



第1章 総合交通戦略の概要

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『彦根市総合交通戦略』は、『彦根市都市交通マスタープラン』で掲げる6つの基本方針の実現に向け、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具体的な交通戦略を定める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》

『彦根市都市計画マスタープラン』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、『彦根市都市交通マスタープラン』の見直しに合わせ本計画も見直し、具体的な交通戦略を定めるものです。



1.2 総合交通戦略の位置づけ

総合交通戦略（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。

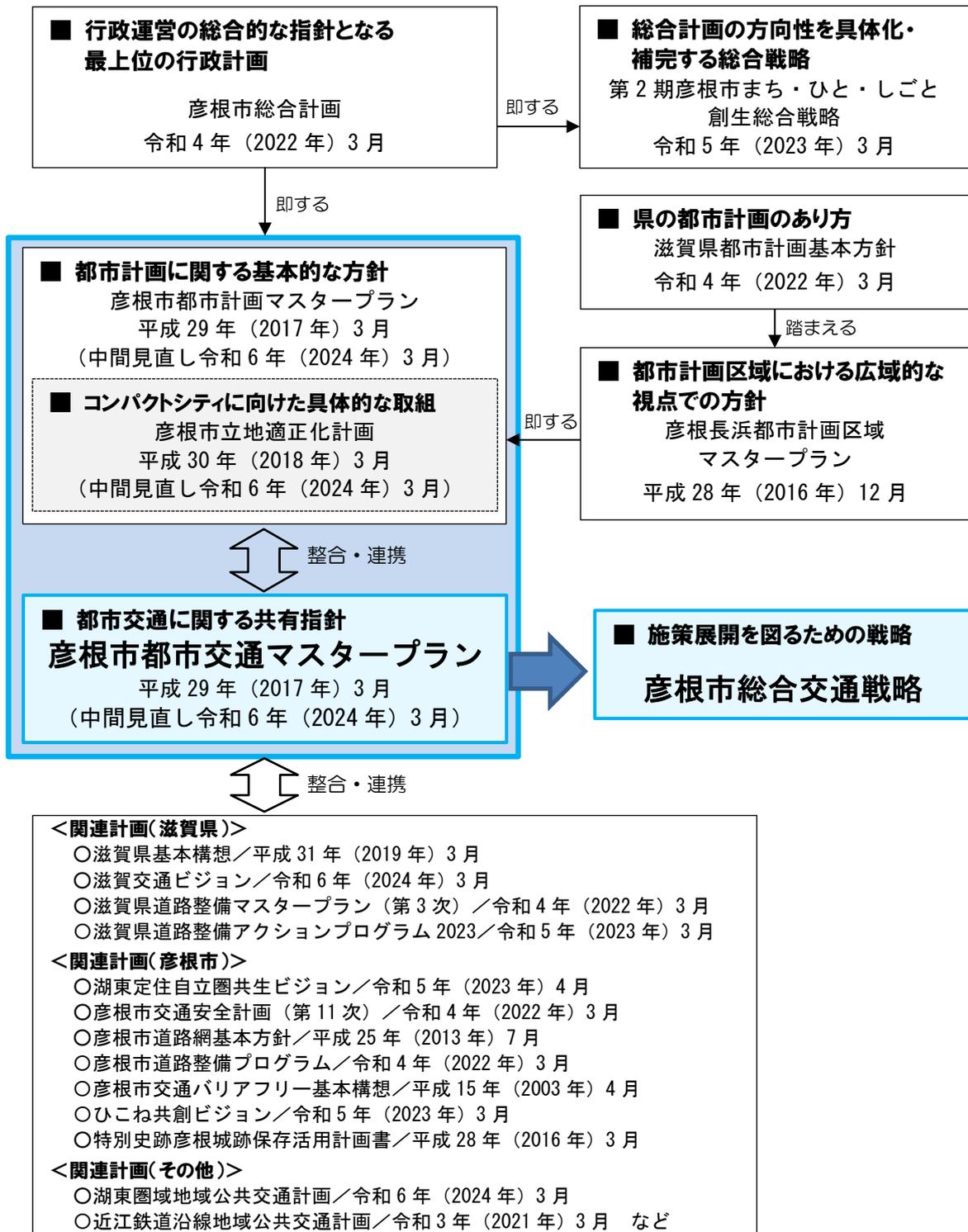


図. 総合交通戦略の位置づけ



1.3 総合交通戦略の構成

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。

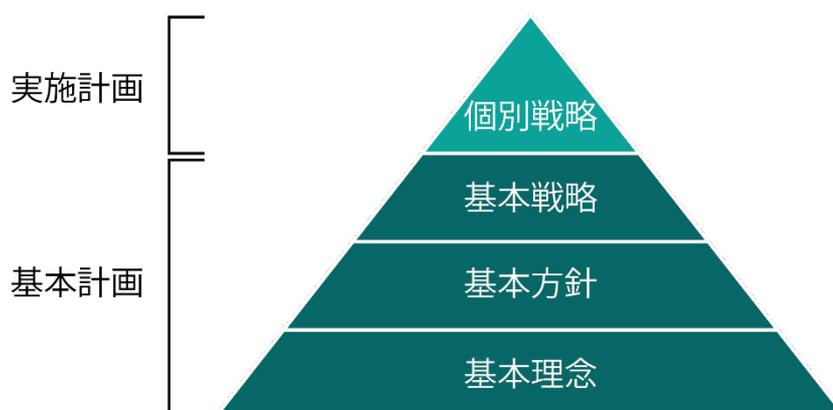


図. 総合交通戦略の構成

1.4 計画目標年次

『彦根市都市交通マスタープラン』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。

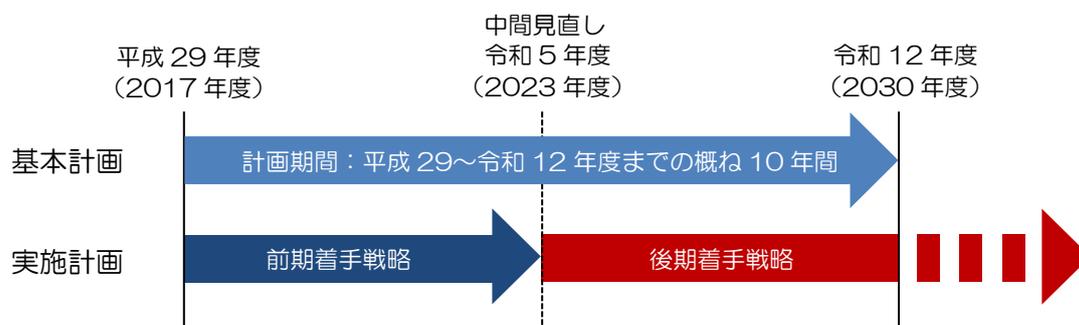


図. 計画目標年次



(空白)



第2章 上位・関連計画の整理

■ 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（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、ウォークア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未満の狭い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

■ 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―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

- 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てエリアのウォークア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



第4章 基本理念

4.1 目指すべきまちの将来像

(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、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】

