野洲市立地適正化計画

平成２９年３月

野　　洲　　市

目 次

第１章.　立地適正化計画策定の目的と位置づけ

１.　立地適正化計画策定の背景と目的 1
２.　立地適正化計画で定める主な内容 2
３.　立地適正化計画の役割 3
４.　計画の位置づけ 4
５.　目標年次 4
６.　対象区域 4

第２章.　上位関連計画

１.　第1次野洲市総合計画（改訂版） 5
２.　野洲市都市計画マスタープラン（改訂版） 7
３.　野洲市まち・ひと・しごと創生総合戦略 9
４.　野洲市交通ネットワーク構想 10

第３章.　野洲市の現状と課題

１.　人口の推移 12
　1）　人口の推移 12
　2）　年齢構成別人口の推移 13
　3）　人口集中地区（DID）の推移 14
　4）　地域別人口の推移 16
　5）　地域別高齢化率の推移 18
　6）　流入・流出人口の状況 20
２.　都市の現況 21
　1）　土地利用 21
　2）　都市機能の配置 26
　3）　都市交通 31
　4）　経済活動 38
　5）　地価 42
　6）　災害 43
　7）　財政構造 45
　8）　都市構造の比較 46
３.　都市構造上の課題 48

第４章.　都市づくりの基本方針

１.　計画の基本理念 50
２.　将来都市像 50
３.　都市づくりの基本目標 51
４.　目指すべき都市の骨格構造 52
　1）　目指すべき都市の骨格構造に関する基本的な考え方 52
　2）　拠点の設定 52
　3）　交通軸の設定 55
　4）　ゾーンの設定 55
　5）　目指すべき都市の骨格構造図 56
５.　課題解決のための施策・誘導方針 57
　1）　都市機能及び居住に関する誘導方針 57
　2）　都市機能の拡散防止のための公的不動産の活用方針 57

第５章.　都市機能誘導区域

１.　都市機能誘導区域について 58
　1）　都市機能誘導区域とは 58
　2）　都市機能誘導区域を設定する意義 58
２.　野洲市における都市機能誘導区域の設定 59
　1）　都市機能誘導区域設定における基本的な考え方 59
　2）　都市機能誘導区域設定において考慮すべき事項 59
　3）　都市機能誘導区域の設定 60
３.　誘導施設について 62
　1）　誘導施設とは 62
　2）　野洲市における誘導施設設定の基本的な考え方 62
　3）　野洲市における誘導施設の設定 63
４.　届出制度について 65

第６章.　誘導施策

１.　都市機能の立地を図るための施策について 66
２.　都市機能を維持・確保するための施策 66
３.　都市機能を利用しやすい環境を整備するための施策 67
　1）　公共交通に関する施策 67
　2）　防災に関する施策 67

第７章.　目標値の設定

１.　目標値の設定 68

第８章.　計画の進行管理

１.　計画の進行管理 69

第1章. 立地適正化計画策定の目的と位置づけ

1. 立地適正化計画策定の背景と目的

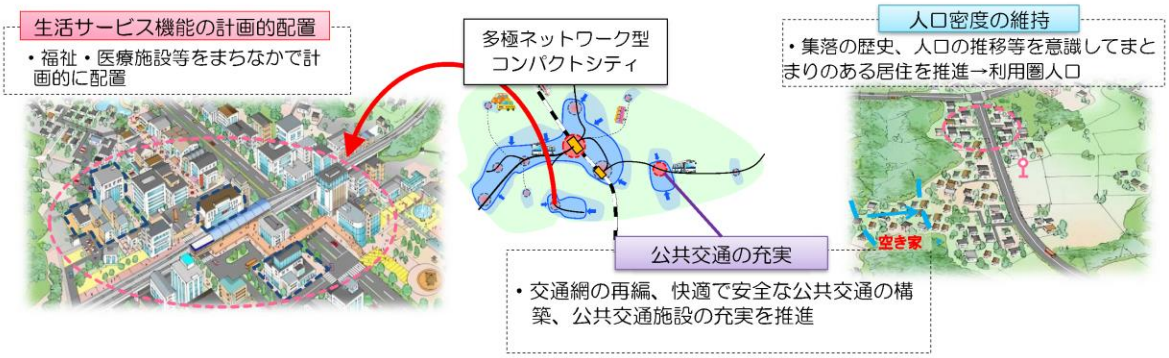
立地適正化計画は、人口減少や少子高齢社会においても持続可能な都市づくりの実現を図るための計画です。国は平成 26 年に都市再生特別措置法を改正するとともに、「コンパクト＋ネットワーク」の考えに基づき、医療・福祉・商業等の都市機能や居住機能がまとまって立地するよう、緩やかに誘導を図りながら、公共交通と連携した「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すように示しています。

一方で野洲市の現状を見ると、これまでの都市づくりの結果、高い人口集積と都市機能の集約によるコンパクトな都市空間が形成されていると言えます。しかし、本市においても 20 年後には人口は約 1 割減少すると推計されており、このまま人口減少が進めば、生活サービス施設が減少し、都市の魅力が低下してしまい、これにより更に人口が減少するという負のスパイラルに陥る可能性があります。こうした悪循環に陥らないために、健康で快適な生活環境を確保し、持続可能な都市づくりを進めていく必要があることから、野洲市立地適正化計画を策定します。

多極ネットワーク型コンパクトシティ

○医療・福祉施設、商業**施設や住居等がまとまって立地**し、あるいは、
○高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく**公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセス**できるなど、
○日常生活に必要なサービスや行政**サービスが住まいなどの身近に存在**する

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す。



出典）改正都市再生特別措置法等について　国土交通省

図 1.1　多極ネットワーク型コンパクトシティのイメージ

2. 立地適正化計画で定める主な内容

1) 基本的な方針

- 一定の人口密度の維持や生活サービス機能の計画的配置及び公共交通の充実のための施策等の基本的な方針

2) 居住誘導区域 （平成 29 年度に設定予定）

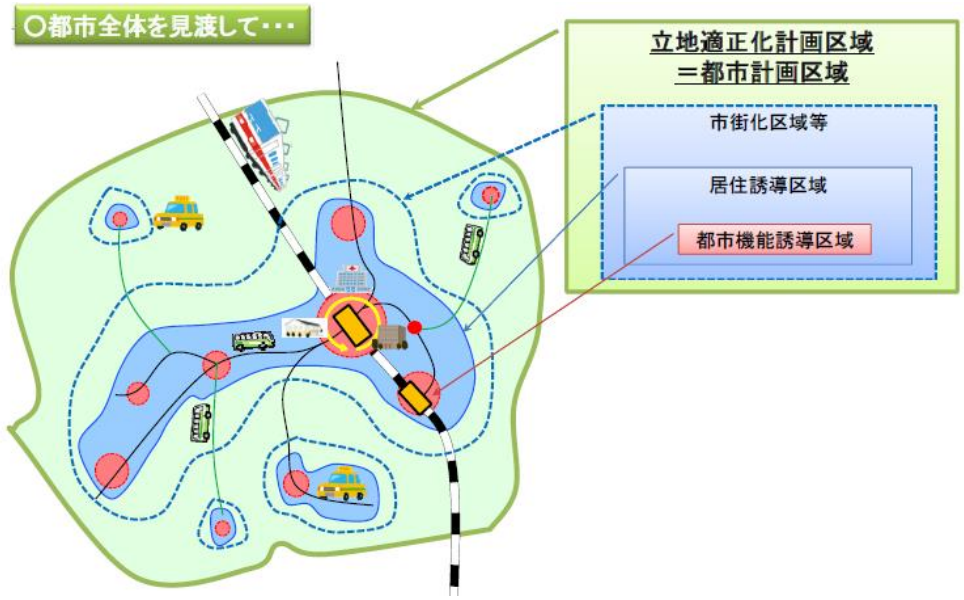
- 居住を誘導して人口密度を維持するエリアを設定

3) 都市機能誘導区域及び誘導施設

- 生活サービス施設を誘導するエリアと、そのエリアに誘導する施設を設定

4) 誘導施設の整備に関する事業など

- 関連して必要となる公共公益施設の整備などを含む



出典）改正都市再生特別措置法等について　国土交通省

図 1.2 立地適正化計画で定める区域のイメージ

3. 立地適正化計画の役割

野洲市立地適正化計画の役割は以下のとおりです。

コンパクトシティ形成に向けた取り組みの構築

土地利用規制やインフラ整備と立地誘導策が連携し、居住や各種機能の立地を緩やかに誘導する仕組みを構築します。

都市計画と関連分野が連携した施策の推進

都市計画と医療・福祉、商業、教育文化、住宅、交通、道路などの様々な分野が連携し、コンパクトシティの実現に向けた施策を総合的・一体的に進めます。

誘導策の事前明示

都市づくりの方向性を市民と共有し、居住や都市機能の誘導策を明示することにより、市民や事業者が拠点等への施設立地に取り組みやすい環境を整備します。

4. 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの指針である第１次野洲市総合計画（改訂版）や都市計画の方針を定めた野洲市都市計画マスタープラン（改訂版）などに即した、居住機能や都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランであり、関連する行政分野と整合・連携を図りながら「コンパクト＋ネットワーク」の具現化を推進する計画です。

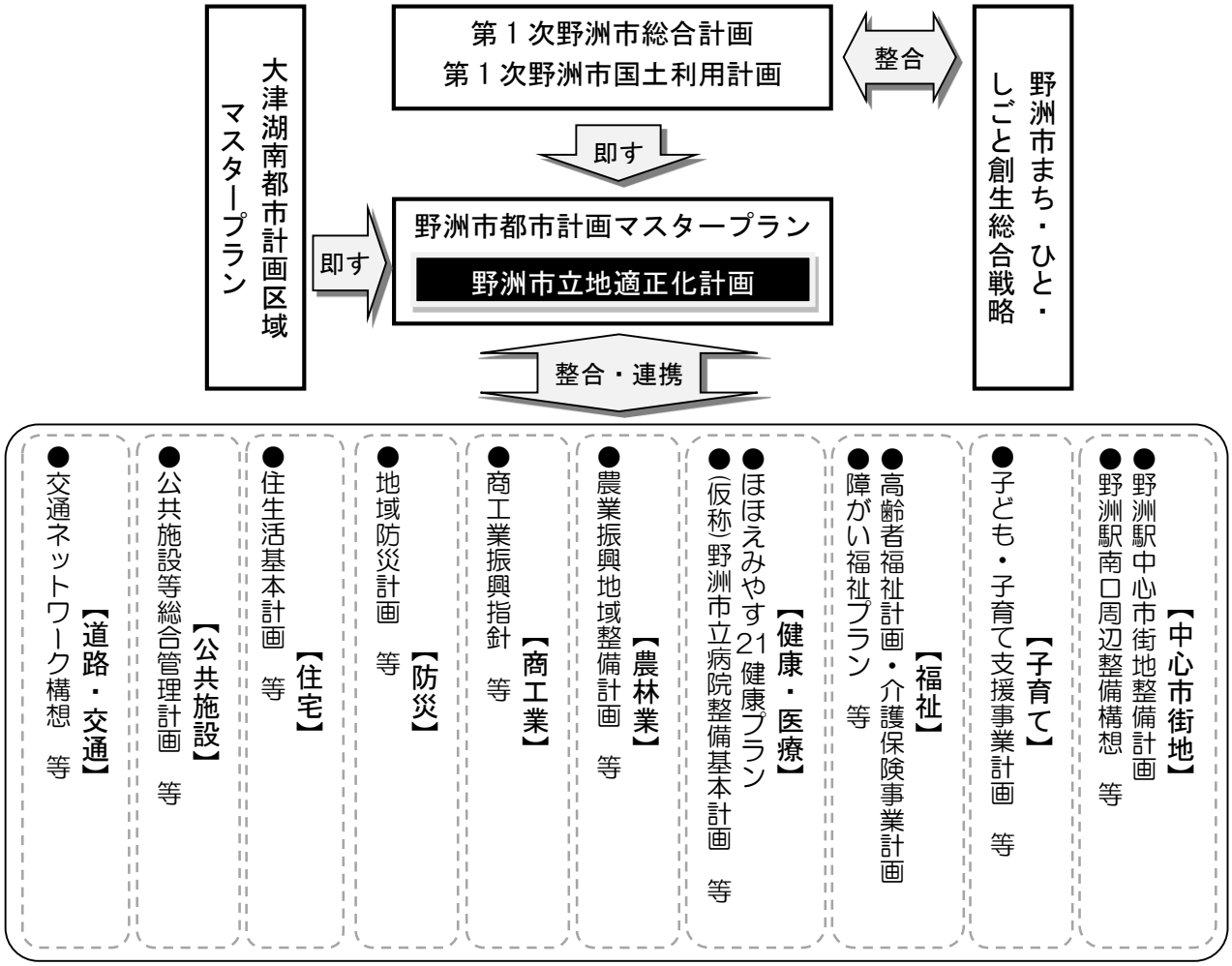


図 1.3 計画の位置づけ

5. 目標年次

立地適正化計画の目標年次を以下のように設定します。

- 長期：平成 52 年（2040 年）
- 短期：平成 32 年（2020 年）

（野洲市都市計画マスタープランの目標年次）

6. 対象区域

本計画の対象区域は、都市計画区域（琵琶湖を除いた市内全域）とします。

第2章. 上位関連計画

野洲市の上位関連計画について、以下に整理します。

1. 第1次野洲市総合計画(改訂版)

策定年次・計画期間

策定年次：平成24年４月
計画期間：平成24年度～平成32年度

めざすべき都市像

豊かな自然と歴史に恵まれた　にぎわいとやすらぎのあるまち

基本目標

① 豊かな人間性をはぐくむまち
② 人とひとが支え合う安心なまち
③ 地域を支える活力を生むまち
④ 美しい風土を守り育てるまち
⑤ うるおいとにぎわいのある快適なまち
⑥ 市民と行政がともにつくるまち

土地利用の方向性

【土地利用の基本方針】

① 地域の特性に応じた土地利用と課題
② 拠点を中心とした都市空間の形成
③ 土地利用機能の向上

【土地利用の整備方針】

A. にぎわいと活力にあふれた地域

- ＪＲ琵琶湖線沿線の市街化が進んだ地域においては、商業、行政、居住、産業等の諸機能が効果的に整えられた都市機能の形成を中心ににぎわいと活力にあふれたみんなが集うまちづくりを進めます。
- 特に、野洲駅周辺を南部地域中心市街地として、行政機能、居住機能、商業機能のほか、文化･交流機能の充実を図り、市の魅力が発信される中心地として整備を図ります。
- また、吉地･西河原地区およびその周辺においては、北部市街地として、広域幹線道路の整備促進や都市機能の充実を図ります。
- さらに、将来的にはＪＲ琵琶湖線篠原駅の周辺整備や野洲駅～篠原駅間の新駅設置を想定し、新たな地域拠点創出へ向けた継続的な取り組みを進めます。

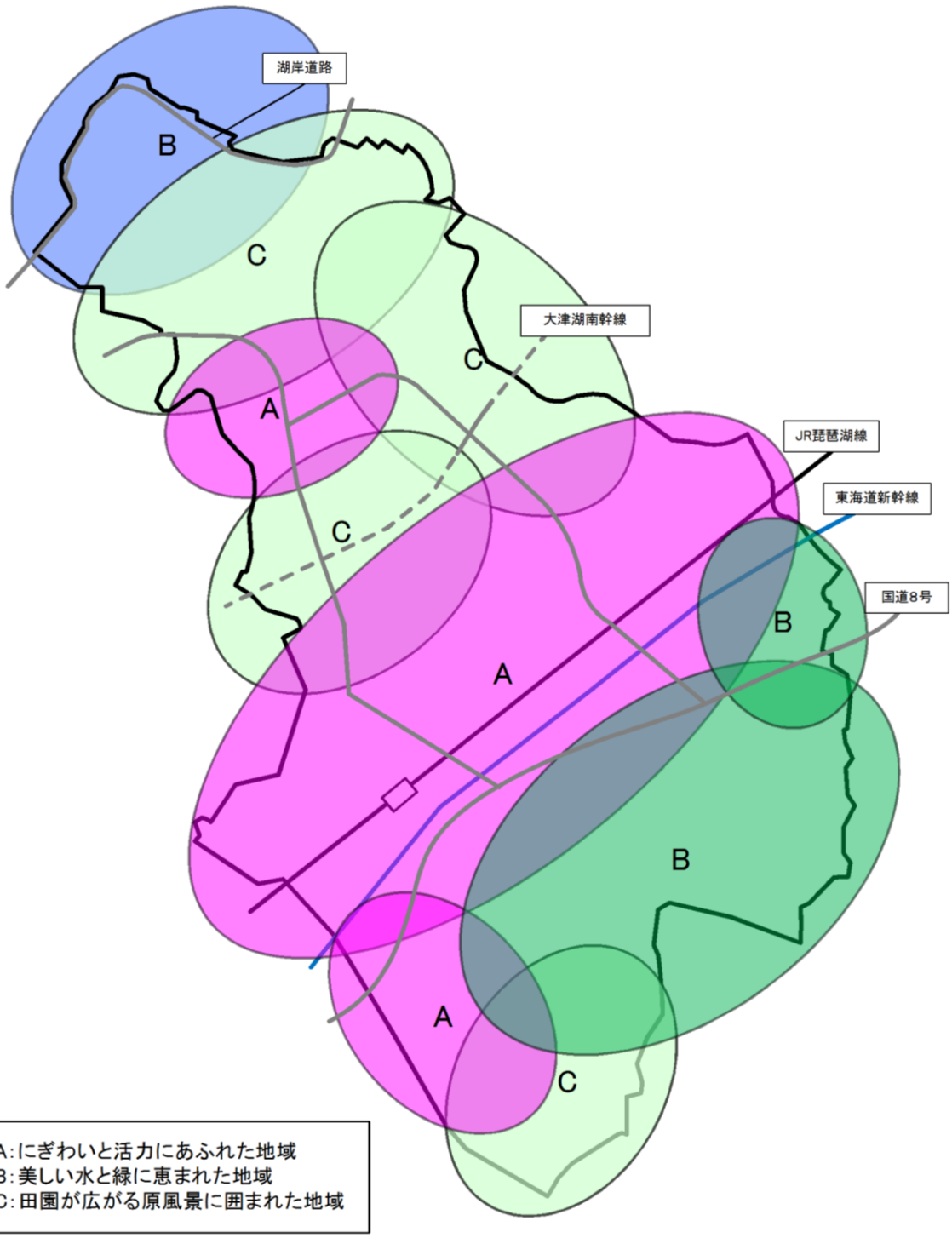
B. 美しい水と緑に恵まれた地域

- 市北部の琵琶湖岸に沿った地域と、市南部に広がる森林区域は自然環境の中での多様な交流を中心に、自然とのふれあいや水源の涵養、生物多様性の保全など、自然が持つさまざまな機能の保全･充実を図り、美しい水と緑に恵まれたみんなが安らぐまちづくりを進めます。そして、自然との共生を図りながら、市民が安らぐ場として、また市外から訪れる人たちとの交流の場としての機能を充実します。

C. 田園が広がる原風景に囲まれた地域

- 市北部に広がる美しい田園環境を保全し、農業振興地域が持つ本来の機能を保持する一方で、市内移動の利便性や景観にも配慮した整備を進め、そこに暮らす市民や訪れる人々がうるおいとやすらぎを感じながら、みんながいきいきと輝けるようなまちづくりを進めます。

地域イメージ図


湖岸道路
大津湖南幹線
JR琵琶湖線
東海道新幹線
国道8号
A
B
C
A:にぎわいと活力にあふれた地域
B:美しい水と緑に恵まれた地域
C:田園が広がる原風景に囲まれた地域

2. 野洲市都市計画マスタープラン（改訂版）

策定年次

策定年次：平成25年４月

将来都市像

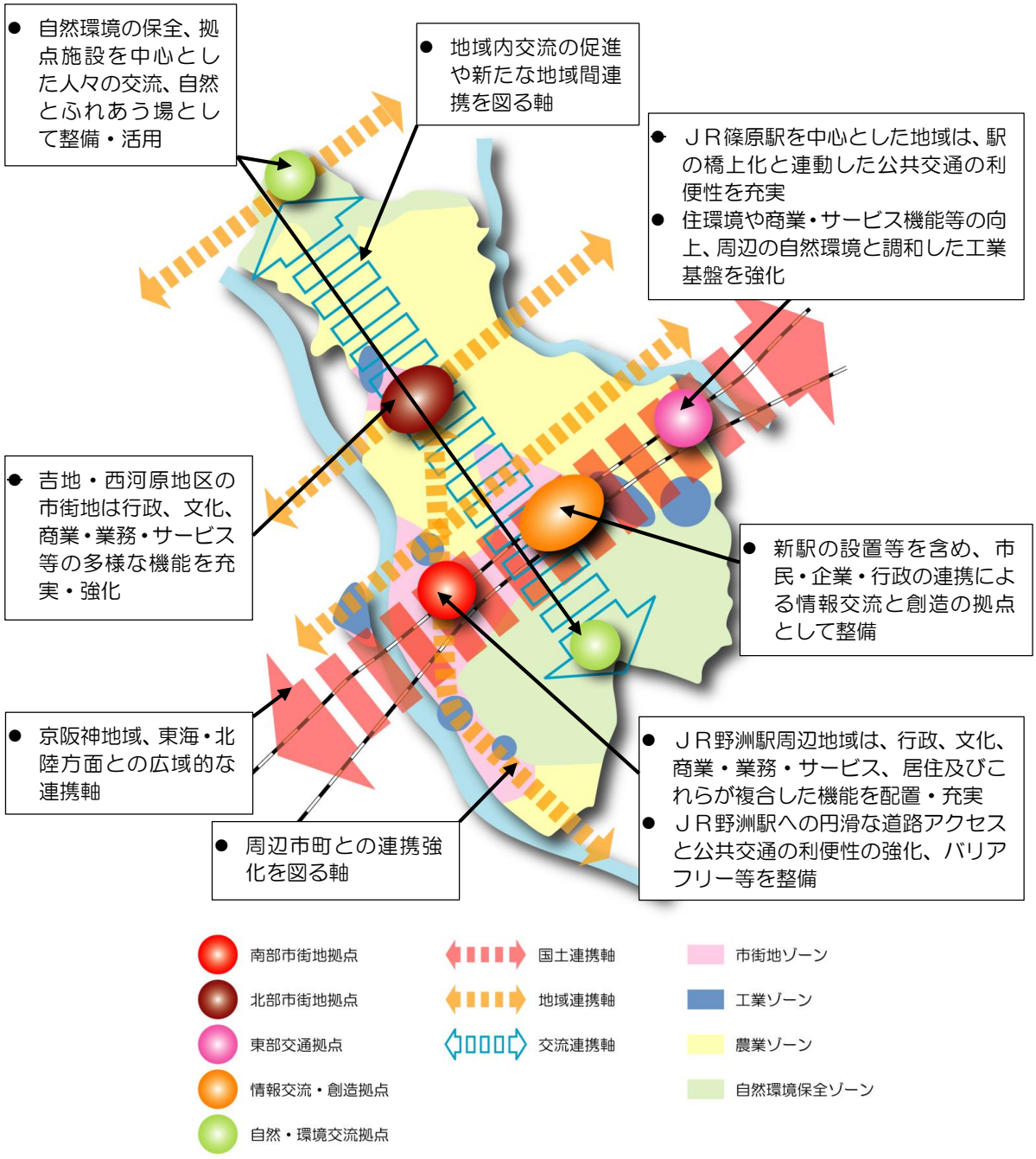
活力ある都市と豊かな自然が調和したにぎわいとやすらぎあるまち

基本目標

- 多様な主体の参画による協働の都市づくりを進めます
- 誰もが暮らしやすい都市づくりを進めます
- 魅力・活力ある都市づくりを進めます

施策

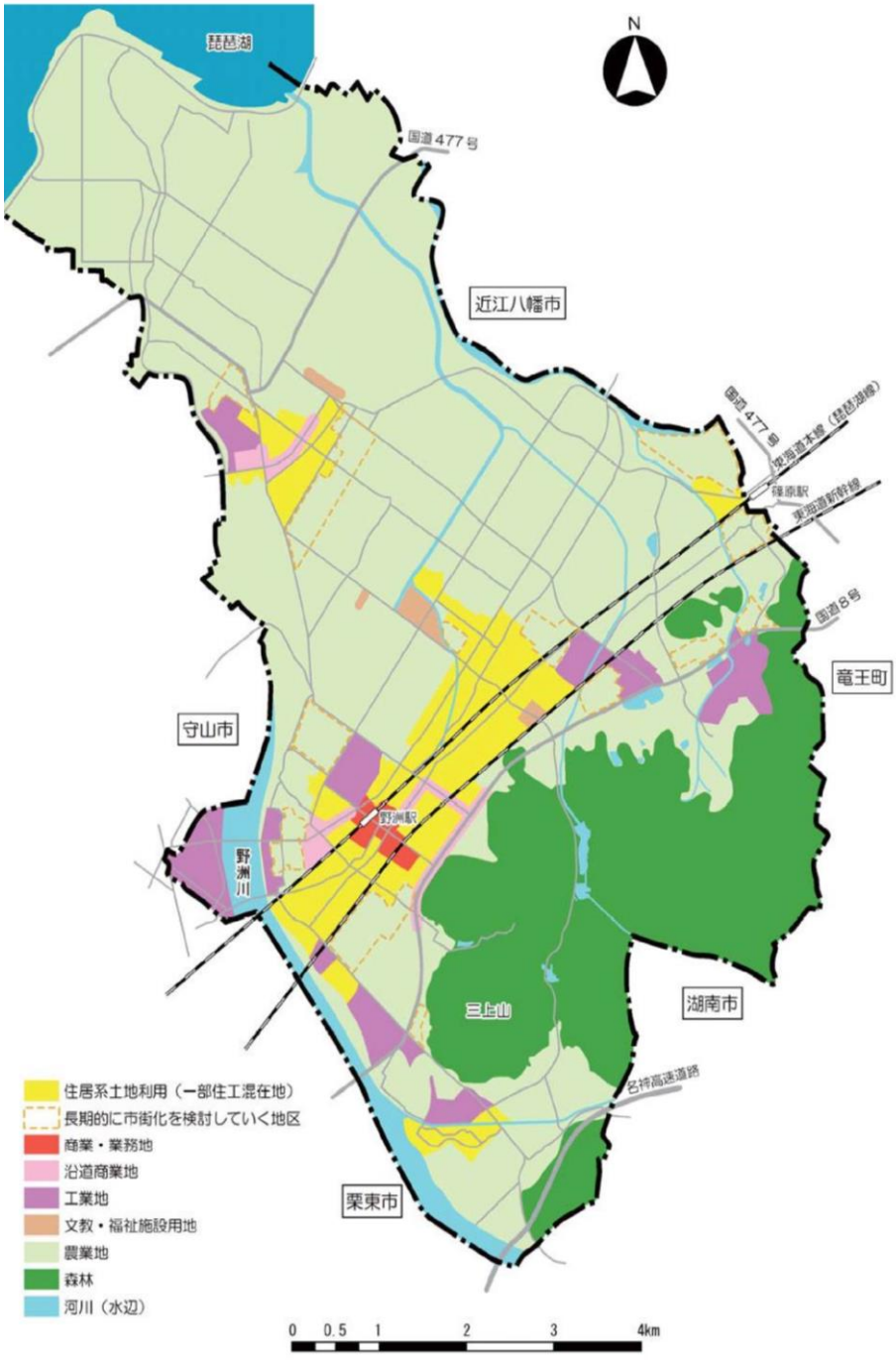
【将来都市構造】



【土地利用方針】

- 既成市街地については、周辺の自然環境・景観との調和に配慮しつつ、道路等の都市施設の整備を進め、快適で安全な住環境の形成を図るとともに、拠点を中心としたコンパクトな都市空間の形成を図る。
- 市街化調整区域については、優良農地、災害の危険のある区域、自然環境形成の必要がある区域については保全を図る。

