

湖南省道路整備計画

～きらめき湖南の道づくり～



湖南省平松地先 市道甲西駅美松線



令和 7 年 3 月

湖 南 市

目 次

序 章 道路整備計画の見直しの背景と目的	1
1. 背景と目的	1
2. 計画期間	2
3. 計画の構成	2
第1章 地域の現況と道路整備の課題	3
1. 地域の現況	3
2. 道路整備の課題	11
第2章 上位関連計画の整理	13
第3章 道路整備の基本方針	19
1. 基本理念	19
2. 基本方針	20
第4章 現行道路整備計画の検証	21
1. 整備予定路線の整備状況	21
2. 整備優先順位の評価手法の検証	23
第5章 対象路線の設定	28
1. 地区の設定	28
2. 整備対象路線の位置づけ	29
3. 要検討路線の区分	33
第6章 道路整備計画の改定	35
1. 整備優先順位の評価手法	35
2. 整備優先順位の検討	39
3. 道路整備計画	45
4. 地区別の道路整備計画	51
第7章 計画の実現に向けて	67
1. 計画の進行管理と見直し	67
※今後の道路整備の進め方（湖南省道路整備計画策定委員会 提言）	68
資料編	71

序章 道路整備計画の見直しの背景と目的

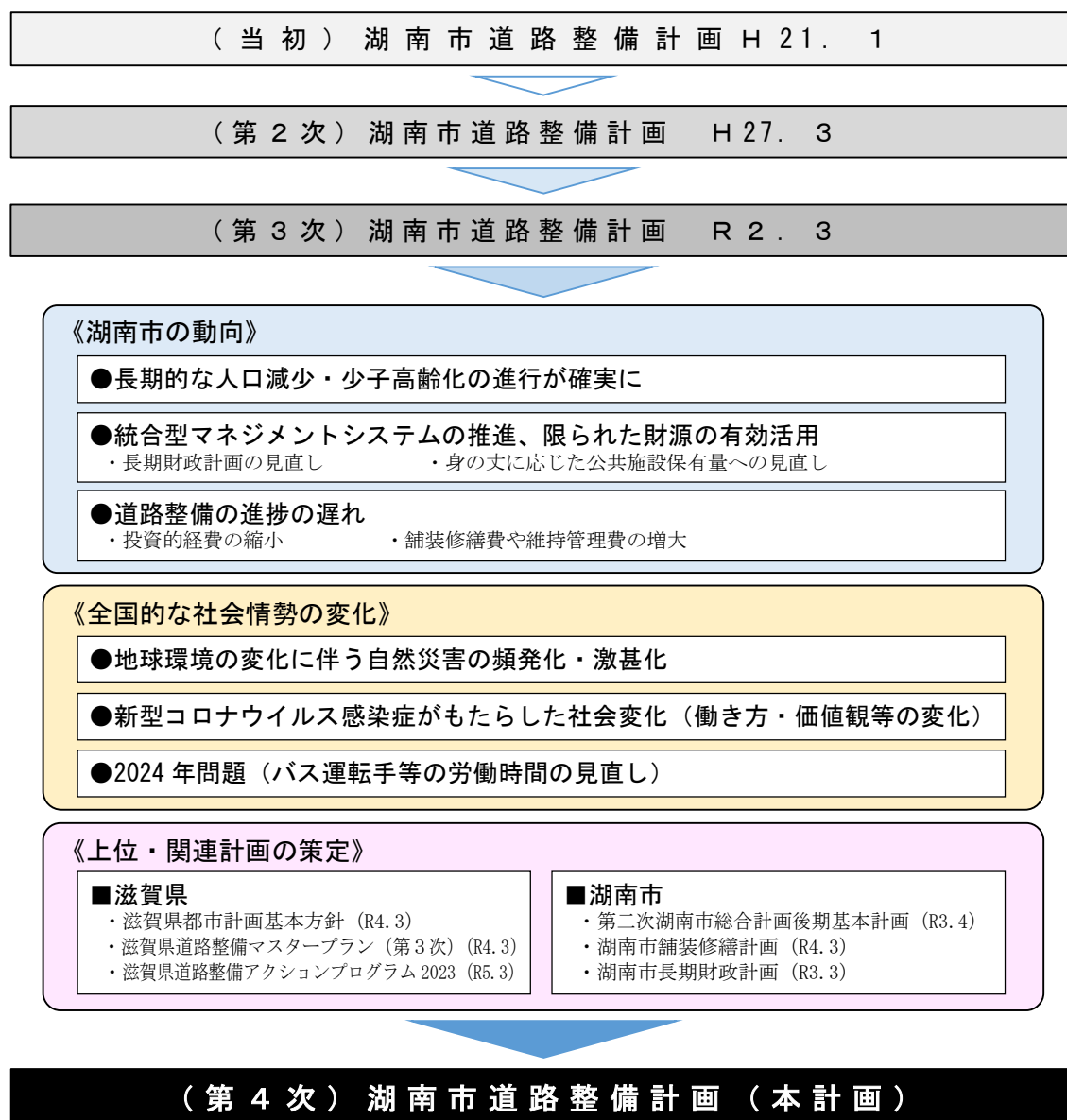
1. 背景と目的

湖南省では、平成 21 年 1 月に今後整備すべき市道の位置づけを明確にするとともに、各路線の整備優先順位を検討し、道路整備の透明性と効率性を図ることを目的とする「湖南省道路整備計画」（以降「当初計画」）を策定しました。その後、平成 27 年 3 月、令和 2 年 3 月に道路整備の進捗や上位関連計画の見直し等を踏まえた改定（以降「第 2 次計画」、「第 3 次計画」）を行い、計画的な道路整備を進めてきました。

長期的な人口減少・少子高齢化が確実に中、令和 3 年 4 月には本計画の上位計画にあたる「第二次湖南省総合計画後期基本計画」、令和 4 年 3 月には「湖南省舗装修繕計画」を改定しており、令和 6 年度末には「湖南省橋梁長寿命化計画」の改定を行いました。また、令和 3 年 3 月には、長期的な財政収支の見通しを立て、財政の健全化を図る方策を明らかにすることを目的とする「湖南省長期財政計画」（令和 3 年度～令和 12 年度）を見直しています。

一方、滋賀県においても、「滋賀県道路整備マスタープラン（第 3 次）」に基づく具体の実行画である「滋賀県道路整備アクションプログラム」が 2023 年版に改定されています。

本計画は、このような背景を踏まえ、滋賀県や湖南省の上位関連計画などとの整合を図りつつ、第 3 次計画の改定を行い、真に必要な道路の整備の優先順位と整備予定時期を見直すことにより、道路整備の透明性と効率性を向上させることを目的とします。



2. 計画期間

計画期間は、令和7年度から令和16年度の10年間とし、令和7年度から令和11年度の5年間を短期、令和12年度から令和16年度の5年間を中期、令和17年度以降を長期とします。

尚、本計画については、社会・経済情勢等の変化に対応していく必要性から、概ね5年を目安として適切な時期に見直すものとします。

3. 計画の構成

現行計画に基づく道路整備の進捗状況を踏まえて評価指標、評価基準などを見直し、対象路線の設定、道路整備計画の改定を行います。

■計画の構成

第1章. 地域の現況と道路整備の課題

- ・(第3次)道路整備計画策定以降の湖南市の動向
- ・道路整備の課題

第2章. 上位関連計画の整理

- ・(第3次)道路整備計画策定以降の滋賀県、湖南市の道路整備に関する計画

第3章. 道路整備の基本方針

- ・道路整備の基本理念
- ・道路整備の基本方針

第4章. 現行道路整備計画の検証

- ・(第3次)道路整備計画での整備予定路線の整備状況
- ・整備優先順位の評価手法(評価指標、評価基準など)の検証

第5章. 対象路線の設定

- ・地区の設定
- ・評価対象路線の設定((第3次)道路整備計画の対象路線の見直し)

第6章. 道路整備計画の改定

- ・整備優先順位の評価手法
- ・整備優先順位の検討
- ・道路整備計画の改定
- ・地区別の道路整備計画

第7章. 計画の実現に向けて

第1章 地域の現況と道路整備の課題

1. 地域の現況

(1) 広域的に見た本市の位置

本市は、滋賀県の東南部に位置し、北側では野洲市と竜王町、西側では栗東市、南側と東側では甲賀市とそれぞれ接しています。

市域は、東西に9.7km、南北に12.3kmの長さで、70.40km²の面積を有し、南端には阿星山系、北端には岩根山系を望み、これらの丘陵に囲まれた平野部の中央を野洲川が流れています。

野洲川の付近一帯に広がる平野部に本市の市街地が形成されており、古来より東海道などにより人々の往来があり、現在は、国道1号栗東水口道路やJ R草津線によって近畿圏と中部圏を繋ぐ広域交流の都市としての背景を有しています。

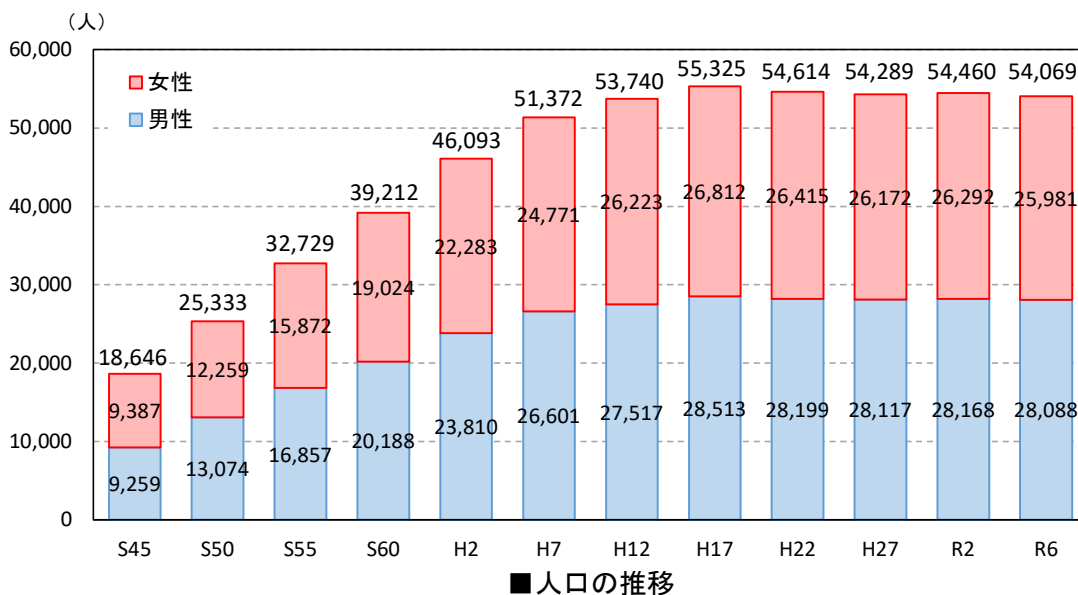


(2) 人口、世帯数

《人 口》

本市の令和2年の人口は54,460人で、男性が女性を約1,900人上回っています。経年的には、平成7年以降増加率が小さくなり、平成17年をピークに減少に転じていましたが、令和2年にかけては約200人の増加となりました。

