

1 調査名称：向日市総合都市交通体系調査

2 調査主体：京都府向日市

3 調査圏域：向日市管内

4 調査期間：平成25年度～平成27年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は、12路線23.4kmが決定されているが、整備率は概整区間を含めても約31%と極めて低い状況であり、市のまちづくりにおける最大の課題となっている。

この道路網は、昭和42年に当初決定され、その後、都市構造や、環境保全に対する市民意識、社会情勢など様々な面で変化している。

そのような背景の中、平成16年度から見直しに着手し、平成21年度に将来道路ネットワーク（見直し構想案）、平成22年度に都市計画マスタープランと、都市計画道路変更を目指した案を公表している。

その後、住民や関係自治体と調整の上、一部において都市計画変更を行い、現在に至っている。

一方で、平成25年4月の京都第二外環状道路の供用や、市北部の新市街地の整備により、向日市および周辺の交通状況が大きく変化しようとしている。

このような状況を踏まえ、現況の再確認、将来交通量の予測、課題整理などを行い、都市計画道路網の見直しを行うものである。

I 調査概要

1 調査名 向日市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

序章 業務概要

第1章 現状の都市計画道路の課題整理

第2章 見直し評価基準と対象路線抽出

第3章 その他交通施設の検討

3 調査体制

該当なし

4 委員会名簿等：

該当なし

II 調査成果

1 調査目的

本市の都市計画道路は、12 路線 23.4km が決定されているが、整備率は概整区間を含めても約 31%と極めて低い状況であり、市のまちづくりにおける最大の課題となっている。

この道路網は、昭和 42 年に当初決定され、その後、都市構造や、環境保全に対する市民意識、社会情勢など様々な面で変化している。

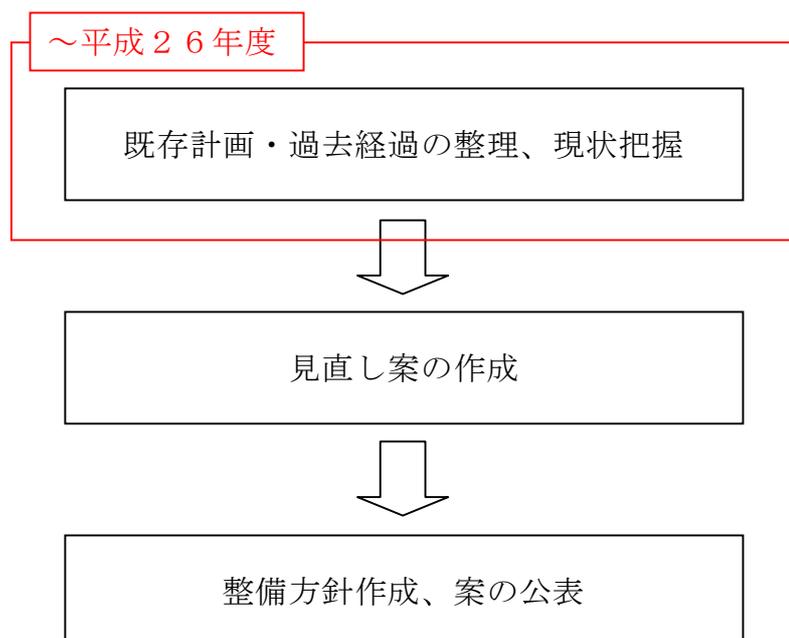
そのような背景の中、平成 16 年度から見直しに着手し、平成 21 年度に将来道路ネットワーク（見直し構想案）、平成 22 年度に都市計画マスタープランと、都市計画道路変更を目指した案を公表している。

