

米原市都市計画道路見直し方針

令和2年(2020年)10月

米原市 

目次

第1章 都市計画道路見直しの背景	3
1-1 米原市都市計画道路の現状	3
1-2 都市計画道路の見直しの必要性	5
第2章 米原市の現状と課題	6
2-1 米原市の現況と道路に関する課題	6
2-2 米原市のまちづくりの方針	7
第3章 見直し対象路線の抽出	8
3-1 路線抽出の方法	8
3-2 路線抽出結果	9
第4章 都市計画道路の見直しの考え方	11
4-1 見直し検討評価の視点の抽出	11
4-2 見直しの基本目標および視点	12
4-3 必要性および実現性等の評価の考え方	12
第5章 評価検討結果	14
5-1 評価フロー	14
5-2 評価基準	16
5-3 評価結果	18
第6章 評価カルテ	30
第7章 費用便益分析	47
7-1 検討対象路線・区間	47
7-2 費用便益分析の概要	48
第8章 今後の流れ（手続）	51

第1章 都市計画道路見直しの背景

1-1 米原市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おり、その大部分が昭和 40 年代後半までに計画決定されている。計画延長は 45.35 km、未整備延長は 7.76km で、整備率は 82.89%（概成済を含む整備率）。

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

番号	路線名		決定	計画				整備延長			整備率		
	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 (%)	
1	3・3・1	彦根長浜幹線 ※	県	7,720	26	S48.12.28	H11.11.15	1,230	6,120	7,350	15.93	79.27	95.21
2	3・3・3	米原西町線	県	140	30	S61.7.14	H11.11.15	140	0	140	100.00	0	100.00
3	3・4・12	長沢西上坂線	県	1,700	16	S36.10.15	H11.11.15	0	0	0	0	0	0
4	3・4・13	西円寺顔戸線	県	1,500	18	S36.6.12	H11.11.15	1,500	0	1,500	100.00	0	100.00
5	3・4・14	米原湖岸線	県	2,370	16	S38.3.30	H12.9.1	2,050	320	2,370	86.50	13.50	100.00
6	3・4・15	米原停車場線	県	50	30	S36.10.5	H12.5.24	50	0	50	100.00	0	100.00
7	3・4・18	彦根米原線	県	4,920	18	S48.12.28	H11.11.15	4,050	0	4,050	82.32	0	82.32
8	3・4・34	米原駅東幹線	県	1,580	19	H12.5.24	—	1,580	0	1,580	100.00	0	100.00
9	3・5・301	磯世継線	県	6,390	12	S36.10.5	H12.1.19	6,390	0	6,390	100.00	0	100.00
10	3・5・403	世継顔戸線	県	3,100	12	S36.6.12	H11.11.15	3,100	0	3,100	100.00	0	100.00
11	3・5・101	箕浦多和田線	県	3,080	12	S36.6.12	H12.1.19	0	900	900	0	29.22	29.22
12	3・5・407	岩脇立岩線	県	910	12	S36.6.12	H12.1.19	910	0	910	100.00	0	100.00
13	3・5・410	近江長浜線	県	430	12	S36.6.12	H11.11.15	0	430	430	0	100.00	100.00
14	3・5・411	碓高溝顔戸線	県	1,180	12	S53.12.4	H12.1.19	380	760	1,140	32.20	64.41	96.61
15	3・4・16	筑摩上多良線	市	450	16	S48.12.28	H11.11.15	0	0	0	0	0	0
16	3・4・17	入江梅ヶ原線	市	1,040	18	S38.3.30	H11.11.15	0	1,040	1,040	0	100.00	100.00
17	3・5・102	三吉西坂線	市	1,300	12	S48.12.28	H28.12.28	1,300	0	1,300	100.00	0	100.00
18	3・5・303	下多良梅ヶ原線	市	670	12	S51.3.1	H12.1.19	670	0	670	100.00	0	100.00
19	3・5・401	碓高溝狐塚線	市	570	12	S53.12.4	H12.1.19	0	0	0	0	0	0
20	3・5・404	顔戸新庄線	市	820	12	S36.6.12	H28.12.28	820	0	820	100.00	0	100.00
21	3・5・103	新庄能登瀬線	市			S36.6.12	H28.12.28	690	0	690	100.00	0	100.00
22	3・5・104	能登瀬多和田線	市			S48.12.28	H28.12.28	0	1,740	1,740	0	100.00	100.00
23	3・5・409	顔戸長沢線	市			S36.6.12	H12.1.19	0	0	0	0	0	0
24	3・5・412	箕浦碓線	市	1,020	12	S53.12.4	H12.1.19	1,020	0	1,020	100.00	0	100.00
25	8・7・301	下多良線	市	360	6	S51.3.1	—	360	0	360	100.00	0	100.00
26	8・7・302	米原線	市	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

令和 2 年(2020 年)3 月 31 日現在

注) 改良済：道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している道路の区間
概成済：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道（おおむね計画幅員の 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

