

アンケートより把握できた問題点

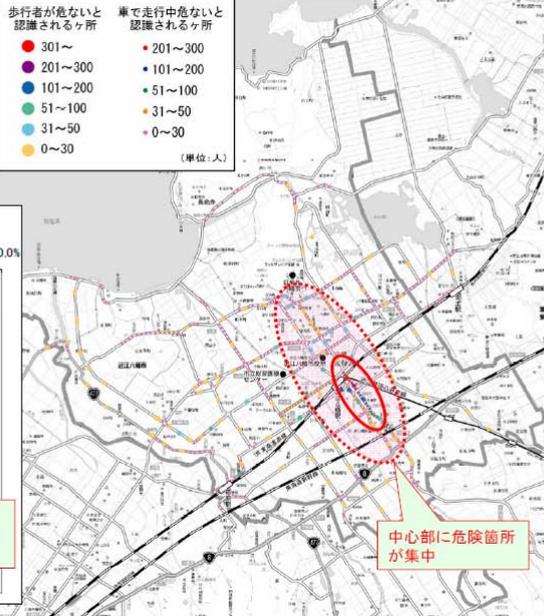
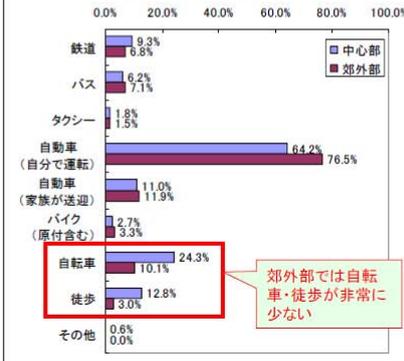
- ・徒歩・自転車の分担率は市全域で低い
- ・とくに郊外部における分担率は著しく低い
- ・駅周辺・官公庁街・旧市街地に車・歩行者走行危険箇所が集中

アンケート結果



参考資料3 p.20参照

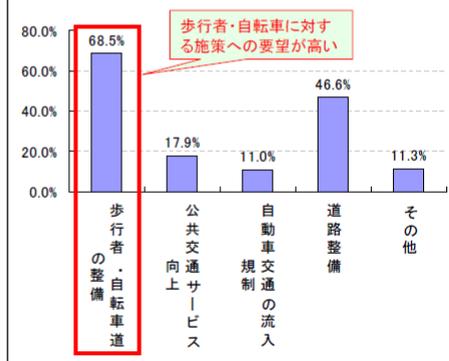
中心部と郊外部での交通手段利用率比較(その他目的)



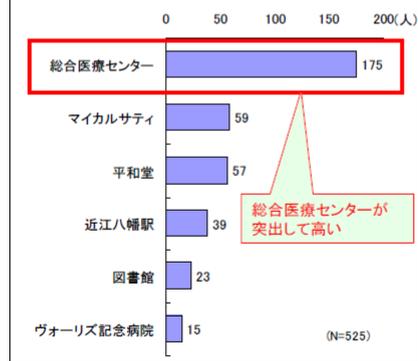
市民のニーズ

- ・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)

今後のまちづくり計画で考えてほしいこと



市民バスの運行を希望する具体施設



3.観光客対応P&BR社会実験結果の概要

社会実験の概要

・実験の目的:

- ・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
- ・シャトルバス乗車を無料とすることにより、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

・実験実施日・時間

- ・日:平成19年11月24(土)25(日)の2日間(天気:両日ともに晴)
- ・時間:9:30~16:30

・対象者

- ・主に市中心市街地に流入するマイカー観光客

・バス運行形態

- ・延長:L=往復約8km
- ・所要時間:往復約30分(中型ワンステップバス車両2台を往復運転)
- ・運行間隔:約15分~30分間隔
- ・停留所数:往復で12箇所
- ・駐車場:600台/5箇所

2007 近江八幡市 パークアンドバスライド社会的実験

11/24(土) 25(日)

午前9:30~午後4:30
ご協力ください!

無料シャトルバス運行
観光地は+バスで...

主催 近江八幡市
協力 (社) 近江八幡観光物産協会・ウェルサンピア滋賀
林原村近江八幡・ホテルニューオウミ・グリーンホテルYes近江八幡
お問い合わせ先: 近江八幡市都市整備課 ☎0749-36-5515 (直)

近江八幡市市街地

パークアンドバスライド社会的実験

無料シャトルバス運行

11月24(土) 25(日)

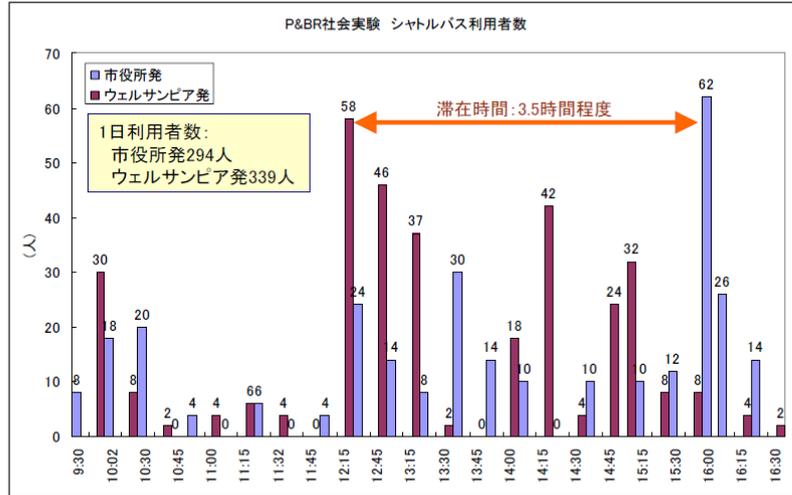
パークアンドバスライド(英語)とは、都市部や観光地などの交通渋滞の緩和のため、請求交通機関である自動車以外の移動手段であるバスに乗り換えることにより、渋滞の緩和や環境に優しい移動手段として活用することです。P&Rは、観光客が観光地へ移動する際に、パークアンドバスライドを利用することで、渋滞の緩和や環境に優しい移動手段として活用することです。P&Rは、観光客が観光地へ移動する際に、パークアンドバスライドを利用することで、渋滞の緩和や環境に優しい移動手段として活用することです。

パークアンドバスライド利用者用時刻表 ※バスの運行は交通情報により多少変更する場合がございます。

市役所発 ウェルサンピア方面行						ウェルサンピア発 市役所方面行					
出発時刻	大津町	大津町	大津町	大津町	大津町	出発時刻	大津町	大津町	大津町	大津町	大津町
9:30	9:34	9:38	9:42	9:46	9:50	9:30	9:34	9:38	9:42	9:46	9:50
10:00	10:04	10:08	10:12	10:16	10:20	10:00	10:04	10:08	10:12	10:16	10:20
11:00	11:04	11:08	11:12	11:16	11:20	11:00	11:04	11:08	11:12	11:16	11:20
12:00	12:04	12:08	12:12	12:16	12:20	12:00	12:04	12:08	12:12	12:16	12:20
13:00	13:04	13:08	13:12	13:16	13:20	13:00	13:04	13:08	13:12	13:16	13:20
14:00	14:04	14:08	14:12	14:16	14:20	14:00	14:04	14:08	14:12	14:16	14:20
15:00	15:04	15:08	15:12	15:16	15:20	15:00	15:04	15:08	15:12	15:16	15:20
16:00	16:04	16:08	16:12	16:16	16:20	16:00	16:04	16:08	16:12	16:16	16:20

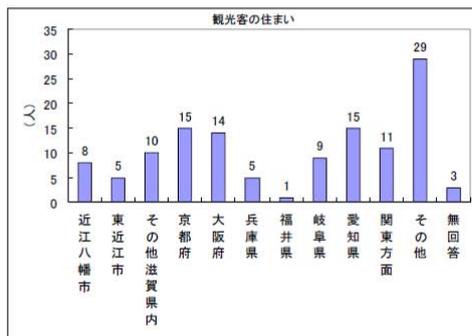
OP&BRシャトルバス利用者数

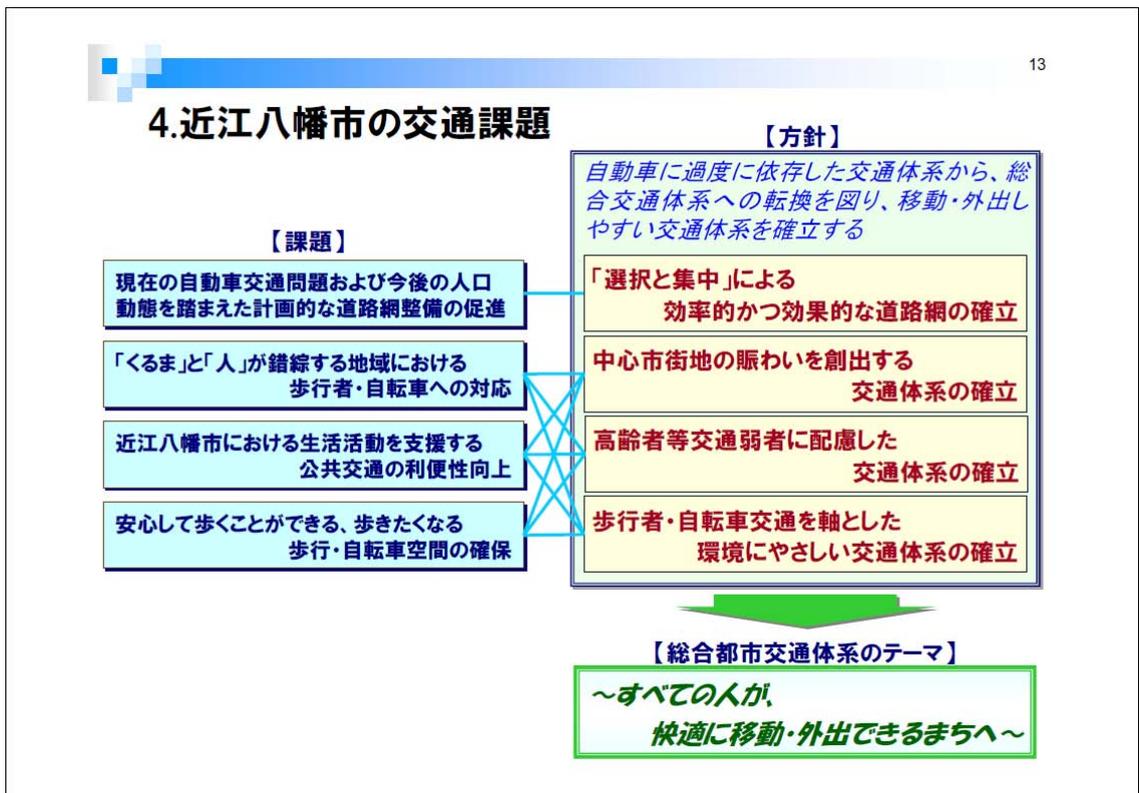
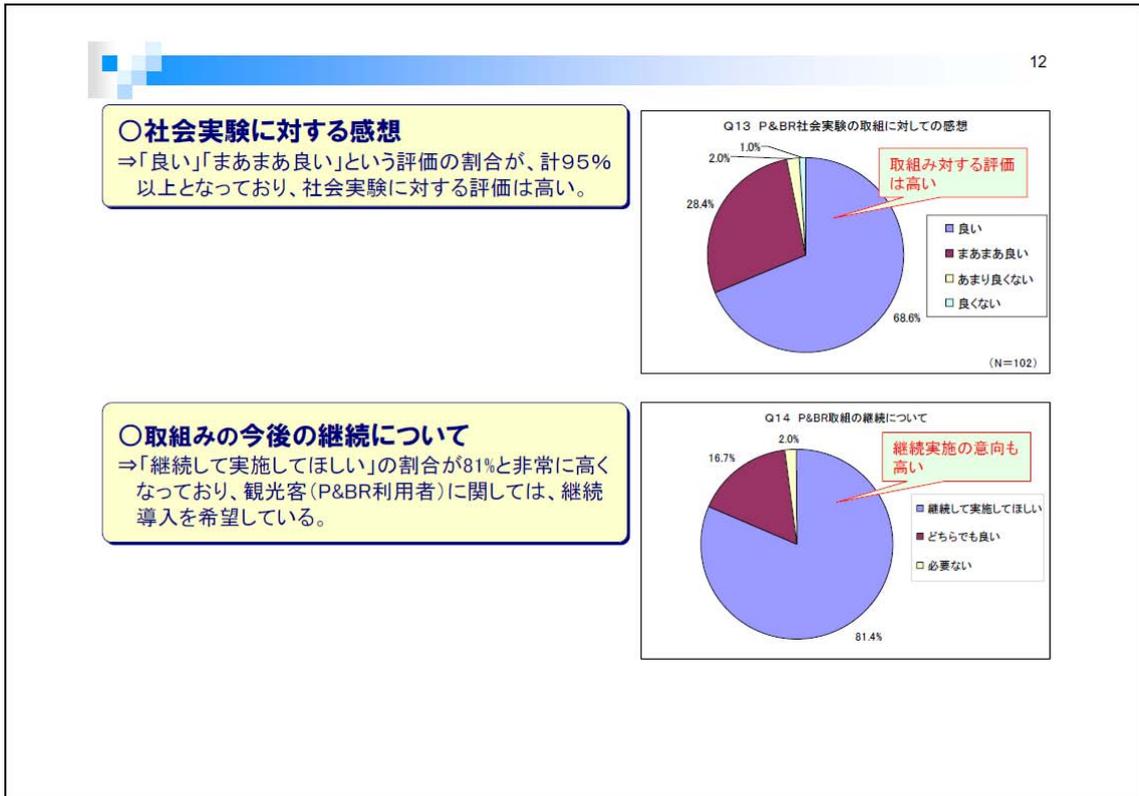
⇒一日計の乗降者数は、633人(上下計)。
 ⇒時間帯別では、市役所発便については15～16時に、ウェルサンピア発便については12時半過ぎにピークが生じており、滞在時間は3.5時間程度と推測される。



