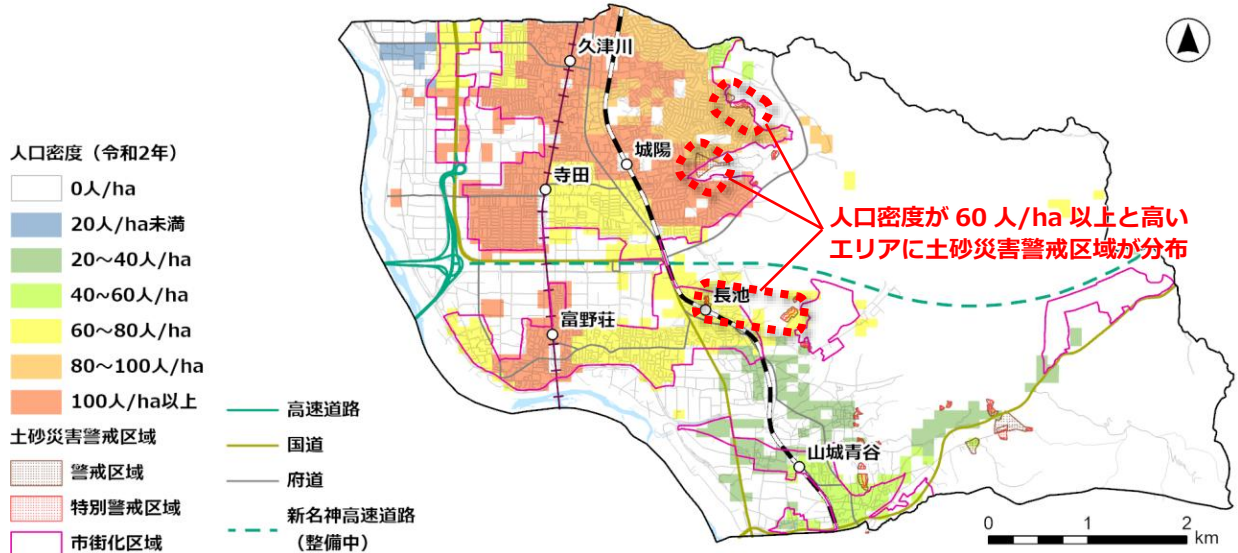


図 7.13: 土砂災害(特別)警戒区域×要配慮者利用施設

(3) 土砂災害（特別）警戒区域×人口密度

下記のエリアでは、**人口密度が60人/ha以上のエリアに、土砂災害警戒区域・特別警戒区域が分布**しており、被害の規模が大きくなる可能性があります。

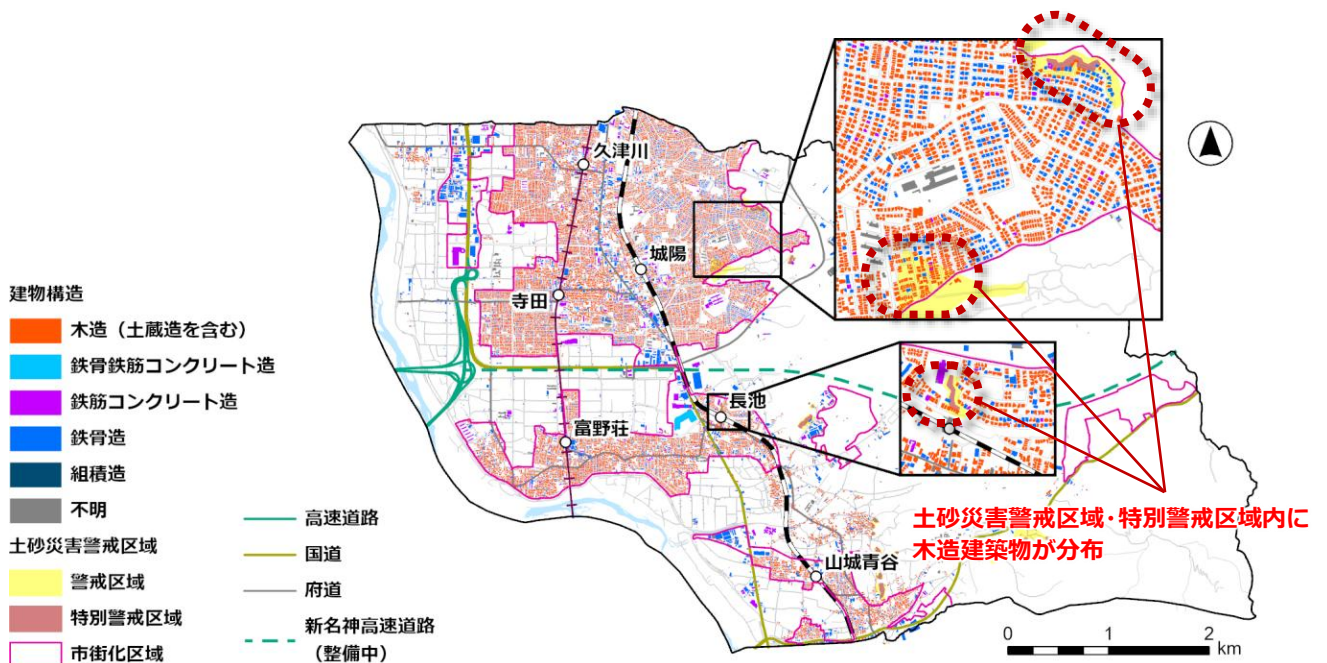


資料：城陽市ハザードマップ、人口メッシュは国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV3（R2 国調対応版）」で作成

