

参考資料

1. 総合都市交通体系検討委員会の運営
2. 都市計画道路網見直し検討
3. 現況整理

目 次

1 総合都市交通体系検討委員会の運営補助	1
1.1 検討委員会の開催状況	1
1.2 検討委員会メンバー	2
1.3 検討委員会設置要綱	3
1.4 検討委員会の開催	4
2 都市計画道路の見直し検討	82
2.1 都市計画道路網見直しの考え方	82
2.2 都市計画道路見直し結果	85
3 近江八幡市の都市交通現況整理	112

1 総合都市交通体系検討委員会の運営補助

1.1 検討委員会の開催状況

近江八幡市総合都市交通体系検討委員会は、以下のとおり4回開催した。

表 1-1 検討委員会の開催状況

	開催日時	開催場所	議事
第1回 検討委員会	平成19年9月6日 14:00～	文化会館1階 オーケストラ練習室	1.近江八幡市の都市・交通の現状と問題 2.近江八幡市の将来交通体系に対する市の思い 3. 検討委員会において検討いただきたい内容 4. 検討全体の流れ(案) 5. 住民アンケートの実施について 6. 第2回検討委員会以降の予定(案)
第2回 検討委員会	平成19年11月5日 14:00～	市役所 4階 第3・4委員会室	1.第2回近江八幡市総合都市交通体系検討委員会の流れ 2.将来交通体系のあり方検討 3.総合都市交通体系の基本構想の検討 4.総合都市交通マスタープラン(案)の検討 5.第3回検討委員会以降の予定
第3回 検討委員会	平成20年2月18日 13:30～	市役所 4階 第3・4委員会室	1.第3回近江八幡市総合都市交通体系検討委員会の流れ 2.住民アンケート調査結果の概要 3.観光客対応P&BR社会実験結果の概要 4.近江八幡市の交通課題 5.総合都市交通計画マスタープランの策定 6.都市交通戦略の策定 7.第4回検討委員会の予定
第4回 検討委員会	平成20年3月27日 14:00～	市役所 4階 第3・4委員会室	1.総合都市交通マスタープラン(案)の検討 2.都市交通戦略(素案)について

1.2 検討委員会メンバー

検討委員会メンバーを以下に示す。

表 1-2 近江八幡市総合都市交通体系検討委員
近江八幡市総合都市交通体系検討委員

順不同・敬称略

番号	所 属	役 職	氏 名
1	立命館大学	教 授	塚 口 博 司
2	京都大学大学院	助 教	倉 内 文 孝
3	近畿地方整備局建政部都市整備課	課 長	田 雑 隆 昌
4	近畿地方整備局滋賀国道事務所	課 長	河 野 純 一
5	近畿運輸局滋賀運輸支局	主席運輸企画専門官	井 尻 憲 司
6	滋賀県土木交通部道路課	課 長	遠 藤 司 郎
7	滋賀県土木交通部都市計画課	課 長	中 村 傳 一 郎
8	滋賀県土木交通部交通政策課	課 長	竹 本 重 幸
9	滋賀県東近江地域振興局建設管理部	部 長	堀 井 孝 郎
10	近江八幡警察署交通課	課 長	塚 田 豊 美
11	社団法人滋賀県トラック協会湖東支部	支部長	小 林 正 義
12	近江鉄道バスあやめ営業所	所 長	竹 内 正 人
13	湖東地区タクシー連絡協議会	代表幹事	中 林 達 夫
14	近江八幡市連合自治会	会 長	森 光 夫
15	近江八幡市老人クラブ連合会	会 長	浦 口 祐 次
16	近江八幡市身体障害者厚生会	会 長	田 中 市 郎
17	近江八幡市PTA連合会	会 長	山 出 喜 幸
18	近江八幡市土地改良団体協議会	会 長	中 村 芳 雄
19	近江八幡市商工会議所	副会頭	山 田 脩 治
20	近江八幡市観光物産協会	会 長	山 本 傳 一
21	近江八幡市都市産業部	部 長	小 泉 登 喜 夫
22	公募委員		井 上 ミチコ
23	公募委員		井 上 榮 一 郎

1.3 検討委員会設置要綱

近江八幡市総合都市交通体系検討委員会設置要綱を以下に示す。

近江八幡市総合都市交通体系検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 本市の目指すべき将来像に向けた都市計画街路を含む幹線道路網の整理、検討と地域公共交通のあり方の検討を行うため、近江八幡市総合都市交通体系検討委員会(以下「委員会」という。)を設置に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について掌握する。

- (1) 総合都市交通体系施策の検討に関すること。
- (2) 都市計画街路を含む幹線道路網の見直し並びに総合交通戦略への位置付けに関すること。
- (3) 高齢者の移動、観光地の渋滞対策、中心市街地へのアクセスの確保として公共交通(コミバス等)における交通戦略の位置付けに関すること。

(組織)

第3条 委員会は、委員25名以内の委員で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 関係行政機関の職員
- (3) 公募委員(市民代表)

その他市長が必要と認める者

(委員長及び副委員長)

第4条 委員会に委員長及び副委員長を置き、それぞれ委員の互選によりこれを定める。

2 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故等があるときは、その職務を代理する。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、委嘱の日から第2条に規定する事業が終了するまでとする。

(会議)

第6条 委員会の会議は、委員長が招集し、その議長となる。

2 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

3 委員長が必要と認めるときは、委員以外の者に出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(専門委員会)

第7条 幹線道路網の検討や公共交通の検討等を行なう専門委員会を置くことができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、都市産業部都市整備課において処理する。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

付 則

この要綱は、平成19年9月1日から適用する。

1.4 検討委員会の開催

1.4.1 第1回検討委員会

(1) 委員会資料

資料3
2007.8.31ver

第1回 近江八幡市総合都市交通体系 検討委員会

2007.9.6

1

1. 近江八幡市の都市・交通の現状と問題

①人口増加・少子高齢化が進行

■ 増加する人口

近江八幡市の人口

年次	人口(人)
H2	66,066
H7	67,196
H12	68,366
H17	68,528

資料: 国勢調査

市の人口は増加しつづけており、平成22年には7万人を見込んでいる

■ 少子高齢化の進行

年齢別人口構成比

年齢	H2	H7	H12	H17
0歳～14歳	17.7	15.2	14.2	13.8
15～24歳	15.2	13.4	12.9	12.8
25～64歳	44.3	43.2	43.4	43.4
65歳以上	22.8	28.2	29.5	30.0

資料: 国勢調査

高齢者割合は10年間で1.5倍に増加!

■ 高齢者の高い外出率

外出率

地域	高齢者	全体
近江八幡市	82.4%	53.2%
近江八幡市	81.8%	54.4%
近江八幡市	80.3%	51.0%
近江八幡市	74.1%	55.2%
近江八幡市	75.4%	52.2%
近江八幡市	74.0%	54.3%
近江八幡市	80.4%	55.8%
近江八幡市	82.1%	56.8%
近江八幡市	78.5%	54.6%
近江八幡市	76.9%	57.2%
近江八幡市	81.3%	57.2%
近江八幡市	79.9%	54.4%
近江八幡市	82.1%	56.8%
近江八幡市	82.1%	56.8%

資料: 第4回京阪神PT調査

高齢者の外出率は周辺市町と比較して高い(滋賀県平均よりも1割高)