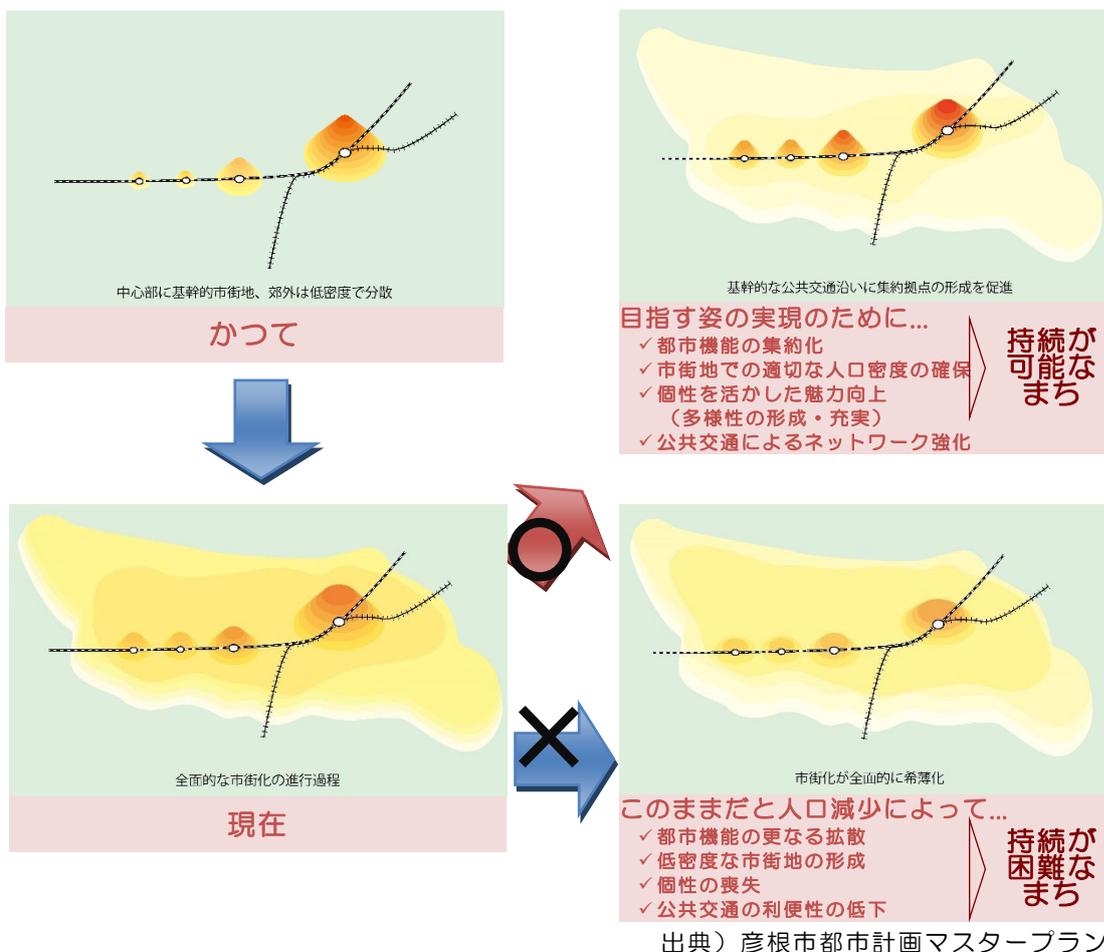


図. 都市全体のまちづくりの概念図



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。

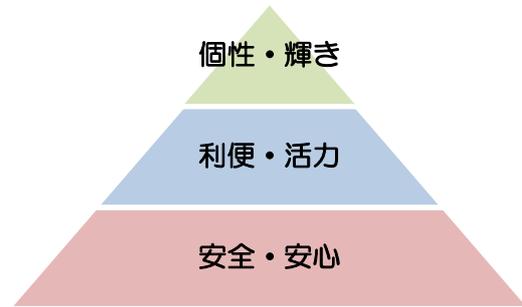


図. 都市交通の基本理念

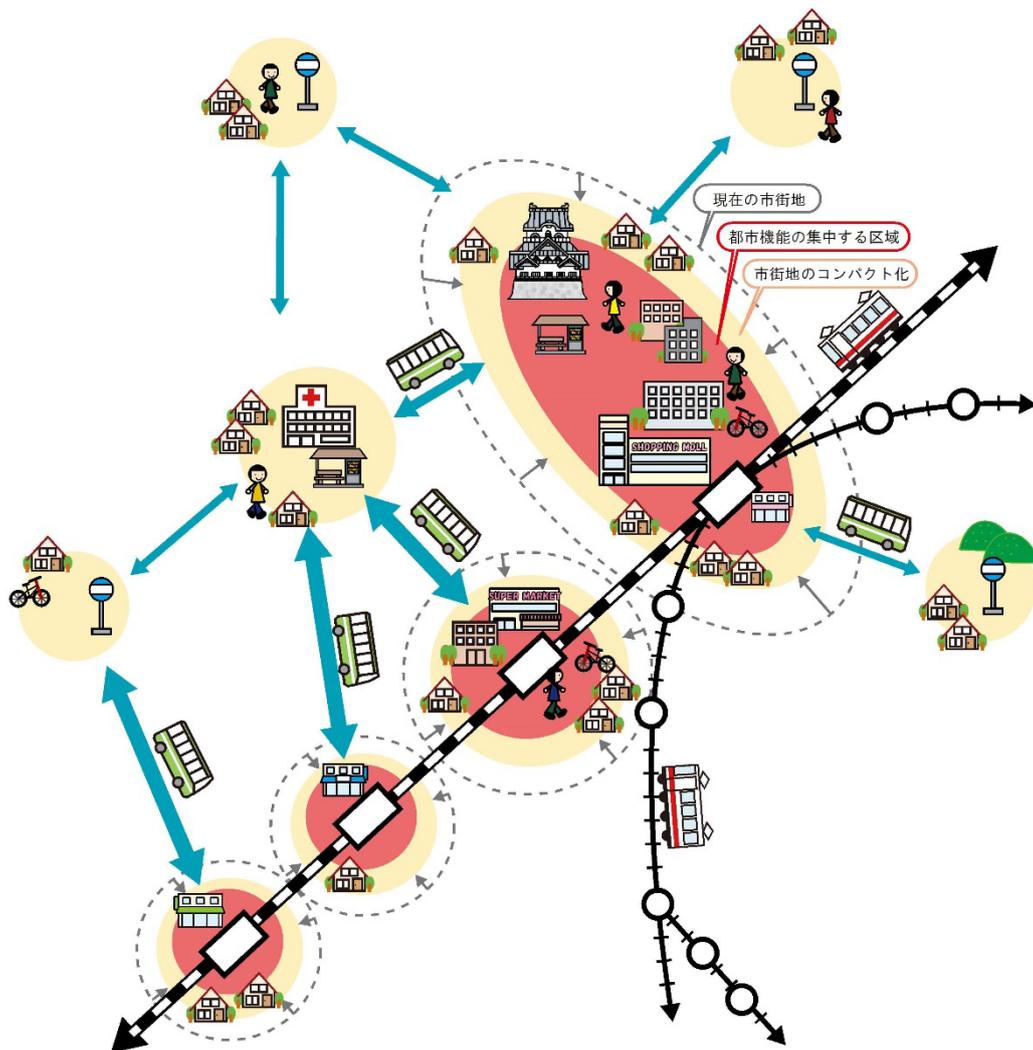


図. 多極集約・連携型のコンパクトシティと都市交通のイメージ



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。



第4章 基本理念

4.3 将来の交通体系のあり方

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





(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、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、長曾根銀座線、原長曾根線、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	<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 <p>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</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 <p>(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 (都)彦根米原線、(都)立花船町線</p>



第4章 基本理念

4.3 将来の交通体系のあり方

	都市幹線道路	<ul style="list-style-type: none">・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 <p>(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</p>
	補助幹線道路	<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) 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</p>

(県)：県道、(都)：都市計画道路、(主) 主要地方道路

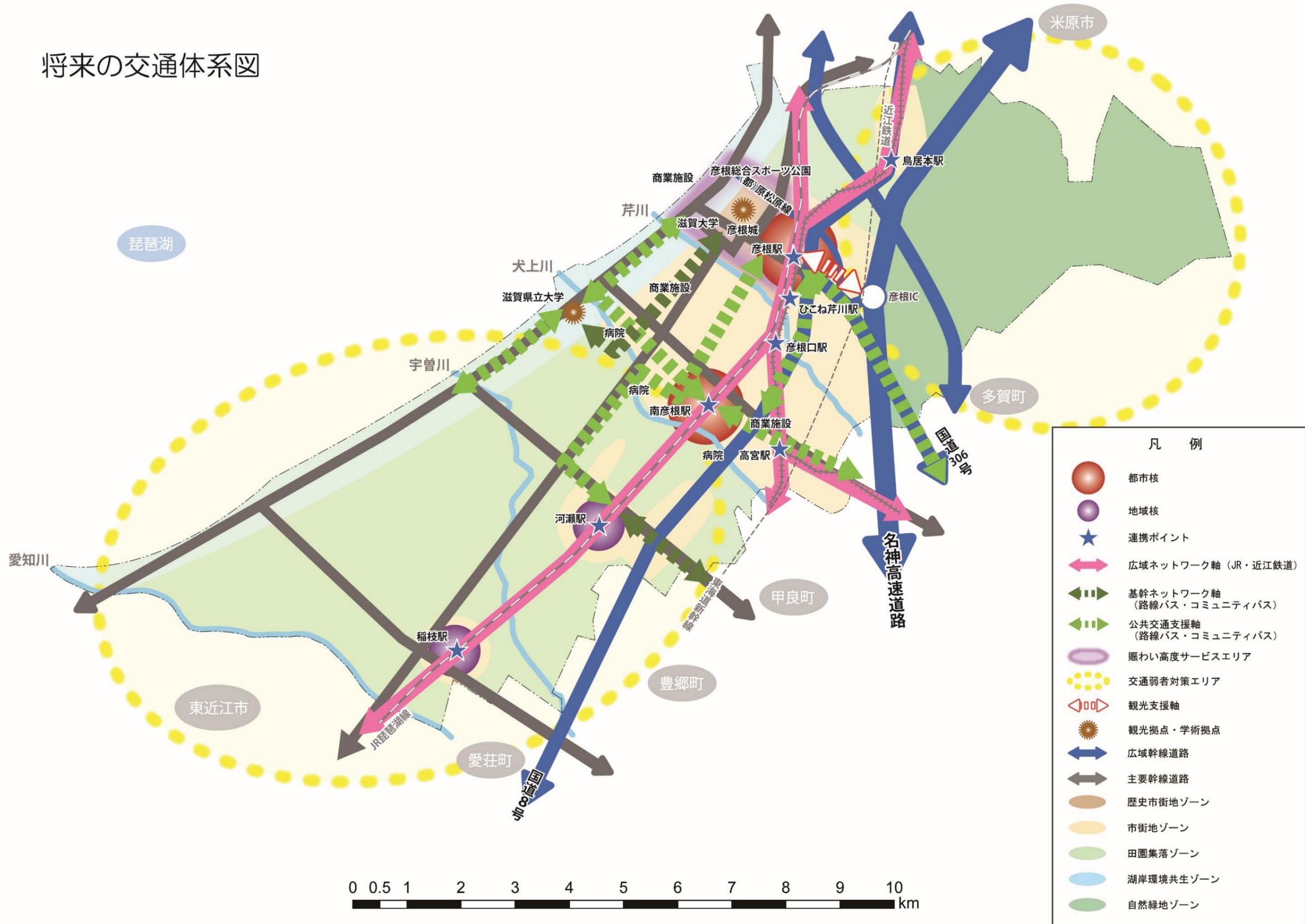


将来の道路交通体系図





将来の交通体系図



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



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、『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、都市交通が担う基本方針を6つ設定します。

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

都市交通の基本方針

- 【基本方針 I】 コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築
- 【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
- 【基本方針 IV】 安全・安心な生活を支える交通環境の構築
- 【基本方針 V】 観光都市を支える交通環境の構築
- 【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

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・福祉施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする市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等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ています。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、クルマに過度に頼らない都市交通の構築のため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。

鉄道では、近江鉄道の利用促進や利便性向上に係る取組等を進めることにより経営の改善を図るとともに、鉄道施設の保有と鉄道の運行を切り離す「公有民営」方式による上下分離により、将来にわたり持続可能なかたちで路線の再生・活性化に取り組みます。

路線バスでは、更なる利用者の増加に向け、新たな地域公共交通計画に基づき利便性向上と利用促進を図るとともに、彦根駅利用者および中心市街地周辺の市民、観光客、学生等の回遊性の向上に取り組みます。また、市民の日常生活に必要な移動を公共交通で支えるため、通勤・通学・高齢者・観光等ターゲットを明確にした上で、鉄道駅を起点とするバス路線、ご城下巡回バスと鉄道とのダイヤ接続の向上や、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改善や増便等、鉄道・路線バスの連携による移動の円滑化に取り組みます。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（愛のりタクシー）の継続的な運行だけでなく、乗合率を高める取組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

市民や本市への来訪者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、彦根駅西口駅前広場では公共交通と一般自動車の待合環境を改善する等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、彦根市立病院や商業施設等多くの利用が見込まれる主要なバス停留所や駅前広場では、複数交通機関のネットワーク化を構築するとともに、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、観光客等の初めてバスを利用する人にとっても、必要な公共交通の情報が容易に判るよう路線図、時刻表等の情報発信の充実・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でき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、高齢者や障害者等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等、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。