○観光客の属性

⇒京阪地域や東海地域をはじめ広い範囲から訪れている
 ⇒グループ構成については、家族・親戚が72%と突出している
 ⇒市内観光での主な目的地としては、伝統的街並みが約54%と最も高く、ついで八幡堀となっている。





5.総合都市交通計画マスタープランの策定

総合都市交通計画MPのテーマ

～すべてのひとが、
快適に移動・外出できるまちへ～

拠点地区および交通軸の設定

・拠点地区

- ・ 駅周辺を含む新市街地地区
- ・ 八幡堀を代表とする歴史観光地区
- ・ 官庁・病院・学校等が集積する公共サービス地区

・将来交通軸

- ・ 広域連携軸
 - ・ 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
- ・ 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、骨格となる軸
- ・ 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



総合都市交通体系の基本構想

道路網MP

- 地域・周辺市町との広域的な連携強化を図る
ネットワーク形成
- 市中心部を通過する交通を分散させる
ネットワーク形成
- 「選択と集中」による効果的かつ効率的な
ネットワーク形成

公共交通MP

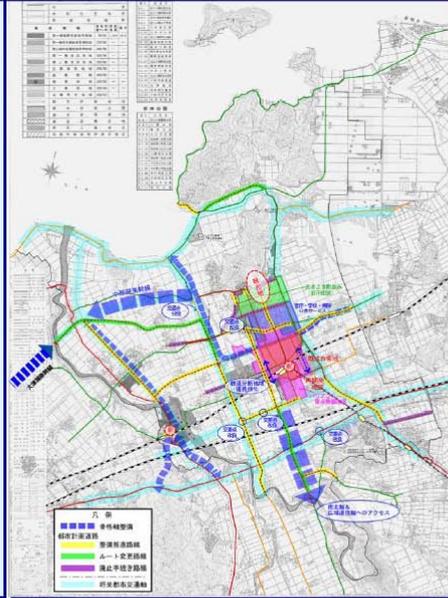
- 公共交通利用空白地におけるサービス確保
- 公共交通のサービスレベル向上
- 交通結節機能の強化

歩行者・自転車MP

- 地区内の快適な移動の確保
- 魅力ある都市空間の形成

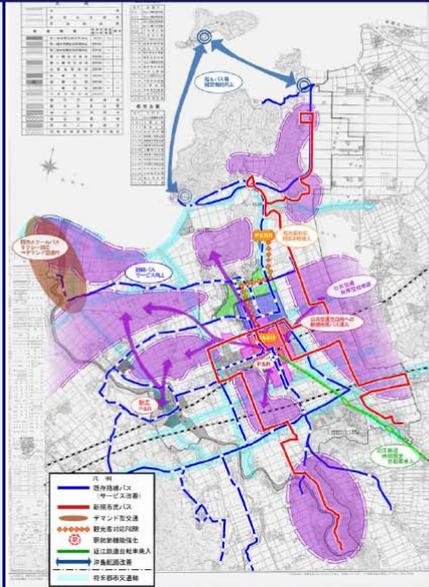
道路網マスタープラン(案)

- **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**
 - 中部湖東幹線整備
 - (都)近江八幡能登川線の見直し
 - 名神高速道路アクセス道路(岩倉バイパス)整備
 - (都)船木弓削線の見直し
 - 国道8号バイパスの整備促進
- **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**
 - 中部湖東幹線および湖岸道路へのアクセス路線整備
- **「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**
 - 長期未着手の都市計画道路の見直し
 - 交通渋滞を起因する交差点の改良



公共交通マスタープラン(案)

- **公共交通利用空白地におけるサービス確保**
 - 空白地における新規市民バスの導入
- **公共交通のサービスレベル向上**
 - 路線バスのサービスレベル向上
 - 運行本数増便、鉄道とのダイヤ調整、バス停改善 等
 - 沖島航路のサービスレベル向上
 - 路線バスとのダイヤ調整、駐車場整備 等
- **公共交通の交通結節機能の強化**
 - アクセス交通対策
 - 駅舎および駅周辺のバリアフリー化、駅前広場改善、駐車・駐輪場整備 等
 - イグレス交通対策
 - 駅レンタサイクル整備 等



歩行者・自転車マスタープラン(案)

■地区内の快適な移動の確保

■観光客に対する地区内移動手段の確保

- ▶ 地区内駐車場からのレンタサイクル、観光地区外駐車場からのP&BR 等

■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
- ▶ 地区内徒歩・自転車観光客への案内

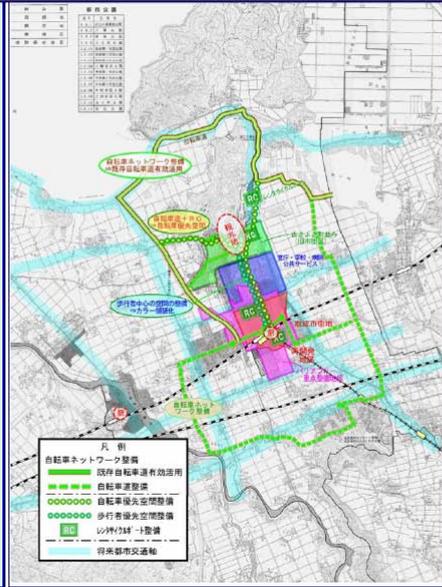
■魅力ある都市空間の形成

■安心して歩行できるエリア整備

- ▶ 都市計画道路の見直し等による道路空間の再配分
- ▶ 歩行者・自転車優先空間の整備 等

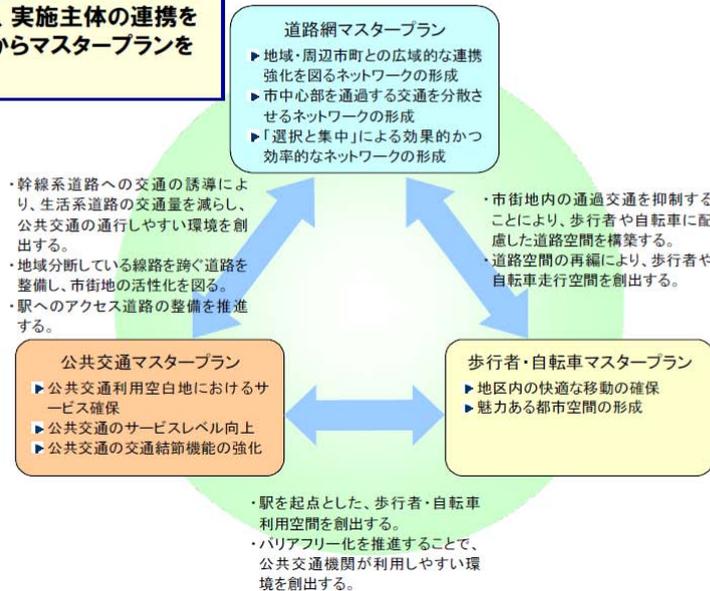
■既存自転車道の有効活用

- ▶ 鉄道駅、観光地区への延伸
- ▶ レンタサイクルポートの設置

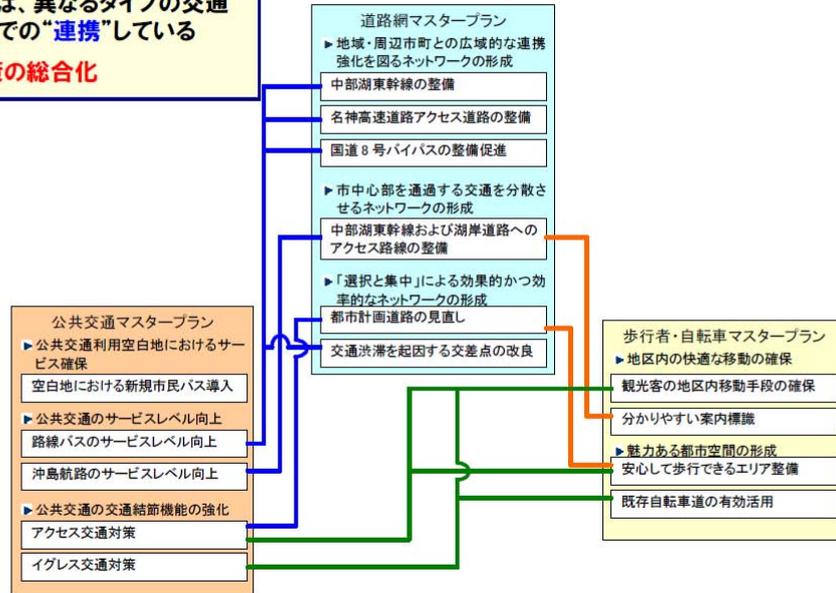


『総合』都市交通体系の考え方

マスタープランを実現させていくために、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



・それぞれのマスタープランで掲げた施策は、異なるタイプの交通機関間での“連携”している
⇒施策の総合化



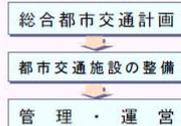
6.都市交通戦略の策定

都市交通戦略とは・・・

都市交通計画に加えて、政策目標を明示した上で、これを実現する複数の施策とその展開(事業プログラム)をあらかじめ定め、これに基づいて事業実施、施設の管理・運営を行っていく戦略。

