

1 調査名称：近江八幡市都市総合交通戦略策定調査

2 調査主体：近江八幡市

3 調査圏域：近江八幡都市圏

4 調査期間：平成19年度

5 調査概要：

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見ると、約4割が未整備であるとともに、未着手の路線が4路線存在しているなど整備が遅れている状況にある。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った観点からも、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。

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、歩いて暮らせるまちづくりへの要請が高まってきている。

そこで、「すべての人が快適に移動・外出できるまちへ」をテーマに、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」を策定するとともに、マスタープランを着実に進めていくための「都市交通戦略」を策定することを目的とする。

## < 調査成果 >

### 1 調査目的

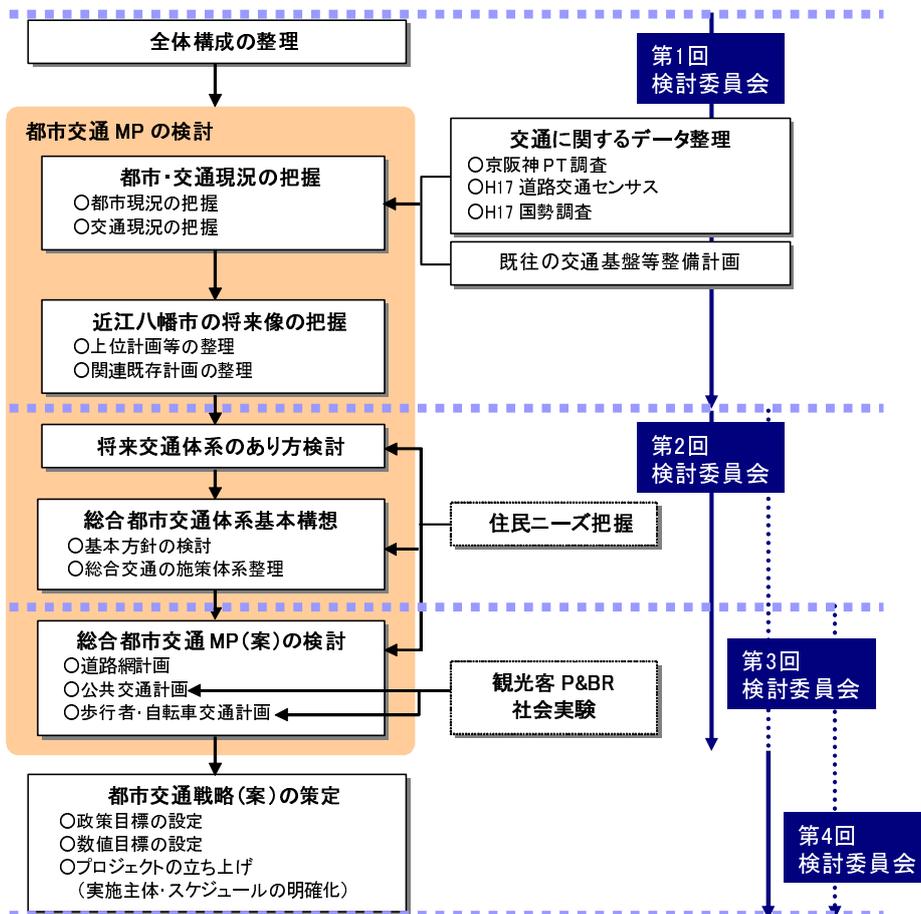
近江八幡市は、京阪神大都市圏の外縁部に位置し、鉄道や名神高速道路 IC へのアクセス性といった、交通立地条件の良さを反映し、近年人口の増加に伴い交通量も増加している。

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。

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、歩いて暮らせるまちづくりへの要請が高まってきている。

そこで、本年度においては、「すべての人が快適に移動・外出できるまちへ」をテーマに、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」を策定するとともに、マスタープランを着実に進めていくための「都市交通戦略」を策定することを目的とする。

