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、『歴史と文化を紡ぎ、未来を創造する、市民一人ひとりが輝くまち彦根（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。また、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』では、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組を通じて、『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、令和７年（2025 年）には彦根総合スポーツ公園を主会場とした第 79 回国民スポーツ大会および第 24 回全国障害者スポーツ大会（以下「国スポ・障スポ」という。）を見据えるとともに、『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、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』を平成 29 年（2017 年）３月に策定しました。

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。

《中間見直しの必要性とその背景》

本計画の上位計画である「彦根市総合計画」は、令和４年（２０２２年）３月に令和４年度から令和１５年度までを計画期間として、総合計画基本構想および令和４年度から令和７年度までを計画期間とする総合計画前期基本計画を策定しました。また、令和３年（２０２１年）３月に関連計画である「彦根市まち・ひと・しごと創生総合戦略」第２期総合戦略が改定され、この結果、計画期間に重点的に行う施策を整理するとともに、新たな施策を追加するなど、体系の見直しが行われています。

一方、このまちづくりを支える都市交通分野では、この『彦根市都市交通マスタープラン』に基づき、道路整備などのハード対策のほか、パーク・アンド・バスライド社会実験などを通し、観光シーズンにおける交通渋滞の抑制を図るなど、ソフト対策も実施してきました。しかし、国道８号バイパスをはじめとする幹線道路の整備も着実に進められていますが、実現には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、公共交通のうち、近江鉄道においては上下分離方式による運営体制への移行に向けた準備が進み、路線バスなどは、『湖東圏域地域公共交通利便増進実施計画』に基づく再編を実施するなど、公共交通の確保・維持に向けた取組を実施していますが、コロナ禍により利用者が減少しており、今後、更なる利便性向上と利用促進が求められています。

このような背景を踏まえ、本計画も、計画期間の後半を迎えるにあたり、施策の進捗を踏まえた見直しを実施し、今後の総合的な都市交通施策の道筋を明らかにするものです。

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計画などの関連計画と整合を図り策定します。また、『歴史と文化を紡ぎ、未来を創造する、市民一人ひとりが輝くまち彦根』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。

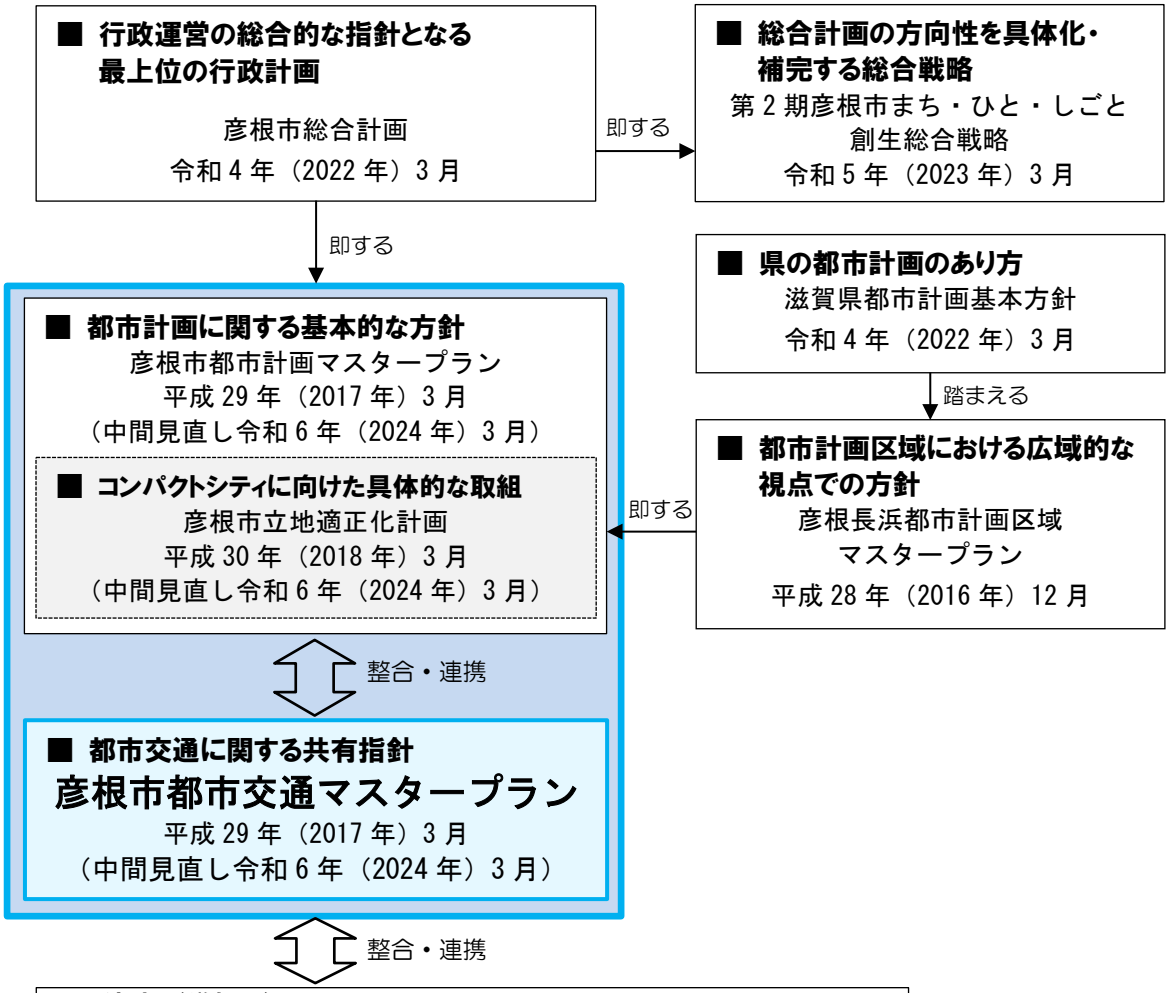


図. 都市交通マスタープランの位置づけ

1.3　都市交通マスタープランの構成

本計画は、計画の基本理念やそ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、現行計画策定時に実施した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。

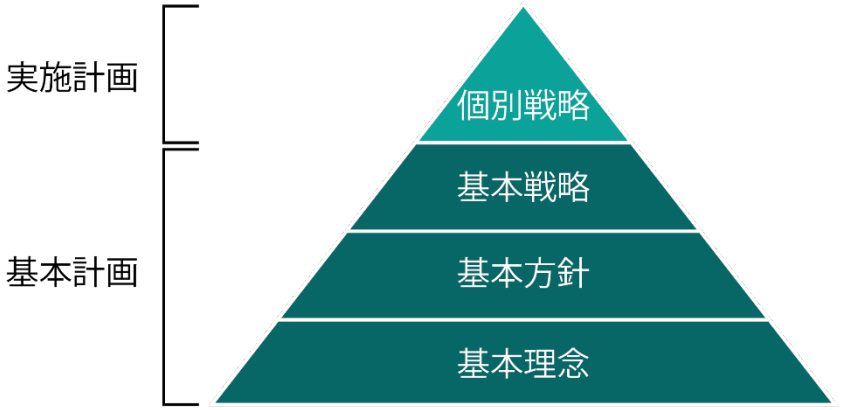


図. 都市交通マスタープランの構成

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令和 12 年度（2030 年度）を計画目標年次とします。

令和５年度（2023 年度）までの７ 年間を前期、令和６年度（2024 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。したがって、今回、令和６年（2024 年）３月において中間見直しを実施したものです。

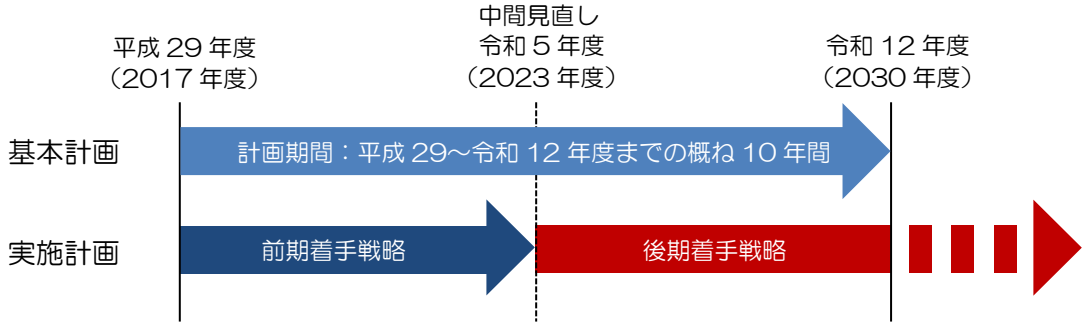


図. 計画目標年次

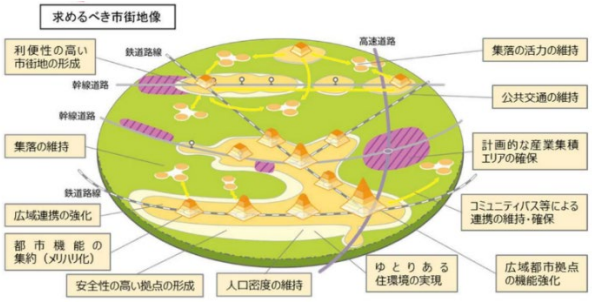
（空白）

第2章　上位･関連計画の整理

2.1　上位計画(滋賀県)

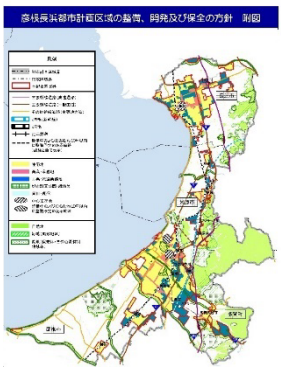
（1）滋賀県都市計画基本方針

滋賀県都市計画基本方針は、安全・安心な生活や経済活動を支えるため、概ね 20 年後を見据えた本県の都市計画の基本的な方針や広域的な方向性を示したものです。

策定主体	滋賀県
策定年月	令和４年（2022 年）３月
都市の将来像	（１）住む、働く、憩うといった機能が集積した多様な拠点において、多様な人々との出会い・交流を通じた豊かな生活を実現できる社会 （２）成長性のある企業立地の促進と、先端技術の活用や新たなサービス・製品の普及による便利で快適に生活できる社会 （３）拠点を結ぶ公共交通網および拠点までの移動手段により安心して移動できる社会 （４）自然災害に対応した都市で安全に暮らせる社会 （５）歴史・文化・風土に根ざした地域の資源が保全、継承、活用され自然共生する文化が育まれる社会
目指すべきまちづくりの方向性	1.職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成 2.滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり 3.人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成  図. 将来都市構造のイメージ 4.災害リスクを低減し、拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり 5.滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を活かし継承するまちづくり
方向性の実現に向けた取組	（１）拠点の設定 ・拠点は公共交通サービスにより到達が可能で、様々なサービス機能が集積し、既存の都市基盤のストックの活用が可能な場所を設定する。 ・県は、主要な鉄道駅周辺や市町の中心部（市役所・役場周辺）を対象として、「主な拠点（広域拠点および地域拠点 ）」を位置付ける。 ・市町は、各市町で策定する「都市計画マスタープラン」等において身近な生活に密着した活動を支える拠点として「生活拠点」および「主要施設」等を独自に位置付ける。 （２）公共交通軸等の設定 ・県は、主な拠点間を結ぶ鉄道やバス路線等を「公共交通軸」として設定する。 ・市町は、拠点間や拠点と主要施設を結ぶ交通、拠点外の集落から拠点を結ぶ交通等を地域の特性に応じた「公共交通網」として、各市町で策定する地域公共交通計画等において設定する。 （３）主な拠点と公共交通軸の設定 ・当基本方針で定める「主な拠点」と「公共交通軸」の設定については、今後、市町や地域における地域公共交通協議会、公共交通の運行状況の実情等を踏まえて、適宜見直しを行う。

（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（2016 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（2010 年））
都市の目標	■都市づくりの基本理念 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
交通施設の整備の方針	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
主要な施設の配置、整備の方針	■道路 ・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。 ■鉄道、バス等 ・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。  図．彦根長浜都市計画区域の将来都市構造図 ■その他 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。

2.2　上位計画（彦根市）

（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。

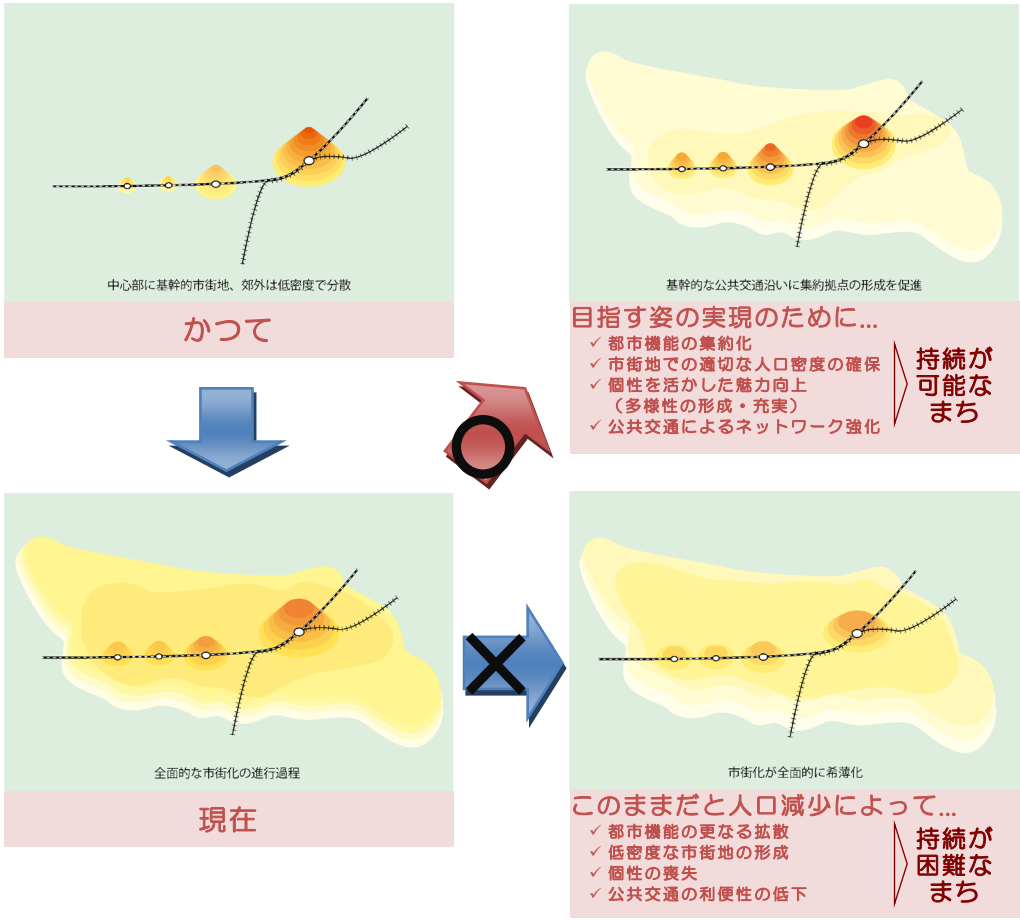
策定主体	彦根市
策定年月	令和４年（2022 年）３月
計画期間	基本構想：令和 15 年度（2033 年度）（12 年間）、基本計画：４年間
基本構想	■めざすまちの姿 歴史と文化を紡ぎ、未来を創造する、市民一人ひとりが輝くまち彦根 ■政策の方向性 だれもがその人らしくいきいきと暮らし、つながり支え合うまち 子ども・若者が自分らしく輝き、学び躍動するまち 歴史・文化を生かし、にぎわいと特色ある産業が育つまち 豊かな自然と共生し、安全・安心で快適なまち ■政策推進のための取組 地域に関わる多様な主体が協働し市民とともに歩むまちづくりを推進 湖東定住自立圏の中心市として、広域連携を推進
前期 基本計画	１．公共交通ネットワークの充実 ＜市が中心となって進める取組＞ ①公共交通の利用促進 ・コンパクトシティを推進する上で不可欠な公共交通によるネットワークの強化を進めます。 ②鉄道の利用促進 ・鉄道駅からの二次交通の利便性を向上させ、鉄道の利用促進を図ります。 ・近江鉄道線については、滋賀県と沿線５市５町で連携し、駅周辺のまちづくりを進めるとともに、通勤・通学を目的とした利用や、沿線住民・観光客の利用促進を図ります。 ③路線バスの運行 ・運行事業者への補助制度等による、路線バスの運行を進めます。 ・彦根城周辺地域において路線の新設や新たなモビリティの運行を図ります。 ・IC カードの利用促進を進めます。 ・バスロケーションシステムの導入を進めます。 ④予約型乗合タクシーの運行 ・路線バスが運行していない地域での予約型乗合タクシーの運行を進めます。 ・予約型乗合タクシーの乗合率向上のための広報等を進めます。 ・予約型乗合タクシーに関する情報発信や、乗り方講座などの利用促進を進めます。 ・だれもが気軽に予約型乗合タクシーを利用できるよう、WEB 予約システムの導入および導入後の機能改善を図ります。 ・予約型乗合タクシーへのキャッシュレス決済の導入を図ります。バスの運行に対する支援とその利用の促進に努めます。

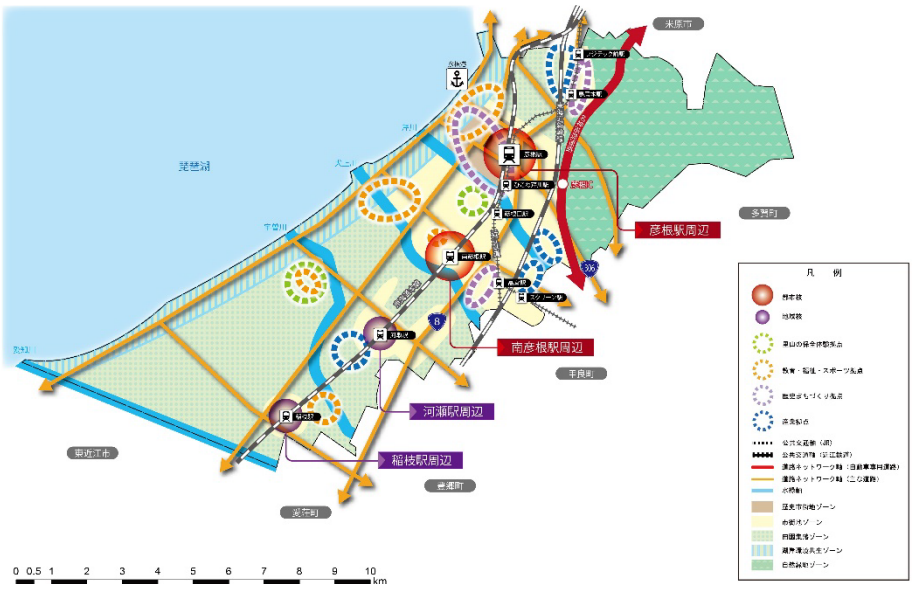
⑤鉄道駅のバリアフリー施設の維持・管理
・ 定期的に保守点検を行いながら、設置後の年数や老朽化度合いを見極め、計画的に更新を進めます。
・ 南彦根駅へのエスカレーター設置に努めます。
＜多様な主体との連携による取組＞
・ 近江鉄道線の利用促進については、滋賀県、近江鉄道沿線の５市５町、公共交通事業者、道路管理者、滋賀県警察本部、学識経験者、利用者の代表などからなる近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会と連携して取り組みます。
・ 路線バス、予約型乗合タクシーに関しては、湖東圏域公共交通活性化協議会において、構成する湖東圏域の各町や公共交通事業者などと連携して取り組みます。

２．道路の整備
＜市が中心となって進める取組＞
①幹線道路の整備促進
・ 都市内交通の円滑な処理や広域幹線道路との連携による都市間交通の円滑化など、市民生活、経済活動、観光交流における都市の基盤として道路の整備を進めます。また、道路整備にあわせ、歩行者や自転車が安全で安心して利用できる通行空間を確保し、移動動線のネットワーク化を進めます。
②橋梁の適切な維持管理
・ 橋梁の定期的な点検を行うとともに、彦根市橋梁長寿命化修繕計画に基づく修繕工事により、道路を利用するだれもが安心して通行ができるよう、適切な維持管理を進めます。
③歩道のバリアフリー化
・ だれもが安全で安心して通行できる歩行空間の確保を図るため、計画的に効果的な歩道のバリアフリー化を進めます。
④電線類の地中化
・ 災害時における通行の確保や良好な景観形成、だれもが安全で安心な歩行空間を確保するため、電線類の地中化を進めます。
＜多様な主体との連携による取組＞
・ 国が実施する広域的な幹線道路の整備について、彦根市をはじめとする２市４町(彦根市・東近江市・多賀町・甲良町・豊郷町・愛荘町)で構成する国道 8 号バイパス建設促進期成同盟会および民間団体(国道８号バイパス彦根・東近江間整備促進連絡会)と連携を図り、国への要望活動を積極的に行うことで、市内における幹線道路の整備促進を図ります。
・ 滋賀県が実施する都市計画道路原松原線等の幹線道路整備のため積極的に協力し、市内における幹線道路の整備促進を図ります。
・ 滋賀県が推進するビワイチとの連携など、健康増進や観光資源の活用につながる自転車の移動動線のネットワークを検討します。(観光交流課、交通対策課と連携)

（2）　彦根市都市計画マスタープラン

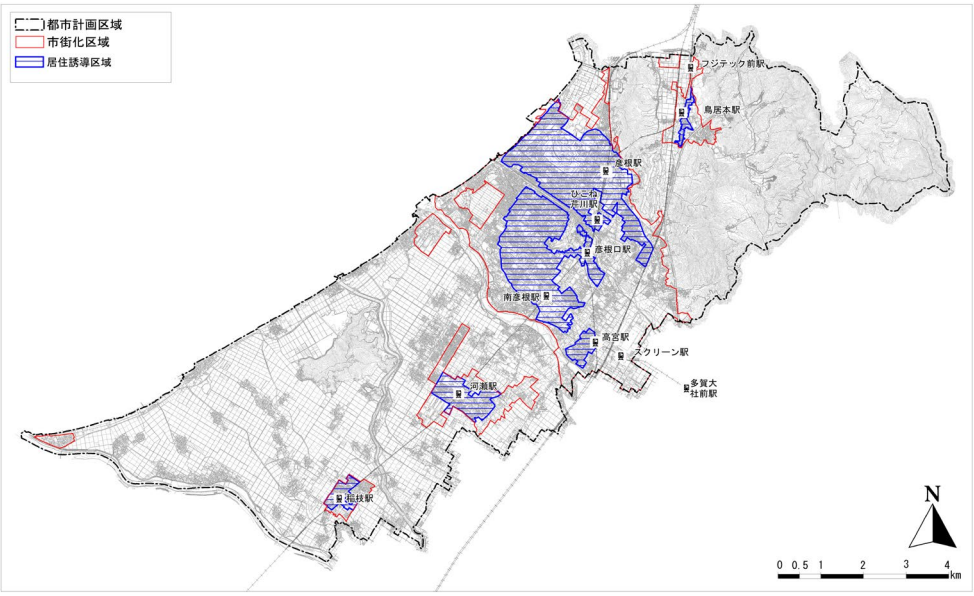
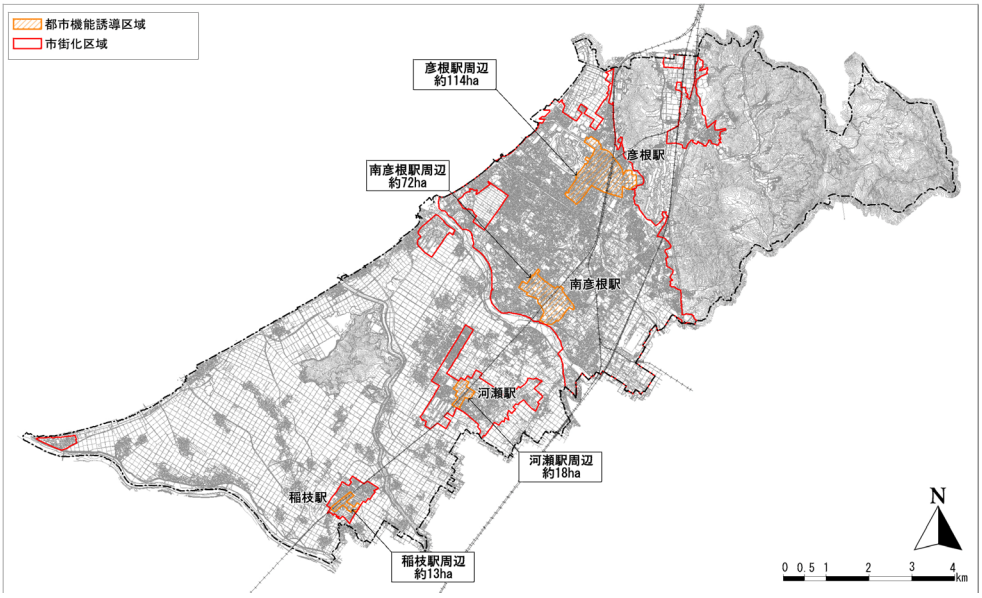
都市計画マスタープランは、都市計画法第１８条の２に基づき、目指すべきまちの将来像とその実現に向けた都市計画に関する基本的な方針をまとめたものです。

策定主体	彦根市
策定年月	平成 29 年（2017 年）３月（中間見直し令和６年（2024 年）３月）
計画期間	都市の姿：概ね 20 年、計画期間：令和 12 年（2030 年）
まちづくりの基本理念・目標	■まちづくりの基本理念 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 ■まちづくりの目標 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
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 ・人口減少や急速な高齢化を見据え、都市の核となるＪＲ４駅周辺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。  図．都市全体のまちづくりの概念図