図 7.14: 土砂災害(特別)警戒区域×人口密度

(4) 土砂災害（特別）警戒区域×建物構造

下記のエリアでは**土砂災害警戒区域内・特別警戒区域内に木造建築物が分布**しており、土砂災害発生時には大きな被害が発生する可能性があります。



資料：城陽市ハザードマップ、都市計画基礎調査（H31）

図 7.15: 土砂災害(特別)警戒区域×建物構造

(5) 土砂災害（特別）警戒区域×緊急輸送道路

緊急輸送道路上には、ほとんど土砂災害（特別）警戒区域は分布していません。

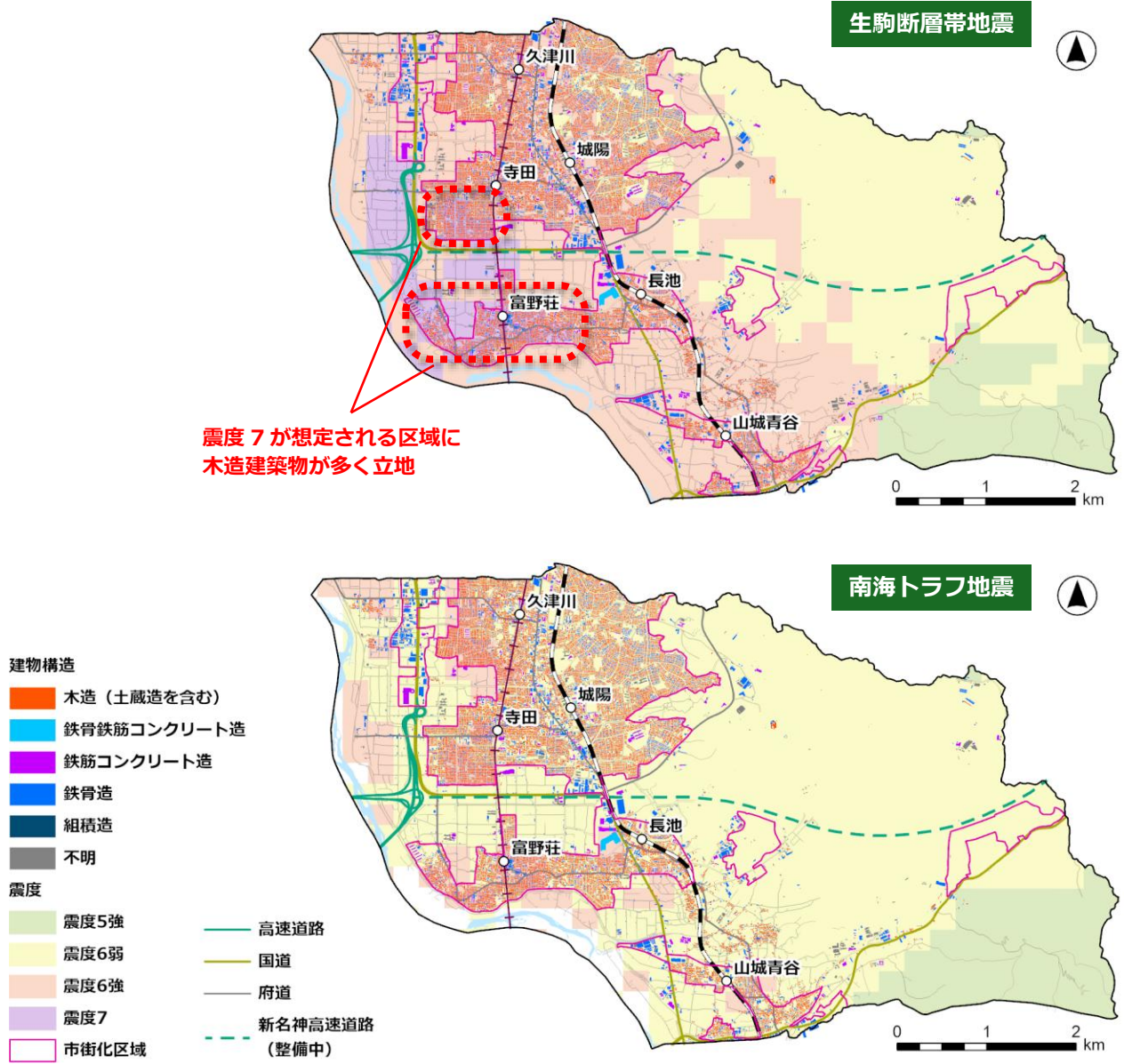


図 7.16: 土砂災害(特別)警戒区域×緊急輸送道路

5) 地震災害におけるリスク分析

(1) 地震想定震度×建物構造

本市には、木造建築物が多く分布していますが、特に生駒断層帯地震では、**震度7が想定される下記のエリアで、木造建築物が多数立地**しており、建物被害が甚大になる可能性があります。

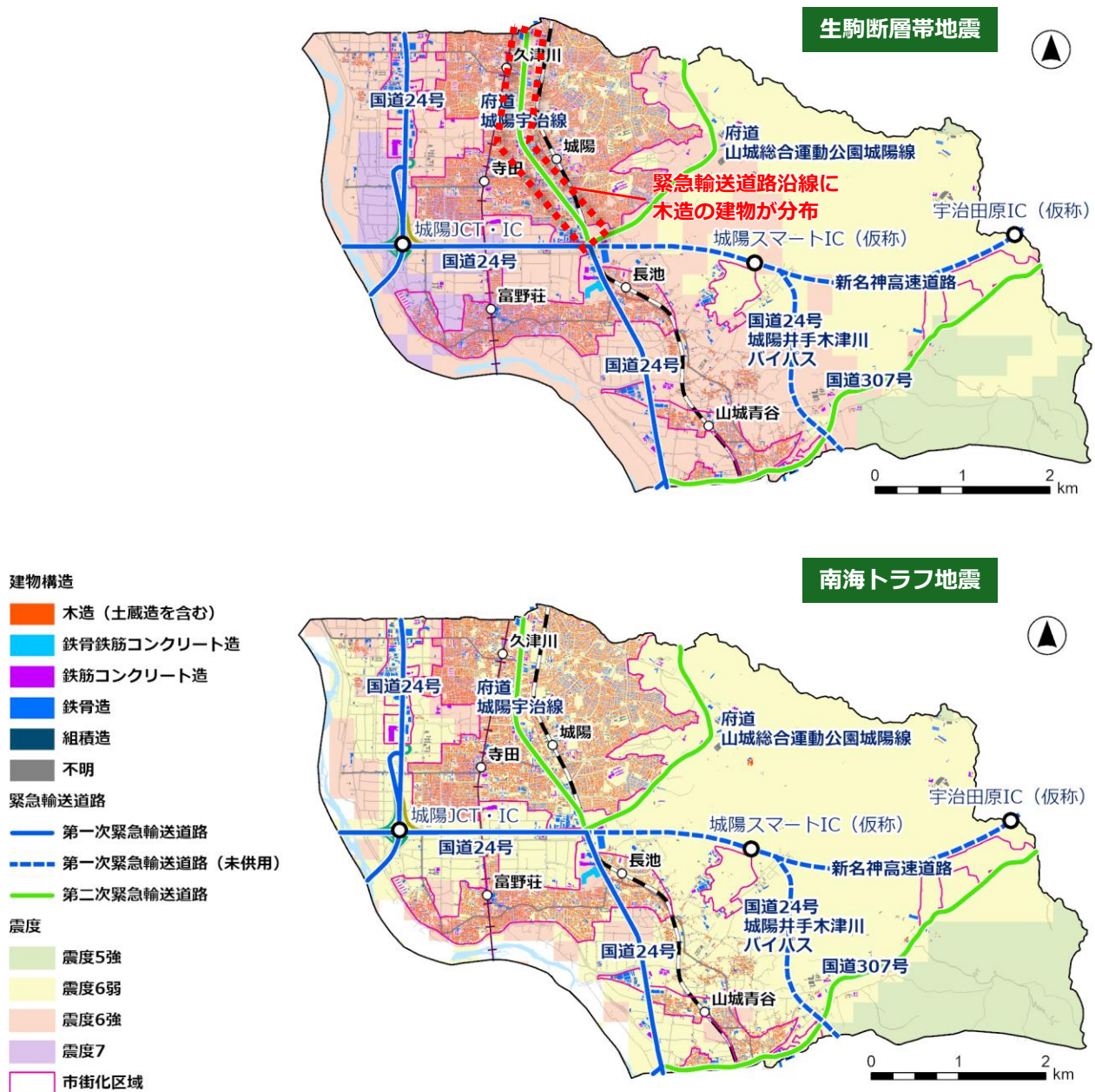


資料：城陽市防災ブック（令和4年度）、都市計画基礎調査（H31）

図 7.17: 想定震度×建物構造

(2) 地震想定震度×建物構造×緊急輸送道路

生駒断層帯地震で震度7が予測される地域では、緊急輸送道路沿線の建物分布は限定的です。生駒断層帯地震で震度6強が予測される下記のエリアでは、緊急輸送道路沿線に築年数が経過したと思われる**木造の建物が多く分布**しており、倒壊により緊急輸送道路を阻害する可能性があります。特に府道城陽宇治線沿線では築年数の経過している建物も多くみられるため、そのリスクが高い可能性があります。