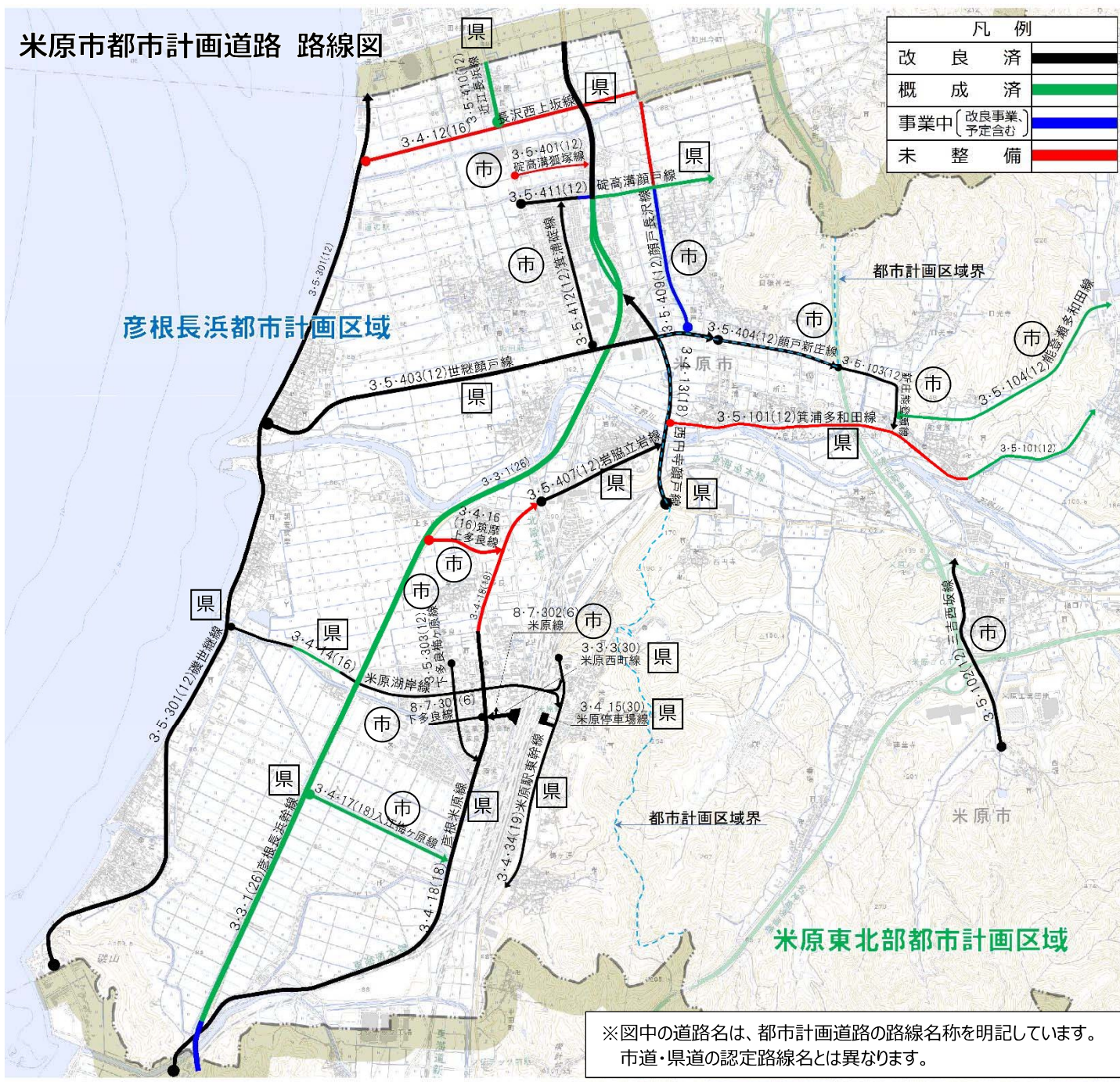


図 1.1 都市計画道路の整備状況図 令和2年(2020年)3月31日現在

- 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**：道路用地が計画のとおり確保されており、一般交通の用に供している道路の区間
- 概成済**：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道（おおむね計画幅員の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
- 事業中**：事業中の区間（予定または改良事業を含む。）

1-2 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取得等により整備が先送りされ、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。

A 社会経済情勢の変化

- (1) 人口減少が一層進み、少子高齢化の進展が予測される。
- (2) 交通需要の減少が予測される。
- (3) 都市防災（安全で安心なまちづくり）への寄与が求められる。
- (4) 公共投資余力が減少する中、既存の社会資本施設の維持管理や更新が急務となっている。
- (5) 新しいまちづくり（人口減少下での住みよいまちづくり、米原駅東口まちづくり）への対応が求められる。

B 都市計画道路を取り巻く課題

都市の骨格を成す都市計画道路を未整備のままに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) 都市計画道路を整備しないことによる課題

- ① 土地利用計画への支障
- ② まちづくり・地震防災等への支障

(2) 将来のまちづくりへの課題

- ① 既存の道路網との整合性の確保
- ② 既存の土地利用との整合性の確保
- ③ 美しいまちづくりとの整合性
- ④ コンパクトなまちづくりの支障

国は都市計画運用指針において、道路に関する都市計画見直しに対する考え方を示し、滋賀県では、平成19年3月に策定された「滋賀県都市計画道路見直し指針」に基づき、見直しが図られている。

米原市では、米原市都市計画マスタープラン（平成28年12月）および彦根長浜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、都市計画道路の見直しを図ることを明記している。

こうしたことから、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。

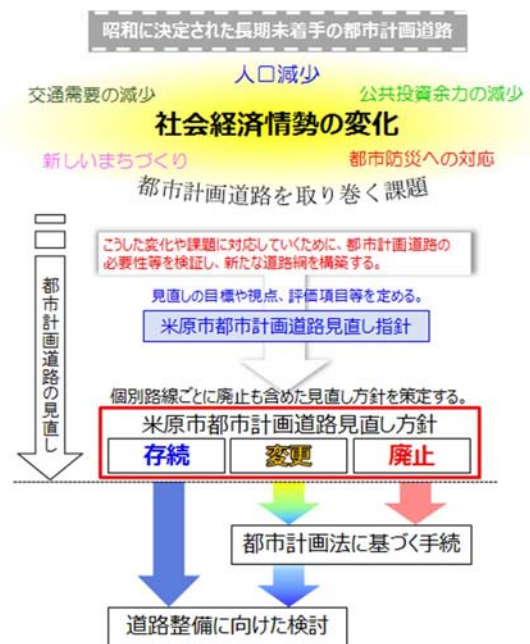


図 1.2 都市計画道路の見直しの流れ

第2章 米原市の現状と課題

2-1 米原市の現状と道路に関する課題

米原市の現状と道路に関する課題を示す。

項目	現況のまとめ	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、製造品出荷額もおおむね増加傾向にある。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。	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。	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・通学者の流出入状況は、隣接する長浜市との流出入が多く、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	主な公共公益施設は、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 見直し対象路線の抽出

3-1 路線抽出の方法

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示すと以下のとおりである。

- 主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路：区分に関わらず、全路線を対象
- 国直轄道路整備プロジェクト：市域の検討を超えた個別の検討がされているため除外
- 概成済路線：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
- 事業中または事業予定の区間を有する路線：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