②増加する通勤・通学者、高い自動車利用率

■増加する通勤・通学者数

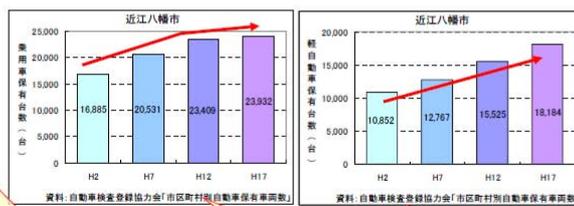


通勤・通学者数は増加傾向
近江八幡市を従業地とする割合も増加傾向

■高い自動車利用率



■増加し続ける自動車保有台数



周辺市町と比較すると自動車分担率は低いものの、60%程度と高い

乗用車は近年微増傾向

軽自動車は著しい増加傾向

③都市計画道路の整備の遅れ、渋滞や事故等の交通問題の発生

■都市計画道路整備の遅れ

歩道幅員が狭く、快適な歩行空間を提供できていない

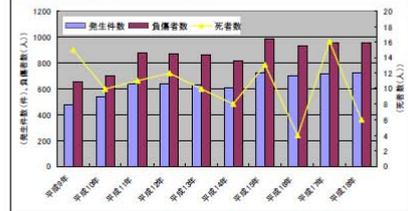


全国平均よりも低い整備率

■道路交通問題の発生

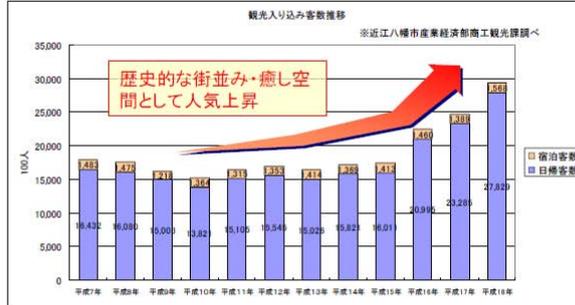


■増加する交通事故



④観光客の増加、観光客と自動車交通が輻輳

■観光客の増加・観光客の安全確保



【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】

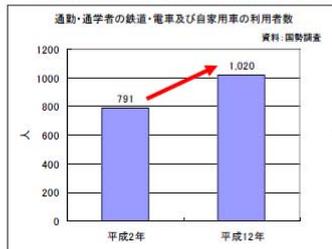


⑤JR利用者は微増傾向、バス利用者は減少傾向、P&R利用が増加

■減少する路線バス利用者数



■増加する鉄道・電車及び自家用車の利用者数



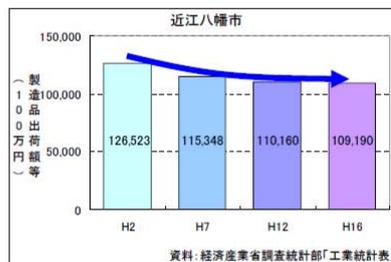
鉄道利用者は通増傾向
しかしながら、路線バスは減少傾向

通勤・通学利用においても
鉄道・自家用車は増加傾向

6

⑥工業活動、商業活動ともに活力が低下

■活力の低下が危惧される近江八幡市の産業



近江八幡市は国道8号沿いの工業団地が工業の中心であるが、総製品出荷額は減少傾向



商業核の郊外化等を背景に、小売業販売額は減少傾向

7

□近江八幡市の都市・交通の現状と問題は以下のように考えられます。

- ①人口増加・少子高齢化が進行
- ②増加する通勤・通学者、高い自動車利用率
- ③都市計画道路の整備の遅れ、渋滞や事故等の交通問題の発生
- ④観光客の増加、観光客と自動車交通が輻輳
- ⑤JR利用者は微増傾向、バス利用者は減少傾向、P&R利用が増加
- ⑥工業活動、商業活動ともに活力が低下

2.近江八幡市の将来交通体系に対する市の想い

- ◆道路、公共交通、歩行者・自転車等の総合的な視点で交通体系のあり方を検討していく必要あり
- ◆中心市街地の活性化のため、歩行者・自転車が快適な移動ができる市街地、市民の誰もが中心拠点に快適に移動できる交通網を形成
- ◆観光交通、少子高齢化に対応する都市交通体系を目指す

道路網について

中部湖東幹線・岩倉バイパス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

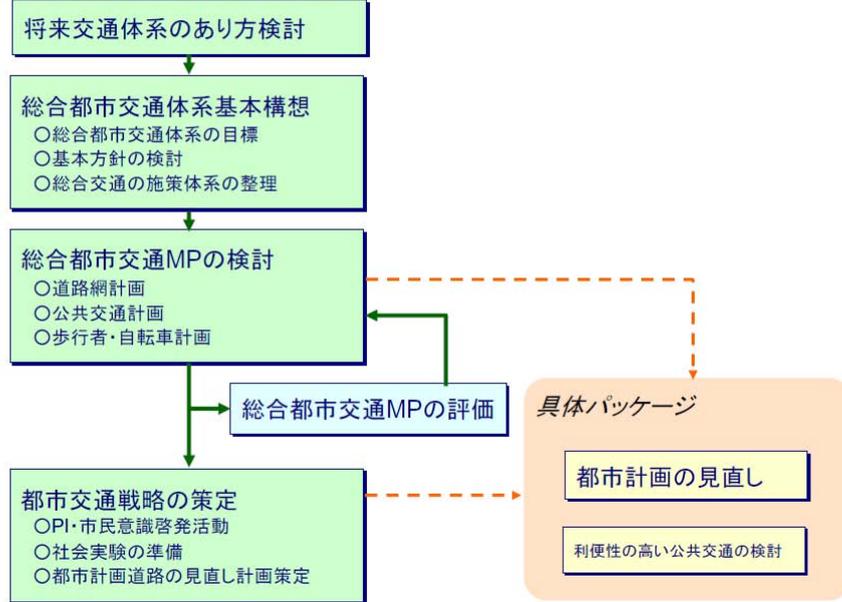
公共交通や歩行者・自転車交通について

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

3.検討委員会において検討いただきたい内容

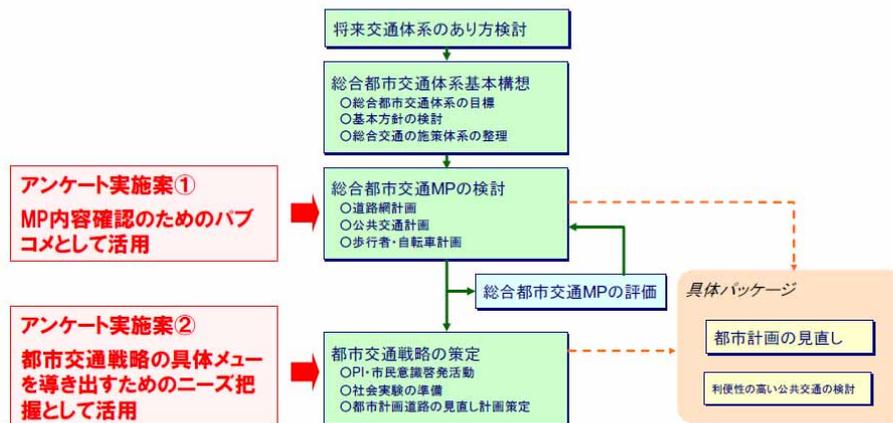
- 国道・県道等の幹線道路整備計画との整合も図った、未整備都市計画道路等の抜本的な見直し
- 地球環境や交通制約者を守るための、自動車交通と徒歩や公共交通等との適切な役割分担の構築とユニバーサルデザインに基づく道路整備計画
- 中心市街地活性化に向けた、中心市街地内および市域から中心市街地までの移動が快適なまちづくり
- P&BR方式や循環公共交通システムの導入等により、自動車に依存しない快適な市民生活あるいは観光客への癒しの景観の創出

4.検討全体の流れ(案)



5.住民アンケートの実施について

- 住民の意見を盛り込むために、住民に対するアンケート調査を実施する予定
- 住民アンケートの位置付けについて検討中



6.第2回検討委員会以降の予定(案)

■ 第2回検討委員会

- 10月下旬(予定)
- 都市交通マスタープラン(案)、都市交通戦略メニュー

■ 第3回検討委員会

- 1月中旬
- 都市交通マスタープラン、個別交通計画、都市交通戦略案

■ 第4回検討委員会

- 3月下旬
- 個別交通計画、都市交通戦略、今後の予定

(2) 議事要旨

第 1 回 近江八幡市総合都市交通体系検討委員会 議事要旨

日時:平成 19 年 9 月 6 日(木) 14:00~

場所:近江八幡市文化会館 1F オーケストラ練習室

<副市長挨拶>

<委員長・副委員長の選出>

- ・事務局案より、委員長として塚口委員、副委員長として倉内委員を選出。

<委員長・副委員長挨拶>

<事務局資料説明>

<質疑応答>

議題1 近江八幡市の都市・交通の現状と課題

トラック協会 小林委員

- ・トラックは、産業振興の一翼を担っている。
- ・国道 1 号と県道が交差している六前橋交差点の交通環境は悪化しており、国・県に改良をお願いしているところであるが、事業が進んでいないようであるが、進捗状況をお答えいただきたい。
- ・産業・通学・通勤・観光等大きな役割を担っている道路であるので、早急に改良していただきたい。
- ・もっとも改良が遅れているのではないかと感じる。

東近江地域振興局 澤田委員

- ・ 5 年前にアクションプログラムを策定、本年度にそれらを見直し、新たなプログラムについて、委員会を開催し、検討する予定。
- ・ 六前橋の件は、三名川の改良と合わせて行う予定。

課題 2 近江八幡市の将来交通体系に対する市の思い

課題 3 検討委員会において検討いただきたい内容

塚口委員長

- ・ 多様な課題があるが、すべて同レベルに議論するのは難しいと考えられる。
- ・ 都市計画道路の見直しに関して、通常は長期未着手路線を対象に、廃止・変更等を区分するものと理解しているが、総合的な交通体系の議論を通じてすることはない。
- ・ しかしながら、このように総合的に判断することが本来の姿だと思う。
- ・ 廃止だけでなく、必要と考えられるルートについては、新規路線として提案することもできるのか。
- ・ 近江八幡市の道路の将来像を描いた上で、見直しを実施するのか。

事務局

- ・ 現状の道路網等より、必要性を考慮し、廃止・変更等について議論していきたいと考えている。

県・都市計画課 田中委員

- ・ 昨年、都市計画道路の見直し指針を作成した。
- ・ 滋賀県では、50%が未整備路線として残っており、年間1%程度しか整備できていないため、すべて整備するためには、今後50年以上がかかる。
- ・ 県の指針では、計画決定40年以上経過している路線に対して、見直す予定である。
- ・ 市の想いは分かるが、基本的にいつまでたってもできないような道路を都市計画決定することは主旨とあわない。

市・都市産業部 小泉委員

- ・ 街中における都市計画道路は、現在のまちづくりと即していない。
- ・ 県として重要な路線については、積極的に事業を進めていただきたい。

塚口委員長

- ・ 単に要らない路線を廃止していくのみでなく、必要な路線については提案していけたらと思う。
- ・ 交通渋滞が問題として挙げられていたことを含め、渋滞対策も踏まえた道路計画が必要といえる。

