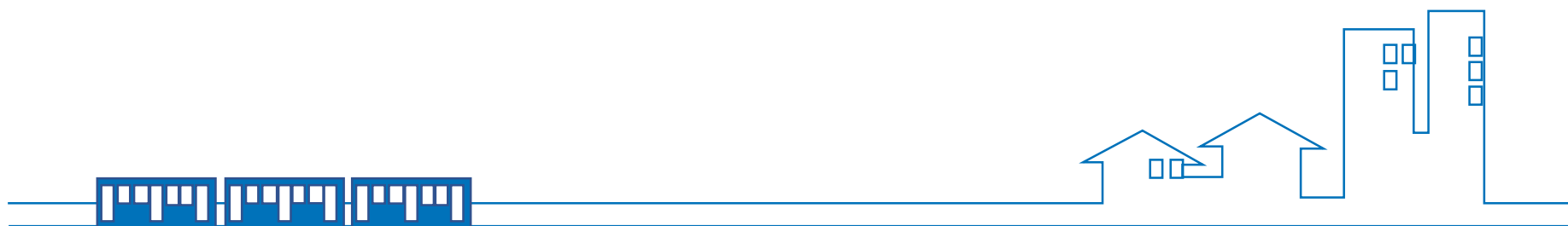


テーマ2


拠点連携型都市構造の実現に向けて

滋賀県




01 提案に対する県の考え方

論点①

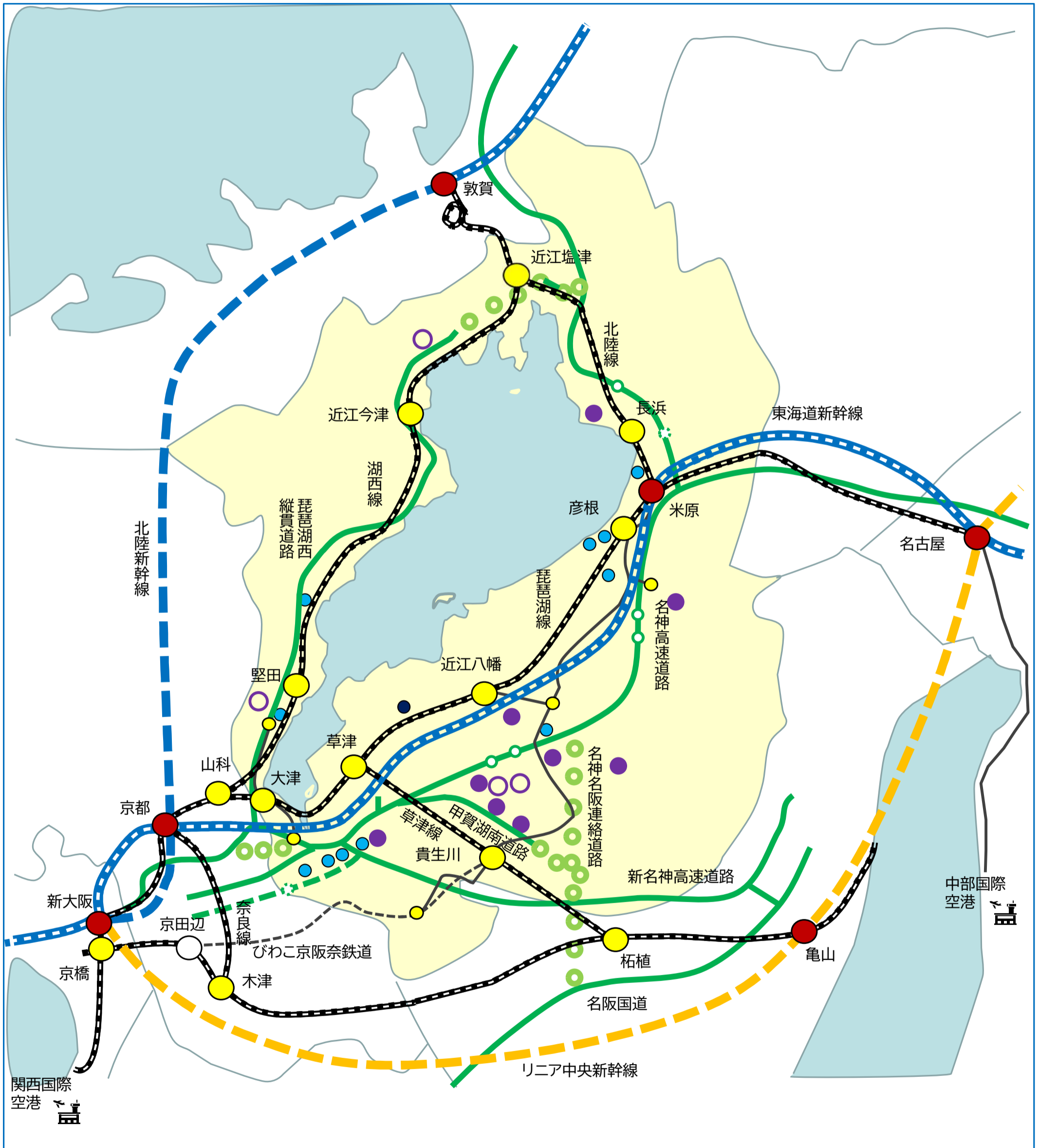
- ・滋賀県都市計画基本方針の「主な拠点」について、役割や機能などを踏まえた分類を進めることについて
- 
- ・拠点連携型都市構造の実現をより一層効率的かつ持続的に進めるため、「主な拠点」を「広域拠点」や「地域拠点」に分類するなど、階層的な「拠点」の設定について、今後市町のご意見も踏まえながら検討を進めていく。