住民基本台帳による令和6年の人口は54,069人となっています。



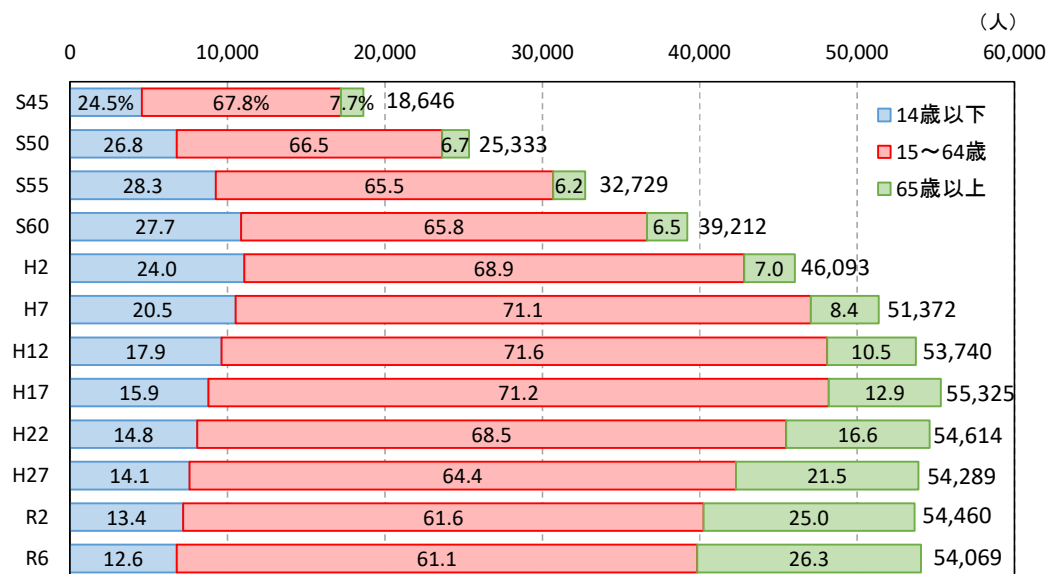
(出典：S45～R2は国勢調査、R6は住民基本台帳（4月1日現在）)

《年齢階層別人口》

年齢階層別人口は、令和2年時点で年少人口が13.4%、生産年齢人口が61.6%、老年人口が25.0%となっており、全国的な傾向と同様に、少子高齢化が進んでいます。

令和2年時点において、滋賀県全体（年少人口：13.9%、生産年齢人口：59.7%、老年人口：26.4%）と比較すると、生産年齢人口比率が高く、65歳以上の老年人口比率が低くなっていますが、平成12年から令和2年までの20年間で老年人口比率は約2.5倍に増加しています。

住民基本台帳による令和6年の年齢階層別人口は、年少人口が12.6%、生産年齢人口が61.1%、老年人口が26.3%となっています。



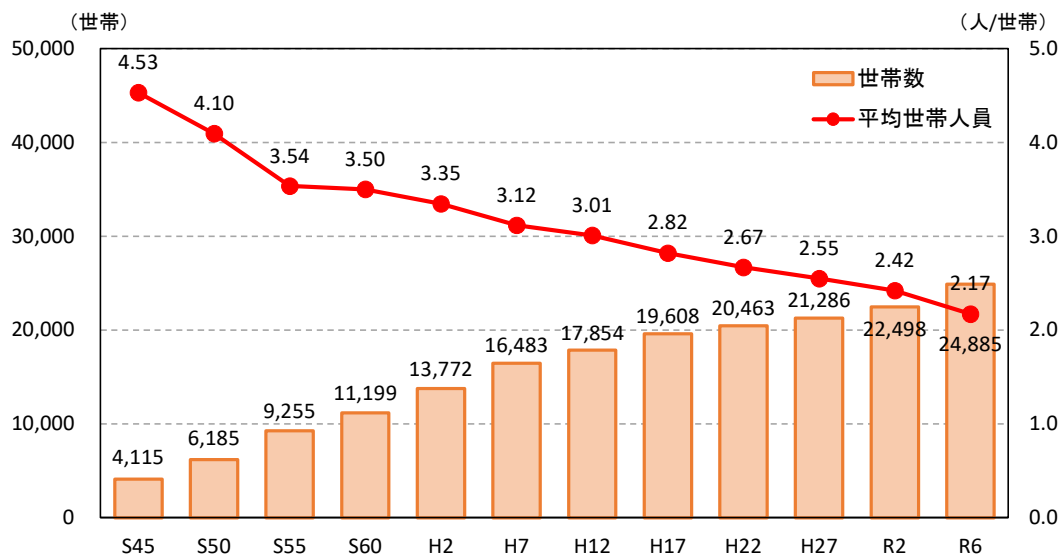
(出典：S45～R2は国勢調査、R6は住民基本台帳（4月1日現在）)

≪ 世帯数・世帯人員 ≫

世帯数は、昭和 45 年から現在まで一貫して増加傾向にあり、令和 2 年時点で 22,498 世帯まで増加しています（昭和 45 年の約 5.5 倍）。

1 世帯当たりの人員は、昭和 45 年から現在まで一貫して減少傾向にあり、令和 2 年時点では 1 世帯当たり 2.42 人となっており、県平均 2.47 人を下回っています。

住民基本台帳による令和 6 年の世帯数は 24,885 世帯、平均世帯人員は 2.17 人/世帯となっています。



■世帯数・世帯人員の推移

（出典：S45～R2 は国勢調査、R6 は住民基本台帳（4 月 1 日現在））

(3) 幹線道路（県道）の交通量の推移

調査年次による交通量の変動が大きく、道路整備の進捗により交通の流れが変化していることがうかがえます。

各路線の合計としては、平成 11 年までは増加傾向、平成 17 年以降は減少傾向にありましたが、平成 27 年にかけては微増となり、令和 3 年についても増加しています。

■ 幹線道路の交通量

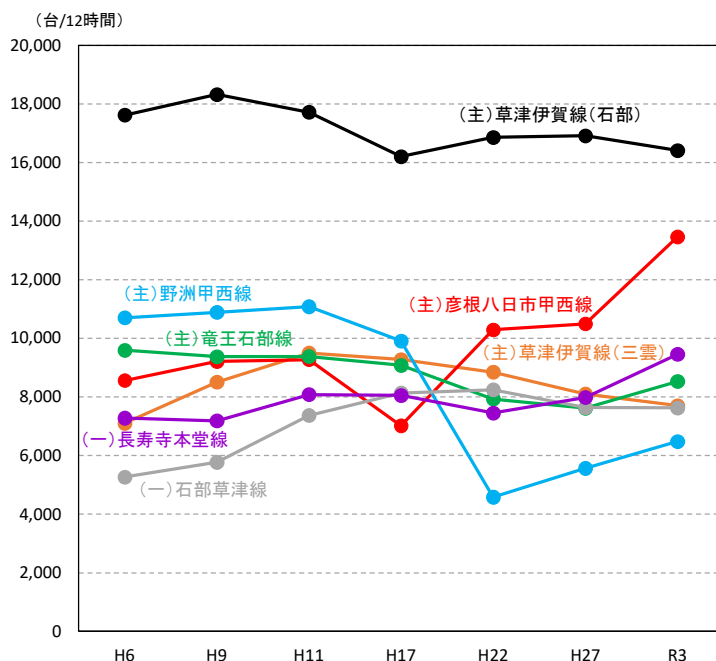
路線名	観測地点	調査単位 区間番号	12 時間交通量 (台/12 時間)	昼夜率	大型車混入率 (%)	ピーク率 (%)	混雑度
(主) 草津伊賀線	石 部	40340	16,412	1.46	24.5	9.1	1.50
(主) 草津伊賀線	三 雲	40300	7,702	1.28	17.2	15.6	1.87
(主) 彦根八日市甲西線	水戸町	40520	13,466	1.30	17.5	10.4	1.57
(主) 竜王石部線	菩提寺	40770	8,533	1.28	18.2	11.0	1.13
(主) 野洲甲西線	正福寺	41060	6,483	1.28	3.4	13.9	1.16
(一) 石部草津線	石部口	60130	7,627	1.28	15.1	9.8	0.92
(一) 長寿寺本堂線	石部東 1 丁目	60200	9,457	1.28	4.6	10.6	1.17