将来の 都市構造	■主要な都市機能を適切な位置に集約配置 ■交通のネットワーク、水・緑のネットワークを維持充実 ■良好な自然的環境や都市的環境が実感できる土地利用を誘導  図. 将来都市構造図
整備方針	■公共交通などの整備方針 ・自動車利用から公共交通利用へのシフトチェンジを目指して、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や充実に必要な取組を進めます。 ・具体的には、「路線バスの拡充と機能向上」「パーク・アンド・バスライド駐車場の整備とシャトルバスの導入」「交通環境のバリアフリー化」「交通結節点の整備」「利用者と公共交通事業者の対話機会の創出（公共交通への愛着の醸成）」など、ハードとソフトの両面からの取組を検討します。 ■道路の整備方針 ・効率的かつ段階的な道路網の形成のため、「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発揮するための取組を国や県とともに進めます。 ・歩行者の安全で快適な移動環境の形成のため、「観光拠点」「学術拠点」や「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。 ・都市計画道路については、平成 24 年度（2012 年度）から平成 26 年度（2014 年度）にかけて廃止などの見直しを行いました。今後も交通需要をはじめとした社会経済状況の変化に併せた適切な見直しを行いながら、市街地内での円滑な自動車交通の確立と安全で快適な歩行者空間の確保のため、その整備に努めます。 ・その他の市街地内の道路は、誰もが安全で快適に移動できるよう余裕のある歩行空間の確保、歩道の段差改善などの取組に努めます。 ・「交通安全施設の整備」「無電柱化の推進」「景観・防災に配慮した道路整備」など、安全で快適な質の高い道路空間の形成に向けた取組に努めます。

（3）　彦根市立地適正化計画

立地適正化計画は、都市再生特別措置法に基づき、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、コンパクト＋ネットワークのまちづくりに向けた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 30 年（2018 年）３月（中間見直し令和６年（2024 年）３月）
目標年次	令和 12 年（2030 年）
多極集約・連携型の都市づくりの理念、基本方針	伝統と革新で未来を紡ぐ都市　～駅を中心とした新しい生活空間の創造～ 方針①　都市核における、都市機能の充実した市街地の形成 方針②　旧城下町等の中心市街地における、「21　世紀型城下町」の創造 方針③　地域核における、利便性の高い市街地の形成 方針④　安心して生活できる居住環境の形成 方針⑤　充実した公共交通環境の構築
居住誘導区域	
都市機能誘導区域	

2.3　関連計画（滋賀県）

（1）　滋賀県基本構想

滋賀県基本構想は、滋賀の未来をつくっていくための将来ビジョンを示したものです。

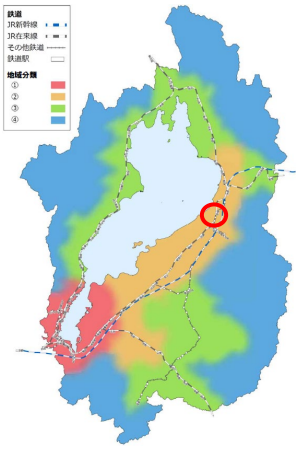
策定主体	滋賀県
策定年月	平成 31 年（2019 年）３月
計画期間	令和 12 年度（2030 年度）までの 12 年間 （平成 31 年度（2019 年度）から令和 12 年度（2030 年度））
基本理念	変わる滋賀　続く幸せ（Evolving　SHIGA）
県の政策の方向性	1.「人」－　自分らしい未来を描ける生き方 「人生 100 年時代」と言われる長寿の時代の中、誰もが生涯を通じ、自分らしくからだもこころも健やかな生活を送ることができ、柔軟なライフコースを自由に描くことができるよう、環境の整備を進めます。 ①生涯を通じた「からだとこころの健康」 ・生涯を通じた健康づくりと健康管理による予防 ・生まれてから人生の最終段階まで切れ目のない適切な医療福祉サービスの提供 ・誰もが居場所や生きがいを持ち、生涯を通じて自分らしく活躍できる社会づくり ・社会全体で子どもを育む環境の整備 ②柔軟で多様なライフコース ・子どもがたくましくしなやかに生きる力を身に付けるための教育 ・生涯学び続け、様々な分野で活躍し続けることができる社会づくり 2.「経済」－　未来を拓く　新たな価値を生み出す産業 世界の経済情勢の変化や技術革新が激しく、就業構造の変化が続く中、グローバルな経営視点や先端技術等により、競争力を有する県内産業の創出と、多様な人材の育成・確保や事業承継を支援します。 ・グローバルな経営視点や先端技術等による競争力を有する強い県内産業の創出 ・働き方の多様化と働く場の魅力向上による多様な人材の確保と事業承継の支援 ・生産性の向上や高付加価値化等による力強い農林水産業の確立 3.「社会」－　未来を支える　多様な社会基盤 人口減少、高齢化の進展により、地域それぞれの状況が変わっていく中、地域社会を支える基盤として、道路や河川、ICT 環境などの社会インフラの整備や、多様な人々の参加による住民が主体となった地域づくりなどを進めます。 ・社会インフラの整備とコンパクトで移動・交流しやすいまちづくり ・自分たちの身近な暮らしを支える、安全・安心な地域づくり ・農山漁村の持つ多面的価値の持続可能な継承 ・多様性を認め、互いに支え合う共生社会づくり 4.「環境」－　未来につなげる　豊かな自然の恵み 持続可能な社会経済活動が世界の潮流となる中、すべてのいのちの基盤として、琵琶湖や環境の保全再生と活用や、地球規模の環境問題への対応、持続可能な社会づくりを担う人材の育成などを進めます。 ・琵琶湖を取り巻く環境の保全再生と自然の恵みの活用 ・気候変動への対応と環境負荷の低減 ・持続可能な社会を支える学びと暮らしの定着、国際的な協調と協力

（2）　滋賀交通ビジョン

滋賀交通ビジョンは、滋賀県における地域交通の将来の目指す姿と今後のあり方を示すものです。

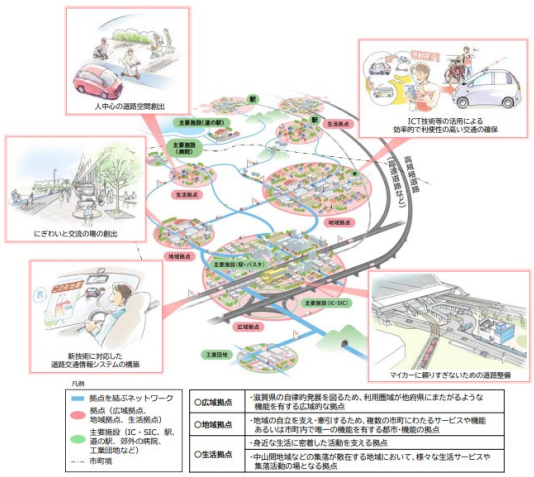
策定主体	滋賀県
策定年月	令和６年（2024 年）３月
目標年次	2040 年代　※2040 年は令和 22 年
理念と地域交通の位置づけ	理念のイメージ ➢ “公共交通”とは、民間事業者や自治体等により供給され、旅客運送契約のもとで「誰もが利用できる運送サービス」 ■ “地域交通”は、乗合バスやタクシー、地域鉄道など、日々の生活に密着した日常的な移動を支えるサービス 個人 ➢ 外出する行為に伴う身体的活動とコミュニケーションの機会創出 ⇒ 身体的・精神的健康を増進 × 社会 ➢ 教育、福祉、産業、観光など、人々の活動の基盤 ➢ CO2ネットゼロの推進 ⇒ 地域の経済的・社会的活力を生み出す 「健康しが」 ※健康しが：県民の健康寿命の延伸・健康格差の縮小を目指した、「健康なひと づくり」と「健康なまち づくり」を柱にした取り組み ＝「交わり、つながる」という根源的欲求を満たすことで、人々の幸せを支え、地域の文化を育む シガリズム ※シガリズム：滋賀らしいニューツーリズムを表現したプロモーションテーマ 地域交通の位置づけ 人々は、移動することで「交わり」「つながり」、様々なレベルのコミュニティや経済圏の活発な活動を生み出す → 移動により、人々の幸せと地域の健康が支えられ、文化が守り育まれる → 人々のニーズに応じた移動サービスを提供する地域交通は、欠かすことのできない社会インフラ
滋賀県が目指す地域交通の姿	誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通
目指す姿を実現するための施策例	

分類	課題	問題の状況	想定される施策		地域分類 ①	②	③	④
滋賀の課題解決に向けた施策	利便性向上	鉄道、バスの運行本数が少ない	鉄道・バスダイヤの調整、増便		○	○	○	
			域内交通ネットワークの強化	需要が見込めるバス路線の運行頻度増加	○	○		
				鉄道を補完するバス路線活用・導入		○	○	
				地域の輸送資源(施設送迎バス等）によるバス路線の補完	○	○		
				コミバスの運行・充実		○	○	○
		交通空白地が存在	デマンド交通の導入				○	○
			シェアモビリティの検討		○	○	○	○
			貨物バス等の運行					○
			地域の輸送資源(病院等各種施設の送迎バス等）との連携				○	○
		利用がしにくい	利用促進	サブスク、エリア運賃導入	○	○	○	○
				料金割引	○	○	○	○
				バス料金無料化	○	○	○	○
			わかりやすい情報周知		○	○	○	○
			バリアフリー、ユニバーサルデザイン		○	○	○	○
	運行効率化	運行効率が低い・赤字	需要に応じたサービス転換	定時定路線のデマンド化			○	○
				平均輸送密度に応じたダウンサイジング		○	○	○
				路線見直し及び他手段への転換			○	○
	多様な関係者による連携・新たな運行形態	交通事業者の努力のみでは運行継続が困難	行政主導、地域主導による運営	自治体連携広域コミバス		○	○	○
				自治会運行・負担			○	○
				カーシェアリング	○	○	○	○
				互助輸送	○	○	○	○
			企業連携	企業の送迎バスの路線バス化	○	○	○	○
			シュタットベルケ	再生可能エネルギー電力会社等による公共交通運営支援	○	○	○	○
	湖上交通の維持・活性化	利用者減により維持が困難 操縦士等担い手不足により運行体制の維持が困難	利用促進、利便性向上、経費削減、操縦士等担い手確保のための取組の実施		○	○	○	
新たに開発・実装されるデジタル技術を活用した公共交通等			LRT		○			
			自動運転		○	○	○	○
			様々な移動手段の統合に向けたMaaS等の新たな仕組み		○	○	○	○
			電動キックボードシェアサービス		○			
			空飛ぶクルマ		○	○	○	○
福祉施策			バリアフリー、特別乗車券の交付、福祉有償運送、ユニバーサルデザイン車両購入費補助　等		○	○	○	○



（3）滋賀県道路整備マスタープラン（第３次）

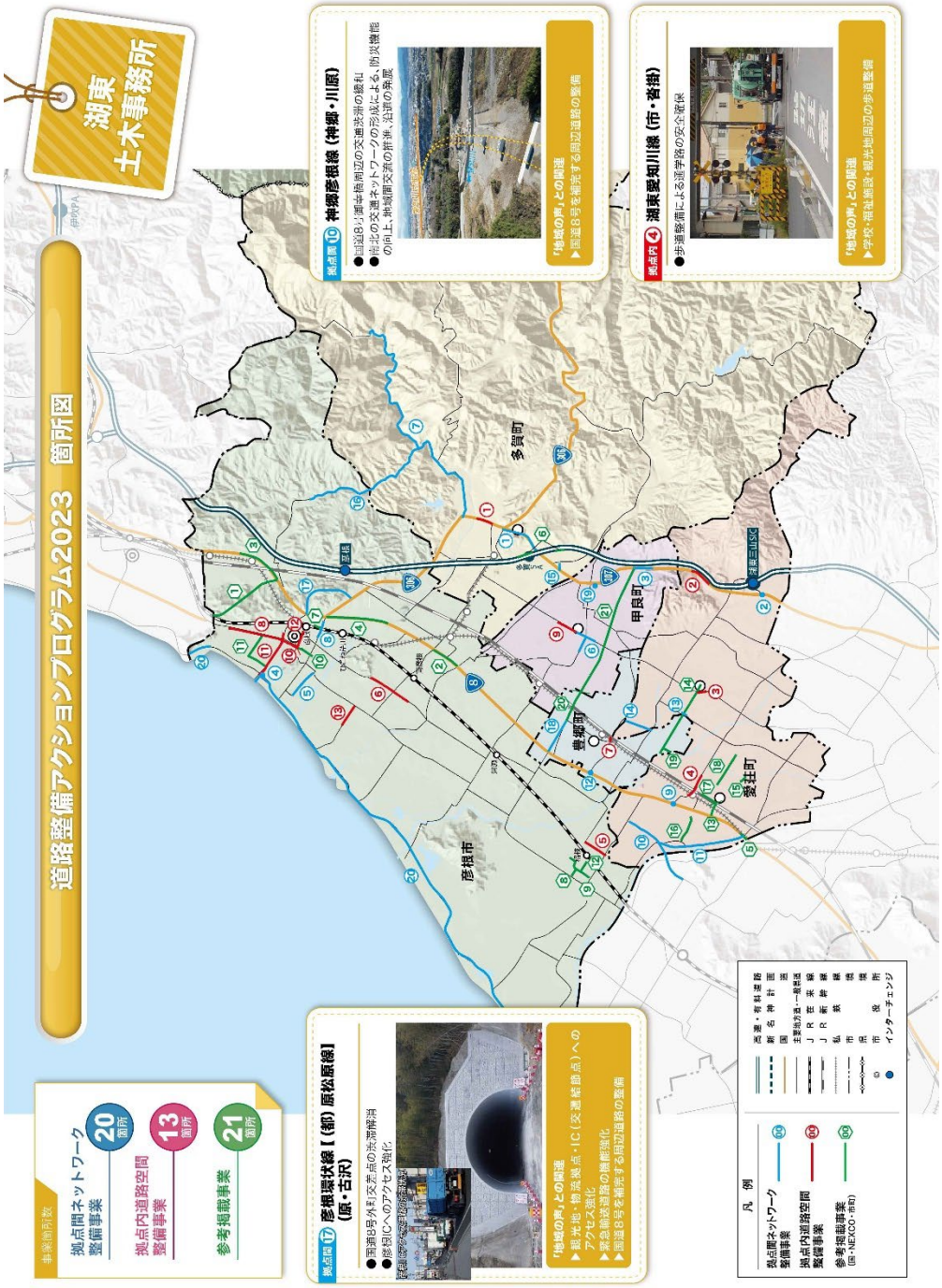
滋賀県道路整備マスタープランは、県内各地域の具体の実行計画である道路整備アクションプログラムを作成し、道路整備を進めるために策定されました。

策定主体	滋賀県
策定年月	令和４年（2022 年）３月
計画期間	概ね 20 年間（令和４年（2022 年））から令和 23 年（2041 年））
目指すべき将来像を実現するための道路整備	“県内外の拠点間ネットワークの強化”と“安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”  図．目指すべき将来像を実現するための道路整備
道路整備の基本方針	1.つながる・ひろがる ・産業活動や地域交流を支える道路整備（広域ネットワーク） ・拠点間のアクセス性を高める道路整備（地域ネットワーク） ・気候変動等へ適応した道路整備（防災） 2.スムーズでクリーン ・新技術に対応した道路交通情報システムの構築（新技術） ・環境負荷の軽減（環境） 3.快適でセーフティ ・人中心の道路空間創出（車と人の共存） ・街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備（生活環境・景観） ・マイカーに頼りすぎないための道路整備（乗換拠点） ・誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備（ユニバーサルデザイン） 4.行きたくなる・居たくなる ・にぎわいと交流の場の創出（にぎわい） ・ICT 等の活用による効率的で利便性の高い交通の確保（新技術）
道路整備の取組方針	1.効率的・効果的な整備 ①道路整備の優先順位の明確化【客観的評価マニュアル】 ・客観的評価マニュアルによる道路投資効果の評価により整備優先順位を決定。 ②既存道路を最大限活用 ・道路管理者や交通管理者等と連携した既存道路ストックの機能強化等の推進 ③新技術の活用 ・自動運転や ICT・AI 技術のインフラ DX3）による道路整備や維持管理等の道路事業効率化 2.まちづくり等と連携・一体化した整備 ①国の広域ネットワーク計画と連携した道路整備 ②市町のまちづくりと一体となった道路整備 ③公共交通との連携による輸送分担の推進 3.内容検証と継続的な見直し ①社会経済情勢の変化や施策の進捗に応じた計画内容の検証と継続的な見直し

（4）滋賀県道路整備アクションプログラム 2023

滋賀県道路整備アクションプログラム 2023 は、滋賀県における道路整備の基本方針である「滋賀県道路整備マスタープラン（第 3 次）」に基づいた、県内各地域の具体な整備の実行計画です。

策定主体	滋賀県
策定年月	令和５年（2023 年）３月
計画期間	将来 10 年間
地域の重点項目（湖東土木事務所）	①国道８号を補完する周辺道路の整備 ②観光地・物流拠点・IC（交通結節点）へのアクセス強化 ③緊急輸送道路の機能強化 ④学校・福祉施設・観光地周辺の歩道整備
整備事業（湖東土木事務所）	

整備事業箇所（湖東土木事務所）	

2.4　関連計画（彦根市）

（1）　湖東定住自立圏共生ビジョン

湖東定住自立圏共生ビジョンとは、定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的な取組などを記載した実施計画です。

策定主体	彦根市
策定年月	令和５年（2023 年）４月
計画期間	５年間（令和２年度（2020 年））から令和６年（2024 年））
圏域市町	彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
重要業績評価指標	圏域人口 平成 30 年度（2018 年度）　156,346 人 ➡ 令和６年度（2024 年度）　155,507 人
結びつきやネットワークの強化に係る政策分野	◆地域公共交通 現在運行しているバス路線を幹線として位置付け、利便性を再検証するとともに、支線として乗合タクシーの導入を検討するなど圏域全体を見据えた公共交通ネットワークを構築する。 【形成協定】 （ア）取組の内容 ａ 圏域の１市４ 町で組織された湖東圏域公共交通活性化協議会において、圏域内の地域公共交通の共通課題の解決に向けて連携して取り組む。 ｂ 鉄道、路線バス、予約型乗合タクシーなど地域公共交通機関がネットワークとして機能するよう、圏域内の地域公共交通全般にわたり調査・検討し、地域公共交通の改善に取り組む。 ｃ 湖東圏域公共交通活性化協議会を実施主体として、予約型乗合タクシー「愛のりタクシー」を引き続き運行する。 ｄ 鉄道へのアクセス向上のため、駅関連施設や駅周辺施設などの整備を推進する。 ｅ 路線バス、予約型乗合タクシー等の路線図および時刻表の発行、情報紙やインターネットホームページを通じた情報発信、バス待ち環境の改善等、地域公共交通の使いやすさおよびわかりやすさの向上に取り組む。 ｆ 圏域内の地域公共交通の利用向上を図るため、関係機関と連携しながら地域公共交通の啓発に取り組む。 【実施事業】 ・湖東圏域公共交通の活性化に向け実施する事業 →公共交通の各種調査・維持改善事業の実施 →コミュニティバス運行事業者への補助 ・駅関連施設や駅周辺施設の整備事業 →JR 稲枝駅周辺整備事業 →彦根駅東土地区画整理事業

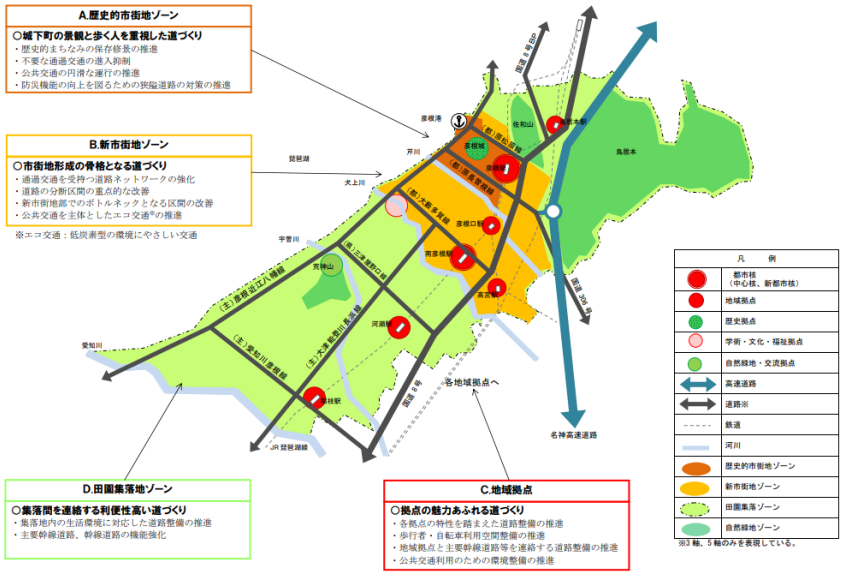
（2）　彦根市交通安全計画（第 11 次）

彦根市交通安全計画は、本市における交通安全の推進について重点的に取り組んでいく基本方向と構ずべき施策を決定したものです。

策定主体	彦根市
策定年月	令和４年（2022 年）３月
計画期間	５年間（令和４年（2022 年））から令和８年（2026 年））
基本理念	市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会、究極的には「交通事故のない安全・安心な彦根」を目指す
計画の考え方	(1) 人優先の交通安全思想 ・高齢者、障害のある人、子ども等の交通弱者の安全に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本として施策を推進 (2) 交通社会を構成する三要素 ・①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互関連を考慮しながら施策を推進
道路交通の安全についての対策	１ 道路交通環境の整備 ２ 交通安全思想の普及徹底 ３ 安全運転の確保 ４ 車両の安全性の確保 ５ 道路交通秩序の維持 ６ 救助・救急活動の充実 ７ 交通事故被害者支援の充実と推進
鉄道交通の安全についての対策	１ 近江鉄道線に関する安全施策 ２ 鉄道交通の安全に関する知識の普及 ３ 救助、救急活動の充実 ４ 鉄道施設のバリアフリー化
踏切道における交通の安全	１ 踏切道における交通に関する安全施策

（3）　彦根市道路網基本方針

彦根市道路網基本方針は、本市の将来都市像を見据えた今後の道路整備の基本的な考え方を示したものです。

策定主体	彦根市
策定年月	平成 25 年（2013 年）７月
めざすべき都市構造	＜めざすべき都市構造　＝　多極集約型都市構造＞ ・将来都市構造として、南北 ３ 軸、東西 ５ 軸の格子状の都市軸に、都市機能が集約する都市核・地域拠点が複数配置された「多極集約型都市構造」の形成をめざす。 ・この「多極集約型都市構造」の形成により、自立した都市として活力を維持・増進とともに、市民や地域住民の生活利便性や文化の向上を図る。
道路網形成の基本方針	①広域交通体系・都市間ネットワークの形成 ・名神高速道路へのアクセスの確保、都市間における通過交通を担う骨格線道路の充実を図り、近隣都市との連携強化をめざす。 ②都市核、地域拠点の連携強化 ・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の充実を図る。 ③公共交通体系の確立支援 ・歩いて暮らせるまちづくりのため、鉄道・バスの公共交通の充実をめざし、鉄道駅等へのアクセス道路、バス路線となる道路の整備・改善を図る。 ④地域特性を踏まえた道路環境づくり ・各ゾーンの地域特性を踏まえた道路環境の改善を図る。 ⑤段階的な道路ネットワークの形成 ・早期に、一定の道路交通機能が発揮できるような計画的な道路ネットワークの形成を図る 。  図．将来の道路ネットワークイメージ