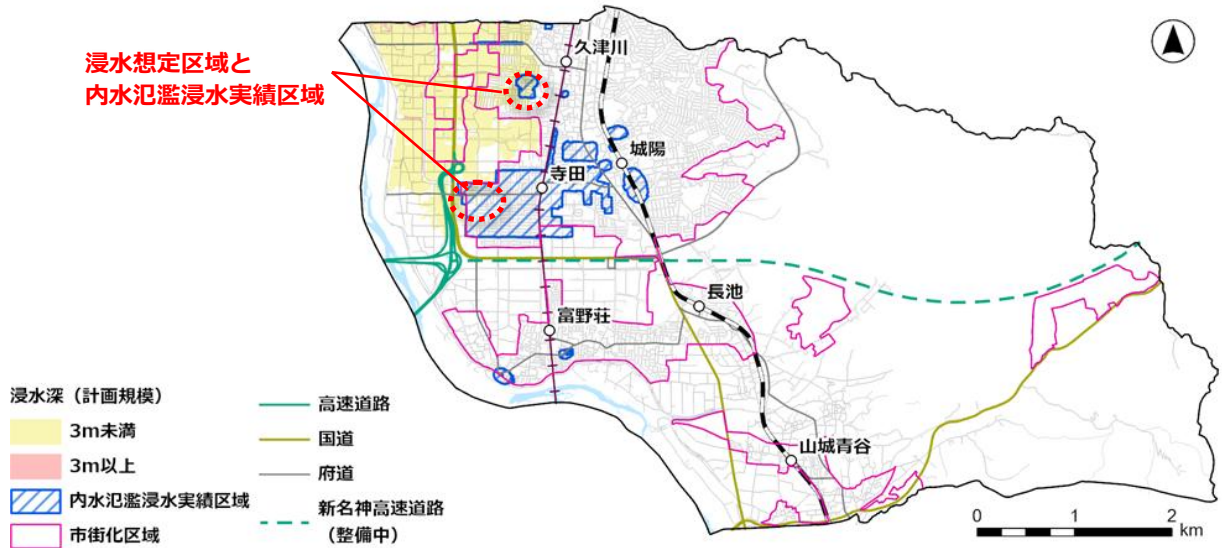


資料：城陽市防災ブック（令和4年度）、都市計画基礎調査（H31）、国土数値情報
 図 7.18: 想定震度×建物構造×緊急輸送道路

6) 災害同士の重ね合わせ分析

(1) 洪水浸水×内水氾濫

下記のエリアで、**浸水想定区域と内水氾濫浸水実績区域が重なる**範囲がみられるため、浸水範囲の拡大など想定以上の被害につながる可能性があります。

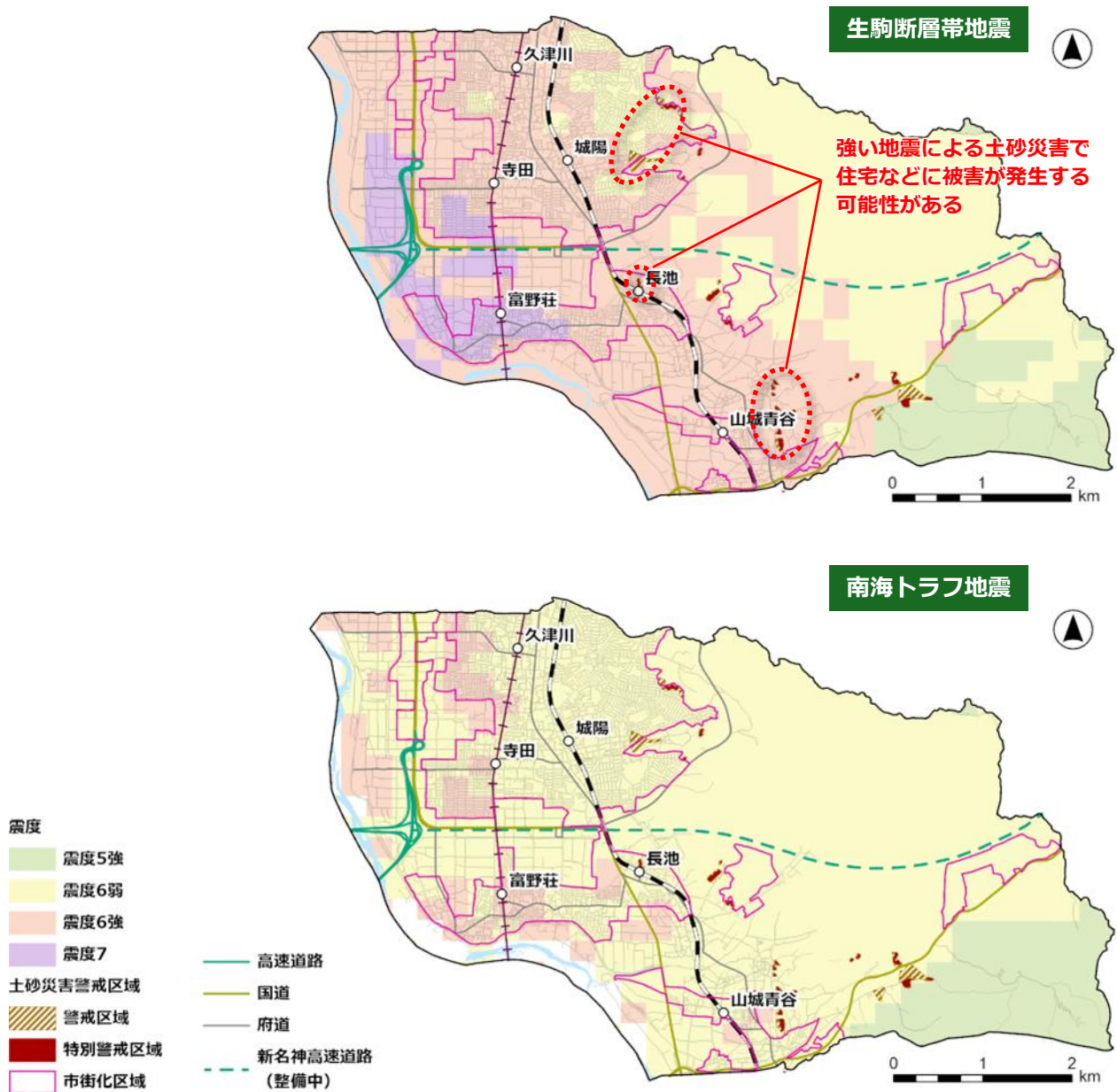


※計画規模：年超過確率 1/150 [木津川（島ヶ原下流）] の降雨規模
 資料：国土交通省 淀川河川事務所「洪水浸水想定区域図【木津川】」、
 京都府マルチハザード情報提供システム、城陽市ハザードマップ

図 7.19: 洪水浸水×内水氾濫

(2) 想定震度×土砂災害

生駒断層帯地震では、震度7が予測される範囲内に土砂災害（特別）警戒区域は存在しませんが、震度6強が予測される範囲内には分布しています。特に城陽駅東部や、長池駅周辺は住宅などがある市街地になっています。また山城青谷駅東部は市街化調整区域*ですが、住宅の分布があります。



資料：城陽市防災ブック（令和4年度）

図 7.20: 想定震度×土砂災害

7) 地域別課題整理

(1) 概要

前述までの重ね合わせの分析結果から得られた課題について整理すると、以下の通りです。次頁以降において、災害ハザードごとに地域別課題を整理しました。

表 7-3: 重ね合わせ分析による課題一覧

課題①	洪水浸水や土砂災害のリスクがあるが避難所・避難場所から徒歩圏域外であり、逃げ遅れが発生する可能性
課題②	洪水浸水、内水氾濫または土砂災害のリスクがあるエリアに要配慮者施設が複数存在し、要配慮者に危険が及ぶ可能性
課題③	洪水浸水、内水氾濫または土砂災害のリスクがあるが人口密度が 60 人/ha 以上と高く、被害の規模が大きくなる可能性
課題④	洪水浸水、内水氾濫または土砂災害のリスクがあるが木造建築物が多く被害が大きくなる可能性
課題⑤	洪水や内水氾濫により緊急輸送道路が浸水して緊急輸送を阻害する可能性
課題⑥	内水氾濫のリスクがあるがエリアに 1 階建ての建築物が密集しており、垂直避難ができず被害が大きくなる可能性
課題⑦	震度 7 が想定されるエリアに木造建築物が多く、建物被害が甚大になる可能性
課題⑧	地震のリスクがありかつ緊急輸送道路沿線に木造建築物が多く、倒壊により緊急輸送道路を閉塞する可能性
課題⑨	洪水浸水と内水氾濫、地震と土砂災害との複合災害が発生し、想定以上の被害につながる可能性

