

意見の概要および市の考え方

いただいた意見の概要およびそれに対する市の考え方は、次のとおりです。

No	意見の概要	意見数	市の考え方
I.全体			
1	市の将来像・都市計画と連動、市の存続・発展に資する市民・観光客等にとって魅力創造できる計画とする。	1 件	<p>上位計画として彦根市総合計画、また関連する計画として彦根市まち・ひと・しごと創生総合戦略などがあり、それらに即したのものとして都市計画マスタープランや今回の都市交通マスタープランを策定しております。特に本市都市計画の将来像を示す都市計画マスタープランとは連携を図りながら策定を進めており、本市としましてもご意見の「市の将来像・都市計画と連動、市の存続・発展に資する市民・観光客等にとって魅力創造できる計画」となるよう検討し、都市計画や都市交通の分野の計画として取りまとめました。（修正なし）</p>
II.市民にとって			
2	車利用を前提としない生活が可能な都市機能・施設の整備・ゾーン化（医療、商業、福祉、文化、公園ほか）。	1 件	<p>コンパクトシティの考え方については、別途改定を進めております都市計画マスタープランに記載しており、JR4 駅を中心とした多極集約・連携型のコンパクトシティの実現を進めていくこととしております。</p> <p>都市交通マスタープランでは、4.2 都市交通の基本理念や 5.1 基本方針でそのコンパクトシティと周辺地域とを鉄道や路線バス等の公共交通で繋ぎ、誰もが歩いて暮らせるようなまちづくり等の実現に向けての基本的な考え方や方向性を記載しております。しかし、不明瞭な部分もあったと思われるので、「車利用を前提としない生活」が明確になるよう加筆修正します。</p> <p>なお、具体的な都市機能・施設やゾーン化については、今後策定します立</p>

			地適正化計画のなかで明らかにしていくこととなりますので、今回の都市交通マスタープランでは、明示までは行いません。（P68 修正あり）
3	交通弱者を生活弱者としない計画（老人会、障害者団体、子供会・PTAや利用者アンケート等でニーズ把握）。	1 件	交通弱者を生活弱者としないために、P60 では「持続可能な公共交通の実現に向けた利用促進策の充実」を記載しており、また、P64 では「安全・安心な生活を支える交通環境の構築」を記載しています。また、その実現を図るために様々な個別戦略も示しています。
4	高齢者の運転事故防止のため、免許自主返納しても困らないバスなど移動交通手段の整備（アンケート等）。	1 件	また、市民アンケート調査は平成27年2月に既に実施しており、その調査結果を反映し、この都市交通マスタープランを策定していますので、左記3、4のご意見については対応したマスタープランであると考えます。 （修正なし）
5	少々時間がかかっても、生活道路やその入口まで小型コミュニティバス運行（きめ細かい移動手段の提供）。 （参考：武蔵野市ムーバス、近江八幡市あかこんバス、東近江市） ※環境に配慮した電気バス置き替え。 ※ルート：利用者の声を聴いて設定（交通網の穴の解消）。	1 件	このご意見については、P59 の基本方針「コンパクトなまちへの転換を支える充実した公共交通環境の構築」の内「都市間・地域間を結ぶ公共交通網の充実」を基本戦略に位置づけ、P70 で「バス路線の再編および運行ダイヤの見直し」を重点戦略として、実施していく予定です。 また、バスの車両更新についてもP75 の「運行車両の更新（ノンステップバス化）」を重点戦略として示しています。 このように本市もバスの重要性を認識し、充実を図る予定ですが、路線バス網が存在する本市では、小型コミュニティバス運行については、費用対効果の観点から実施は難しいと考えており、細かなサービスが期待できる予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の継続・充実をP71 で示しています。 予約型乗合タクシーは、現行の「愛のりタクシー」のことですが、市民に

