



### 1. 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。

※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」

### 2. 役割・位置づけ

- 本方針は、法的な位置づけはないが、法定計画である「都市計画区域マスタープラン」および「市町の都市計画マスタープラン」の上位方針という位置づけ(図1)のもと、現在の11都市計画区域(図2)に限らず、**県土全体を対象**とする。

**滋賀県都市計画基本方針（仮称）**  
〔県の都市計画のあり方を示すもの〕  
策定主体：県 対象：県土全域

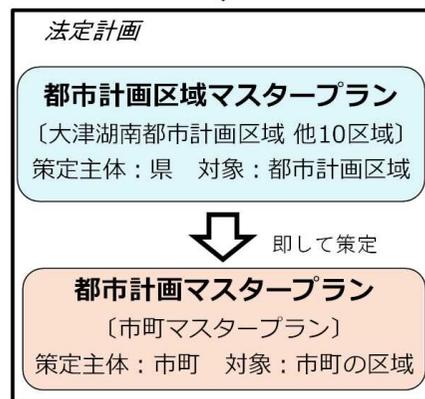
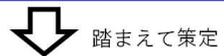


図1 基本方針の位置づけ

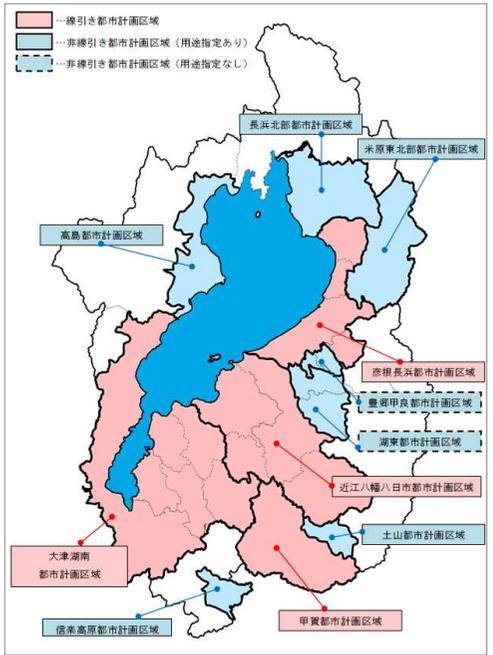


図2 滋賀県の都市計画区域（11区域）

### 3. 滋賀県の都市計画を取り巻く変化、課題、展望

- 人口減少・超高齢社会
- 地域公共交通サービスの利用者減少
- 市街地の無秩序な拡大と低密度化
- 自然災害の頻発・激甚化 等

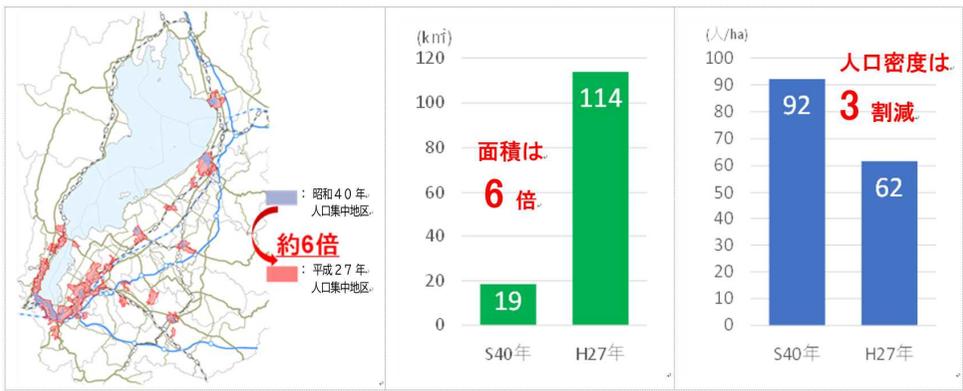


図3 人口集中地区の区域図と人口集中地区面積・人口密度の推移

### 4. 都市の将来像

**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

- 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、活用され自然と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高く、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。今後は、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・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4）
- 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、地域毎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。
- また、災害ハザードエリアにおける立地規制や移転促進を図るとともに、宅地の嵩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。