【土地利用方針図】



【市街地整備及び住環境整備の方針】

- 交通アクセスを生かした機能的な市街地整備をめざす
- 田園風景に囲まれた快適な住環境整備をめざす
- 地域の文化・風土に配慮した住環境整備をめざす

3. 野洲市まち･ひと･しごと創生総合戦略

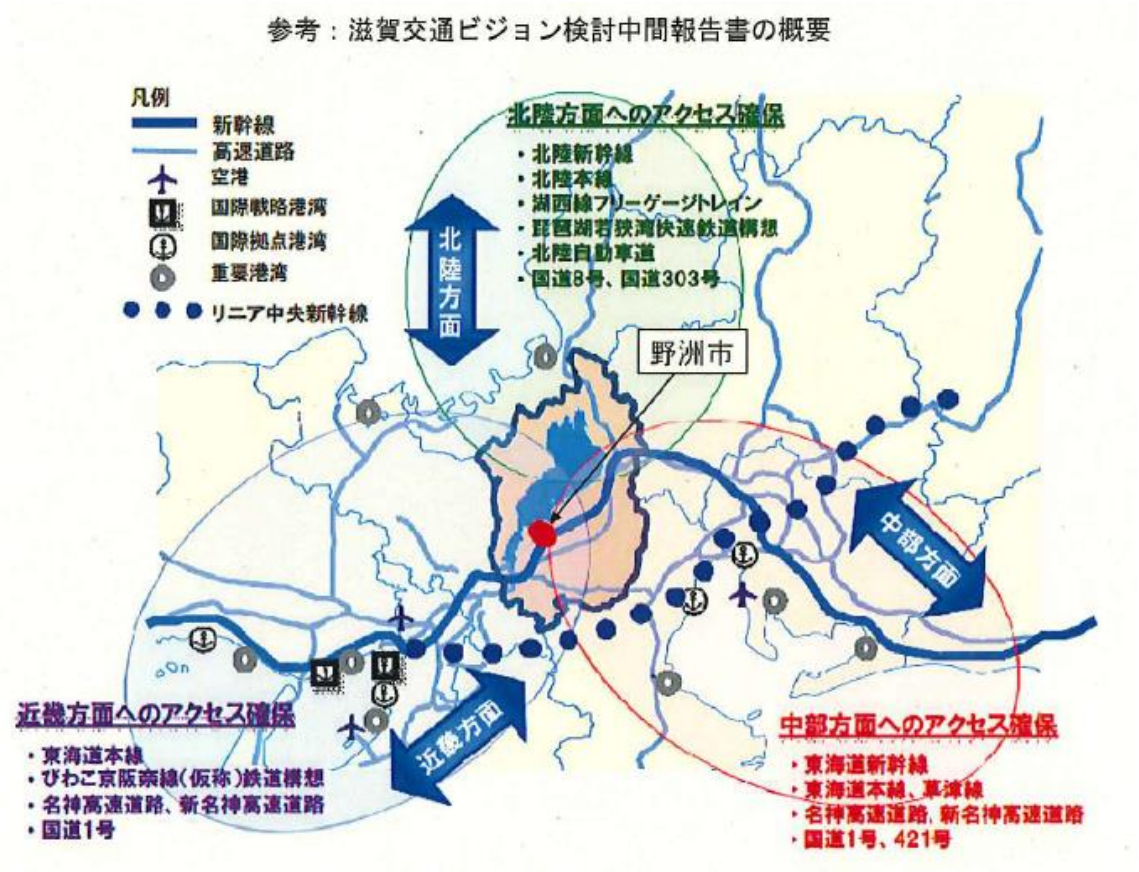
策定年次
策定年次：平成28年３月
基本的な視点
野洲市人口ビジョンを踏まえた、総合戦略策定に係る基本的な視点 ①　野洲の個性と魅力を活かした戦略的な土地利用を図る ②　就職・結婚環境を整え、若者を中心とした人口流出の抑制を図る ③　安心して出産・子育てができる社会づくりにより人口構成の再編を図る
基本理念
野洲で安心・楽しく生涯が送れる“まち・ひと・しごと”づくり
基本目標
①　野洲らしい産業振興により、「野洲で働きたい」と思えるまちづくり ②　うるおいとにぎわいのある快適な都市環境の確保により、「野洲に住みたい・行きたい」と思えるまちづくり ③　結婚・出産への安心感のある社会を実現し、「野洲で結婚したい・子育てしたい」と思えるまちづくり ④　健康で安らかに生涯を送れる社会を実現し、「野洲で住み続けたい」と思えるまちづくり

4. 野洲市交通ネットワーク構想

策定年次
策定年次：平成25年３月
施策

1.広域ネットワーク

- 「滋賀交通ビジョン（案）」を踏まえつつ、滋賀県のほぼ中央に位置する優位性を活用した取り組みを検討する。



2.地域ネットワーク

【野洲市の活性化のための移動性･アクセス性の向上】

- 市民の円滑な移動確保と近隣市町との連携交流強化
- 市内企業活動の活性化と円滑な物流の確保

【交通渋滞の解消】

- 構造的障害の解消
- 交通の性格（通過、市内外、市内）に対応した道路網の整備
- 交差点改良
- 公共交通の維持・強化と交通機関の連携強化
- 交通結節点の機能強化

【安全･安心の確保】

- 危機管理（緊急輸送道路の確保、ヘリコプターの活用）
- 交通安全施設整備
- 集落内道路（緊急車両、福祉車両等の円滑な通行）
- 交通施設のユニバーサルデザイン化の推進

【環境保全】

- 脱自家用車の取り組みの推進
- 駅前の交通結節点としての環境整備
- 道路の景観形成

A＜野洲市の活性化のための移動性・アクセス性の向上＞
B＜交通渋滞の解消＞
C＜安全・安心の確保＞
D＜環境保全＞

①国道８号野洲栗東バイパス…A・B

②野洲川幹線…A・B

③大津湖南幹線…A・B

④野洲駅北口線…B

⑤県道野洲中主線の竜王インターチェンジへの延伸…B

⑥国道８号バイパスの竜王町に向けた北伸計画策定…B

⑦栗東 IC～竜王 IC 間のスマートインターチェンジの設置…A・B

⑧新駅の設置検討…A・B

⑨交通結節点へと繋がる道路の渋滞緩和策の検討…B

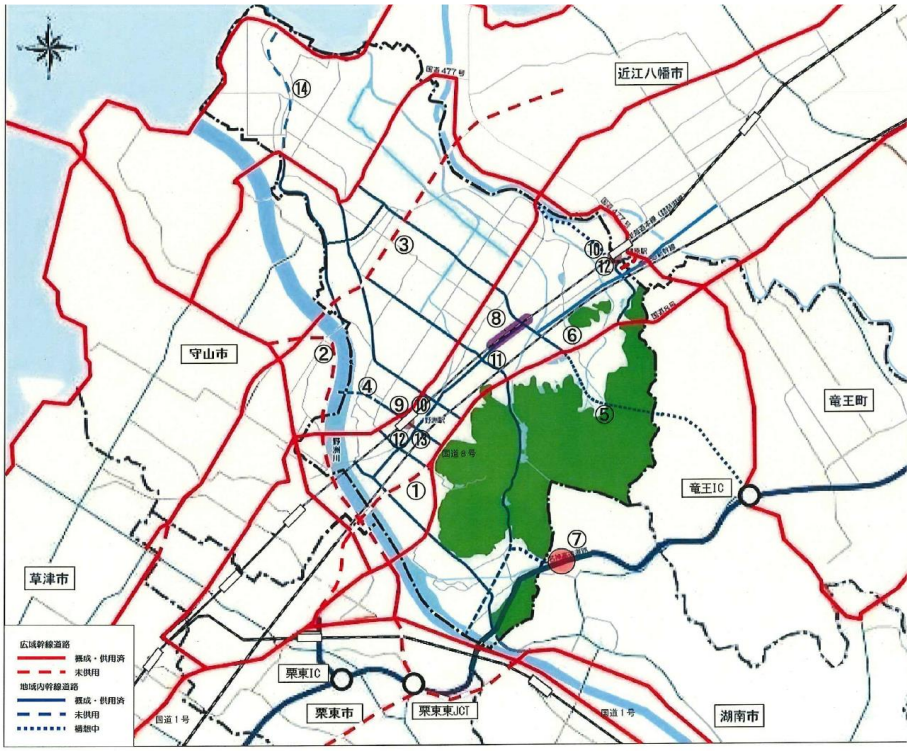
⑩駅前の交通結節点としての環境整備…B

⑪ヘリポートの建設…C

⑫駅及び周辺のバリアフリー整備の早期実現…C

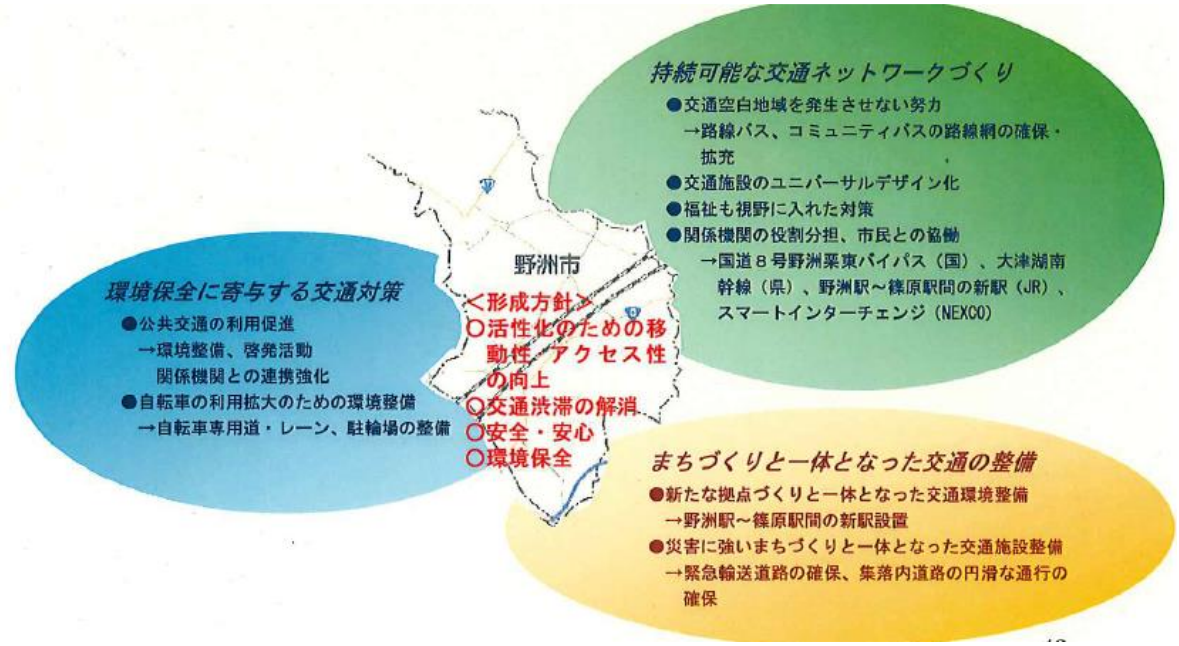
⑬野洲駅南口における電線等の地中化…D

⑭県道菖蒲線バイパス…A



3.実現に向けて

- まちづくりと一体となった交通の整備、持続可能な交通ネットワークづくり、環境保全に寄与する交通対策といった３つの視点に基づき取り組む。



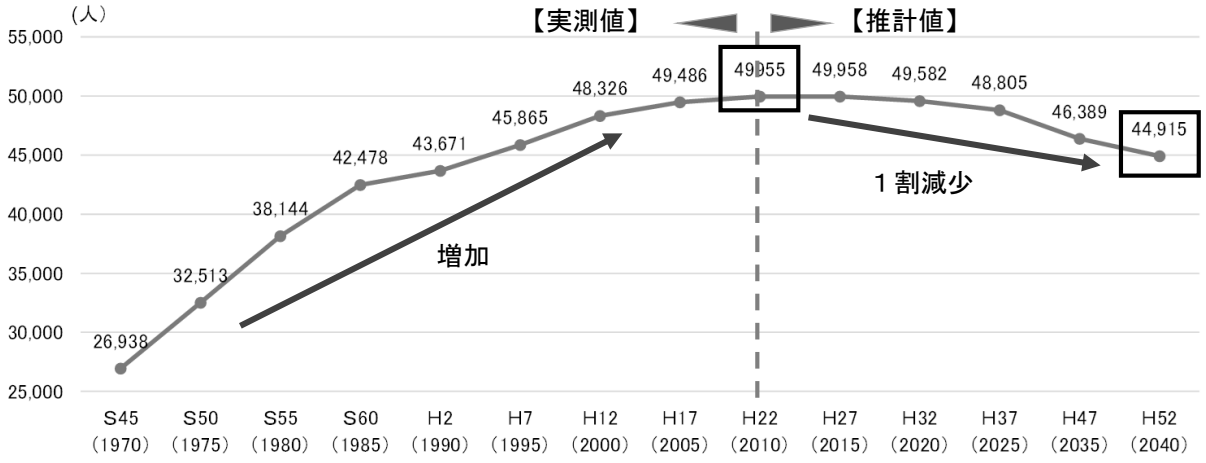
第3章. 野洲市の現状と課題

1. 人口の推移

1) 人口の推移

昭和 45 年から平成 22 年までの本市の人口の推移を見ると、昭和 40 年代後半以降増加傾向となっていますが、近年はその傾向が鈍化しています。

国立社会保障・人口問題研究所による平成 27 年以降の将来人口推計の結果では、将来的には減少傾向が続き、平成 22 年が 49,955 人であるのに対し、平成 52 年時点で 44,915 人と約１割減少することが推計されています。



出典）国勢調査（平成 22 年まで）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 27 年以降）

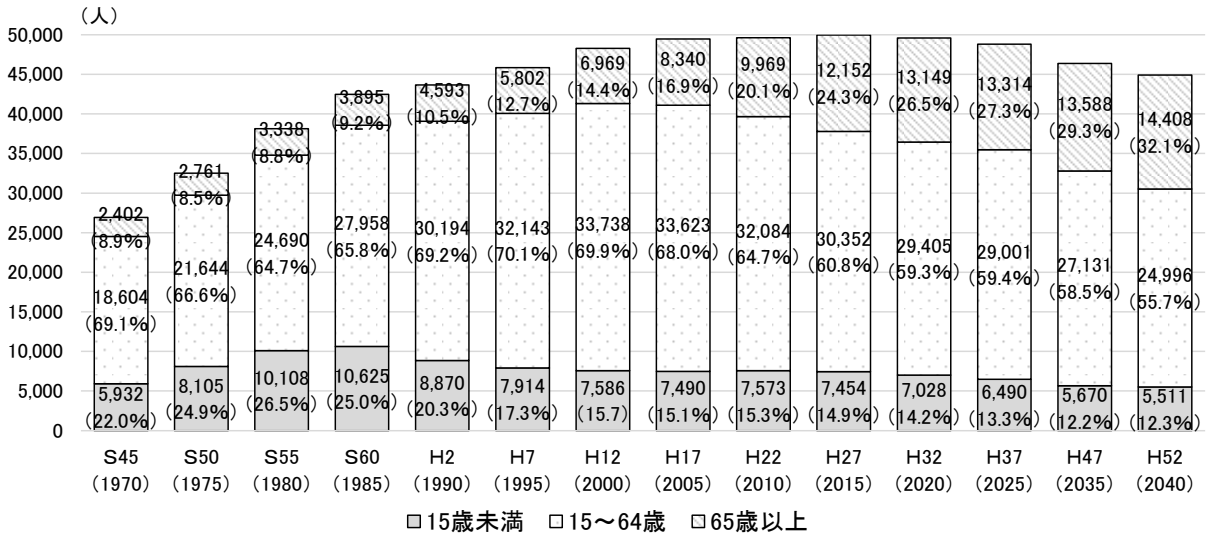
図 3.1 人口の推移

2) 年齢構成別人口の推移

本市の年齢構成別人口の推移（図 3.2　3 区分人口の推移を参照）を見ると、年少人口（15 歳未満）は昭和 60 年以降、減少傾向を示し、生産年齢人口は平成 12 年以降、減少傾向を示しています。一方で、老年人口（65 歳以上）は年々増加しています。

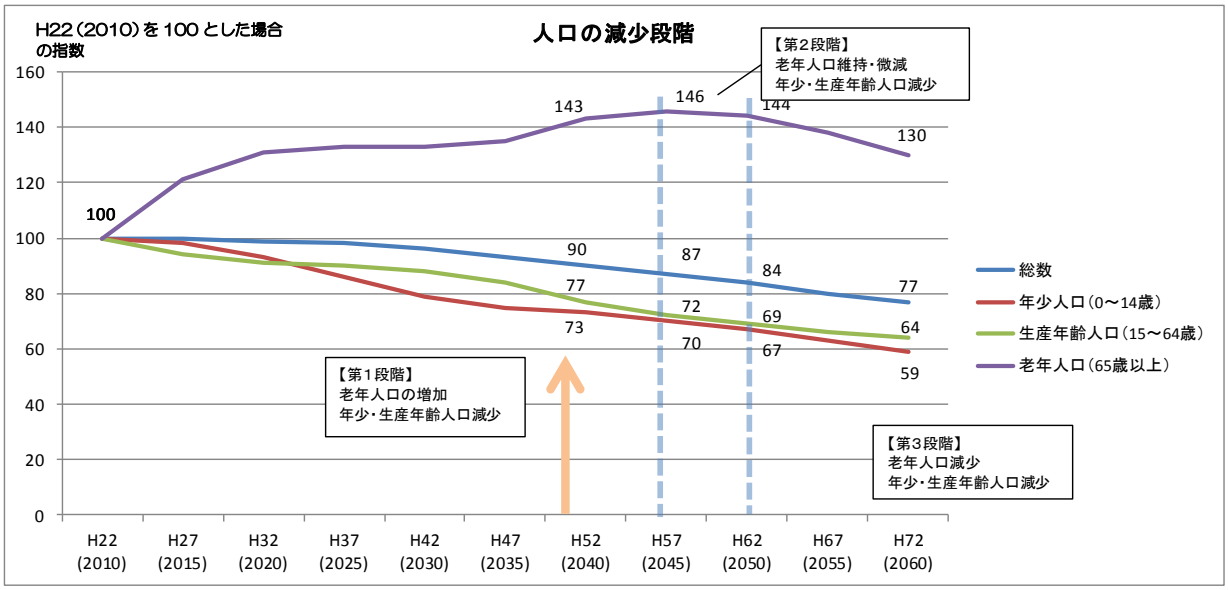
国立社会保障・人口問題研究所による平成 27 年以降の将来人口推計の結果では、今後もこの傾向は続くことが予想されており、平成 22 年の老年人口が 9,969 人であるのに対し、平成 52 年時点で 14,408 人と約 1.45 倍になることが予想されています。

推測される人口減少を年齢構成別（図 3.3　人口の減少段階を参照）に見ると、年少人口及び生産年齢人口は減少し続ける一方で、老年人口は、平成 22 年から平成 32 年及び平成 47 年から平成 52 年に大きく増加すると見込まれます。その後、平成 57 年以降は老年人口も減少していきます。



出典）国勢調査（平成 22 年まで）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 27 年以降）

図 3.2　3区分人口の推移



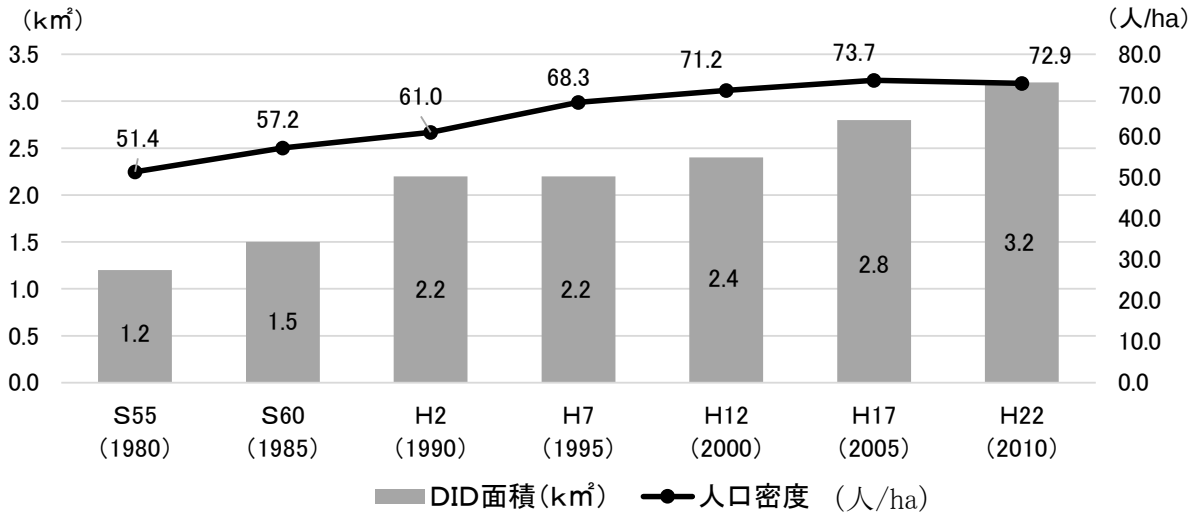
出典）野洲市人口ビジョン

図 3.3　人口の減少段階

3) 人口集中地区（DID）の推移

本市のＤＩＤの推移を見ると、人口、面積ともに増加傾向となっており、平成 22 年の人口密度は 72.9 人/ha（昭和 55 年の約 1.42 倍）と高い水準になっています。面積についても、昭和 55 年ではＪＲ野洲駅周辺のみであったものが平成 22 年では祇王地域など広範囲に広がっており、昭和 55 年の約 2.67 倍となっています。

しかしながら、平成 17 年から平成 22 年にかけてはＤＩＤ面積の増加割合に比べ、ＤＩＤ人口の増加割合が低かったため、人口密度は減少しています。



出典）国勢調査

図 3.4 DID 面積と人口密度の推移

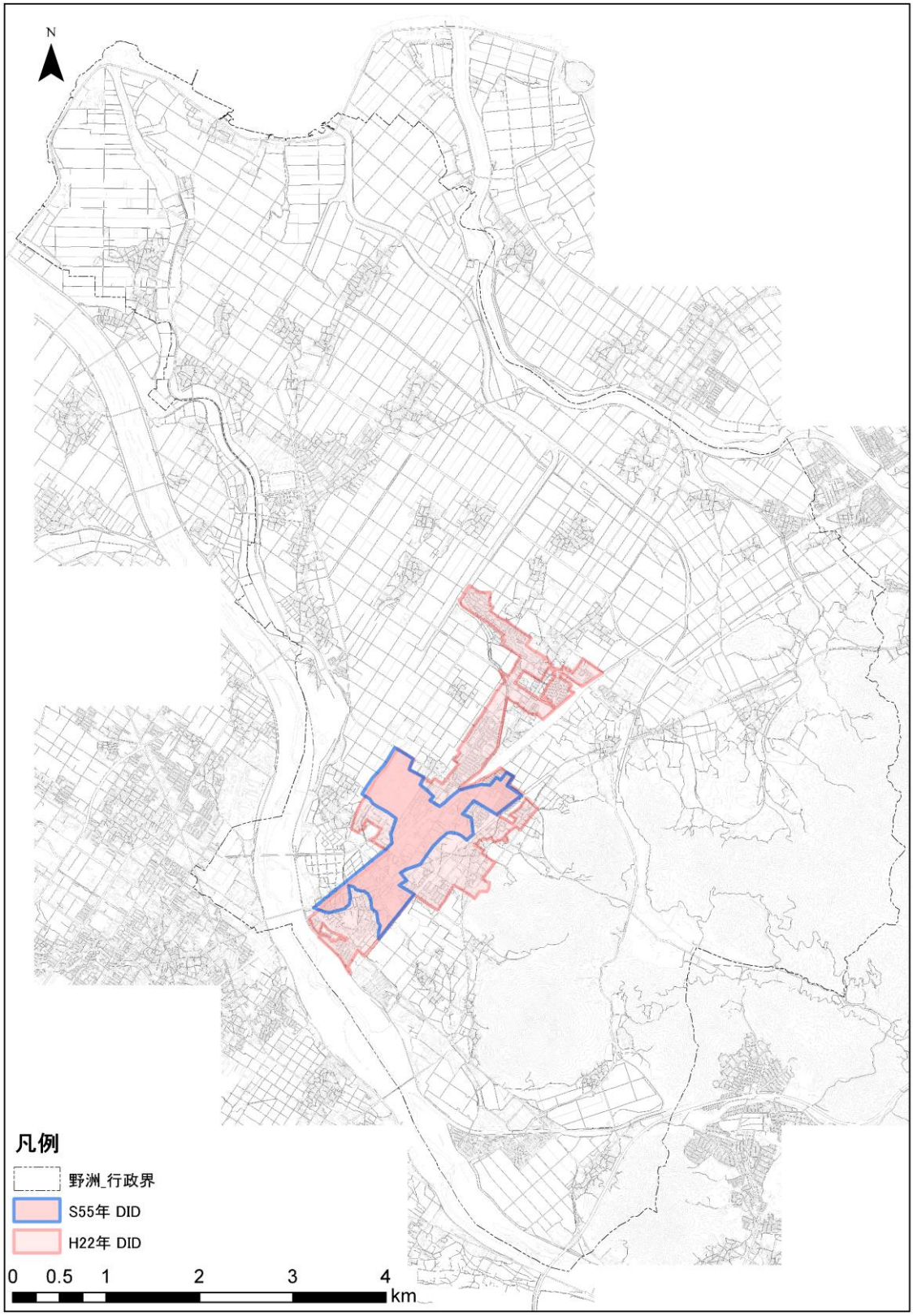


図 3.5 DID 地区の推移(S55・H22)

※ 人口集中地区（ＤＩＤ）：統計データに基づいて都市的地域を定めたもの。国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区を基礎単位として、1)原則として人口密度が 1k ㎡当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域をいう。

