
彦根市都市交通マスタープラン(素案)

平成 28 年 12 月

彦 根 市

－ 目 次 －

基本計画

第1章 都市交通マスタープランの概要	1
1.1 策定の背景と目的	1
1.2 都市交通マスタープランの位置づけ	2
1.3 都市交通マスタープランの構成	3
1.4 計画目標年次	3
第2章 上位・関連計画の整理	4
2.1 彦根市総合計画	4
2.2 彦根長浜都市計画区域マスタープラン	5
2.3 彦根市都市計画マスタープラン	6
2.4 特別史跡彦根城跡保存活用計画書	8
2.5 上位・関連計画の整理	9
第3章 彦根市の交通を取り巻く現状と課題	10
3.1 彦根市の概況	10
3.2 鉄道の状況	18
3.3 路線バスの状況	23
3.4 予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の状況	28
3.5 道路の状況	29
3.6 歩道・自転車道の状況	36
3.7 観光客の動向	38
3.8 財政状況	41
3.9 市民の意向把握	43
3.10 彦根市の都市交通の課題	46
第4章 基本理念	47
4.1 目指すべきまちの将来像	47
4.2 都市交通の基本理念	50
4.3 将来の交通体系のあり方	51
第5章 基本方針	58
5.1 基本方針	58
5.2 計画体系図	68

実施計画

第 6 章 実施計画	69
6.1 基本方針Ⅰ	
コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築	69
6.2 基本方針Ⅱ	
地域活動を支える効果的・効率的な道路ネットワークの構築	77
6.3 基本方針Ⅲ	
快適な移動を支える歩行者・自転車空間の構築	84
6.4 基本方針Ⅳ	
安全・安心な生活を支える交通環境の構築	89
6.5 基本方針Ⅴ	
観光都市を支える交通環境の構築	96
6.6 基本方針Ⅵ	
市民、交通事業者、行政が連携して支える交通体系の構築	104
6.7 観光都市にふさわしい都市交通施策 （パーク・アンド・バスライド）の実施について	106
第 7 章 計画の実現に向けて	110
7.1 計画目標値の設定	110
7.2 計画の実現に向けて	111

参考資料

策定体制と策定経緯	112
用語集	115

基本計画

第1章 都市交通マスタープランの概要

1.1 策定の背景と目的

豊かな自然と彦根城をはじめ多くの歴史的建造物を有する彦根市(以下、「本市」という)では、『風格と魅力ある都市の創造(彦根市総合計画基本構想)』をコンセプトとしたまちづくりを進めています。このまちづくりを支える都市交通分野では、都市交通を取り巻く課題の解決に向け、これまで道路整備などのハード対策を中心に進めてきました。しかし、観光シーズン時には交通渋滞が発生するなど、市民生活や経済活動などにも悪影響が生じています。特に、国道8号バイパスをはじめとする幹線道路の整備は、実現に相当の時間が必要となり、その間、慢性的な交通渋滞の抜本的な解決は不透明となります。また、クルマ社会の進展により、路線バスなどの公共交通は、利用者の減少に伴い脆弱化が進み、市内の移動手段の利便性が十分確保されていない状況にあります。さらに、平成36年には(仮称)彦根総合運動公園を主会場とした第79回国民体育大会および第24回全国障害者スポーツ大会が開催されることから、多くの来訪者を迎え入れるための都市交通のあり方をより具体的に示すことが必要とされています。

一方、近年のまちづくりでは、人口減少および少子高齢化社会の到来、市街地拡大による中心市街地の空洞化、環境負荷の増大などに伴い、成長型から成熟型(公共交通を中心とした、歩いて暮らせるコンパクトなまち)への転換が求められています。特に、彦根城周辺には歴史的建造物や風格あるまちなみが集積しており、これら地域資源を本市の魅力として保存・活用することが今後のまちづくりの方向性であると考えられます。また、今後、人口が減少する中で、本市を取り巻く財政状況は更に縮小することが予想され、より効率的で効果的な事業執行が求められています。さらに、近年、地震や頻発する集中豪雨による大規模な自然災害が増加しており、東日本大震災などで得た教訓を基に、どんな自然災害などが起こっても、人命を守り、まちへの被害を最小限に抑え、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくりが必要となっています。

こうした背景を踏まえ、本市ではまちづくりの指針となる『彦根市都市計画マスタープラン』を改定し、①都市や地域の特性に応じた効率的なまちづくり、②多様な人の交流による賑わいに満ちたまちづくり、③歴史文化や自然を受け継ぐ責任のあるまちづくりの3つをまちづくりの目標に掲げ、この目標に向けた取り組みを通じて、『風格と魅力ある都市の創造』の実現を目指しています。都市交通分野においても、『彦根市都市計画マスタープラン』で描かれた将来都市構造を支え、かつ、前に述べた課題を解決に導くため、鉄道や路線バスなどの公共交通や自動車などの様々な移動手段における総合的な都市交通施策を進めるための指針となる『彦根市都市交通マスタープラン』を策定することにしました。

この『彦根市都市交通マスタープラン』は、交通施設整備などのハード対策と路線バスなどの交通手段・交通行動のソフト対策を合わせた総合的な都市交通体系を立案するものであり、広域的で長期的な視点から実現に向けての道筋を明らかにしていくことを目的としています。

1.2 都市交通マスタープランの位置づけ

彦根市都市交通マスタープラン（以下、「本計画」という）は、彦根市総合計画、彦根市都市計画マスタープランなどの上位計画や、湖東圏域地域公共交通網形成計画などの関連計画と整合を図り策定します。また、『風格と魅力ある都市の創造』の実現に向け、本市および関連行政などが計画的、効率的に施策展開を図っていくための都市交通に関する共有指針とします。

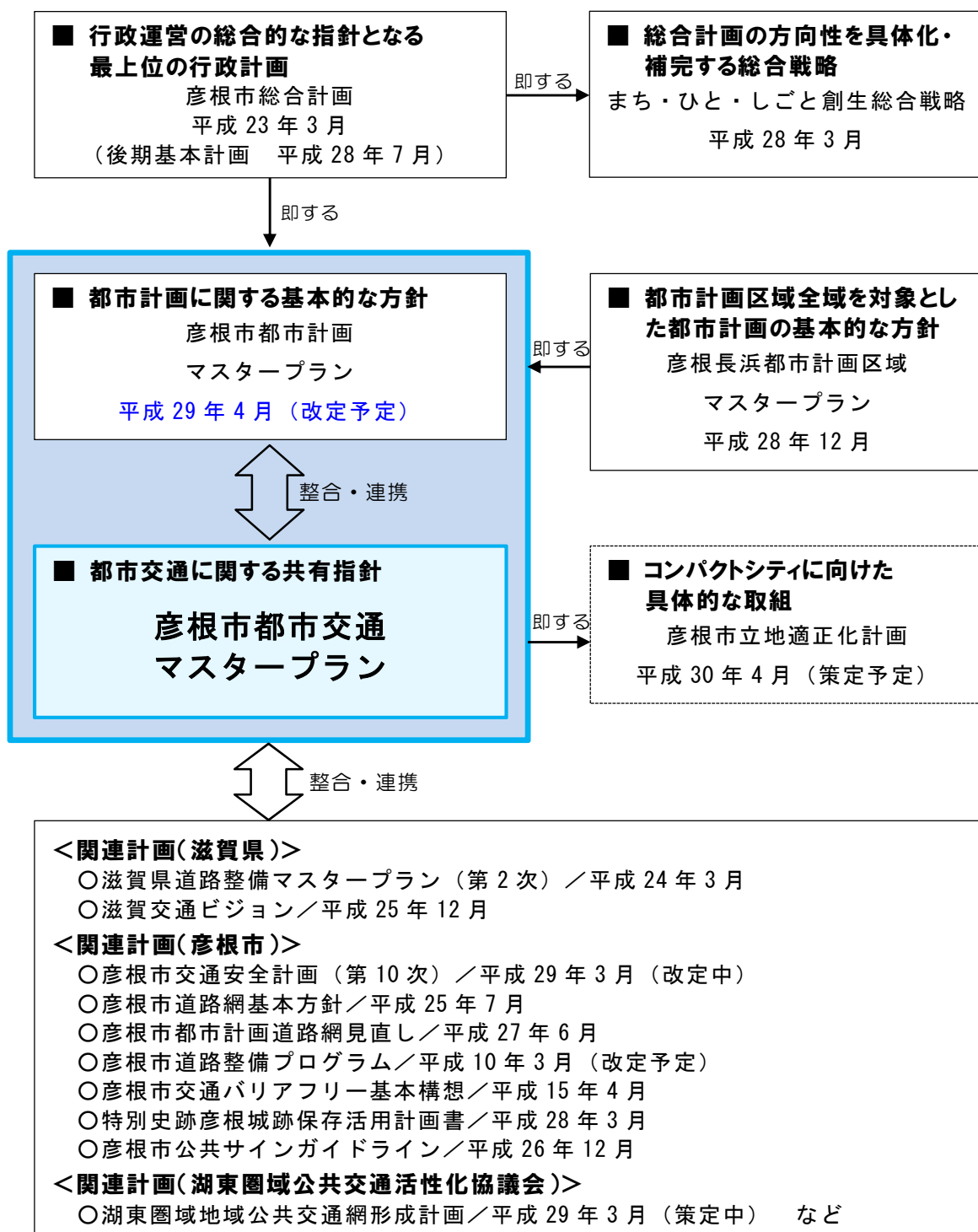


図. 都市交通マスタープランの位置づけ

1.3 都市交通マスタープランの構成

本計画は、計画の基本理念や基本理念の実現に向けて実施すべき基本的な方向性を示す「基本計画」と、基本計画を具体的に進めるための戦略を示す「実施計画」で構成します。「基本計画」では本市を取り巻く概況や都市交通の状況を整理するとともに、市民アンケート調査による市民ニーズを加味し、本市の都市交通の課題を示します。また、上位計画や関連計画により本市の目指すまちづくりの方向性を明らかにした上で、都市交通における将来の都市交通体系の基本的な考え方などを示します。

「実施計画」では、計画期間内に実施する個別戦略の具体的な内容などについて示します。

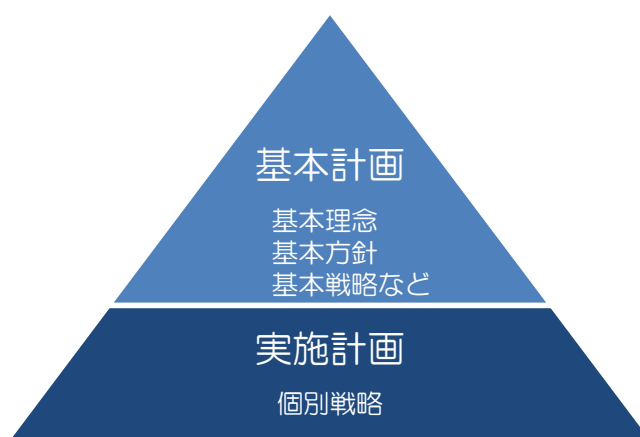


図. 都市交通マスタープランの構成

1.4 計画目標年次

『彦根市都市計画マスタープラン』の計画目標年次と整合させるものとして定め、本計画における基本計画は、概ね 20 年後の都市の将来像を展望した上で、概ね 10 年程度の期間として平成 42 年（2030 年）を計画目標年次とします。

平成 35（2023 年）年度までの 7 年間を前期、平成 36（2024 年）年度からの 7 年間を後期とし、実施計画では前期と後期で実施する戦略についてとりまとめます。なお、前期の最終年度となる平成 35 年度において、必要に応じて計画の見直しを行います。

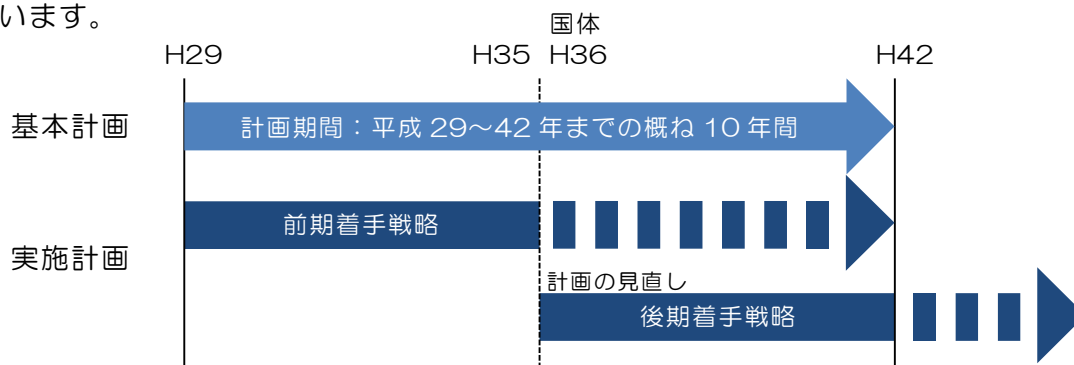


図. 計画目標年次

第2章 上位・関連計画の整理

2.1 彦根市総合計画

総合計画は、まちづくりの方向性を示した行政運営の総合的な指針となる最上位の行政計画です。

策定主体	彦根市
策定年月	平成 23 年 3 月 （後期基本計画 平成 28 年 7 月）
計画期間	基本構想：10 年間程度、基本計画：5 年程度
基本構想	<p>■基本構想のコンセプト 風格と魅力ある都市の創造</p> <p>■定住人口の増加策 定住者にとって魅力ある都市の条件 都市としての所与の条件の活用 湖東定住自立圏による 人口維持増加策 商工農林業振興による人口維持増加</p> <p>■土地利用構想図</p>
後期基本計画	<p>■総合的な交通体系の確立</p> <p>1. 道路の整備</p> <p>①幹線道路の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域的な交通を担う国道、県道の整備促進を提言します。また、幹線市道、都市計画道路は、選択と集中により整備促進を図ります。 <p>②道路や橋梁の適切な維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> 誰もが安全で安心して通行できるよう、適切な維持管理に努めます。 <p>③歩道のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害のある人等すべての人にやさしいまちづくりを推進するため、歩道のバリアフリー化に努めます。 <p>2. 公共交通ネットワークの整備</p> <p>①広域公共交通の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域交通としての鉄道や高速道路の機能が十分に発揮されるよう、隣接地域等と協調しながら、輸送力の整備を関係機関に働きかけます。 駅関連施設や駅周辺設備の適切な維持管理を行います。 湖東三山インターチェンジから主要幹線道路へのアクセス道路の整備を促進します。 <p>②地域公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通としての路線バスの役割が十分に果たされるよう、路線バスの運行に対する支援とその利用の促進に努めます。 湖東圏域において、予約型乗合タクシーの運行、鉄道、バスとの接続の確保など、地域の状況に応じた効率的な公共交通対策を推進し、広域での公共交通ネットワークの構築を進めます。 <p>③駐輪・駐車対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 指定管理者による効率的かつ快適な駐車場および自転車駐車場の管理運営を推進します。 安全で快適な通行ができるよう、放置自転車および違法駐車防止に努めます。

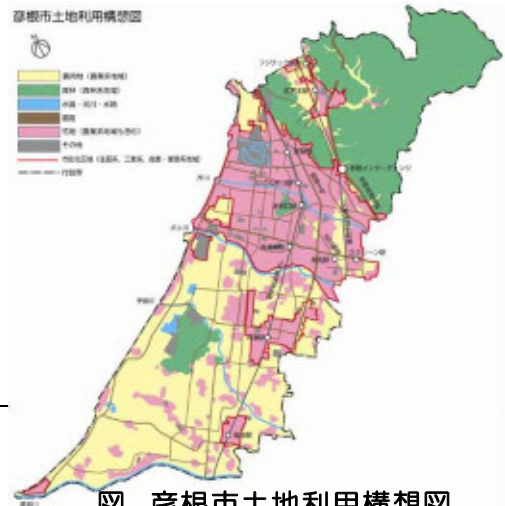
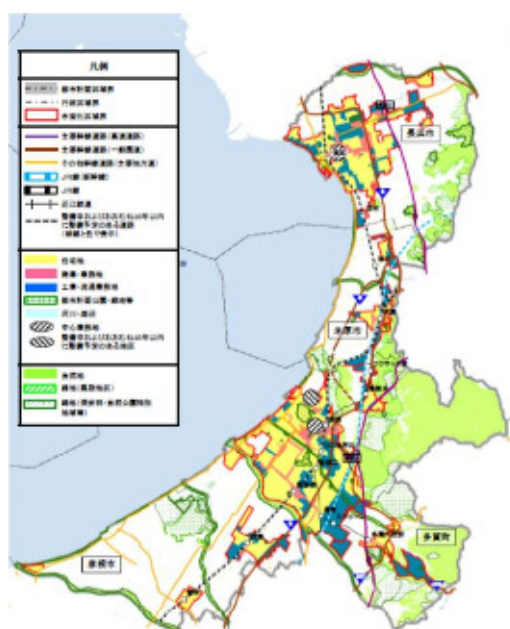


図. 彦根市土地利用構想図

2.2 彦根長浜都市計画区域マスタープラン

都市計画区域マスタープランは、都市として一体的に整備、開発、および保全すべき都市計画区域全域を対象として、滋賀県が広域的な視点に立って、区域区分をはじめとした都市計画の基本的な方針を定めるものです。

策定主体	滋賀県
策定年月	平成 28 年 12 月
計画期間	都市の姿：概ね 20 年、基本的方向：概ね 10 年（基準年：平成 22 年）
都市の目標	<p>■都市づくりの基本理念</p> <p>都市機能の集約化を取り入れたまちづくり 暮らしの“質”を重視したまちづくり 多様な地域資源を活かしたまちづくり 既成市街地の元気を育むまちづくり 環境との良好な調和を図るまちづくり 区域内でのバランスの良い発展を支えるまちづくり</p>
交通施設の整備の方針	<p>1.広域交通ネットワークの充実・強化 2.バランスよい発展を支える道路網の形成 3.ゆとりと潤いのある道路の整備 4.利用しやすい公共交通体系の確立 5.都市計画道路の見直し検討</p>
主要な施設の配置、整備の方針	<p>■道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域交通需要に応じて、名神高速道路、北陸自動車道、一般国道 8 号、21 号、306 号等の広域交通ネットワークを形成する道路の機能強化を図るとともに、インターチェンジ周辺に流通施設の整備を促進する。 ・ 各市町を縦貫する主要幹線道路とそれに接続する東西幹線道路、各市町の市街地骨格を形成する都市計画道路の整備を促進する。 ・ 湖辺部や市街地部を中心に、潤いと景観に配慮した道路整備を進めることで、利用促進を図る。 <p>■鉄道、バス等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 各線、近江鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上を促進するとともに、公共交通機関の利用を支援する周辺の道路、駅前広場、駐車場・駐輪場等の整備を促進する。 ・ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想を推進する。 ・ 今後、必要性が高まるバス交通ネットワークについて、教育・医療・福祉施設の配置や利用状況を勘案し、バス停の改善等必要な施設整備を促進する。 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ユニバーサルデザインの歩道づくりなど、人に優しい歩行環境整備を進める。  <p>図. 彦根長浜都市計画区域の将来都市構造図</p>

2.3 彦根市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に基づき、目指すべきまちの将来像とその実現に向けた都市計画に関する基本的な方針をまとめたものです。

策定主体	彦根市
策定年月	平成 29 年 4 月（改定予定）
計画期間	都市の姿：概ね 20 年、計画期間：平成 42 年
まちづくりの基本理念・目標	<p>■まちづくりの基本理念</p> <p>自然災害などを踏まえた「安全・安心」への取組 持続可能性を見据えた「利便・活力」への取組 まちの強みを発揮させる「個性・輝き」への取組</p> <p>■まちづくりの目標</p> <p>都市や地域の特性に応じた効率的なまちづくり 多様な人の交流による賑わいに満ちたまちづくり 歴史文化や自然を受け継ぐ責任のあるまちづくり</p>
まちづくりが目指す姿	<p>■多極集約・連携型のコンパクトシティの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少や急速な高齢化を見据え、都市の核となるJR4駅では鉄道やバスなどの公共交通の結節点機能の充実によるネットワークの強化とともに都市機能を集約するまちづくりを進めます。また、その周辺においては、人口密度を高めるまちづくりを進めます。これにより、まちの「顔」が明確になり、効率的な都市経営も実現します。 <p>かつて</p> <p>中心部に基幹的市街地、郊外は低密度で分散</p> <p>現在</p> <p>全体的な市街地の進行過程</p> <p>目指す姿の実現のために...</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 都市機能の集約化 ✓ 市街地での適切な人口密度の確保 ✓ 個性を活かした魅力向上（多様性の形成・充実） ✓ 公共交通によるネットワーク強化 <p>持続が可能なまち</p> <p>このままだと人口減少によって...</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 都市機能の異なる拡散 ✓ 低密度な市街地の形成 ✓ 個性の喪失 ✓ 公共交通の利便性の低下 <p>持続が困難なまち</p>

図. 都市全体のまちづくりの概念図

2.4 特別史跡彦根城跡保存活用計画書

特別史跡彦根城跡保存活用計画書は、彦根城跡の保存管理計画の改定や活用の基本方針の検討などをまとめたものです。

策定主体	彦根市教育委員会
策定年月	平成 28 年 3 月
今後の整備の方向性	<ol style="list-style-type: none"> 彦根城跡の本質的価値に基づく整備を行う 市民の精神的、文化的シンボルとなり、まちづくりの核として活かす整備を行う 学校教育、社会教育や各種のレクリエーションなど多面的に活用されるような整備を目指す 観光拠点として効果的な施設整備を行う 世界を視野に入れ、ユニバーサルデザインの視点を取り入れた整備を行う
整備の方法	<ul style="list-style-type: none"> 活用のための施設整備にあたっては、ユニバーサルデザインの視点を重視して取り組むこととし、外国人の見学者に対応できるように多言語表示の説明板・案内板の整備を進める。説明板・案内板の整備にあたっては、「彦根市公共サインガイドライン／平成 26 年」に基づき行うものとする。 見学路の段差解消をはじめとするバリアフリー化に一層努める。特に「彦根市交通バリアフリー基本構想」で重点整備地区の一部に位置づけられた第 2 種地区では、第 1 種地区を見学することが体力的に困難な来城者にも見学可能なゾーンとして、彦根城跡の本質的価値を大切に保存した上で、可能な手法で整備する。

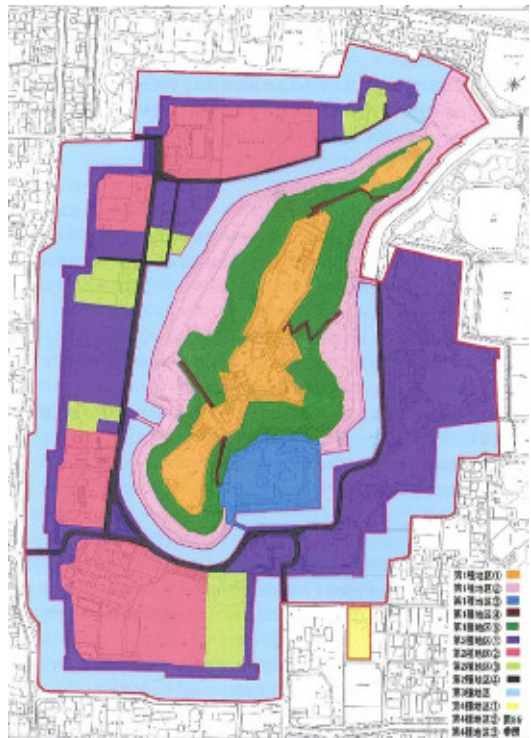


図. 特別史跡彦根城跡における保存管理の地区区分

- 彦根城跡を彦根市の観光拠点として効果的に活用していくためには、来城者の動線を意識した各種設備の配置が重要である。特別史跡内においては、見学者が安全に散策できることが求められるため、現在第 2 種地区内に 3 か所設けている市営駐車場については、段階的に見直し、将来的には第 2 種地区内への自家用車等の乗り入れを規制していく方向性を取ることが望ましい。第 2 種地区、第 4 種地区については、レンタサイクルによる見学ルートの整備を検討する。見学ルートの整備にあたっては、彦根駅前等に設置されているレンタサイクル基地を出発点として、指定地外の市内観光地と一体的に見学できるコース設定を行い、彦根城跡が自転車による見学コースに効果的に組み込まれることが望ましい。

2.5 上位・関連計画の整理

■ 社会情勢の変化

(1) 人口減少への移行と少子高齢化の進行

- ・ 人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面および経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが求められている。
- ・ このような背景の中、医療・福祉施設、商業施設や住居などがまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設などにアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えで進めていく必要がある。

(2) 安心・安全に対する市民意識の高まり

- ・ 全国で地震や台風などの大規模な自然災害が増加しており、東日本大震災で得た教訓を基に、新たな視点での迅速な防災・減災対策が求められている。
- ・ 急速な高齢化の進行や生活習慣病の有病者や予備群の増加などを背景に健康や体力の維持・増進への関心が高まっている。
- ・ 交通事故による負傷者が増加傾向を示す中、誰もが安心・安全に暮らすことができる地域づくりが求められている。

(3) 経済のグローバル化の進展地域経済を取り巻く環境の変化

- ・ 我が国の経済は、平成 20 年のリーマン・ショック後、経済の建て直しに時間を要している。
- ・ 持続的で国際的にも競争力のある農・商・工の地場産業と観光などの活性化などによる地域産業の再生を図ることが求められている。

(4) 地球レベルでの環境問題の深刻化

- ・ 国の総 CO₂ 排出量の内、都市における社会経済活動に起因することが大きい家庭部門やオフィスや商業などの業務部門と、自動車・鉄道などの運輸部門における排出量とが全体の約 50% を占めている。
- ・ 都市を集約型の構造に転換するとともに、環境共生が可能な低炭素・資源循環型のまちづくりが求められている。

(5) 価値観やライフスタイルの多様化

- ・ 社会の成熟化に伴い、人々のライフスタイルや価値観の多様化が進んでいる。また、日々の生活を見直して病気を予防する予防医療が求められてきた背景に、人々の健康に対する意識や関心が高まっている。

(6) 自主的・自律的なまちづくりの機運の高まり

- ・ 地方分権などの地方制度改革が進んでおり、行政への市民参画や市民との協働と共創による地域の再生・活性化が重要な課題の一つとなっている。

(7) 情報通信技術の発展

- ・ ICT 分野における技術革新は、人々の暮らしや社会に大きな変革と進歩をもたらしてきた。今後も ICT の劇的な進歩とともに交通、医療、教育、防災など幅広い分野において情報通信技術の活用が期待されている。

(8) 国の交通施策の動向（法整備・ガイドラインの制定）

- ・ 自転車の交通事故の増加を踏まえ、改正道路交通法が平成 25 年 12 月に施行され、自転車の整備に関する規定の新設、軽車両の路側帯通行に関する規定の整備が行われました。また、国土交通省では、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を平成 24 年度に策定された。

■ 上位計画

- (1) 彦根長浜都市計画区域マスタープラン／滋賀県
- (2) 彦根市総合計画／彦根市
- (3) 彦根市都市計画マスタープラン／彦根市

■ 滋賀県道路整備マスタープラン（第 2 次）／滋賀県 【政策目標】

- ・ 県内産業の活性化と地域文化の交流
- ・ 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現
- ・ 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造
- ・ 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出

■ 滋賀交通ビジョン／滋賀県

- 【目指すべき交通の姿（湖東地域）】
- ・ 「エコ交通ネットワーク」の形成
 - ・ バス利用を促進する環境整備
 - ・ 自転車を利用しやすい環境づくり

■ 湖東圏地域公共交通網形成計画／湖東圏域公共交通 活性化協議会

1. 地域公共交通の目的

- ・ 住民や観光客、ビジネスマン、学生などの活動を支え、まちに賑わいを与える公共交通【活性化】
- ・ 交通事故防止など安全な移動を支える公共交通【安全】
- ・ 交通渋滞の緩和など環境にやさしい公共交通【環境】
- ・ 高齢者や移動困難・制約者の外出機会を増加させる公共交通【福祉・健康】
- ・ 近畿大都市圏とのアクセス性を高め、交流を生み出す公共交通【交流】

2. まちづくりにおける公共交通の位置づけ

- ・ 公共交通は、まちづくりの重要な装置と位置づけ、コンパクトな土地利用と連携したネットワーク化により、機能強化を図る。

■ 彦根市道路網基本方針／彦根市

1. 広域交通体系・都市間ネットワークの形成
2. 都市核、地域拠点の連携強化
3. 公共交通体系の確立支援
4. 地域特性を踏まえた道路環境づくり
5. 段階的な道路ネットワークの形成

■ 公共交通に関する考え方

- ・ 環境への負荷の少ない循環型社会の形成と高齢社会の対応のために、公共交通機関の充実に努める。
- ・ 地域公共交通としての路線バスの役割が十分に果たされるよう、路線バスの運行に対する支援とその利用の促進に努める。
- ・ 湖東圏域において、予約型乗合タクシーの活用など、地域の状況に応じた効率的な公共交通対策を推進し、広域での公共交通ネットワークの構築を進める。
- ・ まちの玄関口としての役割を担う駅前広場は、交通結節点としての機能を強化するとともに、アクセスの改善、パーク&ライドなどの利便性の向上や充実に努める。
- ・ 広域交通としての鉄道や高速道路の機能が十分に発揮されるよう、隣接地域などと協調しながら、輸送力の整備を関係機関に働きかける。

■ 道路交通に関する考え方

- ・ 広域交通を担う名神高速道路へのアクセスの確保を図るとともに、都市間における通過交通を担う主要幹線道路の整備を促進し、近隣都市との連携強化を図る。
- ・ 都市内交通の円滑な処理、主要幹線道路の補完、都市内・地域間のネットワークの形成、さらに地域の生活動線としての役割などを担うために都市核、地域拠点を連携する道路を整備する。
- ・ 各市町と連携する主要幹線道路とそれに接続する幹線道路、市街地骨格を形成する都市計画道路の整備を促進する。
- ・ 湖辺部や市街地部を中心に、潤いと景観に配慮した道路整備を促進する。
- ・ 県内の地域間を連絡するには、琵琶湖を取り囲む環状道路網の形成が必要であり、国道 1 号、8 号、161 号などで構成される広域幹線道路の整備を促進する。
- ・ 県内各地域間の連携を強化する幹線道路である国道、主要地方道などを整備する。日常の通勤通学や買い物、病院などへの利便性を高める生活道路の充実に努める。
- ・ 未整備区間の必要性・実現性などを検証した上で、都市計画道路の存続、計画の見直し、廃止の決定を行う。

■ 歩行者、自転車利用者に対する考え方

- ・ 高齢者や障害者などすべての人に優しい歩行環境空間の確保を目指し、ユニバーサルデザインの歩道づくりに努める。
- ・ 安全で快適な通行ができるよう、放置自転車・違法駐車防止に努める。
- ・ 景観形成、防災機能、交通情報機能などの道路環境の整備に努めるとともに幅員 4m 未満の狭隘な道路については一方通行などの交通規制を検討する。
- ・ 駐車場などの整備にあたっては、歩行者・自転車ネットワーク、主要施設、駅前広場を中心とした交通動線などと整合を図りつつ、適正な施設の配置、規模を設定し、整備を促進する。
- ・ 水や緑の自然環境に恵まれていることから、市民の健康増進や余暇活動としてハイキングやサイクリングコースのネットワークを形成する。

第3章 彦根市の交通を取り巻く現状と課題

3.1 彦根市の概況

(1) 位置

- 本市は滋賀県の東部に位置し、北は米原市、東は多賀町、甲良町、豊郷町、南は東近江市と接し、琵琶湖と鈴鹿山系に囲まれた豊かな自然と、彦根城をはじめとした多くの歴史・文化資源に恵まれた都市です。
- 交通体系では JR 琵琶湖線（東海道本線）と近江鉄道による鉄道網や、名神高速道路、国道 8 号、国道 306 号などの広域的な道路網が存在しており、交通の要衝となっています。

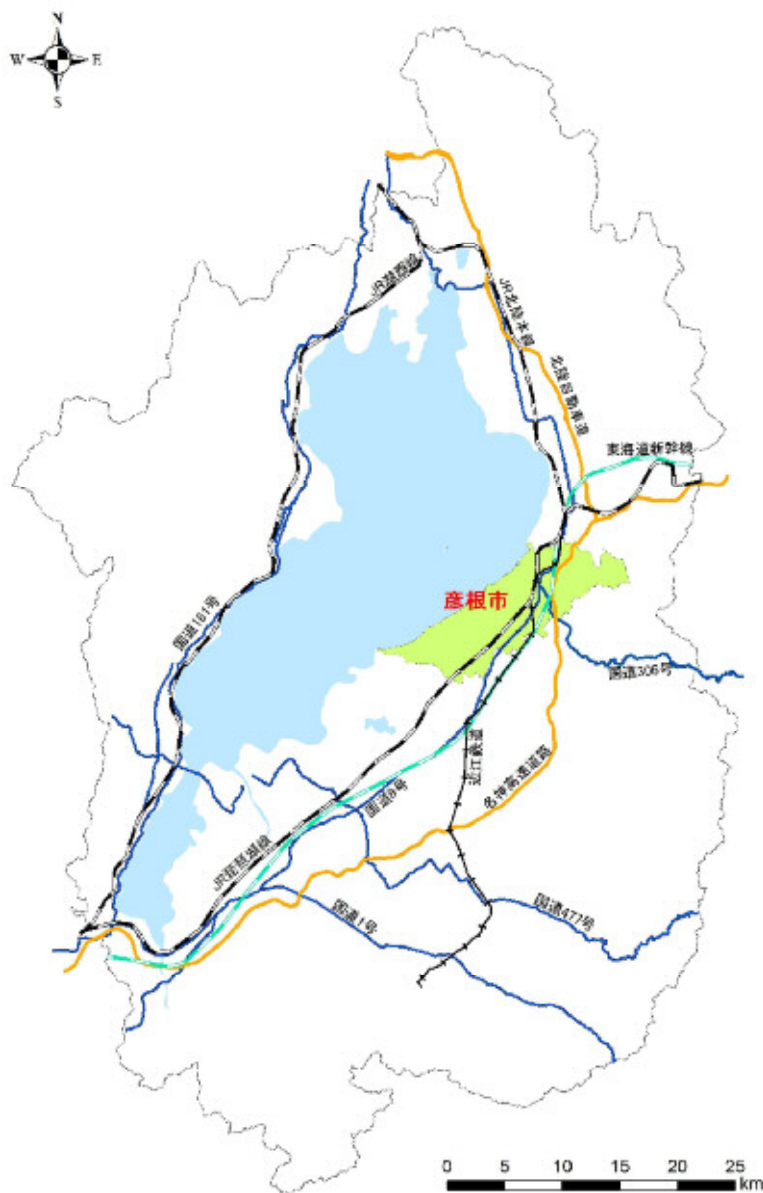
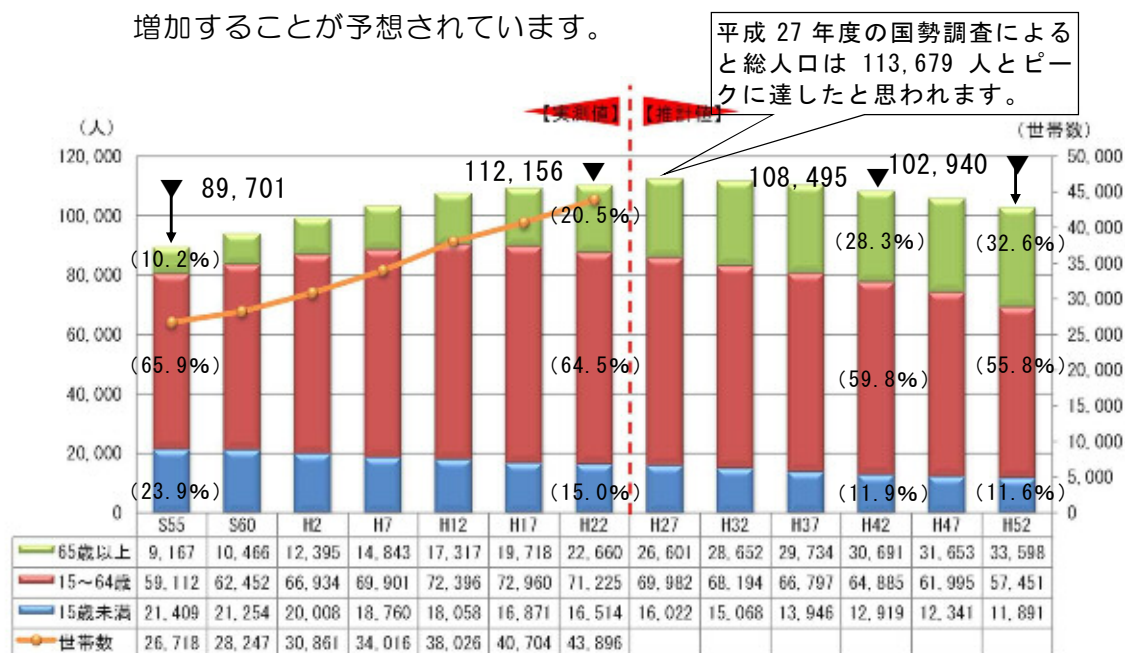


図. 彦根市の位置

(2) 人口の推移

- 昭和 55 年時点で 89,701 人であった本市の人口は、平成 22 年時点で 112,156 人となり、約 1.25 倍に増加しています。しかし、平成 27 年を境として緩やかではありますが減少傾向に転じ、平成 42 年には 108,495 人、平成 52 年には 102,940 人まで減少することが予想されています。
- 一方、高齢者人口（65 歳以上）は増加傾向を示しており、昭和 55 年時点で 9,167 人（10.2%）であったのに対し、平成 22 年時点では 22,660 人（20.5%）と約 2.47 倍に増加しています。今後、高齢者人口は増加し続け、平成 42 年には 30,691 人、平成 52 年には 33,598 人（約 32.6%）まで増加することが予想されています。



