

# 彦根市立地適正化計画

【現況～基本的な方針】

(素案)

平成 29 年 9 月



## 目 次

序章 立地適正化計画の概要.....	1
序一 1 立地適正化計画の背景と目的.....	1
序一 2 立地適正化計画の特徴.....	2
序一 3 彦根市における立地適正化計画.....	4
第1章 彦根市の現況.....	6
1-1 人口.....	6
1-2 土地利用.....	9
1-3 都市交通.....	12
1-4 主要な都市機能の分布状況.....	18
1-5 都市施設.....	22
1-6 経済活動.....	24
1-7 地価.....	25
1-8 災害.....	26
1-9 財政.....	27
1-10 その他の地域資源.....	32
1-11 上位・関連計画.....	33
第2章 人口の将来見通し.....	48
2-1 全市人口の見通し.....	48
2-2 地区別人口の見通し.....	49
第3章 都市構造上の課題整理.....	54
3-1 公共交通に関する課題.....	54
3-2 日常生活サービス機能に関する課題.....	57
3-3 高齢者の福祉や健康面から見た課題.....	61
3-4 土地利用から見た課題.....	63
3-5 市民生活の安心・安全面から見た課題.....	64
3-6 財政面から見た課題.....	66
3-7 課題のまとめ.....	67
第4章 都市づくりの方針.....	68
4-1 多極集約・連携型都市づくりの理念と基本方針.....	68
4-2 目指すべき都市の骨格構造.....	70

第5章 都市機能誘導区域.....	73
5-1 都市機能誘導区域・誘導施設の位置づけ.....	73
5-2 都市機能誘導区域の設定方針.....	74
5-3 都市機能誘導区域（案）.....	74
第6章 居住誘導区域.....	76
6-1 居住誘導区域の位置づけ.....	76
6-2 居住誘導区域の設定方針.....	77

# 序章 立地適正化計画の概要

---

## 序—1 立地適正化計画の背景と目的

彦根市は、これまで順調に人口が増加し続けていましたが、ほぼピークを迎え、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後は長年にわたり総人口の減少と高齢者の増加が続くことが予測されています。

彦根市の市街地は、比較的低密度な形態となっており、このまま人口減少が続くと、商業施設のように一定の商圈を必要とする民間施設の経営を圧迫し、毎日の食料品の買い物など、生活に必要な施設の撤退につながりかねません。

また、通勤や通学等で公共交通を日常的に利用する層の減少は、鉄道やバスの運行本数の減便や駅の無人化といったサービスの低下を招き、公共交通の利用者離れに拍車をかけかねません。

つまり、自家用車に頼ることが難しい高齢者が増える一方で、身近な買い物環境や公共交通の利便性が低下することが懸念される状況に彦根市は直面しています。

こうした課題に対応するためには、一定のエリアに日常生活サービス機能を維持・確保するとともに、その周辺の公共交通沿線等の人口を維持することにより、人口減少社会においても市民生活に必要な機能を確保していくコンパクト+ネットワークの都市づくりが必要です。

一方、彦根市は、湖東の中心都市であり、中部圏と近畿圏を結ぶ広域交通の結節点として交通利便性に恵まれた都市となっています。彦根城に代表される歴史資源や複数の大学が立地するなど歴史文化にも恵まれており、こうした魅力を活かした交流の活性化により、都市の活力の維持と向上を図っていくことが課題となっています。

こうした中、平成26年に「都市再生特別措置法」が改正され、住宅や医療、福祉、商業施設などの生活利便施設の立地の適正化を図るため、これらの施設を一定の区域に誘導するための「立地適正化計画」を定めることができるようになりました。

彦根市においても、居住や都市機能を一定の区域に誘導し都市機能の維持を図ることは、市全体としての生活環境を守ることにつながります。同時に、歩いて暮らせるまちづくりを推進することは、高齢者の健康増進やまちの魅力の向上にもつながることから、「立地適正化計画」を策定することとします。

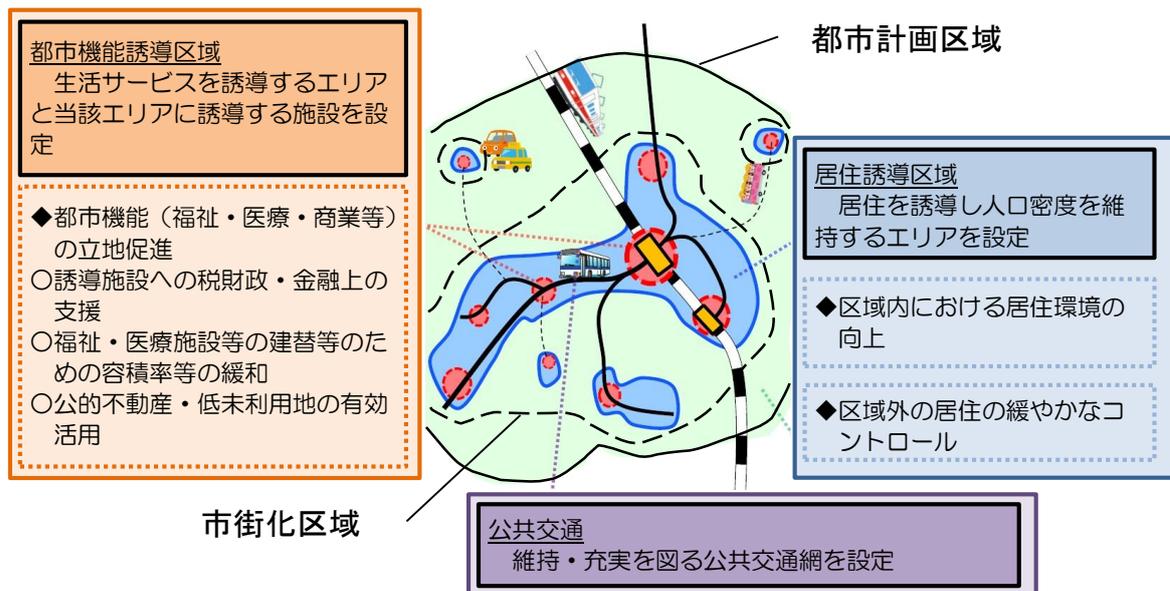
## 序—2 立地適正化計画の特徴

### (1) 立地適正化計画とは

#### 【立地適正化計画とは】

1. 都市全体を見渡したマスタープラン
2. 都市計画と公共交通の一体化
3. 都市計画と民間施設誘導の融合
4. 市町村の主体性と都道府県の広域調整
5. 市街地空洞化防止のための選択肢
6. 時間軸をもったアクションプラン
7. まちづくりへの公的不動産の活用

立地適正化計画は、下図に示すように市街化区域の中を、都市としての拠点を形成する「都市機能誘導区域」と人が集まって住む「居住誘導区域」に区分すること、そして、区域内において公共交通網の再編と連携を図ることを構成要素とします。



## (2) 立地適正化計画で目指す方向

人口減少社会において何も手を打たない場合、下記に示すような問題が発生することが予想されます。そこで、立地適正化計画を策定し、持続可能な都市を目指すことが望ましいと考えられます。

	このまま何もしない場合	立地適正化計画で目指す方向
日常生活の利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>総人口が減少することで、商業施設や医療施設など、一定のマーケットを必要とする機能が衰退し、暮らしが不便になります。</li> <li>公共交通の利用者が減少してサービス水準が低下すると、車が使えない人はより不便になります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>拠点やその周辺地域に居住を促進することで、日常生活サービス機能が維持・確保され、暮らしやすい生活環境が形成されます。</li> <li>公共交通と一体となったまちづくりを進めることで、車が使えない人でも生活サービスを身近に利用できる環境を維持することができます。</li> </ul>
都市の魅力、活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地などで人口が減少し、空き家や空き店舗の増加など、都市の魅力や活力が低下します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業や業務施設、住宅など、多様な機能が維持され、都市の中心としての魅力が向上します。</li> </ul>
健康	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の増加により、介護、医療費ニーズが高まり、介護費や医療費の増大が見込まれます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者が歩いて買い物等に出かけることができることで、高齢者の健康維持や社会保障費の抑制につながります。</li> </ul>
環境負荷	<ul style="list-style-type: none"> <li>点在する市街地への移動によるエネルギーの消費や二酸化炭素の排出が増加します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクトな市街地が形成されることで、地球環境にやさしい環境負荷の少ない都市が実現します。</li> </ul>
行財政	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口が減少しても同じ規模のインフラを維持することになり一人当たりの財政負担が増大します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>メリハリのある維持管理や更新が可能となり、財政負担が軽減します。</li> </ul>

### 序—3 彦根市における立地適正化計画

#### (1) 計画の位置づけ

本計画は、都市計画マスタープランで描かれた、まちづくりの目標の実現に向けて、人口減少・高齢化社会に対応した都市構造への転換や既存ストックを活用した効率的な都市経営等を図る計画であり、「彦根市まち・ひと・しごと創生総合戦略」とともに、持続可能な都市の実現を目指すためのものです。また、公共交通や住宅政策、福祉、子育て分野などと連携をとって策定するものです。

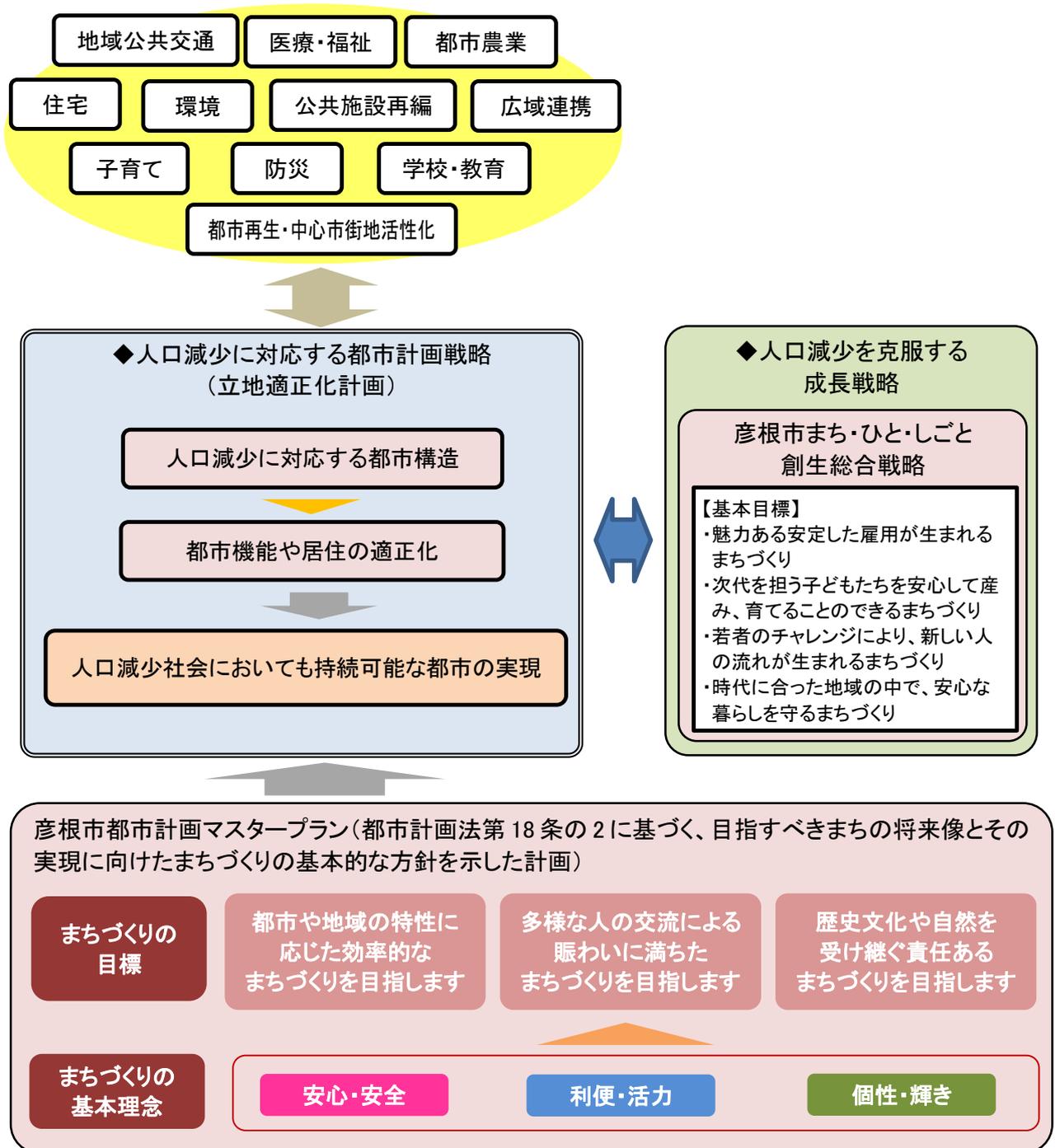


図 立地適正化計画と都市計画マスタープラン等の関係

## (2) 計画の対象区域

本計画の対象区域は、本市の都市計画区域とします。

## (3) 目標年次

本計画の策定にあたっては、おおむね 20 年後の都市の将来像を展望しつつ、彦根市都市計画マスタープランの目標年次平成 42 年（2030 年）を勘案し、平成 30 年（2018 年）から、平成 42 年（2030 年）までとします。

また、おおむね 5 年後に施策の実施状況を調査、分析及び評価することに努め、必要がある場合には、計画の見直しを行うこととします。

**目標年次：平成 42 年（2030 年）**

# 第1章 彦根市の現況

## 1-1 人口

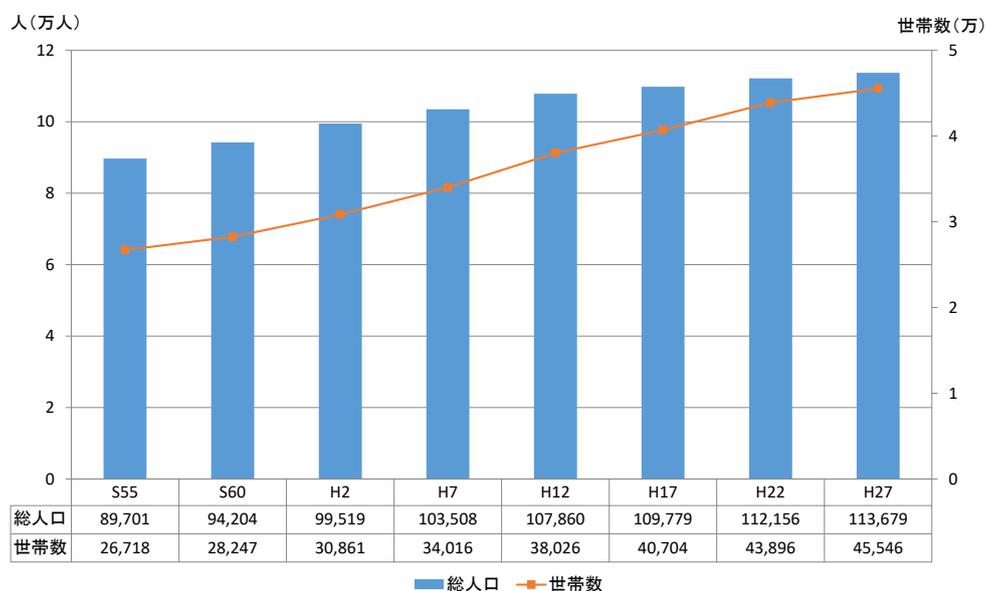
### (1) 人口・世帯数の推移

平成27年の彦根市の人口は113,679人、世帯数は45,546世帯となっています。また1世帯当たりの人口は約2.50人です。

昭和55年以降の人口推移を見ると、一貫して増加傾向を示しており、昭和55年から平成27年にかけて約24,000人の増加となっています。

世帯増加についても一貫して増加傾向を示しており、同約19,000世帯の増加となっています。

図 人口と世帯数の推移



資料：国勢調査

平成 27 年の彦根市の年齢 3 区分別人口割合をみると、高齢者人口割合が 23.4%、年少者人口割合が 14.2%となっています。

経年的にみると、高齢者人口割合の増加、年少者人口割合の減少が進行しつつあります。

図 年齢 3 区分別人口の推移

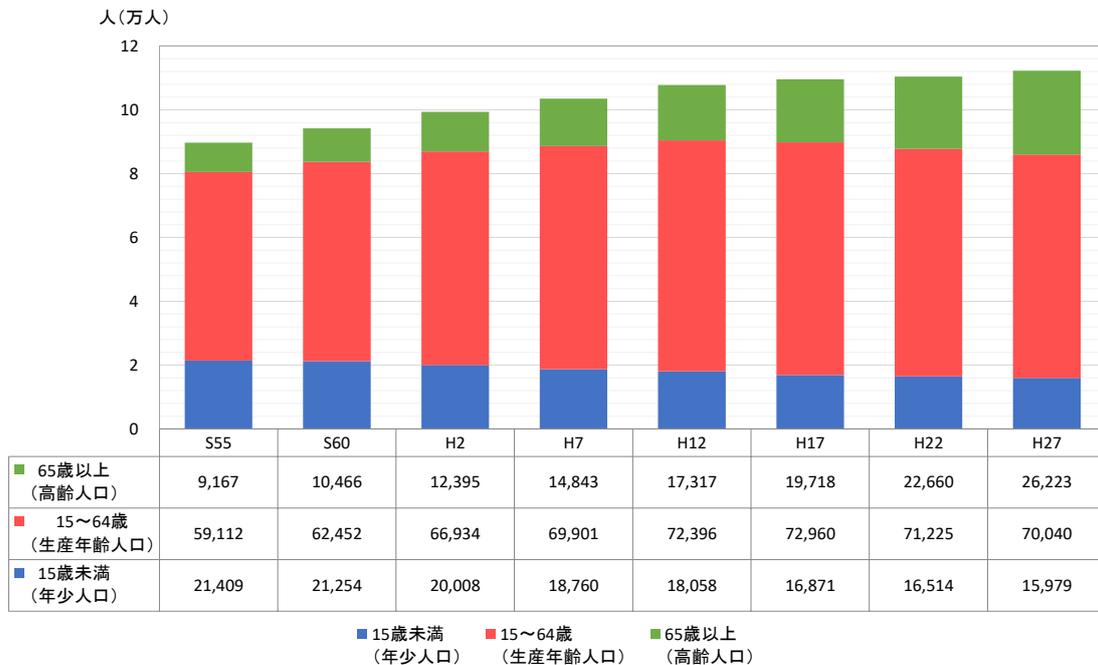


表 年齢 3 区分別人口割合推移

(単位:%)

	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27
65 歳以上	10.2	11.1	12.5	14.3	16.1	18.0	20.5	23.4
15～64 歳	65.9	66.3	67.2	67.5	67.2	66.6	64.5	62.4
15 歳未満	23.9	22.6	20.3	18.1	16.8	15.4	15.0	14.2
計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

※ 計には年齢不詳を含むため、3 区分別人口割合の合計が 100 にならない場合があります

資料：国勢調査

## (2) 人口集中地区

彦根市の人口集中地区（DID）の推移をみると高度経済成長期の昭和45年では、彦根城から南にかけてのJR彦根駅～近江鉄道彦根口駅西側に広がっていましたが、その後、芹川の南側に拡大を続け、平成2年には犬上川北側まで達しました。

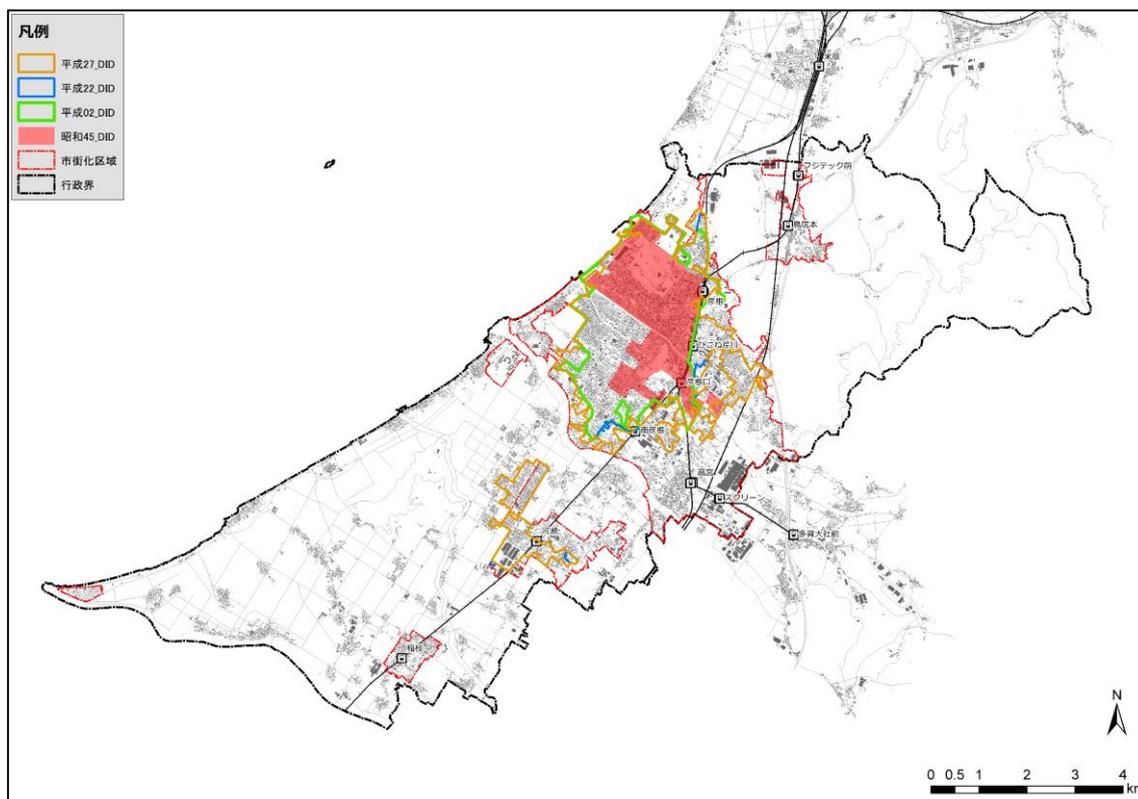
さらに、平成22年にかけては、JR線より東側にゆるやかに拡大、またJR河瀬駅周辺についてもDID地区となりました。

平成27年現在では、DID面積13.1㎡、DID人口約65千人（総人口の約57.1%）となっています。

表 DID人口、面積、人口密度の推移

年	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	人口密度 (人/ha)
平成7年	43,276	9.1	47.6
平成12年	58,986	11.85	49.8
平成17年	60,789	12.23	49.7
平成22年	61,577	12.56	49.0
平成27年	64,905	13.1	49.5

図 DID区域の変遷



資料：国勢調査

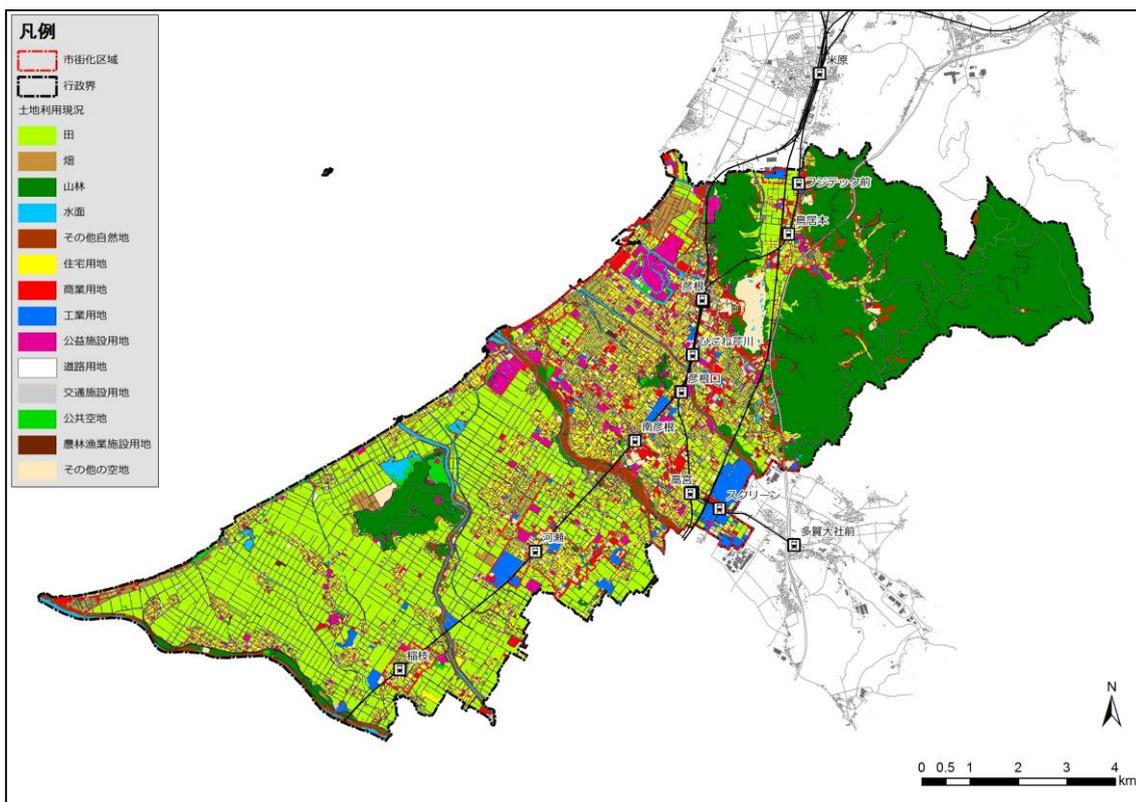
## 1-2 土地利用

### (1) 土地利用現況

彦根市の土地利用現況は下図の通りで、稲枝地域、河瀬地域に農地が、犬上川以北でかつ旧城下町及び彦根駅東以南に宅地（市街地）が、その北側に森林が広がっています。

また、JR 河瀬駅及び同稲枝駅周辺に宅地（市街地）が形成されています。

図 土地利用現況



資料：都市計画基礎調査（平成 25 年）

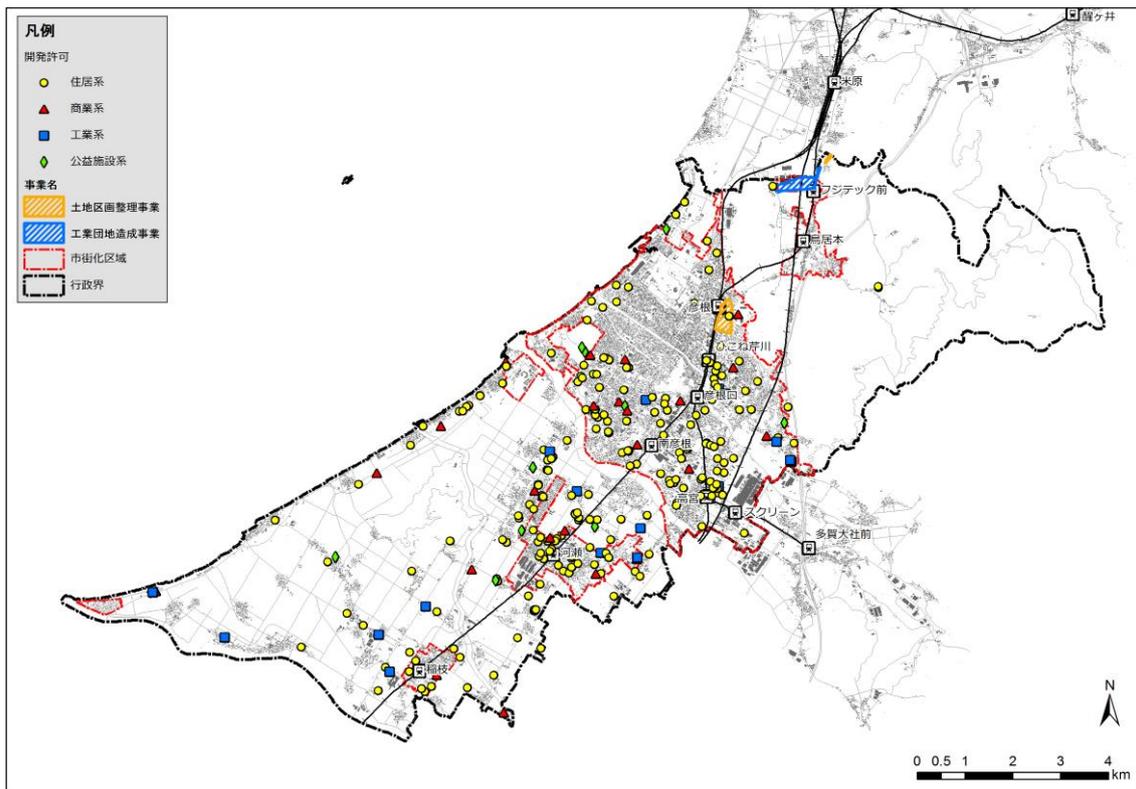
## (2) 開発状況

市街地開発事業及び開発許可、及び建築着工の状況は下図の通りです。

JR 南彦根駅、河瀬駅、稲枝駅周辺その他、近江鉄道高宮駅周辺等で住宅系や商業系の開発が多く見られます。一方で、JR 南彦根駅周辺については、東口で土地区画整理事業が実施されていますが、西口の旧城下町一帯では、ほとんど都市開発が見られません。

