

近江八幡市総合交通戦略

～自動車と公共交通、歩行者、自転車の共存による

“住む人”“来る人”にとって魅力あるまちへ～



平成 20 年 3 月
近江八幡市

目 次

序章 調査の概要	1
1 調査の概要	1
1.1 調査の背景と目的	1
1.2 調査のフロー	2
第1章 近江八幡市における現状と課題	3
1 都市・交通現況の整理	3
1.1 社会・経済状況	3
1.1.2 交通現況	12
1.1.3 人の動き～京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成12年)～	22
2 住民アンケート調査の実施	30
2.1 調査の概要	30
2.2 調査票回収状況	30
2.3 調査の集計および分析	31
2.3.1 個人属性	31
2.3.2 普段の外出状況	34
2.3.3 外出行動	34
2.3.4 普段外出しない人の外出しない理由	41
2.3.5 公共交通機関の利用について	42
2.3.6 歩行中および自動車運転中に危険とを感じる箇所	47
2.3.7 近江八幡市における外出行動を快適にするための方策	48
2.3.8 自由意見	49
3 P&BR アンケート調査の実施	50
3.1 実験の背景と目的	50
3.2 P&BR バス利用者数	51
3.3 アンケート調査の集計および分析	56
4 近江八幡市の都市交通の課題の整理	61
第2章 総合都市交通マスタープランの策定	70
1 上位・関連計画の整理	70
2 将来交通体系のあり方検討	94
2.1 将来交通体系のあり方	94
2.2 将来交通軸の設定	96
3 総合都市交通体系の基本構想	99
3.1 総合都市交通体系の基本構想の考え方	99
3.2 総合都市交通体系の基本構想の検討	100
3.2.1 歩行者・自転車交通計画	100
3.2.2 公共交通計画	101
3.2.3 道路網計画に関する基本構想	103

4 総合都市交通マスタープランの検討	104
4.1 歩行者・自転車交通マスタープラン.....	104
4.2 公共交通マスタープラン.....	106
4.3 道路網マスタープラン	111
4.4 『総合』都市交通体系の考え方.....	114
第3章 都市交通戦略の策定	115
1 都市交通戦略とは.....	115
2 都市交通戦略におけるパッケージ.....	116
2.1 実施主体間の連携による総合化	116
2.2 都市交通戦略におけるパッケージおよびプロジェクト.....	117
第4章 事業の推進体制.....	137
第5章 今後の課題.....	138

序章 調査の概要

1 調査の概要

1.1 調査の背景と目的

近江八幡市は、京阪神大都市圏の外縁部に位置し、鉄道や名神高速道路 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る。

一方、近江八幡市の都市計画道路の整備状況をみると、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る。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、昨今、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という観点からも、都市計画道路整備のあり方を見直す必要性が高まっている。

また、滋賀県事業である大津湖南幹線の整備が平成 20 年代中旬の完成を目標に進められており、その受け皿となる中部湖東幹線の整備計画も策定されたところであり、都市計画としての対応も迫られている。

さらに、来るべき高齢化社会に備え、高齢者が安心して暮らせるまちづくりや、中心市街地の活性化を促すまちづくり、歩いて暮らせる街づくりへの要請が高まってきている。

このような状況を受け、過年度業務において、より効率的かつ効果的な都市計画道路の整備に向け、本市における都市計画道路のあるべき姿を検討すると共に、都市計画道路網を見直し、都市計画決定の変更に向けた基礎資料の作成を行った。また、平成 10 年度に策定した「近江八幡市総合都市交通体系調査」を見直し、道路交通のみならず、公共交通や歩行者・自転車交通、観光交通対策の指針となる「総合的な都市交通体系のマスタープラン」を策定した。

本年度においては、近江八幡市における幹線道路網の課題を整理するとともに、その将来方向について検討し、都市交通マスタープラン及び都市交通戦略を策定することを目的とする。

1.2 調査のフロー

本調査は、以下に示す調査フローにしたがって行うこととする。

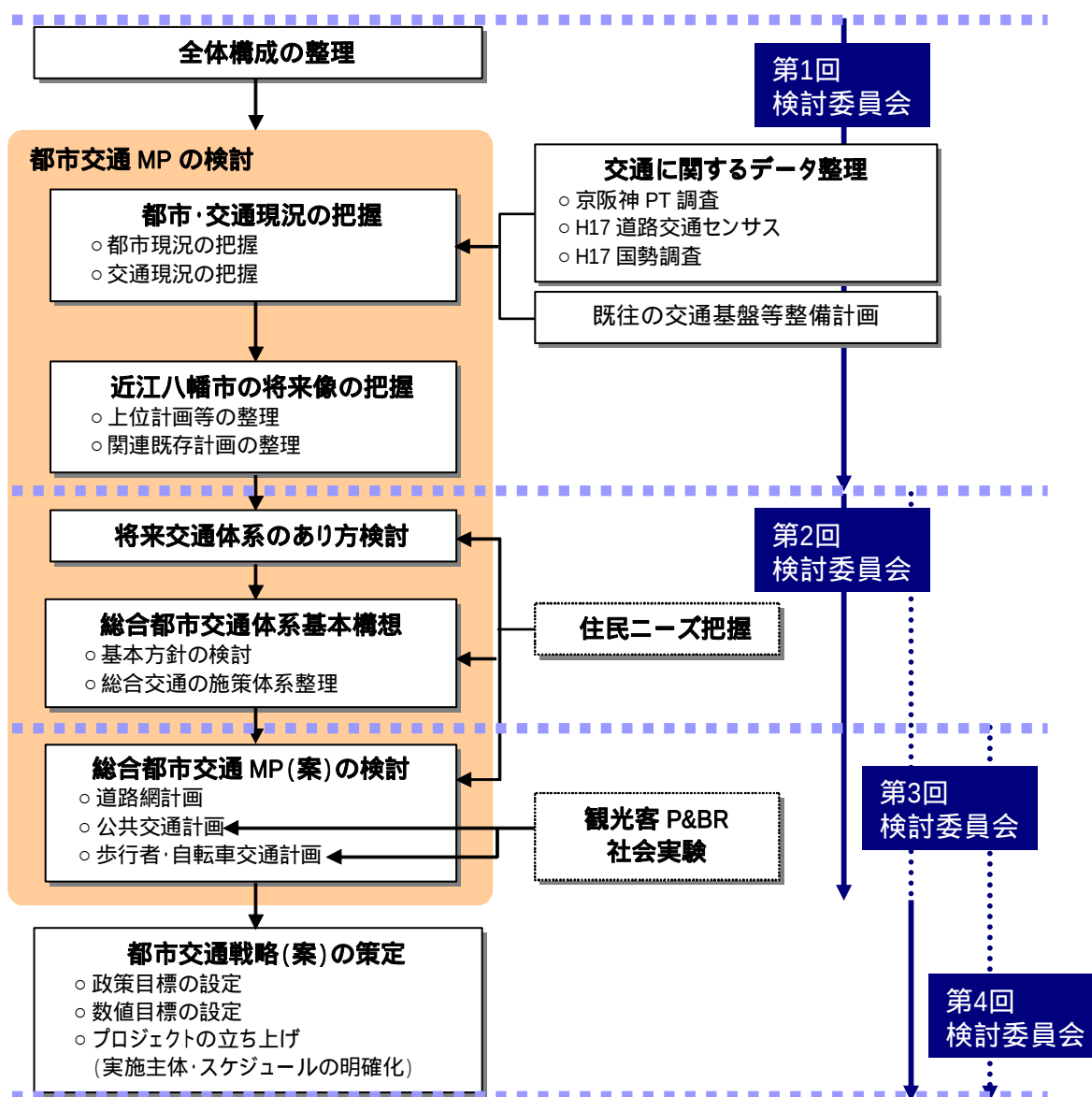


図 序-1-1 調査のフロー

第1章 近江八幡市における現状と課題

1 都市・交通現況の整理

1.1 社会・経済状況

(1) 人口

近江八幡市の平成17年国勢調査による人口は68,528人であり、平成7年から平成17年にかけての10年間で約1.1%の増加と微増傾向にありますが、駅周辺部のマンション建設や市街地外縁部での宅地開発など、偏在的に人口が増加している。

滋賀県内の他都市でも本市と同様に人口の伸びは停滞傾向にあり、その伸び率も本市とほぼ同水準にある。

一方、人口が微増傾向にある中でも、少子・高齢化は確実に進行しており、平成17年における高齢化率は18.8%と滋賀県平均を上回っている。

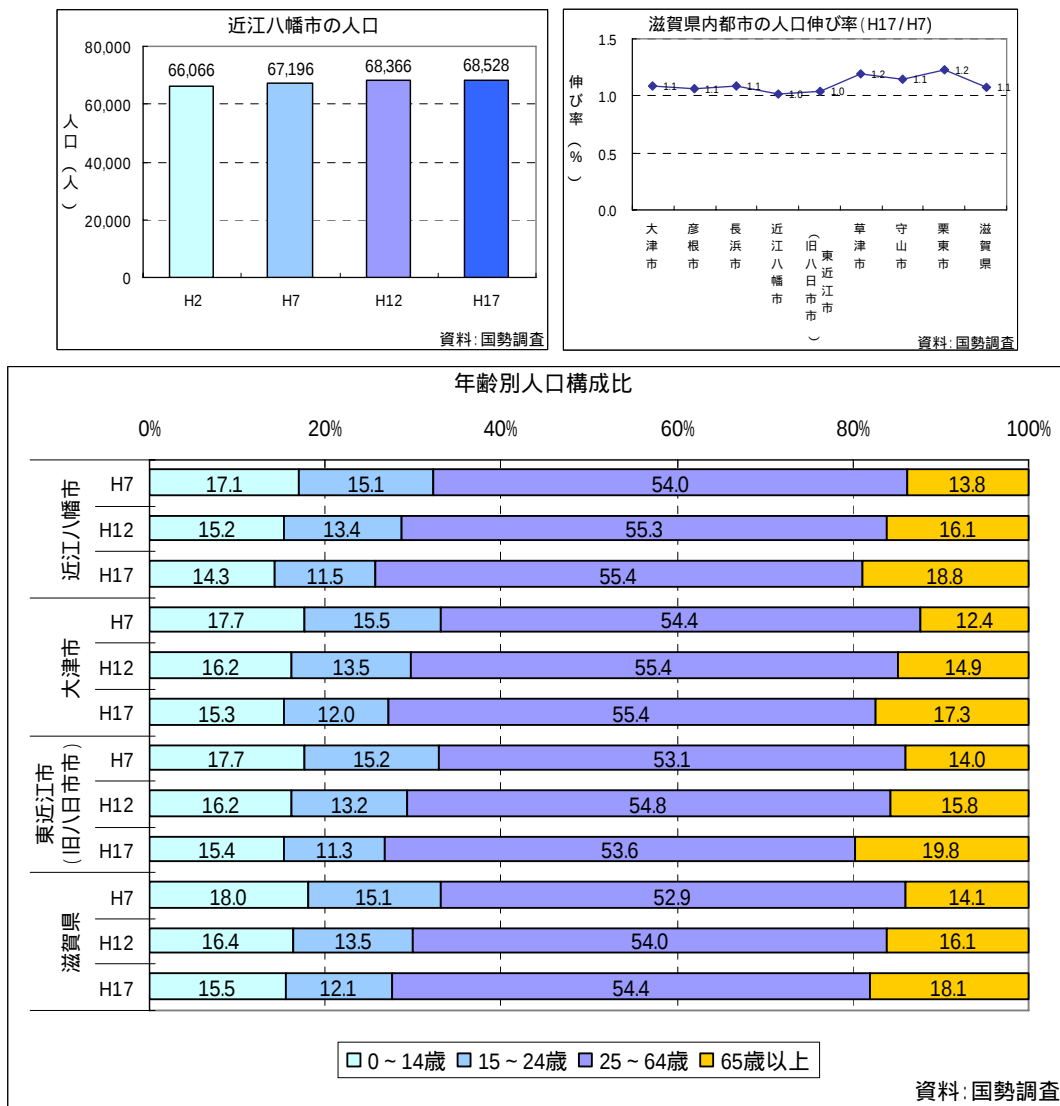


図 1-1-1 近江八幡市人口に関する整理

また、人口の増加に伴い、通勤通学者も増加しており、概ね半数は市内に通勤通学先があるが、半数は市外に流出している。さらに、京都府や大阪府など広域的な通勤通学流動も多く見られる。

通勤通学における利用交通手段は半数以上が自家用車であり、その割合は増加している。その一方で、鉄道・電車、バスといった公共交通機関の利用者の割合は減少している。

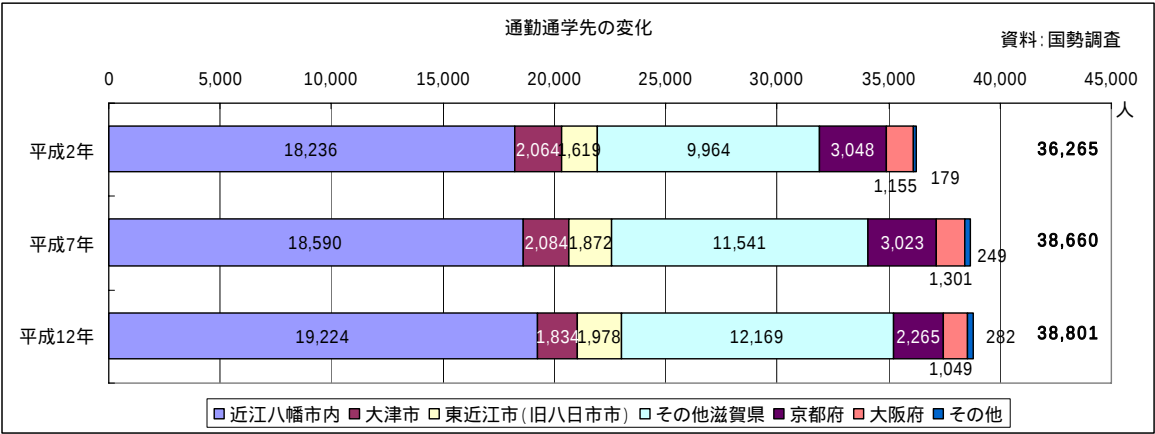


図 1-1-2 通勤通学先の変化

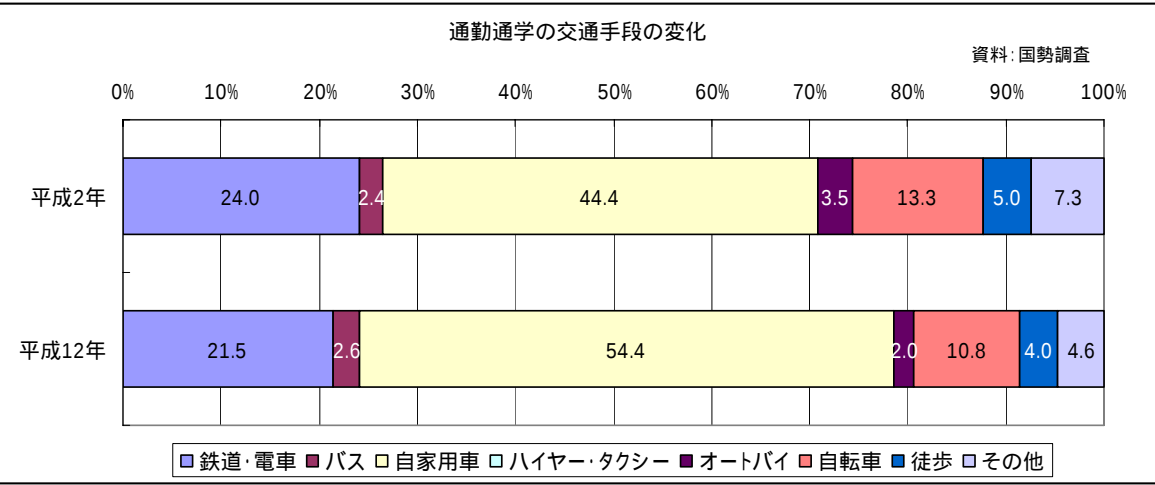


図 1-1-3 通勤通学の交通手段の変化

また、近年の人口動態について見ると、都市の外延化・中心部の空洞化が進行していることが伺える。

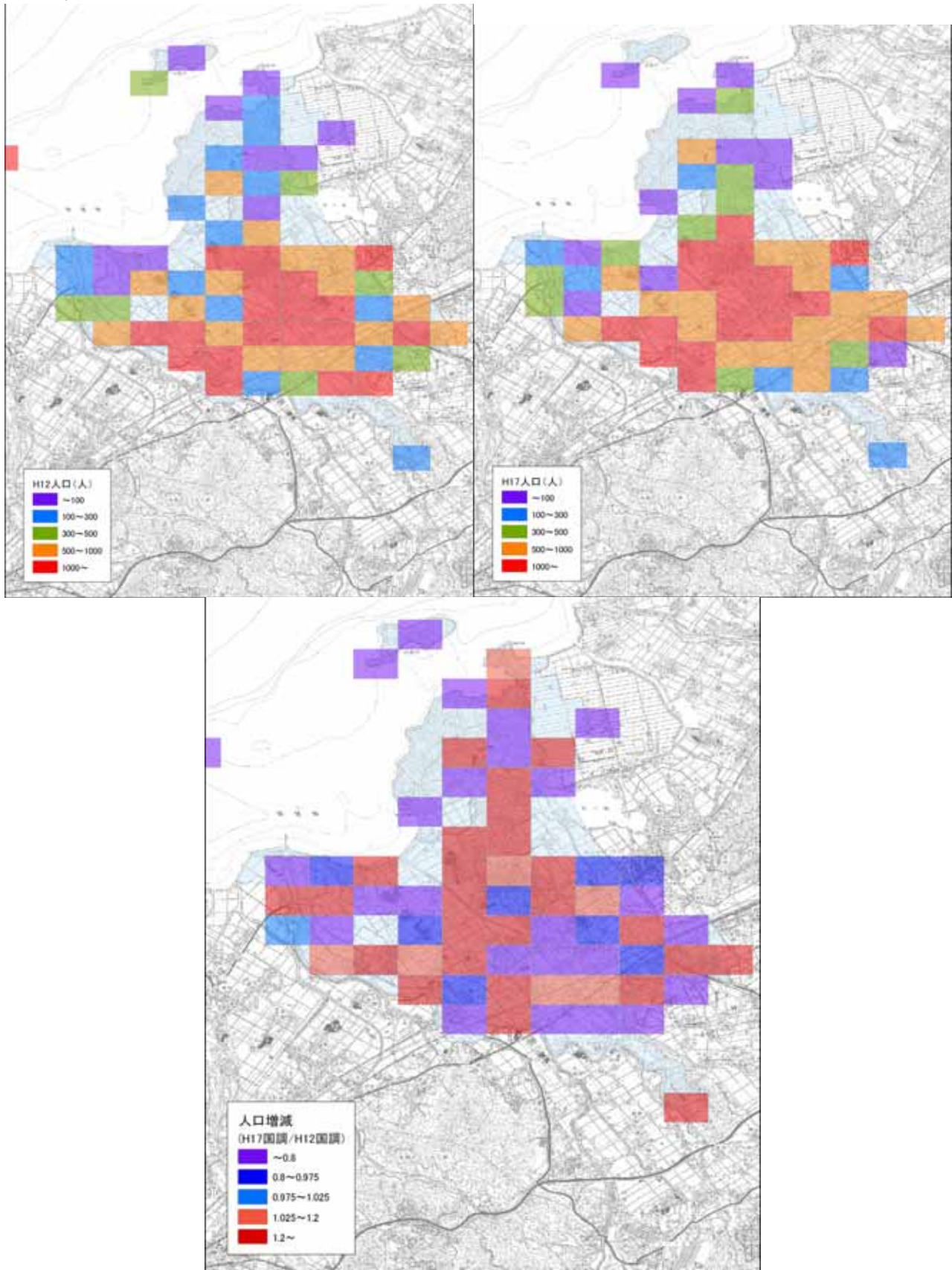


図 1-1-4 近江八幡市の人口分布の変遷

(2) 産 業

1) 工 業

本市では国道8号沿いに造成された工業団地が工業の中心であるが、製造品出荷額は減少傾向にある。業種としては輸送機械が製造品出荷額の約4割を占めており、窯業・土石、電気機械がこれに続いている。

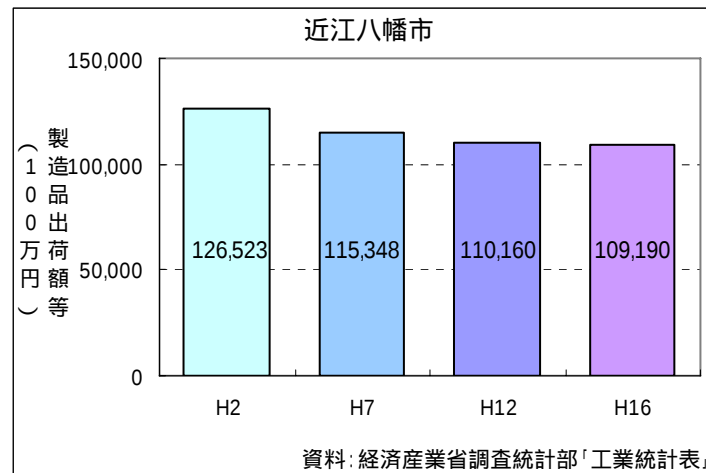


図 1-1-5 製造品出荷額の推移

2) 商 業

本市の商業集積は八幡山麓の既成市街地と近江八幡駅周辺、及び両地域を連絡する道路沿いに形成されてきたが、道路など都市基盤の未整備や商業核の郊外化等を背景に、小売業販売額は減少傾向を示している。

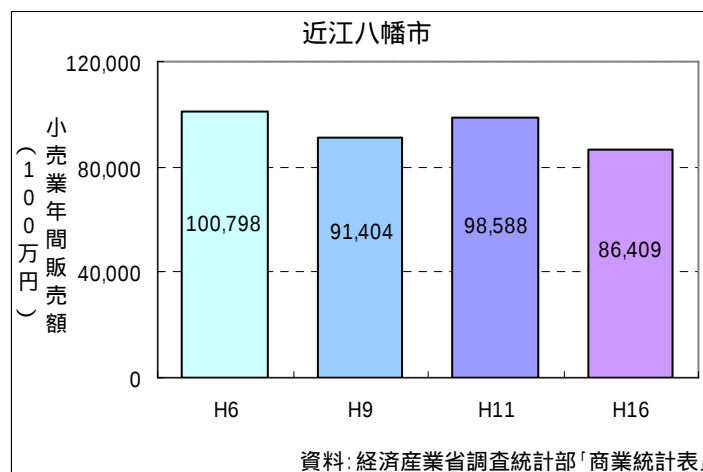


図 1-1-6 小売業年間販売額の推移

3) 観 光

本市には西の湖などの水郷めぐり、歴史的な町並み(八幡堀等)、長命寺、八幡山などの観光資源があり、観光客数は、近年増加傾向にある。しかし、その大半は日帰り客であり、地域経済への波及効果の大きい宿泊客は6.5%(平成17年)に留まっている。

また、伝統的建造物群保存地区(八幡堀等)は市街地内に存しているため、観光客と自動車交通の輻輳が発生している箇所も存在する。

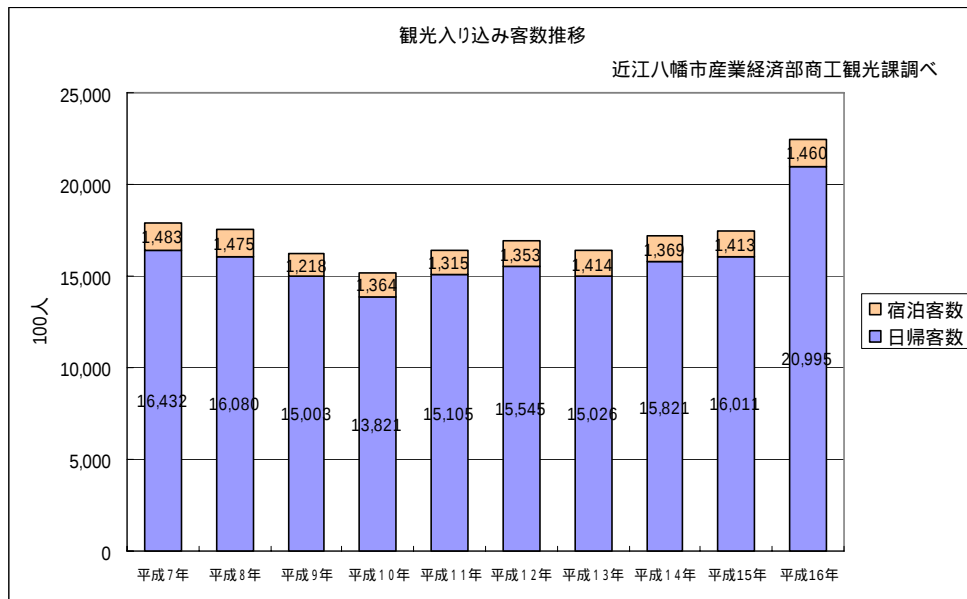


図 1-1-7 観光入込客数の変化



【観光客と自動車交通の状況:7.6.103 小舟木多賀線より八幡堀白雲橋付近を望む】

〔近江八幡市の観光地〕



図 1-1-8 近江八幡市の観光地(全域)



図 1-1-9 近江八幡市の観光地(市街地部)



図 1-1-10 近江八幡市の観光地(八幡堀り周辺)

(3) 土地利用状況

1) 土地利用現況

本市の土地利用は北部の八幡山・長命寺山の山並を除くとほぼ平坦地にあり、市域のほぼ中央部、近江八幡駅と八幡山麓既成市街地の間に中心市街地が形成されている。

また、本市西端を流れる日野川に沿って住宅市街地が形成されているほか、国道8号の南側に一団の工業地が形成されている。市街地の外周は水田を主体とする農地が広がっているが、宅地開発が進行している地区もみられる。

土地利用別面積は田・畑など農地が市域のほぼ半分を占めており、宅地は13.3%となっている。

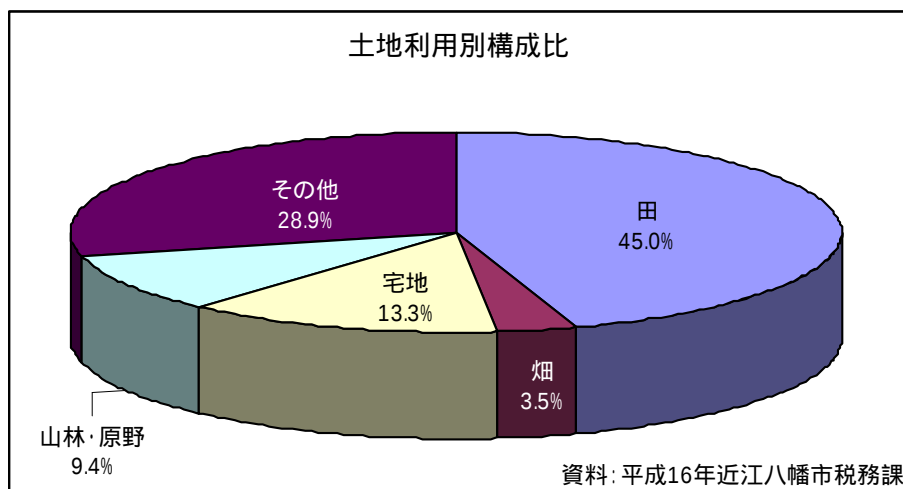


図 1-1-11 土地利用別構成比

2) 都市計画(用途地域)の指定状況

本市の市街化区域は近江八幡駅と八幡山麓の間に一団の指定がなされているほか、日野川沿いに2箇所、国道8号南に1箇所が飛地状に指定されている。

商業系用途地域は主に近江八幡駅周辺及び中心市街地の主要道路沿道に指定されている。工業系用途地域は国道8号南に一団の指定がなされているほか、中心市街地の南端に指定されており、住宅地との混在はみられない。その他の地域は住居系用途地域に指定されている。

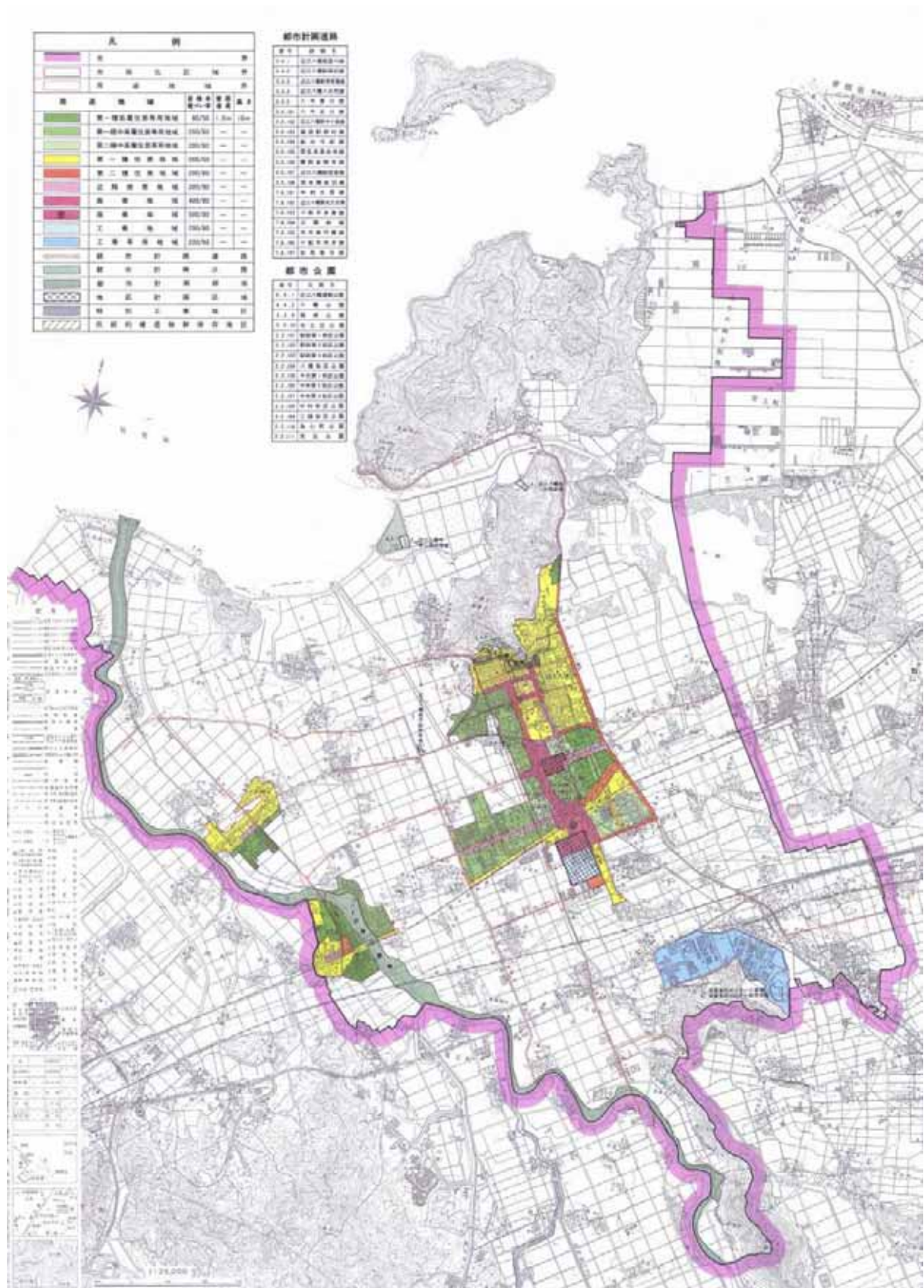


図 1-1-12 近江八幡市の用途地域の指定状況

1.1.2 交通現況

(1) 交通体系

本市の道路体系は、東西方向の国道8号を軸として、南北方向の国道477号など概ね格子状に国道・県道が配置されている。

一方、鉄道は東西にJR東海道本線（琵琶湖線）が通り、中心駅である近江八幡駅には近江鉄道八日市線が乗り入れている。

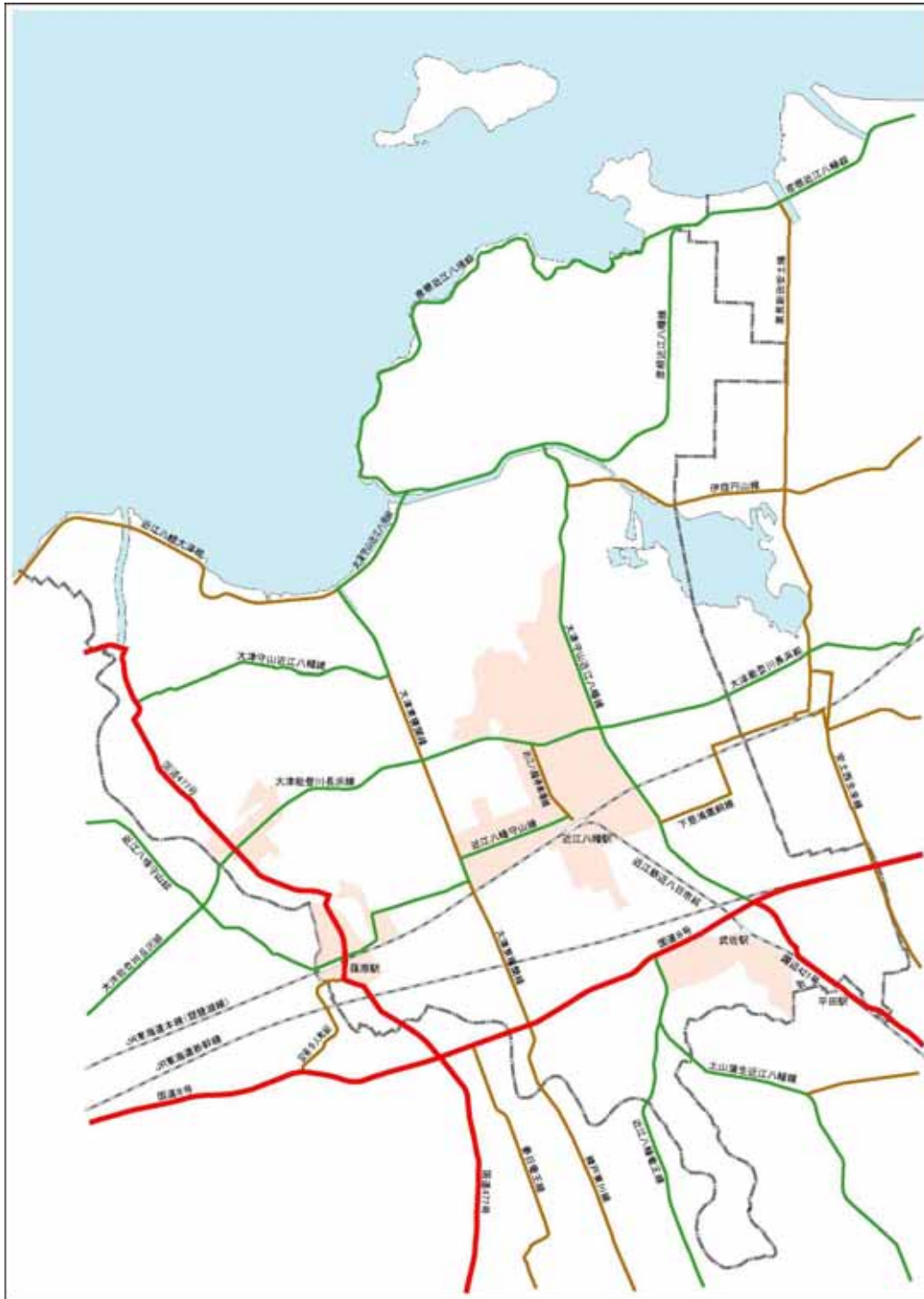


図 1-1-13 近江八幡市の道路網

(2) 道路交通現況

1) 自動車保有台数

本市の平成17年現在の自動車保有台数は、乗用車が23,932台、軽自動車が18,184台となっている。平成2年から17年の15年間で、乗用車が42%、軽自動車68%増加しているが、近年、乗用車の伸びが停滞しているのに対して、軽自動車は順調に増加を続けている。

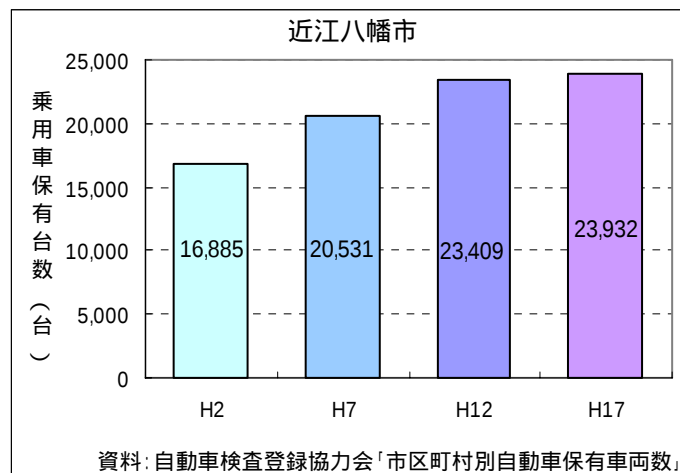


図 1-1-14 自動車保有状況

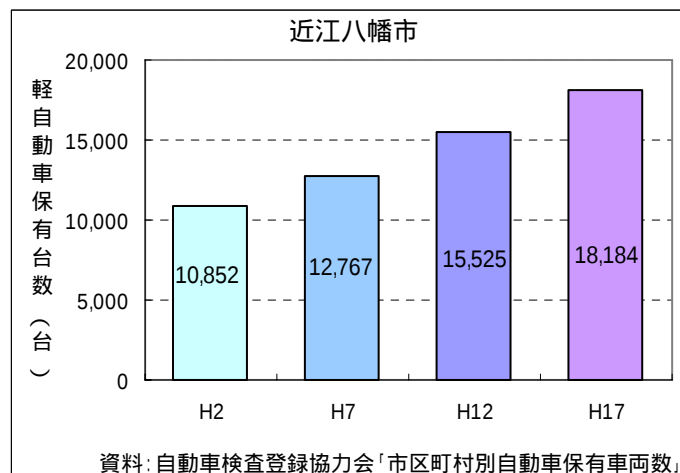


図 1-1-15 近江八幡市の軽自動車保有状況

2) 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は21路線・総延長約64kmが都市計画設定されていますが、そのうち、幹線道路は14路線・延長約51kmであり、区画街路も7路線・延長約14kmも含まれている。

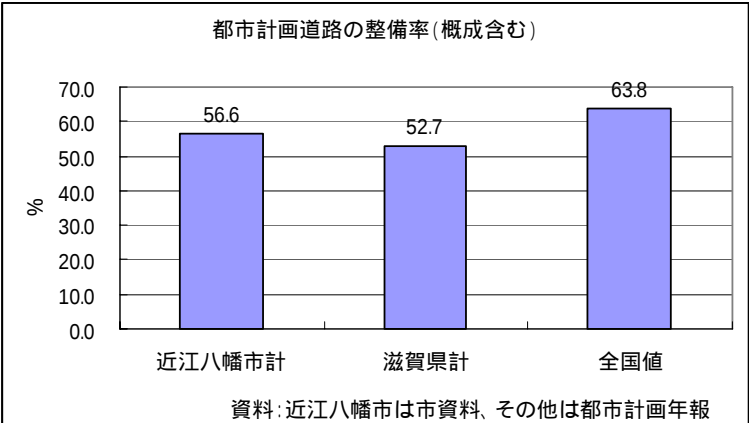
都市計画道路の平成18年度末の整備率は56.6%（概成含む）であり、滋賀県計よりは高いものの、全国値よりも低い水準にある。また、道路種別にみると区画街路に比べて幹線道路の整備率が低いため、歩道の未整備により、小学生の通学の安全性が確保できていない箇所も存在する。

表 1-1-1 都市計画道路の決定状況

決定	種別	番号	路線名	計 画				
				車線数	延長(m)	幅員(m)	年数	年月日
滋賀県	幹線道路	3・4・1	近江八幡能登川線	2	10,040	16	38	S41. 6. 6
滋賀県	幹線道路	3・4・2	近江八幡駅西庄線	2	1,000	16	44	S35. 9.26
滋賀県	幹線道路	3・4・3	近江八幡駅停車場線	2	1,230	18	43	S36. 6.17
近江八幡市	幹線道路	3・4・4	近江八幡八日市線	2	1,200	16	27	S53. 2.15
近江八幡市	幹線道路	3・4・5	八木東川線	2	4,050	16	43	S37. 3. 1
近江八幡市	幹線道路	3・5・101	八木古川線	2	2,070	14	27	S53. 2.15
滋賀県	幹線道路	3・5・102	近江八幡駅中小森線	2	2,150	12	45	S34. 9. 3
近江八幡市	幹線道路	3・5・103	篠原駅野村線	2	4,310	12	27	S56. 2.15
近江八幡市	幹線道路	3・5・104	船木弓削線	2	6,600	12	43	S36. 6.17
滋賀県	幹線道路	3・5・105	西生来長命寺線	2	12,360	12	44	S35. 9.26
近江八幡市	幹線道路	3・5・106	鷹飼金剛寺線	2	960	12	44	S35. 9.26
近江八幡市	幹線道路	3・5・107	近江八幡駅若宮線	2	2,580	12	27	S53. 2.15
近江八幡市	幹線道路	3・5・108	西本郷音羽線	2	1,180	12	25	S54. 9.11
滋賀県	幹線道路	3・5・401	安土八日市線	2	850	12	27	S53. 2.15
近江八幡市	区画街路	7・6・101	中村大房線	2	2,750	8	43	S36. 6.17
近江八幡市	区画街路	7・6・102	近江八幡駅北之庄線	2	2,700	8	44	S35. 9.26
近江八幡市	区画街路	7・6・103	小船木多賀線	2	2,080	11	43	S36. 7.24
近江八幡市	区画街路	7・6・104	公園前線	1	60	8	46	S33.12. 8
近江八幡市	区画街路	7・6・105	玉木幸円橋線	1	450	8	46	S33.12. 8
近江八幡市	区画街路	7・6・106	小船木市井線	1	1,680	8	44	S35. 9.26
滋賀県	区画街路	7・6・107	加茂音羽線	2	3,790	11	53	S26. 6. 7

表 1-1-2 都市計画道路の整備状況 H17.3.31現在

	幅員	路線数	計画(m)	改良済	概成済	(小計)	整備率
幹線道路	16m以上	5	17,520	3,880	4,050	7,930	45.3%
	12～14m	9	33,060	12,660	5,880	18,540	56.1%
	(小計)	14	50,580	16,540	9,930	26,470	52.3%
区画街路	8～11m	7	13,510	5,830	3,970	9,800	72.5%
合 計		21	64,090	22,370	13,900	36,270	56.6%



[通学路の状況: 7.6.101 中村大房線 八幡小学校付近]

図 1-1-16 都市計画道路の整備状況

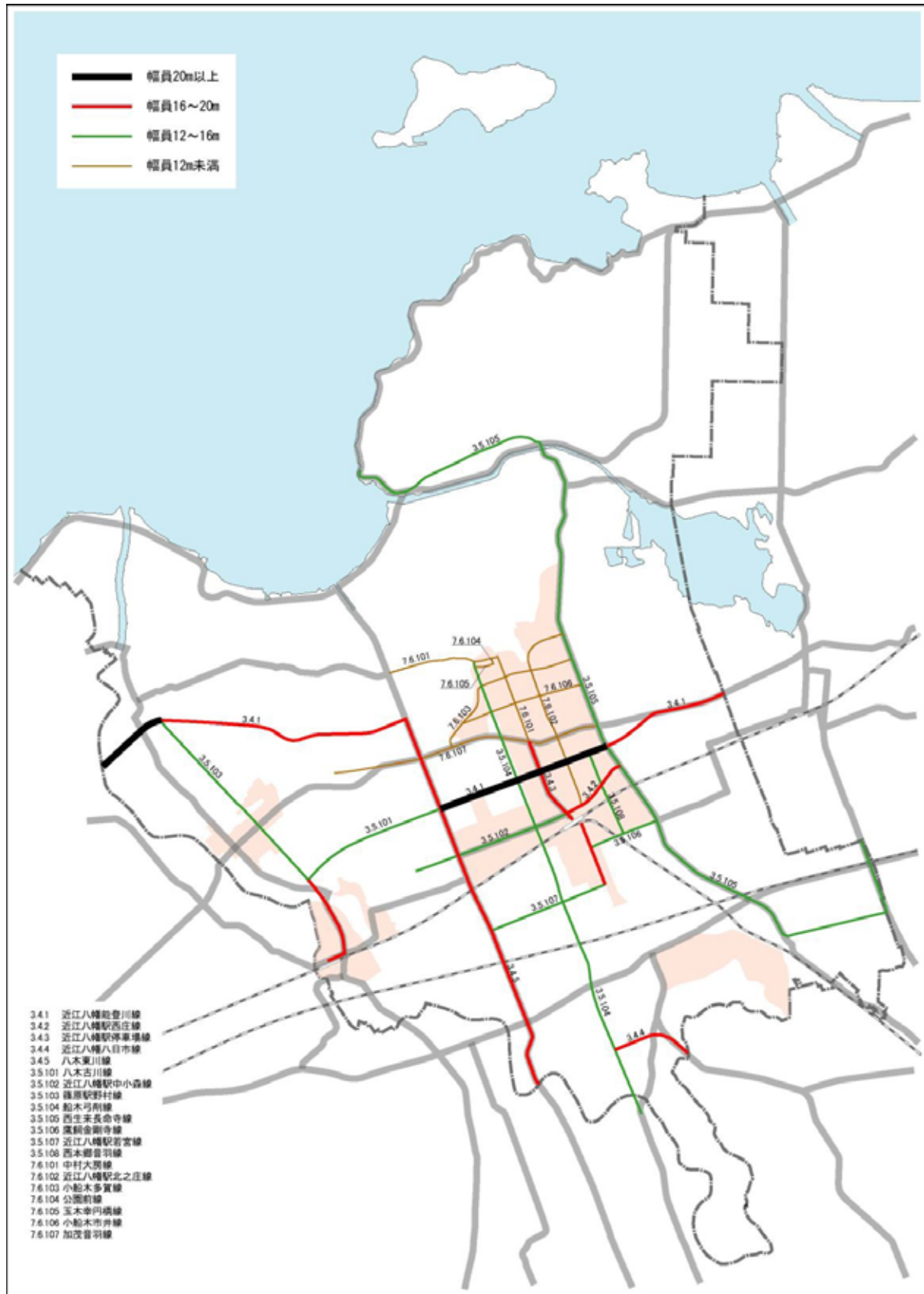


図 1-1-17 都市計画道路の幅員決定状況

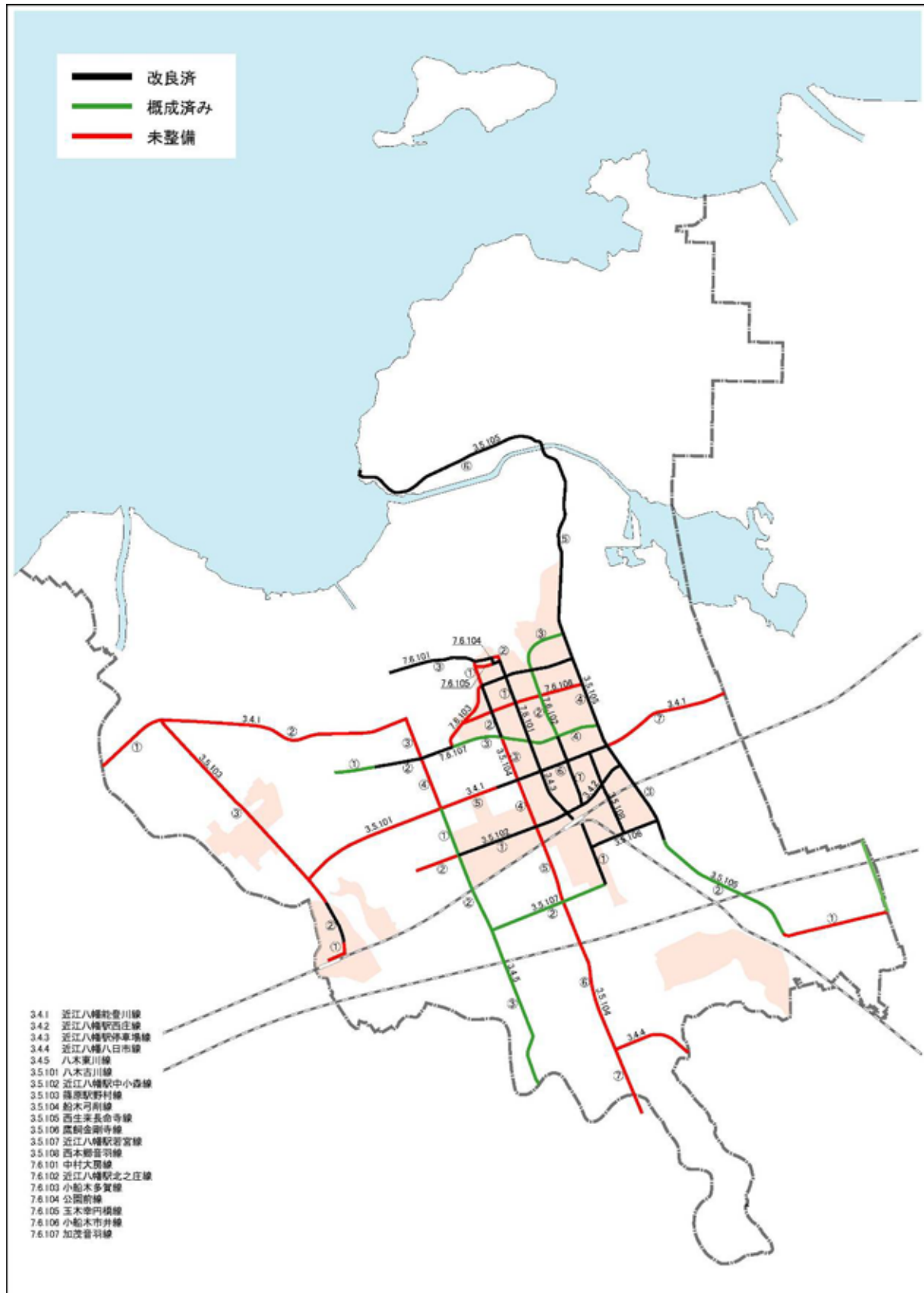


図 1-1-18 都市計画道路の整備状況

3) 道路交通量

(24 時間交通量)

