

大津市道路網整備計画 (道路網整備マスタープラン)



令和 5 年 3 月



大津市

目次

1. 計画策定の趣旨	1
(1)背景と目的	1
(2)計画の概要	2
(3)計画の位置付け	2

2. 目指すべき道路網の将来像	3
(1)本市の現状と将来	3
(2)目指すべき道路網の将来像	14

3. 道路整備の基本方針	17
(1)幹線道路網整備事業	17
(2)安全対策事業	17
(3)ソフト施策	17

4. 道路整備の取組方針	19
(1)自動車交通の円滑な移動が可能な幹線道路網の整備	20
(2)歩行者・自転車が安全に移動可能な道路空間の整備	21
(3)国・県・隣接市と連携し、道路機能や役割に応じた道路網の整備	22
(4)災害時の安全及び安定的な物資輸送に資する道路網の整備	23
(5)地域拠点・生活拠点を結び、都市の骨格形成に寄与する道路網の整備	24
(6)賑わい創出に資する道路空間の整備	25
(7)多様化する移動手段への対応	26

5. 幹線道路網整備事業の優先度	27
(1)幹線道路網整備事業の考え方	27
(2)対象路線と評価方法	28
(3)必要性（整備効果）の評価	31
(4)実現性の評価	32
(5)幹線道路網整備事業の優先度	32

6. 安全対策事業の優先度	35
(1)安全対策事業の考え方	35
(2)対象路線と評価方法	35
(3)必要性（整備効果）の評価	37
(4)実現性の評価	37
(5)安全対策事業の優先度	38

7. 整備路線と進行管理	40
(1)整備路線	40
(2)計画の進行管理	42

参考資料	43
(1)策定経緯	43
(2)用語集	45

1. 計画策定の趣旨

(1) 背景と目的

大津市は、琵琶湖の舟運も含め、古くから交通の要衝として商業や交易が盛んに営まれたまちであり、交通網は、大きく東海道に沿って市域の南部を通る名神高速道路、京滋バイパス及び国道1号といった東西方向の交通網、北国街道や若狭街道に沿って市域の中部から北部にかけて通る国道161号及び県道高島大津線（旧国道161号）といった南北方向の交通網から構成され、これらの交通網が本市の中心部で交差しており、我が国屈指の交通の要衝となっています。

しかし、これらの交通軸は、山と琵琶湖にはさまれた狭い市街地に集まっているため、慢性的な渋滞が発生しています。

慢性的な渋滞は、時間的な損失、環境問題、経済効率の低下等を引き起こしています。また、渋滞を避けるために住宅街の道路を抜け道として利用することから交通事故の危険性も高くなります。このため、渋滞解消に向けて効率的かつ効果的な渋滞対策を実施していく必要があります。

本市では、渋滞対策の一つとして、都市計画道路の整備を中心に道路事業を進めてきました。平成25年3月には市街化のさらなる進展、道路交通ネットワークの変化等著しい道路交通環境の変化と人口増加に伴う自動車交通量の増大が予測されることから、市民にとって安心して快適なまちづくりの形成と効率的・効果的な道路整備の推進を目的として、大津市道路網整備計画を策定し、短期整備路線として6路線、中期整備路線として7路線を位置付け、道路整備を進めてきました。

しかし、計画策定以降、人口や経済といった社会情勢の変化や、近江大橋の無料化や湖西道路・国道477号の4車線化といった道路交通状況の変化、大津市総合計画、都市計画マスタープラン等の上位計画の策定もあり、現計画を施行する上で、実態と合わない点が生じています。

こうした社会情勢の変化、上位計画、市の財政見通し及び国、県等の最新の整備動向を見据えた影響見込みを踏まえ、大津市総合計画基本構想に示す将来都市像「ひと、自然、歴史の縁で織りなす 住み続けたいまち“大津再生”～コンパクトで持続可能なまちへの変革～」の実現に向けて、今後25年間の道路整備の基本方針を明らかにする大津市道路網整備計画（道路網整備マスタープラン）を再策定しました。

以下に示す「道路網整備マスタープラン」は、今後5年間の具体的な実行

計画である道路整備アクションプログラムとともに、整備路線を提示することで、限りある財源の中で、効果的な道路整備を無駄なく確実に進めるための基本方針となるものです。

(2) 計画の概要

道路網整備マスタープランでは、計画期間をおおむね 25 年間とし、大津市都市計画マスタープランに示す将来都市構造を念頭に、道路整備の基本方針と整備対象路線の優先度を示します。

また、道路整備アクションプログラムでは、今後 5 年間で事業着手する路線を示します。

(3) 計画の位置付け

道路網整備計画は、「大津市総合計画」、「大津市国土利用計画」及び「大津湖南都市計画区域マスタープラン（大津湖南都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」に即するとともに、「大津市都市計画マスタープラン」との調和を保ちながら、持続可能な都市の構築に向けた道路整備の方針を示すものです。

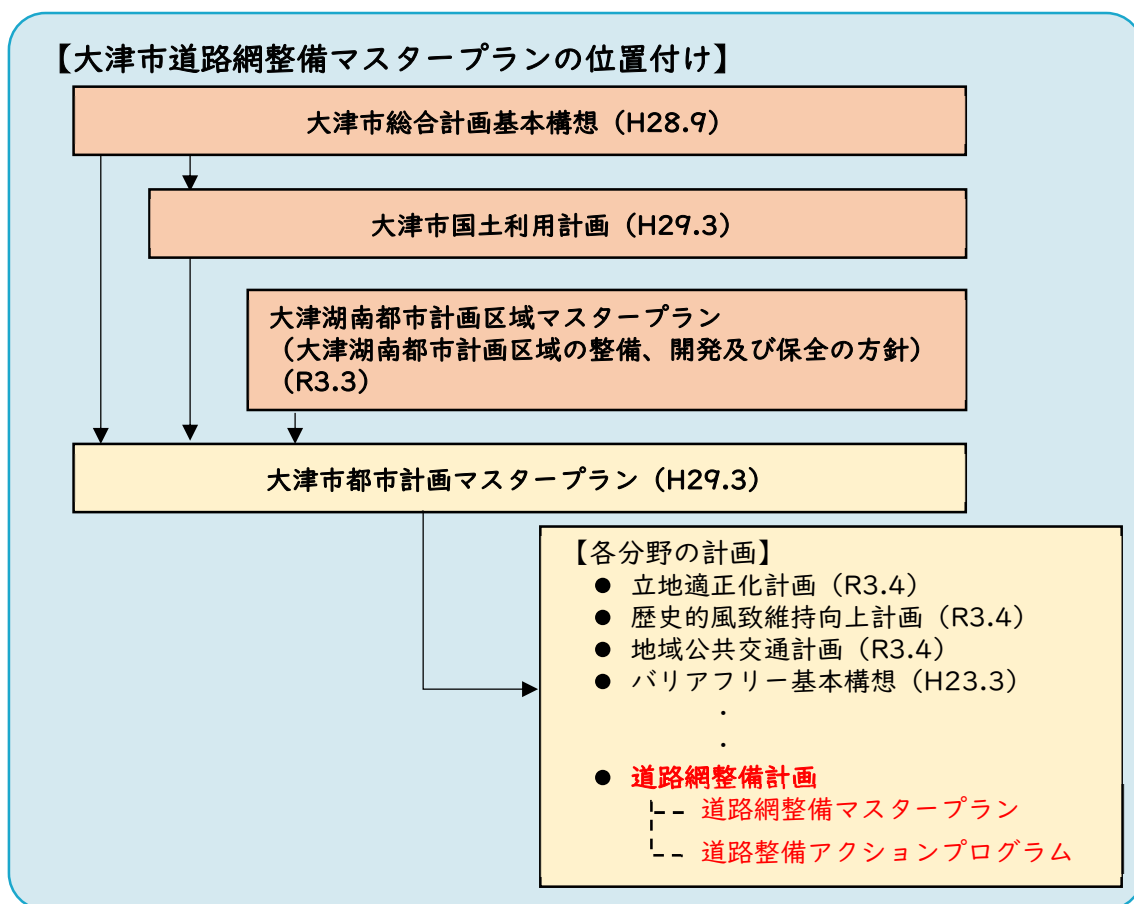


図 1-1 大津市道路網整備計画の位置付け

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網の整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

2. 目指すべき道路網の将来像



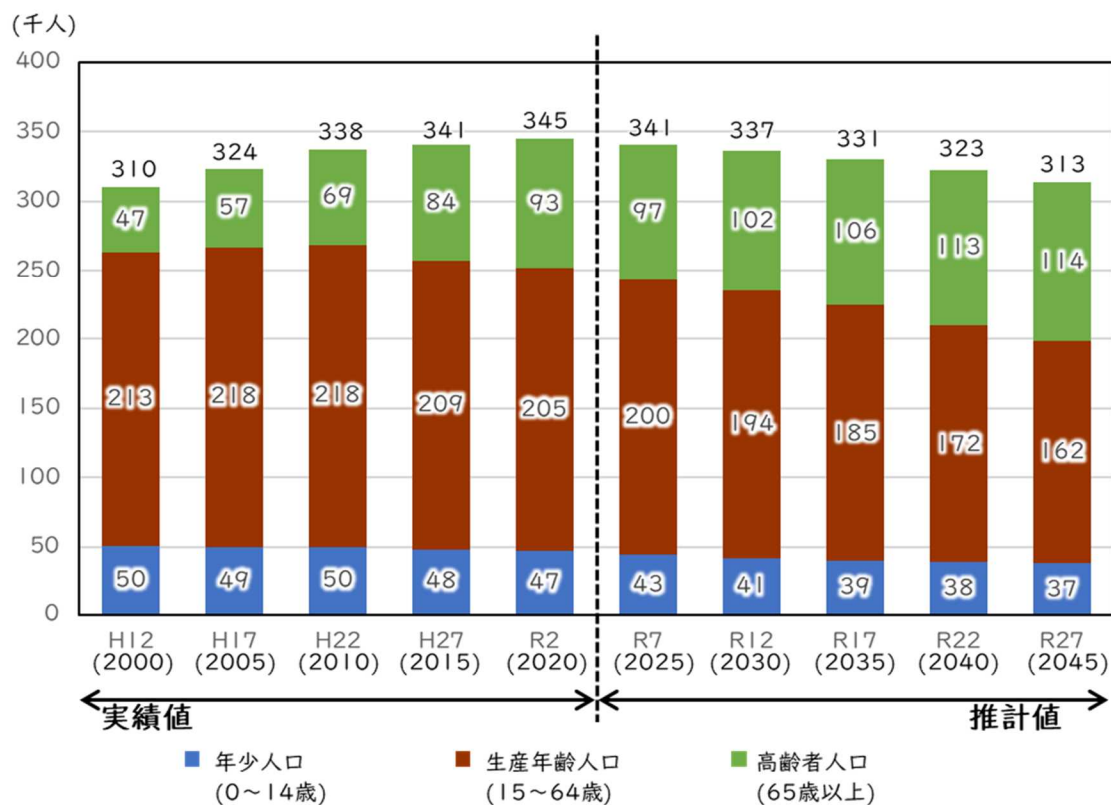
(1)本市の現状と将来

① 本市を取り巻く環境

(ア)人口

✓ 本市は今後人口減少時代に突入。高齢化は益々顕著。

本市では、これまで人口増加が続いていましたが、令和2年（2020年）頃にピークを迎え、その後減少すると推計され、令和27年（2045年）における将来人口は、おおむね313千人と想定します。年齢階層別人口をみると、高齢者人口のみが今後も増加を続け、2045年には114千人と全人口の36.4%を高齢者が占めることになります。



※1：実績値には年齢不詳を按分して含む。

※2：推計人口は、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口の値（平成30年推計）を用いている。

出典：実績値は総務省「国勢調査」、推計値は国立社会保障・人口問題研究所「平成30年推計」

図2-1 将来人口

(イ)交通量

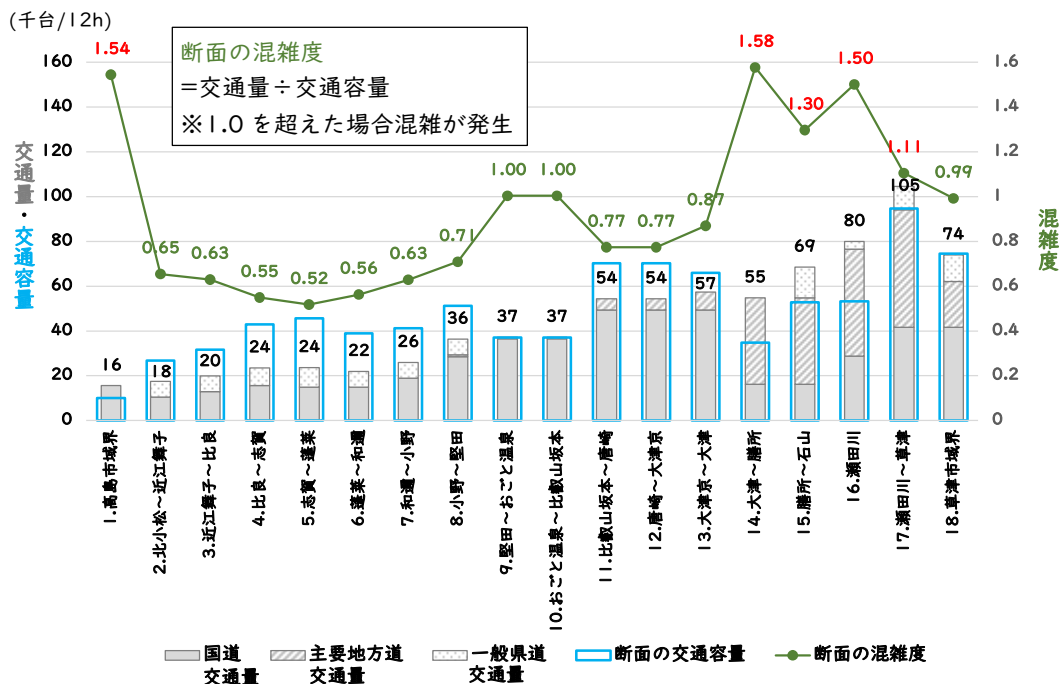
○断面交通量・混雑度

- ✓ 大津駅から瀬田川にかけての国道1号を含む断面で交通量が交通容量を超過（混雑が発生）。特に、瀬田川断面で混雑が深刻な状況。

JR 西日本の駅間及び市域界に設定した断面について、断面に含まれる路線の交通量と車線数等から得られる交通容量の比（混雑度）を比較すると、大津駅から瀬田駅までの断面で連続して交通量が交通容量を超過しており、この地域全体として、広く東西方向の道路の交通容量が不足しています。特に瀬田川断面では断面上にある全ての路線の混雑度が1.0を上回っており、混雑が深刻な状況です。



図 2-2 各断面の位置



※道路種別は平成27年時点のものを示している
出典：平成27年全国道路・街路交通情勢調査

図 2-3 各断面の交通量、交通容量及び混雑度

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

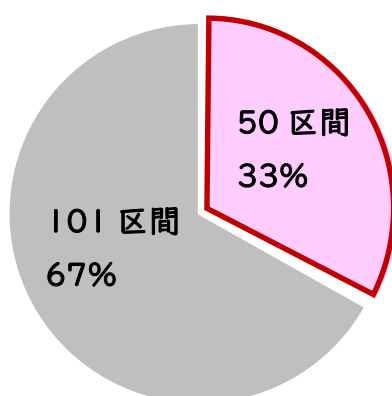
参考資料

○区間別の混雑度

- ✓ 国道1号、国道161号等の主要幹線道路で高い混雑度。
- ✓ 市道においても幹線道路に繋がる区間で抜け道利用等により混雑が発生。

平成27年全国道路・街路交通情勢調査の市内の調査区間のうち、混雑度が1.0を超える区間は33%を占めています。混雑度の高い区間は、国道1号、国道161号、これらの幹線道路に交差する道路、又は並行する道路であり、市内の地域別では「中部」及び「東部」地域で混雑している道路が多くなっています。

また、市道においても、国道1号、主要地方道大津草津線（以下「大津草津線」といいます。）といった東西の幹線道路や国道161号にアクセスする道路で、抜け道利用の交通が混入しやすく混雑しています。特に、大津草津線と国道1号を結ぶ市道はJR西日本や京阪電鉄の鉄道を跨ぐ道路が限定されるため、混雑しやすくなっています。