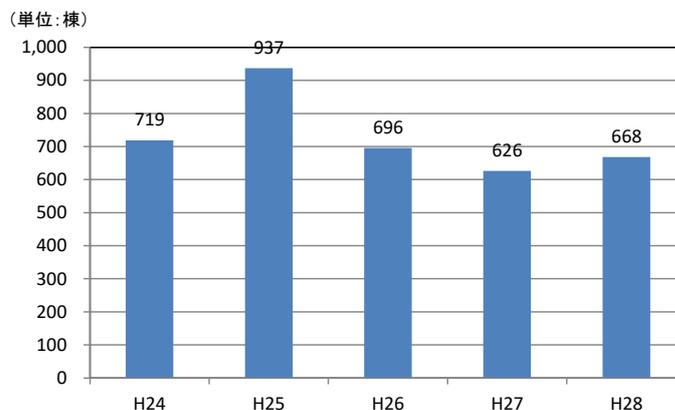
建築着工数は、おおむね年間 600～700 棟で推移しています。

図 開発の状況（平成 19 年～24 年）



資料：都市計画基礎調査（平成 25 年）

図 建築着工の推移（全建築物）

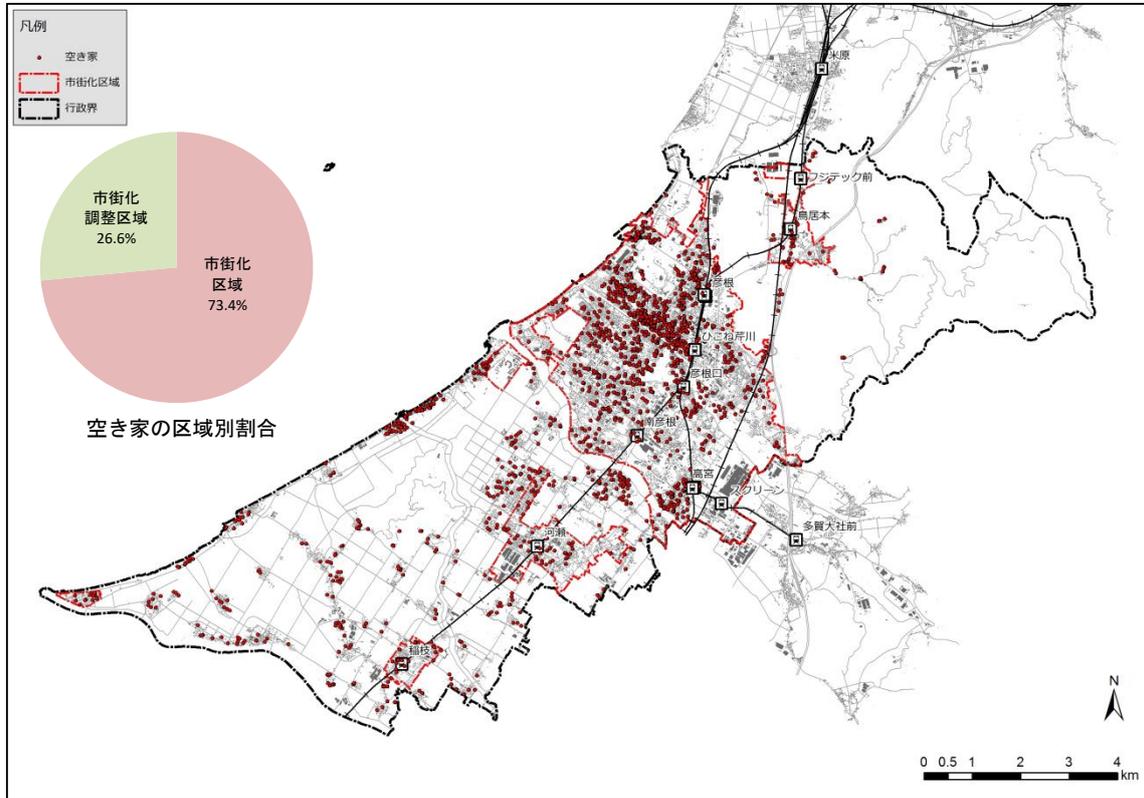


資料：建築着工統計調査

### (3) 空き家の状況

空き家の分布は下図の通りで、市全体の約3/4は市街化区域内に立地しています。

図 空き家の分布

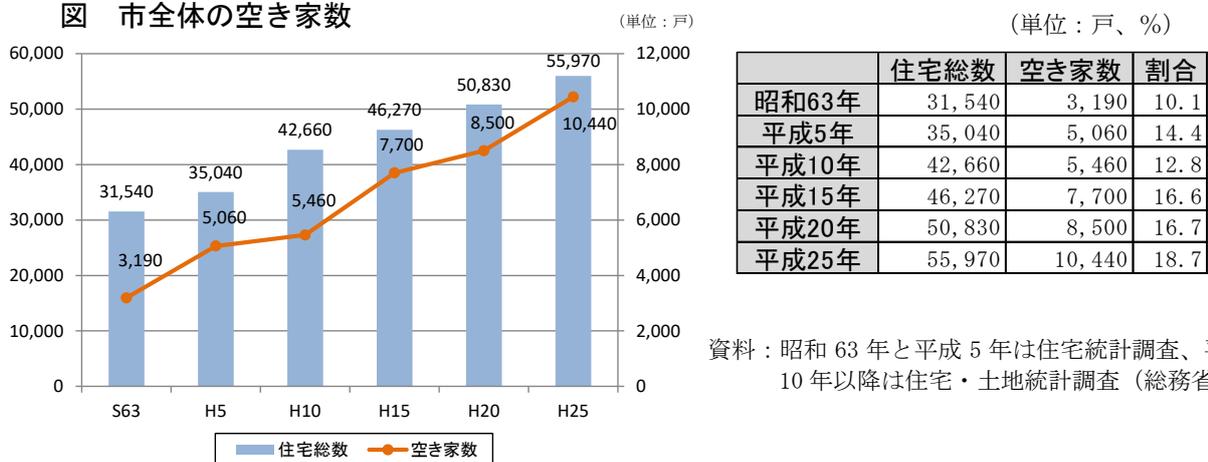


資料：彦根市（平成28年調査）

また、住宅・土地統計調査によると、平成25年の空き家数は約10,440戸で、本市の全住宅数55,970戸に対する空き家数の割合は約18.7%です。

昭和63年以降の25年間の推移を見ると、昭和63年には3,190戸（10.1%）であったことから、空き家数は約3.3倍に増加しています。

図 市全体の空き家数



資料：昭和63年と平成5年は住宅統計調査、平成10年以降は住宅・土地統計調査（総務省）

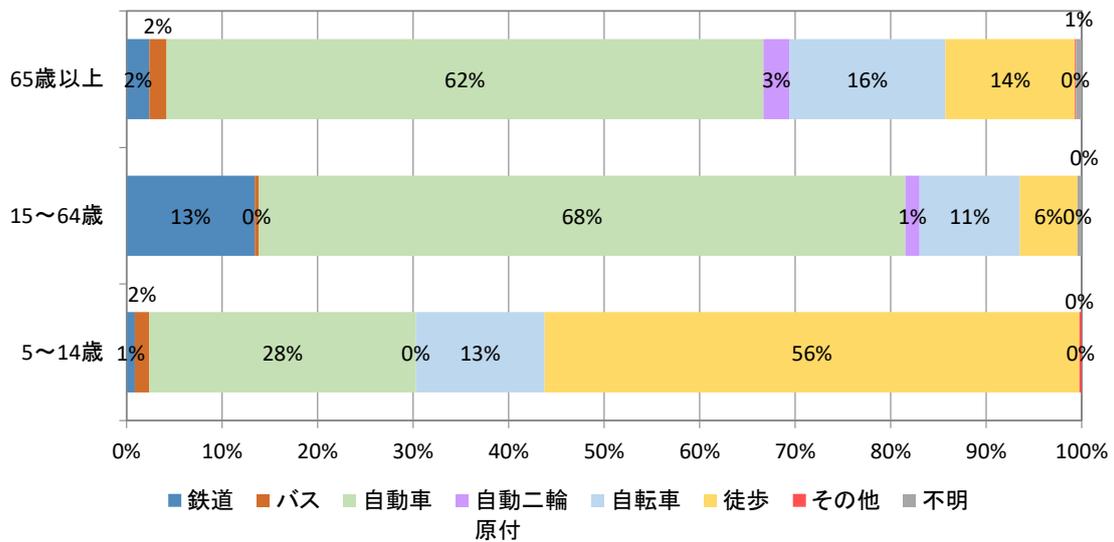
※住宅・土地統計調査では、マンション等の共同住宅についても「空き室」を「空家」として計上しており、戸数ベースのものである。また、サンプル調査であり、結果の数値は推計値である。

### 1-3 都市交通

#### (1) 利用交通手段

年齢区分別に利用交通手段をみると、5～14歳は徒歩の割合が高く、15～64歳、65歳以上では自動車の割合が高くなっています。

図 年齢3区分別代表交通手段分担率



資料：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

## (2) 公共交通網の状況

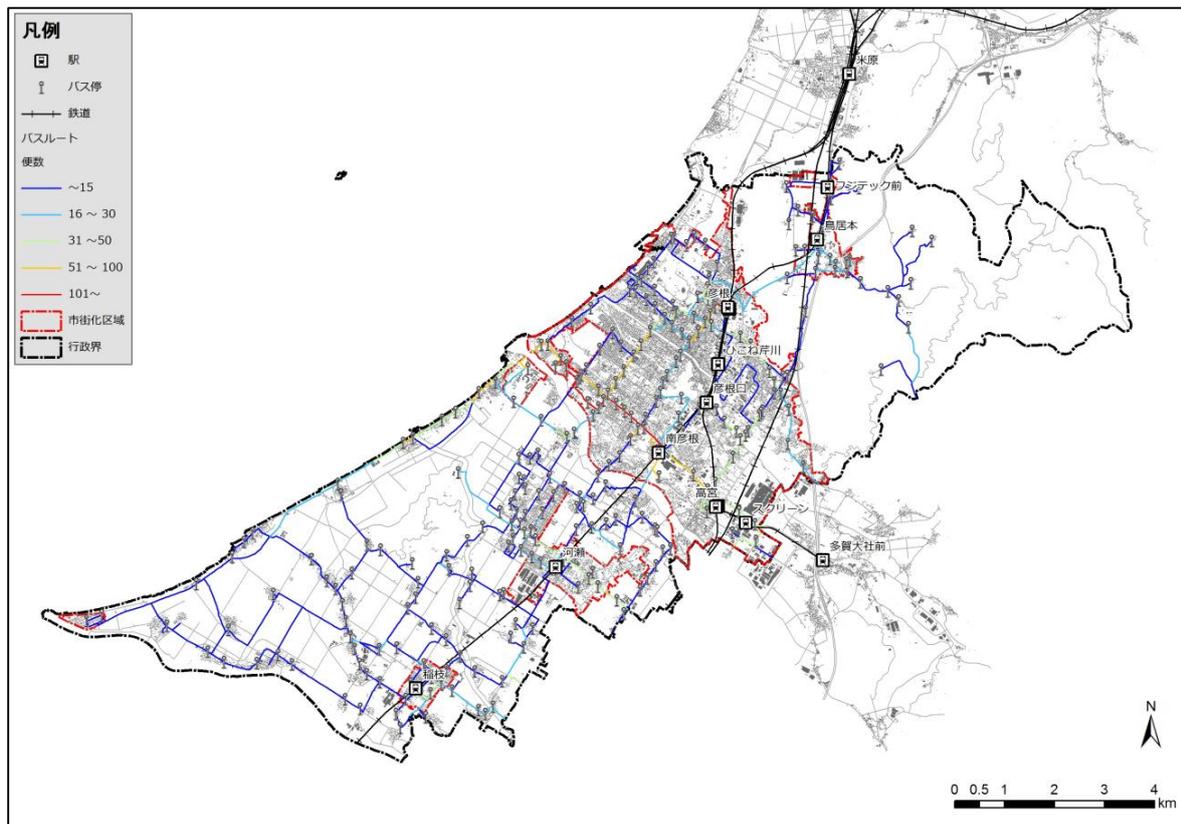
本市内の鉄道及びバスの路線網は下図の通りです。

鉄道は J R 東海道本線（琵琶湖線）、J R 東海道新幹線及び近江鉄道本線及び多賀線（彦根・多賀大社線）が走っており、J R 東海道本線の駅としては、彦根駅、南彦根駅、河瀬駅、稲枝駅の 4 駅、近江鉄道の駅としては本線に彦根駅、フジテック前駅、鳥居本駅、ひこね芹川駅、彦根口駅、高宮駅があり、多賀線にスクリーン前駅の 7 駅が設置されています。

バス路線については、市内に 13 路線（湖国バス 11 路線、彦根観光バス 1 路線）あり、市街地内および周辺集落地内をネットワークしています。

また、主に高齢者や自動車を利用されない方の日常生活に必要な移動の支援を目的に「予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）」が運行されています。

図 公共交通網の現況



資料：彦根市都市交通マスタープラン

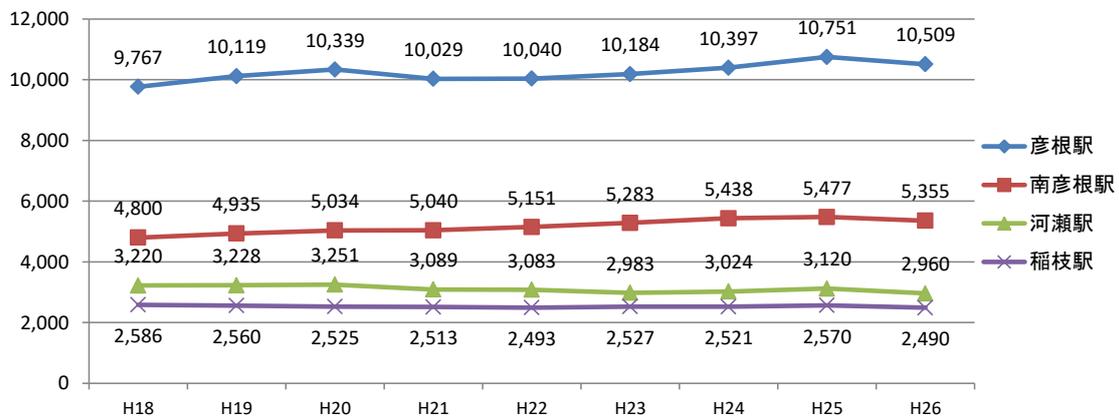
### (3) 利用者数の推移

#### 1) 鉄道

平成26年のJR線の1日平均乗車数をみると、彦根駅が約10,500人で最も多く、次いで南彦根駅が約5,400人、河瀬駅が約3,000人の順となっています。

平成26年の近江鉄道の年間乗客数をみると、彦根駅が約667千人で最も多く、次いでスクリーン駅が199千人、フジテック前駅が約165千人、彦根口駅が約152千人などの順になっています。

図 JR各駅の1日平均乗車数（定期乗車＋定期外）

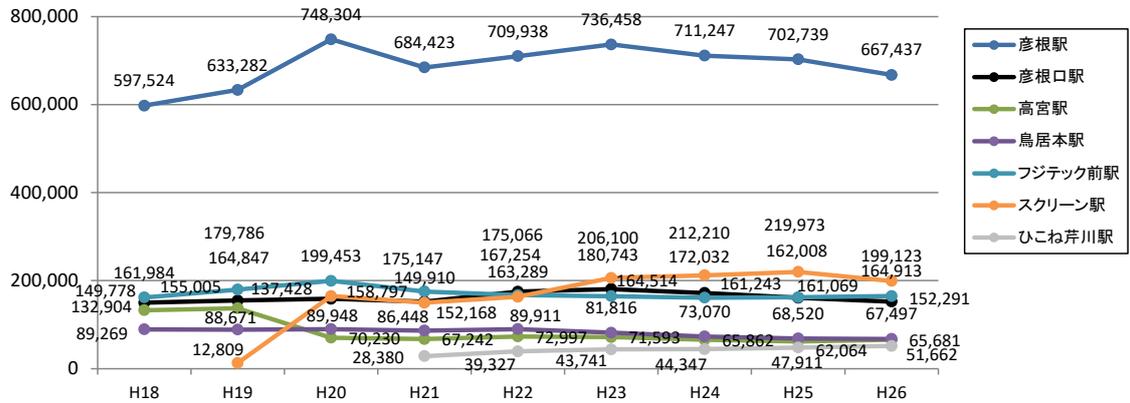


(単位:人)

区分	彦根駅			南彦根駅			河瀬駅			稲枝駅		
	定期乗車	定期外	合計	定期乗車	定期外	合計	定期乗車	定期外	合計	定期乗車	定期外	合計
平成18年度	6,800	2,967	9,767	3,192	1,608	4,800	2,553	667	3,220	2,048	538	2,586
19年度	6,910	3,209	10,119	3,295	1,640	4,935	2,564	664	3,228	2,018	542	2,560
20年度	7,232	3,107	10,339	3,398	1,636	5,034	2,586	665	3,251	1,994	531	2,525
21年度	7,156	2,873	10,029	3,522	1,518	5,040	2,486	603	3,089	2,024	489	2,513
22年度	7,177	2,863	10,040	3,669	1,482	5,151	2,476	607	3,083	1,996	497	2,493
23年度	7,230	2,954	10,184	3,780	1,503	5,283	2,389	594	2,983	2,045	482	2,527
24年度	7,359	3,038	10,397	3,896	1,542	5,438	2,406	618	3,024	2,041	480	2,521
25年度	7,611	3,140	10,751	3,928	1,549	5,477	2,502	618	3,120	2,078	492	2,570
26年度	7,481	3,028	10,509	3,830	1,525	5,355	2,376	584	2,960	2,017	473	2,490

資料：彦根市統計書

図 近江鉄道各駅の年間乗客数（定期乗車＋定期外）



(単位:人)

区分	彦根駅				彦根口駅				高宮駅				鳥居本駅			
	定期乗車	定期外		合計	定期乗車	定期外		合計	定期乗車	定期外		合計	定期乗車	定期外		合計
		乗車	降車			乗車	降車			乗車	降車			乗車	降車	
平成18年度	288,570	167,426	141,528	597,524	85,920	28,904	34,954	149,778	30,870	51,732	50,302	132,904	37,920	21,734	29,615	89,269
19年度	298,141	181,117	154,024	633,282	88,026	30,026	36,953	155,005	39,780	56,919	40,729	137,428	40,710	20,838	27,123	88,671
20年度	327,001	219,496	201,807	748,304	91,830	30,898	36,069	158,797	23,400	28,429	18,401	70,230	44,640	20,039	25,269	89,948
21年度	301,667	204,100	178,656	684,423	92,729	28,041	31,398	152,168	22,711	28,239	16,292	67,242	44,580	17,182	24,686	86,448
22年度	290,775	230,746	188,417	709,938	94,080	40,118	40,868	175,066	24,960	30,549	17,488	72,997	44,760	19,329	25,822	89,911
23年度	270,686	261,914	203,858	736,458	94,182	42,584	43,977	180,743	22,020	31,089	18,484	71,593	38,100	19,195	24,521	81,816
24年度	265,139	247,315	198,793	711,247	92,160	38,954	40,918	172,032	21,349	27,757	16,756	65,862	33,900	17,391	21,779	73,070
25年度	272,189	241,442	189,108	702,739	88,620	35,643	36,806	161,069	21,960	24,203	15,901	62,064	32,130	16,484	19,906	68,520
26年度	258,852	228,969	179,616	667,437	79,020	35,289	37,982	152,291	22,980	25,960	16,741	65,681	34,170	15,255	18,072	67,497

区分	フジテック前駅				スクリーン駅				ひこね芦川駅			
	定期乗車	定期外		合計	定期乗車	定期外		合計	定期乗車	定期外		合計
		乗車	降車			乗車	降車			乗車	降車	
平成18年度	153,870	3,317	4,797	161,984	-	-	-	-	-	-	-	-
19年度	149,887	6,363	23,536	179,786	2,340	2,466	8,003	12,809	-	-	-	-
20年度	140,240	23,912	35,301	199,453	46,530	53,054	65,263	164,847	-	-	-	-
21年度	127,537	19,883	27,727	175,147	32,640	53,024	64,246	149,910	9,637	7,109	11,634	28,380
22年度	113,595	22,120	31,539	167,254	39,900	55,004	68,385	163,289	15,930	9,253	14,144	39,327
23年度	106,832	22,561	35,121	164,514	43,890	72,599	89,611	206,100	18,960	9,612	15,169	43,741
24年度	108,588	20,794	31,861	161,243	39,210	78,316	94,684	212,210	20,790	9,509	14,048	44,347
25年度	110,728	20,456	30,824	162,008	53,100	76,465	90,408	219,973	24,330	9,606	13,975	47,911
26年度	104,993	24,881	35,039	164,913	63,840	61,503	73,780	199,123	27,300	9,996	14,366	51,662

注：スクリーン駅は平成20年3月15日開業、ひこね芦川駅は平成21年4月8日開業

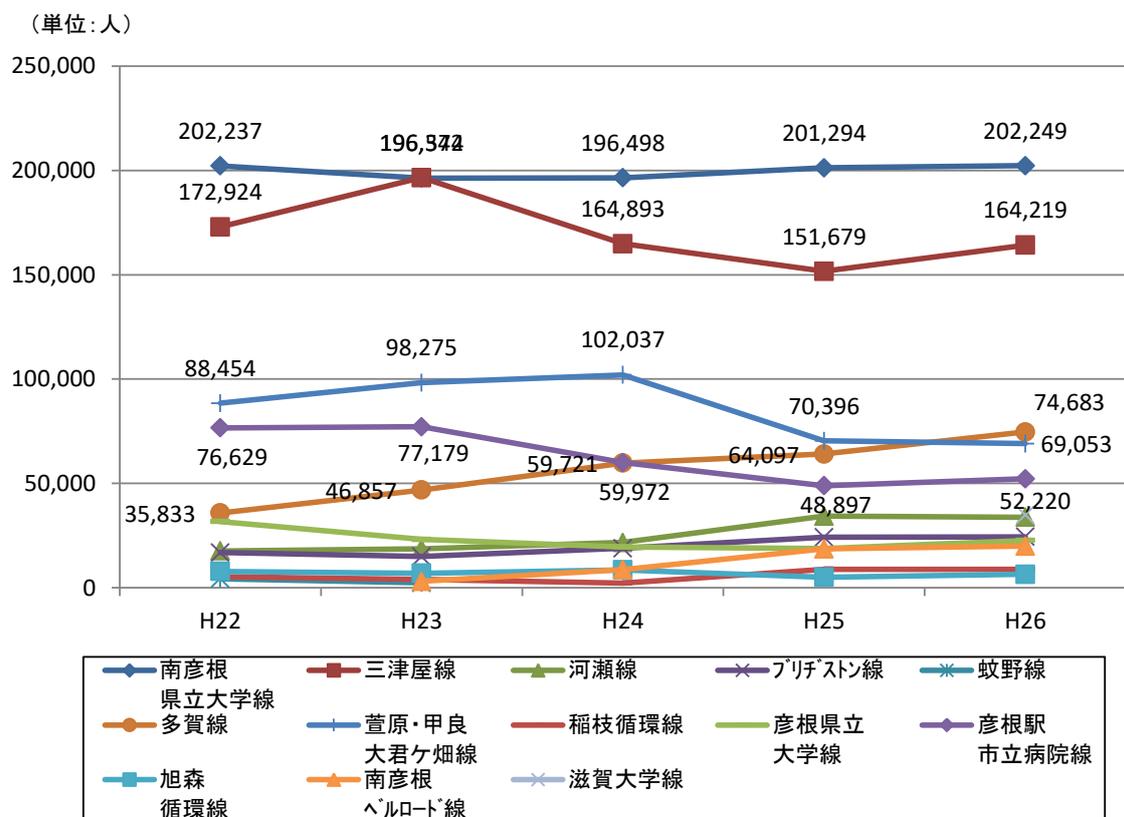
資料：彦根市統計書

## 2) バス、タクシー

平成26年の湖国バス及び彦根観光バスの路線別の年間乗車数をみると、南彦根県立大学線が約202千人で最も多く、次いで三津屋線が約164千人、萱原・甲良大君ヶ畑線が約69千人の順となっており、県立大学への通学路線バスが最も多いのが特色となっています。

「愛のりタクシー」の年間乗車数をみると、甲良線が約4,000人で最も多く、次いで金剛輪寺線が約3,800人、大君ヶ畑線が約3,100人などの順になっています。

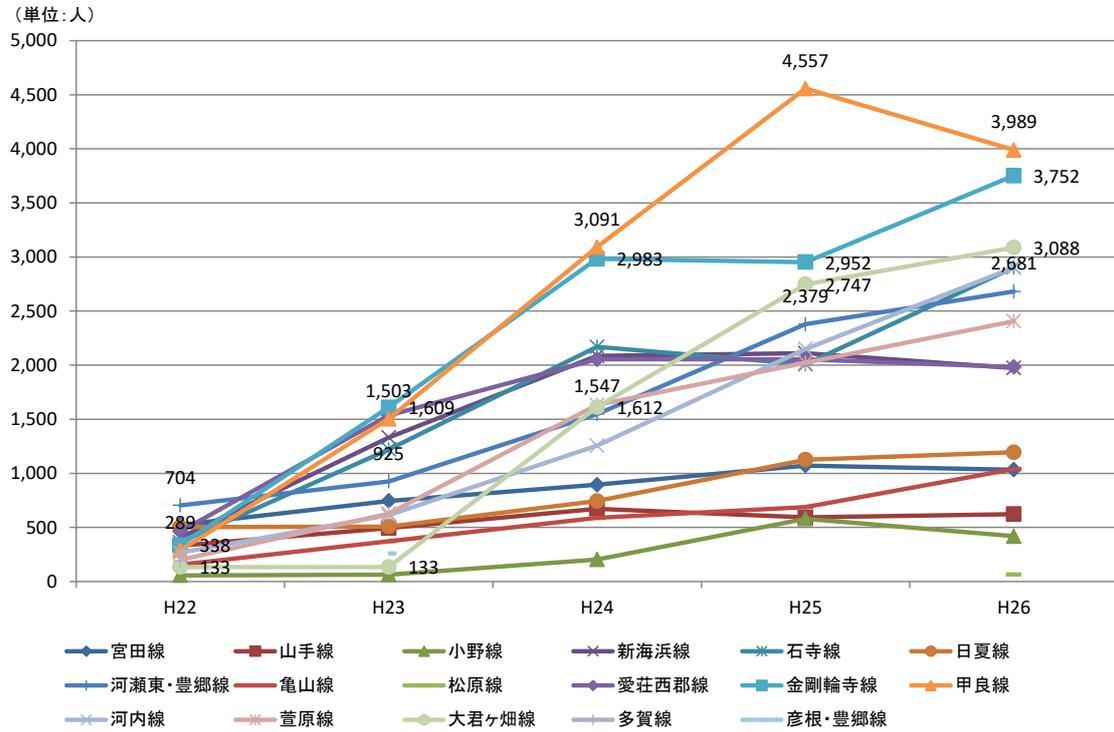
図 バス路線別年間乗車数



区分	総数	南彦根県立大学線	三津屋線	河瀬線	ブリヂストン線	蚊野線	多賀線	萱原・甲良大君ヶ畑線	稲枝循環線	彦根県立大学線	彦根駅市立病院	旭森循環線	南彦根ヘルロード線	滋賀大学線
平成22年度	659,653	202,237	172,924	17,620	16,815	4,322	35,833	88,454	5,264	31,730	76,629	7,825	-	-
23年度	688,198	196,374	196,542	18,599	14,955	2,305	46,857	98,275	3,961	23,140	77,179	6,970	3,041	-
24年度	662,732	196,498	164,893	21,652	18,929	(廃止)	59,721	102,037	2,219	19,560	59,972	8,564	8,687	-
25年度	646,132	201,294	151,679	34,312	24,178	(廃止)	64,097	70,396	8,886	18,759	48,897	5,045	18,589	-
26年度	713,219	202,249	164,219	33,784	24,424	(廃止)	74,683	69,053	8,857	22,635	52,220	6,413	19,897	34,785

資料：彦根市統計書

図 湖東圏愛のりタクシー路線別年間乗車数



区分	総数	宮田線	山手線	小野線	新海浜線	石寺線	日夏線	河瀬東・豊郷線	亀山線	松原線	愛荘西部線	金剛輪寺線	甲良線	河内線
平成22年度	4,921	524	332	57	406	362	502	704	156	-	463	338	289	265
23年度	11,936	745	494	63	1,331	1,220	508	925	372	-	1,536	1,609	1,503	613
24年度	21,531	895	673	203	2,085	2,169	744	1,547	588	-	2,054	2,983	3,091	1,255
25年度	27,039	1,072	592	580	2,111	2,008	1,126	2,379	688	-	2,055	2,952	4,557	2,150
26年度	30,053	1,033	623	419	1,974	2,904	1,194	2,681	1,039	65	1,983	3,752	3,989	2,902
区分	萱原線	大君ヶ畑線	多賀線	彦根・豊郷線										
平成22年度	201	133	189	-										
23年度	627	133	-	257										
24年度	1,632	1,612	-	-										
25年度	2,022	2,747	-	-										
26年度	2,407	3,088	-	-										

