

「滋賀県都市計画基本方針」による まちづくりについて

滋賀県 土木交通部 都市計画課

1. はじめに

本県では、昭和43年の新都市計画法の施行以来、県内50市町村のうち46市町の全域または一部において、基本的に複数の市町から構成する11の広域都市計画区域を指定し、そのうち「大津湖南」などの4つの都市計画区域では区域区分を定めました(図-1)。また、都市計画道路などの都市施設を整備し、高度経済成長以降も人口増加や開発圧力が高い中で、秩序ある市街地形成と土地利用を図ってきました。

しかし近年、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ます。

本県では、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」を令和4年3月に策定しました。

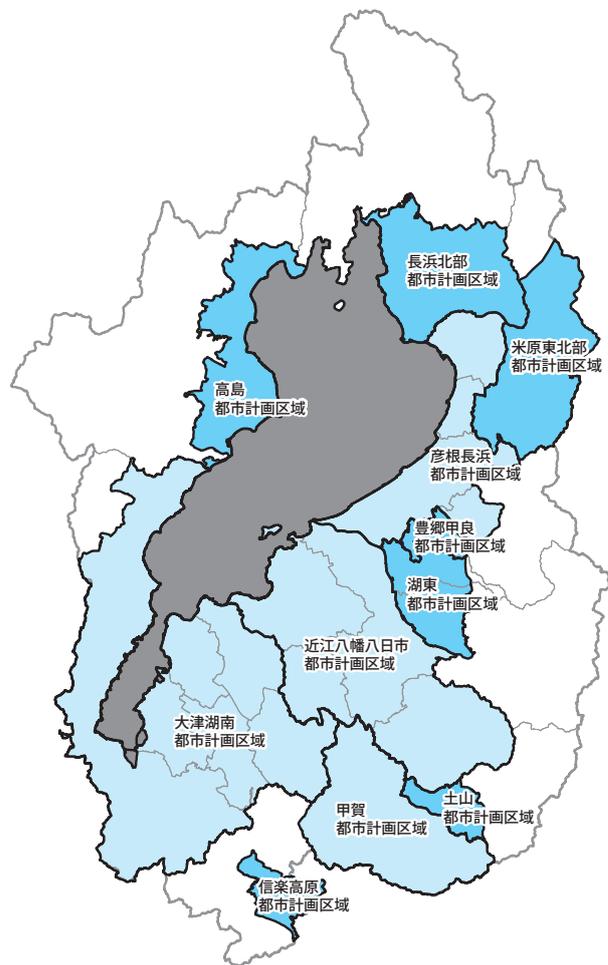


図-1 滋賀県の都市計画区域(11区域)

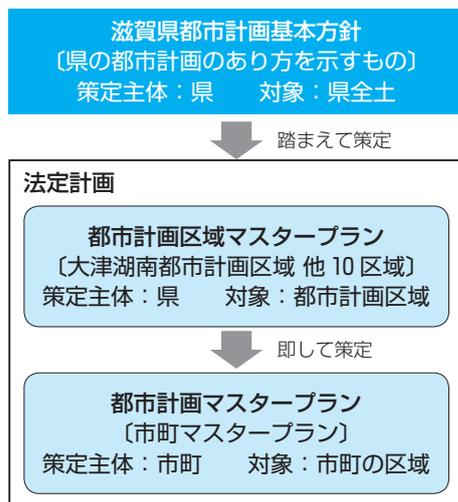
2. 役割・位置付け

本基本方針は、都市計画区域の整備、開発および保全の方針(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付け(図-2)のもと、現在の11都市計画区域に限らず県土全体を対象として、次の考え方等を掲示します。

滋賀県都市計画基本方針で示す考え方

- 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 滋賀県都市計画基本方針の位置付け

3. 滋賀県の都市計画を取り巻く変化、課題、展望

滋賀県の都市計画を取り巻く変化、課題、展望には以下のようなものがあります。

- ・人口減少・超高齢化
- ・市街地の無秩序な拡散と低密度化
- ・自然災害の頻発化・激甚化
- ・地域公共交通サービスの利用者減少
- ・空き家の増大
- ・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
- ・SDGs 達成への貢献, Society 5.0 の実現 等