『社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会とりまとめ(平成15年4月)の概要』より

■これまでの都市交通政策の展開



都市交通戦略

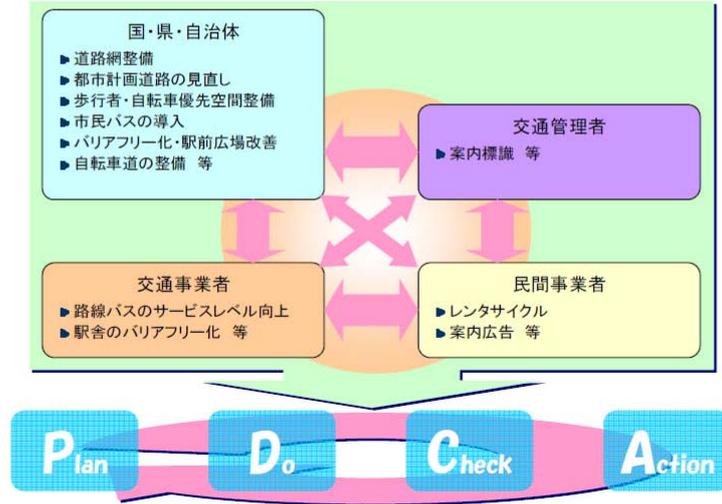


・総合都市交通マスタープランにおいて策定した計画に関して、以下に留意して都市交通戦略を策定する。

- ①課題に対応した政策目標の設定
- ②施策実施による数値目標の設定
- ③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)

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を実現させていく



施策パッケージ

政策目標	数値目標指標	プロジェクト
効率的かつ効果的な道路網の形成を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ■ 渋滞損失時間 ■ 道路機能分担率 ■ 都市計画道路整備率 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域道路網・地域連携軸の整備促進プロジェクト ・ 都市計画道路網整備プロジェクト
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 観光客数 ■ P&BR利用者数 ■ 中心市街地内歩行者・自転車数 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光客数・市内周遊拡大プロジェクト ・ 鉄道分断地域の連携強化プロジェクト
高齢者等交通弱者のモビリティの確保を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通カバー人口 ■ 公共交通利用者数 ■ 駅舎・駅周辺バリアフリー化率 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが快適に公共交通を利用できるまちづくりプロジェクト
環境負荷の軽減に資する交通体系を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通手段分担率 ■ CO2排出量 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ネットワークの形成プロジェクト ・ 都心部の歩行空間の形成プロジェクト ・ モビリティマネジメント実施プロジェクト

パッケージ① 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

東近江地域および近江八幡市の骨格である広域幹線道路等の整備を促進し、地域連携・交流促進を図る。

数値目標

- ★市内道路における渋滞損失時間： 1,810万人時間/年⇒1,580万人時間/年！（約15%削減）
- ★広域幹線（広域&骨格軸）の利用率： 43%⇒50%！
- ★都市計画道路整備率： 57%⇒63%（+α）！（廃止効果（+存続路線整備効果））

プロジェクト①【広域道路網・地域連携軸の整備促進プロジェクト】

事業内容	事業費	実施主体	事業プログラム
国道8号BP整備促進	●億円	国土交通省	
中部湖東幹線整備促進	108.1億円（全線）	滋賀県	
岩倉BP整備促進	6.9億円	滋賀県	
国道477号BP整備促進	9.4億円	滋賀県	
交差点改良	10.0億円	国・県・市	

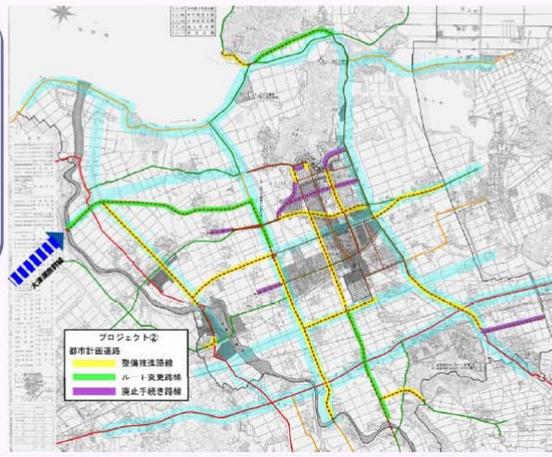


プロジェクト②【都市計画道路網整備プロジェクト】

事業内容	事業費	実施主体	事業プログラム
廃止手続き	●百万	県・市	
整備推進	49.3億	県・市	

※廃止候補路線

- ・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
- ・西生長命寺線
- ・近江八幡駅北之庄線



パッケージ② 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

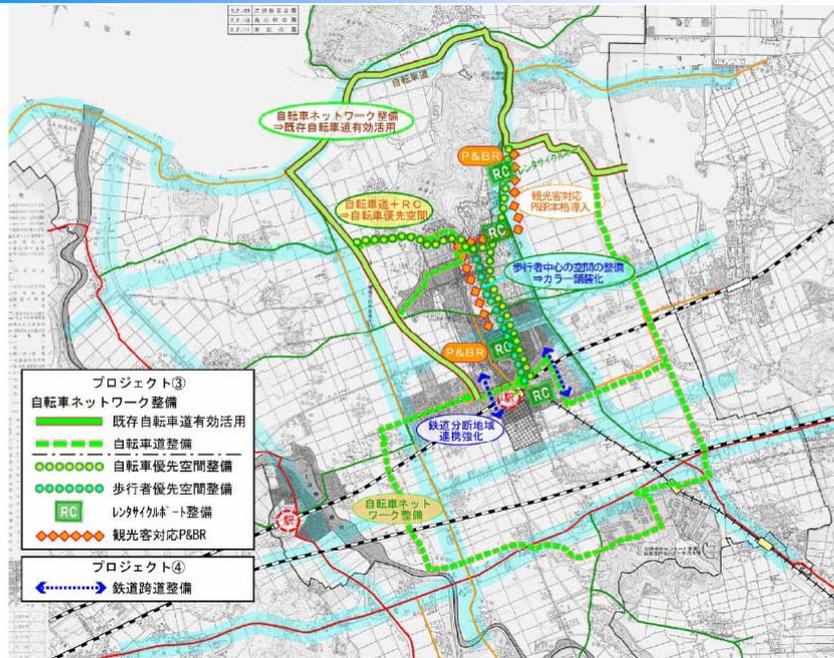
- ★観光客滞在時間： 3.5時間⇒5時間！
- ★P&BR利用者数： 300人/日(休日)⇒1,200人/日！（駐車場稼働率50%）
- ★中心市街地内歩行者・自転車数：900人(台)/日⇒1,200人(台)/日！

プロジェクト③【観光客数・市内周遊拡大プロジェクト】

事業内容	事業費	実施主体	事業プログラム
観光客対応P&BR	●円	近江八幡市	
レンタサイクル および自転車道	●円	近江八幡市	
歩行空間形成 (歩道整備&カラー舗装化)	●円	滋賀県 近江八幡市	

プロジェクト④【鉄道分断地域の連携強化プロジェクト】

鉄道跨道整備	126億円	近江八幡市	
--------	-------	-------	--



パッケージ③ 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

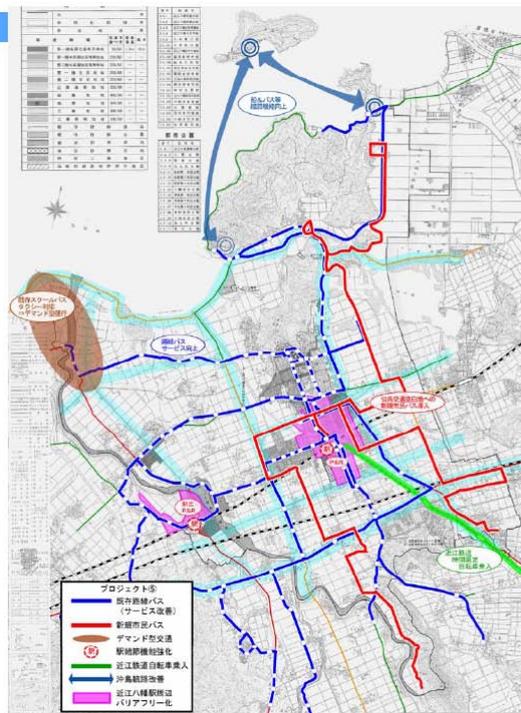
自動車を利用しなくても、中心市街地や医療センターなどの拠点や周辺市町への外出を可能とするために、公共交通サービスの改善を図る。

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!**
- ★駅舎・駅周辺バリアフリー化率: 約70%⇒ **100%!**

プロジェクト⑤【誰もが快適に公共交通を利用できるまちづくりプロジェクト】

事業内容	事業費	実施主体	事業プログラム
新規市民バス導入	●千万	市	
路線バスサービス改善 沖島航路サービス改善	●千万	近江バス・市	
駅舎・駅周辺 バリアフリー化	●億	県・市・JR	
交通結節機能強化	●千万	市・JR・近江鉄道	
鉄道車両への自転車乗入	●千万	近江鉄道	



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、自動車に依存しなくても、快適に外出・移動できる交通体系を目指す。

数値目標

★自動車分担率(市内々_H12PT): 55%⇒48%!

★CO2排出量: 225万t-CO2/年⇒210万t-CO2/年!(約7%削減)

プロジェクト⑥【自転車ネットワークの形成プロジェクト】

事業内容	事業費	実施主体	事業プログラム
レンタサイクルポート	●億円	近江八幡市	
自転車道改善 &案内標識等整備	●億円	近江八幡市	

プロジェクト⑦【都心部の歩行空間の形成プロジェクト】

歩行空間形成 (歩道整備&カラー舗装化)	●億円	近江八幡市	
-------------------------	-----	-------	--

プロジェクト⑧【モビリティマネジメント実施プロジェクト】

トラベルフィードバックプログラム実施(+公共交通施策実施)	1.5千万円	近江八幡市	
-------------------------------	--------	-------	--



都市交通戦略のまとめ

施策	事業費	事業主体	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
国道8号BP整備促進	●億	国										
中部湖東幹線整備促進	108.1億	県										
岩倉BP整備促進(船木弓削線)	6.9億	県										
国道477号整備促進	9.4億	県										
交差点改良(4箇所)	10.0億	国・県・市										
都市計画道路廃止手続き	●百万	県・市										
都市計画道路整備推進	49.3億	県・市										
観光客対応P&BR	●百万/年	市										
レンタサイクルおよび自転車道 (ピクグラム整備含む)	●千万	市										
歩行空間形成 (歩道整備&カラー舗装化)	●千万	市										
鉄道跨道整備	126億	市										
新規市民バス導入 (デマンド型交通含む)	●万/年	市										
路線バス・沖島航路サービス改善	●百万/年	市・近江鉄道										
駅舎・駅周辺バリアフリー化	●億	市・JR										
鉄道車両への自転車乗入	●千万	近江鉄道										
交通結節機能強化	●億円	市・JR・ 近江鉄道										
トラベルフィールドバックプログラム実施	1.5千万	市										

7.第4回検討委員会の予定(案)

