

都市再生整備計画

たむらえきしゅうへん
田村駅周辺地区(第6回変更)

しがけん ながはまし
滋賀県 長浜市

令和7年1月

活用する事業名	確認
都市構造再編集中支援事業	☐
都市再生整備計画事業(社会資本整備総合交付金)	
コンパクトシティ支援型	☐
観光等地域資源活用支援型	☐
地域生活拠点支援型	☐
産業促進区域支援型	☐
経過措置	☐
都市再生整備計画事業(防災-安全交付金)	
防災拠点-コンパクトシティ支援型	☐
防災拠点-郊外支援型1	☐
防災拠点-郊外支援型2	☐
経過措置	☐
まちなかウォーカブル推進事業	
コンパクトシティ支援型	☒
観光等地域資源活用支援型	☐
地域生活拠点支援型	☐

目標及び計画期間

様式(1)-②

都道府県名	滋賀県	市町村名	ながはまし 長浜市	地区名	たむらぎまちやうへんちく 田村駅周辺地区	面積	50.7	ha
計画期間	令和	1	年度	～	令和	7	年度	
交付期間	令和	1	年度	～	令和	7	年度	

目標

大目標：魅力と活力のある副次的な都市拠点の形成
 目標①：駅と駅周辺を結ぶ歩行者にやさしい良好な交通ネットワークの形成などによるまちの利便性向上
 目標②：駅東側(居住誘導エリア)における利便性の高い良好な住環境の創出
 目標③：駅周辺の公共的空間を利用した日常的にぎわい創出

目標と計画期間

令和4年1月

まちづくりの経緯及び現況
 長浜市では平成21年6月に認定を受けた中心市街地活性化基本計画に基づき、歴史・伝統文化の継承や、長浜駅周辺と中心商店街との連続一体的な回遊空間の創出、公共公益施設整備による都市機能の強化等の取り組みを推進し、長浜駅を中心とした中心市街地の活性化を図るために、都市基盤づくりを進めてきた。
 全国的な人口減少や少子高齢化の進展に対応するため、「国土のグランドデザイン2050」において都市のコンパクト化とネットワークによる連携が求められている中、本市では平成28年度に改定した「長浜市都市計画マスタープラン」において、複数の都市拠点における都市機能の集約と居住の誘導を行い、これを中心市街地を核としてネットワークさせる「集約型多核都市構造」の実現を目指すこととしている。さらに「長浜市都市計画マスタープラン」においては、田村駅周辺地区を人口流出を止めるダム機能と人口流入を受け入れる機能を持った都市拠点「文教・産業創造拠点」として位置付けており、JR田村駅を中心とした優れた交通利便性を活かしながら、居住誘導を図るために、都市機能や生活利便施設の充実、良好な居住環境形成を推進し、魅力と活力ある都市拠点の形成を目指している。
 この実現に向けた取組として、まず、田村駅周辺地区の西側及び東側の一部を平成24年3月に市街化区域に編入し、続いて田村町の既存住宅区域についても平成27年5月に市街化区域に編入している。次に、この新たな市街化区域に計画的な市街化を誘導するために平成28年10月に策定した「田村駅周辺整備基本構想」において長期におけるまちづくりの基本的な考え方を示した上で、この基本構想の実現に向けて、学識者や地元自治会、地域づくり協議会などで構成する「田村駅周辺整備基本構想推進会議」(全6回開催)や駅利用者アンケート(回答者数：149人)、利用者ワークショップ(参加者60人)などを通して、具体的な整備内容、整備手法等を示した「田村駅周辺整備基本計画」を平成30年5月に策定している。
 当該地域の現況としては、周辺に学校(長浜バイオ大学、滋賀文教短期大学)や長浜地方卸売市場、屋内運動施設(滋賀県立長浜ドーム)、産業集積地(長浜サイエンスパーク)のほか、良好な自然環境(田村山、琵琶湖など)の地域資源が多くあるものの、これらを結ぶ動線上にある線路により東西エリアが分断されており、東西にアクセスできるのは県道(加田田村線)又は狭隘な市道(田村湖岸線)のみであるため、歩行者と自転車通行との錯綜も見られる危険な状態であり、かつ、どちらの道路も線路をアンダーパスした立体交差であるため、高齢者や車椅子利用者の通行が困難で非常に不便な状況となっている。また、駅へのアクセス道路には歩道が設置されていない部分もあり、駅利用者の安全性確保が不十分な状況である。
 駅東側の駅前広場は十分な広さを有していないため、ラッシュ時には一時駐車の手で混雑する状況で、路線バスがロータリーの周回に支障をきたしていることが頻繁に起きており、接続道路の道路幅も十分でないため、冬場の降雪時にはロータリーの出入り口付近で渋滞することもしばしばある。本駅を利用する通勤者のほとんどが駅東側からのマイカーでのアクセスであるが、駐車場も定期利用で常に満車の状況であり、アクセスの改善と共に駐車場のキャパシティの増大も求められている。また、駅東側の駅前広場周辺は、店舗や住宅がかなり少なく、低未利用地空地も見られ、魅力や賑わいに欠け、地域住民や来訪者が集い交流を深める都市施設もない状況にある。
 駅西側は、学校や産業集積地を目的とした交流は少なくないものの、人が滞留する機能的な環境空間がないため、魅力や賑わいに欠けている状況にある。

