

第2章 現状と課題

ひこね共創ビジョンは、社会背景、財政状況、社会ニーズの多様化を踏まえ、3つの視点による現状から課題を捉えました。

彦根市の課題は、どこのまちにもある課題でありながらもちょっと違う。魅力資源はある、ただし磨かれていない。

まちを支える人の動き（人口増減、人の移動環境等）に着目しながら、現状と課題をまとめました。

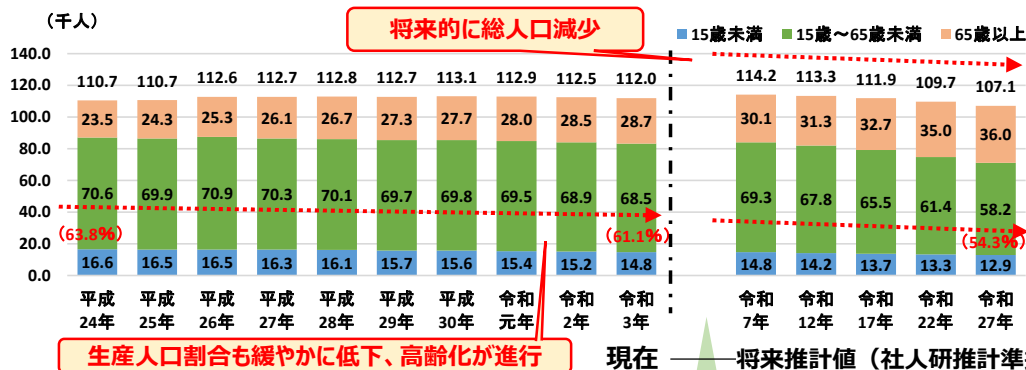


①空洞化・活力の停滞

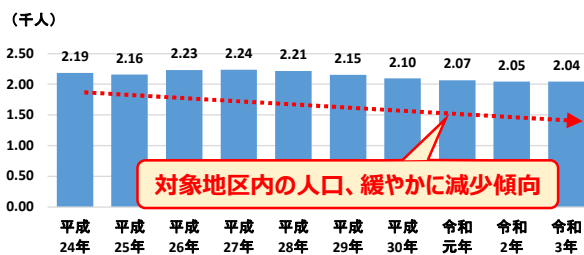
人口減少、高齢化、空洞化

- 彦根市の総人口は、予測を含み令和元年以降、減少傾向にある。
- 生産年齢人口（15～65歳未満）割合も緩やかに低下、高齢化が進行すると予測される。
- 彦根城のある彦根駅西側地区においては、今後の人口減少が見込まれている。
- 特に本町、銀座町、中央町など、商業機能が集積しているところにおいて、今後10年程度で約1割近くの減少が見込まれている。
- 令和4年3月策定の総合計画では、人口の維持が目指されている。

