

1 調査名称：米原市都市計画道路見直し方針策定

2 調査主体：米原市

3 調査圏域：米原市管内

4 調査期間：平成 30 年度（2018 年度）～令和 2 年度（2020 年度）

5 調査概要：

本市内の都市計画道路は、その多くが人口増加期である昭和 50 年代前半までに計画決定されている。しかし、26 路線中、未着手が 5 路線あり、都市計画法第 53 条による建築制限が課せられている状況にある。

この間、人口減少やライフスタイルの変化など、社会情勢は大きく変化していることから、本市の将来像を見据えた都市計画道路網の在り方を再検証、再構築する必要がある。

そこで、米原市都市計画マスタープラン（平成 28 年 12 月改定）の方針にも位置付けているように、都市計画道路の必要性を検証した上で、社会情勢に合わせた都市計画道路の見直しを行うものである。

I 調査概要

1 調査名称：米原市都市計画道路見直し方針策定

2 報告書目次

第1章 都市計画道路見直しの背景

- 1 米原市都市計画道路の現状
- 2 都市計画道路の見直しの必要性

第2章 米原市の現状と課題

- 1 米原市の現況と道路に関する課題
- 2 米原市のまちづくりの方針

第3章 見直し対象路線の抽出

- 1 路線抽出の方法
- 2 路線抽出結果

第4章 都市計画道路の見直しの考え方

- 1 見直し検討評価の視点の抽出
- 2 見直しの基本目標および視点
- 3 必要性および実現性等の評価の考え方

第5章 評価検討結果

- 1 評価フロー
- 2 評価基準
- 3 評価結果

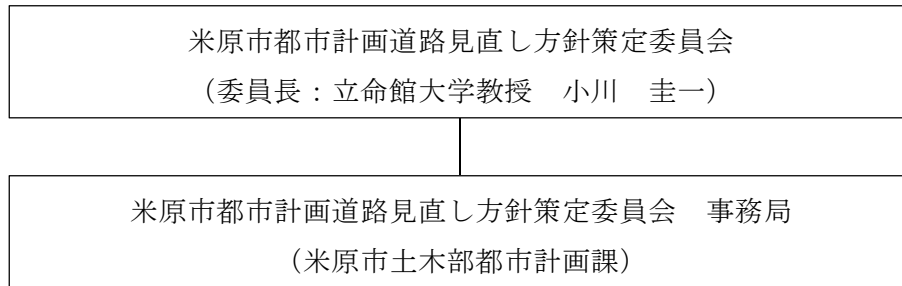
第6章 評価カルテ

第7章 費用便益分析

- 1 検討対象路線・区間
- 2 費用便益分析の概要

第8章 今後の流れ（手続）

3 調査体制



4 委員会名簿等：

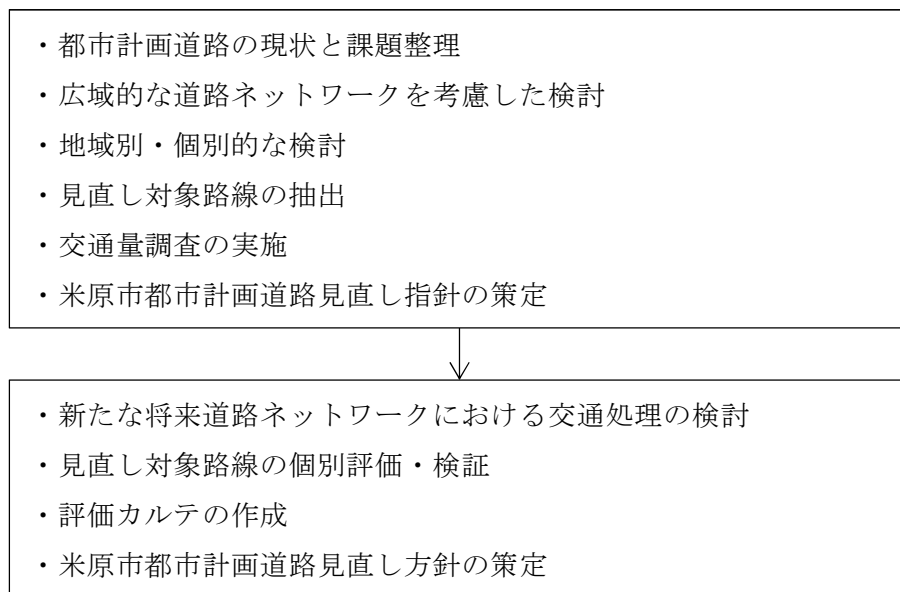
	所 属		職名	氏名
委員長	立命館大学	理工学部 環境都市工学科 都市交通研究室	教授	小川 圭一
副委員長	滋賀県立大学	環境科学部 環境建築デザイン学科 (都市計画・地域計画)	准教授	轟 慎一
委員	滋賀県	長浜土木事務所 道路計画課	課長	西川 忠
委員	滋賀県警察本部	米原警察署 交通課	課長	木枝 和行
委員	米原市	土木部	部長	鹿取 輝之