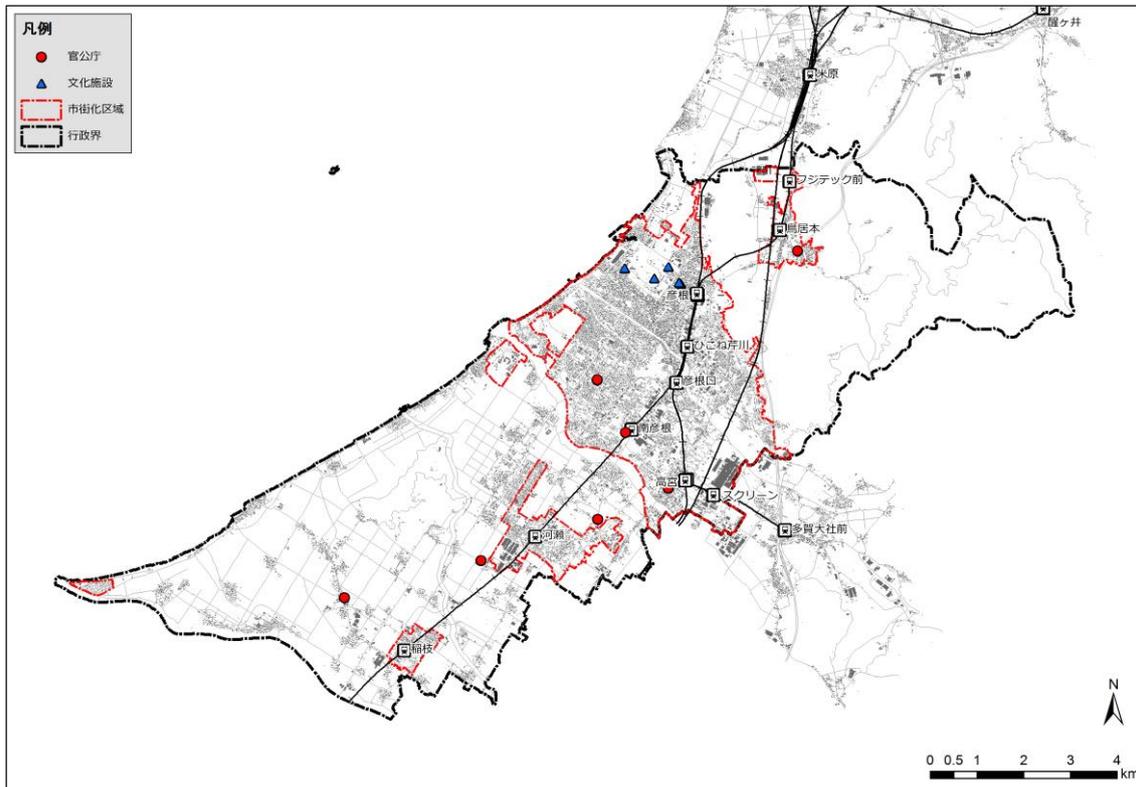
資料：彦根市統計書

## 1-4 主要な都市機能の分布状況

### (1) 公共施設

主な公共施設の分布は下図の通りで、官公庁や文化施設は彦根駅周辺に集中しています。

図 公共施設の分布



資料：国土数値情報

### (2) 生活利便施設

#### ① 商業施設

スーパー、ドラッグストア及びコンビニエンスストアの分布はP. 19の通りで、JR彦根駅や南彦根駅周辺に大型商業施設が立地しています。

#### ② 医療施設

医療施設として、病院及び内科又は外科（整形外科を含む）を有する診療所の分布をP. 19に示します。

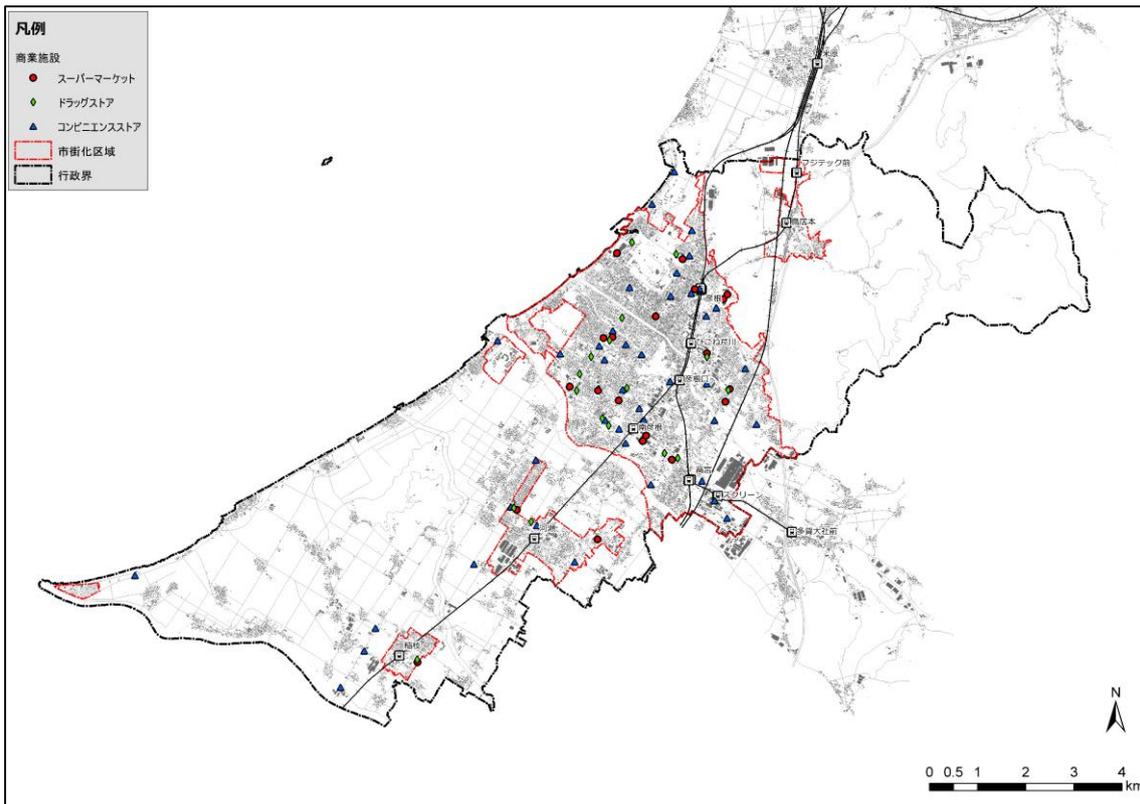
#### ③ 福祉施設

通所系の福祉施設の分布をP. 20に示します。

#### ④ 子育て施設

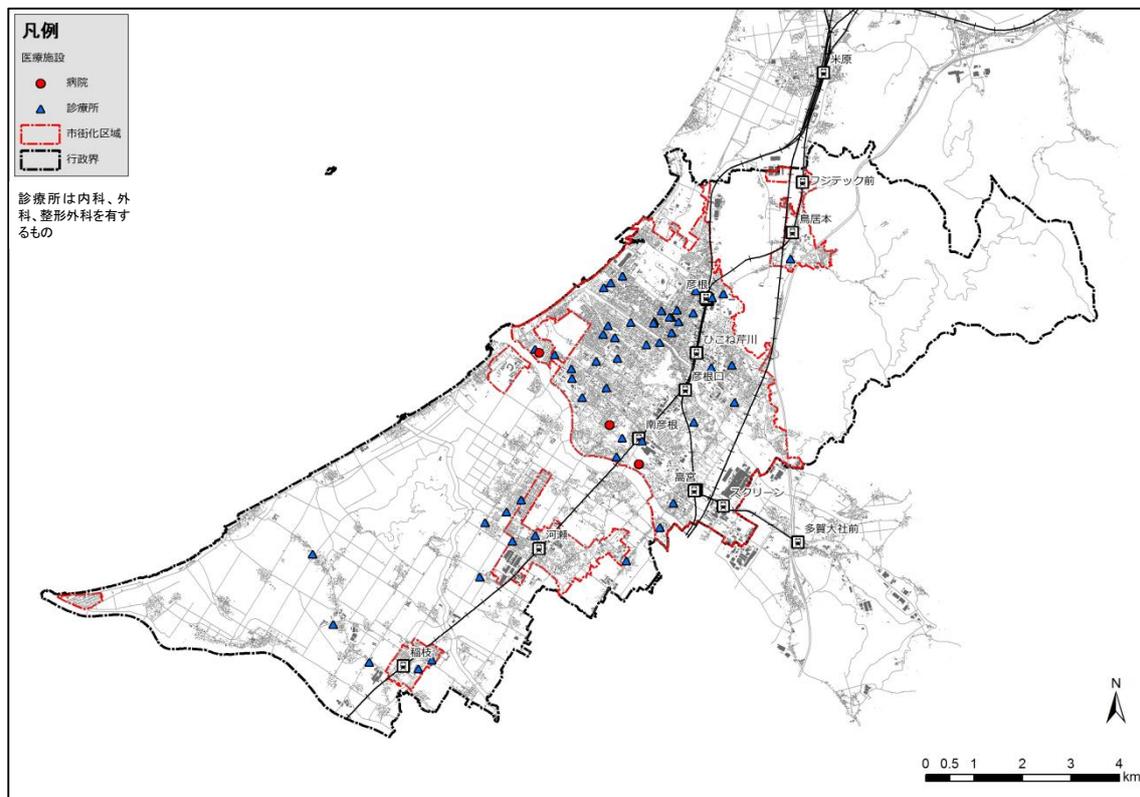
幼稚園、保育所等の子育て施設の分布をP. 20に示します。

図 商業施設の分布



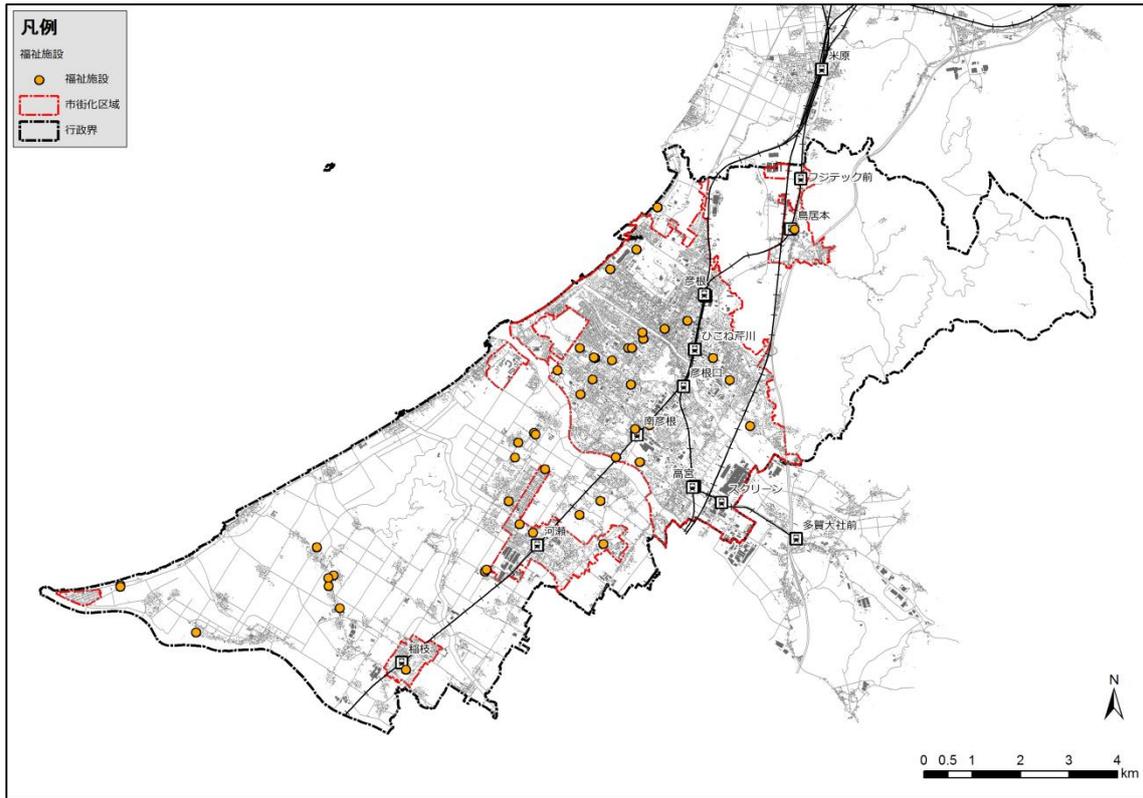
資料：i タウンホームページ

図 医療施設の分布



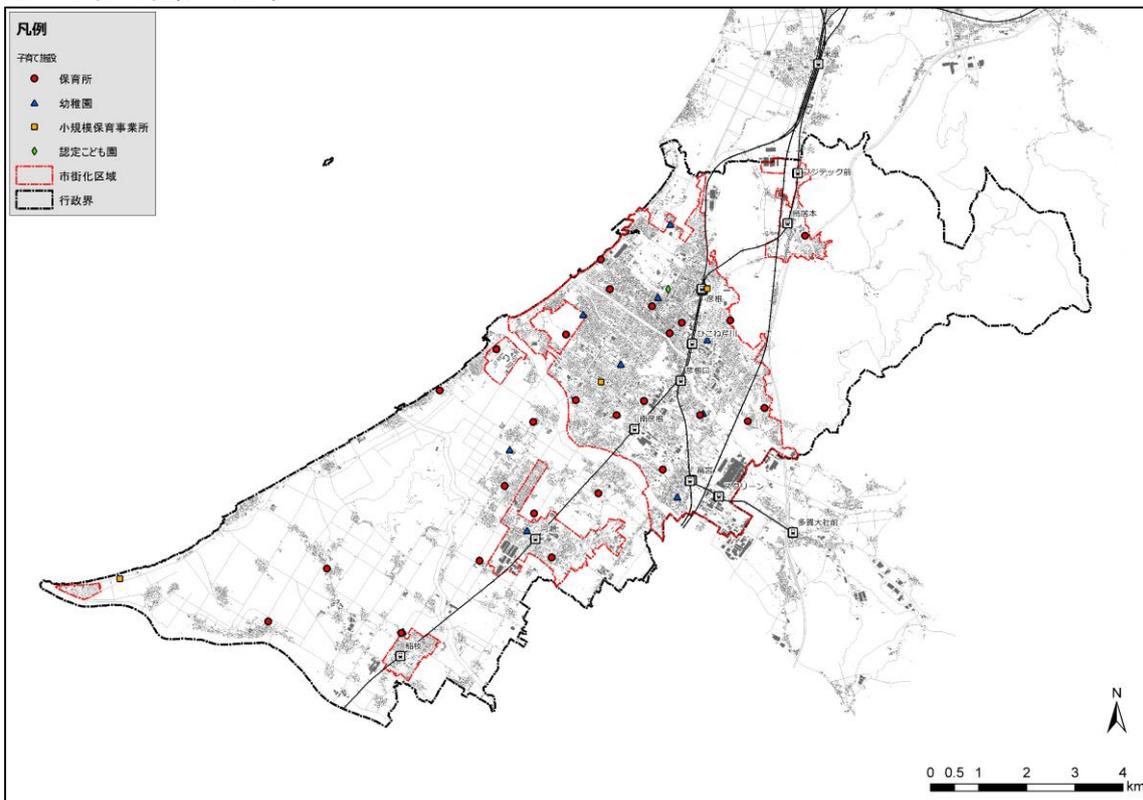
資料：厚生労働省

図 福祉施設の分布



資料：厚生労働省

図 子育て施設の分布



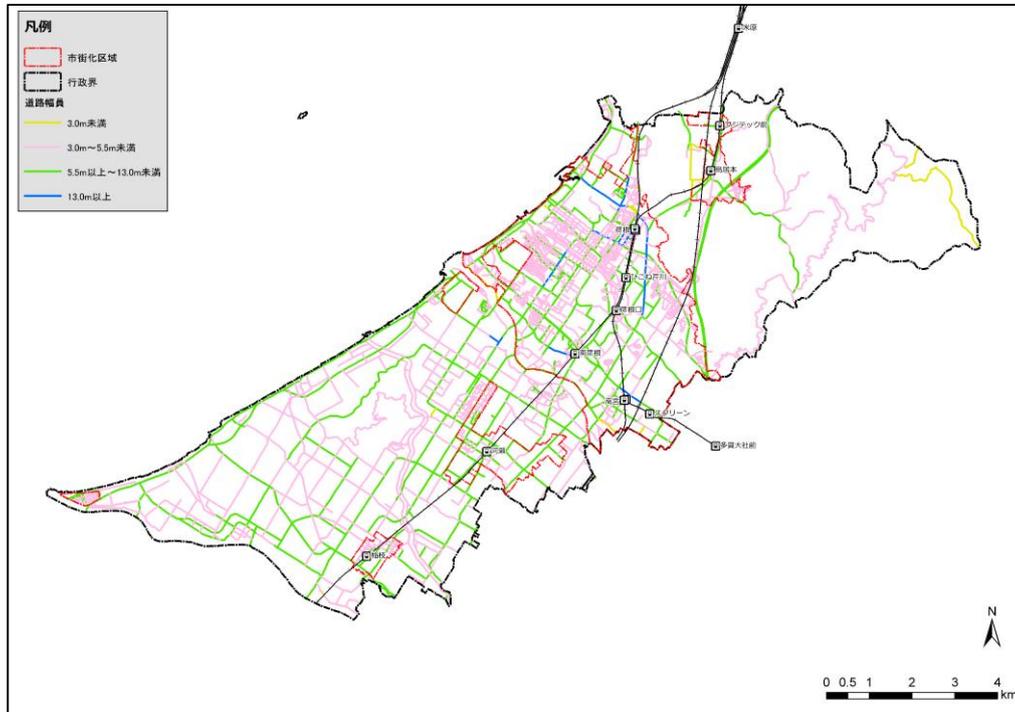
資料：彦根市



## 1-5 都市施設

### (1) 道路幅員

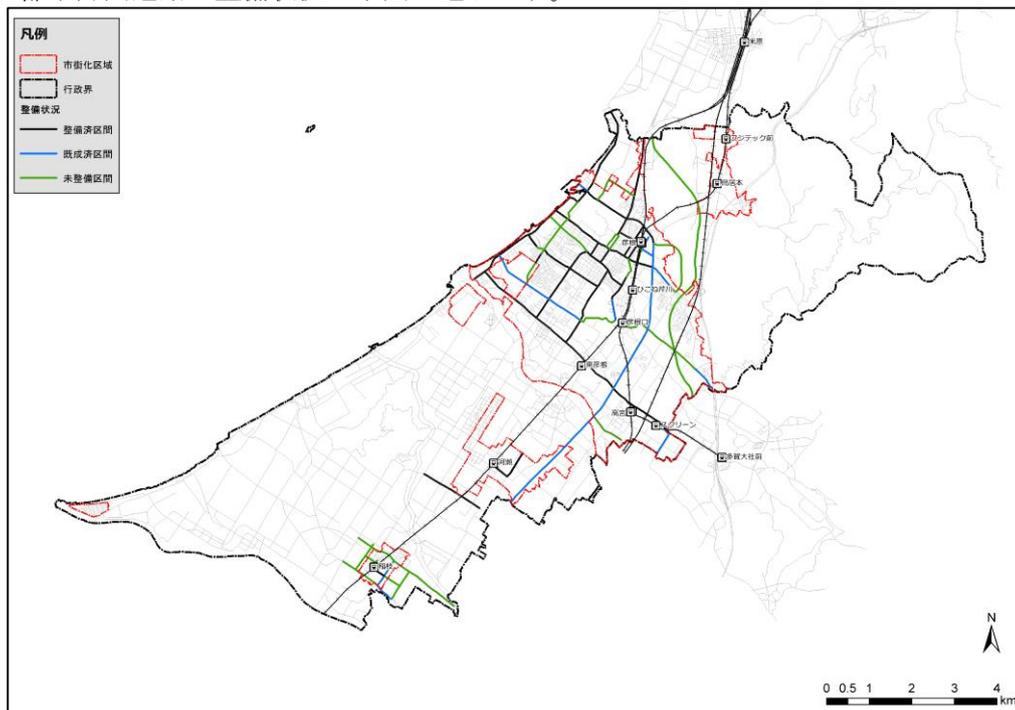
道路幅員の状況は下図の通りで、中心市街地には幅員が 5.5m 未満の細街路が多く見られます。



資料：都市計画基礎調査（平成 25 年）

### (2) 都市計画道路

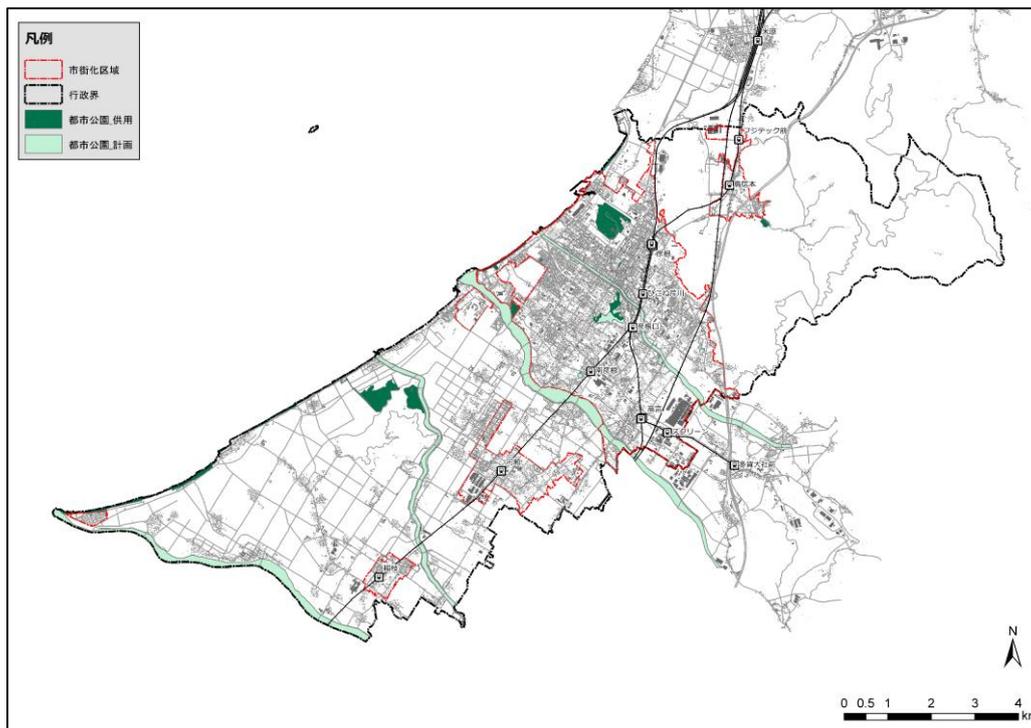
都市計画道路の整備状況は下図の通りです。



資料：彦根市

### (3) 都市計画公園

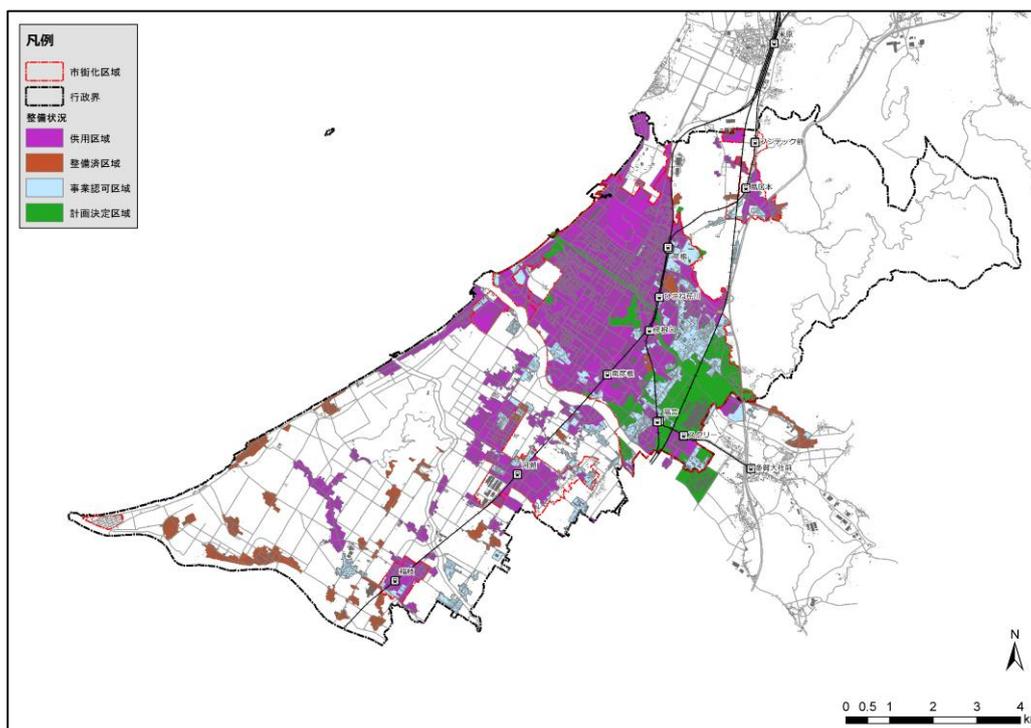
都市公園の整備状況は下図の通りです。



資料：都市計画基礎調査（平成 25 年）

### (4) 下水道

都市公園の整備状況は下図の通りで、中心市街地や河瀬、稲枝駅周辺地域は、おおむね下水道が整備されています。



資料：都市計画基礎調査（平成 25 年）

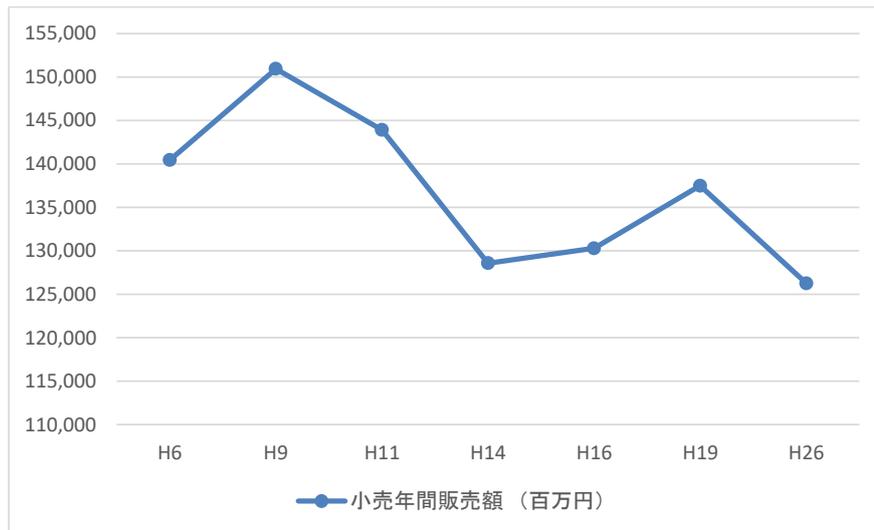
## 1-6 経済活動

### (1) 小売業年間販売額

平成26年の本市の小売業年間販売額は約1,260億円となっています。

過去20年間の推移を見てみると、平成6年には約1,400億円でしたが、概して減少傾向を示しています。

図 小売業年間販売額の推移



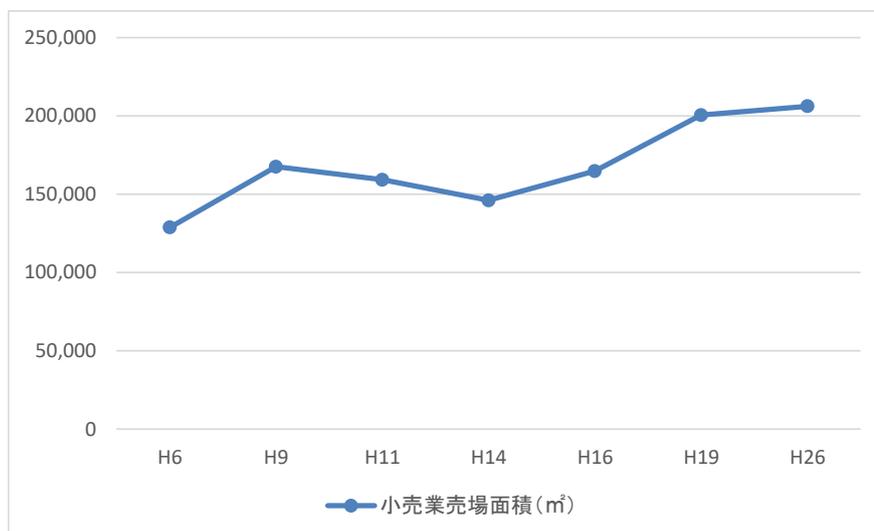
資料：商業統計調査

### (2) 小売業売場面積

平成26年の本市の小売業売場面積は約21万㎡となっています。

過去20年間の推移をみると、平成6年には約13万㎡でしたが、増加傾向を示し、約8万㎡の増床となっています。

図 小売業売り場面積の推移



資料：商業統計調査

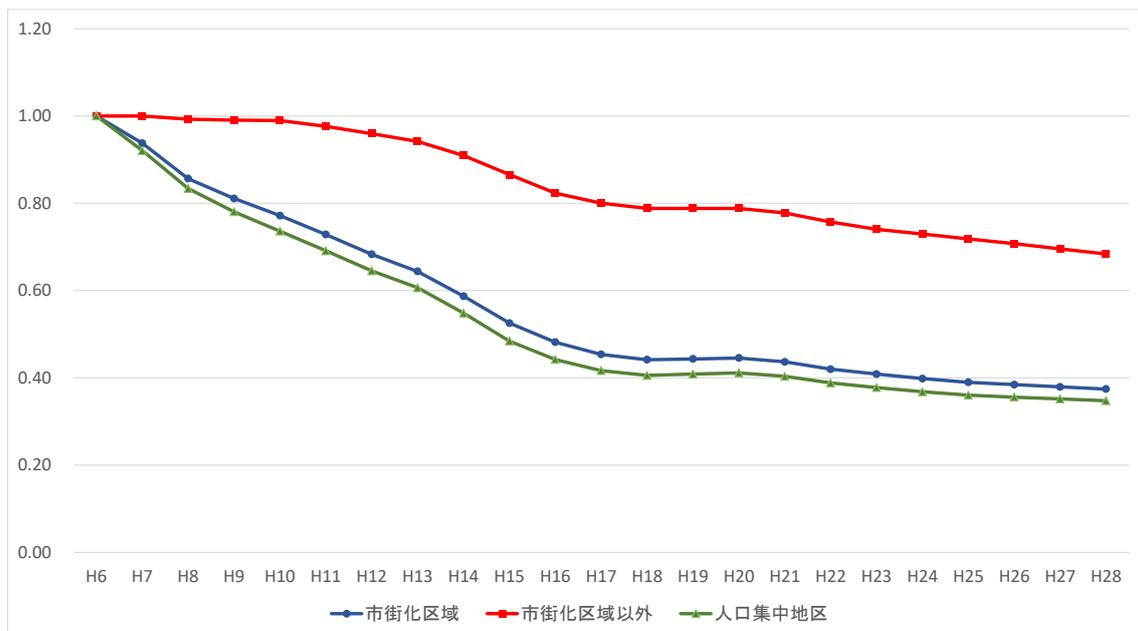
## 1-7 地価

平成初期(平成6年)からの地価の推移をみると、一貫して下落傾向となっています。

平成28年現在では、市街化区域の平均で約57,100円/㎡(平成6年の37%)、市街化区域以外の平均で約19,900円/㎡(同68%)、人口集中地区で約64,300円(同35%)となっており、平成6年対比では、市街化区域や人口集中地区で4割弱に下落しています。

■市街化区域、市街化区域以外及び人口集中地区の地価の推移(平均)

年	市街化区域		市街化区域以外		人口集中地区	
	(円/㎡)	H6=1	(円/㎡)	H6=1	(円/㎡)	H6=1
平成6年	152,689	1.00	29,040	1.00	184,888	1.00
7年	143,133	0.94	29,040	1.00	170,156	0.92
8年	130,752	0.86	28,820	0.99	154,156	0.83
9年	123,819	0.81	28,760	0.99	144,288	0.78
10年	117,819	0.77	28,740	0.99	136,094	0.74
11年	111,185	0.73	28,340	0.98	127,756	0.69
12年	104,293	0.68	27,860	0.96	119,244	0.64
13年	98,293	0.64	27,340	0.94	112,119	0.61
14年	89,622	0.59	26,400	0.91	101,356	0.55
15年	80,226	0.53	25,140	0.87	89,506	0.48
16年	73,533	0.48	23,900	0.82	81,731	0.44
17年	69,256	0.45	23,240	0.80	77,025	0.42
18年	67,404	0.44	22,880	0.79	74,981	0.41
19年	67,681	0.44	22,880	0.79	75,519	0.41
20年	67,993	0.45	22,880	0.79	76,044	0.41
21年	66,674	0.44	22,580	0.78	74,581	0.40
22年	64,104	0.42	21,980	0.76	71,781	0.39
23年	62,374	0.41	21,500	0.74	69,850	0.38
24年	60,800	0.40	21,180	0.73	68,056	0.37
25年	59,526	0.39	20,860	0.72	66,625	0.36
26年	58,704	0.38	20,540	0.71	65,756	0.36
27年	57,900	0.38	20,200	0.70	65,006	0.35
28年	57,130	0.37	19,860	0.68	64,250	0.35



資料：都道府県公示地価、基準値地価(国土交通省)

## 1-8 災害

### (1) 地震

明治以降の滋賀県下に大きな被害をもたらした地震（彦根で震度5以上）について見たものが下表です。平成7年の兵庫県南部地震以降、滋賀県で地震による人的被害や構造物等に被害はありません。

表 明治以降滋賀県下に被害をもたらした地震（彦根で震度5以上）

発生日月	地震名	彦根の震度	滋賀県の被害状況等
明治42年 8月14日	江濃（姉川）地震	6	死者35人、負傷者643人 家屋全壊（非住家含む）2,192戸 家屋半壊（非住家含む）5,985戸
昭和19年 12月7日	東南海地震	5	負傷者1人、家屋全壊（非住家含む）16戸、家屋半壊（非住家含む）33戸
昭和21年 12月21日	南海地震	5	死者3人、負傷者1人、 家屋全壊9戸、家屋半壊23戸
平成7年 1月17日	兵庫県南部地震	5	負傷者1人、軽傷者8人、 家屋一部損壊91戸

資料：彦根市地域防災計画（平成28年度）

### (2) 風水害

平成以降の本市における風水害についてみると、愛知川・犬上川・芹川・矢倉川等での溢水、発達した大規模な積乱雲による大雨での家屋浸水などが発生しています。

表 彦根市における平成以降の風水害

発生日月	雨量・風速等	災害・被害状況概要
平成2年9月	総雨量 190mm 日雨量 172mm (9/19)	雨台風による河川溢水等や用水等の内水氾濫により床上浸水27戸・床下浸水224戸など
平成6年9月	総雨量 117mm 日雨量 115.5mm (9/29)	大雨による河口侵食。突風により家屋の半壊1戸、山門の倒壊。床下浸水17戸など
平成13年7月	日雨量 64mm 時間最大雨量 63.5mm	大雨による家屋浸水の被害。床上浸水4戸、床下浸水344戸など
平成25年9月	総雨量 276mm (山間部) 総雨量 170mm (平野部)	記録的な大雨となり、豊郷町を除く県内全域に大雨特別警報。床下浸水4戸など

資料：彦根市地域防災計画（平成28年度）

### (3) その他の災害

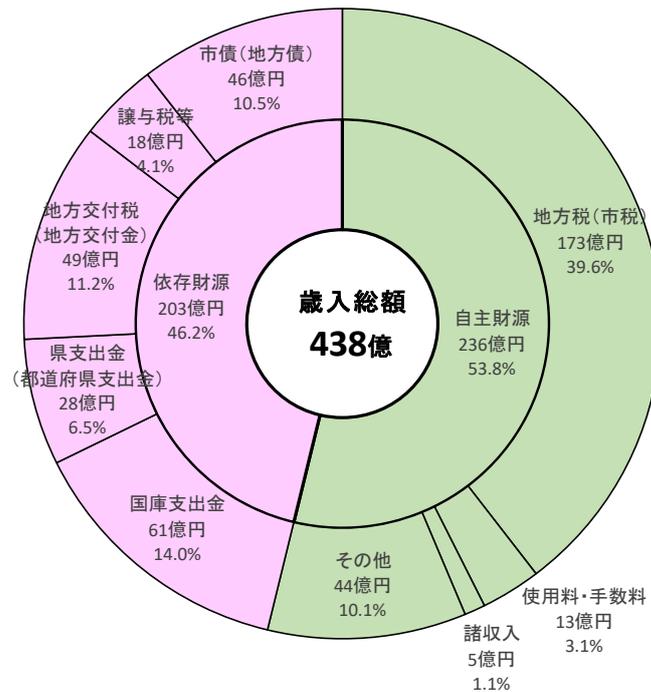
その他の災害としては、雪害や市街地火災等がありますが、前者では昭和59年の豪雪、後者については明治以降大規模な延焼火災は発生していません。

## 1-9 財政

### (1) 歳入

平成26年の彦根市の歳入総額は438億円で、そのうち自主財源は236億円(53.8%)、依存財源は203億円(46.2%)で約半々となっています。

#### ■財源別歳入額（平成26年）

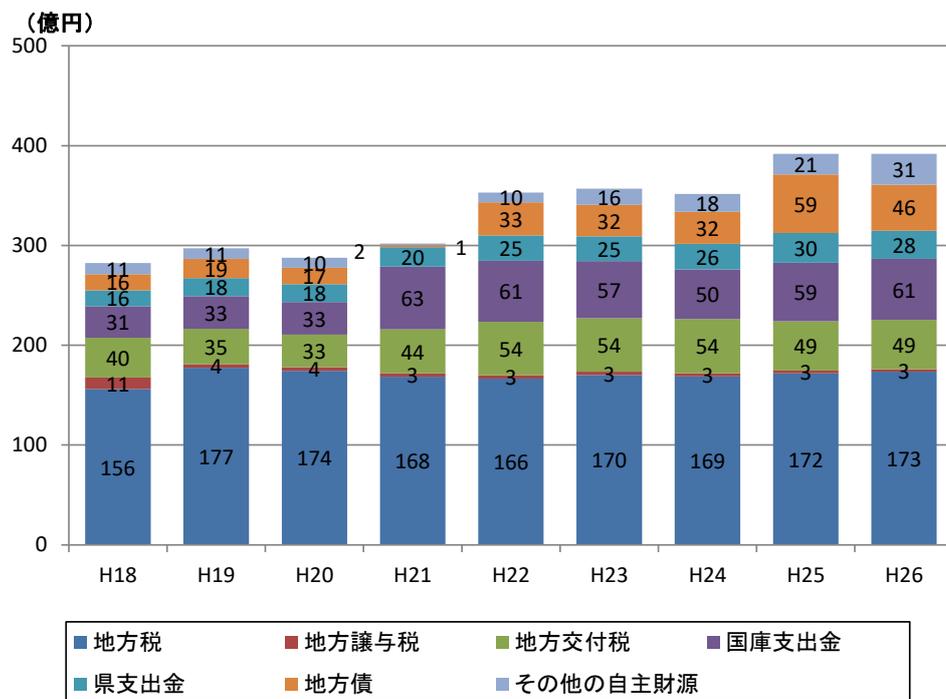


	歳入額	割合	合計	
<b>自主財源</b>			236億円	53.8%
地方税(市税)	173億円	39.6%		
使用料・手数料	13億円	3.1%		
諸収入	5億円	1.1%		
其他	44億円	10.1%		
<b>依存財源</b>			203億円	46.2%
国庫支出金	61億円	14.0%		
県支出金 (都道府県支出金)	28億円	6.5%		
地方交付税 (地方交付金)	49億円	11.2%		
譲与税等	18億円	4.1%		
市債(地方債)	46億円	10.5%		
<b>歳入合計</b>			438億円	