ひこにゃんバス



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等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等、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等を見極め、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。



城下町の道路状況（夢京橋キャッスルロード）



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等を背景に、人にも環境にも優しい移動手段である自転車が走行しやすい道路整備を求める声も大きく、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。

また、本市は高齢者数が増加傾向を示しており、誰もが安全で安心して歩行できる環境整備も求められています。

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、でき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。さらに彦根駅から彦根城にかけては、ひこね共創ビジョンにおける共創のショーケースとして、ウォークアブルな歩行空間の形成に取り組みます。

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

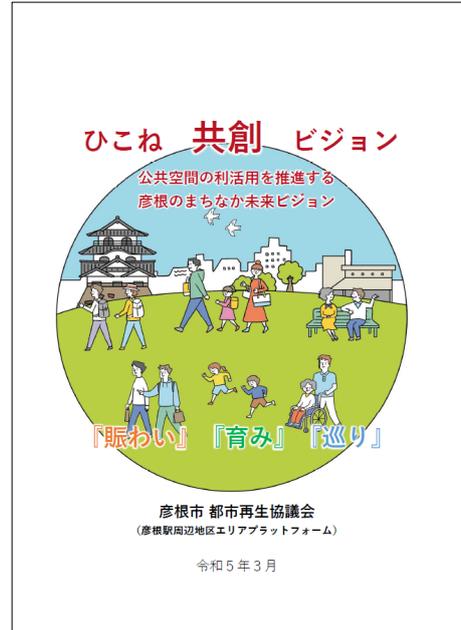
健康志向の高まりにより利用者が増加している自転車に対しては、道路空間の配分を考慮して自転車走行空間の確保を目指すとともに、交通結節点等での駐輪場の整備を促進します。また、日常生活におけるクルマから自転車・公共交通への転換を図るとともに、観光客にとっても利便性の高い交通手段であるレンタサイクル基地や駐輪場（自転車エコステーション）の設置を目指します。



ウォーカブルとは・・・

「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった語感を持ち、居心地がよく歩きたくなるまちなかや、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる街路空間のことを指します。

国土交通省では、コンパクトシティをより進化させた取組のひとつとして「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～を推進しています。そのような中、彦根市においても「ひこね共創ビジョン」を策定し、ウォーカブルで回遊性の高いまちなみの形成を目指しています。



【他都市の事例】

出典) 国土交通省HP

花園町通り

はなぞのまちどおり

松山市 ウォーカブル推進都市

所在地: 愛媛県松山市花園町ほか

■ 路線データ

- 野先利用
- 駅前
- 再構築

地図出典: OpenStreetMap



■ 都市区分	中核市	■ 路線延長	約0.3km
■ 整備年代	2017年	■ 再整備区間	約0.3km
■ 利活用団体	花園まちづくりプロジェクト協議会	■ 再構築・利活用状況	【再構築】片側2車線を1車線に縮小し、生まれた空間を自転車道や歩道に再配分
■ 用途地域	商業地域	【利活用】	マルシェ等のイベントを地元団体主催で定期的に関催
■ 参考情報リンク https://www.city.matsuyama.ehime.jp/shisei/kakukaichiran/tosiseibibu/dourokensetuka.files/300305hanazono_A3panfu.pdf			
■ 概要 花園町通りは、伊予鉄道松山市駅から南端まで結ぶ通りで、6車線を2車線まで減らし、自転車道を通すとともに、歩道空間を5mから最大10mまで拡幅。平成24年からワークショップと社会実験を繰り返し、賑わいと交流を育む「広場を備えた道路」をコンセプトとして、道路空間の再配分、シンボルロードにふさわしい景観整備、賑わいと交流の場づくりを行っている。			

■ 参照
ストリートデザインガイドライン
官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集



第5章 基本方針

5.1 基本方針

大手前通り

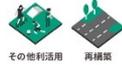
おおてまえどおり

姫路市

ウォーカーブル推進都市

所在地：兵庫県姫路市駅前町他

■路線データ



その他利活用 再構築



駅前



地図出典：OpenStreetMap

■参照

ストリートデザインガイドライン



■都市区分 中核市

■路線延長 約0.8km

■整備年代 2020年

■再整備区間 約0.8km

■利活用団体 大手前みらい会議

■再構築・利活用状況

【再構築】車道幅員を減少させ、歩道幅員を拡大する道路空間の再配分を実施し、そのうち環状道路内は6車線を2車線のトランジットモールに再編
 【利活用】滞留施設や休憩施設を設置する社会実験「大手前通り活用チャレンジ『ミチミチ』」を実施

■用途地域 商業地域

第二種中高層住居専用地域

■参考情報リンク

<https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/0000000118.html>

■概要

交通の円滑化を図る環状道路網を準備することで、環状道路内は6車線から2車線のトランジットモールに再編し、合わせて高架下に自転車駐車場やバスプール等を整備することで、バス路線の増強や放置自転車の削減による歩行者優先の空間創出がされている。大手前通り街づくり協議会等の有志による組織「大手前みらい会議」が主体となり、歩道上に滞留施設や休憩施設を設ける社会実験「大手前通り活用チャレンジ『ミチミチ』」を実施している。また、令和3年2月12日に全国初の「歩行者利便増進道路」に指定された。

長門湯本温泉

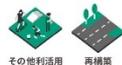
ながとゆもとおんせん

長門市

ウォーカーブル推進都市

所在地：山口県長門市深川湯本

■路線データ



その他利活用 再構築



水辺



地図出典：OpenStreetMap

■参照

ストリートデザインガイドライン



■都市区分 人口～10万人

■路線延長 約0.5km

■整備年代 2020年

■再整備区間 約0.5km

■利活用団体 長門湯本オント活用協議会

■再構築・利活用状況

【再構築】駐車場を国道沿いに再配置し通過交通を排除、音信川の左岸道路は歩車共存、右岸道路は歩行者専用化し、面的に交通再編
 【利活用】道路空間・河川空間活用の社会実験を実施、検証結果を踏まえ民間事業者による公共空間の利活用がスタート

■用途地域 商業地域

■参考情報リンク

<https://yumoto-mirai.jp/>

■概要

長門湯本温泉の再生を目的とした「長門湯本温泉観光まちづくり計画」をもとに、地域固有の資源である音信川の魅力を最大化するため、河川や道路など公共空間の活用や交通再編に向けた社会実験を地域主導で実施。検証結果を踏まえ、地域の民間事業者による川床やベンチなどの常設のほか、行政による道路や河川などの施設設計に反映し2020年春に整備を完了。音信川沿いの右岸道路はほぼ全線にわたり歩行者専用化。左岸道路には狭窄部を戦略的に設置することで交通の静穏化と川側の滞在空間の創出を両立。「そぞろ歩き」が楽しめる温泉街への再生を実現した。



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、東日本大震災等で得た教訓を基に、どんな自然災害等が起こっても、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。

本格的な高齢社会が到来する中、高齢者や障害者等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。また、本市でも、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見舞われ、交通混乱が生じたことから、市民の快適な日常生活や活力ある産業活動を維持するため、その基礎となる都市交通の確保が不可欠です。この現状を踏まえ、都市交通マスタープランでは、

- 災害等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空間の整備

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。

■ 災害等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、古くからの市街地等の住宅が密集している地域では、市民等が安全・確実に避難でき、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等の道路交通環境の整備、改良に取り組みます。さらに、「積雪寒冷特別地域」に指定されている本市では、豪雪年においても都市交通の確保を図るため、行政機関・民間・地域の方々との役割を明確にしつつ、除雪体制の充実を図ります。

■ 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。



その他、安全・安心かつ円滑な交通を実現し、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。



出典）国土交通省HP

ラウンドアバウト（滋賀県守山市）

■ 環境に配慮した道路空間の整備

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等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等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。



環境に配慮した道路空間



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等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、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国スポ・障スポが開催され、大会期間中には多くの関係者の来訪が予想されることから、来訪者等が集中する際の円滑な交通誘導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
- 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の運行や、グリーンスローモビリティ等の新モビリティやご城下巡回バス等と連携することにより、公共交通による中心部への移動手段を確保します。

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、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、グリーンスローモビリティ等の新モビリティやレンタサイクル等をはじめとする各種移動手段を提供することにより、中心部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。



■ 歴史的な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、来訪者等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、彦根城周辺を中心に、「景観重要道路」への指定を進め歴史的な景観に配慮するとともに、ウォークアブルなまちなかの形成に向けた道路整備を行うことで、環境にやさしく歴史的な景観に配慮した、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。



彦根城周辺の道路状況



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、公共交通の衰退等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等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

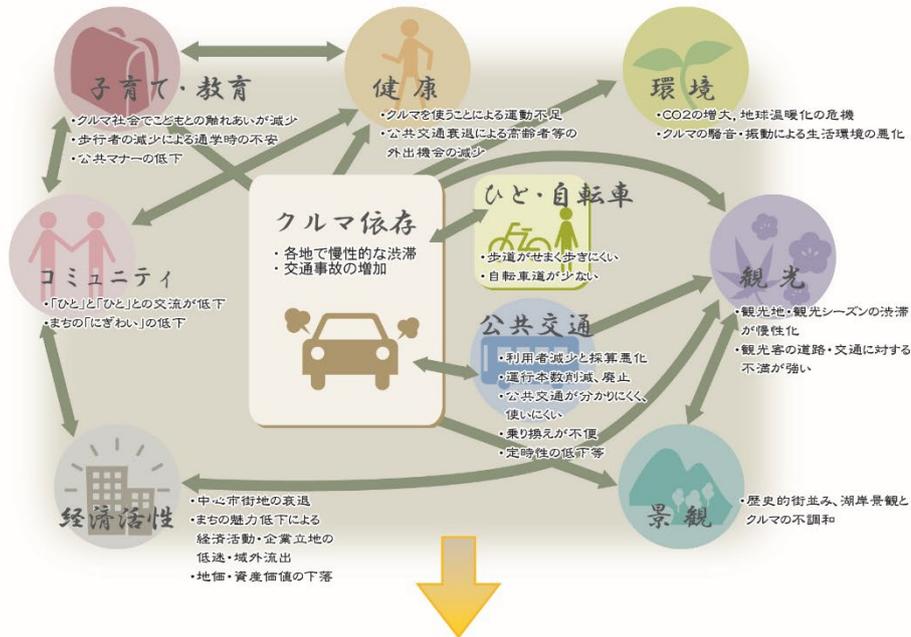
公共交通のサービス改善等によるクルマ社会から公共交通への利用転換策と合わせ、クルマのかしこい使い方の実践により、市街地における渋滞解消に取り組みます。特に、公共交通機関・徒歩・自転車等を利用し、都市環境の変化を体験する社会実験的なイベントを滋賀県等と連携しながら進めます。

