

- |  |
|--|
| <p>1 調査名称：都市交通社会実験の検討<br/>(彦根城周辺パーク・アンド・バスライド社会実験検討)</p> |
|--|

2 調査主体：彦根市

3 調査圏域：彦根市管内（彦根 IC～彦根城周辺）

4 調査期間：平成 29 年度～平成 31 年度

5 調査概要：

彦根市は彦根城を主体とした歴史都市として多くの観光客を迎えている。しかし、特に観光シーズンにおいては、高速道路 IC から彦根城までの交通渋滞が激しく、市民生活にも支障を来している状況である。

また、本市においても今後、人口減少社会に転換し少子高齢社会はさらに厳しくなることを予測しており、公共交通の重要性を認識し自動車交通からの転換を目指しているところである。

さらに、平成 36 年度には滋賀県において第 79 回国民体育大会と第 24 回全国障害者スポーツ大会の開催が予定されており、その主会場が彦根市となっていることから、都市交通の課題は拡大している。

このようなことから、これら課題解決のため、平成 28 年度には彦根市都市交通マスタープランを策定したところであり、平成 29 年度からはマスタープランに位置づけている各戦略について確実に実施していくこととしている。

このうち、パーク・アンド・バスライドについては、本市の実情に合致した交通施策であることから、まずその実施内容について検討しているところであり、平成 29 年度から 3 ヶ年にわたり社会実験を行うことで、今後の本格実施への検討資料としたいと考えている。

については、平成 29 年度はプレ実験と位置づけ社会実験に取り組むものである。

## I 調査概要

- 1 調査名称：都市交通社会実験の検討  
(彦根城周辺パーク・アンド・バスライド社会実験検討)
- 2 報告書目次
  1. 調査概要
    - 1-1 調査名称
    - 1-2 調査の対象
    - 1-3 調査期間
    - 1-4 調査の目的
    - 1-5 実施方針
    - 1-6 調査フロー
  2. パーク・アンド・バスライドの企画立案
    - 2-1 平成 29 年度及び平成 30 年度社会実験の全体基本方針
    - 2-2 導入効果と社会実験の目的
    - 2-3 効果検証手法
    - 2-4 周知・PR 手法の立案
  3. 平成 29 年度プレ実験の企画
    - 3-1 プレ実験の実施内容
    - 3-2 関係機関との事前協議資料の作成
    - 3-3 社会実験バスの運行計画
    - 3-4 周知・広告物の作成、設置・配布及びその実施方法
    - 3-5 アンケート・ヒアリング計画
    - 3-6 バス発着場の安全対策、彦根 IC での誘導案内等
  4. 平成 29 年度プレ実験の実施結果、とりまとめ
    - 4-1 利用状況及び実施結果
    - 4-2 実施結果のとりまとめと今後の課題の整理
    - 4-3 今後の予定、対応方策及び社会実験実施計画（素案）
  5. 協議会経緯

## 資料編

- 1 交通量、アンケート調査計画書
- 2-1 道路の使用許可申請書
- 2-2 看板取付工事完了報告書
- 3 アンケート調査結果報告書
- 4 交通量等調査結果報告書

## 協議会資料

社会実験結果概要版

社会実験状況写真

### 3 調査体制

彦根市パーク・アンド・バスライド実施協議会  
(会長：立命館大学特任教授 塚口 博司)

構成員 学識経験者  
関係行政機関  
バス事業者  
彦根商工会議所  
公益社団法人彦根観光協会  
高速道路に関する事業を営む法人  
(協議会設置要綱より)

彦根市パーク・アンド・バスライド実施協議会 事務局  
(彦根市都市建設部都市計画課)

4 委員会名簿等：

彦根市パーク・アンド・バスライド実施協議会委員名簿

委員 11 名

番号	選出区分	氏名	職	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 特任教授	会長
2		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	
3		林 宰司	滋賀県立大学環境科学部 環境政策・計画学科 准教授	
4	関係行政機関 (4名)	安井 茂信	国土交通省近畿地方整備局 滋賀国道事務所 計画課長	
5		道久 聡	国土交通省近畿運輸局 滋賀運輸支局企画輸送・監査 部門 首席運輸企画専門官	
6		國友 政幸	滋賀県湖東土木事務所 所長	
7		山口 隆	彦根警察署 交通課長	
8	バス事業者 (1名)	北村 真治	湖国バス株式会社 取締役業務部長	
9	彦根商工会議所 (1名)	志賀谷 光弘	彦根商工会議所 専務理事	
10	公益社団法人彦根 観光協会 (1名)	馬場 稔	彦根観光協会 専務理事	
11	高速道路に関する 事業を営む法人 (1名)	大市 博文	中日本高速道路株式会社 (NEXCO 中日本) 名古屋支社彦根保全・サービ スセンター 総務企画 (企画) 担当課長	