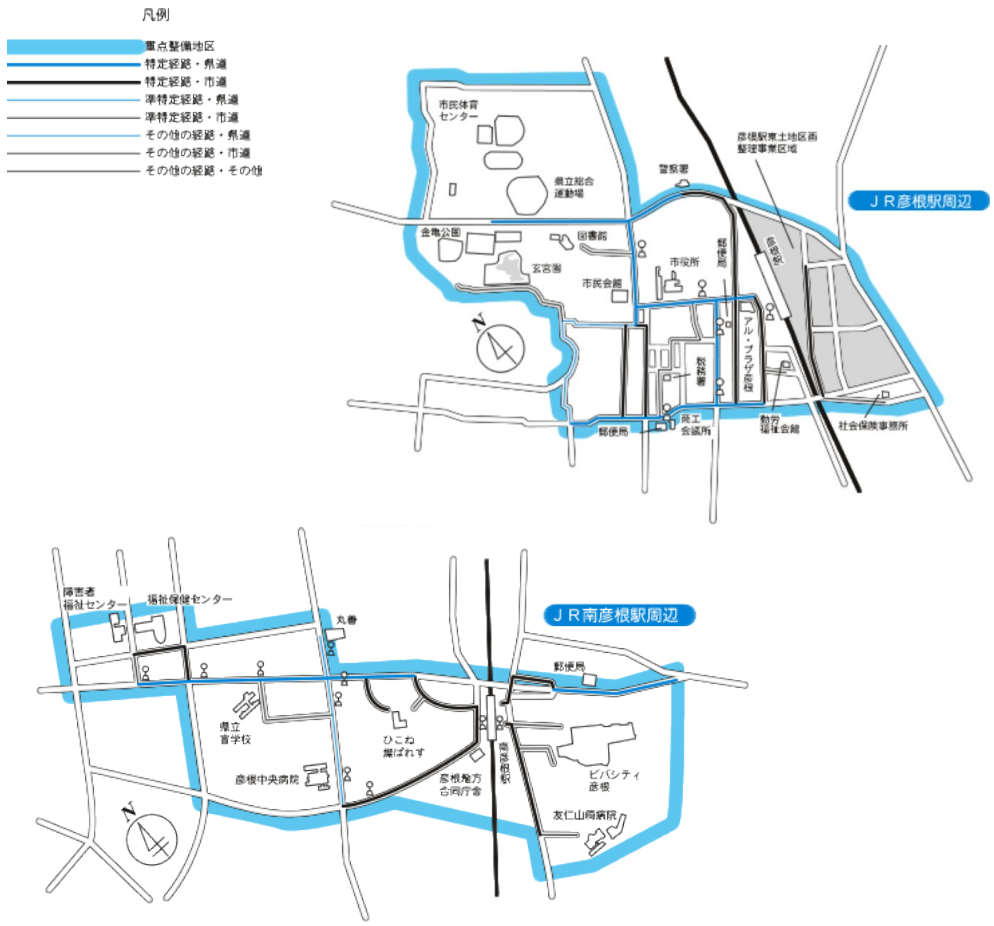
（4）　彦根市道路整備プログラム

彦根市道路整備プログラムは、本市における幹線道路を対象として、優先的に整備すべき路線（市道）を定めたものです。

策定主体	彦根市
策定年月	令和４年（2022 年）３月
基本理念	「安全・安心」「利便・活力」「個性・輝き」あるまちを支える道路網の構築
基本方針	基本方針Ⅰ：コンパクトなまちへの転換を支える道路網の整備 ▶ バス路線や鉄道駅へのアクセス道路等の公共交通を支える道路の整備を進めます。 ▶ 居住誘導区域内の道路の整備を進めます。 ▶ 地域間の交流・連携を促進する道路の整備を進めます。 基本方針Ⅱ：地域活動を支える効果的・効率的な道路網の構築 ▶ 道路の段階構成を踏まえた幹線道路網を構築します。 ▶ 高速道路等の広域幹線道路へのアクセスを確保します。 ▶ 渋滞の解消を図る道路の整備を進めます。 ▶ 商工業等の経済活動を支援する道路の整備を進めます。 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 ▶ 歩行者が快適に移動できるように道路のバリアフリー化を進めます。 ▶ 地域の特性に応じ、景観に配慮した道路の整備を進めます。 ▶ 歩行者を優先した道路空間を創出します。 ▶ 自転車が安全・円滑に走行できるように自転車の走行空間に配慮した道路の整備を進めます。 基本方針Ⅳ：安心・安全な生活を支える道路網の構築 ▶ 災害時や緊急時における避難路や輸送路となる道路の整備を進めます。 ▶ 交通事故が多発する区間・地点における道路の整備や交差点の改良を進めます。 基本方針Ⅴ：観光都市を支える道路網の構築 ▶ 観光来訪者の彦根城周辺へのアクセス支援施策に対応した道路の整備を進めます。 ▶ 彦根城周辺における徒歩・ 自転車での周遊を支援する道路の整備を進めます。 基本方針Ⅵ：市民と行政が連携して支える道路網 ▶ 道路の整備は、市民等の協力と連携のもとに進めていきます。 ▶ 道路の維持管理は、市民等と協働して進めていきます。
道路整備プログラム	 (市)整備線綿路線 番号 路線名 整備延長 主-3 (都)立花駅前線 460m 幹-9 (県)小野川石寺線 540m 幹-5 (市)内町三ツ割線 100m 幹-7 (都)松原町大高前電ノ里線 1,200m 幹-31 (市)芹橋停車線(停留工区) 840m 幹-45 (都)稲枝西口停車場線(第2工区) 335m 幹-46 (市)稲部本庄鉄(稲部工区) 230m (市)整備第手優先路線 番号 路線名 整備延長 広-6① (県)彦根インター線 2,310m 幹-9② (都)大藪線 140m 幹-12② (都)彦根駅大藪線 700m 幹-13② (都)古沢女鳴線 220m 幹-15① (県)芹橋停車線 170m 幹-21② (都)西沼波野田山線 450m 幹-47① (県)大藪金田線 2,900m 県整備路線(アクションプログラム) 番号 路線名 広-5 (都)原松原線 主-2 (都)恵美番線線 主-5 (都)長曽根線線線 主-9 (主)愛知川原線線 幹-4 (一)水谷原線線 国整備路線 番号 路線名 広-3 一般国道8号バイパス 凡例 (市)整備線綿路線 (市)整備第手優先路線 県整備路線(アクションプログラム) 国整備路線(R8BP) 広域幹線道路 主要幹線道路 補助幹線道路 JR東海道新幹線 JR在来線 近江鉄道 行政界

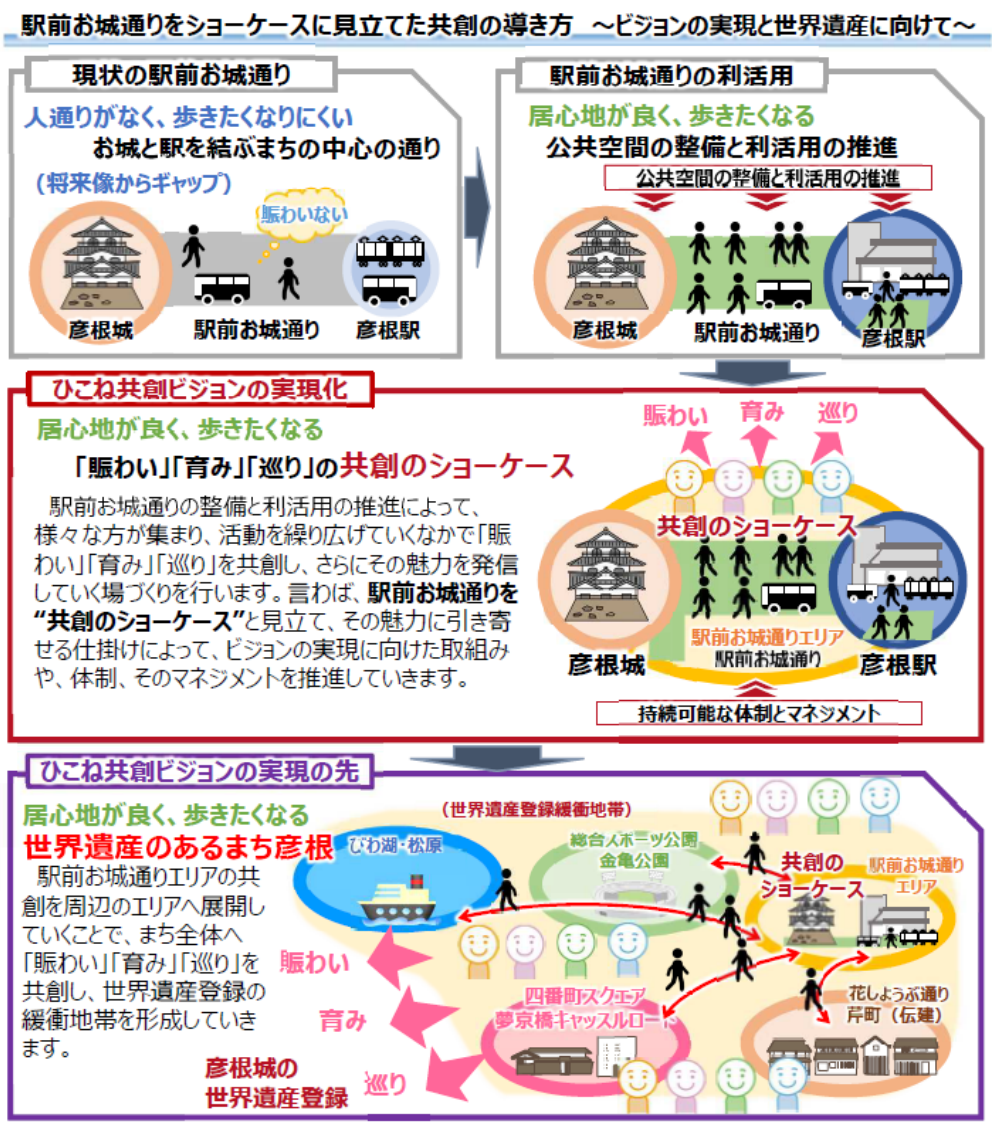
（5）　彦根市交通バリアフリー基本構想

彦根市交通バリアフリー基本構想は、本市における交通のバリアフリー化の基本的な考え方や整備方針を示したものです。

策定主体	彦根市
策定年月	平成 15 年（2003 年）３月
整備目標年次	平成 22 年（2010 年）見直し検討予定
基本理念	だれもが安心して社会参加できる、安全・快適な歩行環境ネットワークづくり
基本方針	方針１：交通結節点としてのバリアフリーを実現し、鉄道を中心とした一連の移動を安全かつ快適で便利にする 方針２：駅の東西地区の連絡を便利にし、一体性を確保する。また、再開発事業との整合を図るなど、広がりと一体性のあるバリアフリー空間を実現する 方針３：駅周辺地区の主要な経路には、安全で快適な歩道等を整備し、市街地のバリアフリー歩行者ネットワークを形成する 方針４：鉄道交通にあわせ、バスなどの公共路面交通のバリアフリーを推進し、交通ネットワークをより快適で便利にする 方針５：計画・設計・施工の各段階において、利用者の意見を反映したバリアフリー施策の推進に加え、整備後の事後評価システムの確立を目指す 方針６：市民、事業者、行政の連携によるバリアフリー施策の推進と、お互いに協力しあえる‘こころのバリアフリー’を推進する
重点整備地区および特定経路図	

（6）　ひこね共創ビジョン

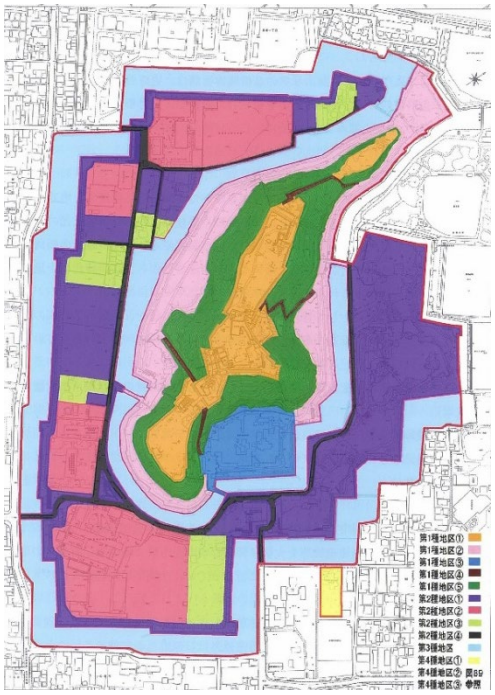
ひこね共創ビジョンは、公共空間の利活用を推進する彦根のまちなか未来ビジョンであり、国が進める官民連携まちなか再生推進事業に基づき、彦根の新しいまちの魅力の共創に向けた絵姿を示したものです。

策定主体	彦根市
策定年月	令和５年（2023 年）３月
計画年次	令和５年（2023 年）から令和 12 年（2030 年）の８年間
コンセプト	・市民、事業者、観光客、そして行政が、特別な目的がなくても集まれるという公共空間の良さと向き合い、「賑わい」と「育み」と「巡り」と共に、未来が歴史に彩られる時間を過ごしてく、「共創」の未来を指向
基本方針	『賑わい』まちに人が集まるきっかけを共創 『育み』まちで健やかな関係を共創 『巡り』まちの魅力を楽しむ回遊を共創
共創を導く駅前お城通りの在り方	

駅前お城通りから導く共創のデザイン	

（7）　特別史跡彦根城跡保存活用計画書

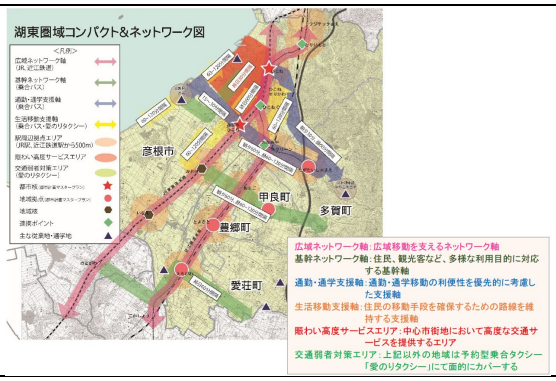
特別史跡彦根城跡保存活用計画書は、彦根城跡の保存管理計画の改定や活用の基本方針の検討などをまとめたものです。

策定主体	彦根市教育委員会
策定年月	平成 28 年（2016 年）３月
今後の整備の方向性	1.彦根城跡の本質的価値に基づく整備を行う 2.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 3.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 4.観光拠点として効果的な施設整備を行う 5.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	・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（2014 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　関連計画（その他）

（1）　湖東圏域地域公共交通計画

湖東圏域地域公共交通計画は、湖東圏域における各交通機関ネットワークを面的に見直し、公共交通のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げるために策定されました。

策定主体	湖東圏域公共交通活性化協議会
策定年月	令和６年（2024 年）３月
計画期間	令和６年度（2024 年度）から令和 10 年度（2028 年度）までの５年間
基本方針	・公共交通は道路・水道などと同様、住民の安全・安心・快適な生活を支える重要な社会資本であり、まちづくりの重要な装置と位置付け、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。 ・通勤・通学・高齢者・観光などターゲットを明確にし、地域ごとに必要なサービスレベルを提案し、住民の日常生活に必要な移動を公共交通で支え、正のスパイラル（連鎖）へ転換を図る。
交通まちづくりの方向性	・集約型まちづくりと公共交通沿線の利便性向上 ・鉄道の持続的運行確保及び 通勤通学しやすいまちの実現 ・移動のしやすさ向上による定住の促進 ・公共交通空白地域の解消 ・高齢者の外出機会増大と健康寿命の向上への貢献 
各公共交通機関における機能強化の基本方針	ア.ＪＲ琵琶湖線 ・鉄道・バス・タクシーの乗り継ぎ利便性向上：駅におけるバス・予約型乗合タクシーとのダイヤ接続及び乗換案内の充実等 ・公共交通の利用促進と自発的な交通手段の転換：駅前へ乗り入れる自家用車に対する公共交通利用促進活動（時刻表の ＰＲ） ・駅広場の整備、駅のバリアフリー化・施設改善（南彦根駅エスカレータ） イ.近江鉄道 ・近江鉄道線を再生・活性化する ・近江鉄道線の二次交通を充実する ・近江鉄道線沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する ・関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する ・ＩＣＴ等の活用により多様なニーズに対応する ウ.路線バス（企業路線、コミュニティ路線） ・ニーズに合わせたバス路線の再編 ・バス車両の更新による持続的な運行継続 ・鉄道・バス・タクシーの乗り継ぎ利便性向上　・待合環境の充実 エ. 予約型乗合タクシー（愛のりタクシー） ・地域に応じた多様な交通手段の提供による空白地域解消 バスとしての維持が著しく困難となっている路線については、予約型乗合タクシーへの移管 を視野に入れて検討 ・鉄道・バス・タクシーの乗り継ぎ利便性向上：駅や主要バス停でダイヤを接続させることを念頭に、利便性と効率性の両面に配慮した路線及びダイヤを検討

（2）　近江鉄道沿線地域公共交通計画

近江鉄道沿線地域公共交通計画は、近江鉄道沿線地域の持続的な発展に向け、近江鉄道線を中心とした沿線地域における地域公共交通の骨格的な計画として、地域公共交通ネットワークの構築や施策を示しています。

策定主体	近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会
策定年月	令和３年（2021 年）10 月
計画期間	令和３年度（2021 年度）から令和 15 年度（2033 年度）までの 13 年間
近江鉄道沿線地域の将来像	自然環境と歴史・文化的な資源に恵まれた生産力豊かな地域を コロナ禍後の新しい社会においても、みんなでともに築いていく
基本方針	基本方針１．　近江鉄道線を再生・活性化する 基本方針２．　近江鉄道線の二次交通を充実する 基本方針３．　近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する 基本方針４．　関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する 基本方針５．　ＩＣＴ等の活用により多様なニーズに対応する

目指すべき姿を実現するための施策

基本方針１　近江鉄道線を再生・活性化する

施策	事業	重点
(1)近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する	①安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	○
(2)「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する	②上下分離方式による運営体制への確実な移行	○
	③鉄道事業再構築実施計画の策定	○
(3)通勤・通学利用者数の維持・増加を図る	④通学定期券の購入促進	○
	⑤通勤、通学における公共交通利用の促進	○
(4)運行内容の充実・改善を図る	⑥利便性の向上（増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等）	○
	⑦快適性の向上（車内設備・乗り心地の改善等）	○
(5)その他のサービス改善により利便性の向上を図る	⑧割引乗車券・企画乗車券の導入	○
	⑨キャッシュレス決済の導入	○
	⑩駅周辺の駐車場・駐輪場整備	
	⑪駅設備等の整備	

基本方針２　近江鉄道線の二次交通を充実する

施策	事業	重点
(1)利用しやすい二次交通ネットワークを構築する	⑫二次交通ネットワークの維持確保・改善	○
	⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施	
(2)二次交通の利便性を向上する	⑭二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導入	
	⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施【再掲】	

基本方針３　近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する

施策	事業	重点
(1)沿線地域のまちづくりと連携する	⑮駅周辺の交通結節機能の整備	
	⑯駅周辺のにぎわい創出機能の整備	
	⑪駅設備等の整備【再掲】	
(2)沿線地域の活性化施策と連携する	⑰積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）	○
	⑱各種イベントの実施・展開	○
	⑲自転車を活用した観光の促進	

基本方針４　関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する

施策	事業	重点
(1)地域公共交通利用に対する意識を醸成する	⑳交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施	○
	㉑沿線地域住民や利用者との意見交換	
	⑰積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】	*○*
	⑱各種イベントの実施・展開【再掲】	*○*
(2)近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす	㉒近江鉄道パートナーズクラブの拡大	
	㉓関連グッズの企画・販売	
	㉔ふるさと納税制度等の活用	○
	㉕地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり	
	㉖沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動	
	㉗他の地域鉄道との連携	

基本方針５　ＩＣＴ等の活用により多様なニーズに対応する

施策	事業	重点
(1)公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する	㉘人の移動実態等の定量的な把握・分析	○
	㉙公共交通等に関するデータのオープン化	○
	⑰積極的な情報発信（地域公共交通、観光案内等）【再掲】	*○*
(2)公共交通に関する新技術に対応する	㉚MaaS や自動運転技術に関する社会実験の検討と検証	

2.6　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

・ 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や、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ために、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＋ネットワーク』の考えでまちづくりを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

・ 近年、頻発・激甚化する自然災害に対応するため、防災まちづくりの観点からの総合的な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など地域経済を取り巻く環境の変化

・ 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

・ 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。
・ まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組をまちづくり計画に位置付け、官民連携まちなか再生推進事業等を活用しつつ「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進し、魅力的なまちづくりを推進することが求められている。

(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せてきた。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（2013 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（2012 年度）に策定された。
・ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和５年（2023 年）10 月に全面施行され、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）の加速化が求められている。

■ 上位計画（滋賀県）

(1)滋賀県都市計画基本方針
(2)彦根長浜都市計画区域マスタープラン

■ 上位計画（彦根市）

(1)彦根市総合計画
・歴史と文化を紡ぎ、未来を創造する、
　市民一人ひとりが輝くまち彦根
(2)彦根市都市計画マスタープラン
・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
(3)彦根市立地適正化計画
・伝統と革新で未来を紡ぐ都市
　～駅を中心とした新しい生活空間の創造～

■ 関連計画（滋賀県）

(1)滋賀県基本構想
(2)滋賀交通ビジョン
(3)滋賀県道路整備マスタープラン（第３次）
(4)滋賀県道路整備アクションプログラム 2023

■ 関連計画（彦根市）

(1)湖東定住自立圏共生ビジョン
(2)彦根市交通安全計画（第 11 次）
(3)彦根市道路網基本方針
(4)彦根市道路整備プログラム
(5)彦根市交通バリアフリー基本構想
(6)ひこね共創ビジョン
(7)特別史跡彦根城跡保存活用計画書

■ 関連計画（その他）

(1)湖東圏域地域公共交通計画
(2)近江鉄道沿線地域公共交通計画

■ 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と、「集約型まちづくり」を実現するために、公共交通の利便性を高める。
・地域共交通としての路線バスの役割が充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を目指す。
・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。
・「公有民営」方式の上下分離により、市民の身近な足である近江鉄道を維持する。

■ 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を図る。
・ 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く、人中心の道路空間を創出するために、ウォーカブルな道路空間への再編や、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・違法駐車の防止に努める。
・ 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 未満の狭あい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。

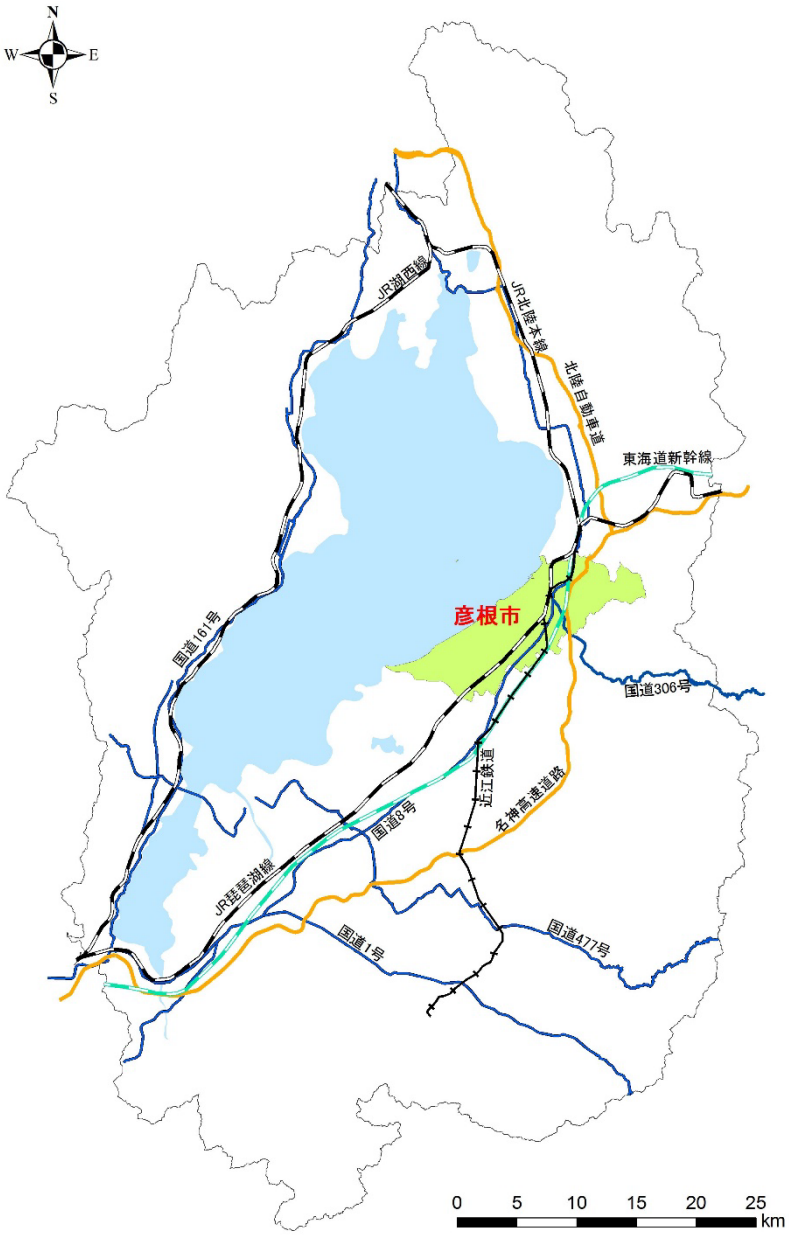
第3章　彦根市の交通を取り巻く現状と課題

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、愛荘町と接し、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。

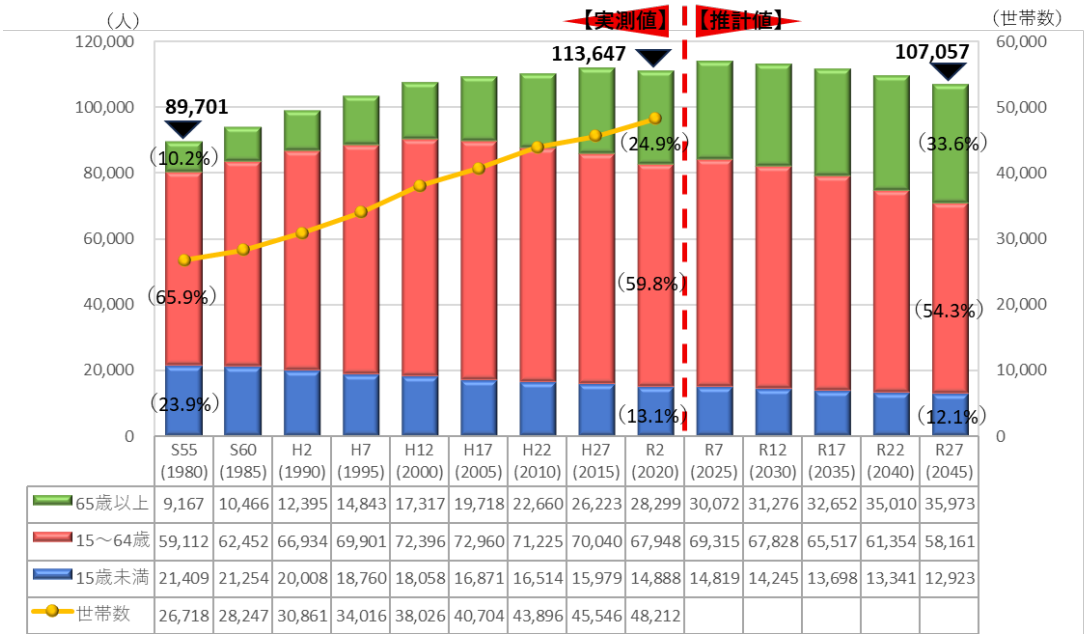


図．彦根市の位置

（2）人口の推移

- 昭和 55 年（1980 年）時点で 89,701 人であった本市の人口は、令和 2 年（2020 年）時点で 113,647 人となり、約 1.27 倍に増加しています。しかし、平成 27 年（2015 年）を境として緩やかではありますが減少傾向に転じ、令和 27 年（2045 年）には 107,057 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（1980 年）時点で 9,167 人(10.2%)であったのに対し、令和 2 年(2020 年)時点では 28,299 人（24.9%）と倍に増加しています。今後、高齢者人口は増加し続け、令和 27 年（2045 年）には 35,973 人（約 33.6%）まで増加することが予想されています。