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。

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

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

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

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

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

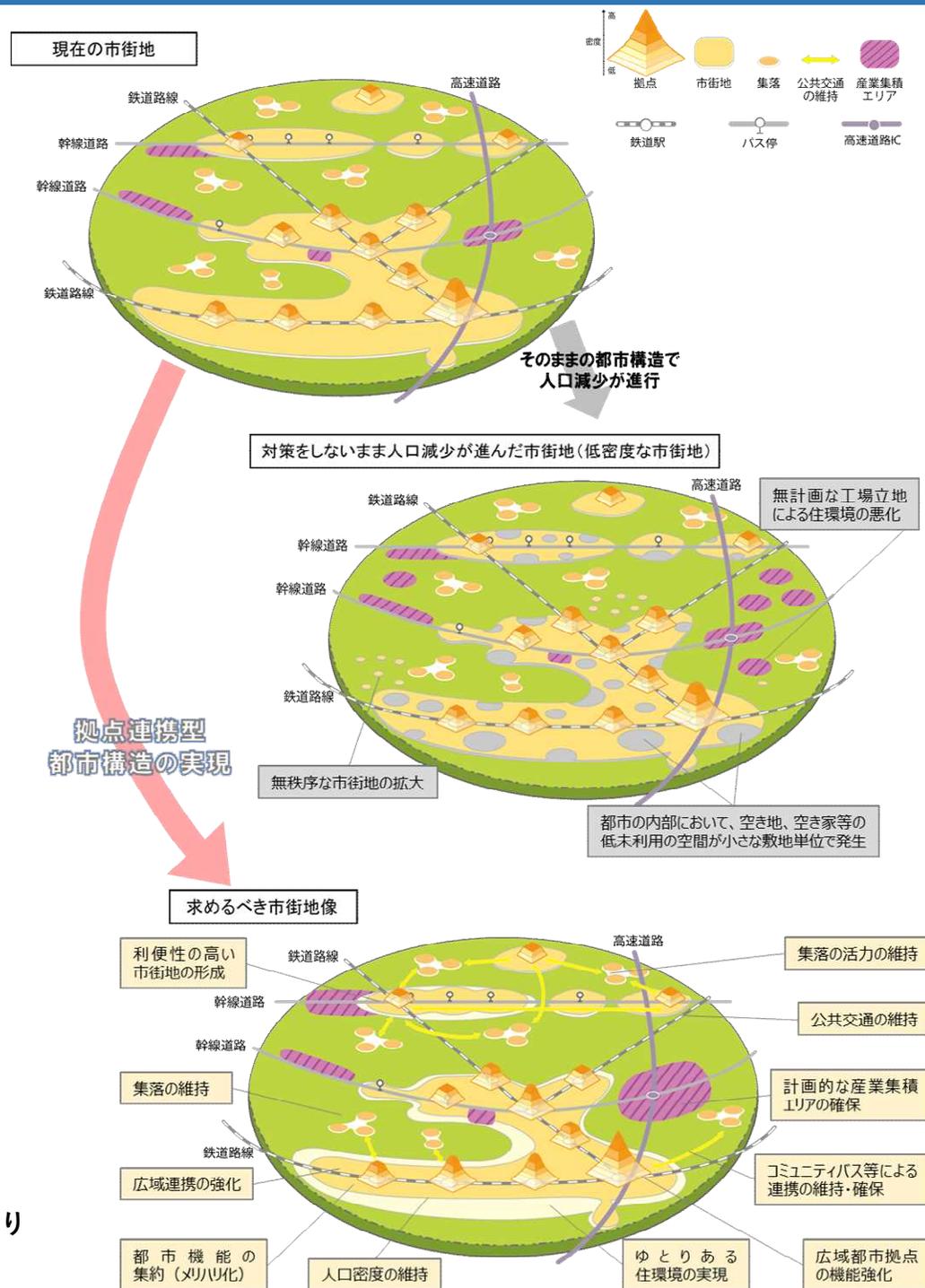


図4 将来都市構造のイメージ

6. 5つ方向性の実現に向けた取組

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。

(1) 拠点の設定

- ・ 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。
- ・ **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。
- ・ **市町は**、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」および「主要施設」等を独自に位置付ける。