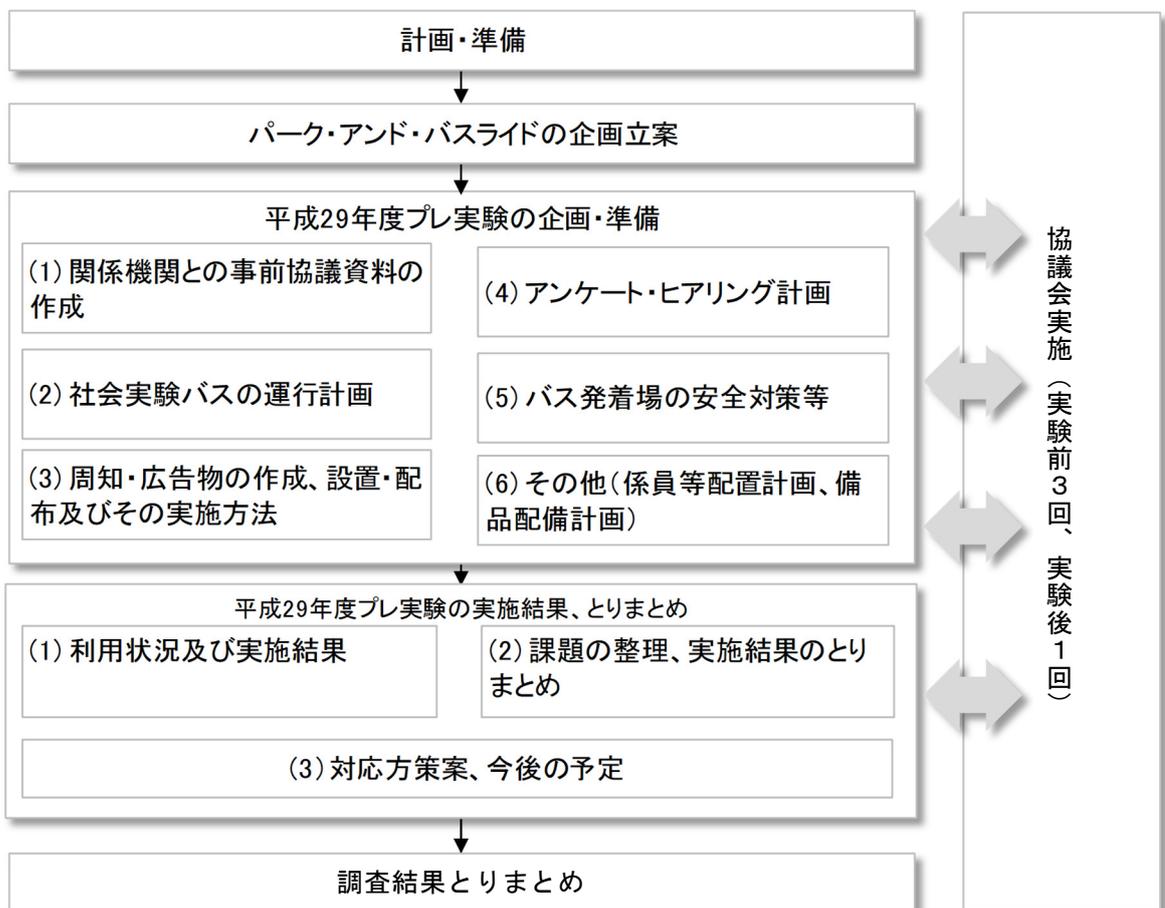
## II 調査成果

### 1 調査目的

本市では、観光シーズンにおいて彦根 IC から彦根城周辺にかけて交通渋滞が激しく市民生活にも支障を来している状況にあるが、平成 36 年には彦根城に隣接する（仮称）彦根総合運動公園（現在の彦根総合運動場）において第 79 回国民体育大会と第 24 回全国障害者スポーツ大会が主会場として開催されることから、交通渋滞の課題はより大きくなることが懸念されている。

