第２部　市街化区域のまちづくり

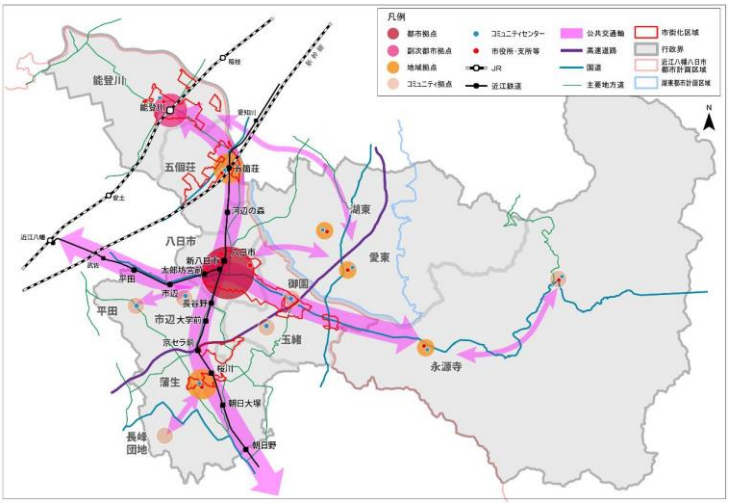
8　立地適正化計画の検討対象

第２部では、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画制度の対象となる市街化区域について、都市機能誘導区域・都市機能誘導施設、居住誘導区域の設定と届出制度による誘導を基本とし、各種施策の検討を行います。

まちづくりの方針：

魅力ある地域の拠点が連携した　誰もが住み続けられる愛着のあるまちをつくる

目指すべき都市の骨格構造：



市街地（市街化区域）のまちづくり

田園地域・山間地域のまちづくり

都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画制度による施策の検討

対象地域：

八日市・能登川・五個荘・蒲生

9　誘導区域の設定

（1） 都市機能誘導区域の設定

ア 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、医療・福祉・商業等の各種サービスの効率的な提供を図る区域として設定する区域を指します。

イ 都市機能誘導区域の基本的な考え方

本市では下記を基本として都市機能誘導区域を設定します。

<table>
<tr><th colspan="5">都市機能誘導区域の設定条件</th></tr>
<tr><td rowspan="2">項目</td><td colspan="2">都市拠点</td><td colspan="2">地域拠点</td></tr>
<tr><td>八日市
都市拠点</td><td>能登川
副次都市拠点</td><td>五個荘地域</td><td>蒲生地域</td></tr>
<tr><td>【前提条件】</td><td>中心市街地活性化基本計画の区域</td><td>能登川駅高齢者徒歩圏（概ね半径 500m）の又は支所の高齢者徒歩圏に含まれる区域</td><td colspan="2">支所の高齢者徒歩圏（概ね半径 500m）に含まれる区域</td></tr>
<tr><td>【条件１】</td><td>－</td><td>能登川駅の高齢者徒歩圏のうち、商業地域及び近隣商業地域等</td><td colspan="2">支所の高齢者徒歩圏のうち、支所に隣接する商業地域及び近隣商業地域等</td></tr>
<tr><td>【条件２】</td><td>－</td><td colspan="3">駅の高齢者徒歩圏又は支所の高齢者徒歩圏のうち、【条件１】に合致する区域に隣接し、かつ既存の公共施設・学校等が立地する区域</td></tr>
</table>

（2） 居住誘導区域の設定

ア 居住誘導区域とは

「居住誘導区域」とは、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って、生活サービスやコミュニティが継続的に確保されるように、居住を誘導すべき区域のことを指します。本市においては、市街化区域内において特に生活利便性が高い区域を「居住誘導区域」として設定します。

＜居住の考え方＞

位置付け	考え方
居住誘導区域	公共交通の利便性や拠点への近接性などから、特に生活利便性が高い区域を指します。将来にわたり現状の人口密度を維持することで、生活利便施設等の維持・拡大を図ります。

イ 居住誘導区域の設定の基本的な考え方

都市機能及び公共交通が利用しやすいエリアとして、下記を基本として居住誘導区域を設定します。

<table>
<tr><th colspan="5">居住誘導区域の設定条件</th></tr>
<tr><td rowspan="2">項目</td><td colspan="2">都市拠点</td><td colspan="2">地域拠点</td></tr>
<tr><td>八日市
都市拠点</td><td>能登川
副次都市拠点</td><td>五個荘地域</td><td>蒲生地域</td></tr>
<tr><td>【条件１】</td><td colspan="4">・都市機能誘導区域まで直線距離約 300m以内の街区を基本とする区域
※街区が一部でも上記区域に含まれる場合はその街区全てを居住誘導区域に含める。
※街区が全く上記区域に含まれていない場合であっても、三方以上を居住誘導区域に囲まれており、かつ一団の土地とみなすことができる場合は居住誘導区域に設定する。</td></tr>
<tr><td>【条件２】</td><td colspan="2">・基幹的公共交通路線（鉄道及びピーク時３本/時間以上のバス路線）の徒歩圏（駅:概ね半径 500m、バス停：概ね半径 300m）に含まれる街区を基本とする区域</td><td colspan="2">―</td></tr>
<tr><td>【除外条件１】</td><td colspan="4">・土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域に指定される区域
・10 年確率降水時における想定浸水深 0.5m以上の区域（滋賀県流域治水の推進に関する条例第 24 条により新たに市街化区域に含めないとされる区域）、及び 200 年確率降雨時における想定浸水深 3.0m以上の区域（滋賀県流域治水の推進に関する条例第 13 条における浸水警戒区域に相当する区域）</td></tr>
<tr><td>【除外条件２】</td><td colspan="4">・用途地域における工業専用地域に指定される区域
・工業及び流通業務施設が集積する区域</td></tr>
</table>

（3） 居住区域の設定

ア 居住区域とは

既存のインフラを生かしながらこれまでどおりに暮らし続けられる「居住区域」を設定します。居住区域は、都市再生特別措置法に定める区域ではなく、市街化区域内の居住誘導区域以外に本市が独自に設定するものです。

＜居住の考え方＞

位置付け	考え方
居住区域	災害リスクの高い区域や、工場等の集積する区域を除いた市街化区域を指します。自動車や自転車での移動を主体に、既存のインフラを生かした従来どおりの居住を行う区域です。

イ 居住区域の設定の基本的な考え方

従来どおりの暮らしを維持する区域として、市街化区域のうち下記の【除外条件１】、【除外条件２】を除いたエリアを基本として居住区域に設定します。

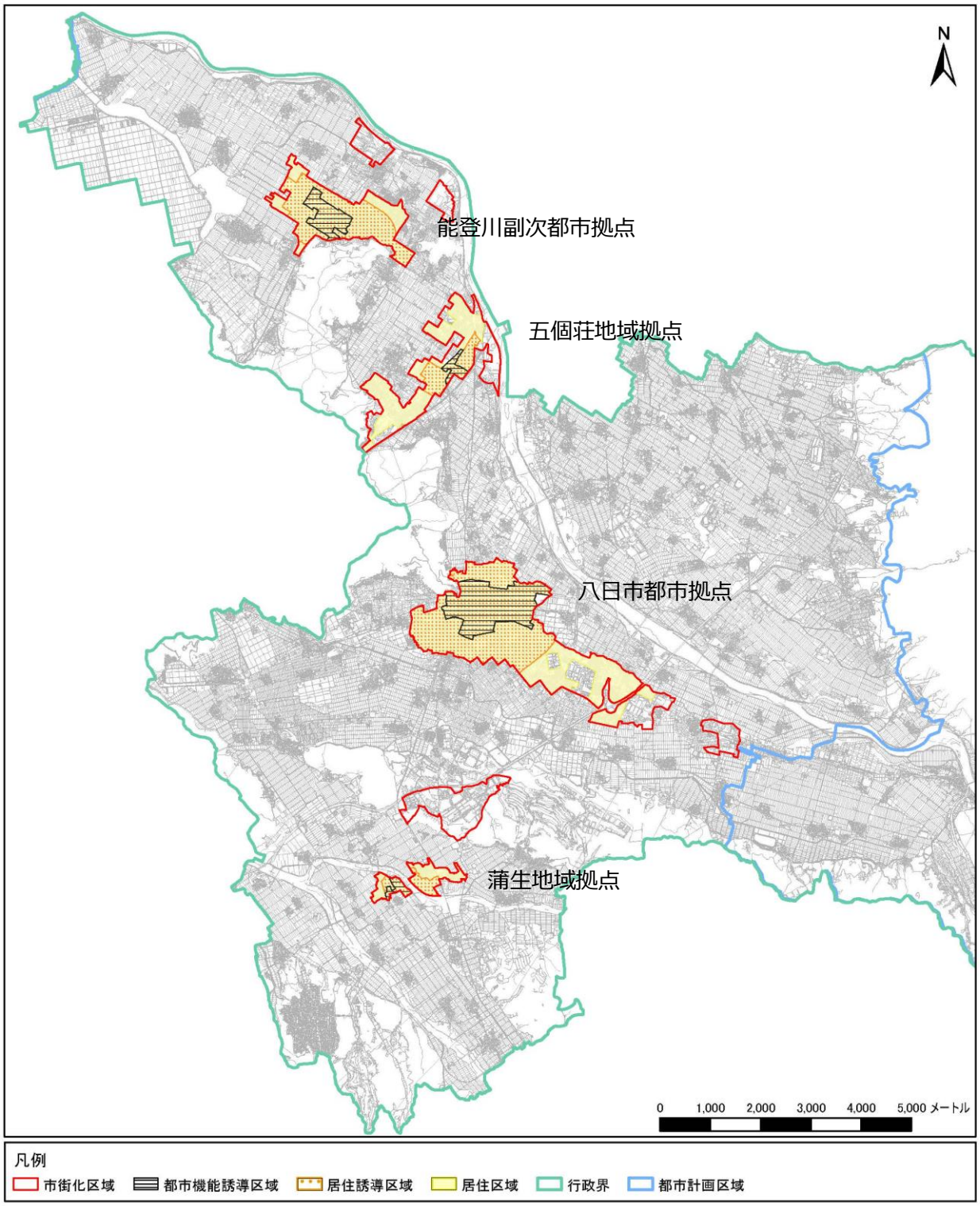
居住区域の設定条件	
【除外条件１】	・土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域に指定される区域
	・10 年確率降水時における想定浸水深 0.5m以上の区域（滋賀県流域治水の推進に関する条例第 24 条により新たに市街化区域に含めないとされる区域）、及び 200 年確率降雨時における想定浸水深 3.0m以上の区域（滋賀県流域治水の推進に関する条例第 13 条における浸水警戒区域に相当する区域）
【除外条件２】	・用途地域における工業専用地域に指定される区域
	・工業及び流通業務施設が集積する区域

（参考：徒歩圏設定根拠）

項目	内容
鉄道駅の徒歩圏	「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」において、徒歩圏を 800mとし、鉄道駅 800m圏内を「公共交通沿線地域」としている。
バス停誘致圏	「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」において、バス停誘致距離を 300mとし、バス停 300m圏内を「公共交通沿線地域」としている。
高齢者徒歩圏	「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」において、高齢者徒歩圏を 500mとしている。

（4） 誘導区域の設定結果

ここまでに示した条件により設定される都市機能誘導区域、居住誘導区域及び居住区域は、下図のとおりです。



図：誘導区域総括図

10　各拠点のまちづくりの方針

（1） 八日市都市拠点

ア 上位・関連計画における位置付け

都市計画マスタープランにおいて、八日市中心部は都市拠点として高次都市機能（広域・市レベルの行政機能、文化機能、中心商業機能等）を集約、強化すると位置付けられています。

また、地域づくりの方針では、八日市駅周辺から市役所付近を中心商業地と位置付けているほか、商店街では賑わいある良好な景観形成を図るものとし、旧街道においては良好な歴史景観を保全・活用するとしています。

＜東近江市都市計画マスタープランにおける位置付け＞

＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの理念＞（再掲）
魅力あふれる市のまち　八日市　　～緑あふれる中で、人が集いにぎわうまち～

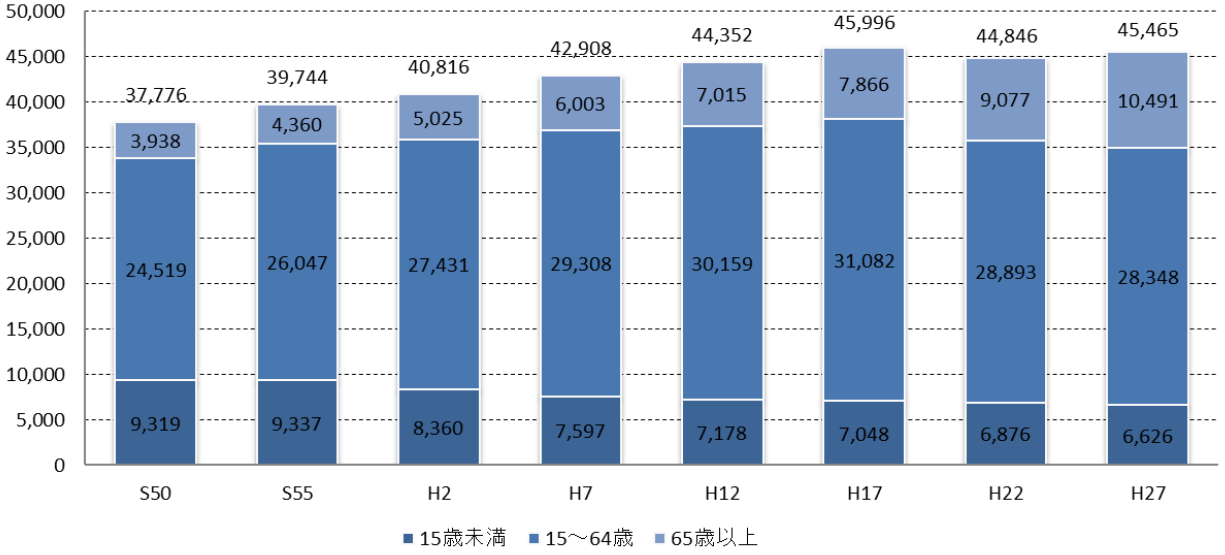
＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの目標＞
◆田園風景や箕作山、愛知川を大切に守るとともに、緑あふれるまちづくりを進めていこう。
・市街地の背後に広がる田園や里山、川を保全するとともに市街地内の緑化を充実し、豊かな自然と市街地が調和するまちづくりを進めます。
◆都市機能の集積を活かし、利便性に富んだ都心居住を進めよう。
・商業施設、文化施設、福祉施設等の充実により都心居住の利便性、快適性を高めます。
◆東近江市の中心市街地として都市機能を充実し、都市魅力あふれるまちづくりを目指そう。
・東近江市の「都市拠点」として、高次都市機能（広域・市レベルの行政機能、文化機能、中心商業機能等）を集約、強化することにより中心市街地の活性化を推進し、人が集い、交流するまちづくりを進めます。

＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの方針＞
土地利用 - ①都市拠点
●八日市駅周辺から市役所付近を本市の「都市拠点」として位置付け、中心商業地・業務地を形成するとともに、都心居住を推進
●八日市駅周辺においては、 市の顔となる魅力ある市街地景観を創造
●八風街道と御代参街道が交わる公益の場、八日市場として繁栄した歴史を活用し“ほんまち商店街”をはじめとする既存の商店街を活性化
●商店街ではにぎわいある良好な景観形成を図るとともに、旧街道においては良好な歴史景観を保全・活用
●住・商・工の土地利用の混在が予想される地区においては土地利用の純化を誘導、特に開発ポテンシャルの高い（都）小今建部上中線沿道において土地利用転換を検討
・用途地域の見直しを検討（住居系用途地域から商業系用途地域）
・区域区分の見直しを検討
●行政ニュータウンとして開発された市役所周辺は中心業務地として業務施設等の集積、保全、また 「森と水と屋根のあるまち」として魅力ある市街地景観の維持・整備

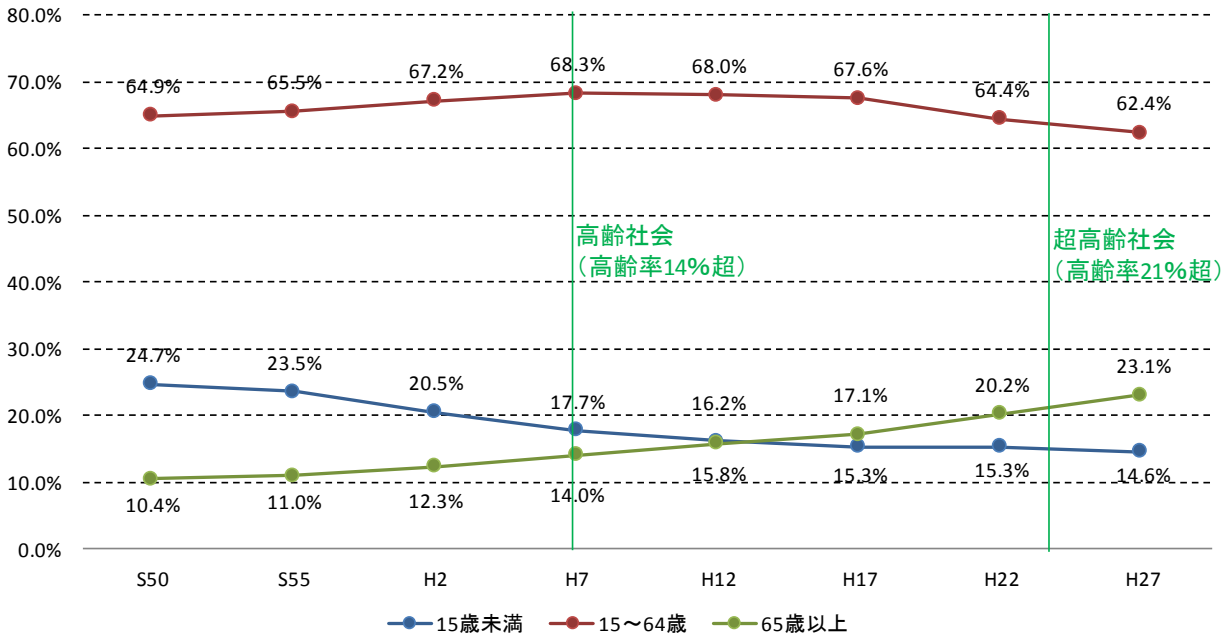
イ 現状

（ア） 人口

八日市地域（旧八日市市の全域）の人口は、45,465 人（平成 27 年国勢調査）であり、65 歳以上の人口は 23.1%、15 歳未満の人口は 14.6%を示しています。



図：人口推移　- 八日市地域 -

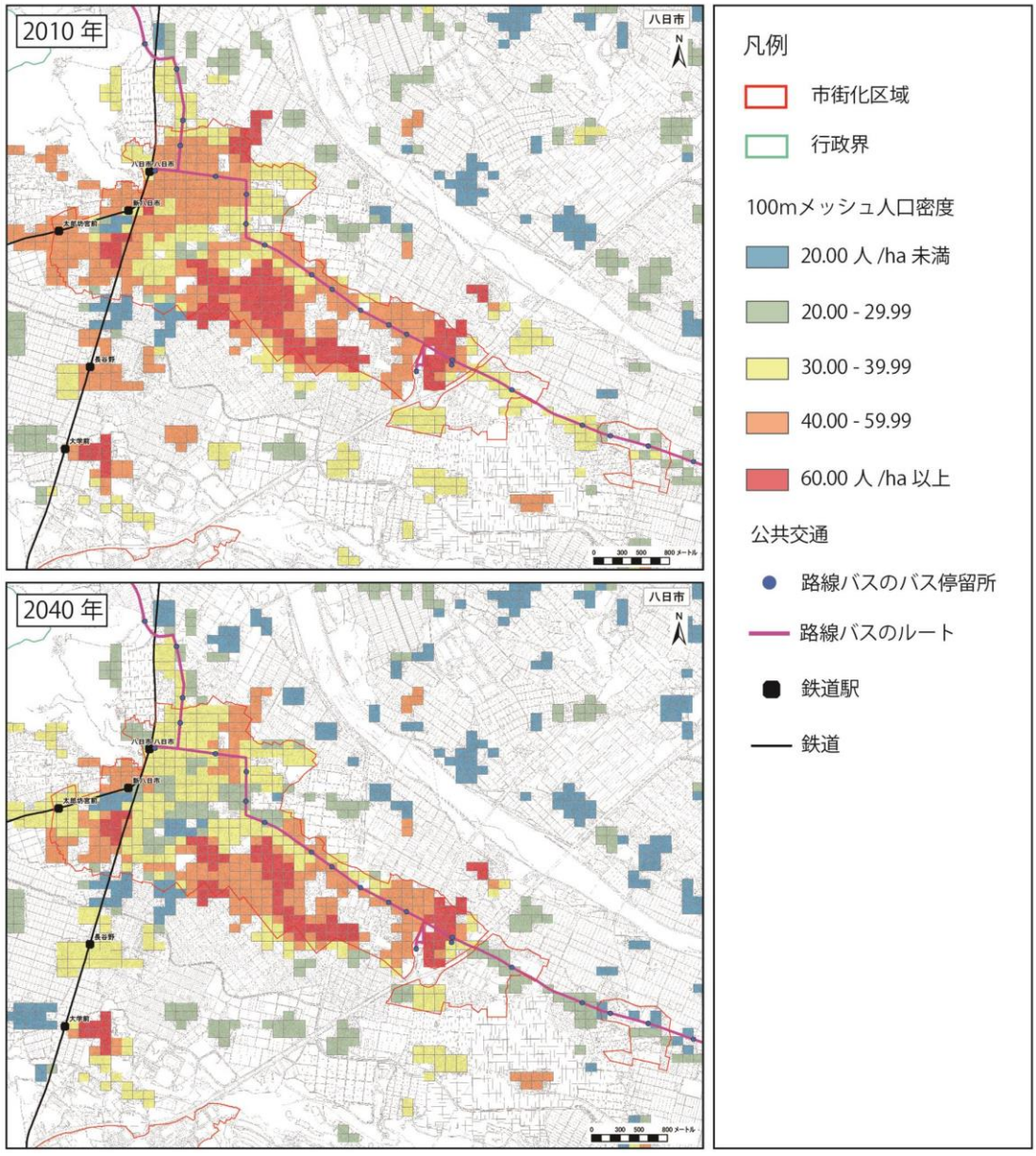


図：高齢化率の推計　- 八日市地域 -

（イ） 人口密度の見込み

八日市中心部における人口密度の分布をみると、平成 22 年（2010 年）時点では市街化区域内において、沖野周辺や八日市ＩＣ周辺で 60.0 人/ヘクタール以上の高い密度を示しています。一方で、近江鉄道の沿線や路線バスの沿線の人口密度はそれよりも低い値を示しています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という。）の将来人口推計に基づく平成 52 年（2040 年）の人口密度を見ると、さらに公共交通沿線の人口密度の低下が想定されます。



