

長浜市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（案）に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページおよびご意見（原文ママ）		ご意見に対する市の考え方
1	-	今回、長浜市が策定されている、立地適正化計画に都市機能集積区域、居住集積区域とされているのはなぜか。国の指針では、都市機能誘導区域、居住誘導区域を定めているが、なぜ誘導ではなく集積にされているのか伺いたい。	誘導区域の「誘導」という言葉は、市民の方に強制的な移住を連想させる懸念があり、その誤解を少しでも緩和できるよう、居住誘導区域につきましては、居住集積区域、都市機能誘導区域は都市機能集積区域という名称に置き換えることとしております。
2	-	立地適正化計画で田村周辺の市街化調整区域における区域が、居住集積検討区域になっているのは、なぜか。立地適正化計画は、コンパクトシティが基本であり、拠点の駅周辺に都市機能誘導区域を多くの都市が設定している。 また平成30年5月「田村駅周辺整備基本計画」においても、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。としている。さらに「南長浜まちづくりビジョンfor2025」でも駅を中心とする内外交流ゾーンと述べている。現在の区域設定が居住集積検討区域であり発展性が見受けられない。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必要とする。そのためにも駅から約600m（徒歩圏内）を都市機能誘導するために区域を定めるべきではありませんか。	JR田村駅周辺は学術・文化の施設が集積された土地であり、この特色をさらに伸ばしていくことは重要であると考えます。ご意見を踏まえ、居住集積検討区域の一部を都市機能集積検討区域に見直しします。都市機能集積区域の拡大については、既存集落の立地状況を勘案し、原案のままとします。 なお、見直しにあたっての区域境界については、4-14項の【設定方針】に基づき道路等を基本として設定いたします。
3	-	長浜市都市計画マスタープラン（平成28年改定・平成30年10月部分的改定）による南長浜地域圏の土地利用方針の田村駅について、駅周辺の計画的な市街化にあわせて、駅舎（自由通路含む）の改築や駅前広場（東口・西口）の再整備を行います。また平成30年5月の「田村駅周辺整備基本計画」では、短期の事業として駅舎改築（自由通路含む）の推進と駅前広場の整備があげられ、基本計画に基づいて事業を進められてきています。 しかし、今回の、長浜市都市計画マスタープランには「駅施設の改築を視野にいった検討を行います。」と明記されています。また「南長浜まちづくりビジョンfor2025」においても、田村駅周辺の内外交流ゾーンは既存施設を促進する拠点整備を推進するためにも、田村駅の整備が不可欠と考えるが、方針内容が後退しているのはなぜですか。	予定していた駅舎改築については、コロナ禍以降における田村駅の利用者数の減少等の理由から着手できる状況にはないため、駅周辺の整備事業を先行している状況です。こうした状況と、ご意見を踏まえ、3-10項および3-11項を下記の通り修正します。 【3-10項】 JR田村駅周辺の利便性や快適性を向上させるため、駅施設の改築も含めた駅周辺の計画的な市街地形成に向け、継続的な取組みを進めます。 【3-11項】 駅施設の改築も含めた駅周辺整備の促進
4	全体	①全国ではすでに早くから立地適正計画を樹立。滋賀県下においても平成29年にすでに計画を樹立し令和3年には、変更対応しているのに、本市は、今の対応です遅れた理由・原因を教えてください。 また、早期に計画された他の市は、すでに変更対応されていますが、これを見て同じことを方針としても、市の誘導成果がでるのかご指導をお示しいただけませんか	過去においては、集約型多核都市構造として各地域の拠点を生かしたまちづくりを進めていくとしている本市の方針に立地適正化計画はそぐわないとの考えで策定は見送ってまいりましたが、令和5年度より制度が拡充され、また、国の補助制度を活用するためには立地適正化計画の必要性が増してきたことから、今回の計画策定に至りました。 立地適正化計画は長い期間をかけて緩やかに誘導を進めていく計画であり、市の特性を踏まえながら策定しております。本市におきましても今後の情勢の変化に応じた変更は必要となってくるものと考えております。
5	全体	②この計画を達成するための財源や将来財政計画との整合はどうするのですか 立地計画書案を作成された時点で、これまでの開発指導での問題点や市民からの農振除外・農地転用の相談などをどう本書に活かされたのか、さらに開発業者等の協会となぜ事前に相談しないのかお教えてください。	財源は当然のことながら有限のものでありますので、事業の実施にあたっては財政状況を踏まえた優先順位が発生します。そのため、計画内に事業の記載があったとしてもすべての事業を実施できるものではありません。 立地適正化計画の策定にあたって、法に基づく誘導区域設定は開発指導や農振除外等とは観点異なるものとなります。また、誘導区域の設定にあたっては土地の権利や利害関係に配慮し、パブリックコメント実施まで非公開として取り扱ったところがございます。
6	全体	③図面が見にくいためそれぞれの区域がどうして設定されているのか、どうして区域の中に空洞があるのかしっかりと意見すら述べられない。大きな委託費払っているのにもう少し将来的にも活用できるようわかりやすくしていただきたい。自分たちが理解できるのではなく誰が見てもわかりやすくなるのが図面、マップの精度があがっているのにそのロードする都市計画がこれでは惜けない。	ご意見を踏まえ、立地適正化計画が市民の皆様により容易に伝わるよう、公開型地理情報システム「ながはまっぷ」への掲載や窓口に見やすい地図を配備する等の対応を行います。 なお、区域の中に空洞が存在する理由は、用途地域における工業地域、工業専用地域を除外しているためです。
7	全体	④同じ都市計画区域に立地している米原市や彦根市の土地利用を現場確認されていますか 未来を見据えて戦略的に誘導されている現状を把握し本書を作成すべきではありませんかそうした調査したなら記載すべきではありませんか	都市計画マスタープランの改定や立地適正化計画の策定にあたっては、彦根市や米原市で策定されている計画を事前に確認させていただいております。また、彦根市や米原市で市街化区域に編入される土地などは現地も確認しております。 ご指摘の通り、未来に向けた戦略的な土地利用を検討していくことは重要であり、そのためには市域をまたいだ広域連携が必要となってくることもありえると考えております。
8	全体	⑤アンケート調査の中身を全て参考資料として添付すべきではありませんか	ご意見を踏まえ、アンケート調査結果を計画別冊「資料編」に掲載することといたします。 なお、資料編については、本計画とともに市ホームページに掲載することとします。
9	P1-11	1生活環境に関する課題（1）中心市街地の活力維持・向上 「中心市街地に市民全体の暮らしや発展を支える役割が期待されており、居住者の増加に加え商業観光機能の強化等を通して、中心市街地の活力を維持・向上させる必要があります」と記載されていますが人が居住できる政策を充実させ子育て環境や子どもを産み育てる環境をどう整えるのかまずそのことを記載しないで維持向上でできるのでしょうか	ご指摘の通り、人が居住できる政策や子どもを育てる環境を充実させることが「中心市街地の活力を維持・向上させる」上で重要と考えます。P1-11は現状の課題を整理したものであるため、解決策の記載はございませんが、ご指摘の「人が居住できる政策」について、本計画では居住集積区域、居住集積検討区域を設けております。今後、これらの区域設定を活用することで人が居住できる政策を検討してまいります。
10	P1-13	産業振興・土地利用に関する課題（1）雇用と居住空間の創出による転出の抑制 「本市では、これまでに整備された工業用地に空きがない一方で、設備投資に伴う企業の工業用地の需要の高まりから、産業用地確保に向けて、広大な市域の活用や都市基盤の機能強化などが求められています。人口減少に歯止めをかけ、地域経済の成長に繋げるためには、市内企業の事業拡大や成長分野への進出といった、市内企業の成長を後押しすることに加え、新たな企業の立地による産業の多角化を図り、雇用の拡大や定住人口の増加を実現し、地域経済の好循環を生み出すことが必要になってきます。このため、JR 田村駅周辺や（仮称）神田スマートインターチェンジ、小谷城スマートインターチェンジならびに既存工業団地の周辺などにおいて、それぞれの地域のポテンシャルをいかしつつ、居住と雇用の場を創出していくことが必要です」と記載されていますが、なぜ担当課が努力しているのに、多くの未活用公共用地の活用を経営的にも優先して活用を図ることを一番に記載しないのですか、そのことの記載をお願いしたいと考えますがいかかでしょうか	ご指摘の通り、未利用の公共用地は積極的に土地利用を図っていくべきでありますので、ご意見を踏まえ、下記の通り修正いたします。 このため、未利用の公共用地やJR 田村駅周辺、（仮称）神田スマートインターチェンジ、小谷城スマートインターチェンジならびに既存工業団地の周辺などにおいて、それぞれの地域のポテンシャルをいかしつつ、居住と雇用の場を創出していくことが必要です。

長浜市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（案）に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページおよびご意見（原文ママ）		ご意見に対する市の考え方