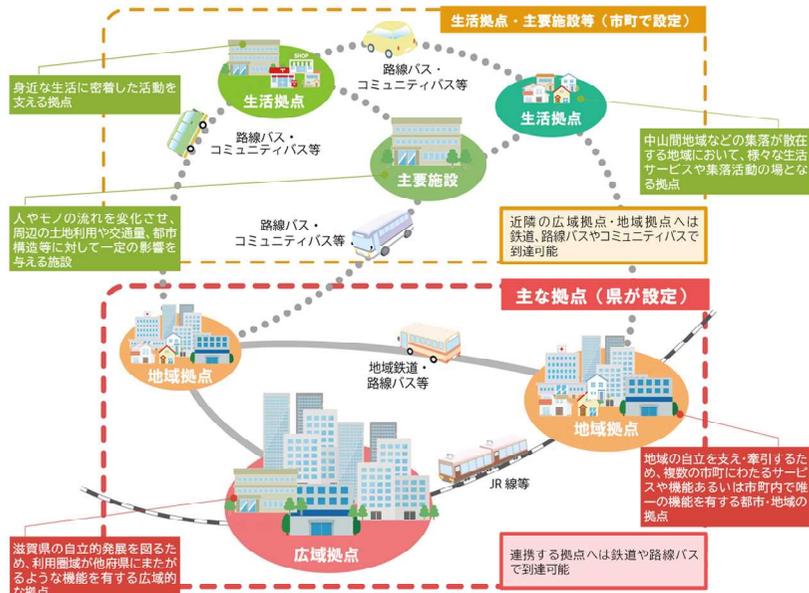


図5 地域に応じた階層的な拠点・公共交通によるネットワークの構築（イメージ）

(2) 公共交通軸等の設定

- ・ **県は**、主な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。
- ・ **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。

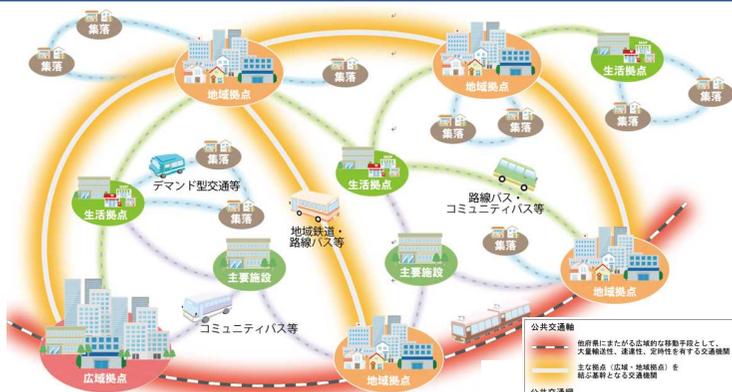


図6 公共交通軸と公共交通網のイメージ

(3) 主な拠点と公共交通軸の設定

- ・ 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。

■参考 主な拠点抽出の流れ

【Step1】  
下記施設を対象として、主な拠点候補を一次抽出。  
①主要な鉄道駅（＝有人鉄道駅）  
②現在の市役所・町役場および旧町村役場（1960年以降に合併した市町村を対象）  
※①と②の1km圏域が重複する場合、①を優先

【Step2】  
抽出した拠点について、市町の計画（都市計画マスタープランまたは立地適正化計画）における位置づけを確認し、下記AまたはBに該当する場合は、県の主な拠点から除外。  
A：市町の計画に特に位置づけがない場合。  
B：市町の計画において、単なる生活拠点として、位置付けられている場合。

