

(第 30 回)

米原市都市計画審議会議案

平成 31 年(2019 年) 3 月 15 日 (金) 午後 2 時から
米原市役所 近江庁舎 1 階 プレイルーム

米原市都市計画審議会

目 次

1	審議会招集委員名簿		1
2	議 案		2
3	協 議 案 件		31

米原市都市計画審議会招集委員名簿

(平成 31 年 3 月 15 日現在)

都市計画審議会委員（委員定数：15 人以内）（敬称略）			
学識経験のある者	委 員 名	職 名	備 考
1 号委員 (任期 2 年)	イグチ ミツヅ 井口 貢	同志社大学 政策学部教授	
	ヨシダ マサコ 吉田 正子	米原市社会福祉協議会会長	
	タナベ カズオ 田邊 和雄	天の川沿岸土地改良区理事長	
	シマダ ヒロミ 島田 廣巳	建築関係有資格者	
市議会の議員	委 員 名	職 名	備 考
2 号委員	ナカガワ マツオ 中川 松雄	米原市議会議員	
	ナカガワ マサヒ 中川 雅史	米原市議会議員	
	イシガキ アキラ 磯谷 晃	米原市議会議員	
	ゴトリ ヒデキ 後藤 英樹	米原市議会議員	
関係行政機関もしくは県の職員	委 員 名	職 名	備 考
3 号委員	ニシジマ テルヨシ 西 嶋 照 毅	滋賀県土木交通部技監 長浜土木事務所長	
市 民	委 員 名	職 名	備 考
4 号委員 (任期 2 年)	イトウ ノブヨシ 伊藤 信義	市民委員	
	ホリエ ケイコ 堀江 啓子	市民委員	
	タカダ キョウキ 高田 清幸	市民委員	
	アトウ クミコ 阿藤 久美子	市民委員	
	トミカガ ケニチ 富永 国男	市民委員	
	ヨシカワ マコト 吉川 誠	市民委員	

第 30 回米原市都市計画審議会議案

番 号	議 案 名	頁
議第 1 号	彦根長浜都市計画入江丸葎地区地区計画の決定（米原市決定）について	3
議第 2 号	彦根長浜都市計画顔戸西川地区地区計画の変更（米原市決定）および都市計画法第 34 条第 11 号に基づく区域の変更について	20

第30回米原市都市計画審議会議案書

議第1号

彦根長浜都市計画入江丸葭地区地区計画の決定（米原市決定）について

このことについて、次のとおり米原市長から諮問されましたので、審議願います。

平成31年(2019年)3月15日

米原市都市計画審議会
会長 井 口 貢

第30回米原市都市計画審議会議案書

彦根長浜都市計画入江丸葭地区地区計画の決定（米原市決定）について（諮問）

このことについて、都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 19 条第 1 項の規定に基づき諮問します。

平成 31 年(2019 年) 3 月 15 日

米 原 市 長 平 尾 道 雄

第30回米原市都市計画審議会議案書

彦根長浜都市計画地区計画の決定（米原市決定）
都市計画入江丸葭地区地区計画を次のように決定する。

名 称		入江丸葭地区地区計画
位 置		米原市入江字丸葭 228 番外
面 積		約 0.5 ha
区域の整備・開発及び保全の方針	地区計画の目標	本地区は、J R 米原駅の南西約 0.7 km の位置にあり、市街化区域から連担する市街化調整区域内の既成市街地に隣接し、近くには米原小学校や米原中学校といった教育施設が立地するなど、居住環境が整った地域にある。 本地区を含む周辺地区は、戦中戦後の国営干拓事業により内湖から造成された干拓地の一部ではあるが、農業振興地域の整備に関する法律に規定する農用地域外となっている。 地区内にある農地は、近年耕作されておらず、有効な土地利用が期待されるとともに、不良な宅地が形成されないよう、適切な規制・誘導が求められている。 本地区計画では、周辺の田園風景や自然環境と調和した良質な宅地を供給することによって、無秩序な開発を防止するとともに、若者世代の定住に寄与する優良な住宅地を形成することを目標とする。
	土地利用の方針	(1) 周辺の田園風景や自然環境との調和を図りつつ、優良な低層住宅地としての土地利用を行い、その維持保全を図る。 (2) 本地区は、入江干拓地内にあり、想定し得る最大規模の降雨により琵琶湖が氾濫した場合に浸水が想定されることから、想定最大規模降雨においても、水害による甚大な被害を回避できるよう、安全・安心な市街地の形成を目指す。
	地区施設の整備方針	(1) 既存の市道入江上多良線は、地区施設とし、地区内外を結ぶ道路としての機能が有効に発揮されるよう計画する。 (2) 新たに設ける地区内の道路は、行き止まり道路とせず、地区内の交通に支障を来さないよう適正に配置する。また、後背地の土地利用を阻害することのないよう、周辺地区に配慮した道路配置とする。
	建築物等の整備方針	(1) 良好な低層住宅地としての環境を保全するため、建築物の用途および建築物の壁面の位置を制限するとともに、建蔽率、容積率および建築物の高さの最高限度を定める。 (2) 敷地細分化等による居住環境の悪化を防止するため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。 (3) 想定最大規模降雨においても浸水による被害が軽減できるよう、建築物の形態の制限を定める。

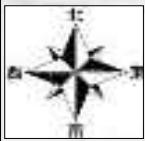
第30回米原市都市計画審議会議案書

地区整備計画	地区施設の配置および規模		道路 幅員 6.5m 延長約 64m
	地区の区分	区分の名称	入江丸葎地区
		区分の面積	約 0.5 ha
	建築物の用途の制限		次の各号に掲げる建築物以外の建築物は、建築してはならない。 (1) 建築基準法別表第二(イ)の項第1号(長屋は除く。)および同項第2号に規定する建築物 (2) 集会所その他自治会活動に必要な建築物 (3) 前2号の建築物に付属するもの
	建築物の容積率の最高限度		10 分の 10
	建築物の建蔽率の最高限度		10 分の 6
	建築物の敷地面積の最低限度		200 m ² (隅切した敷地は 180 m ²)
	建築物の壁面の位置の制限		建築物の外壁またはこれに代わる柱の面から道路境界線または隣地境界線までの距離を 1.0m以上とする。ただし、外壁の後退距離の限度に満たない距離にある建築物または建築物の部分が建築基準法施行令第 135 条の 21 各号のいずれかに該当する場合は除く。
	建築物の高さの最高限度		10m
	建築物の各部分の高さ(北側斜線)		当該部分から前面道路の反対側の境界線または隣地境界線までの真北方向の水平距離に 1.25 を乗じて得たものに 5 mを加えたもの以下とする。
	垣または柵の構造の制限		周辺景観および敷地内の状況に配慮し、調和の得られる形態、意匠および色彩とする。
	土地の利用に関する事項	良好な居住環境を確保するために必要な制限	(1) 開発行為における地盤面の高さは、開発区域の周辺の土地の地形および利用の態様等に照らしてやむを得ないと認められる場合を除き、原則、琵琶湖基準水位+1.5 メートル以上とする。 (2) 前号によるやむを得ないと認められる場合にあっては、開発行為における地盤面と琵琶湖の洪水浸水想定水位との高低差を 3 メートル未満とする。ただし、宅地または建物の売買等において、宅地建物取引業者は、売買の相手方等に対して、当該地区の想定浸水深および洪水浸水想定区域に関する情報を提供するよう努めなければならない。 (3) 居住の用に供する建築物は、1 以上の居室の床面または避難上有効な屋上の高さを琵琶湖の洪水浸水想定水位以上とする。また、想定水位以下の部分は、安全を確保するために必要な耐水化対策を行うよう努めるものとする。

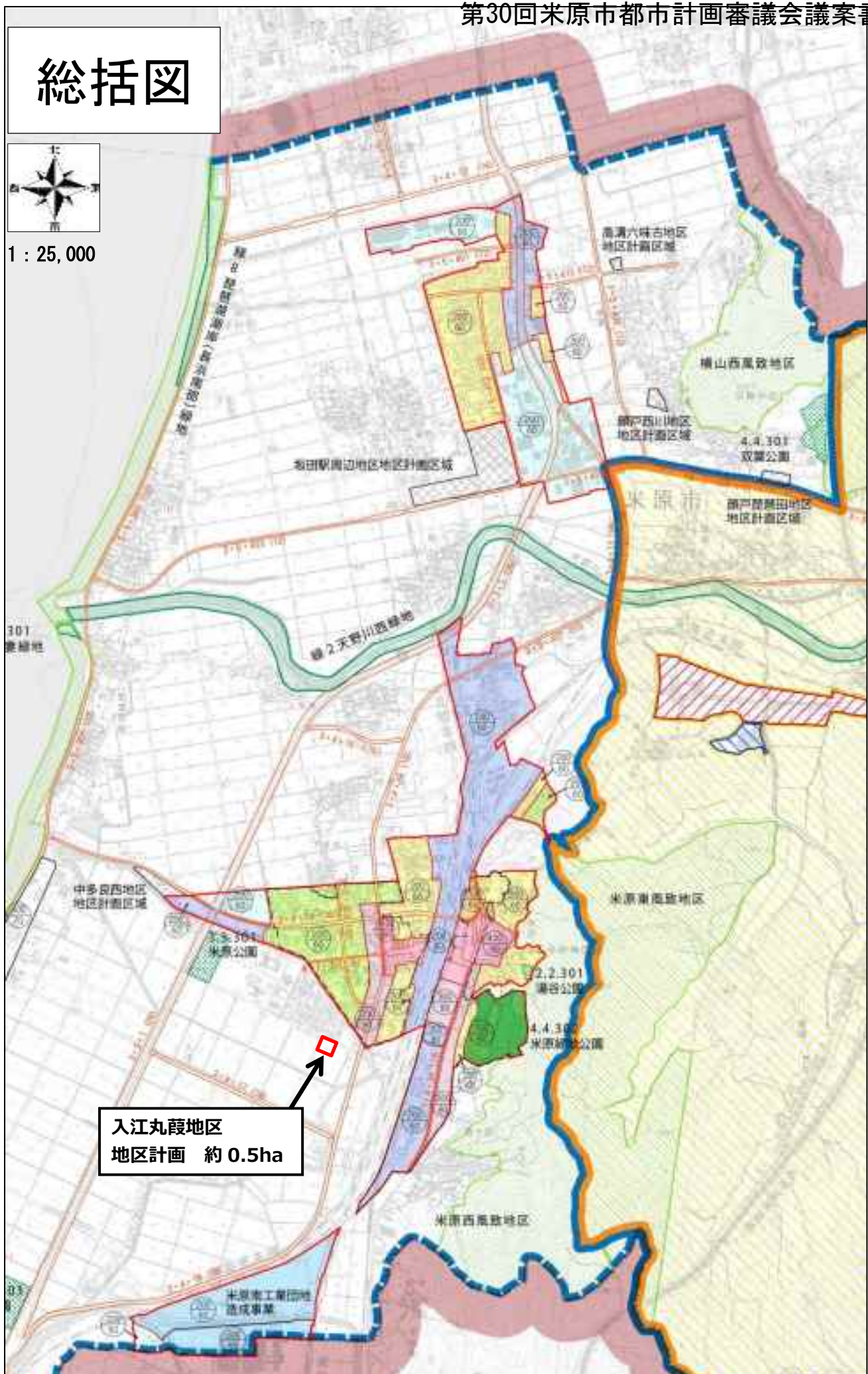
区域は計画図表示のとおり

理由 地区計画制度を活用して、周辺の田園風景や自然環境と調和した良質な宅地を供給することによって、無秩序な開発を防止するとともに、若者世代の定住に寄与する優良な住宅地を形成するため、都市計画決定を行うものです。

総括図

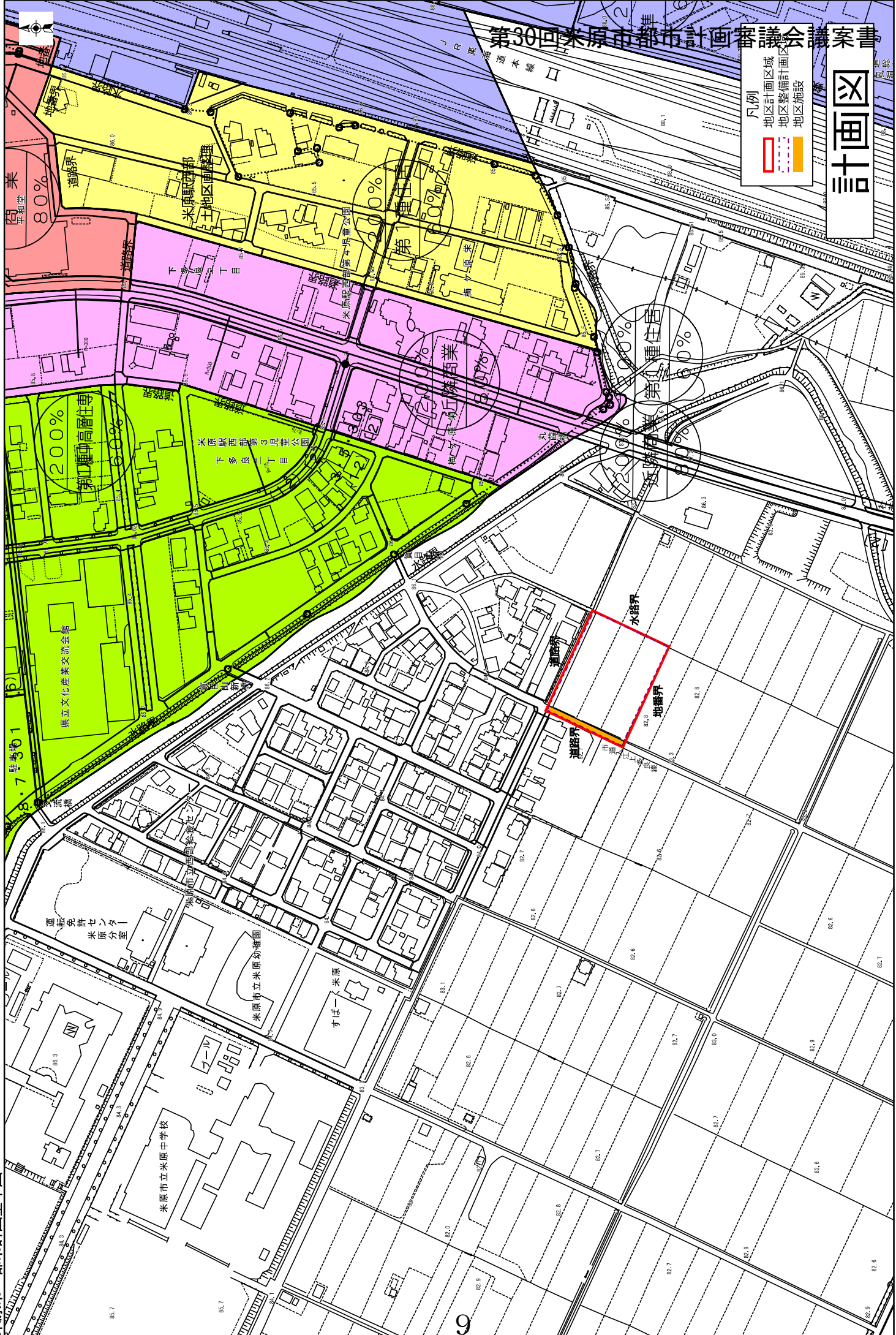


1 : 25,000



計画図

- 凡例
- 地区計画区域
 - 地区整備計画区域
 - 地区施設

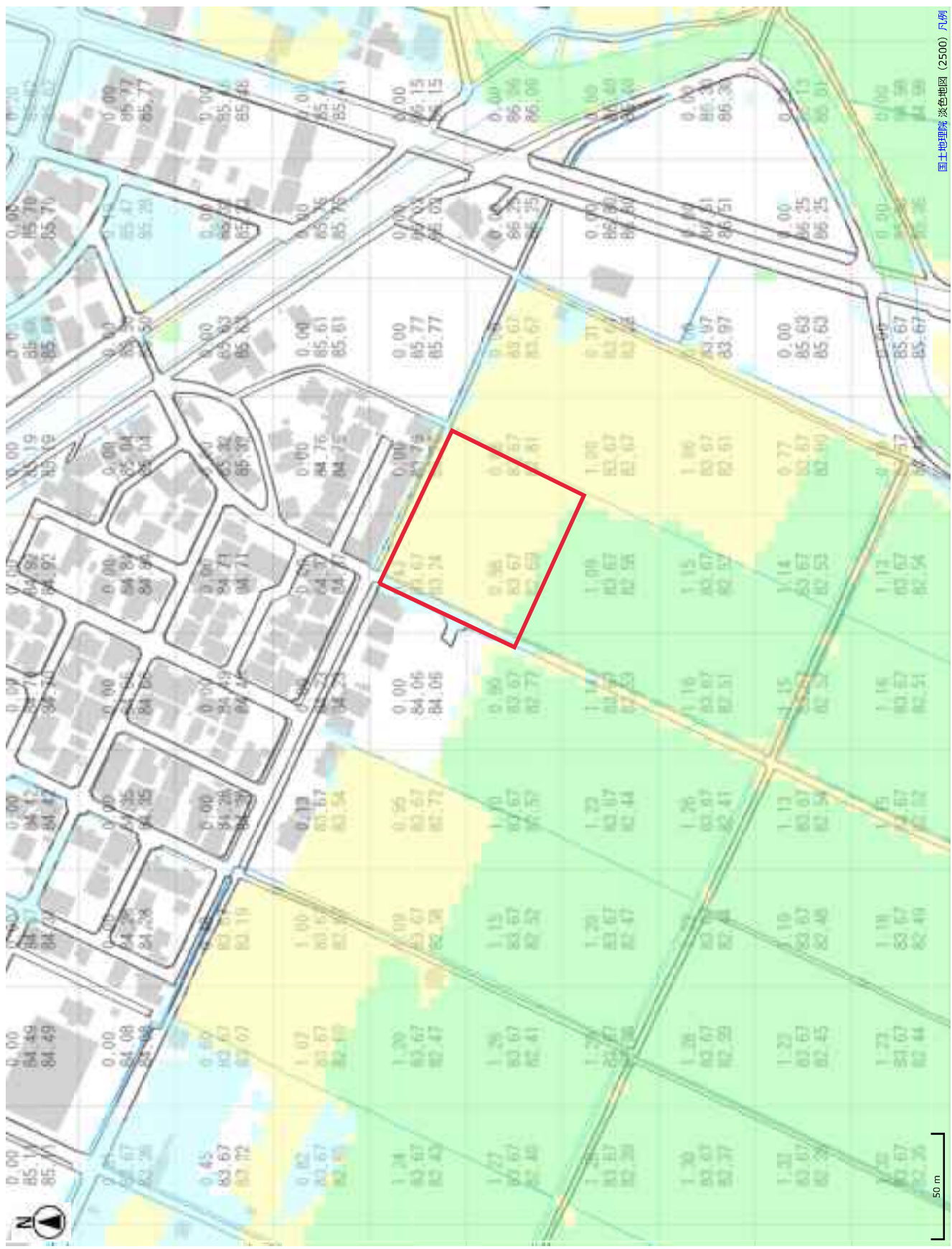


最大浸水深図 1/10年確率
0.5m未満
1.0m-2.0m未満
2.0m-3.0m未満
3.0m-4.0m未満
4.0m-5.0m未満
5.0m以上
解析対象外



