田村駅周辺整備基本計画

平成30年5月

長　浜　市

目　次

第１章　整備計画策定に当たって

１．整備計画策定の趣旨　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1
２．整備計画の対象期間　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1
３．整備計画の位置付け　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2

第２章　田村駅周辺整備基本構想

１．田村駅周辺のまちの現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　4
２．現状と課題から見るまちづくりの方向性　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　6
３．エリア別による都市整備方針　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　8
４．段階的整備の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　9

第３章　田村駅周辺整備基本計画

１．基本構想に示すまちづくり事業の展開　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　12
２．田村駅を中心とするまちづくり事業等の優先順位　・・・・・・・・・・・・・　14
３．田村駅を中心とするまちづくり事業等のコンセプト及び将来ビジョン　・・　15
４．田村駅を中心とするまちづくり事業等の個別概要　・・・・・・・・・・・・・　23
　・市主体の事業
　・その他の取組

第４章　整備推進に当たって

１．計画実現に向けた推進体制　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　33
２．長期的な整備推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　33
３．事業の実施手法　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　34

【参考資料】　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　36

第１章　整備計画策定に当たって

１．整備計画策定の趣旨

田村駅周辺地域は、田村駅の西側及び東側の一部が平成 24 年３月に市街化区域に編入され、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されています。

平成２８年１２月に改定した長浜市都市計画マスタープランにおいては、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」として位置付けられ、計画的な市街化の形成を目指す地域とされています。

また、長浜市総合計画及び本市の「まち・ひと・しごと創生」に向けた基本目標や施策の基本的な方向、具体的な施策をまとめた「長浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略」においても、「駅周辺などの交通利便性の高い地域に、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」ことが示されています。

これら上位・関連計画を踏まえ、田村駅を中心とした周辺地域の計画的な市街化を誘導するため、「田村駅周辺整備基本構想（以下、「基本構想」という。）」を平成 28 年１０月に策定し、その推進に向けたまちづくりの基本的な考え方を示しています。

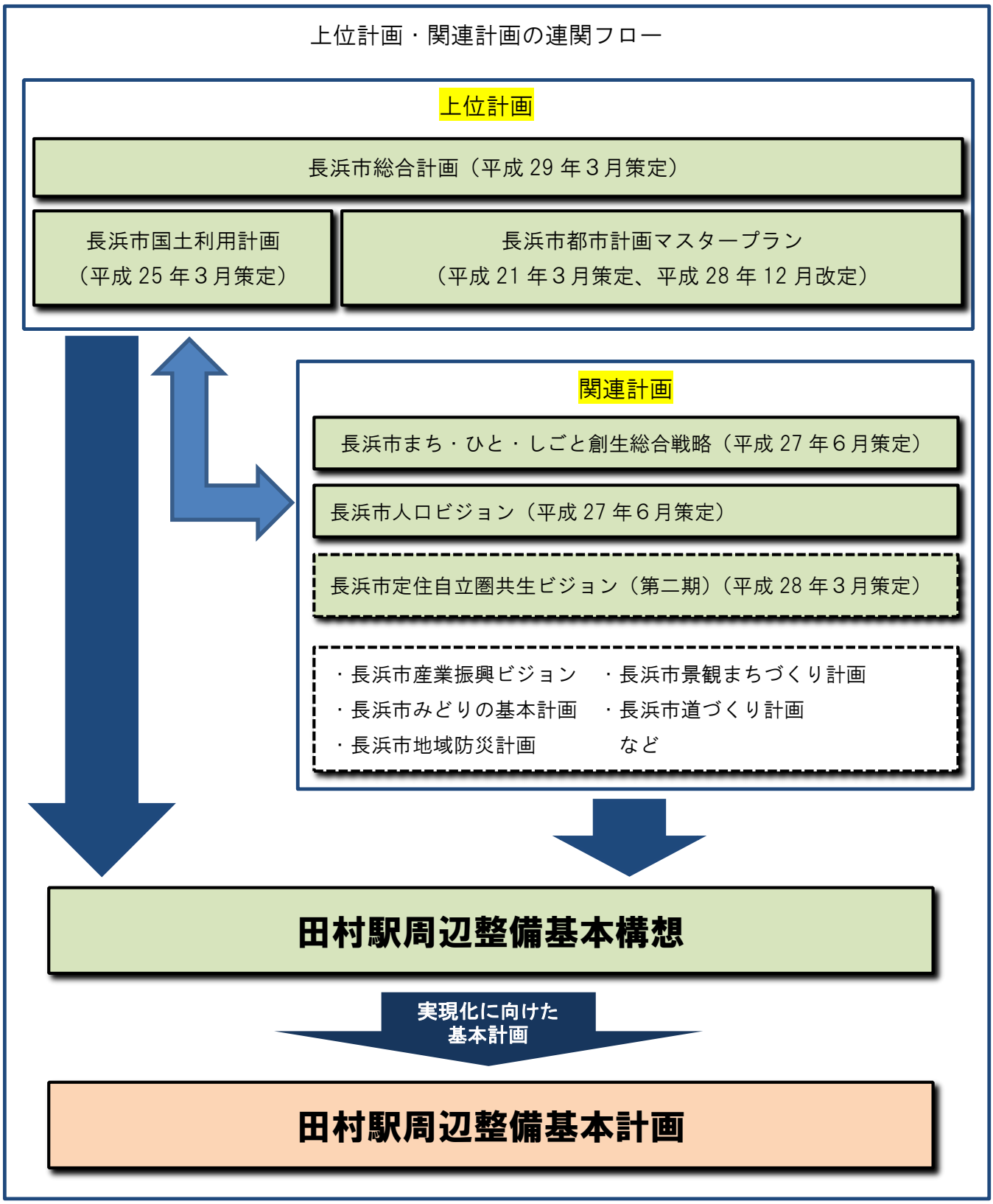
この基本構想の実現に向けた具体的な整備内容、整備手法等を、学識者や地元自治会、地域づくり協議会を始め、田村駅周辺地域の産・官・学の関係者をもって構成する「田村駅周辺整備基本構想推進会議」で検討し、「田村駅周辺整備基本計画（以下、「整備計画」という。）」としてまとめました。本計画は、今後１０年における田村駅周辺地域の整備に関する基本計画として位置付け、これにより魅力あるまちづくりの推進を図ります。

２．整備計画の対象期間

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」を都市の将来像として、長期の将来予測による都市の姿を展望した上での基本的方針としています。本計画においては、このうち優先的に中短期（おおむね１０年以内）で行っていく整備事業等を中心とした整備計画としており、整備計画の対象期間は、策定時からおおむね１０年後の平成３９年（2027 年）度までとします。

３．整備計画の位置付け

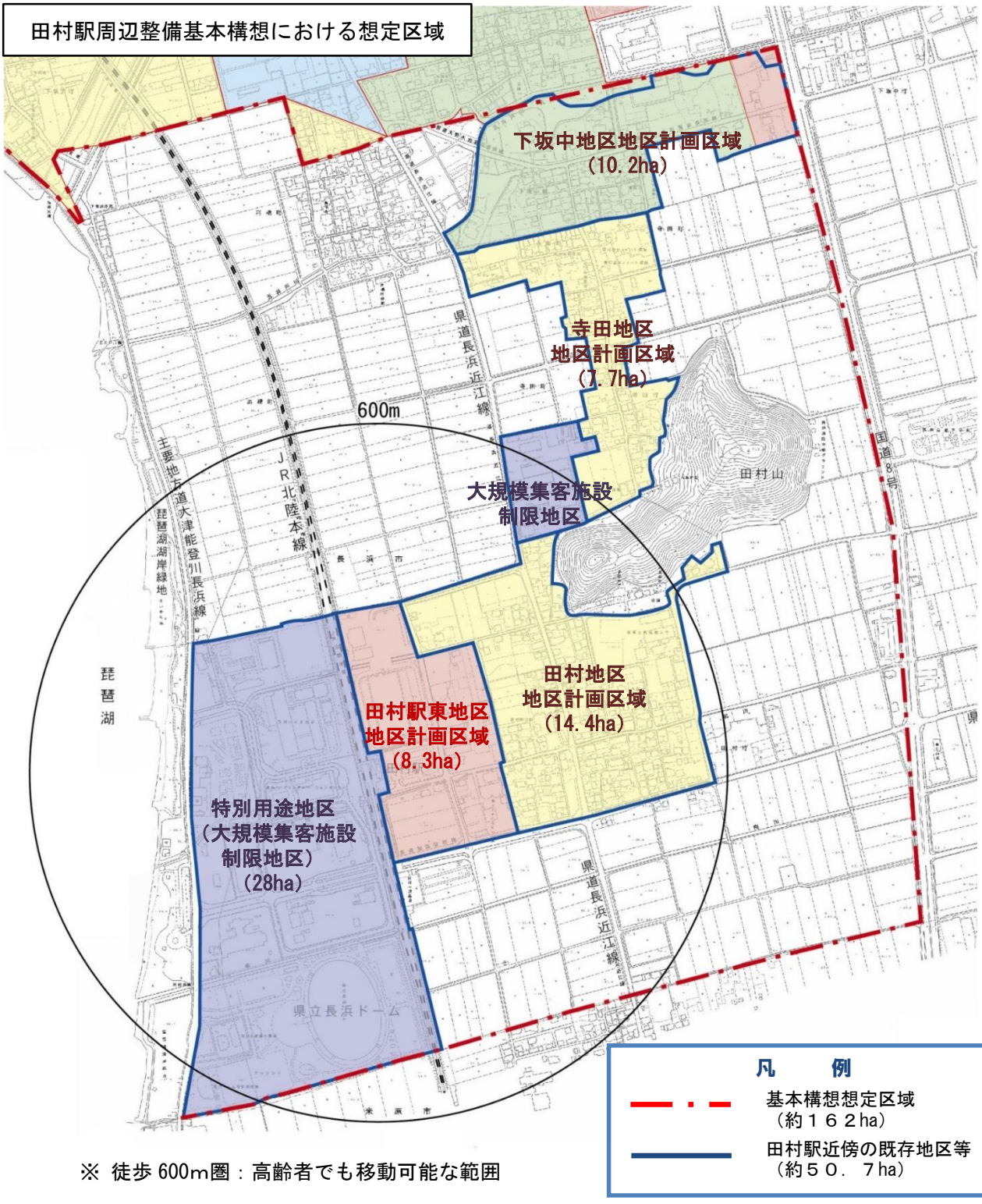
本計画は、「長浜市総合計画」、「長浜市国土利用計画」、「長浜市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、「長浜市人口ビジョン」、「長浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略」等の関連計画等の趣旨を踏まえて策定された基本構想の実現化に向けた基本計画と位置付けます。



第２章　田村駅周辺整備基本構想

田村駅を中心とした周辺地域の計画的な市街化を誘導するため、その推進に向けたまちづくりの基本的な考え方として、「田村駅周辺整備基本構想」を平成 28 年 10 月に策定しました。

この基本構想においては、「田村駅周辺のまちの現状」や、「現状と課題から見るまちづくりの方向性」、「エリア別による都市整備方針」「段階的整備の推進」などを示しています。



※ 徒歩 600m圏：高齢者でも移動可能な範囲

１．田村駅周辺のまちの現状

（1）長浜市の目指すべき将来方向 ～３つの基本的視点（「人口ビジョン」から）～

視点①　三大都市圏及び滋賀県南部への人口流出の抑制

まち・ひと・しごと創生総合戦略が示す「東京一極集中の是正」という基本的視点や、**滋賀県南部の各地域への転出超過**の状況を踏まえ、本市に住み、働き、豊かな生活を送りたい人を増やし、その希望をかなえられる社会環境を実現する。