(2) 洪水（計画規模）

計画規模の降雨による洪水災害では、下記のエリアで災害リスクが高くなっています。

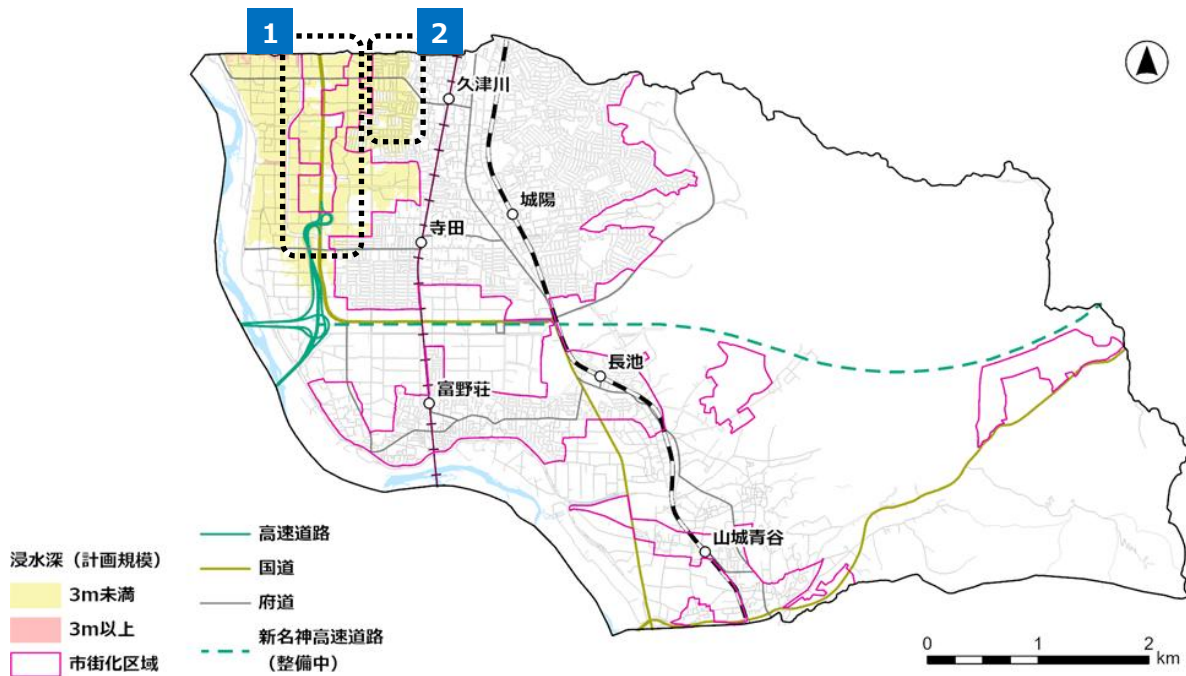


図 7.21: 洪水災害における課題地域

表 7-4: 洪水災害における課題

1	課題①	洪水浸水のリスクがあるが避難所・避難場所から徒歩圏域外であり、逃げ遅れが発生する可能性
	課題②	洪水浸水のリスクがあるが要配慮者施設が複数存在し、要配慮者に危険が及ぶ可能性
	課題③	洪水浸水のリスクがあるが人口密度が 60 人/ha 以上と高く、被害の規模が大きくなる可能性
	課題⑤	洪水により緊急輸送道路が浸水して緊急輸送を阻害する可能性
	課題⑨	洪水浸水と内水氾濫との複合災害が発生し、浸水範囲の拡大など想定以上の被害につながる可能性
2	課題②	洪水浸水のリスクがあるエリアに要配慮者施設が複数存在し、要配慮者に危険が及ぶ可能性
	課題③	洪水浸水のリスクがあるが人口密度が 60 人/ha 以上と高く、被害の規模が大きくなる可能性
	課題④	洪水浸水のリスクがあるが木造建築物が多く被害が大きくなる可能性
	課題⑨	洪水浸水と内水氾濫との複合災害が発生し、浸水範囲の拡大など想定以上の被害につながる可能性

(3) 内水氾濫

内水氾濫災害においては、下記のエリアで災害リスクが高くなっています。

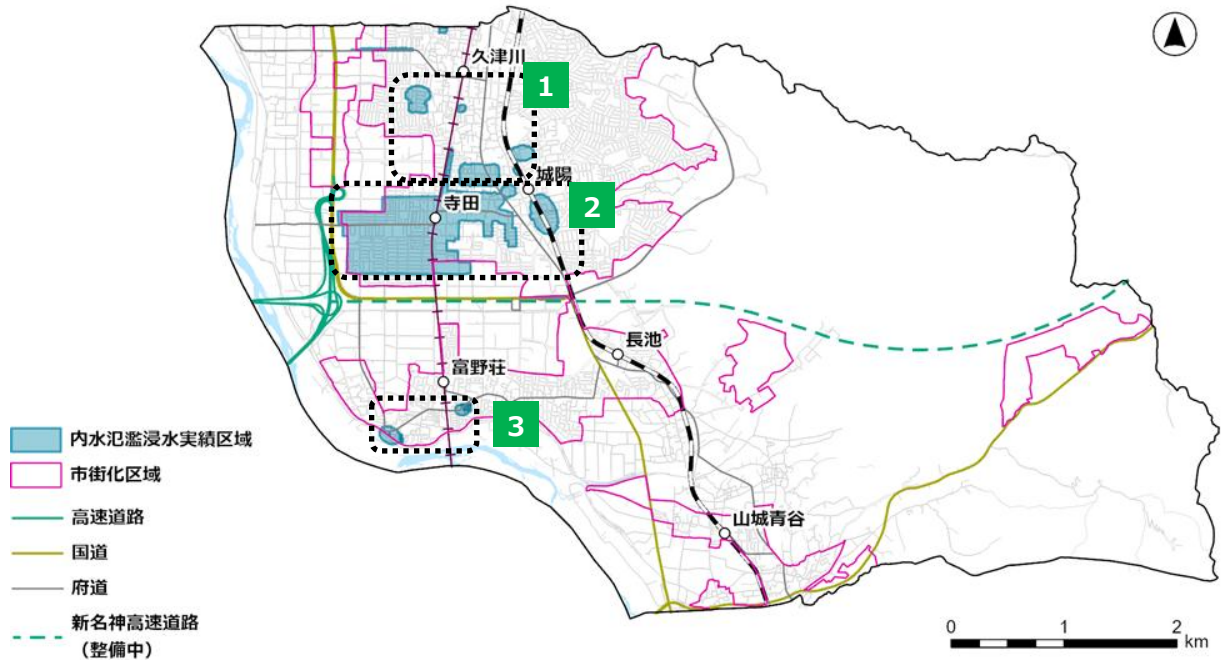


図 7.22: 内水氾濫災害における課題地域

表 7-5: 内水氾濫災害における課題

1	課題③	内水氾濫のリスクがあるが人口密度が 60 人/ha 以上と高く、被害の規模が大きくなる可能性
	課題④	内水氾濫のリスクがあるが木造建築物が多く被害が大きくなる可能性
	課題⑤	内水氾濫により緊急輸送道路が浸水して緊急輸送を阻害する可能性
	課題⑨	洪水浸水と内水氾濫との複合災害が発生し、浸水範囲の拡大など想定以上の被害につながる可能性
2	課題②	内水氾濫のリスクがあるエリアに要配慮者施設が複数存在し、要配慮者に危険が及ぶ可能性
	課題③	内水氾濫のリスクがあるが人口密度が 60 人/ha 以上と高く、被害の規模が大きくなる可能性
	課題④	内水氾濫のリスクがあるが木造建築物が多く被害が大きくなる可能性
	課題⑤	内水氾濫により緊急輸送道路が浸水して緊急輸送を阻害する可能性
	課題⑥	内水氾濫のリスクがあるがエリアに 1 階建ての建築物が密集しており、垂直避難ができず被害が大きくなる可能性
課題⑨	洪水浸水と内水氾濫との複合災害が発生し、浸水範囲の拡大など想定以上の被害につながる可能性	
3	課題③	内水氾濫のリスクがあるが人口密度が 60 人/ha 以上と高く、被害の規模が大きくなる可能性
	課題④	内水氾濫のリスクがあるが木造建築物が多く被害が大きくなる可能性

