

2 都市計画道路の見直し検討

2.1 都市計画道路網見直しの考え方

将来の自動車交通需要に対応するとともに都市圏の構造を支える将来交通軸に対応した道路ネットワークを形成する。

また、これに併せ、近江八幡市に多く残る都市計画道路の長期未着手区間について、社会潮流等時代の変化に対応を図るために、以下の視点に基づき都市計画道路網の見直しを行うことが必要である。

2.1.1 取り巻く状況の変化に伴う道路の必要性の変化に関する見直し

(1) 時間の経過とともに変化した都市構造の変化に伴う見直し

近江八幡市の多くの都市計画道路は、高度経済成長期である昭和 30～40 年代に計画決定されている路線があり、計画決定後長期間が経過している状況である。その経過に伴い、今後の人口増に関する想定や施設立地状況等、道路整備に関わる事項が大きく異なったことをふまえ、まちづくりに関する考えは、人口増加に対応するための市街地拡大から、コンパクトなまちづくりへ変化している。

以上をふまえ、未着手の都市計画道路に対して、現在における将来都市構造に基づいたうえで、必要性を検証することとする。

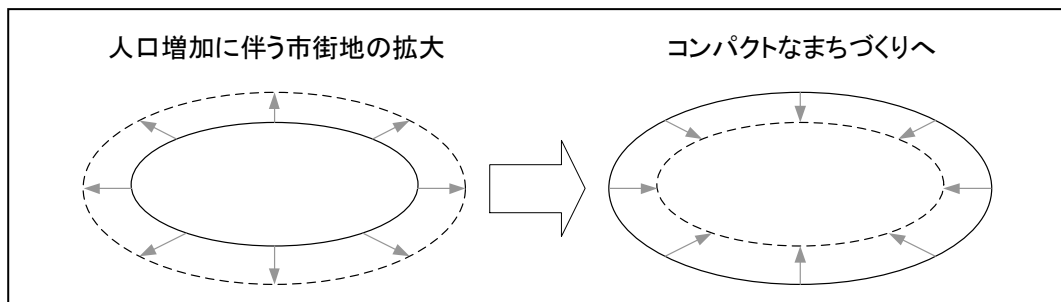


図 2-1 将来都市構造に関する考え方の変化

(2) 既存ストックの活用を十分に考慮した見直し

都市計画道路の整備に加え、道路事業による道路整備が進展していることから、都市計画道路が計画決定当時と、現在では、道路ネットワークとしての機能は強化されている。それにより、計画当初に生じていた、もしくは、生じることが予想された交通問題が解消されつつあり、自動車交通処理という機能に関する都市計画道路の必要性は低下している。

したがって、既存ストックの活用を十分に考慮し、必要性が低下した都市計画道路については、廃止・変更等の見直しを検討する。

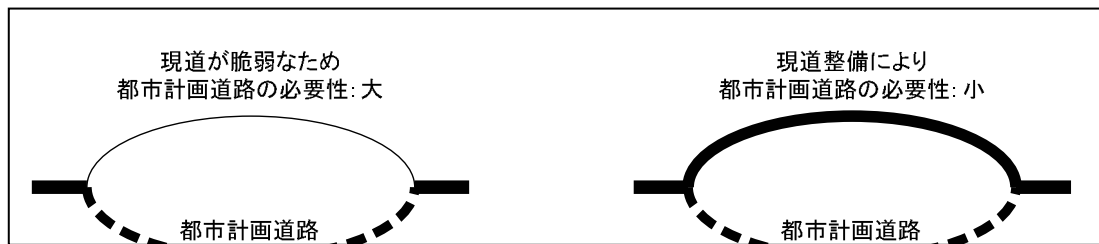


図 2-2 道路整備に伴う都市計画道路の必要性の変化

(3) 伝建地区の街並み保全に対応する見直し

中心市街地を構成する歴史観光地区および旧市街地内においては、長期未着手の都市計画道路が多く残っている。

これらを整備することにより、歴史的な街並みを創出している家屋等の建替えを強いることとなるため、街並み景観がなくなり、当該地域の価値の低下につながる。

近江八幡市の将来ビジョンとして歴史的街並みは保全することが明確に打ち出されていることを踏まえ、伝建地区内の街並み保全に反する都市計画道路については見直しを検討する。

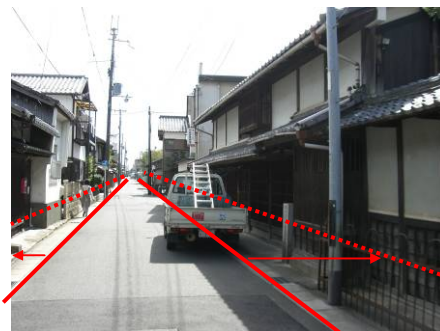


図 2-3 伝建地区における都市計画道路整備イメージ

(4) 整備上の課題を抱える路線における見直し

1) 都市計画道路上に重要な施設等が存在する路線の見直しの必要性

都市計画道路の中には、機能面から見た必要性は非常に高い路線である場合においても、都市計画道路を整備することにより、文化財や景観、自然環境に与える影響が懸念されるものや、都市計画道路上に重要な公共・公益施設、商店街等が立地していることがある。

それらについては、施設の重要度が高く移設が容易ではない施設が立地している場合や、商店街等に都市計画道路を整備することにより空洞化に伴う活性化の妨げを引き起こす可能性がある場合については、都市計画道路のルート等の見直しを検討する。

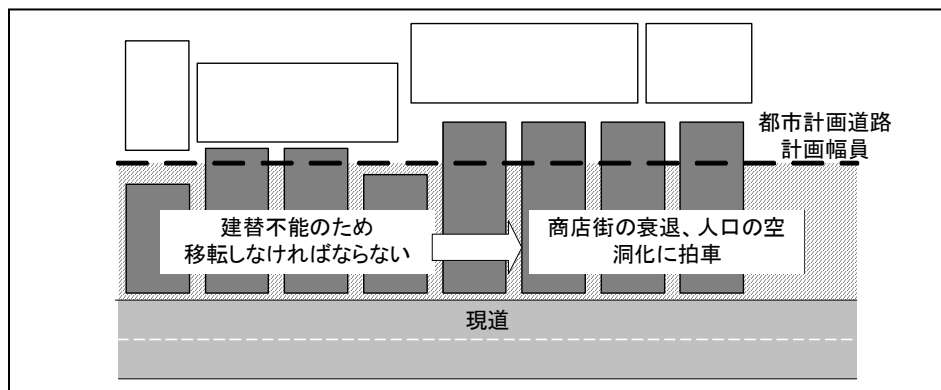


図 2-4 商店街における都市計画道路整備による影響イメージ

2) 構造上の課題を有する路線の見直しの必要性

都市計画道路の中には、鉄道を跨ぐ路線や橋梁となる路線があり、かつネットワークとしての機能を維持するために周辺道路と接続する必要がある路線など、縦断線形等の構造的な問題等から物理的に整備が困難になってきている路線もあると考えられる。

そのような構造上の問題を有する路線については、担う機能等による必要性が低い路線や代替路線があるような場合は、その路線の必要性について十分検証し、適宜見直しを図っていく必要があると考えられる。

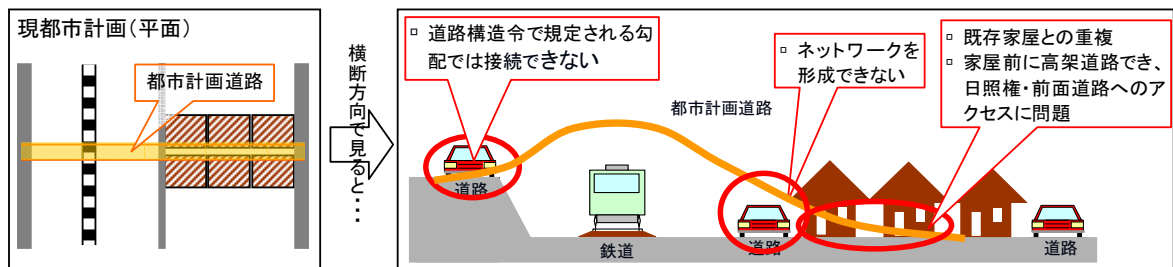


図 2-5 縦断線形に課題を有する路線のイメージ

2.2 都市計画道路見直し結果

前項で整理した考え方に基づいて、長期未着手の都市計画道路に関する見直しを行ったところ、以下に示す路線については、必要性が低下していると判断できるため、廃止候補路線と位置づけた。次頁以降に廃止候補路線に至った根拠として路線別カルテを示す。

＜廃止候補路線＞

- ・ 近江八幡駅中小森線
- ・ 加茂音羽線
- ・ 小船木多賀線
- ・ 玉木幸円橋線
- ・ 小船木市井線
- ・ 西生来長命寺線
- ・ 近江八幡駅北之庄線