II 調査成果

1 調査目的

本市内の都市計画道路について、人口減少、少子高齢化および産業構造の変化等の社会経済情勢ならびに目指すべき将来都市構造に的確に対応し、効率的な道路整備を推進していくため、米原市都市計画道路見直し方針を策定した。

2 調査フロー



4 調査成果

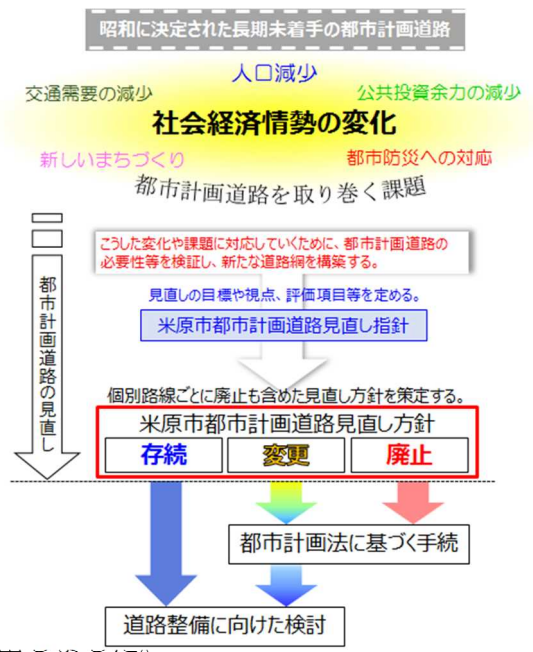
米原市都市計画道路見直し方針

都市計画道路見直しの背景

米原市では、26路線の都市計画道路を決定しており、そのされています。

都市計画道路の整備は、財政上の制約や用地取得等によりなっている路線も存在します。この間、社会経済情勢は大げに変化が生じています。さらには都市計画道路を取り巻く

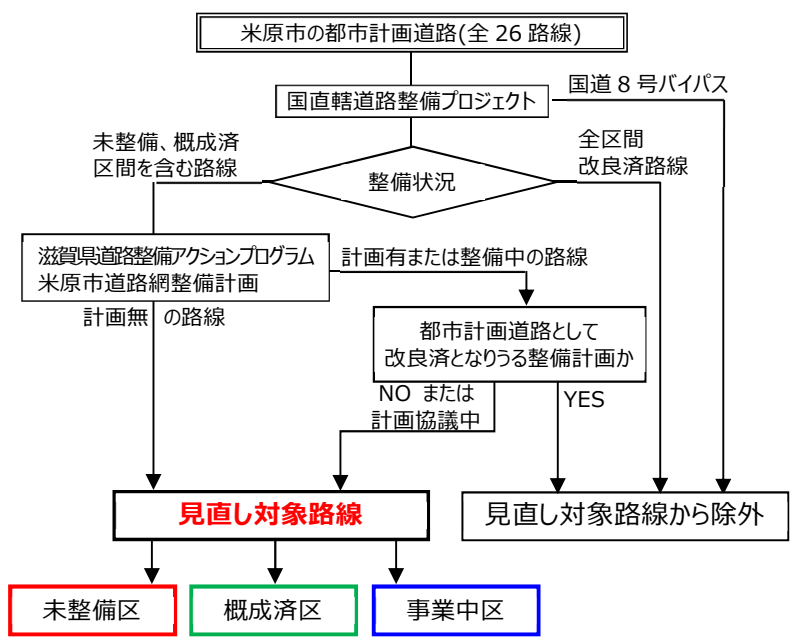
こうしたことから、廃止を含めた見直しをするため、見直定め、その必要性や実現性等を改めて検証しながら、見直



