

参考資料2 上位・関連計画の整理

東近江市地域公共交通計画を策定するに当たって考慮すべき本市及び滋賀県の上位・関連計画について整理しました。

(1) 第2次東近江市総合計画（平成29年3月策定／令和7年度目標）

第2次東近江市総合計画は、本市のまちづくりの指針となる最上位計画であり、これまでのまちづくりの進捗状況、人口減少、少子高齢化等の課題を踏まえ、地域の特徴をいかしたまちづくりを展望し、目指すべき将来都市像を明示し、実現に向けた目標や取組を示しています。

■将来都市像（基本構想）

『うるおいとにぎわいのまち 東近江市』
～鈴鹿から琵琶湖の恵みをいかし 人が輝くまちづくり～

■まちづくりの基本方針（基本構想）

基本方針1：ひと～人と地域が共に成長できるまちづくり～
基本方針2：くらし～誰もが健やかに笑顔で暮らせるまちづくり～
基本方針3：まち～市民の暮らしを支え活力を生み出すまちづくり～
基本方針4：行政経営～自律的で市民に信頼されるまちづくり～

■将来人口

2040年に10万人、2060年には9万人を目標とします。

■公共交通に関わる基本的な方向性

政 策8 市民の暮らしを支える都市機能が整ったまち

基 本 施 策8 交通環境の整ったまちをつくります。

施策1 公共交通の充実
施策2 公共交通の利用促進
施策3 公共交通関連施設の適切な管理

(2) 第2期東近江市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月策定、令和4年3月改定）

第2期東近江市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）までの5年間を計画期間とし、人口ビジョン等を踏まえ、本市の現状や課題を整理するとともに、地方創生の考え方を明らかにし、地域課題の解決や活性化策等を位置づけるもので、本市の特徴をいかしながら、施策を総合的・計画的に進めていくための計画です。

■基本目標

- 基本目標1 働き住み続けたい活力ある東近江市の創生
- 基本目標2 行きたい住みたい魅力ある東近江市の創生
- 基本目標3 若い世代が希望をかなえる夢のある東近江市の創生
- 基本目標4 誰もが安心して暮らせる豊かな東近江市の創生

■基本目標の実現に向けた公共交通に関わる施策

- 基本目標1 働き住み続けたい活力ある東近江市の創生
 - 施策3 中心市街地の活性化と商業振興
 - ・八日市駅前・能登川駅前整備
- 基本目標2 行きたい住みたい魅力ある東近江市の創生
 - 施策2 まちなかのにぎわい創出
 - ・近江鉄道駅の利用促進
 - ・鉄道駅を拠点とした経済・生活圏の形成
 - 施策7 高等教育機関との連携
 - ・学びの利便性の向上
- 基本目標4 誰もが安心して暮らせる豊かな東近江市の創生
 - 施策1 地域を結ぶ道路や輸送機能の強化
 - ・公共交通の利用者増
 - ・地域公共交通網の基盤強化

(3) 東近江市都市計画マスタープラン（令和2年6月策定）

東近江市都市計画マスタープランは、市全域のまちづくりの理念・目標や将来都市像、都市整備方針を定めた「全体構想」と各地域（6地域）のまちづくりの方針を定めた「地域別構想」で構成しており、本市を取り巻く情勢等を見据えた上で、地域の特性をいかしたまちづくりの方針と持続可能なまちの機能の維持のための都市施設の配置や整備の方針を定めたものです。

計画目標年次は、おおむね20年後の令和22年（2040年）を展望しつつ、実効性のある計画とするため、10年後の令和12年（2030年）としています。

■将来都市像

自然と都市・農村が共生する
うるおいとにぎわいのまち 東近江市

■まちづくりの目標

- 目標1 自然・歴史文化を大切にしたい誇りのあるまちづくり
＜自然・歴史文化＞
- 目標2 誰もが住み続けられる愛着のあるまちづくり＜人・暮らし＞
- 目標3 活力と多彩な交流の魅力あふれるまちづくり＜活力・交流＞

■計画期間における目標人口

2030年に106,000人

■公共交通に関連するまちづくりの方針

＜都市機能に関する方針＞

方針6 身近な生活圏に配慮した都市機能の充実

方針7 全ての人々が利用しやすい人にやさしいまちづくりの推進

＜交通に関する方針＞

方針8 多様な活動の基盤となる交通ネットワークの形成

方針9 交通結節拠点の機能の強化

■広域的に見た現在の本市都市構造

本市都市構造を広域的な視点で見た場合、本市には国土軸が南北に通るとともに、中部圏交流軸として市内を東西に通る国道421号が強化されています。

公共交通を広域的な視点で見た場合、国土軸であるJR琵琶湖線が能登川地域を通り、JR能登川駅は本市の「西の玄関口」の役割を果たしています。

近江鉄道は、中心市街地である八日市地域をはじめとする市内各地域が国土軸上に位置するJR近江八幡駅、彦根駅及び米原駅等への移動を可能としています。

これらに加え、路線バス、ちよこっとバス・ちよこっとタクシーが市内各地域拠点と交通結節点であるJR琵琶湖線（能登川駅及び近江八幡駅）や近江鉄道（八日市駅、桜川駅及び愛知川駅）への移動を可能としています。