近江八幡市商工会議所 山田委員

- ・ 目的が多岐に分かれており、相当のエネルギーが必要と考える。
- ・ まちづくりが先か、道路づくりが先か、ポイントを絞った議論が必要。
- ・ 少子化・高齢化問題、環境問題については、国家的問題であり、経済の活性化については当市の重要な問題といえる。
- ・ 中心市街地の高度集積化を図ることが、必要と考える。
- ・ 近江八幡市の規定では、マンション一戸あたりにひとつの駐車場が必要とされており、これを緩和しなければならない。(駐車場整備にかかわる事業費および自動車の過度な利用を誘引する)
- ・ 多岐にわたる話を一様にやっては的が絞りがづら、検討しづらいのでは。
- ・ 官の民間投資がなければ、発展しない。

近畿地方整備局建政部都市整備課 田雑委員

- ・ 集約型の都市構造を目指していくという意識が必要となる。
- ・ その中で必要な手段として、道路網、公共交通の必要性が見えてくると思う。
- ・ この場で議論するということになると難しいと思うが、市の思い・方向性を示していただき、市を取り巻く諸問題に対して、どう対応していくかがポイントとなる。
- ・ まちの方向性を見定めた上で、道路・公共交通の方向性を定め、みんなが一体となって議論を進めていくことが重要と考える。
- ・ 総合都市交通戦略等の言葉の使い方について見直ししていただきたい。

塚口委員長

- ・ このような検討では、将来の都市像を設定することが重要である。
- ・ 将来の都市像は、次回以降に参考資料でもいいとおもうので用意していただきたい。
- ・ 誰もがわかる資料作成にすること。

市・観光物産協会 山本委員

- ・ ここ数年、急激に増加している。
- ・ 観光客に対しては、当然、道路等整備が行き届いているものだと思われていたようであるが、現実にはなかなか整備ができていない。
- ・ 駐車場については整備ができていないので、近江兄弟社の駐車場を借りて、運営している。
- ・ 市街地の細かい道をバス・自家用車等が輻輳しており、危険であったことから、一方通行化したところ、観光客をはじめ好評を得ている。
- ・ ホームページ等で、旅行シーズンについて、混むという情報を提供していきたい。
- ・ 周遊観光に対する誘導案内ができておらず、案内人の育成や周遊マップ等情報提供が必要といえる。

市・都市産業部 小泉委員

- ・ 一方通行については、よかったという声が多くなっている。
- ・ 次年度もこのような形で実施する予定と考えている。

近江八幡警察署交通課 塚田委員

- ・ 交通の整除化の意味ではよかったが、地元住民に対しては、生活道路であることから、必ずしも大賛成という状況ではない。
- ・ 地元との調整を重ねて、継続的に実施していきたい。

事務局(課長)

- ・ 観光地としての整備を進めていくのではなく、あくまでも住民の生活について考えていくことが必要。
- ・ 観光客に対しては、中心地区内での回遊型の観光をしていただくため、道路整備よりもむしろ、歩くや公共交通による街づくりを進めていきたい。

近江鉄道バス 岩下代理

- ・ 観光客も含め、どうしても自動車交通に頼ってしまっているのが現状。

市・土地改良団体協議会 中村委員

- ・ 中部湖東幹線について、何度かワークショップを開催した。
- ・ 周辺住民にいたっては、大きな期待をしている。
- ・ 事業の進捗状況について、県・市の考えをお聞かせ願いたい。

滋賀県土木交通部道路課 谷委員

- ・ 近江八幡市中心部における通過交通を裁くことが最も重要な目的である。
- ・ 必要性は高く、位置づけも明確であるが、県の財政的な理由を勘案すると、なかなか事業に至らない。
- ・ 近江八幡の中心市街地を活性化させながら、通過交通を排除するためには、どのような道路体系が必要となるかについて、まだ整理しきれていない。

東近江振興局 澤田委員

- ・ 近江八幡市以南の整備状況に応じて、中部湖東幹線の事業も明確になる。
- ・ 近江八幡市の中をどのようなルートを通るのかについては、具体的にまだ決まっていない。

近江八幡市商工会議所 山田委員

- ・ 観光については、大きな望みがある。
- ・ 製造等は減少しているが、観光客についてはここ10年で倍増している。
- ・ 八幡商業高校の未使用のグラウンドをひとつつぶすなどして、駐車場・レンタサイクルポートの整備し、周遊観光の促進を図ってほしい(プランの検討項目に加えて欲しい)。

倉内副委員長

- ・ 検討項目の4つが独立した関係ではなく、相反するものも存在する。
- ・ 地域・利用者(住民・観光客・通勤など)ごとに方向性は異なると思うので、それぞれの立場での検討することが重要。
- ・ 移動制約者に対する公共交通サービスについて、どこまで、どの程度のサービスを提供していくかについて検討することが重要になってくる。
- ・ 大きな枠組みから議論していき、個別検討をしていきたい。

近畿運輸局滋賀運輸支局 後藤委員

- ・ 近江八幡市より北部は市・長の補助ありきで運行している。
- ・ 路線バス・コミバスの起終点はほとんどが鉄道駅になっている。
- ・ 近江バスの営業路線の活性化を図ることが重要
- ・ 市民が利用できつつ、観光活性化にも繋がるバス交通について議論していければと思う

湖東地区タクシー協会 中林委員

- ・ 安全・快適に運ぶのが最重要である。
- ・ 農地部等の道路整備、自歩道・車道の分離等を進めてほしい。

近江八幡警察署 塚田委員

- ・ 近江八幡市は観光・商業・公共施設と3つの中心があるが、中心市街地活性化はどこを指すのか。
- ・ コンパクトシティとはどの辺までを指すのか。

都市産業部 小泉委員

- ・ 旧の商業地域(既成市街地)の活性化が重要になると考えている。

事務局

- ・ 旧市街地と駅周辺の新市街地など全体が近江八幡市の中心市街地といえる。

近江八幡市商工会議所 山田委員

- ・ 駅を中心とする7～800mの範囲が中心市街地だと考える。
- ・ 歩いていくことができる行動範囲がコンパクトシティの中心といえるのでは。

近畿地方整備局建政部都市整備課 田雑委員

- ・ 集約型都市構造として、市が単に拡大していくよりも、都市機能を集積させることにより、そのような都市構造に誘導していくことが重要と考える。
- ・ 近江八幡市にも中心・核として位置づけられる部分は複数あるはずである。
- ・ どのようなまちを目指すかが重要であり、中心の定義はない。

滋賀県トラック協会湖東支部 小林委員

- ・ 合併によって、新庁舎ができると考えられるが、その場所によって、交通体系が変わってくるだろうと思われるが、それについてはどうか。

塚口委員長

- ・ 総合計画等上位計画について整理してもらいたい。
- ・ 都市計画は空間をどのようにしていくかが重要であるので、地図を用意して欲しい。

倉内副委員長

- ・ 周辺市町とのつながりは重要であるので、分析等については、周辺市町も含めた検討が必要である。

滋賀県土木部道路課 谷委員

- ・ 近江八幡市としてどのような道路網を目指すのかを整理して欲しい。

滋賀国道事務所 河野委員

- ・ 国道8号の整備要望箇所が30km程度あり、既成同盟会より要望を受けている。
- ・ 直轄事業については、予算の状況をみながら、現道改良・ルート計画等を進めていきたい。
- ・ 国道8号の30kmの区間が都市計画決定されて即事業着手という流れは今のところない。
- ・ 近江八幡市の道路交通が抱える課題を整理してほしい。

塚口委員長

- ・ 国道8号と中部湖東幹線については、どのように考えていくのが重要な問題。
- ・ 国道8号を現状と考えるのか、いずれ整備されると考えるのか、前提条件の違いによりアウトプットが異なると考えられるが、どのように考えているか。

滋賀国道事務所 河野委員

- ・ 国道8号については、中距離トリップを受け持つ交通を処理している。

滋賀県土木部道路課 谷委員

- ・ 交通量と交通容量から考えると、国道8号バイパスは必要といえる。

近畿地方整備局建政部都市整備課 田雑委員

- ・ 国道8号の役割は、近江八幡市だけで議論できる話ではなく、国・県など広域的な範囲での検討が必要。
- ・ この検討の中で、8号の位置づけに関する議論はしなくていいと考える。
- ・ 都市の絵を描くだけでなく、対応する施策、目標設定が重要であり、検討して欲しい。
- ・ この場で議論してつくったものは、実現を目指していきたい。

東近江地域振興局 澤田委員

- ・ 近江八幡における渋滞は国道8号がキーとなっているので、8号の位置づけは重要といえる。

塚口委員長

- ・ 8号の混雑緩和については、議論の対象となるが、8号バイパスありきでは、計画策定が難しいので、バイパスありきでは考えない。

トラック協会湖東支部 小林委員

- ・ 国道8号バイパスは、特定財源化の関連からも、夢物語といえる。

課題4 検討全体の流れ(案)

課題5 住民アンケートの実施について

課題6 第2回検討委員会以降の予定(案)