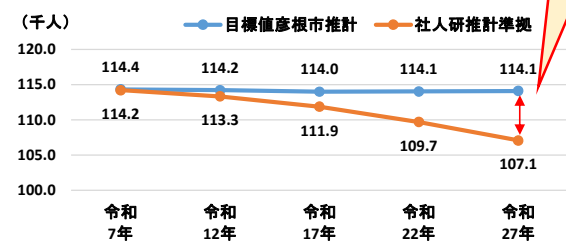
▼市全域における現況から将来の人口動態



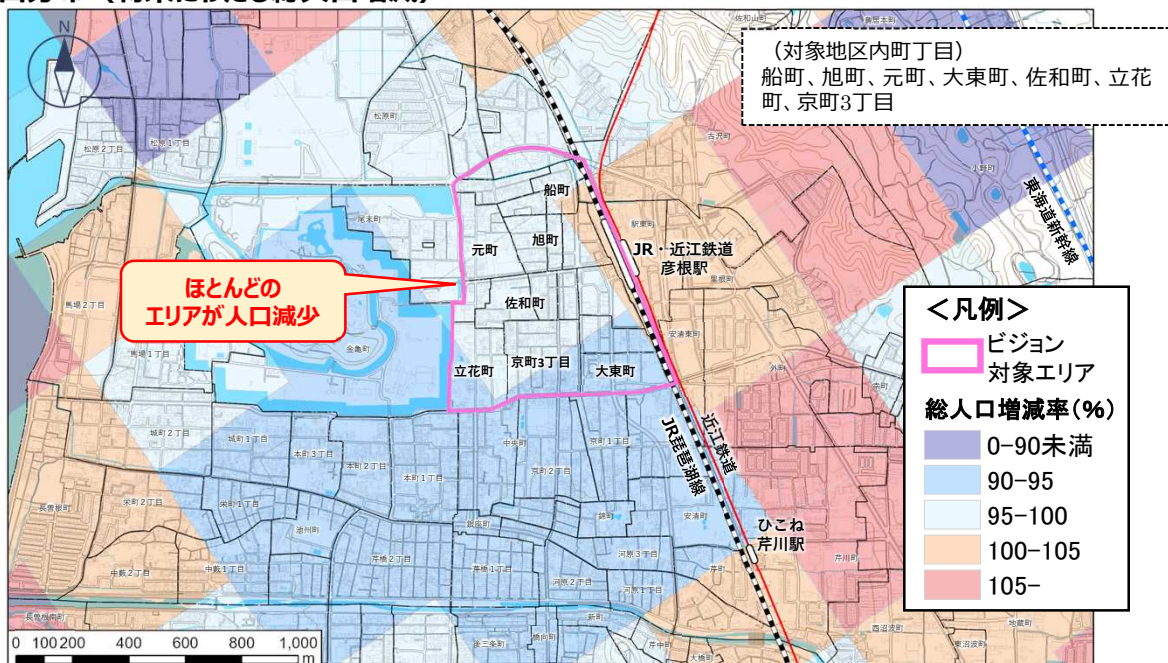
▼対象地区 人口の推移



総合計画 総合戦略での目標値



▼人口分布（将来にわたる総人口増減） 人口増減＝平成27年人口に対する令和7年人口予測値（最新平成27年ベース）



資料出典：彦根市統計書、人口問題研究所、総合計画（R4.3）、国土数値情報 地図出典：国土地理院

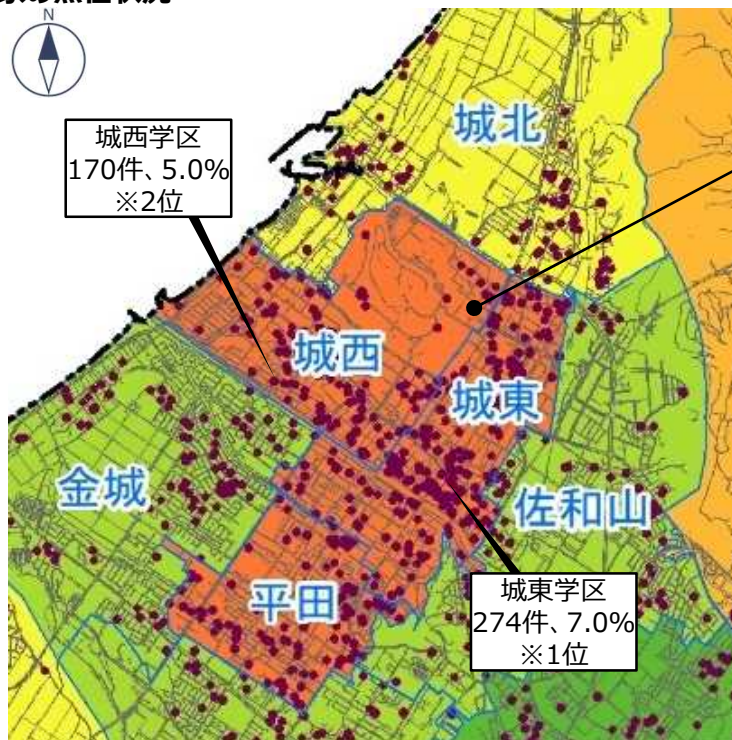


①空洞化・活力の停滞

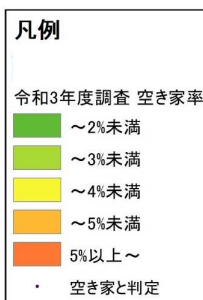
高齢化等を要因とする空家の点在

- 駅周辺地区である城東学区と城西学区は、市内の学区においても空家が最も進行している地区である。
- また、城東学区と城西学区は、市内でも特に高齢化が進行しており、空家活用の担い手を育成しにくい土壌にある。

