

# 滋賀県都市計画基本方針

令和4年3月

滋賀県



## —目次—

1	基本方針策定の趣旨	1
2	役割・位置づけ	1
3	滋賀県の都市計画を取り巻く変化、課題、展望	2
4	都市の将来像	9
5	目指すべきまちづくりの方向性	10
5-1	拠点連携型都市構造への転換	10
5-2	目指すべきまちづくりの方向性	12
5-3	方向性1 職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成	13
5-4	方向性2 滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり	15
5-5	方向性3 人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成	16
5-6	方向性4 災害リスクを低減し拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり	17
5-7	方向性5 滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を活かし継承するまちづくり	18
6	5つの方向性の実現に向けた取組	19
6-1	滋賀県における将来都市構造の考え方	19
6-2	まちづくり施策の進め方	24
7	地域の実情に応じた整備・開発および保全の方向性について	43
7-1	5つの地域（圏域）の設定	43
7-2	5つの地域（圏域）ごとの方向性	44
8	主要関連計画等の推進	49
9	実現に向けて	50
9-1	取組体制	50
9-2	継続的な見直しの実施	50



## 1 基本方針策定の趣旨

近年、都市を取り巻く環境は大きく変化し、人口減少、高齢化、市街地拡散、自然災害の頻発・激甚化、コロナ禍を契機とした変化などへの対応が求められている。また、我が国が目指している Society5.0 の実現が、経済や社会に大きなインパクトをもたらすとされている。

このような中、本県では、多様な人々が集う「未来へと幸せが続く滋賀」を目指しており、安全・安心な生活や経済活動を支えるため、概ね20年後を見据えた本県の都市計画の基本的な方針や広域的な方向性を示した「滋賀県都市計画基本方針」を策定する。

## 2 役割・位置づけ

本基本方針は、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(以下「都市計画区域マスタープラン」という。)および市町の都市計画に関する基本的な方針(以下「市町マスタープラン」という。)の上位方針という位置づけ(図 2-1)のもと、現在の11都市計画区域(図 2-2)に限らず県土全体を対象として、以下の考え方等を提示する。

- 都市計画区域マスタープラン策定(改定)の基本的な考え方
- 個別都市計画決定についての広域的な方向性
- 県全体で一体的に取り組むことが望ましい施策の考え方

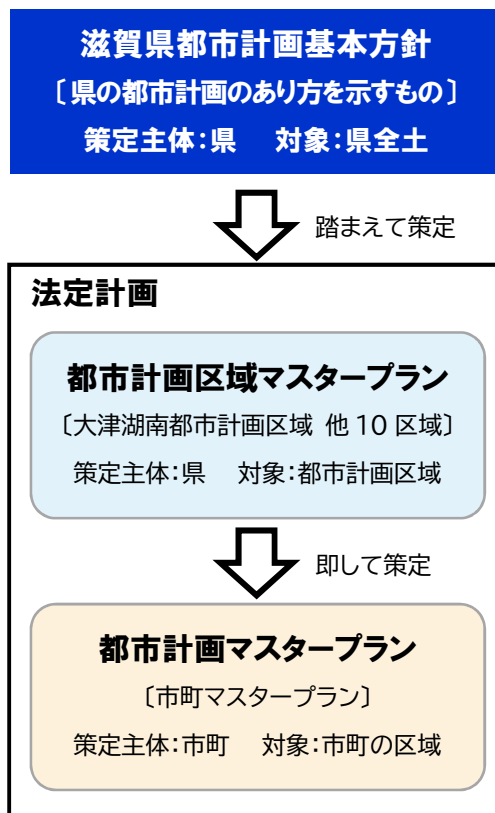


図 2-1 基本方針の位置づけ

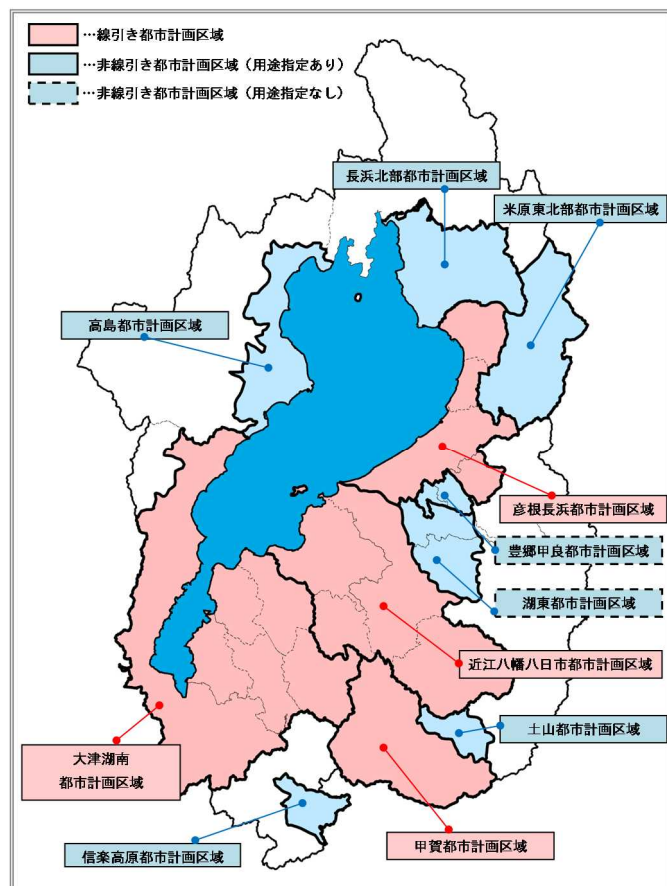


図 2-2 滋賀県の都市計画区域(11 区域)

### 3 滋賀県の都市計画を取り巻く変化、課題、展望

#### (1)人口減少・超高齢社会

- ・全国の人口は、平成 22 年をピークに減少へと転換し、その後一貫して減少傾向になる見込み。
- ・滋賀県の人口は、平成 25 年頃をピークに、既に減少局面にあるが、全国と比べ、人口減少のスピードが緩やかなものの、このままのペースが続くと平成 27 年に約 141 万人であった人口は、令和 12 年には約 137 万人(▲2.9%)まで減少、さらに令和 27 年には約 126 万人(▲10.6%)まで減少する見込み。

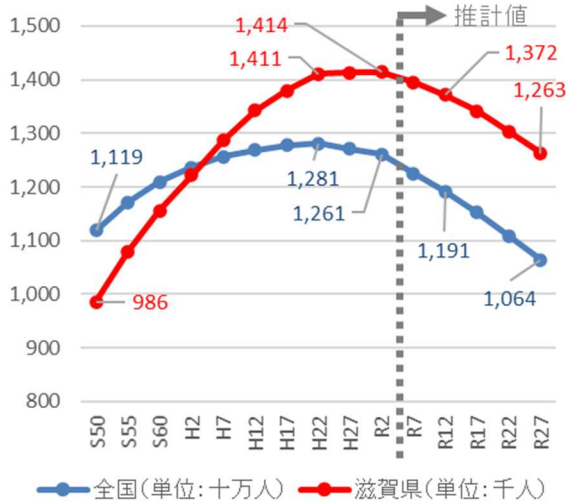


図 3-1 日本と滋賀県の総人口

出典:昭和 50 年~令和 2 年:国勢調査

令和 7 年~令和 27 年(推計値):国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成 30 年推計)」

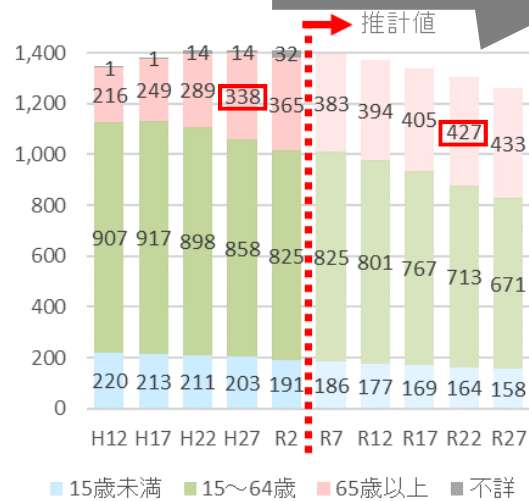


図 3-2 滋賀県の年齢3区分別人口の推計

令和 22 年の 65 歳以上の人口は平成 27 年の約 1.3 倍となる見込み

#### (2)地域により異なる人口動態

- ・将来の人口増減を県内市町ごとにみると、概ね県南部の地域ほど減少率は低い。
- ・滋賀県全体では全国と比べ高齢化の進行は遅いが、将来は高齢化率が 40%以上となる市町もある。
- ・県内でも地域により人口動向の状況は二極化する見込み。

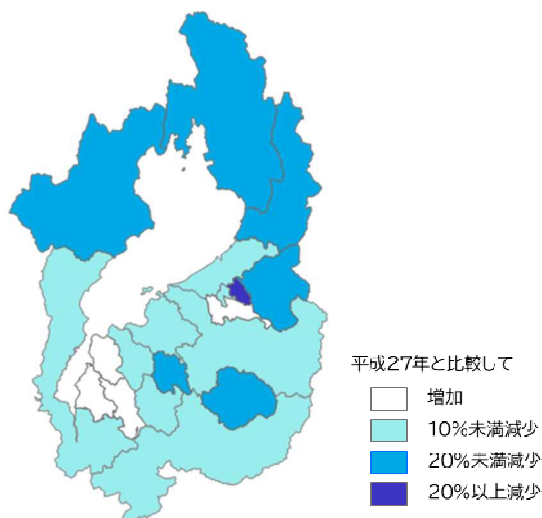


図 3-3 県内市町人口増減図  
(平成 27 年→令和 12 年)

出典:平成 27 年:国勢調査

令和 12 年(推計値):国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成 30 年推計)」

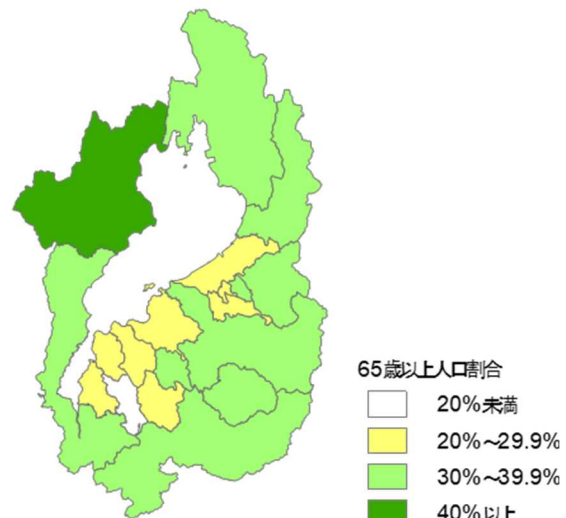


図 3-4 県内市町 65 歳以上人口割合図  
(令和 12 年)

### (3)市街地の無秩序な拡散と低密度化

- ・全国的に、地方都市では、市街地の拡散と低密度化に伴い、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況が懸念されている。
- ・滋賀県でも、人口集中地区の面積は50年間で約6倍に拡大したが、その一方で、人口集中地区の人口密度は3割減少している。現在のトレンドのまま人口密度の低下が進むと、施設の立地を支える商圏人口等が大きく減少し、生活サービス施設の存続が困難になる。

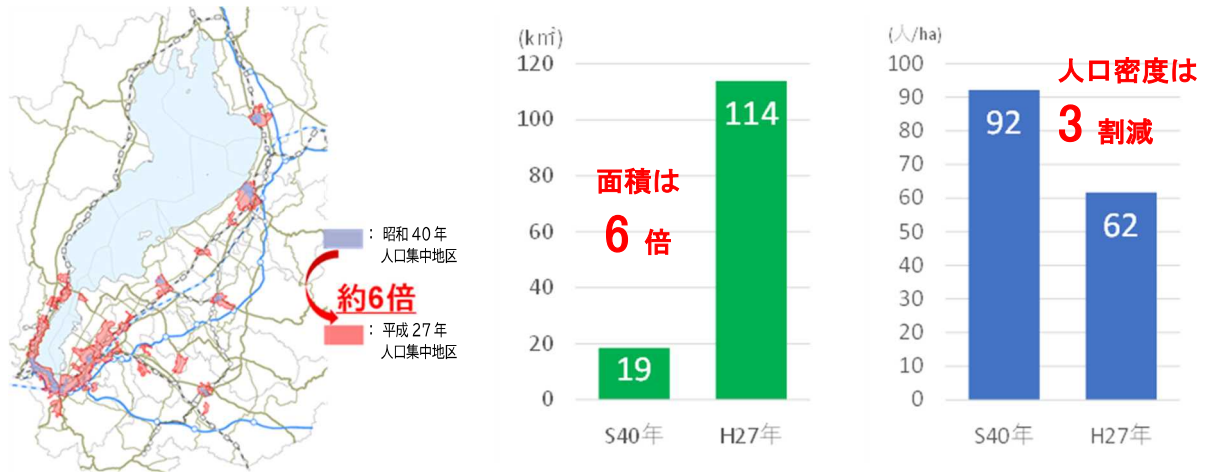


図 3-5 人口集中地区の区域図と人口集中地区面積・人口密度の推移

出典：総務省「国勢調査」より作成

### (4)自然災害の頻発化・激甚化

- ・近年の災害は頻発化・激甚化しており、本県でもこれまで、台風に伴う水害等の被害を受けている。
- ・浸水想定区域におけるリスクが高い場所(「地先の安全度マップ」に基づく10年に1度の降雨確率で浸水深50cm以上のエリア)の人口カバー率は、滋賀県全体で3.0%と低い値であるが、面積カバー率(1.7%)よりも高く、リスクが高い場所への居住が散見される。
- ・琵琶湖東岸は、内湖の干拓地など脆弱な地盤が広がっており、大規模な地震が発生した場合、液状化の危険性が高い。

### (5)医療・福祉、子育て、商業などの生活サービス機能水準の低下

- ・都市のスポンジ化が進むと、医療・福祉、子育て、商業等のサービス施設のほか、公共交通等の生活サービスを維持・確保することが困難となる。
- ・特に小売業は、全体的に販売額が減少傾向であり、商業集積地や駅周辺地区での衰退が懸念される。

### (6)地域公共交通サービスの利用者減少

- ・全国的に、地域公共交通の位置づけが相対的に低下している。
- ・滋賀県では、大津湖南エリアの鉄道駅や彦根駅において1万人以上の1日平均乗車人員がある一方、近江八幡市や東近江市等の一部地域に公共交通がカバーできていないエリアが存在する。

### (7) 空き家の増大

- ・空き家は全国的に増加傾向である。滋賀県では、直近(平成30年)の空き家数は81,200戸、空き家率は13.0%で、直近5年間の空き家数は4.4%増加、空き家率は0.1ポイント増加となっている。
- ・空き家の種類は「その他の住宅※」が47%で最も多く、次いで「賃貸用の住宅」40%となっている。
- ・腐朽・破損のある空き家の大半が「その他の住宅」となっている。

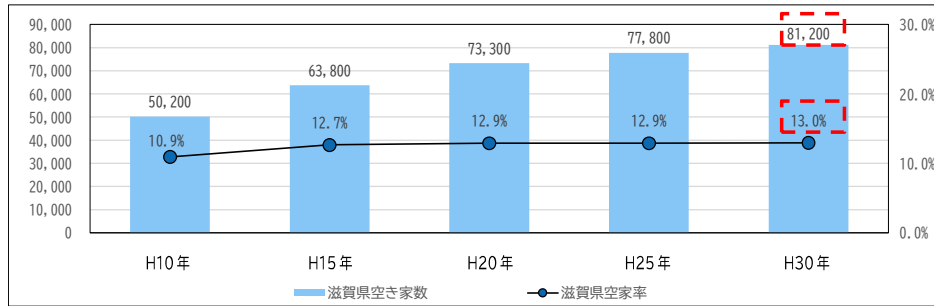


図 3-6 滋賀県空き家戸数と空き家率の推移

出典：総務省「住宅・土地統計調査」平成30年

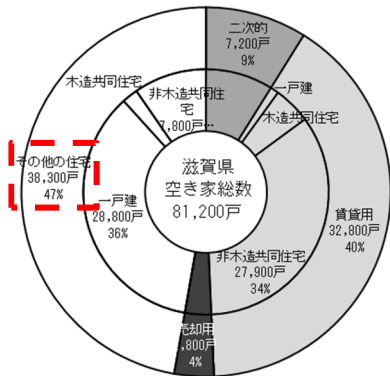


図 3-7 種類別建て方別空き家数

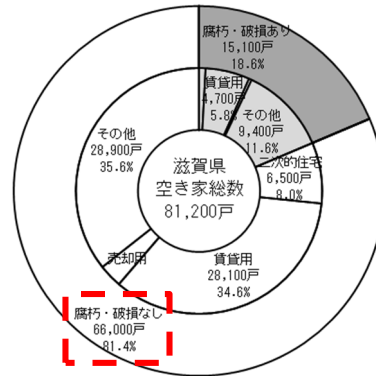


図 3-8 腐朽・破損別種類別空き家数

出典：総務省「住宅・土地統計調査」平成30年

※その他の住宅：空き家の分類における「その他の住宅」とは、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や、建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅のほか、空き家の区分の判断が困難な住宅などを指す。



### (8)地域の活力の低下

- ・全国的に地域経済は縮小傾向であり特に地方圏・5万人未満の地域は縮小傾向が顕著とされる。
- ・地方都市(50市)を対象とした調査によれば、中心市街地の年間販売額および売り場面積は、全体では減少傾向であり、8割を超える都市において減少している。
- ・中心市街地の事業所数は、全体では減少傾向であり、9割を超える都市において減少している。

### (9)インフラの老朽化

- ・全国的にインフラの老朽化が急速に進んでいる。老朽化ストックの増加や働き手の減少等を踏まえると、道路や橋梁、トンネルなどを維持していくには、新技術を活用した自動化や省力化の推進、予防保全型メンテナンスによるコスト抑制が不可欠となっている。

### (10)行政コストの増大

- ・既存市街地から郊外部への人口転出に伴い、市街地の拡散や中心市街地の空洞化が進行している。市街地が拡大することにより、道路や上下水道の施設整備のコストが増大し、行政サービスの運営効率の低下が懸念される。

### (11)森林、農地などの自然環境の減少

- ・滋賀県は水田が多く、農地の保全状況は全国屈指の良好なものであるが、市街化区域や用途地域内において、田の割合が減少し、建物用地が増加している。
- ・特に大津湖南都市計画区域は、農地が占める割合が23%から19%に減少し、市街地が占める割合が34%から39%に増加(昭和51年→平成26年)している。

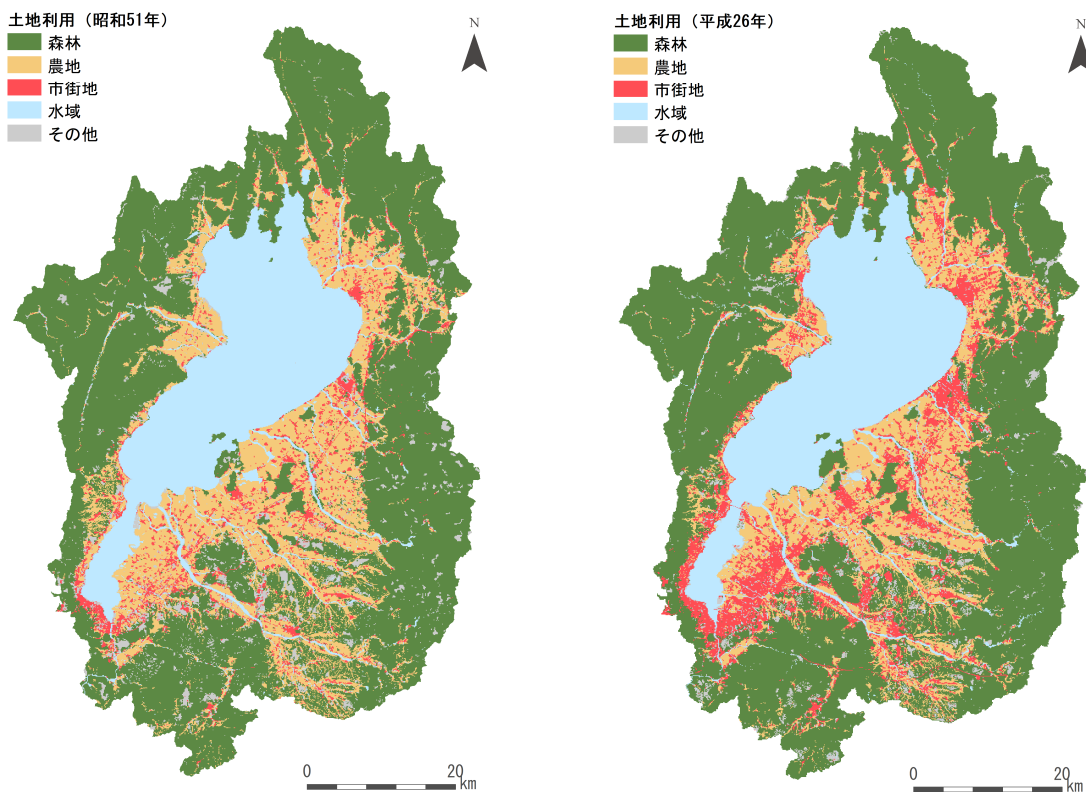


図 3-9 滋賀県全域における土地利用の変化

出典:国土数値情報「土地利用細分メッシュデータ」

### (12)琵琶湖流域における生態系バランス変化

- ・琵琶湖の水質は、各種対策により、全窒素・全りん等で改善傾向がみられるが、有機汚濁(COD)は流入負荷に連動した減少傾向を示しておらず、水質改善で期待した在来魚介類の個体数も回復せず、水草の大量繁茂などの生態系の課題が顕在化している。
- ・魚類等の漁獲量は大きく減少しているが、琵琶湖固有種のホンモロコについては、漁業組合等の稚魚の放流等の資源回復の取組により、約 20 年前の漁獲量まで回復した。