	S55 (1980)	S60 (1985)	H2 (1990)	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	R2 (2020)	R7 (2025)	R12 (2030)	R17 (2035)	R22 (2040)	R27 (2045)
65歳以上	9,167	10,466	12,395	14,843	17,317	19,718	22,660	26,223	28,299	30,072	31,276	32,652	35,010	35,973
15～64歳	59,112	62,452	66,934	69,901	72,396	72,960	71,225	70,040	67,948	69,315	67,828	65,517	61,354	58,161
15歳未満	21,409	21,254	20,008	18,760	18,058	16,871	16,514	15,979	14,888	14,819	14,245	13,698	13,341	12,923
世帯数	26,718	28,247	30,861	34,016	38,026	40,704	43,896	45,546	48,212					

出典）国勢調査（～令和 2 年（2020 年））
国立社会保障・人口問題研究所（令和 7 年（2025 年）～）

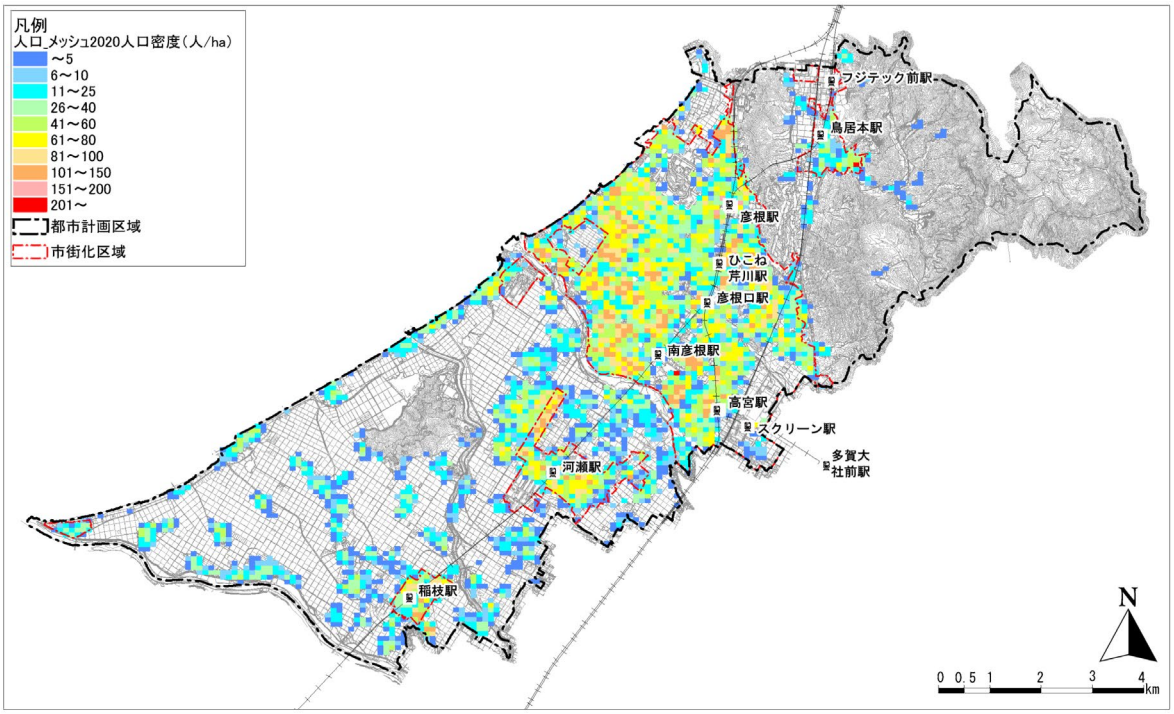
図．人口・世帯数の推移

表．滋賀県内の主要市との比較

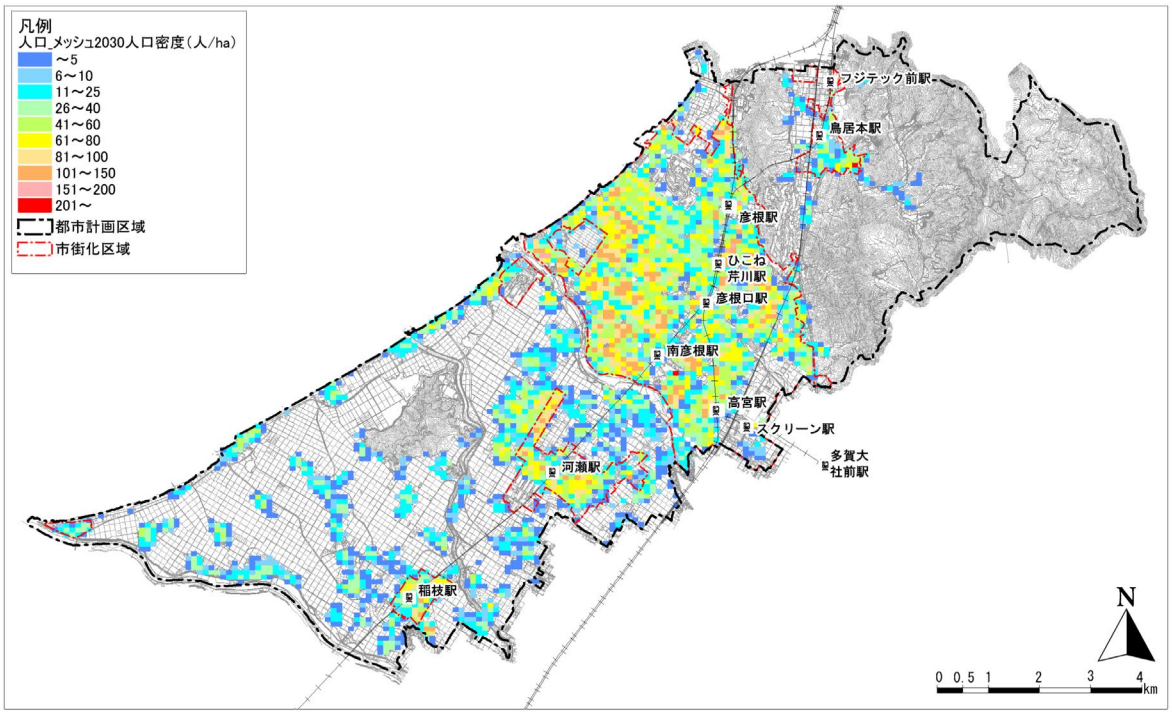
	人口総数			増減率 R27/R2	65 歳以上			増減率 R27/R2
	R2	R17	R27		R2	R17	R27	
滋賀県	1,413,610	1,341,440	1,262,924	0.89	365,311	404,686	433,252	1.19
大津市	345,070	330,647	313,466	0.91	90,578	106,204	114,396	1.26
彦根市	113,647	111,867	107,057	0.94	28,299	32,652	35,973	1.27
長浜市	113,636	101,300	91,942	0.81	32,349	32,728	33,177	1.03
草津市	143,913	1482,67	145,814	1.01	30,057	36,375	42,504	1.41
東近江市	112,819	104,529	96,987	0.86	30,209	32,839	34,269	1.13
米原市	37,225	32,476	29,050	0.78	11,058	11,222	11,029	1.00

出典）国立社会保障・人口問題研究所

● 令和２年（2020 年）時点と令和 12 年（2030 年）時点の人口密度を比較すると、大幅な人口密度の低下は見受けられません。



図．町単位の人口密度（令和２年（2020 年））



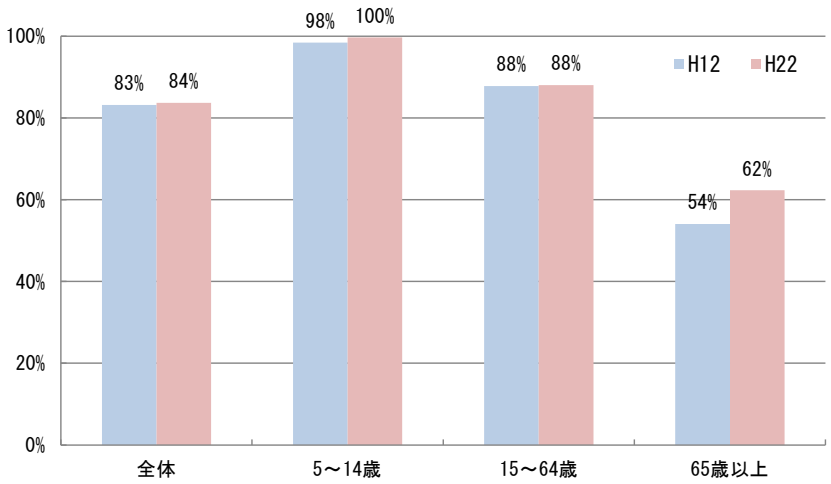
図．町単位の人口密度（令和 12 年（2030 年））

出典）彦根市立地適正化計画

（3）彦根市の人の動き

① 外出率

- 平成 12 年（2000 年）時点と平成 22 年（2010 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（2000 年）の 54％から８％増加し、平成 22 年（2010 年）には 62％になっています。

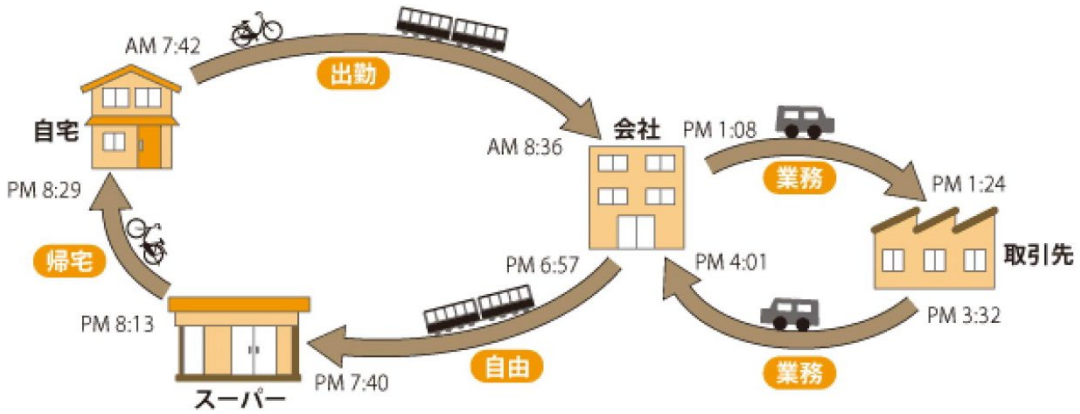


出典）平成 12 年（2000 年）・平成 22 年（2010 年）近畿圏パーソントリップ調査
※ 平成 12 年（2000 年）京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果

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。

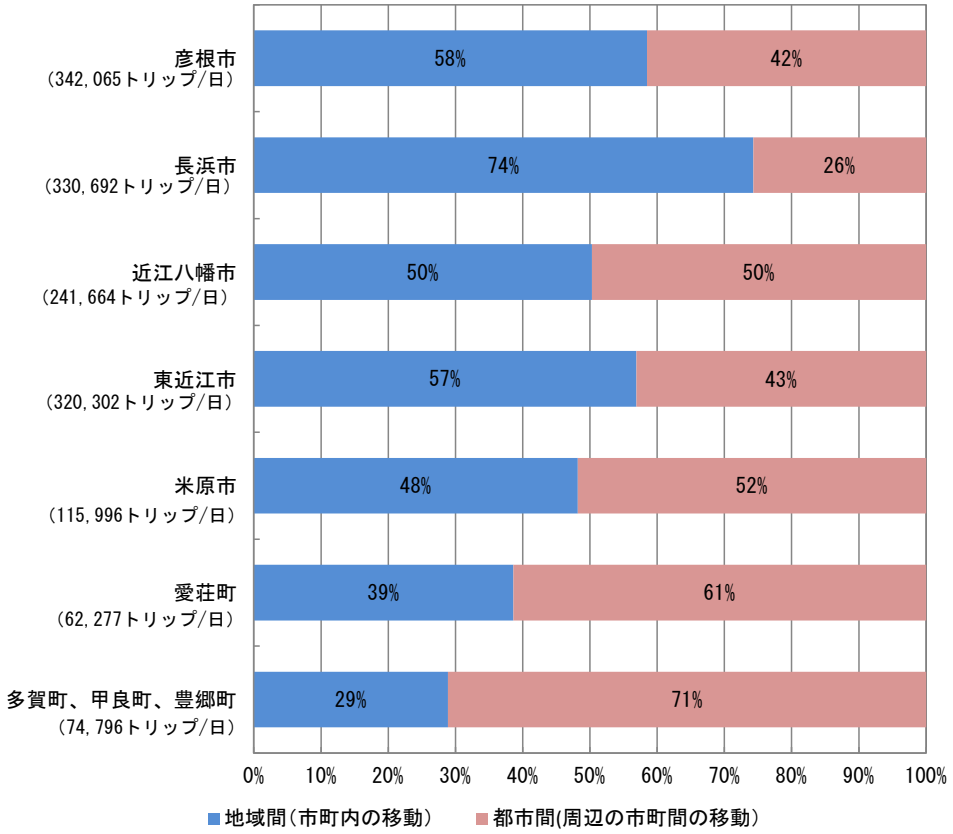


出典）京阪神都市圏交通計画協議会

② 都市間・地域間の流動

- 本市の平成 22 年（2010 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。

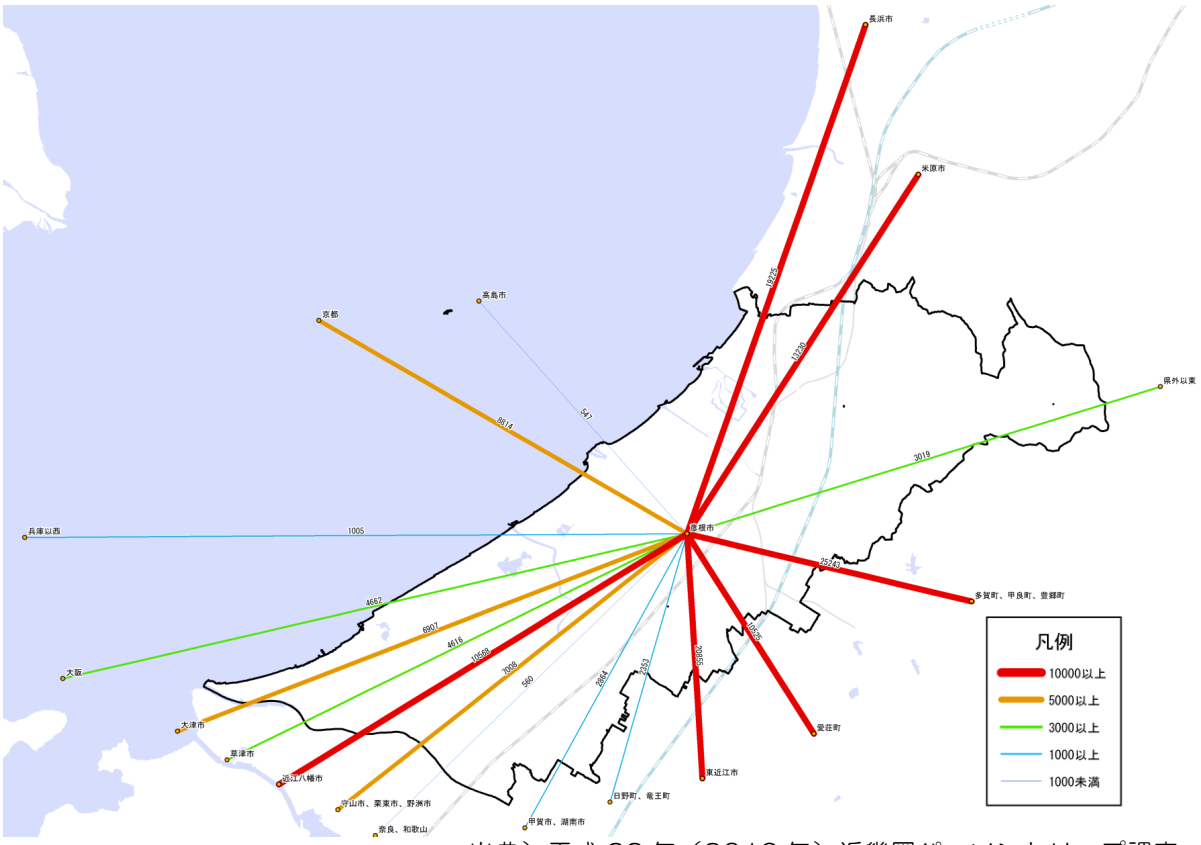


出典）平成 22 年（2010 年）近畿圏パーソントリップ調査

図. 市町別関連トリップ数の内訳

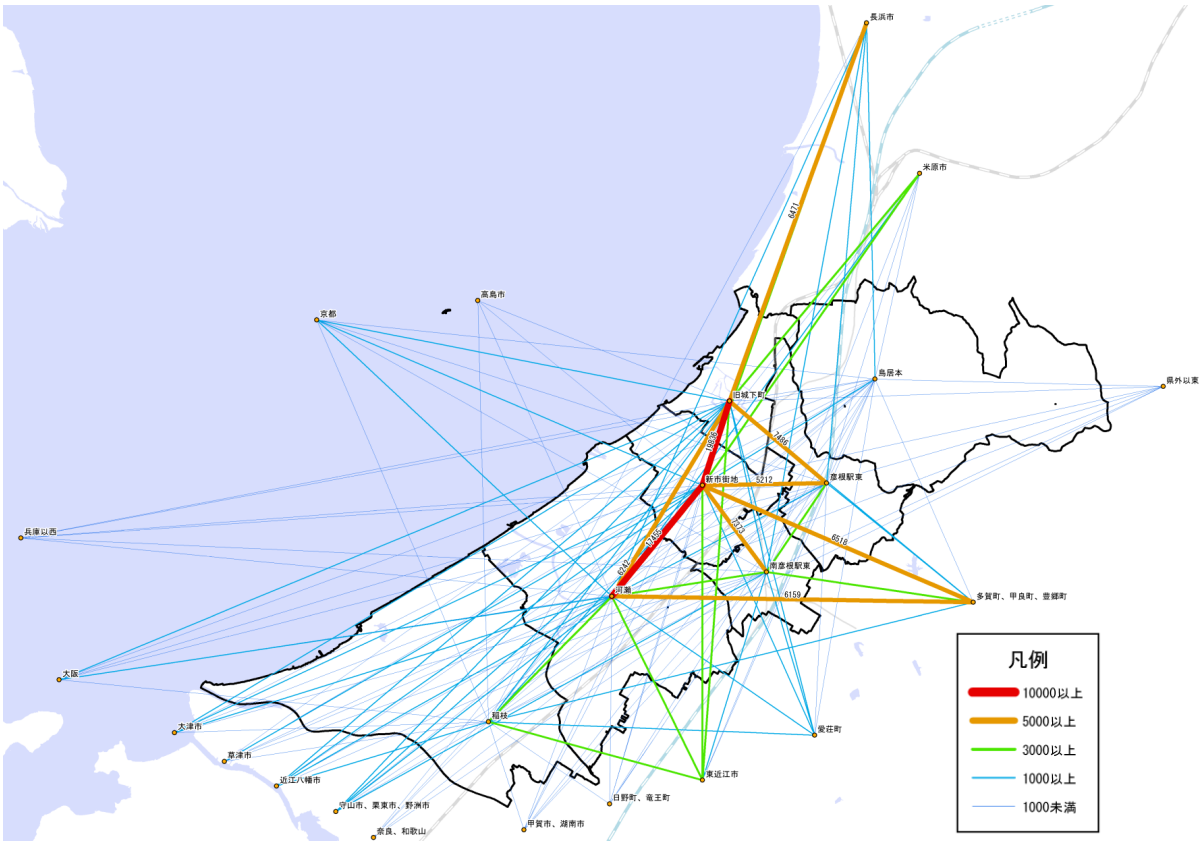
- 本市の都市間流動で最も多いのは、多賀町・甲良町・豊郷町で約２万５千トリップ／日、次いで東近江市が約２万１千トリップ／日となっています。以下、順に長浜市、米原市、近江八幡市、愛荘町との流動が多くなっています。

- 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（2010 年）近畿圏パーソントリップ調査

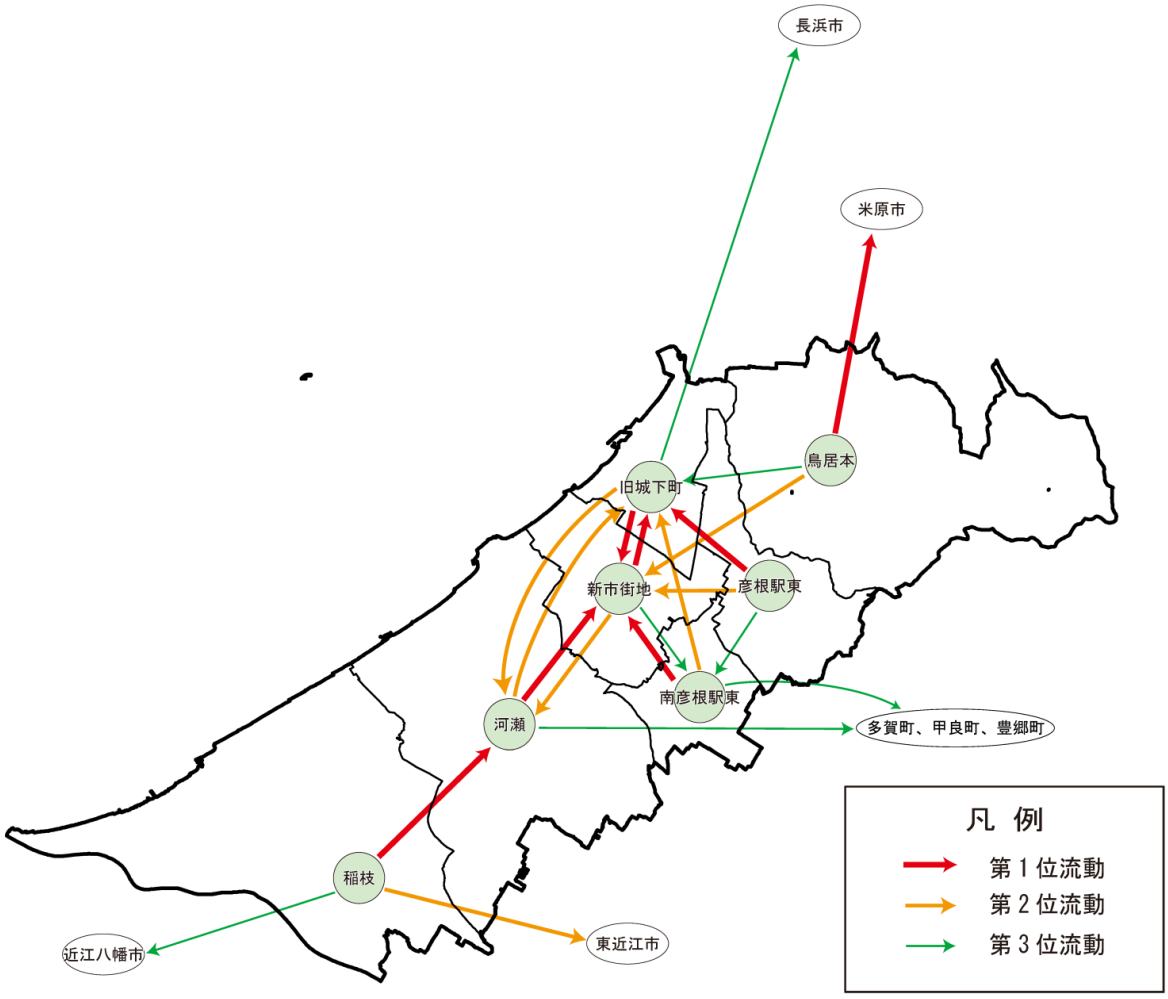
図．都市間流動



出典）平成 22 年（2010 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。



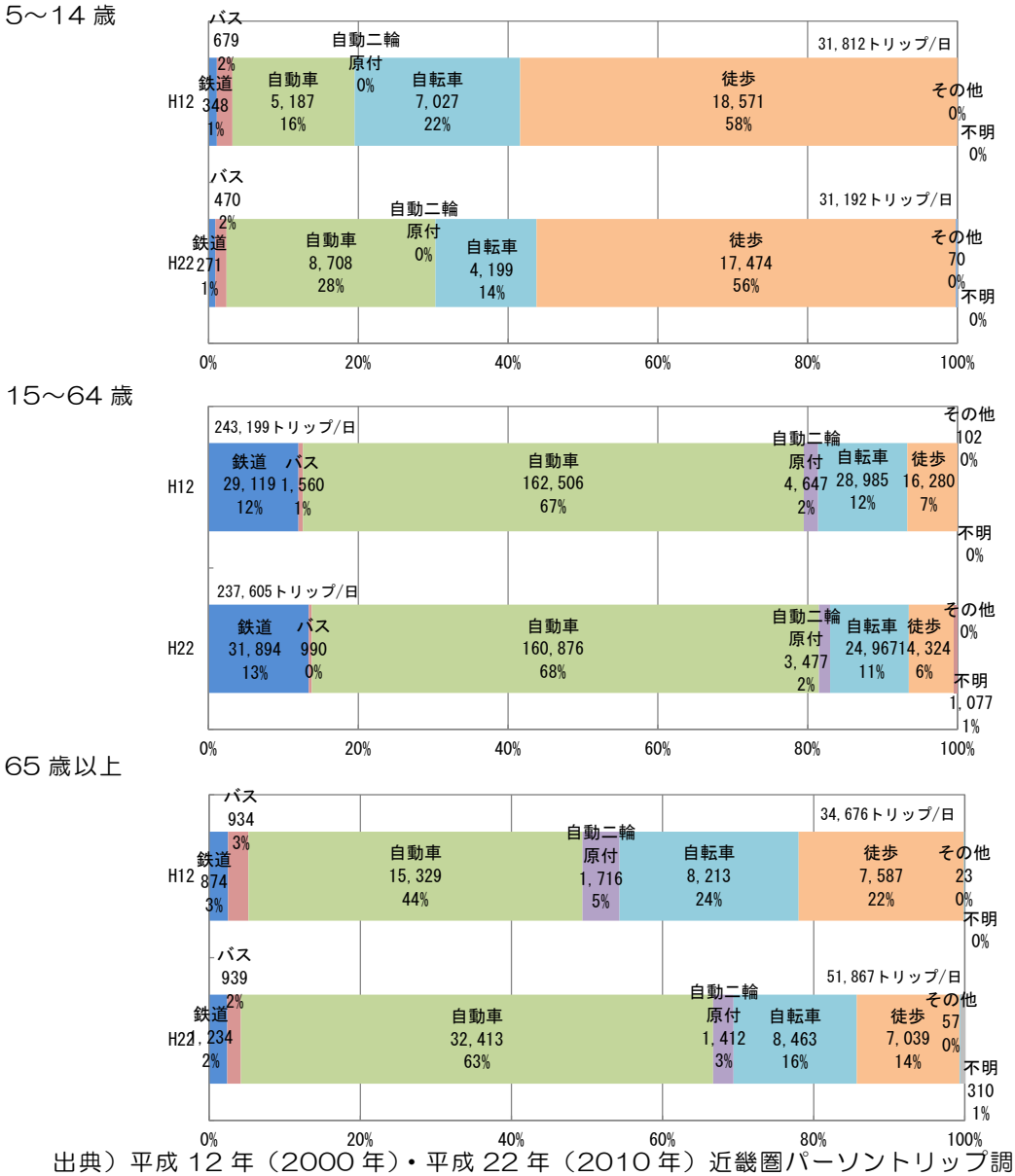
出典）平成 22 年（2010 年）近畿圏パーソントリップ調査
＊　出発地または到着地が不明のデータを除いて集計