本市の南部を東西に通過する国道 8 号は市内全区間において平日 25 千台/日以上、休日 21 千台/日以上であり、本市内で最も多くの交通量がある。国道 8 号に次いで近江八幡大津線、大津能登川長浜線及び彦根近江八幡線など、東西方向の主要道路が概ね平日 15 千台/日、休日 12 千台/日以上となっている。

また、南北方向の路線は大房東横関線、大津守山近江八幡線及び国道 8 号に南方より接続する国道 421 号、国道 477 号が平日概ね 15 千台/日であり、南北方向に比べて東西方向の交通量が多くなっている。

(混雑度)

平日の混雑度は、国道 8 号、近江八幡大津線、大津能登川長浜線、彦根近江八幡線など東西方向の路線で、また国道 8 号に南方から接続する国道 421 号、477 号、綾戸東川線が混雑度 1.2～1.5 以上となっている。

また、休日では混雑度 1.2 以上の区間は国道 8 号、近江八幡大津線、彦根近江八幡線、国道 421 号と平日に比べて混雑は緩和されていますが、東西方向の軸となっている国道 8 号及び観光資源の分布する湖岸沿いの路線の混雑は平日同様に厳しいものとなっている。なお、国道 8 号に南方から接続する路線の休日混雑度は平日に比べて低く、通勤目的の利用が多いことを示している。

表 1-1-3 近江八幡市における交通量および混雑度

路線番号	道路名称	区間番号	区間延長(km)	平日交通量(台)		休日交通量(台)		混雑度		旅行速度(km/h)	
				12h	24h	12h	24h	平日	休日	平日	休日
8	国道 8 号	1016	10.4	17,575	26,571	15,158	21,782	1.72	1.49	27.9	30.4
8	国道 8 号	71017	4.8	17,575	26,571	15,158	21,782	1.74	1.50	43.0	43.0
8	国道 8 号	1018	9.7	15,174	25,513	15,453	22,735	1.43	1.45	23.4	42.6
421	国道 421 号	1532	6.6	10,854	14,653	9,827	12,382	1.42	1.28	31.3	30.0
477	国道 477 号	1544	4.7	11,839	15,272	8,633	10,705	1.61	1.17	42.6	45.2
477	国道 477 号	1545	2.1	4,209	5,219	3,896	4,673	0.67	0.62	27.7	27.7
477	国道 477 号	1546	4.9	1,630	2,021	1,692	2,029	0.34	0.35	40.1	40.1
477	国道 477 号	1547	7.5	5,017	6,239	3,637	4,370	0.77	0.56	43.1	45.8
(一般国道)				50.7							
2	大津能登川長浜線	4008	7.9	13,203	17,032	11,883	14,973	1.21	1.09	25.1	27.1
2	大津能登川長浜線	4009	4.4	14,591	18,822	12,741	16,054	1.17	1.02	20.7	29.4
2	大津能登川長浜線	74010	8.8	12,122	15,754	10,411	13,202	1.37	1.17	30.9	30.9
14	近江八幡竜王線	4035	6.6	4,983	6,428	3,362	4,301	0.66	0.44	31.6	31.6
25	彦根近江八幡線	4059	3.0	11,741	15,146	9,624	12,317	1.22	1.00	45.4	45.4
25	彦根近江八幡線	4060	8.1	12,493	16,116	12,013	15,136	1.29	1.24	52.1	57.5
25	彦根近江八幡線	44061	8.5	802	1,051	2,465	3,030	0.19	0.59	38.4	38.4
26	大津守山近江八幡線	4065	6.6	2,481	3,200	6,138	7,854	0.35	0.87	38.3	38.3
26	大津守山近江八幡線	4066	7.3	12,133	15,652	11,578	14,588	1.00	0.96	28.6	29.4
41	土山蒲生近江八幡線	4087	6.0	5,808	7,492	2,755	3,526	0.94	0.45	36.4	36.4
48	近江八幡守山線	4105	1.9	10,628	13,604	10,415	12,915	1.17	1.14	19.4	21.5
48	近江八幡守山線	4106	4.5	4,128	5,400	4,658	5,502	0.48	0.54	35.0	37.7
48	近江八幡守山線	64107	8.1	1,382	1,783	854	1,076	0.20	0.12	31.1	31.1
(主要地方道)				81.7							
158	安養寺入町線	46054	1.8	527	669	503	618	2.96	2.83	35.4	35.4
165	春日竜王線	6058	7.4	1,982	2,517	917	1,126	0.29	0.14	42.1	42.1
168	下羽田市辺線	6060	2.1	4,592	5,832	3,443	4,233	0.53	0.40	37.8	37.8
198	安土停車場桑実寺本堂線	46081	1.9	3,310	4,270	2,576	3,167	0.68	0.53	44.4	44.4
199	下豊浦鷹飼線	6082	4.3	3,271	4,220	2,133	2,687	0.50	0.33	24.0	24.0
201	安土西生来線	6101	3.1	7,232	9,185	6,016	7,400	1.16	0.97	31.4	31.4
208	小脇西生来線	6109	3.6	4,396	5,583	2,461	3,026	23.89	13.38	33.9	33.9
326	大房東横関線	6221	4.7	12,193	15,485	11,844	14,568	1.12	1.09	31.6	21.5
502	近江八幡停車場線	6302	1.2	7,926	10,145	7,698	9,466	0.95	0.92	27.0	27.0
511	栗見新田安土線	66312	6.2	2,960	3,759	2,488	3,060	0.45	0.38	45.3	45.3
528	伊庭円山線	66323	5.3	2,165	2,750	1,523	1,873	0.43	0.31	38.9	38.9
541	綾戸東川線	6335	4.5	8,630	10,960	7,875	9,685	1.32	1.20	43.7	43.7
559	近江八幡大津線	6349	6.2	13,928	17,689	13,832	17,013	1.51	1.50	48.8	61.8
(一般県道)				52.3							

また、国道8号の混雑をはじめ、市内の至る箇所で交通混雑が発生している。

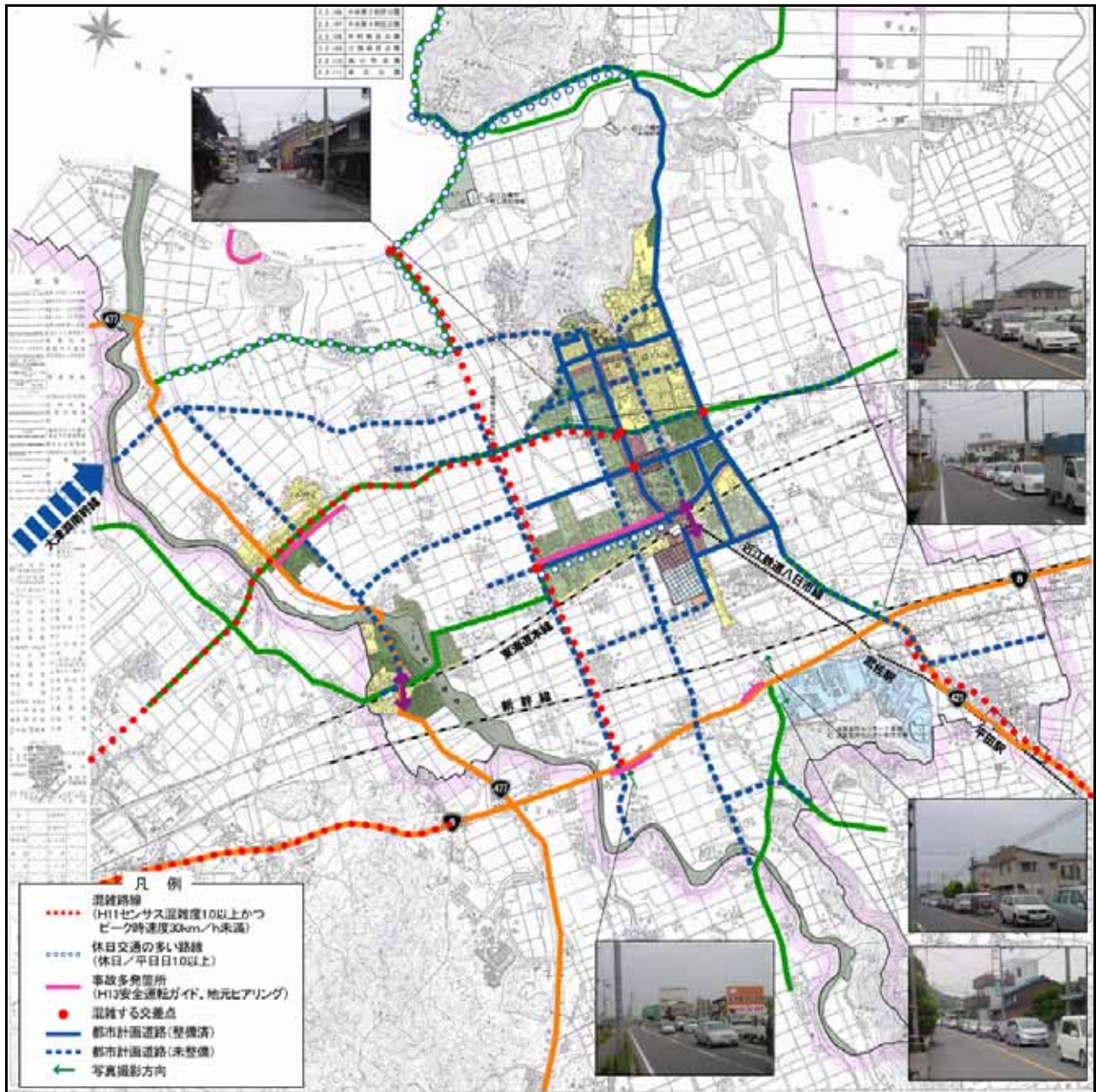


図 1-1-19 近江八幡市の混雑状況

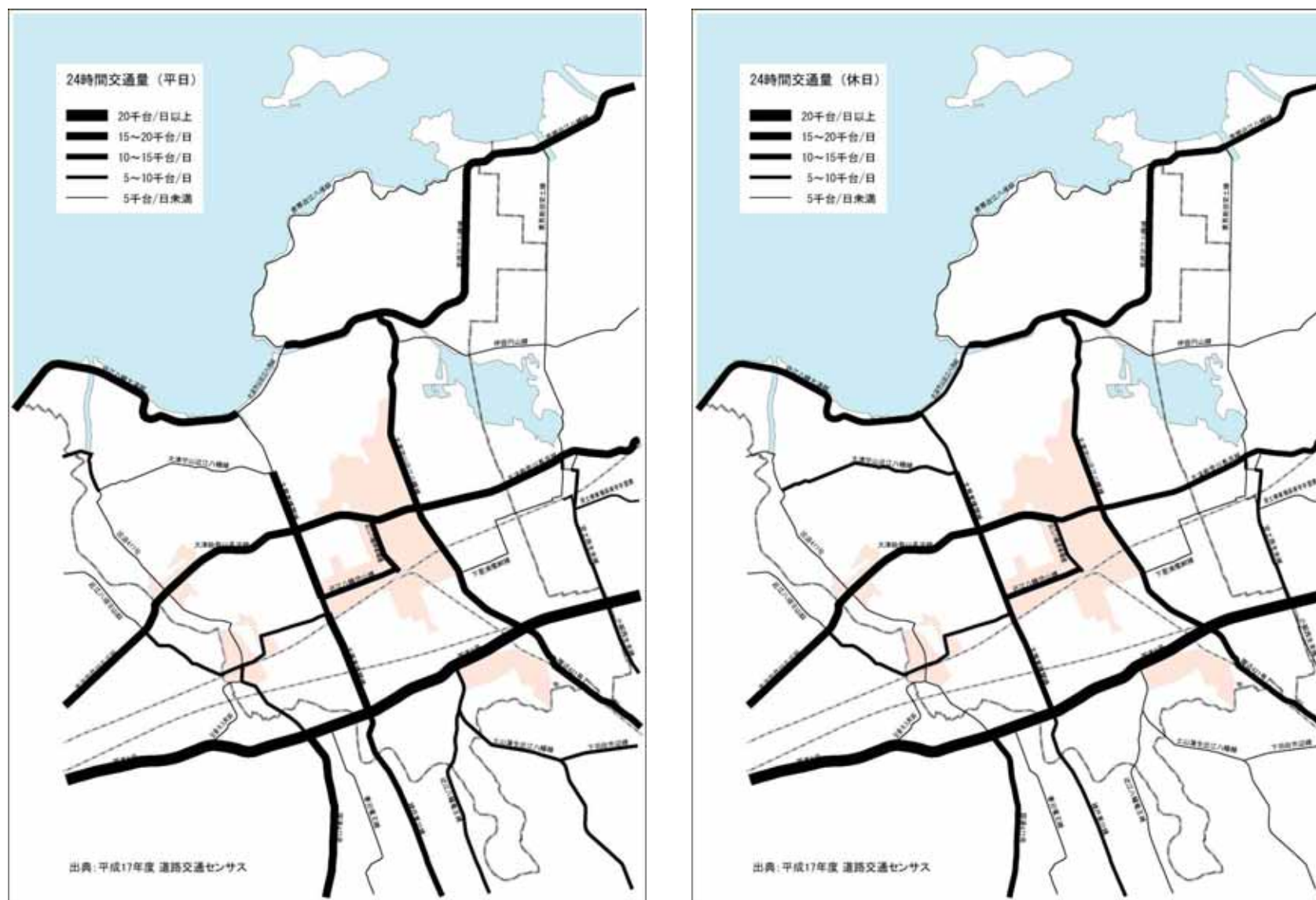


図 1-1-20 自動車交通量

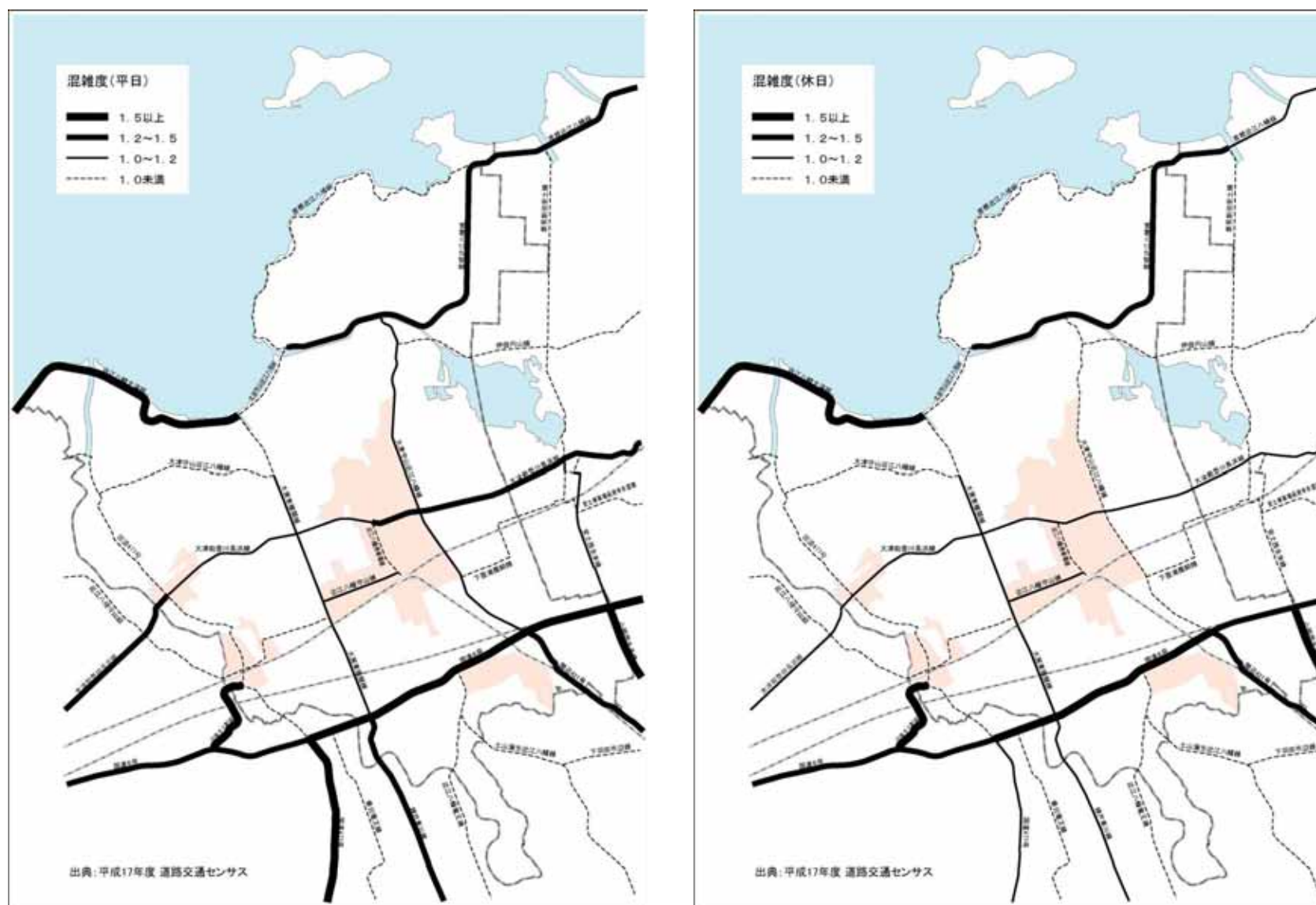


図 1-1-21 自動車混雑度

(3) 公共交通現況

1) 鉄 道

本市には JR 東海道本線（琵琶湖線）、近江鉄道八日市線が通っており、JR 線 2 駅、近江鉄道 3 駅が利用できる。本市の中央駅であり、JR 線と近江鉄道の乗換駅となっている近江八幡駅の JR 線乗降客数は年間約 600 万人で推移しており、大きな変動はみられない。

また、鉄道利用の端末交通手段として自家用車を利用する人は増加しており、後述する路線バスの減少と関連しているものと推測される。

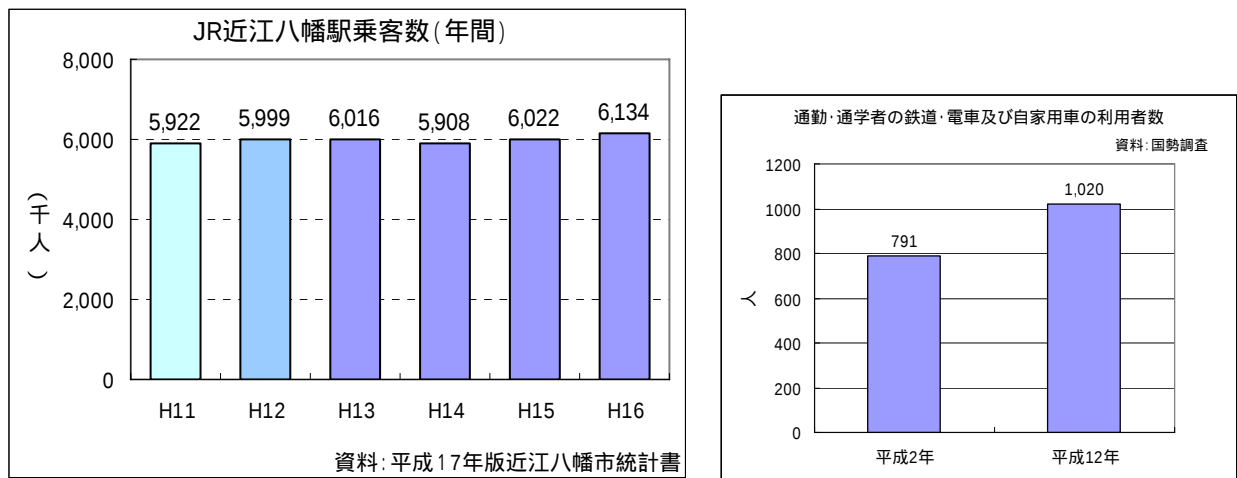


図 1-1-22 鉄道の利用者数

2) バ ス

近江鉄道バスの利用者数は近年減少しており、前記した鉄道利用の端末交通手段として自動車を利用する人が増加していることから、鉄道端末手段としての路線バスのウェイトが低下しているものと考えられる。

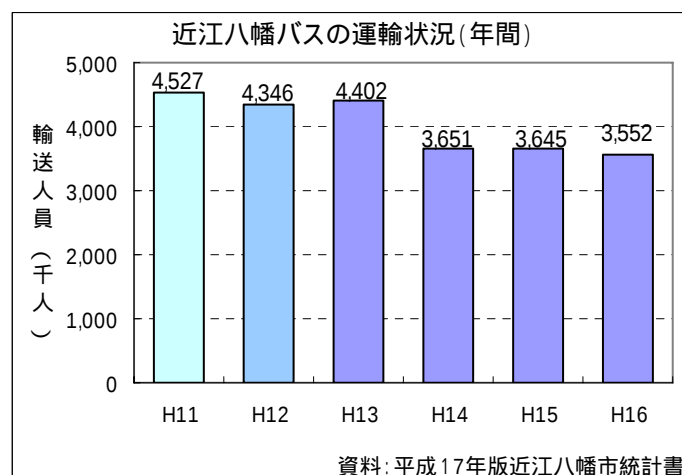


図 1-1-23 近江八幡バスの輸送人員

1.1.3 人の動き～京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成12年)～

(1) 調査の概要

- 調査は京阪神都市圏に居住の約1,922万人の中から無作為に選ばれた世帯の、5歳以上の人を対象に、平成12年の秋に実施した。
- 調査員が調査対象世帯を訪問し、アンケート調査票をお渡しして、後日回収に伺う方法で調査した。
- その結果、約43万人(都市圏の5歳以上人口の約2.4%)の方にご協力を得て、データを入手し、集計を行っている。

【PT調査で分かること】

・人が、どこからどこへ、何の目的で、何を使って移動しているか(1日の人の動き)

【PT調査の対象外となる人々の動き】

- ・貨物車による物の輸送に伴う人の動き
- ・バス、タクシー、鉄道、船舶、航空機の乗務員としての動き
- ・近くの路上への動きや同一建物内、同一敷地内の動き等ささいな動き

【公表されているデータ】

性・年齢階層別 夜間人口・外出人口(5歳以上)(平成12年)
 市区町村別 目的別 代表交通手段別 発生量・集中量(平成12年)
 市区町村別 目的別 代表交通手段別 流動量(平成12年)
 駅別 目的別 鉄道端末手段別 乗降別 トリップ数(平成12年)

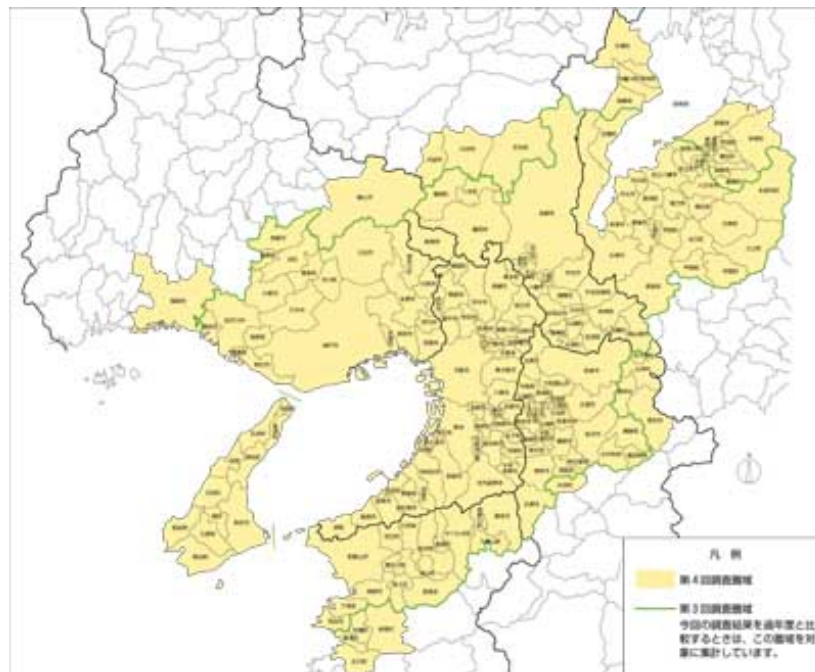


図 1-1-24 パーソントリップ調査範囲

(2) 外出率(外出人口/夜間人口)

- 夜間人口に占める外出人口の割合である外出率をみると、近江八幡市の外出率は82.4%であり、滋賀県合計や近畿合計の82.1%を上回っている。
- また、65歳以上の人の外出率は53.2%であり、近畿合計の55.9%よりは低いものの、東近江地域や滋賀県合計に比べ高く、高齢者の外出が多いことが確認できる。

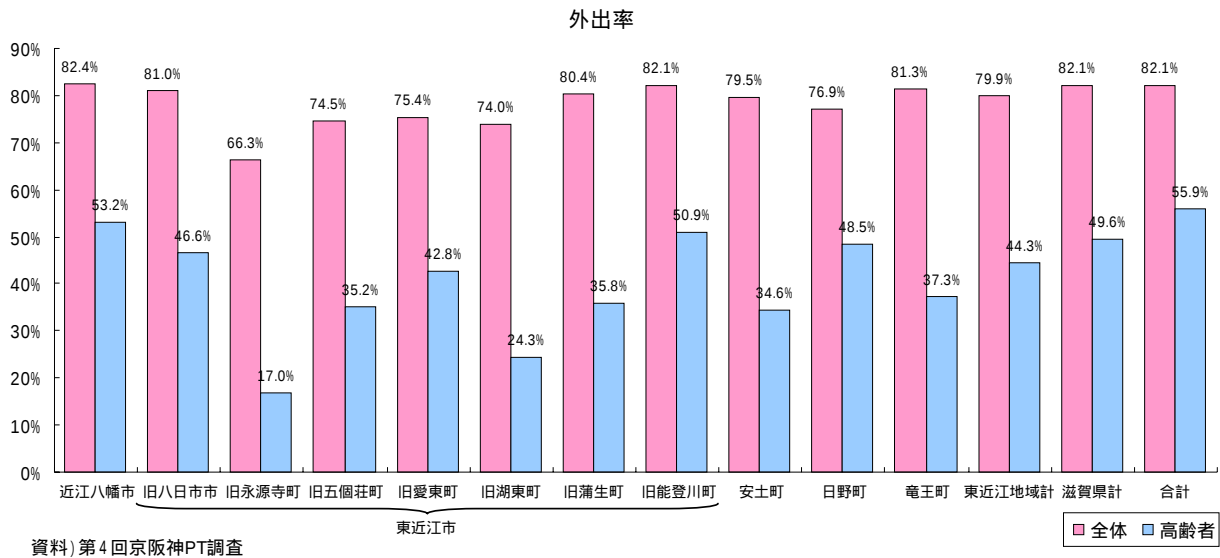


図 1-1-25 外出率

(3) 目的別の代表交通手段

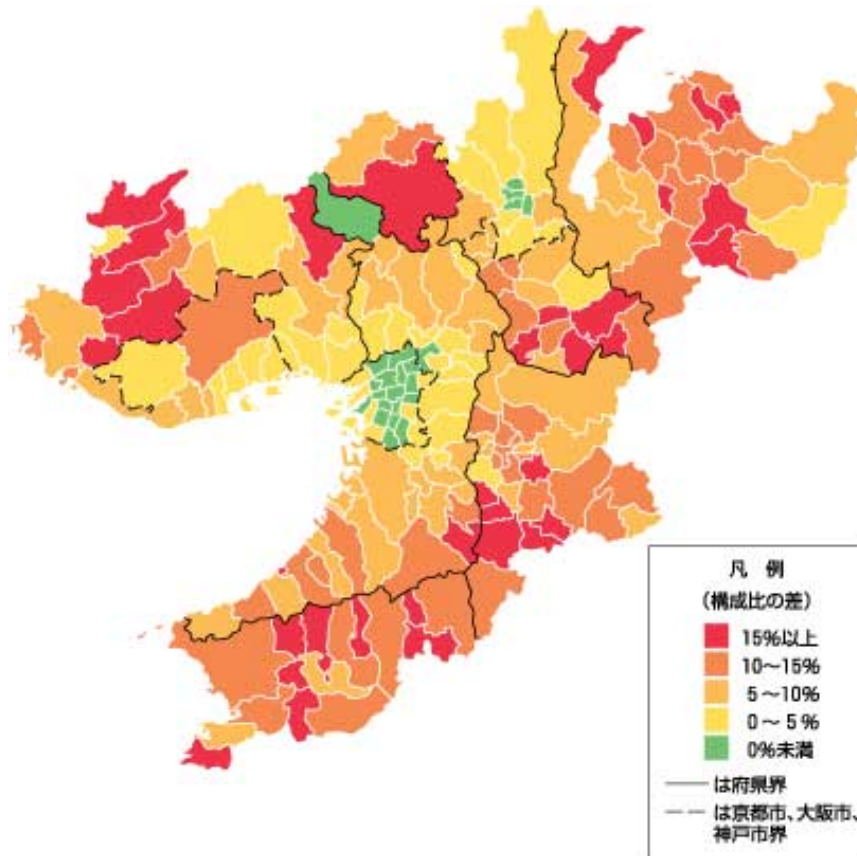
- 近江八幡市の代表交通手段をみると、自動車が59.1%と最も多く、滋賀県合計や近畿合計に比べ高い値となっている。
- また、公共交通手段である鉄道は8.7%、バスは2.0%と、滋賀県合計や近畿合計に比べ低い値となっている。
- さらに、目的別にみると、出勤目的では鉄道の分担率が14.0%と高く、自由目的では全体に比べバスの分担率が2.3%と高くなっている。



図 1-1-26 目的別代表交通手段

(4) 自動車利用の変化

- 次に、自動車利用構成比の変化をみると、湖東地域では自動車利用が進行しており、自動車に依存した交通利用形態となっていることが伺われる。



注) 代表交通手段のうち、自動車利用トリップの構成比の平成12年の値と平成2年の値の差を示す。
都市圏平均は+5.5%。

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(第3回パーソントリップ調査圏域内の集計)

図 1-1-27 自動車利用構成比の変化

(5) 近江八幡市を中心とした人の動き

- 近江八幡市を発着する人の動きをみると、旧八日市市や旧野洲町といった隣接する地域への移動が多いものの、京都市や彦根市といった広域的な動きも多くなっている。
- また、交通手段をみると、近江八幡市内の動きでは、自動車が54.2%と最も多く、バスの利用は1.5%に過ぎない。
- 流動の多い旧八日市市や旧野洲町の交通手段は、自動車が圧倒的に多く、分担率はそれぞれ85.5%、75.6%となっている。

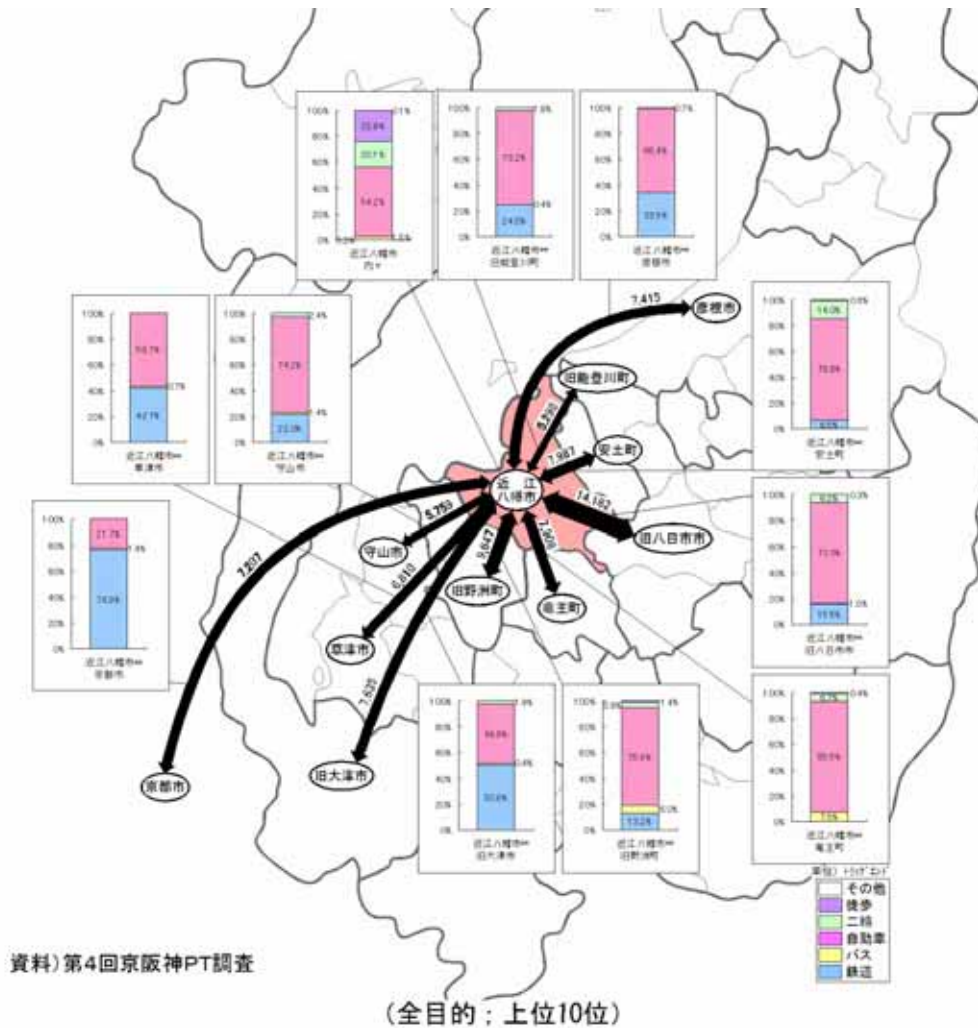
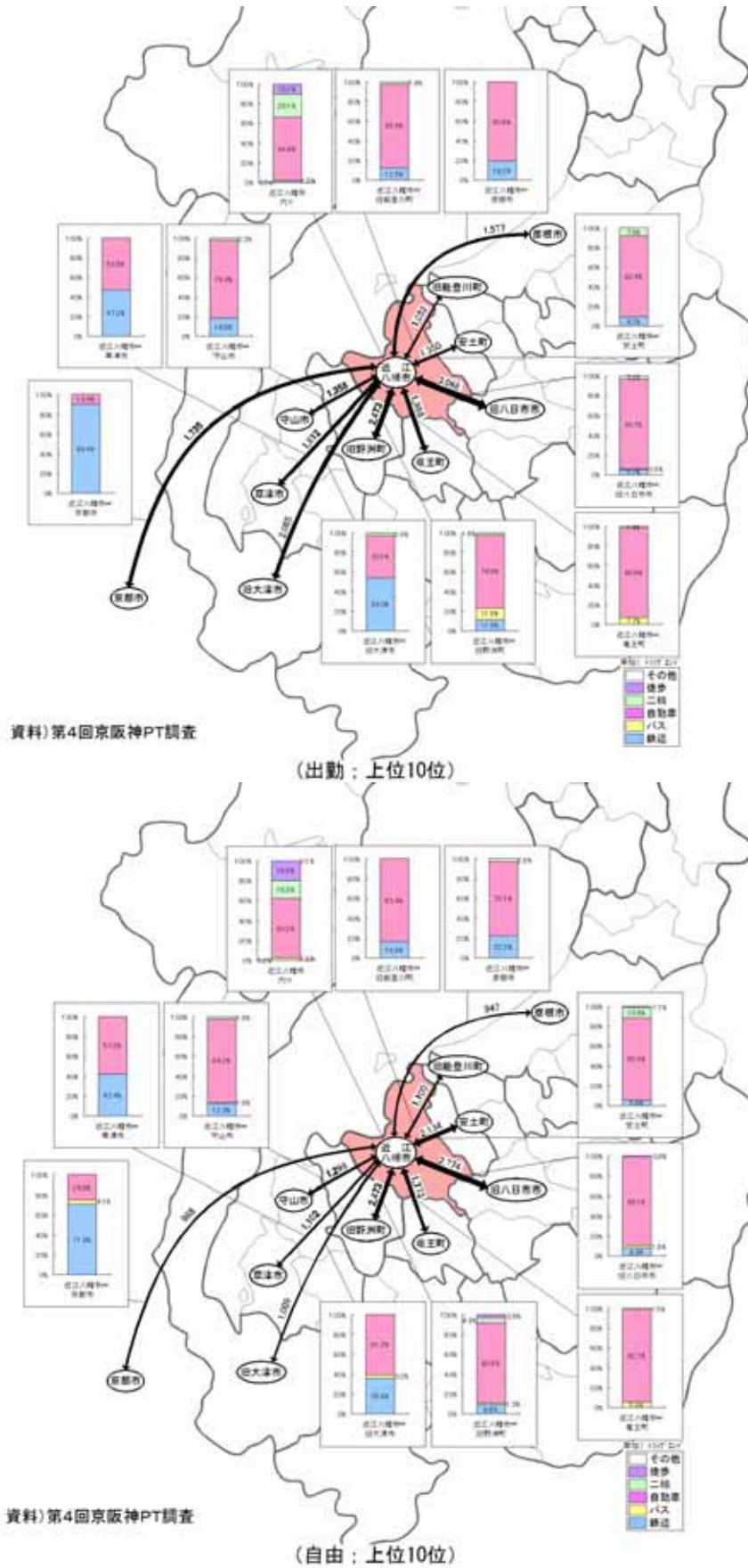
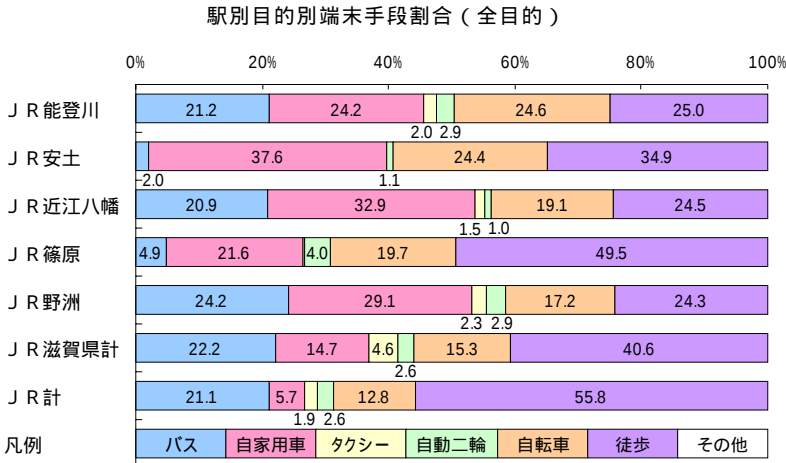


図 1-1-28 近江八幡市を中心とした人の動き

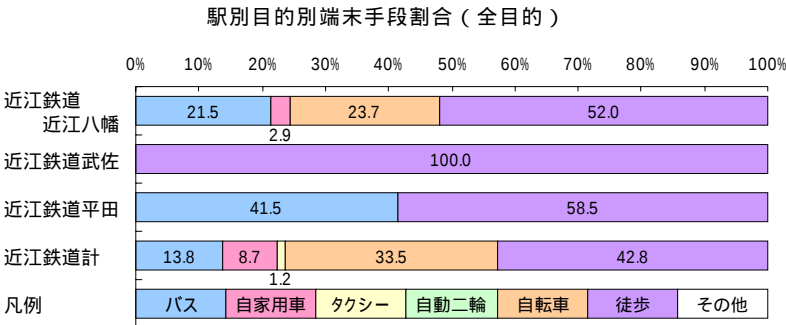


(6) 鉄道駅の端末交通手段

- 鉄道駅の端末交通手段をみると、JR 近江八幡駅では自家用車が 32.9%と最も多く、次いで徒歩、バスの利用が多くなっており、他の駅と比較して自家用車の利用割合が高くなっている。
- また、近江鉄道近江八幡駅の端末交通手段をみると、徒歩が 52.0%と最も多く、次いで自転車、バスとなっており、バスの分担率は近江鉄道合計に比べ高くなっている。

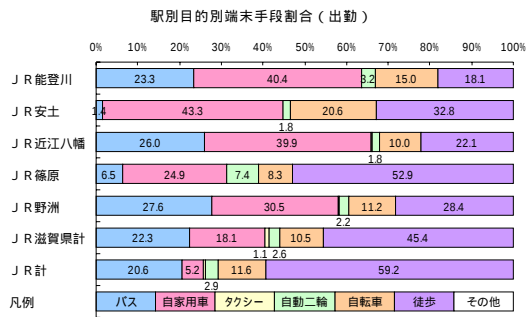


資料) 第4回京阪神PT調査

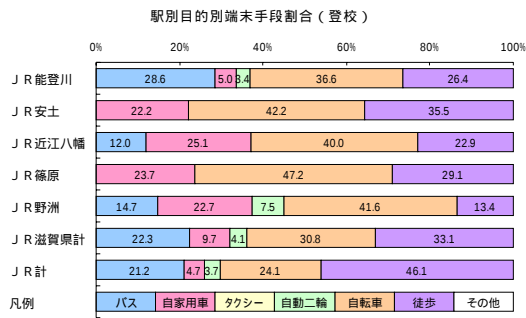


資料) 第4回京阪神PT調査

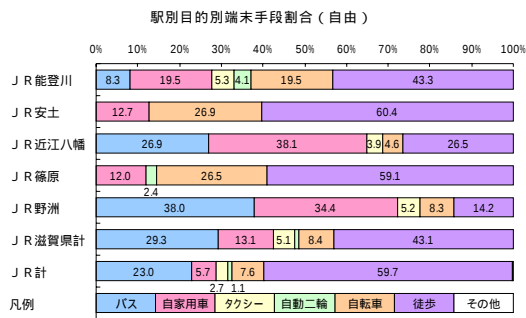
図 1-1-30 鉄道駅端末交通手段構成



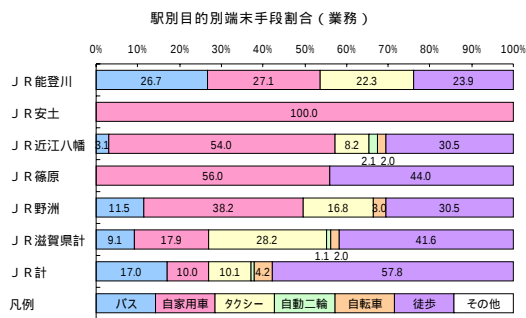
資料) 第4回京阪神PT調査



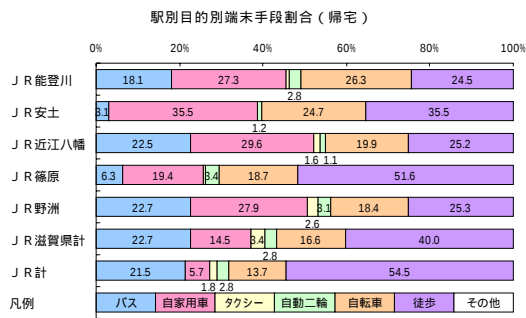
資料) 第4回京阪神PT調査



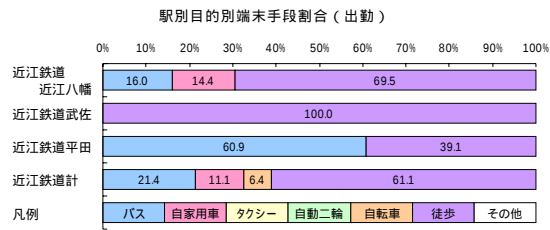
資料) 第4回京阪神PT調査



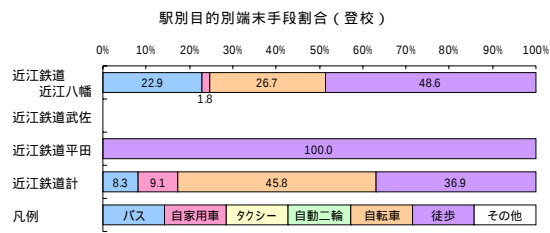
資料) 第4回京阪神PT調査



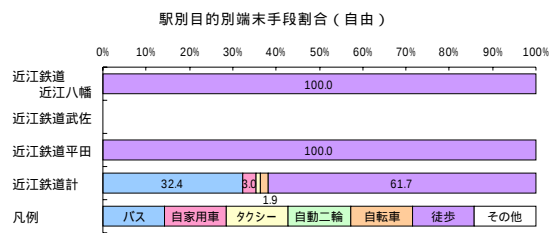
資料) 第4回京阪神PT調査



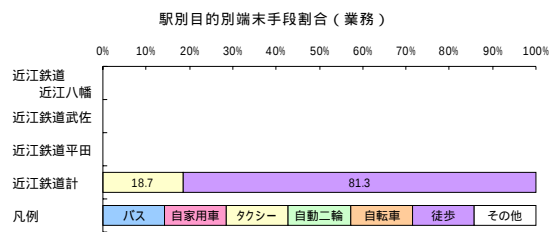
資料) 第4回京阪神PT調査



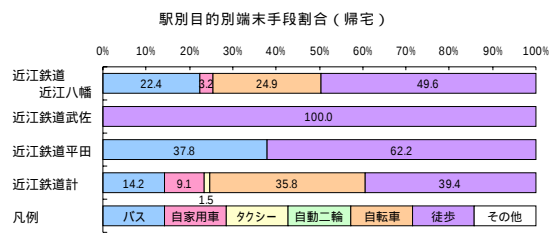
資料) 第4回京阪神PT調査



資料) 第4回京阪神PT調査



資料) 第4回京阪神PT調査



資料) 第4回京阪神PT調査

図 1-1-31 目的別鉄道駅端末交通手段構成

2 住民アンケート調査の実施

2.1 調査の概要

調査の概要を以下に示す。

- ・ 調査票配布数：
2,500 世帯 (5,000 票) 世帯に調査票 2 枚を同封
- ・ 調査方法：
郵送配布・郵送回収
- ・ 調査期間：
12 月 11 日 (火) (配布) ~ 25 日 (火) (回収締切)
- ・ 調査項目：
個人属性、現在の外出状況、公共交通への不満、新規市民バス導入への意向、
市内における危険箇所など

2.2 調査票回収状況

- ・ 世帯ベースでの回収票数は、859 票となっている (回収率: 34.4%)
- ・ 個人ベースでは、回収票数 1522 票となっている (回収率: 30.4%)

2.3 調査の集計および分析

2.3.1 個人属性

(1) 住まい

- ・ 桐原学区が 365 票と最も多く、次いだ旧市街地を含む八幡学区、近江八幡駅など新市街地を含む金田学区が多くなっている。

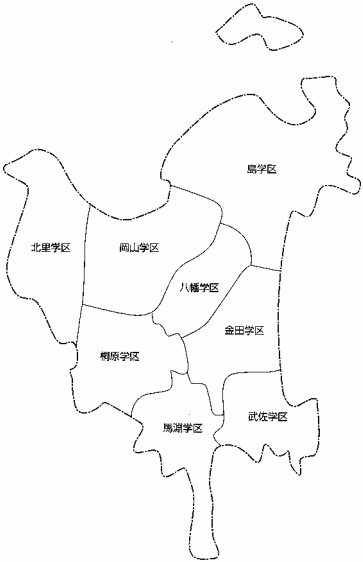
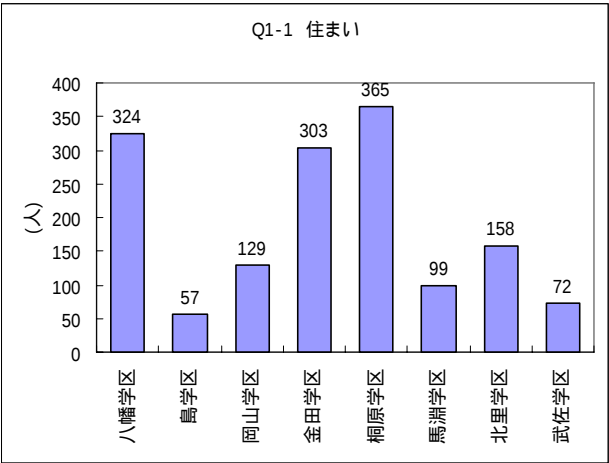


図 1-2-1 住まい

(2) 性別・年齢

- ・ 性別構成については、男性が 54.9%と多くなっているが、これは世帯主が基本的に回答していただいたためと考えられる
- ・ 年齢構成については、50 歳代が 22.3%と最も高くなっているが、30 歳代以上については、どの世代からも均等に回収できている