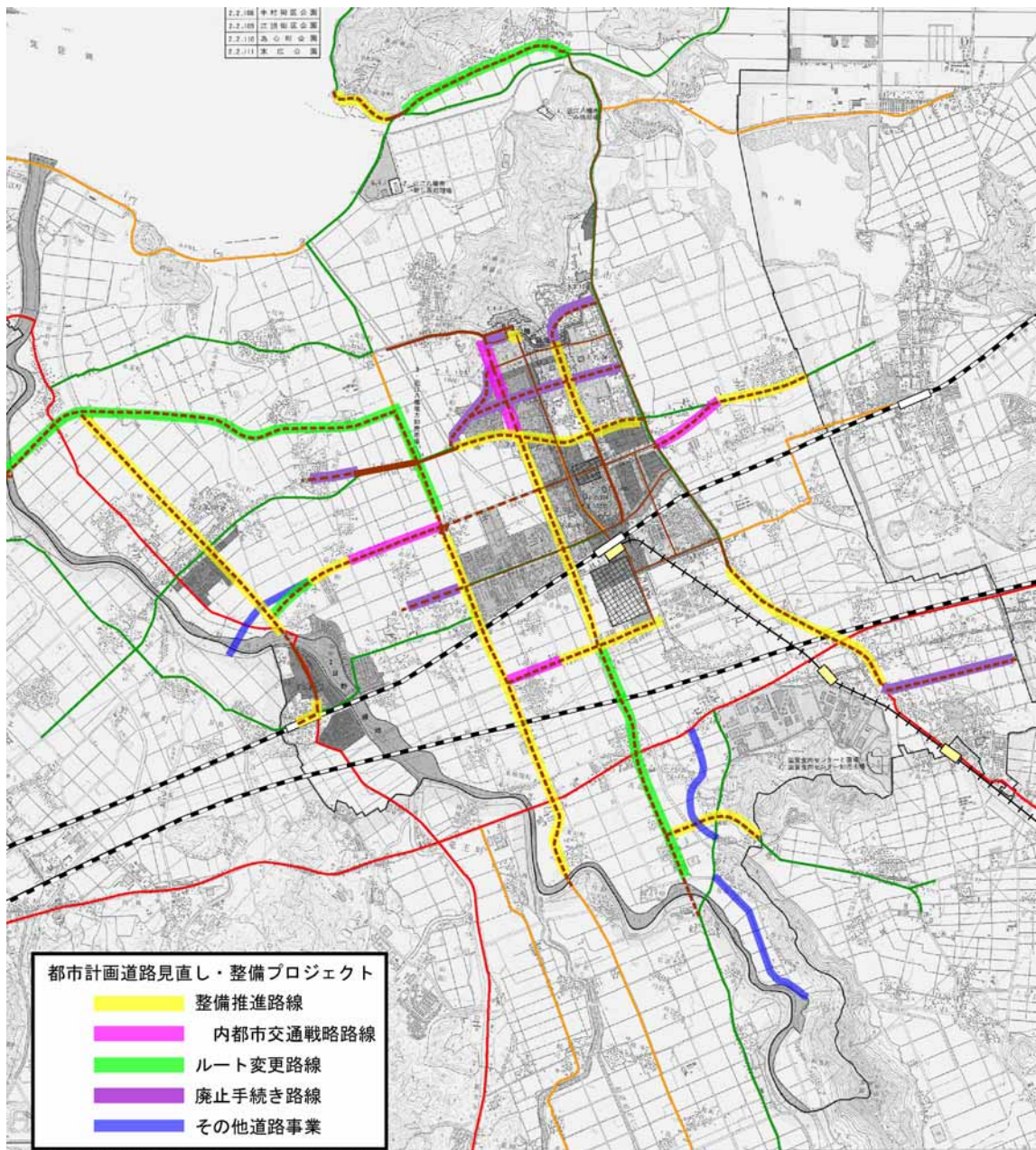


図 2-6 都市計画道路網見直し結果

近江八幡能登川線

■ 路線概要

路線番号	3. 4. 1	計画延長	10,040 m
路線名称	近江八幡能登川線	標準幅員	16 m
改良済	1,650 m	計画決定	滋賀県
概成	0 m	整備率	16.4%
未整備	8,390 m	経過年数	41 年
			(概成を含む)

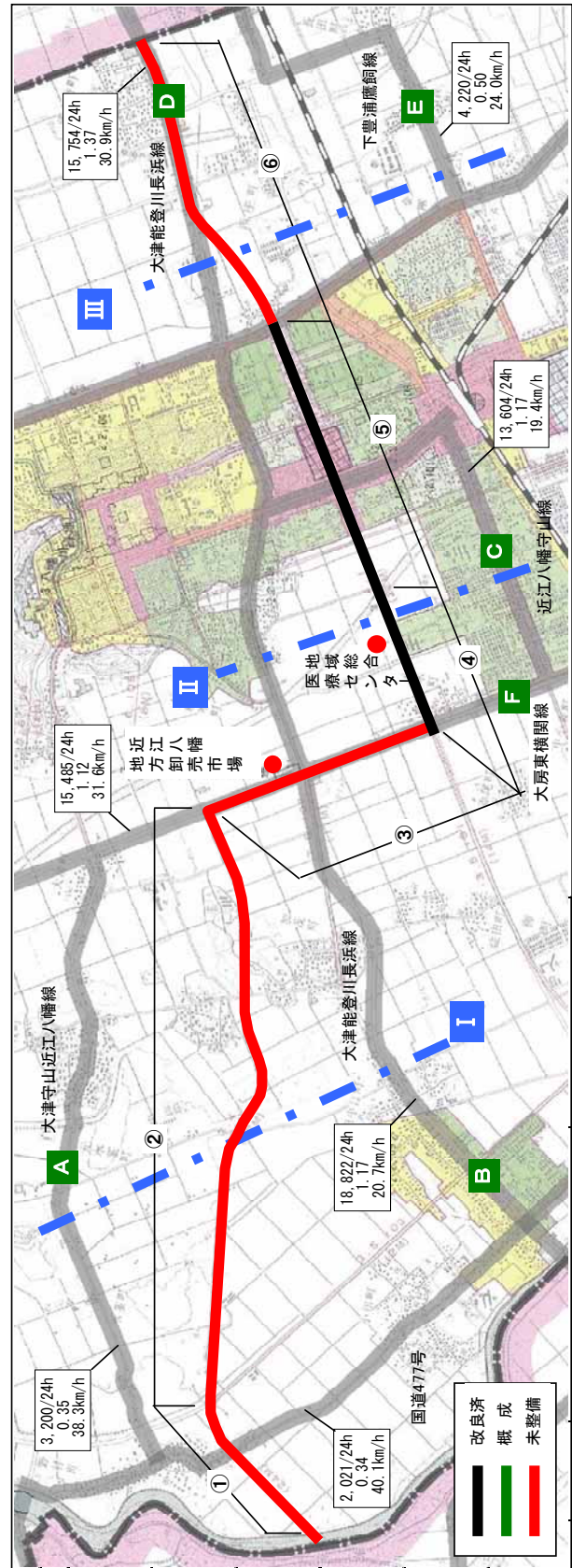
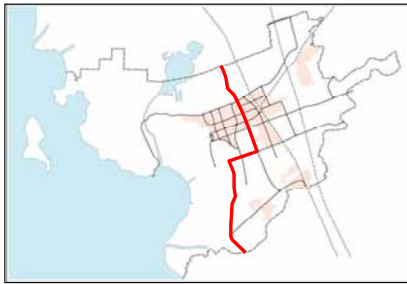
分區圖

区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	備考
①	1,050 m	24.0 m	未整備	(現道無)	
②	3,420 m	16.0 m	未整備	(一部現道有)	
③	1,310 m	16.0 m	未整備	8.0 m	(一)大房東横関線
④	810 m	22.0 m	改良済	22～36 m	地域総合医療センター
⑤	1,650 m	22～36 m	改良済	22～36 m	
⑥	1,800 m	16.0 m	未整備	(一部現道有)	一部、(主)大津能登川長浜線

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

沿道状況

区分	沿道区域	沿道状況	主な沿道立地施設
①	調整区域	田園地帯が広がる。	(特になし)
②	調整区域	田園地帯が広がる。	(特になし)
②	調整区域	田園地帯が広がる。	近江八幡地方御売市場 近江八幡消防署
④	調整区域	田園地帯が広がっている が、一部市街地が形成さ れている。	桐原東小学校
⑤	D I D		
⑥	調整区域	県道区間には集落が形成 されているが、その他は 田園地帯である。	滋賀県立養護学校



3. 4. 1 近江八幡能登川線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	(主)大津守山近江八幡線	4065	3,200	2.47	0.35	38.3
B	(主)大津能登川長浜線	4009	18,822	0.87	1.17	20.7
C	(主)近江八幡守山線	4105	13,604	0.98	1.17	19.4
D	(主)大津能登川長浜線	74010	15,754	0.86	1.37	30.9
E	(一)下豊浦鷹飼線	6082	4,220	0.65	0.5	24.0
F	(一)大房東横関線	6221	15,485	0.97	1.12	31.6

■ 道路機能					
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類		
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	都市内拠点連絡道路	商業・業務地区の活動中心道路	住宅地区の活動中心道路
	補助幹線道路	歩行者・自転車交通処理機能		歴史・景観資源のある道路	緊急輸送道路
①	●				
②	●				
③	●				
④	●	●	●	●	●
⑤	●	●	●	●	●
⑥	●	●	●	●	●

■ 交通容量						
区分	対象路線	I 断面		II 断面		III 断面
		整備時	未整備時	整備時	未整備時	未整備時
並行路線	A	16,000		16,000		16,000
	B	9,143	9,143			
	C	16,087	16,087			
	D			11,627	11,627	
	E					11,499
	F					8,440
(断面計)		41,230	25,230	43,715	27,715	35,939
断面交通量(H17)		22,022		32,426		19,974
混雑度の緩和状況		0.53	0.87	0.74	1.17	0.56
						1.00

■ 検討結果				
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況	総合評価
①	市街化調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	幹線性は高いが、広域的な道路体系の方向が未定である。	東西交通の総合的な混雑緩和を図る必要がある。	広域的な整備の必要性は高いが、現計画決定位置の必然性は低い。
②	市街化調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	幹線性は高いが、広域的な道路体系の方向が未定である。	東西交通の総合的な混雑緩和を図る必要がある。	広域的な整備の必要性は高いが、現計画決定位置の必然性は低い。
③	市街化調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	南北方向の幹線道路として整備を行う必要がある。	混雑度が1.0を超えており、混雑緩和が必要である。	本市の骨格を形成し、混雑緩和を図るため整備の必要性は高い。
④				(改良済)
⑤				(改良済)
⑥	市街化調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	東西方向の幹線道路として整備を行う必要がある。	並行路線の混雑度が1.0を超えており、混雑緩和が必要である。	既存県道と重複区間があり、混雑の緩和の効果が低い。

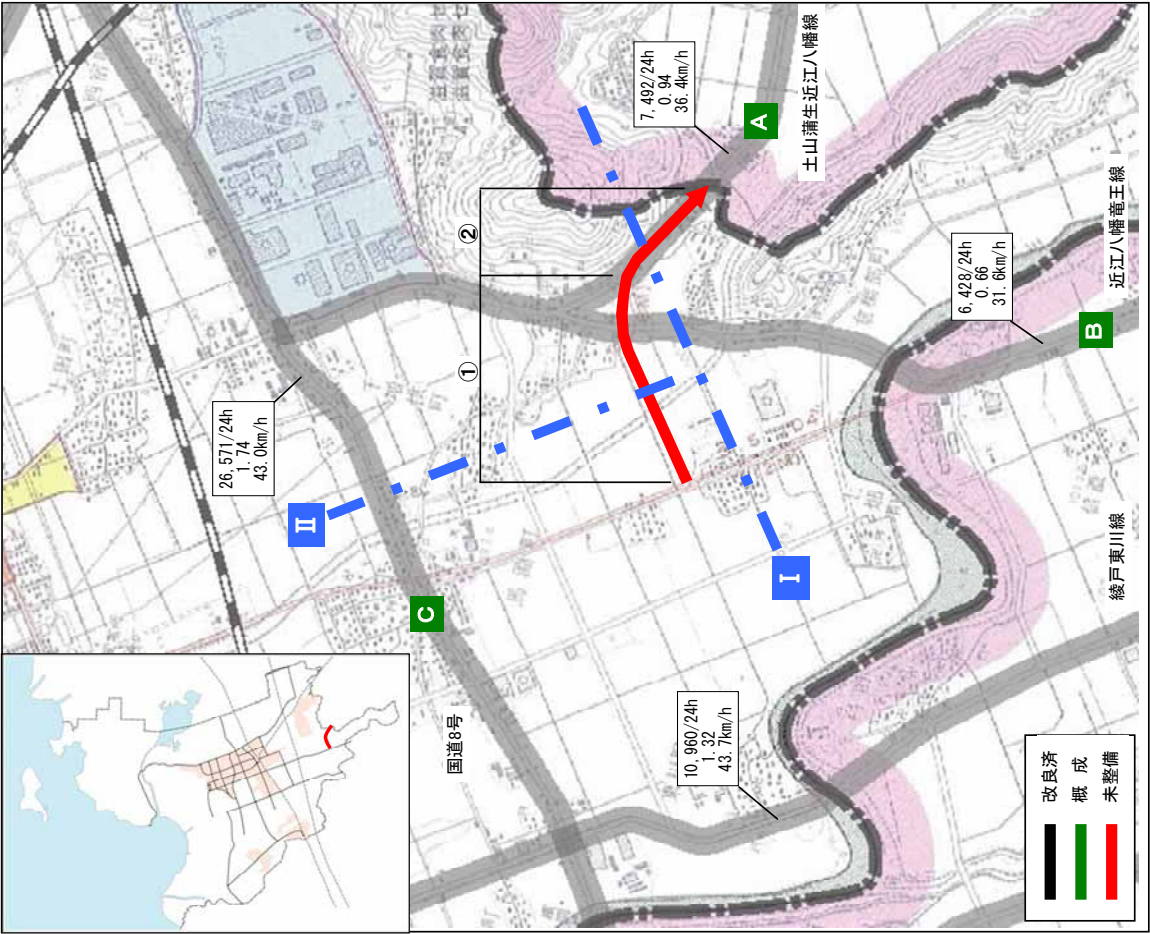
3. 4. 4 近江八幡八日市線

■ 路線概要						
路線番号	3. 4. 4			計画延長	1,200 m	
路線名称	近江八幡八日市線			標準幅員	16 m	
改良済	0 m		整備率 0.0%	計画決定	近江八幡市	
概成	0 m			最終告示日	S53. 2.15	
未整備	1,200 m	(概成含む)		経過年数	29 年	