			は「愛のりタクシー」の方が分かりやすいと思われるので、二重表記に修正します。（P83 ほか修正あり）
6	<p>子育て親子、高齢者、障害者等を想定した、生活に潤い等が得られる「お出かけバス」の運行。</p> <p>※乗換なし周遊ルート 停車例：南彦根・ビバシティ、文化プラザ、庄堺公園、市立病院、カインズモール、彦根港・松原水泳場（冬季以外）、金亀公園・スイミングセンター、図書館・市民会館、市役所、彦根駅</p> <p>※ルート等：利用者含めた市民参加の検討会開催（※医療・介護の社会コスト低減、子育て世代流出防止）。</p> <p>※稲枝駅から河瀬駅（できるだけ各集落を巡り、南彦根駅、彦根駅を経由して鳥居本に至るルートなどを検討（琵琶湖線東側・西側など数パターン））。</p> <p>※ルート充実などのため、トランジット箇所の設定とトランジットを容易とする段差解消等。</p>	1 件	<p>ご意見の「お出かけバス」につきましては、現在でもビバシティや市立病院、カインズモールに行きやすいよう、ルートや店の敷地内への乗り入れなどを実施しています。このような公共交通における重要な場所については、P52 や P53 で連携ポイントや目的地ポイントとして位置づけ、利便性を図るものとしています。</p> <p>「お出かけバス」のように別のバスを運行することは、費用対効果の観点から非常に難しいと考えており、路線バスの充実を考えるうえで、検討していく内容であると考えています。</p> <p>なお、今回の都市交通マスタープランでは、P51（1）公共交通体系のあり方には記載しているものの、不明瞭な部分もあると思われるので、基本方針に加筆修正します。（P68,69 修正あり）</p>
7	<p>渋滞解消や利便性、人の流れ創出をより意識したバスルート開発、乗換（トランジット）環境の整備。</p>	1 件	<p>渋滞解消については、P61 の基本戦略「まちの骨格となる道路ネットワークの整備」で示し、バスルートや乗換については、P59 の基本戦略「都市間・地域間を結ぶ公共交通網の充実」や「交通結節点の機能強化」で示しています。</p> <p>また、P70の個別戦略に「バス路線の再編および運行ダイヤの見直し」、P73に「駅・主要バス停における公共交通待合環境の充実」を記載しており、渋滞解消に向けた各戦略も示しています。</p> <p>このようにご意見については既に反映しているものと考えています。（修正なし）</p>
8	<p>自動運転（乗合バス・車）の活用やそのための道路交通環境整備の検討、利用者への意向調査。</p>	1 件	<p>自動運転については、研究されていることは認識していますが、マスタープランに記載する段階ではないと考えます。また、利用者への意向調査については、平成27年2月に実施しましたが、自動運転の意見はありません</p>

			<p>んでした。</p> <p>なお、道路交通環境の整備については、自動運転に限ったものではありませんが、P61 基本方針Ⅱの「地域活動を支える効果的・効率的な道路ネットワークの構築」に基本的な方針を記載しており、実施計画の個別戦略にも記載しております。（修正なし）</p>
9	生活道路等での事故防止のため、市独自で制限速度の引き下げや罰則規定の設定の検討。	1 件	<p>道路交通法上道路の規制や罰則規定は警察が定めることとなります。都市交通マスタープランでは、P85 の個別戦略に「安全・安心な歩行空間の整備」を記載しており、警察と共同して歩行者等の安全確保のため、必要に応じて自動車等の速度を抑制する「ゾーン 30」の指定等の検討をすることとしております。（修正なし）</p>
Ⅲ.彦根城周辺混雑解消・観光交流施設等スペース確保も視野に移設施設整備と関わりを持ちながらの取組			
10	<p>彦根駅付近や文化プラザなど市域中央部への公共施設等の集約的移設整備の検討。</p> <p>：市役所、図書館、保育、医療、福祉、銀行・郵便局、大学、高校)</p> <p>※市施設の移設では跡地に他施設移設も含め一体的検討。城周辺に空地をつくり観光バス駐車場などで活用。</p> <p>※市や県（県大・競技場）、国（滋賀大）、民間所有の土地建物購入・借用・テナント入居、既設スペース活用（文化プラザ研修室等）。</p> <p>（例：文化プラザや市立病院の一部立体駐車場化によりスペースづくり、そこに施設の移設整備検討。</p> <p>清掃センターを市立病院駐車場犬上川そばへ移設？、清掃センター跡地へ市役所・図書館移設？</p> <p>既存施設内スペースの活用（文化プラザ研修室等？）</p>	1 件	<p>公共施設等の集約的移設整備（コンパクトシティ）の考え方については、別途進めております都市計画マスタープランの中に記載しており、都市交通マスタープランに示す内容ではないと考えます。（修正なし）</p>
Ⅳ.観光・宿泊・商業・ベンチャー振興、体育・医療・文化施設の彦根・南彦根駅付近への集約的移設			
11	彦根駅や南彦根駅の再整備（駅ビル化？）。	1 件	<p>都市計画マスタープランにおいて、コンパクトシティの考え方を記載し</p>