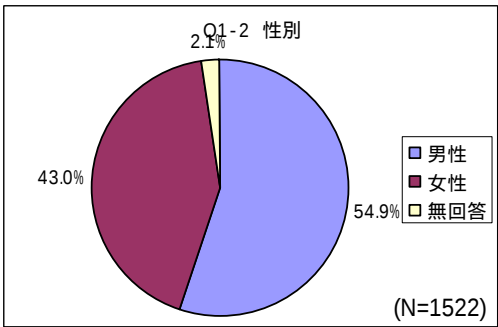


図 1-2-2 性別

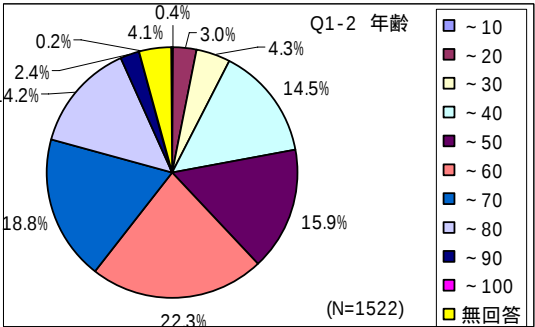


図 1-2-3 年齢

(3) 職業

- ・ 有識者(パート含む)の割合が54.6%と最も高くなっており、ついで無職、専業主婦が高くなっている。
- ・ 学生については、3.6%と低くなっている。

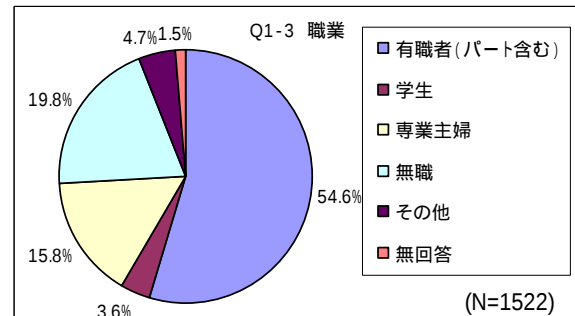


図 1-2-4 職業

(4) 自動車保有状況

- ・ 自動車保有状況についてみると、自分専用の自動車を保有している方の割合が、62.0%と突出して高くなっている。
- ・ 家族と共有で自動車を保有している方の割合も21.9%となっており、計83%の方が自動車を利用できる状態となっている。

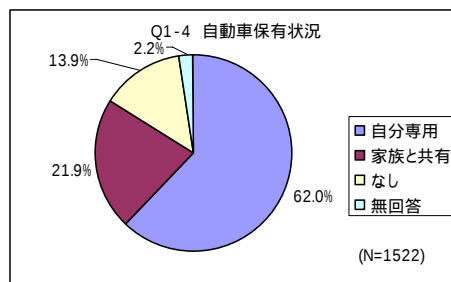


図 1-2-5 自動車保有状況

(5) 自宅から駅までの状況

1) 普段利用する駅

- ・ 普段利用する駅については、近江八幡駅が1,184人(81%)と突出して高く、ついで篠原駅となっており、この二駅が近江八幡市の鉄道交通利用移動に関する核として位置づけられているといえる。
- ・ 一方、近江鉄道駅を利用者は20人(1.4%)と非常に少ない。

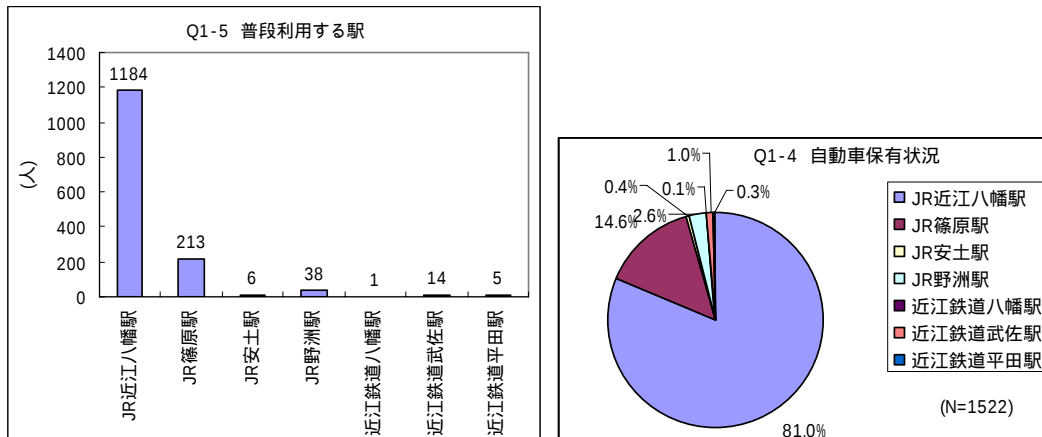


図 1-2-6 普段利用する駅

2) 駅までの交通手段

- ・ 駅までの端末交通手段を見ると、自動車(自分で運転(P&R))の割合が32.4%と最も高くなっており、ついで徒歩、送迎が高くなっている。
- ・ バス利用についても、13.5%となっており、自転車利用割合と同程度になっている。

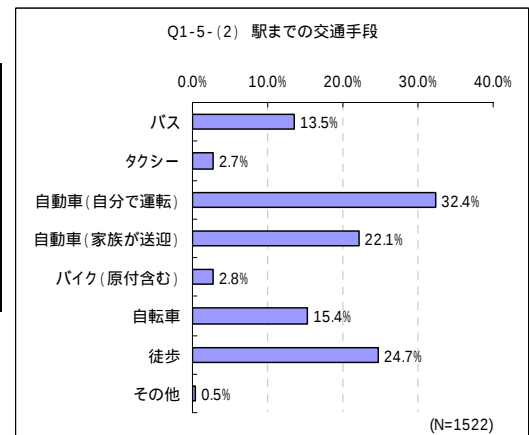


図 1-2-7 駅までの交通手段

3) 駅までの所要時間

- ・ 10分未満の割合が45.5%と最も高く、ついで20分未満が40.9%となっており、85%以上が鉄道アクセス20分以内となっている。

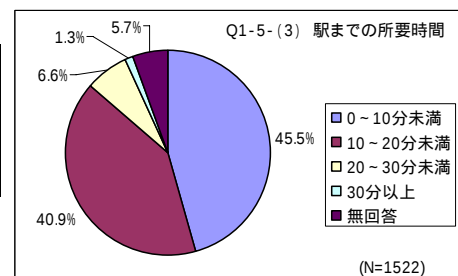


図 1-2-8 駅までの所要時間

2.3.2 普段の外出状況

- ・ 普段の外出状況についてみると、「通勤・通学をしている」方の割合が 51.6%と最も高く、ついで通勤・通学以外の目的で週 1 回以上外出している方の割合が 32.1%となっている。
- ・ ほとんど外出しないという割合も 12.6%と高くなっている

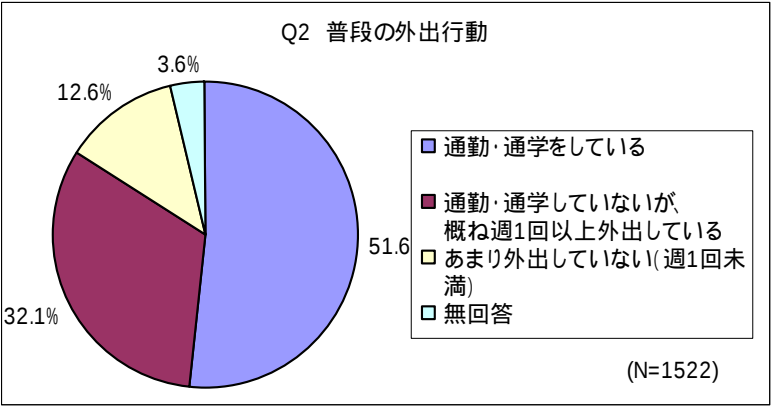


図 1-2-9 普段の外出状況

2.3.3 外出行動

(1) 通勤・通学

1) 通勤・通学先

- ・ 通勤通学先としては、市外の割合が約 62%となっており、市内の割合は 37.9%となっている。
- ・ 市内では、八幡学区が 160 人と突出して最も多く、ついで、金田学区が 41 人となっている。
- ・ 市外では、隣接市である東近江市が 99 人と最も多く、ついで野洲市、大津市となっている。
- ・ 県外では、京都府が最も多くなっている。

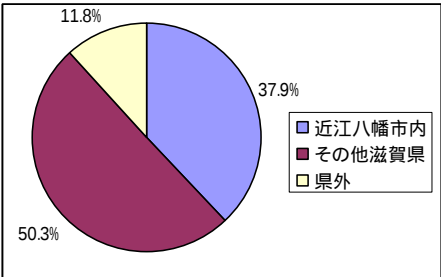
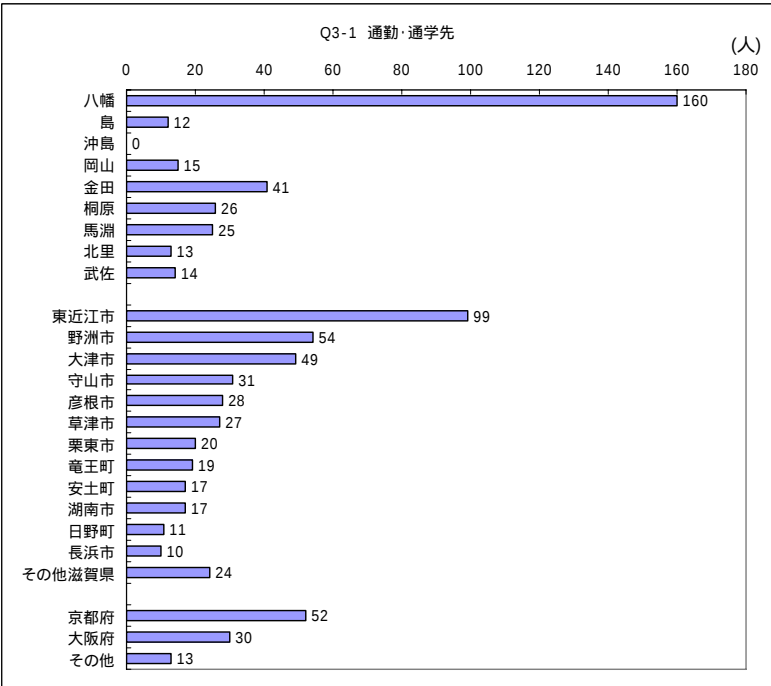


図 1-2-10 通勤・通学先

- ・ 近江八幡市内における流動をみると、通勤(19歳以上)では、八幡学区内々および桐原学区から八幡学区への流動が多くなっている。
- ・ 通学(18歳以下)においても、八幡学区への流動が集中している。

<近江八幡市内流動(人)>

通勤(19歳以上)

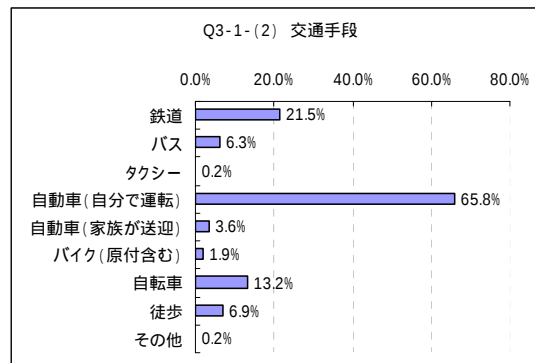
		通勤先								
		八幡	島	岡山	金田	桐原	馬淵	北里	武佐	計
出発地	八幡	38	3		4	2	4	1	1	53
	島	9	2		1					12
	岡山	18	2	5	2	3	3	1	1	35
	金田	24	1	3	19	1	4	2	3	57
	桐原	32	1	1	5	14	3	5		61
	馬淵	4		1	3	1	10		2	21
	北里	10		2	1	1		4	1	19
	武佐	5		2			1		4	12
計		140	9	14	35	22	25	13	12	270

通学(18歳以下)

		通学先								
		八幡	島	岡山	金田	桐原	馬淵	北里	武佐	計
出発地	八幡	7	1		1				1	10
	島	3	1							4
	岡山	1								1
	金田	2			2	1				5
	桐原	1				3				4
	馬淵	1	1		2					4
	北里	3			1					4
	武佐	1							1	2
計		19	3	0	6	4	0	0	2	34

2) 主な交通手段

- ・ 通勤・通学における交通手段については、自動車(自分で運転)が65.8%と突出して高くなっており、強い自動車依存が伺える。
- ・ 住まい別にみると、岡山学区や島、武佐学区などの中心部から離れた学区においては、自動車(自分で運転)の割合が近江八幡市全体値と比較して高くなっている。
- ・ また、八幡、岡山、北里学区については、バスの割合も高くなっている。



< 住まい別交通手段利用状況 >

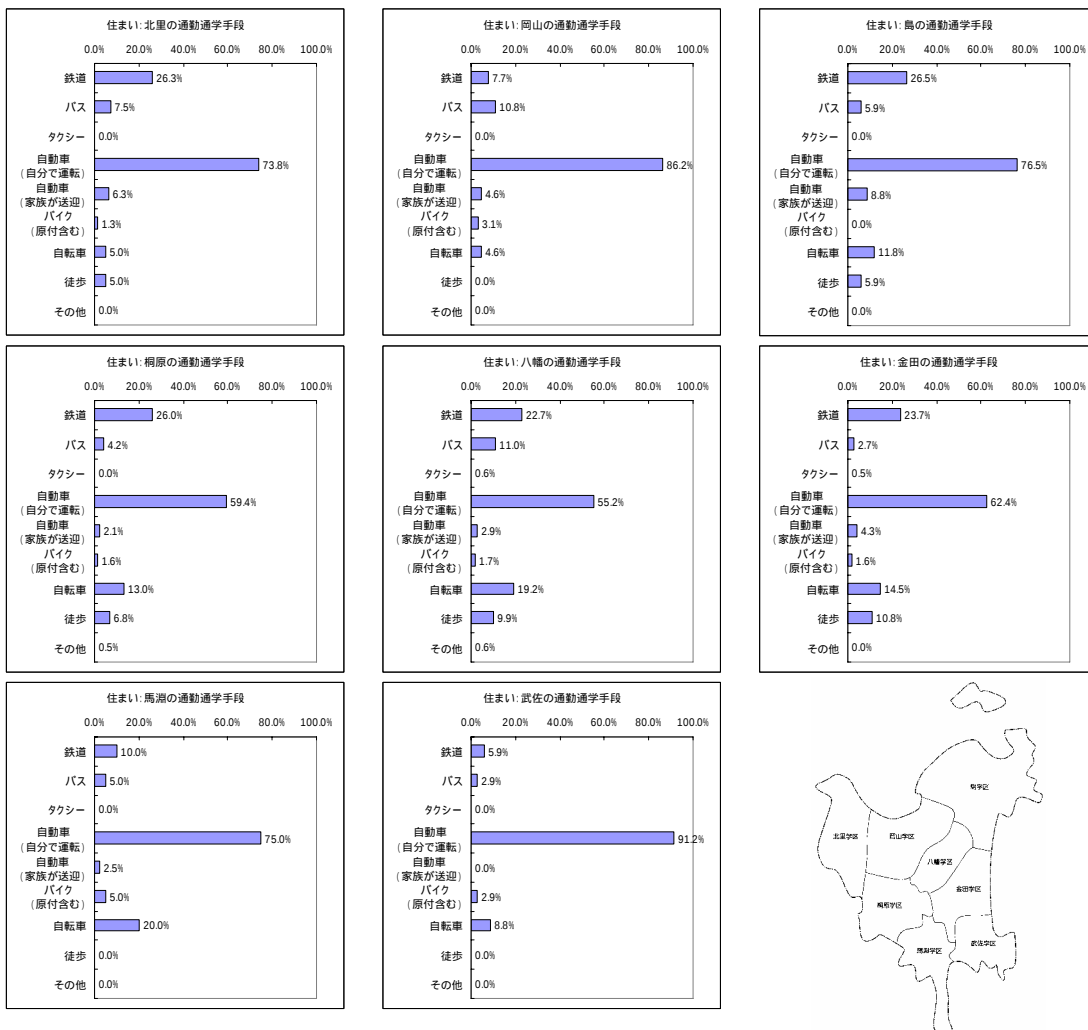


図 1-2-11 通勤・通学に用いる交通手段

(2) 通勤・通学以外の移動

1) 目的

- ・ 通勤・通学以外の目的での外出行動については、買物目的が 79.4%と突出して高くなっており、その他の目的は 10%程度となっている。

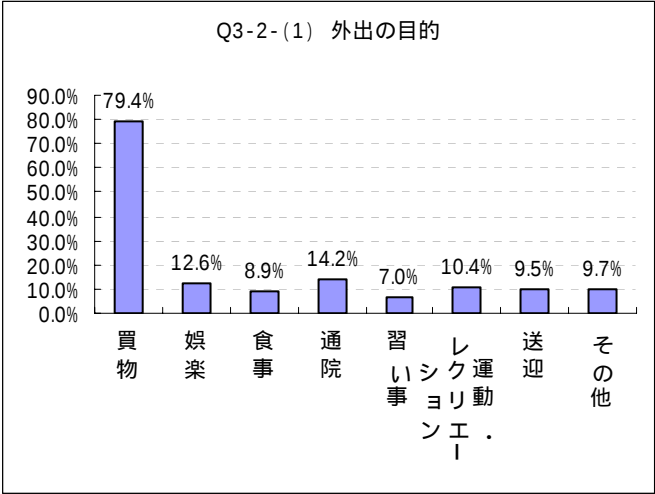


図 1-2-12 通勤・通学以外移動の外出目的

2) 目的地

a) 施設

- ・ 目的地の具体的な施設としては、八幡学区内に位置する平和堂（アルプラザ）が 214 人と最も多くなっており、ついでマイカルサティなど、大規模商業施設が多くなっている。
- ・ また、市立総合医療センターを含む医療施設や図書館・公民館などの公共施設についても上位に連ねている。

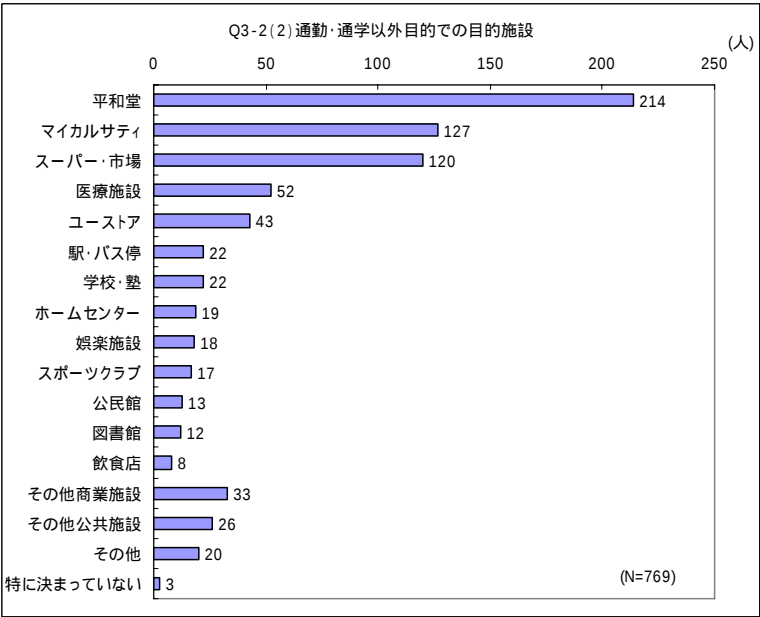


図 1-2-13 通勤・通学以外移動の目的施設

b) 地域

- ・ 目的地を含む学区については、平和堂や公共施設が集積立地している八幡学区が 518 人と突出して多くっており、ついで、金田学区となっている。
- ・ 市外については、東近江氏が 88 人と最も多く、ついで野洲市となっている。
- ・ 近江八幡市内における流動についてみると、八幡学区内々、桐原学区から八幡学区、金田学区内々の流動が多くなっている。

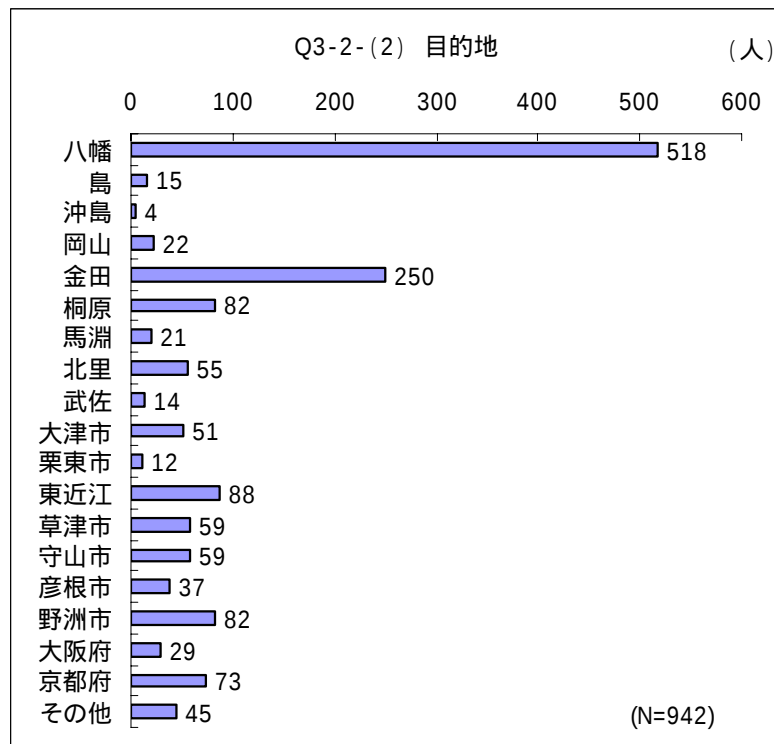


図 1-2-14 通勤・通学以外移動の目的地

<近江八幡市内々移動>

	八幡	島	沖島	岡山	金田	桐原	馬淵	北里	武佐	計
八幡	173	3	1	4	28	6	0	2	0	217
島	21	9	0	0	5	0	0	0	0	35
岡山	44	0	1	13	11	7	2	5	0	83
金田	69	0	0	1	98	6	1	2	0	177
桐原	111	2	2	1	56	46	6	11	1	236
馬淵	28	0	0	0	27	2	11	0	1	69
北里	55	0	0	2	8	14	0	34	0	113
武佐	17	1	0	1	16	0	1	1	12	49
計	518	15	4	22	249	81	21	55	14	979

3) 外出頻度

- ・ 目的別に外出頻度をみると、送迎目的を除く目的において、「ほぼ毎日」の割合が、20%前後となっている。
- ・ 送迎目的については、「ほぼ毎日」が 50%程度と高くなっており、市内移動における交通利便性の低さおよび自動車の強い依存が伺える。

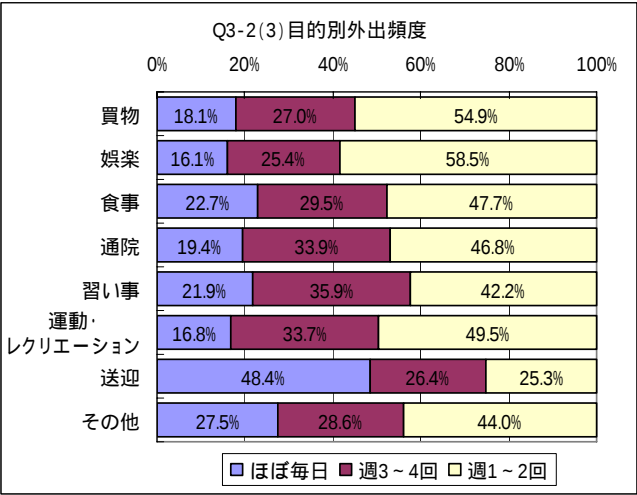


図 1-2-15 目的別外出頻度

4) 主な交通手段

- ・ 自動車（自分で運転）の割合が 68.3%と突出して高くなっており、かつ、通勤・通学目的での割合よりも高くなっている。
- ・ 自動車（家族が送迎）についても 11.4%となっており、自動車利用割合が 80%と市民の多くが自動車により移動している状態である。

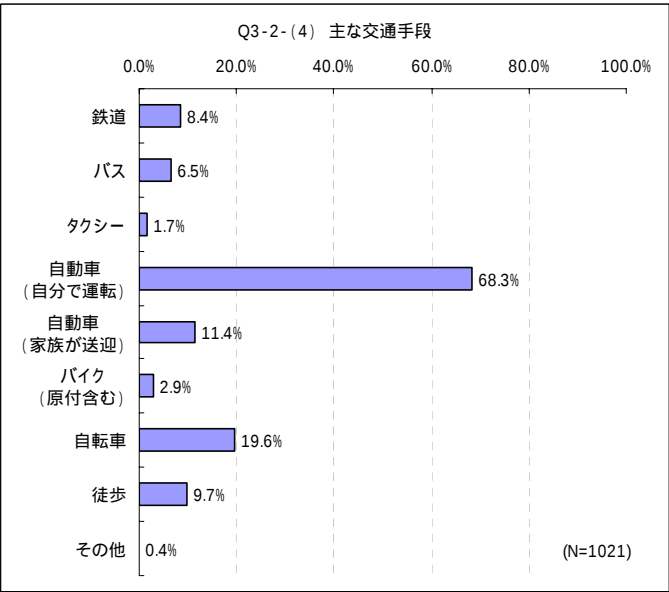


図 1-2-16 目的別外出頻度

- ・ 住まい別に交通手段利用状況をみると、通勤・通学目的と同様に、北里や岡山、武佐などの郊外部においては、自動車利用割合が一層高くなっている。
- ・ 逆に、八幡、金田、桐原においては、自転車・徒歩の割合が高くなっている。
- ・ 八幡、岡山、島については、路線バスの運行本数が多くなっていることもあり、バスの利用率が他学区と比較して高くなっている。

< 住まい別交通手段利用状況 >

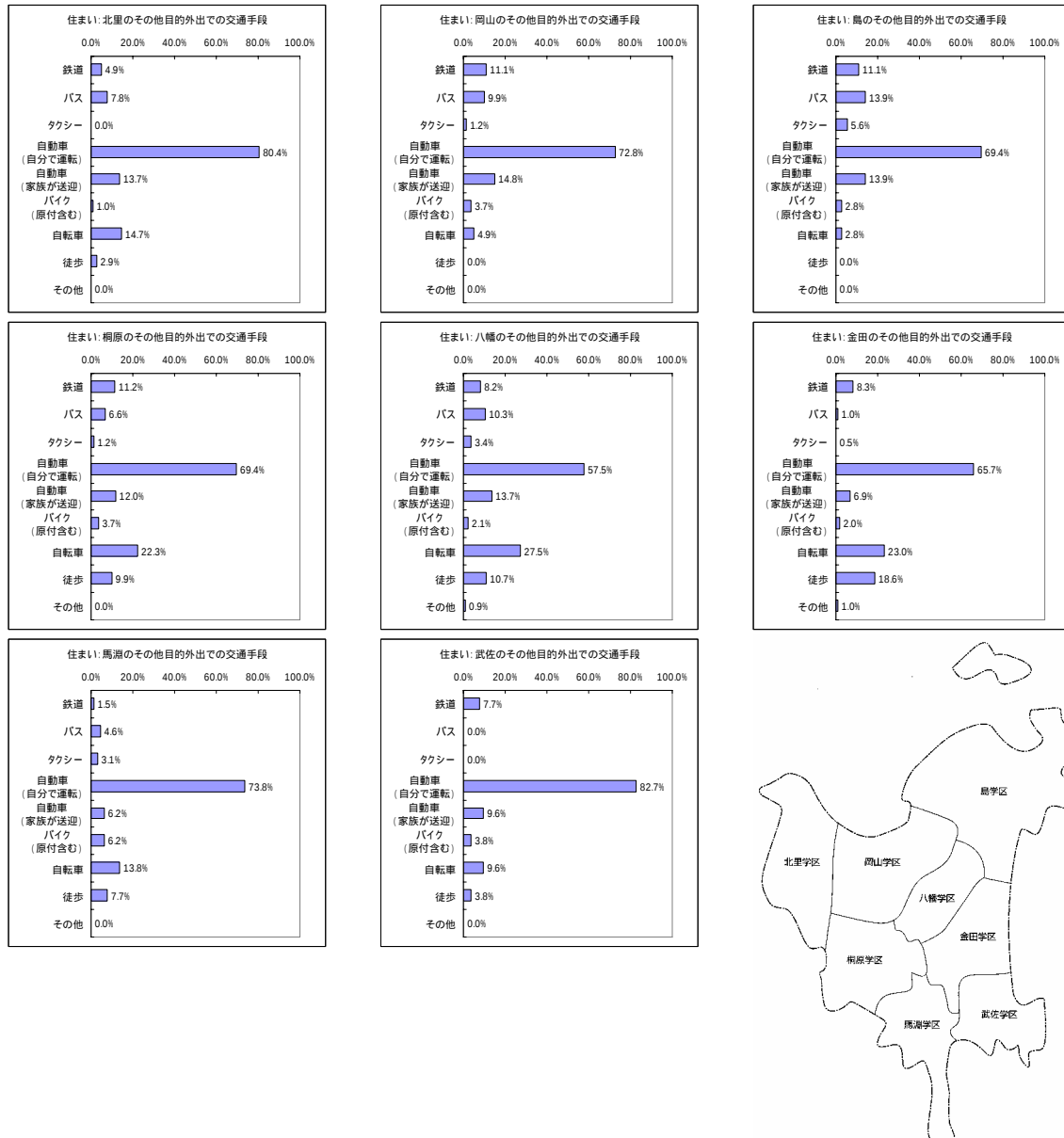


図 1-2-17 通勤・通学以外目的移動に用いる交通手段

2.3.4 普段外出しない人の外出しない理由

- ・ 外出しない理由としては、「用がない」が 55%と最も高くなっている。
- ・ 「送迎する人がいない」や「免許・自動車がない」など、移動手段に関する事項も高くなっている。
- ・ 年齢別にみると、65 歳以上においては、移動手段に関する事項の割合が一層高くなっている。
- ・ また、75 歳以上においては、「駅・バス停が遠い（ない）」の割合が高くなっている。

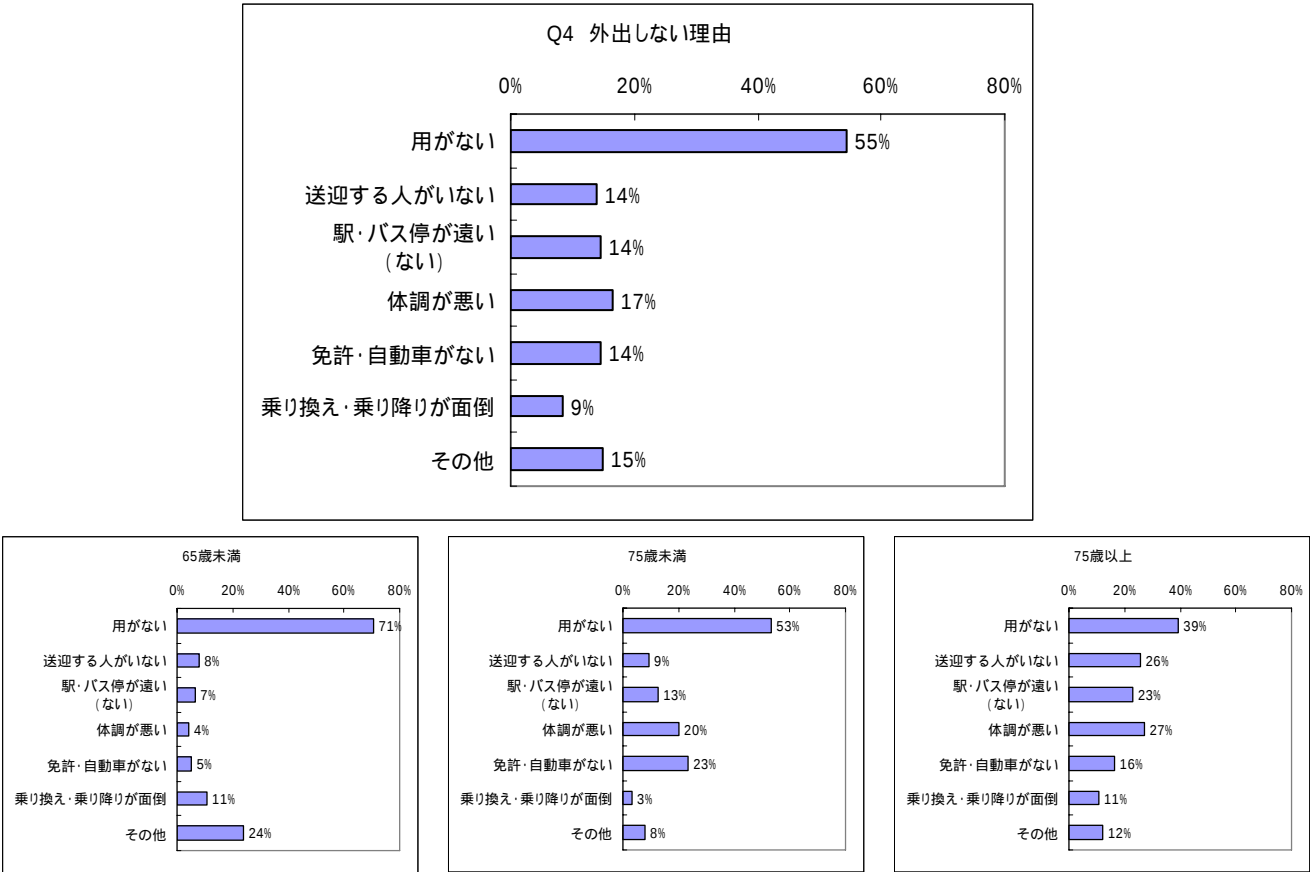
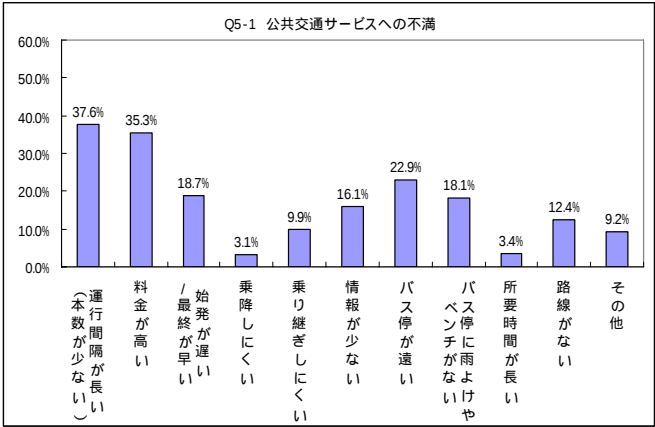


図 1-2-18 外出しない理由

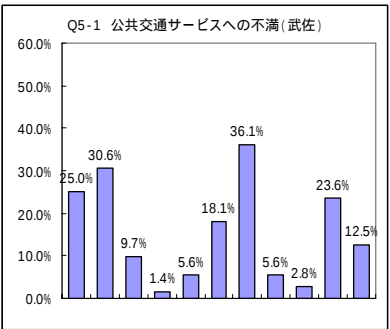
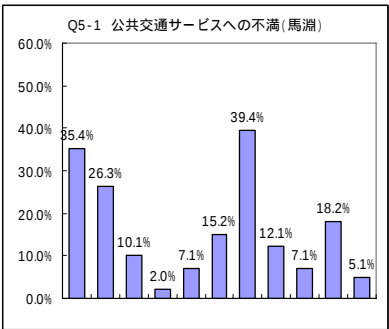
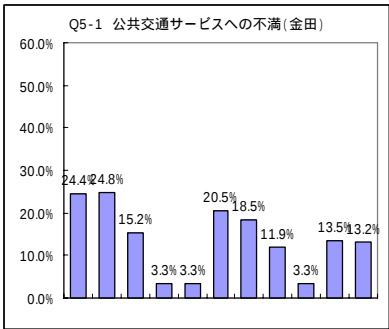
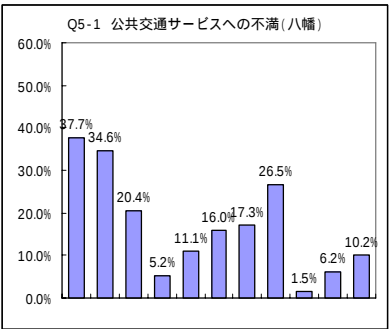
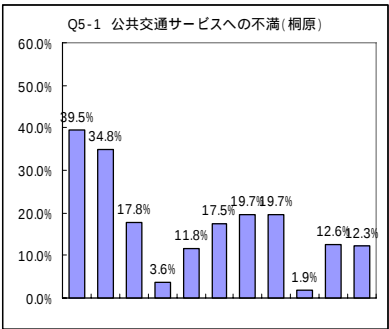
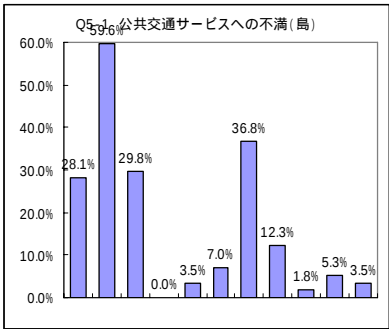
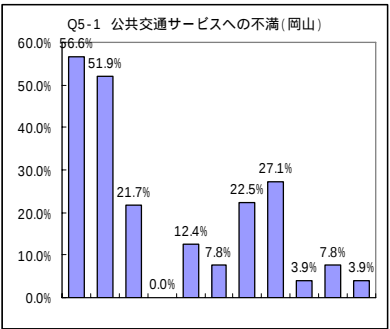
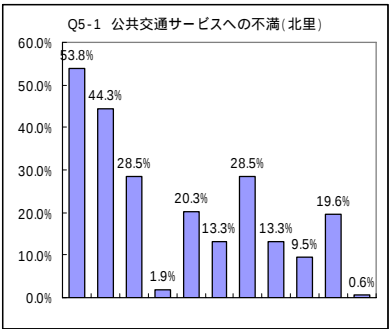
2.3.5 公共交通機関の利用について

(1) 現状の公共交通サービスに関する不満

- ・ ダイヤおよび運賃への不満が高くなっている。
- ・ ダイヤ・運賃については、市北部地域において一層高くなっている。
- ・ 一方、市南部においては、「バス停が遠い」「路線がない」の割合が高くなっている。



< 住まい別不満割合 >



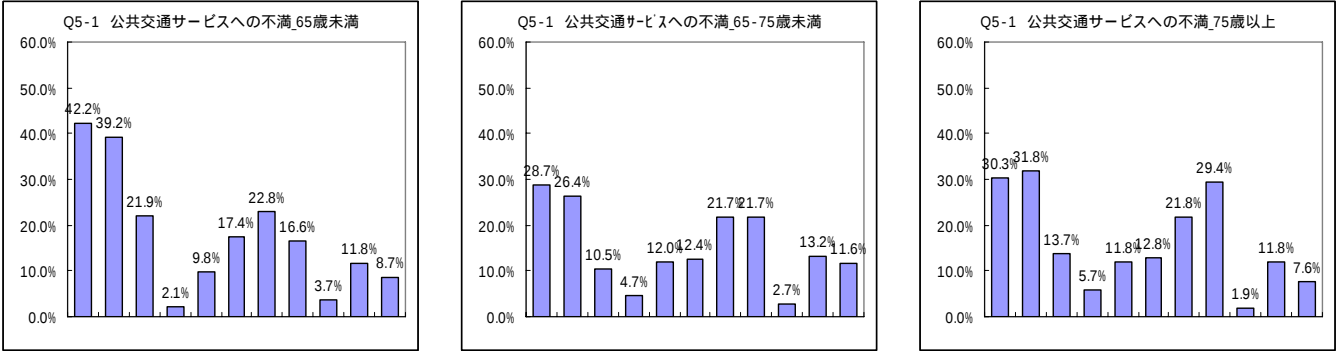
運行間隔が長い(本数が少ない)
料金が安い
始発が遅い/最終が早い
乗降しにくい
乗り継ぎにくい
情報が少ない
バス停が遠い
バス停に雨よけやベンチがない
所要時間が長い
路線がない
その他

図 1-2-19 公共交通サービスへの不満(全計・住まい別)

- ・ 年齢階層別でみると、65歳未満ではダイヤ・運賃に関する割合が高くなっている。
- ・ 一方、高齢者に関しては、「バス停が遠い」「バス停に雨よけやベンチがない」など、バスに乗車するまでの過程に関する項目の割合が高くなっている。
- ・ 自動車保有状況別にみると、自動車を保有していない方に関しては、大部分の項目で自動車保有者よりも不満割合が高くなり、特に、ダイヤ・運賃・バス停までの距離に関する事項に関する不満が高くなっている。

運行間隔が長い(本数が少ない)
料金が安い
始発が遅い/最終が早い
乗降しにくい
乗り継ぎにくい
情報が少ない
バス停が遠い
バス停に雨よけやベンチがない
所要時間が長い
路線がない
その他

< 年齢階層別不満割合 >



< 自動車保有状況別不満割合 >

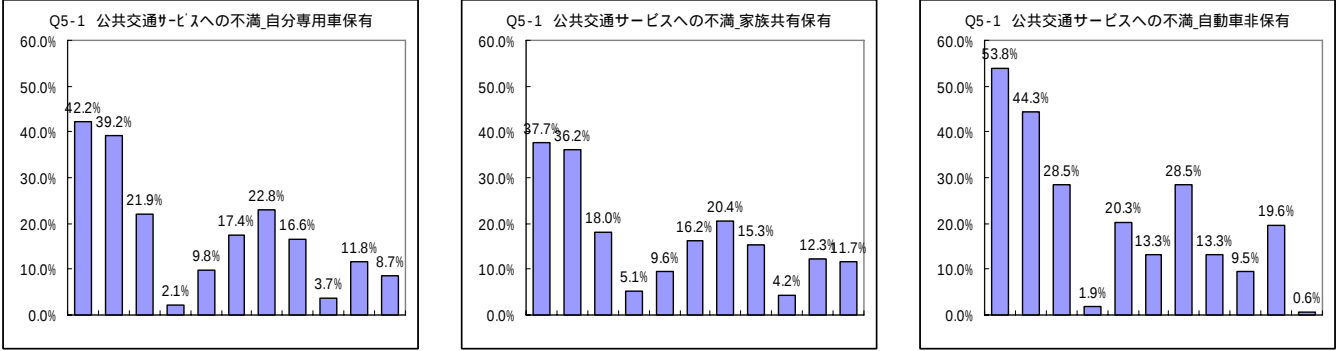


図 1-2-20 公共交通サービスへの不満(年齢階層別・自動車保有状況別)

(2) 新たに市民バスが運行されると仮定した場合の意向

1) 新規市民バスの運行を希望する区間

- ・ 八幡学区、金田学区に足をもつ区間に関する希望が多くなっている。
- ・ 特に、桐原 八幡・金田、八幡 金田、金田内々、北里 金田に関する希望が多くなっている。

		目的地							
		八幡	島	岡山	金田	桐原	馬淵	北里	武佐
出発地	八幡	16	2	2	47	4	1		1
	島	3	1	1	13				
	岡山	17	1	1	18	1	1		
	金田	55	3	6	47	11	2		2
	桐原	44	2		41	7		1	
	馬淵	10	2	1	22	1	1	1	1
	北里	19			32	18		10	
	武佐	11			16				
	計	175	11	11	236	42	5	12	4

2) 運行してほしい施設

- ・ 運行して欲しい施設については、病院・医院が 53.6%と最も高くなっており、ついで、商業施設、市役所が多くなっている。
- ・ 具体的な施設としては、総合医療センターが 144 人と突出して多くっており、ついで、平和堂・サティといった商業施設が多くなっている。

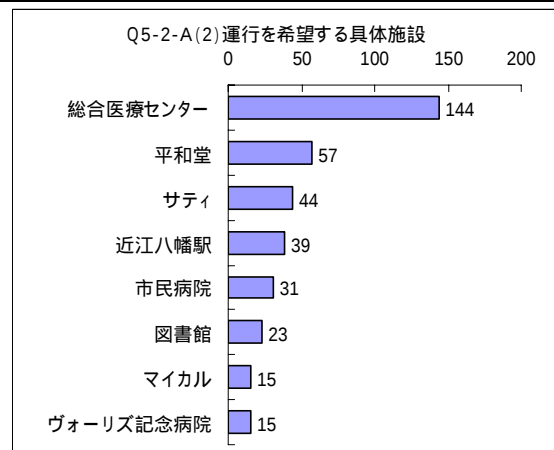
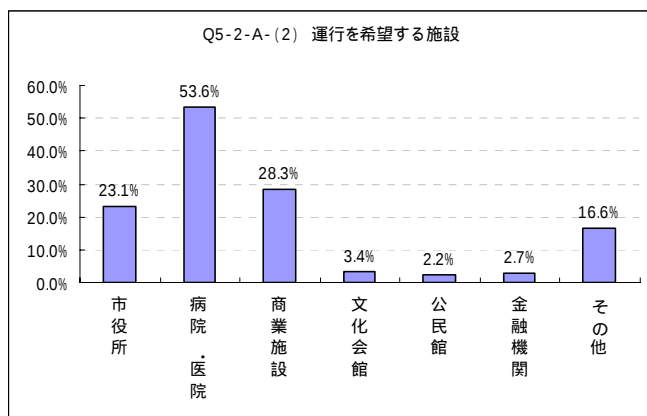


図 1-2-21 運行を希望する施設

3) 新規市民バスのサービスレベル別の利用可能性

- ・ 自分が希望する区間を運行するバスに関するサービスレベルの変化による利用意向についてみると、 停留所までの距離 100m の場合は利用意向が 90% 以上と非常に高くなっているものの、300m では 56%、500m では 14% とその意向は極端に低くなる傾向となっている
- ・ 運賃については、100 円であれば利用意向が 90% 以上と高くなっているものの、200 円になると半減する。
- ・ 運行本数については、30 分に 1 本であれば、86% とたかいものの、1 時間に 1 本になると、33% まで落ち込む意向となっている。

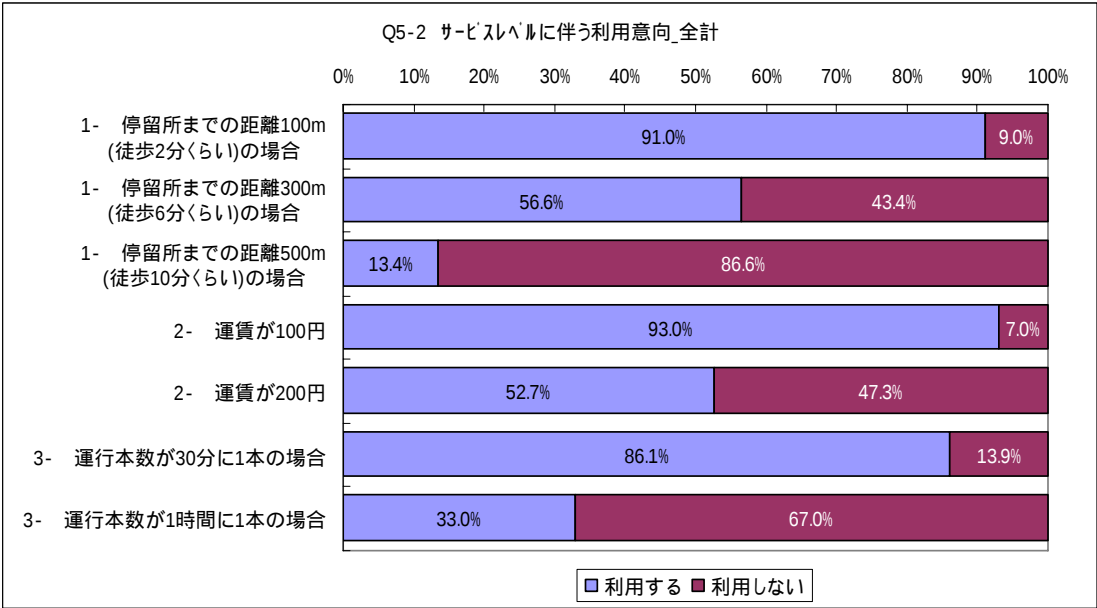
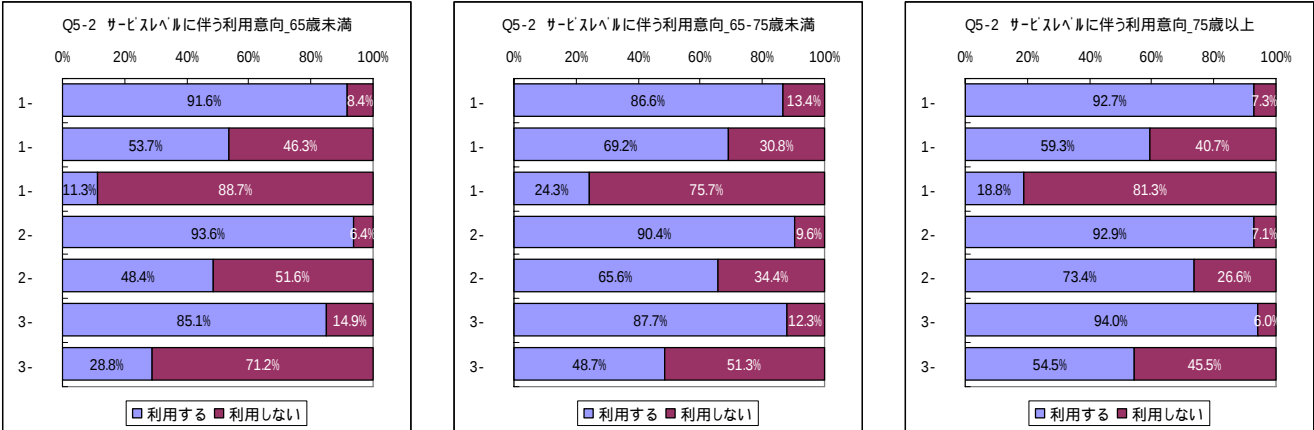