▼空家の点在状況



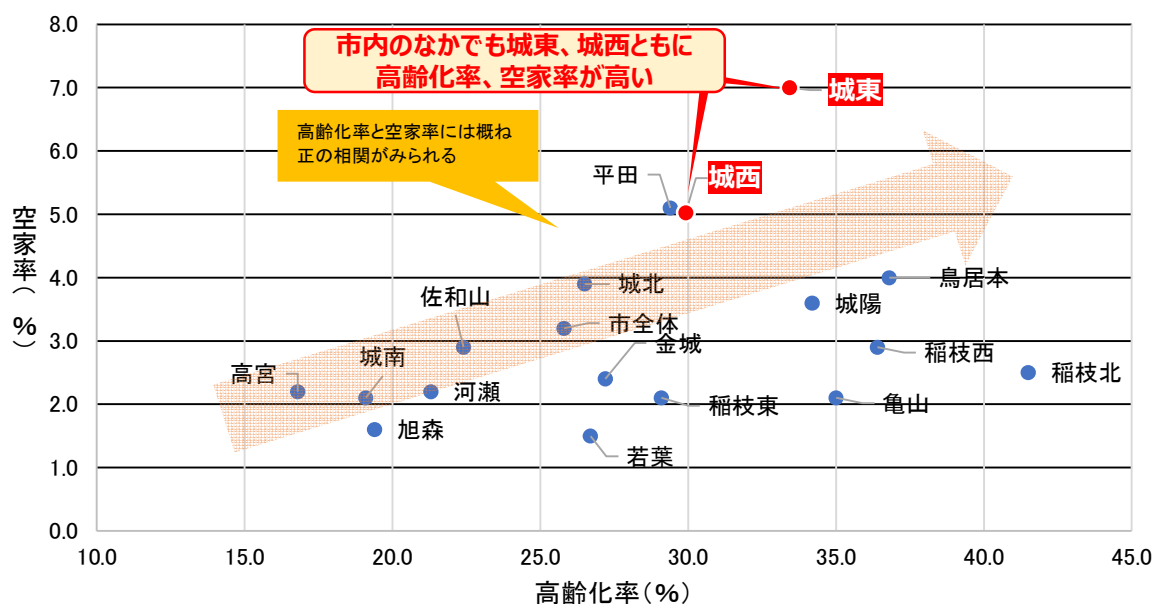
写真出典：彦根市撮影



※数字は空家数と空家率（空家数/全建物数）
順位は市内学区内での空家率上位順位

▼城東、城西学区の高齢化率と空家率

※空家判定は水道の閉栓情報や現地調査に基づく



資料出典：彦根市空家等対策計画（令和5年3月）

※実態調査：令和3年度

※高齢化率…65歳以上人口が総人口に占める割合

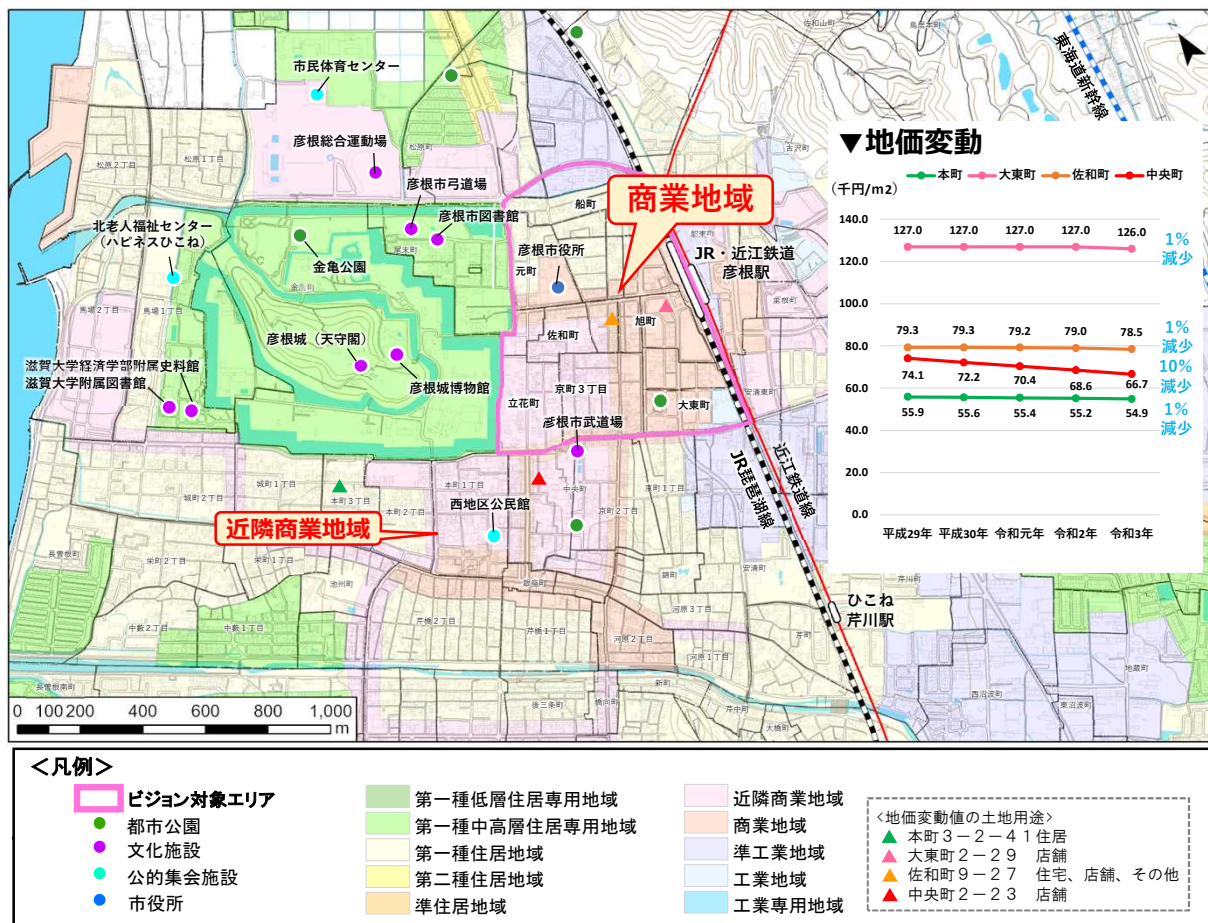


②磨ききれていないまちの資源

公共施設集積、歴史資源の集積

- ・ ビジョン対象エリア周辺は、彦根城や夢京橋キャスルロードなどの歴史観光資源を有し、また市役所や旧 市民会館（現在跡地）、市立図書館、滋賀大学などの行政や文教機能も有している。
- ・ また、ビジョン対象エリア周辺の多くは、商業地域であるため、容積率600%が認められている。（建蔽率は80%）
- ・ 地価は過去5年間伸び悩み、特に中央町は10%低下している。