資料：地方財政状況調査関係資料「決算カード」（総務省）

平成18年からの約10年間の歳入の推移を見ると、歳入決算額は全体として増加傾向にあり、平成18年に337億円であったものが平成26年には438億円と101億円の増加となっています。その内訳を見ると、国庫支出金、県支出金及び地方債が増加の主要因となっています。

### ■財政歳入額の推移



(単位：億円)

	歳入 決算額	地方税	地方 譲与税	地方 交付税	負担金	使用料	手数料	国庫 支出金	県支出金	地方債	その他の 自主財源*
平成18年	337	156	11	40	10	6	4	31	16	16	11
19年	355	177	4	35	9	6	4	33	18	19	11
20年	356	174	4	33	8	10	4	33	18	17	10
21年	395	168	3	44	8	10	3	63	20	2	1
22年	408	166	3	54	8	10	3	61	25	33	10
23年	402	170	3	54	9	11	3	57	25	32	16
24年	397	169	3	54	10	10	3	50	26	32	18
25年	437	172	3	49	10	10	3	59	30	59	21
26年	438	173	3	49	10	10	3	61	28	46	31

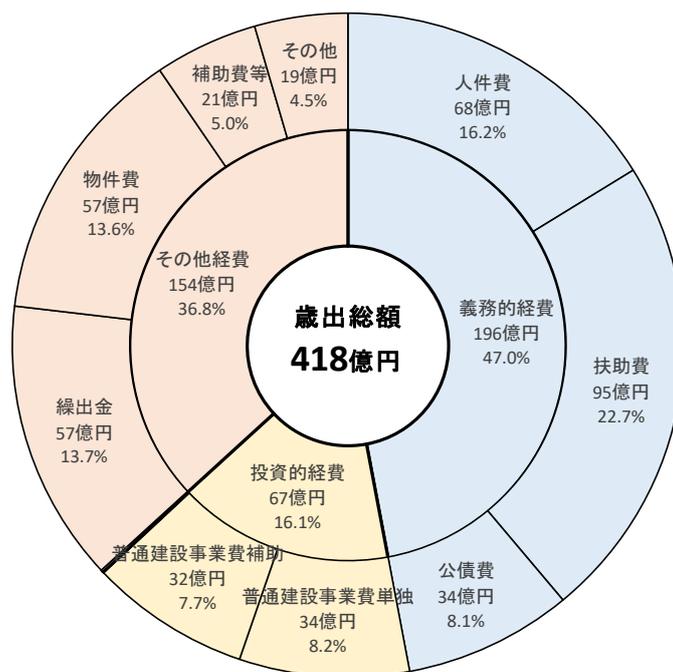
\*その他の自主財源＝財産収入＋寄附金＋繰越金

資料：地方財政状況調査関係資料「決算カード」(総務省)

## (2) 歳出

平成 26 年の彦根市の歳出総額は 418 億円で、内訳を見ると、義務的経費は 196 億円 (47.0%)、投資的経費は 67 億円 (16.1%)、その他経費が 154 億円 (36.8%) となっています。

### ■性質別歳出額 (平成 26 年)



	歳出額	割合	合計	
<b>義務的経費</b>			196億円	47.0%
人件費	68億円	16.2%		
扶助費	95億円	22.7%		
公債費	34億円	8.1%		
<b>投資的経費</b>			67億円	16.1%
普通建設事業費単独	34億円	8.2%		
普通建設事業費補助	32億円	7.7%		
災害復旧事業費	0億円	0.1%		
その他投資的経費	0億円	0.1%		
<b>その他経費</b>			154億円	36.8%
繰出金	57億円	13.7%		
物件費	57億円	13.6%		
補助費等	21億円	5.0%		
その他	19億円	4.5%		
<b>歳入合計</b>			418億円	

資料：地方財政状況調査関係資料「決算カード」(総務省)

平成18年からの約10年間の歳出の推移を見ると、歳出総額は全体として増加傾向ですが、平成21年以降は400億円前後で推移しています。

その内訳を見ると、扶助費は大きく増加していますが、公債費は平成24年から平成26年にかけてはほぼ一定です。投資的経費は平成22年～23年にかけて一度減少しましたが、それ以降徐々に増加しています。

### ■ 性質別歳出額の推移

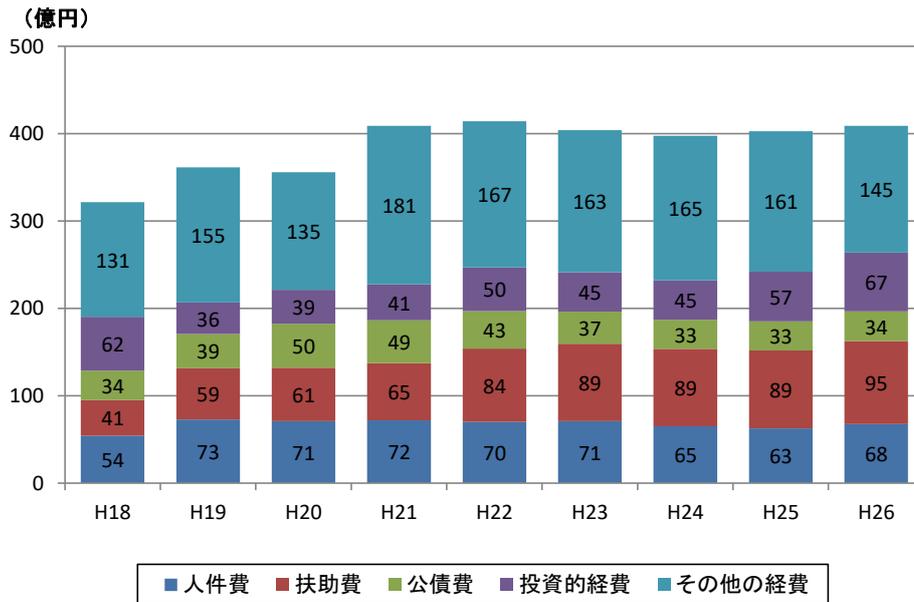


表 性質別歳出額の推移 (単位：億円)

	歳出総額	人件費	扶助費	公債費	投資的経費*	その他の経費**
平成18年	334	54	41	34	62	131
19年	355	73	59	39	36	155
20年	351	71	61	50	39	135
21年	387	72	65	49	41	181
22年	394	70	84	43	50	167
23年	385	71	89	37	45	163
24年	379	65	89	33	45	165
25年	412	63	89	33	57	161
26年	418	68	95	34	67	145

\* 投資的経費＝普通建設事業費＋災害復旧事業費＋失業対策事業費

\*\* その他の経費＝物件費＋維持補修費＋補修費等＋積立金＋出資金＋貸付金＋繰出金＋前年度繰上充  
 用金

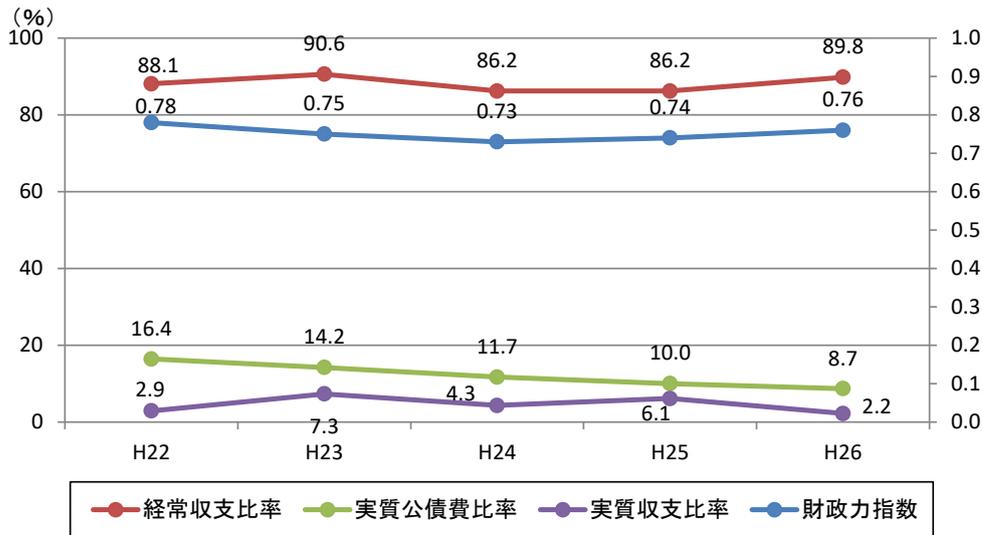
資料：地方財政状況調査関係資料「決算カード」(総務省)

### (3) 財政構造

平成 26 年の財政構造を主要な指標でみると、経常収支比率が 89.8%、財政力指数が 0.76、実質交際費率が 8.7%、実質収支比率が 2.2%となっています。

平成 22 年以降の推移を見ると、経常収支比率はおおむね 90%弱で推移していること、実質公債費比率が縮小傾向にあり、平成 26 年では 8.7%と 10%を下回ったこと、また財政力指数も横ばいで推移していることなど、健全性は維持しているといえます。

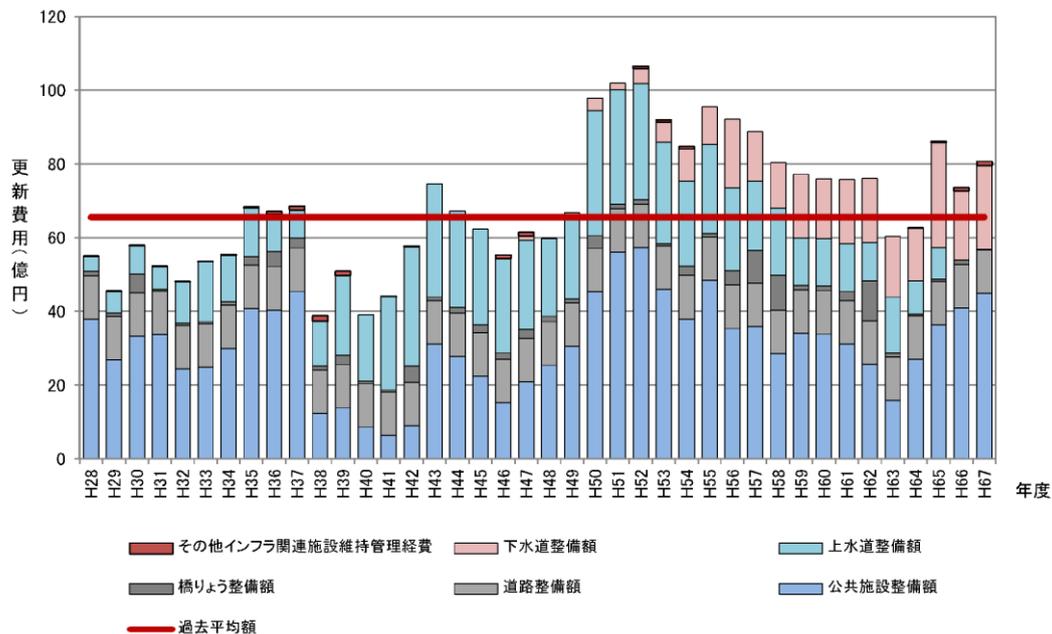
#### ■財政構造の推移



資料：平成 26 年度 財政状況資料集（彦根市財政課）

### (4) 公共施設等の更新に伴う将来負担

今後 40 年間で公共施設等の更新に伴う費用は、1 年あたり平均で 68.9 億円と試算され、過去 5 年間の平均と比較して毎年約 3.4 億円もの追加費用が必要になると考えられます。



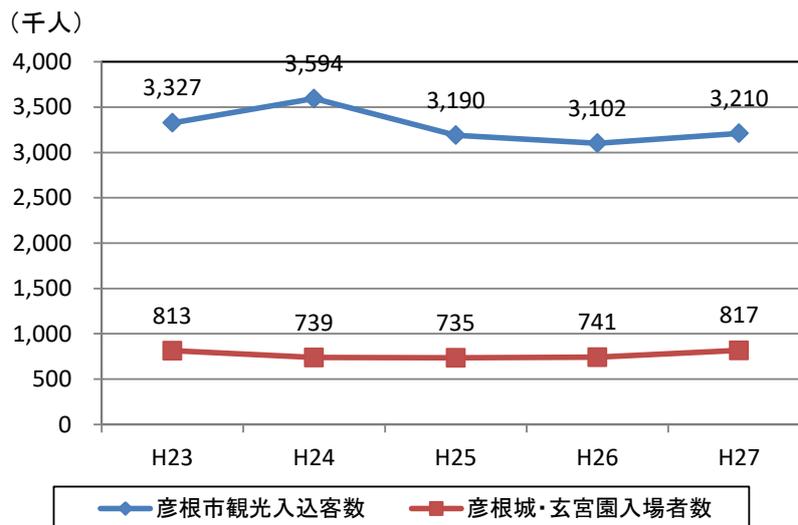
資料：彦根市公共施設等総合管理計画

## 1-10 その他の地域資源

### (1) 観光

彦根市の観光入込客数は、おおむね年間 300 万人で推移しています。また、彦根市を代表する観光地でもある彦根城は、滋賀県内でも 6 番目に多い入込客数となっています。(平成 27 年度滋賀県観光入込客統計調査書による)

#### ■彦根市の観光客数の推移

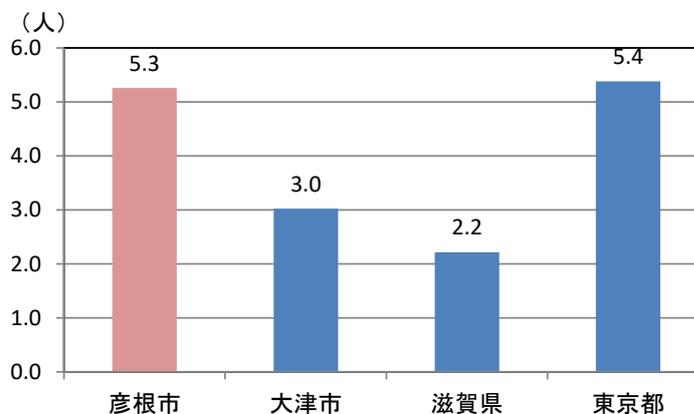


資料：滋賀県観光入込客統計調査書、彦根市統計

### (2) 学生数の状況

彦根市内には、滋賀大学、滋賀県立大学、聖泉大学、ミシガン州立大学連合日本センターが立地しており、在学者数は約 6,000 人にも及びます。これを人口当たりになると、滋賀県平均を大きく上回り、東京都平均とほぼ同じ水準となっています。

#### ■市民 100 人当りの学生数 (平成 29 年)



資料：滋賀県、東京都統計書

## 1-11 上位・関連計画

### ■彦根市総合計画 基本構想

#### (1) 策定年

平成 23 年 3 月

#### (2) 将来人口

##### 1) 定住人口

目標年次である平成 32 年（2020 年）にはおおむね 113,000 人になると予測しています。



出典：彦根市総合計画基本構想（昭和 40 年から平成 17 年までは国勢調査、平成 21 年は住民基本台帳プラス外国人登録者（8 月末））

#### (3) 基本構想のコンセプト

風格と魅力ある都市の創造

(4) 重点的な取組



- 低炭素を意識した持続可能なまちを築く  
市の率先した活動から市民の行動を促し、その輪を広げながら、低炭素社会の実現に向けた持続可能なまちづくりに取り組みます。
- 文化財を生かしたまちづくりを進める  
貴重な文化財を守り、彦根城の世界遺産登録を推進するとともに、情緒や風情のある歴史的風致を維持向上させ、彦根ならではの風格ある歴史まちづくりに取り組みます。
- 安全で安心な暮らしを守る  
最も優先すべき市民の生命が守られ、安心した生活が送れるよう、自助・共助・公助の役割分担のもと、効果的な手法を選択して安全・安心のまちづくりに取り組みます。
- 資源を生かした魅力ある産業・交流を創り出す  
本市の強みである観光産業を伸ばすとともに、まちの魅力となる新たな地場産業の創出に向けた人材育成を進め、まちの活性化に取り組みます。
- 次代を担うすこやかな子どもを育てる  
子どもがのびのびと育つための健康づくりや教育はもちろんのこと、地域社会全体で子育てを支える環境づくりに取り組みます。
- 定住自立圏の連携を深める  
「湖東定住自立圏」における中心市と周辺町の連携・役割分担によって、それぞれの特性を生かしながら、質の高いサービスの創出に取り組みます。

## ■彦根市都市計画マスタープラン

### (1) 案の策定年月

平成 29 年 3 月

### (2) 目標年次

平成 42 年（2030 年）まで。但し、経済情勢や社会環境の変化などに対応して、適切に見直しを行います。

### (3) まちづくりの目標

彦根市総合計画基本構想における「風格と魅力ある都市の創造」の実現とまちづくりの課題対応の考え方を踏まえ、以下のとおり、まちづくりの目標を定めます。



### (4) まちづくりの指標

計画最終年[平成 42 年（2030 年）]で定住人口がおおむね 11 万 1 千人。

### (5) 都市の構造の考え方

まちづくりの基本理念と目標、まちづくりが目指す姿を踏まえ、その実現に向けた将来の都市構造を整理します。具体的には、都市の骨格を、その構成要素である「核・拠点」「軸」「ゾーン」で示します。

#### ◆主要な都市機能を適切な位置に集約配置する。

都市活動を支える主要な都市機能を適切な位置に誘導し、集積のメリットを活かした賑わいの創出や都市の利便性の向上、また、地域経済を支える産業の自立的な繁栄・向上を促進するとともに、まちの拡散を抑制する都市構造とします。

	都市核	彦根駅周辺 南彦根駅周辺
	地域核	河瀬駅周辺 稲枝駅周辺
	里山の保全体験拠点	荒神山周辺、 千鳥ヶ丘公園周辺
	教育・福祉・スポーツ拠点	滋賀県立大学・市立病院・文化プラザ周辺、 滋賀大学・金亀公園周辺、聖泉大学周辺、 荒神山公園周辺、新市民体育センター周辺
	歴史まちづくり拠点	彦根城周辺、 中山道高宮宿周辺、 中山道鳥居本宿周辺
	産業拠点	鳥居本地区、野田山地区、高宮地区、河瀬地区

#### ◆交通のネットワーク、水・緑のネットワークを維持充実する。

集約配置した都市機能を公共交通でつなげることにより、過度に自動車に依存することのない都市構造とします。また、円滑な産業活動を下支えするとともに、水や緑の自然資源や歴史などの観光資源が連携した、交流や賑わいを生み出す都市構造とします。

	公共交通軸	【JR】東海道新幹線、東海道本線 【私鉄】近江鉄道本線、近江鉄道多賀線
	道路ネットワーク軸	【自動車専用道路】名神高速道路 【主な道路】国道8号、国道306号など
	水緑軸	芹川 犬上川 宇曾川 愛知川

◆良好な自然的環境や都市的環境が実感できる土地利用を誘導する。

かけがえのない農地などを含む自然的環境の保全を基本としつつ、良好な自然的環境に抱かれながら便利な都市生活を過ごすといった、安らぎとゆとりに着目しながら、自然的環境と都市的環境の適切な調和がとれた都市構造とします。

	歴史市街地 ゾーン	旧城下町
	市街地 ゾーン	琵琶湖、犬上川、名神高速道路などで囲まれた既成市街地
	田園集落 ゾーン	稲枝、河瀬、松原、鳥居本地域の集落や農地
	湖岸環境共生 ゾーン	琵琶湖岸
	自然緑地 ゾーン	鳥居本山間地

図 将来都市構造図



## ■彦根長浜都市計画区域マスタープラン

### (1) 策定年

平成 28 年 12 月

### (2) 都市計画区域の範囲及び規模

本都市計画区域の範囲及び規模は、次の通りです。

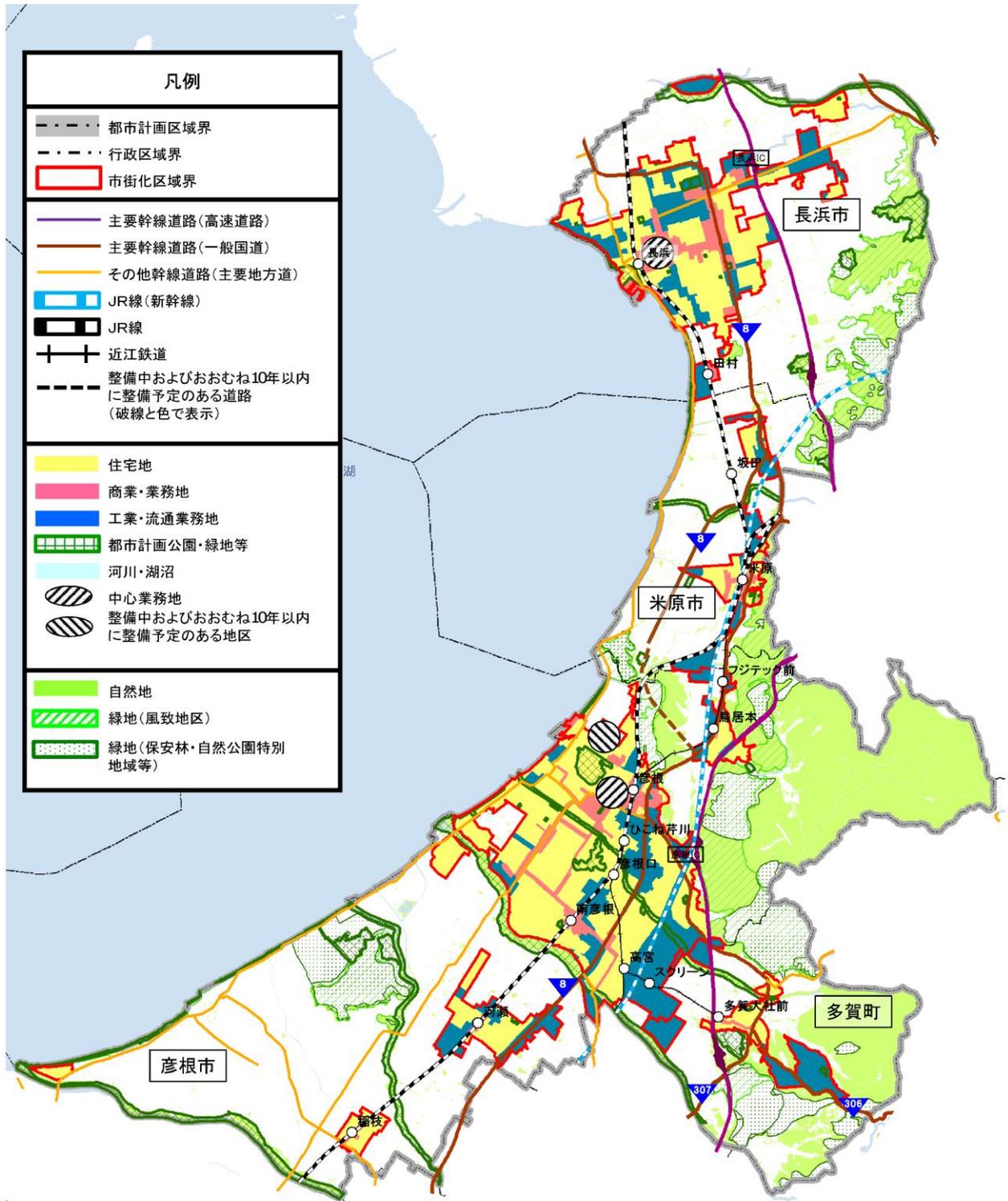
区分	市町名	範囲	面積
彦根長浜 都市計画区域	彦根市	行政区域から琵琶湖を除く全域	約 9,828ha
	長浜市	行政区域の一部（琵琶湖を除く合併前の長浜市の全域）	約 4,550ha
	米原市	行政区域の一部（琵琶湖を除く合併前の米原町および近江町の一部）	約 1,848ha
	多賀町	行政区域の一部	約 2,230ha
	合計		約 18,456ha

※琵琶湖の風致地区指定区域は、本都市計画区域に含む。

## ■彦根長浜都市計画区域 の将来都市構造図



彦根長浜都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 附図



## ■彦根市まち・ひと・しごと創生総合戦略人口ビジョン

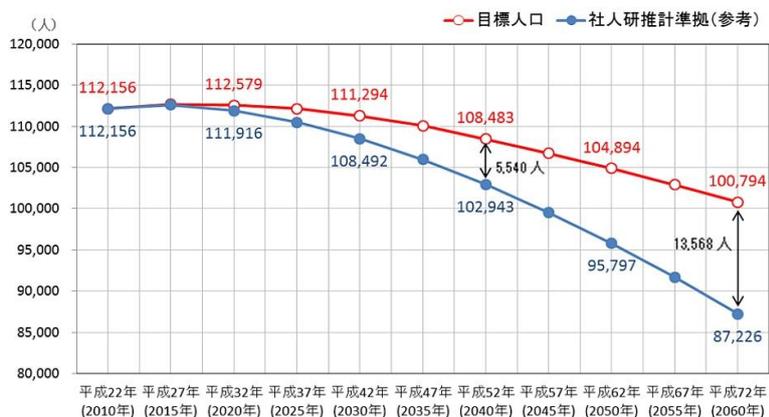
### (1) 策定年

平成 28 年 3 月

### (2) 人口の将来展望

#### 1) 将来展望

- ①総人口 100,000 人を維持する
- ②年間出生数 1,000 人を維持する
- ③年間 100 人の転入超過を維持する



目標人口と社人研推計値、目標出生率、目標合計特殊出生率

### 2) 取組の方向性

- 【転入の増加と転出の抑制】新たな事業を始めようとする方を応援し、雇用の創出と確保を図ります。また、既存の地域資源を磨き上げるとともに、その魅力を内外にPRします。
- 【出生率の向上】結婚・出産・子育てに、多方面から施策を講じ、経済的負担、身体的負担、精神的負担などを緩和することで、彦根市で子どもと暮らそうとする方の希望をかなえます。質の高い教育環境を整備し、子どもたちが健やかに育つよう施策を進めます。
- 【活力あるまちづくり】行政だけでなく、民間の事業者や市民とともに歩んでいくため、市民協働を促進します。

### (3) 総合戦略

#### ①基本的な考え方

- 1 地域資源を活かし、定住人口の減少に歯止めをかけ、交流人口を増加させる
- 2 国の「まち・ひと・しごと創生」政策5原則を踏まえるとともに、若者をターゲットの中心にする
- 3 部局間・政策間連携を強化する
- 4 シティプロモーション戦略を推進する

## (2) 基本目標と主な施策・取組

### 【基本目標1】 魅力ある安定した雇用が生まれるまちづくり

- 企業立地や産業集積の促進等による地元での就職環境の整備
- 起業や新分野への進出に対する支援による新たな雇用の創出
- 地場産業の人材確保・育成および競争力強化
- 6次産業化や農商工連携の推進による農林水産業の競争力強化
- 人材不足の職場における人材の確保・定着への支援
- 観光・文化・スポーツの振興による地域活性化策の強化

### 【基本目標2】 次代を担う子どもたちを安心して産み、育てることのできるまちづくり

- 結婚から子育てまでの切れ目のない支援
- 小・中学校教育の充実
- ふるさとを誇りに思い、将来地域社会に貢献する子どもの育成
- 仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の推進

### 【基本目標3】 若者のチャレンジにより、新しい人の流れが生まれるまちづくり

- 市内大学をはじめとした高等教育機関等との連携強化
- 起業や新分野への進出に対する支援による新たな雇用の創出（再掲）
- 移住策の推進

### 【基本目標4】 時代に合った地域の中で、安心な暮らしを守るまちづくり

- 彦根らしい多極的なコンパクトシティの形成
- 空き家等住まい対策の推進
- 公共施設マネジメントの確立による持続可能な施設整備・運営管理
- 安全・安心な暮らしの確保
- 湖東定住自立圏形成協定に基づく取組の推進

## ■彦根市都市交通マスタープラン

### (1) 策定年

平成 29 年 3 月

### (2) 計画目標年次

平成 42 年 (2030 年)

### (3) 基本方針

基本方針Ⅰ コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築

基本方針Ⅱ 地域活動を支える効果的・効率的な道路ネットワークの構築

基本方針Ⅲ 快適な移動を支える歩行者・自転車空間の構築

基本方針Ⅳ 安全・安心な生活を支える交通環境の構築

基本方針Ⅴ 観光都市を支える交通環境の構築

基本方針Ⅵ 市民、交通事業者、行政が連携して支える交通体系の構築

### (4) 基本戦略と主要な個別戦略

基本方針Ⅰ コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築

都市間・地域間を結ぶ公共交通網の充実	○バス路線の再編および運行ダイヤの見直し／○近江鉄道のダイヤなどの改善／○予約型乗合タクシー(愛のりタクシー)の継続・充実 など
交通結節点の機能強化	○駅前広場の改築・整備【彦根駅前広場(西口)の改築】／○駅・主要バス停における公共交通待合環境の充実 など
持続可能な公共交通の実現に向けた利用促進策の充実	○バスロケーションシステムの導入／○ICカードシステムの導入／○運行車両の更新(ノンステップバス化)／○安定輸送のための人材確保 など

基本方針Ⅱ 地域活動を支える効果的・効率的な道路ネットワークの構築

まちの骨格となる道路ネットワークの整備	○国道 8 号・306 号バイパスの整備促進／○渋滞緩和に向けた総合的な対策／○都市計画道路の整備／○都市計画道路網の見直し検討 など
地域の魅力を向上させる道路空間の整備	○地域特性に配慮した道路空間の整備／○駐車場の再配置／無電柱化の促進

基本方針Ⅲ 快適な移動を支える歩行者・自転車空間の構築

人優先の快適な歩行空間の整備	○道路空間の再配分による歩行空間の整備／○安全・安心な歩行空間の整備 など
自転車を利用しやすい環境づくり	○レンタルサイクル基地、駐輪場(自転車エコステーション)の設置／自転車走行空間の確保(自転車歩行者道、路面標示など)

基本方針Ⅳ 安全・安心な生活を支える交通環境の構築

災害などに備えた道路交通環境の整備	○狭あい道路の整備／道路、橋梁などの点検の実施／道路、橋梁などの耐震診断の実施 など
交通事故減少に向けた施策の促進	○通学路交通安全プログラムの継続的な実施／交差点改良（ラウンドアバウトなど）／運転免許返納制度の周知および返納者への公共交通利用助成制度の拡充・推進 など
環境に配慮した道路空間の整備	○道路施設の省エネ化／街路樹の適正な管理／環境負荷の少ない道路工事や環境に配慮した舗装（低騒音・排水性・透水性など）の推進など

基本方針Ⅴ 観光都市を支える交通環境の構築

中心部へアクセスしやすい交通環境の整備	○パーク・アンド・バスライド駐車場の新設および彦根城周辺を結ぶシャトルバスの運行○観光バス駐車場と観光拠点の機能強化 など
中心部を周遊しやすい交通環境の整備	○彦根城内の駐車マネジメント／○休日における城内のトランジットモール化／駐車場予約システムの導入 など
歴史景観に配慮した道路空間の整備	○(都)立花佐和線(特殊街路)の整備／○多言語に対応した観光案内サインの設置 など

基本方針Ⅵ 市民、交通事業者、行政が連携して支える交通体系の構築

公共交通への転換に向けた市民の意識啓発	○モビリティ・マネジメントの実施【カーフリーデーの実施】／公共交通顕彰制度の創設（エコ通勤優良事業所認定制度登録支援）
---------------------	---

将来の公共交通体系図



## ■湖東圏域地域公共交通網形成計画

### (1) 策定年

平成 29 年 3 月

### (2) 計画区域

湖東圏域 1 市 4 町（彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）

### (3) 交通まちづくりの方向性

- 集約型まちづくりと公共交通沿線の利便性向上
- 通勤通学しやすいまちの実現
- 移動のしやすさ向上による定住の促進
- 公共交通空白地域の解消
- 高齢者の外出機会増大と健康寿命の向上への貢献

### (4) 公共交通機能強化の基本方針

- 鉄道及びバス路線の運行本数の向上
- ニーズに合わせたバス路線の再編
- バス車両の更新による持続的な運行継続
- 鉄道・バス・乗合タクシーの乗り継ぎ利便性向上
- 地域に応じた多様な交通手段の提供による空白地域解消
- 交通手段間の適切な役割分担
- 利用しやすい運賃施策の導入
- 公共交通の利用促進と自発的な交通手段の転換

