



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めます。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めます。

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めます。

■ 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・改善に取り組めます。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めます。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めます。



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 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
官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集

■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
■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開催	

■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、道路空間の再分配、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。



第5章 基本方針

5.1 基本方針

大手前通り

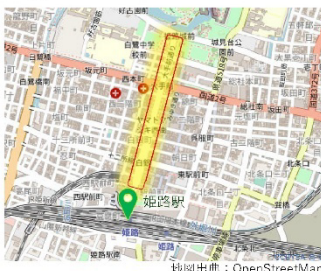
おおてまえどおり

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



■参照

ストリートデザインガイドライン



■都市区分 中核市

■整備年代 2020年

■活用団体 大手前みらい会議

■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整備することで、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



■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

■整備年代 2020年

■活用団体 長門湯本オント活用協議会

■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。左岸道路には狹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。



第5章 基本方針

5.1 基本方針

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し、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、ウォーカ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

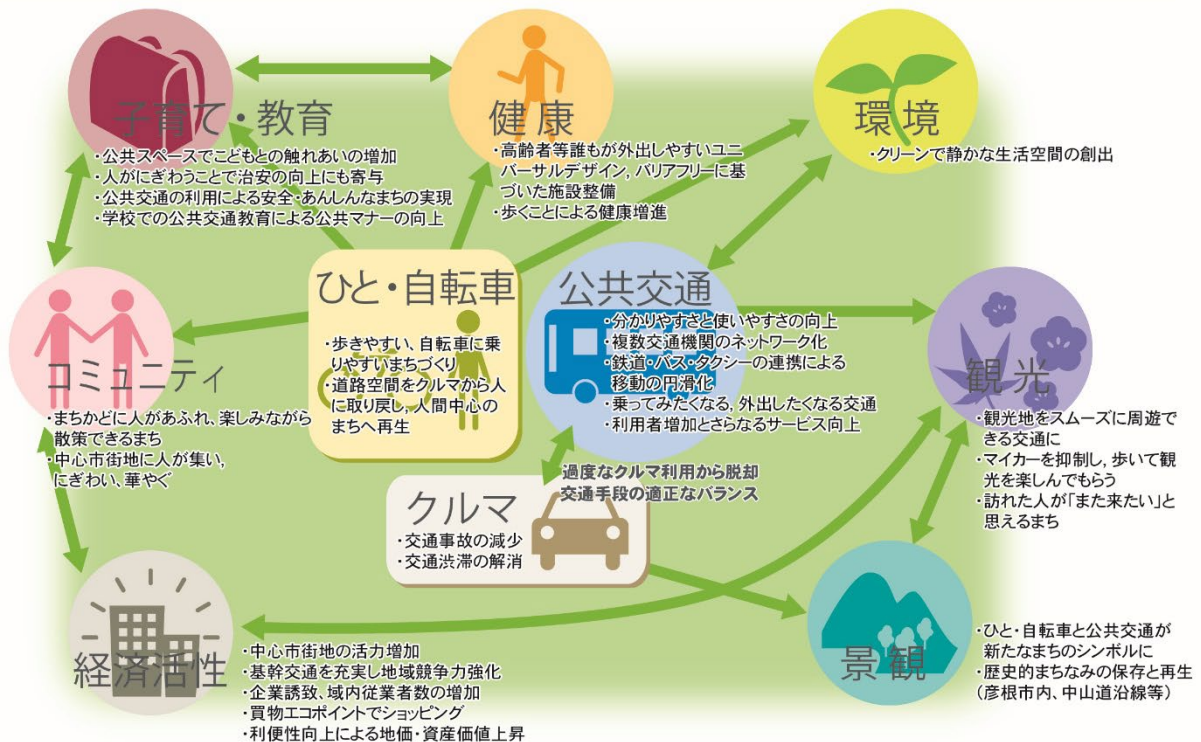
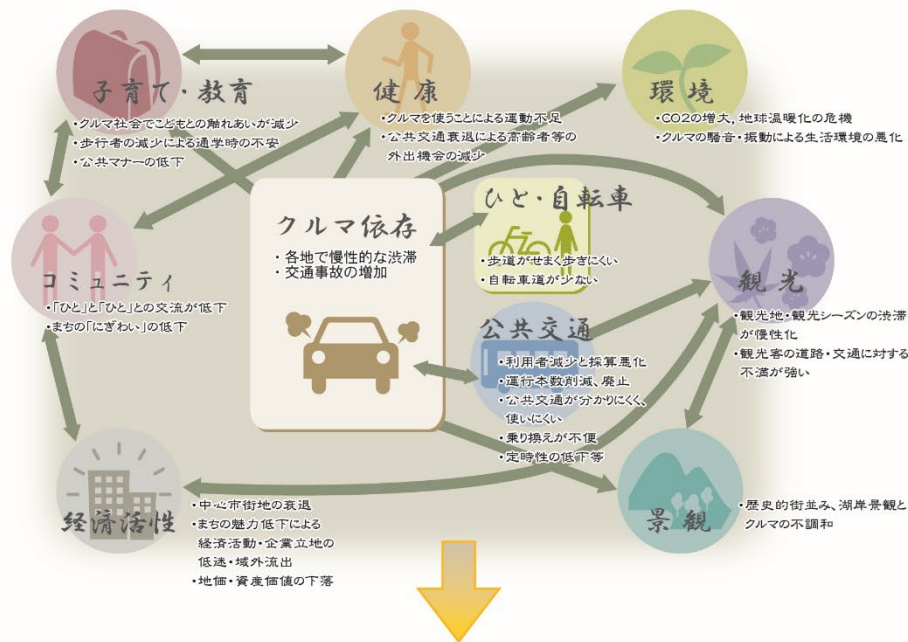


図. 湖東圏域が目指すべき方向性 ～正のスパイラルへの転換～

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。

基本理念

安全・安心

便利・活力

個性・輝き

【基本計画】

基本方針	基本戦略
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	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
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	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
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
基本方針Ⅳ 安全・安心な生活を支える 交通環境の構築	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
基本方針Ⅴ 観光都市を支える交通環境の構築	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
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	公共交通への転換に向けた市民の意識啓発

