

近江八幡市低炭素まちづくり計画



平成 26 年 3 月
滋賀県 近江八幡市

目次

1. 計画策定の背景と趣旨	
(1) 計画策定の背景	1
(2) 計画の位置づけと役割	2
2. 近江八幡市の概要	
(1) 地理的特性及び都市構造	3
(2) 土地利用及び施設立地状況	4
(3) 二酸化炭素の排出状況	11
3. 低炭素まちづくり計画の基本方針	
(1) 低炭素まちづくりに向けた課題と方向性	13
(2) 計画の対象分野	13
(3) 計画区域及び集約地域	14
(4) 低炭素化に向けた都市構造イメージ	16
(5) 計画の期間	16
(6) 全体の目標と分野別の方針	17
4. 低炭素まちづくり計画における推進施策	
(1) 推進施策の全体像	18
(2) 分野別の推進施策	20
(3) 施策効果の検討	28
5. 低炭素まちづくり計画の評価方法	
(1) 評価を行う時期	33
(2) 評価の方法	33
(3) 評価結果の公表方法	33
(4) 計画の実現に向けた体制等	33

1. 計画策定の背景と趣旨

(1) 計画策定の背景

本格化する人口減少や超高齢社会に対応し、誰もが安心して住み続けられるまちづくりの必要性が高まっています。

また、今後も都市の賑わいと活力を維持・向上し、多くの人が、訪れたい・住みたい・住み続けたいと思うまちづくりが求められています。

さらに、平成23年の東日本大震災を契機としたエネルギー需給の変化、深刻さを増す地球温暖化問題に対応するため、低炭素・循環型社会の構築が求められています。

このようなことから、持続可能なまちづくりのため、様々な都市機能が住まいの身近なところへ集積し、公共交通等によってアクセスしやすい「コンパクトなまちづくり」を、地域の特長を活かしながら推進することが必要となっています。

【低炭素まちづくりに関する社会的潮流】

●人口減少、高齢化の進展

我が国では、人口減少、超高齢化社会の到来が目前に迫っています。それらに対応すべく、必要なまちの機能が集積され、公共交通によりアクセスできるコンパクトな都市構造、生活スタイルへの転換が必要となっています。

●地球環境問題の深刻化

地球環境問題のうち温暖化については、気候変動をもたらす等、喫緊の対策が必要な状況です。特に様々な活動が集約的に展開される都市部では温室効果ガスが大量に排出されており、都市政策での対応が求められています。

●自治体の財政状況の悪化

これまでに蓄積された社会資本インフラの維持管理コストをはじめとした将来的な財政負担の増加に対して、持続可能な都市づくりを目指し、財政支出の効率化が必要です。

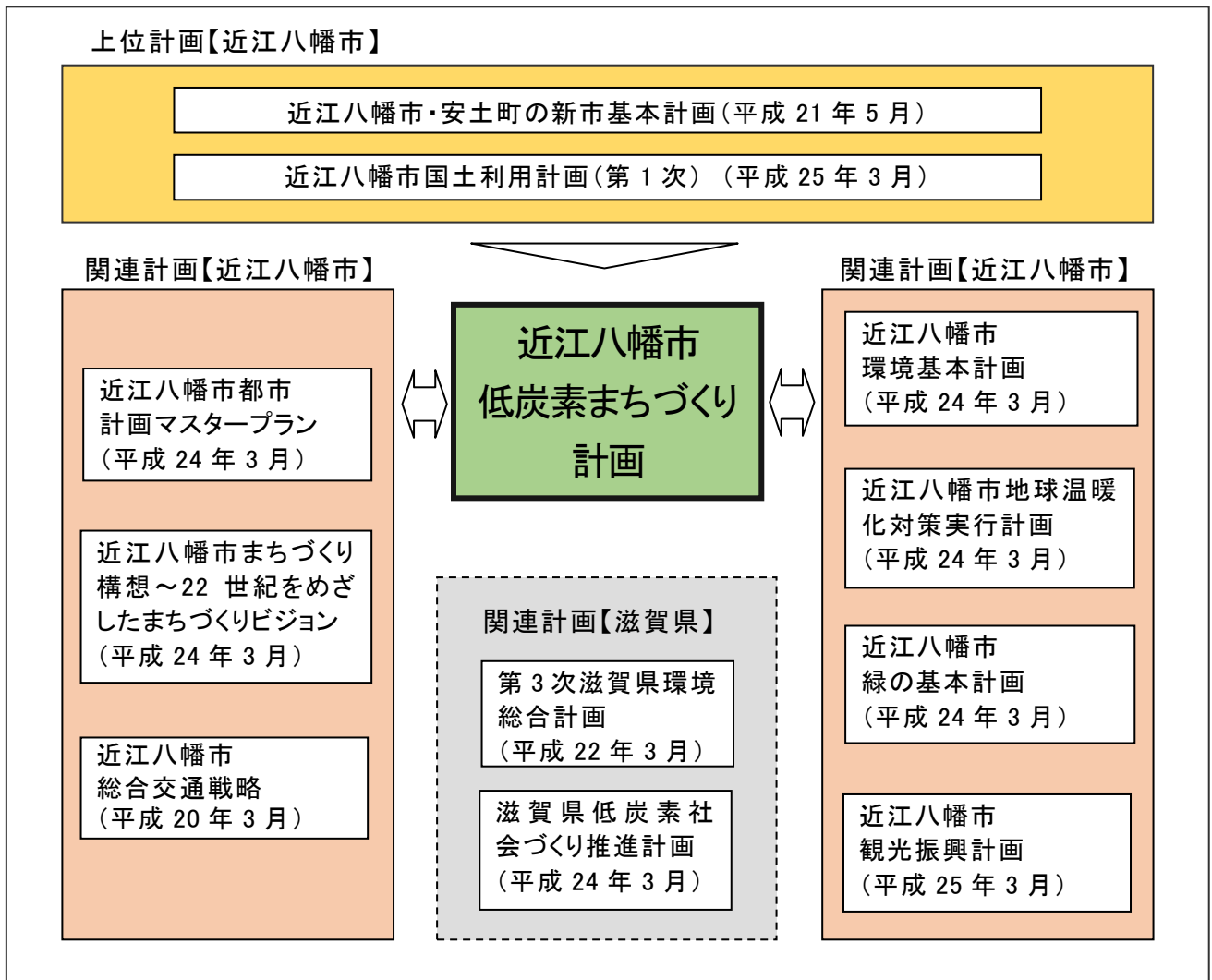
(2) 計画の位置づけと役割

本計画は、平成24年12月に施行された「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づく計画であり、上位計画である「近江八幡市・安土町の新市基本計画」及び「近江八幡市国土利用計画（第1次）」の内容を踏まえて策定します。

また、「近江八幡市都市計画マスタープラン」、「近江八幡市まちづくり構想～22世紀をめざしたまちづくりビジョン」、「近江八幡市総合交通戦略」、「近江八幡市環境基本計画」、「近江八幡市地球温暖化対策実行計画」、「近江八幡市緑の基本計画」、「近江八幡市観光振興計画」などの関連計画との整合を図ります。

本計画は、持続可能なまちづくりの実現に向けて、総合的かつ計画的な都市の低炭素化の取組みを推進するための指針となるものです。

本計画の位置づけ



2. 近江八幡市の概要

(1) 地理的特性及び都市構造

【位置と地勢】

京阪神圏の外縁部に位置し、京都へ鉄道で約 30 分、大阪へは約 60 分の距離にあり、JR 琵琶湖線、近江鉄道八日市線、国道 8 号、国道 421 号、国道 477 号の陸上交通網、琵琶湖の玄関口長命寺港を擁する交通の要衝であり、滋賀県東近江地域の中核拠点としての位置づけを持っています。

市域は、東西 17.0 km、南北 20.8 km、面積は 177.39 k m²（琵琶湖水面を含む）であり、滋賀県全体面積推計値（4,017.36 k m²）の 4.4% を占めています。

北は琵琶湖に面し、琵琶湖最大の島である沖島（沖ノ島）を北端に山々が続き、農地と市街地の広がる平野部を経て東西南には安土山・織（きぬがさ）山などの山々が広がっています。

【人口・世帯数】

国勢調査では、平成 7（1995）年から平成 22（2010）年にかけて、人口で約 1.03 倍、世帯数で約 1.22 倍となっています。平成 25（2013）年 9 月末住民基本台帳では人口 82,292 人、世帯数 31,738 世帯となっており、人口は、微増、世帯数は、核家族化の進行により、引き続き増加傾向にあります。

本市人口の年齢構成は、平成 22（2005）年で年少人口（0～14 歳）：14.2%、生産年齢人口（15～64 歳）：63.7%、高齢人口（65 歳以上）：21.5%と、高齢化・少子化が進んでいます。

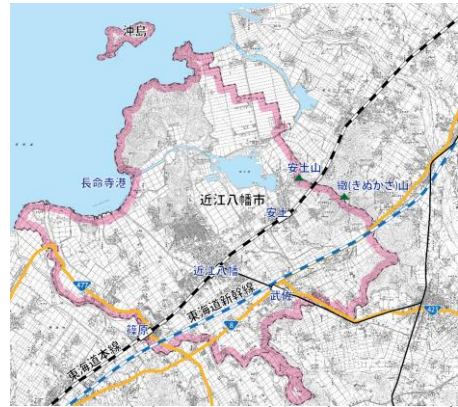
京都市、大阪市、大津市等をはじめ、近隣諸都市にも就業・就学の間を依存する傾向にあり、昼間人口比率が低い状況です。

【土地利用】

本市は、琵琶湖水面を除く市域の 50% 近くを農地が占め、その中にコンパクトな市街地が形成されています。

D I D 地区は平成 17(2005)年で人口 33,699 人、面積 5.63 k m²と、近年はほとんど拡大していませんが、開発動向をみると、市街地の縁辺部およびその周辺で開発が多く起こっており、市街化の圧力は中心市街地からその外側へと広がっています。

しかしながら、市街化調整区域と農業振興地域のため、無秩序に市街化区域外に広がることは抑えられています。



資料：近江八幡市資料より作成



資料：近江八幡市都市計画マスタープラン

(2) 土地利用及び施設立地状況

①用途地域

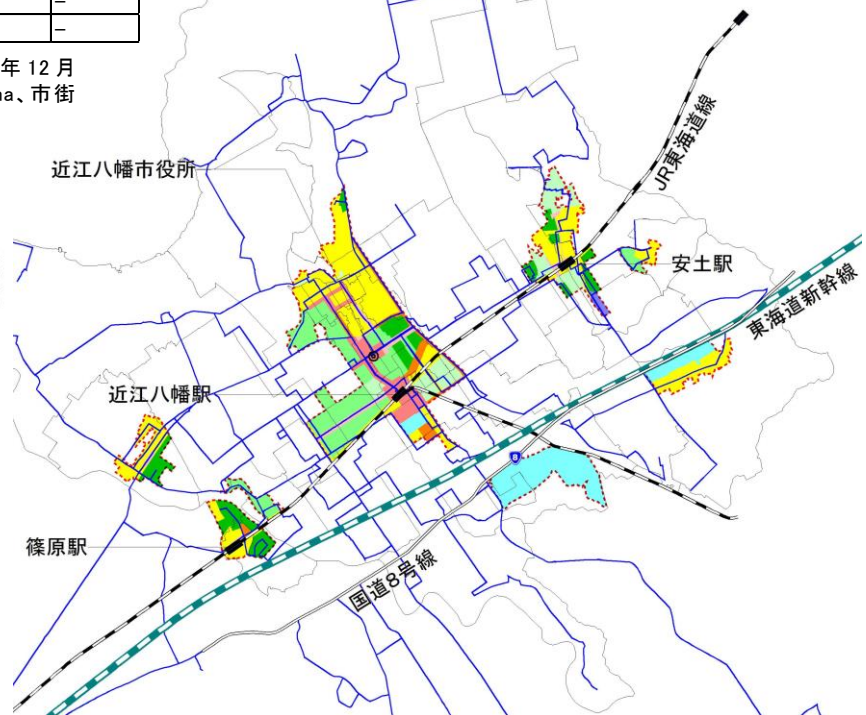
- 住居地域は、主に、JR 近江八幡駅及び近江鉄道近江八幡駅、JR 安土駅、JR 篠原駅の3駅周辺に集約して指定されています。特に近江八幡駅周辺では、駅北側から八幡山南側の既成市街地へかけて南北に広く指定されています。
 - 商業地域も、同様に主に3駅周辺に指定されており、近江八幡駅周辺では、駅北側から八幡山南側の既成市街地へかけて南北に広く指定されています。
 - 工業地域は、広域の幹線道路である国道8号線沿道に指定されています。
- ※上記の他に、篠原駅北側の十王町県道2号沿線付近にも住居地域、商業地域が指定されています。

用途区分		面積 (ha)	建ぺい率 (%)	容積率 (%)
住居	第1種低層住居 専用地域	97.1	50	80
	第1種中高層住 居専用地域	10.5	60	100
	第1種中高層住 居専用地域	188.8	60	200
	第2種中高層住 居専用地域	92.7	60	200
	第1種住居地域	347.1	60	200
	第2種住居地域	36.8	60	200
小計		773.0	-	-
商業	近隣商業地域	32.2	80	200
	商業地域	58.5	80	400
		11.5	80	500
	小計	102.2	-	-
工業	準工業地域	6.2	60	200
	工業地域	10.1	60	200
	工業専用地域	139.4	60	200
	小計	155.7	-	-
合計		1030.9	-	-

※ 区域区分(決定年月日:昭和48年12月28日、市街化区域面積:1,031ha、市街化調整区域面積:9,096ha)