4) 地域別人口の推移

平成 52 年には、人口減少とともに市内の多くの地域で人口密度が低下すると推測されます。それでも工業・工業専用区域を除く市街化区域においては、平均 70.7 人/ha を維持すると見込まれるものの、野洲地域や三上地域、北野地域の一部では、人口密度が比較的大きく低下する地区も存在しています。

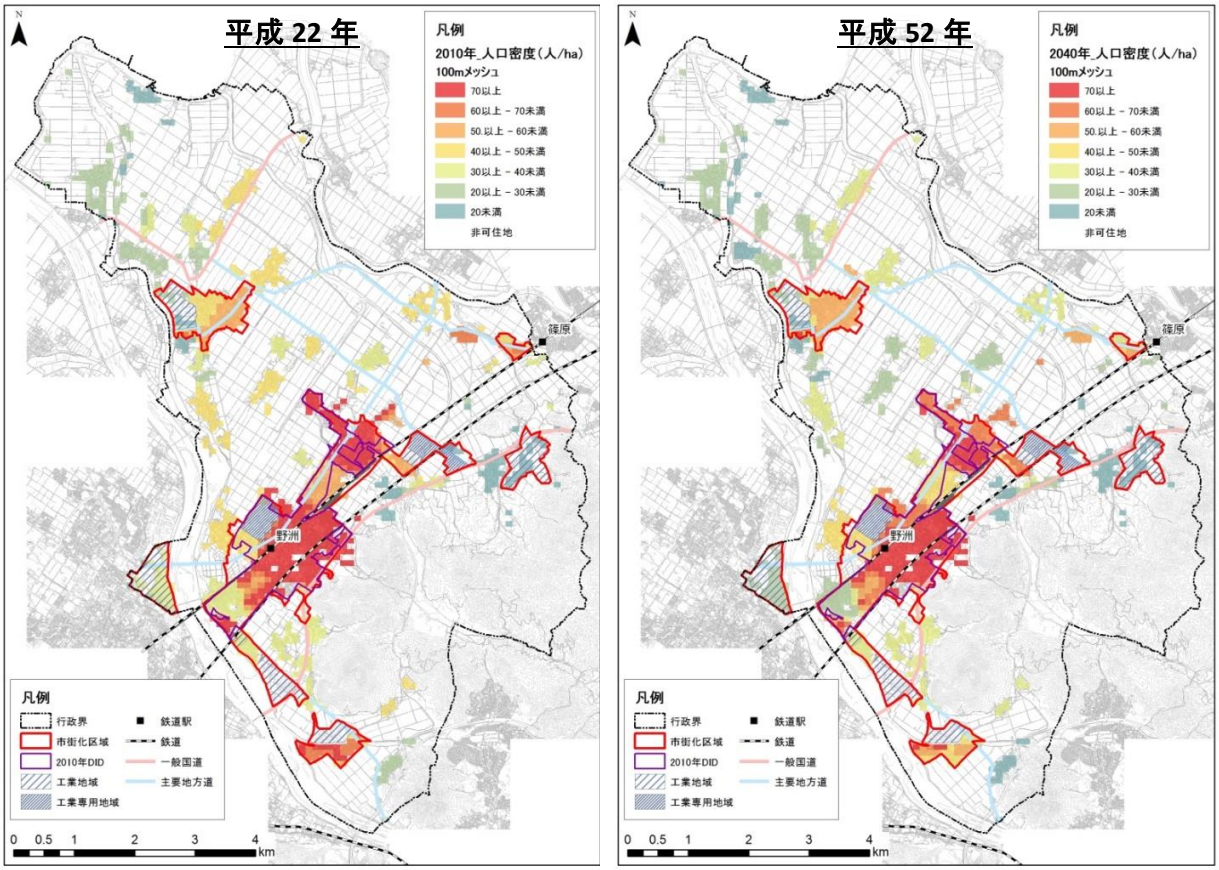


図 3.6 地域別(100mメッシュ)人口

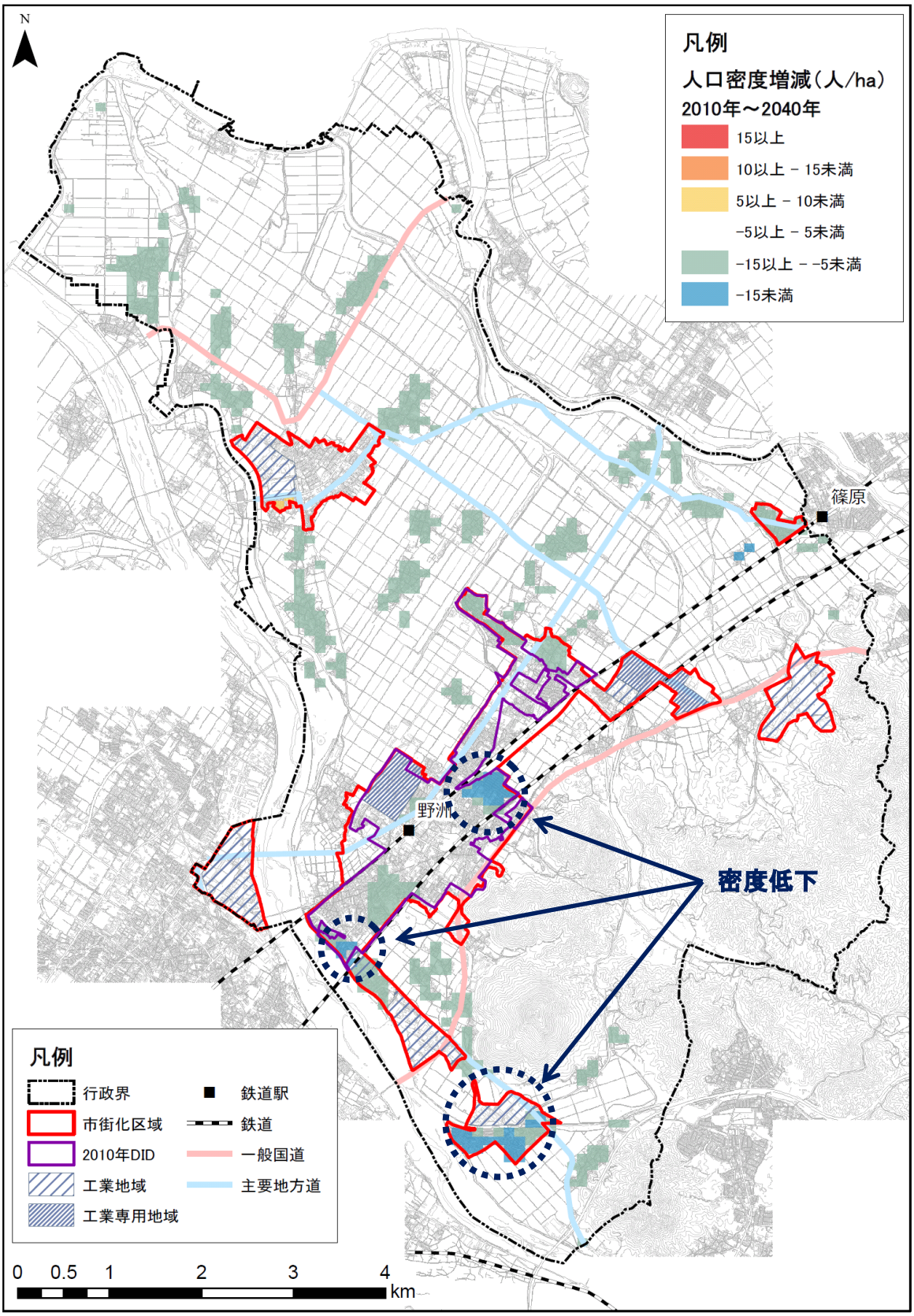


図 3.7 人口密度の増減図（平成 52 年－平成 22 年）

5) 地域別高齢化率の推移

高齢化率を地域別に見ると、平成 22 年には地域差があるものの、平成 52 年には大きな地域差は見られなくなり、市内のほぼ全域で 30%以上になると推測されます。

高齢化率の増減割合を見ると、ＪＲ野洲駅周辺をはじめ、人口密度が高い地区において高齢化率の増加が著しくなっています。

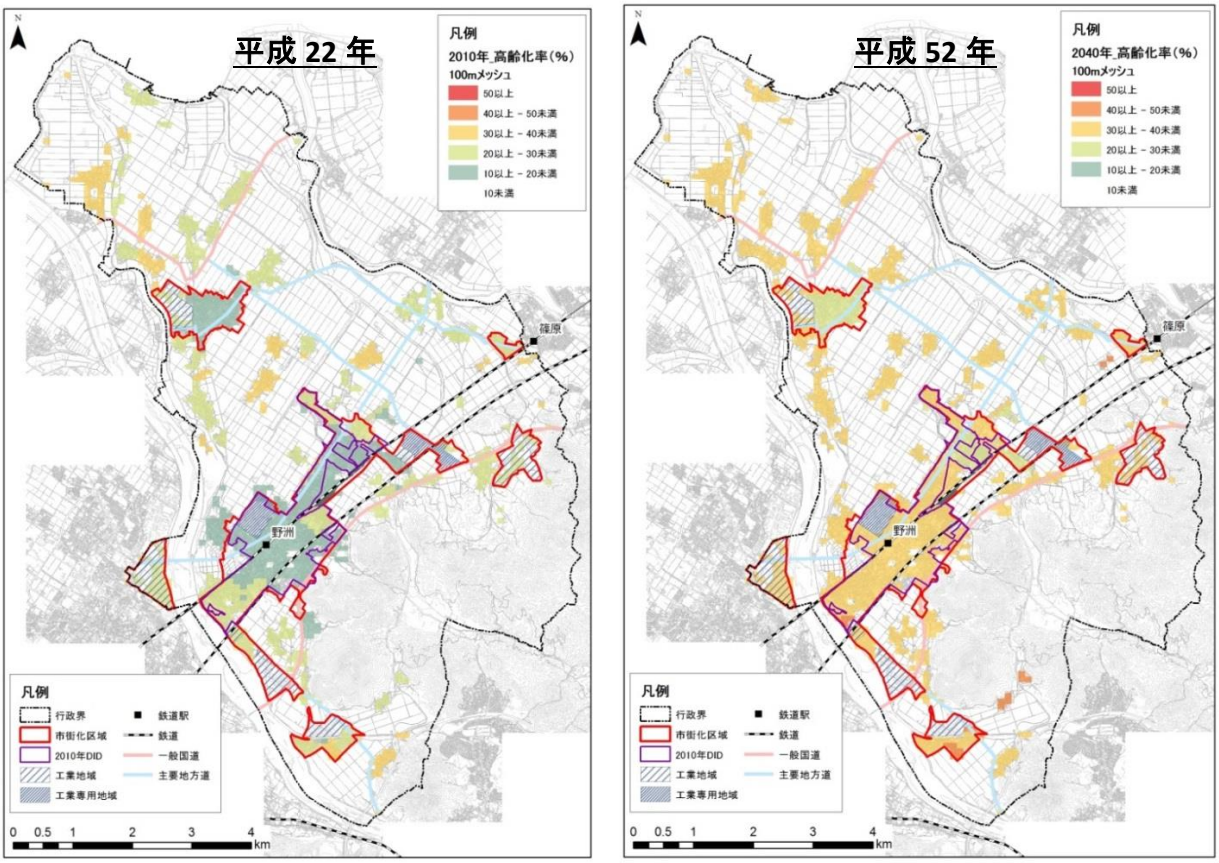


図 3.8 地域別(100mメッシュ)高齢化率

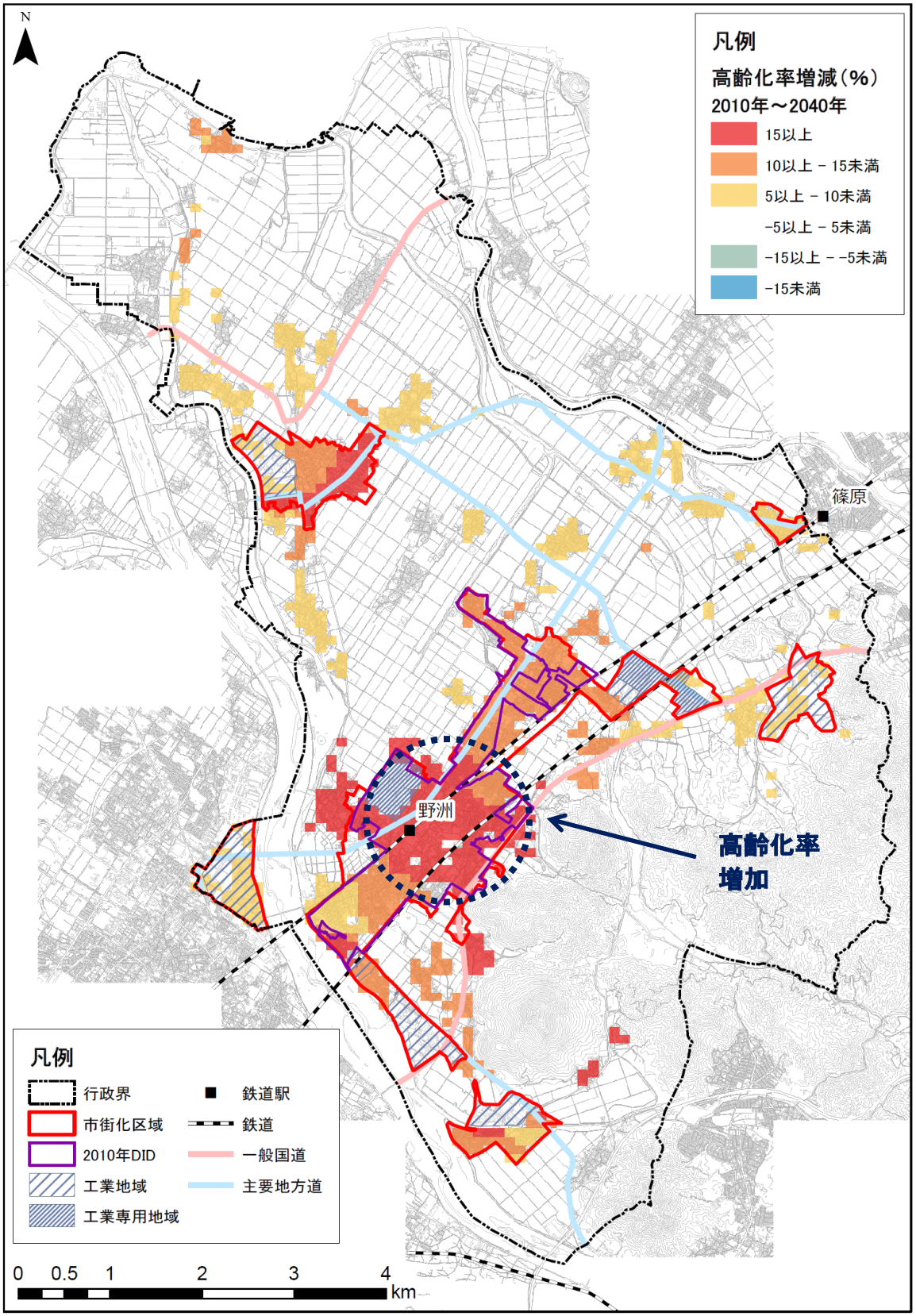
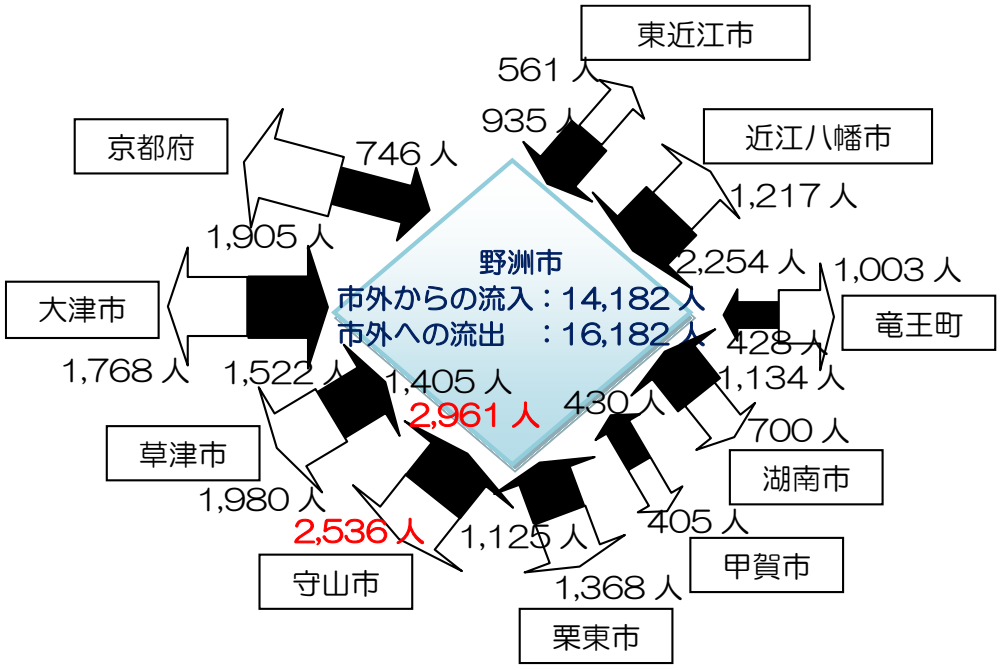


図 3.9 高齢化率の増減図（平成 52 年－平成 22 年）

6) 流入・流出人口の状況

就業や通学による流入・流出人口の推移を見ると、ともに増加傾向となっています。昼間人口は夜間人口を下回るものの、昼間人口率は増加傾向となっています。

平成 22 年の流入元・流出先は、守山市などの近隣都市が多く占めており、近隣都市との交流が多いことが分かります。



出典） H22 国勢調査

図 3.10 主な流入元・流出先

表 3.1 流入・流出人口の推移

	H12	H17	H22
夜間人口（常住人口）（人）	48,293	49,453	49,955
昼間人口（人）	46,002	46,665	48,673
昼間人口率（%）	95.3	94.4	97.4
市外からの就業者（流入人口）（人）	13,388	13,248	13,860
市外からの通学者（流入人口）（人）	233	215	322
市外からの流入人口合計（人）	13,621	13,463	14,182
市外への就業者（流出人口）（人）	13,510	14,006	14,035
市外への通学者（流出人口）（人）	2,326	2,134	2,147
市外への流出人口合計（人）	15,836	16,140	16,182
差引増減（人）	−2,215	−2,677	−2,000

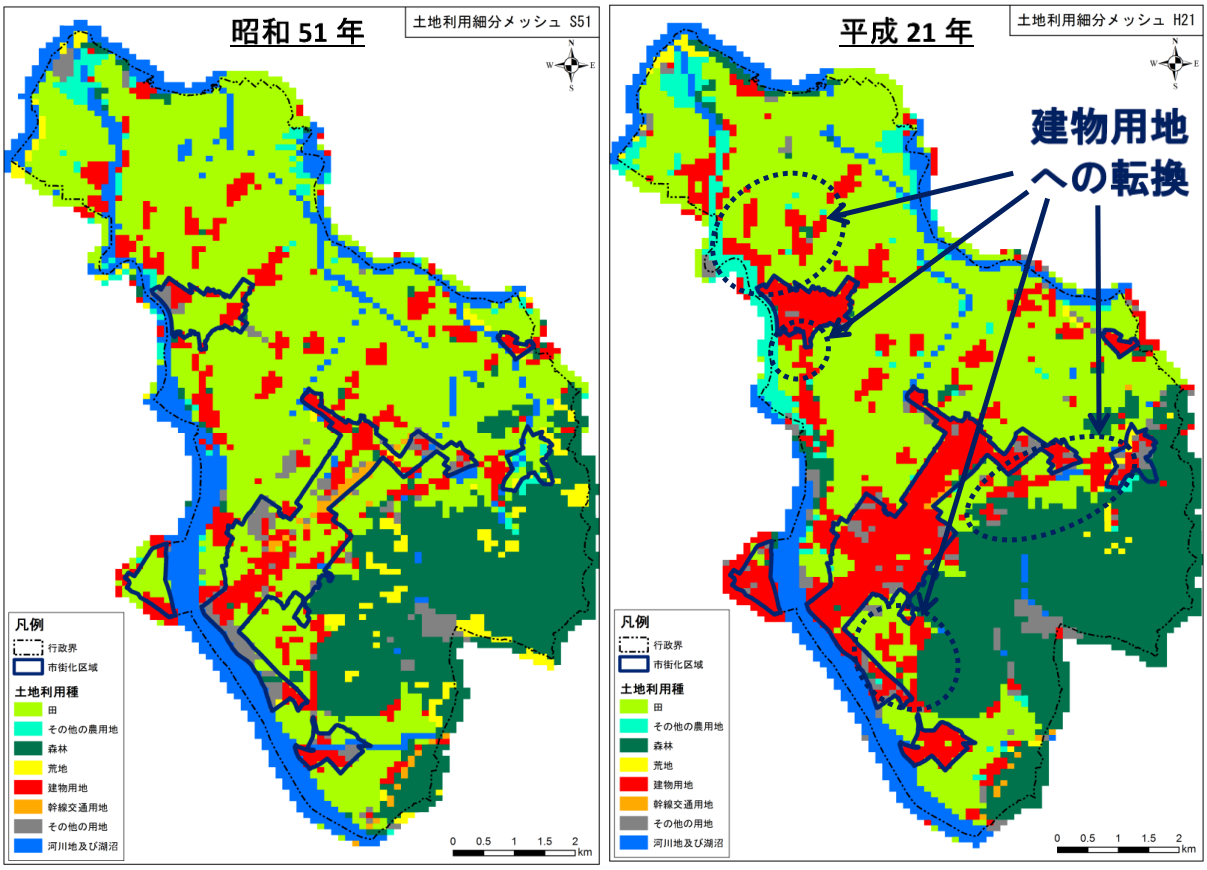
出典） 国勢調査

2. 都市の現況

1) 土地利用

(1) 土地利用の推移

本市の昭和 51 年と平成 21 年の土地利用の変化を見ると、現市街化区域のほぼ全域で建物用地が拡大し、都市的土地利用に転換されています。一方で市街化調整区域においては、一団の農地が保全されていますが、市街化区域に近い幹線道路沿道で建物用地への転換が進んでいます。

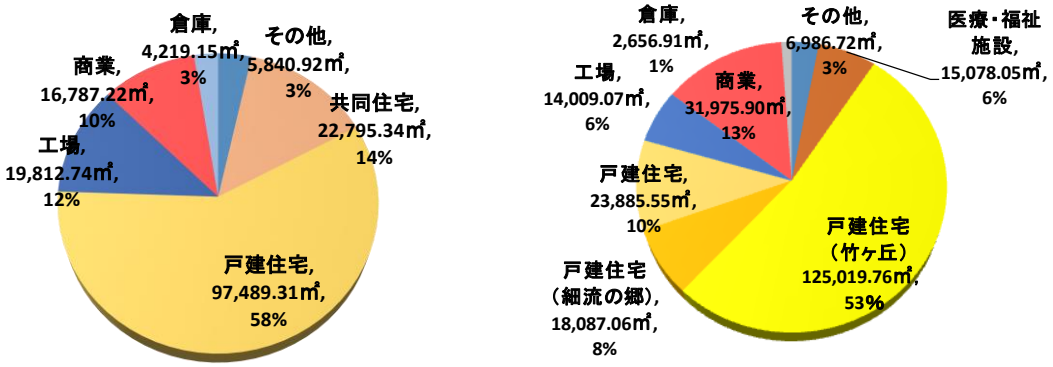


出典）国土数値情報

図 3.11 土地利用の推移

(2) 開発許可の動向

本市の近年の開発許可の動向を見ると、年次によりバラツキがありますが、市街化調整区域における大規模な開発を除き、概ね 20,000 ㎡の開発が行われています。開発箇所については、市街化調整区域において野洲リバーサイドタウン（竹ヶ丘）や細流の郷などの地区計画による大規模な住宅地開発が進んでいるとともに、国道沿道や市街化区域縁辺部において住宅開発が進んでいます。