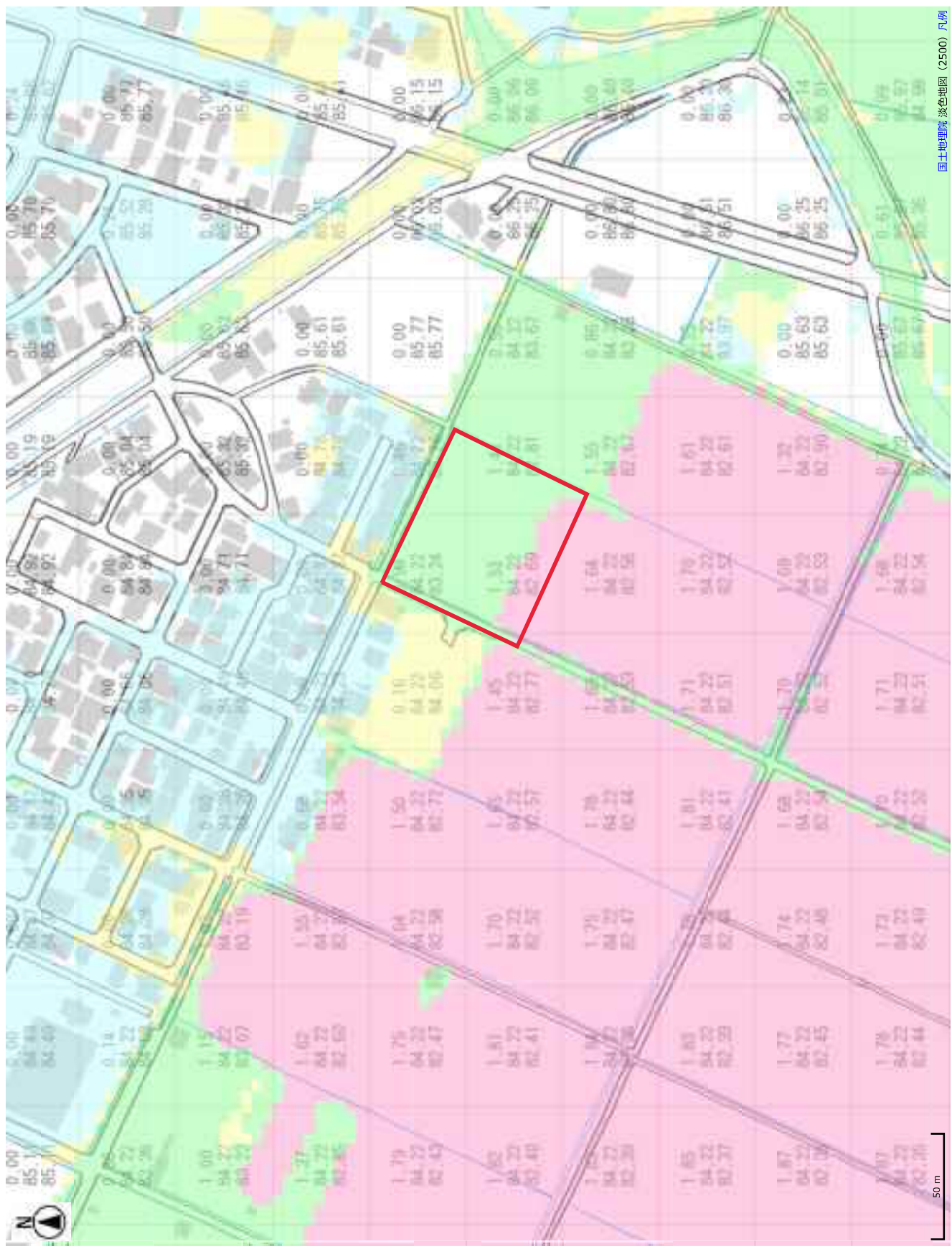
地先の安全度マップ 最大浸水深図1/10年確率

- 最大浸水深図 1/100年確率 ■
- 0.5m未満 0.5m-1.0m未満
 - 1.0m-2.0m未満
 - 2.0m-3.0m未満
 - 3.0m-4.0m未満
 - 4.0m-5.0m未満 5.0m以上
 - 解析対象外



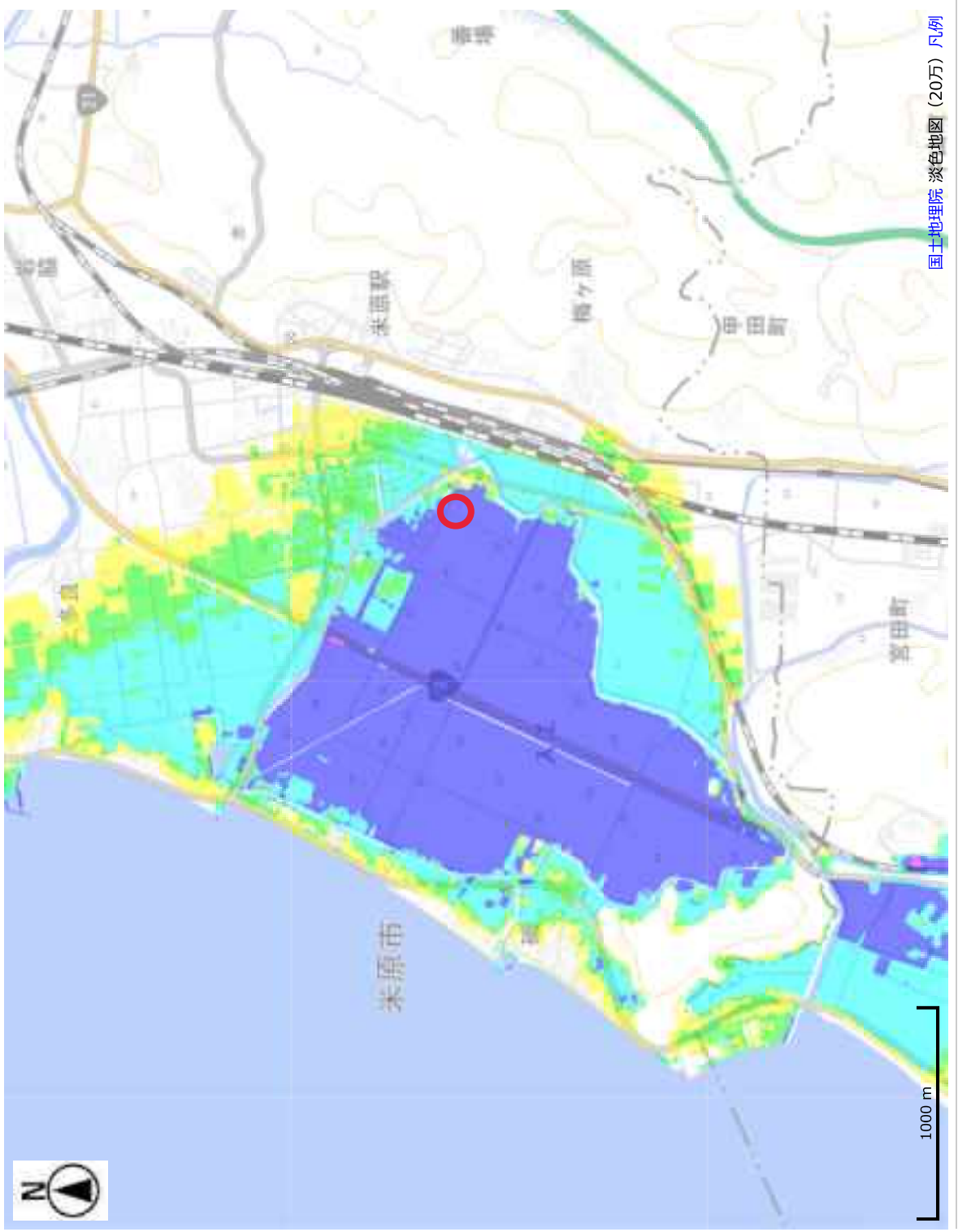
地先の安全度マップ 最大浸水深図1/100年確率

最大浸水深図 1/200年確率 ■
0.5m未満 0.5m-1.0m未満
1.0m-2.0m未満
2.0m-3.0m未満
3.0m-4.0m未満
4.0m-5.0m未満 5.0m以上
■ 解析対象外



地先の安全度マップ 最大浸水深図1/200年確率

琵琶湖 洪水浸水想定区域図(実績
最大洪水) ▶
0.5m未満 0.5m-1.0m未満
1.0m-2.0m未満
2.0m-5.0m未満 5.0m以上



琵琶湖 洪水浸水想定区域図

- 琵琶湖 洪水浸水想定区域図(実績最大洪水)
- 0.5m未満
- 0.5m-1.0m未満
- 1.0m-2.0m未満
- 2.0m-5.0m未満
- 5.0m以上



琵琶湖 洪水浸水想定区域図

入江干拓内で住宅地開発を認める場合の開発行為および建築物に関する制限について

- 当地は、10 年につき 1 回の割合で発生するものと予測される降雨が生じた場合においても、河川や内水による浸水は想定されない地区であり、洪水被害が生じる可能性は低いといえる。
- 一方、想定し得る最大規模の降雨により琵琶湖が氾濫した場合、浸水が想定される区域（水防法に基づく洪水浸水想定区域）に含まれており、浸水深は約 4.3m と想定されている。
- このため、想定最大規模降雨により琵琶湖洪水が生じた場合においても、水害による甚大な被害を回避できるよう、地区計画にて開発行為および建築物に関する制限を定める。これにより、開発行為の許可基準（都市計画法第 34 条第 10 号適合）と扱うとともに、地区計画への適合確認を通じて建築物の制限に関する実効性を確保する。なお、当該制限は、滋賀県流域治水の推進に関する条例による浸水警戒区域における建築物の建築の許可の基準を参考とした。

☞ 河川や内水による浸水は想定されない地区

- ・滋賀県が公表する「地先の安全度マップ」によると、1/10 年確率の降雨（おおむね 1 時間 50 mm）においても、浸水は想定されない結果となっている。

【参考資料 1】地先の安全度マップ

☞ 想定し得る最大規模の降雨

- ・水防法第 14 条による洪水浸水想定区域の指定の前提となる降雨。降雨量は、国のマニュアルに基づく算定により、実績最大包絡降雨量を上回る年超過確率 1/1000 規模降雨量 (555mm/5 day) とし、降雨波形は昭和 47 年 7 月降雨とするもの。その際の琵琶湖水位は BSL+2.6m に達すると予測されている。
- ・当地の想定浸水深の値（約 4.3m）は、滋賀県から今年度末にも公表される予定

【参考資料 2】琵琶湖洪水浸水想定区域図

☞ 滋賀県流域治水の推進に関する条例による浸水警戒区域における建築物の建築の許可の基準

第 15 条 知事は、住居の用に供する建築物に係る前条第 1 項の許可の申請があった場合において、当該申請に係る建築物が次の各号のいずれかに適合していると認めるときは、同項の許可をしなければならない。

(1) 1 以上の居室の床面または避難上有効な屋上の高さが想定水位以上であり、かつ、次のアまたはイのいずれかに該当していること。

ア 当該建築物の地盤面と想定水位との高低差が 3 メートル未満であること。

イ 想定水位下の主要構造部（壁、柱およびはりのうち、構造耐力上主要な部分に限る。次項において同じ。）が鉄筋コンクリート造または鉄骨造であること。

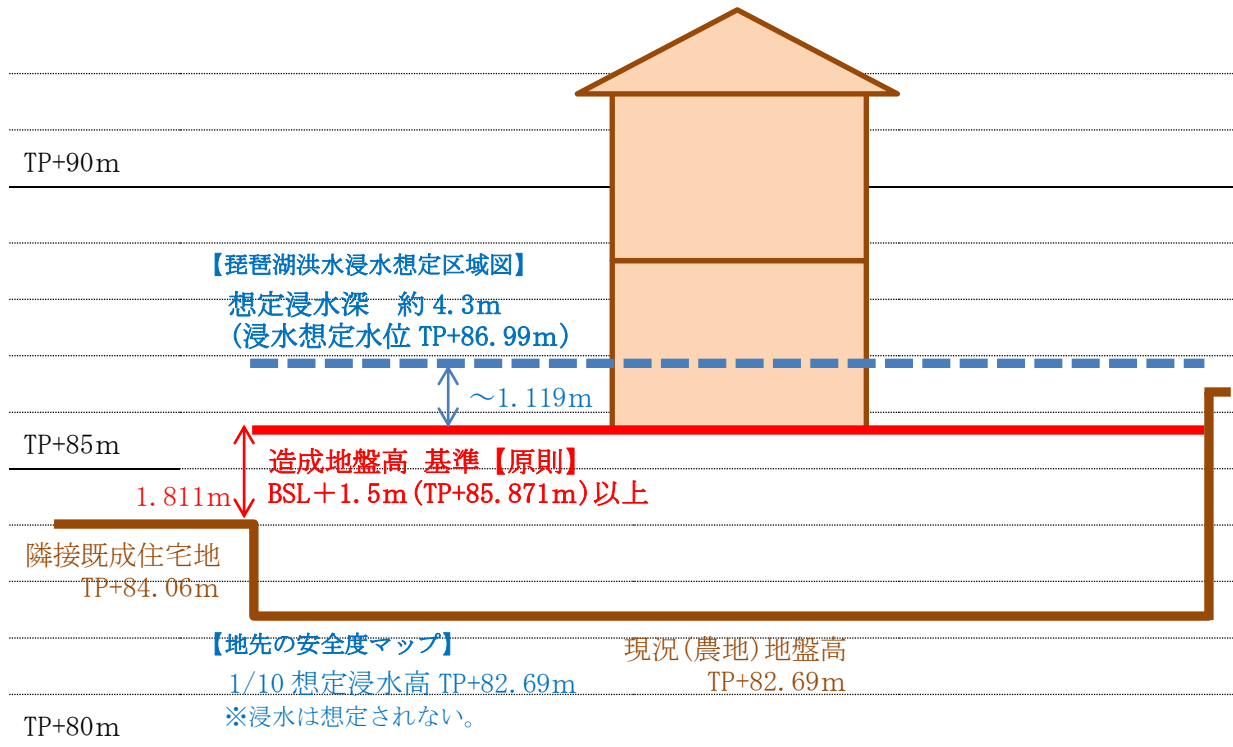
(2)・(3) 略

(4) 前 3 号に定めるもののほか、これらと同等以上の安全性を確保することができると知事が認める建築物であること。

開発行為および建築物に関する制限

開発行為における地盤面の高さ

- (1) 開発行為における地盤面の高さは、開発区域の周辺の土地の地形および利用の態様等に照らしてやむを得ないと認められる場合を除き、原則、琵琶湖基準水位+1.5メートル以上とする。



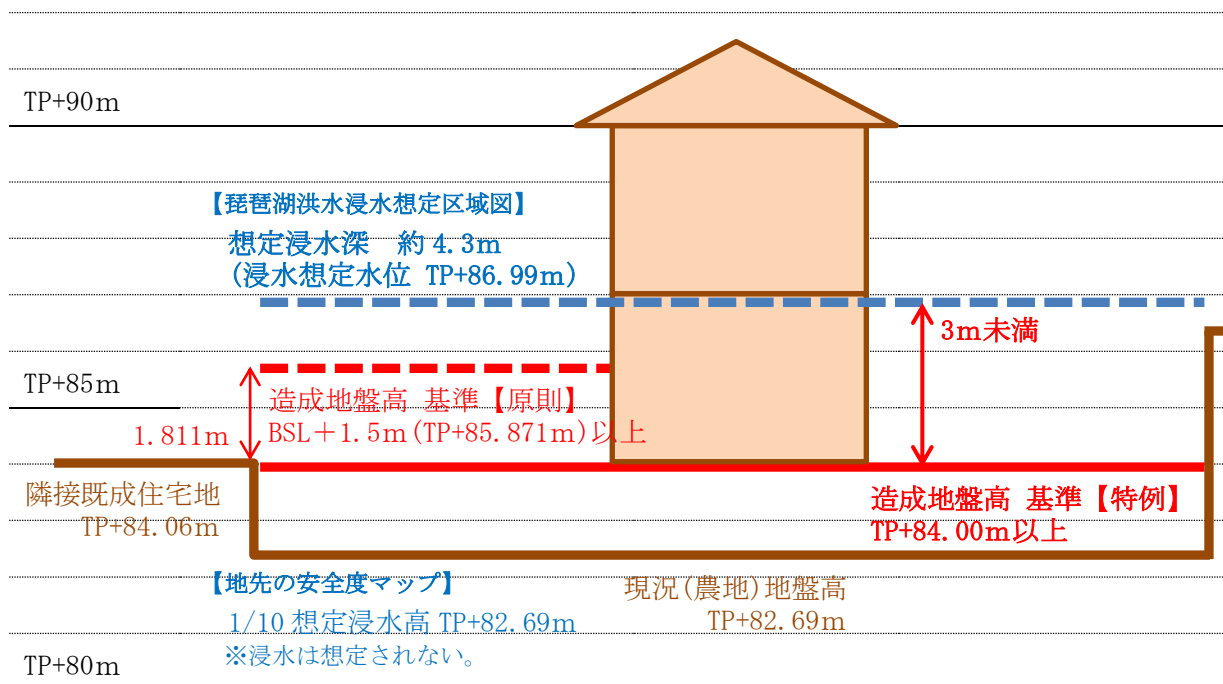
- 市の開発基準（都市計画法に基づく開発行為に関する技術基準）では、『琵琶湖周辺で開発行為を行う場合は、計画高を TP84.371（鳥居川水位零位）より 1.5m以上高くすることが望ましい。』としている。これは、洪水水位が琵琶湖の計画高水位に到達した場合でも被害が生じないよう定められた基準である。琵琶湖の計画高水位は、琵琶湖の治水対策事業の基本水位であり、開発基準の根拠となっている。
- ついては、当地での開発行為における造成地盤高は、原則、琵琶湖基準水位+1.5m (TP+85.871m) 以上とする。
- これにより、琵琶湖洪水が生じた場合、一定の浸水被害（床上浸水）が生じるおそれはあるものの、浸水深は約 1.1mであり人的被害の発生は回避できると考えられる。

- ☞ 琵琶湖基準水位 (BSL) : TP+84.371m
琵琶湖計画高水位 : BSL+1.4m (=TP+85.771m)

開発行為および建築物に関する制限

開発区域の周辺の土地の地形および利用の態様等に照らしてやむを得ないと認められる場合

(2) 前号によるやむを得ないと認められる場合にあっては、開発行為における地盤面と琵琶湖の洪水浸水想定水位との高低差を3メートル未満とする。ただし、宅地または建物の売買等において、宅地建物取引業者は、売買の相手方等に対して、当該地区の想定浸水深および洪水浸水想定区域に関する情報を提供するように努めなければならない。

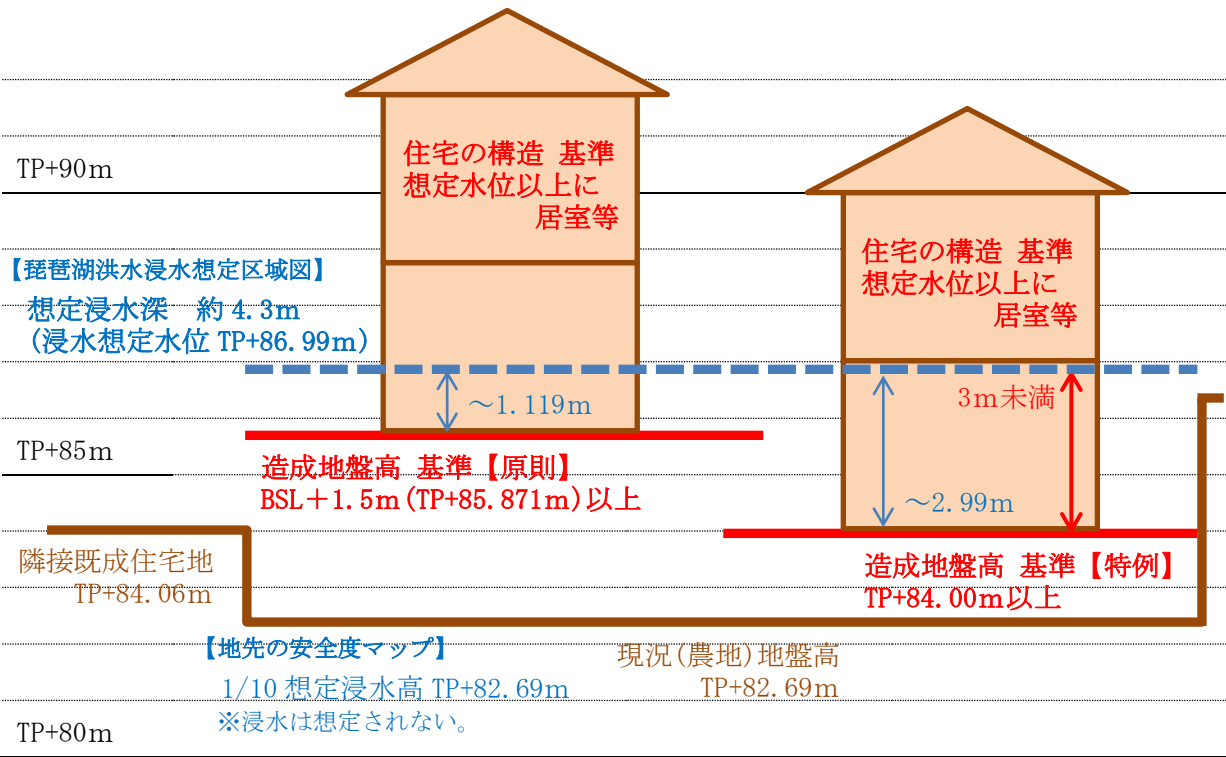


- 当地での開発行為における造成地盤高を原則基準以上とすると、隣接既成住宅地の地盤面との高低差が 1.8m以上生じることとなり、周辺地域の理解を得られないことが考えられる。このため、例外規定を設ける。
- 家屋が浸水したとしても、家屋全体が水没することがなければ、少なくとも人命は守ることができると考えられる。滋賀県の「耐水化建築ガイドライン」では、家屋水没エリアの判断値を、家屋の軒下程度まで浸水する状態となる浸水深さ 3mとしている。
- このため、開発行為における地盤面は、琵琶湖が洪水した場合に想定される浸水位との高低差 3m未満を造成高の基準とする。
- また、前項または上記の基準に基づき造成された宅地においては、琵琶湖洪水が生じた場合、一定の浸水被害（床上浸水）が生じるおそれがあることについて、現に居住する者が認識することが被害を軽減する上で必要不可欠である。
- このため、宅地建物取引業者に対し、宅地または建物の売買等において、宅地建物取引業法第 35 条第 1 項に規定する重要事項の説明として、当該地区の想定浸水深および洪水浸水想定区域に関する情報を提供するように努力義務を課すこととする。