県・土木交通部都市計画課 田中委員

- ・ 歩行者・自転車に対する検討が必要。
- ・ 都市計画道路の見直しについてどのような方法でやっていくのか。

事務局

- ・ 市の想いについては、次回に補足・肉付けした資料を提供していく。
- ・ 県の指針に基づき、近江八幡市の見直し方針を掲げて、具体的な見直しをしていく予定。
- ・ 公共交通については、既存のバス路線に関する課題を整理し、バスサービスレベルの向上・新規路線の提案など、需要予測を通じた検証を実施していく。
- ・ 歩行者・自転車計画については、面的・線的については相談の上、整理していきたい。

市・都市産業部 小泉委員

- ・ 交通バリアフリーについては、基本構想・整備強化区域・特定経路など決定している。

近江八幡市商工会議所 山田委員

- ・ 環境的なことを考えると、徒歩や自転車が重要になってくる。
- ・ 歩きたい、走りたいという気持ちを喚起する計画をまとめていけたらと思う。

東近江地域振興局 澤田委員

- ・ アンケートについては、どのような方法(対象・規模)で実施していくか。

事務局

- ・ アンケート案については、次回に提供したいと考えている。

塚口委員長

- ・ 調査の規模や抽出等アウトラインについては次回決定したい。
- ・ 内容が分からないアンケートでは、難しいので、マスタープランを分かりやすい形でまとめることが必要。

近江八幡市商工会議所 山田委員

- ・ アンケートが本当に必要なのか。
- ・ 最初からアンケートありきというのは、不自然だと感じる。
- ・ 市民の意見を聞くのは大事であるが、バイアスがかかるので。

倉内副委員長

- ・ 議論するための材料がそろってなかった気がする。
- ・ 第2回では、議論に必要な資料をそろえて欲しい。

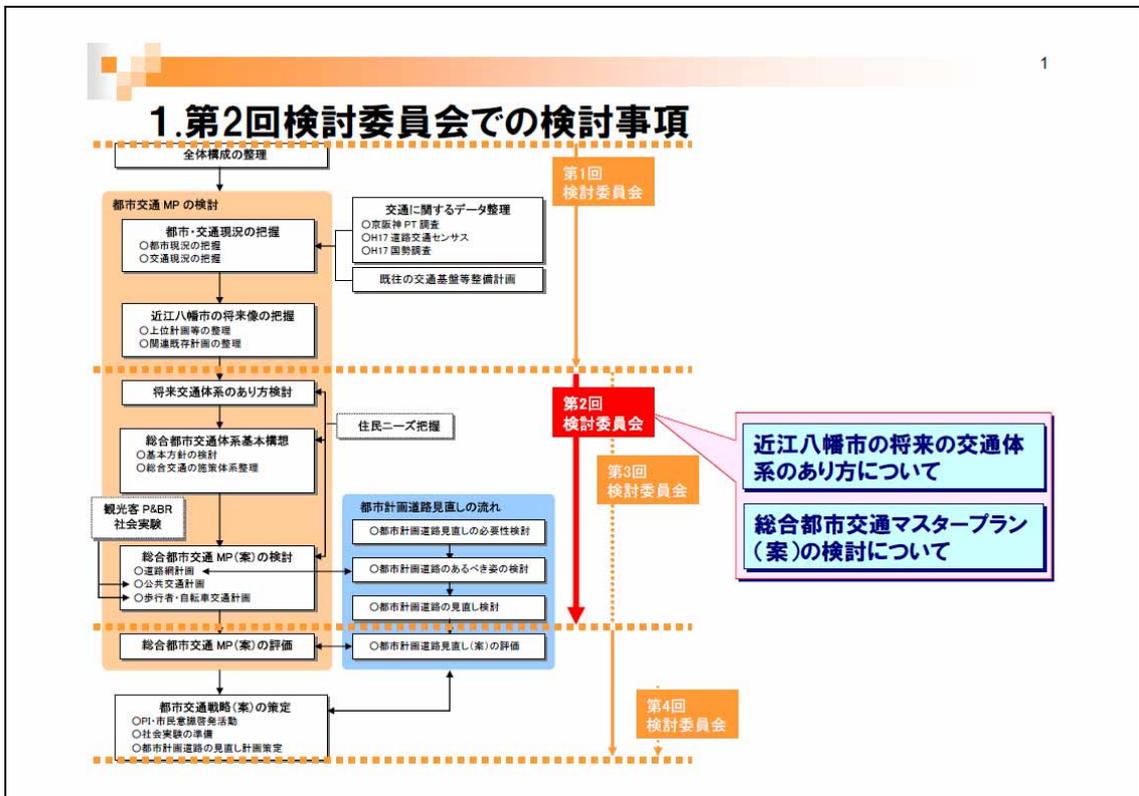
塚口委員長

- ・ 非常に欲張りなメニューが出ているが、いい町にしたいという行政の願いといえる。
- ・ 交通と街づくりの関係を考えながら、都市像を明確にすることが重要と考える。

以上

1.4.2 第2回検討委員会

(1) 委員会資料



近江八幡市の将来の交通体系のあり方について

- ・現在の都市交通現況に関する課題および上位計画をもとに、**近江八幡市の将来交通体系のあり方(想い)について検討**する。
- ・将来の近江八幡市の**都市核および交通軸を設定**し、近江八幡市の**将来都市像を検討**する。

総合都市交通マスタープラン(案)について

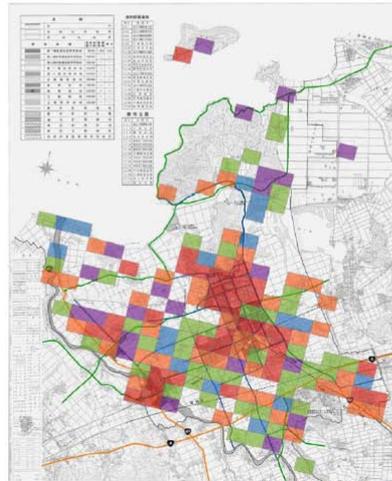
- ・将来の交通体系のあり方を踏まえ、近江八幡市の交通体系を、**道路網、公共交通、歩行者・自転車に分け、それぞれに対する基本構想およびマスタープランを検討**する。

2. 将来交通体系のあり方検討

～現在の状況および今後の見通しを踏まえた将来交通体系に関わる課題～

①人口増加・少子高齢化に対応した交通体系の構築が必要

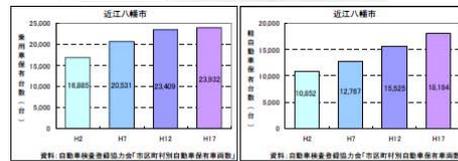
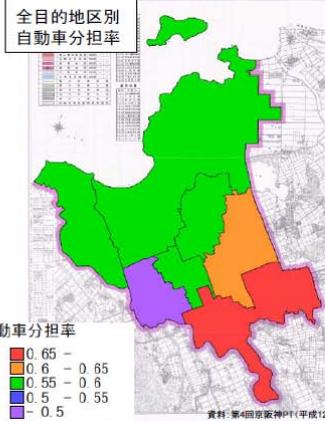
- ・近江八幡市の人口は増加傾向。
- ・特に高齢者割合の増加は著しい。
- ・近江八幡市における高齢者は中心地区をはじめ、広範囲に点在している。



資料：平成12年国勢調査地域メッシュ

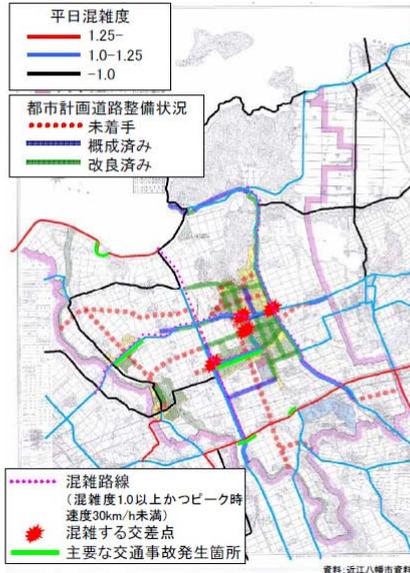
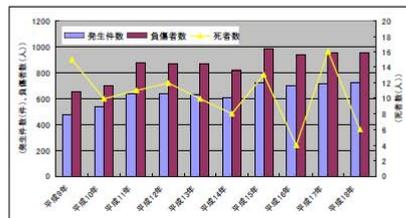
②今後の自動車交通の増大に対応する交通体系の構築が必要

- ・近江八幡市の自動車分担率は60%程度と高い。
- ・地区別に見ると、南東部で特に高い傾向。
- ・自動車保有状況は年々増加。(特に軽自動車は著しく増加)



③必要性の高い都市計画道路の計画的な整備による交通諸問題への対策が必要

- ・近江八幡市の都市計画道路の整備率は6割未満と低い。
- ・計画的な道路整備ができていないことを含め、中心地区をはじめ、交通混雑および交通事故が発生。



④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、年々増加傾向。
- ・日牟礼八幡宮前や旧市街地内には徒歩観光客と自動車(観光客および住民)が錯綜しており、移動快適性・安全性が低い状況。
- ・中心部に歩道未整備箇所がまだまだ多く残存。

