湖南市　道路整備計画

～きらめき湖南の道づくり～

湖南市吉永地先　市道吉永山手線

令　和　２　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　12

第３章　道路整備の基本方針　18

１．基本理念 …… 18
２．基本方針 …… 19

第４章　現行道路整備計画の検証　20

１．整備予定路線の整備状況 …… 20
２．整備優先順位の評価手法の検証 …… 22

第５章　対象路線の設定　26

１．地区の設定 …… 26
２．整備対象路線の位置づけ …… 27
３．要検討路線の区分 …… 31

第６章　道路整備計画の改定　33

１．整備優先順位の評価手法 …… 33
２．整備優先順位の検討 …… 35
３．道路整備計画…… 41
４．地区別の道路整備計画 …… 47

第７章　計画の実現に向けて　63

１．計画の進行管理と見直し …… 63

※今後の道路整備の進め方　（湖南市道路整備計画策定委員会　提言）…… 64

序章　道路整備計画の見直しの背景と目的

１．背景と目的

湖南市では、平成 21 年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「湖南市道路整備計画」（以降「当初計画」）を策定し、平成 27 年３月には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」）を行い、計画的な道路整備を進めてきました。

人口減少・少子高齢化が見込まれる中、平成 28 年４月には本計画の上位計画にあたる「第二次湖南市総合計画」、平成 30 年３月には「湖南市舗装修繕計画」を策定しており、令和元年度には「湖南市橋梁長寿命化計画」の策定を予定しています。また、平成 30 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「湖南市長期財政計画」（平成 30 年度から 10 年間）を策定しています。

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２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 2018 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、湖南市の上位関連計画や滋賀県道路整備マスタープラン・道路整備アクションプログラムなどとの整合を図りつつ、第２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。

（当初）湖南市道路整備計画 Ｈ21．１

↓

（第２次）湖南市道路整備計画　Ｈ27．３

↓

《湖南市の動向》

●道路整備の進捗、見直し
- 名神高速道路と栗東水口道路の接続、栗東湖南ＩＣの開設
- 現行計画に基づく市道の整備完了（甲西駅美松線、旧東海道線、三雲小学校線など）
- 石部駅周辺、三雲駅周辺の整備進捗

●人口減少・少子高齢化の進行が懸念

●限られた財源の有効活用に向けた長期財政計画の見直し

《全国的な社会情勢の変化》

●全国的な人口減少・少子高齢化の進行（滋賀県も人口減少局面へ）

●環境問題・エネルギー問題の深刻化（ＳＤＧｓ等）

●インフラの維持管理費の増大

《上位・関連計画の策定》

■滋賀県
- 滋賀県基本構想（H31.3）
- 滋賀県道路整備アクションプログラム 2018（H30.3）

■湖南市
- 第二次湖南市総合計画（H28.4）
- 湖南市舗装修繕計画（H30.3）
- 湖南市長期財政計画（H30.3）

↓

（第３次）湖南市道路整備計画（本計画）

２．計画期間

計画期間は、令和２年度から令和 11 年度の 10 年間とし、令和２年度から令和６年度の５年間を短期、令和７年度から令和 11 年度の５年間を中期、令和 12 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２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２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２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２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、70.40km^2 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ＪＲ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。

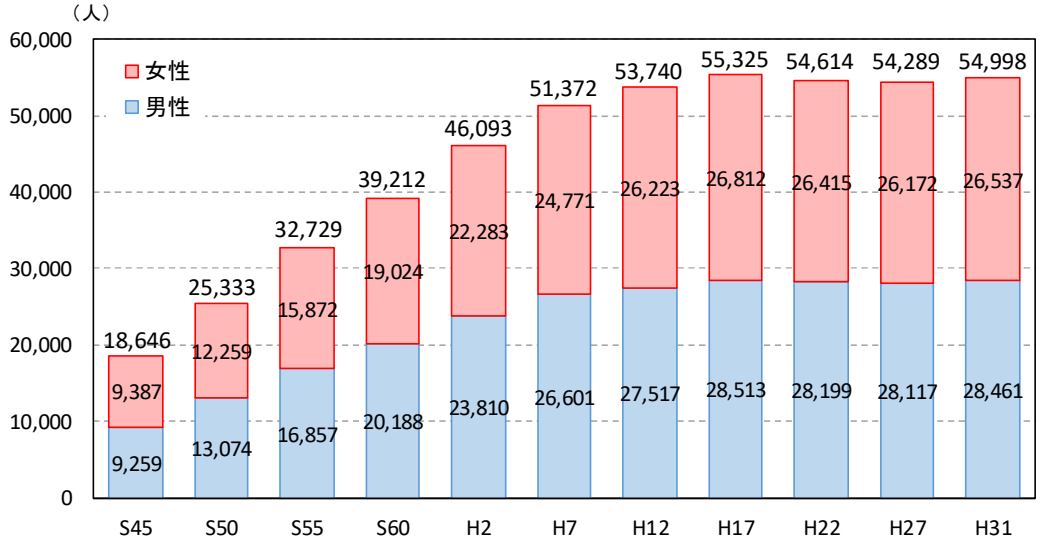
■広域的に見た本市の位置

（２）人口、世帯数

≪人　口≫

本市の平成 27 年の人口は 54,289 人で、男性が女性を約 1,900 人上回っています。経年的には昭和 45 年から一貫した増加傾向にありましたが、平成 7 年以降増加率が小さくなり、平成 17 年から平成 22 年にかけてはマイナス 1.3%、約 700 人の減少に転じ、平成 22 年から平成 27 年にかけてもマイナス 0.6%、約 300 人の減少が続いています。

住民基本台帳による平成 31 年の人口は 54,998 人となっています。



■人口の推移

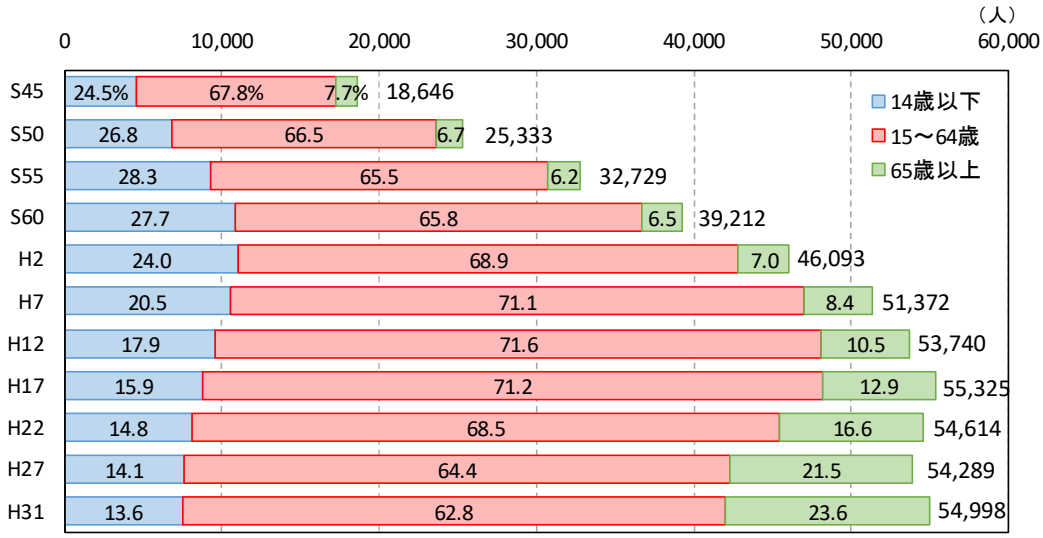
（出典：S45～H27 は国勢調査、H31 は住民基本台帳（４月１日現在））

≪年齢階層別人口≫

年齢階層別人口は、平成 27 年時点で年少人口が 14.1%、生産年齢人口が 64.4%、老年人口が 21.5%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。

平成 27 年時点において、滋賀県全体（年少人口：14.5%、生産年齢人口：61.3%、老年人口：24.2%）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 27 年までの 15 年間で老年人口比率は約２倍に増加しています。

住民基本台帳による平成 31 年の年齢階層別人口は、年少人口が 13.6%、生産年齢人口が 62.8%、老年人口が 23.6%となっています。



■年齢階層別人口の推移

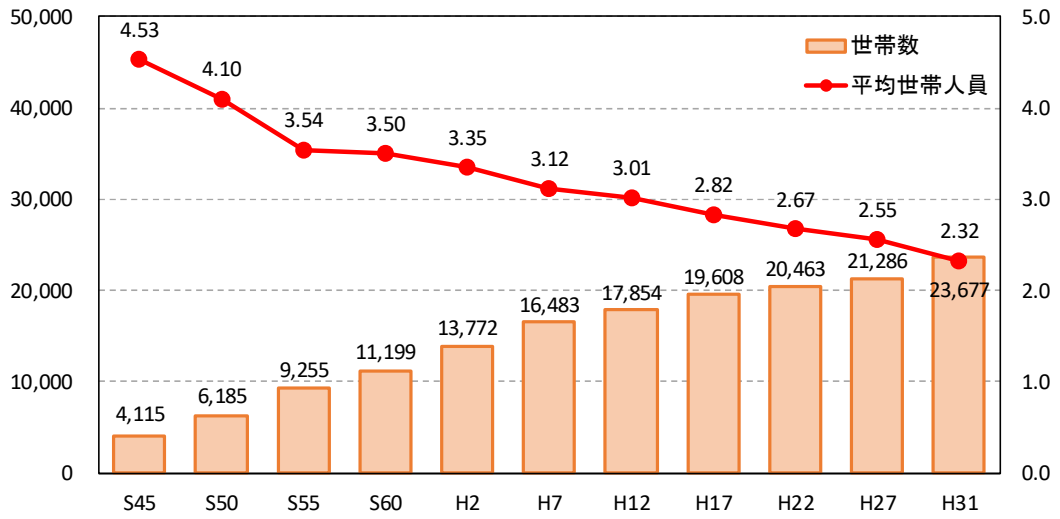
（出典：S45～H27 は国勢調査、H31 は住民基本台帳（４月１日現在））

≪ 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、平成 27 年時点で 21,286 世帯まで増加しています（昭和 45 年の約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、平成 27 年時点では１世帯当たり 2.55 人となっており、県平均 2.63 人を下回っています。

住民基本台帳による平成 31 年の世帯数は 23,677 世帯、平均世帯人員は 2.32 人/世帯となっています。



■世帯数・世帯人員の推移

（出典：S45～H27 は国勢調査、H31 は住民基本台帳（４月１日現在））

（３）幹線道路（国道・県道）の交通量の推移

国道１号の平成 27 年の 12 時間交通量は 16,917 台であり、平成９年をピークとして減少傾向にありましたが、平成 17 年から平成 22 年にかけて再び増加に転じ、平成 27 年にかけても微増となっています。

県道については、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 年までは増加傾向にありましたが、平成 17 年以降は減少に転じ、平成 27 年にかけては微増となっています。

■幹線道路の交通量

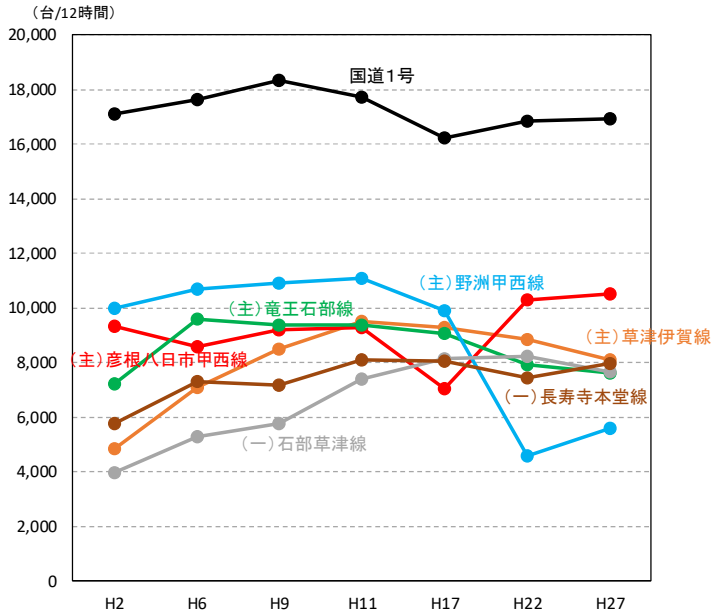
路線名	観　測 地　点	調査単位 区間番号	12 時間交通量 （台/12 時間）	昼夜率	大型車混入率 （%）	ピーク率 （%）	混雑度
国道１号	石　部	10050	16,917	1.46	24.5	9.1	1.48
(主)草津伊賀線	三　雲	40250	8,097	1.32	14.9	11.8	1.31
(主)彦根八日市甲西線	岩　根	40500	10,494	1.32	15.0	10.4	1.12
(主)竜王石部線	菩提寺	40680	7,621	1.32	17.0	10.1	0.90
(主)野洲甲西線	正福寺	40900	5,567	1.30	2.4	13.1	0.93
(一)石部草津線	丸　山	60120	7,641	1.28	16.0	14.0	1.36
(一)長寿寺本堂線	石部中央１	60190	7,980	1.31	5.8	10.8	0.87

資料：H27 道路交通センサス

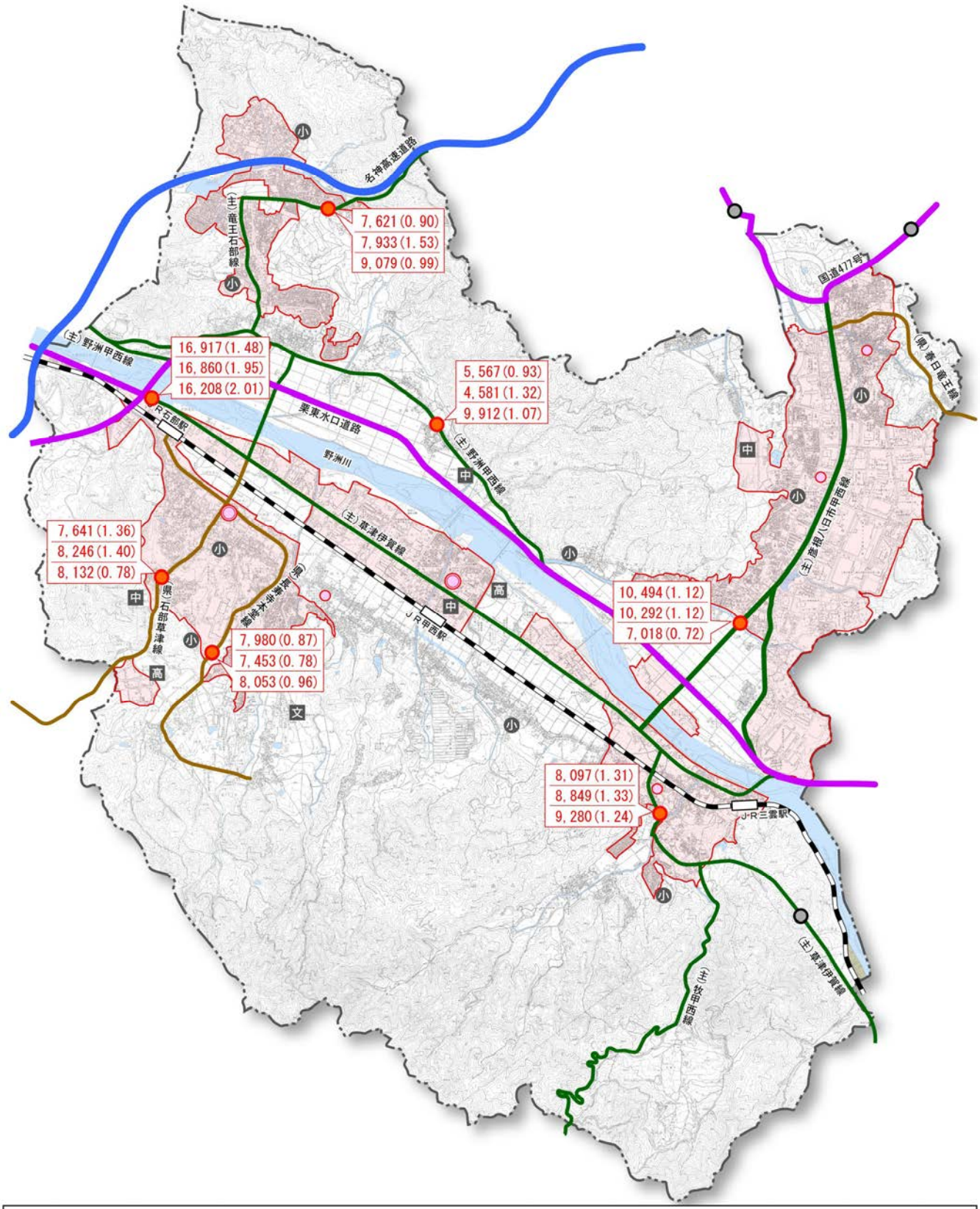
■12 時間交通量の推移

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）						
			H2	H6	H9	H11	H17	H22	H27
国道１号	石　部	10050	17,104	17,622	18,321	17,717	16,208	16,860	16,917
(主)草津伊賀線	三　雲	40240	4,846	7,103	8,507	9,497	9,280	8,849	8,097
(主)彦根八日市甲西線	岩　根	40440	9,320	8,564	9,209	9,267	7,018	10,292	10,494
(主)竜王石部線	菩提寺	40620	7,216	9,595	9,377	9,384	9,079	7,933	7,621
(主)野洲甲西線	正福寺	40860	9,975	10,700	10,888	11,083	9,912	4,581	5,567
(一)石部草津線	丸　山	60120	3,974	5,263	5,769	7,372	8,132	8,246	7,641
(一)長寿寺本堂線	石部丘	60180	5,759	7,282	7,186	8,084	8,053	7,453	7,980
合　　計			58,194	66,129	69,257	72,404	67,682	64,214	64,317

資料：各年道路交通センサス



■12 時間交通量の推移



■12 時間交通量、混雑度の推移

（出典：道路交通センサス）

（４）第２次計画（H27.3 策定）以降の道路整備の進捗

平成 29 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 321,318m（重複延長を含む）で、路線延長全体の 99.7%に達しています。

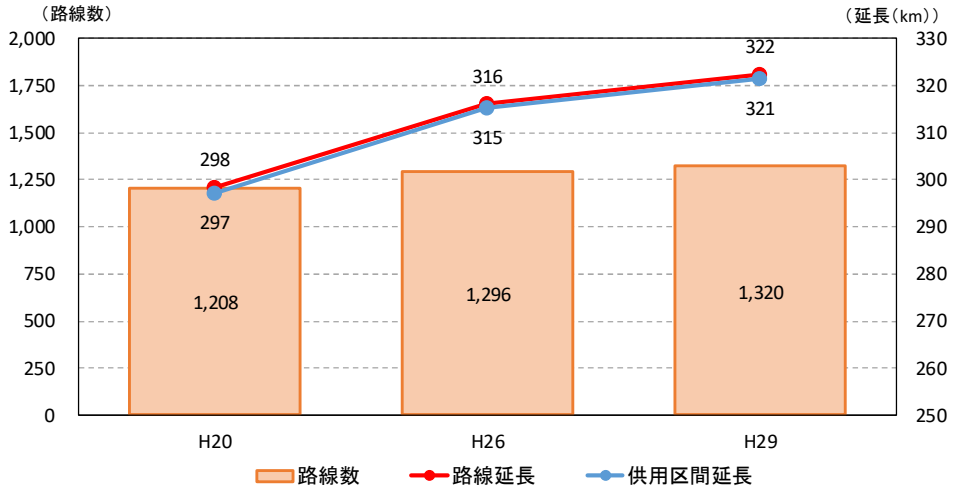
第２次計画策定時（平成 27 年）と比べると、路線数は 34 路線増加しており、路線の延長、供用区間延長のいずれも長くなっています。

■市道の概要

					H20	H26	H29
路線の延長					298,454 m	316,090 m	322,445 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
				重　複　延　長	4,011 m	4,197 m	4,335 m
	供用されていない区間の延長				1,184 m	805 m	1,127 m
	実延長の内訳		道路延長		290,499 m	308,140 m	313,976 m
		種類別内訳	橋　梁	個　数	187 箇所	195 箇所	202 箇所
				延　長	2,725 m	2,912 m	2,971 m
			トンネル	個　数	2 箇所	2 箇所	2 箇所
				延　長	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
				車道 13.0m以上	148 m	228 m	236 m
				車道 5.5m以上	72,955 m	84,541 m	88,440 m
				車道 5.5m未満	166,881 m	175,187 m	177,256 m
			未舗装道	車道 5.5m以上	626 m	406 m	378 m
				車道 3.5m以上	2,559 m	2,229 m	2,229 m
				車道 3.5m未満	50,028 m	48,437 m	48,382 m
				うち自動車交通不能区間※	10,440 m	13,464 m	13,477 m
鉄道（ＪＲ）との交差箇所数					19 箇所	19 箇所	20 箇所
路線数					1,208 路線	1,296 路線	1,320 路線