【実施計画】

○：重点戦略

主要な個別戦略
○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 等
○駅前広場の再整備【彦根駅西口駅前広場の再整備】 / ○駅・主要バス停における公共交通待合環境の充実 等
○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 等
○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 等
○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
○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 / ○ウォーカブルの推進 等
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）
○災害時避難経路の整備（狭あい道路の整備等） / 道路、橋梁等の点検の実施 / 道路、橋梁等の耐震診断の実施 等
○通学路交通安全プログラムに基づく継続的な実施 / 交差点改良（ラウンドアバウト等） 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 等
○道路施設の省エネ化 / 街路樹の適正な管理 / 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 等
○パーク・アンド・バスライド駐車場の新設および彦根城周辺を結ぶシャトルバスの運行 ○観光客周遊の機能強化 等
○彦根城内の駐車マネジメント / ○休日における城内のトランジットモール化 / ○駐車場予約システムの導入 / ○新モビリティ導入の検討 / ○ウォーカブルの推進 等
○（都）立花佐和線(特殊街路)の整備 / ○多言語に対応した観光案内サインの設置 / 景観重要公共施設（景観重要道路）の指定
○モビリティ・マネジメントの実施【カーフリーデーの実施】 / 公共交通顕彰制度の創設（エコ通勤優良事業所認定制度登録支援）

実施計画



第6章 実施計画

6.1 基本方針Ⅰ

コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築

基本戦略	実施戦略 (○：重点戦略)	実施主体					着手時期	
		国	滋賀県	彦根市	交通事業者	市民・民間事業者等	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

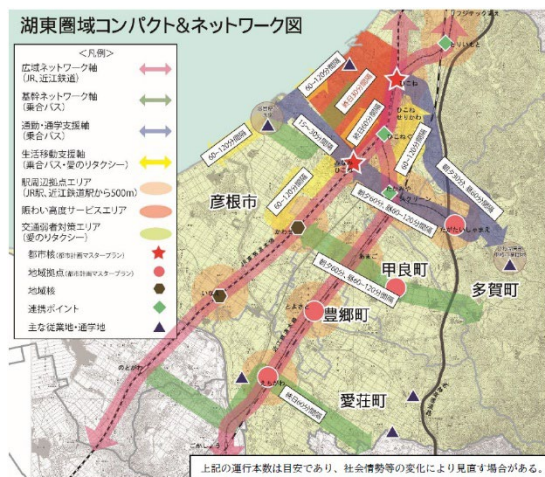
6.1 基本方針Ⅰ

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	「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。 - 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。



【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	- 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。 - 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。

【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	「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。 - 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。



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	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	新たな公共交通利用者の確保に向け、彦根駅、南彦根駅、河瀬駅から半径 1 k m 圏内の相互間を利用する方向に向けた短距離運賃低減制度（駅チカ 100 円）の継続した実施と、周知・PR を実施し、利用喚起に努める。



図. 駅チカ 100 円区間



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

(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
戦略概要	
- 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。	
	
混雑する駅前広場の現状 例．最近改修された駅前広場（JR 奈良駅）	

戦略	駅前広場の整備 【彦根口駅前広場の整備】
着手時期	後期
実施主体	彦根市、交通事業者
戦略概要	
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	・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。



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	・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

- 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。

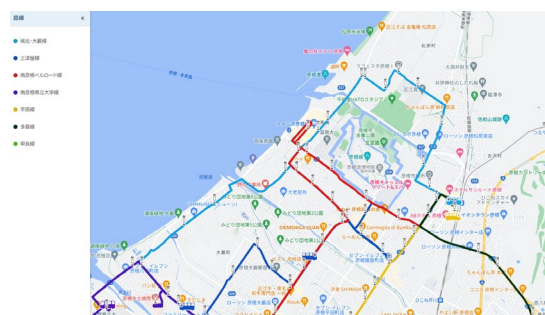
【バスロケーションシステム】

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。



導入した近江鉄道バスロケーションシステム



湖東圏域 路線バス
位置情報表示システム「バスここクル」

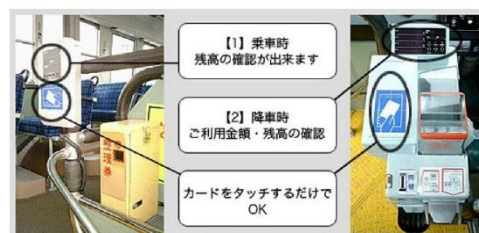
【重点戦略】

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

- 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。

図. IC カードシステム



出典）近江鉄道バス・湖国バス HP



【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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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。



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

6.2 基本方針Ⅱ

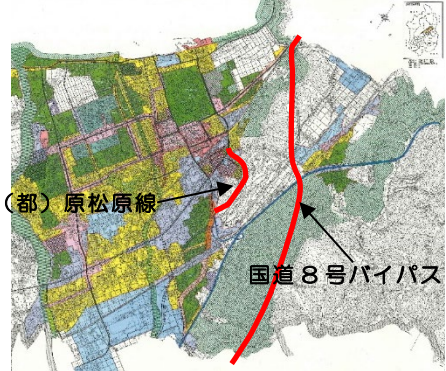
地域活動を支える効果的・効率的な道路ネットワークの構築

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		○	○				



(1) 基本戦略：まちの骨格となる道路ネットワークの整備

【重点戦略】

戦略	国道 8 号・(都) 原松原線の整備促進
着手時期	前期
実施主体	国、滋賀県、彦根市
戦略概要	・ 広域交通を担う名神高速道路への円滑なアクセスの確保や、本市だけでなく滋賀県の産業・経済・生活を支える道路でもある国道 8 号、都市計画道路原松原線の整備促進について、国、滋賀県および本市が共同して取り組む。  図. 国道 8 号・(都) 原松原線

【重点戦略】

戦略	渋滞緩和に向けた総合的な対策
着手時期	前期
実施主体	国、滋賀県、彦根市
戦略概要	・ 観光施設や商業施設が多数立地する市街地中心部の交通渋滞緩和に向けては、国道 8 号・都市計画道路原松原線、その他都市計画道路の整備等のハード対策だけでなく、パーク・アンド・バスライドの実施や特別史跡彦根城跡地内の普通車専用駐車場の移設等のソフト対策を合わせ、面的で総合的な渋滞緩和の対策を国、滋賀県および本市が共同して取り組む。  出典) 滋賀県渋滞対策協議 図. 平日・休日 12 時間平均旅行速度