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（2000 年）から平成 22 年（2010 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（2000 年）と平成 22 年（2010 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。

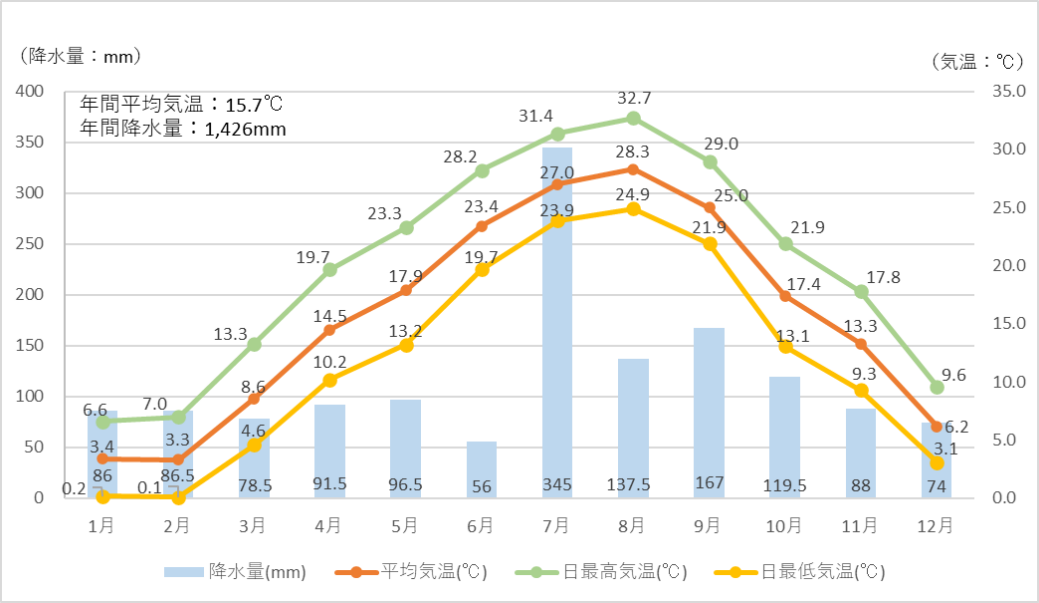


出典）平成 12 年（2000 年）・平成 22 年（2010 年）近畿圏パーソントリップ調査
※　平成 12 年（2000 年）京阪神都市圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による集計結果
※　長浜市、米原市は平成 12 年（2000 年）の調査圏域外

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

（4）気候

- 本市は琵琶湖の影響により、夏は気温の上昇、冬は気温の低下が抑制されるため、年平均気温が 15.7℃、年間降水量が 1,426mmと温暖な都市です。しかし、湖岸部では若狭湾から流入される寒気の影響を受けるため、北西の季節風が強く吹き、気温が下がりやすい都市でもあります。

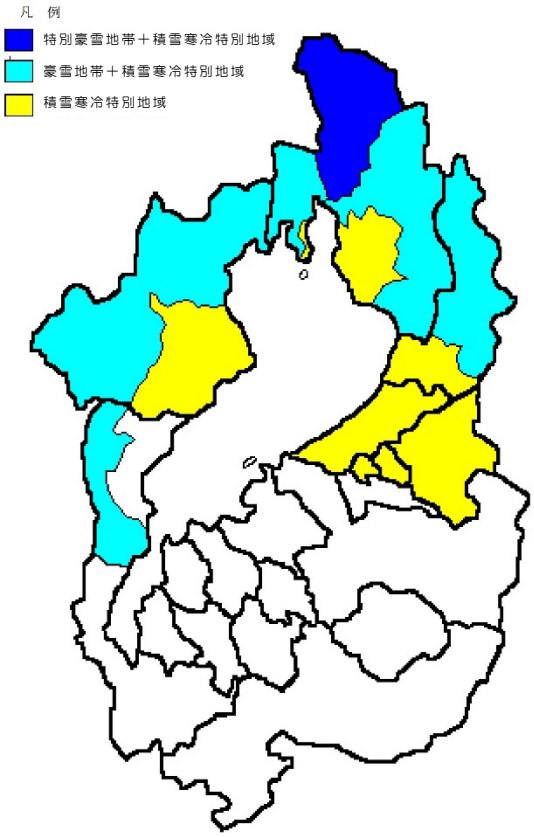


出典）彦根地方気象台（令和４年（2022 年））

図．彦根市の平均気温と降水量

- 本市は『積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（昭和 31 年（1956 年）法律第 72 号）（第３条第１項）』の規定に基づき、「積雪寒冷特別地域」に指定されています。令和３年（2021 年）12 月には 73 センチの積雪の記録的な大雪により、交通に大きな乱れが生じました。

図．除雪の状況



出典）滋賀県総合雪対策プラン

図．滋賀県の豪雪地帯および積雪寒冷特別地域図

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。なお。近江鉄道は、上下分離方式による運営体制への移行に向けた準備が進められています。

- 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 6～8 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 3～4 本程度です。

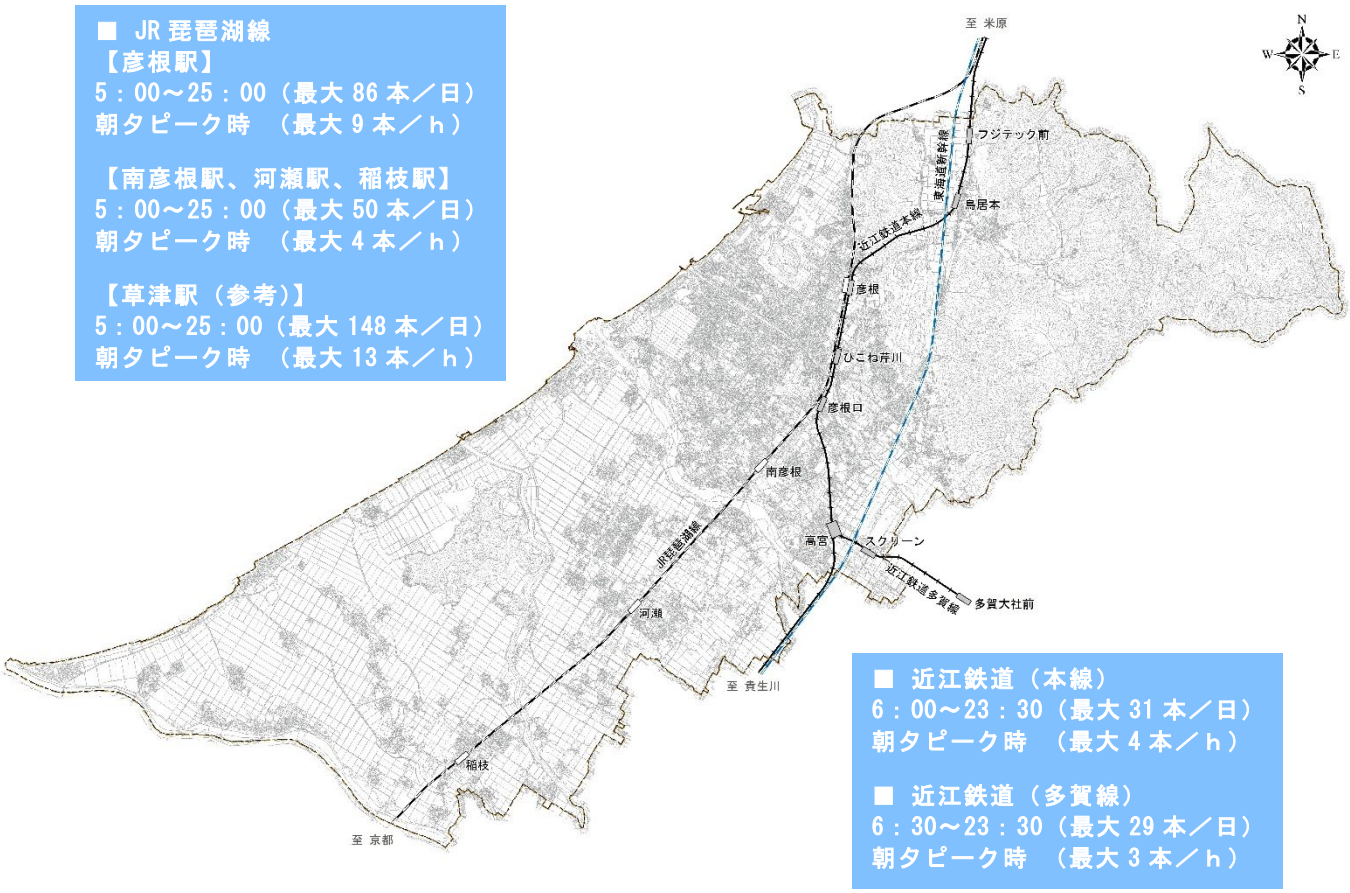
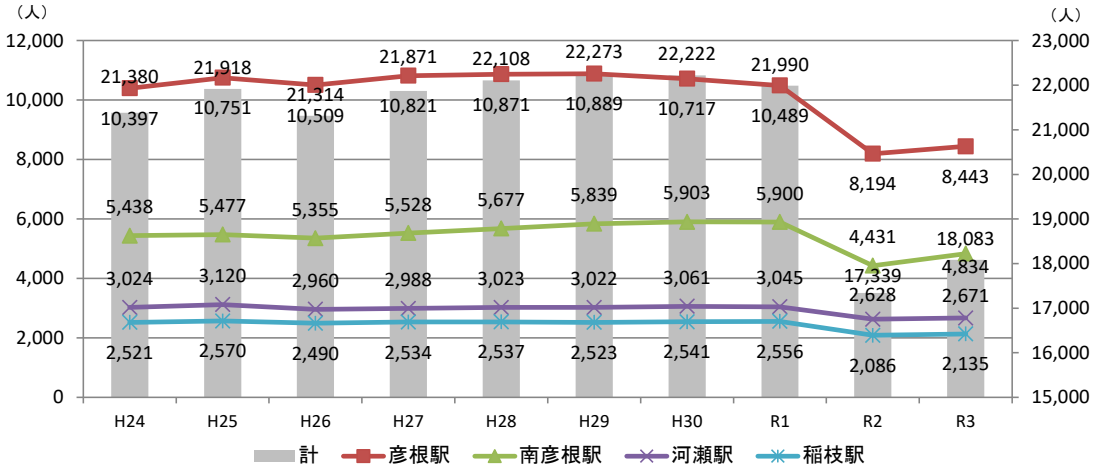


図. 彦根市内の鉄道網・サービス水準

（2）利用状況

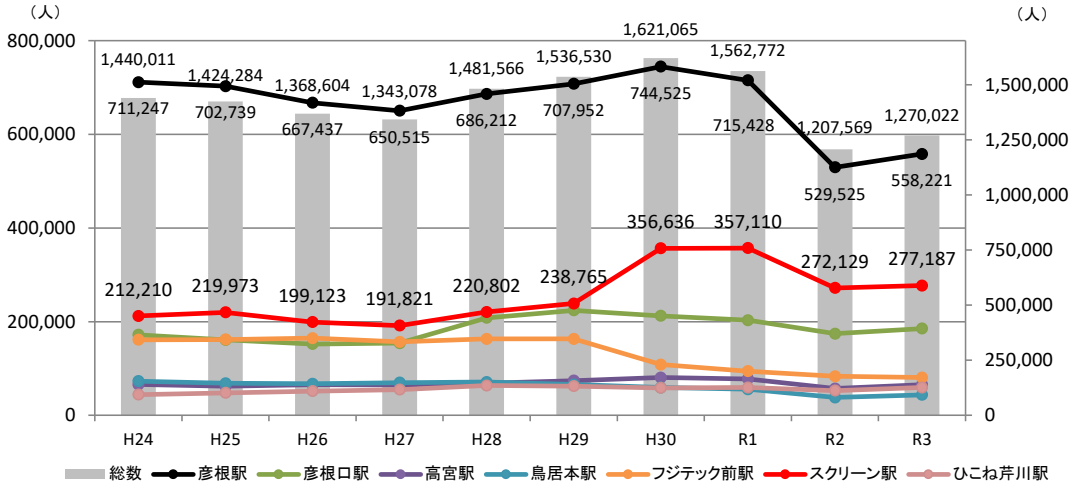
- 令和３年（2021 年）のＪＲ線の１日平均乗客数をみると、彦根駅が約 8,400 人で最も多く、次いで南彦根駅が約 4,800 人、河瀬駅が約 2,700 人の順となっています。令和３年（2021 年）の近江鉄道の年間乗降客数をみると、彦根駅が約 560 千人で最も多く、次いでスクリーン駅が 277 千人、彦根口駅が約 185 千人、フジテック前駅が約 80 千人などの順になっています。

- ただし、令和２年（2020 年）当初からはじまった新型コロナウイルス感染症により観光、通勤、通学が影響を受けたこともあり、両鉄道の利用者は減少している状況です。



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（令和３年（2021 年））

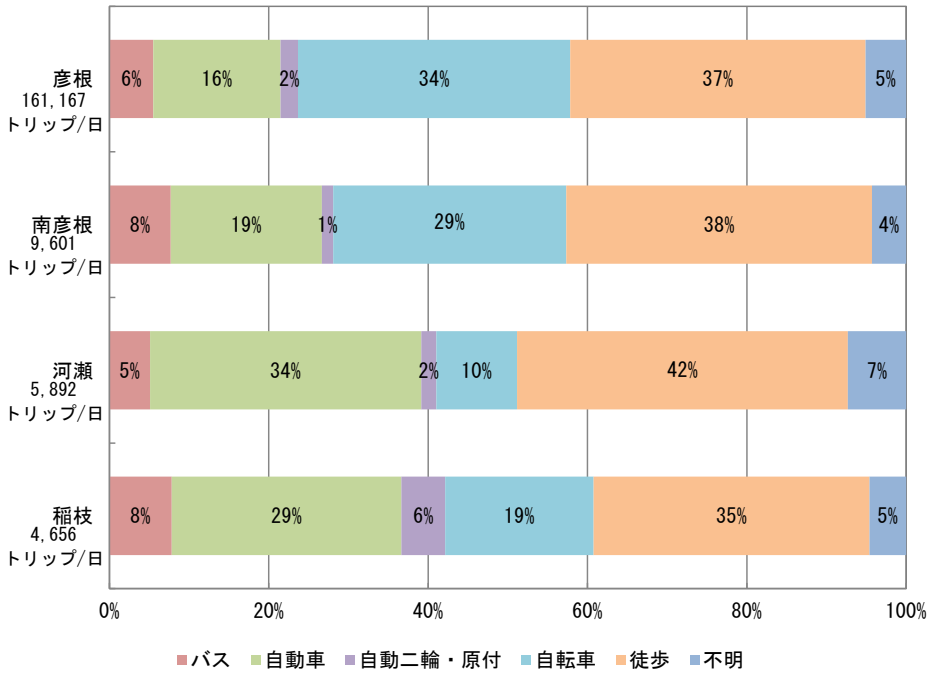


出典）近江鉄道株式会社　鉄道部

図. 近江鉄道各駅の年間乗降客数（令和３年（2021 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（2010 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。

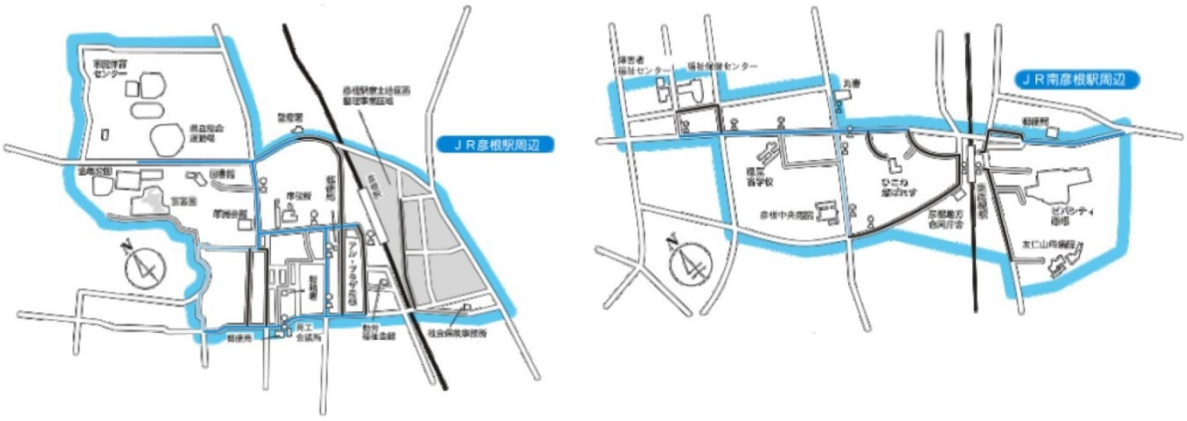


図. 彦根駅・南彦根駅周辺のバリアフリー重点整備地区

- 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（愛のりタクシー）などの接続交通機関がなく、乗継・乗り換え性に劣ります。

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）	接続交通（愛のりタクシー）	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	ベビーシート				
JR琵琶湖線	彦根駅	橋上駅舎	東西	○	○	○	湖国バス	○	○	○	○	○	○	○	－	○	○	○
	南彦根駅	橋上駅舎	東西	○	○	－	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	○	○	－	彦根観光バス	○	○	○	○	○	○	○	－	○	○	○
近江鉄道	彦根駅	橋上駅舎	東西	○	○	○	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

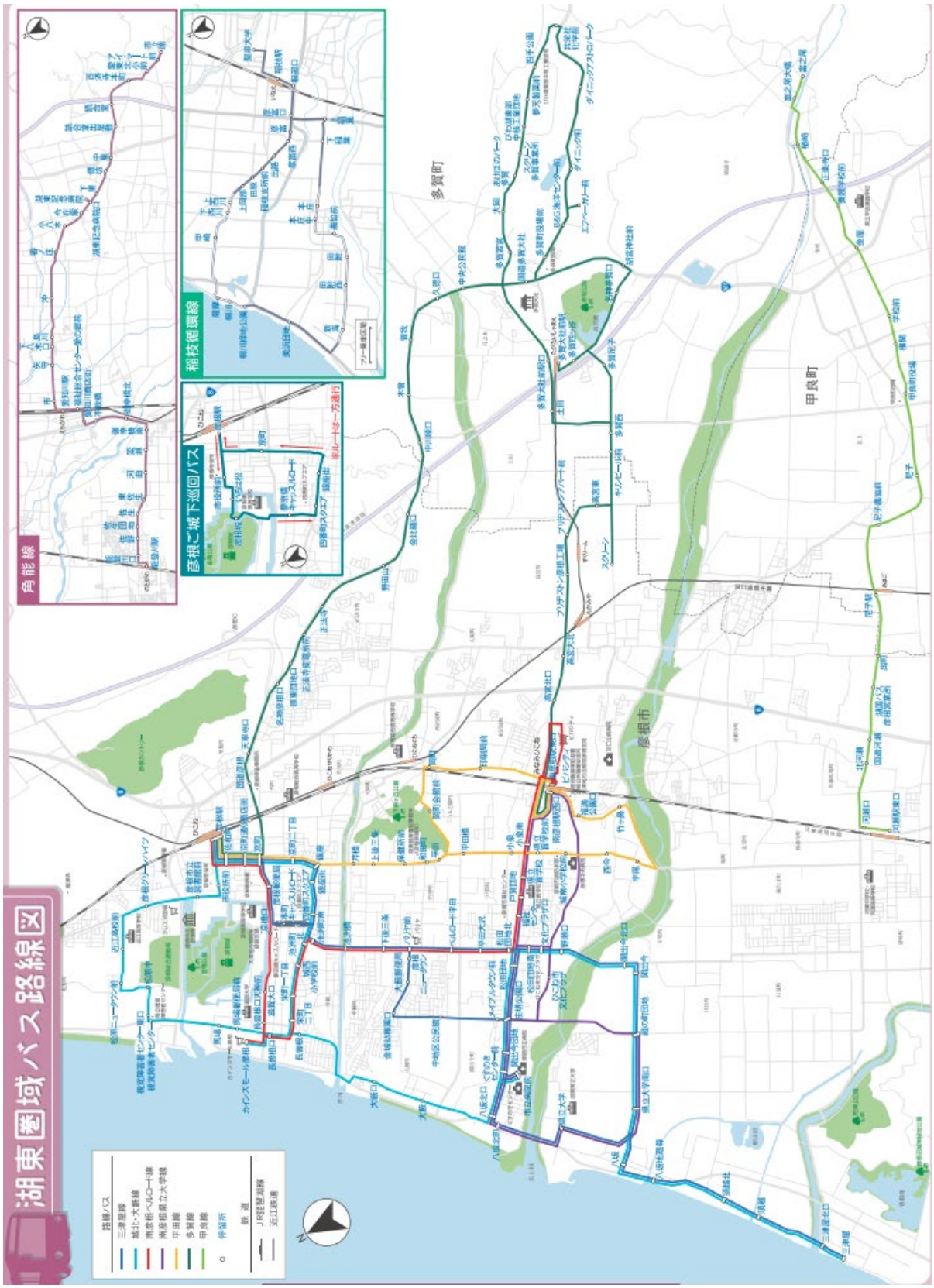
- 本市内の路線バスは、湖東圏域内で運行する８路線と隣接する東近江市を跨ぐ１路線の計９路線が運行されています。この内、企業路線は「南彦根県立大学線」のみで、残りの８路線は民間事業者が公的助成を受け運行している「コミュニティバス路線」です。

- 各路線の平日の運行頻度は、南彦根県立大学線が 33 往復／日で最も多く、角能線（14 往復／日）、彦根市立病院線（13.5 往復／日）、平田線（11.5 往復／日）、三津屋線（三津屋発着のみ）および甲良線（11 往復／日）と続きます。

- 一方、土日祝の運行頻度は、彦根城周辺を経由する南彦根ベルロード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　令和５年（2023 年）５月現在

運行事業者	路線名	主な経由地
湖国バス	三津屋線	彦根駅～銀座街～市立病院前～県立大学～三津屋
	城北・大藪線	彦根駅～近江高校～視覚障害者センター～大藪～市立病院前 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
	平田線	彦根駅～銀座～平田～城南小学校前～竹ヶ鼻～南彦根駅西口
	多賀線	彦根駅～京町～正法寺～野田山～多賀町役場前
	甲良線	河瀬駅東口～尼子駅～甲良町役場～金屋～養護学校前～富之尾
	南彦根 ベルロード線	彦根駅～カインズモール～パリヤ前～南彦根駅～ビバシティ
	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
近江鉄道	角能線 （彦根市外）	能登川駅～愛知川駅～湖東記念病院～百済寺本町～市ヶ原
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



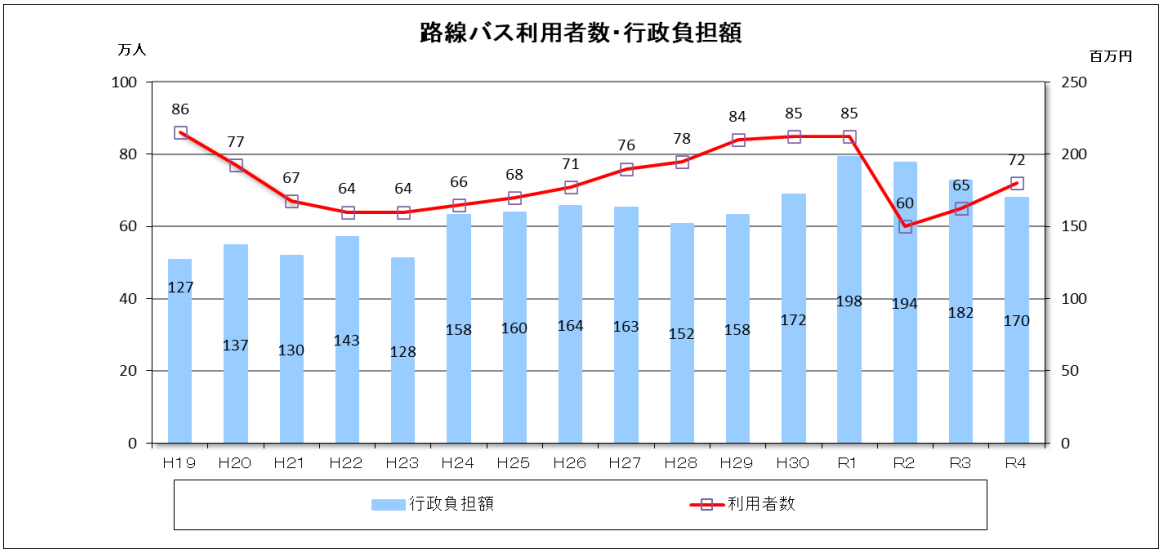
出典）路線バス総合路線図時刻表（令和５年（2023 年）.5.1 改正）湖国バス株式会社