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、徒歩等の交通手段への転換を推進します。さらに、通勤者・通学者・高齢者・来訪者等ターゲットを明確にし、各地域に必要なサービスレベルを検討・実施することで市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）へ転換を図ります。

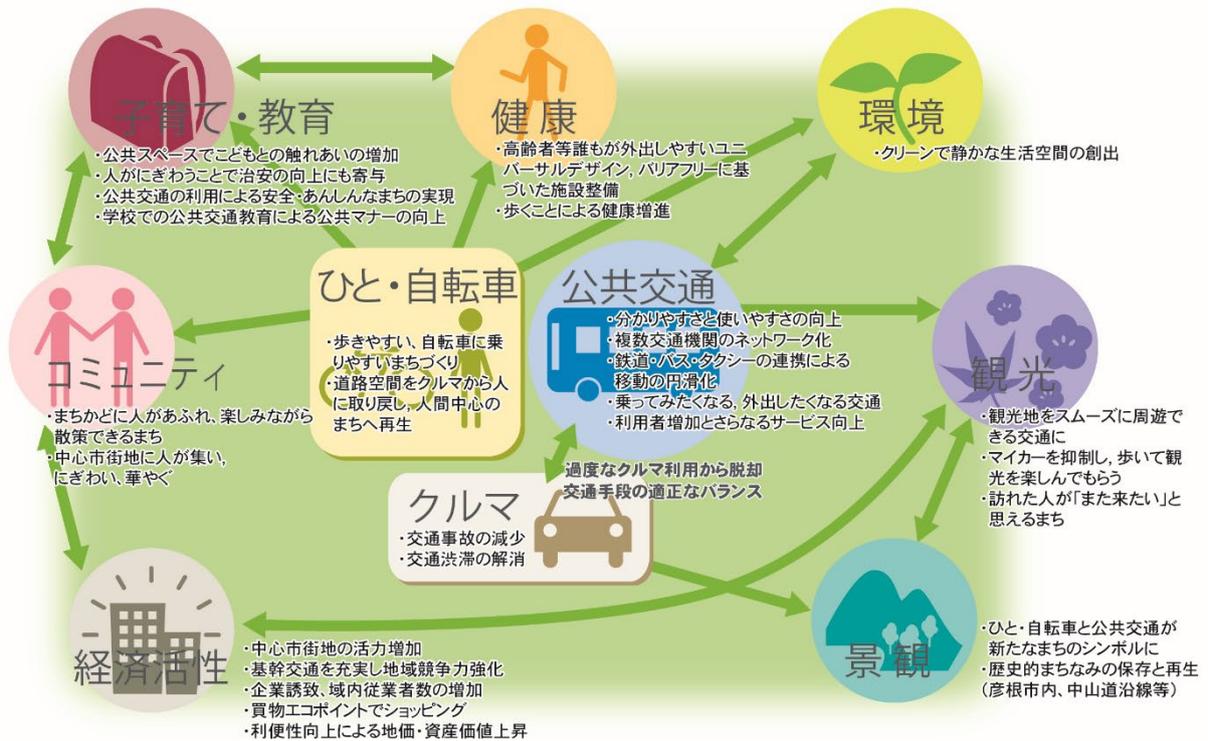


第5章 基本方針
5.1 基本方針

▶ クルマ依存を続けた場合の将来像～負のスパイラル



▶ 湖東圏域が目指すべき方向性～正のスパイラルへの転換



出典) 湖東圏域地域公共交通網形成計画

図. 湖東圏域が目指すべき方向性 ～正のスパイラルへの転換～



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。





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・民間事業者等	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			○	○		→	
	○ 近江鉄道のダイヤ等の改善		○	○	○		→	
	○ 予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の継続・充実			○	○		→	
	○ 新快速電車の増発等、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	○ 駅前広場の再整備 【彦根駅西口駅前広場の整備】			○	○		→	
	○ 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）			○	○		→	



第6章 実施計画

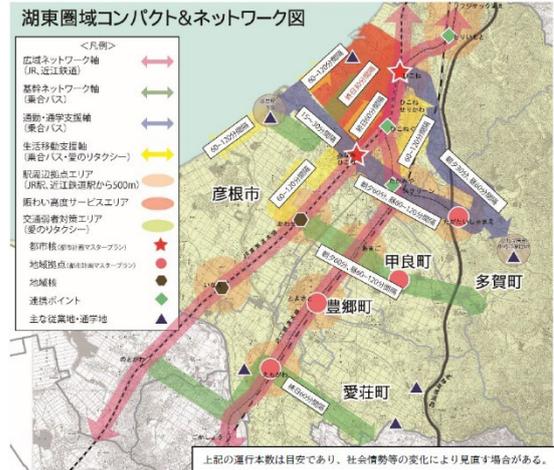
6.1 基本方針Ⅰ

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

(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	<p>「湖東圏域地域公共交通計画」に基づき、運行本数の増加と利用者の増加につなげるため、彦根駅を起点とするコミュニティバス路線や、観光系統であるご城下巡回バスを対象に、区間が重複する路線の統合・再編等を実施するとともに、JR彦根駅とのダイヤ接続の向上により、彦根駅利用者および中心市街地周辺の住民・観光客・学生等の回遊の活性化を促す。</p> <p>湖東圏域内に居住する方が、通勤・通学や通院、買い物等の外出の際にJR等を使って円滑に移動できるよう、需要に対応した路線・ダイヤ編成への再編や、鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの最適化等を実施する。</p>



【重点戦略】

戦略	近江鉄道のダイヤ等の改善
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	<p>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が良く、通勤・通学時の利便性向上を中心に、利用しやすいダイヤへの改善を継続的に検討する。</p> <p>鉄道施設の保有と鉄道の運行を切り離す「公有民営」方式による上下分離により、将来にわたり持続可能な鉄道網として路線の再生・活性化に取り組む。</p>

【重点戦略】

戦略	予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）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	<p>「湖東圏域地域公共交通計画」に基づき、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（愛のりタクシー）の持続的な運行継続を念頭に、乗合率を高める取組やダイヤの適正化、既存路線バスとの適切な役割分担を検討する。</p> <p>乗継利便性の改善による公共交通の使いやすさの向上を図るため、JRおよび近江鉄道や、主要バス停における路線バスとの接続改善を検討する。</p>



戦略	新快速電車の増発等、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等、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1km圏内の相互間を利用する方向けの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	駅前広場の再整備【彦根駅西口駅前広場の改築】
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"> 本市の都市核の一つに位置づけられる彦根駅西口駅前広場では、一般車、バス、タクシー等の多様な交通手段が輻輳し、朝夕の通勤時等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、「ひこね共創ビジョン」と整合し、県道駅前お城通りを中心とした道路空間再配分（ウォークブルの推進）と一体的な整備を検討し、人・公共交通を優先とした駅前広場への再整備を進める。 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、彦根駅西口駅前広場には、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、高齢者や障害者等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等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>混雑する駅前広場の現状</p> </div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="text-align: center;">  <p>例. 最近改修された駅前広場（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
<p>戦略概要</p> <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（1965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	後期
実施主体	彦根市、交通事業者
戦略概要	<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）やベンチ等を設置し、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
戦略概要	<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等のため、河瀬駅、稲枝駅、鳥居本駅等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等についても検討する。

図. パーク・アンド・ライド イメージ



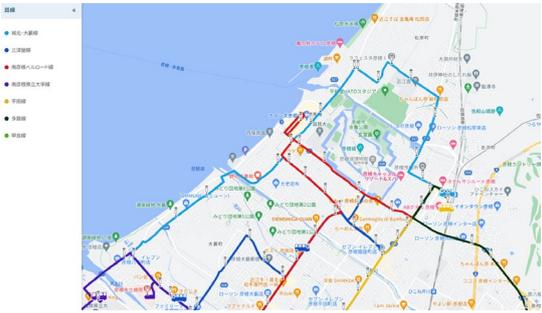
第6章 実施計画

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

(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 <ul style="list-style-type: none"> 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等をパソコン、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。（バスここクル 2022 年度導入済み） 主要なバス停等へのデジタルサイネージ（広告や時刻表、バス接近案内を表示できるモニター）の設置も含め、引き続きバスロケーションシステムの導入を検討する。 	
<p>【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等で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等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、渋滞時や雨の日等に、利用したいバスがすでに通過してしまったのか、いつ来るのか等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。</p>	
	
	
<p>導入した近江鉄道バスロケーションシステム</p>	
<p>湖東圏域 路線バス 位置情報表示システム「バスここクル」</p>	

【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"> 鉄道や路線バスの公共交通相互の乗継利便性向上に向け、IC カードシステムの導入を図る。（2020 年度導入済み） 愛のりタクシーについても導入を目指す。 	
	
<p>図. IC カードシステム</p>	
<p>出典) 近江鉄道バス・湖国バス HP</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。



例. ノンステップバス

【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、バスやタクシーの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等を進める。

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（愛のりタクシー）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"> ・ 臨時的な交通規制による迂回運行等の公共交通に関する情報等、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等を実施する。



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・民間事業者等	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・(都)原松原線の整備促進	○	○	○			→	
	○ 渋滞緩和に向けた総合的な対策	○	○	○			→	
	○ 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			○			→	
	○ 無電柱化の推進		○	○			→	



第6章 実施計画

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

【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。 令和7年（2025年）開催の国スポ・障スポの開催に向け、都市計画道路（立花船町線、松原町大黒前鴨ノ巣線）の整備を推進する。 その他都市計画道路（彦根駅大藪線、西沼波野田山線、大藪磯線、稲部彦富線、稲枝西口停車場線、立花佐和線）の整備についても、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。（P107、108参照）

【重点戦略】

戦略	都市計画道路網の見直し検討
着手時期	前期
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、社会情勢の変化等を考慮し、効果的・効果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。