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	- 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	長期末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	- 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。

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第1号	彦根市街地	400m
第2号	彦根市街地	540m
第3号	彦根市街地	100m
第4号	彦根市街地	1,200m
第5号	彦根市街地	1,600m
第6号	彦根市街地	2,500m
第7号	彦根市街地	2,500m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第8号	彦根市街地	2,310m
第9号	彦根市街地	1,600m
第10号	彦根市街地	700m
第11号	彦根市街地	280m
第12号	彦根市街地	170m
第13号	彦根市街地	450m
第14号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第15号	彦根市街地	1,600m
第16号	彦根市街地	700m
第17号	彦根市街地	280m
第18号	彦根市街地	170m
第19号	彦根市街地	450m
第20号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第21号	彦根市街地	1,600m
第22号	彦根市街地	700m
第23号	彦根市街地	280m
第24号	彦根市街地	170m
第25号	彦根市街地	450m
第26号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第27号	彦根市街地	1,600m
第28号	彦根市街地	700m
第29号	彦根市街地	280m
第30号	彦根市街地	170m
第31号	彦根市街地	450m
第32号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第33号	彦根市街地	1,600m
第34号	彦根市街地	700m
第35号	彦根市街地	280m
第36号	彦根市街地	170m
第37号	彦根市街地	450m
第38号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第39号	彦根市街地	1,600m
第40号	彦根市街地	700m
第41号	彦根市街地	280m
第42号	彦根市街地	170m
第43号	彦根市街地	450m
第44号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第45号	彦根市街地	1,600m
第46号	彦根市街地	700m
第47号	彦根市街地	280m
第48号	彦根市街地	170m
第49号	彦根市街地	450m
第50号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第51号	彦根市街地	1,600m
第52号	彦根市街地	700m
第53号	彦根市街地	280m
第54号	彦根市街地	170m
第55号	彦根市街地	450m
第56号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第57号	彦根市街地	1,600m
第58号	彦根市街地	700m
第59号	彦根市街地	280m
第60号	彦根市街地	170m
第61号	彦根市街地	450m
第62号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第63号	彦根市街地	1,600m
第64号	彦根市街地	700m
第65号	彦根市街地	280m
第66号	彦根市街地	170m
第67号	彦根市街地	450m
第68号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第69号	彦根市街地	1,600m
第70号	彦根市街地	700m
第71号	彦根市街地	280m
第72号	彦根市街地	170m
第73号	彦根市街地	450m
第74号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第75号	彦根市街地	1,600m
第76号	彦根市街地	700m
第77号	彦根市街地	280m
第78号	彦根市街地	170m
第79号	彦根市街地	450m
第80号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第81号	彦根市街地	1,600m
第82号	彦根市街地	700m
第83号	彦根市街地	280m
第84号	彦根市街地	170m
第85号	彦根市街地	450m
第86号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第87号	彦根市街地	1,600m
第88号	彦根市街地	700m
第89号	彦根市街地	280m
第90号	彦根市街地	170m
第91号	彦根市街地	450m
第92号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第93号	彦根市街地	1,600m
第94号	彦根市街地	700m
第95号	彦根市街地	280m
第96号	彦根市街地	170m
第97号	彦根市街地	450m
第98号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第99号	彦根市街地	1,600m
第100号	彦根市街地	700m
第101号	彦根市街地	280m
第102号	彦根市街地	170m
第103号	彦根市街地	450m
第104号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第105号	彦根市街地	1,600m
第106号	彦根市街地	700m
第107号	彦根市街地	280m
第108号	彦根市街地	170m
第109号	彦根市街地	450m
第110号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第111号	彦根市街地	1,600m
第112号	彦根市街地	700m
第113号	彦根市街地	280m
第114号	彦根市街地	170m
第115号	彦根市街地	450m
第116号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第117号	彦根市街地	1,600m
第118号	彦根市街地	700m
第119号	彦根市街地	280m
第120号	彦根市街地	170m
第121号	彦根市街地	450m
第122号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第123号	彦根市街地	1,600m
第124号	彦根市街地	700m
第125号	彦根市街地	280m
第126号	彦根市街地	170m
第127号	彦根市街地	450m
第128号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第129号	彦根市街地	1,600m
第130号	彦根市街地	700m
第131号	彦根市街地	280m
第132号	彦根市街地	170m
第133号	彦根市街地	450m
第134号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第135号	彦根市街地	1,600m
第136号	彦根市街地	700m
第137号	彦根市街地	280m
第138号	彦根市街地	170m
第139号	彦根市街地	450m
第140号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第141号	彦根市街地	1,600m
第142号	彦根市街地	700m
第143号	彦根市街地	280m
第144号	彦根市街地	170m
第145号	彦根市街地	450m
第146号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第147号	彦根市街地	1,600m
第148号	彦根市街地	700m
第149号	彦根市街地	280m
第150号	彦根市街地	170m
第151号	彦根市街地	450m
第152号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第153号	彦根市街地	1,600m
第154号	彦根市街地	700m
第155号	彦根市街地	280m
第156号	彦根市街地	170m
第157号	彦根市街地	450m
第158号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第159号	彦根市街地	1,600m
第160号	彦根市街地	700m
第161号	彦根市街地	280m
第162号	彦根市街地	170m
第163号	彦根市街地	450m
第164号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第165号	彦根市街地	1,600m
第166号	彦根市街地	700m
第167号	彦根市街地	280m
第168号	彦根市街地	170m
第169号	彦根市街地	450m
第170号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第171号	彦根市街地	1,600m
第172号	彦根市街地	700m
第173号	彦根市街地	280m
第174号	彦根市街地	170m
第175号	彦根市街地	450m
第176号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第177号	彦根市街地	1,600m
第178号	彦根市街地	700m
第179号	彦根市街地	280m
第180号	彦根市街地	170m
第181号	彦根市街地	450m
第182号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第183号	彦根市街地	1,600m
第184号	彦根市街地	700m
第185号	彦根市街地	280m
第186号	彦根市街地	170m
第187号	彦根市街地	450m
第188号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第189号	彦根市街地	1,600m
第190号	彦根市街地	700m
第191号	彦根市街地	280m
第192号	彦根市街地	170m
第193号	彦根市街地	450m
第194号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第195号	彦根市街地	1,600m
第196号	彦根市街地	700m
第197号	彦根市街地	280m
第198号	彦根市街地	170m
第199号	彦根市街地	450m
第200号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第201号	彦根市街地	1,600m
第202号	彦根市街地	700m
第203号	彦根市街地	280m
第204号	彦根市街地	170m
第205号	彦根市街地	450m
第206号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第207号	彦根市街地	1,600m
第208号	彦根市街地	700m
第209号	彦根市街地	280m
第210号	彦根市街地	170m
第211号	彦根市街地	450m
第212号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第213号	彦根市街地	1,600m
第214号	彦根市街地	700m
第215号	彦根市街地	280m
第216号	彦根市街地	170m
第217号	彦根市街地	450m
第218号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第219号	彦根市街地	1,600m
第220号	彦根市街地	700m
第221号	彦根市街地	280m
第222号	彦根市街地	170m
第223号	彦根市街地	450m
第224号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第225号	彦根市街地	1,600m
第226号	彦根市街地	700m
第227号	彦根市街地	280m
第228号	彦根市街地	170m
第229号	彦根市街地	450m
第230号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第231号	彦根市街地	1,600m
第232号	彦根市街地	700m
第233号	彦根市街地	280m
第234号	彦根市街地	170m
第235号	彦根市街地	450m
第236号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第237号	彦根市街地	1,600m
第238号	彦根市街地	700m
第239号	彦根市街地	280m
第240号	彦根市街地	170m
第241号	彦根市街地	450m
第242号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第243号	彦根市街地	1,600m
第244号	彦根市街地	700m
第245号	彦根市街地	280m
第246号	彦根市街地	170m
第247号	彦根市街地	450m
第248号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第249号	彦根市街地	1,600m
第250号	彦根市街地	700m
第251号	彦根市街地	280m
第252号	彦根市街地	170m
第253号	彦根市街地	450m
第254号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第255号	彦根市街地	1,600m
第256号	彦根市街地	700m
第257号	彦根市街地	280m
第258号	彦根市街地	170m
第259号	彦根市街地	450m
第260号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