- 第4回検討委員会
 - 3月27日(木) PM
 - 個別交通計画、都市交通戦略、今後の予定

(2) 議事要旨

第3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 20 年 2 月 18 日(月) 13:30～

場所:市役所 4F 第 3・4 委員会室

議題 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

議題 2 住民アンケートの調査結果の概要

議題 3 観光客対応 P&BR 社会実験結果の概要

議題 4 近江八幡市の交通課題

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ P&BR の実験は無料だと思うが、無料にすれば評価が高くなるのは当然だと思うが。有料にしないと定着できないのでは。それをもとに、評価しなければならないのでは。

塚口委員長

- ・ 社会実験は、潜在需要や啓蒙活動を目的にする場合と、本格実施を見据えて行う場合とがあると思うが。どういう目的で行ったか。

事務局

- ・ 始めての実験だったので、短期的な調査、啓蒙的な実施という目的で、無料で行った。
- ・ 料金をとるとしたらどの程度払えるかというアンケートも実施した。

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ 百円だと pay できるのか。

事務局

- ・ 近江鉄道バスにご協力いただいてということで考えている。

近江鉄道バス 竹内委員

- ・ 今の利用状況では実質的に pay するのは難しい。

公募 井上(ミ)委員

- ・ 大津市のワンコインバスは市からの補助が出ているのか。近江八幡市では参考にはできないのか。

近畿運輸局滋賀運輸支局 後藤委員

- ・ 交通事業者の提案で、事業者独自で行っている。空気で走るよりは乗ったほうがいいという発想で 100 円にしている

事務局

- ・ 本社会実験は、手続き上、21 条で行った。
- ・ 潜在的な利用を把握するために、実験的に実施した。

塚口委員長

- ・ 今後、継続的に実施するためには、完全な無料は無理。観光客への支払いは要求しないが、地元の観光施設により運営するなどが考えられる。
- ・ アデレードでは、そのような運行形態で観光客対応のシャトルバスを運行している。
- ・ できるだけ、利用者の負担は軽減し、このような形での運行など、宣伝媒体として活用することも考えてみたらいいと思う。

公募 井上(榮)委員

- ・ 利用者が危険と感じる箇所は、駅東側に集中していると思うが、市道上田出町線の踏切から六枚橋。
- ・ これらは交通量が少ないが、歩道がないので、危険になっている。
- ・ 歩道を作るためには2m以上いるとか行っているが、1mくらいのものはできないか。

近江八幡市都市産業部 小泉委員

- ・ 1mの歩道は、車椅子対応として難しい。市道上田出町線については、重点整備路線となっているので、3mを確保した歩道の整備を進めていきたい。

公募 井上(榮)委員

- ・ 家が張り付いているところでは、3m確保するのが難しいのであれば、1mでも十分と思うのだが。

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ 3m確保しないと国の補助がでない。1mも3m確保も、結局は周辺家屋の移築等をお願いすることになる。そのため、歩道の整備は難しく、なかなか整備が進まない。

塚口委員長

- ・ 基準はなかなか難しい。昔の構造例で言えば、1.5m。これは人がすれ違える幅である。車椅子のことを踏まえると、1m×2がいる。歩道を広くすることは望ましい方向である。ただ、歩道がないところに対して、3mいるか、まったくいらぬかは別の話である。
- ・ 基準を狭めるというのは今の流れに即さないと思うが、地域の実情に合わせたローカルルールなどができるといい。
- ・ 危険と感じている箇所と事故が起きている箇所はリンクしているのか。これは必ずしもリンクしていないと思うので、事故が多発しているところにおいても、安全性を確保するという方向で検討してほしい。

議題 5 総合都市交通計画マスタープランの策定

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ 路線バスのサービス向上が、道路整備とリンクしているが、これがなければ、バスサービス向上ができないということか。
- ・ 道路網に含まれる 3 事業は今後 10 年間では難しいが、それだとバスサービス向上は無理ということか

滋賀国道事務所 河野委員

- ・ 国道 8 号が示されているが、バイパス整備よりも現道の機能強化が先決では。

事務局

- ・ 国道 8 号は広域連携軸として重要な路線なので、上げさせていただいた。
- ・ 現道での機能強化については、今後検討し、MP に入れ込みたいと考える。
- ・ 3 事業がないと路線バスのサービスレベルが上がらないというものではない。連携的にリンクしているということである。

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ 連携している線の意味がわからないが。
- ・ 3 事業は滋賀県のアクションプランとして低くなっているのだから、絵に描いたもちのようなマスタープランになる。

滋賀国道事務所 河野委員

- ・ 野洲栗東バイパスがようやく事業化できたという段階なので、国道 8 号バイパスは何年かかるかわからない。そういうものをマスタープランに入れるのはどうか
- ・ 機能強化を図るほうがより現実的であると思うが。

塚口委員長

- ・ 20 ページは少し行き過ぎているものなのかもしれない。
- ・ それぞれのマスタープラン(p.16~18)についてブラッシュアップしていくことが必要。

近江八幡市都市産業部 小泉委員

- ・ 中部湖東幹線については、住民参加によるワークショップによって路線決定している段階であり、具体化されている路線と考えている。

トラック協会 小林委員

- ・ 国道 8 号バイパスの整備促進は必要ないのではないか。投資効果があるかないかといえば、ないような気もする。
- ・ 交差点改良などの機能強化で十分対応できると思う。
- ・ 六枚橋の交差点は国道 8 号のなかでも渋滞が有名な交差点になってしまっている。市内にこういう交差点があるのは恥ずかしいことである。右折帯がないので右折車両による渋滞がひどい。

塚口委員長

- ・ 新しい道路整備と既存の道路の機能強化が含まれている。道路網マスタープランについて今後どのように合意形成を図っていくつもりか。

事務局

- ・ 中部湖東幹線が野洲市まで伸びてくることを考えると、通過交通への対応からして必要と考えている。岩倉バイパスについても、地元説明をしているということとともに、名神高速へのアクセス性を高めるという上で必要と考えている。
- ・ 国道8号バイパスの整備促進については、機能強化という視点をふまえ、再検討したい。

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ 中部湖東幹線が近江八幡市までつながるのは、まだまだ時間がかかり、滋賀県のアクションプランの中でも今後10年以内においては位置づけられていない。
- ・ 具体性について、現状ではないので、表現方法を考え直してほしい。

近江八幡市都市産業部 小泉委員

- ・ 住民を巻き込んでパブコメ等しており、具体性がないという話ではないと思う。3年位前にはルートについても決定したと認識している。

塚口委員長

- ・ マスタープランの中に、そういう目玉的なものがないのはどうかと思う。ただ、できないから削除というのは。
- ・ MPの連携について、公共交通MPについて、住民の皆さんに公共交通を使いたいという熱意が感じられないが、公共交通は重要だという認識があるのか。現時点ではあまり困っていないし、実感されていないと思う。認識してもらわないと、公共交通MPが転がらない。これに気づかせることが重要になってくる。

議題6 都市交通戦略の策定

滋賀県都市計画課 田中委員

- ・ MPから都市計画道路の見直しは盛り込まれてきたが、都市計画道路を見直したからといって、廃止したからといって、何もよくなる。廃止手続きを行ったから、見直しをしたから、渋滞が緩和されるということはない。廃止見直しだけでは、都市計画道路整備率が上がったことによって、何もよくなる。

公募 井上(三)委員

- ・ 国道8号が渋滞すると農道が使われているので、常に両方を使えるように誘導したらいいのではない。
- ・ 自転車ネットワークについて書き込まれていると思うが、篠原駅の橋上化に伴い、自転車も自由に横断できるような形にしていきたい。

滋賀国道事務所 河野委員

- ・ 南北軸で一番混雑度が低いのが、名神高速道路であり、新名神の供用により、さらに低くなると考えられる。国道 8 号利用交通量がシフトしてもらいような施策を考えている。
- ・ 国道 8 号は短距離の交通が多いので、ワンインター利用者への割引施策などができないかなどを考えている。
- ・ 野洲栗東から米原まで 30km あるので、この間にバイパス整備するには、巨額の費用がかかる。それを踏まえると、道路整備するよりも既存道路へのシフトを講じたほうが良いと思う。
- ・ さまざまな機能強化を図った上で、課題が残るのであれば、バイパス整備も必要といえると思う。

塚口委員長

- ・ 既存の施設を有効に使っていくということは書いてあるが、もう少しダイナミックな施策が入り組んでいたほうが良いと思う。

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ 蒲生 IC を 23 年くらいに供用開始がうまくいけばできると思う。岩倉バイパスとセットでできれば、名神を活用することにより 8 号の混雑もなくなるのでは。
- ・ 彦根から大津に行く人は名神を使っていないと思う。今の名神の有効活用を考えたほうが良い。
- ・ 湖東と蒲生の両方にスマート IC を整備する予定なので、これを活用することが得策といえる。

塚口委員長

- ・ 国道 8 号は足の短い交通がメインと思うので、名神活用での施策も書き込んだほうが良い。
- ・ 一方、中部湖東幹線については地元の望みであるので、これを MP から消すのはどうか。
- ・ 近未来的なこと、現実的なことがあるので、これらを上手に書き込んだほうが良い。
- ・ 都市交通戦略に事業費も細かく記述する必要があるのか。

近畿地方整備局 中川委員(代)

- ・ 5 から 10 年の実行計画的なものとして考えている。
- ・ 将来の都市計画について、戦略的なものを事業者も含めて考えていこうというものであり、事業費も明記しなければならないことになっており、その事業費を踏まえて予算配分を考える
- ・ したがって、戦略にあげられたものは、練られたものでなければならない。

塚口委員長

- ・ 道路関係の予算もこのような状況の中で、年度別の事業スケジュール、事業費はむずかしいのでは。

近畿地方整備局 中川委員(代)

- ・ 戦略をたてるのに 1 年間でやるのはきついと感じている
- ・ 当面やるべき施策というのは作れると思う。

塚口委員長

- ・ 施策の優先順位については、意見をいただくことで整理するのは可能かもしれないが、スケジュールおよび事業費まで載せるというのは、事業主体の方に対しても難しいし、戦略計画が独り歩きするという危険性もある
- ・ 総合交通体系というものは、今後の予算的措置があるかないかは分けて考えたほうがいい。
- ・ 交通戦略の話は切り分けて考えたほうがいい。
- ・ MP から当面動きそうなもののみで整理したほうがいい。MP が現実的なものだけで構成するのはどうかと思う。

近江八幡市身体障害者厚生会 田中(市)委員

- ・ 中部湖東幹線について、計画決定が昭和 49 年からされていることもふまえると、MP に入れたほうがいいと思う。
- ・ 中部湖東幹線や国道 8 号バイパスは近江八幡市の夢であるので、残してもらったほうがいい。

トラック協会 小林委員

- ・ 交差点改良の 4 箇所はどこになるのか、また、六枚橋の交差点改良整備進捗状況はどうなるのか。

近江八幡市連合自治会 森委員

- ・ 少しでも早くできるようにお願いしたい。

近江八幡市都市産業部 小泉委員

- ・ 六枚橋については、滞っているが、補償については 20 年度で終えようとしている。

公募 井上(榮)委員

- ・ 道路 MP の都市計画道路見直しの図面であるが、安土町とは合併の方向で進んでいると思われるが、線路より南側については、安土と近江八幡を結ぶ道がないので、合併を見据えて道路整備を計画しておくことが必要ではないか。
- ・ 長田町の前に必要。合併協議会でもその話が出ていたと思われるが。新規での都市計画道路を作らないのか。