論点②

- ・拠点連携型都市構造の推進、市町村を越えた鉄道沿線の広域連携に向けて、滋賀県に期待する役割について
- 
- ・まちづくりの主体は住民に最も身近な市町であり、市町を越えた広域的な連携にあたっては、市町間で共同・連携して進めることが重要。
その上で、関係市町で協議・調整が円滑に進み、「広域的な立地適正化の方針」(以下、「広域立地適正化方針」という)の策定等が進むよう、県も積極的に支援、参画していく。

02 広域的なまちづくり

○滋賀県およびその周辺の将来構想も含めた新たな広域的な交通軸も踏まえて、今後20年～30年後の広域的なまちづくりを考えていくことが重要。



<凡例>

- 主要鉄道駅
- 新幹線駅(リニア構想含む)
- JR(在来線)
- 新幹線(— 構想)
- リニア中央新幹線
- 私鉄(— 構想)
- 広域幹線(● 調査中)
- SIC(— 予定)
- 工業団地(50ha以上)
- 産業用地(予定)
- 大学
- 高専

03 全国の人口と滋賀県の人口の動向

- 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。

滋賀県都市計画基本方針より抜粋

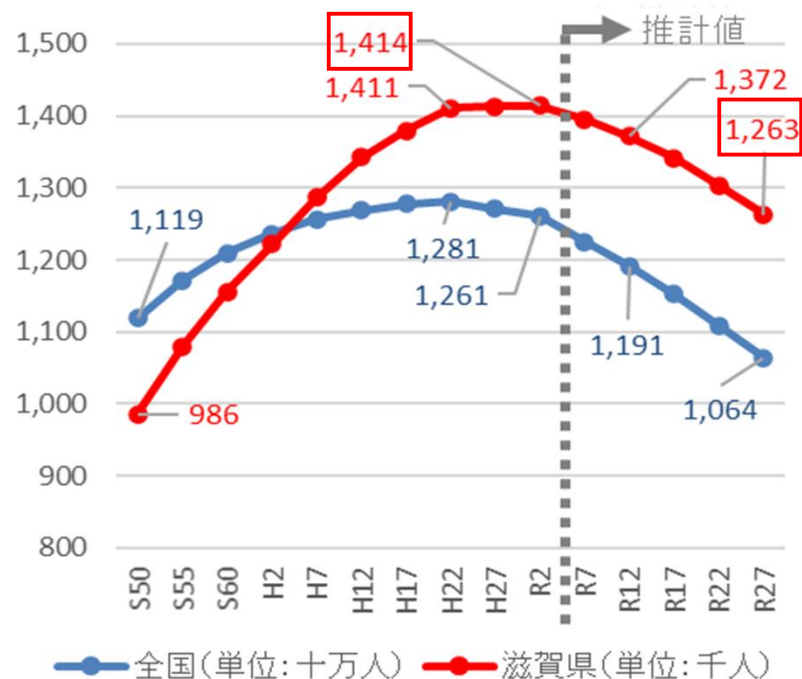


図 3-1 日本と滋賀県の総人口

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)」

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

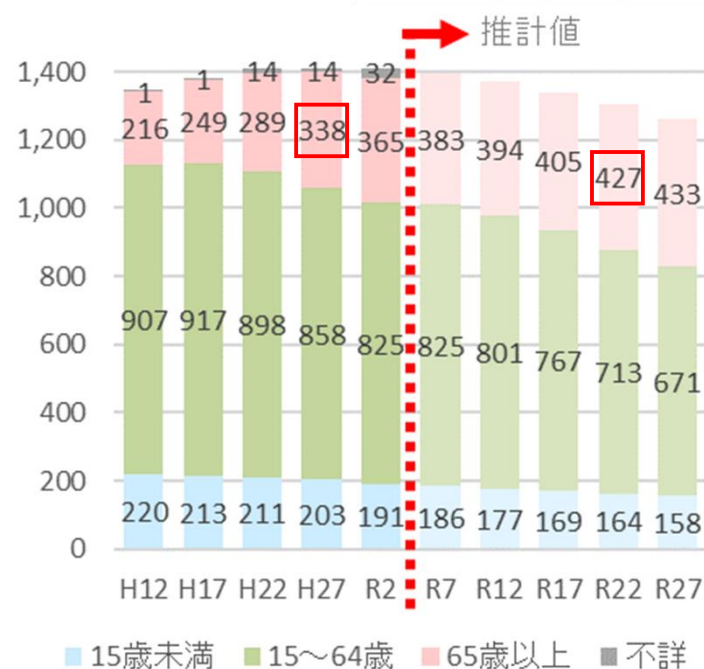


図 3-2 滋賀県の年齢3区分別人口の推計

04 滋賀県都市計画基本方針(令和4年3月)