### (13)歴史・自然の風景や街並みの保全と継承

- ・滋賀県は、古くは都が置かれ、主要な街道が通る交通の要衝であったため、幾度も歴史の表舞台となり、国宝・重要文化財の数が全国4位(国宝 56 件、重要文化財 827 件※令和 3 年 12 月時点)と豊かな文化財を有している。
- ・滋賀県の街道は、中部圏・北陸圏・関西圏を結ぶ街道で構成され、昔から人や物が往来し、歴史的な資源(街並み等)が多く残っている。
- ・滋賀県では、景観行政団体協議会での協議・連携により、一体的な水辺の景観形成を図っている。

### (14)事業所等の国内回帰の動き

- ・滋賀県は、製造業の従業者割合が高く、製造品出荷額は増加傾向にある。
- ・第 3 次産業は駅周辺など市街化区域・用途地域内の人口が集積する地域に集積がみられる。
- ・第 2 次産業は高速道路沿道の特に IC 周辺や主要幹線道路沿道に集積がみられ、市街化区域・用途地域外にも集積がみられる。
- ・製造品出荷額は、甲賀市、東近江市、彦根市など、高速道路沿道の特にインターチェンジやジャンクションなどの交通結節点を有する市町において、高止まり傾向である。

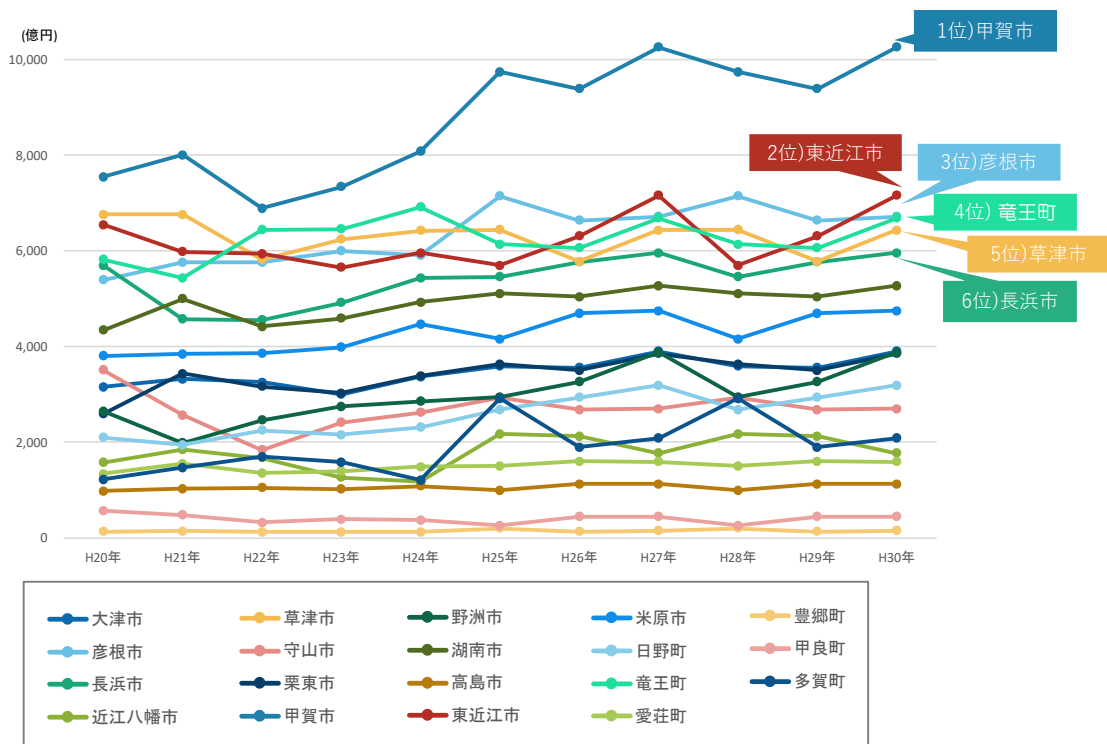


図 3-10 製造品出荷額の推移

出典：経済産業省「工業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサスー活動調査」

### (15)SDGs 達成への貢献

- ・ SDGs ( Sustainable Development Goals)は、平成 27 年 9 月「国連持続可能な開発サミット」で採択された令和 12 年(2030 年)までに、発展途上国だけでなく、先進国も含めた国際社会が取り組むべき 17 の目標である。
- ・平成 29 年 1 月に滋賀県は全国に先駆け、持続可能な開発目標(SDGs)を県政に取り込むことを宣言している。
- ・滋賀県では令和 3 年 7 月に、独自にマザーレイクゴールズ(Mother Lake Goals, MLGs)が設定されている。MLGs は琵琶湖版の SDGs として、2030 年の環境と経済・社会活動をつなぐ健全な循環の構築に向け、琵琶湖を切り口として独自に 13 のゴールを定めている。



図 3-11 滋賀県基本構想とSDGs関係図

出典:滋賀県 HP



図 3-12 13のMLGsのゴールアイコン

出典:Mother Lake Goals HP

### (16)脱炭素社会への対応

- ・滋賀県は、環境先進県を標榜しSDGs 未来都市として持続可能な滋賀の実現に取り組んでいる。
- ・県民、事業者等多様な主体と連携して取り組む「しがCO2 ネットゼロ」ムーブメント」キックオフ宣言を行い、2050 年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを目指し、県民や事業者等様々な主体に取組の趣旨に賛同を得ながら、琵琶湖をはじめとする豊かな自然環境を守り、豪雨災害等に強い持続可能な社会を次世代に引き継ぐため、賛同事業所等とともに CO<sub>2</sub> 排出量実質ゼロを目指して取り組んでいる。

### (17)まちづくりの人材育成

- ・先進団体が持つ継続的なまちづくり活動のノウハウ等を他団体にも水平展開していく必要がある。
- ・官民の様々な人材が集結する国のプラットフォーム等が構築されているなど、活用の場が拡大している。行政と民間が連携して、それぞれの強みを活かすことによって、最適な公共サービスの提供を実現し、地域の価値や住民満足度の最大化が図られている。

**(18)新型コロナウイルス危機を契機とした新しい生活様式への対応**

- ・新型コロナウイルス危機を通じ、全国的な傾向として、自宅周辺の外出は増加した一方、自宅から離れた都心・中心市街地への外出は減少した傾向がみられる。
- ・リモート活動の拡大、ネットショッピングなどのEコマースの浸透により、都心空間に対する通勤通学・買い物などの利用目的の意識の変化などがみられる。

**(19)Society5.0 の実現**

- ・「Society5.0」とは、サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会のことである。
- ・Society 5.0 で実現する社会は、IoT(Internet of Things)で全ての人とモノがつながり、様々な知識や情報が共有され、今までにない新たな価値を生み出すことで、これらの課題や困難を克服することとして、実現が求められている。



図 3-13 Society5.0 で実現する社会のイメージ

出典:内閣府 HP



## 4 都市の将来像

平成31年3月に策定された「滋賀県基本構想」においては、人口減少など社会を取り巻く環境が変化する中であっても、多様な人々が集う「未来へと幸せが続く滋賀」を目指し、以下の「みんなで目指す 2030 年の姿」を示している。

### 滋賀県基本構想(平成 31 年 3 月) 「みんなで目指す 2030 年の姿」

- 人 自分らしい未来を描ける生き方
- 経済 未来を拓く新たな価値を生み出す産業
- 社会 未来を支える多様な社会基盤
- 環境 未来につなげる豊かな自然の恵み

この 2030 年の姿を念頭に、豊かでうまいおいのある安全・安心な生活や経済活動を支えるため、都市の活力低下をもたらす低密度な拡散型の都市構造からの転換を図り、SDGs・MLGs の達成と Society5.0 の実現に向け、防災、医療・福祉、地域産業、交通、環境、文化等の各種施策と協調しながら、以下に示す都市の将来像の実現を図る。

なお、今後のまちづくりに当たっては、既存のストックを活かす視点を重視し、地域ごとの多様な拠点における居住や都市機能の集積・誘導、拠点を結ぶ階層的な交通ネットワークの維持・充実、市街地の無秩序な拡大の抑制、災害ハザードエリアにおける新たな開発・市街化の抑制に努めるとともに、県内に広がる高規格道路ネットワーク等を活用し産業立地を促進すること等により、人口減少社会等に対応した持続可能で質が高く、誰もが暮らしやすい安全・安心な活力のある県土の形成を目指す。

#### ■都市の将来像

- (1)住む、働く、憩うといった機能が集積した多様な拠点において、多様な人々との出会い・交流を通じた豊かな生活を実現できる社会
- (2)成長性のある企業立地の促進と、先端技術の活用や新たなサービス・製品の普及による便利で快適に生活できる社会
- (3)拠点を結ぶ公共交通網および拠点までの移動手段により安心して移動できる社会
- (4)自然災害に対応した都市で安全に暮らせる社会
- (5)歴史・文化・風土に根ざした地域の資源が保全、継承、活用され自然共生する文化が育まれる社会

## 5 目指すべきまちづくりの方向性

### 5-1 拠点連携型都市構造への転換

依然として開発圧力が強く、市街地が拡大している地域がある一方で、県内の多くの地域においては、少子化により人口が減少し、空き地や空き家の課題が出てきている。今後、既成市街地の低密度化および中心市街地の空洞化の進行等により、道路・公共交通等のインフラに係る維持管理や運営効率の悪化などの問題が顕在化するおそれがある。

このような状況を踏まえ、低密度な拡散型の都市構造から、既存のストックを活かす視点を重視し、持続可能で質の高い都市構造への転換を目指す。

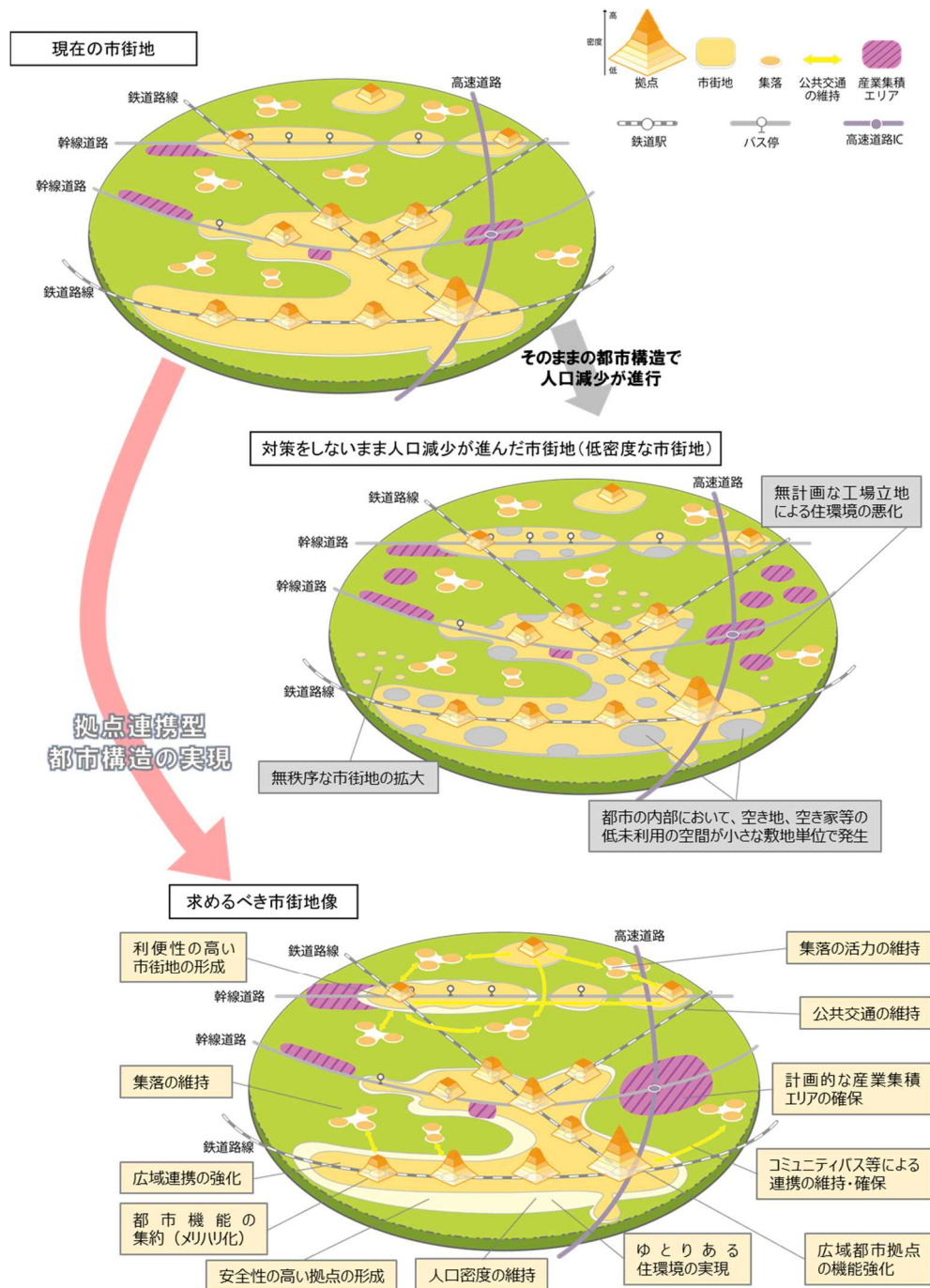


図 5-1 将来都市構造のイメージ

本基本方針においては、自然を活かしながら、住み、働き、憩うために必要となる様々なサービス機能が集積した多様な拠点を形成し、それらを公共交通サービスで結ぶ「拠点連携型都市構造」の実現を目指す。

「拠点連携型都市構造」とは、一極集中的な都市構造を目指すものではなく、地域ごとに存在する核となる多様な拠点(市街地の駅周辺、旧町役場周辺、農山村集落 等)に居住や生活サービス機能の誘導を図るとともに、これらの拠点間を鉄道や路線バス等で、拠点外から拠点までは地域に応じた移動手段で結ぶことにより、階層的かつネットワーク化した都市構造を形成するものである。

なお、災害ハザードエリアにおいては、立地規制や移転促進を図るとともに、宅地のかさ上げや河川整備等により居住地の安全性を高めることで、災害に強く、安全な拠点への人口集積・機能強化を図る。

「拠点連携型都市構造」を目指すことにより、規模の異なる多様な拠点間を公共交通ネットワークで結ぶことで、医療・福祉、教育、商業、防災等の都市機能を補完しあうことが可能となる。また、拠点に都市機能や居住を誘導し、人口集積が高まることで、公共交通の利用者が増加し、公共交通の利用促進・利便性の向上が可能となる。これら都市計画と公共交通の連携した取組により好循環が生み出され、持続可能で質の高い都市構造が形成される。

#### ■留意点

- ①地域ごとの多様な拠点に居住や生活サービス機能を誘導・集積
- ②拠点を結ぶ階層的な公共交通ネットワークの確保
- ③災害ハザードエリアにおける立地規制、建築規制

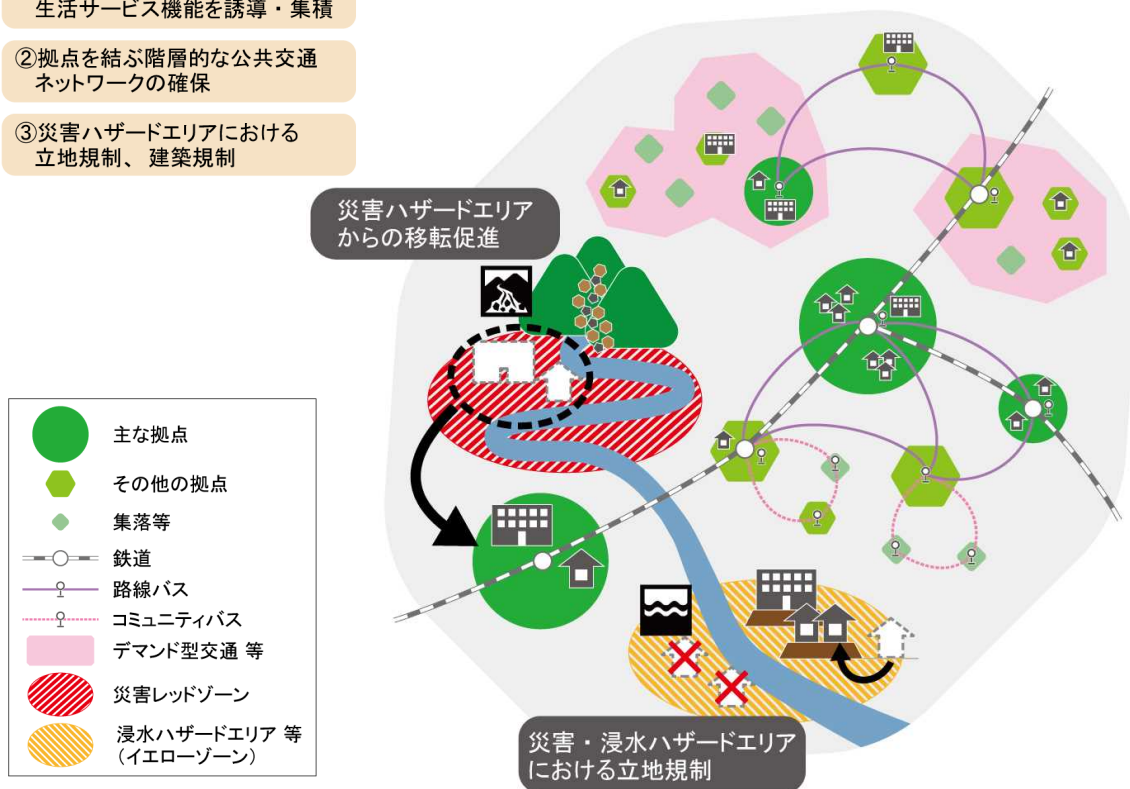
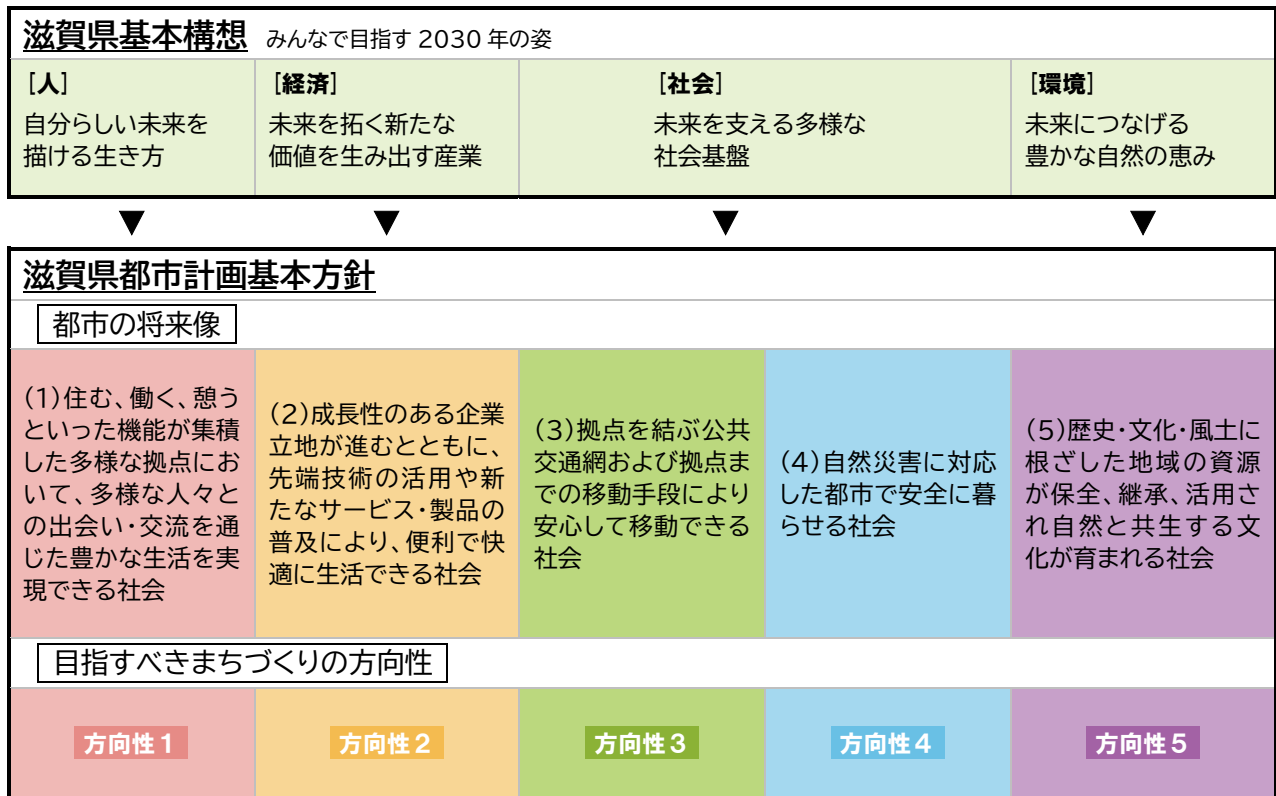