出典) 国勢調査 (~H22)
国立社会保障・人口問題研究所 (H27~)

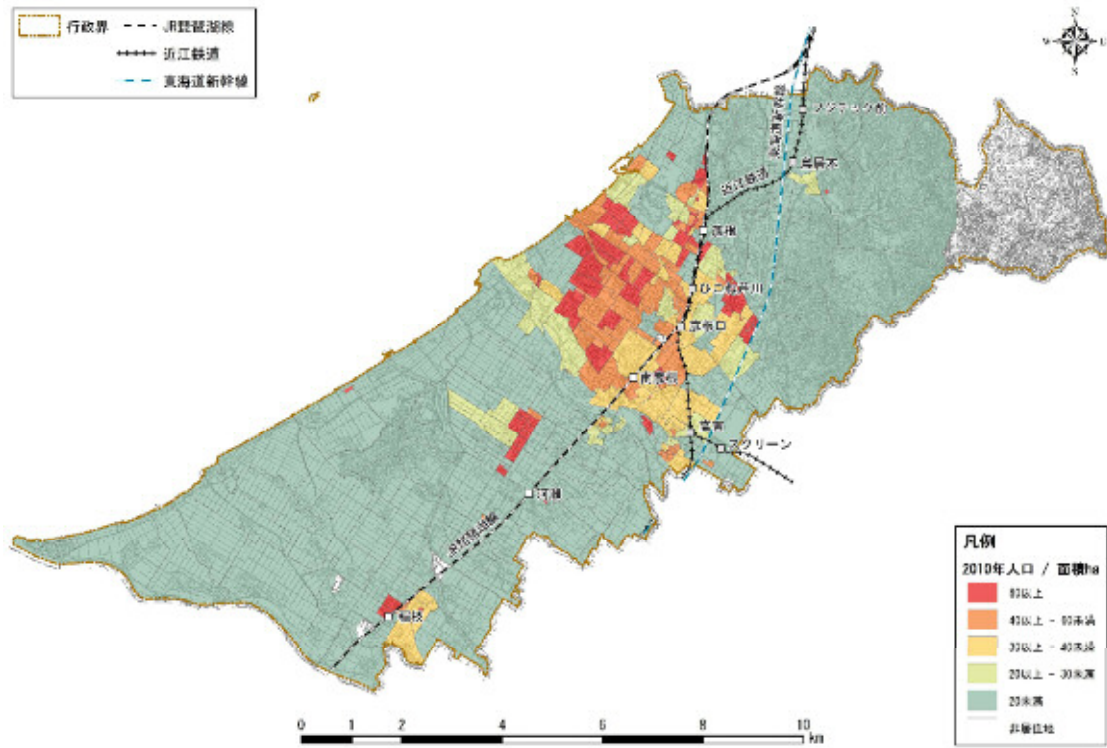
図. 人口・世帯数の推移

表. 滋賀県内の主要市との比較

	人口総数			増減率 H52 /H22	65歳以上			増減率 H52 /H22
	H22	H42	H52		H22	H42	H52	
滋賀県	1,410,777	1,375,179	1,309,300	0.93	291,814	394,802	428,941	1.47
大津市	337,634	340,524	326,627	0.97	69,550	102,539	114,195	1.64
彦根市	112,156	108,495	102,940	0.92	23,106	30,691	33,598	1.45
長浜市	124,131	112,922	104,646	0.84	29,564	34,242	35,637	1.21
草津市	130,874	145,064	145,136	1.11	21,765	34,123	40,938	1.88
東近江市	115,479	104,743	96,792	0.84	24,837	31,903	33,080	1.33
米原市	40,060	34,676	31,541	0.79	10,165	11,348	11,321	1.11

出典) 国立社会保障・人口問題研究所

- 平成 22 年時点と平成 42 年時点の人口密度を比較すると、彦根駅や南彦根駅などの中心市街地で人口密度が減少する一方で、人口集中地区（DID）外で人口密度が増加しています。特に、河瀬駅や高宮駅周辺での人口密度の増加が目立ちます。



出典）彦根市基礎調査

図. 町単位の人口密度（平成 22 年）

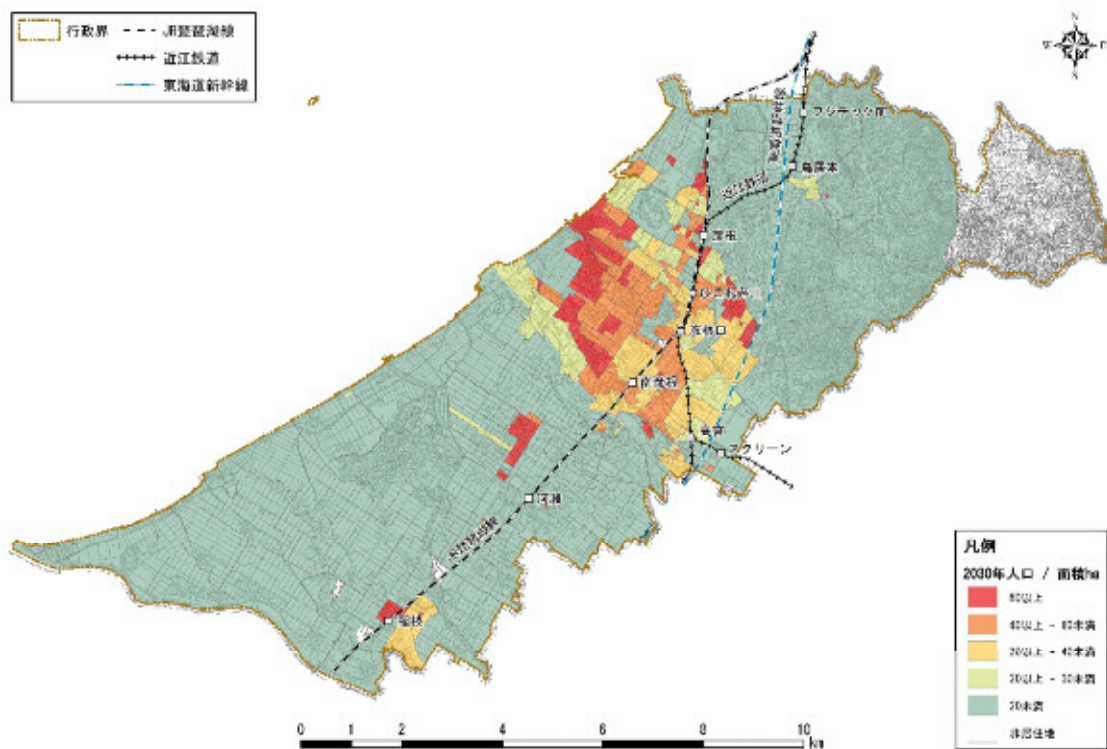
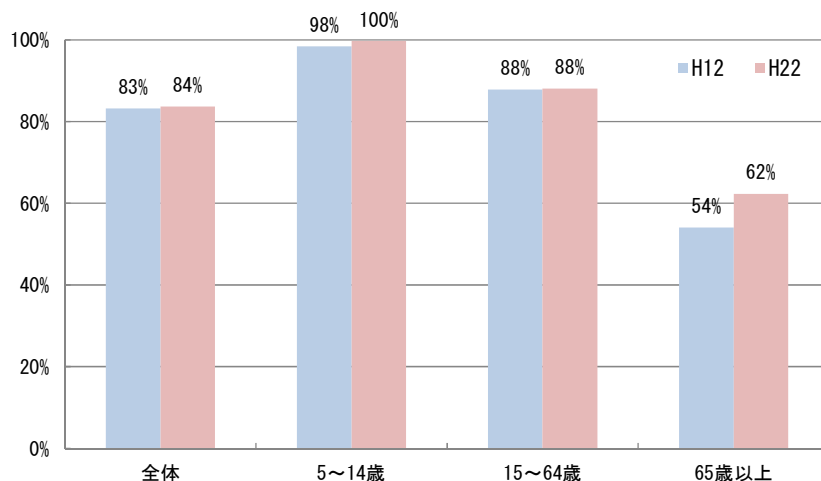


図. 町単位の人口密度（平成 42 年）

(3) 彦根市の人の動き

① 外出率

- 平成 12 年時点と平成 22 年時点の外出率を比較すると、全体として 1% 増加し、84% になっています。年齢階層別にみると、5~14 歳では 2% 増加しています。15~64 歳では外出率に変化がなかったのに対し、65 歳以上の増加は大きく、平成 12 年の 54% から 8% 増加し、平成 22 年には 62% になっています。



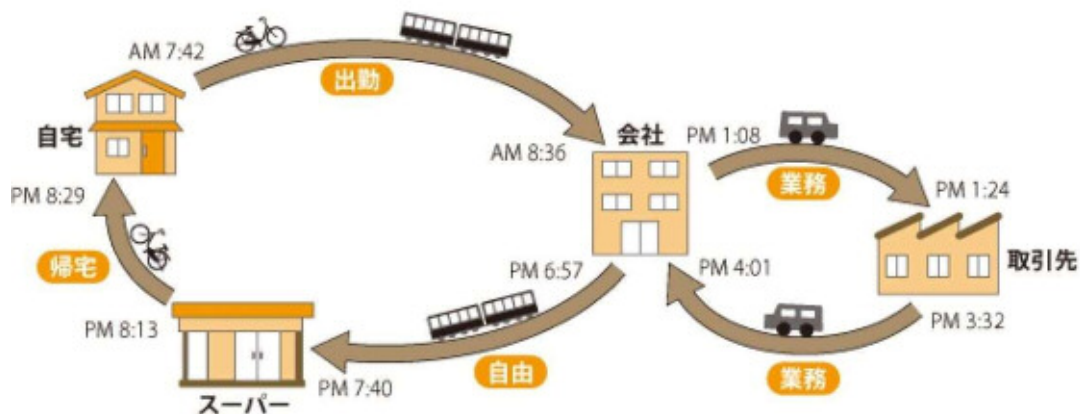
出典) 平成 12 年・平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

※ 平成 12 年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果

図. 年齢階層別の外出率の推移

【トリップとは】

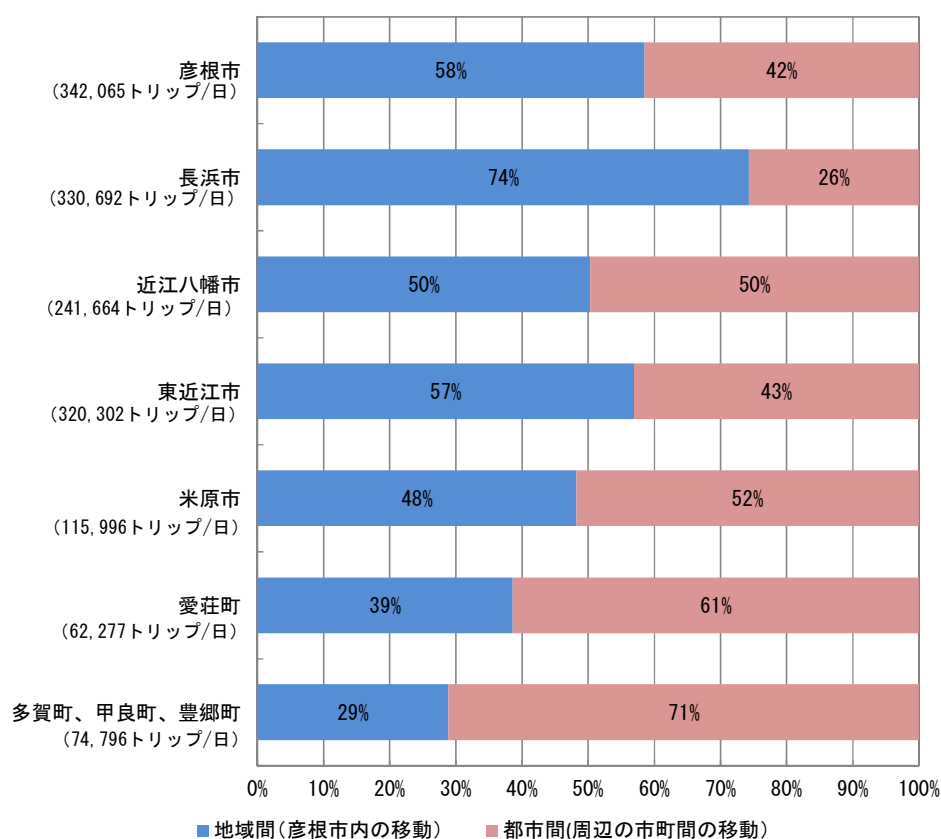
- 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても 1 トリップと数えます。トリップの目的は大きく「出勤」「登校」「自由」「業務」「帰宅」に分けられます。



出典) 京阪神都市圏交通計画協議会

② 都市間・地域間の流動

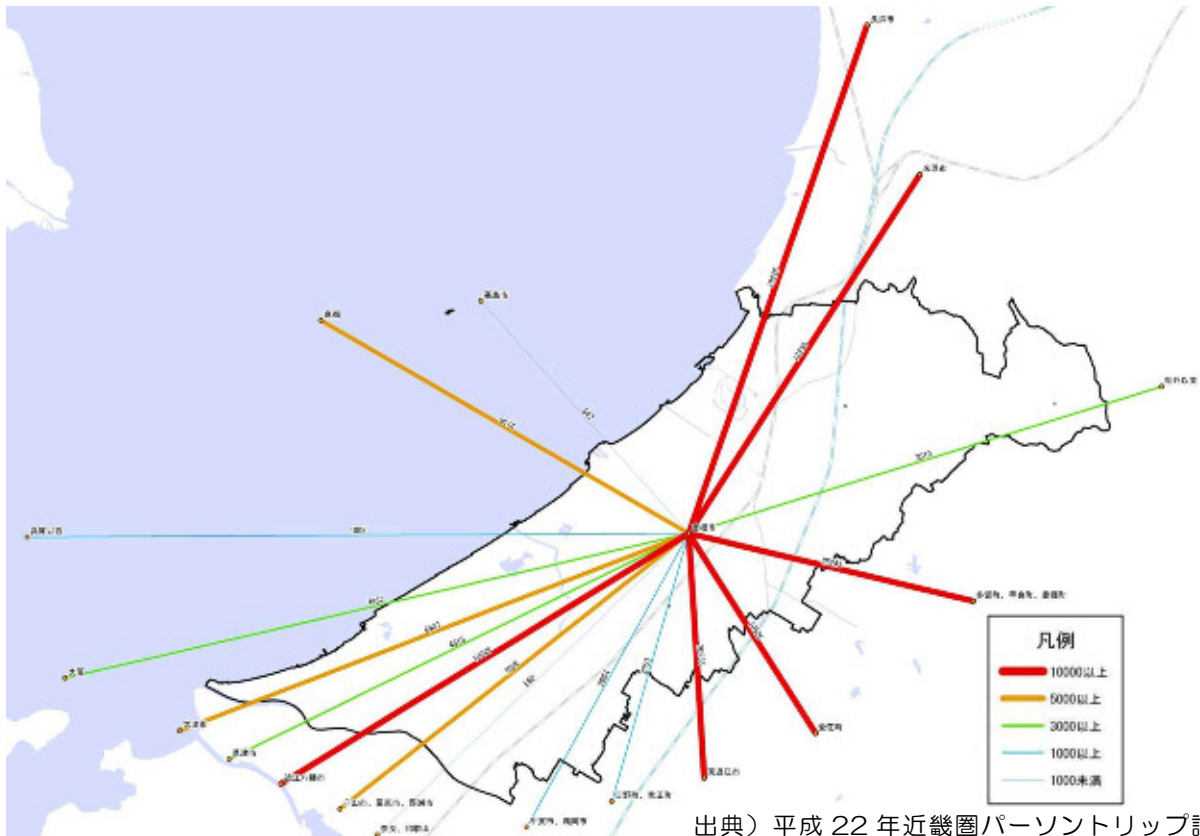
- 本市の平成 22 年における地域間関連トリップは、約 34 万トリップ/日で、近隣市町の中で最も大きい値を示しており、内々トリップが 58%、内外トリップが 42%で、内々トリップの割合が高くなっています。
- 近隣市町では、長浜市と東近江市で本市と同様に内々トリップの割合が高く、長浜市では内々トリップが 70%以上の高い割合になっています。



出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

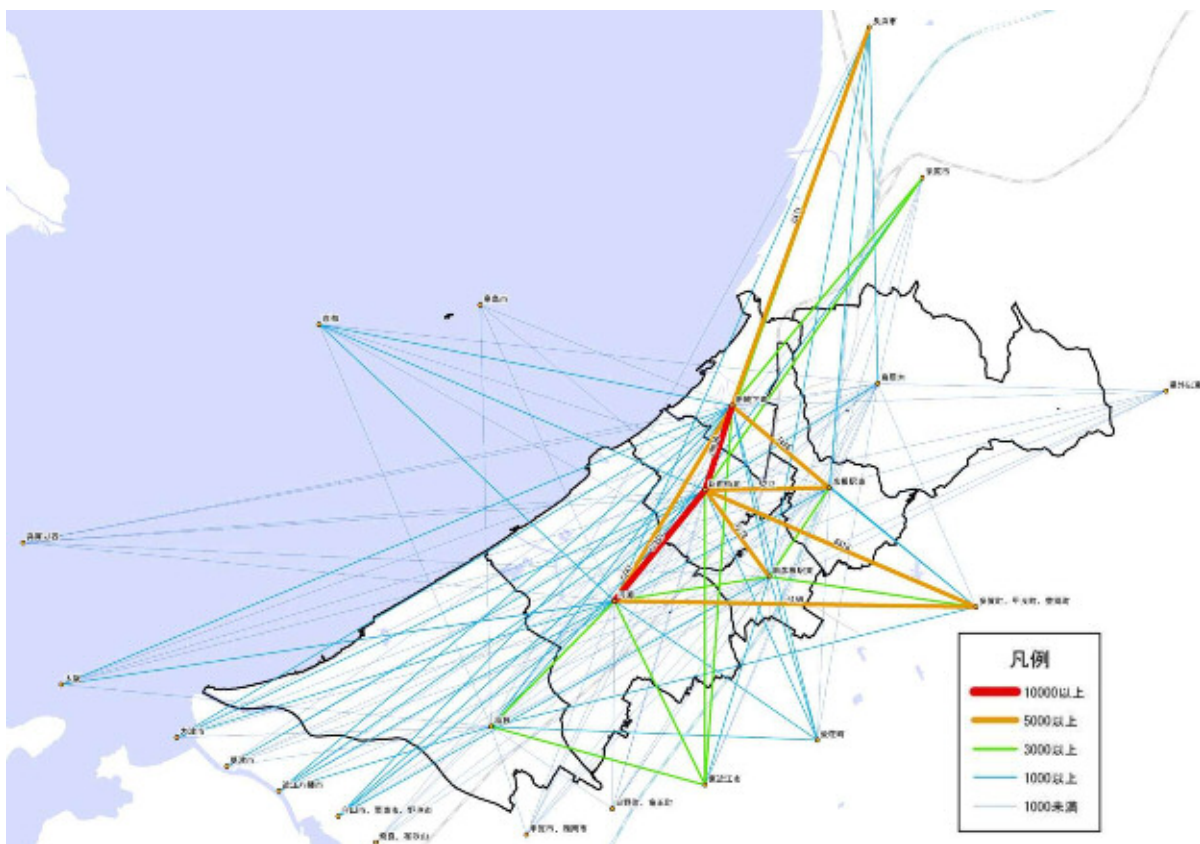
図. 市町別関連トリップ数の内訳

- 本市の都市間流動で最も多いのは、多賀町・甲良町・豊郷町で約 2 万 5 千トリップ/日、次いで東近江市が約 2 万 1 千トリップ/日となっています。以下、順に長浜市、米原市、近江八幡市、愛荘町との流動が多くなっています。
- 本市の地域間流動は、新市街地地域に関連した流動が多く、特に旧城下町地域、河瀬地域との流動が多くなっています。



出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図. 都市間流動

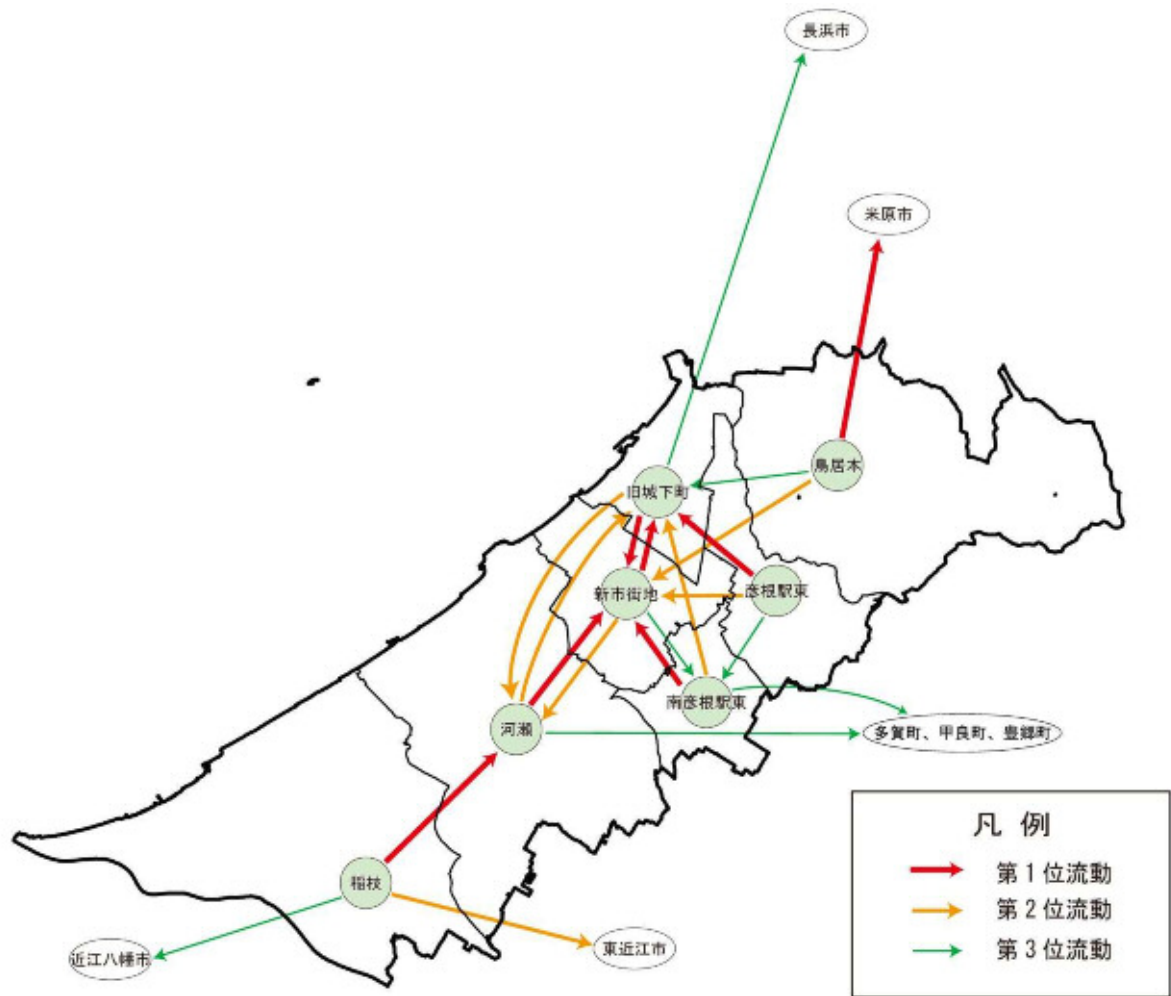


出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

* 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計

図. 地域間流動

- 各地域に居住している人の主な行先を集計して順位付けしてみると、第1位流動は新市街地地域、旧城下町地域に集まっており、本市の中心となっています。
- 一方で、鳥居本地域からは米原市へ第1位流動が向かっており、稲枝地域からは東近江市へ第2位流動が向かっており、市境界付近では市外との流動も多くなっています。

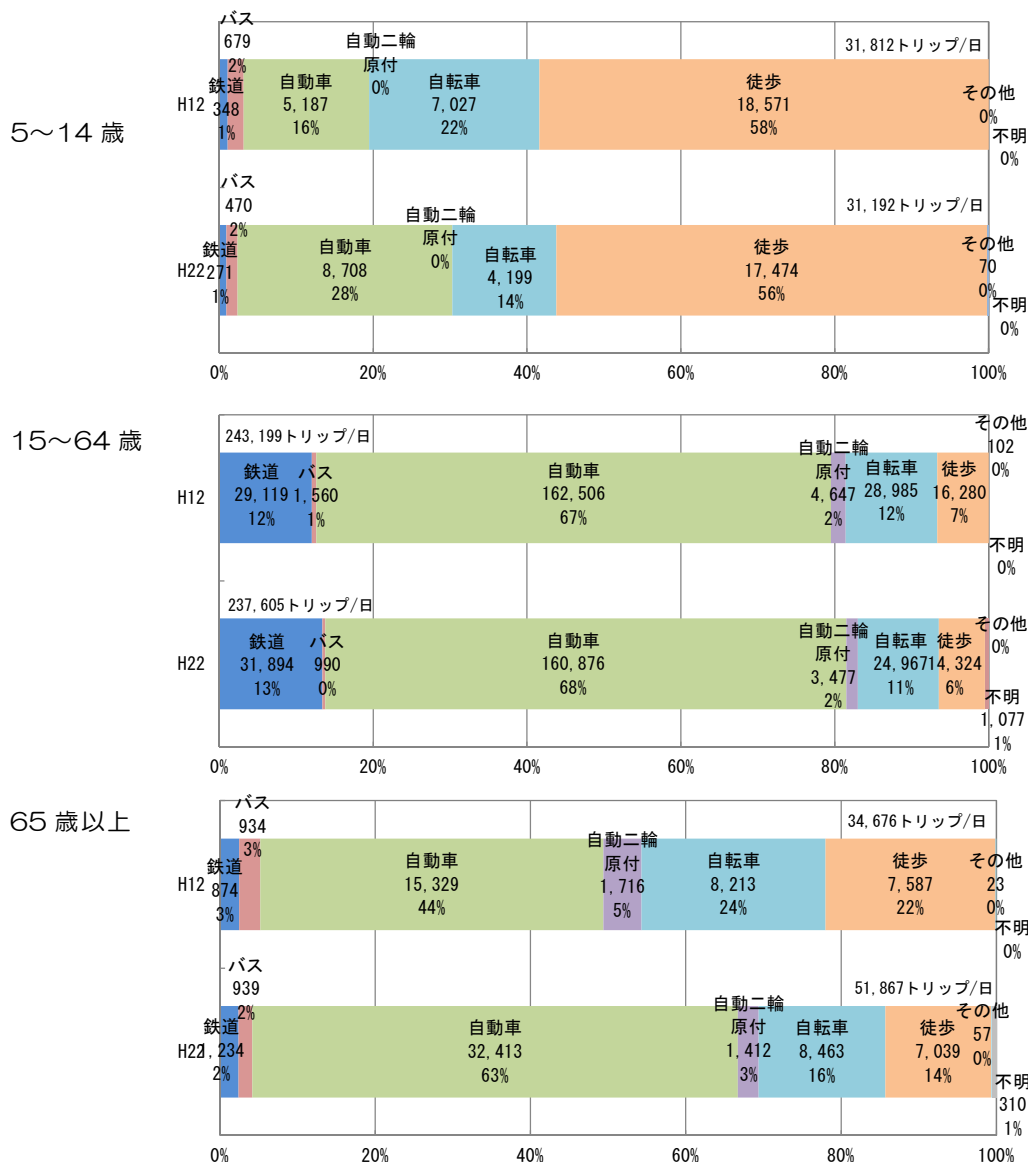


出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査
 * 出発地または到着地が不明のデータを除いて集計

図. 各地域居住者の主な行き先

③ 年齢別に見た利用交通手段

- 年齢区分別に利用交通手段をみると、5～14歳は徒歩の割合が高く、15～64歳、65歳以上では自動車の割合が高くなっています。
- 5～14歳では、平成12年から平成22年にかけて自転車利用が減少し、自動車利用が増加しています。15～64歳では、トリップ数の総量が減少する中、鉄道の利用が増加しています。65歳以上では、自動二輪・原付、徒歩が割合、トリップ数ともに減少し、自動車利用が大幅に増加しています。平成12年と平成22年を比較すると、自動車利用のトリップ数は2倍以上に急増しており、65歳以上のトリップ数の総量の増加分に相当します。



出典) 平成12年・平成22年近畿圏パーソントリップ調査

※ 平成12年京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果

※ 彦根市、彦根市は平成12年の調査圏域外

図. 彦根市関連トリップの年齢3区分別代表交通手段分担率の推移
(上) 5～14歳 (中) 15～64歳 (下) 65歳以上

3.2 鉄道の状況

(1) 鉄道網・サービス水準

- 本市内には米原駅と京都駅を結ぶ JR 琵琶湖線（東海道本線）と、米原駅と貴生川駅を結ぶ近江鉄道（本線）および高宮駅と多賀大社前駅を結ぶ近江鉄道（多賀線）による鉄道網が形成されています。JR 琵琶湖線には彦根駅、南彦根駅、河瀬駅、稲枝駅の計 4 駅、近江鉄道（本線・多賀線）には、フジテック前駅、鳥居本駅、彦根駅、ひこね芹川駅、彦根口駅、高宮駅、スクリーン駅の計 7 駅があります。彦根駅では JR 琵琶湖線と近江鉄道（本線）とが乗り入れています。
- 彦根駅には普通以外に新快速、特急が停車し、1 時間当たりの最大本数は 6～9 本程度です。その他の 3 駅は普通が停車し、1 時間当たりの最大本数は 4 本です。一方、近江鉄道（本線・多賀線）には普通だけが停車し、1 時間当たりの最大本数は 2～4 本程度です。

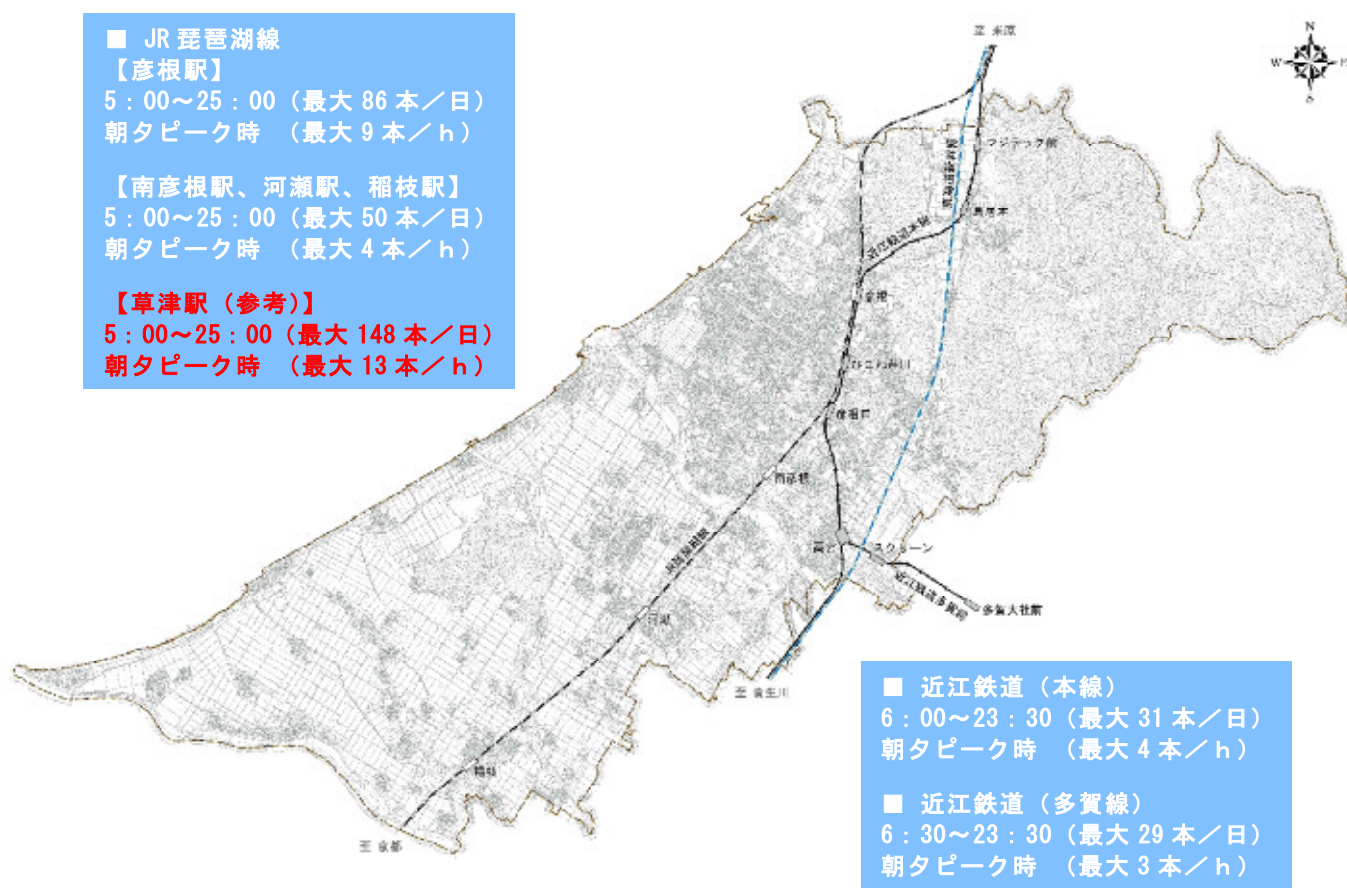
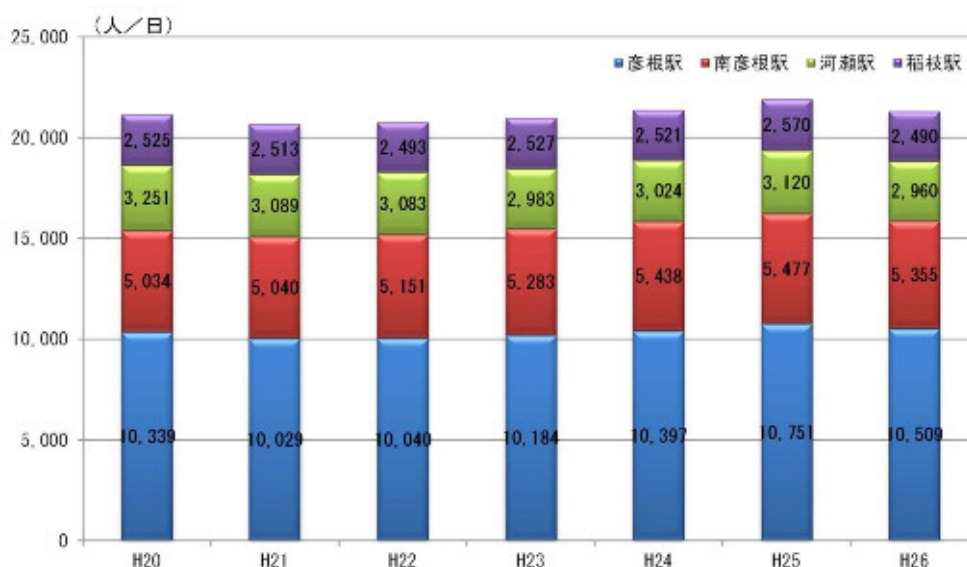


図. 彦根市内の鉄道網・サービス水準

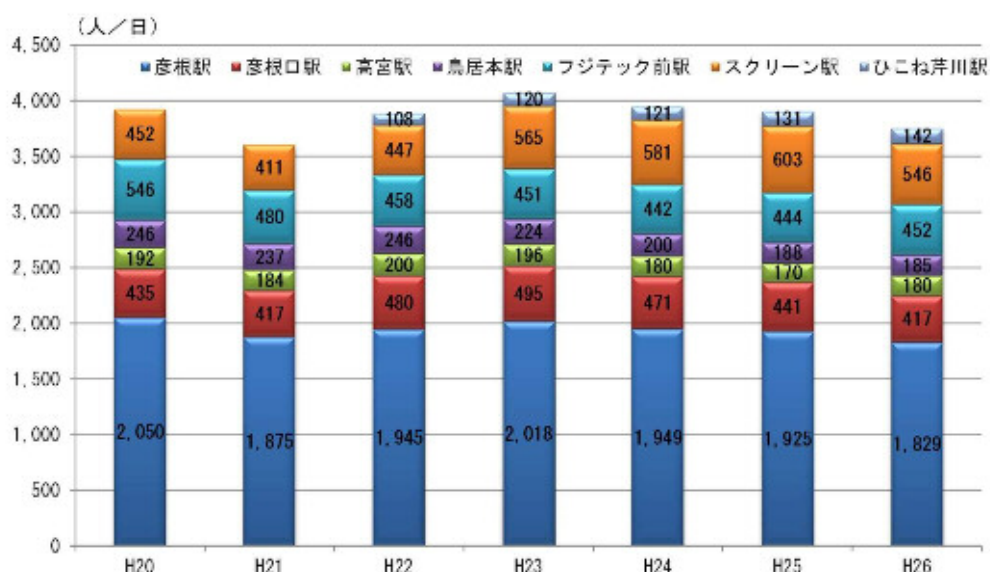
(2) 利用状況

- JR 琵琶湖線の 4 駅の一日平均乗客数は概ね 21,000 人を推移しています。彦根駅の乗客数が最も多く、次いで多い南彦根駅との乗客数は全体の約 75% を占めています。一方、河瀬駅、稲枝駅の乗客数は微減傾向を示しており、平成 26 年の一日平均乗客数はそれぞれ約 3,000 人/日、約 2,500 人/日に留まります。
- 近江鉄道の乗降客数はスクリーン駅、ひこね芹川駅で若干の増加が見られるものの、他の駅は減少傾向を示しています。彦根駅では平成 26 年に約 1,800 人/日の乗降客数がありますが、他の駅では 600 人/日を下回ります。



出典) 西日本旅客鉄道株式会社

図. JR 各駅の一日平均乗客数 (H26 年)