資料：R3 道路交通センサス

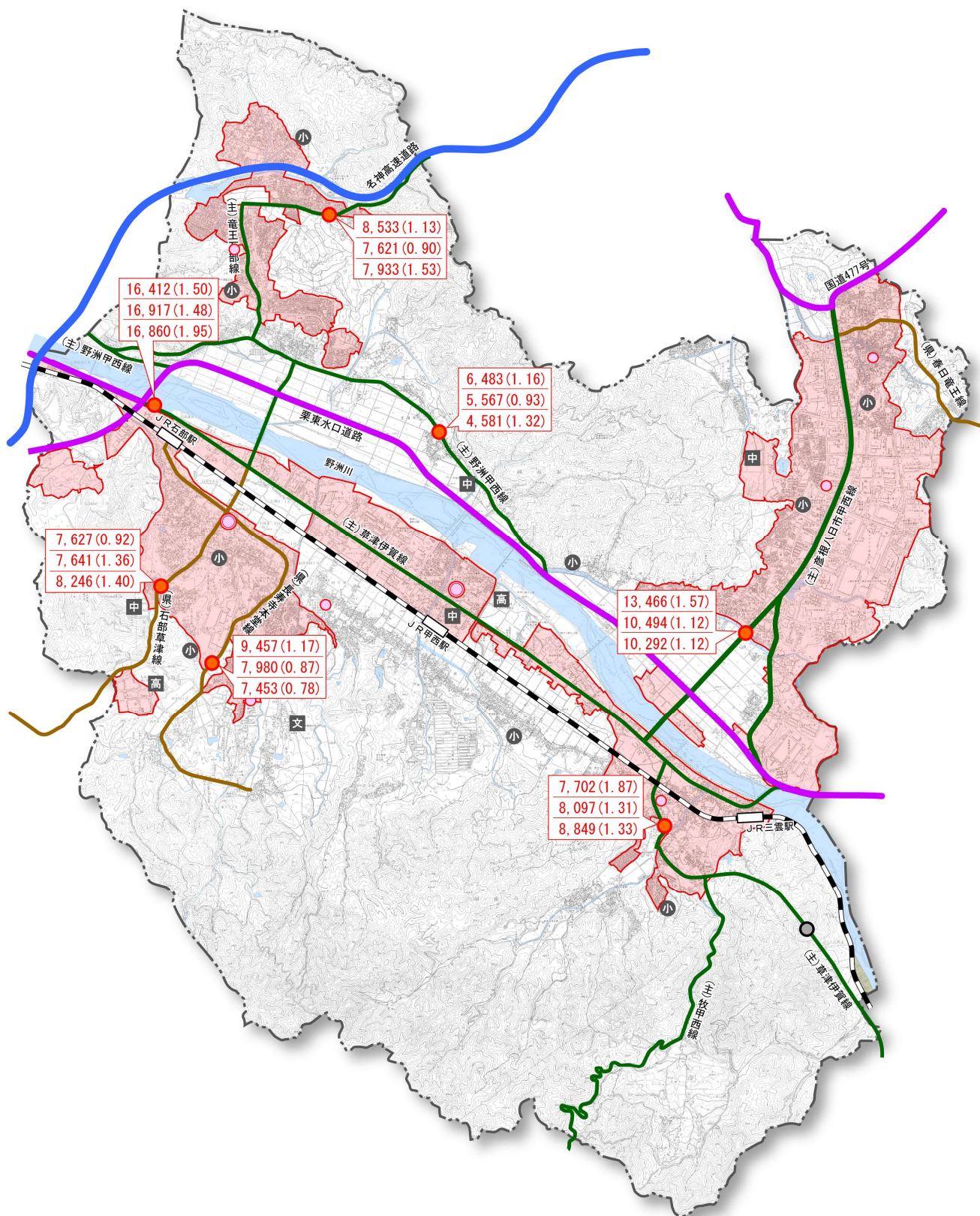
■ 12 時間交通量の推移

路線名	観測地点	調査単位 区間番号	12 時間交通量（自動車類）（台）						
			H6	H9	H11	H17	H22	H27	R3
(主) 草津伊賀線	石 部	40340	17,622	18,321	17,717	16,208	16,860	16,917	16,412
(主) 草津伊賀線	三 雲	40300	7,103	8,507	9,497	9,280	8,849	8,097	7,702
(主) 彦根八日市甲西線	水戸町	40520	8,564	9,209	9,267	7,018	10,292	10,494	13,466
(主) 竜王石部線	菩提寺	40770	9,595	9,377	9,384	9,079	7,933	7,621	8,533
(主) 野洲甲西線	正福寺	41060	10,700	10,888	11,083	9,912	4,581	5,567	6,483
(一) 石部草津線	石部口	60130	5,263	5,769	7,372	8,132	8,246	7,641	7,627
(一) 長寿寺本堂線	石部東 1 丁目	60200	7,282	7,186	8,084	8,053	7,453	7,980	9,457
合 計			66,129	69,257	72,404	67,682	64,214	64,317	69,680

資料：各年道路交通センサス



■ 12 時間交通量の推移



凡
例

- 行政界
- J R 草津線
- 市街化区域

- 行政サービス機能
- 学校教育施設

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道

※数値は12時間交通量(台/12時間)、() は混雑度
上段が令和3年度、中段が平成27年度、下段が平成22年度を示す。
※出典：道路交通センサス

■12 時間交通量、混雑度の推移

(出典：道路交通センサス)

(4) 第3次計画（R2.3策定）以降の道路整備の進捗

令和6年4月1日現在の市道の整備状況としては、供用区間延長が330,019m（重複延長を含む）で、路線延長全体の99.7%に達しています。

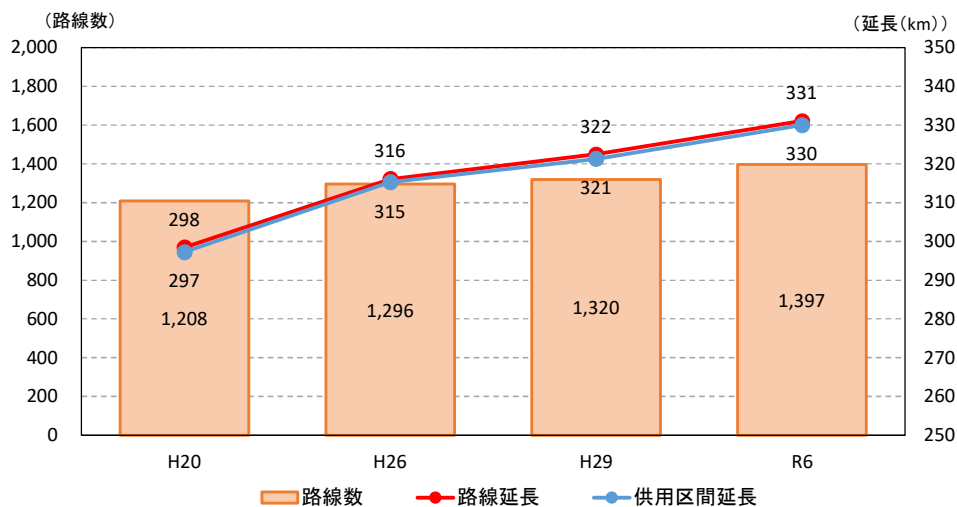
第3次計画策定時（平成29年）と比べると、路線数は77路線増加しており、路線の延長、供用区間延長のいずれも長くなっています。

■市道の概要

				H20	H26	H29	R6	
路線の延長				298,454 m	316,090 m	322,445 m	331,065 m	
路線の延長の内訳	供用されている区間の延長		実 延 長	293,260 m	311,088 m	316,983 m	325,563 m	
			重 複 延 長	4,011 m	4,197 m	4,335 m	4,456 m	
	供用されていない区間の延長			1,184 m	805 m	1,127 m	1,047 m	
	実延長の内訳	種類別内訳	道路延長	290,499 m	308,140 m	313,976 m	322,556 m	
			橋 梁	個 数	187 箇所	195 箇所	202 箇所	202 箇所
				延 長	2,725 m	2,912 m	2,971 m	2,970 m
			トンネル	個 数	2 箇所	2 箇所	2 箇所	2 箇所
		延 長		36 m	36 m	36 m	36 m	
		幅員内訳	舗 装 道	車道 19.5m以上	63 m	60 m	62 m	62 m
				車道 13.0m以上	148 m	228 m	236 m	240 m
				車道 5.5m以上	72,955 m	84,541 m	88,440 m	91,352 m
				車道 5.5m未満	166,881 m	175,187 m	177,256 m	183,024 m
			未舗装道	車道 5.5m以上	626 m	406 m	378 m	378 m
	車道 3.5m以上			2,559 m	2,229 m	2,229 m	2,228 m	
	車道 3.5m未満			50,028 m	48,437 m	48,382 m	48,279 m	
	うち自動車交通不能区間※			10,440 m	13,464 m	13,477 m	13,480 m	
鉄道（ＪＲ）との交差箇所数			19 箇所	19 箇所	20 箇所	19 箇所		
路線数			1,208 路線	1,296 路線	1,320 路線	1,397 路線		