図 5-2 多様な拠点が連携した都市構造(イメージ)

## 5-2 目指すべきまちづくりの方向性

本基本方針の都市の将来像および「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、5つの目指すべきまちづくりの方向性を示す。

琵琶湖をはじめとする豊かな自然や地勢、風格ある歴史、先人から受け継いだ知恵や資産を活かし成長してきた滋賀らしい魅力の更なる増進を図り、例えば、利便性の高い駅前やゆとりある市街地での住まい方、地域の伝統や文化が息づく農山村集落での住まい方など、多様化するニーズに対応した、安全安心で個性豊かな暮らしが実現できる滋賀県を目指す。



### 方向性 1

職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成(P.13~14)

### 方向性 2

滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり(P.15)

### 方向性 3

人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成(P.16)

### 方向性 4

災害リスクを低減し、拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり(P.17)

### 方向性 5

滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を活かし継承するまちづくり(P.18)



### 5-3 方向性 1 職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成

#### (1) 拠点の形成

##### ア 都市のもつ集積のメリットを活かすとともに新しい生活様式に対応し、地域や人口規模に応じたサービス機能が集積したコンパクトで多様な拠点の形成

- ・都市のもつ集積のメリットは活かしつつ、隣接拠点間との連携に留意して、地域や人口規模に応じたサービス機能が集積した多様な拠点を広く点在するようにし、それぞれの拠点で複数の用途が融合した職住近接に対応する取組を推進する。
- ・住み替えの促進等により拠点への居住の誘導を図り、日常生活に必要なサービス機能や公共交通の利用圏人口を一定程度維持する。
- ・様々なニーズ、変化に対応できる柔軟性やリスクへの対応力を備えた拠点であることが求められることにも留意し、市街地や集落等の既存のストックを活かすとともに民間活力も活用しながら、それぞれの拠点で居住やサービス機能が拡散しないよう、適切に誘導・集積し、便利で魅力ある拠点の形成を図る。
- ・基盤整備や住宅施策、交通施策、産業施策、医療・福祉施策、教育施策、環境施策等の施策間の連携をしながら、各種取組を展開する。
- ・CO2 排出量の低減効果も期待できる拠点連携型都市構造への転換(都市の集約化およびネットワーク化)を推進する。

##### イ 拠点間の広域的な連携による様々なサービス機能の相互補完

- ・新しい生活様式に対応するため、働く場所・住む場所の選択肢が広がるよう、規模の異なるそれぞれの拠点や集落において、複数の拠点を形成し、居住や生活に係るサービス機能を相互補完しながら、それぞれの拠点の魅力を高めることが重要である。
- ・このため、同一都市圏を形成する市町の広域的な連携を促進し、本基本方針に基づく統一的な考え方のもと、効率的な施設配置、市町間・拠点間を結ぶ公共交通サービスの展開、災害への連携した対応等の取組を推進する。
- ・様々なサービス機能の誘導・集積と公共交通ネットワークによる連携については、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市機能の配置とそれらの有機的連携についても配慮する。

## (2)魅力ある拠点づくり

### ア コロナ禍を契機として生じた変化に対応し、テレワークなど柔軟な働き方と暮らしやすさを備えた職住が近接・一体となった生活圏を形成

- ・テレワークなど新しい生活様式が浸透し、どこでも働ける環境が整い、働く場と居住の場が融合し、働くにも住むにも快適な環境、ゆとりあるスペースのニーズが高まっていることから、居住の場、働く場、憩いの場といった様々な居住やサービス機能を備えた「地元生活圏」の形成を推進する。
- ・地元生活圏の形成に当たっては、市街地等における既存ストック、公共交通・道路ネットワークの状況を踏まえ、必要に応じて、一つの市町単独ではなく、住民の生活行動実態に合わせて広域的な取組によってサービス機能を効率的・持続的に確保し、連携を図りながら、地元生活圏として必要なサービス水準を検討し、その確保に努める。
- ・また、柔軟な働き方を実現するテレワーク拠点等の整備の推進、職住近接を支える生活関連施設(医療、福祉、子育て支援施設など)の小規模分散立地など、柔軟な働き方と暮らしやすさに対応したまちづくりを推進する。
- ・琵琶湖とそれを取り巻く自然環境や歴史的資源に恵まれた環境を活かし、「二地域居住」や「ワーケーション」など、多様なライフスタイルの実現を可能とする取組を推進する。

### イ 「居心地が良く歩きたくなる」まちづくり、リノベーションまちづくりの推進

- ・地域活力の向上・まちなかのにぎわいを創出するため、官民のパブリック空間(道路、公園、広場、民間空地等)をウォークアブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなる」まちづくりを推進する。
- ・空き家・空き地等を遊休不動産という空間資源としてとらえ、新しいアイデアを持つ起業希望者や移住希望者等とのマッチング、空き家改修などの利活用の促進や新たな事業展開への支援等により、地域の再生を図る。
- ・成長都市の時代から「使う・育てる」都市づくりへ転換し、民間活力の導入や地域住民と連携した取組の推進等により、リノベーションまちづくりやエアリアマネジメントの導入、まちなか広場の再生等を推進する。
- ・脱炭素社会の実現に向けて、建物のリノベーション等に当たっては、特に炭素の固定に貢献する木造建築物への転換等についても検討する。

### ウ 豊かな生活空間形成に資するまちの緑とオープンスペースの充実

- ・街路空間、公園・緑地、水辺空間、都市農地、民間空地など、まちの様々な緑とオープンスペースについて、グリーンインフラとしての効果を戦略的に高めるとともに、様々な利用形態に応じて柔軟に活用できるよう、さらには、災害や感染症等のリスクに対応するためにも、都市のリダンダンシーを確保する観点から、それらの質および量の充実を図る。
- ・貴重な屋外空間である公園、広場、緑地等のオープンスペースをネットワーク化しゆとりある屋外空間として一体的に利活用するため、それらの充実を図るとともに、柔軟かつ多様な活用を推進する。
- ・活用に当たっては、イベントだけでなく長期にわたる日常的な活用など、柔軟かつ多様なオープンスペースの活用の試行、これを支える人材育成、ノウハウの展開を図る。

#### 5-4 方向性 2 滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり

##### ア 産業の国内回帰と次世代産業育成を見据え、土地の有効利用、高度利用を図り、滋賀の成長を支える産業集積や成長性のある企業立地を推進

- ・県内企業等が、積極的に先端技術や地域資源を活用し、社会的課題の解決やグローバルな経営視点から、成長市場や成長分野を意識した事業展開を図ることができるよう、県土全体の拠点連携型都市構造や幹線道路のネットワークを踏まえつつ、既存の工業団地・工業地や大規模跡地、インターチェンジ(スマートインターチェンジを含む。)の周辺など、既存ストックを活かせるエリアを中心として工業・物流等の拠点として、各種制度の活用等により計画的に確保する。
- ・工業・物流等の拠点では、適切な用地確保や整備の観点から、必要に応じ土地利用規制の見直しにより、都市の活力維持に寄与する産業振興を図る。

##### イ 地場産業や農林水産業等をはじめ、本県の特徴を活かした付加価値の高い製品を創出するための産業創出を推進

- ・滋賀の魅力を磨き上げ、観光客をはじめとする交流人口の増加を推進するとともに、人・社会・自然の健康を目指す「健康しが」をビジネスの観点から推進するなど、滋賀の強みを活かした産業の創出を図る。
- ・また、農林水産業の競争力を高めるために、担い手の確保・育成、新たな作物や栽培技術の積極的な導入、経営の規模拡大・複合化、農業生産基盤の整備等による生産性の向上を図るとともに、環境こだわり農業や6次産業化などによる高付加価値化や魅力発信、輸出の拡大等の取組を推進する。

##### ウ 環境保全などの多面的機能を有し、本県の農林業を支える生産性の高い優良農地や森林等の保全

- ・琵琶湖とそれを取り巻く環境や生態系の保全再生を図るとともに、自然の恵みを持続的に活用し、環境保全等の多面的機能を持続的に発揮させるため、県内の農地の適切な管理に努める。また、食料の安定供給に不可欠な優良農地の保全、荒廃農地の発生防止・解消と効果的な利用を促進する。
- ・県土の保全、水源の涵養のほか、安らぎ・癒し・行楽の場を提供する保健・レクリエーション機能、CO<sub>2</sub>の吸収源等として重要な役割を果たす森林の整備・保全を図る。

##### エ スマートシティの社会実装、まちづくりのデジタル基盤の整備・活用促進による都市が抱える諸課題の解決や新たな価値の創出

- ・IoT(Internet of Things:モノのインターネット)の先端技術の導入によるインフラや生活サービスの効率的な管理・運営等により、都市や地域の課題を解決するスマートシティの取組を図る。
- ・ビッグデータの整備・活用や AI、ロボット技術の導入により、個人の移動特性を把握し、最適な施設配置や道路空間の再配分等を検討するスマートプランニングを実践し、集約型都市構造への転換を推し進める。

## 5-5 方向性 3 人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成

### (1)公共交通

**ア 自家用車に過度に依存しない人の移動を確保する観点から、輸送効率や環境負荷の面で優れ、誰もが利用できる人流のインフラとして公共交通の維持・充実**

- ・高速交通網である広域交通と路線バスやデマンド型交通など暮らしを支える地域交通を階層的かつネットワーク的に組み合わせ、拠点間相互、拠点外の集落から拠点までの公共交通網の維持・充実を図る。
- ・公共交通網の維持・充実、利用促進、移動距離の短縮等による CO2 排出量の削減を促進する。

**イ 県、市町、交通事業者の役割分担の明確化のもと、公共交通の利便性向上および利用促進**

- ・沿線住民、利用者、行政、交通事業者および関係団体等が一体となって、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に努める。
- ・鉄道の利用促進や駅前広場整備・改修による鉄道網の維持・活性化に努める。
- ・鉄道から目的地までのバス路線の維持、シェアサイクル等の普及等を通じた交通空白地の移動手段の確保に努める。
- ・交通の結節点である鉄道駅へのアクセス道路の整備やバス交通を支援し、走行環境を改善する対策を推進する。
- ・ICT を活用した交通需要マネジメントや MaaS の実装、自動運転の実証実験など、新たな交通システムの導入について、関係機関と連携して検討を進める。

### (2)道路

**ア 人流は公共交通へのシフトを図りつつ、住居や施設などを結び歩行者、自転車、公共交通および自動車の通行空間である基本的なインフラの役割を果たす道路の整備**

- ・県内地域間の連携強化のため、国道1号、8号、161号等により構成される琵琶湖を取り囲む環状道路網としての広域的な幹線道路ネットワークを強化する。
- ・県外との交流を拡大するため、本県と隣接する府県や近畿圏、中部圏等へのアクセスとなる新名神高速道路や名神名阪連絡道路の整備促進、国道303号や国道421号等の放射状道路の整備を促進する。
- ・今後一層高まる物流ニーズや激甚化する災害に対応するため、広域幹線道路やスマートインターチェンジの整備、道の駅の防災機能強化を促進する。
- ・県内各拠点間の連携を強化する幹線道路である国道、県道等を整備するとともに、日常の通勤通学や買い物、病院などへの利便性を高める生活道路の充実と駅などの交通結節点へのアクセス道路の充実を図る。
- ・拠点や交通結節点における歩行者優先の空間づくりと自転車利用環境の整備により、歩行者の安全が確保でき、居心地が良く「歩いて暮らせるまちづくり」を促進する。



## 5-6 方向性 4 災害リスクを低減し拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり

### ア 災害リスクを低減する効果的な防災・減災対策の実施

- ・災害ハザードエリアでの居住・生活サービス機能の立地規制や建築規制により、適切な土地利用を推進する。
- ・国の施策(令和2年6月 都市再生特別措置法等改正(安全まちづくり)、令和2年8月 水災害対策とまちづくりの連携のあり方について(提言)、令和3年5月 特定都市河川浸水被害対策法等の改正(流域治水関連法の改正)など)を踏まえて、災害ハザードエリアにおける開発抑制、災害ハザードエリアからの将来的な移転促進、災害リスクの適切な評価とこれを踏まえたまちづくりの推進など、市町と連携しながら必要な取組を進める。
- ・災害時の避難地となるオープンスペースの確保や密集市街地の改善に努める。
- ・災害が発生した場合に安全性を確保するために必要な非常用発電設備や防災備蓄倉庫などの施設整備を推進する。
- ・琵琶湖西岸断層帯をはじめとした活断層による地震や、南海トラフ地震による大規模災害の発生に備え、公共施設における耐震対策の充実、山間部の集落等における土砂災害対策の推進、災害ハザードエリアの細やかな指定など、地域の災害リスクに応じた安全なまちづくりを推進する。
- ・利用者の安全確保の観点から、公共施設の新設、再編、再配置などに当たっても、同様に災害ハザードを踏まえ、安全に配慮した施設整備に努める。

### イ グリーンインフラによる防災・減災の推進

- ・公共施設、公園、歩道等の透水性舗装や浸透ます等の整備により局地的な大雨への対策の充実に努める。
- ・公園と一体となった遊水地の整備、農地や樹林地・森林の保全による雨水貯留機能や土砂流出防止機能の発揮、緑地の整備による延焼防止機能や避難地としての機能確保など、公園や緑地など自然が有する多様な機能の発揮に向けて、グリーンインフラの取組を推進する。
- ・また、歴史的・文化的なグリーンインフラとして、植生による伝統的な防災・減災の知恵や、高台にある神社の境内地などの立地条件を活かす。

### ウ 拠点間の広域的な連携による災害時の相互支援

- ・同一都市圏を形成する市町の広域的な連携を促進し、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市機能の配置とそれらの有機的連携をもって、災害への対応等の取組を推進する。

## 5-7 方向性 5 滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を活かし継承するまちづくり

### ア 地域特有の歴史・文化資源、伝統産業、自然資源などを、県内大学や図書館、博物館、美術館等と連携のもと、活かし継承するまちづくり

- ・歴史まちづくり法や、その他の法令、街並み環境整備事業等の補助事業を活用し、地域住民や大学、図書館、博物館、美術館等と連携し、歴史的建造物の保全、街並みの整備、地域の伝統文化の保存継承を促進する。
- ・ゆとりある生活空間形成やまちの環境改善のため、緑とオープンスペース(街路空間、緑地・公園、都市農地、水辺空間、民間空地など)の質および量の充実に努める。

### イ ひろがりとつながりのある湖国ならではの風景を守り育てる取組の推進

- ・県・市町が連携しながら景観法および景観法に基づく県および市町の景観計画、風景条例(ふるさと滋賀の風景を守り育てる条例)、市町の景観条例、県および市町の屋外広告物条例による良好な景観形成に関する取組を実施し、琵琶湖とそのまわりに広がる田園、これらを取り巻く山々など湖国ならではの風景の保全・形成を図る。

### ウ 琵琶湖の水質保全、生態系や生物多様性の確保など、琵琶湖とそれを取り巻く環境の保全再生

- ・多様な主体との連携のもと、琵琶湖やそれを取り巻く環境を「守る」取組により、地域資源の価値や魅力を高めるとともに、それらを「活かす」ことで、経済・社会活動の活性化を図り、更なる「守る」取組へとつながる好循環を創出する。
- ・また、湖辺域では、保全を前提とした上で、湖辺域の魅力ある資源を損ねることなく、資源を活かしたイベントの実施やオープンカフェをはじめとしたにぎわい創出等の利活用を促進し、国民的資産である琵琶湖から享受する恵みを活用した持続可能な地域振興・観光振興により、琵琶湖を「守る」として「活かす」ことの好循環を更に推進することを目指す。

### エ 良好な都市環境形成のための都市や農地、自然など多様な土地利用の相互調和

- ・農地や自然環境を保全する諸制度や土地利用計画を踏まえ、無秩序な市街化を抑制するとともに、日常的な生活サービス機能を集落の中心などの拠点へ適切に立地誘導を図り、農地や森林における土地利用の調和を図る。
- ・農山村集落が抱える様々な課題に対応し、地域コミュニティの維持や集落の再生・活性化につながる秩序ある土地利用により調和を図る。
- ・市街地と農山村集落において、情報共有や双方向での交流を進めることで、地域全体での土地利用の相互調和と発展を図る。

## 6 5つの方向性の実現に向けた取組

5つのまちづくりの方向性の実現に向けた取組として、都市機能や居住の誘導を図るための拠点と拠点間を結ぶ公共交通を位置付け、これらの設定のもと、具体的なまちづくりに関する施策を推進する。

### 6-1 滋賀県における将来都市構造の考え方

拠点連携型都市構造を具現化するため、地域に応じた階層的かつネットワーク化した拠点と公共交通を、県と市町の役割分担のもと設定する。

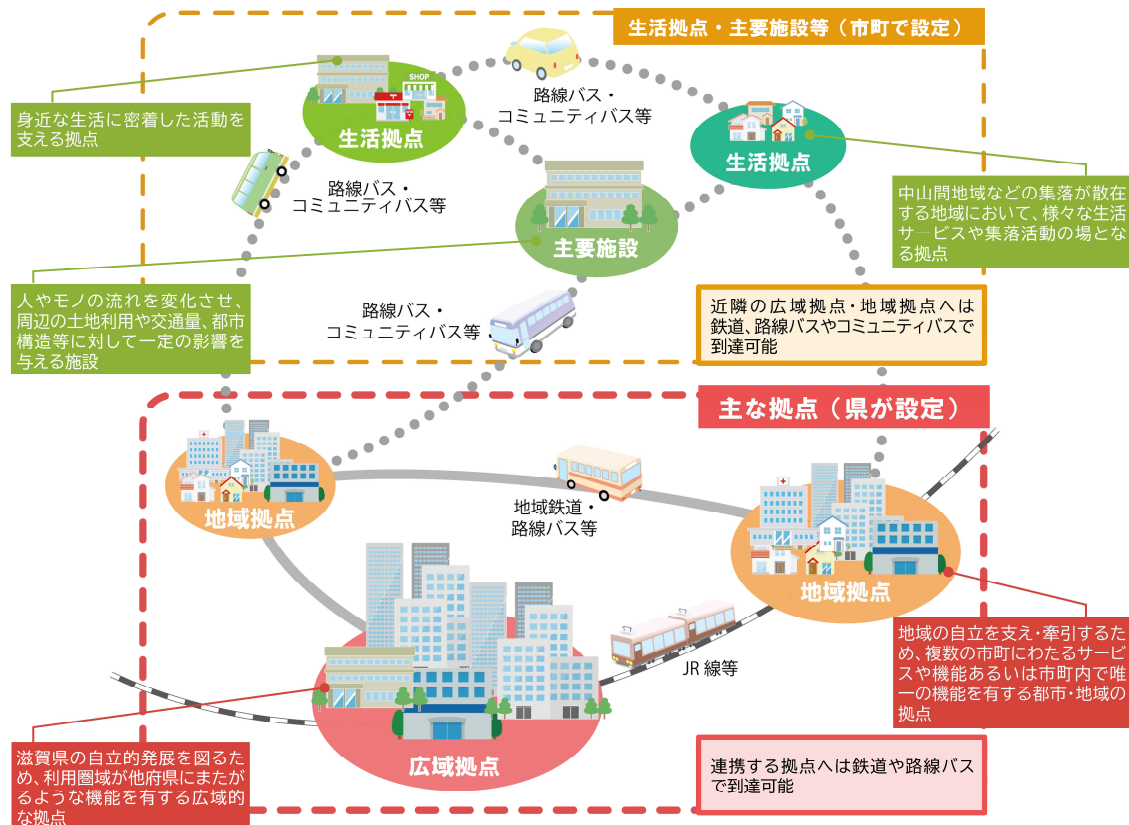


図 6-1 地域に応じた階層的な拠点・公共交通によるネットワークの構築(イメージ)