※平成27年全国道路・街路交通情勢調査で設定されている、市内の交通調査基本区間（1車線の路線を除く）の区間数で集計している。

出典：平成27年全国道路・街路交通情勢調査

図2-4 混雑度が1.0以上の交通調査基本区間数

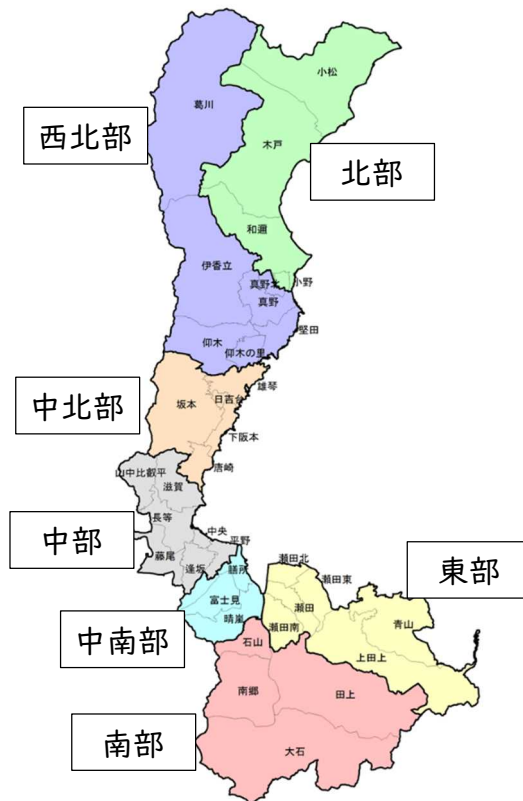
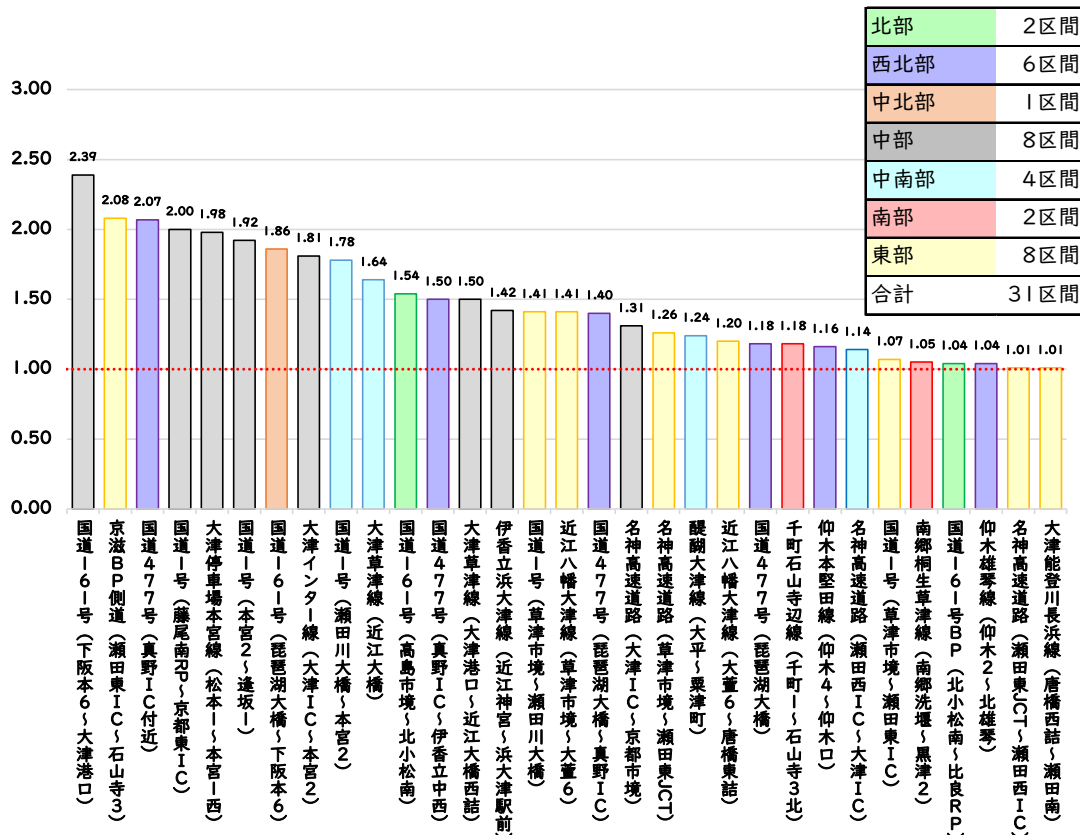


図 2-5 市内の地域区分



※隣接しかつ混雑度が等しい区間は1区間として示したため、図2-4の区間数とは一致しない。

※複数地域に跨る区間については、最も長く含まれる地域を示している。

※平成27年時点の道路名を示している。

出典：平成27年全国道路・街路交通情勢調査

図 2-6 混雑度が1.0以上の区間

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

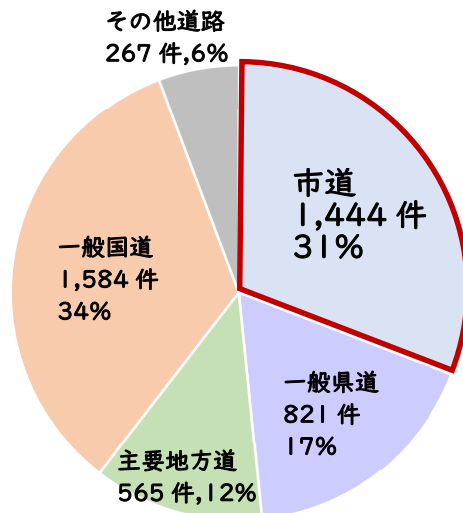
参考資料

(ウ)交通事故

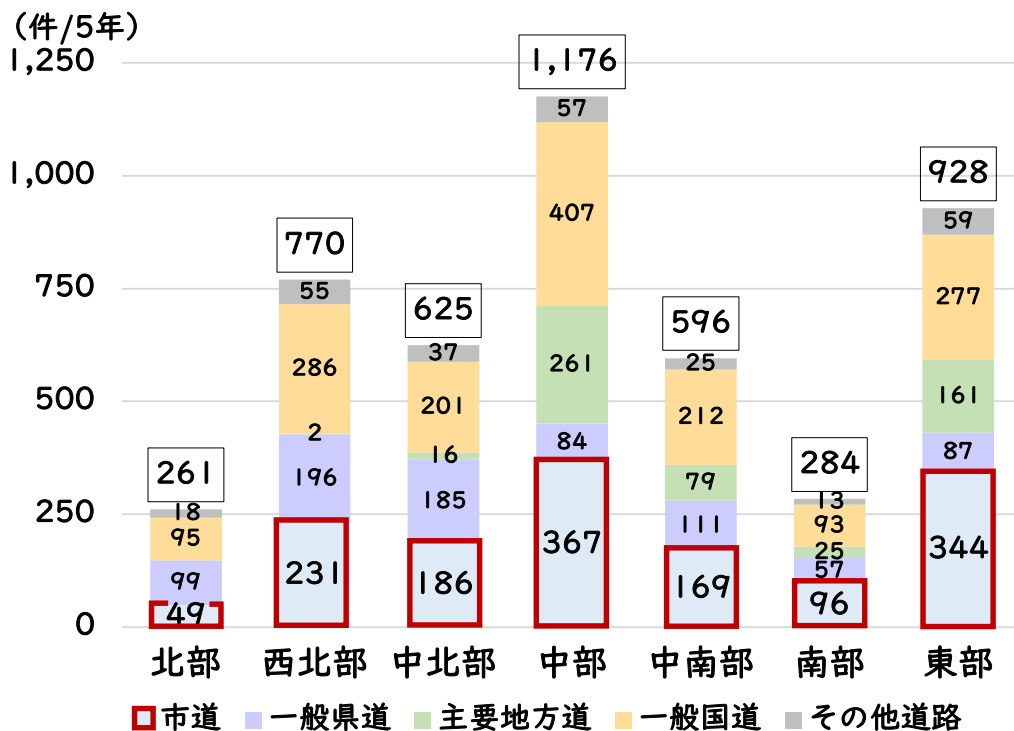
- ✓ 市内の交通事故のうち、約3割は市道で発生。地域別では、「中部」と「東部」が多い。

大津市内で発生した交通事故のうち、約3割が市道上で発生しています。また、地域別では、交通量の多い「中部」と「東部」で交通事故件数が多くなっています。

琵琶湖大橋や堅田駅の周辺、「中部」の県道高島大津線や大津草津線の沿線、「中部」「東部」の国道1号の沿線や、大津京駅や瀬田唐橋の周辺の地域でも交通事故が多く発生しています。