事務局

- ・ 軸において入れ込んでいる。

近畿運輸局滋賀運輸支局 後藤委員

- ・ 道路部門と連携した公共交通サービスレベル向上は考えられないのか。
- ・ 利用促進策についてはどうか。

塚口先生

- ・ 利用促進策についてないことは気にかけていた。10 年先を見据えると、必ず必要になってくる。
- ・ プランでは将来を見据えて一言入れておくことが重要。

近江八幡市観光物産協会 田中委員

- ・ 現実的なものについて、施策実施した場合には、情報提供していただきたい。観光客の滞在時間を 5 時間にすることは、言い換えれば宿泊してもらおうことになるので、難しいことである。施策実施の情報を観光客に情報提供することが、観光客滞在時間延長につながる。

塚口委員長

- ・ 総合交通体系ということなので、3本のMPの連携をつけられるかがポイントになると思う。まとめ方については、本日の意見を反映していただければと思う
- ・ 道路網MPについては、関心が強いものであるので、内容を充実させていただければと思う。既存の道路インフラの有効活用に関するメニューを充実させることが必要であると思う。かつ、従来から積み重なって議論がなされているものについても、表現の仕方に工夫はあるが、地域の夢というものがあるので反映させる。
- ・ 公共交通MPについても意見をもとに、利用促進策を加える。
- ・ 都市交通戦略については、5・10年くらいにこれだけはやりたいというものを厳選し、事業費も積み上げていく
- ・ 夢は遠くをみつつも、現実的なものを積み上げていく。

その他

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ 検討委員会資料について、前もっていただきたい。

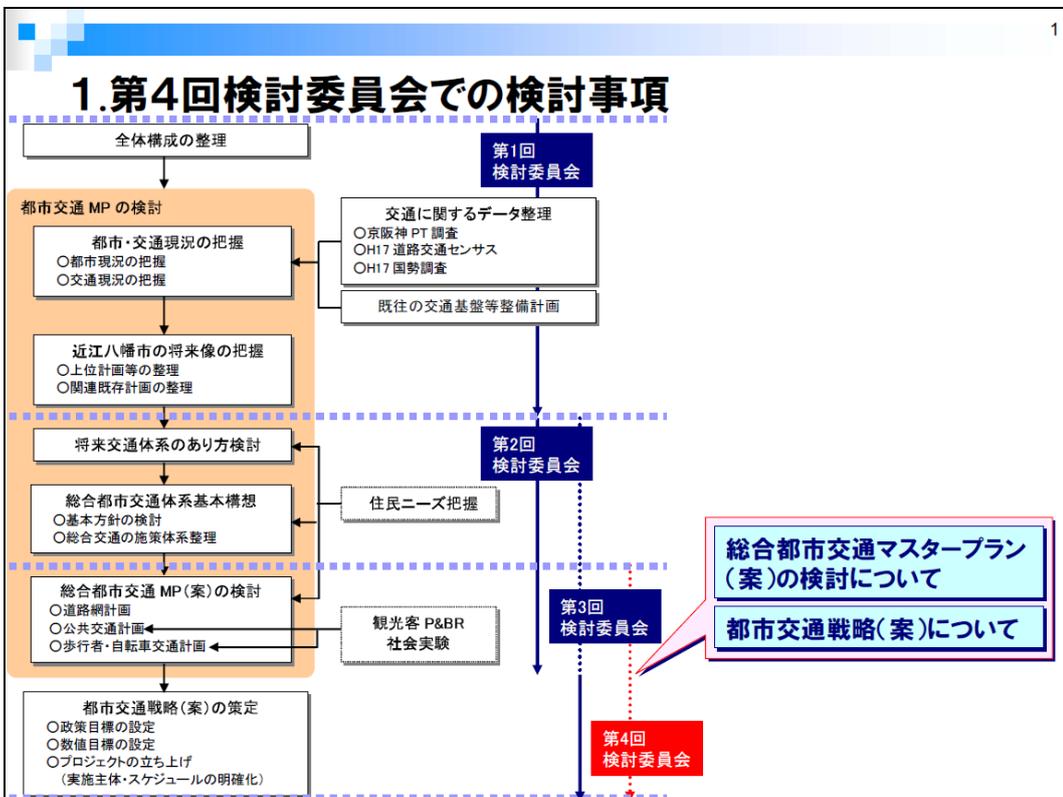
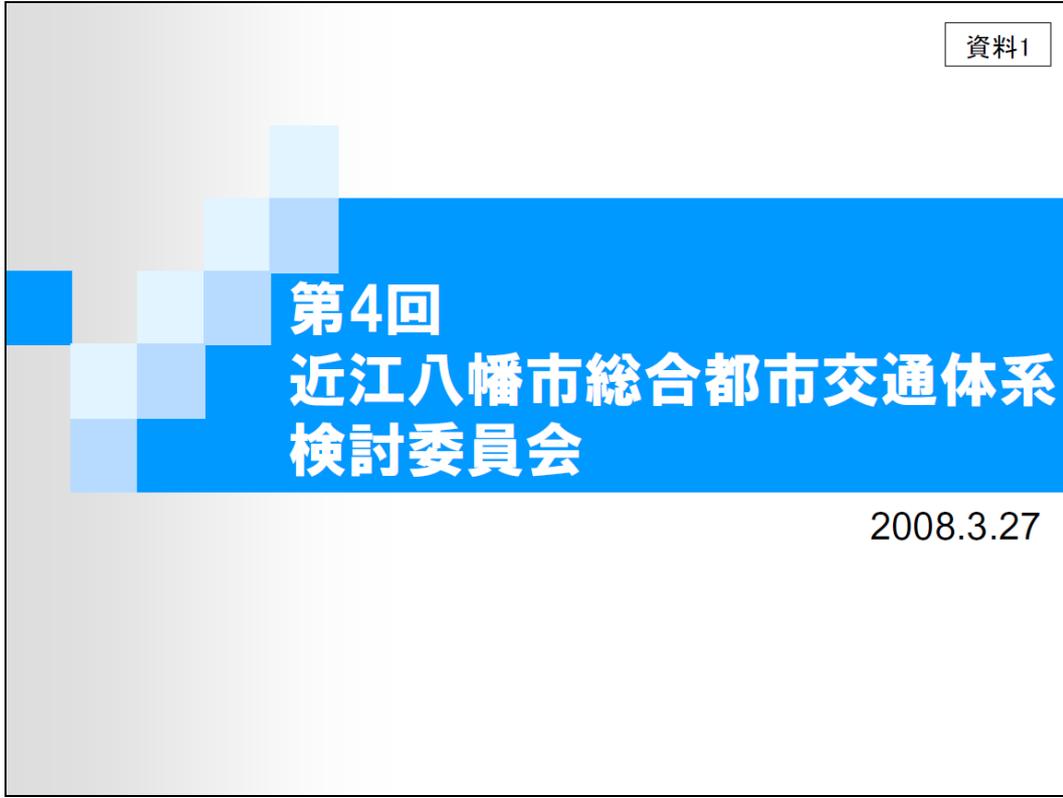
事務局

- ・ できるだけ早い段階でご提供させていただく。

以 上

1.4.4 第4回検討委員会

(1) 委員会資料



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。

将来交通体系のあり方に沿って20年後の姿を検討

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。

10年後までの計画についてMPより抜粋⇒現実的な施策により構成

2. 近江八幡市の交通課題

【方針】

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

【課題】

現在の自動車交通問題および今後の人口動態を踏まえた計画的な道路網整備の促進

「くるま」と「人」が錯綜する地域における歩行者・自転車への対応

近江八幡市における生活活動を支援する公共交通の利便性向上

安心して歩くことができる、歩きたくなる歩行・自転車空間の確保

中心市街地の賑わいを創出する
交通体系の確立

高齢者等交通弱者に配慮した
交通体系の確立

「選択と集中」による
効率的かつ効果的な道路網の確立

歩行者・自転車交通を軸とした
環境にやさしい交通体系の確立

【総合都市交通体系のテーマ】

～すべての人が、
快適に移動・外出できるまちへ～

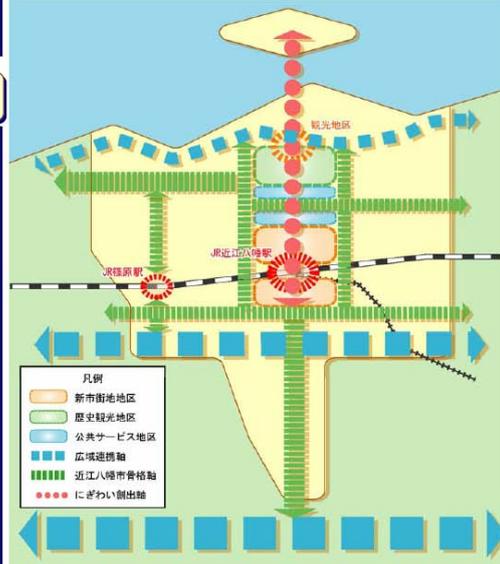
3.総合都市交通計画マスタープランの策定

総合都市交通計画MPのテーマ

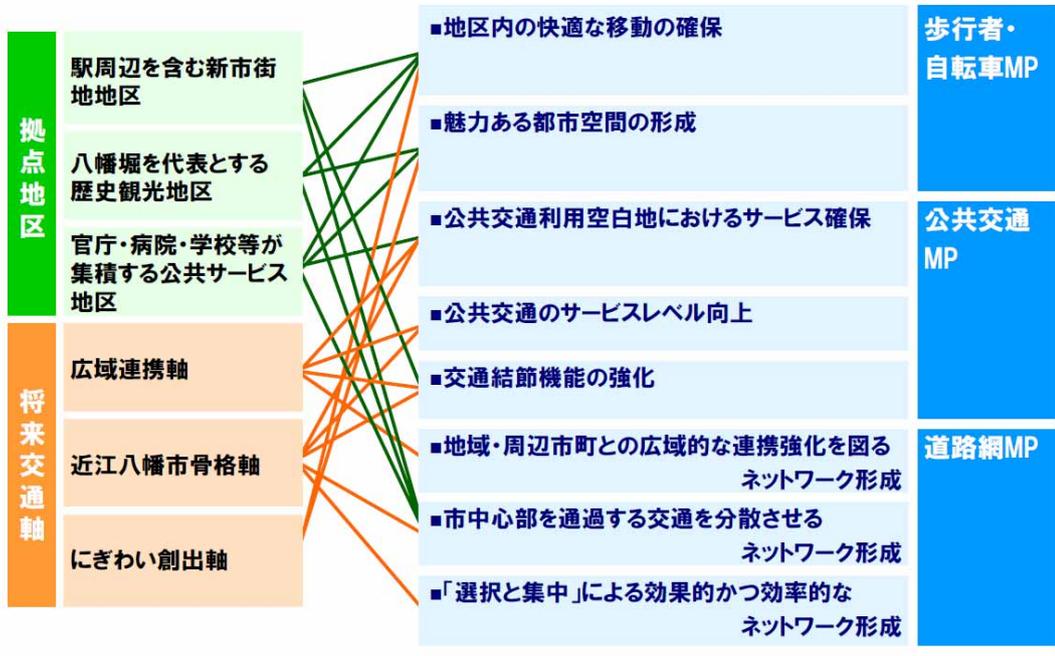
～すべてのひとが、
快適に移動・外出できるまちへ～

拠点地区および交通軸の設定

- ・**拠点地区**
 - ・駅周辺を含む新市街地地区
 - ・八幡堀を代表とする歴史観光地区
 - ・官庁・病院・学校等が集積する公共サービス地区
- ・**将来交通軸**
 - ・広域連携軸
 - ・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
 - ・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、骨格となる軸
 - ・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