(4) 土砂災害

土砂災害（及び地震との複合災害）においては、下記のエリアで災害リスクが高くなっています。

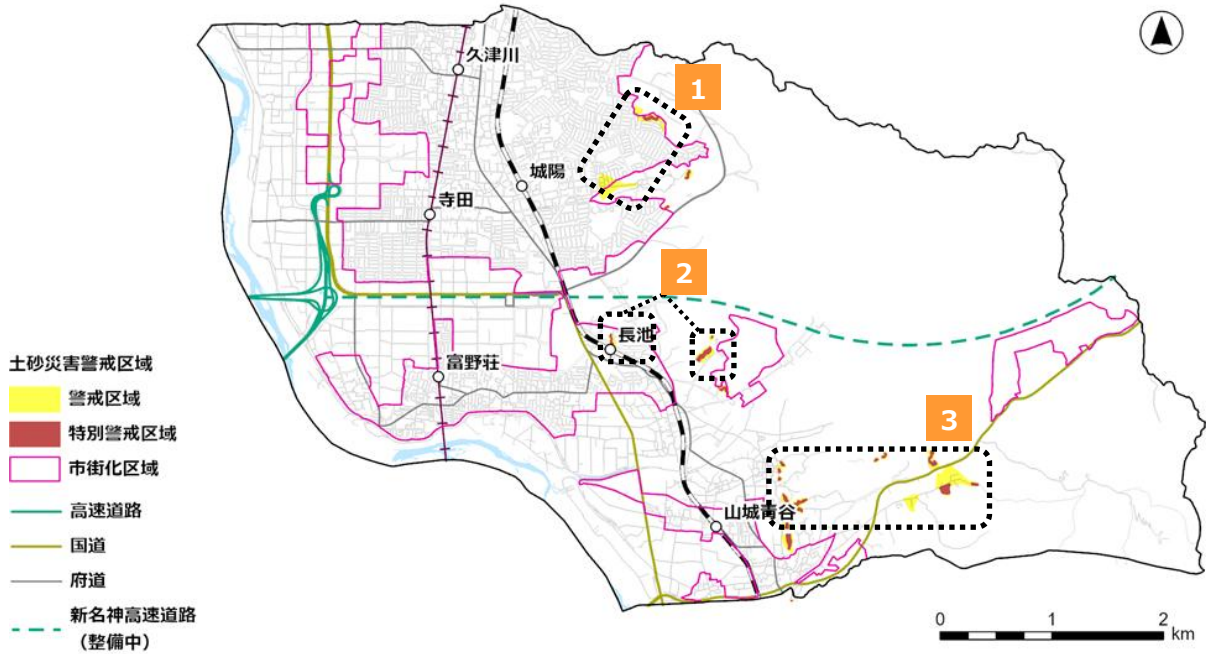


図 7.23: 土砂災害における課題地域

表 7-6: 土砂災害における課題

1	課題⑦	震度7が想定されるエリアに木造建築物が多く、建物被害が甚大になる可能性
	課題④	土砂災害のリスクがあるが木造建築物が多く被害が大きくなる可能性
	課題⑨	地震と土砂災害との複合災害が発生し、想定以上の被害につながる可能性
2	課題①	土砂災害のリスクがあるが避難所・避難場所から徒歩圏域外であり、逃げ遅れが発生する可能性
	課題③	土砂災害のリスクがあるが人口密度が60人/ha以上と高く、被害の規模が大きくなる可能性
	課題④	土砂災害のリスクがあるが木造建築物が多く被害が大きくなる可能性
3	課題⑨	地震と土砂災害との複合災害が発生し、想定以上の被害につながる可能性
	課題①	土砂災害のリスクがあるが避難所・避難場所から徒歩圏域外であり、逃げ遅れが発生する可能性
	課題②	土砂災害のリスクがあるエリアに要配慮者施設が複数存在し、要配慮者に危険が及ぶ可能性

(5) 地震災害

地震災害においては、下記のエリアで災害リスクが高くなっています。

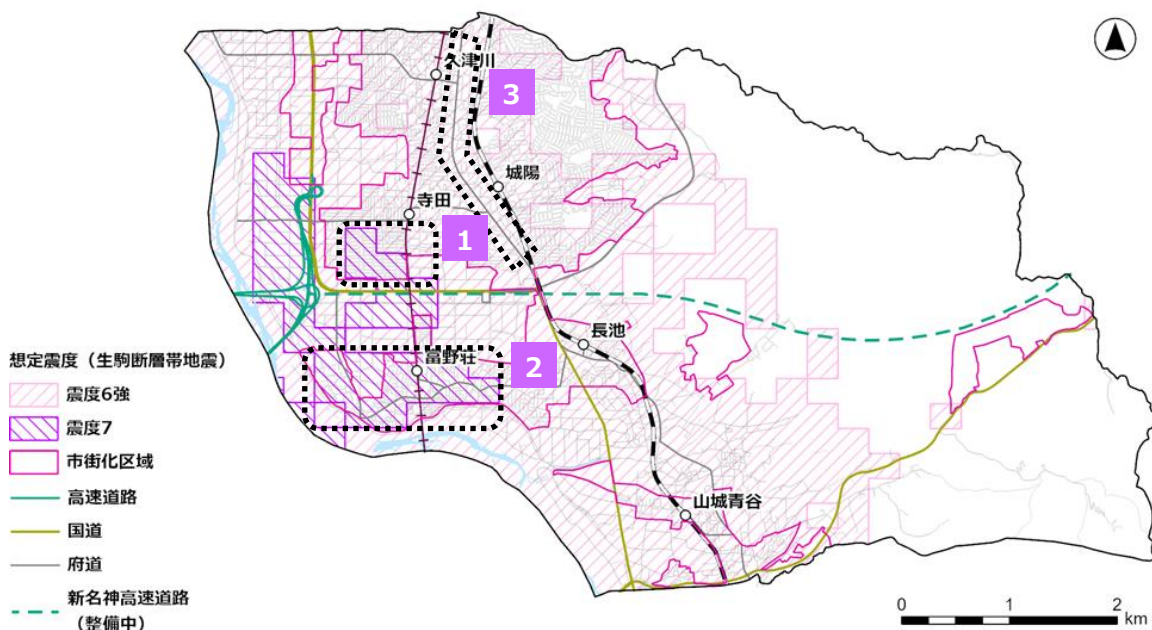


図 7.24: 地震災害における課題地域

表 7-7: 地震災害における課題

1	課題⑦	震度7が想定されるエリアに木造建築物が多く、建物被害が甚大になる可能性
2	課題⑦	震度7が想定されるエリアに木造建築物が多く、建物被害が甚大になる可能性
3	課題⑧	地震のリスクがありかつ緊急輸送道路沿線に木造建築物が多く、倒壊により緊急輸送道路を閉塞する可能性