見直し対象路線の抽出

見直し対象路線は、次の視点から下図のフローに従い、抽出されています。

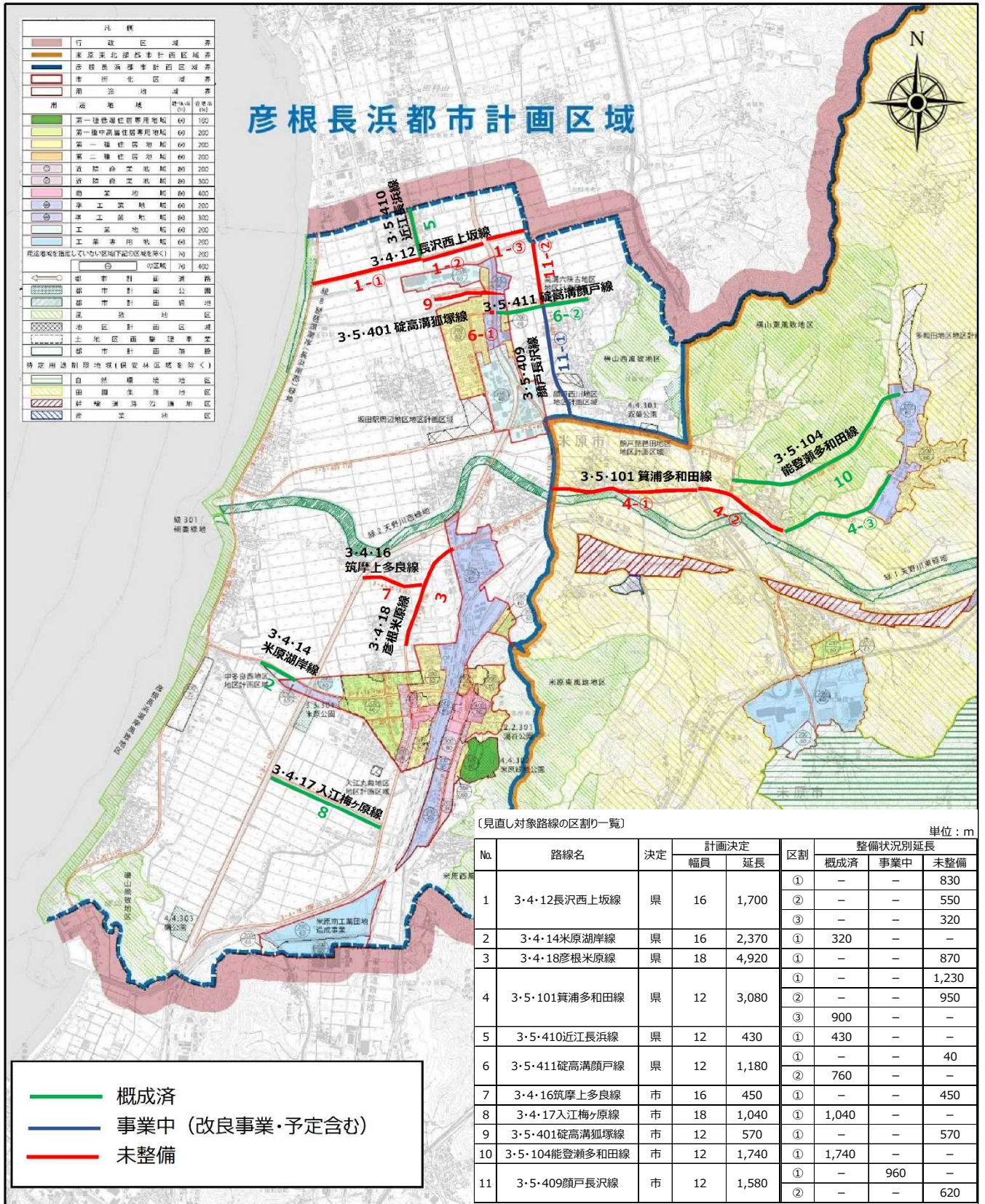
- 主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路の区分に関わらず、全路線を対象とする。
- 国直轄道路整備プロジェクトは、市域の検討を超えた個別の検討がされているため除外する。
- 概成済路線は、計画幅員に満たない場合があるため、安全な走行または歩行環境の確保の観点から見直し対象とする。
- 事業中または事業予定の区間を有する路線は、都市計画決定どおりに整備されることが確定している路線を除き、見直し対象とする。



フローに従い抽出した見直し対象路線は、次ページの図に示すとおり、11路線としました。

なお、見直し対象路線の評価検討は、未整備の区間と、概成済として供用している区間または事業中として供用しようとする区間で評価フローが異なるため、各路線の整備状況および幹線道路等との交差状況を踏まえ区割りして評価しました。

見直し対象路線 (抽出結果)