用途地域

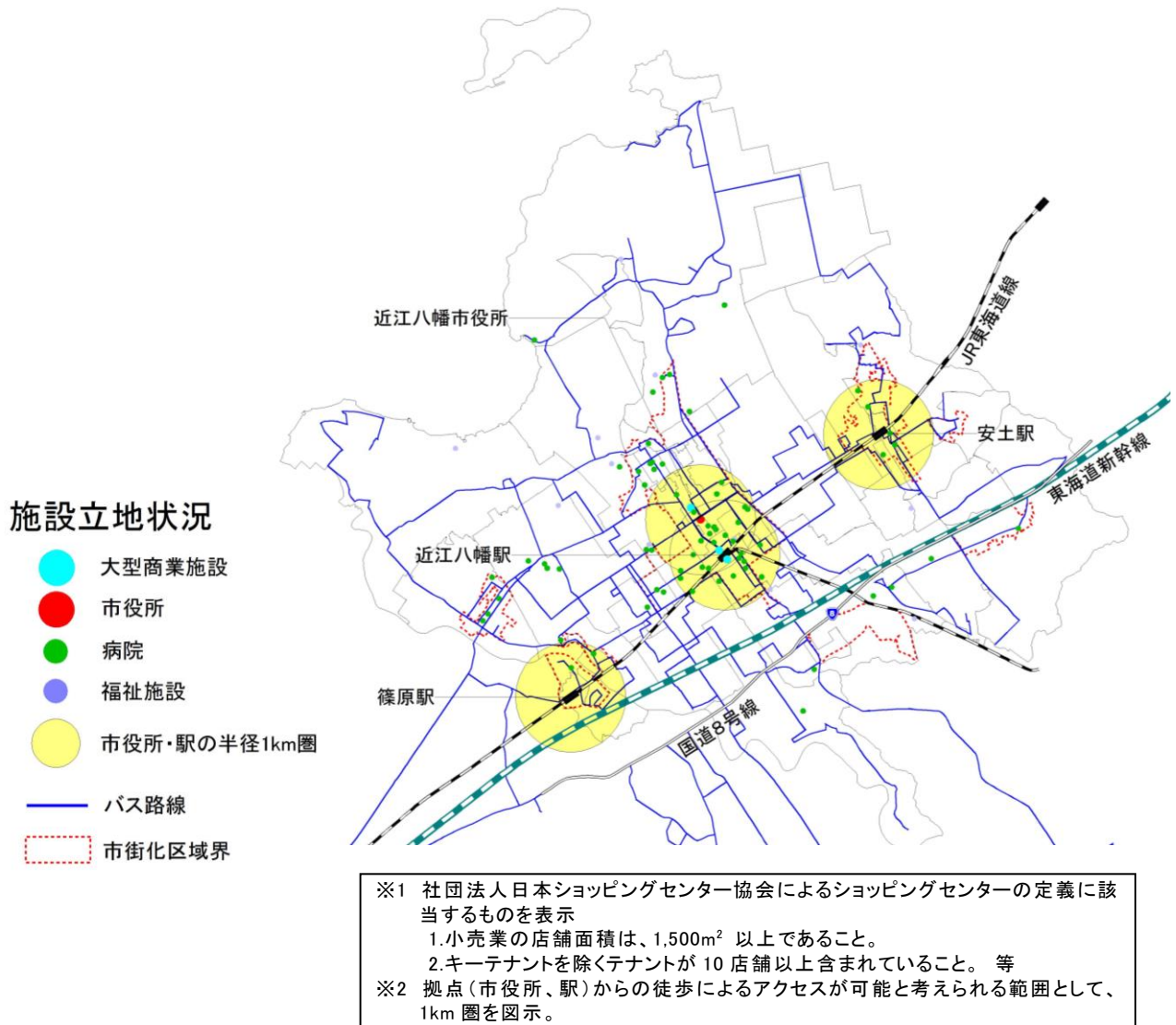
- 第一種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 工業地域
- 工業専用地域
- 準工業地域
- バス路線
- 市街化区域界



資料: 国土数値情報等

②施設立地(大型商業、病院・福祉施設)

- 大型商業施設は、近江八幡駅周辺、市役所周辺に存在しています。
- 病院、福祉施設については、住居地域の広がりにあわせて存在しています。



資料:国土数値情報、全国都道府県ショッピングセンター一覧 等

③総延床面積

○JR 近江八幡駅、安土駅、篠原駅の 3 駅周辺地域と国道 8 号線沿道に、施設（面積）が集中しています。

総延床面積(単位:m²)

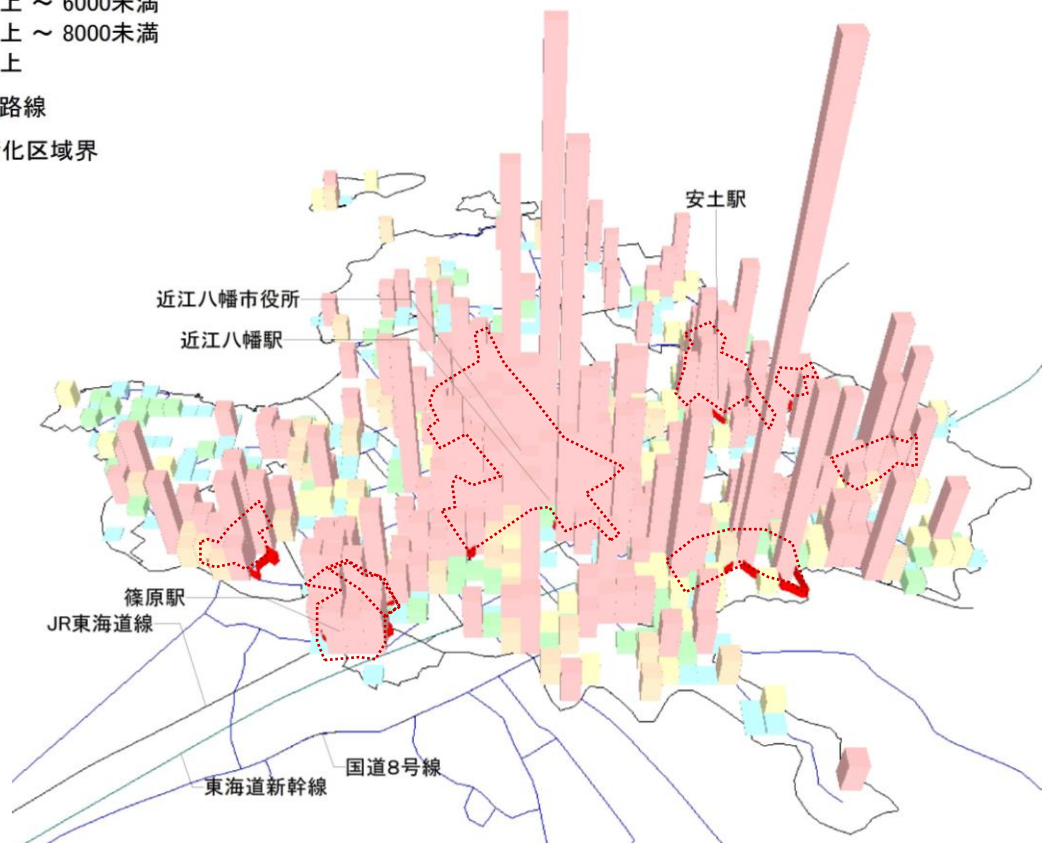
- 2000未満
- 2000以上 ~ 4000未満
- 4000以上 ~ 6000未満
- 6000以上 ~ 8000未満
- 8000以上

バス路線

市街化区域界

総延床面積合計: 6,343,459 m²

(うち市街化区域内: 3,348,594 m²)



資料: 固定資産台帳データ

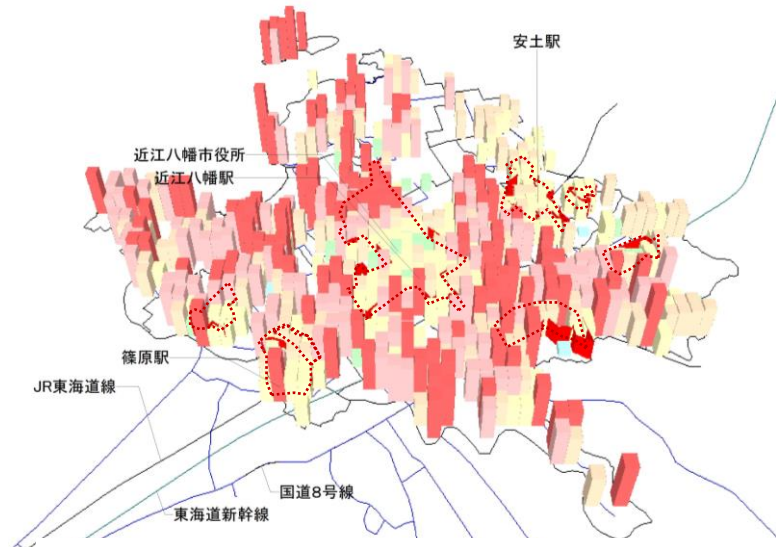
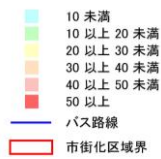
④建物築年数

○市内には築年数の古い建物が多数存在しており、特に市街化区域外に多く分布しています。

(住宅)

	住宅 割合
10年未満	1.37%
10年以上20年未満	4.50%
20年以上30年未満	26.85%
30年以上40年未満	17.31%
40年以上50年未満	23.53%
50年以上	26.44%
合計	100.00%

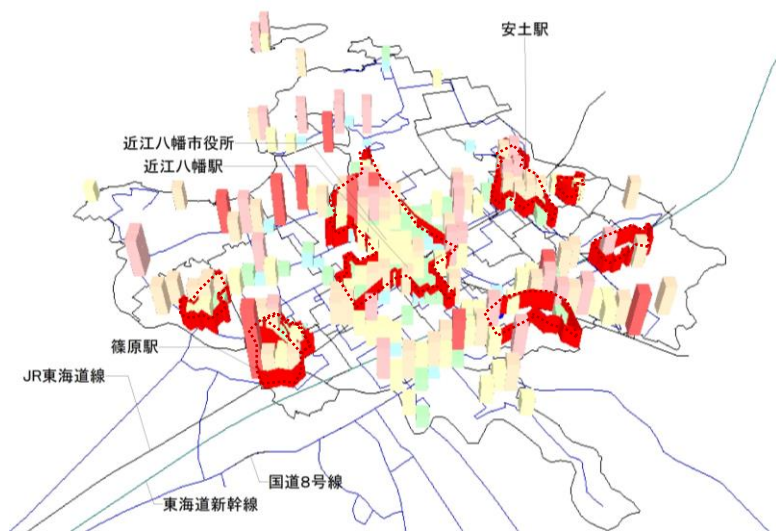
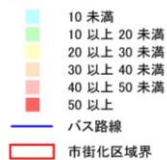
建物の築年数分布_住宅(単位:年)



(商業)

	商業施設 割合
10年未満	5.81%
10年以上20年未満	24.43%
20年以上30年未満	39.83%
30年以上40年未満	15.93%
40年以上50年未満	10.44%
50年以上	3.55%
合計	100.00%

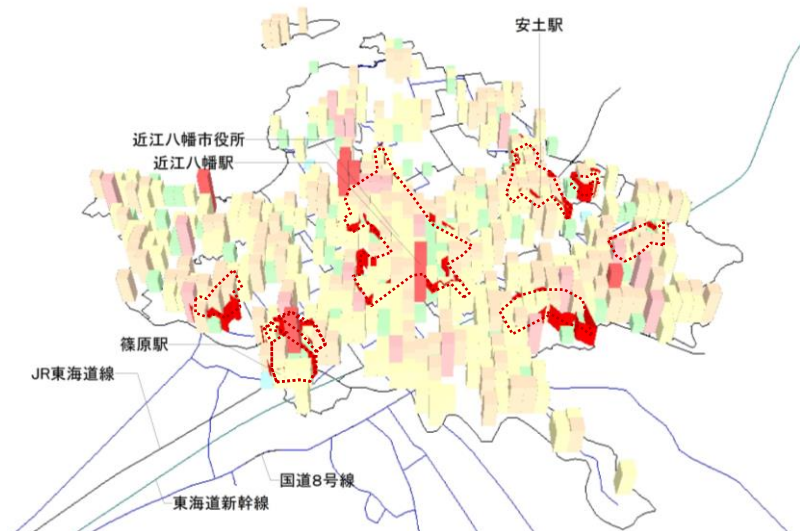
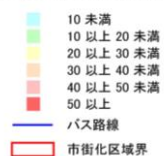
建物の築年数分布_商業施設
(単位:年)



(事務所)

	事務所 割合
10年未満	0.49%
10年以上20年未満	9.86%
20年以上30年未満	55.79%
30年以上40年未満	31.49%
40年以上50年未満	1.65%
50年以上	0.72%
合計	100.00%

建物の築年数分布_事務所(単位:年)



⑤交通

○鉄道は、JR 東海道本線（安土駅、近江八幡駅、篠原駅）と、近江鉄道八日市線（近江八幡駅、武佐駅）が存在しています。

○バスについては、路線バスである近江鉄道バスと、コミュニティバスである市民バス（あかこんバス）が走行しており、市内の（農地、山地を除く）大部分が網羅されています。

		1日当たり利用客数(人)	
鉄道	JR	安土駅	2,062
		近江八幡駅	17,320
		篠原駅	2,183
	近江鉄道	近江八幡駅	2,391
		武佐駅	176
バス	近江鉄道バス		1,327
	あかこんバス		423