「主な拠点」については、市町の都市計画マスタープランや立地適正化計画の改訂等を踏まえて、今後、必要に応じて適宜見直しを行う。

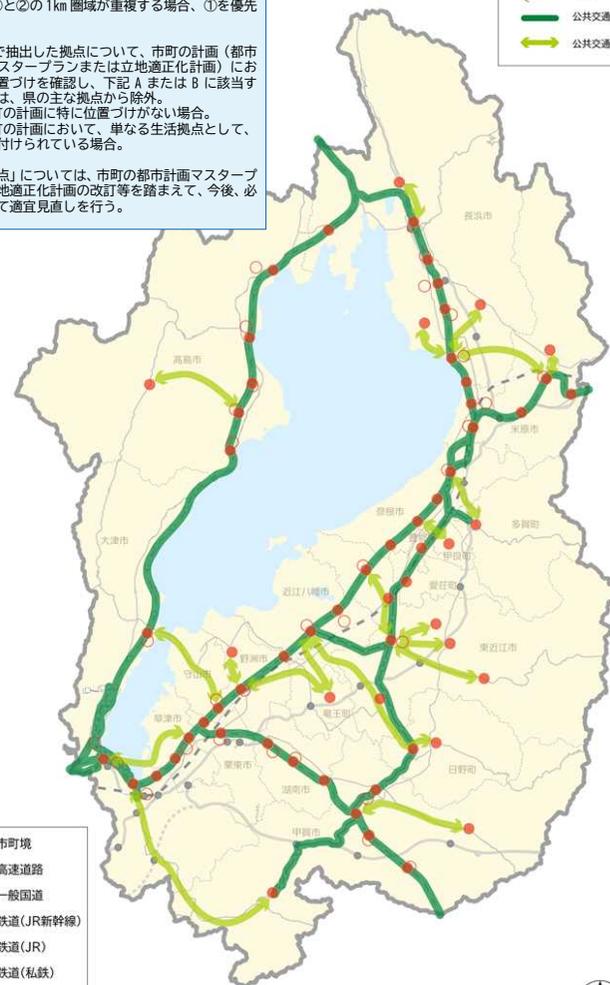


図7 主な拠点と公共交通軸の設定

6-2.まちづくり施策の進め方

【ポイント】

- 都市の利便性や良好な自然環境、地域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、**無秩序な市街地拡大防止を図る**地域において、**区域区分等による適切な土地利用コントロール**を実施する。
- 主に持続可能な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行う。具体には、**居住・生活サービス機能の集積・誘導を図る区域の明確化**を進める。
- 多様な産業創出の観点から、**IC（SIC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の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。具体には、**災害ハザードエリアにおける新たな開発や市街化を抑制**する。

7. 地域の実情に応じた整備・開発及び保全の方向性について

- 「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、地域毎の実情や将来像、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）に区分し、各地域（圏域）の特性を活かした拠点の形成・都市機能の強化の方向性等を定める。**



8. 主要関連計画等の推進

- 本基本方針の考え方を念頭におき、**主要関連計画等に基づくインフラの整備等を推進**。

6-2 まちづくり施策の進め方	5 目指すべきまちづくりの方向性				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<b>【ア】計画的な土地利用</b>					
<b>【持続可能な拠点形成のための土地利用】</b>					
<b>&lt;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&gt;</b>					
○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	●		●		
○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(市街地の拠点以外での大規模集客施設の新規立地抑制)	●		●		
<b>&lt;既成市街地以外での市街地拡大抑制&gt;</b>					
○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	●	●	●	●	●
○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	●	●	●	●	●
○市街化調整区域において、バイパス沿線における集客施設の無秩序な立地などの拠点の空洞化等を誘発するおそれのある居住や生活サービス機能等の立地抑制	●				●
○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	●				●
○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	●				
○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	●				●
<b>【多様な産業創出・農林業振興のための土地利用】</b>					
○広域交通アクセスに優れたインターチェンジ(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、必要に応じた新たな工業用地や物流拠点などを計画的に確保		●			
○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		●			
○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する方が居住する農山村集落を維持するための居住・日常生活サービス機能の誘導	●	●			
<b>【安全なまちづくりのための土地利用】</b>					
○災害ハザードエリアにおける新たな開発・市街化の抑制					●
○安全な土地利用および住まい方への誘導					●
○安全な地域への居住や生活サービス機能の誘導					●
<b>【イ】計画的な都市施設の配置及び整備、自然環境の保全</b>					
○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	●	●	●		
○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	●		●		
○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	●				
○大規模自然災害に備えた市街地の安全対策の推進					●
○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	●				●
○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					●
○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	●				●
○農地や樹林地、水辺など身近な自然環境の保全					●
○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					●