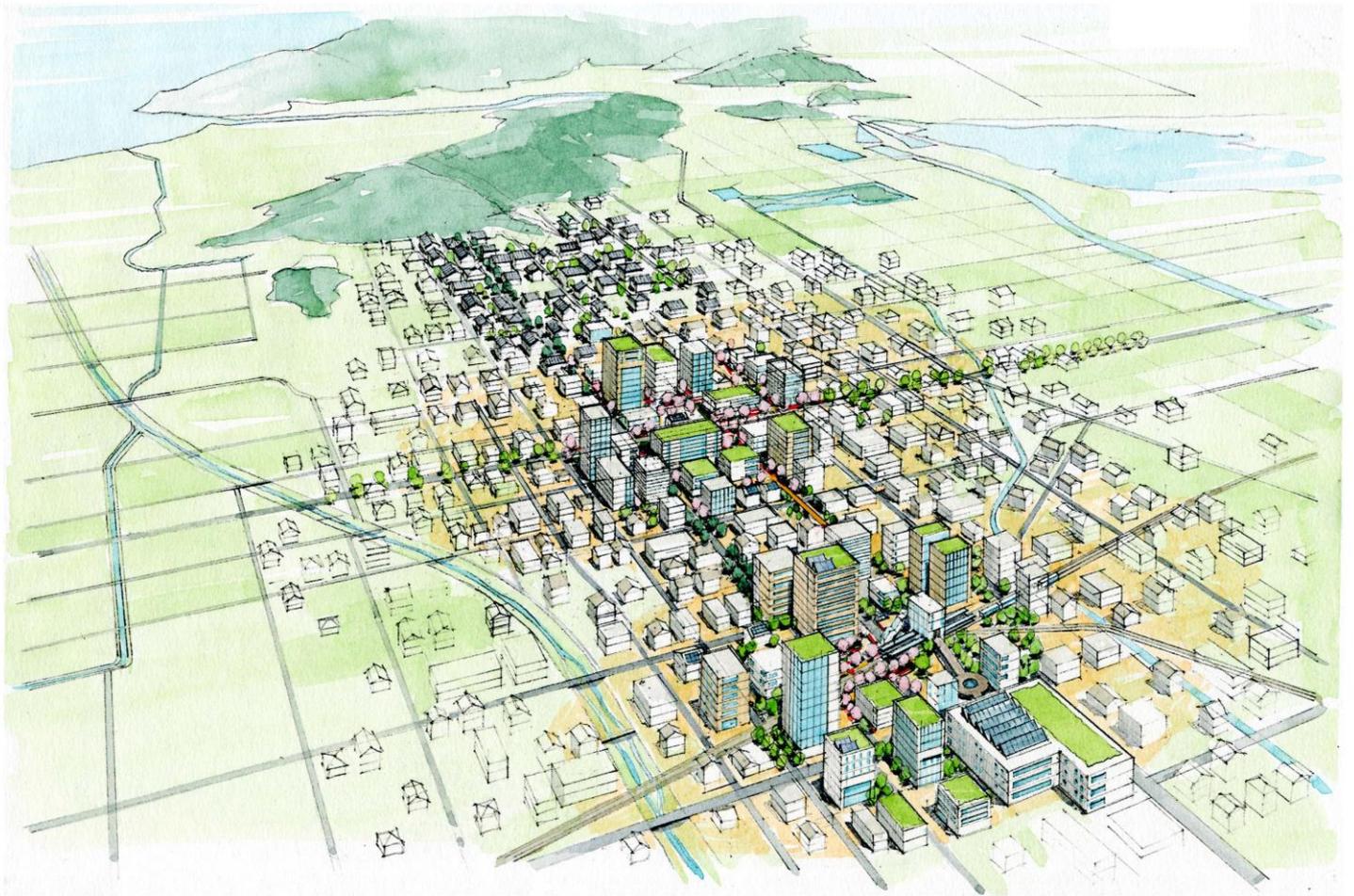




近江八幡市低炭素まちづくり計画 概要版



平成 26 年 3 月
滋賀県 近江八幡市

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。

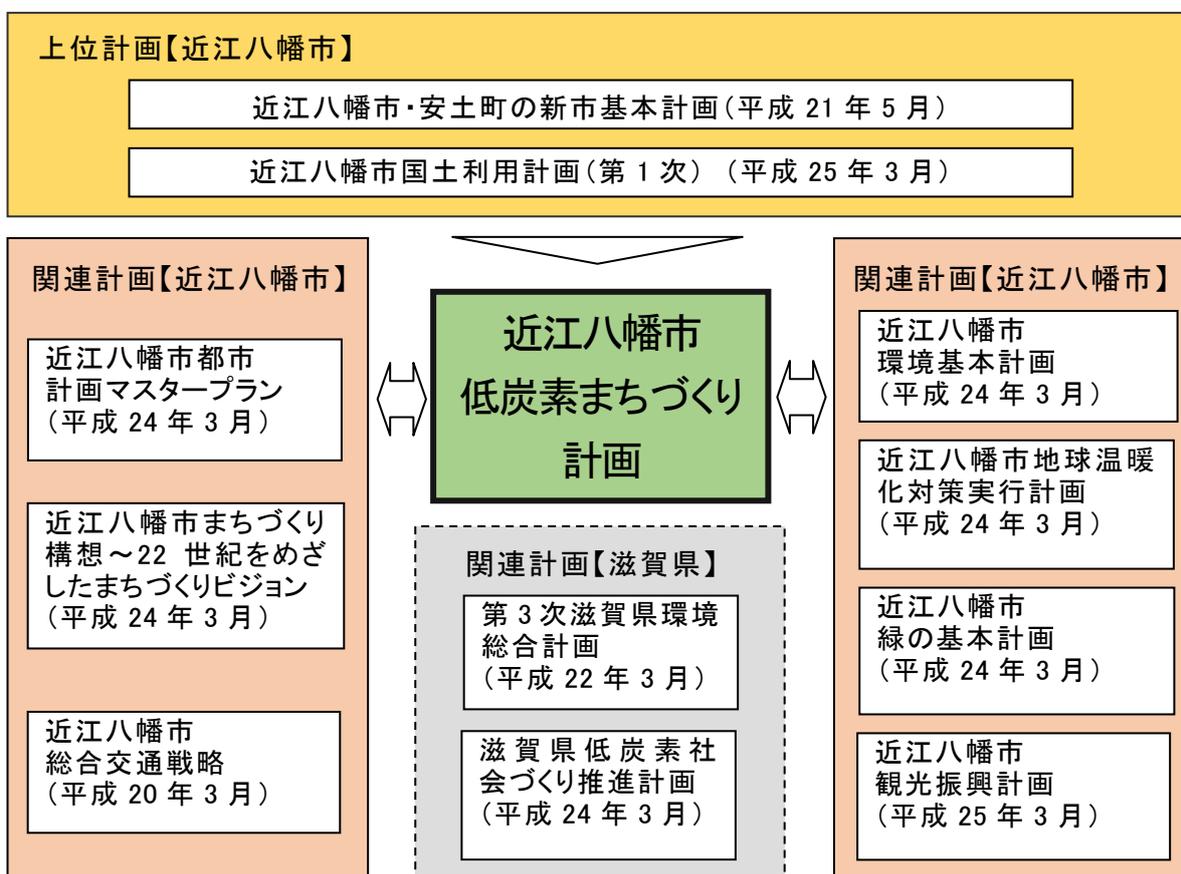
さらに、平成23年の東日本大震災を契機としたエネルギー需給の変化、深刻さを増す地球温暖化問題に対応するため、低炭素・循環型社会の構築が求められています。

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。

(2) 計画の位置づけと役割

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、上位計画の内容を踏まえ、関連計画との整合を図り策定します。

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。



2. 近江八幡市の概要

(1) 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。

DID地区は平成17(2005)年で人口33,699人、面積5.63km²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：近江八幡市都市計画マスタープラン