図 1-2-22 サービスレベルに伴う利用意向の変化

- ・ 年齢階層別にみると、停留所までの距離に関する意向の変化については、どの年齢構成に関しても同様の挙動を示しているものの、運賃・運行間隔については、年齢が高いほど、サービスレベルの低下に伴う利用する割合の低減傾向が小さくなっている。
- ・ 自動車保有状況別にみると、バス停までの距離および運賃については、同様の挙動を示しているものの、運行間隔については、自動車非保有者の低減傾向は保有者に比べ小さくなっている。

1-	停留所までの距離100m(徒歩2分くらい)の場合
1-	停留所までの距離300m(徒歩6分くらい)の場合
1-	停留所までの距離500m(徒歩10分くらい)の場合
2-	運賃が100円
2-	運賃が200円
3-	運行本数が30分に1本の場合
3-	運行本数が1時間に1本の場合

<年齢構成別意向>



<自動車保有状況別>

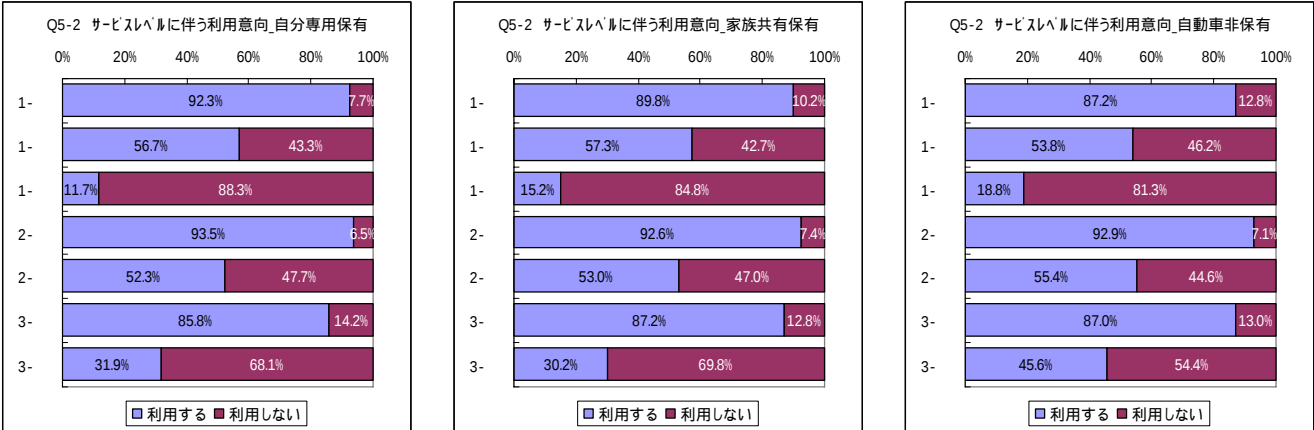


図 1-2-23 サービスレベルに伴う利用意向の変化(年齢構成・自動車保有状況)

2.3.6 歩行中および自動車運転中に危険と感じる箇所

- ・ 歩行者が危ないと認識されている箇所としては、JR 近江八幡駅東南部をあげる方が多くっており、また、旧市街地・官庁地区や歩道未整備の郊外部においても点在している。
- ・ 自動車運転者が危ないと認識されている箇所としても、歩行者同様に、JR 近江八幡駅東南部をあげる方が多くになっている。
- ・ また、（都）近江八幡能登川線と重複する（主）大津能登川長浜線においても危ないと感じる方が多くになっている。

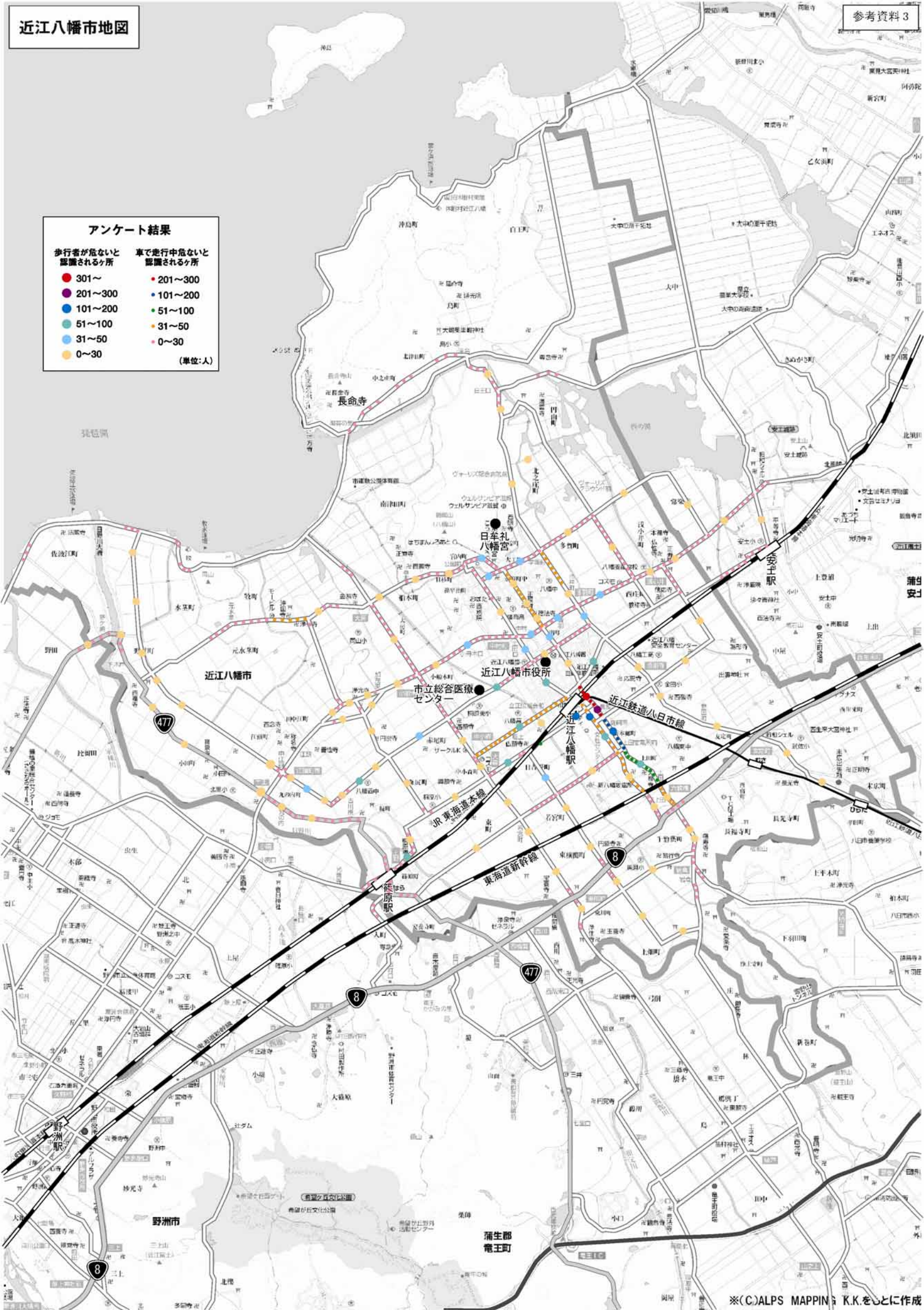


図 1-2-24 歩行中および運転中に危険と感じる箇所

2.3.7 近江八幡市における外出行動を快適にするための方策

- ・ 外出行動を快適にするための方策としては、歩行者・自転車道の整備が55.5%と全回答者の半数以上と最も高くなっている。
- ・ ついで、渋滞解消に向けた道路整備が37.8%となっている。
- ・ 年齢構成別では、若い世代ほど「歩行者・自転車道の整備」「渋滞解消に向けた道路整備」に関する割合が高くなっている。
- ・ 自動車保有状況別でみると、すべてのカテゴリーにおいて、「歩行者・自転車道の整備」が最も高くなっており、ついで「渋滞解消に向けた道路整備」が高くなっている。
- ・ とくに、「渋滞解消に向けた道路整備」については、自動車保有者ほど高くなっている。

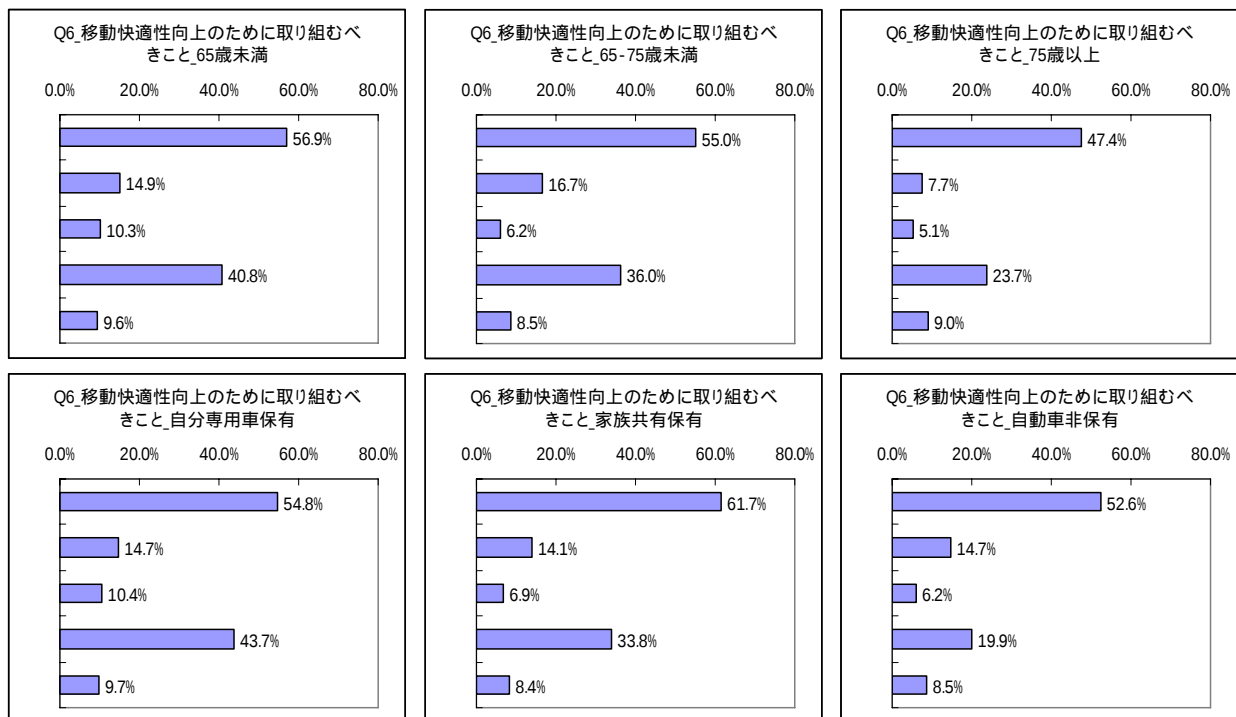
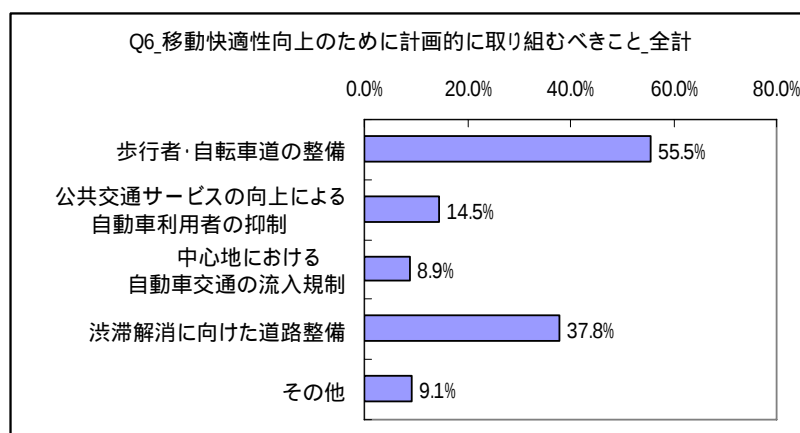


図 1-2-25 移動快適性向上のために取り組むべきこと

2.3.8 自由意見

- ・ 近江八幡市の将来の交通計画に関する自由意見としては、歩道の設置・整備に関する意見が最も多く、ついで道路の整備、自転車道の整備となっている。
- ・ また、路線バスのサービス改善など、公共交通に関する意見も多くなっている。

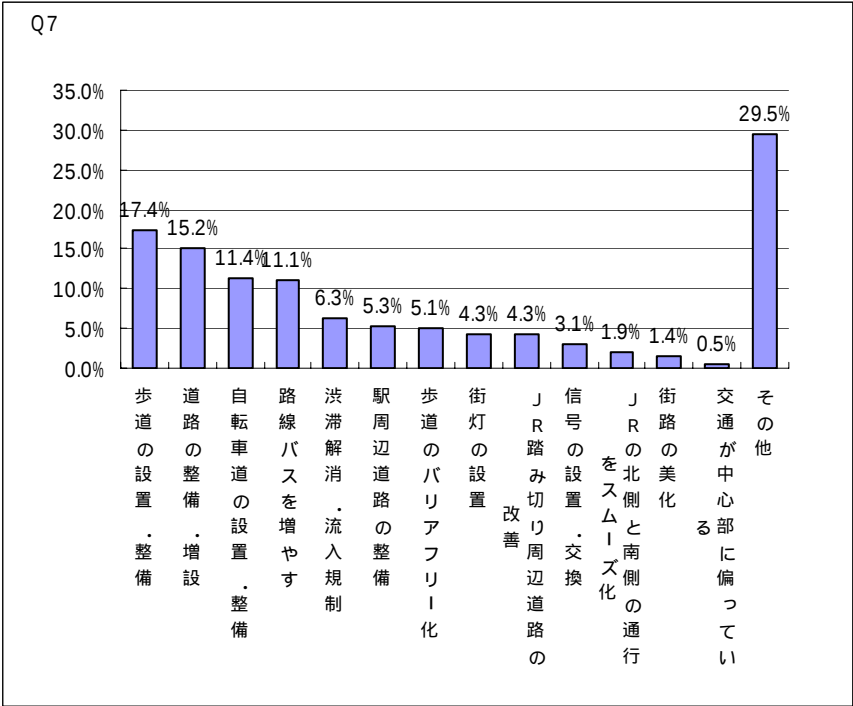


図 1-2-26 自由意見の分類

3 P&BR アンケート調査の実施

3.1 実験の背景と目的

休日には八幡堀周辺の観光客の車と地元住民の車が輻輳して、交通渋滞が起こり問題となっている。

そこで、観光地である八幡堀、街並み、水郷地の交通渋滞等の車対策の一環として、観光地周辺及び郊外に設けた駐車場の利用者を観光地まで送迎するパークアンドバスライド社会的実験を行った。あわせて、パークアンドバスライド利用により観光客が効率的に観光スポットを周ることができることから、バス利用に対する啓発を図ることも目的とする。

すなわち、実験の狙いを以下のとおりとしている。

- 自家用車依存型社会からの脱却に向け、発想の転換・啓発を促す。
- 市営駐車場料金の領収書または市街地の各駐車場利用者に配布するシャトルバス利用者証を見せるとシャトルバス乗車は無料とすることで、バス利用に向けた観光行動を促進する。
- 駐車場位置による実験参加(駐車場利用)状況を把握し、P&BR 駐車場として適正な位置を抽出する。

また、本社会実験において、実験参加者に対するアンケート調査等を実施することにより、その結果を、地域総合交通戦略に反映することとする。

(1) 実験実施日・時間

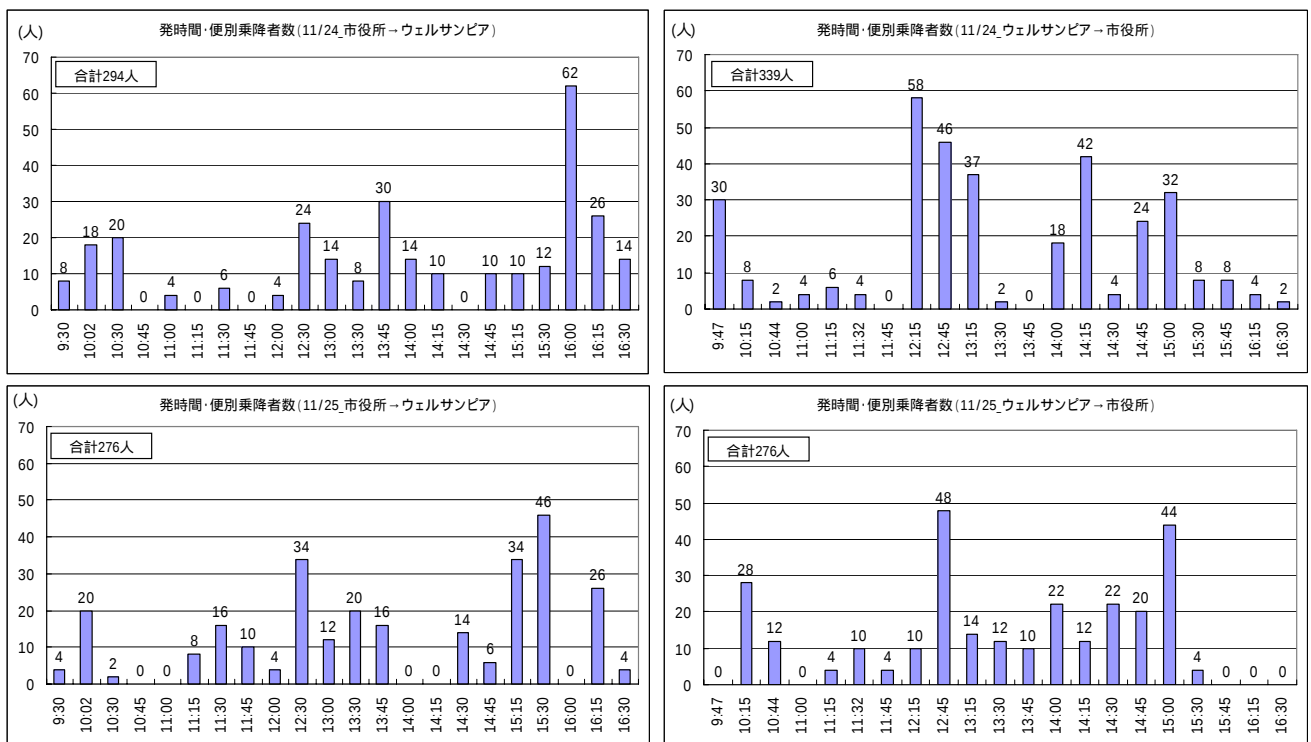
- 平成19年11月24(土)25日(日)の2日間
- 午前9時30分～午後4時30分(臨時駐車場・日牟礼八幡宮境内での啓発は、午前9時から)

(2) 対象者

- 主に本市中心市街地に流入するマイカー観光客等

3.2 P&BR バス利用者数

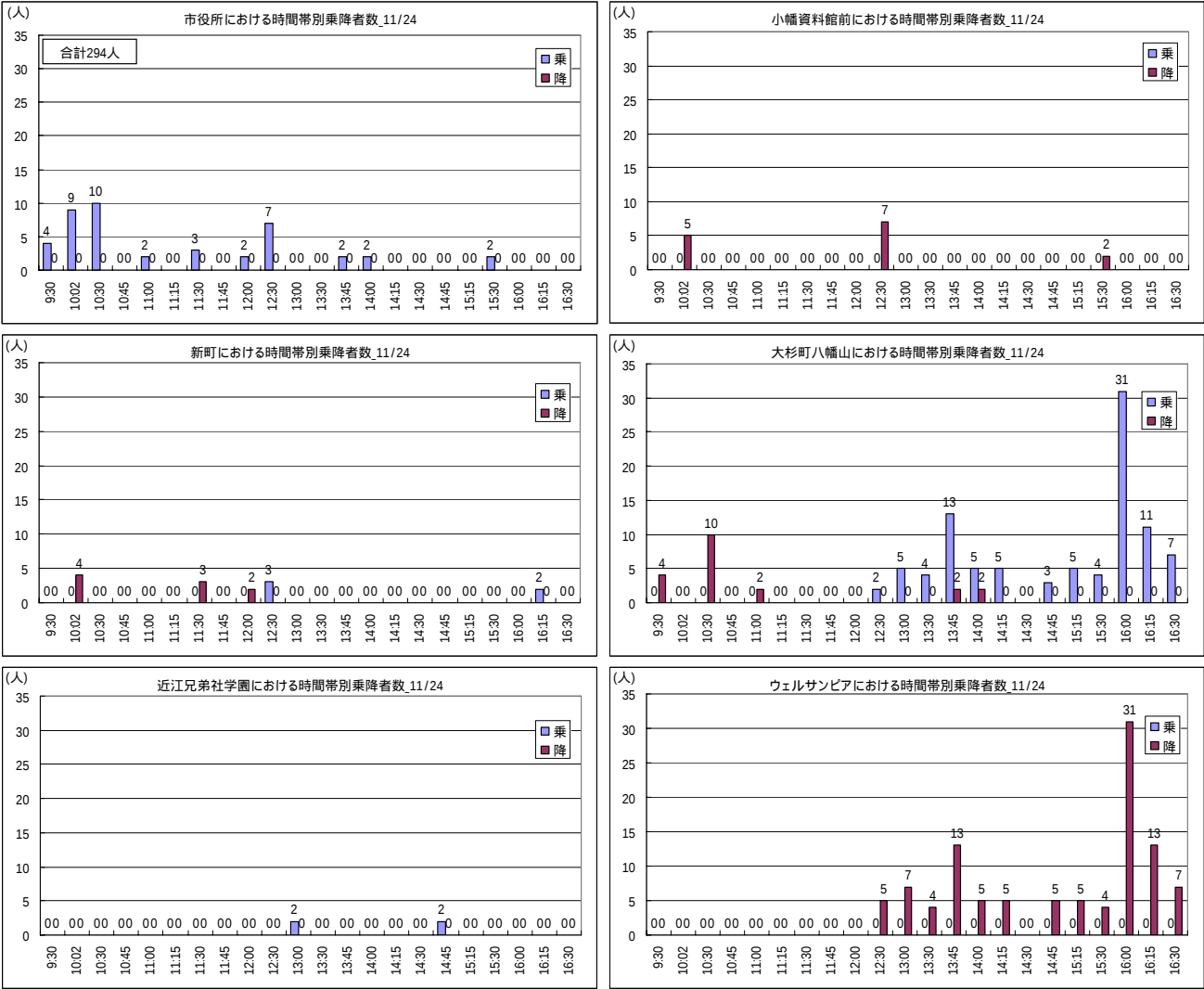
- ・ 一日計の乗降者数は、三連休の中日であった24日が633人(上下計)、25日が552人(上下計)となった。
- ・ 時間帯別に見ると、市役所発便については、15～16時にピークが生じているのに対し、ウェルサンピア発便については、12時半過ぎにピークが生じている。
- ・ これより、観光客の主な滞在時間は3時間程度と推測することができる。
- ・ 停留所別にみると、乗降は、駐車場が位置する市役所およびウェルサンピア、日牟礼八幡宮・旧市街地・クラブハリエ等の観光地が集積する大杉町八幡山に集中しており、その他の3停留所における乗降はほとんど見られない



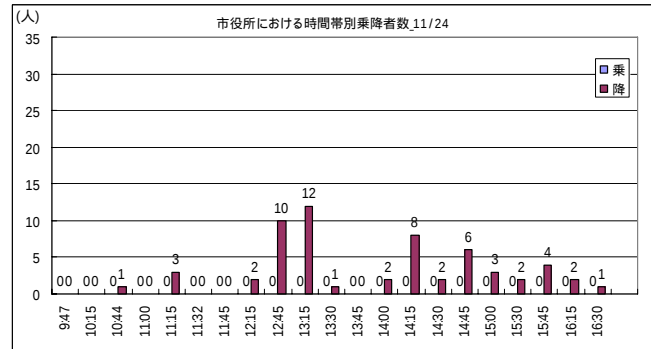
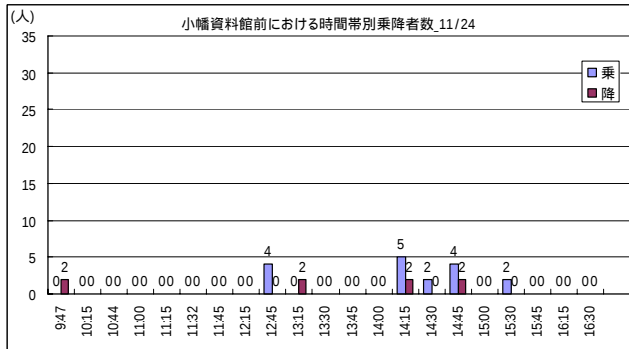
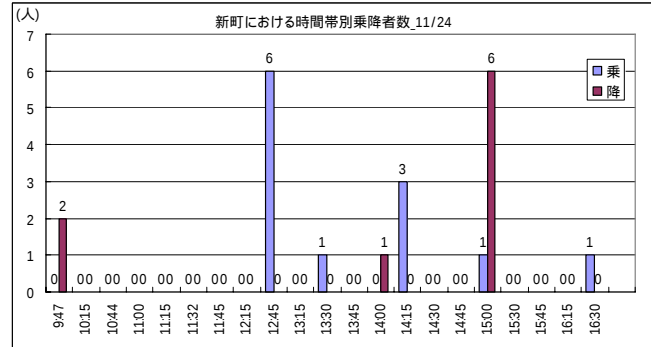
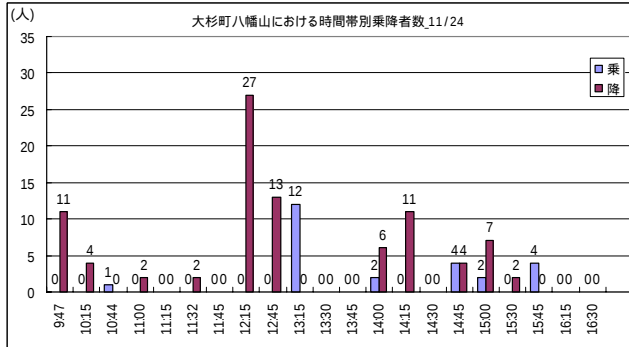
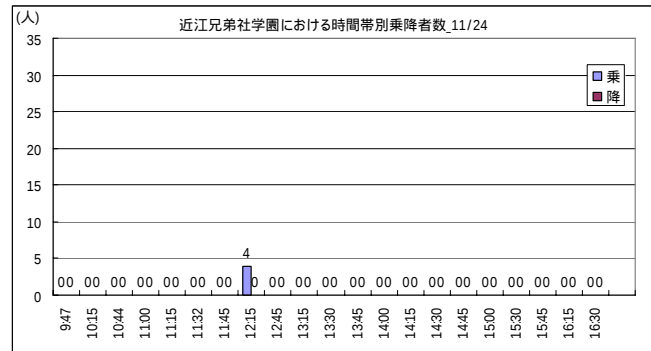
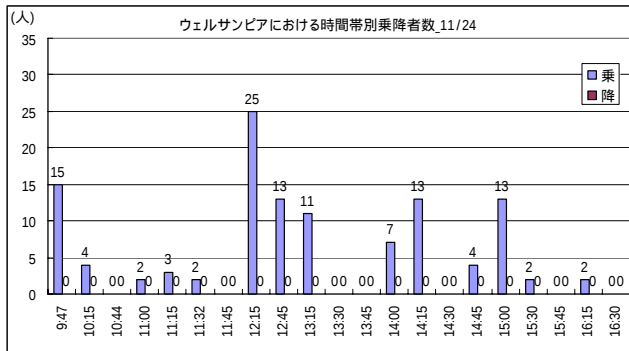
グラフ中の時間は発停留所の発車時間を示す

図 1-3-1 日別時間帯別乗降者数

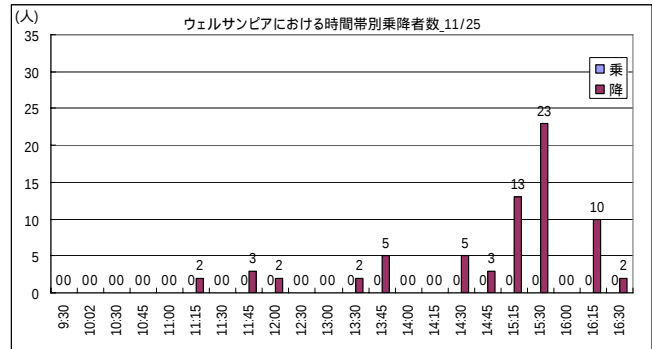
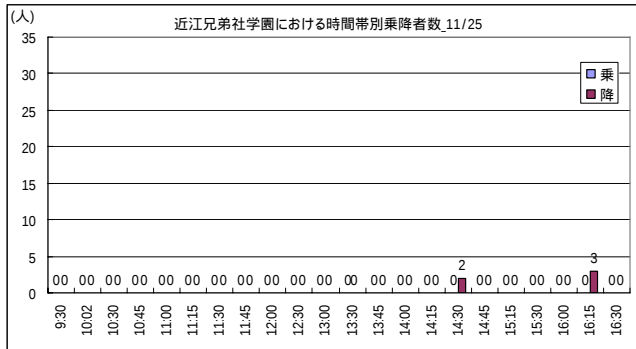
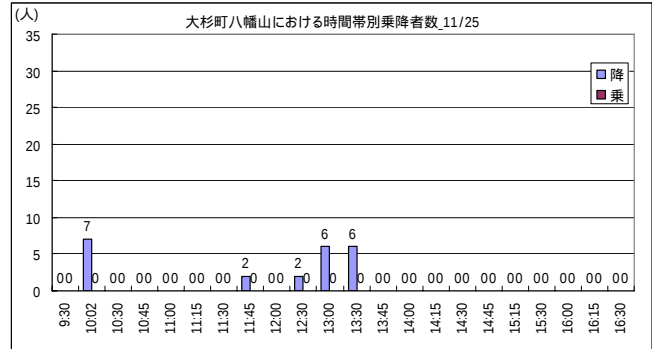
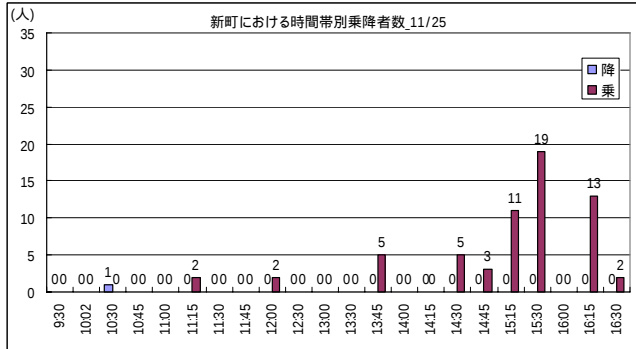
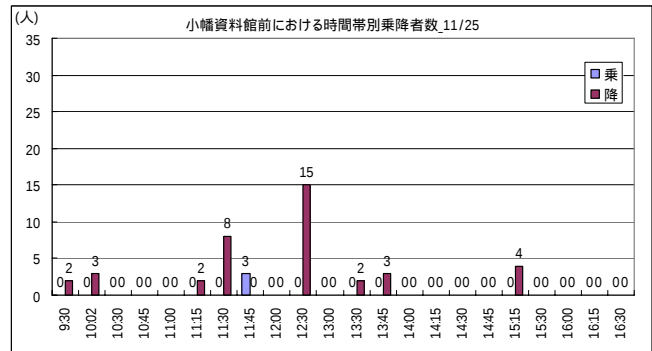
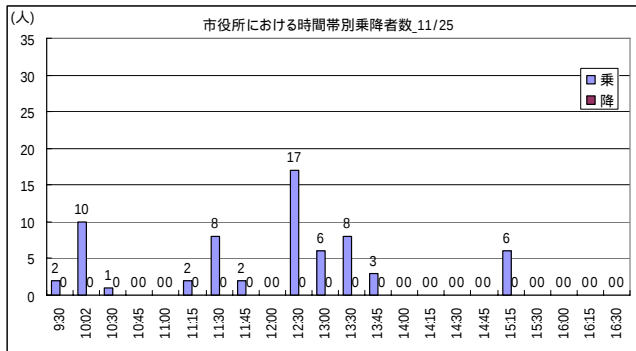
<11 月 24 日_市役所 ウェルサンピア>



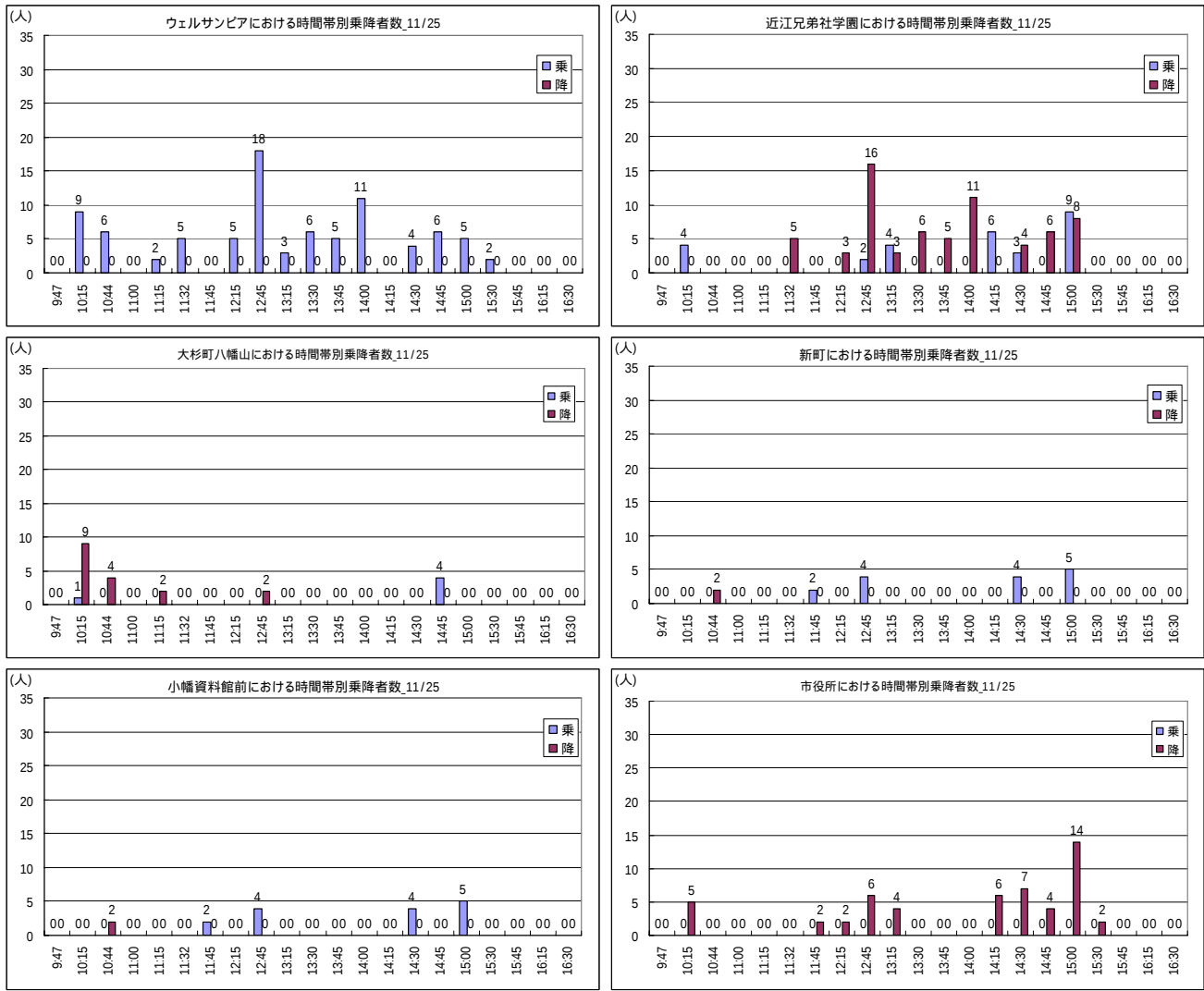
<11月24日_ウェルサンピア 市役所>



<11月25日_市役所 ウェルサンピア>



<11 月 25 日_ウェルサンピア 市役所>



3.3 アンケート調査の集計および分析

(1) 観光客の住まい

- ・ P&BR 社会実験参加者の住まいについては、滋賀県内が計 23 人と最も多くなっている
- ・ ついで、京都府や大阪府、愛知県などにおいても 15 名程度となっており、他府県の占める割合も高い
- ・ その他についても、29 人と多くなっており、広範囲で観光客が訪れていると考えられる。

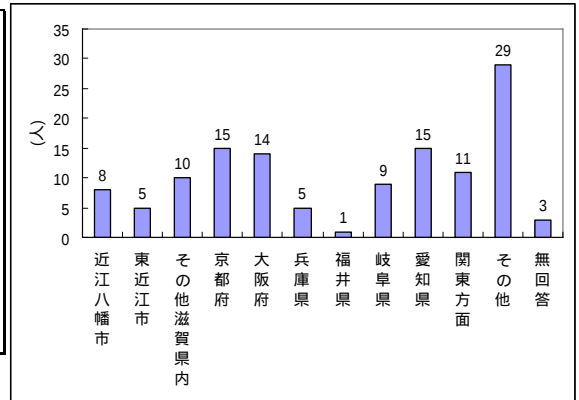


図 1-3-2 観光客の住まい

(2) 同行者との間柄

- ・ 家族・親戚との旅行が約 72%と突出して高くなっている。
- ・ ついで、知人・友人、同僚・仕事仲間が多くなっている。

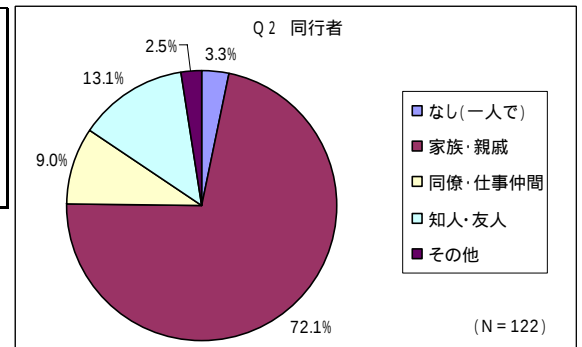


図 1-3-3 同行者との間柄

(3) 同行者数

- ・ 同行者数については、2 人が約 38%と最も多くなっており、ついで 4 人が 18.3%となっている。

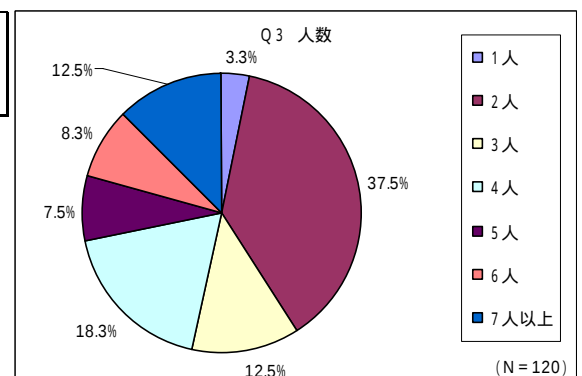


図 1-3-4 同行者数

(4) 旅行の旅行行程・宿泊地

- ・ 宿泊なしの割合が 53.8%となっており、半数以上が日帰り観光となっている
- ・ 宿泊先としては、近江八幡市が 55.6%と突出して高くなっており、ついで、長浜市、大阪市が高くなっている。

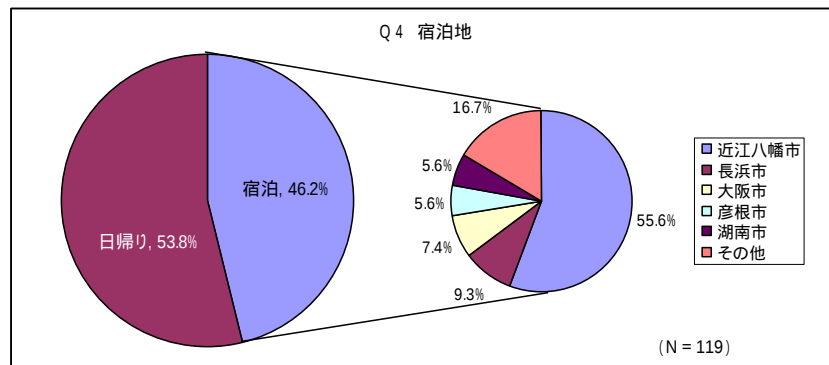


図 1-3-5 旅行の宿泊地

(5) 近江八幡市内観光での主な目的地

- ・ 近江八幡市内観光での主な目的地としては、伝統的なまちなみ観賞が 54.2%と最も高くなっており、ついで、八幡堀が 38.3%となっている。
- ・ 特定店舗での飲食・土産購入のみを主な目的としている割合も 7.5%となっている。

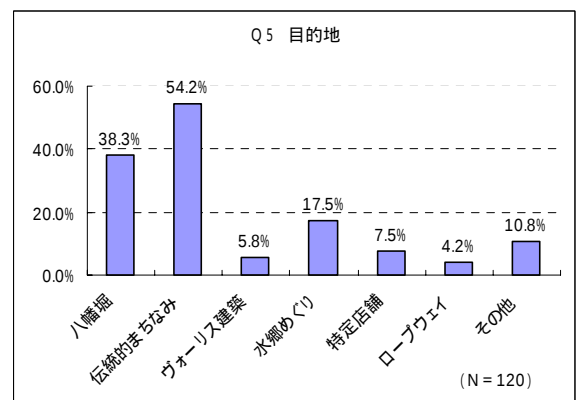


図 1-3-6 主な目的地

(6) 近江八幡市へのこれまでの訪問回数

- ・ 近江八幡市への訪問回数については、初めての方が 48.7%と最も高くなっている
- ・ リピーターと考えられる複数回の割合が半数以上となっており、特に 4 回以上が 22.1%と高くなっている。

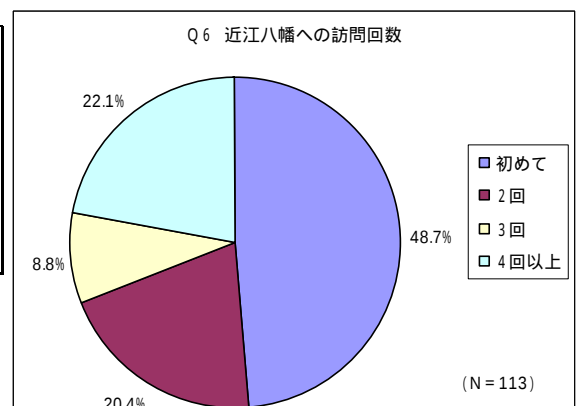


図 1-3-7 これまでの訪問回数

(7) 車を利用した理由

- ・ 車を利用した理由としては、「所要時間が短い」および「移動が快適」がそれぞれ40%を上回っており、自動車の利便性に伴う理由が高くなっている。
- ・ 公共交通に関する項目については、理由としては低くなっている。

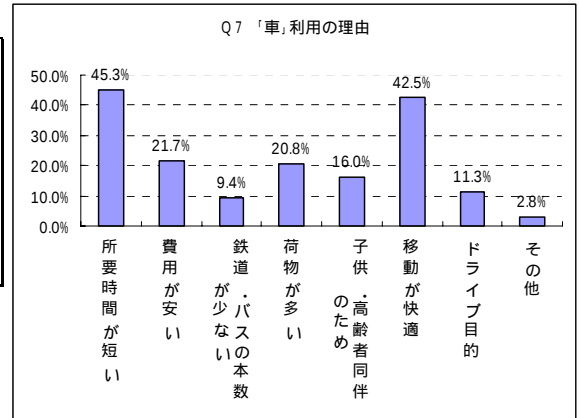


図 1-3-8 車を利用する理由

(8) 利用したパークアンドバスライド駐車場

- ・ P&BR 社会実験において、観光客が利用した駐車場の割合についてみると、市役所臨時駐車場が56.1%となっているものの、2 駐車場に大きな差は見られない。

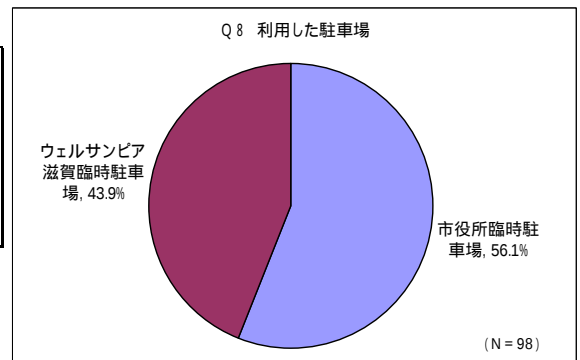


図 1-3-9 利用した P&BR 駐車場

(9) 駐車にあたり困った点

- ・ 駐車にあたり困った点については、「特になし」が56.5%となっているものの、「駐車場がなかなか見つからなかった」が35.1%と多く、駐車場への案内誘導を改善する必要があると考えられる

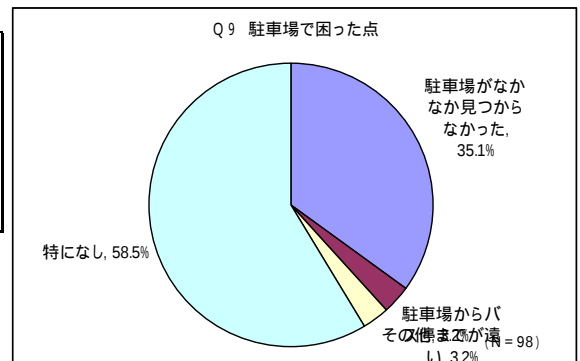


図 1-3-10 駐車にあたり困った点

(10) 利用した停留所

- ・ 社会実験参加者が利用した停留所については、八幡堀など観光資源が集積する大杉町が最も高くなっている。
- ・ また、小幡町資料館前についても19.2%と多くなっているが、新町および学園前については、利用が少なくなっている。

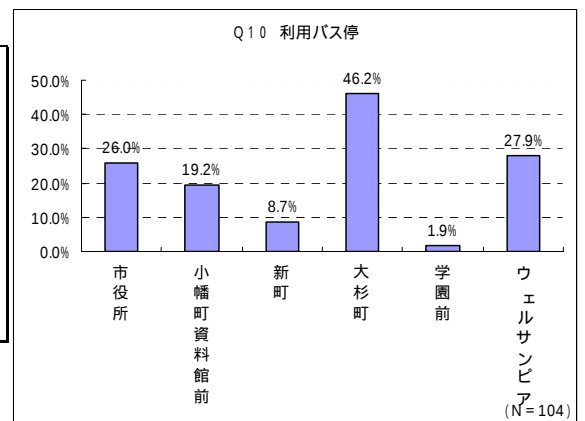


図 1-3-11 利用した停留所

(11) シャトルバスで困った点

- ・ シャトルバス利用にあたり困った点については、「特になし」という回答が約 60%となっており、バス運行にあたっては大きな問題はなかったといえる
- ・ 「本数が少ない」「停留所の場所がわかりにくい」等の意見の割合がやや高くなっていることから、本格的に導入するにあたっては、分かりやすい停留所案内やピーク時における運行本数の増便など、サービス改善に努める必要がある。

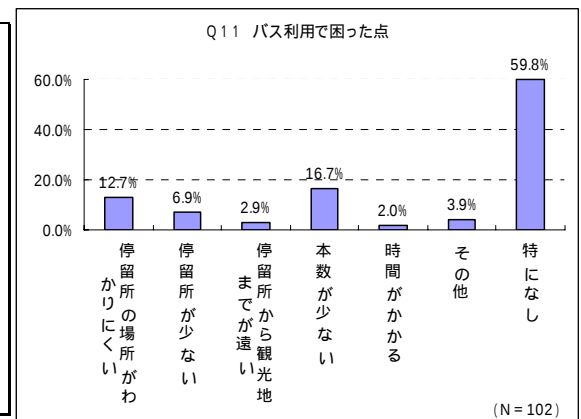


図 1-3-12 シャトルバス利用時に困った点

(12) パークアンドバスライド社会実験に関する情報の周知状況

- ・ パークアンドライド社会実験の周知状況については、75%以上の実験参加者が「知らなかった」と回答しており、ポスターや道路情報板等による広報活動の充実が必要であるといえる。

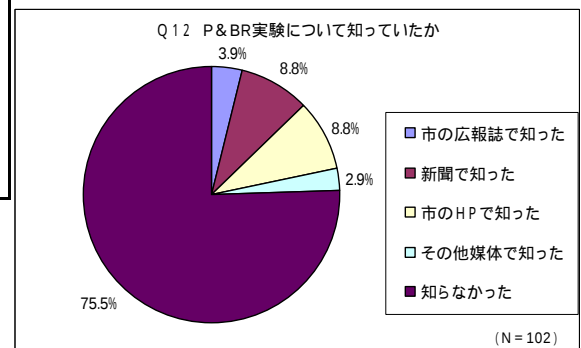


図 1-3-13 P&BR 社会実験に関する周知状況

(13) パークアンドバスライド社会実験に対する感想

- ・ この社会実験に対する感想については、「良い」が約 69%と最も多く、ついで「まあまあ良い」が 28.4%となっており、この取り組みに対して、高評価の割合が 97%と非常に高くなっている。