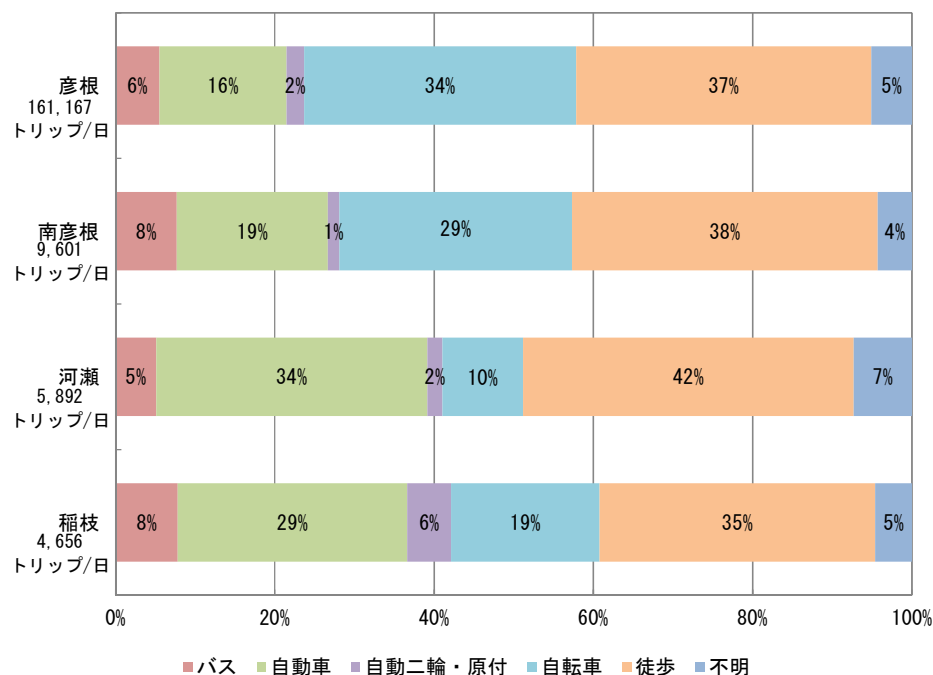


出典) 近江鉄道株式会社 鉄道部

図. 近江鉄道各駅の一日平均乗降客数 (H26 年)

(3) 鉄道駅の端末交通手段

- 鉄道駅の端末交通手段は、JR の各駅で徒歩利用の割合が最も高く、35～42%を占めています。また、徒歩に次ぐ交通手段は、稲枝駅、河瀬駅では自動車、南彦根駅、彦根駅では自転車となっています。



出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査
 ※ 近江鉄道は回答サンプル数が少なく、除外

図. 各鉄道駅の端末交通手段

(4) バリアフリー状況および駅前広場の機能

- 本市では、彦根駅、南彦根駅を中心とする概ね 1km の範囲を対象に、『高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する法律（交通バリアフリー法）』に基づいた『彦根市交通バリアフリー基本構想』を策定し、駅舎およびアクセス道路のバリアフリー化を進めています。

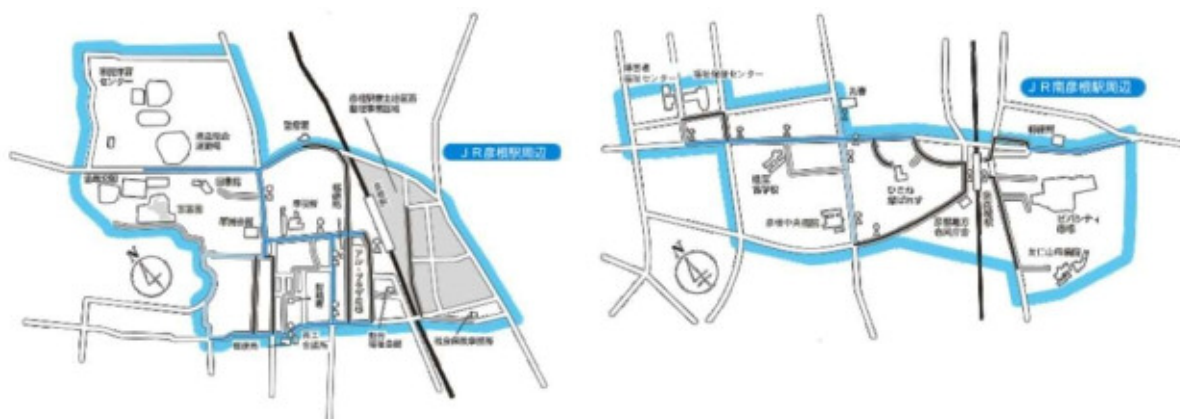


図. 彦根駅・南彦根駅周辺のバリアフリー重点整備地区

- 一方で、『彦根市交通バリアフリー基本構想』に位置づけられていない彦根口駅をはじめとする近江鉄道の駅舎では、バリアフリー化されていない施設が多くみられます。
- また、彦根駅、南彦根駅、河瀬駅、稲枝駅は橋上化された駅舎で東西の駅前広場が整備されています。一方、近江鉄道（本線・多賀線）の鉄道駅の多くは、駅前広場の整備がされていないため、路線バスや予約型乗合タクシーなどの接続交通機関がなく、交通結節点としての機能に劣ります。

表. 各鉄道駅の駅前広場の機能およびバリアフリーの状況

駅名		駅前広場整備状況							バリアフリー状況									
		駅舎	駅前広場	駐車場	駐輪場	接続交通 (鉄道)	接続交通 (路線バス)	(愛のりタクシー) 接続交通	エレベーター	エスカレーター	待合室	トイレ			車椅子対応スロープ	屋外点字ブロック	屋内点字ブロック	点字案内表示
												車椅子対応	オストメイト	ベビシート				
JR琵琶湖線	彦根駅	橋上 駅舎	東西	○	○	○	近江鉄道バス 湖国バス	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○
	南彦根駅	橋上 駅舎	東西	○	○		近江鉄道バス 湖国バス	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○
	河瀬駅	橋上 駅舎	東西	○	○		湖国バス	○	○	○	○	○		○	○	○	○	
	稲枝駅	橋上 駅舎	東西 整備中	○	○		彦根観光バス	○	○	○	○	○	○		○	○	○	
近江鉄道	彦根駅	橋上 駅舎	東西	○	○	○	近江鉄道バス 湖国バス	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○
	彦根口駅	地上 駅舎	×	×	×													
	ひこね芹川駅	橋上 駅舎	×	×	○							○	○	○	○			
	高宮駅	地上 駅舎	○	○	○	○				○	○				○	○		
	鳥居本駅	地上 駅舎	×	×	○			○		○				○	○	○		
	フジテック前駅	地上 駅舎	○	○	○			○		○	○			○	○	○		
	スクリーン駅	地上 駅舎	×	×	×					○			○	○	○	○	○	

出典) 彦根市バリアフリーマップ

3.3 路線バスの状況

(1) 路線バス網・サービス水準

- 本市内の路線バスは、湖東圏域内で運行する 12 路線と隣接する東近江市を跨ぐ 1 路線の計 13 路線が運行されています。この内、企業路線は「南彦根県立大学線（近江鉄道バス）」のみで、残りの 12 路線は民間事業者が公的助成を受け運行している「コミュニティバス路線」です。
- 各路線の平日の運行頻度は、南彦根県立大学線で 28 往復／日最も多く、角能線（14 往復／日）、彦根市立病院線（13.5 往復／日）、多賀線（10.5 往復／日）と続きます。
- 一方、土日祝の運行頻度は、彦根城周辺を經由する路線で平日と同等のサービス水準を確保しているものの、多くの路線はサービス水準が下回ります。

表. 湖東圏域の路線バス経路

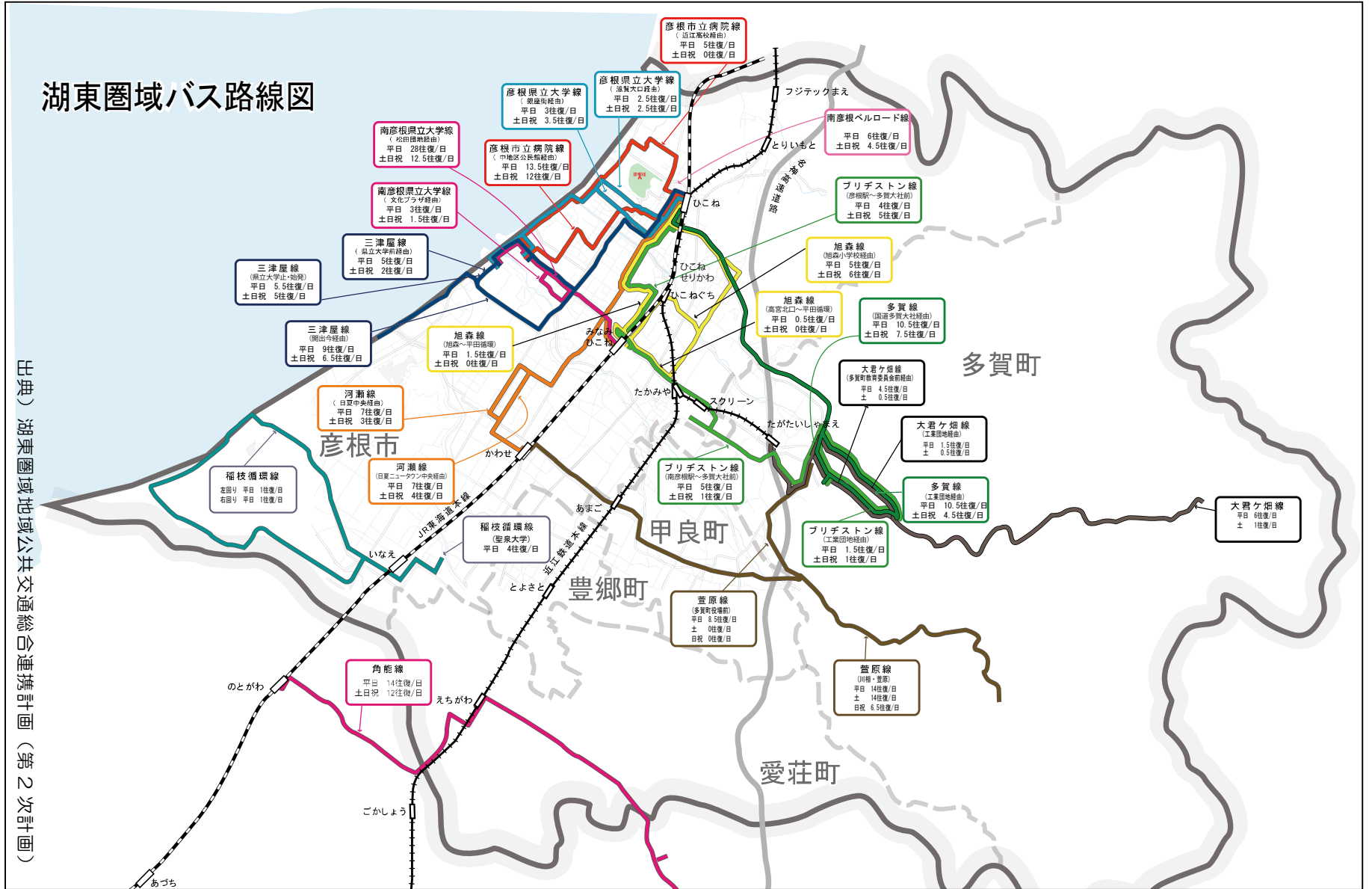
平成 27 年 4 月現在

運行事業者		路線名	主な経由地
企業	湖国バス	南彦根県立大学線	南彦根駅西口～福祉センター～市立病院前～県立大学
コミュニティバス	湖国バス	三津屋線	彦根駅～銀座街～市立病院前～県立大学・開出今～三津屋
		彦根駅市立病院線	彦根駅～彦根郵便局～彦根ニュータウン～市立病院前 彦根駅～市役所前～視覚障害者センター～大藪～市立病院前
		彦根県立大学線	彦根駅～滋賀大学口～大藪～市立病院前～県立大学
		旭森線	彦根駅～地蔵～旭森小学校～南彦根駅西口～平田～彦根駅
		河瀬線	彦根駅～西今～日夏中央・日夏ニュータウン中央～河瀬駅西口
		ブリヂストン線	彦根駅～南彦根駅西口～ブリヂストン彦根工場～ 麒麟ビール前～多賀大社前駅
		多賀線	彦根駅～正法寺～（工業団地）～多賀町役場 （直行系統：彦根駅東口→工業団地）
		大君ヶ畑線	多賀大社前駅～（工業団地）佐目～大君ヶ畑
		萱原線	河瀬駅東口～尼子駅～多賀町役場～金屋橋～川相～萱原
		南彦根ベルロード線	彦根駅～カインズモール～パリア前～南彦根駅～ビバシティ
		近江鉄道	角能線（彦根市外）
彦根観光バス	稲枝循環線	稲枝駅～本庄～新海～柳川緑地公園～甲崎～田原～稲枝駅 稲枝駅～聖泉大学	

湖東圏域バス路線図

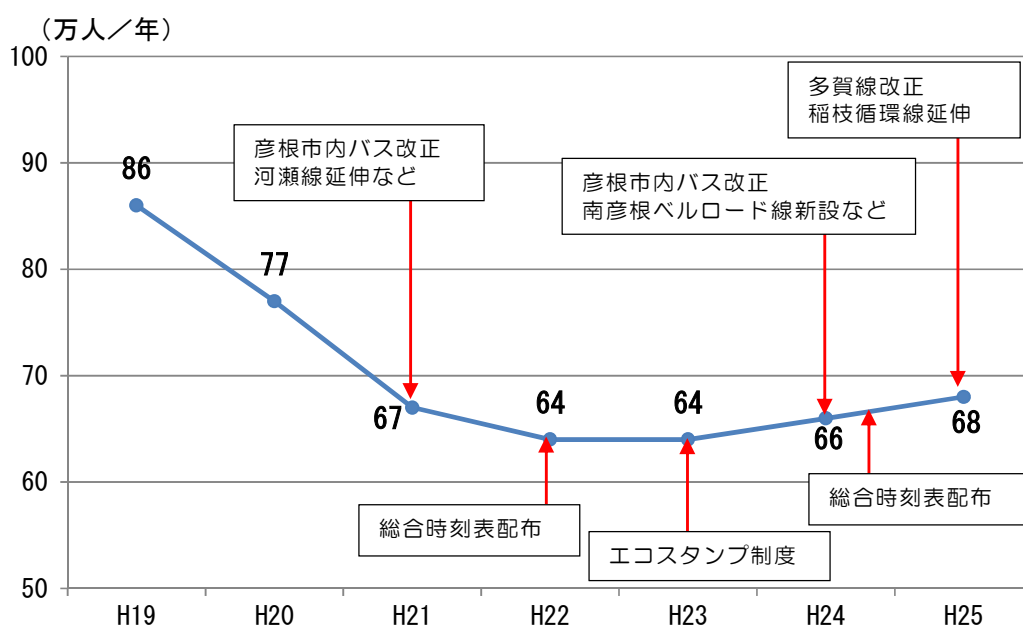
湖東圏域のバス路線図

出典) 湖東圏域地域公共交通総合連携計画 (第2次計画)



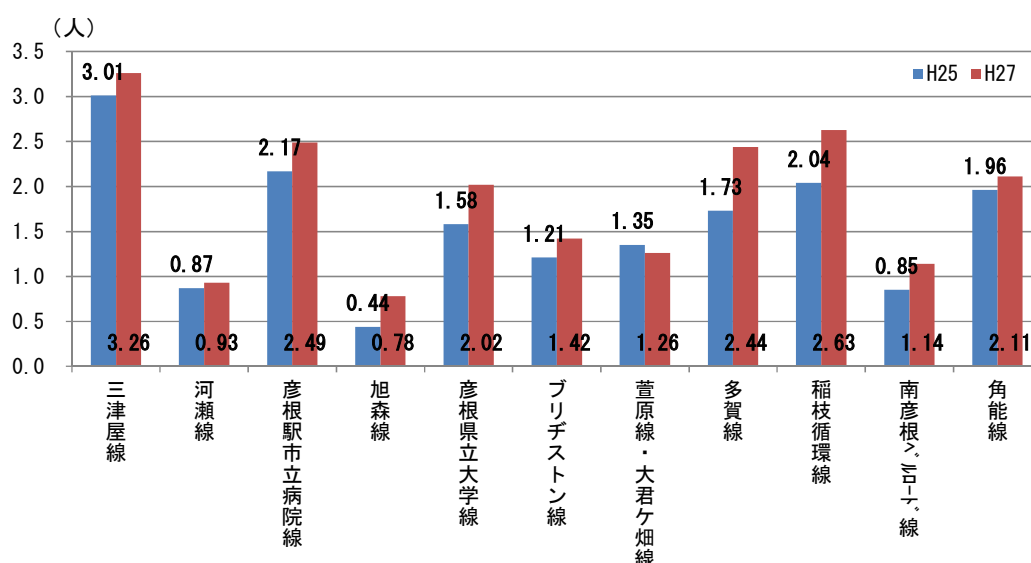
(2) 利用状況

- 湖東圏域内の路線バス利用者は、南彦根ベルロード線の新設や総合時刻表の配布などの取組みにより、減少傾向が止まり、平成 23 年度以降増加傾向に転じています。
- 平成 25 年度と平成 27 年度の路線別平均乗車密度を比較すると、各路線とも増加しているものの、河瀬線、旭森線では 1 人を下回っており、更なる利用者数の増加が必要と言えます。



出典) 湖東圏域地域公共交通総合連携計画 (第 2 次計画)

図. 路線バス利用者数推移 (湖東圏域)

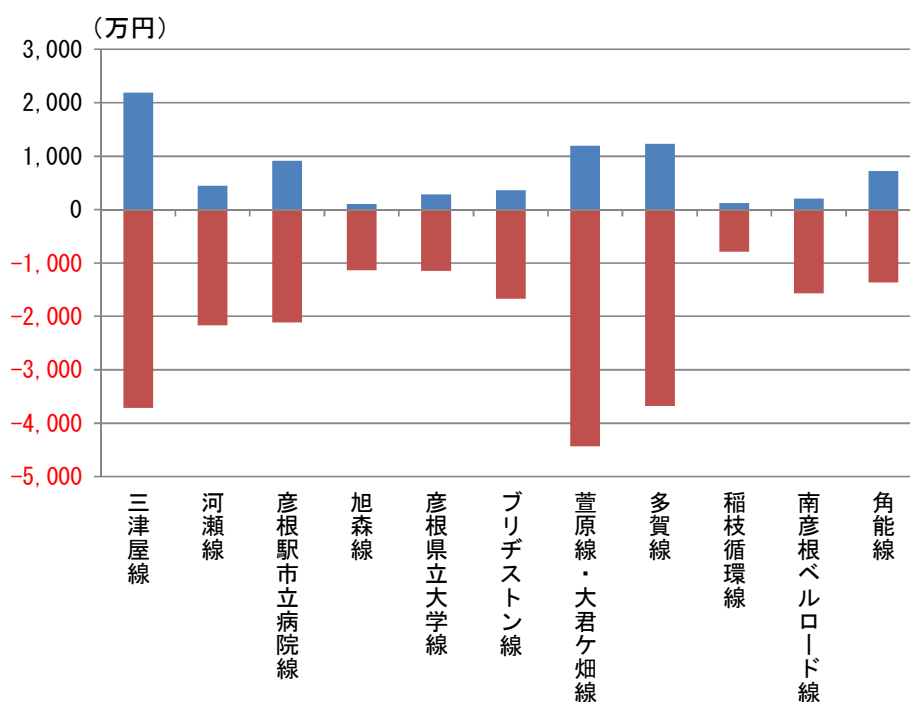


出典) 湖東圏域地域公共交通総合連携計画 (第 2 次計画)
湖東圏域地域公共交通網形成計画

図. 路線別平均乗車密度 (H25 年度・H27 年度)

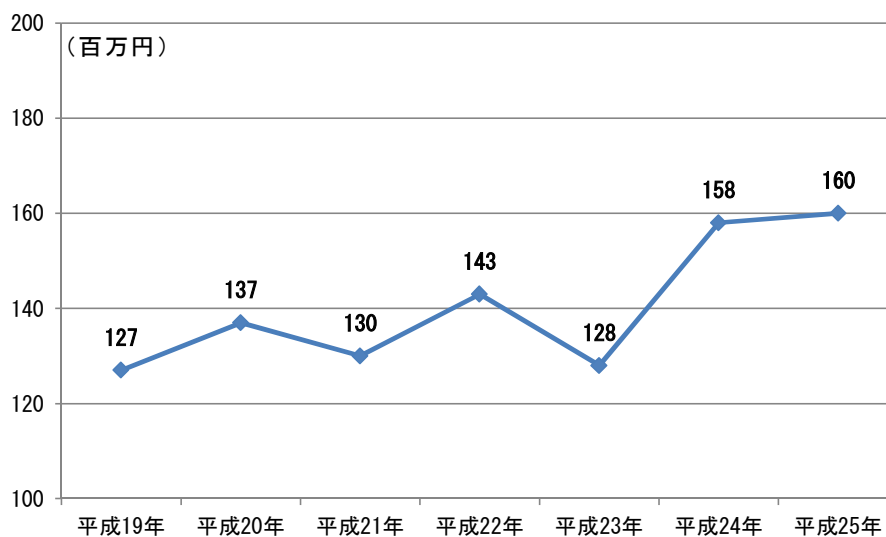
(3) 支援状況

- 湖東圏域内で運行する「コミュニティバス路線」は、全体で概ね収支率 33% となっており、行政補助により路線が維持されている状態です。平成 25 年度における行政補助額約 1.6 億円は、湖東圏域の人口（156,240 人、平成 24 年度）1 人あたり、年間 1,025 円の負担に相当します。
- 利便性向上やその他要因などに伴う経費増により、行政からの補助金額も増加傾向を示しています。今後、将来にわたって路線バスを維持していくためには、より効率的な運行を目指す必要があります。



出典：湖東圏域地域公共交通総合連携計画（第 2 次計画）

図. 湖東圏域のコミュニティバス路線一覧および経営状況（H25年度）



出典：湖東圏域地域公共交通総合連携計画（第 2 次計画）

図. 路線バスに対する市町補助額の推移（湖東圏域）

(4) 公共交通サービス水準

- 鉄道と路線バスのサービス圏域（鉄道駅：半径 800m、バス停：半径 300m）を見ると、居住地を公共交通が概ねカバーしています。

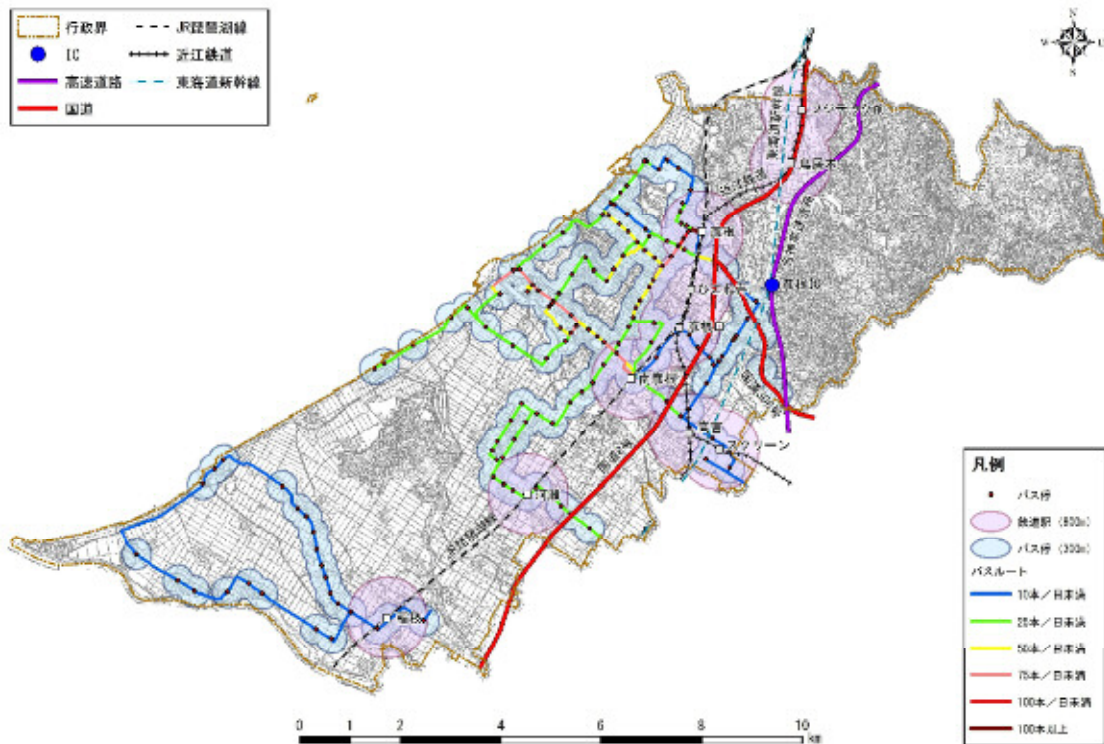


図. 公共交通（鉄道・路線バス）の徒歩圏域

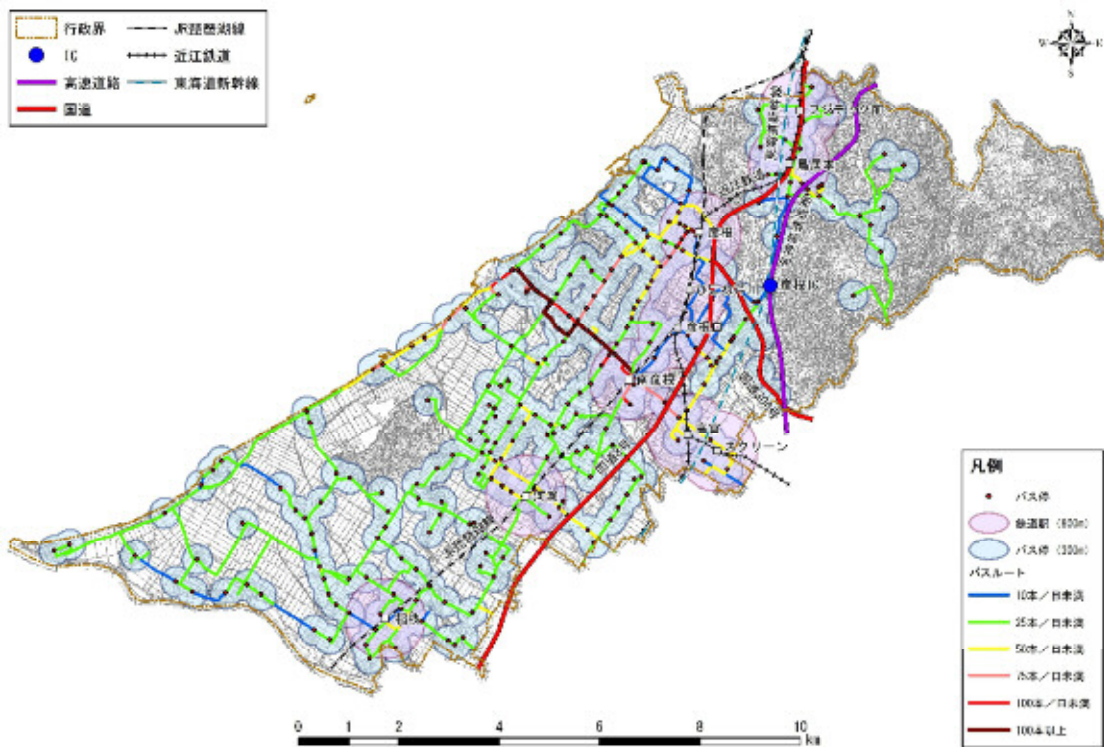


図. 公共交通（鉄道・路線バス・予約型乗合タクシー）の徒歩圏域

3.4 予約型乗合タクシー(愛のりタクシー)の状況

(1) 予約型乗合タクシーの路線網

- 本市では、主に高齢者や自動車を利用されない方の日常生活に必要な移動の支援を目的に「予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）」を運行しています。

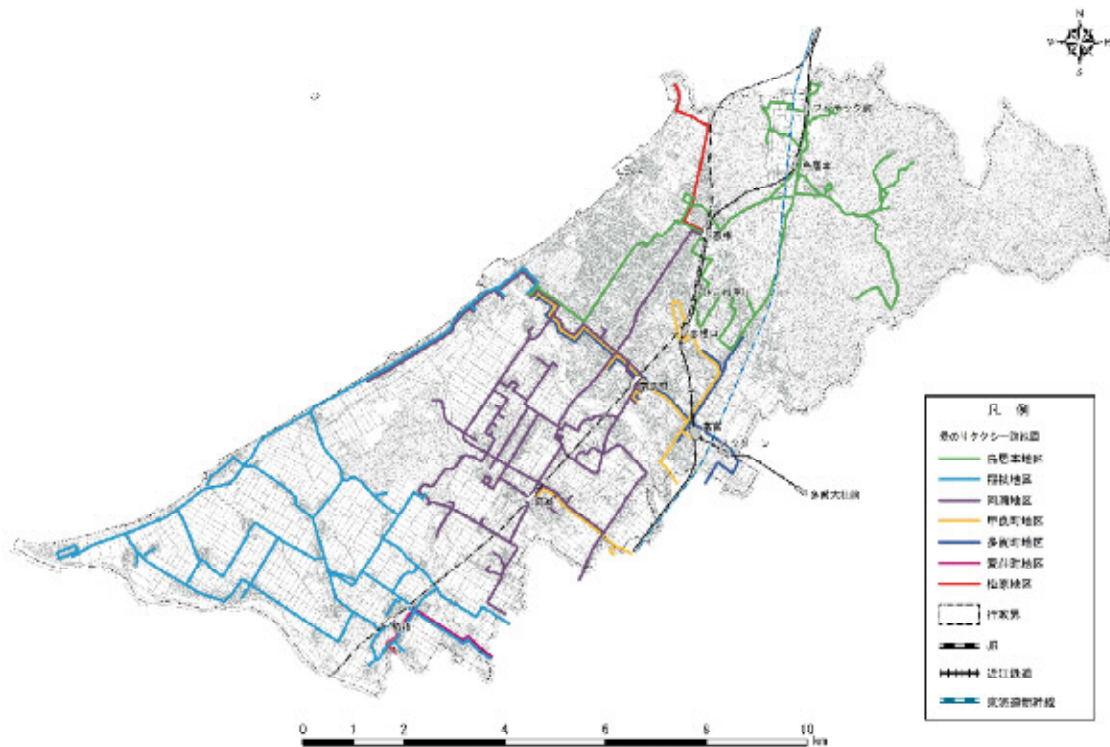


図. 予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の路線図

(2) 利用状況

- 予約型乗合タクシーの利用状況は、増加傾向を示している一方で、行政負担額も増加しており、持続的な運行継続に向け、乗合率の上昇も含め、効率化などの検討が必要です。

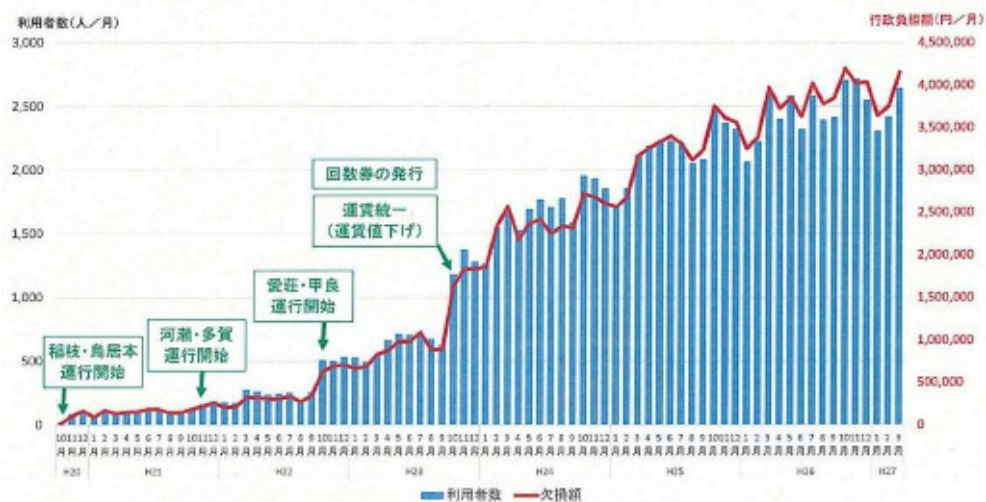


図. 予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の利用状況の推移
出典）湖東圏域地域公共交通網形成計画

3.5 道路の状況

(1) 都市計画道路

- 平成 27 年時点における本市の都市計画道路は、幹線街路 33 路線、特殊街路 2 路線の計 35 路線が都市計画決定されています。この都市計画道路の整備率は、県内平均値（61.42%）を若干上回るものの、大部分が昭和 40 年代後半までに計画決定されており、多くの未着手路線が存在します。
- また、本市では都市計画道路に付帯する駅前広場（5 箇所（3 駅））も都市計画決定されています。この内、彦根駅（東口）、稲枝駅の駅前広場は、土地区画整理事業や駅舎橋上化事業に伴い、整備されています。しかし、彦根口の駅前広場は、未整備の状況です。



図. 近江鉄道彦根口駅前

表. 主要市町の都市計画道路の整備率

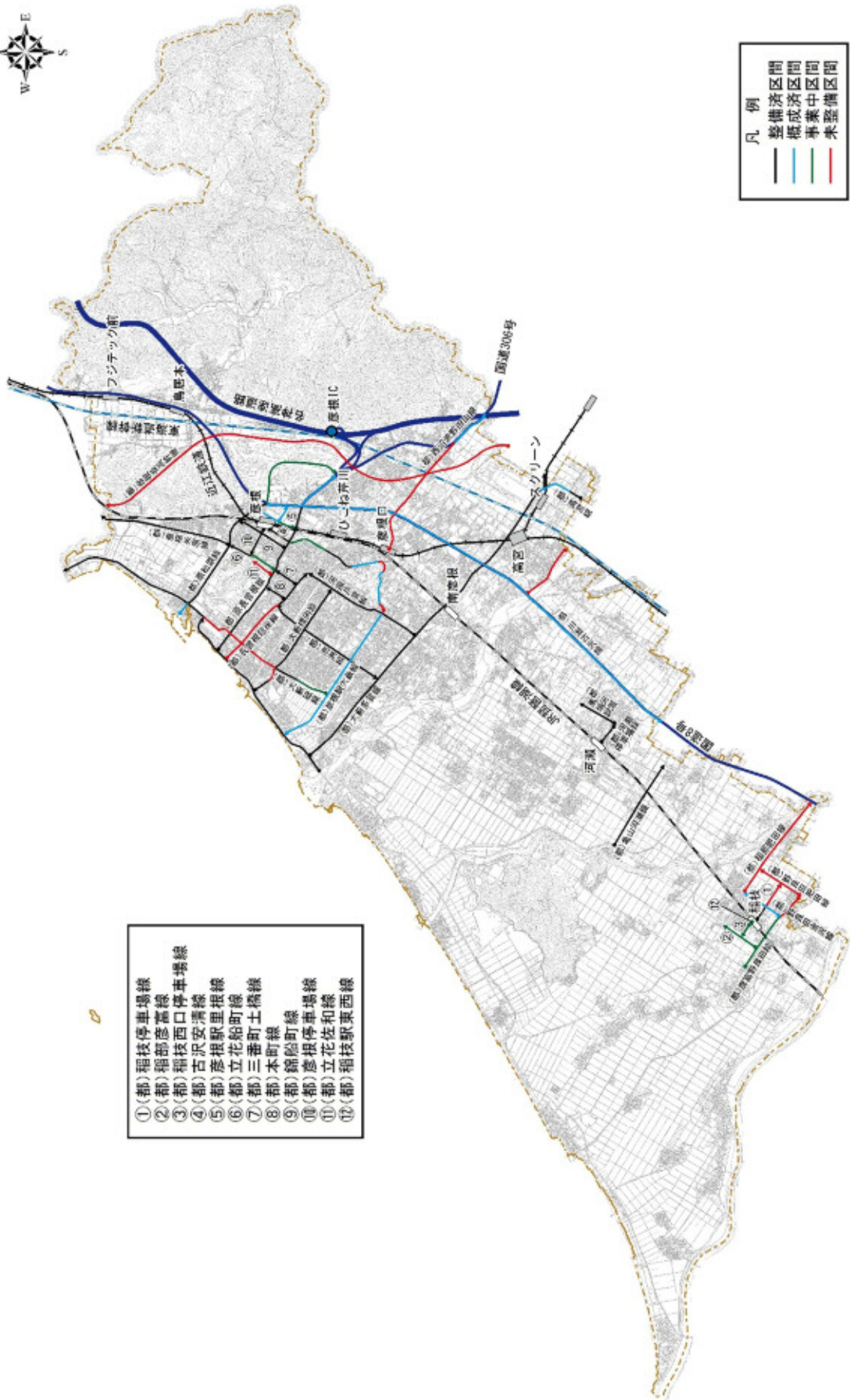
市町	計画延長 (km)	改良済み延長 (km)	概成済み延長 (km)	整備率
滋賀県	968.656	404.044	190.858	61.42%
大津市	202.120	70.615	30.700	50.13%
草津市	76.010	42.980	7.380	66.25%
彦根市	70.207	31.160	14.300	64.75%
長浜市	72.105	31.556	15.610	65.41%
米原市	45.350	26.100	10.450	80.60%
東近江市	81.660	24.800	10.050	42.68%
多賀町	11.580	9.850	0.000	85.06%

出典) 滋賀の都市計画 2014

表. 駅前広場の整備状況

駅名	計画面積 (㎡)	供用面積 (㎡)	計画決定 年月日	付帯街路名
彦根駅(東口)	5,500	5,500	H10.3.31	3・4・32 古沢安清線
彦根駅(西口)	5,400	5,400	S33.4.22	3・3・4 彦根停車場線
稲枝駅(東口)	3,330	—	H24.4.27	3・4・24 稲枝停車場線
稲枝駅(西口)	2,160	—	H24.4.27	3・5・113 稲枝西口停車場線
彦根口駅	1,080	—	S40.12.21	3・5・103 西沼波野田山線