図. 湖東圏域のバス路線図

（2）利用状況

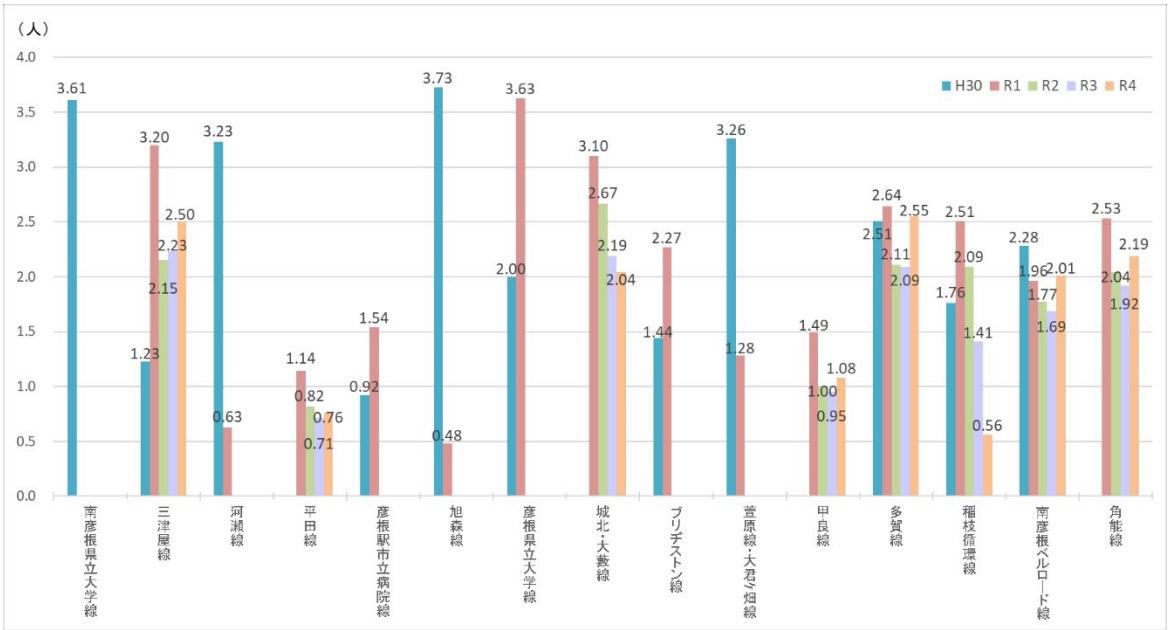
- 湖東圏域内の路線バス利用者は、南彦根ベルロード線の新設や総合時刻表の配布などの取組により、平成 23 年度（2011 年度）以降増加傾向でしたが、コロナ禍の影響により令和２年度（2020 年度）に大幅に減少したものの、近年は回復傾向となっています。

- 平成 30 年度（2018 年度）と令和４年度（2022 年度）の路線別平均乗車密度を比較すると、各路線ともコロナ禍の影響により令和２年度（2020 年度）に大幅に減少したものの、近年は回復傾向となっています。



出典）市提供資料

図．路線バス利用者数推移（湖東圏域）



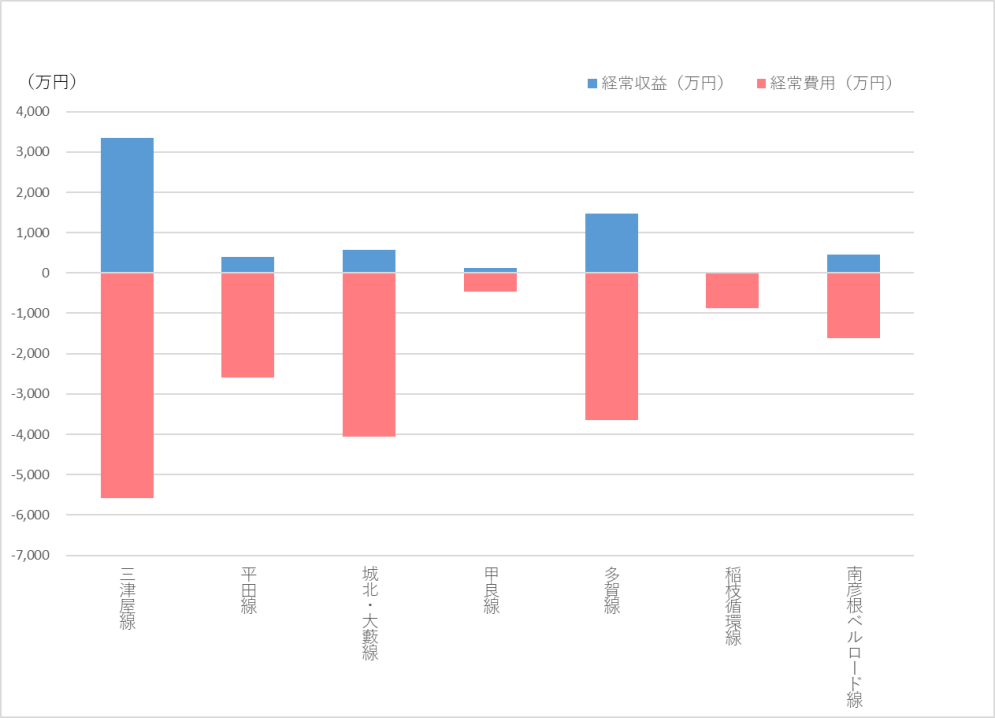
出典）市提供資料

図．路線別平均乗車密度（平成 30 年度（2019 年度）～令和４年度（2022 年度））

（3）支援状況

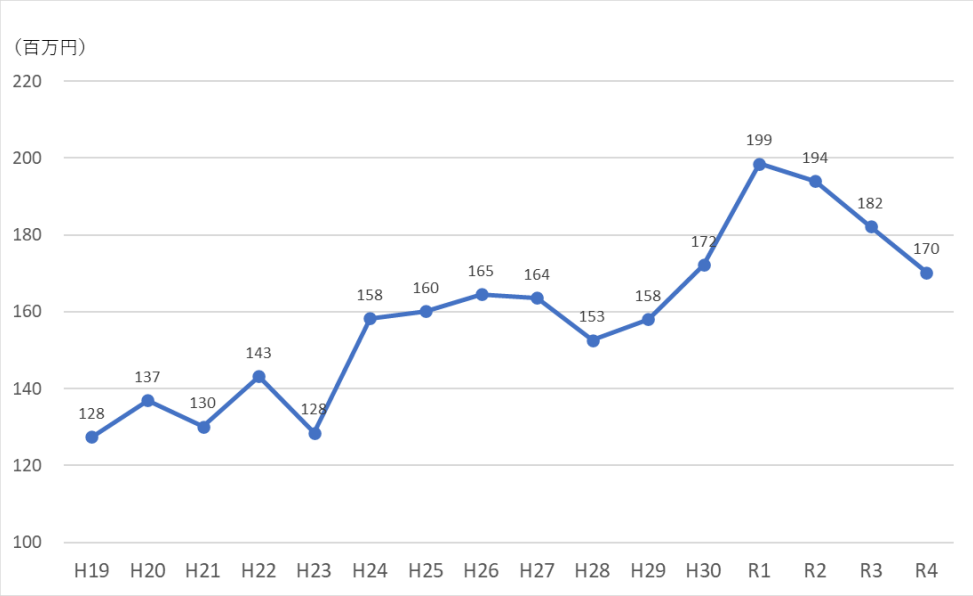
- 湖東圏域内で運行する「コミュニティバス路線」は、全体で概ね収支率 27%となっており、行政補助により路線が維持されている状態です。

- コロナ禍の影響などにより、行政からの補助金額は令和 2 年（2020 年）以降、減少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）市提供資料

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（令和 4 年度（2022 年度））



出典）市提供資料

図. 路線バスに対する市町補助額の推移（湖東圏域）

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（愛のりタクシー）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。

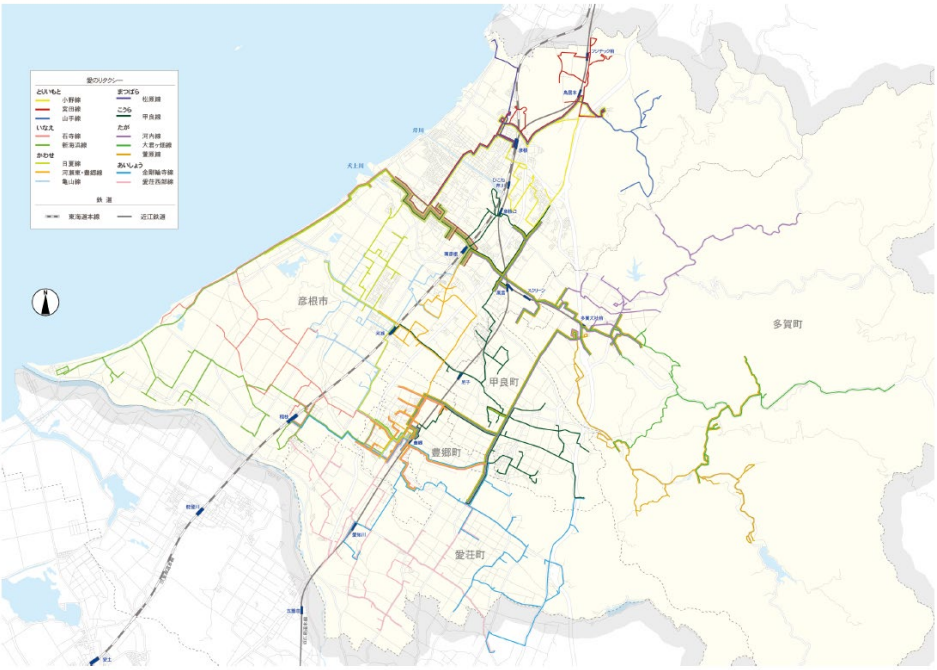
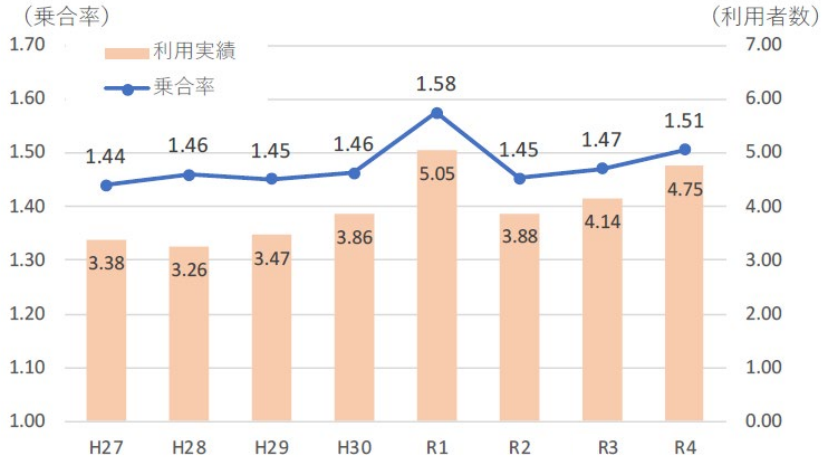


図. 予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の路線図

（2）利用状況

- 乗合タクシー「愛のりタクシー」の乗合率は、令和元年度（2019 年度）に 1.58 人/便まで増加しましたが、コロナ禍が始まった令和２年度（2020 年度）に減少し、目標値（1.8 人/便）を達成できませんでした。しかし、令和３年度（2021 年度）以降は増加傾向で、コロナ禍の終息とともに増加が想定されます。



出典）市提供資料

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

3.5 道路の状況

（1）都市計画道路

- 令和 3 年度（2021 年度）時点における本市の都市計画道路は、幹線街路 34 路線、特殊街路 2 路線の計 36 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 69.11%であり、県内平均値（65.63%）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。

- 鉄道駅等交通結節点において、複数の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じて交通広場（駅前広場等）設けています。この内、彦根駅や、稲枝駅の駅前広場は、既に供用済みとなっています。しかし、彦根口の駅前広場は未整備の状況です。

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	964.463	437.418	195.553	65.63%
大津市	202.120	82.634	40.915	61.13%
草津市	76.010	48.830	4.490	70.15%
彦根市	69.760	34.550	13.660	69.11%
長浜市	56.270	30.358	10.130	71.95%
米原市	38.540	24.290	8.670	85.52%
東近江市	80.430	25.690	9.270	43.47%
多賀町	11.580	9.850	0.000	85.06%

出典）滋賀の都市計画 2021

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	3,330	H24.4.27	3・4・24 稲枝停車場線
稲枝駅（西口）	2,160	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）彦根市の都市計画 2023

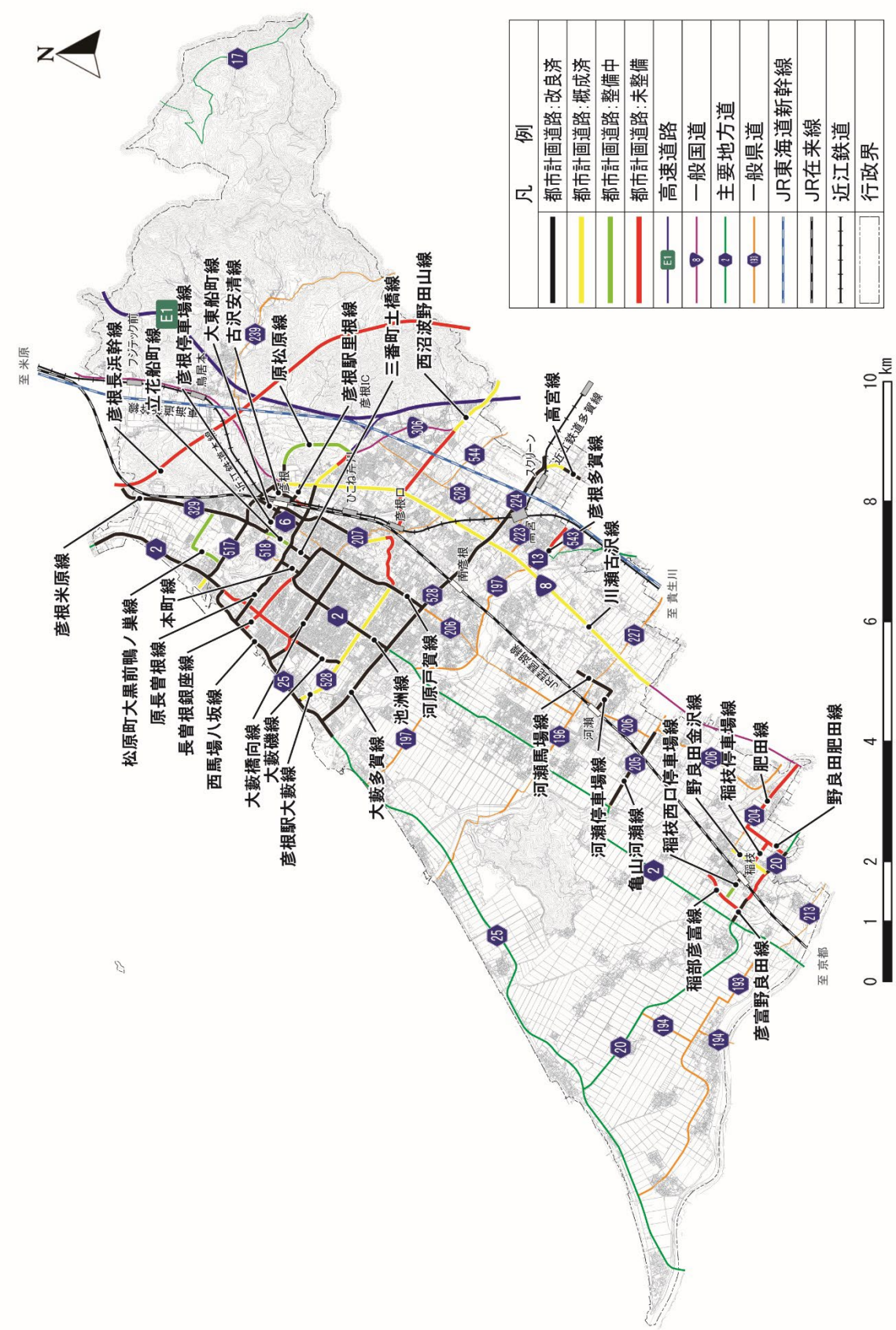


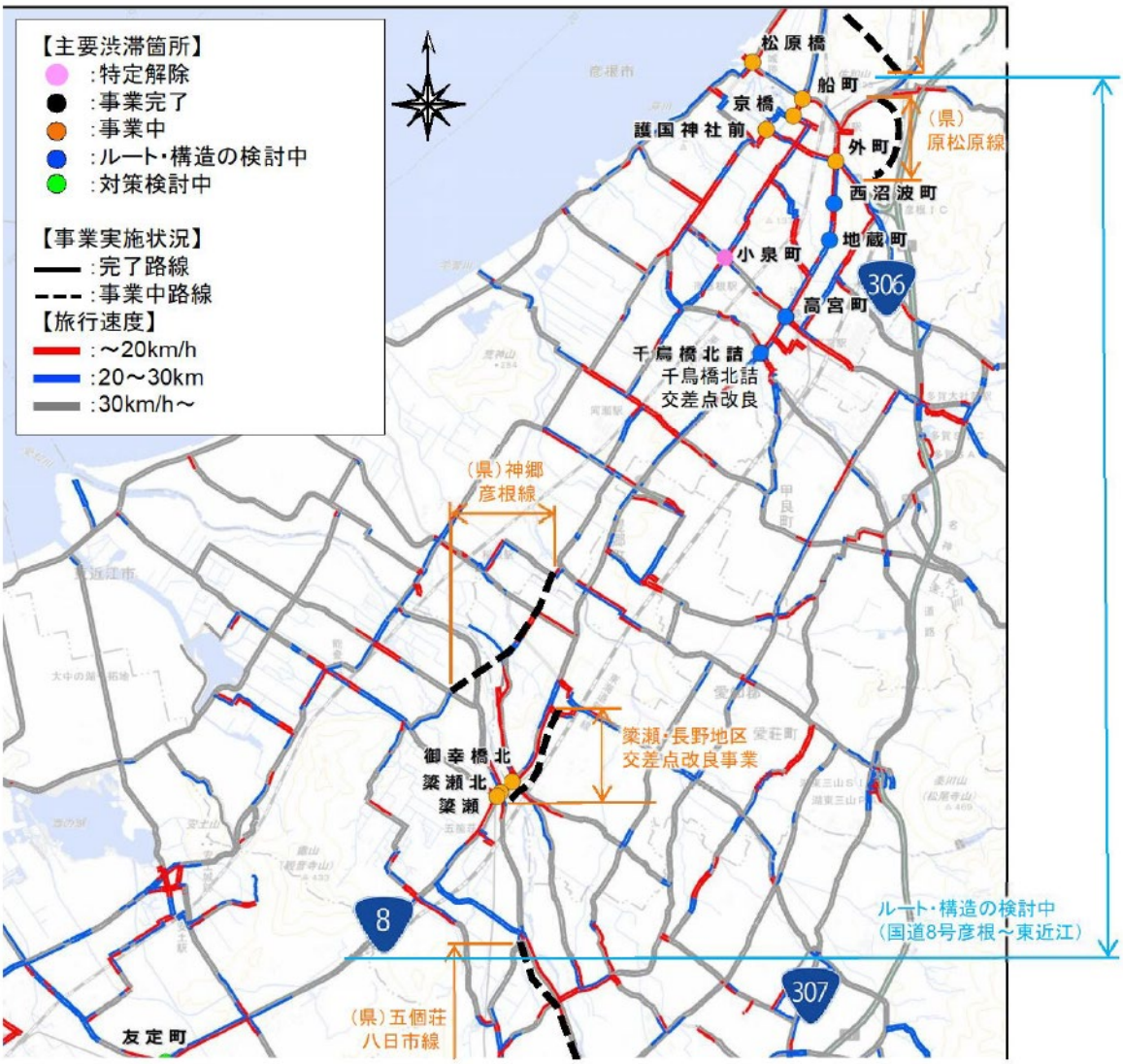
図. 都市計画道路　整備状況図（令和３年（2021 年））

（2）道路交通の混雑状況

① 路線別混雑度

- 湖東圏では９箇所の主要渋滞箇所を滋賀県渋滞対策協議会が選定し、渋滞緩和に向けた対策が進められていますが、環境負荷軽減の面と交通円滑化の面からも、過度の自動車利用から公共交通へのシフトが求められます。

- 彦根市および愛荘町南西部の国道８号において朝夕のピーク時間帯を中心に交通混雑が発生しているため、自家用車から路線バス等の公共交通機関への転換による総交通量の削減等が重要です。



出典）滋賀県渋滞対策協議会 令和５年度（2023 年度）第１回協議資料より作成

図．湖東圏域における主要渋滞箇所および旅行速度

② 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

③ 駐車場周辺の交通実態

- 彦根城周辺には駐車場が点在し、常時約 300 台あり、また、護国神社横に新たに約 200 台の駐車場が整備されました。また、観光シーズンには約 600 台を収容可能な臨時駐車場が開設されますが、これらの駐車場は、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。

- 特に主要渋滞区間である京橋から外町交差点間において旅行速度が低下しています。乗用車や観光バスが彦根城周辺の駐車場に集中することが渋滞の要因として考えられます。

- 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。

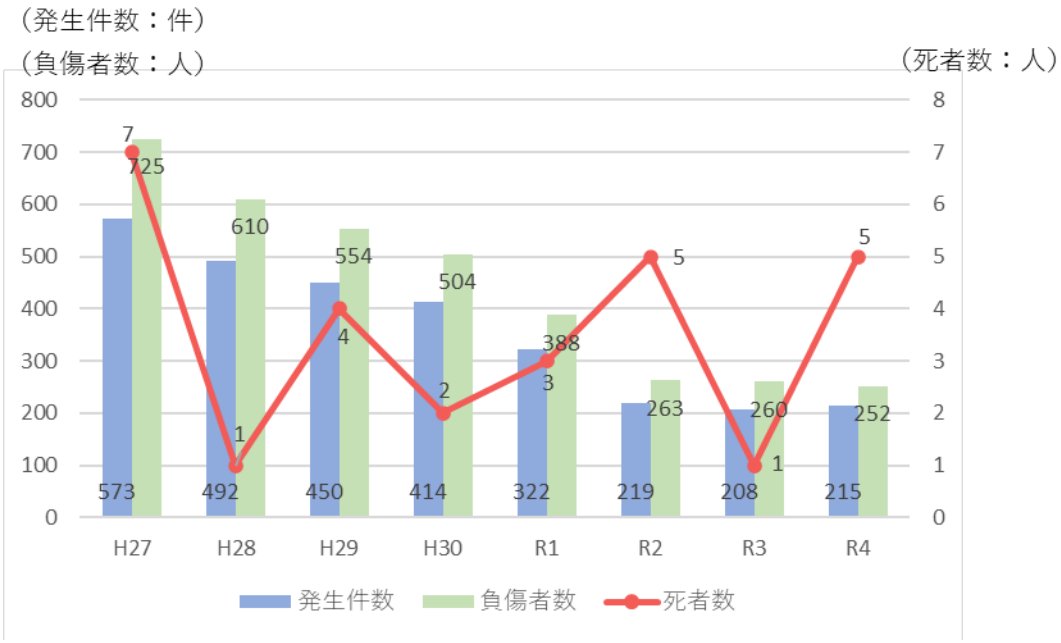
出典）滋賀県渋滞対策協議会

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 27 年（2015 年）以降、減少傾向に推移しており、令和 4 年（2022 年）では 215 件に減少しています。また、交通事故の発生件数の減少に伴い負傷者数も 252 人まで減少しています。