### (5) 公共交通ネットワーク再編の方向性

#### 【目標とするレベル（案）】

- 彦根駅～中心市街地～彦根ニュータウン（パリヤ）間：終日 30 分（以内）間隔
  - 南彦根駅～県立大学間：15～30 分間隔（J R 南彦根駅で全便接続）
  - 多賀方面（BS・多賀線）：朝夕 30 分間隔、昼間 60 分間隔
  - 河瀬～甲良町（萱原線）、能登川～愛荘町（角能線）：終日 60 分間隔
  - 湖岸道路沿い、旭森地区、河瀬方面：60～120 分間隔
- ※上記を基本として、鉄道駅のダイヤに「5～10 分以内に」乗り継げるサービスレベルを確保。

(6) 具体的な施策

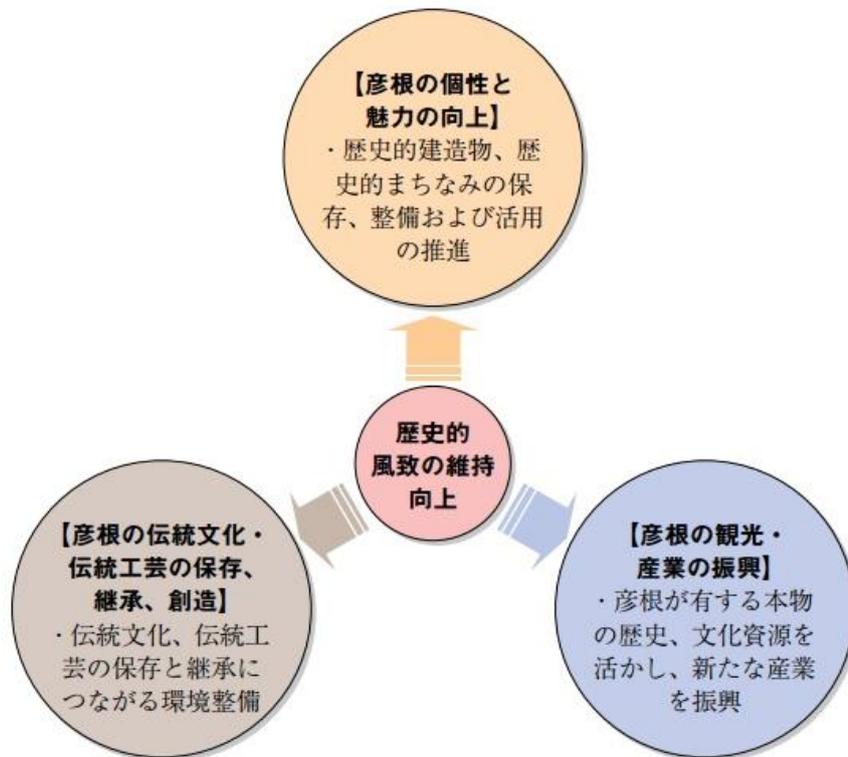
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近江鉄道線の安全輸送・利用向上に向けた設備投資、ダイヤ等サービス改善、利用促進の取組</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・彦根市中心部におけるバス路線再編</li> <li>・通学需要（高校・大学）に対応した路線・ダイヤ編成</li> <li>・通勤需要に対応したバス路線再編</li> <li>・中山間地域におけるバス路線の見直し</li> <li>・鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの最適化（パターンダイヤの本格実施）</li> <li>・観光地としての魅力増大に貢献するためのバス路線・ダイヤの見直し</li> <li>・老朽化したバス車両の更新とノンステップバス化</li> <li>・安定輸送のための人材の確保</li> </ul>
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フィーダー路線としての愛のりタクシー運行</li> <li>・需要に合わせた運行ダイヤの適正化と持続的な運行継続</li> <li>・バスとの競合の見直しによる運営の安定化</li> <li>・鉄道・バスとの乗換利便性向上</li> <li>・安定輸送のための人材の確保</li> </ul>
MM、情報提供、利用促進の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・紙媒体での情報提供 総合時刻表の作成・配布</li> <li>・WEB／携帯での情報提供インターネット検索システム</li> <li>・かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト（学校MM、住民MM、企業MM）</li> <li>・地域、企業、商業施設等との連携、各種利用促進・PR</li> </ul>
乗換利便性向上、運賃施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅における情報提供</li> <li>・駅・主要バス停における待合環境向上</li> <li>・乗換運賃割引の継続と利用促進</li> <li>・利用しやすい運賃施策の展開（短距離運賃低減（駅チカ 100 円）、高校生フリー定期、IC カード導入に向けた検討）</li> <li>・P&amp;R 駐車場の設置</li> <li>・彦根駅、南彦根駅の待合室等のバス待ち環境整備</li> <li>・彦根駅 K&amp;R 駐車場の整備</li> </ul>

## ■彦根市歴史的風致維持向上計画

### (1) 認定年

平成21年1月

### (2) 歴史的風致の維持及び向上の意義



### (3) 重点区域の設定

#### 1) 重点区域の位置等

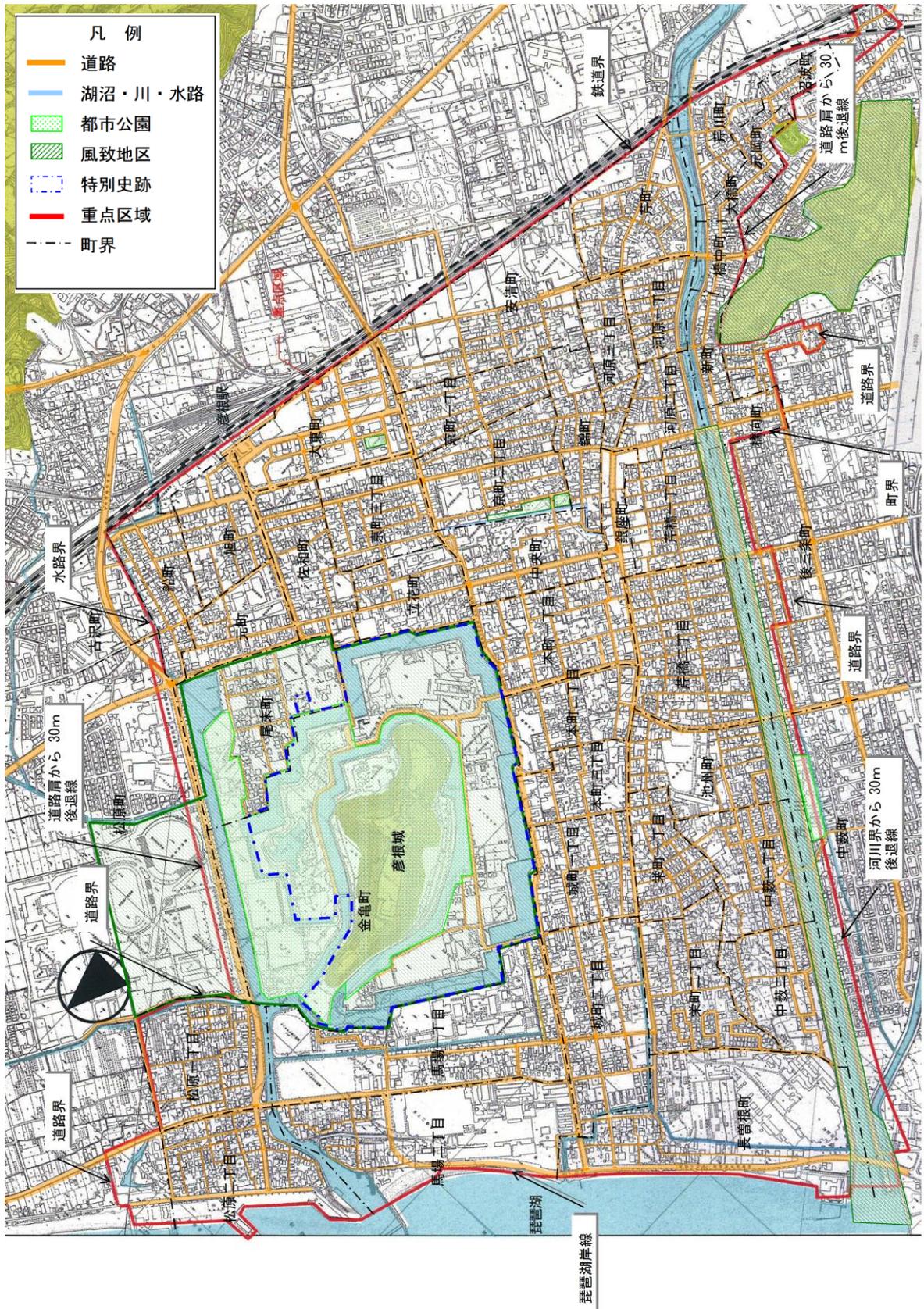
- ①重点区域の名称：彦根城下町区域
- ②重点区域の面積：約400ha

※重点区域とは：歴史的風致の維持及び向上を図るための施策を重点的かつ、一体的に推進することが特に必要な土地の区域（歴史まちづくり法第2条）

#### 2) 重点区域の考え方

- ・重点区域は、国指定文化財である歴史的建造物、それらの歴史的建造物と一帯で形成される歴史的な市街地及びそこに伝承されている伝統行事、伝統文化、伝統工芸が現代でも顕著に見られる区域を基本に設定する。
- ・具体的には、国宝彦根城天守や重要文化財が集積する特別史跡彦根城を核に、周辺部の彦根城下町及びそこに息づく大名文化や城下町の伝統行事、伝統工芸の活動が行われている区域とする。

図 重点区域



## 第2章 人口の将来見通し

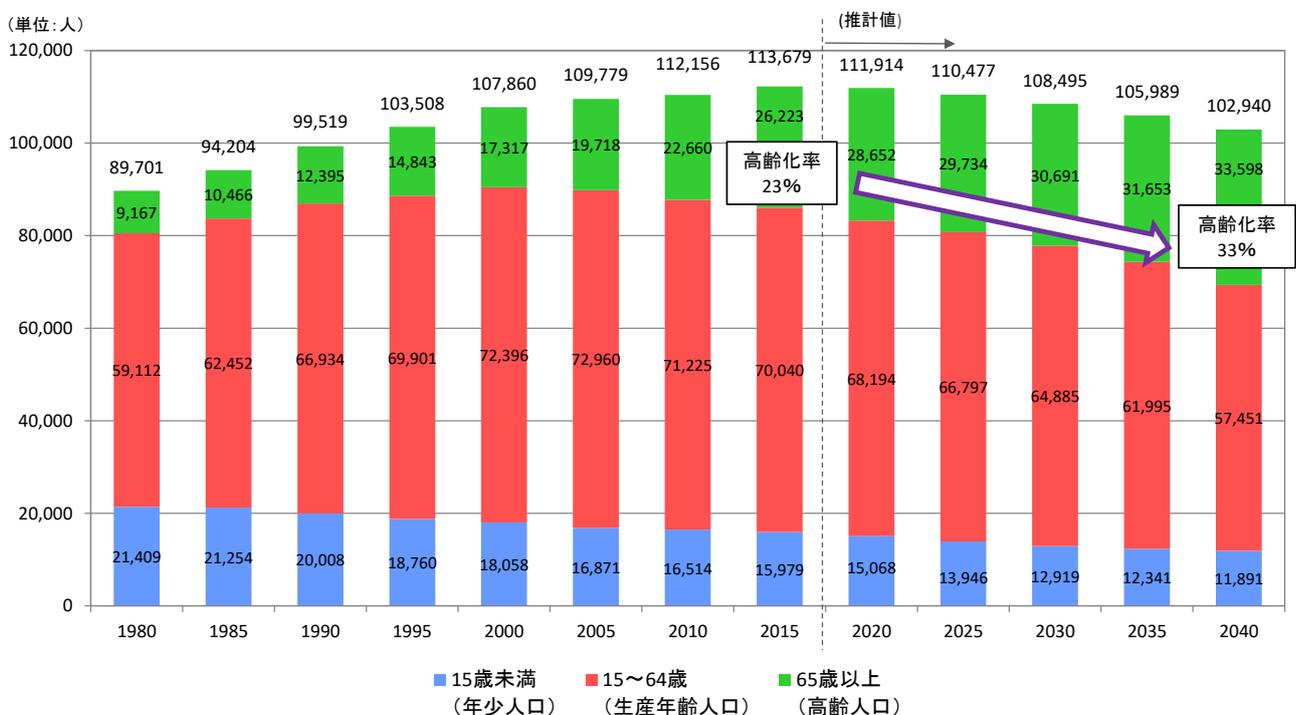
### 2-1 全市人口の見通し

国立社会保障・人口問題研究所による本市人口の将来見直しを示したものが下図です。

本市はこれまで一貫して人口増加傾向を示し、平成27年(2015年)では約11.4万人になりましたが、将来推計では平成32年(2020年)以降減少傾向に転じ、平成42年(2030年)には約10.8万人(約6千人の減少)、平成52年(2040年)には10.3万人(約1.1万人の減少)になると予想されています。

又、平成52年(2040年)の高齢化率は33%と推計されており、市民の3人に1人が高齢者と予想されています。

図 人口の将来見通し



資料：国立社会保障・人口問題研究所「人口推計」

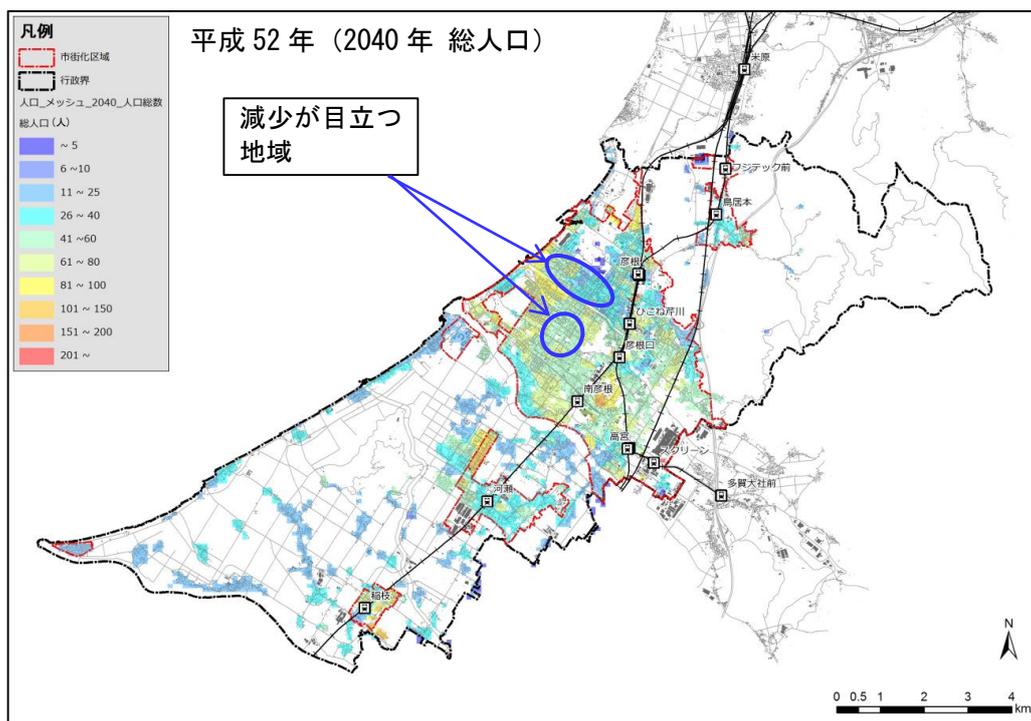
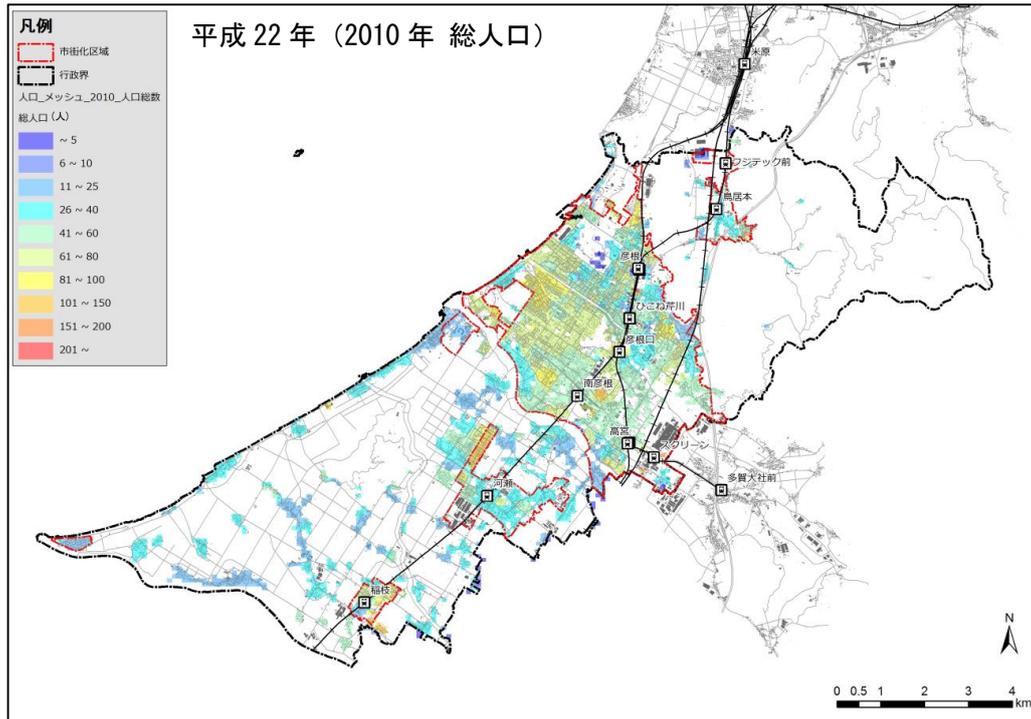
## 2-2 地区別人口の見通し

### (1) 総人口の見通し

100mメッシュ単位での、平成22年(2010年)と平成52年(2040年)の総人口は下図のとおりで、全市的に人口は減少していますが、新市街地地域の後三条町、長曾根南町、平田町や旧城下町地域といった市中心部での人口減少が大きくなっています。

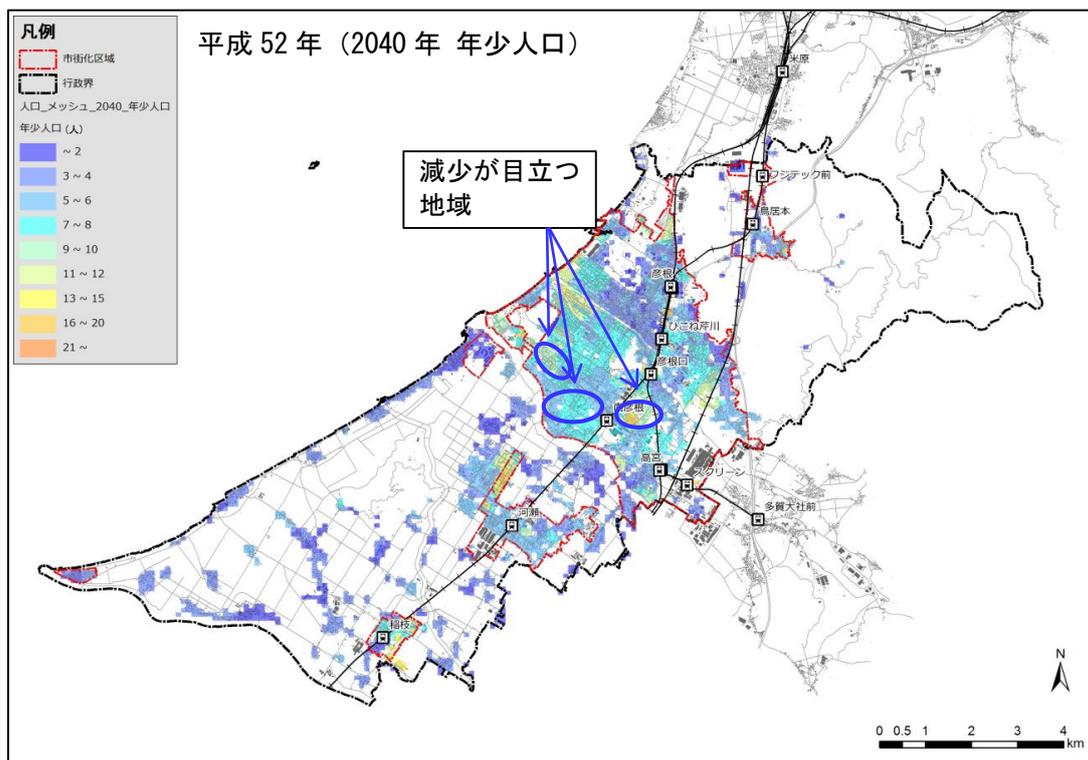
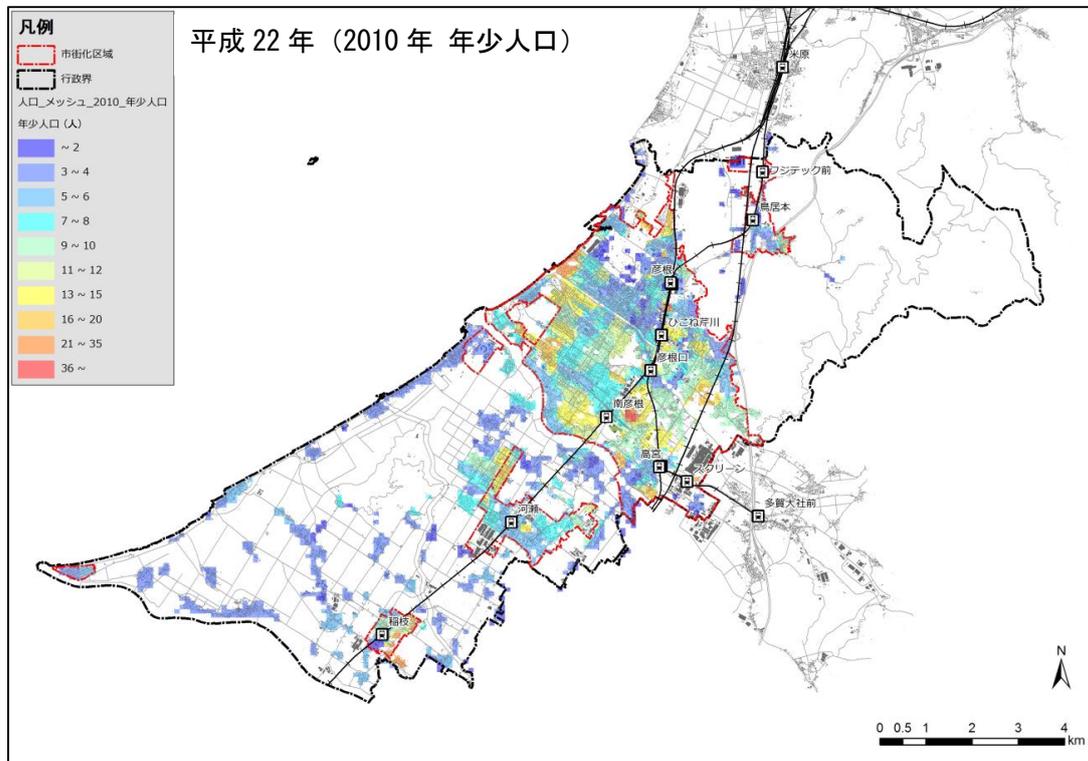
※文中の地域表現は下記による(都市計画マスタープランによる地域区分)

- ・鳥居本：鳥居本
- ・旧城下町：芹川以北、JR線以西
- ・新市街地：芹川～犬上川、JR線以西
- ・彦根駅東：芹川以北、JR線以东
- ・南彦根駅東：芹川～犬上川、JR線以东
- ・河瀬：犬上川～宇曾川
- ・稲枝：宇曾川～愛知川



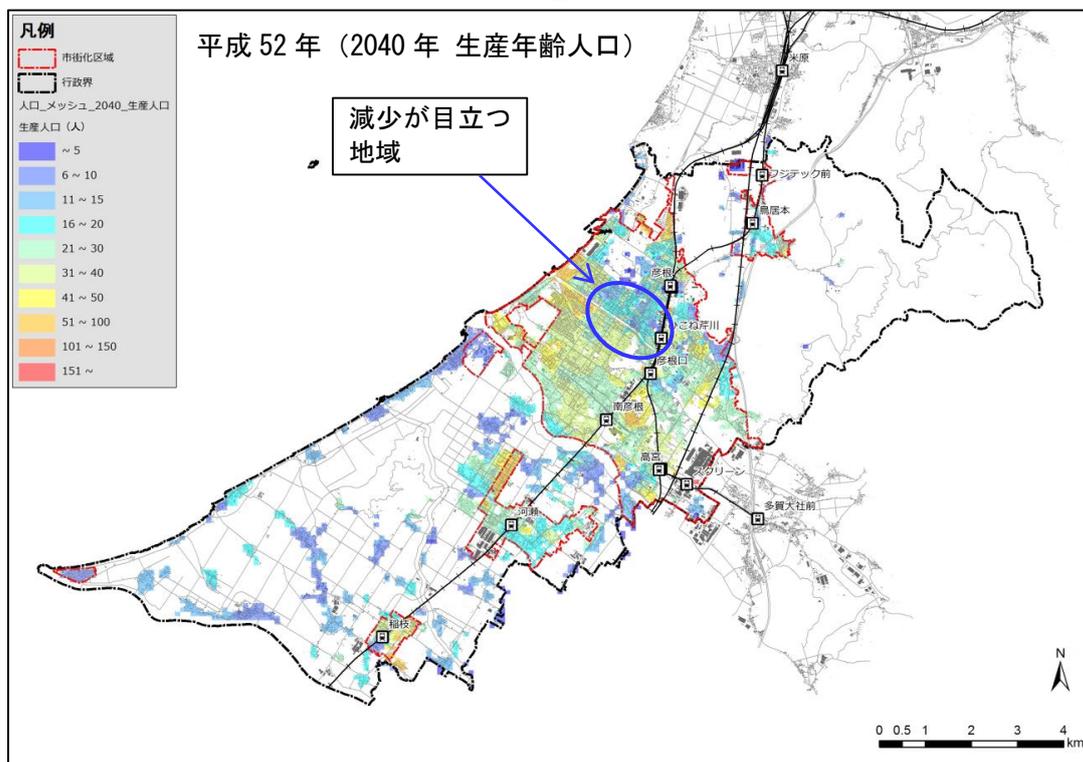
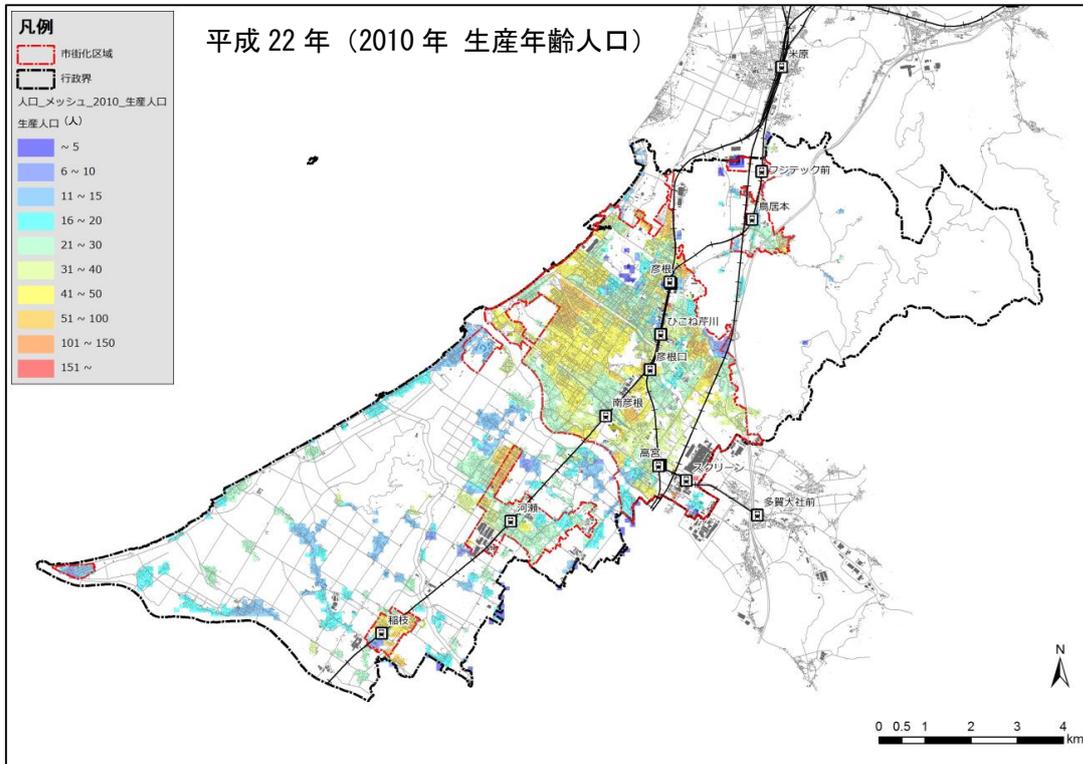
## (2) 年少人口の見通し

100mメッシュ単位での、平成22年(2010年)と平成52年(2040年)の年少人口は下図のとおりで、全市的に年少人口は減少していますが、特に減少が大きい地域は、南彦根駅の東西、新市街地地域の西今町等となっています。



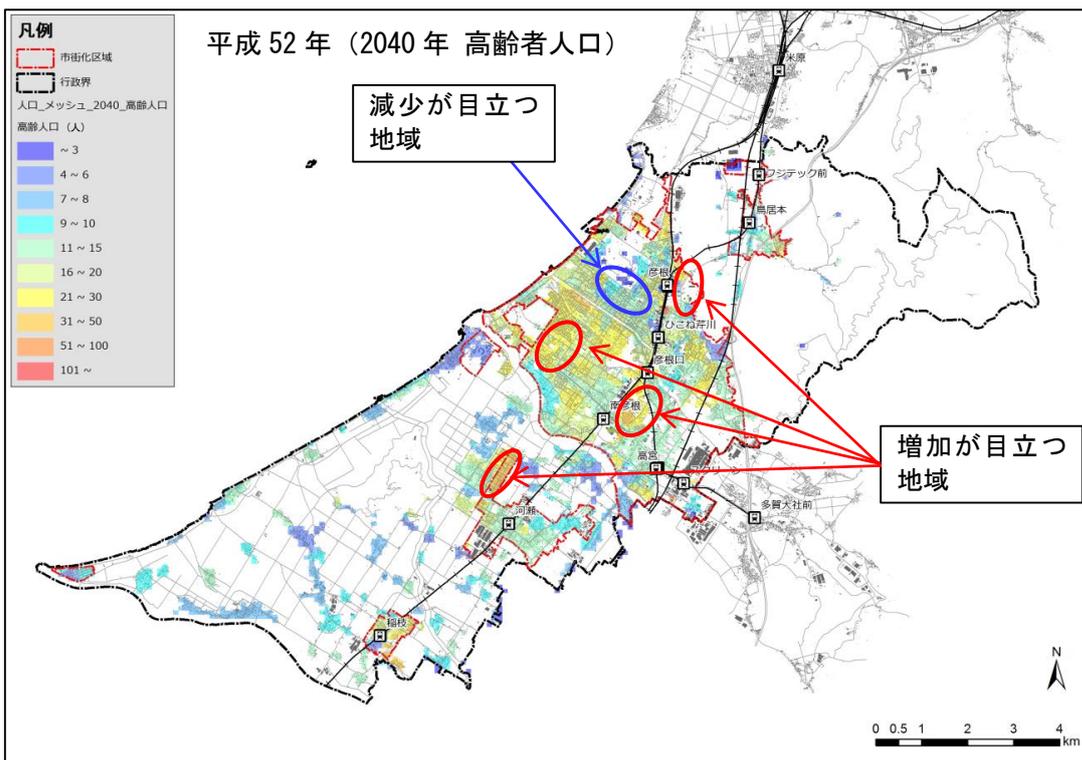
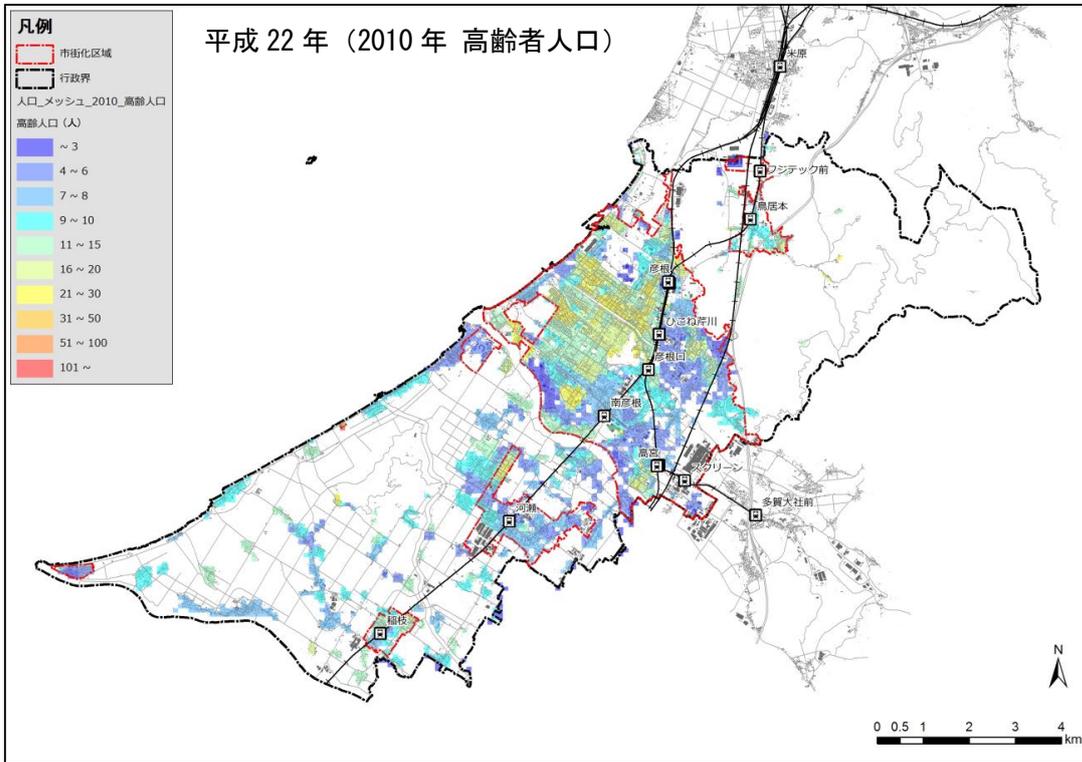
### (3) 生産年齢人口の見通し