都市計画道路の見直しの考え方

必要性および実現性等の評価の考え方

(1) 必要性の評価

当初の都市計画決定時から半世紀を経て社会経済情勢が変化し、その位置付けや必要性も変化していることから、改めて以下の必要性について評価しました。

見直しの視点	評価項目	評価の着眼点
① 将来都市構造から広域ネットワークの形成、都市の骨格形成に必要か	・広域ネットワークの形成	・上位計画に広域交流軸、生活交流軸として位置付けられている路線
	・骨格形成 (市内の一体化を支える機能)	・上位計画に広域幹線道路・地域幹線道路に位置付けられている路線または市内の一体化を支える路線
	・鉄道駅等の拠点の形成	・上位計画に位置付けられている鉄道駅等の都市拠点または生活交流拠点を結び、拠点の形成に資する路線


該当しない場合

見直しの視点	評価項目	評価の着眼点
②-1 拠点等への交通アクセスに必要か	・高次救急医療施設へのアクセス	・高次救急医療施設にアクセスする路線
	・産業拠点へのアクセス	・上位計画に位置付けられている産業拠点または工業系用途地域へのアクセスが向上する路線
②-2 市街地形成または有効利用に必要か	・住宅地形成機能	・市街化区域内の路線または関わる路線 ・住宅系地区計画区域に関わる路線
③-1 安全な歩行空間の確保のために必要か	・安全な歩行、自転車走行空間の確保	・小中学校等の通学路につながる路線または代替になる路線
		・駅周辺等の市街地内の路線 ・バス路線またはつながる路線
③-2 安全な防災環境の確保のために必要か	・緊急輸送路等の強化	・緊急輸送路に位置付けられている路線またはそこにつながる路線もしくは代替となり得る路線
	・防災拠点へのアクセス	・市域全体に影響を及ぼす機能を有する路線と防災拠点を結ぶ路線
	・延焼遮断機能	・計画幅員 12m以上で既成市街地の木造住宅密集地域内の路線
④ 将来交通量需要を満足させる道路か	・交通混雑の緩和	・代替となり得る近傍現道の混雑度が高い路線

➤ 該当項目が4以上ある場合は「必要性が高い」としました。

(2) 実現性の評価

実現性について、下表の評価項目および着眼点に基づき、重要度に留意しつつ、総合的に評価しました。

見直しの視点	重要度	評価指標	評価の考え方(参考)
⑤ 実現性 ・支障物件 ・地元合意 ・事業費 (費用対効果)	高い  低い	文化財・重要施設等の支障	計画路線内に施設がないか。
		人家等の建築物が連担	地権者(地元)の合意は得られるか。
		河川や鉄道等との交差	大規模な交差施設を要するか。
		市街地内の路線	用地が確保できるか。
		交通流入による混雑や事故の懸念	混雑や事故への対策があるか。
		主要幹線道路との交差	交通流動への影響はないか。
		倉庫等の建築物の顕在	多数存在するか。
		埋蔵文化財の包蔵地	発掘調査費用が多大にならないか。

(3) 代替路線の検証

実現性が低い路線は、代替路線の検証を行い、同等機能路線があれば、原則、廃止または変更検討路線としました。

見直しの視点	検証の着眼点
⑥必要な機能を持つ代替路線がないか	<ul style="list-style-type: none"> 対象道路から離隔 500m以内に車道 7.0m以上の道路がないか。 同等の機能を有する路線か。