※1 利用客数は降車客数含まず。

※2 JR 安土駅、近江八幡駅、篠原駅の値は滋賀県統計書より（H24年度値）。

※3 近江鉄道近江八幡駅、武佐駅は近江鉄道資料より、乗降客数を1/2して算出（H24年度値）。

※4 近江鉄道バス、あかこんバスの値は近江八幡市資料より（H24年度値）。

公共交通網

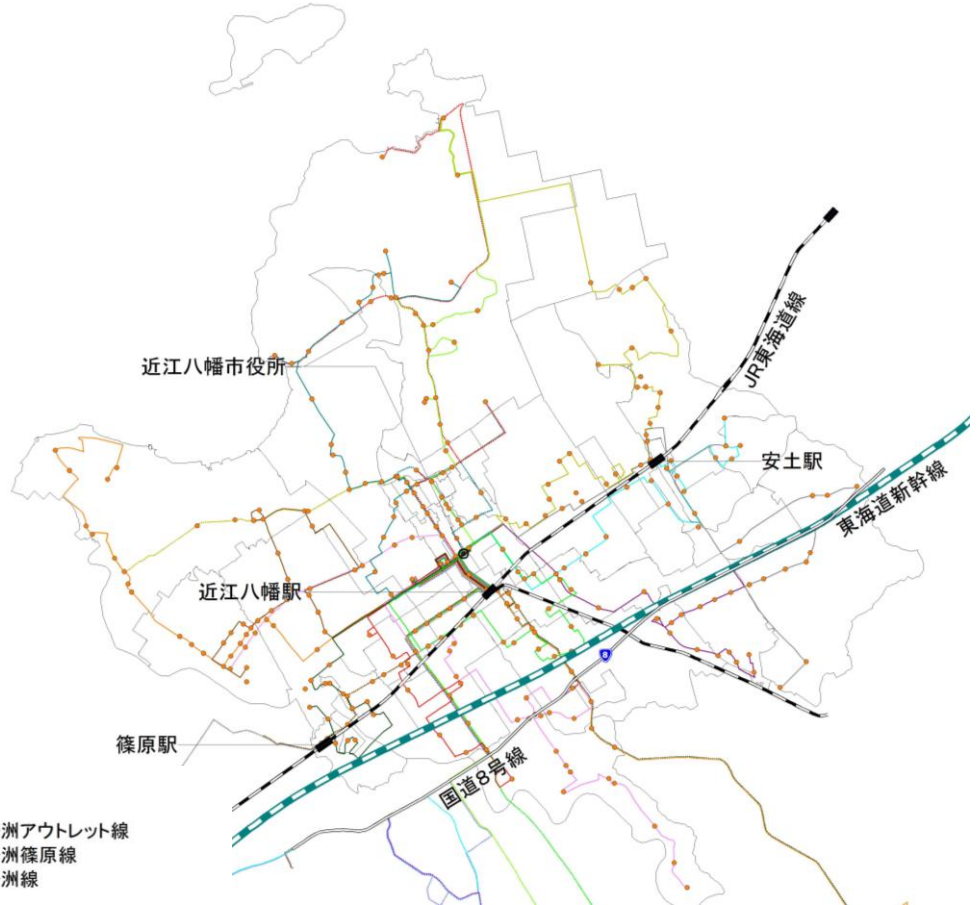
市民バス（あかこんバス）

- 島・沖島町コース
- 馬淵・新巻町コース
- 武佐・末広町コース
- 北里・佐波江町・新畑コース
- 桐原・竹町・東川町コース
- 桐原・篠原コース
- 駅南・循環コース
- 島・岡山・王ノ浜コース
- 北里・岡山・丸の内町コース
- 安土北・金田コース
- 安土南・金田コース
- 老蘇・金田コース

近江鉄道バス

- 岡屋線
- 篠原線
- 青年の城線
- 長峯線
- 長命寺線
- 日八線
- 八幡アウトレット線
- 八幡市内線
- 八幡村田線
- 野ヶ崎線
- 野洲アウトレット線
- 野洲篠原線
- 野洲線

※ あかこんバス、近江鉄道バス以外に、安土福祉自動車が運行しているが、輸送規模が小さいことから、上図中には含まず。

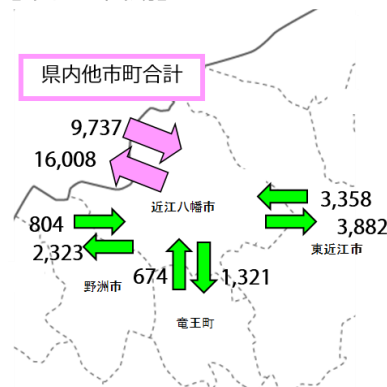


資料：国土数値情報、あかこんバス路線図等

⑥周辺市街地からの移動

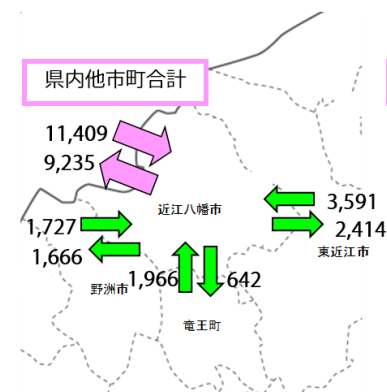
- 出勤目的の移動については、市外へ流出する方向が多くなっています。
- 買物等目的の移動については、市内へ流入する方向が多く、特に、休日の移動量が多い状況です。
- 休日の買物等目的の大部分は自動車による移動です。

【平日・出勤】



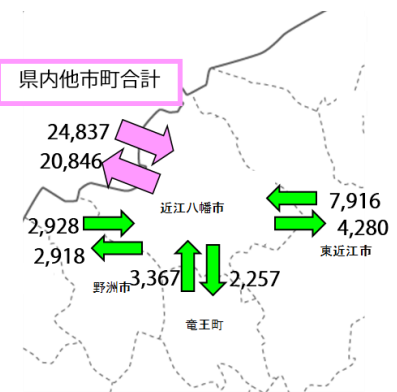
【自動車分担率(県内他市町合計)】
流出トリップ: 80%
流入トリップ: 83%

【平日・買物等】



【自動車分担率(県内他市町合計)】
流出トリップ: 83%
流入トリップ: 80%

【休日・買物等】



【自動車分担率(県内他市町合計)】
流出トリップ: 90%
流入トリップ: 92%

資料: 第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

⑦再生可能エネルギー

○再生可能エネルギーは、公共施設に関してはソーラーパネルが市内に数か所設置されているのみです。

○維持管理が担保されている公園、緑地は少ない状況となっています。

ソーラーパネル設置施設

ひまわり館	出力:2kw
金田小学校	出力:40kw
島小学校	出力:20kw
安土小学校	出力:10kw
学校給食センター	出力:20kw
総合医療センター	出力:20kw
滋賀食肉センター((財)滋賀食肉公社)	出力:1750kw

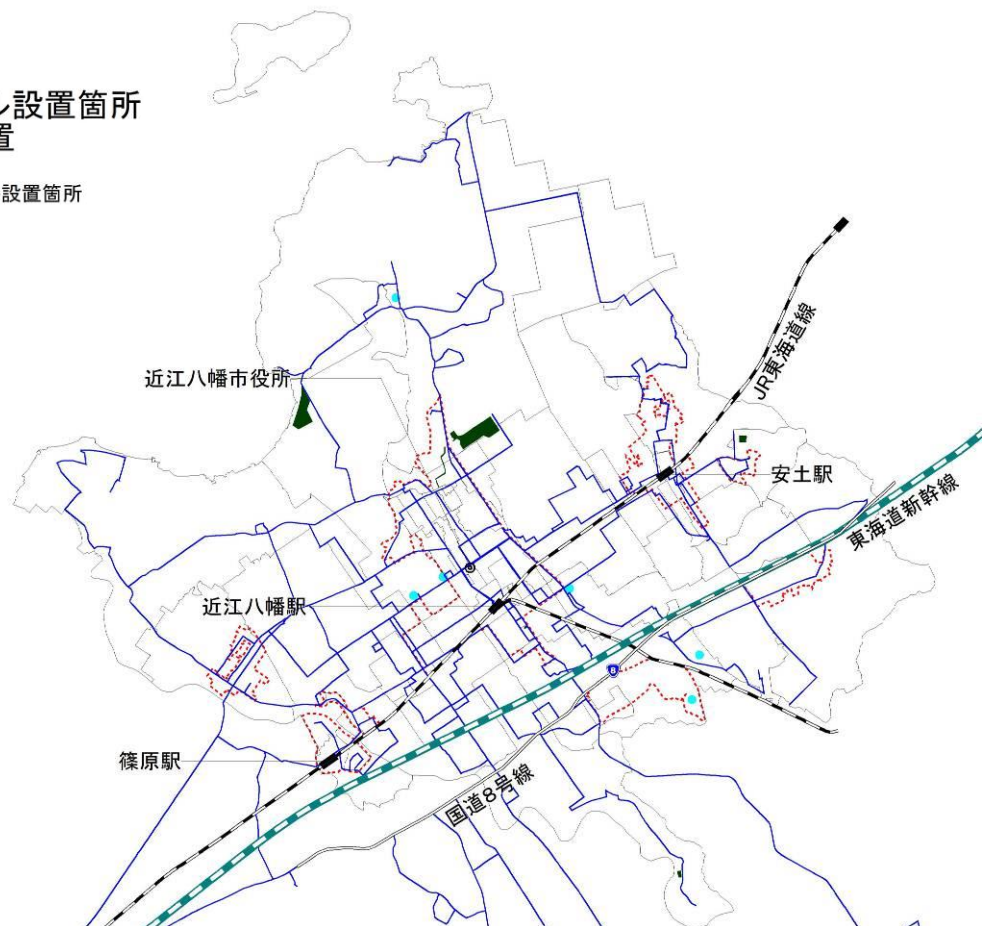
公園(緑地)

近江八幡市運動公園	13.1ha
近江八幡市駅南総合スポーツ施設	1.0ha
雪野山グラウンド	0.6ha
あづちマリエート文芸の郷グラウンド	6.3ha
八幡川緑地※	1.1ha

※1.1ha は計画決定面積、供用済は 0.5ha。

ソーラーパネル設置箇所 公園(緑地)位置

- ソーラーパネル設置箇所
- 公園(緑地)
- バス路線
- 市街化区域界



資料:近江八幡市資料

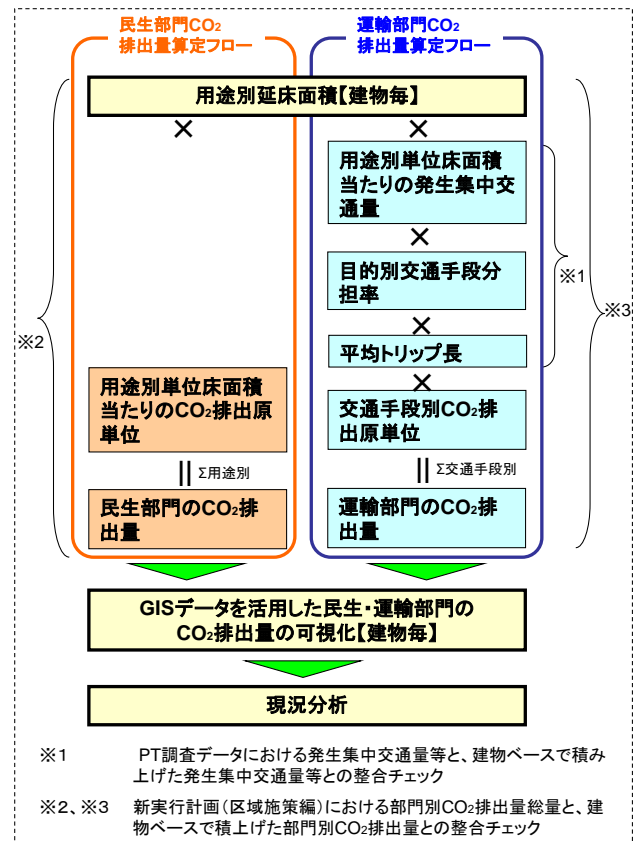
(3) 二酸化炭素の排出状況

① 推計方法

国土交通省の「低炭素まちづくり計画作成マニュアル」に記載された算定方法を使用しています。

民生部門、運輸部門ともに、建物別の用途別延床面積データを活用し、より詳細な区域設定のもとで、民生・運輸部門を統合した現況分析※を実施しています。

※現況の二酸化炭素排出量を推計。



② 近江八幡市の推計結果

現状の二酸化炭素排出量は、以下の通り推計されました。

(民生部門) 312,966t-CO₂/年

(運輸部門) 227,390t-CO₂/年

- 民生部門では、住宅用途の二酸化炭素排出量が多くなっています(民生部門合計の42%)。
- 運輸部門では、住宅用途で自動車使用の二酸化炭素排出量が多くなっています(運輸部門合計の58%)。

		CO ₂ 排出量推計結果(t-CO ₂ /年)				
民生部門	事務所	78,210	131,069	92,979	10,708	312,966
	住宅					
運輸部門	事務所	629	5,799	1,042	8	7,479
	住宅	16	1,175	505	7	1,702
	自動車	32,915	132,591	49,415	3,288	218,209
	小計	33,560	139,565	50,962	3,303	227,390
	病院					
合計					540,356	

※1 民生部門は9種類の建物用途を下記の通り分類
「事務所」・・・事務所、学校、集会所
「商業施設」・・・飲食店、物販店、ホテル
「住宅」・・・集合住宅、戸建て住宅
「病院」・・・病院

※2 運輸部門は、パーソントリップ調査の移動目的をもとに分類
「事務所」・・・帰社、帰校、打合せ、会議等
「商業施設」・・・食事・社交、娯楽・レクリエーション等
「住宅」・・・出勤、登校、帰宅等
「病院」・・・通院等

③他都市との比較

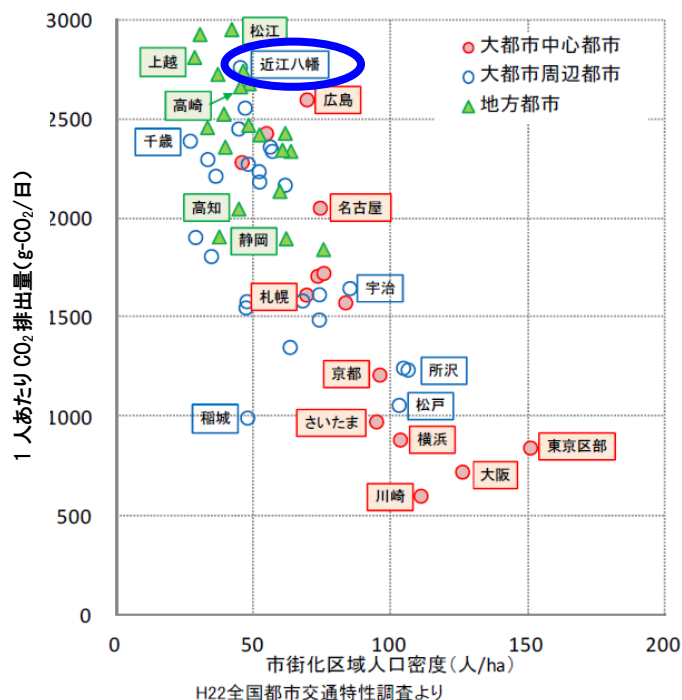
【民生部門】

近江八幡市地球温暖化対策実行計画・区域施策編（平成23年度）における民生部門のCO₂排出量推計結果*をもとに、可住地人口密度が近い他都市の値と比較すると、家庭部門は概ね平均に近く、業務部門は平均よりやや低い値になっています。