出典) 滋賀の都市計画 2014



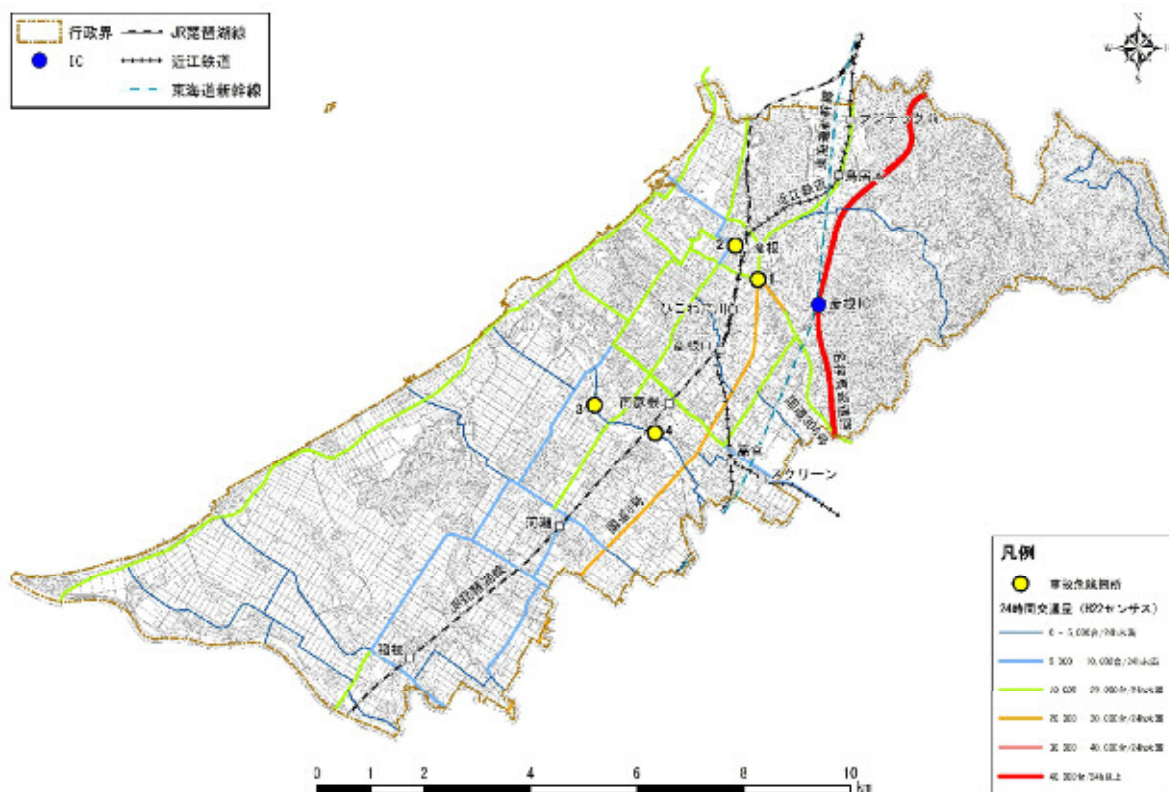
- ①(都)稲枝停車場線
- ②(都)稲枝西口停車場線
- ③(都)稲枝西口停車場線
- ④(都)古沢安清線
- ⑤(都)彦根駅里根線
- ⑥(都)立花船町線
- ⑦(都)三番町土橋線
- ⑧(都)本町線
- ⑨(都)錦崎町線
- ⑩(都)彦根停車場線
- ⑪(都)立花佐和線
- ⑫(都)稲枝駅東西線

図. 都市計画道路 整備状況図

(2) 路線別交通量・混雑度

① 路線別交通量

- 本市の自動車交通量は、阪神と名古屋を結ぶ名神高速道路で 40,000 台/24 h 以上で最も多く、次いで国道 8 号、306 号で 20,000~30,000 台/24 h と多い状況です。



出典) 彦根市都市計画基礎調査

図. 路線別自動車交通量

② 路線別混雑度

- 本市の路線別混雑度は、名神高速道路彦根 IC から中心市街地へのアクセス道路でもある国道 306 号や、彦根城周辺の都市計画道路原松原線、立花船町線で 1.40 以上と大きい状況です。また、交通量の多い国道 8 号、多くの県道などで 1.20~1.40 未満と大きくなっています。
- 滋賀県では『地域の主要渋滞箇所』を 74 箇所（5 エリア（44 箇所）、7 区間（16 箇所）、14 箇所）を選定しており、この内、本市内には彦根城周辺の『彦根エリア』、『一般国道 8 号（外町地区~高宮町地区）』、『(県)彦根近江八幡線（本町地区~外町地区）』の 2 区間、および松原橋、船町、護国神社前、千鳥橋北詰、小泉橋の 5 箇所が指定されています。

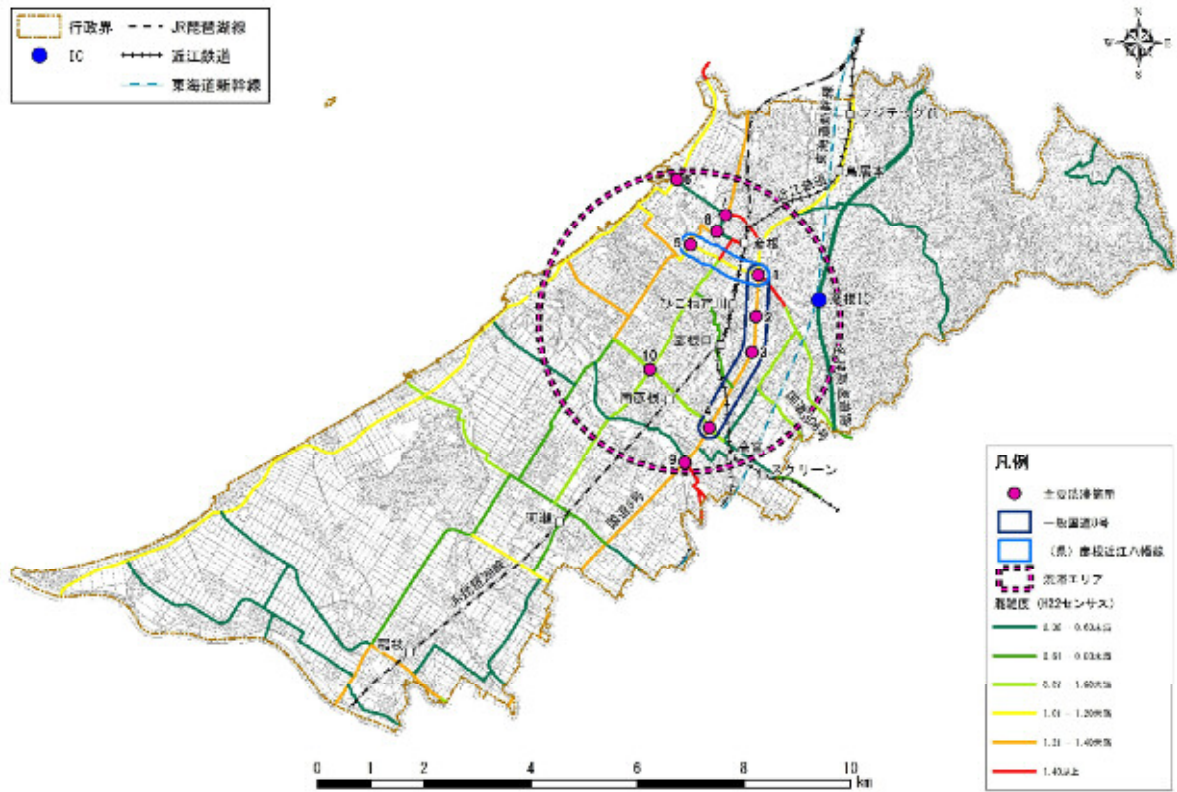


図. 路線別混雑度および主要渋滞箇所

③ 国道8号周辺の交通実態

- 国道8号周辺の交通状況を見ると、船町交差点や小泉交差点付近では、平日・休日の旅行速度に変化は見られないものの、観光施設や商業施設が多数立地する京橋交差点付近（中心市街地エリア）では、特に休日の旅行速度が低下しています。



出典) 滋賀県渋滞対策協議会

図. 平日・休日 12 時間平均旅行速度

④ 駐車場周辺の交通実態

- 彦根城周辺の路線では、観光などによる交通の集中により、4車線区間を除いて交通容量を超過しています。また、彦根城内に立地する駐車場は満車となることも多く、駐車場を待ったり探し回ったりする車両が存在します。
- また、京橋、護国神社前、旭町および旭町西交差点は、休日には観光客などの歩行者が多いことから、通行時の安全を考慮して、歩車分離信号を導入しています。また、彦根城内は車両の最高速度を30km/hに制限する「ゾーン30」に指定されていますが、駐車場への進入車両と多くの観光客が輻輳しており、安全・安心な歩行環境が求められています。



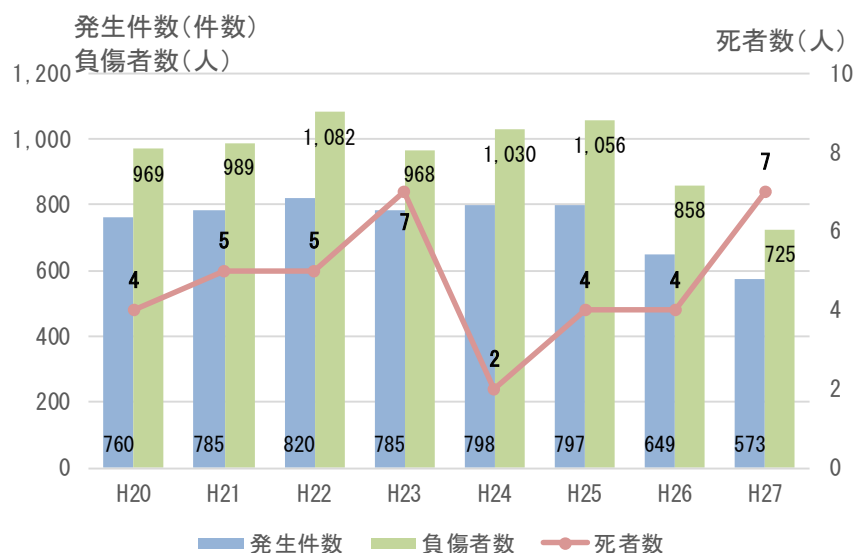
出典) 滋賀県渋滞対策協議会

図. 彦根城周辺の交通状況

(3) 交通事故

① 交通事故の推移

- 本市における交通事故の発生件数は、平成 25 年までは約 800 件前後を推移してきましたが、平成 27 年には約 570 件に減少しています。また、この交通事故の発生件数の減少に伴い負傷者数も約 725 名まで減少しています。



出典) 彦根警察署

図. 彦根市の交通事故、死者数および負傷者数の推移

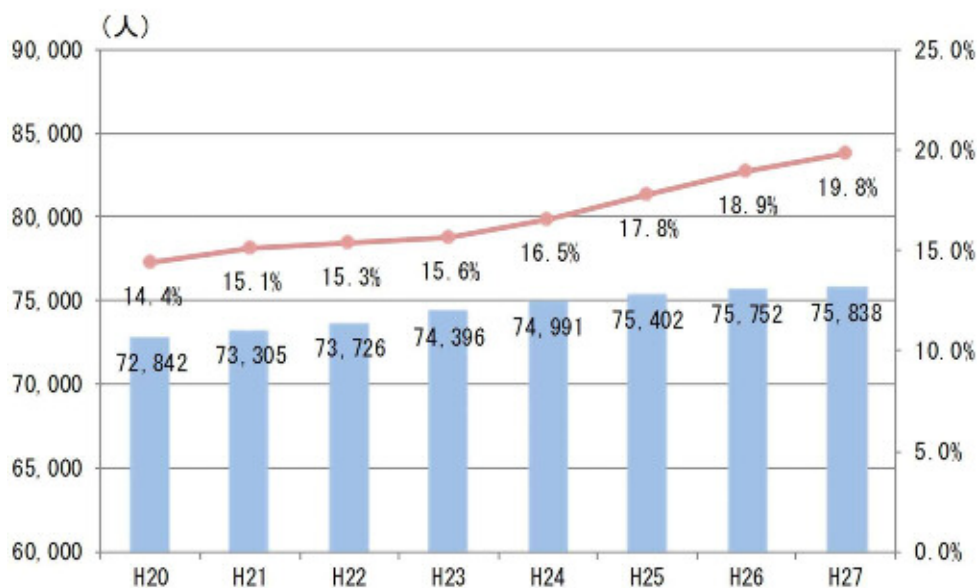


出典) 国土交通省、警察庁 (H15)

図. 交通事故多発箇所

② 運転免許保有者数の推移

- 本市の運転免許保有者数は、増加しています。また、高齢者ドライバー（65歳以上）も増加しており、平成20年度と比較すると平成27年度では5.4ポイント増加しています。高齢者ドライバーが起こす事故件数は、平成26年度までは増加傾向を示していましたが、平成27年度では15.4%に減少しています。
- 一方、高齢者運転免許証の返納数は増加しており、平成22年度では7件でしたが、平成27年度では280件と40倍に増加しています。



出典) 彦根警察署

図. 運転免許保有者数と65歳以上が保有する割合の推移

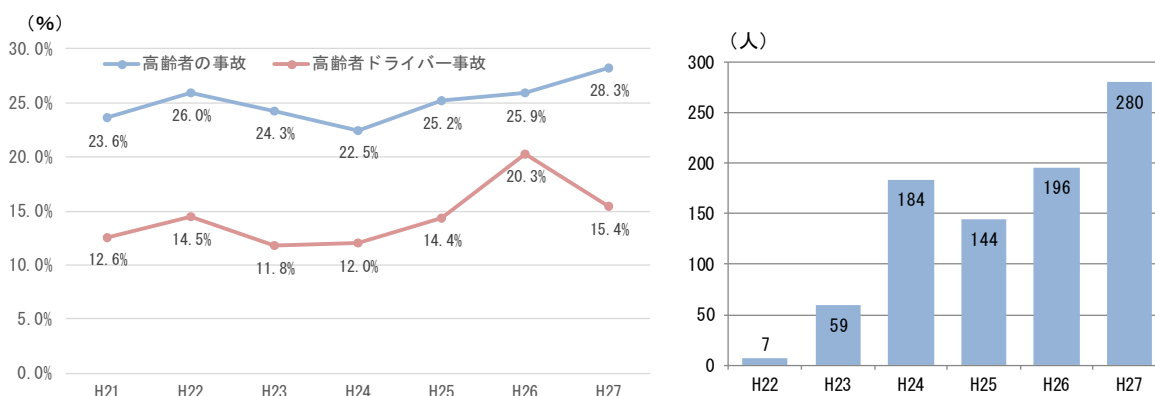


図. 高齢者（65歳以上）が当事者となった事故割合の推移（左）

図. 高齢者運転免許証の返納状況（湖東圏域）（右）

3.6 歩道・自転車道の状況

(1) 歩道・自転車道の整備状況

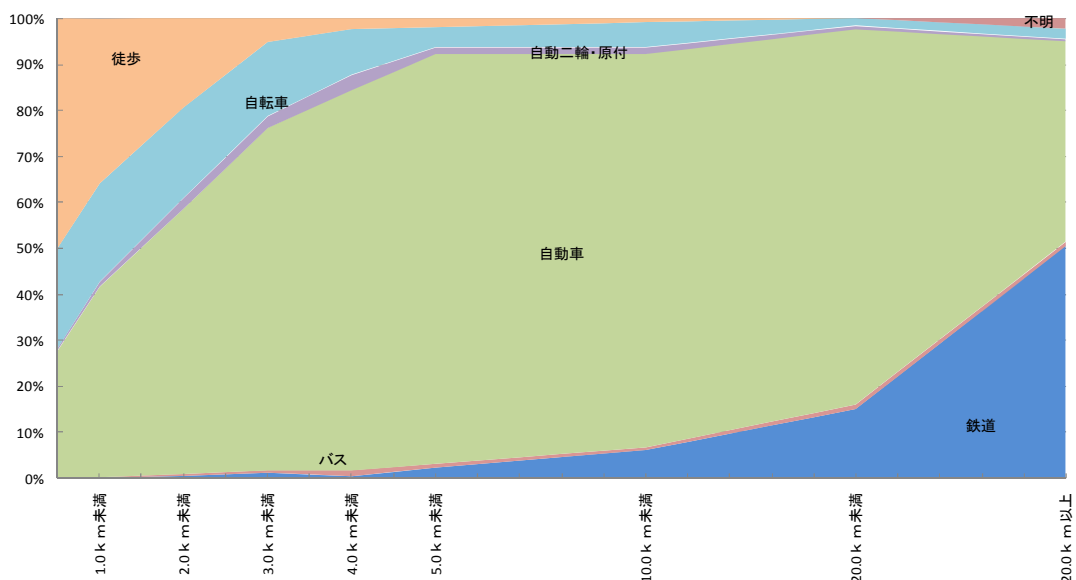
- 本市の歩道は都市計画道路をはじめとする道路整備や土地区画整理事業などに合わせて整備されていますが、その他の道路では連続性がない区間などが見られます。
- 本市の自転車道は湖周辺部のサイクリングロードを軸に、南北方向、東西方向に整備されています。滋賀県では琵琶湖湖岸部を「ぐるっとびわ湖サイクリングライン」に位置づけ、サイクリングコースとして整備を進めています。



図. びわ湖 1 周サイクリング

(2) 移動距離帯別の利用交通手段

- 移動距離帯別に利用交通手段をみると、全体的には自動車の分担率が高くなっていますが、1 km 程度の短距離では徒歩の分担率が半数近くを占めます。
- 自転車は概ね3km未満で比較的利用が多くなっています。移動距離が20kmを超えると、自動車の分担率が減少し、20km以上では鉄道の分担率が約半数となっています。



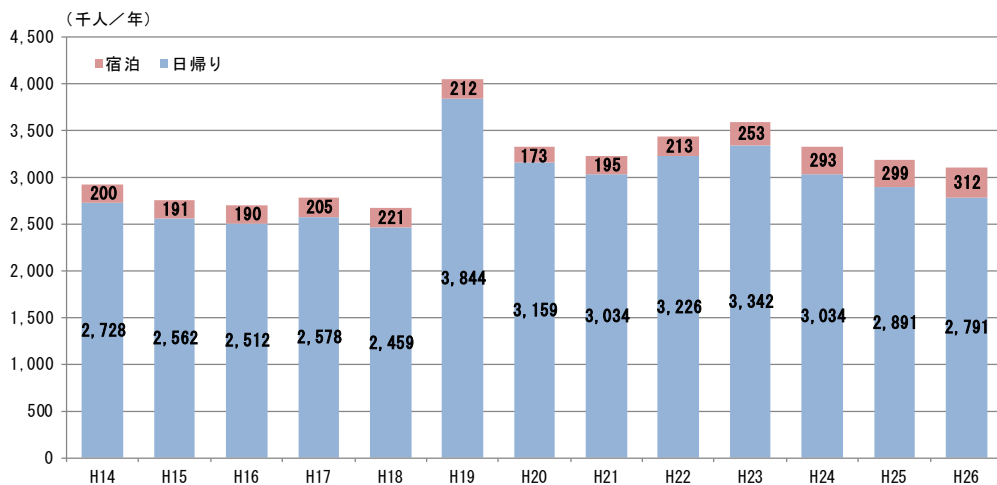
出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

図. 移動距離帯別の利用交通手段

3.7 観光客の動向

(1) 観光客数の推移

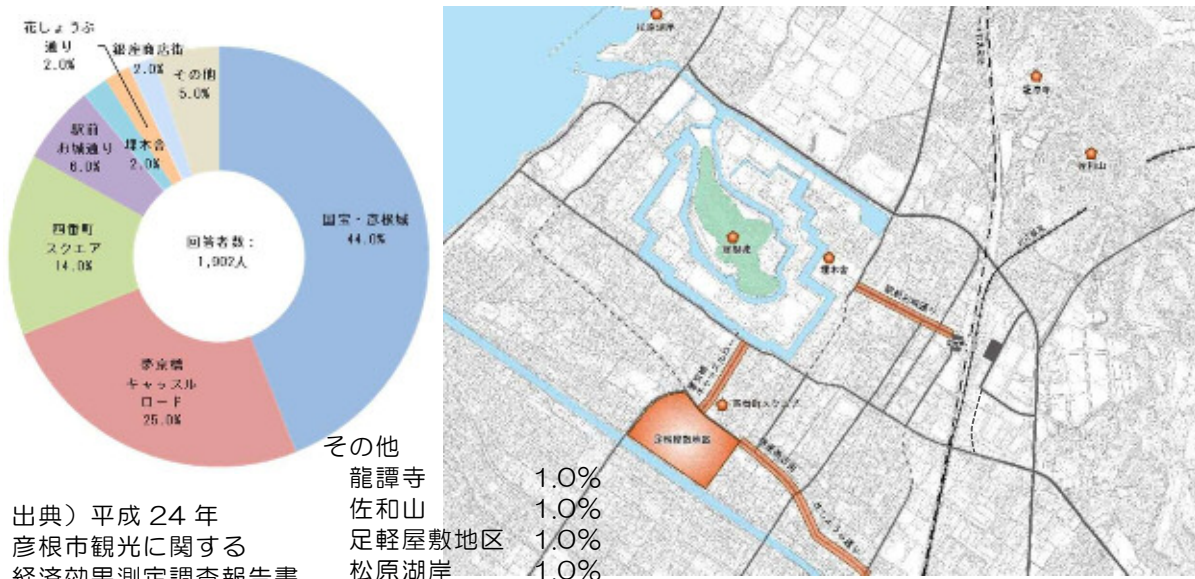
- 本市への観光客は日帰り客が大半を占めており、全体の約 90%以上を占めています。「国宝・彦根城築城 400 年祭」が開催された平成 19 年は観光客数が突出しています。このイベント以降、宿泊客・日帰り客ともに増加傾向を示していますが、平成 23 年以降は減少傾向に転じ、平成 26 年では 3,103 千人に留まっています。



出典)滋賀県観光入込客統計調査
図. 観光客数の推移

(2) 主な観光スポットへの立ち寄り状況

- 彦根城周辺で実施した観光客を対象としたアンケート調査によると、彦根城を訪れた方は全体の約 44.0%を占めるものの、隣接する夢京橋キャッスルロード、四番町スクエアはそれぞれ約 25.0%、14.0%に留まります。

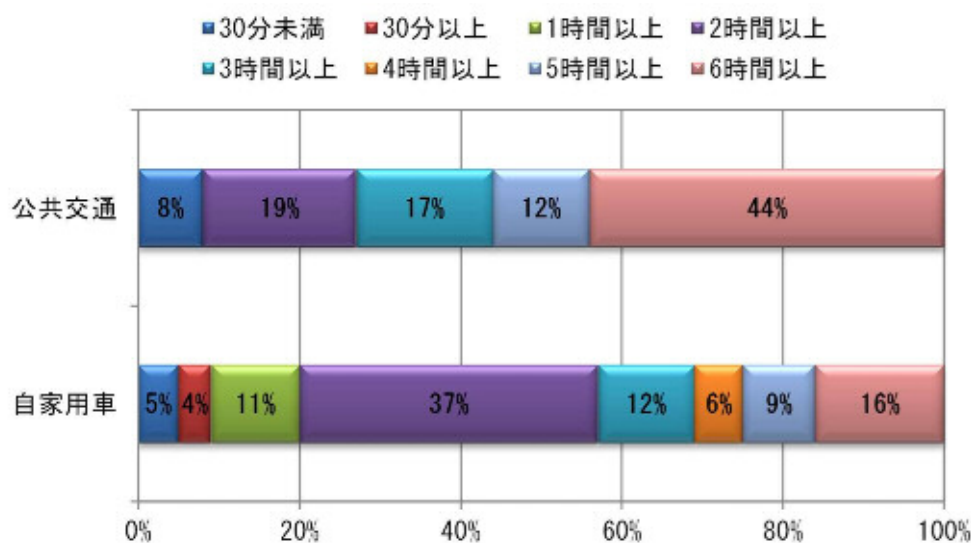


出典)平成 24 年彦根市観光に関する経済効果測定調査報告書

図. 主な観光スポットへの立ち寄り状況

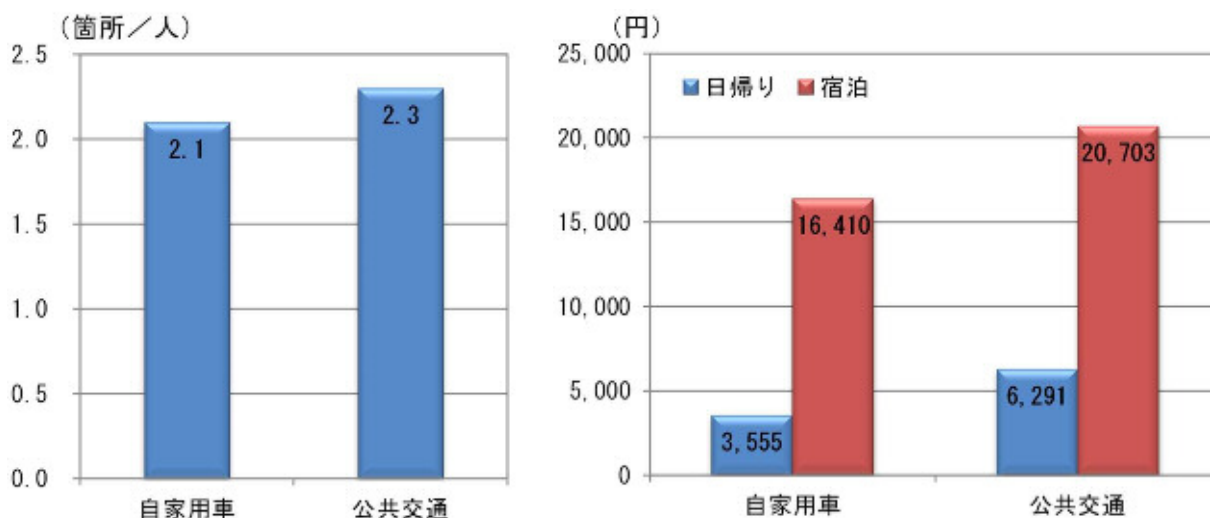
(3) 滞在時間と周遊箇所

- 本市への来訪に自家用車を利用した人よりも、公共交通（鉄道・貸切バス・高速バス）を利用した人の方が滞在時間が長く、周遊箇所も若干ではありますが多くなっています。
- また、日帰り・宿泊に関わらず、自家用車を利用した人よりも、公共交通（鉄道・貸切バス・高速バス）を利用した人の方が、観光時の消費金額が高くなる傾向にあります。



出典) 平成 24 年彦根市観光に関する経済効果測定調査報告書

図. 自家用車利用と公共交通利用による滞在時間



出典) 平成 24 年彦根市観光に関する経済効果測定調査報告書

図. 自家用車利用と公共交通利用による周遊箇所（左）、平均消費金額（右）

(4) 彦根城周辺の駐車台数の推移

- 彦根城城内および周辺には、二の丸駐車場、京橋口駐車場をはじめ計 6 箇所の常設駐車場が整備されており、約 320 台の駐車が可能です。また、いろは松駐車場は観光バスの駐車場として利用されており、観光シーズン時には多くの観光バスと観光客が輻輳します。
- 観光シーズン時には期間限定の臨時駐車場として、旧近江高校跡地（約 600 台）、松原水泳場（約 60 台）が開設され、約 660 台収容可能となっています。



図. 観光シーズン時の駐車状況 いろは松駐車場（左） 京橋口駐車場（右）

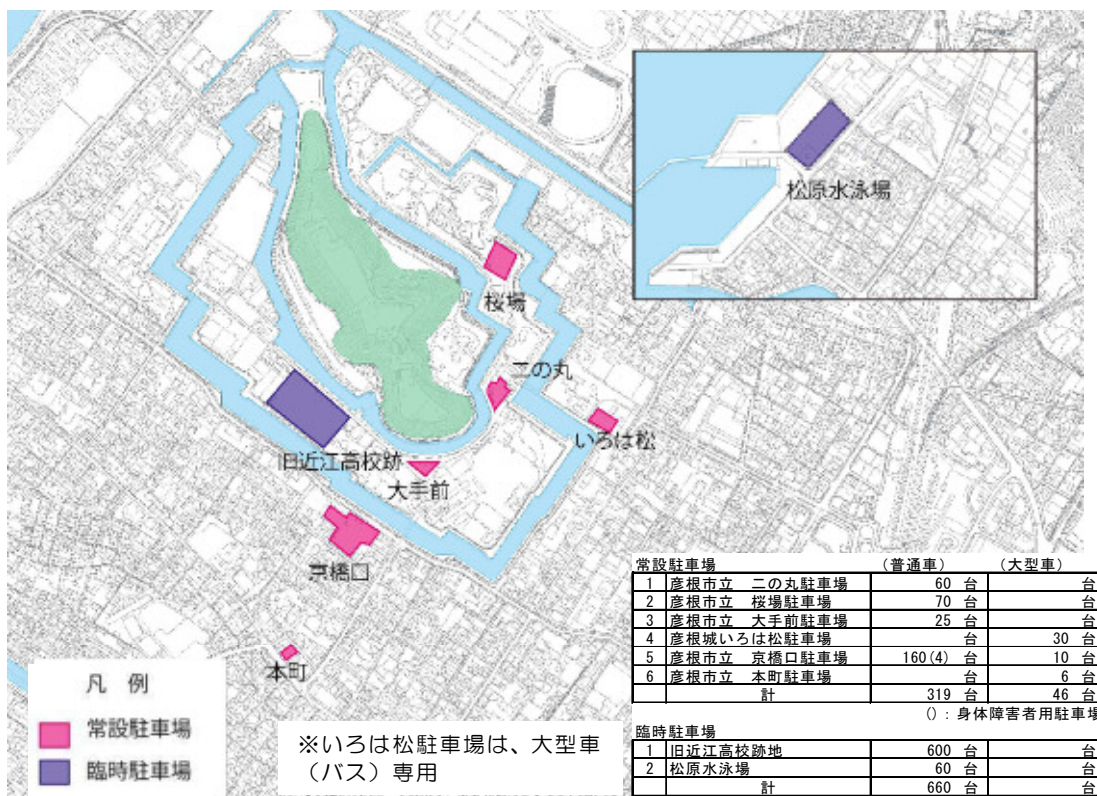


図. 彦根城城内、周辺の駐車場

3.8 財政状況

(1) 歳入・歳出の状況

- 平成 26 年度の歳入決算額（約 438 億円）の内、一般財源は約 292 億円と全体の約 67%を占めており、近年は概ね横ばいで推移しています。歳入の大きな割合を占める市税は、長期的な生産年齢人口の減少により減少することが懸念されています。
- 一方、歳出決算額においても、義務的経費は平成 26 年度で全体の約 47%を占めており、年々増加傾向にあります。本市では、『持続可能な財政基盤の確立に向けた今後の取組指針』に基づき、財政運営の健全化、歳入確保などの積極的な展開、効率的、効果的な体制の維持に努めていますが、大変厳しい財政状況にあります。

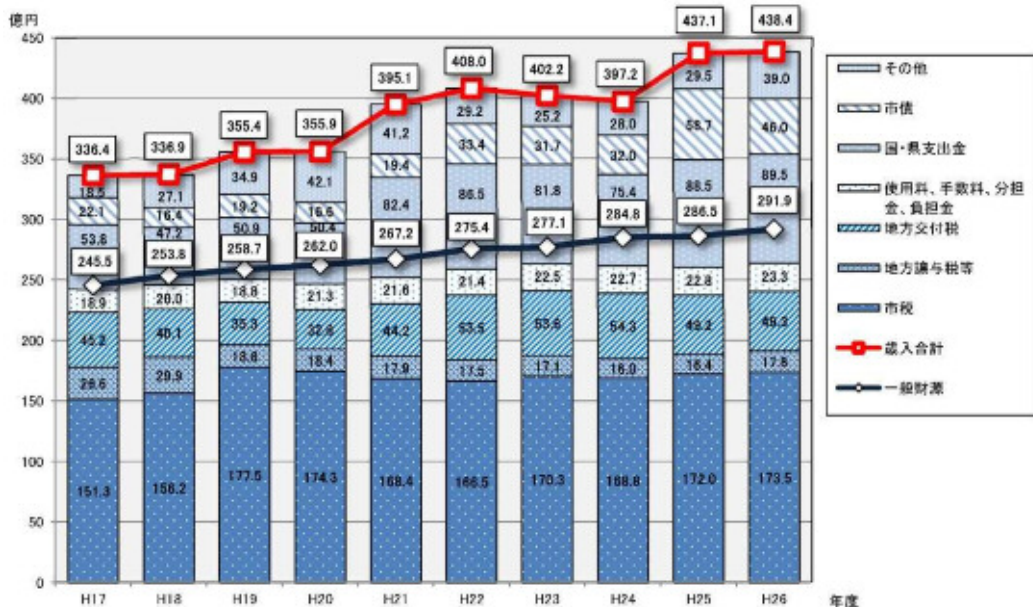


図. 歳入決算額の推移

出典) 彦根市公共施設等総合管理計画

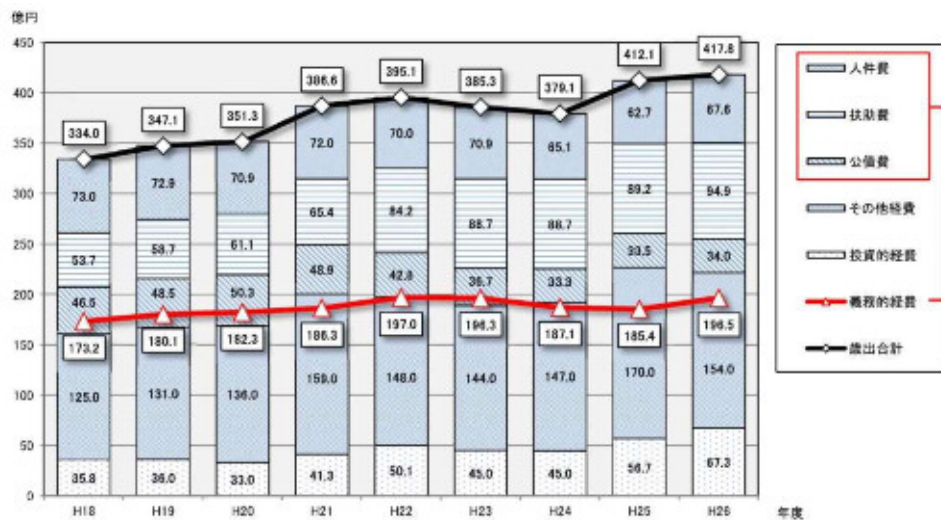
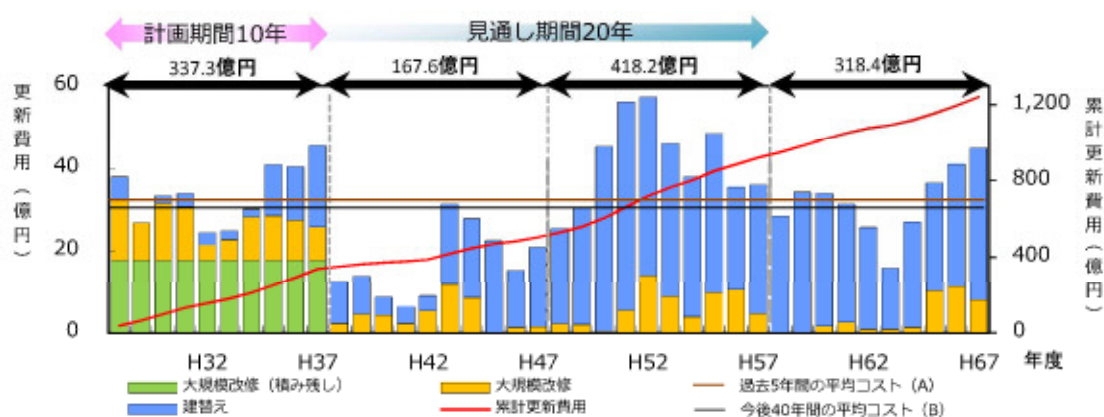


図. 歳出決算額の推移

出典) 彦根市公共施設等総合管理計画

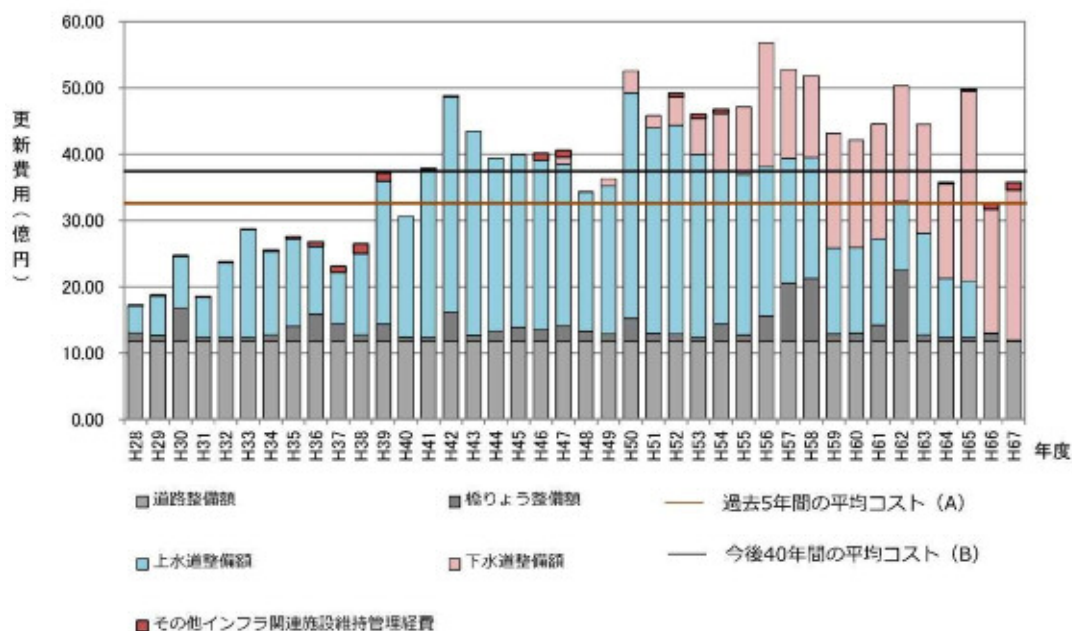
(2) 公共建築物の更新などに掛かる将来コストの見込み

- 公共建築物の老朽化問題は全国的な課題となっており、本市が保有する行政施設や学校教育施設などの公共建築物をそのまま維持する場合、今後 40 年間で約 1,241.5 億円の更新費用が必要となることが試算されています。
- 一方、市民生活に必要不可欠な道路や橋梁などの都市基盤施設は、整備状況や老朽化の度合いなどから安全性や保全性の優先度を考慮し、計画的な更新・補修を行う必要がありますが、今後 40 年間で約 1,516.8 億円の更新費用が必要となることが試算されています。