課題

- 日々の生活を支えるにぎわいと活力の高揚
 田村駅周辺には、日常の生活利便機能が少ないが、この改善を単にいわゆる「ハコモノ」の商業施設の導入のみに頼るのではなく、人の動きや地域資源の連結などを踏まえて、暮らしを支えていくための「日常のにぎわいや活力」の向上に向けた工夫が必要である。
- 定住できる環境の整備
 長浜市における「人口流出のダム機能」としての定住人口の増加のためには、とくに若い世代が安心して子どもを産み育てていくことができる生活基盤を整え、定住できる居住環境をつくっていく必要がある。
- まちなかに存在する既存資源の活用
 田村駅周辺は、大学、企業、自然などの他の地域にない特徴的な資源が豊富にあるものの、それぞれがうまく連携できるような環境になく、今後のまちの発展に向けて、こうした資源の活用により、田村駅周辺地区独自のまちづくりを行っていく必要がある。

将来ビジョン(中長期)

- 平成29年3月策定の長浜市総合計画において、「田村駅周辺を中心とする市南部地域について、人口流出を止めるダム機能と、本市への流入を受け入れる機能を持った都市拠点として位置付け、計画的な市街化に向けた取組を進めます。」としている。
- 平成28年12月策定の長浜市都市計画マスタープランにおいて、「人口流出を止めるダム機能と、本市への流入を受け入れる機能を持った都市拠点『文教・産業創造拠点』として位置付け、今後も計画的に市街化を進めます。」としており、計画における重点的取組のひとつである「健全な開発と適切な土地利用による都市活力の向上」のための取組として、「JR田村駅周辺において、学術・文化・産業を中心とした都市機能の充実を図るため、「田村駅周辺整備基本構想(平成28年度策定)」に基づく、具体的な整備計画を策定し、バイオ産業の振興、新住宅地の整備等を進めます。」としている。
- 平成27年6月策定の長浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略において、「将来にわたって安定した人口構造を維持していくため、駅周辺などの交通便利性の高い地域に、若者や子育て世代が住みたいと感じる安心・安全・快適な都市空間を整え、人口流出を止めるダム機能を持たせる。」としており、これにあてはまる市街化区域として、長浜駅周辺と田村駅周辺において都市整備を進めている。
- 平成27年6月策定の長浜市人口ビジョンにおいて、「出生率の向上により人口減少に歯止めをかけること」と、「転出抑制と転入増加による人口規模の確保」を将来の方向性にしており、後者の施策として、人口流出を止めるダム機能と、本市への人口流入を受け入れる機能を持った都市拠点の形成を目指している。
- 平成28年10月に策定した田村駅周辺整備基本構想においては、「ひとにやさしい 自然にふれあえる都市」を都市の将来像に定め、駅を東西のエリアの結節点とし、その周辺における都市整備を進めることで交流人口の増加と回遊性の向上を促し、暮らしやすい環境整備を整えることで、まちづくりを推進している。
- 平成30年5月に策定した田村駅周辺整備基本計画においては、平成30年度を基準として以降10年間に取り組む事業を示し、駅舎改築を核として、自由通路の整備、都市計画道路の整備、駅前広場の整備、駐車場・駐輪場の整備のほか居住地整備などをあげている。