その後、住民や関係自治体と調整の上、一部において都市計画変更を行い、現在に至っている。

一方で、平成 25 年 4 月の京都第二外環状道路の供用や、市北部の新市街地の整備により、向日市および周辺の交通状況が大きく変化しようとしている。

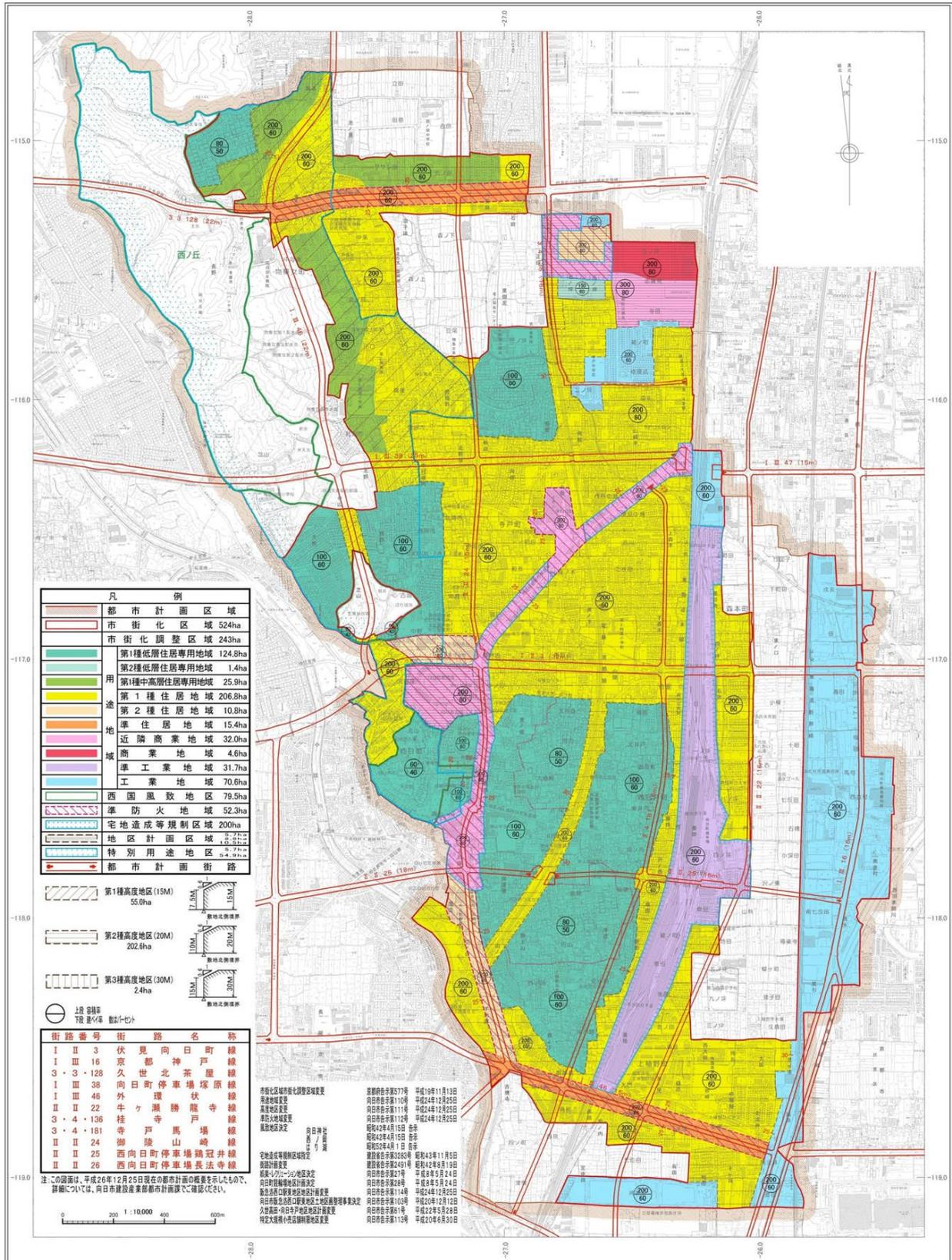
このような状況を踏まえ、現況の再確認、将来交通量の予測、課題整理などを行い、都市計画道路網の見直しを行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図