▼土地利用と公共施設立地



資料出典：国土数値情報



写真出典：彦根市撮影

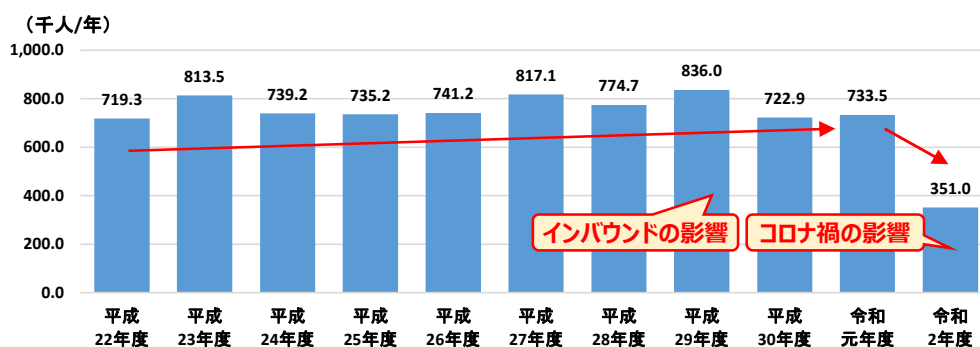


②磨ききれていないまちの資源

観光入込みや消費額、公共施設の利用が低調傾向

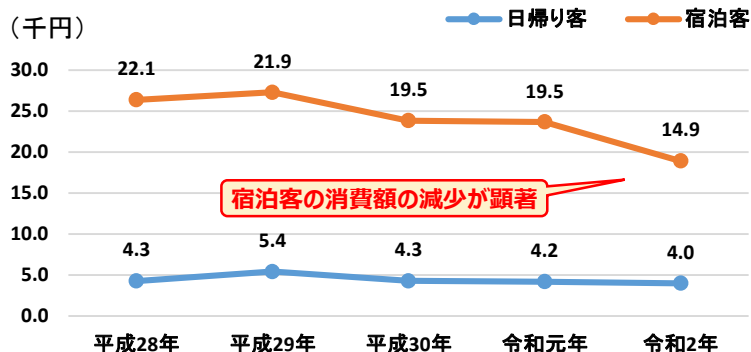
- 彦根城の入場者数は年間70万人以上で、平成29年ごろまでは微増傾向にあったものの、平成30年度以降は伸び悩みをみせている。（令和2年度はコロナ禍の影響あり）
- 宿泊客の一人あたりの観光消費額についても減少傾向にある。
- 市立図書館等、集客性の高い公共施設も、年々利用者が減少傾向にある。