出典）野洲市資料

図 3.12 目的別開発許可の動向（左：市街化区域，右：市街化調整区域（平成 16 年～平成 27 年））

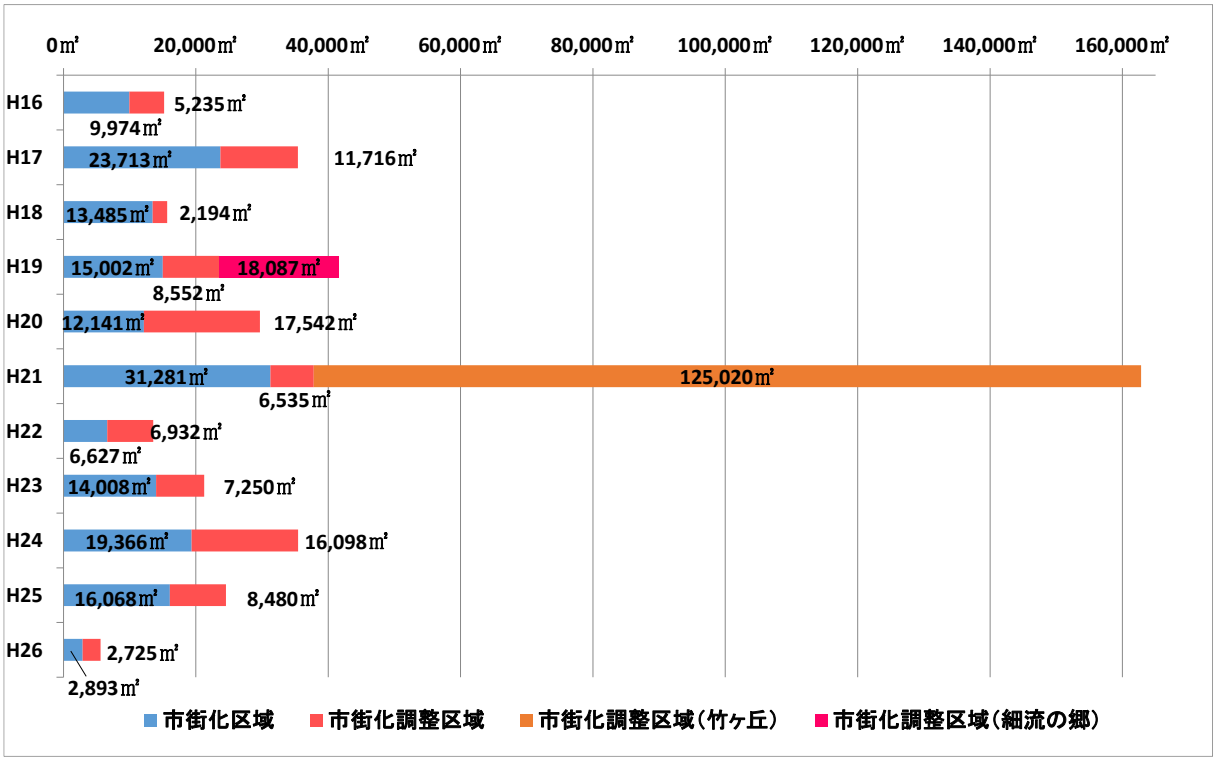
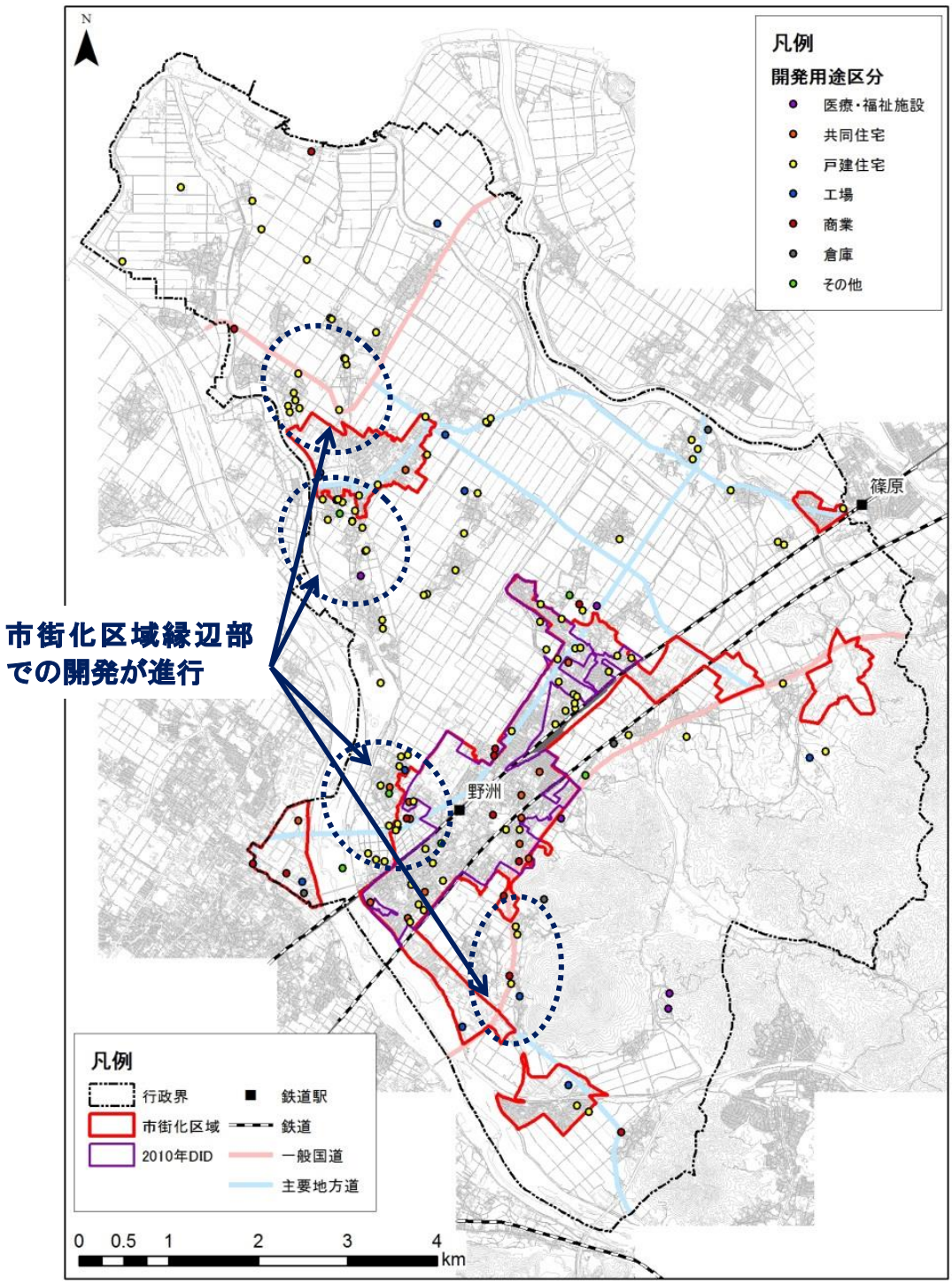


図 3.13 年度別開発許可の動向（平成 16 年度～平成 26 年度）



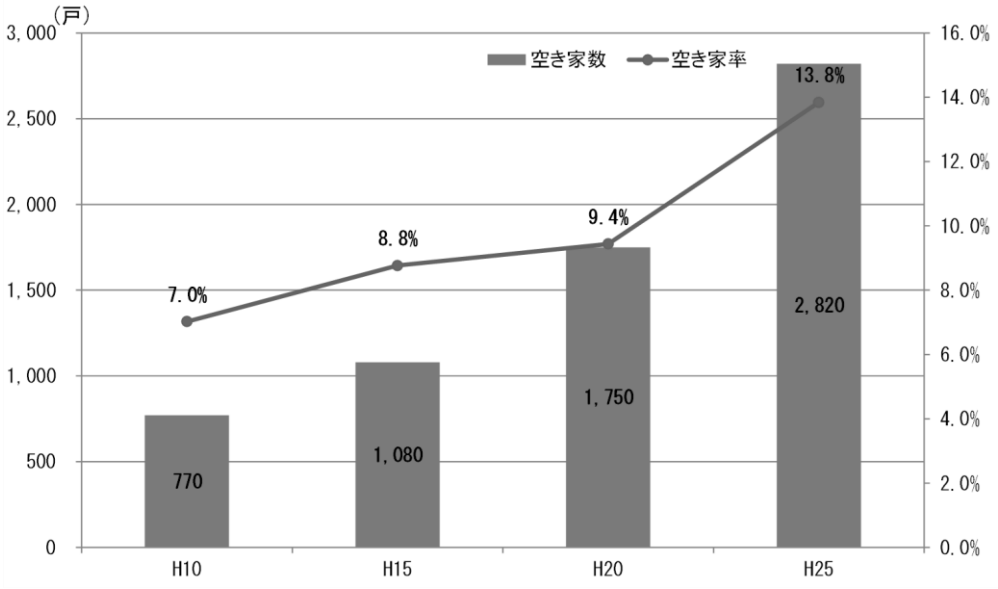
出典）野洲市資料

図 3.14 開発の分布状況（平成 16 年～平成 27 年）

(3) 空き家の動向

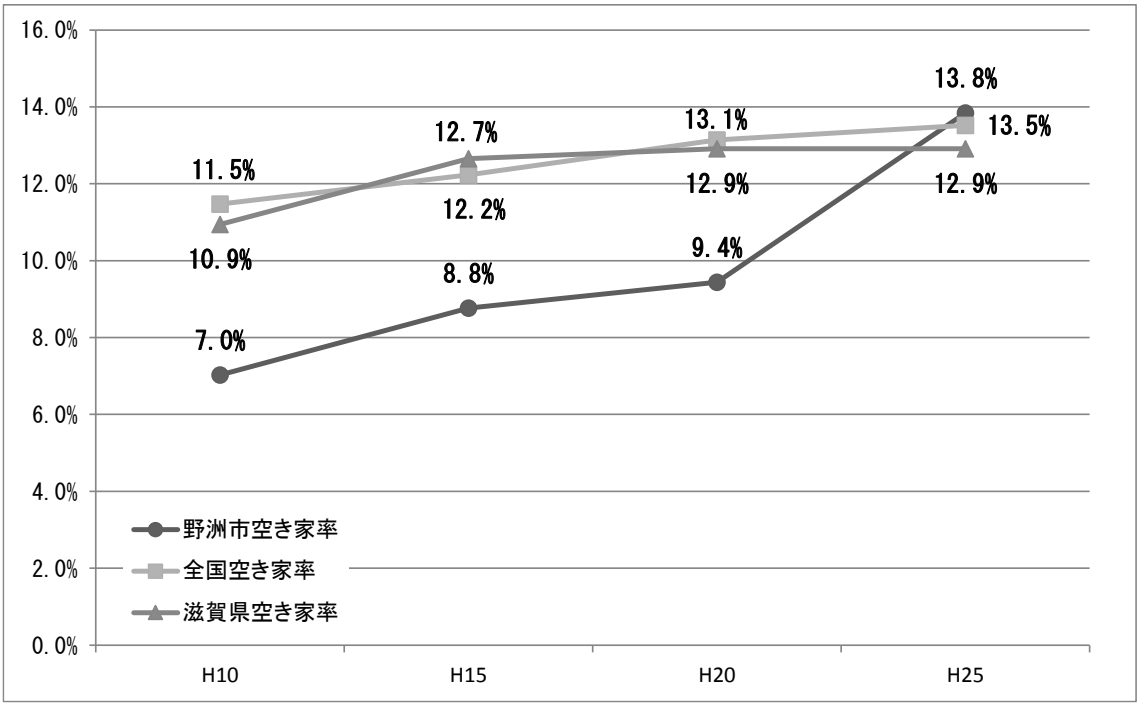
住宅・土地統計調査における空き家の推移を見ると、空き家数・空き家率は増加傾向となっています。

全国・滋賀県及び本市の空き家率の推移を比較すると、本市はこれまで全国や滋賀県に比べ低い値で推移していたものの、近年は全国や滋賀県よりも高くなっています。



出典）住宅・土地統計調査

図 3.15 野洲市における空き家数と空き家率の推移



出典）住宅・土地統計調査

図 3.16 空き家率の推移の比較

※ 住宅・土地統計調査は、全戸調査ではなくランダムに抽出される地区を対象に実施されるもの。

(4) 市街化区域の状況

本市の都市計画区域に占める市街化区域の割合は 12.7%に留まっており、大津湖南都市計画区域の他市と比べ非常に狭小となっています。

一方で工業・工業専用区域を除く市街化区域内の人口密度は 70.7 人/ha と他市に比べて高い状況だと推測されます。

表 3.2 大津湖南都市計画区域における市街化区域の状況

	都市計画区域 ha	市街化区域 ha	市街化区域割合 %
大津市	32,910	5,936	18.0%
草津市	4,865	1,875	38.5%
守山市	4,558	1,193	26.2%
栗東市	5,269	1,405	26.7%
野洲市	6,056	767	12.7%
湖南市	7,040	1,425	20.2%
全体	60,698	12,601	20.8%

出典）都市計画現況調査（平成 27 年）

表 3.3 大津湖南都市計画区域における市街化区域内人口密度の状況

	工業/工専除く面積 ha	人口密度 人/ha
大津市	5,630.5	53.44
草津市	1,555.4	64.87
守山市	981.0	61.57
栗東市	1,151.7	51.75
野洲市	526.2	70.70
湖南市	897.4	49.36
全体	10,742.2	56.16

出典）都市計画現況調査（平成 27 年）

※市街化区域の人口密度は、工業・工業専用区域の人口を０人と仮定して算出した推定値

2) 都市機能の配置

(1) 生活サービス施設の配置状況

本市の生活サービス施設（医療・福祉・商業施設）は市街化区域内に集中して立地しています。特に基幹的公共交通路線であるＪＲ東海道本線（琵琶湖線）野洲駅の徒歩圏内に集中していますが、その徒歩圏内に居住する人口割合は 23%に留まっています。また、中里地域の市街化区域（吉地・西河原地区）には、基幹的公共交通路線は存在しませんが、医療・福祉・商業施設の集積が見られます。

表 3.4 生活サービス施設等の概要

分類		具体的な施設等の概要
生活サービス施設	医療施設	● 病院、診療所で内科又は外科を有する施設
	福祉施設	● 通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設
	商業施設	● 店舗面積が 1,000 ㎡を超え、生鮮食品及び日常品を取り扱う施設
基幹的公共交通路線		● 公共交通のうち日 30 本以上の運行頻度を示す路線

表 3.5 生活サービス施設を利用しやすい人の割合

施設区分		野洲市	全国	地方都市※
日常生活サービス	徒歩圏充足率（%）	23%	43%	30%
医療施設	徒歩圏人口カバー率（%）	81%	85%	76%
福祉施設	徒歩圏人口カバー率（%）	84%	79%	73%
商業施設	徒歩圏人口カバー率（%）	44%	75%	65%

※人口が概ね 30 万人の地方都市

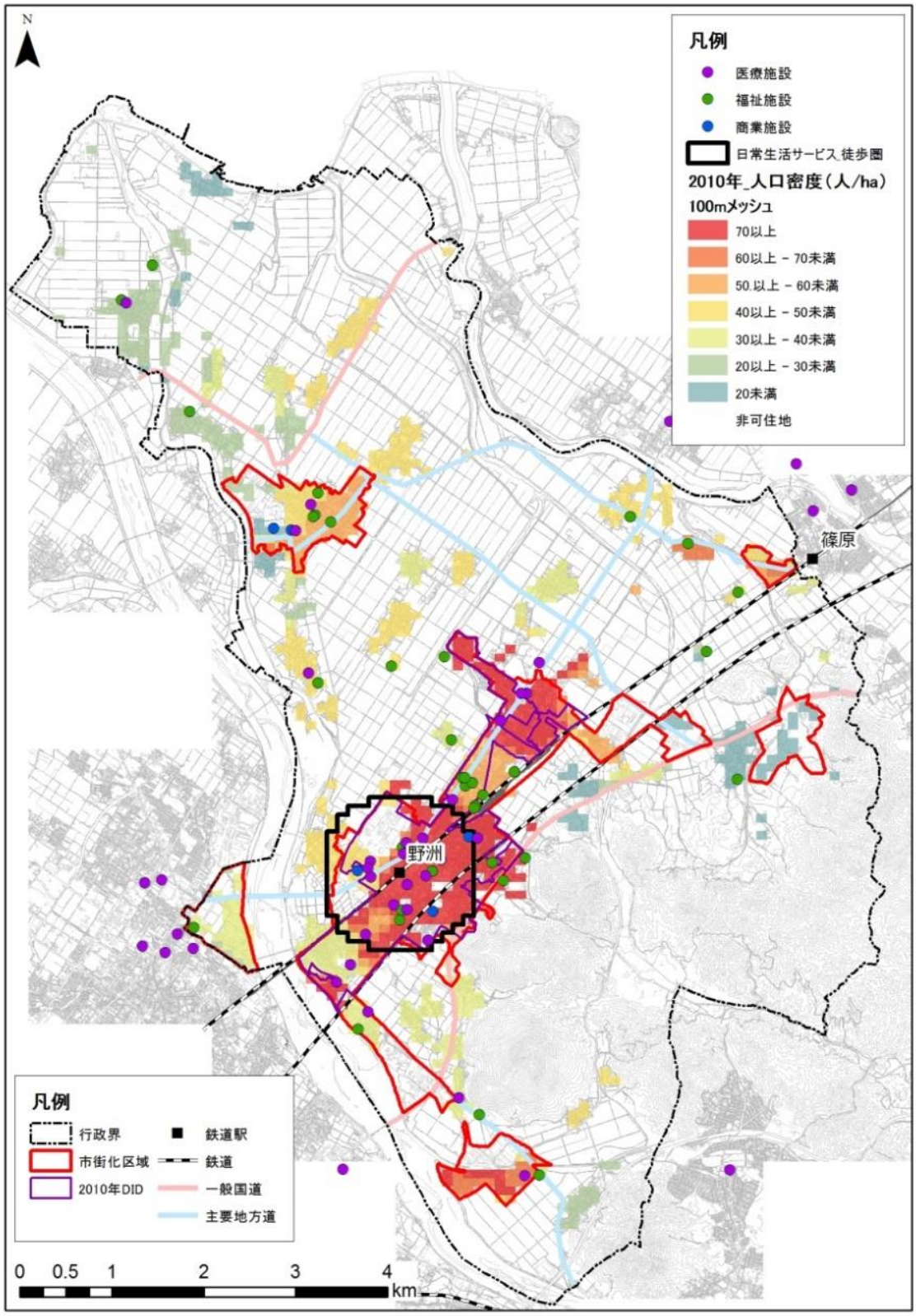


図 3.17 生活サービス施設の分布状況

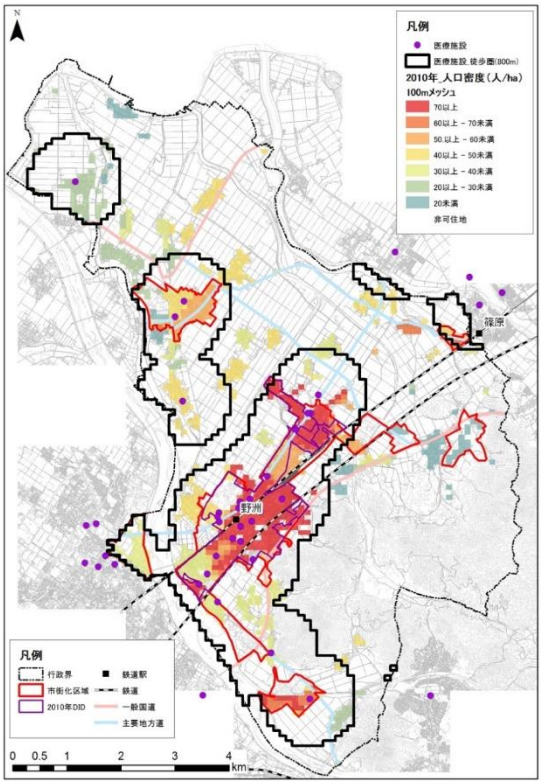


図 3.18 医療施設の分布状況図

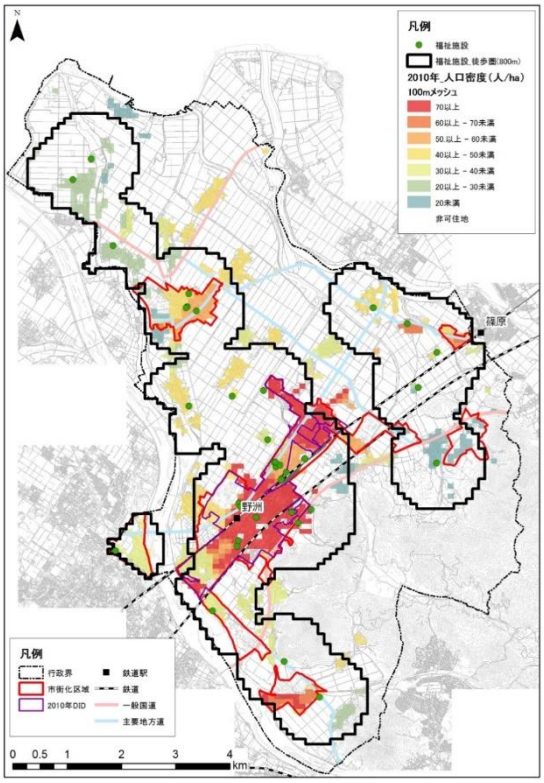


図 3.19 福祉施設の分布状況

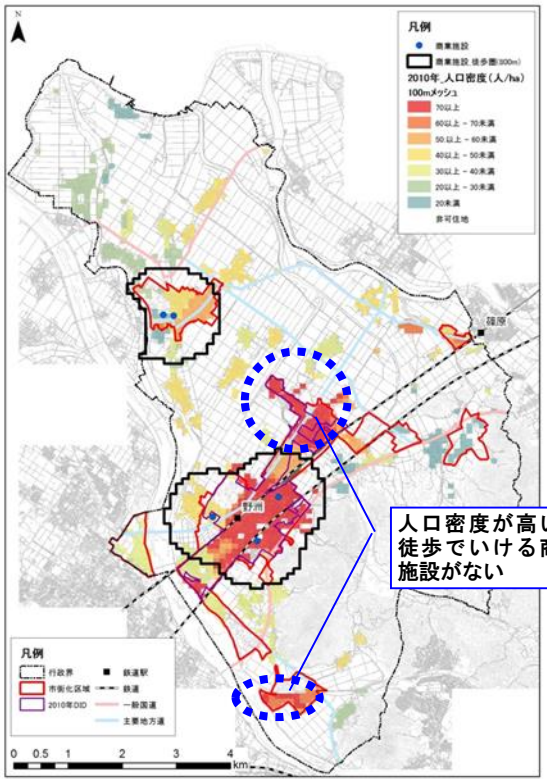


図 3.20 商業施設の分布状況

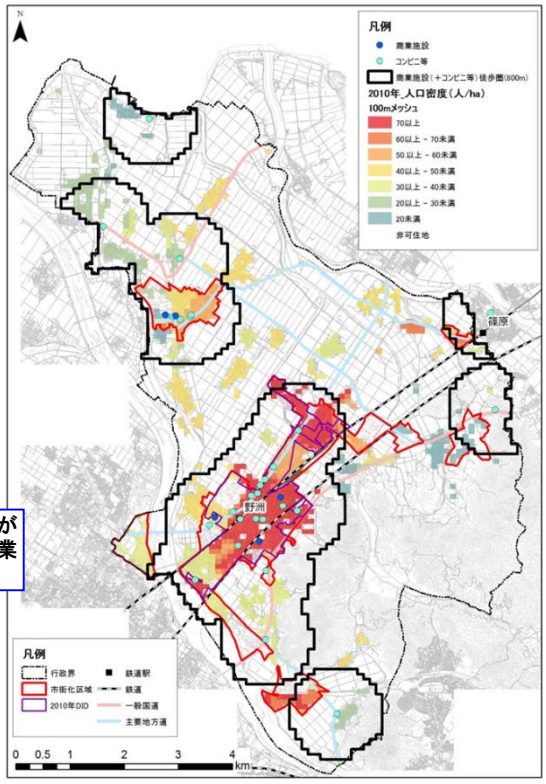


図 3.21 商業施設(コンビニ等を含む)の分布状況

(2) 保育所等の配置状況

表 3.6 保育所等を利用しやすい人の割合

	野洲市	全国	地方都市
保育所徒歩圏０～５歳人口カバー率（%）	67%	74%	66%
保育所・幼稚園０～５歳人口カバー率（%）	76%	—	—

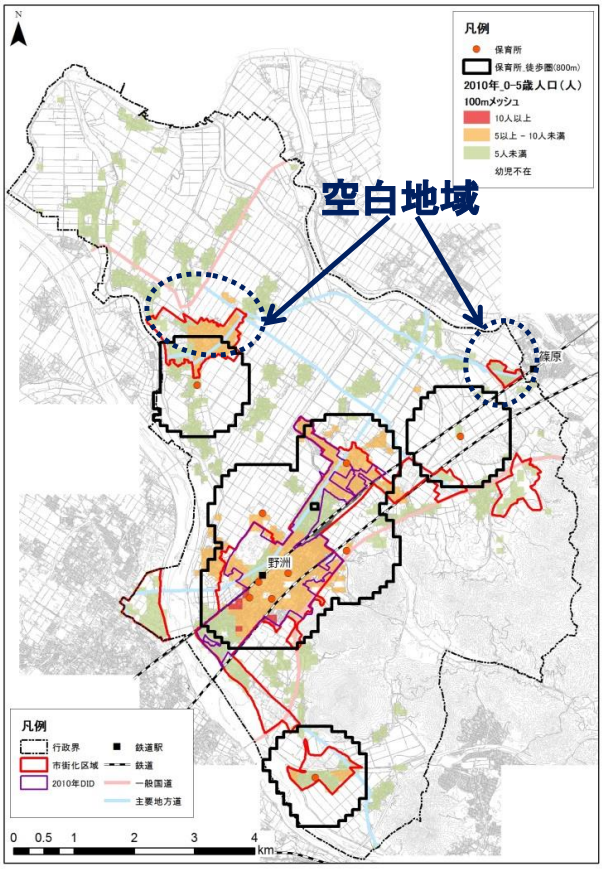


図 3.22 保育所の分布状況

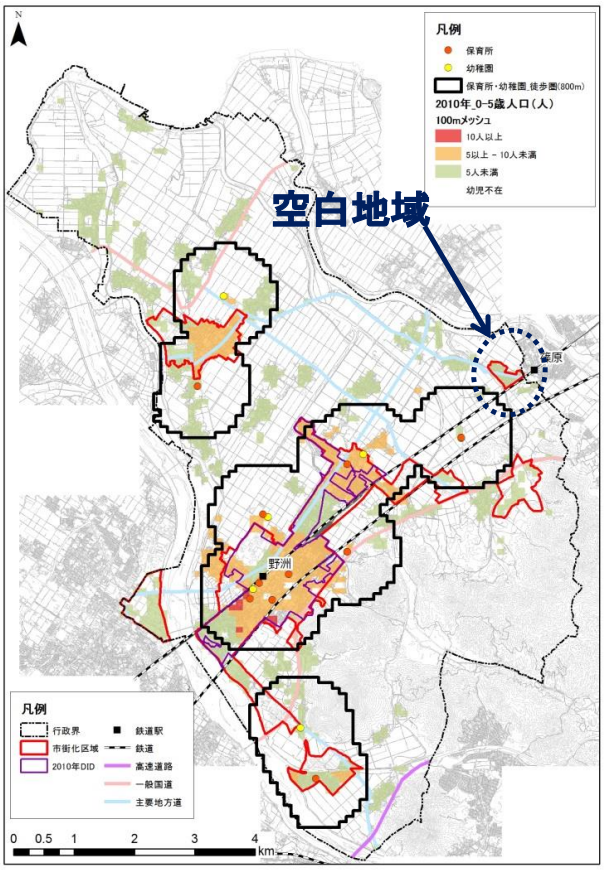


図 3.23 保育所及び幼稚園の分布状況

(3) 公園緑地の配置状況

表 3.7 公園緑地を利用しやすい人の割合

	野洲市	全国	地方都市
都市公園の徒歩圏人口カバー率（%）	49%	83%	71%
全ての公園緑地の徒歩圏人口カバー率（%）	98%	—	—

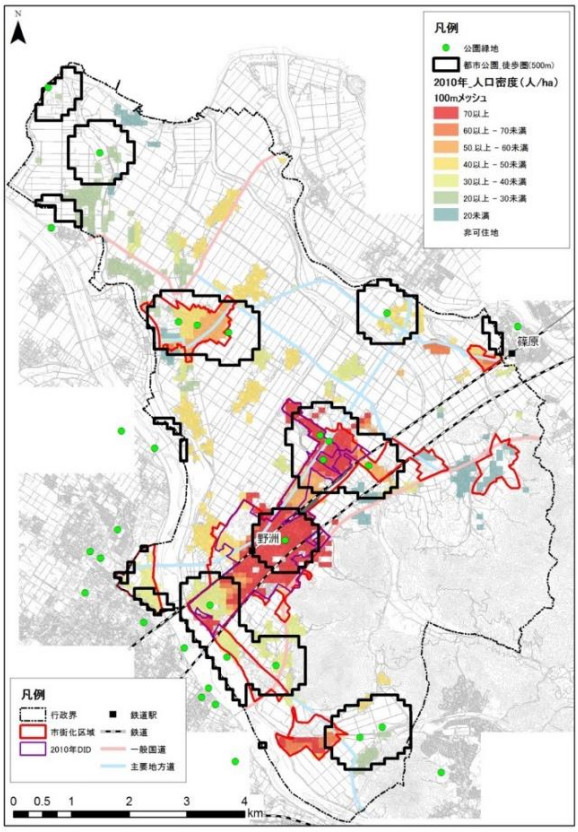


図 3.24 公園緑地の分布状況(都市公園のみ)