出典) 彦根市公共施設等総合管理計画

図. 公共建築物の大規模改修、建替に掛かる将来コストの推移



出典) 彦根市公共施設等総合管理計画

図. 都市基盤施設の更新に掛かる将来コストの推移

3.9 市民の意向把握

(1) 対象者

- 市民アンケート調査の対象者は、市内にお住まいの18歳以上の男女合わせて2,000人を住民基本台帳から無作為に抽出しました。

表. 回収状況

調査種類	配布数 (サンプル数)	有効回収数	有効回収率
市民アンケート	2,000	988	49.4%

(2) 調査期間

- 平成27年2月～3月上旬

(3) 回答者の属性

- 回答者は性別、年齢とも比較的均等に分散しており、幅広い回答が得られています。

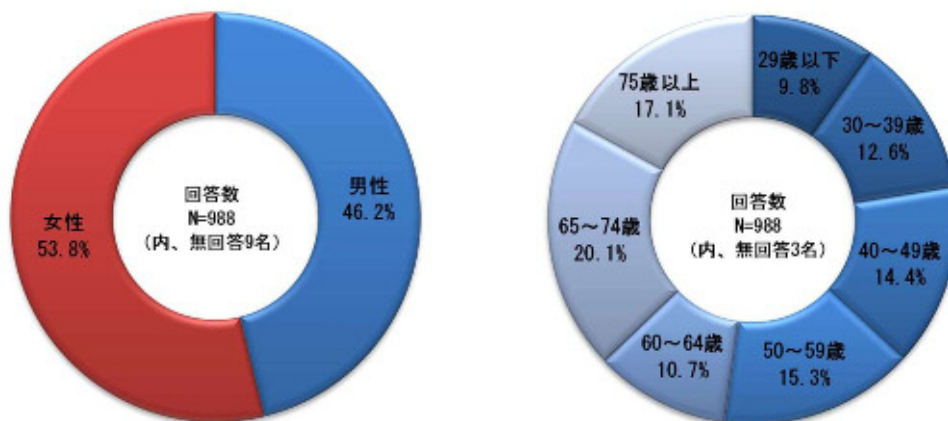


図. (左) 性別 (右) 年齢構成

(4) 鉄道やバスに対する満足度

- 鉄道に対する満足度は、『時刻表通りの運行』『乗り降りのしやすさ』の項目が高く、それぞれ69.9%、59.5%を占めています。一方、『一日の運行本数』、『運賃』の満足度は低い状況です。

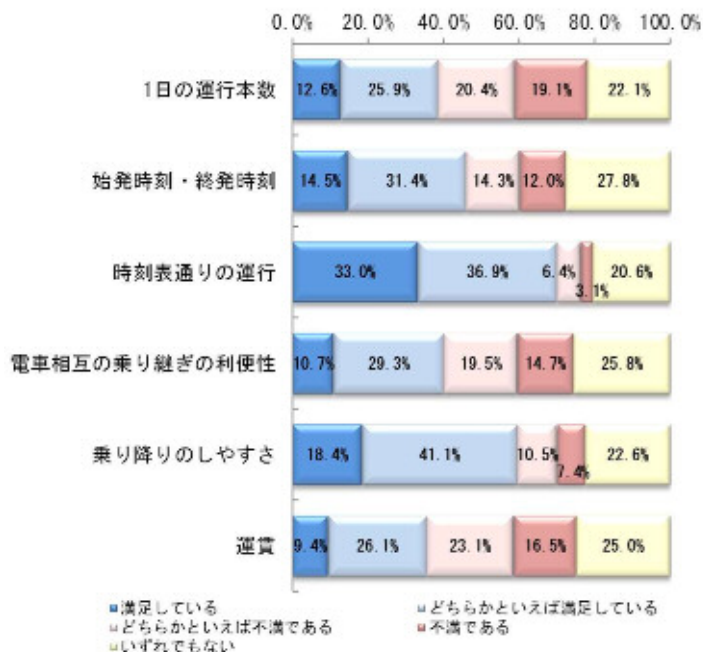


図. 鉄道に対する満足度

- バスに対しては、『自宅の最寄バス停の位置（距離）』『目的地の最寄バス停の位置（距離）』『時刻表通りの運行』『乗り降りのしやすさ』の項目で満足度が高いものの、全体の30.0%弱に留まっています。
- 一方、『始発時刻・終発時刻』、『バス停留所の快適性』の満足度は低い状況です。また、各設問に対し、『いずれでもない』の占める割合が高く、関心が低いことが分かります。

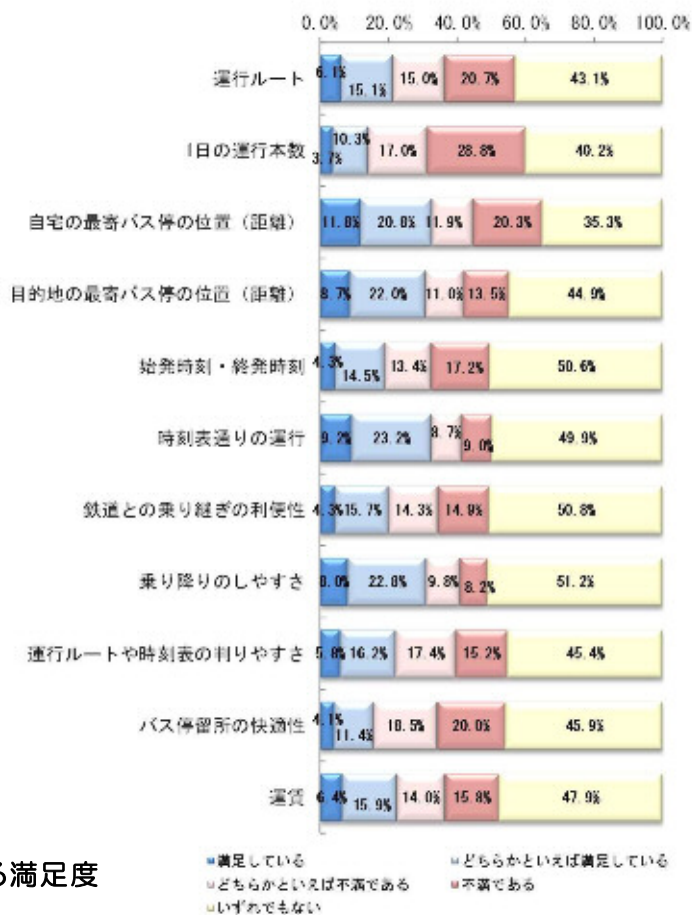


図. バスに対する満足度

(5) お住まいの地域で将来取り組んでほしいこと

- 道路は『自転車道の整備など、自転車が通行しやすい道路の整備・改善』が最も高く 47.1%を占めています。次いで『歩道や交通安全施設（照明、カーブミラーなど）の整備・改善』、『身近な生活道路の整備・改善』がそれぞれ 39.6%、36.0%を占めています。

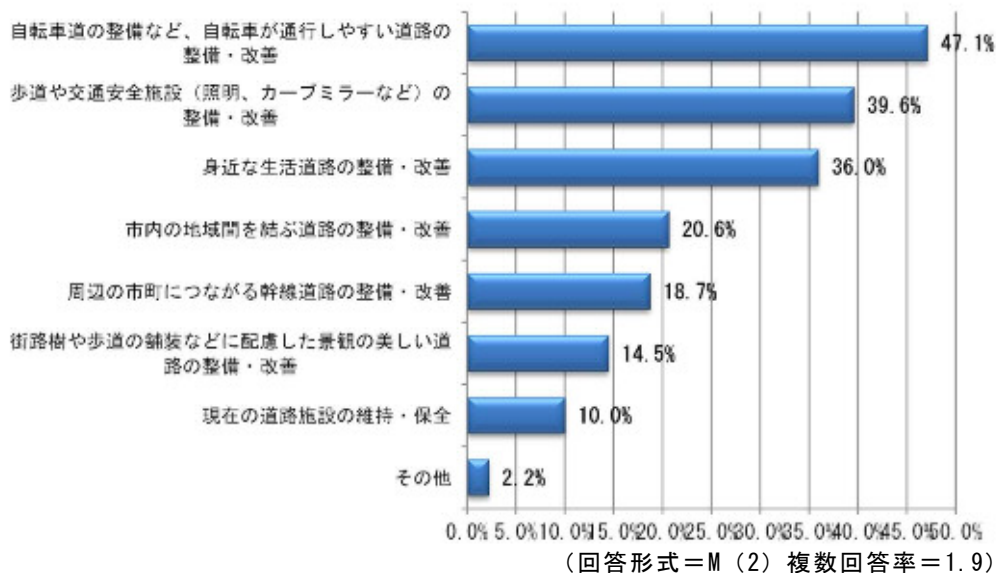


図. 将来取り組んでほしい事項（道路）

- 公共交通は『駅周辺での駐車場・駐輪場の充実』が最も高く 30.8%を占めています。次いで『鉄道の充実』、『路線バスの充実』がそれぞれ 26.8%、26.2%を占めています。

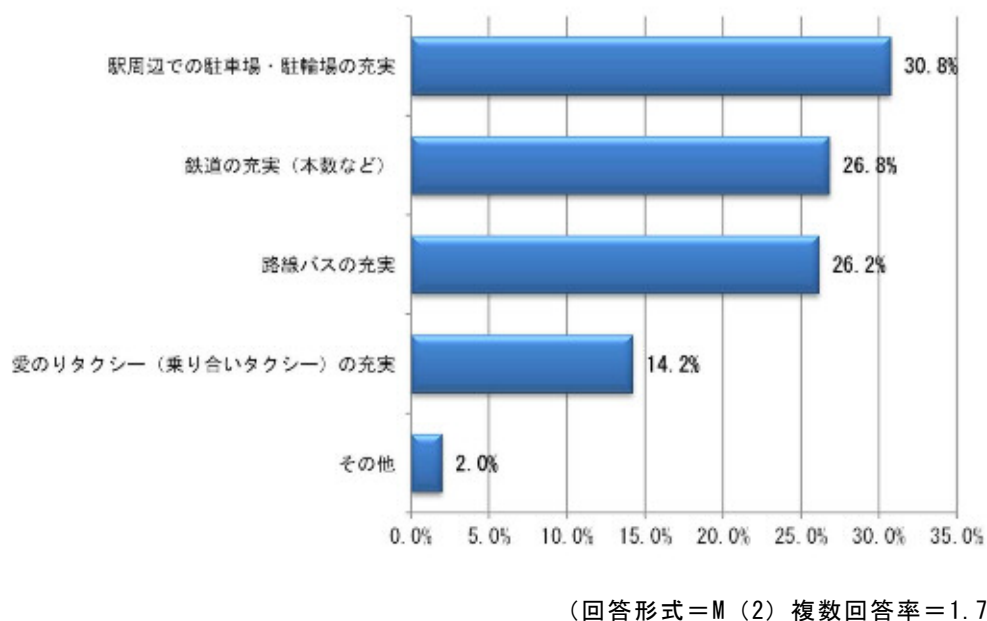


図. 将来取り組んでほしい事項（公共交通）

3.10 彦根市の都市交通の課題

■ 彦根市を取り巻く概況・交通の現状

(1) 人口構造の変化

- 今後、人口は減少傾向に転じ、少子・高齢化社会の到来。
- 高齢者の占める割合は、H25年時点で32.6%（H22：20.5%）まで増加。
- 中心市街地で人口密度が減少する一方で、郊外部での人口密度は増加傾向。

(2) 産業（工業・商業・観光）

- 中心市街地では事業所数、小売業売場面積などが減少し、衰退傾向。
- 近年、観光客数は減少傾向に転じ、平成25年時点で3,190千人。
- 彦根城には遠方からの観光客も多いが、他の観光スポットは認知度が低い。
- 本市への来訪者は自家用車による移動が多く、公共交通利用者は少ない。一方、市内での移動は、自家用車の割合が高いものの、徒歩による移動も約4割を占める。
- 自家用車より公共交通で移動した人の方が滞在時間が長く、周遊箇所、消費金額も多い。
- （仮称）彦根総合運動公園を主会場とした国体などへの来訪者による交通渋滞が予想。

(3) 人の流動

- 高齢者の外出機会は増加傾向を示しており、活動的に行動。
- 都市間の流動は多賀町、甲良町、豊郷町が最も多く、地域間では旧城下町―新市街地―河瀬地区に集中。
- 自由目的による移動は増加傾向。公共交通による移動は少なく、自家用車による移動が大半を占めている。特に、徒歩・自転車による移動は減少傾向。

(4) 公共交通

- 彦根駅、南彦根駅の乗客数は増加傾向を示しているが、河瀬駅、稲枝駅の乗客数は減少傾向。一方、近江鉄道の各駅の乗客数は減少傾向。
- 交通結節点としての機能が脆弱で、バリアフリー化されていない駅もある。また、路線バス、タクシー、自家用車などが輻輳しており、駅前広場の改善を求める声が約3割。
- 路線バスの利用者は増加傾向を示しているものの、行政からの補助金額は増加傾向。
- 予約型乗合タクシーの利用者は増加しているものの、行政からの補助金額は増加傾向。
- 鉄道、路線バスだけでなく、予約型乗合タクシーも含めると、居住地が公共交通の徒歩圏域に包含。鉄道、路線バスだけでは一部の区域で公共交通不便地域が分布。

(5) 道路・自転車道・歩道

- 近畿圏、北陸圏、および中部圏を結ぶ広域交通の結節点。
- 昭和40年代後半に計画決定された都市計画道路の多くの未着手（整備率64.75%）。また、未整備の駅前広場も2駅存在。（JR彦根駅、彦根口駅）
- 国道8号をはじめ多くの幹線道路で慢性的な交通渋滞。特に国道8号では通過交通・内外交通の集中、沿道施設出入り（錯綜）による流動の阻害などの要因により平日・休日ともに交通渋滞。
- 観光シーズン時は外町交差点、彦根城周辺で交通渋滞。（彦根城周辺では駐車場を探すうえ交通による交通渋滞も発生）
- 1万人当たりの交通事故発生件数は57.4%で県内でも上位。高齢者ドライバーの増加にともない高齢者が当事者となった事故割合も増加。高齢者の運転免許返納数は増加傾向。
- 集中豪雨や冬季の積雪により通行が遮断。
- 歩道、自転車道が整備されているものの、連続性がなくネットワークとして脆弱。また、段差などがありバリアフリー化されていない区間も存在。彦根城周辺では歩行者が増加傾向を示しており、自家用車と歩行者が輻輳。
- 小学校の通学路には要対策箇所が数多く分布。
- 移動距離帯別の交通手段は1km程度の短距離で徒歩が約50%。概ね3km未満で自転

■ 市民アンケートによる市民ニーズ

(1) 日常生活の交通（移動）手段

- 日頃の交通手段として公共交通を利用される方は僅かであり、自家用車への依存度が高い。（月に1～2回程度以上利用者割合 鉄道：26.7%、バス：5.9%、自家用車：90.1%、自転車：46.9%）
- 日用品の買い物、病院や診療所への通院には、自家用車での移動が大半を占めており、公共交通を利用される方は僅かである。

(2) 公共交通への満足度・要望

- 鉄道に関しては『時刻表通りの運行（69.9%）』、『乗り降りのしやすさ（59.5%）』の満足度が高いものの、『一日の運行本数（38.4%）』、『運賃（35.5%）』の満足度は低い。
- 路線バスに関しては、『自宅の最寄バス停の位置』、『目的地の最寄バス停の位置』、『時刻表通りの運行』、『乗り降りのしやすさ』が比較的満足度は高いものの、全体の30.0%弱に留まる。一方、『始発時刻・終発時刻（18.8%）』、『バス停留所の快適性（15.5%）』は比較的満足度は低い。
- 公共交通に対する要望事項は『駅周辺での駐車場・駐輪場の充実（30.8%）』が最も高く、次いで『鉄道の充実（26.8%）』、『路線バスの充実（26.2%）』を占めている。

(3) 道路などへの要望

- 『自転車が行きやすい道路の整備・改善（47.1%）』が最も高く、次いで『歩道や交通安全施設の整備・改善（39.6%）』、『身近な生活道路の整備・改善（36.0%）』が占めている。

■ 彦根市の都市交通の課題

- 人口減少、少子高齢化社会の到来に備え、駅、商業、医療施設などの生活サービスが日常生活圏域で提供される**コンパクトなまちへの転換を支える都市交通体系の構築**が求められています。
- 交通弱者の移動需要が高まる中、過度に依存する自動車利用から環境負荷の少ない公共交通などへの転換を促し、**誰もが利便性高く移動できる公共交通網の形成**が求められています。
- 公共交通の更なる利用促進に向け、**来訪者にも使いやすい公共交通結節点の環境整備**が求められています。
- 厳しい財政状況の中、**既存ストックの活用による効率的な道路ネットワークの構築と、目的や役割に応じた効果的な道路整備**が求められています。
- 観光シーズンやイベント（国体）開催時の過度に集中する自動車交通に対し、**円滑な交通流動を促すソフト対策を中心とした交通施策**が求められています。
- 高齢者が増加する中、地域の実情に応じた歩道空間を向上させ、**誰もが健康に歩いて暮らせるまちづくり**を推進することが求められています。
- 観光客の増加に向け、彦根城を中心とした観光スポットへの**アクセス性・回遊性の向上に寄与する交通体系の構築**が求められています。
- 低炭素都市宣言を表明する中、**環境負荷が少ない自転車の利用環境の向上**を図り、低炭素社会の実現を目指すことが求められています。
- 集中豪雨、冬季の積雪、地震などの災害が発生した場合でも、安全で安心して暮らせる交通環境を確保するため、**防災機能に配慮した道路空間の整備**が求められています。
- 自立的で持続可能な交通のあり方について、市民や企業など多様な主体が行政と連携し、**自らの課題として検討し、自主的に行動し実施できる仕組みづくり**が求められています。

第4章 基本理念

4.1 目指すべきまちの将来像

(1) まちづくりの基本理念・目標

彦根市都市計画マスタープランでは、本市の将来に向けたまちづくりの基本的な考え方となる「まちづくりの基本理念(安全・安心、利便・活力、個性・輝き)」を踏まえ、多くの市民が共感できる、協働のまちづくりに向けてのスローガンとして「まちづくりの目標」が定められています。このまちづくりの目標に向けた取り組みを通じて、彦根市総合計画基本構想におけるコンセプト「風格と魅力ある都市の創造」の実現を目指しています。

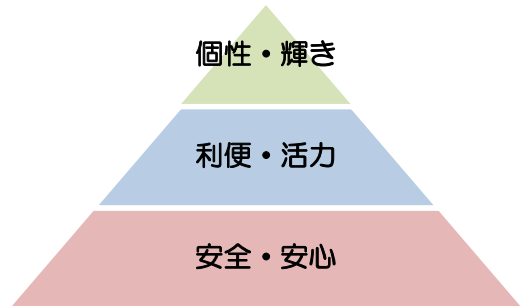
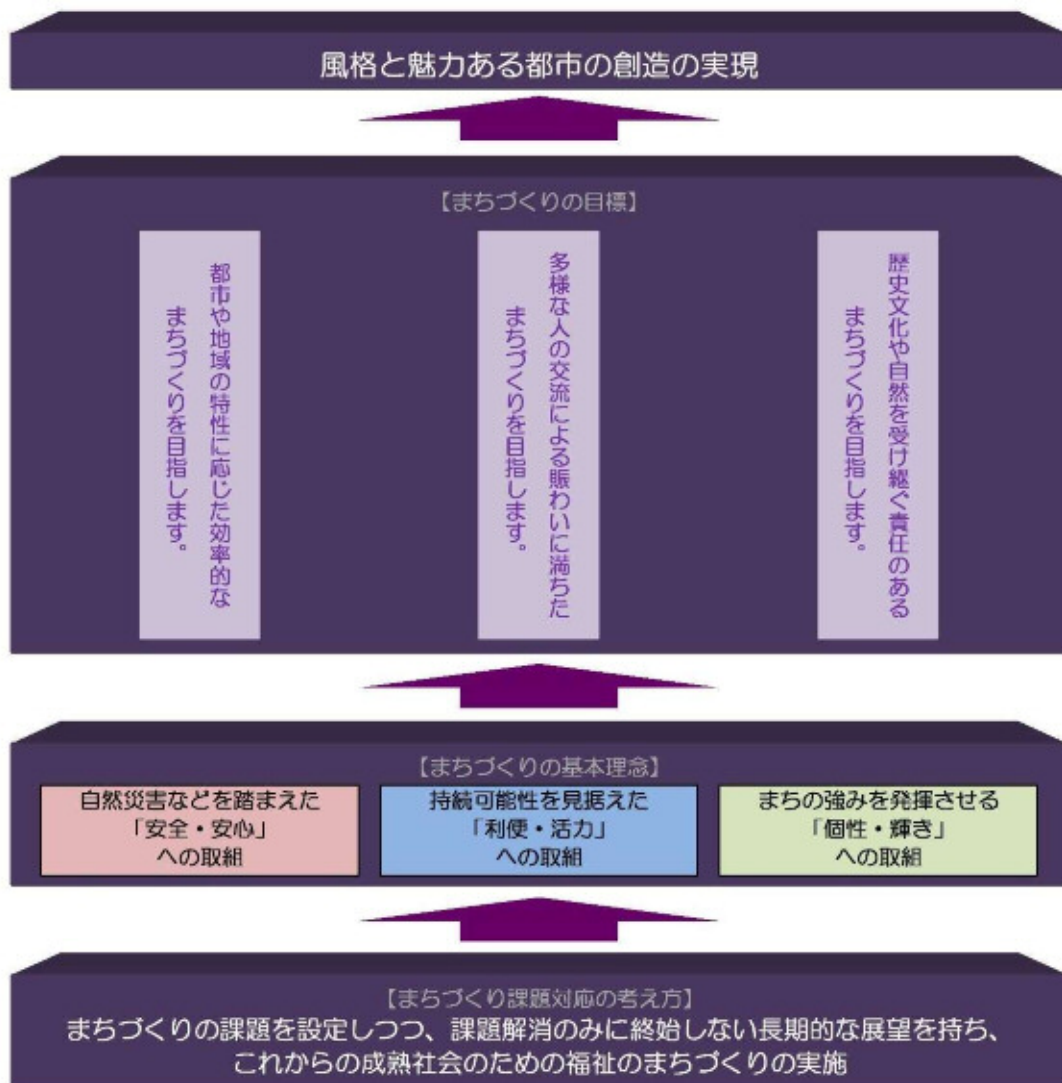


図. まちづくりの理念



出典) 彦根市都市計画マスタープラン

図. まちづくりの基本理念・目標

(2) まちづくりが目指す姿

多極集約・連携型のコンパクトシティの実現

これまでは、増加する人口に対応するために、新たな市街地を郊外に求めるまちづくりを進めてきました。

これからは、人口減少や急速な高齢化を見据え、都市の核となるJR4駅（彦根駅、南彦根駅、河瀬駅、稲枝駅）では鉄道やバスなどの公共交通の結節点機能の充実によるネットワークの強化とともに都市機能を集約するまちづくりを進めます。また、その周辺においては、人口密度を高めるまちづくりを進めます。これにより、まちの「顔」が明確になり、効率的な都市経営も実現します。

【都市全体のまちづくりの概念図】

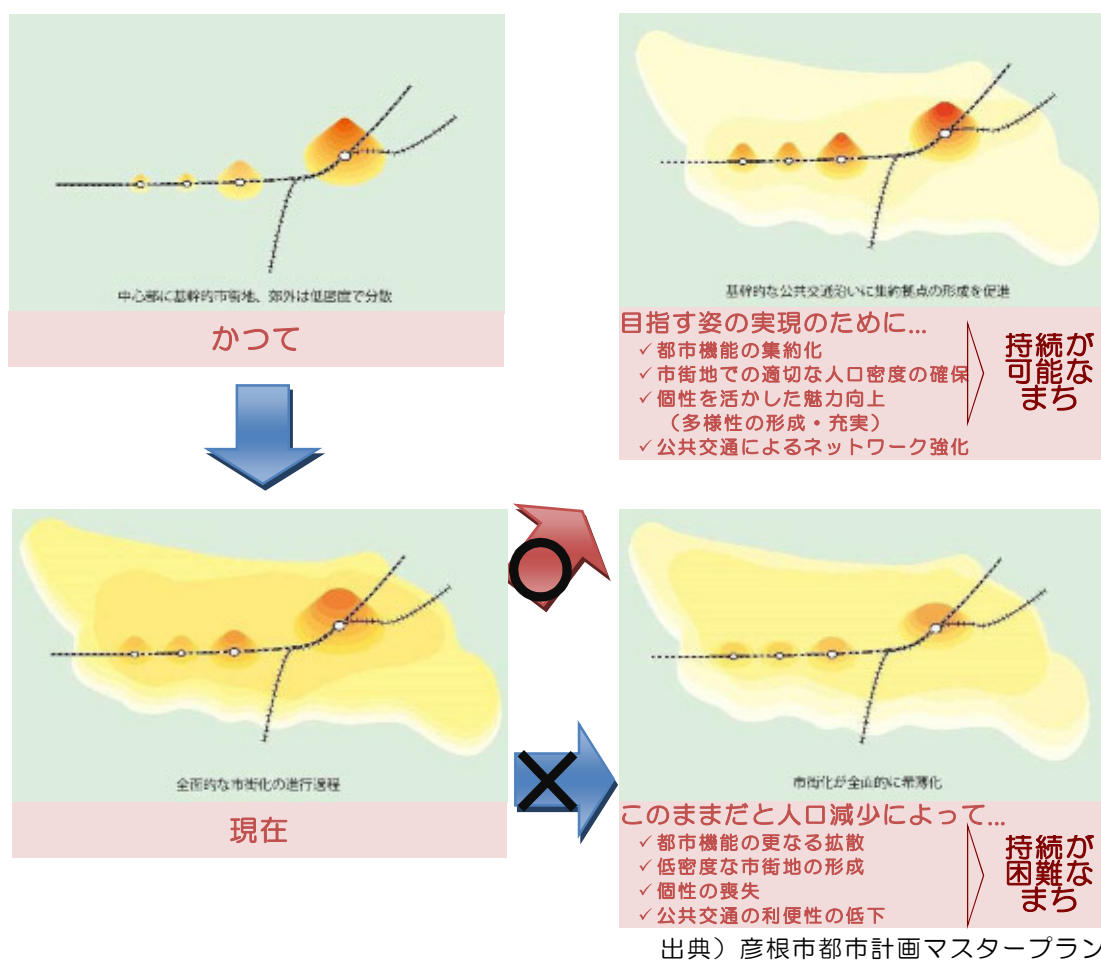


図. 都市全体のまちづくりの概念図

市街化区域内においては、中心市街地での人口密度の低下をはじめ、低密度な市街地が拡大しています。また、市街化調整区域などの地域においては、人口減少や高齢化が顕著であることから、地域活力が著しく衰退することが懸念されます。

このような中、本市では、人口減少・超少子高齢社会の本格的な到来への対応として、都市計画の観点から以下のようなまちづくりを進めます。併せて、「医療・福祉の充実」「コミュニティ活動の活性化」「まち歩きの促進」といった健康・医療・福祉に関する全庁的な検討など、これからの成熟社会のためのまちづくりを進めます。

【市街化区域内外のまちづくりの概念図】



出典) 彦根市都市計画マスタープラン

4.2 都市交通の基本理念

本市では、人口減少・超少子高齢社会の到来に備え、都市計画マスタープランを改定し、都市の核となる JR4 駅（彦根駅、南彦根駅、河瀬駅、稲枝駅）を中心に公共交通などのネットワークの充実を図り、「多極集約・連携型のコンパクトシティ」の実現を目指しています。本計画でも都市計画マスタープランで定める「安全・安心」「利便・活力」「個性・輝き」を都市交通の基本理念と定め、全ての市民が日常生活において「安全・安心」に移動でき、様々な都市活動の場所として選ばれる「利便・活力」を育み、本市の強みを活かした「個性・輝き」あるまちを支える都市交通体系の構築を目指します。

～ 都市交通の基本理念 ～
『安全・安心』 『利便・活力』 『個性・輝き』

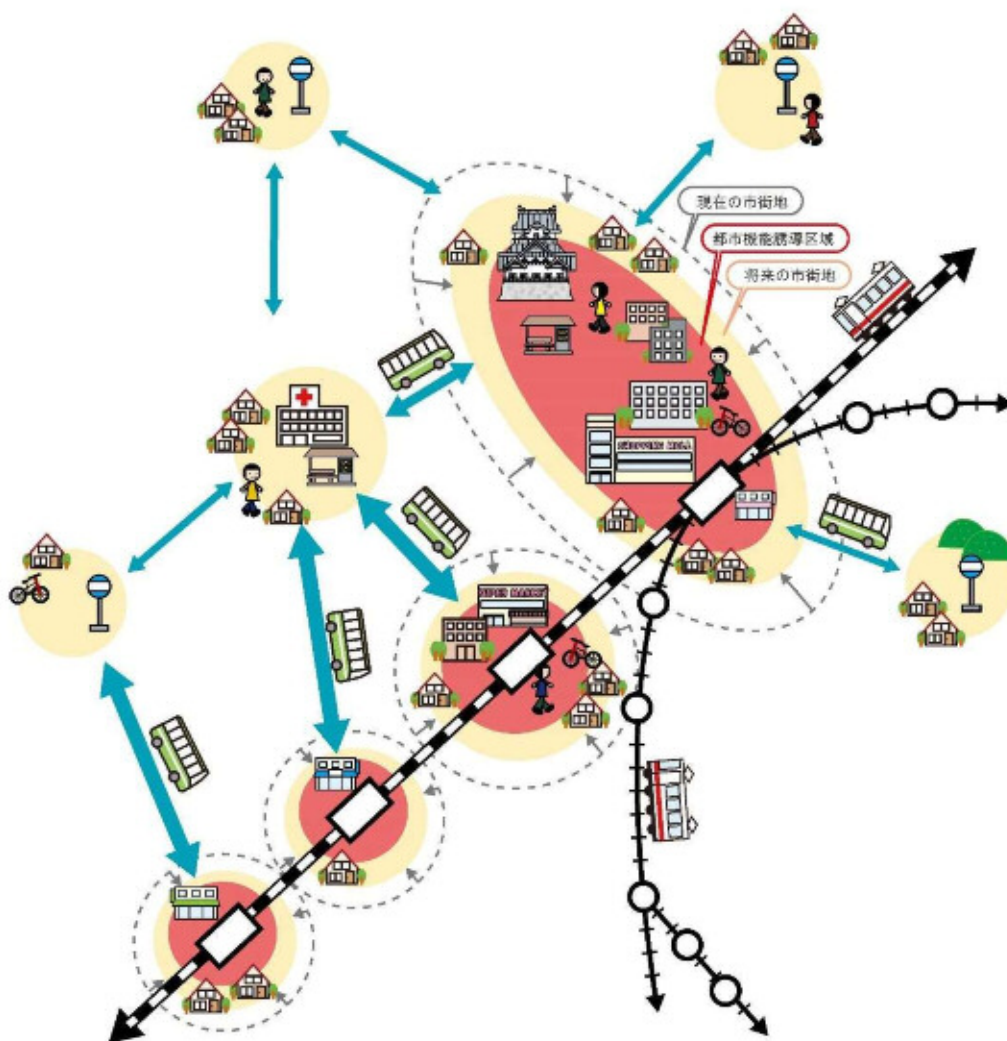


図. 多極集約・連携型のコンパクトシティのイメージ

4.3 将来の交通体系のあり方

(1) 公共交通体系のあり方

本市の目指す将来の都市構造や交通体系の基本的な考え方を踏まえ、公共交通による「公共交通基幹軸」「公共交通支援軸」「公共交通支援エリア」などを位置づけ、行政、住民、事業者の協力・連携による公共交通の維持・充実に必要な取組を進めます。

広域的な移動を支える都市の骨格となる公共交通軸を「公共交通基幹軸」として、JR 琵琶湖線（東海道本線）、近江鉄道（本線、多賀線）を位置づけます。また、この公共交通基幹軸を補完して市内の移動を支える公共交通軸を「公共交通支援軸」として位置づけ、路線バスの運行により機能確保を図ります。さらに、鉄道駅や路線バスの停留所へのアクセスが困難な地域を「公共交通支援エリア」と位置づけ、愛のりタクシーによる生活交通支援を図ります。

また、主な鉄道駅を「連携ポイント」、路線バスの主な目的地を「目的地ポイント」と位置づけ、各ポイントのネットワークの充実を図ります。さらに、歩行者の安全で快適な移動環境の形成のため、滋賀県立大学周辺を「学術拠点」、彦根城周辺を「観光拠点」と位置づけるとともに、彦根 IC と都市核を結ぶ国道 306 号などの道路を「観光支援軸」を位置づけ、道路整備のみならず、公共交通機能の向上に向けた取組を検討します。

表. 彦根市の公共交通軸

	<p>公共交通基幹軸</p>	<p>市全体の連携はもとより、市・県界を越えた広域的な移動を支える都市の骨格となる公共交通軸 JR 琵琶湖線、近江鉄道</p>
	<p>公共交通支援軸</p>	<p>公共交通基幹軸を補完する副動線として、市内だけでなく湖東圏域における通勤、通学、買い物、病院などの日常生活の利便性向上や、観光拠点間の連携に資する公共交通軸 路線バス（コミュニティバスを含む）</p>
	<p>公共交通支援エリア</p>	<p>鉄道駅や路線バスの停留所へのアクセスが困難な地域であり、予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）により、各公共交通軸を補完するエリア</p>
	<p>観光支援軸</p>	<p>彦根城周辺と彦根 IC を結ぶ動線で、シャトルバスを運行するなど、積極的にクルマから公共交通への利用転換を図る観光支援軸</p>
	<p>連携ポイント</p>	<p>公共交通相互の結節機能のほか、多様なアクセス交通手段との連携を図るポイント JR 東海道本線（彦根駅西口・東口、南彦根駅西口・東口、河瀬駅、稻枝駅） 近江鉄道（彦根駅、鳥居本駅、彦根口駅、高宮駅）</p>
	<p>目的地ポイント</p>	<p>路線バスの運行経路における主な目的地で、利用者の待合環境などの利便性を高めるポイント 彦根市立病院、彦根中央病院、友仁山崎病院、商業施設（パリア、ピバシティ彦根、カインズモール）、滋賀大学 など</p>
	<p>観光拠点 学術拠点</p>	<p>歩行者の安全で快適な移動環境を形成するエリア 彦根城周辺 滋賀県立大学周辺</p>

将来の公共交通体系図





図. 将来の公共交通体系図



(2) 道路交通体系のあり方

本市の目指す将来の都市構造に対応した道路ネットワークの構築に向け、自動車交通を円滑に処理する骨格道路として、「広域幹線道路」「主要幹線道路」などを位置づけ、様々な経済活動の課題となる交通渋滞の解消をはじめ、彦根 IC と周辺のスマート IC へのアクセス向上や各道路に求められる役割を發揮するための取組を国や滋賀県とともに進めます。

国土軸を構成し広域的な移動を支える道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路を「広域幹線道路」として、名神高速道路、国道 8 号、国道 306 号、都市計画道路である彦根長浜幹線および原松原線を位置づけます。また、この広域幹線道路を補完するとともに、都市の骨格を形成する道路で、都市内交通のうち比較的長い距離の交通需要に対応する道路を「主要幹線道路」として、主要地方道である大津能登川長浜線、彦根近江八幡線、および愛知川彦根線、一般県道である三津屋野口線、ならびに都市計画道路である本町線、長曾根銀座線、原長曾根線、および大藪多賀線の計 8 路線を位置づけます。名神高速道路を除く「広域幹線道路」「主要幹線道路」で構成される南北 4 路線、東西 5 路線を「4 軸 5 軸」と位置づけ、近隣都市や都市間・地域間の連携強化を目指します。

表. 各道路交通軸の役割・機能

	広域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ・彦根市と滋賀県内外の主要都市との連携強化を図り、市民の日常生活や産業活動などの広域的な移動を支援する道路 ・広域通過交通や大型車交通を分担し、これらの交通の一般道への流入を抑制する道路 <p style="text-align: center;">名神高速道路 国道 8 号、国道 306 号 (都)彦根長浜幹線、(都)原松原線</p>
	主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の拠点間を連絡するとともに、広域幹線道路と連携し、都市に出入りする交通や都市内の主要な地域間相互の交通の用に供する道路 ・市街地・集落などを通過する区間では、人とクルマの共存により、通勤・通学や買い物などエリア内における日常生活の安全性・快適性の向上を図る道路 <p style="text-align: center;">(主)大津能登川長浜線、(主)愛知川彦根線、 (主)彦根近江八幡線、(県)三津屋野口線、 (都)本町線、(都)原長曾根線、 (都)大藪多賀線、(都)長曾根銀座線</p>