出典：滋賀県警察本部、令和2年大津市統計年鑑
図2-7 市内での道路種別別の交通事故件数（2016～2020年計）



出典：滋賀県警察本部

図2-8 地域別・道路種別別の交通事故件数（2016～2020年計）

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき
道路網の将来像

3. 道路整備の
基本方針像

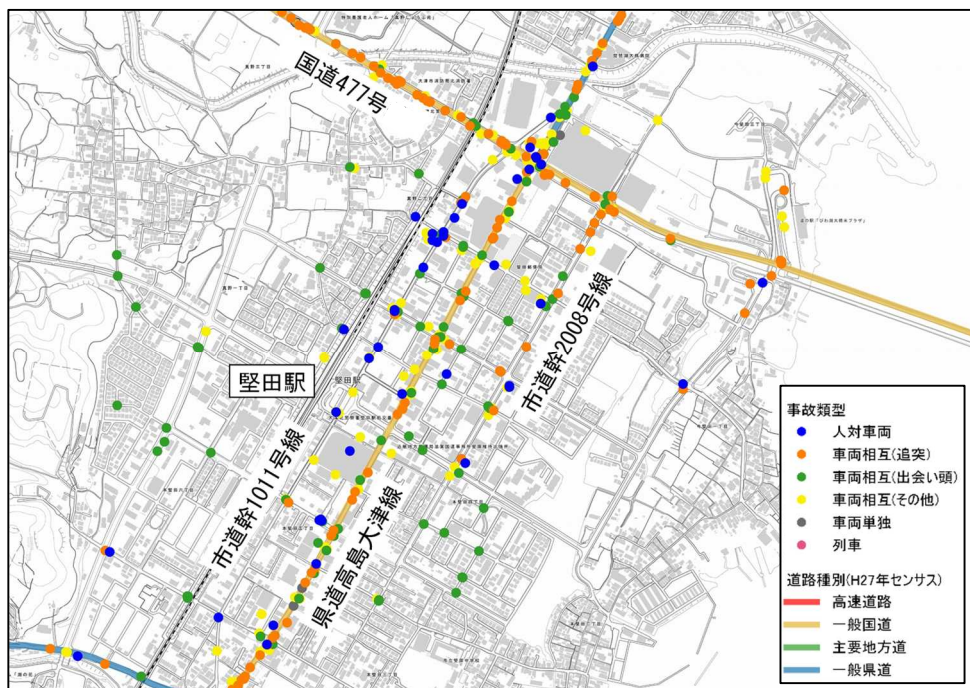
4. 道路整備の
取組方針

5. 幹線道路網
整備事業の優先度

6. 安全対策事業の
優先度

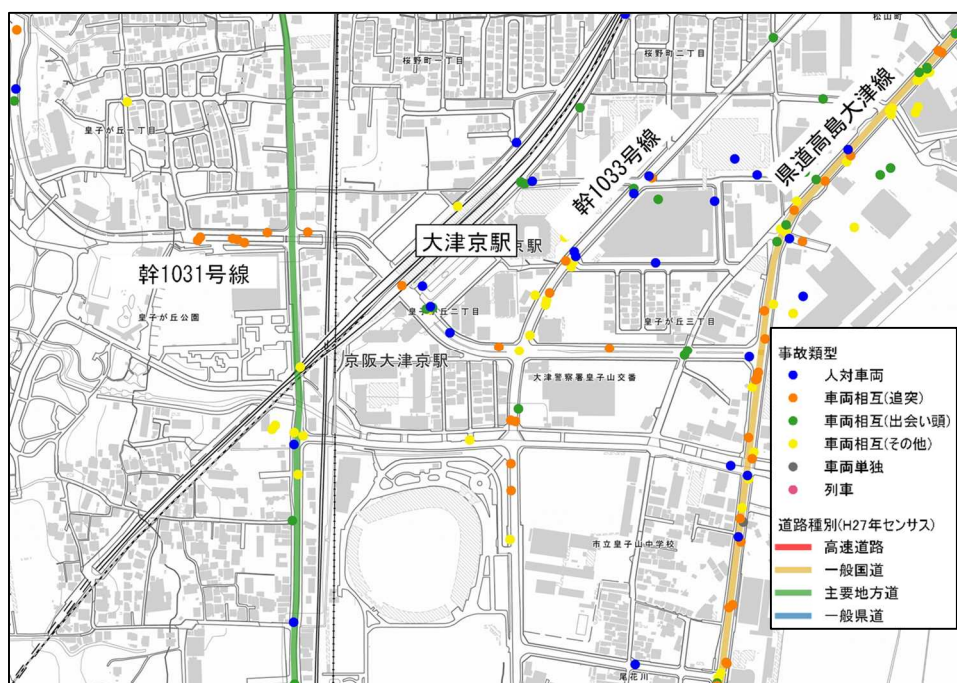
7. 整備路線と
進行管理

参考資料



出典：滋賀県警察本部交通事故データ（2016～2020年）

図 2-9 琵琶湖大橋・堅田駅周辺での事故発生状況



出典：滋賀県警察本部交通事故データ（2016～2020年）

図 2-10 中部（大津京駅周辺）での事故発生状況

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき
道路網の将来像

3. 道路整備の
基本方針像

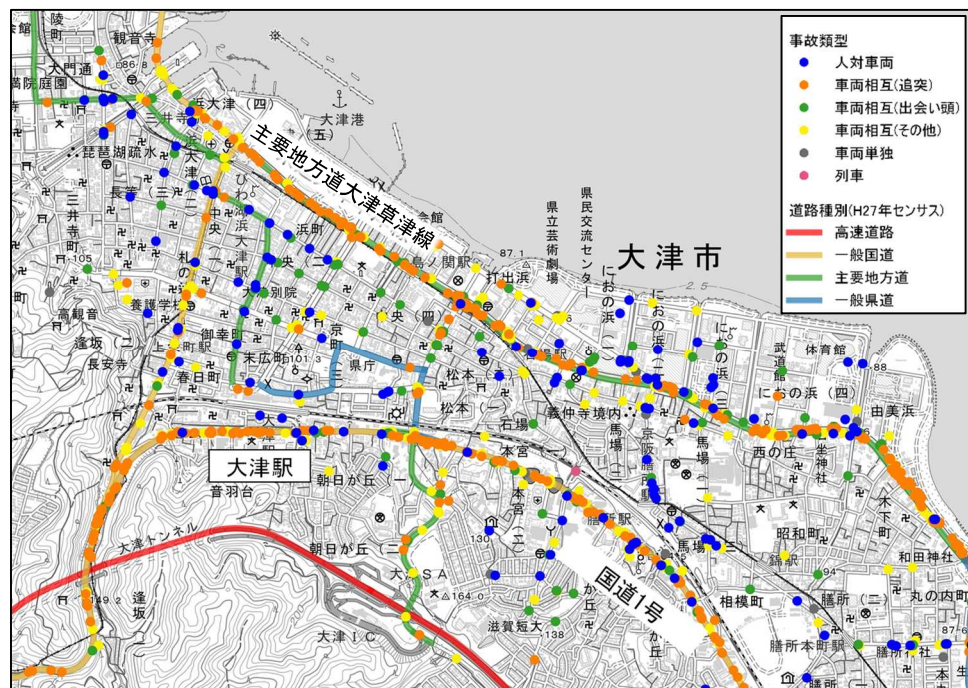
4. 道路整備の
取組方針

5. 幹線道路網
整備事業の優先度

6. 安全対策事業の
優先度

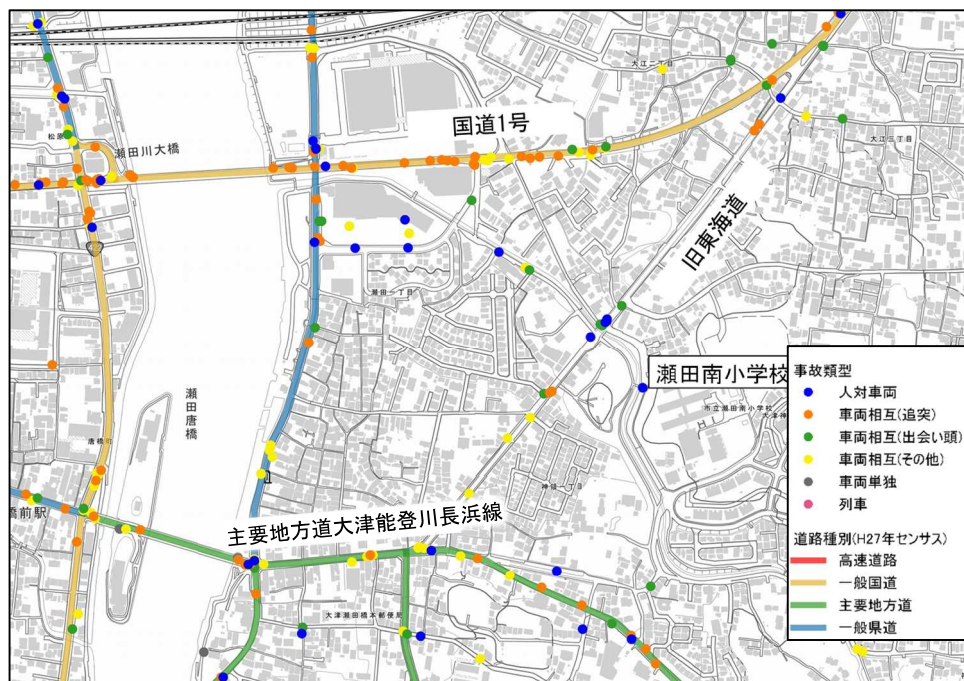
7. 整備路線と
進行管理

参考資料



出典：滋賀県警察本部交通事故データ（2016～2020年）

図 2-11 中部（大津駅周辺）での事故発生状況



出典：滋賀県警察本部交通事故データ（2016～2020年）

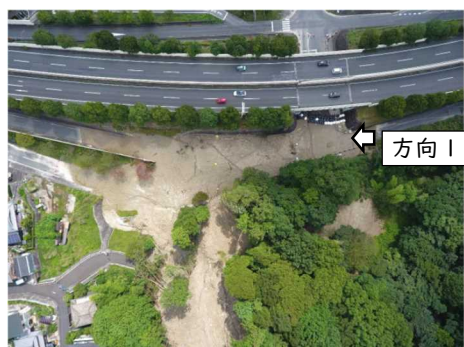
図 2-12 東部（瀬田川大橋及び瀬田唐橋周辺）での事故発生状況

(エ)自然災害

- ✓ 近年の自然災害により市道の通行止めが発生。地域間の移動に大きな支障が発生。

平成 28 年（2016 年）～令和 3 年（2021 年）8 月の間に、災害に伴う土砂崩れや冠水等により市道の通行止めが多数発生しています。

市内の複数の道路が土砂崩れや冠水等による通行止めとなることで、孤立集落の発生には至らないものの、地域間の移動に大きな支障が生じる状況も確認しています。近年気候変動に伴って災害が激甚化・頻発化する中、今後地域の孤立が生じる可能性も懸念されます。



高砂町 市道幹 1074 号線（国道 161 号西大津バイパス近江神宮ランプ付近）



伊香立下在地町
市道幹 1001 号線（道路被災の様子）



比叡平一丁目、二丁目
市道幹 2127 号線（道路被災の様子）

写真 2-1 災害による市道被害状況

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき
道路網の将来像

3. 道路整備の
基本方針像

4. 道路整備の
取組方針

5. 幹線道路網
整備事業の優先度

6. 安全対策事業の
優先度

7. 整備路線と
進行管理

参考資料

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき
道路網の将来像

3. 道路整備の
基本方針像

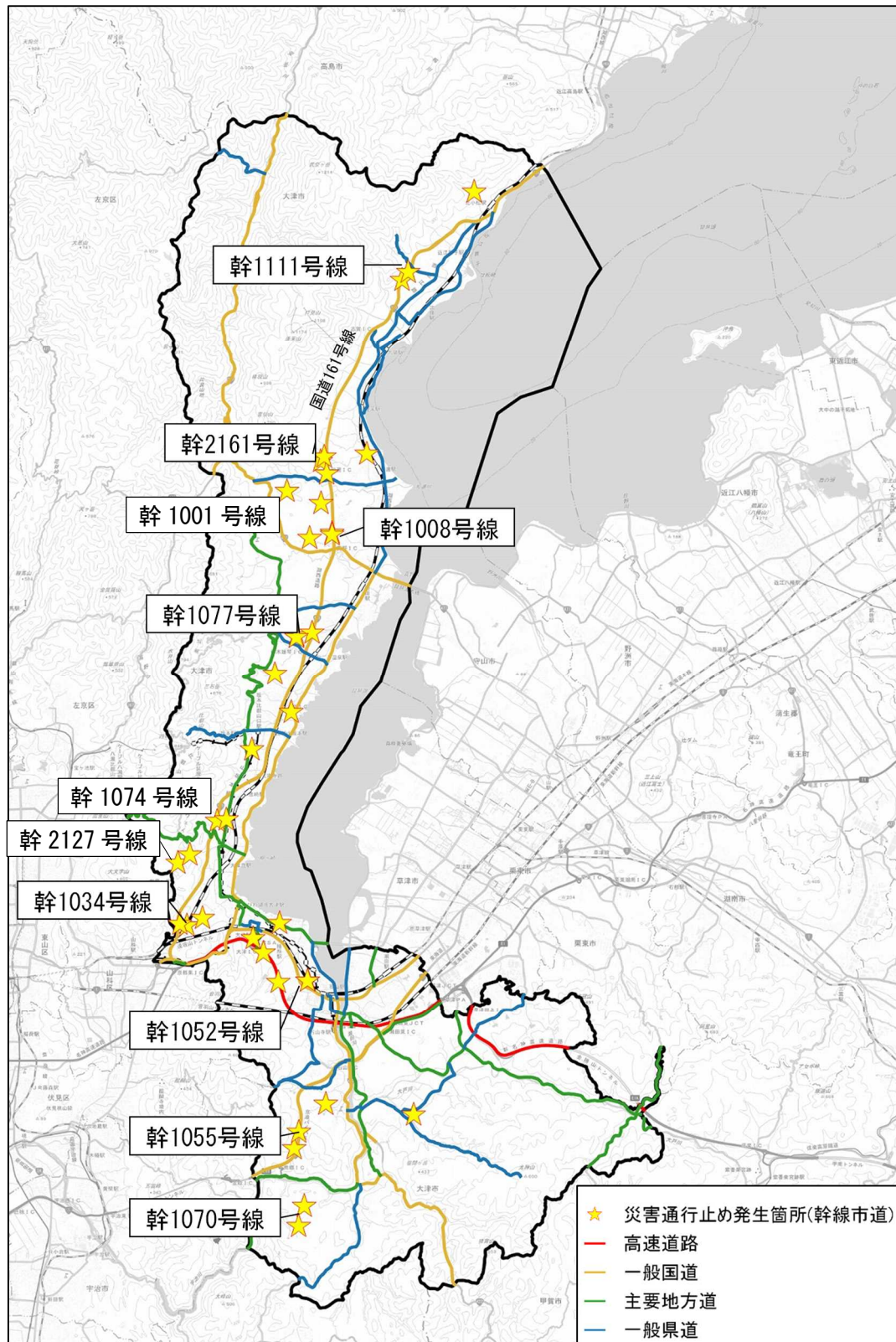
4. 道路整備の
取組方針

5. 幹線道路網の
整備事業の優先度

6. 安全対策事業の
優先度

7. 整備路線と
進行管理

参考資料



出典：通行規制実績をもとに作成

図 2-13 災害による幹線市道の通行止め発生状況
(平成 28 年 (2016 年) ~ 令和 3 年 (2021 年) 8 月)

② 現状の交通課題

本市の中部、南部地域では、大津駅から瀬田駅にかけての国道1号や大津草津線等の東西方向の道路で交通量が多く、渋滞や交通事故といった円滑性や安全性に問題が生じており、交通容量の確保や幹線道路と生活道路の役割分担が課題となっています。

混雑する道路では、本市の重要な交通機関である路線バスの運行にも影響を及ぼしています。

大きな幹線道路周辺の市道では、幹線道路の利用を避ける抜け道利用の交通が発生し、沿道地域の安全性にも問題をもたらしています。

自転車利用の多い学校や駅の周辺、小学生や園児が利用する可能性の高い道路等で、自動車交通の多い危険な箇所が存在しています。こうした地域で、安心して自転車や徒歩で移動できるような環境を整備することが必要です。

また、日常の混雑解消だけでなく、激甚化・頻発化する自然災害への備えも必要です。

以上のことから、本計画で検討対象とする都市計画道路に求められる主な機能と現状課題を次のように整理しました。

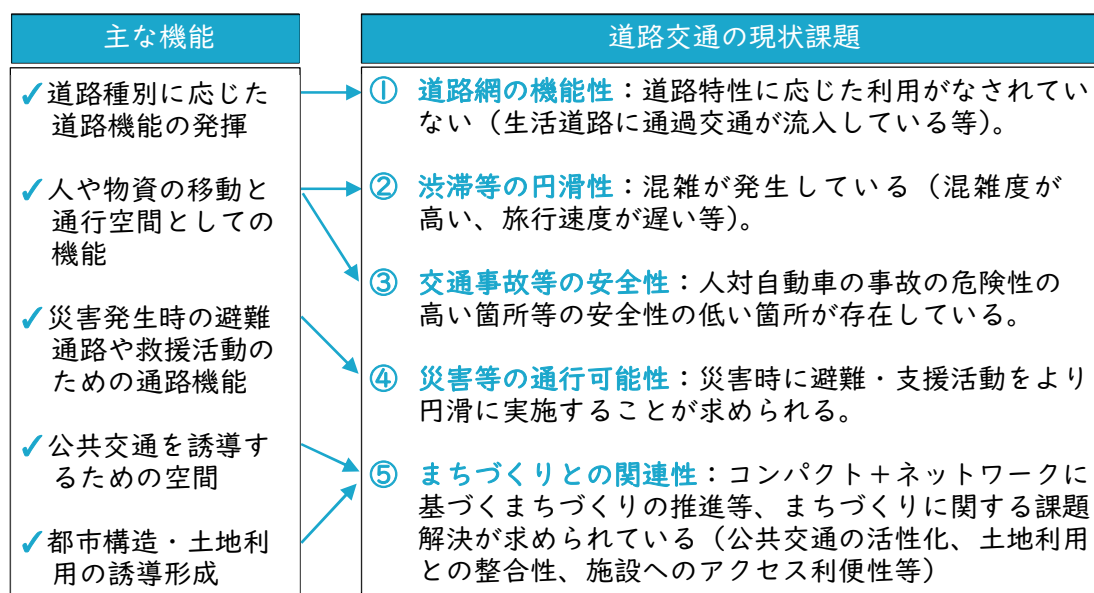


図 2-14 都市計画道路に求められる主な機能と現状課題の整理

1. 計画策定の趣旨

2. 道路網の将来像
目指すべき

3. 道路整備の
基本方針像

4. 道路整備の
取組方針

5. 幹線道路網の
整備事業の優先度

6. 安全対策事業の
優先度

7. 整備路線と
進管理

参考資料

③ 将来の交通課題

本市は、今後人口減少に転じ、人口の高齢化が益々進展していくと予想されます。本市の道路網整備においては、人口の定着や交流人口の促進等の地域活性化への寄与、子どもやお年寄りが安心・安全に暮らせるための交通環境づくりが課題となります。

また、将来の交通課題をみると、新名神高速道路の整備、湖西道路・国道477号の4車線化により、一部の路線で混雑の緩和が図られるものの、都市計画道路3・3・6号山手幹線の整備に伴う交通量の増加や、国道1号・大津草津線等の幹線道路の混雑課題は依然として残されたままであり、対応が必要です。

表 2-1 各断面の現状課題と将来課題のまとめ

断面	道路の機能性	渋滞の円滑性	事故の安全性	現状の交通状況及び課題	将来事業化路線整備後の交通状況及び課題
	通過交通	交通混雑	交通事故		
小野～堅田	○	○	○	通過交通 : 高島大津線に平行するエリア 交通混雑 : 高島大津線から湖岸までのエリア 交通事故 : 堅田駅東口付近	※事業中路線が整備 小松拡幅(国)、湖西道路拡幅(国)、国道477号拡幅(道路公社)、3・4・21号本堅田真野線整備(市) →現状の交通課題が将来は改善傾向に
比叡山坂本～唐崎	○			通過交通 : 国道161号と高島大津線をつなぐエリア	※事業中路線が整備 湖西道路拡幅(国)、伊香立浜大津線(県)、3・4・46号比叡辻日吉線(県・市) →現状の交通課題が将来は改善傾向に
唐崎～大津京	○		○	通過交通 : 国道161号と高島大津線をつなぐエリア 交通事故 : 大津京駅付近	※事業中路線なし →現状の交通課題が将来も残存
大津～膳所	○	○	○	通過交通 : 国道1号と大津草津線をつなぐエリア 交通混雑 : 名神高速道路側道部、国道1号につながりJR西日本を跨ぐエリア 交通事故 : 中央四・におの浜、膳所本町駅付近	※事業中路線なし →現状の交通課題が将来も残存
膳所～石山	○	○		通過交通 : 名神高速道路側道部 交通混雑 : 石山付近の市街地エリア	※事業中路線なし →現状の交通課題が将来も残存
瀬田川		○		交通混雑 : 瀬田川を横断する断面で最も容量超過が発生	※山手幹線整備に伴い、一般道の通過交通が増加 →現状の交通課題に加え将来の交通課題が増大
瀬田川～草津	○	○	○	通過交通 : 国道1号と大津草津線、国道1号と山手幹線・京滋BPをつなぐエリア 交通混雑 : 瀬田付近の国道1号につながるエリア 交通事故 : 瀬田駅、瀬田唐橋付近	※山手幹線整備に伴い、一般道の通過交通が増加 →現状の交通課題に加え将来の交通課題が増大

(イ) 図2-2で設定した18断面のうち、通過交通、交通混雑、交通事故の観点から、現況及び将来において課題がある断面を交通量推計により抽出し抜粋して記載。

(2) 目指すべき道路網の将来像

① まちづくり方針と将来都市構造

大津市総合計画第2期実行計画では、本市のまちづくりの方針として「コンパクトで持続可能なまちづくり」を掲げています。

また、大津市都市計画マスタープランでは、「コンパクトなまちづくり」、「魅力あふれるまちづくり」等をまちづくりの目標とし、人口減少下でも生活利便性が確保された拠点の充実と、公共交通により拠点を相互に結ぶ「コンパクト+ネットワークによるまちづくり」を将来都市構造としています。

表 2-2 上位関連計画におけるまちづくり方針と将来都市構造

大津市総合計画 (第2期実行計画)	まちづくりの基本理念 ① <u>持続可能な都市経営</u> ② 共助社会の確立 ③ 自然、歴史、文化の保全、再生、活用
	まちづくりの姿勢 ① <u>コンパクトで持続可能なまちづくり</u> ② 「ひとの縁」による共助と「まち」の魅力の共有、発信
大津市都市計画 マスタープラン	まちづくりの目標 ① 人口減少社会における住み続けられる <u>コンパクトなまちづくり</u> ② 古都大津の自然、歴史、文化を生かした魅力あふれるまちづくり ③ 地域のにぎわいを創る協働のまちづくり
	将来都市構造の基本的な考え方 <u>コンパクト+ネットワークによるまちづくり</u> ① 地域拠点・生活拠点の設定 ② 拠点に必要な都市機能の明確化 ③ 魅力ある都心エリアの充実 ④ ネットワークの再構成 ⑤ 集落地の活性化
大津市立地適正化 計画	まちづくりの方針 安全・安心・快適に暮らせる <u>持続可能でコンパクトなまちづくり</u>
	施策・誘導方針 ① 拠点周辺における都市機能の集積促進 ② 地域特性を生かした居住の誘導 ③ 公共交通機能の強化

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網の整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進管理

参考資料

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網の整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

また、大津市立地適正化計画では「安全・安心・快適に暮らせる持続可能でコンパクトなまちづくり」を方針に掲げ、地域拠点周辺における都市機能の集積促進等の施策・誘導方針が示されています。



広域幹線道路については主要な路線を表しています。

出典：大津市都市計画マスタープラン（平成29年3月）

図2-15 本市の将来都市構造図

② 将来道路網

将来のまちづくり方針である「コンパクトで持続可能なまちづくり」を目指すために、道路網の将来像として、都心エリア、地域拠点、生活拠点と周辺の市街地・集落地を相互に結ぶ交通ネットワークの再構築を行います。また、「魅力あふれるまちづくり」に基づき、観光客・来訪者にも移動しやすい公共交通環境づくり、モビリティ・マネジメント、公共交通機関の有効活用を進めます。