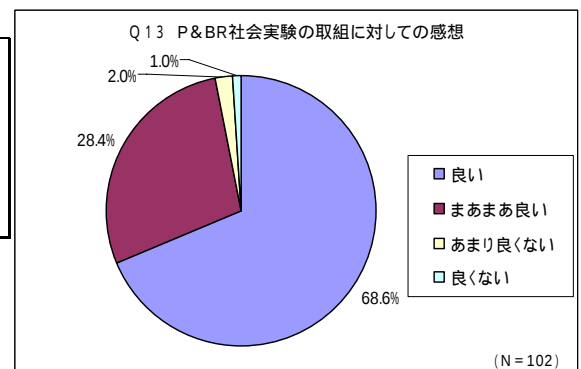


図 1-3-14 P&BR 社会実験に関する感想

(14) パークアンドバスライドの取り組み継続に関する考え

- ・ この取り組みの継続的な実施意向については、「継続して実施して欲しい」が 81.4%と非常に高くなっており、実験に対する評価は非常に高いと判断できる。

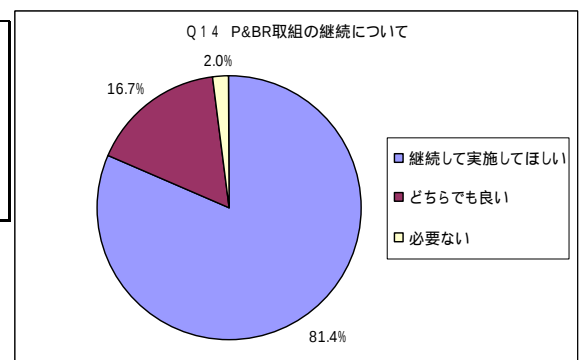


図 1-3-15 P&BR の取り組み継続に関する考え

(15) パークアンドバスライドの利用料

- ・ 駐車料金の負担可能額については、400～500 円/台・日が 42.6%最も多くなっており、ついで 200～300 円となっている
- ・ バス料金の負担可能額については、1～100 円/人・日が最も高くなっているものの、どの価格帯も同程度の割合になっている。

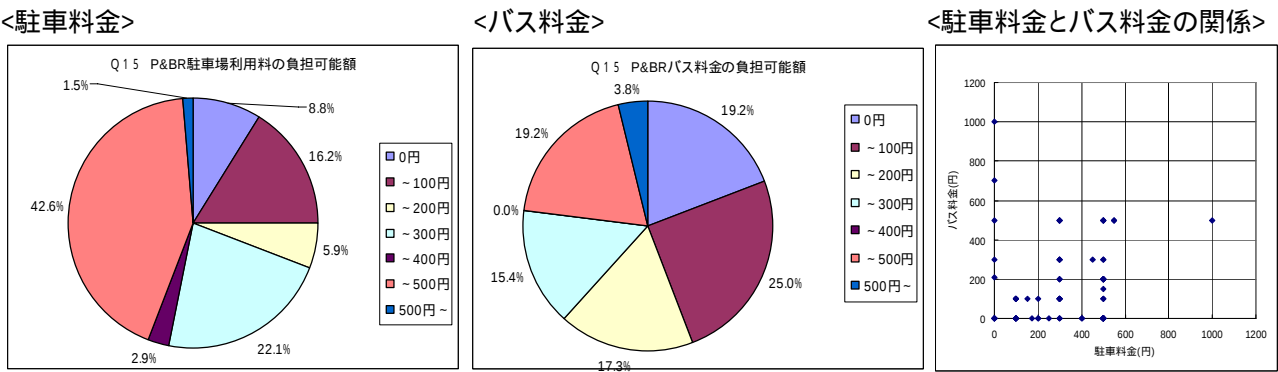


図 1-3-16 パークアンドバスライドに関する負担可能額

(16) パークアンドバスライド社会実験に関する自由意見

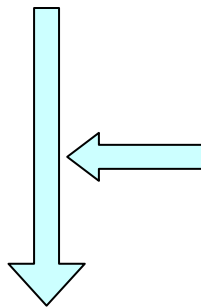
- ・ 駐車場の料金・場所・広さなどのサービスレベルに関する見直し・向上および情報提供の充実を求める意見が多くなっている。

駐車場の料金、場所、運行本数などサービス内容の向上	11
情報提供の充実	6
今後の継続的な実施	5

4 近江八幡市の都市交通の課題の整理

都市・交通現況の整理より、都市交通にかかわる問題点、課題を以下に掲げるように整理した。

都市交通にかかわる問題点
・人口は微増しているが、駅周辺や市街地外縁部など偏在化しており、全市的には停滞傾向にある。また、中心市街地における人口の減少が商業の衰退を招いている。 ・なお、人口の外延化に伴い、自動車交通が増大している。
・少子高齢化が進行しているが、路線バスの利用者の減少に伴う路線の廃止など、増加する高齢者など交通弱者の移動手段の不足が懸念される。
・都市計画道路の整備率が57%と低く、市街地内の歩行者の安全性、町並み景観の形成、合理的な土地利用、災害発生時の対応に支障が生じている。(市中心部での交通事故多発区間の存在)
・市内外を連絡する幹線道路(特に東西方向)で混雑が発生している。 (国道8号、近江八幡大津線、大津能登川長浜線、彦根近江八幡線など)
・観光客が増加しており、東西方向の幹線道路及び観光地周辺(八幡堀等)では交通混雑および自動車と歩行者との輻輳が発生している。



【社会的な背景等】

- ・住民要望の多様化、人口減時代・本格的な高齢化社会への突入等社会状況が変化
- ・財政の緊迫等経済状況が変化

都市交通にかかわる課題
● 道路交通、公共交通、歩行者・自転車交通等総合的な視点での望ましい交通体系のあり方を検討し、中心市街地の活性化や観光交通、少子高齢化に対応することが必要 ● 道路網については、中部湖東幹線等の整備に対応すべく、都市計画道路の見直しを実施し、計画的に整備を推進することが必要 ● 公共交通や歩行者・自転車交通については、中心市街地部や観光地周辺での回遊性確保を考慮した優先策を検討し、地元や交通事業者と連携しつつ実現していくことが必要

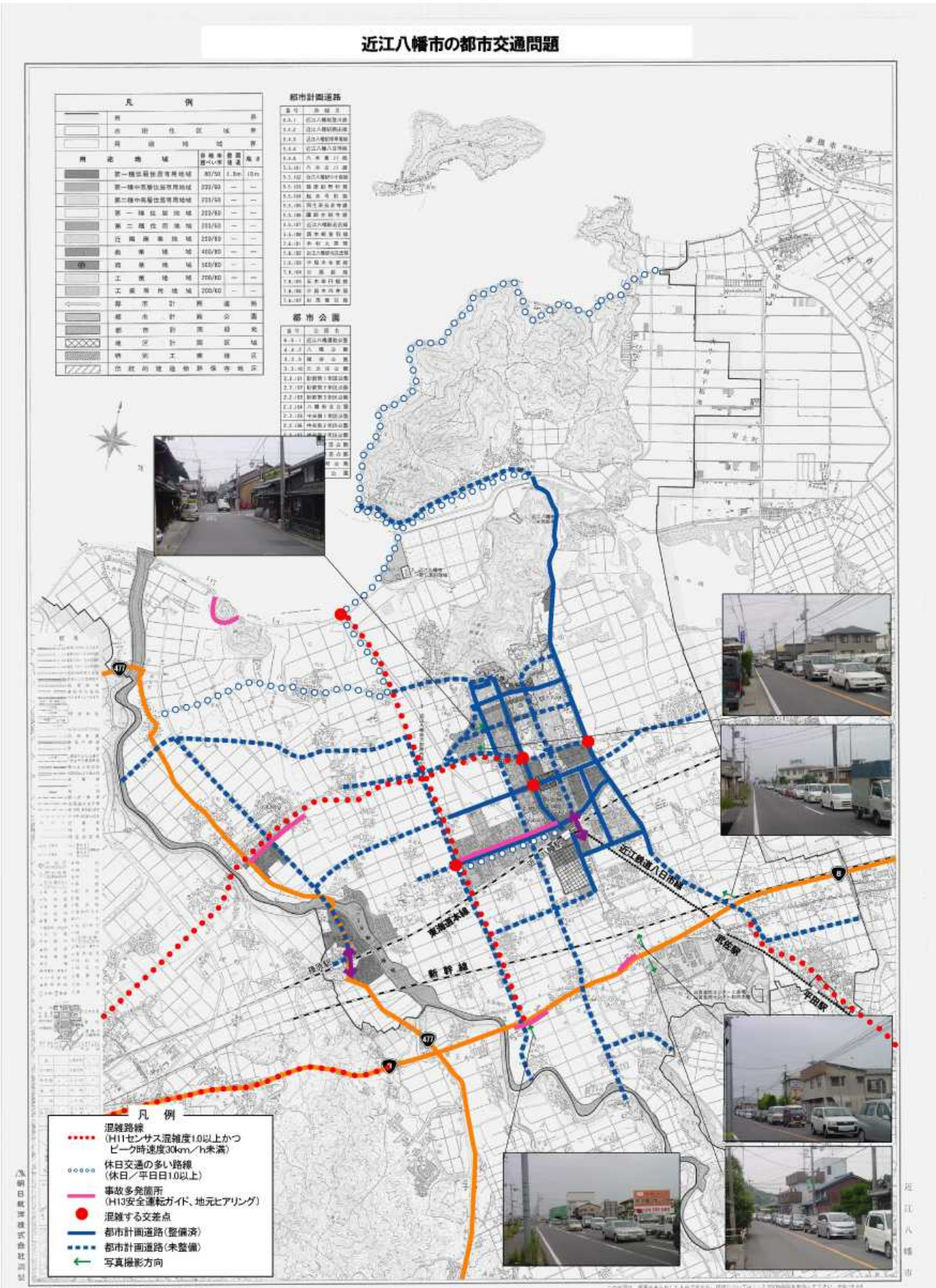


図 1-4-1 都市交通にかかわる問題地図

人口増加・少子高齢化に対応した交通体系の構築が必要

近江八幡市における人口は、現在増加しており、今後も更なる増加が見込まれている。

また、それ以上に高齢者数は増加しているとともに、地域一体に分布しており、今後も近江八幡市の広い範囲で一層増加していくことが想定される。

一方、近江八幡市民の多くが、自動車交通に依存しているが、高齢者に関しても、自動車を運転して外出している人が多くなっている。

以上をふまえ、人口増加・少子高齢化に対応した交通体系の構築が必要といえる。

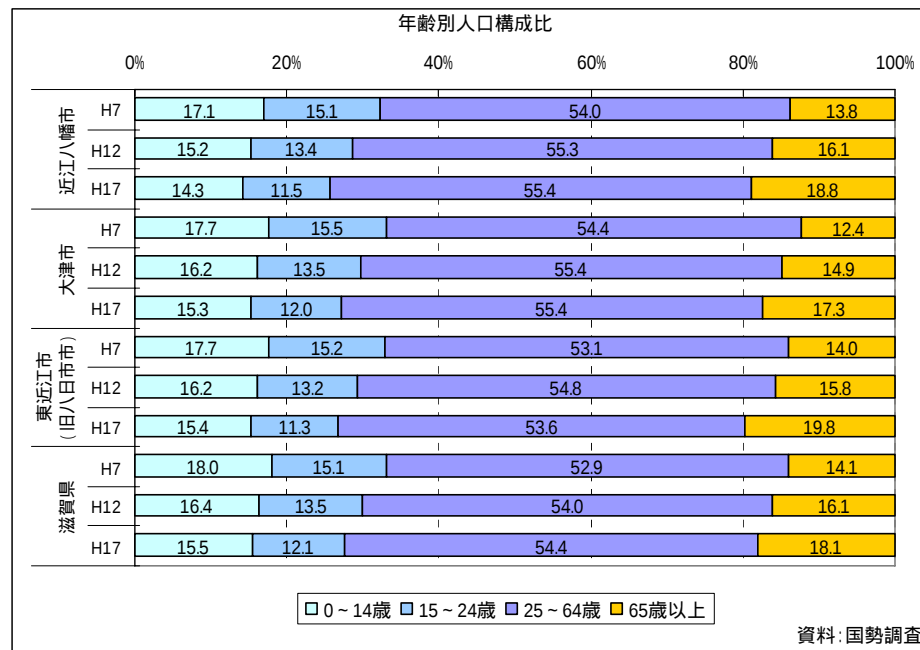


図 1-4-2 年齢別人口構成比の推移

資料：H12 国勢調査地域メッシュ

今後の自動車交通の増大に対応する交通体系の構築が必要

近江八幡市の人口は増加の一途をたどっているとともに、近江八幡市における自動車台数も増加傾向となっている。今後は、自動車免許保有者が多くなるとともに、運転免許保有者の多くが自分の乗用車を有するようになっていくことが想定されることから、自動車交通はさらに増大することが懸念される。

したがって、自動車交通の増大に対応する交通体系の構築が必要といえる。

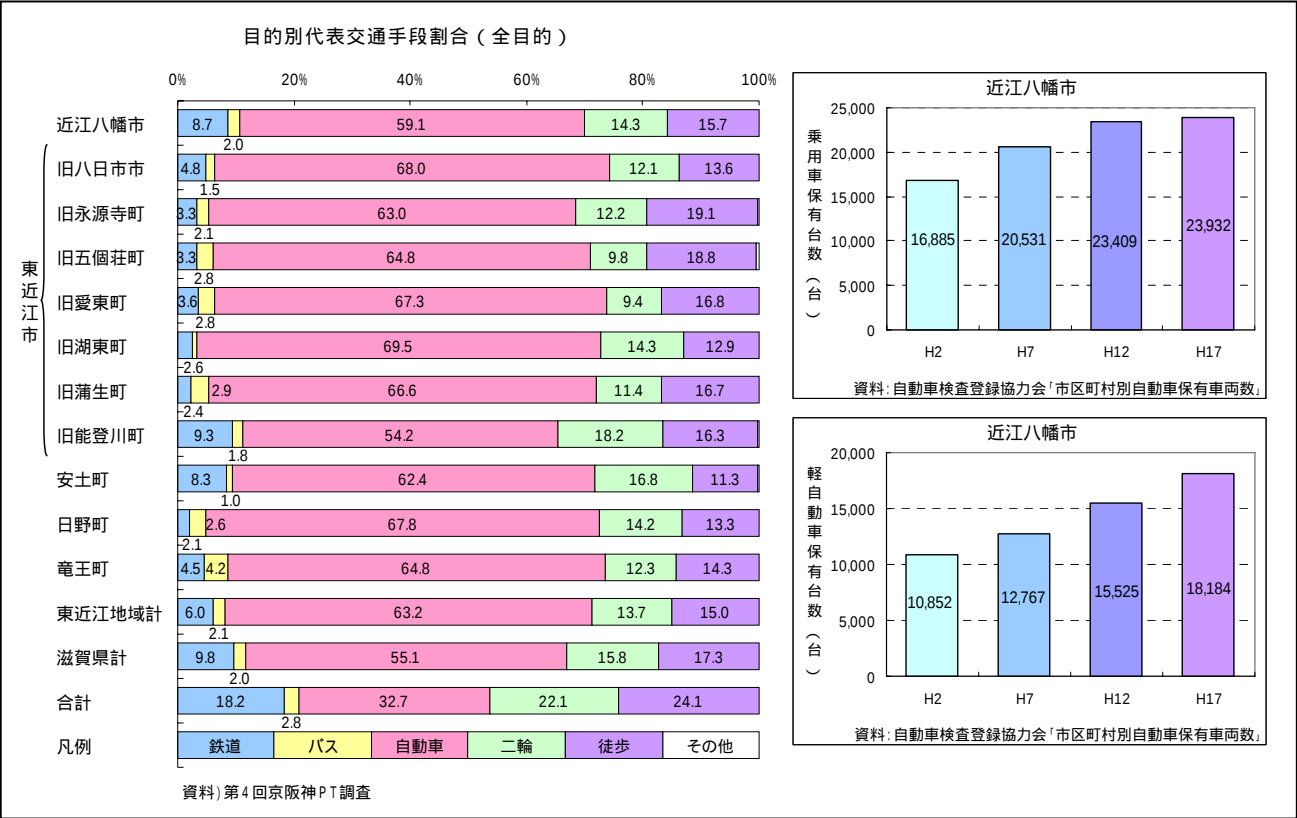


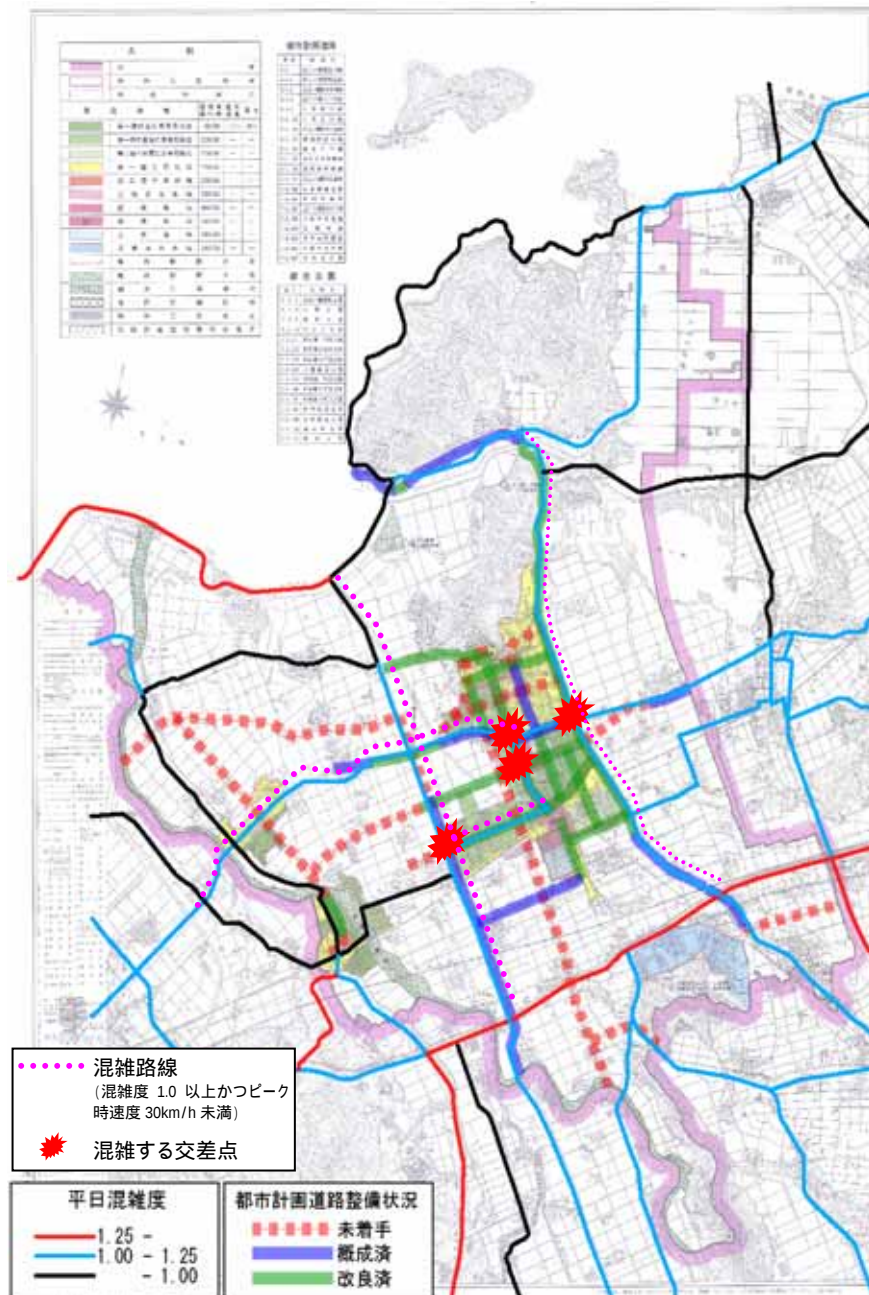
図 1-4-4 近江八幡市の分担率および自動車保有台数の推移

都市計画道路の計画的な整備による交通渋滞対策が必要

近江八幡市における交通渋滞は幹線となっている国道8号および中心市街地内で生じている。その結果、渋滞車両からCO₂やSPM等が排出されていることから、中心市街地をはじめとする、環境悪化に結びついていると考えられる。

中心市街地における渋滞については、通過交通とともに住民の生活交通によって渋滞が生じている。これは、交通量が多いとともに、都市計画道路を含めた道路網が整備されていないために、交通容量が不足しているためといえる。

したがって、今後は、長期未着手の都市計画道路を含め、未整備の都市計画道路について計画的に整備を推進し、交通渋滞対策を講じることが必要といえる。



資料 平成 17 年道路交通センサス

図 1-4-5 近江八幡市の混雑状況

観光客の増加への対応、市街地内歩行空間の確保が必要

近江八幡市への観光客は近年増加傾向であり、市を対外的にアピールする最大のツールとなっている。

しかしながら、近江八幡市における観光地区には、多くの住民が生活していることから、観光交通と生活交通とが入り混じってしまっている。さらには、当該地区には、歩道が整備されていない路線が多く、また、駐車場についても有効的に利用されていないため、歩行者と自動車交通とが錯綜しており、住民・観光客の両者に対して、安全で安心な地区となりえていない。

したがって、今後の更なる観光客の増加とともに、市街地内の移動快適性・安全性の向上を図るために、歩行空間の確保が必要といえる。

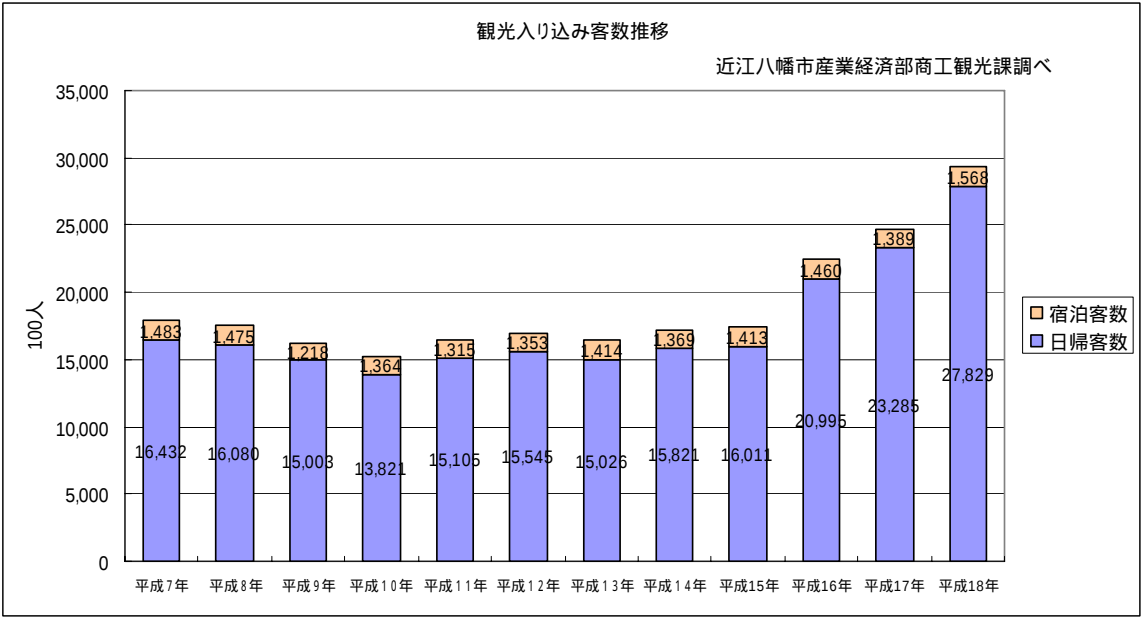


図 1-4-6 観光入込客数の推移

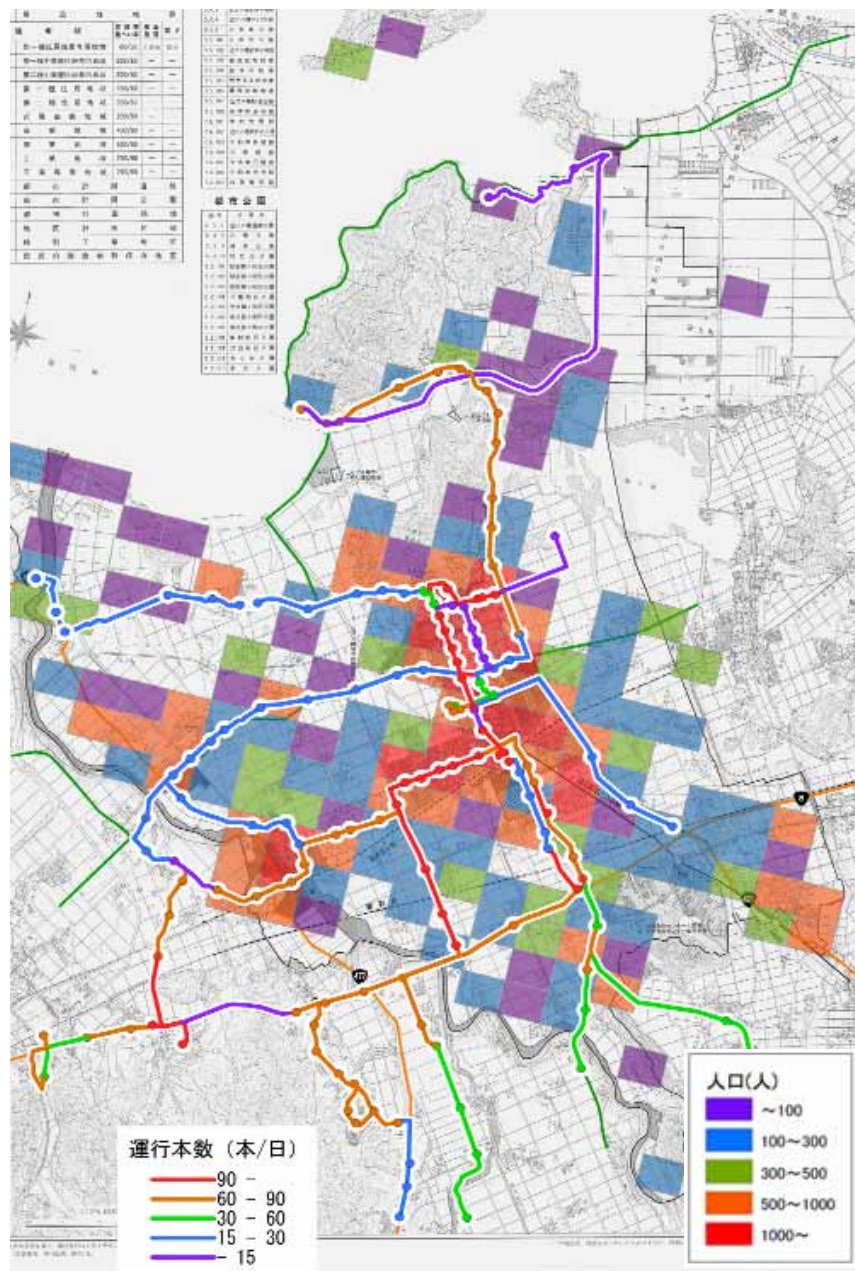


近江八幡市における活動を支えるため、公共交通の利便性向上が必要

近江八幡市の公共交通は、鉄道および路線バスにより構成されている。鉄道については、大阪・京都から米原等を連絡する JR 琵琶湖線が運行しており、運行本数が多いなど、高いレベルで運行されている。

一方、路線バスについては、中心市街地においては、高い頻度で運行されているものの、郊外地区においては、運行頻度が低く、運行時間も短いことから、なかなか利用されていない状況である。さらに、路線バスが運行されていない公共交通空白地区も存在し、均一な公共交通サービスが提供できていない。

したがって、近江八幡市における活動を支えるため、公共交通の利便性向上が必要といえる。



資料 人口：H12 国勢調査、バス：バス会社 HP

図 1-4-7 人口分布と路線バス網

市の活力向上に資する交通体系の構築が必要

近江八幡市の製造品出荷額、小売業年間販売額は、近年減少傾向となっており、地域の活力が低下している。

したがって、市の活力向上を支援するため、自動車交通を中心とした交通体系の確立が必要といえる。

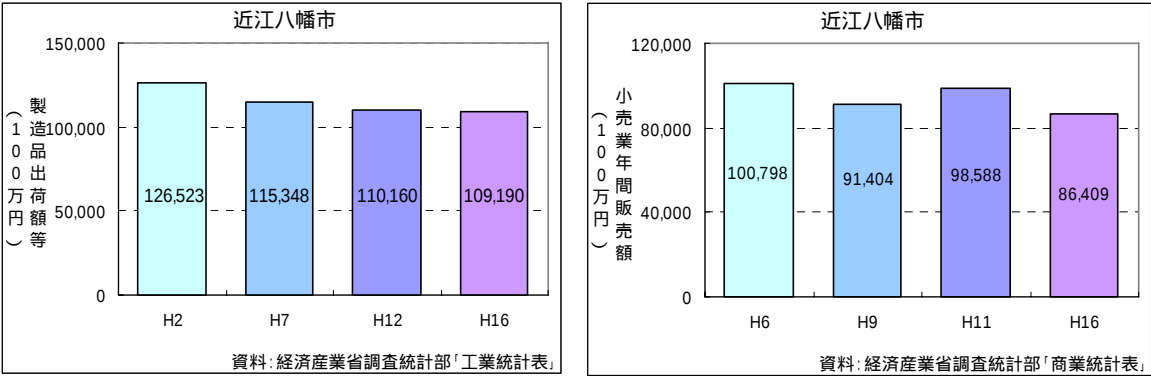


図 1-4-8 近江八幡市の製造品出荷額・小売業年間販売額の推移

第2章 総合都市交通マスタープランの策定

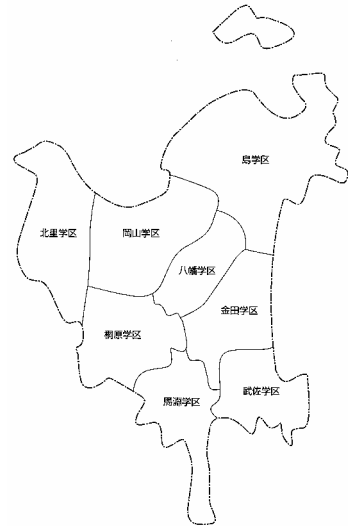
1 上位・関連計画の整理

(1) 国土利用計画

第5次近江八幡市国土利用計画は、第3次近江八幡総合発展計画の基本計画改定と平行して検討され、近江八幡市の国土レベルにおける土地利用の基本指針として定められたものである。このうち特に農用地については、市全域においてほ場整備が進められてきたが、今後は、地域の実情に応じ都市機能の拡充に必要な土地利用の調整を図りつつ、優良農用地の保全・活用を図る、としている。

■ 地域別の概要 <地域区分>

地域	学区
北部地域	島、岡山、北里
中部地域	八幡、金田、桐原
南部地域	馬淵、武佐



a) 北部地域

- ・農用地と森林を主とし、農業生産地域、農地保全地域であり、観光レクリエーション地域として位置づけられる。
- ・森林は、保安林や自然公園区域に指定されており、保全整備に努めるとともに、景観資源として、また市民の憩いの場等としての利活用を図る。
- ・道路は、県との連携を図りつつ、地域間交通の強化のための計画路線の位置づけを図っていく。
- ・宅地は、環境、農業振興に配慮した住宅の形成を促進する。

b) 中部地域

- ・近江八幡駅から八幡山(鶴翼山)に至る地域および、篠原駅周辺の市街地と周辺の農用地によって構成され、本市および東近江地域の中核都市としての都市的機能の集積地であり、人口集中の地区でもある。
- ・道路は、市内幹線道路および周辺市町へのアクセス道路の整備を進めるとともに、生活関連道路の改良やユニバーサルデザイン、景観に留意した整備を進める。
- ・宅地は、低・未利用地の宅地誘導等による良好な住宅地の創出とともに、情報基地・ネットワークの整備された広域的な商業・サービス業等の高度化した機能集積地の形成を促進する。特に近江八幡駅周辺は、今後はさらに広域的な視点から商業業務機能などを中心に整備を図る。
- ・篠原駅周辺は、駅舎の改築をはじめとし、ユニバーサルデザインによる道路整備などの基盤整備を積極的に進め、JR線南北の交流促進と一体となった居住環境の整備に努める。
- ・歴史的町なみについては、歴史的な景観保全と生活基盤の整備とあわせてまちなみ保全を図る。

り、観光客のみならず市民のための快適環境の創出に努める。

c) 南部地域

- ・農用地と工業団地および山地・丘陵により構成される。
- ・森林は、瓶割山、雪野山の森林地域の保全を図るとともに、森林空間を利用した野外レクリエーション地域としての整備を進める。
- ・道路は市内幹線道路および周辺市町へのアクセス道路の整備を進めるとともに、ユニバーサルデザインによる生活関連道路の改良や環境対策を進める。
- ・宅地は滋賀食肉センター整備後のと畜場跡地の有効利用を図る。

(2) 第三次近江八幡市総合発展計画

近江八幡市を取り巻く地球規模での環境悪化、出生率の低下と高齢化の進行、技術革新と高度情報化、分権型社会の到来などの社会情勢や、多様化する市民の価値観、環境問題等への積極的参画など、まちづくりに対する意識の変化を踏まえ、平成 22 年度を目標年度に設定し、近江八幡市の 21 世紀のまちづくりに関する基本的な考え方と、まちづくりのすすめ方の基本方向、施策方針を明らかにしたものである。

● 近江八幡市の将来像

湖風にゆきかう なごみと活力 ときめきのまち近江八幡

● 近江八幡市の基本構造

■ 人口構造

- ・ 近江八幡市の常住人口はほぼ現状規模程度の約 7 万人と見込む。
- ・ 人口構造は、高齢者の増加と若者の減少が続き、その結果労働力人口が減少する。
- ・ 居住をはじめとする都市の魅力を高め、転入人口を増加させる。

■ 都市構造

- ・ 中心市街地の低利用地は、伝統的まちなみを保存しながら計画的に利用誘導
- ・ 市街地以外の区域は、自然の積極的な保全、優良農用地の保全整備等により豊かな緑の空間を保ち、市民一般のふれあいが可能な場として活用
- ・ 市街地中央部から周辺部にかけては、質の高い住宅整備の促進や研究所・専門的な学校機関・情報産業・工業等の誘致を行う区域として有効利用。

(土地利用構想図は次頁参照)

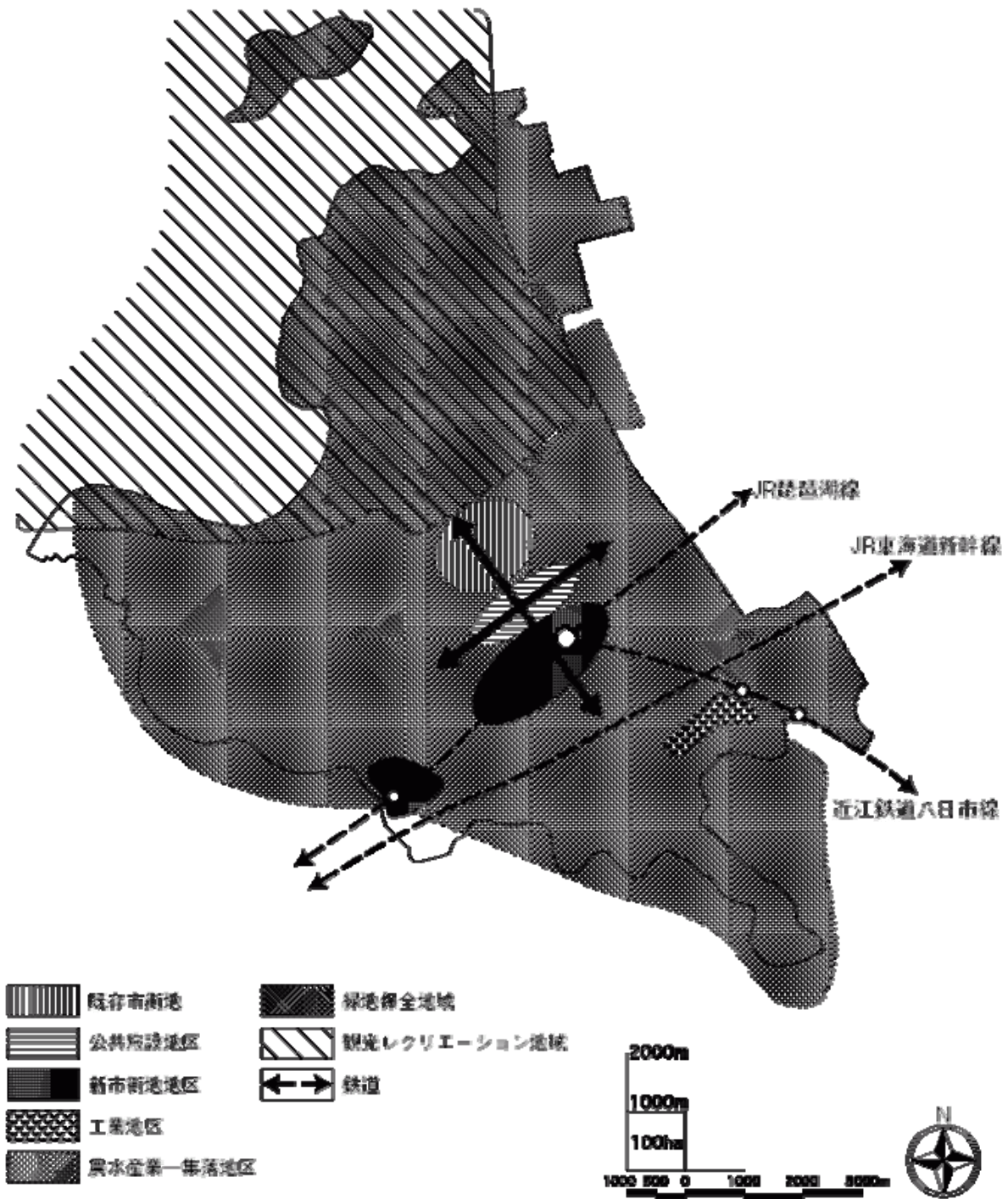


図 2-1-1 土地利用構想図

a) 施策の概要

道路網の整備促進

都市交通体系の確立のもと、広域的な主要幹線道路を整備促進し、周辺地域との連携と交流機能を高めるとともに、市の骨格となる都市計画道路や主要市道の整備による市内交通の円滑化をすすめ、また市民に身近な生活道路の整備により交通の利便性と防災性の確保をはかる。

- ・ 都市交通体系の確立を目ざす「総合都市交通体系調査」の実施
- ・ 広域主要幹線道路の整備促進の要請
- ・ 都市計画道路の時代に即した見直しと整備プログラムの検討
- ・ 継続中の都市計画街路事業の推進
- ・ 重点市道の整備促進
- ・ 道路の避難路の位置づけの強化

公共交通機関の充実

高齢者や身体障害者等の交通弱者対策や環境保護の観点から公共交通機関の新たな整備と利用促進方策の検討をすすめる。

鉄道交通の利便性向上のため、各線の増便と駅舎機能強化を関係機関に要請する。バス交通については、バス運行対策事業により、民間バス路線の維持・継続とコミュニティバスの運行で充実をはかる。さらに、湖上交通の充実をはかるため関係機関への要請を行う。

- ・ 新たな公共交通機関整備の検討
- ・ 公共交通機関の利用促進
- ・ 鉄道の増便と駅機能の強化の要請
- ・ JR 篠原駅の橋上駅舎化の要請と駅前広場等の整備
- ・ JR 琵琶湖線複々線化の要請
- ・ JR 東海道新幹線新駅設置の要請
- ・ バス運行対策事業によるバス交通の維持と充実
- ・ 沖島航路の維持と充実
- ・ 湖上交通と陸上交通の連携の強化

安全交通体系の確立

交通安全教育都市宣言都市(昭和62年3月宣言)として、市民の交通安全意識の向上につとめるとともに、高齢者や障害者等が安心して社会参加できる、人にやさしい歩行者空間および交通施設の整備等の交通環境の整備を促進し、さらに環境にやさしい交通体系の確立をすすめる。

- ・ 交通安全意識の啓発・普及
- ・ 安全・快適な歩行者空間ネットワークの整備
- ・ あんしん歩行エリア事業の推進
- ・ 交通安全施設(信号、歩道、安全柵、カーブミラー等)の適切な設置と維持
- ・ 災害時における避難ルートの検討と確保
- ・ 駐車・駐輪対策の徹底
- ・ ユニバーサルデザインとバリアフリー化による歩行者空間および交通施設の整備
- ・ JR 篠原駅のバリアフリー化事業の促進
- ・ 自動車利用の抑制指導と代替交通手段(自転車等)の適切な利用促進
- ・ 省資源・低公害型車両の導入促進
- ・ 警察等関係機関および自治会等との連携協力の推進

(3) 都市計画マスタープラン

● 都市計画を進める上での基本的課題

- ・地域資産を活かした暮らしが息づくまちづくりの推進
- ・都市施設と景観や自然環境との整合を図るまちづくりの推進
- ・情報・交流事業を核とした先進のまちづくりの推進
- ・市民参画を前提にした協働のまちづくりの推進
- ・ハードからハートへの都市計画の展開

● 都市計画マスタープランのまちづくりの目標

豊かな自然と歴史を受け継ぐまち、
活力ある産業と広域交流を協働で織りなすまち・近江八幡

● 都市整備目標

基本目標：

近江八幡の豊かな地域資産を保全・継承し、新しい地域資産を創生するまちづくり

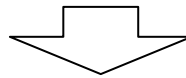
個別目標： 地域資源を活かした、愛着と個性あふれるまちづくり

歴史と水・緑につつまれた、親しみのもてる環境のまちづくり

発達した情報と広範な交流を活力とするまちづくり

全ての人の未来に夢と希望を抱ける、人の育成と福祉を柱とするまちづくり

市民皆が生き生きと活動するパートナーシップのまちづくり



● 将来の都市構造

(拠点ゾーン)

- ・西の湖周辺地区(人と自然の共生するモデル地区)
- ・津田干拓地区(農業と生態系と暮らしとの共存を目指して)
- ・歴史的市街地地区(伝統的環境共生生活圏の再生を目指して)
- ・近江八幡駅南部地区(東近江の中核拠点・先進的環境共生圏の創生を目指して)

(まちの軸)

- ・交通の「導入軸」……市街地の外郭を構成し、周辺地域から本市への主要なアクセスルート
- ・ひとの「交流軸」……周辺拠点のレクリエーション・観光機能と中心拠点の生活・業務・観光機能との連携、本市への来訪者を中心市街地に引き込む仕組みづくり
- ・水系の「環境軸」……びわ湖に流れる水系を中心に、自然環境・生態系を保全しながらアメニティロードとしてまちの魅力アップに活用



図 2-1-2 土地利用と都市構造 全体構想図

(4) 篠原駅周辺移動等円滑化基本構想

1) 基本構想策定の目的

本基本構想策定の対象とする篠原駅周辺地区は、平成4年から近江八幡市、野洲市および竜王町で構成する「篠原駅周辺都市基盤整備推進協議会」を設置し、駅舎改築、駅前広場、道路等の都市基盤整備計画を積極的に推進し事業化の熟度が高まっている。

一方、篠原駅周辺地区の都市基盤整備をする上で、本格的な高齢化社会への対応とともに障害者が障害のない者と同等に生活し、行動できる社会への対応が不可欠となっており、そのための環境整備として移動等円滑化を促進することが必要となっている。

本基本構想は上記のことを受けて、JR 篠原駅の周辺地区を対象として「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下「バリアフリー新法」という)の第25条で定める「移動等円滑化基本構想」に関係する都市計画法、地方自治法等による諸計画と整合を図りつつ策定することを目的として実施したものである。

2) 基本理念と基本的な方針

本基本構想は、近江八幡市、野洲市、竜王町の2市1町が連携し一体となり、もっく的に示したように「バリアフリー新法」に基づき策定した。この法律は、一定の地区における旅客施設、建築物等およびこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置等を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的として定められた。

本基本構想の全体構成は、篠原駅周辺地区の特性を踏まえて移動等円滑化の基本方針を定め、これに基づき重点整備蓄と生活関連施設・経路を設定し、さらに、鉄道駅、道路、建築物等に係る各種整備方針・整備項目を提示している。なお、これらの策定に際しては、住民代表、公共交通事業者、行政等による「検討委員会」の意見を反映させた。

また、本基本構想の整備目標年次は、平成22年(2010年)を基本とする。中期的には団塊の世代が概ね65歳を超え、高齢者の大幅な増加が見込まれる2015年とする。限られた期間の中で整備が困難と考えられる事項については、長期として、段階的・継続的に検討を進めることとする。

3) 基本理念と基本的な方針

a) 基本理念

地域に生活する人々をはじめとして誰もが安全・快適・便利に移動等ができるなごみと活力のあるまちづくり

b) 基本的な方針

- 湖国滋賀南部の風土になじみ、地域の生活拠点として個性あふれるまちづくり
- 安全で快適・便利に移動できるまちづくり
- 様々な情報の受発信や交流が生まれる活力のあるまちづくり
- 市民参画と協議による、愛着のある快適で住みよいまちづくり
- ハードとともにハートを大切にすまちづくり

4) 移動等円滑化整備方針

対象	基本方針
鉄道駅	篠原駅は、2市1町にまたがる玄関口であるとともに、今後の高齢社会の対応に備えて安全で使いやすい交通結節点として、高齢者・障害者等が円滑・快適な移動が可能な機能を有する駅として整備を図るものとする。 一方、篠原駅の移動等の円滑化は、国が定めた「公共交通移動等円滑化基準」、および「だれもが住みたくする福祉氏がのまちづくり条例」を基本とし、誰もが使いやすい視点(ユニバーサルデザイン)を取り入れながら、できる限り市民のニーズを反映した整備を進める。 ・誰もが安全および快適に移動できることを基本に、もっとも一般的な経路で高齢者・障害者等が円滑に利用できる「連続した移動等円滑化された経路」を1以上整備する。 ・駅の出入り口からプラットフォームへ通ずる通路について、エレベーターの設置により高低差の解消及び階段における手すりの設置により移動等円滑化を行う。なお、これらの経路は車いすが通るための幅を確保する。 ・エレベーター等の施設について、高齢者・障害者等の円滑な利用にできた構造とする。
バス・タクシー車両等	バス車両等 ・公共交通事業者における教育・訓練の充実により解除等の接遇の向上を図る。 タクシー車両等 ・車いす用の車両を導入している。必要時は配車して対応する。 ・公共交通事業者における教育・訓練の充実により介助等接遇の向上を図る
バス停留所	駅前広場のバス停については、高齢者・障害者等が使いやすい構造・設備に改良するとともに、道路の既設バス停についても利用者の利便性に配慮し、できる限り使いやすいものに順次改良を加えるものとする。 ・バス路線図、時刻表等は、高齢者・障害者に配慮した位置・文字の大きさとし、また、必要に応じて点字表示・ルビ表記を検討する。
道路	生活関連経路となる道路については、現在の幅員では歩道設置が困難な区間と、すでに一定の歩道整備が完了し、今後は大幅な改良の必要としない区間がある。それぞれで整備の方針が異なることから、前者を「歩道設置が必要な道路」、後者を「歩道整備が完了している道路」として基本方針を示す。 また、両者ともに整備に際しては高齢者・障害者等の意見を反映し、なるべく使いやすい整備を行うものとする。
信号交差点等	安全・快適に交差点を横断できるように、生活関連経路上に必要な箇所について、高齢者・障害者等に配慮した信号機への改良を行うとともに、必要な位置への信号機の新設について検討する。 既設信号については、必要な箇所について視覚障害者付加装置の改良や高齢者等感应装置の追加を行う。 高齢者・障害者等の横断に配慮して、必要な位置に信号機の新設を検討する。
都市公園	篠原公園については、誰もが使いやすい公園として、国が定める「都市公園移動等円滑化基準」に沿って、生活関連経路からの出入り口となる部分など、公園内の通路の改良やトイレの改良を行う。
建築物	生活関連施設については、生活関連経路から建物の出入り口となる部分等までの視覚障害者誘導用ブロックの敷設等を行う。