このような課題の解決に向けて、本市では彦根市都市交通マスタープランを策定したところであり、その重点戦略である「パーク・アンド・バスライド（以下「P&BR」という場合がある。）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」について、効果的な実施形態を検討するための社会実験を実施する。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

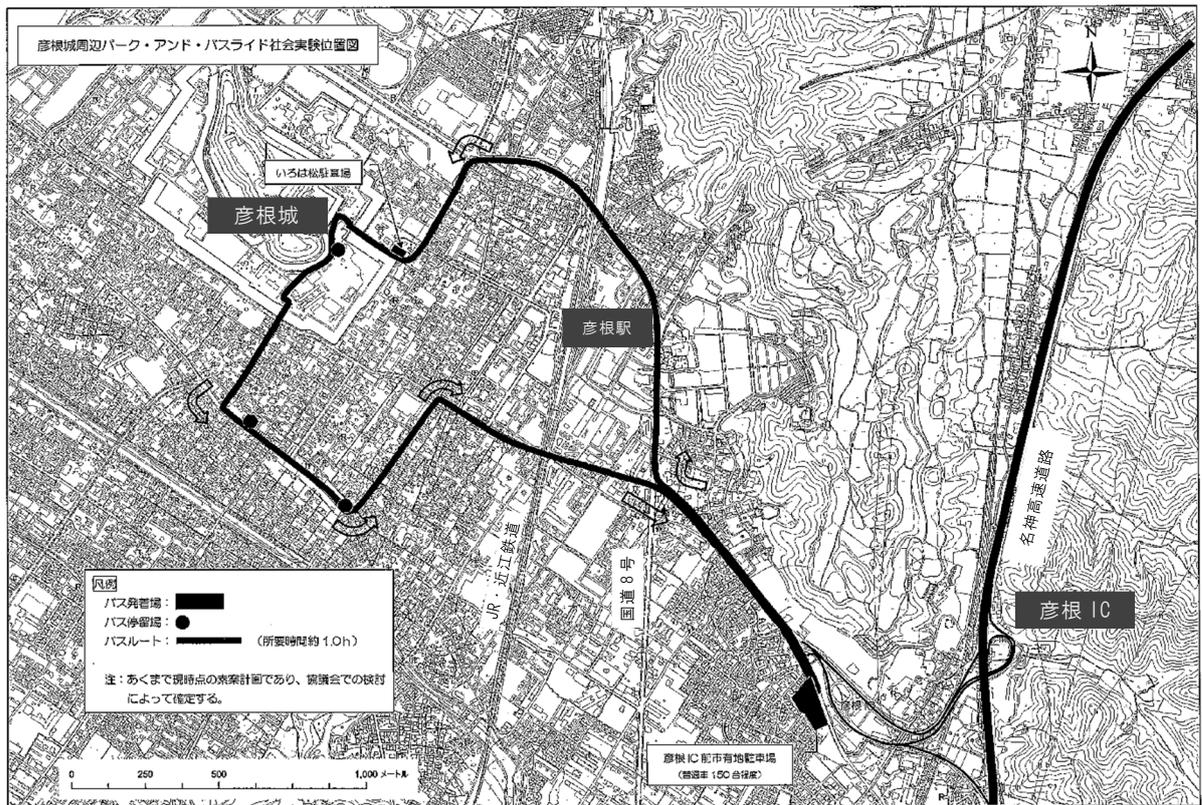


図. 概要位置図

## 4 調査成果

### 4-1 社会実験の概要

#### ■当パーク・アンド・バスライドについて

彦根市では、彦根インターチェンジから彦根城までの慢性的な交通渋滞の緩和や観光客の周遊等を目的に、自家用車から専用バスに乗り換えて目的地まで向かう「パーク・アンド・バスライド社会実験」を1年目のプレ実験として実施した。



#### パーク・アンド・バスライドとは

マイカーを専用駐車場に停め、専用バスに乗り換えて目的地まで向かうことをいう。

#### 実施のメリットは

利用者にとっては、混雑する可能性の高い道路はバスに乗り、彦根城など目的地側での駐車場探しや、入庫待ちの心配等を解消することができる。また、地域にとっては、これらの“うろつき交通”等が減り、自動車交通の流れがよりスムーズになることが期待され、また、観光周遊の活性化を期待することができる。