図：八日市中心部の 100mメッシュ人口密度

※平成 52 年（2040 年）の人口密度は、社人研の将来人口推計と同等の方法により国勢調査の小地域毎に算定した将来人口を 100 メートルメッシュに割り付けたものです。小地域間又はメッシュ間の人口移動は加味していません。

ウ 誘導区域の設定

（ア） 誘導区域の設定

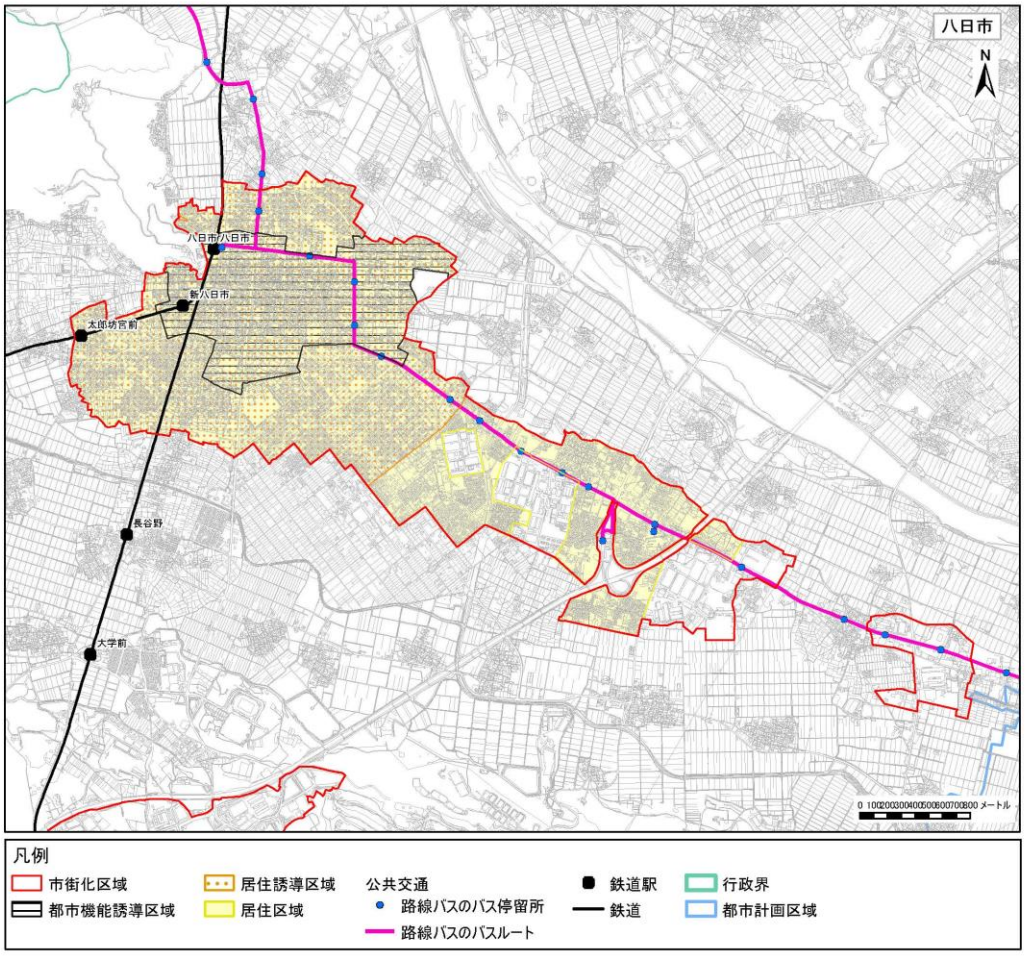
「9 誘導区域の設定」において示した条件により、以下のとおり八日市都市拠点の都市機能誘導区域・居住誘導区域・居住区域を設定します。

八日市都市拠点の都市機能誘導区域は 152.1 ヘクタールで同地区の市街化区域の 20.1%、居住誘導区域は 400.9 ヘクタールで 52.9%に相当します。

なお、人口密度は、八日市都市拠点の中心となる都市機能誘導区域（36.6 人/ヘクタール）よりも、外縁部を含めた居住区域（41.0 人/ヘクタール）の方が高くなっています。

表：区域面積及び人口密度　- 八日市都市拠点 -

八日市	区域面積（ha）	市街化区域の面積に対する割合	人口密度（人／ha）
市街化区域	758.5	－	－
（市街化区域のうち工業専用地域除く）	654.7	－	35.6
都市機能誘導区域	152.1	20.1%	36.6
居住誘導区域	400.9	52.9%	40.6
居住区域	551.3	72.7%	41.0



図：区域設定図　- 八日市都市拠点 -

（イ） 誘導区域内の都市機能の状況

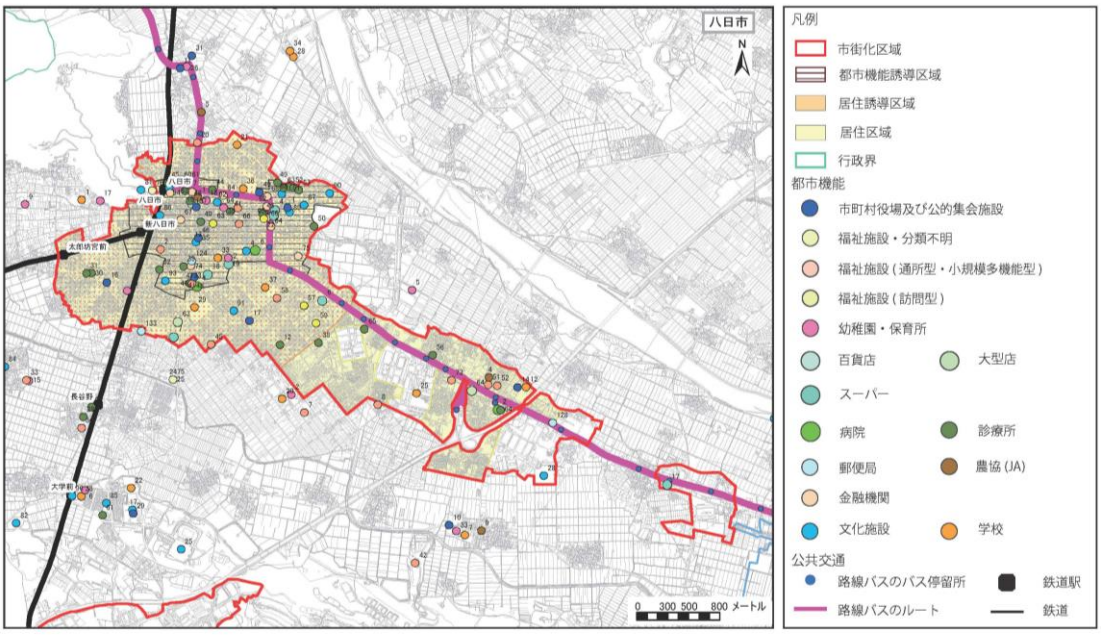
国土交通省の「サービス施設の立地する確率が 50%及び 80%となる自治体の人口規模」を参考に、八日市中心部を市全体の都市拠点として、市全体の人口（約 115,500 人）に対応した都市機能の立地状況を確認します。

八日市都市拠点においては、本市の人口規模に相当する都市機能が概ね全て都市機能誘導区域に立地しています。

また、市内でも最大規模の病院が都市機能誘導区域から離れた八日市ＩＣ周辺の居住区域に立地しています。

表：区域に立地する都市機能　- 八日市 -

機能		機能の有無		
		都市機能誘導区域	居住誘導区域	居住区域
行政機能	支所	○	○	○
介護福祉機能	通所型	○	○	○
	訪問型	○	○	○
	入所型	×	×	×
子育て機能	幼稚園、保育所	○	○	○
商業機能	食料品スーパー	○	○	○
	大型店	×	○	○
	百貨店	○	○	○
医療機能	一般診療所	○	○	○
	病院	○	○	○
金融機能	郵便局	○	○	○
	銀行	○	○	○
教育・文化機能	学校	○	○	○
	図書館、博物館等	○	○	○

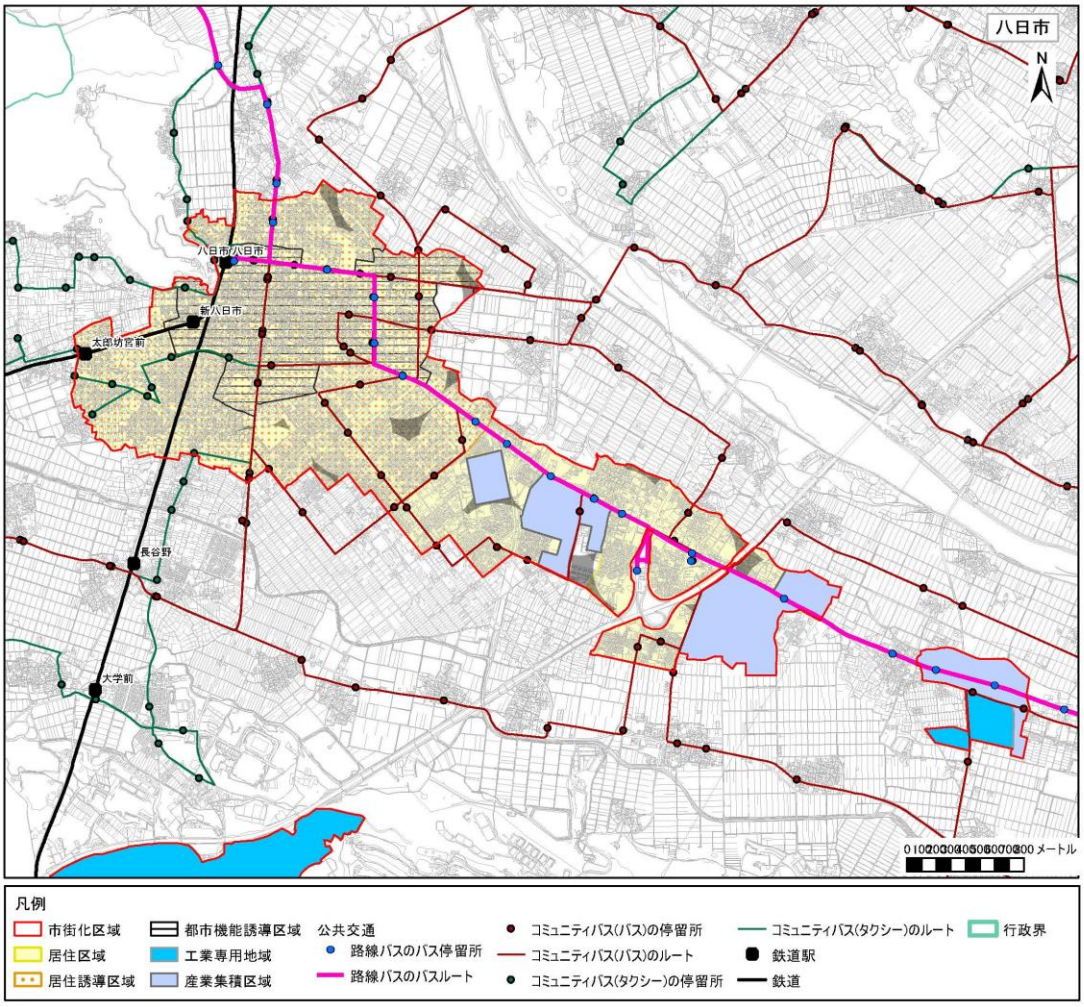


図：区域に立地する都市機能　- 八日市都市拠点 -

（ウ） 誘導区域内の公共交通の状況

八日市都市拠点における公共交通は、近江鉄道の湖東近江路線、万葉あかね線、水口・蒲生野線の３路線と、近江鉄道バスの神崎線、御園線の２路線が運行しています。また、それらを補完するコミュニティバスが運行しています。

産業集積区域を除いた市街化区域の面積に対して 95.7%が鉄道駅から半径 800 メートル若しくは路線バス・コミュニティバスのバス停から半径 300 メートルに含まれており、公共交通が利用しやすい地域であると言えます。

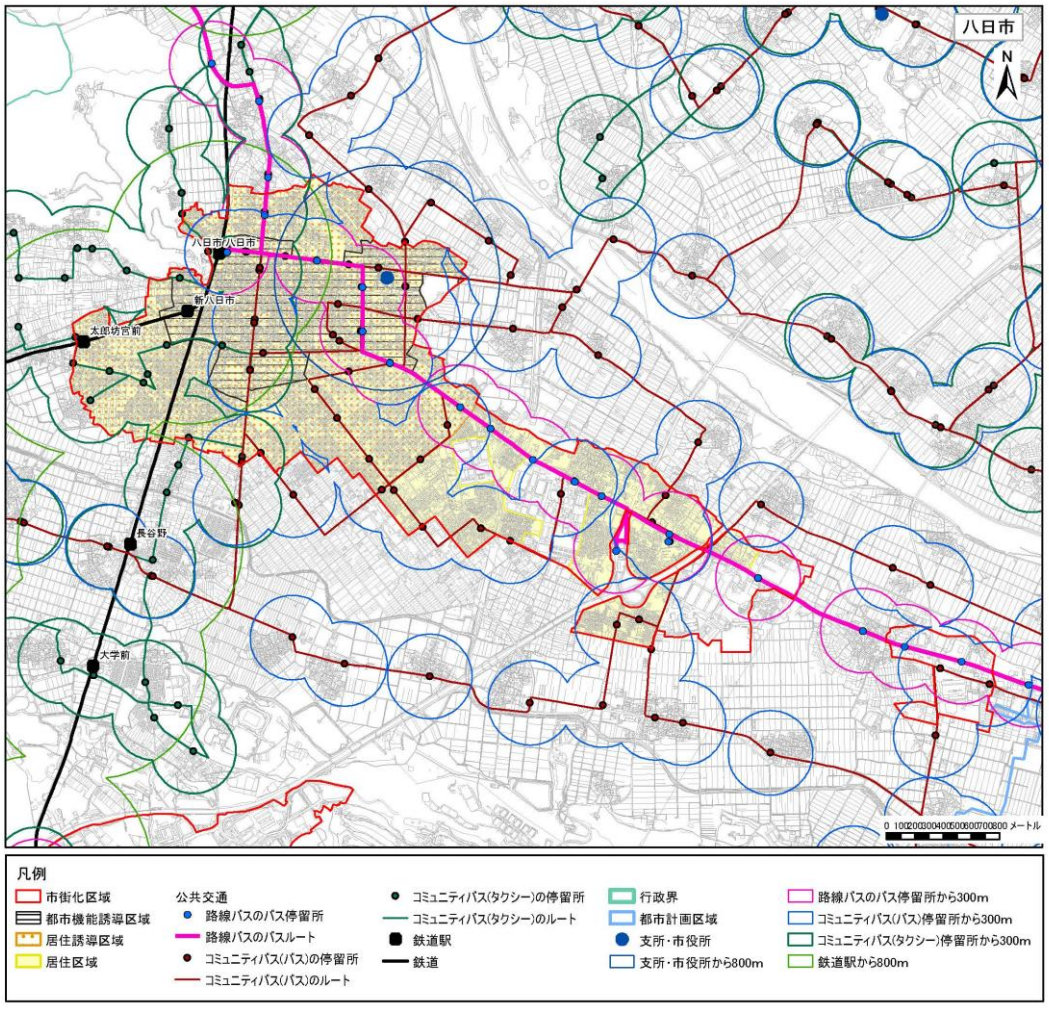


図：公共交通　- 八日市都市拠点 -

（エ） 誘導区域設定の検証

八日市都市拠点において設定した都市機能誘導区域・居住誘導区域は、「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」における望ましい区域像に合致しています。

	立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）における「望ましい区域像」	検証	結果
都市機能誘導区域	拠点地域の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域。	・八日市駅から市役所にかけた中心市街地の一体の区域である。 ・八日市駅又は市役所の徒歩圏（半径 800m）に含まれており、徒歩、自転車で容易に回遊可能である。	合致している
居住誘導区域	都市機能誘導区域となるべき拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスできる区域。	・居住誘導区域の全域が鉄道・路線バス・コミュニティバスの徒歩圏に含まれており、都市機能誘導区域の中心部となる八日市駅、市役所まで容易にアクセスが可能である。	



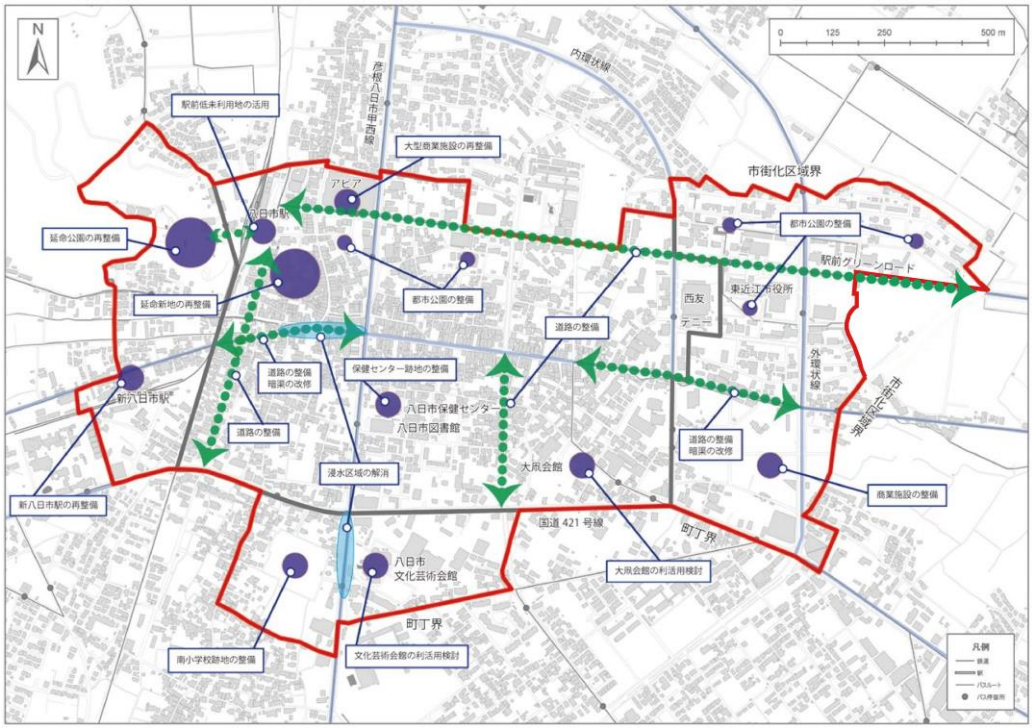
図：公共交通及び拠点の徒歩圏　- 八日市都市拠点 -

エ 八日市都市拠点のまちづくりの方針

上位計画における位置付け及び現状より、八日市都市拠点においては、『駅に近接する、歩いて楽しい便利な都市拠点の形成』をまちづくりの方針として、以下のように施策及び都市機能誘導施設を設定します。