開発行為および建築物に関する制限

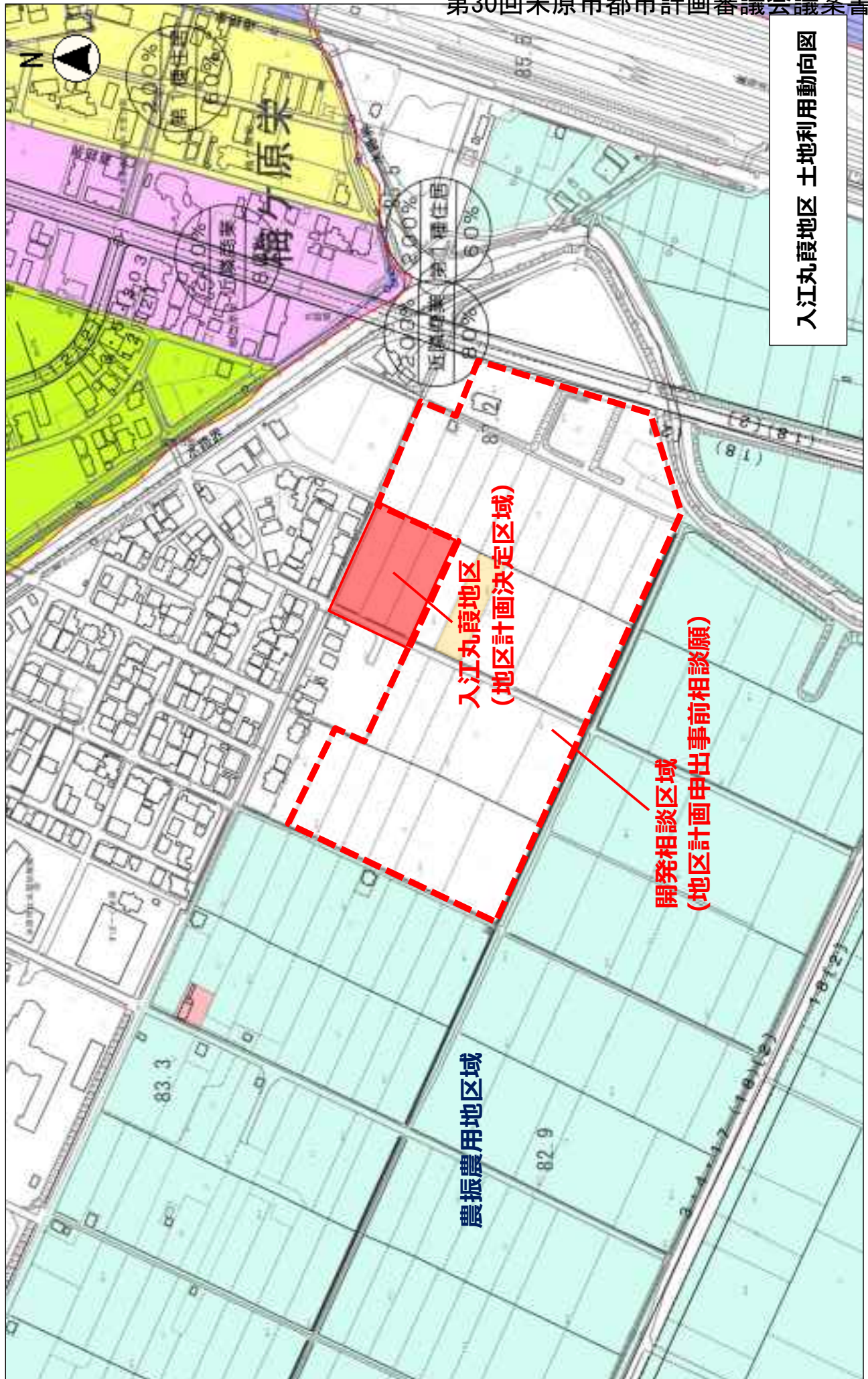
居住の用に供する建築物

(3) 居住の用に供する建築物は、1以上の居室の床面または避難上有効な屋上の高さを琵琶湖の洪水浸水想定水位以上とする。また、想定水位以下の部分は、安全を確保するために必要な耐水化対策を行うよう努めるものとする。



- 琵琶湖洪水が生じた場合、前2項の基準に基づき造成された宅地においては、一定の浸水被害（床上浸水）が生じるおそれがあるが、琵琶湖洪水にあつては、水位上昇速度は緩やかと予測される。このため、住宅に避難空間が確保されていれば、人的被害の発生は回避できる可能性が高いと考えられる。
- このため、住宅には、琵琶湖洪水の浸水想定水位以上に居室または避難空間を設けなければならないこととする。
- あわせて、木造家屋は浸水すると浮力が発生し、家屋自体が浮き上がり流出するおそれがあるため、滋賀県「耐水化建築ガイドライン」に基づき構造強化を実施する等、建物の耐水化対策を行うことを求める。
- なお、地区計画の区域内における建築行為に当たっては、当該地区計画への適合性をあらかじめ市が確認する（都市計画法第58条の2第1項）。地区計画の適合確認に当たっては、建物立面図に浸水想定水位を明示させ、浸水想定水位以上に居室または避難空間を設けられていることを確認する（建物の耐水化対策については努力義務であり、また、建築行政を所管しない本市での照査に限界があることから、照査対象外とする。）。

以上



入江丸葎地区 土地利用動向図

議第2号

彦根長浜都市計画顔戸西川地区地区計画の変更（米原市決定）および
都市計画法第34条第11号に基づく区域の変更について

このことについて、次のとおり米原市長から諮問されましたので、審議願います。

平成31年(2019年)3月15日

米原市都市計画審議会
会長 井 口 貢

彦根長浜都市計画顔戸西川地区地区計画の変更（米原市決定）および
都市計画法第34条第11号に基づく区域の変更について（諮問）

このことについて、都市計画法（昭和43年法律第100号）第21条第2項の規定において準用する同法第19条第1項の規定および米原市都市計画法に基づく開発許可等の基準に関する条例（平成17年米原市条例第347号）第2条第4項の規定において準用する同条第2項の規定に基づき諮問します。

平成31年(2019年)3月15日

米 原 市 長 平 尾 道 雄

第30回米原市都市計画審議会議案書

彦根長浜都市計画地区計画の変更（米原市決定）
都市計画顔戸西川地区地区計画を次のように変更する。

名 称		顔戸西川地区地区計画
位 置		米原市顔戸字西川 1128 番外
面 積		約 1.8 ha
区域の整備・開発及び保全の方針	地区計画の目標	当該地区は、J R坂田駅から東に約 1.6 km、近江公民館の南側に位置し、顔戸区の既存集落とそこに隣接する農地からなる。 本区の既存集落内には、建築基準法の道路に接していないため建替えが困難な宅地、あるいは、狭隘な既存道路のため車での乗入れが困難であったり、災害時に緊急車両が入らないといった宅地が多く存在し、居住環境や防災面で問題を抱えている。また近年、空家が目立ちつつあり、既存集落のコミュニティ維持の観点から、若者層の世帯の分化に伴う自己用住宅建築のための住宅地の確保が地域の課題となっている。 本地区区計画では、無秩序な開発を防止し、優良な宅地を供給し、世帯の分化やUターン、I ターンの受皿となることによって、若者層の集落への定住化を促進し、既存集落のコミュニティの維持に寄与することを目標とする。
	土地利用の方針	周辺の自然環境や既存集落の調和を図りつつ、優良な低層住宅地としての土地利用を行い、その維持保全を図る。
	地区施設の整備方針	道路、公園については公共施設として整備する。既存道路間をつなぐ計画区域内の幅員 6 m の道路については、地区施設とする。また、これらの機能および環境が損なわれないよう維持、保全を図る。
	建築物等の整備方針	(1) 良好な低層住宅地としての環境を保全するため、建築物の用途および建築物の壁面の位置を制限するとともに、建蔽率、容積率および建築物の高さの最高限度等を定める。 (2) 敷地細分化等による居住環境の悪化を防止するため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。

地区整備計画	地区施設の配置 および規模		区画道路 幅員 6 m 延長約 190m
	地区 の 区 分	区分の名称	顔戸西川地区
		区分の面積	約 1.8 ha
	建築物の 用途の制限		次の各号に掲げる建築物以外の建築物は、建築してはならない。 (1) 建築基準法別表第二(イ)の項第 1 号(長屋は除く。)、同項 第 2 号および同表(ロ)の項第 2 号に規定する建築物 (2) 前号の建築物に付属するもの
	建築物の容積率 の最高限度		10 分の 10
	建築物の建蔽率 の最高限度		10 分の 6
	建築物の敷地面 積の最低限度		200 m ² (隅切した敷地は 180 m ²) ただし、米原市地区計画の区域内における建築物の制限に関する 条例(以下「市条例」という。)の規定に該当する場合はこの限 りでない。
	建築物の壁面の 位置の制限		建築物の外壁またはこれに代わる柱の面から道路境界線または 隣地境界線までの距離を 1.0m 以上とする。ただし、外壁の後退 距離の限度に満たない距離にある建築物または建築物の部分が 建築基準法施行令第 135 条の 21 各号のいずれかに該当する場合 は除く。
	建築物の高さの 最高限度		10m
	建築物の各部分 の高さ (北側斜線)		当該部分から前面道路の反対側の境界線または隣地境界線まで の真北方向の水平距離に 1.25 を乗じて得たものに 5 m を加えた もの以下とする。

※建築基準法第 3 条第 2 項の規定により「建築物の用途の制限」、「建築物の容積率の最高限度」、「建築物の建蔽率の最高限度」、「建築物の壁面の位置の制限」、「建築物の高さの最高限度」または「建築物の各部分の高さ(北側斜線)」の規定の適用を受けない建築物について、増築、改築、大規模の修繕または大規模の模様替えをする場合においては、建築基準法第 3 条第 3 項第 3 号および第 4 号の規定にかかわらず、上記各事項の規定は適用しない。ただし、建築物の用途の制限については、市条例に定める範囲内とする。

区域は計画図表示のとおり

理由

本地区は、市街化調整区域の既存集落内における優良な住宅地の創設を目的とし、平成 28 年 6 月に都市計画決定した地区です。地区計画決定後、民間開発により 12 区画の新たな住宅地が供給され、集落内に若者・子育て世代の定住化、既存コミュニティの新たな担い手確保が図られたところです。当該顔戸自治会では、今後ますます加速すると予測される人口減少を見据え、集落内における更なる住宅地創設が期待されています。

今回は、本地区の目標に寄与するよう、既決定地区の西側において新たに計画される住宅地開発について、一体的な街区形成に資するよう地区計画区域の拡大を行うものです。

また、区域西側では市道顔戸長沢線の新設が進められており、地区計画区域を新設市道に接するよう区域拡大することで、既存集落内の道路環境の改善、住環境の向上に資するよう都市計画を変更するものです。

彦根長浜都市計画地区計画の変更（米原市決定）新旧対照表

新	
名	顔戸西川地区地区計画
位	米原市顔戸字西川 1128 番外
面	積 <u>約 1.8 ha</u>
区域の整備・開発及び保全の方針	地区計画の目標 当該地区は、J R坂田駅から東に約 1.6 km、近江公民館の南側に位置し、顔戸区の既存集落とそこに隣接する農地からなる。本区の既存集落内には、建築基準法の道路に接していないため建替えが困難な宅地、あるいは、狭隘な既存道路のため車での乗入れが困難であったり、災害時に緊急車両が入らないといった宅地が多く存在し、居住環境や防災面で問題を抱えている。また近年、空家が目立ちつつあり、既存集落のコミュニティ維持の観点から、若者層の世帯の分化に伴う自己用住宅建築のための住宅地の確保が地域の課題となっている。 本地区計画では、無秩序な開発を防止し、優良な宅地を供給し、世帯の分化やＵターン、Ｉターンの受皿となることによって、若者層の集落への定住化を促進し、既存集落のコミュニティの維持に寄与することを目標とする。
	土地利用の方針 周辺の自然環境や既存集落の調和を図りつつ、優良な低層住宅地としての土地利用を行い、その維持保全を図る。
	地区施設の整備方針 道路、公園については公共施設として整備する。既存道路間をつなぐ計画区域内の幅員 6 m の道路については、地区施設とする。また、これらの機能および環境が損なわれないよう維持、保全を図る。
	建築物等の整備方針 (1) 良好な低層住宅地としての環境を保全するため、建築物の用途および建築物の壁面の位置を制限するとともに、建蔽率、容積率および建築物の高さの最高限度等を定める。 (2) 敷地細分化等による居住環境の悪化を防止するため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。

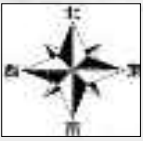
旧	
名	顔戸西川地区地区計画
位	米原市顔戸字西川 1128 番外
面	積 <u>約 0.8 ha</u>
区域の整備・開発及び保全の方針	地区計画の目標 当該地区は、J R坂田駅から東に約 1.6 km、近江公民館の南側に位置し、顔戸区の既存集落とそこに隣接する農地からなる。本区の既存集落内には、建築基準法の道路に接していないため建替えが困難な宅地、あるいは、狭隘な既存道路のため車での乗入れが困難であったり、災害時に緊急車両が入らないといった宅地が多く存在し、居住環境や防災面で問題を抱えている。また近年、空家が目立ちつつあり、既存集落のコミュニティ維持の観点から、若者層の世帯の分化に伴う自己用住宅建築のための住宅地の確保が地域の課題となっている。 本地区計画では、無秩序な開発を防止し、優良な宅地を供給し、世帯の分化やＵターン、Ｉターンの受皿となることによって、若者層の集落への定住化を促進し、既存集落のコミュニティの維持に寄与することを目標とする。
	土地利用の方針 周辺の自然環境や既存集落の調和を図りつつ、優良な低層住宅地としての土地利用を行い、その維持保全を図る。
	地区施設の整備方針 道路、公園については公共施設として整備する。既存道路間をつなぐ計画区域内の幅員 6 m の道路については、地区施設とする。また、これらの機能および環境が損なわれないよう維持、保全を図る。
	建築物等の整備方針 (1) 良好な低層住宅地としての環境を保全するため、建築物の用途および建築物の壁面の位置を制限するとともに、建蔽率、容積率および建築物の高さの最高限度等を定める。 (2) 敷地細分化等による居住環境の悪化を防止するため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。

彦根長浜都市計画地区計画の変更（米原市決定）新旧対照表

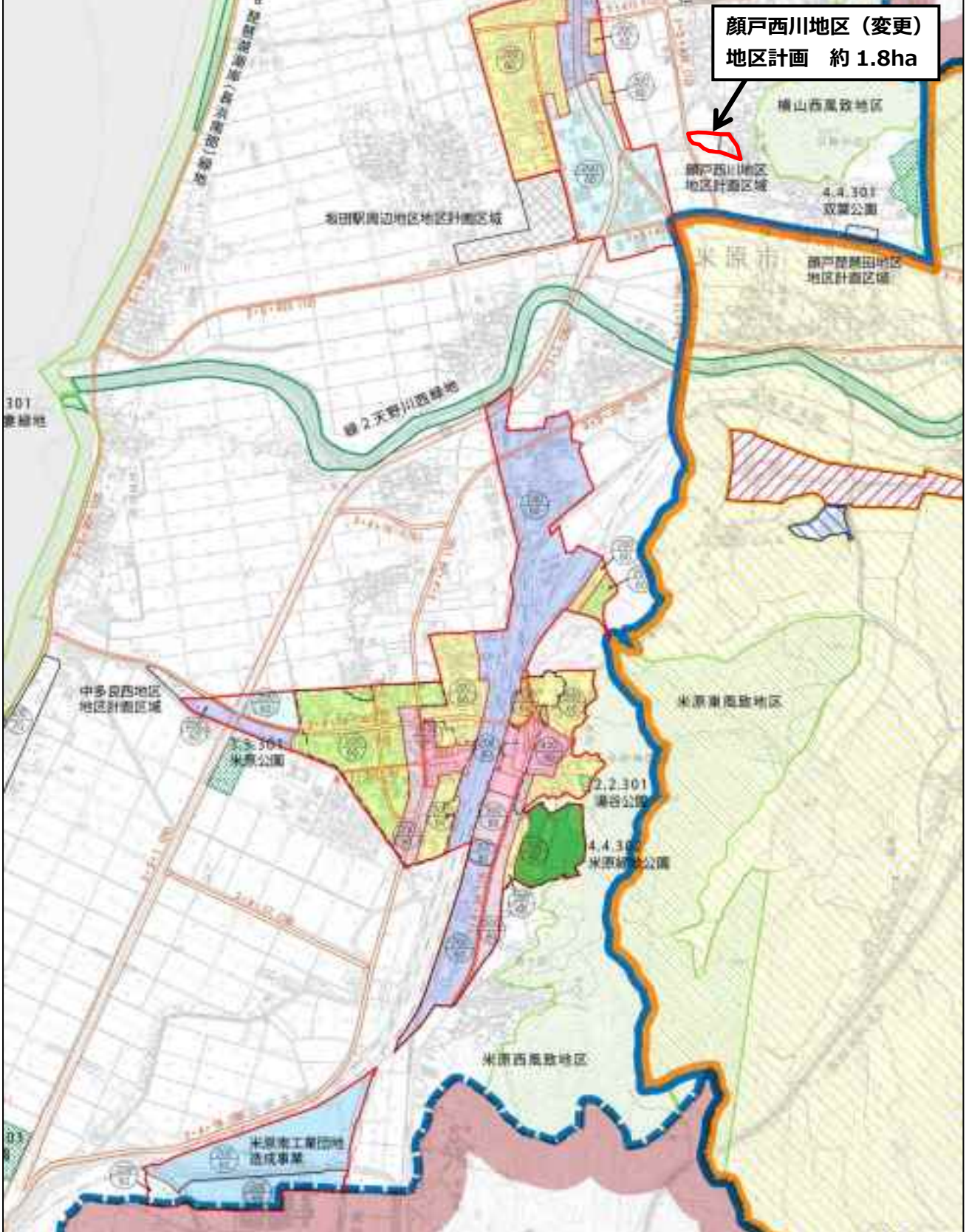
新			
地区施設の配置 および規模	区画道路 幅員 6 m 延長 <u>約 190m</u>		
	地区の区分	地区の名称	顔戸西川地区
		地区の面積	<u>約 1.8 ha</u>
	建築物の用途の制限 次の各号に掲げる建築物以外の建築物は、建築してはならない。 (1) 建築基準法別表第二(イ)の項第 1 号(長屋は除く。)、同項第 2 号および同表(ロ)の項第 2 号に規定する建築物 (2) 前号の建築物に付属するもの		
建築物等に関する事項	建築物の容積率の最高限度		
	建築物の建蔽率の最高限度		
	建築物の敷地面積の最低限度		
	建築物の外壁またはこれに代わる柱の面から道路境界線または隣地境界線までの距離を 1.0m 以上とする。ただし、外壁の後退距離の限度に満たない距離にある建築物または建築物の部分が建築基準法施行令第 135 条の 21 各号のいずれかに該当する場合は除く。		
地区整備計画	建築物の高さの最高限度		
	建築物の各部分の高さ(北側斜線)		
	※建築基準法第 3 条第 2 項の規定により「建築物の用途の制限」、「建築物の容積率の最高限度」、「建築物の建蔽率の最高限度」、「建築物の壁面の位置の制限」、「建築物の高さの最高限度」または「建築物の各部分の高さ(北側斜線)」の規定の適用を受けない建築物について、増築、改築、大規模の修繕または大規模の模様替えをする場合においては、建築基準法第 3 条第 3 項第 3 号および第 4 号の規定にかかわらず、上記各事項の規定は適用しない。ただし、建築物の用途の制限については、市条例に定める範囲内とする。		