滋賀県都市計画基本方針

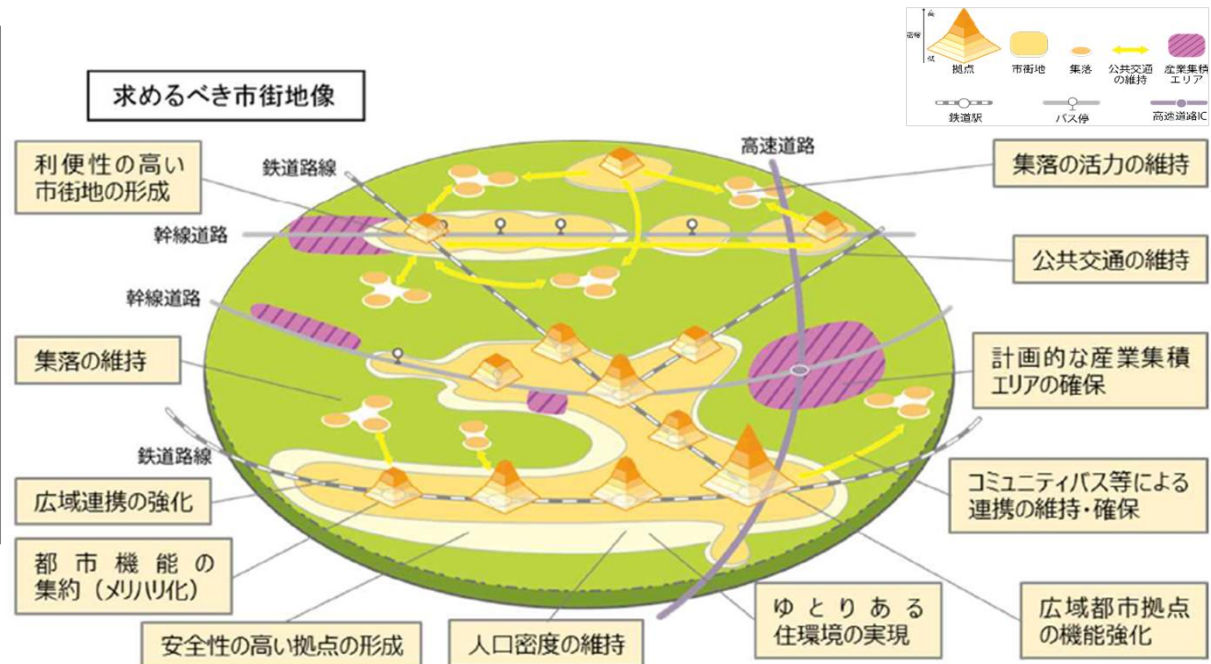
・概ね20年後を見据えた本県の都市計画の基本的な方針や広域的な方向性を示す

「拠点連携型都市構造への転換」

- ・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都市構造**
- ・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**

■ 5つの目指すべきまちづくりの方向性

- 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



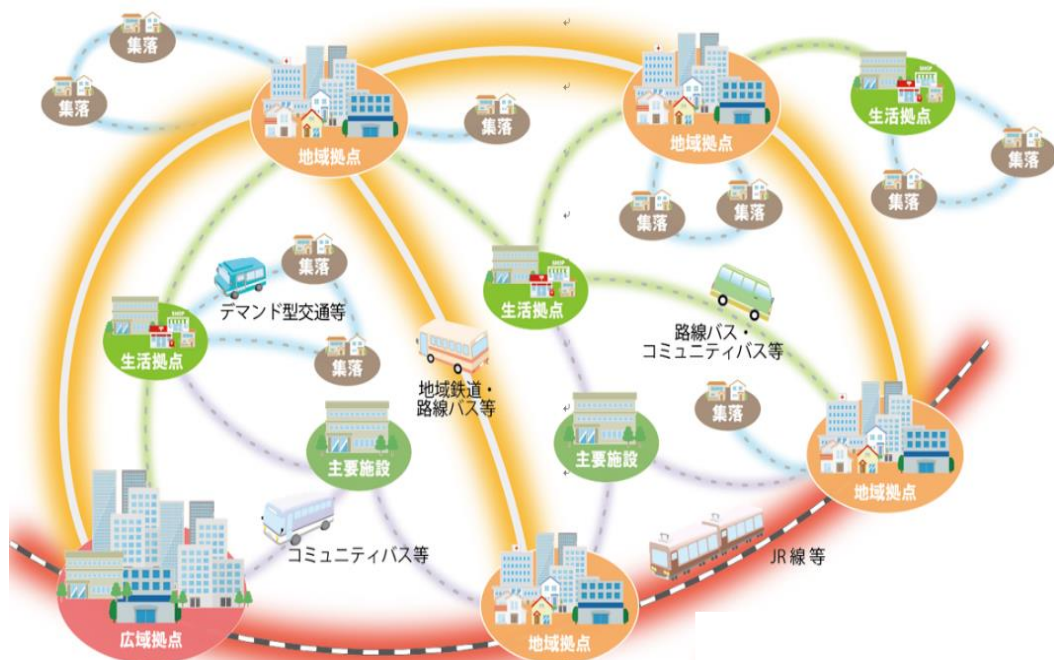
05 滋賀地域交通ビジョン(令和6年3月)

滋賀地域交通ビジョン

「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」の構築を目指す。

- 自家用車を「使えない人」・「使えない時」でも日々の生活のための移動ができる
- 自家用車を「使わない」という選択ができる

滋賀県都市計画基本方針「拠点連携型都市構造」の実現



公共交通軸

JR線、地域鉄道線

大量輸送性、速達性、定時制に優れ、広域移動手段である鉄道線を交通軸として最大限活用



市町間をまたぐ幹線路線バス

鉄道線を補完する広域移動手段(主に東西方向)として活用

公共交通網

地域内路線バス

住民に身近な交通手段で、細かなニーズに対応できる路線バスを交通網の主な担い手として最大限活用



タクシー、デマンド交通等

交通不便地や空白地において路線バスを補完する交通手段として活用

誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通

06 滋賀地域交通計画(令和8年3月策定予定)