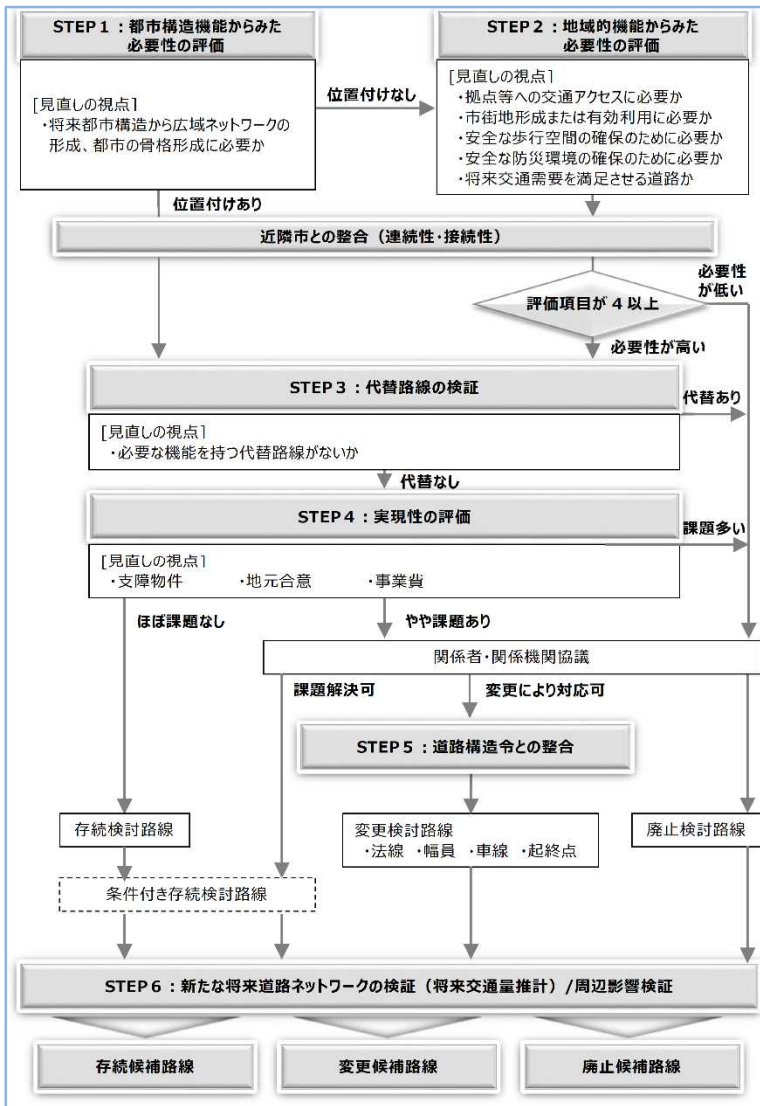
(4) 新たな将来道路ネットワークの検証

必要性および実現性等の検証を踏まえ導き出した存続、変更、廃止検討路線を想定して、おおむね 20 年後の将来の交通処理（将来交通量推計）等について、将来道路ネットワークの検証を行いました。