(5) 近江八幡駅交通バリアフリー道路特定事業計画

1) 策定の目的

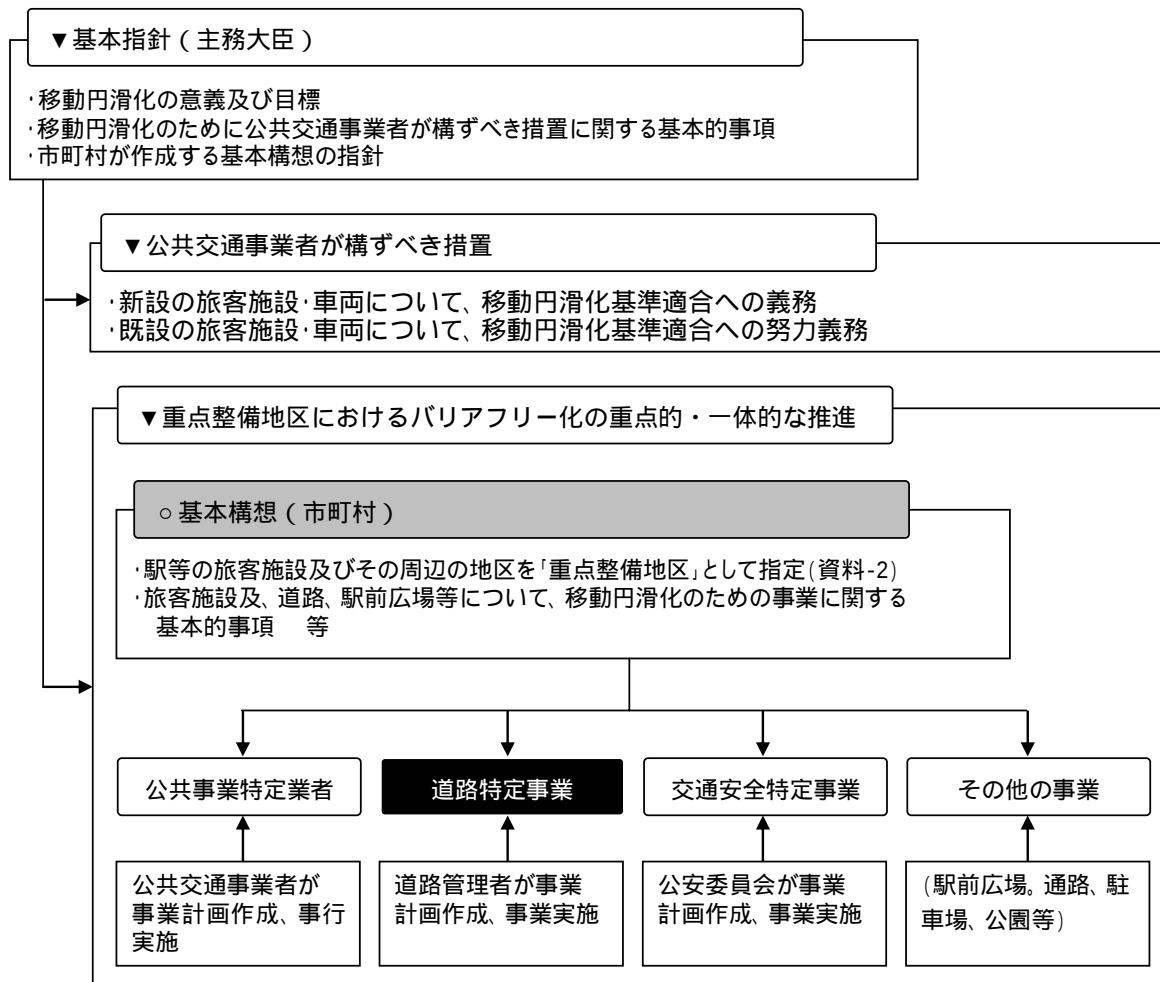
本市では、平成16年3月に『近江八幡市交通バリアフリー基本構想』を策定した。

交通バリアフリー法では、基本構想を策定したとき、道路管理者は基本構想に即して道路特定事業を実施するための計画(道路特定事業計画)を作成し、事業を実施することとされている。

また、同様に公共交通事業者は公共交通特定事業計画を、公安委員会は交通安全特定事業計画を作成し、事業を実施することとされている。

本計画は、滋賀県及び本市が事業主体となる『近江八幡市交通バリアフリー道路特定事業計画』を、市民の意見を反映させながらとりまとめたものである。

□ 交通バリアフリー法の基本的枠組み



「交通バリアフリー法とは、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成12年5月17日 法律第68号）

2) 交通バリアフリー基本構想

平成 16 年 3 月に策定した『近江八幡市交通バリアフリー基本構想』では、以下の路線を特定経路として移動円滑化のための整備を行うこととしている。

< 近江八幡駅北側エリア >

- 「県道近江八幡停車場線(通称ぶーめらん通り)
(北口駅前広場から中村町交差点までの区間)」
- 「市道区整東1号線(通称コミュニティ道路)」
(駅前交番から文化会館までの区間)
- 「文化会館横通路」(文化会館敷地内の道路)
- 「市道区整東5号線
(市役所から県道大津能登川長浜線市役所口交差点までの区間)」
- 「主要地方道近江八幡守山線(通称サンロード)」
(近江八幡駅前交差点から八幡高校付近までの区間)
- 「市道駅前西庄線(通称チャペル通り)」
(近江八幡駅前交差点から青樹病院までの区間)
- 「市道黒橋八木線(通称官庁街通り)」(官庁街から市民病院までの区間)

< 近江八幡駅北側エリア >

- 「市道近江八幡千僧供線」(南口駅前広場からサウスモールまでの区間)
- 「市道区整南1条線」(サティからアクティ近江八幡までの区間)
- 「市道区整南歩専1条線」(サティとJR線路の間の道路)
- 「市道市中小森鷹飼線」(南口駅前広場からマイカル付近までの区間)

< 近江八幡駅北側エリア >

- 「北口駅前広場」
- 「南口駅前広場」
- 「駅舎内通路・歩行者デッキ」(駅舎内の通路とマイカルに繋がる歩行者デッキ)

また、移動円滑化のための整備項目としては、以下の項目を挙げている。

道路	舗装面の改修、段差の解消、勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの適正な配置、改良 有効幅員 2m 以上の確保 歩行者障害物の除去に関する指導・啓発・PR 道路照明・街灯の適切な配置
北口駅前広場	エレベーターの設置 階段への2段手すりの設置、滑りにくい階段への改良 広場レイアウト変更の検討 歩道舗装の改良や視覚障害者誘導用ブロックの配置改善 車イス利用者が使いやすいバス・タクシー乗降場への改良 案内サインの位置・文字の大きさの改良 駐車マナー向上に関する啓発・PR
南口駅前広場	ベンチの配置見直し、照明灯の改良・設置 車イス利用者が使いやすいバス・タクシー乗降場への改良 案内サインの位置・文字の大きさの改良 駐車マナー向上に関する啓発・PR
歩行者デッキ	施設更新時期に、勾配の緩和や踊り場の設置 視覚障害者誘導用ブロックの敷設 2段手すり、溝ぶたの設置

3) 道路特定事業計画の概要

道路特定事業計画では、「基本構想」において挙げられている整備項目等を、具体的に特定経路のどの区間、または、どの箇所を実施するかを定めている。

道路特定事業は、「重点整備地区における移動円滑化のための必要な道路の構造に関する基準」(移動円滑化基準)に適合するように実施することとされていることから、以下に主に移動円滑化基準を示す。

表 2-1-1 移動円滑化基準

移動円滑化基準		
歩道	歩道	特定経路を構成する道路には歩道を設ける
	有効幅員	2m 以上 (歩行者交通が多い道路にあっては 3.5m 以上)
	舗装	平坦で、滑りにくく、水はけの良い仕上げとする
	勾配	縦断勾配 5%以下(やむを得ない場合 8%以下) 横断勾配(やむを得ない場合 2%以下)
	歩道と車道の分離	歩道には車道に接続して高さ 15 cm以上の縁石線
	歩道と車道に対する高さ	高さ 5 cmを基準
	横断歩道等に接続する歩道の部分	高さ 2 cmを基準
その他の施設	案内標識	交差点、駅前広場等の必要な箇所に案内標識を設ける
	視覚障害者誘導用ブロック	必要であると認められる箇所に視覚障害者誘導用ブロックを設ける
	休憩施設	適当な間隔でベンチ及び上屋を設ける
	照明施設	照明施設を連続して設ける

また、道路特定事業計画の策定にあたっては、関係する道路管理者と共に、公安委員会や高齢者、身体障害者の方々のご意見を踏まえる必要がある。

なお、道路特定事業計画には、「道路特定事業を実施する道路の区間」、「道路特定事業の内容」、「実施予定期間」、「実施に関して配慮すべき事項」を定めることとされている。

4) 事業実施の基本方針

本市では、道路特定事業の基本的な方針を次のように定める。

● 特定経路のバリアフリー化を実施します

道路のバリアフリー化は、全市的に取り組みを進めていくことが前提であるが、短期的に集中したバリアフリーへの投資を図る必要があるため、基本構想で定められた特定経路についての集中的なバリアフリー化を図ることとする。

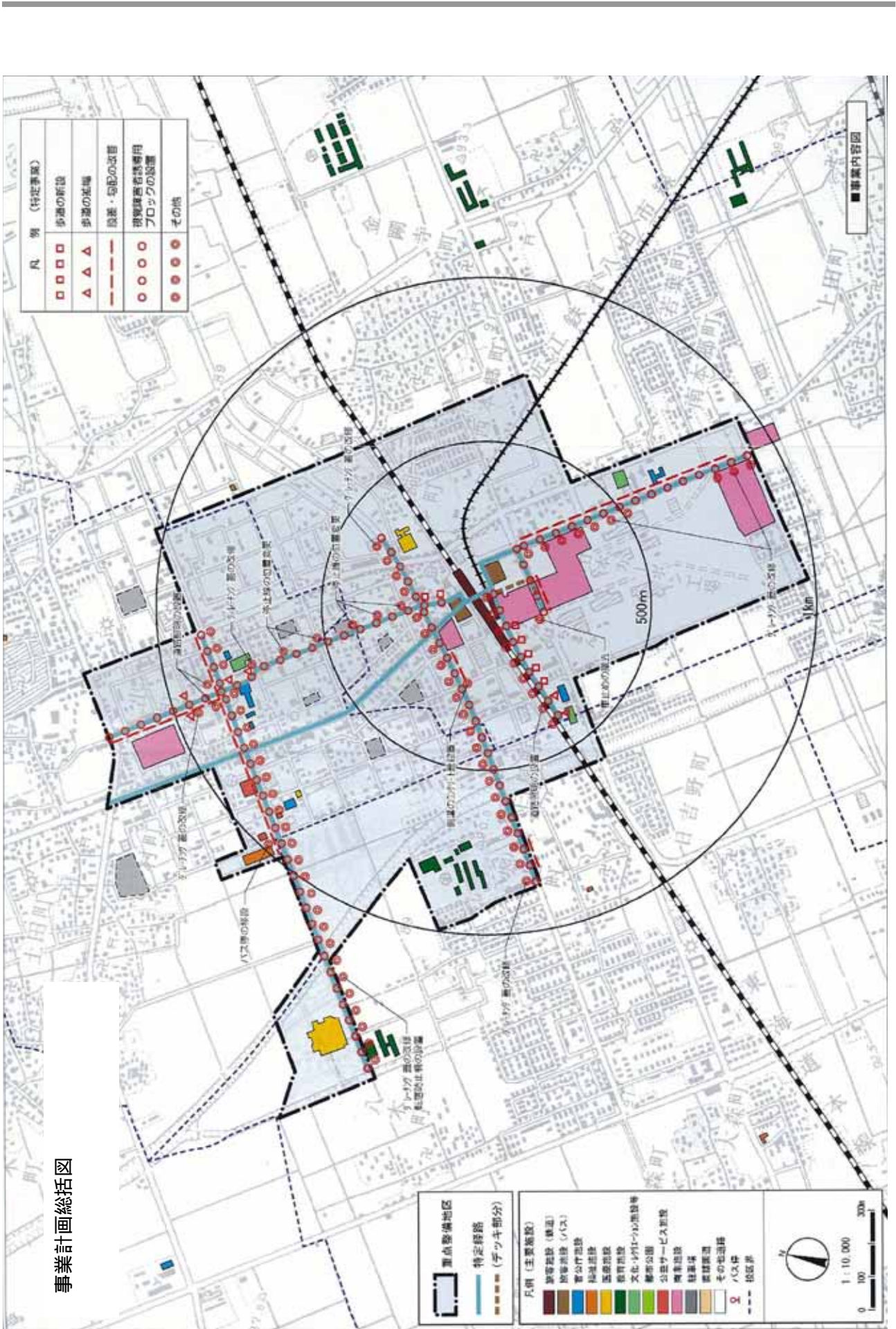
● 高齢者、身体障害者等の意見を取り入れたバリアフリー化を推進します

事業計画の策定及び事業の実施に際しては、移動円滑化基準や本市の現状に配慮するとともに、高齢者や身体障害者等の意見を取り入れ、利用者の立場にたったより良いバリアフリー空間を整備する。

● 平成 23 年を目標に整備を進めます

交通バリアフリー法の目標年次は平成 22 年であるが、本市の現状を踏まえ、本計画では平成 23 年までに特定経路のバリアフリー化を行うことを目標とする。

また、それ以降も一層のバリアフリー化を図るとともに、バリアフリー空間の適切な維持、保全に努める。



(6) 中部湖東幹線に関する動き

(仮称)中部湖東幹線道路整備計画 検討協議会

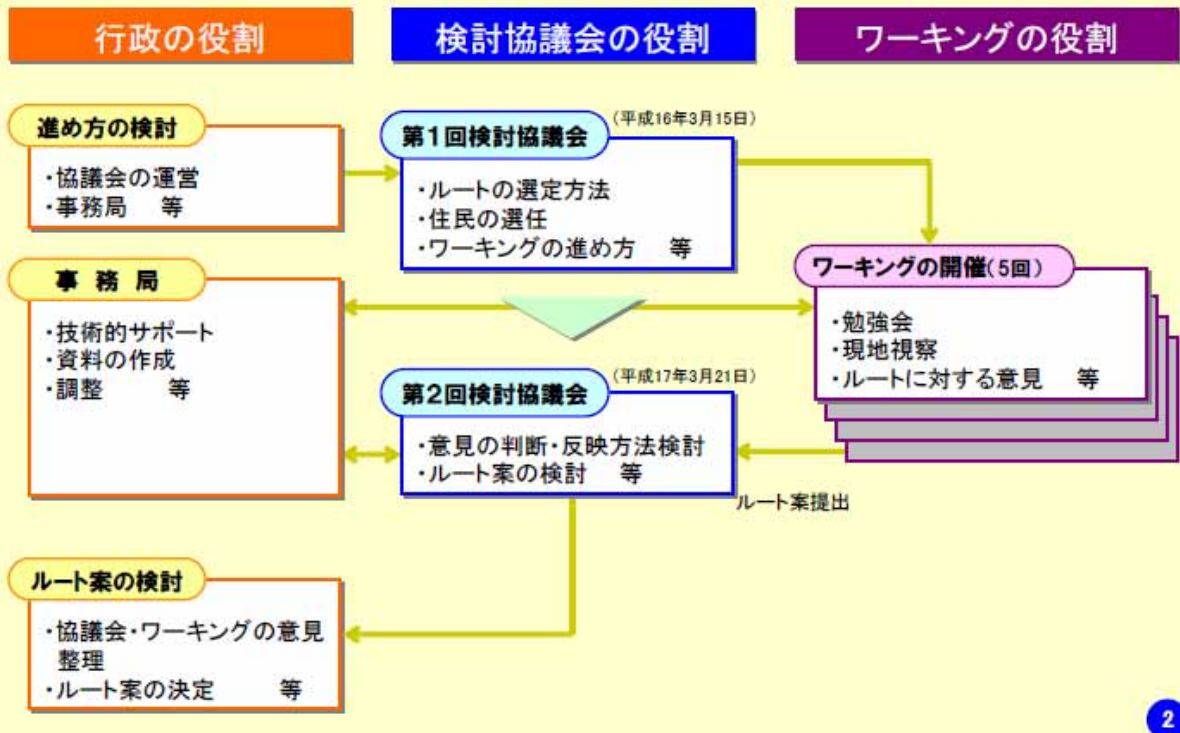


第2回 平成17年3月21日
滋賀県東近江地域振興局建設管理部、近江八幡市

1. これまでの流れの整理

平成12年度	行政内部で、地域の道路整備のあり方を検討しました。
平成13年度	学識経験者や関連行政機関による協議会を設置し、地域の道路整備のあり方を検討しました。
平成14年度	協議会に住民の代表者の方々に参加いただき、整備計画素案を策定しました。
平成15年度	整備計画素案に対する県民政策コメントを実施しました。
平成16年度	地域住民の方を交えて、通過するルートを検討しました。 ※検討区間: 大津湖南幹線～大房東横関線

2. 検討協議会(近江八幡部会)の役割と位置づけ



3. 道づくり委員会(ワーキング)の報告

3-1.道づくり委員会の意義・目的

■ 住民の方々に参加いただく意義

- 社会経済状況が複雑化し、人々の生活様式や価値観が多様化した結果、様々な立場の人々が同じように満足できる案を行政だけの力でつくることには限界があります。
- しかしながら、道路の整備は未だ十分とは言えず、必要な道路については合理的・効率的に整備を進めていく必要があります。
- そこで、住民の方々に参加していただき、誰もが満足できる道づくりを実現すること、それができない場合は我慢し合えるレベルを探ることが重要になります。

■ 目的

- 中部湖東幹線を、単に通過交通を処理するための道路とするのではなく、住んでいる人が使いやすい道路とするために、住民の方々の参加のもとで、具体的なルートを検討することが目的

3-2. 検討内容とスケジュール

目的と主旨の確認

第1回道づくり委員会(平成16年9月12日)

- ◇これまでの経緯
- ◇道づくり委員会とワーキングについて

現地視察

第2回道づくり委員会(平成16年10月24日)

- ◇バス乗車による現地の状況確認(湖岸道路～大津湖南幹線～近江八幡市)

コントロールポイントとルート検討

第3回道づくり委員会(平成16年11月7日)

- ◇これまでの委員会の内容
- ◇都市計画道路について
- ◇ワーキング

コントロールポイントとルート検討

第4回道づくり委員会(平成16年12月12日)

- ◇これまでの委員会の内容
- ◇提案されたコントロールポイントとルートの確認
- ◇道路構造令について
- ◇ワーキング

ルート比較検討とルート提案

第5回道づくり委員会(平成17年2月13日)

- ◇これまでの委員会の内容
- ◇ルート選定の方法と比較検討
- ◇ワーキングとしてのルート案の設定



現地視察の状況



ワーキングの状況

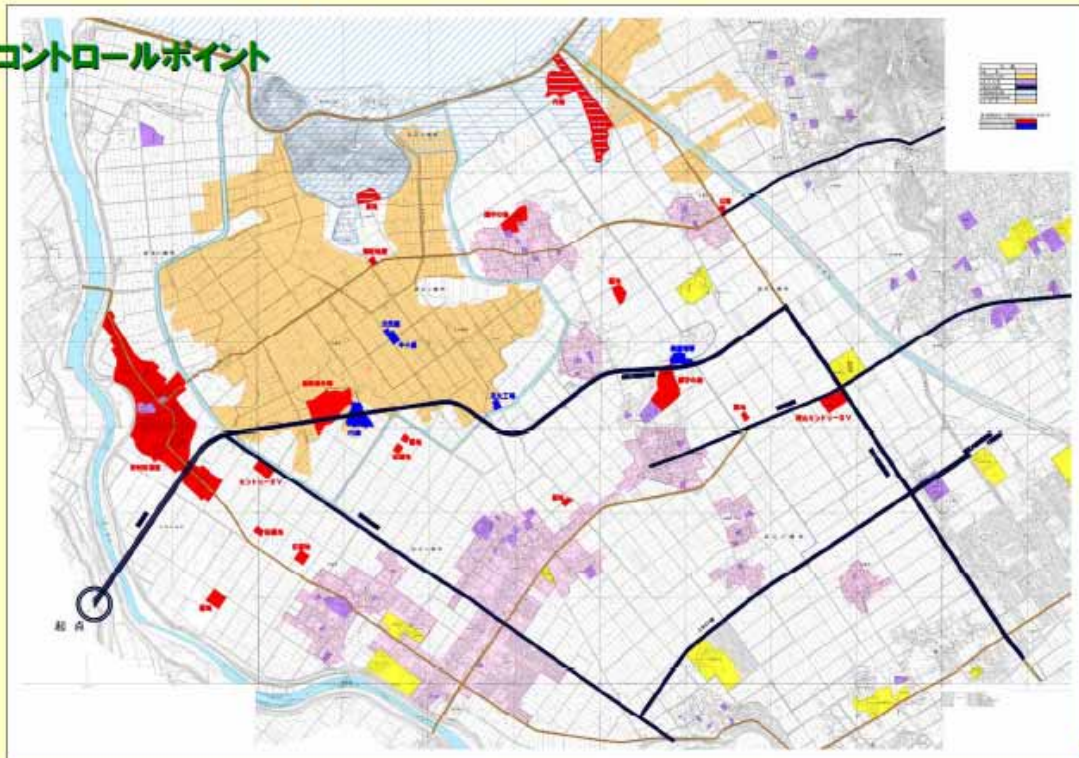


合同ワーキング

4

3-3. 道づくり委員会で考えたこと

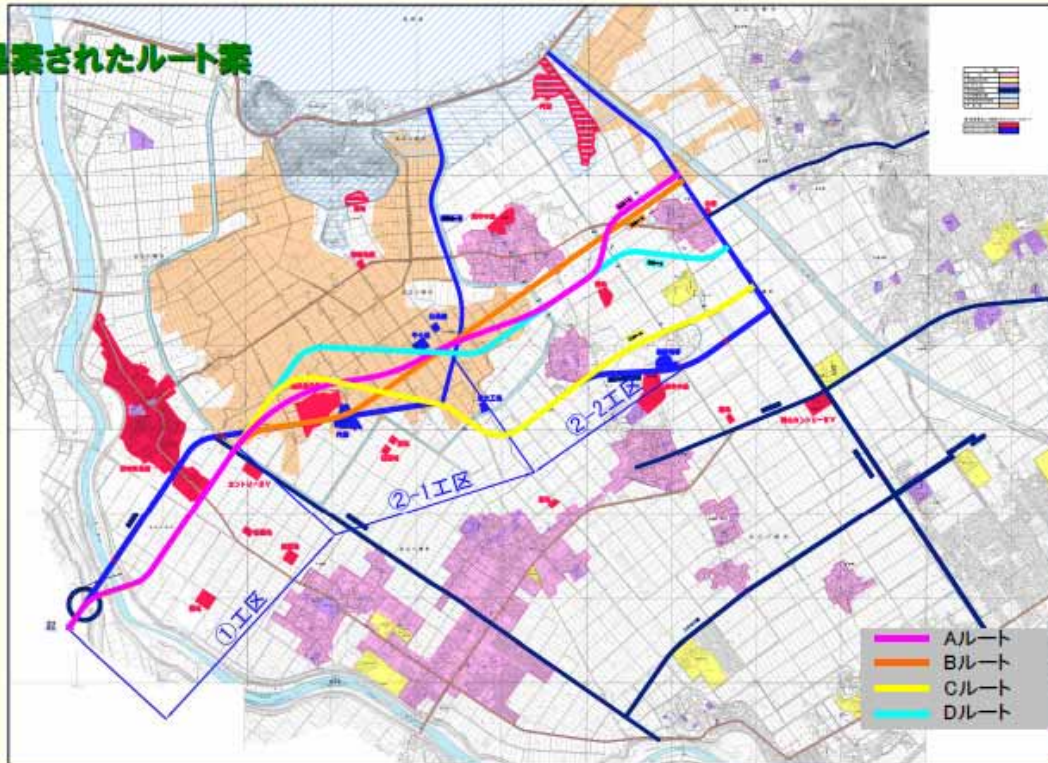
■コントロールポイント



5

3-3.道づくり委員会で考えたこと

■提案されたルート案



6

3-3.道づくり委員会で考えたこと

■ルート選定に係わる項目と方針

①コントロールポイント
への影響

以下の箇所をコントロールポイントとし、これら箇所へのルート選定を避ける。

- ◇カントリーEV
- ◇お咲地蔵
- ◇墓地、旧墓地
- ◇鎮守の森
- ◇最終処分場
- ◇岡山小学校
- ◇内湖(公園整備計画)
- ◇公民館、牛小屋、花火工場、養豚場

②土地利用

- ◇地域分断は出来る限り避ける。(野村、小西、牧、大房、加茂)
- ◇田の斜め横断は出来る限り避ける。

③道路の構造

- ◇中部湖東幹線は大津湖南幹線から近江八幡市・湖岸道路を経由し彦根市を連絡する幹線道路であり、出来る限りなめらかな線形とする。
- ◇大津湖南幹線からの連続性を確保する。
- ◇また、牧のバイパスとしての機能も考慮する。
- ◇さらに、交差する道路との交差点の安全性を確保する。

④経済性(概算事業費)

- ◇ルート毎の事業費を算出し、比較分析する。

⑤環境

- ◇動植物の重要種が確認されている箇所へのルート選定を避ける。

7

4. 広報紙の配布について

- 道づくり委員会の状況や、ルートに関する意見を集約するために、広報紙を作成し、平成17年1月に地元広報誌とともに配布しました。



**中部湖東幹線
道づくり委員会ニュース**

中部湖東幹線の具体的なルートを検討するため、湖東平野と美濃平野の両方の地域の方々からのご意見を伺うべく、中部湖東幹線道づくり委員会を、これより開始いたします。

※、この道づくり委員会ニュースは、地元のみなさんに分かりやすく、地元のみなさんを知っていただくために作成しました。

みなさんのご意見を大切にしています。

発行先「中部湖東幹線道づくり委員会事務局」
平成17年1月 日



第1回委員会の内容

1. これまでの経緯説明
2. 道づくり委員会とワークショップについて
3. ワークショップ
4. 道づくり委員会の役割と今後の活動について

委員の意見

中部湖東幹線の建設に賛成すること
 ① 将来的な交通の便の向上
 ② 地域の活性化に資すること
 ③ 沿線の開発に資すること
 ④ 沿線の開発に資すること
 ⑤ 沿線の開発に資すること

道づくり委員会の役割

① 道づくり委員会の役割
② 道づくり委員会の役割
③ 道づくり委員会の役割
④ 道づくり委員会の役割
⑤ 道づくり委員会の役割

道づくり委員会のメンバー

① 道づくり委員会のメンバー
② 道づくり委員会のメンバー
③ 道づくり委員会のメンバー
④ 道づくり委員会のメンバー
⑤ 道づくり委員会のメンバー

8

第2回委員会の内容

- コントロールポイントの選定
- ルートの選定



【お問い合わせ】
道徳委員会 道徳委員会事務局
〒501-8501 岐阜県岐阜市大田町1-1-1
TEL: 058-241-1111 FAX: 058-241-1112
E-MAIL: info@chubu-kansai.jp



検討したルート案

① 道づくり委員会の役割
② 道づくり委員会の役割
③ 道づくり委員会の役割
④ 道づくり委員会の役割
⑤ 道づくり委員会の役割

① 道づくり委員会の役割
② 道づくり委員会の役割
③ 道づくり委員会の役割
④ 道づくり委員会の役割
⑤ 道づくり委員会の役割

- 現在までのところ、地元住民からの意見は寄せられていません。

9

5. 環境調査について

調査方法

- 計画路線及びその周辺における代表的な自然環境（水田、耕地、河川、水路、内湖など）における動植物の生育・生息状況を調査しました。

調査結果

- 以下の動植物が確認されました。

		確認種数	主な確認種	特徴
植物		79科250種	帰化植物（セイウタンホホ、シロツメクサなど）	一般的に見られる種
動物	哺乳類	2科2種	タヌキ、コウベモグラ	
	鳥類	19科24種	サギ類、スズメ類など	
	爬虫類	2科3種	シマヘビ、クサガメなど	
	両生類	2科4種	アマガエル、ウシガエルなど	
	昆虫類	34科70種	トンボ類、ハッパ類など	
魚類		2科2種	ブラックバス、メダカ	

10

重要種の確認位置（植物）



11

重要種の確認位置（動物）



12

6. 区間毎の比較検討結果

■4車線区間(大津湖南幹線～大房東横関線)

①工区(起点～北里幹線排水路)比較表

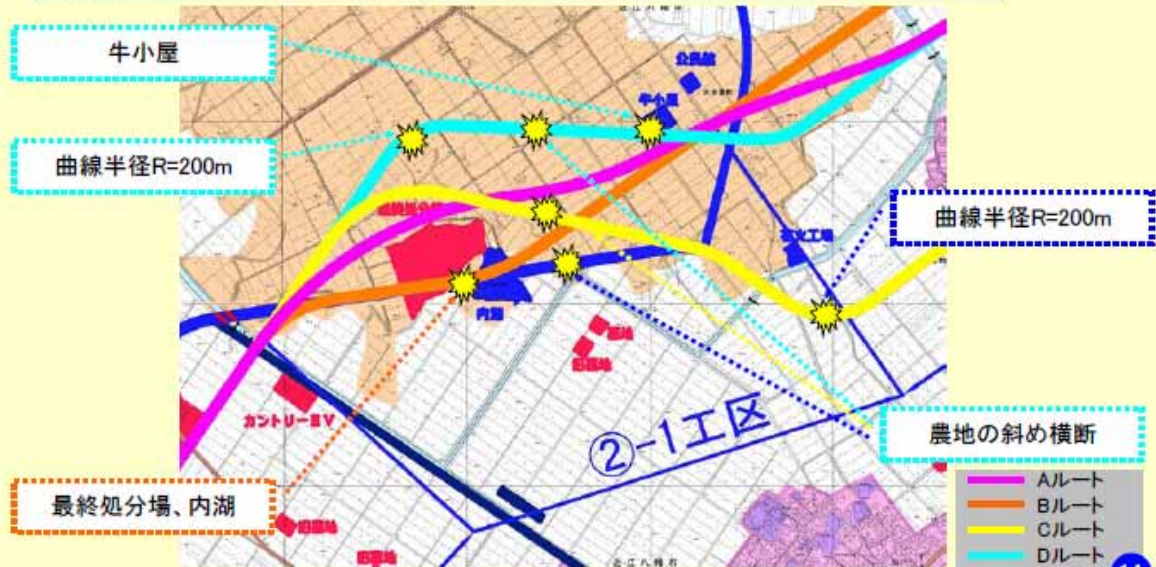
	A～Dルート	都計ルート
路線延長	L=1.52Km	L=1.51km
コントロールポイントへの影響	◎	◎
土地利用	○	△
道路の構造	○	○
環境	—	—
経済性	48.0億円 ◎	51.9億円 ○
総合評価	◎	○



13

②-1工区(北里幹線排水路～元水基町)比較表

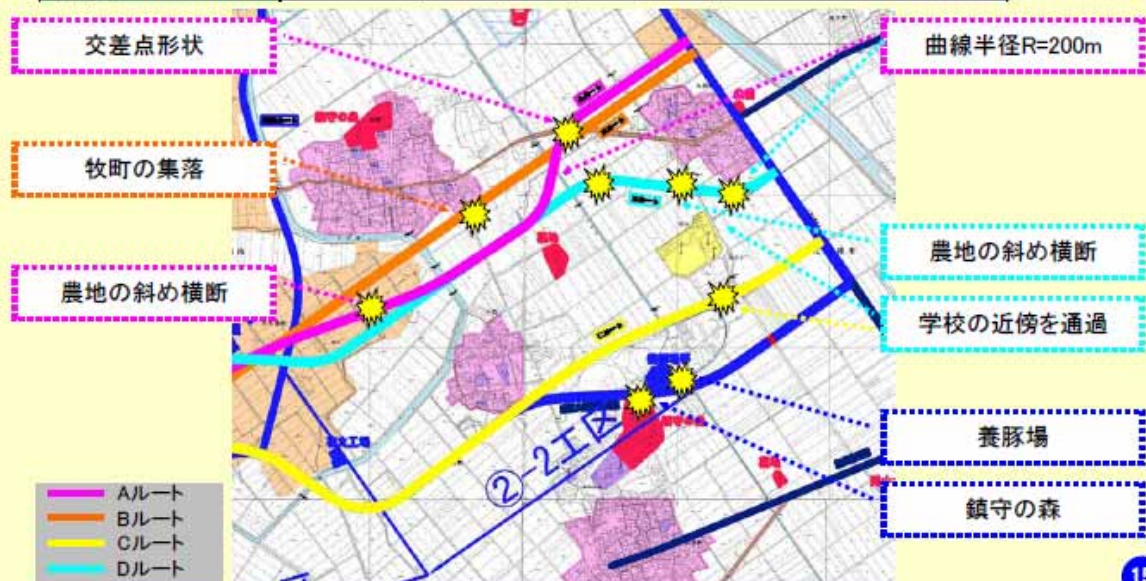
	Aルート	Bルート	Cルート	Dルート	都計ルート
路線延長	L=1.31km	L=1.31km	L=1.75km	L=1.44km	L=1.65km
コントロールポイントへの影響	◎	△	◎	○	△
土地利用	○	○	△	△	△
道路の構造	◎	○	○	○	○
環境	△	△	—	△	—
経済性	19.7億円 ◎	19.5億円 ◎	26.3億円 △	21.6億円 ○	24.4億円 △
総合評価	◎		○		



14

②-2工区(元水基町～大房東横間線)比較表

	Aルート	Bルート	Cルート	Dルート	都計ルート
路線延長	L=1.87km	L=1.79km	L=1.80km	L=1.95km	L=1.85km
コントロールポイントへの影響	◎	△	◎	◎	△
土地利用	△	◎	○	△	○
道路の構造	△	○	◎	△	○
環境	—	—	△	—	△
経済性	32.4億円 ○	31.2億円 ○	28.5億円 ◎	31.6億円 ○	28.3億円 ◎
総合評価		○	◎		



15

■2車線区間(湖岸道路への接続)

	永水溝左岸道路利用案		大房東横間線利用案	
中部湖東幹線取付位置	Bルート取付	Cルート取付	Bルート取付	Cルート取付
路線延長	L=1.41km	L=1.8km	L=1.11km	L=1.85km
コントロールポイントへの影響	◎	◎	◎	○
土地利用	○	○	◎	◎
道路の構造	○	○	◎	◎
環境	△	△	△	△
経済性	20.3億円 △	25.7億円 △	9.2(18.4)億円 ○	11.9億円 ○
総合評価				

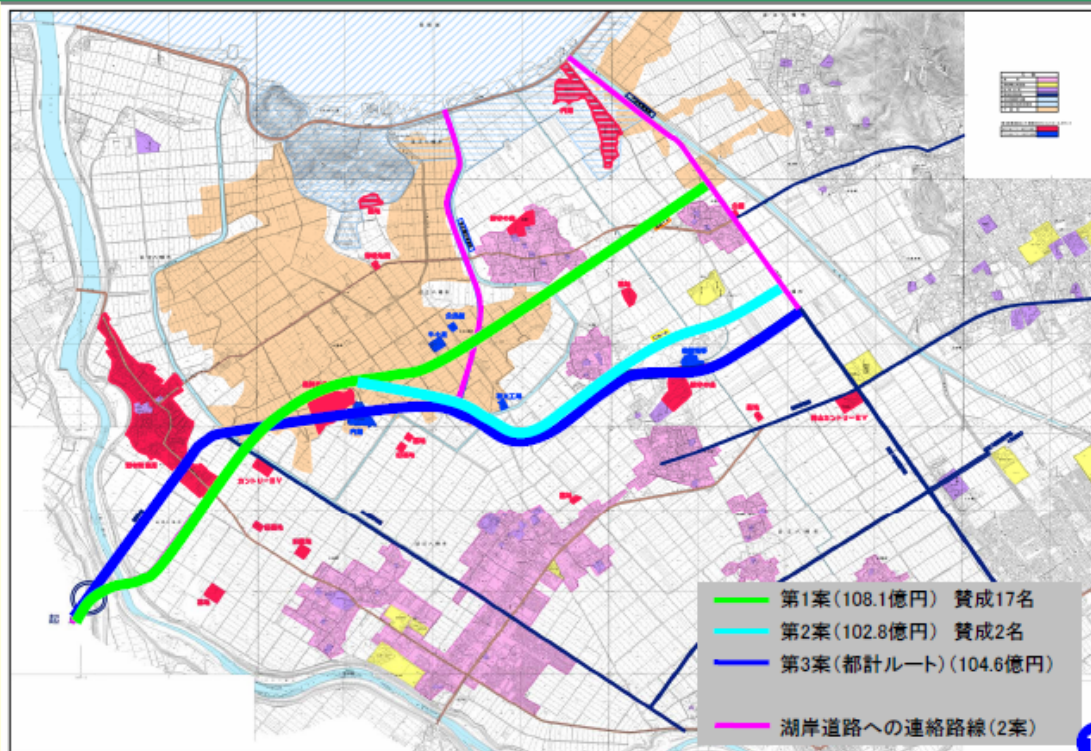
※(ー)はBC間の4車拡幅含む事業費



16

■合成ルート案の設定

●各区分別の比較検討の結果、優位なルートを合成し、ルート案を設定しました。



17

7. 協議会における道づくり委員会提案の取扱い(案)

■ 道づくり委員会でのルート提案

- 道づくり委員会では、4グループに分かれてワーキングを行い、コントロールポイントを整理した上で、望ましいと考えられる案を検討して頂きました。
- 次に、評価する項目と方針を決め、区間割りを行い、それぞれの区間で評価を行い望ましいルートを選定しました。
- 区間毎の望ましいルートをつなぎ合わせ、道づくり委員会として、大房東横関線までのルート(2案)および湖岸道路へのルートを提案しています。

■ 協議会での検討事項

- 道づくり委員会での提案について、「他の検討視点がないか」、「他のルート案がないか」等について検討し、協議会として望ましいと考えられるルート案を決定していただきます。

検討協議会(近江八幡部会)としてのルート提案→県に提出

18

8. 今後の予定(案)

①道づくり委員会 ルート案(2~3案)

…道づくり委員会の案を決定しました。

②協議会ルート案

…協議会にて道づくり委員会の案を検討します。

③計画原案作成

…具体ルートの検討結果を踏まえ、計画原案を作成します。

平成17年度予定

④都市計画決定

…都市計画審議会を経て、都市計画決定します。

平成18年度予定

⑤道路整備プログラム

…整備の優先順位を決める道路整備プログラムとの整合を図ります。

⑥事業の実施

…(仮称)中部湖東幹線の事業を実施します。

19

2 将来交通体系のあり方検討

2.1 将来交通体系のあり方

近江八幡市交通体系が抱える課題としては、以下がキーワードとなっている。

- ・ 人口増加・少子高齢化
- ・ 自動車交通の更なる増大
- ・ 多く残存する整備未着手の都市計画道路の整備
- ・ 住民の生活と混在する観光地への旅行客増加
- ・ 公共交通のサービス低下

以上の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の低下、など市の交通体系が及ぼす負の影響は大きくなり、観光地としての魅力の低下など活力の一層の低下が危惧される。

したがって、今後の近江八幡市の活力向上を図るために、自動車への過度な依存を抑制しつつ、誰もが自由に移動できる交通体系としていくことが必要といえる。

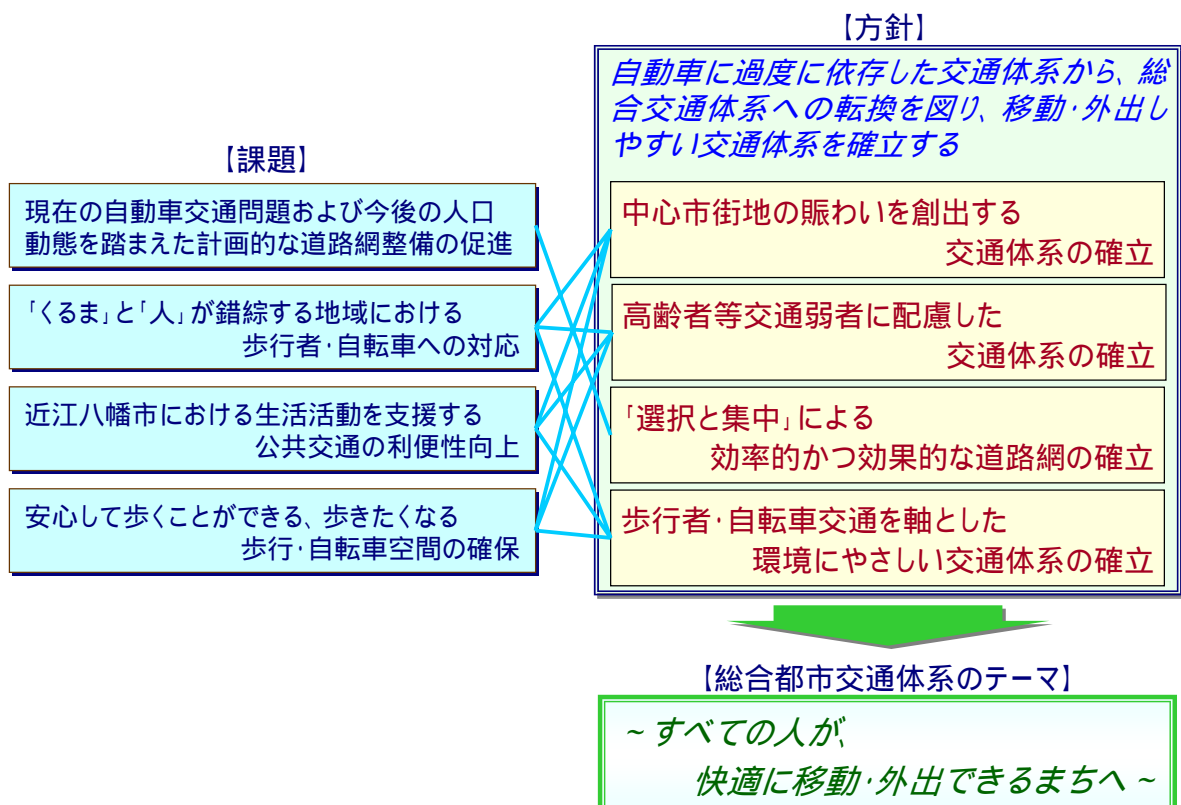


図 2-2-1 交通課題と方針のかかわり

(1) 中心市街地の賑わいを創出する交通体系の確立

近江八幡駅を中心とする新市街地や、古きよき街並みが残る旧市街地・観光地区などにより構成する中心市街地の賑わいの創出を図るために、市民はもとより、来街者に対して、より快適で、より楽しく、自由に移動できる交通体系を確立する。

(2) 高齢者等移動制約者に配慮した交通体系の確立

今後、さらなる増加が見込まれる高齢者や小・中学生などの運転免許を持たない移動制約者に対しても、自由に安心して移動できる交通体系を確立する。

(3) 「選択と集中」による効率的かつ効果的な都市計画道路網の確立

限られた財源の中で「選択と集中」により社会資本整備を効率的かつ効果的に実施していくために、総合的な視点での交通体系に基づく都市計画道路網を確立する。

(4) 歩行者・自転車交通を軸とした環境に優しい交通体系の確立

自動車交通による環境負荷を軽減できる走行環境を整えるとともに、公共交通や自転車・徒歩等での移動を促す受け皿を整備することにより、環境に優しい交通体系の確立を目指す。

2.2 将来交通軸の設定

(1) 拠点地区の設定

現在の近江八幡市の人口分布状況および施設立地、公共交通サービス網より、近江八幡市の将来都市構造を考える上での地域拠点について、地区別の将来構想を踏まえ、以下のように設定する。

駅周辺を含む新市街地地区

近江八幡駅周辺地域については、近江八幡市はもとより、東近江地域の商業・業務・交流の中核拠点として、また、篠原駅周辺地域については、近江八幡市のサブ拠点として、鉄道駅から周辺地域に活力を発信する地区を目指す。

八幡堀を代表とする歴史観光地区

歴史的な街並み景観の保全に配慮しつつ、歴史・自然・交流の3要素を統一したまちづくりを進めることにより、近江八幡市の歴史的再生と活性化を引導する地区を目指す。

そして、観光客の安全・快適性確保など観光地としての魅力を高めるまちづくりを目指す。

また、本地区は、暮らしの中に身近な自然や伝統が息づいている旧市街地であることから、それらを保全し、さらに親しみを持てるよう、歩行者・自転車が快適に移動できる地区を目指す。

官庁・病院・学校等が集積する公共サービス地区

本地区は、市役所が立地する官庁街であるとともに、警察、市立医療センター、文化会館、福祉センターなどの公共サービス施設、学校が集積する地区であることから、市民の当該地区への来訪は多い。近江八幡市の顔として、新市街地地区と同様に、活力を発信するとともに、誰もが来訪しやすい地区を目指す。

また、上記の地区拠点に該当しない地域地区については、自動車交通を中心としつつも、これまでのような過度な自家用車利用を抑制し、誰もが快適な外出行動が可能となるまちづくりを目指す。

(2) 将来交通軸の設定

周辺市町との広域的な連携を強化するとともに、市内各地区がお互いに連携した一体的な都市形成を図るために、以下に示す交通軸を設定する。

a) 広域連携軸

- 東近江地域のみならず、近畿と中部・首都圏間など、広域的な交通の円滑化を図り、広域的な地域連携を促進する軸。

b) 近江八幡市骨格軸

- 近江八幡市内の移動および市外への移動に関し、骨格として対応する軸。
- 中心部における拠点地区の外郭をなすことにより、中心拠点地区への通過交通をはじめとする流入を抑制し、歩行者・自転車優先空間の実現を図る。

c) にぎわい創出軸

- 中心市街地地区、旧市街地地区、歴史観光地区を連絡し、回遊性を高める軸。
- 歴史観光地区に集中する観光客に対して、中心市街地や沖島・湖岸地域など体験型観光地区への移動快適性の向上を図り、全体としてのにぎわい、中心市街地の活性化に寄与する。

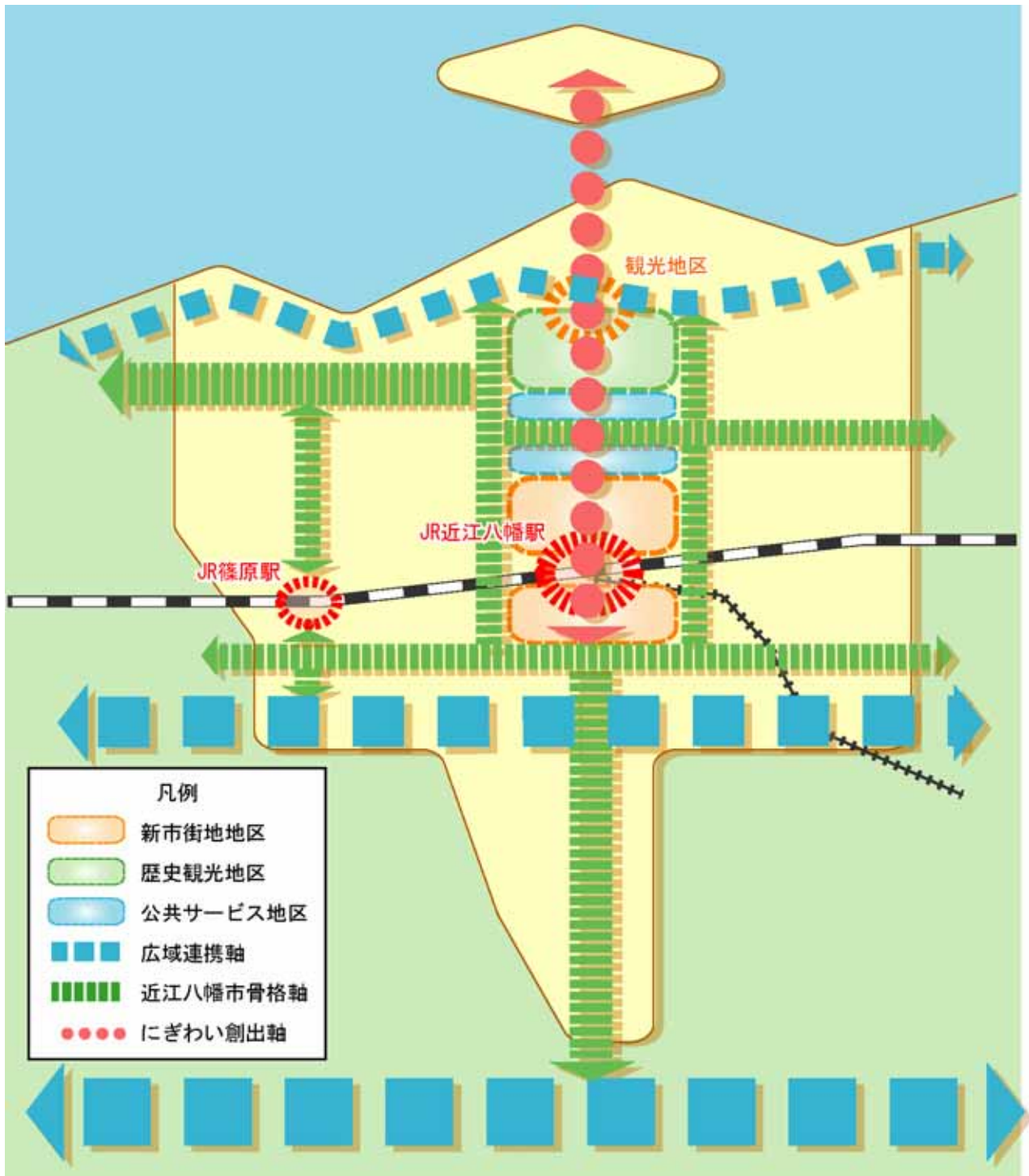


図 2-2-2 将来の交通軸

3 総合都市交通体系の基本構想

3.1 総合都市交通体系の基本構想の考え方

近江八幡市の将来交通体系を考えるに際しては、前章で設定した将来都市構造に基づき、自動車・公共交通などの交通手段や駅・バス停等の交通施設等が有機的に連携する交通体系とすることが必要である。