滋賀地域交通計画(素案)

ビジョンの実現に向けたアクションプランとして策定。具体的な施策と財源のあり方を定める。

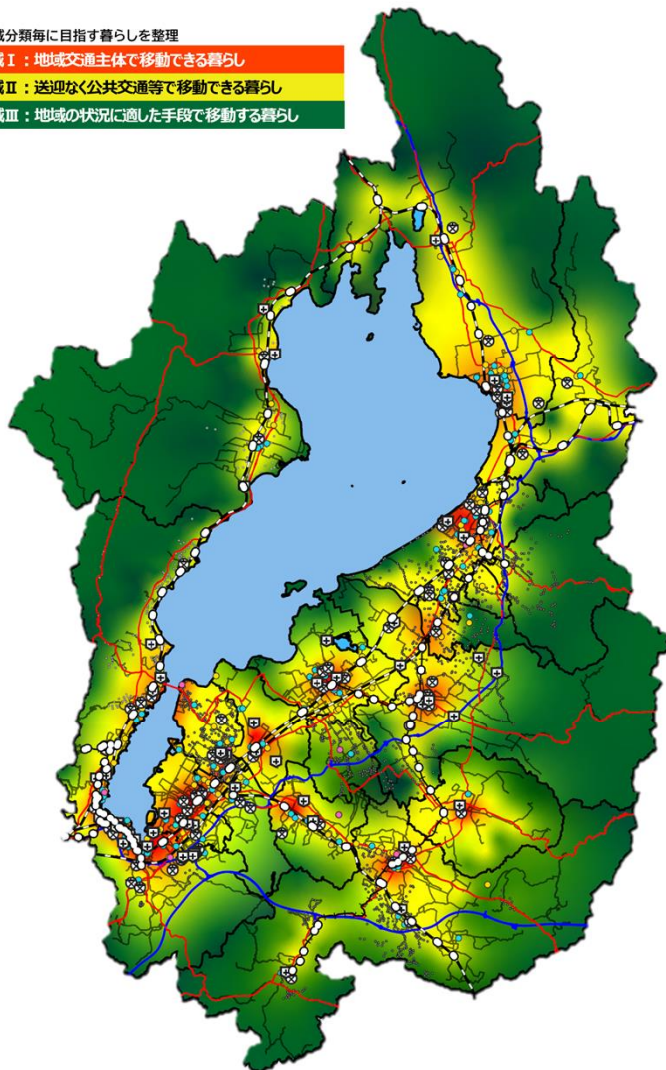
- 人口密度や都市計画等を踏まえ整理した3地域区分ごとに、目指す暮らしを整理
- 移動手段の充実により「より良い暮らし」の実現を目指し、4つの実施方針に基づき施策を構築

地域分類毎に目指す暮らしを整理

地域Ⅰ：地球交通主体で移動できる暮らし

地域Ⅱ：送迎なく公共交通等で移動できる暮らし

地域Ⅲ：地域の状況に適した手段で移動する暮らし



【施策の根底にある理念】

移動手段の充実による 「より良い暮らし」の実現

人が行き交い、経済が賑わう、安全で楽しいまちづくり！



【施策の狙い】

- ・地域交通が充実し、安い運賃で乗りやすくなることで、観光客や来訪者で「まち」が賑わい、経済が活性化
- ・新たなモビリティへの挑戦が進み、「新たなまちづくり」への期待感が醸成

など

通学が便利になり、より充実した学生生活に！



【施策の狙い】

- ・様々な移動手段を活用して通学手段を充実し、親の送迎に頼らずとも通学や部活参加、友人とのお出かけを可能に
- ・乗りやすい運賃を実現することで、学生の進路選択をよりしやすく

など

年をとっても、いきいきと暮らせる！



【施策の狙い】

- ・先進技術にも挑戦しながらきめ細かな移動手段を充実し、高齢者が気軽に安全に外出でき、交流が活発に
- ・バリアフリー化を進め、誰もが使いやすい地域交通を作ること、外出や交流の機会を創出

など

【政策方針】未来に向けた新たなまちづくり

【実施方針1】

日々の暮らしの中で、運行情報等を簡単に入手でき、また多くの利用体験の機会を作ること、みんなで地域交通を積極的に利用する機運を醸成します

【実施方針2】

日常生活を送るために必要な移動「行かなくてはならない移動」を支えるため、鉄道、バス、タクシー等を将来にわたり維持します。そのためにも、地域の実情にあった適切な交通体系に向け、再編・合理化の取組を併せて進めます

【実施方針3】

「より良い暮らし」の実現、地域全体の価値の向上に向け、鉄道、バス、タクシーをはじめ、地域のあらゆる移動手段を便利に、快適に使えるよう取組を進めます

【実施方針4】

技術の進展や社会的に対応が求められていることを踏まえた新たな手段の導入、DX・GXの取組を進めます

07 滋賀地域交通計画(令和8年3月策定予定)

滋賀地域交通計画(素案)における事業の考え方

- 県は県域全体のグランドデザインを描き、市町は地域内を移動する交通網を主に担うことを想定
- 本計画期間中においては、市町が取り組むコミバスの充実・高度化を強力に支援するなど、二次交通の利便性向上に注力し、地域交通の利用者数を増加させ、JR線等の増便を目指す