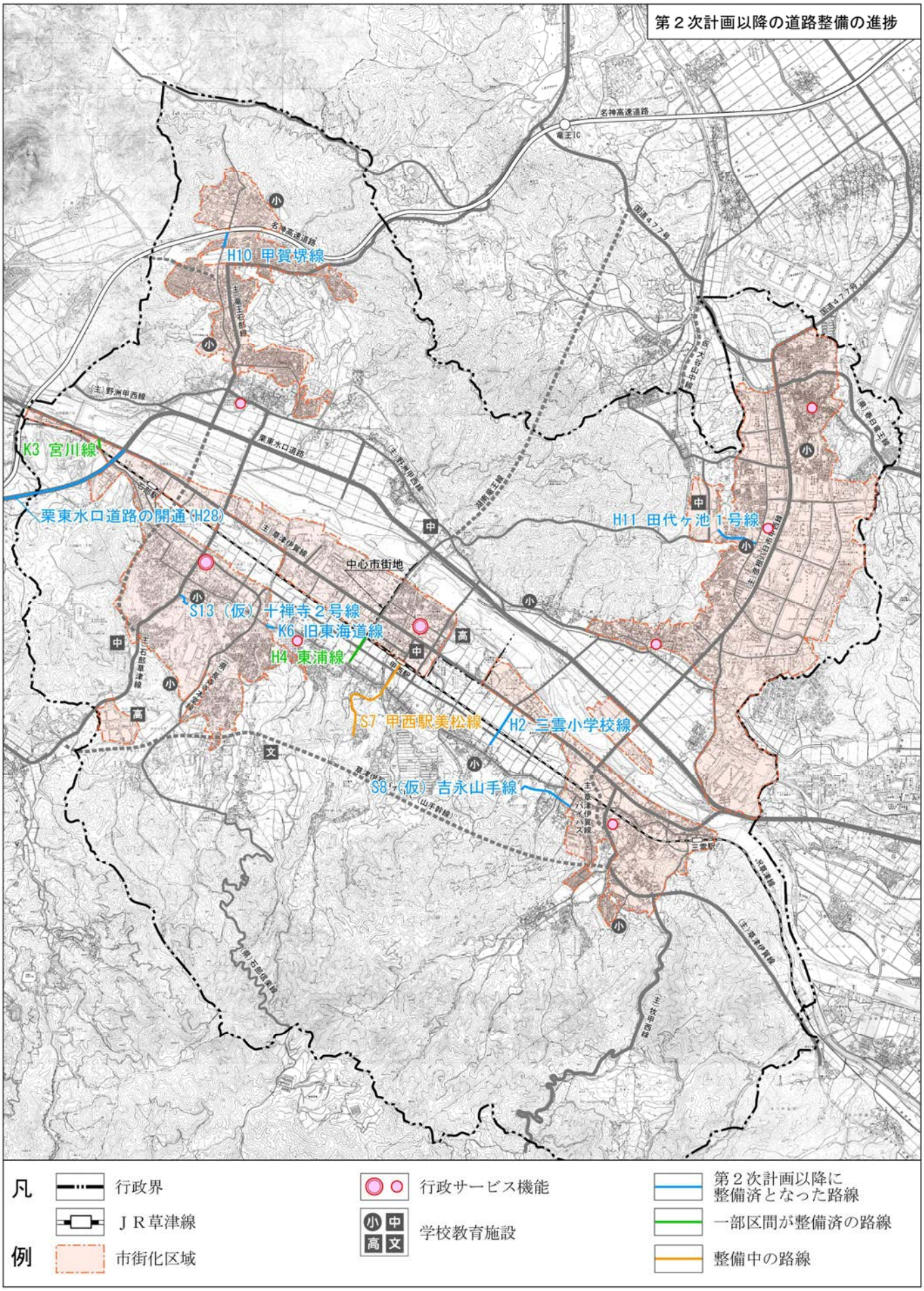
資料：道路台帳

※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



■市道路線数、延長の推移

（出典：道路台帳）

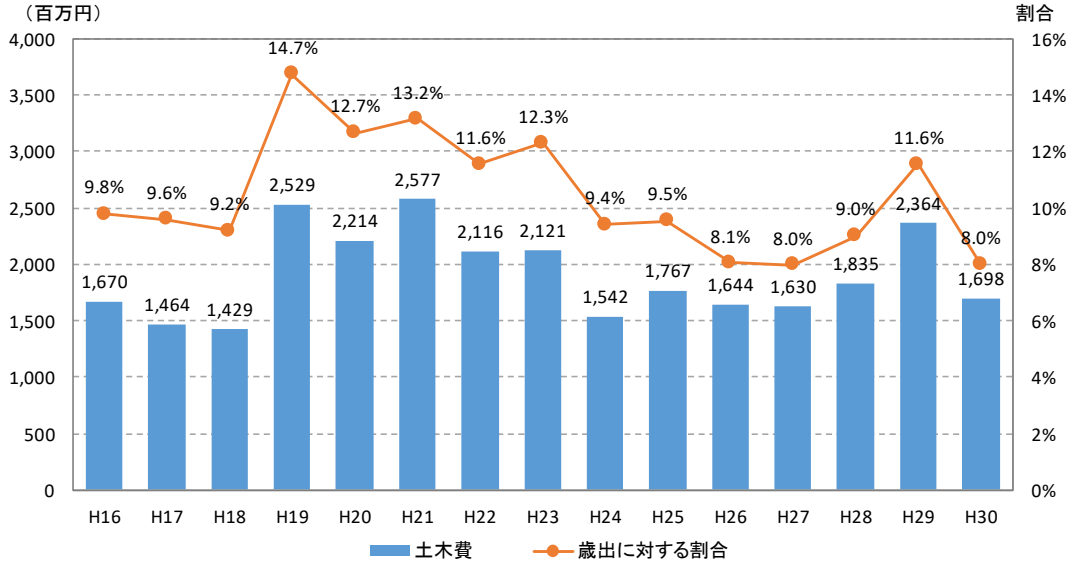

第２次計画以降の道路整備の進捗
名神高速道路
竜王IC
国道477号
H10 甲賀堺線
(主)竜王石部線
(主)野洲甲西線
K3 宮川線
栗東水口道路
栗東水口道路の開通(H28)
(主)草津伊賀線
中心市街地
H11 田代ケ池１号線
(主)彦根八日市線
S13 (仮)十禅寺２号線
K6 旧東海道線
H4 東浦線
(主)石部草津線
S7 甲西駅美松線
H2 三雲小学校線
S8 (仮)吉永山手線
(主)草津伊賀線
(主)牧甲西線
三雲駅
(主)草津伊賀線
(主)牧甲西線
(県)石部信楽線
凡例
行政界
ＪＲ草津線
市街化区域
行政サービス機能
学校教育施設
第２次計画以降に整備済となった路線
一部区間が整備済の路線
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平成 30 年度には約 17.0 億円で、平成 29 年度に比べて約 6.6 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 年以降 10%未満が続いており、平成 29 年には 11.6%に増加したものの、平成 30 年には再び 8.0%と減少に転じています。

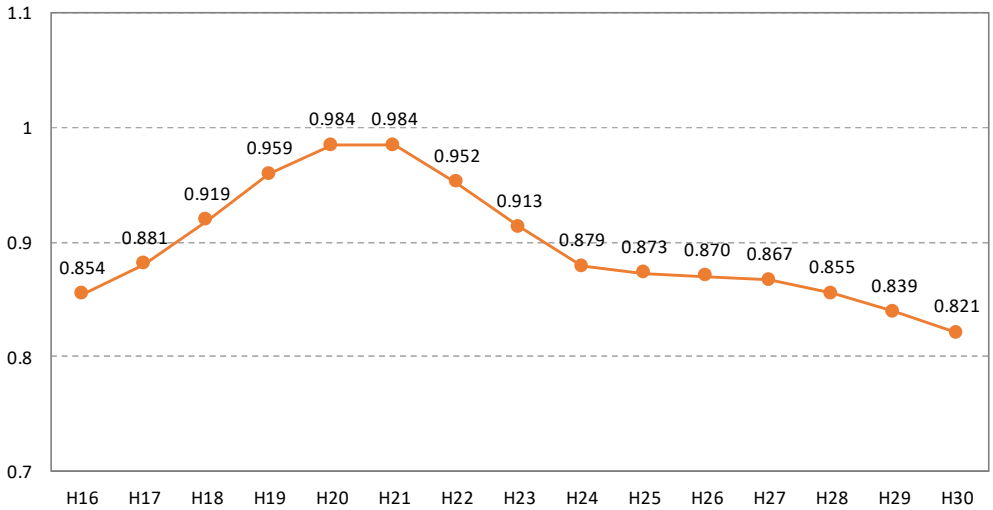


■土木費の推移

（資料：財政課）

≪財政力指数≫

財政力指数は、合併後高くなる傾向が続き、平成 20 年度、21 年度には 0.984 となっていましたが、その後低下に転じ、平成 30 年度には 0.821 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２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２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、車両の分散化をはか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、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。

⇒ 名神高速道路と栗東水口道路の接続、栗東湖南ＩＣの開設。

●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。

⇒ 平成 29 年度に市道旧東海道線、平成 30 年度に市道吉永山手線が整備完了。令和元年度に市道甲西駅美松線が整備完了予定。

●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。

⇒ 平成 29 年度に石部小学校へのアクセス道路となる市道十禅寺２号線が整備完了。

●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。（市道三雲小学校線、市道田代ヶ池１号線が完了）

●選択と集中による道路整備の重点化

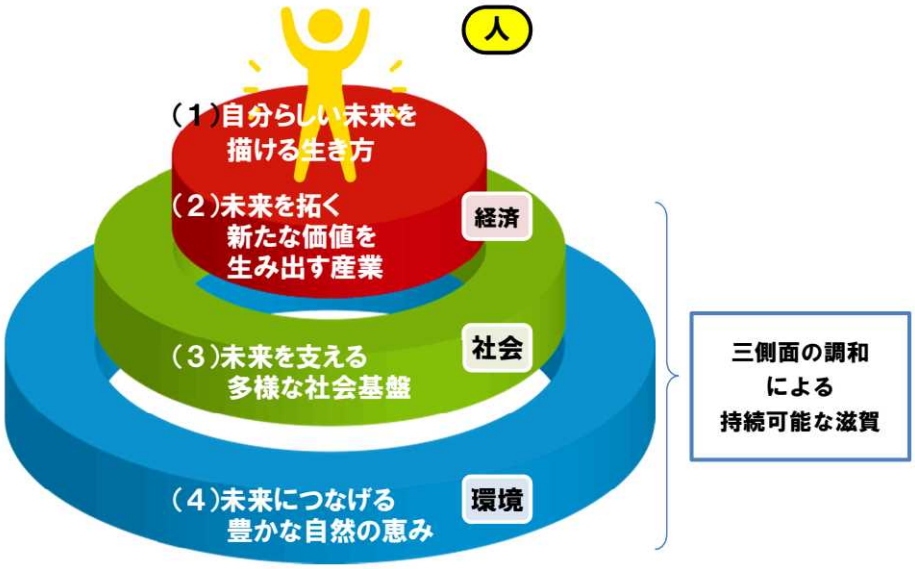
高度成長期に数多く整備された湖南市の道路や橋梁は老朽化が進んでおり、今後補修・更新需要が増加し、その時期も集中することが見込まれます。また、財政状況が厳しさを増し、公共投資への制約が大きくなりつつあるため、適切な管理計画に基づいた計画的な維持管理を進め、地域に真に必要な道路への集中的な整備を進める必要があります。

⇒ 滋賀県は平成 30 年３月に道路整備アクションプログラムを改定。

⇒ 湖南市は平成 30 年３月に湖南市舗装修繕計画を策定。令和元年度には湖南市橋梁長寿命化計画を策定。

第２章　上位関連計画の整理

（１）滋賀県基本構想（H31.3 策定）

計画期間	2019 年度から 2030 年度までの 12 年間
基本理念	変わる滋賀　　続く幸せ （Evolving　　SHIGA）
みんなで目指す 2030 年の姿	**未来を支える多様な社会基盤**（ハードとソフトの両面から、地域の特性に配慮した社会基盤の整備が進み、これまで以上に安全・安心な生活や産業活動を支えています。） **●生活や産業活動を支える強靭な社会インフラが整備されています** 
県の政策の方向性	**未来を支える多様な社会基盤**（人口減少、高齢化の進展により、地域それぞれの状況が変わっていく中、地域社会を支える基盤として、道路や河川、ＩＣＴ環境などの社会インフラの整備や、多様な人々の参加による住民が主体となった地域づくりなどを進めます。） **●社会インフラの整備とコンパクトで移動・交流しやすいまちづくり**

※道路整備に関連する内容のみを整理

（２）滋賀県道路整備アクションプログラム 2018（H30.3 策定）

対象期間	2018 年度から 2027 年度
見直しの背景	●人口減少を見据えた県土整備 ●幹線道路網の整備が進展 ●災害に備えた道路ネットワークの強靭化

《湖南市における整備予定》

●道路事業：改築事業

② 草津伊賀線（吉永・三雲）

⑤ 竜王石部線（菩提寺・石部）

●道路事業：交通安全事業（歩道整備）

⑤ 竜王石部線（菩提寺）

⑦ 野洲甲西線（正福寺）

⑩ 石部草津線（宝来坂）

⑪ 石部停車場線（石部西・石部中央）

●道路事業：交通安全事業

（交差点改良）

② 石部草津線（石部中央）

●国事業・高速道路会社事業

① 国道１号（水口道路）

② 国道１号（栗東水口道路Ⅰ）

③ 国道１号（栗東水口道路Ⅱ）

●市事業

④ (仮)吉永山手線（吉永・夏見）

⑤ (都)三雲駅南線（三雲）

⑥ (都)甲西駅美松線（平松）

■甲賀地域（湖南市）道路整備アクションプログラム箇所図

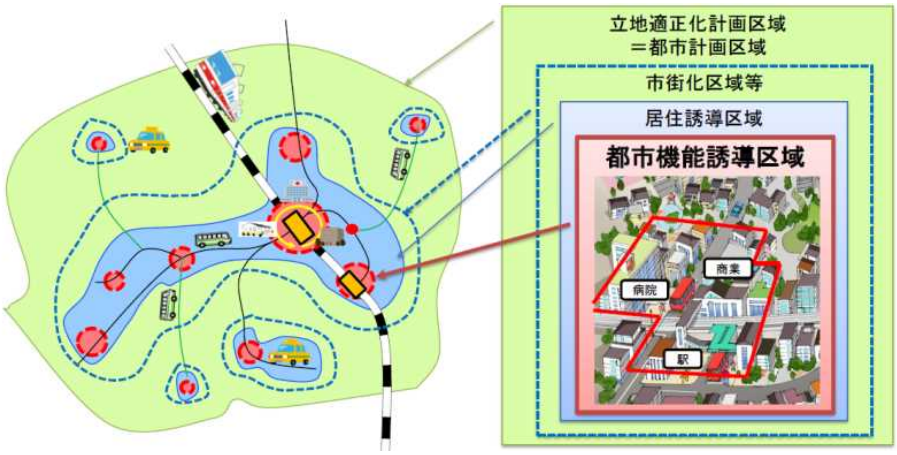
（３）第二次湖南市総合計画（H28.4 策定）

計画期間	①基本構想：平成 28 年度～平成 37 年度（2025 年度） ②基本計画：前期基本計画期間は平成 28 年度～平成 32 年度（2020 年度）
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 ②生活道路の整備と管理 ・地域の実情に応じた市道の整備・改良 ・生活道路の安全性、利便性の確保に向けた優先度の精査 ・既設道路の歩道の拡幅や段差の解消の計画的な推進 ③法定外公共物の管理 ④ユニバーサルデザインの推進 ・市民みんなが安心して使える道路づくり ・危険箇所の点検および改善 ・計画的なユニバーサルデザイン化 ・歩行者などに安全で利用しやすい道路整備

（４）湖南市舗装修繕計画（H30.3 策定）

計画期間	５年間
対策優先順位決定の流れ	・舗装ひびわれやわだち掘れの発生分布状況、他の要因（地域特性）を考慮して、修繕区間を年度毎に設定 補修箇所の選定 ↓ 舗装の劣化度による評価 ↓ 路線の重要度による評価 ↓ 住民サービスによる評価
今後５年間の舗装修繕計画	・道路分類Ｃ（１級市道、２級市道、その他道路の一部）を計画的に修繕するためには約 3.03 億円の舗装修繕費が必要 計画期間内は年間 3,000 万円程度ずつを投入し、計画的な舗装修繕を実施 ・道路分類Ｄ（道路分類Ｃ以外の道路）は、巡視点検の結果を踏まえ、年間 1,200 万円を投入して適宜、舗装修繕を実施 ・平成 35 年度以降の舗装修繕候補区間については、今後実施する路面性状調査の結果等の劣化進行状況を踏まえて、実施時期について適宜判断

（５）湖南市立地適正化計画（H29.3 策定）

目標年次	25 年後の平成 52 年（2040 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、徒歩や自転車で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

第二次湖南市総合計画では、市民、地域、企業、行政の協働によって、生涯住み続けたくなる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、第二次湖南市総合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】

湖南市では、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「湖南市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。

●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２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２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。

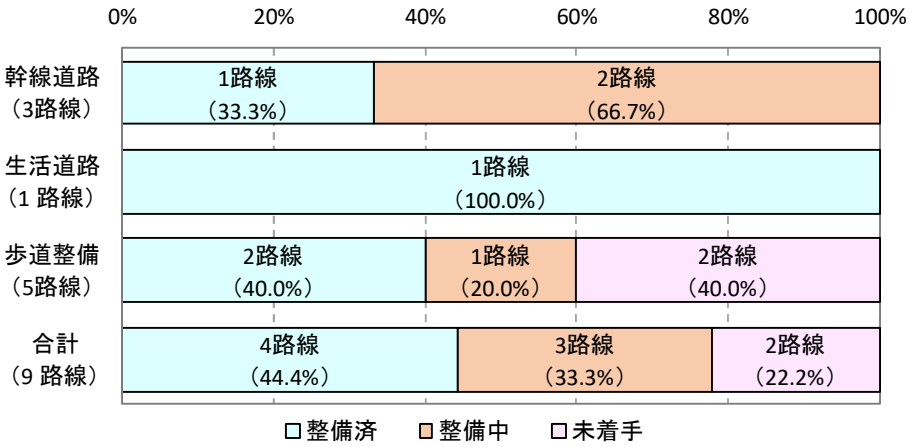
１．整備予定路線の整備状況

第２次計画の整備対象路線は 40 路線で、このうち短期（概ね５年以内（平成 27 年度～令和元年度））に完了または着手する路線（以下、短期整備予定路線）は９路線となっています。

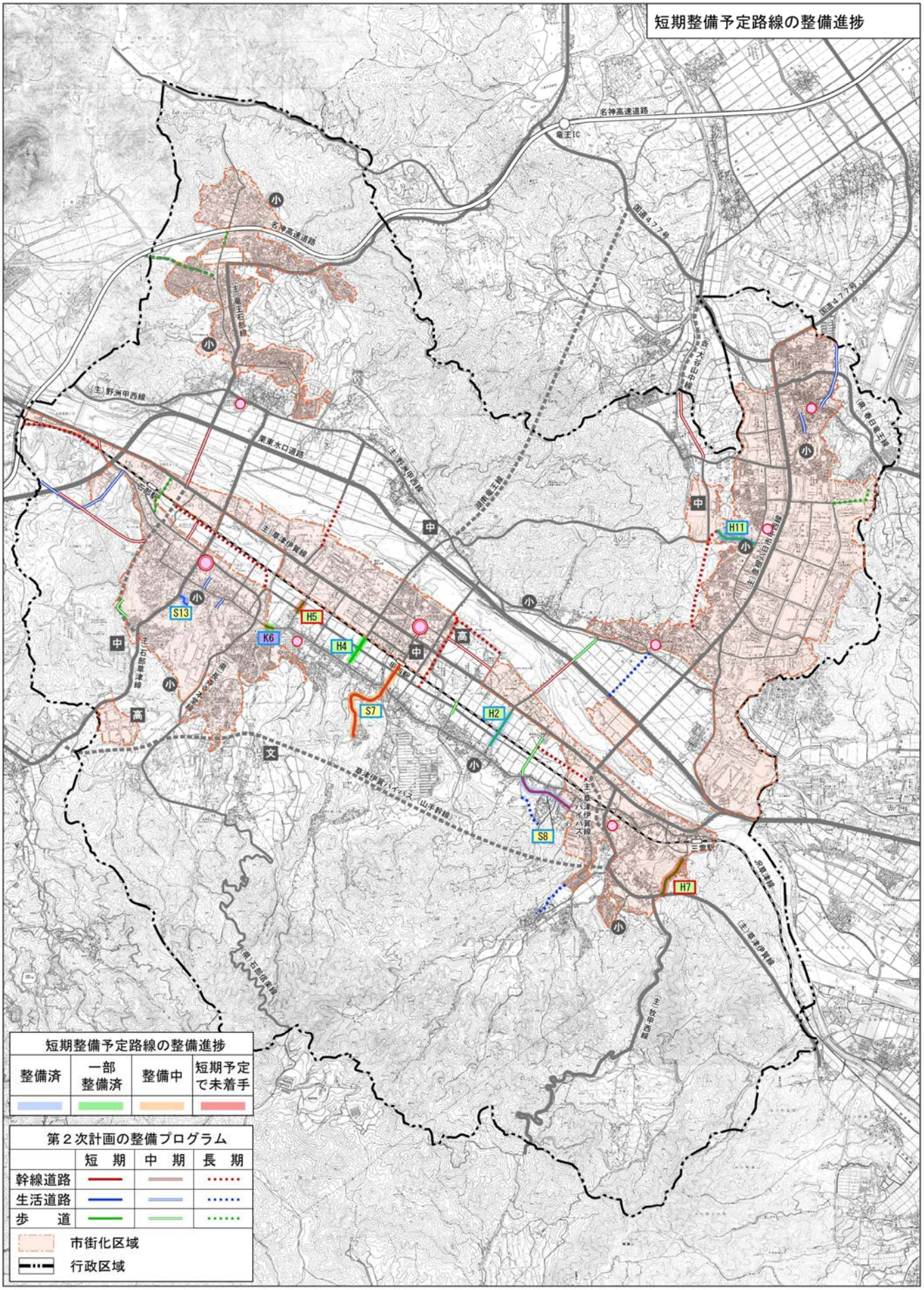
■第２次計画における整備対象路線の内訳

		路線数			合計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	2	6	6	14
	生活道路	1	0	1	2
	計	3	6	7	16
拡幅・改良	幹線道路	1	2	1	4
	生活道路	0	5	2	7
	計	1	7	3	11
歩道整備	計	5	4	4	13
合計		9	17	14	40