【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、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し、令和3年度（2021年度）に「彦根市道路整備プログラム」を改定した。 今後も定期的に改定される「滋賀県道路整備アクションプログラム」に合わせ、「彦根市道路整備プログラム」も改定し、引き続き効果的・効率的な道路整備を推進する。



図. 道路整備プログラム



【重点戦略：都市計画道路の整備】

前述した優先度を持った整備に取り組む
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、稲部彦富線、稲枝西口停車場線、
立花佐和線、松原町大黒前鴨ノ巣線



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】

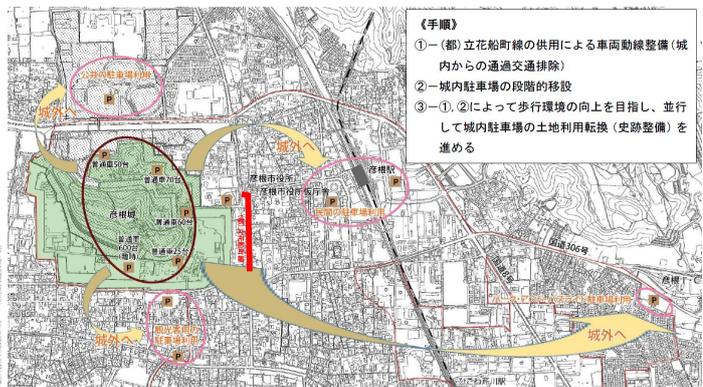
戦略	地域特性に配慮した道路空間の整備
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要 <ul style="list-style-type: none"> 地域特性に配慮しつつ、①市街地におけるうるおいのある道路空間、②歴史を伝える道路空間、③活力ある道路空間の形成を目指す。 ①市街地におけるうるおいのある道路空間 <ul style="list-style-type: none"> ✓ うるおいのある道路空間の形成を図るために、引き続き、植樹帯等の整備を進めるとともに、道路緑化に用いる樹種等は、地元住民の意見を聞き、管理面での適性を考慮しながら地域の個性を生かしたものを選定する。 ②歴史を伝える道路空間 <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（2016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建造物群と調和した整備を行う。 ③活力ある道路空間 <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、地域内道路等の整備により歩行者優先の道づくりを継続的に行う。 	



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、特別史跡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、文化財保存用地）は、周囲の駐車場の整備状況や、利用状況を踏まえつつ、段階的に特別史跡の外に移設する。 パーク・アンド・バスライドの実施や、中心部やその周辺で開催されるお祭り等のイベントの開催等を念頭に、駐車場の再配置に向けた検討を実施する。 	



出典) 彦根駅周辺地区まちづくり計画

図. 城内駐車場の城外移設のイメージ (上)
駐車場の再配置イメージ案 (左)



第6章 実施計画

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

戦略	無電柱化の推進
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等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等に収容する無電柱化を推進する。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等が移動しやすくなるだけでなく、災害時等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にも繋げる。「滋賀県無電柱化地方部会」を通して関係機関との調整・協議を行い、計画的かつ円滑な事業推進を図る。・ 彦根港彦根停車場線等については、「滋賀県道路整備アクションプログラム2023」に基づき、無電柱化を進める。	
	
例. 無電柱化（夢京橋キャスルロード）	



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・民間事業者等	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			○	○		
		無電柱化の推進【再掲】		○	○			
	○	ウォークブルの推進【新規】		○	○			
自転車を利用しやすい 環境づくり		レンタサイクル基地、 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、路面標示等）		○	○			



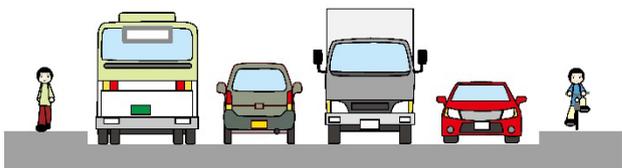
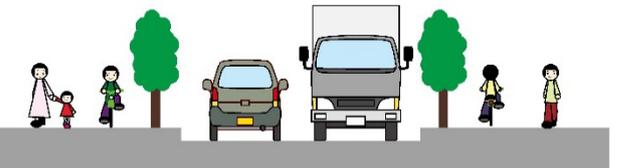
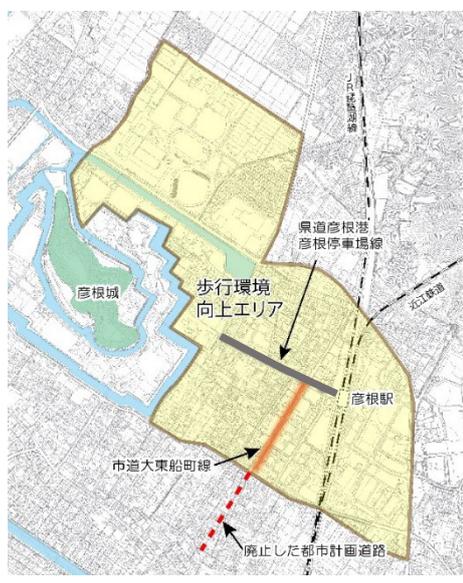
第6章 実施計画

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

(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	
<ul style="list-style-type: none"> 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等、市民および観光客等の安全性・快適性の向上を図る。特に、市道大東船町線は、先線の都市計画道路を廃止したことから、自動車交通量を勘案しつつ、道路空間の再配分により、安全で快適な歩行環境を確保するための再整備を実施する。 なお、県道彦根港彦根停車場線については、「滋賀県道路整備アクションプログラム2023」に基づく無電柱化事業により、ウォークブルな道路空間の再整備を進める。 	
 <p>図. 整備後の道路幅員</p>	
 <p>図. 整備前の道路幅員</p>	
	

【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	
<ul style="list-style-type: none"> 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、主要施設等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。 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等について検討する。また、必要に応じて自動車等の速度を抑制する「ゾーン30」の指定やハンブの設置等の取組についても検討する。 	
 <p>例. 彦根城周辺のゾーン30</p>	



戦略	無電柱化の推進【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等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等に収容する無電柱化を推進する。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等が移動しやすくなるだけでなく、災害時等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にも繋げる。「滋賀県無電柱化地方部会」を通して関係機関との調整・協議を行い、計画的かつ円滑な事業推進を図る。 彦根港彦根停車場線等について、「滋賀県道路整備アクションプログラム 2023」に基づき、無電柱化を進める。



例. 無電柱化（夢京橋キャスルロード）

【重点戦略】

戦略	ウォークブルの推進【新規】
着手時期	後期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年度（2022年度）に策定した未来ビジョン「ひこね共創ビジョン」に基づき、彦根駅から彦根城周辺までの回遊性を高め、歩いて楽しめる空間の整備を進める。



出典）ひこね共創ビジョン
図. 駅前お城通りを中心とする共創のデザイン



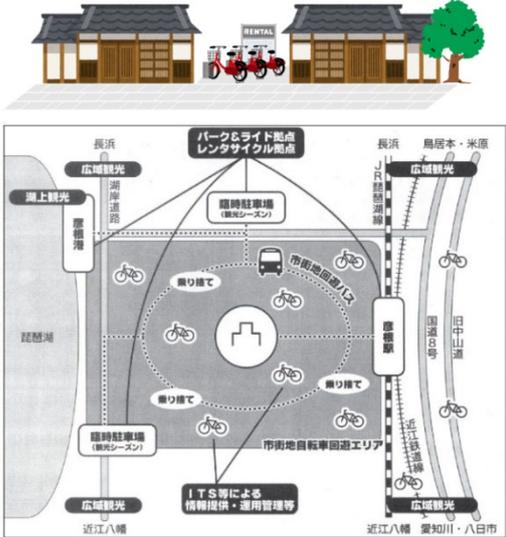


第6章 実施計画

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

(2) 基本戦略：自転車を利用しやすい環境づくり

戦略	レンタサイクル基地、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	<ul style="list-style-type: none"> 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等と協力し、定期的な整理や適切な維持管理を行う。  <p>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等の設置案</p>

戦略	自転車走行空間の確保（自転車歩行者道、路面標示等）
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"> 環境にも優しい自転車利用者の更なる増加を目指し、「ビワイチ」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、路面標示等の手法により自転車走行空間を確保する。  <p>「ビワイチ」ホームページ</p> 



6.4 基本方針Ⅳ

安心・安全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・民間事業者等	前期着手	後期着手
災害等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空間の整備	○			○				
				○				
			○	○				
				○				



(1) 基本戦略：災害等に備えた道路交通環境の整備

【重点戦略】

戦略	災害時避難経路の整備（狭あい道路の整備等）
着手時期	前期
実施主体	彦根市 市民
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、緊急性や優先性等を踏まえつつ、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。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」、「背割り排水」等の町割りに関する遺構の保存に配慮しつつ、整備に取り組む。 民間により開発事業を実施する場合には、「開発行為に関する技術基準」（彦根市）により、災害時避難路の確保に努める。 	

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、「彦根市地域防災計画」に基づき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等の交通規制を実施する。 	

戦略	道路、橋梁等の点検の実施
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、橋梁等の長寿命化を目的とした点検を継続的に実施し、必要に応じて対策を施す。 	



戦略	道路、橋梁等の耐震診断の実施
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、橋梁等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	無電柱化の推進【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等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等に収容する無電柱化を推進する。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等が移動しやすくなるだけでなく、災害時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にも繋げる。「滋賀県無電柱化地方部会」を通して関係機関との調整・協議を行い、計画的かつ円滑な事業推進を図る。 彦根港彦根停車場線等について、「滋賀県道路整備アクションプログラム 2023」に基づき、無電柱化を進める。 	
<p>例. 無電柱化（夢京橋キャスルロード）</p>	

戦略	除雪体制の機能強化
着手時期	前期
実施主体	国、滋賀県、彦根市、市民
戦略概要	
<ul style="list-style-type: none"> 降雪期において円滑な道路交通を確保するため、国、滋賀県等の関係各機関と連携を図り、除雪体制の強化に努める。 市民や企業に対しての除雪活動のお願いや啓発にあわせ、自治会やPTA等が生活道路や通学路、歩道の通行の確保のために自主的に行う機械除雪作業の委託費用や、除雪作業に必要な除雪機械の購入に対する補助を継続して実施することで、除雪作業を市民と協働で実施する体制の強化を図る。 	