事業リスト	
施策1	SNS等(LINE,X,Facebook、instagram,TikTok等)の活用、乗り方ガイドブック等の紙媒体の活用
施策2	地域交通利用促進にかかるイベント等の実施
施策3	沿線企業における意見交換会等の実施、各教育機関における交通関連カリキュラムの展開、地域交通の乗り方講座の実施、滋賀の地域交通未来アイデア会議
施策4	地域間幹線の運行維持(バス・鉄道)、路線バス・コミュニティバスの運行維持、デマンド交通の運行維持、ボランティア輸送の運行維持
施策5	路線バス・コミュニティバスの合理化、デマンド交通の運行効率化、多様な交通モード間での乗換調整
施策6	給与水準向上等の運転士の待遇改善による運転士・担い手の確保、1種免許等所持者等の活用、HPやSNS等による運転士の魅力発信
施策7	交通軸となる路線バスの増便実証の検討、鉄道の増便実証の検討、鉄道の増便要望、JR湖西線における強風対策の検討、府県を跨ぐ新たな広域移動の検討
施策8	コミュニティバスの充実・高度化、デマンド交通の充実・高度化
施策9	グリーンスローモビリティ、シェアモビリティの導入検討・実証運行、ライドシェアの導入検討・実装化教育、福祉、観光をはじめ他分野との連携検討、促進
施策10	サブスクリプション制度等新しい運賃制度の導入検討、バス運賃支援制度の導入、タクシー等運賃支援制度の導入、運転免許証自主返納者への支援(乗車券、割引券の配布)
施策11	シームレスに乗換可能な駅前広場・バス停留所の整備の検討、乗換拠点や停留所の環境改善・整備の検討、既存駅の活用および新駅の検討
施策12	鉄道駅でのスロープ、エレベーター、ホーム柵等の整備、ユニバーサルデザイン車両の導入、ノンステップバスの導入
施策13	自動運転の実証運行・実装化、新モビリティ(LRT/BRT等)の研究、新たな運営体制の研究(運輸連合、路線バス上下分離方式等)
施策14	ワンストップの県内地域交通ポータルサイトの作成、キャッシュレス化の推進、バスロケーションシステム等の活用

08 滋賀地域交通計画(令和8年3月策定予定)

滋賀地域交通計画に掲げる施策の財源の考え方

- 現在のサービスレベルの維持に必要な公費負担額は現行の税金を基盤とした財源で実施
- 目指す暮らしの実現のために追加で必要となる公費負担額は現行の税金を基盤とした財源に加えて新たな税の使途として検討

滋賀地域交通計画（素案）に掲げる施策の財源について

a.現在のサービスレベルの維持に必要な公費負担額の概算（年間）

項目	概算費用	(参考) 2040年代の 増加見込み額
	2030年*	
地域交通に既に投入されている公費負担額 (鉄道・バス・デマンド交通補助金等)	37.6億円	-
人口減少等による利用者数の減少や物価上昇等による 公費負担額の増額見込み額	22.2億円	42.2億円
合計	59.8億円	

財源の考え方

現行の税金を基盤とした財源で実施
**新たな税の使途として
 想定しない**

b.目指す暮らしの実現に追加で必要な公費負担額の概算（年間）

項目	概算費用
	2030年
積極的な情報発信、機運醸成（SNS活用、地域交通利用促進イベントなど）	0.5億円
コミュニティバス、デマンド交通の高度化・再構築	26.1億円
運賃施策（バス運賃の支援、タクシー運賃支援、免許証返納者支援など）	17.4億円
担い手の確保、運転士の魅力発信	1.3億円
バリアフリー、ユニバーサルデザイン化	3.4億円
新モビリティ等導入検討、自動運転実装化	3.2億円
DXの推進（キャッシュレス化、バスロケシステムの活用など）	0.9億円
その他（サブスクリプションの制度研究など）	0.2億円
合計	53.0億円

利用者増により
 公費負担額の圧縮につなげる

現行の税金を基盤とした財源に加えて
**新たな税の使途としても
 検討**

追加で必要な公費負担額の分担額

県分担額： 24.7～43.0億円 国分担額： 8.9～21.7億円 市町分担額： 1.1～13.9億円

※ R3～R7の物価・労務費の上昇率（県土木交通部資料）
 1.3倍を見込んで、概算費用を算出
 → 今後のさらなる物価上昇や人件費の高騰に留意が必要

09 滋賀県都市計画基本方針の「拠点」について

- 県が定める拠点については、現在全て「主な拠点」としている。
- 拠点連携型都市構造をより一層効率的かつ持続的に進めるため、広域的なまちづくりが必要であり、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の設定が求められる。
- 期待する効果：土地利用のメリハリ化、効率的・効果的な公共投資の促進、民間投資の誘導と促進

主な拠点(主要な鉄道駅周辺や市町の中心部)