	※南草津駅で駅と直結するビルに図書館新設事例あり。		ており、都市交通マスタープランに示す内容ではないと考えます。(修正なし)
12	南彦根駅から彦根城エリアなどへのアクセス・ルートも検討。(駅改札階2F?から周遊バス乗降可に)。	1件	費用対効果の観点から難しいと考えます。(修正なし)
13	両駅ともそれに合わせて駅下 or 駅上で車通り抜け可に。(例:草津駅、京都駅)。	1件	費用対効果の観点から難しいと考えます。(修正なし)
14	市域周辺部などにある国県等施設も跡地購入等も視野に駅ビル等?交通至便地への集約・コンパクト化。 ※国(税務署、地方合同庁舎、裁判所、滋賀大)県(視覚障害者センター、盲学校、彦根保健所、彦根子ども家庭相談センター) ※集約を図る方向での交通ルート等の整備・渋滞対策を検討する。	1件	都市計画マスタープランにおいて、コンパクトシティの考え方を記載しており、都市交通マスタープランに示す内容ではないと考えます。また、費用対効果の観点から難しいと考えます。(修正なし)
V.中長期的な将来像・戦略を意識した発想・検討 【中長期的な観光のあり方・姿(戦略)に沿った道路・交通整備】			
15	彦根観光でのJRなど電車利用促進PR: 彦根観光PR兼ねTV・新聞・YouTubeなど。 (例:駅改札にて身分証提示で彦根城入場無料券配布などメリット必要、ひこにゃんも活用)	1件	P65の基本方針「観光都市を支える交通環境の構築」の中に「中心部へアクセスしやすい交通環境の整備」を基本戦略として、鉄道等の利用促進を記載し、P99において、「HP・SNSなどによるアクセス情報や渋滞時間の公表」を個別戦略で示しています。 ご意見の内容もこの中に含まれるものと考えますが、観光における電車での来訪を呼びかけることも必要であり、不明瞭でもありますので、加筆修正します。(P112修正あり)
16	彦根駅から彦根城など観光スポットアクセス向上のため、彦根城周遊バスの運行・増便。 (例:彦根駅-市民会館前-金亀公園三丸橋東側?(総合運動場前)-彦根港-(カインズモール)- (滋賀大口)-京橋口(キャッスルロード東入口?)-(県立東高校前)-彦根城入口・博物館前-護国神社前-彦根駅) ※「ご城下巡回バス」と整理、検討。	1件	ご意見の彦根城周遊バスの運行は必要であると考えていますが、単独での周遊バス運行については、費用対効果の観点から難しいと思われます。しかし、P97で示しています重点戦略「パーク・アンド・バスライド駐車場の新設および彦根城周辺を結ぶシャトルバスの運行」によって、ある程度の観光施設周遊がシャトルバスで可能とならないか、今後検討していく予

	<p>※右回り、左回り。駅前横着けのところから発車。「彦根城シャトル」。バスの色・デザイン工夫。</p>		<p>定です。</p> <p>その結果として、「ご城下巡回バス」と整理、検討にも繋がる可能性もありますので、「ご城下巡回バス」の件についても触れるよう加筆修正します。(P128 修正あり)</p>
17	<p>彦根IC下車の車削減→名古屋・北陸方面からの車を名神高速米原ICで下車してもらう工夫。</p> <p>(出口手前から交通案内表示依頼「彦根IC出て混雑、米原下車を!」など)</p> <p>※渋滞しやすい外町信号を経由しないよう、湖周道路や米原バイパスなどへの誘導案内表示。</p>	1 件	<p>彦根城周辺の市街地中心部の渋滞が課題でありますので、乗入抑制が必要であると考えています。どちらのルートを通っても結局彦根城周辺において集中し、渋滞しておりますので、国道8号や306号バイパスの整備に加え、乗入抑制のための施策が必要と考え、一番効果的な彦根IC付近に駐車場を設けて実施する重点戦略「パーク・アンド・バスライド駐車場の新設および彦根城周辺を結ぶシャトルバスの運行」を都市交通マスタープランに示しました。</p> <p>なお、誘導案内については、P98の重点戦略「観光車両に対する誘導案内システムの構築」に示しています。(修正なし)</p>
18	<p>名神・鳥居本付近でスマートIC「彦根北・鳥居本?」整備(首都高速等のような簡易なもの)。</p> <p>※技術的、費用対効果的に可能なら。</p>	1 件	<p>米原インター・彦根インターの近距離に位置するため、費用対効果の観点から整備は困難であると考えます。(修正なし)</p>
19	<p>周遊客獲得・ルート開発などのため近隣市町との連携。</p>	1 件	<p>周遊客の獲得や観光ルート開発については、別途観光計画上の観点かとも考えます。都市交通マスタープランは、あくまで観光都市を支える交通環境の構築を目指すものと考えます。(修正なし)</p>
20	<p>名神・多賀SAにスマート「多賀・彦根南」IC整備(首都高速等のような簡易なもの)。</p> <p>※技術的、費用対効果的に可能なら。多賀大社アクセス向上、パーク&近江鉄道で彦根駅行ける。</p> <p>(出口手前から交通案内表示依頼「彦根IC出て混雑、ここで下車を!」など)</p> <p>※渋滞しやすい外町信号を経由しないよう、湖周道路などへの誘導案内表示。</p>	1 件	<p>名神・多賀SAにスマートICを整備することについては、すでに検討が始まっています。現時点では、未確定であり、都市交通マスタープランにも記載する段階ではありませんが、もう少し実現可能性が明確になれば、次期見直しで記載したいと考えています。(修正なし)</p>