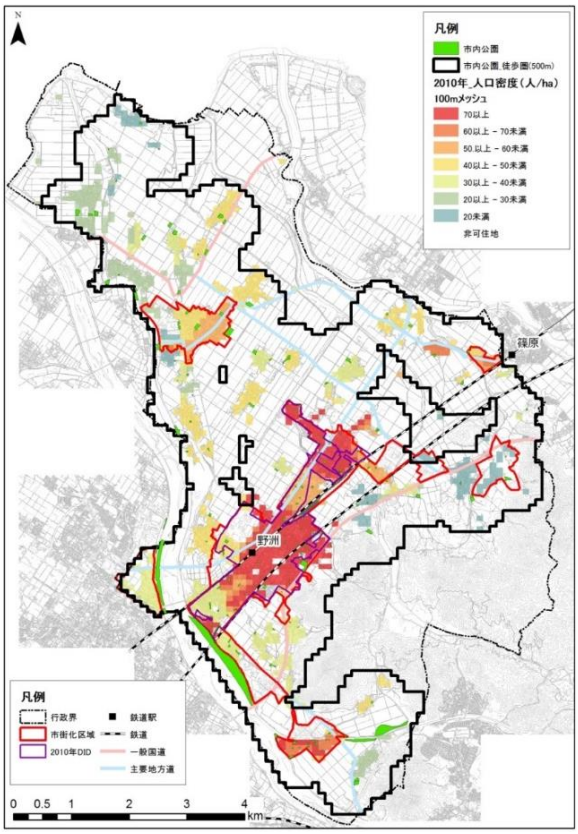


図 3.25 公園緑地の分布状況(全ての公園緑地)

3) 都市交通

(1) 道路

本市の道路網については、都市計画マスタープランにおいて都市計画道路を中心に広域幹線道路や地域内幹線道路を位置づけており、市街化区域内では概ね供用済みとなっています。しかしながら、国道８号野洲栗東バイパスや都市計画道路大津湖南幹線のような都市と都市を結ぶ広域幹線道路の一部が未供用の状況となっています。

出典）野洲市都市計画マスタープラン（一部追記）

図 3.26 交通施設整備方針図

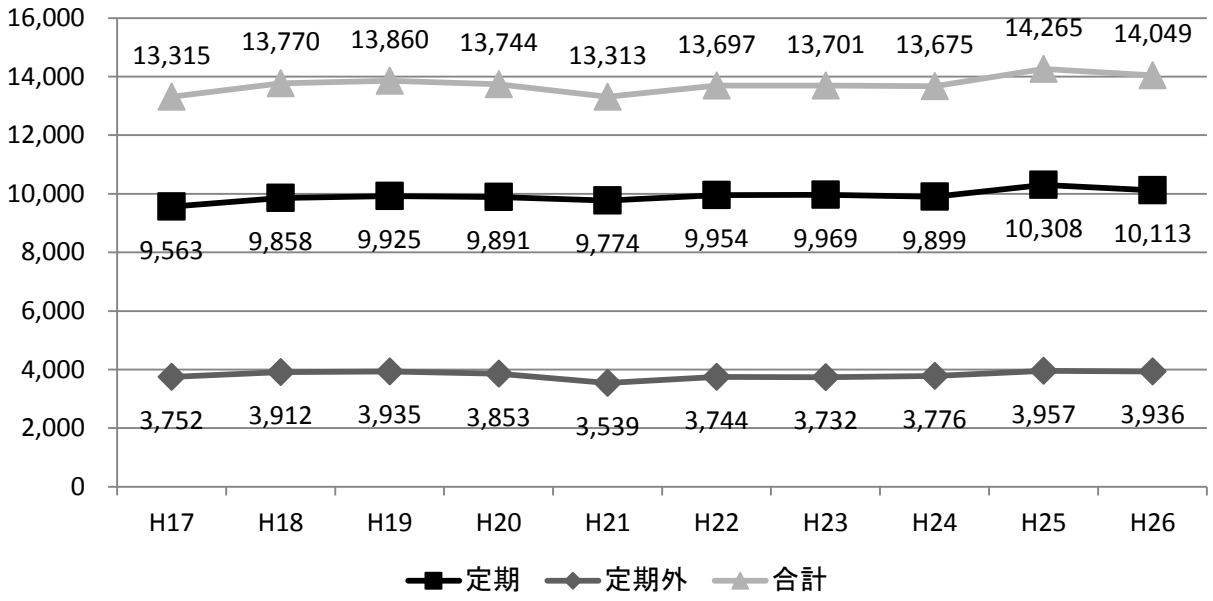
(2) 公共交通網

a) 公共交通の利用状況

本市内の鉄道は、ＪＲ東海道本線（琵琶湖線）が運行しており、ＪＲ野洲駅が立地しています。ＪＲ野洲駅の１日平均旅客乗車人員は定期、定期外とも微増傾向となっています。また近接地に立地するＪＲ篠原駅の１日平均旅客乗車人員は、微減傾向となっています。

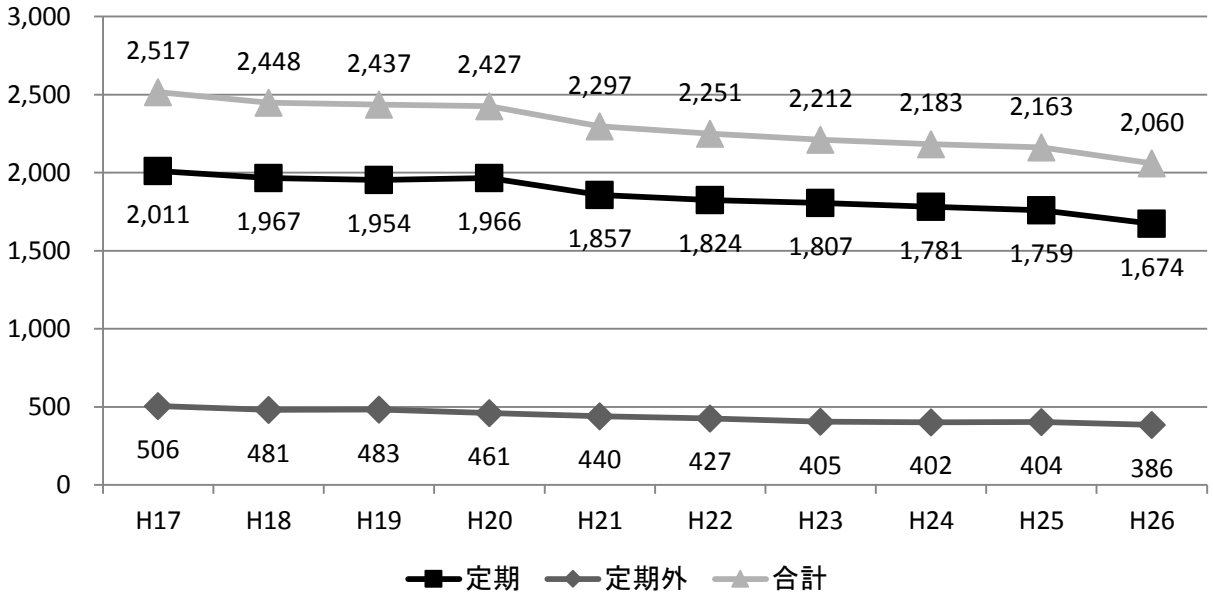
本市内のバスは、近江鉄道や滋賀バスの路線バスのほか、野洲市が運営するコミュニティバスが運行されていますが、コミュニティバスの利用者数は横ばいとなっています。

平日の代表交通手段分担率は、自動車が約 60%と最も多く、公共交通機関である鉄道が約 10%、バスが約２%となっています。



出典）野洲市資料

図 3.27 JR野洲駅乗車人員の推移



出典）滋賀県統計書

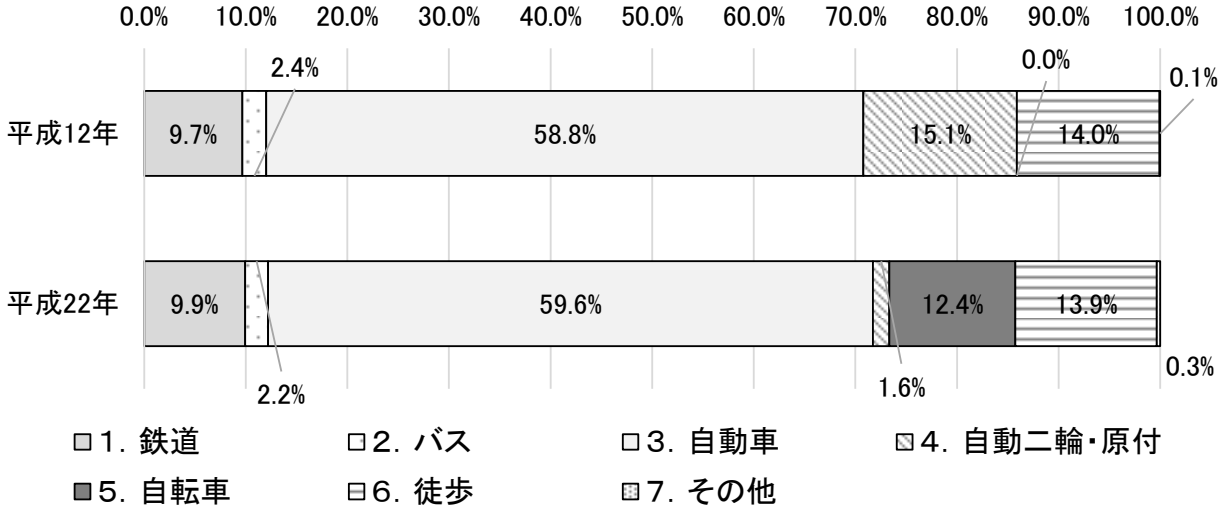
図 3.28 JR篠原駅乗車人員の推移

表 3.8 コミュニティバス利用者数の推移

単位：人

	あやめコース	祇王中里コース	篠原コース	三上コース	中央循環コース	合計
H22	11, 207	14, 002	10, 233	18, 190	—	53, 632
H23	12, 611	13, 764	9, 341	17, 551	—	53, 267
H24	11, 005	11, 734	7, 705	16, 941	7, 217	54, 602
H25	10, 425	11, 841	8, 108	16, 550	6, 919	53, 843
H26	10, 433	11, 347	7, 997	17, 075	7, 084	53, 936

出典）野洲市資料



出典）パーソントリップ調査

図 3.29 野洲市における代表交通手段分担率（平日）

b) 公共交通のサービス水準

鉄道駅及び市内のバス停の徒歩圏（鉄道駅：半径 800m、バス停留所：半径 300m）を見ると、一部地域で民間バス路線の空白地域が存在していますが、コミュニティバスによって居住地区は概ね網羅されています。

ただし、基幹的公共交通路線※) の徒歩圏人口カバー率は低く、公共交通不便地域が多くを占めています。

表 3.9 公共交通路線を利用しやすい人の割合

	野洲市	全国	地方都市
基幹的公共交通路線徒歩圏人口カバー率（%）	25%	55%	40%
公共交通路線徒歩圏人口カバー率（%）	95%	—	—

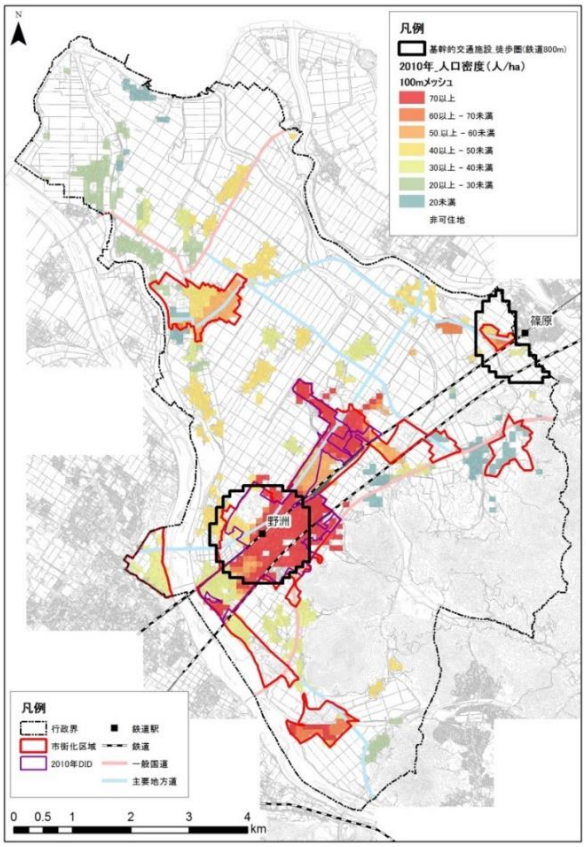


図 3.30 基幹的公共交通路線の徒歩圏

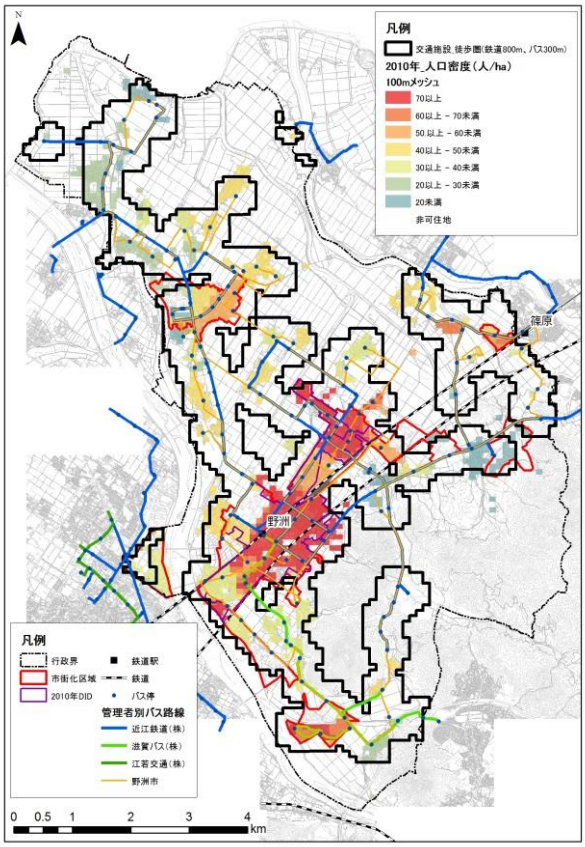


図 3.31 公共交通路線の徒歩圏人口カバー状況

※）基幹的公共交通路線：自家用自動車と遜色ないサービス水準（待ち時間を気にせず乗れる運行間隔、定時制が確保されている）をもつ日 30 本以上の運行頻度（概ねピーク時３本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線

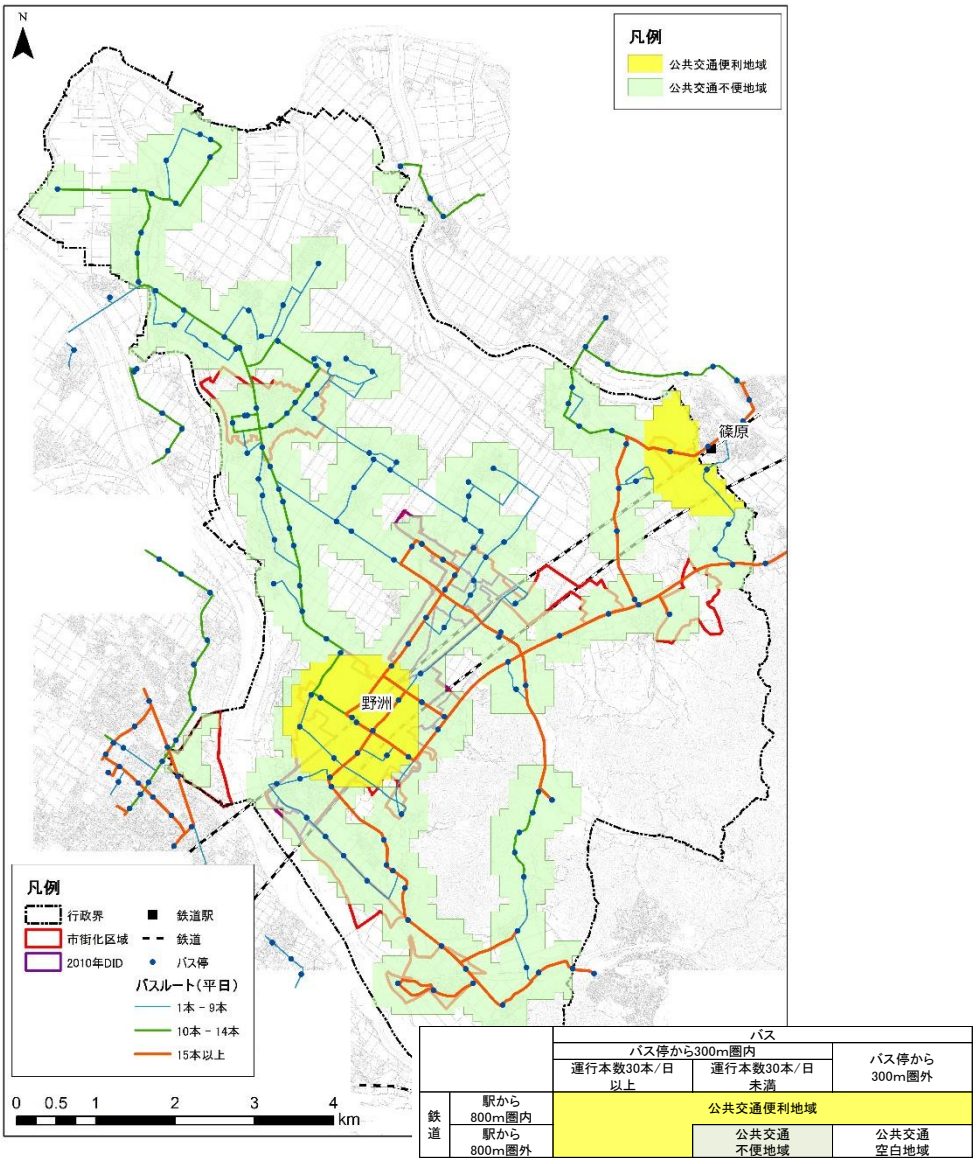


図 3.32 公共交通の利便状況

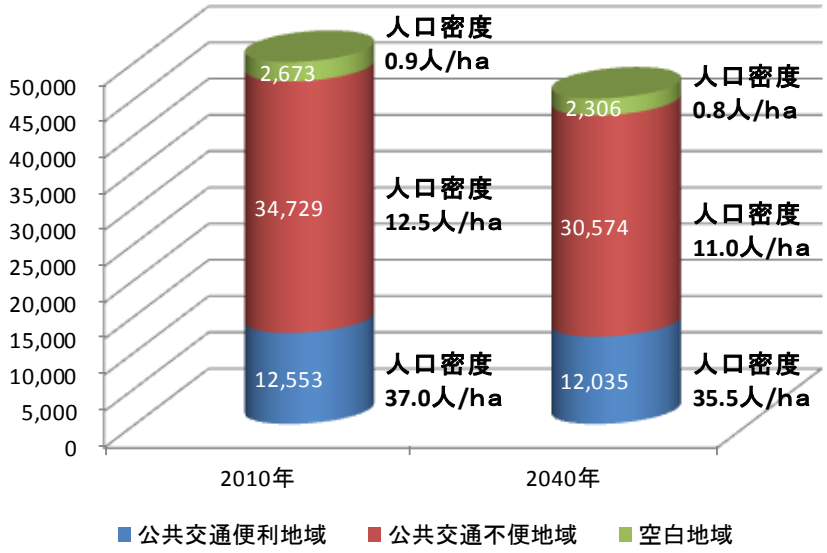


図 3.33 公共交通の利便性と人口分布

c) アクセシビリティ（公共交通の利用のしやすさ）の状況

都市の中心部（ＪＲ野洲駅）へアクセスする公共交通の利用のしやすさを、所要時間（T 指標）と人口割合（P 指標）の２つの指標で整理します。

T 指標：各地点からの公共交通の利便性
（都市の中心部に徒歩及び公共交通によって到着するまでにかかる期待時間）
＝徒歩の移動時間＋公共交通の移動時間＋公共交通の待ち時間の期待値

P 指標：都市全体の公共交通の利便性
（都市の中心部に徒歩及び公共交通によって一定時間以内に到着する人口割合）
＝一定の時間以内の地域に居住する人口／市全体の人口

都市の中心部（ＪＲ野洲駅）までの移動に要する時間は、ＪＲ野洲駅周辺、ＪＲ篠原駅周辺及び国道沿線では概ね 35 分以内となっていますが、兵主、中里、篠原地域ではバスの運行頻度が低く、１時間以上の地域が目立ちます。

次に、都市の中心部（ＪＲ野洲駅）までの所要時間が 30 分以内の地域に居住する人口の割合は、市全体の約 31%、45 分以内では約 38%、1 時間以内では約 58%となっています。

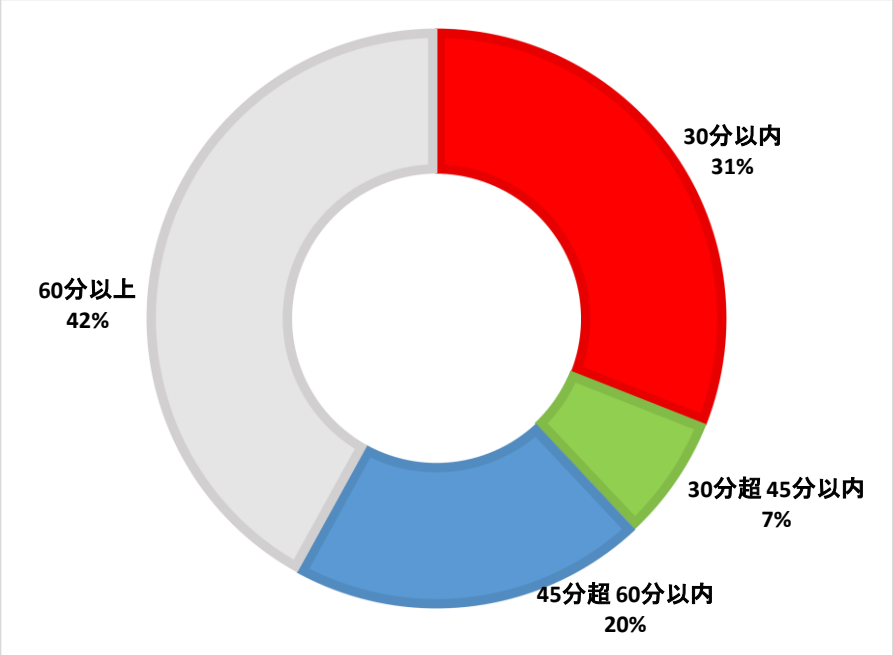


図 3.34 公共交通を利用しやすい人の割合
（JR野洲駅までの所要時間別）

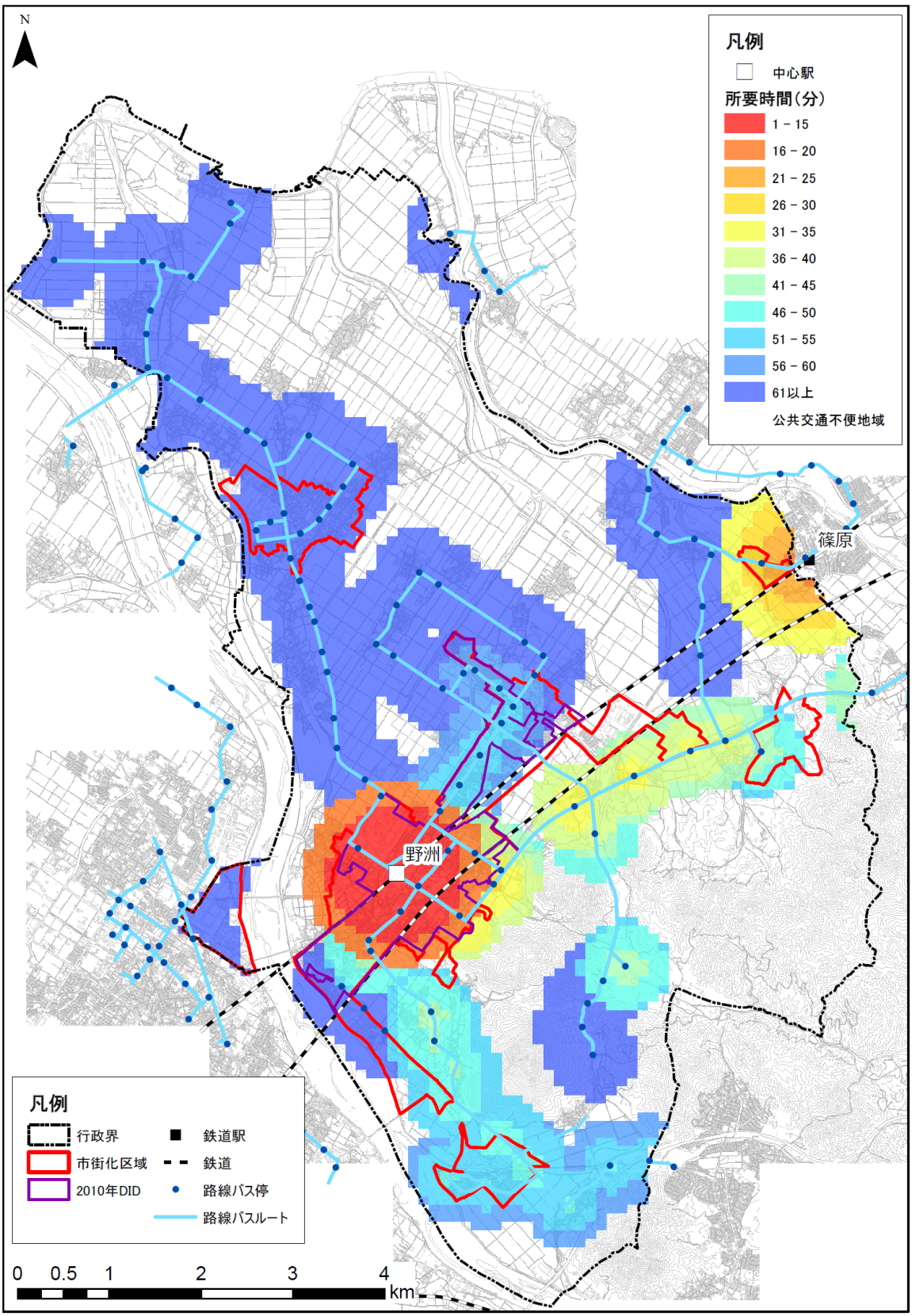


図 3.35 公共交通の利便性(JR野洲駅までの所要時間)