■ 区間区分					備 考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	580 m	16.0 m	未整備	(一部現道有)	
②	620 m	16.0 m	未整備	6.5 m	(主)土山蒲生近江八幡線

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況			沿 道 概 況	主な沿道立地施設
区分	沿道区域	調整区域	田園地帯が広がる。	(特になし)
①				
②			西側は田園地帯が、東側は丘陵地が広がる。	(特になし)



3. 4. 4 近江八幡八日市線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	(主)土山蒲生近江八幡線	4087	7,492	0.47	0.94	36.4
B	(主)近江八幡竜王線	4035	6,428	0.67	0.66	31.6
C	国道8号	1016	26,571	0.86	1.72	43.0
D						
E						
F						

■ 交通容量						
区分		I 断面		II 断面		III 断面
		整備時	未整備時	整備時	未整備時	未整備時
対象路線 並行路線	A (対象路線)	16,000	7,970	16,000		
	B	9,739	9,739			
	C			15,448	15,448	
	D					
	E					
	F					
(断面計)		25,739	17,709	31,448	15,448	
断面交通量(H17)		13,920		26,571		
混雑度の緩和状況		0.54	0.79	0.84	1.72	

■ 道路機能				
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類	
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	緊急輸送道路	
	幹線道路	都市内拠点連絡道路	歴史・景観資源のある道路	
	補助幹線道路	都市軸形成道路	住宅地区の活動中心道路	
		商業・業務地区の活動中心道路		
①				
②				
③				
④				
⑤				
⑥				

■ 検討結果				
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況	見直し方針
①	市街化調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	補助幹線道路に位置づけられる。	混雑度が1.0を超えており、混雑緩和が必要である。	当該路線が接続する3.5.104等の近江八幡市南北軸の整備に伴せ、起終点の変更を含めた見直しを検討する。
②	市街化調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	補助幹線道路に位置づけられる。	並行路線の混雑度は低い。	
③				
④				
⑤				
⑥				

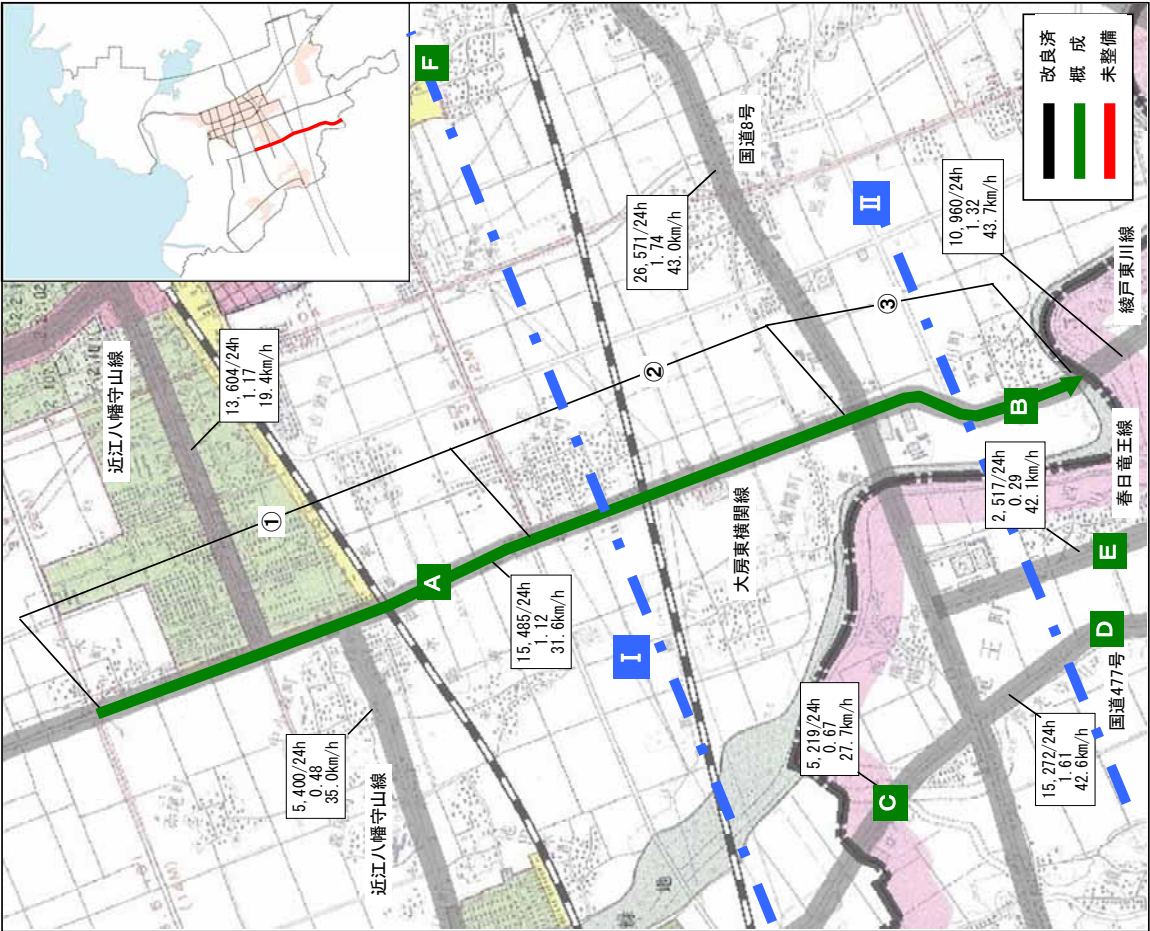
3. 4. 5 八木東川線

■ 路線概要					
路線番号	3. 4. 5	計画延長	4, 050 m		
路線名称	八木東川線	標準幅員	16 m		
改良済	0 m	計画決定	近江八幡市		
概成	4, 050 m	整備率	100. 0%	最終告示日	S37. 3. 1
未整備	0 m	(概成含む)		経過年数	45 年

■ 区間区分					備 考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	1, 800 m	16. 0 m	概成	8. 00 m	(一)大津東横関線
②	1, 340 m	16. 0 m	概成	8. 00 m	(一)大津東横関線
③	910 m	16. 0 m	概成	9. 75 m	(一)綾戸東川線

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況			沿 道 概 況	主な沿道立地施設
区分	沿道区域			
①	D I D		JR線以北の東側沿道には住宅市街地が広がるが、その他は田園地帯である。	(特になし)
②	調整区域		田園地帯が広がるが、一部、集落・沿道立地施設がみられる。	(特になし)
③	調整区域		田園地帯が広がるが、一部、集落・沿道立地施設がみられる。	(特になし)



区分	道路機能					
	交通処理機能からみた機能分類	都市構造上の位置づけからみた機能分類	空間上の機能分類			
①	歩行者・自転車交通処理機能	都市外拠点と市街地連絡道路	都市内拠点連絡道路	都市軸形成道路	商業・業務地区の活動中心道路	住宅地区の活動中心道路
②	補助幹線道路					歴史・景観資源のある道路
③	幹線道路					緊急輸送道路
④	主要幹線道路					
⑤						
⑥						

■ 検討結果				
区分	整備の必要性			見直し方針
	沿道状況・市街地整備	道路機能	交通状況	
①	市街地の外郭を構成する路線として整備を行う必要がある。	南北方向の幹線道路として整備を行う必要がある。	混雑度が1.0を超えており、混雑緩和を図る必要	本市の骨格を形成し、混雑緩和を図るため整備の必要性は高い。 本市(市街地)の骨格を形成し、混雑緩和を図るため整備の必要性は高い。 本市の骨格を形成し、混雑緩和を図るため整備の必要性は高い。
②	市街化調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	南北方向の幹線道路として整備を行う必要がある。	混雑度が1.0を超えており、混雑緩和を図る必要	
③	市街化調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	南北方向の幹線道路として整備を行う必要がある。	混雑度が1.0を超えており、混雑緩和を図る必要	
④				
⑤				
⑥				

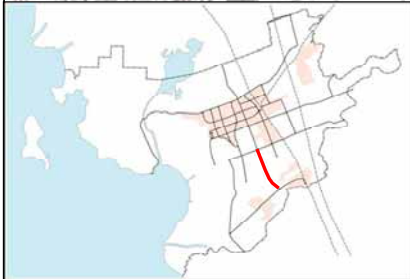
八木古川線

■ 路線概要

分区图例

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況



3. 5. 101 八木古川線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	(主)大津能登川長浜線	4009	18,822	0.87	1.17	20.7
B	(主)近江八幡守山線	4106	5,400	1.13	0.48	35.0
C						
D						
E						
F						

交通容量						
区分	I 断面		II 断面		III 断面	
	整備時	未整備時	整備時	未整備時	整備時	未整備時
対象路線 並行路線		16,000				
	A	16,087				
	B	11,250				
	C					
	D					
	E					
(断面計)						
		43,337				
断面交通量(H17)		24,222				
混雑度の緩和状況		0.56				

■ 道路機能				
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類	
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	緊急輸送道路	
	幹線道路	都市内拠点連絡道路	歴史・景観資源のある道路	
	補助幹線道路	都市軸形成道路	住宅地区の活動中心道路	
		商業・業務地区の活動中心道路		
①				
②				
③				
④				
⑤				
⑥				

■ 検討結果			
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	見直し方針
①	調整区域であるが、住宅開発が進み、整備の必要性が高	市街地を相互連絡する役割を 有する。	並行路線には混雑度1.0を 超える路線がある。
②			交通処理よりも市街地整備上の観 点から整備の必要性が高い。
③			
④			
⑤			
⑥			