階層的な拠点・公共交通のイメージと主な拠点の考え方

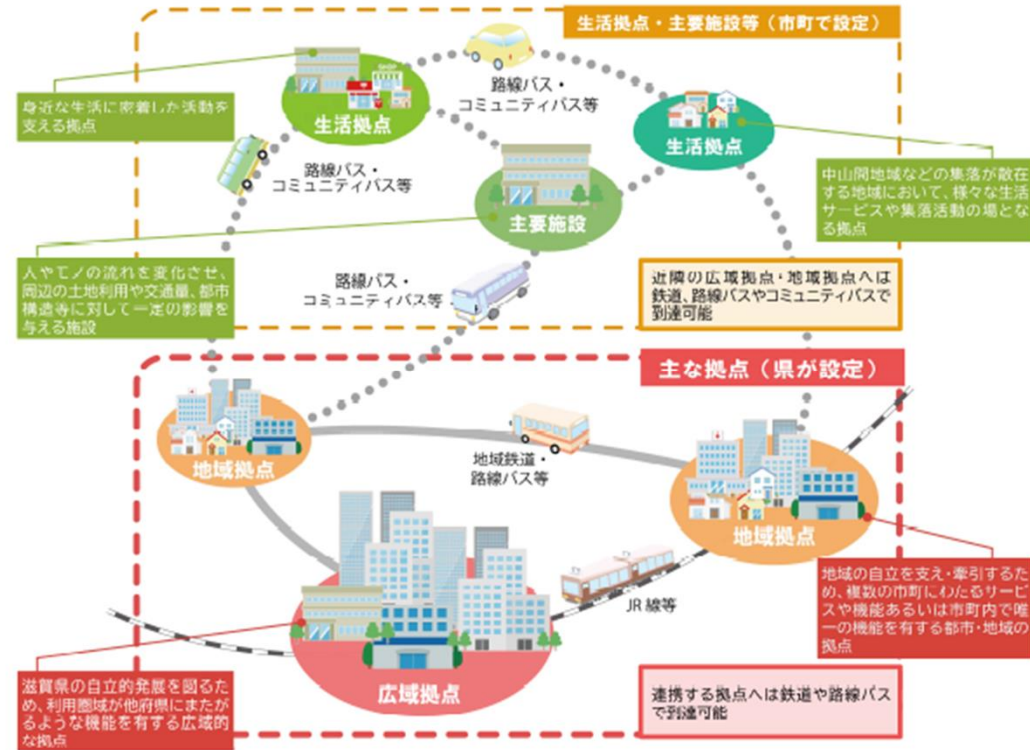
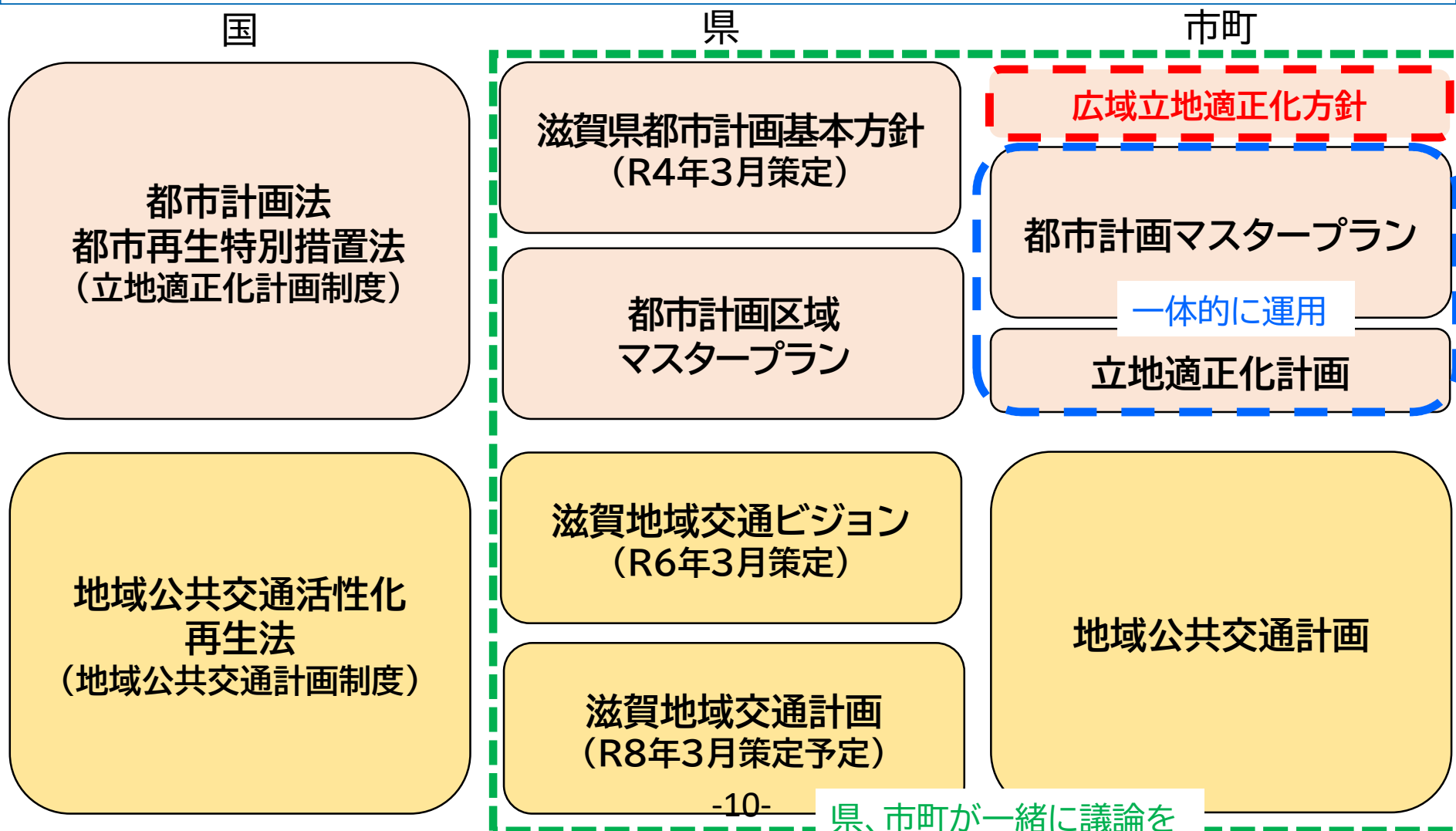