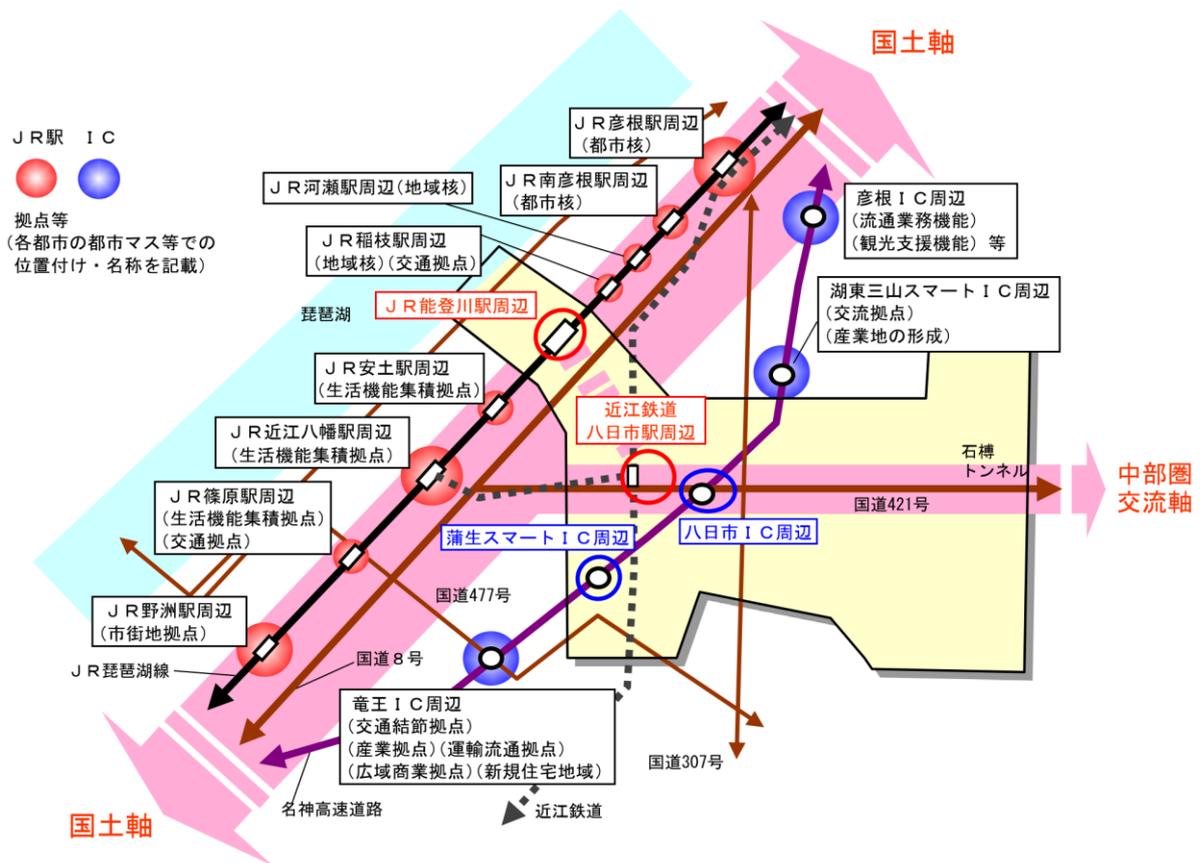


図 広域的な位置づけ概念図

■将来都市構造

現在の都市構造等を踏まえ、将来都市構造を「ゾーン」「拠点・エリア」及び「都市軸」を位置付け、分節型都市構造の維持、生活圏の形成を目指し、前頁に掲げる将来都市像・目標・方針を打ち出しています。



参考 将来都市構造概念図

このような将来都市構造実現に向けた都市整備の方針における公共交通に関する整備方針は次のとおりです。

イ 鉄道・バス

(ア) 基本方針

- a 環境への負荷の少ない社会の形成と高齢社会への対応のため公共交通機関の充実を図る。また、公共交通機関の充実により、都市間交流、市内各地域の交流の活性化を図る。
- b 鉄道とバスを中心とした「公共交通軸」をいかして、利便性の高い公共交通のネットワークを形成する。
- c 公共交通機関により観光拠点を結ぶ観光交通体系を整備する。
- d 利用しやすさに配慮した駅施設、駅前広場、バスを整備する。
- e 市民自ら、鉄道・バスの利用促進により鉄道・バスの運行を維持確保するとともに、利用者ニーズに対応した効率的な公共交通体系を形成する。

(イ) 鉄道

- a JR能登川駅は「西の玄関口」として、ターミナル機能が発揮できるようアクセス道路等を充実する。
- b 近江鉄道線の各駅については、アクセス道路の整備、駅前広場の整備、駐車場・自転車駐車場の整備等により交通結節点機能の強化を図る。
- c 関係機関と連携し、近江鉄道線の活性化に向けた働きかけを推進する。
- d 東海道新幹線の新たな活用の可能性等も踏まえ、広域公共交通の利便性向上を検討する。

(ウ) バス

- a 市民生活に密着した公共交通機関として、各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、需要に対応した効率的なコミュニティバス等の運行を図る。
- b コミュニティバス・デマンドタクシーの運行の継続を図りつつ、自動運転等の新技術の導入の可能性や地域の支え合いによる移動支援等について検討し、障害者、子どもから高齢者等交通弱者まで移動しやすい交通環境を形成する。

■地域別構想

地域別構想におけるまちづくり方針において、公共交通に関する方針は次のとおり示されています。

地域	公共交通に関する方針
織地域 (五箇荘地区、 能登川地区)	● JR能登川駅は、「西の玄関口」として、ターミナル機能が発揮できるようアクセス道路、駅前広場等を充実する。 ○市民生活に密着した公共交通機関として、各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、需要に対応した効率的なコミュニティバス等を運行する。 ● 近江鉄道線沿線においては、車窓から眺望できる田園風景等を保全する。
八日市地域 (建部地区、 中野地区、 八日市地区、 南部地区)	● 近江鉄道八日市駅は、本市の中心駅として更に交通結節点機能を強化する。 ● 観光の起点となる近江鉄道太郎坊宮前駅の交通結節点機能の強化 (令和3年11月竣工) ● 近江鉄道新八日市駅南側の活用検討 ○市民生活に密着した公共交通機関として、各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、需要に対応した効率的なコミュニティバス等を運行する。 ● 近江鉄道線沿線においては、車窓から眺望できる田園風景等を保全する。
玉園地域 (玉緒地区、 御園地区)	○市民生活に密着した公共交通機関として、各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、需要に対応した効率的なコミュニティバス等を運行する。