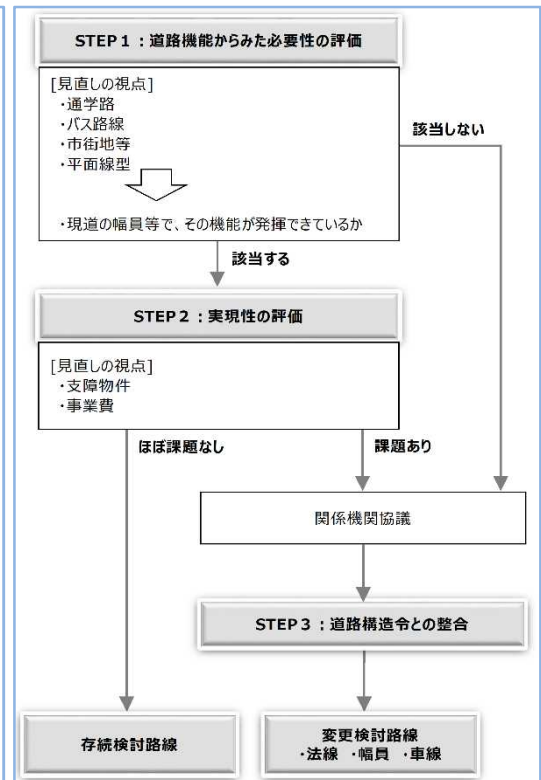
見直し対象路線の評価検討

見直し対象路線の評価は、未整備路線（区間）と概成済路線（区間）に分けて、図に示すフローに従って行いました。

<未整備路線（区間）>



<概成済路線（区間）>



評価結果

未整備路線の評価結果一覧（区間ごとに赤枠、朱書きは判定結果）

路線番号	区間	都市構造機能からみた必要性の評価 (STEP1)				地域的機能からみた必要性の評価 (STEP2)							隣接市との整合	結論		
		a-1	a-2	a-3	評価結果 (該当項目1以上)	b-1	b-2	c-1	c-2		d	評価結果 (評価項目4以上)				
3-4-12 長沢西上坂線	1-①	x	○	x	○ (位置付けあり)	STEP3△	-1	-2	-1	-1	-1	-2	-3	-1	○ (長浜市) (廃止検討路線)	廃止検討
		代替路線の検証 (STEP3)				実現性の評価 (STEP4)							道路構造令との整合 (STEP5)			
		評価結果				①	②	③	①	②	③	①	②	③	評価結果	
		無	STEP4△						○			○			○	
3-4-12 長沢西上坂線	1-②	x	○	x	○ (位置付けあり)	STEP3△	-1	-2	-1	-1	-1	-2	-3	-1	○ (長浜市) (廃止検討路線)	廃止検討
		代替路線の検証 (STEP3)				実現性の評価 (STEP4)							道路構造令との整合 (STEP5)			
		評価結果				①	②	③	①	②	③	①	②	③	評価結果	
		無	STEP4△						○			○			○	
3-4-12 長沢西上坂線	1-③	x	○	x	○ (位置付けあり)	STEP3△	-1	-2	-1	-1	-1	-2	-3	-1	○ (長浜市) (廃止検討路線)	廃止検討
		代替路線の検証 (STEP3)				実現性の評価 (STEP4)							道路構造令との整合 (STEP5)			
		評価結果				①	②	③	①	②	③	①	②	③	評価結果	
		無	STEP4△						○			○			○	
3-4-18 彦根米原線	3	x	○	○	○ (位置付けあり)	STEP3△	-1	-2	-1	-1	-1	-2	-3	-1	x	変更検討
		代替路線の検証 (STEP3)				実現性の評価 (STEP4)							道路構造令との整合 (STEP5)			
		評価結果				①	②	③	①	②	③	①	②	③	評価結果	
		有	STEP5△												○ (STEP6△) (変更検討路線)	
3-5-101 箕浦多和田線	4-①	x	○	x	○ (位置付けあり)	STEP3△	-1	-2	-1	-1	-1	-2	-3	-1	x	変更検討
		代替路線の検証 (STEP3)				実現性の評価 (STEP4)							道路構造令との整合 (STEP5)			
		評価結果				①	②	③	①	②	③	①	②	③	評価結果	
		有	STEP5△												○ (STEP6△) (変更検討路線)	
3-5-101 箕浦多和田線	4-②	x	○	x	○ (位置付けあり)	STEP3△	-1	-2	-1	-1	-1	-2	-3	-1	x	変更検討
		代替路線の検証 (STEP3)				実現性の評価 (STEP4)							道路構造令との整合 (STEP5)			
		評価結果				①	②	③	①	②	③	①	②	③	評価結果	
		有	STEP5△												○ (STEP6△) (変更検討路線)	

STEP1の項目

- a-1: 広域ネットワークの形成
- a-2: 骨格形成
(市内の一体化を支える機能)
- a-3: 鉄道駅等の拠点の形成

STEP2の項目

- b-1-1: 高次救急医療施設へのアクセス
- b-1-2: 産業拠点へのアクセス
- b-2-1: 住宅形成機能
- c-1-1: 安全な走行、自転車走行空間の確保
- c-2-1: 緊急輸送路等の強化
- c-2-3: 延焼遮断機能
- d-1: 交通混雑の緩和

STEP4の項目

- ①: 「課題が多い」と判断される場合
- ②: 「やや課題あり」と判断される場合
- ③: 「ほぼ課題なし」と判断される場合

		都市構造機能からみた 必要性の評価 (STEP1)			地域的機能からみた必要性の評価 (STEP2)								隣接市 との整合	結論					
		a-1	a-2	a-3	b-1		b-2	c-1		c-2		d			評価結果 (評価項目4以上)				
		○	○	○	-1	-2	-1	-1	-1	-2	-3	-1							
3・5・411 碓高満顔戸線	6-①	×	○	×	○	STEP3へ									×	存続検討			
		代替路線の検証 (STEP3)			実現性の評価 (STEP4)								道路構造令との整合 (STEP5)	存続検討					
		評価結果			支障物件		地元合意		事業費		評価結果				評価結果				
		無	STEP4へ			○	○							○	STEP6へ (存続検討路線)				
3・4・16 筑摩上多良線	7	×	×	×	×	STEP2へ	×	×	×	○	○	×	×	×	×	×	× (必要性が低い) STEP6へ (廃止検討路線)	×	廃止検討
		代替路線の検証 (STEP3)			実現性の評価 (STEP4)								道路構造令との整合 (STEP5)	廃止検討					
		評価結果			支障物件		地元合意		事業費		評価結果				評価結果				
3・5・401 碓高満狐塚線	9	×	○	×	○	STEP3へ									×	変更検討			
		代替路線の検証 (STEP3)			実現性の評価 (STEP4)								道路構造令との整合 (STEP5)	変更検討					
		評価結果			支障物件		地元合意		事業費		評価結果				評価結果				
		無	STEP4へ			○	○							○	STEP5へ (変更検討路線)	STEP6へ (変更検討路線)			
3・5・409 顔戸長沢線	11-②	×	×	×	×	STEP2へ	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	× (必要性が低い) STEP6へ (廃止検討路線)	○ (長浜市) (廃止検討路線)	廃止検討
		代替路線の検証 (STEP3)			実現性の評価 (STEP4)								道路構造令との整合 (STEP5)	廃止検討					
		評価結果			支障物件		地元合意		事業費		評価結果				評価結果				