21	<p>米原駅・長浜から彦根城行きシャトルバスの運行。※パーク&バス、トレインも可</p> <p>(例：駅改札にて身分証提示で彦根城入場無料券配布などメリット必要、ひこにゃんも活用)</p> <p>※新幹線・東海道線「米原駅」下車観光客の彦根城アクセス向上（琵琶湖線など乗換不要）。</p> <p>※米原駅東口未整備地に「米原、彦根、長浜、多賀など、また県全体の観光交流施設」？整備を県・米原市等に働きかける。そこにシャトルバス乗降口や駐車場を整備要請。</p>	1 件	費用対効果の観点から難しいと考えます。(修正なし)
VI.中長期的な観光のあり方・姿(戦略)を意識した都市計画・施設整備(市役所、図書館)			
22	<p>観光客の多様なニーズへの対応：彦根城周辺部に駐車スペース確保。</p> <p>：カインズモール2階駐車場(760台)、彦根港駐車スペース・敷地の借用。</p> <p>：県立競技場等駐車場の借用・立体駐車場化、国体施設整備時に要望・調整。滋賀大・東高グラウンド。</p> <p>：市所有地の活用：立体駐車場化、金亀公園内敷地の駐車場利用化(多目的競技場・野球場や、公園内通路の片側スペース：多目的競技場前付近から港湾沿い水路を図書館方向に一方通行化)。西中や城北小の運動場の活用も検討。港湾水路上スペースの仮設駐車場化。</p> <p>※駐車・パーク・ミカ・観光交流整備用地として、市役所・図書館・市民会館の移転検討等。</p>	1 件	<p>観光上の渋滞緩和の方向性としましては、彦根城周辺などの市街地中心部への観光車両の流入抑制であると考えています。そのための道路整備やパーク・アンド・バスライドが必要であり、都市交通マスタープランに示しています。</p> <p>しかしながら、国体等大規模なイベント時には、別途輸送交通計画等を策定して駐車場の仮設計画やそこからのシャトルバスの輸送計画などを検討して、実施していくこととなります。このような方向性は、P99に「国体などのイベント時における輸送交通計画の検討」として個別戦略にも示しています。</p> <p>個別具体の仮設駐車場計画は、国体時には、この輸送交通計画で検討していくこととなりますが、ご意見の案については、十分可能性としてありますので、今後の検討の参考とさせていただきます。(修正なし)</p>
VII.【中長期的な物流のあり方・姿(戦略)に沿った道路・交通整備】 ※国道8号線彦根混雑地域付近			
23	渋滞情報や渋滞予想の広域的な提供(FMラジオ、ネット、新聞、テレビ等)。	1 件	P99に「HP・SNSなどによるアクセス情報や渋滞時間の公表」を記載しており、ご意見については既に記載しています。(修正なし)
24	通過車両抑制:306バスの整備費用と比較、名神米原-湖東三山間半額等(国負担?)国へ要	1 件	高速道路の部分的な半額対応については難しいと思われます。(修正なし)

	望。		し)
25	信号「地蔵町」－原町経由で信号「正法寺町」直進すぐ左折で「彦根IC」など案内表示工夫。	1 件	幹線道路ではない道路（中山道など）に交通を誘導することは好ましくないと考えます。（修正なし）
26	車流れやすいよう信号調整、右折車線等新設、右折禁止、外町1つ南の信号から片側2車線化。	1 件	国道8号の渋滞対策につきましては、現在もご意見のような内容も含め国、県、市、警察で検討、一部実施していますが、抜本的な解決に至っていないのが現実です。このようなことから、全体的な交通体系の構築が必要として都市交通マスタープランを策定しています。（修正なし）
27	信号「地蔵町」－「古沢町」付近間の高架化 or 地下化 ※パル整備との費用対効果で検討。	1 件	国道8号の渋滞対策としては、抜本的解決策としてバイパス整備が挙げられています。今後、国によって実施に向けての具体的検討が進められると聞き及んでいます。（修正なし）
28	信号「千鳥橋北詰」－「旭橋」付近間高架化 or 地下化 ※同上 ※近江鉄道の高架化？	1 件	
29	河瀬線の路線バスについて、廃止になると困る。大雪の時など、交通手段がなくなる。乗車人数を多くするために各自治会にもっと発信してはどうか。	1 件	河瀬線は、P53「将来の公共交通体系図」で公共交通支援軸と位置づけており、将来にわたり路線バスを運行する計画となっております。 また、P105に記載しておりますとおり「モビリティ・マネジメントの実施」に取り組み、市民の意識啓発を進めます。（修正なし）