### ■都市計画において拠点と公共交通の設定により期待する効果

拠点と公共交通の設定により、期待する効果は以下のとおり。

#### ○土地利用のメリハリ化

・拠点や公共交通周辺の都市機能や人口の集積を図りながら、良好な自然環境や農地を保全するなど、都市化を図るべきエリアを明示することにより無秩序な開発を防ぐ。

#### ○効果的・効率的な公共投資の促進

・都市機能の集積のための各種公共事業の展開や、定住に対する補助等を実施する区域の設定理由となり、効果的・効率的な公共投資が可能となる。

#### ○民間投資の誘導と促進

・人口や都市機能を集中させるエリアへの商業施設や住宅団地等の開発を促進し、にぎわいを創出する。

## (1) 拠点の設定

「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、拠点は公共交通サービスにより到達が可能で、様々なサービス機能が集積し、既存の都市基盤のストックの活用が可能な場所を設定する。

本基本方針において、県は、主要な鉄道駅周辺や市町の中心部(市役所・役場周辺)を対象として、「主な拠点(広域拠点 および 地域拠点)」を位置付ける。主な拠点の考え方は下表のとおり。

表 6-1 主な拠点の考え方

主な拠点		拠点のイメージ
○広域拠点	・滋賀県の自立的発展を図るため、利用圏域が他府県にまたがるような機能を有する広域的な拠点	・国際化、情報化の進展に対応した中枢業務機能、高次の医療、多様なニーズに対応した教育、文化、国際交流、商業等の都市機能の集積する地域 ・他府県にまたがる広域的な移動を可能とする鉄道等に接続された地域
○地域拠点	・地域の自立を支え・牽引するため、複数の市町にわたるサービスや機能あるいは市町内で唯一の機能を有する都市・地域の拠点	・都市・経済活動を支える行政、医療、教育、文化、商業等の機能を有し、不足する機能は拠点間で連携して補完する地域 ・地域間移動を可能とする鉄道や主な拠点間を結ぶバス路線で接続された地域

また、市町においては、各市町で策定する「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」等において、身近な生活に密着した活動を支える拠点として、「生活拠点」を独自に位置付けるものとする。考え方は下表のとおり。

表 6-2 生活拠点の考え方

生活拠点		拠点のイメージ
○生活拠点	・身近な生活に密着した活動を支える拠点	・日常生活を支える公共公益施設、日用品を扱う商業等の機能を有し、そのサービスを提供する地域 ・日常の移動に対して、路線バス・コミュニティバス等が確保された地域
	・中山間地域などの集落が散在する地域において、様々な生活サービスや集落活動の場となる拠点	・周辺の集落などでの暮らしを総合的に支えるサービスを提供する地域 ・必要な移動に応じてデマンド型交通等が利用できる地域

これらの「拠点」に、都市機能や居住を誘導し、居住や生活サービス機能が拡散しないよう、適切に誘導する。



## (2)主要施設等の設定

市町においては、各市町で策定する「都市計画マスタープラン」等において、(1)の拠点ではないものの、人やモノの流れを変化させ、周辺の土地利用や交通量等に対して一定の影響を与える施設やエリアについて、「主要施設」や「産業集積地」等を独自に位置付けるものと想定し、これを「主要施設等」として分類する。考え方は下表のとおり。

表 6-3 主要施設等の考え方

主要施設等		イメージ
○主要施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人やモノの流れを変化させ、周辺の土地利用や交通量、都市構造等に対して一定の影響を与える施設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大学、総合病院、大規模商業施設など、広域的な人やモノの流れに影響を与える施設</li> </ul>
○産業集積地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IC や幹線道路等からのアクセス性、従業者の居住・通勤環境等、立地条件に優れ、周辺環境との調和を図りながら秩序ある土地利用の実現を目指すエリア</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既に一定の規模を有する工業団地</li> <li>・新たに製造業または物流業等の集積を目指すエリア</li> </ul>

### (3)公共交通軸等の設定

「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、階層的かつネットワーク化した「公共交通軸」と「公共交通網」を設定する。

本基本方針において、県は主な拠点(広域拠点、地域拠点)間を結ぶ鉄道やバス路線等を「公共交通軸」として設定する。

また、市町は、拠点間や拠点と主要施設を結ぶ交通、拠点外の集落から拠点を結ぶ交通等を地域の特性に応じた「公共交通網」として、各市町で策定する地域公共交通計画等において設定する。考え方は以下のとおり。

#### ○公共交通軸の考え方

- ・ 都市機能を有する主な拠点を結ぶ広域的な移動手段の確保
- ・ 人口や都市機能の集積、計画的な誘導を可能にするインフラの確保

抽出する公共交通	イメージ
他府県にまたがる広域的な移動手段として、大量輸送性、速達性、定時性を有する交通機関	JR線等
主な拠点(広域拠点、地域拠点)を結ぶ基幹となる交通機関	地域鉄道、地域間幹線系統路線など行政区域をまたいで運行されている路線バス等

#### ○公共交通網の考え方

- ・ 既存の都市基盤のストックを維持・活用した住民生活、行政サービスの提供を可能にする利便性の確保

抽出する公共交通	イメージ
日常生活を支える身近な生活拠点と主な拠点を結ぶ交通機関	路線バス、コミュニティバス等
大学や病院などの主要施設と生活拠点や主な拠点を結ぶ交通機関	コミュニティバス等
拠点外の集落から拠点までを結ぶ交通機関	デマンド型交通等

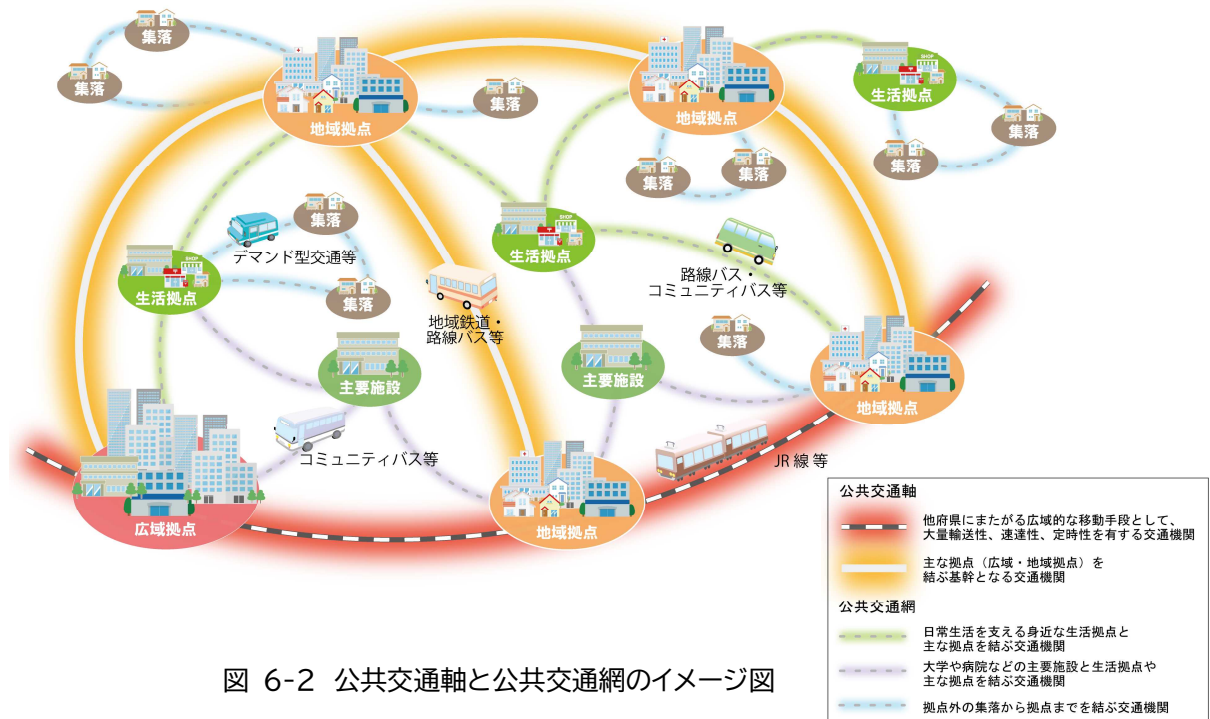


図 6-2 公共交通軸と公共交通網のイメージ図

### (4) 主な拠点と公共交通軸の設定

(1) 拠点の設定および(3) 公共交通軸等の設定を踏まえて、当基本方針で定める「主な拠点」と「公共交通軸」の設定は下図のとおり。今後、市町や地域における地域公共交通協議会、公共交通の運行状況の実情等を踏まえて、適宜見直しを行う。

また、「生活拠点」および「公共交通網」は、各市町により、詳細に設定する。

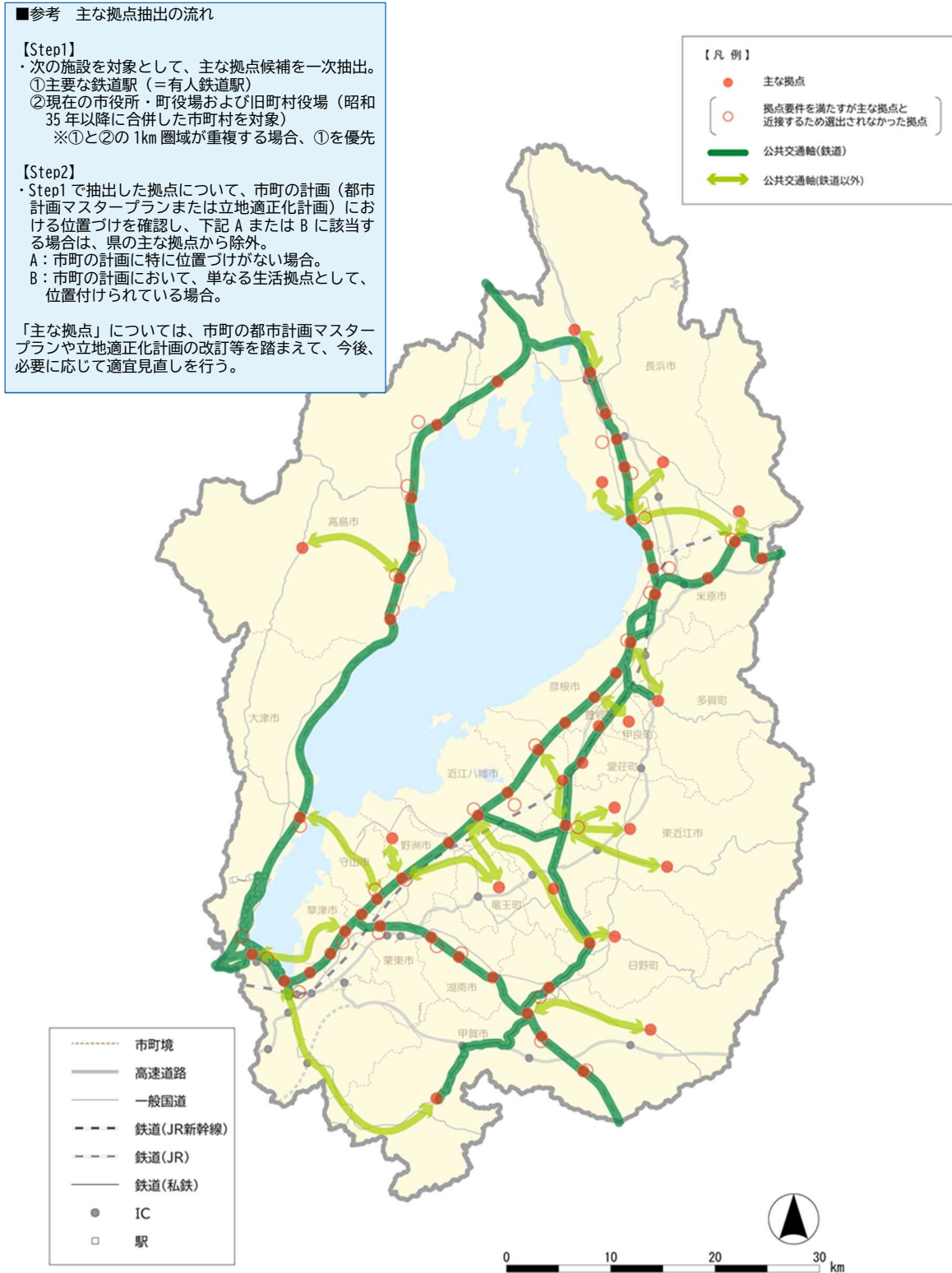


図 6-3 主な拠点と公共交通軸の設定

## 6-2 まちづくり施策の進め方

都市計画の基本的な考え方に基づく手法や施策により、「5 目指すべきまちづくりの方向性」の実現に向けた取組を推進する。

### ■土地利用

計画的な土地利用を図る上では、都市の利便性や良好な自然環境、地域固有の文化を将来にわたって引き継いでいくため、市街地や農地など、それぞれの地域の状況や特性を踏まえた、区域区分等による適切な土地利用コントロールを図ることが特に重要である。拠点連携型都市構造の実現に向けては、主に拠点形成の観点から、既存ストックの有効活用を基本とした効果的・効率的な土地利用コントロールを実施する。

例えば、市街化区域や用途地域が指定された区域、その周辺に建築物が連坦して形成された市街地においては、既に都市機能が集積する地区内で、都市機能の更新・充実を図る。さらに、地域の状況等も踏まえながら、低未利用地の利活用、土地の高度利用や必要に応じた集約などを図り、地域全体の魅力・活力の向上につなげる。

特に、主要な鉄道駅周辺などの「地域拠点」に、都市機能および居住を誘導し、一定の人口密度を維持する。

市街地以外のエリアにおいては、地域の状況等も踏まえながら、将来にわたって地域のにぎわいを維持し、日常生活圏内で一定程度の医療・福祉、商業等の日常サービスを受けられるような都市構造を構築する。

具体的には、旧町村の中心地や既存集落等の既に都市機能が集積する「生活拠点」において、コミュニティ維持に必要な人口の集積や日常生活に必要なサービス機能の確保を図ることなどにより、地域住民が住み続けることができる取組を進める。

また、主に多様な産業創出・農林業振興の観点から、広域交通の要衝としての利点の活用や豊かな自然資源の保全・活用を図るための土地利用コントロールを実施する。

例えば、主に工業系の用途地域が設定されている既存の産業集積のエリアについては、引き続き産業を集積する観点から、エリア内の低未利用地の利活用や、点在する未利用地の必要に応じた集約化等を図り、本県を牽引するモノづくり産業の更なる活性化を目指す。

また、本県の名神高速道路、新名神高速道路、北陸自動車道等の主要な広域交通基盤が集中する交通の要衝である利点を活かし、インターチェンジ(スマートインターチェンジを含む。)周辺等においては、周辺環境との調和を図りながら、また、従業者の居住・通勤環境等の立地条件も踏まえつつ、新たに工場や物流拠点などの企業立地に必要な用地の計画的な確保に努め、秩序ある土地利用の実現を目指す。

さらに、安全なまちづくりの観点から、激甚化する自然災害に対応した、持続可能で強靱な都市を目指すための土地利用コントロールを実施する。例えば、浸水想定区域などの災害ハザードエリアにおいては、新たな開発や市街化を抑制するとともに、既成市街地においても、災害リスクを低減する効果的な防災・減災対策を実施する。

### ■都市施設の配置および整備等

計画的な都市施設の配置および整備等を図る上では、特に拠点においては、既存ストックの改変等により、多様化するニーズに対応するなど、都市的な機能の向上を図る取組を実施する。また、受け継がれた自然環境を防災などに活用し、持続可能な発展を目指す取組を実施する。



## (ア)計画的な土地利用

### (1)持続可能な拠点形成のための土地利用

#### ①既成市街地における集積・誘導するエリアの設定と都市機能の誘導

■市街地や公共交通の利用が容易なエリアにおいて、居住・生活サービス機能の誘導・集積を図る区域の明確化 **方向性 1** **方向性 3**

##### ■都市計画の基本的な考え方

- ・居住や都市機能の立地誘導と公共交通の充実を総合的に推進することが重要であり、交通、医療・福祉、子育て支援、商業関係者と連携して、共有する都市が抱える課題の解決を図る。
- ・歩いて暮らせるまちづくりを推進するために、公共交通の利用が容易なエリアの居住を推進し、公共交通の駅や停留所を中心とする歩行圏内に、業務、商業、住宅、コミュニティ施設、公園などを複合的に配置したコンパクトなコミュニティづくりを推進する「公共交通指向型開発(TOD(Transit Oriented Development))まちづくり」に取り組む。
- ・都市機能の集約による公共交通利用の促進、移動距離の短縮等による CO2 排出量の削減を促進する。

##### ■都市計画の手法や施策の内容

- ・立地適正化計画制度等を活用し、居住誘導区域・都市機能誘導区域を定め、区域内への居住・生活サービス機能の誘導・集積を図る。
- ・また、地域公共交通計画等を活用し、高齢者をはじめとする住民が日常生活に必要なサービスを身近に享受できるよう、居住地域と都市機能間等の移動を支援する公共交通の維持・充実を図る。
- ・立地適正化計画策定に当たって、地域特性に配慮した計画策定を実施する。
- ・立地適正化計画を有さない市町においても、都市計画マスタープラン等において、都市機能や居住を誘導する区域を定め、居住・生活サービス機能の誘導・集積を図り、拠点連携型都市構造の実現を目指す。
- ・なお、立地適正化計画と地域公共交通計画等は、居住誘導区域および都市機能誘導区域の設定と持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に関する取組に対して、整合性が確保されるよう、十分に調整を行う。

## ■ 広域的に影響を及ぼす大規模集客施設の市街地の拠点への立地誘導 方向性 1 方向性 3

### ■ 都市計画の基本的な考え方

- ・大規模集客施設は人やモノの流れを変化させ、周辺の土地利用や交通量、さらには当該都市および周辺の都市構造に対して大きな影響を与えるため、新規立地の際は、拠点への誘導を行うとともに、県および市町との都市計画との整合性、周辺市町に与える影響等を踏まえて適切にコントロールする。
- ・市街地の縁辺部など、拠点とする市街地以外での大規模集客施設の立地は、拡散型都市構造を誘発するおそれがあり、広域的な影響もあることから、新規立地に対して関係機関との事前調整を行う。

### ■ 都市計画の手法や施策の内容

- ・市町都市計画マスタープランや中心市街地活性化計画における位置づけ等から都市計画上の整合性を検討し、県と協議を経たうえで、大規模集客施設の立地誘導を図っていく。
- ・大規模集客施設の立地の際は、都市機能の集積状況、公共交通でのアクセス性等に応じた広域的な影響に係る立地影響評価を、事業者に対して原則求めるものとする。
- ・拠点以外での立地に当たっては、特に、市街地の拡散・都市機能の分散への影響や自動車使用による移動ロス、環境保全の観点から評価し、適正な立地への誘導を促す。
- ・立地影響評価を基に、大規模集客施設の立地が制限される区域において、立地を可能とするための都市計画の決定等を行う場合においては、立地市町、県、周辺市町等による広域調整を実施する。