## 4-2 実施内容

- 実施日：10月14日（土）から11月5日（日）までの土・日、  
祝日のうち7日間実施（9日間のうち2日は悪天のため中止）
- インター前駐車場の開設時間 8：30から18：00まで
- バス運行時間：（行き）彦根城方面 9：00始発  
（帰り）インター前駐車場方面 16：20最終便  
（イベント時16：40最終便）



実施日			
10 / 14 SAT	10 / 15 SUN	10 / 21* SAT	中止* 22 SUN
10 / 28 SAT	中止* 29 SUN	11 / 3* FRI (祝)	11 / 4 SAT
11 / 5 SUN	<b>運営時間 / 9:00~17:00</b> ■ 通常時ルート ■ イベント時ルート *...10/21, 22, 29, 11/3は交通規制のため、イベント時ルート(短縮経路)にて運行いたします。		

#### 4-3 社会実験の結果

##### ■利用者数・駐車台数

延べ利用者数	1,275 人
最大日利用者数	525 人 (11月3日 (金・祝))
インター前駐車場 駐車台数 (日最大)	171 台 (11月3日 (金・祝)) 主な城周辺駐車場を含めた全駐車台数 (1,049 台) の約 20% を当駐車場に収容し、城駐車場混雑低減にも貢献した。

表. プレ実験の全体概要

	10/14 (土)	10/15 (日)	10/21 (土)	10/22 (日)	10/28 (土)	10/29 (日)	11/3 (金・祝)	11/4 (土)	11/5 (日)	
天気 (現地、各日確認)				 (台風)		 (台風)				
最高気温 (気象庁データ)	22℃	18℃	18℃	18℃	18℃	19℃	20℃	16℃	17℃	
イベント	—	—	ご当地 キャラ博	ご当地 キャラ博 (中止)	—	流鏝馬 まつり (中止)	城まつり	—	—	
パーク・アンド・バス ライドの利用者数 (下段: 累計)	70 人 オープニング*	32 人 (102 人)	245 人 (347 人)	実験中止		31 人 (378 人)	525 人 (903 人)	229 人 (1,132 人)	143 人 (1,275 人)	
インター前駐車場の 駐車台数(日最大)	18 台	17 台	83 台	実験中止		13 台	171 台	67 台	43 台	
彦根城 城入山者	各日実数	2,596 人	3,077 人	1,862 人	1,722 人	3,063 人	2,159 人	4,577 人	6,074 人	6,404 人
	(参考)*1 (3年間平均値) (H26~H28)	(2,816 人)	(4,265 人)	(3,532 人)	(4,896 人)	(2,916 人)	(4,462 人)	(3,877 人)	(3,409 人)	(3,896 人)

##### プレ実験の全体概要

予定された 9 日間のうち、実施された 7 日間の累計利用者数は、1,275 人となった。

期間中は全国的にも雨天の多い天候となったが、天候のよい 11/3 は 3 連休初日の城まつりもあり、期間中最多の 525 人の利用者があり、インター前駐車場は満車(171 台)となり、バスは臨時便を増発した。