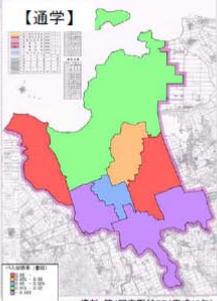
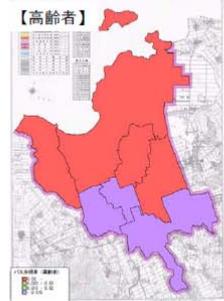


近江八幡八日町都市計画図(近江八幡市)



⑤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

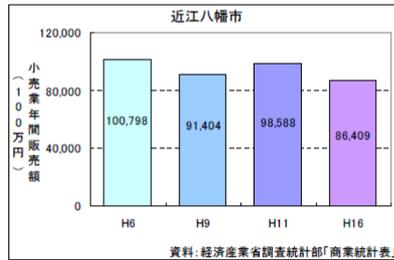
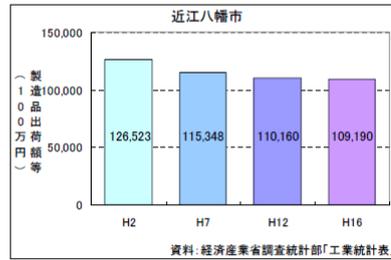
- ・近江八幡市のバス路線網は広範囲にわたってあるものの、運行本数を見ると、市北西部等サービスが低い地域が広い。
- ・バス分担率をみると、市計では低いものの、高齢者や通学目的では高く、自動車を利用できない属性の生活の足となっている。



資料: 第4回京阪神PT(平成12年)

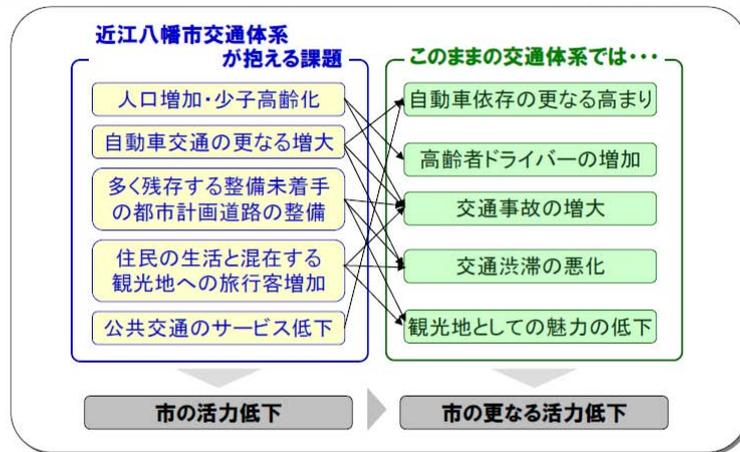
⑥市の活力向上に資する交通体系の構築が必要

・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。



2. 将来交通体系のあり方検討

～将来交通体系のあり方～



将来交通体系のテーマ

自動車の過度な利用を抑制し、すべての人が移動しやすいまちへ

10

～将来交通体系のあり方～

- 自動車へ過度に依存した交通体系から総合的な交通体系への転換
- 中心市街地の賑わいを創出する交通体系の確立
- 高齢者等移動制約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都市計画道路網の確立
- 環境に優しい交通体系の確立

中心拠点地区への移動は
自動車から公共交通へ
～誰もが移動しやすい交通体系～

中心拠点地区内は
歩行者・自転車空間

自動車交通主体の移動

11

2. 将来交通体系のあり方検討

～将来都市構造の設定～

拠点地区(都市核)の設定

駅周辺を含む新市街地地区

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。さらには、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。

新市街地と観光地区で挟まれる旧市街地地区

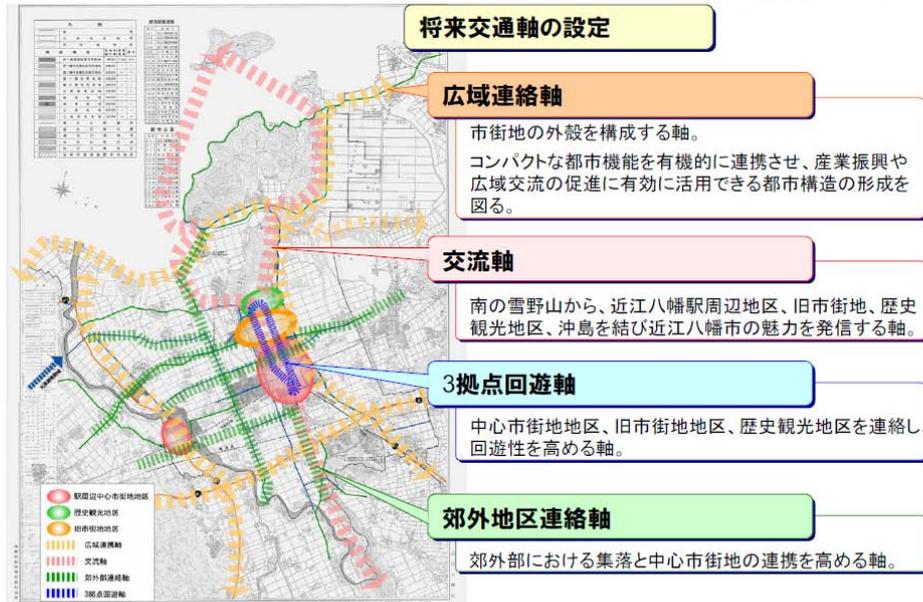
暮らしの中に息づいている身近な自然や伝統を保全し、さらに親しみを持てるよう、歩行者・自転車が快適に移動できる地区を目指す。

Legend:

- 駅周辺中心市街地地区
- 歴史観光地区
- 新市街地地区
- 広域連絡軸
- 交流軸
- 近郊部連絡軸
- 3拠点部連絡軸

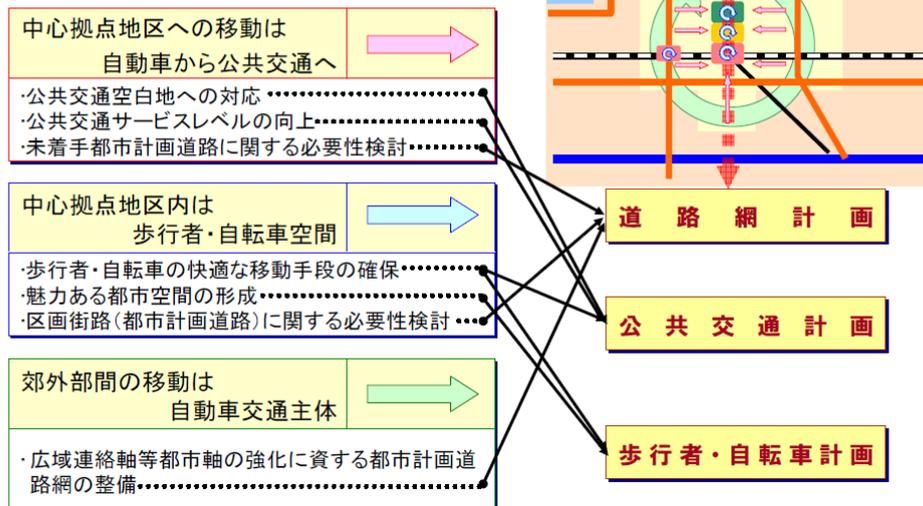
2. 将来交通体系のあり方検討

～将来都市構造の設定～



3. 総合都市交通体系の基本構想検討

～総合都市交通体系の基本構想の考え方～



3.総合都市交通体系の基本構想検討

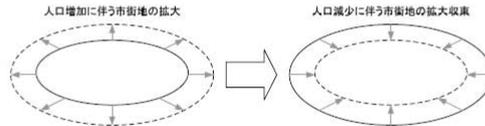
～道路網計画の基本構想～

将来交通需要・時代の変化に対応した都市計画道路網の見直しによる
将来道路ネットワークの形成

見直しの視点① 取り巻く状況の変化に伴う道路の必要性の変化への対応

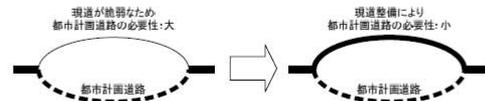
時間の経過とともに変化した都市構造の変化に伴う見直し

- まちづくりに関する考えは、人口増加に対応するための市街地拡大から、コンパクトなまちづくりへ変化している。
- 現在の将来都市構造に基づき、必要性を検証する



既存ストックの活用を十分に考慮した見直し

- 各道路整備が進んだため、計画決定当時と現在では、道路ネットワーク状況が異なり、必要性が低下している都市計画道路もある
- 既存ストックの活用を十分に考慮し、廃止・変更等の見直しを検討する。



見直しの視点① 取り巻く状況の変化に伴う道路の必要性の変化への対応

伝建地区の街並み保全に対応する見直し

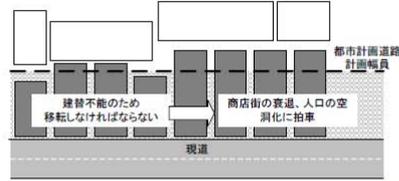
- 中心地区は近江八幡市の顔として、機能的なまちづくりを進めるために、多くの都市計画道路が計画されている。
- 現在は歴史的な街並みについて保全することが重要であるという考えに変遷
- 伝建地区内の街並み保全に反する都市計画道路は見直しを検討