視点②　若い世代の就労、結婚、「妊娠・出産・子育て」の希望実現

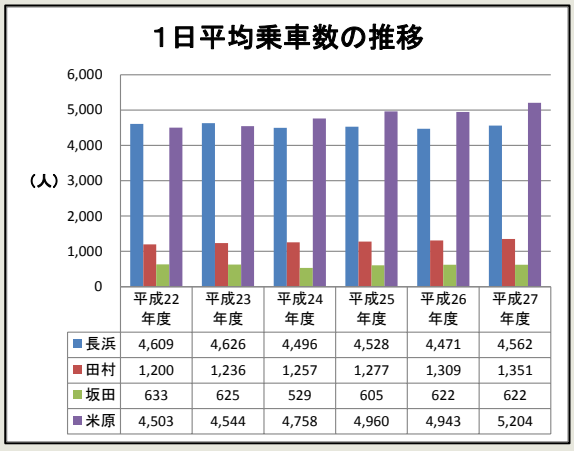
将来にわたって安定した人口構造を維持していくため、若い世代、**とりわけ子育て世代の転出超過**の状況を踏まえ、これらの世代が本市で安心して就労し、希望通りに結婚し、妊娠・出産・子育てすることができる社会環境を実現する。

視点③　地域の経営資源を生かした課題解決と地域活性化

人口減少が不可避である現実を踏まえ、人口減少に伴う地域の変化に柔軟に対応しつつ、民間を含めた経営資源を最大限利用し、地域が直面する課題の解決を図り、市民が将来にわたって安全・安心で心豊かな生活を営むことができる都市を構築する。

（2）田村駅の現状　田村駅は地上駅で、市街地を分断しているため、人の回遊性が弱い

- １日平均乗客数約 1,300 人の木造の無人駅。エレベーターの設置など、連絡橋のバリアフリー等の環境整備が未対応となっています。
- 駅東には市営駐車場（166 台）・駐輪場（318 台）が立地し、また駅東のロータリーでの朝・夕の送迎利用も多くなっています。
- 駅東西の人と自動車のアクセスは、駅南側の県道加田田村線が主要な動線となっていますが、人の往来はほとんど見られません。



	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
長浜	4,609	4,626	4,496	4,528	4,471	4,562
田村	1,200	1,236	1,257	1,277	1,309	1,351
坂田	633	625	529	605	622	622
米原	4,503	4,544	4,758	4,960	4,943	5,204

- 駅利用の通勤・通学者は１日 1,000 人を超えていますが、駅東西間における移動（来訪）目的がないため、駅周辺において、人が流動・回遊することがほとんどありません。

（3）田村駅前の現状　駅前に日常の生活利便機能が少なく、賑わいがない

- 大規模商業施設が長浜駅周辺に集中している一方、田村駅周辺には、店舗や日常のサービス施設などの立地がなく、駅前の生活利便機能が不足しています。
- 田村駅前には、卸売市場が立地していますが、卸売市場という特性上、施設の稼働は午前が中心となっています。

長浜市内の大型商業施設（出典：東洋経済）

（4）田村地区の現状　集落や田園風景など豊かな歴史自然資源に恵まれている

- 周辺田畑は管理の行き届いた営農地となっており、のどかな田園等の風景や既存集落の歴史観漂う町並みを維持しています。
- ただし近年、駅近傍から新規戸建住宅等の建築の点在が見られ、今後、個別の民間開発による農と住の虫食い土地利用が懸念されるところです。

(5) 周辺の地域資源　周辺に特徴的な地域資源が多く分布している

- 周辺には、長浜バイオ大学、滋賀文教短期大学、長浜地方卸売市場のほか、長浜バイオ大学ドーム（滋賀県立長浜ドーム）、長浜サイエンスパーク、田村山、琵琶湖など、特徴的な地域資源が多く分布しています。

２．現状と課題からみるまちづくりの方向性

■ 田村駅周辺の課題

課題１

定住できる環境（とくに若い世代）を整える必要がある

今後、「人口流出のダム機能」としての夜間人口の定着のためには、住宅機能だけではなく、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、「定住できる環境」をつくっていくことが必要です。

課題２

日々の生活を支えるにぎわいと活力を高めていく必要がある

田村駅周辺には、日常の生活利便機能が少なく、東西市街地の交流も少ない状況ですが、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、田村駅周辺としてのまちの暮らしを支えていくための “日常のにぎわいや活力” を高めていく工夫が必要です。

課題３

まちなかに存在する既存の資源を最大限に生かしていく必要がある

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ですが、つながりがありません。今後のまちの発展に向けて、こうした資源の活用により、「田村ならでは」というまちづくりをアピールしていくことが必要です。

■ まちづくりの方向性（ビジョン）

定住できる環境づくりに向けては、日常の生活利便機能を充実させていくことが重要

日常ニーズが満たされ、活気があり多世代が定住できる魅力的なまち

子育て層などの若い世代が住みたいと思い、高齢者も安心して自立できる、生活に必要なサービスが行き届き、活気があり、多世代にわたり誰もがいきいきと暮らせるような魅力的なまちを目指します。

にぎわいと活力創出に向け、まず、市街地の東西の連携・連絡を強化し、人の行き来をしやすくすることが重要

バリアフリーが行き届き、安全で誰もが安心して暮らせるまち

田村駅周辺は、鉄道により市街地が東西に分断され、駅もバリアフリー未対応のため、市街地東西方向の連携が弱い状況です。今後は、東西の往来を高めるとともに交通環境や防災・防犯など、安全で誰もが安心して暮らせるまちを目指します。

市街化区域だけの検討ではなく、周辺の自然や農地をどう生かしていくか、どう守っていくか検討していくことが重要

周辺に自然や農地などの緑が残り環境と調和し、居心地がよいまち

田村駅周辺は、ランドマーク田村山をはじめ、農地や湖などの自然環境に恵まれ、風情ある町並みを残しています。今後、市街化を目指す一方、このような、のどかで居心地のよい環境とうまく調和したまちを目指します。

「選ばれるまち」に向けて、「ここでしか味わえない暮らし」をアピールしていくことが重要

地域資源と多様な主体がつながり「地域力」が向上されたまち

大学、企業、農地など、田村地域のもつ特徴のある多様な資源、人材等を最大限に活用し、様々な人が集まり、主体同士や資源、新たな力が自然につながる。そんな新旧がうまく融合し「コミュニティ」や「地域力」が高いまちを目指します。

■都市の将来像　ひとにやさしい　自然にふれあえる都市

■まちづくりの進め方　多様な主体で育てる“成長都市”
～　産・官・学・金・労・言による一体型まちづくり　～

田村駅周辺におけるまちづくりに当たっては、継続的にまちの活性化を図れるよう、単に施設整備や施設誘導といったハード整備だけに頼るのではなく、産・官・学・金・労・言といった多様な主体が協働して段階的、持続的に“まち”を育んでいくという姿勢「まち育て」の視点に立った取組を進めることとします。

３．エリア別による都市整備方針

学術･新産業集積エリア
長浜バイオ大学、長浜サイエンスパーク、長浜ドーム等を地域資源とした産学官連携エリア。駅周辺のにぎわい交流に資する人的資源の活用を図ります。

生活利便機能誘導エリア
駅近隣の近隣商業地域。用途地域に基づく適切な生活利便機能の段階的な誘導を図ります。

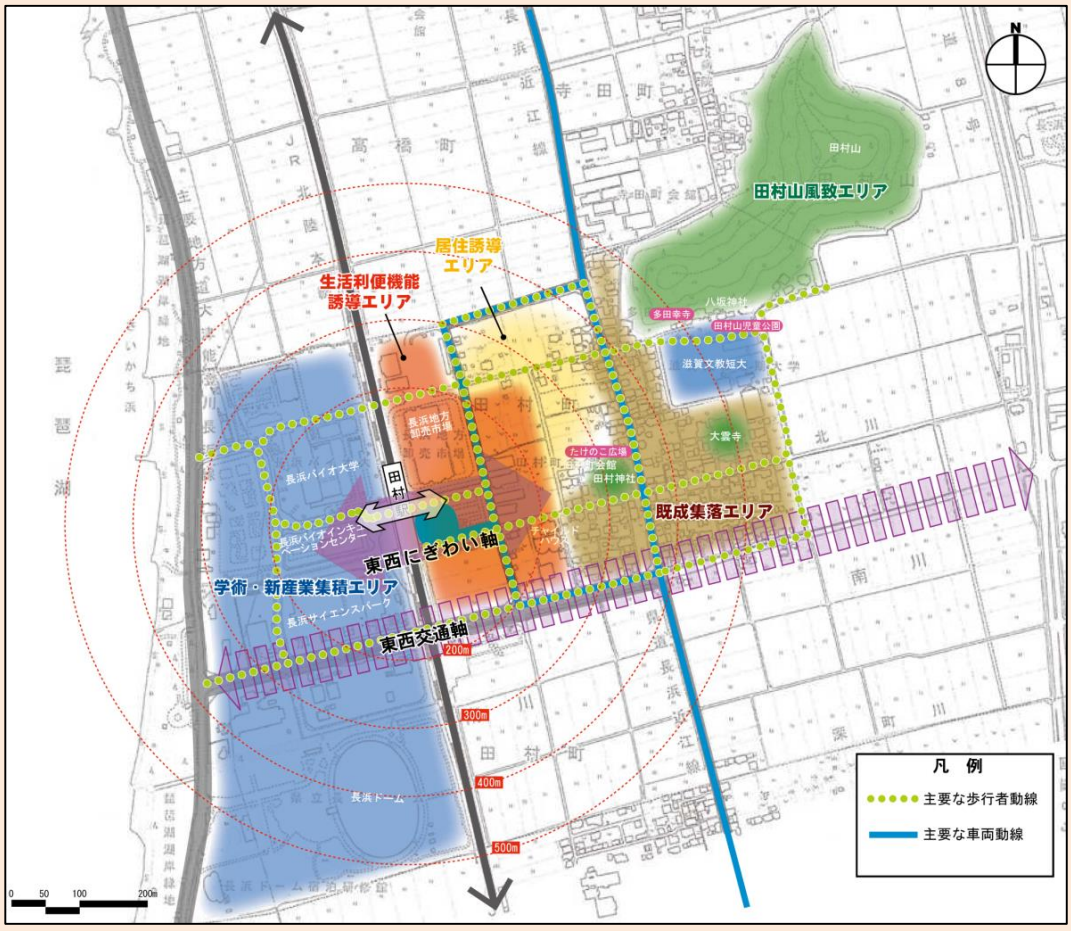
居住誘導エリア
既存農地の宅地への転用により居住環境整備を推進するエリア。多様なライフスタイルを選択できる土地利用誘導を図ります。