短期整備予定路線の整備進捗状況としては、9 路線中、整備済が 4 路線、整備中（一部整備済を含む）が 3 路線で未着手は 2 路線となっており、道路種別では生活道路での整備率が高くなっています。



■短期整備予定路線の整備進捗（路線数）


短期整備予定路線の整備進捗
名神高速道路
竜王IC
国道477号
(主)竜王石部線
(主)野洲甲西線
栗東水口道路
(主)草津伊賀線
湖南竜王線
(主)石部草津線
草津水口線(県)
草津伊賀バイパス(山手幹線)
(主)草津伊賀バイパス線
三雲駅
沢尾津線
(主)草津伊賀線
(県)石部信楽線
(主)信楽甲賀線
(県)信楽竜王線
(主)竜王石部線
H11
S13
H5
K6
H4
S7
H2
S8
H7
小
中
高
文
短期整備予定路線の整備進捗
整備済
一部整備済
整備中
短期予定で未着手
第２次計画の整備プログラム
短　期
中　期
長　期
幹線道路
生活道路
歩　道
市街化区域
行政区域

整備済　H27～R1

2．整備優先順位の評価手法の検証

第２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２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路線のすべてが整備済（うち１路線は今年度中に整備完了予定、１路線は整備中）となっており、設定された評価指標は有効であったと考えられます。

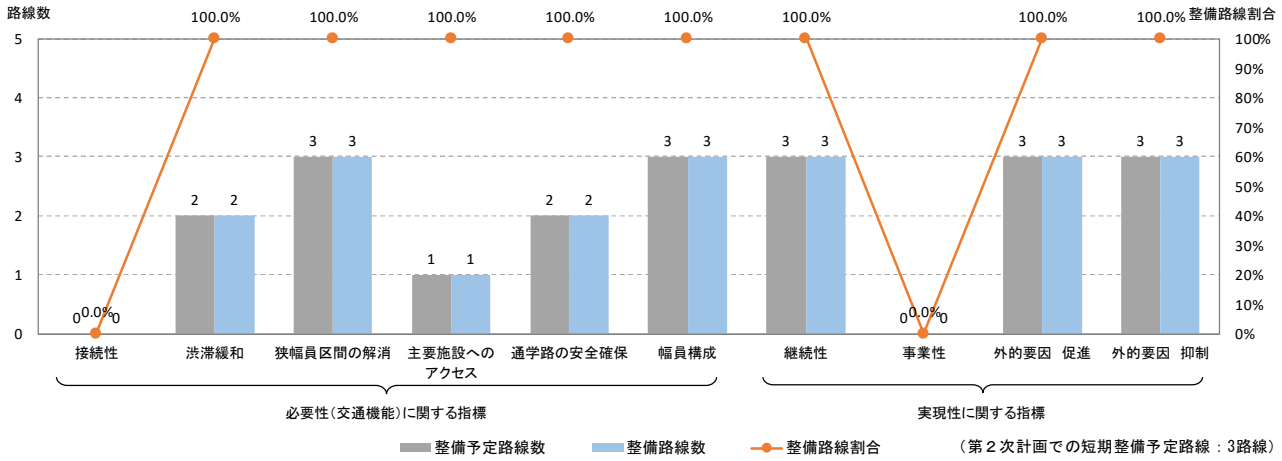
■第２次計画の評価結果と整備進捗状況（幹線道路）

分類		番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	継続新規	評価指標 必要性（交通機能） 接続性 A	接続性 B	渋滞緩和	狭幅員区間の解消（緩和）	主要施設へのアクセス	通学路の安全確保	幅員構成 A	幅員構成 B	実現性 継続性	事業性	外的要因 促進	外的要因 抑制	ポイント合計	評価	整備時期
									3	1	2	2	1	1	2	1	3	2	2	-2			
幹線道路	道路新設	S1	(仮)石部中央線	1,500	－	2	両側	継続	●		●				●					●	5	Ⅰ	長期
		S3	(仮)針中央線	900	－	2	両側	継続	●					●	●					●	4	Ⅰ	長期
		S4	(仮)市役所東線	180	－	2	両側	継続	●				●	●	●			●		●	7	Ⅰ	中期
		S5	(仮)針夏見線	570	－	2	片側	継続			●			●	●			●	●	●	7	Ⅰ	中期
		S6	(仮)野洲川線	650	－	2	片側	継続			●			●	●					●	3	Ⅰ	長期
		S7	甲西駅美松線	1,090	814	2	片側	継続				●	●	●	●		●		●	●	9	Ⅰ	短期
		S8	(仮)吉永山手線	680	680	2	片側	継続			●	●		●	●		●		●	●	10	Ⅰ	短期
		S9	(仮)吉永夏見線	640	－	2	－	継続		●	●					●			●	●	4	Ⅰ	長期
		S11	(仮)岩根大谷線	1,050	－	2	片側	継続							●					●	0	Ⅲ	長期
		S12	(仮)大谷山中線	800	－	2	－	継続		●	●					●			●		6	Ⅰ	中期
		S17	(仮)五軒茶屋バイパス線	1,530	－	2	片側	新規	●		●				●						7	Ⅰ	中期
		S18	(仮)正福寺石部工業団地線	550	－	2	片側	新規	●		●				●					●	5	Ⅰ	長期
		S19	夏見岩根線（橋梁部）	400	－	2	片側	継続	●		●		●		●				●	●	8	Ⅰ	中期
		S20	(仮)菩提寺中央線	680	－	2	両側	新規	●		●				●				●	●	7	Ⅰ	中期
	拡幅・改良	K2	西線	500	－	2	－	継続			●	●		●		●				●	4	Ⅰ	長期
		K3	宮川線	100	90	2	－	継続	●		●	●				●				●	6	Ⅰ	中期
		K4	桝屋線	300	－	2	－	継続	●			●				●		●		●	6	Ⅰ	中期
		K6	旧東海道線	120	100	2	両側	継続			●	●			●		●		●	●	9	Ⅰ	短期
	計		18路線																				

■短期整備予定路線の整備進捗

整備済　1路線
整備中　2路線
} 整備路線

未着手　0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１路線は整備済となっており、設定された評価指標は有効であったと考えられます。

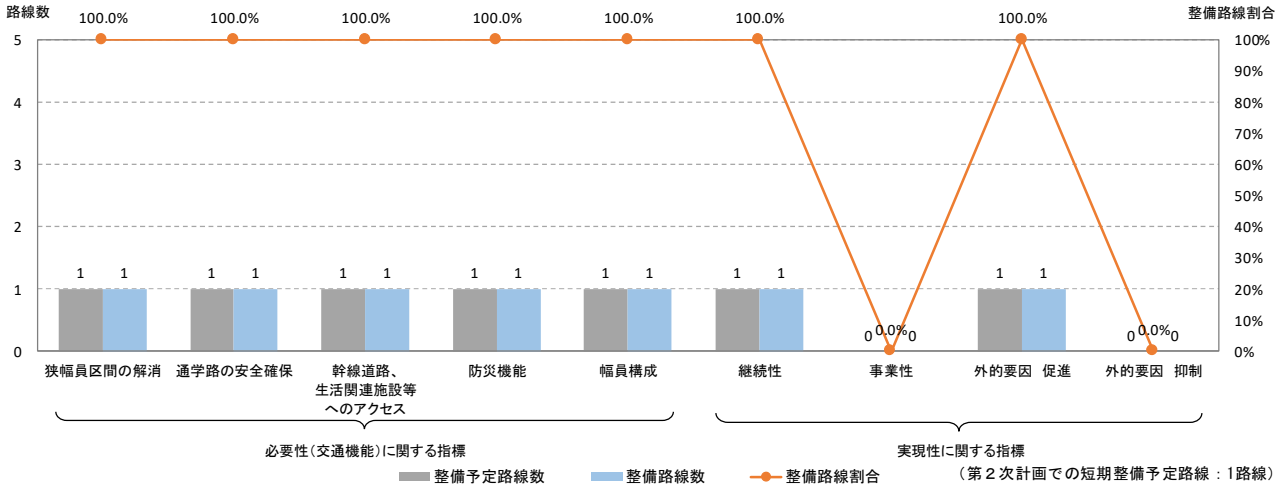
■第２次計画の評価結果と整備進捗状況（生活道路）

分類		番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	継続新規	評価指標 必要性（生活環境機能） 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 A	幅員構成 B	実現性 継続性	事業性	外的要因 促進	外的要因 抑制	ポイント合計	評価	整備時期
									2	2	2	2	2	1	3	2	2	−2			
生活道路	新設	S13	(仮)十禅寺２号線	210	210	2	片側	継続	●	●	●	●		●	●		●		14	I	短期
		S15	夏見線バイパス	400	−	2	―	継続			●		●			●		●	4	I	長期
	拡幅・改良	K1	五軒茶屋線	1,500	−	2	―	継続	●	●		●	●				●	●	8	I	中期
		K9	田中線	150	−	2	―	継続	●	●		●	●						8	I	中期
		K10	鵜の目町１号線	150	−	1.5	―	継続	●	●	●	●		●				●	7	I	中期
		K13	西山線	500	−	1	―	継続	●	●		●		●				●	5	I	長期
		K18	朝日線	320	−	2	―	継続	●	●	●	●	●					●	8	I	中期
		K19	高松広谷線、西川線	265	−	2	片側	継続	●	●	●	●	●					●	8	I	中期
		K22	宮の裏線	640	−	2	片側	新規	●		●	●	●					●	6	I	長期
	計		9路線																		

■短期整備予定路線の整備進捗

整備済 1路線
整備中 0路線
} 整備路線

未着手 0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

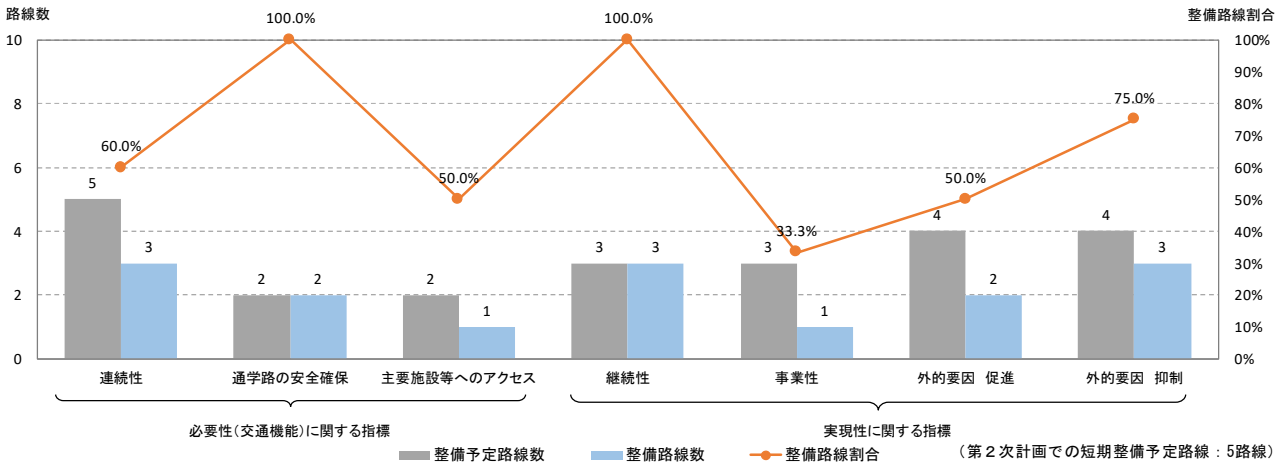
短期整備予定の５路線のうち、整備中を含む整備路線は３路線であり、評価指標により該当する整備予定路線数は異なるものの、整備路線割合は比較的高く、設定された評価指標は有効であったと考えられます。

■第２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 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成	継続新規	評価指標 必要性（歩行者・自転車通行機能） 連続性	通学路の安全確保	主要施設等へのアクセス	実現性 継続性	事業性	外的要因 促進	抑制	ポイント	評価	整備時期
							2	3	2	3	2	2	−2			
歩道新設	H1	宮ヶ谷線	200	−	片側	継続	●	●			●		●	5	I	中期
	H2	三雲小学校線	600	600	片側	継続	●	●		●		●	●	8	I	短期
	H3	新田線	200	−	片側	継続	●	●				●	●	5	I	中期
	H4	東浦線	340	112	両側（一部片側）	継続	●			●	●	●	●	7	I	短期
	H5	蔵の町線	150	−	片側	継続	●				●	●		6	I	短期
	H6	夏見線	480	−	片側	継続	●				●	●	●	4	I	中期
	H7	三雲畑線	600	−	片側	継続	●		●		●	●	●	6	I	短期
	H8	夏見岩根線（道路部）	480	−	片側	継続	●		●		●		●	4	I	中期
	H9	菩提寺野洲線	800	−	片側	継続	●	●					●	3	I	長期
	H10	甲賀堺線	143	−	片側	継続	●	●					●	3	I	長期
	H11	田代ヶ池１号線	500	500	片側	継続	●	●	●	●			●	8	I	短期
	H12	桐山１号線	500	−	片側	継続	●	●					●	3	I	長期
	H13	石原線	460	−	片側	新規	●		●				●	2	I	長期
計		13路線														

■短期整備予定路線の整備進捗

整備済	2路線	整備路線
整備中	1路線	整備路線
未着手	2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）

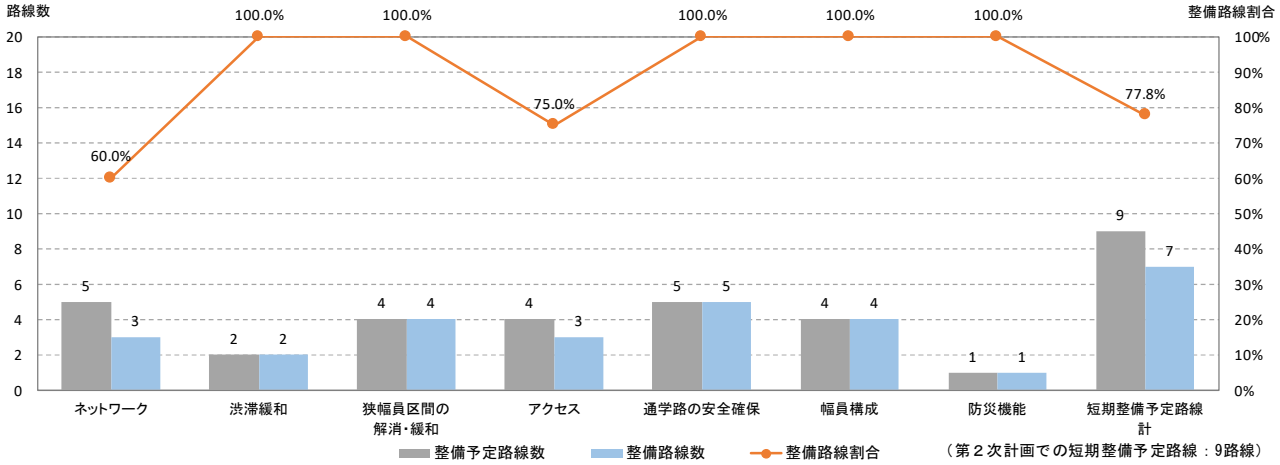
（４）検証結果のまとめ

≪必要性に関する評価指標≫

整備路線数では**「通学路の安全確保」**が５路線で最も多く、割合では**「通学路の安全確保」、「狭幅員区間の解消・緩和」、「幅員構成」、「防災機能」**がいずれも 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）	0/0	－	3/5	3/5
渋滞緩和	2/2	－	－	2/2
狭幅員区間の解消・緩和	3/3	1/1	－	4/4
アクセス（主要施設、生活関連施設等）	1/1	1/1	1/2	3/4
通学路の安全確保	2/2	1/1	2/2	5/5
幅員構成	3/3	1/1	－	4/4
防災機能	－	1/1	－	1/1



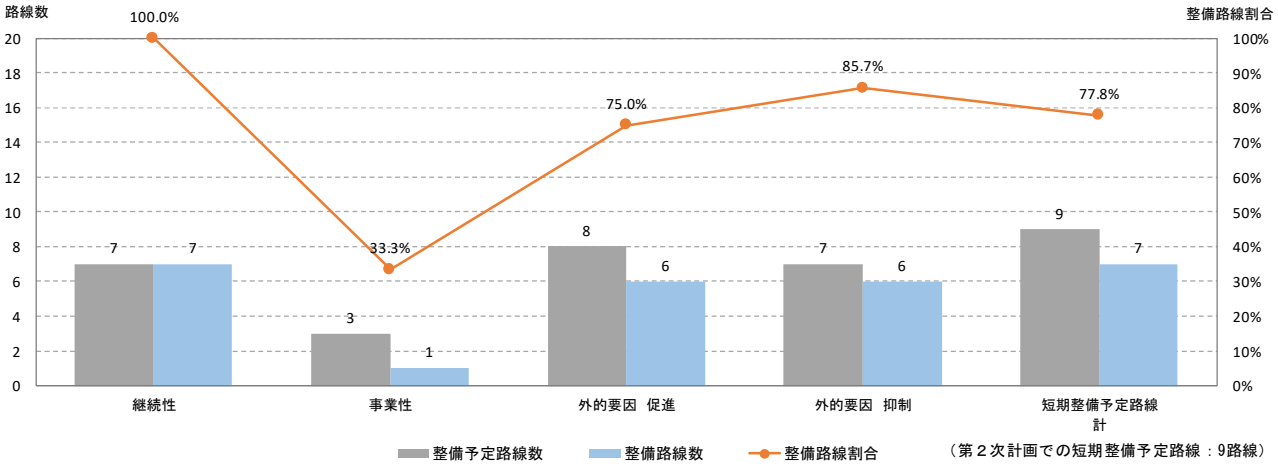
≪実現性に関する評価指標≫

他の指標に比べて「事業性」の整備路線数が少なく、整備路線割合も低くなっています。

「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。

■実現性に関する評価指標と整備進捗のまとめ

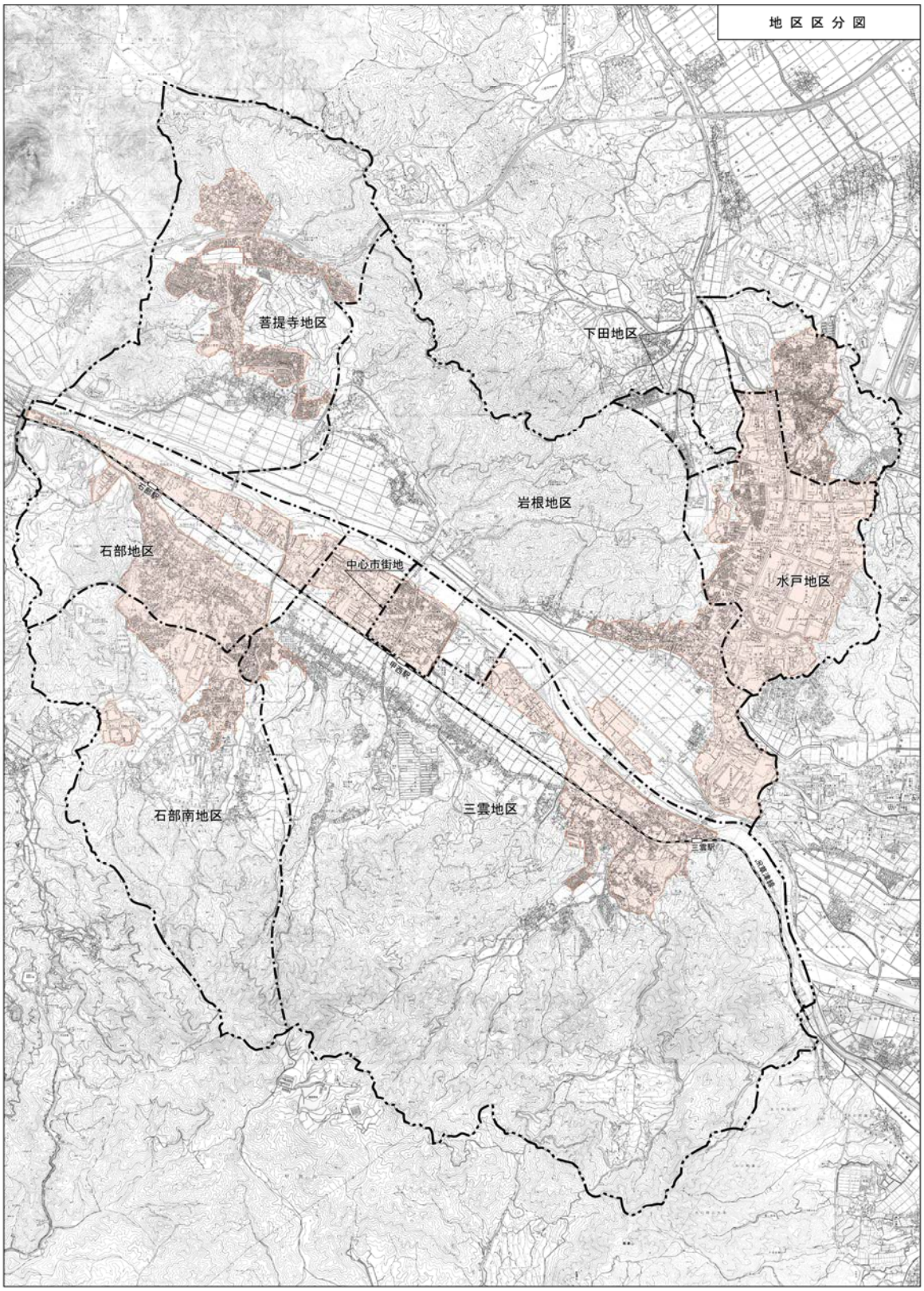
評価指標	整備進捗の内訳（整備路線数/整備予定路線数）			
	幹線道路	生活道路	歩道整備	合計
継続性	3/3	1/1	3/3	7/7
事業性	0/0	0/0	1/3	1/3
外的要因　（事業を促進する要因）	3/3	1/1	2/4	6/8
外的要因　（事業を抑制する要因）	3/3	0/0	3/4	6/7