<table>
<tr><th colspan="2">八日市都市拠点</th></tr>
<tr><td>まちづくりの方針</td><td>駅に近接する、歩いて楽しい便利な都市拠点の形成
・中心市街地活性化基本計画の区域に都市機能を集積し、東近江市全域の生活を支える便利な都市拠点を形成する。
・八日市駅周辺の商業活性化・観光振興により、魅力的で賑わいのある中心市街地を再生する。
・若者世代・子育て世代の転出抑制・転入促進と出生を促進するため、子育て世代が安心して生活できる環境を整える。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">施策</td><td>都市機能誘導区域の施策</td></tr>
<tr><td>・八日市駅を中心にグリーンロード、県道 13 号線沿道に集積した各種都市機能の充実
・八日市駅周辺の地域活性化に資する道路・公共交通等の改善
・公共交通の利用促進を目的とした IC カード利用導入の検討
・土地利用の促進
・都市施設の整備
・旧街道など八日市駅周辺の観光振興につながる歴史を生かした修景整備
・八日市駅から市役所周辺の都市施設をつなぐ歩道ネットワークの確保
・近江鉄道の利便性の向上
・駅舎及び周辺環境の整備
・東近江総合医療センターへのアクセスを含む公共交通網の維持及び、利便性の向上
・赤ちゃんの駅推進による子育て世代の外出の促進
・中心市街地でのイベントによる賑わいの創出
・八日市駅周辺及び商店街区域における出店の支援</td></tr>
<tr><td>居住誘導区域の施策</td></tr>
<tr><td>・子育て世代の転出抑制・転入促進と出生支援のため、子育て支援施設の整備・集積
・空家の活用推進によるコミュニティの活性化
・土地利用の促進
・都市施設の整備
・住宅取得補助による転入の促進
・公園の充実と公園等を利用したイベントによる地域の活性化</td></tr>
<tr><td>都市機能誘導施設</td><td>・市役所
・保健・子育て複合施設
・文化芸術会館（市民ホール）
・図書館
・大規模集客施設（店舗面積 1 万㎡を超える店舗や客席面積 1 万㎡を超える映画館等）</td></tr>
</table>

【参考：中心市街地活性化基本計画】

区域設定の考え方	交通ターミナル拠点である近江鉄道八日市駅から、主要幹線であるグリーンロードにより連絡する市役所等の公的機関が集積する行政ニュータウン、図書館等の公共施設を含むエリアを中心市街地の区域とする。 ・北側の境界は、市街化区域界、商業系用途地域ほか ・東側の境界は、市街化区域界、商業系用途地域ほか ・南側の境界は、国道 421 号ほか ・西側の境界は、八日市松尾町界ほか
区域図	
中心市街地活性化の目標	基本方針 基本方針１ 暮らし続けたいと思える良好な住環境の形成 基本方針２ 魅力あるにぎわい拠点の形成とネットワーク化 基本方針３ 誰もが訪れたいと思える魅力的な商業地の形成 目標 **目標１** **暮らし続けたいと思えるまち** **目標２** **歩いて楽しい回遊性の高いまち** **目標３** **様々な世代が訪れたい思える魅力ある店舗の集積するまち**

（2） 能登川副次都市拠点

ア 上位・関連計画における位置付け

都市計画マスタープランにおいて、能登川中心部は副次都市拠点として位置付けており、商業機能（観光情報発信等)、文化機能等の都市機能の強化を図るとしています。

また、地域づくりの方針では、駅勢圏に配慮した副次中心商業地の形成や交流機能の充実などを位置付けています。

＜東近江市都市計画マスタープランにおける位置付け＞

＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの理念＞（再掲）
にぎわいある交流拠点 きぬがさ
～水・緑・歴史に包まれた活力あふれる交流のまち～

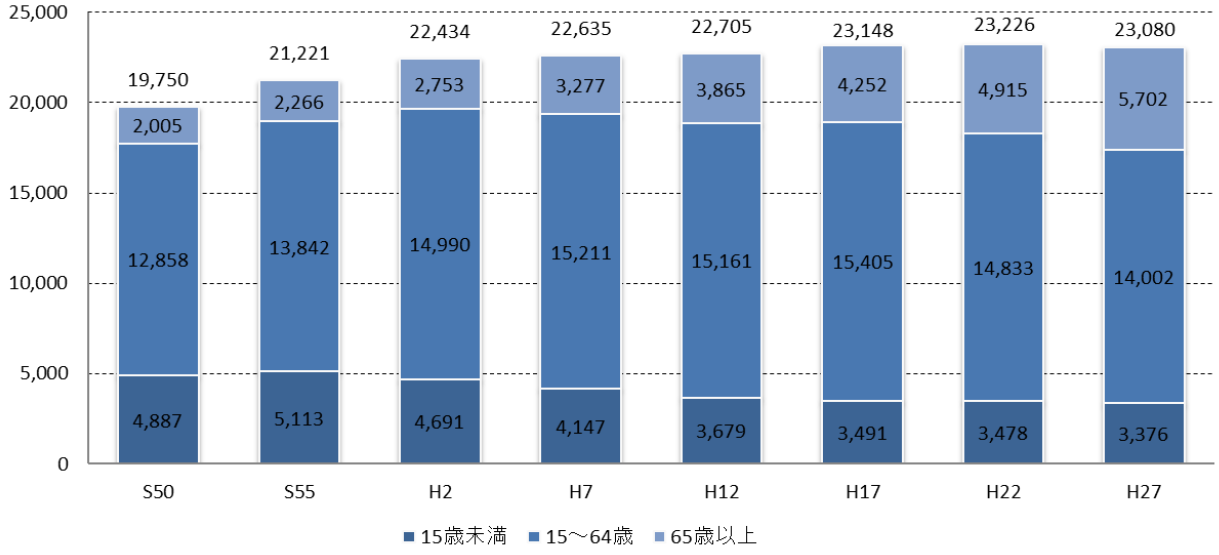
＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの目標＞
◆豊かな水と緑と歴史を大切に守り、まちづくりに活かしていこう。
・琵琶湖、伊庭内湖や大同川等の水、繖山や箕作山、田園等の緑、五個荘金堂地区等の歴史を保全していくとともに、観光や潤いのあるまちづくりへの活用を図ります。
◆人がいきいきと交流し、そして人にやさしいまちづくりを進めよう。
・立地条件を活かした多様な交流を推進するとともに、福祉・保健・医療が充実した人にやさしいまちづくりを進めます。
◆JR 能登川駅周辺を中心に東近江市の玄関口にふさわしい拠点づくりを目指そう。
・JR 能登川駅へのアクセス向上を図るとともに、「副次都市拠点」としてそのポテンシャルを活かした商業機能、交流機能（観光情報発信等)、文化機能等の都市機能の強化を図ります。

＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの方針＞
土地利用 - ①副次都市拠点
●JR 能登川駅周辺を「副次都市拠点」、「西の玄関口」として位置付け、駅勢圏に配慮した副次中心商業地を形成、あわせてポテンシャルを活かした交流（観光情報発信）機能を充実
●駅西側商業地においては、大型店を中心に総合的な商業集積を誘導、また、駅西側の工業系用途地域においては、そのポテンシャルを活かした土地利用に変更（準工業地域を商業地域等へ変更)
●駅東側商業地は古くからの商業集積を活かした個性ある商業地を形成、また、駅東側においては、駅へのアクセス性の向上、商店街の活性化、良好な住宅地の形成のため面的整備を誘導
●市の顔となる魅力ある市街地景観の創造
●能登川支所付近は、行政サービス機能、文化機能等身近な都市機能を充実

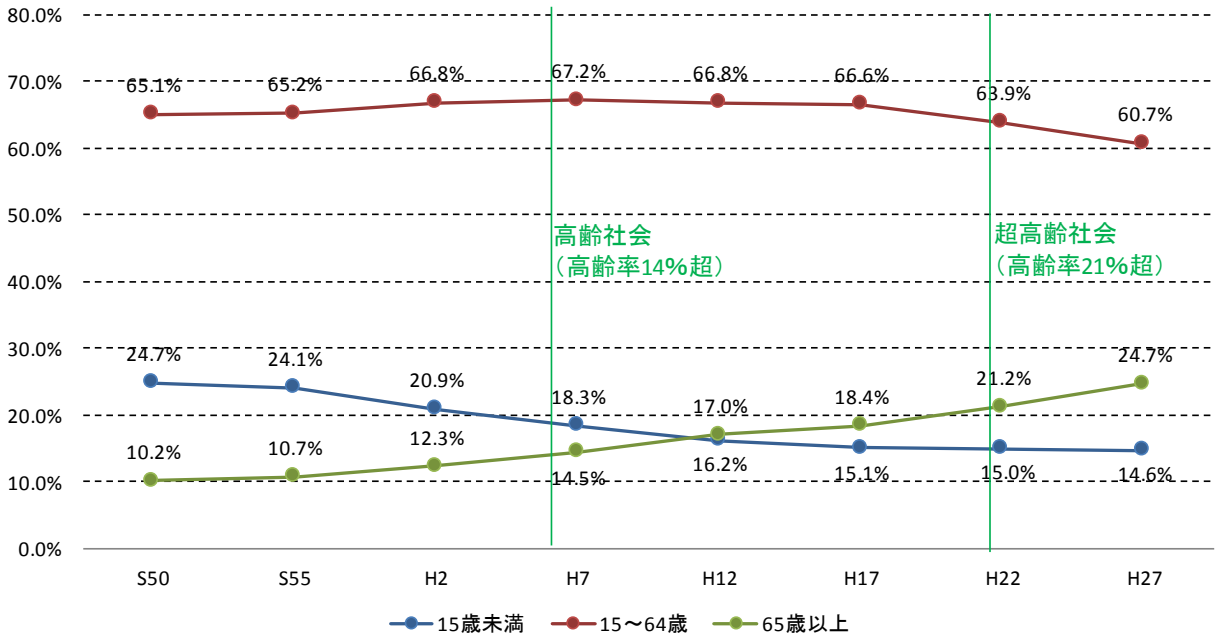
イ 現状

（ア） 人口

能登川地域（旧能登川町の全域）の人口は、23,080 人（平成 27 年国勢調査）であり、65 歳以上の人口は 24.7%、15 歳未満の人口は 14.6%を示しています。



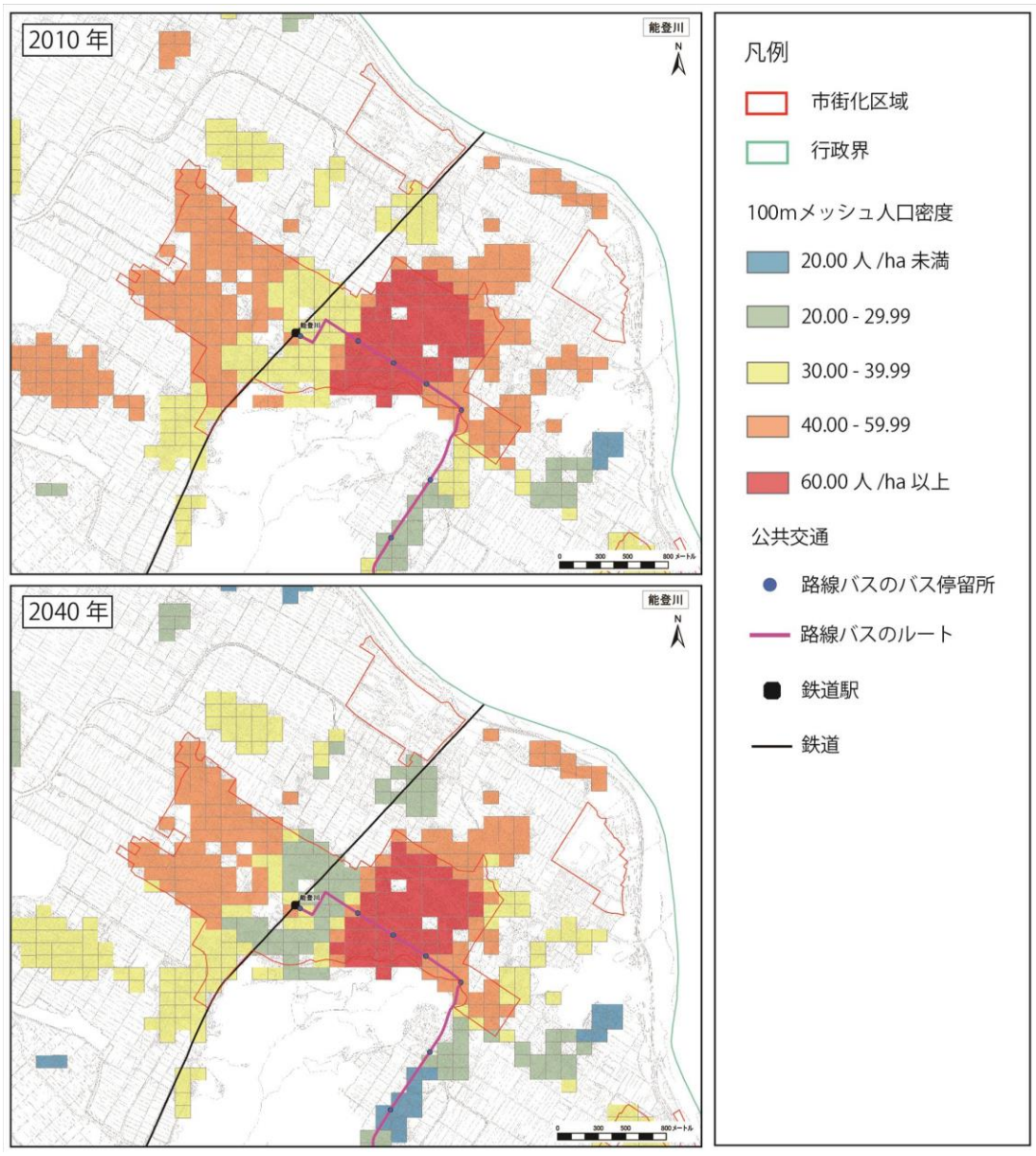
図：人口推移　- 能登川地域 -



図：高齢化率の推移　- 能登川地域 -

（イ） 人口密度の見込み

能登川中心部における人口密度の分布をみると、平成 22 年（2010 年）時点では線路より東側で 60.0 人/ヘクタール以上の高い人口密度を示しています。一方で、能登川駅周辺の人口密度が低くなっています。社人研の将来人口推計に基づく平成 52 年（2040 年）の人口密度を見ると、能登川駅周辺の人口密度は 20.0～29.9 人/ヘクタールまで低くなることが想定されます。



図：能登川中心部の 100mメッシュ人口密度

※平成 52 年（2040 年）の人口密度は、社人研の将来人口推計と同等の方法により国勢調査の小地域毎に算定した将来人口を 100 メートルメッシュに割り付けたものです。小地域間又はメッシュ間の人口移動は加味していません。

ウ 誘導区域の設定

（ア） 誘導区域の設定

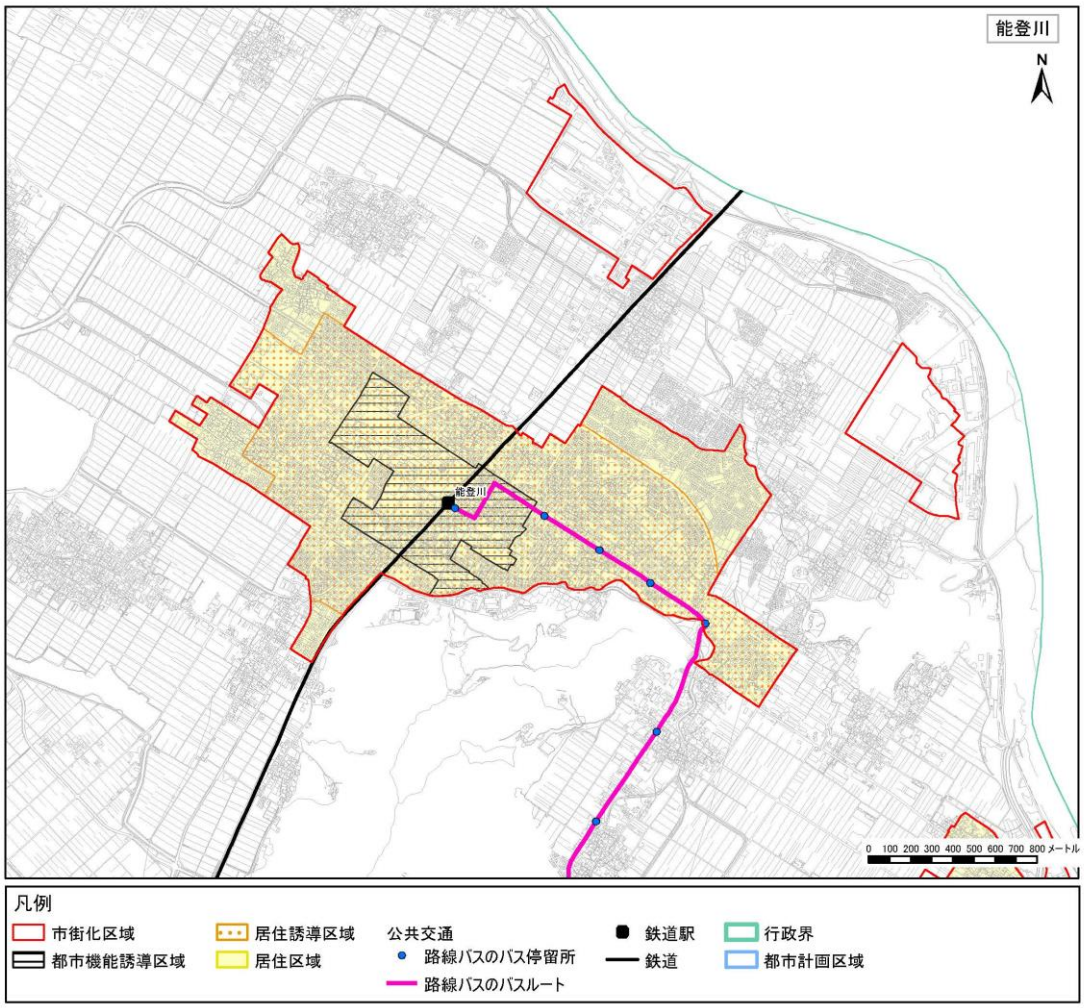
「9 誘導区域の設定」において示した条件により、以下のとおり能登川副次都市拠点の都市機能誘導区域・居住誘導区域・居住区域を設定します。

能登川副次都市拠点の都市機能誘導区域は 46.8 ヘクタールで同地区の市街化区域の 15.5%、居住誘導区域は 199.1 ヘクタールで 66.1%に相当します。

なお、人口密度は、能登川副次都市拠点の中心となる都市機能誘導区域（31.9 人/ヘクタール）よりも、外縁部を含めた居住区域（45.8 人/ヘクタール）の方が高くなっています。

表：区域面積及び人口密度　- 能登川副次都市拠点 -

能登川	区域面積（ha）	市街化区域の面積に対する割合	人口密度（人／ha）
市街化区域	301.2	－	－
（市街化区域のうち工業専用地域除く）	293.4	－	37.9
都市機能誘導区域	46.8	15.5%	31.9
居住誘導区域	199.1	66.1%	44.2
居住区域	249.0	82.7%	45.8



図：区域設定図　- 能登川副次都市拠点 -

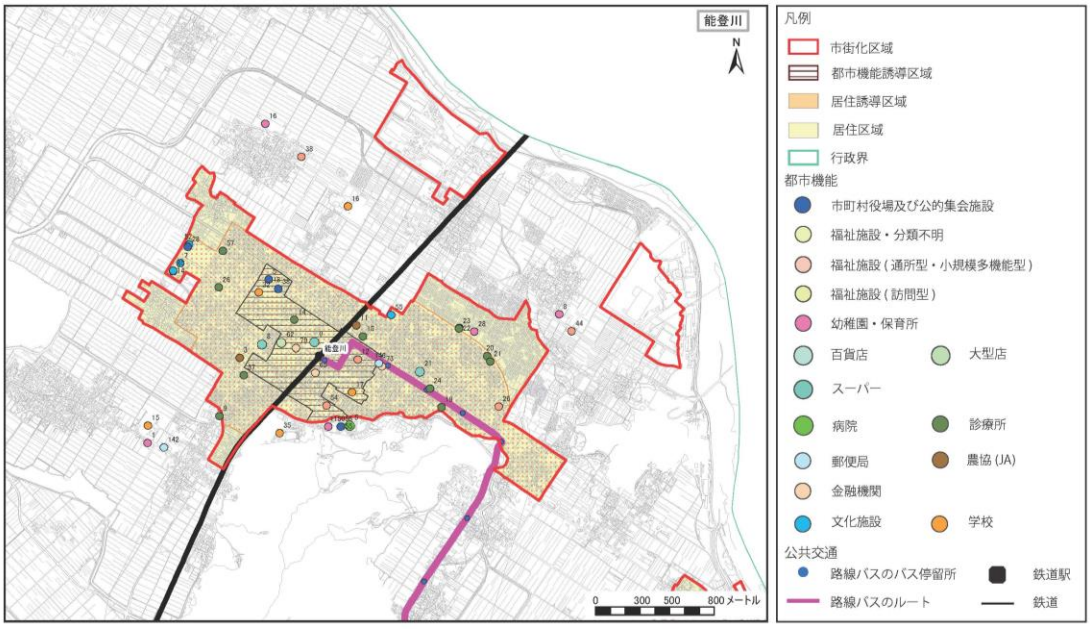
（イ） 誘導区域内の都市機能の状況

国土交通省の「サービス施設の立地する確率が 50%及び 80%となる自治体の人口規模」を参考に、都市機能の立地状況を確認します。(能登川地域の人口は約 23,000 人ですが、本市の副次都市拠点として副次中心商業地を形成し、周辺地域からの利用を想定し、約 35,000 人に対応した都市機能の立地状況を確認します。)