目標を定量化する指標

指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	基準年度	目標値	目標年度
JR田村駅における平均乗降客数	人／日	JR西日本の統計値によるJR田村駅における1日の平均乗降客数	駅周辺の利便性向上、にぎわい創出を行い、利用者増を目指す	2,710人	平成28年度	2,772人	令和5年度
駅周辺市街地の定住人口の割合	%	市全体に占めるJR田村駅を中心におおむね半径2kmの範囲における定住人口の割合	駅周辺の利便性向上、にぎわい創出を行い、区域内人口の割合を高める	8.59%	平成29年度	8.75%	令和5年度
駅周辺区域内における市道の歩道設置率	%	本市の道路データによるJR田村駅を中心におおむね半径600mの範囲内における市道の歩道設置率(区域内の整備済み歩道の延長／区域内の市道の総延長)	歩行者の安全確保とともに快適、利便性を向上させる	34.00%	平成29年度	36.00%	令和5年度
駅前広場や駐車場等におけるイベント回数	回	駅前広場や駐車場等を利用したイベントの実施回数	駅前広場や駐車場等を利用したイベントを行い賑わいを創出する	0回	平成29年度	9回	令和5年度

計画区域の整備方針	
①駅と駅周辺の利便性向上と歩行者にやさしい良好な交通ネットワークの形成 ・駅利用者のアクセシビリティ向上のため、駅への歩行者ルートを整備する。 ・都市拠点の中心となる駅へのアクセシビリティを高め、円滑な交通処理を行うためアクセス道路や駅前広場を整備する。 ・自転車や自動車でも利用しやすい駅周辺環境とし、交通結節点機能を強化するため駅周辺の駐車場、駐輪場を整備する。	方針に合致する主要な事業 ・(都)田村駅東口線整備事業(基幹事業／道路) ・(都)田村駅東口駅前広場整備事業(基幹事業／道路) ・田村駅東口駐車場整備事業(基幹事業／地域生活基盤施設) ・田村駅東口駐輪場整備事業(基幹事業／地域生活基盤施設) ・駅前広場カメラ設置事業(提案事業／地域創造支援事業) ・田村駅周辺空間活用事業(提案事業／事業活用調査)
②駅東側（居住誘導エリア）における魅力的で利便性の高い良好な居住環境の整備 ・だれもが暮らしやすく、魅力的で利便性の高いまちなみを整備する。 ・既存のまちなみに調和しつつ、周辺の自然環境を生かした良好な居住環境を整備する。 ・駅前における都市機能誘導とその周辺における適切な居住誘導によってコンパクトなまちづくりを進める。	・(都)田村駅東口線整備事業(基幹事業／道路) ・(都)田村駅東口駅前広場整備事業(基幹事業／道路) ・田村駅東口駐車場整備事業(基幹事業／地域生活基盤施設) ・田村駅東口駐輪場整備事業(基幹事業／地域生活基盤施設) ・駅前広場カメラ設置事業(提案事業／地域創造支援事業) ・田村駅周辺空間活用事業(提案事業／事業活用調査)