向日市都市計画図



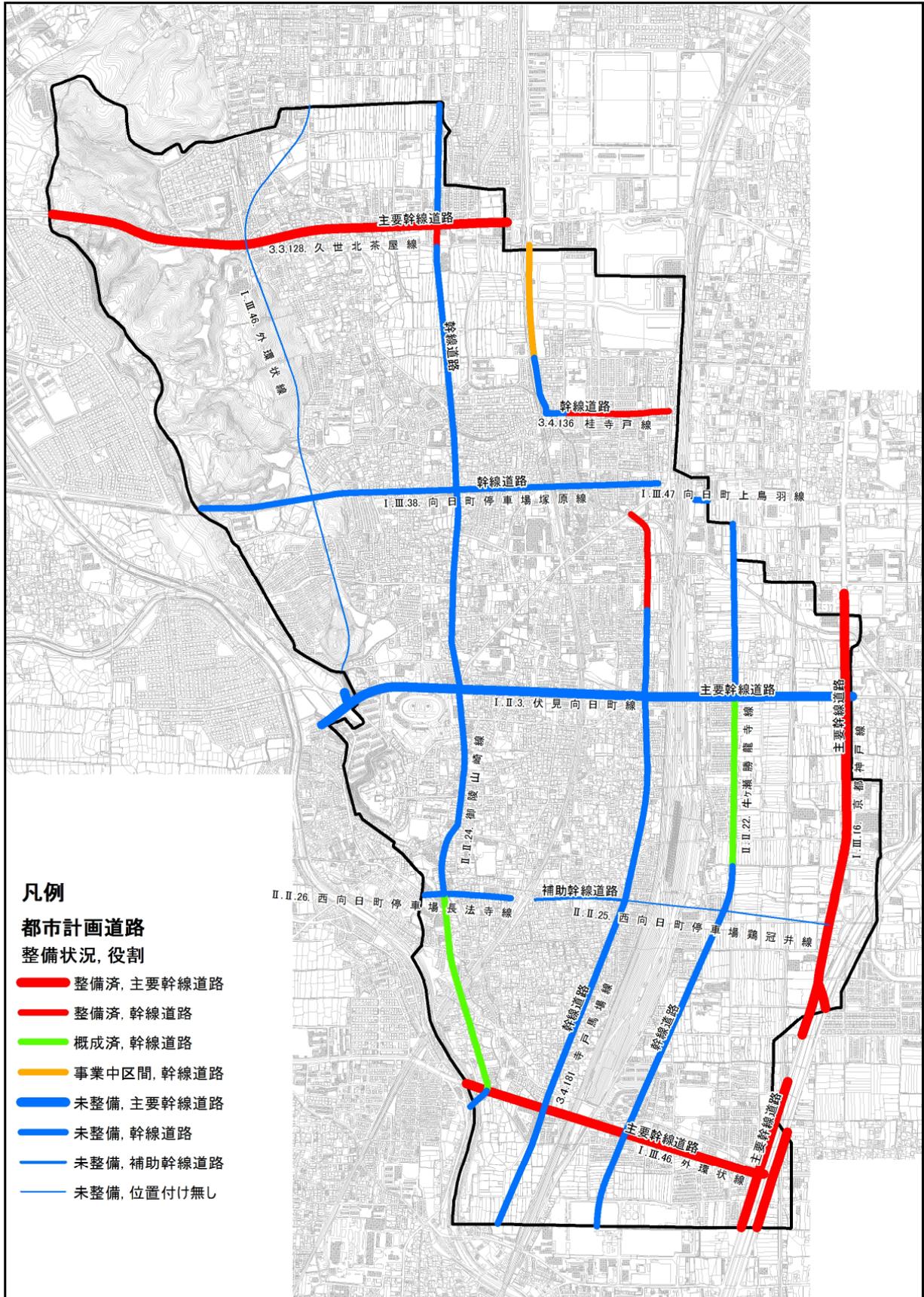
この地図は、向日市都市計画図1:2500を、縮小編集したものである。

4 調査成果

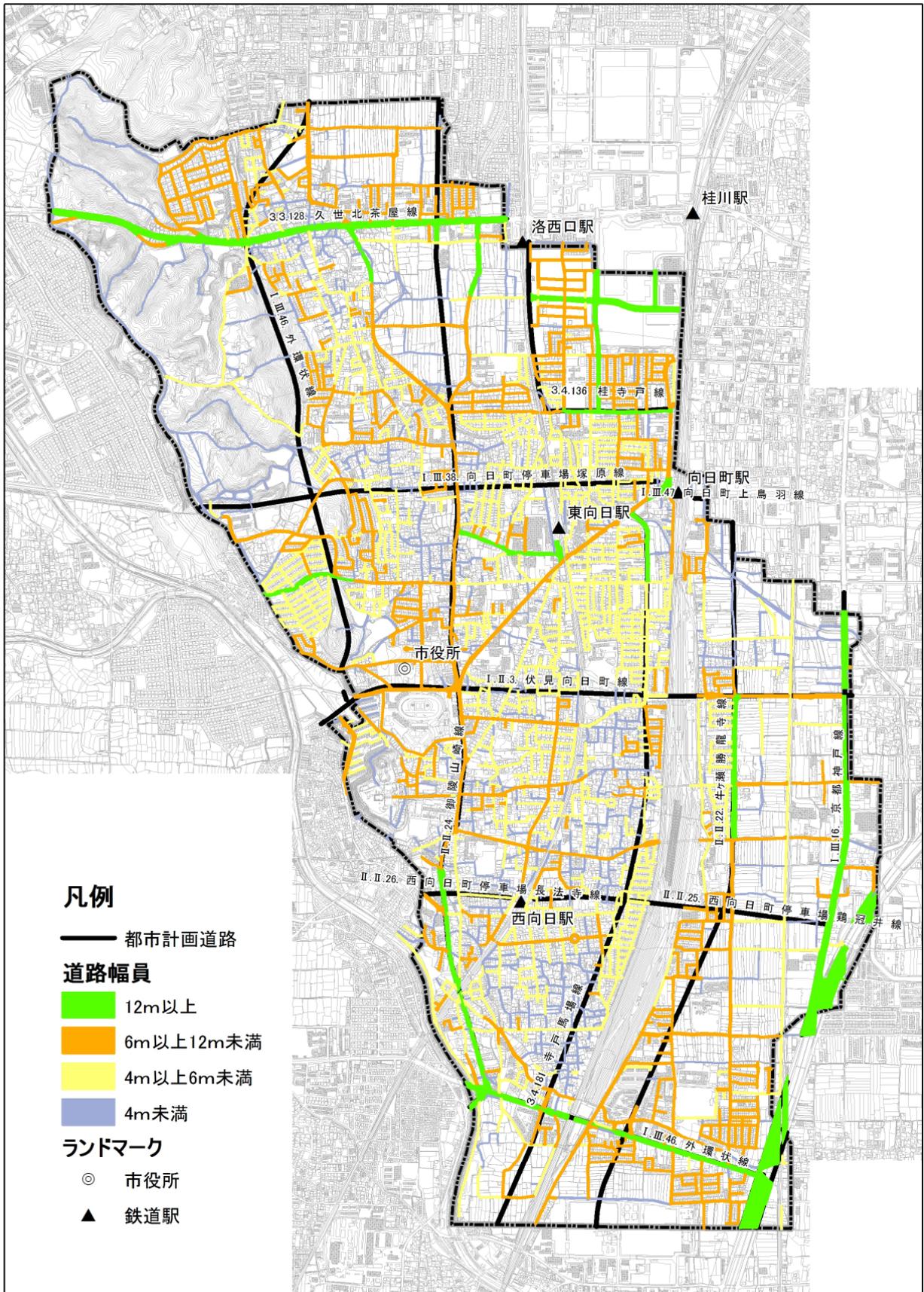
次頁以降のとおり。

現況把握

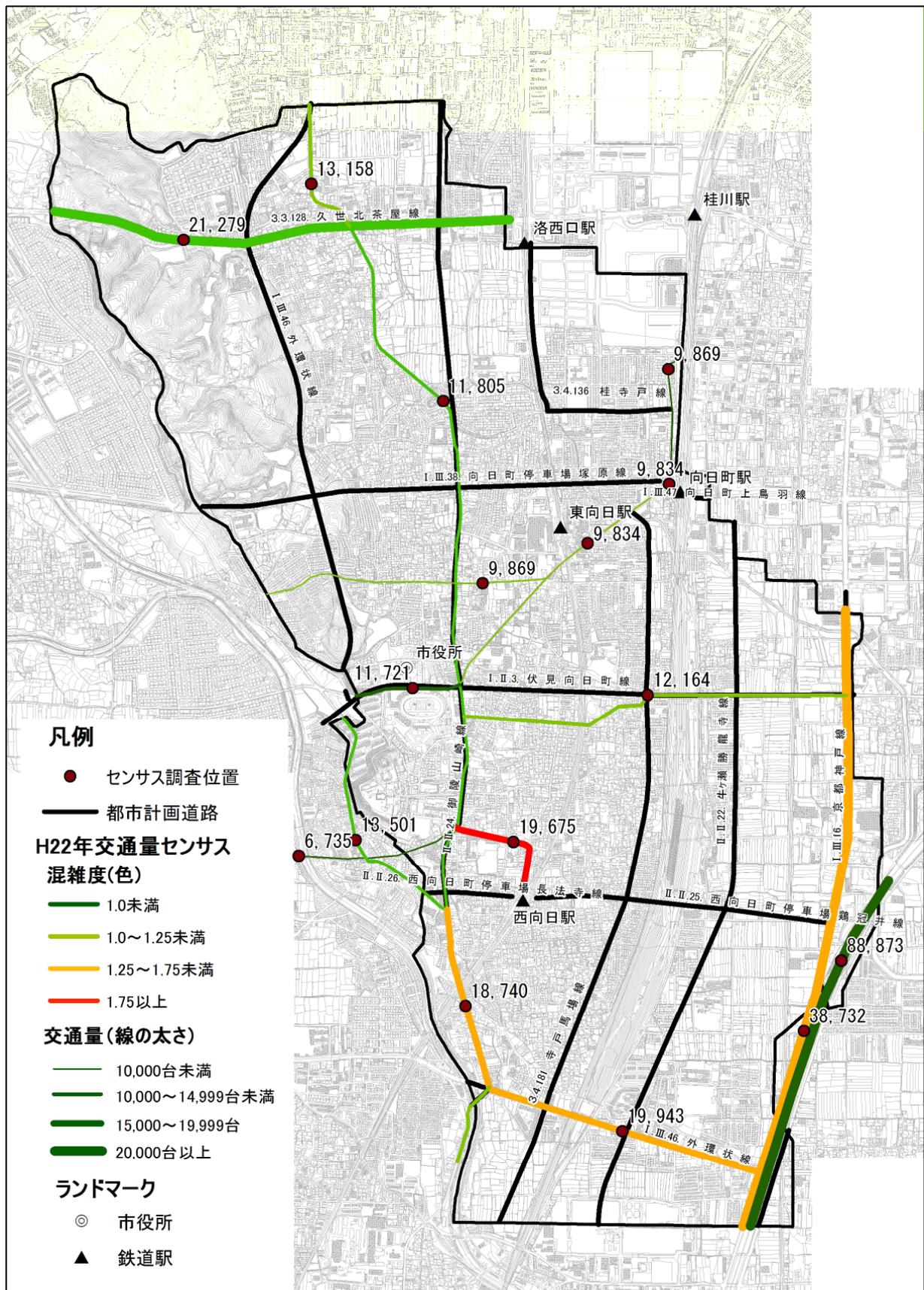
○整備状況図



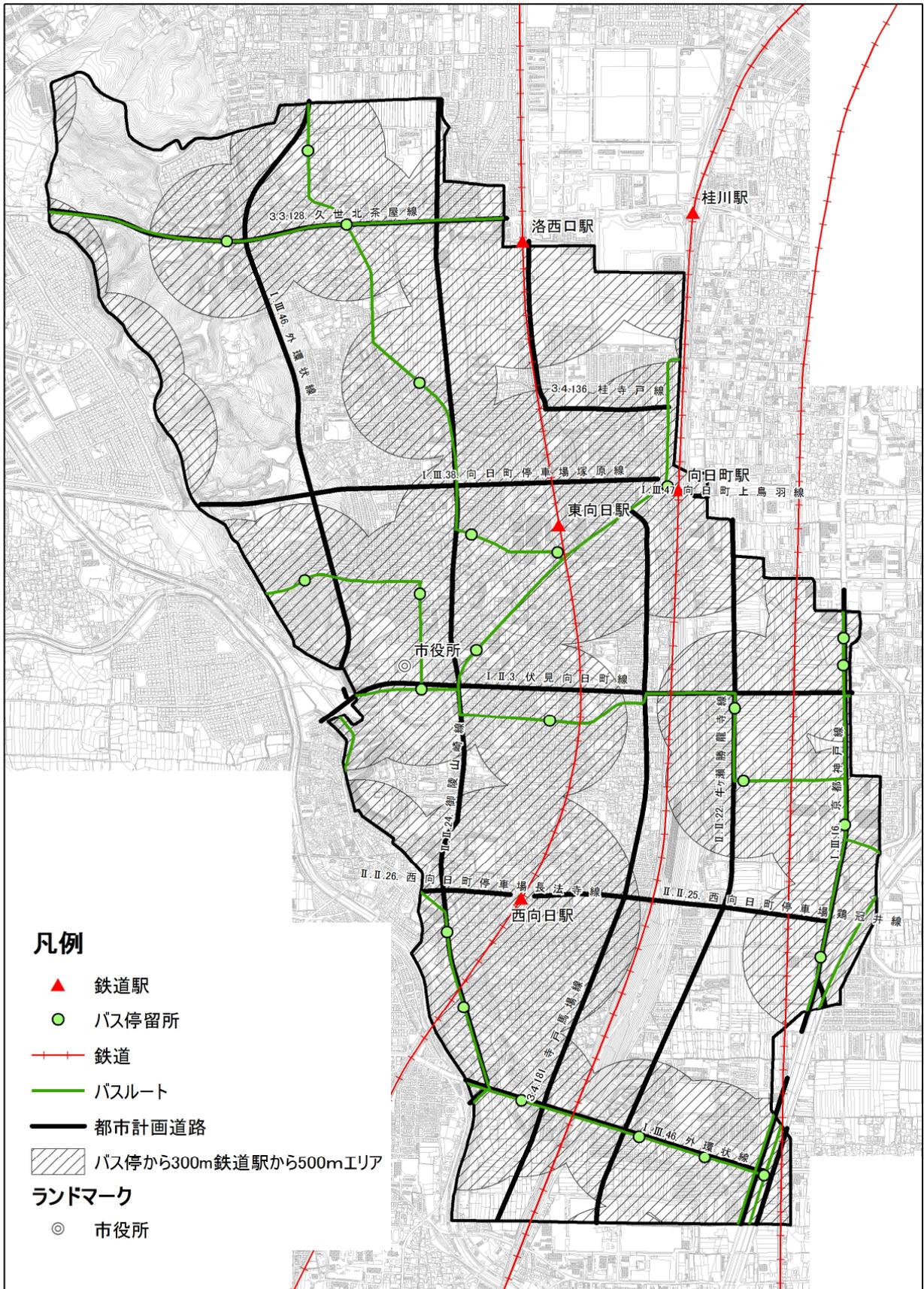
○現況道路幅員図



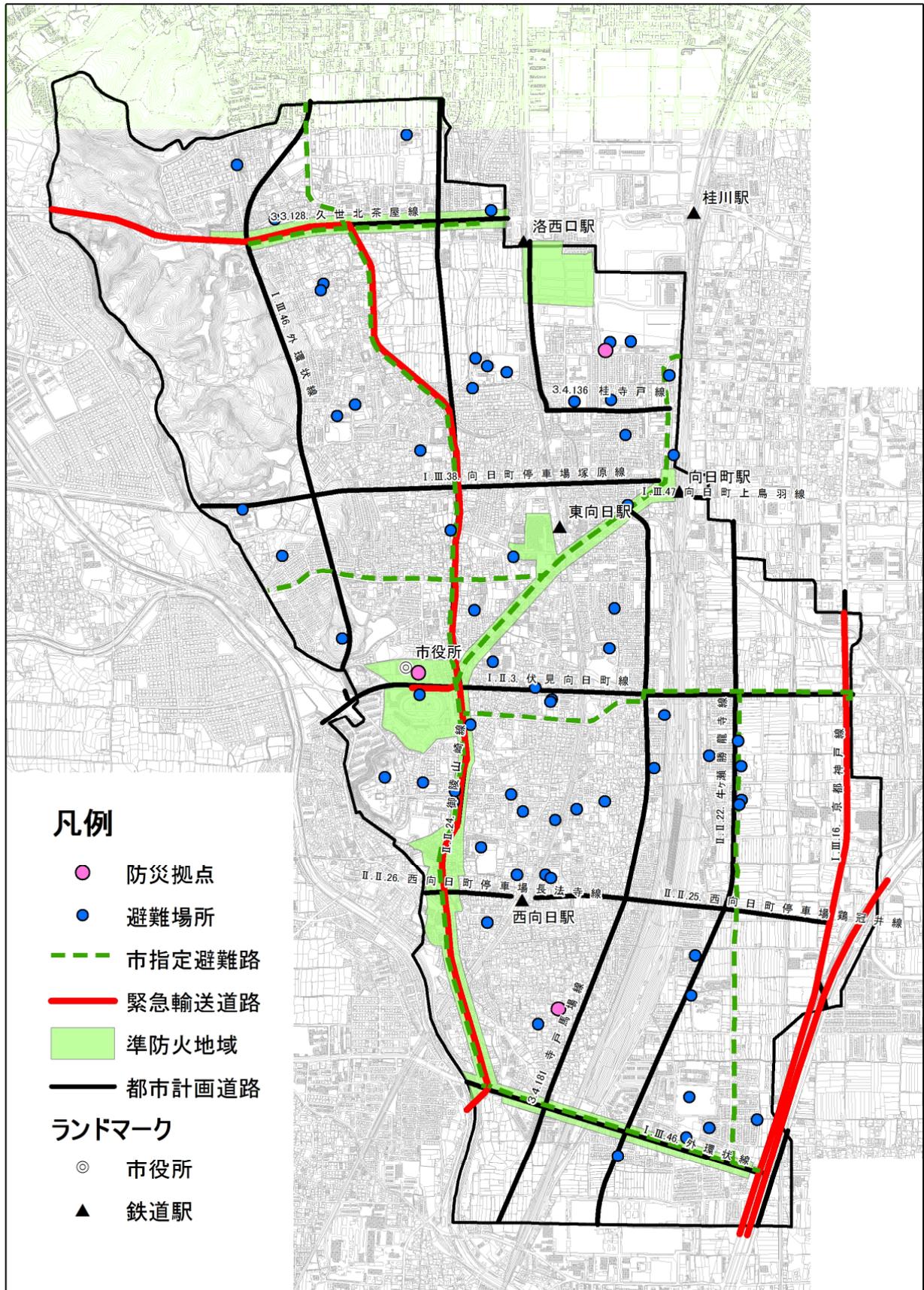
○交通量等状況図（交通量と混雑度）



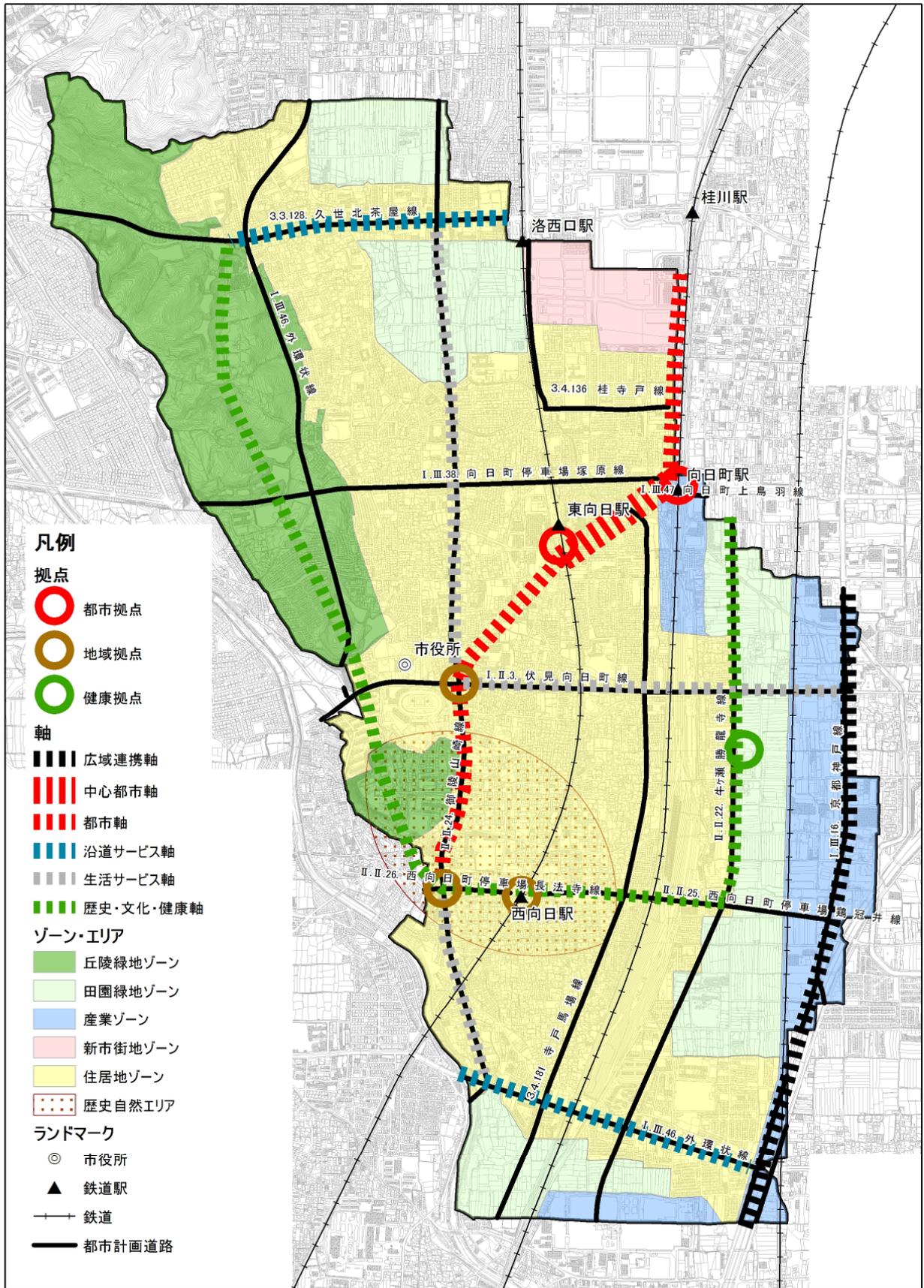
○公共交通状況図