	<p>都市幹線道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の市街地や観光資源などの主要施設並びに周辺都市を結び、円滑で快適な移動を可能とする道路で、居住環境地区などの都市の骨格を形成する道路 ・ 市内の日常の地域間交流などを支援する道路 <p>(県) 神郷・彦根線、(県) 八坂・高宮線、 (都) 野良田金沢線、(都) 大藪磯線、 (都) 本町線、(都) 高宮線、 (都) 錦船町線、(都) 彦根駅大藪線、 (都) 西沼波野田山線(市道区間)、 (都) 稲部肥田線、(都) 亀山河瀬線、 (都) 彦根停車場線、(都) 彦根米原線、 (都) 立花佐和線</p>
	<p>補助幹線道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市幹線道路の機能を補完する道路で、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路 ・ 自転車ネットワークを形成し、自転車優先の道路づくりに向けた先導的な役割を担う道路 <p>(都) 大藪橋向線、(都) 稲枝停車場線、 (都) 野良田肥田線、(都) 河瀬馬場線、 (都) 河瀬停車場線、(都) 稲部彦富線、 (都) 稲枝西口停車場線、(都) 古沢安清線、 (都) 彦根駅里根線、(都) 立花船町線、 (都) 三番町土橋線</p>

(県)：県道、(都)：都市計画道路、(主) 主要地方道路

将来の道路交通体系図



図. 将来の道路交通体系図

将来の交通体系図

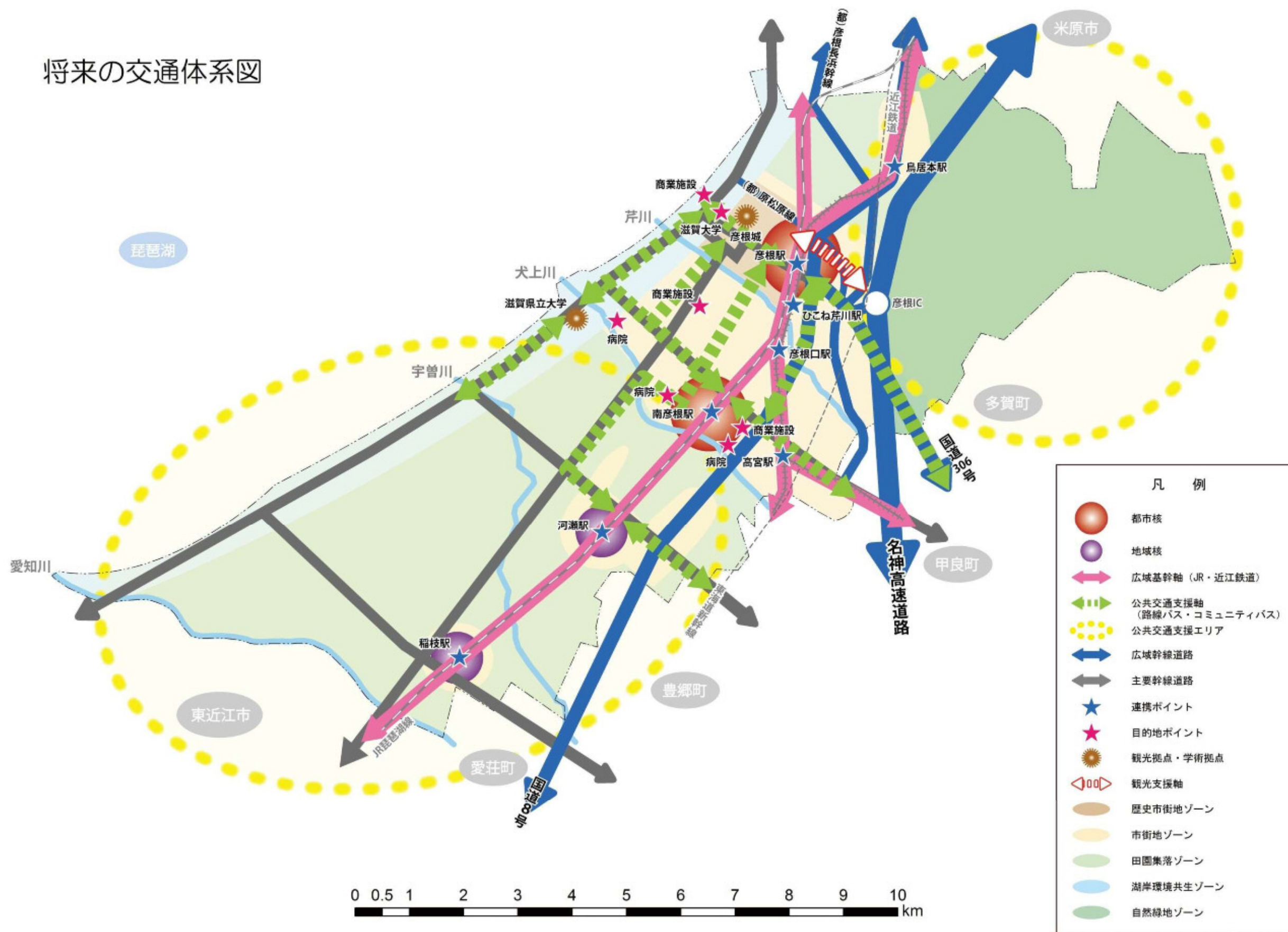


図. 将来の交通体系図

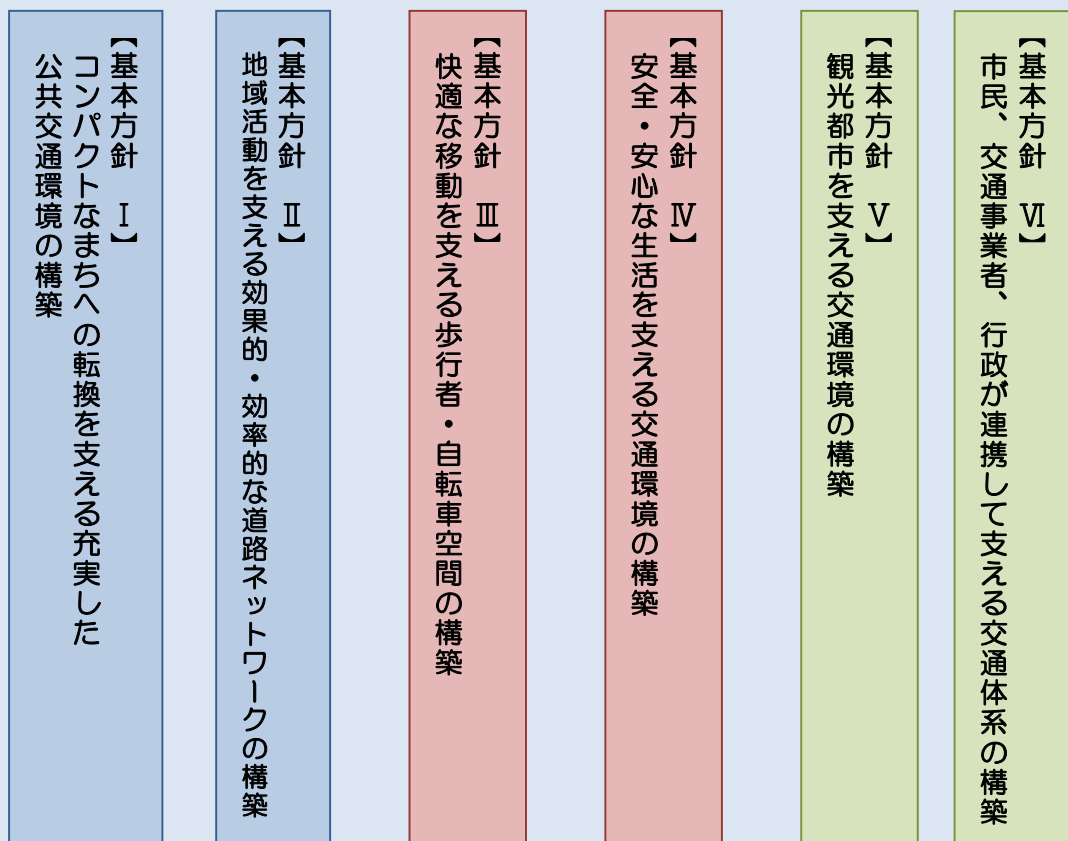
第5章 基本方針

5.1 基本方針

都市交通マスタープランでは、本市の都市交通における課題を踏まえつつ、『風格と魅力ある都市の創造』の実現に向け、都市交通が担う基本方針を6つ設定します。

風格と魅力ある都市の創造

【都市交通の基本方針】



【都市交通の基本理念】

安全・安心

利便・活力

個性・輝き

都市計画マスタープランで定める「安全・安心」「利便・活力」「個性・輝き」を都市交通の基本理念と定め、全ての市民が日常生活において「安全・安心」に移動でき、様々な都市活動の場所として選ばれる「利便・活力」を育み、本市の強みを活かした「個性・輝き」あるまちを支える都市交通体系の構築を目指します。

基本方針Ⅰ

コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築

将来の人口の急激な減少と高齢化を背景に、商業施設、医療・福祉施設や住居などがまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれら生活利便施設にアクセスできるなど都市全体の構造を見直す「コンパクト＋ネットワーク」によるまちづくりが求められています。

本市は、全国的な傾向と同様に人口減少、少子・高齢化社会が予測されている都市で、郊外部での人口密度は若干増加傾向を示すものの、中心市街地部での人口密度は減少することが予測されます。また、中心市街地部では事業所数、小売業売り場面積等が減少し、衰退傾向を示しています。さらに、公共交通による移動は少なく、クルマに依存した移動が大半を占めています。この現状を踏まえ、都市交通マスタープランでは、

- 都市間・地域間を結ぶ公共交通網の充実
- 交通結節点の機能強化
- 持続可能な公共交通の実現に向けた利用促進策の充実

の3つを基本戦略に位置づけ、「コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築」を目指します。

■ 都市間・地域間を結ぶ公共交通網の充実

都市間・地域間を結ぶ鉄道・路線バスは、本市の鉄道駅を中心としたコンパクトなまちへの転換を支える重要な移動手段です。このため、本市では、利用者のニーズに合わせた輸送サービスの向上を働きかけるとともに、自立的な経営を目指し、市民と協力して公共交通利用の喚起に取り組みます。

特に、路線バスでは、更なる利用者の増加に向け、路線のうち区間が重複する路線の統合・再編を行うとともに、彦根駅利用者および中心市街地周辺の住民、観光客、学生等の回遊性の向上に取り組みます。また、利用者のニーズに合わせ、鉄道との乗継利便性の向上や、朝夕の通勤・通学時間帯の鉄道発車時刻に合わせたダイヤ編成（増便等）に取り組みます。さらに、路線バスのサービス水準が低い地域に対しては、高齢者の移動手段の確保を目指し、予約型乗合タクシーの継続的な運行だけでなく、乗合率を高める取り組みやダイヤの適正化を図り、既存路線バスとの適切な役割分担を検討します。

■ 交通結節点の機能強化

観光客を含めた多くの方が利用する交通結節点では、多様な交通手段を組合せて都市間・地域間を円滑に移動できるよう、駅舎、駅前広場等の交通環境のバリアフリー化に取り組みます。特に、彦根駅西口広場では公共交通と一般自動車の待合いの環境を改善するなど交通結節点の強化を図るとともに、パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライド利用に向けた駐車場や駐輪場の充実に取り組みます。

また、駅前広場や主要なバス停留所では、公共交通利用者の待合環境の向上に向け、上屋（シェルター）やベンチ等を設置し、苦痛を感じない待合環境の整備に取り組みます。

■ 持続可能な公共交通の実現に向けた利用促進策の充実

バス停では、観光客などの初めてバスを利用する人にとっても、必要な公共交通情報が容易に判るよう路線図、時刻表などの情報発信の充実・改善に取り組みます。また、湖東圏域の全ての公共交通に関する情報が閲覧できる「地域バスポータルサイト」の設置や、主要なバス停ではバスの運行情報が表示され、安心してバス待ちが出来るようバスロケーションシステムの構築に取り組みます。さらに、高齢者や障害者などにとって乗り降りしやすいノンステップバスの導入を順次行うとともに、運賃支払いの簡素化や鉄道・バスの相互利用による利便性の向上に向けた IC カードシステムを導入するなど、持続可能な公共交通の実現に向けた利用促進策に取り組みます。

基本方針Ⅱ

地域活動を支える効果的・効率的な道路ネットワークの構築

地方都市では、持続的で国際的にも競争力のある農・商・工の地場産業と観光等の活性化による地域産業の再生を図ることが求められています。また、高齢化が進む中で郊外へのスプロール化と中心市街地の空洞化が進展しており、道路をはじめとした既存の都市基盤の効率的な活用、地球環境問題への対応などの観点から過度な自動車への依存を抑制するまちづくりが求められています。

本市は湖東圏域の中心都市として、中部圏、近畿圏、および北陸圏を結ぶ広域交通の結節点に位置し、古くから商工業や地場産業を含む産業が発展してきており、この地域特性を活かしたまちづくりが求められています。また、自動車社会の進展の中で、慢性的な交通渋滞や交通事故の多発など、社会的、経済的に大きな影響を及ぼしており、クルマから公共交通への転換を促すとともに、各道路における役割・機能を発揮する道路整備が求められています。この現状を踏まえ、都市交通マスタープランでは、

- まちの骨格となる道路ネットワークの整備
- 地域の魅力を向上させる道路空間の整備

の2つを基本戦略に位置づけ、「地域活動を支える効果的・効率的な道路ネットワークの構築」を目指します。

■ まちの骨格となる道路ネットワークの整備

都市間・地域間を結ぶ道路ネットワークとしては、名神高速道路彦根ICへのアクセス性を確保するとともに、各道路に求められる役割を発揮するための整備を国や滋賀県とともに取り組みます。特に大学や工業団地等が分布している本市では、市内外の産業連携の強化に向け、交通渋滞を解消し、広域的な物流を円滑に処理する道路ネットワークの構築に取り組みます。また、本市の骨格を形成する主要幹線道路、都市幹線道路では、渋滞解消に向け、通過交通を受け持つ道路ネットワークの強化に取り組むとともに、公共交通の利便性を高める道路整備や新市街地部でのボトルネックとなる区間の改善に取り組みます。

さらに、道路を取り巻く環境の変化や厳しい財政状況を踏まえ、都市計画道路網の見直しや彦根市道路整備プログラムの改定により、道路整備の必要性や優先順位を見極め、効果的・効率的な道路整備に取り組みます。

■ 地域の魅力を向上させる道路空間の整備

市街地だけでなく、城下町や田園集落地を有する本市では、地域特性を踏まえた道路環境づくりに取り組みます。多くの観光客が訪れる彦根城周辺では、駐車場の再配置を含めた適正な駐車場配置計画を行うことで、駐車場を待ったり探し回ったりする交通を排除するとともに、不要な通過交通の進入抑制に取り組みます。また、古くからのまちなみが残っている城下町では、まちなみを維持するだけでなく、沿道の土地利用と一体となった道路景観が構成できるように舗装や道路の修景に配慮するとと

もに、歩行者に配慮した道路環境づくりに取り組みます。

郊外部では、集落地内の生活環境に対応した道路整備に取り組むとともに、都市幹線道路や補助幹線道路へのアクセス性の強化に取り組みます。また、交通の円滑化を低下させることなく、大きな衝突事故のリスク低減が期待できる「ラウンドアバウト（環状）交差点」の整備についても取り組みます。さらに、大事故の軽減や交通の円滑化を図り、信号機に頼らない交差点改良についても取り組みます。

基本方針Ⅲ

快適な移動を支える歩行者・自転車空間の構築

人口減少や高齢社会が進展する中、これまでのマイカーによる移動を中心とする考え方から、公共交通や自転車・歩行者を重視したまちづくりへの転換、持続可能な交通体系を構築していくことが求められています。また、健康づくりや自然環境への意識の高まりなどを背景に、人にも環境にも優しい移動手段として、日々の生活や余暇活動など様々な場面で「自転車」を利用する人は増加傾向を示しており、安全に自転車を利用できる環境整備が求められています。

本市は高齢者数が増加傾向を示しており、かつ、平成 36 年には第 79 回国民体育大会および第 24 回全国障害者スポーツ大会が開催されることもあり、誰もが安全で安心して歩行できる環境整備が求められています。また、市民からは自転車が走行しやすい道路整備を求める声も大きく、環境負荷の少ない自転車の利用環境の向上が求められています。この現状を踏まえ、都市交通マスタープランでは、

- 人優先の快適な歩行空間の整備
- 自転車を利用しやすい環境づくり

の 2 つを基本戦略に位置づけ、「快適な移動を支える歩行者・自転車空間の構築」を目指します。

■ 人優先の快適な歩行空間の整備

市街地内の道路では、高齢者や障害者等を含む全ての方が安全・安心して移動できる歩行空間の整備に取り組みます。歩道のある道路では段差の解消、点字ブロックの設置等のバリアフリー化に取り組みます。古くからのまちなみが残る城下町等では、沿道の土地利用と一体となった道路景観が構成できるように舗装や道路の修景に配慮するとともに、無電柱化に取り組みます。また、本市の玄関口である彦根駅西口周辺では、出来る限り自動車の通行を抑制しながら、人が集まり、楽しく活動できる歩行者を優先した道路空間の創出に取り組みます。

一方、歩道のない道路では、地域の状況に配慮しつつ、歩道設置や路肩のカラー舗装等の検討に取り組みます。

■ 自転車を利用しやすい環境づくり

健康志向の高まりにより利用者が増加している自転車に対しては、道路空間の配分を考慮して自転車走行空間の確保を目指すとともに、交通結節点などでの駐輪場の整備を促進します。また、日常生活におけるクルマから自転車・公共交通への転換を図るとともに、観光客にとっても利便性の高い交通手段であるレンタサイクル基地や自転車エコステーションの設置を目指します。

基本方針Ⅳ

安全・安心な生活を支える交通環境の構築

わが国では、地震や想定を超える大雨による大規模な自然災害が増加しています。このため、東日本大震災などで得た教訓を基に、どんな自然災害などが起こっても、人命を守り、まちへの被害が致命的なものにならずに迅速に回復できる強さとしなやかさを備えたまちづくりが求められています。また、本市には木造密集市街地と歴史的な資源が混在した旧市街地があり、防災機能の向上が求められています。

本市でも本格的な高齢社会が到来する中、高齢者や障害者などが自立した日常生活や社会生活を送るための都市交通環境の整備が求められているとともに、交通事故による負傷者の減少に向け、誰もが安全、安心に暮らせることが出来るまちづくりが求められています。この現状を踏まえ、都市交通マスタープランでは、

- 災害などに備えた道路交通環境の整備
- 交通事故減少に向けた施策の促進
- 環境に配慮した道路交通環境の整備

の3つを基本戦略に位置づけ、「安全・安心な生活を支える交通環境の構築」を目指します。

■ 災害などに備えた道路交通環境の整備

災害時や緊急時における避難路や輸送路を確保するため、広域幹線道路、幹線道路の整備を促進します。また、古くからの市街地などの住宅が密集している地域では、市民等が安全に避難でき、かつ、緊急車両が円滑に移動できるよう、歴史的なまちなみの保存を考慮しながら狭あい道路整備事業の推進などの道路交通環境の整備、改良に取り組みます。

■ 交通事故減少に向けた施策の促進

本市の将来を担う子供たちの命を守るため、警察、各小学校、および道路管理者等と連携を図りながら、継続的に通学路の安全確保を図ります。また、高齢者の交通事故を未然に防ぐため、運転免許証返納制度の周知・推進を図るとともに、各公共交通事業者と連携し、助成維持と拡充について検討します。さらに、交通安全教育を生涯学習として、家庭・地域・学校・職場等の領域別に、各関係機関が連携し、年齢段階に応じた教育機会の確保を図ります。

■ 環境に配慮した道路交通環境の整備

自動車排出ガスによる大気汚染を防止し、市民の健康の保護と生活環境の保全を図るため、低公害車、低燃費車の利用促進や、エコドライブ、アイドリングストップなどの環境に配慮したクルマの使い方の普及啓発を推進します。また、道路工事に際しては、環境負荷の少ない工法等の導入を検討するとともに、ヒートアイランド対策など環境に配慮した舗装工事を実施します。さらに、都市空間に潤いをもたらす、多様な役割を果たしている街路樹は、大高木の樹高抑制や定期的な剪定を行い、道路空間やまちなみと調和のとれた樹形確保に努めます。

基本方針Ⅴ

観光都市を支える交通環境の構築

地方都市では、人口急減・超高齢化といった課題に対して、全国一律ではなく、各地域がそれぞれの特徴を活かし、地方自らが地域資源を掘り起し活用することにより、多様な地域社会の形成につながるまちづくりが求められています。

本市は彦根城をはじめとする貴重な歴史資産や多くの観光施設と、琵琶湖や市街地を取り巻く山林などの豊かな自然環境を有しており、年間で約 300 万人の観光客が訪れます。また、平成 36 年には（仮称）彦根総合運動公園を主会場とした第 79 回国民体育大会および第 24 回全国障害者スポーツ大会が開催され、大会期間中には多くの来訪者が本市を訪れ、来訪者などが集中する際の円滑な自動車、人の誘導が出来るまちづくりが求められています。この現状を踏まえ、都市交通マスタープランでは、

- 中心部へアクセスしやすい交通環境の整備
- 中心部を周遊しやすい交通環境の整備
- 環境や歴史景観に配慮した道路空間の整備

の 3 つを基本戦略に位置づけ、「観光都市を支える交通環境の構築」を目指します。

■ 中心部へアクセスしやすい交通環境の整備

パーク・アンド・バスライド駐車場を彦根 IC 周辺に整備し、そこから彦根城周辺の中心部内へ移動するシャトルバスを運行することにより、公共交通による中心部への移動手段を確保します。また、彦根城周辺では既存観光バス駐車場の機能強化を図り、市外からの来訪者に対する利便性を高めます。

さらに、路線バスサービスの向上、鉄道駅におけるパーク・アンド・ライド駐車場の設置、鉄道等の利用による割引サービス、情報提供等によって、クルマから公共交通への利用転換および公共交通利用促進を図ります。

■ 中心部を周遊しやすい交通環境の整備

彦根城周辺での観光車両の乗り入れを抑制し、国体等大型イベント開催時にはエリア外縁部に駐車場（フリンジパーキング）を設置することで、中心部へ流入する自動車交通を低減させます。また、彦根城周辺の中心部内の移動手段として、コミュニティサイクルを始めとする各種移動手段を提供することにより、中心部内での各観光地を効率的に周遊できる交通環境を整備します。さらに、彦根城内では休日のトランジットモールの実施等によって、観光客も市民も徒歩・自転車・公共交通で快適に移動できる交通環境整備を進めます。

■ 環境や歴史景観に配慮した道路空間の整備

彦根城内に設置されている市営駐車場は、段階的に市街地の外縁部に移設することで、史跡の本質的な価値を高めるとともに、来訪者などが安全に城内を見学できる歩行空間への転換を目指します。なお、彦根城内の市営駐車場は指定管理者制度による駐車場のため、移設後の駐車管理、運営方法についても検討します。また、彦根城周辺では、歩行者・自転車の利用に適した道路整備を行うことで、環境にやさしく歴史景観に配慮した、誰もが安全・安心・快適に通行できるネットワークの形成を目指します。

基本方針Ⅵ

市民、交通事業者、行政が連携して支える交通体系の構築

わが国では、自動車利用者が増加する一方、都市の郊外化、公共交通の衰退など様々な課題に対して、過度に自動車に頼る状況から公共交通機関や自転車などを利用する方向へと自発的に転換していくことが求められています。

本市でも公共交通の利用者は減少傾向を示しているのに対し、自動車利用者は増加傾向を示しており、慢性的な交通渋滞や交通事故の多発により、社会的、経済的に大きな影響を及ぼしており、クルマから公共交通への転換を促すことが求められています。この現状を踏まえ、都市交通マスタープランでは、

■ 公共交通への転換に向けた市民の意識啓発

を基本戦略に位置づけ、「市民、交通事業者、行政が連携して支える交通体系の構築」を目指します。

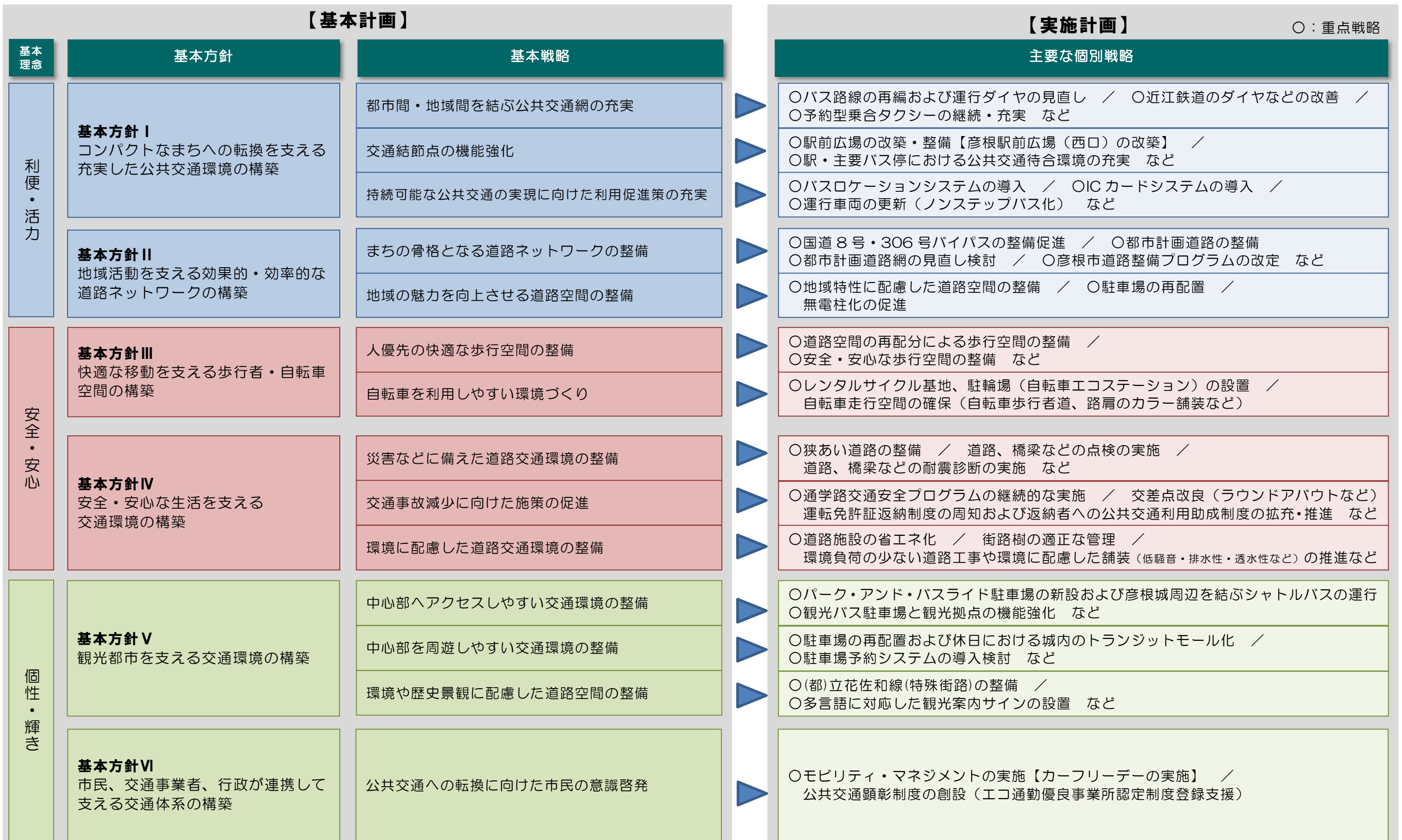
■ 公共交通への転換に向けた市民の意識啓発

公共交通のサービス改善などによるクルマ社会から公共交通への利用転換策と合わせ、クルマのかしこい使い方の実践により、市街地における渋滞解消に取り組みます。特に、公共交通機関・徒歩・自転車などを利用し、都市環境の変化を体験する社会実験的なイベントを滋賀県等と連携しながら進めます。

また、自動車交通による省 CO₂ を図るため、現在市内の自動車利用において大きな比率を占めている企業や、将来の自動車利用の中心となる小・中学生を対象に、環境や自動車交通に対する意識改革に取り組み、公共交通や自転車、徒歩などの交通手段への転換を推進します。

5.2 計画体系図

6つの基本方針を踏まえた14の基本戦略に対する主要な個別戦略を体系図に示します。



実施計画

第6章 実施計画

6.1 基本方針 I

コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築

基本戦略	実施戦略 (○：重点戦略)	実施主体					着手時期	
		国	滋賀県	彦根市	交通事業者	市民・民間事業者など	前期着手	後期着手
都市間・地域間を結ぶ公共交通網の充実	○ バス路線の再編および運行ダイヤの見直し			○	○		→	
	○ 近江鉄道のダイヤなどの改善		○	○	○		→	
	○ 予約型乗合タクシーの継続・充実			○	○		→	
	新快速電車の増発など、輸送力拡充の働きかけ		○	○	○		→	
	短距離運賃低減（駅チカ100円）の継続			○	○		→	
交通結節点の機能強化	○ 駅前広場の改築・整備 【彦根駅前広場（西口）の改築】			○	○		→	
	駅前広場の整備 【彦根口駅前広場の整備】			○	○		→	
	○ 駅・主要バス停における公共交通待合環境の充実			○	○		→	
	通勤・通学用パーク・アンド・ライド駐車場、サイクル・アンド・ライド駐輪場の充実			○			→	
持続可能な公共交通の実現に向けた利用促進策の充実	○ バスロケーションシステムの導入			○	○		→	
	○ ICカードシステムの導入			○	○		→	
	○ 運行車両の更新（ノンステップバス化）			○	○		→	
	○ 安定輸送のための人材確保			○	○		→	
	総合路線図・時刻表の作成による情報提供			○	○		→	
	WEB／携帯での情報提供（インターネット検索システム）			○	○		→	

(1) 基本戦略：都市間・地域間を結ぶ公共交通網の充実
【重点戦略】

戦略	バス路線の再編および運行ダイヤの見直し
着手時期	前期
実施主体	彦根市（湖東圏域）、交通事業者

戦略概要

- 公共交通利用者の増加に向け、彦根駅を起点とするコミュニティバス路線（三津屋線、彦根県立大学線、彦根駅市立病院線、南彦根ベルロード線）、ご城下巡回バスを対象に、彦根駅とのダイヤ接続の向上や、区間が重複する路線を統合・再編を実施する。
- 湖東圏域内に居住する学生が JR 琵琶湖線などに乗って、円滑に通学できるように通学需要（高校・大学）に対応した路線・ダイヤ編成（増便など）を行う。
- 湖東圏域内に居住する通勤客に対し、朝の通勤時間帯における JR 琵琶湖線のダイヤに合わせたダイヤ改善や、夕方の帰宅時間帯の増便を図る。特に、工業団地や大規模工場が多く立地する多賀線、ブリチストン線は、通勤時の公共交通需要喚起に向け、彦根駅、南彦根駅とのダイヤ接続の改善を図る。



出典)湖東圏域地域公共交通網形成計画(案)

図. バス路線の再編の方向性 (案)

【重点戦略】

戦略	近江鉄道のダイヤなどの改善
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市（湖東圏域）、交通事業者
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 地域の鉄道輸送サービスを維持し、かつ、そのサービスを一層魅力あるものとするため、近江鉄道相互や他交通機関との乗り継ぎの良い、利用しやすいダイヤに見直す。

【重点戦略】

戦略	予約型乗合タクシーの継続・充実
着手時期	前期
実施主体	彦根市、交通事業者
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 需要に応じた効率的な輸送と公共交通空白地域の住民の外出機会増加に向け、予約型乗合タクシーの乗合率を高める取り組みを図る。 鉄道や路線バスとの乗継改善を目指し、ダイヤの適正化などの運行強化を図る。ただし、予約型乗合タクシーの運行経路は、路線バスとの役割分担について検討する。

戦略	新快速電車の増発など、輸送力拡充の働きかけ
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市、交通事業者
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 京阪神圏や中京圏への鉄道利用者の増加に向け、新快速電車の増発や主要となる駅への停車など、輸送力拡充について関係機関に働きかける。

戦略	短距離運賃低減（駅チカ 100 円）の継続
着手時期	前期
実施主体	彦根市（湖東圏域）、交通事業者
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 新たな公共交通利用者の確保に向け、彦根駅、南彦根駅、河瀬駅から半径 1 km 圏内の相互間を利用する方に向けた短距離運賃低減制度（駅チカ 100 円）の継続した実施と、周知・PR を実施し、利用喚起に努める。



図. 駅チカ 100 円区間

(2) 基本戦略：交通結節点の機能強化

【重点戦略】

戦略	駅前広場の改築・整備 【彦根駅前広場（西口）の改築】
着手時期	前期
実施主体	彦根市、交通事業者
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 本市の都市核の一つに位置づけられる彦根駅前広場（西口）では、一般車、バス、タクシーなどの多様な交通手段が輻輳し、朝夕の通勤時などで非常に混雑している。今後はコンパクトシティの実現に向け、都市機能の集約化を図るとともに、人・公共交通を優先とした駅前広場へ改築を進める。 彦根駅西口は本市の玄関口であり、市民だけでなく多くの来訪者で賑わう場でもある。このため、彦根駅前広場（西口）には、交通の結節点として交通を処理する機能だけでなく、人々が憩い、集うための交流機能や、まちの景観を形成する景観機能も有する駅前広場とする。 本格的な高齢化社会の到来に備え、高齢者や障害者など誰もが円滑に移動できるよう、駅前広場だけでなく駅舎や周辺の道路を含め、段差の解消、視覚障害者用誘導ブロックを設置するなどのバリアフリー化を促進する。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>図. 輻輳する駅前広場の現状</p> </div> <div style="font-size: 2em; color: gray;">➔</div> <div style="text-align: center;">  <p>例. 最近改築された駅前広場（JR 奈良駅）</p> </div> </div>	

戦略	駅前広場の整備 【彦根口駅前広場の整備】
着手時期	後期
実施主体	彦根市、交通事業者
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 教育施設や歴史的なまちなみが残る地域への最寄り駅である彦根口駅の駅前広場は、昭和 40 年に都市計画決定されて以降、長期未着手の状況にある。今後は交通結節点の機能強化を目指し、駅前広場の整備について検討を進める。 	

【重点戦略】

戦略	駅・主要バス停における公共交通待合環境の充実
着手時期	前期
実施主体	彦根市、交通事業者
<p>戦略概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 老朽化した彦根口駅では、更なる利用者の増加を目指すとともに、待ち時間の快適性を確保するため、駅舎の改築による公共交通待合環境を充実させる。 公共交通利用者の待ち時間の快適性を確保するため、多様なアクセス交通手段との連携を図るポイント【連携ポイント】、路線バスの運行経路における主な目的地【目的地ポイント】および主要なバス停では、上屋（シェルター）やベンチなどを設置し、公共交通待合環境を充実させる。 主要なバス停では公共交通利用層以外の方に対するイメージ改善に向け、利用者のニーズを踏まえたバス停の位置や判りやすいバス停名への変更を検討する。 	



福岡市
例. 上屋やベンチが設置されたバス停

戦略	通勤・通学用パーク・アンド・ライド駐車場、サイクル・アンド・ライド駐輪場の充実
着手時期	後期
実施主体	彦根市
<p>戦略概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅では交通結節点の更なる機能強化を目指し、通勤・通学用パーク・アンド・ライド駐車場、サイクル・アンド・ライド駐輪場の充実を図る。特に、彦根城周辺における交通渋滞の軽減などのため、河瀬駅、稲枝駅、鳥居本駅などの郊外部の駅前広場周辺では、パーク・アンド・ライド駐車場、サイクル・アンド・ライド駐輪場の充実によるクルマから公共交通への利用転換を促す。 通勤・通学用パーク・アンド・ライド駐車場は、既存駐車場との提携や商業施設の駐車場の活用などについても検討する。 	



図. パーク・アンド・ライド イメージ

(3) 基本戦略：持続可能な公共交通の実現に向けた利用促進策の充実
【重点戦略】

戦略	バスロケーションシステムの導入
着手時期	前期
実施主体	彦根市（湖東圏域）、交通事業者

戦略概要

- バス利用者の利便性向上による利用促進を図るため、バスの到着時刻やバスの現在位置などをパソコン、スマートフォン、携帯電話からリアルタイムに見ることが出来る「バスロケーションシステム」を導入する。


【バスロケーションシステム】
 バスロケーションシステムとは、バスの位置情報を GPS などリアルタイムに把握することにより、バスを待つ利用者にバスの接近や到着予想時刻などの情報を提供するものです。
 このシステムを導入することで、バス停でバスの運行情報が表示され、渋滞時や雨の日などに、利用したいバスがすでに通過してしまったのか、いつ来るのかなどがわかることにより、安心してバスを待てるようになります。



出典）江若交通株式会社 HP

例. 滋賀県大津市、守山市、高島市を中心に実施しているバスロケーションシステム

【重点戦略】

戦略	IC カードシステムの導入
着手時期	前期
実施主体	彦根市（湖東圏域）、交通事業者
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用時における運賃払いの簡素化や、鉄道・路線バスの相互利用による利便性向上に向け、IC カードシステムの導入を図る。 <div style="text-align: center;">  <p>【1】乗車時 残高の確認が出来ます</p> <p>【2】降車時 ご利用金額・残高の確認</p> <p>カードをタッチするだけで OK</p> </div> <p style="text-align: center;">出典）近江鉄道バス・湖国バス HP 例. IC カードシステム</p>

【重点戦略】

戦略	運行車両の更新（ノンステップバス化）
着手時期	前期
実施主体	彦根市（湖東圏域）、交通事業者
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 現有車両の老朽化に伴う車両更新に合わせ、ノンステップバスの導入を今後も進める。 <div style="text-align: center;">  <p>例. ノンステップバス</p> </div>