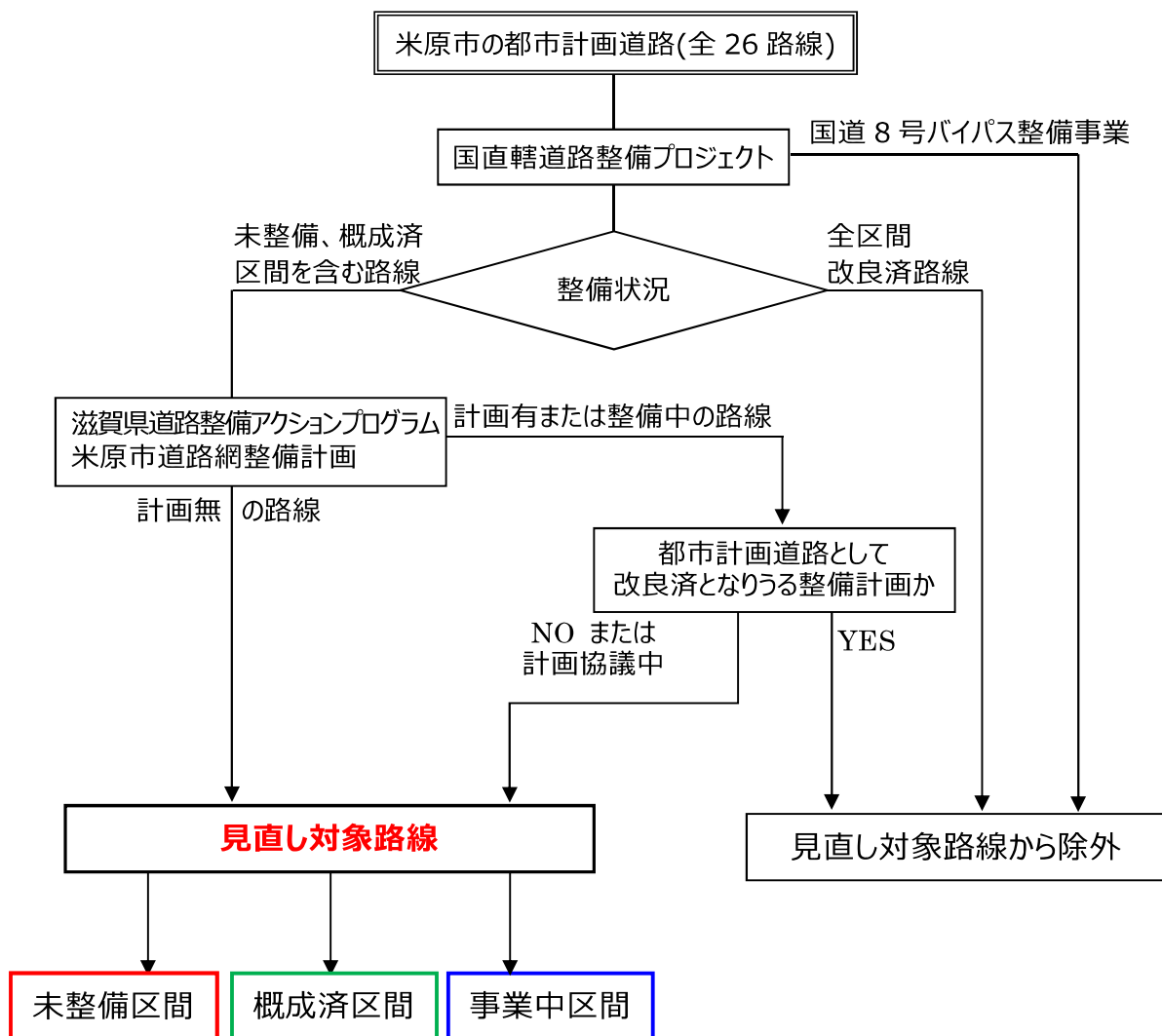


図 3.1 見直し対象路線の抽出フロー

3-2 路線抽出結果

前頁のフローに従い抽出した見直し対象路線は、表 3.1 および図 3.2 に示すとおり、11 路線とする。

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する。（赤字が抽出路線）

表 3.1 見直し対象抽出路線(区間割)一覧

No.	路線名	決定	計画決定		整備延長			整備状況				事業計画		見直し対象路線
			幅員(m)	延長(m)	改良済(m)	既成済(m)	未整備(m)	改良済全区	概成済一部	未整備	事業計画(事業中)有	事業計画(事業中)無		
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 西門寺顔戸線	県	18	1,500	1,500	0	0	●						
2	3・4・14 米原湖岸線	県	16	2,370	2,050	320	0		●	●			●	●
d	3・4・15 米原停車場線	県	30	50	50	0	0	●						
3	3・4・18 彦根米原線	県	18	4,920	4,050	0	870		●		●		●	●
e	3・4・34 米原駅東幹線	県	19	1,580	1,580	0	0	●						
f	3・5・301 磯世継線	県	12	6,390	6,390	0	0	●						
g	3・5・403 世継顔戸線	県	12	3,100	3,100	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	●						
5	3・5・410 近江長浜線	県	12	430	0	430	0			●		●		●
6	3・5・411 碓高溝顔戸線	県	12	1,180	380	0	0		●			●	●	●
6-①	3・5・411 碓高溝顔戸線													
6-②	3・5・411 碓高溝顔戸線													
7	3・4・16 筑摩上多良線	市	16	450	0	0	450			●		●	●	●
8	3・4・17 入江梅ヶ原線	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 碓高溝狐塚線	市	12	570	0	0	570			●		●	●	●
k	3・5・404 顔戸新庄線	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・104 能登瀬多和田線	市	12	1,740	0	1,740	0			●				●
11-①	3・5・409 顔戸長沢線	市	12	1,580	0	0	1,580				●	●	●	●
11-②	3・5・409 顔戸長沢線													
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	●						