そのほか、慢性的な交通渋滞を引き起こしている市街地エリアや瀬田川渡河部の交通混雑の改善、近年甚大な被害が多発する局地的大雨（ゲリラ豪雨）等の災害に対応した道路整備、歩行者や自転車を対象とした交通安全対策等を踏まえ、総合的な将来道路網の整備に努めます。

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網の整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

3. 道路整備の基本方針



道路整備に当たっては、大津市都市計画マスタープランに示す将来都市構造を念頭に、自動車交通のサービス向上に関する対策及び交通安全対策に資する整備を進めていきます。

2. (1)②及び③で示した現在と将来の交通課題に対して、次の3つの対策を道路整備の基本方針とします。

A 幹線道路網整備事業

B 安全対策事業

C ソフト施策

(1) 幹線道路網整備事業

将来においても幹線道路や幹線道路に接続する市道には混雑が残存することから、市域社会経済活動の円滑性と暮らしの利便性が高い移動環境を確保するために、交通の分散を目的とした混雑緩和を図る道路網の整備を行います。

(2) 安全対策事業

少子高齢化に向けてよりよい生活環境を確保するためには自動車交通による交通事故を減らし、歩行者や自転車利用者が安心して移動できる環境が今後もより一層求められることから、安全な歩道空間等の整備を行います。

(3) ソフト施策

現在及び将来の課題に対し、幹線道路網整備事業等のハード整備だけでは限られた財源の中で課題解決できないことからソフト施策も合わせて実施します。

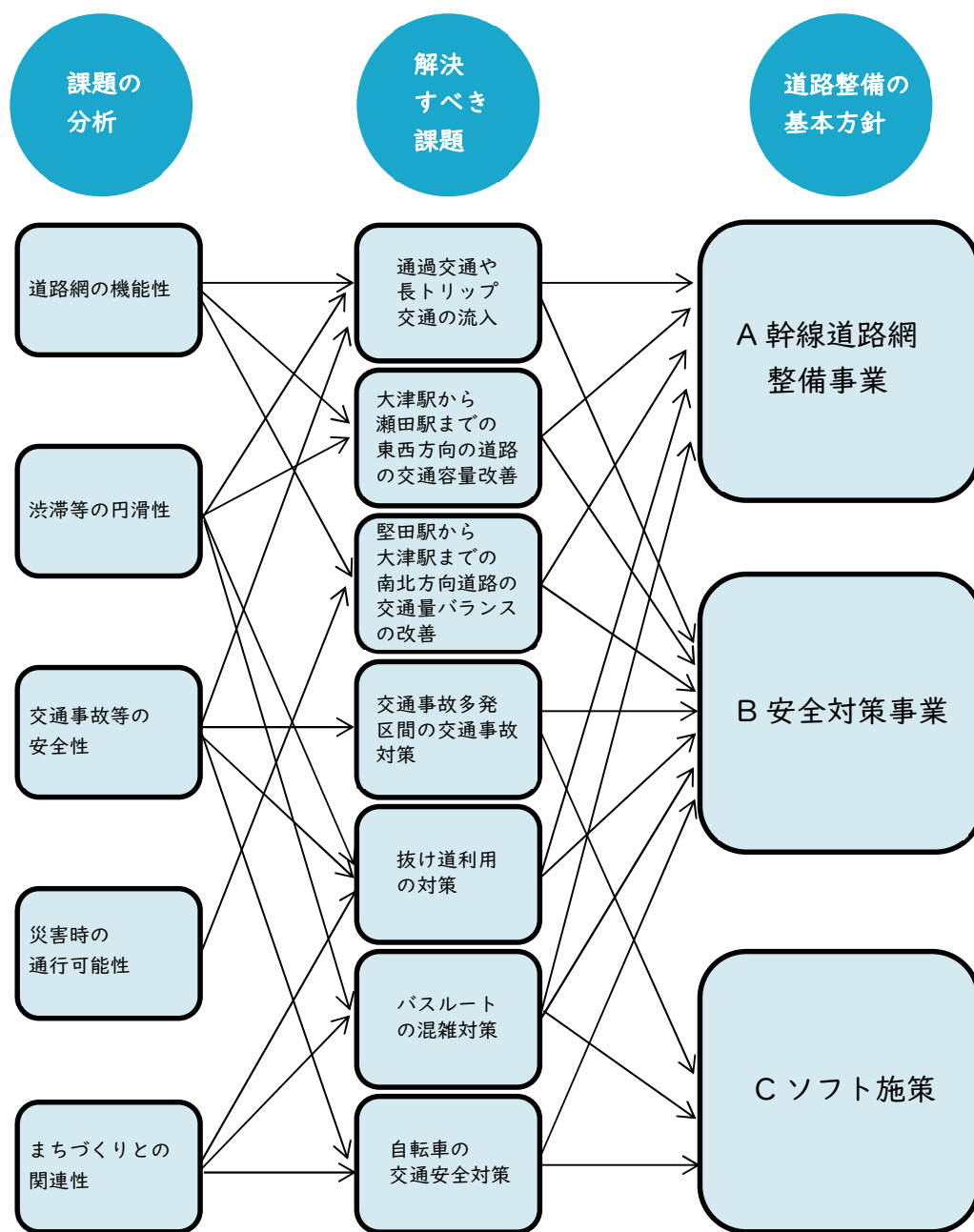


図 3-1 道路整備の方針

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

4. 道路整備の取組方針

本計画では、目指すべき道路網の将来像の実現に向けて、前章で立てた3つの基本方針に基づき、具体的な取組方針を以下のとおり掲げます。

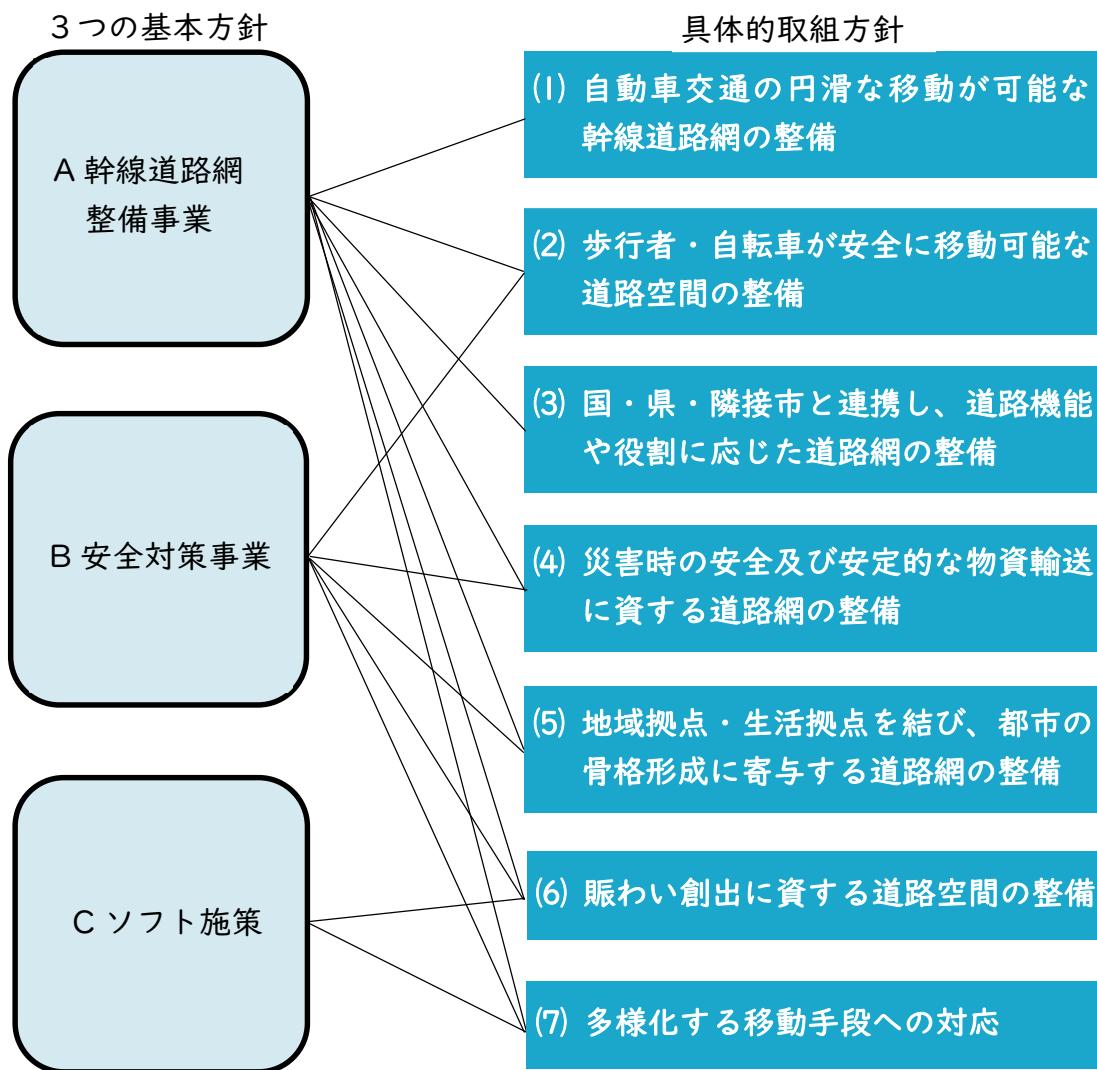


図 4-1 道路整備の具体的取組方針

(1) 自動車交通の円滑な移動が可能な幹線道路網の整備

道路の混雑状況や渋滞の発生状況を踏まえ、課題路線の交通混雑緩和に寄与する道路網を整備します。

道路の混雑状況については、将来においても交通容量が不足し混雑の要因となるボトルネック区間についてバイパス整備や道路拡幅整備等により交通容量を確保し、混雑緩和を図ります。さらに、地域間の移動に着目し複数路線で構成される断面を評価します。これにより、特定路線のみならず、並行路線を含めて地域の円滑性について検討し、断面の需給バランスの改善を目指します。

特に、東南部地域における市街地エリア、瀬田川断面の東西交通においては、慢性的な交通渋滞が発生していることから、新たな道路整備による課題改善を検討します。

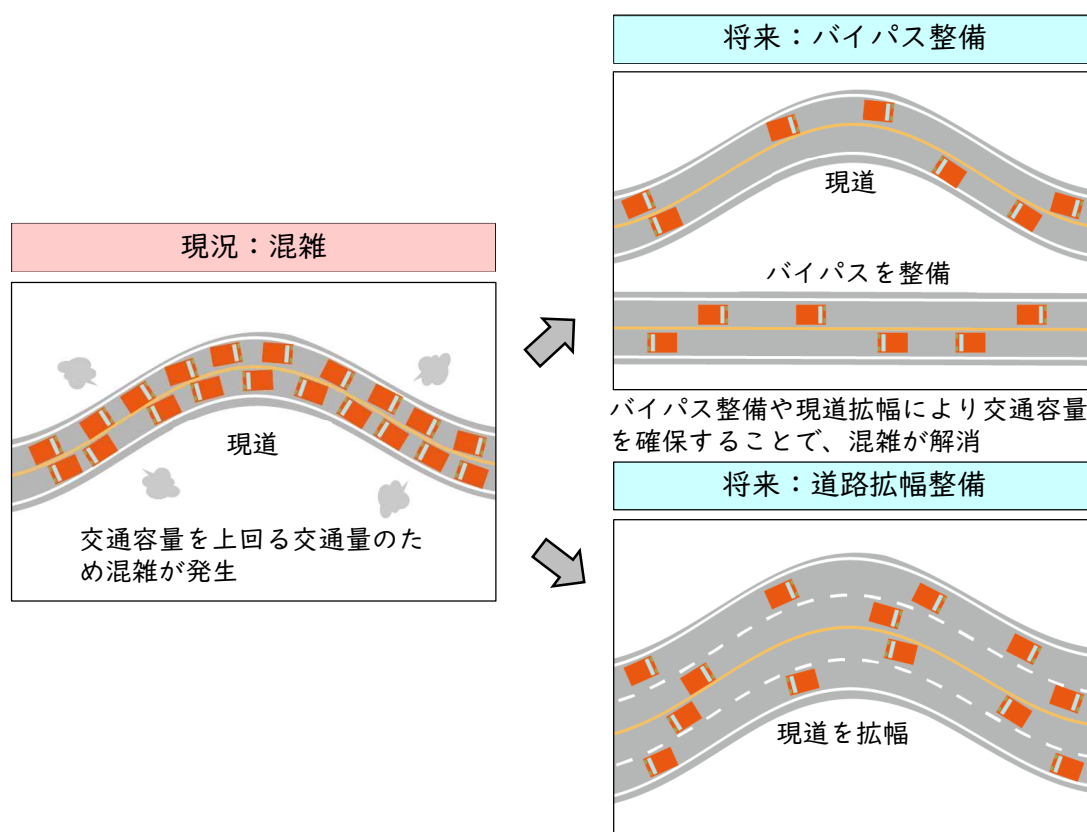


図 4-2 道路混雑解消のための道路整備イメージ

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 基本方針像
道路整備の

4. 道路整備の
組方針

5. 幹線道路網の
整備事業の優先

6. 安全対策事業
の優先度

7. 整備路線と
進管理

参考資料

(2) 歩行者・自転車が安全に移動可能な道路空間の整備

幹線道路からの抜け道利用の交通が沿道住民の安全性に影響を及ぼすことから、抜け道利用を抑制する道路網を整備します。

園児、小学生の通学路や課外活動の利用が考えられる道路及び駅や中学校・高校周辺等の自転車利用の多い道路について、事故の発生状況、歩道の整備状況を踏まえ、安全に移動可能な道路空間を整備します。

また、商業施設や学校等の施設が沿道に立地し、歩道整備に必要な用地の確保が困難な現道に関しては、現状の道路空間の再配分による歩行空間の創出や、ハンプ等の物理的デバイスを整備し、通過交通の流入抑制を図る等のソフト施策を検討し、早期の効果発現を目指します。