4) 経済活動

(1) 事業所等の状況

経済センサス等における近年の事業所数と従業者数はともに減少傾向ですが、製造品出荷額等は近年回復傾向にあります。また本市の人口１人あたり製造品出荷額等は県内でも高い水準にあります。

従業員の分布状況は、ＪＲ野洲駅周辺をはじめとした工業系用途地域に集中しています。

表 3.10 事業所及び従業者の状況

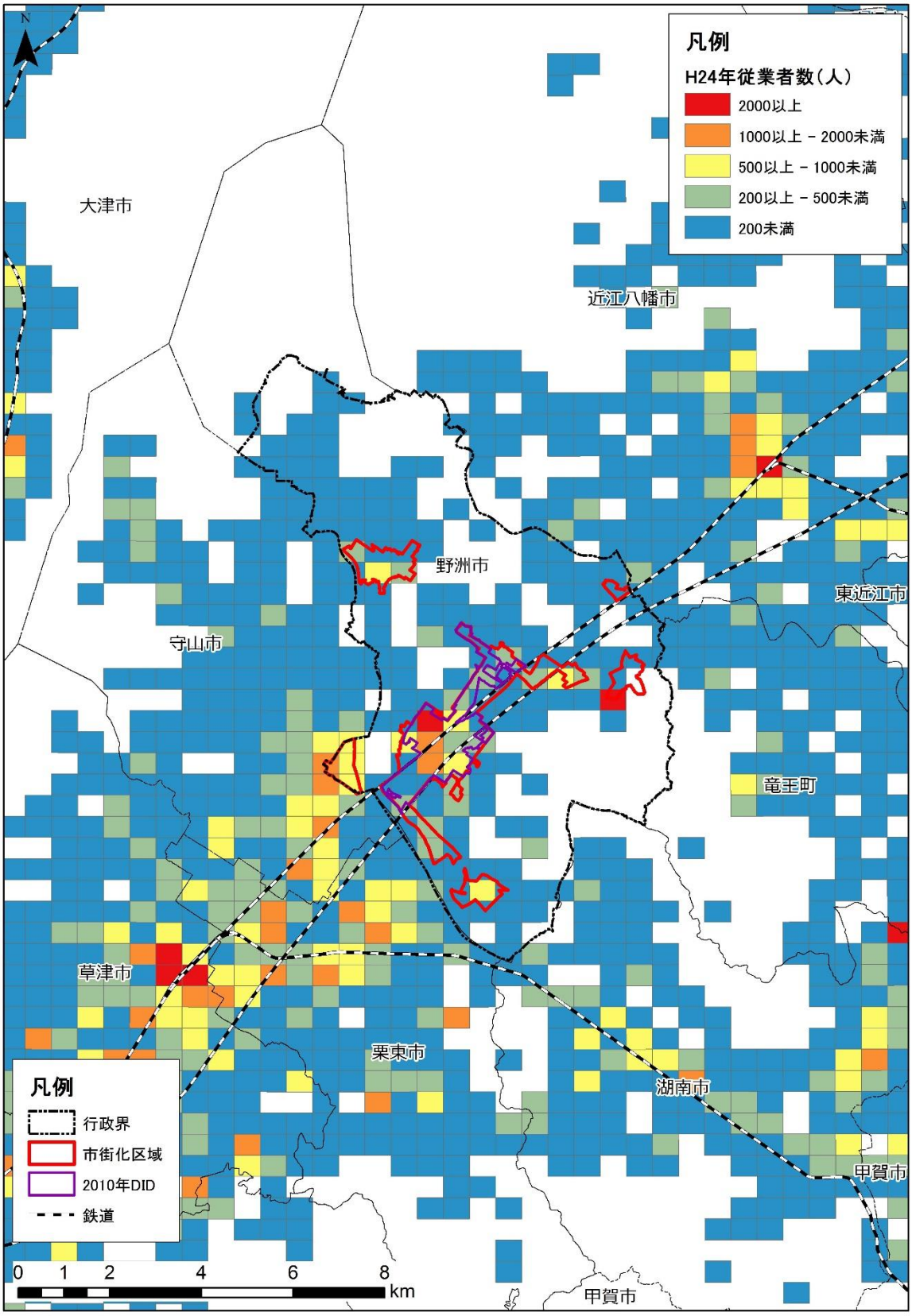
	事業所数(事業所)		増減率	従業者数(人)		増減率
	H21 (2009)	H24 (2012)		H21 (2009)	H24 (2012)	
大津市	11,901	11,313	−4.9%	123,994	118,084	−4.8%
彦根市	5,016	4,711	−6.1%	52,493	50,707	−3.4%
長浜市	6,280	5,811	−7.5%	55,097	53,381	−3.1%
近江八幡市	3,271	3,084	−5.7%	30,346	29,907	−1.4%
草津市	4,878	4,865	−0.3%	66,922	64,935	−3.0%
守山市	2,821	2,650	−6.1%	28,321	27,722	−2.1%
栗東市	2,978	2,807	−5.7%	35,165	32,450	−7.7%
甲賀市	4,488	4,110	−8.4%	45,212	43,119	−4.6%
野洲市	1,875	1,828	−2.5%	24,001	22,996	−4.2%
湖南市	2,062	1,898	−8.0%	25,445	24,928	−2.0%
高島市	2,983	2,764	−7.3%	20,562	19,572	−4.8%
東近江市	4,861	4,638	−4.6%	47,210	47,387	0.4%
米原市	1,612	1,502	−6.8%	14,703	14,018	−4.7%

出典）経済センサス

表 3.11 製造品出荷額等の状況 (単位:百万円)

	H20 (2008)	H21 (2009)	H22 (2010)	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	人口1人あたり製造品出荷額等
大津市	375,184	313,681	316,064	332,414	325,275	300,234	0.889
彦根市	583,342	463,442	538,946	575,953	575,746	599,744	5.347
長浜市	691,336	460,095	569,170	457,180	456,034	491,653	3.961
近江八幡市	197,120	158,751	157,934	184,932	167,882	126,790	1.551
草津市	714,149	614,010	675,708	676,205	581,806	624,293	4.770
守山市	372,227	353,929	350,968	256,464	184,169	241,581	3.155
栗東市	359,709	278,357	259,159	343,575	316,715	303,026	4.760
甲賀市	812,817	714,594	754,432	800,248	689,053	734,348	7.921
野洲市	318,441	254,718	264,693	198,756	246,050	275,073	5.506
湖南市	522,615	382,186	434,536	500,368	442,264	459,116	8.407
高島市	118,474	93,993	98,294	103,115	105,274	102,270	1.949
東近江市	672,716	547,253	654,764	598,365	594,438	565,506	4.897
米原市	376,467	355,215	380,482	384,644	386,397	398,797	9.955

出典）工業統計、経済センサス



出典）経済センサス

図 3.36 従業者の分布状況図

(2) 商業の状況

年間商品販売額、小売業の売場面積は、ともに近年は減少傾向が見られます。

また、本市における商業中心性指標※)は低く、消費が市外に流出していることが窺えます。

表 3.12 年間商品販売額の状況 (単位:百万円)

	H9 (1997)	H10 (1999)	H14 (2002)	H16 (2004)	H19 (2007)	H24 (2012)
大津市	751,404	747,642	611,685	576,356	521,262	404,626
彦根市	316,644	285,613	239,887	241,515	262,346	208,858
長浜市	273,495	255,953	226,309	215,817	223,597	185,969
近江八幡市	183,532	211,654	196,624	180,734	179,029	132,847
草津市	226,605	265,131	236,567	224,997	237,676	305,888
守山市	137,470	139,171	113,257	128,185	121,040	99,763
栗東市	297,031	281,207	226,444	229,056	268,909	213,777
甲賀市	155,744	145,429	146,280	151,499	152,051	114,911
野洲市	61,363	71,794	76,877	103,139	88,882	48,675
湖南市	73,902	80,203	71,083	85,826	73,472	54,192
高島市	90,824	85,313	72,892	69,070	67,633	48,209
東近江市	209,823	225,149	179,869	156,166	164,012	131,203
米原市	46,517	48,210	38,233	39,981	39,345	29,690

出典) 商業統計、経済センサス

表 3.13 県内の年間商品販売額の状況

	H24(2012)年間商品販売額(百万円)	人口1人あたり年間商品販売額	商業中心性指標
大津市	404,626	1.198	0.781
彦根市	208,858	1.862	1.213
長浜市	185,969	1.498	0.976
近江八幡市	132,847	1.625	1.059
草津市	305,888	2.337	1.523
守山市	99,763	1.303	0.849
栗東市	213,777	3.358	2.188
甲賀市	114,911	1.240	0.808
野洲市	48,675	0.974	0.635
湖南市	54,192	0.992	0.647
高島市	48,209	0.919	0.599
東近江市	131,203	1.136	0.740
米原市	29,690	0.741	0.483

出典) H24 経済センサス・H22 国勢調査

※) 商業中心性指標 : 市の小売業がその市の属する県の顧客をどの程度吸収しているかを示すもの。

$$\text{商業中心性指標} = \frac{\text{市内小売業の年間販売額/市の人口}}{\text{県内小売業年間販売額/県の人口}}$$

表 3.14 日常の用事を行う場合の行先結果

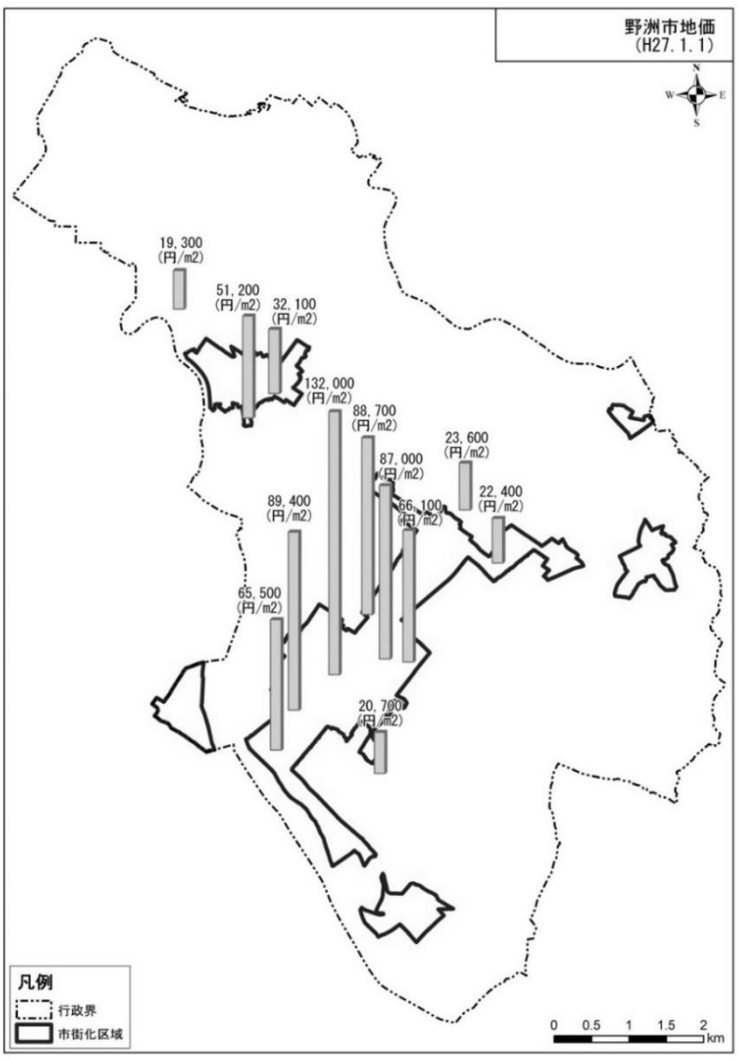
選択肢	通勤または通学		日常の買い物		日用品以外の買い物		かかりつけ医への通院	
	件数	比率	件数	比率	件数	比率	件数	比率
1. 市内	95	30.3%	248	79.7%	75	24.2%	249	79.8%
2. 守山市	30	9.6%	25	8.0%	37	11.9%	21	6.7%
3. 栗東市	10	3.2%	1	0.3%	2	0.6%	4	1.3%
4. 草津市	18	5.7%	13	4.2%	114	36.8%	7	2.2%
5. 近江八幡市	16	5.1%	4	1.3%	20	6.5%	7	2.2%
6. 湖南市	13	4.1%	4	1.3%	2	0.6%	3	1.0%
7. 大津市	24	7.6%	0	0.0%	4	1.3%	4	1.3%
8. その他	84	26.8%	13	4.2%	53	17.1%	10	3.2%
無回答	24	7.6%	3	1.0%	3	1.0%	7	2.2%
計	314	100.0%	311	100.0%	310	100.0%	312	100.0%

出典）人口ビジョン　結婚・出産・子育て・生活に関するアンケート調査

5) 地価

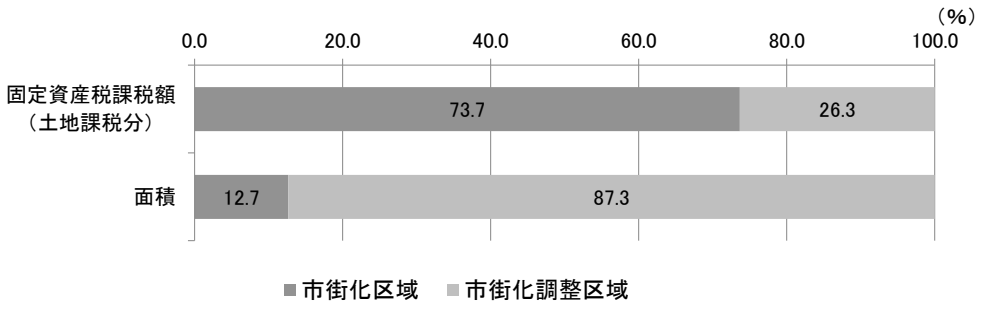
本市の中心市街地であるＪＲ野洲駅近傍の地価が最も高く、郊外になるにつれ安くなっています。

本市の固定資産税の課税状況を見ると、市街化区域は全体の約 13%の面積（都市計画面積ベース）ですが、固定資産税課税額（土地）の約 74%を占めており、市街化区域内の地価下落は固定資産税の税収に大きく影響することが考えられます。



出典）地価公示データ

図 3.37 地価公示の状況（平成 27 年 1 月 1 日時点）

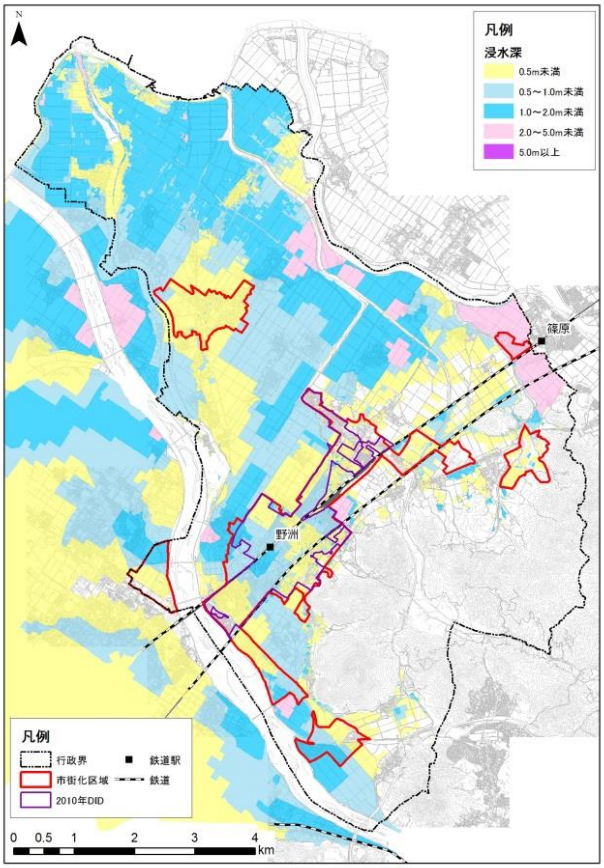


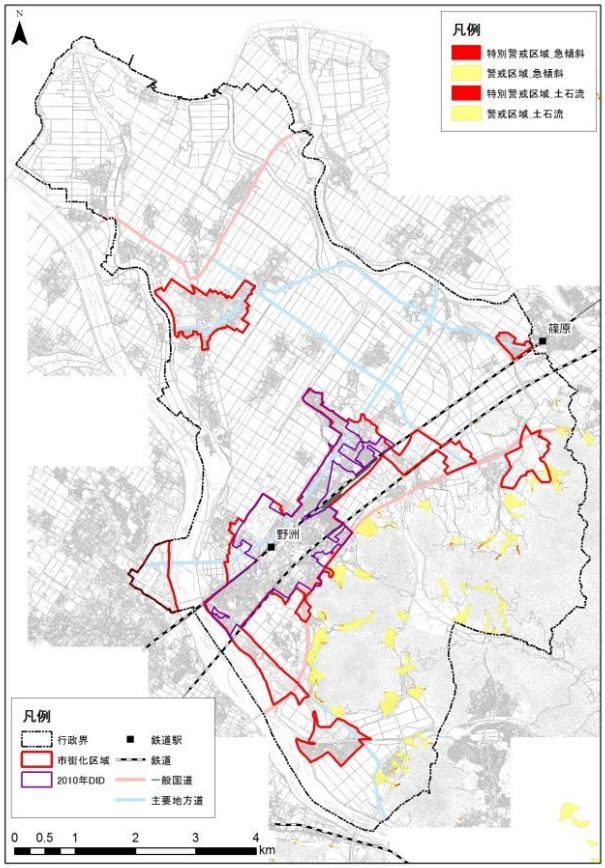
出典）市税務資料

図 3.38 市街化区域と市街化調整区域内の固定資産税（土地）課税額の状況

6) 災害

ハザードマップによる浸水想定区域によると、市内の浸水深は概ね 2.0m未満となっており、浸水深 1.0m未満の区域に市人口の約 86%が居住しています。また、土砂災害警戒区域における特別警戒区域は、市街化区域内には存在していません。





出典）ハザードマップデータ（平成 27 年 3 月作成）

図 3.39 浸水想定区域の状況

図 3.40 土砂災害警戒区域の状況

※ 浸水想定確率は野洲川・日野川については 100 年確率、琵琶湖が 200 年確率

※ 日野川については、ハザードマップ策定以降、改修事業が進捗

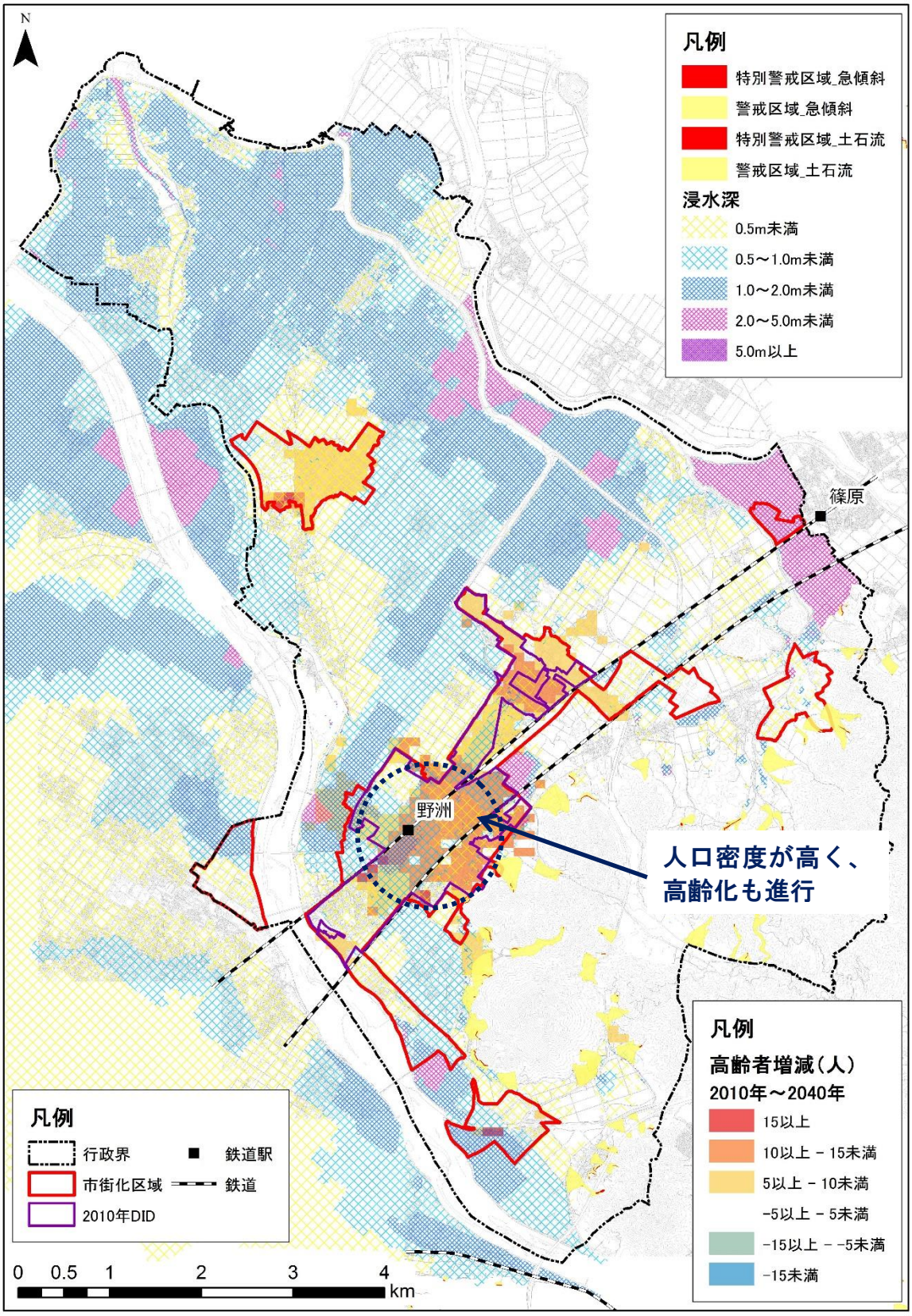
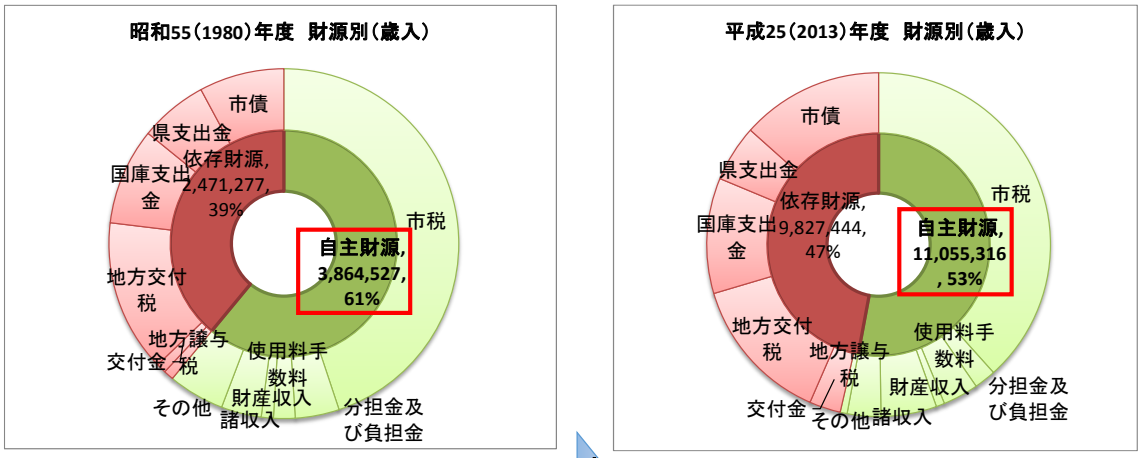


図 3.41 高齢者増減とハザードとの状況

7) 財政構造

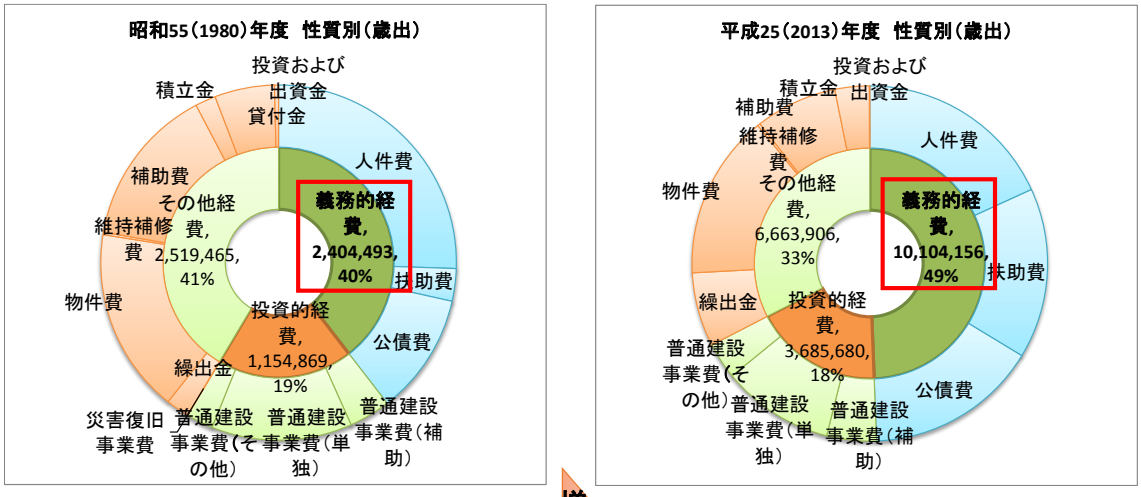
本市の歳入と歳出の構造を昭和 55 年度と平成 25 年度で比較すると、歳入では自主財源の割合が減少しています。また、歳出の性質別では扶助費等の義務的経費の割合が増加しています。

今後、総人口が減少する中で、生産年齢人口の減少による市税収入の減少、及び老年人口の増加による社会保障関係の経費の増加が想定されます。また道路や橋梁等の土木インフラや公共施設の老朽化が進むにつれて、改修や更新に必要な経費が増加することが見込まれます。



自主財源率　　61%（39 億円）　減　53%（111 億円）

図 3.42 歳入の状況



義務的経費　　40%（24 億円）　増　49%（101 億円）

図 3.43 歳出の状況(性質別)

8) 都市構造の比較

都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月　国土交通省都市局都市計画課）を参考に、都市構造における本市の評価指標と全国都市平均値を比較した結果は下表のとおりとなります。

日常生活サービスに着目すると、福祉施設の徒歩圏人口カバー率のみが全国の平均値を上回っていますが、郊外にばらついて立地しているため利用圏平均人口密度は地方都市（概ね人口 30 万人）の平均値を大きく下回っています。

また、商業施設の徒歩圏人口カバー率については、市街化区域内に施設が集中しているものの、人口密度が高いにもかかわらず立地していない地域があることから地方都市の平均値を大きく下回っています。