7.4 防災上の課題に対する取組方針

前述までの課題を踏まえながら、今後の方針として、災害リスクを未然に避けるため取組方針を定めます。

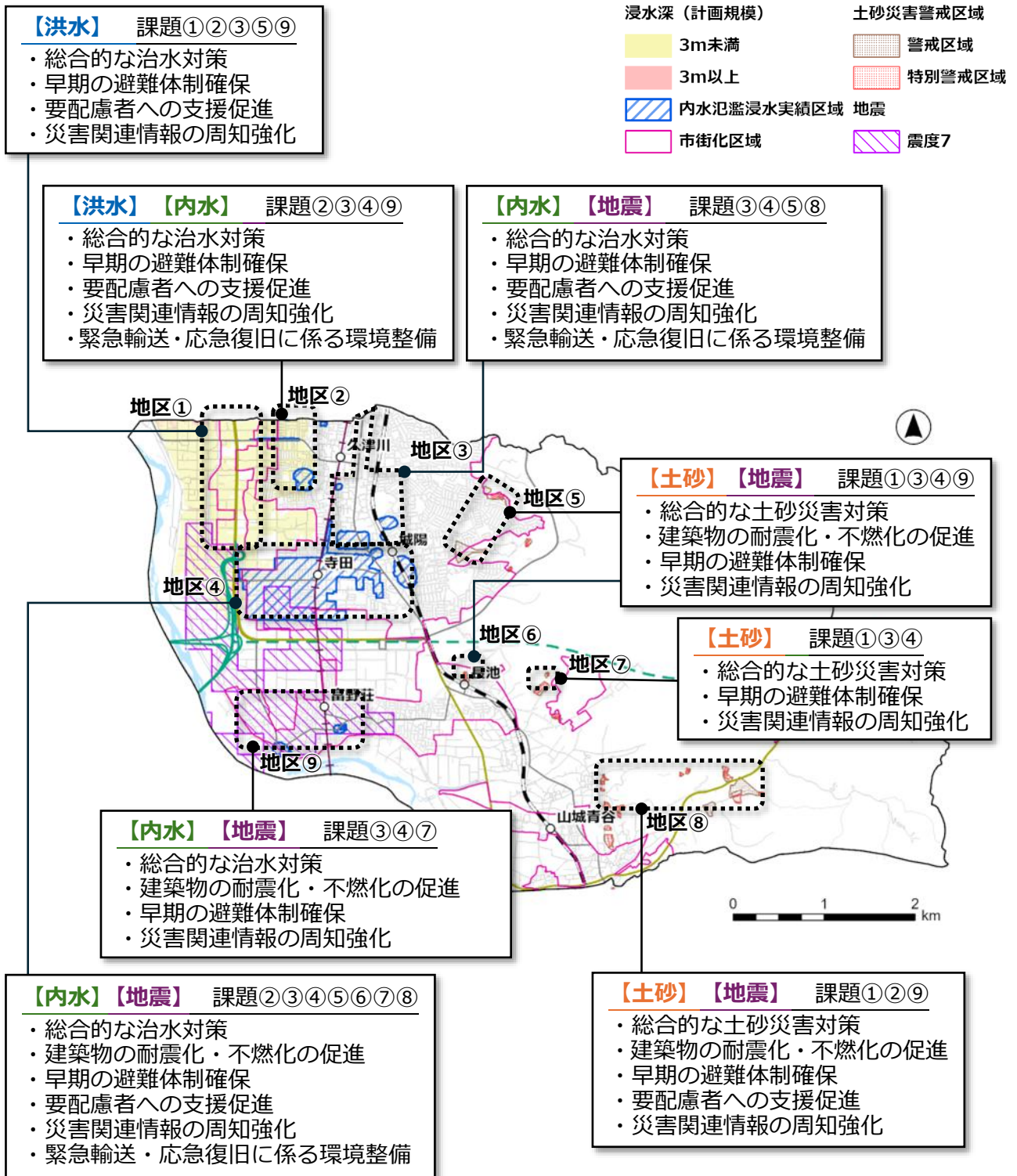


上記の取組方針から具体的な取組を検討するにあたっては、立地規制・誘導といった「リスクの回避」とハード・ソフト面での防災・減災対策といった「リスクの低減」を総合的に組み合わせながら、まちづくりの基本方針に掲げる「安心して暮らし続けられる、快適で持続可能なまちの構築」の実現をめざします。

表 7-8: 災害リスクの回避と低減の概要

分類	対策の概要
災害リスクの回避の対策	● 災害時に被害が発生しないようにする（回避する）ための取組
災害リスクの低減の対策（ハード）	● 雨水貯留施設の整備、（市管理の）河川や下水道の整備などによる浸水対策や土砂災害防止のための砂防施設の整備 等
災害リスクの低減の対策（ソフト）	● 氾濫の発生に際し、確実な避難や経済被害軽減、早期の復旧・復興のための対策

資料：立地適正化計画作成の手引き（令和7年4月版）に一部追記



7.5 具体的な取組

取組方針に対する具体的な取組内容は以下の通りです。

表 7-9: 取組方針と具体的な取組(1/2)

取組方針	具体的な取組内容	回避 /低減	実施主体	実施時期の目標		
				短期	中期	長期
総合的な 治水対策	河川都市下水路対策（流す対策）、雨水貯留浸透対策（貯める対策）、浸水被害軽減対策（備える対策）による総合的治水対策の推進	低減 (ハード)	市・府・国			
	淀川水系木津川・古川・青谷川・長谷川の適切な維持管理等に係る国や京都府への要望、国や京都府と協力・連携した治水対策		市・府			
	市管理河川などの適切な維持管理、治水対策		市			
総合的な 土砂災害対策	土砂災害対策改修や住宅の移転を実施する市民に対する補助制度の周知・運用	回避	市・府・国			
	開発事業者に対する京都府と協力した良好な宅地開発の指導	回避	市			
	京都府と協力した「宅地造成及び特定盛土等規制法」に基づく指導による既成危険宅地の解消	回避	市・府			
	土砂災害防止施設の整備の京都府への要望と警戒避難体制の整備	低減 (ハード)	市			
建築物の耐震化・ 不燃化の促進	耐震診断の必要性や耐震診断士派遣制度の周知による耐震診断の推進と木造住宅の耐震改修に関する補助制度等による耐震改修等の促進	低減 (ハード)	市・府・国			
	被災建築物や宅地の危険度判定を早急に実施できる体制づくり		市・府			
早期の避難体制 確保	指定緊急避難場所・指定避難所の整備・指定、周知	低減 (ソフト)	市・市民			
	必要に応じ協定を締結している福祉施設等に福祉避難所を開設		市・市民			
	平時から様々な地域活動を通じ顔の見える関係づくり、自主防災組織の育成、隣接地域及び自主防災組織の連携・協力などによる活動の活性化		市・市民			
	自主防災組織等と連携した危険箇所の把握、有用情報の調査、地域の防災マップ、地区防災計画の素案の作成や防災訓練等の促進、地域防災リーダーの育成		市・市民			
要配慮者への 支援促進	災害時の避難支援者対策		市・市民			

表 7-10: 取組方針と具体的な取組(2/2)

取組方針	具体的な取組内容	回避 /低減	実施主体	実施時期の目標		
				短期	中期	長期
災害関連情報の 周知強化	京都府が作成したマルチハザード情報提供システムや城陽市ハザードマップの周知	低減 (ソフト)	市・府	→		
	地域防災力の強化などのソフト対策の推進		市	→		
	将来を担う児童・生徒等を対象とした防災教育の実施		市	→		
	京都府「防災・防犯情報メール」、市「安心・安全メール」への登録啓発、気象庁の防災情報専用 SNS の周知		市・府	→		
	市民等が参加する実践的な訓練の実施、地域の災害対応体制の強化、「災害・避難カード」や「マイ・タイムライン」の作成促進		市・市民	→		
緊急輸送・ 応急復旧に係る 環境整備	高速道路や国道、府道の整備促進についての国や京都府への要望、インターチェンジや防災拠点等へのアクセス等、市管理の幹線道路の未整備箇所の早期供用開始に向けた取組推進	低減 (ハード)	市	→		
	早期の道路啓開や国や京都府と連携し適切な交通規制を実施できる体制の整備、災害復旧に係る協力体制の確保	低減	市・府・国	→		
	計画的な備蓄、京都府との連携や民間物流事業者との協定に基づく効率的な物資の調達・提供体制の構築	(ソフト)	市・府・市民	→		

第8章

計画を実現するために必要な事項

8.1 目標の設定

1) 目標指標・目標値の設定

立地適正化計画におけるまちづくりの基本方針の達成状況を評価するための指標として、以下の3つの基本方針それぞれに対応した目標指標・目標値を設定します。

居住環境	快適・良好な居住環境の誘導と創出による、 住み続けられるまちづくり
都市環境	都市機能・施設の適正な配置と集積による、 利便性の高い持続可能なまちづくり
交通環境	交通インフラの充実とアクセス性の向上による、 誰もが移動しやすいまちづくり