100mメッシュ単位での、平成22年(2010年)と平成52年(2040年)の生産年齢人口は下図のとおりで、全市的に生産年齢人口は減少していますが、旧城下町地域や新市街地地域の芹川の両岸では特に減少が大きくなっています。



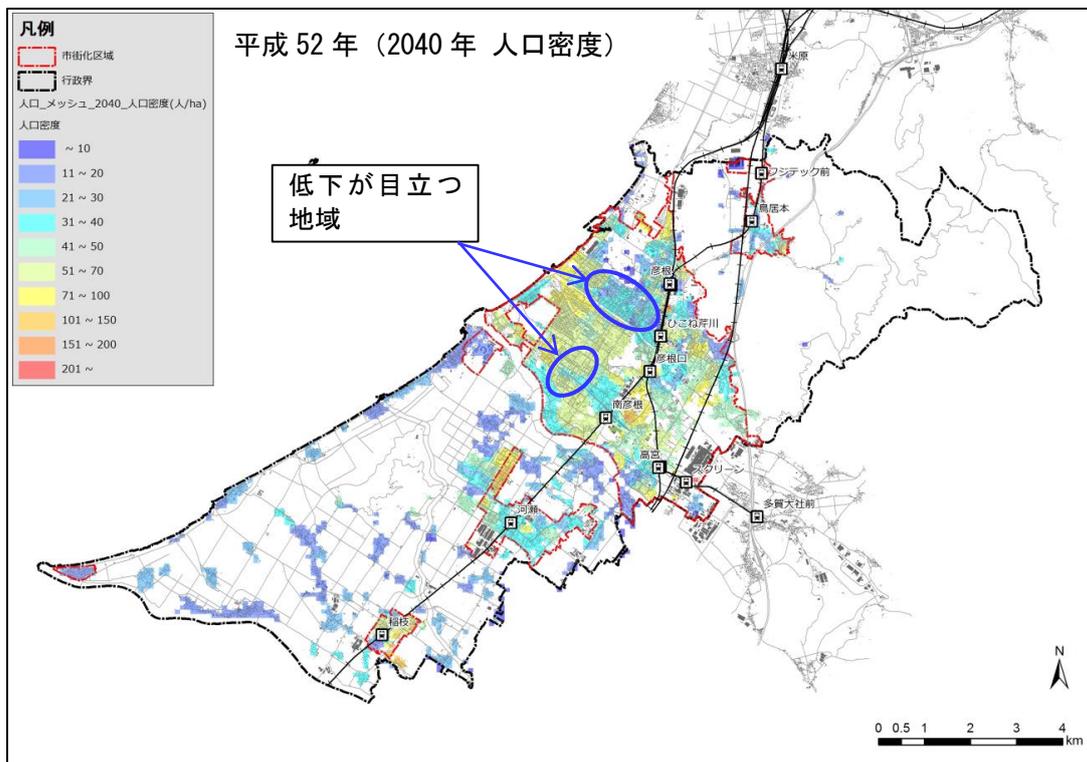
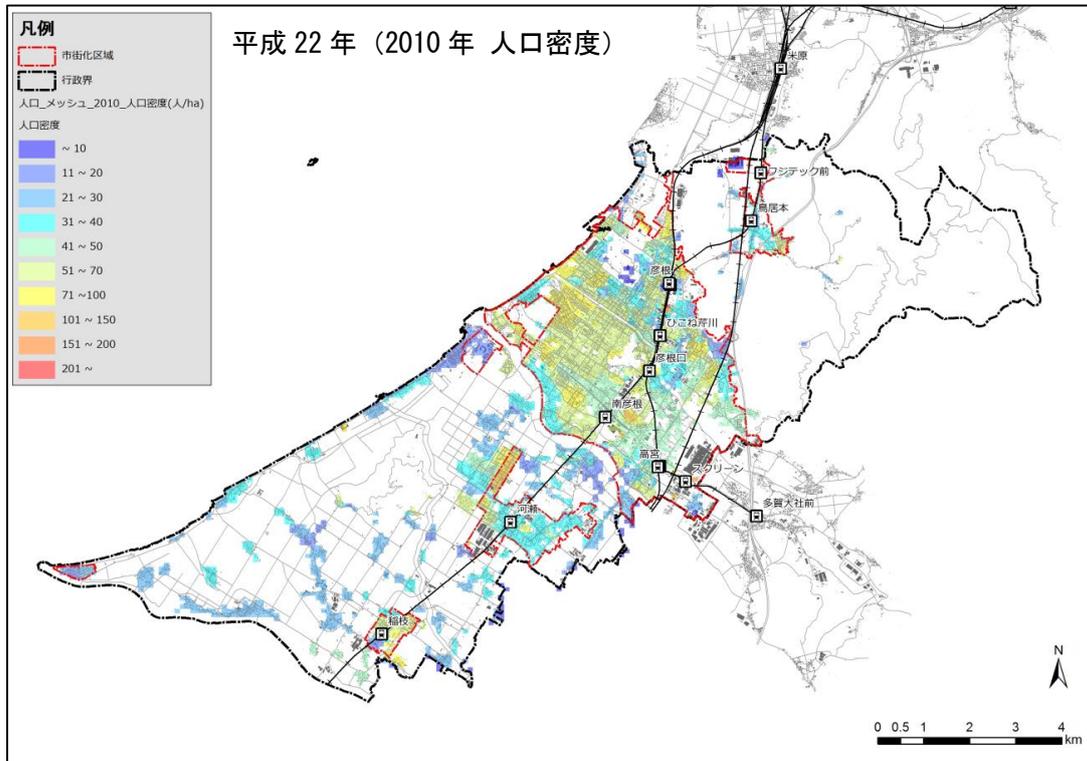
#### (4) 高齢者人口の見通し

100mメッシュ単位での、平成22年(2010年)と平成52年(2040年)の高齢者人口は下図のとおりで、高齢者人口については、旧城下町地域では減少が予想されます。一方、彦根駅東地域、南彦根駅東地域、新市街地地域の西今町等で大きく増加することが予想されます。その他の地域でも概して、増加傾向となっています。



### (5) 人口密度の見通し

100mメッシュ単位での、平成22年(2010年)と平成52年(2040年)の人口密度は下図のとおりで、旧城下町地域において密度の低下程度が大きくなっています。



## 第3章 都市構造上の課題整理

本章では、①公共交通面、②日常生活サービス面、③高齢者の福祉健康面、④土地利用、⑤市民生活の安心や安全面、及び⑥本市の財政面から見たコンパクトシティ形成に係る課題整理を行いました。

### 3-1 公共交通に関する課題

- 基幹的公共交通である鉄道駅の徒歩圏に居住する市民の割合は、平成52年(2040年)においても、おおむね30%強と現況と同水準を保つことが予測されます。しかしながら、人口自体は約1,600人減少するため、鉄道の経営環境の悪化が懸念されます。
- バスも含めた公共交通全体で見ると、同様に徒歩圏に居住する市民の割合は現況と同水準で推移するものと予測されますが、人口は1割近く減少するため、公共交通利用者の減少が懸念されます。
- 地域別に見ると、JR彦根駅周辺、ひこね芹川駅周辺の人口減少が目立ちます。これらの地域では高齢者の人口も減少することから、鉄道に近いという交通利便性を活かした対策に取り組むことが課題となっています。(P.55、56図)
- その他の地域でも、おおむね総人口は減少しますが、高齢者が増加する地域が多いことから、自家用車に頼ることの出来ない高齢者の移動手段の確保が課題といえます。

表 公共交通の徒歩圏人口の変化

	平成22年(2010年)	平成52年(2040年)
基幹的公共交通徒歩圏人口(注)	36,023人	34,435人
基幹的公共交通徒歩圏人口/全市総人口	32.1%	33.5%
公共交通徒歩圏人口(注)	95,722人	87,909人
公共交通徒歩圏人口/全市総人口	85.3%	85.4%
全市総人口	112,156人	102,940人

(注)・基幹的公共交通施設：1日30本以上の運行本数のある鉄道駅(JR彦根、南彦根、河瀬、稲枝、近江鉄道彦根、ひこね芹川、彦根口、高宮の各駅)

・基幹的公共交通徒歩圏：鉄道駅から半径800m

・公共交通徒歩圏：鉄道駅から半径800m+バス停から半径300m

図 基幹的公共交通徒歩圏と人口増減（2010→2040年）の関係

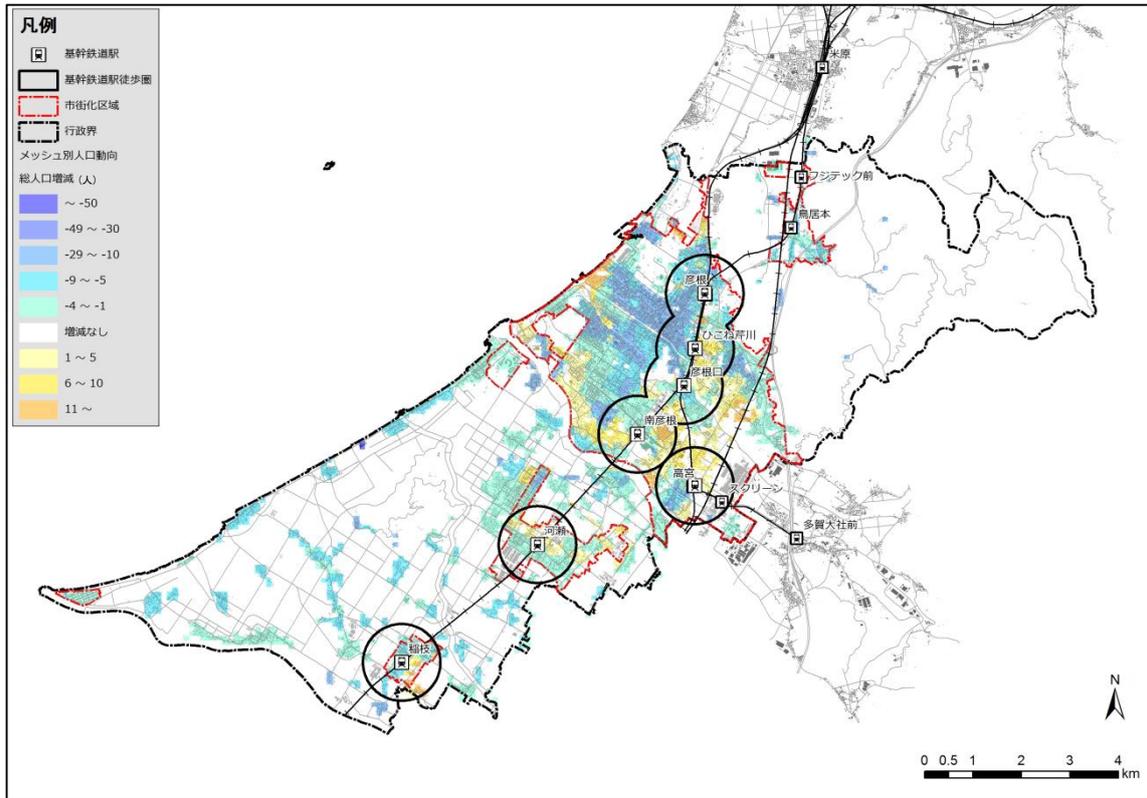


図 基幹的公共交通徒歩圏と高齢者人口増減（2010→2040年）の関係

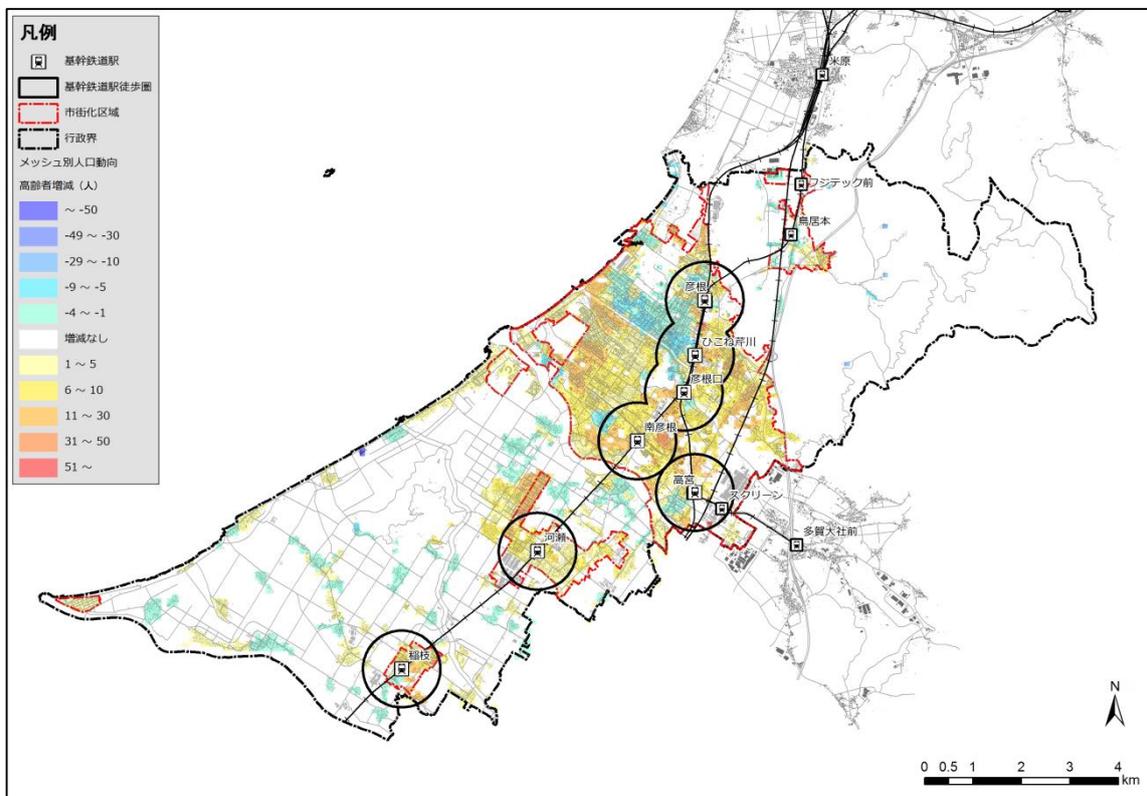


図 公共交通徒歩圏と人口増減（2010→2040年）の関係

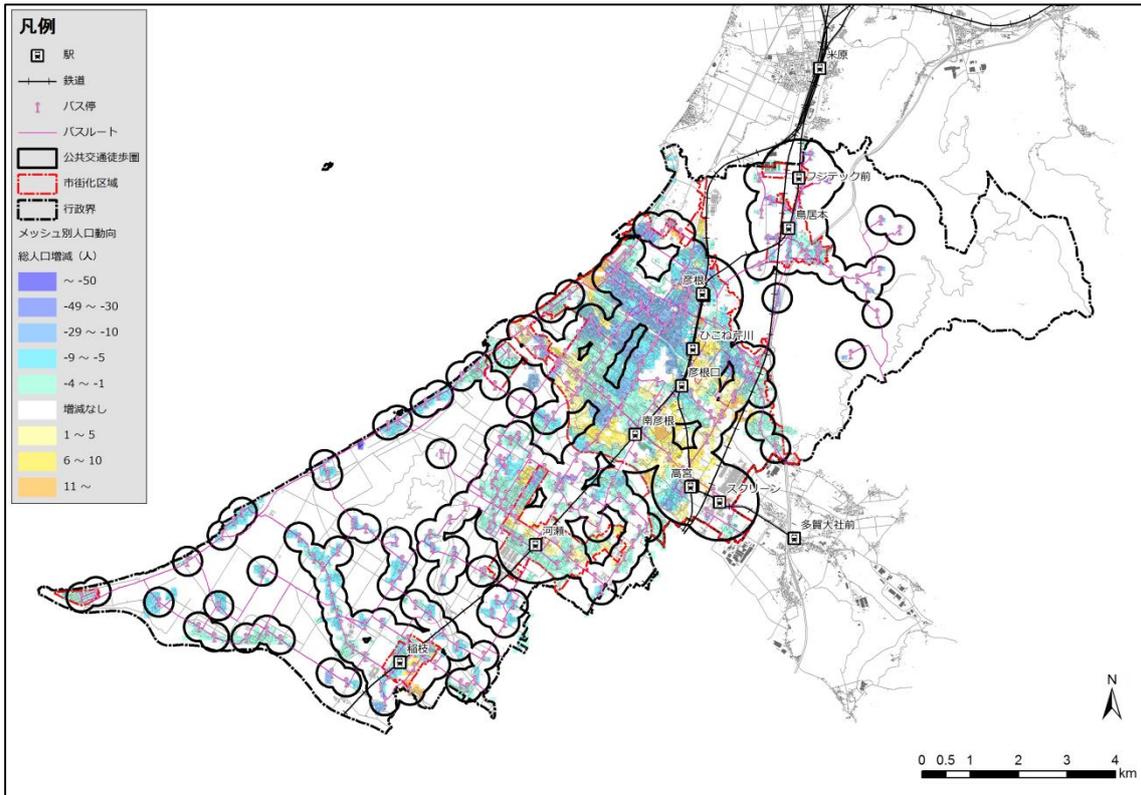
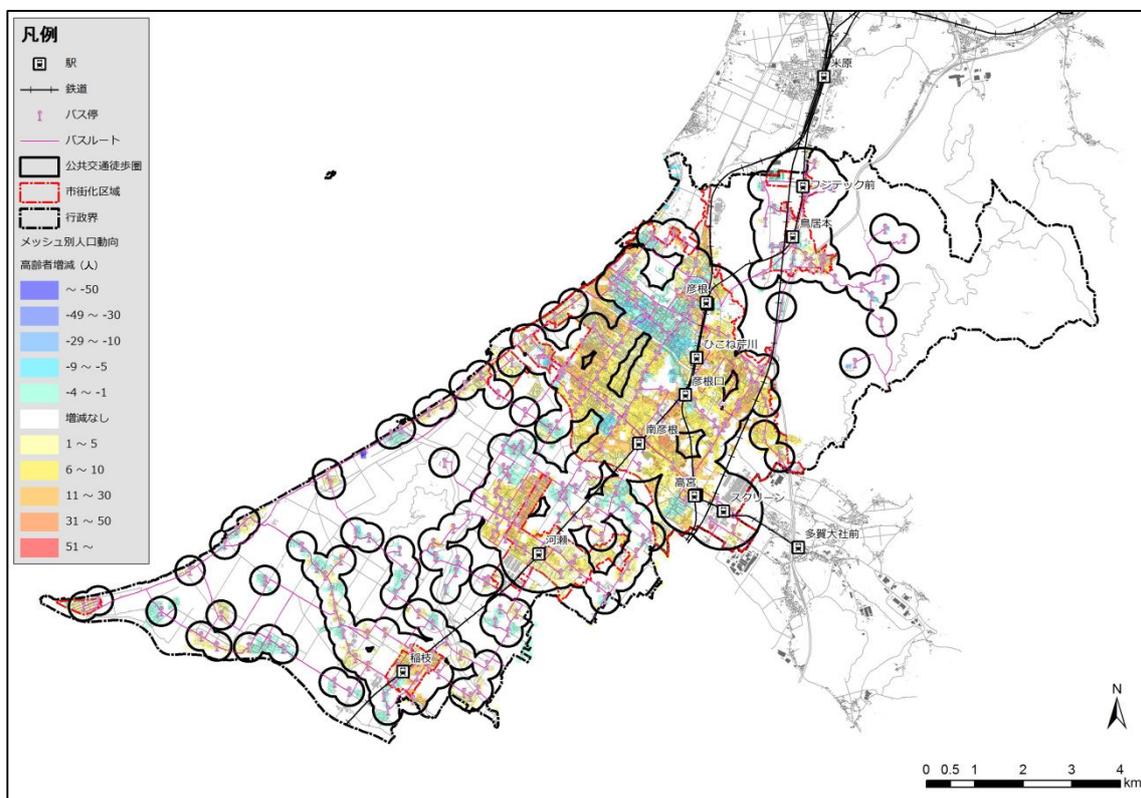


図 公共交通徒歩圏と高齢者人口増減（2010→2040年）の関係



### 3-2 日常生活サービス機能に関する課題

#### ■商業施設

- 日常生活を支えるサービス機能である商業施設の徒歩圏に居住する市民の割合は、平成52年（2040年）においても、おおむね80%を超える水準を保つことが予測されます。しかしながら、人口自体は約6,000人も減少するため、商業を営む環境の悪化が懸念されます。
- 地域別に見ると、旧城下町地域の人口減少が予測されるため、この地域での需給バランスが崩れ、事業者の経営悪化→撤退→買い物不便地域の拡大などが懸念されます。（P. 58 図）

#### ■医療施設

- 医療施設の徒歩圏に居住する市民の割合は現況と同水準で推移するものと予測されますが、徒歩圏内の人口は6,000人以上も減少します。
- 地域別に見ると、旧城下町地域やその周辺で人口減少が予測されるため、これらの地域での需給バランスが崩れる可能性があります。旧城下町地域では、高齢者人口も減少するため、医療施設の維持が課題となっています。
- 南彦根駅周辺では人口増が起こるため、逆に医療施設が不足する可能性があります。（P. 59 図）

#### ■福祉施設

- 福祉施設の徒歩圏に居住する高齢者の割合は現況と同水準で推移するものと予測されますが、徒歩圏内の高齢者人口は6,000人以上も増加します。
- 地域別に見ると、JR彦根駅周辺、近江鉄道彦根口駅周辺、高宮駅周辺などでは、現在も徒歩圏内に福祉施設はなく、今後高齢者人口の増加が見込まれる中で、サービス提供の充実が課題といえます。（P. 60 上図）

#### ■子育て施設

- 徒歩圏に居住する子どもの割合は現況と同水準で推移するものと予測されますが、徒歩圏内の人口は1,400人近く減少するため、施設の統廃合などが課題といえます。（P. 60

表 商業、医療、福祉、子育て施設の徒歩圏人口の変化

	平成22年（2010年）	平成52年（2040年）
商業徒歩圏人口	94,504人	88,369人
商業徒歩圏人口/全市総人口	84.3%	84.0%
医療徒歩圏人口	91,417人	85,055人
医療徒歩圏人口/全市総人口	81.5%	82.6%
福祉徒歩圏人口	11,707人	18,078人
福祉徒歩圏高齢者人口/全市高齢者人口	50.7%	53.8%
子育て徒歩圏人口	4,526人	3,172人
子育て徒歩圏子供人口/全市子供人口	85.2%	84.0%
全市総人口	112,156人	102,940人