能登川副次都市拠点には、中心部である駅前の都市機能誘導区域に大型店等が立地しているほか、中心部から少し離れた居住区域に、図書館等の教育・文化機能や保育所が立地しています。また、JR 能登川駅から半径 500 メートル以内の市街化調整区域に、病院や子育て機能が立地しています。

表：区域に立地する都市機能　- 能登川 -

機能		機能の有無		
		都市機能誘導区域	居住誘導区域	居住区域
行政機能	支所	○	○	○
介護福祉機能	通所型	○	○	○
	訪問型	×	×	×
	入所型	×	×	×
子育て機能	幼稚園、保育所	×	×	○
商業機能	食料品スーパー	○	○	○
	大型店	○	○	○
医療機能	一般診療所	○	○	○
	病院	×	×	×
金融機能	郵便局	×	○	○
	銀行	○	○	○
教育・文化機能	学校	○	○	○
	図書館、博物館等	×	○	○

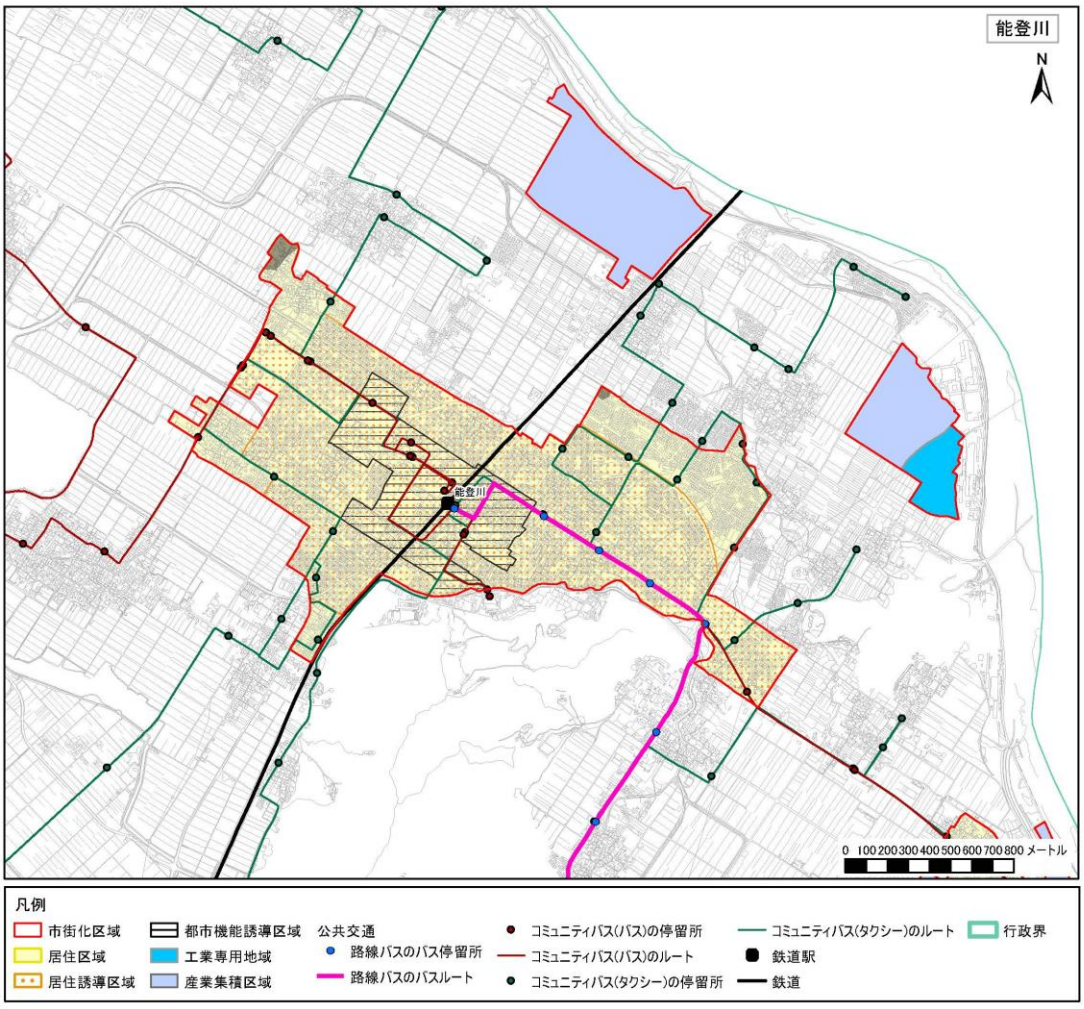


図：区域に立地する都市機能　- 能登川副次都市拠点 -

（ウ） 誘導区域内の公共交通の状況

能登川副次都市拠点における公共交通は、JR 琵琶湖線と近江鉄道バスの神崎線が運行しています。また、市が運営するコミュニティバスが運行しています。

産業集積区域を除いた市街化区域の面積に対して 99.4%が鉄道駅から半径 800 メートル若しくは路線バス・コミュニティバスのバス停から半径 300 メートルに含まれていますが、都市計画道路能登川北部線より北側のエリアは公共交通の徒歩圏に含まれていません。

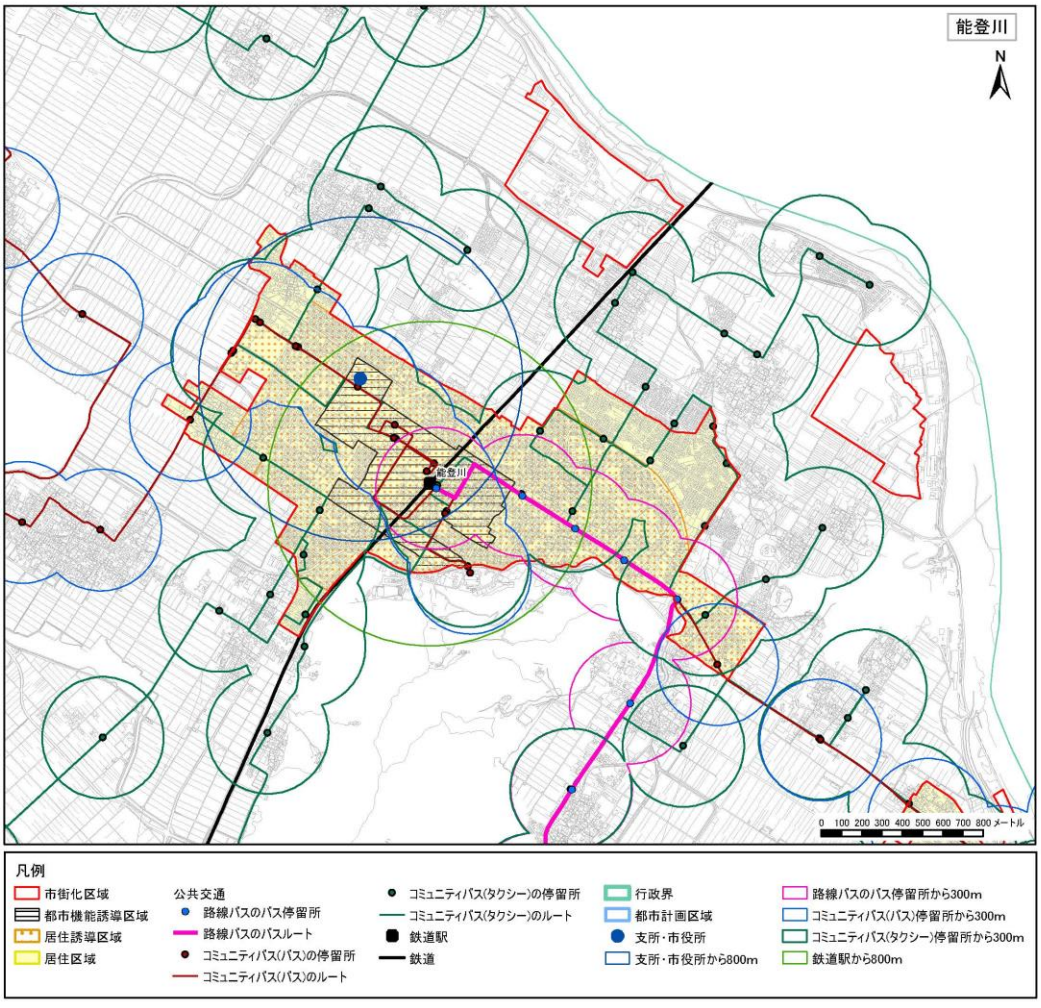


図：公共交通　- 能登川副次都市拠点 -

（エ） 誘導区域設定の検証

能登川副次都市拠点において設定した都市機能誘導区域・居住誘導区域は、「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」における望ましい区域像に合致しています。

	立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）における「望ましい区域像」	検証	結果
都市機能誘導区域	拠点地域の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域。	・JR 能登川駅を中心とした一体の区域である。 ・都市機能誘導区域の中心である JR 能登川駅の徒歩圏（半径 800m）に含まれており、徒歩、自転車で容易に回遊可能である。	合致している
居住誘導区域	都市機能誘導区域となるべき拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスできる区域。	・都市機能誘導区域の中心である JR 能登川駅の徒歩圏（半径 800m）に概ね含まれており、徒歩、自転車で容易にアクセスができるほか、路線バス・コミュニティバスによるアクセスも可能である。	



図：公共交通及び拠点の徒歩圏　- 能登川副次都市拠点 -

エ 能登川副次都市拠点のまちづくりの方針

上位計画における位置付け及び現状より、能登川副次都市拠点においては、『駅を中心としたコンパクトで便利な副次都市拠点の形成』をまちづくりの方針として、以下のように施策及び都市機能誘導施設を設定します。

<table>
<tr><th colspan="2">能登川副次都市拠点</th></tr>
<tr><td>まちづくりの方針</td><td>駅を中心としたコンパクトで便利な副次都市拠点の形成
・各種都市機能を駅に近接する能登川駅周辺にコンパクトに集積し、能登川駅利用者及び周辺地域の生活を支え、便利な都市拠点を形成する。
・立地条件を活かした多様な交流拠点を目指すとともに、医療・福祉環境、子育て環境が充実した人にやさしいまちづくりを行う。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">施策</td><td>都市機能誘導区域の施策</td></tr>
<tr><td>・能登川駅周辺に集積した各種都市機能の維持
・能登川駅アクセス環境の改善（駅前広場・アクセス道路）、駅東西の交通環境（アンダーパス）改善、新規バス路線の検討
・医療・福祉施設、子育て支援施設（能登川病院、能登川保健センター等）へのアクセスの充実
・土地利用の促進
・都市施設の整備
・赤ちゃんの駅推進による子育て世代の外出支援
・保健事業に関する相談窓口の設置による支所機能の強化
・起業及び創業支援による地域の活性化
・駅利用者のアクセス改善にかかる駐車場整備の検討
・電柱類の地中化による街並み形成</td></tr>
<tr><td>居住誘導区域の施策</td></tr>
<tr><td>・若者世代・子育て世代の転出抑制と転入促進、出生率の向上のため、保育・子育て支援施設の整備と機能の集積
・空家の活用推進によるコミュニティの活性化
・土地利用の促進
・都市施設の整備
・住宅取得補助による転入の促進
・公園の充実と公園等を利用したイベントによる地域の活性化</td></tr>
<tr><td>都市機能誘導施設</td><td>・支所
・コミュニティセンター
・大規模集客施設（店舗面積 1 万㎡を超える店舗や客席面積 1 万㎡を超える映画館等）</td></tr>
</table>

（3） 五個荘地域拠点

ア 上位・関連計画における位置付け

都市計画マスタープランにおいて、五個荘中心部は地域拠点に位置付けています。地域づくりの方針として、地域拠点には近隣商業機能や身近な都市機能（行政サービス機能、福祉機能、コミュニティ機能、防災機能等）の充実を位置付けています。

＜東近江市都市計画マスタープランにおける位置付け＞

＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの理念＞（再掲）
にぎわいある交流拠点 きぬがさ
～水・緑・歴史に包まれた活力あふれる交流のまち～

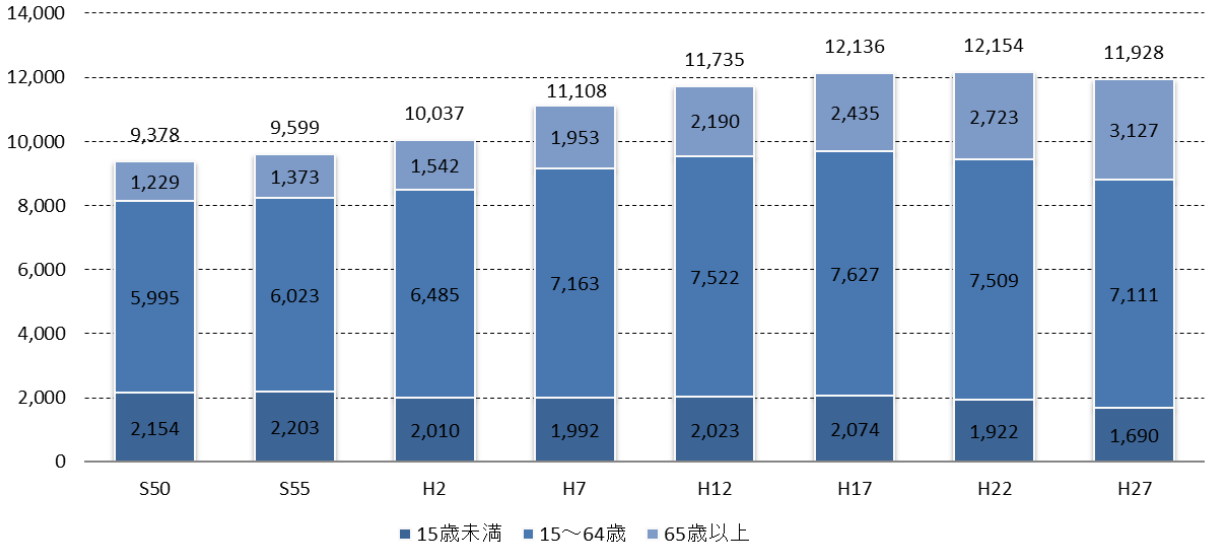
＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの目標＞
◆豊かな水と緑と歴史を大切に守り、まちづくりに活かしていこう。
・琵琶湖、伊庭内湖や大同川等の水、繖山や箕作山、田園等の緑、五個荘金堂地区等の歴史を保全していくとともに、観光や潤いのあるまちづくりへの活用を図ります。
◆人がいきいきと交流し、そして人にやさしいまちづくりを進めよう。
・立地条件を活かした多様な交流を推進するとともに、福祉・保健・医療が充実した人にやさしいまちづくりを進めます。

＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの方針＞
土地利用 - ②地域拠点
●五個荘支所付近は「地域拠点」として位置付け、行政サービス機能、近隣商業機能等身近な都市機能を充実

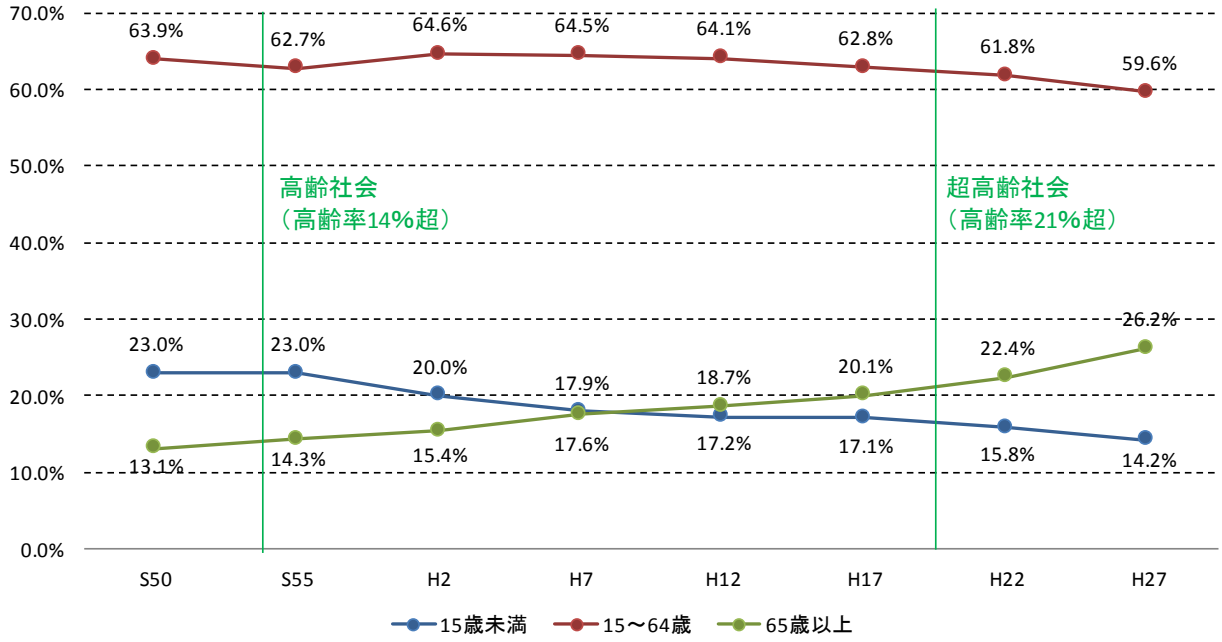
イ 現状

（ア） 人口

五個荘地域（旧五個荘町の全域）の人口は、11,928 人（平成 27 年国勢調査）であり、65 歳以上の人口は 26.2%、15 歳未満の人口は 14.2%を示しています。



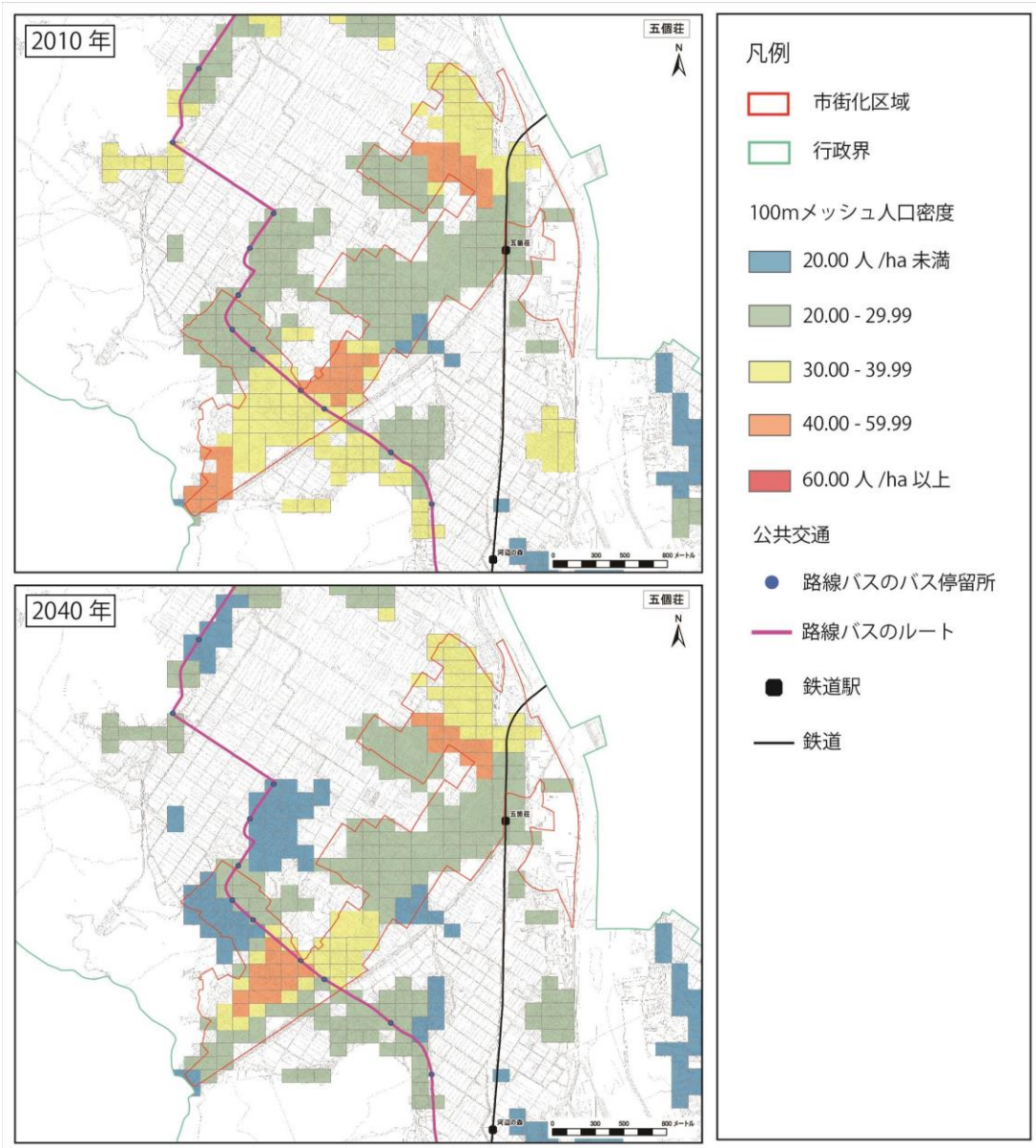
図：人口推移　- 五個荘地域 -



図：高齢化率の推移　- 五個荘地域 -

（イ） 人口密度の見込み

五個荘中心部における人口密度の分布をみると、平成 22 年（2010 年）時点では市街化区域において、支所及び五箇荘駅周辺で 20.0～29.9 人/ヘクタールと低い人口密度を示しています。一方で、市街化区域の北及び南西は比較的人口密度が高いです。社人研の将来人口推計に基づく平成 52 年（2040 年）の人口密度を見ると、20.0 人/ヘクタール未満の区域が拡大しています。