総合都市交通体系の基本構想



歩行者・自転車マスタープラン(案)

■地区内の快適な移動の確保

■観光客に対する地区内移動手段の確保

- 地区内駐車場からのレンタサイクル、観光地区外駐車場からのP&BR 等

■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
- 地区内徒歩・自転車観光客への案内

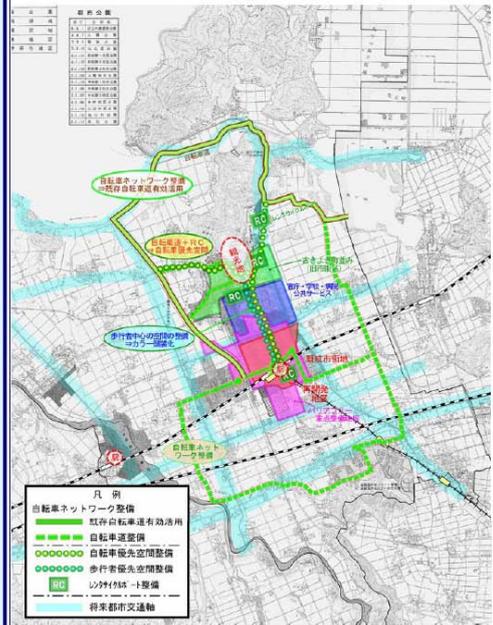
■魅力ある都市空間の形成

■安心して歩行できるエリア整備

- 都市計画道路の見直し等による道路空間の再配分
- 歩行者・自転車優先空間の整備 等

■既存自転車道の有効活用

- 鉄道駅、観光地区への延伸
- レンタサイクルポートの設置



公共交通マスタープラン(案)

■公共交通利用空白地におけるサービス確保

■空白地における新規市民バスの導入

■公共交通のサービスレベル向上

■路線バスのサービスレベル向上

- 運行本数増便、鉄道とのダイヤ調整、バス停改善 (ハイグレードバス停) 等

■沖島航路のサービスレベル向上

- 路線バスとのダイヤ調整、駐車場整備 等

■公共交通の交通結節機能の強化

■アクセス交通対策

- 駅舎および駅周辺のバリアフリー化、駅前広場改善、駐車・駐輪場整備 等

■イグレス交通対策

- 駅レンタサイクル整備 等

■公共交通利用の促進

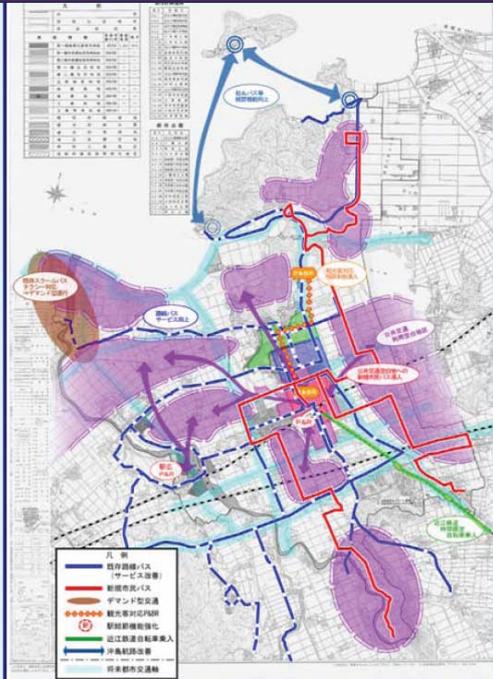
■公共交通利用に際する情報提供改善

■公共交通利用者優遇施策

- 買物客へのバス運賃割引制度導入 等

■公共交通利用啓発活動実施

- モビリティマネジメント、学校遠足等での活用 等



道路網マスタープラン(案)

■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

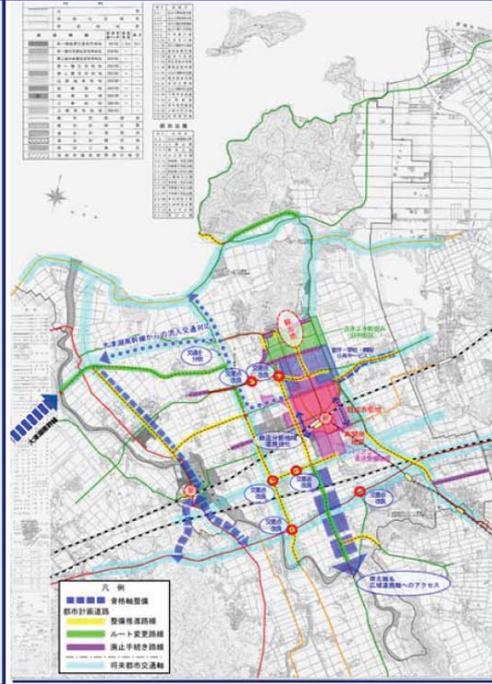
- 名神高速道路の有効活用
 - インターチェンジの活用((仮)蒲生スマートIC)
 - アクセス道路の整備
 - 岩倉バイパス(船木弓削線の見直し)
- 国道8号の機能強化
 - 交差点改良(六枚橋、東川交差点)
 - IC整備後の転換交通状況を受けての対応検討

■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

- 大津湖南幹線からの流入交通対応
 - 湖岸道路へのアクセス強化と市街地中心部へのアクセス強化
 - 近江八幡能登川線見直し(中部湖東幹線)

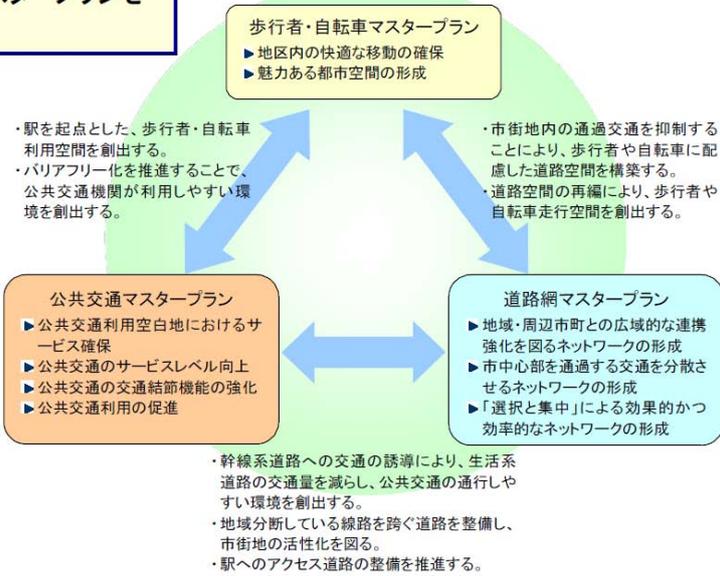
■「選択と集中」による効果的かつ効率的なネットワークの形成

- 長期未着手都市計画道路の見直し
- 交通渋滞を起因する交差点の改良



『総合』都市交通体系の考え方

マスタープランを実現させていくために、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



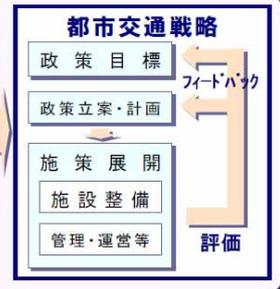
6.都市交通戦略の策定

都市交通戦略とは・・・

都市交通計画に加えて、政策目標を明示した上で、これを実現する複数の施策とその展開(事業プログラム)をあらかじめ定め、これに基づいて事業実施、施設の管理・運営を行っていく戦略。

『社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会とりまとめ(平成15年4月)の概要』より

■これまでの都市交通政策の展開

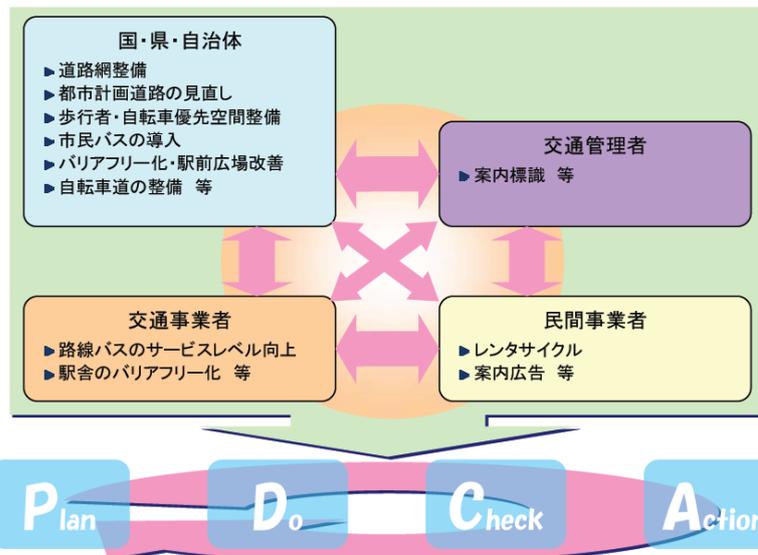


・総合都市交通マスタープランにおいて策定した計画より、今後10年間に実現可能性が高い施策に関して、以下に留意して都市交通戦略を策定する。

- ①課題に対応した政策目標の設定
- ②施策実施による数値目標の設定
- ③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)

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を実現させていく



施策パッケージ

パッケージ	数値目標指標	プロジェクト	
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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 観光客滞在時間 ■ 中心市街地内歩行者・自転車数 	<ul style="list-style-type: none"> 安心して歩行できるエリア創出プロジェクト 観光案内等情報提供改善プロジェクト 中心部流入自動車交通抑制プロジェクト 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者 歩行者・自転車
高齢者等交通弱者のモビリティの確保を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通カバー人口 ■ 公共交通利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車道ネットワーク化プロジェクト 公共交通サービス改善プロジェクト 公共交通利用空白地区解消プロジェクト 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車 公共交通
効率的かつ効果的な道路網の形成を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ■ ICアクセス時間 ■ 近隣市町連携軸整備率 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用促進プロジェクト 交通結節機能向上プロジェクト 	
環境負荷の軽減に資する交通体系を目指す	<ul style="list-style-type: none"> ■ 渋滞損失時間 ■ CO2排出量 	<ul style="list-style-type: none"> 沖島連携強化プロジェクト 名神高速道路の有効活用プロジェクト 渋滞発生交差点の渋滞解消プロジェクト 都市計画道路網見直し・整備推進プロジェクト 	<ul style="list-style-type: none"> 道路



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

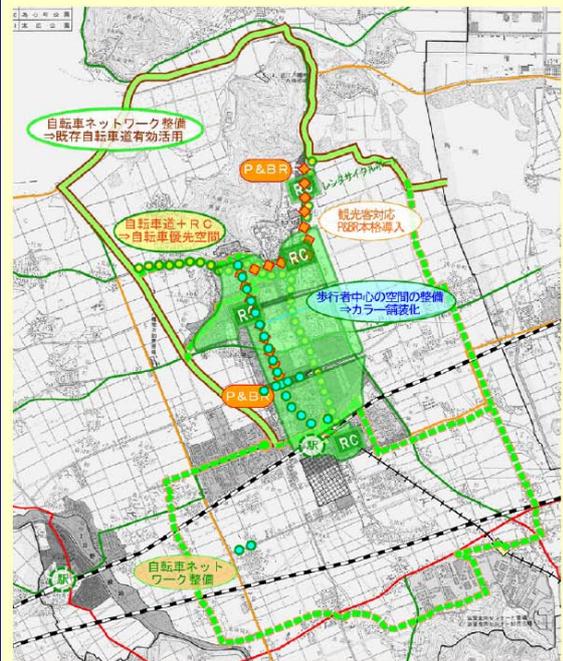
駅周辺の中心市街地および観光地の活性化に向けて、歩行者・自転車が快適に移動できる空間整備を図る。

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))

パッケージングプロジェクト

- ・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



14

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!