注) 概成済路線：緑

事業中路線：青

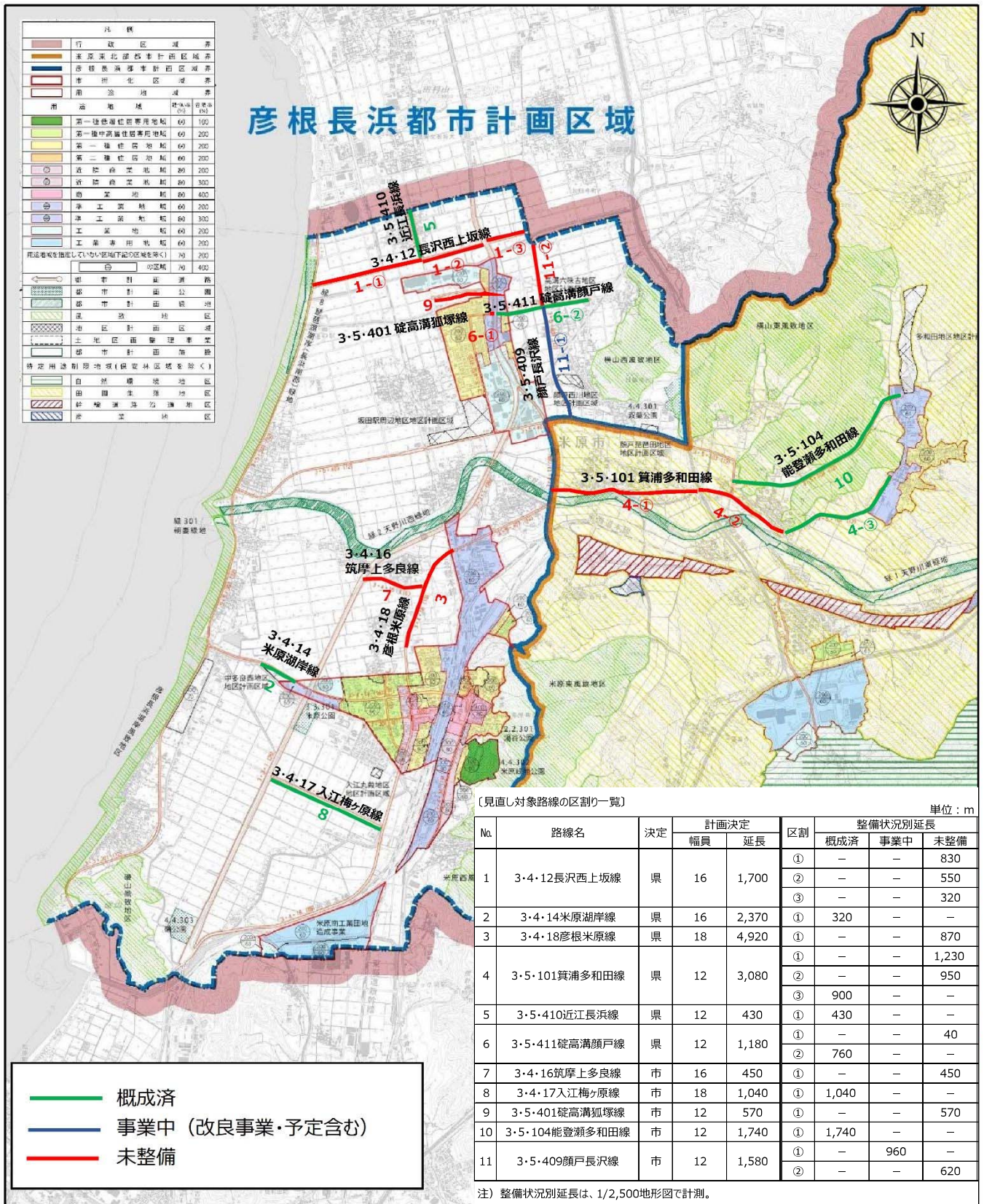


図 3.2 見直し対象路線の区割図

第4章 都市計画道路の見直しの考え方

見直し対象路線の評価の考え方を示す。

4-1 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。 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。	・市街地内の土地の有効利用に支障とならない路線か。 ・歴史的建造物や重要景観区域にある路線でないか。
③ 既存の道路網との整合	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	評価の視点
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なか。 ・通学路またはそこにつながる路線か。
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つな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、留意が必要がある。	・高次救急医療施設につながる路線か。 ・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	・市内の一体化を支える路線か。
<ul style="list-style-type: none"> 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 		・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		<ul style="list-style-type: none"> 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		<ul style="list-style-type: none"> 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。

出典：第2次米原市総合計画

(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。

4-2 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。

4-3 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 4.1 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」とする。

(2) 実現性の評価

実現性について、表 2.2 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 4.2 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)		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する。

表 4.3 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、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う。