そこで、将来都市交通体系の実現化を図るために、道路網に関する施策、公共交通に関する施策、歩行者・自転車交通に関する施策に分けて検討することとする。

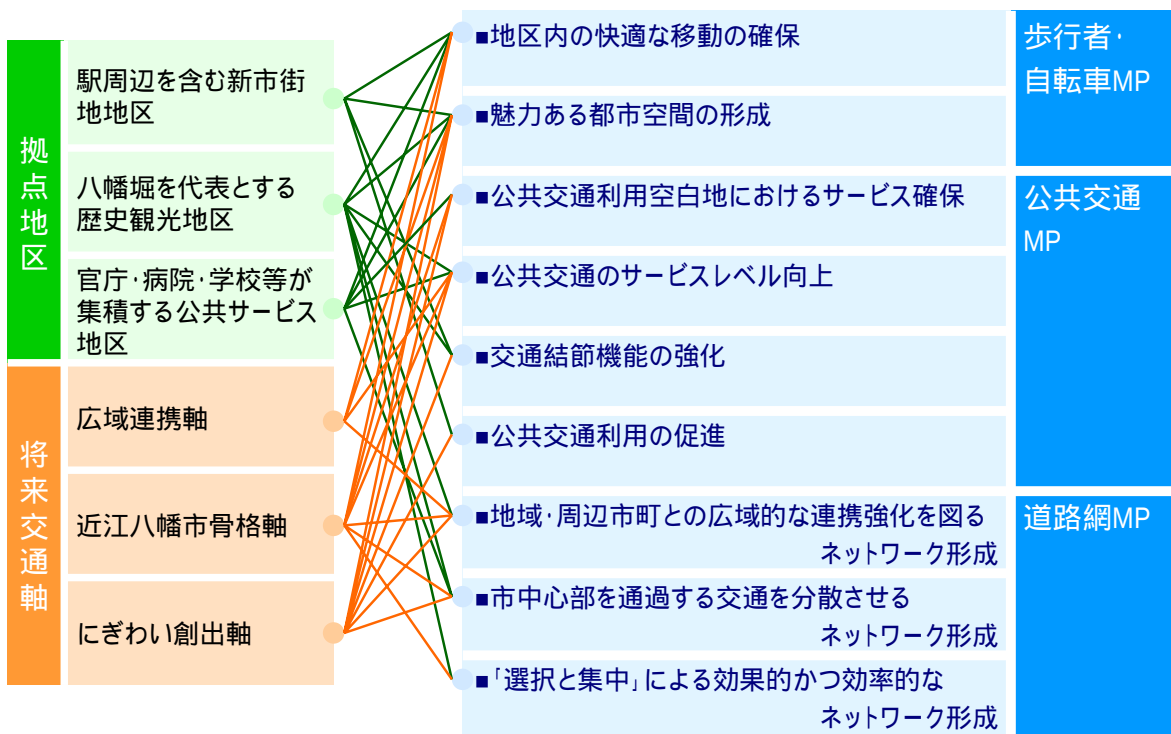


図 2-3-1 将来都市構造と総合都市交通体系の基本構想の関係

3.2 総合都市交通体系の基本構想の検討

3.2.1 歩行者・自転車交通計画

将来の歩行者・自転車交通計画については、近江八幡市拠点地区においては、自動車への過度な依存の抑制を図るとともに、地区内居住者および来訪者が快適に移動できる地区形成を図るために、以下のように設定する。

(1) 地区内の快適な移動の確保

拠点地区は商業・業務・行政・観光などのさまざまな機能が集積し、地区内外から多くの方が来街する地域であると同時に、多くの人々が生活する地域でもある。

しかしながら、居住者および来訪者の主たる利用手段は自動車であることから、拠点地区内においては、徒歩・自転車・自動車が錯綜している状況となっており、快適な移動ができない状況である。

したがって、地区への来街者および地区内居住者の快適な移動を確保するために、自動車交通に頼らずに移動できる環境を整備する必要がある。

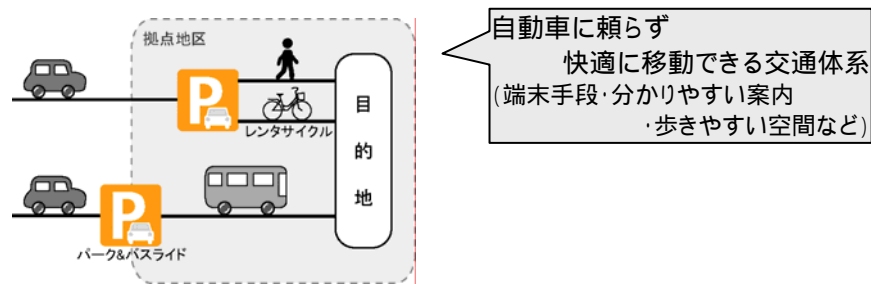


図 2-3-2 拠点地区内イメージ

(2) 魅力ある都市空間の形成

道路整備は自動車交通を整備する交通処理機能だけでなく、良好な都市環境の形成などといった空間形成機能も併せもっている。特に、拠点地区については中心地としてふさわしい地域とするために、これら視点にもとづいたエリアとしての道路網整備が強く望まれる。

以上のことから、自動車を中心とした道路空間から、バリアフリーに対応した人や自転車に優しい道路、生活に密着した街路網を整備するとともに、バスなどの公共交通との共存を目指して道路空間を再配分する必要がある。

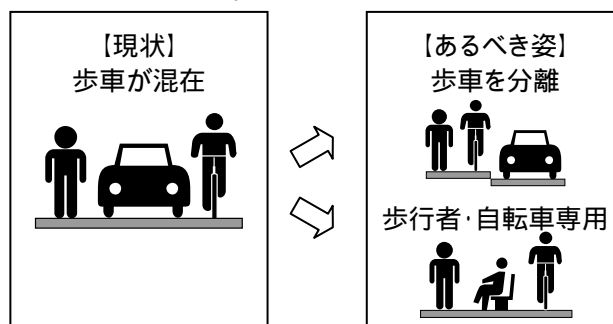


図 2-3-3 道路空間の再配分イメージ

3.2.2 公共交通計画

将来公共交通ネットワークの検討にあたっては、公共交通利用者の利便性向上、自動車利用者からの転換の受け皿、交通弱者のモビリティの向上などといった視点にもとづき、以下のよう

(1) 公共交通利用空白地におけるサービス確保

近江八幡市内の公共交通は、鉄道が市内を東西に運行しており、路線バスが近江八幡駅を中心に放射状に運行している。しかしながら、路線バスが運行されていない地区があり、これら地区については、公共交通を利用することが難しい状況となっている。

自動車に過度に依存し過ぎない交通体系の確立のために、公共交通利用空白地における新たな手段の導入等による市民の足の確保が必要である。

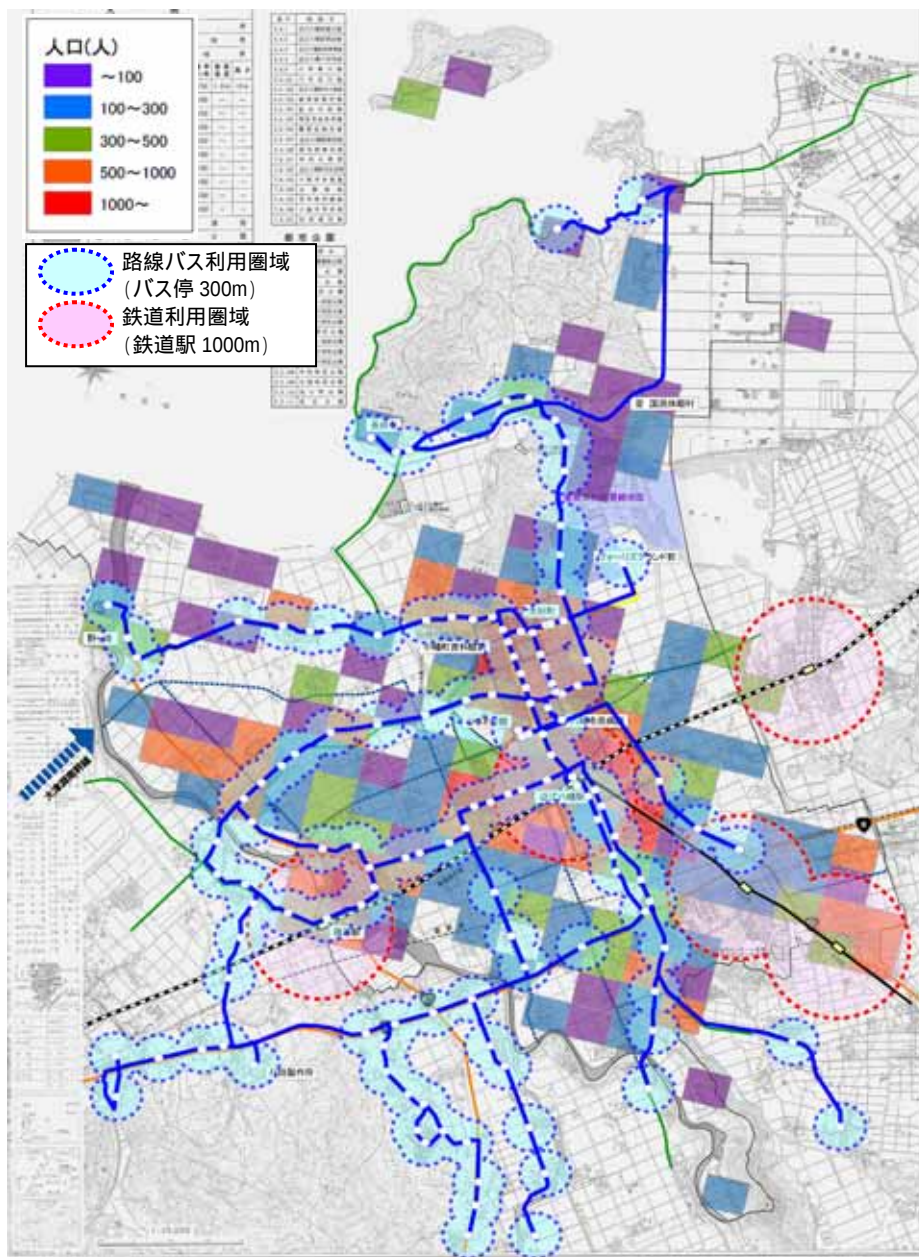


図 2-3-4 公共交通利用圏域

(2) 公共交通のサービスレベル向上

近江八幡市内の公共交通としては鉄道および路線バスがあり、近江八幡駅を中心とした路線体系となっている。路線バスについては、本数が少ない、スピードが遅い、定時性が確保されないなど自動車と比較して利便性が劣る状況にある。

従って、公共交通を都市圏の魅力ある利便性の高い移動手段とするために、ソフト・ハードの両面からみた公共交通本体の機能強化をはかり、自動車交通からの転換を誘導する必要がある。

(3) 公共交通の交通結節機能の強化

ドア・ツー・ドアの自動車と異なり、公共交通を利用する場合は、出発地から乗車駅（バス停）、降車駅（バス停）から目的地までの移動も別途必要である。

従って、公共交通をより利便性の高いものにするためには、公共交通本体の機能強化だけでなく、アクセス・イグレスや乗り継ぎ利便性等、交通結節機能の強化も一体的に行っていく必要がある。

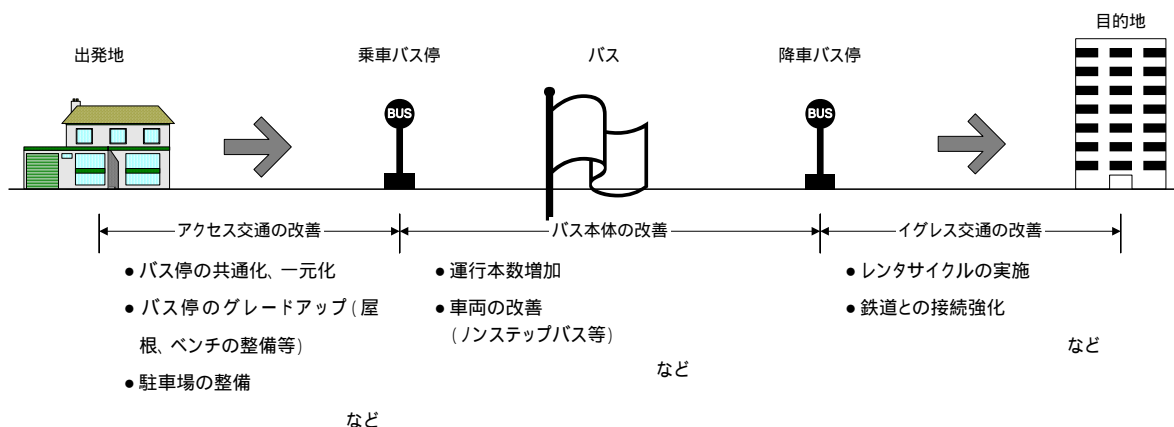


図 2-3-5 公共交通のサービスレベル向上のイメージ

(4) 公共交通利用の促進

これまでに述べた基本構想に沿った公共交通体系が実現したとしても、公共交通利用者である住民が、実際にこれまで以上に公共交通を利用しなければ、サービスの維持は非常に難しく、現状以上にサービスが落ち込むことも懸念される。

したがって、住民に対する公共交通利用の促進を図ることが必要である。

3.2.3 道路網計画に関する基本構想

近江八幡市の交通体系は今後とも自動車交通が中心的な役割を果たすと考えられることから、将来道路ネットワークの基本方針は自動車交通の円滑な移動という視点を中心に検討する必要があるが、ドライバーだけでなく移動制約者を含めたすべての人が快適に移動するためには、自動車に過度に依存しない交通体系を確立する必要がある。このため、自動車での移動だけでなく、高齢者や小・中学生等のモビリティの確保や魅力的な都市空間の形成という視点も含めて、将来道路ネットワークの基本方針を以下のように設定する。

(1) 地域・周辺市町との広域的な連携強化を図るネットワークの形成

現時点での近江八幡市における広域的な軸は、国道8号のみとなっている。この状況は、近江八幡市のみならず、周辺市町においても同様となっている。このため、国道8号における交通量が集中しており、交通渋滞の発生・交通事故の多発など、多くの課題を有している。

これに対応するため、国道8号に並行して、4車線を有する大津湖南幹線の整備が進んでおり、この路線に多く交通がシフトすることが予想されている。大津湖南幹線より近江八幡市に流入する交通の円滑な処理および近江八幡市と周辺市町との連携強化を図るネットワークを確立する。

あわせて、近江八幡市の南北軸についても、周辺地域との連携強化・交流拡大の視点からネットワークを確立する。

(2) 市中心部を通過する交通を分散させるネットワークの形成

近江八幡市における主たる移動手段は自動車であり、郊外部のみならず、中心部においても自動車交通が多くなっている。また、近江八幡市内における観光については、多くが自動車利用によるものになっており、旧市街地をはじめとする観光地においては、昨今の人気に伴い自動車交通が増大しており、観光地内の住民の安全性が低下している。さらに、現在整備されている大津湖南幹線が供用された場合には、大津湖南幹線からの流入交通の多くが中心部を通過することが予想されている。

中心部においては、自動車ではなく、歩行者・自転車を中心としたまちづくりを進めていくために、上記の中心部を通過、流入する交通に対して抑制を図るネットワークを確立する。

(3) 「選択と集中」による効果的かつ効率的なネットワークの形成

将来の自動車交通需要に対応するとともに都市圏の構造を支える将来交通軸に対応した道路ネットワークを形成する。

また、これに併せ、近江八幡市に多く残る都市計画道路の長期未着手区間について、社会潮流等時代の変化に対応を図るために都市計画道路網の見直しを行うことが必要である。

加えて、市内における渋滞発生交差点において、交差点改良を行うことにより、集中的な交通渋滞の緩和・解消を図ることが必要である。

以上を踏まえ、「選択」と「集中」による効果的かつ効率的なネットワークの形成を図る。

4 総合都市交通マスタープランの検討

4.1 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

駅周辺市街地地区、旧市街地地区、歴史観光地区で構成される中心市街地内の移動の快適性を高めるために、自動車に依存しない、徒歩・自転車中心の交通体系の構築を図る。

表 2-4-1 地区内の快適な移動の確保

施策メニュー	内容
観光客に対する地区内移動快適性向上	地区内駐車場からのレンタサイクル レンタサイクルを整備することにより、公共交通利用者のイグレス交通を確保する
	観光地区外駐車場からのパークアンドバスライド 観光客に対して市役所等観光地区外の周辺公共施設駐車場を開放するとともに、それら施設から観光地までのシャトルバスを運行する
分かりやすい案内標識	中心部流入自動車への駐車場位置案内と地区混雑状況案内 観光客等中心部へ流入する自動車交通に対して分かりやすい駐車場案内をするとともに、中心地区が混雑している場合は混雑情報を流入する前に提供するシステムを構築する
	地区内徒歩・自転車観光客への案内 地区内の多くの観光施設を観て、体験していただくために、情報端末整備や判りやすいサインなど、観光情報に関する案内を充実させる

(2) 魅力ある都市空間の形成

中心地区の道路は、自動車交通処理ではなく、人・自転車の通行路、都市景観の形成に重視して整備を進めていく。

表 2-4-2 地区内の快適な移動の確保

施策メニュー	内容
安心して歩行できるエリアの整備	道路空間の再配分 速度規制の強化、たまりスペースの設置、ベンチの設置 幹線道路に囲まれた地区内については、幹線道路の整備により流入交通をできるだけ排除するとともに、必要性の高い街路の整備、歩行空間のバリアフリー化を推進し、安心して移動できるように努める。
既存自転車道の有効活用	観光客に対して中心部内での移動から湖岸地域への移動に転じてもらうとともに、市民の自転車利用の促進に向けて、中心地区から湖岸地域へと連絡する既存の自転車道の有効活用を図る。自転車道の維持・修繕については、花壇の整備など、地元が主体となって継続的に活動できる仕組みを構築する。
自転車観光推奨ルートの改善	現在、観光パンフレットにおいて既に紹介している観光ルートに関して、自転車優先空間を創出するとともに、駅等拠点からのアクセス性を高める

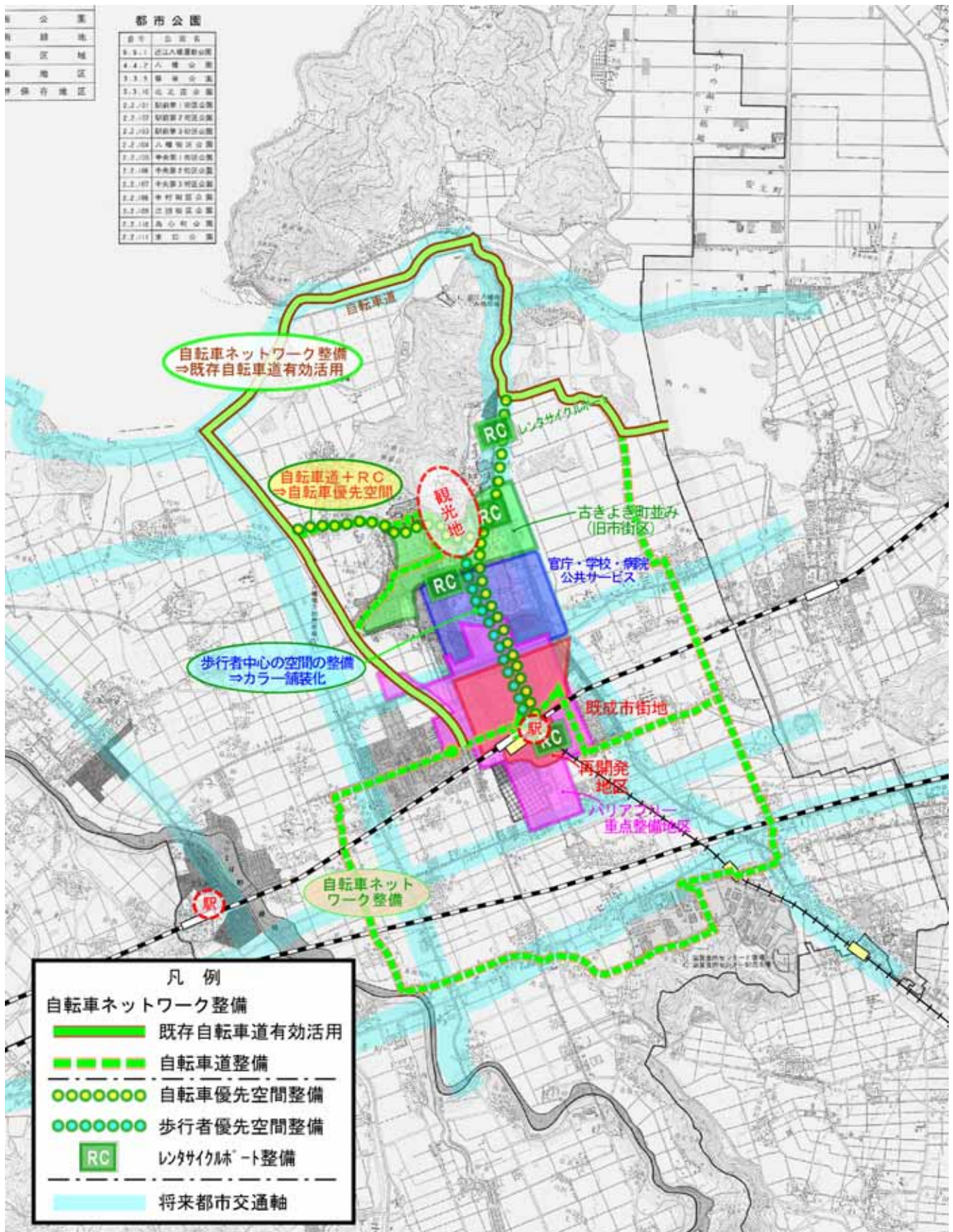


図 2-4-1 歩行者・自転車交通マスタープラン

4.2 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

公共交通利用空白地といえる、路線バスの運行がなされていない以下の地域に対して、コミュニティバスや乗り合いタクシー、デマンド型の交通など、新たな公共交通サービスを提供し、近江八幡市における公共交通空白地をなくす。

- ・ 新規公共交通サービス導入検討地区
 - 西生来町、浅小井町、南津田町などバス利用圏に含まれていない地区
- ・ 導入検討公共交通
 - 空白地への導入検討公共交通例を下表に整理する。

表 2-4-3 空白地への新たな公共交通サービス

施策メニュー	内容
新規市民バス	・ 運営主体は近江八幡市である ・ 運営主体が路線バス事業者に対して運行を委託する
乗り合いタクシー	・ 運営主体である近江八幡市がタクシー事業者に運行を委託する ・ 需要量に即した運営を図ることが目的である ・ 11人未満の人を運ぶ営業用自動車
デマンドバス	・ 乗客の需要に応じて運行する基本路線の外に迂回路線を設定し、運行するバスである ・ 迂回路線上にある停留所において乗客がバスを呼ばない場合には、迂回路線を通過する

(2) 公共交通のサービスレベル向上

1) 路線バスについて

路線バスのサービスレベルの向上を具現化する施策として以下の施策の導入を図る。

表 2-4-4 路線バスのサービスレベル向上施策

施策	内容
(a)運行本数の増加、新規路線の新設	運行本数の増発 現在、バスの利用者が多い区間や自動車から公共交通への転換を図るべき区間を中心に運行本数の増発や新規路線の新設を行う。
	運行時間帯の拡大 始発の繰り上げ、終発の繰り下げなどを行う。
	観光客 P&BR の導入 観光地への流入交通量の削減を図るために、市役所等の観光地域流入部周辺に位置する既存駐車場を活用した P&BR を導入する。
(b)バス優先施策の導入	PTPS(Public Transportation Priority Systems:公共車両優先システム)の導入 バス優先・専用レーン、バスレーン停車・通行車両警告システム、バス優先信号などを導入することにより、バスの運行速度を高め、所要時間の短縮を図る。
(c)料金システムの改善	バスや鉄道との共通乗車システムの導入 IC カードや携帯電話など最新の技術を活用した、バスとバス、バスと鉄道の乗り継ぎ割引実施など、事業者や手段の枠組みを越えた一元的な料金体系を導入し、利用者の利便性向上を図る。
	買い物割引などの各種割引の実施 買い物割引などの各種割引を導入することにより、公共交通利用のインセンティブを高める。
(d)運行ダイヤの改善	運行間隔の規則化 運行間隔を規則的にそろえることにより、利用者にとって覚えやすく、利用しやすいダイヤに改善する。
	バス路線の再編・新設 複雑でわかりにくい路線網を整理し、わかりやすい路線体系にするとともに、病院や駅、公共施設、ショッピングセンターの玄関前まで乗り入れることにより、利用者の利便性を向上させる。
	鉄道との連携 鉄道の運行時刻と連携を図ることにより、バスと鉄道との乗換時間を短縮する。
(e)車両の改善	ノンステップバスの導入拡充 ノンステップバスの導入拡充を図り、車両のバリアフリー化を行う。

2) 沖島航路について

沖島に居住する市民および沖島への観光客の利便性を高めるための施策として、以下に示す施策の導入を図る。

表 2-4-5 沖島航路のサービス改善施策

施策	施策例
路線バスとの乗り継ぎ改善	路線バスと沖島航路とのダイヤの調整 路線バスと沖島航路との乗り継ぎをスムーズにするため、路線バスと沖島航路のダイヤを調整する。
	駐車場整備 沖島への観光客用の駐車場を整備する。
	栈橋・バス停施設の改善 路線バスと沖島航路との乗り継ぎをスムーズにするため、栈橋およびバス停施設の改善を図る。
	車両改善・水陸両用車両の導入検討 沖島通船の乗り心地を改善するために、車両の改善を図る。また、乗り継ぎを円滑にするため、水陸両用車両の導入について検討する。

(3) 公共交通の交通結節機能の強化

交通結節点である鉄道駅における交通結節機能の強化を図るために、以下の施策の導入を図る。

表 2-4-6 公共交通の結節機能強化

	整備メニュー	内容
アクセス 交通改善	駅舎および駅周辺のバリアフリー化 (近江八幡駅・篠原駅)	高齢者や障害者の方でも安心して利用できるよう、エレベータやエスカレータ、スロープ等の設置をおこなう。
	駅前広場整備 (篠原駅)	自動車（同乗）でのアクセスを改善するために、自動車の転回スペースや送迎車の待ちスペース等を備えた駅前広場を整備する。
	駐輪場整備 (近江八幡駅・篠原駅)	自転車でのアクセスを改善すると同時に、駅前の違法駐輪を削減するために、駅前に駐輪場を整備する。
	駐車場整備 (近江八幡駅・篠原駅)	自動車（運転）でのアクセスを改善するために、駅周辺の空き地等を活用して駐車場を整備する。 整備にあたっては、通勤目的対応として月極駐車場、私用目的対応として一時預り駐車場を整備する。 とくに、幹線道路に近い駅については、渋滞解消のための自動車からの転換の受け皿とするために比較的大規模な P&R 駐車場を整備する。
イグレス 交通改善	レンタサイクル	降車駅から比較的離れた目的地までの移動手段を確保するために、レンタサイクルを実施する。
	バスの運行および連携	降車駅から比較的離れた目的地までの移動手段確保、利便性の向上などをねらいとして、新たなバスサービスの導入やバスとの連携をはかる。

(4) 公共交通利用の促進

公共交通の利用者を増加させるためには、公共交通のサービスレベルの向上を図るとともに、市民が自分たちの公共交通、利用しなければならない、という意識をもつことが必要となる。ここでは、啓発活動や情報提供など、公共交通利用促進策の導入を図る。

表 2-4-7 公共交通利用促進

施策	内容
(a)案内情報提供の充実	運行情報の提供 携帯電話やパソコン、バス停に設置された情報表示機器などさまざまな情報媒体を通じて、バスの位置情報、運行時刻、所要時間、ノンステップバス運行時刻など各種運行情報を一元的に提供する。
	わかりやすい路線網図 どこを運行しているのか理解しにくい現在の路線図を改善し、実際の地図に路線を落としたわかりやすい路線網図を作成する。
(b)利用者優遇施策	バスや鉄道との共通乗車システムの導入 ICカードや携帯電話など最新の技術を活用した、バスとバス、バスと鉄道の乗り継ぎ割引実施など、事業者や手段の枠組みを越えた一元的な料金体系を導入し、利用者の利便性向上を図る
	買い物割引などの各種割引の実施 買い物割引などの各種割引を導入することにより、公共交通利用のインセンティブを高める。
(c)公共交通利用啓発	モビリティマネジメント 住民を対象に、現在の自動車の利用状況に関して見つめなおしてもらう機会を創出し、公共交通への転換を図る。
	啓発用ポスター・チラシの配付 環境問題対応をはじめ公共交通利用促進に向けた啓発用ポスターを市内各所に貼り付けるとともに、自治会を通じてチラシを配付する
	小学校等の遠足での活用 公共交通を利用しない親世代が増加していることから、それらの子供達に関しては、公共交通を利用する機会がなく、このまま大人になると今以上に自動車依存が強くなることが高くなることから、遠足や社会見学時に積極的に公共交通を買うようさせるようにする。

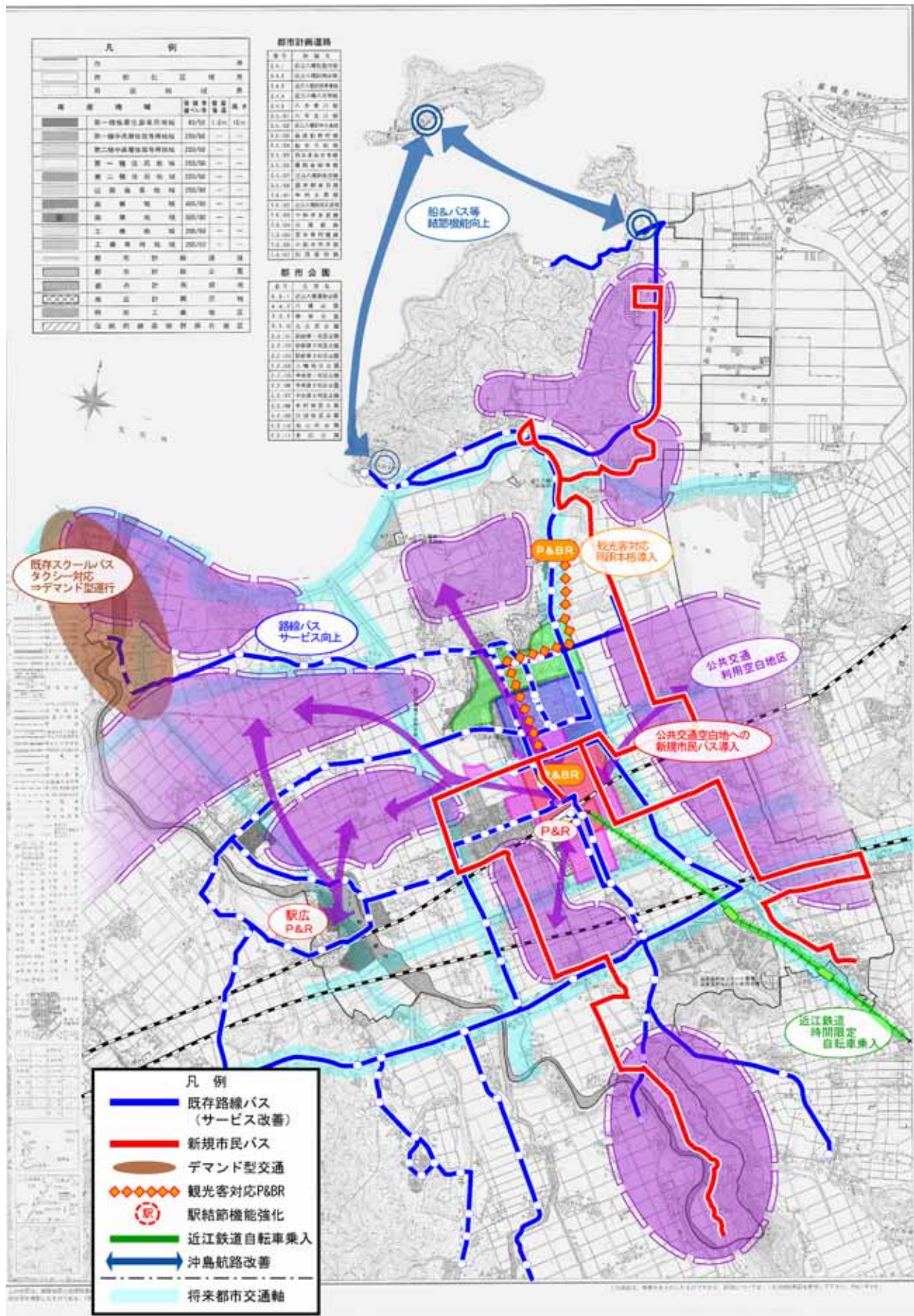


図 2-4-2 公共交通マスタープラン

4.3 道路網マスタープラン

(1) 地域・周辺市町との広域的な連携強化を図るネットワークの形成

1) 名神高速道路の有効活用

新名神高速道路の開通に伴い交通量が減少している名神高速道路を有効活用することにより、並行する国道8号などの交通に対して高速道路利用への転換を促進する。

表 2-4-8 名神高速道路の有効活用策

施策メニュー	内容
インターチェンジの活用（（仮）蒲生スマート IC）	整備が計画されている（仮）蒲生スマート IC の活用させるために、スマート IC の情報提供や、リアルタイム情報の提供による名神高速道路への誘導を促進する。
アクセス道路の整備 岩倉バイパス （船木弓削線の見直し）	名神高速道路へのアクセス性を高めるために、アクセス道路となる岩倉バイパス整備を推進する。

2) 国道8号の機能強化

国道8号における交通改善を図るために、混雑交差点における対応、および、名神高速道路への迂回誘導等を実施する。

表 2-4-9 国道8号の機能強化策

施策メニュー	内容
リアルタイム所要時間情報提供	整備が計画されている（仮）蒲生スマート IC の活用させるために、スマート IC の情報提供や、リアルタイム情報の提供による名神高速道路への誘導を促進する。
交差点改良	名神高速道路へのアクセス性を高めるために、アクセス道路となる岩倉バイパス整備を推進する。

(2) 市中心部を通過する交通を分散させるネットワークの形成

大津湖南幹線から近江八幡市に流入する交通については、市中心部に目的のある交通と、単に通過する交通とが存在する。単なる通過交通については、市中心部ではなく、湖岸道路へ分散させることが必要である。したがって、これらに対応するために、以下により対応する。

表 2-4-10 市中心部を通過する交通の分散

施策メニュー	内容
湖岸道路へのアクセス強化	大津湖南幹線から流入する交通に関して、近江八幡市を通過する交通については、湖岸道路を利用させることにより、市中心部の通過を抑制する。そのため、湖岸道路へのアクセス路線の整備を図る。
近江八幡能登川線の見直し（中部湖東幹線整備）	大津湖南幹線から流入する交通に関して、近江八幡市中心部に流入する交通については、市中心部へのアクセス性を高めるために、近江八幡能登川線（中部湖東幹線）の整備を促進する。

(3) 「選択と集中」による効果的かつ効率的なネットワークの形成

1) 長期未着手都市計画道路の見直し

近江八幡市における整備未着手の都市計画道路に関して、取り巻く状況の変化に伴う必要性の変化に関する視点、および、整備場の課題に関する視点のもと、見直しを行った。

それによると、近江八幡駅中小森線等7路線については、取り巻く状況の変化に伴い必要性が低下したために、廃止検討が妥当と判断した。

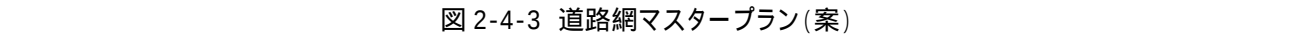
また、近江八幡能登川線等3路線については、必要性は高いものの、整備上の課題を有することから、ルートの見直しの必要性が高いと判断した。

表 2-4-11 未整備都市計画道路の見直し検討結果

見直し・廃止要因	該当路線
取り巻く状況の変化に伴う道路の必要性の変化に関する見直し	・ 近江八幡駅中小森線 ・ 加茂音羽線 ・ 近江八幡駅北之庄線 ・ 小舟木多賀線 ・ 玉木幸円橋線 ・ 小舟木市井線 ・ 西生来長命寺線
整備上の課題を抱える路線における見直し	・ 近江八幡能登川線 ・ 舟木弓削線 ・ 西生来長命寺線

2) 交通渋滞を起因する交差点の改良

市内幹線における交通渋滞を起因している4交差点（国道8号関連含まず）に関して、局所的な対策として交差点改良を行う。



4.4 『総合』都市交通体系の考え方

これまでに提案してきたマスタープランは、「道路網マスタープラン」、「公共交通マスタープラン」、「歩行者・自転車マスタープラン」というように交通モード別に設定している。

しかしながら、道路空間の再編といった施策は、都市計画道路網の見直しのみならず、公共交通の活性化や歩行者・自転車空間の創出につながっており、これらマスタープランは密接に関連している。

また、施策実施の主体についても、国・県・市や交通事業者、地元など多岐に渡っている。

今後、本マスタープランを実現させていくためには、これら施策間の連携や、実施主体の連携を図り、総合的な知見からマスタープランを構築する必要がある。

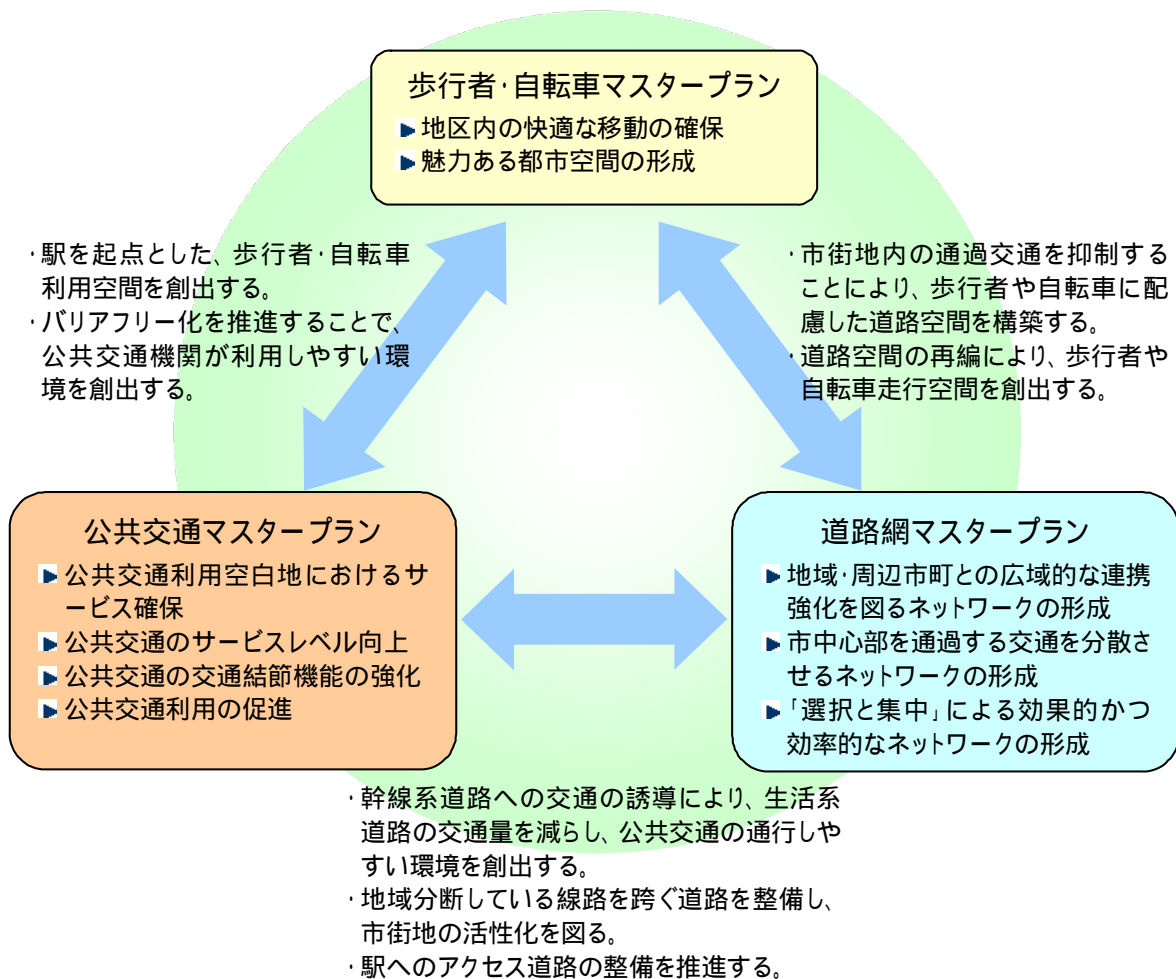


図 2-4-4 各マスタープランにおける総合化の考え方

第3章 都市交通戦略の策定

1 都市交通戦略とは

これまでの都市交通政策は、総合都市交通計画をうけて、都市交通施設の整備、管理・運営という流れで実施してきている。この方法については、事業スケジュールや直近の目標などが掲げられていないことから、事業の進捗が思わしくない事例も多くなっている。

また、各交通手段が足並みをそろえることなく、それぞれのマスタープランに則って施策実施を図るために、施策実施による効果が小さくなってしまおうという状況になっている。

以上を踏まえ、政策目標のもと、政策を立案・計画し、施策展開していく、かつ、評価・フィードバックを図ることにより、円滑かつ効果的に事業を進めていくことが必要であり、それを実現するための戦略が都市交通戦略である。

そこで、近江八幡市における都市交通戦略については、総合都市交通マスタープランにおいて策定した計画に関して、

- ・課題に対応した政策目標の設定
 - ・施策実施による数値目標の設定
 - ・数値目標を達成するためのプロジェクトの立ち上げ（実施主体・スケジュールの明確化）
- に留意して都市交通戦略の策定を図ることとする。

また、都市交通戦略については、今後10年間にわたる計画であることから、マスタープランにおける将来都市交通の方向性に則するとともに、マスタープランにおける施策メニューより短・中期的に実現可能な施策をもとに策定することとする。

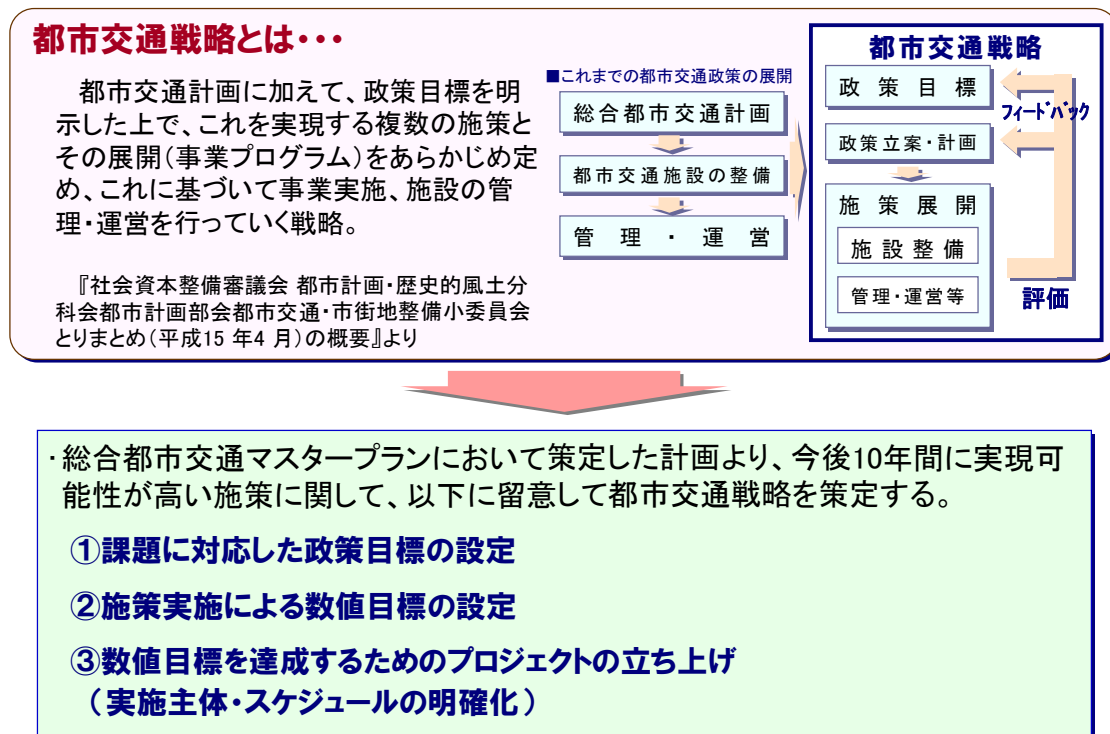


図 3-1-1 都市交通戦略

2 都市交通戦略におけるパッケージ

2.1 実施主体間の連携による総合化

施策実施の主体について、道路網整備や歩行者・自転車道空間整備を担う国・県・市と、公共交通機関のサービスレベル向上を担う交通事業者、レンタサイクル等の民間事業者、案内誘導等の交通管理者などの各主体が連携し、PDCA サイクルに則りマスタープランおよび都市交通戦略を実現させていくこととする。

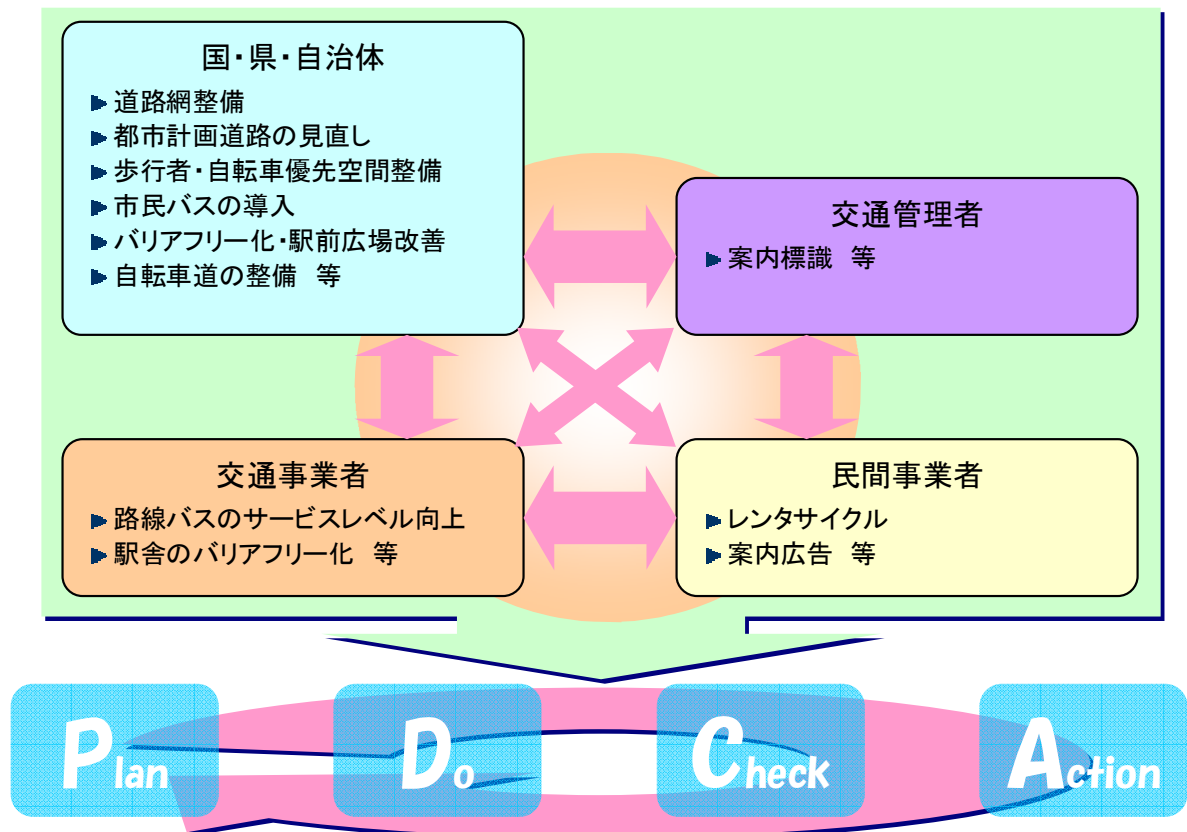


図 3-2-1 事業主体間の連携イメージ

2.2 都市交通戦略におけるパッケージおよびプロジェクト

都市交通戦略としては、近江八幡市の4つの都市交通課題への対応を図ることを目的に、11本のプロジェクトを立ち上げるとともに、複数のプロジェクトを総合的に組み合わせた4つのパッケージを立ち上げることとする。各パッケージに関連するプロジェクトについて、以下に示す。

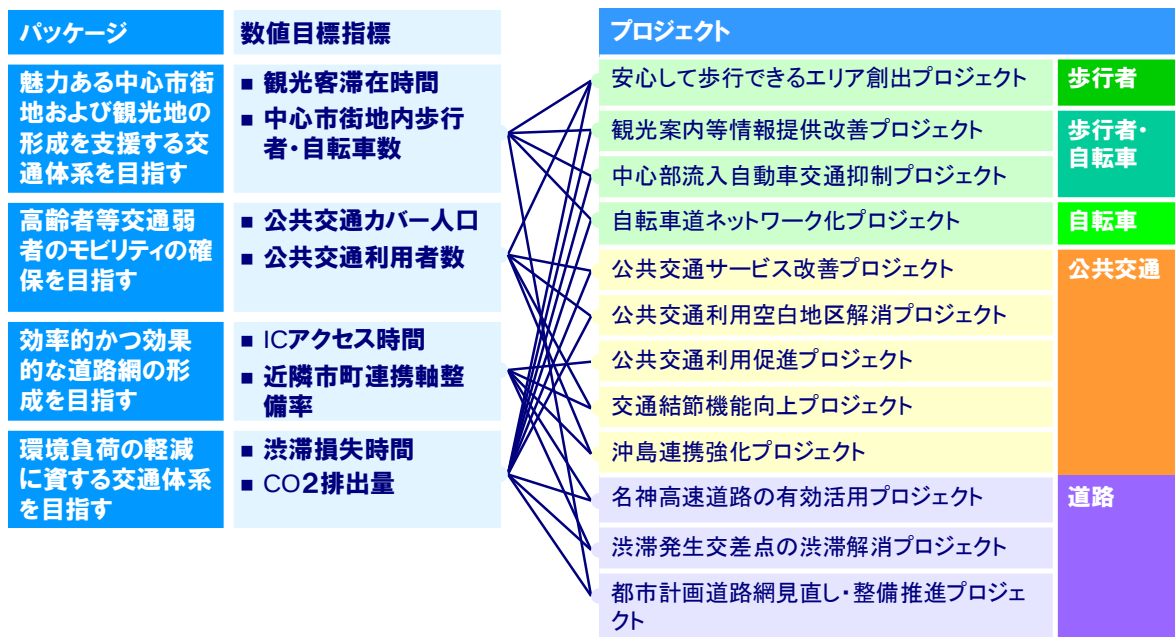


図 3-2-2 都市交通戦略におけるパッケージとプロジェクト

(1) 施策パッケージ

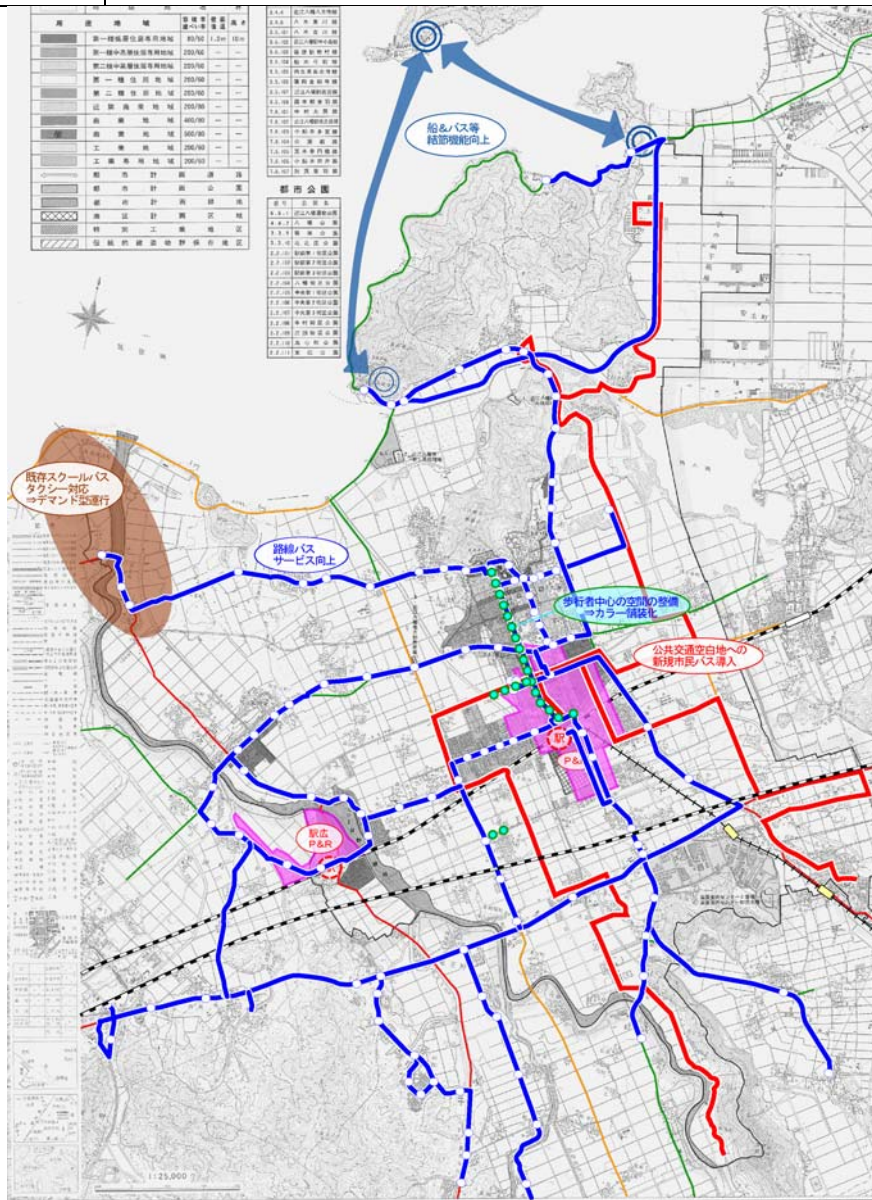
近江八幡市における都市交通戦略パッケージを以下に示す。

パッケージ① 魅力ある中心市街地および観光地の形成を支援する交通体系を目指す

パッケージ内容	駅周辺の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。
数値目標	観光客滞在時間:3.5時間⇒5時間！ 中心市街地内歩行者・自転車数: 900人(台)/日⇒1,000人(台)/日！(+α(観光者))
パッケージプロジェクト	・安心して歩行できるエリア創出 ・観光案内等情報提供改善 ・中心部流入自動車交通抑制 ・自転車道ネットワーク化
The map illustrates the proposed transportation strategy for the center of Hikari Yatsuhashi City. It shows a central green-shaded area representing the core urban and tourism zone. Key projects are marked with colored circles and text boxes: green circles for 'Bicycle network improvement' (自転車ネットワーク整備) and 'Bicycle + RC' (自転車道+RC) leading to 'Bicycle priority space' (自転車優先空間); orange circles for 'P&BR' (Park and Ride) facilities; green circles for 'RC' (Rental Car) zones; and blue circles for 'Pedestrian center space improvement' (歩行者中心の空間の整備) leading to 'Color paving' (カラー舗装化). The map also shows existing roads, rivers, and the station (駅) area.	