## ②既成市街地以外での市街地拡大抑制

### ■まとまりのある良好な市街地を形成し、無秩序な市街地拡大防止を図る地域において、区域区分による土地利用コントロールの実施

方向性 1

方向性 2

方向性 3

方向性 4

方向性 5

#### ■都市計画の基本的な考え方

・無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止や計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成、都市近郊の優良な農地との健全な調和、良好な自然環境の保全を目指し、まとまりのある良好な市街地の形成・都市の健全な発展を図る。

#### ■都市計画の手法や施策の内容

- ・土地利用規制の根幹として区域区分(市街化区域と市街化調整区域の区分)による適切な土地利用を促す。
- ・宅地需要の増加などにより市街化区域縁辺部や都市計画区域外への開発圧力に対して、「無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図る」という目的達成に向けて、市街地の拡大・縮小の可能性、良好な環境を有する市街地の形成、緑地等自然環境の整備または保全への配慮の視点から区域区分を設定し、適切な土地利用誘導を図る。
- ・区域区分の変更は概ね5年ごとに行う都市計画基礎調査の結果に基づいて、「都市計画区域マスタープラン」と併せて定期的に見直しを行う。

### ■非線引き都市計画区域における特定用途制限地域の活用

方向性 1

方向性 2

方向性 3

方向性 4

方向性 5

#### ■都市計画の基本的な考え方

- ・都市計画区域内であっても用途地域が定められていないことにより、良好な居住環境にそぐわない建築物が立地し、騒音や振動の発生、インフラに影響を及ぼすなど、既存集落の環境の悪化を招くおそれがある。
- ・将来的に都市的土地利用が発生する可能性が高い場合、秩序ある土地利用の実現を目指し、必要な土地利用コントロールを図る。

#### ■都市計画の手法や施策の内容

・非線引き都市計画区域の用途地域が定められていない土地の区域内において、その良好な環境の形成・維持に向け、地域の特性に応じた合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定めた特定用途地域の活用を促す。

——特定用途制限地域の検討方法 例——

- ・市町が決定主体として特定用途制限地域について指定を行う。
- ・指定に向けては市町が次の手続きを経て、都市計画の告示と条例の制定を行う。
- ・なお、他法令等により既に土地利用規制が行われている区域(保安林等、港湾・海岸・埋立地に係る土地利用規制が行われている区域、工場立地法に基づく土地利用規制が行われている区域)は該当しないと考えられるため、特定用途制限地域の指定は不要。

【都市計画公聴会、都市計画案の縦覧、市町都市計画審議会への諮問、滋賀県との法定協議、市町議会での議決(条例の制定のみ)】

- ・現在、滋賀県では長浜市と米原市において特定用途制限地域が指定されている。

表 6-4 各都市計画区域における特定用途制限地域一覧(平成 31 年 3 月 31 日現在)

都市計画区域	市町	計	決定・最終決定年月日
長浜北部	長浜市	9306.4ha	平成 28 年 12 月 28 日
米原東北部	米原市	15307.5ha	平成 28 年 12 月 28 日
合計	2 市	24613.9ha	

参考:滋賀の都市計画 2019

■市街化調整区域のバイパス沿線において、集客施設や居住・生活サービス施設などの無秩序な立地を抑制することによる拠点の空洞化防止 **方向性 1** **方向性 5**

■都市計画の基本的な考え方

- ・バイパスなどの通過型交通を担う幹線道路の沿道への集客施設の無秩序な立地は、渋滞や環境悪化などを引き起こすおそれがある。
- ・また、無秩序な住宅地や生活サービス施設の立地は、まちの中心市街地の活力低下の要因になることから、計画的な都市計画により、拠点の空洞化防止を目指す。

■都市計画の手法や施策の内容

- ・今後、新たに整備する道路については、沿道土地利用の変化による想定していない交通混雑の発生を未然に防ぐため、路上駐停車排除や沿道建物への出入り車両によって自動車交通が妨げられないような駐車場配置によるトラフィック機能(自動車の走行性を確保する機能)を重視した沿道土地利用の開発を促す。
- ・市町の計画に位置付けられた市街化調整区域の立地については、地区計画等を活用し、周辺との環境の調和を図る。



■ 他法令に基づく規制誘導手法を活用した重層的な土地利用の規制・誘導 方向性 1

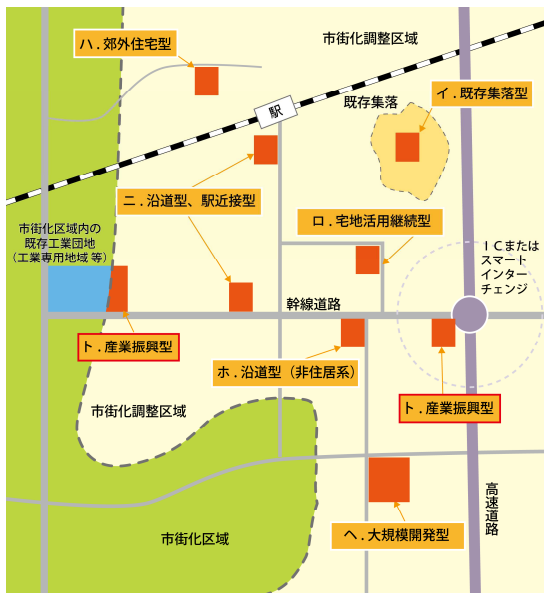
方向性 5

■ 都市計画の基本的な考え方

- ・今後も続く人口減少を見据えて、既成市街地の縁辺部における市街地の拡大を抑制し、コンパクトな都市づくりを目指す。
- ・市街化調整区域(用途白地地域)や都市計画区域外などにおいては、緑など豊かな空間の保全、美しい景観の形成を図り、自然と調和した地域づくりを目指す。
- ・市街地内に存在する農地は、景観・環境・交流等の機能を持つ身近にふれることができる緑として、宅地化の動向等を踏まえ、必要に応じて保全を図る。

■ 都市計画の手法や施策の内容

- ・地域の特性に応じ、市街地拡大の抑制や豊かな自然環境の保全等を図るため、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律、農地法、森林法、自然公園法、宅地造成等規制法等の規制・誘導手法を活用し、重層的な土地利用コントロールを行う。
- ・都市計画法等の土地利用コントロールと併せて、景観法や文化振興条例、風景条例(ふるさと滋賀の風景を守り育てる条例)、市町の景観条例を県・市町の連携のもと運用し、開発行為を適切に規制・誘導する。
- ・市街地内農地の保全に向けては、生産緑地制度の活用や田園住居地域の指定などを検討する。
- ・郊外部のインターチェンジ周辺などで開発圧力が強い地域等においては、無秩序な市街化の抑制、生活環境の悪化防止に向けて、用途地域や特定用途制限地域、地区計画等を適切に活用する。



市街化調整区域における土地利用の方針	対応する類型区分
・既存集落の活性化	イ. 既存集落型
・市街地周辺におけるスプロール化の防止	ロ. 宅地活用継続型
・鉄道駅周辺における生活利便施設等の立地誘導	ハ. 郊外住宅型
・既存工業団地と連携した土地利用の推進	【新規追加】 ト. 産業振興型
・幹線道路沿道の土地利用の推進	ホ. 沿道型(非住居系)
・上位計画に位置付けられた公益に資する事業の推進	ヘ. 大規模開発型
・インターチェンジやスマートインターチェンジ周辺の産業系土地利用の推進	【新規追加】 ト. 産業振興型

図 6-4 滋賀県における市街化調整区域の地区計画の活用イメージ

■居住・生活サービス機能の誘導・集積のための土地の確保が困難な拠点において、必要に応じて拠点に近接した区域での必要最小限かつ計画的な市街地の形成 **方向性 1**

■都市計画の基本的な考え方

- ・市街地が拡大傾向にある地域等においては、市街地内に開発可能な低未利用地や住み替えを促す空き家が無く、増加人口が現状の市街地で収容しきれない、あるいは生活サービス機能を確保するうえで必要となる新たな土地が市街地内に確保できる見通しが無い場合がみられる。
- ・人・モノ・情報などの交流ができるまちづくりを推進するために、拠点への居住・生活サービス機能の誘導・集積を促す範囲で、拠点に近接した区域での必要最小限かつ計画的な市街化区域の拡大の検討を行い、無秩序な市街地拡大を抑制する。

■都市計画の手法や施策の内容

- ・居住誘導区域・都市機能誘導区域への居住・生活サービス機能の誘導・集積を促進しつつ、近接した区域における適切な配置・連携を図る。
- ・近接した区域との居住・生活サービス機能の分担や区域間の交流・連携を図る。
- ・「都市計画区域マスタープラン」の目標年に対する市街化区域の規模(人口)および産業規模(産出額等)について推計を行い、市街地内で居住地や産業用地が収容できない場合は、拠点に近接した低未利用地を前提に必要最小限かつ計画的な開発を計画に位置付ける。

■市街化区域における市街化が見込まれない地域や人口減少により人口密度の低下が見込まれる地域、居住誘導区域外における立地規制により居住の誘導がなされた地域などにおける逆線引きの積極的な検討 **方向性1** **方向性5**

■都市計画の基本的な考え方

・市街化区域内であっても人口減少により人口密度の低下が見込まれる地域や、立地適正化計画における居住誘導区域外などの将来的に積極的な市街化が見込まれない地域について、インフラの整備・維持管理の効率化等を目指し、土地利用規制の見直しを図る。

■都市計画の手法や施策の内容

- ・人口減少と高齢化の中でも都市の機能を維持し、持続的な都市生活を可能とするコンパクトな都市の形成に向けて、人口密度低下の可能性、計画的市街地整備の見込み等の視点から、市町からの申出等に基づき、市街化区域から市街化調整区域への変更(逆線引き)を検討する。
- ・区域区分の変更は概ね5年ごとに行う都市計画基礎調査の結果に基づいて、「都市計画区域マスタープラン」と併せて以下の手順で定期的に見直しを行う。
- ・なお、区域区分見直しの際は、集落維持や地域振興などの観点を踏まえ、秩序ある土地利用の形成に向けて、各市町における個別の事情を勘案しながら広域自治体である県が全体最適となるよう調整を図る。

——区域区分の検討方法 例——

- ・都市計画基礎調査を基に、目標年次(概ね10年後)における人口・産業の規模(フレーム)の推計。
  - ・目標年次における人口や産業規模の実現に向けて、市街化区域の規模(住居系市街化区域規模、工業系市街区域規模)の設定。
  - ・上記を基に、都市計画運用指針や県が示す「市街化区域および市街化調整区域の見直しの基本的事項」に基づき、対象市町が具体的案を作成。
- ※この際、県の都市計画区域マスタープランや市町の都市計画マスタープラン等の上位計画との整合、事業化等の確実性等について考慮が必要。
- ・対象市町が作成する具体的案に対して、県が調整。

## (2)多様な産業創出・農林業振興のための土地利用

■広域交通アクセスに優れるインターチェンジ(スマートインターチェンジ含む)周辺・主要路線沿いや既存の工場集積地など既存ストックの活用が可能なエリアにおいて、必要に応じ新たな工業用地や物流拠点などを計画的に確保 **方向性2**

### ■都市計画の基本的な考え方

・高度な先端技術によりグローバル市場での競争力を有する様々な分野の大企業の事業所や研究所等が数多く集積していることを活かして、今後の更なる経済成長に向けた、成長性のある企業立地による活性化と企業同士の交流による新たな連携・協働から、高度な集積効果の発現を目指す。

### ■都市計画の手法や施策の内容

- ・広域交通アクセスに優れるインターチェンジ(スマートインターチェンジ含む)周辺・主要路線沿い・工場集積地など、既存ストックの活用が可能な市街化調整区域においては、地域本来の性格を維持することを前提に、各種制度等を活用し、新たな工場や物流拠点などの企業立地に資する用地の確保を行う。
- ・市街地内に産業集積に必要となる土地の確保ができる見通しが無い場合、周辺の土地を大量に都市的土地利用に転換せざるを得ない状況が生じる可能性について検討し、必要に応じて新たな工場や物流拠点などの企業立地に資する用地の計画的な確保を行う。
- ・市町の都市計画マスタープランの将来都市構造図などで、産業立地を推進する位置を示すなど、総合的な土地利用と整合した計画的な産業集積を図る。

■工業用地や物流拠点などの確保に係る公的関与の状況等に応じた区域区分の随時見直しの実施 **方向性2**

### ■都市計画の基本的な考え方

・新たな工業用地や物流拠点などの確保のための土地利用における区域区分の随時見直しについては、都市政策上の必要性、土地需要の状況、計画的な整備の見直しおよび公的関与の状況等に応じて、保留フレームを活用することを基本とする。

### ■都市計画の手法や施策の内容

- ・区域区分の変更は、社会情勢の変化に対応するため、都市計画基礎調査に基づき、総合的観点から実施する。
- ・区域区分の随時見直しにおいては、特に事業実施の確実性や、直ちに見直しが必要な理由等を元に、適切に判断する。

■本県の農林業を支え、県土の保全にも寄与している農林業に従事の方が居住する農山村集落を維持するための居住・日常的な生活サービス機能の誘導 **方向性1** **方向性2**

■都市計画の基本的な考え方

- ・県土の保全にも寄与している農林業の維持・発展に向けて、担い手への農地・森林の集積、居住集落における日常的な生活サービス機能の集積等により、労働負担の軽減を図るとともに、農林業に従事の方が居住する農山村集落の維持を図る。
- ・過疎化や高齢化の進行が深刻な農山村集落の拠点の維持に向けては、市街化調整区域内に拠点がある場合には、必要に応じて限定的に市街化調整区域における地区計画の活用を行う。

■都市計画の手法や施策の内容

- ・都市基盤の整備された旧町村の中心地等で住宅や店舗等の立地により集落の活力維持を図る必要がある地域、産業拠点や交流拠点の形成により活性化を図る必要がある地域などにおいては、地区計画制度等の活用により、住民自らが将来の地域のあり方について検討し、地域資源を活かした、地域主導によるまちづくりを支援する。
- ・農山村集落地における日常的な生活サービス機能の集積等により快適な生活環境の整備を推進するとともに、インフラ整備等による交通アクセスの改善を図り、中心市街地と農山村集落との連携を強化する。



### (3)安全なまちづくりのための土地利用

■災害ハザードエリアにおける新たな開発・市街化の抑制 **方向性 4**

■安全な土地利用および住まい方への誘導 **方向性 4**

■安全な地域への居住や生活サービス機能の誘導 **方向性 4**

#### ■都市計画の基本的な考え方

- ・本県では、琵琶湖西岸断層帯をはじめとした活断層による地震や、南海トラフ地震による大規模災害の発生が危惧されている。
- ・頻発・激甚化している自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、立地適正化計画と防災との連携強化など、安全なまちづくりのための総合的な対策を講じる。
- ・特に、近年、激甚な水災害が全国各地で発生し、今後、気候変動の影響による降雨量の増加等により、さらに頻発化・激甚化することが懸念されることから、河川整備等と防災まちづくりの総合的・重層的な取組により、水災害に強いまちづくりを目指すことが必要である。
- ・自然災害に強い県土づくりに向けて、「地先の安全度マップ」に基づく、頻度の高い浸水のおそれのある区域や、土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域の土砂災害のおそれのある区域においては、原則として市街化区域に含めず、居住誘導区域の見直しも行う。さらに、水防法の浸水想定区域のうち災害時に人命に著しい危害が生ずるおそれがあると認められるエリアについては、開発許可を厳格化する。
- ・安全まちづくりに関する土地利用誘導・規制については、【別表】を基本とする。

#### ■都市計画の手法や施策の内容

- ・災害レッドゾーンにおいては、都市計画区域全域で、自己以外の居住の用に供する住宅(分譲住宅、賃貸住宅等)、自己以外の業務の用に供する施設(貸オフィス、貸ビル、貸店舗等)および自己の業務用施設(店舗、病院、社会福祉施設、旅館・ホテル、工場等)の開発を原則禁止する。
- ・災害ハザードエリア内の既存の住宅・施設については、都市再生特別措置法に基づく防災移転計画を作成するなどして、移転を推進することが望ましい。
- ・特に、水災害リスクを踏まえた防災まちづくりに取り組むに当たっては、河川整備等との総合的・多層的な取組により効果的に地域の安全性を高めることができるよう、「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」を踏まえ、治水、下水道、防災、都市計画、建築その他の関係部局および河川管理者、下水道管理者、砂防施設等管理者は積極的な連携に努める。
- ・「都市安全確保拠点整備事業」を活用し、災害が発生した場合における安全性を確保するために必要な、非常用発電設備や防災備蓄倉庫などの施設整備を推進する。
- ・「地先の安全度マップ」に基

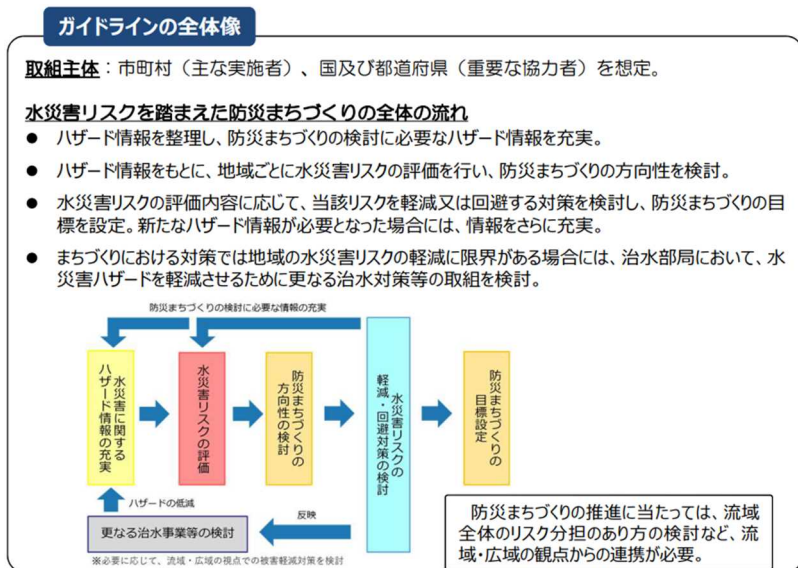


図 6-5 水災害リスクを踏まえた防災まちづくりガイドラインの全体像  
参考:国土交通省「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」令和3年5月

づき、10年に1度の降雨確率で50cm以上の浸水が見込まれるエリアや土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域については、必要に応じて居住誘導区域の見直しを実施し、やむを得ず居住誘導区域に含める場合は、防災指針に防災対策・安全確保策を記載する。

- ・「地先の安全度マップ」に基づく10年に1度の降雨確率で50cm以上の浸水が見込まれるエリアについては、原則市街化区域に含めない(ただし、浸水による県民の生命、身体および財産に対する著しい被害の発生を防止するための対策が講じられ、または確実に講じられると見込まれる場合は、この限りでない)。
- ・浸水ハザードエリア等においては、市街化調整区域における住宅等の開発許可を厳格化し、安全上および避難上の対策等を許可の条件とする。

別表 【安全まちづくりに関する土地利用規制・誘導について】

	都市計画区域				都市計画区域外
	線引き都市計画区域		非線引き都市計画区域		
	市街化区域	市街化調整区域	用途地域	白地地域 (=用途未指定地域)	
開発許可が必要な規模	1,000㎡以上が対象	全ての規模が対象 ※立地基準もあり	3,000㎡以上が対象	3,000㎡以上が対象	10,000㎡以上が対象
<b>レッド</b> 災害危険区域 土砂災害特別警戒区域 地すべり防止区域 急傾斜地崩壊危険区域	災害レッドゾーン 自己居住用を除き開発許可を原則禁止 【今回法改正(自己業務用追加)(R2.6)】<R4.4 施行予定>				
	災害レッドゾーン 居住誘導区域から原則除外 【今回法改正(R2.6)】 <R3.10 施行予定>	- (居住誘導区域の設定は不可)	災害レッドゾーン 居住誘導区域から原則除外 【今回法改正(R2.6)】 <R3.10 施行予定>	- (居住誘導区域の設定は不可)	
<b>イエロー</b> 浸水想定区域 土砂災害警戒区域 地先の安全度マップに基づくエリア	地先の安全度マップ 1/10 で 50cm 以上のエリア →必要に応じて、居住誘導区域の見直しを実施(居住誘導区域に含めない) または、やむを得ず、居住誘導区域に含める場合は、「防災指針」に防災対策や安全確保策を記載【独自】	- (居住誘導区域の設定は不可)	地先の安全度マップ 1/10 で 50cm 以上のエリア →必要に応じて、居住誘導区域の見直しを実施(居住誘導区域に含めない) または、やむを得ず、居住誘導区域に含める場合は、「防災指針」に防災対策や安全確保策を記載【独自】	- (居住誘導区域の設定は不可)	
	土砂災害警戒区域 →同上【独自】	- (居住誘導区域の設定は不可)	土砂災害警戒区域 →同上【独自】	- (居住誘導区域の設定は不可)	
	-	水防法の浸水想定区域等のうち、災害時に人命に著しい危害が生ずるおそれがあると認められるエリア →開発許可を厳格化: 法 34 条 11 号および 12 号の条例の区域から除外、安全上および避難上の措置が講じられたもの限り開発審査会の議を経て許可 【今回法改正(R2.6)】 <R4.4 施行予定>	-	-	
	-	地先の安全度マップ 1/10 で 50cm 以上のエリア →線引きの見直しの際、市街化区域に含めない【独自】 【条例制定済(H26)】	-	-	