既成集落エリア
寺や神社、路地やせせらぎなど歴史観漂う町並みを有するエリア。用途地域に基づく良好な住宅地の維持・誘導を図ります。

田村山風致エリア
地域のランドマークとなるエリア。貴重な自然環境としての維持・保全を図るとともに、地域としての拠点整備を図ります。

東西交通軸
地域のアクセシビリティを担う交通の軸。

東西にぎわい軸
地域や来訪者が交流するにぎわいの軸。



４．段階的整備の推進

■都市の将来像　**ひとにやさしい　自然にふれあえる都市**

■まちづくりの進め方　**多様な主体で育てる“成長都市”　～　産・官・学・金・労・言による一体型まちづくり　～**

～仕組みをつくる～

ねらい１
定住魅力を高めるまちづくりの仕組みをつくる

第１ステップ

ソフト+マネジメントを中心とした
仕組みづくりにより
まちづくりの基盤を整えていく

「人にやさしい　自然にふれあえる都市」の実現に向けては、ハード機能を先に求めるのではなく、そのための需要を企画段階から創り出していく必要があります。
そのために、「まち育て」の考え方で、使いながら生活者のニーズに追従していくこと、将来的には、必要な機能を波及的に誘導するべく、まちの活性化に寄与する「ソフト事業」の取組や “まちの運営”に必要な仕組み（たとえば、緑化や共用地管理などのルールづくり）、または地域住民のまちづくりに対する気運を醸成していくことにより、まず、まちの基盤を整えていくことが重要であり、さらに、将来的には、こうした活動をエリアマネジメントとして継続させていきます。

【ソフト】　考えられるメニュー（案）
〇空閑地、駅周辺機関の駐車場の一時利用（朝市、フリーマーケット等のイベント利用）
〇公共的空間を活用した日常的なにぎわい創出の社会実験
〇良好な住宅地にふさわしい街並み景観の誘導（緑化誘導等）
〇田村山等を活用したソフト事業を展開する等、地域魅力の外部への情報発信

【マネジメント】
■用途地域に基づく適切な居住機能、生活利便機能等の段階的誘導
■閑静な住宅地としての価値を守るまちのルールづくり
■ワーキング部会での議論に基づくまちづくり
■大学・保育所・医療福祉機関・卸売市場・地域・行政等の協議の場づくりとその運営
■住民・学生、企業等の多様な人材の積極的な参画促進

～点をつくり、線でつなぐ～

ねらい２
拠点をつくり回遊性を高めていく

第２ステップ

市街地東西軸の強化と拠点整備により
交流人口が増加し
回遊性が向上していく

「まちづくりの基盤」が整った段階で、定住魅力を高めていくために必要なハード整備をできるところから順次整備していきます。
具体的には、段階的に駅周辺の土地利用を誘導すべく、市有地（駐車場）や卸売市場との連携により、にぎわいや駅前利便性を創出する取組を推進します。
また、段階的な都市の発展を促し、それに応じた橋上化など駅施設の整備を推進します。
こうした、市街地東西軸の連携強化や駅前の拠点づくりにより、交流人口が徐々に増加し、回遊性が向上していくことが期待でき、さらに駅前のポテンシャルが高まっていきます。

【ハード】　考えられるメニュー（案）
＜前半＞
●駅周辺のアクセス道路の整備
●安全に通行できる歩行者空間の整備
●田村山等の環境整備
＜後半＞
●卸売市場と連携した駅前の魅力づくり
●駅前駐車場の適正配置（再配置）による余剰地の活用
●駅施設の改築（橋上駅・東西自由通路・バリアフリー等）
●駅前ロータリーの再整備

～面に拡げる～

ねらい３
定住人口を増加させ、成長していく都市をつくる

第３ステップ

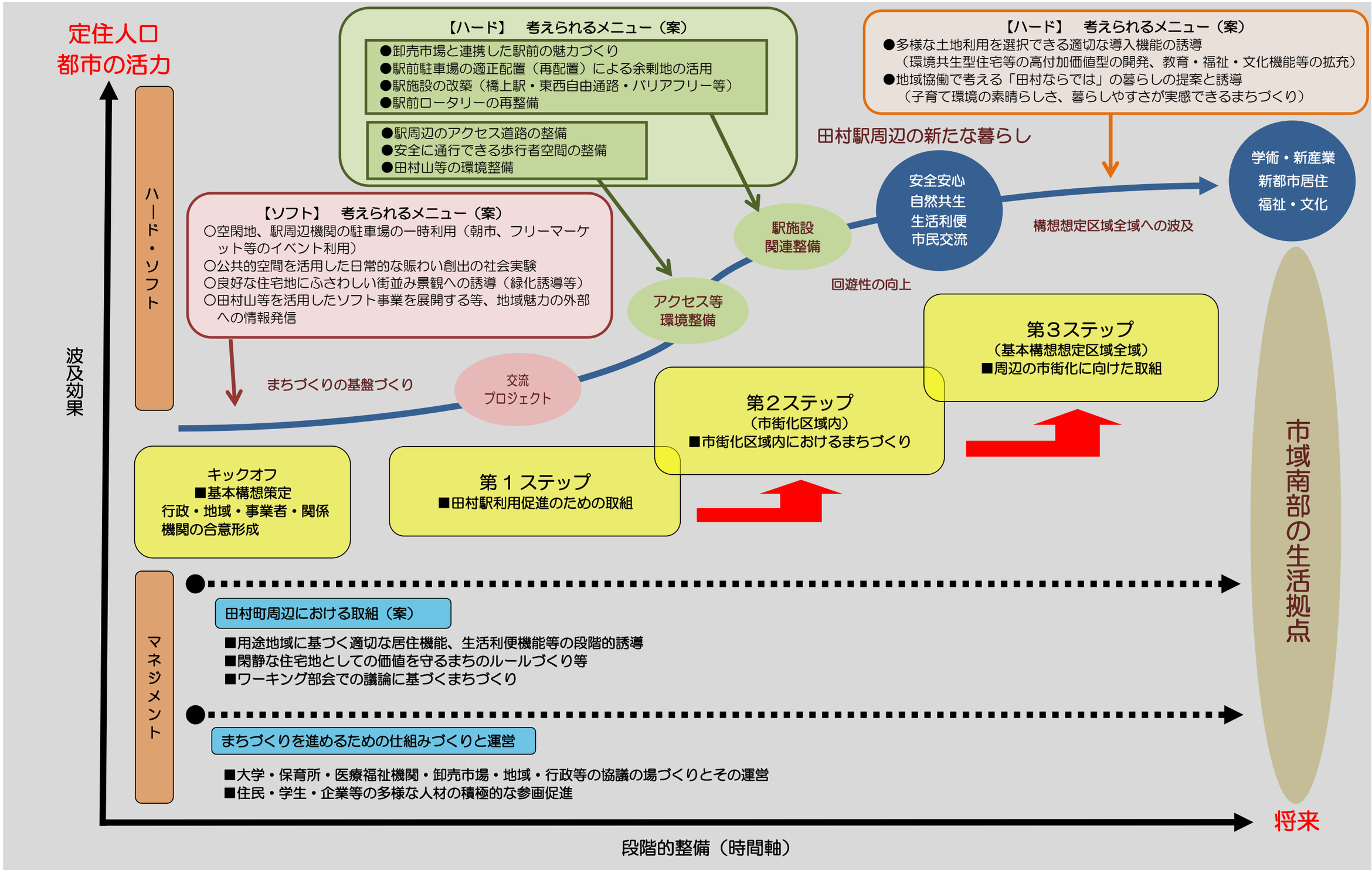
暮らしやすい環境が整うことにより
定住人口が増加し
「市域南部の生活拠点」として成長していく

左記のマネジメントと一体となったハード整備を進めていくことにより、段階的にニーズにあった適正な土地利用を促進しくことが可能となります。
こうして、地域協働で「田村ならでは」という環境づくりを進め、「暮らしやすい環境」が徐々に整うことにより、定住人口も増加し、その効果が周辺地域にも波及していくことにより、最終的に「市域南部の生活拠点」として成長していきます。

【ハード】　考えられるメニュー（案）
●多様な土地利用を選択できる適切な導入機能の誘導
（環境共生型住宅等の高付加価値型の開発、教育・福祉・文化機能等の拡充）
●地域協働で考える「田村ならでは」の暮らしの提案と誘導
（子育て環境の素晴らしさ、暮らしやすさが実感できるまちづくり）

■段階的整備と波及効果のイメージ（概念図）

段階的整備におけるステップ毎の施策実施とその波及効果について、‘市域南部の生活拠点’を目指した時間軸とともに、概念図として示します。

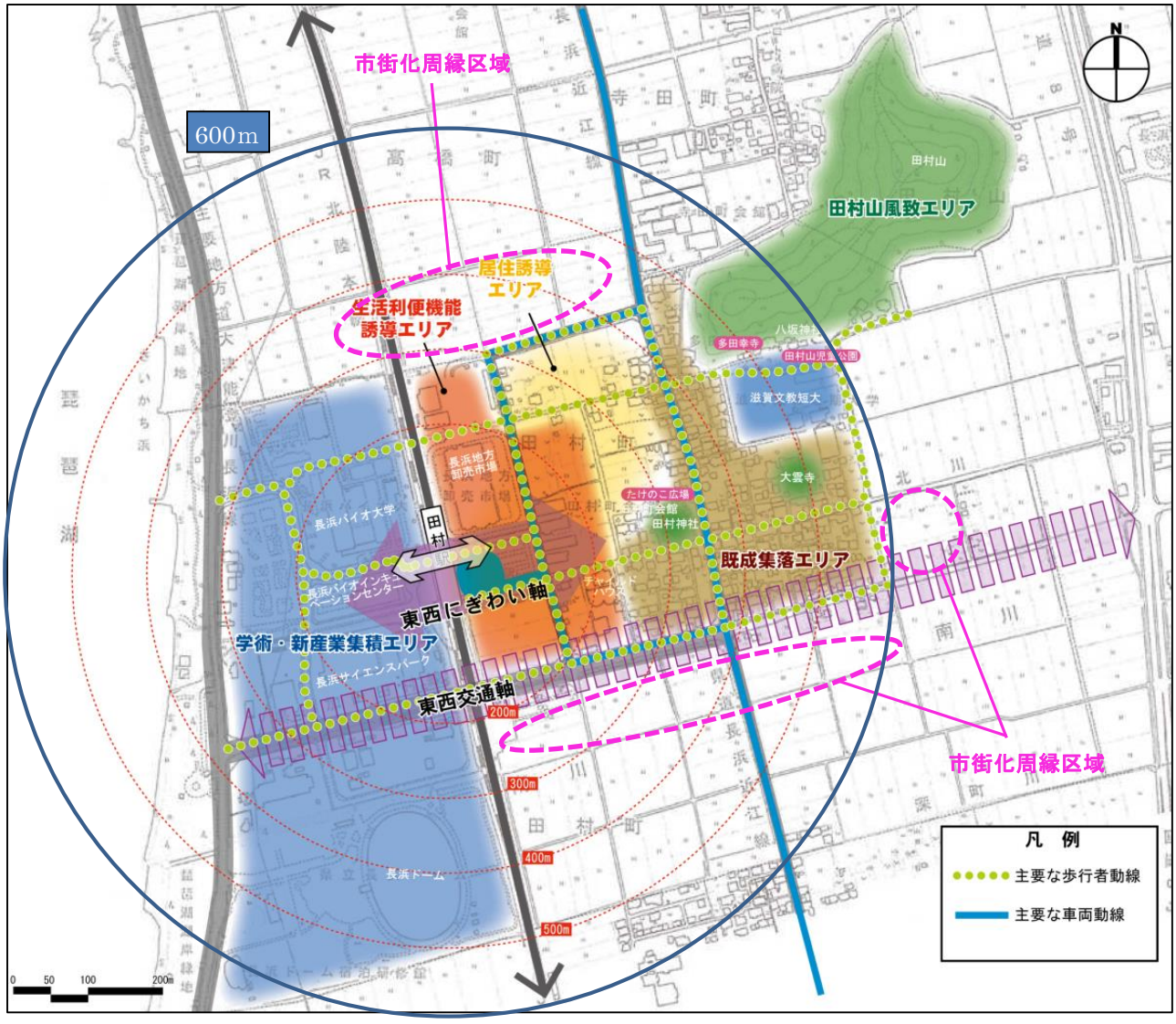


第３章　田村駅周辺整備基本計画

基本構想において示したエリア別による都市整備方針を具体化するためには、実際に行う事業や取組の内容、手法、期間等を示す基本計画が必要となってきます。この基本計画である「田村駅周辺整備基本計画」においては、基本構想における段階的整備の第１ステップ、第２ステップとなる中短期（おおむね１０年以内）において優先的に行っていく整備事業等（以下、「田村駅を中心とするまちづくり事業等」という。）を明示します。