▼彦根城・玄宮園入場者数



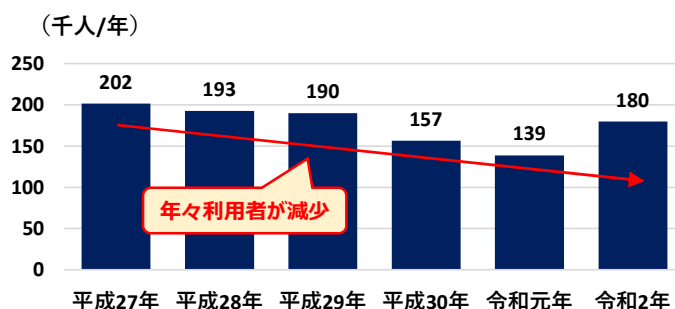
資料出典：彦根市統計書

▼観光客一人あたりの観光消費額



資料出典：彦根市観光に関する経済効果測定調査2020年

▼彦根市立図書館年間利用者数



資料出典：彦根市統計書



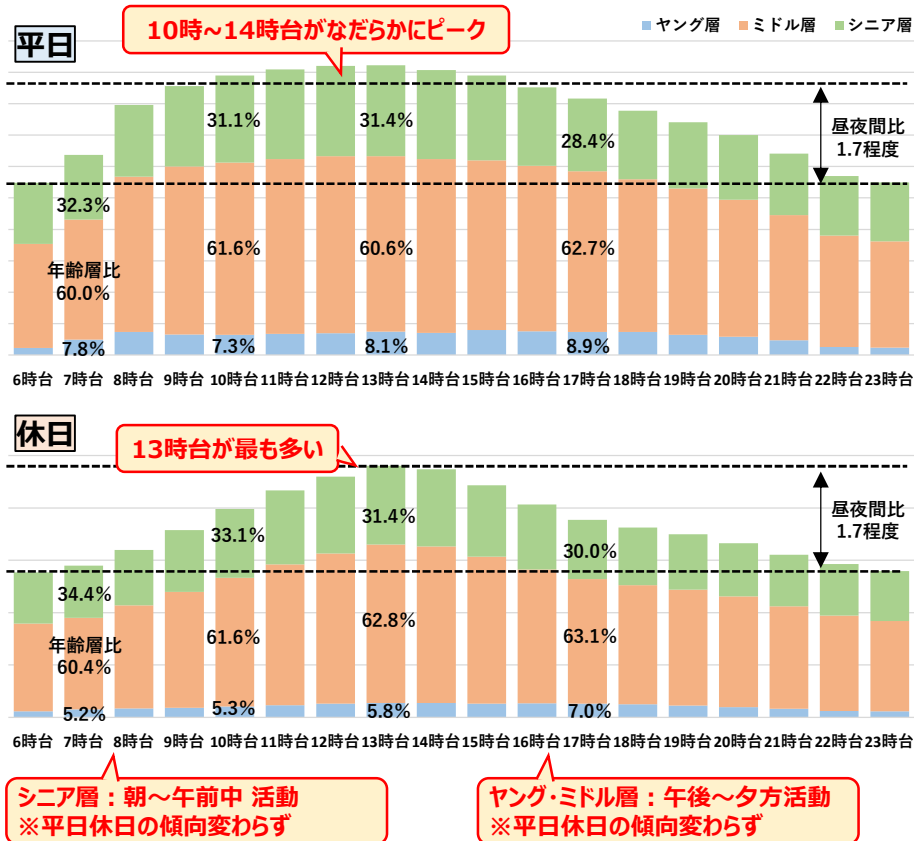
②磨ききれていないまちの資源

昼間の時間帯に人が集積、コロナ禍によりマイクロツーリズムも進展

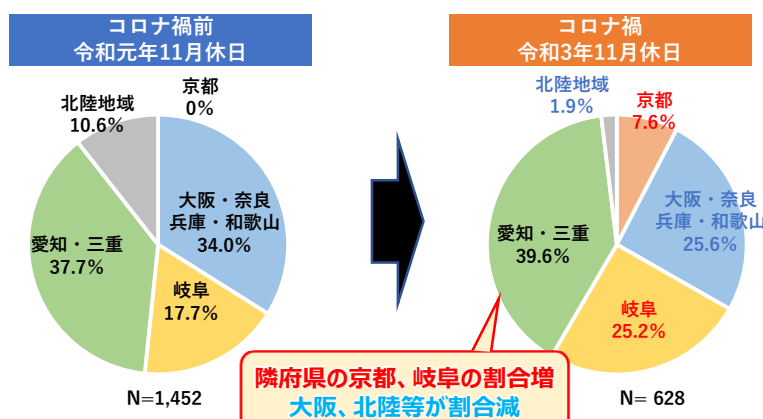
- 位置情報ビッグデータを活用し、ビジョン対象エリア周辺の時間帯別に計測したデータ数を集計してみると、平日と休日いずれも昼間の時間帯が多く、昼夜間比が約1.7倍となっている。
- 一方、発着分布割合では、コロナ禍において滋賀県に隣接する京都府や岐阜県の割合が増加しており、コロナ禍に伴う、三密を避けたマイクロツーリズムと思われる影響が確認できる。

▼時間帯別に計測されたデータ数の分布（年齢層別）

令和元年11月（コロナ禍前）



▼休日のコロナ禍における発着分布割合の変化



（データ出典）
【位置情報に係るビッグデータ】
・あるキャリアのスマートフォンの基地局にて取得可能となる位置情報
・精度200～500mにて位置情報を把握
・個人属性は、性別、年齢、居住地を把握

受信している基地局にて位置を把握



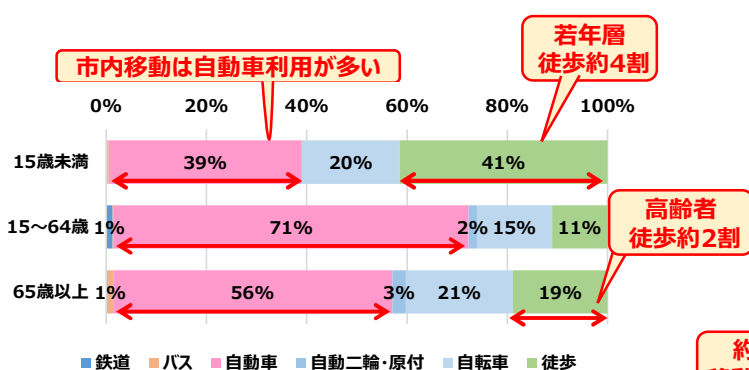


③回遊性の不足・渋滞

公共交通利用離れ、自動車利用に依存、若者層は徒歩利用

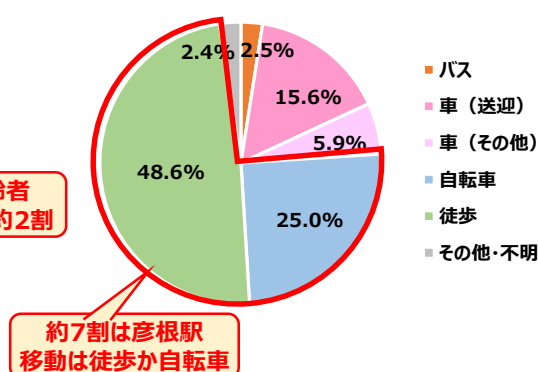
- 彦根市内における移動は、いずれの年代も自動車利用が多いものの、若年層や高齢者は徒歩での移動も多い。
- 彦根駅利用者の約7割は、徒歩か自転車を利用している傾向にある。
- JR彦根駅の利用者数は、ほぼ横ばいに推移、一方では路線バスの輸送人員（利用者）は、コロナ禍の令和2年を除き、増加傾向にある。

▼市内移動における年齢別利用交通手段



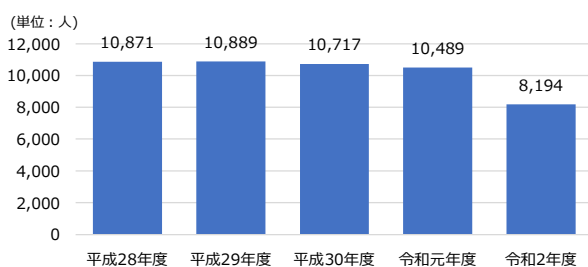
資料出典：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