11	P1-15	(1) 雇用と居住空間の創出による転出の抑制 「本市では、近年、県外・県内ともに転出超過となっており、県内では特に彦根市・近江八幡市、東近江市などの湖東地域への流出が多い状況です。 また、雇用の場である事業所数ならびに、それに伴う従業者数は減少傾向にありましたが、令和4年には従業者数は16,000人を超え、増加傾向に転じています（次頁図参照）。また、本では、これまでに整備された工業用地に空きがない一方で、設備投資に伴う企業の工業用地の需要の高まりから、産業用地確保に向けて、広大な市域の活用や都市基盤の機能強化などが求められています。 人口減少に歯止めをかけ、地域経済の成長に繋げるためには、市内企業の事業拡大や成長分野への進出といった、市内企業の成長を後押しすることに加え、新たな企業の立地による産業の多角化を図り、雇用の拡大や定住人口の増加を実現し、地域経済の好循環を生み出すことが必要になってきます。このため、JR 田村駅周辺や（仮称）神田スマートインターチェンジ、小谷城スマートインターチェンジならびに既存工業団地の周辺などにおいて、それぞれの地域のポテンシャルをいかしつつ、居住と雇用の場を創出していくことが必要です。」 と記載してありますが、滋賀県が令和4年の基礎調査から開始され、令和 7年に都市計画の定期見直し（彦根市長浜都市計画の第7回定期見直し）に対し長浜インター付近の開発促進のため要望書を連携して提出しているが実現せず、さらに民間用地として、神前企業用地、旧相模企業用地跡地、東上坂工業団地付近用地、西上坂用地、三田用地、兼穀用地、河毛用地、市公共用地として、旧高月中部地、旧千田農場跡地、旧余呉小用地、旧鏡岡中部地、県公共用地として、旧北高用地、旧図書館跡地、刈見用地、調理師大用地などがあります。未だこうした土地の活用方針や誘致に努力、汗をかいている報告など一度も委員会での報告も聞いたことが無いのにどうして、産業用地確保に向けて、広大な市域の活用や都市基盤の機能強化などが求められていると記載できるのか、開発誘導や早い適切な開発指導もしていない状況でこのような小谷スマートインター設置時様々な問題を指摘したにもかかわらず実現ができなかったのに、このような表現をされていますが、本当に実現するのでしょうかご説明を詳細にわかりやすく記載いただけないでしょうか。	P1-15は現状の課題を整理したものであるため、実現策の記載はございません。また、都市計画マスタープランは全体的な方針を示すものであり、個々の産業誘致等の手法やその詳細については個別の計画等で記載するものと考えます。 産業用地の確保に向けては、土地利用の規制が大きな焦点となります。都市計画部門においては、本計画に土地利用方針を位置付けることが土地利用の規制解除等を検討する上で一助になるものと考えております。
12	P1-16	転入転出の状況図で大事なものは、この添付の理由は、産業振興・土地利用に関する課題で、その内容として、雇用と居住空間の創出による転出の抑制を記述されており、結論として、「このため、JR 田村駅周辺や（仮称）神田スマートインターチェンジ、小谷城スマートインターチェンジならびに既存工業団地の周辺などにおいて、それぞれの地域のポテンシャルをいかしつつ、居住と雇用の場を創出していくことが必要」としていますが、それなら転入転出先の国籍や年齢などもっと詳しく調査図に示していただきたい。（外国人労働者の移動や福祉医療機関への移動もあるため）	ご意見を踏まえ、年齢別の転入転出状況について計画別冊「資料編」に掲載いたします。 なお、資料編については、本計画とともに市ホームページに掲載することとします。
13	P1-17	(2) 適切な土地利用の誘導による計画的な市街化の形成 「本市においては、南部の中心市街地から その外縁部に向かって人口集積が進んでおり、郊外部でも、主要道路沿道等で市街化の進む場所が見られるようになってきました。南長浜地域では、「南長浜まちづくりビジョン for 2050」を策定し、本市の南の玄関口にふさわしい都市拠点として計画的な市街化の形成を目指しています。今後、重要な産業の集積と雇用の確保を図るため、工業用地の拡充を促すとともに、無秩序な開発が行われることがないよう、明確な土地利用方針を示すとともに、地域の実情に即した良好な居住環境を形成し、生活に必要な都市機能の集積を効果的に誘導する必要があります。」 と記載しているが、「長浜市では、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」を平成28年10月に策定。この構想実現に向けた具体的な整備の内容、手法等を、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」や、駅利用者ワークショップでの検討を踏まえて、「田村駅周辺整備基本計画」を策定しました。」がいまだに周辺の将来構想も考えずに整備した駅前広場の整備しか実現していないのにまた、このように市民に希望だけでもせ田村・寺田の周辺環境改善も指導せず本当にこれぞ人口ダムがでると市民に示されたのに、現状、隣接市に大型住宅地の整備や量販店等設置され、人口移動・買い物移動も止まらない状況あり確実にまちづくりを遂行したと言えるのでしょうかその展開を正しく記載いただき本計画の必要性について強く記載いただきたいと思います。	ご指摘のうち、JR田村駅の改築につきましては、コロナ禍以降における田村駅の利用者数の減少等の理由から着手できる状況にはないため、駅周辺の整備事業を先行している状況です。このような取組に加え、「南長浜まちづくりビジョン for 2050」に係る事業の展開により、当該地域の関係人口増加に取り組んでまいります。なお、田村駅周辺の計画的な市街化に係る記載は3-7項から3-11項に記載しております。
14	P1-17	4 自然環境・歴史文化に関する課題 (1) 自然・農業環境の保全 「本市は、市域の過半を森林と農地が占めており、これに琵琶湖を含めると市域の3分の2となる自然環境に恵まれた都市です。次頁に示す平成12年度からの農地面積の推移をみると、令和4年度の本市の田の面積は平成12年度比-0.2%、畑は-11%であり、県内他市と比べると、農地の減少は少ない状況です。美しい自然景観や営農環境の保全に配慮しつつ、新たな産業用地の開発や農地転用と環境負荷の低減に寄与する自然・農業環境の保全や活用を図る必要があります。」 と記載していますが、新たな産業用地の開発や農地転用と環境負荷の低減に寄与する自然・農業環境の保全や活用を図る必要があります。どうして、農業の環境保全や活用を同じ土壌で融合できるのか記載していただきたいと思います。	ご指摘の通り項目（(1)自然・農業環境の保全）の趣旨にあわない文章となっておりますので、ご意見を踏まえ、下記のとおり修正いたします。 今後、本市の持続的な発展のために新たな産業用地の開発等を行う際には、周辺の自然・農業環境の保全を図る必要があります。
15	P1-19	5持続可能な都市づくりに関する課題 (1) 人口減少社会への対応 「本市においては平成17年をピークに人口減少が始まっており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると令和27年（2045年）までに8.8万人まで減少すると予想されています。出生数は、平成25年度から令和5年度の10年で約4割減少し、虎姫地域より北側で減少が顕著です。人口減少は、労働力人口・消費人口の減少等により地域経済の停滞を生じさせる可能性があり、将来には、生活の基盤となる地域コミュニティの維持も困難な状況になることも考えられます。このため、人口減少を食い止めるための施策を講じるとともに、人口減少社会に対応した都市整備を図っていく必要があります。」 と記載があり、これまで、小谷スマートインターの利用促進に各種計画改定に対しさんざん提案したにもかかわらず、新たな農業展開をしたと市が回答 こんどは一転、田村周辺整備計画や特定用途制限の一部解除などとしても人口減少に対応する致死整備ができなくなつたことを自ら課題と記載し、これをどう努力したのか説明し、この解消にどう汗をかくて今回計画でどう解消できるのか手続き等も含め記載いただきたいと思います。	P1-19は現状の課題を整理した項目であるため、実現策の記載はございません。また、都市計画マスタープランは全体的な方針を示すものであり、個々の手続きやその詳細については個別の計画等で記載するものと考えます。 今回の計画改定においては産業立地の促進に係る記載を各所に記載しております。都市計画マスタープランにおいて全体的な方針を示すことで、今後、個別の計画を検討する際の一助になるものと考えております。
16	P1-19	「人口の推移表」添付の長浜市人口ビジョンは、令和元年のものであり、すでに長浜市の人口ビジョンは、令和7年3月に改訂されています。古い資料を基に説明はやめていただきたいし、この表の基本数値もとは、国勢調査ではありませんが、本当に市民のために職員が自ら資料を委託者に頼らず確認していますか	ご指摘の図につきまして、グラフの数値は最新のもの（令和7年3月）となっているものの、グラフの横軸の表記範囲が長浜市人口ビジョンと一致しておりませんでした。 ご指摘の通り修正いたします。ご指摘いただきありがとうございます。
17	-	■都市づくりの課題解決として以下の内容を検討いただけないか提案します。 ①サービス提供基地としての機能強化 中心市街地周辺を「拠点」として位置づけ、多様な都市機能が集積する市域全体への「サービス提供基地」としての機能強化を推進し、市内で一定の生活サービスが受けられる都市機能を維持すること ②ネットワークの確保 地域内から拠点へのアクセス手段となる「ネットワーク」の充実を図ることで、多様な市民等が暮らしやすい環境を維持し充実を図ること ③都市計画コストの適正化 市街地の低密度下を抑制することで、都市経営の効率化を図る一方で、市街地以外の地域等に配分可能な経営資源を確保し、市全体としての持続性に維持向上を推進すること ④自家用車に頼りすぎない生活の「受け皿」の整備 市街地内を回遊できる公共交通ネットワークの形成や、市街地内の空き家・空き地の有効活用（市街地の新陳代謝）の促進などを通じて、自家用車に頼りすぎないライフスタイルの「受け皿」となる居住環境を確保することなど具体的な解決方法を記載する必要はありませんか	立地適正化計画は中心となる地域を集積区域として指定し、当該区域の人口密度を維持しつつ公共交通ネットワークの維持・充実を図っていくことでウォーカブルな街を形成していくものです。また、都市機能等を集積することにより行政コストの低下が期待できるとされており、そのため、いただいた4つの視点はいずれも本市で策定します立地適正化計画の考え方に合致するものであり、今後の都市づくりにおいて重要な視点であると考えます。 今後、立地適正化計画の評価と見直しを行う際には、いただいた4つの視点を念頭に検討を進めてまいりたいと考えます。
