

1 調査名称：彦根市都市交通マスタープラン検討調査

2 調査主体：彦根市

3 調査圏域：彦根市管内

4 調査期間：平成26年度～平成27年度

5 調査概要：

本市では、これまでに道路の整備や公共交通の促進に努め、都市交通を取り巻く課題解決に向け、ハード対策・ソフト対策を進めてきました。特に国道8号バイパスをはじめとする幹線道路の改良計画はあるものの、実現には相当の時間が必要であり、慢性的な渋滞は解決できず、短期的な対策を講じていかなければならない状況です。また、平成36年度には（仮称）彦根総合運動公園を主会場とした第79回国民体育大会及び第24回全国障害者スポーツ大会が開催されることから、多くの来訪者を迎え入れるための都市交通のあり方をより具体的に示す必要があります。

一方、近年のまちづくりでは、人口減少及び少子高齢化社会の到来、市街地拡大傾向の収束、中心市街地の空洞化、環境負荷の増大等に伴い、成長型から成熟型への変化が求められています。また、本市を取り巻く財政状況の逼迫により効率的な事業執行が必要となり、真に必要な対策についてメリハリをつけた整備も求められています。

そこで、本市では、都市計画分野における交通計画の基本となる『都市交通マスタープラン』を策定し、交通施設整備などのハード対策と鉄道・バス等の交通手段・交通行動などのソフト対策を合わせた総合的な交通体系を検討するものです。

なお、平成27年度は、最終年度として『都市交通マスタープラン』の取りまとめまでを行いました。

I 調査概要

1 調査名：彦根市都市交通マスタープラン検討調査

2 報告書目次

基本計画

第1章 都市交通マスタープランの概要

- 1.1 策定の背景と目的
- 1.2 都市交通マスタープランの位置づけ
- 1.3 都市交通マスタープランの構成
- 1.4 計画目標年次

第2章 上位・関連計画の整理

- 2.1 彦根市総合計画
- 2.2 彦根長浜都市計画区域マスタープラン
- 2.3 彦根市都市計画マスタープラン
- 2.4 特別史跡彦根城跡保存活用計画書
- 2.5 上位・関連計画の整理

第3章 彦根市の交通を取り巻く現状と課題

- 3.1 彦根市の概況
- 3.2 鉄道の状況
- 3.3 路線バスの状況
- 3.4 予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の状況
- 3.5 道路の状況
- 3.6 歩道・自転車道の状況
- 3.7 観光客の動向
- 3.8 財政状況
- 3.9 市民の意向把握
- 3.10 彦根市の都市交通の課題