(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に基づく継続的な実施
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市、警察
<p>戦略概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 「彦根市子どもの移動経路交通安全プログラム」に基づき、子どもの移動経路(通学路、未就学児が日常的に集団で移動する経路)の計画的な合同点検の実施や、対策の改善・充実等の継続的な取組を実施する。 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。 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> 整備前 整備後 </div>	

戦略	交差点改良（ラウンドアバウト等）
着手時期	前期
実施主体	滋賀県、彦根市、警察
<p>戦略概要</p> <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等の改良を行う。 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（環状交差点）の導入について検討する。 	
 <p>出典) 国土交通省HP 例. ラウンドアバウト（環状交差点） （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
<p>戦略概要</p> <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、補助幹線道路等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、「彦根市道路整備プログラム」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、拡充を図る。 

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、歩行者等の安全を確保するため、道路標識、道路照明、ガードレール等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化等を図る。

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、高齢者等）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、警察等の行政機関だけでなく、家庭、交通ボランティア等の関係団体と連携・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等への加入推奨
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"> 広報ひこねへの掲載やポスター掲示等によるPRに努め、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、自治会等を通じて自転車損害賠償保険等の加入を推奨する。



(3) 基本戦略：環境に配慮した道路空間の整備

【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・透水性等）の推進
着手時期	後期
実施主体	彦根市
戦略概要	<p>・ 道路工事等では環境負荷の少ない工法等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。</p> <p>タイヤ騒音発生抑制</p> <p>【通常舗装】 タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道がなく、空気圧縮音、膨張音が発生する</p> <p>【低騒音舗装】 空隙に空気が逃げ、音が生じにくい</p> <p>通常舗装 音が反射する</p> <p>低騒音舗装 音が一部吸収されて反射音が軽減できる</p>

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	後期
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、ステッカーの配布等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・民間事業者等	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	○			○			→	
	○			○			→	
	○			○			→	
				○	○	○	→	
				○		○	→	
			○	○	○		→	
中心部を 周遊しや すい交通 環境の整 備	○			○			→	
	○			○			→	
	○			○			→	
	○			○	○		→	
	○		○	○			→	
歴史的な 景観に配 慮した道 路空間の 整備	○			○			→	
	○			○			→	
				○			→	



(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	<ul style="list-style-type: none"> 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等の交通渋滞を緩和させること等を目的として、名神高速道路彦根インターチェンジ周辺の駐車場を活用し、彦根駅や彦根城周辺と結ぶ既存バス路線の活用や、シャトルバスの運行等によるパーク・アンド・バスライドの実施を推進する。 これまでの社会実験結果を活かしつつ、観光客が周辺の観光施設を周遊できるものになるような、最適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等の併設も検討する。

図. 令和4年度パーク・アンド・バスライド社会実験の概要

【重点戦略】

戦略	観光客周遊の機能強化
着手時期	後期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> パーク・アンド・バスライドやご城下巡回バス、グリーンスローモビリティ等と連携することで、観光客が観光施設を周遊できる環境の機能強化を図る。

グリーンスローモビリティ社会実験の様子



【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	後期
実施主体	彦根市
戦略概要	
<ul style="list-style-type: none"> 彦根城周辺に流入する観光車両の駐車場を探す時間を短縮し、市内の自動車交通の円滑化を図るため、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	後期
実施主体	彦根市、交通事業者、観光事業者
戦略概要	
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通への利用転換を促すため、鉄道やバス等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等、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等によるアクセス情報や渋滞時間の公表
着手時期	後期
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、X(エックス)等）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等を公表する。 クルマではなく公共交通で来訪いただくための情報発信を行う。 	

戦略	市内大型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"> 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国スポ・障スポが開催され、多くの選手をはじめ関係者が彦根市を来訪する。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、主会場である彦根総合スポーツ公園や競技開催が予測される彦根市スポーツ・文化交流センターについても、選手、関係者や観覧者等に対する輸送交通計画の立案が必要であり、滋賀県、交通事業者や警察等と協働して検討し、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 例. 連結バス「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】

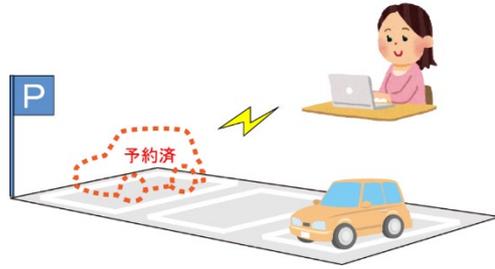
戦略	彦根城内の駐車マネジメント
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none">中心部へ流入する自動車交通の削減を図り、彦根城跡の本質的な価値を高めるため、彦根城内にある駐車場（桜場、二の丸、大手前、文化財保存用地）を段階的に移設し、再配置を進める。この駐車場の再配置に伴い、彦根城内を「観光車両の乗り入れ抑制エリア」に設定する。また、再配置が進むまでに金亀公園駐車場の有料化等も検討する。令和7年（2025年）に開催される国スポ・障スポ期間中は、更なる交通渋滞が予想されるため、北部の浄化センター内等の遊休地を活用した臨時駐車場の設置検討を行う。

【重点戦略】

戦略	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	<ul style="list-style-type: none">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通行できる「トランジットモール化」に向け、検討を進める。彦根城内への一般車両進入規制に向け、立花船町線の整備を検討する。



【重点戦略】

戦略	駐車場予約システムの導入
着手時期	後期
実施主体	彦根市
戦略概要	<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の増加を図るため、京橋口駐車場等を対象に、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。 

【重点戦略】

戦略	新モビリティ導入の検討【新規】
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"> ・ 世界遺産登録を目指す彦根城周辺地域において、交通の脱炭素化と地域課題の同時解決を目指し、グリーンスローモビリティや自動運転等の新たなモビリティの導入を検討する。 ・ また、MaaSの導入により交通手段相互の連携による利便性向上を図るとともに、観光との連携等、その他の活用方法についても検討する。  <p style="text-align: right;">グリーンスローモビリティ社会実験の様子</p>

【重点戦略】

戦略	ウォークブルの推進【新規】【再掲】
着手時期	後期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年度（2022年度）に策定した未来ビジョン「ひこね共創ビジョン」に基づき、彦根駅から彦根城周辺までの回遊性を高め、歩いて楽しめる空間の整備を進める。  <p style="text-align: center;">出典）ひこね共創ビジョン 図. 駅前お城通りを中心とする共創のデザイン</p>



(3) 基本戦略：歴史的な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	後期
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市計画道路立花佐和線を歩行者優先の道路として整備を進める。 

【重点戦略】

戦略	多言語に対応した観光案内サインの設置【事業完了】
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、高齢者等の方々が、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、本市ホームページ等と連携し、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	景観重要公共施設（景観重要道路）の指定【新規】
着手時期	後期
実施主体	彦根市
戦略概要	<ul style="list-style-type: none"> 改定する彦根市景観計画において、「景観重要公共施設」の指定方針ならびに、その施設の一つである道路に対して「景観重要道路」として指定候補を位置づける。 同計画の告示以降に道路管理者の同意を得て景観重要公共施設（景観重要道路）として定め、良好な景観の形成を推進する。



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・民間事業者等	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 【カーフリーデー等の実施】		○	○	○	○	→	
		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)			○		○		→



第6章 実施計画

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環境の構築

(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 【カーフリーデー等の実施】
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・自転車等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、個人等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、学校教育等の一環として、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、都市交通問題等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・自転車等を利用し、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。 小学校における交通環境学習や、自治会等を対象とした出前講座を継続的に実施し、公共交通の利用促進を図る。 だれでも湖東圏域および東近江市内の路線バスを無料で利用できる「だれでも無料DAY」を実施し、公共交通の利用促進を兼ねたマイカーからの転換を促す取組を継続的に実施する。 	



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	後期
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。 	



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（令和12年度（2030年度））は、①都市交通の基本理念、②わかりやすさ、③計測の容易性のほか、現在の目標の達成状況を考慮し、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定します。

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、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、前後期ごとに目標の計測が可能な指標を設定します。

安全・安心



■交通事故発生件数の削減

令和4年度（2022年度）：226件/年

令和12年度（2030年度）：200件/年

※当初目標 400件/年

交通事故発生件数は目標を上回る減少をしていますが、近年はほぼ横ばいから増加傾向となっていますが、200件/年を下回ることを目標とします。

利便・活力



■公共交通利用者（湖東圏域）の増加

令和3年度（2021年度）：854万人/年

令和12年度（2030年度）：1,038万人/年

※当初目標 1,010万人/年

公共交通利用者は、コロナ禍などの影響により減少しており、コロナ禍前の水準に戻すことを目標とします。（湖東圏域地域公共交通計画（令和6年（2024年）3月）の令和10年度（2028年度）の目標値を令和12年度（2030年度）まで維持）

※公共交通利用者は鉄道、バス、愛のりタクシー利用者の合計

個性・輝き



■観光客数の増加

令和4年度（2022年度）：240万人/年

令和12年度（2030年度）：370万人/年

※当初目標 370万人/年

観光客数は、コロナ禍などの影響により減少していますが、インバウンド需要も含め全国的に回復している状況を踏まえ、当初通りの目標値を維持するものとします。



7.2 計画の実現に向けて

(1) 都市交通マスタープランおよび総合交通戦略推進のための体制

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。そこで、「彦根市都市再生協議会」において関連計画である「彦根市都市計画マスタープラン」および「彦根市立地適正化計画」との整合を図り、一体的な推進体制を確立します。

(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・地域総合交通戦略』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。



7.3 観光都市にふさわしい都市交通戦略(パーク・アンド・バスライド)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して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、グリーンスローモビリティや自動運転等の新たなモビリティとご城下巡回バス等の既存の公共交通が効果的に連携し、MaaSや交通行動などのソフト対策も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。



(空白)