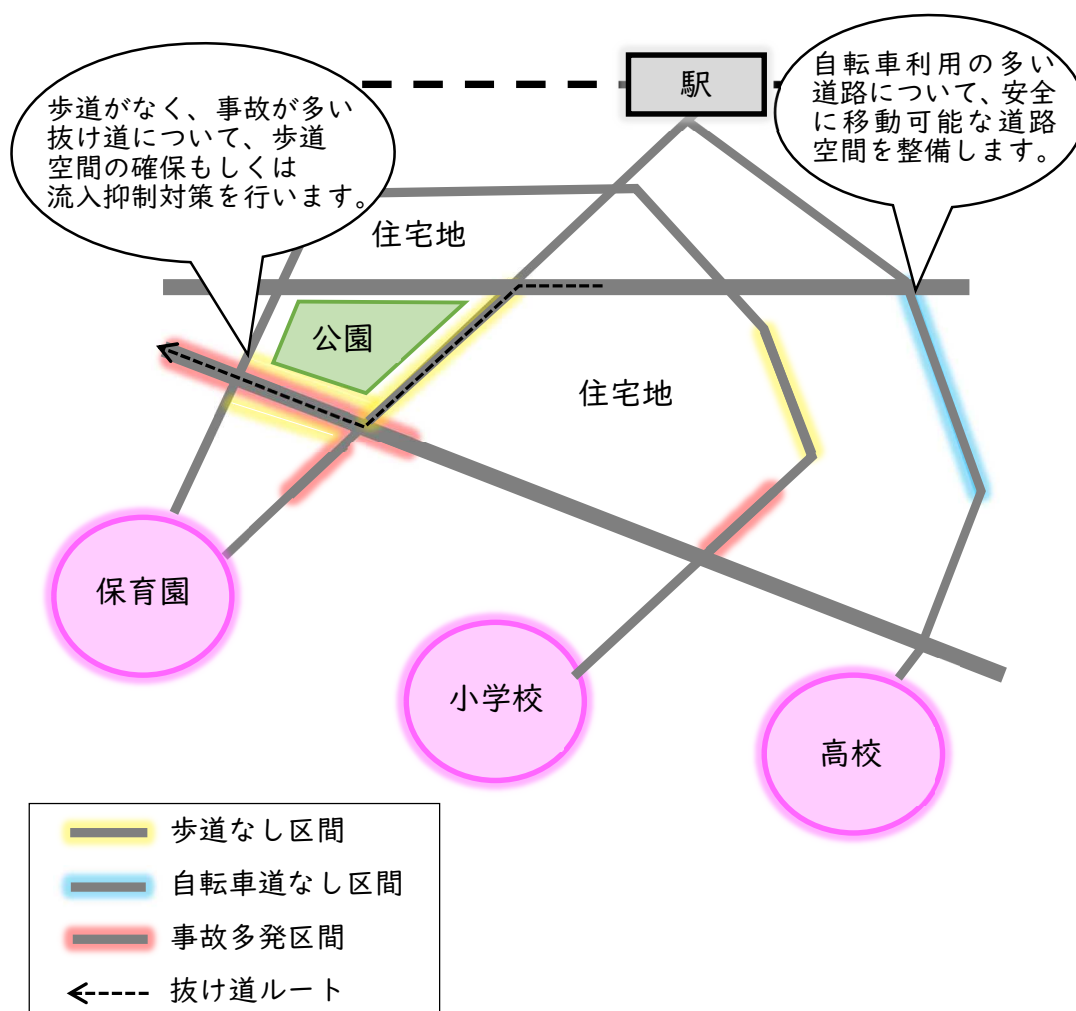


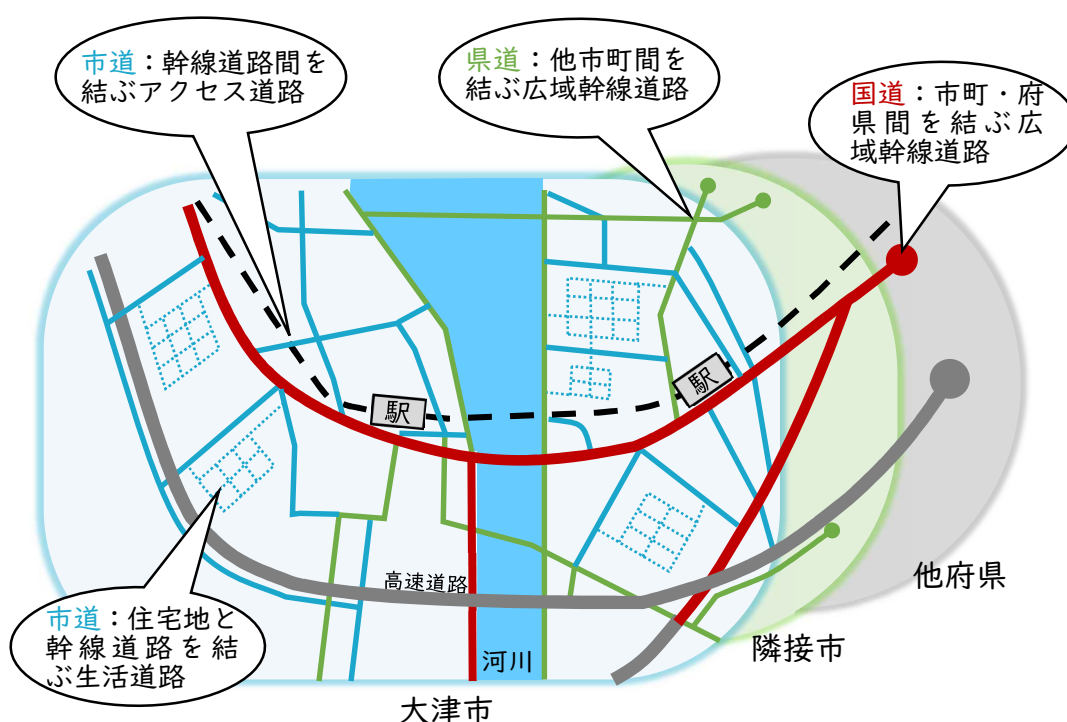
図 4-3 歩行者・自転車が安全に移動可能な道路空間の整備イメージ

(3)国・県・隣接市と連携し、道路機能や役割に応じた道路網の整備

国道、県道、市道のそれぞれに求められる道路機能や役割を踏まえて、各道路管理者の観点から道路整備を行います。

市道は、市域の社会経済活動を支え、市民の暮らしに密着した市域内に存する道路であることから、安全・安心に通行できる道路とする必要があります。そのため、生活道路に通過交通が多く流入する課題箇所に対し、新たな幹線道路網の整備により市道への交通流入を減少させます。

また、国道、県道及び隣接市道においては、関係機関と連携し、ネットワークとして整備効果を高めるように道路整備を進めていきます。



<道路の機能・役割>

- 国道：都市（市町・府県）間を結ぶ広域幹線道路
- 県道：国道を補助する広域幹線道路
- 市道：幹線道路間を結ぶアクセス道路（幹線道路）
- ⋯ 市道：住居から幹線道路を結ぶ生活道路（細街路）※

※本整備計画では、幹線道路事業に関する整備計画を検討するもので、生活道路等の細街路に関する事業を行うものではありません。

図 4-4 国道・県道・市道の機能と役割イメージ図

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網の整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

(4)災害時の安全及び安定的な物資輸送に資する道路網の整備

平常時・災害時を問わず物資が安定的に輸送されるよう、移動の確実性、信頼性の高い道路網整備を行います。

幹線道路では、物流の観点から重要な道路として位置付けられている重要物流道路や代替・補完路がその機能を発揮できるよう、道路整備を進めます。

■重要物流道路

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として国土交通大臣が指定した路線で、機能強化や重点支援が実施されます。

また、重要物流道路の代替・補完路をあわせて指定し、重要物流道路や代替補完路については、災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行することが可能となります。

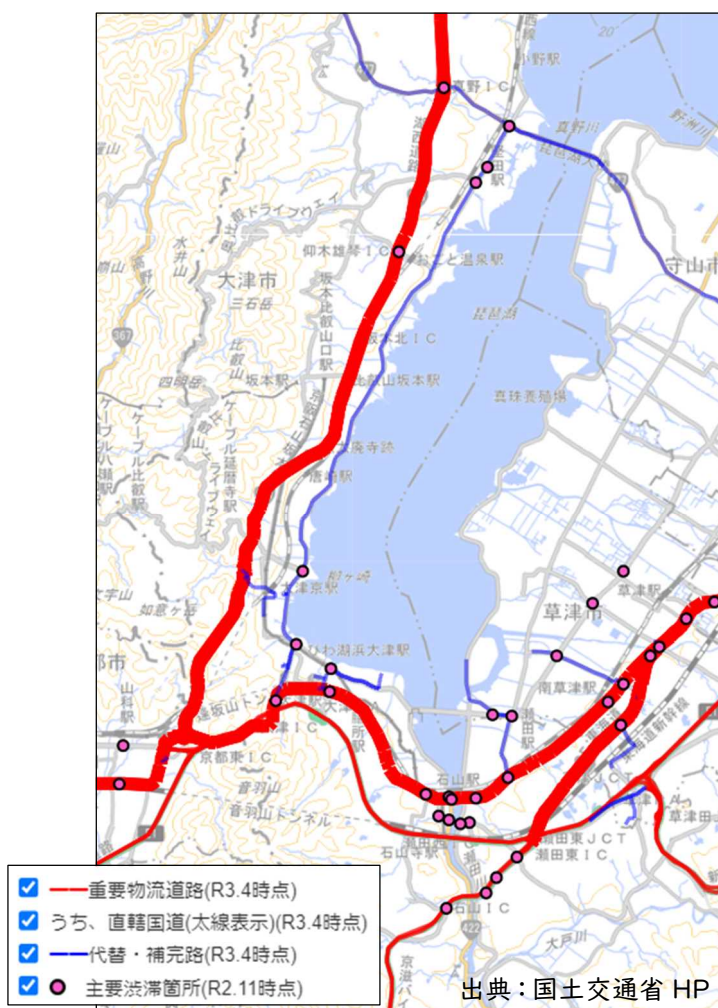


図 4-5 重要物流道路、代替・補完路、主要渋滞箇所の位置図

(5)地域拠点・生活拠点を結び、都市の骨格形成に寄与する道路網の整備

将来都市構造を形成するためには、地域拠点や生活拠点に日常生活を営む上で必要な店舗や医療施設が存続していく必要があります。大津市立地適正化計画に基づく誘導施策と合わせて、各拠点へのアクセス性を高めるための道路網整備が必要となります。

このことから、地域拠点や生活拠点周辺の渋滞解消や歩行者等が安全に通行できるような安全対策に寄与する道路網整備を重点的に進めていきます。

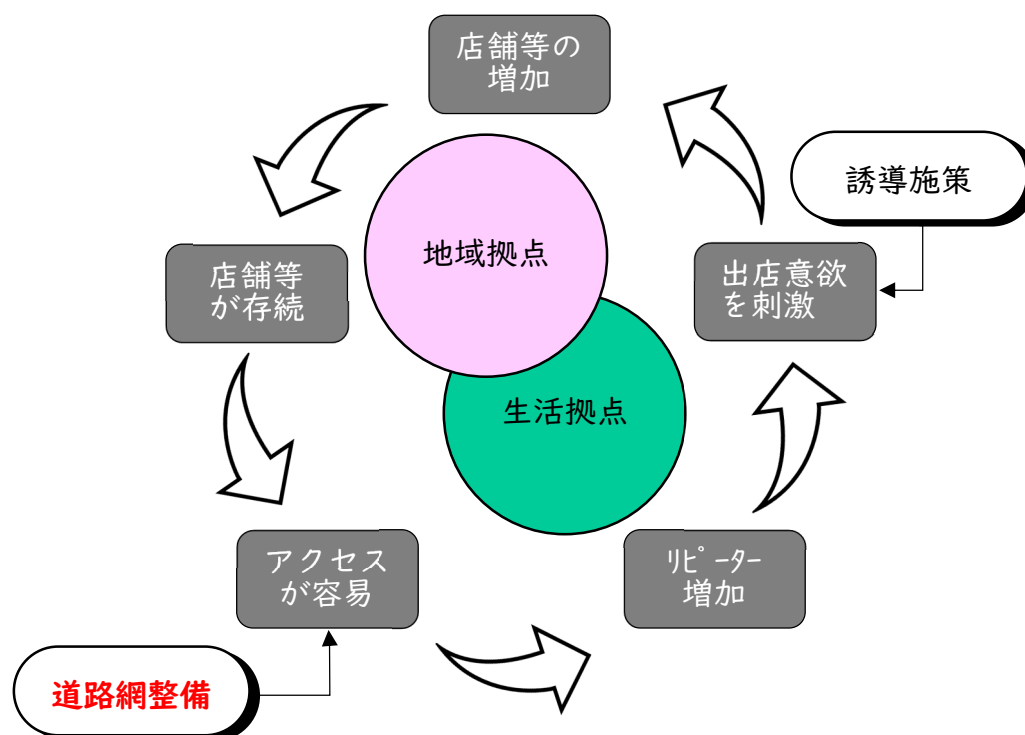


図 4-6 道路網整備による地域社会への波及効果のイメージ

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

(6) 賑わい創出に資する道路空間の整備

来訪者の利便性を高める魅力的な道路を整備することが地域間の交流促進に繋がり、市内の賑わい創出に繋がります。

そこで、大津駅から湖岸、まちなかへの動線づくり、賑わいづくりの取組として、再編した大津駅周辺の歩道空間を有効活用し、官民連携によるキッチンカーやマルシェなどのコミュニティ空間を創出し、地域の魅力向上を図ります。

また、自動車に関しては観光地や商業施設へのアクセス道路の整備、自転車に関しては滋賀県の進めるビワイチが、ナショナルサイクルルートに選ばれたことから、ビワイチルートの自転車通行空間の整備や、出発市としての機能の充実を検討します。



パークビル前（Bエリア）



逢坂支所前（Cエリア）

写真 4-1 歩道を活用したコミュニティ空間の事例

(7)多様化する移動手段への対応

高齢化社会に向け、鉄道やバス等の公共交通機関の重要性は、より一層高まるものと予想されます。そのため、駅等の交通結節点における交通手段間の乗継ぎ利便性の向上、混雑解消による路線バスの定時性向上等、様々な交通手段の利便性向上を図るために道路施策側からの支援を図ります。

大津駅ではバス・タクシー乗り場の再整備及び歩道空間のバリアフリー化を図り、公共交通機関の利便性の向上を図ってきました。また、東の玄関口であり、令和2年度の駅乗降者数が滋賀県で7位と多い瀬田駅においても、駅前ロータリーでは、朝タラッシュ時の一般車送迎の流入や路線バスを待つ歩行者等によって混雑が発生していることから、再整備による交通結節点の強化を図ります。

また、自動運転技術や情報技術の進展により、MaaS、シェアリングサービスといった新たなモビリティサービスの拡大も予想されることから、普及状況を踏まえ、これらに対応するための道路環境整備を進めます。



写真 4-2 自動運転バス

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網の整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

5. 幹線道路網整備事業の優先度



(1) 幹線道路網整備事業の考え方

道路整備の基本方針に基づき、交通課題の解消に寄与する幹線道路網の整備を進めていきますが、限られた財源で整備効果の高い路線を優先して整備する必要があります。

計画期間に優先路線を整備することができるよう、下記の考え方に基づき優先度を検討します。

【幹線道路網整備事業の考え方】

- ✓ 幹線道路網整備事業は、整備効果が高く実現性の高い道路整備を優先します。
- ✓ 整備効果が高く実現性の低い路線は、区間毎に早期着手の可否を検討、又は現道を代替路線とした振替等の代替案を検討します。
- ✓ 国、県、隣接市と連携し、ネットワークとして整備効果が高い道路事業を優先します。
- ✓ 社会経済情勢の変化や新たな政策課題にかかる変更要素が生じた場合は適宜見直します。

(2)対象路線と評価方法

現在、84路線ある都市計画道路のうち、改良済み、事業実施中の路線を除くと、44路線が未整備の路線となります。

この44路線を対象に、交通課題の解消に寄与する路線の抽出を行いました。抽出検討にあたっては、効果評価を検証するため5つの課題分野をもとに評価項目と評価指標を設定し、実現性の評価を組み合わせ、路線整備による課題解消効果を点数化して評価します。

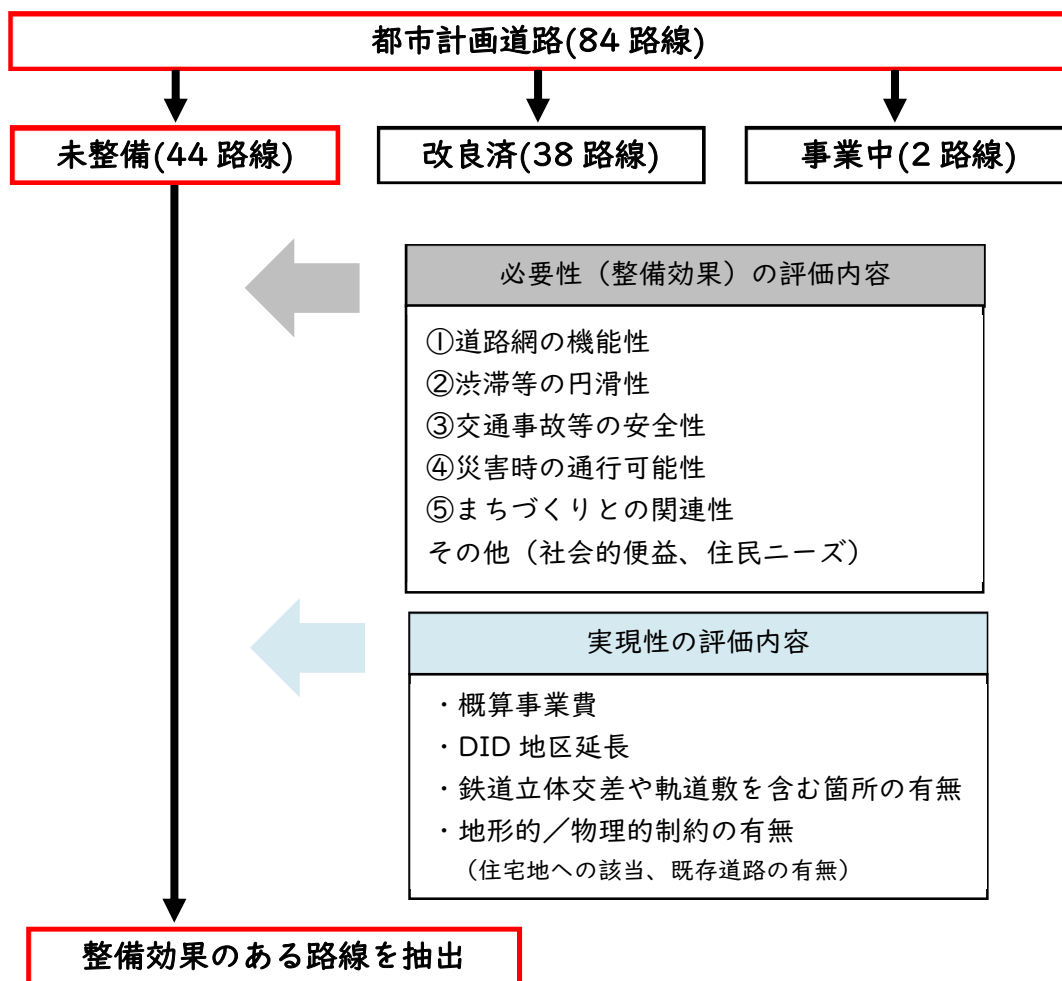


図 5-1 整備効果のある路線の抽出方法

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網の整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