第4章 基本理念

- 4.1 目指すべきまちの将来像
- 4.2 都市交通の基本理念
- 4.3 将来の交通体系のあり方

第5章 基本方針

- 5.1 基本方針
- 5.2 計画体系図

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

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

6.3 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

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

6.5 基本方針Ⅴ

観光都市を支える交通環境の構築

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

第7章 計画の実現に向けて

7.1 計画目標値の設定

7.2 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施策

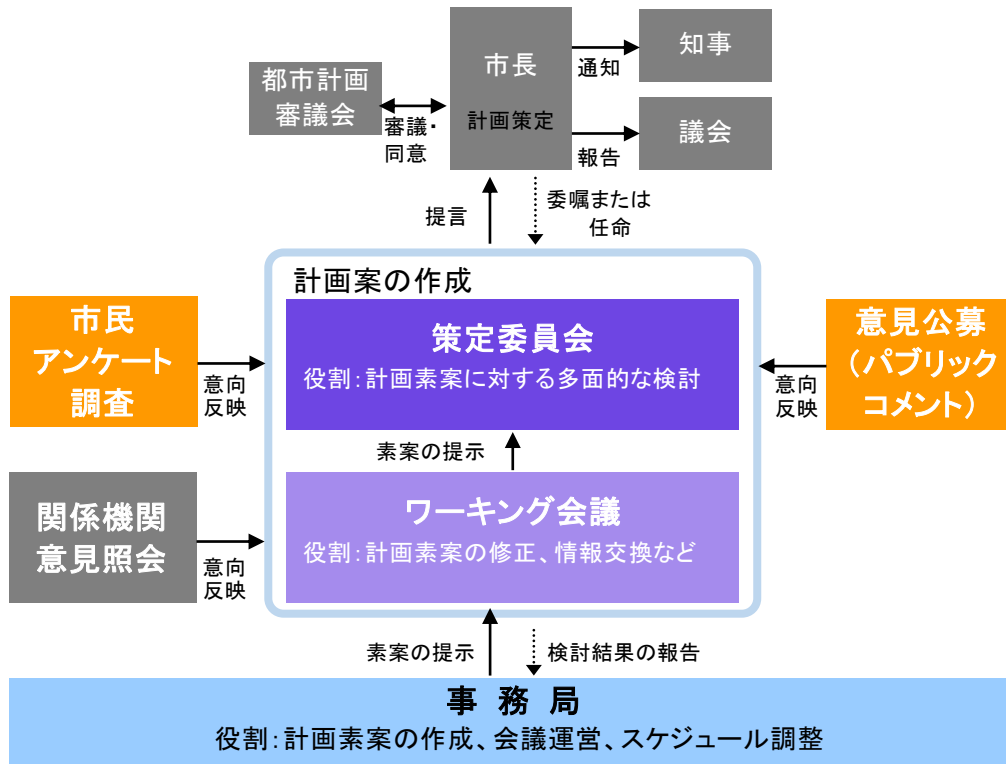
(パーク・アンド・バスライド) の実施について

参考資料

策定体制と策定経緯

用語集

3 調査体制



4 委員会名簿等：彦根市都市交通マスタープラン策定委員会・委員名簿（最終）

	選出分野	氏名	備考
1	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
2		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)
3		轟 慎一	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)
4	関係行政機関職員 (3名)	國友 政幸	滋賀県湖東土木事務所長 (彦根市都市計画審議会委員)
5		善定 亮太	彦根警察署交通課長 (彦根市都市計画審議会委員)
6		下山 隆彦	彦根市都市建設部長
7	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 (彦根市商工会議所推薦)
8		馬場 稔	彦根市観光協会専務理事 (彦根市観光協会推薦)
9		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)
10	専門委員 (1名)	田崎 祥二	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