※滋賀県の部門別公表値を世帯数等の指標で按分して算出したもの

【運輸部門】

国土交通省の推計によると、本市の自動車からの一人当たりCO₂排出量は、市街化区域人口密度が同程度の他都市と比較して、大きい値となっています。



※ 一人当たりCO₂排出量は居住者の自動車交通のみ

資料: 国土交通省

④二酸化炭素の排出状況

近江八幡駅周辺の事務所、商業施設が集積している地域におけるCO₂排出量が多くなっています。

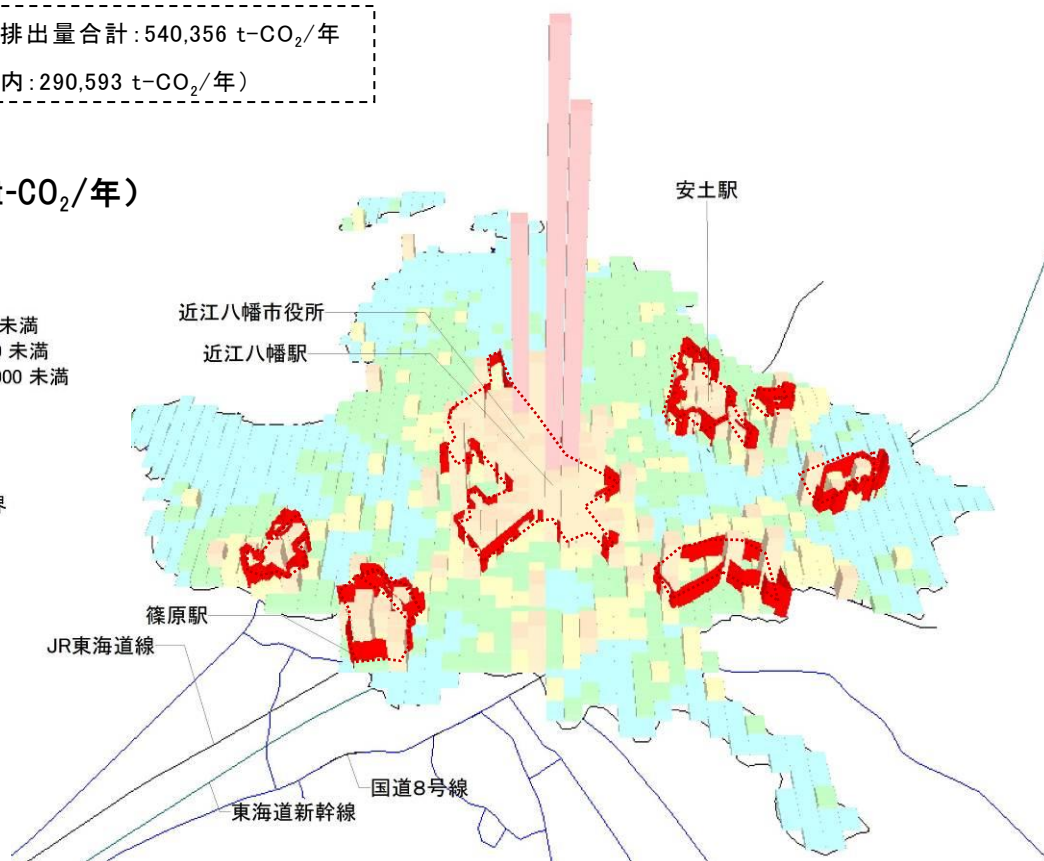
全体二酸化炭素排出量合計: 540,356 t-CO₂/年
(うち市街化区域内: 290,593 t-CO₂/年)

CO₂ 排出量 (t-CO₂/年)

250mメッシュ

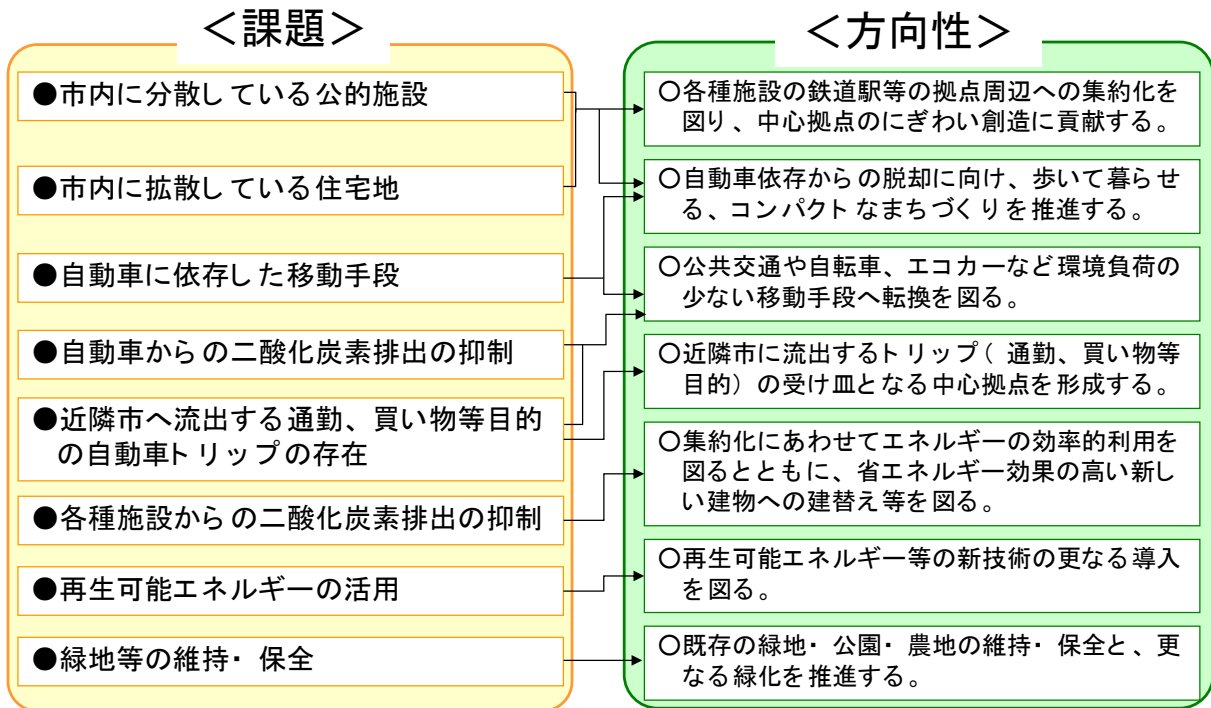
- 250 未満
- 250 以上 500 未満
- 500 以上 1000 未満
- 1000 以上 10000 未満
- 10000 以上

- バス路線
- 市街化区域界



3. 低炭素まちづくり計画の基本方針

(1) 低炭素まちづくりに向けた課題と方向性



(2) 計画の対象分野

本計画の対象分野は、本市の特徴と課題を踏まえて以下の6分野とします。

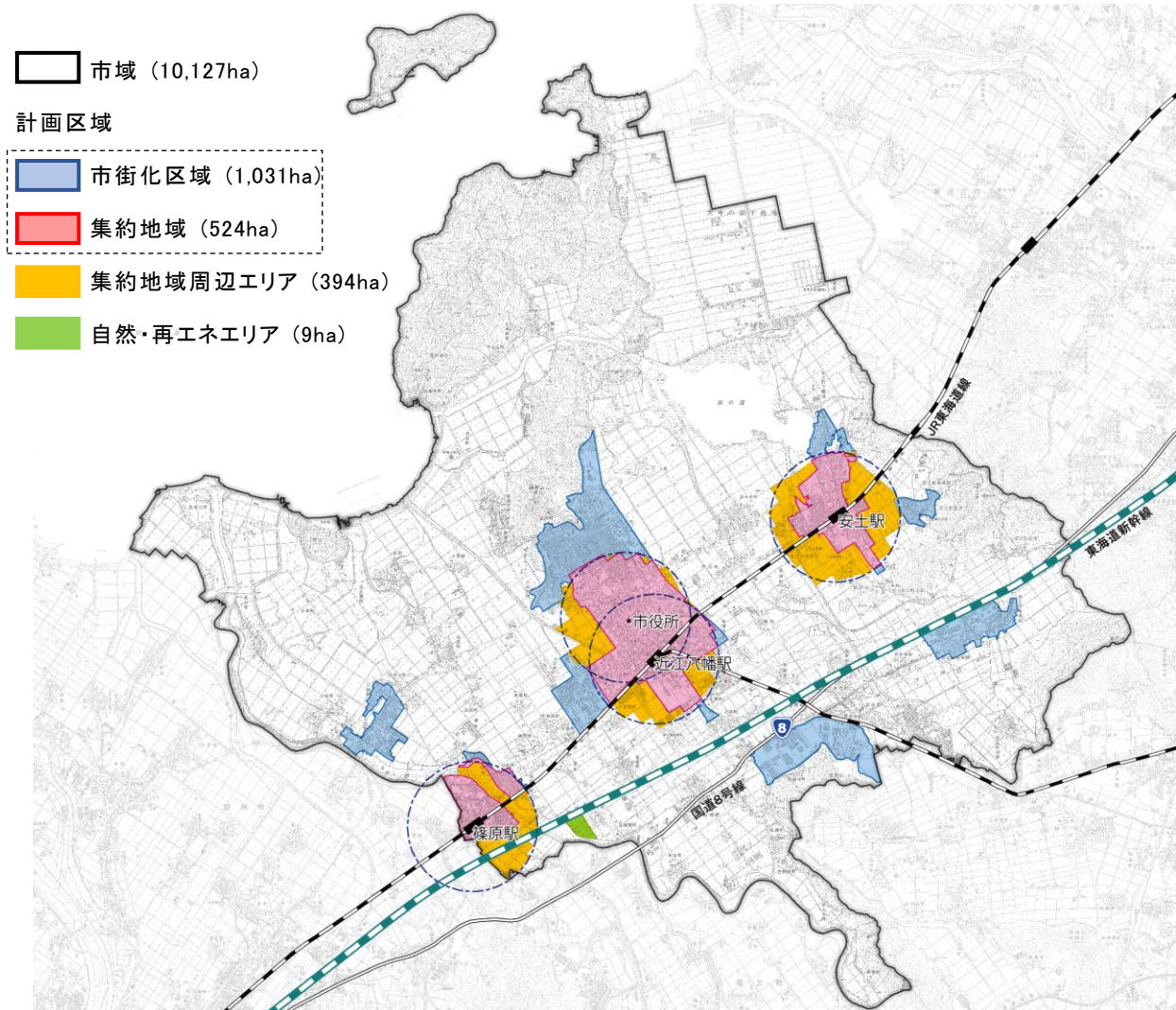
1. 都市機能の集約化*
2. 公共交通機関の利用促進
3. 緑地の保全及び緑化の推進
4. 再生可能エネルギーの導入及び化石燃料の効率的利用
5. 建築物の低炭素化の促進
6. 自動車の運行に伴い発生する二酸化炭素の排出抑制の促進

※都市機能・・・行政、商業、医療・福祉、教育・文化、その他にぎわい施設等

【集約地域等の考え方】

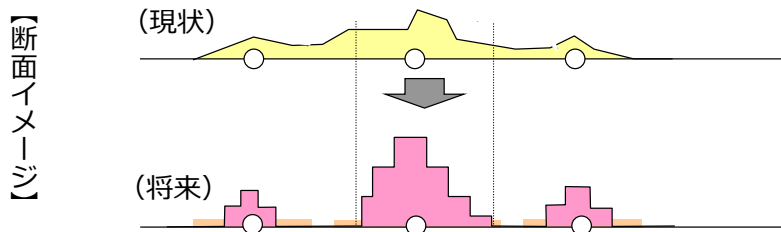
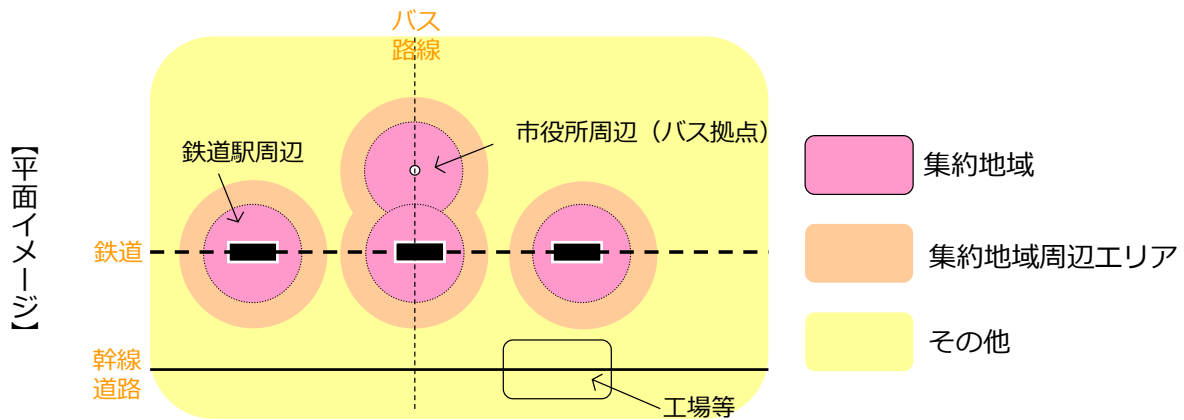
区分	目的	方針
集約地域	都市機能の集約化	<ul style="list-style-type: none"> ・新市基本計画において生活機能集積拠点と位置付けられているJR近江八幡駅、JR篠原駅、JR安土駅の3駅及び、あかこんバスのハブ機能を有する市役所を対象に、歩いて暮らせるまちづくりの観点から、半径1km 円のエリアを目安に設定。【市街化区域】
集約地域周辺エリア	潜在的な土地利用需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能なまちづくりを推進していくために、将来の潜在的土地利用の需要に応じて、計画的、戦略的に産業集積や住宅等への有効活用を推進するエリア。4つの集約地域の半径1km 円エリアのうち、市街化調整区域の部分が該当。【市街化調整区域】
自然、再エネエリア	緑地の保全と緑化の推進、再生可能エネルギーの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地の保全と緑化の推進及び再生可能エネルギー（バイオマス発電、太陽光発電等）を集中的に推進する地区を設定。【市街化調整区域】
交通	公共交通機関等の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・集約地域及び集約地域周辺エリア（集約地域等という）内の交通利便性を高める経路や路線及び、各集約地域等やその他の計画区域の間を結ぶ路線を対象とする。