第５章　対象路線の設定

１．地区の設定

本計画では、各地区内の道路の整備状況や今後の整備スケジュールをより分かりやすくするため、第２次計画と同様に、市内全域を菩提寺地区、岩根地区、下田地区、水戸地区、三雲地区、石部地区、石部南地区、中心市街地地区の８地区を設定し、全体計画の他に地区毎の整備計画も作成します。



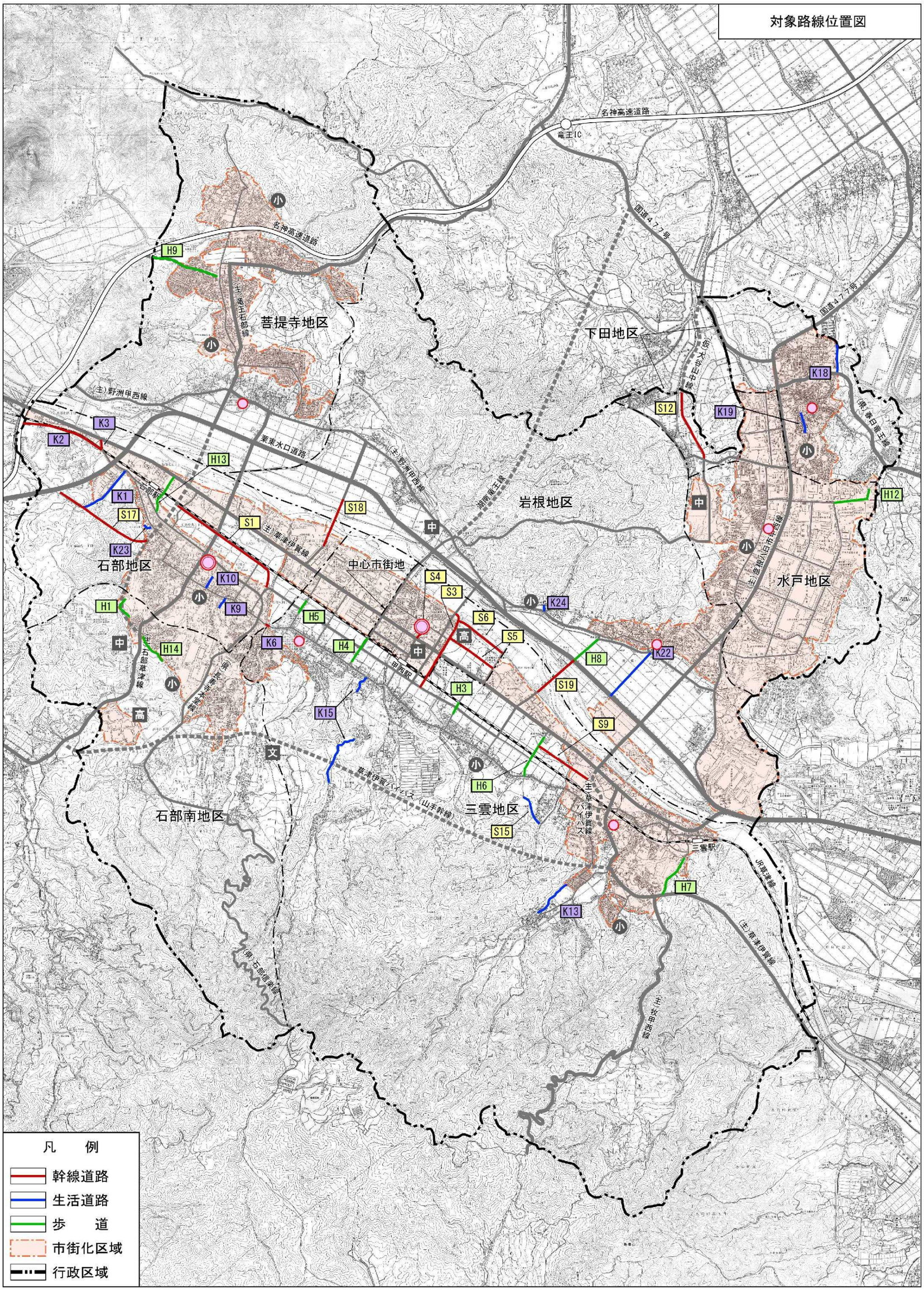
２．整備対象路線の位置づけ

第２次道路整備計画における整備対象路線から整備済となった路線を除外し、地域からの要望などを踏まえて新規の計画路線を追加します。

具体的には、道路新設 11 路線、拡幅・改良 19 路線、歩道整備 11 路線の計 41 路線を対象とします。（赤字：新規路線）

分類		番号	路線名	路線延長		幅員構成		道路整備の主要目的	対応する道路整備の課題				継続新規	対象路線の進捗状況				地　区
				計画（m）	整備済（m）	車線数	歩道		連続性の確保	渋滞の緩和	アクセス性の向上	安全性の確保		測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事	
道路新設	幹線道路	S1	(仮)石部中央線	1,500	－	2	両側	南部中央線供用による石部地先県道等の渋滞緩和	○	○			継続	－	－	－	－	石　部
		S3	(仮)針中央線	900	－	2	両側	甲西橋の整備を受け、県道４号からの大型車の進入への対応	○			○	継続	△	－	－	－	中心市街地、三雲
		S4	(仮)市役所東線	180	－	2	両側	中心市街地と県道４号及び甲西駅への連絡道路	○		○	○	継続	－	○	△	－	中心市街地
		S5	(仮)針夏見線	570	－	2	片側	夏見地区から中心市街地への連絡道路、県道４号の渋滞緩和		○		○	継続	○	△	△	－	中心市街地
		S6	(仮)野洲川線	650	－	2	片側	中心市街地までの道路網の整備、県道４号渋滞緩和、夏見地区から中心市街地までのアクセス道路の整備		○		○	継続	－	－	－	－	中心市街地
		S9	(仮)吉永夏見線	640	－	2	－	地域間の道路網の整備、交通渋滞緩和	○	○			継続	△	△	△	－	三　雲
		S12	(仮)大谷山中線	800	－	2	－	(仮)岩根大谷線と名神竜王ICの連絡道路整備	○	○			継続	－	－	－	－	下　田
		S17	(仮) 五軒茶屋バイパス線	1,530	－	2	片側	国道1号と市道宮ヶ谷線から県道石部草津線へのバイパス的な役割を果たす道路の整備、栗東市との都市計画道路との対応		○	○		継続	－	－	－	－	石　部
		S18	(仮)正福寺石部工業団地線	550	－	2	片側	県道４号から国道１号とのアクセス道路	○		○		継続	－	－	－	－	石部、岩根
		S19	夏見岩根線（橋梁部）	400	－	2	片側	県道４号と国道１号を結ぶ幹線道路としての整備および老朽化への対策、歩行者等の安全確保	○		○	○	継続	－	－	－	－	三雲、岩根
	生活	S15	夏見線バイパス	400	－	2	－	県道４号から青少年自然道場へのアクセス道路、地域間の連絡道路			○		継続	－	－	－	－	三　雲
計			11路線															
拡幅・改良	幹線道路	K2	西線	500	－	2	－	県道４号の通り抜け道路となっており、狭幅員への対応、車両の安全性の確保		○		○	継続	－	－	－	－	石　部
		K3	宮川線	100	90	2	－	大型車の通行への対応、車両の通行性と安全性の確保	○	○		○	継続	－	－	－	－	石　部
		K4	桝屋線	300	－	2	－	狭幅員への対応、車両の通行性と安全性の確保	○			○	継続	－	－	－	－	石　部
		K5	今井線	980	460	1	－	地域間（旧甲西町、旧石部町）の連絡道路	○			○	継続	△	△	△	△	石部南、三雲
		K6	旧東海道線	120	100	2	両側	狭幅員への対応、地域間（旧甲西町、旧石部町）の重要な連絡道路		○		○	継続	△	△	△	△	石　部
	生活道路	K1	五軒茶屋線	570	－	2	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	○			○	継続	－	－	－	－	石　部
		K9	田中線	150	－	2	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上				○	継続	－	－	－	－	石　部
		K10	鵜の目町１号線	150	－	1.5	－	石部小学校への道路安全確保、地域の防災対策、生活道路の利便性の向上			○	○	継続	－	－	－	－	石　部
		K11	丸山線	650	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上			○	○	継続	－	－	－	－	石部南
		K12	新開線	260	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上			○	○	継続	－	－	－	－	三　雲
		K13	西山線	500	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上				○	継続	－	－	－	－	三　雲
		K14	上の道線	180	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上				○	継続	○	○	○	－	三　雲
		K15	美松線	1,000	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上				○	継続	－	－	－	－	三　雲
		K18	朝日線	320	－	2	－	県道彦根八日市甲西線、県道春日竜王線から下田地区への連絡道路			○	○	継続	○	○	－	△	下　田
		K19	高松広谷線、西川線	265	－	2	片側	旧茶釜川の改修に併せて、生活道路の利便性の向上、歩行者の安全確保			○	○	継続	－	－	－	－	下　田
		K21	一ノ瀬２号線	150	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上				○	継続	－	－	－	－	水　戸
		K22	宮の裏線	640	－	2	片側	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上			○	○	継続	－	－	－	－	岩　根
		K23	御神田線・柿ヶ沢線	100	－	－	片側	歩行者等の安全確保			○	○	新規					石　部
		K24	大登田線	80	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上				○	新規					岩　根
計			19路線															
歩道整備		H1	宮ヶ谷線	200	－	－	片側	歩行者等の安全確保	○			○	継続	－	－	－	－	石部南
		H3	新田線	200	－	－	片側	歩行者等の安全確保	○			○	継続	○	○	○	－	三　雲
		H4	東浦線	340	－	－	両側（一部片側）	歩行者等の安全確保	○			○	継続	○	○	○	－	三　雲
		H5	蔵の町線	150	－	－	片側	歩行者等の安全確保	○			○	継続	○	○	○	－	三　雲
		H6	夏見線	480	－	－	片側	歩行者等の安全確保	○			○	継続	○	○	△	－	三　雲
		H7	三雲畑線	600	－	－	片側	三雲駅南側からの通勤・通学者等の安全確保	○		○	○	継続	－	－	－	－	三　雲
		H8	夏見岩根線（道路部）	480	－	－	片側	国道１号と岩根地区を結ぶ幹線道路としての整備および老朽化への対策	○		○	○	継続	－	－	－	－	岩　根
		H9	菩提寺野洲線	800	－	－	片側	地域間の交流促進、歩行者・自転車の安全確保	○			○	継続	－	－	－	－	菩提寺
		H12	桐山１号線	500	－	－	片側	歩行者等の安全確保	○			○	継続	－	－	－	－	水　戸
		H13	石原線	460	－	－	片側	歩行者等の安全確保、県道４号と県道石部停車場線、石部駅を結ぶ道路	○		○	○	継続	－	－	－	－	石　部
		H14	狐谷線	350	－	－	片側	歩行者等（通学路）の安全確保	○		○	○	新規					石部南
計			11路線															
合　計			41路線															

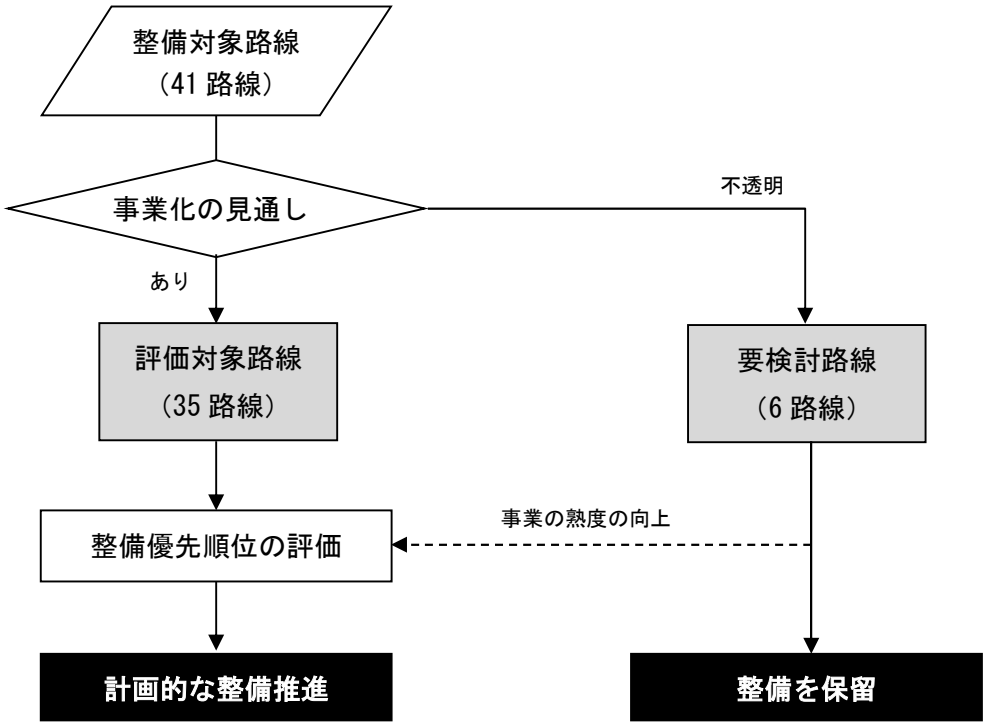
注）対象路線の進捗状況については平成30年度末時点


対象路線位置図
名神高速道路
竜王IC
国道477号
菩提寺地区
下田地区
岩根地区
石部地区
中心市街地
水戸地区
三雲地区
石部南地区
(主)野洲甲西線
栗東水口道路
(主)草津信楽線
湖南竜王線
(仮)大字山中中線
(県)栗口竜王線
(主)岩根八日市線
(主)竜王石部線
(主)石部草津線
(県)石部信楽線
(主)草津伊賀線
草津伊賀バイパス（山手幹線）
JR草津線
(主)草津伊賀線
(主)甲西線
石部駅
甲西駅
三雲駅
H1
H2
H3
H4
H5
H6
H7
H8
H9
H12
H13
H14
K1
K2
K3
K6
K9
K10
K13
K15
K18
K19
K22
K23
K24
S1
S3
S4
S5
S6
S9
S12
S15
S17
S18
S19
小
中
高
文
凡　例
幹線道路
生活道路
歩　道
市街化区域
行政区域

３．要検討路線の区分

整備対象路線を、整備の優先順位を定めて計画的に整備を進める「評価対象路線」と、各種の要因により当面は事業化の見通しが不透明な「要検討路線」に区分します。

要検討路線については当面は整備を保留しますが、今後の情勢の変化を見極め、事業化の見通しがついた段階で、評価指標に照らし合わせて整備優先順位の評価を行うものとします。

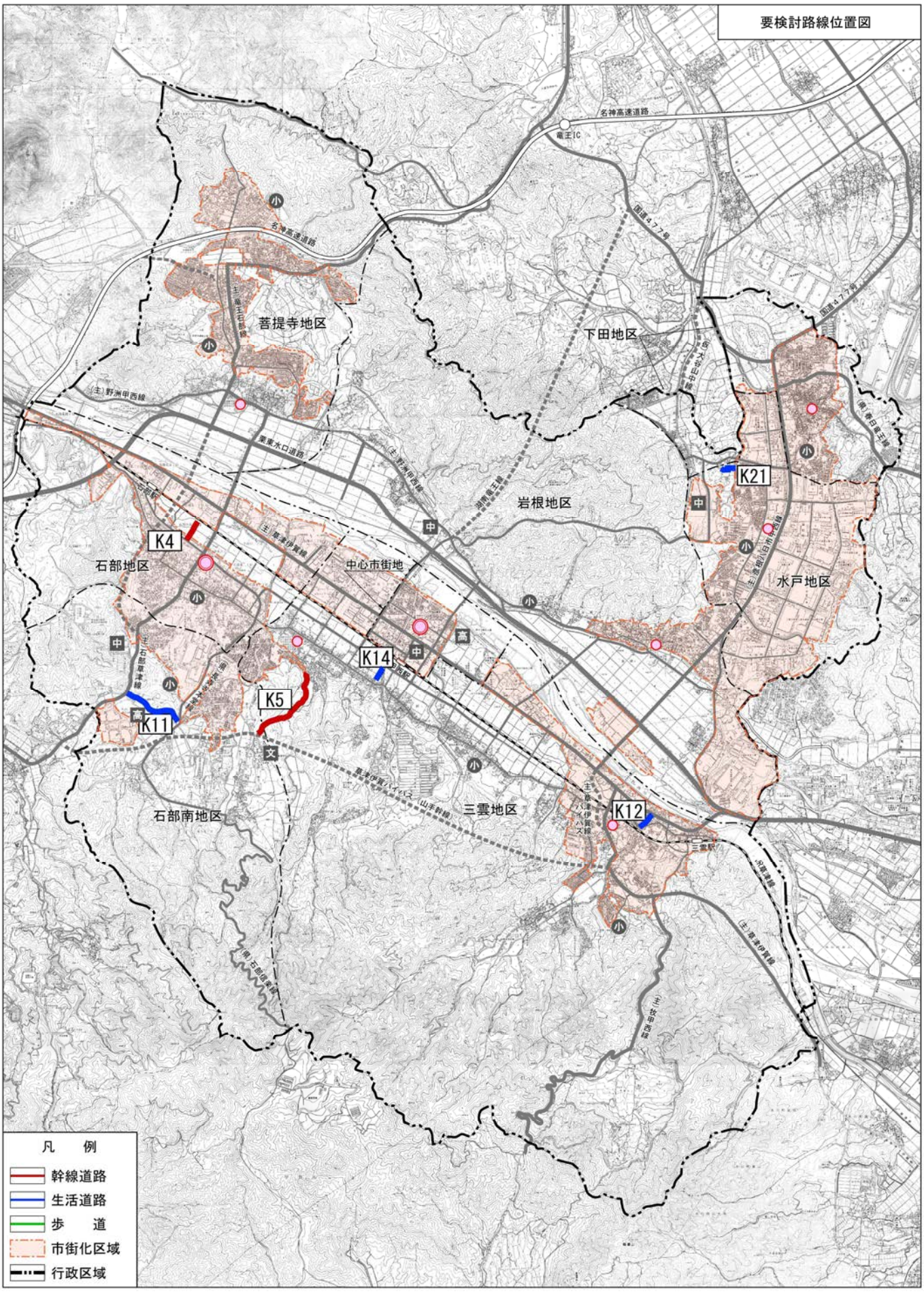


■要検討路線の考え方

要検討路線として以下の６路線を設定し、整備優先順位の評価対象からは除外します。

番号	路線名	継続 新規	対象路線の進捗状況				地　区	事業化に向けた課題等
			測量 設計 調査	用地 調査	用地 買収 補償	工事		
K4	桝屋線	継続	－	－	－	－	石部	沿道の宅地化が進んでおらず整備の必要性は低い。
K5	今井線	継続	△	△	△	△	石部南、 三雲	地権者（多数）が特定困難であり、用地買収、登記事務に期間と費用を要する。
K11	丸山線	継続	－	－	－	－	石部南	拡幅には山の法面を切る必要があり影響が大きい。
K12	新開線	継続	－	－	－	－	三　雲	一級河川荒川沿線の拡幅計画であり、河川協議や沿線住民の補償を伴う。
K14	上の道線	継続	○	○	○	－	三　雲	現段階で一定の機能を果たしているため、更なる整備に向けた熟度の高まりが必要。
K21	一ノ瀬２号線	継続	－	－	－	－	水　戸	現状では公共性が低いため、市街化区域の見直しに併せた再検討が必要。

○：完了　　△：一部着手　　－：未着手


要検討路線位置図
名神高速道路
竜王IC
国道477号
菩提寺地区
下田地区
岩根地区
石部地区
中心市街地
水戸地区
三雲地区
石部南地区
K4
K5
K11
K12
K14
K21
凡　例
幹線道路
生活道路
歩　道
市街化区域
行政区域

第６章　道路整備計画の改定

１．整備優先順位の評価手法

（１）整備優先順位の評価の手順

整備優先順位は、道路整備による効果が大きい路線を優先的に整備することを基本とします。

このため整備効果を評価する指標と指標別のポイントを設定し、路線別に該当する整備効果ポイントを算定します。

次に、市の財政状況を整理した上で、財政状況の見通しを反映したグループ区分により、整備時期を設定します。

■整備優先順位の考え方

Step 1	・評価指標と指標別のポイントを設定し、路線別に該当する整備効果ポイントを算定
Step 2	・市の財政状況を反映した整備効果ポイントのグループ区分による整備時期を設定

Step1

評価指標による ポイントづけ
路線別に整備効果ポイントを算定

Step2

財政状況	整備時期の検討	市の財政状況を反映した 整備効果ポイントのグループ区分		
		幹線道路	生活道路	歩道整備
財政状況の整理	短　　期 （概ね５年以内に完了または着手する路線）	9点以上	10点以上	6点以上
	中　　期 （概ね１０年以内に着手する路線）	6～8点	7～9点	4～5点
	長　　期 （概ね１０年以降に着手する路線）	5点以下	6点以下	3点以下