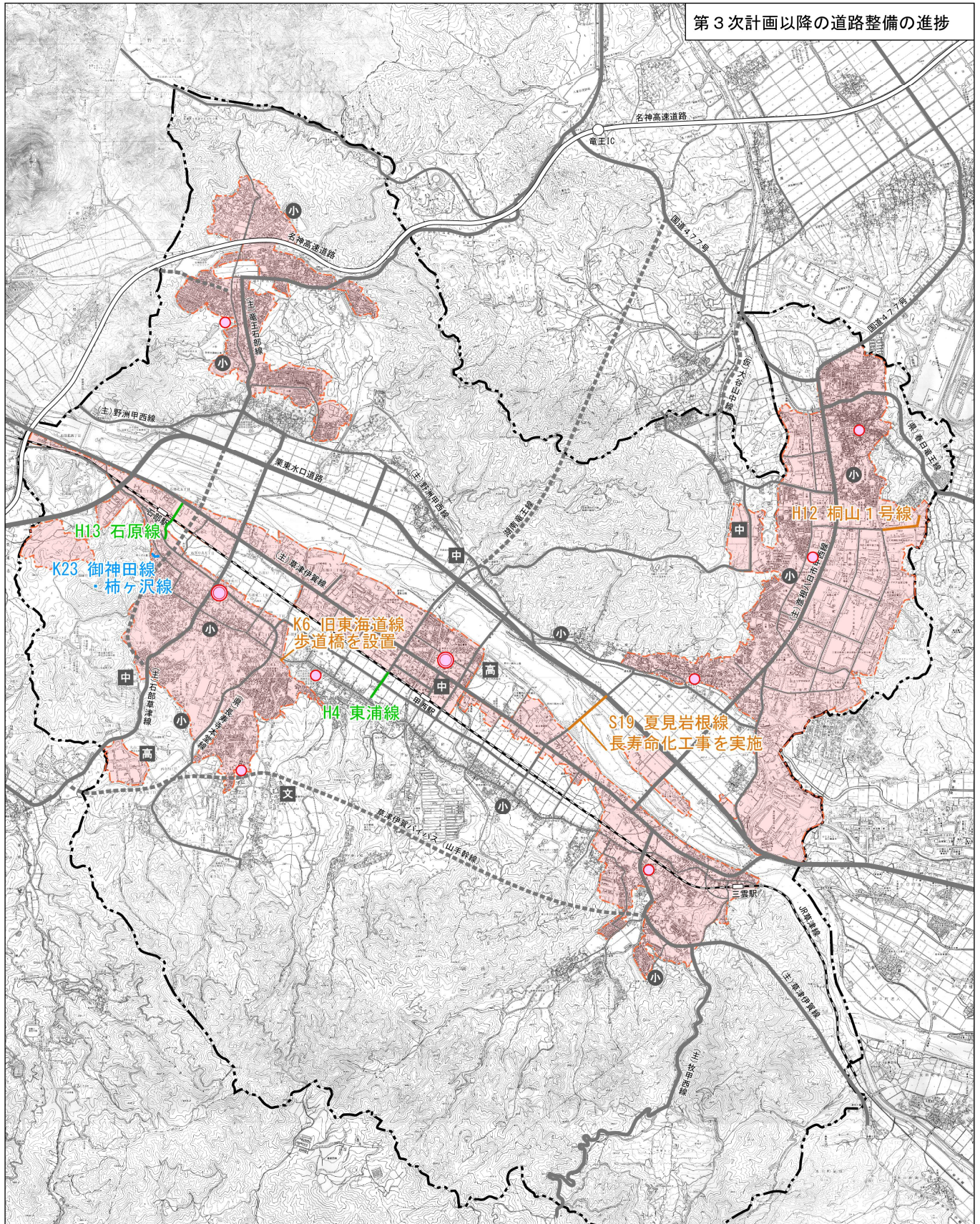
資料：道路台帳

※自動車交通不能区間：供用開始している未改良道路のうち、道路状況により最大積載量4トンの貨物自動車が通行できない区間



（出典：道路台帳）

第3次計画以降の道路整備の進捗



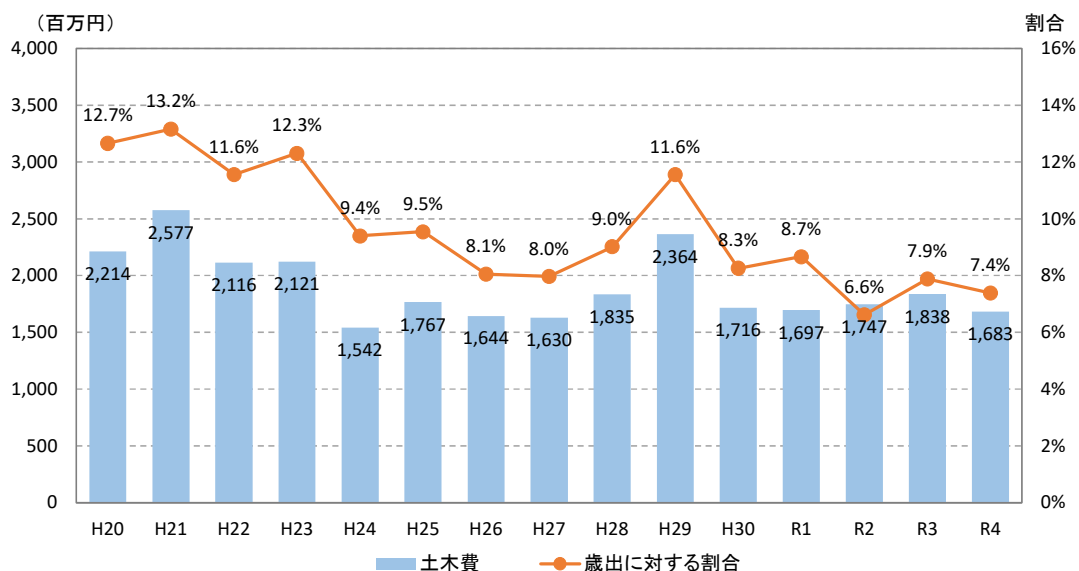
凡	行政界	行政サービス機能	第3次計画以降に整備済となった路線
	J R 草津線	学校教育施設	一部区間が整備済の路線
例	市街化区域		整備中の路線

(5) 財政状況

《土木費》

道路や河川、公園などの整備に用いられる土木費は令和4年度には約16.8億円、前年度に比べて約1.6億円減少しています。

歳出に対する土木費の割合は、平成24年度以降は平成29年度を除いて10%未満となっており、令和4年度は7.4%となっています。

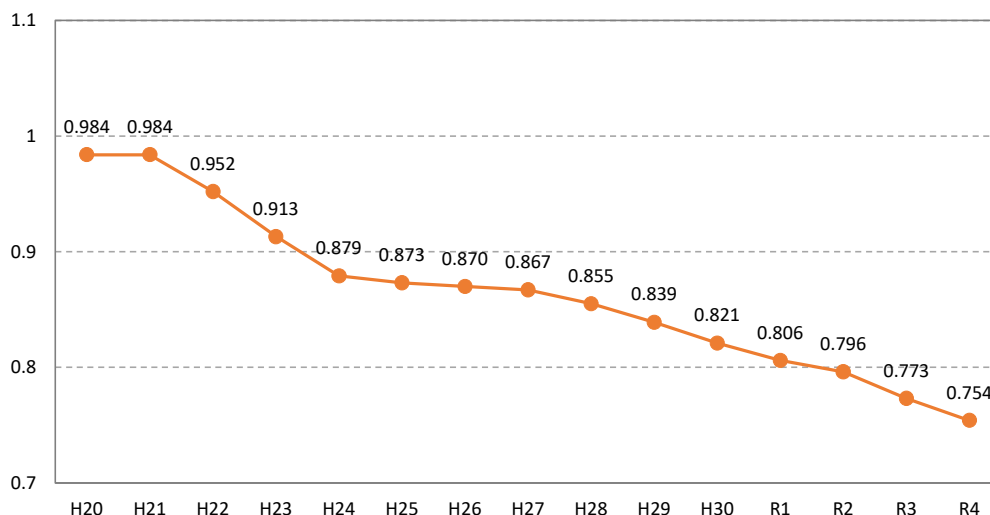


■土木費の推移

(資料：財政課)

《財政力指数》

財政力指数は、平成20年度、21年度には0.984となっていました、その後一貫した低下傾向が続いており、令和4年度には0.754となっています。



■財政力指数の推移

(資料：財政課)

財政力指数：地方自治体の財政力の強弱を示す指数で、1に近くまたは超えるほど財源に余裕があるものとされている

2. 道路整備の課題

第3次計画での課題について、関連計画の策定や改定、これまでの道路整備状況を考慮し、再設定します。(⇒：第3次計画以降の動向)

●道路ネットワークとしての連続性の確保

東西に横断する国土レベルの広域幹線道路や、南北に縦断する周辺市町と連絡する幹線道路等の都市の骨格となる道路と主要な市道との接続性が不十分であるため、特定の路線に車両が集中する等社会経済活動に影響を及ぼしています。このため、車両の分散化を図る必要性から道路ネットワークとしての連続性を確保する必要があります。

また、全国的に大規模災害の危険性が高まりつつあるため、災害時に住民が安全に避難できる避難路や、迅速な救援活動のための輸送路としての観点からも道路ネットワークの連続性を確保する必要があります。

さらに、快適な歩行者空間のネットワークを形成するため、歩道についても連続性の確保に努める必要があります。

●幹線道路等における交通渋滞の緩和

市街地の交差点や沿道の土地利用の状況などによって、市内の幹線道路では朝、夕の通勤時等を中心に、慢性的な渋滞が日常的に発生しており、生活道路への通過交通の流入による交通事故の発生などの生活環境の悪化、安全性の低下を引き起こしているため、交通渋滞の緩和に寄与する道路整備を進める必要があります。

●幹線道路や生活関連施設へのアクセス性の向上

通勤・通学、通院や買い物などの利便性の向上を図るため、幹線道路に接続する区間や、駅・病院などの生活関連施設の立地する区間の整備を進める必要があります。

⇒ 令和3年度に松籟会館の建替えに併せて、市道御神田線・柿ヶ沢線の拡幅整備が完了。

⇒ 石部駅周辺整備に併せて、市道石原線の一部区間の歩道整備が完了。

⇒ 旧東海道線の落合川にかかる歩道橋を設置。

●通学路等の日常生活における安全性の確保

小中学校等への通学路となっている道路の整備を進め、児童・生徒の通学時の安全性を確保する必要があります。

また、住宅地では、災害時等における緊急車両の通行が必要となるため、狭幅員区間の解消により、防災性の向上を図る必要があります。

⇒ 歩行者等の安全を確保するため、通学路となっている歩道を計画的に整備。(令和6年度に市道桐山1号線が完了予定)

●選択と集中による道路整備の重点化

高度成長期に数多く整備された湖南省の道路や橋梁は老朽化が進んでおり、今後補修・更新需要が増加し、その時期も集中することが見込まれるため、適切な管理計画に基づいた計画的な維持管理を進め、地域に真に必要な道路への集中的な整備を進める必要があります。

- ⇒ 甲西中央橋（市道夏見岩根線）の長寿命化工事を実施。
- ⇒ 滋賀県は令和5年3月に道路整備アクションプログラムを改定。
- ⇒ 湖南省は令和4年3月に湖南省舗装繕計画を策定。令和6年度には湖南省橋梁長寿命化計画を改定。

●道路整備に必要な財源の確保

道路整備に必要な資材の単価や人件費が高くなる一方、財政状況が厳しさを増し、道路整備などの公共投資への制約が大きくなりつつあります。

こうした中でも、道路整備計画に基づく道路整備を着実に実施できるように、まちづくりとの連携を図りながら、必要な財源を長期安定的に確保する必要があります。

- ⇒ 道路整備などに用いられる土木費の減少。
- ⇒ 歳出に対する土木費の割合の低下。
- ⇒ 地方自治体の財政力の強さを示す財政力指数の低下。

第2章 上位関連計画の整理

(1) 滋賀県都市計画基本方針 (R4.3 策定)