第5章 評価検討結果

5-1 評価フロー

見直し対象路線（区間）の評価は、未整備路線（区間）と、概成済路線（区間）に分けて、図 5.1 に示すフローに従い行う。

<未整備路線（区間）>

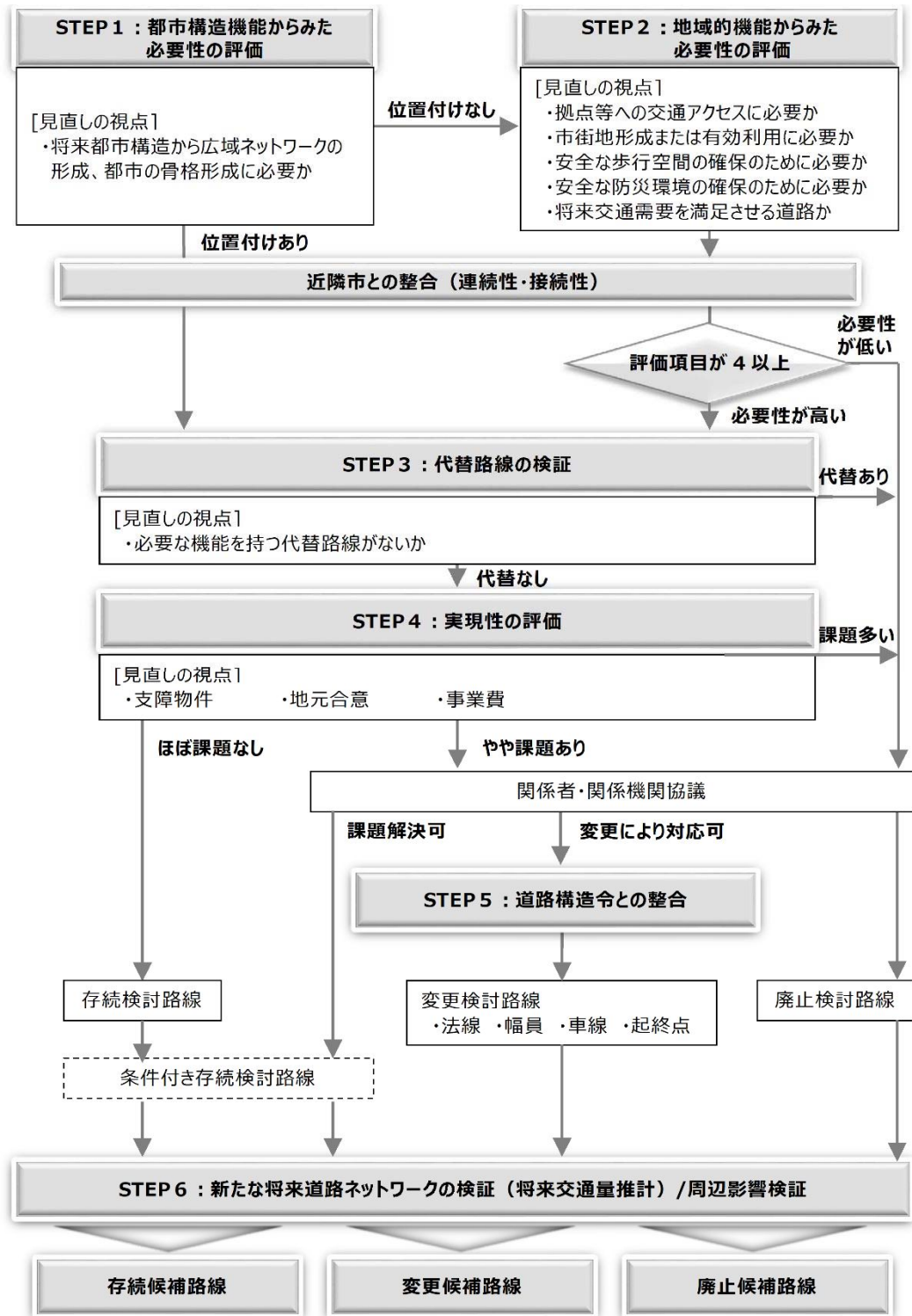


図 5.1 (1) 未整備路線（区間）見直し評価検討フロー

<概成済路線（区間）>

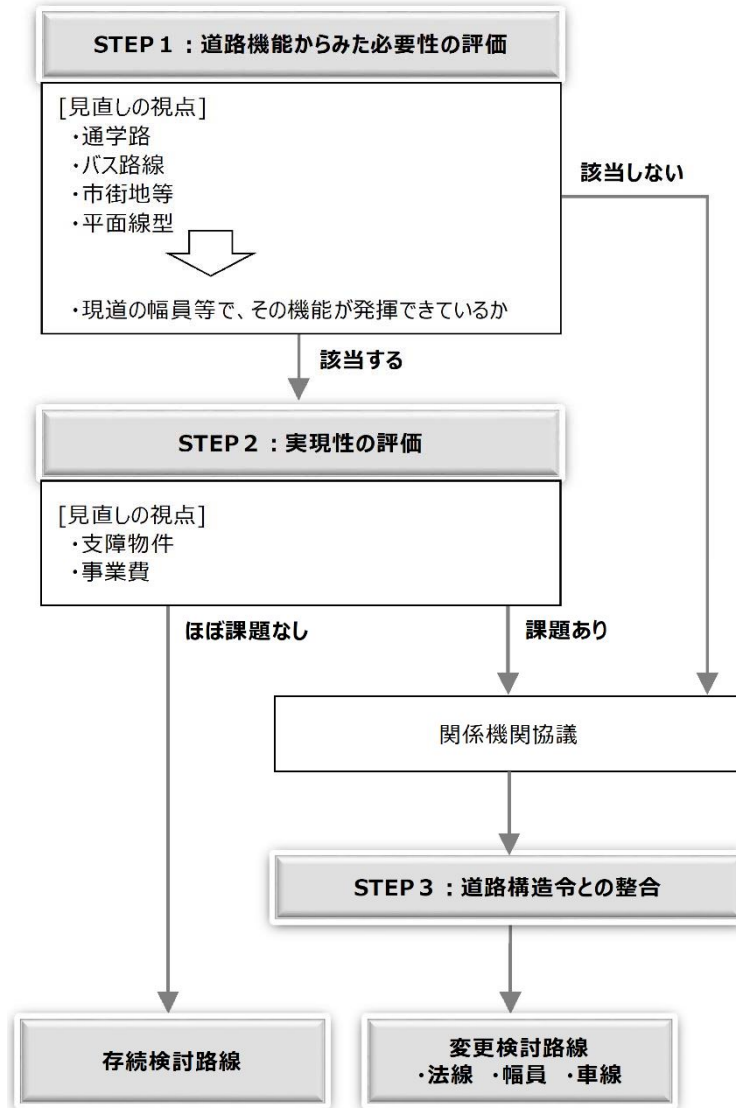


図 5.1 (2) 概成済路線（区間）見直し評価検討フロー

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する。なお、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」とする。

5-2 評価基準

(1) 未整備路線

① 都市構造機能からみた必要性の評価 (STEP1)

＜評価基準＞ 表 5.1 都市構造機能からみた必要性の評価項目および具体的内容

見直しの視点	評価項目	必要性	評価項目の具体的内容
a 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	a-1 広域ネットワークの形成	・広域の市町村間を結ぶ	・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
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	・市の骨格となる	・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
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	・都市拠点や生活拠点を結ぶ	・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

＜評価方法＞ 都市構造の根幹となる骨格形成に関わる項目のため、該当する項目がある場合は、「位置付けあり」として評価する。

② 地域的機能からみた必要性の評価 (STEP2)

＜評価基準＞ 表 5.2 地域的機能からみた必要性の評価項目および具体的内容

見直しの視点	評価項目	必要性	評価項目の具体的内容
b-1 拠点等への交通アクセスに必要なか	b-1-1 高次救急医療施設へのアクセス	・緊急医療施設へアクセスする。	・高次救急医療施設にアクセスする路線
	b-1-2 産業拠点へのアクセス	・産業拠点にアクセスする。	・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
b-2 市街地形成または有効利用に必要なか	b-2-1 住宅形成機能	・住宅地の形成に関わる。	・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内に関わる路線
c-1 安全な歩行空間の確保のために必要なか	c-1-1 安全な走行、自転車走行空間の確保	・安全な走行、自転車素行空間の確保が必要である。	・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
c-2 安全な防災環境の確保のために必要なか	c-2-1 緊急輸送路等の強化	・災害時の緊急輸送に関わる。	・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
	c-2-2 防災拠点へのアクセス	・災害時に防災拠点へアクセスする。	・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
	c-2-3 延焼遮断機能	・木造密集市街地において延焼を遮断する。	・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
d 将来交通需要を満足させる道路か	d-1 交通混雑の緩和	・交通混雑を緩和する。	・代替となり得る近傍現道の混雑度が高い路線（混雑度 1.0 以上の路線に並行する路線）

＜評価方法＞ 該当する評価項目が半数の 4 以上ある場合は、「必要性が高い」とする。

③ 代替路線の検証 (STEP3)