子供≡0～4歳人口 高齢者：65歳以上

商業施設徒歩圏：800m

医療施設徒歩圏：800m

福祉施設徒歩圏：500m

図 商業施設徒歩圏と人口増減（2010→2040年）の関係

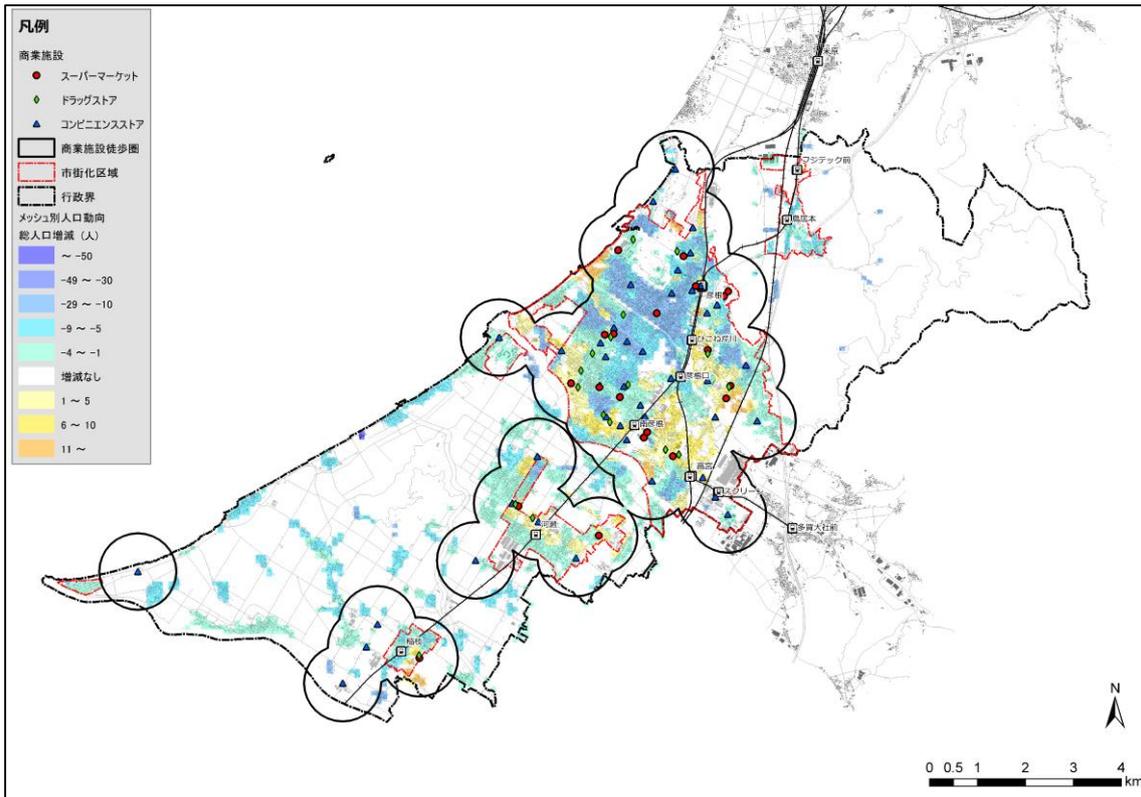


図 商業施設徒歩圏と高齢者人口増減（2010→2040年）の関係

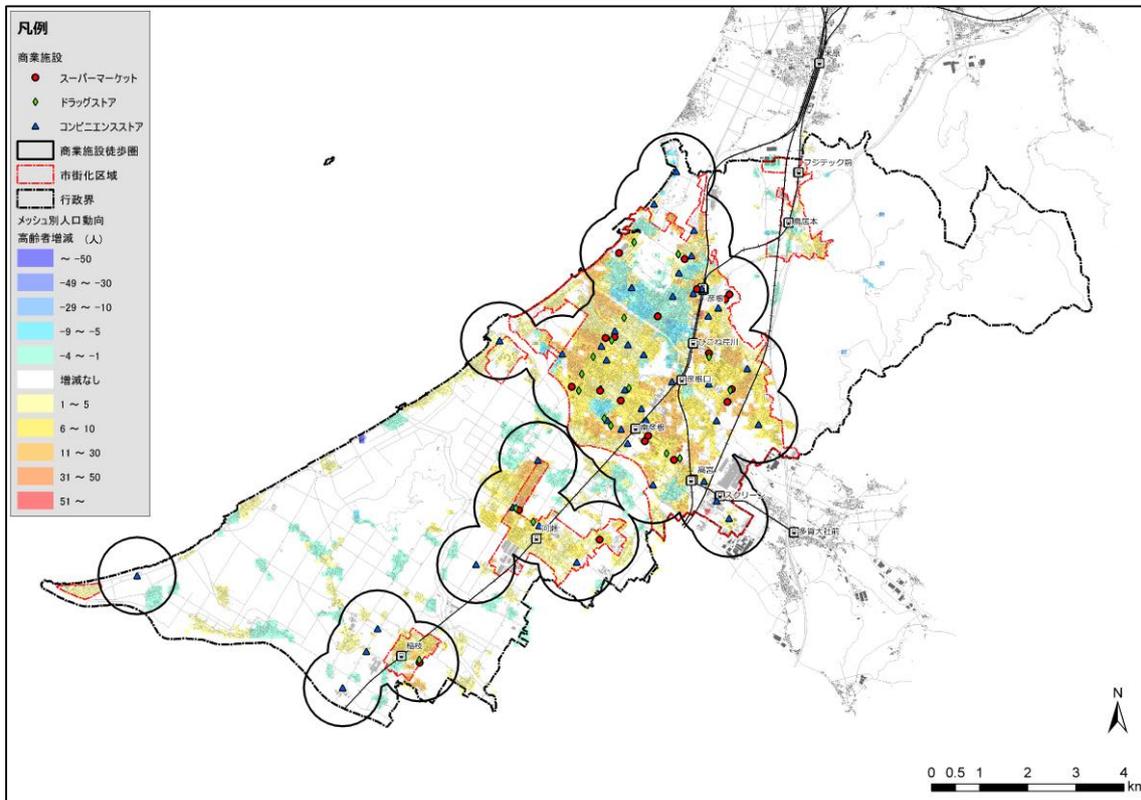


図 医療施設徒歩圏と人口増減（2010→2040年）の関係

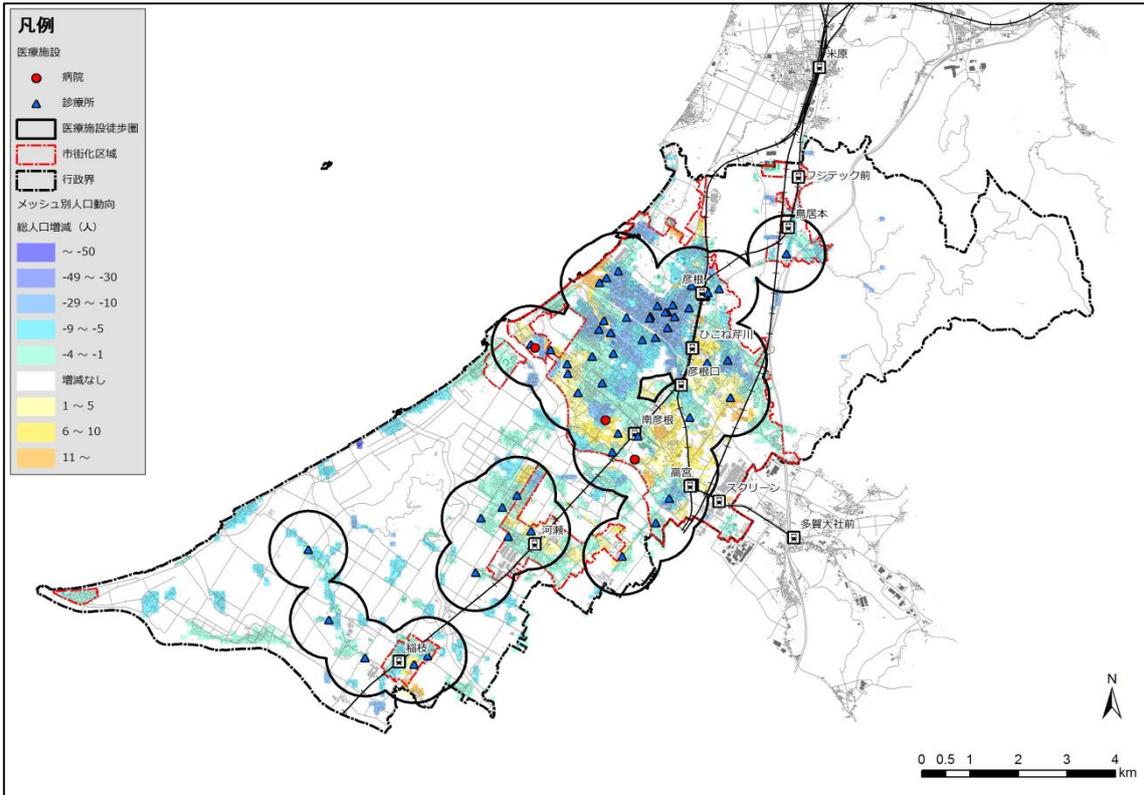


図 医療施設徒歩圏と高齢者人口増減（2010→2040年）の関係

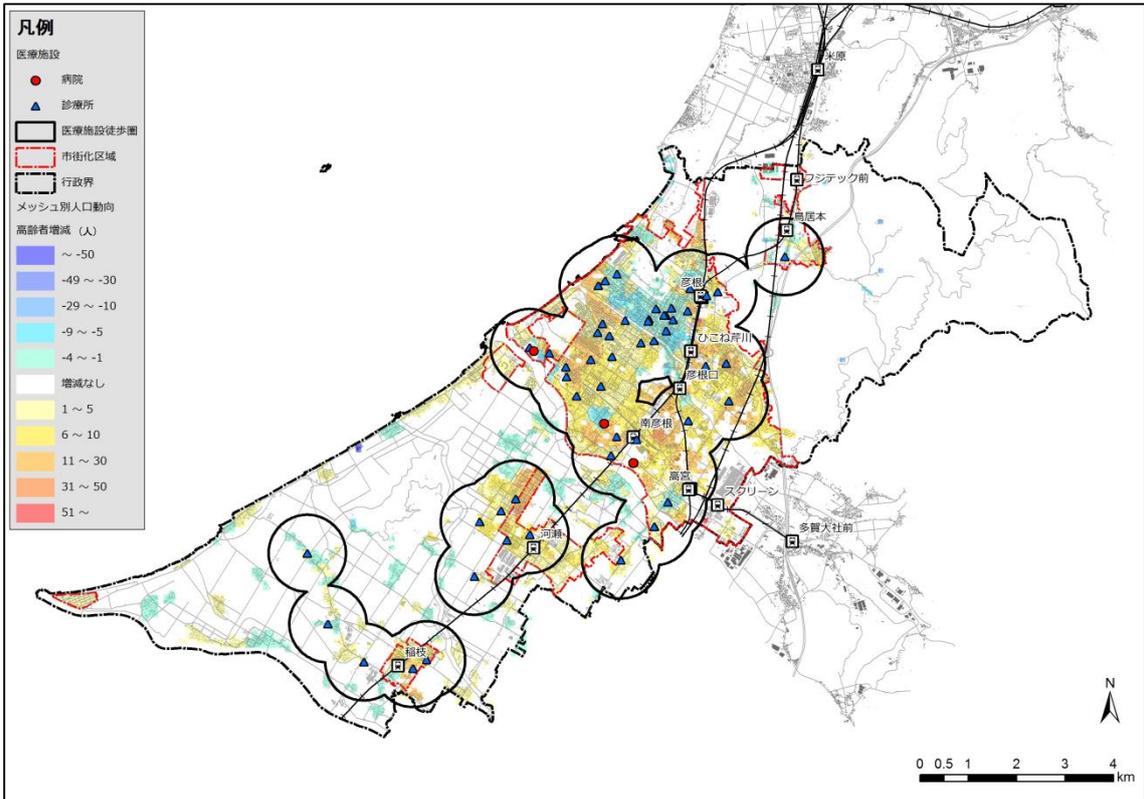


図 福祉施設徒歩圏と高齢者人口増減（2010→2040年）の関係

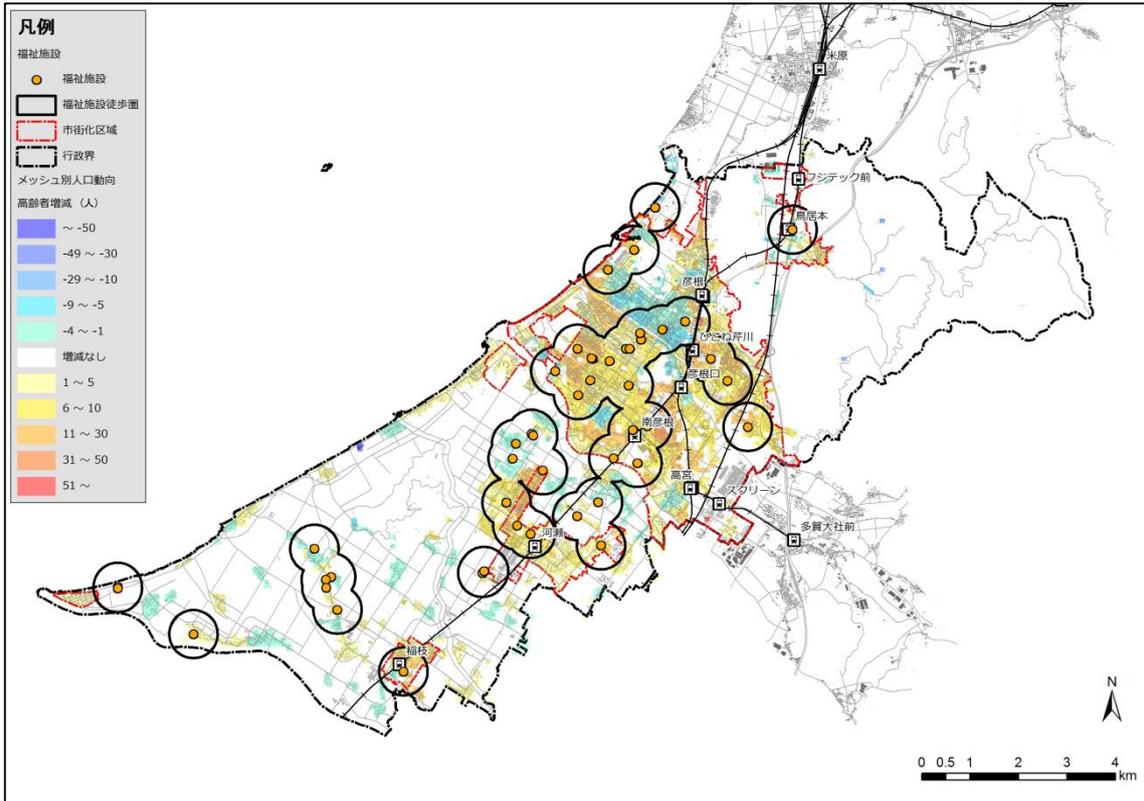
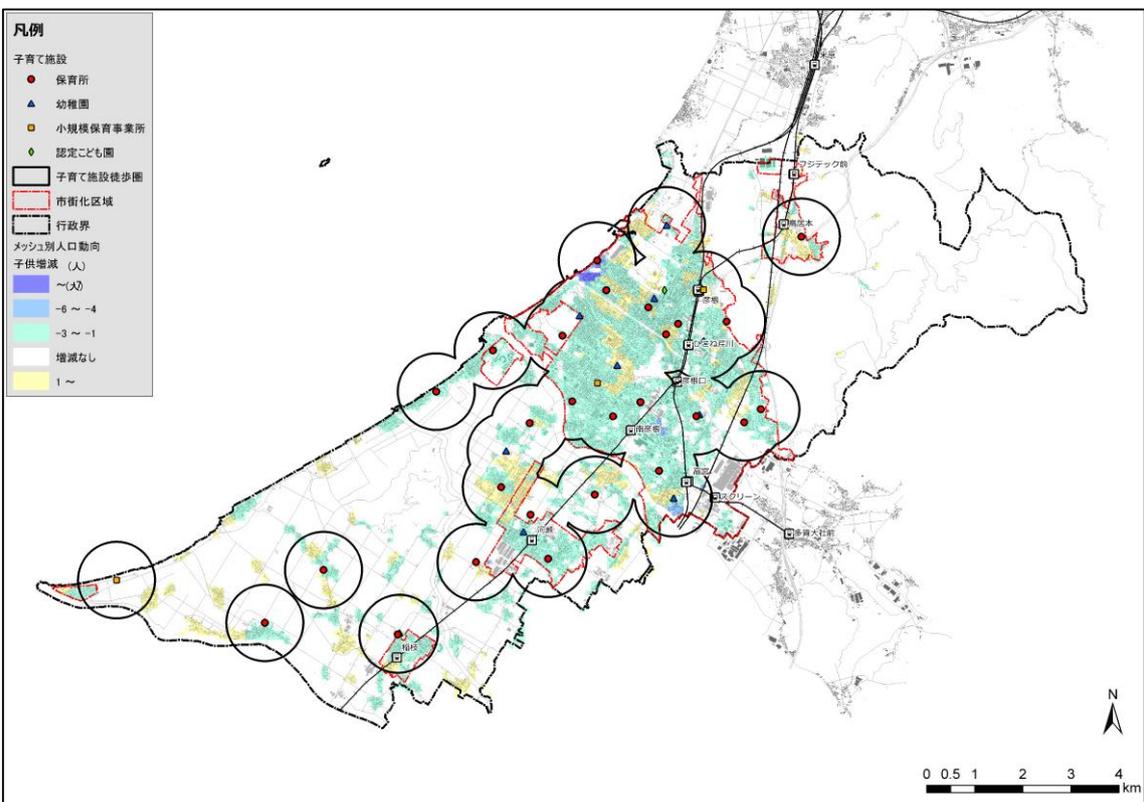
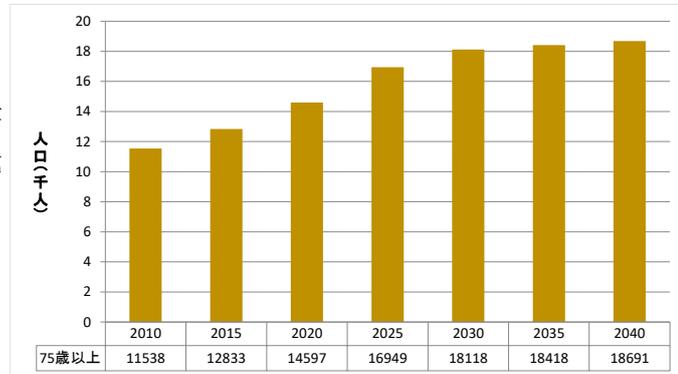


図 子育て施設徒歩圏と子ども人口増減（2010→2040年）の関係



### 3-3 高齢者の福祉や健康面から見た課題

- 彦根市の総人口は、今後長期にわたり減少基調が続きますが、75歳以上の後期高齢者数は増加を続けることが予想され、それに伴い、入院を必要とする患者や、要支援・要介護認定者の数も増加すると見込まれます。
- この状況を踏まえ、高齢化社会に対応した医療・福祉機能の充実、健康寿命の向上など、高齢者が健康・快適な生活を確保できる環境づくりが必要です。

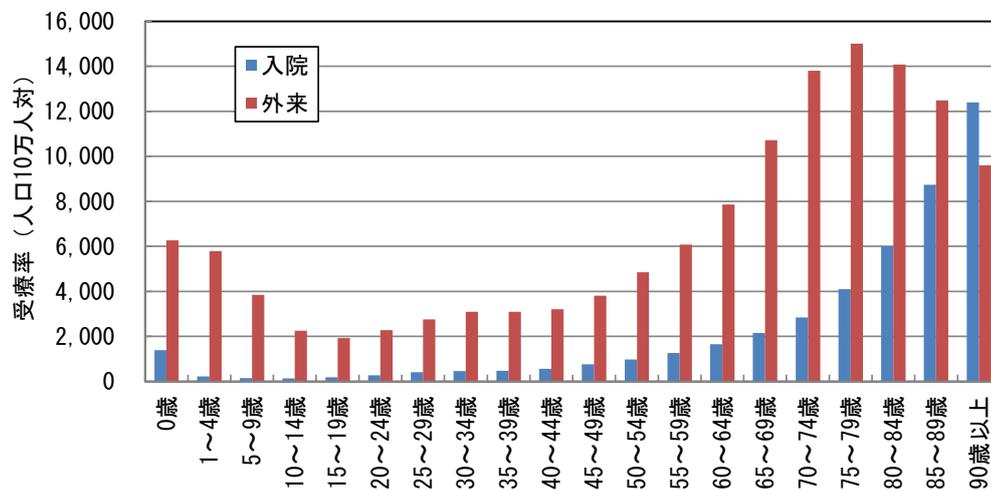


75歳以上の後期高齢者数の見通し

(参考)

○医療と年齢の関係

- 外来の受療率は、年齢階級が高くなるにしたがい高くなっています。
- 入院の受療率は、75歳以上の後期高齢者になると、大きく増加しています。



年齢階級別の受療率

資料：厚生労働省

○介護と年齢の関係

- ・年齢階層別に認定率をみると、80歳以上から認定率が急上昇し、85歳を超えると50%近くになります。

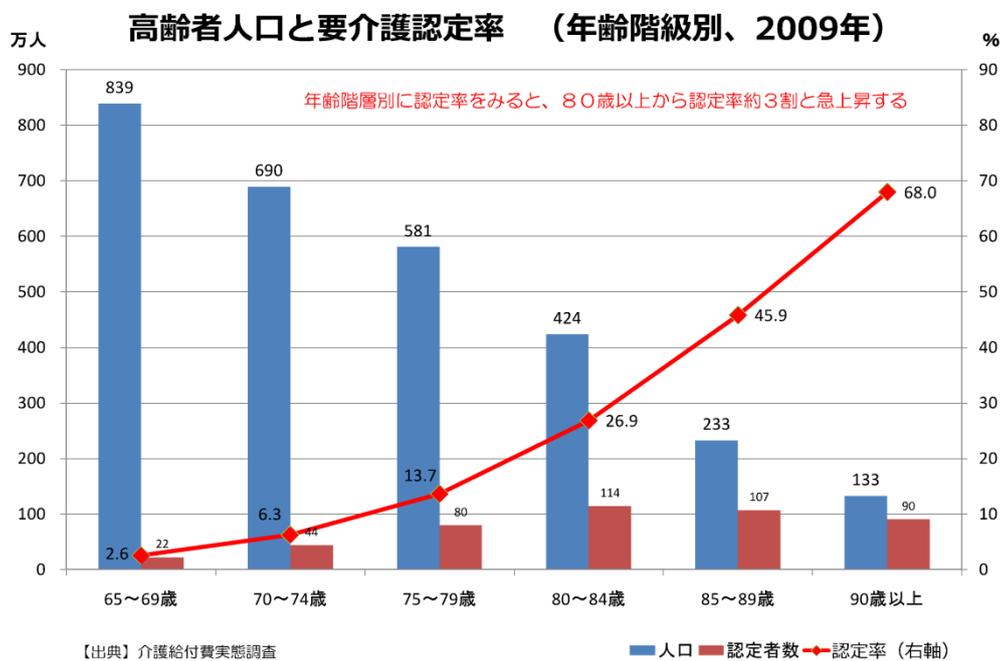


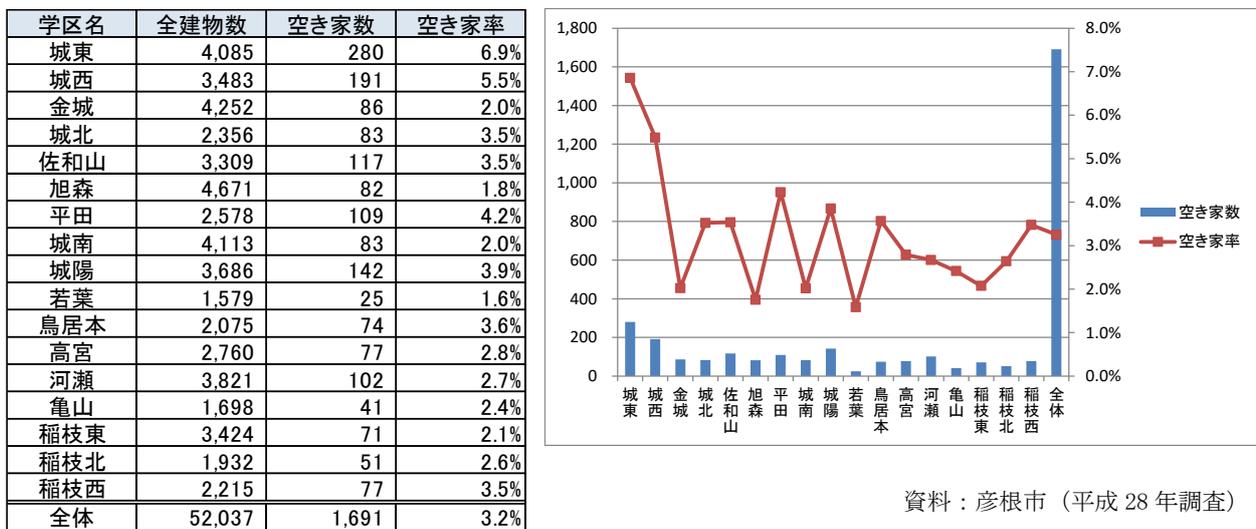
図 高齢者人口と要介護認定率 2009年

資料：厚生労働省

### 3-4 土地利用から見た課題

- 本市の空き家数は増加傾向にあります（P. 11 参照）、今後は人口が減少することから、さらなる空き家の増加が予想されます。管理不全の空き家が増加すると、建物の倒壊や衛生上の問題、景観の悪化など、周辺地域への悪影響をもたらす恐れがあり、その対策が課題となっています。
- 地域（学区）別に見ると、城東や城西学区の空き家率が突出して高く、地域特性に応じた空き家対策が必要となっています。

表・図 学区別空き家の状況



※市の調査では、マンション等の共同住宅については棟数ベースで計上しており、また、共同住宅の一室でも利用されていれば空き家には区分していない。

### 3-5 市民生活の安心・安全面から見た課題

- 10年に一度の大雨が降った場合は市街地の一部に浸水域が見られますが、100年に一度の大雨では彦根駅からひこね芹川駅にかけての線路東側地域や、市街地の芹川左岸一帯に、浸水深が1mを越える地域が分布しています。
- 200年に一度の大雨の場合は、市街地の広い範囲で浸水深が1mを越える地域が見られることから、安心・安全な居住環境の確保が課題となっています。

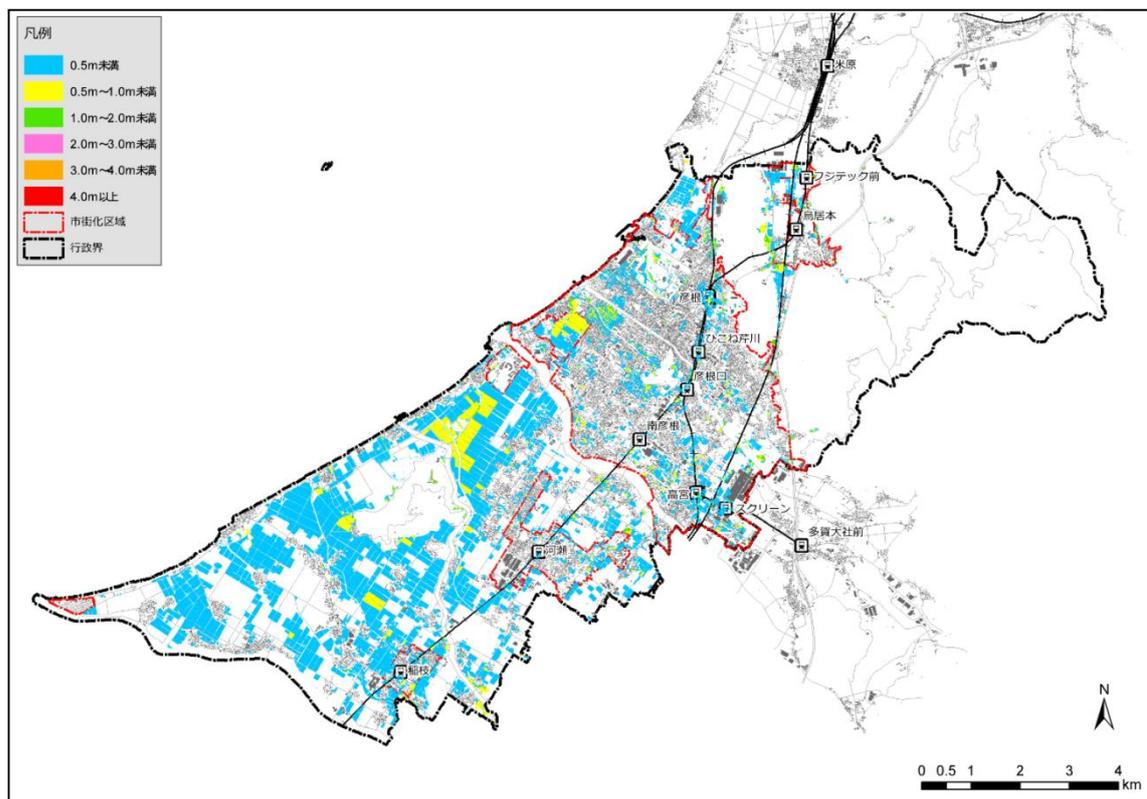


図 最大浸水深（10年に一度の大雨が降った場合）

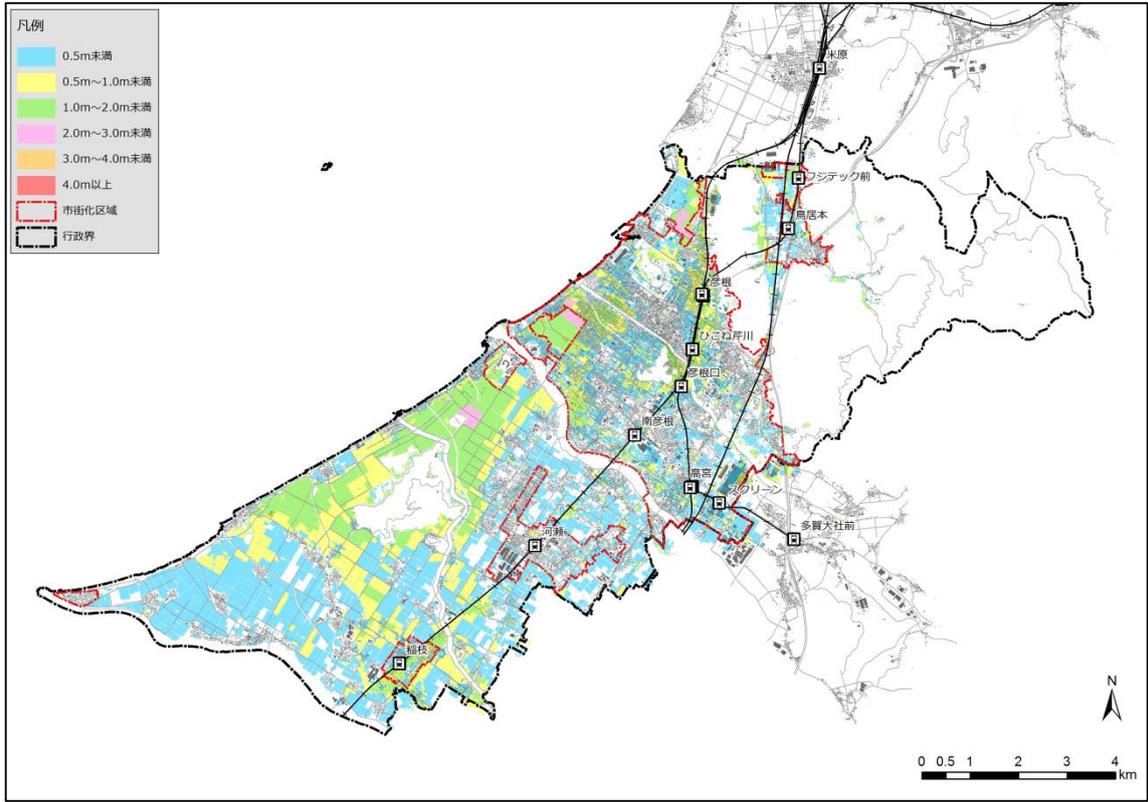


図 最大浸水深（100年に一度の大雨が降った場合）

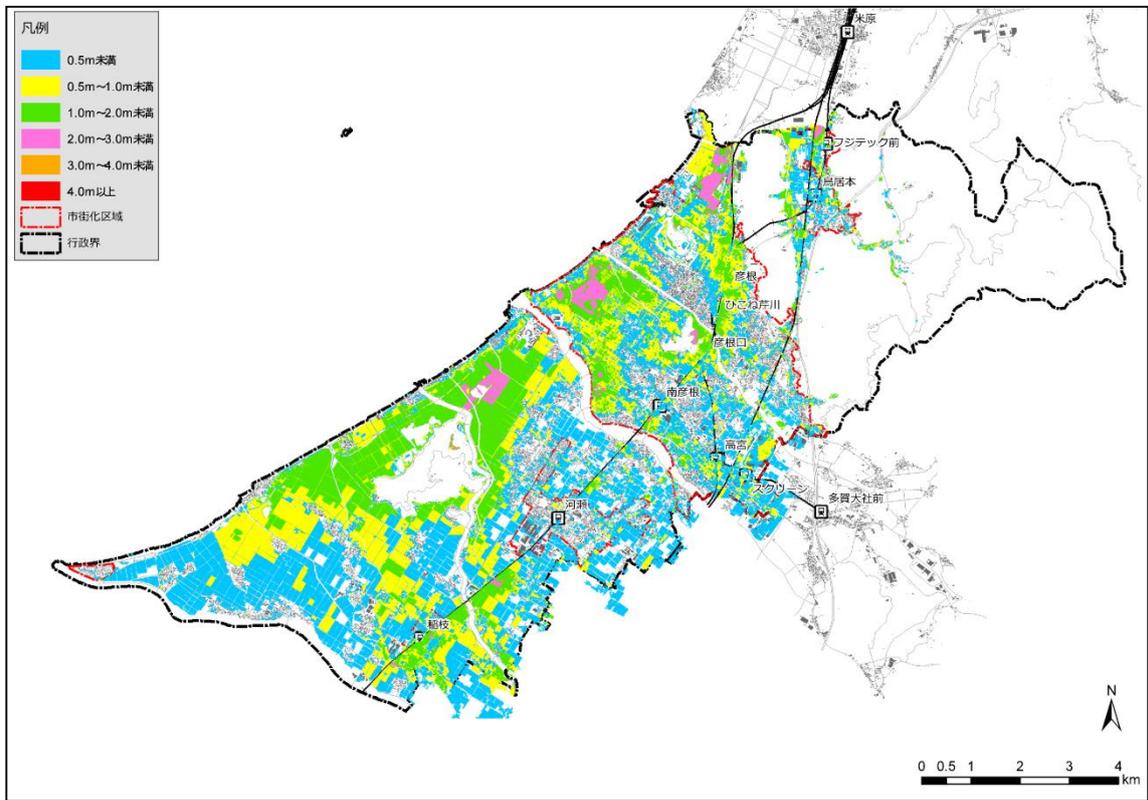


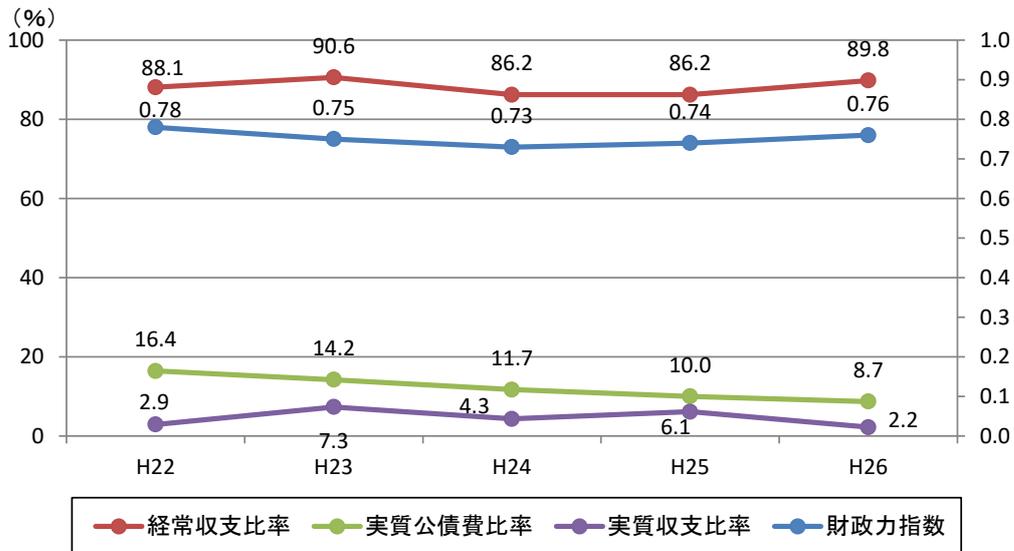
図 最大浸水深（200年に一度の大雨が降った場合）

資料：滋賀県

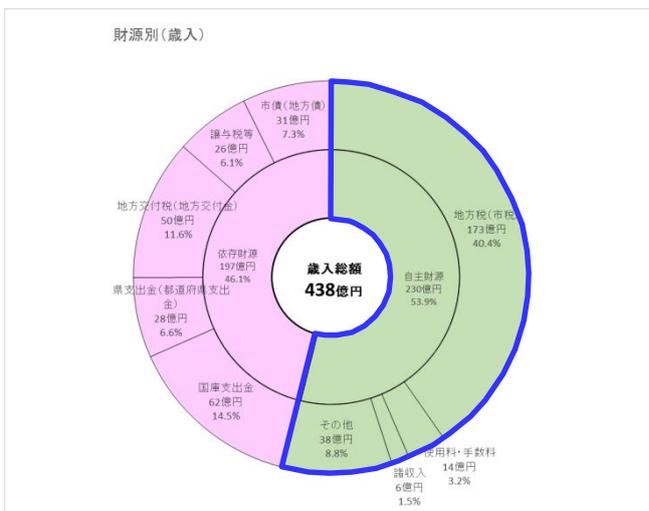
### 3-6 財政面から見た課題

- 本市の財政はこれまでは概して健全財政を確保してきたといえますが、今後予想される人口減少等による歳入の減少や、超高齢化社会の更なる進展による扶助費の増大、更には老朽化する公共施設の更新など、厳しい財政状況が予想されます。
- 都市経営の効率化を図ることが必要となっています。

#### (参考) 財政構造の推移



資料：平成 26 年度 財政状況資料集（彦根市財政課）



	歳出総額	人件費	扶助費	公債費	投資的経費*	その他の経費**
平成18年	334	54	41	34	62	131
19年	355	73	59	39	36	155
20年	351	71	61	50	39	135
21年	387	72	65	49	41	181
22年	394	70	84	43	50	167
23年	385	71	89	37	45	163
24年	379	65	89	33	45	165
25年	412	63	89	33	57	161
26年	418	68	95	34	67	145

\* 投資的経費 = 普通建設事業費 + 災害復旧事業費 + 失業対策事業費

\*\* その他の経費 = 物件費 + 維持補修費 + 補修費等 + 積立金 + 出資金 + 貸付金 + 繰出金 + 前年度繰上充用金

資料：地方財政状況調査関係資料「決算カード（滋賀県）」（総務省）

### 3-7 課題のまとめ

#### ■拠点機能の充実

彦根市は、湖東の中心都市であり、彦根駅や南彦根駅周辺には、大規模店舗や病院、公共施設といった施設が集積しています。今後、人口減少が見込まれる状況においても、現状の集積を維持していくために、恵まれた交通条件をいかした交流の活性化等による拠点機能の充実を図っていくことが必要です。

#### ■新しい城下町の創造

彦根市は、滋賀県下有数の観光入込客数を誇る国宝彦根城に代表される歴史文化に恵まれ、年間300万人を越える観光客が訪れています。また、大学が立地することによる知的資源、人的資源の蓄積もあります。一方で、旧城下町地域などの中心市街地では人口の減少が顕著で、空き家率も高くなっています。

したがって、歴史的風致を維持していくためにも、歴史や文化、知的資源を有効に活用した新しい城下町の創造が必要です。

#### ■日常生活サービス機能の維持

人口の減少は、商業や医療などの日常生活施設の撤退やサービス低下につながりかねません。特に、日常生活の拠点となる鉄道駅周辺では、多世代の人々が便利に暮らしていける環境を維持することが必要です。