18	P1-30	(3) 官民連携による都市づくり 「地方分権の推進、人口の減少・少子高齢化の進行、市民ニーズの多様化・高度化により、市の事務事業は増加する一方、「普通交付税の合併特例措置の終了」、「公共施設等の大量更新の到来」などにより、本市を取り巻く環境はこれまで以上に厳しいものとなっています。こうした厳しい環境の中、公共サービスの質を確保し、市民満足度の維持・向上を図りつつ、将来にわたって持続可能な地域づくりを進めていくためには、多様な主体が効果的かつ効率的に公共サービスを提供できる仕組みを整えていく事が必要です。そのため、本市における高い民力と民間の持つ高い効率性などの強みを公共サービスに導入する手段として、官民パートナーシップ（Public Private Partnership / PPP）」の更なる活用を進めていく必要があります。」との記載がありますが 厳しい財政事情の中にあつてどうシビックプライドを政策に活かすと記載されております。そのとおりですが、それなら、官民連携まちづくりのプラットフォームとしての道路・河川の特別や、都市利便増進協定、都市再生（整備）歩行者経路協定、民間まちづくりに対する補助制度の創設など一切政策に反映されていません。コンセンサスに委託し業績評価だけを並べ何一つ実績で表せていない これでは、本計画への投資も活かせないと思いますけどどうでしょうか	ご提案いただいた制度のうち、都市利便増進協定では長浜駅前のペDESTリアンデッキ、駅自由道路等について協定を締結し日常管理等を行っているなど必要に応じて制度を活用して官民連携に取り組んでいます。今後、事業の実施にあたっては、このような制度を活用し官民連携を進めてまいります。 また、計画が営業だけで終わりとならないよう、また市民のニーズに答える公共サービスを提供できるよう、職員の意識・資質向上に努めてまいります。

長浜市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（案）に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページおよびご意見（原文ママ）		ご意見に対する市の考え方
19	P2-4	目標③ 健全な開発と適切な土地利用による都市活力の向上【重点的な取組】 「JR田村駅周辺においては、「南長浜まちづくりビジョン for2050」に基づき、長浜の南の玄関口として地域住民や市内企業と関係人口が交流し、また、新しいビジネスが創出される「内外交流ゾーン」としての拠点整備およびインフラ整備等を進めます。 また、「(仮称) 神田スマートインターチェンジ周辺においては、交通利便性を最大限活用したヒトとモノの交流を促す”SOC 活用ゾーン”および、雇用の創出や、地域経済の活性化が期待できる（(仮称) 長浜・米原工業団地をはじめとする「産業ゾーン」としての開発、整備を進めるとともに、必要な調査・分析を行い、南長浜地域における多様なまちづくりへの展開を図ります。 雇用の創出や、地域経済の活性化が期待できる（(仮称) 長浜・米原工業団地の開発を進めます）」との記載がありますが、人口減少にあって、店舗の閉店が進む一方ドラッグストアやホームセンター等の増加で、町の薬局、八百屋、お米屋、本屋、電気屋、工具屋さん等の数は減少しています。さらに、人口減少で、レストランなども閉店。どうして、民間にどのような投資誘導を図り、店舗を幹線道路沿いに相当規模の土地も無いのに市が積極的に誘導できるのですか。また、街の中を空洞化し拡散させるのですか、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」を平成28年10月に策定、この構想実現に向けた具体的な整備の内容、手法等を、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」や、駅利用者ワークショップでの検討を踏まえて、「田村駅周辺整備基本計画」を策定しました。」がいまだに実現していないのにまた、このように市民に希望だけもたせるのですか。さらに都市計画課として今後、何処のインフラ整備を進め開発誘導を進めるのかしっかりとその方向性を市民に示すべきではないでしょうか	「南長浜まちづくりビジョンfor2050」のビジョンにおいては、南ながはま共創パートナー企業を募集し、パートナー企業と共にまちづくりの推進を図ることとしており、このビジョンが実現できるように取り組んでおります。 また、ご指摘の通り、まちづくりの方向性を示すことは本計画において重要なことでありますので、2-16項等において新たに土地利用方針を示させていただきます。
20	P2-6	第2章 将来都市構造 1 基本的な考え方 「本市は下図に示すおおむね5つのエリアに分類できます。将来都市構造においても、これら各エリアの特色を考慮して方向性を示すものとします。 こうした地域特性を継承・強化していくことを前提とした長浜市ならではの都市構造を目指すものとします。このような考え方のもと、本市では各地域の拠点を中心に複数の生活圏が維持・形成され、それぞれの生活圏が交通によって連携する「集約型多核都市構造」を目指すことを基本とします。」と記載されていますが①5つのエリアをどう融合させて都市構造を向上させるのか具体的に記載いただけませんか	5つのエリアの都市整備の方針については2-11項から2-15項に商業観光地、沿道・沿線商業地、工業地、住宅地、農地及び集落地、森林、水辺の7つの類型別に方針を記載しており、これらの整備方針に基づき各生活圏の形成を図ってまいります。また、2-17項から2-23項においては交通施設・道路の整備の方針について記載しており、集約型多核都市構造の要となる鉄道やコミュニティバスを始めとする公共交通や都市内幹線道路等の機能維持に努めるとしています。
21	P2-6	② 地域特性を継承・強化していくことを前提とした長浜市ならではの都市構造を目指すとしていますがこれまでの都市構造では、たちどかないので本計画を立てているのではありませんか継承が維持できるならどうしっかり強化するののか示す必要がありませんか	都市計画マスタープランにおいては、田園里山ゾーンや田園居住ゾーンに居住する人が可能な限り生活を維持できるように集約型多核都市構造を目指すこととしておにに加え、今後の人口減少社会の中でも本市の都市構造を維持していけるように、新たに立地適正化計画を策定し、居住集積区域内への緩やかな誘導を図るものとしております。
22	P2-6	③ 本市の中でどう集約型都市構造を目指す可能性あるのか ④政策またはビジョンは ①公共交通の整備によって集約拠点へのアクセスを確保	集約型多核都市構造は合併前から続くまちづくりによって一定構築されているものと考えておりますが、⑦については都市拠点を中心とした土地利用の促進や規制、鉄道・コミュニティバスなどの公共交通による都市拠点間のアクセスの維持・強化によって実現していくものと考えております。⑦については地域特性や利用実態に応じて、コミュニティバスや乗合タクシーといった移動サービスを提供することで地域公共交通サービスの維持に努めます。
23	P2-6	④ 5つのエリアがどう生活圏とつながり「集約型多核都市構造」を構成するのか市民にはわかりませんもったと工業に」説明いただきたいし、人口が減少し、各店舗閉鎖の運営もできず、デマンドタクシーや移動販売が増加しているのに具体策を講じないで都市計画に合わない国の方針を記載しても街に明かりはささないと思います。さらに、すばらしい「北部構想」実現のために、北部に新たな拠点をつくと立派な構想をなぜ記載し、あらたまちづくり未来に向かって挑戦をしないのでしょうか理由を教えてください。	No.20の回答にあるように、集約型多核都市構造を目指すにあたっては、2-11項から2-15項に記載の都市整備の方針や、2-17項から2-23項に記載の交通施設・道路の整備の方針に基づきまちづくりを進めていくこととしております。 魅力あるまちづくりを進めていく上で、「働く場所」は重要な要素となります。そこで、本計画では土地利用の方針として、これまで以上に産業用地の確保に係る記載を追加いたしました。また、立地適正化計画において将来を見据えた拠点形成のための区域設定を行っております。 今後、本計画を基に、住みたい・住み続けたいまちとなるようまちづくりを検討してまいります。
24	P2-7	2 将来都市構造 「『都市軸』、『都市拠点』、『ゾーン』の3つの要素ごとに将来の方向性を示します」との記載がされていますがどう結合させ将来都市構造を向上させるのか示していただけませんか	「都市軸」は鉄道や道路などの線的な構成要素、「都市拠点」は生活の中心となる場所の点的な要素、「ゾーン」は土地利用の規制などの面的な要素のことを示しており、どこかだけを整備すればよいものではございませんので、ご意見を踏まえ、下記の通り修正いたします。 「都市軸」、「都市拠点」、「ゾーン」の3つの要素ごとに将来の方向性を示します。これらをバランスよく整備していくことで良好な都市構造の構築を図ります。
25	P2-8	「市街化区域辺縁部における工業機能の集積地では、事業拡大への対応や、都市基盤の機能強化を図りつつ、長浜インターチェンジ等の強みをいかし、地域経済の好循環に繋がる都市基盤の強化を支援します。草野川沿いの地域では周辺の良好な環境を活用した環境産業系の企業立地支援、びわインダストリアルパーク周辺やJR高月駅南部周辺では製造業系の企業立地支援をそれぞれ図ります。 さらに、小谷城スマートインターチェンジ、(仮称) 神田スマートインターチェンジや(仮称) 長浜・米原工業団地周辺は、新たな産業拠点として、本市の発展に資する適切な土地利用を検討します」とされていますが①②としてこれまで小谷城スマートインターチェンジに適切な土地利用でます。市の上位計画で将来を見据えた意見をい、各上位計画の整合と庁内の連携を訴えても当局の回答は、指摘事項については、本計画となんら関係ない」と異なった切り本割れ議会でも議論もなされなかったものをどうしてここにきて、本計画だけでなぜ神田スマートインターチェンジを含め検討が出来るのですかと説明を加えていただきたいと思いますが、さらに、今後、再編成される総合計画やすでに改定された国土利用計画、と本書がどのような整合を図って行くのか記述いただきたい。	小谷城スマートインターチェンジ、(仮称) 神田スマートインターチェンジや(仮称) 長浜・米原工業団地周辺について、新たな産業拠点を形成していくためには、ご指摘の通り、各計画との整合や庁内連携を重要と考えます。本計画だけで実現できるものではございませんので、各計画との整合や庁内連携に努めてまいります。 なお国土利用計画では、関連するところとして「スマートインターチェンジ等の新たな広域ネットワークの形成により、人やものの流れが変化していくことが予想され、地域の特性に応じた産業振興や観光振興につなげる取組を進める。」としております。また、今後改定予定の総合計画においても産業拠点形成に向け計画の整合を図ってまいります。