<代替路線抽出の考え方>

同等の機能（並行路線）を有し、かつ、対象道路から離隔 500m 以内に道路幅員 7.0m 以上の道路を有する路線

④ 実現性の評価 (STEP4)

<評価基準> 表 5.3 評価項目および評価方法

評価項目	評価方法		
	「課題が多い」と判断される場合	「やや課題あり」と判断される場合	「ほぼ課題なし」と判断される場合
支障物件	<ul style="list-style-type: none"> 計画路線内に文化財・公共施設等の重要施設が存在している。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画路線内に文化財・公共施設等の重要施設が存在しない。 	<ul style="list-style-type: none"> 「課題が多い」と「やや課題あり」に該当しない路線。 埋蔵文化財の包蔵地が存在する。
地元合意	<ul style="list-style-type: none"> 人家等の建築物が連担し、かつ、数多くの地権者（地元）が存在する。 都市計画法第 53 条の建築許可およびセットバックされている建築物が数多く存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> 人家等の建築物が連担し、かつ、数件の地権者（地元）が存在する。 都市計画法第 53 条の建築許可およびセットバックされている建築物が数件存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> 「課題が多い」と「やや課題あり」に該当しない路線。
事業費	<ul style="list-style-type: none"> 河川や鉄道等の横断を要する。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 「やや課題あり」に該当しない路線。

⑤ 道路構造令との整合 (STEP 5)

「道路構造令の解説と運用」（道路構造令）に基づき、道路構造に課題がある場合は「課題あり」、道路構造令との整合に問題がなければ「課題なし」とする。

⑥ 新たな将来道路ネットワークの検証結果 (STEP 6)

将来交通量推計を行い、周辺への交通量の影響等、需給バランスに課題があれば「課題あり」、特に影響がなければ「課題なし」とする。

(2) 概成済路線

① 道路機能からみた必要性の評価 (STEP1)

<評価基準> 表 5.4 評価項目および具体的内容

視点	評価項目	評価項目の具体的内容	必要性	対象となる構造的要素※
幅員 (歩道設置等)	a 通学路 (交通安全機能)	a-1 児童の登下校の安全性確保に寄与する道路	児童の安全性を確保する	歩道の確保 (W=2.0m 以上)
	b バス路線 (交通処理機能)	b-1 路線バス運行円滑化に資する道路	路線バスの円滑な運行に資する	車線幅員の確保 (W=3.0m×2 車線) 歩道の確保 (W=2.0m 以上)
	c 市街地等 (市街地形成機能)	c-1 市街地の土地利用促進に寄与する道路 (住居系地区計画等)	住宅系地区計画等の市街地を形成する	車線幅員の確保 (W=3.0m×2 車線) 歩道の確保 (W=2.0m 以上)
法線 (ルート)	a 平面線形	a-1 円滑な走行を確保する道路	円滑な走行を確保する	平面曲線半径の確保 (V=40km/h : R= 60m 以上) (V=50km/h : R=100m 以上)

<評価方法> 該当する評価項目があれば、適切な幅員を確保する。

② 実現性の評価 (STEP2)

<評価基準> 表 5.5 評価項目および評価方法

評価項目	評価方法	
	「課題あり」と判断される場合	「ほぼ課題なし」と判断される場合
支障物件	•計画路線内に文化財・公共施設等の重要施設が存在している。	•「課題あり」に該当しない路線。 •埋蔵文化財の包蔵地が存在する。
事業費	•河川や鉄道等の横断を要する。	•「課題あり」に該当しない路線。

③ 道路構造令との整合 (STEP3)

「道路構造令の解説と運用」(道路構造令)に基づき、道路構造に課題がある場合は「課題あり」、道路構造令との整合に問題がなければ「課題なし」とする。

5-3 評価結果

(1) 未整備路線 STEP 1 ~ 5 および概成済路線 STEP 1 ~ 3 までの評価結果

未整備路線 (7 路線・10 区間) の STEP 1 ~ 5 までの評価および概成済路線 (6 路線・6 区間) の STEP 1 ~ 3 までの評価結果を表 5.6 に整理している。

表 5.6(1) 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）

路線区間	区間番号	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)								評価結果 (評価項目4以上)	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						
		○	○	○	○	-1	-2	-1	-1	-1	-2	-3	-1						
3-4-12 長沢西上坂線	1-①	×	○	×	○ (位置付けあり)	STEP3△												○ (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				支障物件		地元合意		事業費		評価結果		評価結果					
		無	STEP4△				○	○	○	○	○	○	○	○	STEP6△ (廃止検討路線)				
3-4-12 長沢西上坂線	1-②	×	○	×	○ (位置付けあり)	STEP3△												○ (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				支障物件		地元合意		事業費		評価結果		評価結果					
		無	STEP4△				○	○	○	○	○	○	○	○	STEP6△ (廃止検討路線)				
3-4-12 長沢西上坂線	1-③	×	○	×	○ (位置付けあり)	STEP3△												○ (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				支障物件		地元合意		事業費		評価結果		評価結果					
		無	STEP4△				○	○	○	○	○	○	○	○	STEP6△ (廃止検討路線)				
3-4-18 彦根米原線	3	×	○	○	○ (位置付けあり)	STEP3△												×	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				支障物件		地元合意		事業費		評価結果		評価結果					
		有	STEP5△				○	○	○	○	○	○	○	○	○ (STEP6△) (変更検討路線)				
3-5-101 箕浦多和田線	4-①	×	○	×	○ (位置付けあり)	STEP3△												×	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				支障物件		地元合意		事業費		評価結果		評価結果					
		有	STEP5△				○	○	○	○	○	○	○	○	○ (STEP6△) (変更検討路線)				
3-5-101 箕浦多和田線	4-②	×	○	×	○ (位置付けあり)	STEP3△												×	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				支障物件		地元合意		事業費		評価結果		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

表 5.6(3) 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）

区間番号	区間名	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）						
				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へ	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			評価結果	
				①	②	①	②					
				○		○		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へ	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			評価結果	
				①	②	①	②					
					○	○		STEP3へ			× 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へ	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			評価結果	
				①	②	①	②					
				○			○	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へ	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			評価結果	
				①	②	①	②					
					○		○	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へ	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			評価結果	
				①	②	①	②					
								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へ	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			評価結果	
				①	②	①	②					
					○		○	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

(2) 未整備路線 STEP 6 新たな将来道路ネットワークの検証結果

見直し対象路線の廃止・変更を想定した新たな将来道路ネットワークに基づき、令和 12 年（2030 年）の将来交通量推計を行った上で、将来道路網（フルネット）との比較により路線の廃止、変更に伴う交通処理や機能への影響を検証した。