（２）整備優先順位の評価指標とポイント

■必要性（交通機能）に関する指標

【幹線道路】

評価指標		指標の内容	評価基準		ポイント
交通機能	接　続　性	・国道、県道等の都市の骨格となる幹線道路に接続し、経済活動等に寄与する主要な市道となる区間	既存幹線道路への接続	A	3
			計画幹線道路への接続	B	1
	渋　滞　緩　和	・渋滞緩和に寄与する区間	該　当		2
	狭幅員区間の解消（緩和）	・幅員5.5m以下（一車線）の狭幅員区間を解消又は間接的に緩和する区間	該　当		2
	主要施設等へのアクセス	・主要施設等の立地する区間	該　当		1
	通学路の安全確保	・小中学校等の通学のための区間	該　当		1
	幅　員　構　成	・幅員構成（車線数、歩道の有無）によりポイントを設定	二車線、歩道あり	A	2
			二車線、歩道なし	B	1

【生活道路】

評価指標		指標の内容	評価基準		ポイント
生活環境機　能	狭幅員区間の解消	・幅員４ｍ以下の狭幅員区間を解消する区間	該　当		2
	通学路の安全確保	・小中学校等の通学のための区間	該　当		2
	幹線道路、生活関連施設等へのアクセス	・幹線道路に接続する区間や生活関連施設等の立地する区間	該　当		2
	防　災　機　能	・住宅地における延焼防止、緊急車両の通行等	該　当		2
	幅　員　構　成	・幅員構成（車線数）によりポイントを設定	二車線	A	2
			一車線	B	1

【歩道】

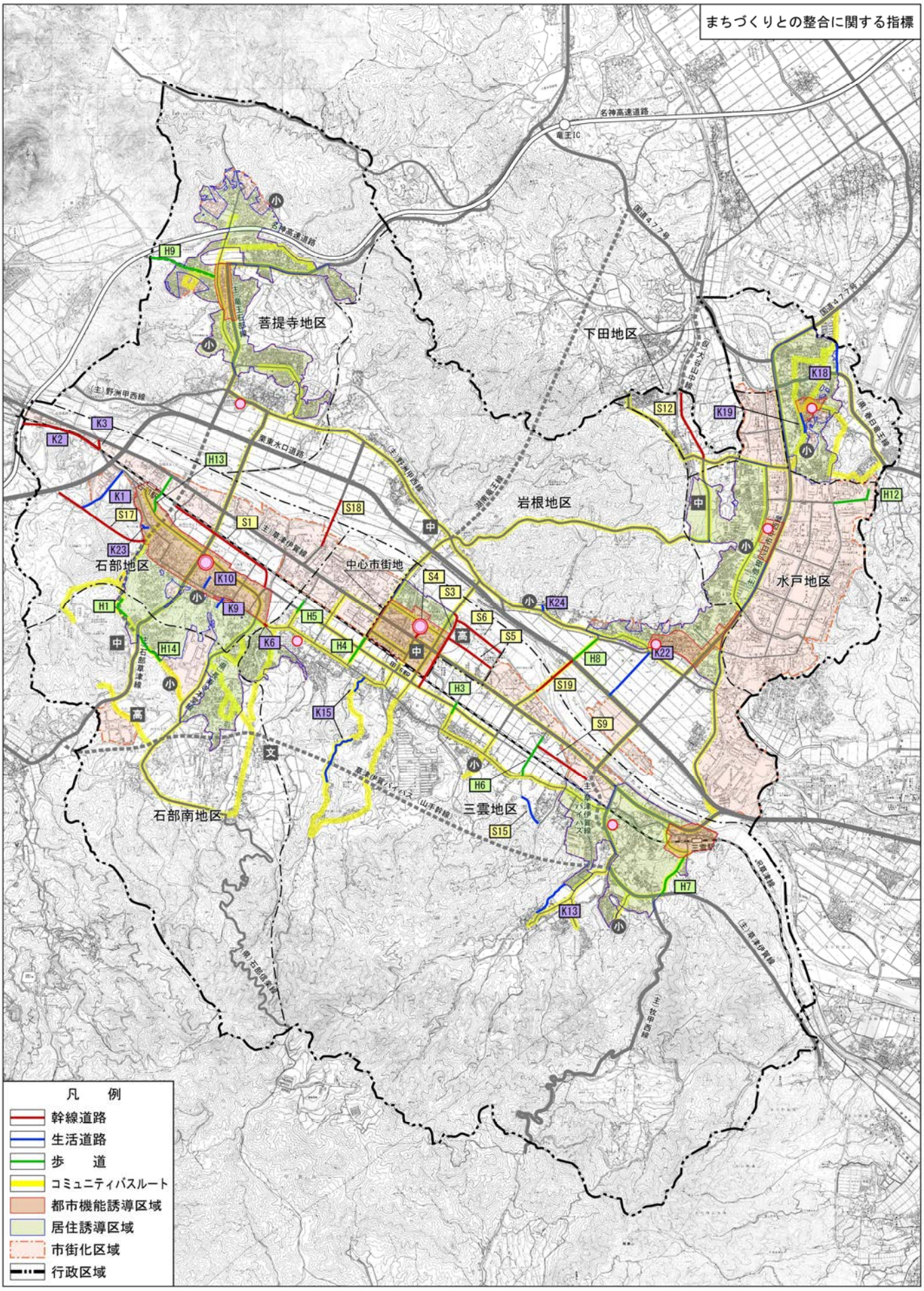
評価指標		指標の内容	評価基準	ポイント
歩行者・自転車通行機能	連　続　性	・歩道の連続性が確保される区間	該　当	2
	通学路の安全確保	・小中学校等の通学のための区間	該　当	3
	主要施設、生活関連施設等へのアクセス	・主要施設、生活関連施設等の立地する区間	該　当	2

■実現性に関する指標

評価指標		指標の内容		評価基準	ポイント
実現性	継　続　性	・継続的に整備が進められている路線		該　当	3
	事　業　性	・橋やトンネル等の地形的な要因や整備の支障となる家屋等が少ない区間		該　当	2
	外　的　要　因	・事業を促進する要因	・国、県等関連事業との調整により、優先的に整備する必要がある路線 ・既に用地が取得されている等、地元の協力体制が確保されている路線	該　当	2
		・事業を抑制する要因	・国道、県道等の上位路線や鉄道、河川、保安林等に関連（接続、縦横断、近接）する等、関連機関との協議調整が必要となる路線 ・土地の経緯や沿線の建物立地条件から用地取得等が困難と予想される路線	該　当	-2

■湖南市の目指すまちづくりとの整合に関する指標（新規追加）

評価指標		指標の内容	評価基準		ポイント
まちづくりとの整合	コンパクトで持続可能なまちづくり	・整備区間の概ね1/2以上が湖南市立地適正化計画の定める誘導区域内に含まれる路線	都市機能誘導区域内	A	2
			居住誘導区域内	B	1
	公共交通の利便性向上	・現在コミュニティバスのルート、または整備後ルートとなることが見込まれる路線	該　当		1


まちづくりとの整合に関する指標
名神高速道路
竜王IC
国道477号
菩提寺地区
下田地区
岩根地区
石部地区
中心市街地
水戸地区
三雲地区
石部南地区
凡　例
幹線道路
生活道路
歩　道
コミュニティバスルート
都市機能誘導区域
居住誘導区域
市街化区域
行政区域

2．整備優先順位の検討

（１）幹線道路

分類		番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	地区	継続新規	評価指標 必要性（交通機能） 接続性 A	接続性 B	渋滞緩和	狭幅員区間の解消（緩和）	主要施設へのアクセス	通学路の安全確保	幅員構成 A	幅員構成 B	実現性 継続性	事業性	外的要因 促進	外的要因 抑制	まちづくりとの整合 持続可能でコンパクトなまちづくり A	持続可能でコンパクトなまちづくり B	公共交通の利便性	ポイント合計	評価	整備時期	外的要因の該当事項（黒字：促進要因　燈字：抑制要因）
										3	1	2	2	1	1	2	1	3	2	2	-2	2	1	1				
幹線道路	道路新設	S1	(仮)石部中央線	1,500	－	2	両側	石　部	継続	●		●				●					●				5	Ⅲ	長期	JR、県道協議
		S3	(仮)針中央線	900	－	2	両側	中心市街地、三雲	継続	●					●	●					●	●			6	Ⅱ	中期	県道、JR、河川協議
		S4	(仮)市役所東線	180	－	2	両側	中心市街地	継続	●				●	●	●			●		●	●			9	Ⅰ	短期	県道協議
		S5	(仮)針夏見線	570	－	2	片側	中心市街地	継続			●			●	●			●		●				5	Ⅲ	長期	河川協議
		S6	(仮)野洲川線	650	－	2	片側	中心市街地	継続			●			●	●			●						7	Ⅱ	中期	
		S9	(仮)吉永夏見線	640	－	2	―	三　雲	継続		●	●					●		●	●	●				6	Ⅱ	中期	一部用地確保済。県道、河川協議
		S12	(仮)大谷山中線	800	－	2	―	下　田	継続		●	●					●			●					6	Ⅱ	中期	隣接市町（竜王町）との事業計画に併せた調整が必要
		S17	(仮)五軒茶屋バイパス線	1,530	－	2	片側	石　部	新規	●		●				●									7	Ⅱ	中期	
		S18	(仮)正福寺石部工業団地線	550	－	2	片側	石部、岩根	新規	●		●				●					●				5	Ⅲ	長期	橋梁新設が必須
		S19	夏見岩根線（橋梁部）	400	－	2	片側	三雲、岩根	継続	●		●		●		●				●	●			●	9	Ⅰ	短期	老朽化対策。河川協議
	拡幅・改良	K2	西線	500	－	2	―	石　部	継続			●	●		●		●				●				4	Ⅲ	長期	JR協議
		K3	宮川線	100	90	2	―	石　部	継続	●		●	●				●				●				6	Ⅱ	中期	県道、河川、JR協議
		K6	旧東海道線	120	100	2	両側	石　部	継続			●	●		●	●				●	●		●	●	9	Ⅰ	短期	長寿命化計画に基づく整備。関電、NTT、河川協議
	計		13路線																									

■評価指標とポイント

評価指標		指標の内容	評価基準		ポイント
交通機能	接　続　性	・国道、県道等の都市の骨格となる幹線道路に接続し、経済活動等に寄与する主要な市道となる区間	既存幹線道路への接続	A	3
			計画幹線道路への接続	B	1
	渋　滞　緩　和	・渋滞緩和に寄与する区間	該　当		2
	狭幅員区間の解消(緩和)	・幅員5.5m以下(一車線）の狭幅員区間を解消又は間接的に緩和する区間	該　当		2
	主要施設等へのアクセス	・主要施設等の立地する区間	該　当		1
	通学路の安全確保	・小中学校等の通学のための区間	該　当		1
	幅　員　構　成	・幅員構成（車線数、歩道の有無）によりポイントを設定	二車線、歩道あり	A	2
			二車線、歩道なし	B	1

評価指標		指標の内容		評価基準	ポイント
実現性	継　続　性	・継続的に整備が進められている路線		該　当	3
	事　業　性	・橋やトンネル等の地形的な要因や整備の支障となる家屋等が少ない区間		該　当	2
	外　的　要　因	・事業を促進する要因	・国、県等関連事業との調整により、優先的に整備する必要がある路線 ・既に用地が取得されている等、地元の協力体制が確保されている路線	該　当	2
		・事業を抑制する要因	・国道、県道等の上位路線や鉄道、河川、保安林等に関連（接続、縦横断、近接）する等、関連機関との協議調整が必要となる路線 ・土地の経緯や沿道の建物立地条件から用地取得等が困難と予想される路線	該　当	-2

評価指標		指標の内容	評価基準		ポイント
まちづくり	持続可能で コンパクトなまちづくり	・整備区間の概ね1/2以上が湖南市立地適正化計画の定める誘導区域内に含まれる路線	都市機能誘導区域内	A	2
			居住誘導区域内	B	1
	公共交通の利便性	・現在コミュニティバスのルート、または整備後ルートになると見込まれる	該　当		1

■ポイントとグループ化（ランク区分）

ランク	合計ポイント	対象路線数
Ⅰ	9点以上	3
Ⅱ	6～8点	6
Ⅲ	5点以下	4

（２）生活道路

分類		番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	地区	継続新規	評価指標 必要性（生活環境機能） 狭幅員区間の解消	通学路の安全確保	幅員構成 A	幅員構成 B	防災機能	幅員構成	実現性 継続性	事業性	外的要因 促進	外的要因 抑制	まちづくりとの整合 持続可能でコンパクトなまちづくり A	B	公共交通の利便性	ポイント合計	評価	整備時期	外的要因の該当事項（黒字：促進要因　燈字：抑制要因）
										2	2	2	1	2		3	2	2	-2	2	1	1				
生活道路	新設	S15	夏見線バイパス	400	－	2	―	三　雲	継続			●		●			●		●				4	Ⅲ	長期	公図訂正
生活道路	拡幅・改良	K1	五軒茶屋線	570	－	2	―	石　部	継続	●	●		●	●				●					10	Ⅰ	短期	開発事業との進捗に併せて整備
生活道路	拡幅・改良	K9	田中線	150	－	2	―	石　部	継続	●	●		●	●							●		9	Ⅱ	中期	
生活道路	拡幅・改良	K10	鵜の目町１号線	150	－	1.5	―	石　部	継続	●	●	●	●		●				●	●			9	Ⅱ	中期	河川協議。石部地区雨水整備計画との調整が必要
生活道路	拡幅・改良	K13	西山線	500	－	1	―	三　雲	継続	●	●		●		●				●				5	Ⅲ	長期	河川協議、建物移転
生活道路	拡幅・改良	K15	美松線	1,000	－	1	―	三　雲	継続						●				●			●	0	Ⅲ	長期	甲西駅美松線の執行状況下での必要性を含めた検証が必要
生活道路	拡幅・改良	K18	朝日線	320	－	2	―	下　田	継続	●	●	●	●	●					●		●		9	Ⅱ	中期	県道協議
生活道路	拡幅・改良	K19	高松広谷線、西川線	265	－	2	片側	下　田	継続		●	●		●					●		●	●	6	Ⅲ	長期	下田地区雨水計画との調整が必要
生活道路	拡幅・改良	K22	宮の裏線	640	－	2	片側	岩　根	継続	●		●	●	●					●				6	Ⅲ	長期	国道協議
生活道路	拡幅・改良	K23	御神田線・柿ヶ沢線	100	－	1	―	石　部	新規	●			●		●	●		●		●			12	Ⅰ	短期	松籟会館の建替えに併せて道路拡幅整備
生活道路	拡幅・改良	K24	大登田線	80	－	1	―	岩　根	新規	●		●	●		●				●				5	Ⅲ	長期	地元の用地協力等の調整が必要
計			11路線																							

：新規追加路線

■評価指標とポイント

評価指標		指標の内容	評価基準		ポイント
生活環境機能	狭幅員区間の解消	・幅員４ｍ以下の狭幅員区間を解消する区間	該　当		2
生活環境機能	通学路の安全確保	・小中学校等の通学のための区間	該　当		2
生活環境機能	幹線道路、生活関連施設等へのアクセス	・幹線道路に接続する区間や生活関連施設等の立地する区間	該　当		2
生活環境機能	防　災　機　能	・住宅地における延焼防止、緊急車両の通行等	該　当		2
生活環境機能	幅　員　構　成	・幅員構成（車線数）によりポイントを設定	二車線	A	2
			一車線	B	1

評価指標		指標の内容		評価基準	ポイント
実現性	継　続　性	・継続的に整備が進められている路線		該　当	3
実現性	事　業　性	・橋やトンネル等の地形的な要因や整備の支障となる家屋等が少ない区間		該　当	2
実現性	外　的　要　因	・事業を促進する要因	・国、県等関連事業との調整により、優先的に整備する必要がある路線 ・既に用地が取得されている等、地元の協力体制が確保されている路線	該　当	2
実現性	外　的　要　因	・事業を抑制する要因	・国道、県道等の上位路線や鉄道、河川、保安林等に関連（接続、縦横断、近接）する等、関連機関との協議調整が必要となる路線 ・土地の経緯や沿道の建物立地条件から用地取得等が困難と予想される路線	該　当	-2

評価指標		指標の内容	評価基準		ポイント
まちづくり	持続可能でコンパクトなまちづくり	・整備区間の概ね1/2以上が湖南市立地適正化計画の定める誘導区域内に含まれる路線	都市機能誘導区域内	A	2
まちづくり	持続可能でコンパクトなまちづくり		居住誘導区域内	B	1
まちづくり	公共交通の利便性	・現在コミュニティバスのルート、または整備後ルートになると見込まれる路線	該　当		1

■ポイントとグループ化（ランク区分）

ランク	合計ポイント	対象路線数
Ⅰ	10点以上	2
Ⅱ	7～9点	3
Ⅲ	6点以下	6

（３）歩道新設

分類	番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成	地区	継続新規	評価指標 必要性（歩行者・自転車通行機能） 連続性	通学路の安全確保	主要施設等へのアクセス	実現性 継続性	事業性	外的要因 促進	外的要因 抑制	まちづくりとの整合 持続可能でコンパクトなまちづくり A	B	公共交通の利便性	ポイント	評価	整備時期	外的要因の該当事項（黒字：促進要因　燈字：抑制要因）
								2	3	2	3	2	2	−2	2	1	1				
歩道新設	H1	宮ヶ谷線	200	−	片側	石部南	継続	●	●				●	●		●		6	Ⅰ	短期	用地取得に課題有。交通安全プログラム要望箇所(国費)
	H3	新田線	200	−	片側	三　雲	継続	●	●				●	●				5	Ⅱ	中期	用地確保済み。
	H4	東浦線	340	−	両側（一部片側）	三　雲	継続	●						●			●	1	Ⅲ	長期	用地取得に課題有。
	H5	蔵の町線	150	−	片側	三　雲	継続	●				●	●					6	Ⅰ	短期	用地確保済み。
	H6	夏見線	480	−	片側	三　雲	継続	●				●	●	●				4	Ⅱ	中期	用地確保済み。JR協議
	H7	三雲畑線	600	−	片側	三　雲	継続	●		●		●	●	●		●	●	8	Ⅰ	短期	三雲駅前整備事業に併せた整備が課題。山林地域（保安林）
	H8	夏見岩根線（道路部）	480	−	片側	岩　根	継続	●		●		●		●			●	5	Ⅱ	中期	国道協議
	H9	菩提寺野洲線	800	−	片側	菩提寺	継続	●	●					●		●		4	Ⅱ	中期	建物移転
	H12	桐山１号線	500	−	片側	水　戸	継続	●	●				●	●			●	6	Ⅰ	短期	用地取得に課題有。交通安全プログラム要望箇所(国費)
	H13	石原線	460	−	片側	石　部	継続	●		●		●	●					8	Ⅰ	短期	石部駅周辺整備に併せて整備(都市整備局事業)
	H14	狐谷線	350	−	片側	石部南	新規	●	●				●	●		●	●	7	Ⅰ	短期	用地取得に課題有。交通安全プログラム要望箇所(国費)
計		11路線																			

：新規追加路線

■評価指標とポイント

評価指標		指標の内容	評価基準	ポイント
歩行者・自転車通行機能	連　続　性	・歩道の連続性が確保される区間	該　当	2
	通学路の安全確保	・小中学校等の通学のための区間	該　当	3
	主要施設、生活関連施設等へのアクセス	・主要施設、生活関連施設等へのアクセスとなる区間	該　当	2

■ポイントとグループ化（ランク区分）

ランク	合計ポイント	対象路線数
Ⅰ	6点以上	6
Ⅱ	4～5点	4
Ⅲ	3点以下	1

評価指標		指標の内容		評価基準	ポイント
実現性	継　続　性	・継続的に整備が進められている路線		該　当	3
	事　業　性	・橋やトンネル等の地形的な要因や整備の支障となる家屋等が少ない区間		該　当	2
	外　的　要　因	・事業を促進する要因	・国、県等関連事業との調整により、優先的に整備する必要がある路線 ・既に用地が取得されている等、地元の協力体制が確保されている路線	該　当	2
		・事業を抑制する要因	・国道、県道等の上位路線や鉄道、河川、保安林等に関連（接続、縦横断、近接）する等、関連機関との協議調整が必要となる路線 ・土地の経緯や沿道の建物立地条件から用地取得等が困難と予想される路線	該　当	−2

評価指標		指標の内容	評価基準		ポイント
まちづくり	持続可能でコンパクトなまちづくり	・整備区間の概ね1/2以上が湖南市立地適正化計画の定める誘導区域内に含まれる路線	都市機能誘導区域内	A	2
			居住誘導区域内	B	1
	公共交通の利便性	・現在コミュニティバスのルート、または整備後ルートになると見込まれる路線	該　当		1

３．道路整備計画

（１）新設系・改良系・歩道整備系

① 期 間

・令和 2 年度～令和 11 年度（10 年間）

令和 2 年度～令和 6 年度	（短期）
令和 7 年度～令和 11 年度	（中期）
令和 12 年度～	（長期）

② 事 業 費

・短期・中期事業費　約 46 億円

（短期）	約 18 億円
（中期）	約 28 億円

③ 評 価 対 象 路 線 数

・全評価対象路線数　35 路線

（短期）	11 路線	〔幹線〕 3 路線
		〔生活〕 2 路線
		〔歩道〕 6 路線
（中期）	13 路線	〔幹線〕 6 路線
		〔生活〕 3 路線
		〔歩道〕 4 路線
（長期）	11 路線	〔幹線〕 4 路線
		〔生活〕 6 路線
		〔歩道〕 1 路線

（２）維持系

① 期 間

・令和 2 年度～令和 11 年度（10 年間）

② 事 業 費（湖南市舗装修繕計画に基づく修繕費用は含まない）

・全体事業費　約 5 億円

・年間平均事業量　約 5 千万円

③ 対 象 地 域

・湖南市を４ブロックに分け対応

（甲西中学校区、甲西北中学校区、日枝中学校区、石部中学校区）

④ 内 容

市道の安全を常時確保することは最重要課題であり、経年変化や劣化による破損により機能低下するなど緊急的な修繕を要する箇所には早急な対応を図り、二次災害を未然に防止するためにも一刻も早い安全の確保及び機能の回復を行う必要があります。