#### ■高齢者の健康維持につながるような、外に出たくなるまちづくり

彦根市が直面する人口問題として、高齢者の大幅増が挙げられます。特に、75歳以上の後期高齢者数は、2010年から2040年にかけて約1.6倍に増加することが見込まれています。したがって、自動車に過度に頼ることなく、商業や医療、福祉施設を利用でき、生涯安心して健康で快適に生活できる環境づくりや、外に出たくなるようなまちづくりが必要です。

#### ■災害対策の充実

彦根市では市街地の中を天井川が流れており、大雨の場合に浸水が想定される地域における災害対策が課題となっているため、水害の危険が少ない地域への居住の誘導などにより、安心・安全に暮らせる居住環境の確保が必要です。

#### ■公共交通の維持や活性化に向けた取組

市内の公共交通網のうち、JRと路線バスの利用者数は横ばい又は増加傾向で推移していますが、近江鉄道の利用者数は減少しています。現状のまま推移した場合には、今後、公共交通の沿線において大幅な人口減が見込まれるため、現在は比較的利用状況の良いJRや路線バスにおいても、将来的には利用者の減少が懸念されます。現在すでに利用者数が減少傾向にある近江鉄道については、さらなる利用者の減少と、それにとまなうサービスの低下が懸念されます。

一方で、今後増加が予想される高齢者が安全に移動するための手段としての公共交通は、今後重要性が増してくるものと考えられます。

したがって、公共交通沿線人口の維持や、今後の新しい交通手段の検討などに取り組むことが必要です。

## 第4章 都市づくりの方針

---

### 4-1 多極集約・連携型の都市づくりの理念と基本方針

彦根市の人口はほぼピークを迎え、今後は長期にわたり人口減少が進むことが予想されます。反対に、高齢者の数は大きく増加していくことが見込まれています。

また、旧城下町地域などの中心市街地では、既に人口減少や空き家の増加といった問題が発生しており、中心市街地の再生が重要な課題となっています。

人口問題をそのまま放置すると、公共交通や商業、医療施設といった日常生活に不可欠なサービス機能の低下を招き、自家用車に過度に頼ることのできない高齢者の生活に悪影響を与えることが懸念されるとともに、旧城下町地域における歴史的風致の維持も困難になると考えられます。

しかしながら、人口減少により想定される影響を負の重圧としてとらえるのではなく、例えば人口の減少は適切な土地利用の機会であり、高齢化は豊富な経験と知恵を持つ人材の集積をまちづくりに活用できる機会であるなど、未来のまちづくりへのチャンスととらえることもできます。

特に、彦根市の中心市街地には、連綿と受け継がれる風格ある歴史の厚みがあり、彦根市ならではの文化が根づいているとともに、商業や業務、公共施設等、多様な都市機能が集積しています。また、市内にある4つの大学の学生者数は約6,000人にも及び、全国屈指の学生都市でもあります。

この、多様な彦根ならではの魅力は、彦根市で暮らすことの質を高め、訪れる楽しさにつながっていくといえます。

そこで、本計画における、多極集約・連携型の都市づくりの理念を『**伝統と革新で未来を紡ぐ都市 ～駅を中心とした新しい生活空間の創造～**』と定め、5つの基本方針に基づいて持続的に成長する都市の実現に取り組みます。

## 〈多極集約・連携型の都市づくりの理念〉

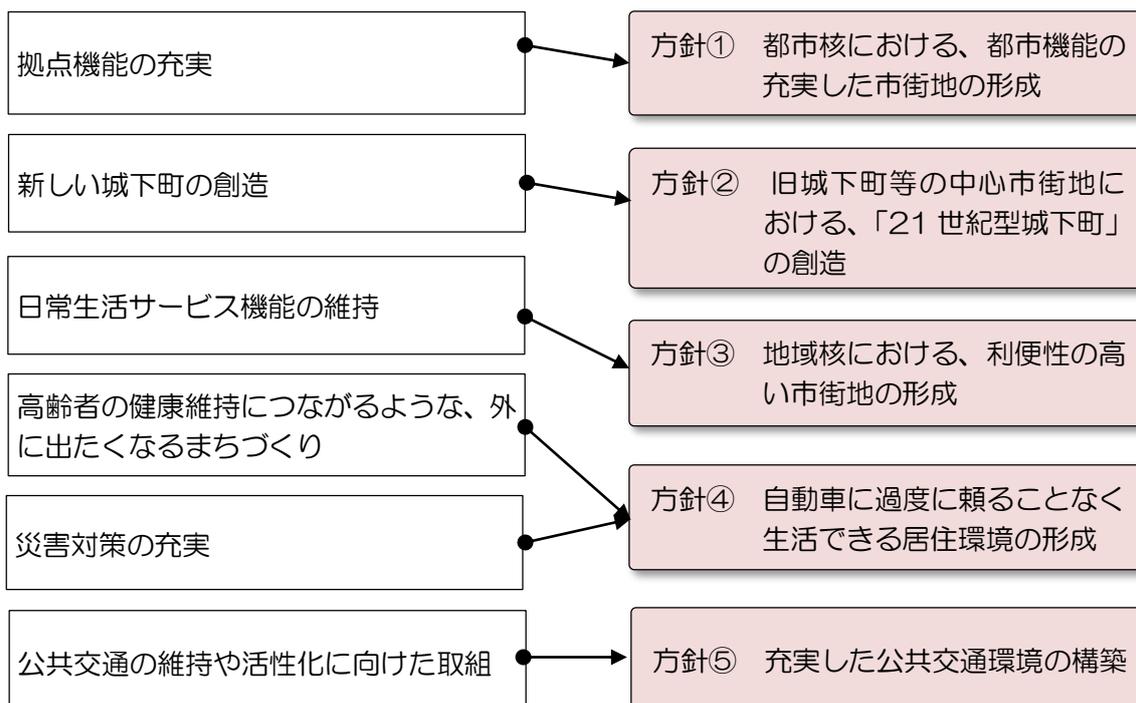
伝統と革新で未来を紡ぐ都市  
～駅を中心とした新しい生活空間の創造～

### 〈多極集約・連携型の都市づくりの基本方針〉

- 方針① 都市核における、都市機能の充実した市街地の形成**  
…彦根駅や南彦根駅周辺の都市核では、多世代の人々が暮らしやすい環境を確保するために、都市機能の充実した市街地の形成に取り組みます。
- 方針② 旧城下町等の中心市街地における、「21世紀型城下町」の創造**  
…都市核の中でも旧城下町等の中心市街地では、学生や移住者、観光客も惹きつける魅力的な「21世紀型城下町」の創造に取り組みます。さまざまな取り組みを通じて新しい生活空間の創造を目指します。
- 方針③ 地域核における、利便性の高い市街地の形成**  
…日常生活の拠点となる地域核では、多世代の人々が歩いて暮らせるような利便性の高い市街地の形成に取り組みます。
- 方針④ 自動車に過度に頼ることなく生活できる居住環境の形成**  
…拠点と公共交通で結ばれている沿道地域では、自動車に過度に頼ることなく生活できる、生涯安心して暮らせる居住環境の形成に取り組みます。
- 方針⑤ 充実した公共交通環境の構築**  
…コンパクトな都市への転換を支える、充実した公共交通環境の構築を目指します。

#### 【課題】

#### 【都市づくりの方針】



※「21世紀型城下町」：平成28年3月に策定された彦根市観光振興計画において示された目指すべき将来像

## 4-2 目指すべき都市の骨格構造

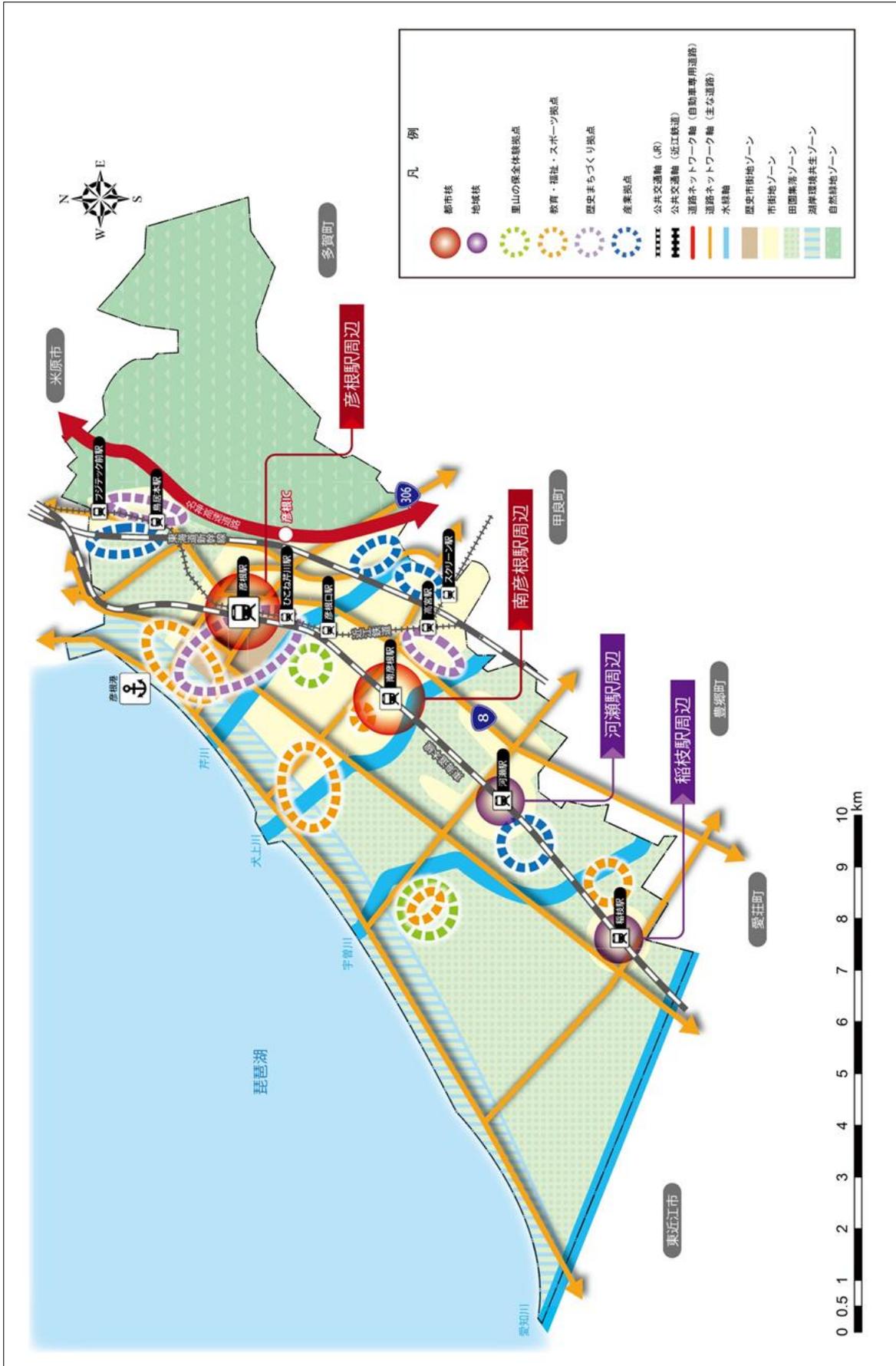
立地適正化計画は、彦根市都市計画マスタープランが目指すまちづくりを実現化するための誘導施策を担う計画として機能させていくことが求められます。

したがって、本計画における目指すべき都市の骨格構造は、彦根市都市計画マスタープランに準拠することとします。

彦根市都市計画マスタープランでは、都市の骨格を、その構成要素である「核・拠点」「軸」「ゾーン」で示しています。

### ■「核と拠点」「都市軸」「ゾーニング」の区分と位置

核と拠点		都市核	彦根駅周辺 南彦根駅周辺
		地域核	河瀬駅周辺 稲枝駅周辺
		里山の保全体験 拠点	荒神山周辺、 千鳥ヶ丘公園周辺
		教育・福祉・ スポーツ拠点	滋賀県立大学・市立病院・文化プラザ周辺、 滋賀大学・金亀公園周辺、聖泉大学周辺、 荒神山公園周辺、新市民体育センター周辺
		歴史まちづくり 拠点	彦根城周辺、 中山道高宮宿周辺、 中山道鳥居本宿周辺
		産業拠点	鳥居本地区、野田山地区、高宮地区、河瀬地区
都市軸		公共交通軸	【JR】東海道新幹線、東海道本線 【私鉄】近江鉄道本線、近江鉄道多賀線
		道路ネットワーク 軸	【自動車専用道路】名神高速道路 【主な道路】国道8号、国道306号など
		水緑軸	芹川、犬上川、宇曾川、愛知川
ゾーニング		歴史市街地 ゾーン	旧城下町
		市街地 ゾーン	琵琶湖、犬上川、名神高速道路などで囲まれた 既成市街地
		田園集落 ゾーン	稲枝、河瀬、松原、鳥居本地域の集落や農地
		湖岸環境共生 ゾーン	琵琶湖岸
		自然緑地 ゾーン	鳥居本山間地

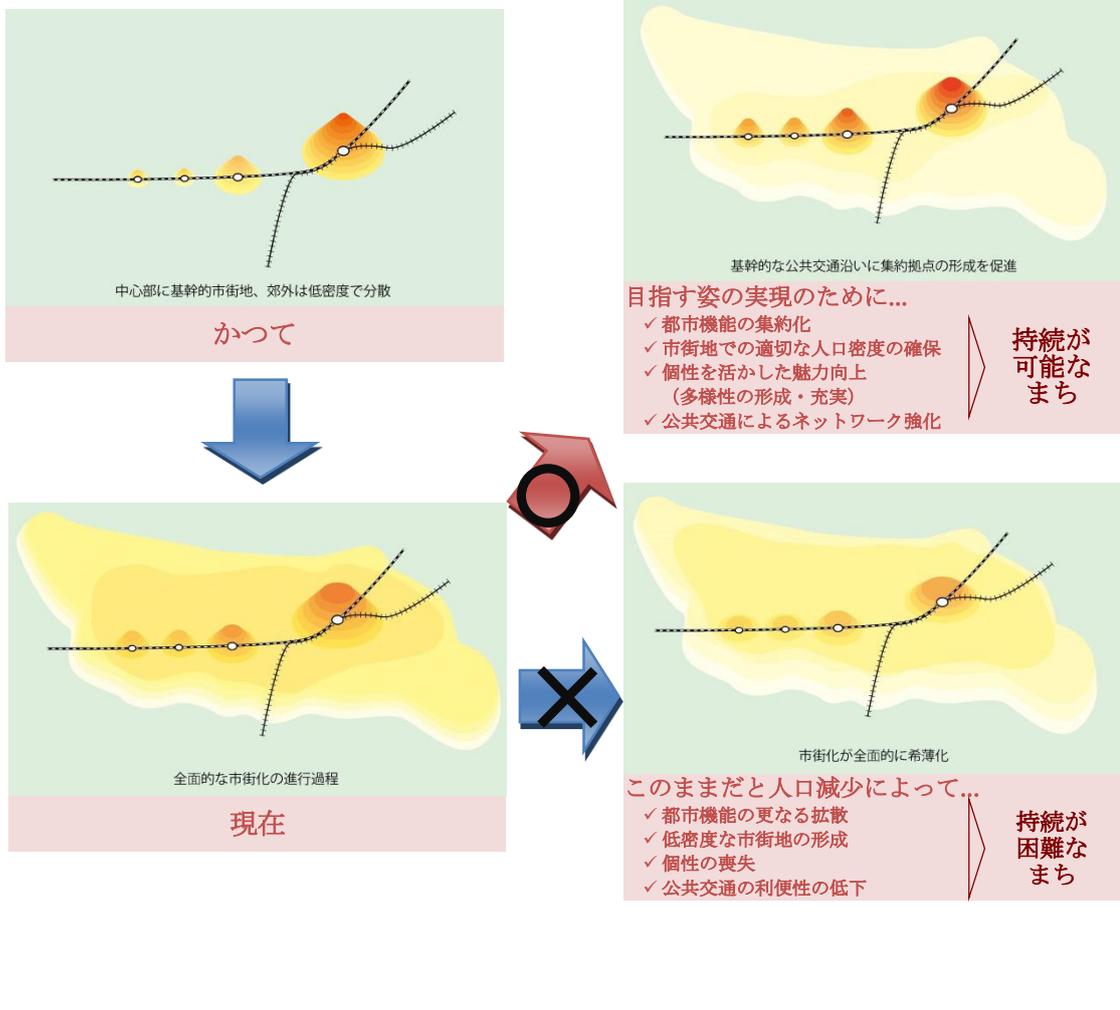


(参考) 彦根市都市計画マスタープランにおけるまちづくりが目指す将来都市構造  
—多極集約・連携型のコンパクトシティの実現—

これまで、増加する人口に対応するために、新たな市街地を郊外に求めるまちづくりを進めてきました。

これからは、人口減少や急速な高齢化を見据え、都市の核となるJR4駅（彦根駅、南彦根駅、河瀬駅、稲枝駅）では鉄道やバスなどの公共交通の結節点機能の充実によるネットワークの強化とともに都市機能を集約するまちづくりを進めます。また、その周辺においては、人口密度を高めるまちづくりを進めます。これにより、まちの「顔」が明確になり、効率的な都市経営も実現します。

【都市全体のまちづくりの概念図】



# 第5章 都市機能誘導区域

## 5-1 都市機能誘導区域・誘導施設の位置づけ

都市機能誘導区域とは、医療や商業などの都市機能を、都市の拠点となる地域で維持・確保することにより、これらの生活サービス機能の効率的な提供を図る区域のことです。

本市ではこれまで、人口増加やモータリゼーションの進展等を背景に市街地が拡大してきましたが、反面、中心市街地では人口の減少や空き家・空き店舗が増加するなどの問題も生じていました。

今後、人口の減少が見込まれる中で、拡大した市街地のままでは、市全体において日常生活に必要な都市機能が維持できず失われてしまう恐れがあります。

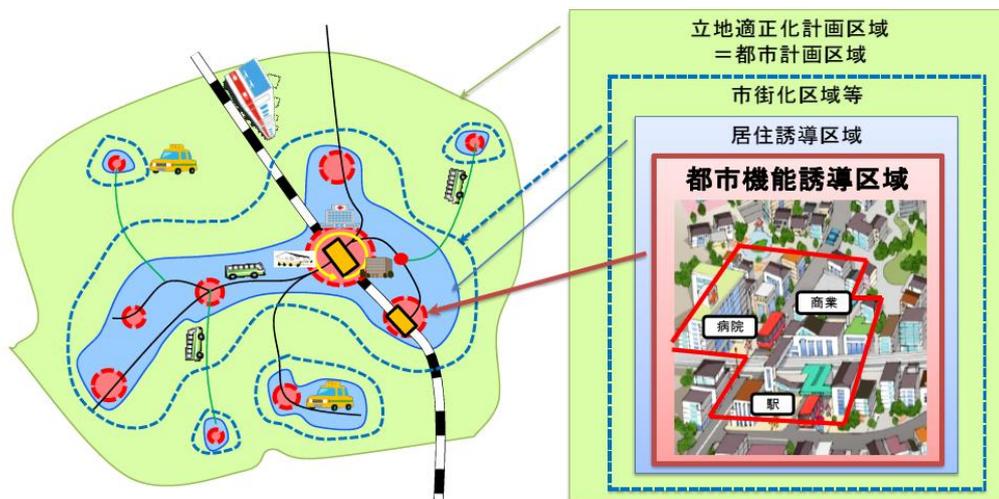
また、高齢化が進む中、自家用車で移動することが困難な高齢者の暮らしを守るためにも、一定の区域内に日常生活サービスを持続的に確保することで、郊外部を含めた地域全体の生活利便性を維持していくことが重要であり、都市機能誘導区域がその役割を担うことになります。

また、誘導区域相互が利便性の高い公共交通で結ばれることにより、移動しやすく暮らしやすいネットワークが形成されるとともに、都市全体の活力の向上が期待されます。

### ◆都市機能誘導区域として定めることが考えられる区域

- ・原則として、居住誘導区域内において設定する
- ・都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- ・周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域
- ・都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定める

(都市計画運用指針より)



## 5-2 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域は、都市づくりの基本方針をふまえて、「彦根市都市計画マスタープラン」に位置づけた「都市核」「地域核」に設定します。

### 【都市づくりの基本方針】

- 方針① 都市核における、都市機能の充実した市街地の形成
- 方針② 旧城下町等の中心市街地における、「21世紀型城下町」の創造
- 方針③ 地域核における、利便性の高い市街地の形成
- 方針④ 自動車に過度に頼ることなく生活できる居住環境の形成
- 方針⑤ 充実した公共交通環境の構築

### 【都市機能誘導区域の設定方針】

- 都市の拠点となるべき区域
- 鉄道駅に近く都市機能が一定程度充実している区域
- 公共交通によるアクセスの利便性の高い区域

「彦根市都市計画マスタープラン」に位置づけた「都市核」「地域核」周辺を都市機能誘導区域とします。

## 5-3 都市機能誘導区域（案）

### (1) 区域設定の基準

都市機能誘導区域は、都市核である彦根駅、南彦根駅、及び地域核である河瀬駅、稲枝駅の中心から徒歩圏の範囲において、既存施設の立地状況や区域区分線、地形地物等をもとに設定します。

#### ① 徒歩圏の考え方

彦根駅、南彦根駅は、都市核として近隣地域のみならず市全域や周辺市町住民への都市サービスを提供する拠点であることから、一般的な徒歩圏として「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課 H26.8）」において定められた半径 800m を想定します。

河瀬駅、稲枝駅は、主に近隣住民の日常生活を支える拠点であることから、同ハンドブックにおいてバス停の徒歩圏として定められた半径 300m を想定します。

#### ② 既存施設の状況

徒歩圏内にある既存の生活利便施設の分布状況を考慮して区域を定めることとします。

### ③ 区域線の基準

都市機能誘導区域外において誘導施設を立地する場合、届出が必要となることから、都市機能誘導区域の区域線は、明確に認識できる地形地物や用途地域指定境界などをもとに設定することとします。

### (2) 都市機能誘導区域（案）

都市機能誘導区域（案）を以下に示します。

表 都市機能誘導区域（案）

区域	区域の考え方
彦根駅周辺	<ul style="list-style-type: none"><li>彦根駅から半径 800mの範囲に加えて、バス路線の結節点となっている銀座バス停から半径 300mの範囲において区域を設定する。</li><li>スーパーや医療施設の立地状況をふまえ、主に商業系用途地域に指定されている範囲を中心として区域を設定する。</li></ul>
南彦根駅周辺	<ul style="list-style-type: none"><li>南彦根駅から半径 800mの範囲において、都市再生整備計画区域やスーパーや医療施設（特に病院）の立地状況、用途地域の指定状況をふまえて区域を設定する。</li></ul>
河瀬駅周辺	<ul style="list-style-type: none"><li>河瀬駅から半径 300mの範囲に加えて、既存の生活利便施設の立地状況をふまえて区域を設定する。</li></ul>
稲枝駅周辺	<ul style="list-style-type: none"><li>稲枝駅から半径 300mの範囲に加えて、既存の生活利便施設の立地状況をふまえて区域を設定する。</li></ul>

※今後、明確な区域設定を行う予定です。

# 第6章 居住誘導区域

## 6-1 居住誘導区域の位置づけ

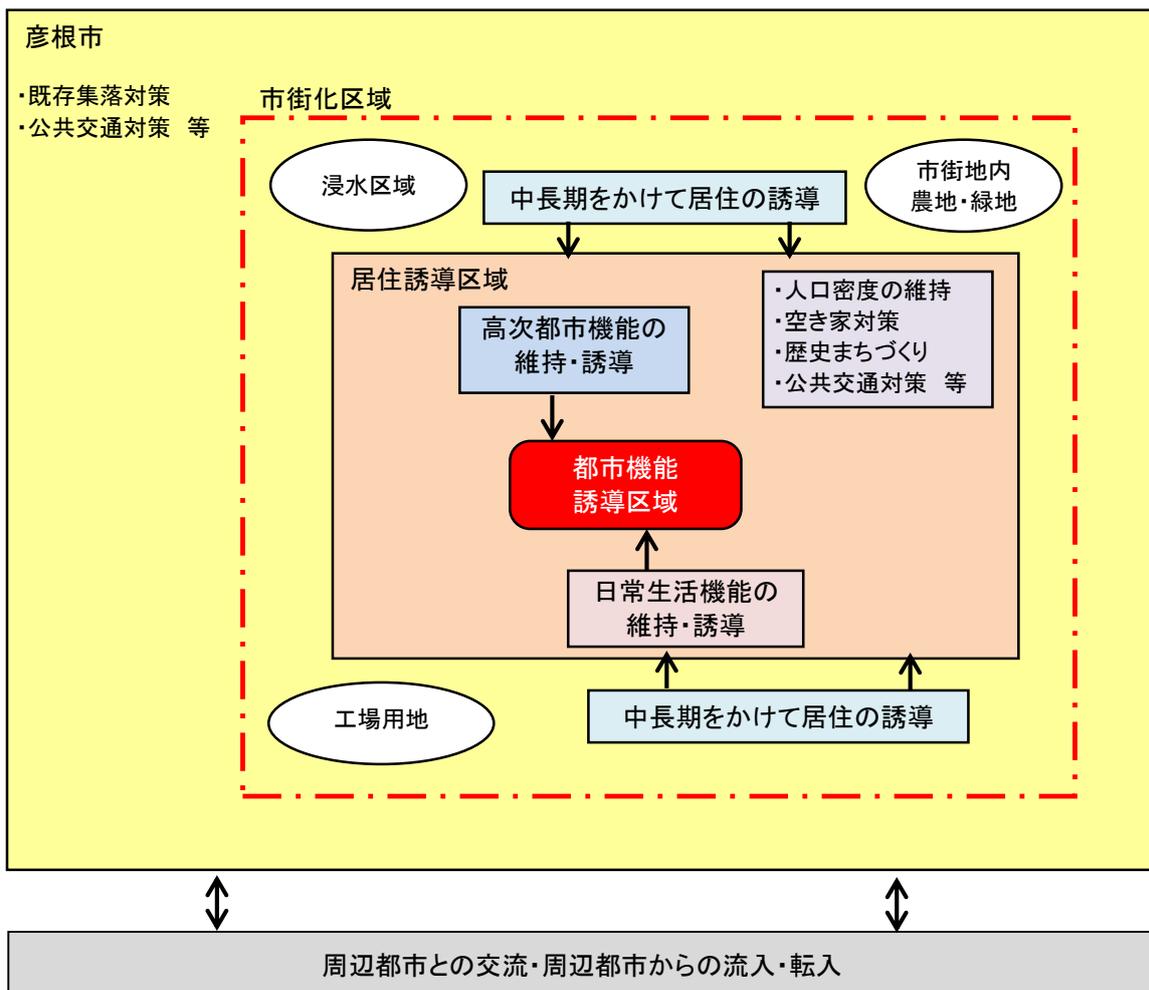
居住誘導区域は、今後人口減少が予想されている本市にあって、人口密度の低下、住宅の空き家化、各種生活サービス施設の機能低下等が懸念される中で、市民の暮らしに必要な生活基盤施設や公共公益施設が充足し、定住継続や定住促進につなげていく区域といえます。

居住誘導区域は中長期的なまちづくり（土地利用）方針から居住を誘導することを目指しており、市街化区域内で居住誘導区域外となった区域についても居住を制限するものではなく、農村集落等での居住はこれまでの通りとなっています。

居住誘導区域を継続的に維持していくためには、人口密度の維持、空き家対策、商業・医療・福祉・公共公益施設等の維持・増進といったことが必要です。

また、人口の自然動態に任せておくと人口減少が予想される中で、本市の都市としての魅力、市内雇用の向上とあいまって、新しい居住者を市内に呼び込むといった都市間競争に係る政策も必要です。

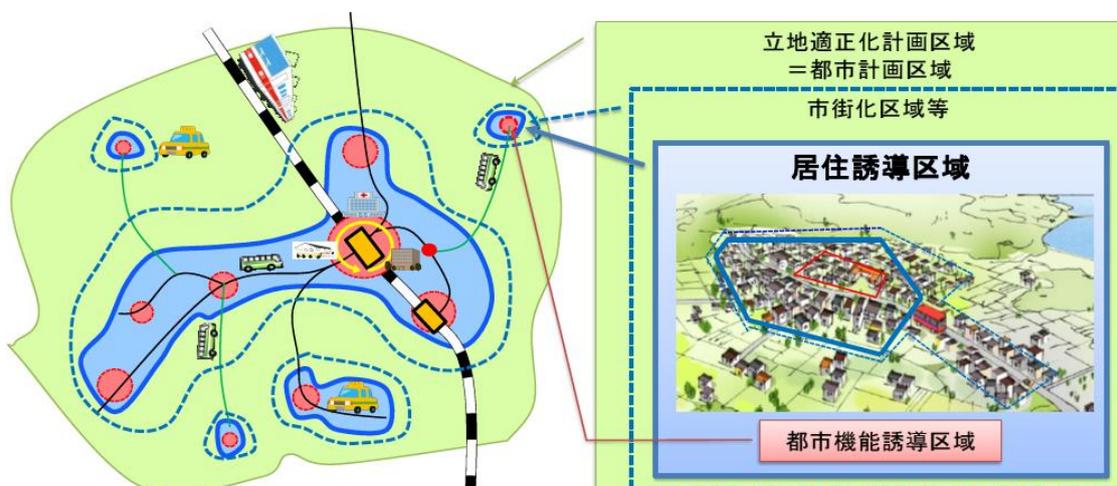
### ■彦根市における居住誘導区域の位置づけ



◆居住誘導区域を定めることが考えられる区域

- ・都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- ・都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ・合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

※市街化調整区域、農用地区域、自然災害リスクの高い地域（土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域等）、工業専用地域等は、居住誘導区域に含まない、又は含めることについて慎重な判断を行うことが望ましい（都市計画運用指針より）



6-2 居住誘導区域の設定方針

本計画における居住誘導区域の設定については、基本的には国の考え方を基本にしつつも、都市づくりの基本方針をふまえて、以下に示す3つの方針を設定します。

【都市づくりの基本方針】

- 方針① 都市核における、都市機能の充実した市街地の形成
- 方針② 旧城下町等の中心市街地における、「21世紀型城下町」の創造
- 方針③ 地域核における、利便性の高い市街地の形成
- 方針④ 自動車に過度に頼ることなく生活できる居住環境の形成
- 方針⑤ 充実した公共交通環境の構築

【居住誘導区域の設定方針】

- ・公共交通の利便性が高く将来的にも人口を維持すべき区域
- ・自然災害リスクの高くない区域
- ・歴史文化資源や街なみが残る区域

### (1) 公共交通の利便性が高く将来的にも人口を維持すべき区域

現在、基幹的な公共交通の徒歩圏<sup>\*</sup>にあるにもかかわらず、将来的に人口減少が見込まれる地域は、このまま人口が減少すると、鉄道やバスの減便、廃止などにつながりかねません。

自動車に過度に頼ることのできない高齢者が増える中、公共交通を有効活用し維持していくことは重要な政策課題であり、これらの地域は人口を維持すべき地域と位置づけて、居住誘導を図ることとします。

※運行本数 30 本以上の鉄道駅、バス路線から各々半径 800m、300mの範囲を考えます。運行本数は、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課 H26.8）」において、基幹的公共交通として定められている本数を用いています。

### (2) 自然災害リスクの高くない区域

災害により甚大な被害を受ける危険性のある区域は、居住誘導区域に含めない、又は勘案することとされています。（下記参照）

本市において想定される災害は水害ですが、滋賀県が水害による人的被害リスクが高いとしている「2m以上の浸水」「 $2.5\text{m}^3/\text{s}^2$ 以上の流体力」の基準に該当する地域は、居住誘導区域に含めないこととします。

#### ■原則として、居住誘導区域に含めないこととすべき区域

- 土砂災害特別警戒区域
- 津波災害特別警戒区域
- 災害危険区域
- 地すべり等防止法
- 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に規定する急傾斜地崩壊危険区域

#### ■原則として、災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備の見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含めないこととすべき区域

- 土砂災害警戒区域
- 津波災害警戒区域
- 浸水想定区域
- 都市洪水想定区域及び都市浸水想定区域
- 津波浸水想定における浸水区域、他災害の発生の恐れのある区域

### (3) 歴史文化資源や街なみが残る区域

歴史文化に恵まれた本市にとって、この資源を活かした地域振興は重要な課題ですが、こうした歴史的な地区の多くで今後の人口減少が予測されています。

人が住んでこそその歴史的風致であり、歴史文化資源や街なみが残る地域の人口減少を防止するために居住誘導を図ることとします。

※今後、明確な区域設定を行う予定です。