また、雨が降る日でも、10/21 のご当地キャラ博、11/4 の 3 連休の中日には、それぞれ 200 人以上の利用がみられた。

一方、3 連休以外でイベントのない休日 (10/14・15・28) は、天候の影響もあると考えられるが、利用の少ない結果となった。



■バス降車客（インター前駐車場）



■満車の駐車場（インター前駐車場）



■受付でオリジナルグッズや観光情報を提供（インター前駐車場）



■復路の乗車客（彦根城バス停）



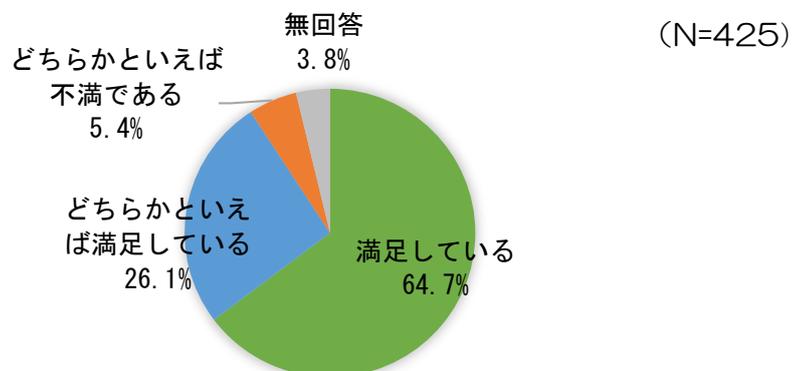
■観光周遊の乗降客（四番町スクエアバス停）

#### 4-4 アンケート調査の結果

##### ■利用者の感想【パーク・アンド・バスライド利用者アンケート】

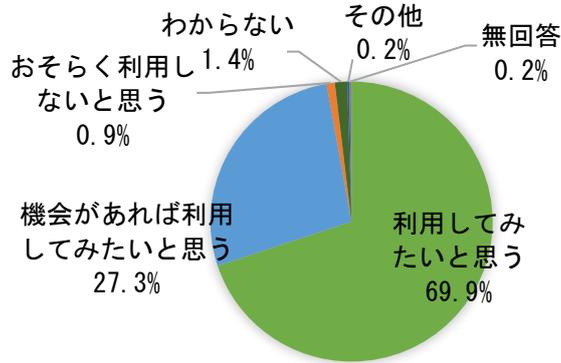
利用した方のほとんどが「満足」、「次回も利用したい」と回答。

Q.「利用した感想」をお聞かせください。



Q.このパーク・アンド・バスライドを次回も利用してみたいと思われませんか。

(N=425)

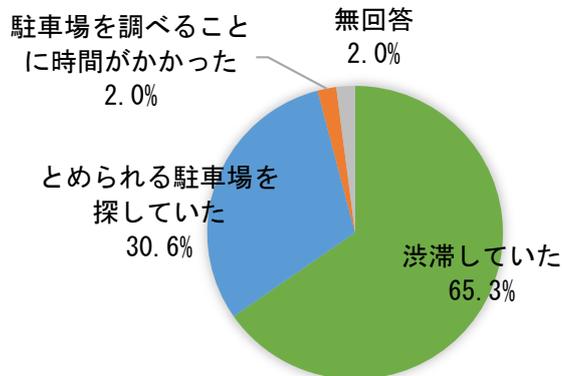


■城周辺駐車場に停めた方の状況【一般駐車場利用者アンケート】

当パーク・アンド・バスライドを利用しなかった方（一般駐車場利用者）のうちで交通の流れがよくなかった方の多くが、10分から30分程度渋滞、又は駐車場を探した、という回答が多数であった。

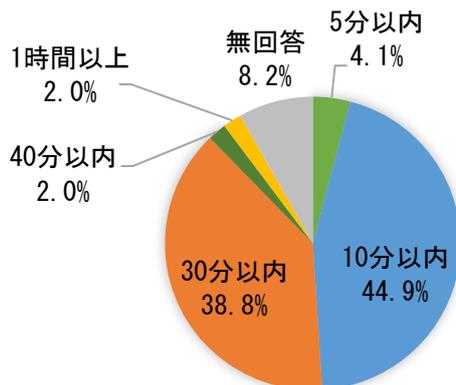
Q.スムーズに移動できなかった主な理由をお聞かせください。

(N=49)



Q.そのことにかかった時間はどのくらいですか。

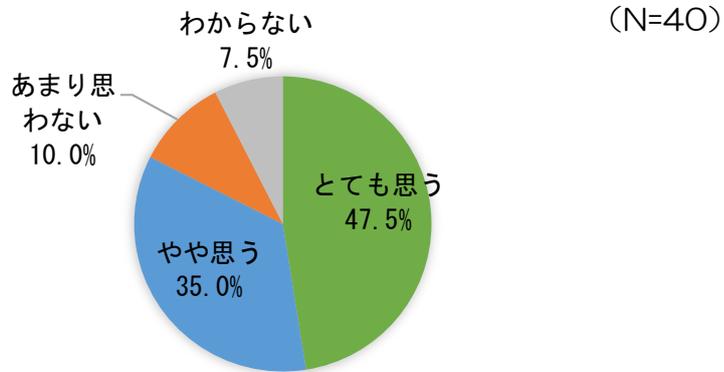
(N=49)