策定の趣旨	概ね 20 年後を見据えた本県の都市計画の基本的な方針や広域的な方向性を示す
都市の将来像	(1) 住む、働く、憩うといった機能が集積した多様な拠点において、多様な人々との出会い・交流を通じた豊かな生活を実現できる社会 (2) 成長性のある企業立地の促進と、先端技術の活用や新たなサービス・製品の普及による便利で快適に生活できる社会 (3) 拠点を結ぶ公共交通網および拠点までの移動手段により安心して移動できる社会 (4) 自然災害に対応した都市で安全に暮らせる社会 (5) 歴史・文化・風土に根ざした地域の資源が保全、継承、活用され自然共生する文化が育まれる社会
道路整備の方向性	人流は公共交通へのシフトを図りつつ、住居や施設などを結び歩行者、自転車、公共交通および自動車の通行空間である基本的なインフラの役割を果たす道路の整備 ・県内地域間の連携強化のため、国道 1 号、8 号、161 号等により構成される琵琶湖を取り囲む環状道路網としての広域的な幹線道路ネットワークを強化 ・県外との交流を拡大するため、本県と隣接する府県や近畿圏、中部圏等へのアクセスとなる新名神高速道路や名神名阪連絡道路の整備促進、国道 303 号や国道 421 号等の放射状道路の整備を促進 ・今後一層高まる物流ニーズや激甚化する災害に対応するため、広域幹線道路やスマートインターチェンジの整備、道の駅の防災機能強化を促進 ・県内各拠点間の連携を強化する幹線道路である国道、県道等を整備するとともに、日常の通勤通学や買い物、病院などへの利便性を高める生活道路の充実と駅などの交通結節点へのアクセス道路の充実 ・拠点や交通結節点における歩行者優先の空間づくりと自転車利用環境の整備により、歩行者の安全が確保でき、居心地が良く「歩いて暮らせるまちづくり」を促進

(2) 滋賀県道路整備マスタープラン（第3次（R4.3策定））

位置づけ	・『滋賀県基本構想』に基づく部門別計画（実現のための個別計画） ・概ね20年後の本県のまちづくりを見据えた『都市計画基本方針』の「拠点連携型都市構造」の実現に向け、道路整備の視点から目指すべき姿を示す
対象期間	概ね今後の20年間（令和4年～令和23年）

■目指すべき将来像を実現するための道路整備
～すべての人がどこにいても安全・快適に移動できる道路整備を目指す～

“県内外の拠点間ネットワークの強化”と
“安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”

【拠点“間”ネットワーク整備】

県内外の拠点を結ぶ道路ネットワークを形成することで、人やモノの移動の円滑化や安全性の向上を図り生産力向上に寄与する道路網とします。また、既存施設の機能強化等により、移動の効率化を図る道路網を形成します。

【拠点“内”道路空間整備】

県民の日々の生活を支え、拠点内の安全・安心な移動を実現する道路空間を形成します。車中心から人中心の視点で、多様な移動ニーズに対応するマルチモーダル30)な移動環境の実現や移動だけでなく滞在など多様な利用を可能にし、活力とにぎわいをもたらす道路空間を創出します。

凡例
— 拠点を結ぶネットワーク
● 拠点（広域拠点、地域拠点、生活拠点）
● 主要施設（IC・SIC、駅、道の駅、郊外の病院、工業団地など）
--- 市町境

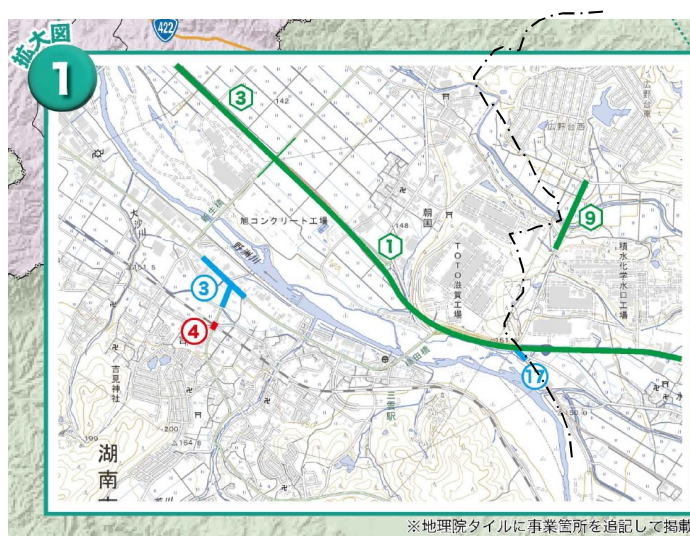
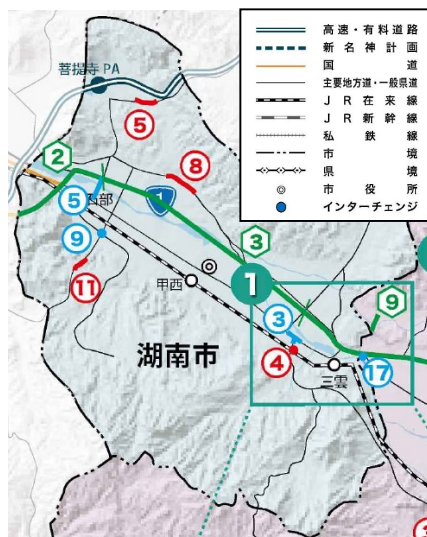
○広域拠点	・滋賀県の自律的発展を図るため、利用圏域が他府県にまたがるような機能を有する広域的な拠点
○地域拠点	・地域の自立を支え・牽引するため、複数の市町にわたるサービスや機能あるいは市町内で唯一の機能を有する都市・機能の拠点
○生活拠点	・身近な生活に密着した活動を支える拠点 ・中山間地域などの集落が散在する地域において、様々な生活サービスや集落活動の場となる拠点

図 目指すべき将来像を実現するための道路整備

(3) 滋賀県道路整備アクションプログラム 2023 (R5.3 策定)

対象期間	2023 年度から 2032 年度
見直しの背景 (現状と課題)	●人口減少と高齢化の進行 ●気候変動による災害規模の拡大 ●大規模災害発生の恐れ ●新型コロナウイルス感染拡大など

【湖南市における整備予定】



■ 甲賀地域（湖南市）道路整備アクションプログラム 2023 箇所図

拠点間ネットワーク 整備事業

整理 番号	路線 番号	路線名	工区名	事業内容	継続	前期 (R5～R9)		着手時期 検討
						着手	完了	
③	4	草津伊賀線	三雲西	交差点改良		●	(●)	
⑤	22	竜王石部線	菩提寺・石部	バイパス整備		●		
⑨	113	石部草津線	石部中央	交差点改良		●		

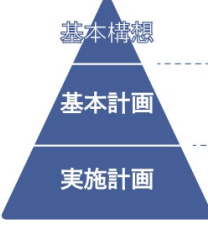
拠点内道路空間 整備事業

整理 番号	路線 番号	路線名	工区名	事業内容	継続	前期 (R5～R9)		着手時期 検討
						着手	完了	
④	4	草津伊賀線	三雲	歩行空間整備 (歩道設置)		●		
⑤	22	竜王石部線	菩提寺	歩行空間整備 (歩道設置)	●		(●)	
⑧	27	野洲甲西線	正福寺	歩行空間整備 (歩道設置)				●
⑪	113	石部草津線	宝来坂	歩行空間整備 (歩道設置)				●

参考掲載事業 (国・NEXCO・市町)

整理 番号	路線名	工区名	事業内容	継続	前期 (R5～R9)		着手時期 検討
					着手	完了	
①	国道 1 号	水口道路	バイパス整備	—	—	—	—
②	国道 1 号	栗東水口道路 I	バイパス整備	—	—	—	—
③	国道 1 号	栗東水口道路 II	バイパス整備	—	—	—	—

(4) 第二次湖南省総合計画後期基本計画 (R3.4 策定)

総合計画とは	 ▶ 《期間：10年間》平成28年度(2016年)～令和7年度(2025年) 本市のまちづくりの最高理念であり、まちの将来像、基本目標を明らかにするもの ▶ 《期間：前期5年間・後期5年間》(後期)令和3年度(2021年)～令和7年度(2025年) 基本構想に基づく市政の基本的な計画であり、施策の基本的方向と施策の体系を明らかにするもの ▶ 基本計画に基づく具体的な計画であり、実施する事業を明らかにするもの
まちの将来像	「ずっとここに暮らしたい！ みんなで創ろう きらめき湖南」
まちづくりの 6つの目標	①みんなで共に進めるしくみをつくろう ②うるおいのあるまちをつくろう ③活気あるまちをつくろう ④ほっとする暮らしをつくろう ⑤いきいきとした暮らしをつくろう ⑥明日を拓くしくみをつくろう
基本計画（道路 整備に関する 事項を抜粋）	①幹線道路の整備と管理 ・湖南省道路整備計画の着実な推進 ・高規格道路を生かした地域幹線道路の整備促進 ・交通渋滞、野洲川による地域分断の解消等課題解決に向けた道路整備を促進 ・道路・橋梁の安全性確保のための定期点検および更新・長寿命化を含めた維持管理 ②生活道路の整備と管理 ・地域の実情に応じた市道整備・改良 ・生活道路の安全性、利便性の確保 ③法定外公共物の管理 ・市民との協働による維持管理 ④ユニバーサルデザインの推進 ・危険個所の点検、改善による道路のユニバーサルデザイン化

(5) 湖南省舗装修繕計画 (R4.3 策定)

計画期間	10 年間
舗装維持管理の基本方針	①現状の路面性状を把握するための調査を実施し、予防保全型と事後保全型を組み合わせた計画的な維持管理を行うことで、維持費の節減を図る。 ②路線の重要度に応じた維持補修計画を策定することで、効率的・効果的な維持補修を図る。 ③日常パトロールや路線の重要度に応じた点検手法・頻度により、事前の補修箇所の選定に努める。また、点検結果・補修履歴の収集・蓄積を確実に行う。 ④蓄積された調査データを基に、維持補修計画を効率化・高度化（スパイラルアップ）する。 ⑤再度調査を行うことによって、計画の妥当性、対策工法の妥当性を検証する。
維持修繕優先順位策定にあたっての評価方法	以下の観点から「維持補修の必要性」、「社会的影響度」について評価し、優先順位を決定する。 ○点数化による定量的な評価により、客観的な評価を行う ○市民へのアカウントビリティの観点から社会的影響度の評価を行う ○優先順位は管理区分も考慮して決定する 総合評価 = 維持修繕の必要性評価 + 社会的影響度評価