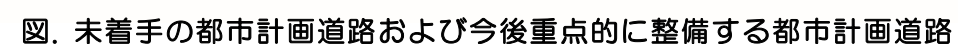
路線名	区間	延長
第261号	彦根市街地	1,600m
第262号	彦根市街地	700m
第263号	彦根市街地	280m
第264号	彦根市街地	170m
第265号	彦根市街地	450m
第266号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第267号	彦根市街地	1,600m
第268号	彦根市街地	700m
第269号	彦根市街地	280m
第270号	彦根市街地	170m
第271号	彦根市街地	450m
第272号	彦根市街地	2,800m

(市) 彦根市道路整備プログラム

路線名	区間	延長
第273号	彦根市街地	1,600m
第274号	彦根市街地	7



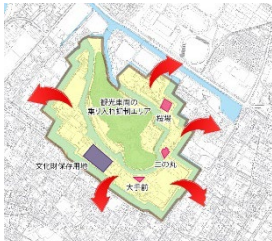
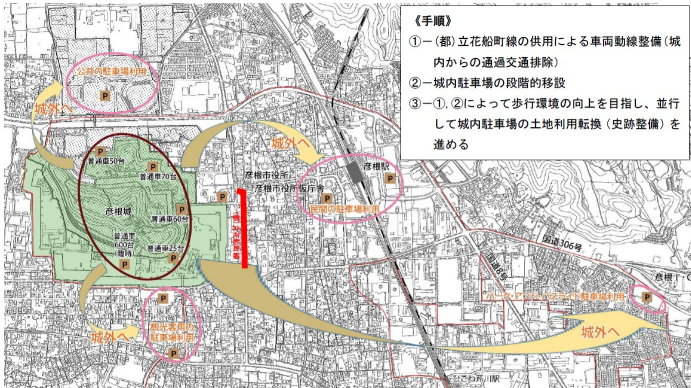


(2) 基本戦略：地域の魅力を向上させる道路空間の整備

【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 - 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 ✓ 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 ✓ 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 ✓ 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 - 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 ・ 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】		○	○				
	○ ウォークアブルの推進【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	・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、ウォークアブルな道路空間の再整備を進める。

図. 整備後の道路幅員

図. 整備前の道路幅員

【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	・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。

例. 彦根城周辺のゾーン 30

例. 無電柱化（夢京橋キャッスルロード）

戦略	ウォーカブルの推進【新規】
着手時期	後期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要	・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。

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

	共創のショーケース 公共空間利活用の共創の軸		共創のショーケースの蒙端、西端 交通結節部や滞在広場、体験ポイント
	歩行者の通りの軸線 歩きやすいエリア外移動動線		ビジョン対象エリア (駅前お城通りエリア)
	自転車・バスの通りの軸線 観光客自転車の動線 P&B/Rバスの動線		

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



6.4 基本方針Ⅳ

安全・安心な生活を支える交通環境の構築

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



第6章 実施計画

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

(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	・ 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	・ 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	・ 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	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	- 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）	

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	- 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。



第6章 実施計画

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

(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
戦略概要 「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。	
  整備前 整備後	

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
戦略概要 - 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。	
 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）	

戦略	生活道路の整備
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要 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	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	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	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	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。



第6章 実施計画

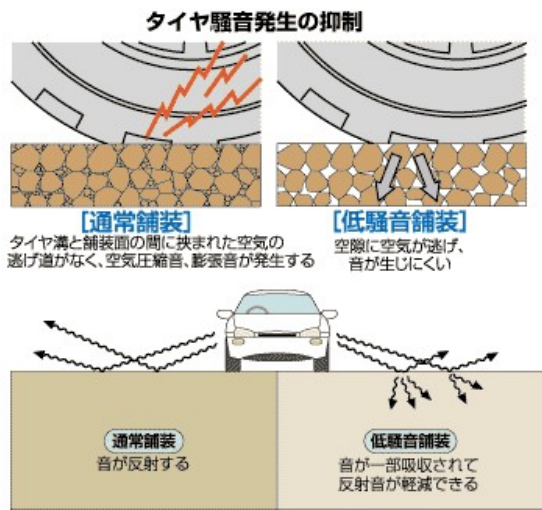
6.4 基本方針Ⅳ

安心・安全な生活を支える交通環境の構築

(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	・ 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	・ 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。 