▼彦根駅端末交通手段



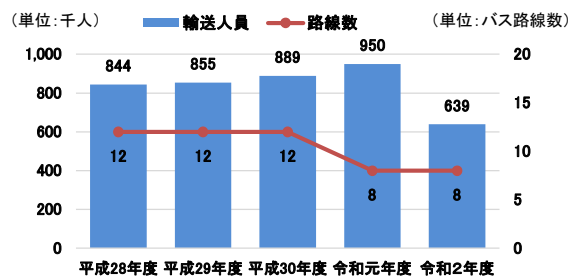
資料出典：平成28年大都市交通センサス

▼彦根駅 一日平均乗降客数



資料出典：彦根市統計書

▼彦根市内 路線バス利用状況



※湖国バス株式会社、彦根観光バス株式会社の合計値



③回遊性の不足・渋滞

道路交通の混雑、まちなかの駐車場

- 彦根市域の中心である駅周辺地区では、国道8号等の幹線道路にて混雑度が高く、外町交差点などの主要渋滞箇所が連続的に存在している。
- 彦根城の周辺においては、駐車場が集中していることもあり、いろは松交差点や京橋交差点などにおいて、特に観光シーズンを中心に混雑が多発しやすい。

▼交通量・混雑度図



地図出典：Copyright(c) N T T空間情報All Rights Reserved



写真出典：彦根市撮影

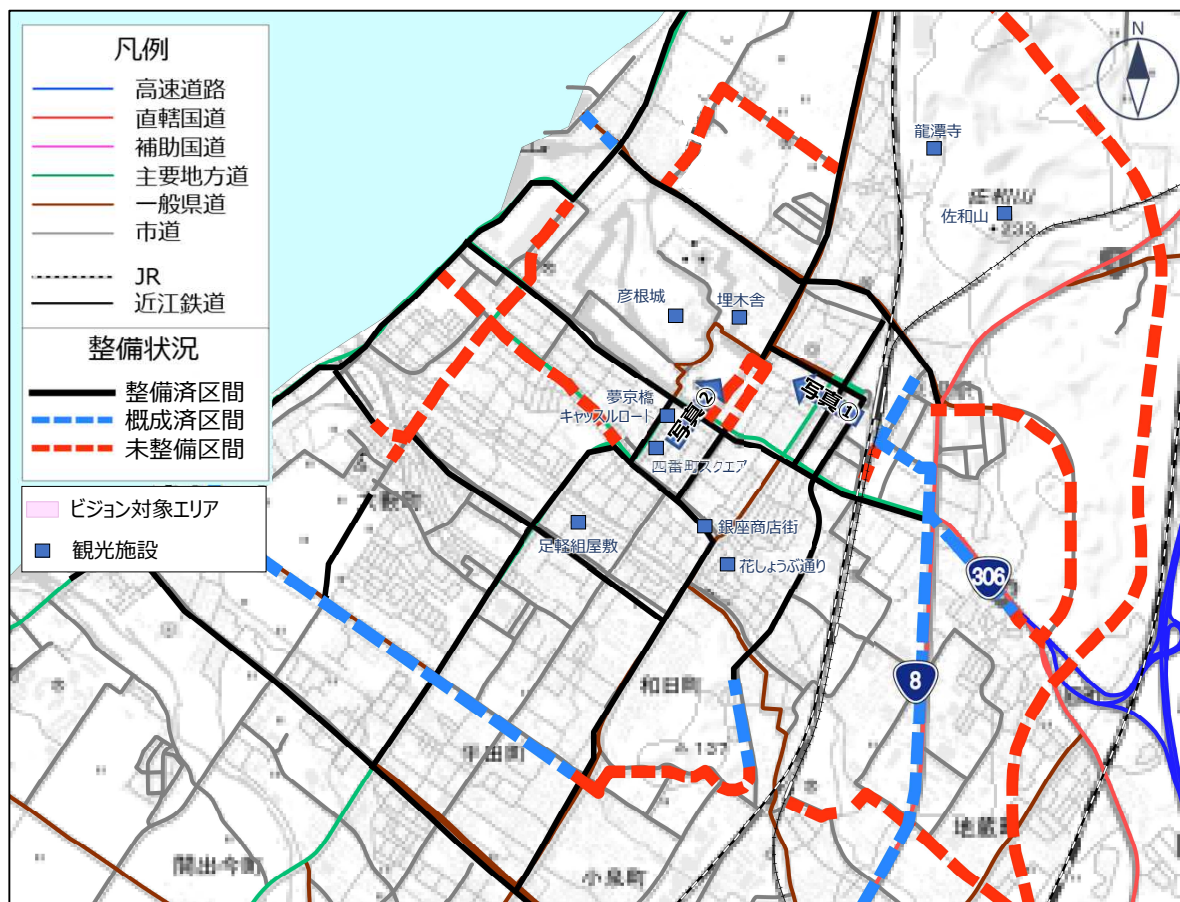


③回遊性の不足・渋滞

幹線道路の都市計画道路の整備が進展、ただし未整備路線も残存

- 彦根城周辺においては、都市計画道路の整備は進んでいるものの、城廻り街路のような彦根城～中央町を結ぶ歩行ルートを誘導するような路線において未整備区間が存在している。

▼都市計画道路の整備状況



データ出典：彦根市提供資料に基づき作成 地図出典：地理院地図



写真出典：彦根市撮影



③回遊性の不足・渋滞

自動車の走行速度の制御環境の下地はあり

- 彦根駅と彦根城を結ぶ駅前お城通り（写真①）や、夢京橋キャッスルロード（写真⑤）は歩道が整備されている。
- 彦根城周辺は、歩道が整備されていない区間（写真③・写真④）が多くみられるが、ゾーン30の指定など自動車の速度30キロ制限を設けることで、安全性確保に向けた取り組みが行われている。
- 銀座商店街（写真⑥）においては、アーケードが設けられ、さらに歩行空間は確保されているものの、人通りが少ない。
- またビジョン対象エリアのほとんどの路線は、法定速度が30～40km/hに設定されている。