### 2 調査フロー





## 4 調査成果

### 1. 近江八幡市における現状と課題

#### 1.1 近江八幡市の将来の総合交通体系に関わる状況

- ・人口増加・少子高齢化
- ・自動車交通への高い依存
- ・旧市街地等における観光客の増大
- ・整備進捗が遅い道路網整備

#### 1.2 近江八幡市の交通に関する問題点

##### 1.2.1 現況データから把握できる問題点

- ・自動車交通量の増大に伴う交通諸問題の発生（交通事故の増加、市内各地での交通渋滞の発生）
- ・郊外部に広がる公共交通空白地区および少ない運行本数
- ・日牟礼八幡宮周辺に集中する観光客の増大に伴う、観光地における住民と来訪者の錯綜

##### 1.2.2 住民アンケートから把握できた問題点

- ・高い自動車分担率
  - 郊外部においては自動車分担率が 80%程度と著しく高く、通勤・通学以外の目的ではさらに高い
  - 中心部をはじめ市内広範囲にわたり危険と認識している箇所がある
- ・一方、低い公共交通分担率
  - 南部地域においては鉄道・バスで 10%にも満たない
  - 市全域に広がる公共交通サービスに対する不満（運行本数やダイヤ改善等）が強く、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
  - バス利用率の高い北部地域においては、不満が一層強い
- ・徒歩・自転車の分担率は市全域で低く、とくに郊外部における分担率は著しく低い

#### 1.3 市民ニーズ<住民アンケートより>

- ・歩行者・自転車道の整備
  - 中心部・駅周辺地区・旧市街地に集中する車走行危険箇所への対応
- ・渋滞解消に向けた道路整備
- ・新規市民バスの導入
  - 病院・医院（特に総合医療センター）へのアクセス性強化

### 2. 総合都市交通マスタープランの策定

#### 2.1 上位計画における交通体系の将来像

- ・国土利用計画
  - 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
- ・第三次近江八幡市総合発展計画
  - 道路網整備の促進（広域的な主要幹線道路の整備促進、周辺地域との連携と交流機能向上、都市計画道路等の整備による市内交通円滑化、生活道路整備による利便性向上・防災性確保）、公共交通機関の充実、安全交通体系の確立、環境にやさしい交通体系の確立