なお、本計画における田村駅を中心とするまちづくり事業等の対象区域は、核となる田村駅を中心とした、高齢者でも移動可能な範囲である徒歩 600m圏内の既存市街化区域（一部、市街化区域の周縁で今後に市街化区域への編入を見込む区域（以下、「市街化周縁区域」という。）を含む）とし、この区域に都市機能や居住機能の誘導・集約を図っていきます。

〇基本構想の機能エリア図（市街化周縁区域を含む）



１．基本構想に示すまちづくり事業の展開

基本構想に示した各エリアの都市整備方針に基づいて、エリアごとのまちづくりの展開や主な事業等を整理してまとめると次のとおりとなります。（市街化周縁区域については都市整備方針がないため、基本構想区域内のまちづくりの目標とします。）

生活利便機能誘導エリア	
都市整備方針	駅近隣の近隣商業地域。用途地域に基づく適切な生活利便機能の段階的な誘導を図ります。
まちづくりの展開	・まちづくりの核となる駅舎（自由通路含む）の整備を最優先し、鉄道によって分断されている東西のエリアをつなぎます。駅舎の整備にあわせて、駅周辺の施設（駅前広場、駐車場、駐輪場）の整備を行い、駅の利便性と拠点機能の向上を図ります。 ・県道（加田田村線及び長浜近江線）から駅までの接続を容易にするためのアクセス道路として、都市計画道路を整備するとともに、沿道における商業等の誘客施設による魅力づくりを図ります。 ・駅前に立地している卸売市場を生かして、誘客につながる駅前の魅力づくりを図ります。
主な事業等	田村駅舎改築事業（自由通路整備含む）、駅前広場（東口）整備事業、駐車場整備事業、駐輪場整備事業、都市計画道路整備事業、民間開発の促進（商業施設・住宅）、卸売市場と連携した魅力づくり

学術・新産業集積エリア	
都市整備方針	長浜バイオ大学、長浜サイエンスパーク、長浜ドーム等を地域資源とした産学官連携エリア。駅周辺のにぎわい交流に資する人的資源の活用を図ります。
まちづくりの展開	・駅舎の整備にあわせて、駅前広場の整備を行い、駅の利便性と拠点機能の向上を図ります。 ・長浜バイオ大学、長浜サイエンスパーク、長浜ドーム等の既に立地している機能の連携を図り、にぎわい創出につながる魅力づくりを図ります。 ・駅から琵琶湖岸までを線としてつなぐ環境（遊歩道やオープンスペース、湖岸緑地）を整備し、エリア内の回遊性向上を図ります。 ・田村駅西側の湖岸道路（大津能登川長浜線）は、広域的な幹線道路であるため、沿道サービスの充実を目指した商業等の施設促進による魅力づくりを図ります。
主な事業等	駅前広場（西口）整備事業、産・官・学連携によるエリアマネジメント、駅西オープンスペース整備事業、湖岸緑地整備事業、湖岸沿道サービスの立地促進

居住誘導エリア	
都市整備方針	既存農地の宅地への転用により居住環境整備を推進するエリア。多様なライフスタイルを選択できる土地利用誘導を図ります。
まちづくりの展開	・駅に近く、徒歩で駅に行くことができる本エリアにおいて、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新しい住宅地を整備し、居住誘導を図ります。 ・住宅地整備には、民間開発による整備を促すとともに、宅地だけではなく、道路や公園といった公益施設整備も総合的に行うことができる土地区画整理事業等を活用し、広範囲における良好な居住環境の形成を図ります。
主な事業等	住宅地整備事業（土地区画整理事業等）、民間開発の促進（住宅）

既存集落エリア	
都市整備方針	寺や神社、路地やせせらぎなど歴史観漂う町並みを有するエリア。用途地域に基づく良好な住宅地の維持・誘導を図ります。
まちづくりの展開	・既に市街地が形成されているため、この住環境の維持を図り、あわせて住宅の建て替えの際に住民主導による生活道路の拡幅等の居住環境の整備を行うことで、良好な住宅地の形成を図ります。 ・駅から神社や寺、田村山を線としてつなぐ環境（散策道など）を整備し、駅東の各エリアをつなげ、回遊性向上を図ります。
主な事業等	地域住民主導による居住環境の整備（狭あい道路の拡幅等）、道路修景整備事業

田村山風致エリア	
都市整備方針	地域のランドマークとなるエリア。貴重な自然環境としての維持・保全を図るとともに、地域としての拠点整備を図ります。
まちづくりの展開	・田村山風致地区に指定されている田村山では、身近にみどりを感じられるよう自然の維持保全を図ります。 ・大学や地域住民などと連携し、田村山の豊かな自然を活用した地域活性化事業を実施し、地域の魅力発信を図ります。
主な事業等	田村山を活用した地域活性化事業の促進、田村山風致公園整備事業

市街化周縁区域	
まちづくりの目標	経済事情の変動やその他の情勢の推移を踏まえ、段階的に市街化への誘導を検討する。
まちづくりの展開	・市街化区域の周縁部においては、市街化区域の市街化が進んだ後の新たな都市機能を創出するスペースとして、計画的な市街化を図ります。
主な事業等	市街化区域の拡大、教育・医療・福祉・文化等の必要な都市機能の導入

２．田村駅を中心とするまちづくり事業等の優先順位

基本構想に示すまちづくり事業のうち、整備計画の対象とする田村駅を中心とするまちづくり事業等は、中短期（おおむね１０年以内）で実施することを目指していますが、特に必要性が高いものや緊急性が高いものについては、より優先順位が高いものとして、短期（おおむね５年以内）で実施することとします。それ以外の事業については、短期事業が完了した次の段階において取り組むものとし、中期（おおむね１０年以内）で実施することを目指します。

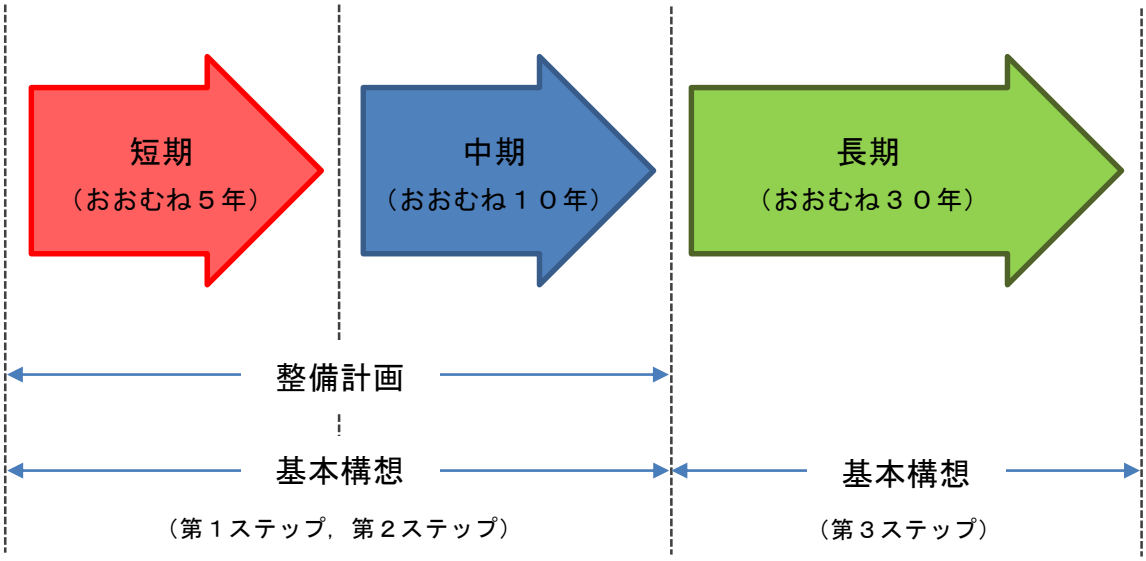
なお、短期・中期はおおむねの期間を示すものであり、社会情勢の変化や事業ごとの進捗度合に応じて変わってくることが考えられるため、必要に応じて調整や見直しを行います。

■優先順位ごとの事業イメージ

・短期事業（おおむね５年以内）
田村駅の周囲における公共施設などの都市基盤の整備とこれにあわせた各エリアの個性を生かした民間の取組や官民が連携した取組を促進する。

・中期（おおむね１０年以内）
短期事業の次の段階として、点を線としてつなげる整備事業とエリアごとの新たな魅力づくりとなる取組を促進する。
また、安心・安全・快適な都市空間形成に資する次の都市機能整備のための新たな区域を創出する。

・長期（おおむね３０年以内）
市街化調整区域における農業振興地域との整合を図りつつ、南長浜地域圏での拠点として必要となる都市機能を集約させ、圏域内を公共交通網でつなぎ、さらに、長浜駅周辺の中心市街地ともつながったコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を目指す。



３．田村駅を中心とするまちづくり事業等のコンセプト及び将来ビジョン

基本構想に示すまちづくり事業では、都市の将来像「ひとにやさしい　自然にふれあえる都市」の実現に向けて産・官・学・金・労・言が一体となってエリアごとの特色を生かした魅力あるまちづくりを推進していきます。

この第１、第２ステップである中短期で実施する田村駅を中心とするまちづくり事業等について、その背景やコンセプトを示した上で、短期または中期、市が主体となって取り組む事業またはその他の取組に分けて類別し、具体的に展開する事業内容や整備個所を地図上に明示すると、次のとおりとなります。

また、あわせて田村駅を中心とするまちづくり事業等が進捗した後の「田村駅周辺の将来ビジョン」のイメージについても示します。

■田村駅を中心とするまちづくり事業等のコンセプト

・田村駅利用者の背景及び将来利用者見込み

長浜市が実施した田村駅の乗降客調査（調査結果の詳細については、P.37 を参照ください。）によると、現在の田村駅利用者はおよそ 3,000 人で、主な利用者となるのは、その 70%（2,100 人）程度を占める学生（通学利用）と、20%（600 人）程度を占める会社員等（通勤利用）となり、残りの 10%（300 人）が長浜サイエンスパーク利用者や長浜ドーム利用者を主としたその他利用者となります。

基本構想の目標である 30 年後の将来利用者見込みにおいても、主体となるのは今と同様に学生と会社員等であると考えられ、同程度（2,100＋600 人）の利用の維持と、駅改築及び周辺の利便性向上による利用者増として 10%（270 人）程度※1 を見込むこととします。これに新規利用者の増として 560 人とその他利用者として 300 人程度の利用者維持を加えた約 3,830 人を将来の乗降客と推定します。

なお、新規利用者の増としては、田村駅勢圏（駅を起点とした半径２ｋｍの範囲）の人口推移（人口推移の詳細については、P.３９を参照ください。）から推測される３０年後の人口増が約 1,200 人、駅周辺における開発誘導による意図的な人口増が 660 人（開発誘導による人口増については、P.16 を参照ください。）と見込み、その約３割※2 を駅利用者として見込んだ 560 人としています。