▼道路の速度制限状況と歩行環境



資料出典：彦根市調べ（R.3.10） 地図出典：Copyright(c) N T T 空間情報All Rights Reserved



写真出典：彦根市撮影



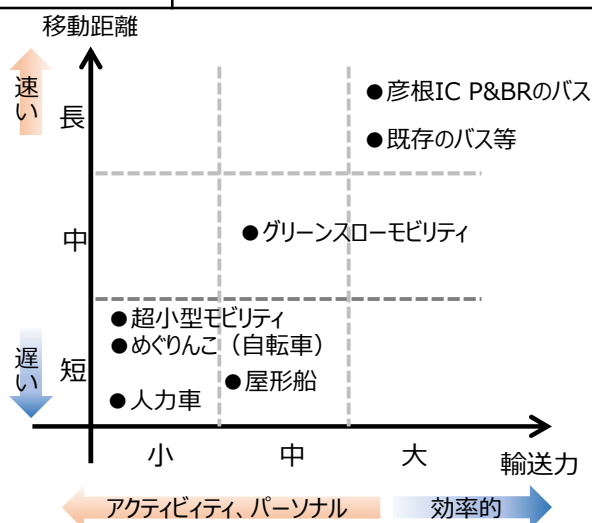
③回遊性の不足・渋滞

多種多様なモビリティサービスが進展

- ・ ビジョン対象エリア内はアクティビティ性を有する屋形船や人力車等、徒歩以外にも楽しんで移動するモビリティが存在する。
- ・ 平成29年度からパーク＆バスライド（以下、P&BR）、令和4年度からグリーンスローモビリティの社会実験を通じた実装チャレンジが進展している。

▼モビリティサービス状況

役目	モビリティ	特徴		
		輸送力 (大/中/ 小)	移動距離 (長/中/ 短)	規則性
エリア内外の移動 /アクセス交通	【既存】既存のバス等	大	長	特定ルート/時刻制
	【社会実験終了】彦根IC P&BRのバス	大	長	特定ルート/シャトル運行
エリア内移動 /回遊交通	【社会実験中】グリーンスローモビリティ	中	中	特定ルート/時刻制
	【既存】パーソナル/超小型モビリティ	小	中	限定コース/パーソナル移動
	【既存】めぐりんこ（レンタサイクル）	小	短	自由ルート/パーソナル移動
アクティビティ /観光交通	【既存】人力車	小	短	特定ルート/時間制
	【既存】屋形船	小	短	特定ルート/時刻制



グリーンスローモビリティ
(社会実験中)



人力車
アクティビティ性が高い
モビリティ



トヨタコムス（ミニカー）
パーソナルモビリティ



パーク＆バスライド
(P&BR)
(社会実験終了)



屋形船
彦根城お堀めぐり



レンタサイクル
めぐりんこ

写真出典：彦根市撮影

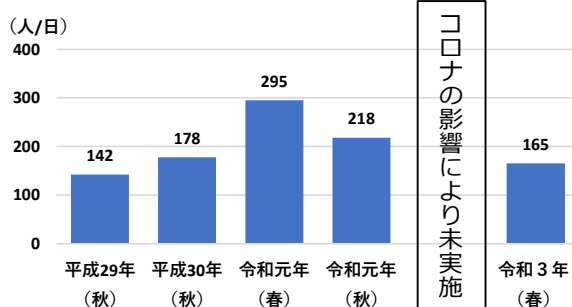
新しい彦根城への来訪方法を社会実験中、今後の実装に向けて

- 彦根市では、彦根インターチェンジから彦根城までの慢性的な交通渋滞の緩和や観光客の周遊等を目的に、自家用車から専用バスに乗り換えて目的地まで向かう「P&BR（パーク＆バスライド）」が社会実験として実施されている。
- これは、平成29年より行われており、市中心部のうろつき交通等が減り、観光周遊の活性化を期待する取組みである。
- 利用者数は、各シーズン1日あたり200人前後利用され、3~5時間の滞在時間の増加が確認されている。