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

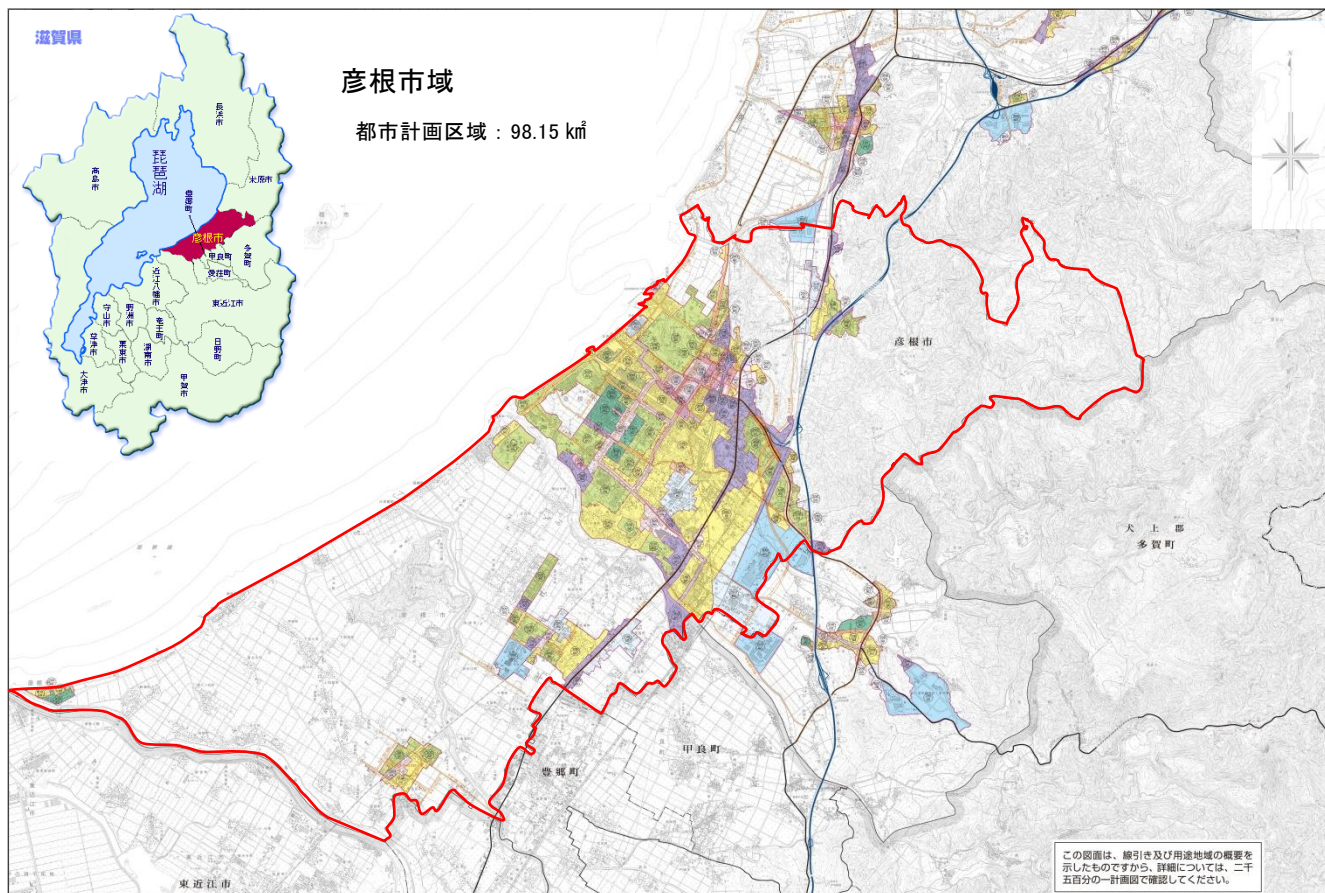
本市では、歴史的建造物やまちなみの保全により魅力的なまちづくりを進めており、その一環として都市計画道路網見直しに取り組んだところです。しかし、観光シーズンには渋滞が発生するなど市民生活にも悪影響が生じています。また、平成36年度には滋賀県で第79回国民体育大会及び第24回全国障害者スポーツ大会が開催されることになっており、その主会場が彦根市内となったことから、これを契機として、より良い都市交通の整備につなげる必要があります。

そこで、彦根市内における交通に関する課題改善を図るため、彦根市の交通政策に関する全体計画として『彦根市都市交通マスタープラン』を策定し、交通施設整備などのハード対策とバス等の交通手段・交通行動などのソフト対策を合わせた総合的な交通体系の検討を行うものであり、平成27年度はその最終年として取り組みました。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

彦根市都市交通マスタープラン検討調査（概略版）

基本計画

1. 都市交通マスタープランの概要

■策定の背景と目的

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

一方、近年のまちづくりでは、人口減少および少子高齢化社会の到来、市街地拡大による中心市街地の空洞化、環境負荷の増大などに伴い、成長型から成熟型（公共交通を中心とした、歩いて暮らせるコンパクトなまち）への転換が求められています。特に、彦根城周辺には歴史的建造物や風格あるまちなみが集積しており、これら地域資源を本市の魅力として保存・活用することが今後のまちづくりの方向性であると考えられます。