●は当該地域固有の特徴的な方針・取組

地域	公共交通に関する方針
蒲生野地域 (平田地区、 市辺地区、 蒲生地区)	<ul style="list-style-type: none"> ●各駅について、交通結節点機能が発揮できるようにアクセス道路、駅前広場等を充実する。 ○市民生活に密着した公共交通機関として、各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、需要に対応した効率的なコミュニティバス等を運行する。 ●近江鉄道線沿線においては、車窓から眺望できる田園風景等を保全する。
湖東地域 (愛東地区、 湖東地区)	<ul style="list-style-type: none"> ○市民生活に密着した公共交通機関として、各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、需要に対応した効率的なコミュニティバス等を運行する。
永源寺地域 (永源寺地区)	<ul style="list-style-type: none"> ○市民生活に密着した公共交通機関として、各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、需要に対応した効率的なコミュニティバス等を運行する。 ○自動運転等の新技術の導入の可能性や地域の支え合いによる移動手手段の確保について検討する。

●は当該地域固有の特徴的な方針・取組

(4) 東近江市立地適正化計画（平成 29 年 3 月策定、令和 3 年 3 月一部修正）

東近江市立地適正化計画は、分節された地域ごとに自立した生活圏が連携する本市の都市構造を踏まえつつ、立地適正化計画により土地利用や施設の立地を誘導し、各地域の拠点を形成するとともに、各地域の拠点から本市の中心となる都市拠点への公共交通アクセスを確保することで、多極ネットワーク型の生活圏の維持を図ることを目指し、令和 22 年（2040 年）を目標年次として策定した計画です。

東近江市立地適正化計画では計画策定に当たり、本市のまちの現状・課題、まちづくりの方針を次のとおり示しています。

■現状・課題

2 東近江市の現状・課題	
本市のまちの現状から、以下のような課題が整理されます。	
	現状のまとめ
都市構造	<ul style="list-style-type: none"> ●分節された都市構造 <ul style="list-style-type: none"> ・本市は 7 つの市町が合併してできた市であり、旧市町の中心部などを核とした複数の自立した生活圏が連携する都市構造である。
人口	<ul style="list-style-type: none"> ●少子高齢化及び若者世代・子育て世代の転出 <ul style="list-style-type: none"> ・総人口は、平成 17 年（2005 年）をピークに減少している。 ・老年人口（65 歳以上）は増加し、令和 22 年（2040 年）には高齢化率約 34.2%まで上昇すると見込まれる。 ・転入・転出数は、平成 21 年（2009 年）以降は転出超過となり、特に 20 代・30 代の転出が続いている。 ・通勤・通学により 17,910 人が流入し、26,638 人が流出している（平成 22 年（2010 年））。 ・合計特殊出生率は 1.66(H20-H24) で、今後も人口減少が見込まれる。
都市化の傾向	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地が拡散 <ul style="list-style-type: none"> ・人口集中地区（DID）が、昭和 40 年（1965 年）の 1.1km²から平成 22 年（2010 年）には 6.15km²へと約 6 倍に拡大している。 ・人口集中地区における人口密度は、8,340 人 / km²（S40）から 5,147 人 / km²（H22）に減少している。 ●空家の増加 <ul style="list-style-type: none"> ・空家（住宅）は 1,037 棟（H27）あり、そのうち約 8 割が「そのまま活用できる」「修繕すれば活用できる」状態。
交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車への依存 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の交通手段分担率は 69.6%(H22) であり、自動車依存率が非常に高い。 ・鉄道及びバスの交通手段の分担率は 5.4%(H22) と非常に低い。
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ●日常生活サービス機能の維持 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活サービス施設（医療・福祉・商業施設）の徒歩圏内の人口密度が低く、人口減少傾向にあることから、サービス水準の低下が懸念される。 ●地元での購買 <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市町へ消費者が流れ、八日市地域での地元購買率は 66.0%（H18）、東近江市の商業中心性指標は 0.86(H26) と低い。
災害対応	<ul style="list-style-type: none"> ●土砂災害等災害への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒区域は市内で 355 箇所、うち、特別警戒区域は 221 箇所指定されている（R2）。 <ul style="list-style-type: none"> *市街化区域内には土砂災害警戒区域 13 箇所、うち、土砂災害特別警戒区域 3 箇所が指定されている（R2）。 ・急傾斜地崩壊危険区域は市内で 27 箇所、うち、市街化区域内には 1 箇所が指定されている（R2）。 ・市街化区域内には浸水警戒区域（200 年確率降雨時における想定浸水深 3.0m 以上の区域）の指定はない。
	本市の課題
	<ul style="list-style-type: none"> ・自立した生活圏の維持
	<ul style="list-style-type: none"> ・超高齢社会への対応 ・若者世代、子育て世代の転出抑制と出生率の向上
	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地の拡散の抑制 ・空家の活用
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進 ・自動車に過度に依存しない交通体系の構築
	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活サービス施設の維持 ・中心市街地の活性化
	<ul style="list-style-type: none"> ・災害への対応

■まちづくりの方針

3 まちづくりの方針

本市の課題及び総合計画・都市計画マスタープランにおける将来都市像・まちづくりの理念・目標を受けて、まちづくりの方針を以下のように設定します。

総合計画	将来都市像	うるおいとにぎわいのまち 東近江市 ～鈴鹿から琵琶湖の恵みを生かし 人が輝くまちづくり～
都市計画 マスタープラン	まちづくりの 理念	自然と都市・農村が共生する うるおいとにぎわいのまち 東近江市
	まちづくりの 目標	目標1<自然・歴史文化> 自然・歴史文化を大切にしたい誇りのあるまちづくり 目標2<人・暮らし> 誰もが住み続けられる愛着のあるまちづくり 目標3<活力・交流> 活力と多彩な交流の魅力あふれるまちづくり

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

【都市構造】

●自然環境や地形により分節された特色ある都市構造、美しい風景、個性ある歴史文化を未来へ継承します。

【都市機能】

●都市拠点（八日市中心市街地）、副次都市拠点（JR能登川駅周辺）、地域拠点（各支所周辺）に主要な都市機能を集約し充実します。

【居住環境】

- 中心市街地・市街化区域における人口定着に配慮しつつ、各地域のバランスある定住の促進を図ります。特に、若年層の定住に配慮した若年層にとって魅力的なまちづくりを推進します。
- 子どもから高齢者・障害者等全ての人々が快適で安心して暮らせるまちづくりを推進します。
- 農村集落においては、田園風景と調和を図りながら良好な居住環境の整備・保全を図ります。