図：五個荘中心部の 100mメッシュ人口密度

※平成 52 年（2040 年）の人口密度は、社人研の将来人口推計と同等の方法により国勢調査の小地域毎に算定した将来人口を 100 メートルメッシュに割り付けたものです。小地域間又はメッシュ間の人口移動は加味していません。

ウ 誘導区域の設定

（ア） 誘導区域の設定

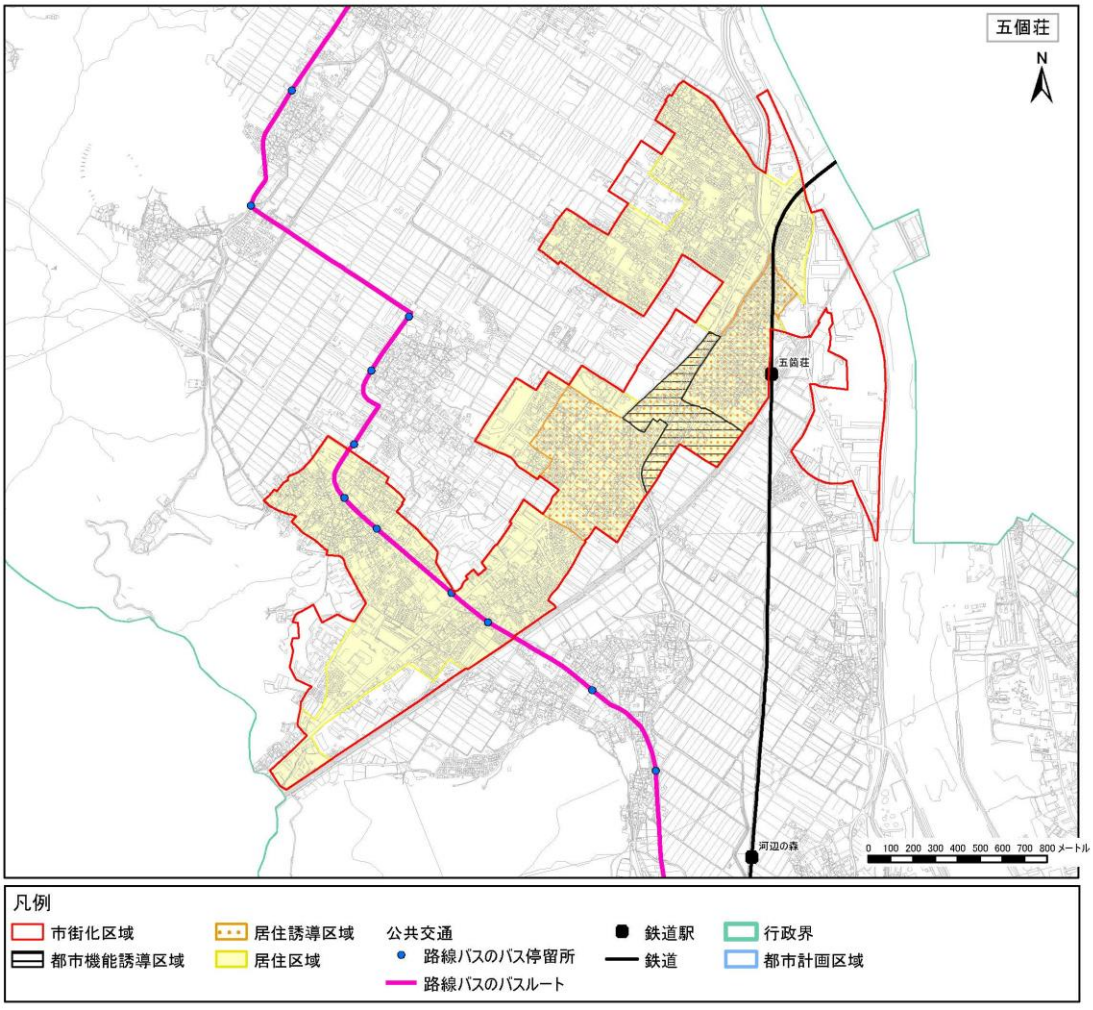
「9 誘導区域の設定」において示した条件により、以下のとおり五個荘地域拠点の都市機能誘導区域・居住誘導区域・居住区域を設定します。

五個荘地域拠点の都市機能誘導区域は 13.1 ヘクタールで同地域の市街化区域の 4.9%、居住誘導区域は 54.8 ヘクタールで 20.5%に相当します。

なお、人口密度は、五個荘地域拠点の中心となる都市機能誘導区域（20.2 人/ヘクタール）よりも、外縁部を含めた居住区域（29.7 人/ヘクタール）の方が高くなっています。

表：区域面積及び人口密度　- 五個荘地域拠点 -

五個荘	区域面積（ha）	市街化区域の面積に対する割合	人口密度（人／ha）
市街化区域	267.7	－	－
（市街化区域のうち工業専用地域除く）	267.7	－	24.8
都市機能誘導区域	13.1	4.9%	20.2
居住誘導区域	54.8	20.5%	24.6
居住区域	204.4	76.3%	29.7



図：区域設定図　- 五個荘地域拠点 -

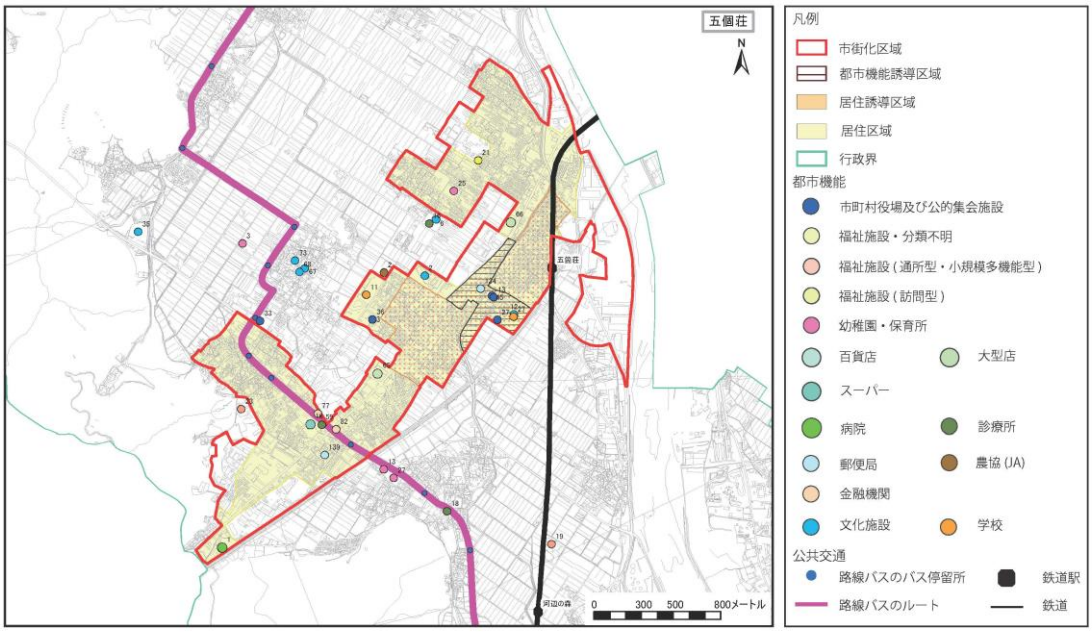
（イ） 誘導区域内の都市機能の状況

国土交通省の「サービス施設の立地する確率が 50%及び 80%となる自治体の人口規模」を参考に、五個荘中心部における同地区の人口（約 12,000 人）に対応した都市機能の立地状況を確認します。

五個荘地域拠点には、地域全体に施設が分散して立地しており、都市機能誘導区域・居住誘導区域内には介護福祉機能、子育て機能、商業機能、医療機能、金融機能が立地していません。居住区域には、介護福祉機能を除く都市機能が立地しています。

表：区域に立地する都市機能　- 五個荘 -

機能		機能の有無		
		都市機能誘導区域	居住誘導区域	居住区域
行政機能	支所	○	○	○
介護福祉機能	通所型	×	×	×
	入所型	×	×	×
子育て機能	幼稚園、保育所	×	×	○
商業機能	食料品スーパー	×	×	○
医療機能	一般診療所	×	×	○
	病院	×	×	○
金融機能	郵便局	○	○	○
	銀行	×	×	○
教育・文化機能	学校	○	○	○
	図書館、博物館等	○	○	○

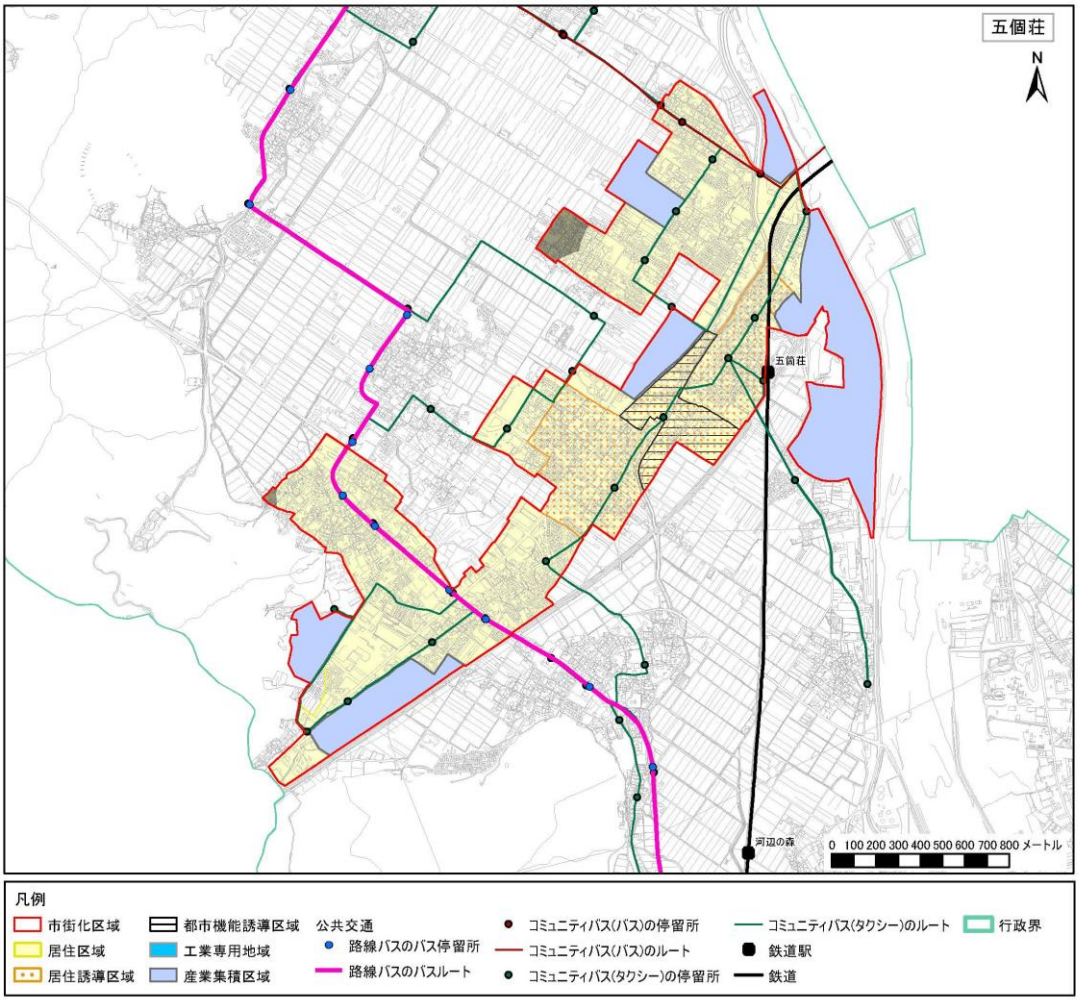


図：区域に立地する都市機能　- 五個荘地域拠点 -

（ウ） 誘導区域内の公共交通の状況

五個荘地域拠点における公共交通は、近江鉄道の湖東近江路線、近江鉄道バスの神崎線が運行されています。

産業集積区域を除いた市街化区域の面積に対して 98.3%が鉄道駅から半径 800 メートル若しくは路線バス・コミュニティバスのバス停から半径 300 メートルに含まれています。市街化区域の中央部分の地域が公共交通の徒歩圏に含まれていないため、公共交通の徒歩圏に含まれないエリアが存在しています。

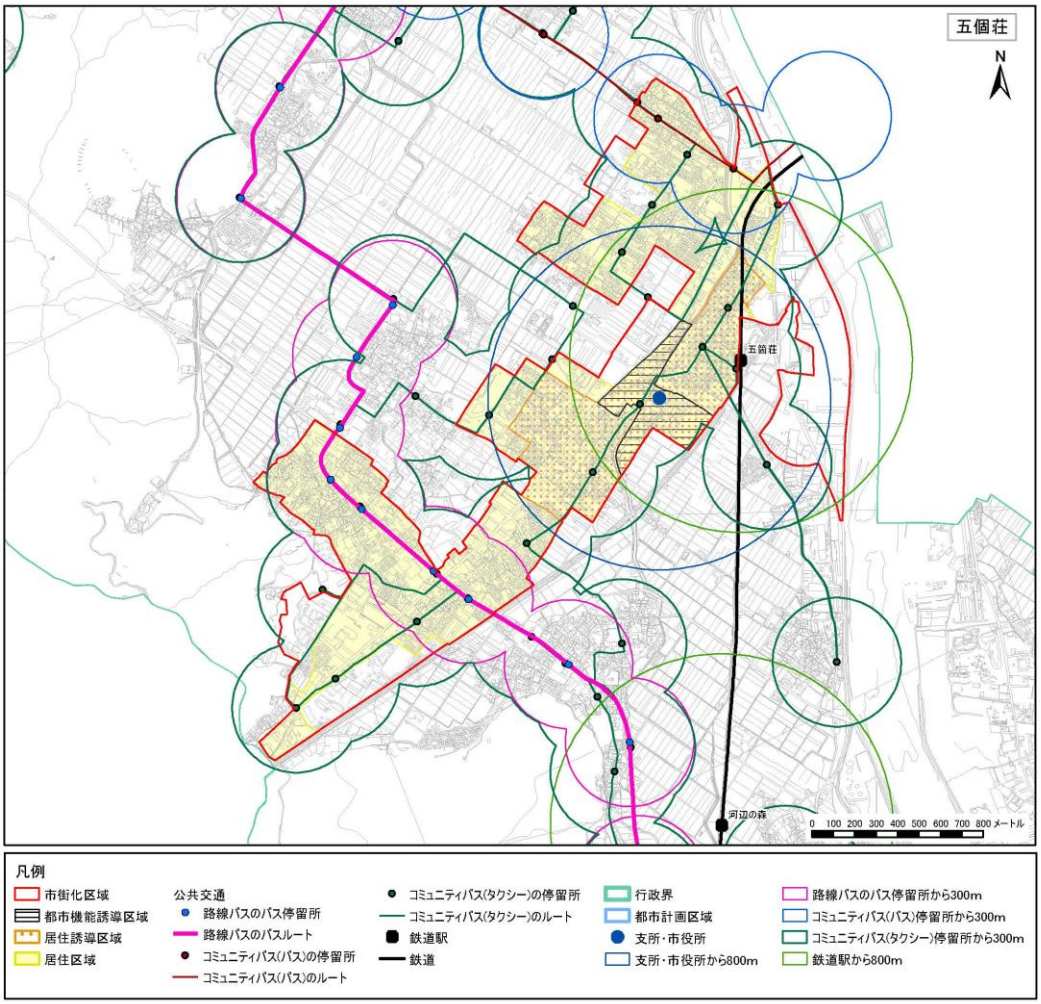


図：公共交通　- 五個荘地域拠点 -

（エ） 誘導区域設定の検証

五個荘地域拠点において設定した都市機能誘導区域・居住誘導区域は、「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」における望ましい区域像に合致しています。

	立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）における「望ましい区域像」	検証	結果
都市機能誘導区域	拠点地域の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域。	・五個荘支所を中心とした一体の区域である。 ・五個荘支所の徒歩圏（半径800m）に含まれており、徒歩、自転車で容易に回遊可能である。	合致している
居住誘導区域	都市機能誘導区域となるべき拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスできる区域。	・五個荘支所の徒歩圏（半径800m）に含まれているほか、五箇荘駅の徒歩圏（半径800m）にも含まれており、他の都市機能誘導区域へも容易にアクセスが可能である。	



図：公共交通及び拠点の徒歩圏　- 五個荘地域拠点 -

エ 五個荘地域拠点のまちづくりの方針

上位計画の位置付け及び現状より、五個荘地域拠点においては、『身近な都市機能がコンパクトに集積する地域拠点の形成』をまちづくりの方針として、以下のように施策及び都市機能誘導施設を設定します。

五個荘地域拠点	
まちづくりの方針	**身近な都市機能がコンパクトに集積する地域拠点の形成** ・駅に近接する生活圏を支えるため、身近な都市機能を支所周辺にコンパクトに集積した地域拠点を形成する。 ・都市拠点又は副次都市拠点の高度な都市機能も利用できるように、公共交通アクセスを確保する。
施策	**都市機能誘導区域の施策**
	・支所周辺に集積した各種都市機能の維持 ・都市拠点又は副次都市拠点への公共交通アクセスの維持 ・土地利用の促進 ・都市施設の整備 ・公共交通の利用促進を目的としたICカード利用導入の検討 ・赤ちゃんの駅推進による子育て世代の外出支援 ・保健事業に関する相談窓口の設置による支所機能の強化 ・起業及び創業支援による地域の活性化 ・来街者のアクセス改善にかかる駐車場整備の検討 ・旧街道など観光振興につながる歴史を活かした修景整備
	居住誘導区域の施策
	・空家の活用推進によるコミュニティの維持 ・多世代同居及び近居によるコミュニティの維持 ・土地利用の促進 ・都市施設の整備 ・住宅取得補助による転入の促進 ・公園の充実と公園等を利用したイベントによる地域の活性化
都市機能誘導施設	・支所 ・コミュニティセンター ・図書館 ・総合スーパー（店舗面積1000㎡を超える大規模小売店舗のうち、食料品に加えて衣料品や生活用品を扱うスーパーマーケット）

（4） 蒲生地域拠点

ア 上位・関連計画における位置付け

都市計画マスタープランにおいて、蒲生中心部は地域拠点に位置付けています。地域づくりの方針として、地域拠点には近隣商業機能や身近な都市機能（行政サービス機能、福祉機能、コミュニティ機能、防災機能等）の充実を位置付けています。

＜東近江市都市計画マスタープランにおける位置付け＞

＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの理念＞（再掲）
あかねさす万葉のさと　蒲生野
～大地の恵み、悠久の歴史と新しい産業が織りなすまち～