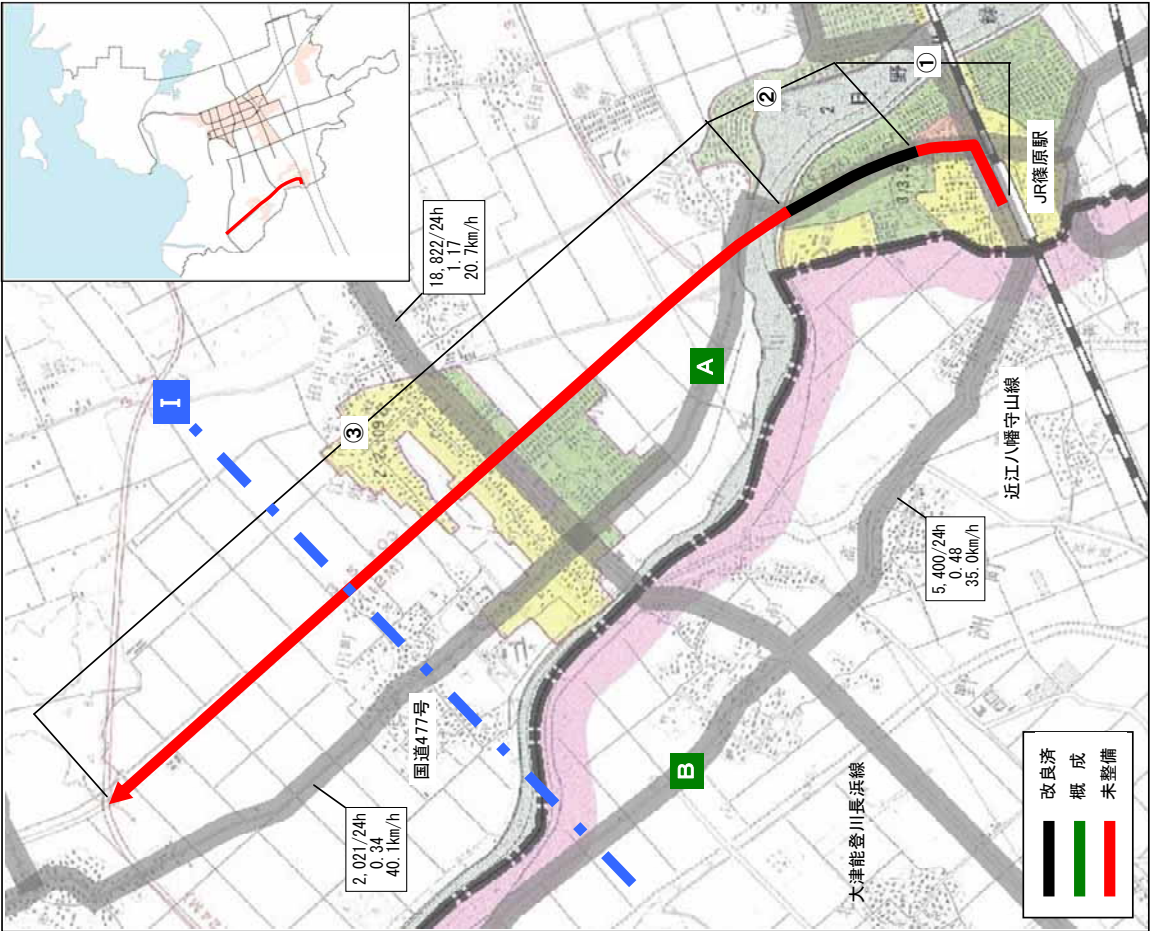
3.5.103 篠原駅野村線

■ 路線概要					
路線番号	3.5.103	計画延長	4,310 m		
路線名称	篠原駅野村線	標準幅員	12 m		
改良済	610 m	計画決定	近江八幡市		
概成	0 m	整備率	14.2%	最終告示日	S56.2.15
未整備	3,700 m	(概成含む)	経過年数	26 年	

■ 区間区分					備 考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	450 m	16.0 m	未整備	6.0 m	一部、国道477号
②	610 m	16.0 m	改良済	16.0 m	国道477号
③	3,250 m	12.0 m	未整備	(現道有)	

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況			沿道概況	主な沿道立地施設
区分	沿道区域			
①	DID		上野町交差点付近に商業施設が立地するほか、国道477号沿道には大規模商業施設が立地している。	JR篠原駅
②	調整区域		一団の住宅市街地が形成されている。	(特になし)
③	住宅地調整区域		一部、住宅市街地が形成されているが、大半の区間は田園地帯が広がっている。	(特になし)



3. 5. 103 篠原駅野村線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	国道477号	1545	2,021	0.93	0.34	40.1
B	(主)近江八幡守山線	4106	5,400	1.13	0.48	35.0
C						
D						
E						
F						

■ 交通容量						
区分		I 断面		II 断面		III 断面
		整備時	未整備時	整備時	未整備時	未整備時
対象路線 並行路線	A	16,000	4,000			
	B	5,944	5,944			
	C	11,250	11,250			
	D					
	E					
	F					
(断面計)		33,194	21,194			
断面交通量(H17)		7,421				
混雑度の緩和状況		0.22	0.35			

■ 道路機能					
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類		
①	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	緊急輸送道路	歴史・景観資源のある道路	
②	幹線道路	都市内拠点連絡道路		住宅地区の活動中心道路	
③	補助幹線道路	都市軸形成道路		商業・業務地区の活動中心道路	
④					
⑤					
⑥					

■ 検討結果				
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況	見直し方針
①	駅に接続する区間であり、総合的な市街地整備が必要である	幹線道路であり、商業施設も集積するなど整備の必要性は高い	駅に接続する区間の混雑度が1.0を超えている	現行の都市計画決定を存続し、早期整備を図る。
②	大半は調整区域であるが、住宅地の中心として整備が必要	国道477号に並行しているため、道路の幹線性は低い	並行路線の混雑度は1.0未満である	(改良済)
③				国道477号整備の動向に応じて、適宜、現行都市計画の見直しを行う。
④				
⑤				
⑥				

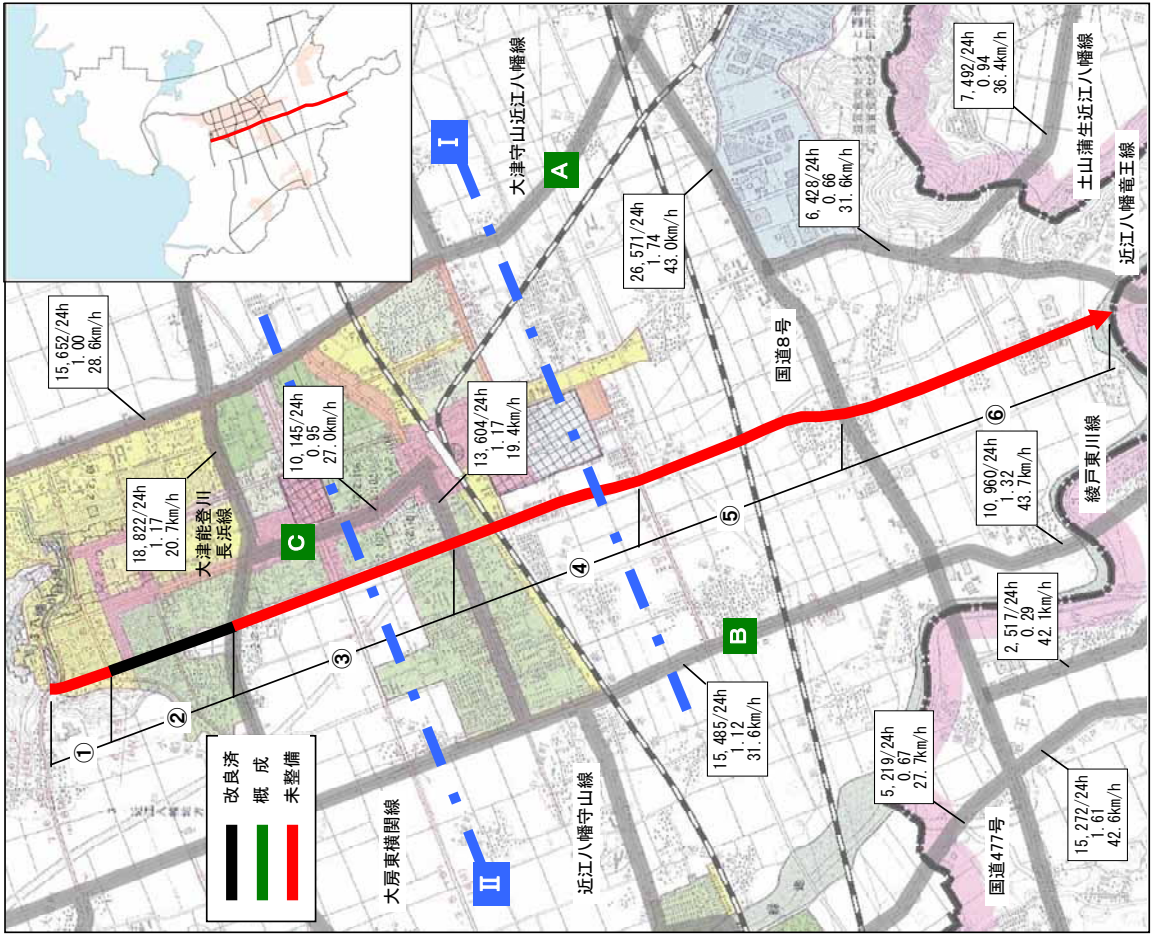
3.5.104 船木弓削線

■ 路線概要					
路線番号	3. 5. 1 0 4	計画延長	6,600 m		
路線名称	船木弓削線	標準幅員	12 m		
改良済	730 m	計画決定	近江八幡市		
概成	0 m	整備率	11.1%	最終告示日	S36. 6.17
未整備	5,870 m	(概成含む)	経過年数	46 年	

■ 区間区分					備 考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	350 m	12.0 m	未整備		
②	720 m	12.0 m	改良済	12.0 m	
③	1,310 m	12.0 m	未整備		
④	1,100 m	12.0 m	未整備		
⑤	1,210 m	12.0 m	未整備		
⑥	1,910 m	12.0 m	未整備		

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況				沿道概況	主な沿道立地施設
①	D I D			古くからの市街地であり、沿道には寺院も多い。	(特になし)
②	D I D			既成市街地に囲まれた調整区域を通過する。	(特になし)
③	D I D 調整区域			路線自体は大半が調整区域にあるが、既成市街地の外郭となっている。	総合福祉センター
④	D I D 調整区域			路線自体は大半が調整区域にあるが、沿道では住宅開発が進んでいる。	
⑤	調整区域			田園地帯が広がるが、一部、住宅地がみられる。	(特になし)
⑥	調整区域			田園地帯が広がるが、一部、住宅地がみられる。	(特になし)



3. 5. 104 船木弓削線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	(主)大津守山近江八幡線	4066	15,652	0.95	1.00	28.6
B	(一)大房東横関線	6221	15,485	0.97	1.12	31.6
C	(一)近江八幡停車場線	6302	10,145	0.97	0.95	27.0
D						
E						
F						

■ 道路機能					
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類		
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路		歴史・景観資源のある道路	緊急輸送道路
	幹線道路	都市内拠点連絡道路		住宅地区の活動中心道路	
	補助幹線道路	都市軸形成道路		商業・業務地区の活動中心道路	
①					
②					
③					
④					
⑤					
⑥					

■ 交通容量						
区分	I 断面		II 断面		III 断面	
	整備時	未整備時	整備時	未整備時	整備時	未整備時
対象路線	18,000		18,000			
並行路線	A	15,652	15,652	15,652		
	B	13,826	13,826	13,826		
	C			10,679		
	D					
	E					
	F					
(断面計)	47,478	29,478	58,157	40,157		
断面交通量(H17)	31,137		41,282			
混雑度の緩和状況	0.66	1.06	0.71	1.03		