【交通体系】

- 鉄道・バス等の公共交通機関の効果的な運行を確保し、市内各地域の交流の利便性向上を図ります。
- 八日市駅周辺、JR能登川駅周辺において、土地利用の整序、アクセスの改善とあわせた交通結節点機能の強化を図ります。

【災害への対応】

●市街地、集落地を中心に防災機能の充実を図るとともに、安全な区域に緩やかに誘導し、災害に強いまちづくりを推進します。

市全体の持続的な成長を目指した総合的な施策を展開

市街地（市街化区域）

立地適正化計画をはじめとした各種施策展開により生活圏を維持

田園地域・山間地域

「小さな拠点」の形成や農林施策をはじめとした各種施策展開により、集落地域における生活サービスを維持、農地や自然を保全・活用

■目指すべき都市の骨格構造

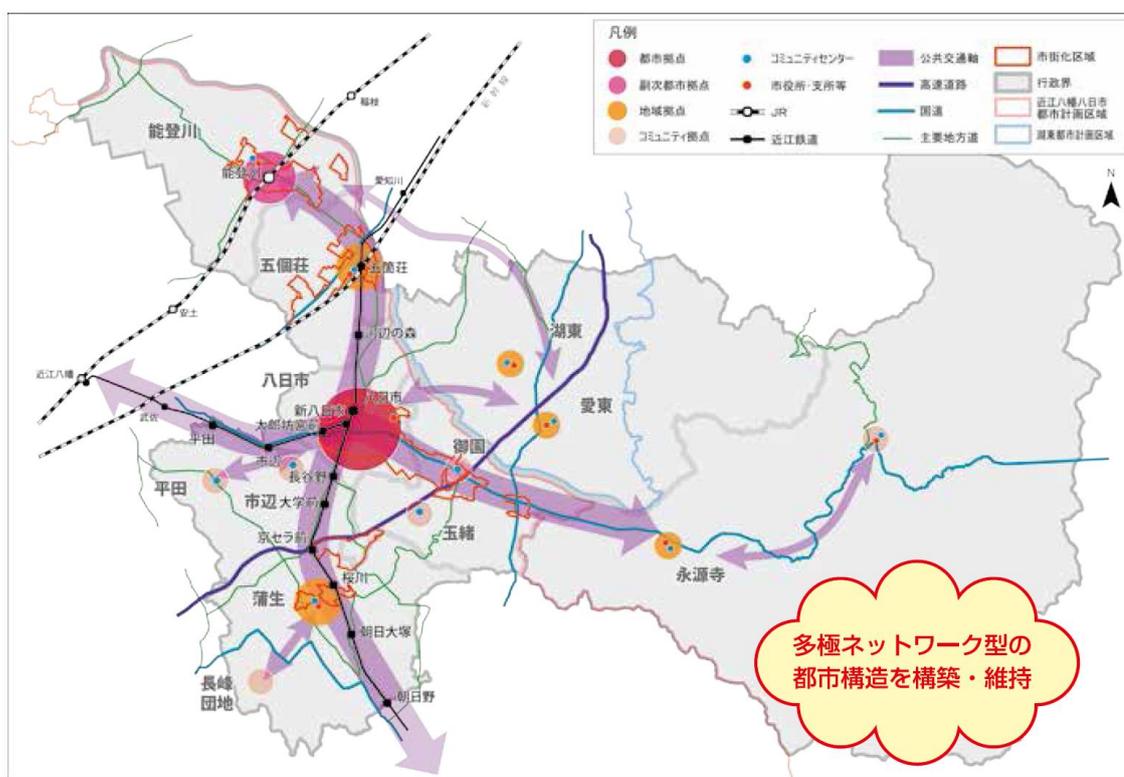
4 目指すべき都市の骨格構造

(1) 将来都市構造の考え方

本市の旧市町の中心部などを核とした複数の自立した生活圏の維持を図るため、生活圏の要所に各種拠点を設定し、拠点への各種都市施設の集積を図ります。また、拠点間の連携により不足する機能を補完し、公共交通で結ばれた多極ネットワーク型の都市機能を目指します。

(2) 目指すべき都市の骨格構造

拠点性の高い八日市地域に「都市拠点」、能登川地域に「副次都市拠点」、各支所、コミュニティセンター等を中心に「地域拠点」、「コミュニティ拠点」を設定し、公共交通等により地域拠点から都市拠点・副次都市拠点へとつながる**多極ネットワーク型の都市構造**の構築・維持を目指します。



図：東近江市 将来都市構造図

位置づけ		地域	
都市拠点	都市拠点	八日市	・八日市中心部は、市全体の都市拠点として高次都市機能を集積
	副次都市拠点	能登川	・能登川中心部は、JR能登川駅を生かした副次中心商業地を形成
地域拠点		五個荘、蒲生、湖東、愛東、永源寺	・各支所を中心に身近な都市機能を集積
コミュニティ拠点		平田、市辺、玉緒、御園、長峰団地、奥永源寺	・コミュニティセンター等を中心にコミュニティを維持するための都市機能を集積

■誘導区域等の設定

5 誘導区域等の設定（市街化区域）

（1）都市機能誘導区域

市街化区域内の都市拠点、地域拠点に「都市機能誘導区域」を設定し、拠点の形成を図ります。本市における都市機能誘導区域は下記を基本として設定します。

項目	都市拠点		地域拠点
	八日市都市拠点	能登川副次都市拠点	五個荘地域・蒲生地域
【前提条件】	・ 中心市街地活性化基本計画の区域	・ 能登川駅の高齢者徒歩圏（概ね半径 500m）又は支所の高齢者徒歩圏に含まれる区域	・ 支所の高齢者徒歩圏（概ね半径 500m）に含まれる区域
【条件 1】	—	・ 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	・ 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
【条件 2】	—	・ 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	