計画区域及び集約地域



(4) 低炭素化に向けた都市構造イメージ

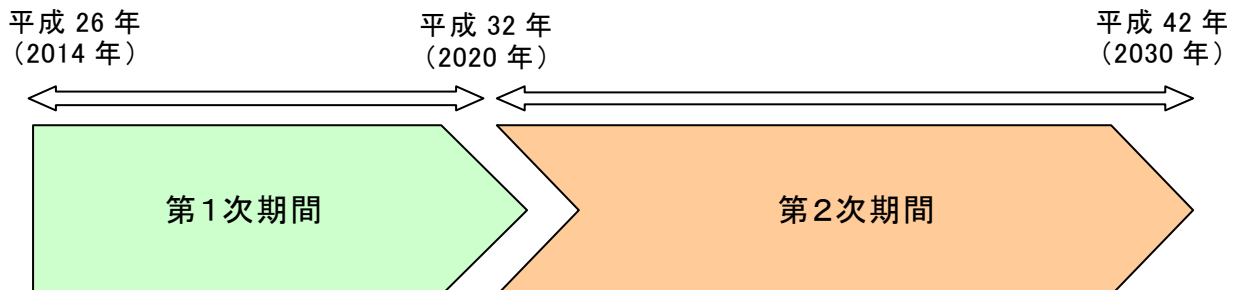
公共交通網で結ばれた鉄道駅周辺、市役所周辺の4箇所の拠点（集約地域）へ、都市機能の集約化を図ります。



※断面図は都市機能の集約度をイメージしたものの。

(5) 計画の期間

本計画の期間は、新市基本計画との整合から平成32年（2020年）までの6年間（平成26年～平成32年）を短期の期間として、第1次期間とします。また、中長期の期間として、平成42年（2030年）までを第2次期間とします。



(6) 全体の目標と分野別の方針

近江八幡市における低炭素まちづくりに向け、目指すべきまちの姿を次のように定めます。

【全体の目標】

低炭素で持続可能なまちづくり～にぎわいと活力の創造～

都市機能の更なる集約化によりコンパクトな都市構造を実現し、二酸化炭素排出量を低減するとともに、高齢者等の生活や子育て環境の整備による定住魅力の向上によって、中心拠点のにぎわいと活力の創造を推進します。

目標実現に向けて、前述の低炭素まちづくりに向けた課題と方向性、ならびに計画対象分野の整理を踏まえ、分野別に下記の通り方針を示します。

分野別の 方針

1. 都市機能の集約化

>>現在のコンパクトな都市構造を活かして、更なる都市機能の集約化を図る集約地域等へ公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能を集積し、生活の利便性を高めることによって、住宅の立地を促進し、環境負荷の少ないコンパクトシティの実現を目指します。

2. 公共交通機関の利用促進

>>歩いて暮らせるまちづくり、公共交通機関等の利用促進

計画区域等を対象に、安全で魅力的な歩行空間を整備するとともに、低炭素な公共交通機関や自転車の利用促進を図ります。

3. 緑地の保全及び緑化の推進

>>緑の維持・保全及び積極的な緑化の推進

既存の緑地・公園等の維持・保全をはじめ、計画区域等において積極的な緑化の推進を図ります。

4. 再生可能エネルギーの導入及び化石燃料の効率的利用

>>再生可能エネルギーの導入及びエネルギーの効率的利用の推進

太陽光発電等の再生可能エネルギーの導入や、廃棄物処理施設での高効率発電、排熱利用等を進めます。また、集約地域ではエネルギーの共同利用を推進し、防災性向上にも寄与します。

5. 建築物の低炭素化の促進

>>公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の低炭素化を促進

集約地域等の公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の低炭素化を率先して進めるとともに、新築を対象に省エネ性能の高い住宅を普及促進します。

6. 自動車の運行に伴い発生する二酸化炭素の排出抑制の促進

>>電気自動車等のエコカーの普及促進

公共交通機関等への転換ができない自動車利用への対策として、電気自動車等のエコカーの普及促進を図ります。また、環境性能に優れた超小型モビリティの活用を促進します。

4. 低炭素まちづくり計画における推進施策

(1) 推進施策の全体像

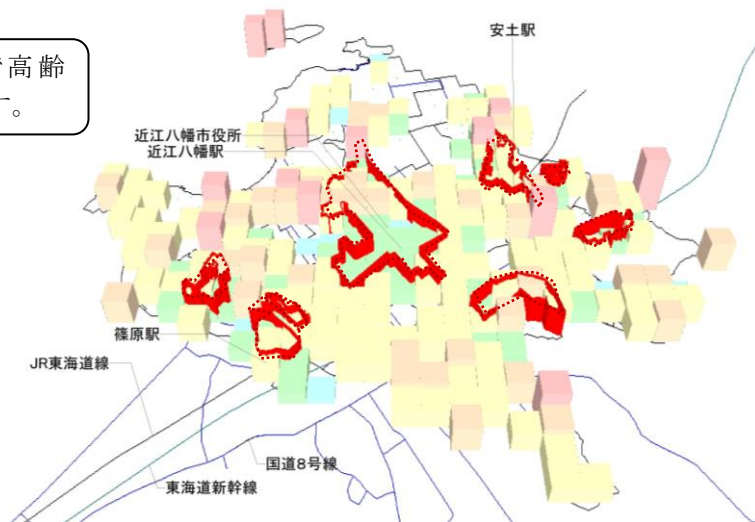
全体の目標を踏まえ、集約地域等における公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の計画的配置により、床面積の増加及び人口密度の増大を図ります。集約地域内における都市機能集約に際しては、景観・環境面を考慮した適切な開発コントロールを行います。一方で、既存の集落との共存にも配慮します。

あわせて、公共交通機関の利用促進、緑地の保全及び緑化の推進、再生可能エネルギーの導入及び化石燃料の効率的利用、建築物の低炭素化の促進、自動車の運行に伴い発生する二酸化炭素の排出抑制の促進等の施策を展開します。

●高齢化率分布

市街化区域の外側で高齢化率が高くなっています。

高齢化率分布(単位:%)

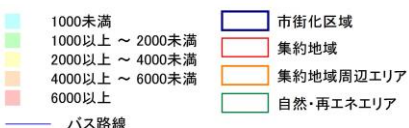


●人口分布

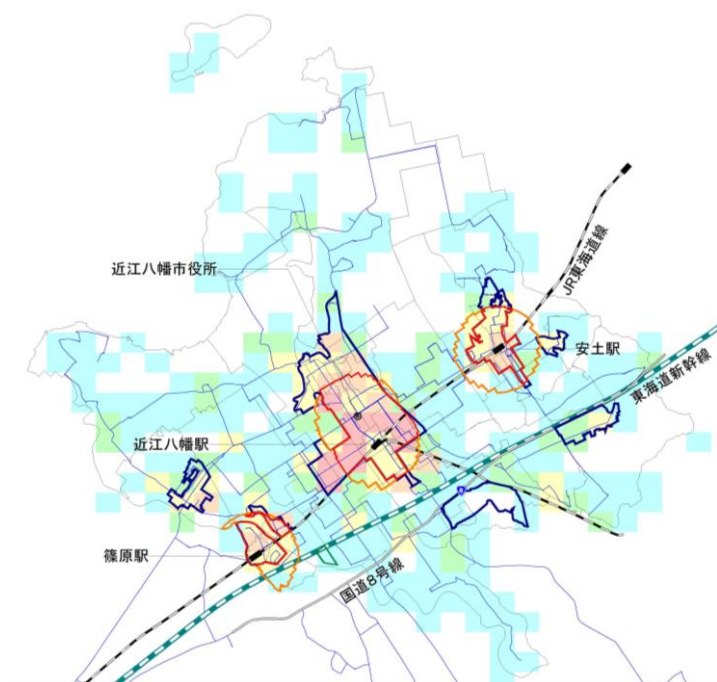
現状の集約地域の人口密度は約 4,830 人/㎢であり、都市的地域の目安となる人口集中地区 (DID 地区) の基準である 4,000 人/㎢は上回りますが、滋賀県の DID 地区の人口密度平均値 (6,120 人/㎢ (H22 年度国勢調査)) より低くなっています。

集約地域 : 4,830 人/㎢
 集約地域周辺 : 1,930 人/㎢
 市街化区域 : 3,900 人/㎢

人口密度(人/㎢)



2000 0 1000 2000 4000 6000m

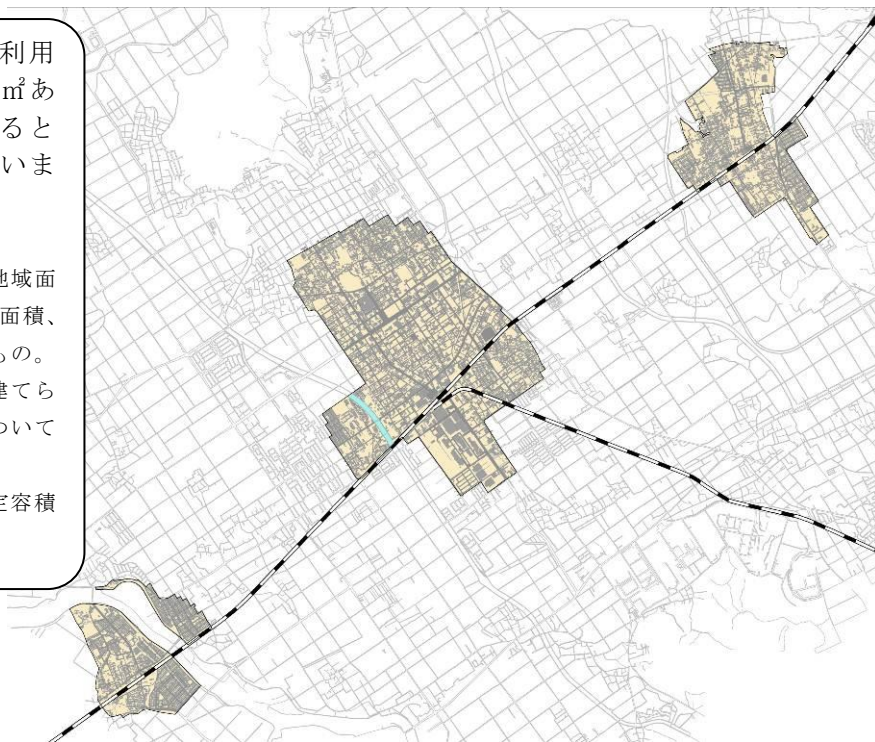


●集約地域内の低・未利用地面積

集約地域内の低・未利用地面積^{※1}は、約 300 万㎡あり、延床面積に換算すると約 610 万㎡^{※2}存在しています。

※1 右図中黄色面積（集約地域面積から、道路面積、河川面積、既存建物面積を除いたもの。屋外駐車場等、建物が建てられていない土地利用については面積に含む。）

※2 低・未利用地面積に指定容積率を乗じて算出。



<参考>現状の施設立地

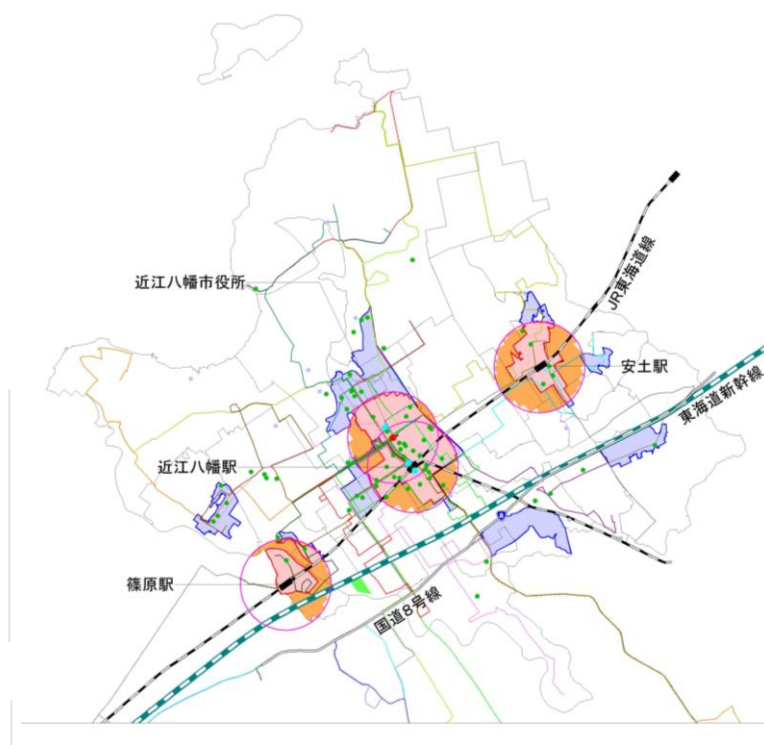
集約地域内の都市施設（大型商業施設、病院、福祉施設、市役所）の面積は約 12 万㎡です。