旧			
地区施設の配置 および規模	区画道路 幅員 6 m 延長 <u>約 90m</u>		
	地区の区分	地区の名称	顔戸西川地区
		地区の面積	<u>約 0.8 ha</u>
	建築物の用途の制限 次の各号に掲げる建築物以外の建築物は、建築してはならない。 (1) 建築基準法別表第二(イ)の項第 1 号(長屋は除く。)、同項第 2 号および同表(ロ)の項第 2 号に規定する建築物 (2) 前号の建築物に付属するもの		
建築物等に関する事項	建築物の容積率の最高限度		
	建築物の建蔽率の最高限度		
	建築物の敷地面積の最低限度		
	建築物の外壁またはこれに代わる柱の面から道路境界線または隣地境界線までの距離を 1.0m 以上とする。ただし、外壁の後退距離の限度に満たない距離にある建築物または建築物の部分が建築基準法施行令第 135 条の 21 各号のいずれかに該当する場合は除く。		
地区整備計画	建築物の高さの最高限度		
	建築物の各部分の高さ(北側斜線)		
	※建築基準法第 3 条第 2 項の規定により「建築物の用途の制限」、「建築物の容積率の最高限度」、「建築物の建蔽率の最高限度」、「建築物の壁面の位置の制限」、「建築物の高さの最高限度」または「建築物の各部分の高さ(北側斜線)」の規定の適用を受けない建築物について、増築、改築、大規模の修繕または大規模の模様替えをする場合においては、建築基準法第 3 条第 3 項第 3 号および第 4 号の規定にかかわらず、上記各事項の規定は適用しない。ただし、建築物の用途の制限については、市条例に定める範囲内とする。		

総括図



1 : 25,000

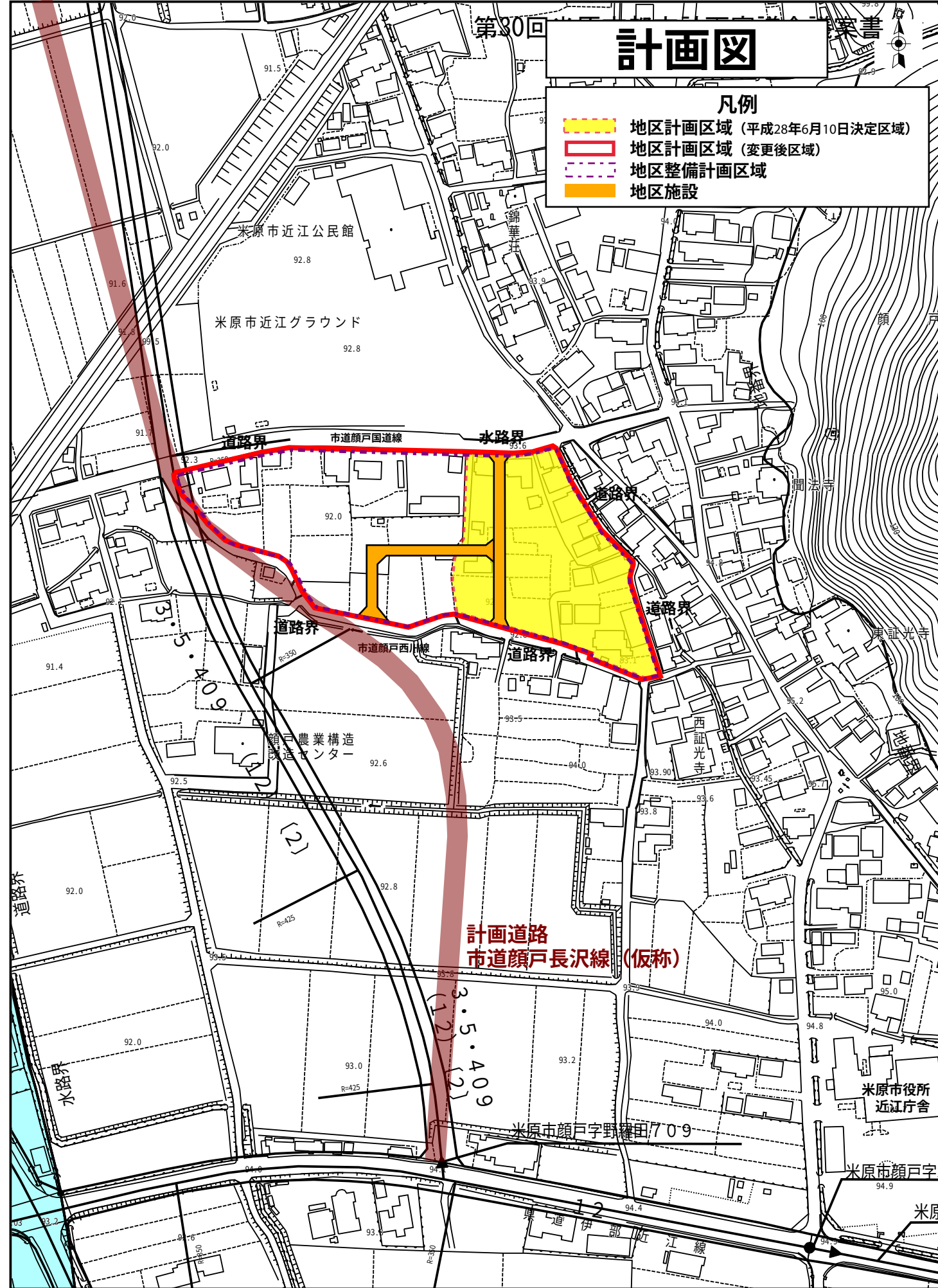


計画図

案書

凡例

- 地区計画区域 (平成28年6月10日決定区域)
- 地区計画区域 (変更後区域)
- 地区整備計画区域
- 地区施設



縮尺 1/2500
28

100m

都市計画法第17条に基づく縦覧図書に
計画道路を明示した図

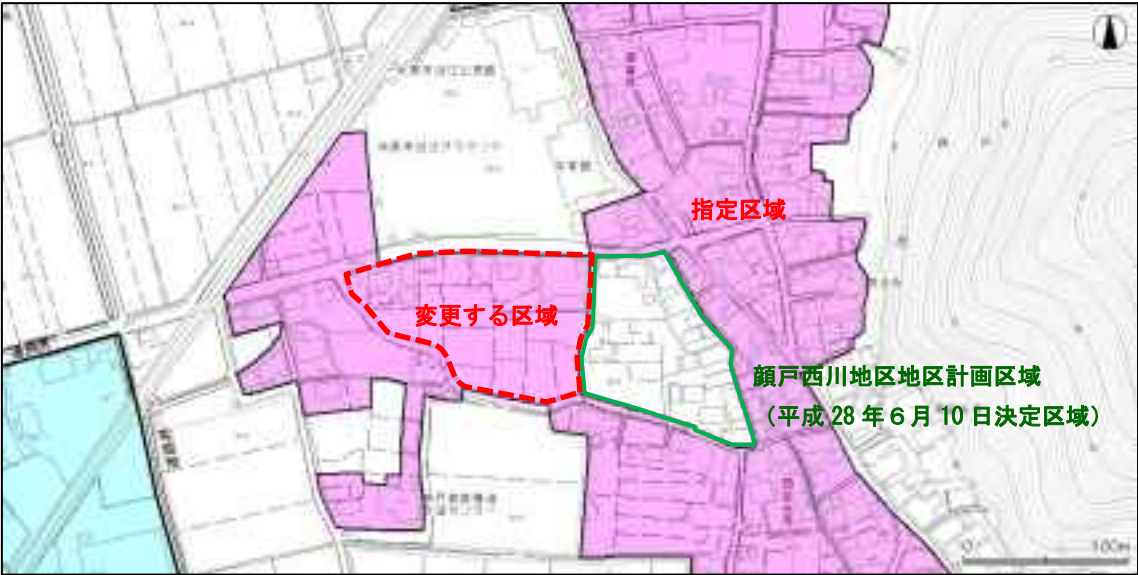
第30回米原市都市計画審議会議案書

都市計画法第 34 条第 11 号の規定に基づく区域の変更について

都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 34 条第 11 号の規定に基づき定める米原市都市計画法に基づく開発許可等の基準に関する条例（平成 17 年米原市条例第 347 号）第 2 条の規定に基づく指定区域を次のとおり変更する。

変更する位置	米原市顔戸字西川 1128 番外
変更する区域	顔戸西川地区地区計画の区域（区域図のとおり）
変更の内容	指定区域から除外する。

区域図



変更の理由

地区計画を定めようとする区域が、都市計画法第 34 条第 11 号に基づき市の条例で指定する区域（以下「指定区域」という。）と重複することとなり、それぞれの区域における建築物の用途の制限が異なるため、地区計画の決定に合わせて、重複する区域を指定区域から除外する。

変更手続

地区計画の変更の告示と同日付けで指定区域の変更を告示する。

【参考】

➤ 都市計画第 34 条第 11 号

市街化調整区域において認められる開発行為は、都市計画法第 34 条各号のいずれかに該当するものに限られます。

第 1 号	開発区域周辺の地域に居住している者の利用に供する公益施設 開発区域周辺の地域に居住している者の日常生活のため必要な店舗等
第 2 号	鉱物資源、観光資源の有効利用のために必要な施設
第 3 号	特別な自然的条件（温度、湿度、空気等）を必要とする施設
第 4 号	農林水産物の処理、加工等のための施設
第 5 号	特定農山村地域における農林業等の活性化のための施設
第 6 号	中小企業の共同化、集団化のための施設
第 7 号	既存工場と密接な関連を有する事業場
第 8 号	危険物の貯蔵または処理に供する施設
第 9 号	沿道サービス施設（道路管理施設、休憩所、給油所） 火薬類製造所
第10号	地区計画または集落地区計画区域内の開発行為
第11号	条例で指定した集落区域内における開発行為
第12号	条例で定める市街化を促進するおそれがない等と認められる開発行為
第13号	既存権利の届出に基づく開発行為
第14号	開発審査会の議を経て許可する開発行為

➤ 建築物の用途の制限の比較

指定区域	法第 34 条第 11 号に規定する開発区域およびその周辺の地域における環境の保全上支障があると認められる用途として条例で定める予定建築物等の用途は、自己の居住の用に供する住宅(建築基準法別表第 2 (イ)項第 2 号に掲げるものを含む。)以外の用途とする。 建築できる建築物 ➤ 自己居住用一戸建住宅（兼用住宅を含む。）
顔戸西川地区 地区計画区域	次の各号に掲げる建築物以外の建築物は、建築してはならない。 (1) 建築基準法別表第二(イ)の項第 1 号(長屋は除く。)、同項第 2 号および同表(ロ)の項第 2 号に規定する建築物 (2) 前号の建築物に付属するもの 建築できない建築物 ➤ 住宅（長屋は除く。）、兼用住宅、小規模店舗 以外のもの

第 30 回米原市都市計画審議会協議案件

番号	案 件 名	頁
1	住宅地開発促進事業（開発基準の見直し）について	32
2	市街化調整区域における地区計画制度の運用基準の見直しについて	35
3	地区計画の素案（坂田駅東地区、顔戸長田地区）について	36
4	米原市都市計画道路見直し指針（素案）について	41

住宅地開発促進事業

人口減少・少子高齢化による集落機能や地域の活力の低下を防ぐため、若者や子育て世代の移住・定住の受け皿となる住宅地の供給を誘導する施策を新たに推進します。

予算額：3,000千円



開発規制が緩やかであるにもかかわらず人口減少が著しい地域に、集落内で民間事業者が行う住宅地開発に対する補助制度を設けます。

非線引き都市計画区域（米原東北部都市計画区域）・都市計画区域外



規制の緩和により民間開発の促進が期待できる地域は、開発基準を緩和します。

市街化調整区域（彦根長浜都市計画区域）

住宅地開発促進補助金

▶ 補助の対象

- ・**既存集落内**において民間事業者が、都計法その他関係法令の許可等を受けて行う住宅地開発
- ・開発区域の面積が**1,000㎡以上**のもの
- ・開発区域が属する**自治会の同意**を得て行われるもの

▶ 補助金の額

- ・宅地1区画（200㎡以上）当たり**10万円**（促進区域内は**20万円**）
- ・限度額は1事業につき**100万円**（促進区域内は**200万円**）
- ☞ 促進区域：都市計画マスタープランにおいて生活交流拠点として位置付ける
醒ヶ井駅・近江長岡駅・柏原駅・春照周辺の用途地域内

▶ 補助制度の期間

- ・平成31年度から平成33年度（2021年度）まで

▶ 開発基準の見直し【平成31年（2019年）9月議会に条例改正案上程】

- ・補助制度制定に合わせ、非線引き都市計画区域における開発許可の適用規模を、現行の「3,000㎡以上」から「1,000㎡以上」に見直しします。
- ☞ 現在、1,000㎡以上3,000㎡未満の開発は、指導要綱を適用し、開発許可に準じて審査・指導しています。適用規模の見直しにより、住宅地開発以外の開発（業務用）も、より適正な開発を誘導する効果が期待できます。
- ・条例改正は平成31年（2019年）9月、3か月の周知期間を経て翌年1月からの施行を目指します。

市街化区域（彦根長浜都市計画区域）

- ▶ **開発基準の緩和【平成31年度・運用見直し】**
- ・住宅地開発において公園の設置が義務付けられる開発区域の面積を、現行の「3,000㎡以上」から緩和します。



都市拠点と位置付ける米原駅・坂田駅周辺は、都市機能の強化・充実に取り組みます。

▶ 土地利用の高度化の促進【平成31年度】

- ・共同住宅（一定以上の規模のもの）や都市機能増進施設（医療、福祉、商業等の施設）の建築を目的とする開発の促進施策を設けます。
- ▶ **地区計画の活用、区域区分の見直し【～平成36年度（2024年度）】**
- ・市街化区域隣接地や駅近接地にて地区計画制度の活用を促進します。
- ・既成市街地の編入など、市街化区域の拡大に関する検討・協議調整を進めます。

住宅地開発促進事業

～移住・定住促進のため、住宅地の供給を誘導する施策を新たに推進します～

現状・課題

将来人口予測（単位：人）

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
米原市人口ビジョン（H27策定）	38,810	38,567	38,215	37,743	37,172	36,545
国立社会保障・人口問題研究所（H30年推計）	37,230	35,658	34,093	32,476	30,789	29,050

総合計画・都市計画マスタープラン H38年度（2026年度）目標人口 38,500人 目標実現に必要な人口 3,150人（1,145世帯）

※社人研による将来人口推計を基に算出する2026年推計人口 35,350人

住宅地開発の実績（H22～H29）

	区画数	計	年当たり
米原市	241区画 開発件数	14件	約30区画 約1.8件
長浜市	990区画 開発件数	75件	約124区画 約9.4件
彦根市	1,264区画 開発件数	95件	158区画 約11.9件

米原市における土地利用規制

本市域は、都市計画上、土地利用規制の異なる区域に分けられ、区域ごとに開発許可の適用が異なる。

非線引き都市計画区域・都市計画区域外

- ・開発許可の適用は、非線引き区域は3,000㎡以上、都市計画区域外は10,000㎡以上の開発行為。住宅地開発は規制されない。
- ・他法令による土地利用規制がある区域内は開発行為が制限される（農振法および農地法により、農振農用地（青地農地）や転用が認められない農地を含む場合は、住宅地開発は認められない。）。

市街化調整区域

- ・開発許可の適用は、全ての開発行為。住宅地開発は認められない。
- ・地区計画が定められれば、住宅地開発は認められる。既存集落型の地区計画は、顔戸（近江公民館南、双葉中学校南）等で実績がある。
- ・地区計画決定には、法手続などに相当の期間を要する。

市街化区域

- ・開発許可の適用は、1,000㎡以上の開発行為。住宅地開発は規制されない。

人口動態（人口は各年10月1日現在の住民基本台帳による。単位は人）

	H19	H24	H29	H19→24	H24→29	H19→29
市全域	42,128	40,703	39,586	-1,425 -3.4%	-1,117 -2.7%	-2,542 -6.0%

柏原学区	3,662	3,383	3,055	-279 -7.6%	-328 -9.7%	-607 -16.6%
山東学区	4,072	3,806	3,537	-266 -6.5%	-269 -7.1%	-535 -13.1%
大原学区	5,985	5,736	5,647	-249 -4.2%	-89 -1.6%	-338 -5.6%
伊吹学区	2,476	2,291	2,054	-185 -7.5%	-237 -10.3%	-422 -17.0%
春照学区	3,422	3,390	3,264	-32 -0.9%	-126 -3.7%	-158 -4.6%
河南学区	4,925	4,516	4,072	-409 -8.3%	-444 -9.8%	-853 -17.3%
息長学区※	2,968	2,806	2,532	-162 -5.5%	-274 -9.8%	-436 -14.7%

※息長学区の数値は、非線引き都市計画区域内の数値に限る。

米原学区	4,641	4,545	4,414	-96 -2.1%	-131 -2.9%	-227 -4.9%
坂田学区※	3,827	3,742	3,738	-85 -2.2%	-4 -0.1%	-89 -2.3%

※坂田学区の数値は、リーディング坂田自治会の数値を含まない。

米原学区	2,579	2,553	3,058	-26 -1.0%	505 +19.8%	479 +18.6%
坂田学区	2,391	2,680	2,692	289 +12.1%	12 +0.4%	301 +12.6%

住宅地開発促進事業 市街化調整区域における開発基準の見直しの概要

- 市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とされ、許可し得る開発行為は限定されていますが、既存コミュニティの維持や社会経済情勢の変化への対応等を勘案し必要性が認められる開発行為等で、更なる市街化を促進するおそれがないと認められるものについては、開発を許可しても差支えないとされています。
- 本市では、既存集落の区域を、一体的な日常生活圏を構成していると認められる地域（都計法第 34 条第 11 号・第 12 号の指定区域・指定集落区域）として区域指定し、当区域内では、自己居住用一戸建住宅の開発を容認しています。
- 今後、人口減少の更なる進行が見込まれることから、集落内の人口の流出抑制・定住化や集落機能維持の対策として、一定の要件を満たす住宅地開発を、指定区域および指定集落区域における許可基準に加えることとします。

