



## 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。
- 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。

## 3. 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3)
- 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。

## 4. 都市計画と公共交通の連携

- 「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。
- 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。

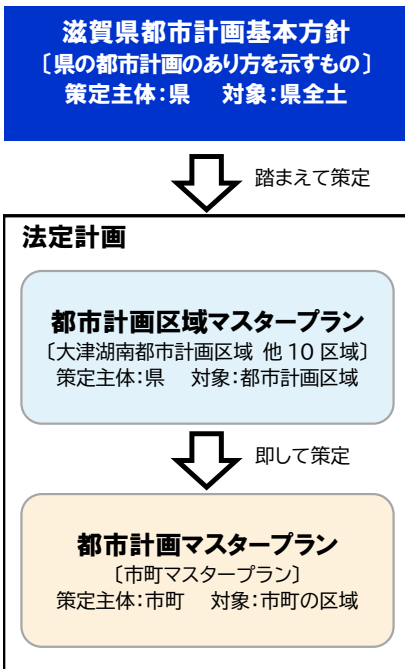


図1 基本方針の位置づけ

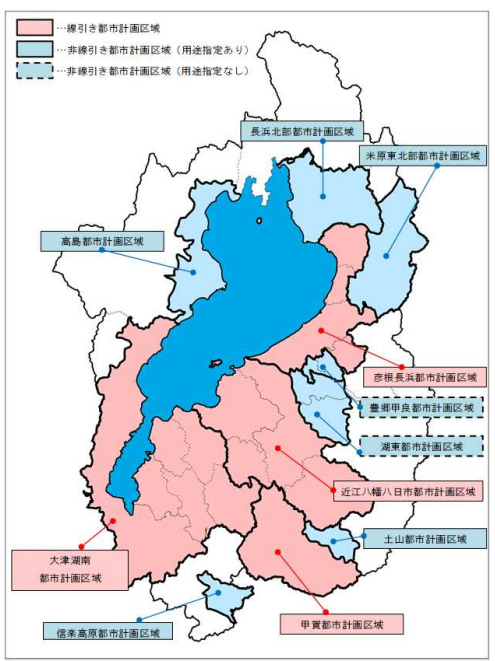


図2 滋賀県の都市計画区域(11区域)