大型商業施設：6 万㎡
 病院：2 万㎡
 福祉施設：3 万㎡
 市役所：1 万㎡

- 市街化区域
- 集約地域
- 集約地域周辺エリア
- 自然・再エネエリア
- 市役所・駅の半径1km圏
- 大型商業施設
- 病院
- 市役所
- 福祉施設

※図中の色付きの線はバス路線

2000 0 1000 2000 4000 6000m



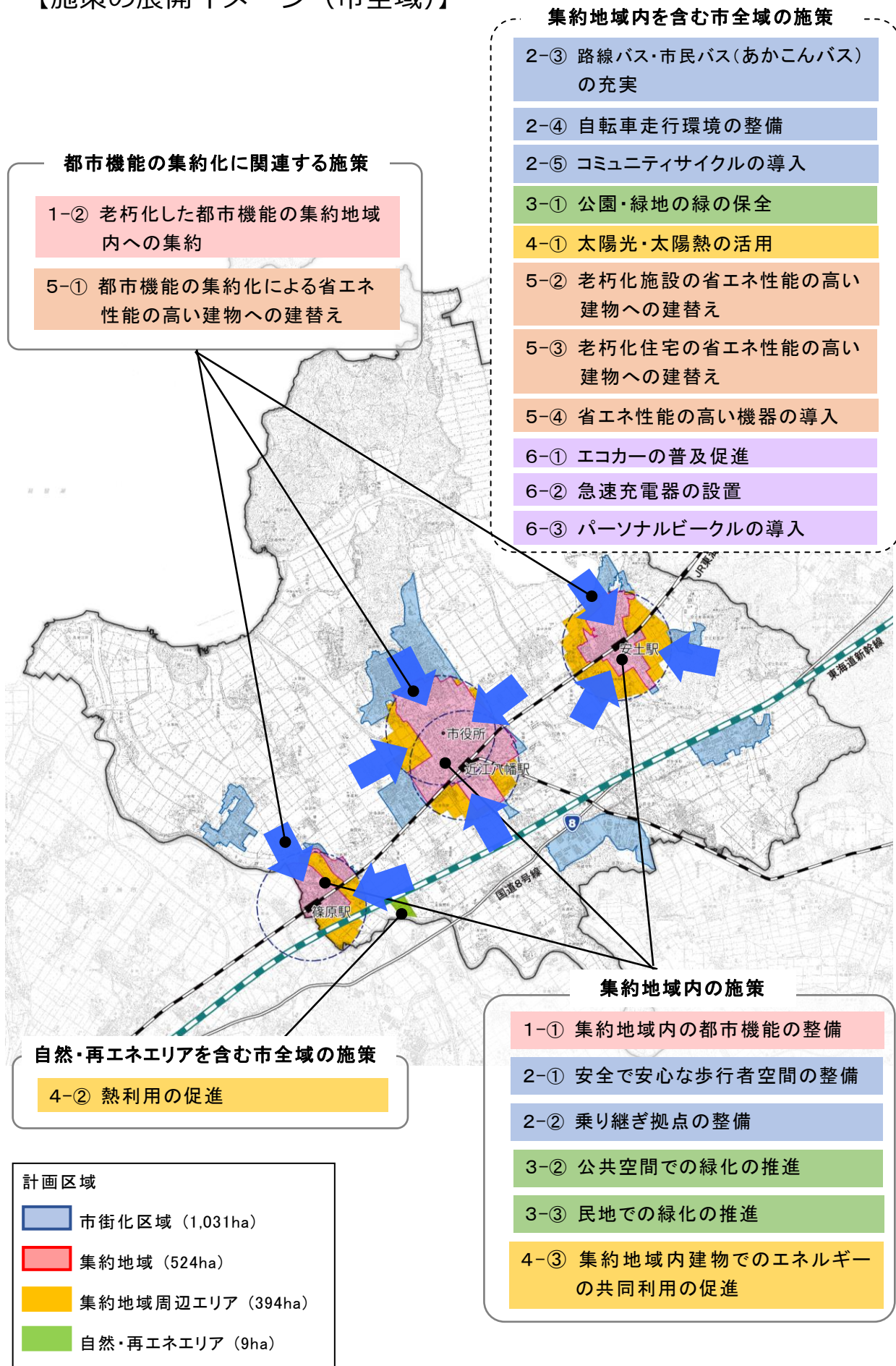
- ※1 社団法人日本ショッピングセンター協会によるショッピングセンターの定義に該当するものを表示
 1.小売業の店舗面積は、1,500㎡以上であること。
 2.キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること。等
- ※2 拠点（市役所、駅）からの徒歩によるアクセスが可能と考えられる範囲として、1km圏を図示。

資料：国土数値情報、全国都道府県ショッピングセンター一覧 等

(2) 分野別の推進施策

分野別の方針	推進施策	主 体		
		市民	企業	行政
1. 都市機能の集約化 現在のコンパクトな都市構造を活かして、更なる都市機能（公共施設、医療・福祉施設、商業施設等）の集約化を図る	①集約地域内の都市機能の整備		○	○
	②老朽化した都市機能の集約地域内への集約		○	○
2. 公共交通機関の利用促進 歩いて暮らせるまちづくり、公共交通機関等の利用促進	①安全で安心な歩行者空間の整備	○	○	○
	②乗り継ぎ拠点の整備		○	○
	③路線バス・市民バス（あかこんバス）の充実	○	○	○
	④自転車走行環境の整備	○		○
	⑤コミュニティサイクルの導入	○	○	○
3. 緑地の保全及び緑化の推進 緑の維持・保全及び積極的な緑化の推進	①公園・緑地の緑の保全			○
	②公共空間での緑化の推進			○
	③民地での緑化の推進	○	○	
4. 再生可能エネルギーの導入及び化石燃料の効率的利用 再生可能エネルギーの導入及びエネルギーの効率的利用の推進	①太陽光・太陽熱の活用	○	○	○
	②熱利用の促進	○	○	○
	③集約地域内の建物におけるエネルギー共同利用の促進		○	○
5. 建築物の低炭素化の促進 公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の低炭素化を促進	①都市機能の集約化による省エネ性能の高い建物への建替え		○	○
	②老朽化施設の省エネ性能の高い建物への建替え		○	○
	③老朽化住宅の省エネ性能の高い建物への建替え	○	○	○
	④省エネ性能の高い設備機器の導入	○	○	○
6. 自動車の運行に伴い発生する二酸化炭素の排出抑制の促進 電気自動車等のエコカーの普及促進	①エコカーの普及促進	○	○	○
	②急速充電器の設置		○	○
	③パーソナルビークル※の導入 ※1人乗りの移動機器、人が移動する際の1人当たりのエネルギー消費を抑制する	○	○	○

【施策の展開イメージ（市全域）】



- 都市機能の集約化に関連する施策**
- 1-② 老朽化した都市機能の集約地域内への集約
 - 5-① 都市機能の集約化による省エネ性能の高い建物への建替え

- 集約地域内を含む市全域の施策**
- 2-③ 路線バス・市民バス(あかこんバス)の充実
 - 2-④ 自転車走行環境の整備
 - 2-⑤ コミュニティサイクルの導入
 - 3-① 公園・緑地の緑の保全
 - 4-① 太陽光・太陽熱の活用
 - 5-② 老朽化施設の省エネ性能の高い建物への建替え
 - 5-③ 老朽化住宅の省エネ性能の高い建物への建替え
 - 5-④ 省エネ性能の高い機器の導入
 - 6-① エコカーの普及促進
 - 6-② 急速充電器の設置
 - 6-③ パーソナルビークルの導入

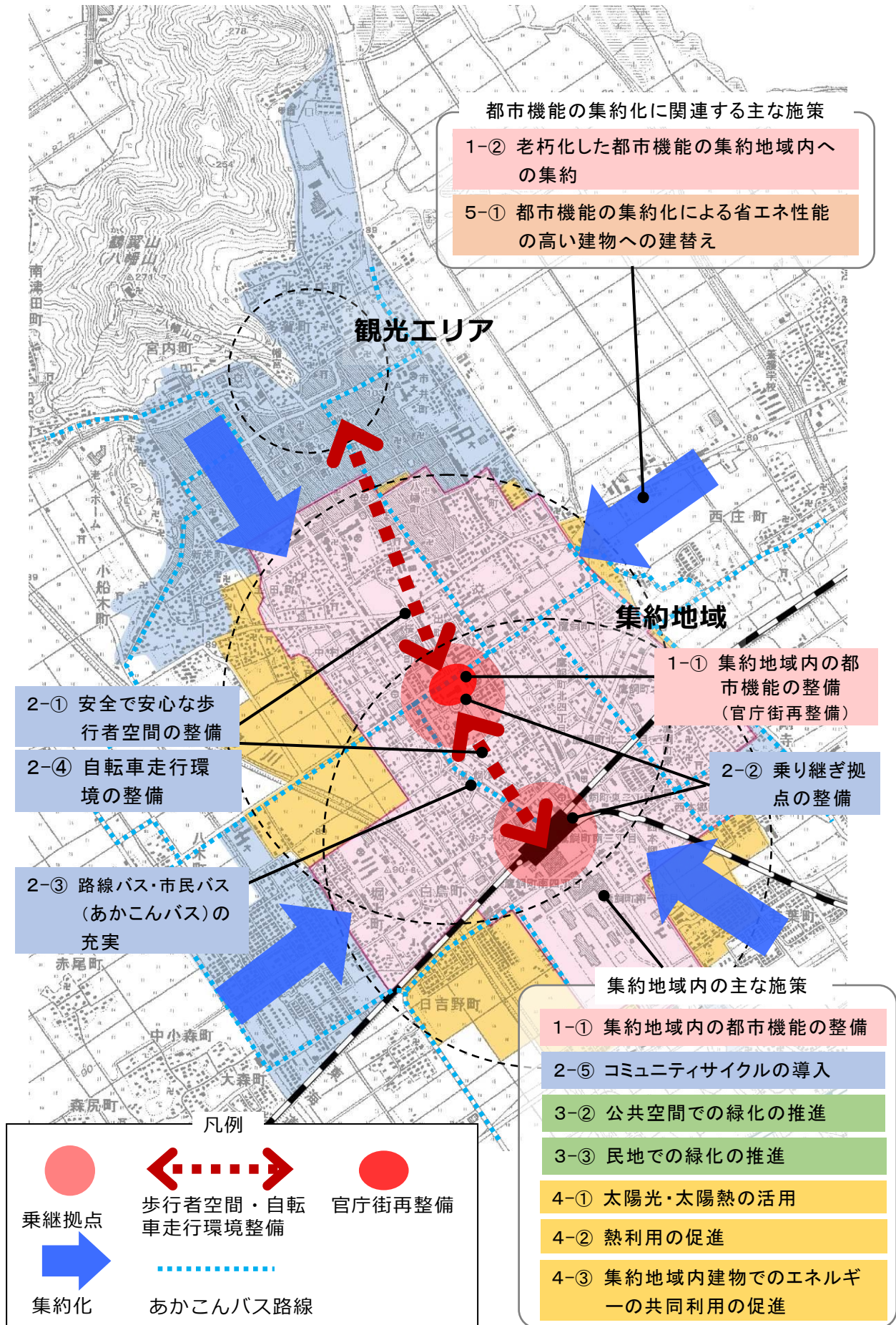
- 自然・再エネエリアを含む市全域の施策**
- 4-② 熱利用の促進

- 集約地域内の施策**
- 1-① 集約地域内の都市機能の整備
 - 2-① 安全で安心な歩行者空間の整備
 - 2-② 乗り継ぎ拠点の整備
 - 3-② 公共空間での緑化の推進
 - 3-③ 民地での緑化の推進
 - 4-③ 集約地域内建物でのエネルギーの共同利用の促進

計画区域

- 市街化区域 (1,031ha)
- 集約地域 (524ha)
- 集約地域周辺エリア (394ha)
- 自然・再エネエリア (9ha)

【施策の展開イメージ（近江八幡駅、官庁街周辺）】



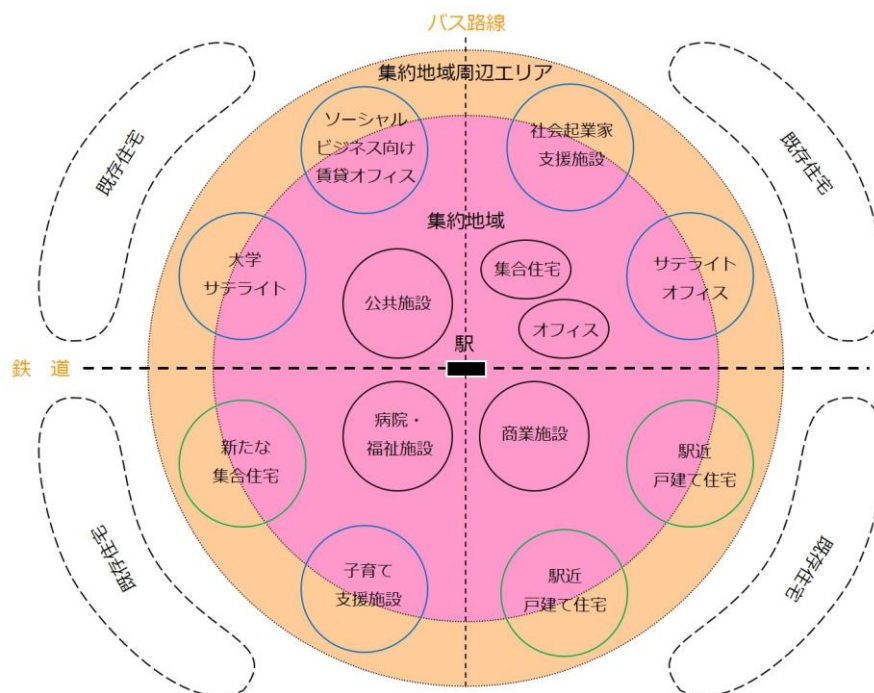
～現在のコンパクトな都市構造を活かして、更なる都市機能の集約化を図る～

①集約地域内の都市機能の整備

鉄道駅等を中心とした集約地域に公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能を集約します。一方、既存の集落との共存にも配慮します。

集約地域内では、新産業の育成に資する施設誘致や、市外へ流出する通勤者等の受け皿となる新たな事務所機能の整備、市外からの転入先となりうる新たな住宅機能の整備等を検討します。