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	・ 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	・ 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	○	パーク・アンド・バスライド駐車場の新設および彦根城周辺を結ぶシャトルバスの運行			○				
	○	観光客周遊の機能強化			○				
	○	観光車両に対する誘導案内システムの構築			○				
		公共交通事業者や商業事業者と連携したサービスの導入			○	○	○		
		HP・SNS等によるアクセス情報や渋滞時間の公表			○		○		
		市内大型イベント時における輸送交通計画の検討		○	○	○			
中心部を周遊しやすい交通環境の整備	○	彦根城内の駐車マネジメント			○				
	○	休日における城内のトランジットモール化			○				
	○	駐車場予約システムの導入			○				
	○	新モビリティ導入の検討【新規】			○	○			
	○	ウォークブルの推進【新規】【再掲】		○	○				
歴史的な景観に配慮した道路空間の整備	○	(都)立花佐和線(特殊街路)の整備			○				
	○	多言語に対応した観光案内サインの設置【事業完了】			○				
		景観重要公共施設(景観重要道路)の指定【新規】			○				

(1) 基本戦略：中心部へアクセスしやすい交通環境の整備

【重点战略】

戦略	パーク・アンド・バスライド駐車場の新設 および彦根城周辺を結ぶシャトルバスの運行
着手時期	前期
実施主体	彦根市
戦略概要	- 本市への来訪をクルマから公共交通への利用転換を図り、外町交差点周辺部や彦根城をはじめとする中心市街地における観光シーズン時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、最良な運行方法について検討を深め、本格実施に繋げる。 - パーク・アンド・バスライド駐車場は、本市への観光の玄関口にふさわしい施設となるよう案内所や休憩所等の併設も検討する。

The figure illustrates the concept of Park-and-Ride (P&R) social experiments for the fiscal year 2022. It includes several key components:

- Implementation Dates (実施日 2022):** A calendar showing dates from October 22nd to November 5th, with specific days highlighted for SAT, SUN, SAT, SUN, THU, and SAT.
- Fare Schedule Table:**

項目	料金
インター前駐車場 開設時間	8:30~18:00
バス往復料金	大人1人: 400円 / 小児1人: 200円 (1人目は無料)
バス運行時間	【行き】彦根駅前方面 9:15 始発 【帰り】インター前駐車場方面 17:25 最終便
バス運行本数	【行き】彦根駅前方面 23本 (うち多賀線8本) 【帰り】インター前駐車場方面 27本 (うち多賀線9本)
- Running Route Map (運行ルート):** A map showing the route between the Interchange area (Interチェンジ付近) and the P&R lot (彦根駅前方面). The route is color-coded: orange for shuttle bus routes and pink for existing bus routes. Key locations like Noto Castle (ノト城), Noto Station (ノト駅), and various local landmarks are marked.
- Visuals:** Photos of the shuttle bus and the P&R lot facility, which includes a parking area and a designated drop-off/pick-up zone near the station.

【重点战略】

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	
・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	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	- 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	- 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	- 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。



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）

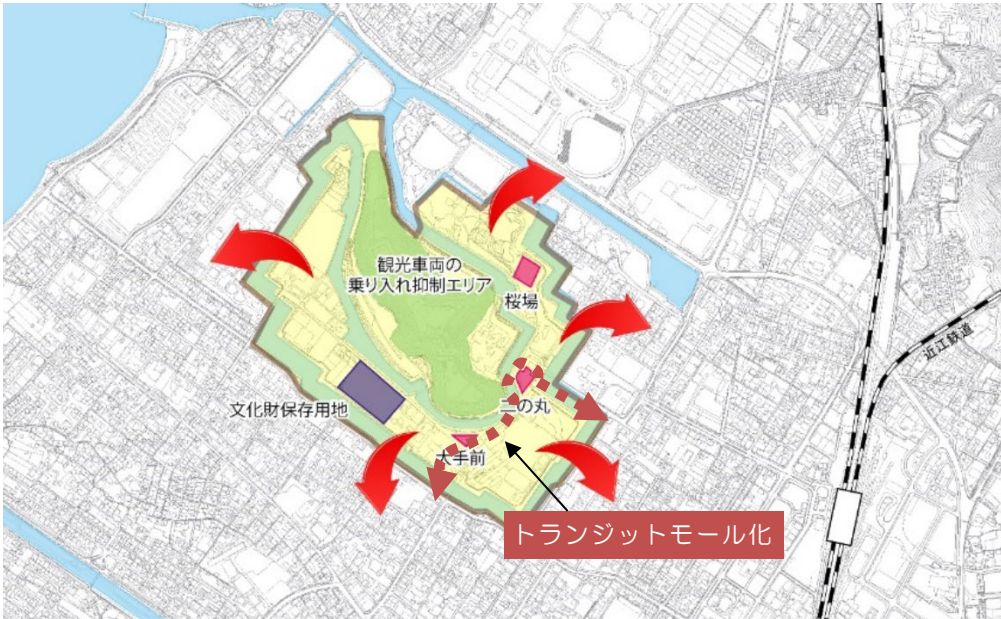


(2) 基本戦略：中心部を周遊しやすい交通環境の整備

【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	- 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。

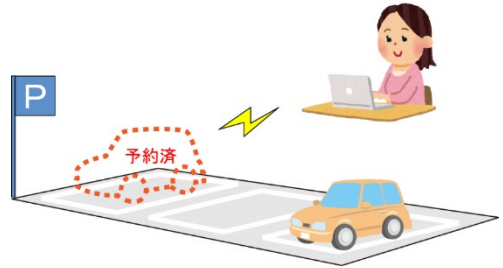
【重点戦略】

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	- 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	・ 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	・ 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。



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	ウォーカブルの推進【新規】【再掲】
着手時期	後期
実施主体	滋賀県、彦根市
戦略概要	・ 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。



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

【凡例】



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

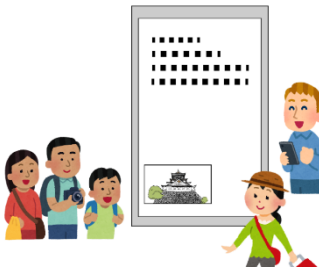


(3) 基本戦略：歴史的な景観に配慮した道路空間の整備

【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	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	- 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	- 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 「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 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。