26	P2-8	産業機能創出拠点 「既存の工業機能集積地については都市基盤の機能強化や高度化を図り、更なる発展を 支援するとともに、新たな産業用地の開発により産業集積を促進することで、地域の経済基を確かなものとするための拠点づくりを進めます。また、市街化区域辺縁部における工業機能の集積地では、事業拡大への対応や、都市 基盤の機能強化を図りつつ、長浜インターチェンジ等の強みをいかし、地域経済の好循環に繋がる都市基盤の強化を支援します。草野川沿いの地域では周辺の良好な環境を活用した環境産業系の企業立地支援、びわインダストリアルパーク周辺やJR 高月駅南部周辺では製造業系の企業立地支援をそれぞれ図ります。 さらに、小谷城スマートインターチェンジ、(仮称) 神田スマートインターチェンジや(仮称) 長浜・米原工業団地周辺は、新たな産業拠点として、本市の発展に資する適切な 土地利用を検討します」との記載がされていますがこれだけおおくの産業集積地点をどのような手法で法手続きを行い、開発許可を得、土地利用につなげるのですか。これまで、国土利用計画や総合計画、産業ビジョンにも示してこず、さらに農業振興計画にも多くの産業集積から農業の発展につながる具体策も示さず、それぞれの所管が同じ方向を見て計画を立すことが大赤字と訴えても、企画担当は、「ご意見につきましては他の計画との整合性や庁内役所内における連携についてご指摘いただいているものが大半でございまして、庁内関係部署と考え方を整理しました結果、前回委員会でお示しいたしました改定案からの変更はごく、そのまま最終案として取りまとめさせていただきます。」と発言。これが挑戦と創造ですか本当に図に示す集積が何時までに立地できるのですか、保険として、メニューを増やしても、手法や適切な手法手続き、市独自の開発許可を構成しなければ各々にゾーンで綱引きが起こるだけではありませんか、これでは、これまでのおらが町を守るだけで、市全体人口維持等への効果があると云えるのでしょうか、その工程やロードマップを添付し説明を加えていただきたいと思いますが、	今回都市計画マスタープランに工業系利用の促進地域をお示しすることは、産業立地を具現化していくための一助となるものと考えております。また、都市計画マスタープランは全体的な方針を示すものであり、個々の手続きやその詳細については個別の計画等で記載するものと考えます。
27	P2-9	水辺ゾーン 「本市固有の美しい琵琶湖景観を形づくるシンボルとして、観光資源でもある竹生島を含む琵琶湖岸や県湖、姉川、高時川等の良好な水辺の維持・保全・活用に努めます。」との記載がありますが、20ha におよぐ早崎ビオトープを県とともにもどう保全し活用につなげるのかなぜ記載しないのですか さらに、西海井重要文化的景観「曾川の湖畔集落景観」夕日百歳の豊公園なども具体的に活用するのか記載すべきではなからと思いますがどうでしょうか	早崎ビオトープの整備につきましては早崎内湖再生事業の一環で実施しておりますので、ご意見を踏まえ、下記の通り修正いたします。 本市固有の美しい琵琶湖景観を形づくるシンボルとして、観光資源でもある竹生島を含む琵琶湖岸や余呉湖、姉川、高時川、再生を進めている早崎内湖等の良好な水辺の維持・保全・活用に努めます。 また、曾川の湖畔集落景観に係る方針は3-37項に、豊公園に係る方針は3-5項に記載しております。
28	P2-11	土地利用の方針 (1) 基本方針 「集約型多核都市構造の形成に向け、都市拠点を中心として、商業系、工業系、住居系の土地利用を促します。その際、市街化の動向、農地や森林などの自然との調和、良好な景観形成に配慮しつつ、地域の実情や特色に応じた規制、誘導を図ることを基本とします。 北陸自動車道のインターチェンジ等の節節点周辺や主要な幹線道路沿道では、自然環境や農業との調整を図ったうえで、広域交通の利便性をいかし産業の発展に資する機能集積を図ります。 田園や森林が広がる地域では、農地・森林などの自然的土地利用の保全を前提としつつ、既存の集落とそこでの生活を支える商業・工業系の土地利用を一定の制限の中で推し進めていくことで、集落、農地、森林の共存を図るものとします。」との記載がありますが①商業・工業系の土地利用を一定の制限の中で推し進めるとの記載がありますがどのような手法で推し進めるのかわかりやすく記載いただけませんか	土地利用の方針として記載しているものであり、具体的手法については、ケースごとに異なるものと考えておりますので、産業通りとします。 今回、都市計画マスタープランにおいて工業系利用の促進について方針を示すことは、産業立地を具現化していくための一助となるものと考えております。
29	P2-11	②人口減少下においても、暮らしや産業、健康、教育を支える都市機能を維持することを目指す。各世代がお互いに支え合いながら暮らし地域コミュニティの活性化、居住に関する方針として基本的なことが本市には記載が必要ではありませんか	ご指摘の通り、人口減少社会の中で都市機能を維持していくことを目的として立地適正化計画を策定しております。また、地域コミュニティの活力を高めることはこれからのまちづくりにおいても重要な要素であり、将来都市構造として2-7項、2-8項に記載しております。
30	P2-11	③高齢者が安心して暮らせる生活環境や若い世代が子どもを産み育てやすい環境など市民がそれぞれのライフスタイルに応じた暮らしを送れる居住環境を形成していくことを目指すことを記載する必要はありませんか	2-1項に記載してあります通り総合計画において「現代のライフスタイルに合った、人と人とのゆるやかな結びつきのおかげで、市民一人ひとりが長浜の未来を思い描き、長浜で暮らす幸せを実感しながら生きることができるよう」の実現を目指すとしており、これはご指摘いただいた点に合致するものと考えております。そのようなまの実現に向けて都市づくりの理念を示し、これに沿った都市づくりの目標と重点的な取り組みを2-2項から2-5項に記載しております。

長浜市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（案）に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページおよび意見（原文ママ）		ご意見に対する市の考え方
31	P2-11	④若い世代が高齢者を見守り、高齢者が子どもたちを見守り、地域で子育て世帯や移住者、外国人技能実習生を支えるなど、世代間の交流や市外から移り住んできた人との交流が活発になっていくことで、市民一人ひとりが安心して暮らせる環境を形成していくことを目指し、地域内、地域間、都市間の移動を支える公共交通ネットワークの維持・公共交通ネットワークを構築する方針を記載する必要はありませんか	ご意見を踏まえ、2-17項を下記の通り修正いたします。 また、都市拠点同士をつなぎ、集約型多核都市構造の要となる鉄道やコミュニティバスをはじめとする公共交通や都市内幹線道路等の機能維持に努めるものとします。なお、公共交通については、「長浜市地域公共交通計画」に基づき、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や利用しやすい地域公共交通環境の整備等を図ります。
32	P2-14	⑤農地および集落地都市ゾーン 「インターチェンジ周辺などの市街化区域外の農地では、周辺の住宅や農地等の環境に配慮しながら、地区計画等の制度を活用し産業振興を進めます。」との記載がありますが、本ノボ・小谷・インターチェンジ付近にどの範囲内に2haを超える土地があり、これまでの実績からどう地区計画を誘導するのかわかりやすく示していただけないでしょうか	当該文章は具体的な土地を指し示すものではありません。本市の地区計画制度にはインターチェンジ周辺に適用できる産業振興型を定めており、現時点では他の法令等による規制がある場合においても、将来における選択肢の一つとして記載しております。個別の土地利用の手法については地区計画に限らずそれぞれの土地の状況に最も適した手法を選択し、産業振興を進めていくものと考えます。
33	P2-14	田園居住ゾーン 「農地および集落地を無秩序な開発から守り、地域の実情に応じた適切な土地利用を誘導するため、特定用途制限地域を指定します。また、周辺に大きな影響を及ぼす開発については、事業者に対して良好な居住環境を守るための方策を講じるよう、指導に努めます。」との記載がされていますが、「周辺に大きな影響を及ぼす開発については、事業者に対して良好な居住環境を守るための方策を講じるよう、指導に努めます」との記載がありますがこれまでも本計画に、開発指導でどのように騒音・振動対策を環境保全課と連携して、今回の計画においてもまちづくりとして講じてきたのか参考資料の中でも実績を示していただきたいと思っています。	開発指導につきましては、「長浜市開発事業に関する指導要綱」に基づく長浜市開発事業事前審査会において、環境保全課をはじめとした関係各課と調整を図り、必要に応じ要件を付すなど、適正な指導に努めているところです。 また、都市計画法第33条に基づく「長浜市開発行為に関する技術基準」において、工場等の騒音・振動等による環境の悪化をもたらす恐れがある施設の建設等を目的とする1ha以上の開発を行う場合は、緩衝帯の設置を義務付けているところです。 具体的な指導実績につきましては都市計画マスタープランとは性質が異なるものであると考えますので原案通りとします。
34	P2-15	⑦水辺水辺ゾーン ・市のみなず滋賀県全体における重要な自然環境資源である琵琶湖や余呉湖、姉川、草野川、高時川、余呉川、ため池や沼、中小河川等の水辺については、森林の保全や整備、公共下水道の整備等による水質環境の向上等に努めるとともに、市民や市外からの来訪者への自然環境学習の場として活用を進めます。 ・滋賀県の河川整備計画による治水水の災害防止の取り組みを進めます。 ・数多くの生態系を育む琵琶湖は水産資源の宝庫でもあるため、湖辺や水辺における水質保全や環境保全、内湖再生等の取組を促進し、生物多様性の維持を図ります との記載がありますが、ため池や沼はとこを指すのか、大切な山門水源の維持や、内湖再生ではなく早崎ビオトープもしっかり記載し、大切な自然環境を市民に知っていただき、守っていただきたいと思っています。	早崎ビオトープの整備につきましては早崎内湖再生事業の一環で実施しておりますので、ご意見を踏まえ、下記の通り修正いたします。 ・数多くの生態系を育む琵琶湖は水産資源の宝庫でもあるため、湖辺や水辺における水質保全や環境保全、早崎内湖再生等の取組を促進し、生物多様性の維持を図ります ため池や沼、山門水源については、ご意見を踏まえ、下記の通り修正いたします。 ・本市のみなず滋賀県全体における重要な自然環境資源である琵琶湖や余呉湖、姉川、草野川、高時川、余呉川、ため池や沼、山門水源の森や西池などのため池や沼、中小河川等の水辺については、森林の保全や整備、公共下水道の整備等による水質環境の向上等に努めるとともに、市民や市外からの来訪者への自然環境学習の場として活用を進めます。