4. 都市の将来像

「滋賀県基本構想」（平成 31 年 3 月）で提示されている「みんなで目指す 2030 年の姿」を念頭に、拡散型の都市構造からの転換を図り、SDGs と MLGs（Mother Lake Goals：「琵琶湖」を切り

口とした 2030 年の持続可能社会へ向けた目標（ゴール）の達成に向けて、各種施策と強調しながら次に示す都市の将来像の実現を図ります。

- (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

4 章で掲げる都市の将来像を目指し、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、自然を活用しながら、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、それらを公共交通機関で結ぶ「拠点連携型都市構造」の実現を目指します（図－3、4）。

6. 5つの方向性の実現に向けた取組

「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それらを結ぶ公共交通を県と市町の分担のもと設定します。

(1) 拠点の設定（図－5）

- ・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します。
- ・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）」を位置付けます。
- ・市町は、各市町で策定する「都市計画マスター

拠点連携型都市構造への転換

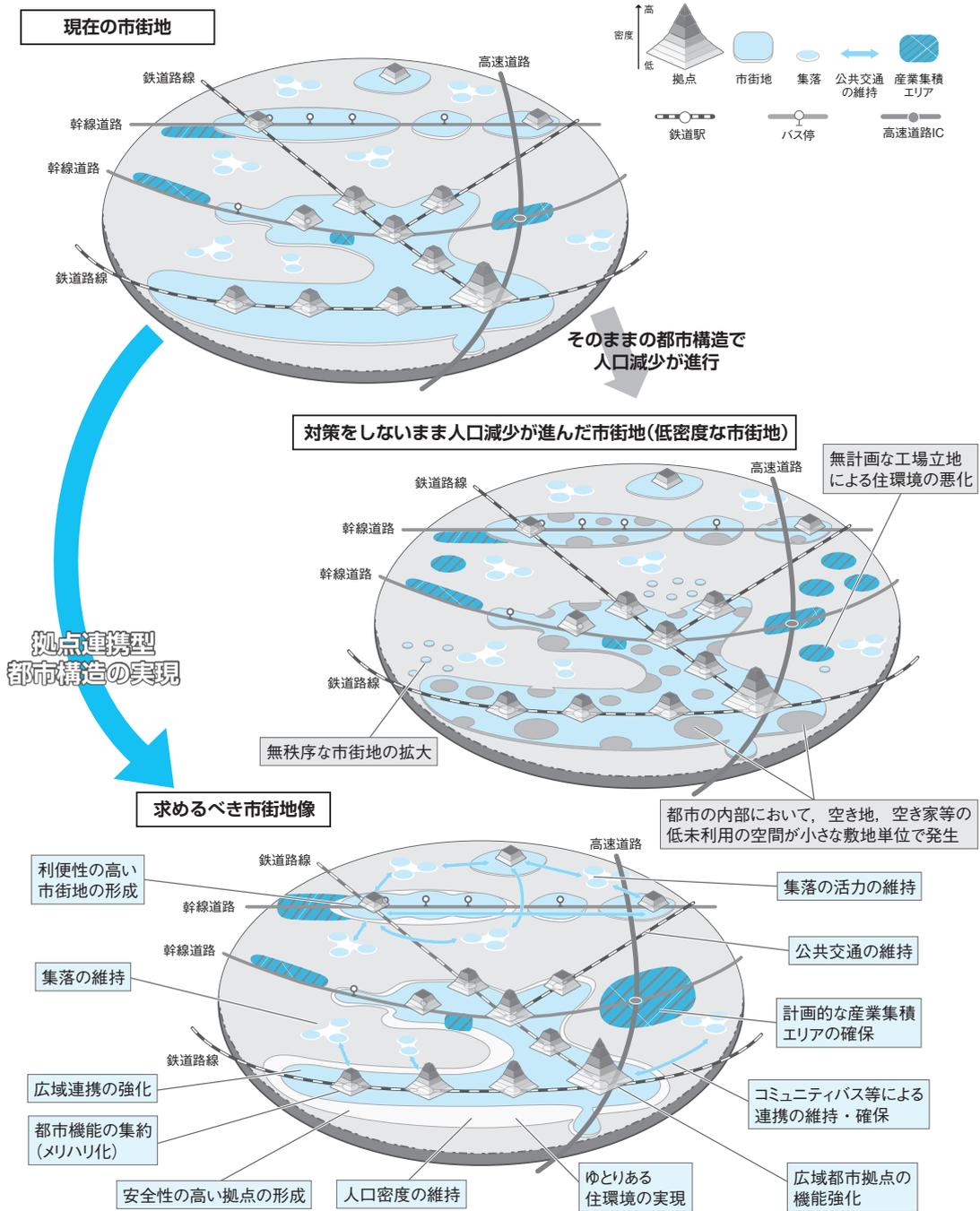
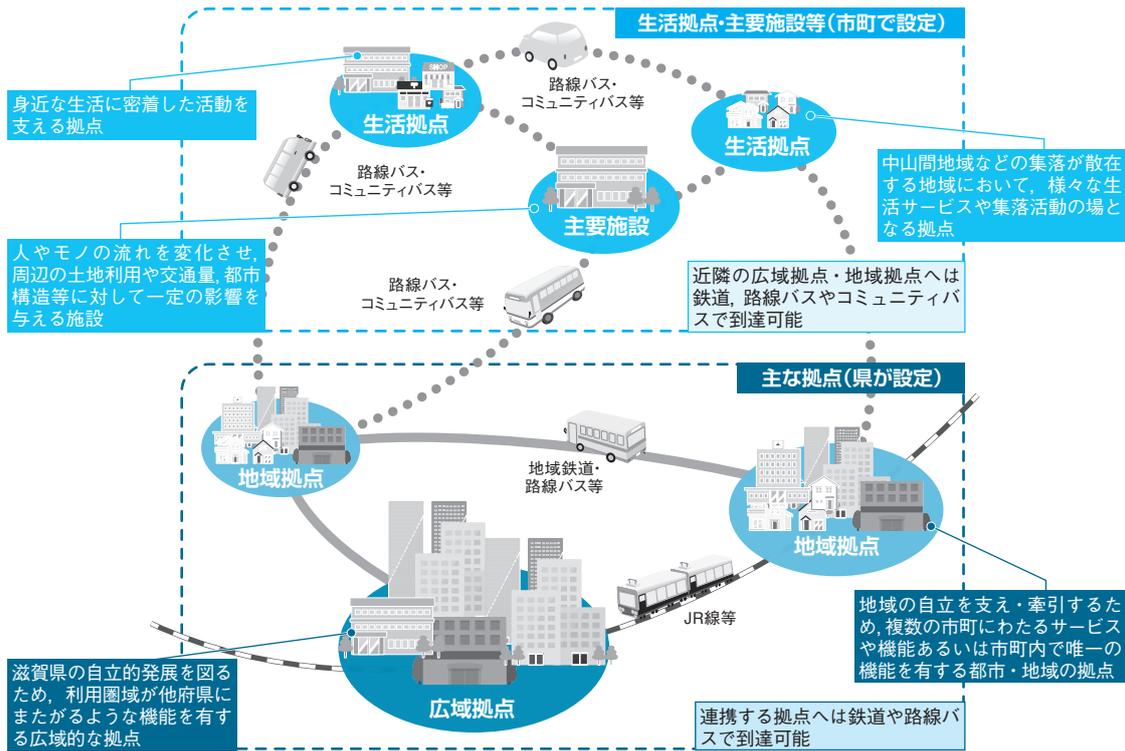