（2）居住誘導区域

市街化区域内に「居住誘導区域」を設定します。居住誘導区域は、公共交通の利便性や拠点への近接性などから設定するもので、区域内に都市機能誘導区域を有し、特に生活利便性が高い区域です。

将来にわたり現状の人口密度を維持することで、生活サービスや生活利便施設等が維持されるように居住の誘導を図ります。

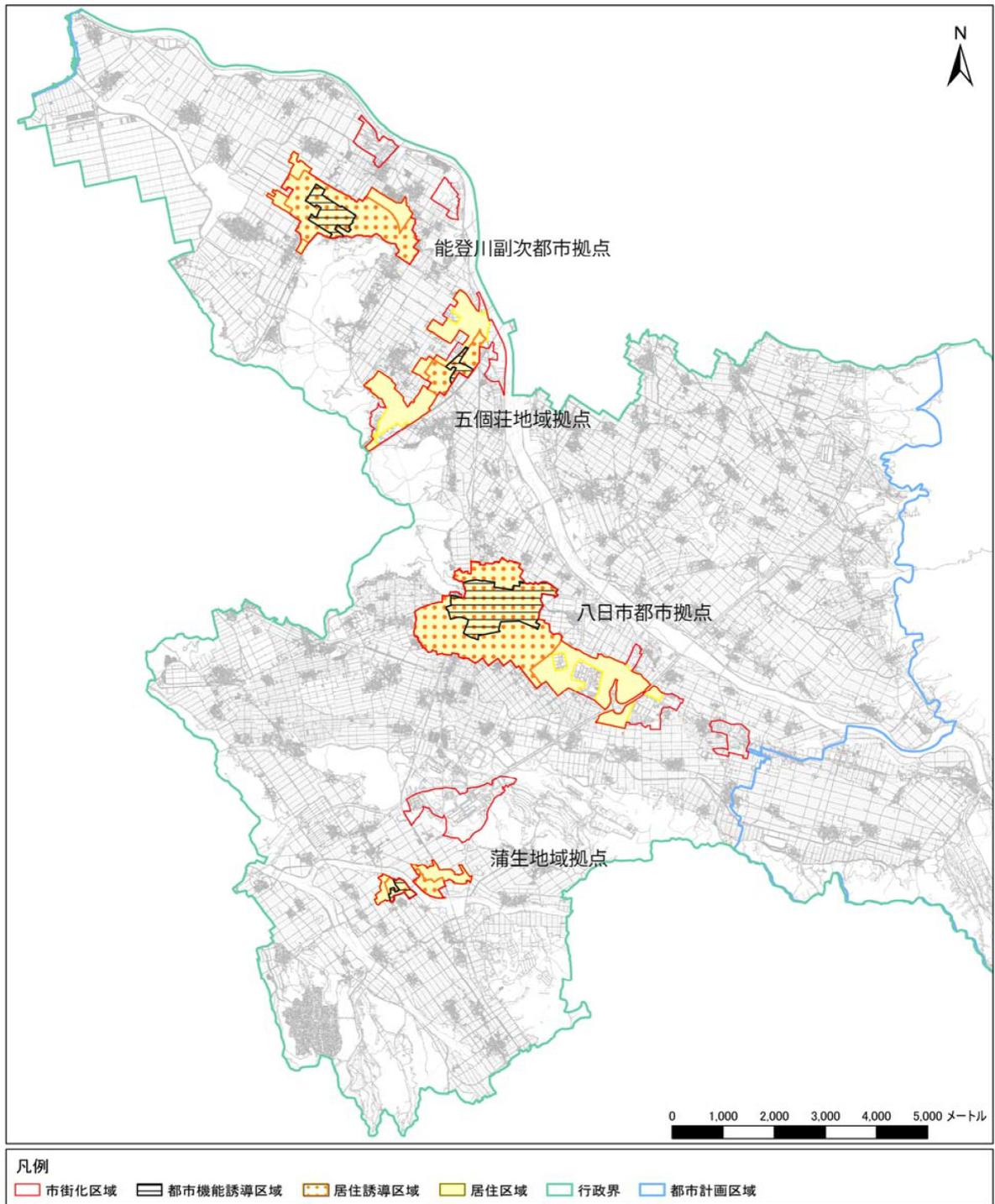
本市における居住誘導区域は下記を基本として設定します。

項目	都市拠点		地域拠点
	八日市都市拠点	能登川副次都市拠点	五個荘地域・蒲生地域
【条件 1】	・ 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。		
【条件 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		—
【除外条件 1】	・ 土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び急傾斜地崩壊危険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 ・ 200 年確率降雨時における想定浸水深 3.0m以上の区域		
【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		

（3）居住区域

「居住区域」は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、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です。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ながらかれまでどおりに暮らし続けられる区域です。