○防災拠点等状況図



○土地利用計画図



各路線の状況

都市計画道路名称			路線概要					路線の位置づけ	他都市との接続
			路線 延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線数	改良率 (%)	概算立地 建築物数 (棟)		
①	I・II・3	伏見向日町線	約 1,880	約 32	4	0	205	広域交通を受け持つ国道 171 号と向日市中心部及び隣接（京都市西京区）をアクセスする主要幹線道路	京都市
②	I・III・16	京都神戸線（国道 171 号）	約 2,260	約 18	4	100	—	東側エッジの広域的な南北交通を受け持つ主要幹線道路	京都市／長岡京市
③	3・3・128	久世北茶屋線	約 1,760	約 22	4	100	—	北側エッジの東西交通を受け持つ主要幹線道路	京都市
④	I・III・38	向日町停車場塚原線	約 1,750	約 25	4	0	230	東西方向の地域間交通を受け持つ幹線道路	京都市
⑤-1*	I・III・46	外環状線	約 2,260	約 22	4	0	91	南側及び西側エッジの東西・南北交通を受け持つ主要幹線道路	京都市／京都市
⑤-2*	I・III・46	外環状線	約 1,160	約 15	2	100	—	南側及び西側エッジの東西・南北交通を受け持つ主要幹線道路	京都市／長岡京市
⑥	II・II・22	牛ヶ瀬勝龍寺線	約 2,850	約 16	2	22.9	153	J R 東海道本線と国道 171 号（(都)京都神戸線）と挟まれた地区の南北交通を受け持つ幹線道路。 J R 向日町駅前広場へのアクセス道路。	京都市／長岡京市