【都市機能の集約化イメージ】



【新たな事務所、住宅機能の例】

【事務所】

- ◆社会起業家（アントレプレナー）支援施設
 - ・新規ビジネス（農業×IT）、農業法人化
 - ・第6次産業化（産地直送システム等）
- ◆ソーシャルビジネス向け賃貸オフィス
 - ・若手人材育成、女性就労支援、シニア派遣等
 - ・子育て支援施設（託児所、保育所など）
 - ・その他、福祉、環境分野など
- ◆サテライトオフィス
- ◆大学サテライト

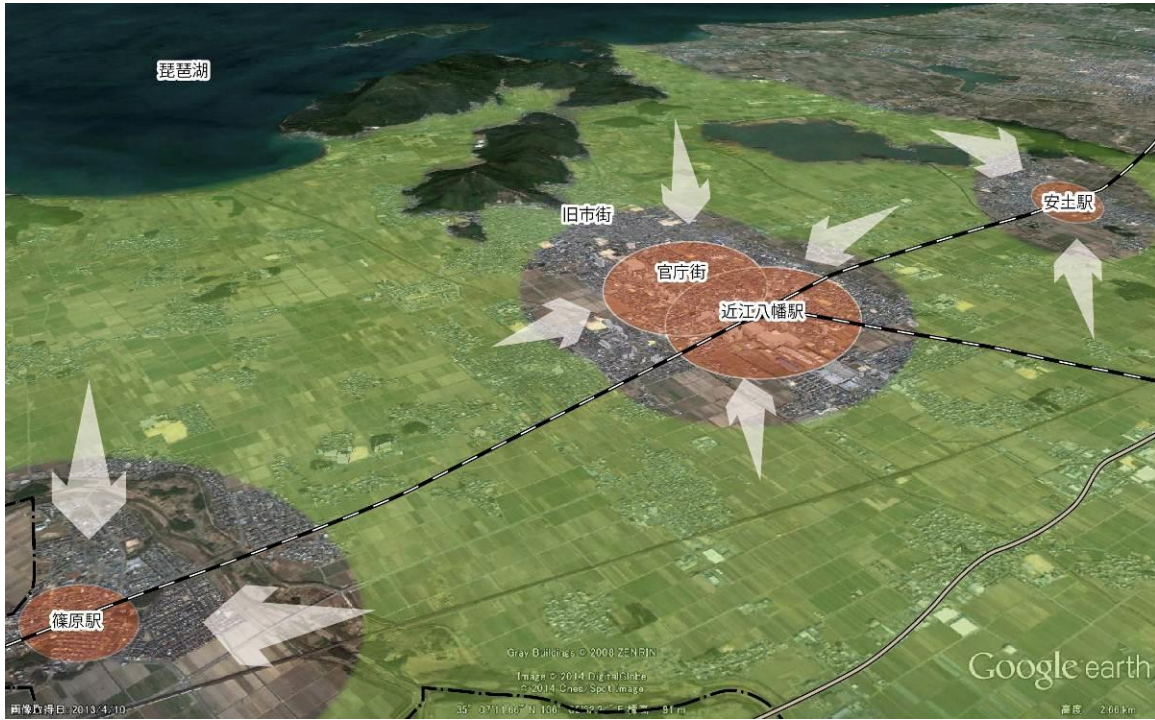
【住宅】

- ◆新たな集合住宅
 - ・シェアハウス
 - ・SOHOコンプレックス
 - ・介護サービス付高齢者用住宅
 - ・リバースモーゲージ対象マンション
- ◆駅近の戸建て住宅
 - ・戸建てSOHO
 - ・定期借地権付き戸建て住宅
 - ・農地、菜園付戸建て住宅

②老朽化した都市機能の集約地域内への集約

市街化区域の外側に築年数の経過した事務所、商業施設が分布しており、これらの老朽化した都市機能について、集約地域内への移転を誘導します。

■都市機能集約化のイメージ



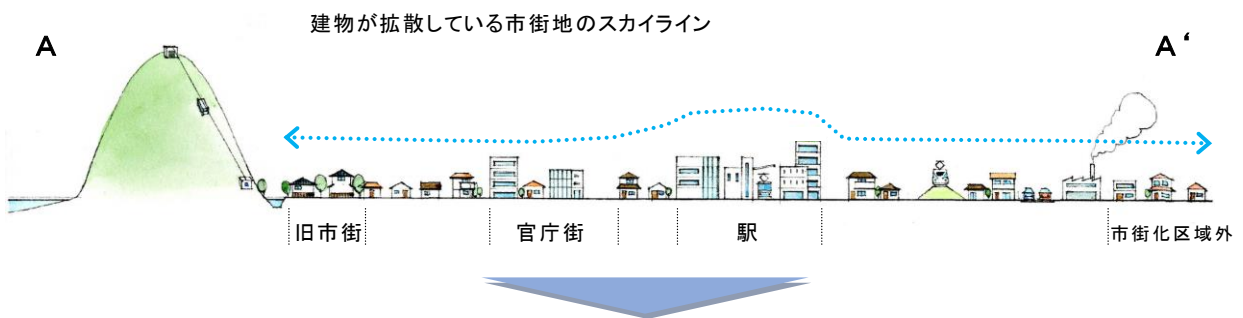
©Google

■断面イメージ

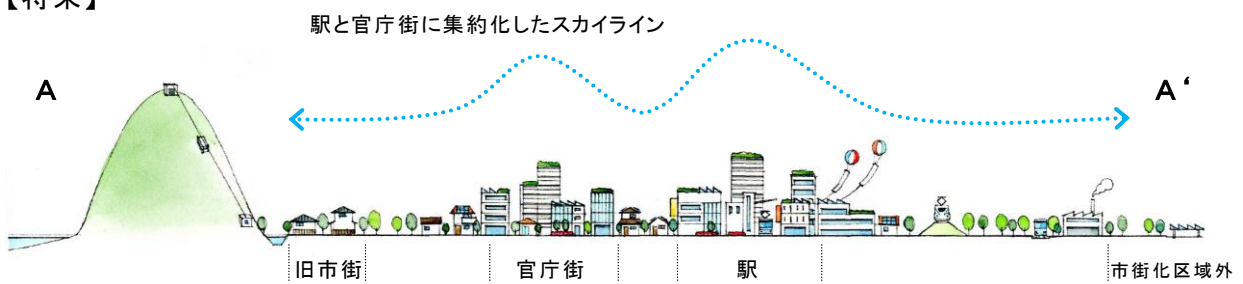


©Google

【現況】



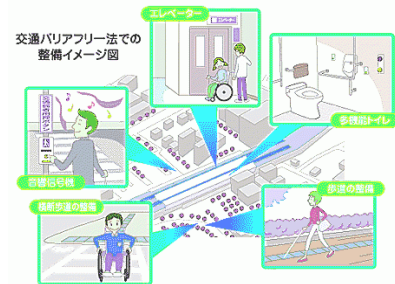
【将来】



～歩いて暮らせるまちづくり、公共交通機関等の利用促進～

①安全で安心な歩行者空間の整備

誰もが安心して歩ける安全な歩行者空間の実現に向けて、集約地域内及び人々の集まる拠点間を結ぶ区間を対象に、バリアフリー化や車両の進入抑制対策等に取り組みます。



出典：近江八幡市資料
バリアフリーのイメージ

②乗り継ぎ拠点の整備

集約地域内の交通結節点において、鉄道、バス、自転車等の各種交通手段同士の乗継利便性を向上させることにより、公共交通の利用促進を図ります。

具体的には、乗継距離の短縮、駅周辺の自転車利用環境の向上、鉄道やバスのリアルタイムの運行情報提供等に取り組みます。



出典：国土交通省資料
乗継拠点の整備イメージ
(広島電鉄廿日市市役所駅前)

③路線バス・市民バス（あかこんバス）の充実

市の中心部から郊外部までの幹線道路を運行している路線バスと、路線バスのない公共交通空白地域を実験運行している市民バス（あかこんバス）について、今後の需要動向や各々の役割を踏まえながら、本格導入、充実を図ります。また、バス運行による環境負荷をより軽減するための車両の電気自動車化も検討します。



出典：日野自動車資料（小型EVバス）、
近江八幡市資料（赤こんバス）

④自転車走行環境の整備

市内の駅、公共施設、学校などを結ぶ、自転車利用が想定される路線において、自転車走行環境（自転車道、自転車走行レーン等）の整備を検討します。



自転車専用レーン

⑤コミュニティサイクルの導入

計画区域内の駅前をはじめ、官庁街、商業施設、観光拠点など、市内に点在する集客地点へ乗り捨て可能なレンタル自転車置き場（コミュニティサイクル）の整備を検討します。



コミュニティサイクル導入イメージ

～緑の維持・保全及び積極的な緑化の推進～

①公園・緑地の緑の保全

市内には二酸化炭素排出量の吸収源として貴重な公園、緑地等の緑が存在します。これらの緑を適切な維持管理により保全を行います。



出典：狭山公園資料
公園の維持管理のイメージ

②公共空間での緑化の推進

広場、道路空間、公共施設等の公共空間において緑化を推進します。また、集約地域等へ公共施設等の移転を行った際の跡地についても、できる限り緑化を図ります。



出典：さいたま市資料
広場の緑化イメージ

③民地内での緑化の推進

企業、住宅等の民地内の空間において、屋上や壁面緑化などの緑化の推進を誘導します。

～再生可能エネルギーの導入及びエネルギーの効率的利用の推進～

①太陽光・太陽熱の活用

集約化による建物移転、建物の老朽化による建替え時などを契機として、建物屋根などを活用して太陽光発電や太陽熱の導入を推進します。

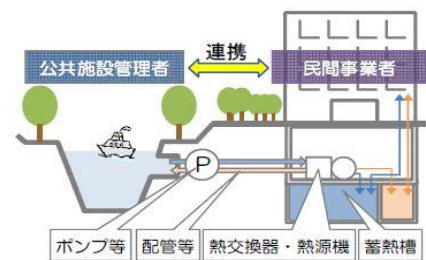


出典：国土交通省資料
太陽光発電施設の導入イメージ

②熱利用の促進

河川水、地下水等の熱利用や、発電時の排熱利用※により、エネルギーの効率的利用を進めます。

※コジェネレーション、燃料電池など（燃料を燃やして発電する場合等に発生する排熱を有効活用してエネルギー効率を高める設備）



出典：経済産業省資料
河川水熱利用のイメージ

③集約地域内の建物におけるエネルギー共同利用の促進

集約地域内において、近接する建物の所有者などが協力して冷暖房用の熱媒（冷水や温水、蒸気）を互いに融通する等により、エネルギーの共同利用を促進します。



出典：経済産業省資料
建物間熱融通のイメージ

～公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の低炭素化を促進～

①都市機能の集約化による省エネ性能の高い建物への建替え

集約地域に都市機能を集約する際、省エネ性能の高い建物への建替えを促すことで、二酸化炭素排出量を削減します。

②老朽化施設の省エネ性能の高い建物への建替え

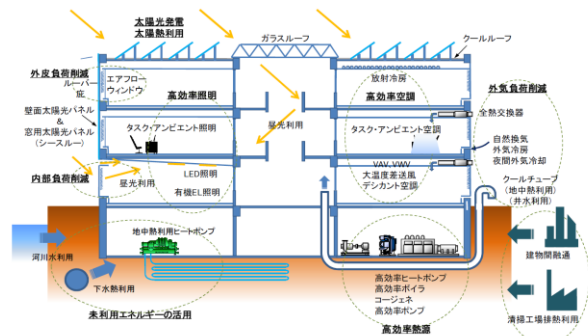
老朽化した公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の建替え時において建築物の低炭素化を促進します。

③老朽化住宅の省エネ性能の高い建物への建替え

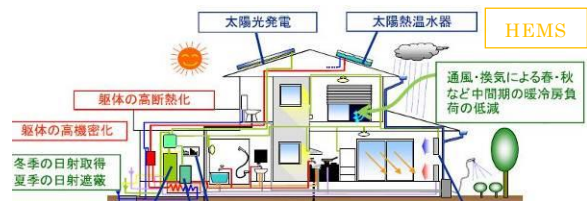
老朽化した住宅の新築時において、省エネ性能の高い建築物への建替えを促します。

④省エネ性能の高い設備機器の導入

既存建物について、省エネルギー性能の高い空調、給湯器、照明等の導入を促進します。



出典：経済産業省「ZEB(ネット・ゼロ・エネルギー・ビル)の実現と展開について
ゼロ・エネルギービルのイメージ



出典：国土交通省資料
ゼロ・エネルギー住宅のイメージ

～電気自動車等のエコカーの普及促進～

①エコカーの導入促進

日常生活に欠かせない自動車の移動については、二酸化炭素排出の少ない電気自動車等のエコカーへの転換を推進します。

(例：農作業用の軽トラック等の電気自動車化など)



出典：三菱自動車、日産自動車資料
小型電気トラック、急速充電器のイメージ

②急速充電器の設置

電気自動車の導入を促進させるため、急速充電器の設置を合わせて促進します。

③パーソナルビークルの導入

観光目的の移動や高齢者の移動支援に適した、従来の乗用車よりも小型で燃費のよいパーソナルビークル（一人乗り自動車）の導入を検討します。



パーソナルビークルのイメージ

(3) 施策効果の検討

1) 検討対象項目の整理

これまでに示した推進施策の結果、本低炭素まちづくり計画により期待される効果は、「集約地域における床面積の増加及び人口密度の増大」、「二酸化炭素排出量の低減」、「集約地域の中心拠点における来訪者の増加」になります。

【期待される効果】

- ・集約地域等における公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の床面積の増加及び人口密度の増大
- ・上記による民生部門、運輸部門の二酸化炭素排出量の低減
- ・集約地域の中心拠点における来訪者(にぎわい)の増加

分野別の方針	1. 都市機能の集約化
	2. 公共交通機関の利用促進
	3. 緑地の保全及び緑化の推進
	4. 再生可能エネルギーの導入及び化石燃料の効率的利用
	5. 建築物の低炭素化の促進
	6. 自動車の運行に伴い発生する二酸化炭素の排出抑制の促進

2) 検討ケース

都市機能の集約化については、多様な関係主体、調整事項が存在し、集約化の目標ラインを具体的に設定するのは容易ではありません。そこで、効果の推計にあたり、短期的に実現が可能と考えられるもの、中長期的に実現を目指すもの（目標の最大値）に分けて検討を行います。