■近隣商店街事業者の印象【近隣商店街事業者アンケート】

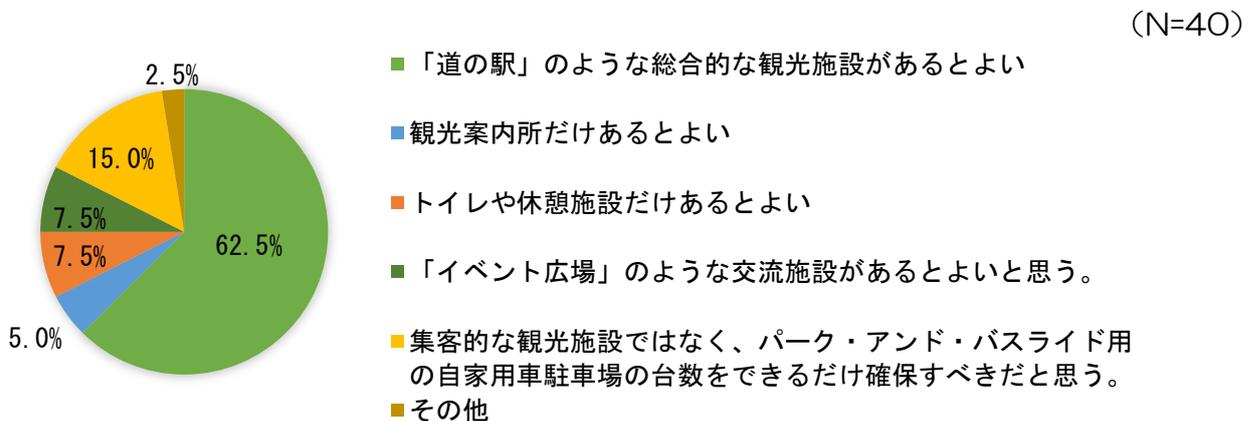
近隣商店街事業者のほとんどの方が「当パーク・アンド・バスライドが定着すると良い」と回答。

Q.将来、このような「パーク・アンド・バスライド」が定着すると思いますか。



また、彦根インター前駐車場に、将来的に導入がふさわしいと思われる施設、機能として多くあげられたものは「総合的な観光施設」となっていますが、「トイレや休憩施設」「イベント広場」「パーク・アンド・バスライド用の自家用車駐車場」のようにシンプルな機能をあげている方もみられる。