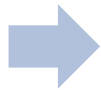
②わかりやすい計画目標値の設定

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、定量的に示すことのできる計画目標値を設定します。

③計測が可能な指標の設定

計画の評価・検証・改善を行っていく上で、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。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。このよう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)

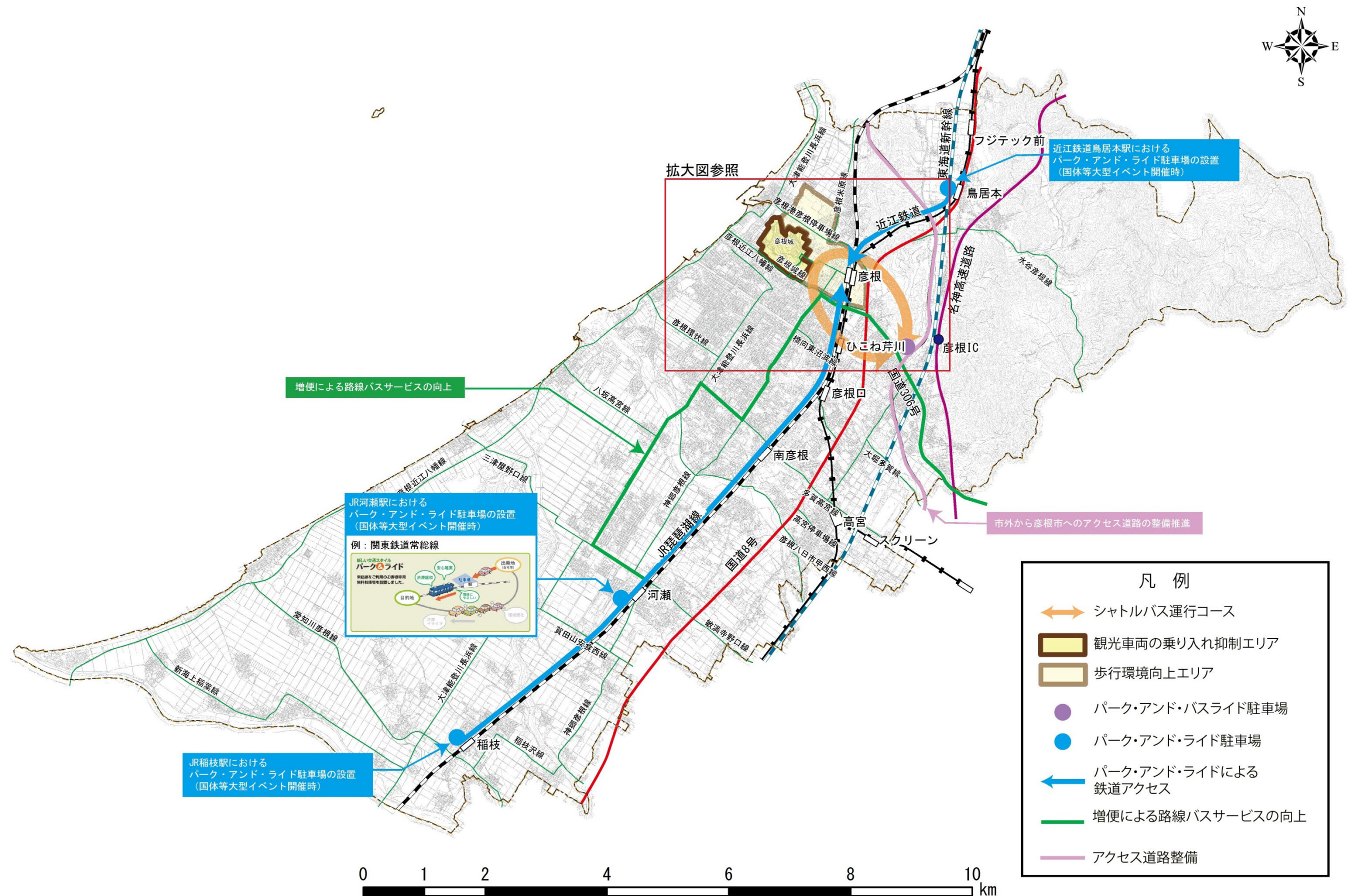


図. 彦根市における観光都市にふさわしい都市交通施策 (彦根市全域)

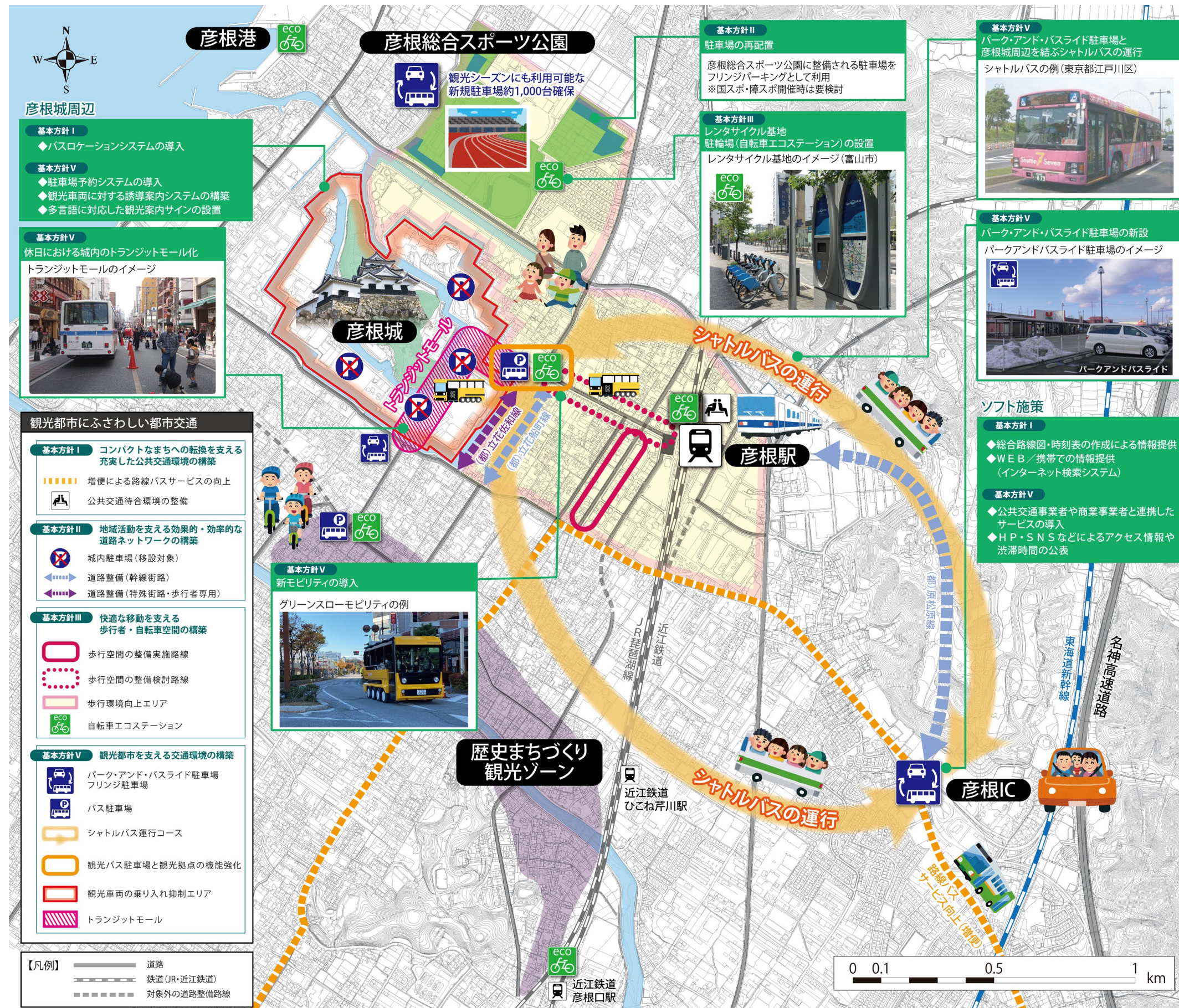
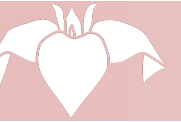