表 8-1: 目標指標と目標値(1/2)

分類	指標名	設定理由 /算出方法	現況値	推計値	目標値	
					中間年 (R17)	目標年 (R27)
居住環境	居住誘導区域内 人口密度	居住誘導区域の設定及び誘導施策により、定住・移住を含めて都市環境の維持に必要な人口密度が確保されているかを評価する ・ 100m メッシュ単位人口密度 (国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を使用して作成) をもとに、GIS を用いて算出 ※算出方法が異なるため、「まちづくりの健康診断」とは数値が異なる可能性がある	80.5 人/ha (R2)	58.8 人/ha (R27)	72.0 人/ha	68.4 人/ha 以上 (R17年 推計水準)
	災害高リスクエリア人口割合 (洪水想定最大3.0m以上)	防災指針に基づく取組により、災害リスクの回避・低減ができているかを評価する ・ 100m メッシュ単位人口密度 (国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を使用して作成) をもとに、GIS を用いて算出 ※算出方法が異なるため、「まちづくりの健康診断」とは数値が異なる可能性がある	29.2% (R2)	28.6% (R27)	25% 以下	20% 以下

表 8-2:目標指標と目標値(2/2)

分類	指標名	設定期由 /算出方法	現況値	推計値	目標値	
					中間年 (R17)	目標年 (R27)
都市 環境	コンパクトな まちづくりに 対する市民の 満足度	都市機能誘導区域内への誘導施設の誘導により、市民の生活利便性や暮らしの質が向上したかを評価する ・まちづくり市民アンケート調査(R6年度:問16「駅や既成市街地を中心とする、コンパクトなまちづくり」)で、「満足」または「やや満足」と回答した方の割合	16.9% (R6)	—	18.5% 以上	20% 以上
	市内の地価相場	都市機能誘導区域内への誘導施設の誘導及び誘導施策により、市内の地価相場が相対的に向上したかを評価する ・以下の算定式による (城陽市内の地価公示平均価格(林地を除く))÷(近郊地域5市町※の地価公示平均価格(林地を除く)) ※宇治市、城陽市、向日市、長岡京市、大山崎町	64.3% (R7)	—	67% 以上	70% 以上 (R7年 住宅地 水準)
交通 環境	城陽さんさん バス利用者数	市内居住者が都市機能誘導区域まで快適に移動できるネットワークが構築されているかを評価する ・庁内で整理した資料をもとに算出	209,279 人 (R6)	—	209,279 人	209,279 人* (R6年 水準を 維持)

※地域公共交通計画が策定された場合にあつては、同計画に記載の数値に準じるものとする。

2) モニタリング指標の設定

本計画は、計画期間を20年間とする長期計画であり、施策効果が目標指標に影響するには時間を要することが予想されます。そのため、目標指標とは別に、計画の進捗状況を定期的（年単位を想定）に把握するためのモニタリング指標を設定します。

モニタリング指標の項目は、国土交通省が実施するまちづくりの健康診断における「直接指標」「間接指標」のほか、誘導施策や防災指針の具体的な施策で定めた取組に関連する指標などを設定します。

表 8-3:モニタリング指標

分類	指標名	設定理由	算出方法
居住誘導	市内全人口に占める居住誘導区域内人口割合	居住誘導区域の設定及び誘導施策により、市内居住者が居住誘導区域に誘導できているかを把握する	「まちづくりの健康診断評価用レポート」(国土交通省)より流用(5年ごと)
	居住誘導区域内外建物新築傾向	居住誘導区域の設定及び誘導施策により、新たな宅地需要が居住誘導区域に誘導できているかを把握する	「まちづくりの健康診断評価用レポート」(国土交通省)より流用(不定期)
	一定の都市機能の居住誘導区域内割合	居住誘導区域内において、生活に必要な身近な施設が充足しているかを把握する	「まちづくりの健康診断評価用レポート」(国土交通省)より流用(5年ごと)
都市機能誘導	都市機能誘導区域内誘導施設割合	都市機能誘導区域の設定及び誘導施策により、本市全体として、または各拠点において必要な都市機能が充足しているかを把握する	誘導施設に指定されている都市機能について、それぞれ都市機能誘導区域内・区域外に分けてカウント
交通	鉄道利用者数	都市機能誘導区域の設定及び誘導施策、交通ネットワークの強化により、市内外を跨ぐ移動需要が増加しているかを把握する	市統計書より、市内鉄道駅6駅の年間利用者数の合計値を算出(1年ごと)
	公共交通沿線人口割合	交通弱者を含めた市内居住者が快適に移動できるネットワークが構築されているかを評価する	「まちづくりの健康診断評価用レポート」(国土交通省)より流用(5年ごと)
防災指針	災害リスク高エリア人口割合 ・洪水計画規模0.5m以上 ・洪水計画規模3.0m以上	防災指針に基づく取組により、災害リスクの回避・低減ができているかを評価する	「まちづくりの健康診断評価用レポート」(国土交通省)より流用(5年ごと)
波及効果	市全体の人口社会動態	立地適正化計画の取組により、本市への転入者の増加、及び本市からの転出者の減少が図られているかを把握する	城陽市統計書より算出(1年ごと)

8.2 計画の進行管理

本計画は、PDCA サイクルの考え方に基づいて進行管理を行い、定期的かつ継続的に計画の評価、見直しを行っていきます。

計画の評価については、前頁に掲載したモニタリング指標を用いて、毎年、計画の進捗状況の評価を行うとともに、概ね5年毎に目標値の達成度を評価します。それらの評価結果や、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて計画の見直しを図ります。