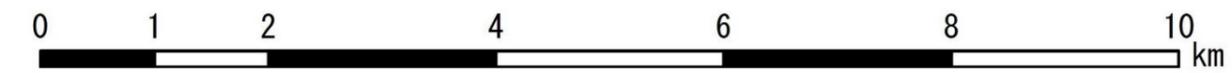
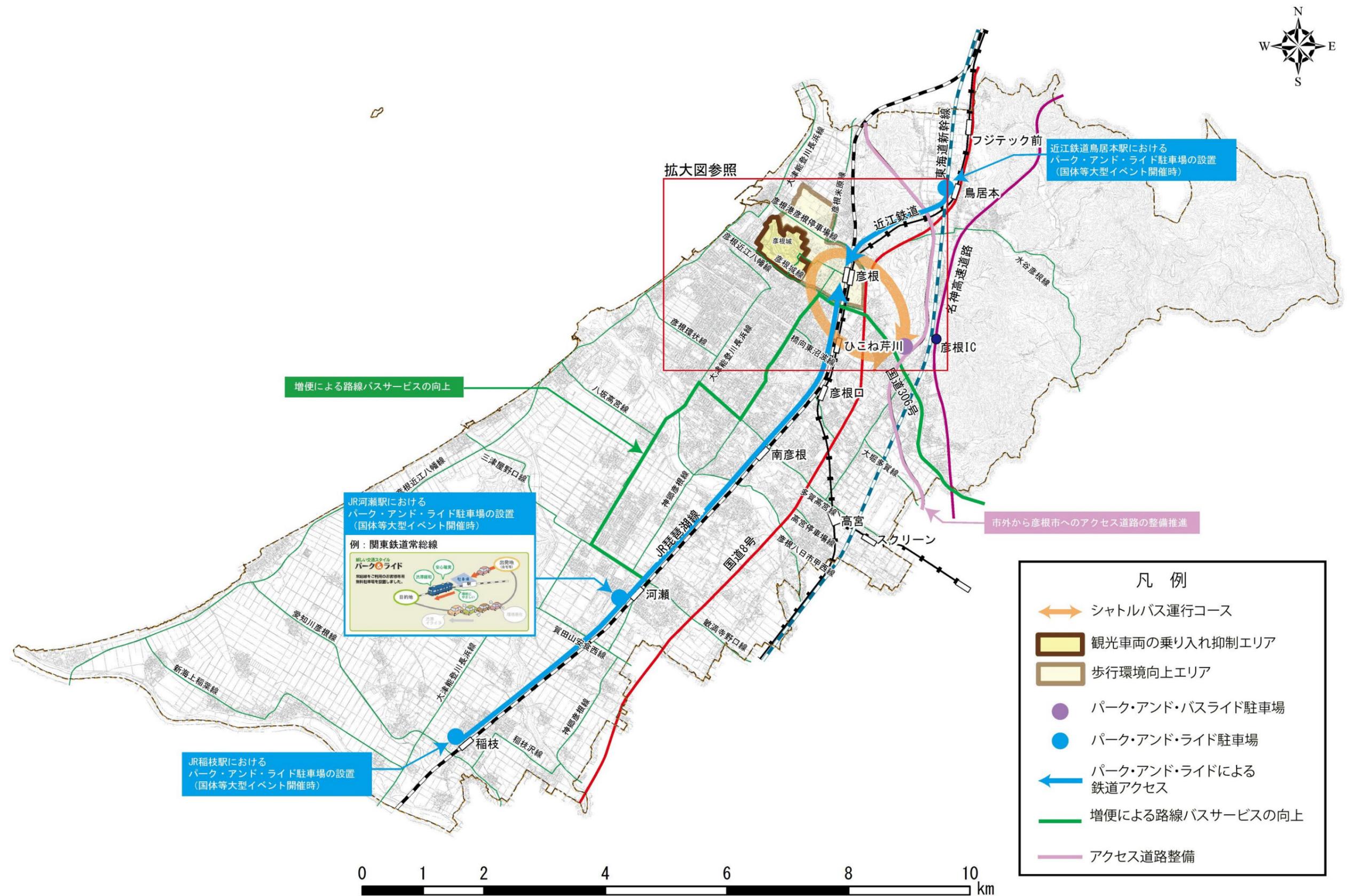


図. 彦根市における観光都市にふさわしい都市交通施策 (彦根市全域)

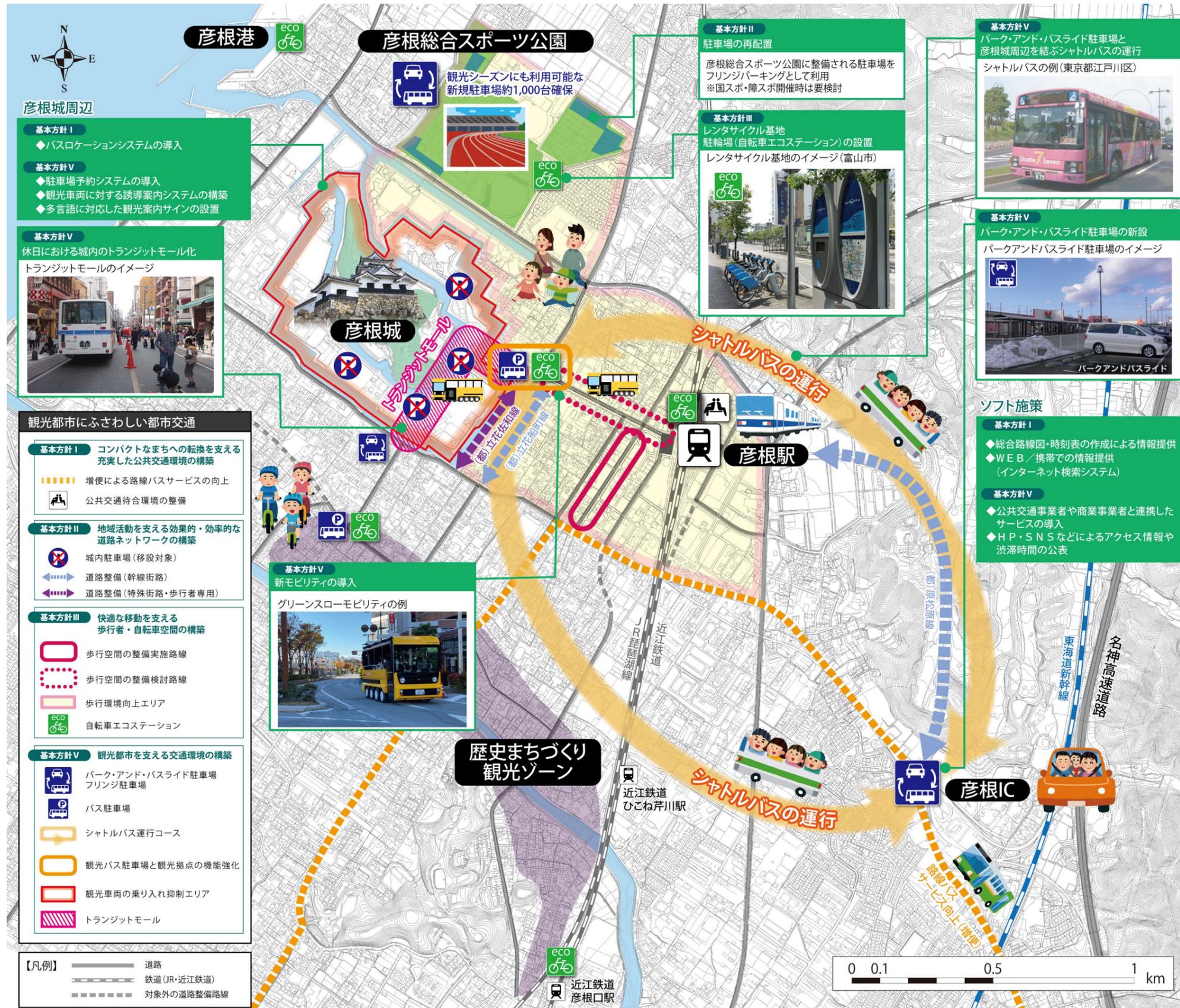


図. 彦根市における観光都市にふさわしい都市交通施策(彦根市中心部)



(2) パーク・アンド・バスライドの導入効果

① 期待される効果

「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、甲信越・北陸圏からの観光客が約6割以上を占めており、全体の約4割の方が自家用車・バイクまたは徒歩で本市へ来訪されています。彦根ICと彦根城をはじめとする観光施設の集積地との間は、JR琵琶湖線、近江鉄道により分断されており、これらを交差する(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。

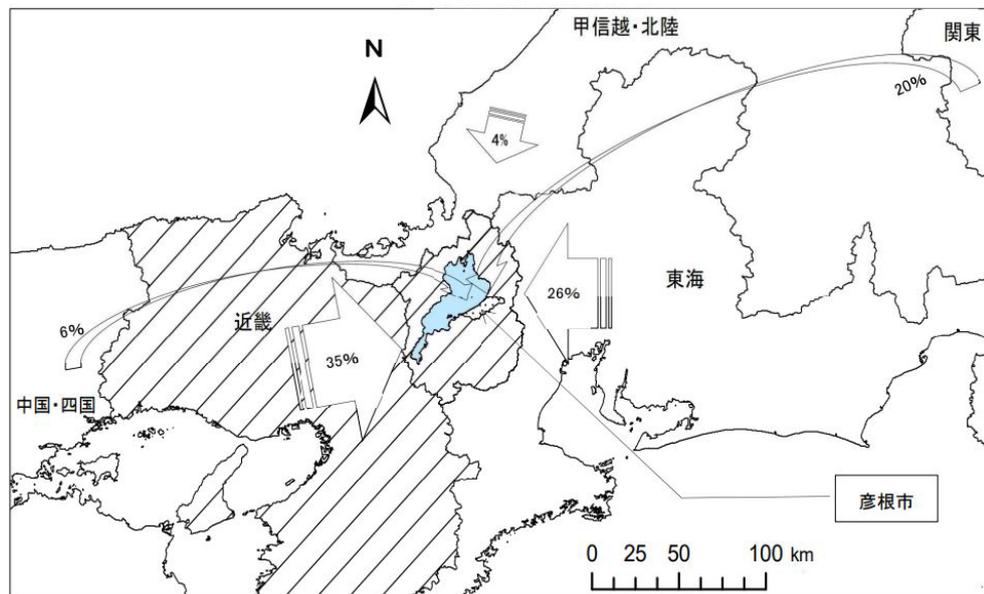
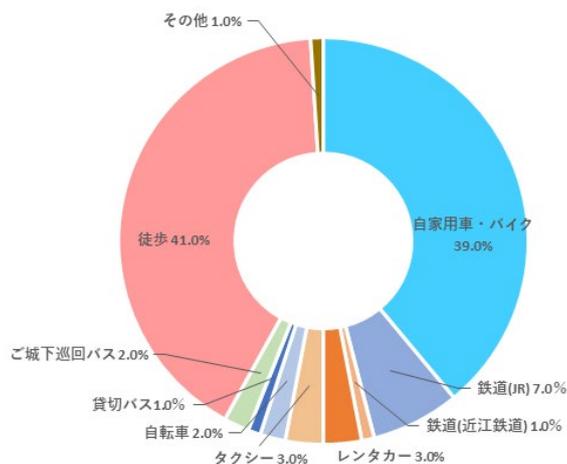