図. 彦根市における観光都市にふさわしい都市交通施策(彦根市中心部)



(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。

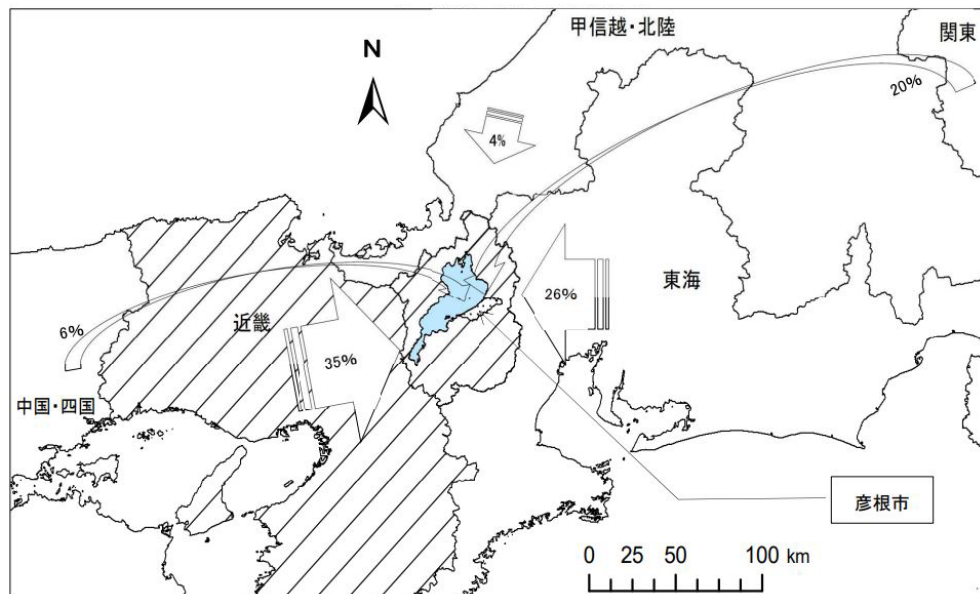
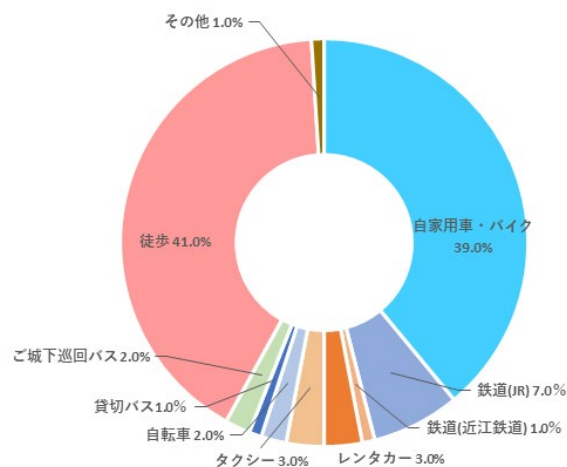


図. 観光客の居住地

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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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

彦根城周辺パーク・アンド・バスライド本格実施に向けて 2023年3月 彦根市パーク・アンド・バスライド実施協議会 (提言の背景・目的) 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回にわたる本社会実験の実施について協議を行ってきました。 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。 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。 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。 1. 導入効果について (1) 交通面 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たり200台程度の乗用車を収容できます。また、貴市を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、非常に利便性が高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。 (2) 観光面 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の方が早く移動できる可能性が高まります。 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あります。 これらは社会実験においても検証ができており、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。 (3) 環境面 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。 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。これは杉の木約90本が1年間にCO2を吸収する量に相当します。 このように彦根IC前の駐車場に駐車して頂き、バスに乗り換えて頂くことで、CO2削減につながります。 -1-	2. 最後に 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。 本事業は、民間企業の持つ多様な経験・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&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。 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。 -2-
--	--