許可基準に新たに加える開発行為

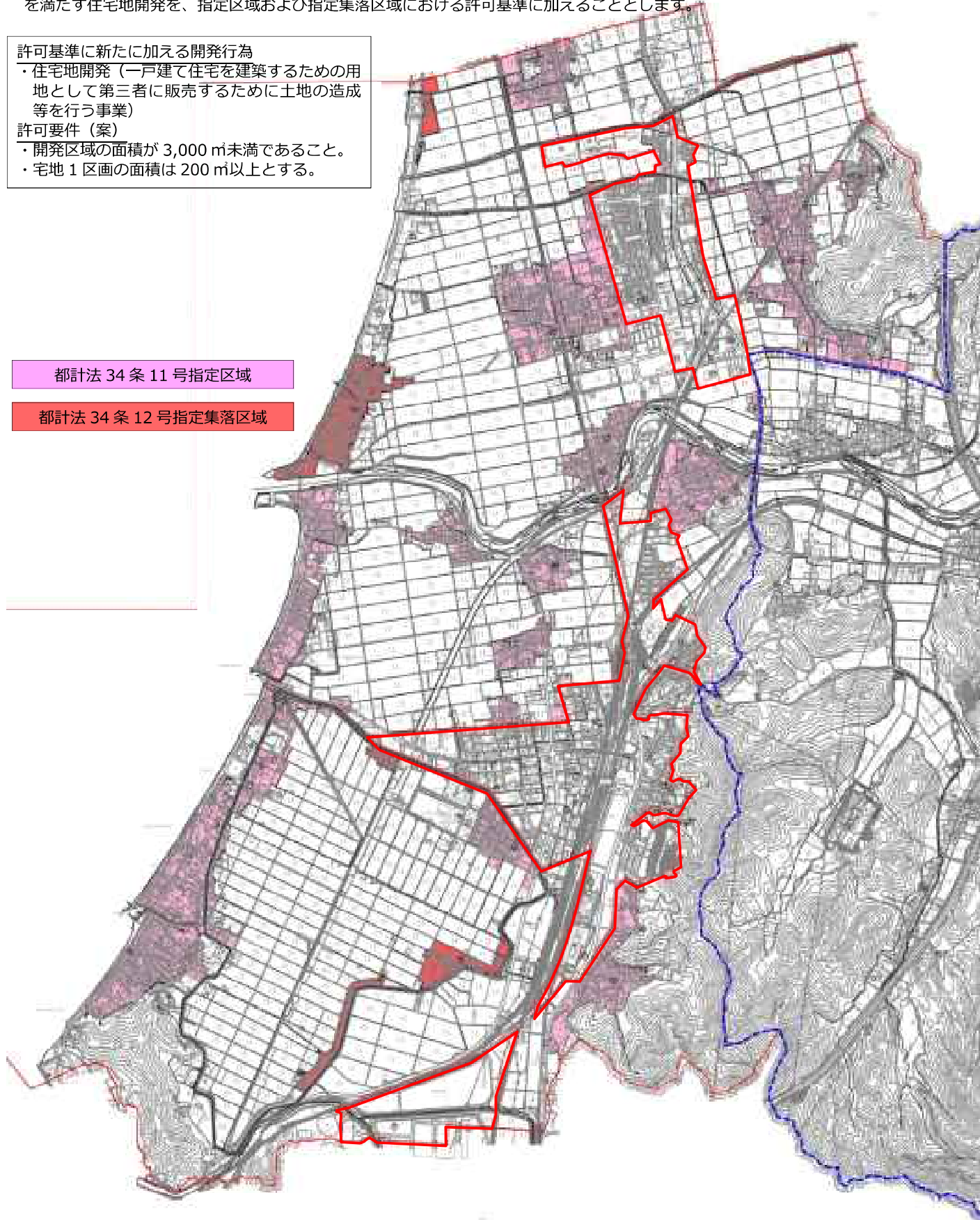
- ・住宅地開発（一戸建て住宅を建築するための用地として第三者に販売するために土地の造成等を行う事業）

許可要件（案）

- ・開発区域の面積が 3,000 ㎡未満であること。
- ・宅地 1 区画の面積は 200 ㎡以上とする。

都計法 34 条 11 号指定区域

都計法 34 条 12 号指定集落区域



市街化調整区域における地区計画制度の運用基準の見直しについて

➤ 市街化調整区域における地区計画制度

- ・本市は、平成 20 年 12 月 1 日に米原市市街化調整区域における地区計画制度の運用基準を策定し運用しています。運用基準では、地区の特性に応じた類型を定め、類型ごとに要件や地区計画で定める制限等の範囲を定めています（運用基準表参照）。
- ・平成 28 年度には、市街化調整区域に位置する既存集落の多くが抱える課題である、人口減少と高齢化の進行による地域活力の低下への対策として、主に既存集落型の要件や申請手続を一部緩和する見直しを行いました。

（見直し内容）

- 1 既存集落型の区域面積 0.5ha 以上 ≧ 0.5ha（周辺土地利用状況等により 0.3ha）以上
- 2 既存集落型および宅地活用継続型の区域が接する道路の幅員 6.5m 以上 ≧ 6.0m 以上
- 3 区域設定 原則として道路等の公共用地の地形地物界により区別する。
➤ 道路等公共用地の地形地物界を原則とするが、土地所有の状況等を勘案して、敷地境界線等（地番界）を認める。

➤ 新たな見直しの検討

- ・平成 31 年度から新たに取り組む住宅地開発促進事業において、3 つ目の施策として、都市拠点と位置付ける米原駅・坂田駅周辺の都市機能の強化・充実を掲げています。都市拠点において効果的に民間開発を誘導できるよう、地区計画制度の活用促進が求められます。
- ・また、本格的な人口減少下にあっても、持続可能な都市づくりを進めていくために、都市拠点以外の既存集落地は、まとまりのある効率的な居住地の維持がより重要となります。
- ・上記を踏まえ、次の方針で運用基準の見直しを進めます。

- 1 都市拠点における都市機能の強化・充実を促進する観点から、地区計画の類型に「市街化区域隣接型」を新たに設け、「駅近接型」と合わせて、将来市街化区域への編入を想定する類型と位置付ける。
 - 2 居住地の拡散を抑制する観点から、「沿道型」は（非住居系）のみとする。
 - 3 運用の見込みが現実的でない「郊外住宅型」を、類型から削除する。

【現行の類型】

既存集落型	宅地活用 継続型	郊外住宅型	沿道型 駅近接型	沿道型 (非住居系)	大規模開発型 (主として住宅)	大規模開発型 (主として住宅以外)
-------	-------------	-------	-------------	---------------	--------------------	----------------------

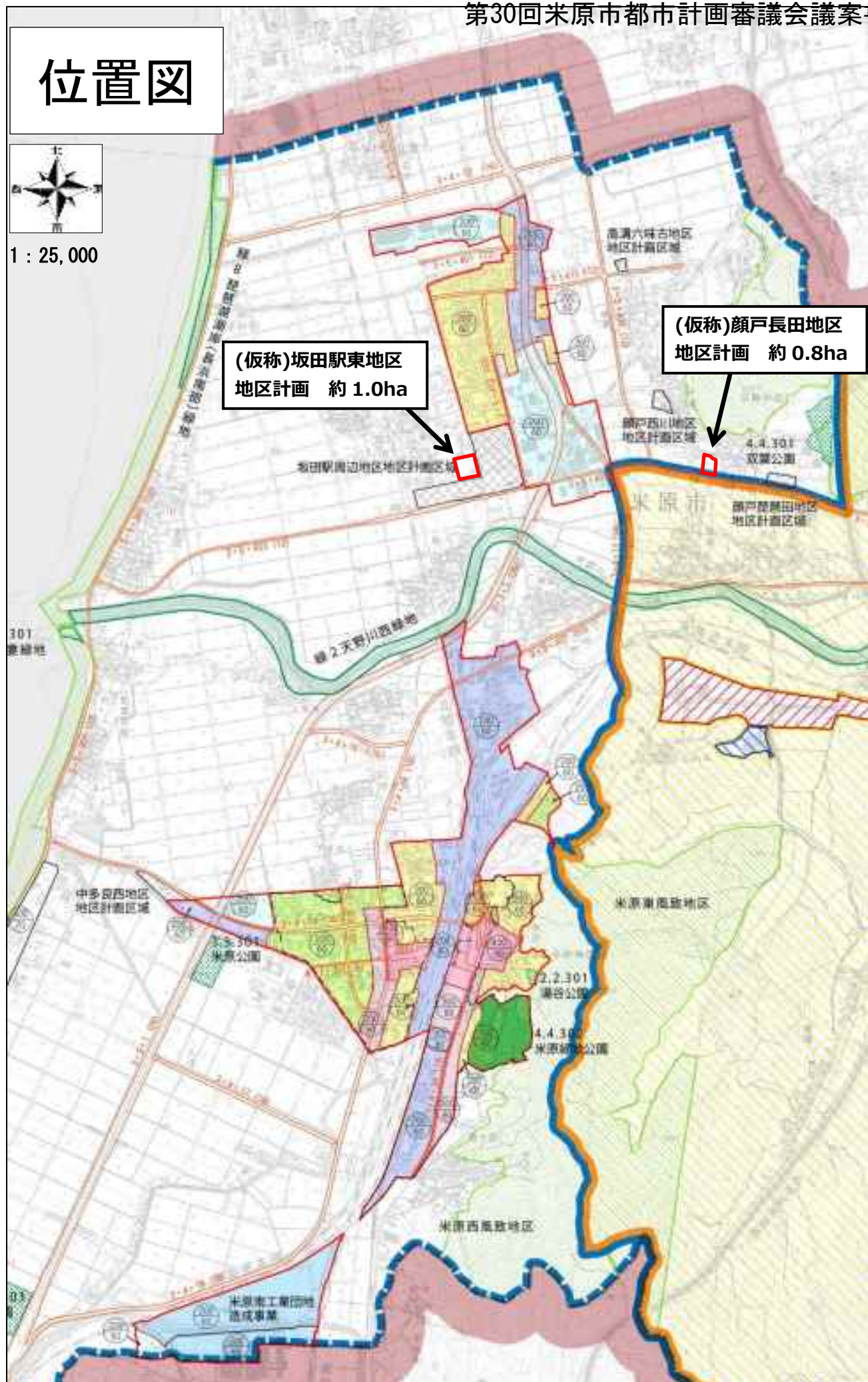
【見直し後の類型案】

既存集落型	宅地活用 継続型		駅近接型 市街化区域隣接型	沿道型 (非住居系)	大規模開発型 (主として住宅)	大規模開発型 (主として住宅以外)
-------	-------------	--	------------------	---------------	--------------------	----------------------

位置図



1 : 25,000



米原市 都市計画基本図

計画図

- 凡例
- 地区計画区域
- 地区整備計画区域



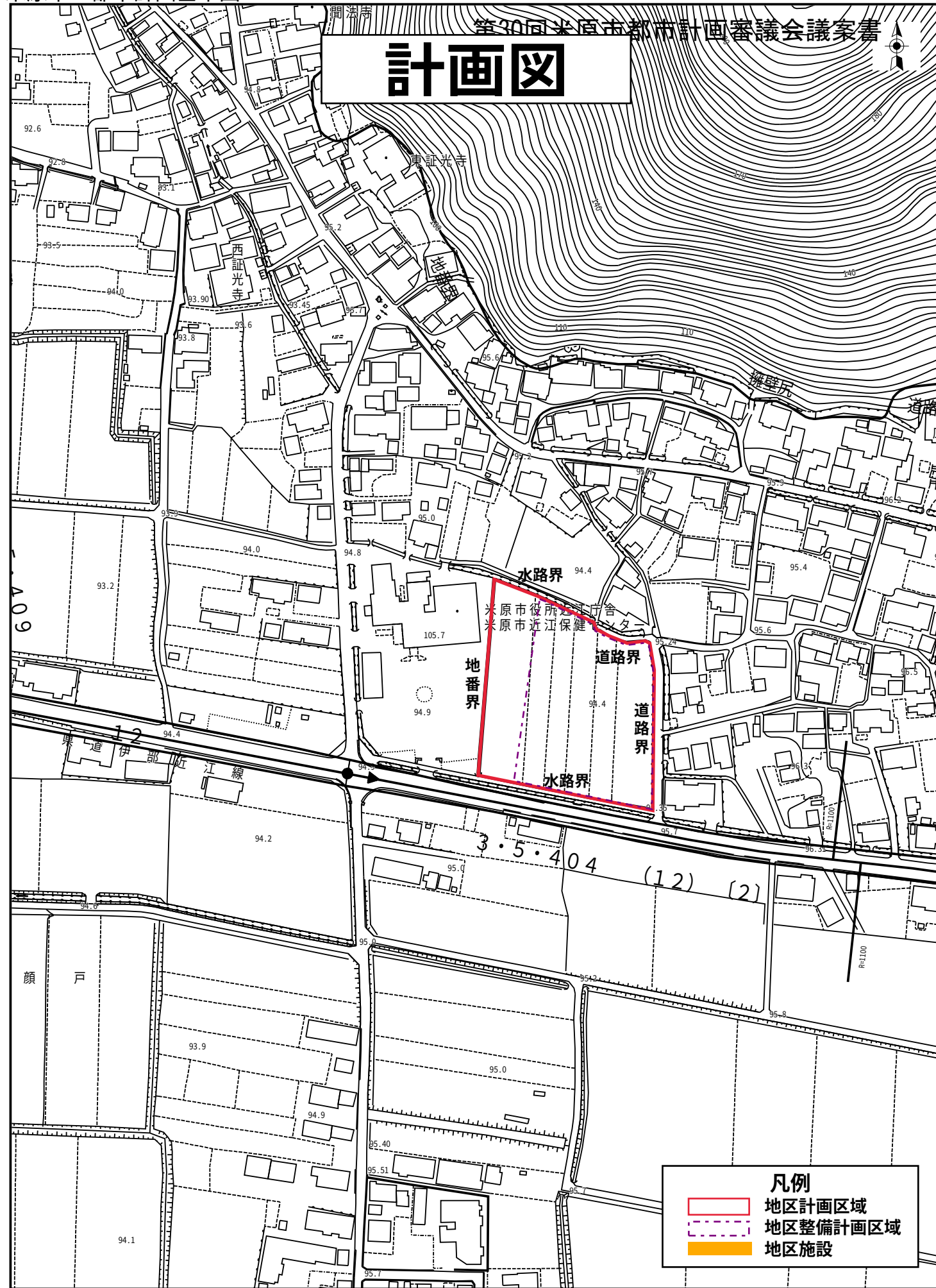
縮尺 1/2500 (元図 A 3)
100m

地区計画の素案の概要

1 坂田駅東地区（米原市宇賀野字四反田 259 番 1 外）

地区の概況	本地区は、米原市都市計画マスタープランにおいて、本市の「都市拠点」と位置付ける地域にあり、琵琶湖東北部圏域の発展をけん引するエリアとして、多機能な都市機能・産業機能の強化・充実を進め、土地利用の高度化を図ることとしています。 地域幹線道路である県道朝妻筑摩近江線に面し、市街化区域や坂田駅周辺地区地区計画区域とも隣接する地区であり、本地区内の土地は、業務施設や医療施設、住宅といった宅地利用に加えて、農業振興地域の整備に関する法律に規定する農用地区域外の農地があり、当該農地の有効な土地利用が期待されるとともに、不良な宅地が形成されないよう、適切な規制・誘導が求められています。
地区計画の目標等	本地区は、地域住民主体のまちづくり委員会において平成 21 年 1 月に策定された「坂田駅周辺まちづくり計画」においても、「安心安全 緑あふれる にぎわいのまち」をまちづくりのテーマとし、人や地域資源を大切にす視点での土地利用を図り、その特性に応じた良好な市街地の形成を目指した合理的な土地利用の推進に努める方針が示されています。 このため、地区計画の策定により、市街地にふさわしい計画的なまちづくりを進め、将来的には市街化区域に編入することを目標とします。
土地利用の方針	本地区内には、業務施設や医療施設、住宅が既に立地していることから、隣接する既存集落や既成市街地と調和を図りながら、住宅と商業業務施設等が共存した市街地環境の形成を図ります。
建築物の用途の制限	近隣商業地域の範囲を基本とし、建築してはならない建築物を定める。
開発計画	・自動車修理工場（建設機械メンテナンス工場）の建築 ・共同住宅
経緯	・平成 28 年 12 月 地区計画制度を活用した開発事前相談 ・平成 30 年 3 月 22 日 地区計画申出事前相談願 ・平成 30 年 8 月 22 日 地区計画等の案等に関する申出に係る土地利用事前審査願 ・平成 31 年 月 日 地区計画等の案等に関する申出書

計画図



縮尺 1/2500

39

100m

地区計画の素案の概要

2 顔戸長田地区（米原市顔戸字長田 478 番外）

地区の概況	本地区は、J R 坂田駅から東に約 1.5 km、市役所近江庁舎の東側に位置し、既存集落内にある農地などからなる地区です。近くには、おうみ認定こども園や双葉中学校のほか、図書館、体育館などの公共施設が立地する地域にあります。 本地区が属する顔戸自治会の既存集落内は、自家用車や緊急車両の乗入れが困難な狭隘な道路を接道とする宅地が多く存在し、また、建築基準法上の道路に接していないため建替えが困難な住宅が多く、近年問題となっている集落内の空家が今後ますます増加することも懸念されるなど、居住環境や防災面で問題を抱えています。 当該自治会では、近年、民間開発による住宅地供給によって、若者・子育て世代の定住が進んだところであり、集落コミュニティ維持の観点から、更なる住宅地開発が期待されています。
地区計画の目標等	本地区計画では、無秩序な開発を防止し、優良な宅地を供給し、世帯の分化やUターン、I ターンの受皿となることによって、若者層の集落への定住化を促進し、既存集落のコミュニティの維持に寄与することを目標とします。
土地利用の方針	周辺の自然環境や既存集落の調和を図りつつ、優良な低層住宅地としての土地利用を行い、その維持保全を図ります。
建築物の用途の制限	既決定の既存集落型と同様、住宅（長屋を除く。）、兼用住宅、小規模店舗およびこれらの附属建築物以外の建築物は、建築してはならない建築物と定める。
開発計画	・分譲宅地（22 区画） ・市役所駐車場（移転）
経緯	・平成 30 年 5 月 8 日 地区計画申出事前相談願 ・平成 31 年 1 月 28 日 地区計画等の案等に関する申出に係る土地利用事前審査願 ・平成 31 年 月 日 地区計画等の案等に関する申出書

米原市都市計画道路見直し指針（素案）

平成 31 年(2019 年) 2 月

米原市 

第1章 都市計画道路見直しの背景および必要性

1 都市計画道路

(1) 都市計画道路とは

都市計画法に基づき、都市計画に定めることができる都市施設として、都市の将来像を誘導し、健全な発展と秩序ある整備を図るために、あらかじめ名称、位置、法線、延長および幅員等を都市計画として決定される道路であり、これを広く示すとともに、建築制限を行うことにより、円滑かつ計画的な整備が進められる。



補助幹線街路（改良済）
3・5・303 下多良梅ヶ原線



幹線街路（概成済）
3・5・104 能登瀬多和田線

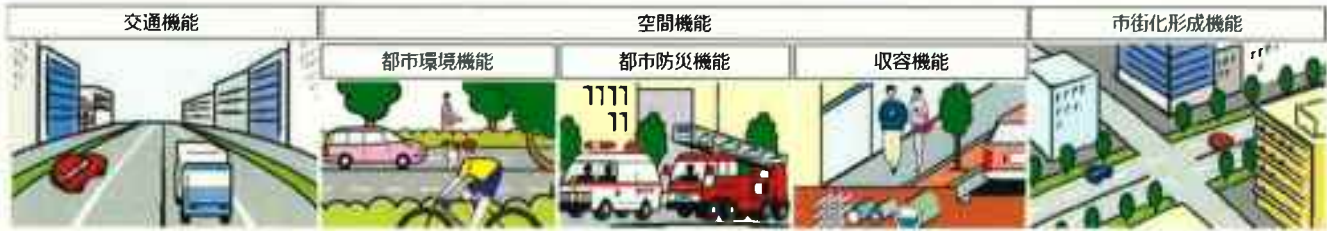


幹線街路（未整備）
3・4・12 長沢西上坂線

(2) 都市計画道路の機能

都市計画道路は、都市内外の広域的なネットワークの形成等のほか、次の機能を果たす重要な役割を担っている。

- ① 都市における円滑な移動を確保するための交通機能
- ② 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能
- ③ 都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能



(3) 都市計画道路の種類

都市計画道路は、その種類の機能に応じて、次のとおり分類されている。

都市計画道路に定める番号	種類	区分	概要	道路構造令
凡例 ○・○・○○ 区分 規模 一連番号	自動車専用道路	1	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路	第1種、第2種
規模（道路幅員の範囲） 1 40m以上 2 30m以上40m未満 3 22m以上30m未満 4 16m以上22m未満 5 12m以上16m未満 6 8m以上 12m未満 7 8m未満	幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通および都市内の重要な地域間相互の交通を集約して処理できるよう適切に配置し、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路	第3種1級・2級 第4種1級・2級
		都市幹線街路	都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路	第3種1級・2級 第4種1級・2級
		補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において、当該区域の発生・集中する交通を集約し適正に処理する道路	
	区画街路	7	幹線道路等で囲まれた区域内に発生・集中する交通を集散させ、地区における宅地の利用に供するための道路	
	特殊街路	8	専ら歩行者、自転車または自転車および歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路	
		9	専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路	
		10	主として路面電車の交通の用に供する道路	

(4) 都市計画道路の決定権者

都市計画は、昭和の人口増加期は、国の主導によって定められてきたが、現在では、都市計画法の改正により、その規模や広域的な観点などから、県が決定する路線と、市町が決定する路線がある。