また、限られた予算を効果的に活用するため、道路の損傷が大きくなる前に予防的な対策を行う「予防保全型」の維持管理に努める必要があります。

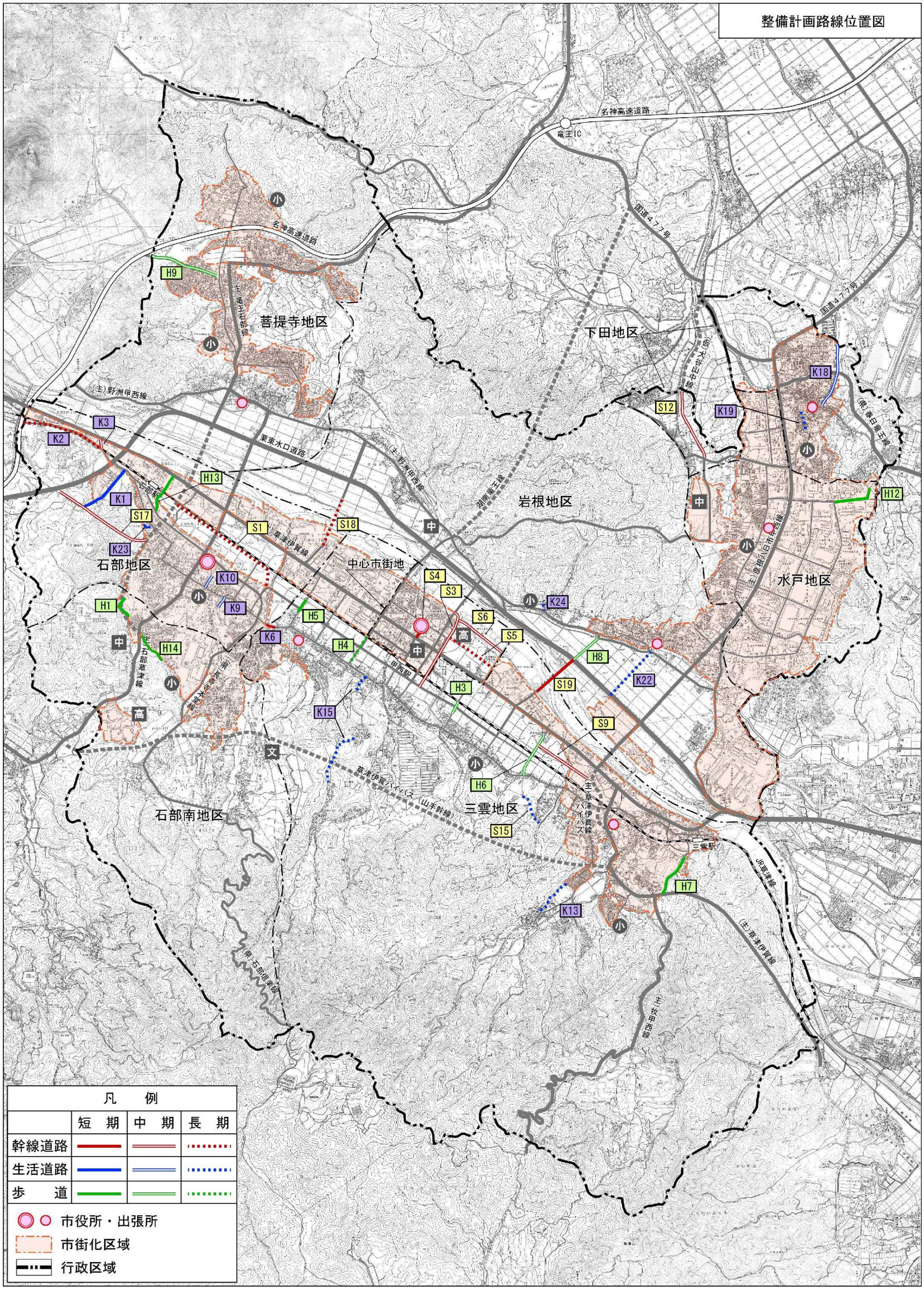
これらを実現するため、円滑かつ迅速な維持補修工事の発注を行うとともに、身近な道路については市民との協働による維持管理を推進します。

■整備計画路線一覧表

分類			番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	道路整備の主要目的	地　区	対応する道路整備の課題 連続性の確保	対応する道路整備の課題 渋滞の緩和	対応する道路整備の課題 アクセス性の向上	対応する道路整備の課題 安全性の確保	継続 新規	対象路線の進捗状況 測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事
短期 評価（Ⅰ）	道路新設	幹線道路	S4	(仮)市役所東線	180	－	2	両側	中心市街地と県道４号及び甲西駅への連絡道路	中心市街地	○		○	○	継続	－	○	△	－
			S19	夏見岩根線（橋梁部）	400	－	2	片側	国道１号と岩根地区を結ぶ幹線道路としての整備および老朽化への対策、歩行者等の安全確保	三雲、岩根	○		○	○	継続	－	－	－	－
	拡幅改良	幹線	K6	旧東海道線	120	100	2	両側	狭幅員への対応、地域間（旧甲西町、旧石部町）の重要な連絡道路	石　部		○		○	継続	△	△	△	△
		生活道路	K1	五軒茶屋線	570	－	2	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	石　部	○			○	継続	－	－	－	－
			K23	御神田線・柿ヶ沢線	100	－	－	片側	歩行者等の安全確保	石　部			○	○	新規				
	歩道整備		H1	宮ヶ谷線	200	－	－	片側	歩行者等の安全確保	石部南	○			○	継続	－	－	－	－
			H5	蔵の町線	150	－	－	片側	歩行者等の安全確保	三　雲	○			○	継続	○	○	○	－
			H7	三雲畑線	600	－	－	片側	三雲駅南側からの通勤・通学者等の安全確保	三　雲	○		○	○	継続	－	－	－	－
			H12	桐山１号線	500	－	－	片側	歩行者等の安全確保	水　戸	○			○	継続	－	－	－	－
			H13	石原線	460	－	－	片側	歩行者等の安全確保、県道４号と県道石部停車場線、石部駅を結ぶ道路	石　部	○		○	○	継続	－	－	－	－
			H14	狐谷線	350	－	－	片側	歩行者等（通学路）の安全確保	石部南	○		○	○	新規				
				11路線	3,630	100													
中期 評価（Ⅱ）	道路新設	幹線道路	S3	(仮)針中央線	900	－	2	両側	甲西橋の整備を受け、県道４号からの大型車の進入への対応	中心市街地、三雲	○			○	継続	△	－	－	－
			S6	(仮)野洲川線	650	－	2	片側	中心市街地までの道路網の整備、県道４号渋滞緩和、夏見地区から中心市街地までのアクセス道路の整備	中心市街地		○		○	継続	－	－	－	－
			S9	(仮)吉永夏見線	640	－	2	－	地域間の道路網の整備、交通渋滞緩和	三　雲	○	○			継続	△	△	△	－
			S12	(仮)大谷山中線	800	－	2	－	(仮)岩根大谷線と名神竜王ICの連絡道路整備	下　田	○	○			継続	－	－	－	－
			S17	(仮) 五軒茶屋バイパス線	1,530	－	2	片側	国道１号と市道宮ヶ谷線から県道石部草津線へのバイパス的な役割を果たす道路の整備、栗東市との都市計画道路との対応	石　部		○	○		継続	－	－	－	－
	拡幅・改良	幹線	K3	宮川線	100	90	2	－	大型車の通行への対応、車両の通行性と安全性の確保	石　部	○	○		○	継続	－	－	－	－
		生活道路	K9	田中線	150	－	2	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	石　部				○	継続	－	－	－	－
			K10	鵜の目町１号線	150	－	1.5	－	石部小学校への道路安全確保、地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	石　部			○	○	継続	－	－	－	－
			K18	朝日線	320	－	2	－	県道彦根八日市甲西線、県道春日竜王線から下田地区への連絡道路	下　田			○	○	継続	○	○	－	△
	歩道整備		H3	新田線	200	－	－	片側	歩行者等の安全確保	三　雲	○			○	継続	○	○	○	－
			H6	夏見線	480	－	－	片側	歩行者等の安全確保	三　雲	○			○	継続	○	○	△	－
			H8	夏見岩根線（道路部）	480	－	－	片側	国道１号と岩根地区を結ぶ幹線道路としての整備および老朽化への対策	岩　根	○		○	○	継続	－	－	－	－
			H9	菩提寺野洲線	800	－	－	片側	地域間の交流促進、歩行者・自転車の安全確保	菩提寺	○			○	継続	－	－	－	－
				13路線	7,200	90													
長期 評価（Ⅲ）	道路新設	幹線道路	S1	(仮)石部中央線	1,500	－	2	両側	南部中央線供用による石部地先県道等の渋滞緩和	石　部	○	○			継続	－	－	－	－
			S5	(仮)針夏見線	570	－	2	片側	夏見地区から中心市街地への連絡道路、県道４号の渋滞緩和	中心市街地		○		○	継続	○	△	△	－
			S18	(仮)正福寺石部工業団地線	550	－	2	片側	県道４号から国道１号とのアクセス道路	石部、岩根	○		○		継続	－	－	－	－
		生活	S15	夏見線バイパス	400	－	2	－	県道４号から青少年自然道場へのアクセス道路、地域間の連絡道路	三　雲			○		継続	－	－	－	－
	拡幅・改良	幹線	K2	西線	500	－	2	－	県道４号の通り抜け道路となっており、狭幅員への対応、車両の安全性の確保	石　部		○		○	継続	－	－	－	－
		生活道路	K13	西山線	500	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	三　雲				○	継続	－	－	－	－
			K15	美松線	1,000	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	三　雲				○	継続	－	－	－	－
			K19	高松広谷線、西川線	265	－	2	片側	旧茶釜川の改修に併せて、生活道路の利便性の向上、歩行者の安全確保	下　田			○	○	継続	－	－	－	－
			K22	宮の裏線	640	－	2	片側	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	岩　根			○	○	継続	－	－	－	－
			K24	大登田線	80	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	岩　根				○	新規				
	歩道整備		H4	東浦線	340	－	－	両側（一部片側）	歩行者等の安全確保	三　雲	○			○	継続	○	○	○	－
				11路線	6,345	－													
合　計				35路線	17,175	190													

○：完了　　△：一部着手　　－：未着手

整備計画路線位置図



凡　例	短　期	中　期	長　期
幹線道路			
生活道路			
歩　道			

市役所・出張所
市街化区域
行政区域

4．地区別の道路整備計画

石　　部 地区

・整備予定路線数は11路線（5,480m）で、うち新規が1路線（100m）です。
・機能区分別には、幹線道路が6路線（4,050m）、生活道路が4路線（970m）で、計画延長に占める幹線道路の割合は73.9%です。
・整備区分別には、新設が3路線（3,330m）、拡幅・改良が7路線（1,690m）、歩道が1路線（460m）です。
・短期に整備する路線は4路線（790m）で、計画延長に占める割合は14.4%です。
・その他、要検討路線として1路線（300m）が位置づけられています。

■整備予定路線数の内訳

		路線数			合 計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－	1	2	3
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	1	2	3
拡幅・改良	幹線道路	1	1	1	3
	生活道路	2	2	－	4
	計	3	3	1	7
歩道整備	計	1	－	－	1
合 計		4	4	3	11

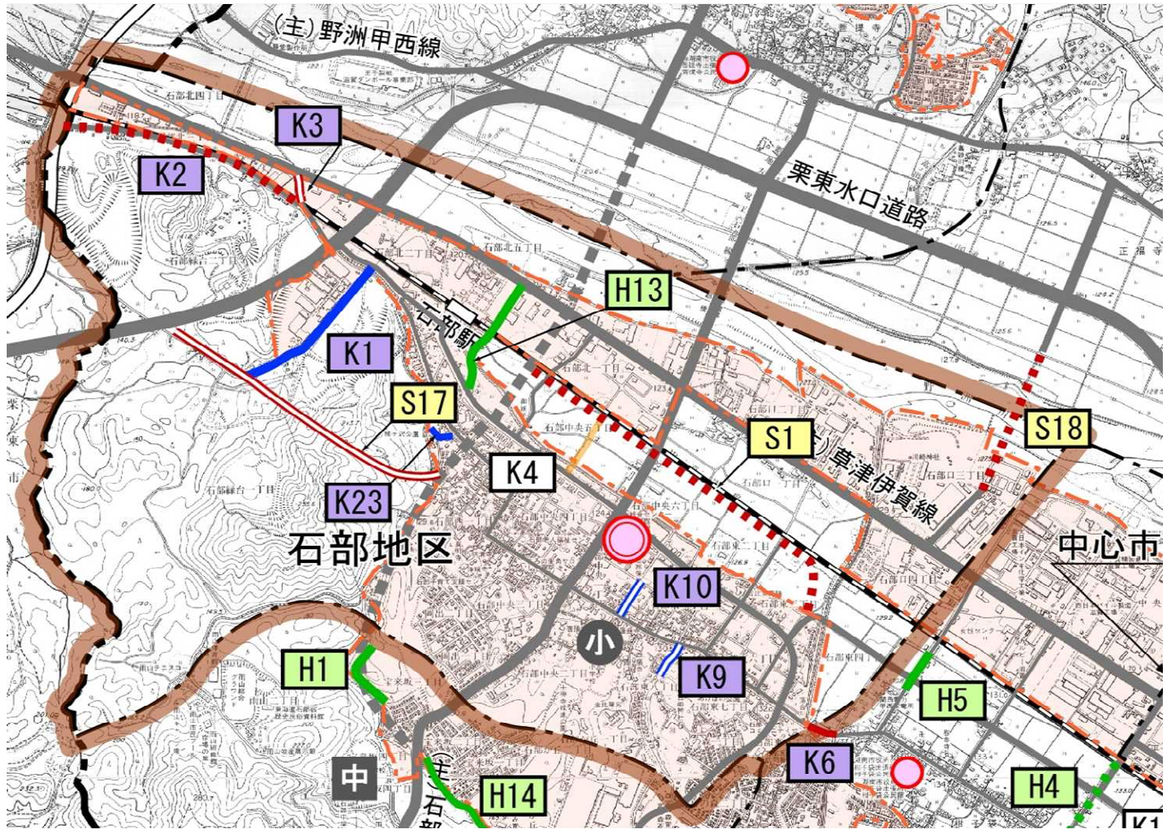
■整備予定延長の内訳

		延長(m)			合 計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－	1,530	1,800	3,330
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	1,530	1,800	3,330
拡幅・改良	幹線道路	120	100	500	720
	生活道路	670	300	－	970
	計	790	400	500	1,690
歩道整備	計	－	－	460	460
合 計		790	1,930	2,760	5,480

凡　例

	短 期	中 期	長 期
幹線道路			
生活道路			
歩 道			

要検討路線
市役所・出張所
市街化区域
行政区域



分類		番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	道路整備の主要目的	整備時期	対応する道路整備の課題 連続性の確保	渋滞の緩和	ｱｸｾｽ性の向上	安全性の確保	継続新規	対象路線の進捗状況 測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事
道路新設	幹線道路	S1	(仮)石部中央線	1,500	－	2	両側	南部中央線供用による石部地先県道等の渋滞緩和	長期	○	○			継続	－	－	－	－
		S17	(仮) 五軒茶屋バイパス線	1,530	－	2	片側	国道１号と市道宮ヶ谷線から県道石部草津線へのバイパス的な役割を果たす道路の整備、栗東市との都市計画道路との対応	中期		○	○		継続	－	－	－	－
		S18	(仮)正福寺石部工業団地線	300	－	2	片側	県道４号から国道１号とのアクセス道路	長期	○		○		継続	－	－	－	－
計			3路線	3,330	－													
拡幅・改良	幹線道路	K2	西線	500	－	2	－	県道４号の通り抜け道路となっており、狭幅員への対応、車両の安全性の確保	長期		○		○	継続	－	－	－	－
		K3	宮川線	100	90	2	－	大型車の通行への対応、車両の通行性と安全性の確保	中期	○	○		○	継続	－	－	－	－
		K6	旧東海道線	120	100	2	両側	狭幅員への対応、地域間（旧甲西町、旧石部町）の重要な連絡道路	短期		○		○	継続	△	△	△	△
	生活道路	K1	五軒茶屋線	570	－	2	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	短期	○			○	継続	－	－	－	－
		K9	田中線	150	－	2	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	中期				○	継続	－	－	－	－
		K10	鵜の目町１号線	150	－	1.5	－	石部小学校への道路安全確保、地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	中期			○	○	継続	－	－	－	－
		K23	御神田線・柿ヶ沢線	100	－	－	片側	歩行者等の安全確保	短期			○	○	新規				
計			7路線	1,690	90													
歩道整備		H13	石原線	460	－	－	片側	歩行者等の安全確保、県道４号と県道石部停車場線、石部駅を結ぶ道路	短期	○		○	○	継続	－	－	－	－
計			1路線	460	－													
合 計			11路線	5,480	180													
※S18は石部地区内の延長を計上　（総延長は550m）																		
要検討路線		K4	桝屋線	300	－	2	－	狭幅員への対応、車両の通行性と安全性の確保	－	○			○	継続	－	－	－	－

○：完了　△：一部着手　－：未着手

石　部　南　地区

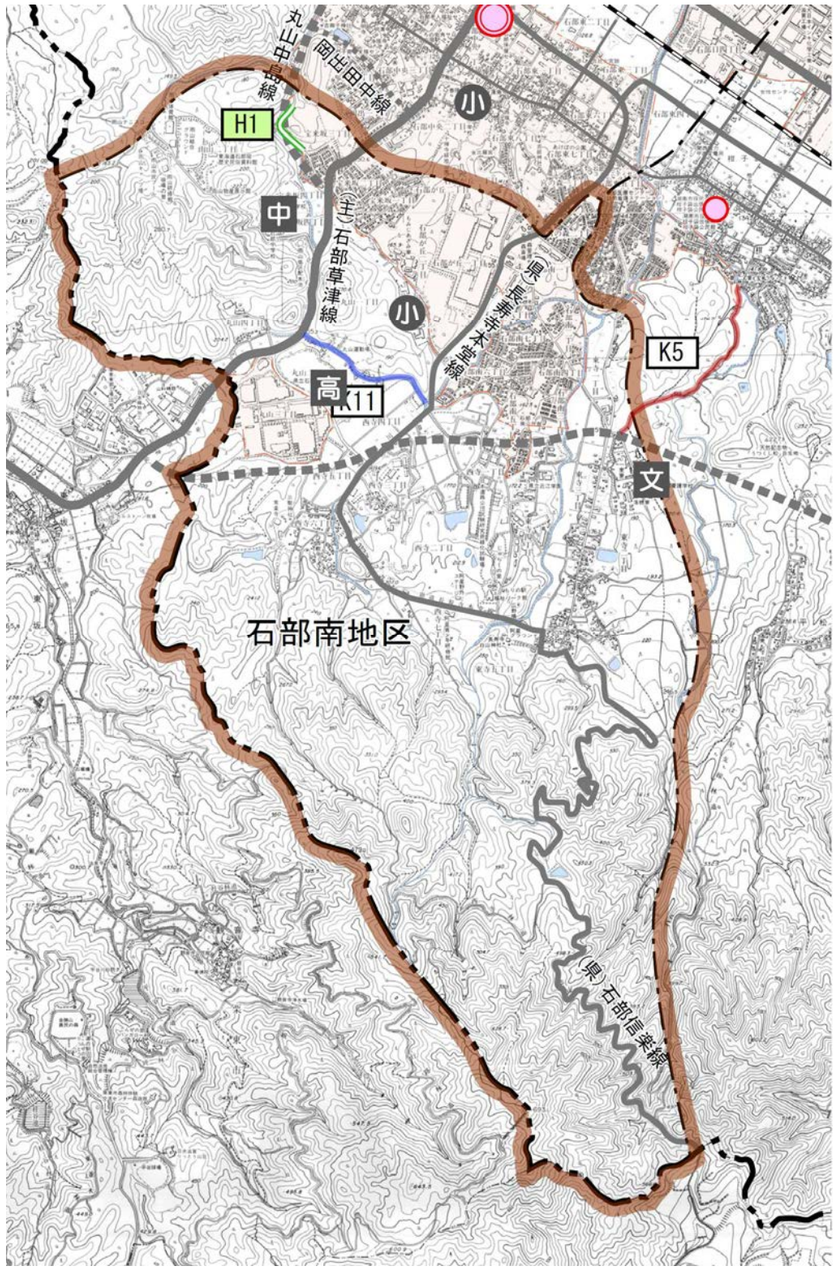
・整備予定路線数は1路線（200m）で、継続路線です。
・機能区分別は歩道で、整備予定は長期です。
・その他、要検討路線として2路線（760m）が位置づけられています。

■整備予定路線数の内訳

		路線数			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－		－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
歩道整備	計	－	－	1	1
合　計		－	－	1	1

■整備予定延長の内訳

		延長（m）			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
歩道整備	計	－	－	200	200
合　計		－	－	200	200



凡　例

	短　期	中　期	長　期
幹線道路			
生活道路			
歩　道			

市役所・出張所
市街化区域
行政区域

分類	番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	道路整備の主要目的	整備時期	対応する道路整備の課題 連続性の確保	渋滞の緩和	ｱｸｾｽ性の向上	安全性の確保	継続新規	対象路線の進捗状況 測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事
歩道整備	H1	宮ヶ谷線	200	－	―	片側	歩行者等の安全確保	中期	○			○	継続	―	―	―	―
計		1路線	200	－													
合　計		1路線	200	－													
要検討路線	K5	今井線	110	－	1	―	地域間（旧甲西町、旧石部町）の連絡道路	―	○			○	継続	△	△	△	△
	K11	丸山線	650	－	1	―	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	―			○	○	継続	―	―	―	―