## 2.2 将来交通体系のあり方検討

### 2.2.1 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。

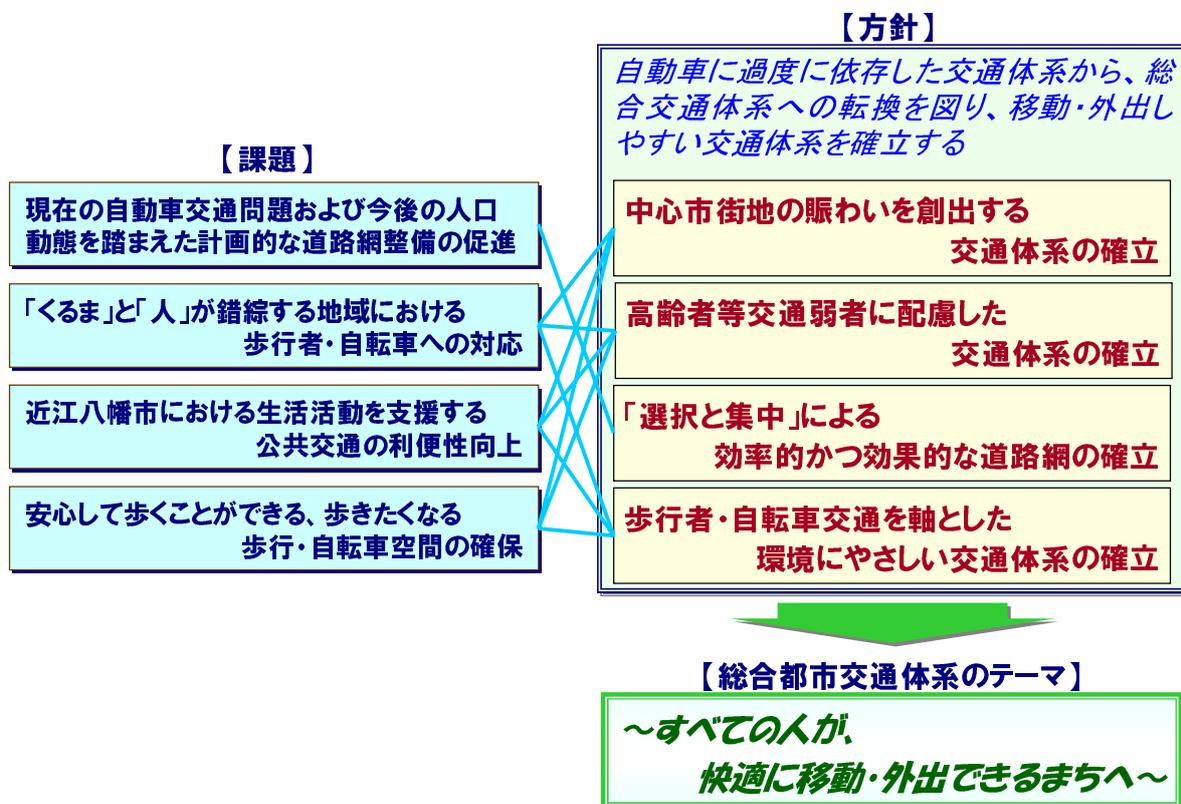


図 交通課題と方針のかかわり

## 2.2.2 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。

また、以下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。

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

### (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。

#### 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。

#### 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。

#### 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。

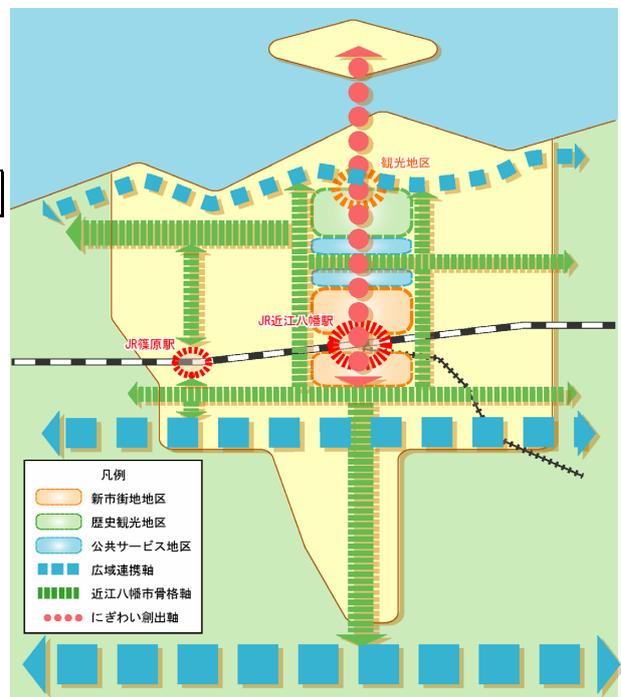


図 将来の交通軸

### 2.2.3 総合都市交通体系の基本構想

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、下図のよう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。