道 路 種 別		市町決定	県決定	
		知事協議・同意	大臣同意不要	大臣同意必要
一般国道	指定区間			○
	指定区間外			○
県道			○	
その他の道路		○		
自動車専用道路	高速自動車国道			○
	その他		○	

2 米原市の都市計画道路の現状

米原市では、26路線の都市計画道路を決定している。最初の決定は昭和36年で、大部分が昭和40年代後半までに計画決定し、その後、追加・統合等の変更を行い、今日に至っている。

現在、計画延長は45.35km、未整備延長は7.76kmで、整備率は82.89%（概成済を含む整備率）となっており、県内および近隣市町と比べて、比較的高い整備率となっている。

なお、都市計画道路は、米原・近江地域に指定しているが、都市計画区域の再編前からの非線引き都市計画区域である伊吹・山東地域には指定していない。

表1.1 都市計画道路の整備状況(他自治体との比較)

	計画延長 a (km)	改良済延長 b (km)	概成済延長 c (km)	整備率 b+c/a
滋賀県	965.63	419.76	185.478	62.68%
米原市	45.35	26.28	11.31	82.89%
彦根市	70.427	31.873	13.66	64.65%
長浜市	72.10	31.95	15.48	65.78%
多賀町	11.58	9.85	0	85.06%

出典：滋賀の都市計画2017（資料編）

表 1.2 都市計画道路の整備状況

決定	路線名		計画決定				整備延長			整備率		
	路線番号	名称	延長(m)	幅員(m)	当初決定	最終変更	改良済(m)	概成済(m)	合計(m)	改良済(%)	概成済(%)	合計(%)
県	3.3.1	彦根長浜幹線	7,720	26	S48.12.28	H11.11.15	1,230	6,120	7,350	15.93	79.27	95.21
県	3.3.3	米原西町線	140	30	S61.7.14	H11.11.15	140	0	140	100.00	0	100.00
県	3.4.12	長沢西上坂線	1,700	16	S36.10.15	H11.11.15	0	0	0	0	0	0
県	3.4.13	西門寺顔戸線	1,500	18	S36.6.12	H11.11.15	1,500	0	1,500	100.00	0	100.00
県	3.4.14	米原湖岸線	2,370	16	S38.3.30	H12.9.1	2,050	320	2,370	86.50	13.50	100.00
県	3.4.15	米原停車場線	50	30	S36.10.5	H12.5.24	50	0	50	100.00	0	100.00
県	3.4.18	彦根米原線	4,920	18	S48.12.28	H11.11.15	4,050	0	4,050	82.32	0	82.32
県	3.4.34	米原駅東幹線	1,580	19	H12.5.24	—	1,580	0	1,580	100.00	0	100.00
県	3.5.301	磯世継線	6,390	12	S36.10.5	H12.1.19	6,390	0	6,390	100.00	0	100.00
県	3.5.403	世継顔戸線	3,100	12	S36.6.12	H11.11.15	3,100	0	3,100	100.00	0	100.00
県	3.5.101	箕浦多和田線	3,080	12	S36.6.12	H12.1.19	0	900	900	0	29.22	29.22
県	3.5.407	岩脇立岩線	910	12	S36.6.12	H12.1.19	910	0	910	100.00	0	100.00
県	3.5.410	近江長浜線	430	12	S36.6.12	H11.11.15	0	430	430	0	100.00	100.00
県	3.5.411	碓高溝顔戸線	1,180	12	S53.12.4	H12.1.19	380	760	1,140	32.20	64.41	96.61
市	3.4.16	筑摩上多良線	450	16	S48.12.28	H11.11.15	0	0	0	0	0	0
市	3.4.17	入江梅ヶ原線	1,040	18	S38.3.30	H11.11.15	0	1,040	1,040	0	100.00	100.00
市	3.5.102	三吉西坂線	1,300	12	S48.12.28	H28.12.28	1,300	0	1,300	100.00	0	100.00
市	3.5.303	下多良梅ヶ原線	670	12	S51.3.1	H12.1.19	670	0	670	100.00	0	100.00
市	3.5.401	碓高溝狐塚線	570	12	S53.12.4	H12.1.19	0	0	0	0	0	0
市	3.5.404	顔戸新庄線	820	12	S36.6.12	H28.12.28	820	0	820	100.00	0	100.00
市	3.5.103	新庄能登瀬線	690	12	S36.6.12	H28.12.28	690	0	690	100.00	0	100.00
市	3.5.104	能登瀬多和田線	1,740	12	S48.12.28	H28.12.28	0	1,740	1,740	0	100.00	100.00
市	3.5.409	顔戸長沢線	1,580	12	S36.6.12	H12.1.19	0	0	0	0	0	0
市	3.5.412	箕浦碓線	1,020	12	S53.12.4	H12.1.19	1,020	0	1,020	100.00	0	100.00
市	8.7.301	下多良線	360	6	S51.3.1	—	360	0	360	100.00	0	100.00
市	8.7.302	米原線	40	6	S51.3.1	S61.7.9	40	0	40	100.00	0	100.00
			45,350				26,280	11,310	37,590	57.95	24.94	82.89

平成31年(2019年)3月31日現在



図 1.1 都市計画道路の整備状況図

平成 31 年(2019 年)3 月 31 日現在

未整備：都市計画決定された道路延長の未整備の区間

改良済：道路用地が計画どおり確保されており、一般交通の用に供している道路延長・区間

概成済：路線として、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の 2 / 3 以上または 4 車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長

事業中：事業中の区間（予定または改良事業を含む。）

3 都市計画道路の見直しの背景

3-1 社会経済情勢の変化

(1) 人口減少と少子高齢化

国立社会保障人口問題研究所の推計では、米原市の将来人口（2045年）は、2015年に比べ25%の減少が見込まれている。また、少子高齢化に伴う若年層の人口が減少することによ

て、地域社会の構造や都市施設の使い方も変化していくことが予想される。

表1.3 米原市の将来人口

(単位: 人)

年 西暦	H30国立社会保障人口問題研究所				米原市人口ビジョン			
	0～14歳	15～64歳	65歳以上	計	0～14歳	15～64歳	65歳以上	計
2015	5,229	22,725	10,765	38,719	5,206	22,921	10,870	38,997
2020	4,766	21,393	11,071	37,230	4,792	22,605	11,413	38,810
2025	4,453	20,030	11,175	35,658	4,767	22,163	11,637	38,567
2030	4,132	18,740	11,221	34,093	4,922	21,537	11,756	38,215
2035	3,848	17,406	11,222	32,476	5,045	20,897	11,801	37,743
2040	3,624	15,913	11,252	30,789	5,128	20,200	11,844	37,172
2045	3,380	14,641	11,029	29,050	5,127	19,788	11,630	36,545

表1.4 自動車走行台キロの伸び (国土交通省推計値)

(2) 交通需要の減少

自動車交通需要は、今後とも増加するものの、2030年をピークに減少する見込みとなっている。

(3) 都市防災への寄与

道路は、緊急車両の輸送経路、避難地までの避難経路や火災等に対する延焼遮断等の機能を持っていることから、緊急時に最大限の機能が発揮出来るよう、安全で安心なまちづくりを進めることが求められている。

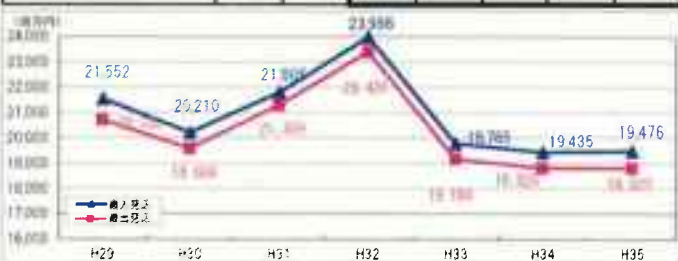
(4) 公共投資余力の減少

人口減少、少子高齢化の進展により、地方自治体の財政状況は厳しい状況が続いている。また、国や県からの補助金廃止による道路整備への影響は予断を許さないことに加え、今後は既存の社会資本施設の維持管理や更新の経費が増大することも予想され、より一層、選択と集中による公共投資の効率化が求められている。

年度	道内			全国		
	乗用車	貨物車	全車	乗用車	貨物車	全車
2017-2018	0.99958	1.00025	0.99980	0.99901	0.99851	0.99855
2018-2019	0.99958	1.00025	0.99980	0.99901	0.99851	0.99855
2019-2020	0.99958	1.00025	0.99980	0.99901	0.99851	0.99855
2020-2021	0.99932	1.00164	1.00009	0.99865	0.99992	0.99904
2021-2022	0.99932	1.00164	1.00009	0.99864	0.99992	0.99904
2022-2023	0.99932	1.00164	1.00009	0.99864	0.99992	0.99904
2023-2024	0.99931	1.00163	1.00009	0.99864	0.99992	0.99904
2024-2025	0.99931	1.00163	1.00009	0.99864	0.99992	0.99904
2025-2026	0.99931	1.00163	1.00009	0.99864	0.99992	0.99904
2026-2027	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2027-2028	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2028-2029	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2029-2030	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2030-2031	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2031-2032	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2032-2033	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2033-2034	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2034-2035	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2035-2036	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2036-2037	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2037-2038	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2038-2039	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2039-2040	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2040-2041	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2041-2042	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2042-2043	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2043-2044	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2044-2045	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2045-2046	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2046-2047	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2047-2048	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2048-2049	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904
2049-2050	0.99931	1.00162	1.00009	0.99863	0.99992	0.99904

歳入歳出の収支見込

年度	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35
歳入見込	21,552	20,210	21,805	23,996	19,765	19,435	19,476
歳出見込	20,730	19,604	21,309	23,421	19,184	18,825	18,827
収支見込	822	606	496	565	581	610	649



出典：米原市中期財政計画（2019年度～2023年度）

(5) 新しいまちづくりへの対応

人口減少対策として、都市計画法に基づく地区計画や住宅開発促進事業などによる快適な住環境の形成を図るため、住みよいまちづくりに対応した道づくりが求められている。

また、米原駅周辺整備では、一般社団法人米原駅東口まちづくり協議会が設立され、米原駅東口まちづくり構想の具体化に向け、民間開発によるまちづくりが進められている。



米原市庁舎等整備計画（平成29年米原市）

3-2 国および自治体の動き

国土交通省においては、「都市計画運用指針」において、見直しに対する考え方を明示されている。

滋賀県では、滋賀県都市計画道路見直し指針（平成 19 年 3 月滋賀県）を策定し、見直しの推進を図っており、米原市都市計画マスタープラン（平成 28 年 12 月米

原市）および彦根長浜都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 28 年 12 月滋賀県）においても、「都市計画道路の見直し」を図っていくことを明記している。

【第8版 都市計画運用指針(抜粋)】

(8) 道路に関する都市計画の見直し

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地籍整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地籍整備の在り方とあわせて、地籍全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車とが分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭に置いて検討を行うことが必要であると考えられる。

米原市都市計画マスタープラン(抜粋)

都市計画道路の見直し

人口減少や高齢化社会を迎え、社会経済情勢が変化する中で、効果的、効率的かつ質の高い道路整備が求められている。そのため、都市計画決定している都市計画道路のうち、未着手路線・区間における必要性の客観的な評価など、「滋賀県都市計画道路の見直し指針」に沿って、地域のまちづくりを踏まえた見直しを図る。

彦根長浜都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(抜粋)

○都市計画道路の見直し検討

計画決定から長期間経過し、整備のめどが立たない路線については、当該地域における住民等のニーズ、代替交通処理の可能性、既存の道路網や土地利用との整合性、目的達成のための有効な計画内容の妥当性、実現性等を勘案した見直し(廃止・規格変更など)を進めており、今後も必要に応じた見直しを図っていくものとする。

3-3 都市計画道路を取り巻く課題

(1) 都市計画道路を整備しないことによる課題

都市の骨格を成す都市計画道路を未整備のままで存置しておいた場合、良好な市街地形成などのまちづくりに対して、次の影響が考えられる。

① 土地利用計画への支障

都市計画道路区域内で建築物等を建築しようとするときは、都市計画法第 53 条により建築許可が必要となり、さらに、許可条件以外の建築物は建築できないため、土地を有効に利活用できない状況に置かれることとなる。

また、過去には、こうした都市計画決定に対し、自治体を被告として、複数の訴訟も起こされている。

② まちづくり・地震防災等への支障

都市計画道路を整備しなければ、道路のネットワークが完結しないため、本来、期待していた交通ネットワーク機能が発揮できないこととなる。また、市街地の防災機能の向上に支障が出るおそれがある。

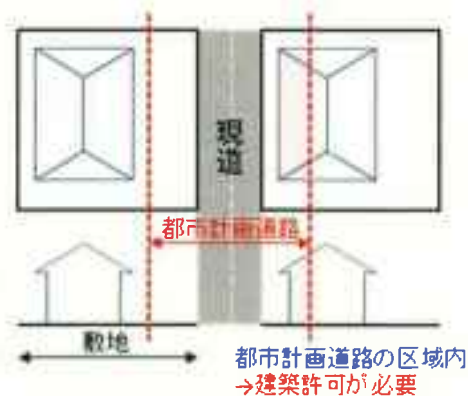


図 1.2 都市計画法第 53 条概念図

○都市計画法第 54 条第 3 号(許可の基準)
建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。
イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。
ロ 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

(2) 将来のまちづくりへの課題

都市計画決定から長期間経過した都市計画道路は、周辺の土地利用や道路網がその後大きく変化することによって、まちづくりに次のような支障を及ぼすおそれがある。

① 既存の道路網との整合性の確保

都市計画道路周辺の道路が整備されるなど、周辺の道路網が変化している場合、新たな都市計画道路の整備によって、交差点間隔や交差点形状に課題を生じさせる可能性がある。また、既存の道路の交通量が飽和（渋滞）している場合など、整備によって新たに接続される既存道路に拡幅等の新たな対策を講ずる必要が生じる可能性がある。

一方、既存の道路で地域の交通処理等が十分に行なわれている場合、新たに整備する都市計画道路の必要性が低下する。

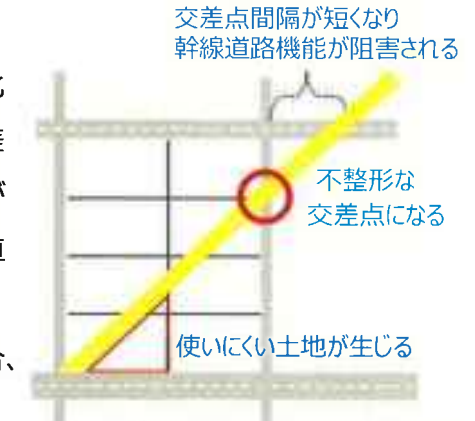


図 1.3 既存道路・土地利用との整合

② 既存の土地利用との整合性の確保

一団の住宅地等が形成されている市街地やほ場整備された農地などに都市計画道路の整備を行う場合、宅地形状等が悪くなり、土地利用の選択範囲が限られたり、利用できない土地を生む可能性がある。

③ 美しいまちづくりとの整合性

都市計画道路を整備することによってこれらの歴史的な街なみが失われてしまうこともある。

④ コンパクトなまちづくりの支障

人口減少にある中、市街化調整区域等の郊外部の都市計画道路整備は、交通処理面の効果は見込めるが、市街地が拡散し、上下水道等の公共投資費用の増大、郊外部の土地利用の混乱等を招くおそれがある。

3-4 都市計画道路の見直しの必要性

都市計画道路の整備は、財政上の制約や用地の取得等により長期間を要することから、結果的に整備が先送りされ、現在も未着手のままとなっている路線も存在する。

この間、社会経済情勢は大きく変化し、当初決定時の必要性、位置付けに変化が生じている。さらには、都市計画道路を取り巻く課題も山積していることから、廃止を含めた見直しをするため、見直しの目標や評価項目を定める見直し指針を定め、その必要性や実現性等を改めて検証しながら、見直し方針を策定する。



図 1.4 都市計画道路の見直しの流れ

第2章 米原市の現況と課題

項目	現況まとめ	※根拠資料については資料編を参照	道路に関する課題
(1) 人口動向	人口は、既に減少傾向を示しており、将来的には25%減の予測がされている。また、世帯当たり人員が減少し、核家族化が進むとともに、少子化と高齢化が進行する。	人口は、既に減少傾向を示しており、将来的には25%減の予測がされている。また、世帯当たり人員が減少し、核家族化が進むとともに、少子化と高齢化が進行する。	人口減少と高齢化のため、道路整備には選択と集中が必要になる。
(2) 産業動向	就業人口は、第一次、第二次産業が大きく減少しているが、工業の事業所数および従業員数は増加傾向にあり、製造品出荷額も概ね増加傾向にある。また、商業における年間商品販売額は、震災の影響があった年を除き、横ばいまたは微増傾向にあるが、商業の事業所数および従業員数は大きく減少している。	就業人口は、第一次、第二次産業が大きく減少しているが、工業の事業所数および従業員数は増加傾向にあり、製造品出荷額も概ね増加傾向にある。また、商業における年間商品販売額は、震災の影響があった年を除き、横ばいまたは微増傾向にあるが、商業の事業所数および従業員数は大きく減少している。	工業化の傾向が見られることから、工業地域等への運輸または通勤のための道路整備が必要とされる。
(3) 土地利用	土地利用は、山林が54%、農業的利用が13.3%を占め、宅地利用は5%にとどまっている。土地利用規制としては、都市計画区域全体の約4%に9種類の用途地域を指定し、彦根長浜都市計画区域の市街化調整区域では、厳しい土地利用規制が課されている。	土地利用は、山林が54%、農業的利用が13.3%を占め、宅地利用は5%にとどまっている。土地利用規制としては、都市計画区域全体の約4%に9種類の用途地域を指定し、彦根長浜都市計画区域の市街化調整区域では、厳しい土地利用規制が課されている。	市街化区域等周辺における宅地利用のためには、道路整備も必要となる場合もある。
(4) 道路・交通の状況	市内の道路網は、名神高速道路、北陸自動車道のほか、国道8号、21号、365号が通過し、関西、東海、北陸方面を連絡する広域的な幹線道路として機能し、これらを補完する道路として県道、市道が形成されている。交通量は、国道8号、21号および(主)大津能登川長浜線で1万5千台/日、国道365号で1万1千台/日を超えているが、その他の道路は1万台/日未満である。また、国道21号、365号、(主)大津能登川長浜線は、混雑度が高い状況にあるが、ほかは円滑な走行ができる状況にある。	市内の道路網は、名神高速道路、北陸自動車道のほか、国道8号、21号、365号が通過し、関西、東海、北陸方面を連絡する広域的な幹線道路として機能し、これらを補完する道路として県道、市道が形成されている。交通量は、国道8号、21号および(主)大津能登川長浜線で1万5千台/日、国道365号で1万1千台/日を超えているが、その他の道路は1万台/日未満である。また、国道21号、365号、(主)大津能登川長浜線は、混雑度が高い状況にあるが、ほかは円滑な走行ができる状況にある。	広域交通の結節点として、主要道路網機能は一定程度確保できているが、一部幹線道路で交通量の許容範囲を超えている。
(5) 人の動き	通勤・通学者の流入状況は、隣接する長浜市との流入が多く、日常生活において、長浜市と密接な関係にあることが分かる。通学路は、比較的交通量の少ない県道および主要市道に指定されている。	通勤・通学者の流入状況は、隣接する長浜市との流入が多く、日常生活において、長浜市と密接な関係にあることが分かる。通学路は、比較的交通量の少ない県道および主要市道に指定されている。	密接に関係する近隣市への道路の充実と通学路の安全対策などの改良が必要と考えられる。
(6) 公共交通	鉄道網は、JR東海道本線、北陸本線、東海道新幹線および近江鉄道本線が通っており、乗降客数は、新幹線の13%の伸びを除き、横ばいまたは増加傾向にある。市内のバス路線は、鉄道駅から地域内を連絡し、これらのアクセス道路がバス路線として利用されているとともに、バス路線を補完するため、デマンド方式の乗合タクシーも運行されている。	鉄道網は、JR東海道本線、北陸本線、東海道新幹線および近江鉄道本線が通っており、乗降客数は、新幹線の13%の伸びを除き、横ばいまたは増加傾向にある。市内のバス路線は、鉄道駅から地域内を連絡し、これらのアクセス道路がバス路線として利用されているとともに、バス路線を補完するため、デマンド方式の乗合タクシーも運行されている。	鉄道網が充実している本市において、鉄道利用者が増加傾向にあり、中遠距離通勤・通学が増加しているとも見られるため、駅への接続道路の重点化も必要と考えられる。
(7) 防災拠点等	緊急輸送路は11路線、広域避難所は33か所あり、市内各地に点在している。	緊急輸送路は11路線、広域避難所は33か所あり、市内各地に点在している。	緊急輸送路の充実と補完、またはこれら防災拠点等へのアクセス性の向上が求められる。
(8) 主な施設等	主な公共施設は、各地域の中心部に設けられ、高次救急医療施設は市外にある。また、数多くの文化財が各所に点在し、埋蔵文化財は、市内全域や都市計画道路が決定されている地域周辺においても広い範囲で遺跡の包蔵地が示されている。	主な公共施設は、各地域の中心部に設けられ、高次救急医療施設は市外にある。また、数多くの文化財が各所に点在し、埋蔵文化財は、市内全域や都市計画道路が決定されている地域周辺においても広い範囲で遺跡の包蔵地が示されている。	高次救急医療施設がある市外へのアクセス道路の充実が求められる。埋蔵文化財包蔵地における道路計画、整備に当たっては、留意の必要がある。