※K5は石部南地区内の延長を計上（総延長は980m）

○：完了　△：一部着手　－：未着手

三　　雲 地区

・整備予定路線数は11路線（4,840m）で、全て継続路線です。
・機能区分別には、幹線道路が3路線（1,170m）、生活道路が3路線（1,900m）で、計画延長に占める幹線道路の割合は24.2%です。
・整備区分別には、新設が4路線（1,570m）、拡幅・改良が2路線（1,500m）、歩道が5路線（1,770m）です。
・短期に整備する路線は3路線（1,150m）で、計画延長に占める割合は23.8%です。
・その他、要検討路線として3路線（1,310m）が位置づけられています。

■整備予定路線数の内訳

		路線数			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	1	2	－	3
	生活道路	－	－	1	1
	計	1	2	1	4
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	2	2
	計	－	－	2	2
歩道整備	計	2	2	1	5
合　計		3	4	4	11

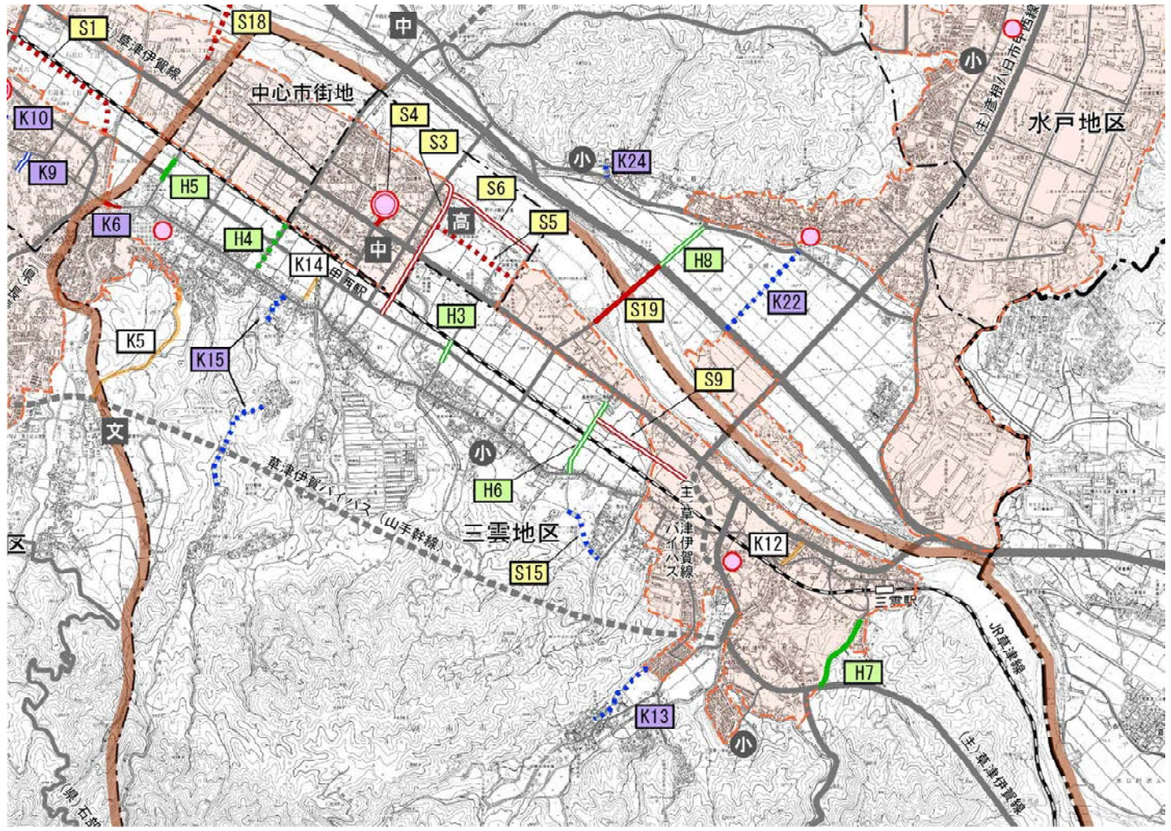
■整備予定延長の内訳

		延長(m)			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	400	770	－	1,170
	生活道路	－	－	400	400
	計	400	770	400	1,570
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	1,500	1,500
	計	－	－	1,500	1,500
歩道整備	計	750	680	340	1,770
合　計		1,150	1,450	2,240	4,840

凡　例

	短　期	中　期	長　期
幹線道路			
生活道路			
歩　道			

要検討路線
市役所・出張所
市街化区域
行政区域



分類		番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	道路整備の主要目的	整備時期	対応する道路整備の課題 連続性の確保	渋滞の緩和	ｱｸｾｽ性の向上	安全性の確保	継続新規	対象路線の進捗状況 測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事
新設道路	幹線道路	S3	(仮)針中央線	130	－	2	両側	甲西橋の整備を受け、県道４号からの大型車の進入への対応	中期	○			○	継続	△	－	－	－
		S9	(仮)吉永夏見線	640	－	2	－	地域間の道路網の整備、交通渋滞緩和	中期	○	○			継続	△	△	△	－
		S19	夏見岩根線（橋梁部）	400	－	2	片側	県道４号と国道１号を結ぶ幹線道路としての整備および老朽化への対策、歩行者等の安全確保	短期	○		○	○	継続	－	－	－	－
	生活	S15	夏見線バイパス	400	－	2	－	県道４号から青少年自然道場へのアクセス道路、地域間の連絡道路	長期			○		継続	－	－	－	－
計			4路線	1,570	－													
拡幅改良	生活道路	K13	西山線	500	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	長期				○	継続	－	－	－	－
		K15	美松線	1,000	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	長期				○	継続	－	－	－	－
計			2路線	1,500	－													
歩道整備		H3	新田線	200	－	－	片側	歩行者等の安全確保	中期	○			○	継続	○	○	○	－
		H4	東浦線	340	－	－	両側（一部片側）	歩行者等の安全確保	長期	○			○	継続	○	○	○	－
		H5	蔵の町線	150	－	－	片側	歩行者等の安全確保	短期	○			○	継続	○	○	○	－
		H6	夏見線	480	－	－	片側	歩行者等の安全確保	中期	○			○	継続	○	○	△	－
		H7	三雲畑線	600	－	－	片側	三雲駅南側からの通勤・通学者等の安全確保	短期	○		○	○	継続	－	－	－	－
計			5路線	1,770	－													
合　計			11路線	4,840	－													
要検討路線		K5	今井線	870	460	1	－	地域間（旧甲西町、旧石部町）の連絡道路	－	○			○	継続	△	△	△	△
		K12	新開線	260	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	－			○	○	継続	－	－	－	－
		K14	上の道線	180	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	－				○	継続	○	○	○	－

※S3、K5は三雲地区内の延長を計上（総延長はS3：900m、K5：980m）

○：完了　△：一部着手　－：未着手

菩　提　寺 地区

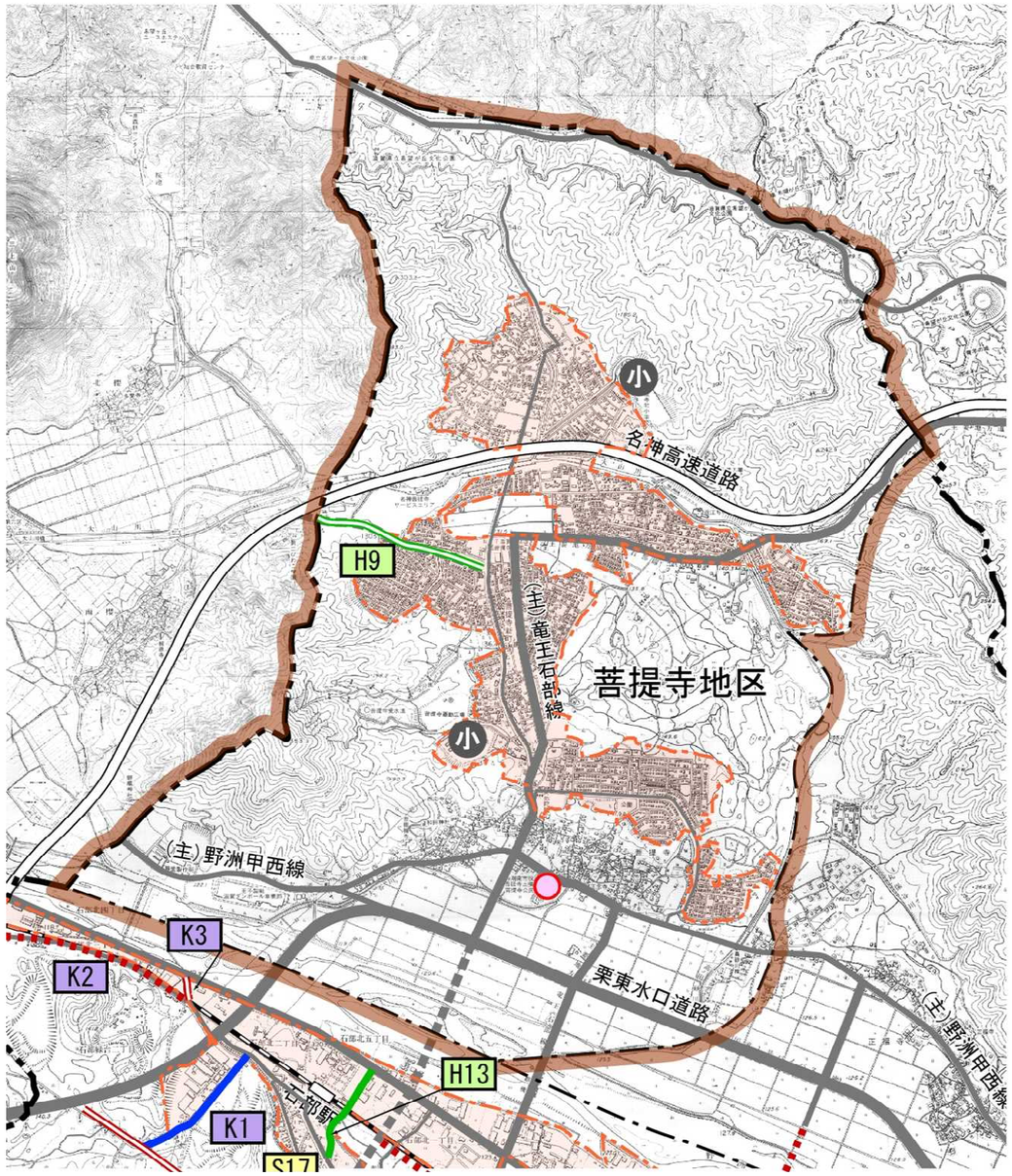
・整備予定路線数は1路線（800m）で、継続路線です。
・機能区分は歩道で、整備予定は中期です。
・要検討路線は位置づけられていません。

■整備予定路線数の内訳

		路線数			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
歩道整備	計	－	1	－	1
合　計		－	1	－	1

■整備予定延長の内訳

		延長（m）			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
歩道整備	計	－	800	－	800
合　計		－	800	－	800



凡　例			
	短　期	中　期	長　期
幹線道路			
生活道路			
歩　道			

要検討路線
市役所・出張所
市街化区域
行政区域

分類	番号	路線名	路線延長		幅員構成		道路整備の主要目的	整備時期	対応する道路整備の課題				継続新規	対象路線の進捗状況			
			計画（m）	整備済（m）	車線数	歩道			連続性の確保	渋滞の緩和	ｱｸｾｽ性の向上	安全性の確保		測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事
歩道整備	H9	菩提寺野洲線	800	－	―	片側	地域間の交流促進、歩行者・自転車の安全確保	中期	○			○	継続	―	―	―	―
計		1路線	800	－													
合　計		1路線	800	－													

○：完了　　△：一部着手　　－：未着手

岩　　根 地区

・整備予定路線数は5路線（1,650m）で、うち新規が1路線（80m）です。
・機能区分別には、幹線道路が2路線（450m）、生活道路が2路線（720m）で、計画延長に占める幹線道路の割合は27.3%です。
・整備区分別には、新設が2路線（450m）、拡幅・改良が2路線（720m）、歩道が1路線（480m）です。
・短期に整備する路線は1路線（200m）で、計画延長に占める割合は12.1%です。
・要検討路線は位置づけられていません。

■整備予定路線数の内訳

		路線数			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	1	－	1	2
	生活道路	－	－	－	－
	計	1	－	1	2
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	2	2
	計	－	－	2	2
歩道整備	計	－	1		1
合　計		1	1	3	5

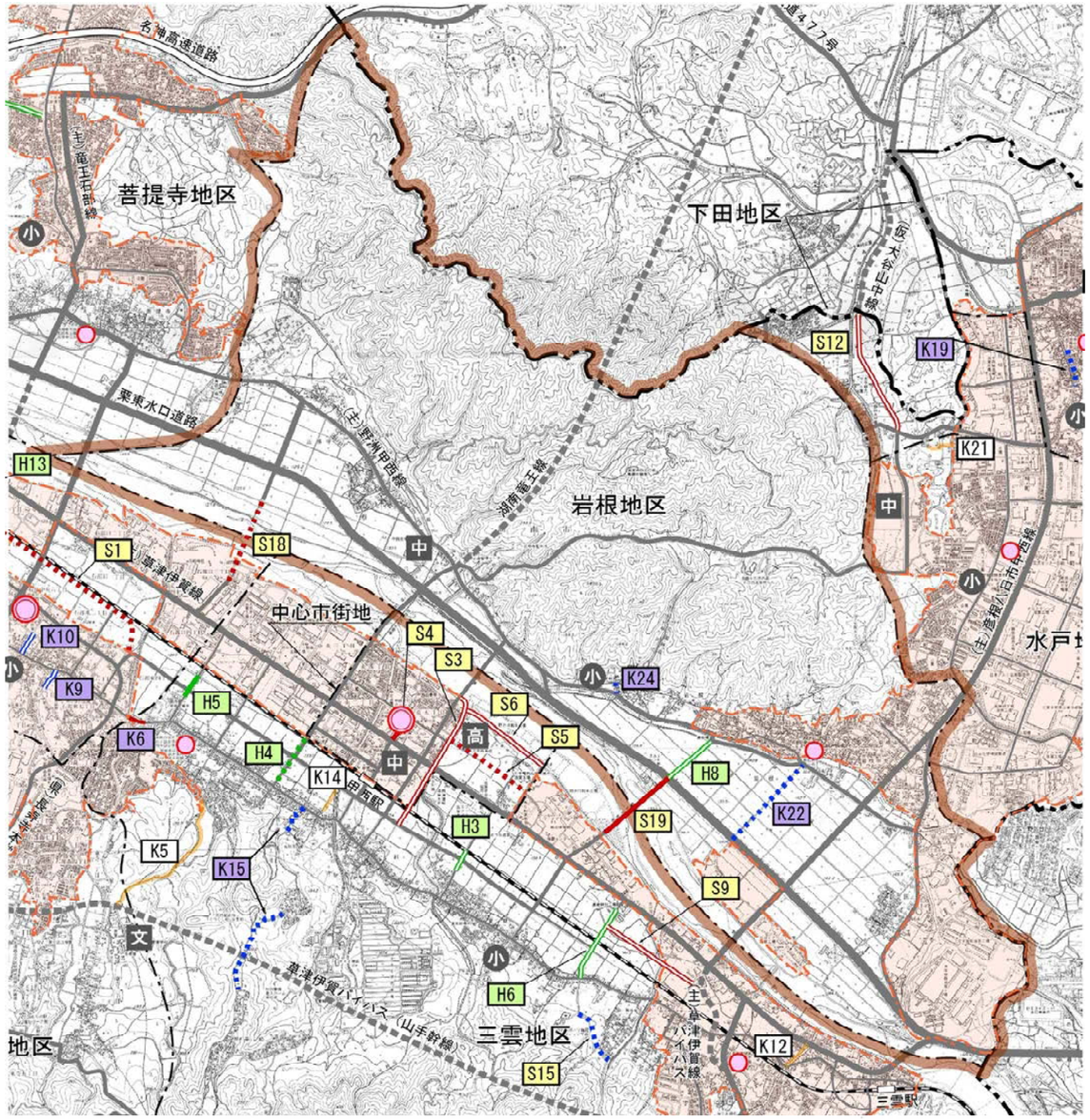
■整備予定延長の内訳

		延長(m)			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	200	－	250	450
	生活道路	－	－	－	－
	計	200	－	250	450
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	720	720
	計	－	－	720	720
歩道整備	計	－	480	－	480
合　計		200	480	970	1,650

凡　例

	短　期	中　期	長　期
幹線道路			
生活道路			
歩　道			

要検討路線
市役所・出張所
市街化区域
行政区域



分類		番号	路線名	路線延長 計画(m)	路線延長 整備済(m)	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	道路整備の主要目的	整備時期	対応する道路整備の課題 連続性の確保	渋滞の緩和	ｱｸｾｽ性の向上	安全性の確保	継続新規	対象路線の進捗状況 測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事
新設	幹線道路	S18	(仮)正福寺石部工業団地線	250	－	2	片側	県道４号から国道１号とのアクセス道路	長期	○		○		継続	－	－	－	－
		S19	夏見岩根線（橋梁部）	200	－	2	片側	県道４号と国道１号を結ぶ幹線道路としての整備および老朽化への対策、歩行者等の安全確保	短期	○		○	○	継続	－	－	－	－
計			2路線	450	－													
拡幅改良	生活道路	K22	宮の裏線	640	－	2	片側	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	長期			○	○	継続	－	－	－	－
		K24	大登田線	80	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	長期				○	新規				
計			2路線	720	－													
歩道整備		H8	夏見岩根線（道路部）	480	－	－	片側	国道１号と岩根地区を結ぶ幹線道路としての整備および老朽化への対策	中期	○		○	○	継続	－	－	－	－
計			1路線	480	－													
合　計			5路線	1,650	－													

※S18、S19は岩根地区内の延長を計上（総延長はS18：550m、S19：400m）

○：完了　△：一部着手　－：未着手

水　　戸 地区

・整備予定路線数は1路線（500m）で、継続路線です。
・機能区分は歩道で、整備予定は短期です。
・その他、要検討路線として1路線（150m）が位置づけられています。

■整備予定路線数の内訳

		路線数			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
歩道整備	計	1	－	－	1
合　計		1	－	－	1

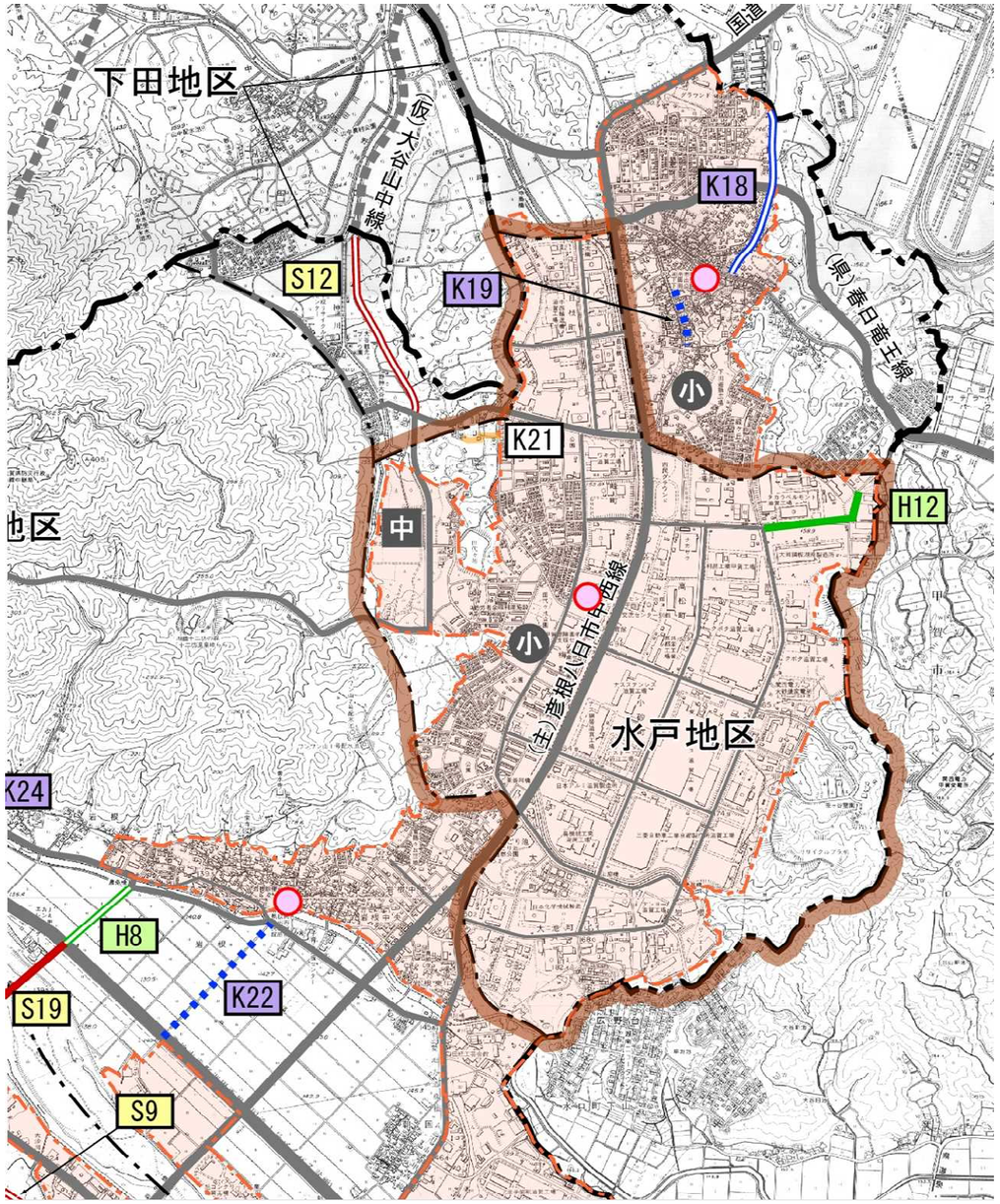
■整備予定延長の内訳

		延長(m)			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
歩道整備	計	500	－	－	500
合　計		500	－	－	500