⑦	3・4・136	桂寺戸線	約 1,133	約 16	2	18.5	25	J R 東海道本線と阪急京都線に挟まれた新市街地の形成を受け持つ幹線道路	京都市
⑧	II・II・24	御陵山崎線	約 3,860	約 15	2	22.0	160	主要幹線道路（(都)久世北茶屋線、(都)外環状線）から市中心部へのアクセス交通及び南北の地域間交通を受け持つ幹線道路	京都市／長岡京市
⑨	II・II・25	西向日町停車場鶏冠井線	約 1,160	約 16	2	0	76	交通結接点（阪急西向日駅前広場）と広域幹線道路を連絡する補助幹線道路	—
⑩	II・II・26	西向日町停車場長法寺線	約 360	約 18	2	0	42	東西方向の地域間交通及び交通結接点（阪急西向日駅前広場）へのアクセス交通を受け持つ幹線道路	長岡京市
⑪	I・III・47	向日町上鳥羽線（駅前広場のみ）	—	—	—	0	—	—	京都市
⑫	3・4・181	寺戸馬場線	約 2,892	約 16	4	14.2	227	J R 東海道本線と阪急京都線に挟まれた地区の南北交通を受け持つ幹線道路	長岡京市

現状と課題

○位置、地勢

本市は、京都府の南西部に位置し、南北 4.3km、東西 2.0km、面積 7.72 km²の西日本で最も面積の小さな市である。市域の北西東を京都市、南を長岡京市と接している。

地形としては西部一帯に標高 35 メートルから 100 メートルの丘陵地（西国風致地区）が南北に細長く横たわっている。

→ 京都府の南西部に位置し市域が狭いことから、向日市民の移動のみならず、市を通過する移動も考慮する必要がある。道路交通において都市間を繋ぐ移動の役割を大きく担う都市計画道路は、それらの状況を考慮しつつ、慎重に見直しを検討する必要がある。