Q.彦根インター前駐車場に将来的に導入がふさわしいと思われる施設、機能をあげてください。

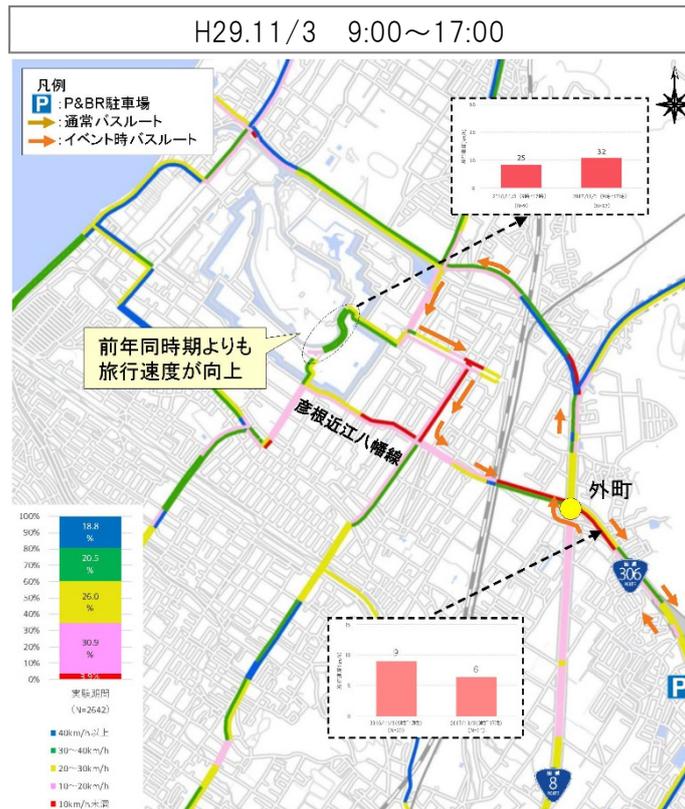


#### 4-5 社会実験の効果（交通面）

##### ■交通渋滞の緩和

彦根城内の道路での速度が 25km/h⇒32km/h と 7km/h 向上した。（11/3（金・祝）の H28、H29 の比較）

一方、外町交差点など主要な渋滞箇所では、一昨年より来場者が増加しており、混雑の緩和までにはいかなかった。（計画中のバイパス道路の整備は必要である。）



##### ■彦根 IC～彦根城へのアクセス時間

条件にもよるが、混雑時にパーク・アンド・バスライドを利用すれば10分ほど早くアクセスできることになった。



（彦根 ICを出た地点から彦根城表門橋の地点まで到達する所要時間を計測した平均値。バス待ち時間、駐車場探しに要する時間はバス時刻表、アンケート結果等より設定した）

## ■CO<sub>2</sub>の削減

彦根 I C～彦根城の往復の距離、約 7 km を自家用車からバスに転換したことにより、1 年間に杉の木 50 本が吸収する CO<sub>2</sub> 量に相当する 700kg-CO<sub>2</sub> (試算値) を削減。



## 4-6 社会実験の効果 (観光面)

### ■利用者数 (入山者数に占める割合)

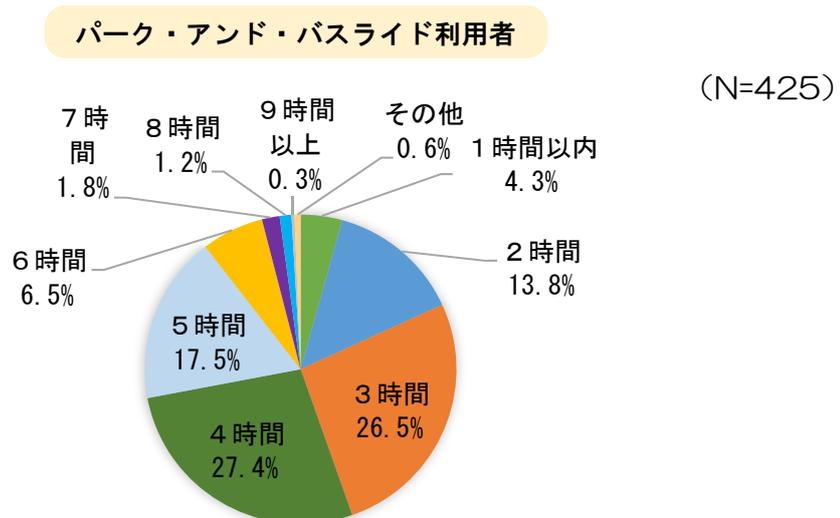
最大日利用者 525 人 (11 月 3 日 (金・祝)) は当日の入山者数 4,577 人の 12% に相当した。

### ■パーク・アンド・バスライド駐車数 (全駐車場台数に占める割合)

同日で最大 21% (169 台/816 台 (3 時台)) を収容し、城周辺駐車場や道路交通混雑の低減に寄与した。

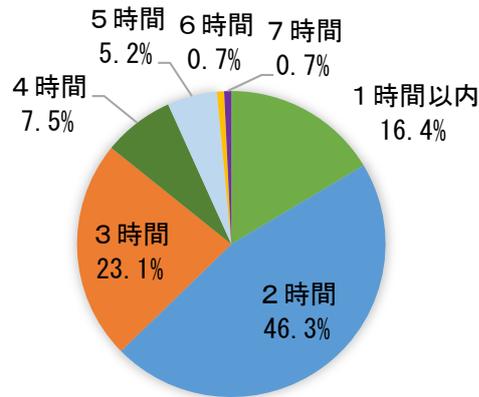
### ■駐車時間

パーク・アンド・バスライド利用者の方が、一般駐車場利用者より駐車時間が長くなっています。このことからパーク・アンド・バスライドを利用すると、滞在時間がより長くなる可能性があると考えられる。