■ 検討結果				
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況	見直し方針
①	基盤未整備のまま既成市街地化し、道路整備が必要である	景観地区を通り、住宅地の活動中心として整備する必要がある。	並行路線の混雑度が1.0を超えている。	現行の都市計画決定を存続し、早期整備を図る。
②				(改良済)
③	市街地の外郭を形成する路線として道路整備が必要である	旧市街地の住宅地を通る補助幹線道路に位置づけられる。	並行路線の混雑度が1.0を超えている。	現行の都市計画決定を存続し、早期整備を図る。
④	大半は調整区域であるが、住宅地開発が進み、道路整備が必要。	補助幹線道路に位置づけられる。	並行路線の混雑度が1.0を超えている。	現行の都市計画決定を存続し、早期整備を図る。
⑤	市街地調整区域であるが、集落を分断することから、地域コミュニティを害することが懸念される。	補助幹線道路に位置づけられる。	並行路線の混雑度が1.0を超えている。	必要性は高いものの、計画実現上の課題を有することから、全体的な道路ネットワーク見直しの中でルート変更を前提とした再検討を行う。
⑥		補助幹線道路に位置づけられる。	並行路線の混雑度が1.0を超えている。	

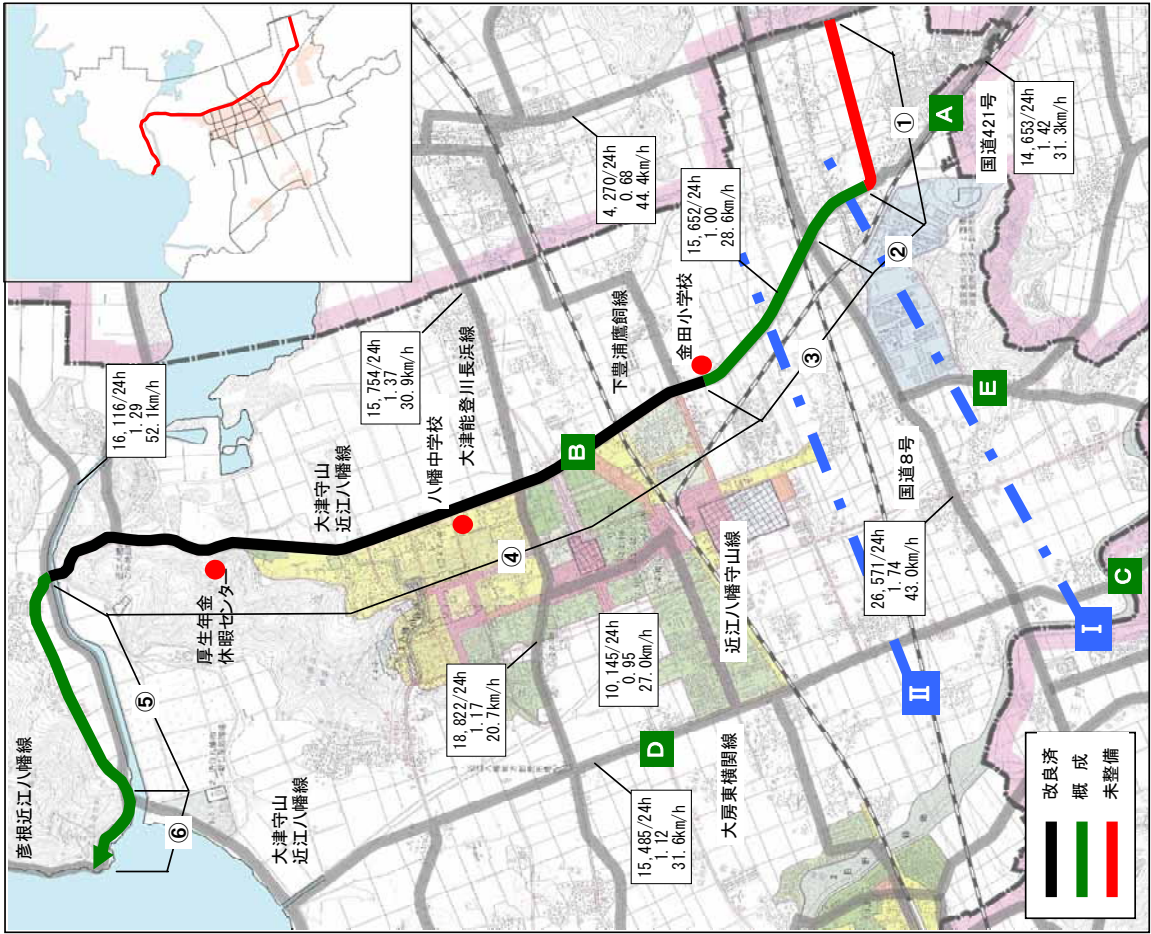
3.5.105 西生来長命寺線

■ 路線概要					
路線番号	3. 5. 1 0 5	計画延長	12,360 m		
路線名称	西生来長命寺線	標準幅員	12 m		
改良済	6,710 m	計画決定	滋賀県		
概成	4,200 m	整備率	88.3%	最終告示日	S35. 9. 26
未整備	1,450 m (概成含む)	経過年数	47 年		

■ 区間区分					
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	備 考
①	1,450 m	12.0 m	未整備	(現道無)	
②	650 m	12.0 m	概成	12.0 m	国道421号
③	1,500 m	12.0 m	概成	11.75 m	(主)大津守山近江八幡線
④	6,710 m	12.0 m	整備済	12.0 m	(主)大津守山近江八幡線
⑤	1,320 m	8.0 m	概成	(現道有)	
⑥	730 m	8.0 m	概成	5.25 m	(主)彦根近江八幡線

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況			沿 道 概 況	主な沿道立地施設
①	調整区域	田園地帯が広がっている。		(特になし)
②	調整区域	国道421号沿道には商業系施設が立地する。		(特になし)
③	調整区域	田園地帯が広がっている。		金田小学校
④	一部DID	西側沿道は市街地が形成されているが、東側は田園地帯が広がっている。		八幡中学校 厚生年金休暇センター
⑤	調整区域	南側沿道には水田、北側には集落が形成されている。		(特になし)
⑥	調整区域	長明寺港の港町及び長命寺の門前町が形成されている。		港湾関連施設及び長命寺の一連の施設



3. 5. 105 西生来長命寺線

■ 道路機能					
区分	交通処理機能からみた機能分類	都市構造上の位置づけからみた機能分類	空間上の機能分類		
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	緊急輸送道路		
	幹線道路	都市内拠点連絡道路	商業・業務地区の活動中心道路		
	補助幹線道路	都市軸形成道路	住宅地区の活動中心道路		
			歴史・景観資源のある道路		
①	●				
②	●	●		●	
③	●	●		●	
④	●	●	●	●	
⑤			●	●	
⑥			●	●	

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	国道421号	1532	14,653	0.91	1.42	31.3
B	(主)大津守山近江八幡線	4066	15,652	0.95	1.00	28.6
C	(一)綾戸東川線	6335	10,960	0.91	1.32	43.7
D	(一)大房東横関線	6221	15,485	0.97	1.12	31.6
E	(主)近江八幡竜王線	4035	6,428	0.67	0.66	31.6
F						

■ 交通容量						
区分	I 断面		II 断面		III 断面	
	整備時	未整備時	整備時	未整備時	整備時	未整備時
対象路線	16,000	10,319	16,000	15,652		
並行路線	A (対象路線)	(対象路線)				
	B		(対象路線)	(対象路線)		
	C	8,303				
	D		13,826	13,826		
	E	9,739				
	F					
(断面計)	34,042	28,361	29,826	29,478		
断面交通量(H17)	32,041		31,137			
混雑度の緩和状況	0.94	1.13	1.04	1.06		

■ 検討結果					
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況	総合評価	見直し方針
①	市街地調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	国道421号のバイパスとしての機能が期待される。	国道8号・421号の混雑度は1.0を超えている。	整備の必要性は高いが、隣接町とのネットワークに配慮する必要がある。	全体的な道路ネットワーク見直し、隣接町との調整の中で再検討する。
②	調整区域であるが、沿道施設が立地しており、沿道整備が市街地調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	本市の南北幹線道路として整備する必要がある。	並行路線の混雑度が1.0を超えている。	南北方向の幹線道路であり、混雑を緩和するために整備を行う必要がある。	現行の都市計画決定を存続し、早期整備を図る。
③	市街地調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	本市の南北幹線道路として整備する必要がある。	並行路線の混雑度が1.0を超えている。	南北方向の幹線道路であり、混雑を緩和するために整備を行う必要がある。	現行の都市計画決定を存続し、早期整備を図る。
④					(改良済)
⑤	市街地調整区域であり、市街地整備上の必要性はない。	並行する県道が求められている機能を持っており、必要性は低い。	並行する県道が求められている機能を持っており、必要性は低い。	当該区間は県道が平行して整備されており、機能は当該路線が代替可能である。	平行する県道に都市計画決定を振り替え、県道を都市計画道路として、早期整備を図る。
⑥	長明寺港及び長明寺と一体となった道路整備が必要である。	観光・景観に配慮した整備が必要である。	休日に交通が集中する路線である。	観光交通に特化した整備を進める必要がある。	現行の都市計画決定を存続し、早期整備を図る。