1) 検討ケースとネットワーク条件の整理

① 検討ケース

令和 12 年（2030 年）将来交通量推計の検討ケースの概要を以下に整理する。

- ・ケース 1：都市計画道路が整備されたケース(フルネット)
- ・ケース 2：これまでに検討した未整備路線・概成済路線に対し廃止候補路線を除外したケース

表 5.7 廃止候補路線

No.	路線名	区割	備考
1	3・4・12長沢西上坂線	①	現道なし
		②	現道なし
		③	現道なし
4	3・5・101箕浦多和田線	③	現道あり（（県）大鹿寺倉線）
7	3・4・16筑摩上多良線	①	現道なし
11	3・5・409顔戸長沢線	②	現道なし

② ネットワーク条件の整理

令和 12 年（2030 年）将来交通量推計に伴うネットワーク条件を図 5.2 に整理する。

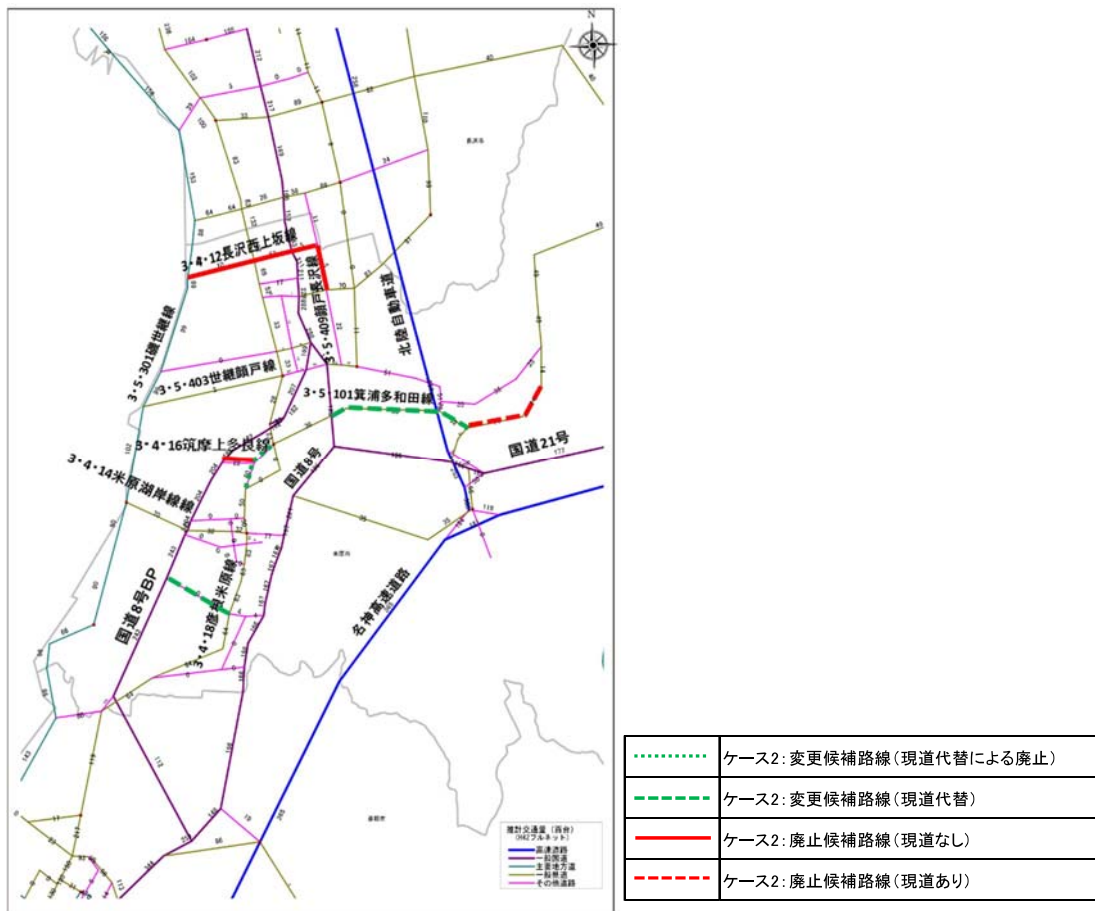


図 5.2 令和 12 年（2030 年）将来交通量検討ケース