見直しの視点② 整備上の課題を抱える路線への対応

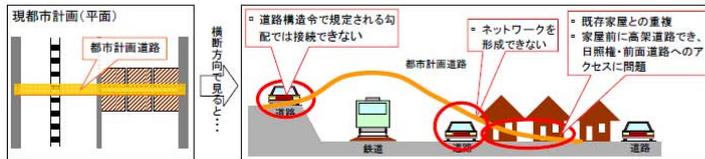
都市計画道路上に重要な施設等が存在する路線の見直し

・都市計画道路としての必要性が高い路線についても、文化財や景観、自然環境に与える影響が懸念されるものや、重要な公共・公益施設や商店街等と重複する場合は、整備後の当該地区への影響を考慮し、ルート等の見直しを検討する



構造上の課題を有する路線の見直し

・鉄道を跨ぐ路線や橋梁となる路線があり、かつネットワークとしての機能を維持するために周辺道路と接続する必要がある路線に関しては、縦断線形等の構造的な問題等から物理的に整備が困難—当該都市計画道路の必要性について十分検証し、必要性の高い路線についてはルートの見直しを検討する。



3.総合都市交通体系の基本構想検討

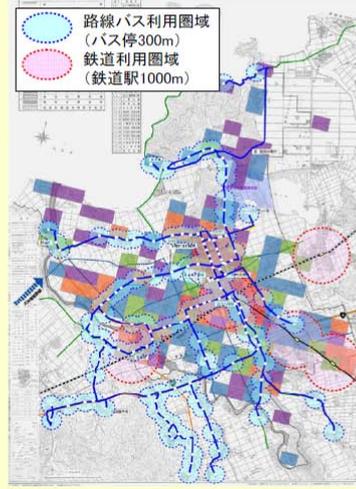
～公共交通網計画の基本構想～

公共交通利用空白地におけるサービス確保

自動車交通に過度に依存し過ぎない交通体系の確立



公共交通利用空白地における新たな手段の導入等により、当該地区住民の生活の足を確保する



18

公共交通のサービスレベル向上

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図ることにより、自動車交通からの転換を誘導する。

公共交通の交通結節機能の強化

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う

出発地 → 乗車バス停 → バス → 降車バス停 → 目的地

アクセス交通の改善
 ●バス停の共通化、一元化
 ●バス停のグレードアップ（屋根、ベンチの整備等）
 ●駐車場の整備 など

バス本体の改善
 ●運行本数増加
 ●車両の改善（ノンステップバス等） など

イグレス交通の改善
 ●レンタサイクルの実施
 ●鉄道との接続強化 など

19

3.総合都市交通体系の基本構想検討

～歩行者・自転車の基本構想～

地区内の快適な移動の確保

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

自動車に頼らず
快適に移動できる交通体系
(端末手段・分かりやすい案内
・歩きやすい空間など)

魅力ある都市空間の形成

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とするために、道路空間の再配分を施す

【現状】
歩車が混在

→

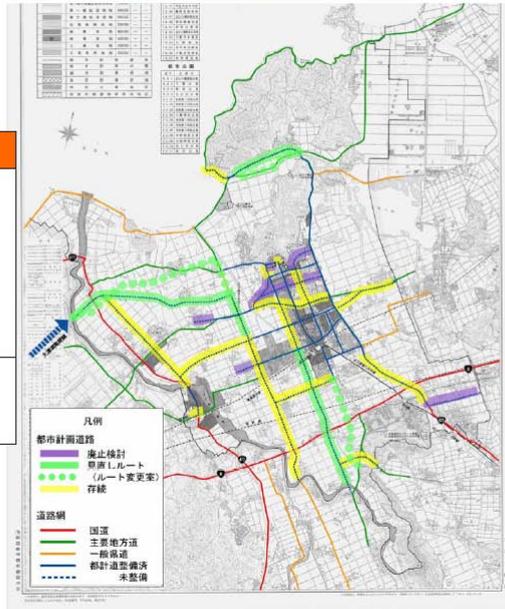
【あるべき姿】
歩車を分離

歩行者・自転車専用

4.総合都市交通マスタープラン(案)の検討

～道路網マスタープラン(案)～

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 近江八幡能登川線 舟木弓削線 西生来長命寺線



～公共交通マスタープラン(案)～

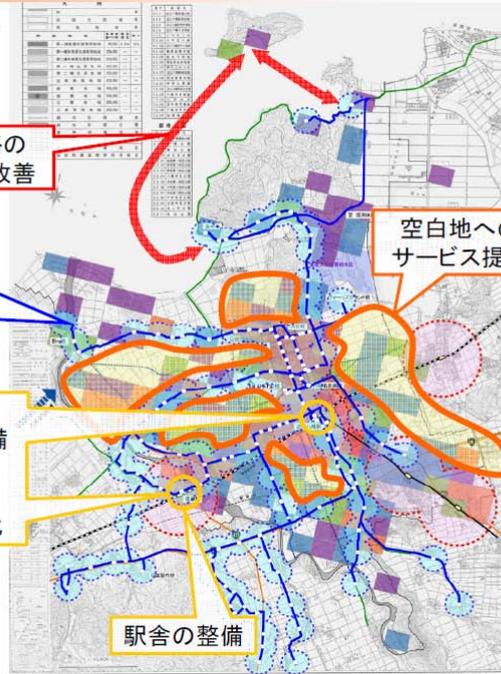
路線バスのサービス改善
 ・バス停のグレードアップ
 ・車両改善
 ・運行本数増便 等

駅端末交通改善
 ・P&R用駐車場整備
 ・駐輪場整備
 ・レンタサイクル
 駅周辺のバリアフリー化

駅舎の整備

沖島航路のサービス改善

空白地へのサービス提供



～歩行者・自転車交通マスタープラン(案)～



5.第3回検討委員会以降の予定(案)

■ 第3回検討委員会

- 1月中旬
- 都市交通マスタープラン(案)の評価、個別交通計画、都市交通戦略案

■ 第4回検討委員会

- 3月下旬
- 個別交通計画、都市交通戦略、今後の予定

(2) 議事要旨

第2回 近江八幡市総合都市交通体系検討委員会 議事要旨

日時:平成 19 年 11 月 5 日(月) 14:00~

場所:市役所 4F 第 3・4 委員会室

<資料説明>

<公募委員紹介>

<委員長挨拶>

<質疑応答>

議題 1 第2回近江八幡市総合都市交通体系検討委員会の流れ

質疑は特になし

議題 2 将来交通体系のあり方検討

公募 井上(ミ)委員

- ・ 将来計画と書いてあるが、どのくらい先の将来のことを言っているのか。

事務局

- ・ おおむね20年後を想定している

公募 井上(榮)委員

- ・ 鉄道を境に南北が分断されている。
- ・ 南と北を高架またはアンダーでつなぐことが計画されていたような覚えがあるが、現在はその計画がなくなったように感じる。
- ・ 事業費が高いために計画がなくなったと聞いているが、どうにか実現するための方法はないだろうか。これは軸としては考えられないのだろうか。

塚口委員長

- ・ 地区分断については何か考えているか

事務局

- ・ 将来的な都市計画街路として鉄道を越える南北路線があるが、こちらについて見直しを加えながら検討していきたいと考えている

商工会議所 山田委員

- ・ 商工会議所と市とで環境を配慮した経済活性化を急ごうとしている
- ・ 産業活性という点での戦略性が見えにくい。
- ・ 鉄道分断をつなぐということは、市民にとって産業活性の意味で、非常にわかりやすい。
- ・ 名神高速からのアクセスという視点が見えていない。
- ・ 市が活性化するためにはどうしたらいいかという視点を盛り込んでほしい

事務局

- ・ あくまでも交通に特化している。
- ・ 交通をひとつのツールとして検討していくことがこの検討会のねらい。
- ・ 道路交通の時間短縮が産業の活性化に寄与するであろうと考えている。

商工会議所 山田委員

- ・ 市の経済活性化のための戦略的な交通体系のあり方についてページをさいて明確に示してほしい。

塚口委員長

- ・ コメントを追加したほうがいいたろう
- ・ 交通施設を整備するだけで産業が活性化するものではない。本質的な活動を支えるものが交通であるので、産業活性化の戦略も反映しながら、総合交通体系を考えていくといい。

議題3 総合都市交通体系の基本構想の検討

公募 井上(三)委員

- ・ 都市計画道路の見直しの中で、建物と重複するためにできていない路線があると書いてあるが、それはどこか。

公募 井上(榮)委員

- ・ 原則的に、伝建地区内の都市計画道路についての見直しは賛成
- ・ 高山市においても街路は非常に狭いが、歴史的な街並みが残されており、多くの観光客でにぎわっている。
- ・ 公共交通空白地にはどのような方法で新たな足を確保するのか

事務局

- ・ 現況のサービスをあげることや、コミバス等の新たな手段を導入することも考えていきたいと考えている

商工会議所 山田委員

- ・ 物流と通勤の問題が経済活性化のキーとなるが、通勤時間帯にしぼった分析および対策が必要となるだろう。

事務局

- ・ 混雑度の分析などをしており、これがピーク時間帯にあたる状況を表していると考えている。
- ・ ピーク時速度の分析を追加し、通勤対策に関する検討など、交通混雑に関する分析を加える。