第3章 上位計画、関連計画の整理

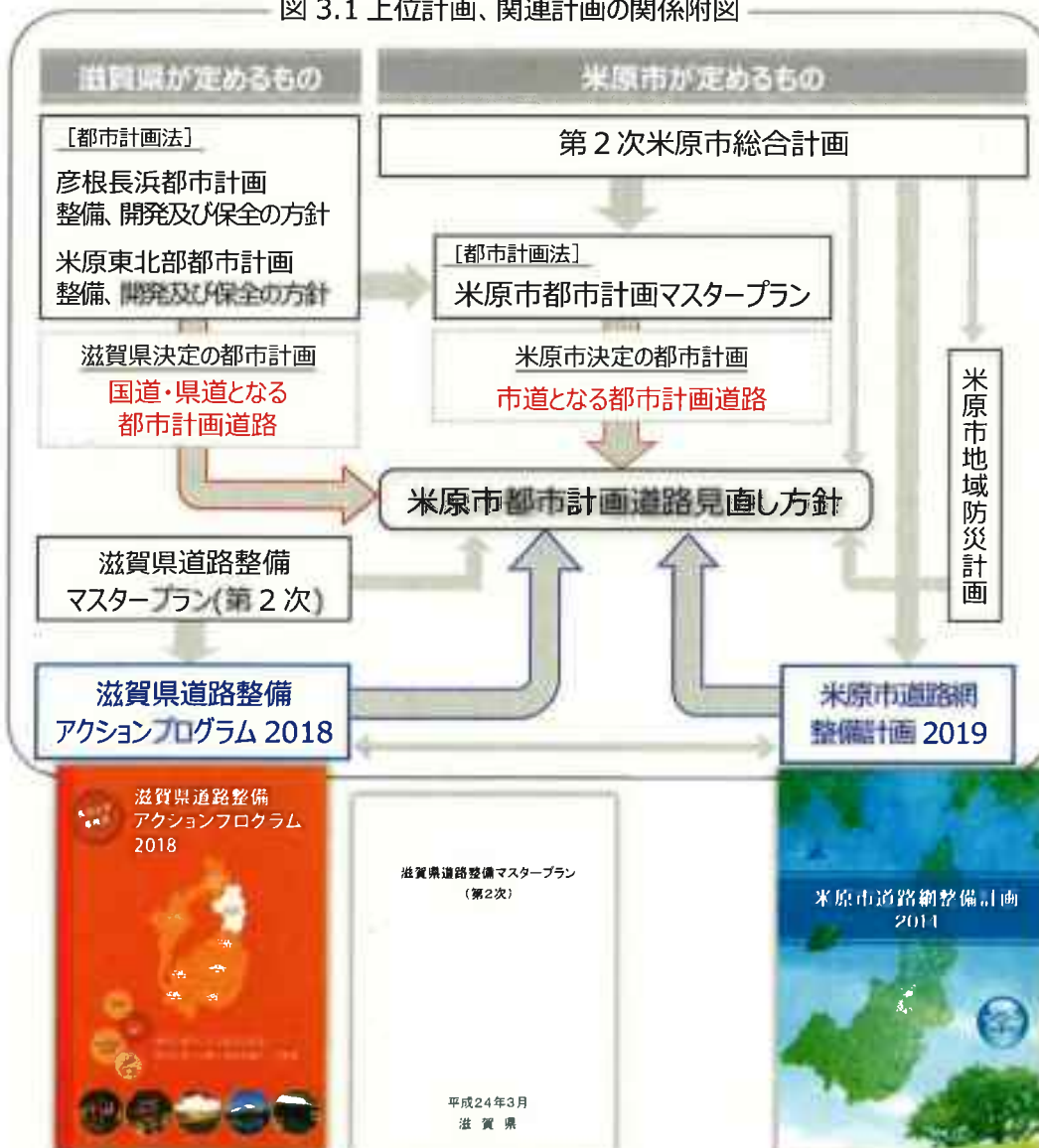
滋賀県および米原市で策定している下表に示す上位または関連計画の方針や位置付け等に沿って見直しを図り、特に、道路整備実施計画とは整合を図っていく必要がある。

策定主体	上位計画・関連計画	策定(改定)年次
米原市	米原市都市計画マスタープラン	平成28年12月
米原市	第2次米原市総合計画	平成28年9月
滋賀県	滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)	平成24年3月
滋賀県	彦根長浜(米原東北部)都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	平成28年12月
米原市	米原市地域防災計画	平成30年4月

策定主体	道路整備実施計画	策定(改定)年次
滋賀県	滋賀県道路整備アクションプログラム2018	平成30年3月
米原市	米原市道路網整備計画2019	(策定中)



図 3.1 上位計画、関連計画の関係附図



3-1 上位計画、関連計画から導き出される見直し基本目標

見直しに当たって、上位、関連計画から導き出される3つの基本目標を設定する。

▼ 市が策定する米原市都市計画マスタープランおよび第2次米原市総合計画では、次の将来像を掲げている。

【将来像】ともにつながり ともに創る 住みよさ実感 米原市

▼ 上位、関連計画から見直しに係る基本目標を設定するためのキーワードを抽出する。

(1) 米原市都市計画マスタープラン

- 広域交通の要衝を生かした交通環境づくり
- 一体的なまちをつくる快適な道路網づくり

(2) 第2次米原市総合計画

- 円滑な道路環境の整備
- 安全・安心な道路環境の整備

(3) 滋賀県道路整備マスタープラン（第2次）

- 効果が実現できる道づくり
- 地域間を連絡する環状道路網の形成
- 地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備

(4) 彦根長浜（米原東北部）都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

- バランスのよい発展を支える道路網の形成
- 市街地骨格を形成する道路整備
- ゆとりと潤いのある道路網の整備

(5) 米原市地域防災計画

- 緊急輸送道路と防災拠点を結ぶ道路または代替路線となる道路整備
- 災害時に避難できる道路整備
- 延焼遮断の役割を果たす道路整備

基本目標Ⅰ 都市・地域間をつなぐ、一体的なまちをつくるバランスの良い道路網づくり

- 都市軸を形成し、一体的で体系的な道路ネットワークを支える道路
- 都市縦貫幹線道路や東西幹線道路など、骨格を形成する道路

基本目標Ⅱ 住みよさが実感できる快適・安全な道づくり

- 地域の利便性を高める快適な幹線道路や生活道路
- 歩行者や自転車が安全に通行できるゆとりある道路
- 市街地形成に寄与し、住みよいまちをつくる道路

基本目標Ⅲ 緊急時に対応できる安心の道路環境づくり

- 緊急車両が地域内や防災拠点まで通行できる安心な道路
- 火災時に延焼遮断帯となり、降雪等による渋滞解消に資する道路

3-2 道路整備実施計画から抽出する計画路線

以下の道路整備実施計画に位置付けがある路線に留意、整合させながら見直し方針を策定するものとする。

(1) 滋賀県道路整備アクションプログラム 2018

◎米原市域の都市計画道路関連の位置付けがある路線

路線名	種別	工区名	状況	都市計画道路名
長浜近江線	交通安全	田村町・碓	継続	3・5・410 近江長浜線
国道 8 号	(国事業)	米原バイパス	—	3・3・1 彦根長浜幹線
(仮)顔戸長沢線	(市事業)	顔戸・高溝	継続検討	3・5・409 顔戸長沢線

※寺倉大鹿線（山室）は 3・5・104 能登瀬多和田線の区域外箇所

(2) 米原市道路網整備計画 2019（仮）

◎都市計画道路関連の位置付けがある路線

路線名	種別	工区名	状況	都市計画道路名
(都)顔戸長沢線	道路改良	顔戸、高溝地先	短期着手	3・5・409 顔戸長沢線
(都)碓高溝顔戸線	道路改良	高溝地先	短期着手	3・5・411 碓高溝顔戸線
(都)碓高溝狐塚線	道路改良	高溝、宇賀野地先	中期計画	3・5・401 碓高溝狐塚線
国道 8 号	(国事業)	米原バイパス	—	3・3・1 彦根長浜幹線
長浜近江線	(県事業)	田村町・碓	継続	3・5・410 近江長浜線

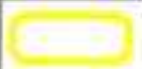
凡 例	
改 良 済	
概 成 済	
事業中（改良事業、予定含む）	
未 整 備	
道路整備実施計画に位置付けがある路線	



図 3.2 実施計画路線明示図

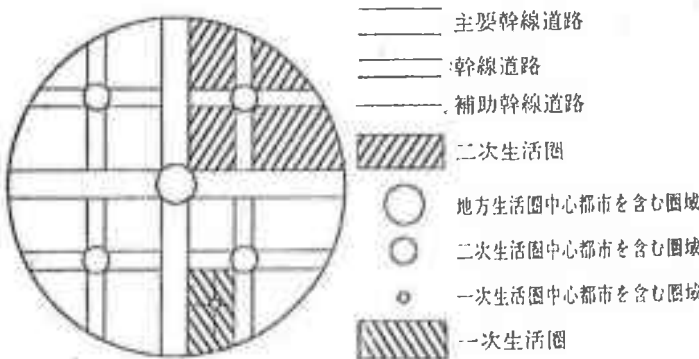
第4章 全体道路網との整合

道路は、道路分類ごとに区分することで、道路網を構成する各道路の道路分担を明確にし、段階ごとに連絡することで機能を発揮できる。

ここでは、米原市の道路網について、全体の道路機能を表 4.1 の考え方に基づき整理する。

表 4.1 道路分類・道路機能

道路分類	道路機能（位置付け）	主な道路種別	車線の数
主要幹線道路	主として、地方生活圏の骨格となるとともに、高速自動車国道を補完し、生活相互を連絡する道路	国道 主要地方道	6 または 4 車線
幹線道路	地方部にあつては、主として地方生活圏内の二次生活圏の骨格となるとともに、主要幹線道路を補完して、二次生活圏相互を連絡する道路 都市部にあつては、その骨格および近隣住区の外郭となる道路	主要地方道 一般県道	4 または 2 車線
補助幹線道路	地方部にあつては、主として地方生活圏内の一次生活圏の骨格となるとともに、幹線道路の補完し、一次生活圏相互を連絡する道路 都市部にあつては、近隣住区内の幹線となる道路	一般県道 主要市道	2 車線



資料：道路の標準幅員に関する基準について（国土交通省）

表 4.2 現状の道路網構成一覧

分類	現道の路線名	都市計画道路名
主要幹線道路	国道 8 号	(都)西円寺顔戸線
		(都)米原駅東幹線
	国道 8 号バイパス	(都)彦根長浜幹線
	国道21号	
	国道365号	
幹線道路	(主)大津能登川長浜線	(都)磯世継線
	(主)山東一色線	
	(主)多賀醒井線	
	(主)山東本巢線	
	(県)朝妻筑摩近江線	(都)米原湖岸線
	(県)彦根米原線	(都)彦根米原線
	(県)大鹿寺倉線	(都)岩脇立岩線
		(都)箕浦多和田線
	(県)天満一色線	
	(県)大野木志賀谷長浜線 (国道365号～(県)天満一色線)	
補助幹線道路	(県)山東伊吹線 (国道21号～国道365号)	
	(県)彦根米原線	(都)彦根米原線
	(県)長浜近江線	(都)近江長浜線
		(都)長沢西上坂線
	(県)世継宇賀野線	(都)世継顔戸線
	(県)東上坂近江線	(都)碓高溝顔戸線
	(県)伊部近江線	
	(県)樋口岩脇線	
	(県)能登瀬岩脇線	(都)箕浦多和田線
	(県)大野木志賀谷長浜線	
	((県)天満一色線～長浜市境)	
	(県)間田長浜線	
	(県)山東伊吹線 (国道365号～(主)山東本巢線)	
	(県)藤川春照線	
	(市)米原西町線	(都)米原西町線
	(市)米原駅東口線	(都)米原停車場線
		(都)筑摩上多良線
	(市)入江上多良線	(都)入江梅ヶ原線
	(市)三吉西坂線	(都)三吉西坂線
	(市)下多良梅ヶ原線	(都)下多良梅ヶ原線
		(都)碓高溝狐塚線
	(市)箕浦碓線	(都)箕浦碓線
		(都)顔戸新庄線
	(市)顔戸能登瀬線	(都)新庄能登瀬線
	(市)能登瀬多和田線	(都)能登瀬多和田線
		(都)顔戸長沢線

第30回米原市都市計画審議会議案書

表 4.3 既存道路の幅員・車線数等

単位：(m)

路線名	区 間	幅員	車道部	歩道部	車線数	特記事項
国道8号	長浜市境～国道21号	27.75	19.75	4.0+4.0	4	4車線
	国道21号～彦根市境	15.00	8.00	3.5+3.5	2	
国道8号バイパス	国道8号～(県)朝妻筑摩近江線	10.00	7.00	0.0	2	歩道無
	(県)朝妻筑摩近江線～彦根市境	10.00	7.00	0.0	2	
国道21号	岐阜県境～(主)山東一色線	10.00	8.50	1.5+0.0	2	片側歩道
	(主)山東一色線～(県)樋口岩脇線	9.40	7.20	0.0	2	歩道無
	(県)樋口岩脇線～国道8号	8.00	7.00	0.0	2	歩道無
国道365号	長浜市境～(県)大野木志賀谷長浜線	15.80	10.80	2.5+2.5	2	
	(県)大野木志賀谷長浜線～岐阜県境	14.00	8.50	3.5+0.0	2	片側歩道
(主)大津能登川長浜線	彦根市境～(県)朝妻筑摩近江線	14.50	7.50	2.5+2.5	2	
	(県)朝妻筑摩近江線～(県)世継宇賀野線	15.20	7.60	2.5+2.5	2	
	(県)世継宇賀野線～長浜市境	12.70	7.60	2.5+2.5	2	
(主)多賀醒井線	全区間	10.00	7.00	1.5+0.0	2	片側歩道
(主)山東一色線	全区間	11.60	7.50	2.5+0.0	2	片側歩道
(主)山東本巢線	国道365号～(県)山東本巢線	11.70	7.30	2.5+0.0	2	片側歩道
	(県)山東本巢線～米原市境	10.50	6.50	0.0	2	7m以下/歩道無
(県)朝妻筑摩近江線	全区間	16.20	9.00	3.5+3.5	2	
(県)大鹿寺倉線	(主)山東一色線～(県)能登瀬岩脇線	8.50	7.50	0.0	2	歩道無
	(県)能登瀬岩脇線～国道21号	8.50	7.50	0.0	2	
(県)天満一色線	(県)間田長浜線～(県)大野木志賀谷長浜線	12.20	7.00	2.2+0.0	2	片側歩道
	(県)大野木志賀谷長浜線～(主)山東一色線	7.10	7.10	0.0	2	歩道無
	全区間	7.40	6.20	0.0	1	7m以下/歩道無
(県)山東伊吹線	全区間	13.50	7.50	3.5+0.0	2	片側歩道
(県)大野木志賀谷長浜線	全区間	18.10	8.00	2.8+0.0	2	
(県)世継宇賀野線	全区間	13.60	8.00	2.5+2.5	2	
(県)彦根米原線	全区間	21.30	8.00	3.0+3.0	2	
(県)長浜近江線	全区間	10.60	6.30	1.5+0.0	2	7m以下/歩道無
(県)東上坂近江線	全区間	14.00	9.40	3.4+0.0	2	片側歩道
(県)伊部近江線	全区間	6.90	5.40	0.0	2	7m以下/歩道無
(県)樋口岩脇線	全区間	11.10	7.30	3.5+0.0	2	片側歩道
(県)能登瀬岩脇線	全区間	8.90	6.70	0.0	2	7m以下/歩道無
(県)藤川春照線	全区間	5.10	3.50	0.0	1	7m以下/歩道無
(県)間田長浜線	全区間	9.80	7.90	0.0	2	歩道無

資料：平成27年 道路交通センサス

1 既存道路の整備状況

既存道路の整備状況は、先に整理した現状の道路網に対し、幅員構成・車線数等を表 4.3 のとおり整理した。

なお、赤字は特記事項を示すものであり、一部路線では、車道部幅員が 7.0m以下の路線や片側歩道または歩道未設置の路線が見られる。

2 交通処理機能

現状の道路網と滋賀県で行った将来交通量推計結果を基に、各断面の需給バランスの検討を行った。

東西断面（南北交通）は容量比 1.0 以下となり、現状の道路網構成で将来交通量を処理できる結果となるが、南北断面（東西交通）においては、岐阜県境で容量比 1.0 を上回り、現状の道路網構成で将来の交通量を処理できない結果となっている。