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

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

■都市交通マスタープランの構成

本計画は、計画の基本理念やその実現に向けて実施すべき基本的な方向性を示す「基本計画」と、基本計画を具体的に進めるための戦略を示す「実施計画」で構成します。



■ 計画目標年次

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

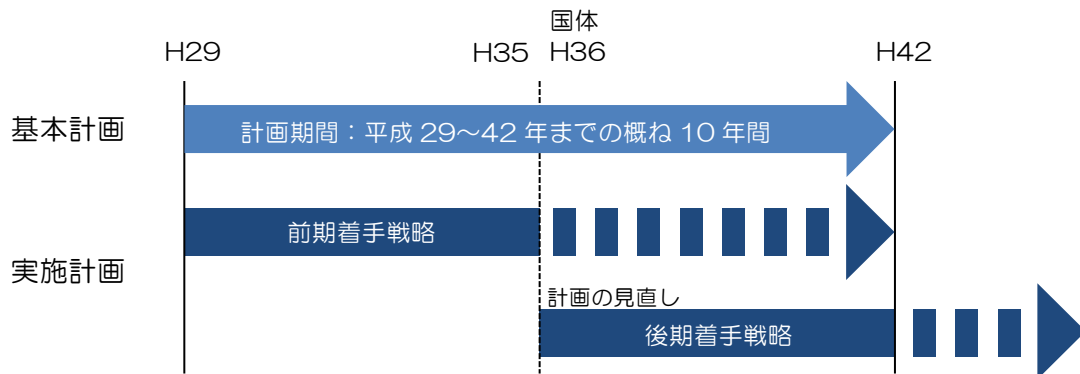


図. 計画目標年次

2. 上位・関連計画の整理

上位計画や関連計画である彦根市総合計画、彦根長浜都市計画区域マスタープラン、彦根市都市計画マスタープラン、特別史跡彦根城跡保存活用計画書などを確認し、「公共交通に関する考え方」「道路交通に関する考え方」「歩行者、自転車利用者に対する考え方」を整理しました。

3. 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・交通の現状を数値により評価し、また、市民アンケートによって市民ニーズを確認しました。それによって、彦根市の都市交通の課題を整理しました。