1. 計画策定の趣旨

2. 道路網の将来像
目指すべき

3. 基本方針
道路整備の

4. 取組方針
道路整備の

5. 整備の優先順位
幹線道路位

6. 優先順位
安全対策事業の

7. 進捗管理
目標値の設定と

参考資料

表 5-1 幹線道路網（都市計画道路）一覧

No.	路線名	整備状況	管理区分	No.	路線名	整備状況	管理区分
1	3・4・100号 志賀幹線	未整備	国	43	3・3・9号 皇子が丘線	改良済	市／国
2	3・4・63号 大堂川線	未整備	市	44	3・4・9号 馬場皇子が丘線	未整備	市／県
3	3・5・110号 カヤ大堂線	改良済	市	45	8・7・2号 浜大津運動公園線	改良済	市
4	3・5・112号 近江舞子線	未整備	市	46	8・7・1号 浜大津歩行者専用道	改良済	市
5	3・4・5号 木戸荒川線	改良済	県	47	8・7・4号 浜大津湖岸線	改良済	市
6	3・4・60号 志賀駅前線	未整備	県	48	8・7・3号 寺町湖岸線	改良済	市
7	3・4・59号 願城寺道線	未整備	市	49	3・2・4号 湖岸大津駅線	改良済	市
8	3・4・58号 和邇駅前線	改良済	市	50	3・3・7号 浜大津港逢坂線	未整備	県
9	3・4・57号 今宿和邇中線	未整備	市	51	3・5・105号 春日町線	改良済	市
10	3・4・1号 本堅田和邇線	未整備	県／市	52	3・3・5号 浜大津港馬場線	改良済	県
11	3・4・56号 小野丹出線	改良済	市	53	3・4・8号 大津駅梅林線	未整備	市／県
12	3・4・55号 真野町線	未整備	市	54	3・4・65号 打出浜本宮線	改良済	県
13	3・4・52号 堅田駅西口線	未整備	市	55	3・4・7号 逢坂山三雲線	未整備	国
14	3・4・110号 伊香立真野線	改良済	市	56	3・4・10号 島の関寺辺線	改良済	県
15	3・3・20号 大橋伊香立線	未整備	県	57	8・7・6号 膳所駅南北連絡道路	改良済	市
16	3・4・21号 本堅田真野線	事業中	市	58	8・7・7号 竜が丘連絡道路	改良済	市
17	3・4・4号 上梶田大道線	未整備	市	59	3・4・66号 竜が丘線	未整備	市
18	3・4・53号 今堅田真野線	改良済	市	60	3・4・12号 馬場大江線	未整備	市
19	3・4・51号 堅田駅前線	改良済	市	61	3・4・67号 丸の内平尾線	未整備	市
20	3・4・50号 桜かや線	未整備	市	62	3・5・103号 膳所山手線	未整備	市
21	3・5・101号 本堅田衣川線	未整備	県／市	63	3・2・3号 大津湖南幹線	改良済	県
22	3・5・102号 出町線	未整備	市	64	3・4・70号 瀬田川左岸線	未整備	県／市
23	3・4・102号 仰木南北幹線	改良済	市	65	3・4・15号 石山駅湖岸線	改良済	市
24	3・4・101号 仰木中央幹線	改良済	市	66	3・4・14号 石山駅線	改良済	市
25	3・4・103号 仰木東西幹線	改良済	市	67	3・5・111号 石山駅国分線	未整備	市
26	3・5・109号 仰木東線	改良済	市	68	3・4・68号 御殿浜南郷線	未整備	市／県
27	3・5・108号 雄琴駅西口線	改良済	市	69	3・4・72号 浜街道大江線	未整備	市／県
28	3・4・49号 雄琴川線	未整備	県	70	3・4・19号 大江霊仙寺線	未整備	市
29	3・3・22号 浜大津堅田線	未整備	県／市	71	3・3・11号 瀬田駅前線	未整備	市
30	3・4・47号 比叡辻坂本線	改良済	市	72	3・4・74号 南大萱月輪線	改良済	市
31	3・4・109号 大宮川線	改良済	市	73	3・4・16号 鳥居川南大萱線	未整備	市／県
32	3・4・46号 比叡辻日吉線	事業中	県	74	3・2・2号 大江追分線	改良済	国
33	3・4・45号 坂本線	未整備	市	75	3・4・22号 南大萱青地線	未整備	市
34	3・4・44号 下阪本馬場線	未整備	市	76	3・5・106号 大江橋本線	未整備	市／県
35	3・3・1号 浜大津比叡辻線	未整備	県／市	77	3・4・17号 石山寺辺線	未整備	市
36	3・3・10号 下阪本穴太線	未整備	市	78	3・4・77号 野路平野線	改良済	市
37	3・2・1号 錦織坂本線	改良済	国	79	3・3・12号 平野南笠線	未整備	県
38	3・4・43号 南滋賀線	改良済	市	80	3・3・6号 山手幹線	改良済	県
39	3・4・42号 錦織柳川線	改良済	県	81	3・4・73号 南大萱上田上線	未整備	市
40	3・4・3号 皇子が丘線	未整備	市	82	3・4・18号 関津桐生線	未整備	県
41	8・7・5号 西大津線	改良済	市	83	3・4・71号 久保江堂線	未整備	県／市
42	3・5・113号 尾花川線	改良済	市	84	3・5・104号 石山寺辺大石東線	未整備	県

- 整備状況に記載の「未整備」とは、全線未整備のほか、一部改良済の区間を含む場合においても未整備区間がある場合は、「未整備」と記載しています。
- 管理区分は、現道があるものについては、現道の管理区分をもとに記載しています。管理区分が複数ある場合は、現道の管理区分の延長が長い順に記載しています。なお、現道がない未整備区間については、事業化の段階で管理区分に変更が生じる可能性があります。

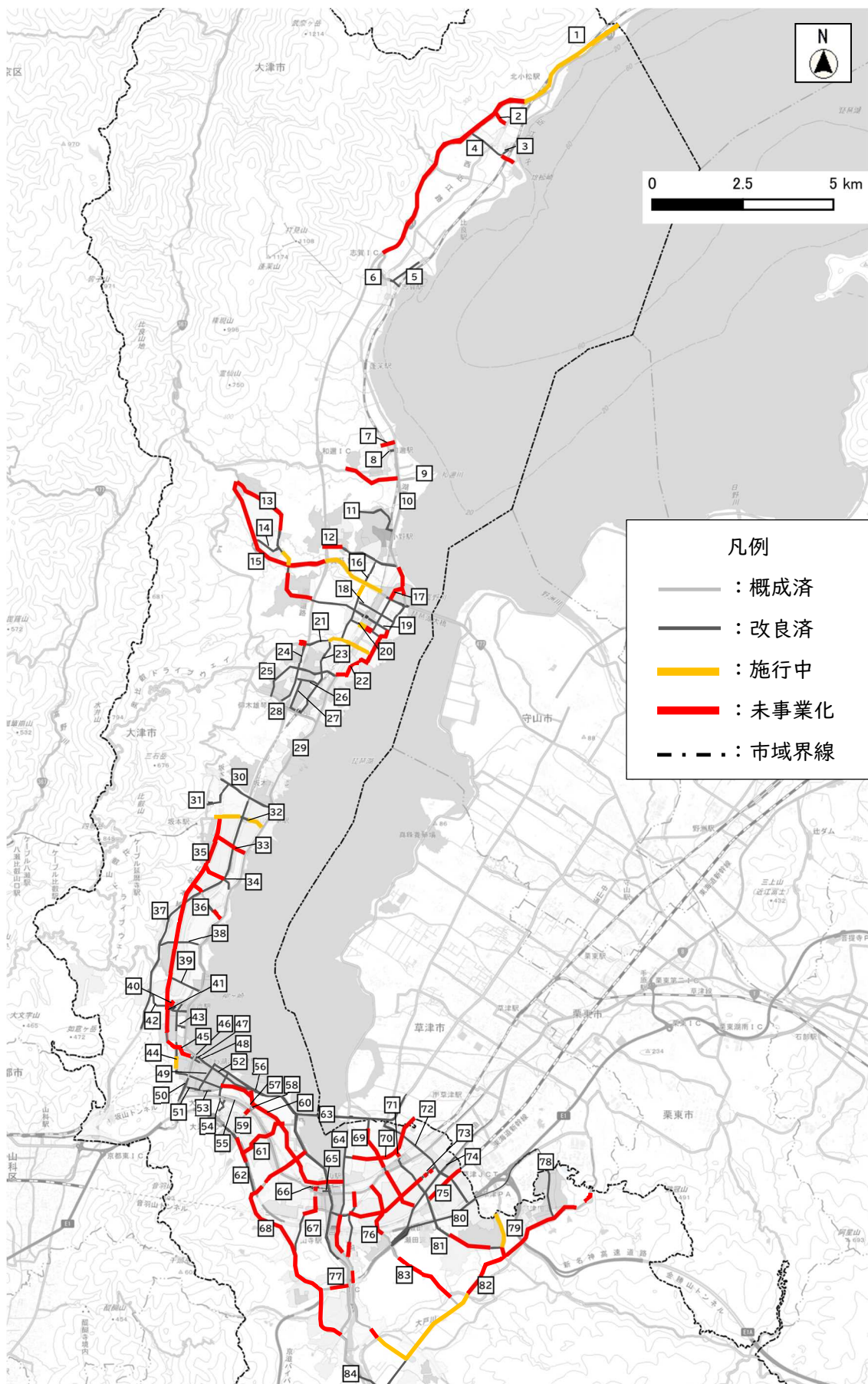


図 5-2 幹線道路網（都市計画道路網）図

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

(3)必要性（整備効果）の評価

5つの課題分野に対して、以下のとおり評価項目と評価指標を定め、対象都市計画道路の整備有無別の将来交通量推計結果、対象都市計画道路の状況をもとに、必要性の評価を行います。

表 5-2 幹線道路網整備事業における必要性（整備効果）の評価項目・評価指標

課題分野	評価項目	評価指標
①道路網の機能性	生活道路の通過交通の割合	課題箇所の通過交通割合の減少度
②渋滞等の円滑性	混雑箇所の混雑度	課題箇所（県道以上と市道）の平均交通量及び平均混雑度の低下度
	断面の需給バランス	複数路線により構成される断面全体の混雑度※の低下度（※断面内の全路線の交通容量と交通量の比）
③交通事故等の安全性	抜け道交通の多寡	生活道路を利用する交通の走行距離の長さの平均値の減少量及び並行幹線道路の交通量減少量
④災害時の通行可能性	重要物流道路のアクセス性	重要物流道路や代替・補完路の通行にあたり支障のある箇所の有無
⑤まちづくりとの関連性	主要施設へのアクセス性	対象道路周辺（5km 以内）にある主要施設（商業、医療）の数
	都市の骨格の形成への寄与（コンパクトなまちづくり）	都市計画マスタープランの「地域拠点（立地適正化計画の都市機能誘導区域）」と「生活拠点（半径800m）」とを結ぶか否か
		地域拠点（都市機能誘導区域）と、支所とを結ぶか否か
	都市の骨格の形成への寄与（ネットワークの再構築）	地域公共交通計画で位置付けられた交通課題地域を通過するか否か 地域公共交通計画で「基幹ネットワーク」（バス）、「拠点間ネットワーク」、「市外アクセスネットワーク」、「拠点アクセスネットワーク」のいずれかに位置付けられているか否か
○社会的便益	道路整備による社会的便益	走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の和
○住民ニーズ	地元からの道路整備に関する要望	当該道路にかかる地元要望の有無

(4)実現性の評価

事業の実現性について、事業費、道路特性、制約条件等にかかる以下の評価項目について評価を実施します。

表 5-3 実現性の評価項目

評価項目
概算事業費（円）
①DID 地区延長(km)
②鉄道立体交差箇所や軌道数を含む箇所の有無
③地形的／物理的制約の有無(住宅地への該当)
④地形的／物理的制約の有無(既存道路の有無)

(5)幹線道路網整備事業の優先度

① 評価方法

必要性（整備効果）の高い路線に実現性を加え、両観点から路線の優先度を検討します。表 5-4 のとおり、縦軸が整備効果、横軸が実現性の評価として、マトリクス表形式で優先度を評価し、整備事業の優先度を決定します。

表 5-4 評価結果に基づく幹線道路網整備事業の優先度決定方法

幹線道路網整備事業の優先度		実現性の評価（路線単位）		
		○高	△中	×低
必要性 (整備効果) の 評価	○高	優先度①	優先度②	優先度⑤
	△中	優先度③	優先度④	優先度⑥
	×低	優先度⑦	優先度⑧	優先度⑨

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

② 優先度検討における除外要件の検討

幹線道路網整備事業の優先度を検討するにあたり、事業主体や整備方針を踏まえ、未整備の都市計画道路44路線に対し、17路線について除外を行い、除外後の27路線について、整備の位置付けを検討し計画に反映しました。

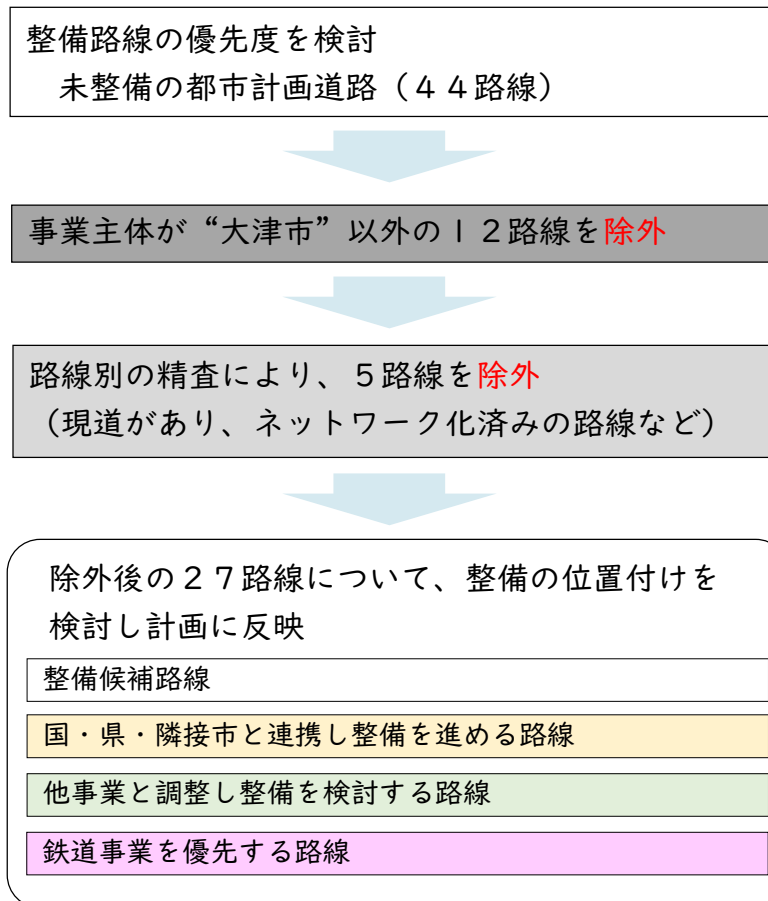


図 5-3 優先度検討における除外要件の検討フロー

③ 幹線道路網整備事業の優先度

幹線道路網整備事業の優先度の結果は次のとおりです。

表 5-5 幹線道路網整備事業の優先度

		実現性の評価		
		○高	△中	×低
必要性（整備効果）の評価	○高	優先度① 3・3・20号 大橋伊香立線	優先度② 3・3・12号 平野南笠線	優先度⑤ 3・3・1号 浜大津比叡辻線 3・4・72号 浜街道大江線 3・4・9号 馬場皇子が丘線 3・4・71号 久保江堂線 3・4・16号 鳥居川南大萱線
	△中	優先度③ 3・4・18号 関津桐生線 3・4・7号 逢坂山三雲線 3・5・103号 膳所山手線	優先度④ 3・4・73号 南大萱上田上線 3・4・52号 堅田駅西口線 3・3・10号 下阪本穴太線 3・4・100号 志賀幹線 3・5・101号 本堅田衣川線 3・5・106号 大江橋本線 3・4・1号 本堅田和邇線※1 3・4・19号 大江霊仙寺線 3・5・111号 石山駅国分線 3・4・66号 竜が丘線 3・5・102号 出町線※2	優先度⑥ 3・4・67号 丸の内平尾線 3・4・70号 瀬田川左岸線 3・3・22号 浜大津堅田線 3・4・68号 御殿浜南郷線 3・4・12号 馬場大江線 3・3・7号 浜大津港逢坂線
	×低	優先度⑦ 3・4・3号 皇子が丘線 3・5・112号 近江舞子線 3・4・4号 上梶田大道線 3・4・55号 真野町線 3・4・8号 大津駅梅林線 3・4・60号 志賀駅前線 3・4・63号 大堂川線	優先度⑧ 3・4・49号 雄琴川線 3・4・17号 石山寺辺線 3・3・11号 瀬田駅前線 3・4・50号 桜かや線 3・4・59号 願城寺道線 3・4・22号 南大萱青地線 3・4・57号 今宿和邇中線 3・4・44号 下阪本馬場線	優先度⑨ 3・4・45号 坂本線 3・5・104号 石山寺辺大石東線