さらに、公共交通に着目すると、すべての公共交通路線では非常に高い徒歩圏人口カバー率となっていますが、日 30 本以上の運行頻度を持つ基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は地方都市の平均値を大きく下回っています。

表 3.15 都市構造の評価

評価軸	評価指標		単位	都市規模別平均値		野洲市
				全国	地方都市（概ね30万）	
生活利便性	①日常生活サービスの徒歩圏充足率		%	43	30	23%
	②生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療	%	85	76	81%
		福祉	%	79	73	84%
		商業	%	75	65	44%
		商業（+コンビニ等）	%	－	－	76%
	③基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率		%	55	40	25%
	④公共交通路線の徒歩圏人口カバー率		%	－	－	95%
	⑤生活サービス施設の利用圏平均人口密度	医療	人/ha	39	20	17
		福祉	人/ha	38	19	13
		商業	人/ha	42	24	30
		商業（+コンビニ等）	人/ha	－	－	16
	⑥公共交通の機関分担率		%	14	8	9%
	⑦公共交通沿線地域の人口密度		人/ha	35	16	15
健康・福祉	⑧徒歩と自転車の機関分担率		%	30	28	23%
	⑨高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率		%	72	67	91%
	⑩保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率		%	74	66	67%
	⑪保育所・幼稚園の徒歩圏0～5歳人口カバー率		%	－	－	76%
	⑫公園緑地の徒歩圏人口カバー率		%	83	71	49%
	⑬市内公園の徒歩圏人口カバー率		%	－	－	98%

※着色箇所は参考値

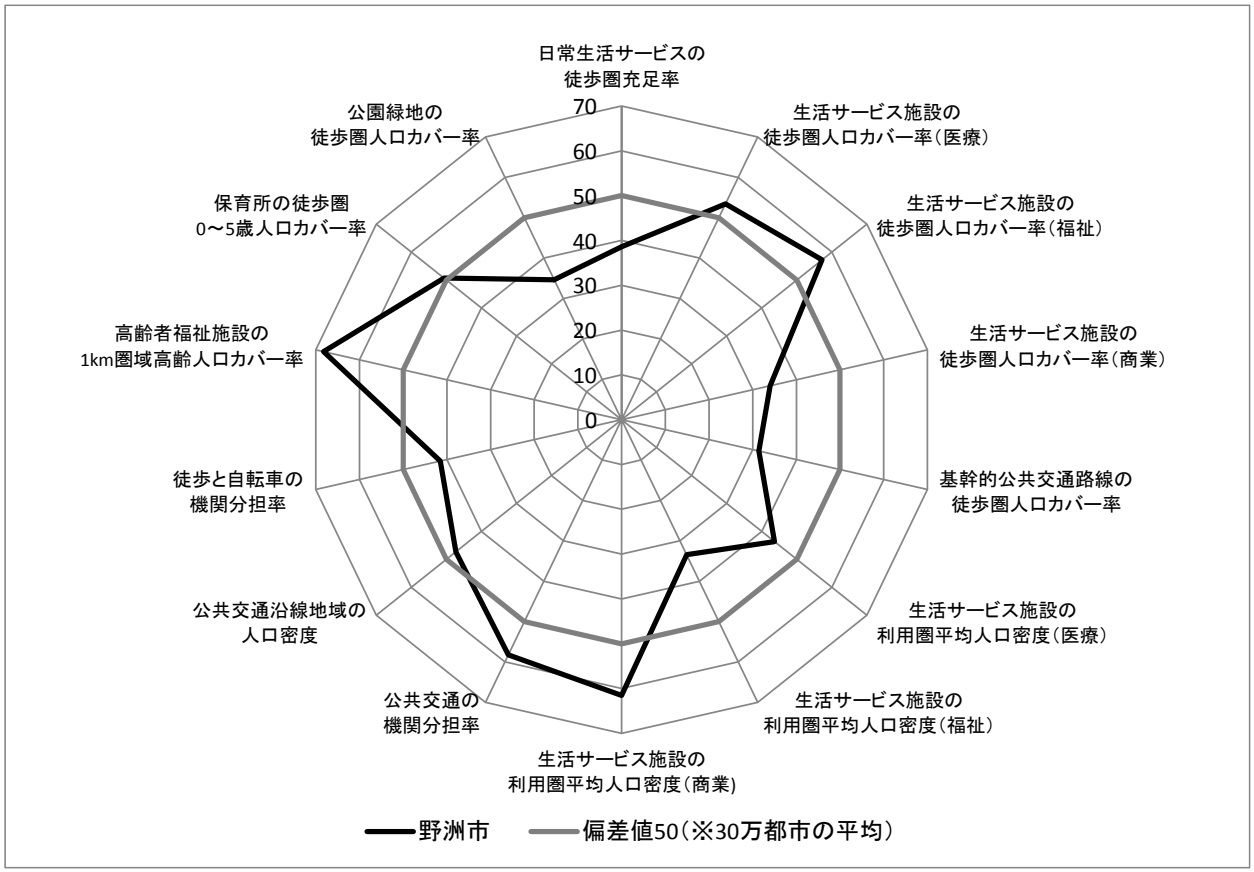


図 3.44 都市構造の評価（レーダーチャート）

3. 都市構造上の課題

（1）既存住宅地の住環境の維持・向上

- 本市の都市計画区域に占める市街化区域の割合は、12.7%と非常に狭小であるものの、工業・工業専用区域を除く市街化区域内の人口密度は大津湖南地域で最も高いと推測されます。
- 人口減少が推測される今後においても、この高い人口密度を適正に維持していくため、生活サービス施設が集積した地域を中心とする既存住宅地については、空き地等の低・未利用地を活用し、良好な住環境の維持・向上を図ることにより、転出超過となっている 20～30 歳代の子育て層や、市内事業所で働く従業者の定住を促すことが必要です。

（2）既存市街地拠点の商業サービス機能の維持・増進

- ＪＲ野洲駅周辺地域及び北部合同庁舎周辺地域は、生活サービス施設の集積性が高く、それぞれ南部市街地及び北部市街地の拠点として、大きな役割を果たしており、今後も生活サービス施設の維持が必要です。
- 特に、ＪＲ野洲駅周辺の南部市街地については、多様な都市機能が集積し、公共交通利便性も高いことから、子どもから高齢者まで多世代が交流し、まちの賑わいや魅力を創出する機能の強化が求められています。
- 公共交通利便性が高いという特性を活かして土地利用の転換を行った市三宅・行畑・野洲地区においては、地区計画に基づき商業サービス機能を誘導し、周辺地域の生活サービス水準の向上を図ります。

（3）ＪＲ野洲駅への公共交通利便性の向上

- 少子高齢化の進展に伴い、自動車を利用できない世帯の増加が懸念されることから、生活サービス施設が集約された拠点へ容易にアクセスできるように公共交通の利便性向上が求められています。
- 特に、本市の都市計画マスタープランで都市拠点として定めるＪＲ野洲駅へは、現状においても市内から公共交通でアクセスする場合、30 分以内に到達できる人口は 31%であり、アクセス性の向上が課題です。

（4）広域的な基幹交通インフラの整備

- 市内における就業者等の流入・流出状況及び購買状況を見ると、広域的な生活圏を形成していると言えます。しかし、市域を横断する国道８号や主要地方道大津能登川長浜線の野洲川架橋部において朝夕に慢性的な渋滞が発生していることから、基幹交通インフラの整備が急がれます。
- 特に、国道８号野洲栗東バイパス整備事業による渋滞緩和により、生活道路への進入車両の減少、交流・物流の利便性向上による地域経済の活性化、第３次救命救急センターへのアクセス向上や災害発生時の救援・復旧対応性の向上による安全・安心の確保が期待されます。

（５）災害等に対する安全性の確保

- 良好な住環境整備や適正な都市機能の集約を図る上で災害等に対する安全性の確保は必須であり、本市では、河川整備と下水道雨水排水整備による治水安全度の向上が課題となっています。
- 特に、人口密度が高く高齢者人口の増加が見込まれるＪＲ野洲駅周辺においては、一級河川妓王井川の整備等により市民生活の安全性の維持・向上が求められます。

第4章．都市づくりの基本方針

1. 計画の基本理念

立地適正化計画は、本市が抱える都市構造上の課題に対応するとともに、少子高齢化の進展及び人口減少社会の到来を見据え、本市に住みたい・住み続けたいと思われる暮らしやすい都市づくりを進めていくための計画です。

将来の都市づくりについて、都市計画マスタープランでは「市域で暮らす人と人の関わり、きずな、市域に訪れる人との交わり、人と自然の共生の上に成り立つもの」としており、「地域固有の自然資源、さらに地域の文化・風土を後世に継承していくことが、野洲市の都市づくりの根本的な課題となるもの」と定めています。立地適正化計画においても、この考え方を踏まえながら、さらに少子高齢化・人口減少社会に対応する「コンパクト＋ネットワーク」の都市づくりを行なっていくことが重要です。そこで本計画における基本理念を次のように定めます。

計画の基本理念

“つながり”を軸とした　住みたい・住み続けたいと思えるまちづくり

～拠点周辺の高い利便性を活かした、にぎわい増幅のまちづくり～

2. 将来都市像

都市計画マスタープランでは、将来の都市像を描くにあたって「市民の生活利便性や都市のにぎわい・活力を支える多様な機能の誘導・確保」、「震災・風水害等の災害や事故・犯罪に対する安全性の向上」、「少子高齢化社会の中にあって、暮らしにやすらぎがある快適な居住環境の確保」及び「豊かな自然の保全・創出」が示されています。これらは本市の都市構造上の課題や上記の基本理念とも趣旨を同じくすること、また立地適正化計画は、市町村の都市計画に関する基本的な方針である都市計画マスタープランと調和が保たれる必要があることから、本計画における将来都市像は、都市計画マスタープランの将来都市像を踏襲することとします。

将 来 都 市 像

活力ある都市と豊かな自然が調和した　にぎわいとやすらぎのあるまち

3. 都市づくりの基本目標

都市構造上の課題やまち・ひと・しごと総合戦略の基本目標を踏まえ、都市づくりの基本目標を以下のように定めます。

＜基本目標＞

多世代が交流しにぎわいを増幅できる拠点整備　～多様な活動・交流の“つながり”～

- 拠点への都市機能の誘導により、子どもから高齢者まで多世代が交流するにぎわいを創出・増幅します。
- 拠点周辺の利便性が高い地区に住みたい居住層の吸引など、まちなか居住の促進を図ります。

災害に対する安全・安心の確保　～居住継続への“つながり”～

- 雨水対策事業等を推進し、安心して住み続けられる安全性の高い住宅用地を確保します。

少子高齢社会を踏まえた公共交通アクセスの強化　～拠点と居住地の“つながり”～

- 拠点間及び居住地を結ぶ公共交通網の充実により、既存住宅地の利便性を向上させます。
- 車を利用しない人も含めて、多くの人が拠点地区を利用しやすく、公共交通の利用促進にもつながる環境づくりを図ります。

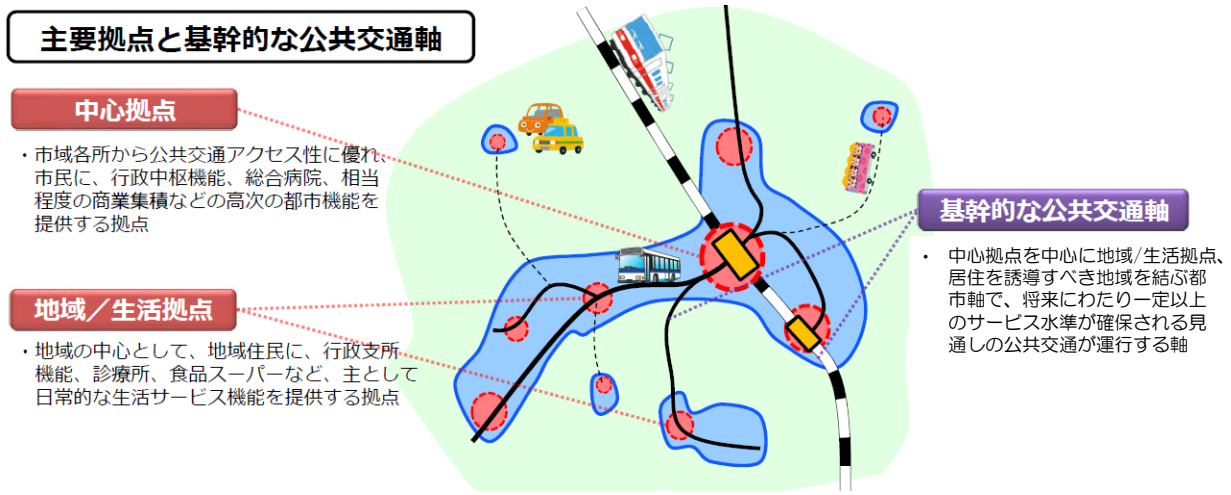
交通インフラ整備を活かした雇用等の確保と職住近接の住環境の整備
～未来の更なる活性化への“つながり”～

- 広域的な基幹交通インフラの整備に伴い、子育て層等の流入・定着につながるような事務所・工場等の誘致など、新たな雇用の場の確保を図るとともに、拠点周辺の利便性が高い地区での職住近接の促進を図ります。

4. 目指すべき都市の骨格構造

1) 目指すべき都市の骨格構造に関する基本的な考え方

将来の都市の骨格は、土地利用や施設配置等の基本となるもので、都市計画マスタープランにおいて、拠点、軸、ゾーンによって将来都市構造が示されています。本計画においては、この将来都市構造を基本としながら、商業・公共施設などの立地状況や人口密度、基幹交通インフラの整備に伴う将来的な都市基盤整備等を踏まえ、拠点の位置づけに応じて担うべき機能・役割を明確にし、持続可能な都市及び拠点づくりに向け、居住と都市機能の維持・再編に向けた誘導を図っていきます。更に拠点間及び居住地を結ぶ公共交通網を強化し、拠点に行きやすい交通環境を整えることにより、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の実現を目指します。



出典）国土交通省　立地適正化計画作成の手引き

図 4.1 主要拠点と基幹的な公共交通軸の考え方

2) 拠点の設定

(1) 中心拠点

a) JR野洲駅周辺地域（南部市街地拠点）

- ＪＲ野洲駅を中心とした地域については、基幹的公共交通路線であるＪＲ東海道線（琵琶湖線）と市内バス交通の結節点であり、南部市街地拠点として行政施設や文化施設のほか、医療・福祉・商業等の生活サービス施設が集積していることから、市の魅力が発信される中心拠点として位置付けます。
- ＪＲ野洲駅への公共交通の利便性の強化や駅周辺の都市基盤整備を進めるとともに、多様な都市機能の集積を活かした交流拠点として、にぎわいの創出・増幅を図ります。

(2) 地域拠点

b) 北部合同庁舎周辺地域（北部市街地拠点）

- 吉地・西河原地区の市街地については、北部市街地拠点として、北部合同庁舎のほか、生活サービス施設が集積しており、将来的にも一定の人口密度が維持されると見込まれることから、地域住民の生活を支援する機能の維持を図る地域拠点として位置付けます。

(3) その他

c) 自然・環境交流拠点

- 琵琶湖岸及び希望が丘文化公園周辺は、都市計画マスタープランに定めるとおり、自然環境の保全に努めるとともに、拠点施設を中心として人々の交流、人が自然とふれあう場として整備、活用を進めます。

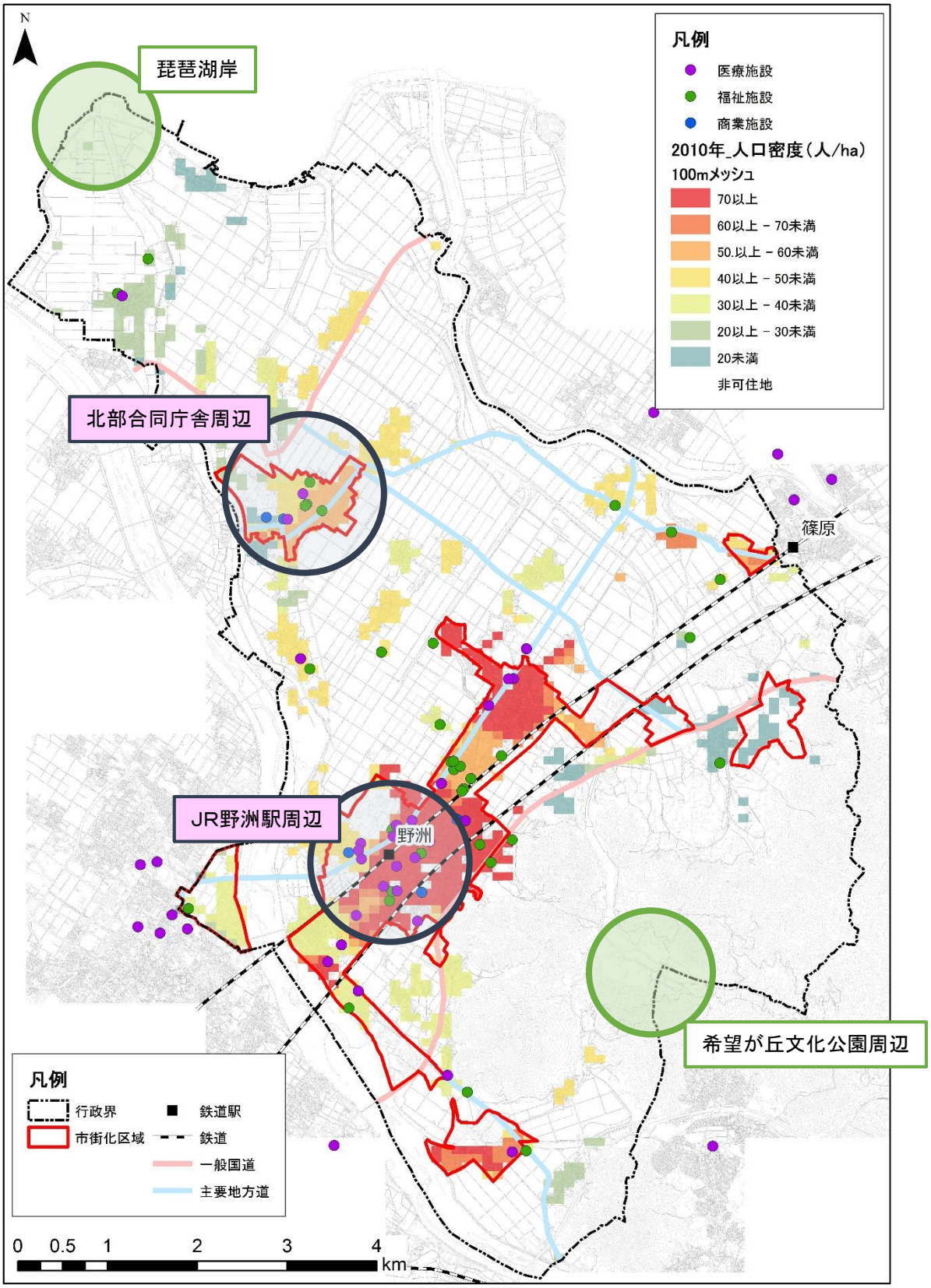

N
琵琶湖岸
北部合同庁舎周辺
JR野洲駅周辺
希望が丘文化公園周辺
篠原
野洲
凡例
医療施設
福祉施設
商業施設
2010年_人口密度（人/ha）
100mメッシュ
70以上
60以上 - 70未満
50.以上 - 60未満
40以上 - 50未満
30以上 - 40未満
20以上 - 30未満
20未満
非可住地
凡例
行政界
市街化区域
鉄道駅
鉄道
一般国道
主要地方道
0 0.5 1 2 3 4
km

図 4.2 拠点位置図

3) 交通軸の設定

a) 広域交通軸

- ＪＲ東海道線（琵琶湖線）及び国道８号、主要地方道大津能登川長浜線等の東西軸を中心とする広域幹線道路については、周辺市町と連絡する広域交通軸として位置付けます。
- 周辺市町とのアクセス強化につながる国道８号野洲栗東バイパスや都市計画道路大津湖南幹線の整備を要請し、河川横断時における渋滞緩和等を促進します。

b) 地域交通軸

- 主要地方道野洲中主線、主要地方道野洲甲西線・一般県道小島野洲線、一般県道守山中主線・一般県道木部野洲線など、地域内を結ぶ幹線道路については、都市の骨格を形成する地域交通軸として位置付けます。
- 特に拠点間及び居住地を結ぶ交通軸については、公共交通の利便性向上を図ります。

4) ゾーンの設定

(1) 市街化区域

a) 市街地居住ゾーン

- 住宅を中心とする市街地は、人口や都市基盤等の集積を活かした市街地居住ゾーンとして、低・未利用地等を活用しつつ、良好な住環境の維持・促進を図ります。

b) 居住促進ゾーン

- 中心拠点・地域拠点及びその周辺市街地については、都市機能や人口の集積、公共交通の利便性に優れた立地を活かし、若者・子育て層の吸引などまちなか居住を先導する居住促進ゾーンとして位置付けます。

c) 工業ゾーン

- 大規模工場・工業団地が立地する地域は、都市計画マスタープランに定めるとおり、既存工場と周辺環境の調和を図ります。

(2) 市街化調整区域

d) 田園・集落ゾーン

- 市街化調整区域の既存宅地・集落地は、市街化を抑制する市街化調整区域の基本的性格を保持しつつ、地域コミュニティの維持に留意しながら、地域住民がうるおいとやすらぎを感じながら暮らせるまちづくりを進めます。
- 市街化調整区域に広がる農地については、優良な農業生産基盤として保持するとともに、美しい田園景観の保全を図ります。

e) 自然環境保全・活用ゾーン

- 三上山を中心とした森林と琵琶湖岸等の水辺空間は、都市計画マスタープランに定めるとおり、地域内外の人々がうるおい・楽しみ・感じる観光・レクリエーション

空間の創出を目指します。

5) 目指すべき都市の骨格構造図

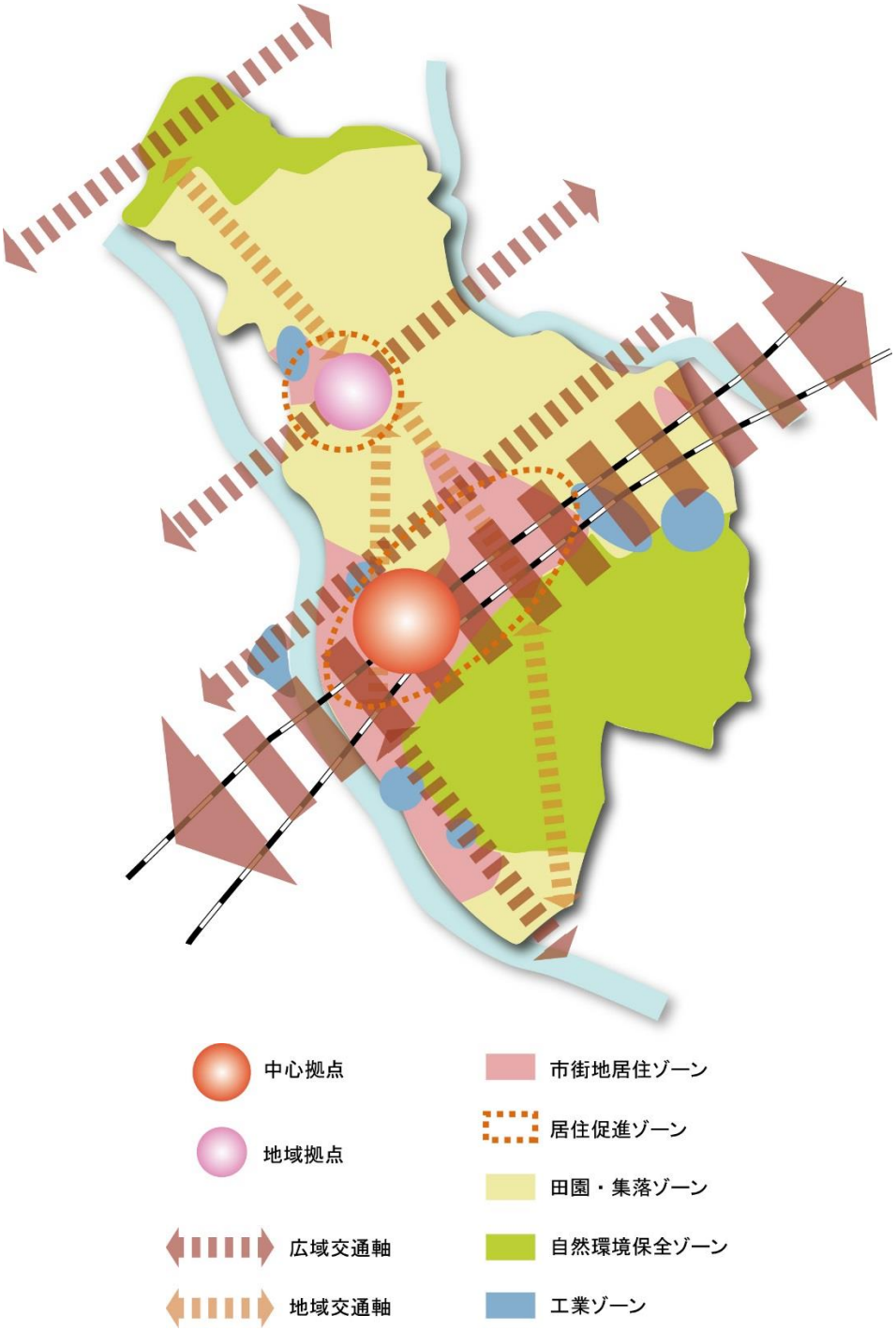


図 4.3 目指すべき都市の骨格構造図

5. 課題解決のための施策･誘導方針

「計画の基本理念」に基づき、「都市づくりの基本目標」「目指すべき都市の骨格構造」を実現するため､課題解決のための施策･誘導方針として､都市機能及び居住に関する誘導方針、都市機能の拡散防止のための公的不動産の活用方針を以下のように定めます。

1) 都市機能及び居住に関する誘導方針

(1) 都市機能

少子高齢･人口減少の中にあっても各種サービスの効率的な提供が図られるよう､各種サービス施設が集積している２つの拠点（JR 野洲駅周辺及び北部合同庁舎周辺）において、都市機能の維持・増進を図ります。

「中心拠点」には市民全体の生活利便性の向上に寄与する機能や子育て層が魅力を感じる機能を誘導します。また、「地域拠点」には日常生活に必要な都市機能を誘導するなど、地域特性に応じた機能を誘導･集積していきます。さらに、これらの拠点間を結ぶ公共交通ネットワークにより、それぞれの機能の連携・補完を図ることが必要です。

(2) 居住

本市は、市街化区域を中心に、人口密度の高い比較的コンパクトな都市が形成されており、今後進展する少子高齢・人口減少の中にあっても一定の人口密度は維持されるものと推測されています｡生活サービスや地域コミュニティの持続性を高めるためには､市民のライフスタイルや居住選択を尊重した上で、拠点周辺の生活利便性の高い市街地へ緩やかな居住の誘導を図るとともに､今後も維持すべき住宅地については､公共交通ネットワークによる拠点へのアクセス性を確保し、生活利便性の低下を防ぎます。