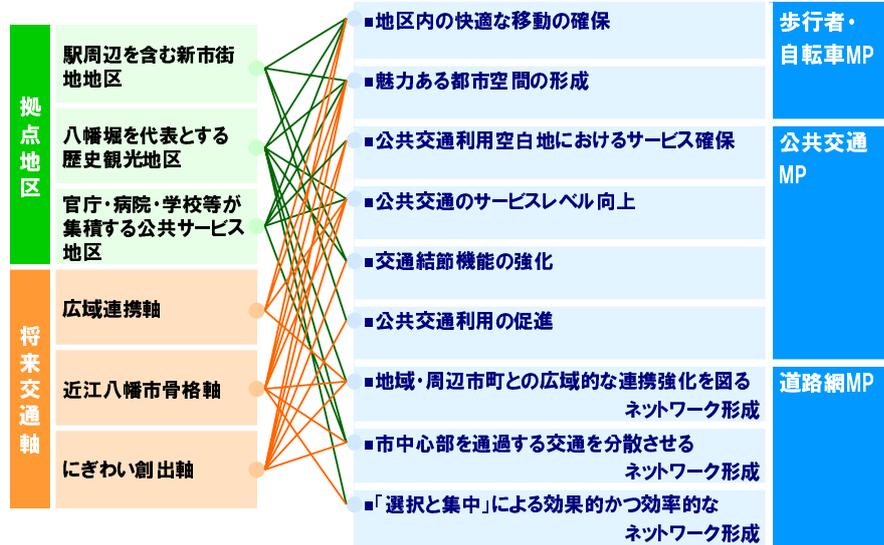
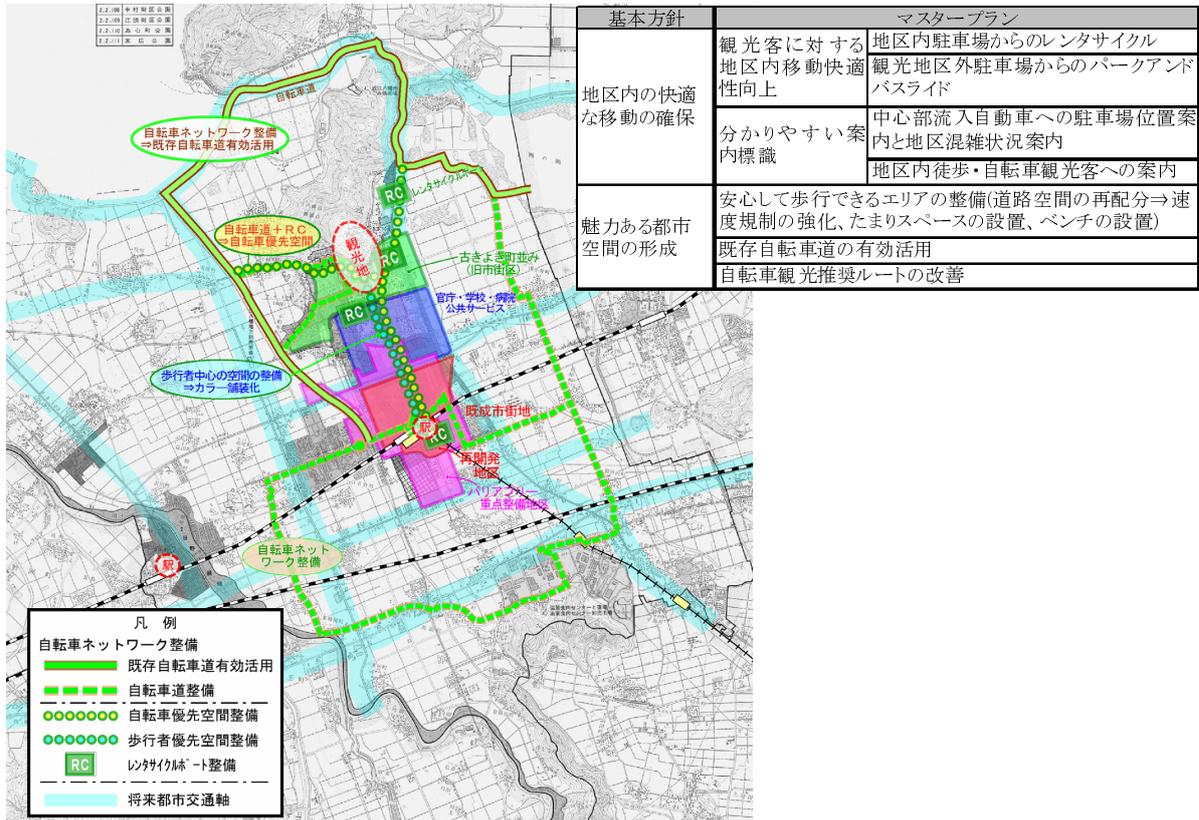