表 6-1 主な拠点の考え方

	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

10 広域立地適正化方針について

- 都市計画と交通計画が連携してまちづくりを進める必要がある。
- 立地適正化計画は、住居や都市機能を誘導する計画として市町毎に策定。(県内11市町が策定済)
- 広域立地適正化方針は、市町を越えた広域的なまちづくりを推進するために、市町間で共同・連携して策定することを基本としている。(県も積極的に支援・参画)



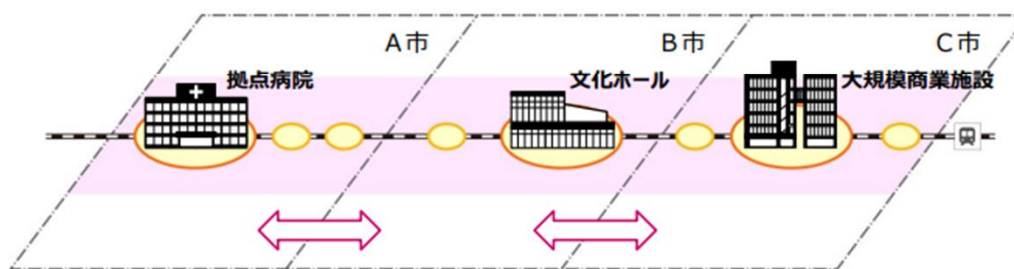
11 広域立地適正化方針の事例

1. 関連する計画や他部局の関係施策等の整理について

⑦ 広域連携施策との連携の例：鉄道沿線まちづくり

- 大都市郊外部や地方都市周辺をはじめとする鉄道沿線においては、人口減少、高齢化を背景に、都市サービス、都市経営の持続性の低下が懸念。
- 鉄道を軸として必要な都市機能を沿線都市群で分担・連携することによって、拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、併せてサービス向上等によってフィーダー（支線）交通を含む公共交通機能の強化を図る。
- 鉄道沿線を軸に都市機能が集積するという構造を活かしつつ、地域コミュニティとも連携しながら、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導することで更なる効果が期待される。