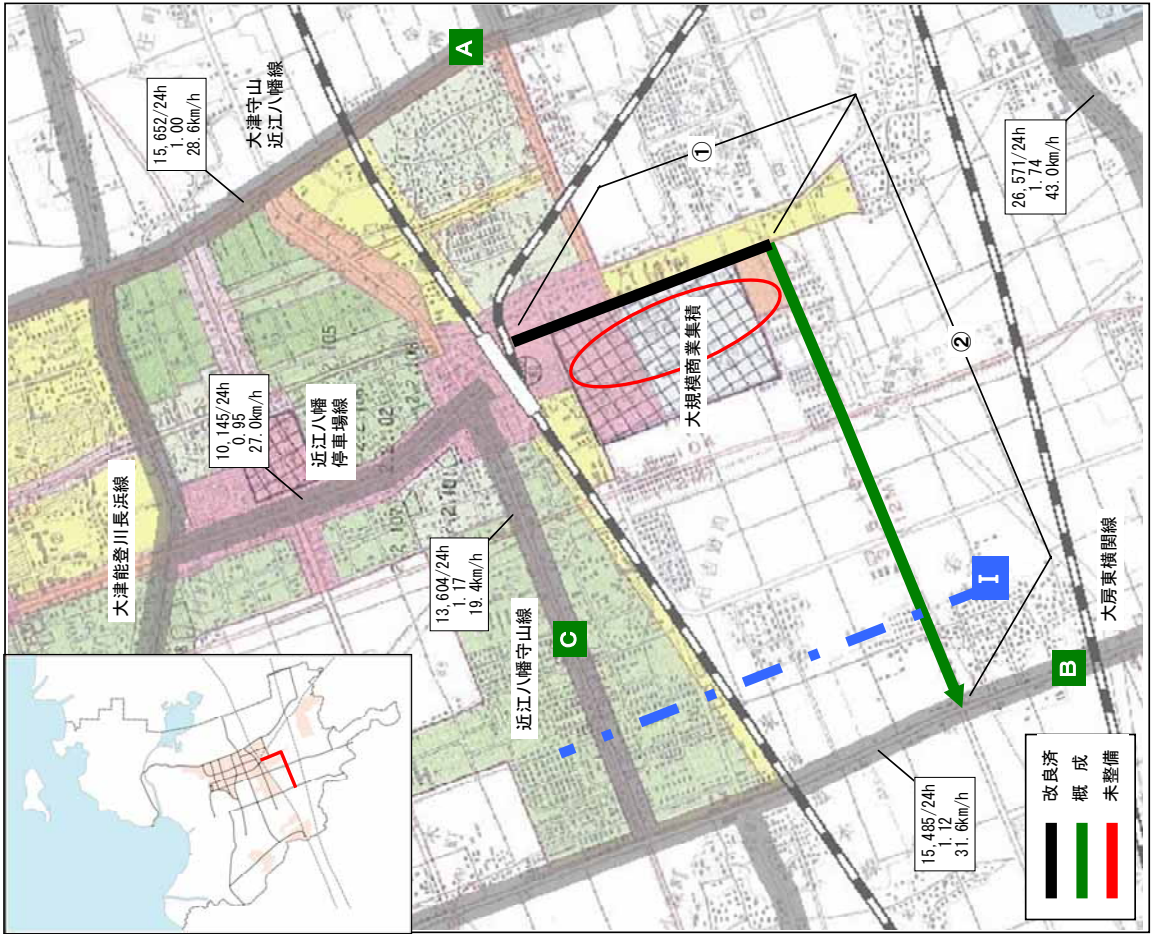
3. 5. 107 近江八幡駅若宮線

■ 路線概要					
路線番号	3. 5. 107	計画延長	2,580 m		
路線名称	近江八幡駅若宮線	標準幅員	12 m		
改良済	900 m	計画決定	近江八幡市		
概成	1,680 m	整備率	100.0%	最終告示日	S53. 2.15
未整備	0 m	(概成含む)		経過年数	29 年

■ 区間区分					備 考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	900 m	18.0 m	未整備	18.0 m	
②	1,680 m	12.0 m	概成	(現道有)	
③					
④					
⑤					
⑥					

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況			沿 道 概 況	主な沿道立地施設
①	DID 市街地	大規模商業施設が集積しつつある。		大規模商業集積
②	調整区域	田園地帯が広がっているが、一部、住宅地が形成されている。		(特になし)
③				
④				
⑤				
⑥				



3. 5. 107 近江八幡駅若宮線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	(主)大津守山近江八幡線	4066	15,652	0.95	1.00	28.6
B	(一)大房東横関線	6221	15,485	0.97	1.12	31.6
C	(主)近江八幡守山線	4105	13,604	0.98	1.17	19.4
D						
E						
F						

交通容量						
区 分	I 断面		II 断面		III 断面	
	整備時	未整備時	整備時	未整備時	整備時	未整備時
対象路線 並行路線	16,000					
	11,627	11,627				
(断面計)	27,627	11,627				
	断面交通量(H17)		13,604			
混雑度の緩和状況	0.49	1.17				

■ 道路機能					
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類		
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	緊急輸送道路		
	幹線道路	都市内拠点連絡道路	住宅・景観資源のある道路		
	補助幹線道路	都市軸形成道路	住宅・業務地区の活動中心道路		
		商業・業務地区の活動中心道路	住宅・業務地区の活動中心道路		
①					
②					
③					
④					
⑤					
⑥					

■ 検討結果			
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	見直し方針
①			(改良済)
②	大半は調整区域であるが、住宅地開発が進み、道路整備が	市街地南部の東西方向の補助幹線道路と位置づけられる。	現行の都市計画決定を存続し、早期整備を図る。
③			
④			
⑤			
⑥			

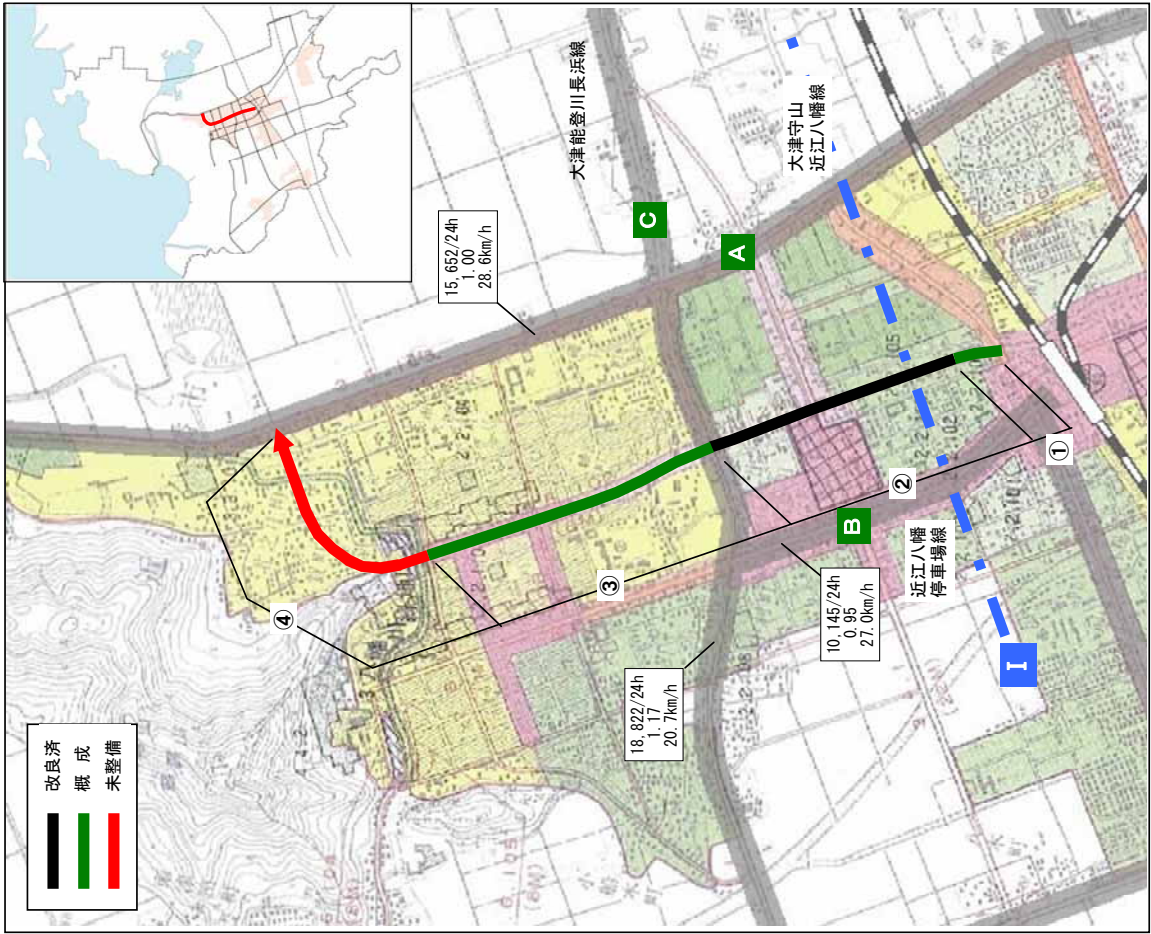
7.6.102 近江八幡駅北之庄線

■ 路線概要					
路線番号	7.6.102	計画延長	2,700 m		
路線名称	近江八幡駅北之庄線	標準幅員	8 m		
改良済	680 m	計画決定	近江八幡市		
概成	1,290 m	整備率	73.0%	最終告示日	S35. 9.26
未整備	730 m	(概成含む)		経過年数	47 年

■ 区間区分					備 考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	320 m	12.0 m	概成	(現道有)	
②	680 m	12.0 m	改良済	12.0 m	
③	970 m	8.0 m	概成	(現道有)	
④	730 m	8.0 m	未整備	(現道無)	

*斜体数字はH17交通センサスの車道幅員

■ 沿道状況			沿 道 概 況	主な沿道立地施設
①	D I D	基盤整備された住宅地が形成されつつある。		(特になし)
②	D I D	基盤整備された住宅地が形成されつつある。		(特になし)
③	D I D	旧市街地の中心部であり、沿道には商業施設が立地する。	商店街	
④	D I D	旧市街地であり、沿道には社寺が多数あるほか、景観地区を通過する。	伝統的建造物群保存地区 社寺が多数分布	



7. 6. 102 近江八幡駅北之庄線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	(主)大津守山近江八幡線	4066	15,652	0.95	1.00	28.6
B	(一)近江八幡停車場線	6302	10,145	0.97	0.95	27.0
C	(主)大津能登川長浜線	4009	18,822	0.87	1.17	20.7
D						
E						
F						

■ 交通容量						
区 分	I 断面		II 断面		III 断面	
	整備時	未整備時	整備時	未整備時	整備時	未整備時
対象路線 並行路線		18,000				
	A	15,652	15,652			
	B	10,679	10,679			
	C					
	D					
	E					
(断面計)						
		44,331	26,331			
断面交通量(H17)		25,797				
混雑度の緩和状況		0.58		0.98		

■ 道路機能					
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類		
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	都市内拠点連絡道路	都市軸形成道路	商業・業務地区の活動中心道路
	幹線道路				住宅地区の活動中心道路
	補助幹線道路				歴史・景観資源のある道路
	歩行者・自転車交通処理機能				緊急輸送道路
①					
②					
③					
④					
⑤					
⑥					

■ 検討結果				
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況	総合評価
①	基盤整備された住宅地区の中 心道路として整備を行う。	市街地の南北軸となる補助幹 線道路として位置づけられる。	並行路線の混雑度は1.0を 超えている。	未整備区間は僅かであり、ネット ワークの完結を図る必要がある。
②				
③	基盤未整備であるが、歴史的 資源と調和した整備が必要。	都市軸であり、観光客等の歩 行者に配慮した整備が必要。	計画幅員が8mであり、自動 車の処理には限界がある。	歴史的資源との共存を図るため、道路 整備のあり方を再検討する必要がある。
④	歴史的景観資源があり、景観に 配慮した整備が必要である。	観光客等の歩行者に配慮した 整備が必要である。	計画幅員が8mであり、自動 車の処理には限界がある。	当該路線の整備によって地域資源 の中心部における総合的な交通体系 の中で見直しを行う。
⑤				
⑥				