【重点戦略】

戦略	安定輸送のための人材確保
着手時期	前期
実施主体	彦根市（湖東圏域）、交通事業者
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 将来的に深刻な労働力不足に陥ることが懸念される中、バス乗務員の安定的な確保および人材育成を図り、安定輸送に向けた取組などを進める。

戦略	総合路線図・時刻表の作成による情報提供
着手時期	前期
実施主体	彦根市（湖東圏域）、交通事業者
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 現在の公共交通利用層以外への需要喚起を促すため、鉄道（JR・近江鉄道）、路線バス、予約型乗合タクシーの乗継情報も含めた「湖東圏域総合路線図・時刻表（紙媒体）」を作成し、配布する。 	

戦略	WEB／携帯での情報提供（インターネット検索システム）
着手時期	後期
実施主体	彦根市（湖東圏域）、交通事業者
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 知りたいときに、知りたい情報を入手できる環境を整備し、計画的な移動の実現に向け、湖東圏域の全ての公共交通に関する情報が閲覧できる「地域バスポータルサイト」の設置や、時刻表検索システムのPRなどを実施する。 	

6.2 基本方針II

地域活動を支える効果的・効率的な道路ネットワークの構築

基本戦略	実施戦略 (○：重点戦略)	実施主体					着手時期	
		国	滋賀県	彦根市	交通事業者	市民・民間事業者など	前期着手	後期着手
まちの骨格となる道路ネットワークの整備	○ 国道8号・306号バイパスの整備促進	○	○	○			▶	
	○ 主要な渋滞交差点における交差点改良		○	○			▶	
	○ 都市計画道路の整備			○			▶	
	○ 都市計画道路網の見直し検討			○			▶	
	○ 彦根市道路整備プログラムの改定			○			▶	
地域の魅力を向上させる道路空間の整備	○ 地域特性に配慮した道路空間の整備			○			▶	
	○ 駐車場の再配置			○			▶	
	○ 無電柱化の促進		○	○			▶	

(1) 基本戦略：まちの骨格となる道路ネットワークの整備

【重点戦略】

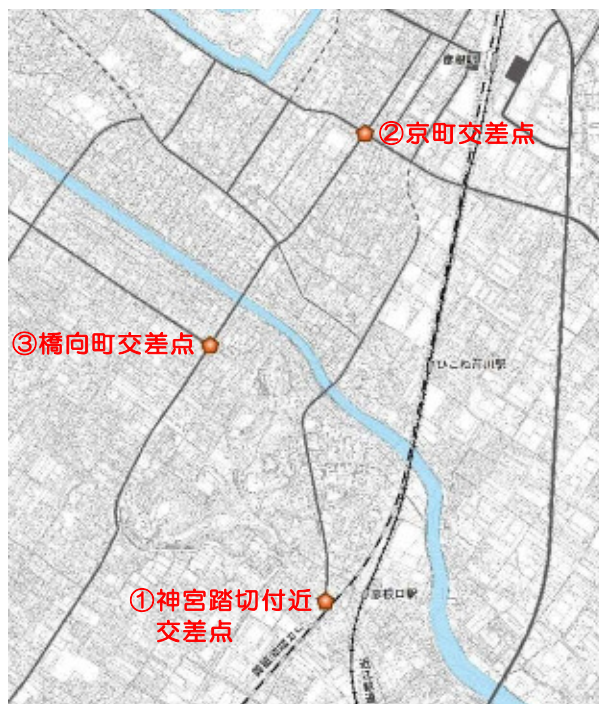
戦略	国道 8 号・306 号バイパスの整備促進
着手時期	前期
実施主体	国、滋賀県、彦根市
戦略概要	<p>・ 広域交通を担う名神高速道路への円滑なアクセスの確保や、本市だけでなく滋賀県の産業・経済・生活を支える道路でもある国道 8 号、国道 306 号バイパスの整備促進について、国、滋賀県および本市が共同して取り組む。</p>



図. 国道 8 号・306 号バイパス

【重点戦略】

戦略	主要な渋滞交差点における交差点改良
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要	<p>・ 道路交通の円滑化を図る必要性が高い渋滞交差点では、交通量調査や交通分析を実施し、必要な交差点対策（右折レーンの設置、車線の拡幅など）を進める。</p> <p>・ ①神宮踏切付近交差点（岡町地先）、②京町交差点（県道神郷彦根線×県道彦根近江八幡線との交差点）、③橋向町交差点（県道神郷彦根線×都市計画道路大藪橋向線との交差点）では、対策検討主要交差点に位置づけ、効果的な交通処理の対策を施す。</p>



【重点戦略】

戦略	都市計画道路の整備
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備の必要性や優先順位を見極めつつ、公共交通の利便性を高め、かつ、本市の主となる道路交通軸（南北4軸、東西5軸）を補完する都市計画道路の整備を促進する。 都市計画道路（立花船町線、彦根駅大藪線、西沼波野田山線、大藪磯線、稲枝西口停車場線、立花佐和線）の整備については、交通結節点へのアクセス性、既存道路との連続性および城下町としての魅力を維持・保全する都市計画道路として、優先度を持った整備に取り組む。

【重点戦略】

戦略	都市計画道路網の見直し検討
着手時期	後期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 長期未着手の都市計画道路において、社会情勢の変化などを考慮し、効果的・効率的かつ質の高い道路整備を進めるため、都市計画道路網の見直しを再度実施する。

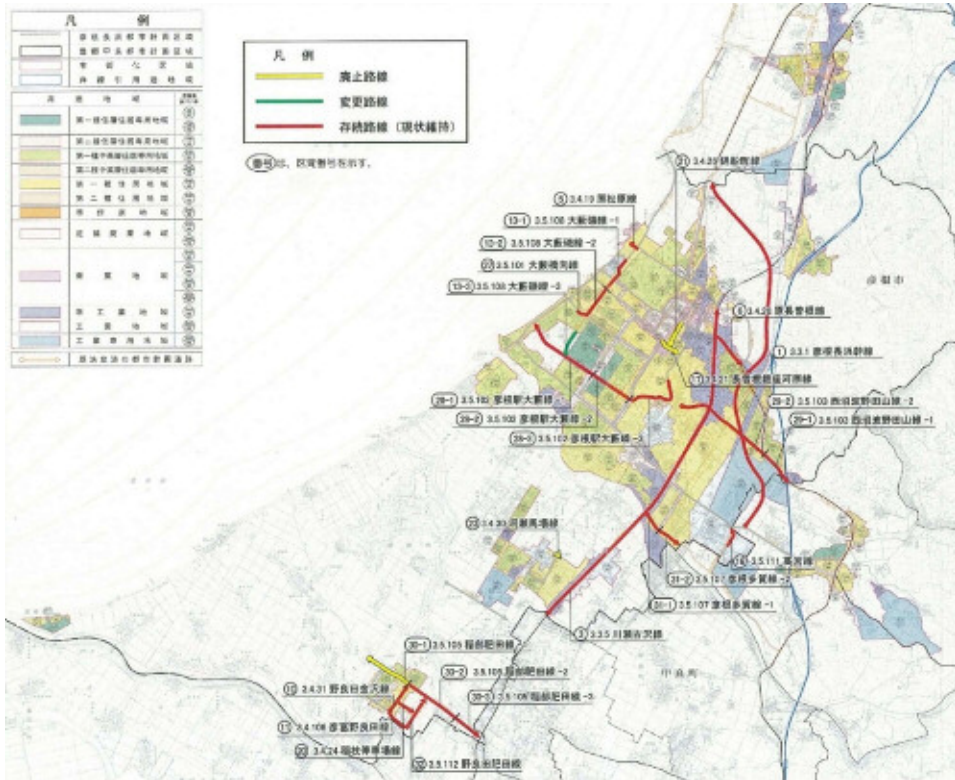


図. 都市計画道路見直し（概要図）（H26年）

【重点戦略】

戦略	彦根市道路整備プログラムの改定
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none">・ 厳しい財政状況が続く中、真に必要な効果的・効率的な道路整備に向け、設定した事業評価項目を基に、各路線、区間ごとに必要性や優先性について検証する「彦根市道路整備プログラム」を改定し、効果的・効率的な道路整備を推進する。

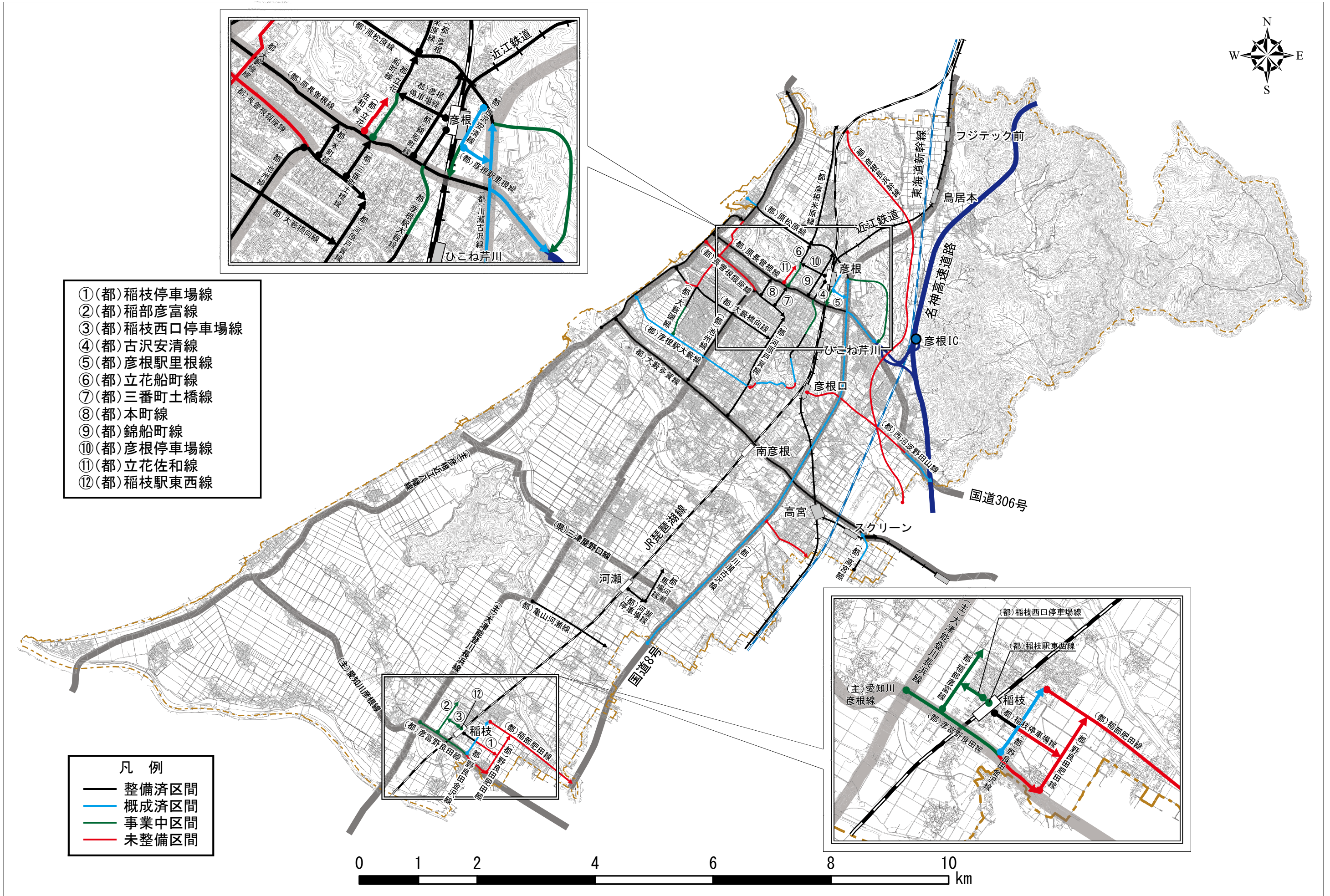


図. 未着手の都市計画道路および今後重点的に整備する都市計画道路

(2) 基本戦略：地域の魅力を向上させる道路空間の整備

【重点戦略】

戦略	地域特性に配慮した道路空間の整備
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 地域特性に配慮しつつ、①市街地におけるうるおいのある道路空間、②歴史を伝える道路空間、③活力ある道路空間の形成を目指す。 ①市街地におけるうるおいのある道路空間 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 植樹帯などの整備により、道路をうるおいの空間として利用するとともに、道路緑化に用いる樹種などは、地元住民の意見を聞き、管理面での適性を考慮しながら地域の個性を生かしたものを選定する。 ②歴史を感じる道路空間 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 歴史的なまちなみが残っている地域では、まちなみと一体となった道路景観が構成できるように舗装や道路の修景に配慮する。特に平成28年7月に重要伝統的建造物群保存地区に選定された彦根市河原町芹町地区では、魅力を更に発揮できるよう積極的な整備を行う。 ③賑わいのある道路空間 <ul style="list-style-type: none"> ✓ まちの中心部では、出来る限り車の通行を規制しながら、人が集まり、楽しく活動できる空間として道路を活用し、さらに、地域内道路などの整備により歩行者優先の道づくりを行う。 	



例. 修景された道路空間

【重点戦略】

戦略	駐車場の再配置
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 中心部へ流入する自動車交通の削減を図り、彦根城跡の本質的な価値を高めるため、彦根城跡地内にある普通車専用の観光駐車場(桜場、二の丸、大手前、旧近江高校跡)は、周囲の駐車場の整備状況や、利用状況を踏まえて、段階的に移設する。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>※ いろは松駐車場は、観光バス駐車場のため存置とし、機能向上を図る。</p> </div>	

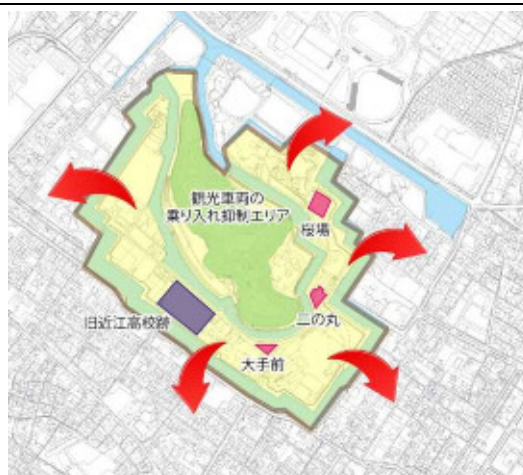



図. 駐車場の再配置イメージ案

戦略	無電柱化の促進
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 伝統的建造物群保存地区などの歴史的なまちなみが残る地域や、景観への配慮を重要視する地域では、快適な歩行空間を確保することや、景観形成のため、電線・電柱類を歩道の地下空間などに収容する無電柱化を促進する。無電柱化とすることで、車いすやベビーカーを利用する方などが移動しやすくなるだけでなく、災害時などにおける電柱の倒壊防止や、情報通信回線の被害を軽減による安全性の向上、景観形成の向上にも繋げる。 	
	
例. 無電柱化（夢京橋キャッスルロード）	

6.3 基本方針Ⅲ 快適な移動を支える歩行者・自転車空間の構築


基本戦略	実施戦略 (○：重点戦略)	実施主体					着手時期	
		国	滋賀県	彦根市	交通事業者・警察	市民・民間事業者など	前期着手	後期着手
人優先の 快適な歩行 空間の整備	○ 道路空間の再配分による 歩行空間の整備		○	○			→	
	○ 安全・安心な歩行空間の整備			○	○		→	
	無電柱化の促進【再掲】		○	○			→	
自転車を利用しやすい 環境づくり	○ レンタルサイクル基地、 駐輪場（自転車エコステーション）の設置			○		○	→	
	自転車走行空間の確保（自転車歩行者 道、路肩のカラー舗装など）		○	○			→	

(1) 基本戦略：人優先の快適な歩行空間の整備

【重点戦略】

戦略	道路空間の再配分による歩行空間の整備
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要	<p>彦根駅から彦根城周辺までの中心市街地部を「歩行環境向上エリア」に設定し、通過自動車交通の流入規制を検討するなど、市民および観光客などの安全性・快適性の向上を図る。特に、県道彦根停車場線、市道大東船町線では、自動車交通量を勘案しつつ、道路空間の再配分による歩行者を優先とした空間整備の検討を行い、可能性を判断した上で実施する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>図. 整備前の道路幅員</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図. 整備後の道路幅員</p> </div> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  </div>

【重点戦略】

戦略	安全・安心な歩行空間の整備
着手時期	前期
実施主体	彦根市、警察
戦略概要	<p>全ての人が安全・安心して移動・回遊できるよう、都市計画道路、駅前広場の他、主要施設などへのアクセス道路として機能する道路では、歩道整備を行うとともに、連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。</p> <p>歩道が確保できない区間では、歩行者と自動車の通行区分の明確化などについて検討する。また、必要に応じて自動車などの速度を抑制する「ゾーン 30」の指定やハンプの設置などの取組みについても検討する。</p> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  </div>

戦略	無電柱化の促進【再掲】
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 伝統的建造物群保存地区などの歴史的なまちなみが残る地域や、景観への配慮を重要視する地域では、快適な歩行空間を確保することや、景観形成のため、電線・電柱類を歩道の地下空間などに収容する無電柱化を促進する。無電柱化とすることで、車いすやベビーカーを利用する方などが移動しやすくなるだけでなく、災害時などにおける電柱の倒壊防止や、情報通信回線の被害を軽減による安全性の向上、景観形成の向上にも繋げる。 	
	
例. 無電柱化（夢京橋キャッスルロード）	

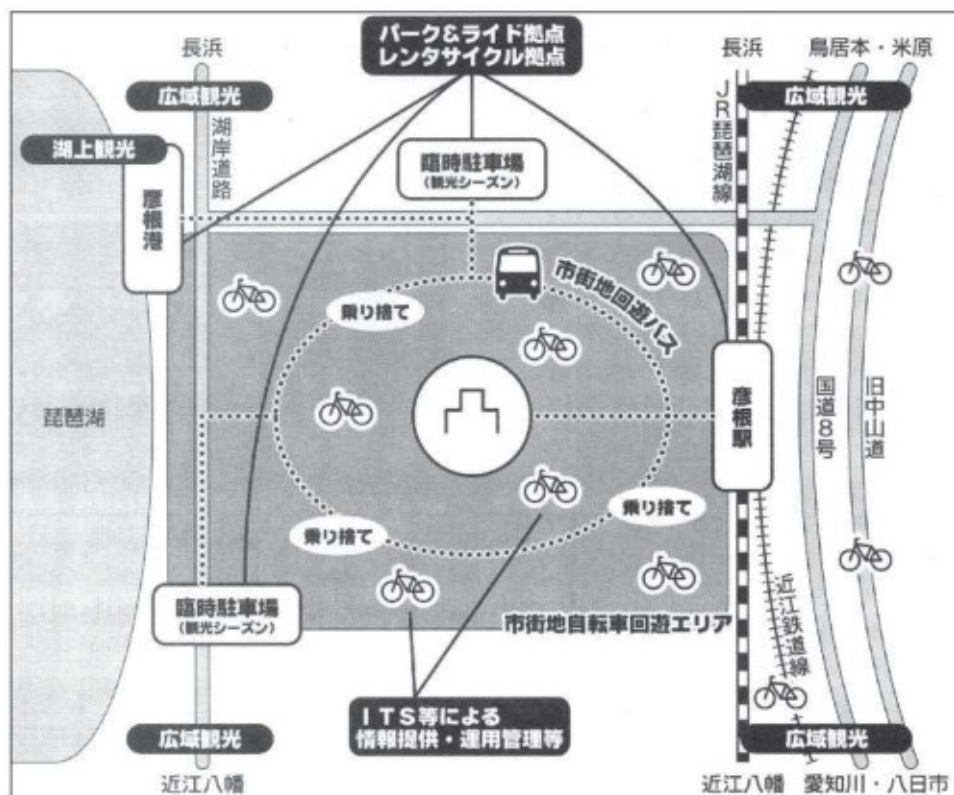
(2) 基本戦略：自転車を利用しやすい環境づくり

【重点戦略】

戦略	レンタルサイクル基地、 駐輪場（自転車エコステーション）の設置
着手時期	前期
実施主体	彦根市、民間事業者

戦略概要

- 彦根城周辺の回遊性を高めるため、歴史的なまちなみの一角や歴史的風致形成建造物の周辺にレンタルサイクル基地、駐輪場（自転車エコステーション）を設置する。
- レンタルサイクル基地、駐輪場（自転車エコステーション）では、周辺の観光施設や周辺エリアを紹介する観光案内板を設置するとともに、民間組織やNPOなどと協力し、定期的な整理や適切な維持管理を行う。



出典) 彦根市歴史的風致維持向上計画

図. レンタサイクル基地などの設置案

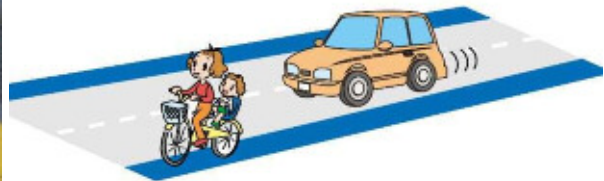
戦略	自転車走行空間の確保（自転車歩行者道、路肩のカラー舗装など）
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市

戦略概要

- 環境にも優しい自転車利用者の更なる増加を目指し、滋賀県が策定した「ぐるっとびわ湖サイクルライン」でサイクリングルートに位置づけられた「さざなみ街道（（主）彦根近江八幡線）」を軸としつつ、安全・安心な自転車走行空間の確保を推進する。
- 新たに自転車道が整備できない区間では、現道の断面構成や交通量の変化を踏まえながら、路肩のカラー舗装化などの自転車走行空間を確保する。



ぐるっとびわ湖サイクルライン



6.4 基本方針Ⅳ 安全・安心な生活を支える交通環境の構築

基本戦略 実施戦略 (○：重点戦略)		実施主体					着手時期	
		国	滋賀県	彦根市	交通事業者・警察	市民・民間事業者など	前期着手	後期着手
災害などに備えた道路交通環境の整備	○	狭あい道路の整備			○			
		被災地域への車両の交通規制	○	○	○	○		
		道路、橋梁などの点検の実施	○	○	○			
		道路、橋梁などの耐震診断の実施	○	○	○			
		無電柱化の促進【再掲】		○	○			
交通事故減少に向けた施策の促進	○	通学路交通安全プログラムの継続的な実施		○	○	○		
		交差点改良（ラウンドアバウトなど）		○	○	○		
		運転免許返納制度の周知および返納者への公共交通利用助成制度の拡充・推進			○	○		
		交通安全施設の整備			○	○		
		段階的かつ体系的な交通安全教育の推進			○	○		
		自転車損害賠償保険などへの加入推奨		○	○	○		
環境に配慮した道路交通空間の整備	○	道路施設の省エネ化			○			
		環境負荷の少ない道路工事や環境に配慮した舗装（低騒音・排水性・透水性など）の推進			○			
		街路樹の適正な管理		○	○			
		低公害車、低燃費車やエコドライブの普及啓発			○			

(1) 基本戦略：災害などに備えた道路交通環境の整備

【重点戦略】

戦略	狭あい道路の整備
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 古くからの既成市街地や集落地には、狭あい道路（道路幅 1.2m以上 4.0m未満）や行き止まり道路が多く存在する。これらの道路の整備・改善は、地域特性、緊急性や優先性などを踏まえつつ、交通安全性および防災性の向上に向けた対策を地域住民と協働して連続性・面的な整備に繋がるよう計画的に取り組む。ただし、城下町では『彦根市歴史的風致維持向上計画』に基づき、「どんつき」や「くいちがい」の町割りの保存に配慮しつつ、整備に取り組む。 	

戦略	被災地域への車両の交通規制
着手時期	前期
実施主体	国、滋賀県、彦根市、警察
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 災害発生時は、避難路および緊急交通路を確保するとともに、被災地域における車両の通行の禁止または制限、緊急通行車両以外の車両の被災地への流入抑制などの交通規制を実施する。 	


戦略	道路、橋梁などの点検の実施
着手時期	前期
実施主体	国、滋賀県、彦根市
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 道路、橋梁などの長寿命化を目的とした点検を実施し、必要に応じて対策を施す。 	


戦略	道路、橋梁などの耐震診断の実施
着手時期	前期
実施主体	国、滋賀県、彦根市
戦略概要	
<ul style="list-style-type: none"> 道路、橋梁などの安全性の確保を目指し、耐震診断を実施し、補修と併せた耐震補強を検討する。 	

戦略	無電柱化の促進【再掲】
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要	
<ul style="list-style-type: none"> 伝統的建造物群保存地区などの歴史的なまちなみが残る地域や、景観への配慮を重要視する地域では、快適な歩行空間を確保することや、景観形成のため、電線・電柱類を歩道の地下空間などに収容する無電柱化を促進する。無電柱化とすることで、車いすやベビーカーを利用する方などが移動しやすくなるだけでなく、災害時などにおける電柱の倒壊防止や、情報通信回線の被害を軽減による安全性の向上、景観形成の向上にも繋げる。 	
	
<p>例. 無電柱化（夢京橋キャスルロード）</p>	

(2) 基本戦略：交通事故減少に向けた施策の促進

【重点戦略】

戦略	通学路交通安全プログラムの継続的な実施
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市、警察
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 通学路に対する交通安全を確保するため、小学校区ごとに計画的な合同点検の実施や対策の改善・充実などの継続的な取り組みを実施するとともに、関係機関と連携を図りながら、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。 	
	
<p style="text-align: center;">整備前 整備後</p>	

戦略	交差点改良（ラウンドアバウトなど）
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市、警察
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 交通事故の多い交差点では、交通事故の分析を行い必要に応じ、交差点のコンパクト化などの改良を行う。 地区特性に応じ、交通事故の削減や災害時の対応力が期待されるラウンドアバウト交差点の導入について検討する。 	
	
<p style="text-align: center;">例. ラウンドアバウト交差点 (滋賀県守山市)</p>	

戦略	生活道路の整備
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 良好な住環境の形成に向け、主要幹線道路、都市幹線道路、補助幹線道路などの道路網に安全かつ円滑にアクセスできる道路の整備を推進する。道路整備においては、彦根市道路アクションプログラムとの整合を図りつつ、整備の優先性を検討し、優先性の高いものから順次整備を推進する。 	

戦略	運転免許返納制度の周知 および返納者への公共交通利用助成制度の拡充・推進
着手時期	前期
実施主体	彦根市、警察、交通事業者
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 高齢運転者の自動車事故防止に向け、申請による運転免許証の取り消し（自主返納）制度の周知を図るとともに、各公共交通事業者と連携し、運転免許証返納者への支援制度の維持、拡充について推進する。 	

戦略	交通安全施設の整備
着手時期	前期
実施主体	彦根市、警察
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 道路を新設・改築する際は、歩行者などの安全を確保するため、道路標識、道路照明、ガードレールなどの交通安全施設も併せて整備する。また、必要に応じて、信号機の音響信号化、LED化を図る。 	

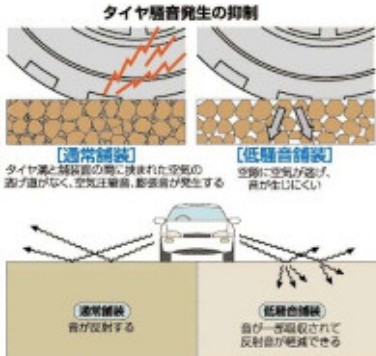
戦略	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
着手時期	前期
実施主体	彦根市、警察
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 交通安全教育を生涯学習と位置づけ、年齢段階（幼児、小学生、中学生、高校生、成人、高齢者など）に対応した交通安全教育を推進する。なお、交通安全教育は、警察などの行政機関だけでなく、家庭、交通ボランティアなどの関係団体と連携・協力を図りつつ、指導者の育成、教材を充実させ、参加・実践型の教育方法の普及に努める。 	

戦略	自転車損害賠償保険などへの加入推奨
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市、警察
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 自転車の安全利用に関する意識や運転マナーの向上を図るとともに、自転車利用者が自転車の運転中に他人の生命または身体の損害を与えてしまった場合に補填することができるよう、自治会などを通じて自転車損害賠償保険などの加入を推奨する。 	

(3) 基本戦略：環境に配慮した道路交通環境の整備

【重点戦略】

戦略	道路施設の省エネ化
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 自然エネルギーを利用した道路施設の導入や照明のLED化を推進する。

戦略	環境負荷の少ない道路工事や環境に配慮した舗装（低騒音・排水性・透水性など）の推進
着手時期	後期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 道路工事などでは環境負荷の少ない工法などの導入を検討するとともに、環境に配慮した道路舗装を実施する。 

戦略	街路樹の適正な管理
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 伐採・植栽も含め、街路樹の適正な管理を継続的に実施する。

戦略	低公害車、低燃費車やエコドライブの普及啓発
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 低公害車の普及・啓発を推進し、自動車排出ガスによる大気汚染を防止して、市民の健康の保護と生活環境の保全を図る。また、ドライバーの意識向上を目指し、ポスター、チラシ、ステッカーの配布などエコドライブの普及・啓発を推進する。

6.5 基本方針V 観光都市を支える交通環境の構築

基本戦略 実施戦略 (○：重点戦略)		実施主体					着手時期	
		国	滋賀県	彦根市	交通事業者・警察	市民・民間事業者など	前期着手	後期着手
中心部へアクセスしやすい交通環境の整備	○	パーク・アンド・バスライド駐車場の新設および彦根城周辺を結ぶシャトルバスの運行			○			
	○	観光バス駐車場と観光拠点の機能強化			○			
	○	観光車両に対する誘導案内システムの構築			○			
		公共交通事業者や商業事業者と連携したサービスの導入			○	○	○	
		HP・SNSなどによるアクセス情報や渋滞時間の公表			○		○	
		国体などのイベント時における輸送交通計画の検討		○	○	○		
中心部を周遊しやすい交通環境の整備	○	駐車場の再配置および休日における城内のトランジットモール化			○			
	○	駐車場予約システムの導入			○			
		GPS（位置情報サービス）を活用した観光情報の配信			○			
		観光周遊促進のための自転車タクシーの拡充			○	○		
環境や歴史景観に配慮した道路空間の整備	○	(都)立花佐和線(特殊街路)の整備			○			
	○	多言語に対応した観光案内サインの設置			○			
		観光施設を活用したスタンプラリーの実施			○		○	
		AR（拡張現実）による観光情報・公共交通情報の発信			○		○	

(1) 基本戦略：中心部へアクセスしやすい交通環境の整備

【重点戦略】

戦略	パーク・アンド・バスライド駐車場の新設 および彦根城周辺を結ぶシャトルバスの運行
着手時期	前期
実施主体	彦根市

戦略概要

- ・本市への来訪をクルマから公共交通への利用転換を図り、外町交差点周辺部や彦根城をはじめとする中心市街地における観光シーズン時などの交通渋滞を緩和させることなどを目的として、名神高速道路彦根インターチェンジ周辺にパーク・アンド・バスライド駐車場の整備を行うとともに、彦根城周辺と結ぶシャトルバスを運行する。
- ・シャトルバスの運行は、観光客が周辺の観光施設を循環できるものになるよう、社会実験を行いながら、最良な運行方法について検討を深め、本格実施に繋げる。
- ・パーク・アンド・バスライド駐車場は、本市への観光の玄関口にふさわしい施設となるよう案内所や休憩所などの併設も検討する。

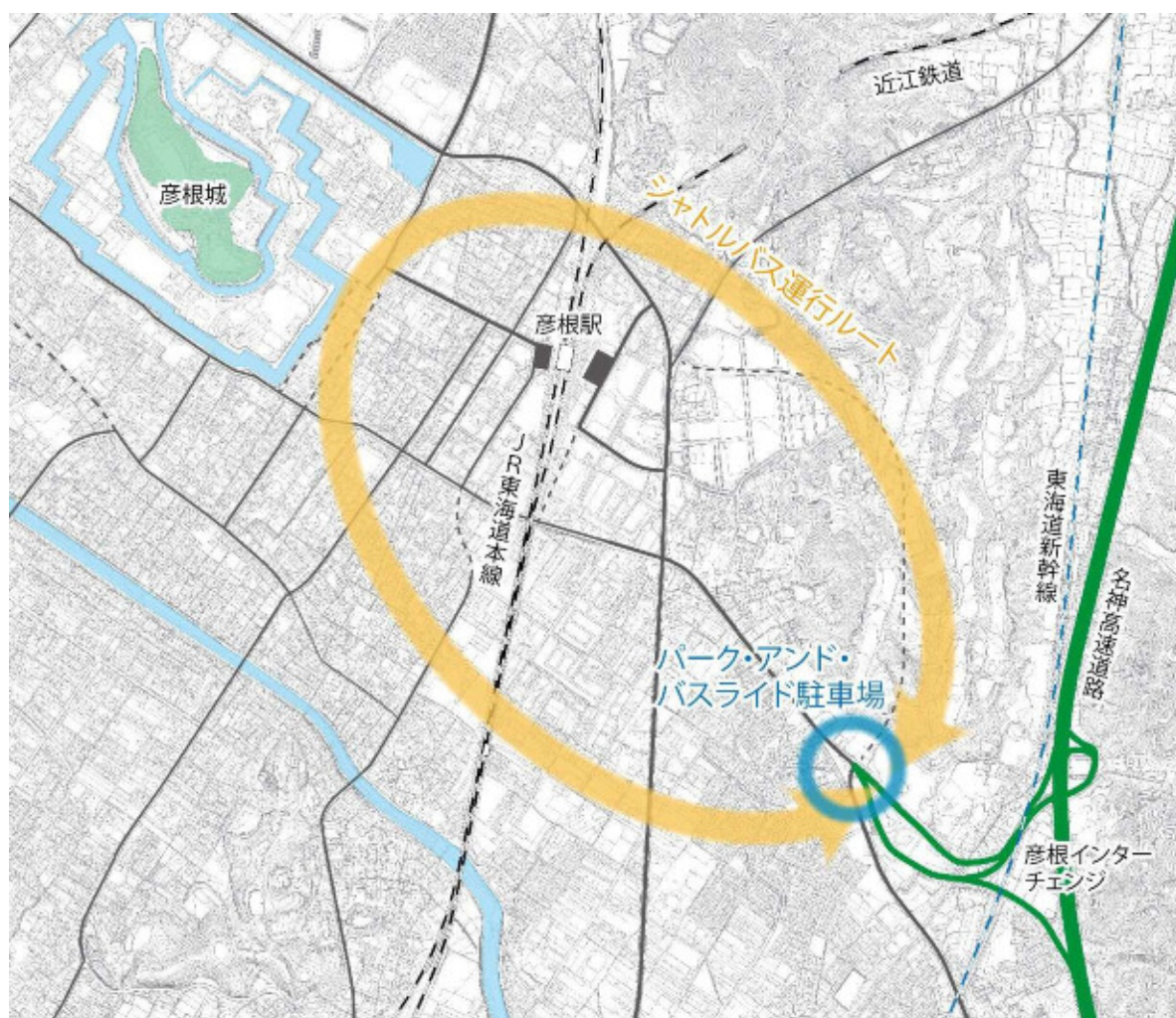



図. パーク・アンド・バスライド駐車場の整備とシャトルバス運行イメージ (案)

【重点戦略】

戦略	観光バス駐車場と観光拠点の機能強化
着手時期	前期
実施主体	彦根市
<p>戦略概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民会館の用途が廃止された後には、観光バスの駐車場を整備するとともに、観光客などへの利便性向上を図るため、観光施設の情報発信や周遊ルートの提示などの機能を有した観光拠点としての整備を図る。 	

【重点戦略】

戦略	観光車両に対する誘導案内システムの構築
着手時期	前期
実施主体	彦根市
<p>戦略概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 彦根城周辺の中心部に流入する観光車両の駐車場を探す時間を短縮し、市内の自動車交通円滑化を図るため、通行・利用が可能な道路や駐車場への誘導を行う案内システムの構築を行う。 	

戦略	公共交通事業者や商業事業者と連携したサービスの導入
着手時期	前期
実施主体	彦根市、交通事業者、観光事業者
<p>戦略概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通への利用転換を促すため、鉄道やバスなどの公共交通で本市に来訪した観光客に対して、彦根城の入場料金が割引となるサービスを拡充する。また、市内全域の鉄道・バスの利用や、各観光施設への入場が割引となる企画乗車券を発行する。 公共交通利用時に観光施設・商業施設で利用できるクーポン券の配布や、観光施設・商業施設のレシート提示による公共交通の割引サービスなど、公共交通と観光施設・商業施設の相互利用による割引制度を導入する。 	

戦略	HP・SNSなどによるアクセス情報や渋滞時間の公表
着手時期	前期
実施主体	彦根市、民間事業者
戦略概要	
<ul style="list-style-type: none"> 市民や観光客への交通情報を提供するため、彦根市および観光協会のホームページ・SNS（facebook、Twitter など）において、公共交通による中心部へのアクセス情報や、周辺道路の渋滞時間などを公表する。 	

戦略	国体などのイベント時における輸送交通計画の検討
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市、交通事業者、警察
戦略概要	
<ul style="list-style-type: none"> 平成 36 年には（仮称）彦根総合運動公園を主会場とした国民体育大会および全国障害者スポーツ大会が開催され、多くの選手をはじめ関係者が彦根市に訪れる。このような大きなイベントが開催される際、中心市街地部では更なる交通渋滞が発生することが予想されるため、主会場である（仮称）彦根総合運動公園や競技開催が予測される新市民体育センターについても、選手、関係者や観覧者などに対する輸送交通計画の立案が必要であり、滋賀県、交通事業者や警察などと協働して検討し、来訪者や市民にとってより良いイベントに繋げる。 彦根インターチェンジ周辺のパーク・アンド・バスライド駐車場や彦根駅からの大量輸送については、連結バスの導入を検討する。 	
	