③駅周辺の公共的空間を利用した日常的なにぎわい創出 ・駅南駐車場を整備し、利用形態が少ない休日にイベント等で活用し賑わい創出を行う。 ・卸売市場と連携し地域活性化につながるよう魅力づくりを行う。 ・滋賀文教短期大学、長浜バイオ大学、長浜サイエンスパーク、長浜ドーム等との連携を図り、賑わい創出を行う。	・(都)田村駅東口線整備事業(基幹事業／道路) ・(都)田村駅東口駅前広場整備事業(基幹事業／道路) ・田村駅東口駐車場整備事業(基幹事業／地域生活基盤施設) ・田村駅東口駐輪場整備事業(基幹事業／地域生活基盤施設) ・卸売市場と連携した魅力づくり事業(関連事業) ・産・官・学連携によるエリアマネジメント(関連事業) ・田村駅周辺空間活用事業(提案事業／事業活用調査) ・Park(ing)Day長浜事業(関連事業)
その他	
□まちづくりの目標の達成に向けた計画の管理に関する内容 田村駅周辺整備事業の推進体制として、事業における進捗等の確認や課題解決を行うため、学識者や地元自治会、地域づくり協議会、地元関連企業、地元学校法人などで構成する第三者委員会が年に2、3回の会議を行い、行政、民間事業者、地域が相互に連携し、適切な役割分担のもとに目標実現に取り組んでいる。	
□住民参加による事業の計画に関する内容 田村駅周辺整備事業の基本計画となる「田村駅周辺整備基本計画」の策定において、学識者や地元自治会、地域づくり協議会、地元関連企業、地元学校法人などで構成する第三者委員会を全6回開催するとともに、駅利用者アンケート(回答者数：149人)、利用者ワークショップ(参加者60人)などを通して、具体的な整備内容、整備手法等の計画検討を進めている。	
【駅利用者アンケート(H29.11)】 「コンビニエンスストア」や「カフェ」といった商業施設のほかに、駅舎や駅前広場における「待合所・ベンチ」、「駅の東西をつなぐ自由通路」のニーズが高かった。 【駅利用者ワークショップ(H29.11)】 「駅舎設備」のほかに駅周辺における「商業施設」、「道路整備」、「公共施設整備」、「駅前広場整備」、「駐車場・駐輪場整備」のニーズが高かった。	
□既成市街地からの都市機能の拡散防止の考え方 全国的に人口減少が見込まれている中で、本市でも人口減少や少子高齢化の進展に対応するため、複数の都市拠点における都市機能の集約と居住の誘導を行い、これを中心市街地を核としてネットワークさせる「集約型多核都市構造」によるコンパクトシティの実現を目指すこととしている。とりわけ利便性が高く、都市機能を集約するエリアとして駅周辺の整備に注力しており、市街化区域内にある2駅(「JR長浜駅」及び「JR田村駅」)の周辺を「中心市街地核」と副次的な都市拠点「文教・産業創造拠点」として重点的な整備を進めている。これにより、高齢者や子育て世代など市民が安心して快適に生活できる持続可能なまちづくりを進めていく。この具体的な策として、平成28年12月に逆線引きによる市内の線引き都市計画区域の縮小を行うとともに、市内の非線引き都市計画区域における特定用途制限地域による既成を新たに導入(H28.12)し、市街化調整区域制度とあわせて、無秩序な都市開発の抑制に努めている。	
□日本一の琵琶湖を望める憩いの場を創出し、来街者と地域との交流を作り出す。	

様式(1)-④-3

(金額の単位は百万円)

...A

...B

合計(A+B)	472.2
---------	-------

[illegible]

田村駅周辺地区(滋賀県長浜市)