この乗降客数から、鉄道を利用しない駅利用者をその１／２と推定したものを加えると、田村駅の将来利用者としては約 5,750 人が見込まれます。

【田村駅将来利用者見込み　　5,750 人】

（内訳）学生・・・2,310 人、会社員・・・660 人、新規利用者・・・560 人、
その他利用者・・・300 人、鉄道を利用しない駅利用者・・・1,920 人

※1 高月駅において、平成 17 年に駅舎改築･ホーム嵩上げ工事を行った際、乗車人数は駅舎改築後の 5 年間平均で改築前年に比べ約 9%が増加している事例がある。

※2 平成 29 年現在において、田村駅勢圏の人口１万人に対し、乗降客数が３千人であることから３割とした。

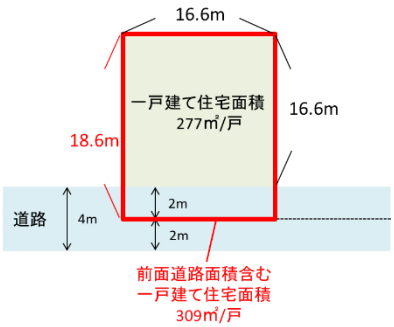
◆開発による人口増算出

田村駅周辺の住宅開発による人口増加の算出に関する条件を以下のとおりとし、人口算出に当たって利用する値を算出する。

開発面積　　50,980 ㎡（民間開発、区画整理予定地の面積の合計）
一戸建て住宅の敷地面積　277.4 ㎡（滋賀県平均「平成 25 年住宅・土地統計調査」）
共同住宅の専有部分面積　63.6 ㎡（近畿圏平均「平成 28 年全国マンション市場動向」）
一戸当たり居住者　一戸建て：4 人/戸（平成 27 年国勢調査による田村駅周辺の 1 世帯当たり平均人員）
共同住宅：2 人/戸（長浜市平均「平成 25 年住宅・土地統計調査」）
※1 戸当たり居住者は小数点を四捨五入し、整数としている。

・開発面積
開発面積のうち、土地区画整理事業において公園などの公共施設に利用する面積として 10%を除き、45,882 ㎡を対象面積とする。
算出式：50,980 ㎡×0.9＝45,882 ㎡

・一戸建て住宅の敷地面積
住宅を建設するに当たり、前面道路の幅員が最低 4m必要となる。敷地面積を正方形として計算すると、必要となる前面道路の面積を含んだ一戸建て住宅の敷地面積は、右図のとおり 309 ㎡となる。
算出式：18.6m×16.6m＝308.76 ㎡≒309 ㎡



・共同住宅の敷地面積
共同住宅の 1 棟当たりの戸数を 13 戸（賃貸住宅の大手事業者におけるオーナー1 人当りの平均戸数 12.5 戸）とし、田村駅東側の用途地域（第 1 種住居 建ぺい率 60% 容積率 200%）から 2 階建ての共同住宅（1 階：7 戸、2 階：6 戸）とすると、1 階部分が建築面積（445.2 ㎡）と考えられ、1 棟当たりの敷地面積は 742 ㎡となる。これを上述の一戸建て住宅と同様に敷地面積を正方形として前面道路を計算すると、必要となる前面道路の面積を含んだ共同住宅の敷地面積は、794 ㎡となり、さらに、1 戸当たりの敷地面積に換算すると、61 ㎡となる。
算出式：建築面積　63.6 ㎡×7 戸＝445.2 ㎡
敷地面積　445.2 ㎡×100/60＝742 ㎡
前面道路含む敷地面積　(27.2m＋2m)×27.2m＝794.24 ㎡≒794 ㎡
1 戸当たりの敷地面積　794 ㎡÷13 戸＝61.08 ㎡≒61 ㎡

上述の開発面積に対する建築物の総数を X とし、共同住宅の戸数割合を 28.1%（平成 25 年住宅・土地統計調査における滋賀県の住宅総数に対する共同住宅の割合＝146,600／521,500）、一戸建て住宅の戸数割合を残りの 71.9%とすると、

45,882 ㎡ ＝ 719／1000 × X × 309 ㎡ ＋ 281／1000 × X × 61 ㎡　となり、
（開発面積）　（一戸建ての開発面積）　（共同住宅の開発面積）

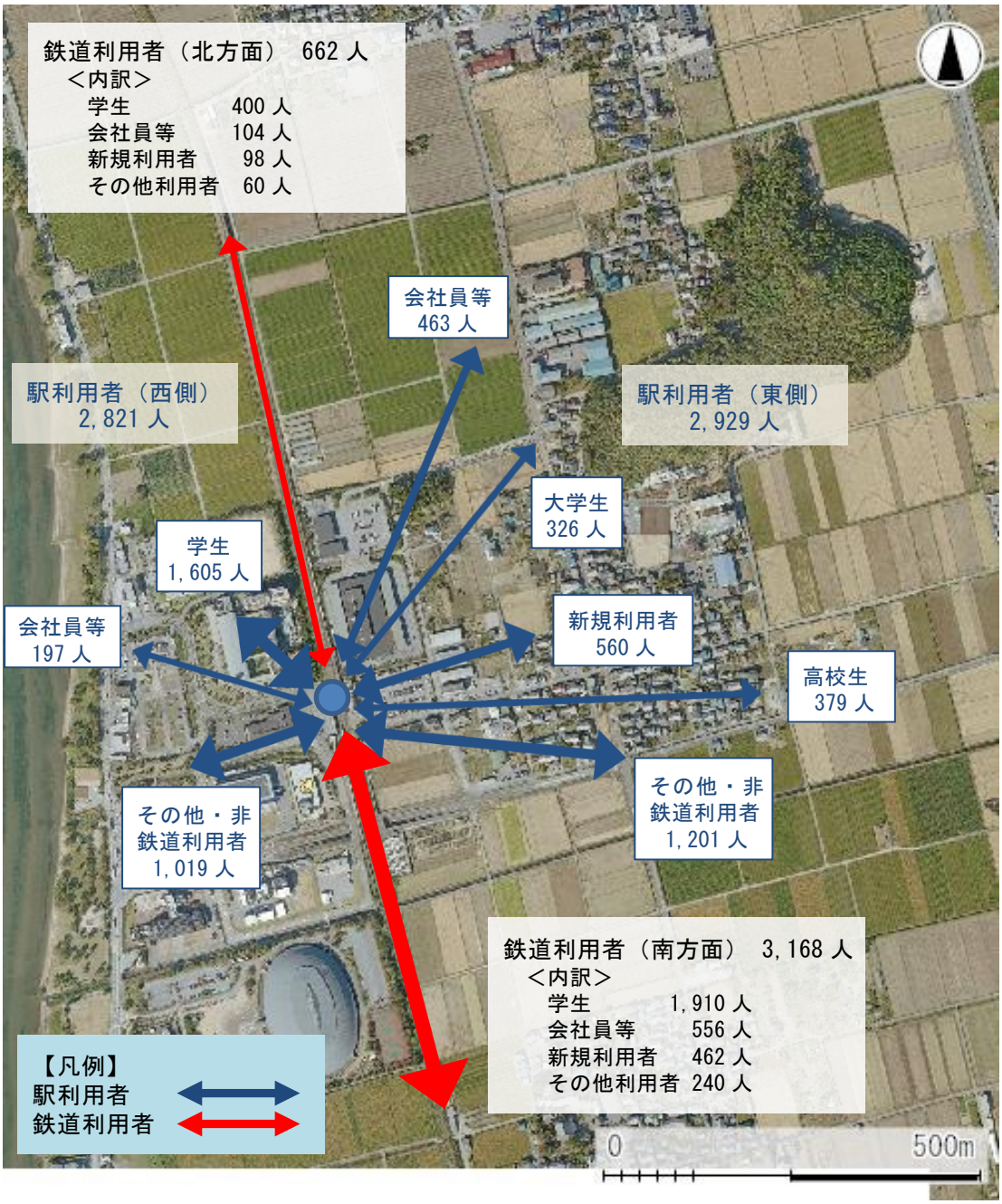
ここから　建築物の総数 X＝191.72≒192 戸となる。これを割戻すと、

一戸建て住宅…138 戸
算出式：192 戸×71.9%＝138.05≒138 戸
共同住宅…54 戸
算出式：192 戸×28.1%＝53.95≒54 戸

一戸当たりの居住者を一戸建て住宅は 4 人/戸、共同住宅は 2 人/戸とすると、開発による人口増は約 660 人となる。
（算出式：138 戸×4 人/戸＋54 戸×2 人/戸＝660 人）

以上の算定より、開発による人口増加分は 660 人となる。

○田村駅将来利用者の流れ（イメージ図）



※ 上図は、田村駅将来利用者見込みと田村駅での乗降者数調査を元に利用者の流れを数値化してイメージしたものです。

・田村駅を中心とするまちづくり事業等のコンセプト及び整備目標等

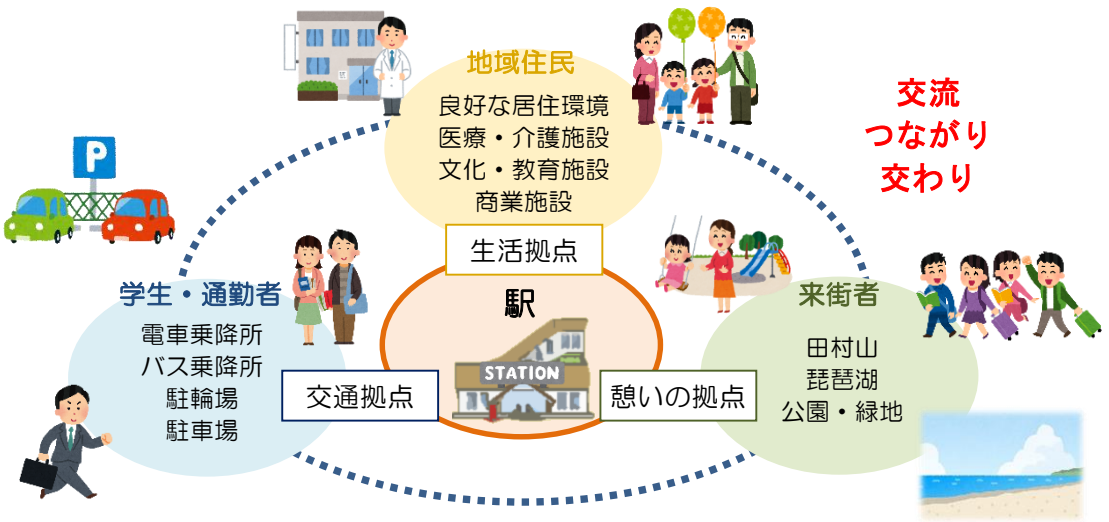
田村駅を中心として複数のエリアにまたがる周辺施設を複合的に連結し、駅が人の集まる交流拠点として十分に機能するために、駅周辺を中心に利用しやすい環境整備を行います。この環境整備においては、前述の将来利用者見込みからその規模や対象を絞り込み、そのニーズに見合った整備を行うこととします。

なお、地域住民や利用者のニーズを把握するために、地域住民の要望や、近隣の大学生・子育て世代とのワークショップ、駅周辺での利用者アンケートによる意見聴取を行っています。（ワークショップやアンケートの調査結果詳細については、P.43 を参照ください。）