出典）彦根警察署

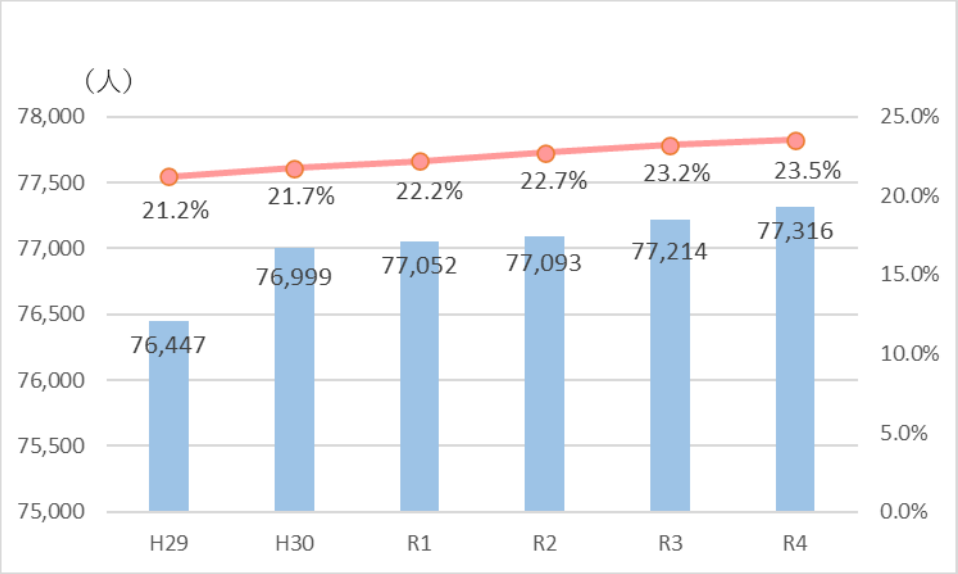
図. 彦根市の交通事故、死者数および負傷者数の推移

※令和4年度（2022年度）[令和4年4月～令和5年3月]の発生件数：226件

② 運転免許保有者数の推移

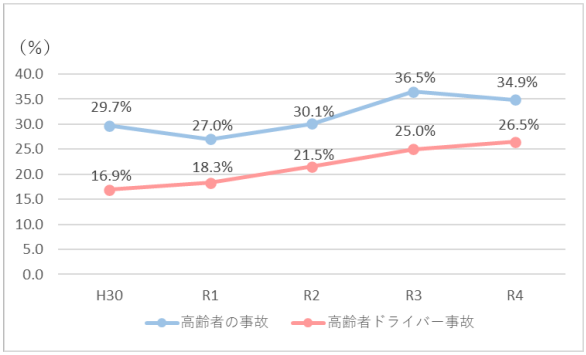
- 本市の運転免許保有者数は、増加しています。また、高齢者ドライバー（65 歳以上）も増加しており、平成 29 年度（2017 年度）と比較すると令和 4 年度（2022 年度）では 2.3 ポイント増加しています。高齢者ドライバーが起こす事故件数は、平成 26 年度（2014 年度）までは増加傾向を示していましたが、平成 27 年度（2017 年度）では 15.4%に減少しています。

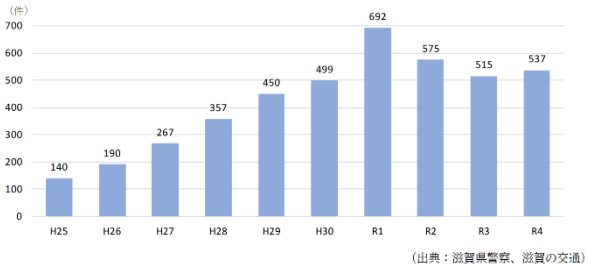
- 一方、高齢者運転免許証の返納数は増加しており、平成 27 年度（2017 年度）では 140 人でしたが、令和４年度（2022 年度）では 537 人と約 4 倍に増加しています。



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





出典）彦根警察署、
湖東圏域地域公共交通計画（令和６年（2024 年）３月）

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。

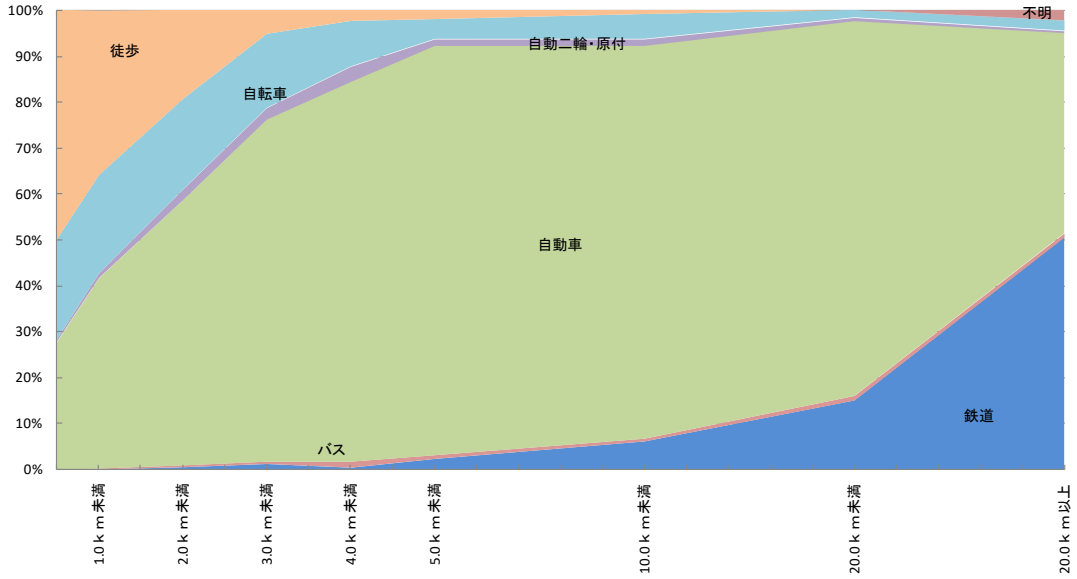
- 本市の自転車道は湖周辺部のサイクリングロードを軸に、南北方向、東西方向に整備されています。滋賀県では琵琶湖湖岸部を「ビワイチルート」に位置づけ、サイクリングコースとして整備を進めています。

図. びわ湖１周サイクリング
ちょっと寄り道マップ

（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、１km 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。



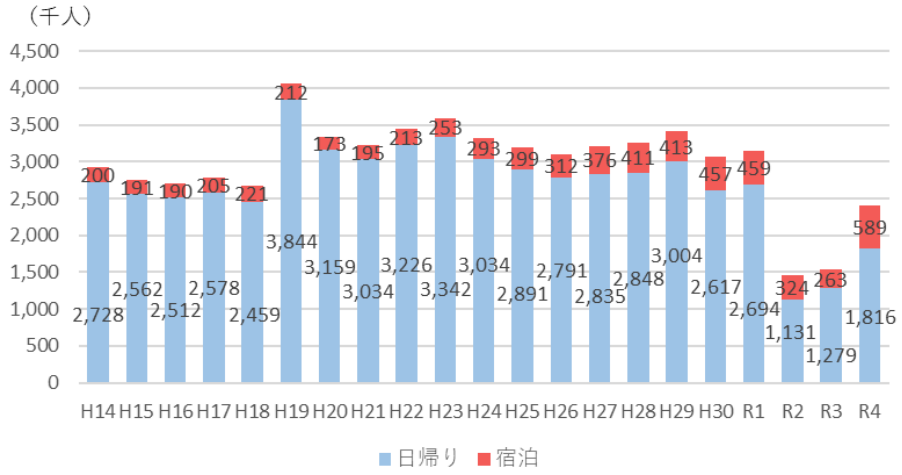
出典）平成 22 年（2010 年）近畿圏パーソントリップ調査

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（2007 年）は観光客数が突出しています。令和 2 年（2020 年）にはコロナ禍の影響により大幅に減少し、令和 4 年（2022 年）に 2,404 千人/年となっています。

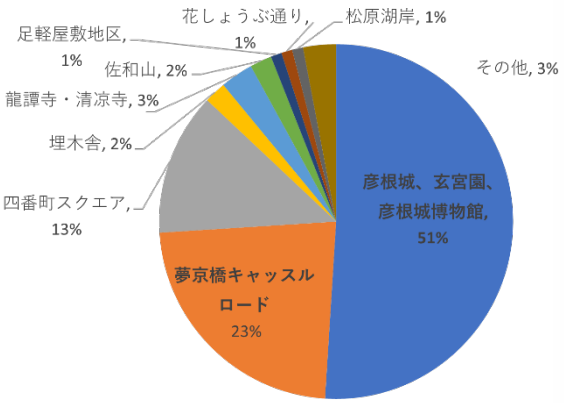


出典）滋賀県観光入込客統計調査

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 51%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 23%、13%に留まります。



出典）2022 年
彦根市観光に関する
経済効果測定調査報告書

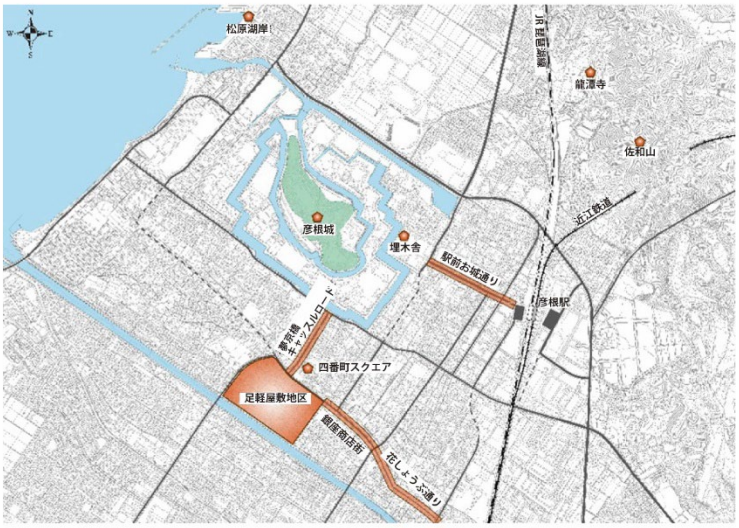


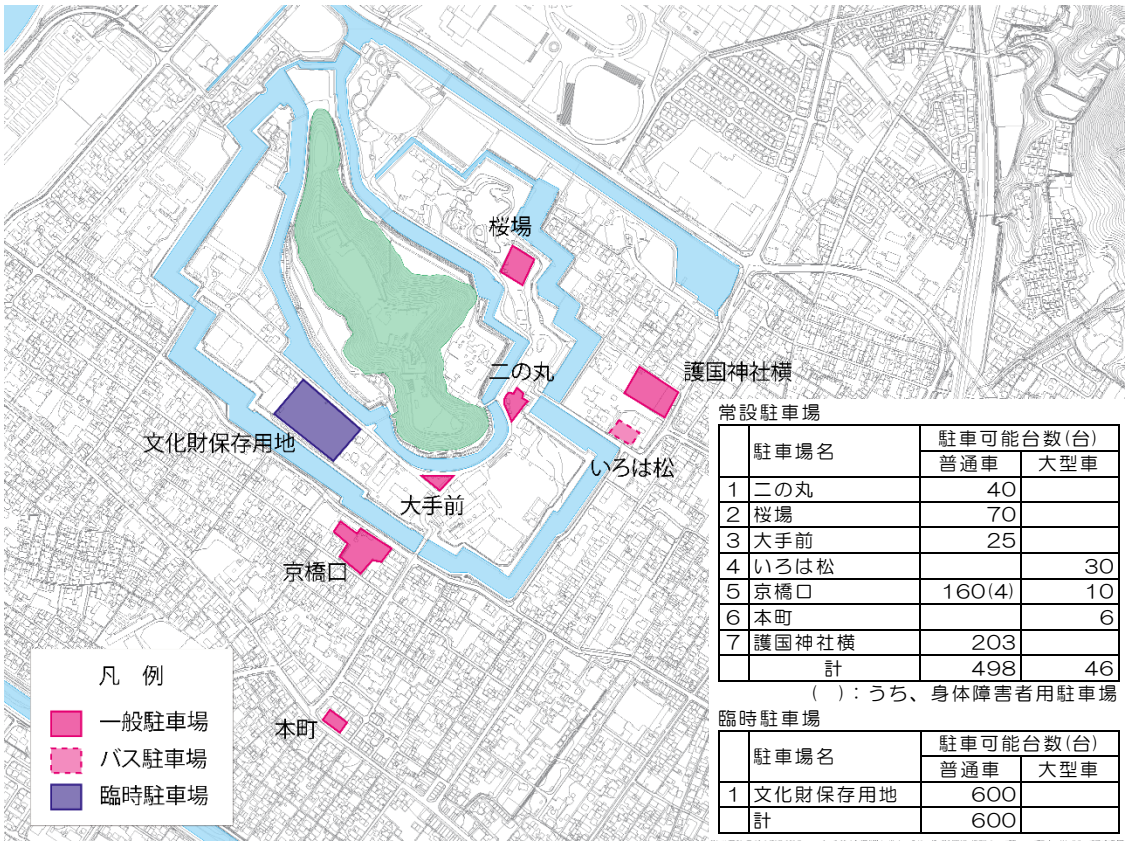
図. 主な観光スポットへの立ち寄り状況

（3）彦根城周辺の駐車場

- 彦根城城内および周辺には、二の丸駐車場、桜場駐車場等の一般駐車場が立地しています。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、文化財保存用地（約 600 台）が開設されます。

観光シーズン時の駐車状況　いろは松駐車場



常設駐車場

	駐車場名	駐車可能台数(台)	
		普通車	大型車
1	二の丸	40	
2	桜場	70	
3	大手前	25	
4	いろは松		30
5	京橋口	160(4)	10
6	本町		6
7	護国神社横	203	
	計	498	46

（　）：うち、身体障害者用駐車場

臨時駐車場

	駐車場名	駐車可能台数(台)	
		普通車	大型車
1	文化財保存用地	600	
	計	600	

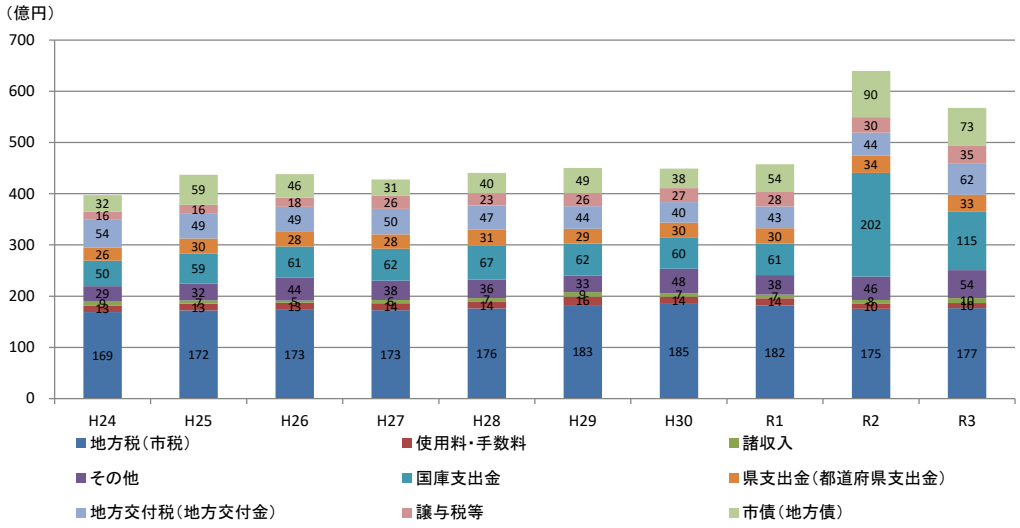
図．彦根城城内、周辺の駐車場

3.8 財政状況

（1）歳入・歳出の状況

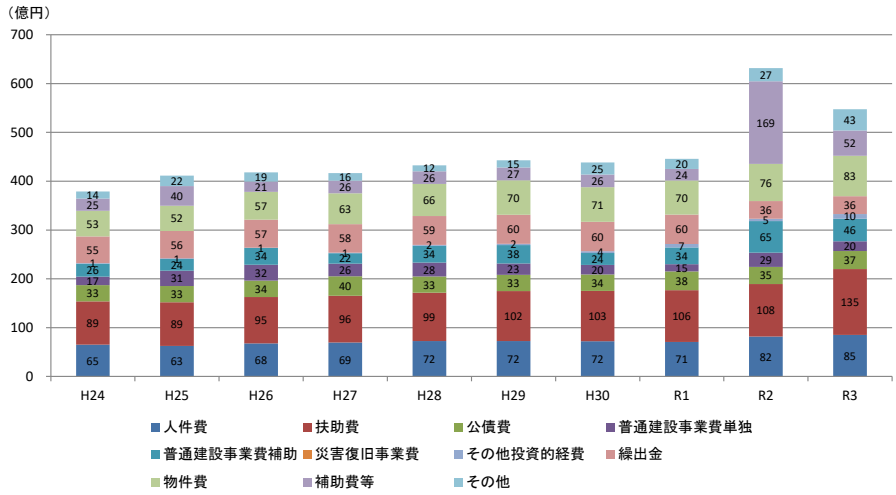
平成 24 年（2012 年）からの歳入の推移を見ると、歳入決算額は全体として増加傾向にあり、平成 24 年（2012 年）に 397 億円であったものが令和 3 年（2021 年）には 567 億円と 170 億円の増加となっています。この傾向は、令和 2 年（2020 年）から国庫支出金（コロナに関連する支出金と想定）がその前年の 3 倍（61 億円⇒202 億円）に増額となっています。

このため、自主財源は、令和元年（2019 年）まではおおむね 50%以上でしたが、令和 2 年（2020 年）以降は約 40%前後となっています。



出典）彦根市公共施設等総合管理計画（令和 4 年（2022 年）3 月）

図．歳入決算額の推移



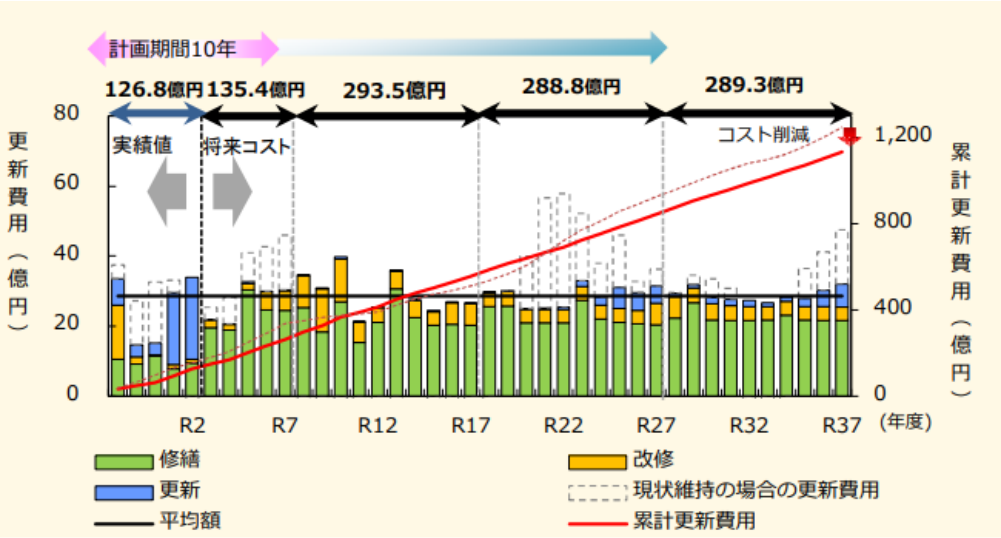
出典）彦根市公共施設等総合管理計画（令和 4 年（2022 年）3 月）

図．歳出決算額の推移

（2）公共建築物の更新などに掛かる将来コストの見込み

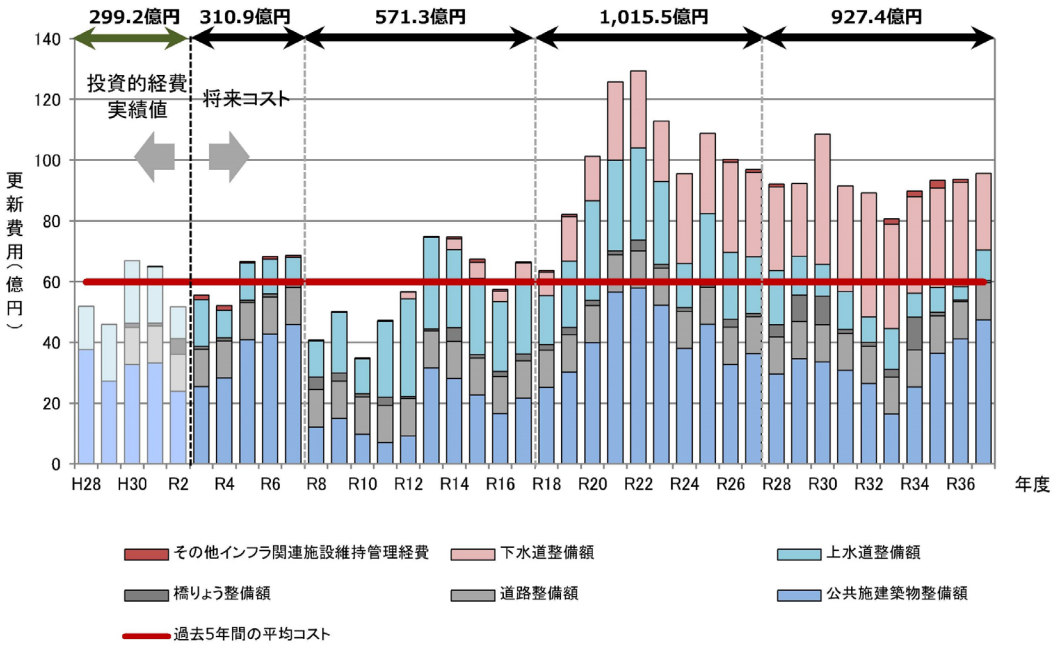
- 公共建築物の老朽化問題は全国的な課題となっており、本市が保有する行政施設や学校教育施設などの公共建築物をそのまま維持する場合、今後 35 年間で平均約 80.7 億円の更新費用が必要となることが試算されています。

- 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、令和 37 年度（2055 年度）までの今後 35 年間で約 1,731 億円、公共建築物は約 1,094 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（令和４年（2022 年）３月）

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（令和４年（2022 年）３月）

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（2015 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。

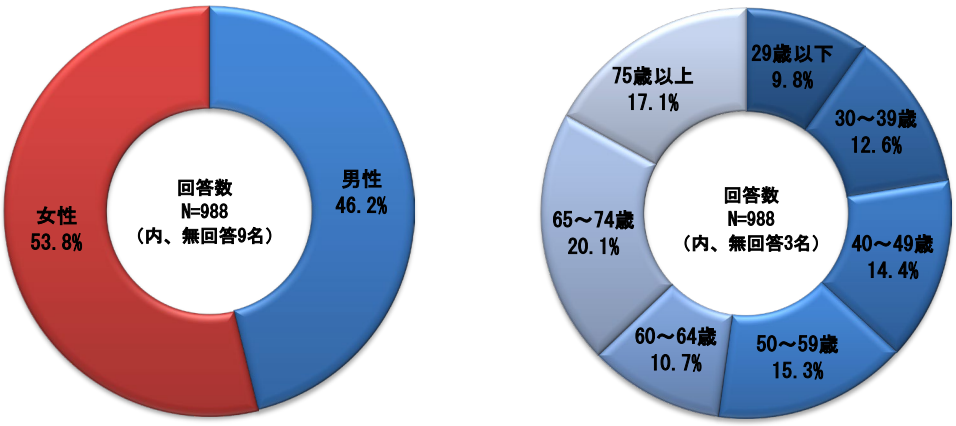
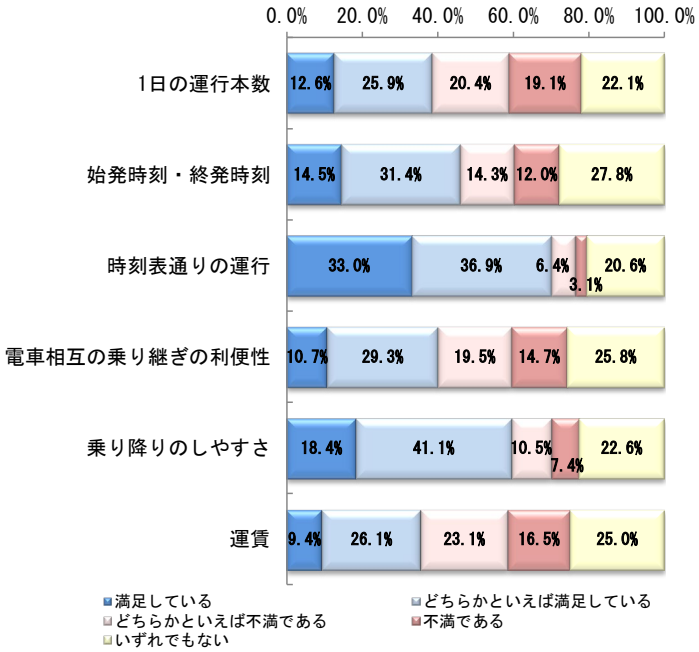


図.（左）性別　（右）年齢構成

（4）鉄道やバスに対する満足度

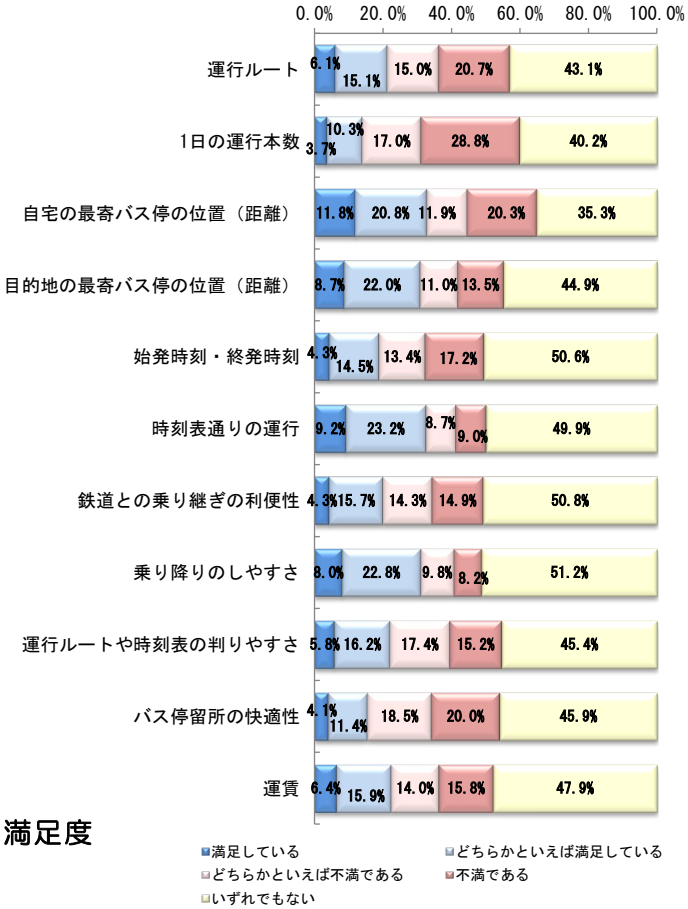
- 鉄道に対する満足度は、『時刻表通りの運行』『乗り降りのしやすさ』の項目が高く、それぞれ 69.9%、59.5%を占めています。一方、『一日の運行本数』、『運賃』の満足度は低い状況です。