(2) 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。

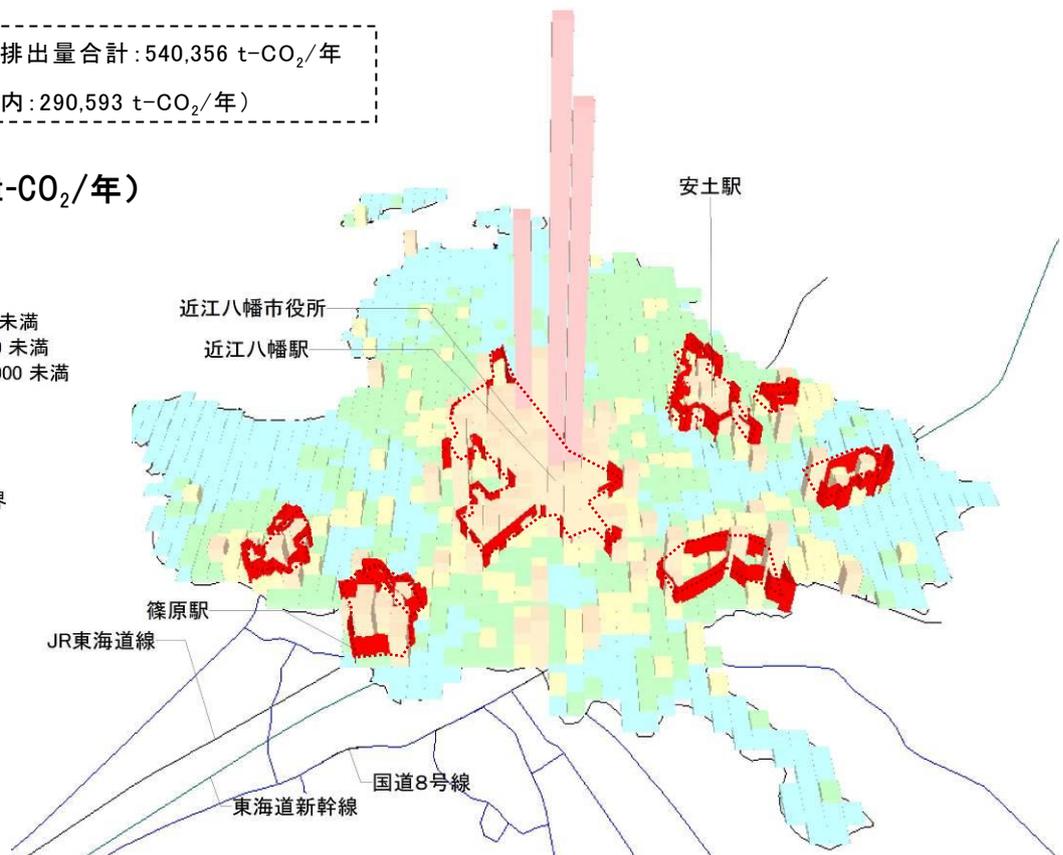
全体二酸化炭素排出量合計：540,356 t-CO₂/年
(うち市街化区域内：290,593 t-CO₂/年)

CO₂ 排出量(t-CO₂/年)

250mメッシュ

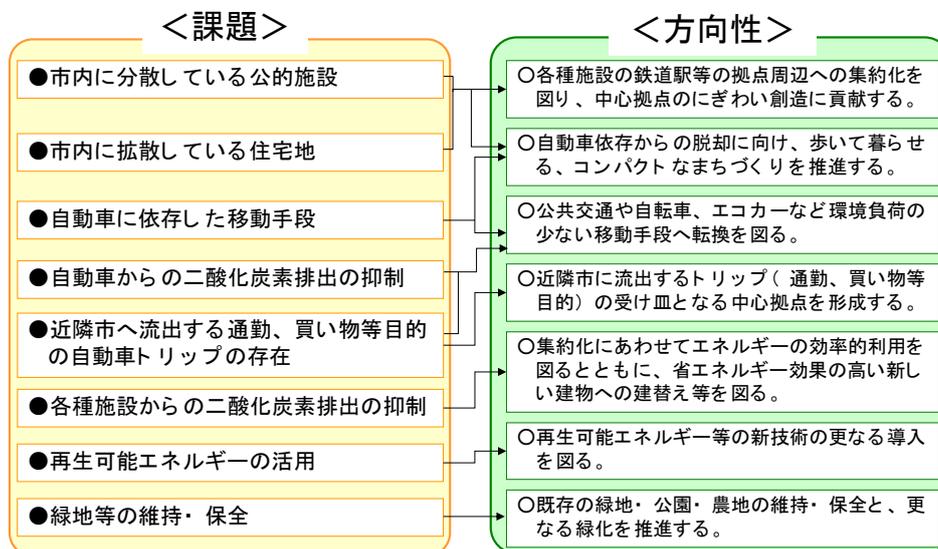
- 250 未満
- 250 以上 500 未満
- 500 以上 1000 未満
- 1000 以上 10000 未満
- 10000 以上