これを踏まえた田村駅を中心とするまちづくり事業等のコンセプト、整備目標などが次のとおりとなります。

田村駅を中心とするまちづくり事業等のコンセプト

駅を中心につながる　学びと暮らしと交流のまちづくり
～琵琶湖と田村山を結ぶ　長浜の南玄関～



【田村駅を中心とするまちづくり事業等の整備目標】

①魅力ある駅周辺の環境づくり

通勤、通学の利用者にとって使いやすい駅となるよう「駅舎改築の推進」や「駅前広場の整備（東口・西口）」、「駐車場・駐輪場の整備」、アクセス道路となる「都市計画道路の整備」を行います。また、利用者の利便性を高めるために、あわせてコンビニやカフェなどの付加機能による魅力付けを目指します。

②便利で快適な居住環境づくり

駅まで歩いて行ける範囲に誰もが便利で快適に暮らすことができる居住環境を創出するために、住居とスーパーマーケットなどの商業施設の「民間開発の促進」を行います。また、従来からのコミュニティを維持した形で区画整備する手法として土地区画整理事業による「官民連携による住宅地整備の促進」を目指します。

③交流人口増加を促す地域の魅力発信

地域資源である琵琶湖と田村山を活用するため、「駅から湖岸までの回遊性を持ったオープンスペースづくり」や「湖岸緑地整備の促進」、「湖岸における沿道サービスの立地促進」、田村山への誘導道路の「道路修景整備」を行います。また、駅の東西における産・官・学の施設の立地を生かして、「卸売市場と連携した駅前の魅力づくり」や駅西側エリアにおける「産・官・学連携によるエリアマネジメント」などの魅力発信を目指します。

④計画的な市街化の誘導による新たな都市空間づくり

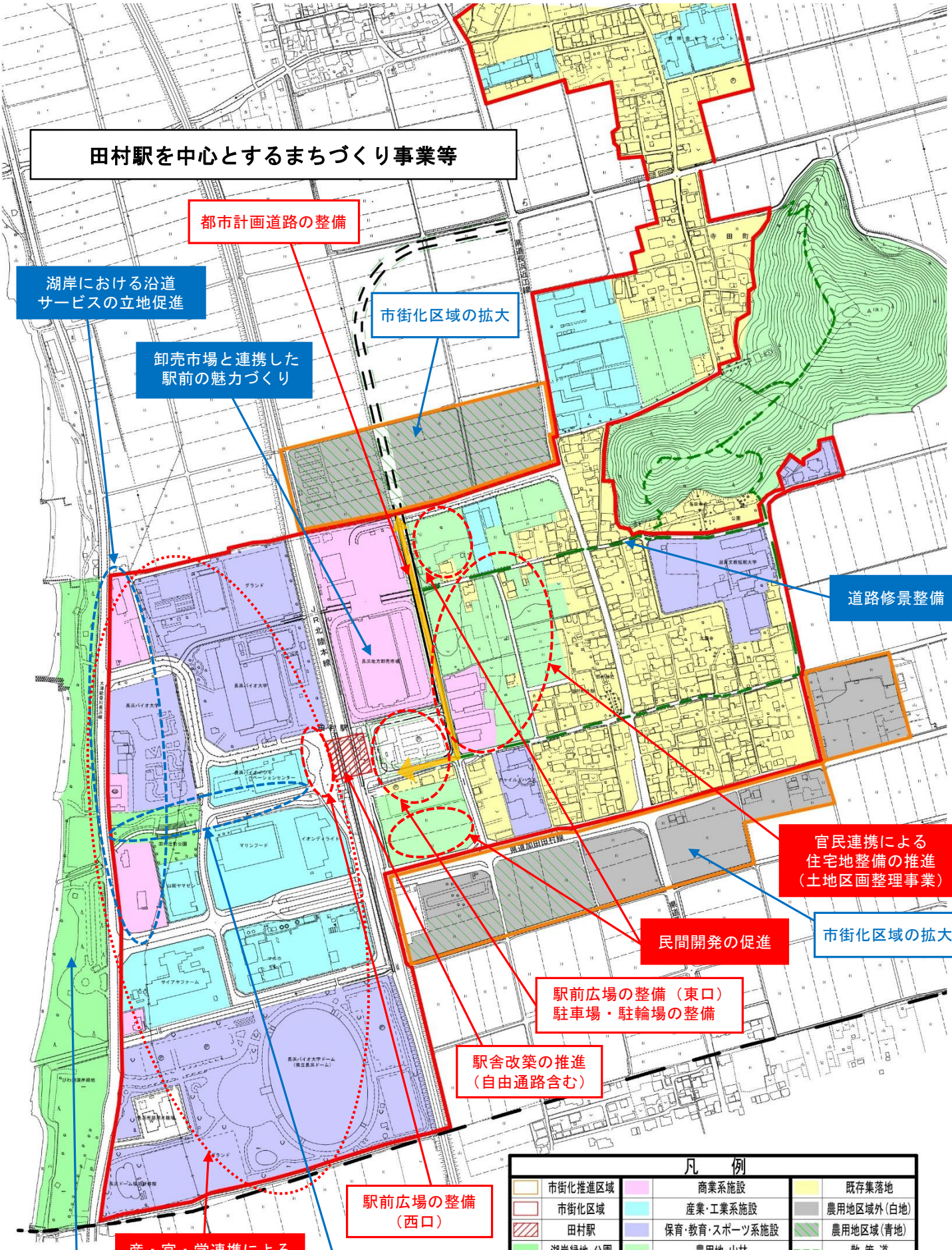
無秩序な市街地の形成を抑制しつつ、今後のまちづくりに必要となる都市機能（教育・医療・福祉・文化等）を適切に誘導するため、市街化区域の開発が進んだ後にその周縁部において「市街化区域の拡大」を目指します。

・近隣駅における都市整備との住み分け

長浜駅は、長浜市のターミナル拠点としての都市機能の集積と、観光客を含めた本市の中心的な受入れ機能を持った駅とし、田村駅は文教・産業拠点としてのサブターミナル拠点としての機能と、本市から南方面への進発の玄関口としての機能を持った駅として位置付けます。

また、隣市の米原駅は交通結節点としての機能をもっているものの、短期利用（１日単位での利用）に適した環境となっている。このため、田村駅は長期的な定期利用としての利便性や駐車料金などのサービス面においての差別化を図っていくこととします。

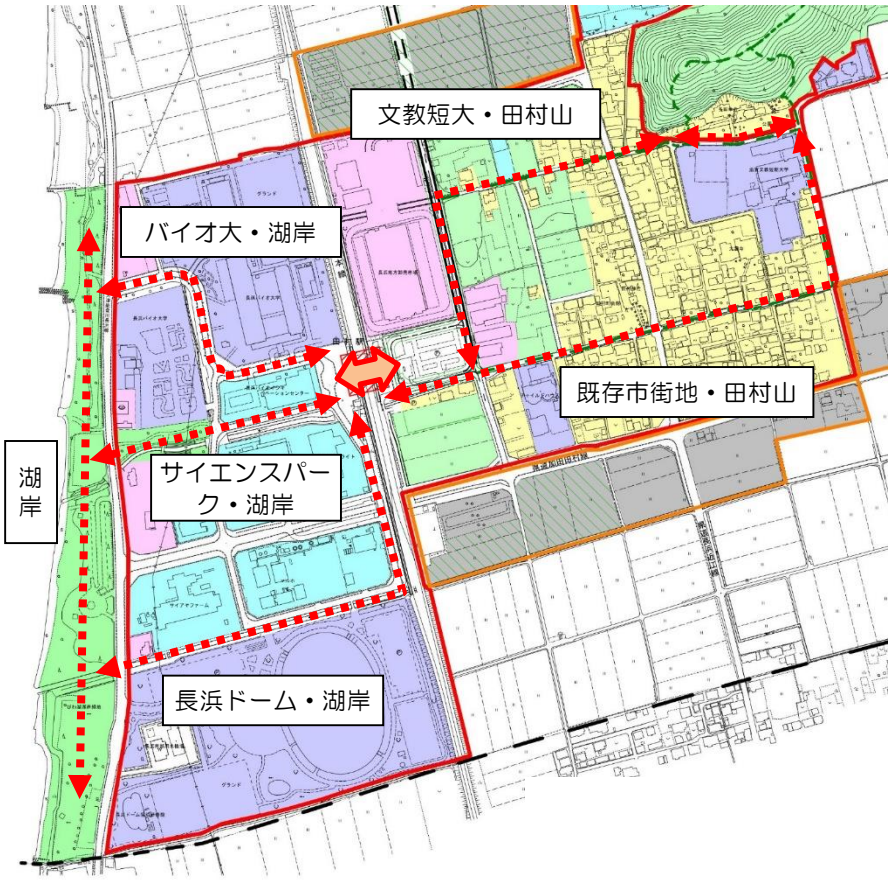
田村駅を中心とするまちづくり事業等



凡　例		
市街化推進区域	商業系施設	既存集落地
市街化区域	産業・工業系施設	農用地区域外（白地）
田村駅	保育・教育・スポーツ系施設	農用地区域（青地）
湖岸緑地・公園	農用地・山林	散 策 道

事業　市主体の事業（赤色が短期、青色が中期）
取組　その他の取組（赤色が短期、青色が中期）
※短期はおおむね５年以内、中期はおおむね 10 年以内とする

〇田村駅を中心とするまちづくり事業等に基づく主要な歩行者動線



なお、田村駅を中心とするまちづくり事業等を基本構想のエリアごとに体系すると以下のとおりとなります。

〇田村駅を中心とするまちづくり事業等の体系図

エリア	優先順位	市主体の事業	その他の取組
生活利便機能誘導エリア	短期	田村駅舎改築事業※（自由通路整備含む）、駅前広場（東口）整備事業、駐車場整備事業、駐輪場整備事業、都市計画道路整備事業	民間開発の促進（商業施設・住宅）
	中期		卸売市場と連携した魅力づくり
学術・新産業集積エリア	短期	駅前広場（西口）整備事業	産・官・学連携によるエリアマネジメント
	中期	駅西オープンスペース整備事業、湖岸緑地整備事業	湖岸沿道サービスの立地促進
居住誘導エリア	短期		住宅地整備事業（土地区画整理事業等）、民間開発の促進（住宅）
既存集落エリア	中期	道路修景整備事業	
市街化周縁区域	中期	市街化区域の拡大	

※ 駅舎改築を行う場合、実際には長浜市及び鉄道事業者との協働事業となりますが、鉄道事業者との協議が整っていない現況においては、市主体の事業に位置付けます。

○田村駅周辺の将来ビジョン（イメージ）

４．田村駅を中心とするまちづくり事業等の個別概要

田村駅を中心とするまちづくり事業等の個別概要は、次のとおりとなります。

■市主体の事業

Ａ－１　田村駅舎改築事業	
エリア	生活利便機能誘導エリア
優先順位	短期
事業概要	長浜市の南の玄関口であるＪＲ田村駅について、老朽化した駅舎の改築や駅の東西を結ぶ自由通路の整備、駅施設のバリアフリー化を推進します。

■駅舎の形状

駅舎の形状については、現在の田村駅のように直接地上に駅舎がある「地平駅」とプラットホームの上階部に駅舎がある「橋上駅（簡易橋上も含む）」の２タイプに大きく分けられます。それぞれにメリットとデメリットがありますが、駅舎用地が一定確保でき、既に改札が２か所にある田村駅の場合、「地平駅」で建築する手法が一般的であると考えられます。最終的にどちらのタイプとするかは、鉄道事業者であるＪＲ西日本との協議によるものとします。