■ 彦根市の都市交通の課題

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

4. 基本理念

■目指すべきまちの将来像

(1) まちづくりの基本理念・目標

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



図. まちづくりの基本理念



出典) 彦根市都市計画マスタープラン

図. まちづくりの基本理念・目標

(2) まちづくりが目指す姿

多極集約・連携型のコンパクトシティの実現

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

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

■都市交通の基本理念

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

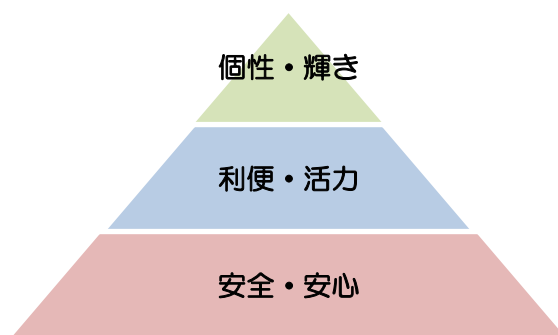


図. 都市交通の基本理念

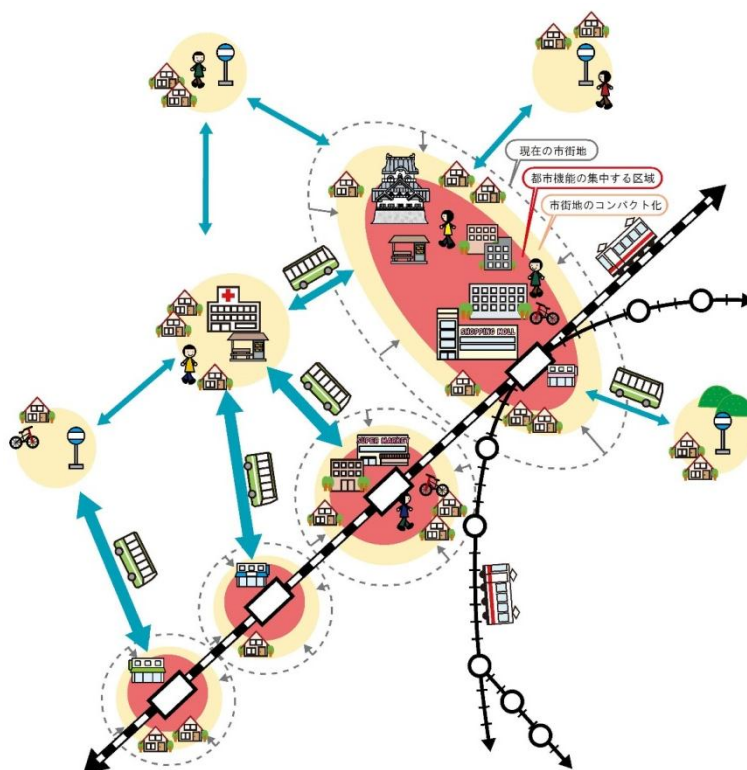
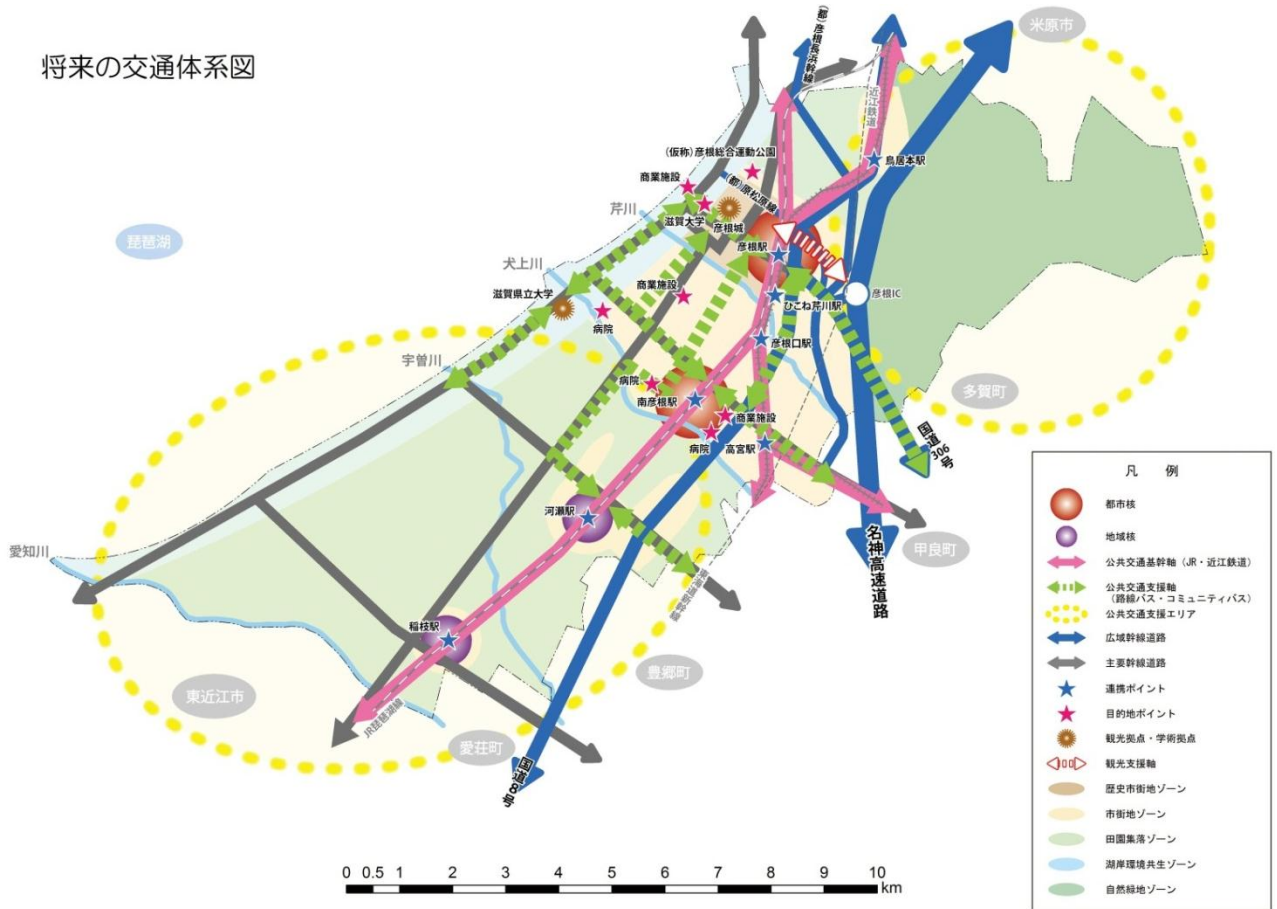


図. 多極集約・連携型のコンパクトシティと都市交通のイメージ

■将来の交通体系のあり方

将来の交通体系図



5. 基本方針

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

風格と魅力ある都市の創造

都市交通の基本方針

- 【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、「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、小売業売り場面積などが減少し、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。