公募 井上(榮)委員

- ・ R8から南は県道になる。
- ・ 県では道路のマスタープランができていると思うが、蒲生町にスマート IC ができるらしいがそれができる、R8を横断する交通が多く発生するため、岩倉バイパスは非常に大事である。

トラック協会 小林委員

- ・ 社会資本が北高南低の傾向がある
- ・ 庁舎の移転にあわせた計画作りが必要
- ・ 将来の交通計画も大事だが、現状の道路の利用者に対する利便性向上も必要

公募 井上(榮)委員

- ・ 岩倉バイパスの進捗状況についてお聞きしたい
- ・ 岩倉バイパスの有無は総合交通体系を設定する上で、最重要と考えている

滋賀県土木部道路課 谷委員

- ・ 岩倉バイパスについては、周辺市町における必要性は高いことを認識しつつ、内部で検討している（強化しなくてはいけないという思いで注目している）
- ・ スマートIC ができれば、広域軸としての位置づけになると思う

近畿地方整備局建政部都市整備課 田雑委員

- ・ 具体的な話は、マスタープランや都市交通戦略の中で検討していけばいいと思う。
- ・ 近江鉄道の駅については核と位置づけをしていないが、なぜか。
- ・ 伝建地区と交差しているからといって、すべてなくすという話にはならない。
- ・ 道路の必要性と周辺状況から総合的に判断している
- ・ 経済活力との関係については、経済発展に寄与する道路体系の確立といった形で整理し、名神やR8へのアクセス改善を図ることとする。

商工会議所 山田委員

- ・ 近江鉄道に自転車持込を可能にすれば、近江鉄道の魅力は高くなると思う。

近江鉄道

- ・ 近江鉄道本線については、時間帯によっては、すでに可能になっている。

塚口委員長

- ・ 近江鉄道は非常に重要であり、公共交通のところに位置付けることが重要と考える

近畿運輸局滋賀運輸支局 後藤委員

- ・ 路線バスの現状は、平成14年の規制緩和をうけ、路線として pay できないので運行していない状況なのだと思う。
- ・ 新たな手段としては、コミバスになるが、これは補助ありきになる。
- ・ 1回運行すると、なかなか廃止できないので、単純に導入はできないことから、十分な議論が必要。
- ・ デマンド型バスも含めて、議論していくことが必要。

塚口委員長

- ・ 需要に基づいて、導入しようとする、うまくいかないことが多い。
- ・ 公共交通のサービス向上については、いろいろな工夫・取り組みを検討していくことが必要になる。

議題4 総合都市交通マスタープラン(案)の検討

<道路マスタープラン>

滋賀県都市計画課 田中委員

- ・ 総合交通体系のなかで都市計画道路網の見直しだけでいいのか

事務局

- ・ 20年後にあるべき姿の整理をし、そのうえで都市計画道路の見直しを行う

滋賀県都市計画課 田中委員

- ・ 20年後という時間軸を入れたほうがいい。
- ・ 都市計画道路の見直しで存続となったものについては、近いうちに事業着工されなければならない。

滋賀国道事務所 河野委員

- ・ 公共交通への転換のエリアはどのあたりの範囲か。

事務局

- ・ エリアを明確にするのは難しい
- ・ 都市核内々、内外については公共交通・自転車・歩行者を中心とした地区とする。
- ・ 郊外部間については、今までどおり、自動車の交通を中心とする。

商工会議所 山田委員

- ・ コンパクトシティの発想からすると、鉄道をアンダーで抜くのが効果的。
- ・ 核論については、要望や意見は集めてほしい。

土地改良団体協議会 中村委員

- ・ 舟木弓削線については、南北をつなぐ動線として、残してほしい
- ・ 路線バスが撤退された地区は非常に生活しづらい状況になっているので、空白地へのケアはしっかりしてほしい
- ・ 中部湖東幹線については、遡上にあげることが不可能なのか。

事務局

- ・ 中部湖東幹線と岩倉バイパスについては、引き続き県に要請しており、事業化してくれると考えている。

身体障害者 田中委員

- ・ 建築制限を受けている建物への補償はどう考えているか。

事務局

- ・ 集落ごとに説明会を開き、理解をいただきたいと考えている。

身体障害者 田中委員

- ・ 視覚障害者に対して、点字ブロックが途切れるところがあるので、整備してほしい

<公共交通マスタープラン>

観光物産協会

- ・ スクールボートに関する検討も入れてほしい。
- ・ 中心部におけるわかりやすい案内標識とあるが、必要とされている箇所、景観に配慮しつつ、案内標識の見直しを実施していくことが必要。

東近江地域振興局 西村委員

- ・ 県道の整備であるが、見直し作業を実施しているので、そこでの意見をいただきつつ、真摯に検討していきたい。

トラック協会 小林委員

- ・ まず六枚橋交差点を優先して整備してほしい

公募 井上(ミ)委員

- ・ 20年後のことであるならば、水陸両用バスやDMVなど新しい手段の導入についても検討して欲しい

商工会議所 山田委員

- ・ 自転車道について、非常にもったいない状況である。
- ・ 自転車道にも道の駅的なトイレ・情報発信の拠点を整備することがいいと考える
- ・ 八幡堀など代表的な観光地区にアクセスしていないので、そちらについても検討することが必要。

塚口委員長

- ・ 総合交通マスタープランについて、どのような着地点になるのか。
- ・ 今回の検討について、もう一度議論することができるのか。

事務局

- ・ 次回検討委員会においても、今回のテーマについては検討していきたい。
- ・ 都市計画道路網の見直しについては、事務局にお任せいただきつつ、重要な箇所については委員会で検討していきたい。

塚口委員長

- ・ 道路網とその他とは切り分けて考えなければならない

議題5 住民アンケート調査について

商工会議所 山田

- ・ 市民の要求を抉り出すような、直球的な質問を加えることが必要。
- ・ 鉄道のアンダーや六枚橋の交差点改良など
- ・ せっかく全市でするのであれば、有意義なものであってほしい
- ・ アンケートは、本委員会で住民の声を確認しなければならないという項目に対して調査するのが最も効果的であると考えます。
- ・ 固有名詞がたくさん出ているので、これらについては是非聞くべきである。