図 将来都市構造と総合都市交通体系の基本構想の関係

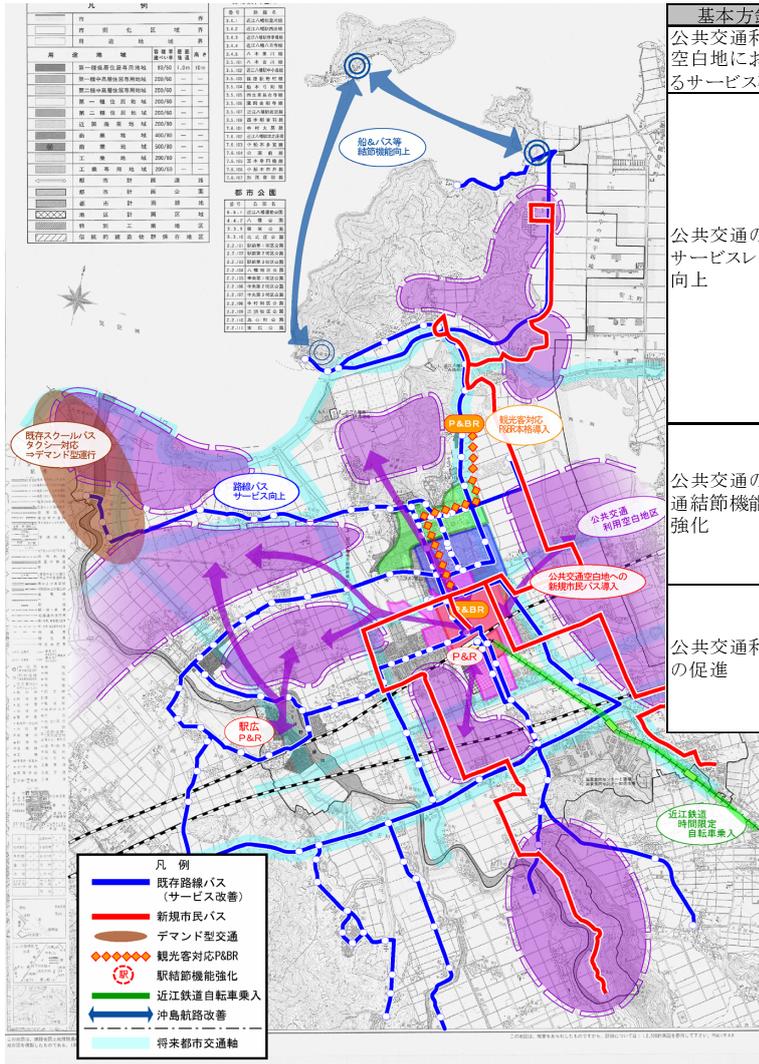
### 2.2.4 総合都市交通マスタープランの検討

前章における基本方針を踏まえた、総合都市交通マスタープランをモード別に以下に示す。

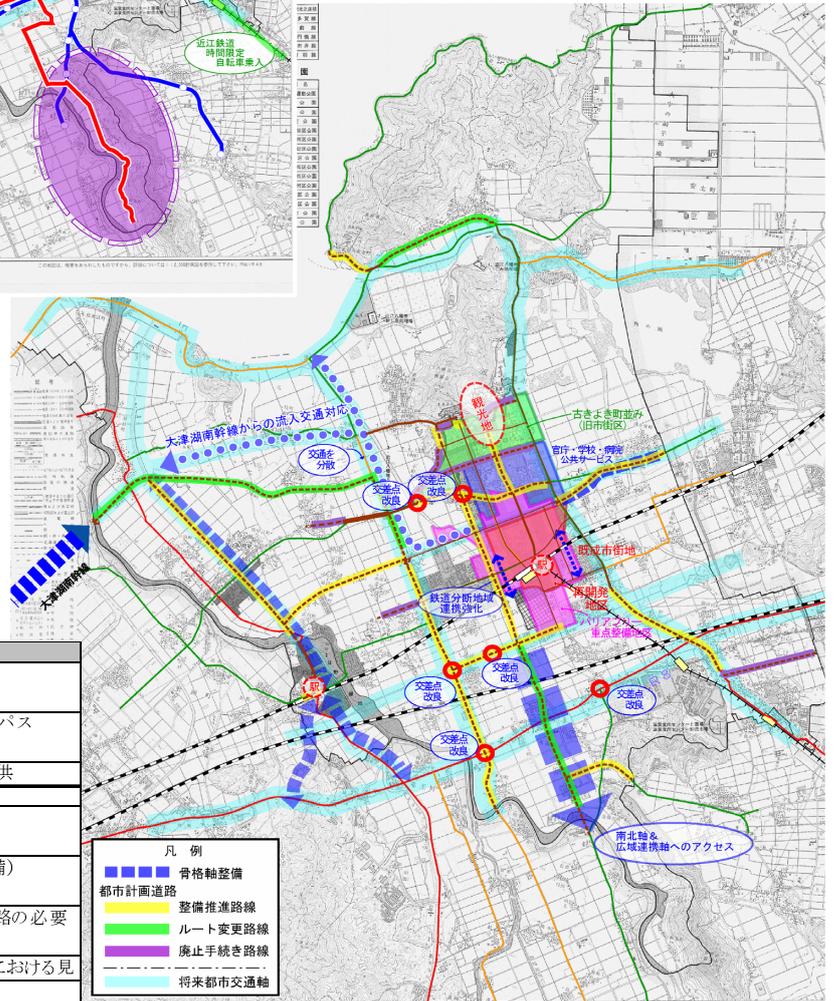
#### (1) 歩行者・自転車マスタープラン



## (2) 公共交通マスタープラン



基本方針	マスタープラン		
公共交通利用 空白地における サービス確保	新規市民バスの導入 乗り合いタクシーの導入 デマンドバスの導入		
公共交通の サービスレベル 向上	運行本数の増加、新規路線の新設	運行本数の増発 運行時間帯の拡大 観光客P&BRの導入	
	バス優先施策の導入	PTPS(公共車両優先システム)の導入	
	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 買い物割引などの各種割引の実施	
	運行ダイヤの改善	運行間隔の規則化 バス路線の再編・新設 鉄道との連携	
	車両の改善	ノンステップバスの導入拡充	
	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 駐車場整備 棧橋・バス停施設の改善 車両改善・水陸両用車両の導入検討 駅舎および駅周辺のバリアフリー化 (近江八幡駅・篠原駅)	
	公共交通の交通 結節機能の 強化	アクセス交通改善	駅前広場整備(篠原駅) 駐輪場整備(近江八幡駅・篠原駅) 駐車場整備(近江八幡駅・篠原駅)
		イグレス交通改善	レンタサイクル バスの運行および連携
	公共交通利用 の促進	案内情報提供の 充実	運行情報の提供 わかりやすい路線網図
		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 買い物割引などの各種割引の実施
公共交通利用啓 発		モビリティマネジメント 啓発用ポスター・チラシの配付 小学校等の遠足での活用	



基本方針	マスタープラン	
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)
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	湖岸道路へのアクセス強化	国道8号の機能 強化
「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	リアルタイム所要時間情報提供 交差点改良
	近江八幡登川線の見直し(中部湖東幹線整備)	
	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 整備上の課題を抱える路線における見 交通渋滞を起因する交差点の改良	