(6) 改訂湖南省市立地適正化計画 (R4.3 策定)

目標年次	2045 年 (令和 27 年)
まちづくり方針	コンパクト+ネットワークで “誰もが安心して元気に住み続けられるまちを目指して” 目標 1 暮らしやすい持続可能なまちづくり 豊かな自然を背景に、居住機能と生活を支える公共施設や生活利便施設が集積する、暮らしやすいコンパクトなまちづくりを進めます。 目標 2 魅力とにぎわいあふれる多様な拠点づくり JR 駅周辺の中心拠点と分散する市街地の地域拠点との役割分担を進めるとともに、市街地外においては固有の歴史・文化、周辺環境を活かした多様な拠点づくりを進めます。 目標 3 つながりを深める便利で快適なネットワークづくり 中心拠点や地域拠点、市街地外の歴史や文化等の拠点を相互に結び、市街地の魅力や活力、にぎわいを創出し高めていくため、自動車交通に依存しなくても生活できる、公共交通を基軸としたネットワークづくりを進めます。
立地適正化計画 で目指すまちの イメージ	
都市機能誘導区 域設定の考え方	居住誘導区域 都市機能誘導区域 ① 徒歩や自転車による移動圏内 ② 公共交通の利便性が高い 都市機能集積エリア + ③ 一定の都市基盤・空地 都市機能誘導区域＝ ① 地形地物で分断されず、徒歩や自転車容易に回遊できるエリア + ② 公共交通の利便性に優れ、かつ、都市機能が集積するエリア + ③ 都市機能の新規立地が可能な一定の都市基盤・空地を有するエリア
居住誘導区域設 定の考え方	居住誘導区域 = 市街化区域 - 除外すべきエリア 市街化区域 居住誘導区域 ～ 除外すべきエリア ～ ○ 居住に適さないエリア ・ 災害リスク(土砂災害、浸水被害)が高いエリア ・ 工業系用途のうち、用途が混在するなど一団の住宅地形成が困難なエリア ・ 農地のうち、一団のまとまりを持ち、将来的に保全することが適当なエリア等

第3章 道路整備の基本方針

1. 基本理念

第二次湖南省総合計画後期基本計画では、市民、地域、企業、行政の協働によって、生涯住み続けたいまちを目指しており、将来像を「ずっとここに暮らしたい！ みんなで創ろう きらめき湖南」と設定しています。

本計画では、第二次湖南省総合計画後期基本計画での将来像を踏まえて、道路整備の方向性を示す基本理念を以下のように設定します。

市民との協働による 安全に安心して利用できるみちづくり

【市民との協働】

湖南省では、平成19年から地域住民により地域まちづくり協議会が設立されており、現在7つの協議会によって、地域固有の課題解決に向けたさまざまな地域活動が行われています。

平成26年4月には、地域まちづくり協議会のさらなる活動の活性化を図るため「湖南省地域まちづくり協議会条例」を制定しました。

今後とも、地域まちづくり協議会などの取り組みを活かして、従来の要望型の道路整備を発展させ、市民と行政が協働・連携して、ともに考え、取り組む道路整備への転換を図り、市民が誇りと愛着を持てる道路整備を進めます。

【安全に安心して利用できる】

全ての市民がそれぞれの住み慣れた地域で、より安全に安心して暮らせるように、自転車利用者や歩行者を含めた全ての道路利用者にとって、安全で安心して利用できる道路整備を進めます。

2. 基本方針

●既存ストックを最大限に活用した計画的な道路整備

道路整備をはじめとする公共事業が縮小されるとともに透明性が強く求められている中、限りある財源を有効に活用し、道路整備に対する市民のニーズの多様化に対応するため、これまでに整備されてきた道路のストックを最大限に活用しながら、道路施設の計画的な維持管理に取り組んでいきます。また、「どこに」、「どんな道路を」、「いつまでに」整備するかを明らかにし、市民が安全に安心して利用できる道路整備を計画的に進めます。

●地域の課題を解消し、災害に対する安全性の確保、居住環境の向上に資する道路整備

計画的な市街地整備が行われていない既存の市街地や集落では狭隘道路が多く残されており、生活道路への通過交通の流入も進んでいるため、身近な生活道路における交通上の安全性の確保、緊急時・災害時における緊急車両の円滑な通行、火災時の延焼防止などに寄与するとともに、地域住民の居住環境の向上に資する道路整備を進めます。

●事業効果の早期発現に資する道路整備

限られた財源の中で道路に求められる機能を十分に発揮させるため、事業効果のより高い路線への重点投資を行うとともに、中長期的に整備を進める路線についても、比較的安価でスピード感を持って取り組むことができる安全性の確保策（区画線工事や路面標示など）を検討し、事業効果の早期発現に努めます。

●ユニバーサルデザインに配慮した道路整備

利用者の視点に立った道路の危険箇所の点検および改善を行うとともに、歩道の設置・拡幅や段差の解消など、計画的なユニバーサルデザイン化に努め、障がいの有無に関わらず、全ての人が安全で快適に利用できる道路整備を進めます。

●市民と行政の協働による地域の特色を活かした道路整備

近年、行政主導のまちづくりから市民と行政の協働によるまちづくりへの転換が求められているため、道路についても、計画、整備、活用の各段階における、市民と行政の協働、連携のための仕組みづくりを進め、市民の目線に立った道路整備を推進します。

特に、市民が日常的に利用する身近な道路は、市民の主体的な緑化活動や景観づくりなどにより、地域の特性を活かした個性ある魅力的な道路空間としての活用を促進します。

行政においては、道路整備の計画・構想段階から市民意見の把握に努め、市民との協力体制による事業の円滑化・工期の短縮化に取り組みます。

第4章 現行道路整備計画の検証

道路整備計画の改定にあたり、第3次計画での整備予定路線の現在までの整備状況を整理し、第3次計画の整備優先順位の評価手法（評価指標、評価基準など）の検証を行います。

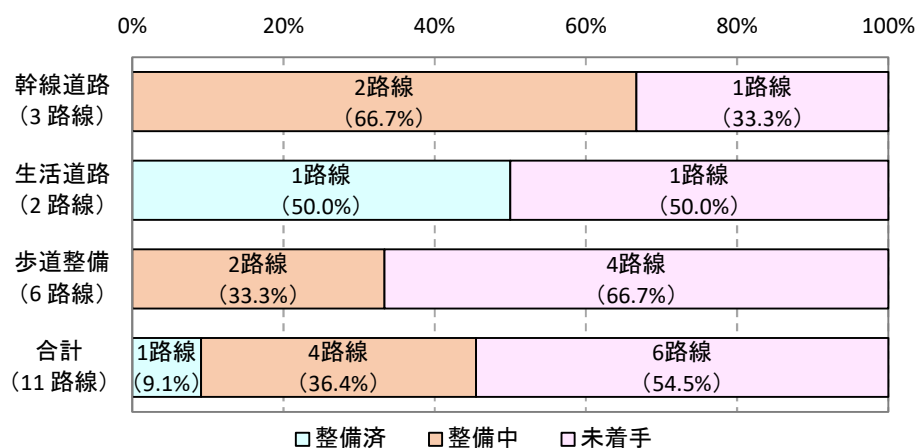
1. 整備予定路線の整備状況

第3次計画の整備対象路線は35路線で、このうち短期（概ね5年以内（令和2年度～令和6年度））に完了または着手する路線（以下、短期整備予定路線）は11路線となっています。