表 4.3 断面需給バランス検討結果

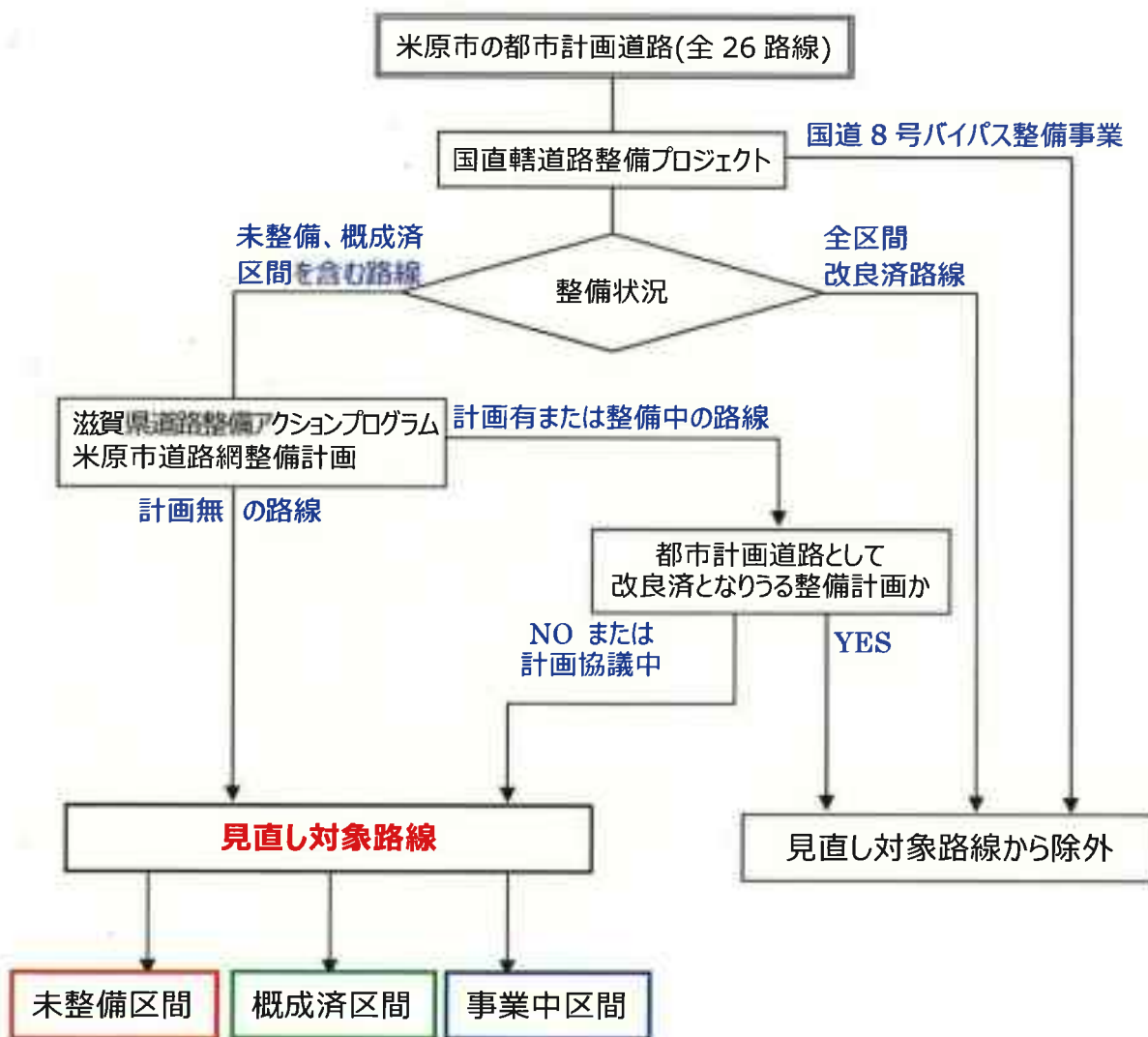
図 4.1 需給バランス断面位置図

断面位置	路線名	種級	①設計基準交通量 (台/日)	②将来交通量 (台/日)	容量比 (②/①)	
南北交通	①	(主)大津能登川長浜線	4種2級	8,000	17,900	0.71
		(県)長浜近江線	4種3級	7,200	3,300	
		国道8号(4車線)	4種1級	28,800	20,800	
		(都)顔戸長沢線	4種2級	8,000	200	
		(県)伊部近江線	4種3級	7,200	200	
	断面計			59,200	42,200	
	②	(主)大津能登川長浜線	4種2級	8,000	9,900	0.91
		国道8号バイパス	3種1級	44,000	36,500	
		(県)彦根米原線	4種3級	7,200	7,100	
		国道8号(2車線)	4種1級	9,600	9,100	
		断面計		68,800	62,600	
	③	(主)山東一色線	3種3級	8,000	7,000	0.79
		(県)天満一色線	3種3級	8,000	1,800	
		国道365号	3種2級	9,000	10,900	
		断面計		25,000	19,700	
	④	(主)山東一色線	3種3級	8,000	1,300	0.39
		(県)天満一色線	3種3級	8,000	3,400	
		(県)山東伊吹線	3種3級	8,000	4,600	
		断面計		24,000	9,300	
※ 国道8号バイパスの車線数は、4車線として設定						
断面位置	路線名	種級	①設計基準交通量 (台/日)	②将来交通量 (台/日)	容量比 (②/①)	
東西交通	⑤	(都)長沢西上坂線	4種2級	8,000	200	0.51
		(都)世継顔戸線	4種2級	8,000		
		(都)米原湖岸線	4種2級	8,000	12,000	
		断面計		24,000	12,200	
	⑥ 1	(都)長沢西上坂線	4種2級	8,000		0.19
		(都)碓高溝狐塚線	4種2級	8,000	0	
		(都)碓高溝顔戸線	4種2級	8,000	6,200	
		(都)世継顔戸線	4種2級	8,000	6,200	
	断面計			32,000	6,200	
	⑥ 2	(都)筑摩上多良線	4種2級	8,000	4,700	0.20
		(都)米原湖岸線	4種2級	8,000		
		(都)入江梅ヶ原線	4種2級	8,000	0	
		断面計		24,000	4,700	
	⑦	国道365号	3種2級	9,000	9,200	0.98
		(県)間田長浜線	3種3級	8,000	5,000	
		(県)大野木志賀谷長浜線	3種3級	8,000	7,400	
		(県)大鹿寺倉線	3種3級	8,000	4,000	
		国道21号	3種2級	9,000	15,700	
		断面計		42,000	41,300	
⑧	国道365号	3種2級	9,000	9,500	1.11	
	国道21号	3種2級	9,000	10,500		
	断面計		18,000	20,000		

第5章 見直し対象路線の抽出

ここで、次の視点から下図のフローに従い、都市計画道路の見直し対象路線の抽出を行う。

- 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については、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。
- 概成済路線であっても、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についても、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、見直しの対象とする。



上図のフローに従い抽出した、見直し対象路線を表 5.1 および図 5.1 に示す。

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の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、表 5.1 および図 5.1 のとおり区間割りして評価する。

表 5.1 見直し対象抽出路線(区間割り)一覧

No.	路線名	決定	計画決定		整備延長		未整備 (m)	整備状況			事業計画 (事業中)		見直し 対象 路線
			幅員 (m)	延長 (m)	改良済 (m)	既成済 (m)		改良済		概成 済	未 整備		
								全 区間	一部 区間				
a	3・3・1 彦根長浜幹線	県	26	7,720	1,230	6,120	370		●	●	●		
b	3・3・3 米原西町線	県	30	140	140	0	0	●					
1-①	3・4・12 長沢西上坂線	県	16	1,700	0	0	1,700				●	●	
1-②	3・4・12 長沢西上坂線												
1-③	3・4・12 長沢西上坂線												
c	3・4・13 西門寺瀬戸線	県	18	1,500	1,500	0	0	●					
d	3・4・15 米原停車場線	県	16	2,370	2,050	320	0		●	●	●	●	
3	3・4・18 彦根米原線	県	30	50	50	0	0	●				●	
e	3・4・34 米原駅東幹線	県	18	4,920	4,050	0	870		●		●	●	
f	3・5・301 磯世継線	県	19	1,580	1,580	0	0	●					
g	3・5・403 世継瀬戸線	県	12	6,390	6,390	0	0	●					
4-①	3・5・101 箕浦多和田線	県	12	3,080	0	0	2,180			●	●	●	
4-②	3・5・101 箕浦多和田線												
4-③	3・5・101 箕浦多和田線												
h	3・5・407 岩脇立岩線	県	12	910	910	0	0	●					
i	3・5・419 近江長浜線	県	12	430	0	430	0		●		●	●	
6	3・5・411 碓高瀬瀬戸線	市	12	1,180	380	0	0						
6-①	3・5・411 碓高瀬瀬戸線				0	0	40		●	●	●	●	●
6-②	3・5・411 碓高瀬瀬戸線				0	760	0						
7	3・4・16 三吉上多良線	市	16	450	0	0	450			●	●	●	
8	3・5・102 三吉西坂線	市	18	1,040	0	1,040	0		●		●	●	
i	3・5・102 三吉西坂線	市	12	1,300	1,300	0	0	●					
j	3・5・303 下多良梅ヶ原線	市	12	670	670	0	0	●					
9	3・5・401 碓高瀬瀬戸線	市	12	570	0	0	570			●	●	●	
k	3・5・404 瀬戸新庄線	市	12	820	820	0	0	●					
l	3・5・103 新庄能登瀬線	市	12	690	690	0	0	●					
10	3・5・409 瀬戸長沢線	市	12	1,740	0	1,740	0		●			●	
11-①	3・5・409 瀬戸長沢線	市	12	1,580	0	0	1,580			●	●	●	
m	3・5・412 箕浦碓線	市	12	1,020	1,020	0	0	●					
n	8・7・301 下多良線	市	6	360	360	0	0	●					
o	8・7・302 米原線	市	6	40	40	0	0	●					



図 5.1 見直し対象路線(区間割り)図

特記事項

- No.a 彦根長浜幹線 (国道 8 号バイパス) → 国直轄道路整備プロジェクトとして、事業計画が展開中
- No.5 近江長浜線 (県)長浜近江線 → 改築事業中ではあるが、都市計画決定どおりの整備は見込めない。
- No.11 瀬戸長沢線 (現道なし) → 現状の事業計画は、(県)伊部近江線～(県)東上坂近江線間のみ

第6章 都市計画道路の見直し検討

1 見直し検討評価の視点の抽出

見直し検討に当たっては、それぞれの観点から評価項目を抽出する。

(1) 都市計画道路を取り巻く課題から

項目	課題	評価の視点
① 土地利用計画の支障	計画区域内では土地利用制限がかかるため、地権者にとっては将来的な土地利用計画が立てられない。	・区域内に支障物件が多い路線か。
② まちづくり等への支障	道路を整備しなければ、交通ネットワークが完結しないため、本来、期待していた機能が発揮できない。	・広域ネットワーク、骨格形成に寄与する路線か。
	市街地の空閑地等の低未利用地が有効に利用できなくなり、良好なまちづくりにも支障となる。	・市街地内の土地の有効利用に支障とならない路線か。
③ 既存の道路網との整合	歴史的建造物がある場合、道路整備により歴史的な街なみ景観が失われてしまうこともある。	・歴史的建造物や重要景観区域にある路線でないか。
	既存道路で地域の交通処理が十分に行われている場合、道路整備の必要性が低下する。	・既存道路で十分に交通処理がなされているか。

(2) 米原市の現況と課題から

項目	道路に関する課題	評価視点
① 人口動向	人口減少と高齢化のため、道路整備には選択と集中が必要になる。	・上位計画に位置付けがある優先されるべき路線か。
② 産業動向	工業化の傾向が見られることから、工業地域等への運輸または通勤のための道路の充実が求められる。	・工業地域等へのアクセス路線か。
③ 土地利用	市街化区域等周辺における宅地利用のためには、道路整備も必要となる場合もある。	・住宅地形成に寄与する路線か。
④ 道路・交通の状況	広域交通の結節点として、主要道路網機能は一定程度確保できているが、一部幹線道路で交通量の許容範囲を超えている。	・周辺に利用度または混雑度が高い道路がないか。
⑤ 人の動き	日常生活に密接に関係する近隣市への道路の充実と通学路の安全対策などの改良が必要と考えられる。	・市外へのアクセスに必要か。 ・通学路、またはそこに繋がる路線か。
⑥ 公共交通	鉄道利用者が増加傾向にあり、中遠距離通勤・通学が増加しているとも見られるため、駅への接続道路の重点化も必要と考えられる。	・鉄道駅へのアクセスに資する路線か。
⑦ 防災拠点等	緊急輸送路の充実と補完、またはこれら防災拠点等へのアクセス性の向上が求められる。	・緊急輸送路またはそこに繋がる路線もしくは代替する路線か。
⑧ 主な施設等	高次救急医療施設へのアクセスの充実が求められる。埋蔵文化財包蔵地における道路計画、整備に当たっては、留意の必要がある。	・高次救急医療施設に繋がる路線か。 ・埋蔵文化財包蔵地があるか。

(3) 上位計画、関連計画から

都市・地域間をつなぐ、一体的なまちをつくるバランスの良い道路網づくり	評価の視点
・都市軸を形成し、一体的で体系的な道路ネットワークを支える道路 ・都市縦貫幹線道路や東西幹線道路など、骨格を形成する道路	・市内の一体化を支える路線か。 ・骨格を形成する道路か。
住みよさが実感できる快適・安全な道づくり	評価の視点
・地域の利便性を高める快適な幹線道路や生活道路 ・歩行者や自転車安全に通行できるゆとりある道路 ・市街地形成に寄与し、住みよいまちをつくる道路	・地域の利便性を高めるか。 ・歩道が整備されているか。 ・市街地形成に寄与するか。
緊急時に対応できる安心の道路環境づくり	評価の視点
・緊急車両が地域内や防災拠点まで通行できる安心な道路 ・火災時に延焼遮断帯となり、降雪等による渋滞解消に資する道路	・防災拠点につながる路線か。 ・延焼遮断となる路線か。 ・渋滞解消に資する路線か。

(4) 全体道路網の整合から

項 目	課 題	評価の視点
歩行等空間機能	主要道においても、挟幅員や歩道なしまたは片側歩道の現道があり、歩行等の安全が確保できていない。	計画幅員どりの整備がなされているか。
交通処理機能	南北断面の岐阜県境で容量比 1.0 を上回り、現状の道路網構成で将来の交通量を処理できない。	将来の交通需要を満足させられる路線か。

2 見直しの基本目標および視点

(1) 基本目標

第2次米原市総合計画および米原市都市計画マスタープランの将来像の実現に向けて、以下の基本目標を設定し、これを目標とした見直し検討を進める。

【将来像】ともにつながり ともに創る 住みよさ実感 米原市
① 都市・地域間をつなぐ、一体的なまちをつくるバランスの良い道路網づくり
② 住みよさが実感できる快適・安全な道づくり
③ 緊急時に対応できる安心の道路環境づくり

(2) 見直しの視点

これまでの整理から以下の視点に着目して、現況や上位計画等を参照しつつ検証する。

- 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なか。
- ② 拠点等への交通アクセス、市街地形成または有効利用に必要なか。
- ③ 安全な歩行空間、防災環境の確保のために必要なか。
- ④ 将来交通量需要を満足させる道路か。
- ⑤ 支障物件、地元合意、事業費（費用対効果）等の課題があるか。
- ⑥ 近傍に同等の機能を持つ代替路線がないか。

3 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する。

表 7.1 必要性の評価項目および着眼点

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なか	・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

①については、都市構造の根幹となる骨格形成に関わる項目のため、該当する場合は必要性ありとする。

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繋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 ・バス路線または繋がる路線
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繋がる路線もしくは代替となりうる路線
	・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	・代替となりう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」とする。

(2) 実現性の評価

実現性について、表 7.2 の評価項目および着眼点に基づき、重要度に留意しつつ、総合的に評価するものとする。なお、変更により課題が解決される見込みがある場合は、ルート等の変更または条件付き存続とする。また、条件付き存続検討路線は、10 年経過しても解決しがたい場合は再度見直すこととする。

表 7.2 実現性の評価項目および着眼点

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、廃止検討路線とする。

表 7.3 代替路線の着眼点

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	・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、概ね 20 年後の将来の交通処理や機能について検証する新たな将来道路ネットワークの検証を行う。

5 都市計画道路の評価検討

(1) 未整備区間の評価検討フロー

見直し対象路線 11 路線のうち、概成済を除く区間について、これまで整理した評価の考え方から、図 7.1 のフローに従い、必要性および実現性等の評価検討を行う。

- 評価に当たっては、当初決定時の路線の性格を確認し、これに基づいた評価を行う。
- 近隣市に跨る路線については、連続性・接続性の観点から整合を図る。
- 変更の場合は、路線の性格や求められる機能を吟味し、変更内容を設定する。
- 評価した検討路線に対し、廃止または変更を想定した将来道路ネットワークの交通量を推計する。
- 廃止または変更した場合、大きな影響があると認められる場合は、存続候補路線とする。逆に、整備することによって、周辺現道に大きな交通影響があると推定される場合は、変更または廃止候補路線とする。

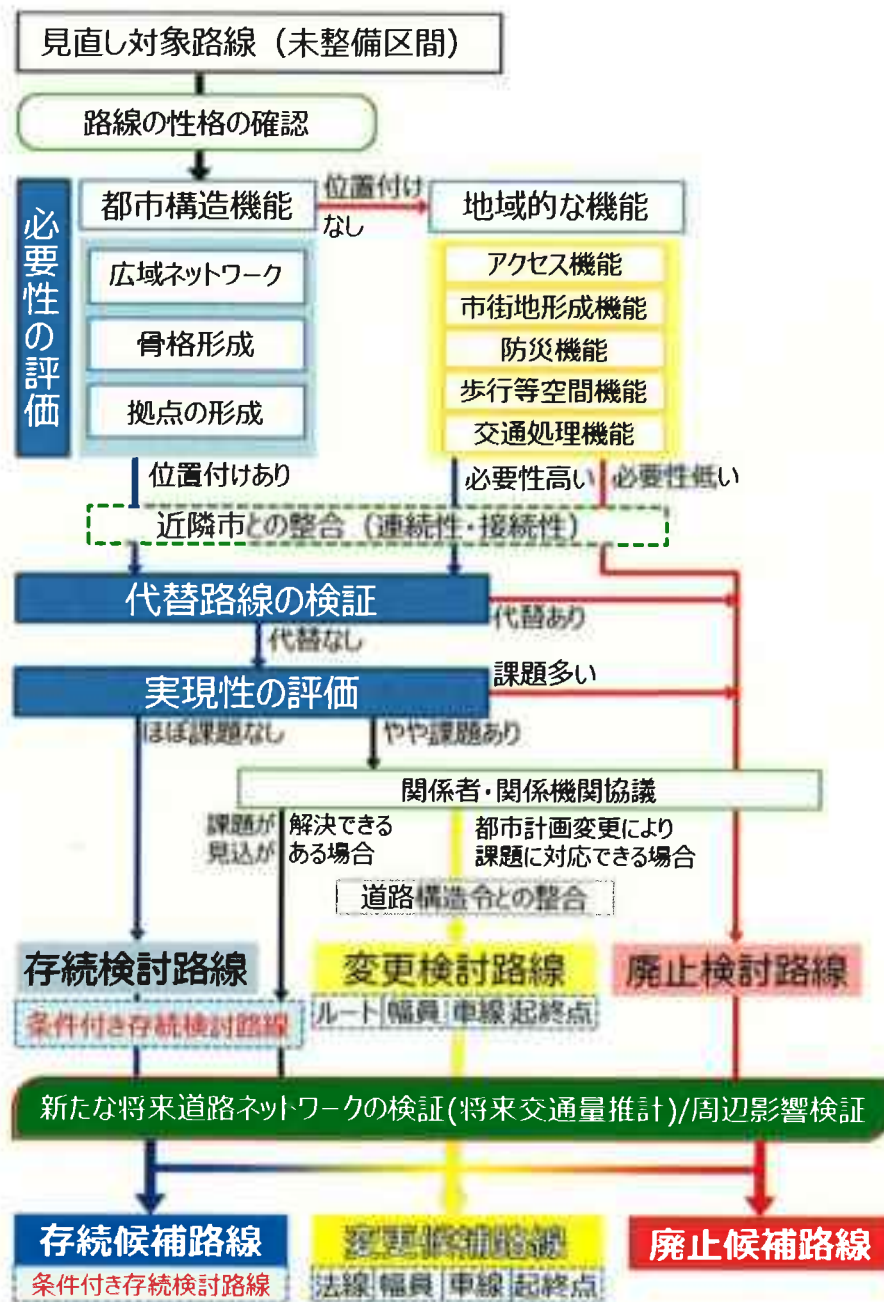


図 7.1 未整備区間見直し評価検討フロー

(2) 概成済区間の評価検討フロー

概成済区間については、都市計画決定した幅員（歩道設置等）または法線（ルート）に改良すべきか評価するため、図7.2のとおり、未整備区間とは別のフローにより評価検討を行い、概成済の現道として支障がある場合は改良すべき区間として存続検討路線とし、支障がないと認められる場合は現道の幅員等に合わせて都市計画の変更を行うため、変更検討路線とする。

- 都市計画決定時の位置付けや必要な機能を確認
- 改良済となっていない理由を確認
- 現況においての必要な幅員や法線を確認
- 現道の幅員等でその機能が発揮できているか検証

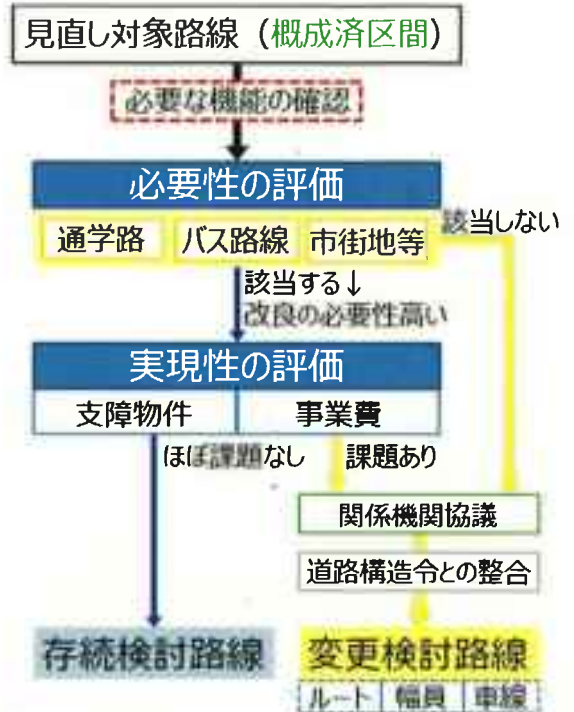


図 7.2 概成済区間見直し評価検討フロー

6 評価後の流れ

評価後は、概ね次の流れで米原市都市計画道路見直し方針を策定する。

ただし、都市計画の変更は、都市計画法に基づく手続が必要となるため、個別路線ごとについて、説明会や公聴会、縦覧を経て、都市計画審議会に諮り、都市計画の変更決定を行うこととなる。