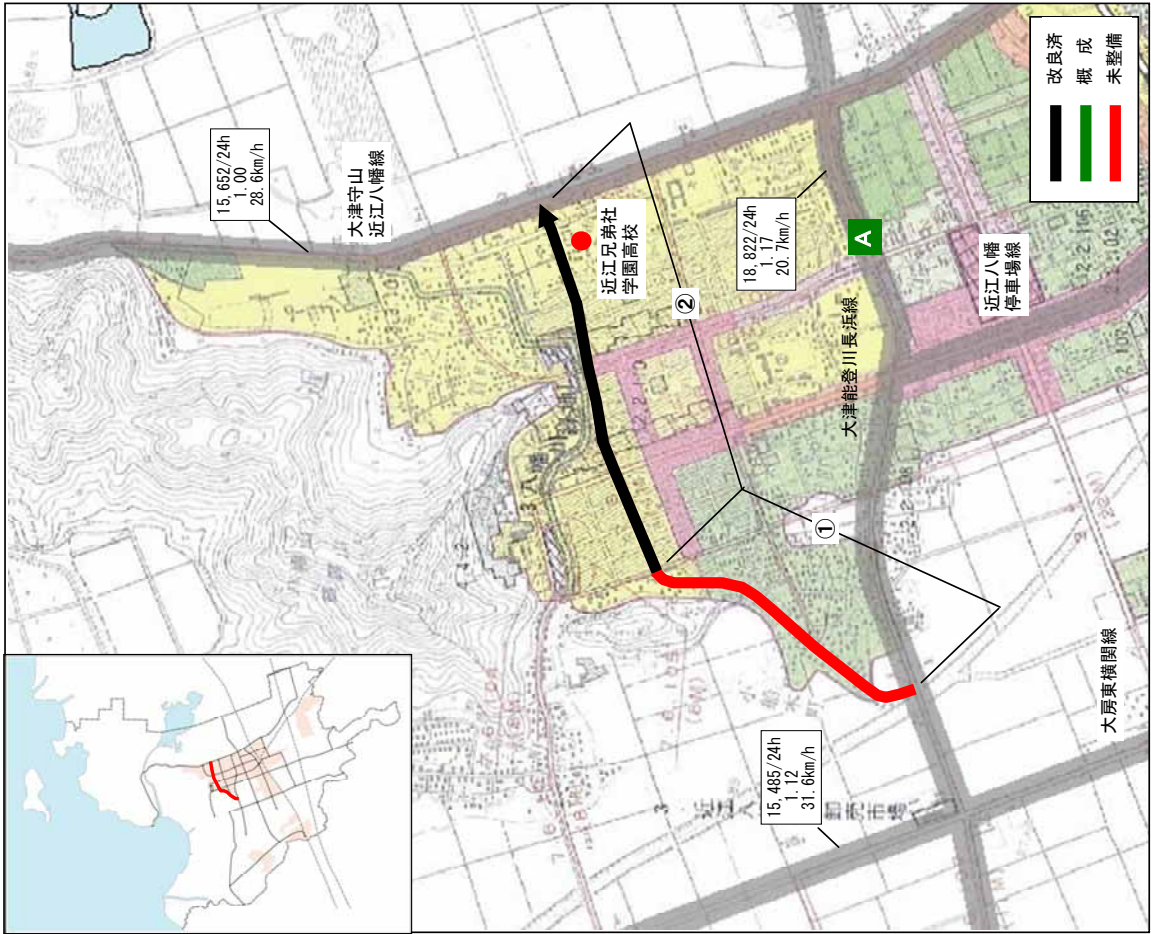
7.6.103 小船木多賀線

■ 路線概要					
路線番号	7.6.103	計画延長	2,080 m		
路線名称	小船木多賀線	標準幅員	11 m		
改良済	1,280 m	計画決定	近江八幡市		
概成	0 m	整備率	61.5%	最終告示日	S36. 7.24
未整備	800 m	(概成含む)	経過年数	46 年	

■ 区間区分					備 考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	800 m	11.0 m	未整備	(一部現道有)	
②	1,280 m	11.0 m	改良済	11.0 m	

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況			沿 道 概 況	主な沿道立地施設
区分	沿道区域			
①	市街地		旧街道沿いに形成された既存市街地であり、歴史的資源が分布する。	(特になし)
②	DID		既成市街地の骨格となっており、沿道は住商が混在した市街地となっている。	伝統的建造物群保存地区 近江兄弟社学園高校



7. 6. 103 小船木多賀線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	(主)大津能登川長浜線	4009	18,822	0.87	1.17	20.7
B						
C						
D						
E						
F						

■ 交通容量						
区分		I断面		II断面		III断面
		整備時	未整備時	整備時	未整備時	未整備時
対象路線 並行路線	A					
	B					
	C					
	D					
	E					
	F					
(断面計)						
将来交通量						
対応の可否						

■ 道路機能					
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類		
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	緊急輸送道路		
	幹線道路	都市内拠点連絡道路	歴史・景観資源のある道路		
	補助幹線道路	都市軸形成道路	住宅地区の活動中心道路		
	歩行者・自転車交通処理機能	商業・業務地区の活動中心道路			
①					
②					
③					
④					
⑤					
⑥					

■ 検討結果				
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況	見直し方針
①	基礎未整備であるが、歴史的資源と調和した整備が必要。	既成市街地の区画街路として位置づけられる。	歩行者・自転車を中心とした交通処理が求められる。	中心部における総合的な交通体系の中で見直しを行う。
②				(改良済)
③				
④				
⑤				
⑥				

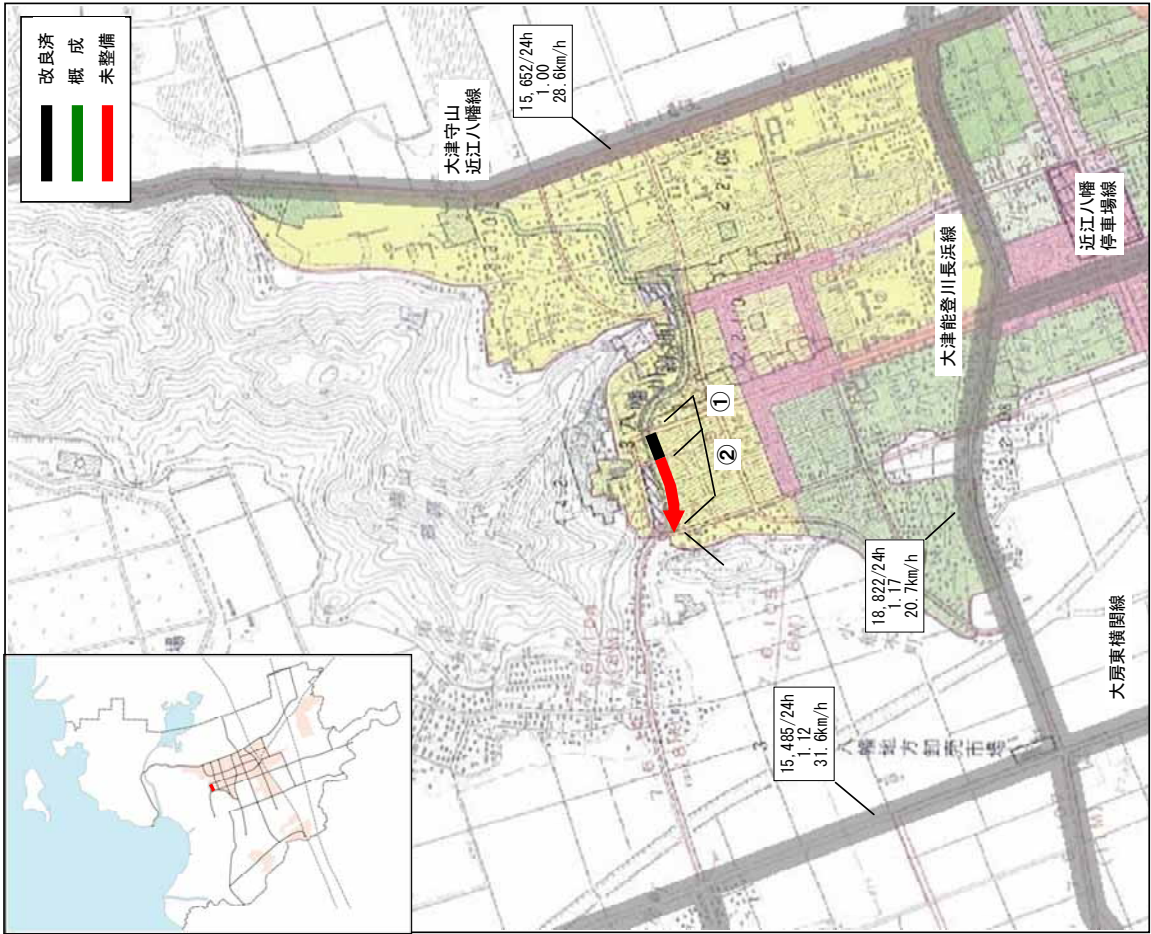
7.6.105 玉木幸円橋線

■ 路線概要					
路線番号	7.6.105	計画延長	450 m		
路線名称	玉木幸円橋線	標準幅員	8 m		
改良済	80 m	計画決定	滋賀県		
概成	0 m	整備率	17.8%	最終告示日	S33.12.8
未整備	370 m	(概成含む)	経過年数	49 年	

■ 区間区分					備考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	80 m	8.0 m	改良済	8.0 m	
②	370 m	8.0 m	未整備	(現道有)	

*斜体数字はH17交通センサスの車道幅員

■ 沿道状況			沿道概況	主な沿道立地施設
区分	沿道区域			
①	D I D		八幡川に沿って景観地区の軸となる区間。	伝統的建造物群保存地区
②	D I D		八幡川に沿って景観地区の軸となる区間。	伝統的建造物群保存地区



7. 6. 105 玉木幸円橋線

道路交通状況						
区分	路線名	H17センサス 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A						
B						
C						
D						
E						
F						

交通容量						
区分	対象路線 並行路線	I 断面		II 断面		III 断面
		整備時	未整備時	整備時	未整備時	未整備時
	A					
	B					
	C					
	D					
	E					
	F					
(断面計)						
断面交通量(H17)						
混雑度の緩和状況						

道路機能					
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類		
	主要幹線道路	歩行者・自転車交通処理機能	都市外拠点と市街地連絡道路	都市内拠点連絡道路	商業・業務地区の活動中心道路
	幹線道路	補助幹線道路	住宅地区の活動中心道路	歴史・景観資源のある道路	緊急輸送道路
①					
②					
③					
④					
⑤					
⑥					

検討結果			
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況
①			
②	歴史的景観資源があり、景観に配慮した整備が必要である。	観光客等の歩行者に配慮した整備が必要。	歩行者・自転車を中心とした交通処理が求められる。
③			
④			
⑤			
⑥			