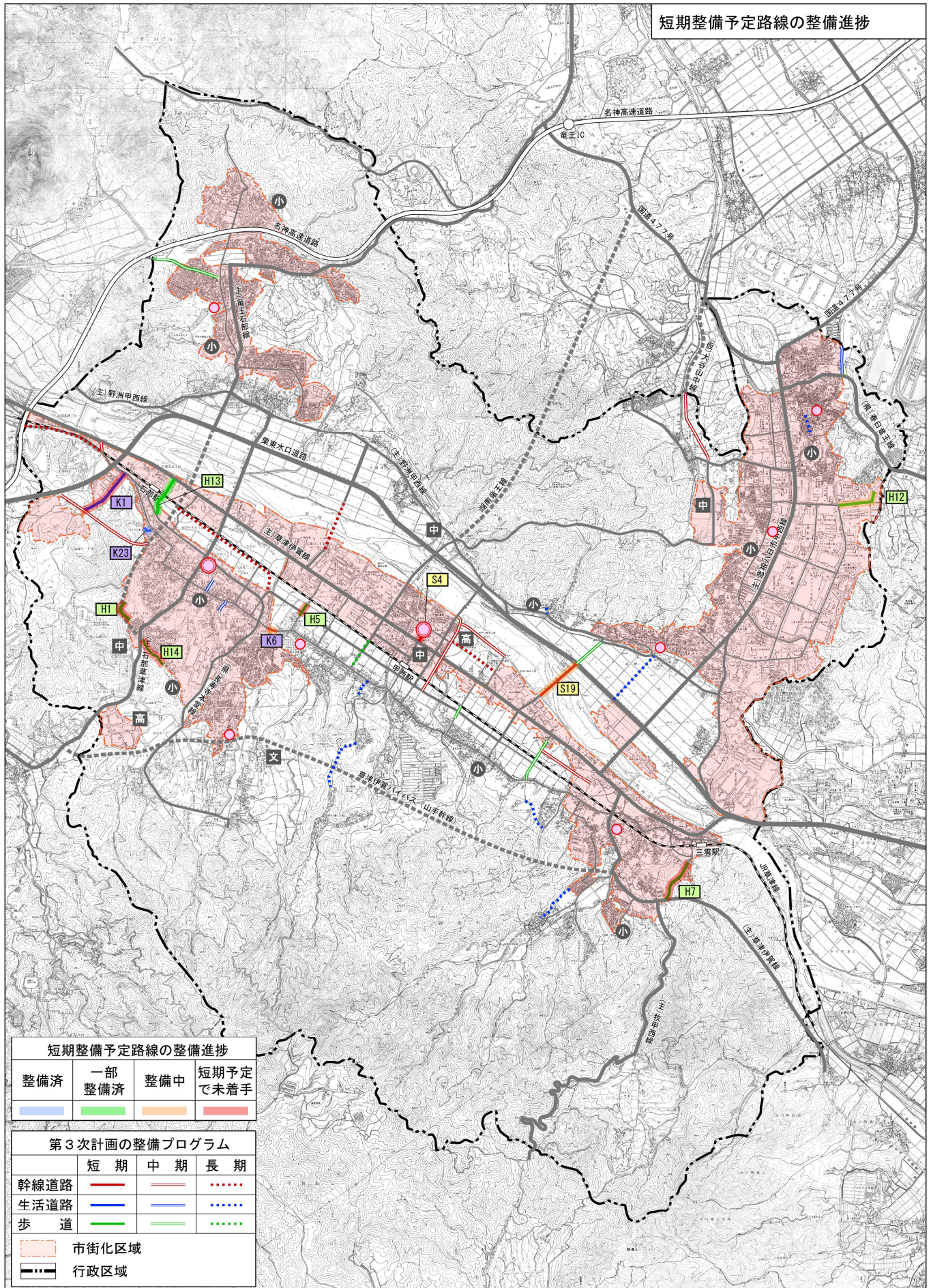
■第3次計画における整備対象路線の内訳

		路 線 数			合 計
		短 期	中 期	長 期	
道路新設	幹線道路	2	5	3	10
	生活道路	0	0	1	1
	計	2	5	4	11
拡幅・改良	幹線道路	1	1	1	3
	生活道路	2	3	5	10
	計	3	4	6	13
歩道整備 計		6	4	1	11
合 計		11	13	11	35

短期整備予定路線の整備進捗状況としては、11路線中、整備済が1路線、整備中（一部整備済を含む）が4路線で未着手は6路線となっています。



■短期整備予定路線の整備進捗（路線数）



— 整備済 R2～R6

2. 整備優先順位の評価手法の検証

第3次計画での短期整備予定と現在までの道路整備の進捗の乖離状況を整理し、第3次計画の評価方法を検証します。

(1) 幹線道路

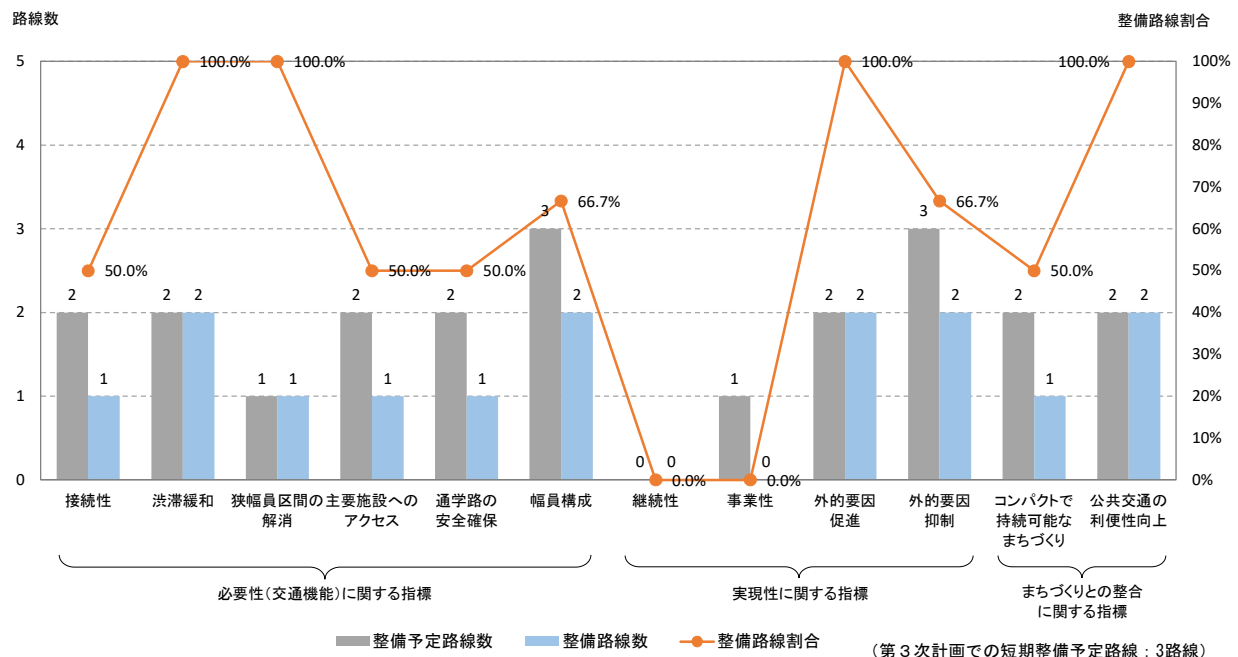
短期整備予定の3路線のうち、2路線が整備中となっています。

■第3次計画の評価結果と整備進捗状況（幹線道路）

分類	番号	路線名	路線延長		幅員構成		継続 新規	評価指標														ポイント 合計	評価	整備時期		
			計画 (m)	整備済 (m)	車線数	歩道		必要性（交通機能）							実現性			まちづくりとの整合								
								接続性	渋滞緩和	狭幅員区間の解消 (緩和)	主要施設へのアクセス	通学の安全確保	幅員構成		継続性	事業性	外的要因	コンパクトで持続可能なまちづくり	公共交通の利便性向上	A	B				A	B
													A	B												
幹線道路新設	S1	(仮)石部中央線	1,500	-	2	両側	継続	●		●			●					●				5	Ⅲ	長期		
	S3	(仮)針中央線	900	-	2	両側	継続	●				●	●				●	●				6	Ⅱ	中期		
	S4	(仮)市役所東線	180	-	2	両側	継続	●			●	●	●		●		●	●				9	Ⅰ	短期		
	S5	(仮)針夏見線	570	-	2	片側	継続		●			●	●		●		●					5	Ⅲ	長期		
	S6	(仮)野洲川線	650	-	2	片側	継続		●			●	●		●							7	Ⅱ	中期		
	S9	(仮)吉永夏見線	640	-	2	-	継続		●	●				●		●	●	●				6	Ⅱ	中期		
	S12	(仮)大谷山中線	800	-	2	-	継続		●	●			●			●						6	Ⅱ	中期		
	S17	(仮)五軒茶屋バイパス線	1,530	-	2	片側	新規	●	●				●									7	Ⅱ	中期		
	S18	(仮)正福寺石部工業団地線	550	-	2	片側	新規	●	●				●				●					5	Ⅲ	長期		
	S19	夏見岩根線（橋梁部）	400	-	2	片側	継続	●	●		●		●			●	●		●			9	Ⅰ	短期		
	拡幅・改良	K2	西線	500	-	2	-	継続		●	●		●		●			●					4	Ⅲ	長期	
		K3	宮川線	100	90	2	-	継続	●		●	●		●				●					6	Ⅱ	中期	
		K6	旧東海道線	120	100	2	両側	継続		●	●		●	●			●	●		●			9	Ⅰ	短期	
計	13路線																									