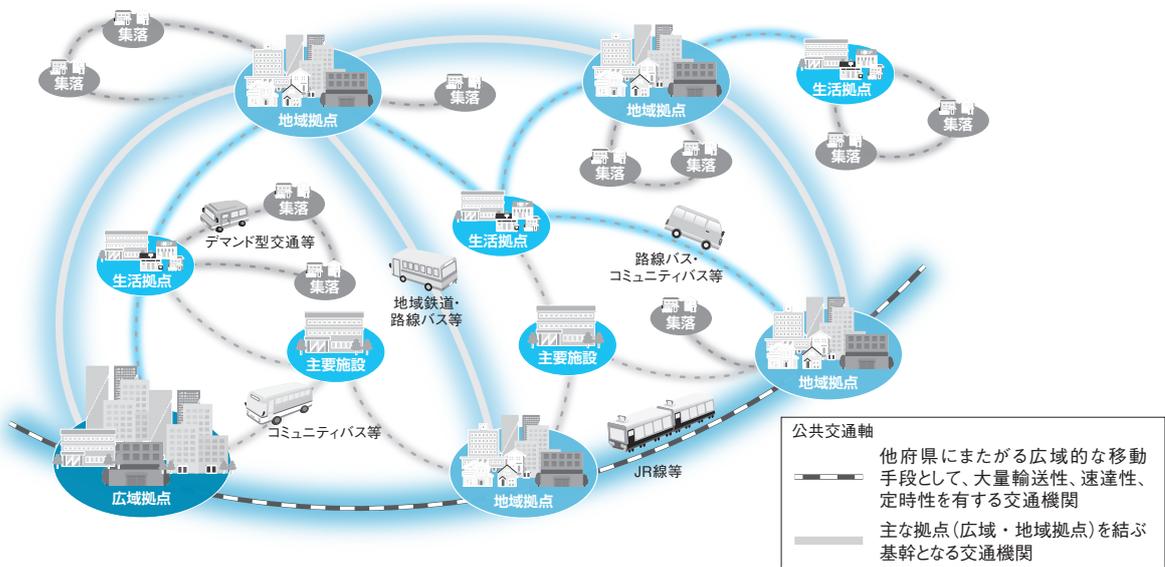
図-3 将来都市構造のイメージ

- 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 目指すべきまちづくりの方向性



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）



図－6 公共交通軸と公共交通網のイメージ

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ます。

(2) 公共交通軸等の設定（図－6）

- ・ 県は、主な拠点間を結ぶ鉄道やバス路線等を「公共交通軸」として設定します。
- ・ 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します。

(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」の設定は図－7のとおりです。

- 【凡例】
- 主な拠点
 - 拠点要件を満たすが主な拠点と近接するため選出されなかった拠点
 - 公共交通軸(鉄道)
 - ⇨ 公共交通軸(鉄道以外)

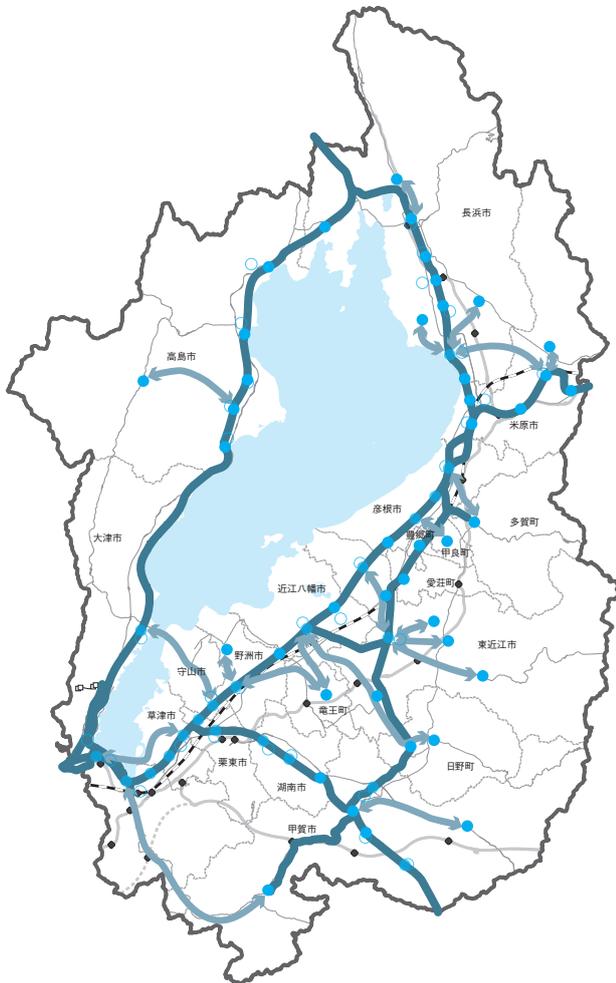


図-7 主な拠点と公共交通軸の設定

- ・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。具体的には、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（スマートIC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、従業員の居住・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。具体的には、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・開発およ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、地域ごとの実情や将来像等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ます。

8. 主要関連計画等の推進

6章で掲げる取り組みを前提として、主要関連計画等に基づくインフラの整備等を推進します。

9. おわりに

前述した5つの方向性の実現に向け、県民、事業者、行政が、それぞれの分野において、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します。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します。

- ・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、適宜見直しを行います。
- ・また、「生活拠点」および「公共交通網」は、各市町により、詳細に設定します。

(4) まちづくり施策の進め方

- ・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。