凡　例

	短　期	中　期	長　期
幹線道路			
生活道路			
歩　道			

要検討路線
市役所・出張所
市街化区域
行政区域



分類	番号	路線名	路線延長 計画（m）	路線延長 整備済（m）	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	道路整備の主要目的	整備時期	対応する道路整備の課題 連続性の確保	渋滞の緩和	ｱｸｾｽ性の向上	安全性の確保	継続新規	対象路線の進捗状況 測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事
歩道整備	H12	桐山１号線	500	－	－	片側	歩行者等の安全確保	短期	○			○	継続	－	－	－	－
計		1路線	500	－													
合　計		1路線	500	－													
要検討路線	K21	一ノ瀬２号線	150	－	1	－	地域の防災対策、生活道路の利便性の向上	－				○	継続	－	－	－	－

○：完了　△：一部着手　－：未着手

下　　田 地区

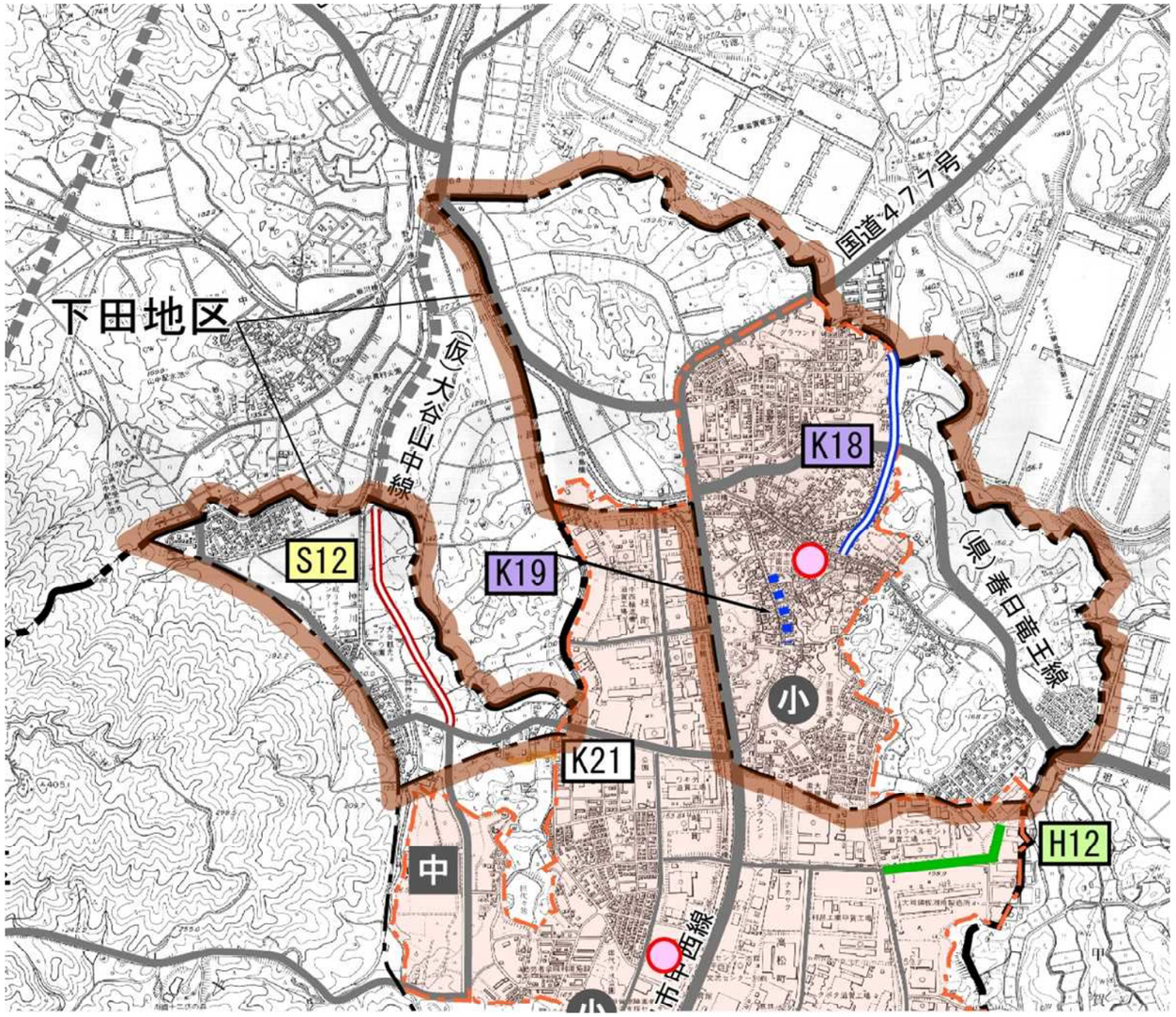
・整備予定路線数は3路線（1,385m）で、全て継続路線です。
・機能区分別には、幹線道路が1路線（800m）、生活道路が2路線（585m）で、計画延長に占める幹線道路の割合は57.8%です。
・整備区分別には、新設が1路線（800m）、拡幅・改良が2路線（585m）です。
・短期の整備予定、要検討路線は位置づけられていません。

■整備予定路線数の内訳

		路線数			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－	1	－	1
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	1	－	1
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	1	1	2
	計	－	1	1	2
歩道整備	計	－	－	－	－
合　計		－	2	1	3

■整備予定延長の内訳

		延長(m)			合　計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	－	800	－	800
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	800	－	800
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	320	265	585
	計	－	320	265	585
歩道整備	計	－	－	－	－
合　計		－	1,120	265	1,385



凡　例

	短　期	中　期	長　期
幹線道路			
生活道路			
歩　道			

要検討路線
市役所・出張所
市街化区域
行政区域

分類		番号	路線名	路線延長 計画(m)	路線延長 整備済(m)	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	道路整備の主要目的	整備時期	対応する道路整備の課題 連続性の確保	渋滞の緩和	ｱｸｾｽ性の向上	安全性の確保	継続新規	対象路線の進捗状況 測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事
新設	幹線	S12	(仮)大谷山中線	800	－	2	－	(仮)岩根大谷線と名神竜王ICの連絡道路整備	中期	○	○			継続	－	－	－	－
計			1路線	800	－													
拡幅改良	生活道路	K18	朝日線	320	－	2	－	県道彦根八日市甲西線、県道春日竜王線から下田地区への連絡道路	中期			○	○	継続	○	○	－	△
		K19	高松広谷線、西川線	265	－	2	片側	旧茶釜川の改修に併せて、生活道路の利便性の向上、歩行者の安全確保	長期			○	○	継続	－	－	－	－
計			2路線	585	－													
合　計			3路線	1,385	－													

○：完了　　△：一部着手　　－：未着手

中心市街地 地区

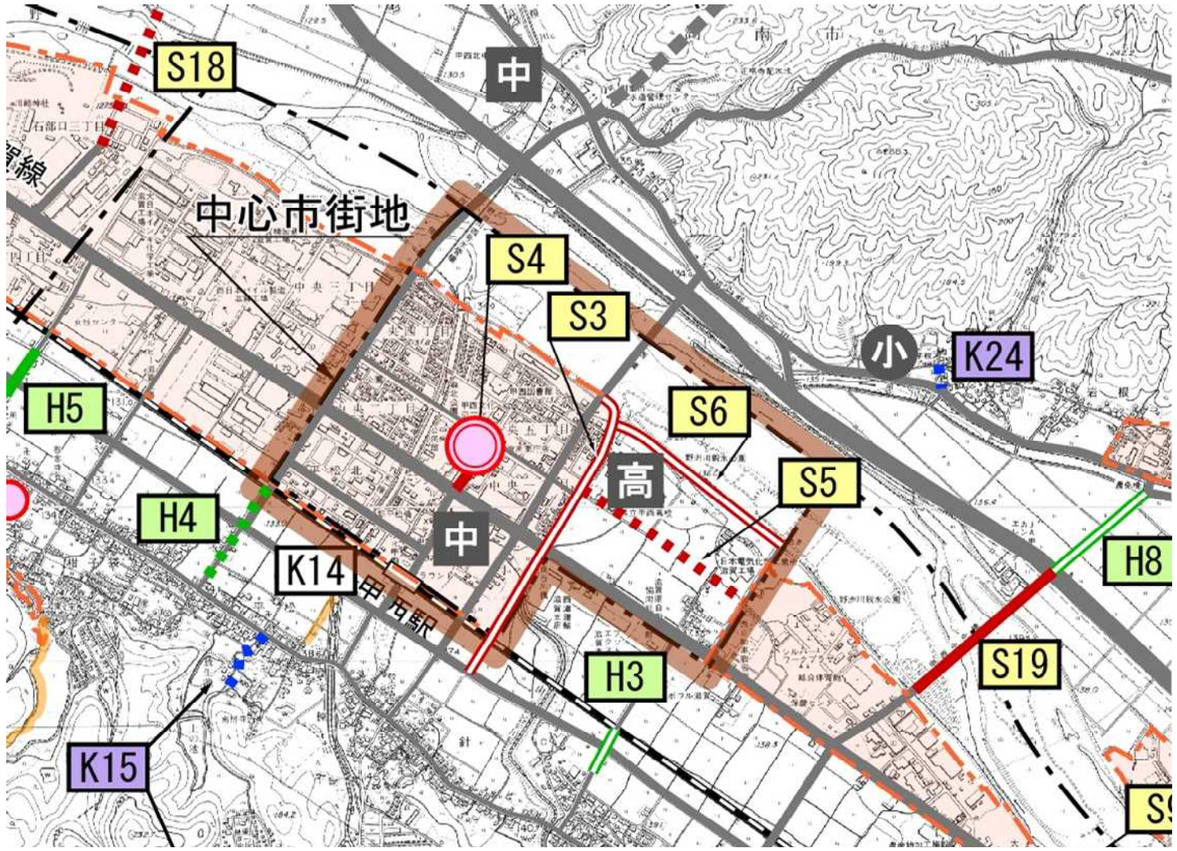
・整備予定路線数は4路線（2,170m）で、全て継続路線です。
・機能区分別には、全て幹線道路で、整備区分別には、全て新設です。
・短期に整備する路線は1路線（180m）で、計画延長に占める割合は8.3%です。
・要検討路線は位置づけられていません。

■整備予定路線数の内訳

		路線数			合 計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	1	2	1	4
	生活道路	－	－	－	－
	計	1	2	1	4
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
歩道整備	計	－	－	－	－
合 計		1	2	1	4

■整備予定延長の内訳

		延長(m)			合 計
		短期	中期	長期	
道路新設	幹線道路	180	1,420	570	2,170
	生活道路	－	－	－	－
	計	180	1,420	570	2,170
拡幅・改良	幹線道路	－	－	－	－
	生活道路	－	－	－	－
	計	－	－	－	－
歩道整備	計	－	－	－	－
合 計		180	1,420	570	2,170



凡 例

	短 期	中 期	長 期
幹線道路			
生活道路			
歩 道			

要検討路線
市役所・出張所
市街化区域
行政区域

分類		番号	路線名	路線延長 計画(m)	路線延長 整備済(m)	幅員構成 車線数	幅員構成 歩道	道路整備の主要目的	整備時期	対応する道路整備の課題 連続性の確保	渋滞の緩和	ｱｸｾｽ性の向上	安全性の確保	継続新規	対象路線の進捗状況 測量設計調査	用地調査	用地買収補償	工事
新設道路	幹線道路	S3	(仮)針中央線	770	－	2	両側	甲西橋の整備を受け、県道４号からの大型車の進入への対応	中期	○			○	継続	△	－	－	－
		S4	(仮)市役所東線	180	－	2	両側	中心市街地と県道４号及び甲西駅への連絡道路	短期	○		○	○	継続	－	○	△	－
		S5	(仮)針夏見線	570	－	2	片側	夏見地区から中心市街地への連絡道路、県道４号の渋滞緩和	長期		○		○	継続	○	△	△	－
		S6	(仮)野洲川線	650	－	2	片側	中心市街地までの道路網の整備、県道４号渋滞緩和、夏見地区から中心市街地までのアクセス道路の整備	中期		○		○	継続	－	－	－	－
計			4路線	2,170	－													
合 計			4路線	2,170	－													

※S3は中心市街地地区内の延長を計上（総延長は900m）

○：完了　△：一部着手　－：未着手

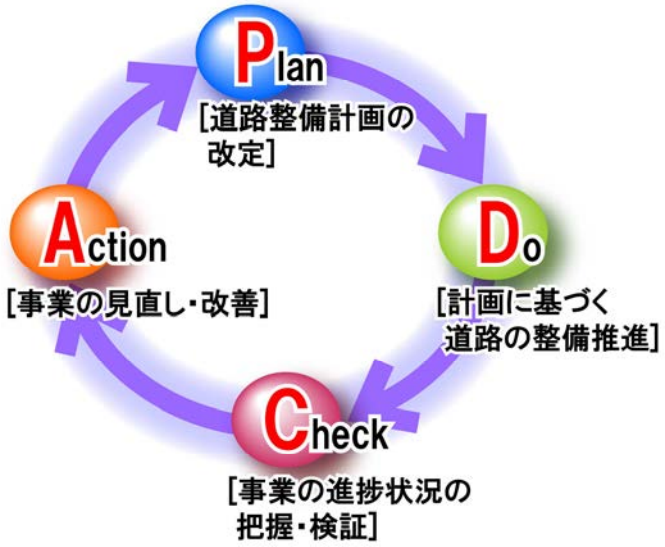
第７章　計画の実現に向けて

１．計画の進行管理と見直し

（１）計画の進行管理

限りある財源を有効に活用し、効率的にこの道路整備計画を実施するには、現状に即した柔軟な対応が必要となるため、整備する路線、区間の整備目的を十分に検討するとともに、整備後には当初の目的が達成され、十分な効果が発揮されているかを把握、分析、検証し、その後の道路整備に反映するなど、計画の実現に向けたシステムを確立していく必要があります。

このため、施策・事業の進捗状況の管理や整備効果の検証などにより、道路整備計画の達成状況について評価・検証を行い、庁内関係各課の連携・調整のもと計画的かつ適切にＰＤＣＡサイクル※によって計画の実現を目指します。



■ＰＤＣＡサイクルによる進行管理のイメージ

※ＰＤＣＡサイクル：Plan（計画）⇒ Do（実施・実行）⇒ Check（点検・評価）⇒ Action（処置・改善）の頭文字をとったものであり、この流れを繰り返すことで、事業や施策などの継続的な改善を図っていこうとする考え方

（２）計画の見直し

人口減少や少子・超高齢化の進展など、湖南市を取り巻く社会経済情勢は刻一刻と変化しており、道路整備に関しても、時代の潮流や財政状況、市民の生活スタイルや価値観などの変化に応じて柔軟に対応していくことが求められているため、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。

また、５年が経過する以前であっても、総合計画などの上位計画の見直しによる政策の転換、広域的交通施設の計画や市街地開発事業の計画などによる都市構造の転換が生じた場合は、必要に応じて適宜見直すものとします。

『今後の道路整備の進め方に関する提言』　－ 湖南市道路整備計画策定委員会 －

「湖南市道路整備計画策定委員会」では、平成 27 年 3 月に策定された「湖南市道路整備計画」の改定にあたり、湖南市の各地域の課題や重点的に整備すべき事項などについて検討を重ねてきました。

また、３回にわたって各地域の現地調査を行い、現状を踏まえた道路整備の検討を行う「専門部会」で議論を行ってきました。

策定委員会、専門部会での議論を踏まえ、今後の湖南市道路整備が市民生活の基盤として無駄なく着実に推進されることを願い、以下に示す事項を「湖南市道路整備計画策定委員会」からの提言とします。

（１）まちづくりの将来ビジョンに整合した道路整備

・道路は、人や車の移動、物流、災害時の緊急輸送など、活力と魅力あるまちづくりを進める上で最も基礎的な社会基盤施設であり、特に市道は市民の日常生活や経済活動を支える、最も身近で重要な役割を果たすため、湖南市の目指す「コンパクトで持続可能なまちづくり」と整合するよう、各路線の果たす役割を様々な視点から検討しながら計画的に整備を進めること

（２）事業効果の高い路線への重点投資

・人口減少や少子・超高齢化の進展等、今後もさらなる社会経済情勢の変化が予想される中で、限りある財源を有効に活用し、道路の機能を十分に発揮させるため、今回見直された道路整備計画に基づいて、事業効果のより高い路線に予算を集中配分し、重点化することにより投資効果の早期発現を図ること

・要整備路線の一部の区間であっても、部分的な整備が可能な条件が整っており、整備の必要性が高い、または十分な整備効果が見込まれる場合には、本計画で定めた整備時期に関わらず適宜対応を図ること

（３）協働と参画による道路整備

・湖南市では、道路整備に関する施策や事業の実施について市民に対し様々な手段で広報に努めるとともに、計画段階から地域の意見を反映しながら道路整備を行うなど、これまでも「協働と参画」による道路整備のみちづくりを進めてきていることを踏まえ、今後とも、計画、整備、その後の維持管理の各段階において、行政と市民、地域が一体となってそれぞれが役割を果たす「協働と参画」の視点で取り組むこと

（４）事業効果の早期発現のための取り組み

・中期および長期整備として位置づけられた路線については、完成供用までに相当の時間を要することから、各路線において課題の早期解決をめざし、比較的安価でスピード感を持って取り組める区画線工事や路面標示による安全性の確保策（センターライン削除と路肩拡幅の供用やグリーンベルトの設置など）を検討し、早期の事業効果発現に努めること

（５）予防保全型の取り組みによる計画的な維持管理

・湖南市の道路や橋りょうは老朽化が進行しつつあり、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、限られた財源の中でコストの縮減、施設の長寿命化を図るため、損傷が大きくなってから対策を行う「事後保全型」から、損傷が大きくなる前に予防的な対策を行う「予防保全型」への転換を進めること

・道路の舗装・修繕については、平成 29 年度に策定した舗装修繕計画に基づいて、計画的に対応を図ること

（６）生活道路や通学路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

・少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全に外出できる交通社会の形成を図る観点から，身近な生活道路や通学路において歩道を整備するなど、人優先の安全・安心な歩行空間の整備を図ること

・効果的な交通規制の推進など、きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成すること

（７）歩行空間のユニバーサルデザインの推進

・今後、湖南市においても更なる高齢化が進むことが想定されるため、子どもや高齢者や障害者等はもちろん、歩行者の誰もが安心してスムーズに移動できるように、利用者の視点に立った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、歩行空間の計画的なユニバーサルデザインの推進に努めること

（８）関係機関・関連事業との調整・連携

・効率的な整備の観点から、関係機関・関連事業との調整・連携を図り、必要に応じて事業実施時期や計画内容を見直すなど、柔軟な対応に努めること

・関連事業と当該道路整備の間に発生する時間的な損失を最小限にするため、関連事業の推進を働きかけるとともに、関連事業の整備までに相当の期間を要する場合には、必要に応じて暫定的な道路整備についても検討を行うこと

資　料　編

1．策定委員会名簿

区　分	氏　　名	所属機関および役職等	備　　考
住民の代表	手島　英治	区長会会長	
	國枝　俊秀	区長会副会長	
	廣嶋　一夫	区長会副会長	
	山中　邦夫	区長会会計	
	半谷　美鈴	ＰＴＡ連絡協議会副会長	
	山口　昭子	ＰＴＡ連絡協議会副会長	
学識経験者	○ 園田　英次	湖南市工業会　会長	
	上西　保	湖南市商工会　会長	
	中作　佳正	湖南工業団地協会　会長	
	◎ 國友　政幸	公益財団法人　滋賀県建設技術センター 技術支援課長	
	片岡　朋司	甲賀警察署交通課　課長	
	甲斐切　稔	滋賀県トラック協会甲賀支部	
	吉川　弓子	湖南市女性の会　会長	
	永坂　茂美	湖南市社会福祉協議会　局長	

※順不同　　◎：委員長　　○：副委員長

事務局	安井　範雄	建設経済部　部長
	山元　幸彦	建設経済部　次長
	加藤　善彦	建設経済部　土木建設課　課長
	森田　和宏	建設経済部　土木建設課　係長
	林　将孝	建設経済部　土木建設課　主事

２．策定委員会の開催状況

日　時	会　議　名	主　な　協　議　事　項
令和元年 7 月 29 日	第１回策定委員会	・改定のポイント、全体スケジュール ・道路整備の状況・課題、上位関連計画の整理 ・現行計画の検証 ・整備優先順位の評価手法 ・整備対象路線の設定
令和元年 11 月 27 日	第２回策定委員会	・専門部会での意見の反映 ・可能投資額と整備量の確認 ・パブコメ用計画原案に関する確認
令和 2 年 2 月 26 日	第３回策定委員会	・パブコメ意見と対応方針 ・パブコメ意見の計画への反映 ・道路整備計画のとりまとめ

３．専門部会の開催状況

日　時	会　議　名	主　な　協　議　事　項
令和元年 10 月 7 日	専門部会（石部・菩提寺地域）	●現地視察 ●石部・菩提寺地域の道路整備計画概要
令和元年 10 月 9 日	専門部会（下田・水戸・岩根地域）	●現地視察 ●下田・水戸・岩根地域の道路整備計画概要
令和元年 10 月 16 日	専門部会（三雲地域）	●現地視察 ●三雲地域の道路整備計画概要