35	P2-17	2交通施設・道路の整備の方針（1）基本方針 将来都市構造を踏まえ、産業の発展や交流人口の拡大に寄与する鉄道や広域幹線道路等の機能維持・強化を進めます。また、都市拠点同士をつなぎ、集約型多核都市構造の要となるバス交通をはじめとする公共交通や都市内幹線道路等の機能維持に努めるものとします。 交通施設の整備に当たっては、誰もが快適で使いやすい施設とするべく、周囲の景観との調和に配慮するとともに、ユニバーサル・デザインの採用に努めます。また、地震や大雨・大雪などの災害時においても、避難や緊急輸送等における安全を確保し得る施設の整備を進めます。 都市計画道路については、交通機能の向上や局所的または一時的な渋滞緩和等、将来にわたって継続して取り組まなければならない課題が多い一方で、限られた財源の中、効果的、効率的に整備することが求められています。そのため、「長浜市都市計画道路見直し方針」に基づいた選択と集中により、必要に応じて都市計画の変更を行い、整備を進めます。 市道については、「長浜市道づくり計画」に基づき整備を行うなど、道路空間の安全性を確保します。さらに、道路施設については、既存ストックを有効に活用する観点から、長寿命化に努めるものとします。 との記載がありますが、本当に、田村駅は、何度も広場整備を行い、肝心な橋上駅は何時までにか、駅輪場は再度建設ですが、さらに、どこに都市計画道路の見直しをしたのか、その実績や新たな市の政策による開発方針により整備を急がれることをなぜ記載しないのですか教えてください。	当該文章は交通施設・道路整備の基本方針を示したものであり、特定の施設について記載したものではありませんが、ご指摘いただいたJR田村駅の改築については、コロナ禍前後の情勢の変化を踏まえ、駅周辺の整備を先行して進めております。 また、都市計画道路については、2-17項にあるように「必要に応じて都市計画の変更を行い、」としておりますので、今後の施策等により見直しが発生するという趣旨の文章です。
36	P2-17	交通施設・道路の整備の方針（1）基本方針 「交通施設の整備に当たっては、誰もが快適で使いやすい施設とするべく、周囲の景観との調和に配慮するとともに、ユニバーサル・デザインの採用に努めます。また、地震や大雨・大雪などの災害時においても、避難や緊急輸送等における安全を確保し得る施設の整備を進めます。」との記載がされていますが、都市計画道路については、交通機能の向上や局所的または一時的な渋滞緩和等、将来にわたって継続して取り組まなければならない課題が多い一方で、限られた財源の中、効果的、効率的に整備することが求められています。そのため、「長浜市都市計画道路見直し方針」に基づいた選択と集中により、必要に応じて都市計画の変更を行い、整備を進めます。 市道については、「長浜市道づくり計画」に基づき整備を行うなど、道路空間の安全性を確保します。さらに、道路施設については、既存ストックを有効に活用する観点から、長寿命化に努めるものとします」との記載がありますが①人口減少の中で9つの駅を維持し乗降客数を維持できるのですかその方法を記載いただきたいと思います。	乗降者数の維持については、「長浜市地域公共交通計画」との連携が重要となりますので、ご意見を踏まえ、No.31への回答の通り「長浜市地域公共交通計画」に係る文章の修正を行います。
37	P2-17	② さらに乗降客数が増加しないのどうしてユニバーサル・デザインの採用をつづけられの下記載いただけないでしょうか	ユニバーサル・デザインとは、年齢や国籍の違い、障害の有無などにかかわらず、できる限り多くの人が利用しやすいように、初めから計画しておこうという考え方であり、トイレや案内表示など、様々なところで適用すべき考え方になります。乗降者数の多寡によらず、交通施設は経年劣化による改修等が発生しますので、そのような際にはユニバーサル・デザインの採用に努めてまいります。
38	P2-17	③ 「長浜市都市計画道路見直し方針」に基づいた選択と集中により、必要に応じて都市計画の変更を行い、整備を進めます。との記載がありますがその方法や選択、その方針の共有化を示していただけないでしょうか	都市計画道路見直しの考え方についても「長浜市都市計画道路見直し方針」に記載しております。また「長浜市都市計画道路見直し方針」は長浜市ホームページに掲載することで市民との共有を図っております。
39	P2-25	④ 河川 「滋賀県が策定した湖北圏域の河川整備計画に基づく河川整備を促進します。また、河川整備が進捗するまでの対策として、浸漬、竹林の伐採、護岸改修等の河川災害対策を進めます。この中で、土地改良河川大井川、堀川の浸水被害の軽減を図るための整備を進めるものとします。」との記載がありますがそのためには、長浜新川左支線と長浜新川本線の早期完成が望まれるとの記載が必要ではないでしょうか記載が無い理由を教えてください。	ご指摘いただいた長浜新川右支川、長浜新川本川の整備につきましては、2-25項にある湖北圏域河川整備計画に記載されている事業であり、本計画においても湖北圏域河川整備計画による河川整備を促進する旨を記載しております。
40	P3-3	都市計画公園の課題として ○市街地では、防災やレクリエーション、景観形成といった多面的な役割に応じた都市公園が求められていますとの記載がありますが、市はこれまで、金谷公園や黒壁ポケットパーク、大通寺公園、あけぼの公園の整備をされており、これらの公園は、多面的な役割を果たしていると思えますがまだ求められている役割があるのかその点を詳しく記載いただけないでしょうか	ご意見を踏まえ、下記の通り修正いたします。 ○都市公園としては、琵琶湖畔に豊公園があるほか、殿町公園、舟町公園等があります。 ○総合公園である豊公園は、防災やレクリエーション、景観形成といった多面的な役割が求められています。
41	P3-7	現況①土地利用 課題 ○学術・文化・産業機能の集積が進むJR 田村駅周辺は、計画的な市街化を図ることが必要です。との記載がありますが、滋賀県が令和4年の基礎調査から開始され、令和7年に都市計画の定期見直し（彦根長浜都市計画の第7回定期見直し）に対し、田村駅周辺整備計画を市民の示しながら実現せず、さらにこの立地計画でもその具体的な解決方法も市民に示さずこれで行くことが可能なのですか、さらに本計画でこうした都市計画の基本となる土地利用が可能となるのか手続的にフロー図など添付して市民にしっかりとその未来図をご説明いただけないでしょうか	本文書は土地利用の課題を記載しているものであり、解決策を記載しているものではありません。また、都市計画マスタープランは全体的な方針を示すものであり、個々の手続きやその詳細については個別の計画等で記載するものと考えます。 ご指摘の課題を解決していくためには、本計画で土地利用方針を示しつつ、地区計画等による具体的な建築計画を示すことができるように、検討・調整を進めていく必要があると考えております。
42	P3-8	現況 ②交通施設・道路 課題 ○JR 田村駅の東西を結ぶ自由通路を含む駅舎の改築およびバリアフリー化が望まれます。○乗降客数の増加に向けた取組を進め、北陸本線（米原～長浜）の増便を促進することが必要です。との記載がありますが人口減少が急速に進む中、北陸本線の増便、田村駅の構上化が課題だと記載するだけでこの立地計画だけで課題を克服するまでも自らの手でも対応せず責任の転嫁ばかりでなんのためにこの計画に費用を費やしているのか、本計画を持って挑戦する取組も実現されるのか強い責務があるならば民間関係業者も市の方針についていけるのか本計画からは、環境をおいけるだけで実現性が非常に低いではありませんかという取組利用客数3千人とするのかそのためには、市はどのような方針を持つのかさらに、土地利用を本計画で強い意志を示さないのか教えてください。	コロナ禍前と比較し、コロナ禍以降は田村駅の利用者数は減少している状況です。そこで本市においても立地適正化計画を策定し、JR田村駅周辺の市街化区域には居住集積区域と都市機能集積区域、周辺の市街化調整区域には居住集積区域と都市機能集積区域を設けるとともに、JR田村駅を最寄り駅とする（仮称）長浜・米原工業団地の整備により、利用者数の増加を図ってまいります。
43	P3-10	（2）交通施設・道路の整備方針①公共交通（鉄道およびバス等） ・JR 田村駅の利便性や快適性を向上させるため、駅周辺の計画的な市街地形成にあわせて駅施設の改築を視野に入れた検討を行います。 ・JR 田村駅の乗降客数の増加に向けた取組とダイヤの便便など利便性向上を促進します。 ・鉄道、コミュニティバス、乗合タクシーのネットワークを確保しつつ、持続可能な運行サービスを検討します。 との記載がありますが、滋賀県が令和4年の基礎調査から開始され、令和7年に都市計画の定期見直し（彦根長浜都市計画の第7回定期見直し）に対し、田村駅周辺整備計画を市民の示しながら実現せずさらにこの立地計画でもその具体的な解決方法も示さず「検討」これで行くことが可能なのですか、さらに、田村周辺の様々な環境整備も実施せず、湖北唯一の短大すら守る方針や政策も記載せずこの計画で本当にこの整備方針だけで良いのでしょうか疑問ですどうでしょうか。	ご指摘のJR田村駅に係る文章につきましては、No.3の回答の通り修正を行います。 本市の立地適正化計画において、田村駅周辺の市街化区域には居住集積区域と都市機能集積区域、周辺の市街化調整区域には居住集積区域と都市機能集積区域を設けることはJR田村駅周辺の土地利用を進めるための一助になると考えています。

長浜市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（案）に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページおよびご意見（原文ママ）		ご意見に対する市の考え方
44	-	②道路および駐車場 ・北陸自動車道・神田パーキングエリアにスマートインターチェンジを整備します。 ・（仮称）神田スマートインターチェンジへのアクセス道路を整備します。との記載がありますが具体的にどの道路整備が必要なのかさらに将来市の構想計画実現のためには、各排水処理施設の強化も必要なのではありませんかこの点を教えてください。	（仮称）神田スマートインターチェンジから国道8号までをつなぐ道路整備を指します。 市道市勢加田線（スマートインター下り～国道8号）及び市道小一条今村橋線（スマートインター上り：布勢町地先～市道市勢加田線）をスマートインターへのアクセス道路として整備する計画です。ご意見を踏まえ、3-11項の当該矢印の位置を修正いたします。 また、今後の当該地域における計画の具体化に合わせて、調整池や河川整備など排水処理施設の強化が必要となることも考えられます。排水処理は土地利用上重要な問題でございいますので、適正な排水計画を検討してまいります。