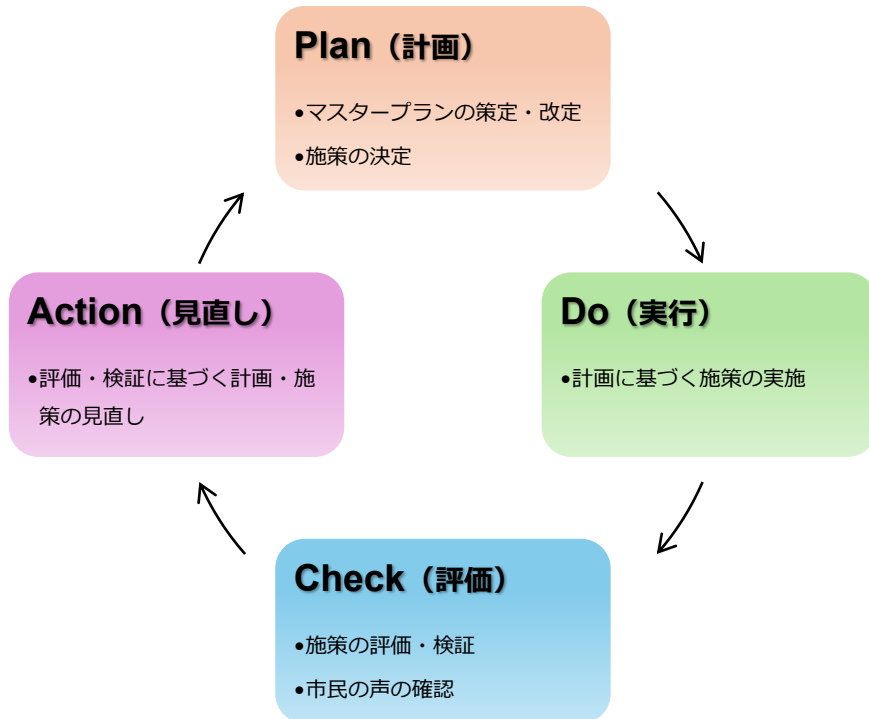


図 8.1: PDCA サイクルによる進行管理

8.3 届出・勧告制度

居住誘導区域外における住宅開発や、都市機能誘導区域外における誘導施設整備の動きを把握するために、届出制度を運用します。

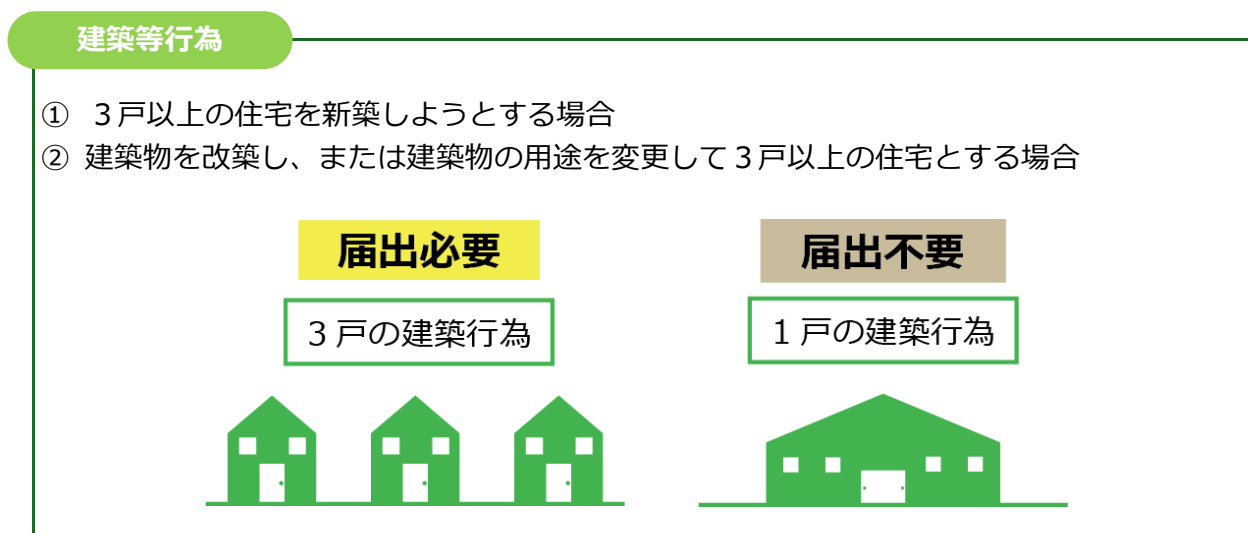
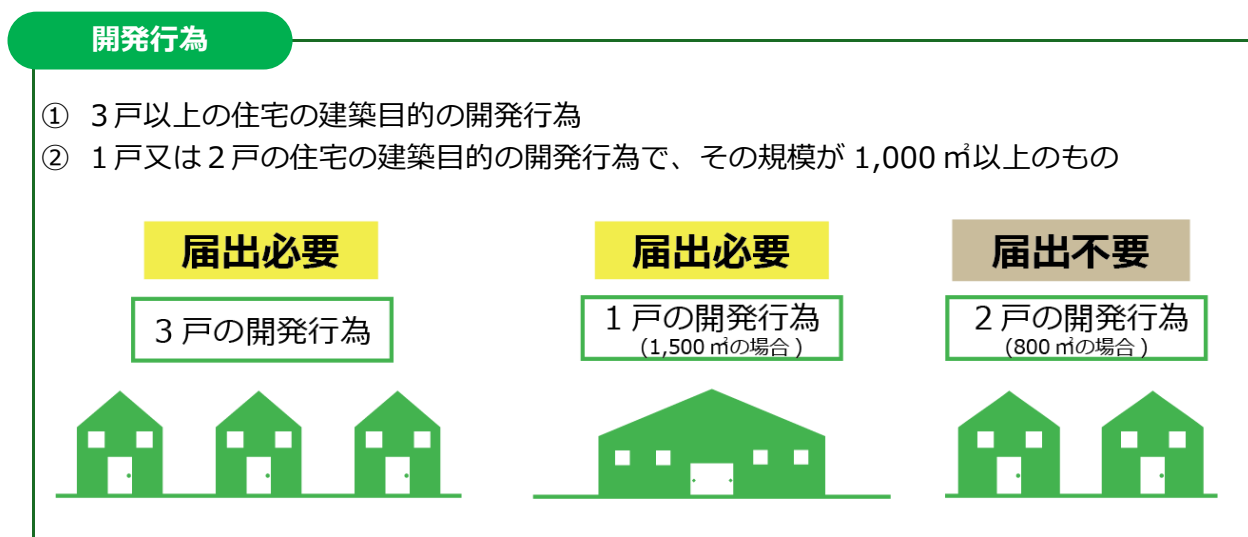
1) 居住誘導区域内外において必要な届出

本計画で定めた居住誘導区域外において、一定規模以上の住宅開発を行う場合には、市長への届出が必要になります。

届出の行為が、居住誘導区域内への居住誘導に対し、何らかの支障が生じると判断した場合には、必要な調整や勧告を行うことがあります。

■届出の対象となる行為

以下の開発行為*、及び建築等行為が届出の対象となり、行為に着手する 30 日前までに届出が必要です。



2) 都市機能誘導区域外において必要な届出

本計画で定めた、都市機能誘導区域外において、誘導施設の建築やそれを目的とした開発行為を行う場合には市長への届出が必要となります。

届出の行為が、都市機能誘導区域内への誘導施設立地に対し、何らかの支障が生じると判断した場合には、必要な調整や勧告を行うことがあります。

■届出の対象となる行為

以下の開発行為、及び建築等行為が届出の対象となり、行為に着手する30日前までに届出が必要です。

開発行為

- ① 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発を行おうとする場合

建築等行為

- ① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

3) 都市機能誘導区域内において必要な届出

本計画で定めた、都市機能誘導区域内において、誘導施設を休止または廃止する場合には、休止または廃止しようとする30日前までに市長への届出が必要となります。

休止又は廃止しようとする誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認める場合には、必要な助言や勧告を行うことがあります。

用語一覽

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。

宇治都市計画区域

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ひとつである「宇治都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（宇治都市計画区域マスタープラン）」に示される区域で、宇治市、城陽市、久御山町、井手町で構成されている。

【か行】

開発行為

主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行なう土地の区画形質の変更。（都市計画法第4条12項）

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。

急傾斜地崩壊危険区域

以下の[1]及び[2]の区域を包括する地域で、都道府県知事が指定した区域。（急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第3条）

[1]崩壊するおそれのある急傾斜地（傾斜度が30度以上の土地）で、その崩壊により相当数の居住者その他の者に被害のおそれのあるもの

[2][1]に隣接する土地のうち、急傾斜地の崩壊が助長・誘発されるおそれがないようにするため、一定の行為制限の必要がある土地の区域。

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。

計画規模（の降雨による浸水深）

年超過確率（毎年、1年間にその規模を超える洪水が発生する確率）が1/150程度の大雨により発生し得る洪水を想定し、河川（本計画においては木津川）が氾濫した場合に浸水が及ぶ深さを示したものの。

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うる被害を最小化する考え方。

公共投資

国や地方公共団体などの政府部門が社会資本整備のために実施する設備投資のこと。

コンパクト・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の連携を図る、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）

地すべり防止区域

以下の[1]及び[2]の区域を包括する地域で、国土交通大臣又は農林水産大臣が指定した区域。（地すべり等防止法第 3 条）

[1]地すべり区域（地すべりしている区域・地すべりするおそれのきわめて大きい区域）

[2]地すべり区域に隣接する区域（地すべりを助長・誘発している地域・地すべりを助長・誘発するおそれがきわめて大きい地域）

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。

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。

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。

スマートインターチェンジ

E T C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。

想定最大規模（の降雨による浸水深）

年超過確率（毎年、1年間にその規模を超える洪水が発生する確率）が1/1,000程度の大雨により発生し得る洪水を想定し、河川（本計画においては木津川）が氾濫した場合に浸水が及ぶ深さを示したものの。

【た行】**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）

転出超過数

転出者数から転入者数を差し引いた数。

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。

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】**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）

【や行】**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）、建蔽率（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）