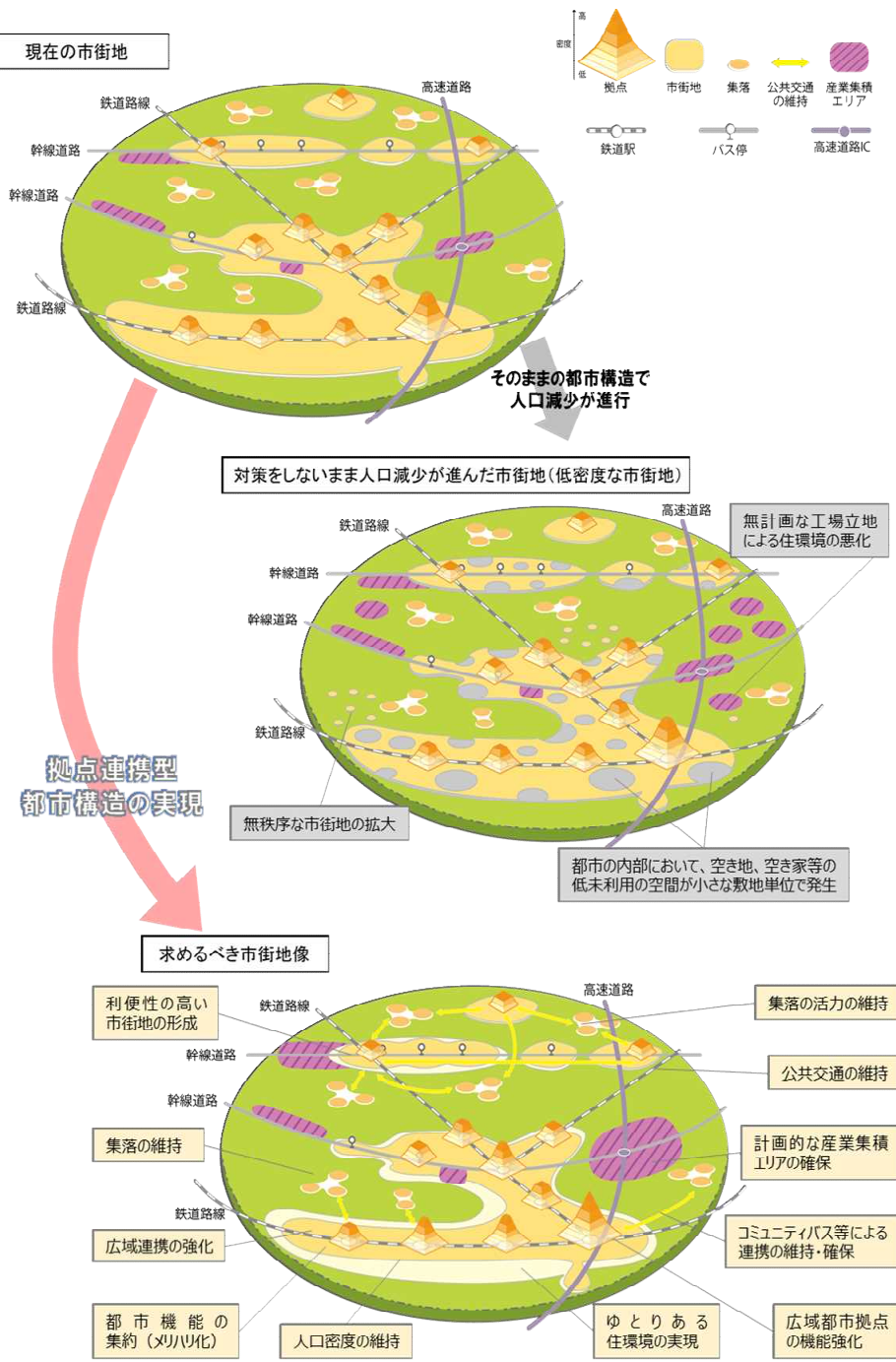


図3 将来都市構造のイメージ

5. 「拠点連携型都市構造」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。

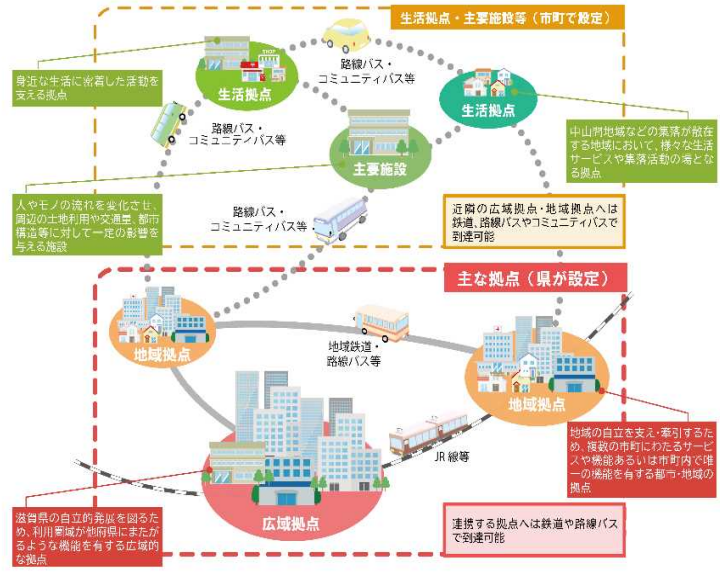


図4 地域に応じた階層的な拠点・公共交通によるネットワークの構築(イメージ)

(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。

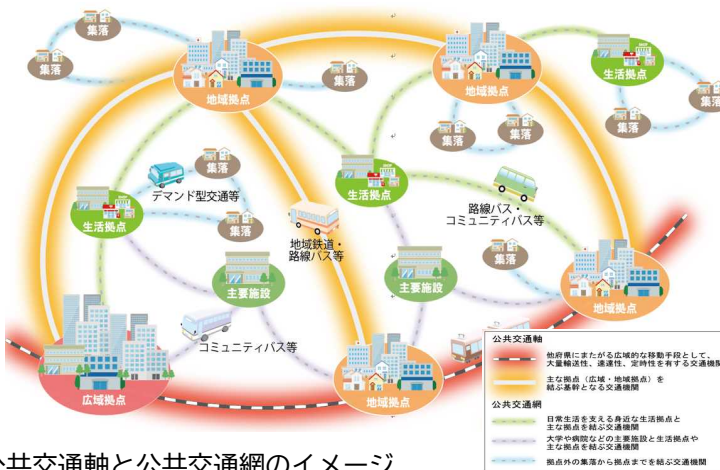


図5 公共交通軸と公共交通網のイメージ