■短期整備予定路線の整備進捗

整備済 0路線	整備路線
整備中 2路線	
未着手 1路線	



■評価指標別の短期整備予定路線と整備進捗状況（幹線道路）

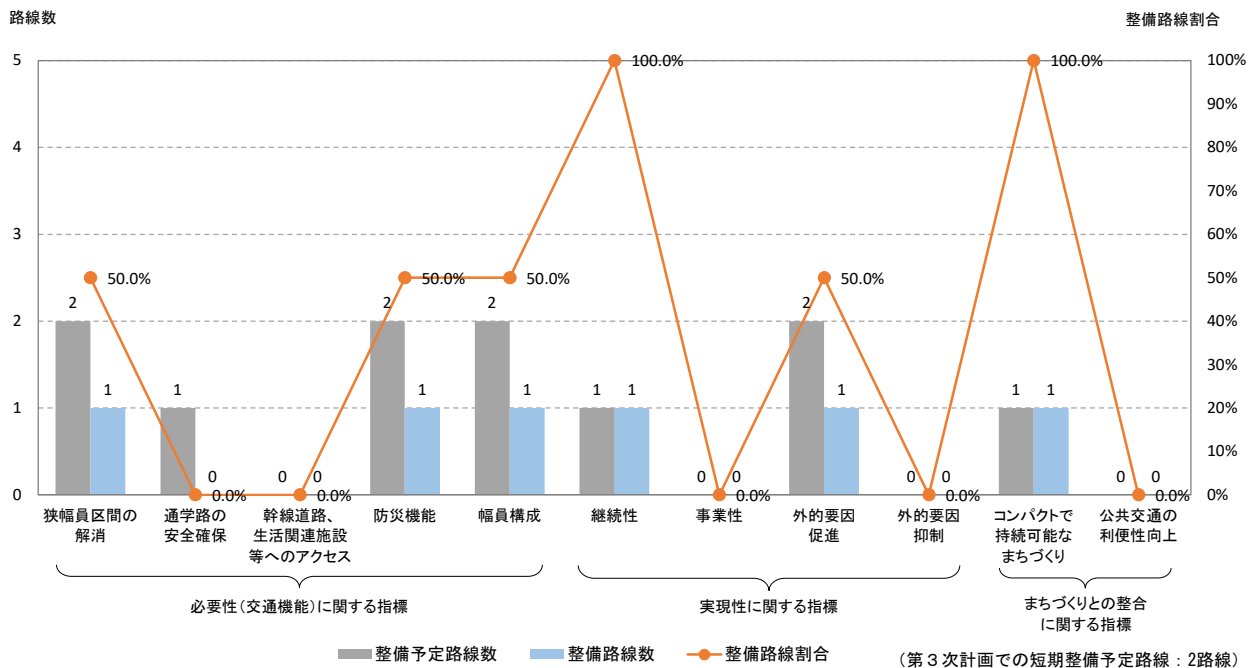
(2) 生活道路

短期整備予定の2路線のうち、1路線が整備済となっています。

■第3次計画の評価結果と整備進捗状況（生活道路）

分類	番号	路線名	路線延長		幅員構成		継続新規	評価指標													ポイント 合計	評価	整備時期		
			計画 (m)	整備済 (m)	車線数	歩 道		必要性（生活環境機能）					実現性			まちづくりとの整合									
								狭幅員区間の解消	通学路の安全確保	幹線道路主要施設等への接続	防災機能	幅員構成		継続性	事業性	外的要因		コンパクトで持続可能なまちづくり	公共交通の利便性向上						
												A	B			促進	抑制		A	B					
生活道路	新設	S15 夏見線バイパス	400	-	2	-	継続																4	Ⅲ	長期
	拡幅・改良	K1 五軒茶屋線	570	-	2	-	継続	●	●		●	●			●								10	I	短期
		K9 田中線	150	-	2	-	継続	●	●		●	●							●				9	Ⅱ	中期
		K10 鶴の目町 1 号線	150	-	1.5	-	継続	●	●	●	●		●					●	●				9	Ⅱ	中期
		K13 西山線	500	-	1	-	継続	●	●		●							●					5	Ⅲ	長期
		K15 美松線	1,000	-	1	-	継続					●						●			●		0	Ⅲ	長期
		K18 朝日線	320	-	2	-	継続	●	●	●	●	●						●		●			9	Ⅱ	中期
		K19 高松広谷線、西川線	265	-	2	片側	継続		●	●	●	●						●		●	●		6	Ⅲ	長期
		K22 宮の裏線	640	-	2	片側	継続	●		●	●	●						●					6	Ⅲ	長期
		K23 御神田線・柿ヶ沢線	100	-	1	-	新規	●			●		●	●		●		●		●			12	I	短期
		K24 大登田線	80	-	1	-	新規	●		●	●		●					●					5	Ⅲ	長期
		計	11路線																						

■短期整備予定路線の整備進捗		
整備済	1路線	整備路線
整備中	0路線	
未着手	1路線	



■評価指標別の短期整備予定路線と整備進捗状況（生活道路）

(3) 歩道整備

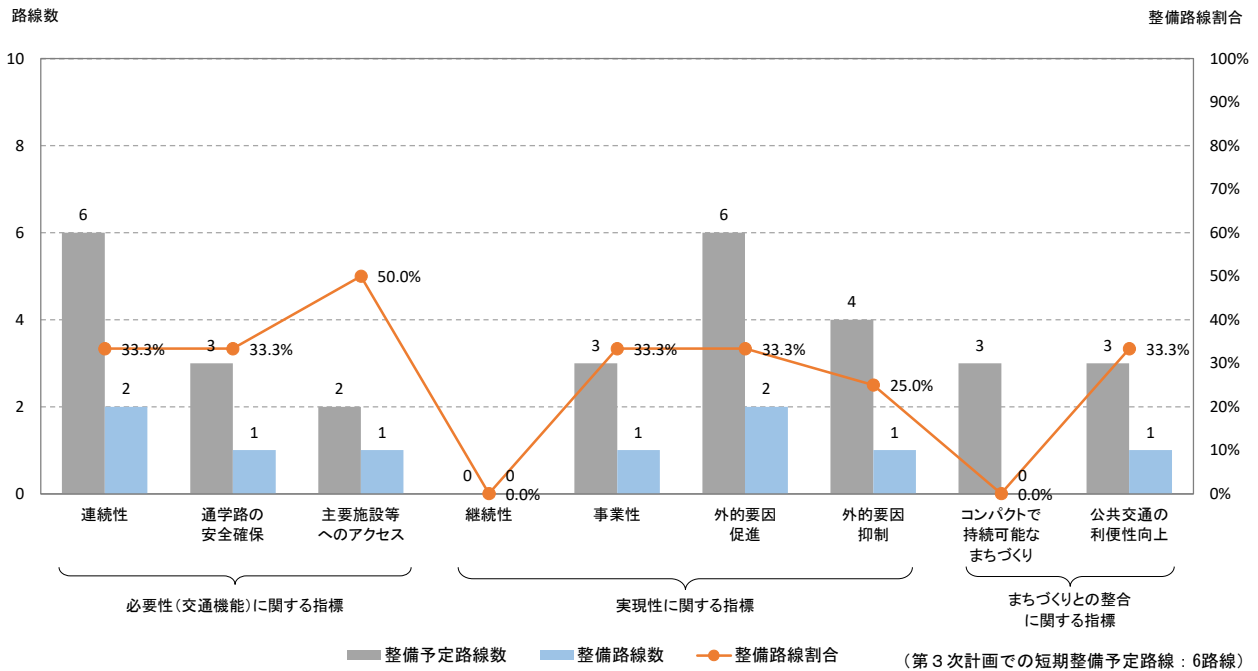
短期整備予定の6路線のうち、2路線が整備中となっています。

■第3次計画の評価結果と整備進捗状況（歩道整備）

分類	番号	路線名	路線延長		幅員構成	継続新規	評価指標										ポイント	評価	整備時期		
			計画 (m)	整備済 (m)			必要性 (歩行者・自転車通行機能)			実 現 性				まちづくりとの整合							
							連続性	通学路の 安全確保	主要施設 等への アクセス	継続性	事業性	外的要因		コンパクトで 持続可能な まちづくり	公共 交通の 利便性 向上						
												促進	抑制			A				B	
歩 道 新 設	H1	宮ヶ谷線	200	-	片側	継続	●	●				●	●		●	2	1	1	6	I	短期
	H3	新田線	200	-	片側	継続	●	●				●	●						5	II	中期
	H4	東浦線	340	-	両側 (一部片側)	継続	●						●		●				1	III	長期
	H5	蔵の町線	150	-	片側	継続	●				●	●							6	I	短期
	H6	夏見線	480	-	片側	継続	●				●	●	●						4	II	中期
	H7	三雲畑線	600	-	片側	継続	●		●		●	●	●		●	●			8	I	短期
	H8	夏見岩根線(道路部)	480	-	片側	継続	●		●		●					●	●		5	II	中期
	H9	菩提寺野洲線	800	-	片側	継続	●	●					●		●				4	II	中期
	H12	桐山1号線	500	-	片側	継続	●	●				●	●			●			6	I	短期
	H13	石原線	460	-	片側	継続	●		●		●	●	●						8	I	短期
	H14	狐谷線	350	-	片側	新規	●	●				●	●		●	●			7	I	短期
	計	11路線																			

■短期整備予定路線の整備進捗

整備済	0路線	整備路線
整備中	2路線	
未着手	4路線	



■評価指標別の短期整備予定路線と整備進捗状況（歩道整備）

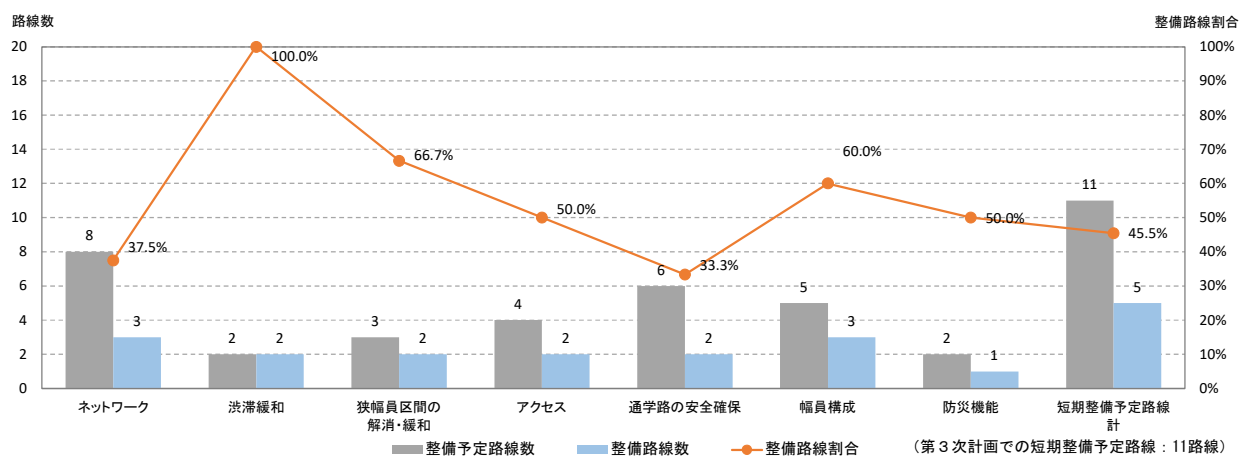
(4) 検証結果のまとめ

《必要性に関する評価指標》

整備路線数では「ネットワーク（接続性、連続性）」、「幅員構成」が3路線で最も多く、割合では「渋滞緩和」が100%となっています。

■必要性に関する評価指標と整備進捗のまとめ

評価指標	整備進捗の内訳（整備路線数/整備予定路線数）			
	幹線道路	生活道路	歩道整備	合計
ネットワーク（接続性、連続性）	1/2	—	2/6	3/8
渋滞緩和	2/2	—	—	2/2
狭幅員区間の解消・緩和	1/1	1/2	—	2/3
アクセス（主要施設、生活関連施設等）	1/2	0/0	1/2	2/4
通学路の安全確保	1/2	0/1	1/3	2/6
幅員構成	2/3	1/2	—	3/5
防災機能	—	1/2	—	1/2



《実現性・まちづくりとの整合に関する評価指標》

整備路線数では「事業を促進する要因」が5路線で最も多く、割合では「継続性」が100%となっています。

「事業を抑制する要因」については、具体的な内容としては関係機関との協議・調整が多く、整備進捗の有無への影響は比較的小さいと考えられます。

第3次計画から新たに追加されたまちづくりとの整合に関する指標については、「公共交通の利便性向上」の整備路線数は3路線、「コンパクトで持続可能なまちづくり」は2路線となっています。

■実現性・まちづくりとの整合に関する評価指標と整備進捗のまとめ

評価指標	整備進捗の内訳（整備路線数/整備予定路線数）			
	幹線道路	生活道路	歩道整備	合計
継続性	0/0	1/1	0/0	1/1
事業性	0/1	0/0	1/3	1/4
外的要因（事業を促進する要因）	2/2	1/2	2/6	5/10
外的要因（事業を抑制する要因）	2/3	0/0	2/4	4/7
コンパクトで持続可能なまちづくり	1/2	1/1	0/3	2/6
公共交通の利便性向上	2/2	0/0	1/3	3/5