パッケージングプロジェクト

- ・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

15

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%

パッケージングプロジェクト

- ・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

16

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、自動車に依存しなくても、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)

パッケージングプロジェクト

- ・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】

17

プロジェクトの概要

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

プロジェクトの概要

観光案内等情報提供改善プロジェクト【歩行者・自転車】

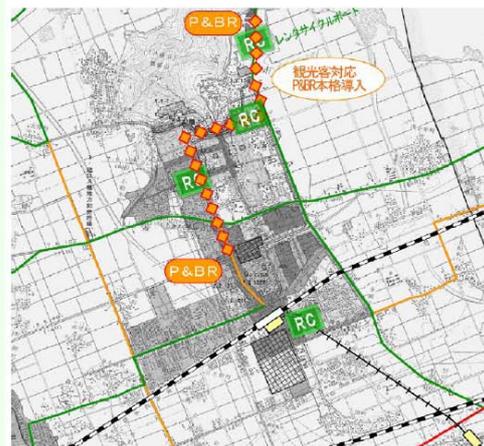
事業内容	観光客に対する観光案内情報の充実を図る
事業施策	<ul style="list-style-type: none"> ・総合情報端末整備 ・情報案内サイン整備 
事業主体	近江八幡市
事業費	3千万円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年から平成24年



プロジェクトの概要

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】

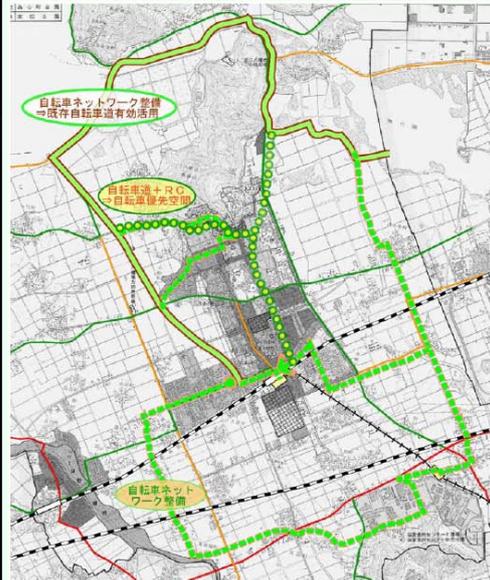
事業内容	八幡堀周辺に流入する観光自動車交通の流入を抑制するとともに、周遊拡大を図るために、駅など交通結節点や周辺駐車場からの交通利便性を高める。
事業施策	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルポートの整備 ・P&BRの継続実施 
事業主体	近江八幡市
事業費	1千万円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年より継続実施



プロジェクトの概要

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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



プロジェクトの概要

公共交通サービス改善プロジェクト【公共交通】

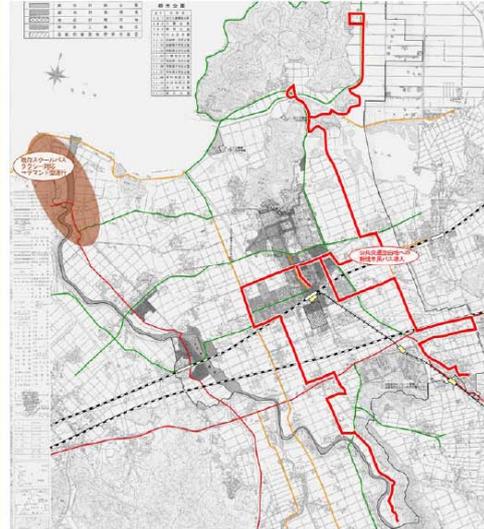
事業内容	公共交通利用者の増加を図るために、現行の公共交通サービスについて見直すとともに、サービスの改善を図る。
事業施策	<ul style="list-style-type: none"> ・料金・運行本数の見直し ・終バス時間の延長 ・ハイグレードバス停整備 ・バス接近表示 
事業主体	近江八幡市・民間事業者
事業費	5千万円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年から平成24年



プロジェクトの概要

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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



プロジェクトの概要

公共交通利用促進プロジェクト【公共交通】

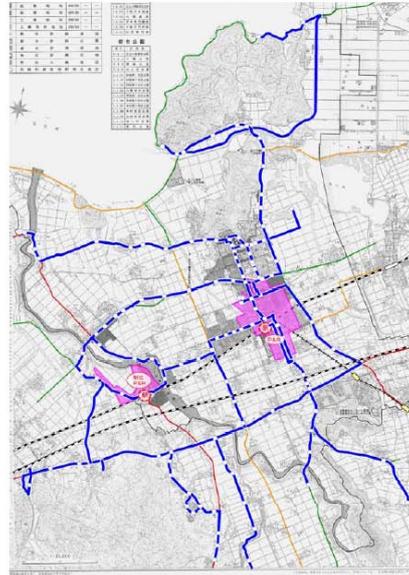
事業内容	情報提供の充実・啓発活動・公共交通利用者優遇策等の実施により、公共交通利用促進を図る。
事業施策	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス時刻表・ネットワーク図等情報提供パンフ ・モビリティマネジメントの実施 ・買物割引優遇キップの実施 ・近江鉄道への自転車乗入(休日)
事業主体	近江八幡市・民間事業者
事業費	5千万円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年から継続実施



プロジェクトの概要

交通結節機能向上プロジェクト【公共交通】

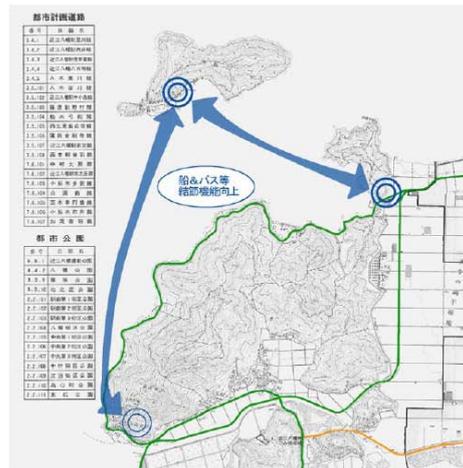
事業内容	鉄道と路線バス、徒歩、自転車、との連携強化を図る。
事業施策	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺のバリアフリー化 ・駅端末交通整備 (P&R駐車場・レンタサイクル) ・鉄道・バスのダイヤの調整
事業主体	滋賀県・関係市町・民間事業者
事業費	46億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～平成25年



プロジェクトの概要

沖島連携強化プロジェクト【公共交通】

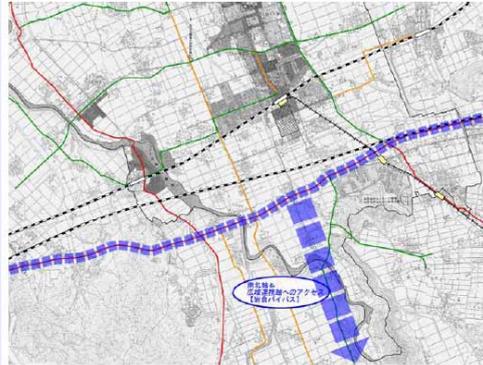
事業内容	沖島航路のサービスレベル向上により、沖島と本土との連携強化を図る。
事業施策	<ul style="list-style-type: none"> ・船と路線バスのダイヤ調整 ・棧橋・バス停施設の改善 ・車両改善 ・水陸両用車両導入検討
事業主体	近江八幡市・民間事業者
事業費	2億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～平成24年



プロジェクトの概要

名神高速道路の有効活用プロジェクト【道路網】

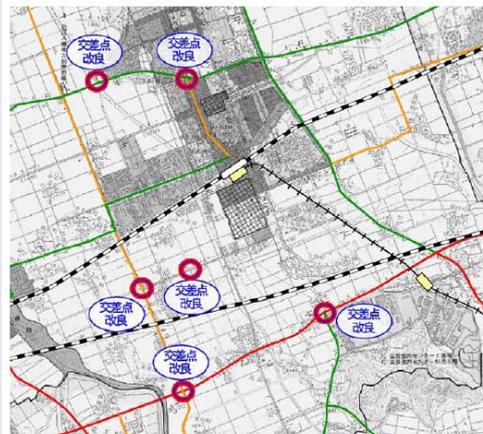
事業内容	長距離トリップのみならず、中距離トリップ交通に対して、名神高速道路への転換を図るため、高速道路へのアクセス強化を図る。
事業施策	<ul style="list-style-type: none"> ・岩倉バイパス整備 ・国道8号および名神高速道路でのリアルタイム所要時間情報案内板整備 
事業主体	滋賀県
事業費	8億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～平成24年に着手



プロジェクトの概要

渋滞発生交差点の渋滞解消プロジェクト【道路網】

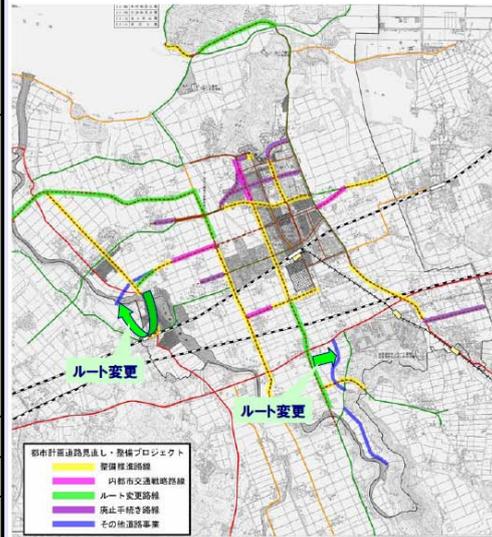
事業内容	市内渋滞発生交差点について渋滞解消を図る。
事業施策	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点改良 国道8号：六枚橋、東川交差点 その他：中村交差点など4箇所
事業主体	国土交通省・滋賀県・近江八幡市
事業費	10億円(※市試算値)
事業スケジュール	平成20年～平成26年



プロジェクトの概要

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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～



都市交通戦略のまとめ

施策	事業費	事業主体	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 市	→									
歩行者・自転車	観光案内等情報提供改善	3千万 市	→									
	中心部流入自動車交通抑制	1千万 市	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
自転車	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 市	→									
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 市・民間事業者	→									
	公共交通利用空白地区解消	1千万/ルート・年 市	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	公共交通利用促進	3千万 市・民間事業者・商工会	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	交通結節機能向上	46億 県・関係市町・民間事業者	→									
	沖島連携強化	2億 市・民間事業者	→									
道路網	名神高速道路有効活用	8億 県・市	→			H20～24年着手⇒事業継続						
	渋滞発生交差点の渋滞解消	10億 国・県・市	→									
	都市計画道路見直し&整備推進	12億 県・市	→									

※事業費は市試算値

7.次年度以降の予定(案)

- 各プロジェクトの実施検討委員会の立ち上げ・運営による都市交通戦略の運用
 - 岩倉バイパス、市民バスなど
- 短期実現施策の実施
- 本検討委員会メンバーをベースとした組織による都市交通戦略フォロー
 - 進捗状況の確認・監督
 - モニタリングを踏まえた都市交通戦略の見直し など