▼彦根城P&BRの利用実態

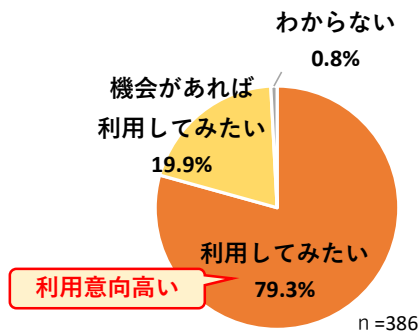


<利用状況>

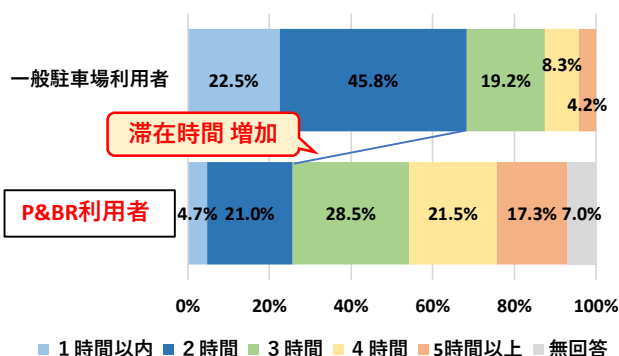


写真出典：彦根市撮影

＜更なる利用意向＞



＜駐車時間（滞在時間）＞

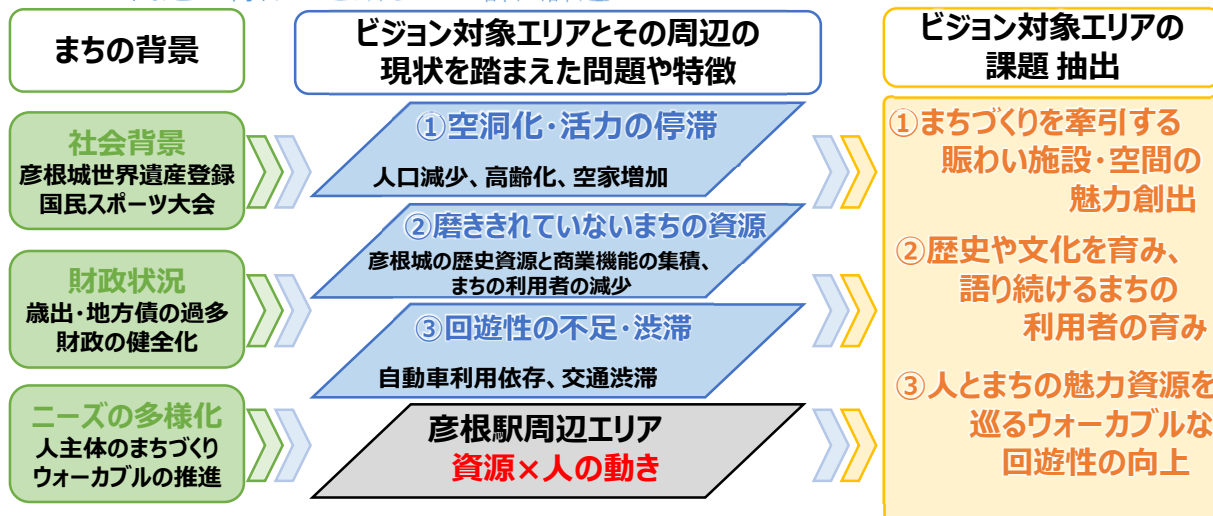


資料出典：彦根市HP パーク・アンド・バスライド社会実験の結果



まちの魅力資源をさらに活かす課題

まちの問題や特徴を踏まえた計画課題



ビジョン対象エリアとその周辺の現状を踏まえた問題や特徴

①空洞化・活力の停滞

人口減少、高齢化、空家の増加が問題 市域全体のなかでも顕著

- ・市域全体として令和元年を境に人口減少傾向にあり、ビジョン対象エリアも同様に減少、将来も減少が見込まれる。
- ・生産年齢人口（15歳～65歳）の割合は、過去10年間で低下、今後も同様に低下傾向。
- ・市域のなかでも、城東と城西学区は、高齢化とともに進行する空家の増加が問題。

②磨きされていないまちの資源

商業機能、歴史的資源は集積、公共施設利用者や観光客等のまちの利用者の減少と変化

- ・彦根城を背景とする歴史的な価値が高い魅力資源、商店街組合等のまちに賑わいを与え、観光等の商業機能が集積。
- ・地価は下落傾向、駅前お城通り沿線や佐和町商店街等の活気不足、観光客減少、観光等の消費活動についても低調。
- ・集客性の高い公共施設の利用者が年々減少、再編や廃館の一要因となっている。
- ・コロナ禍の影響もあり、湖東地域をはじめとして、近隣府県間における人流がやや増加傾向。

③回遊性の不足・渋滞

歩行者の環境整備、観光モビリティは徐々に進展、ただし観光期の渋滞や歩きたくない環境整備が不十分

- ・市内における移動は自動車利用が多い中で、徒歩や自転車の利用も多い傾向。
- ・彦根城内に駐車場が立地、観光アクセスでの自動車利用を誘発しやすく、周辺道路では主要渋滞箇所が連続的に存在。
- ・歩行環境として、歩道未整備箇所は自動車の速度30キロ制限が設けられ、安全性を確保。
- ・歩道整備箇所は歩きやすい空間であるものの、歩きたくない空間は創出できておらず人通りが少ない。
- ・P&BRを社会実験中、アクティビティ性を有するモビリティが多く存在、更なる広がりや利用促進が重要。

ビジョン対象エリアの課題

課題① まちづくりを牽引する賑わい施設・空間の魅力創出

ビジョン対象エリアの活力を生み出すためには、都市の顔、都市集積の中核として良質な公共空間の場が求められる。そのため、誰もが利活用できる、利活用しやすい魅力あふれる施設・空間を創出していくことが必要である。

課題② 歴史や文化を育み、語り続けるまちの利用者の育み

国宝彦根城の歴史と文化、さらには世界遺産登録として、新たな市の歴史に刻まれる時間の流れを未来へ伝承していくためには、人づくりが求められる。そのため、定住を促進し、温故知新を繰り返しながら、人伝いでまちの魅力を育んでいける高付加価値化が必要である。

課題③ 人とまちの魅力資源を巡るウォカブルな回遊性の向上

誰もが活動しやすい空間を創出するためには、自動車利用を促進する交通インフラ整備ではなく、人を介しながら、都市の機能や資源を繋ぐような空間が求められる。そのため、アクティビティ性や回遊性の向上に寄与するウォカブルなネットワークを形成していくことが必要である。