- 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) 計画区域および集約地域

計画区域

本計画の計画区域は、本市の市街化区域全域（約1,031ha）とします。

集約地域

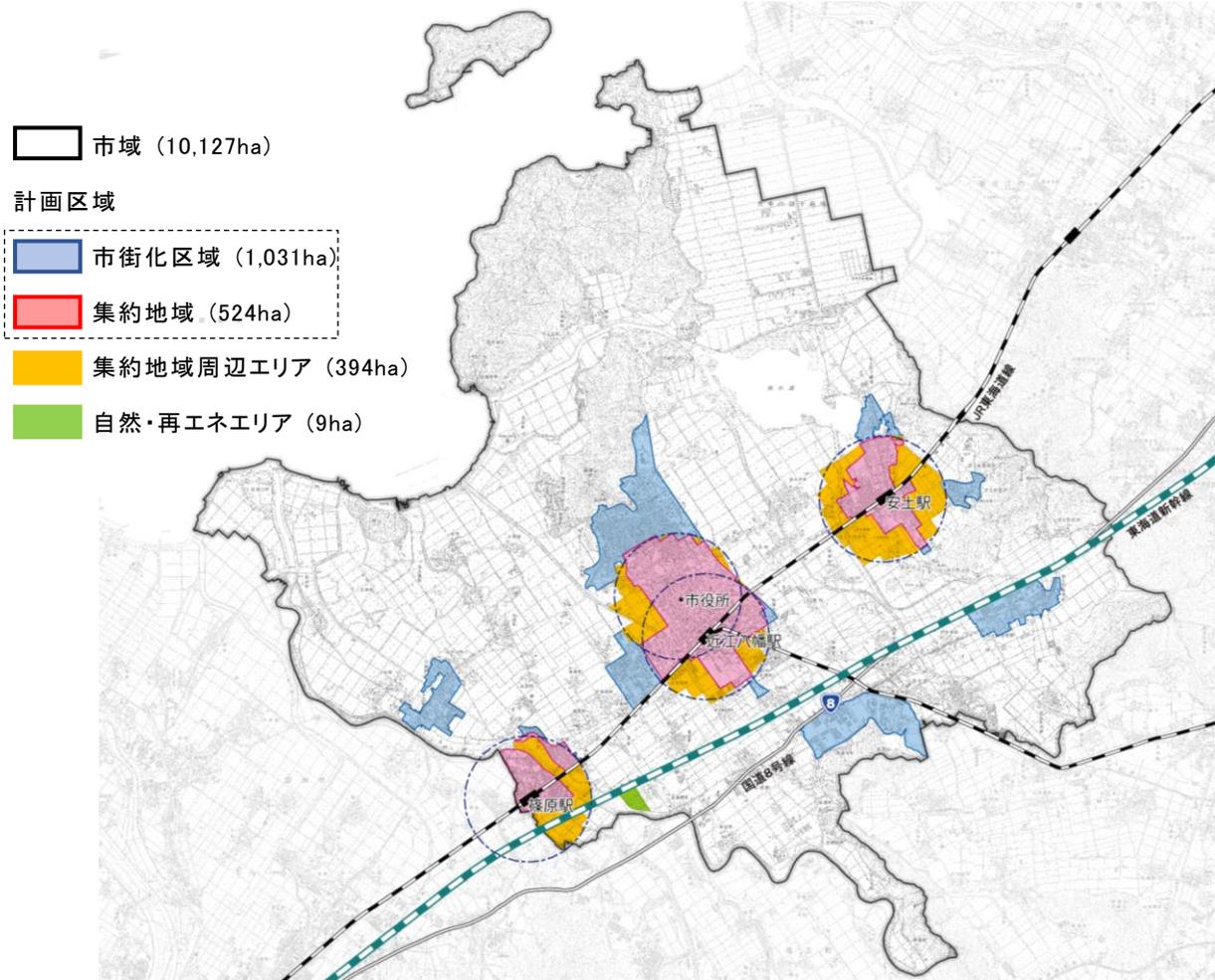
新市基本計画において、生活機能集積拠点に位置づけられているJR近江八幡駅、JR篠原駅、JR安土駅の3駅^{*}及び、市民バス（あかこんバス）のハブ機能を担っている市役所の4拠点を中心として、徒歩圏（半径約1km）を考慮したエリアとします。

^{*}近江八幡市都市計画マスタープランでは、市の骨格を「点」「ゾーン」「軸」とで構成し、重点的な整備を図る旨の基本方針が示されており、JR3駅周辺が、「点（生活機能集積拠点）」として設定されています。