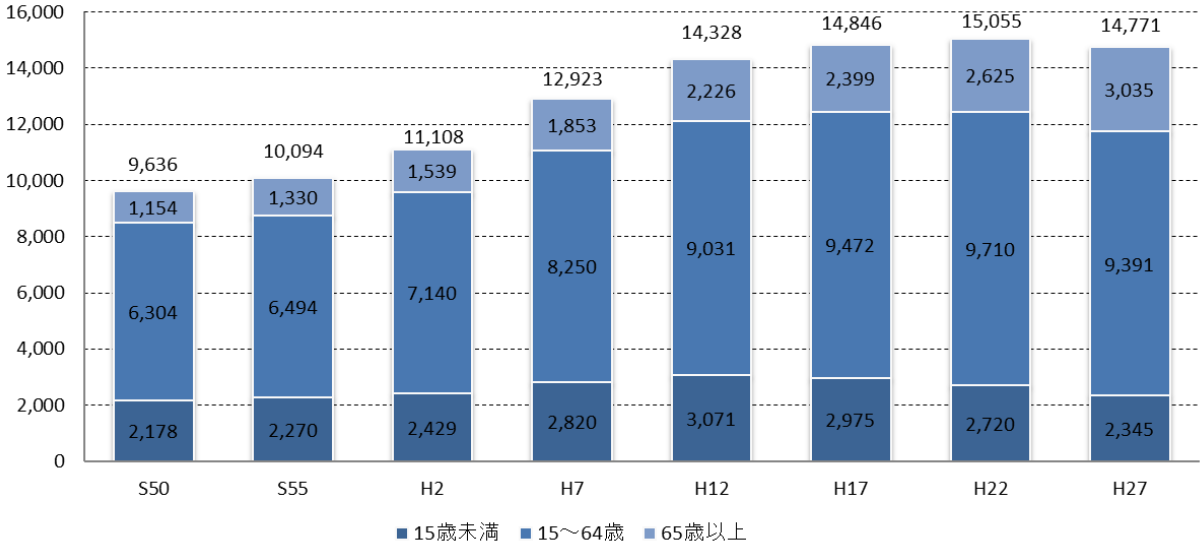
＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの目標＞
◆豊かな自然と美しい田園風景、悠久の歴史文化を保全していくとともに、まちづくりに活かしていこう。
・里山や日野川・佐久良川等の豊かな自然、地域に広がる田園風景、蒲生野や古墳等の歴史文化遺産の保全と活用に努め、美しい景観と調和のとれたまちづくりを進めます。
◆大地の恵みと悠久の歴史を活かし、心豊かで、ふれあいのあるまちづくりを進めよう。
・優良農地は今後とも保全していくとともに多面的な活用を図ります。また、歴史文化遺産は観光資源として充実し交流人口の拡大を図ります。
◆蒲生スマート IC を活かし、自然と産業が調和する活力あるまちづくりを目指そう。
・蒲生スマート IC へのアクセス向上、周辺の土地利用の整序を図るとともに、周辺の自然環境と田園風景に配慮した産業基盤（工業地等）を整備し、企業誘致等により活性化を図ります。

＜都市計画マスタープランにおける地域づくりの方針＞
土地利用 - ①地域拠点
●蒲生支所付近は「地域拠点」として位置付け、行政サービス機能、近隣商業機能等身近な都市機能を充実

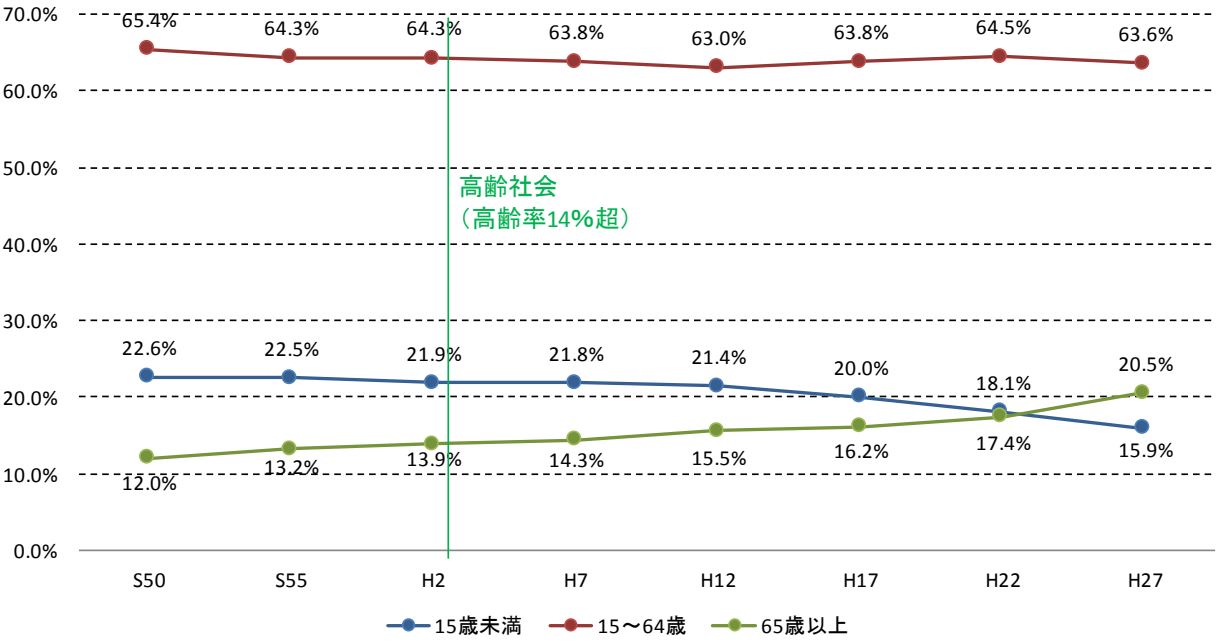
イ 現状

（ア） 人口

蒲生地域（旧蒲生町の全域）の人口は、14,771 人（平成 27 年国勢調査）であり、65 歳以上の人口は 20.5%、15 歳未満の人口は 15.9%を示しています。



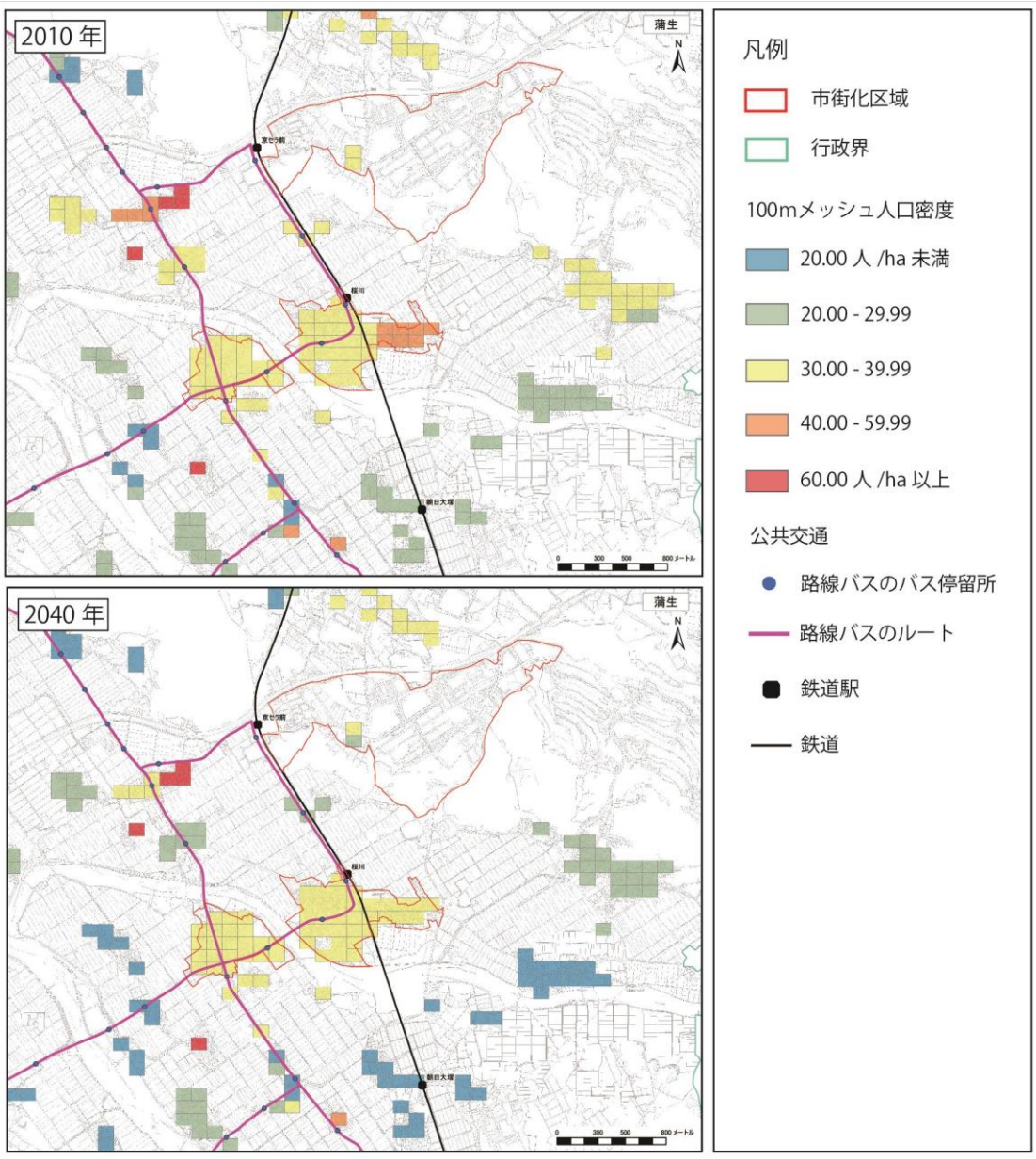
図：人口推移　- 蒲生地域 -



図：高齢化率の推移　- 蒲生地域 -

（イ） 人口密度の見込み

蒲生中心部における人口密度の分布をみると、平成 22 年（2010 年）時点では線路より東側が 40.0～59.9 人/ヘクタールと比較的高い人口密度を示していますが、概ね市街化区域の全体に人口が分布していると言えます。社人研の将来人口推計に基づく平成 52 年（2040 年）の人口密度を見ると、市街化区域の全域で 30.0～39.9 人/ヘクタールまで人口密度が低くなると想定されます。



図：蒲生中心部の 100mメッシュ人口密度

※平成 52 年（2040 年）の人口密度は、社人研の将来人口推計と同等の方法により国勢調査の小地域毎に算定した将来人口を 100 メートルメッシュに割り付けたものです。小地域間又はメッシュ間の人口移動は加味していません。

ウ 誘導区域の設定

（ア） 誘導区域の設定

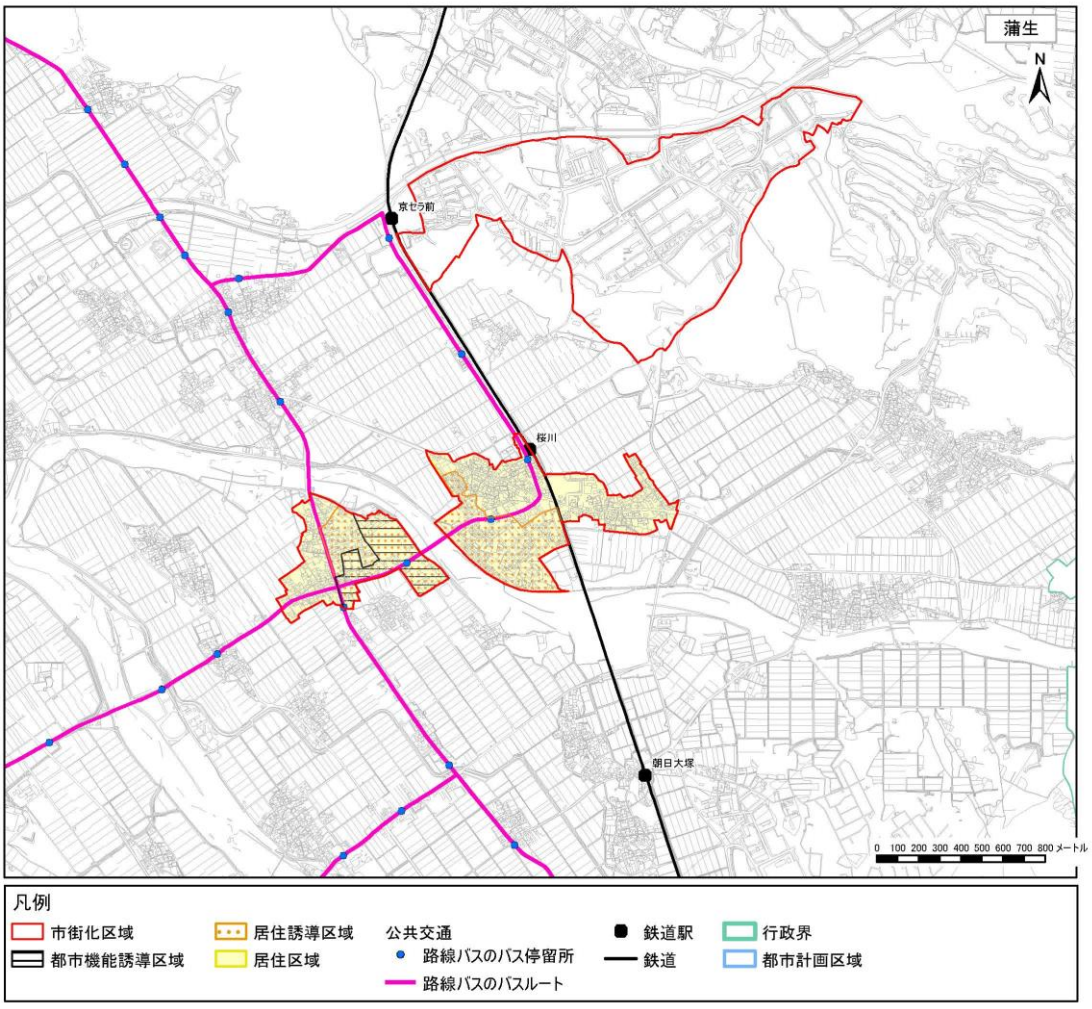
「9 誘導区域の設定」において示した条件により、以下のとおり蒲生地域拠点の都市機能誘導区域・居住誘導区域・居住区域を設定します。

蒲生地域拠点の都市機能誘導区域は 10.6 ヘクタールで同地区の市街化区域の 11.7%、居住誘導区域は 31.9 ヘクタールで 35.3%に相当します。

なお、人口密度は、蒲生地域拠点の中心となる都市機能誘導区域（27.0 人/ヘクタール）と、外縁部を含めた居住区域（27.1 人/ヘクタール）は同等です。

表：区域面積及び人口密度　- 蒲生地域拠点 -

蒲生	区域面積（ha）	市街化区域の面積に対する割合	人口密度（人／ha）
市街化区域	90.5	－	－
（市街化区域のうち工業専用地域除く）	59.4	－	27.0
都市機能誘導区域	10.6	11.7%	27.0
居住誘導区域	31.9	35.3%	28.3
居住区域	59.4	65.6%	27.1



図：区域面積及び人口密度　- 蒲生地域拠点 -

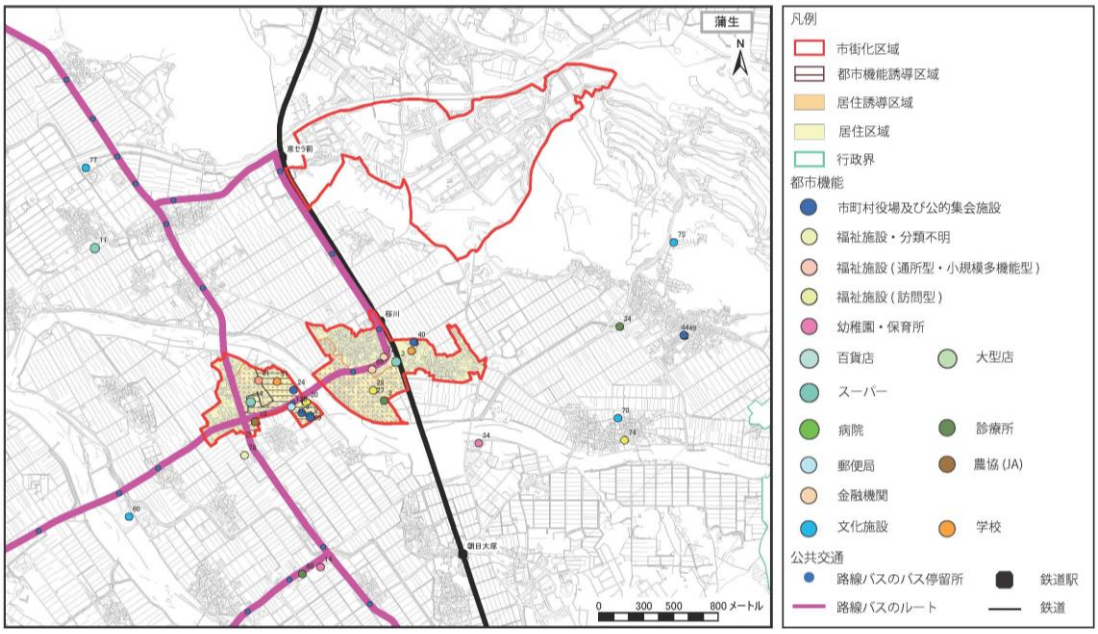
（イ） 誘導区域内の都市機能の状況

国土交通省の「サービス施設の立地する確率が 50%及び 80%となる自治体の人口規模」を参考に、蒲生中心部における同地域の人口（約 15,000 人）に対応した都市機能の立地状況を確認します。

蒲生地域拠点には、人口規模に相当する都市機能が居住誘導区域に立地しています。そのうち、医療、介護福祉機能を除く都市機能は、都市機能誘導区域に立地しています。

表：区域に立地する都市機能　- 蒲生 -

機能		機能の有無		
		都市機能誘導区域	居住誘導区域	居住区域
行政機能	支所	○	○	○
介護福祉機能	通所型	×	○	○
	入所型	×	×	×
子育て機能	幼稚園、保育所	×	×	×
商業機能	食料品スーパー	○	○	○
医療機能	一般診療所	×	○	○
	病院	×	×	×
金融機能	郵便局	○	○	○
	銀行	○	○	○
教育・文化機能	学校	○	○	○
	図書館、博物館等	○	○	○

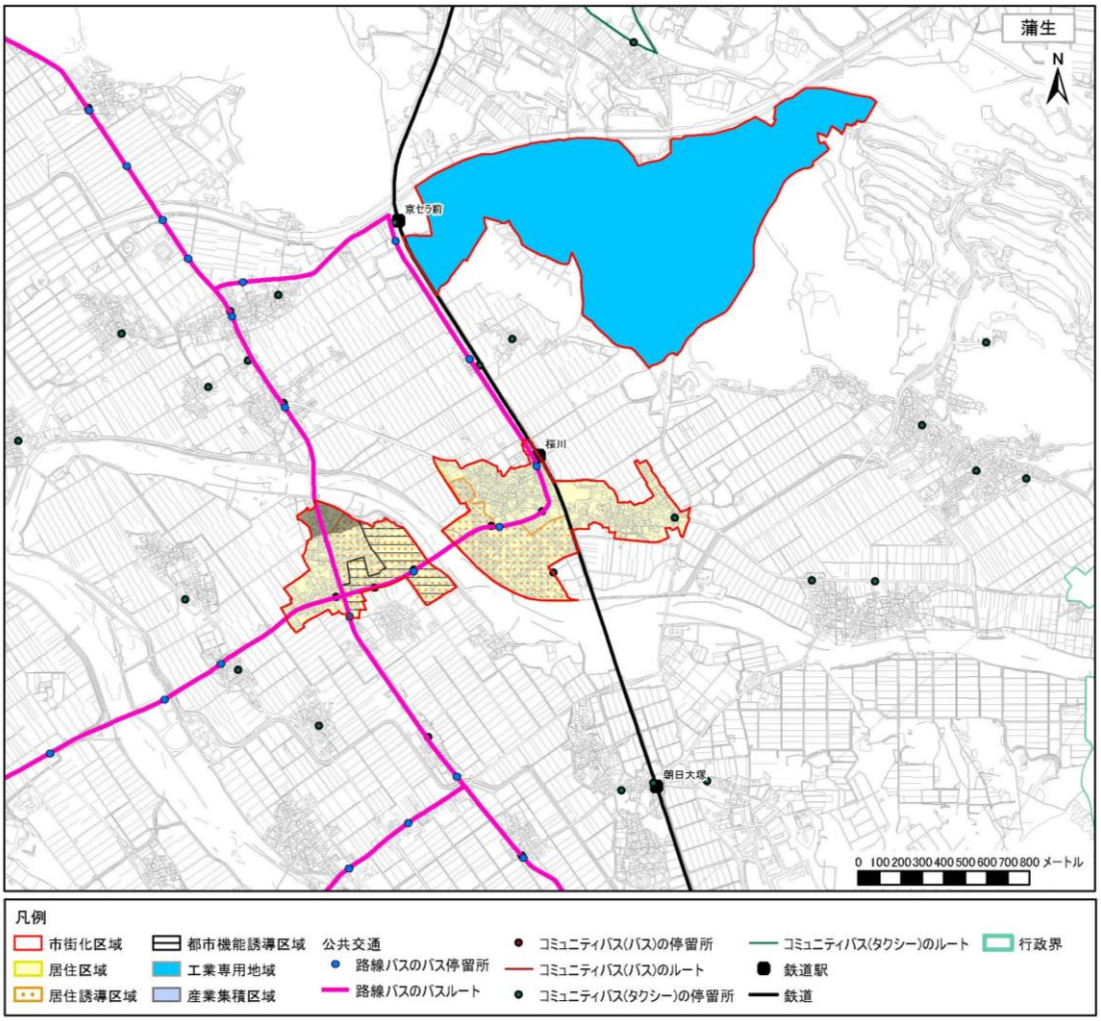


図：区域に立地する都市機能　- 蒲生地域拠点 -

（ウ） 誘導区域内の公共交通の状況

蒲生地域拠点における公共交通は、近江鉄道の水口・蒲生野線、近江鉄道バスの長峰線、日八線の 2 路線が運行されています。

産業集積区域を除いた市街化区域の面積に対して 95.7%が鉄道駅から半径 800 メートル若しくは路線バス･コミュニティバスのバス停から半径 300 メートルに含まれており、公共交通が利用しやすい地域であると言えます。