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

(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

參考資料



参考資料

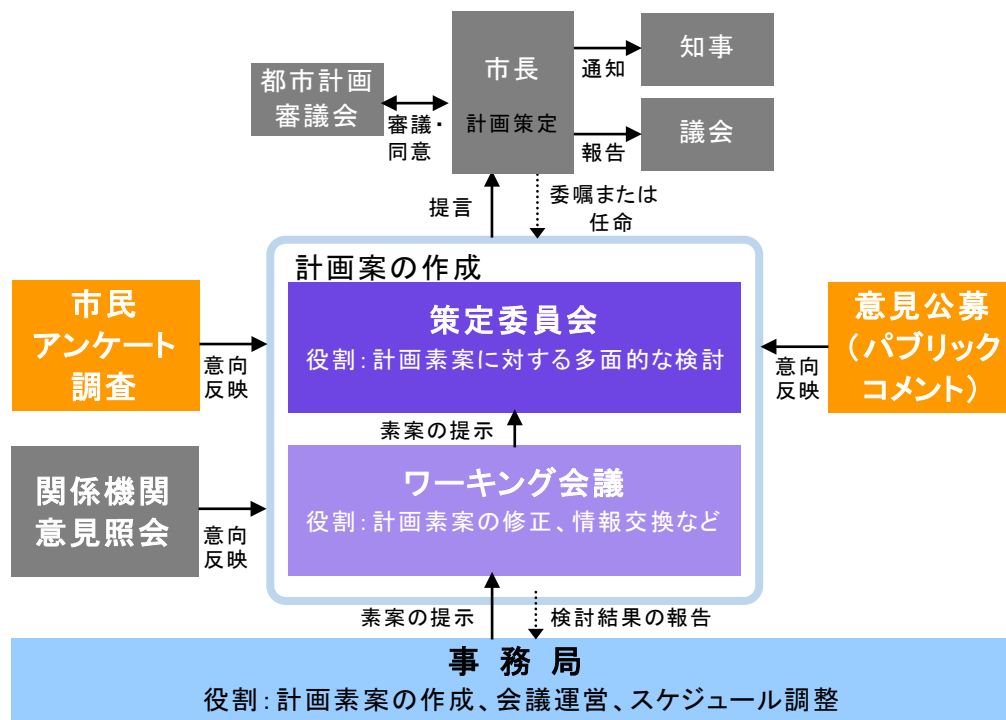
策定体制と策定経緯

(1) 策定体制

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

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

【策定体制】





【策定委員会のメンバー】

学識経験者 (3名)	塚口 博司	立命館大学理工学部 都市システム工学科教授	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)		
	下山 隆彦 (H28、27)	都市建設部長	
	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	- 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	- 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	- 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	- 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	- 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]



用語集

【あ行】

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

【か行】

用 語	内 容
幹線街路	全国、地域あるいは都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。
回遊性	市民や本市へ来訪された方が、商店街や観光施設などを歩き回ること。主目的だけで完結せずに、目的外の施設などに立ち寄り、消費活動を行うことにより、経済の活性化が期待できる。
狭あい道路	複数の建築物が立ち並び幅員 1.2 メートル以上 4 メートル未満の道路。
クリーンエネルギー自動車（CEV）	石油以外の資源を燃料に使うことにより、既存のガソリンカーやディーゼルカーよりも窒素化合物や二酸化炭素などの排出量を少なくした自動車。天然ガス自動車、電気自動車、メタノール自動車、水素自動車、ガソリンカーと電気自動車を組み合わせたハイブリッド・カー、燃料電池車などがある。（CEV:Clean Energy Vehicle）
グリーンスローモビリティ（GSM）	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。グリーンスローモビリティの特徴として電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス（グリーン）、景色を楽しめる、生活道路に向いている、重大事故発生を抑制できる（スロー）、同じ定員の車両と比べて小型で開放感がある、乗降しやすいなどがある。
景観重要道路	景観計画に景観重要公共施設として定められる道路法による道路のこと。景観重要道路は、良好な景観の形成を促進する観点から、景観計画に即し、その景観の整備と安全な交通の確保を図るために必要な場合に、電線共同溝を整備すべき道路として指定が可能となる特例がある。
交通結節点	複数あるいは異種の交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。
混雑度	交通容量（道路がどれだけの自動車を通し得るかという、その道路が構造上有している能力）に対する交通量の比で、道路の混雑の度合いを示す。混雑度が 1.0 以下であれば道路は混雑することなく、円滑に走行できる。



用 語	内 容
コンパクト化	都市を存続させるため、郊外化を抑制し、まとまった範囲に都市機能や住宅が集まり、活気や賑わいを生む都市の核を形成するまちづくりのこと。これらの核が互いに連携し、都市機能を補完し合っていくまちづくりのこと。

【さ行】

用 語	内 容
サイクル・アンド・ライド	「パーク・アンド・ライド」参照。
省 CO2	温室効果ガス排出量を削減すること。
背割り排水	通りに面する町家が背と背を合わせる部分に通る水路のこと。

【た行】

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

【な行】

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



【は行】

用 語	内 容
パーク・アンド・ライド (パーク・アンド・バスライド)	交通混雑緩和のため、自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停周辺の駐車場に駐車し(パーク)、鉄道、バスなどの公共交通機関に乗り換え(ライド)、目的地に向かうシステム。 自転車から鉄道、バスなどに乗り換える場合を「サイクル・アンド・ライド」、自動車からバスへ乗り換える場合を「パーク・アンド・バスライド」という。 これらのシステムにより、排気ガスによる大気汚染の軽減、二酸化炭素排出量の削減といった効果も期待される。
パーソントリップ調査	交通の主体である、「人(パーソン)の動き(トリップ)」を把握することを目的とした調査であり、調査内容は、どのような人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日 1 日のすべての動きを調べるものである。京阪神都市圏では、昭和 45 年に第 1 回調査以降、10 年ごとに調査が実施されている。
バスロケーションシステム	無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるほか、利用者に情報を提供するシステム。
バリアフリー	高齢者・障がい者などが社会生活をしていく上で障壁となるものを除去すること、物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方のこと。
ハンプ	生活道路の舗装を凸型に盛り上げ、車のスピードを抑える対策のこと。
フリンジパーキング	中心市街地部周辺の駐車場のこと。中心市街地部への来街に際して、この駐車場を利用することで過度な自動車交通の流入を抑制する。また、自動車交通を分散するとともに、都心部駐車場の待ち行列を抑制し、道路交通の円滑化を図る。

【ま行】

用 語	内 容
M a a S (マース)	電車、バス、タクシー、船舶、航空などあらゆる交通機関の運行データをまとめ、一つのアプリやサイトで全ての交通機関の経路を検索し、その予約や決済が一括でできるサービスのこと。Mobility as a Service の略。
モビリティ・マネジメント	個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

【や行】

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