45	P3-13	「長浜市民体育館は整備後45年が経過し、施設の老朽化への対応が必要です。」と記載していますが、スパーズ施設整備基本計画では、長寿化が方針です。移転・他施設との集積化を考えず、既に3度の大型の補修投資をしています。球場は、具体策を示しているのにこれで、街づくりにつながるのでしょうか指導いただけませんか。	長浜市民体育館については、長浜市スポーツ施設整備基本計画に基づき、長寿化の方針であり、移転・集約化によるまちづくりは現時点では検討しておりません。
46	P3-15	(6) その他都市施設・まちづくりの方針 ・スポーツ施設の適正配置を進めるため、長浜球場の供用を終了し、山本山運動広場運動場にその機能を移転します。 ・新一般廃棄物処理施設「エコパーク湖北」の整備に伴い、既存施設であるクリスタルプラザの跡地活用を検討します。 ・平成30年4月に移転した長浜北高校跡地の利活用を検討します との記載がありますが、このクリスタルプラザの跡地活用や長浜北高校跡地は都市計画の所管でないのに検討すると言い切り長浜市民体育館は老朽化への対応が必要とは、統一見解を示していただけないでしょうか	2-11項にあるように、市以外の管理者や許認可者（県、国等）が整備を行う施設に関する都市整備の方針は、市が当該者に対し要望や事業の推進に向けた働きかけ等を積極的に行っていくという姿勢で記載しております。
47	P3-14	②工業地 「既存工業地では、産業構造の変化や高度化に対応した都市インフラ等の環境整備や、設備投資や事業拡大に伴う工業用地の需要に対応できる支援体制の構築に努めます。・既存の工業地では、長浜インターチェンジや市街地への好アクセスの強みをいかしつつ、産業構造の変化や高度化に対応した都市インフラ等の環境整備に努めます」との記載がありますが こにようなバラマキの表現ではなく具体的な工業団地への支援策やどの路線をどのように整備するのか具体的に示さないと道路アクションプランの改定につながりませんし市の政策に一貫性がないといえます。さらに、市が示す方針はどのような手続きと開発要件やどの法手続きを持って実現につなげるのか、民間がこの付近で計画した場合はどのような適切な指導をするのか記載いただきごわかりやすく市民に説明いただけませんか	都市計画マスタープランは全体的な方針を示すものであり、個々の手続きやその詳細については個別の計画等で記載するものと考えます。今回、都市計画マスタープランにおいて工業系利用の促進について方針を示すことは、産業立地を具現化していくための一助となるものと考えております。
48	P3-17	びわ・虎姫・湖北地域2地域づくりの目標 「良好な歴史資源と田園風景、琵琶湖や姉川を中心とした水辺空間を保全・活用した観光機能の強化と農地や河川と共生する安全で良好な生活空間の形成を図るとともに、地域雇用を創出する工業系土地利用の強化により、自立した持続可能な生活圏の確立を目指します。 また、市の南部と北部をつなぐ中間地域であることを踏まえ、広域交通基盤の整備を図ることで市の南北各地域間との連携を深めます」との記載がありますが ① 地域雇用を創出する工業系土地利用の強化により、自立した持続可能な生活圏の確立を目指します。との記載がありますが、工業系の強化は何時までに満足でき目標を達成できるのか記載いただけないでしょうか	本計画の目標年次は1-1項に記載の通り令和26年度としております。
49	P3-21	(2) 交通施設・道路の整備方針①公共交通（鉄道およびバス等） 「鉄道、コミュニティバス、乗合タクシーのネットワークを確保しつつ、持続可能な運行サービスを検討します。」との記載がありますがどのように公共交通を人口減少の中に維持していくのですか、長浜地域公共交通整備計画とどう一体性・ネットワークを持たせるのか記載しご指導いただけないでしょうか	公共交通のネットワークについては、地域ごとの人口形態や公共交通の利用状況等を適宜分析するとともに、新技術の導入も検討することで、持続可能な運行サービスが提供できるように努めてまいります。 また、ご意見を踏まえ、No.31への回答の通り「長浜市地域公共交通計画」に係る文章の修正を行います。
50	-	■都市機能の誘導策として以下の内容を加えていただけないのか提案します。 ①「都市機能」「居住環境」「ネットワーク」「防災」「他分野との連携」における具体的な施策・方針としての商業機能の維持・(仮)空き家を活用した商業等の出店誘致・②医療施設の維持・③健康寿命の延伸を支える運動施設や歩行空間の充実・④地域サロン等が開催される集客施設の充実・⑤子育て支援施設、放課後児童クラブの確保、子ども家庭総合支援拠点、子育て世代包括支援センターの充実・⑥日常生活レベルの商業機能の維持・⑦かかりつけ病院の維持・⑧地域サロン等が開催される集客施設の充実等の記載が必要ではありませんか	ご提案いただいた誘導策につきましては、都市機能の誘導策だけでなく居住集積の誘導策としても有効な視点であると考えますので、今後の具体的な施策検討にあたっての参考とさせていただきます。
51	-	②誘導施設の設定として以下の内容を記載しなくても良いのでしょうか ①都市機能誘導区域は、市域全体への生活サービス提供基地としての役割を果たすために、高次・大規模な都市機能を誘導施設として設定する。 ①高齢者や子育て世帯をターゲットに、安心して、暮らしやすい生活環境を確保するための都市機能を誘導施設として設定する。 ②市内各地、市外との行き来が確保できるよう、公共交通ネットワークのハブとなる交通拠点を誘導施設として設定する。 ③商業施設 小売業として、日本標準産業分類「56 各種商品小売業」「57織物・衣服・身の回り品小売業」「58飲食料品小売業」「59娯楽器具小売業」「60 その他の小売業」に分類される事業所のうち、「管理、補助的経済活動を行う事業所」以外の事業所で、法人格を持ち、延べ床面積が5,000m2以上の店舗維持	ご意見を踏まえ、4-16項を下記の通り修正いたします。 「都市の居住者の共同の福祉又は利便のため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（都市再生特別措置法）」が都市機能誘導施設として定められており、広域に生活サービスを提供する施設や安心して暮らしやすい生活環境を確保するための施設等、都市機能集積区域毎に以下に示す施設を位置づけます。
52	-	③居住誘導区域（人口密度を維持する区域）の設定「課題解決のための誘導方針」及び「居住の誘導に向けた基本的な考え方」を踏まえ、居住を誘導すべきエリアは、下記の設定方針に基づいて設定することの課題解決のための誘導方針として ①サービス提供基地としての機能強化と「ネットワーク」の確保 ②都市経営コストの適正化と自家用車に頼りすぎない生活の「受け皿」の整備	自家用車に頼りすぎないまちづくりを行うため居住集積区域の設定に当たっては、ご提案のように、公共交通の利用圏域を考慮し、鉄道駅から1,000m、バス停から500mの範囲に含まれることを条件の一つとしています。
53	-	④【居住誘導区域（人口密度を維持する区域）の設定方針】として ②利便性の高いまちとしての基盤が整っている区域 ・生活利便施設（医療、商業、公共公益機能）が集積している区域 ・都市機能誘導区域へ公共交通でアクセス可能な区域 ③高齢者や子育て世帯が暮らしやすい区域 ・都市拠点に容易にアクセス可能な区域 ・子育て施設に容易にアクセス可能な区域 ④災害に対する安全性などから居住に適していない区域の除外 ・災害の危険性が高い区域 ⑤工業系用途地域が定められている区域の除外 ・工業系の用途地域が指定されている区域 ⑥居住誘導区域（人口密度を維持する区域）の設定	居住集積区域の設定条件については4-10項に記載の通り、ご提案いただきました生活利便性、公共交通、人口密度、工業用地、災害の要素を考慮したうえで居住集積区域の設定をおこなっております。
54	-	⑤「居住誘導区域（人口密度を維持する区域）の設定方針」に沿って、下記の区域を居住誘導区域（人口密度を維持する区域）に設定することも記載したほうが良いと思いますがどうでしょうか 利便性の高いまちとしての基盤が整っている区域 詳細 ①商業、医療施設や公共公益施設などが集積する都市機能誘導区域の 800m 圏域（一般人の徒歩圏）に設定する ②商業、医療施設や公共公益施設などが集積する都市機能誘導区域に容易に外出できる区域として、路線バスもしくは市民乗合タクシーのバス停から半径 500m 圏域に設定する。	立地適正化計画の区域の設定にあたっては、鉄道駅を、市内市外を繋ぐ重要な施設として捉えており、また、国道8号を、都市機能施設の集積地として捉えております。そのため鉄道駅と国道8号の区間を居住集積区域、居住集積検討区域として設定しました。そのため、ご意見を踏まえ、4-17項を下記の通り修正いたします。 居住集積区域は、中心市街地移や地域生活拠点で、居住集積区域の条件に適合する範囲のうち、市内市外を繋ぐ重要な施設である鉄道駅と都市機能集積区域との区間に対して下図に示す範囲に設定します。
55	-	⑥高齢者や子育て世帯が暮らしやすい区域 ⑦高齢者が自家用車に過度に頼らなくても暮らすことができる環境として、多様な都市機能が集積する都市機能誘導区域の 500m 圏域（高齢者の徒歩圏）に設定する ⑧また、商業施設と医療施設のどちらにも徒歩でアクセスできる環境として、各施設の500m圏域（高齢者の徒歩圏）の重なる部分に設定する。 ⑨子育てに必要な機能が整った環境として、小中学校、保育園・幼稚園等の教育施設・子育て支援施設から 800m圏域に設定する。	立地適正化計画における居住集積区域の設定にあたっては生活利便性や公共交通を考慮して設定をしておりまして、ご指摘の区域設定の考え方は包括するものと考えております。

長浜市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（案）に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページおよびご意見（原文ママ）		ご意見に対する市の考え方
56	-	⑦災害に対する安全性などから居住に適していない区域の除外 <u>⑦土砂災害警戒区域（急傾斜地の崩壊）を除外する。</u> <u>⑦河川洪水等浸水区域は防災指針を策定し浸水対策を行うことを前提に除外しない。</u>	立地適正化計画では、土砂災害警戒区域は集積区域に含めるべきでないとしています。 また、高頻度に発生する恐れのある水害（10年確率）による0.5m以上の浸水の恐れがある区域については、4-26項に記載の通り、取組方針を示すことを前提に集積区域に含めることとしており、⑦⑧どちらもご指摘の趣旨通りの設定を行っております。