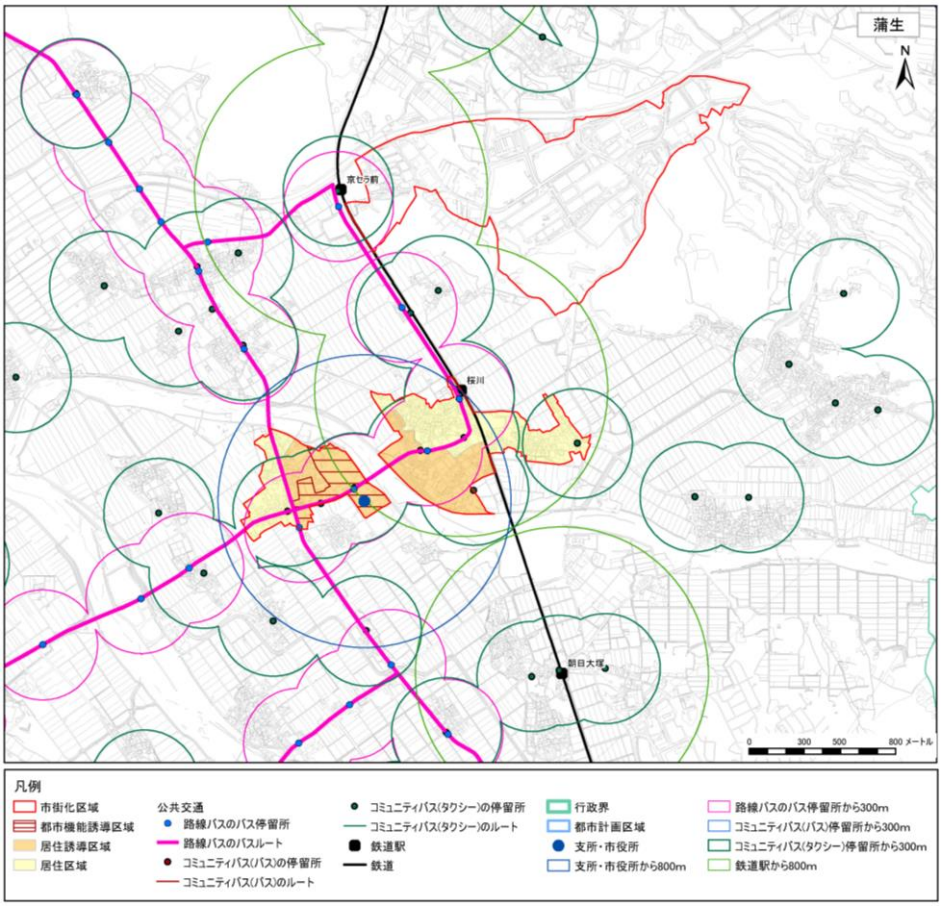


図：公共交通　- 蒲生地域拠点 -

（エ） 誘導区域設定の検証

蒲生地域拠点において設定した都市機能誘導区域・居住誘導区域は、「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」における望ましい区域像に合致しています。

	立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）における「望ましい区域像」	検証	結果
都市機能誘導区域	拠点地域の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域。	・蒲生支所を中心とした一体の区域である。 ・蒲生支所の徒歩圏（半径800m）に含まれており、徒歩、自転車で容易に回遊可能である。	合致している
居住誘導区域	都市機能誘導区域となるべき拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスできる区域。	・蒲生支所の徒歩圏（半径800m）に含まれているほか、桜川駅の徒歩圏（半径 800m）又は、路線バスの徒歩圏（半径 300m）にも含まれており、他の都市機能誘導区域へも容易にアクセスが可能である。	



図：公共交通及び拠点の徒歩圏　- 蒲生地域拠点 -

エ 蒲生地域拠点のまちづくりの方針

上位計画の位置付け及び現状より、蒲生地域拠点においては、『身近な都市機能がコンパクトに集積する地域拠点の形成』をまちづくりの方針として、以下のように施策及び都市機能誘導施設を設定します。

<table>
<tr><th colspan="2">蒲生地域拠点</th></tr>
<tr><td>まちづくりの方針</td><td>身近な都市機能がコンパクトに集積する地域拠点の形成
・駅に近接する生活圏を支えるため、身近な都市機能を支所周辺にコンパクトに集積した地域拠点を形成する。
・都市拠点又は副次都市拠点の高度な都市機能も利用できるように、公共交通アクセスを確保する。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">施策</td><td>都市機能誘導区域の施策</td></tr>
<tr><td>・支所周辺に集積した各種都市機能の維持
・都市拠点への公共交通アクセスの維持
・土地利用の促進
・公共交通の利用促進を目的としたICカード利用導入の検討
・赤ちゃんの駅推進による子育て世代の外出支援
・保健事業に関する相談窓口の設置による支所機能の強化
・起業及び創業支援による地域の活性化
・来街者のアクセス改善にかかる駐車場整備の検討</td></tr>
<tr><td>居住誘導区域の施策</td></tr>
<tr><td>・空家の活用推進によるコミュニティの維持
・多世代同居及び近居によるコミュニティの維持
・土地利用の促進
・住宅取得補助による転入の促進</td></tr>
<tr><td>都市機能誘導施設</td><td>・支所
・コミュニティセンター
・図書館
・総合スーパー（店舗面積1000㎡を超える大規模小売店舗のうち、食料品に加えて衣料品や生活用品を扱うスーパーマーケット）</td></tr>
</table>

11　誘導施策

居住誘導区域への居住の誘導及び、都市機能誘導区域への都市機能立地の誘導は、立地適正化計画制度に基づく届出により推進します。

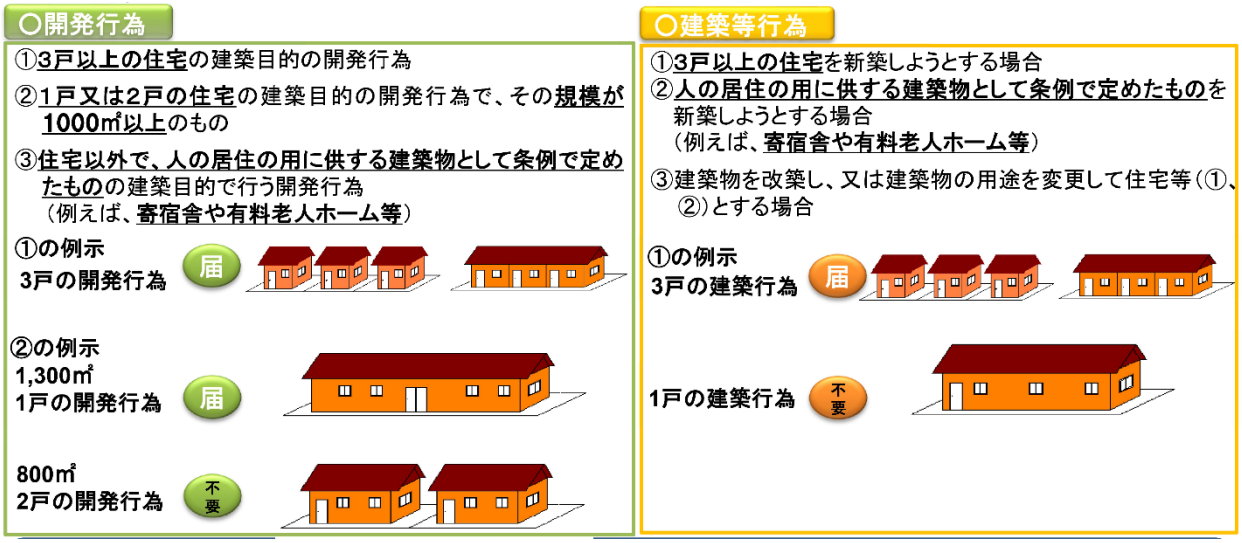
このほか、各種施策と連携し、各種拠点の形成と居住の誘導を図ります。

（1） 届出制度による立地の誘導

本計画の策定に伴い、居住誘導区域外における３戸以上の住宅建築や都市機能誘導区域外における都市機能誘導施設を含む建築等は、市への届出が必要となるため、居住誘導区域内への住宅の立地、都市機能誘導区域内への各種施設の立地に向けて緩やかに誘導を図ります。

ア 居住誘導区域外における建築行為又は開発行為の届出

居住誘導区域外で以下の行為を行おうとする場合には、開発行為等に着手する 30 日前までの市への届出を義務付けます。



（出典：改正都市再生特別措置法等についての説明資料（国土交通省））

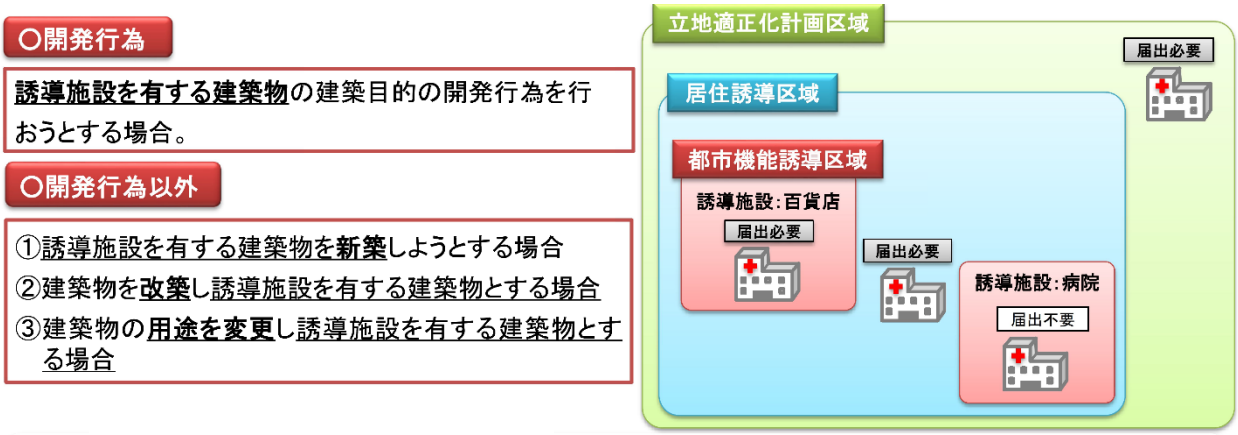
この届出制度は、市が居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握するための制度であり、居住誘導区域外で上記の開発や建築等が禁止されるものではありません。

市は、届出の内容が居住誘導区域内における住宅等の立地の誘導を図る上で支障があると判断した場合は、必要な勧告を行うことがあり、勧告をした場合、市は居住誘導区域内の土地の取得についてのあっせんその他必要な措置を講じるよう努めなければならないとされています。

東近江市開発行為等に関する指導要綱と整合を図り、市の健全な発展と秩序ある整備を図るよう指導していきます。

イ　都市機能誘導区域外における都市機能誘導施設の建築行為又は開発行為の届出

都市機能誘導区域外で都市機能誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、開発行為等に着手する 30 日前までの市への届出を義務付けます。なお、開発許可申請及び建築確認申請等に先行して届出することが望ましいとされています。



（出典：改正都市再生特別措置法等についての説明資料（国土交通省））

この届出制度は、市が誘導施設の整備の動きを把握するための制度であり、都市機能誘導区域外で上記の開発や建築等が禁止されるものではありません。

市は、届出の内容が、都市機能誘導区域内における誘導施設の立地の誘導を図る上で支障があると判断した場合は、必要な勧告を行うことがあります。

また、勧告をした場合、市は土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講じるよう努めなければならないとされています。

（2） 都市機能誘導施設の誘導に関する施策

ア 方針

都市機能誘導区域に都市機能を維持・誘導するため、行政機関だけでなく民間とともに誘導施設の維持・整備を図ります。そのためには、施設の立地や改修に関する支援施策の実施や、区域内における都市基盤整備等、区域全体の魅力を高めるための施策を国等の施策と照らし合わせ実施します。

さらに、中心市街地活性化基本計画や子ども・子育て支援事業計画、地域福祉計画、高齢者保健福祉計画、公共施設等総合管理計画など、都市機能誘導施設に関連する計画の見直しの際には、連携・整合を図ります。

イ 施策

都市機能誘導施設の誘導に関する施策は、以下のとおりです。

事業名		概要	備考
拠点施設整備等	大規模商業施設再整備事業	中心市街地の大規模商業店舗において、グリーンロードに面している部分の歩道と一体的な利用ができるような施設壁面の開放、子育て世代のニーズに応えるキッズスペースの再整備、空店舗スペースについて、魅力的な店舗の誘致やセミナースペース等への再整備、公共施設との連携検討等、大規模商業店舗を更なる集客拠点にするための事業	社会資本整備総合交付金（暮らし・にぎわい再生事業）又は、中心市街地再興戦略事業費補助金（先導的、実証的事業（地域・まちなか商業活性化支援事業））
	八日市駅前活性化事業	近江鉄道八日市駅前にある未利用地に物産販売、観光案内、情報発信機能等の拠点施設を八日市駅前広場と一体的に整備し、商業・交通結節点として来街者の利便性向上を図るための事業	社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業）
	八日市駅前宿泊施設整備事業	近江鉄道八日市駅前にある未利用地に宿泊施設を整備する事業	
子育て支援施設整備等	すくすく東近江市事業（子育て支援拠点整備事業）	平成30年4月開所予定の認定こども園、保健・子育て複合施設新築整備を行う事業など	社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業）
	赤ちゃんの駅推進事業	乳幼児を抱える保護者が気軽に外出し、買い物などを楽しめるよう授乳やおむつ交換等が出来る施設を「赤ちゃんの駅」として登録し、広く利用者へ情報発信を行うことで買い物環境の向上を図るとともに、子育て相談等により子育て世代の暮らしを応援するための事業	

事業名		概要	備考
都市基盤施設整備等	都市計画道路整備事業	八日市の栄八日市駅線、尻無愛知川線、小脇外線、能登川のJR東口線等の整備	社会資本整備総合交付金（道路事業）
	駅前広場再整備事業	JR能登川駅の東側駅前広場の整備	社会資本整備総合交付金（道路事業）
	延命新地道路美装化事業	延命新地エリアについて、道路の美装化等行う街なみ環境整備方針及び街なみ環境整備事業計画を策定し、昔の面影が残る建物を生かした町並みを形成するための整備事業	社会資本整備総合交付金（街なみ環境整備事業）
	八日市駅前連絡デッキ整備事業	再整備を行う延命公園と新たな集客拠点整備等、商業・交通結節点となる近江鉄道八日市駅前をつなぎ、来街者の利便性向上を図る事業	社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業：道路）
	歩道バリアフリー化事業	中心市街地内の歩道等をバリアフリー化し、来街者の利便性、安全性向上を図る事業	社会資本整備総合交付金（バリアフリー環境整備促進事業）
	都市公園再整備事業	中心市街地内に点在する中小規模の公園にそれぞれテーマ性を持たせる等、特徴ある公園にする事業	社会資本整備総合交付金（都市公園・緑地等事業）
	延命公園再整備事業	近江鉄道八日市駅に隣接する延命公園を親子で楽しめる、季節毎に花や植物を楽しめる等、中心市街地に潤いをもたらす都市公園として再整備する事業	中心市街地活性化ソフト事業 社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業：都市公園）
	新八日市駅周辺整備事業	旧湖南鉄道本社の趣きが残る西洋風駅舎である新八日市駅の有効活用を検討し、新八日市駅舎を生かした駅前の整備を行う事業	中心市街地再興戦略事業費補助金（先導的、実証的事業（地域・まちなか商業活性化支援事業））
	清水川湧遊プロジェクト事業	地域住民が整備し守り続けている清水川を活用し、街なみ景観形成と幅広い地域の人々が交流する憩いの場として再整備を進める事業	社会資本整備総合交付金（街なみ環境整備事業）
	道路等修景整備	旧街道、駅前など観光振興につながる、歴史を生かした修景整備	

事業名		概要	備考
公共施設活用等	市民活動基盤整備検討	八日市文化芸術会館や東近江大凧会館の今後のあり方を含めた市民活動の基盤となる施設の整備について検討する事業	中心市街地活性化ソフト事業
	八日市保健センター活用検討	現八日市保健センター施設について、今後の有効活用を含めたあり方を検討する事業	
	能登川コミュニティセンター活用検討	旧能登川コミュニティセンターについて、今後の有効活用を含めた今後のあり方を検討する事業	
その他	駐車場整備検討	来街者のアクセス改善を図るため駐車場整備に向けて検討すると同時に、既存の商業施設が持つ駐車場について、連携して利用できるようなネットワーク化を検討する事業	
	中心市街地情報発信事業	個々の事業者により発信されてきた中心市街地内のイベントや店舗の情報に加え、路線バス、駐車場等の交通アクセス情報を（一社）八日市まちづくり公社のホームページやタウン誌等を始め、各種媒体を通じて総合的に発信することについて、中心市街地活性化協議会で検討しながら進める事業	中心市街地活性化ソフト事業
	商業活性化アドバイザー派遣事業	商店街等の活性化を図るため、空店舗解消、各種サービスの充実等の実務知識やノウハウを持ったアドバイザー派遣を活用する事業	中心市街地商業活性化アドバイザー派遣事業
	中心市街地活性化事業	中心市街地の現況調査（通行量、空家・空店舗等）及び空家・空店舗活用、観光交流ツアーの実施、地域情報の発信、地場産品のブランド化事業を行う事業	中心市街地活性化ソフト事業
	誘導施設を整備した事業者が当該誘導施設とともに整備した公共施設等に係る課税の特例	国土交通大臣が認定した民間誘導施設等整備事業計画において、誘導施設の整備に併せて整備した公共施設・都市利便施設に係る課税の特例措置	地方税法附則第15条第42号

ウ 今後検討が必要な施策等

都市機能誘導施設の誘導に関し、今後新たに検討が必要な施策等として、以下のものが考えられます。

事業名	概要
学校教育施設の再検討	空き教室や体育館等の有効活用、地域の拠点となる複合施設化、学区再編等の検討
子育て支援施設の再検討	保育所等の民間活力の参画、学童保育所の事業拡充、施設建て替えの際の周辺施設への機能移転による複合化等の検討
健康相談・子育て相談窓口の検討	保健センターの統廃合にあわせて、保健センターを補完し身近な健康相談・子育て相談窓口設置による支所機能強化の検討
市民文化系施設（コミュニティセンター等）の再検討	保健・福祉施設やレクリエーション・観光施設等と一体で今後のあり方、周辺施設への機能移転による複合化等の検討
社会教育系施設の再検討	文化、教育、生涯学習の拠点施設として望ましい施設整備の方向性の検討、市立博物館等の建て替えは、文化振興施設の複合化等を検討
スポーツ・レクリエーション施設（体育館、プール、保養施設等）の再検討	市内に民間等の類似施設がある場合や当初の設置目的を終えた施設については、廃止を検討 民間事業者等による経営が可能な施設や特定の団体等に利用が限定される施設は、地域住民や民間事業者等への譲渡、貸与等を検討
保健・福祉系施設（保健センター、福祉センター障害福祉センター等）の再検討	現在の3箇所の保健センターは、合併後の旧市町の施設を引き続き活用しており、立地場所や施設規模等から東近江市としての保健センター機能として十分でないことから、東近江市総合管理計画を基に検討建替え等の際には、既存の保健センター施設について周辺施設等の機能移転も含めて有効活用の検討 ※八日市保健センター活用検討と関連
医療施設（市立能登川病院、診療所等）の再検討	将来の需要を考慮し、今後の医療施設のあり方を検討
公的不動産の有効活用	公共施設の統廃合や複合化等により用途廃止となる公的不動産について、新たな用途の公共施設の整備や民間事業者等への売却・貸付け等による都市機能の導入など、有効活用を検討