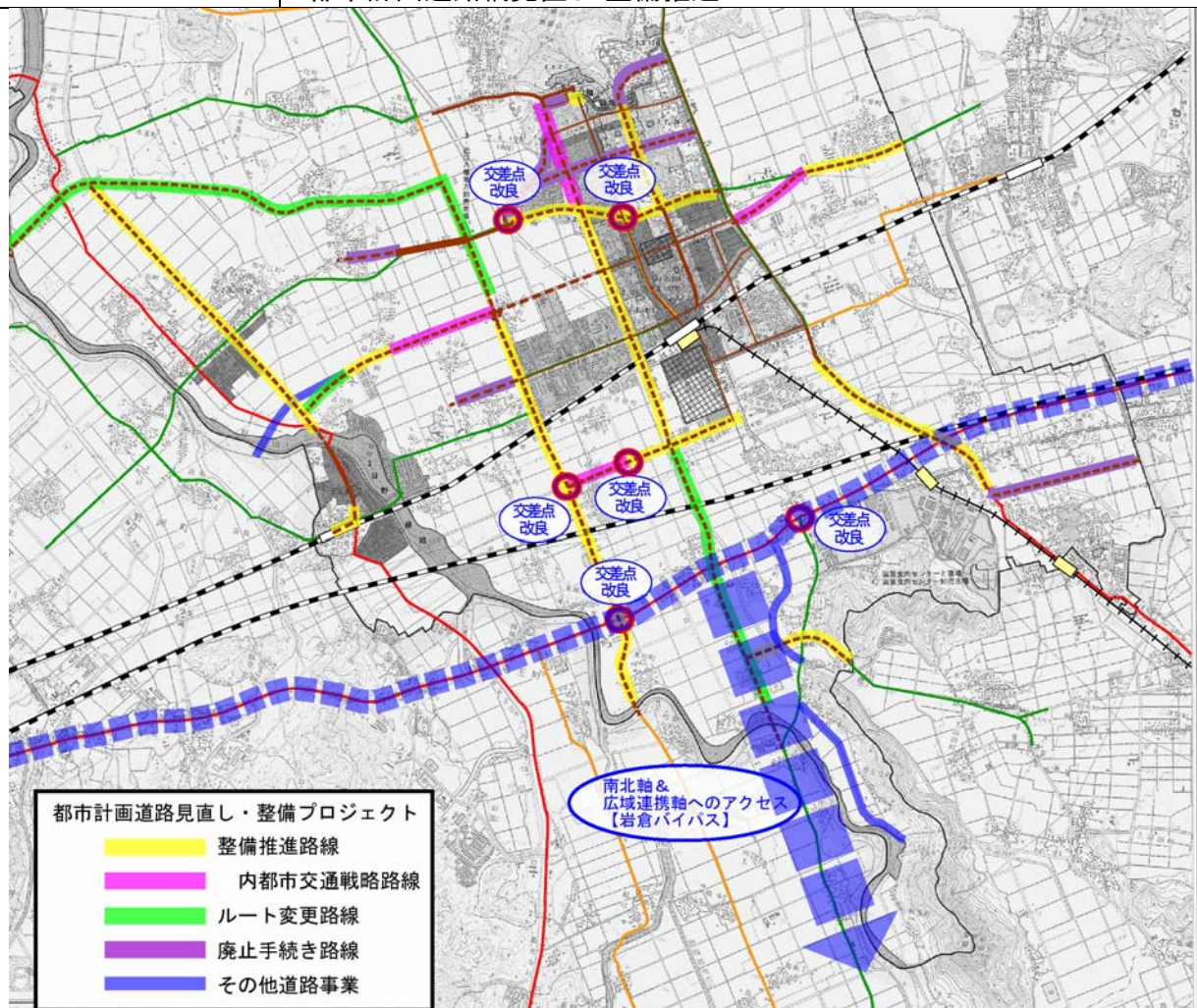
パッケージ② 高齢者等交通弱者のモビリティの確保を目指す

パッケージ内容	自動車を利用しなくても、中心市街地や医療センターなどの拠点や周辺市町への外出を可能とするために、公共交通サービスの改善を図る。
数値目標	公共交通カバー人口： 約 52,000 人(約 75%)⇒ 約 61,000 人(約 90%)！ 路線バス利用者数： 約 81 万人/年⇒約 100 万人/年！
パッケージプロジェクト	・安心して歩行できるエリア創出【再掲】 ・公共交通サービス改善 ・公共交通利用空白地区解消 ・交通結節機能向上 ・沖島連携強化



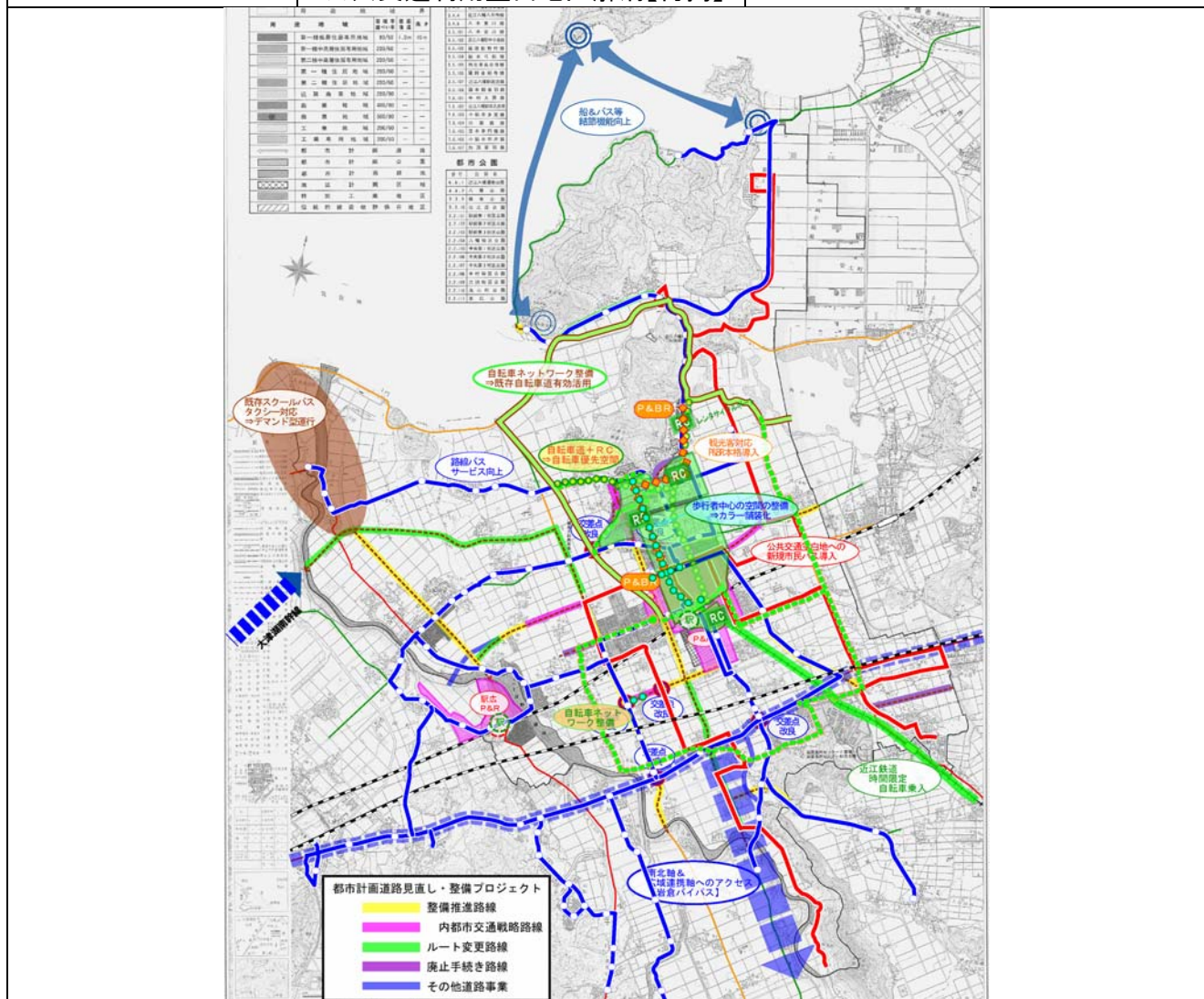
パッケージ③ 効率的かつ効果的な道路網の形成を目指す

パッケージ内容	名神高速道路の有効活用および渋滞発生交差点における対応等により、効率的かつ効果的な道路網の形成を目指す。
数値目標	IC へのアクセス時間(市役所から) : 20 分(竜王 IC まで)⇒15 分((仮)蒲生スマート IC) 近隣市町との連携強化(市中心部東西軸整備率): 47%⇒88%
パッケージプロジェクト	・名神高速道路の有効活用 ・渋滞発生交差点の渋滞解消 ・都市計画道路網見直し・整備推進



パッケージ④ 環境負荷の軽減に資する交通体系を目指す

パッケージ内容	地球環境問題への近江八幡市全体としての取り組みとして、自動車に依存なくとも、快適に外出・移動できる交通体系を目指す。	
数値目標	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(11%削減)	
パッケージプロジェクト	・安心して歩行できるエリア創出【再掲】 ・観光案内等情報提供改善【再掲】 ・中心部流入自動車交通抑制【再掲】 ・自転車道ネットワーク化【再掲】 ・公共交通サービス改善【再掲】 ・公共交通利用空白地区解消【再掲】	・公共交通利用促進【再掲】 ・交通結節機能向上【再掲】 ・沖島連携強化【再掲】 ・名神高速道路の有効活用【再掲】 ・渋滞発生交差点の渋滞解消【再掲】 ・都市計画道路網見直し・整備推進【再掲】



(2) 数値目標の算出

都市交通戦略の数値目標については、住民アンケート調査による意向等に基づく需要予測および市別事業における目標をもとに設定する。都市交通戦略において設定した各パッケージの数値目標設定根拠を以下に整理する。

1) パッケージ①の数値目標値の設定

a) 観光客滞在時間

近江八幡市は、観光客の滞在時間を長くすることによる地域経済活性化を図っている。そこで、宿泊観光客の平均消費額は、日帰り観光客のそれと比較すると、4倍程度増加[※]することが、長浜市における調査で確認されていることを踏まえ、宿泊客の増加を目標とする。宿泊客と日帰り客の滞在時間に関するラインは、一般的に5時間程度に引かれていることから、都市交通戦略における観光客滞在時間の目標値を、以下のように設定する。

現況：3.5 時間/日⇒交通戦略実施後：5 時間/日

表 3-2-1 宿泊旅行と日帰り旅行の観光消費額の比較

区 分	宿泊旅行	日帰り旅行
観光消費額	16.4兆円	4.7兆円
国民1人あたり年間旅行回数(①)	2.91回	2.93回
旅行単価(②)	54,833円	16,087円
国民1人あたり年間旅行消費額(①×②)	159,564円	47,135円

※観光消費額：政府報告「平成18年度観光の状況」

※国民1人あたり年間旅行回数、旅行単価：国土交通省「旅行・観光産業の経済効果に関する研究Ⅳ」

b) 中心市街地内歩行者・自転車数

中心市街地内歩行者・自転車数の目標値については、住民アンケート調査において、当該区間を自動車で移動している方のうち、歩行者・自転車道整備を望んでいる方は、歩行者・自転車道優先空間を確保することにより、自動車から転換すると想定したうえで推計する。推計式は下記のとおりとする。

$$\text{中心市街地内歩行者・自転車数} = \text{現状歩行者・自転車数} \times \text{歩行者・自転車数向上率(住民アンケートベース)}^{\ast}$$

※歩行者・自転車数向上率(住民アンケートベース)

$$= \frac{\text{【住民アンケート調査】自動車から徒歩・自転車への転換量}}{\text{【住民アンケート調査】徒歩・自転車利用者数}} + 1$$

$$\text{【住民アンケート調査】自動車から徒歩・自転車への転換量} \\ \text{【住民アンケート調査】}$$

$$\div \text{自動車(運転・送迎)利用者の内の中心部への自動車の流入抑制要望者数}$$

自動車・自転車・徒歩利用者数については、当該区間を移動しているトリップを用いる。

以上より、都市交通戦略における中心市街地内歩行者・自転車数の目標値を、以下のように設定する。

現況: 900 人/日 ⇒ 交通戦略実施後: 1,000 人/日 + α

表 3-2-2 目標値設定に用いたデータ

自動車利用者の内の中心部への自動車流入抑制要望者数	3
徒歩・自転車利用者数	27
歩行者・自転車数向上率	1.11
現況歩行者・自転車数	900
目標値	1,000

ただし、この目標値は近江八幡市民に関する数値であり、観光客は含まない。観光客分については、+αとして更なる増加を目指す。

2) パッケージ②の数値目標値の設定

a) 公共交通カバー人口

公共交通カバー人口については、現在の路線バスおよび鉄道網によってカバーされている人口に、市民バス等により新たにカバーされる人口を加えることにより設定する。

それより、都市交通戦略における公共交通カバー人口の目標値を、以下のように設定する。

現況: 53,000 人 ⇒ 交通戦略実施後: 60,000 万人

表 3-2-3 公共交通カバー人口

現況の公共交通カバー人口	市民バス等により新たにカバーされる人口	施策実施後公共交通カバー人口
52,606 人	7,800 人	60,406 人

資料) 平成12年国勢調査500mメッシュ人口

b) 路線バス利用者数

路線バス利用者数については、住民アンケート調査における現況自動車利用者に関するサービス改善後の利用意向および利用頻度を元に、以下のフローにしたがって算出する。

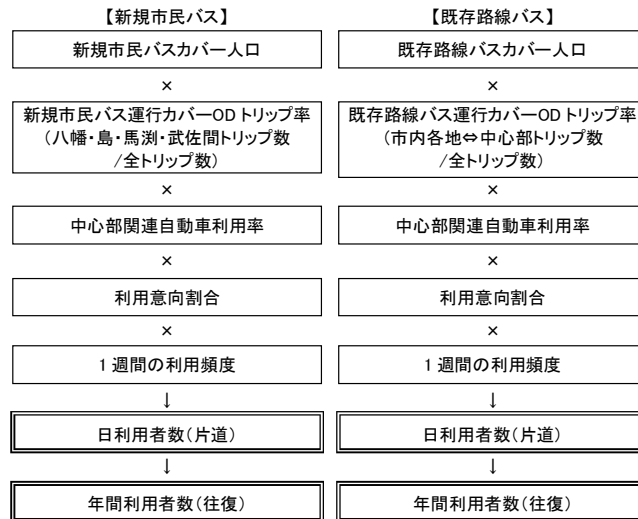


図 3-2-3 路線バス利用者数目標値算出フロー

以上のフローに沿った算出結果を以下に示す。

表2-4 新規市民バス利用者数

市民バス導入

市民バスカバー人口(人)	7,800
利用頻度(回/週)	1.7
利用意向(min)	32.50%
自動車利用率	65%
八幡・島・馬淵・武佐内外	22.3%
日利用者数(片道)	34
年間利用者数(往復)	24,588

表2-5 路線バスサービス向上後増加数

既存バスサービスレベルUP

既存バスカバー	52,606
利用頻度	1.7
利用意向	32.50%
自動車利用率	65.00%
市内々率	37.80%
中心部関連トリップ率	23.49%
日利用者数(片道)(増加分)	240
年間利用者数(往復)	174,962

路線バス利用者数目標値

=現況利用者数+新規市民バス利用者数+路線バスサービス改善後増加数
 (810,000 人) (24,588 人) (174,962)

=1,009,550 人

それより、都市交通戦略における路線バス利用者数の目標値を、以下のように設定する。

現況:81 万人⇒交通戦略実施後:100 万人

3) パッケージ③の数値目標値の設定

a) IC へのアクセス時間(市役所から)

IC アクセス道路としての機能を有する岩倉バイパス整備により、最寄り IC までのアクセス時間は、現在の最寄り IC である竜王 IC までの約 20 分から、岩倉バイパス利用による蒲生スマート IC までの約 15 分に短縮することが算定されることから、この値を目標値とする。

それより、都市交通戦略における都市計画道路整備率の目標値を、以下のように設定する

現況: 20 分(竜王 IC)⇒交通戦略実施後: 15 分(蒲生スマート IC)
--

b) 近隣市町連携強化軸整備率

近隣市町連携強化軸については、市内中心部を通る都市計画道路近江八幡能登川線整備および八木古川線で構成される安土町連携強化軸に関する整備率を目標値として掲げる。

都市交通戦略におけるそれら路線の整備計画より算出される目標値は以下のとおりとなり、これを目標値として設定する。

東西軸全区間延長：約 5.7km に関して----

現況: 約 2.7km(4.7%)⇒交通戦略実施後: 約 5.0km(88%)

c) 都市計画道路整備率

都市計画道路整備率は、都市計画道路全延長に対する整備済延長により算出する。

そこで、廃止候補路線については、分母となる都市計画道路全延長よりその延長分を除し、また、存続路線における都市交通戦略において整備を推進する路線については、現整備済延長に加えることにより、目標値を算出する。

それより、都市交通戦略における都市計画道路整備率の目標値を、以下のように設定する。

現況：57%⇒交通戦略実施後：70%

番 号	路 線 名	計 画	整 備 状 況			廃止候補路線	都市交通戦略 整備推進路線
		延長(m)	改良済(m)	既成済(m)	計(m)		
3・4・1	近江八幡能登川線	10,040	1,650	0	1,650		○
3・4・2	近江八幡駅西庄線	1,000	1,000	0	1,000		
3・4・3	近江八幡駅停車場線	1,230	1,230	0	1,230		
3・4・4	近江八幡八日市線	1,200	0	0	0		
3・4・5	八木東川線	4,050	0	4,050	4,050		
3・5・101	八木古川線	2,070	0	0	0		○
3・5・102	近江八幡駅中小森線	2,150	1,570	0	1,570	○	
3・5・103	篠原駅野村線	4,310	610	0	610		
3・5・104	船木弓削線	6,600	730	0	730		○
3・5・105	西生来長命寺線	12,360	6,710	4,200	10,910	○	
3・5・106	鷹飼金剛寺線	960	960	0	960		
3・5・107	近江八幡駅若宮線	2,580	900	1,680	2,580		○
3・5・108	西本郷音羽線	1,180	1,180	0	1,180		
3・5・401	安土八日市線	850	0	0	0		
7・6・101	中村大房線	2,750	2,620	0	2,620		
7・6・102	近江八幡駅北之庄線	2,700	680	1,290	1,970	○	
7・6・103	小船木多賀線	2,080	1,280	0	1,280	○	
7・6・104	公園前線	60	60	0	60		
7・6・105	玉木幸門橋線	450	80	0	80	○	
7・6・106	小船木市井線	1,680	0	0	0	○	
7・6・107	加茂音羽線	3,790	1,110	2,680	3,790		
近江八幡市計		64,090	22,370	13,900	36,270	6,210	4,270

	計画延長(m)	整備済延長(m)	整備率(%)
現況	64,090	36,270	56.6
都市交通戦略	57,880	40,540	70.0

4) パッケージ④の目標値

a) 渋滞損失時間

道路系の都市交通戦略プロジェクト実施等による市内主要道路における渋滞損失時間を数値目標として掲げる。

ここで、簡単にモニタリングを行えることが必要であることから、市内におけるセンサス対象路線に関する渋滞損失時間を算出する。

また、整備効果の算出に当たっては、現況および都市交通戦略ネットでの交通量配分結果より渋滞損失時間減少率を算出し、その減少率をセンサスより算出した現況渋滞損失時間に乗じることによって算出する。

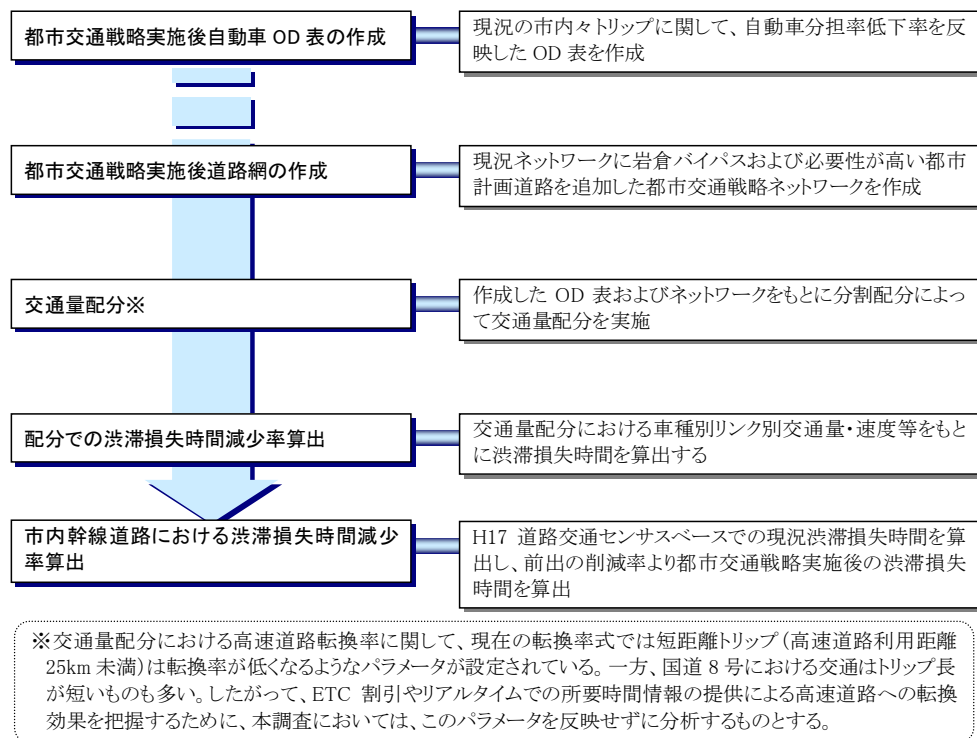


図3-2-4 渋滞損失時間算出フロー

その結果より、都市交通戦略による近江八幡市内における渋滞損失時間の目標値を、以下のよう

現況: 305 万人・時間/年 ⇒ 交通戦略実施後: 255 万人・時間/年

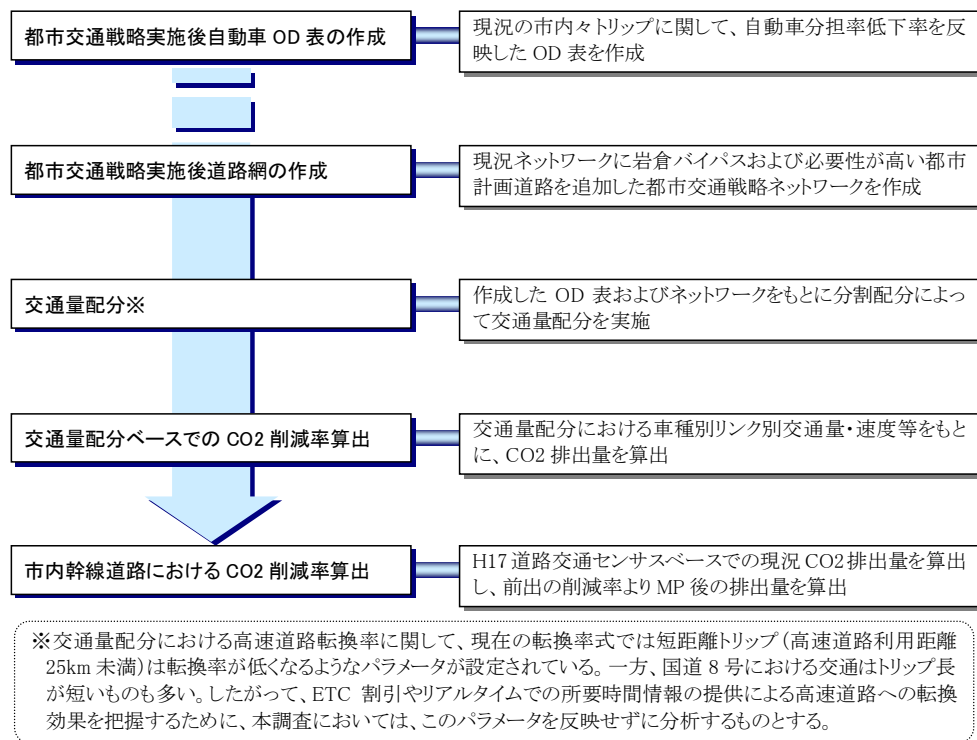
表 3-2-6 渋滞損失時間算出根拠(人・時間/年)

	交通量配分値	減少率	センサス値
現況	1,813		305
都市交通戦略	1,522	84%	256

b) CO₂ 排出量

自動車交通からの CO₂ 排出量は、総合的な施策実施による自動車交通量の減少に加え、バイパス整備や名神高速道路へのアクセス向上による混雑路線における負荷軽減によって、削減を図ることを目指している。

以上を踏まえ、自動車交通からの CO₂ 排出量については、以下の方法により算出することにより設定する。

図 3-2-5 CO₂ 排出量の目標値算出フロー

その結果より、都市交通戦略による近江八幡市内における CO₂ 排出量の目標値を、以下のよう

現況：8.1 万 t-CO₂/年⇒交通戦略実施後：7.2 万 t-CO₂/年

表 3-2-7 CO₂ 算出根拠

	kg-CO ₂ /日	t-CO ₂ /年	削減率
現況	222,850	81,340	
MP	198,089	72,303	11%

c) 自動車分担率

都市交通戦略では、公共交通のサービス改善や利用促進、歩行者・自転車歩行者空間など、他交通手段のサービスレベルの向上により、自動車分担率の低下を総合的に図ることを目指している。

そこで、パッケージ①およびパッケージ②において算出した転換量に加え、モビリティマネジメントなどによる利用促進を講じることによる転換量より、都市交通戦略における自動車分担率の目標値を設定する。以上を踏まえた推計式を以下に示す。

目標値=現況自動車トリップ数(市内々トリップ)

-中心部徒歩・自転車転換トリップ数

-路線バス転換トリップ

-公共交通利用促進による転換トリップ

(モビリティマネジメント:近畿内における実施の平均転換率より10%と想定)

これより、都市交通戦略における市内々交通に関する自動車分担率の目標値を、以下のように設定する。

現況:54.2%⇒交通戦略実施後:48.1%

表 3-2-8 分担率計算結果

	現況		徒歩・自転車・バス サービス向上施策後 トリップ数	公共交通利用促進 (MM)後 トリップ数	都市交通戦略 目標値 分担率
	トリップ数	分担率			
自動車	58,274	54.2%	57,450	51,705	48.1%
バス	1,624	1.5%	2,171	2,421	2.3%
鉄道	275	0.3%	275	307	0.3%
自転車	21,543	43.9%	47,427	52,879	49.2%
徒歩	25,607				
その他	106	0.1%	106	118	0.1%
計	107,429	100.0%	107,429	107,429	100.0%

(3) パッケージに含まれる本市におけるプロジェクト

各パッケージに含まれるプロジェクトの具体について、以下に示す。

安心して歩行できるエリア創出プロジェクト【歩行者】

事業内容	駅周辺市街地地区と公共サービス地区、歴史観光地区を結ぶ道路に歩きやすい・歩きたくなる歩行空間を創出する。
事業施策	・歩道整備
事業主体	近江八幡市
事業費	1億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～平成24年



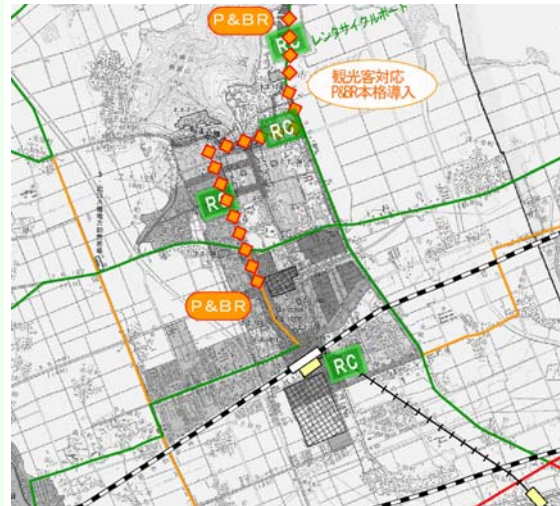
観光案内等情報提供改善プロジェクト【歩行者・自転車】

事業内容	観光客に対する観光案内情報の充実を図る
事業施策	・総合情報端末整備 ・情報案内サイン整備
事業主体	近江八幡市
事業費	3千万円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年から平成24年



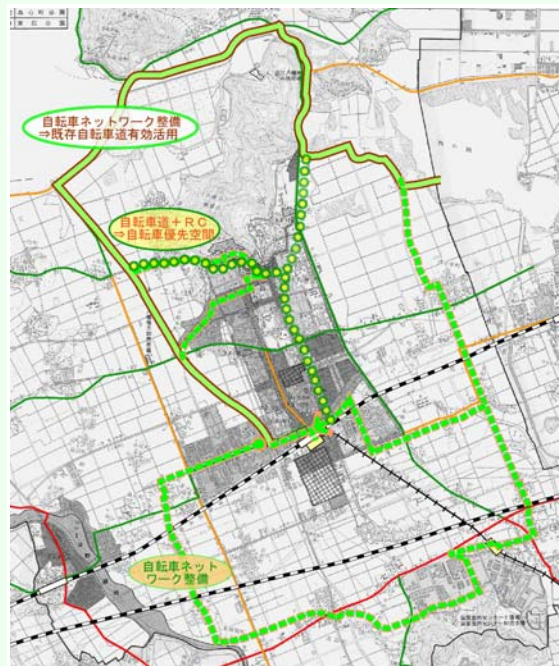
中心部流入自動車交通抑制・周遊拡大プロジェクト【歩行者・自転車】

事業内容	八幡堀周辺に流入する観光自動車交通の流入を抑制するとともに、周遊拡大を図るために、駅など交通結節点や周辺駐車場からの交通利便性を高める。
事業施策	・レンタサイクルポートの整備 ・P&BRの継続実施
事業主体	近江八幡市
事業費	1千万円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年より継続実施



自転車道ネットワーク化プロジェクト【自転車】

事業内容	自転車利用の促進を図るとともに、観光周遊の拡大を図るために、既存自転車道を含めた自転車ネットワーク整備を図る。
事業施策	・既存自転車道の有効活用 ・観光推奨ルートにおける自転車利用空間整備 
事業主体	近江八幡市
事業費	2千万円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年から平成24年



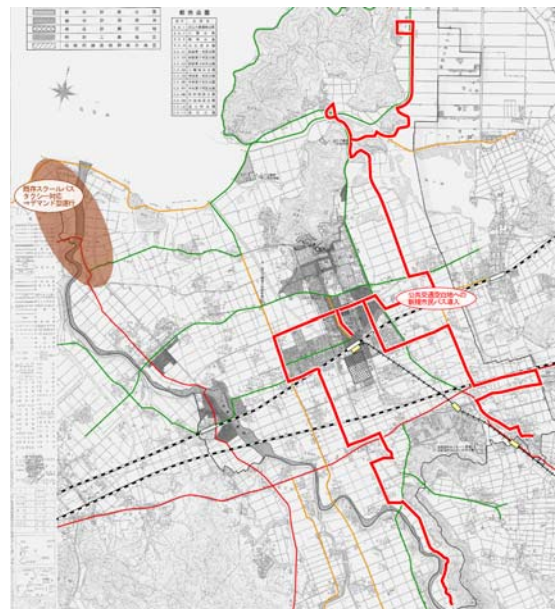
公共交通サービス改善プロジェクト【公共交通】

事業内容	公共交通利用者の増加を図るために、現行の公共交通サービスについて見直すとともに、サービスの改善を図る。
事業施策	・料金・運行本数の見直し ・終バス時間の延長 ・ハイグレードバス停整備 ・バス接近表示 
事業主体	近江八幡市・民間事業者
事業費	5千万円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年から平成24年



公共交通利用空白地区解消プロジェクト【公共交通】

事業内容	公共交通利用空白地区における公共交通機関を確保する。
事業施策	・新規市民バス導入 ・H20.4～9→赤線運行 ・H20.10～拡大予定(5～10ルート) ・スクールバスの昼間時活用 ・デマンド型交通導入 
事業主体	近江八幡市
事業費	1千万円／1ルート・年
事業スケジュール	平成20年から継続実施



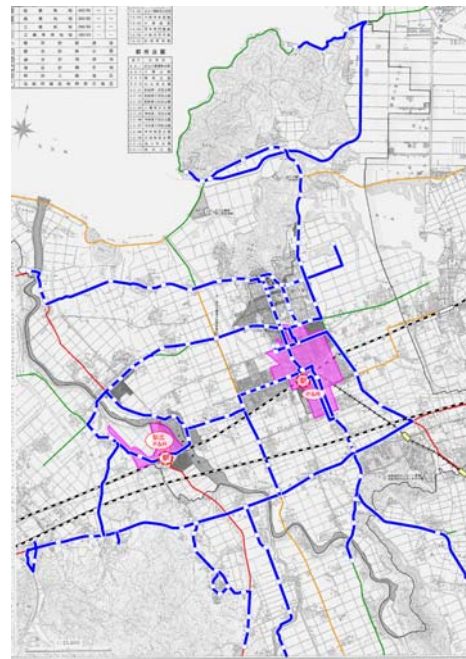
公共交通利用促進プロジェクト【公共交通】

事業内容	情報提供の充実・啓発活動・公共交通利用者優遇策等の実施により、公共交通利用促進を図る。
事業施策	・路線バス時刻表・ネットワーク図等情報提供パンフ ・モビリティマネジメントの実施 ・買物割引優遇キップの実施 ・近江鉄道への自転車乗入(休日)
事業主体	近江八幡市・民間事業者
事業費	5千万円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年から継続実施



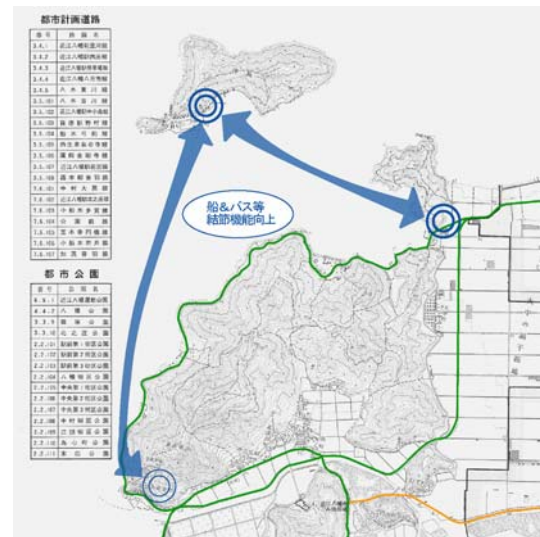
交通結節機能向上プロジェクト【公共交通】

事業内容	鉄道と路線バス、徒歩、自転車、との連携強化を図る。
事業施策	・駅周辺のバリアフリー化 ・駅端末交通整備(P&R駐車場・レンタサイクル) ・鉄道・バスのダイヤの調整
事業主体	滋賀県・関係市町・民間事業者
事業費	46億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～平成25年



沖島連携強化プロジェクト【公共交通】

事業内容	沖島航路のサービスレベル向上により、沖島と本土との連携強化を図る。
事業施策	・船と路線バスのダイヤ調整 ・棧橋・バス停施設の改善 ・車両改善 ・水陸両用車両導入検討
事業主体	近江八幡市・民間事業者
事業費	2億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～平成24年



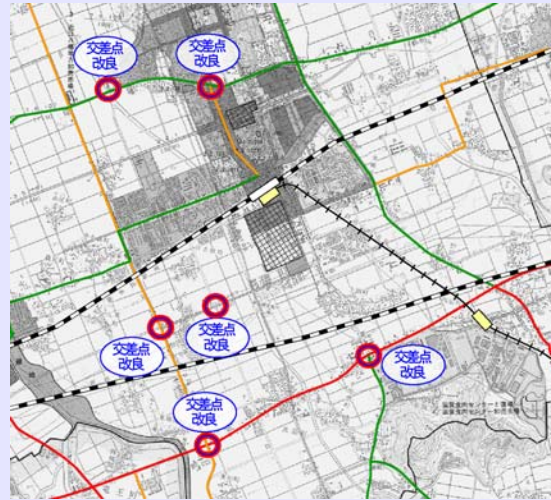
名神高速道路の有効活用プロジェクト【道路網】

事業内容	長距離トリップのみならず、中距離トリップ交通に対して、名神高速道路への転換を図るため、高速道路へのアクセス性強化を図る。
事業施策	・岩倉バイパス整備 ・国道8号および名神高速道路でのリアルタイム所要時間情報案内板整備
事業主体	滋賀県
事業費	8億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～平成24年に着手



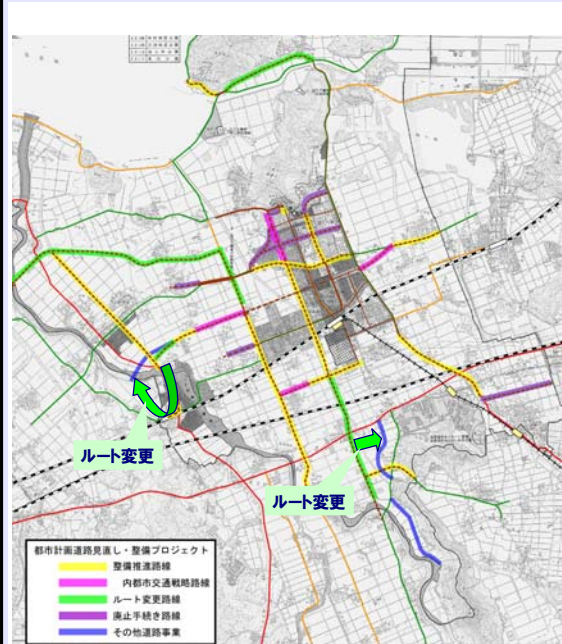
渋滞発生交差点の渋滞解消プロジェクト【道路網】

事業内容	市内渋滞発生交差点について渋滞解消を図る。
事業施策	・交差点改良 国道8号;六枚橋、東川交差点 その他;中村交差点など4箇所
事業主体	国土交通省・滋賀県・近江八幡市
事業費	10億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～平成26年



都市計画道路網見直し・整備推進プロジェクト【道路網】

事業内容	長期未着手の都市計画道路に関して、必要性の高い路線については整備促進を図るとともに、低い路線については廃止手続きを行う。
事業施策	・都市計画道路の見直し(案) ・近江八幡駅中小森線 ・加茂音羽線 ・小船木多賀線 ・玉木幸円橋線 ・小船木市井線 ・西生来長命寺線 ・近江八幡駅北之庄線 ・存続路線の早期整備着手
事業主体	滋賀県・近江八幡市
事業費	12億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～



(4) 各プロジェクトのスケジュールの整理

今後の10年間におけるプロジェクトのスケジュールについて整理したものを以下に示す。

表 3-2-9 各プロジェクトのスケジュール

施策		概算 事業費	事業 主体	現状	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29		
歩行者	安心して歩行できるエリア創出	1 億円	近江八幡市	一部着手済み (中村交差点～八幡山)	整備推進											
	観光案内等情報提供改善	3 千万円	近江八幡市	-	関係部局との調整											
歩行者・ 自転車	中心部流入自動車交通抑制	1 千万円	近江八幡市	H19 秋期に実施済	秋期に再度実施	利用状況を見ながら、サービス改善に努め、継続実施										
	自転車空間形成 (既存自転車道および 観光推奨ルートの改善)	2 千万円	近江八幡市	-	関係部局との調整											
公共交通	公共交通サービス改善 (ハイグレードバス停化 等)	5 千万円	近江八幡市 ・民間事業者	-	地域連携計画協 議会にて検討開 始											
	公共交通利用空白地区 解消	1 千万円/ ルート・年	近江八幡市	-	4/7 より実証実験 開始	利用状況を見ながら、サービス改善に努め、継続実施										
	公共交通利用促進	3 千万円	近江八幡市 ・民間事業者 ・商工会	-	地域連携計画協 議会にて検討開 始	利用状況を見ながら、サービス改善に努め、継続実施										
	交通結節機能向上	46 億円	滋賀県 ・関係市町 ・民間事業者	協議会(2 市 1 町) (篠原駅)	整備推進											
	沖島連携強化	2 億円	近江八幡市 ・民間事業者	公共交通活性化プ ログラム策定	バリアフリー・通船の 増便・桟橋整備											
道路網	名神高速道路有効活用	8 億円	県・近江八幡市	滋賀県道路整備アク ションプログラム策定	H20～24 着手⇒事業継続											
	渋滞発生交差点の渋滞 解消	10 億円	国・滋賀県 ・近江八幡市	-	検討開始(移転 家屋の代替地)											
	都市計画道路見直し& 整備推進	12 億円	滋賀県 ・近江八幡市	-	総発の見直し 都市マスの見直し											

第4章 事業の推進体制

事業の推進に当たっては、本市をはじめとして交通事業者などの交通施策に係る関係機関が役割分担を明確にし、相互に連携を図りながら進めるものとします。

表 4-1-1 事業推進体制

国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課
国土交通省近畿地方整備局滋賀国道事務所調査第一課
国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局
滋賀県土木交通部道路課
滋賀県土木交通部都市計画課
滋賀県土木交通部交通政策課
滋賀県東近江地域振興局建設管理部道路計画課
近江八幡警察署交通課
近江鉄道バスあやめ営業所
タクシー湖東地区連絡協議会
近江八幡市商工会議所
近江八幡市観光物産協会
近江八幡市都市産業部

第5章 今後の課題

プロジェクトの詳細検討

都市交通戦略においては、歩行者・自転車・公共交通・道路網に関する計11本のプロジェクトを提案している。これらについては、公共交通利用空白地区解消プロジェクトにおける市民バス運行のように早急にアクションを起こすプロジェクトから、必要性も含め、詳細な検討が必要なプロジェクトなど、プロジェクトの熟度が大きく異なっている。

パッケージに含まれるすべてのプロジェクトの実現がなければ、数値目標の達成は不可能であるといえることから、プロジェクトの熟度が深いものについては、早期実現を図るとともに、薄いものについては、熟度を深めるための、委員会等の立ち上げによる検討が必要である。

短期実現施策の実施

都市交通戦略におけるスケジュールについては、すべてのプロジェクトに関して、来年度より、検討を進めることとなっている。

そこで、情報提供媒体の作成や公共交通利用促進策などの短期実現が可能と考えられる施策については、都市交通戦略の近江八幡市における位置づけを高める意味でも、早い段階での実現が必要である。

都市交通戦略のフォロー

都市交通戦略の運用・進捗状況を確認するために、また、風化させないためには、第三者機関のもと、確認するとともに、時代潮流等とりまく環境にあわせた見直しが必要である。

また、パッケージの進捗状況を評価するために、数値目標に関するモニタリングを行うことが必要である。

以上を踏まえ、本調査における検討委員会メンバーをベースとした組織を立ち上げることで、都市交通戦略のフォローを行うことが必要である。

数値目標モニタリングのための調査の実施

パッケージに関する数値目標については、交通量、渋滞状況、公共交通利用者数などの既往観測データにより把握できる指標と、歩行者交通量などの別途調査が必要な指標とがある。

数値目標に関するモニタリングに関しては、各プロジェクトの評価に必要であり、PDCAサイクルで検証するために重要であることから、実態調査が必要な指標については、定期的に調査を行うことが必要である。