<p>出典）近江鉄道バス・湖国バス HP</p> <p>例. 連節バス「JOINT LINER」（滋賀県草津市）</p>	

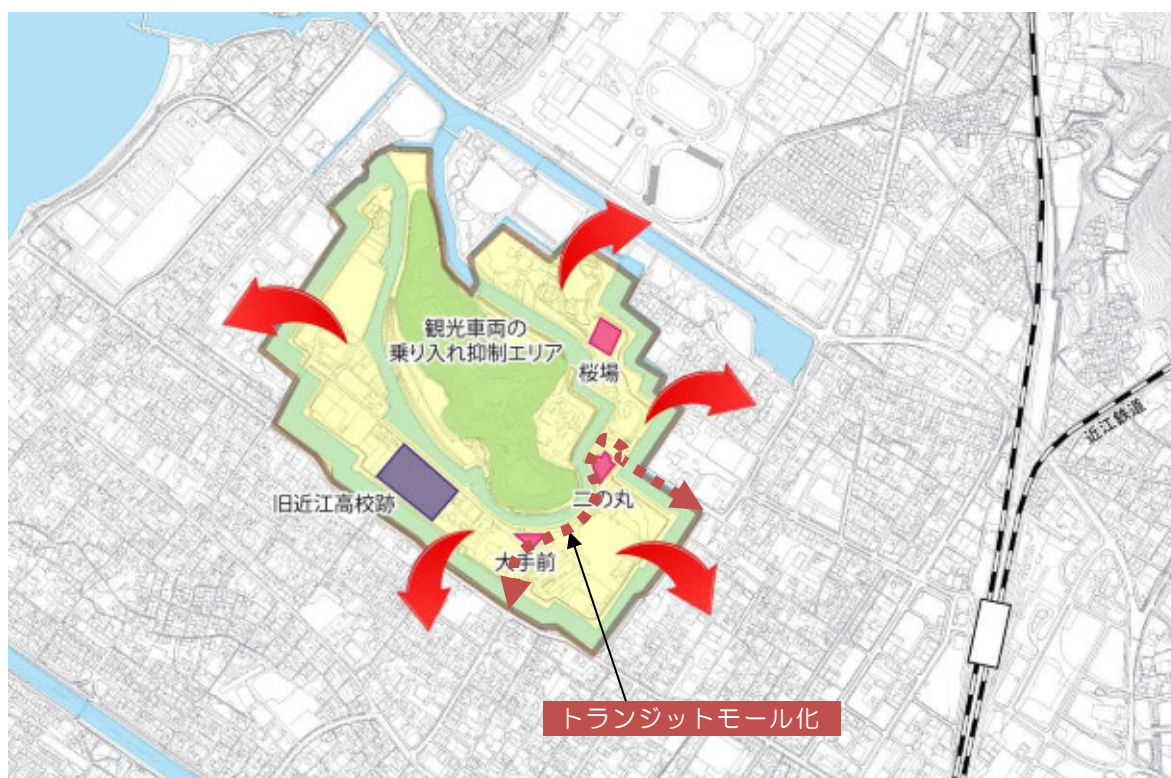
(2) 基本戦略：中心部を周遊しやすい交通環境の整備

【重点戦略】

戦略	駐車場の再配置 および休日における城内のトランジットモール化
着手時期	前期
実施主体	彦根市

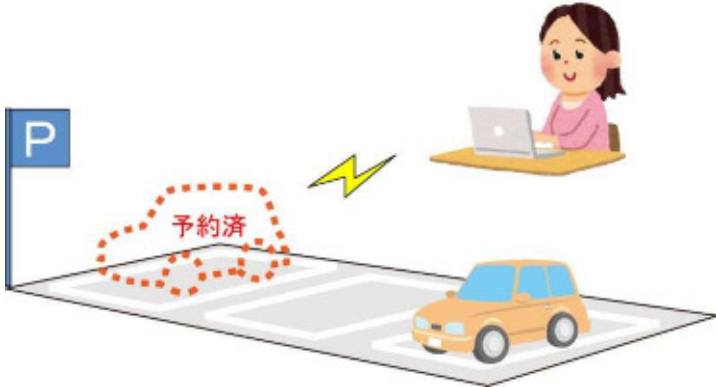
戦略概要

- 中心部へ流入する自動車交通の削減を図り、彦根城跡の本質的な価値を高めるため、彦根城内にある駐車場（桜場、二の丸、大手前、第二中濠広場、旧近江高校跡）を段階的に移設し、再配置を進める。この駐車場の再配置に伴い、彦根城内を「観光車両乗り入れ抑制エリア」に設定する。
- 彦根城内では既存施設の利用者や居住者に配慮しつつ、休日に自家用自動車の通行を制限し、バスやタクシーのみが道路上を通行できる「トランジットモール化」について検討する。



- 平成 36 年に開催される国民体育大会および全国障害者スポーツ大会期間中は、更なる交通渋滞が予想されるため、北部の浄化センター内などの遊休地を活用した臨時駐車場の設置検討を行う。

【重点戦略】


戦略	駐車場予約システムの導入
着手時期	前期
実施主体	彦根市
<p>戦略概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場利用者の待ち時間や入庫待ちの自動車交通の減少を図るとともに、駐車場を探す時間の削減による中心部の滞留時間向上を図るため、京橋口駐車場などを対象に、利用者が電話やインターネットで駐車場を事前に予約できる「駐車場予約システム」の導入を図る。 	

戦略	GPS（位置情報サービス）を活用した観光情報の配信
着手時期	後期
実施主体	彦根市
<p>戦略概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光周遊時における利便性の向上を図るため、スマートフォンなどで閲覧が可能なGPS（位置情報サービス）と連動した観光情報を配信する。 	

戦略	観光周遊促進のための自転車タクシーの拡充
着手時期	前期
実施主体	彦根市、民間事業者
<p>戦略概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 彦根城周辺における観光客の周遊性向上を図るため、人力により乗客を輸送する「自転車タクシー」を拡充する。 	

(3) 基本戦略：環境や歴史景観に配慮した道路空間の整備

【重点戦略】

戦略	(都)立花佐和線(特殊街路)の整備
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 市民および観光客の通行時における交通安全性・利便性の向上を図るため、彦根城中堀沿いの(都)立花佐和線を歩行者優先とした道路整備を進める。 

【重点戦略】

戦略	多言語に対応した観光案内サインの設置
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 多くの観光客が訪れる駅や、彦根城をはじめとする観光地では、「彦根市公共サインガイドライン」に基づき、円滑に交通機関を乗り継げるように統一性や連続性が確保された観光案内サインの設置に取り組む。特に、外国人旅行者や障害者、高齢者などの方々が、一人で円滑に目的地にたどり着くことが出来るように、ピクトグラムや外国語を用いた観光案内サインの充実を図る。 観光案内サインは、本市ホームページなどと連携し、より多くの言語対応を行い、観光客が知りたい情報を的確に提供できるよう検討する。  

戦略	観光施設を活用したスタンプラリーの実施
着手時期	前期
実施主体	彦根市、民間事業者
戦略概要	
<ul style="list-style-type: none"> 観光客による訪問観光施設数や滞在時間の増加を目指し、市内の各観光施設を対象としたスタンプラリーを実施する。 	

戦略	AR（拡張現実）による観光情報・公共交通情報の発信
着手時期	前期
実施主体	彦根市、民間事業者
戦略概要	
<ul style="list-style-type: none"> わかりやすく、楽しい情報提供を推進するため、スマートフォンなどの画面を通して特定の場所で様々な情報を視覚的に表示できる「AR（拡張現実）」を用いた観光情報および公共交通の情報発信を行う。 	

6.6 基本方針VI

市民、交通事業者、行政が連携して支える交通体系の構築

基本戦略 実施戦略 (○：重点戦略)		実施主体					着手時期	
		国	滋賀県	彦根市	交通事業者	市民・民間事業者など	前期着手	後期着手
公共交通への転換に向けた市民の意識啓発	○	モビリティ・マネジメントの実施 【カーフリーデーの実施】		○	○	○	○	
		公共交通顕彰制度の創設 (エコ通勤優良事業所認定制度登録支援)			○		○	

(1) 基本戦略：公共交通への転換に向けた市民の意識啓発

【重点戦略】

戦略	モビリティ・マネジメントの実施 【カーフリーデーの実施】
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市、交通事業者、市民
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 「クルマ中心の生活」から、「公共交通や徒歩・自転車などの多様な移動手段をスマートに利用する生活」へ転換を促すため、自治体、企業、団体、個人などを中心にモビリティ・マネジメントに取り組み、市民の意識啓発を目指す。また、学校教育などの一環として、児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメントについて周知することで、将来の交通のあり方の改善にも取り組む。 地球環境問題、都市交通問題などの改善のためマイカーを使わない日を設け、公共交通機関・徒歩・自転車などを利用し、都市環境の変化を体験することによって、経済や文化活動にどのような影響があるか「持続可能な都市交通とは何か」を一緒に考える社会実験的なイベント（カーフリーデー）を実施する。



戦略	公共交通顕彰制度の創設（エコ通勤優良事業所認定制度登録支援）
着手時期	前期
実施主体	彦根市、民間事業者
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> エコ通勤優良事業所認定制度の創設やエコ通勤優良事業所認定制度登録について支援を検討する。

6.7 観光都市にふさわしい都市交通施策(パーク・アンド・バスライド)の実施について

(1) 戦略のパッケージ化

本市では、人口減少・超少子高齢社会の到来、財政的制約など本市を取り巻く社会情勢の変化を見据えつつ、都市交通における個別戦略を実施し、クルマから公共交通への利用転換を進めるとともに、まちづくりが目指す姿「多極集約・連携型のコンパクトシティ」の実現を目指します。

一方で、本市は彦根城をはじめとする多くの歴史的建造物を有しており、観光シーズン時には交通渋滞が地域の経済活動だけでなく、市民の生活などにも悪影響を及ぼしています。この様な課題の解消に向けては、道路整備などのハード対策だけではなく、交通行動などのソフト対策を合わせた総合的な都市交通体系を構築することが効果的です。そこで、本計画では、彦根城をはじめとする多くの観光施設が集積する中心部へアクセスしやすい都市交通体系と、この中心部を周遊しやすい都市交通体系について、観光都市にふさわしい都市交通の実現に向けて相乗効果を生むと考えるハード・ソフトの個別戦略の組み合わせを次頁に示します。

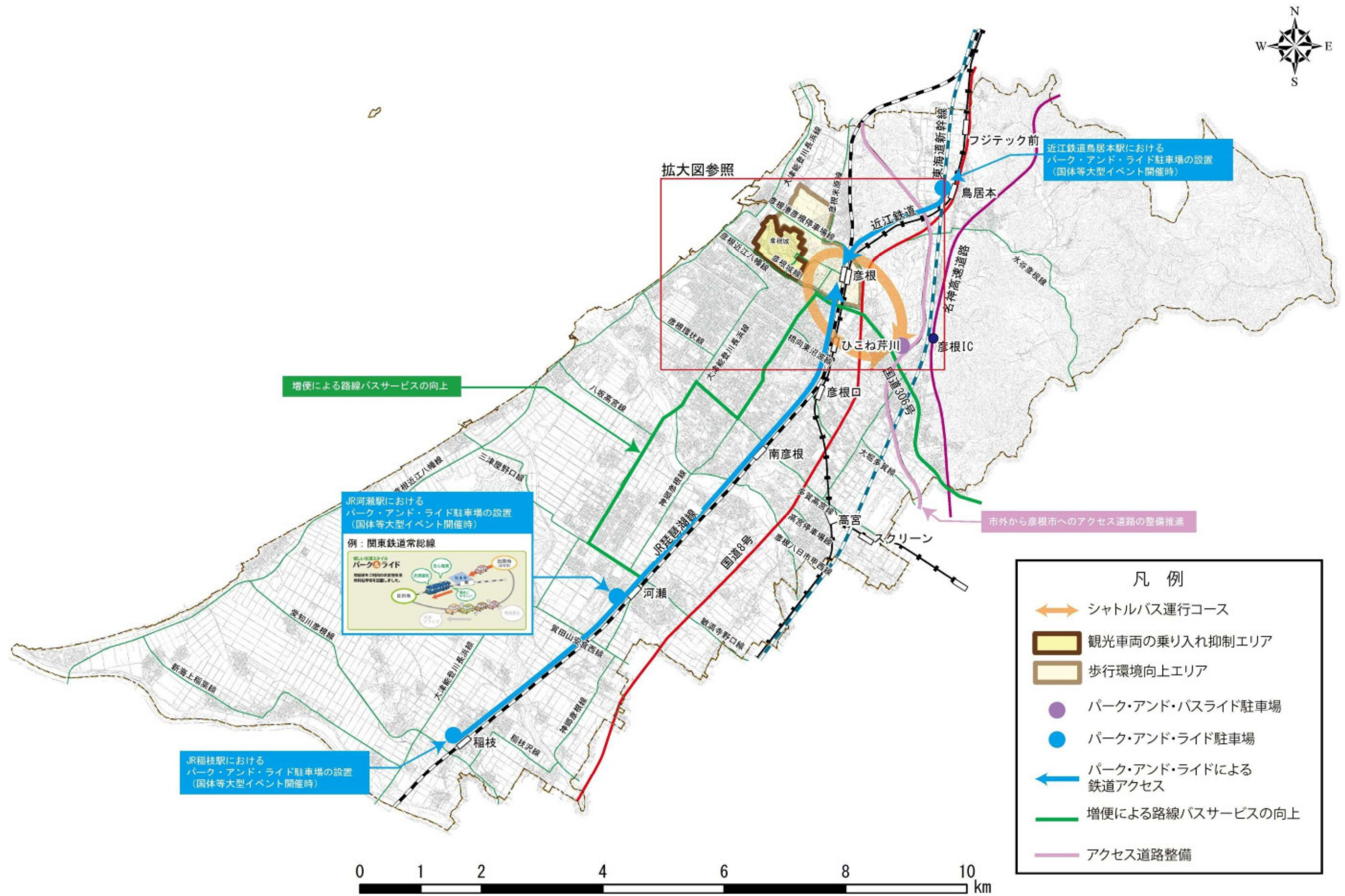


図. 彦根市における観光都市にふさわしい都市交通施策 (彦根市全域)

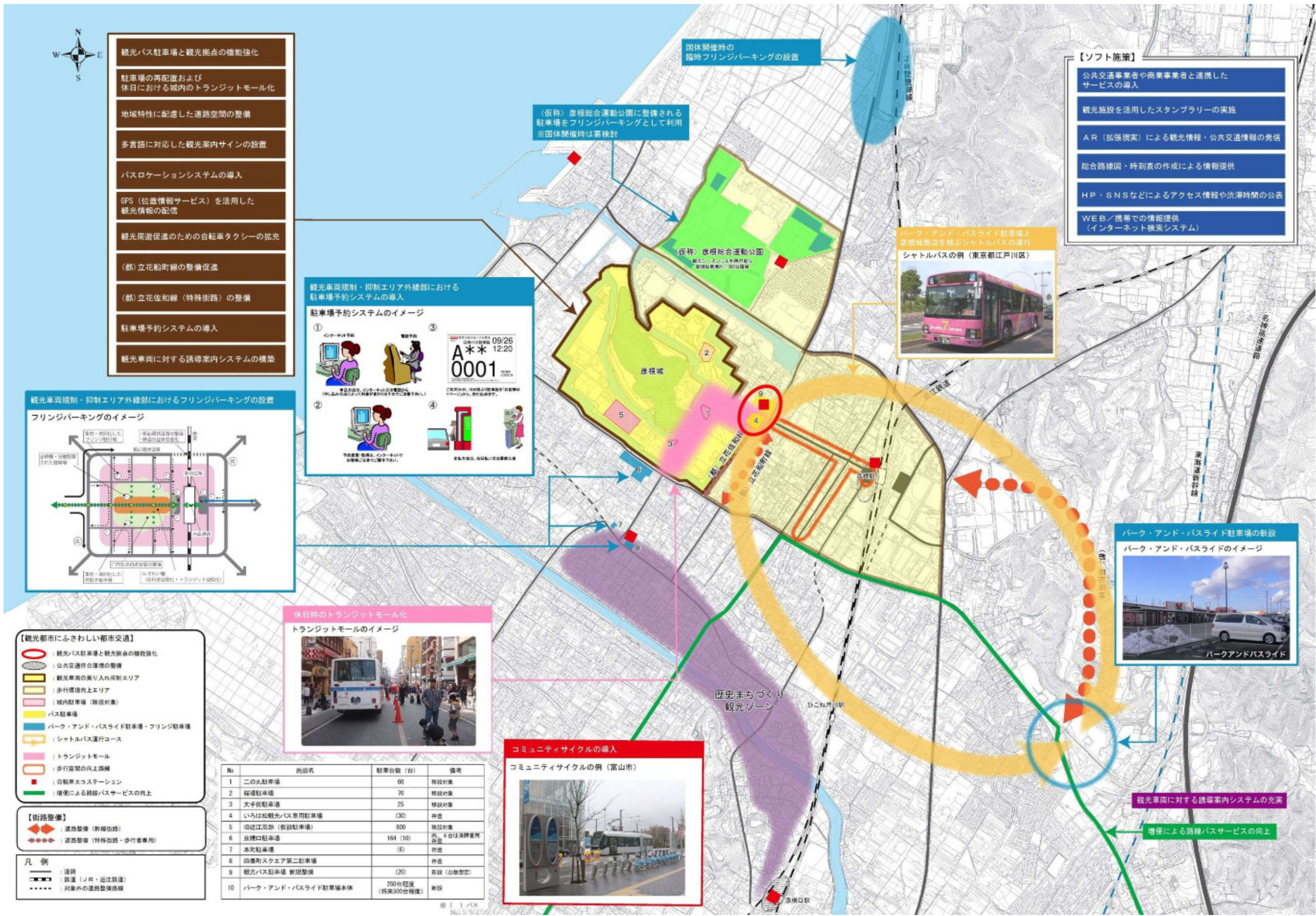


図. 彦根市における観光都市にふさわしい都市交通施策（彦根市中心部）

(2) パーク・アンド・バスライドの導入効果

「彦根市観光に関する経済効果測定調査」で実施したアンケート調査の結果によると、京阪神圏、中京圏、北陸圏からの観光客が約 7 割を占めています。この内、約 6 割の方が自家用車で本市へ来訪されており、名神高速道路彦根 I C を利用していることが想定されます。彦根 I C と彦根城をはじめとする観光施設の集積地との間には、JR 琵琶湖線、近江鉄道が縦断しているため、これらを横断する（都）原長曾根線、（都）原松原線の高架橋では、市民生活や経済活動などのクルマと観光車両が集中し、慢性的な交通渋滞が発生しています。この交通渋滞を低減させるためには、公共交通への転換に向けた市民の意識啓発も重要ですが、中心部へアクセスする観光車両を大型車の混入率の高い国道 8 号（外町交差点）までの区間で公共交通に転換することが効果的です。

また、パーク・アンド・バスライドを導入する効果には、大きく分けて、①交通における効果、②観光における効果の 2 つが挙げられ、具体的には下表に示す効果が期待されます。そこで、本市ではこのような効果から、彦根 I C 周辺に駐車場を整備し、観光用の自家用車をシャトルバスに転換することで観光地まで観光客をスムーズに誘導するパーク・アンド・バスライドを導入することとします。

表. 交通における効果

項目	効果
交通渋滞の緩和	<ul style="list-style-type: none"> 外町の交差点をはじめ観光地への交通量の減少 彦根城周辺における駐車待ち行列の解消 など
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故の減少 交通渋滞によるストレスの低下 生活道路などの抜け道における交通量の減少 など
公共交通利用	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の定時性向上および公共交通利用者の増加 公共交通事業者の経営改善
環境負荷	<ul style="list-style-type: none"> CO2 排出量の削減 環境への取組みによる彦根市としてのイメージアップ

表. 観光における効果

項目	効果
観光客	<ul style="list-style-type: none"> 観光地へのアクセス性の向上に伴う観光客数の増加
滞在時間・訪問箇所	<ul style="list-style-type: none"> 定時性の向上に伴う滞在時、訪問箇所数の増加 観光客の滞在時間の向上に伴う消費金額の向上
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 城内の駐車場を除外することで、土地の有効活用（彦根城跡の本質的価値の向上）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ラッピングバスによる彦根城などの観光施設の PR パーク・アンド・バスライド駐車場を観光拠点とした様々な取組の可能性の拡大

(3) 推進体制

パーク・アンド・バスライドの実施については、各種団体や交通事業者を含む検討・検証協議会を立ち上げ、社会実験の実施や本格的な導入に向けた課題や効果を検証する推進体制を構築します。

第7章 計画の実現に向けて

7.1 計画目標値の設定

本計画における計画目標値（平成42年）は、①都市交通の基本理念、②わかりやすさ、③計測の容易性を考慮し、設定します。

①都市交通の基本理念を考慮した計画目標値の設定

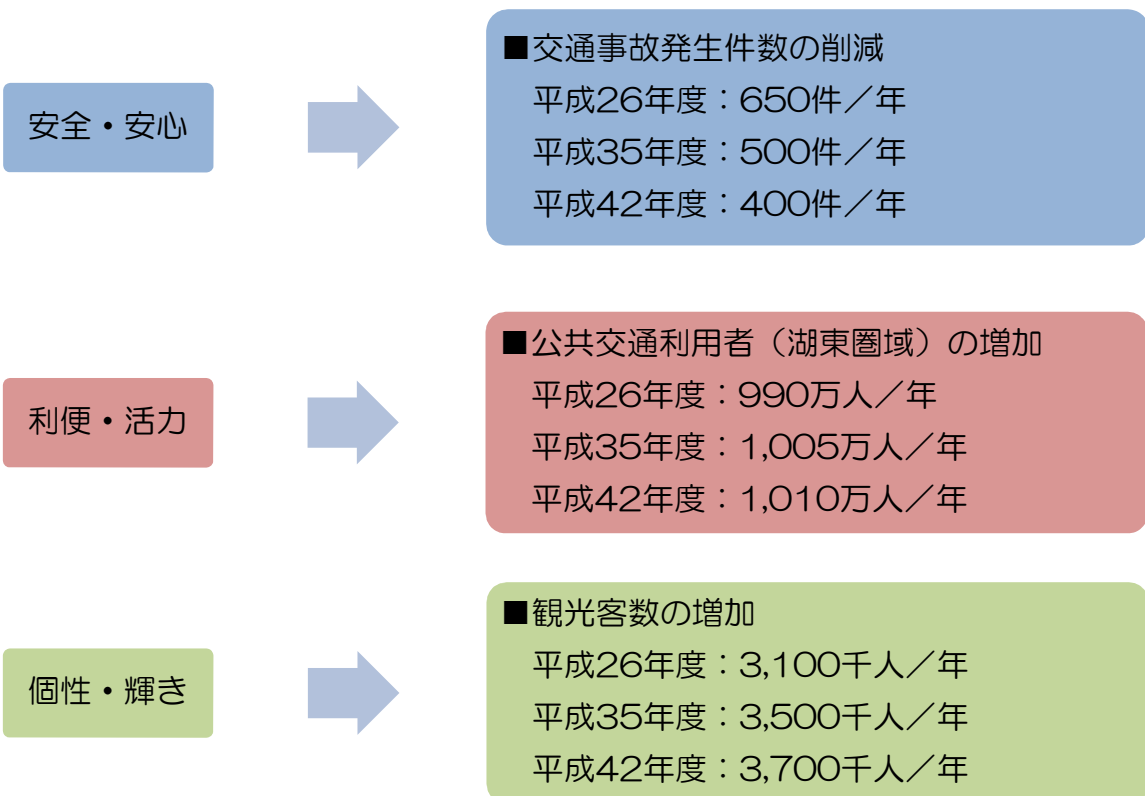
本市の将来に向けた都市交通の基本理念である「安全・安心」「利便・活力」「個性・輝き」から計画目標値を設置します。

②わかりやすい計画目標値の設定

目標の達成状況が評価しやすく、かつ、市民にもわかりやすいものとして、定量的に示すことのできる計画目標値を設定します。

③計測が可能な指標の設定

計画の評価・検証・改善を行っていく上で、概ね5年ごとに目標の計測が可能な指標を設定します。



7.2 計画の実現に向けて

(1) 都市交通マスタープラン推進のための組織の設置

本計画で示す戦略を着実に推進していくためには、個別戦略の事業主体が各々で推進するだけでなく、関係者が連携して戦略の効果や新たな地域の課題および対応策を共有することが重要です。この共有する場として「彦根市都市再生協議会」を位置づけ、本計画だけでなく「彦根市都市計画マスタープラン」、「彦根市立地適正化計画」と整合を図りつつ、推進体制を確立する必要があります。

(2) 戦略の進捗状況と検証・評価

本計画で示す戦略の実施にあたっては、定期的に戦略の進捗状況、導入効果などを確認し、必要に応じて戦略の見直しを行っていきます。導入効果にあたっては、戦略に応じてターゲットを絞り込んだ上で、きめ細やかに分析します。この分析結果は、市民に向け広報誌やホームページなどを通じて広く公表します。

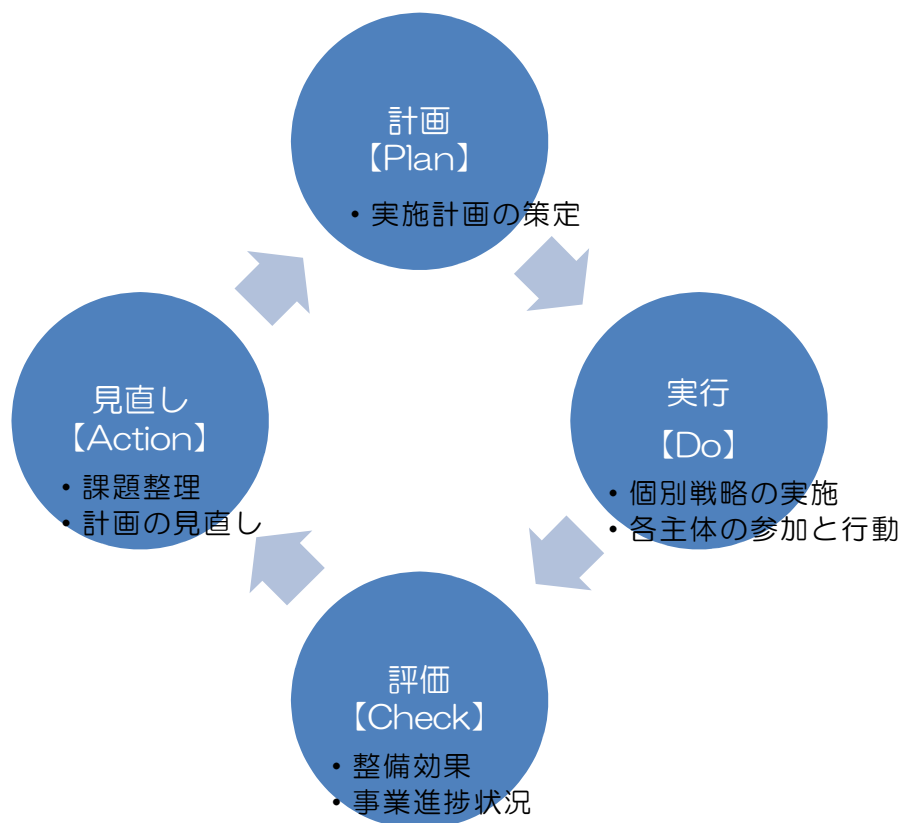


図. PDCA サイクルの概念図

(3) 国の支援に向けて

実施計画に示す戦略をより実現性のある戦略とするためには、国からの支援は欠かせません。このため、実施計画で示す前期着手戦略を『都市・地域総合戦略』としてとりまとめるとともに、国の認定を受け、確実な実行に繋がります。

参 考 资 料

参考資料

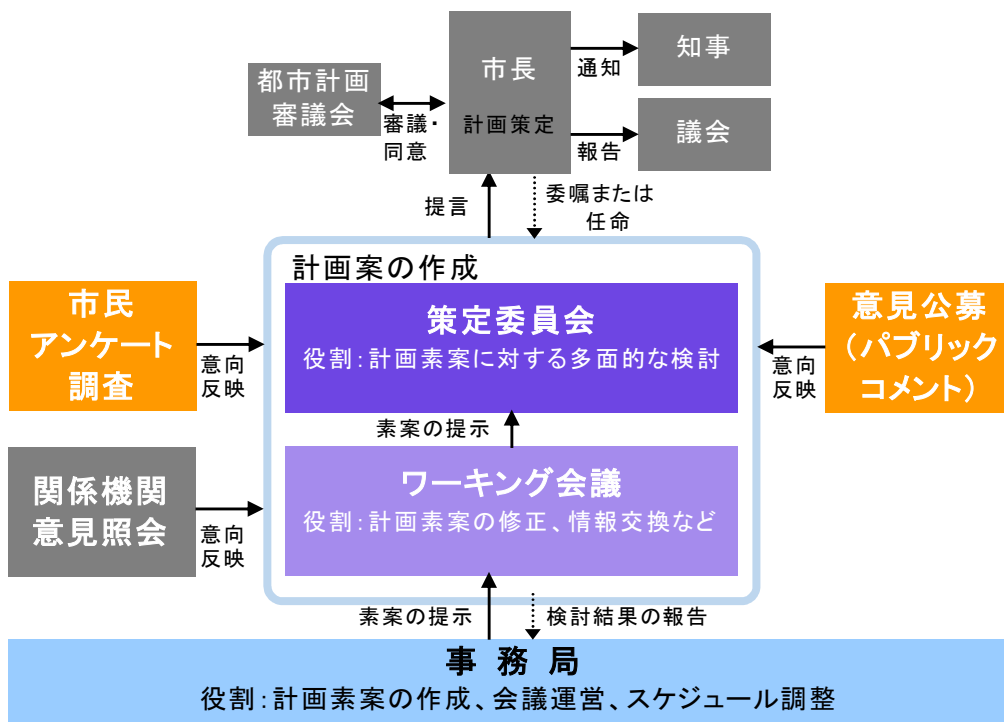
策定体制と策定経緯

(1) 策定体制

本計画の策定体制は、学識経験者、各種団体の代表、行政職員で構成される「策定委員会」と庁内関係課で構成される「ワーキング会議」が中心となって計画づくりを行いました。また、市民の意見を十分に反映するために、「市民アンケート調査」などを行いました。

以下のように各会議の役割を明確にしながら、市民と行政の協働によって計画づくりを行いました。

【策定体制】



【策定委員会のメンバー】

学識経験者 (3名)	塚口 博司	立命館大学理工学部 都市システム工学科教授	委員長
	濱崎 一志	滋賀県立大学人間文化学部 地域文化学科教授 (彦根市都市計画審議会会長)	
	近藤 隆二郎 (H26)	滋賀県立大学環境科学部 環境政策・計画学科教授 (湖東圏域公共交通活性化協議会副会長)	
	轟 慎一 (H27、H28)	滋賀県立大学環境科学部 環境建築デザイン学科准教授	
関係行政機関職員 (3名)	橋本 重一 (H26)	滋賀県湖東土木事務所長 (彦根市都市計画審議会委員)	
	寺田 建吉 (H27)		
	國友 政幸 (H28)		
	大久保 庄衛 (H26、H27)	彦根警察署交通課長 (彦根市都市計画審議会委員)	
	善定 亮太 (H28)		
	山田 静男 (H26)	都市建設部長	
下山 隆彦 (H27、H28)			
各種関係団体推薦 (3名)	磯谷 淳	近江鉄道株式会社 取締役執行役員 営業部長 (彦根商工会議所推薦)	
	馬場 稔	彦根観光協会専務理事 (彦根観光協会推薦)	
	北村 真治	近江鉄道株式会社 自動車部 営業課長 (公共交通事業者推薦)	
専門委員 (1名)	西本 一郎 (H27)	国土交通省 近畿地方整備局 滋賀国道事務所 調査課 保全対策官	
	田崎 祥二 (H28)	国土交通省 近畿地方整備局 滋賀国道事務所 調査課 調査課長	

※【敬称略・順不同】、()は委員としての期間

【ワーキング会議の担当部署】

産業部 地域経済振興課	産業部 観光企画課
都市建設部 道路河川課	都市建設部 交通対策課
都市建設部 都市計画課(事務局)	

(2) 策定経緯

本計画の策定経緯については、事務局で作成した計画素案をベースとし、「ワーキング会議」「策定委員会」の開催を通じて計画案として取りまとめました。また、市民アンケート調査、意見公募（パブリックコメント）を通じて、市民などの意向を踏まえた計画づくりを行いました。

【策定経緯】

ワーキング会議 開催日	策定委員会 開催日	会議開催の趣旨
H26.11.27 第1回	H27.2.18 第1回	<ul style="list-style-type: none"> 彦根市都市交通マスタープランの概要 彦根市の都市交通の課題整理

H27.2～H27.3 : 市民アンケート調査の実施

H27.7.3 第2回	H27.12.16 第2回	<ul style="list-style-type: none"> 彦根市の都市交通の課題整理 基本構想（案）
H28.2.24 第3回 H28.7.5 第4回	H28.11.7 第3回	<ul style="list-style-type: none"> 都市交通マスタープラン（素案） 彦根市における観光都市にふさわしい都市交通の実現に向けて

H28.12.1 : 彦根市都市計画審議会
[基本構想に対する事前相談]

H28.12～H29.1 : 意見公募（パブリックコメント）の実施

H28.12～H29.1 : 関係機関協議

H28.11.24 第5回	H28.12.5 第4回	<ul style="list-style-type: none"> 都市交通マスタープラン（基本計画編 素案） 都市交通マスタープラン（実施計画編 素案）
	H29.2 （予定）	<ul style="list-style-type: none"> 都市交通マスタープランの確認

H29.3（予定） : 彦根市都市計画審議会
[マスタープラン（案）の最終審議]

用語集

【あ行】

用語	内容
アクセス	接近すること。また、近づく手段。
アクセス機能	道路の持つ機能の一つで、沿道建物への出入りと歩行者空間としての機能。
駅前広場	鉄道とバス、タクシー、自家用車などの交通機関との結節点として鉄道駅前に設置される広場。
エコドライブ	やさしい発進を心がけたり、無駄なアイドリングを止めるなど、環境に配慮して自動車を運転すること。

【か行】

用語	内容
幹線街路	全国、地域あるいは都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。
回遊性	歩行者（買い物客）が、店舗内や商店街を歩き回ること。主目的だけで完結せずに、目的外の施設などに立ち寄り、消費活動を行うことにより、経済の活性化が期待できる。
狭あい道路	複数の建築物が立ち並ぶ幅員 1.2メートル以上 4メートル未満の道路。
クリーンエネルギー自動車（CEV）	石油以外の資源を燃料に使うことにより、既存のガソリンカーやディーゼルカーよりも窒素化合物や二酸化炭素などの排出量を少なくした自動車。天然ガス自動車、電気自動車、メタノール自動車、水素自動車、ガソリンカーと電気自動車を組み合わせたハイブリッド・カー、燃料電池車などがある。（CEV:Clean Energy Vehicle）
交通結節点	複数あるいは異種の交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと
混雑度	交通容量（道路がどれだけの自動車を通し得るかという、その道路が構造上有している能力）に対する交通量の比で、道路の混雑の度合いを示す。混雑度が 1.0 以下であれば道路は混雑することなく、円滑に走行できる。
コンパクト化	都市を存続させるため、郊外化を抑制し、まとまった範囲に都市機能や住宅が集まり、活気や賑わいを生む都市の核を形成するまちづくりのこと。これらの核が互いに連携し、都市機能を補完し合っていくまちづくりのこと。

【さ行】

用語	内容
サイクル・アンド・ライド	自宅から自転車以最寄りの駅またはバス停まで行き、そこでバスや鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステム。
省 CO2	温室効果ガス排出量を削減すること。

【た行】

用語	内容
DID	人口集中地区（Densely Inhabited District）のことで、国勢調査において設定される統計上の地区。市区町村の区域内で人口密度が 4,000 人/km ² 以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区に設定される。
都市計画道路	安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための都市交通における最も基幹的な施設で、都市計画として定められた道路のこと。
特殊街路	都市計画道路の区分で、主に自動車以外の交通（歩行者、自転車、新交通システム等）のために供される道路。
トリップ	<p>人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも 1 トリップと数える。トリップの目的は大きく「出勤」「登校」「自由」「業務」「帰宅」に分けられる。</p> <p>出 勤：自宅から勤務先へのトリップ 登 校：自宅から通学先へのトリップ 自 由：買い物、食事、レクリエーション等の生活関連のトリップ 業 務：販売、配達、会議、作業など、仕事上のトリップ 帰 宅：自宅へのトリップ</p>

【な行】

用語	内容
ネットワーク	網目状の構成のこと。道路などが単独ではなく、相互に有機的に結合していることを示す。

【は行】

用語	内容
パーク・アンド・ライド	自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、そこでバスや鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステム。
パーク・アンド・バスライド	渋滞緩和のために目的地から離れた駐車場に乗用車などを止め、そこからバスで移動するシステムのことで、排気ガスによる大気汚染の軽減、二酸化炭素排出量の削減といった効果も期待される。
パーソントリップ調査	交通の主体である、「人（パーソン）の動き（トリップ）」を把握することを目的とした調査であり、調査内容は、どのような人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日 1 日のすべての動きを調べるものである。中京都市圏では、昭和 46 年に第 1 回調査以降、10 年ごとに調査が実施されている。
バスロケーションシステム	無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるほか、利用者に情報を提供するシステム。

バリアフリー	高齢者・障がい者などが社会生活をしていく上で障壁となるものを除去すること、物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方のこと。
ピクトグラム	何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つ。絵記号、図記号等ともいう。
フリンジ駐車場	都心部来街に際して、都心部周辺の駐車場に駐車し、そこから公共交通機関等で都心部までアクセスするシステムであり、都心部駐車場への自動車交通の過度の集中を避けることにより、自動車交通を分散するとともに、都心部駐車場の待ち行列を抑制し、道路交通の円滑化を図るものである。

【ま行】

用語	内容
モビリティ・マネジメント	個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

【や行】

用語	内容
ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、人種などにかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のこと。