・駅舎の形状による主なメリット・デメリット

	地平駅	橋上駅
メリット	・自由通路が幅広く活用できる ・工事費用・維持費が安価 ・改札から直接駅前広場に出られる	・広場への張り出しが小さいため、少ない敷地でも建築できる ・改札が１か所に集約できる
デメリット	・広場への張り出しが大きいため、一定の大きさの敷地が必要 ・改札が２か所必要になる	・上階部に駅舎等を設置するため、自由通路幅がせまい ・工事費用・維持費が高価 ・改札がある上階部に必ず上がらなくてはならない

・地平駅の事例

【ＪＲ和木駅（山口県）】

・橋上駅の事例

【ＪＲ長浜駅】

事業概要

■駅舎の機能

駅が周辺施設とあわせて人が集まる交流拠点として機能するためには、電車の乗降に係る機能だけではなく、利用者の利便性向上につながる付加機能が必要となります。このため、駅舎の機能については、電車の乗降に係る基本機能に加えて、地域住民や利用者のニーズを踏まえた付加機能を配置します。

・整備を図る主な駅舎の機能

	主な施設・設備	
駅舎基本機能	駅事務室 券売所 改札 プラットホーム	 みどりの券売機 自動改札 ホーム拡幅、ホーム嵩上、電光掲示板
自由通路機能	跨線通路 エレベーター	防犯カメラ
付加機能	多目的トイレ 待合所 ランドマーク バリアフリー	パウダースペース、荷物棚、授乳室、おむつ替えシート、子ども用トイレ 冷暖房、パンフレットラック、自動販売機 シンボルとなる意匠・デザイン スロープ、てすり

※上表の機能の中には、市が直接、整備・推進することができないものも記載していますが、市が鉄道事業者などに対して要望や事業の推進に向けた働きかけを積極的に行っていくものとして記載しています。

みどりの券売機

電光掲示板

パウダースペース

おむつ替えシート

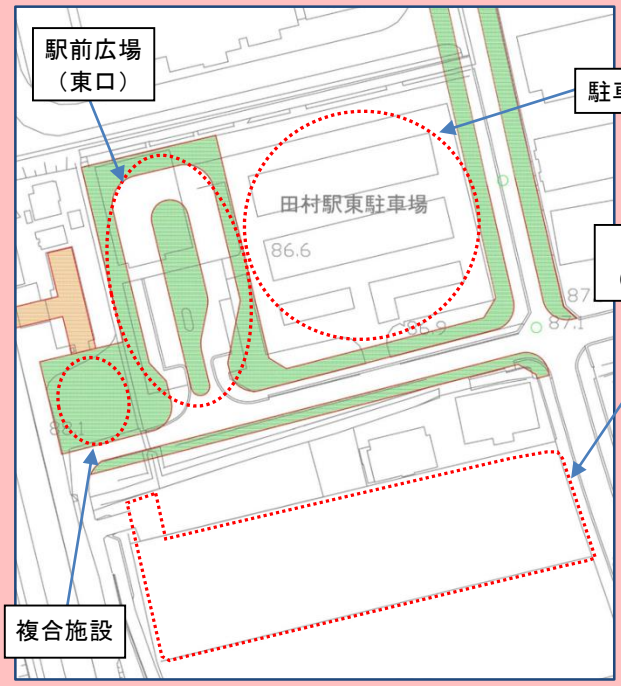
安土城天主をイメージした意匠
【ＪＲ安土駅】

A－2　駅前広場（東口）整備事業、駐車場・駐輪場整備事業

エリア	生活利便機能誘導エリア
優先順位	短期
事業概要	田村駅舎の改築とあわせて駅東側の駅前広場、駐車場、駐輪場も再整備します。周辺施設の整備においては、駅と周辺施設を複合的なエリアとしてとらえ、人が集まる交流拠点として機能することを前提に、利便性の高い環境整備を目指します。

・主な整備の内容

	主な整備	
駅前広場（東口）	ロータリー	拡幅、街灯整備、一時駐車場所の確保、タクシー・バスの乗降場所確保、防犯カメラ
	環境空間	緑地帯（芝生等）の設置、オープンスペースの確保
	利便設備	シェルターの設置
	ランドマーク	駅のシンボル設置
駐車場	既存駐車場の変更	面積縮小（駅前広場の拡大、駐輪場移転）に伴う区画変更や出入口の変更
	新たな駐車場整備	既存駐車場の縮小に伴い、既存駐車場の南部に新たな駐車場を整備（既存駐車場とあわせて、駐車場の運営方法についても検討）
駐輪場	移転	駅前広場の拡大に伴い、既存の駐車場敷地内へ移転
その他	複合施設整備	コンビニや観光案内所、コミュニティスペースなどに活用できる複合施設を設置
	工事ヤード確保	工事に伴う工事ヤードや退避スペースの確保（工事完了後は新たな駐車場として整備）



駅前広場の事例

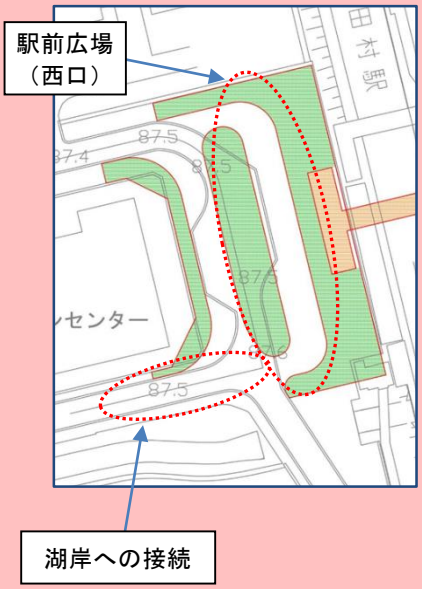
【ＪＲ彦根駅東口】

A－3　駅前広場（西口）整備事業

エリア	学術・新産業集積エリア
優先順位	短期
事業概要	田村駅舎の改築とあわせて駅西側の駅前広場を整備します。周辺施設の整備においては、駅と周辺施設を複合的なエリアとしてとらえ、人が集まる交流拠点として機能することを前提に、利便性の高い環境整備を目指します。

・主な整備の内容

	主な整備	
駅前広場（西口）	ロータリー	拡幅、街灯整備、一時駐車場所の確保、タクシー・バスの乗降場所確保、防犯カメラ
	環境空間	緑地帯（芝生等）の設置、オープンスペースの確保
	利便設備	シェルターの設置
	ランドマーク	駅のシンボル設置
	その他	子どもが遊べる空間
その他	湖岸への接続	駅前広場から琵琶湖までの回遊性を高めるための西側への歩行者動線確保



駅前広場の事例

【ＪＲ長浜駅西口】

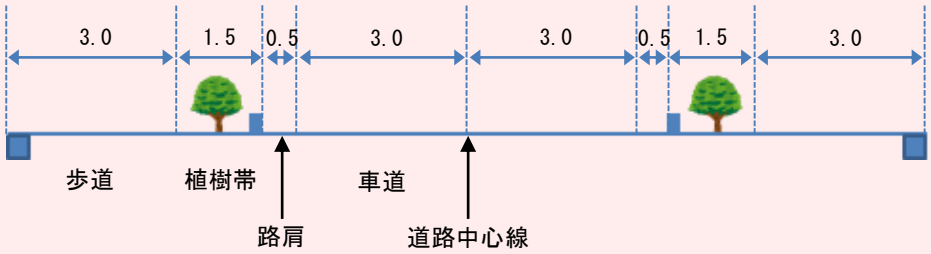
シェルターの事例

【ＪＲ大分駅（大分県）】

Ａ－４　都市計画道路整備事業

エリア	生活利便機能誘導エリア
優先順位	短期
事業概要	田村駅東側の駅前広場に通じるアクセス道路を、都市計画道路（（仮）田村駅東口線）として再整備し、歩行者・自転車・自動車にとって容易に駅に接続できる環境とします。具体的には、都市計画決定を予定している道路のうち、田村駅東の駅前広場から卸売市場進入路前までの区間の市道（田村南北９号線、１０号線の一部）について、車道・歩道の整備を始め、安全性に配慮した街路灯設置、バリアフリー化などの整備を行います。

○道路の断面構成
　道路幅員 16mとし、車道幅員 6m（２車線）、両側に歩道（幅員 3.0m）等を整備します。



（仮）田村駅東口線

総延長　約 850m
幅員　16.0m
車線　２車線
両側歩道

都市計画道路の事例

３・３・６　豊公園長浜駅線

B－1　駅西オープンスペース整備事業

エリア	学術・新産業集積エリア
優先順位	中期
事業概要	田村駅から琵琶湖までの歩行者動線の確保を目指して、新たなオープンスペースを整備します。 ・歩行者回遊ルートの確保 ・市道（田村東西２号線）の見直し（歩行者専用道路の導入・街路灯の増設等） ・北川沿川の水辺空間を生かした良好な沿道景観の形成 ・田村辻町公園（都市公園）を活用した賑わいの場の創出

歩行者専用道路（米原市）

なぎさ公園の賑わい（大津市）

B－2　湖岸緑地整備事業

エリア	学術・新産業集積エリア
優先順位	中期
事業概要	琵琶湖沿岸の広域公園である湖岸緑地に憩いと安らぎの空間創出のための公園整備を進めます。 ・田村辻町公園からの歩行者回遊ルートの確保 ・湖岸緑地（都市公園）を活用した賑わいの場の創出（Park-PFI の導入等） ・四阿やパーゴラ、ベンチなどの休養施設の増設 ・琵琶湖岸の良好な景観の維持向上

富岩運河環水公園（富山市）

湖岸緑地（長浜市）

B－3　道路修景整備事業

エリア	既存集落エリア
優先順位	中期
事業概要	田村駅から田村山までの歩行者動線と歩行者安全性の確保を目指して、既存道路の改良を行います。 ・路側帯の設置、路肩のカラー舗装などによる歩行者空間の確保 ・市道（加田多田幸寺線、田村南北１号線、加田田村線）の拡幅や街路灯（防犯灯）の増設などの検討 ・まち並みと調和した誰もが歩きやすい散歩道としての整備

路側帯設置、カラー舗装化（長浜市）

加田多田幸寺線（長浜市）

B－4　市街化区域の拡大

エリア	市街化周縁区域
優先順位	中期
事業概要	無秩序な市街地の形成を抑制しつつ、今後のまちづくりに必要となる都市機能（教育・医療・福祉・文化等）を適切に誘導するため、市街化区域の周縁部に計画的な市街化を進め、市街化区域の拡大を図ります。 ・まちづくりに必要となる都市機能とその位置の検討 ・誘導する都市機能にあわせた土地利用制限（用途地域等）の検討 ・誘導する都市機能にあわせた公共施設設置の検討 ・市街化区域への編入調整