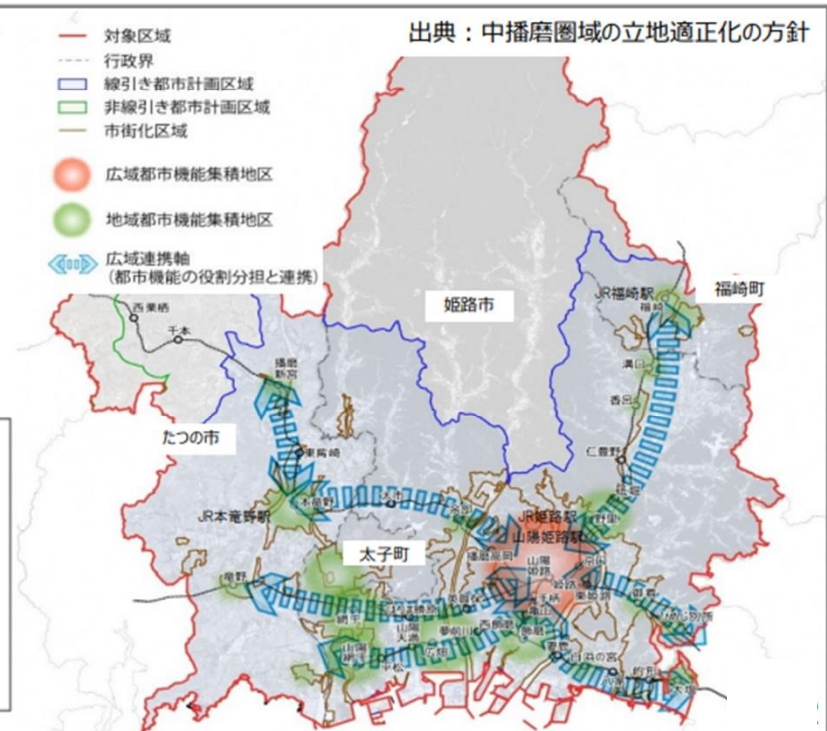
都市機能の連携・分担イメージ



- 優等列車停車駅：生活支援機能に加え、高次都市機能の立地を誘導
- 普通列車停車駅：生活支援機能の立地を誘導

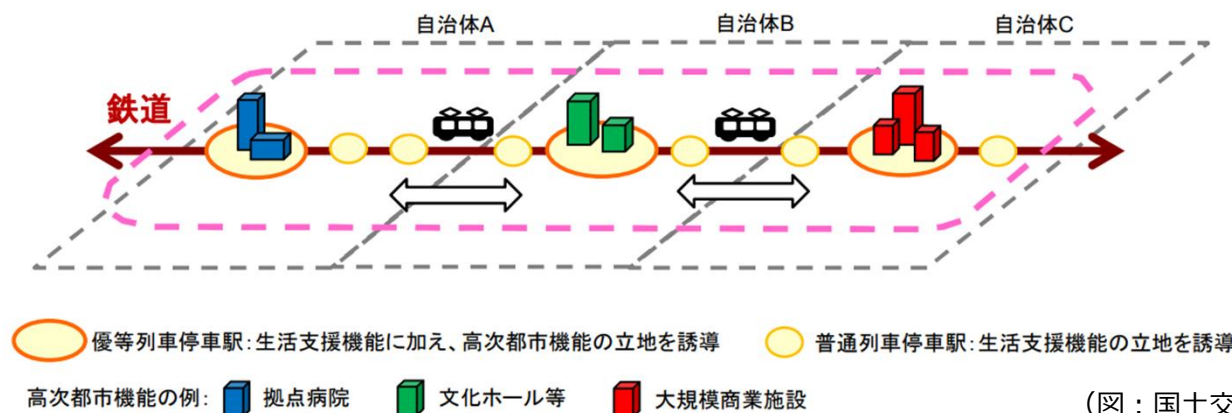
播磨圏域鉄道沿線まちづくり協議会

- 鉄道沿線まちづくりに関する勉強会を母体として、姫路市、たつの市、太子町、福崎町等からなる播磨圏域鉄道沿線まちづくり協議会を設立し（平成28年度）、近接自治体で連携した立地適正化等のあり方を検討。
- その成果として、複数自治体連名による中播磨圏域の立地適正化の方針を平成29年3月に作成し、救急救命センターや大学等の高次都市機能に関し、自治体間による連携や整備の役割分担等、広域的なストック管理方針を策定。



12 鉄道沿線まちづくりとは

- ・**鉄道駅を中心に、鉄道沿線を軸とした、広域的に連携したまちづくり**
- ・自治体や市民・地域プレイヤーなど、多様な主体が連携し、一丸となってまちづくりを進め、**都市経営・都市サービス面、公共交通サービス面などの都市がかかえる様々な課題に対応していく**



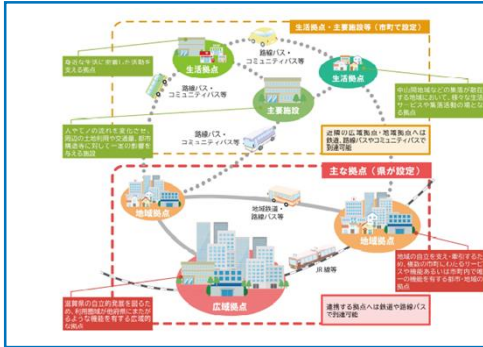
情報や課題を共有し、都市の課題解決を共に図る（連携、相互補完、分担）

自治体の
メリット

- 互いの地域資源を活かした**ひとつの生活圏**として課題解決、施策展開、魅力発信
 - ・居住者の転出抑制、生活圏人口の維持
 - ・観光客や関係人口の呼び込み
 - ・新たな圏域での交流・消費需要の活性化

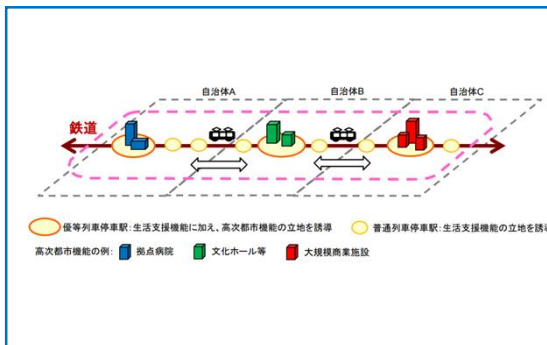
14 まとめ

■拠点について



拠点連携型都市構造の実現をより一層効率的かつ持続的に進めるため、「主な拠点」を「広域拠点」や「地域拠点」に分類するなど、階層的な「拠点」の設定について、R8年度中を目途に、市町の意見も踏まえながら検討を進めていく。
(広域立地適正化方針を策定し、その核となる拠点を「広域拠点」とすることも一つの考え方。)

■広域連携について



まちづくりの主体は住民に最も身近な市町であり、市町を越えた広域的な連携にあたっては、市町間で共同・連携して進めることが重要。その上で、関係市町で協議・調整が円滑に進み、「広域立地適正化方針」の策定等が進むよう、県も積極的に支援、参画していく。(草津線沿線まちづくり勉強会はR7年度中に立ち上げ予定)

■滋賀地域交通計画について

【施策の根拠にある理念】
移動手段の充実による「より良い暮らし」の実現

<p>人が行き交い、経済が賑わう、安全で楽しいまちづくり！</p> <p>【施策の狙い】 ・地域交通が充実し、安い運賃で乗りやすくなることで、観光客や来訪者でまちが賑わい、経済が活性化 ・新たなセゾファミリーの拠点が導入し、新たなまちづくりへの期待が醸成</p>	<p>通学が便利になり、より充実した学生生活に！</p> <p>【施策の狙い】 ・様々な移動手段を活用して通学手段を充実し、駅の周辺に乗りやすい通学や徒歩通学、安全への安心感を生み出し、よりよい通学を実現することで、学生の満足度がより高くなり、など</p>	<p>年をとっても、いきいきと暮らせる！</p> <p>【施策の狙い】 ・先達にも経験しながらの認知や移動手段を充実し、高齢者が気軽に安全に利用できる、交通の活性化により「バリアフリー」化を進め、誰もが使いやすいたちまちの環境を創出することで、内証や交通の機会を創出</p>
---	--	---

- 令和7年度中の策定を目指して、計画期間中に取り組む施策と、その実施主体、役割分担の考え方について、県、市町、交通事業者が共有できるよう議論を深めていく。
- 施策の実施にかかる「県と市町の負担分担」について、丁寧に調整を行いながら、今後の事業実施に当たって適切に定めていく。