(イ)計画的な都市施設の配置および整備、自然環境の保全

■拠点における既存ストックの改変による居心地が良く歩きたくなる空間の形成など、官民連携による市街地整備やまちなかの居住・生活サービス機能の更新 方向性 1 方向性 2 方向性 3

■都市計画の基本的な考え方

- ・地域の特性にあった、適正な土地利用への規制・誘導を促し、原則として、拠点内の遊休地などにおいて計画的に市街地形成を推進する。
- ・既存ストックを有効活用するために、空き家のリノベーションを推進する。
- ・拠点外に新たに市街地形成を図る場合は、例えば、拠点内に開発可能な空地や住み替えを促す空き家が無いなど、やむを得ない理由がある場合のみに適応し、拠点に近接して居住や生活サービス機能の誘導・集約を促し、計画的な新市街地形成を推進する。

■都市計画の手法や施策の内容

- ・既成市街地において低未利用地等がランダムに発生する「都市のスポンジ化」の対策として、「空間再編賑わい創出事業」や「敷地整序型土地区画整理事業」等の柔軟な区画整理手法を組み合わせながら、小規模でも空き地等を集約する「小規模で柔軟な区画整理」を実施する。
- ・魅力ある拠点形成に資する用途地域の指定や見直しを行うガイドラインとして、「用途地域の指定の手引き(平成7年3月)」を今後改定する。
- ・拠点において、官民連携によるウォークアブル空間の創出や公園・緑地のリノベーションなど既存ストックを活用した居心地が良く歩きたくなる空間の創出やオープンスペースの充実、職住近接・一体の生活圏の形成を図る。
- ・既成市街地における空き家や低未利用地などに対し、「隣地統合」や、官民連携によるリノベーションなどを推進する。



隣地の取得による敷地の拡大

・高度成長期に開発された郊外住宅地の中には、当時の時代背景も踏まえ十分な広さの敷地がない住宅も散見される。  
 ・こうした住宅地で、高齢化や人口減少とともに発生する空き家・空き地の情報を、地元不動産業者も含めた地域コミュニティで共有することで、隣地取得等を通じた住環境の向上の事例が見られる。

隣の空き地・空き家の取得で住環境を向上  
 ～隣地取得(毛呂山町長瀬第1、第2団地)～

居住環境の向上にもつながる高度成長期郊外住宅地での取組

毛呂山町・長瀬第1団地、第2団地

埼玉県毛呂山町の私鉄駅前のこの郊外住宅地は、昭和30年代後半に旧住宅地造成事業により開発されました。当時の時代背景も踏まえ、開発区画の面積や道路幅員などは、現在から見ると、必ずしも十分な敷地面積や住環境の水準であるとはいえない状況となっています。また、住宅も当初は連売分譲で、平屋建て・土壁・板壁の延べ床面積は41㎡、2DKと、狭小な住宅となっていました。

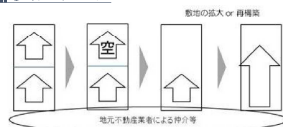
その中で、近年の高齢化・人口減少の流れの下、発生した空き家や空き地を近隣の住民等が取得することによる居住水準・住環境向上、事業用地の拡大といった事例が多数見られるようになってきました。

【空き地・空き家の現状と区画制の変化】

	第1団地	第2団地
全区画数	969	612
空き地率	10%	5%
駐車場利用	9%	4%
未利用	1%	1%

※現状は、平成16年11月時点の現地目視調査。  
 ※区画制の変化は昭和51年住宅地図との比較。

■事業スキーム



高度成長期の郊外住宅地の現状



【側溝を入れて4mぎりぎり】 【分譲当初のままの平屋建て住宅(空き家)】

出典:国土交通省 国土技術政策総合研究所(2009)。「人口減少社会に対応した郊外住宅地の再生・再編手法の開発」  
<http://www.nilm.go.jp/lab/bcg/sinyou/kpr/prn0026pdf/kp0026.pdf>

概要・経緯・実績等

■実績(区画制の変化)

【空き地・空き家の現状と区画制の変化】

	第1団地	第2団地
ビルドアップ率※	90%	95%
空き家	7%	7%
隣接区画の取得	152件	81件
住宅の更新	あり	93%
	なし	7%
		3%

※ビルドアップ率とは、区画内の建設進捗を示す指標。  
 ※現状は、平成16年11月時点の現地目視調査。  
 ※区画制の変化は昭和51年住宅地図との比較。

自治体からのメッセージ

～苦労した点、ポイントとなる点～  
 ・地域住民や不動産業者との意見交換を行い、土地適正化計画等への位置づけを行いました。

図 6-6 隣地統合による土地の有効活用イメージ

参考:国土交通省「空き地等の利活用に関する先進的取組(事例集)」



■ 駅前広場の整備や駐車施設の適切な配置、過度な自動車流入の抑制など公共交通結節点の機能強化・充実 **方向性1** **方向性3**

■ 都市計画の基本的な考え方

- ・鉄道駅周辺は、各市町・各地域の玄関口として、周辺の市街地と一体的・総合的に連携した交通結節機能の強化を図る。
- ・地域の歴史や街並みと調和し、豊かな公共空間を備えた公共性の高い駅前空間の創出により、様々な人々が集い・交流する拠点の形成を目指す。
- ・駐車場施設の配置適正化や高質化を誘導することにより、公共交通を中心とした「歩いて楽しいまちづくり」を促進する。

■ 都市計画の手法や施策の内容

・都市計画道路と一体となった整備や、立地適正化計画・都市再生整備計画を活用した事業実施など、駅前広場の整備・改修を市町とともに推進する。

・また、公共的空間、駐車場・駐輪場、駅の広場・滞留空間の整備等には、交通ターミナル戦略を活用し、まちの中心となる駅・駅前広場と周辺街区（駅まち空間）において、地方公共団体、民間開発事業者、鉄道事業者の連携による、利便性・快適性・安全性の高いゆとりのある一体的な空間の創出を図る。

・駅周辺において、過度な自動車流入を抑制するため、駐車場の需要調整（柔軟な料金設定等）や通行規制エリアの設定などソフト施策の導入を検討する。また、必要に応じて、立地適正化計画の都市機能誘導区域における駐車場配置適正化区域の指定を進める。

・交通結節機能を有する拠点の形成と、公共交通機関の利用促進に向けて、広域的な観点のもと、MaaSなども含めた総合的な交通体系の再構築を図る。

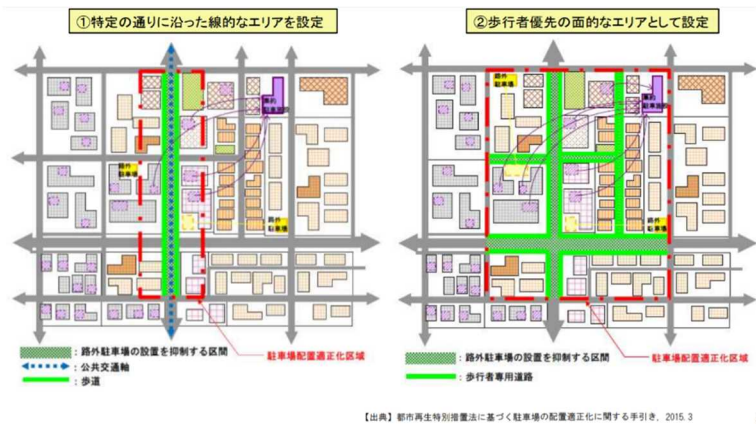


図 6-7 駐車場配置適正化のイメージ  
参考：国土交通省「駐車場の配置適正化と高質化への誘導について」平成 29 年 10 月

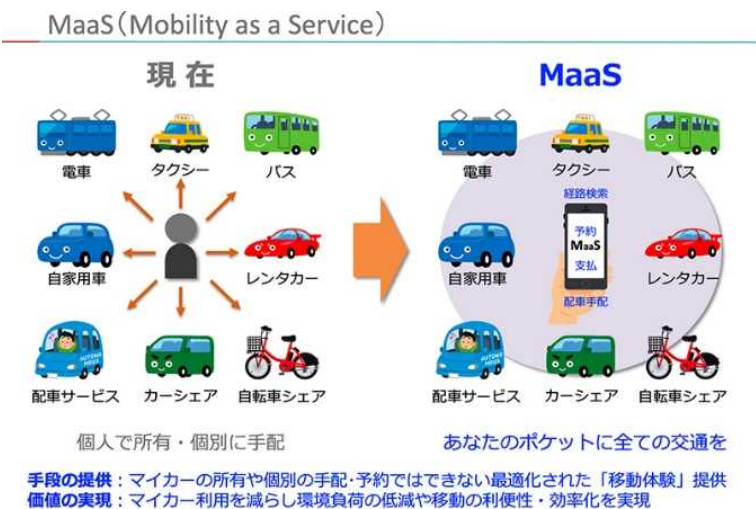


図 6-8 MaaS イメージ

参考：アイティメディア株式会社「ITmedia エンタープライズ」引用  
(<https://www.itmedia.co.jp/enterprise/articles/1901/09/news013.html>)

## ■都市公園の整備、機能強化、適切なマネジメント、官民連携によるにぎわい創出 方向性 1

### ■都市計画の基本的な考え方

- ・都市公園は、自然環境の保全、防災、レクリエーション等の様々な機能を有する安全でゆとりある生活に欠かせない施設である一方で、近年では都市公園の施設を柔軟に使いこなすこと、老朽化した施設の更新および魅力向上を行うことが求められている。
- ・「滋賀県営都市公園マネジメント基本方針」に基づき、適切なマネジメントにより安全・安心で快適な暮らしを支える都市基盤としての機能強化を図るとともに、都市公園が持つ多様な個性を活かした地域のにぎわいを生み出す官民連携による公園づくりを目指す。

### ■都市計画の手法や施策の内容

- ・財政負担の軽減と民間の創意工夫によるコスト縮減、サービスレベルの向上を図るため、平成 29 年の都市公園法改正により創設された公募設置管理制度(Park-PFI)による利便施設の導入などを推進する。
- ・びわこ文化公園、びわこ地球市民の森、奥びわスポーツの森、(仮称)県営金亀公園のほか、市町が管理する都市公園においても民間事業者の活力を導入することにより、来園者への更なるサービス向上による魅力ある施設の整備を行う。また、Park-PFI 等の事業手法による周辺エリアも含めた都市公園の一層の魅力向上を図る。
- ・地域住民や利用者団体、ボランティア等も含めた多様な主体の参画と連携による都市公園づくりを推進する。

## ■大規模自然災害に備えた市街地の安全対策の推進 方向性 4

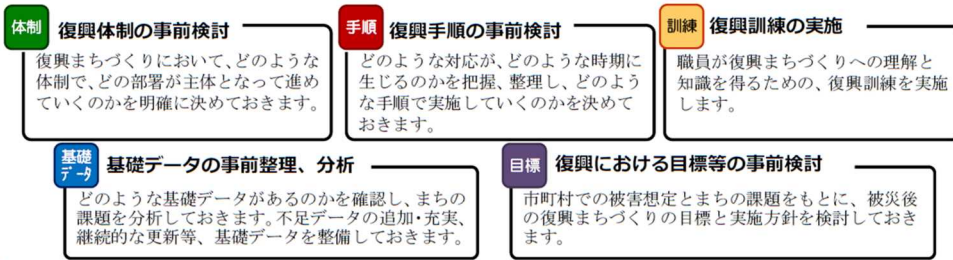
### ■都市計画の基本的な考え方

- ・大規模自然災害に備え、防災活動や災害時の安全確保に必要な都市基盤を整備し、市街地の安全対策を図る。
- ・都市計画道路、都市計画公園などの整備、避難路・避難地の確保により、円滑な避難体系の確立や市街地の延焼防止を図る。
- ・災害時に必要となる応急機能(応急救助機関の活動拠点・避難所・救護所など)の確保・配置、事前防災・事前復興について、市町や地域住民等と共にあらかじめ検討し、強靱な県土の確立を目指す。

### ■都市計画の手法や施策の内容

- ・木造住宅が密集し都市基盤の整備が遅れている地区においては、建築物の不燃化の促進や避難路の確保に努める。さらに、市街地再開発事業など面的整備も含めた都市基盤の整備や市街地の不燃化を検討する。
- ・市街地における避難・延焼遮断空間の確保のため、都市計画道路や生活道路の計画的な整備を推進する。
- ・避難地、延焼遮断空間としての機能を有する都市公園等の体系的な整備を推進する。
- ・緊急輸送道路等を適切に指定するとともに、耐震補強や道路防災点検等により災害に強い道路ネットワークを確保する。また、主要な道路の多重性・代替性が確保できるよう、道路の防災対策や既設路線の拡幅、電線共同溝の整備等による無電柱化を推進する。
- ・災害時の緊急輸送については、道路ネットワークの活用を基本とし、道路以外にも滋賀県の特徴を活かし、湖上交通の活用についても検討する。
- ・市町や地域住民等と共に、災害時の応急機能の確保・配置を定めておく。また、大規模災害のリスクを踏まえ、迅速・円滑な復興まちづくりをあらかじめ検討し、事前復興計画を策定するなど、事前防災の観点から必要な取組を行う。

### 復興事前準備の取組内容について



### 復興事前準備の進め方

市町村の復興事前準備の取組状況に応じて、段階的に取り組みます。

ステージ	復興事前準備の取組
基礎編	ステージ1 復興事前準備の必要性に気づき、自らのまちの取組状況を確認する Step 1: 復興事前準備の取組内容を学び、その必要性に気づく Step 2: 自らのまちの復興事前準備の取組状況を確認する <b>基</b>
	ステージ2 復興事前準備に取り組む Step 3 まちの基礎データと被害想定を重ね合わせ、まちの課題を集約し、共有する <b>基</b> Step 4 復興事前準備の必要性を問いかけ、復興まちづくりの課題を認識する <b>基 訓</b> Step 5: 復興体制と復興手順を検討する <b>体 手</b> Step 6: 計画に復興事前準備の取組を位置づける <b>体 手 訓 目</b>
	ステージ3 事前復興計画づくりに取り組む Step 7: 事前復興計画を策定する <b>体 手 訓 基 目</b> Step 8: 基礎データを整備する <b>基</b>
	フォローアップ Step 1: 職員の復興まちづくりに必要な実務能力の習熟に向けた訓練を実施する <b>訓</b> Step 2: 住民を含めて復興まちづくり訓練に取り組む <b>訓</b> Step 3: 復興事前準備の取組の進捗状況を検証する
	復興事前準備をフォローアップする
	ステージ3 事前復興計画づくりに取り組む

図 6-9 復興事前準備の取組内容と進め方

参考:国土交通省「復興まちづくりのための事前準備ガイドライン概要版」平成 30 年 7 月

## ■ 居住誘導区域外など居住を誘導しない区域において、居住環境の再構築や自然的環境への転換 **方向性 1** **方向性 5**

### ■ 都市計画の基本的な考え方

- ・居住を誘導しない低密度な市街地において、ゆとりある居住環境の再構築や、自然的環境への転換を行う。
- ・住宅と農地が混在し、両者が調和して良好な居住環境と営農環境を形成している地域を目指すべき市街地像として都市計画に位置づけし、農地の開発や市街地のスプロール化を抑制し、良好な住環境を維持する。

### ■ 都市計画の手法や施策の内容

- ・居住を誘導しないエリアの低密度な市街地における土地利用コントロール手法として、隣地取得や空き地の菜園利用、隣接住民への区画貸与等を実施し、広々とした住環境形成、緑地や農地への転換を促進する。
- ・市街化区域内(特に居住誘導区域外)に良好な農地が存在する場合は生産緑地制度の導入を検討する。
- ・市街化区域内において宅地と農地が混在し、両者が調和して良好な居住環境と営農環境を形成している地域を「田園住居地域」として用途地域を定め、開発・建築規制を行う。また、状況に応じて、「優良田園住宅の建設の促進に関する法律」に基づき、田園居住区整備事業を実施し、自然と調和した低



密度でゆとりある居住空間を創出する。

- ・地域活性化の観点から、市街化調整区域において計画的に一定の開発を許容する場合は、無秩序な開発や土地利用を抑制するため、地区計画を策定し、周辺環境との調和を確保しつつ、環境や景観を阻害するおそれのある土地利用や建築物を規制・誘導し、良好な地域環境を維持、保全、創出する。

## ■防災・減災のための緑とオープンスペース(街路空間、緑地・公園、都市農地、水辺空間、民間空地など)の保全および確保 方向性 4 方向性 5

### ■都市計画の基本的な考え方

- ・琵琶湖をはじめとした水辺空間、草津川跡地公園等の緑豊かな公園、市街地内や市街地近郊に広がる農地など、本県が誇る美しい風景を構成するオープンスペースを保全・確保することで、県土全体の防災・減災の強化を目指す。
- ・街路空間、緑地・公園、河川等のオープンスペースを活用しながら、連続的な防災空間の整備を図る。
- ・土砂災害防止や延焼遮断等の機能を有する緑地の体系的な保全・確保を図る。
- ・市街地内に存在する農地は、洪水防止や一時的な避難場所としての機能を持つ緑として、宅地化の動向等を踏まえ、必要に応じて保全を図る。

### ■都市計画の手法や施策の内容

- ・避難地、延焼遮断空間としての機能を有する都市公園等の体系的な整備を推進する。
- ・延焼遮断帯としての機能確保のため、緑地や並木、河川等を適切に保全する。
- ・緑地の保全・確保に向けては、都市緑地保全法による施策展開(緑の基本計画、特別緑地保全地区制度、緑地協定制度など)を図るとともに、積極的に緑化を促進する。
- ・市街地内農地の保全に向けては、生産緑地制度の活用や田園住居地域の指定などを検討する。
- ・市街地火災の延焼防止、一時的な避難地の確保として、身近な公園や空地を「防災空地」として積極的に評価し、暫定的な確保・活用が可能となる制度を検討する。

## ■都市公園を核とした公園、広場、緑地等のオープンスペースの充実とネットワーク化、都市緑化の推進 方向性 1 方向性 4 方向性 5

### ■都市計画の基本的な考え方

- ・本県では、草津川跡地公園等のグリーンインフラの取組が官・民連携により推進されている。今後も、ハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、防災・減災をはじめとした様々な課題の解決に資するグリーンインフラの多様な展開を目指す。
- ・既設都市公園等のストック効果を高めつつ、拠点の形成や集約型都市構造の転換と併せた緑・オープンスペースの再構築により、緑豊かでゆとりある都市生活の実現を目指す。
- ・公園や緑の不足する地域においては、都市公園の充実、身近な公園・広場の充実など、都市の多様な緑化を推進し、緑に囲まれた潤いのある都市空間の形成を目指す。
- ・拠点周辺において、質の高い公共空間(オープンスペース)を備えた広場的空間を創出し、様々な人々が集い・交流する場の形成を目指す。

### ■都市計画の手法や施策の内容

- ・地域の実情に応じて、求められる公園・広場等の種類や規模、内容を検討し、都市公園や身近な公園・広場の計画的な整備を推進する。

- ・民間事業者と連携した都市公園のマネジメント、地域住民が主体となった公園運営を推進する。
- ・緑地の保全・確保に向けては、都市緑地保全法による施策展開(緑の基本計画、特別緑地保全地区制度、緑地協定制度など)を図るとともに、積極的に緑化を促進する。
- ・街路樹の植栽、建築物の緑化や敷地内緑化など、都市の修景に資する緑化を促進する。