■誘導区域



■交通施設の整備方針

(4) 公共交通に関する施策

ア 基本的な考え方

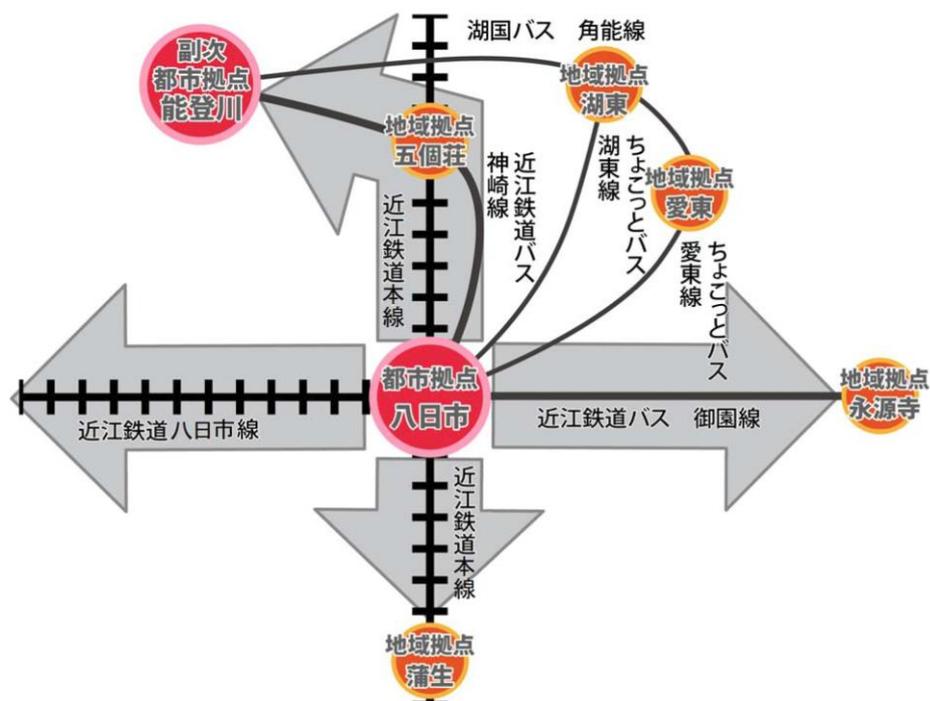
都市拠点・地域拠点・コミュニティ拠点を鉄道、バス、コミュニティバス等でネットワーク化することで、過度な自動車依存を軽減し、各拠点を行き来できる環境を維持、構築します。

市内の公共交通軸は、都市拠点と地域拠点を結ぶ鉄道である近江鉄道本線、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八日市線を位置付け、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（おおむね 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。



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
ちよ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よ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IC化検討	近江鉄道の料金支払いに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は、以下のものが考えられます。

項目	概要
路線バス・コミュニティバス等地域公共交通計画の策定	東近江市全体の公共交通の将来像を定め、各拠点を結ぶ公共交通網の利便性向上や利用者の増加策等運行形態の再検討
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) 滋賀県基本構想（平成 31 年 3 月策定）

「滋賀県基本構想」は、「変わる滋賀 続く幸せ」を基本理念に、令和 12 年（2030 年）に向けた県の将来ビジョンを示したもので、「人」「経済」「社会」「環境」の 4 つの視点で描き、自分らしい未来を描ける生き方と、その土台となる経済、社会、環境のバランスの取れた持続可能な滋賀の実現を目指す計画です。

県は、基本構想に基づく取組を着実に進めるため、計画期間である令和 12 年度（2030 年度）までの 12 年間で 4 年ごとの 3 期に分け、その期間の政策を定めた「実施計画」を策定しており、第 1 期実施計画は令和元年度（2019 年度）から令和 4 年度（2022 年度）となっています。