STEP1の項目

- a-1：広域ネットワークの形成
- a-2：骨格形成
(市内の一体化を支える機能)
- a-3：鉄道駅等の拠点の形成

STEP2の項目

- b-1-1：高次救急医療施設へのアクセス
- b-1-2：産業拠点へのアクセス
- b-2-1：住宅形成機能
- c-1-1：安全な走行、自転車走行空間の確保
- c-2-1：緊急輸送路等の強化
- c-2-3：延焼遮断機能
- d-1：交通混雑の緩和

STEP4の項目

- ①：「課題が多い」と判断される場合
- ②：「やや課題あり」と判断される場合
- ③：「ほぼ課題なし」と判断される場合

なお、見直し対象路線のうち、11-①は、事業中であるため評価対象から除外しました。計画法線と事業法線が異なるため、見直し方針は「法線変更」とします。

概成済路線の評価結果一覧（区間ごとに赤枠、朱書きは判定結果）

路線番号	区間	概成済区間の幅員構成				道路機能からみた必要性の評価（STEP1）				評価結果		結論	
						評価項目に対する該当有無							
		歩道（歩道設置等）				法線（ルート）				該当する （車道部の拡幅）		STEP2^	
		a	b	c	a								
3・4・14 米原湖岸線	2	W=9.4m (車道部：6.9m、歩道部2.5m×1)				有	無	有	○	該当する （車道部の拡幅）		STEP2^	存続検討
		実現性の評価（STEP2）				道路構造令との整合（STEP3）							
		支障物件		事業費		評価結果							
		①	②	①	②	評価結果							
	○		○	存続検討路線									
3・5・101 箕浦多和田線	4-③	W=6.2m~7.0m (歩道なし)				有	無	無	○	該当する （歩道空間の確保）		STEP2^	廃止検討
		実現性の評価（STEP2）				道路構造令との整合（STEP3）							
		支障物件		事業費		評価結果							
		①	②	①	②	評価結果							
	○	○		STEP3^				x	廃止検討路線				
3・5・410 近江長浜線	5	W=7.0m (歩道なし)				無	有	無	○	該当する （歩道空間の確保）		STEP2^	存続検討
		実現性の評価（STEP2）				道路構造令との整合（STEP3）							
		支障物件		事業費		評価結果							
		①	②	①	②	評価結果							
	○		○	存続検討路線									
3・5・411 碓高溝顔戸線	6-②	W=7.5m (歩道なし)				無	無	有	○	該当する （歩道空間の確保）		STEP2^	存続検討
		実現性の評価（STEP2）				道路構造令との整合（STEP3）							
		支障物件		事業費		評価結果							
		①	②	①	②	評価結果							
	○		○	存続検討路線									
3・4・17 入江梅ヶ原線	8	W=13.5m (車道部：6.5m、歩道部3.5m×2)				有	無	無	○	車道部の幅員の不足		STEP3^	変更検討
		実現性の評価（STEP2）				道路構造令との整合（STEP3）							
		支障物件		事業費		評価結果							
		①	②	①	②	評価結果							
								車道部の幅員不足		変更検討路線			
3・5・104 能登瀬多和田線	10	W=7.0m~9.8m (一部区間で歩道あり(W=2.8m))				無	無	無	○	該当する （歩道空間の確保）		STEP2^	存続検討
		実現性の評価（STEP2）				道路構造令との整合（STEP3）							
		支障物件		事業費		評価結果							
		①	②	①	②	評価結果							
	○		○	存続検討路線									