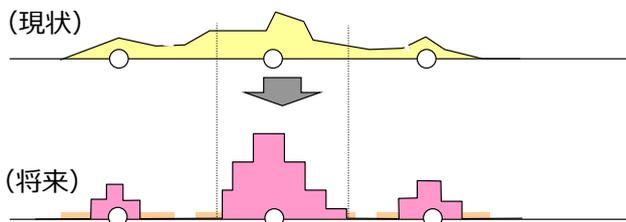
【集約地域等の考え方】

区分	目的	方針
集約地域	都市機能の集約化	・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	・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	・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	・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



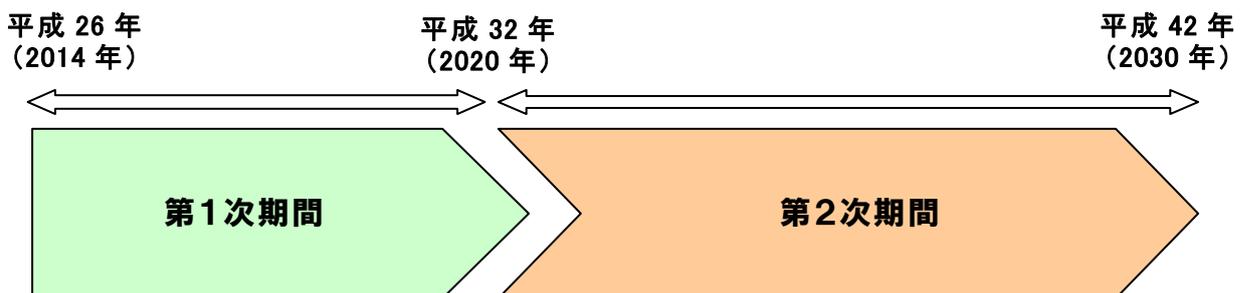
【断面イメージ】



※断面図は、都市機能の集約度をイメージしたものの。

(3) 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。



(4) 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利活用を促進します。

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。

(2) 分野ごとの推進施策

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	○	○	○

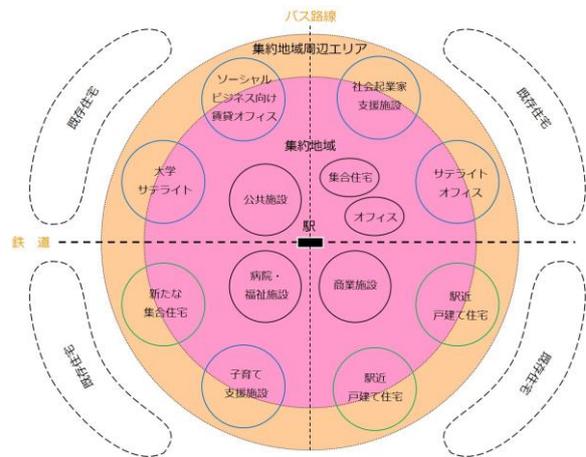
1 都市機能の集約化に関する施策

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。周辺エリアでは新産業の育成に資する施設等の誘致を検討します。

②老朽化した都市機能の集約地域内への集約

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。



2 公共交通機関の利用促進に関する施策

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、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。