図. 観光客の居住地

出典) 滋賀県観光入込客統計調査



出典) 2022年彦根市観光に関する経済効果測定調査

図. 彦根市に来るまでに利用された主な交通手段



第7章 計画の実現に向けて
7.3 観光都市にふさわしい都市交通戦略
(パーク・アンド・バスライド) について

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IC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">・城内の駐車場除外による土地の有効活用 (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

なお、パーク・アンド・バスライドの導入については、観光施設への周遊についても検討していくこととなりますが、その実現にあたっては、ご城下巡回バス等の既存の路線バスや、グリーンスローモビリティ等の新たな移動手段との連携についても検討していくこととします。



② パーク・アンド・バスライドの本格実施に向けた提言書

平成 29 年(2017年)から令和 4 年(2022 年)の間に計 7 回、延べ 50 日間にわたるのパーク・アンド・バスライド(P&BR)社会実験を実施しました。その結果を踏まえ、パーク・アンド・バスライドの実施が市街地への過度な自家用車の進入を抑制し、渋滞の対策として有効な手段であることが、彦根市パーク・アンド・バスライド実施協議会より、市長への本格実施に向けて提言されています。

パーク・アンド・バスライドの本格実施に向けた提言書

<p style="text-align: center;">彦根城周辺パーク・アンド・バスライド本格実施に向けて</p> <p style="text-align: center;">2023年3月 彦根市パーク・アンド・バスライド実施協議会</p> <p>(提言の背景・目的)</p> <p>彦根城周辺パーク・アンド・バスライド(以下「P&BR」という)は、観光都市を支える交通環境の構築として、彦根城など市街地中心部へアクセスしやすい交通環境の実現を目指しています。私共、彦根市パーク・アンド・バスライド実施協議会は、この目標の検証のため、平成 29 年秋より令和 4 年秋までの計 7 回におたる本社会実験の実施について協議を行ってきました。</p> <p>また、本社会実験では、単なる実験に留まらず、常に本格実施を念頭においた持続可能なシステムの構築についても検証してきました。</p> <p>以下、社会実験により得られた効果を示し、検証結果により、P&BR の本格実施に向けた貴市への提案事項を提言いたします。</p> <p>本提言が、P&BR の本格実施につながり、また、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の開催、彦根城の世界遺産登録における新たな彦根市交通システムの構築に寄与することを祈念いたします。</p> <p>1. 導入効果について</p> <p>(1) 交通面</p> <p>城内駐車場は常設の一般駐車場 4 箇所(京橋口含む)で乗用車 295 台が停められることに対し、パーク・アンド・バスライド駐車場(彦根 IC 前駐車場)はピーク時期で日当り 200 台程度の乗用車を収容できます。また、貴市で自家用車で観光に来られる観光客にとって彦根 IC の目の前であり、非常に利便性が良い位置にあることから、社会実験においても乗用車の市街地への流入抑制につながり、特に春秋・観光シーズンでの市街地交通・城内駐車場・生活道路の混雑を低減させる効果があります。</p> <p>(2) 観光面</p> <p>彦根城周辺の道路・駐車場が混雑する場合は、駐車場を探す時間などが発生することから、城内駐車場に停めて観光するよりも、パーク・アンド・バスライドを利用して彦根 IC から彦根城にバスで移動する方が早く移動できる可能性が高まります。</p> <p>また、パーク・アンド・バスライド利用者は、城内駐車場利用者より滞在時間が長く、立ち寄る場所が多く、その結果、消費額が増加する可能性が高まります。</p> <p>これらは社会実験においても検証できており、観光面においても効果があります。また、マーケットにおいても P&BR の満足度が高いことから彦根観光の満足度につながっています。</p> <p>(3) 環境面</p> <p>P&BR のバス利用により走行する車両数が削減されることにより、CO2 排出量の削減が可能となります。また、その環境への取組により彦根市としてのイメージアップにつながることが可能となります。</p> <p>社会実験 1 回の CO2 削減量は 1300kg-CO2 (最も利用者の多い平成 31 年春、8 日間で輸送人数 2,356 人として概算算出)となります。これは杉の木の約 90 本が 1 年間に CO2 を吸収する量に相当します。</p> <p>このように彦根 IC 前の駐車場に駐車して、バスに乗り換えて頂くことで、CO2 削減につながります。</p> <p style="text-align: center;">-1-</p>	<p>2. 最後に</p> <p>P&BR 事業は、彦根市観光の交通手段を自動車から公共交通に転換を図り、中心市街地における観光シーズンの交通渋滞緩和等を実現できる公共性の高い事業です。</p> <p>本事業は、民間企業を持つ多様な経験・ノウハウ・技術を活かし、業務効率化やサービス向上を図り、官民連携事業として実施することで観光客の満足度を向上させることが期待され、また、バス事業者と連携し、路線便を補強する形で実施することにより、既存のバス路線に好影響となることも期待されます。</p> <p>P&BR は、市街地への過度な自家用車の進入を抑制する手段として有効であることはもちろん、単なる交通システムの構築のみならず、観光都市、文化都市、世界遺産都市としてのブランドの向上や新たな価値を生み出す手段としての役割も期待できる、まちづくりのための施策であります。</p> <p>本協議会としては、これまでの社会実験を通して、上記の結論を得たことから、貴市の P&BR の本格的で継続的な実施を望み、都市ブランドの向上に大いに期待いたします。</p> <p style="text-align: center;">-2-</p>
---	--



(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「彦根市パーク・アンド・バスライド実施協議会」を立ち上げ、社会実験の実施や効果を検証してきました。今後は、「湖東圏域公共交通活性化協議会」を通じ、路線バスを活用した本格的な実施を目指します。



パーク・アンド・バスライド社会実験の様子



参考資料

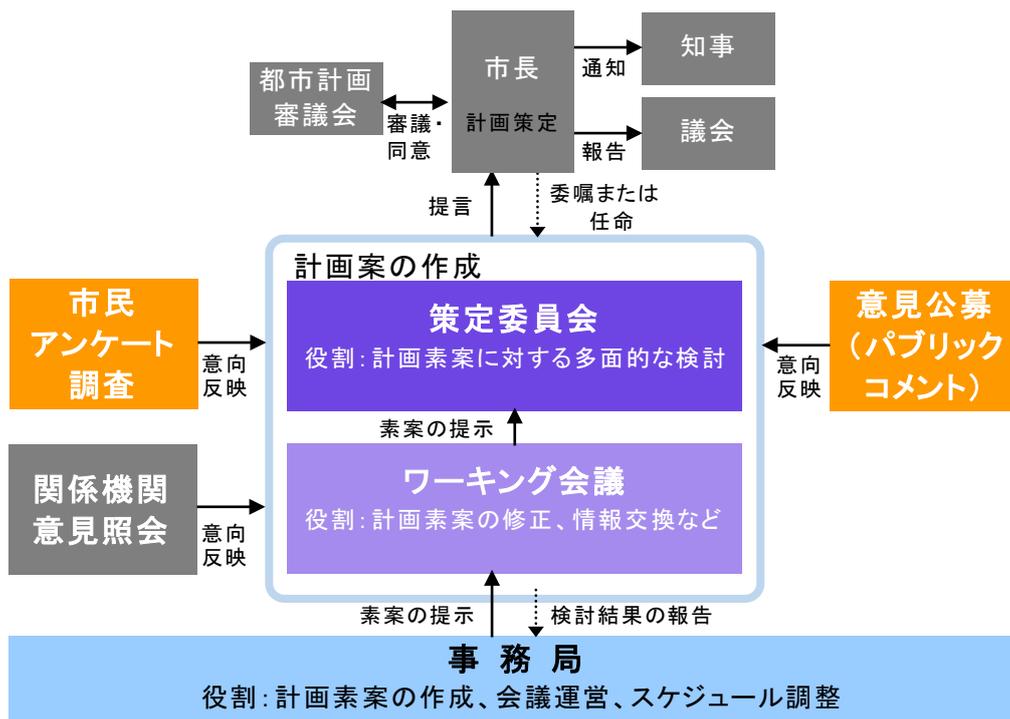
策定体制と策定経緯

(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	会長
	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)	
	轟 慎一 (H28、27)	滋賀県立大学環境科学部 環境建築デザイン学科准教授 (湖東圏域公共交通活性化協議会副会長)	
	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)	
関係行政機関職員 (3名)	國友 政幸 (H28)	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)		
	橋本 重一 (H26)		
	善定 亮太 (H28)	彦根警察署交通課長 (彦根市都市計画審議会委員)	
	大久保 庄衛 (H27、26)	都市建設部長	
	下山 隆彦 (H28、27) 山田 静男 (H26)		
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)	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	
	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	

※【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
[基本計画に対する事前相談]

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）
--------------------	-------------------	--

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

H29. 1. 12 第6回	H29. 2. 7 第5回	<ul style="list-style-type: none"> 意見公募、関係機関協議の結果確認 都市交通マスタープランの最終確認
-------------------	------------------	--

H29. 3. 15 : 市長への提言

H29. 3. 29 : 彦根市都市計画審議会
[都市交通マスタープラン（案）の最終審議]



(3) 中間見直し

中間見直しにおいては、上位計画や他の関連計画の協議会等にも参画されている学識経験者からアドバイスをいただきながら実施しました。

【中間見直しの経緯】

R5. 10～ R5. 11 : 関係各課進行状況照会

R5. 12. 26 : 彦根市都市計画審議会
[都市交通マスタープラン見直し（素案）に対する事前相談]

R5. 12. 27 : 彦根市都市再生協議会
[都市交通マスタープラン見直し（素案）に対する事前相談]

R6. 1～ R6. 2 : 意見公募（パブリックコメント）の実施

R6. 3. 28 : 彦根市都市再生協議会
[都市交通マスタープラン見直し（案）の最終審議]

R6. 3. 28 : 彦根市都市計画審議会
[都市交通マスタープラン見直し（案）の最終審議]