凡例
整備候補路線
国・県・隣接市と連携し整備を進める路線
他事業と調整し整備を検討する路線
鉄道事業を優先する路線
路線別精査により優先整備対象外となった路線
事業主体が大津市以外の路線

※1 3・4・1号 本堅田和邇線の起点部と接続する3・4・50号 桜かや線の未整備区間（堅田内湖部）は、ネットワークの連続性の観点から一体的な整備が求められるため、3・4・1号 本堅田和邇線に区間を含めて評価するものとした。

※2 3・5・102号 出町線の起点部と接続する3・3・22号 浜大津堅田線の未整備区間（衣川一丁目及び堅田一丁目）は、ネットワークの連続性の観点から一体的な整備が求められるため、3・5・102号 出町線に区間を含めて評価するものとした。

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 基本方針像
道路整備の

4. 取組方針
道路整備の

5. 整備事業の優先度
幹線道路網

6. 優先度
安全対策事業の

7. 進行管理
整備路線と

参考資料

6. 安全対策事業の優先度



(1) 安全対策事業の考え方

安全対策事業についても、交通課題の解消に寄与する整備効果の評価を行い、実現性を踏まえ下記の考え方に基づき優先度を検討します。

【安全対策事業の考え方】

- ✓ 安全対策事業は、歩行者、自転車が安全で安心して通行できる道路空間の整備を行います。
- ✓ 整備範囲は、ピンポイントな課題区間に対応するため、延長の長い路線については、区間を分割して評価を行います。
- ✓ 安全対策事業は、整備効果が高く実現性の高い整備を優先します。
- ✓ 国、県、隣接市と連携し、整備効果の高い安全対策事業を優先します。

(2) 対象路線と評価方法

対象路線は、「5. 幹線道路網整備事業の優先度」の評価対象と同じ未整備の都市計画道路44路線とします。なお、安全対策事業は歩行者、自転車に対する整備事業であることを踏まえ、延長の長い路線については、区間を分割し区間単位での評価を行います。

区間の抽出検討にあたっては、効果評価を検証するため5つの課題分野のうち、安全対策事業に関連する分野から評価項目と評価指標を設定し、路線整備による課題解消効果を点数化して評価します。

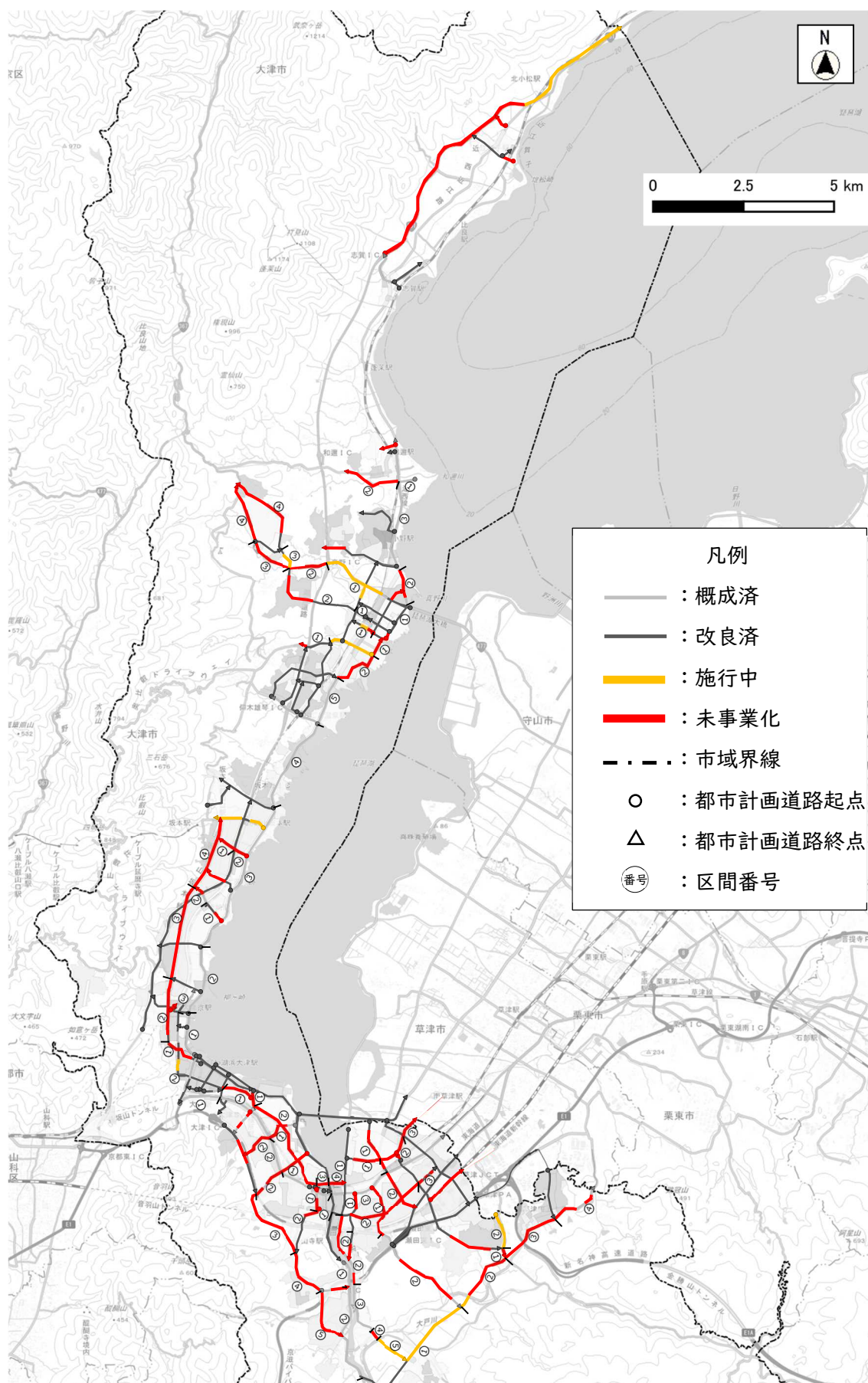


図 6-1 安全対策事業対象区間図

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき
道路網の将来像

3. 道路整備の
基本方針像

4. 道路整備の
取組方針

5. 幹線道路網
整備事業の優先度

6. 安全対策事業の
優先度

7. 整備路線と
進行管理

参考資料

(3)必要性（整備効果）の評価

安全対策事業に関連する評価項目と評価指標を以下のとおり定め、対象都市計画道路の状況をもとに、必要性の評価を行います。

表 6-1 安全対策事業における必要性（整備効果）の評価項目・評価指標

課題分野	評価項目	評価指標
③交通事故等の安全性	通学路の安全性	年平均事故件数
	児童・園児・通学の安全性	小学校・幼稚園・保育園・こども園の数
④災害時の通行可能性	避難行動の円滑性	半径 1km 以内の指定避難場所数
⑤まちづくりとの関連性	自転車道利用の利便性	鉄道駅・高校・中学校等の数
		自転車道の計画の位置付けの有無
	都市の骨格の形成への寄与（コンパクトなまちづくり）	立地適正化計画の「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」に含まれるか否か
		立地適正化計画で「都市機能誘導区域内」「居住誘導区域内」に位置付けられているか否か
○住民ニーズ	都市の骨格の形成への寄与（ネットワークの再構築）	地域公共交通計画で「基幹ネットワーク」「拠点間ネットワーク」に位置付けられているか否か
		当該道路にかかる地元要望の有無
○住民ニーズ	地元からの道路整備に関する要望	

(4)実現性の評価

実現性の評価は 5.(4)の評価とします。

(5)安全対策事業の優先度

① 評価方法

5.(5)①と同様にマトリクス表形式で優先度を評価し、整備事業の優先度を決定します。なお、延長の長い路線については、区間を分割し区間単位での評価を行います。

表 6-2 評価結果に基づく安全対策事業の優先度決定方法

安全対策事業 の優先度		実現性の評価（区間単位）		
		○高	△中	×低
必要性 （整備効果） の 評価	○高	優先度①	優先度②	優先度⑤
	△中	優先度③	優先度④	優先度⑥
	×低	優先度⑦	優先度⑧	優先度⑨

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき
道路網の将来像

3. 道路整備の
基本方針像

4. 道路整備の
取組方針

5. 幹線道路網
整備事業の優先度

6. 安全対策事業の
優先度

7. 整備路線と
進化管理

参考資料

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 基本方針像
道路整備の

4. 取組方針
道路整備の

5. 整備事業の優先度
幹線道路網の

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と
進行管理

参考資料

② 安全対策事業の優先度

安全対策事業の優先度の結果は次のとおりです。

表 6-3 安全対策事業の優先度

		実現性の評価		
		○高	△中	×低
必要性（整備効果）の評価	○高	優先度① 3・4・7号 逢坂山三雲線① 3・4・12号 馬場大江線①	優先度② 3・4・66号 竜が丘線	優先度⑤ 3・4・9号 馬場皇子が丘線① 3・4・12号 馬場大江線② 3・4・72号 浜街道大江線①
		優先度③ 3・4・70号 瀬田川左岸線④ 3・4・7号 逢坂山三雲線② 3・4・12号 馬場大江線③ 3・5・111号 石山駅国分線① 3・3・12号 平野南笠線② 3・4・3号 皇子が丘線 3・4・8号 大津駅梅林線 3・3・22号 浜大津堅田線⑤ 3・4・7号 逢坂山三雲線③	優先度④ 3・4・68号 御殿浜南郷線⑤ 3・3・22号 浜大津堅田線① 3・4・49号 雄琴川線 3・4・9号 馬場皇子が丘線③ 3・4・17号 石山寺辺線 3・4・71号 久保江堂線② 3・4・68号 御殿浜南郷線④ 3・4・1号 本堅田和邇線③ 3・4・9号 馬場皇子が丘線② 3・4・70号 瀬田川左岸線③ 3・4・16号 鳥居川南大萱線③ 3・4・19号 大江霊仙寺線③ 3・3・11号 瀬田駅前線 3・3・10号 下阪本穴太線① 3・4・16号 鳥居川南大萱線① 3・4・50号 桜かや線① 3・3・22号 浜大津堅田線④ 3・4・71号 久保江堂線① 3・4・12号 馬場大江線④ 3・5・104号 石山寺辺大石東線① 3・4・67号 丸の内平尾線② 3・5・106号 大江橋本線① 3・4・67号 丸の内平尾線② 3・4・18号 関津桐生線② 3・5・102号 出町線②※1 3・4・72号 浜街道大江線② 3・4・68号 御殿浜南郷線② 3・3・1号 浜大津比叡辻線① 3・4・68号 御殿浜南郷線③ 3・3・22号 浜大津堅田線② 3・4・44号 下阪本馬場線 3・4・19号 大江霊仙寺線② 3・3・10号 下阪本穴太線② 3・4・19号 大江霊仙寺線① 3・4・22号 南大萱青地線	優先度⑥ 3・3・7号 浜大津港逢坂線 3・4・16号 鳥居川南大萱線② 3・4・70号 瀬田川左岸線② 3・4・68号 御殿浜南郷線① 3・4・67号 丸の内平尾線① 3・3・1号 浜大津比叡辻線④ 3・3・1号 浜大津比叡辻線② 3・3・1号 浜大津比叡辻線③ 3・4・71号 久保江堂線① 3・3・22号 浜大津堅田線③ 3・5・104号 石山寺辺大石東線② 3・4・45号 坂本線①
		優先度⑦ 3・4・4号 上梶田大道線 3・4・18号 関津桐生線④ 3・5・103号 膳所山手線 3・4・52号 堅田駅西口線② 3・3・20号 大橋伊香立線③ 3・4・52号 堅田駅西口線③ 3・4・55号 真野町線 3・3・12号 平野南笠線① 3・3・20号 大橋伊香立線④ 3・4・18号 関津桐生線③ 3・4・57号 今宿和邇中線① 3・4・60号 志賀駅前線 3・4・63号 大堂川線 3・5・112号 近江舞子線	優先度⑧ 3・5・102号 出町線① 3・4・1号 本堅田和邇線② 3・4・1号 本堅田和邇線①※2 3・5・111号 石山駅国分線② 3・5・106号 大江橋本線② 3・4・59号 願城寺道線 3・4・57号 今宿和邇中線② 3・4・73号 南大萱上田上線 3・4・52号 堅田駅西口線④ 3・4・100号 志賀幹線	優先度⑨
	△中			
	×低			

凡例	
整備候補路線	
国・県・隣接市と連携し整備を進める路線	
他事業と調整し整備を検討する路線	
鉄道事業を優先する路線	
路線別精査により優先整備対象外となった路線	
事業主体が天津市以外の路線	

- ※1 3・5・102号 出町線②の起点部と接続する3・3・22号 浜大津堅田線の未整備区間（衣川一丁目及び堅田一丁目）は、ネットワークの連続性の観点から一体的な整備が求められるため、3・5・102号 出町線②に区間を含めて評価するものとした。
- ※2 3・4・1号 本堅田和邇線①の起点部と接続する3・4・50号 桜かや線の未整備区間（堅田内湖部）は、ネットワークの連続性の観点から一体的な整備が求められるため、3・4・1号 本堅田和邇線①に区間を含めて評価するものとした。

7. 整備路線と進行管理



1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網の整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

(1) 整備路線

5.及び6.により示された優先度と事業スタミナ（道路投資可能額）を踏まえ、道路網整備マスタープランに位置付ける令和29年までの25年間の道路整備計画を以下のとおり定めます。なお、5.(1)幹線道路網整備事業の考え方及び6.(1)安全対策事業の考え方に基づき、国、県、隣接市と連携し整備を進める路線を優先します。また、直近5年間の具体的な整備計画については、大津市道路整備アクションプログラムに定めます。

表 7-1 A 幹線道路網整備事業

番号	路線名
1	3・4・73号 南大萱上田上線
2	3・4・19号 大江霊仙寺線
3	3・5・111号 石山駅国分線
4	3・4・72号 浜街道大江線
5	3・4・52号 堅田駅西口線
6	3・3・10号 下阪本穴太線
7	3・5・106号 大江橋本線
8	3・4・1号 本堅田和邇線
9	3・4・66号 竜が丘線
10	3・5・102号 出町線
11	3・4・22号 南大萱青地線

表 7-2 B 安全対策事業

番号	路線名	区間
1	3・4・70号 瀬田川左岸線	稲津橋周辺
2	3・5・111号 石山駅国分線	粟津町～鳥居川町
3	3・4・9号 馬場皇子が丘線	松山町～桜野町
4	3・4・66号 竜が丘線	竜が丘
5	3・4・12号 馬場大江線	晴嵐