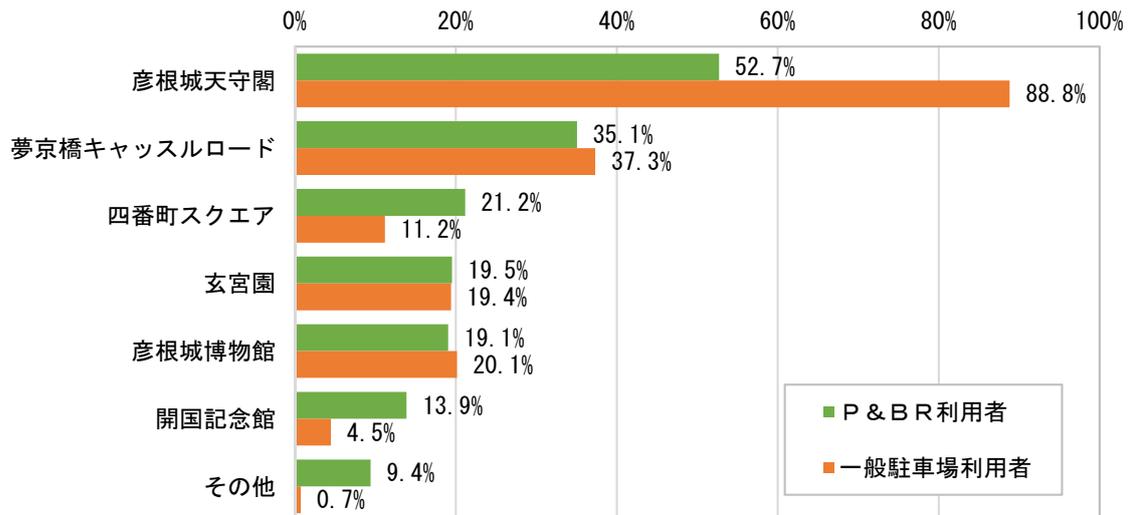
一般駐車場利用者（駐車する予定時）

(N=134)



■ 訪問場所

パーク・アンド・バスライド利用者のほうが、彦根城天守閣だけでなく、四番町スクエアを訪問する割合が高くなっており、周遊効果があると考えられる。



■ 観光のための有効な土地利用

近隣商店街事業者のパーク・アンド・バスライド実施のメリットとして考えられるものは、彦根市のイメージアップであり、土地の有効活用策として、城内の駐車場用地を歴史遺産にふさわしいものに活用するという回答も得られた。

Q.「パーク・アンド・バスライド」の実施により、どのようなメリットがあると思われますか。

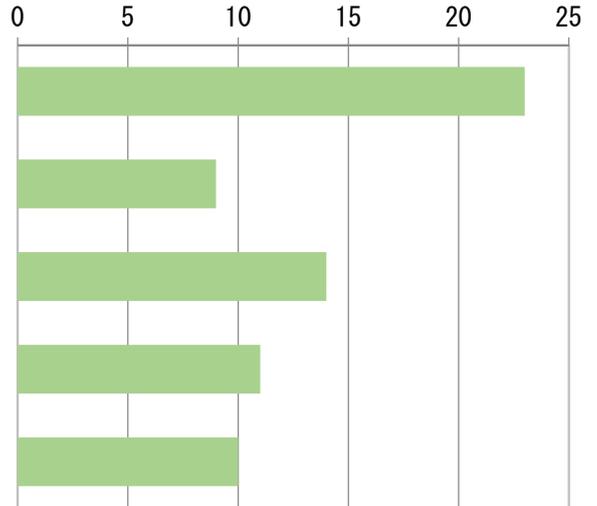
街中で、バスに乗る人が増えて自家用車の台数が減るので、環境にもやさしく彦根市のイメージアップにつながる施策だと思う。

城内の駐車場を彦根IC前などに移せば、その土地は歴史遺産にふさわしいものとして有効活用をはかることができると思う。

先進的な都市交通施策として定着することは、彦根市のイメージアップにつながると思う。

将来にわたり観光客が確保できる施策と思われ、商店街の集客性にも寄与するものだと思う。

その他のメリットがあると思われる場合、その内容を記入してください。



【実施機関】彦根市

【協議機関】彦根市パーク・アンド・バスライド実施協議会

【協議会構成】学識（立命館大学・滋賀県立大学）／国土交通省（滋賀国道事務所・滋賀運輸支局）／滋賀県（湖東土木事務所）／彦根警察署／彦根商工会議所／彦根観光協会／NEXCO中日本／湖国バス㈱／彦根市

【事務局】彦根市役所 都市建設部都市計画課

【事務局支援】玉野総合コンサルタント

【協力】彦根ボランティアガイド協会