57	-	⑧工業系用途地域が定められている区域の除外 ⑨工業系用途地域及び準工業地域は除外する。ただし、現状で既に工業系以外の土地利用が行われており、将来的にも居住環境の悪化につながる工場等が立地する懸念が小さい区域については、居住誘導区域（人口密度を維持する区域）から除外しないこととする	工業以外の土地利用がされている土地を集積区域に含めることはあり得るものとは考えており、準工業地域については除外はしていませんが、現状が住宅であっても、工業地域のように大規模または危険物を多量に有する工場等が立地することが可能な規制条件の土地においては、居住集積区域とすることは適当ではないと考えております。
58	-	⑩誘導区域への制度の取り扱い等について ⑪誘導施設の整備に関連する事業用資産の買換や取得・譲渡などに際して、税制上の特例措置が受けられる。……国が直接実施国が直接行う支援） ⑫区域内に誘導施設を整備した場合、固定資産税の一定期間の減免など、市独自の特例措置を検討する。……市 市が保有する不動産の有効活用 ⑬区域内に市が保有する不動産の有効活用を念頭に、民間事業者等による誘導施設の整備に対する市の遊休不動産の譲渡や賃料減免の支援策を検討する。……市 区域内の土地の取得や賃借を斡旋・仲介する仕組みの構築、空き家対策……市 ⑭区域内に誘導施設を整備する際に、土地や床の取得や賃借を斡旋・仲介する仕組みの構築を検討する。市容整率や用途規制の緩和……市 ⑮指定された用途地域や容積率では「誘導施設」の立地が困難であると考えられる場合、「特定用途誘導地区」を指定することなどにより、用途規制や容積率の緩和を検討する。……市 ⑯地権者の合意形成などに対する支援……市 ⑰誘導施設の整備に際して市街地の再開発・共同建て替え等が想定される場合、専門家の派遣や必要な調査等の実施など、地権者の合意形成を図るための支援策を検討する。……市 ⑱空き地や空き床の抱え込みを解消し、区域内の不動産の流動化を図るための施策を検討する。……市 ⑲低未利用地の誘導促進……市	支援制度等のご提案ありがとうございます。いただいたご意見を踏まえながら、効果的な支援制度等の策定に向けて検討を行ってまいります。また、支援制度等を作成した際には、本計画等への反映を行ってまいります。
59	-	⑩計画の進行管理は誰がどのような体制で実施するのか記載いただけないでしょうか	立地適正化計画に記載の目標値に対する管理は、都市計画課で行ってまいります。計画内に記載される各事業は事業の所管課で管理してまいります。
60	P3-22	図 びわ・虎姫・湖北地域圏の主な整備方針図 2か所の工業団地を図化されていますがこれまでの市の見解は、法的に制限があり認められませんがどう力して実現可能とするのか記載いただませんか。	本計画に記載している工業系利用の促進地につきましては、現況の交通条件や周辺の土地利用状況を踏まえて選定しております。
61	P3-27	浅井地域圏の主な整備方針図 1か所の工業団地が検討されていますが今まで地元協議検討されていた相模原はどこのことなのでしょう、なぜ計画にないのか教えていただませんか	本計画に記載している工業系利用の促進地につきましては、現況の交通条件や周辺の土地利用状況を踏まえて選定しております。
62	P3-32	木之本・高月地域圏の主な整備方針図2か所の工業団地を図化し検討されていますが、電気ガス、上下水等基本的な調査結果の基に記載されているのでしょうか教えていただませんか	本計画に記載している工業系利用の促進地につきましては、現況の交通条件や周辺の土地利用状況を踏まえて選定しております。
63	P3-38	図 西浅井・糸島・高時・杉野地域圏の主な整備方針図には、電気も安価であり、敷居置きも近く、北陸新幹線駅にも近いのになぜ工業団地の検討しない理由を明確にしていだきたいことは、「北都の地」だと思いますがなぜその整備の方向性を記載されないのでしょうか説明を加えていただませんか	本計画に記載している工業系利用の促進地につきましては、現況の交通条件や周辺の土地利用状況を踏まえて選定しております。
64	P4-7	(2) 課題「P4-4の③交通の状況で 「令和5年度における鉄道の市内各駅の乗降数は約280万人で、コロナ禍前の令和元年度の約320万人から大きく減少し、定額外の利用は約5万人で令和元年度の105万人から大きく落ち込んでいます。」とし、その課題では「都市の利便性を支える生活利便機能や公共交通のサービス水準を維持するためには、拠点へアクセスしやすい公共交通ネットワークの構築と公共交通軸周辺の人口密度を維持する必要があります。」と記載。同じように、今後の財政を現状でしっかり把握しているその課題は、⑤公共投資の選択と集中の中で「市の公共サービスの拡充や社会保障関係費の増加などにより、非常に厳しい財政状況です。・都市の魅力や活力を高める都市基盤整備など将来の税源涵養に結び付く事業や、インフラの整備・改修など安全・安心の確保に資する事業へ投資の重点化を図ることが必要となります。」としているのにこれは、一例ですが、現状把握一課題を記載しているがこれらをどうこの立地計画で克服し未来のこともたちの幸せにつなげるのかわからずこの点をわかりやすく記載いただませんか	持続可能なまちづくりへの課題は子育て支援や高齢福祉、インフラ整備など多岐に渡り、立地適正化計画だけで解決されるものではないです。それぞれ個別施策によって課題の解決やまちの魅力の向上を図っていくにあたり、立地適正化計画で示す方針は、持続可能なまちづくりをすすめる基礎のひとつになるものと考えております。 また、立地適正化計画で記載した課題は、各々の誘導施策で解決を図るものと考えております。
65	P4-13	6都市機能集積区域の設定（1）都市機能集積区域の考え方 「JR 長浜駅・市役所周辺・国道8号沿道では、日常生活サービス施設が集積していますが、今後の人口の減少が見込まれる中、既存施設の衰退や流出防止に向けた取組が必要となります。さらに、子育て世帯・高齢者世帯が安心して暮らせ、世代の循環代謝を円滑に進める上では、顔が見えるコミュニティの構築に向けた多世代が交流できる環境づくりを進める必要があります。 これらのことを踏まえ、以下の方針に基づき、都市機能集積区域は「中心地区」および「長浜沿道地区」と、バイオ大学や県立長浜ドームが立地し、市街地発展過程にある「JR 田村駅周辺地区」の3地区に設定します。都市機能集積区域に隣接し、長浜市南側の玄関口に位置する南長浜沿道地区には、都市機能集積検討区域を設定します」とされていますが、他市より優位に立つためには、将来ビジョンを含め、公共施設（医療・福祉、環境施設等、市、県、国）、集客施設（生活拠点施設・商業等）、交通拠点（駅・インター）などを中心に半径1Kmを設定すべきではありませんか。	都市機能誘導施設を集積することによりコンパクトで住みやすいまちを目指すために都市機能集積区域を設定することから、都市機能集積区域を広げすぎことは適当ではないと考えます。なお、No.2の意見も踏まえ、田村駅周辺地区においては居住集積検討区域の一部を都市機能集積検討区域に見直しす
66	P4-15	(2) 北部都市機能集積区域の考え方 「本市北部地域において、都市計画マスタープランに位置づけられた地域生活拠点のうち、単独では機能維持が困難となることが予想される「地域生活拠点」と連携し、地域に必要な生活サービス機能を補完する「基幹的地域生活拠点」を、「北部都市機能集積区域」として設定します」との記載がありますが 人口減少の中にあつて、現状の生活拠点が守れるのかと思いますそのためには、現在の生活拠点を守るために、も、びわ・虎姫・湖北・高月・木之本の学校、医療や生活拠点を中心に半径1Kmの範囲に設定して、守ることが大切だと思いますのでしょうか また、観光・レクリエーション区域をなぜ都市機能誘導区域としないのか説明いただきたいと思ひます。 例えば、長浜港や、尾上港など港や竹生島、曹浦、ワッダーパル、己高庵、観音の里などを中心とする観光・レクリエーション区域を設定できないのか教えていただきたい。	北部都市機能集積区域につきましては、広大な面積を有する長浜市の特性性をアンケート調査結果等から確認し、設定したものになりますので、合併前の全地域に設定することは立地適正化計画の性質上適切ではないと考えております。各地域の生活拠点につきましては、第4部立地適正化計画ではなく、第2部都市づくりの全体構想の中で地域生活拠点と位置付けており、生活に身近なサービスが提供される都市形成を図ることとしております。 都市機能集積区域は居住集積区域内に設定することが基本となり、また用途地域の中で指定することが基本となっていることから、ご指摘いただいた施設等のうち、長浜港以外については設定することはできません。これらの施設等を中心とした観光・レクリエーションの施策については個別に検討されるものであり、立地適正化計画で検討されるものではないと考えております。
67	P4-17	居住集積区域の設定 「居住集積検討区域は、産業団地等の整備に伴う新たな居住用地を事前明示しておくことで将来的な居住需要に応えるものです。寺田地区、JR田村駅北地区、JR 田村駅東地区に設定します」との記載がありますが 騒音や振動、環境をすべからずであり、新たにインフラ整備や都市機能の投資をしている、川崎、山崎、小瀬、宮司、栗、坂園地区においても住宅が増加したことにより商業や日常生活、病院等のある地域なのになぜ検討区域に入れないのかその理由を教えてくださいませんか さらに、設定範囲が他市に比べ小さいと思ひますがその点を教えてくださいませんか	立地適正化計画の区域の設定にあたっては、鉄道駅を、市内市外を繋ぐ重要な施設として捉えており、また、国道8号を、都市機能施設の集積地として捉えております。そのため鉄道駅と国道8号の区間を居住集積区域、居住集積検討区域として設定しました。 また、区域の設定範囲については、本市の将来人口予測結果に対して、居住集積区域の人口密度の目標値である40人/haを達成するために必要な人口割合を加味して設定しております。

長浜市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（案）に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページおよびご意見（原文ママ）		ご意見に対する市の考え方
68	P4-23	4防災リスクの分析と課題 ①「 <u>滋賀県流域治水の推進に関する条例</u> 」に示される、一定の建築物の建築の制限をすべきものを浸水区域として知事が指定する区域の問題や河川が氾濫した場合に浸水する区域と水深を示した図が洪水浸水想定区域図について課題が記載されていないのですか	本市の立地適正化計画においては、高頻度で発生する恐れがある災害ハザードに対して防災指針を策定することを前提として、4～22項に記載の通り浸水深0.5m以上（10年確率）の災害ハザードを対象として防災指針の評価を行っていることから、ご指摘の事項については記載しておりません。 ご意見を踏まえ、4～22項を下記の通り修正します。 一方、高頻度で発生する恐れのある水害（10年確率）に対しては0.5m未満の浸水区域が含まれ、一部には0.5m以上浸水するエリアが含まれています。このことを踏まえ、高頻度で発生する恐れのある水害（10年確率）を対象とする災害に設定しました。