(2) 議事要旨

第4回近江八幡市総合交通体系検討委員会 議事要旨

日時:平成20年3月27日(月) 14:00~

場所:市役所 4F 第3・4委員会室

議題1 総合都市交通マスタープラン(案)の検討

公募 井上(ミ)委員

- ・ 東海道線から南側、国道8号より旧八日市市側に視点があまりっていない気がする。地域のポテンシャルは非常に高く、この地域についても利便性向上を高めることが必要ではないか。

事務局

- ・ 歩行者・自転車道を外周軸として利用している。平成12年にここで示すネットワークが策定されている。事業自体が進んでいない状況であるので、MPの策定を契機に安全・安心なエリアを創出していきたい。今後の参考にさせていただいて、整備推進を図っていきたい。
- ・ 駅よりも南部地域については、観光地を中心に自動車が集中しているということから、これらを自動車から、公共交通・自転車に転換を図るような視点でMPを立てていることから、薄くなっているかもしれない。

公募 井上(榮)委員

- ・ 道路網MPで、市から外へ行くために、蒲生スマートICがあるので、岩倉バイパスの早期着工が必要であると考えており、MPに掲げていただいてよかった。ぜひ実現して欲しい。
- ・ 舟木弓削線の見直しで、若宮上田線から南を見直すという案になっていたかと思うが、鉄道をまたぐ路線をこの路線および他の路線で対応してほしい。舟木弓削線で対応して欲しい。これは市民の間でも根強い要望があるので、検討して欲しい。

事務局

- ・ 庁内で検討している。アンダーやオーバーなどいろいろ検討しているが、駅の南北を繋ぐことは必要であろうという結論が出てくる。若宮上田線以南については、街路に代替させることを考えている。

公募 井上(榮)委員

- ・ 舟木弓削線がとまると、岩倉バイパスまでまっすぐにつながらない。

事務局

- ・ 駅南北路線は200m間隔である。南北路線の計画はもっておるので、熟度をまして検討していきたい。

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ 道路網マスタープランについて、ルート変更路線については、どうするのか。

事務局

- ・ 舟木弓削線の南側については、ナンシン道路の 18m 幅員道路が通っている。その先線については、岩倉バイパスルートを整備いただく。その先線を整備していただくことで、東近江市、蒲生スマートICへ接続する。
- ・ 近江八幡駅中小森線については、湖東幹線が入ってきたら、湖東幹線のルートに現在の都市計画街路を見直す。

東近江地域振興局 堀井委員

- ・ 変更して推進するということを示したほうがいい
- ・ 公共交通 MP の結節点強化については、武佐駅も追加したほうがいい。
- ・ 朝・夕のピークに、近江八幡駅に集中するので、それを緩和するために、武佐駅に駐車場を確保してはどうか。

事務局

- ・ 東近江市からの車はその方向は多いと考えている。六枚橋・ともさだ・南進道路を利用していると思う。公共交通の利用促進を踏まえると、近江鉄道・武佐駅についても可能性があれば検討していきたい。

倉内副委員長

- ・ 歩行者・自転車MPという形でひとつのMPを考えているが、歩行者対自転車の問題が出てくると思うが、この2手段を分けるということが必要となるだろう。
- ・ 公共交通があるからこそ、道路網 MP があるという視点をもう少し踏まえたほうがいい。

塚口委員長

- ・ 自転車と歩行者をひとつとして扱っているということ、昨今問題になっているが。

事務局

- ・ 自転車道の有効活用については、観光地への乗り入れを考えている。外周的には分かれている。車線を1車線にして、残りの1車を自転車に与えるということも考えられるが、住民の理解が得られるのであれば、自転車と歩行者を分けて考えることを検討する。現実問題として、余裕を持った幅員を確保できない。道路断面の視点を変えていかなければならないという観点から、見直しをしていく。

塚口委員長

- ・ ひとつの歩行者用と自転車用に分けようということである。歩行者と自転車のマスタープランを分けて考えることが必要ではないか。歩行者・自転車の両方の視点をもったプランが必要であるということ。無理に分けようというものではない。
- ・ 総合都市交通体系ということであるが、3つのMPが独立しているのであれば、総合ではない。3者を融合させながら、事務局は考えていると思う。

倉内副委員長

- ・ 都市交通戦略のほうで整理していただければと思う。

議題 2 都市交通戦略(素案)について

公募 井上(ミ)委員

- ・ 利用状況をみながら、サービス改善に努めるとあるが、利用状況の是非を考える基準値はどのように考えているか。

事務局

- ・ P&BR については、利用促進に向けた運行形態、駐車スペースなどの確保など、外的環境も含めて考えている。いつまでも市が運営していくわけではないので。

公募 井上(ミ)委員

- ・ 市がやるものは、市民が負担した税金であるので、1 円たりとも無駄にできないので。多角的な視点をもってやっていただきたい。明確に説明できる方向でお願いしたい。

塚口委員長

- ・ 空白地区の解消については、市が出さないことには動かないなど、バランス的な問題である。

公募 井上(榮)委員

- ・ 都市計画道路の見直しについて、新しく都市計画道路を作るといふ計画はないのか。舟木弓削線と岩倉バイパスを結ぶ新しい路線等は提案できないのか。

事務局

- ・ 若宮上田線については、ふるさと農道として整備している。若宮上田線については東西軸として位置づけている。これを都市計画道路とすることは考えていない。それらを整備することにより、現在改良中の路線を有効利用していく。

公募 井上(榮)委員

- ・ MP の中では大きく考えており、具体的な検討は別で行うということか？

事務局

- ・ 廃止路線に関する代替路線へのアクセス道路について、都市計画決定するのではなく、改良によって何とかしていくという考えである。

公募 井上(榮)委員

- ・ 都市計画道路が連結するようなネットワークではないと機能しないのではない。

事務局

- ・ 都市計画道路事業とは別事業で進めていくということと、幅員が 8m の路線については、沿道に立ち並ぶ家を移動させるのではなく、にぎわいを保たせたい、その代わり別の路線を整備するという考えを持っている。

塚口委員長

- ・各市では立派な都市計画街路網のプランをもっているが、事業化しない街路が多くある。長期未着手の間に必要性が変わった路線や整備が困難な路線が多くあり、全国的にスリム化する方向になっている。
- ・街路網の見直しについては、必ずしも後ろ向きな話ではなく、必要性の高い路線は残る。
- ・都市計画道路の見直し作業については、次年度以降、市で実施することを考えていると聞いている。

近江八幡市土地改良団体協議会 中村委員

- ・近江八幡市はほとんどが農道整備でやったところである。農道が市道として使われて、貢献しているということ認識して欲しい。協定道路の整備をしていこうとなっている。その辺に目を向けて欲しい。次年度以降にプロジェクトを立ち上げるということを要望する。

近江八幡市連合自治会 森委員

- ・近江八幡は歩道があまりできていないところが多い。民家があるところだけでも歩道を付けて欲しい。
- ・岩倉バイパスについては、地元(馬渕学区)として、2月に実行委員会(26人)を立ち上げ、検討委員会を開いている。4月にも第2回を予定している。馬渕学区としては全面的に協力していこうとしている。

近江八幡市観光物産協会 田中委員(代)

- ・サイン計画については、観光客から求められているところである。現状のサインについても痛んでいるものが多く、それらと併せて進めていきたい。
- ・情報端末については、近江八幡市では必要ないのでは。カーナビや携帯でカバーできると考えられる。観光案内所は年間450万円の経費がかかり、ここまでの費用は難しい。
- ・サイクリングロードについては、いい案と思う。スタートを駅降りたところから使えるようなものにすることが必要。
- ・公共交通機関については、ベンチがあまりないので、できることから改善・改修を図っていけばいいと思う。
- ・沖島については、観光客も興味を持っている。バスおよび船の運行本数も少ないので難しい。観光側としては、共通切符を作ろうとしており、事業費を分けていただければ。
- ・景観にも配慮しながら、調和を取れたものにしてほしい。長命寺川がラムサール条約に含まれること踏まえて、既存の施設等を有効活用しながら改善を図っていくことが必要。
- ・事業主体が行政になっているが、民間ができる役割もあるので、プロジェクトチームの中で検討していきたい。

近畿運輸局滋賀運輸支局 井尻委員

- ・バスの定時性を確保することが必要であるので、道路も踏まえ、整備の順番については、バスの定時性確保につながるような形にして欲しい。
- ・施策と課題の関連について、少なくとも関連があるものについては、繋いで欲しい。

近畿地方整備局建政部都市整備課 中川委員(代)

- ・ 数値目標について、公共交通カバー人口については、カバーするだけで利用促進が図られるのかは疑問であるが、モニタリングしやすいものでなければならないので、工夫して欲しい。都市交通戦略でMPの目標のどの程度近づくのかを示す必要がある。

塚口委員長

- ・ 数値目標はどのように決めたのか。

事務局

- ・ 既往調査データおよび住民アンケート調査による意向状況により算出している。

塚口委員長

- ・ 都市交通戦略でMPの半分を達成することが求められているのか。そうではないと思う。
- ・ 事務局はどのように考えているのか。

事務局

- ・ 都市交通戦略は20年のうちの10年となっているが、現実的には、すぐにでも取り組みそうなものにより構成している。都市交通戦略のフォローをしながら、見直していき、進めていきたいとかがえている。20年後にどのようになっているかも分からないので、20年後の目標の半分を10年で達成しようという目標ではない。

滋賀国道事務所 河野委員

- ・ 国道8号のバイパスなどを消し、現道の機能強化ということでいいと思う。道路情報案内を活用した交通誘導案内については、警察の公安委員会が所管ということで、道路情報版では出せない。

近江八幡警察署交通課 塚田委員

- ・ 交通管制センサーで情報を拾って、必要があれば情報を出すことになっている。8号線においても情報版があれば、そのような情報提供は可能である。
- ・ 歩行者・自転車優先空間の整備について、歩行者と自転車が一緒では安全性は確保されない。これらは分けけたほうがいい。

倉内副委員長

- ・ この委員会として、どこまで合意して欲しいという考えか。役目を果たしたといえるのか。

事務局

- ・ スタートは都市計画道路の見直しという視点で進めてきたが、総合的な視点での交通体系を見直していくことが求められ、検討してきた。近江八幡市としてすすめていく方向性・基本的な考え方について合意していただきたい。詳細プランについては、担当課・プロジェクトチームで練っていきたい。総発や長期計画、都市マスの見直しを来年度以降進めていくので、この検討会での考えを踏まえていきたい。

倉内副委員長

- ・ プロジェクトが個別に分かれているので、個々に進んでしまう恐れがあるので、フォローを進めてほしい。モニタリングについては、データが必要になると思うので、調査についても検討して欲しい。

塚口委員長

- ・ 都市計画道路の見直し作業については、各地では都市計画道路の見直しだけをしており、廃止だけの議論になっているケースが多い。しかし、近江八幡市では、MP を作ったうえで、それから見直しをするというプロセスを踏んでおり、いいと思う。この計画を踏まえて、見直し作業を行っていけば、素晴らしいものになると思う。
- ・ 総合交通体系は、地域で交通をよくするためにどうするかを一生懸命考える、ボトムアップで行うことが必要である。各マスタープランが融合することが考えられれば、総合交通 MP として機能すると思うので、工夫して欲しい。
- ・ 都市交通戦略については、ひとつでもふたつでもいいので、円滑に進むように、検討して欲しい。この委員会で検討した時間を十分に活用していただければと思う。

その他

事務局

- ・ 4 回の委員会を踏まえた報告書を作成・製本した上で、皆様におくばりしたい。本日の委員会で出た意見への対応については、委員長預かりという形で確認していただきたい。

以上