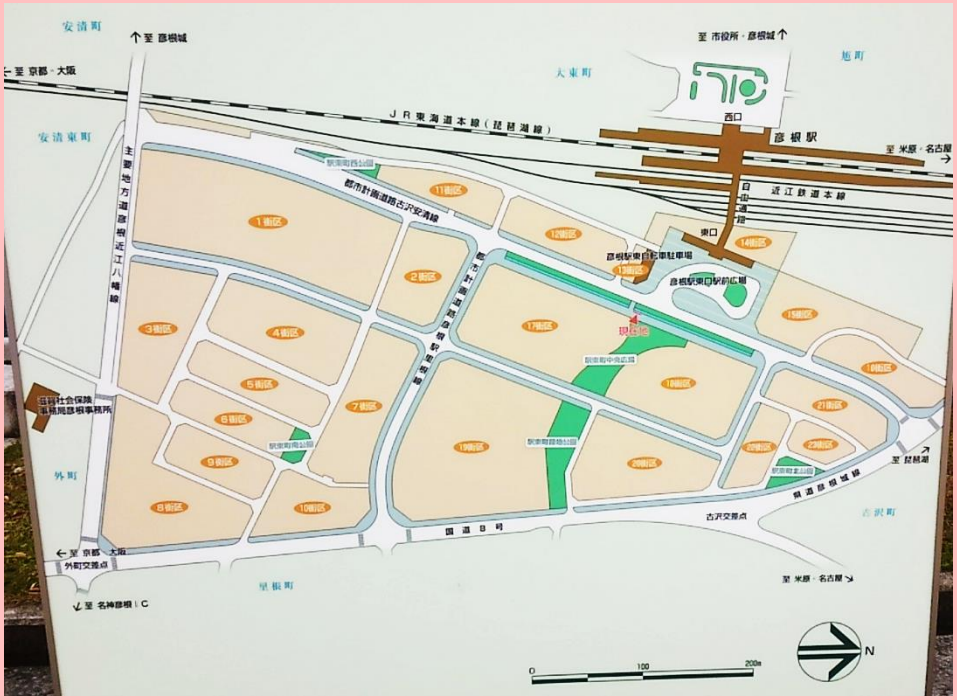
※市主体の事業には、市が直接、整備・推進する事業等のほか、市が県などに対して要望や事業の推進に向けた働きかけを積極的に行っていくものも記載しています。

■その他の取組

C－1　住宅地整備事業（土地区画整理事業等）	
エリア	居住誘導エリア
優先順位	短期
事業概要	田村駅舎の改築等とあわせて、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新しい住宅地を整備します。 ・地域住民と一体となった土地区画整理事業等の手法による、道路や公園などの生活基盤施設整備を含めた総合的な住宅地整備の推進

彦根駅東土地区画整理事業【市施行】
（彦根市）

南高田土地区画整理事業【組合施行】
（長浜市）



彦根駅東土地区画整理事業　換地計画図（彦根市）

C－2　民間開発の促進（商業施設・住宅）

エリア	生活利便機能誘導エリア・居住誘導エリア
優先順位	短期
事業概要	駅周辺における生活利便性向上のための商業施設の立地誘導や、街なか居住推進のための住宅地の開発促進を行います。 ・駅東側に新たに整備する都市計画道路の沿道における商業施設の立地誘導 ・土地区画整理事業等の手法による住宅地整備とあわせた、民間による住宅地開発の促進 ○望まれる商業施設 コンビニエンスストア、パン屋、カフェ、スーパーマーケット、本屋など

C－3　産・官・学連携によるエリアマネジメント

エリア	学術・新産業集積エリア
優先順位	短期
事業概要	駅西側に既に立地している長浜バイオ大学、長浜サイエンスパーク、長浜ドームや商業施設の連携により、集客・交流人口の拡大や地域活性化に向けた活動を促進します。 ・産・官・学連携による駅西側のエリアマネジメント組織作り ・大学・企業と連携した賑わい創出事業や地域活性化活動の促進

一般開放されている学生食堂
（立命館大学大阪いばらきキャンパス）

長浜学びの実験室
（長浜バイオ大学）

D－1　卸売市場と連携した魅力づくり

エリア	生活利便機能誘導エリア
優先順位	中期
事業概要	駅東側に既に立地している長浜地方卸売市場との連携により、生活利便性の向上や地域活性化に向けた活動を促進します。 ・食のイベント、市場開放、市場の食材を扱った飲食店など卸売市場との地域住民の交流を深める機会の増進や、消費者を対象とした講習会、料理教室などの取組の促進

市場の食堂
（彦根総合地方卸売市場）

きゃんせ土曜市
（長浜地方卸売市場）

D－2　湖岸沿道サービスの立地促進

エリア	学術・新産業集積エリア
優先順位	中期
事業概要	湖岸道路（大津能登川長浜線）沿道の商業施設等の立地誘導を図ります。 また、安全・安心な道路として湖岸道路の改良を促進します。 ・湖岸道路の沿道における商業・サービス施設の立地誘導 ・自転車・歩行者が安心安全に通行できるよう街路灯の増設などの整備促進

※その他の取組は、民間等が主体の事業や民間と市が協働で行っていく取組が主となっており、市が民間に対して行う事業促進に向けた誘導や働きかけといったことも踏まえた記載を行っています。

第４章　整備推進に当たって

１．計画実現に向けた推進体制

整備計画の策定に当たっては、地元田村町をはじめ、当区域に立地する大学等の各機関、まちづくりに関する協議会等から「田村駅周辺整備基本構想推進会議」に参加いただき、様々な意見を伺いながら具体的な整備内容や整備手法、スケジュール等を協議・検討してきました。

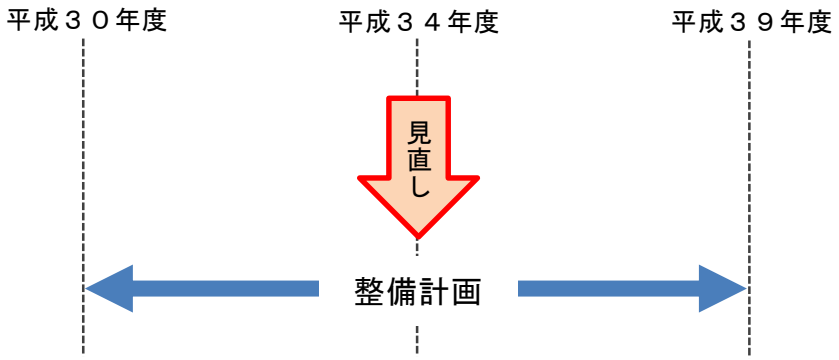
この整備計画に基づく個別の整備については、駅舎改築や駅前広場の整備、都市の骨格を形成する道路整備といった公共が担うものをはじめ、住宅整備や商業系の日常生活利便施設の整備・導入といった民間事業者が担うもの、また、住みよさを高めるためのまちづくりといった地域に暮らす人々が担うもの、あるいは、複数の主体が連携・協働することによってより効果が高まるものなど様々な主体が考えられます。

このため、整備計画策定後についても、各事業・取組等の進捗管理を行う必要があり、「田村駅周辺整備基本構想推進会議」においてこれを行うことで、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基本構想の実現に向けた具体的な各事業・取組等の推進を図ることとします。

２．長期的な整備推進

整備計画における整備事業等は中短期（おおむね１０年後）の将来予測を行ったうえで、その間に実現すべき事業等を定めています。特に優先すべき事業等については、短期（おおむね５年以内）で整備することを目的として、その具体を定めています。

しかしながら、今後の社会情勢や経済情勢の変化も踏まえて、弾力的な事業実施を行っていくためには、定期的な見直しが必要となります。このため、目標年次である平成３９年（2027 年）度への到達までに中間の平成３４年（2022 年）度に見直しを行うこととし、この中で、予定していた事業等の大幅な変更や予定していなかった事業等の追加など（簡易な変更等は除く）の必要な部分の見直しを行い、整備計画の改定を行っていくこととします。



３．事業の実施手法

田村駅を中心とするまちづくり事業等における主な実施手法として、事業主体、都市計画、支援となる主な補助事業メニュー等について、次のとおり整理します。

事業の実施に当たっては、これら補助事業の活用等による財源確保を目指すとともに、必要に応じて関係機関などとの協議や調整を行います。

なお、補助事業メニューについては、多様であり、国の施策によって新規に増設されるものもあるため、今後、個別事業ごとに国や県と調整を行っていくこととします。

事業・取組	事業主体	都市計画	備考	主な補助事業メニュー
田村駅舎改築事業（駅舎）	市、ＪＲ	―	ＪＲとの協定が必要	・滋賀県鉄軌道関連施設整備費補助
田村駅舎改築事業（自由通路）	市	○		・都市再生整備計画事業 ・道路事業 ・滋賀県鉄軌道関連施設整備費補助
駅前広場（東口）整備事業	市	○	街路付帯	・道路事業 ・都市再生整備計画事業
駅前広場（西口）整備事業	市	○	都市計画施設	・道路事業 ・都市再生整備計画事業
駐車場整備事業	市	―	既存駐車場の改修含む	・都市再生整備計画事業
駐輪場整備事業	市	―		・都市再生整備計画事業 ・駅周辺自転車駐車場整備事業
都市計画道路整備事業	市	○	一部整備	・道路事業 ・都市再生整備計画事業
駅西オープンスペース整備事業	市	△		・都市再生整備計画事業
湖岸緑地整備事業	県	―		・都市公園等事業
道路修景整備事業	市	―		・都市再生整備計画事業
住宅地整備事業 （土地区画整理事業等）	事業者、地権者、市	△		・公共団体等区画整理補助事業 ・長浜市土地区画整理事業補助

※上表における都市計画について、「○」は都市計画決定（変更）が望ましいもの、「△」は場合によっては都市計画決定（変更）が望ましいもの、「－」は都市計画決定（変更）の必要がないものとしている。

【参考】事業スケジュール

エリア	主な事業・取組	優先順位	個別概要記載頁	計画期間（年度） H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39
生活利便機能誘導エリア	A−1　田村駅舎改築事業	短期（5年）	P23,24	JR協議等		詳細設計	工事						
	A−2　駅前広場（東口）整備事業	短期（5年）	P25					詳細設計		工事			
	A−2　駐車場整備事業	短期（5年）	P25	用地交渉	設計・造成	社会実験	＜駅舎工事ヤード＞		舗装				
	A−2　駐輪場整備事業	短期（5年）	P25					設計等	工事				
	A−4　都市計画道路整備事業	短期（5年）	P27	詳細設計	用地交渉・諸調整		1期工事			2期工事			
	C−2　民間開発の促進（商業施設・住宅）	短期（5年）	P31	事業化に向けた調整・誘導									
	D−1　卸売市場と連携した魅力づくり	中期（10年）	P32	＜個別協議等＞					事業化に向けた調整			事業実施	
学術・新産業集積エリア	A−3　駅前広場（西口）整備事業	短期（5年）	P26					詳細設計			工事		
	C−3　産・官・学連携によるエリアマネジメント	短期（5年）	P31	事業化に向けた調整							事業実施		
	B−1　駅西オープンスペース整備事業	中期（10年）	P28						事業化に向けた調整		工事		
	B−2　湖岸緑地整備事業	中期（10年）	P28	＜要望・働きかけ等＞						事業化に向けた調整		事業実施	
	D−2　湖岸沿道サービスの促進	中期（10年）	P32								事業化に向けた調整・誘導		
居住誘導エリア	C−1　住宅地整備事業（土地区画整理事業等）	短期（5年）	P30	地元調整・技術支援		法定手続き		工事		精算等			
	C−2　民間開発の促進（住宅）	短期（5年）	P31	事業化に向けた調整・誘導									
既成集落エリア	B−3　道路修景整備事業	中期（10年）	P29						市道改修に向けた調整			事業実施	
市街化周縁区域	B−4　市街化区域の拡大	中期（10年）	P29								基礎調査	区域区分調整	

※事業スケジュールは、あくまで目安のものであり、関係機関や地権者などの合意形成や協議・調整の進捗状況により大きく変わることもあり得ます。