### 3. 都市交通戦略の策定

#### 3.1 都市交通戦略の策定の考え方

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 年間におけ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。

#### 3.2 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。各パッケージと関連するプロジェクトの関係について、以下に示す。

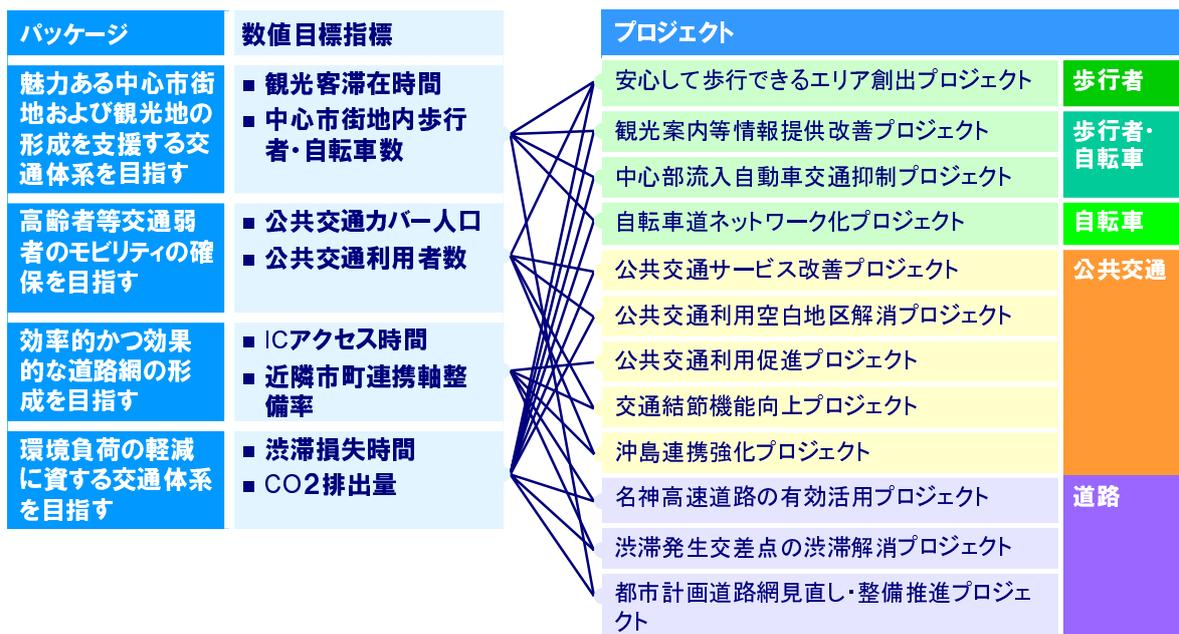


図 都市交通戦略におけるパッケージとプロジェクト

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 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**

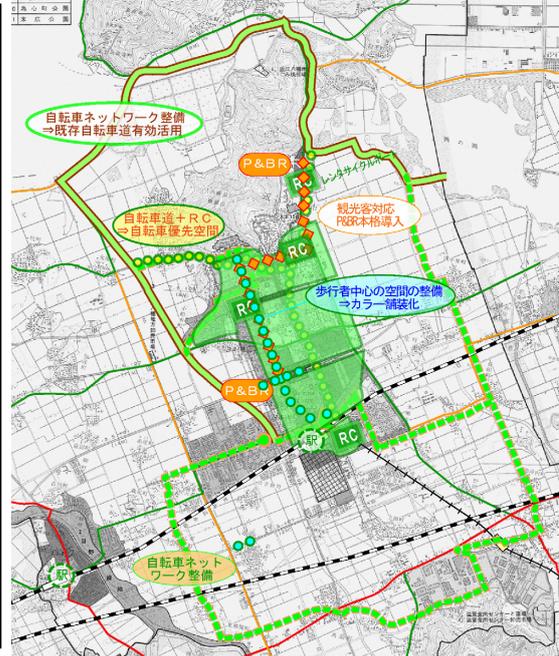
- ・ 駅周辺の中心市街地および観光地の活性化に向けて、歩行者・自転車が快適に移動できる空間整備を図る。