表 7-3 C ソフト施策

番号	路線名	区間
1	3・4・73号 南大萱上田上線	瀬田駅前広場
2	3・4・12号 馬場大江線	ときめき坂

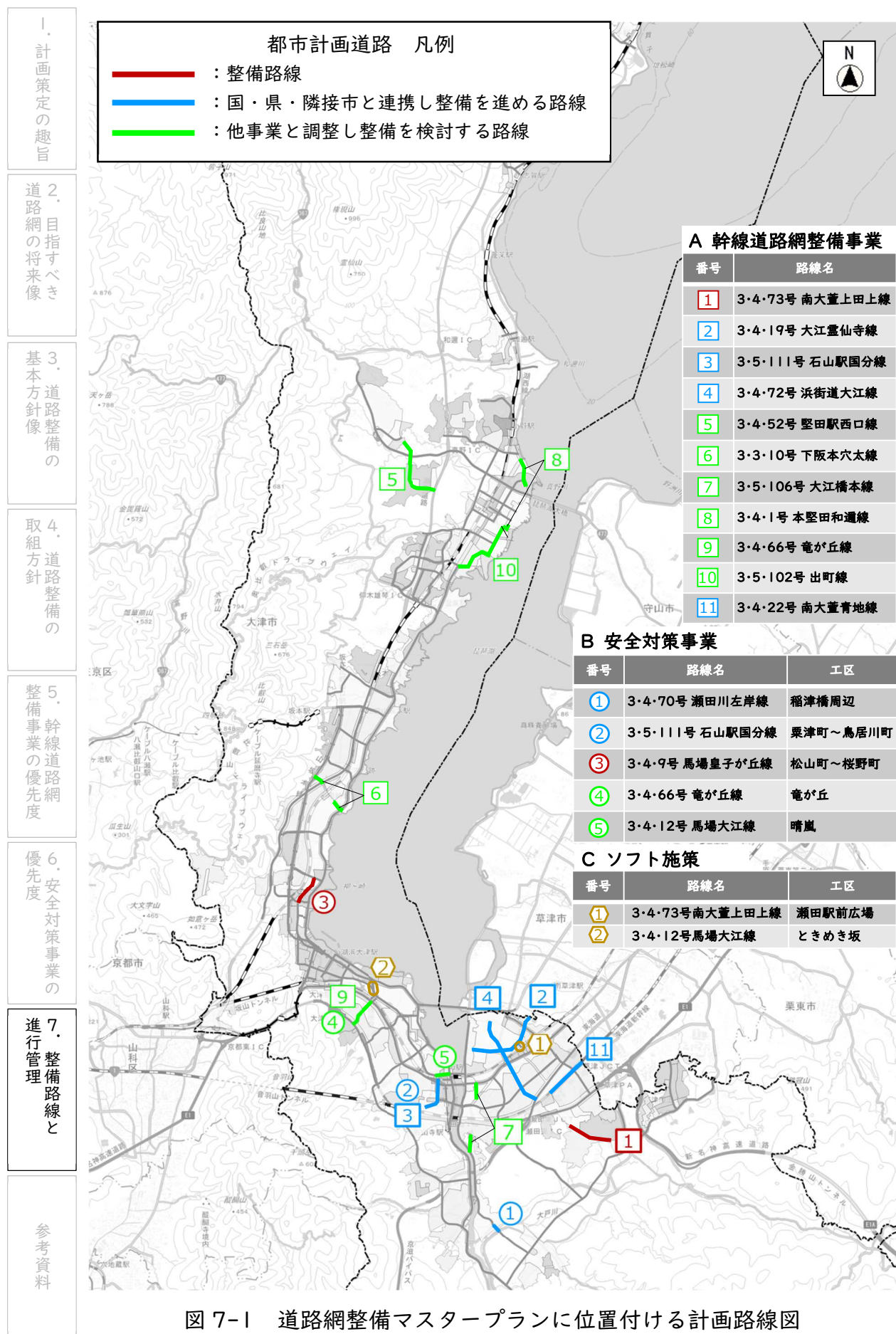


図 7-1 道路網整備マスタープランに位置付ける計画路線図

(2)計画の進行管理

道路網整備計画（道路網整備マスタープラン及び道路整備アクションプログラム）については、事業の進捗状況及び交通状況の変化を把握し、市の上位計画及び財政状況を踏まえ、社会情勢と整合するよう適宜見直します。

なお、道路整備アクションプログラムの見直し時期については、計画策定から5年目を原則とします。

道路網整備マスタープランの見直し時期については、計画策定から25年目に見直しを原則としますが、新たな将来交通量予測の公表、滋賀京都連絡道路（国道1号バイパス）等の計画が具体的に検討される等があった場合は、必要に応じて見直しを実施します。

これら進行管理の際には、計画策定（Plan）、計画に基づく事業の実施（Do）、進捗状況の確認（Check）、計画の見直し（Action）について、PDCAサイクルを繰り返し、継続的に道路事業の改善を図ります。

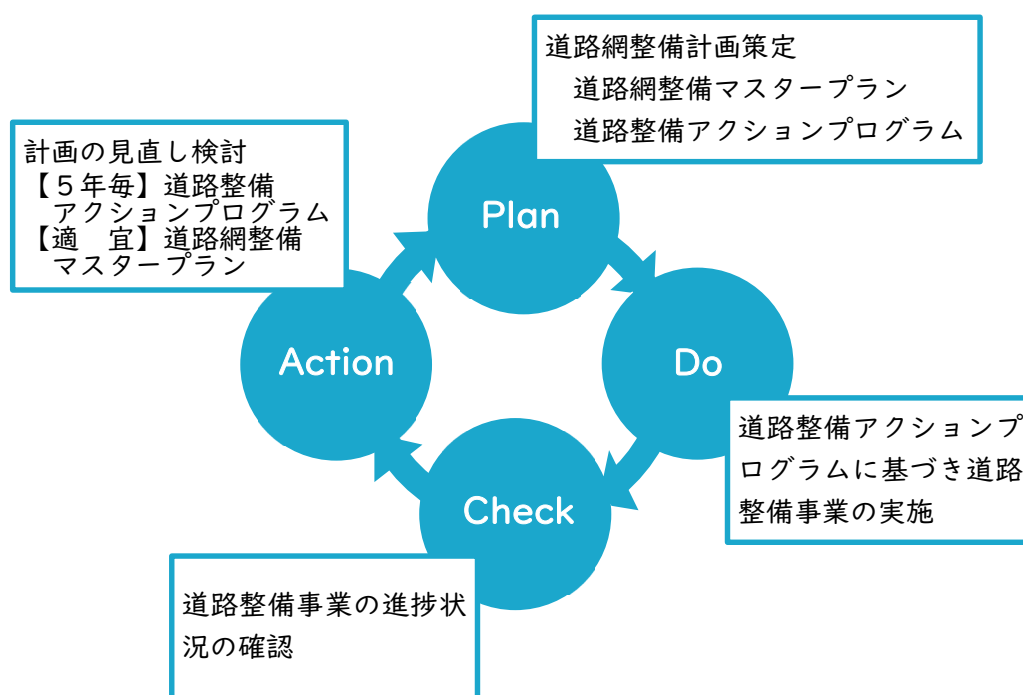


図 7-2 PDCA サイクルに基づく計画の実行方針

1. 計画策定の趣旨

2. 目指すべき道路網の将来像

3. 道路整備の基本方針像

4. 道路整備の取組方針

5. 幹線道路網整備事業の優先度

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と進行管理

参考資料

参考資料



(I)策定の経緯

年度	年月日	会議等	内容
令和2年度	令和3年3月22日	市議会交通対策特別委員会	◇平成24年度大津市道路網整備計画の評価と見直しについて
令和3年度	令和3年4月19日	第1回道路網整備計画の再策定等に係る庁内調整会議	◇道路網整備計画再策定の概要及びスケジュールについて ◇意見交換
	令和3年12月17日	市議会交通対策特別委員会	◇道路網整備計画再策定の概要、現計画の評価、課題抽出の方法、現状の交通課題の把握、都市計画道路見直しの進め方及びスケジュールについて
	令和3年12月22日	第1回大津市道路網見直しに伴う調整会議	◇道路網見直しの背景、道路網見直しの進め方、課題抽出の方法、現状の交通課題及びスケジュールについて ◇意見交換
	令和3年12月22日	第2回大津草津地域道路ネットワーク検討会	◇大津草津地域における現況及び将来の交通状況、交通課題について ◇意見交換
	令和4年3月22日	市議会交通対策特別委員会	◇交通課題対策案の検討方針、検討手順及びスケジュールについて
	令和4年3月24日	第3回大津草津地域道路ネットワーク検討会	◇検討候補路線整備による交通状況の分析及び検討候補路線の整備効果の検討について ◇意見交換
	令和4年3月25日	第2回大津市道路網見直しに伴う調整会議	◇交通課題対策案の検討方針、検討手順及びスケジュールについて ◇意見交換
令和4年度	令和4年5月12日	草津市協議	◇再策定状況及びスケジュールについて ◇草津市道路網整備計画の策定状況について ◇意見交換
	令和4年5月19日	大津土木協議	◇再策定状況及びスケジュールについて ◇滋賀県道路整備アクションプログラムについて ◇意見交換
	令和4年5月24日	第2回道路網整備計画の再策定等に係る庁内調整会議	◇再策定状況の概要及びスケジュールの修正について ◇意見交換
	令和4年6月6日	庁内意見照会	◇道路整備要望路線、都市計画道路見直し（廃止、幅員変更等）、道路網整備計画策定（方針、事業費等）について
	令和4年6月21日	大津土木協議	◇再策定状況について ◇滋賀県道路整備アクションプログラムについて ◇意見交換
	令和4年6月23日	市議会施設常任委員会（所管事務調査）	◇道路網整備計画再策定の概要、現計画の評価、交通課題対策案の検討方針及びスケジュールの修正について

年度	年月日	会議等	内容
令和 4年度	令和4年 7月13日	第4回大津草津地域道路ネットワーク検討会	◇検討候補路線整備に向けた構造的課題の整理、課題対応方針の検討及び平野南笠線分割整備時における将来交通状況について ◇意見交換
	令和4年 10月17日	草津市協議	◇再策定状況について ◇草津市道路網整備計画の策定状況について ◇意見交換
	令和4年 11月1日	大津土木協議	◇再策定状況について ◇滋賀県道路整備アクションプログラムについて ◇意見交換
	令和4年 11月17日	大津土木協議	◇再策定状況について ◇滋賀県道路整備アクションプログラムについて ◇意見交換
	令和4年 11月21日	第3回大津市道路網見直しに伴う調整会議	◇道路網整備計画素案（検討結果及び整備路線）について ◇意見交換
	令和4年 11月21日	関係機関意見照会	◇道路網整備計画素案（検討結果及び整備路線）について
	令和4年 12月13日	市議会施設常任委員会（所管事務調査）	◇大津市道路網整備計画（道路網整備マスタープラン及び道路整備アクションプログラム）のパブリックコメント案（報告）
	令和4年 12月14日	政策調整会議（庁議）	◇大津市道路網整備計画（道路網整備マスタープラン及び道路整備アクションプログラム）のパブリックコメント案（報告）
	令和4年 12月14日	庁内意見照会	◇大津市道路網整備計画（案）（道路網整備マスタープラン及び道路整備アクションプログラム）について
	令和4年 12月24日 ～ 令和5年 1月22日	パブリックコメント	◇大津市道路網整備計画（案）（道路網整備マスタープラン及び道路整備アクションプログラム）についての意見募集
	令和5年 3月14日	市議会施設常任委員会（所管事務調査）	◇パブリックコメント意見内容と市の考え方（報告）
	令和5年 3月31日	大津市道路網整備計画（道路網整備マスタープラン及び道路整備アクションプログラム）の策定及び公表	

1. 計画策定の趣旨

2. 道路網の将来像
目指すべき

3. 道路整備の
基本方針像

4. 道路整備の
取組方針

5. 幹線道路網
整備事業の優先度

6. 安全対策事業の
優先度

7. 整備路線と
進管理

参考資料

1. 計画策定の趣旨	(2)用語集	
	【あ行】	
2. 道路網の将来像	アクセス道路	目的の施設又は幹線道路等に到達するための接続道路のこと。
	【か行】	
3. 基本方針像	幹線道路	主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路のこと。
	広域幹線道路	国道や主要地方道、県道及び都市計画道路等の都市内又は隣接都市との連絡する道路のこと。
4. 取組方針	交通容量	一定の道路条件と交通条件の下で、ある一定の時間内にある道路の断面を通過することが期待できる自動車の最大数のこと。
	国勢調査	「統計法」に基づき、国内の人及び世帯の実態を把握し、各種行政施策その他の基礎資料を得ることを目的として、国が実施する調査で、日本に常住している者についての全数調査。
5. 整備事業の優先度	国土利用計画	「国土利用計画法」に基づき、社会・経済情勢の変動や諸課題に対応していくため、土地利用に関する必要な事項を定める計画のこと。
	国立社会保障・人口問題研究所	厚生労働省に属する研究機関。人口や世帯の動向をとらえるとともに、内外の社会保障政策や制度についての研究を行っている。
6. 優先度	混雑度	道路の混み具合を示す指標で、道路の交通容量に対する交通量の比で示される。1.00 以下が円滑な走行が可能で、1.00 を超えると混雑が発生し、1.25 を超えるとピーク時間を中心とした時間帯での混雑状態、1.75 を超えると慢性的な混雑状態であることを示す。
	コンパクト＋ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要との考え。「国土のグランドデザイン 2050（国土交通省）」において、その意義と必要性が位置付けられている。
7. 進行管理	【さ行】	
	市街化区域	「都市計画法」に基づく都市計画区域のうち、すでに市街地を形成している区域及び今後優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
参考資料	市街化調整区域	「都市計画法」に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。
	持続可能	「持続可能」という理念は、1987 年、国連の環境と開発に関する世界委員会（WCED）の最終報告書「地球の未来を守るために（Our Common Future）」（いわゆる「ブルントラント報告」）において提唱された。ブルントラント報告では、「持続可能な開発」とは「将来の世代のニーズを充たしつつ、現在の世代のニーズをも満足させるような開発」とされている。つまり「持続可能なまち」とは、将来の世代のニーズを充たしつつ、現在の世代のニーズも満足させるまちのこと。
	自動運転	現在ドライバー（人間）が行っている様々な運転操作を人間の代わりにシステム（機械）が行うこと。自動運転には、加速・操舵・制動のいずれかをシステムが行う状態からドライバーが全く関与しない状態までの5段階がある。
	社会的便益	道路整備により発生する様々な効果のうち、地域社会にもたらす効果を貨幣換算したものであり、本計画では「費用便益分析マニュアル」（国土交通省）に基づき、「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」の3つの便益を算出している。
	需給バランス	複数道路から構成される断面の交通量の需要（量）と供給（量）のバランスのこと。本計画では、瀬田川断面などの分析対象の断面を設定し、断面全体の交通量（需要量）と交通容量（供給量）から、両者のバランスが取れているかどうかの検討を行っている。断面全体で供給量が不足している場合は、新たな道路整備により供給量を増やす必要がある。
	全国道路・街路交通情勢調査	全国道路交通の現況と問題点を把握し、将来にわたる道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で、昭和3年度以降全国的な規模で実施している調査。道路の状況と断面交通量及び旅行速度の調査を行う「一般交通量調査」と、自動車の運行状況などを調査する「自動車起終点調査」の2つに大別される。
	総合計画	地方自治体における総合的かつ計画的な行政の運営を図るため、最上位に位置付けられる計画であり、指針。大津市総合計画は、大津市のまちづくりの最も基本となる計画であり、将来のあるべき姿を示すもの。12年間のまちづくりの基本的な方向を示した「基本構想」と、4年ごとの「実行計画」の2つの階層で構成されている。

【た行】	
地域公共交通計画	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通を取り巻く諸課題に地域住民・交通事業者・行政が一体となって対応していくために、地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにするマスタープランのこと。
地域公共交通再編実施計画	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通網形成計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための計画のこと。
通過交通	沿道地域に目的地を持たない、路線や区間を通過する交通のこと。一般的に幹線道路が通過交通の処理を担う。
都市計画道路	地方自治体がまちの将来を 10 年単位で計画する際に都市計画法に基づいて決定するものであり、住宅地と交通機関、公園等をつなぐ、都市の骨格となる道路（市町村道から国道までが対象）のこと。
都市計画マスタープラン	「都市計画法」に基づき、都市計画区域マスタープラン等に即して定める、市町村の都市計画の基本的な方針のこと。
都市構造	計画的な都市づくりを行うため、土地利用や交通体系等を要素に都市の形を空間的かつ概念的に表したものの。都市の骨格構造のこと。
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
【な行】	
ナショナルサイクルルート	自転車を通じて新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、国の自転車活用推進本部において創設された制度。日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを国内外へ PR するため、魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象に指定されるルートのこと。
【は行】	
ボトルネック区間	道路区間において、交通容量を超過する交通需要が生じ、その区間を起点に交通渋滞が発生する現象。
【ま行】	
MaaS	Mobility as a Service の略。現状、様々な定義が見られるが、本計画では、国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」の中間とりまとめより、「出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス」と定義。
モビリティ・マネジメント (MM)	mobility management 地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味し、一人ひとりの住民や一つひとつの職場組織等に、環境や健康等に配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組のこと。

1. 計画策定の趣旨

2. 道路網の将来像
目指すべき

3. 基本方針像
道路整備の

4. 取組方針
道路整備の

5. 整備事業の優先度
幹線道路網

6. 安全対策事業の優先度

7. 整備路線と
進行管理

参考資料



大津市役所 建設部 道路建設課
〒520-8575 滋賀県大津市御陵町 3 番 1 号
TEL : 077-528-2781 FAX : 077-521-0427
E-mail : otsu1806@city.otsu.lg.jp