

近八土管第 437-B 号

平成 20 年 10 月 20 日

国土交通省道路局長 様

近江八幡市

市長 富士谷 英正



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

このことについて、平成 20 年 9 月 19 日付国道企第 37 号で依頼のありました件につきましては、別紙のとおり、回答します。

記

内容

別紙様式 ①、から④まで回答します。

以上

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

滋賀県近江八幡市

市民に受け入れられる計画や改修について道路特定財源の柔軟な対応を図っていただきたい。

地方部における道路網の整備は、都市部のものとは大きく性格が異なります。地方部においての道路網とは生活交通網であり、学校・駅・公共施設及び商業施設等との連絡や通勤交通網で、都市部においてはこうした生活関連施設等への交通網の多くは、公共交通機関が担っております。

本市では、国道8号・国道421・国道477号線及び県道や主要幹線道やJR琵琶湖線との交差が23箇所あり、朝夕の通勤時間帯や降雪時などには、国道8号線を横断するのに約半日を要する事態も生じており、早急な解消を求められております。

しかし、地方の市町村が財政難にあって維持管理もままならない近年の情勢であり、限られた予算の中で、道路整備を進めるにあたっては、県道や市道の改修にあっても柔軟な対応で、交付金・補助金の交付を行うことにより地方の効果的な道路整備が図れるものと考えます。

今後の道路行政についての意見・提案

滋賀県近江八幡市

②－１ 地域の現状と抱える課題

○現状

近江八幡市は、京阪神大都市圏の外縁部に位置し、東西に走る JR 東海道本線琵琶湖線や国道 8 号及び名神高速道路 IC へのアクセス性といった、交通立地条件の良さを反映し、近年人口の増加に伴い交通量も増加しています。

また、国道 421 号、国道 477 号が市域を南北に走り、国道 8 号及び名神高速道路へ接続しています。

しかし、国道 8 号の平日混雑率は 1.74（「平成 17 年度道路交通情勢調査」）を超え、滋賀県内での直轄区間渋滞損失額は 670 億円（滋賀県「地域からの提案」）と算出されています。

一方、近江八幡市の都市計画道路の整備状況を見ると、約 4 割が未整備であるとともに、未着手の路線が 4 路線存在しているなど整備が遅れている状況にあり、都市計画道路はまちづくりを支える根幹的施設としてその整備を早急に図っていく必要があるものの、国、地方自治体ともに財政状況は厳しく、公共事業に対して厳しい視線が注がれているなか、効率的な事業の推進を図る必要があります。

さらに、来るべき高齢化に備え、高齢者が安心して暮らせるまちづくりや災害発生時に災害を抑える道路整備及び中心市街地の活性化を促すまちづくり、歩いて暮らせるまちづくりへの要請が高まっています。

○課題

近江八幡市交通体系が抱える課題としては、2,500 世帯を対象に行ったアンケート調査により、①人口増加・少子高齢化、②自動車交通の更なる増大、③多く残存する未整備の都市計画道路、④住民生活と混在する観光地への旅客増加、⑤公共交通サービスの低下が浮き彫りとなりました。

課題が今後も継続すると、自動車依存の更なる高まり、高齢者ドライバーの増加、交通事故増大、交通渋滞の悪化、観光地としての魅力低下など活力の低下が危惧される事となります。

近江八幡市の総合都市交通体系のテーマ

すべての人が快適に移動・外出できるまち

基本構想

自動車に過度に依存した交通体系から、総合交通体系への転換を図り、移動・外出しやすい交通体系を確立する。

中心市街地の賑わいを創出
する交通体系の確立

高齢者等交通弱者に配慮し
た交通体系の確立

「選択と集中」による効率
的かつ効果的な道路網の確
立

歩行者・自転車交通を軸と
した環境にやさしい交通体
系の確立

総合交通マスタープラン

歩行者・自転車交通マスタープラン

- (1) 地区内の快適な移動の確保
- (2) 魅力ある都市空間の形成

公共交通マスタープラン

- (1) 公共交通利用空白地におけるサービス
確保
- (2) 公共交通のサービスレベル向上
- (3) 公共交通の交通結節機能の強化
- (4) 公共交通利用の促進

道路網マスタープラン

- (1) 名神高速道路の有効活用
- (2) 国道8号の機能強化
- (3) 「選択と集中」による効果的かつ効率
的なネットワーク形成

今後の道路行政についての意見・提案

③道路政策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

滋賀県近江八幡市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
○魅力ある中心市街地 および観光地の活性化 に向けて歩行者・自転車 が快適に移動できる空 間整備を図る。	・歩行者中心の空間整備 ・自転車優先空間の整備 ・パークアンドバスライドの整備	・観光客滞在時間 3.5 時間⇒5.0 時間 ・中心市街地内歩行者・自転車数 900 人（台）/日⇒1,000 人（台）/日	
○高齢者等交通弱者の モビリティの確保を目 指す	・沖島交通の結節機能向上 ・デマンド型タクシー運行 ・公共交通空白地への新規市民バス導入	・公共交通カバー人口 約 52,000 人 ⇒ 約 61,000 人 路線バス利用者 81 万人/年 ⇒ 約 100 万人/年	
○効率的かつ効果的な 道路網の形成を目指す	・主要幹線等の交差点改良	・インターチェンジへのアクセス時間 20 分（竜王 IC）⇒ 15 分（新スマート IC） ・近隣市町との連携強化 47% ⇒ 88%	
○環境負荷の軽減に資 する交通体系を目指す	・歩行エリア創出 ・流入自動車交通抑制 ・公共交通サービス改善 ・自転車道ネットワーク等	・市内幹線道路における渋滞損失時間の削減 305 万人・時間/年 ⇒ 255 万人・時間/年 ・市内幹線道路における CO2 排出量の削減 8.1 万 t-CO2/年 ⇒ 7.2 万 t-CO2/年	