**オープンスペースの充実と安全・安心な利用の確保**

○ まちなかの交流・滞在空間や健康づくり、憩いの場となる公園等のオープンスペースをネットワーク化し、ゆとりのある屋外空間として一体的に利活用するため、既存の事業によりオープンスペースの充実を図るとともに、都市公園における感染症対策を集中的に支援する。

**<イメージ>**

※統合河川環境整備事業やまちなかウォカブル推進事業等と連携

**都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業 (拡充)**

○ 都市公園における感染症対策を交付対象事業に追加 (令和7年度まで)

**<対策の例>**

- ・ 接触機会の少ない手洗場の整備
- ・ トイレのタッチレス化
- ・ ソーシャルディスタンスを確保できる空間の整備
- ・ デジタル技術による混雑把握 等

接触機会の少ない手洗い場 (イメージ)      デジタル技術による混雑把握 (イメージ)

Wi-Fiセンシング      画像解析

**自然環境や歴史文化を活かした国営公園等の整備・活用**

○ 国営公園等において、地域活性化等の一層の推進や増大したオープンスペースの需要への対応を図るため、魅力的な自然環境や我が国固有の優れた歴史文化資産等を活かした整備・活用を推進。

国営武蔵丘陵森林公園 (埼玉県)      明治記念大権邸跡 (神奈川県)

サイクリング等屋外活動の場として利活用      旧大権別荘・陸奥別荘跡の庭園部を一部公開

図 6-10 公園緑地の整備等によるオープンスペースの充実イメージ

参考:国土交通省「令和3年度都市局関係予算決定概要」令和2年12月

**■農地や樹林地、水辺など身近な自然環境の保全**    方向性4    方向性5

**■都市計画の基本的な考え方**

- ・市街地内に存在する農地は、景観・環境・交流等の機能を持つ身近にふれることができる緑として、宅地化の動向等を踏まえ、必要に応じて保全を図る。
- ・農地や樹林地、琵琶湖や河川の水辺など、身近な自然環境を保全することにより、身近な自然とふれあうライフスタイルの実現を目指す。

**■都市計画の手法や施策の内容**

- ・市街地内農地(都市農地)の保全に向けては、生産緑地制度の活用や田園住居地域の指定などを検討する。
- ・市街地内農地(都市農地)の貸借を円滑化し、都市住民による耕作、市民農園や農家レストランの開設等を促進する。
- ・農業振興地域の整備に関する法律や農地法に基づき、農地を適切に保全する。また、国の補助制度(中山間地域等直接支払制度等)の活用等を促し、営農の支援と耕作放棄地対策に努める。
- ・琵琶湖周辺の自然環境の保全や琵琶湖を眺める景観(琵琶湖をまたぐ広域的景観)の保全のため、景観法や風景条例(ふるさと滋賀の風景を守り育てる条例)、市町の景観条例を県・市町が連携して運用する。



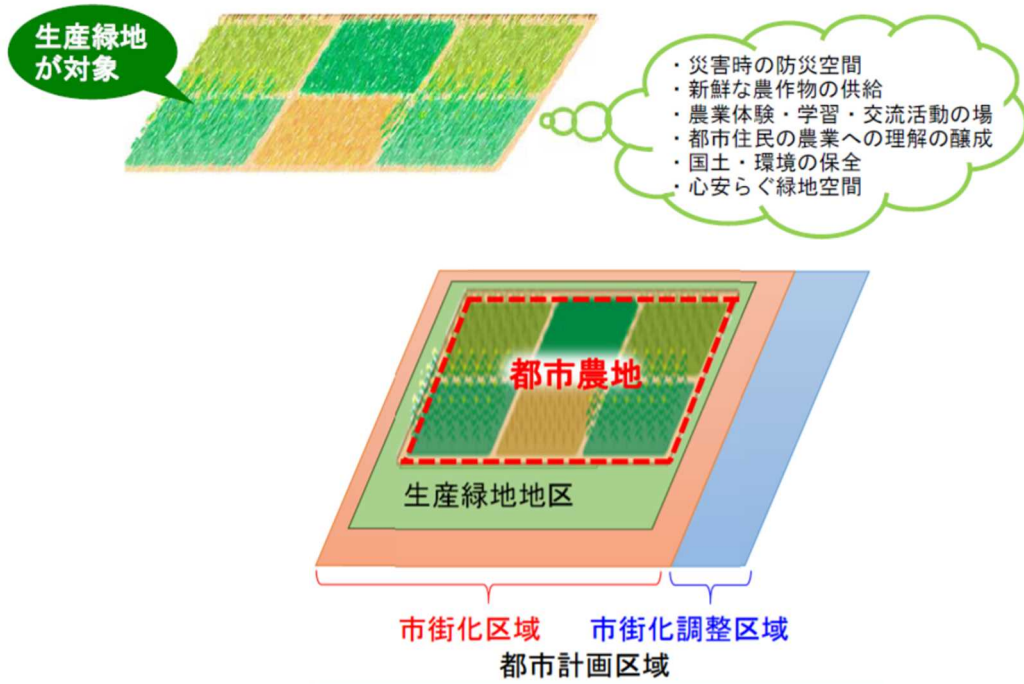


図 6-11 都市農地の活用イメージ

参考:農林水産省「都市農地の貸借の円滑化に関する法律の概要」令和元年 11 月

**■防災・減災、環境保全、地域振興など自然環境が有する多面的な機能の活用** 方向性 4 方向性 5

**■都市計画の基本的な考え方**

・本県では農地や樹林地、琵琶湖や河川の水辺など、豊かな自然環境を有する。自然環境が有する多面的な機能を防災・減災、環境保全、地域振興など様々な観点から活用し、新たな価値の創出を目指す。

**■都市計画の手法や施策の内容**

・自然環境を多面的に活用し、地域住民や地元団体によるレクリエーション活動、自然とのふれあい、やすらぎ、運動、文化活動、散歩など、様々な場における地域活動や市民活動等を支援する。



図 6-12 グリーンインフラの考え方

参考:国土交通省 HP「グリーンインフラの当面の考え方」

## 7 地域の実情に応じた整備・開発および保全の方向性について

### 7-1 5つの地域(圏域)の設定

「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、地域ごとの実情や将来像、特性に応じたものとする観点から、県内を5つの地域(圏域)に区分する。

なお、5地域(圏域)の区分に当たっては、県の国土利用計画の地域区分や地域ごとの都市的な利用状況、既存のサービス機能の集積ストックや公共交通・道路インフラの整備状況および日常生活圏等を踏まえて設定した都市計画区域を基に、一体の地域(圏域)として総合的に整備・開発および保全を図る。

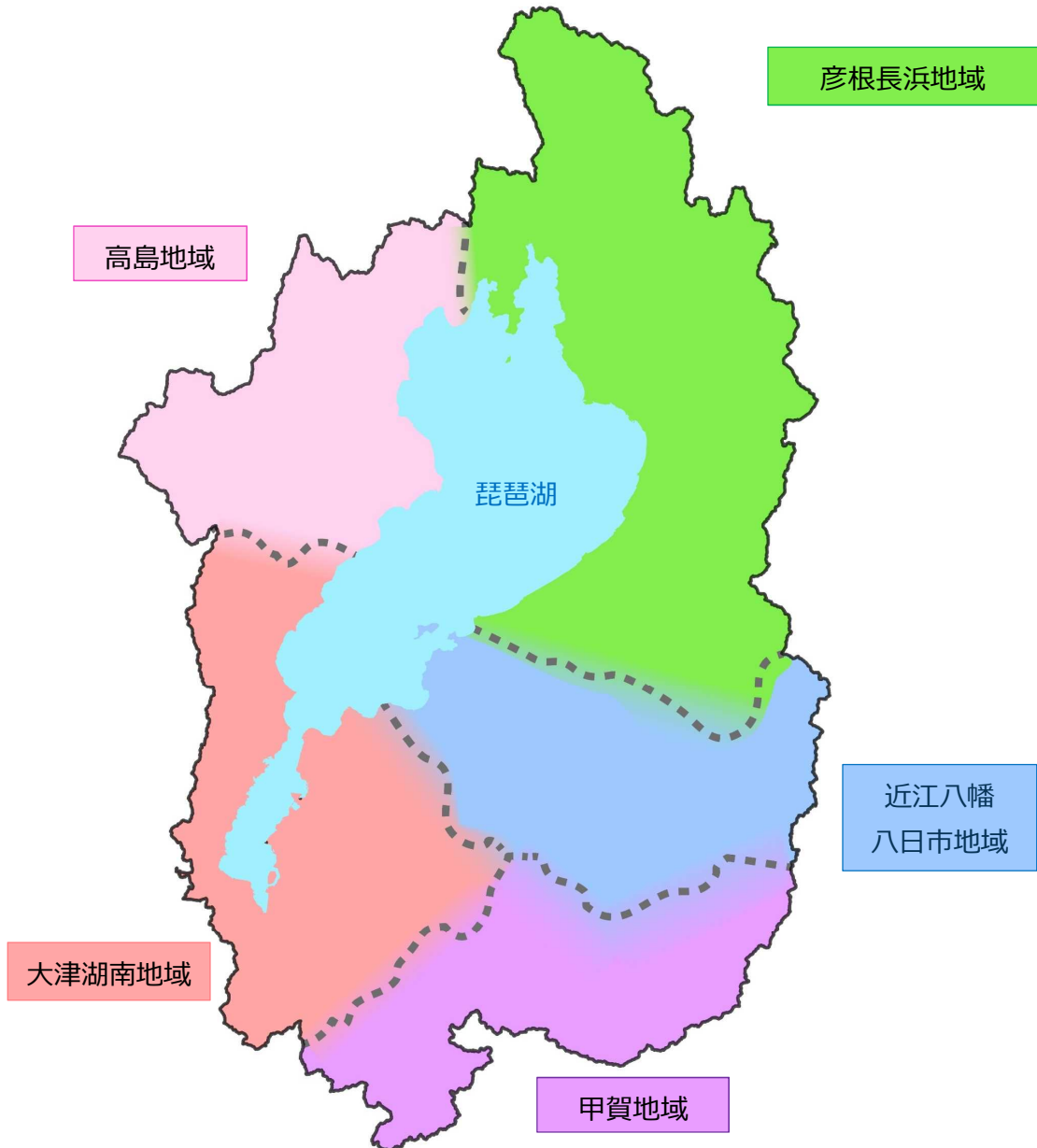


図 7-1 地域区分図

## 7-2 5つの地域(圏域)ごとの方向性

5地域(圏域)の特性を活かし、拠点の形成・都市機能の強化の方向性等について、以下のとおり示す。

### (1)大津湖南地域

#### ■地域の概要

大津湖南地域は、県南西部に位置し、滋賀県の行政の中心・経済等を牽引する地域である。京阪神への通勤通学の利便性の高さから住宅需要も高く、今後も人口が増加する傾向にある。

#### ■拠点の形成・都市機能の強化について

既に一定の機能が集積している市役所や支所などの行政施設周辺、鉄道駅・IC 周辺などの交通結節点周辺を、拠点として機能強化を図る。

また、県庁や裁判所などの高度な機能が集積する地域においては、滋賀県の自立的発展を図るため、引き続き都市機能の維持・集積を図る。

#### ■拠点の形成・交通ネットワークとの連携について

名神高速道路や新名神高速道路、主要幹線道路、JR 等の交通ネットワークを活用し、連坦する市街地間や拠点間が公共交通などの交通軸により結ばれたネットワークの形成・充実を図り、地域活力の向上につなげる。

#### ■市街地の形成について

市街地が連坦して形成され、令和 7 年まで人口増加の傾向にあるため、市街地が拡大する傾向にあるものの、空き家や低未利用地が散見され、将来的には人口減少に伴う空き家や低未利用地の増加が懸念されることから、大津湖南地域全体を見据えた広域的な見地から、空き家・低未利用地の利活用について調整を図り、統一性のある土地利用コントロールにより、都市機能が集中する駅周辺に居住を集積し、高い人口密度を維持する。なお、既存ストックの有効活用を図った上で、増加する人口が現状の市街地で収容しきれない、あるいは生活サービス機能を確保する上で必要となる新たな土地が現在の市街地内で確保できない場合には、既存市街地の隣接地において、計画的に商工業施設や住宅地などの立地を図る。

#### ■郊外部・農村部について

郊外部においては、都市機能の維持が困難となる地域の発生も懸念されることから、都市機能の機能的配置や集積を図りつつ、都市機能の相互補完が可能となるように、交通ネットワークで連携する。

## (2)彦根長浜地域

### ■地域の概要

彦根長浜地域は、県東北部に位置し、国宝彦根城をはじめとする豊かな歴史・自然を活かした観光資源や、国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会などの大規模スポーツイベントの開催を行う第一種陸上競技場などの施設や大学等の学術研究機関が集積している。

### ■拠点の形成・都市機能の強化について

近江八幡八日市地域や高島地域と連携しながら、交通ネットワーク整備や中心市街地の快適性を高める基盤整備、積極的な企業の立地誘導を図ること等により、利用しやすい多様な機能の充実した拠点の形成を図る。

### ■拠点の形成・交通ネットワークとの連携について

県内唯一の新幹線駅を有し、滋賀県の広域公共交通の玄関口として、高速道路や主要幹線道路、JR 等の交通ネットワークを活用し、連坦する市街地間や拠点間が公共交通などの交通軸により結ばれたネットワークの形成・充実を図り、地域活力の向上につなげる。

### ■市街地の形成について

点在した地域内の他の市街地については、各々が公共交通などの交通軸により結ばれた拠点連携型のネットワークの形成・充実により、地域活力の向上を図る。

### ■郊外部・農村部について

郊外部においては、鉄道駅周辺や旧町の中心を拠点として、複数の生活圏域が形成されているが、今後、人口減少が進行する中で、各拠点における生活に必要な機能集積を図る。

### (3)近江八幡八日市地域

#### ■地域の概要

近江八幡八日市地域は県東中央部に位置し、豊かで広大な農用地や、歴史的な街並みを引き継ぎながら中心部のにぎわいを形成している。

また、名神高速道路インターチェンジ周辺に内陸型の工場が多数立地している。

#### ■拠点の形成・都市機能の強化について

大津湖南地域や彦根長浜地域と連携しながら、中心市街地の快適性を高める基盤整備、積極的な企業の立地誘導、サービスの維持・充実を図ること等により、利用しやすい多様な機能の充実した拠点の形成を図る。

#### ■拠点の形成・交通ネットワークとの連携について

県東部地域の基幹交通軸である、近江鉄道をはじめとする公共交通ネットワークの維持・充実を図り、地域活力の向上につなげる。

#### ■市街地の形成について

近畿圏と中部圏、北陸圏等をつなぐ広域交通の要衝である立地条件、特に、名神高速道路、国道8号、三重県との交流に重要な国道421号、今後整備が見込まれる名神名阪連絡道路の広域交通軸を十分に活用するとともに、スマートインターチェンジやJR駅周辺の整備により、利便性の向上を促進し、商工業施設や住宅地などの立地を図る。

#### ■郊外部・農村部について

郊外部においては都市機能の維持が困難となる地域の発生も懸念されることから、農業・商業・業務機能に加え、工業・流通機能等の集積を活かして活力ある農業の振興を図りつつ交通・情報機能を高める整備や新しい時代にふさわしい産業の誘致・育成による都市機能の維持を図る。

#### ■都市計画区域外について

都市計画区域縁辺部では、無秩序な開発を抑制し、市街地化を適切に土地利用コントロールする。すでに新たな開発が散見される地域では、点在した市街地間が公共交通などの交通軸により結ばれた拠点連携型のネットワークの形成・充実により、地域活力の向上を図る。



## (4)甲賀地域

### ■地域の概要

甲賀地域は県南部に位置し、主要幹線道路が地域を横断し、新名神高速道路のインターチェンジを有するなど、近畿圏と中部圏をつなぐ広域交通の要衝である。

また、JR 草津線が横断するほか、近江鉄道本線や信楽高原鐵道を有し、観光列車として利用されるなど、地域の魅力向上が図られている。

### ■拠点の形成・都市機能の強化について

甲賀地域全体の活力維持に向けて工業や歴史的資源を中心として発展してきた地域の中心部について、都市機能の集約を図る。

さらに、信楽焼などで発展を遂げた地域においては、産業・観光交流の促進により、都市機能の維持を図る。

### ■拠点の形成・交通ネットワークとの連携について

大阪、名古屋から100 km圏内に位置する広域的に利便性の高い特性を活かしながら、大津湖南地域と同様に高速道路や主要幹線道路、JR、信楽高原鐵道等の公共交通ネットワークを活用し、拠点間が公共交通などの交通軸により結ばれた拠点連携型のネットワークの形成・充実により、地域活力の向上を図る。

### ■市街地の形成について

市街地においても、新たな交通基盤や、県下有数の工業集積などを活かした、新しい産業や物流機能等の集積を図る。

### ■郊外部・農村部について

郊外部においては、都市機能の維持が困難となる地域の発生も懸念されることから、工業団地やニュータウンの立地を踏まえ職住エリア間や地域拠点間を交通ネットワークで連携する。

## (5)高島地域

### ■地域の概要

高島地域は県北西部に位置し、豊かな自然環境や美しい景観を有する地域であり、その特性を活かしたまちづくりが進められ、レジャーシーズンを中心に多くの来訪者を集めている。

### ■拠点の形成・都市機能の強化について

彦根長浜地域と連携しながら人口減少下においても、拠点ごとの個性ある魅力を強化するため、それぞれの都市機能の強化・集約化を図る。

### ■拠点の形成・交通ネットワークとの連携について

南北方向の JR 湖西線が広域移動を支援し、利便性が高い公共交通軸が形成されている。公共交通利用者の確保に向け、交通結節点において地域拠点としての都市機能の維持を図るとともに、農業や地場産業をはじめとする既存産業や観光業、小売・サービス業等に対し地域活力の向上を図る。

これからの人口減少・少子高齢化社会に対応できるよう、公共交通ネットワークの維持を図る。

### ■市街地の形成について

点在する集落においては、地域の将来像や実情に応じ、予約乗合タクシーのなど移動手段の確保や日常生活に必要な物品等の購入・確保を可能とする拠点と集落間との移動を支援することにより、集落の活力を維持する。

### ■郊外部・農村部について

郊外部では、農林漁業地が近接し、一体的な環境を形成する集落の維持と、日常サービス機能の確保や地域の個性、魅力の向上、コミュニティの継承などに努める。

## 8 主要関連計画等の推進

5 に掲げる目指すべきまちづくりの方向性を念頭におき、6-2 で掲げる取組を前提として、以下に掲げる主要関連計画等に基づくインフラの整備等を推進。

- 「滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)(令和4年3月)」および「滋賀県道路整備アクションプログラム 2018(平成 30 年3月)」に基づく道路ネットワークの形成 方向性 3
- 「滋賀交通ビジョン」※令和 5 年度見直し予定に基づく広域・地域交通施策の推進 方向性 3
- 「河川整備計画(7圏域)」および「滋賀県河川整備五ヶ年計画」に基づく河川整備、河川管理施設の機能強化 方向性 4
- 「滋賀県下水道中期ビジョン(平成 23 年3月)」※令和3年度 第2期策定予定および「琵琶湖流域別下水道整備総合計画(令和元年6月)」に基づく下水道整備の推進 方向性 4 方向性 5
- 「滋賀県住生活基本計画(令和4年3月)」に基づく県民の住生活の安定の確保および促進 方向性 1 方向性 2
- 景観法・景観計画や風致地区条例・屋外広告物条例等に基づく、ひろがりつつながりのある湖国の風景の保全、修復創造 方向性 5
- 「みどりとみずべの将来ビジョン(令和2年3月)」に基づく湖辺域を対象とした「守る」「活かす」の好循環に資するまちづくりの推進 方向性 5
- 「県営都市公園マネジメント基本方針(令和2年12月)」に基づく県営公園の整備および維持管理 方向性 5

## 9 実現に向けて

### 9-1 取組体制

県民ニーズを的確にとらえ、地域特性を活かしながら、効果的に各種取組を展開するために、県民、事業者、行政が、それぞれの分野でまちづくりの役割を担い、連携と協働によるまちづくりを推進する。また、本基本方針に示す、都市計画の基本的な方針や広域的な方向性は、公共交通の運営や道路整備のみならず、防災、自然環境、文化・歴史などの様々な個別分野の取組と一体的に推進する必要がある。このため、行政内部においても、都市計画に関わる部門のみならず、国や市町、庁内の関係部局など、幅広く連携を図りながら計画的に推進する。