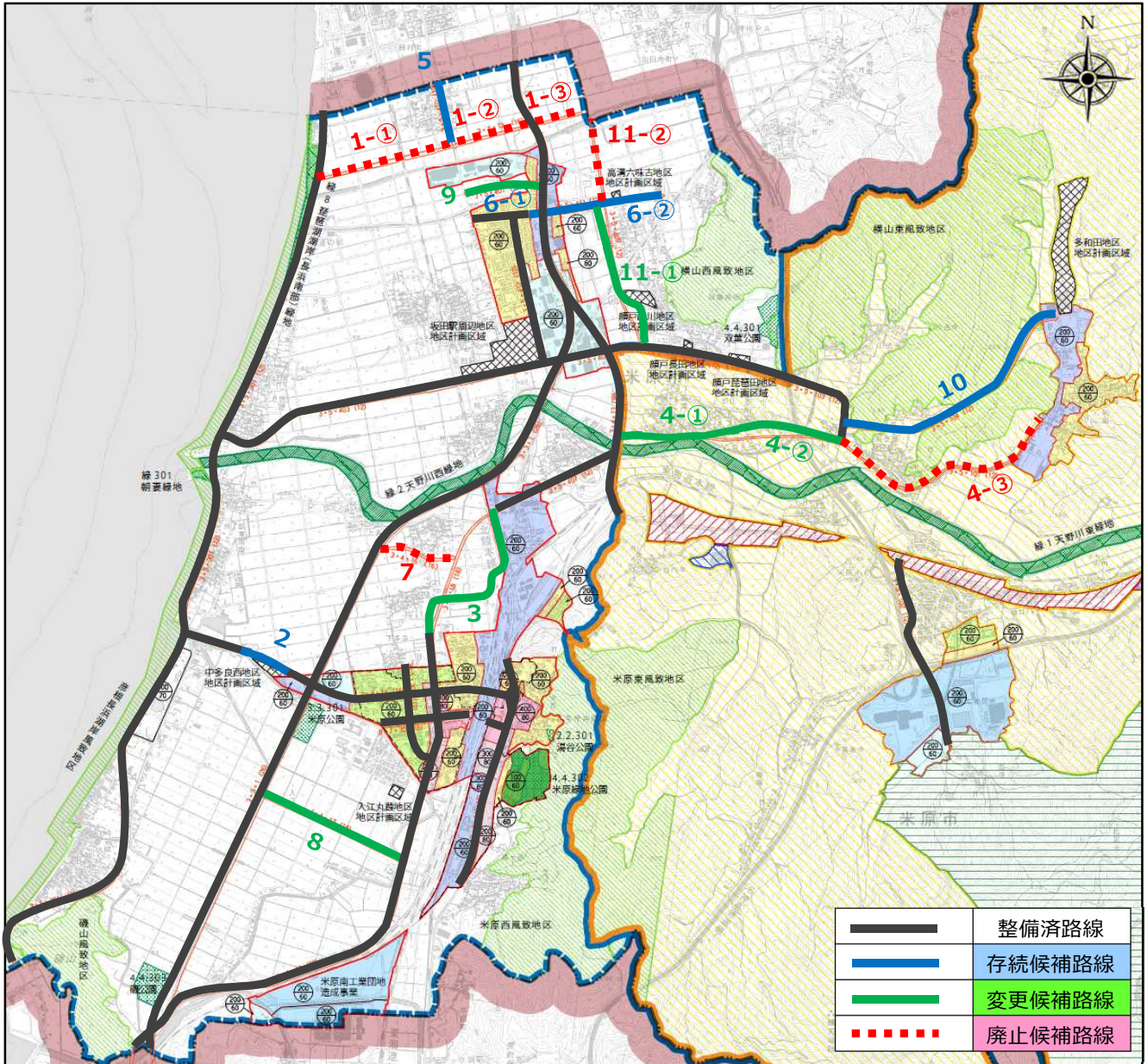
STEP1の項目

- <幅員（歩道設置等）>
 a: 通学路（交通安全機能）
 b: バス路線（交通処理機能）
 c: 市街地等（市街地形成機能）

STEP2の評価

- ①: 「課題あり」と判断される場合
 ②: 「ほぼ課題なし」と判断される場合

▶▶ 評価結果のまとめ



No.	路線名	決定	区割	見直し方針
1	3・4・12 長沢西上坂線	県	①	廃止候補路線
			②	廃止候補路線
			③	廃止候補路線
2	3・4・14 米原湖岸線	県	①	存続候補路線
3	3・4・18 彦根米原線	県	①	変更候補路線 (法線)
4	3・5・101 箕浦多和田線	県	①	変更候補路線 (法線)
			②	変更候補路線 (法線)
			③	廃止候補路線
5	3・5・410 近江長浜線	県	①	存続候補路線
6	3・5・411 碓高溝顔戸線	県	①	存続候補路線
			②	存続候補路線
7	3・4・16 筑摩上多良線	市	①	廃止候補路線
8	3・4・17 入江梅ヶ原線	市	①	変更候補路線 (幅員)
9	3・5・401 碓高溝狐塚線	市	①	変更候補路線 (法線・起終点)
10	3・5・104 能登瀬多和田線	市	①	存続候補路線
11	3・5・409 顔戸長沢線	市	①	変更候補路線 (法線)
			②	廃止候補路線

見直し対象の11路線の検討結果を図および表で示しています。対象路線のうち4路線は区間割をし、全17区間について、見直し方針を「存続候補」、「変更候補」、「廃止候補」にそれぞれ結論付けました。



今後、関係機関協議を行った上で、都市計画道路見直し結果を踏まえ、「廃止」または「変更」と判断した路線・区間については、地域住民への説明、合意形成を進めながら、都市計画変更の法手続を進めます。

米原市土木部都市計画課

〒521-8601 滋賀県米原市顔戸 488-3
 TEL (0749)52-6926 FAX (0749)52-8790
 Email toshi@city.maibara.lg.jp