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、競争力のある地場産業と観光など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、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、既存の都市基盤の効率的な活用、地球環境問題への対応などから過度な自動車への依存を抑制するまちづくりが求められています。

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

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

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

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、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などを背景に、「自転車」を利用する人は増加傾向を示しており、安全に自転車を利用できる環境整備が求められています。

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

- 人優先の快適な歩行空間の整備
- 自転車を利用しやすい環境づくり

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

基本方針Ⅳ

安全・安心な生活を支える交通環境の構築

わが国では、地震や想定を超える大雨による大規模な自然災害が増加しています。このため、東日本大震災などで得た教訓を基に、人命を守り、まちへの被害が致命的なものにならないよう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。

本格的な高齢社会が到来する中、高齢者や障害者などが自立した日常生活や社会生活を送るための都市交通環境の整備が求められているとともに、交通事故による負傷者の減少に向け、誰もが安全、安心に暮らせることが出来るまちづくりが求められています。本市でも昭和59年以来33年ぶりに50cmを越える大雪に見舞われ、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、

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

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。

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、各地域がそれぞれの特徴を活かし、地方自らが地域資源を掘り起し活用することにより、多様な地域社会の形成につながるまちづくりが求められています。

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

- 中心部へアクセスしやすい交通環境の整備
- 中心部を周遊しやすい交通環境の整備
- 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。

基本方針Ⅵ

市民、交通事業者、行政が連携して支える交通体系の構築

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

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

- 公共交通への転換に向けた市民の意識啓発

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

実施計画

6. 実施計画

一例として、基本方針と基本戦略に基づく実施戦略の構成について次のとおり示します。

6.1 基本方針 I

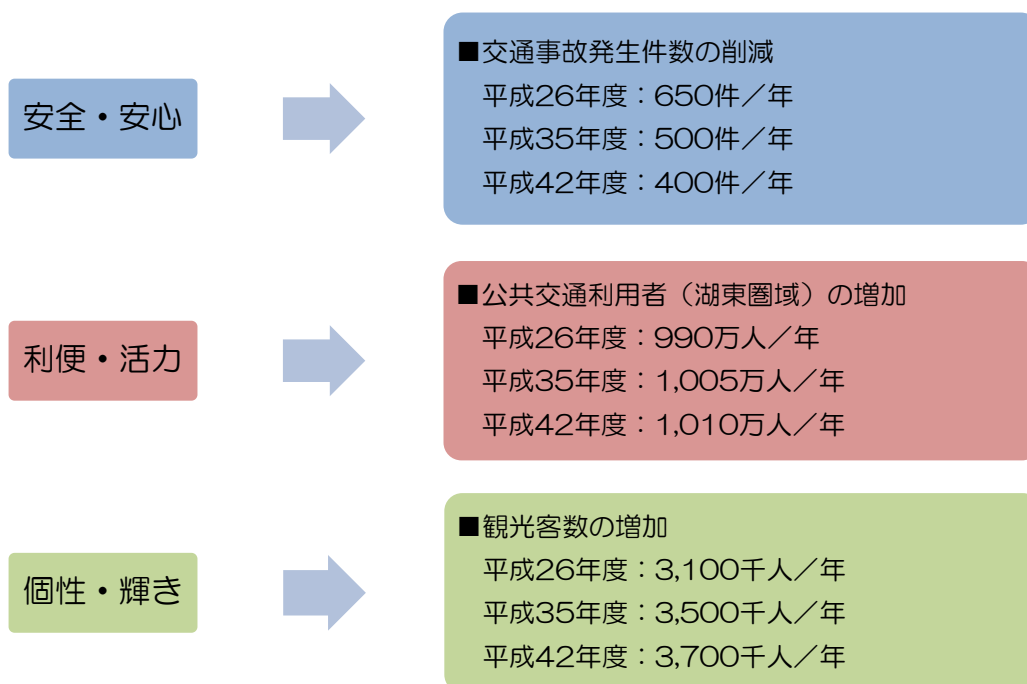
コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築

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

7. 計画の実現に向けて

■計画目標値の設定

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



■計画の実現に向けて

(1) 都市交通マスタープラン推進のための組織の設置

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

(2) 戦略の進捗状況と検証・評価

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

(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。