**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(＋(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



**パッケージ 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 千人(約 75%) 約 61 千人(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
- ・ 沖島連携強化中心部流入自動車交通抑制
- ・ 自転車道ネットワーク化

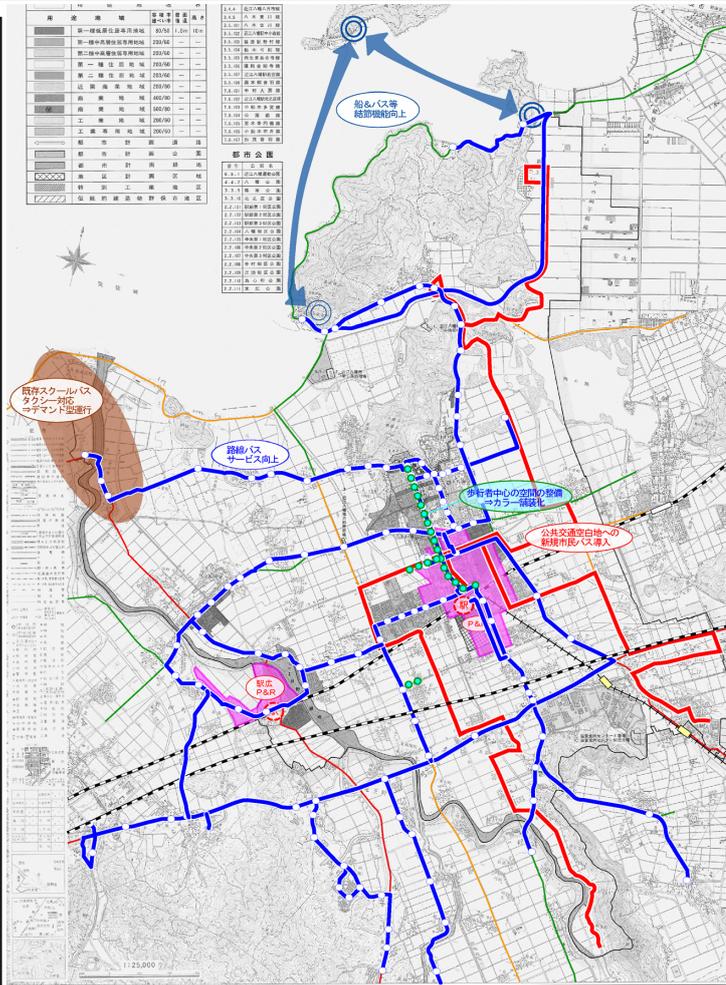




表 都市交通戦略のスケジュール

施策	概要	事業主体	現状	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
歩行者・自転車	安心して歩行できるエリア創出	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	近江八幡市	-	関係部局との調整									
	中心部流入自動車交通抑制	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	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)	近江八幡市	-	関係部局との調整									
	公共交通サービス改善 (ハイグレードバス停付化等)	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	公共交通利用空白地区解消	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	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	滋賀県 ・関係市町 ・民間事業者	協議会(2市1町) (湯原駅)	整備推進									
	沖島連携強化	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・通勤の増便・枝橋整備									
道路網	名神高速道路有効活用	県・近江八幡市	滋賀県道路整備7ヶ所プログラム策定	H20～24 着手→事業継続									
	渋滞発生交差点の渋滞解消	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	滋賀県 ・近江八幡市	-	総発の見直し 都市マツの見直し									

#### 4. 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 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

#### 5. 今後の課題

##### プロジェクトの詳細検討

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

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、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により、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

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。