見直し方針	
総合評価	(改良済)
中心部における総合的な交通体系の中で廃止を前提とした見直しが必要。	

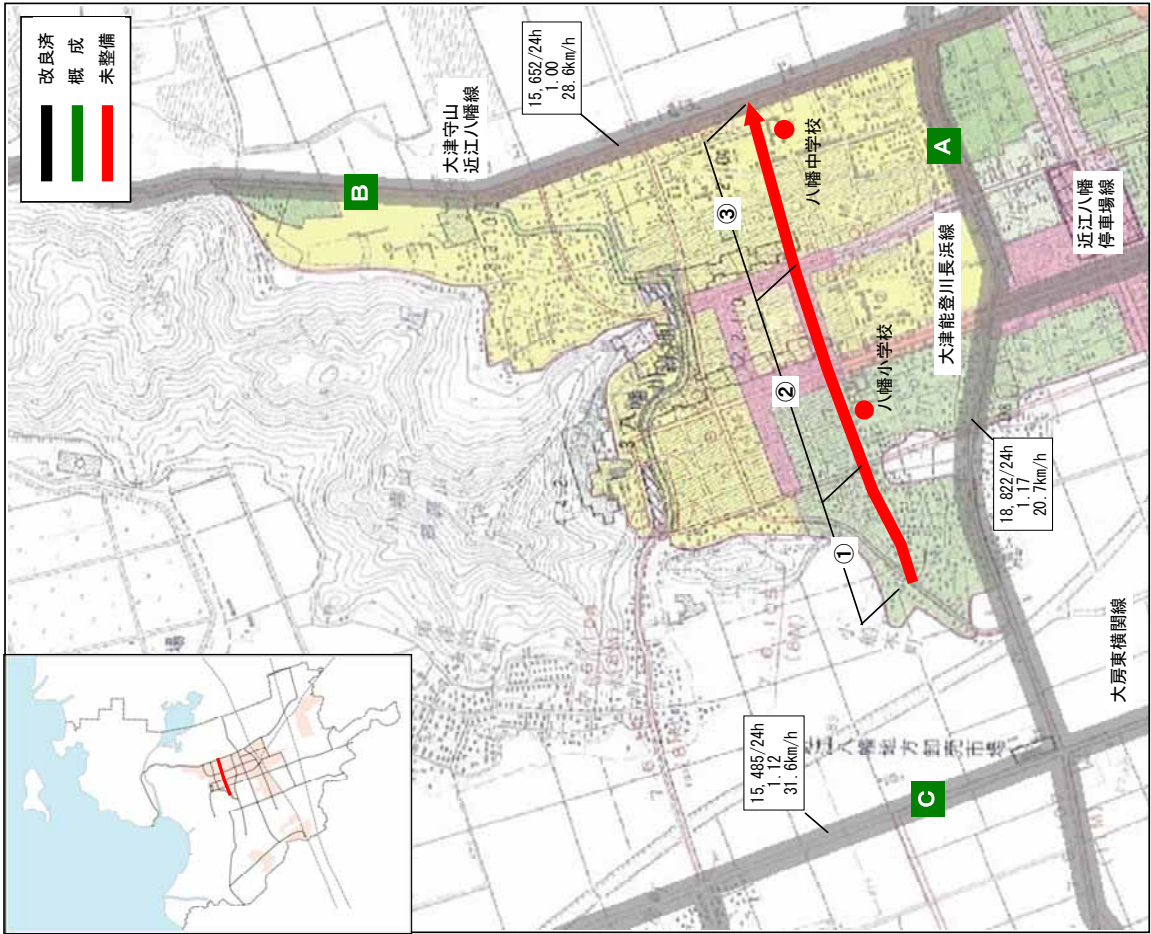
7. 6. 106 小船木市井線

■ 路線概要					
路線番号	7. 6. 106	計画延長	1, 680 m		
路線名称	小船木市井線	標準幅員	8 m		
改良済	0 m	整備率 0. 0%	計画決定	近江八幡市	
概成	0 m		最終告示日	S35. 9. 26	
未整備	1, 680 m (概成含む)		経過年数	47 年	

■ 区間区分					備 考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	380 m	8. 0 m	未整備	(一部現道有)	
②	700	8. 0 m	未整備	(現道有)	
③	600	8. 0 m	未整備	(一部現道有)	
④					
⑤					
⑥					

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況			沿 道 概 況	主な沿道立地施設
区分	沿道区域			
①	D I D		基盤未整備のまま既成市街地化した住宅地であり、歴史的資源も分布している。	
②	D I D		基盤未整備のまま既成市街地化した住商混在地であり、歴史的資源も分布している。	八幡小学校
③	D I D		基盤未整備のまま既成市街地化した住宅地であり、歴史的資源も分布している。	八幡中学校
④				
⑤				
⑥				



7. 6. 106 小船木市井線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	(主)大津能登川長浜線	4009	18,822	0.87	1.17	20.7
A	(主)大津守山近江八幡線	4066	15,652	0.95	1.00	28.6
C	(一)大房東横関線	6221	15,485	0.97	1.12	31.6
D						
E						
F						

■ 交通容量						
区分	対象路線 並行路線	I 断面		II 断面		III 断面
		整備時	未整備時	整備時	未整備時	未整備時
	A					
	B					
	C					
	D					
	E					
	F					
(断面計)						
断面交通量(H17)						
混雑度の緩和状況						

■ 道路機能					
区分	交通処理機能から みた機能分類	都市構造上の位置づけから みた機能分類	空間上の 機能分類		
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	緊急輸送道路	歴史・景観資源のある道路	
	幹線道路	都市内拠点連絡道路		住宅地区の活動中心道路	
	補助幹線道路	都市軸形成道路		商業・業務地区の活動中心道路	
	歩行者・自転車交通処理機能				
①					
②					
③					
④					
⑤					
⑥					

■ 検討結果			
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況
①	基礎未整備であるが、歴史的資源が分布しており、これらと調和した道路整備が必要である。	既成市街地の生活道路として位置づけられる。	区画街路として、歩行者・自転車を中心とし、通過交通を排除する道路体系とするため、交通処理は求められない。
②			
③			
④			
⑤			
⑥			

総合評価		見直し方針
南北方向の路線に比べて東西方向の路線は軸としての性格が薄く、計画幅員も区画街路レベルであることを踏まえると、公共交通・歩行者等に重点をおいた整備を検討する必要がある。		中心部における総合的な交通体系の中で見直しを行う。

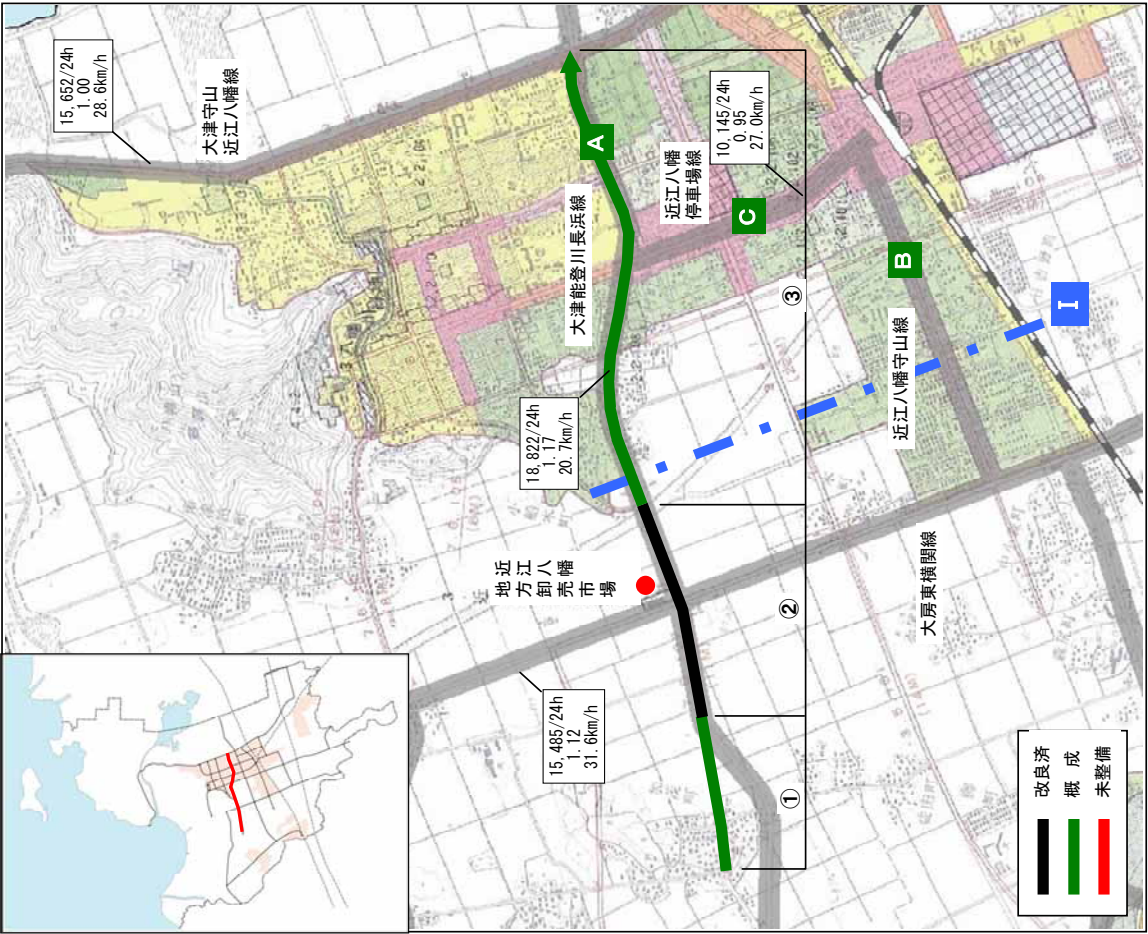
7. 6. 107 加茂音羽線

■ 路線概要					
路線番号	7. 6. 107	計画延長	3,790 m		
路線名称	加茂音羽線	標準幅員	11 m		
改良済	1,110 m	計画決定	滋賀県		
概成	2,680 m	整備率	100.0%	最終告示日	S26. 6. 7
未整備	0 m	(概成含む)	経過年数	56 年	

■ 区間区分					備 考
区分	計画延長	計画幅員	整備状況	現道幅員	
①	600 m	11.0 m	概成	(現道有)	
②	1,110 m	11.0 m	改良済	13.5 m	(主)大津能登川長浜線
③	2,080 m	11.0 m	概成	13.5 m	(主)大津能登川長浜線

*斜体数字はH17交通センサスの車道部幅員

■ 沿道状況			沿 道 概 況	主な沿道立地施設
区分	沿道区域	調整区域	農村集落を通過する区間である。	(特になし)
①				
②	調整区域		田園地帯が広がる。	近江八幡地方卸売市場
③	D I D		市街地中心部を通過する区間であり、商業系施設が多く立地する。	(特になし)



7. 6. 107 加茂音羽線

■ 道路交通状況						
区分	路線名	H17センサ 区間番号	平日交通量 (台/日)	休日/平日	混雑度	旅行速度 (km/h)
A	(主)大津能登川長浜線	4009	18,822	0.87	1.17	20.7
B	(主)近江八幡守山線	4105	13,604	0.98	1.17	19.4
C	(一)近江八幡停車場線	6302	10,145	0.97	0.95	27.0
D						
E						
F						

■ 交通容量						
区分		I 断面		II 断面		III 断面
		整備時	未整備時	整備時	未整備時	未整備時
対象路線 並行路線	A (対象路線)	18,000	16,087			
	B	11,627	11,627			
	C					
	D					
	E					
	F					
(断面計)		29,627	27,715			
断面交通量(H17)		32,426				
混雑度の緩和状況		1.09	1.17			

■ 道路機能					
区分	交通処理機能からみた機能分類	都市構造上の位置づけからみた機能分類	空間上の機能分類		
	主要幹線道路	都市外拠点と市街地連絡道路	緊急輸送道路		
	幹線道路	都市内拠点連絡道路	住宅・景観資源のある道路		
	補助幹線道路	都市軸形成道路	商業・業務地区の活動中心道路		
	歩行者・自転車交通処理機能	住宅地区の活動中心道路	歴史・景観資源のある道路		
①					
②					
③					
④					
⑤					
⑥					

■ 検討結果				
区分	沿道状況・市街地整備	整備の必要性 道路機能	交通状況	見直し方針
①	農村集落を通過する区間であり、整備の必要性は低い。	ネットワークが完結していないため、幹線性は低い。	並行路線の混雑度は1.0を超えている。	ネットワークが完結しておらず、平行する県道も整備されていることから、廃止が妥当と判断。
②				(改良済)
③	市街地中心部を通過する区間であり、街路景観形成が期待される。	市街地中心部の東西補助幹線道路として位置づけられる。	混雑度は1.17であるが、整備で若干改善される。	現在の都市計画決定を継続し、早期整備を図る。
④				
⑤				
⑥				