■基本理念

変わる滋賀 続く幸せ

■2030 年の目指す姿

「経済」・「社会」・「環境」の調和による持続可能な滋賀

■第 1 期計画における公共交通関連の政策の方向性

社 会 未来を支える多様な社会基盤

政策 2 コンパクトで移動や交流しやすい交通まちづくり



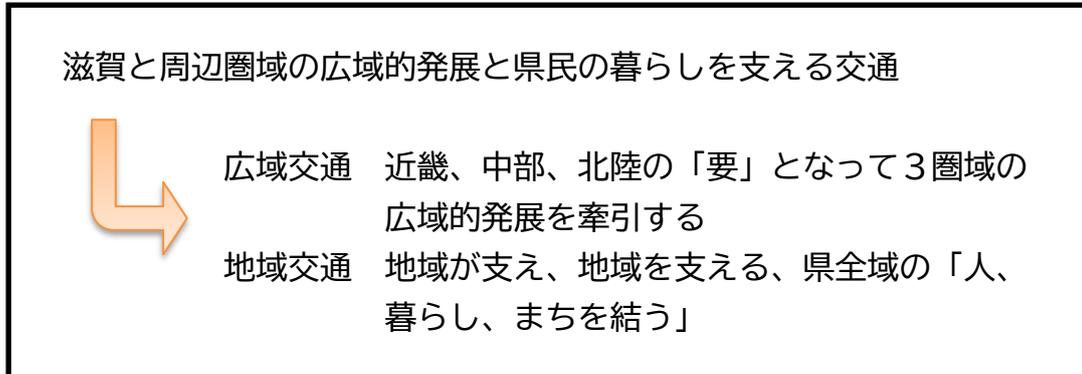
施策 1 暮らしやすいコンパクトなまちづくり

施策 2 地域を支える新たな公共交通の仕組みづくり

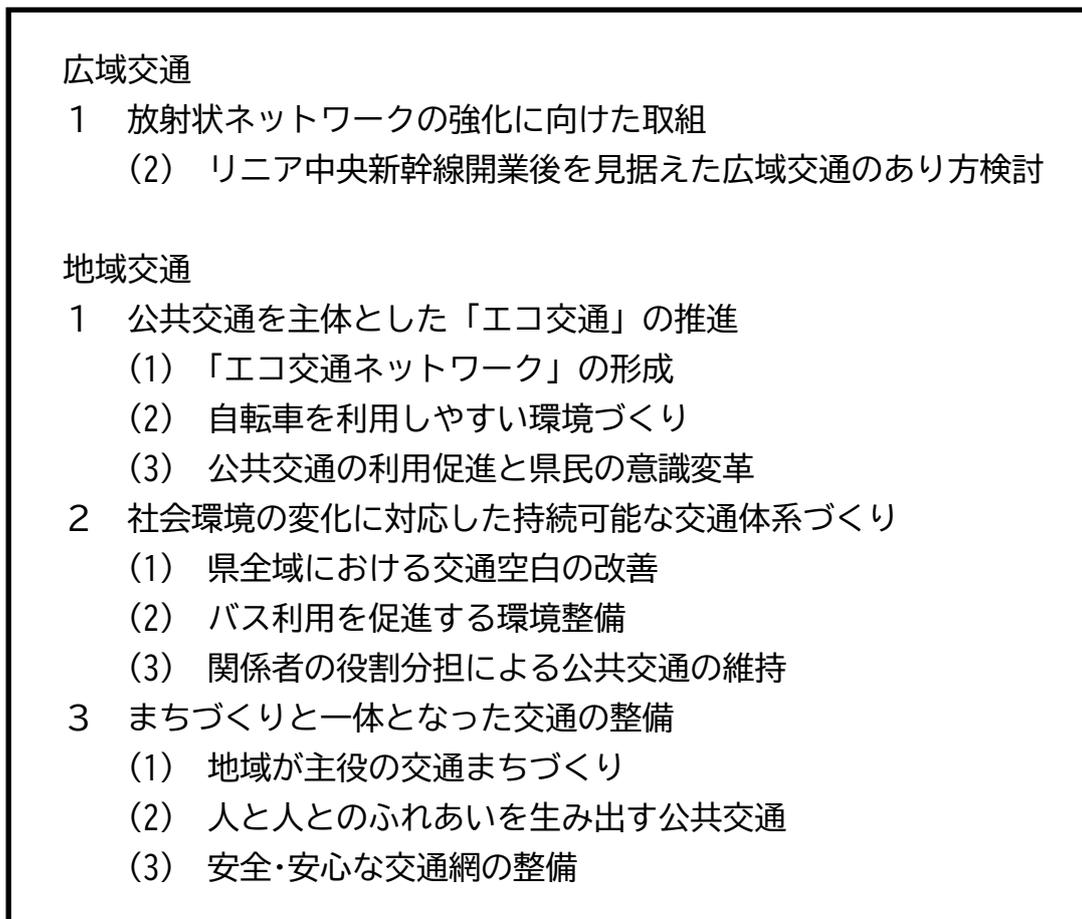
(6) 滋賀交通ビジョン（平成 25 年 12 月策定）

「滋賀交通ビジョン」は、滋賀県基本構想の部門別計画として、令和 12 年（2030 年）頃の滋賀県の目指すべき交通の姿を展望し、滋賀県の交通政策のあり方を示すために策定された計画です。

■基本理念



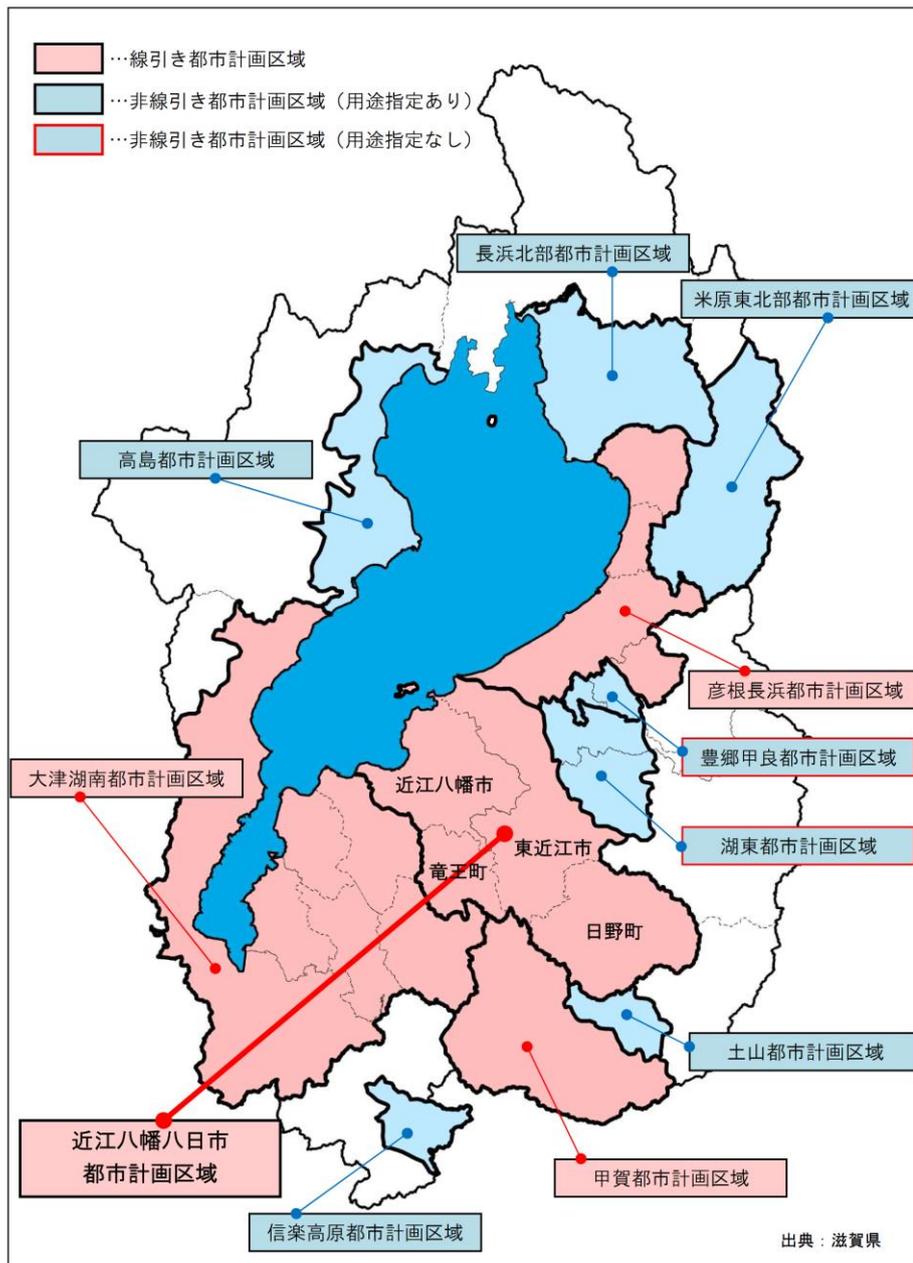
■公共交通に関わる政策の方向性



(7) 滋賀県都市計画区域マスタープラン（平成16年4月当初決定、平成31年3月変更）

「滋賀県都市計画区域マスタープラン」は、平成22年（2010年）を基準年次として、おおむね20年後の都市の姿を展望しつつ、今後おおむね15年間の都市計画の基本的方向を定めたものです。