○人口

10 年～20 年後の人口は、ほぼ横ばい傾向もしくは減少傾向にあると想定される。また、高齢化率は平成 7 年から平成 22 年まで増加傾向にあり、今後も増加していくことが考えられる。

主な流出・流入は共に京都市であり、流入人口約 4,000 人に対して流出人口約 10,000 人を超えており、流出人口が約 2 倍以上となっている。

→ 流出・流入は共に京都市となっていることから、京都市へのネットワークを考慮した都市計画道路の見直しを検討する必要がある。

○産業構造

工業出荷額は増加傾向にあり、商業販売額は、平成 10 年前後から平成 15 年前後までは減少傾向にあったが、平成 15 年以降は横ばい傾向にある。

→ 都市計画道路は近年は横ばい傾向にある産業を支援する役割も担うため、都市計画マスタープランの将来都市像を踏まえ、見直しを検討する必要がある。

○土地利用

都市的土地利用の割合が高い。市北東部には新たに大規模な土地活用がされている。

→ 大規模開発による状況を考慮した都市計画道路の見直しを検討する必要がある。

○公共交通

鉄道の乗降客数は、西向日町駅を除き減少傾向にある。

道路事情等により、現行のバス車両での運航は困難であるため、市内に公共交通空白地域が一部みられる。

→ 鉄道の乗降客数は減少傾向にあるが、鉄道は主要な交通手段であり、各駅へ

のアクセス向上は市民や来訪者の利便性向上に繋がるため、駅へ接続する都市計画道路の見直しはそれらの影響を考慮し、検討する必要がある。

- 公共交通の利用促進を図る上で、バスが通行可能な道路幅員等を確保することは重要であることから、公共交通空白地域を解消させた利便性が向上するネットワークを考慮した都市計画道路の見直しを検討する必要がある。

○都市施設

都市計画道路の整備が遅れており、改良率が低い。整備済路線は、12路線ある内の2路線のみとなっている。未整備となっている路線では、高度経済成長期以前に都市計画決定された路線を有している。

また、市内には都市公園や風致地区区域を中心に歴史・文化サテライト緑地を保全・創出、歴史・文化・健康の径ネットワークの形成により、総合的な緑づくりが推進されている。

- 近年では、効率的な社会資本整備の推進が必要となっており、都市計画道路の整備についても、既存道路網の活用を図りつつ、効率的・重点的な整備を進める必要性が高まっていることから、都市計画道路が持つ機能・役割を考慮した都市計画道路の見直しを検討する必要がある。
- 緑の基本計画では、古墳めぐりコース、緑地めぐりコースなどの回遊ルートを設定していることから、総合的な緑づくりに寄与する都市計画道路の見直しを検討する必要がある。

○防災拠点等

都市計画道路の未整備・概成済み・整備済みの区間の一部が、災害発生時の物資等の輸送路として、緊急輸送道路が5路線指定されている。また、市内の避難場所は、64ヶ所あり市内各地に点在している。

- 緊急輸送道路の有効幅員の拡大が求められると同時に、避難場所へのネットワークを考慮した都市計画道路の見直しを検討する必要がある。

○通学路・交通事故発生状況

小学校の通学路は、東部の京都神戸線（国道171号）と丘陵地（西国風致地区）を除き、ほぼ市内全域に巡らされている。

交通事故は、京都神戸線や外環状線の整備済区間など、幅員が大きな道路と交差点で多発している。

- 通学等の安全性を確保するためには歩行環境や自転車走行環境への配慮、細街路への通過交通を抑制等を考慮した都市計画道路の見直しを検討する必要がある。

○その他施設

公共公益施設、医療福祉施設、文化財に指定されている史跡などが市内に点在している。

- 少子高齢化の進展が予想されることにあわせて、公共公益施設、医療福祉施設が市内に点在していることから、各施設へのアクセス性向上に考慮した都市計画道路の見直しを検討する必要がある。
- 歴史文化資産や街並みのような地域資源の保全・活用や、成熟した市街地の地域コミュニティの維持など地域特性を活かしたまちづくりの必要性が高まっていることから、まちづくりの変化を考慮した都市計画道路の見直しを検討する必要がある。

○自動車交通量

混雑度が1.25以上の路線は4路線あり、いずれも市の南部にある。混雑度が1.75以上の路線は、阪急西向日駅に接続する府道志水西向日停車場線である。

- 都市計画道路が整備された路線において混雑度が高くなっている傾向が見られる。現道の混雑度を緩和する影響を踏まえた都市計画道路の見直しを検討する必要がある。
- 今後、少子高齢化や人口減少が進展すること、自動車交通は人口が減少に転じた後も増加が続くものの、全国的には平成32年にピークを迎え、減少に転じると予想されていることなどの社会情勢の変化を考慮した都市計画道路の見直しを検討する必要がある。