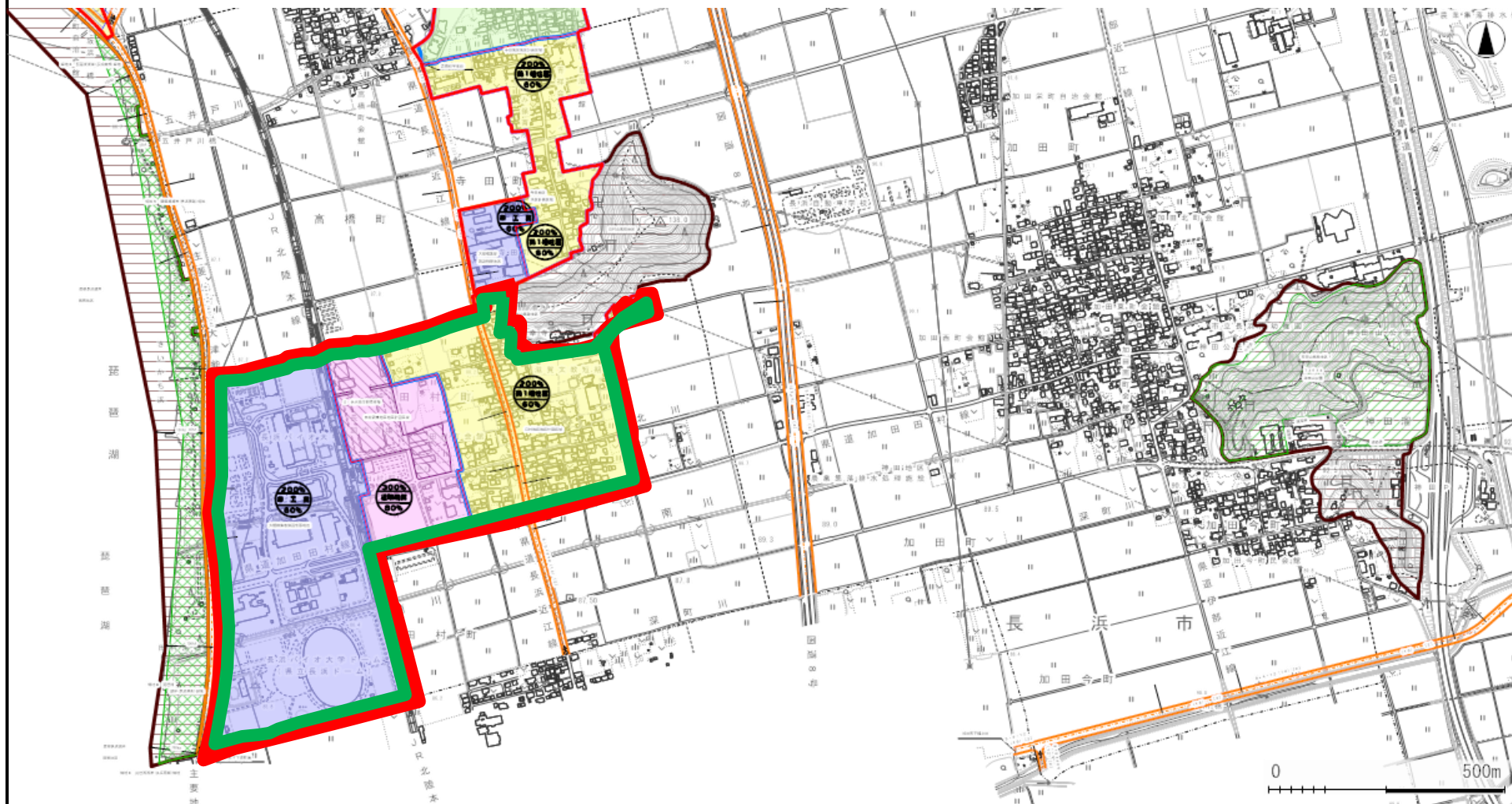
面積

50.7(50.7) ha

区域

長浜市田村町の一部

※ 計画区域が分かるような図面を添付すること。



田村駅周辺地区(滋賀県長浜市) 整備方針概要図(まちなかウォーカブル推進事業)

目標	大目標:魅力と活力のある副次的な都市拠点の形成	代表的な指標	JR田村駅における平均乗降客数 (人/日)	2,710	(H28年度) →	2,772	(R5年度)
	目標①:駅と駅周辺を結ぶ歩行者にやさしい良好な交通ネットワークの形成などによるまちの利便性向上		駅周辺市街地の定住人口の割合 (%)	8.59	(H29年度) →	8.75	(R5年度)
	目標②:駅東側(居住誘導エリア)における利便性の高い住環境の創出		駅周辺区域内における市道の歩道設置率 (%)	34.00	(H29年度) →	36.00	(R5年度)
	目標③:駅周辺の公共的空間を利用した日常的なにぎわい創出		駅前広場や駐車場等におけるイベント回数 (回)	0	(H29年度) →	9	(R5年度)