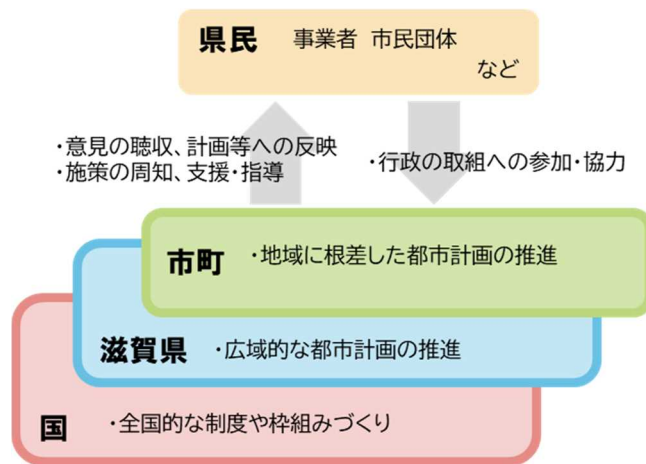


図 9-1 滋賀県都市計画基本方針の推進体制

### 9-2 継続的な見直しの実施

滋賀県を取り巻く社会情勢の変化や、上位・関連計画の策定・改定状況等に応じて、5つの目指すべきまちづくりの方向性や取組を見直すこととする。

資料編

■滋賀県都市計画基本方針の策定までの経過

滋賀県都市計画基本方針の策定にあたっては、有識者による滋賀県都市計画審議会専門委員会および県内19市町と庁内関係部局による滋賀県都市計画基本計画検討会議による検討を重ね、滋賀県議会への報告や、滋賀県都市計画審議会への諮問・答申を経て策定した。

開催年月	会議体	概要
令和2年 2月14日	第173回 滋賀県都市計画審議会	専門委員会の設置
4月30日	第1回 滋賀県都市計画審議会 専門委員会（有識者）	策定について
7月9日	滋賀県議会 土木交通・警察・企業常任委員会	検討着手報告
7月17日	令和2年度滋賀県市長会議（第2回臨時会）、 第2回滋賀県町長連絡会議	趣旨説明
8月25日	第2回 滋賀県都市計画審議会 専門委員会（有識者）	論点提示
9月4日	第1回 滋賀県都市計画基本方針検討会議（19市町・庁内）	論点提示
9月11日	第174回 滋賀県都市計画審議会	論点提示（報告）
11月12日	第3回 滋賀県都市計画審議会 専門委員会（有識者）	骨子案たたき台提示
11月19日	第2回 滋賀県都市計画基本方針検討会議（19市町・庁内）	骨子案たたき台提示
令和3年 2月10日	滋賀県議会 土木交通・警察・企業常任委員会	骨子案報告
3月25日	第176回 滋賀県都市計画審議会	骨子案報告
3月29日	令和2年度 滋賀県市長会議（第3回臨時会）	骨子案報告
4月8日	令和3年度 第1回滋賀県町長連絡会議	骨子案報告
6月11日	第4回 滋賀県都市計画審議会 専門委員会（有識者）	素案たたき台提示
6月18日	第3回 滋賀県都市計画基本方針検討会議（19市町・庁内）	素案たたき台提示
9月8日	滋賀県議会 土木交通・警察・企業常任委員会	素案報告
9月10日	第177回 滋賀県都市計画審議会	中止→書面意見照会
9月27日～ 11月10日	滋賀県都市計画基本方針（素案）に関する県民意見の募集	素案パブコム
11月4日	令和3年度 滋賀県市長会議（第3回臨時会）	素案報告
12月20日	第4回 滋賀県都市計画基本方針検討会議（19市町・庁内）	最終案提示
12月21日	第5回 滋賀県都市計画審議会 専門委員会（有識者）	最終案提示
12月22日	滋賀県議会 土木交通・警察・企業常任委員会県民参画委員会	素案概要報告
令和4年 1月18日	滋賀県議会 土木交通・警察・企業常任委員会	案報告
2月8日	第178回 滋賀県都市計画審議会	案諮問
3月下旬	「滋賀県都市計画基本方針」策定・公表	

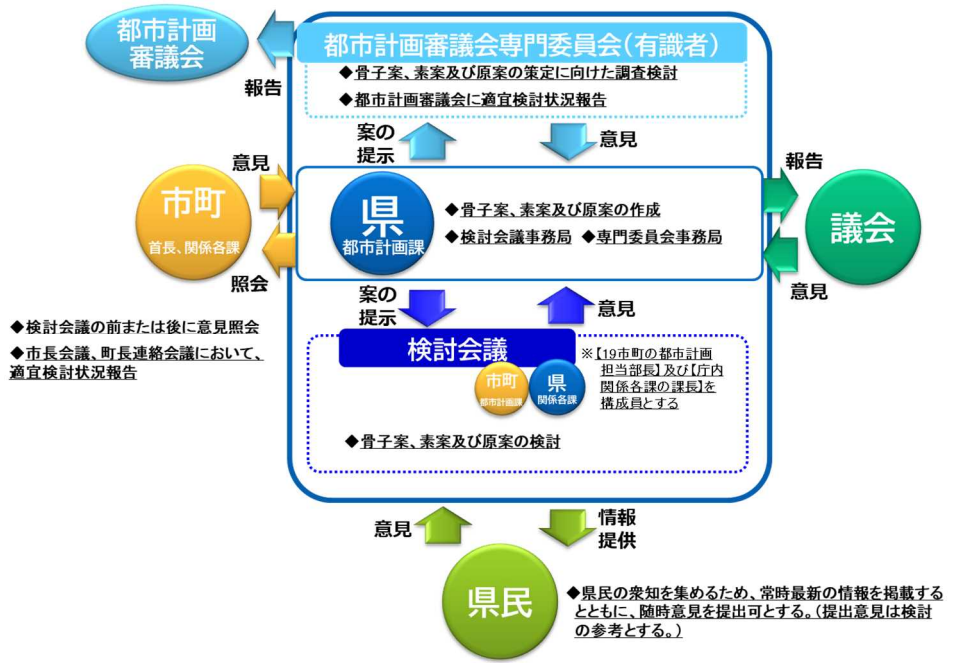


図 滋賀県都市計画基本方針の検討体制



## ■滋賀県都市計画審議会専門委員会 委員名簿

(50音順、敬称略)

	委員名	現職名	分野
委員	磯田 陽子	滋賀県商工会議所 女性会連合会前会長	商工
委員	井上 学	立命館大学 アトリサーチセンター客員協力研究員	交通
委員	大窪 健之	立命館大学 理工学部教授	都市計画
委員	筒井 正夫	滋賀大学 経済学部名誉教授	経済
委員長	轟 慎一	滋賀県立大学 環境科学部准教授	建築
委員	中村 貴子	京都府立大学 生命環境科学研究科准教授	農業
委員	深町 加津枝	京都大学大学院 地球環境学堂准教授	造園

## ■滋賀県都市計画基本方針検討会議 構成部局

### 市町 関係部局

	市町名	部局課名
1	大津市	都市計画部
2	彦根市	歴史まちづくり部
3	長浜市	都市建設部
4	近江八幡市	都市整備部
5	草津市	都市計画部
6	守山市	都市経済部
7	栗東市	建設部
8	甲賀市	建設部
9	野洲市	都市建設部
10	湖南市	都市建設部
11	高島市	都市整備部
12	東近江市	都市整備部
13	米原市	まち整備部
14	日野町	建設計画課
15	竜王町	建設計画課
16	愛荘町	建設・下水道課
17	豊郷町	企画振興課
18	甲良町	建設水道課
19	多賀町	企画課

### 県庁内 関係部局

	部局名	課名
1	知事公室	防災危機管理局
2	総合企画部	企画調整課
3		県民活動生活課
4		CO <sub>2</sub> ネットゼロ推進課
5	総務部	行政経営推進課
6		財政課
7		市町振興課
8	文化スポーツ部	文化財保護課
9	琵琶湖環境部	環境政策課
10		琵琶湖保全再生課
11		下水道課
12		森林政策課
13		森林保全課
14		自然環境保全課
15		健康医療福祉部
16	医療政策課	
17	商工観光労働部	商工政策課
18		中小企業支援課
19		企業立地推進室
20		観光振興局
21	農政水産部	農政課
22		農業経営課
23		水産課
24		耕地課
25		農村振興課
26	土木交通部	交通戦略課
27		道路整備課
28		道路保全課
29		砂防課
30		住宅課
31		建築課
32		流域政策局

## ■用語集

頭文字	用語	解説
あ	ICT [情報通信技術:Information and Communication Technology]	ICT は、通信技術を活用したコミュニケーションを指す。情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称。ICT を活用したシステムやサービスが普及することで、社会インフラとして新たなイノベーションを生むことが期待されている。
あ	アクセス	ある場所へ行くための経路。またはその手段。
い	Eコマース	Electronic Commerce(エレクトリックコマース)の略。商品やサービスをインターネット上で売買すること。
え	液状化	地下水が十分に満たされている砂地盤に地震動が作用し、砂粒子が地下水に浮かんだ状態となって砂地盤全体が液体になること。
え	SDGs [Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標]	2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであり、日本としても積極的に取り組んでいる。
え	エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業者・地権者等による自主的な取組。
お	オープンカフェ	道路側の壁を取り払ったり、店の前に客席を設けたりし、開放的な演出を凝らしたカフェやレストラン。
お	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気を総称している。
か	河川整備計画	河川整備基本方針に沿って、中期的な計画として概ね20年から30年間で実施する河川整備の目標や具体的な内容を定めるもの。
き	既成市街地	都市において、道路が整備され建物が連たんするなど、既に市街地が形成されている地域。
き	急傾斜地崩壊危険区域	傾斜度30度以上でその高さが5m以上の急傾斜地のうち、崩壊のおそれがあるとして、法律により知事が指定した区域。
き	協働	国や県、市町、県民、事業者などがパートナーシップに基づき、同一の公共的な目的のために役割を分担し、共に協力して活動すること。
き	居住誘導区域	立地適正化計画に基づき定めるもので、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて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、居住を誘導すべき区域。
き	緊急輸送道路	大規模災害発生時に物資輸送路として確保されるべき道路。
く	グリーンインフラ	社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能(雨水の貯留・浸透による防災・減災、良好な景観形成、気温上昇の抑制等)を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組。
け	景観行政団体	景観に関するまちづくりを進める基本的な計画である景観計画の策定など、地域の景観行政を推進する地方公共団体のこと。
け	景観条例・景観計画	景観条例は、景観法の目的を達するため、届出の対象となる建築物など法の施行に関し必要な事項を定めている。景観計画は、景観行政を進めるための基本となる計画であり、景観のあり方に関する考え方を示し、区域を定めて一定の行為に対して景観形成上の基準を設けている。
け	景観法	我が国の都市、農山漁村等における良好な景観の形成を促進するため、景観計画の策定その他の施策を総合的に講ずることにより、美しく風格ある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図り、国民生活の向上並びに国民経済及び地域社会の健全な発展に寄与することを目的として平成16年12月17日に施行された法律。
け	下水道施設	管きよ、ポンプ場、下水処理場の3つの施設全体のこと。
け	下水道中期ビジョン	人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、効率的な生活排水処理のあり方や、概ね10年間にわたる下水道整備の方向性を示したものの。
け	減災	地震などの大規模な自然災害が発生した際、発生しうる被害を最小限に食い止めるための取組のこと。
こ	公共公益施設	道路、公園、下水道等の公共施設や、教育施設、官公庁施設、医療施、コミュニティ施設等の公益施設など、生活のために必要な公共サービス施設。
こ	耕作放棄地	5年に1度調査が行われる「農林業センサス」で定義されている用語で、「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」をいう。
こ	洪水浸水想定区域	川の水があふれた場合に水に浸かってしまうことが想定される区域のこと。
こ	交通需要マネジメント [TDM:Transportation Demand Management]	自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組のこと。
こ	高齢化率	総人口に占める65歳以上の人口の割合。
こ	コミュニティバス	地方自治体が、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じたまちの活性化などを目的として、主体的に運行を確保するバス。

頭文字	用語	解説
さ	砂防指定地	砂防法に基づき、土砂の流出による被害を防止するため、砂防設備が必要な土地または一定の行為の制限を行う土地を国土交通大臣が指定したもの。
し	シームレス	「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や、交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。こと。
し	シェアサイクル [share cycle]	他の人と自転車をシェア(共有)し、好きなタイミング、好きな場所で、好きな時間利用するための仕組み。その一番の特徴は、利用者は好きなポート(自転車の貸出拠点、ステーションともよばれる)で自転車を借りることができ、好きなポートで返却できるという点である。
し	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あるいは整備する区域で、既に市街地を形成する区域および概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
し	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。
し	市街地再開発事業	都市再開発法に基づき市街地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るために、道路等の公共施設の整備、建築物及び建築敷地の整備を行う事業。
し	滋賀県基本構想	「変わる滋賀続く幸せ」を基本理念に、自分らしい未来を描ける生き方と、その土台となる経済、社会、環境のバランスの取れた持続可能な滋賀の実現を目指す。2030 年に向けた県民みんなの将来ビジョンである、新しい滋賀県基本構想が 2019 年 4 月からスタートした。
し	地すべり防止区域	地すべり等防止法に基づき、地すべりによる崩壊を防止するため、必要な施設を設置するとともに一定の行為を制限する必要がある土地について国土交通大臣または農林水産大臣が指定する区域。
し	人口集中地区(DID 地区)	国勢調査の集計のために設定される統計地域。人口密度が 40 人/ha 以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が 5,000 人以上となる地域。
し	職住近接	職場と住居が近接していること。
す	水源の涵養	森林が持ついろいろな機能の一つで、雨水等の降水が一気に河川に流出して急激に増水することを抑制して災害を防止したり、降水を地中に貯えてゆっくりと時間をかけて流すことで流量を安定させたり、降水が森林土壌に浸透する間に水質を浄化する機能。
す	ストック効果	整備された道路、河川、ダム、下水道などの社会資本が機能することで、完成直後から継続的かつ中長期的にわたって得られる、移動時間の短縮や浸水被害の防止などの効果のこと。一方、公共事業自体により、短期的に経済全体を拡大させる効果を「フロー効果」という。
す	スマートインターチェンジ [smart interchange]	スマートインターチェンジ(スマートIC)は、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もので、通行可能車両をETC搭載車両に限定しているインターチェンジのこと。
す	スマートシティ [smart city]	都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区のこと。
そ	Society5.0	IoT、ビッグデータ、AI 等最先端の技術を活用して経済発展と社会的課題の解決を両立し、誰もが快適で活力に満ちた質の高い生活をおくることができる「人間中心の社会」
た	大規模集客施設	劇場、映画館、演芸場もしくは観覧場または店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券場その他これらに類する用途に供する建築物でその用途に供する部分(劇場、映画館、演芸場または観覧場の用途に供する部分にあっては、客席の部分に限る。)の床面積の合計が1万平方メートルを超えるもの。
ち	高規格道路ネットワーク	高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する路線。
ち	滋賀県道路整備アクションプログラム	「どこに、どんな道路が、いつまでに必要か」を示し、真に必要な道路整備を無駄なくスピーディーに進めていくことを目的とした計画のこと。
ち	超高齢社会	65 歳以上の高齢者の割合が総人口の 21%を超えた社会 ※高齢社会:65 歳以上の高齢者の割合が総人口の 14%を超えた社会。 ※高齢化社会:65 歳以上の高齢者の割合が総人口の 7%を超えた社会。
ち	地域コミュニティ	日常生活のふれあいや共同の活動、共通の経験をとおして生み出されるお互いのつながりや信頼関係を築きながら、自分たちが住んでいる地域をみんなの力で自主的に住みよくしていく地域社会。
ち	地区計画	良好な市街地環境の形成や保全を図るため、地区の特性に応じ、道路・公園などの配置・規模や建築物の用途・敷地・形態等について住民等の意向を反映させながら計画を定め、土地利用や建築物の規制・誘導を図る都市計画制度。
て	低未利用地	空き地や低層の建物が建設されている利用密度の低い土地。
て	デマンド型交通	正式には DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。
と	都市機能誘導区域	立地適正化計画に基づき定めるもので、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。



頭文字	用語	解説
と	土地区画整理事業	良好な市街地をつくり出すために地区内の土地所有者がそれぞれの土地の一部を提供(減歩)し、それを道路や公園等の新たな公共用地等として活用し、土地利用の増進を図るために行う事業。
と	都市計画基礎調査	都市計画に関する基礎調査。都市計画法(第6条)では概ね5年ごとに人口規模、産業分類別の就業人口の規模、市街地の面積、土地や建物利用状況、都市施設の整備状況等の調査を行うものとしている。
と	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、市町村の中心市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口や土地利用、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。
と	都市計画区域マスタープラン	県が都市計画法第6条の2に基づき、都市の発展の動向や都市計画区域における人口、産業の現状および将来の見通し等を勘案し、都市計画区域の整備、開発および保全の方針を示すもの。
と	都市計画道路	地方自治体がまちの将来を10年単位で計画する際に都市計画法に基づいて決定するものであり、住宅地と交通機関、公園等をつなぐ、都市の骨格となる道路(市町村道から国道までが対象)のこと。
と	都市計画マスタープラン (市町マスタープラン)	市町が都市計画法第18条の2に基づき、まちづくりの具体性のある市街地像を示すとともに、地域別の課題に応じた整備方針や経済活動等を支える諸施設の計画等をきめ細かく定めた都市計画の方針。
と	都市のスポンジ化	都市の内部において、小さなあなが空くように、空き家や空き地等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダムに、相当程度の分量で発生すること。都市の密度が低下することで、サービス産業の生産性の低下、行政サービスの非効率化、まちの魅力の低下、コミュニティの存在危機等の様々な悪影響が誘発されることが懸念される。
と	都市緑地	都市公園法に基づく都市公園の一種で、都市の自然的環境の保全・改善、都市景観の向上を図るために設けられる緑地。
と	都心	都市活動の機能が集中し、地域の拠点とされる場所。
と	土砂災害警戒区域	土砂災害が発生した際に住民に危害が生じるおそれがある区域のこと。土砂災害から住民の命を守るため、危険の周知や警戒避難体制の整備が行われる。(通称イエローゾーン)
と	土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域のうち、土砂災害が発生した際に建築物が損壊し、住民に著しい危害が生じるおそれがある区域のこと。一定の開発行為の制限および居室を有する建築物の構造の規制が行われる。(通称レッドゾーン)。
と	土地の高度利用	土地の利用密度が高い状況や、人口、産業が集積するなど、立地する建物の延べ床面積が大きい状態。基本的な考え方として、高層建築や地下空間の利用などがなされている状態。
な	南海トラフ地震	駿河湾から日向灘沖にかけてのプレート境界を震源域として概ね100~150年間隔で繰り返し発生してきた大規模地震のこと。
は	Park-PFI (パーク ピー エフ アイ) [Park-Private-Finance-Initiative]	公募により選定した民間事業者等が、国や地方公共団体が管理する都市公園内において、飲食店や売店等を整備し、その施設からの収益で、周辺の園路や広場などの公共部分を一体的に整備・維持管理する制度のこと。
び	ビッグデータ	ICT(情報技術)の進展により生成・収集・蓄積等が可能・容易になる多種多量のデータのこと。
ま	MaaS (マース) [Mobility as a Service]	ICT(情報技術)を活用して、交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。
み	道の駅	一般道路に設けられた、高速道路のパーキングエリアのような休憩施設。駐車場・休憩所・トイレのほか、その地域の特産物の販売や観光情報の提供をするなどして人と地域の交流促進を図る。
み	密集市街地	道路が狭く、小規模な建物が集積している市街地のこと。生活環境や防災面で問題を抱えている場合が多い。
む	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。近年、国土交通省では「防災」、「安全・快適」、「景観・観光」の観点から、積極的に無電柱化を推進している。
り	リダンダンシー [redundancy]	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されているような性質を示す。
り	立地適正化計画	都市住民の生活を支えるサービスが維持された持続可能な都市の実現に向けて、居住機能や都市機能の立地誘導を通じて、都市構造のコンパクト化を図るための計画のこと。
ろ	6次産業	1次産業としての農林漁業と、2次産業としての製造業、3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、農山漁村の豊かな地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す産業。

出典：国土交通省 HP、内閣府HP、農林水産省HP 等