また、20～30 歳代の子育て層等次世代のための住宅用地の確保や、市内事業所で働く従業者の職住近接が可能な住環境の整備を図ります。

2) 都市機能の拡散防止のための公的不動産の活用方針

本市が保有する公共施設量は、合併による影響から全国や滋賀県内の自治体（市町村）に比べてやや多く、コンパクトシティの推進のためには公的不動産を有効に活用することが重要です。また、今後厳しさを増す自治体経営にとって、社会情勢の変化に対応し、地域バランスを保ちながら公共施設のマネジメントを行うことが急務と言えます。

このため本市では、従来どおり施設所管課単独で検討するのではなく、全市的な視点に立ち、市民サービスの水準を維持しつつ、中長期的な公共施設の統廃合により、中心拠点（ＪＲ野洲駅周辺地域）や地域拠点（北部合同庁舎周辺地域）を主とした公共施設の適正配置を推進します。

第5章．都市機能誘導区域

1. 都市機能誘導区域について

1) 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点で維持・確保することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域のことです。

2) 都市機能誘導区域を設定する意義

今後人口減少に伴う人口密度の低下により、市民の生活に必要な医療・福祉・商業等の生活サービス機能の維持が困難となる恐れがあります。

そのため、都市機能誘導区域を設定し、区域内において日常生活サービスが維持・向上することにより、その周囲の居住誘導区域の生活利便性向上に寄与するとともに、さらに都市機能誘導区域間を利便性の高い公共交通で結ぶことにより、都市全体の活力を向上させることが期待されます。

なお、都市機能誘導区域を設定することにより、誘導区域外に誘導施設（都市機能誘導区域内に立地を誘導すべき施設）を建築又は開発する場合には、市への届出が必要となりますが、規制が生じるような強制的な集約ではなく、インセンティブ（支援制度・施策）を講じることによる、緩やかな誘導を図っていきます。

2. 野洲市における都市機能誘導区域の設定

1) 都市機能誘導区域設定における基本的な考え方

本市では、都市計画運用指針に記載される「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や、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」という区域設定の考え方に基づき、中心拠点（ＪＲ野洲駅周辺）及び地域拠点（北部合同庁舎周辺）において、以下の期待される役割を踏まえ、都市機能誘導区域の設定を行います。

都市機能誘導区域に期待される役割

- 各拠点の中心となる公共交通施設より徒歩で容易に移動することができる
- 生活利便性の維持とともに、都市の魅力と活力を創出することができる
- 生活サービス関連施設等の都市機能が既に集積されており、今後も都市機能の維持が求められる

2) 都市機能誘導区域設定において考慮すべき事項

中心拠点（ＪＲ野洲駅周辺）及び地域拠点（北部合同庁舎周辺）の２つの拠点において、誘導区域の設定を行うにあたり、期待される役割から以下の考慮すべき事項を整理します。

これらの事項及び、明確な境界を定めるために、鉄道、道路、河川等の地形・地物についても留意しながら、都市機能誘導区域の具体の設定を行います。

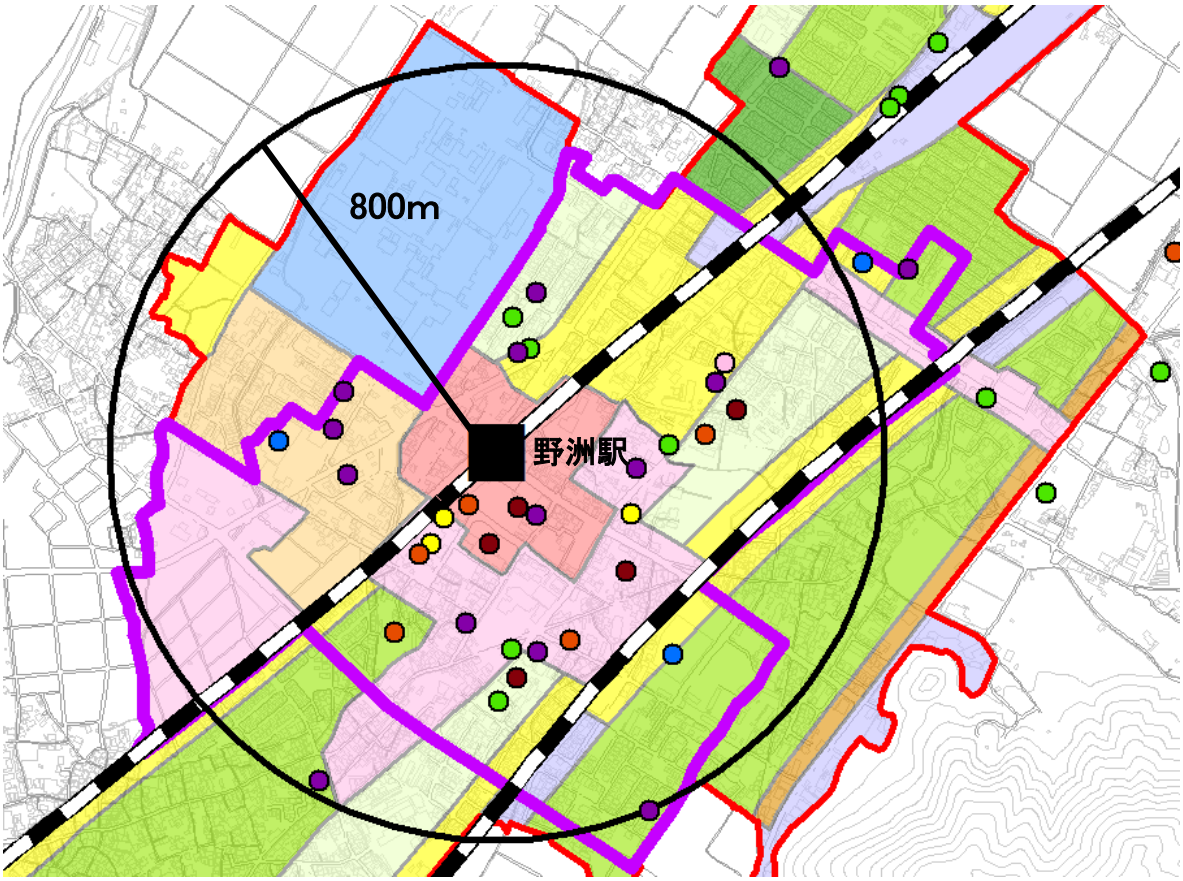
表 5.1 都市機能誘導区域設定において考慮すべき事項

都市機能誘導区域に期待される役割	区域設定において考慮すべき事項
各拠点の中心となる公共交通施設より徒歩で容易に移動することができる	● JR野洲駅もしくは北部合同庁舎前バス停留所からの徒歩圏（800m）
生活利便性の維持とともに、都市の魅力と活力を創出することができる	● 商業系用途地域 ● 将来的に整備を計画している施設
生活サービス関連施設等の都市機能が既に集積されており、今後も都市機能の維持が求められる	● 徒歩圏内及びその縁辺部の都市機能（商業、医療、子育て、福祉、行政機能等）

3) 都市機能誘導区域の設定

(1) 中心拠点(JR野洲駅周辺)の都市機能誘導区域

中心拠点（ＪＲ野洲駅周辺）の都市機能誘導区域を以下のように定めます。



凡例

行政界
鉄道駅
市街化区域
鉄道

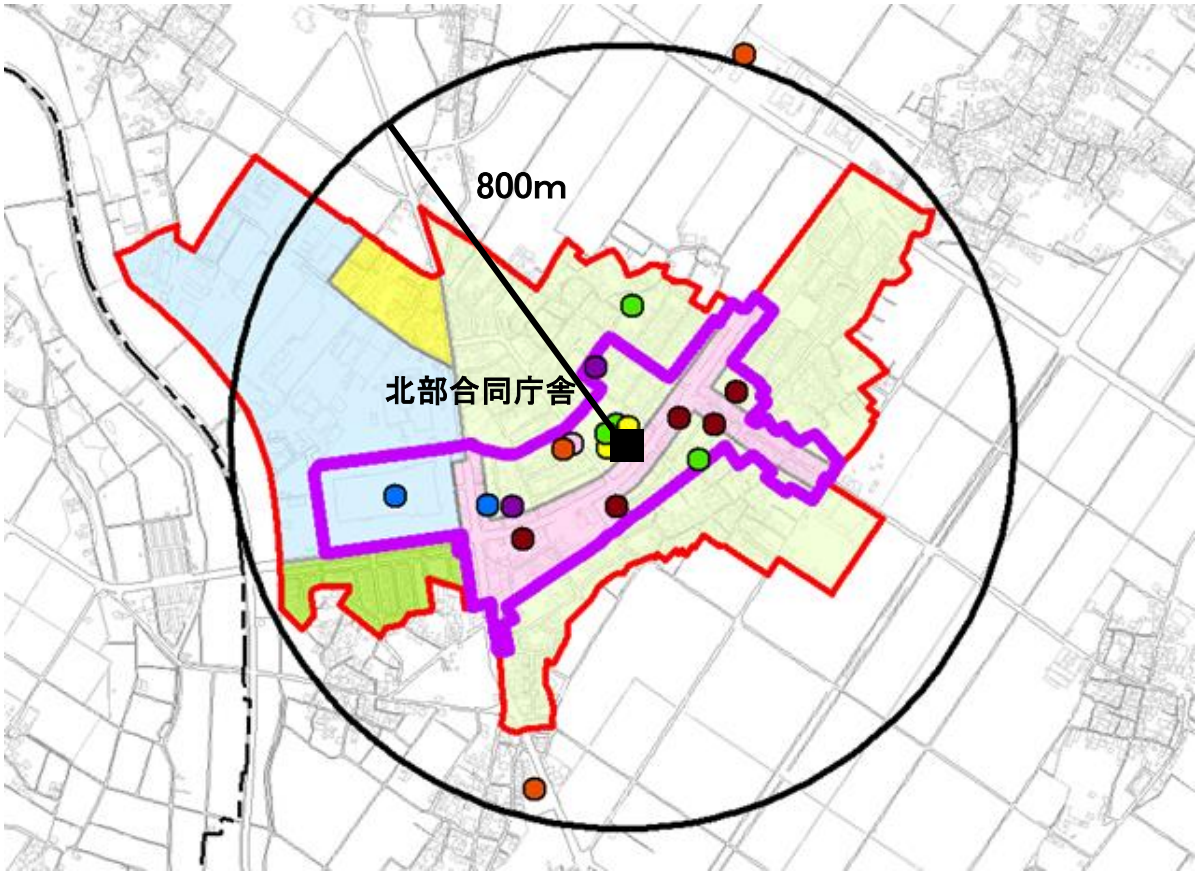
用途地域
第一種低層住居専用地域
第一種中高層住居専用地域
第二種中高層住居専用地域
第一種住居地域
第二種住居地域
準住居地域
近隣商業地域
商業地域
準工業地域
工業地域
工業専用地域

商業施設:1,000㎡以上
医療施設:病院あるいは内科・外科のある診療所
子育て施設:保育所、幼稚園
子育て支援施設:子育て支援センター
福祉施設:通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設
主要公共関連施設（行政、文化スポーツ）
金融機関施設:郵便局、金融機関
都市機能誘導区域界

図 5.1 中心拠点(JR野洲駅周辺)の都市機能誘導区域

(2) 地域拠点(北部合同庁舎周辺)の都市機能誘導区域

地域拠点（北部合同庁舎周辺）の都市機能誘導区域を以下のように定めます。



凡例

行政界
市街化区域
庁舎前バス停
鉄道

用途地域
第一種低層住居専用地域
第一種中高層住居専用地域
第二種中高層住居専用地域
第一種住居地域
第二種住居地域
準住居地域
近隣商業地域
商業地域
準工業地域
工業地域
工業専用地域

商業施設:1,000㎡以上
医療施設:病院あるいは内科・外科のある診療所
子育て施設:保育所、幼稚園
子育て支援施設:子育て支援センター
福祉施設:通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設
主要公共関連施設（行政、文化スポーツ）
金融機関施設:郵便局、金融機関
都市機能誘導区域界

図 5.2 地域拠点(北部合同庁舎周辺)の都市機能誘導区域

3. 誘導施設について

1) 誘導施設とは

誘導施設とは、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき医療施設、福祉施設、商業施設、その他都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものとされています。

また、都市計画運用指針において、誘導施設として設定することが想定される施設として

- 病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センター、その他の高齢化の中で必要性の高まる施設
- 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- 集客力があり、まちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設やスーパーマーケット等の商業施設
- 行政サービスの窓口機能を有する市役所・支所等の行政施設

が示されています。

2) 野洲市における誘導施設設定の基本的な考え方

本市では、国が示す誘導施設の考え方やにぎわい創出に向けた拠点整備という都市づくりの基本目標を踏まえ、誘導施設を「魅力創出施設」と「都市機能維持施設」の２つに分類して設定を行います。

国が示す誘導施設の考え方	都市づくりの基本目標
● 医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設	**◆多世代が交流しにぎわいを増幅できる拠点整備** ● 拠点への都市機能の誘導により、子どもから高齢者まで多世代が交流するにぎわいを創出・増幅する。 ● 拠点周辺の利便性が高い地区に住みたい居住層の吸引や、まちなか居住の促進を図る。

魅力創出施設	都市機能維持施設
● 都市全体の活力向上に繋がる、にぎわいと活力にあふれた都市拠点の整備に向けて、本市特有の魅力を創り出す施設	● 人口減少や少子高齢社会においても、居住者の共同の福祉又は生活利便性を維持・向上するために、都市機能誘導区域内に立地が求められる日常生活に必要な施設

3) 野洲市における誘導施設の設定

(1) 魅力創出施設

魅力創出施設は、以下のように設定します。

表 5.2 魅力創出施設

施設に期待する役割	都市機能分類	具体の誘導施設
若年層・子育て層の移住・定住の促進	商業機能	①若年層・子育て層が魅力を感じるような商業施設
	子育て機能	②子ども同士の交流や子育て世代が情報交換できる子育て支援施設
多世代が交流したにぎわいの創出・増幅	医療機能	③健康をテーマに、交流を通じたにぎわいづくりに向けて多世代が多目的に利用できる施設（病院・文化施設・図書館）
	教育文化機能	

*医療機能については、単に日常生活に必要な医療を提供するだけでなく、周辺の都市機能と連携し、心と体の健康をテーマとして魅力あるまちづくりを推進する施設として、魅力創出施設に設定します。

(2) 都市機能維持施設

都市機能維持施設は、都市機能の立地状況及び立地の必要性から魅力創出施設を除き、以下のように設定します。

なお、都市機能維持施設は、拠点の性質に関わらず日常生活に必要な施設であるため、中心拠点・地域拠点の両方に設定することとします。

表 5.3 都市機能維持施設

施設に期待する役割	都市機能分類	具体の誘導施設
日常生活サービスの維持	医療機能	①患者の生活背景を把握し、適切な診療及び保健指導を行い、地域医療、保健、福祉を担う診療所
	行政機能	②市民のより良い暮らしの実現に向けて、必要なサービスの提供を行う行政施設

*高齢者福祉施設については、一定の高齢者人口を踏まえ、市内全域にバランスよく立地することが望ましい機能であるため都市機能維持施設として設定しない。
*保育園・幼稚園については、一定の就学前児童数を踏まえ、おおよそ学区ごとに配置する機能であるため都市機能維持施設として設定しない。
*郵便局・金融機関については、ATM 機能などの普及により、容易に代替機能での補完が可能であるため都市機能維持施設として設定しない。
*コンビニエンスストア等については、居住地の身近に維持・確保され、市内全域にバランスよく立地することが望ましい機能であるため都市機能維持施設として設定しない。

(3) 誘導施設

誘導施設は、以下のように設定します。

表 5.4 誘導施設

都市機能分類		中心拠点	地域拠点
医療機能	病院	●	―
	診療所	○	○
行政機能	行政施設	○ （野洲市役所）	○ （野洲市北部合同庁舎）
子育て機能	子育て支援施設	●	●
教育文化機能	文化施設（文化ホール）	●	―
	図書館（分館等を含む）	●	●
商業機能	大規模小売店舗	●	●

●：魅力創出施設、○：都市機能維持施設、－：該当しない項目

表 5.5 誘導施設の定義

都市機能分類		定義
医療機能	病院	● 医療法第１条の５第１項に規定される「病院」のうち、内科、外科、小児科及びリハビリテーション科を有する施設
	診療所	● 医療法第１条の５第２項に規定される「診療所」のうち、内科または外科を診療科目として有する施設
行政機能	行政施設	● 地方自治法第４条第１項に規定される「事務所」のうち、野洲市役所の位置を定める条例で規定される施設 ● 地方自治法第 155 条第１項に規定される「支所又は出張所」のうち、野洲市市民サービスセンター条例第２条で規定される施設
子育て機能	子育て支援施設	● 児童福祉法第６条の３第６項に規定される地域子育て支援拠点事業を行う施設 ● 児童福祉法第 43 条に規定される「児童発達支援センター」に該当する施設
教育文化機能	文化施設 （文化ホール）	● 劇場、音楽堂等の活性化に関する法律第２条第１項に規定される「劇場、音楽堂等」に該当する施設
	図書館 （分館等を含む）	● 図書館法第２条第１項に規定される「図書館」に該当する施設
商業機能	商業施設 （1,000 ㎡以上）	● 大規模小売店立地法第２条第２項に規定される店舗面積 1,000 ㎡以上の商業施設（共同店舗・複合施設等を含む）で、生鮮食品および日用品を取扱う施設

4. 届出制度について

都市機能誘導区域外における誘導施設の立地動向を把握するため、都市機能誘導区域外で誘導施設を有する建築物の建築行為又は開発行為を行おうとする場合には、本市への届出が義務付けられます。

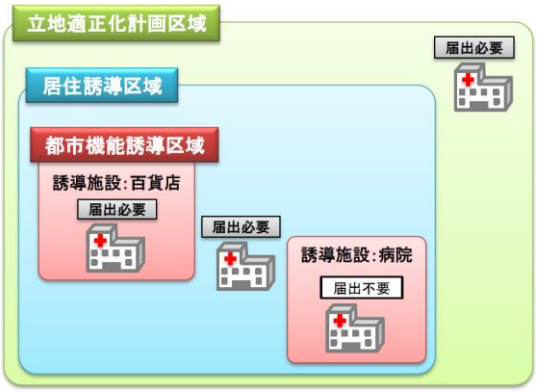
建築行為又は開発行為が行われる土地の全部又は一部が都市機能誘導区域外にある場合には届出の対象となります。

○開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合。

○開発行為以外

①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
③建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合



出典）立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）

第6章. 誘導施策

1. 都市機能の立地を図るための施策について

今後の人口減少と更なる少子高齢化に向けて、健康で快適な生活環境を確保し、持続可能な都市づくりの実現を図るため、様々な施策を展開していきます。

特に、都市機能の立地を図るための施策については、都市機能の誘導・整備は勿論のこと、都市機能を利用する際に必要となるネットワークや周辺の基盤整備などの拠点の利便性向上に向けた施策や事業についての取組みを進めます。

表 6.1 都市機能の立地を図るための取り組みの方向性

基本的な考え方	取り組みの方向性
都市機能誘導区域における都市機能を維持・確保	● 都市機能の立地誘導を図る施策の活用
	● 都市機能誘導区域における都市機能の整備
都市機能を利用しやすい環境を整備	● 中心拠点（JR 野洲駅周辺）や地域拠点（北部合同庁舎周辺）を利用しやすいネットワークの充実
	● 防災対策の推進

2. 都市機能を維持・確保するための施策

都市機能誘導区域における都市機能を維持・確保するため、関連計画等に位置付けられた施策に引続き取り組むとともに、国の支援制度等についても、状況に応じて取り組みの検討を行います。

表 6.2 都市機能を維持・確保するための施策

取り組みの方向性	具体的な施策
都市機能の立地誘導を図る施策の活用	**◆ 都市再生特別措置法に基づく届出制度を活用する。** **◆ 都市機能の立地誘導に向けて、様々な取組みの検討を行う。** • 野洲市公共施設等総合管理計画に基づいた公共施設の再編や施設活用 • 都市再開発の推進、空き地等の低・未利用地の活用 • 地区計画等の活用 など
都市機能誘導区域における都市機能の整備	**◆ 野洲駅南口周辺整備については、都市再生整備計画事業[野洲駅周辺地区]（都市再構築戦略事業）を活用して、誘導施設の整備を図る。** • 中心拠点誘導施設:野洲市民病院 • 関連事業:交流／商業施設（図書館分室、子育て支援施設等） **〇民間等の誘導施設整備に対して、国等による支援制度の活用を検討する。** • 都市機能立地支援事業等の活用 • 市による独自支援の検討（固定資産税等の減免、借入金利子補給、公有地賃借料減免など） など

（注）◆：関連計画等に位置づけられた施策、〇：今後検討が必要な施策

3. 都市機能を利用しやすい環境を整備するための施策

都市機能を利用しやすい環境を整備するため、関連計画等に位置付けられた施策等に引続き取り組むとともに、その他の取り組みについても検討を行います。

1) 公共交通に関する施策

表 6.3 公共交通に関する施策

取り組みの方向性	具体的な施策
中心拠点（JR 野洲駅周辺）や地域拠点（北部合同庁舎周辺）を利用しやすいネットワークの充実	**【道路ネットワークの整備】** ◆ 交通ネットワーク構想に基づく道路整備の推進および良好な道路景観の創出を図る。
	【公共交通ネットワークの充実】 ◆ コミュニティバスについて、民間事業者と連携し、利用促進に向けた取り組みを行う。 ◆ 駅および駅周辺のバリアフリー整備、バス車両・バス停等のバリアフリー化の促進を図る。 ○ 中心拠点や地域拠点を利用しやすい、バス路線、ダイヤ編成の見直しについて検討する。
	【公共交通の利用促進（モビリティマネジメントの促進）】 ◆ コミュニティバス等の位置情報アプリの運用により、利用者の利便性向上を図る。 ○ 公共交通の利用促進やモビリティマネジメントに関する取組みを検討する。 • 公共交通の利用促進キャンペーン等の開催 • 交流イベントとバス利用が連携した施策パッケージの創造（割引制度導入等のインセンティブ施策も含む） など

（注）◆：関連計画等に位置づけられた施策、○：今後検討が必要な施策

2) 防災に関する施策

表 6.4 防災に関する施策

取り組みの方向性	具体的な施策
防災対策の推進	◆ 浸水等の被害の発生が想定される地域では、河川改修、雨水幹線の整備や、開発地における調整池の設置などの治水対策を推進する。（妓王井川改修、童子川雨水幹線整備など）

（注）◆：関連計画等に位置づけられた施策、○：今後検討が必要な施策

第7章. 目標値の設定

1. 目標値の設定

本計画に示す都市づくりの基本目標や目指すべき都市の骨格構造を実現させるために実施する各種施策の進捗状況及び効果を検証し、より効果的な計画に近づけるために以下のとおりに、数値目標を設定します。

なお、居住の誘導に関する評価指標及び目標に関しては、平成 29 年度に設定することを予定しています。

表 7.1 目標値設定の考え方

評価項目	評価軸	目標値の設定方針
都市機能に関する目標値	中心拠点(都市機能誘導区域内)のにぎわいの増幅	● 中心拠点の魅力向上に向けた誘導施設の整備及び誘導施策の実施による効果として、野洲駅南口周辺における日中の歩行者数等の増加を図ることを目標として設定する。
	都市機能誘導区域における誘導施設の立地状況	● 各種施策の実施により、都市機能誘導区域内の誘導施設が維持及び新たに誘導されることを目標として設定する。

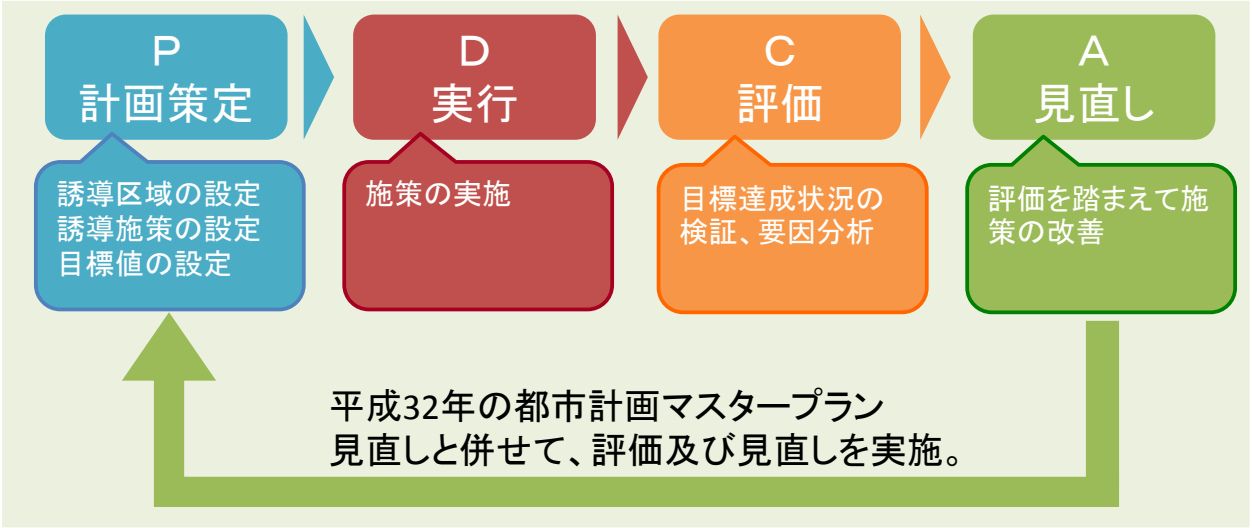
上記評価項目に対する数値目標を以下のように設定します。

表 7.2 目標値の設定

評価項目	評価指標	単位	基準値	目標値	
			H28	H32	H37
都市機能に関する目標値	JR野洲駅南口周辺整備構想地区内の歩行者・自転車交通量(平日の日中 9 時から 16 時)	人／日中 7H	963	990	1,060
	都市機能誘導区域における誘導施設の立地状況	施設	26	28	28

第8章. 計画の進行管理

1. 計画の進行管理

立地適正化計画は、計画策定後概ね５年ごとに、施策の実施状況について調査、分析及び評価を行い、計画の進捗状況や社会・経済情勢の変化等に合わせ、必要に応じて計画を変更することが国によって示されています。

本市では、平成 32 年に改訂を予定している野洲市都市計画マスタープランの見直しに合わせ、PDCA サイクル（計画（Plan）⇒実行（Do）⇒評価（Check）⇒改善（Act）の繰り返しによるプロセス改善の仕組み）に基づき、計画の評価・検証を実施し、より効果的な計画の実現に向けて、計画の見直しを図っていきます。