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。

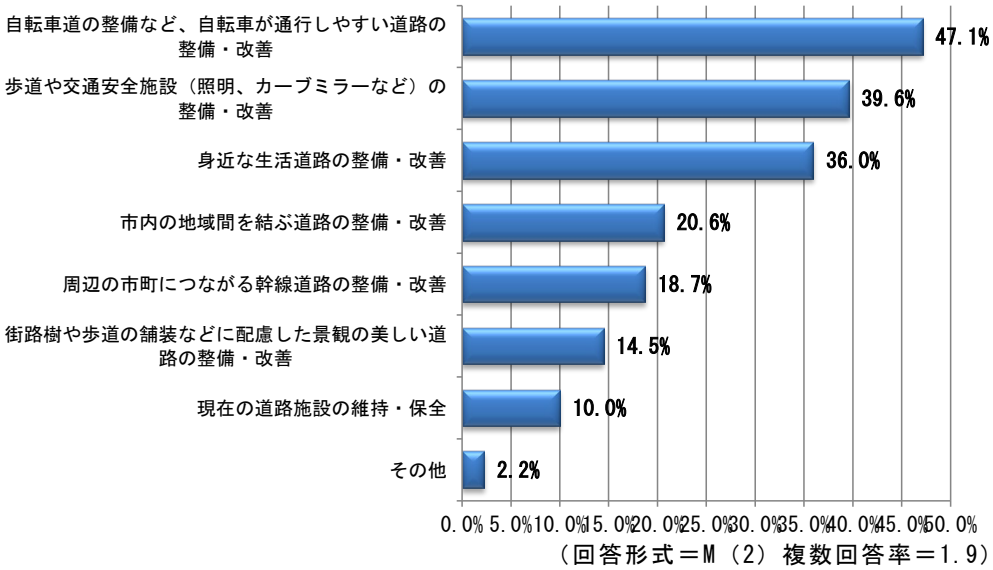
- 一方、『始発時刻・終発時刻』、『バス停留所の快適性』の満足度は低い状況です。また、各設問に対し、『いずれでもない』の占める割合が高く、関心が低いことが分かります。



図．バスに対する満足度

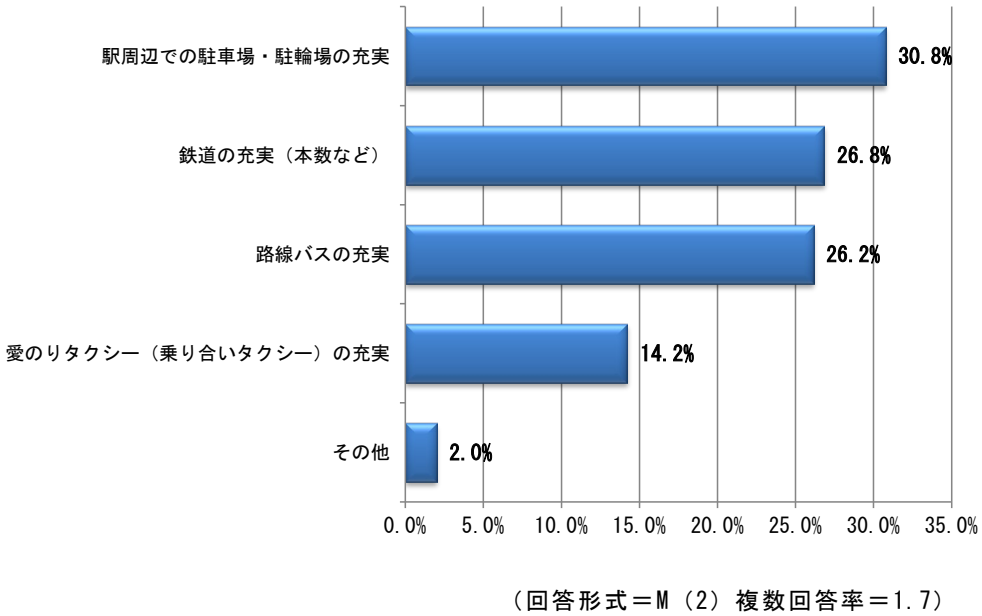
（5）お住まいの地域で将来取り組んでほしいこと

- 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）

（空白）

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、令和 27 年（2045 年）時点で 33.6%（令和 2 年（2020 年）：24.9%）まで増加。
- 令和 2 年（2020 年）時点と令和 12 年（2030 年）時点の人口密度を比較すると、大幅な人口密度の低下はない。

(2) 産業（工業・商業・観光）

- コロナ禍の影響により令和 2 年（2020 年）には観光客数が大幅に減少し、令和 4 年（2022 年）時点で 2,404 千人/年。
- 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。

(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ー新市街地ー河瀬地区に集中。
- 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

- JR 線、近江鉄道の各駅において、彦根駅の利用者が最も多い。ただし、コロナ禍の影響により、両鉄道の利用者は大幅に減少。
- 近江鉄道の上下分離方式による運営体制への移行に向けた手続きが進んでいる。
- 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コロナ禍の影響により、令和 2 年（2020 年）に大幅に減少したものの近年、回復傾向にある。行政からの補助金額は令和元年（2019 年）以降減少傾向。
- 予約型乗合タクシーの利用者は近年増加している。

(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 69.11%）。また、未着手の駅前広場も 1 駅存在。（彦根口駅）
- 湖東圏では 10 箇所の主要渋滞箇所が指定。渋滞緩和に向けた対策が進められているが、過度の自動車利用から公共交通へのシフトが求められる。
- 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待ったり探し回ったりする車両による交通渋滞も発生）
- 交通事故発生件数は減少傾向にあり、令和４年（2022 年）では 215 件。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。
- 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。
- 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未満で自転車が多く、20ｋｍを越えると自動車の分担率が減少し、鉄道が増加。

上位・関連計画

■ 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、自家用車や自転車の利用が多い。
  （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

- 『自転車が通行しやすい道路の整備・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。
- 公共交通利用者の減少、交通弱者の移動需要増加、近江鉄道の上下分離方式への移行を踏まえ、鉄道や路線バス、予約型乗合タクシー等の各公共交通が効果的に連携し、**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。
- アフターコロナにおける公共交通の確保維持と利用促進に向け、**来訪者にも使いやすい公共交通網の形成や公共交通結節点整備等、利用環境の向上**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。
- 観光シーズンや国スポ・障スポなどのイベント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行環境を向上させ、**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、彦根駅から彦根城にかけたエリアのウォーカブルな道路空間への再編や、観光スポットへの**高いアクセス性、回遊性の高いまちなみの形成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やグリーンスローモビリティ等の新たな移動手段の導入**を推進し、低炭素社会の実現を目指すことが求められています。
- 頻発、激甚化する自然災害に対応し、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組を通じて、彦根市総合計画基本構想におけるコンセプト「歴史と文化を紡ぎ、未来を創造する、市民一人ひとりが輝くまち彦根」の実現を目指しています。

図. まちづくりの基本理念

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

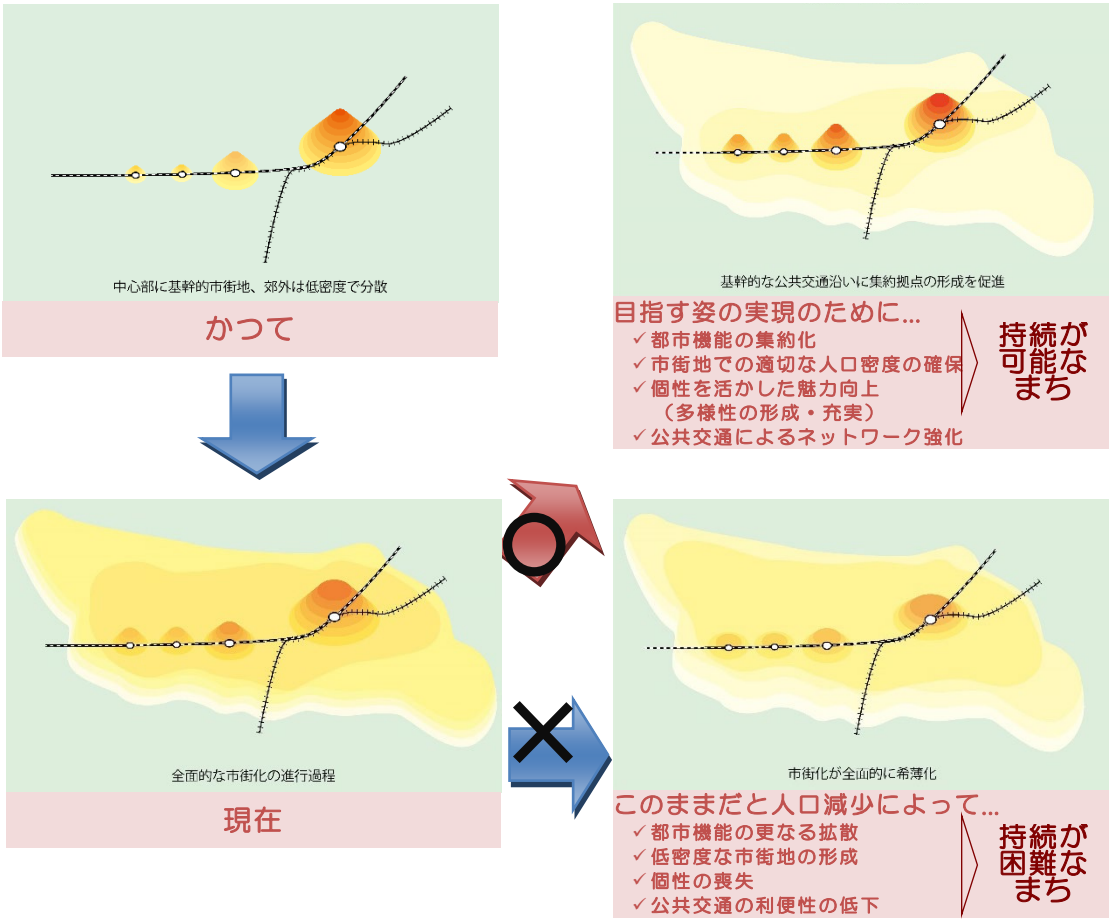
（2）まちづくりが目指す姿

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）周辺では鉄道やバス等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】



出典）彦根市都市計画マスタープラン

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、市街化調整区域等の地域においては、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。

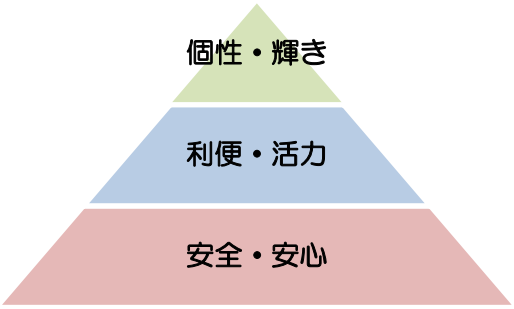
このような中、本市では、人口減少・超少子高齢社会の本格的な到来への対応として、都市計画の観点から下図のようなまちづくりを進めます。併せて、「医療・福祉の充実」「コミュニティ活動の活性化」「まち歩きの促進」といった健康・医療・福祉に関する全庁的な検討等、これからの成熟社会のためのまちづくりを進めます。

【市街化区域内外のまちづくりの概念図】

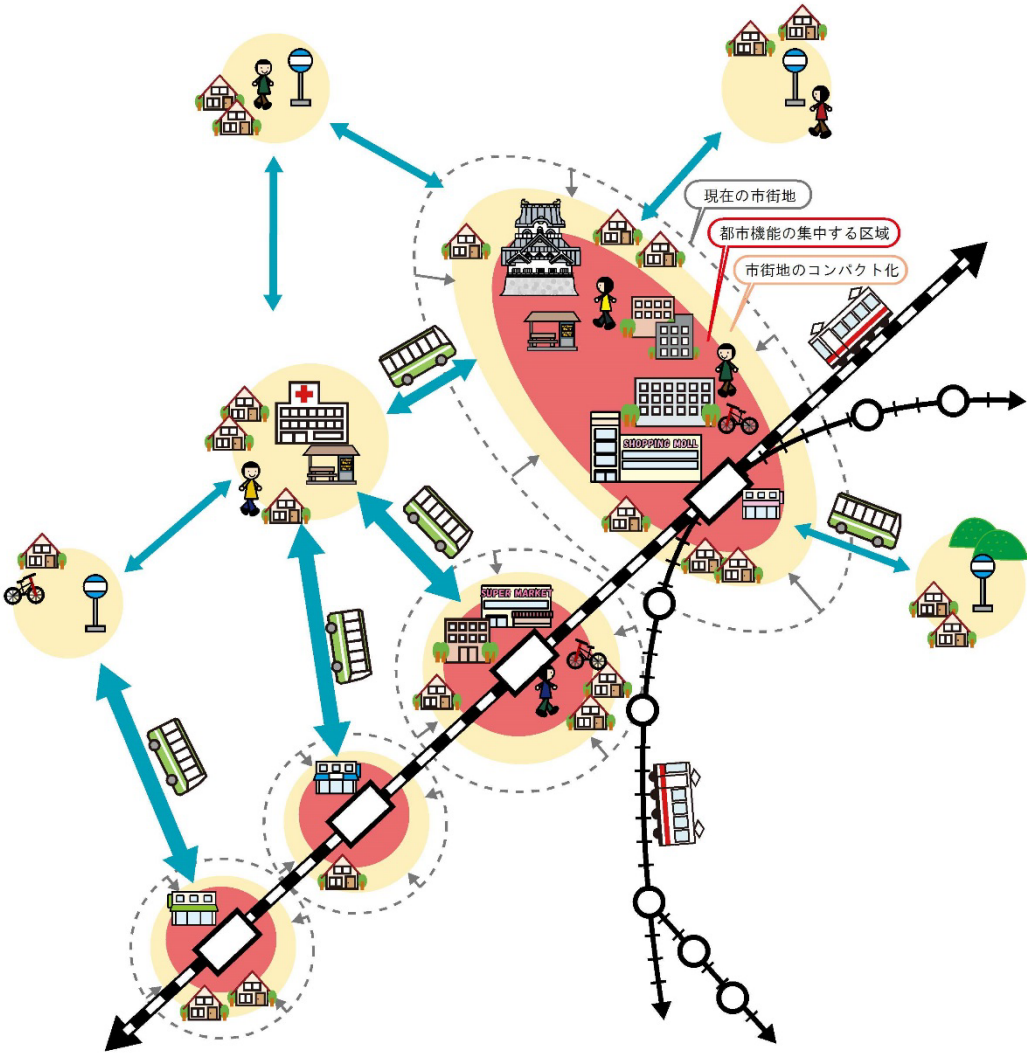
出典）彦根市都市計画マスタープラン

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）を中心に公共交通等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。



図．都市交通の基本理念



図．多極集約・連携型のコンパクトシティと都市交通のイメージ

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「広域ネットワーク軸」「基幹ネットワーク軸」「公共交通支援軸」「賑わい高度サービスエリア」「交通弱者対策エリア」を位置づけ、行政、市民、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「広域ネットワーク軸」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、この広域ネットワーク軸を補完し、住民や観光客等、多様な利用的に対応する公共交通軸を「基幹ネットワーク軸」として位置付けます。さらに、通勤・通学移動の利便性向上や、住民の移動手段を確保するための公共交通軸を「公共交通支援軸」として位置付けます。その他、中心市街地において高度な交通サービスを提供するエリアを「賑わい高度サービスエリア」、各公共交通軸やエリアでカバーできない地域を「交通弱者対策エリア」と位置づけ、予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）による移動支援を図ります。

また、都市計画マスタープラン等における「都市核」や「地域核」の他、主要な鉄道駅を「連携ポイント」として位置づけ、これらを結ぶ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 号等の道路を「観光支援軸」と位置づけ、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

	広域ネットワーク軸	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
	基幹ネットワーク軸	広域ネットワーク軸を補完し、市内だけでなく湖東圏域における住民や観光客等、多様な利用に対応する公共交通軸 路線バス（コミュニティバスを含む）
	公共交通支援軸	基幹ネットワーク軸を補完し、市内の通勤・通学移動の利便性向上や、住民の移動手段を確保するための公共交通軸 路線バス（コミュニティバスを含む）
	賑わい高度サービスエリア	中心市街地において高度な交通サービスを提供するエリア 路線バス（コミュニティバス、ご城下巡回バスを含む） グリーンスローモビリティ等新たな移動手段
	交通弱者対策エリア	各公共交通軸やエリアでカバーできない地域で、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 予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）
	観光支援軸	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等、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
	連携ポイント	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琵琶湖線（彦根駅西口・東口、南彦根駅西口・東口、河瀬駅、稲枝駅） 近江鉄道（彦根駅、鳥居本駅、ひこね芹川駅、彦根口駅、高宮駅）
	観光拠点 学術拠点	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

将来の公共交通体系図

米原市
琵琶湖
近江鉄道
鳥居本駅
彦根総合スポーツ公園
商業施設
芹川
滋賀大学
彦根城
彦根駅
犬上川
商業施設
滋賀県立大学
ひこね芹川駅
病院
彦根口駅
宇曽川
スポーツ・文化
交流センター
病院
南彦根駅
多賀町
商業施設
病院
高宮駅
河瀬駅
愛知川
東海道本線
甲良町
稲枝駅
豊郷町
東近江市
JR琵琶湖線
愛荘町
凡　例
都市核
地域核
連携ポイント
広域ネットワーク軸（JR・近江鉄道）
基幹ネットワーク軸
（路線バス・コミュニティバス）
公共交通支援軸
（路線バス・コミュニティバス）
賑わい高度サービスエリア
交通弱者対策エリア
観光支援軸
観光拠点・学術拠点
歴史市街地ゾーン
市街地ゾーン
田園集落ゾーン
湖岸環境共生ゾーン
自然緑地ゾーン
0 0.5 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
km

（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」等を位置づけ、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発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、びわこ東部幹線、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彦根米原線、本町線、長曽根銀座線、原長曽根線、および大藪多賀線の計９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	・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等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 名神高速道路 国道８号、国道 306 号、（都）彦根長浜幹線、（都）びわこ東部幹線、（都）原松原線
⟷	主要幹線道路	・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・集落等を通過する区間では、人とクルマの共存により、通勤・通学や買い物等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 （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）原長曽根線、 （都）大藪多賀線、（都）長曽根銀座線 （都）彦根米原線、（都）立花船町線

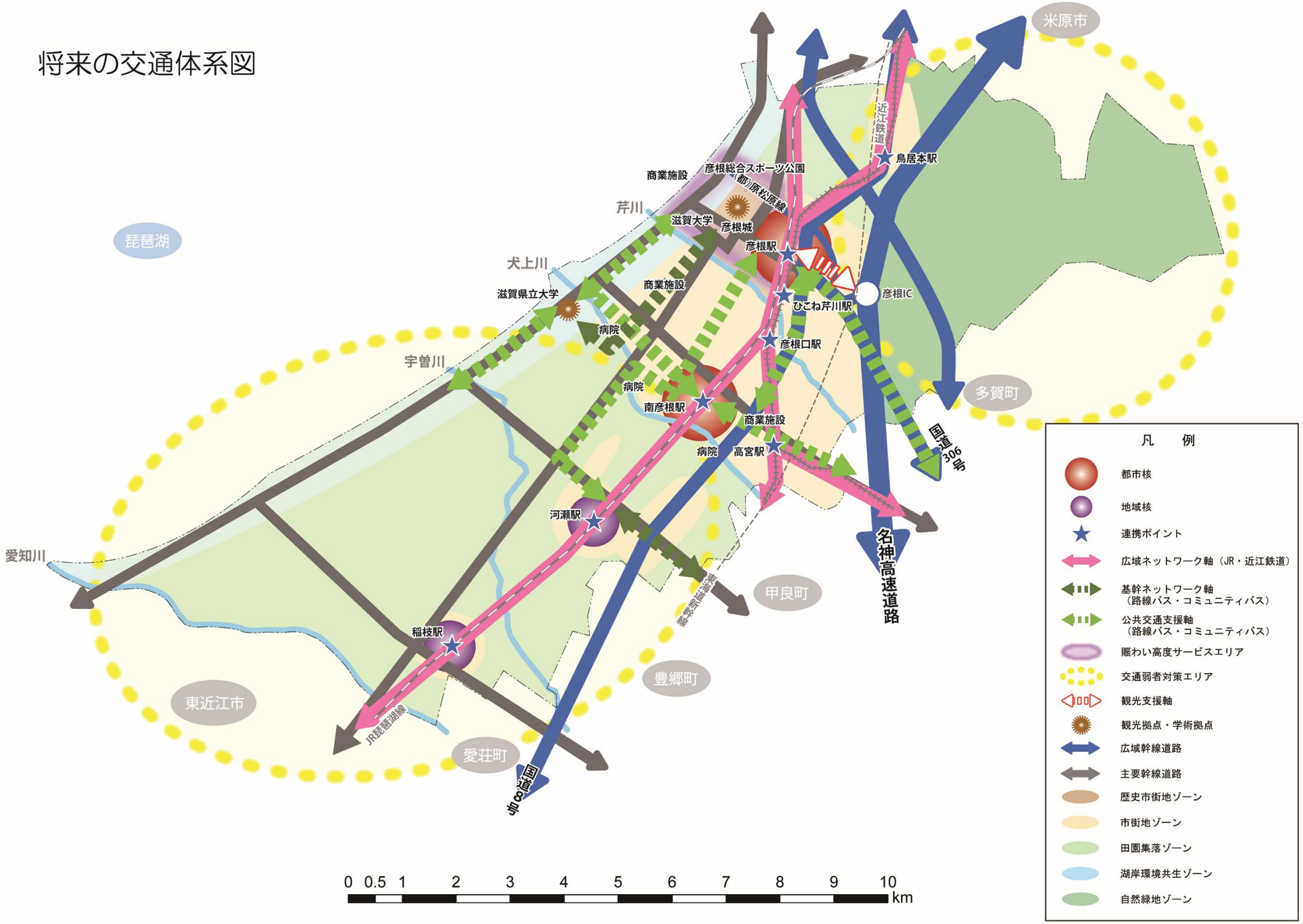
	都市幹線道路	・市内の市街地や観光資源等の主要施設ならびに周辺都市を結び、円滑で快適な移動を可能とする道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する道路 ・市内の日常の地域間交流等を支援する道路 （県）神郷・彦根線、（県）八坂・高宮線、 （県）新海・上稲葉線 （都）野良田金沢線、（都）大藪磯線、 （都）本町線、（都）高宮線、 （都）大東船町線、（都）彦根駅大藪線、 （都）西沼波野田山線（市道区間）、 （都）肥田線、（都）亀山河瀬線、 （都）彦根停車場線、（市）大藪金田線
	補助幹線道路	・都市幹線道路の機能を補完する道路で、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路 ・自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 （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）松原町大黒前鴨ノ巣線 （都）三番町土橋線、（市）稲部本庄線、 （市）芹橋彦富線、（市）彦根口河瀬駅線

（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

都市幹線道路
①(県)神郷・彦根線
②(県)八坂・高宮線
③(県)新海・上稲葉線
④(都)野良田金沢線
⑤(都)大藪磯線
⑥(都)本町線
⑦(都)高宮線
⑧(都)大東船町線
⑨(都)彦根駅大藪線
⑩(都)西沼波野田山線(市道区間)
⑪(都)肥田線
⑫(都)亀山河瀬線
⑬(都)彦根停車場線
⑭(市)大藪金田線
補助幹線道路
①(都)大藪橋向線
②(都)稲枝停車場線
③(都)野良田肥田線
④(都)河瀬馬場線
⑤(都)河瀬停車場線
⑥(都)稲部彦富線
⑦(都)稲枝西口停車場線
⑧(都)古沢安清線
⑨(都)彦根駅里根線
⑩(都)松原町大黒前鴨ノ巣線
⑪(都)三番町土橋線
⑫(市)稲部本庄線
⑬(市)芹橋彦富線
⑭(市)彦根口河瀬駅線
琵琶湖
米原市
多賀町
甲良町
豊郷町
愛荘町
東近江市
彦根城
彦根IC
芹川
犬上川
宇曽川
愛知川
近江鉄道
JR琵琶湖線
国道306号
凡　例
都市核
地域核
広域幹線道路
主要幹線道路
都市幹線道路
補助幹線道路
４軸５軸
観光拠点
歴史市街地ゾーン
市街地ゾーン
田園集落ゾーン
湖岸環境共生ゾーン
自然緑地ゾーン

将来の交通体系図


米原市
琵琶湖
多賀町
甲良町
豊郷町
愛荘町
東近江市
近江鉄道
鳥居本駅
彦根総合スポーツ公園
商業施設
(都)原松原線
芹川
滋賀大学
彦根城
彦根駅
犬上川
滋賀県立大学
商業施設
ひこね芹川駅
彦根IC
病院
彦根口駅
宇曽川
病院
南彦根駅
商業施設
病院
高宮駅
国道306号
河瀬駅
名神高速道路
愛知川
稲枝駅
JR琵琶湖線
国道8号
0 0.5 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km
凡　例
都市核
地域核
連携ポイント
広域ネットワーク軸（JR・近江鉄道）
基幹ネットワーク軸
（路線バス・コミュニティバス）
公共交通支援軸
（路線バス・コミュニティバス）
賑わい高度サービスエリア
交通弱者対策エリア
観光支援軸
観光拠点・学術拠点
広域幹線道路
主要幹線道路
歴史市街地ゾーン
市街地ゾーン
田園集落ゾーン
湖岸環境共生ゾーン
自然緑地ゾーン