69	P5-1	1都市計画マスタープランの実現に向けた取り組み ○積極的な対話によるまちづくりの推進 「まちづくりは、市民・企業・行政がそれぞれの意向を別々に検討して実現されるものではありません。このため、市民・企業・行政が共通の目的を目指し、積極的な対話により実効性を高め、まちづくりを円滑に進めていくことが必要です。」 この記載がありますが、市民・企業・行政が共通の目的を目指し、積極的な対話により実効性を高め、まちづくりを円滑に進めていくことが必要とされていますが、どのようなカタチで対話を進め、成果をあげるのかまた、どの様に開発指導を今後徹底されるのか記載いただけませんか	まちづくりについては、事業ごとにアプローチの仕方は変化するものと考えます。そのため、個々の手続きやその詳細については、全体的な方針を示す都市計画マスタープランではなく、個別の計画等で記載するものと考えます。 また、開発に係る相談等につきましては、引き続き「長浜市開発指導要綱」に照らしながら適切に指導を行ってまいります。
70	-	○まちづくりへの積極的な市民参加の促進 「都市計画法に基づく提案制度なども活用することで、まちづくりに対する市民の積極的な参加を促します」記載いただけていますがいまだ市民が、自治会や企業が共同して要望書を提案しても実現せずのように、市民が自由に参加をさせていただけるのかその方法を記載いただけませんか	法律や財政状況など様々な理由により、提出いただいた要望書のすべてを実現できるわけではございませんが、5-1項に記載しているように、提案者が提案しやすい一連のシステムを検討してまいりたいと考えております。
71	P5-3	2まちづくりの推進体制 ①序内組織体制の充実 「本市は、都市計画区域の内と外、区域区分の違いを抱えながら、まちづくりを進めていく必要があります。このため、実際のまちづくりを推進させていくためには、都市計画分野だけでなく様々な部署と連携し総合的に展開する必要がありますが、定期的な検討会議や報告会等を実施するなど効率的な運営に努めていくものとします。」との記載がありますがどのような連携をするのか図解を添付すればさらに市民に理解が進むと思いますがいかがでしょうか。	実施する事業ごとに関係する機関等は異なり、また調整する内容も異なってくることから、図示は適当ではないと考えます。事業の実施に際してはより効率的な取り組みとなるよう関係機関との連携、体制の構築について検討してまいります。
72	-	②関係機関との調整・連携 「都市計画マスタープランに示したまちづくりを実現していくためには、市民や企業の参加は当然のこと、公共事業や土地利用の誘導、都市施設の整備等で、隣接する都市との調整等も想定されることから、国や県、周辺市町その他の関係機関との調整が必要となります。 特に、本市に関わる都市計画区域の再編については、滋賀県に対し見直しの提案を行うとともに、まちづくりの考え方や県の方を連携して検討・構築していくことにより、その実現を図っていくことが求められます。 このため、今後とも滋賀県や隣接市町等をはじめとした関係機関との連携を強化していくものとします。」との記載がありますが、こちらもどのような連携体制を構築するのか図解で示していただきたいと思いますがいかがでしょうか。	連携強化の方法は、事業に対する調整定例会議を設ける等、様々なやり方があると考えますが、実施する事業ごとに関係する機関等は異なり、また調整する内容も異なってくることから、図示は適当ではないと考えます。事業の実施に際してはより効率的な取り組みとなるよう関係機関との連携、体制の構築について検討してまいります。
73	-	③統合型地理情報システムの運用 「市民と協働でまちづくりを進めていくためには、まず自分たちがどのような地域にくらしているのという「①市民理解の促進」と、手に入れようとしたときにどれだけ容易に情報を手に入れられるかという「②利便性の向上」が重要となります。 このため、正確な地図や都市計画情報を容易に把握できる地理情報システムを適正に運用するとともに、市民が必要とする情報を提供できるよう公開情報の充実にも努めます」 との記載がありますが、どのように情報をどのような効果的な方法でいま以上に公開されるのか公開方法を図示いただく効果的かと思いますがいかがでしょうか。	市民の皆様から多く寄せられるお問い合わせやご要望に対応するため、現在公開中の長浜市地図情報サービス「ながはまマップ」において、情報提供可能な範囲で新たなコンテンツを順次追加し、どこからでも必要な情報を取得できる環境づくりを、関係する所管課と連携しながら引き続き進めていきたいと考えております。 ご意見を踏まえまして、「ながはまマップ」のURL及びQRコードを追記するとともに、今後追加されたコンテンツは「ながはまマップ」内のお知らせで周知させていただきます。 地図情報サービス「ながはまマップ」URL： https://www.sonicweb-aspp.jp/nagahama2
74	-	■余呉は、これまで小さな拠点整備を計画され頑張ってこられました。したがって「小さな拠点」を形成（地域再生法に基づく地域再生計画の認定を目指す）「地域再生土地利用計画」を作成し、集落生活圏の生活を維持するための土地利用等に関する事項を詳細かつ具体的に定めるとともに国の丹生ダム中止に居住地を失いその後も充分な国や県の支援を受けることもできない中にあり、北陸新幹線敦賀駅や敦賀港に近接する適地である余呉を拠点とする地域進行推進のために余呉に連携強化を図りことをしっかりと記述いただくことを提案致します。	ご意見を踏まえ、下記の通り修正いたします。 山間部における生活を支えるために、 <u>北陸新幹線の金沢-敦賀駅間の開業による広域交通の利便性の向上などによる市外との広域連携の強化と、既存の公共施設等を中心とした小さな拠点の形成を検討します。</u>
75	-	■基本的に本計画にかかる各データ資料が委託しているのに少なく結果評価指標がゆるく成果がPDCAにつながらない。	立地適正化計画はゆるやかな誘導を図ることで持続可能なまちづくりを進めるとするその性質上、短期間で劇的な成果を示すものではありません。また、急激な人口減少社会の中で現状を維持するという目標は決して容易なことではないと考えております。 本計画にかかる各データは計画別冊「資料編」にまとめて掲載いたします。 なお、資料編については、本計画とともに市ホームページに掲載することとします。
76	-	■本計画に位置付けた、都市づくりの基本理念や将来都市像を実現するために実施される各種施策の進捗状況およびその効果を確認し、より効果的に計画を実現していくため、次の指標を設定していただきたいと提案します。 ○＜防災に関する指標＞ ①防災に関する市民意識の向上の指標設定 評価指標 防災士登録者数〇人（RO年度）から〇人（RO年度） ○＜都市機能誘導施設の誘導に関する目標＞ ①都市機能誘導区域の定住件数 〇件/年から〇件以上（件/年） ②保健センター及び子育て支援センターの利用者数 〇人/日（RO年度）〇人/日（RO年度） ③駅周辺商店街における平日1日当たり歩行者数（平日午前7時～午後7時）〇人（RO年度）〇人（RO年度） ④年間商品販売額による市の商業中心性指標 〇〇（〇年経済センサス・〇年住基人口）から〇〇（〇年度） 長浜駅周辺商店街における平日1日当たり歩行者数（平日午前8時～午後8時）〇人（RO年度）人（RO年度） 各エリア・地区における労働人口〇人（RO年度）人（RO年度） ○＜居住の誘導に関する目標＞ 居住誘導区域人口密度〇人/ha から〇人/ha（RO年度） ○＜公共交通の維持・活用に関する目標＞ 近江塩津駅の乗客数〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 余呉駅の乗客数〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 木ノ本駅の乗客数〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 高月駅の乗客数 〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 河毛駅の乗客数〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 虎姫駅の乗客数〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 長浜駅の乗客数〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 田村駅の乗客数〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 浅井デマンドタクシー利用者数 〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 木ノ本デマンドタクシー利用者数 〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 高月デマンドタクシー利用者数 〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 湖北デマンドタクシー利用者数 〇人（RO年度）から〇人（RO年度） びわデマンドタクシー利用者数 〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 西黒田神田デマンドタクシー利用者数 〇人（RO年度）から〇人（RO年度） 各路線バス状況乗客数〇人（RO年度）から〇人（RO年度）	いただいたご意見の4つの観点はそれぞれ、防災に関する指標：居住環境（住みやすさ）の向上、都市機能誘導施設の誘導に関する目標：北部都市機能集積区域および都市機能集積区域内の都市施設数の維持、居住の誘導に関する目標：居住集積区域の人口密度の維持、公共交通の維持・活用に関する目標：公共交通の利用促進といったように同趣旨の目標値を設定していることから原案通りとします。ただし、いただいたご意見は今後の立地適正化計画の見直しにおける多面的な視点からの分析として活用できないか検討してまいります。
77	全体	■進行管理については、管理組織を構成していただき市民の幸せ向上を図っていただきたい。	ご意見ありがとうございます。事業実施に向けたよりよい組織体制について検討してまいります。