②乗り継ぎ拠点の整備

鉄道、バス、自転車等の各種交通手段同士の乗継の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。

③路線バス・市民バス（あかこんバス）の充実

今後の需要動向や各々の役割を踏まえながら、市民バス（あかこんバス）の本格導入、充実を図ります。また、車両の電気自動車化も検討します。

④自転車走行環境の整備

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。

⑤コミュニティサイクルの導入

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。



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）



自転車専用レーン



コミュニティサイクル導入イメージ

3 緑地の保全及び緑化の推進に関する施策

①公園・緑地の緑の保全

公園、緑地等の緑を適切な維持管理により保全します。

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の推進を推進します。

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。



出典：狭山公園資料
公園の維持管理のイメージ



出典：さいたま市資料
広場の緑化イメージ

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に関する施策

①太陽光・太陽熱の活用

太陽光発電や太陽熱の導入を推進します。

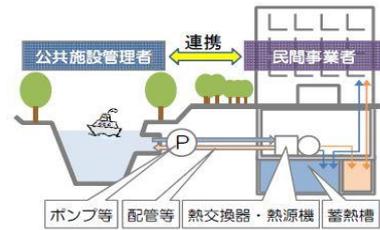
②熱利用の促進

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）

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
河川水熱利用のイメージ



出典：経済産業省資料
建物間熱融通のイメージ

5 建築物の低炭素化の促進に関する施策

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に、省エネ性能の高い建物への建替えを促します。

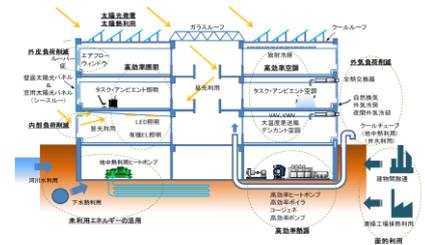
②老朽化施設の省エネ性能の高い建物への建替え 及び

③老朽化住宅の省エネ性能の高い建物への建替え

老朽化した施設や住宅は、建替えを契機とし、省エネ性能の高い建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
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

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に関する施策

①エコカーの普及促進

日常生活に欠かせない自動車の移動については、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)

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

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



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



パーソナルビークルのイメージ

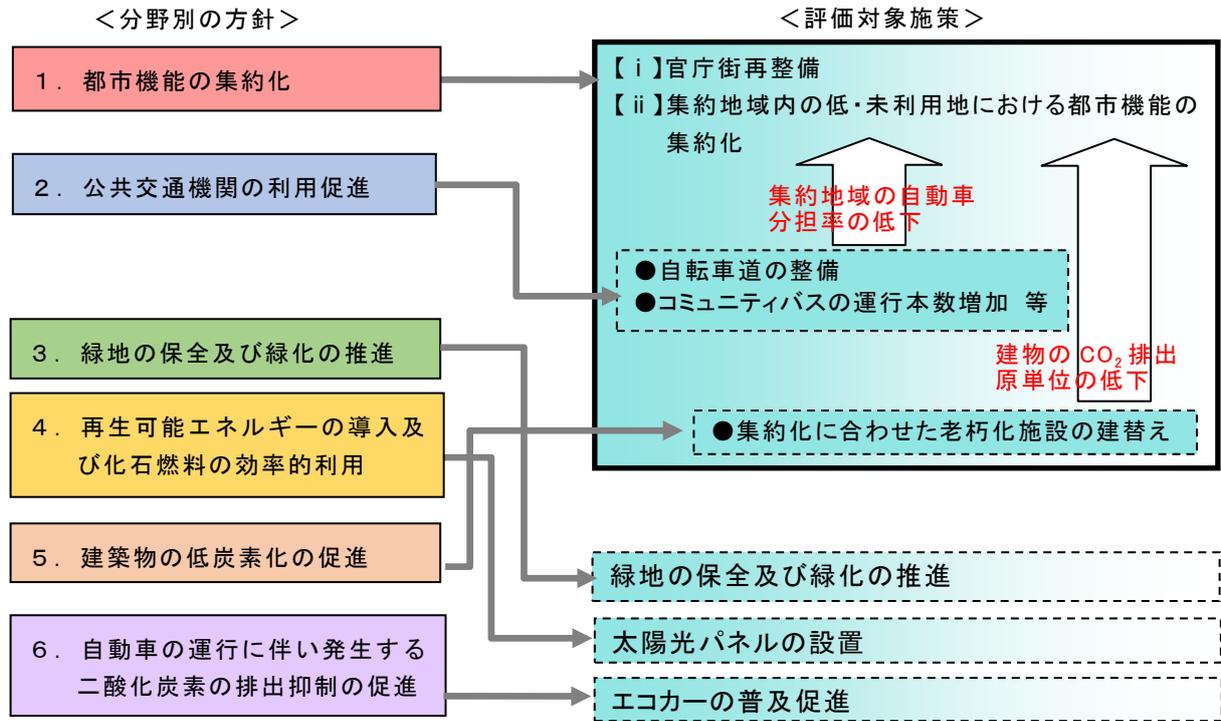
(3) 施策効果の検討

○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



【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/k㎡）
CO ₂ 排出量 （千t-CO ₂ /年）	市全域	540.4	538.7	-1.6千t-CO 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	-0.02t-CO ₂	運輸部門：-0.01t 民生部門：-0.01t

※ 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/k㎡）
CO ₂ 排出量 （千t-CO ₂ /年）	市全域	540.4	531.0	-9.4千t-CO 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	-0.11t-CO ₂	運輸部門：-0.02t 民生部門：-0.09t

※ 将来人口は現状から固定として検討したもの

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 概要版

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>