○短期的な評価ケース

【 i 】 官庁街再整備・・・近い将来に整備される確度の高い官庁街再整備

○中長期的な評価ケース

【 ii 】 集約地域内の低・未利用地における都市機能（公共施設、医療・福祉施設、商業施設等）の集約化
・・・集約地域外で築30年以上を超えた都市機能の集約地域内への集約化

※利便性向上による、集約地域への居住機能の集約による効果についても参考に評価を実施（集約地域外で築30年以上を超えた居住機能の集約地域内への集約）

3) 検討方法

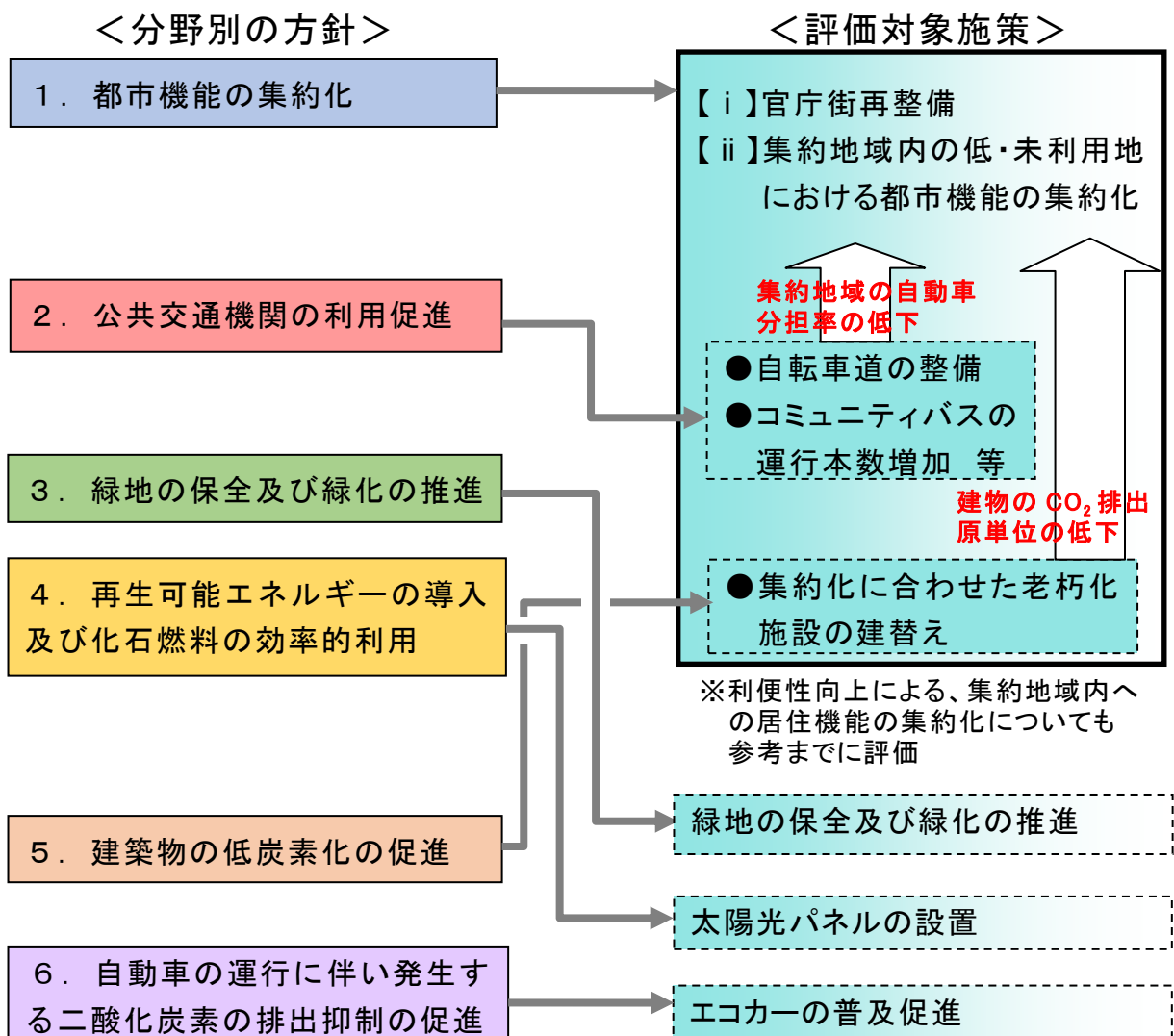
①床面積の増大及び人口密度の増加

床面積については、官庁街整備計画（【i】）、ならびに、集約地域外にある築年数30年以上の公共施設、医療・福祉施設、商業施設の延床面積（【ii】）を集計します。

人口密度については、市の用途別（住宅）の延床面積当たり人口密度と、集約地域内へ移動した用途別（住宅）の延床面積をもとに人口移動を推計し、集計します。

②二酸化炭素排出量の低減

【i】、【ii】の各ケースについてCO₂排出削減効果を試算します。また、「緑地の保全及び緑化の推進」、「太陽光パネルの設置」、「エコカーの普及促進」についても参考値を検討します。（※計算方法はP.31～参照）



③来訪者(にぎわい)の増加

にぎわいの増加については、集約地域内の歩行者の主要動線における実際の歩行者交通量のモニタリングなどが考えられます。

4) 効果の検討結果

【 i 】官庁街再整備（公共施設、商業施設、住宅）

※短期（2020年）

項目		効果			目標の目安
		短期（2020年）			
		現状	集約後 （官庁街エリア の再整備）	変化量	
床面積 （千㎡）	集約地域	1,927	1,960	32 千㎡ （2%）	官庁街の再整備
人口密度 （千人/k㎡）	集約地域	4.8	4.9	0.1 千人/k㎡ （0.7%）	滋賀県の DID 人口密度平均値 （約 6 千人/km ² ）
CO ₂ 排出量 （千 t-CO ₂ /年）	市全域	540.4	538.7	-1.6 千 t-CO ₂ ※1.2 （-0.3%）	運輸部門：-0.9 千 t 民生部門：-0.7 千 t
一人当たり CO ₂ 排出量 （t-CO ₂ /年）	市全域	6.6	6.5	-0.02 t-CO ₂	運輸部門： -0.01t 民生部門： -0.01t
賑わい増加	集約地域	再整備エリアの主要地点における実態調査による把握		-	歩行者量の増加

※1 推計方法、結果はP. 31を参照

※2 将来人口は現状から固定として検討したもの

【 ii 】都市機能の集約化（公共施設、医療・福祉施設、商業施設等）

※中長期（2030年）

項目		効果			目標の目安
		中長期（2030年）			
		現状	集約後 （築 30 年以上 の都市機能の 集約化）	変化量	
床面積 （千㎡）	集約地域	1,927	2,467	540 千㎡ （28%）	現在築 30 年以上 の都市機能の集約
人口密度 （千人/k㎡）	集約地域	4.8	-	-	滋賀県の DID 人口密度平均値 （約 6 千人/km ² ）
CO ₂ 排出量 （千 t-CO ₂ /年）	市全域	540.4	531.0	-9.4 千 t-CO ₂ ※1.2 （-1.7%）	運輸部門：-1.9 千 t 民生部門：-7.5 千 t
一人当たり CO ₂ 排出量 （t-CO ₂ /年）	市全域	6.6	6.5	-0.11 t-CO ₂	運輸部門： -0.02t 民生部門： -0.09t
賑わい増加	集約地域	集約地域の主要地点における実態調査による把握		-	歩行者量の増加

※1 推計方法、結果はP. 31を参照

※2 将来人口は現状から固定として検討したもの

（参考）

利便性向上により、集約地域外の築30年以上を超えた居住機能が集約地域内へ集約した場合、集約地域内の集約後の床面積は3,298千㎡（1,370千㎡の増加）、人口密度は9.9千人/k㎡（5.1千人/k㎡の増加）、市全域のCO₂排出量は518.5千t-CO₂/年（21.8千t-CO₂/年の削減）と推計されます。

(参考)CO₂排出量削減効果の推計方法

【 i 】官庁街再整備 …(下記ア、イ、ウ)

【 ii 】集約地域内の低・未利用地における都市機能の集約化 …(下記ア、イ)

集約化の効果は、運輸部門と民生部門それぞれに発現します。CO₂削減効果の評価もそれぞれの分野に分けて行います。

ア. 運輸部門

<推計の考え方>

◇集約化により、業務、商業等の都市機能や住宅が、自動車分担率が高い都市郊外部から、公共交通利便性が高く相対的に自動車分担率の低い集約地域等に移転することで、自動車交通から公共交通への転換が促進され、二酸化炭素排出量が削減されます。

イ. 民生部門〔建築物の低炭素化〕

<推計の考え方>

◇新築時における建築物の低炭素化により、二酸化炭素排出量が削減されます。

ウ. 民生部門〔戸建から集合住宅への転換によるCO₂削減効果〕

<推計の考え方>

◇エネルギー消費効率のよい、集合住宅へ戸建て住宅から移り住むことで、二酸化炭素排出量が削減されます。

◆CO₂排出削減量推計結果

施策	CO ₂ 排出削減量(千t-CO ₂ /年)							
	短期(2020年)			中長期(2030年)				
	運輸部門	民生部門	小計	運輸部門	民生部門	小計		
【 i 】官庁街再整備	0.9	建物の低炭素化	0.6	1.6	0.9 (2020年と同様)	建物の低炭素化	0.6 (2020年と同様)	1.6
		戸建から集合住宅への転換	0.1			戸建から集合住宅への転換	0.1 (2020年と同様)	
【 ii 】集約地域内の低・未利用地における都市機能の集約化	—	建物の低炭素化	—	—	1.9	建物の低炭素化	7.5	9.4
		戸建から集合住宅への転換	—			戸建から集合住宅への転換	—	
小計	0.9	0.7		2.8	8.2			
合計		1.6			11.0			

※参考までに、集約地域内の低・未利用地における居住機能の集約化の場合、21.8千t-CO₂(ア運輸部門：4.2千t-CO₂、イ民生部門〔建物の低炭素化〕：5.5千t-CO₂、ウ民生部門〔戸建から集合住宅への転換〕：12.1千t-CO₂)と推計されます。

(参考)緑地の保全及び緑化の推進

<推計の考え方>

- ◇都市内における緑地の保全及び緑化の推進を図ることにより、温室効果ガスの吸収源を確保し、二酸化炭素排出量が削減されます。
- ◇市内で緑化の推進が図られるエリアとして、本計画にて自然・再エネエリア内の一定のエリア（0.5ha）を対象とします。

◆CO₂排出削減量推計結果

施策	CO ₂ 排出削減量(千t-CO ₂ /年)	
	中長期(2030年)	
	運輸部門	民生部門
緑地の保全及び緑化の推進	-	0.01

(参考)太陽光パネルの設置

<推計の考え方>

- ◇公共施設等を活用し、太陽光発電施設を導入することにより、化石燃料由来のエネルギー消費量が削減され、二酸化炭素排出量が削減されます。
- ◇市内で新規に整備される太陽光パネルとして、滋賀食肉センターのメガソーラー（平成25年12月）及び、自然・再エネエリア内*で整備が予定されている施設の屋根への太陽光パネル設置を想定します（約2.4MW）。

※竹町地区の新エネルギーパーク

◆CO₂排出削減量推計結果

施策	CO ₂ 排出削減量(千t-CO ₂ /年)	
	中長期(2030年)	
	運輸部門	民生部門
太陽光パネルの設置	-	1.1

(参考)エコカーの普及促進

<推計の考え方>

- ◇燃費効率の高い環境対応車の普及を促進することにより、燃料消費量を削減し、二酸化炭素排出量が削減されます。
- ◇エコカーの国内普及率については、既存資料*を参考に、中長期（2030年）における近江八幡市の自動車保有台数の2割がエコカーになると想定します。

※環境省の『次世代自動車普及戦略（平成21年5月）』において、2020年時点で、保有台数ベースで約20%と推計されています。

※本推計値は、将来需要の変化等までは見込んでおらず、参考値として提示するものです。

◆CO₂排出削減量推計結果

施策	CO ₂ 排出削減量(千t-CO ₂ /年)	
	中長期(2030年)	
	運輸部門	民生部門
エコカーの普及促進	27.2	-

5. 低炭素まちづくり計画の評価方法

(1) 評価を行う時期

本計画の達成状況の評価については、短期の期間として第1次期間（2014年～2020年）、中長期の期間として第2次期間（2020年～2030年）の各終了時期に実施します。また、年に1回、各施策の進捗状況を把握します。

(2) 評価の方法

各施策の取組状況及び必要な情報データを収集し、進捗状況を毎年確認します。また、達成状況の評価（2020年、2030年）については、以下に示す本計画により期待される効果について定量的に評価を行います。

- ①集約地域等における公共施設、医療・福祉施設、商業施設等の延床面積及び人口密度
- ②民生部門、運輸部門の二酸化炭素排出量※
※近江八幡市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）との連携
- ③集約地域の中心拠点における来訪者、歩行者量（にぎわい）

(3) 評価結果の公表方法

進捗状況及び評価結果については、市民広報誌「広報おうみはちまん」や市のホームページ等で公表します。

(4) 計画の実現に向けた体制等

計画の実現に向けて、庁内連絡調整会議を年1回開催し、計画に沿った施策展開が図られているか進捗状況のモニタリングを実施します。

また、2020年、2030年の達成状況の評価に際しては、「近江八幡市低炭素まちづくり協議会」等により、全体目標等の達成状況の評価及び必要に応じて施策の見直しや追加検討を行います。なお、全体の目標についても、今後の社会経済情勢の変化や科学技術の進歩等を勘案して、適宜見直しを行うこととします。

近江八幡市低炭素まちづくり計画

発行月：平成 26 年 3 月

発行者：近江八幡市総合政策部政策推進課

住 所：〒523-8501 近江八幡市桜宮町 236 番地

T E L : 0748-36-5527 F A X : 0748-32-2695

U R L : <http://www.city.omihachiman.shiga.jp>