塚口委員長

- ・ アンケートの内容については、事務局と委員長預かりとしていただきたい。責任もって実施したいと考えている。

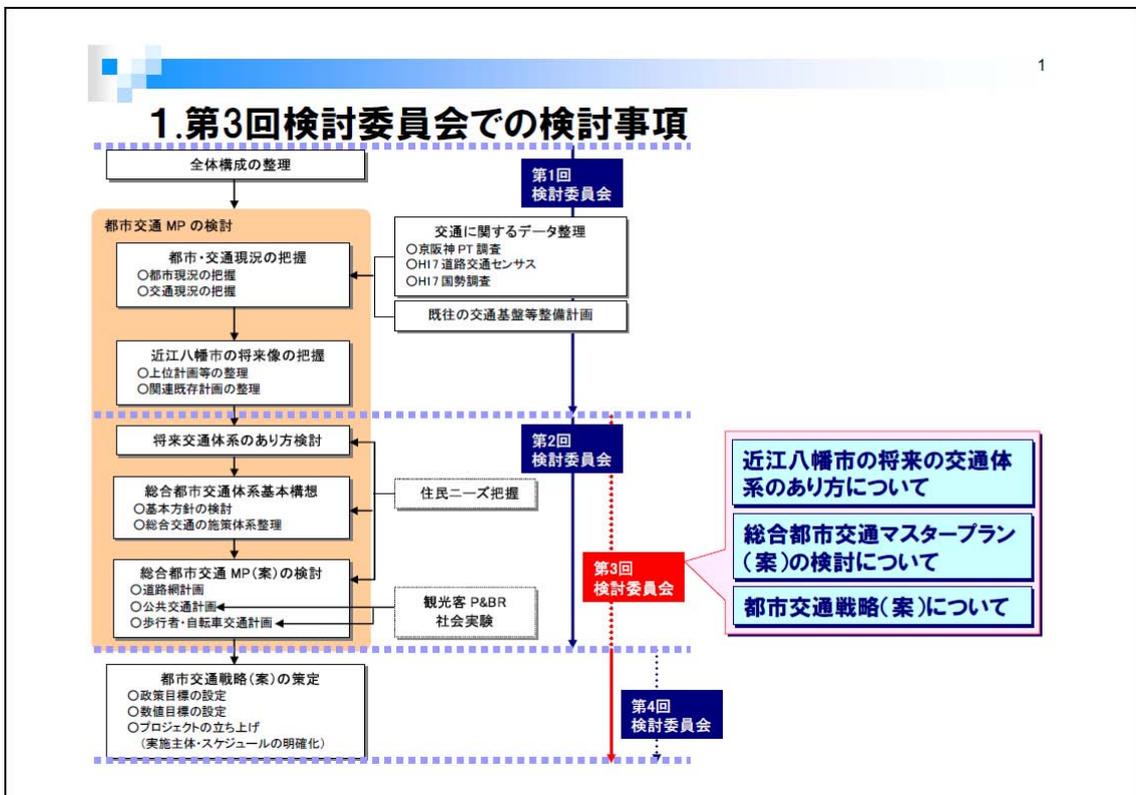
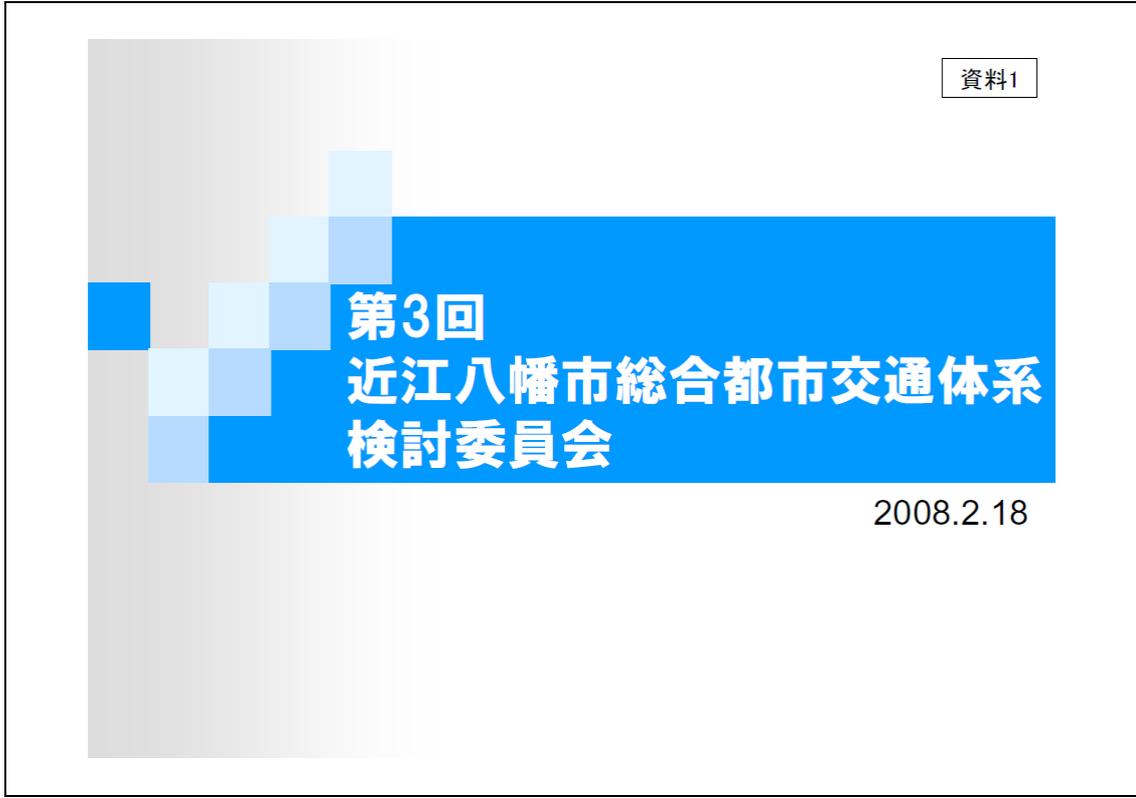
公募 井上(三)委員

- ・ 自由記述欄を追加してほしい

以 上

1.4.3 第3回検討委員会

(1) 委員会資料



2

近江八幡市の将来の交通体系のあり方について

- ・現在の都市交通現況に関する課題および上位計画をもとに、**近江八幡市の将来交通体系のあり方(想い)**について検討する。
- ・将来の近江八幡市の**都市核および交通軸を設定し、近江八幡市の将来都市像**を検討する。

第2回検討委員会の意見、住民アンケート調査結果、P&BR社会実験結果を反映

総合都市交通マスタープラン(案)について

- ・将来の交通体系のあり方を踏まえ、近江八幡市の交通体系を、**道路網、公共交通、歩行者・自転車に分け、それぞれに対する基本構想およびマスタープラン**を検討する。

都市交通戦略(素案)について

- ・総合都市交通マスタープランを着実かつ効果的に進めるため、**①事業スケジュール、②事業実施主体、③事業費、④目標値、**について明確にした**都市交通戦略(案)**を検討する。

3

2.住民アンケート調査結果の概要

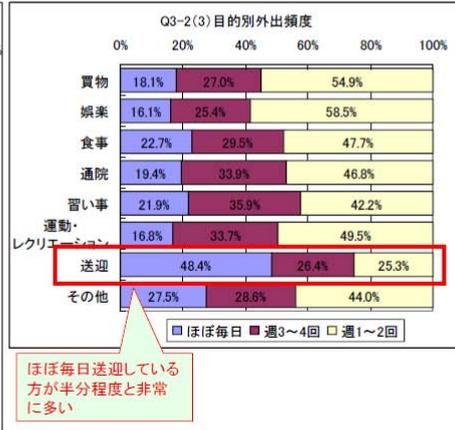
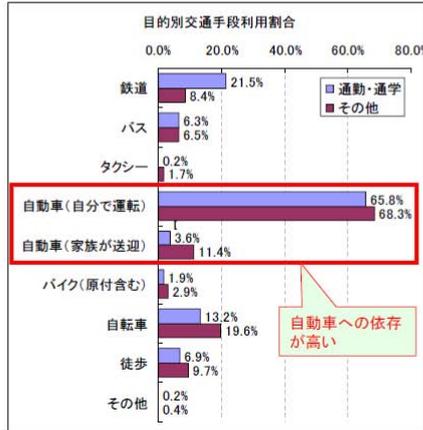
調査の概要

- ・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(参考資料3参照)
- ・調査票回収状況
 - ・859世帯(回収率34.4%)、1,522票(回収率30.4%)

住民アンケート結果のまとめ

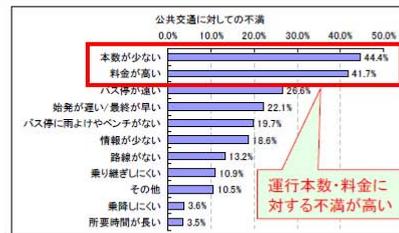
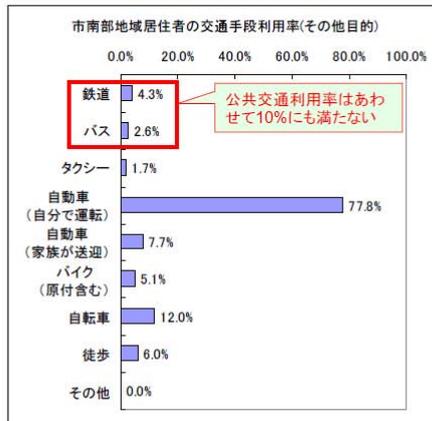
アンケートより把握できた問題点

- ・著しく高い自動車利用率⇒自動車への依存が非常に高い
- ・自動車利用率の割合は65%以上と著しく高い一方、公共交通の割合は低い
- ・送迎目的での外出頻度は高く、自動車での移動スタイルが浸透している



アンケートより把握できた問題点

- ・一方で低い公共交通分担率⇒サービスレベルの維持が難しく低レベル化
- ・南部地域においては鉄道・バスで10%にも満たない
- ・運行本数及び運賃への不満は高い
- ・公共交通サービスが低いために、外出できていない市民も多い



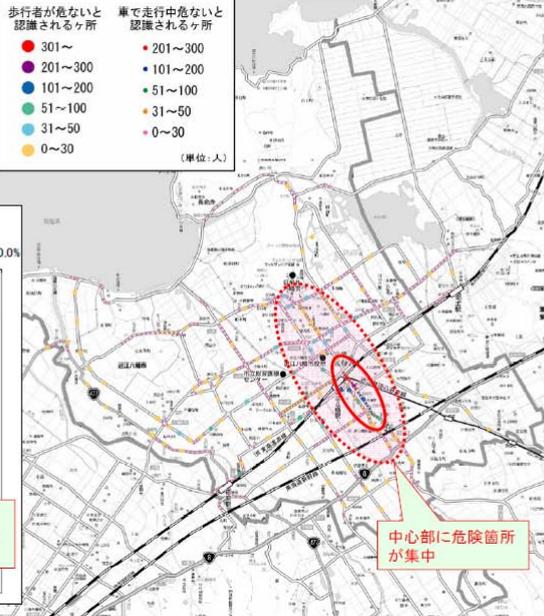
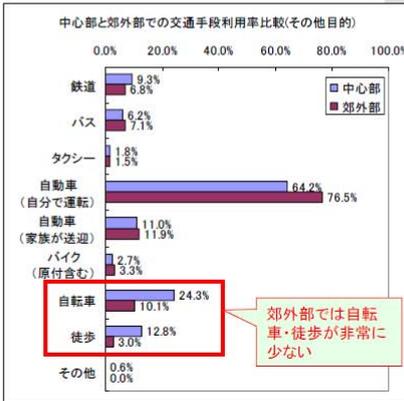
アンケートより把握できた問題点

- ・徒歩・自転車の分担率は市全域で低い
- ・とくに郊外部における分担率は著しく低い
- ・駅周辺・官公庁街・旧市街地に車・歩行者走行危険箇所が集中

アンケート結果



参考資料3 p.20参照



市民のニーズ

- ・歩行者・自転車道の整備
- ・道路交通渋滞への対応
- ・新規市民バスの導入(総合医療センターや商業施設への連絡)