（3） 居住の誘導に関する施策

ア 方針

居住誘導区域内における居住の維持・誘導のため、各居住誘導区域内の都市機能誘導区域の利便性向上や公共交通等の利便性向上に加え、居住を誘導するための住宅施策の実施や、居住誘導区域の魅力向上、安全性向上につながる都市基盤整備等、住環境の整備を推進します。

さらに、東近江市住宅マスタープラン等の住宅関連の計画を策定・見直しする際には、立地適正化計画との整合を図ります。

イ 施策

居住の誘導に関する施策は、以下のとおりです。

事業名	概要	備考
空家改修事業	東近江市空家バンクを活用し、住宅を取得又は賃貸する場合に改修費の一部を補助する事業	
多世帯同居・近居住宅取得事業	多世帯同居又は多世帯近居し、住宅を取得する場合に改修費の一部を補助する事業	
多世帯同居・近居住宅改修事業	多世帯同居又は多世帯近居し、住宅を改修する場合に取得費の一部を補助する事業	
空家活用事業	延命新地等にある趣のある町家等について、シェアハウス等への整備を行うための事業	空家再生等推進事業
新築・中古住宅取得事業	新築及び中古住宅を取得して転入する場合に取得費の一部を補助する事業	
持続可能なコミュニティの維持	将来にわたって持続可能なコミュニティの維持及び形成を図るため、居住者が相互に交流できる空間の形成に配慮しつつ、街なか居住、住宅市街地のユニバーサルデザイン化等を推進	
市街化区域内の低未利用地の有効活用による宅地の供給	市街化区域内の都市的未利用地の有効活用を促進し、宅地の供給を誘導。また、利便性の高い住宅の供給と住環境の整備を促進	
良好な市街地環境の形成	建築協定、緑地協定、地区計画等による規制・誘導を図るとともに、修景整備を促進	
良好な住宅・宅地の供給	土地区画整理事業や関連事業の検討を行い、住宅及び宅地供給を推進。また、基盤整備を推進	

ウ 今後検討が必要な施策等

今後、新たに検討が必要な施策等として、以下のものが考えられます。

事業名	概要
居住誘導区域住宅取得・改修支援の検討	既存の住宅取得・改修に関する補助事業に加えて、特に居住誘導区域内において住宅を取得・改修する場合の支援制度の検討
スマートウェルネス住宅等推進事業の検討	子育て家庭や高齢者向けの良質な住宅の供給の促進の検討
公営住宅の建て替え検討	公営住宅の更新時には、居住誘導区域への移転を含め検討

（4） 公共交通に関する施策

ア 基本的な考え方

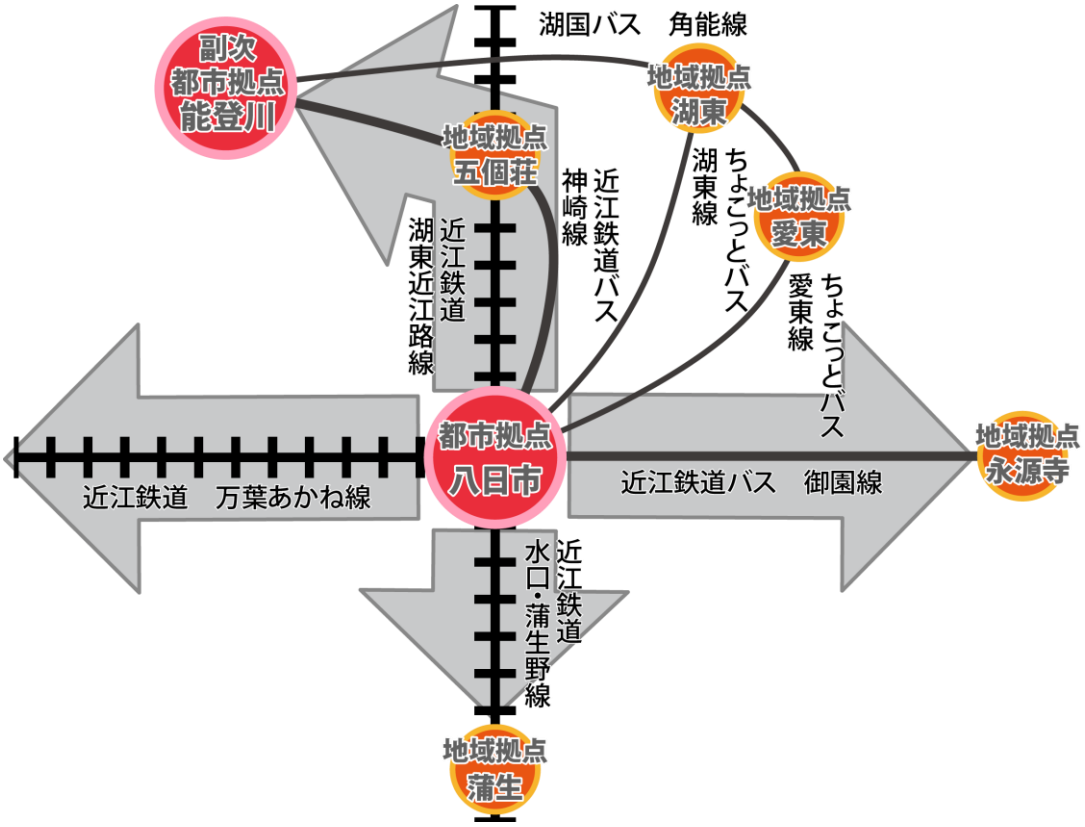
都市拠点・地域拠点・コミュニティ拠点を鉄道、バス、コミュニティバス等でネットワーク化することで、過度な自動車依存を軽減し、各拠点を行き来できる環境を維持、構築します。

市内の公共交通軸として、都市拠点と地域拠点を結ぶ鉄道である近江鉄道湖東近江路線、水口・蒲生野線、路線バスである近江鉄道バス神崎線、御園線及び、都市拠点と隣接市の中心部を結ぶ軸である近江鉄道万葉あかね線を位置付け、利便性の向上を促進します。

また、現在、市街化区域（工業専用区域等を除く）の多くが路線バス又はコミュニティバスの誘致圏（概ね 300 メートル）に含まれています。しかし、都市計画道路能登川北部線沿線の地域等、人口密度が比較的高いにもかかわらずバス等の誘致圏に含まれていない区域も存在します。

そこで、今後路線バスやコミュニティバスの再編等と連携し、本計画の見直しを行うものとします。

さらに、今後も現在と同様の公共交通アクセス環境を維持しつつ、コミュニティバスの路線の見直し等により鉄道・路線バスを補完し、公共交通の利用環境の向上を図ります。



図：公共交通軸のイメージ図

※ＪＲ琵琶湖線、近江鉄道バス日八線、長峰線は、広域的な路線であり市内の都市拠点・地域拠点を結ぶ役割を有していないため、公共交通軸には含まないものと考えます。また、コミュニティバスは運行本数が少ないため、公共交通軸には含まないものと考えます。

イ 関連計画等に位置付けられた施策等

関連計画等に位置付けられた施策は、以下のとおりです。

事業名	概要	備考
ちょこっとバスお帰りきっぷ事業（公共交通利用促進事業）	指定の店舗等で買い物をした客にちょこっとバスの復路の切符を配布する事業	中心市街地活性化ソフト事業
中心市街地巡回バス運営事業	中心市街地内の集客拠点を巡回するバスを運営し、来街者の利便性向上を図るための事業	中心市街地活性化ソフト事業
近江鉄道・バスIC 化検討	近江鉄道やバスの料金支払いにＩＣカード利用を可能にするための検討を行う事業	中心市街地活性化ソフト事業

ウ 今後検討が必要な施策等

今後、新たに検討が必要な施策等として、以下のものが考えられます。

項目	概要
路線バス・コミュニティバスの運行形態再検討	各拠点を結ぶ公共交通網の利便性向上、及び利用者の増加を図るため、運行形態等を再検討
駅・バス停及び周辺環境整備	駅舎のバリアフリー化、バス停整備、駅・バス停周辺のバリアフリー化等
公共交通PR検討	公共交通の運行ルート、利用方法等を市民へ周知
八日市駅を結節点とした公共交通ネットワークの再構築	近江鉄道や路線バス、コミュニティバスの乗継利便性向上を図るため、交通結節点である近江鉄道八日市駅での案内表示システム導入を検討
駅・バス停及び周辺環境整備	バスロケーションシステム導入による運行状況表示・配信システムの検討及び、パークアンドライドの推進に係る駐車場や自転車駐車場の整備

（５） 公的不動産の活用

ア 公共施設に関する取組方針

本市の公共施設等が抱える課題として、人口減少及び少子高齢化によるニーズの変化への対応、将来更新費の不足額の解消、公共施設及びインフラ施設の老朽化と更新時期のピークへの対応があり、公共施設等総合管理計画において今後の方針等が定められています。

公共施設に関する取組方針としては、既存ストックマネジメントの強化（道路や橋梁、河川や公園等インフラ施設の適切な維持管理、公共施設の適正な維持管理と市民ニーズに応じた機能転換や売却、除却等の検討）を図り、公共施設の長寿命化を推進し、需要を見極めながら整備・再編・更新も進めていくこととしており、以下の整理がされています。

方針①　施設の長寿命化の推進

① 長寿命化の取組方針

- 今後の需要見込みや地域ニーズ、サービスの重要性などを勘案し、将来にわたって継続していく施設については、長寿命化を図っていきます。
- 施設に不具合が顕在化する前に修繕を実施していく予防保全型の考えを重視し、適切な時期を見極めて大規模改修を実施するなど、適切な管理を行い施設の性能や機能の維持を図ります。
- 長寿命化によって、コストを縮減するとともに、施設の更新時期や更新費用を平準化を行います。

② 点検・診断の取組方針

- 法定点検や施設管理者による定期的な目視点検を計画的に実施します。
- 点検により、施設の不具合や劣化状況の把握に努めます。

③ 安心・安全確保の取組方針

- 防犯・防災・事故防止等の観点から、除却（解体等）を進めていきます。
- 施設の除却に当たっては必要に応じて地方債の充当による財源確保等を検討します。
- 除却後の未利用地等の処分の方策等を十分に協議し、将来世代への負担が先送りとならないよう留意します。
- 避難場所となる公共施設については、安全性の確保を優先的に検討します。

④ 耐震性確保の取組方針

- 今後も長期にわたって利用していく施設については、優先的に耐震改修の実施を検討します。
- 経済的に有益な場合には、耐震改修とあわせて長寿命化に向けた改修等を検討します。

方針②　保有量の適正化

① 統廃合や廃止の取組方針

- 将来のまちづくりや推計人口等に基づく需要予測、財政推計などにより、施設類型ごとの配置や規模の適正化を図り、保有量の適正化を進めます。

・ 保有量の適正化に当たっては、用途変更や複合化を検討するとともに、廃止や統廃合によって生じる未利用施設等については、民間への貸付や売却、跡地の転用、地域への譲渡や貸与等による有効活用を目指します。

② 維持管理・修繕・更新等の取組方針

・ 施設の建替えや大規模改修等の実施時には、施設の利用状況や今後の人口構成の変化に伴うニーズの変化を踏まえ、施設の類型ごとに修繕及び更新等の優先順位を明確化し、効率的かつ計画的な維持管理、更新等を行います。

・ 民間資金（PPP/PFI 等）等の活用の導入も視野に入れ、適切な維持管理・修繕・更新等を実施するための財源の確保に努めます。

方針③　運営の効率化

① 運営形態の見直しに関する取組方針

・ 多様化する住民ニーズに対応するため、質の高いサービスが提供できるよう民間事業者等による指定管理者制度の導入や譲渡等による運営形態の見直しを進めます。

・ 有効性や効率性等に配慮しつつ、周辺自治体との広域的連携による施設の共同利用や共同事務化について検討します。

② サービス内容の見直しに関する取組方針

・ 民間事業者等において同様のサービスがあるものは民営化を検討する等、サービスの維持、向上を図りながら施設の維持管理経費の削減を図ります。

・ 行政の役割として担うべきサービスについては、施設予約の共有化、開館日や開館時間に幅を持たせるなど市民の利便性向上に向けた取組を進めます。

③ 使用料の見直しに関する取組方針

・ 利用者に応分の負担をしていただく受益者負担の原則に基づき、適切な利用者負担となるよう逐次見直しを図ります。

・ 政策的に負担を軽減している（減免措置）施設についても、必要に応じて減免措置の内容の見直し等を検討します。

イ 公的不動産の活用方針

都市機能誘導区域への各種都市機能の集積に向けて、公共施設の統廃合や複合化等により用途廃止となる公的不動産について、新たな用途の公共施設の整備や民間事業者等への売却・貸付け等による都市機能の導入など、有効活用を行います。

12　計画の推進

（1） 目標値の設定

立地適正化計画により多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりを行い、各地域における自立した生活圏を維持するため、以下の項目を指標として数値目標を設定します。

これらの指標を管理することで、各拠点のまちづくりの方針に基づくまちづくりの達成状況を確認します。

なお、目標値の年次は各個別計画に位置付けられた年次としていますが、立地地適正化計画の目標年次である平成 52 年（2040 年）までの間、これらの指標の管理を行います。

＜都市機能誘導施設の誘導に関する目標＞

項目	現状値	目標値	備考
保健センター及び子育て支援センター（保健・子育て複合施設）の利用者数	100 人/日 (H27 年度)	150 人/日 (H31 年度)	東近江市中野地区都市再生整備計画における目標値
八日市駅周辺商店街における平日１日当たり歩行者数（平日ＡM7～ＰM7）	2,792 人 (H26 年度)	2,900 人 (H32 年度)	東近江市八日市駅前地区都市再生整備計画における目標値
年間商品販売額による東近江市の商業中心性指標	0.86 (H26 年商業統計 ・H28 年住基人口)	1.0 (H52 年度)	県平均を 1.0 として消費の流出・流入を表す値

＜居住の誘導に関する目標＞

項目（例）	現状値	目標値	備考
居住誘導区域人口密度	39.8 人/ha (H22 年国勢調査)	40.0 人/ha (H52 年度)	都市計画運用指針における市街化区域の将来人口密度より設定

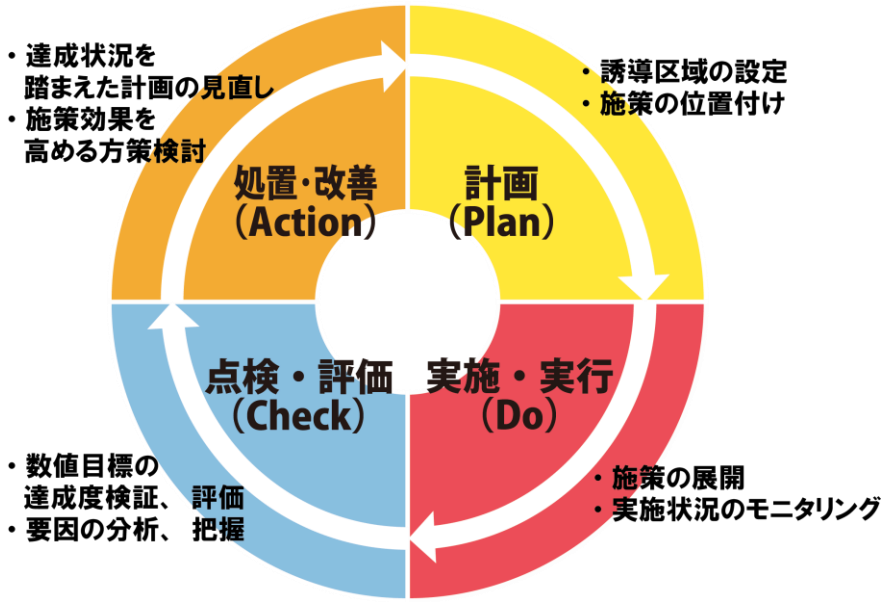
＜公共交通の維持・活用に関する目標＞

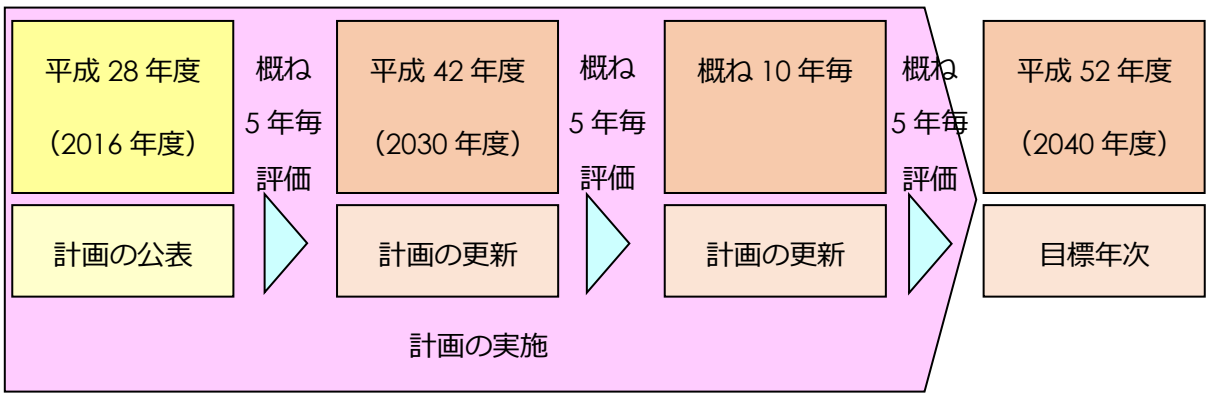
項目（例）	現状値	目標値	備考
近江鉄道八日市駅の乗客数	2,041 人 (H26 年度)	2,100 人 (H31 年度)	東近江市まち・ひと・しごと創生総合戦略における重要業績評価指標（KPI）より設定
JR 能登川駅の乗客数	6,955 人 (H26 年度)	7,300 人 (H31 年度)	
ちょこっとバス・ちょこっとタクシー利用者数	169,980 人 (H26 年度)	180,000 人 (H32 年度)	

（２） 進捗管理の考え方

本計画は、都市再生特別措置法に基づき概ね５年毎に施策の実施状況についての調査、分析及び評価を行い、必要に応じて居住誘導区域や都市機能誘導区域、各種施策、目標値等の見直しを検討します。

なお、計画の見直しは以下に示すＰＤＣＡサイクルにより、都市計画マスタープランの改定が見込まれる平成 42 年度（2030 年度）を目途に行い、その後は、概ね 10 年毎に計画を見直します。





参考資料　誘導区域拡大図

八日市

凡例

- 行政界
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 居住区域
- 市役所・支所

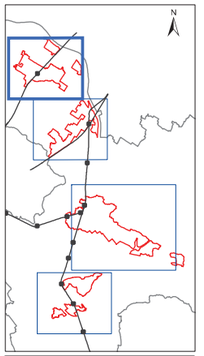
公共交通

- 路線バスのバス停留所
- 路線バスのバスルート
- 鉄道駅
- 鉄道

近江鉄道 湖東近江路線
八日市
東近江市役所
能登川駅
太郎坊宮前
近江鉄道 万葉あかね線
長谷野
大学前
近江鉄道 水口滋生野線
名神高速道路
八日市IC
黒丸PA
国道307号

0 500 1,000 2,000 3,000 m

能登川



凡例

- 行政界
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 居住区域
- 市役所・支所

公共交通

- 路線バスのバス停留所
- 路線バスのバスルート
- 鉄道駅
- 鉄道

五個荘

凡例

- 行政界
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 居住区域
- 市役所・支所

公共交通

- 路線バスのバス停留所
- 路線バスのバスルート
- 鉄道駅
- 鉄道

五個荘

五個荘支所

国道8号

新幹線

近江鉄道 湖東近江路線

河辺の森

0 500 1,000 2,000 m

蒲生

凡例

- 行政界
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 居住区域
- 市役所・支所

公共交通

- 路線バスのバス停留所
- 路線バスのバスルート
- 鉄道駅
- 鉄道

名神高速道路
蒲生スマートIC
京セラ前
黒丸PA
桜川
蒲生支所
朝日大塚
国道477号
近江鉄道 水口蒲生野線

0 500 1,000 2,000 m

東近江市立地適正化計画

発　　行：東近江市
発行年月：平成 29 年 3 月
編　　集：都市整備部　都市計画課
〒527-8527　滋賀県東近江市八日市緑町 10 番 5 号
TEL：0748-24-1234
FAX：0748-24-1249
ホームページ：http://www.city.higashiomi.shiga.jp/
e-mail：toshikei@city.higashiomi.lg.jp