本市における滋賀県の都市計画区域の設定は、近江八幡八日市都市計画区域（線引き区域）と湖東都市計画区域（非線引き区域）があります。



ア 近江八幡八日市都市計画区域（線引き区域）

近江八幡八日市都市計画区域には、八日市、玉緒・御園、平田・市辺、蒲生、五個荘及び能登川地域が含まれている。

■基本理念

- 1 都市機能の集約化を取り入れたまちづくり
- 2 中心核の形成による自立性の高いまちづくり
- 3 元気な産業を育むまちづくり
- 4 良好な住環境を育むまちづくり
- 5 豊かな自然、歴史・文化と協調したまちづくり
- 6 安全・安心なまちづくり

■公共交通に係る基本方針

利用しやすい公共交通体系の確立

- ・ 鉄道の有効活用と適切なバスサービスの確保維持
- ・ 鉄道駅等へのアクセスおよび乗り換え機能の改善
- ・ ユニバーサルデザインによる歩行環境面も含めた鉄道駅等へのアクセスの改善
- ・ パークアンドライドの検討も含めた交通結節機能の強化
- ・ 文化・福祉・商業施設の配置を考慮した、機能的なネットワーク化

■公共交通に係る主要な施設の配置、整備の方

- ・ JR東海道本線や近江鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上を促進
- ・ 公共交通機関の利用を支援する道路および駅前広場、駐車場、駐輪場等の整備を促進
- ・ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進
- ・ 住民のニーズに的確に対応したコミュニティバスの運行

■近江八幡八日市都市計画区域における拠点配置について（本市のみ）

区分	区域
都市拠点（商業・業務拠点）	八日市
地域拠点	永源寺、五個荘、蒲生及び能登川
工業・流通業務拠点	八日市 I C 及び黒丸 P A 付近

イ 湖東都市計画区域

湖東都市計画区域には、本市の愛東・湖東地域が含まれている。

■基本理念

- 1 都市機能の集約化とコンパクトシティの実現化促進
- 2 自然環境、歴史・文化資源を活かしたまちづくり
- 3 元気な産業を育むまちづくり
- 4 自立と連携のまちづくり
- 5 広域交通の強化を活用したまちづくり

■公共交通に係る基本方針

利用しやすい公共交通体系の確立

- ・ 利便性を高めるため、鉄道の輸送力増強
- ・ 関連施設整備や鉄道駅、福祉施設、観光施設等を結ぶ既存バス路線の確保・維持・充実
- ・ 各種公共公益施設の配置や施設利用を勘案し、需要に対応した効率的なコミュニティバス等の運行
- ・ 公共交通の利用を促進する新たなサービス提供の検討

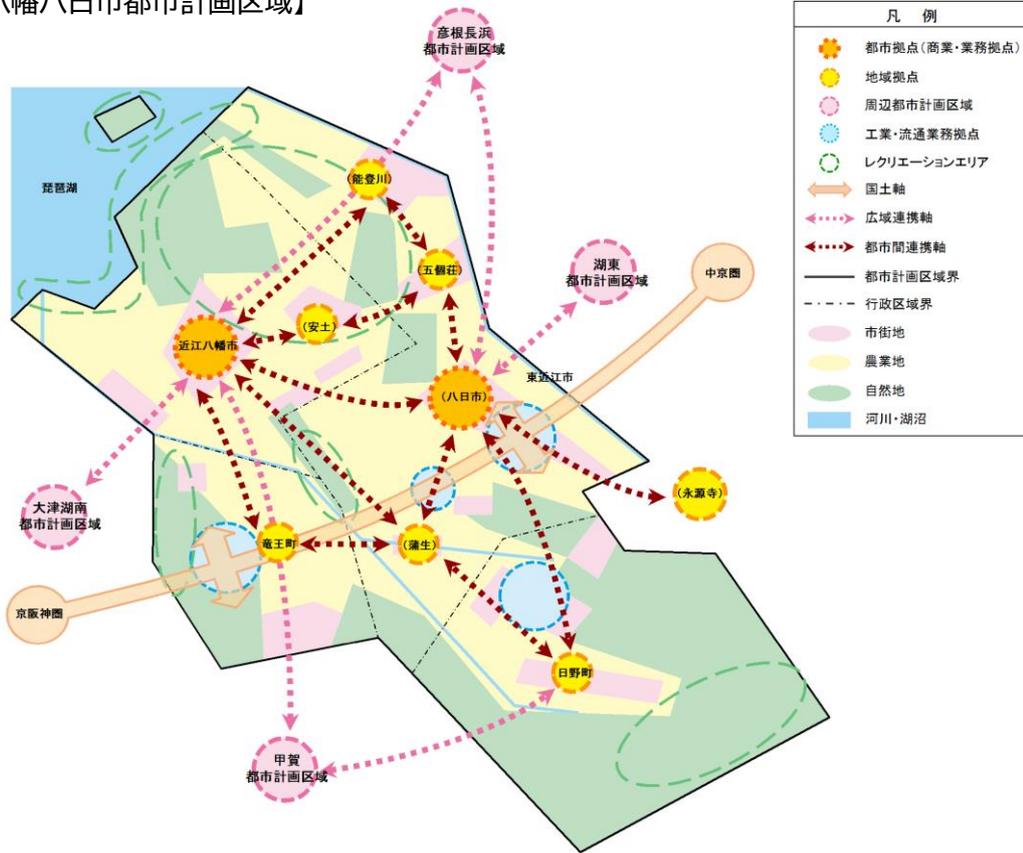
■公共交通に係る主要な施設の配置、整備の方針

- ・ 近江鉄道の持続的発展等、鉄道・バス等の公共交通機関の確保
- ・ 維持・利便性向上を促進
- ・ 駅前広場の整備等を検討
- ・ 鉄道・バスのバリアフリー化を要請
- ・ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進

■将来都市構造図

近江八幡市、旧八日市市を都市拠点とする将来都市構造が示されています。

【近江八幡八日市都市計画区域】



【湖東都市計画区域】