2) 令和12年(2030年)交通量推計

ケース1、ケース2の将来交通量推計を以下に示す。

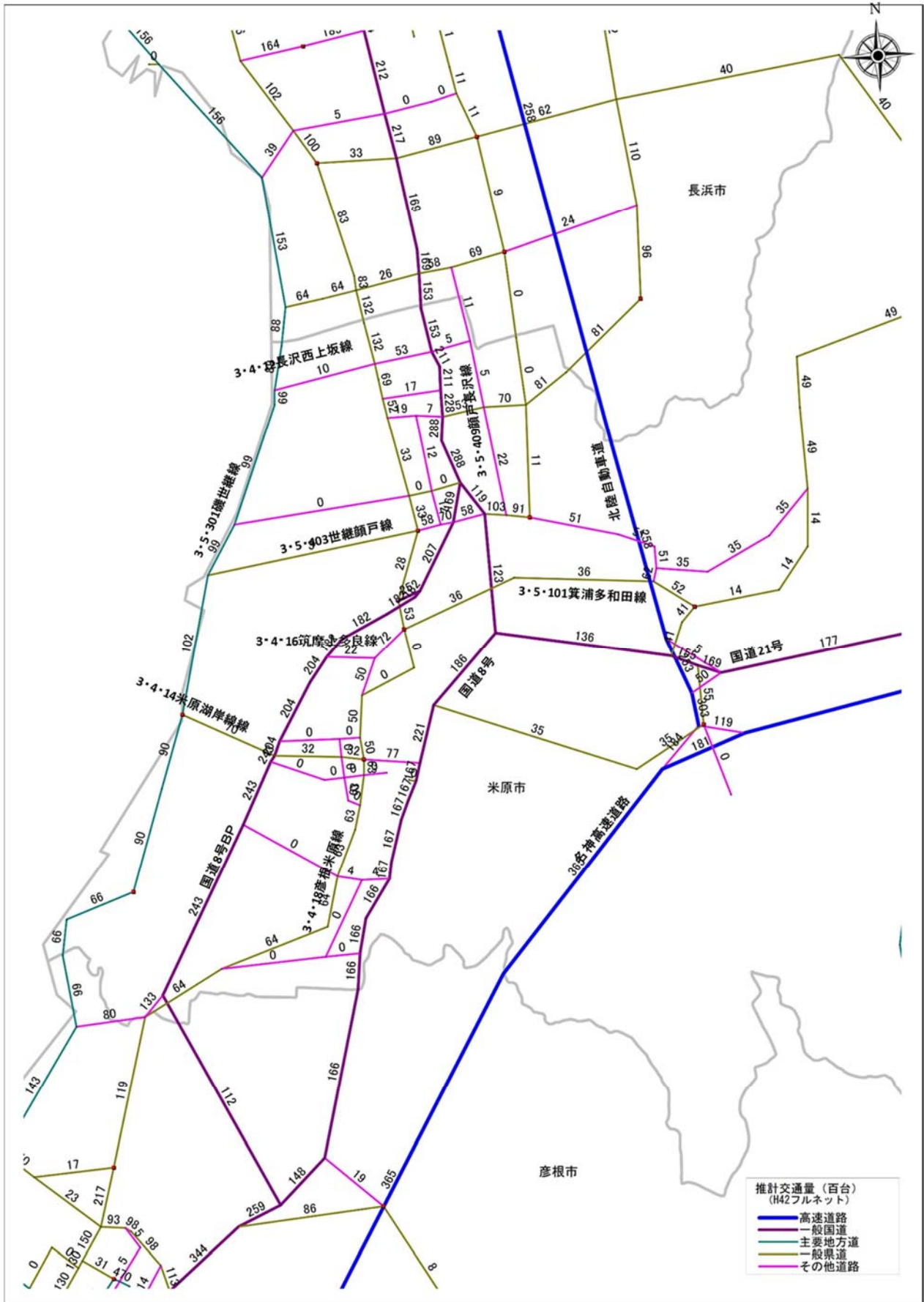


図 5.3 令和12年(2030年)将来交通量図(ケース1)

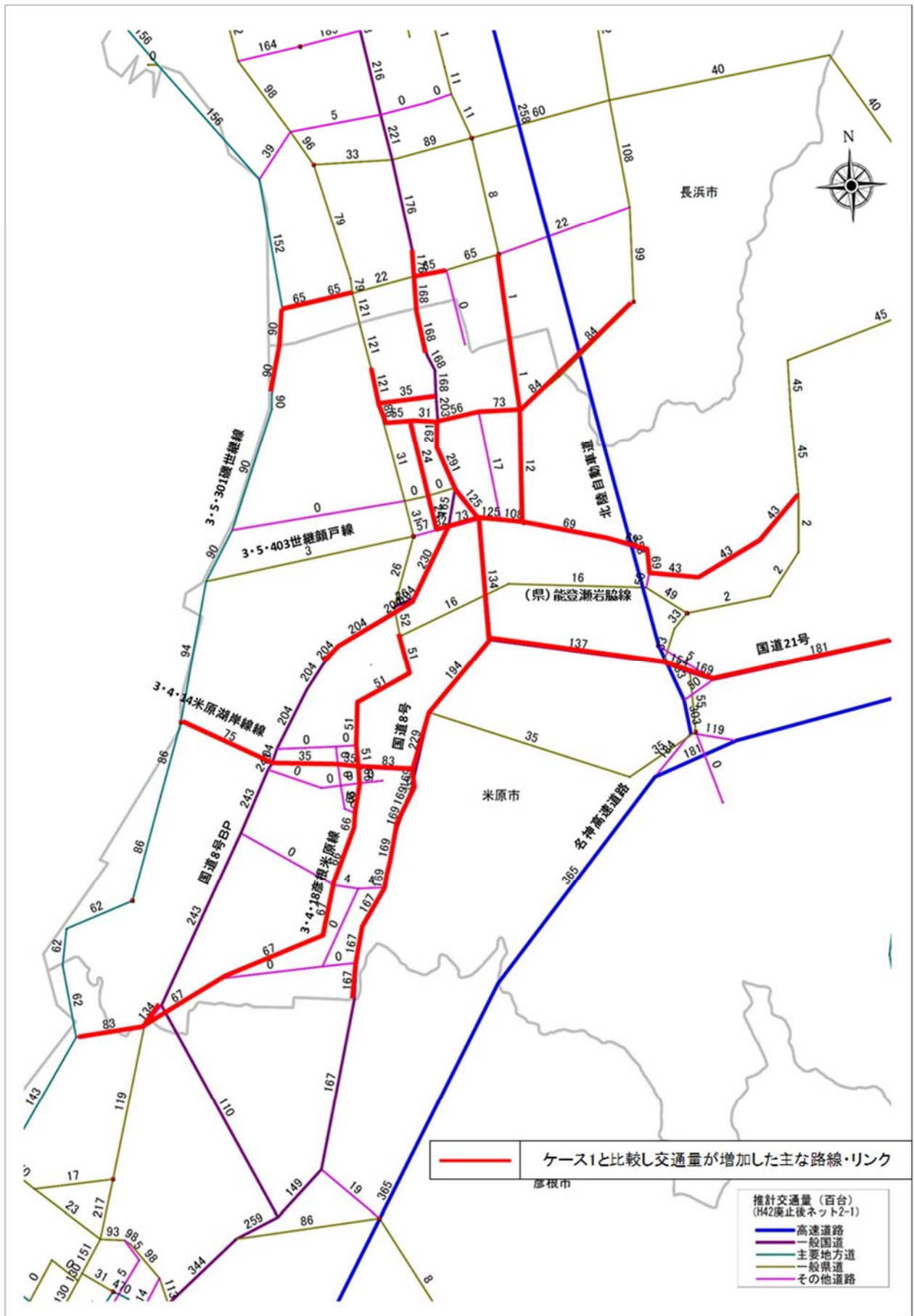


図 5.4 令和 12 年（2030 年）将来交通量（ケース 2）

3) 各検討ケースの需給バランスの検討

令和12年(2030年)将来交通量の各検討ケースについて、南北方向および東西方向に断面を設定し、その断面における各路線の混雑度を算定する。

断面における混雑度算定における交通容量は下表のとおりとする。

表 5.8 交通容量の設定根拠

	交通容量	設定根拠
県道	日交通量 ÷ 混雑度	平成27年道路交通センサスのデータを使用
市道(幅員7m程度)	日交通量 ÷ 混雑度	平成27年道路交通センサスのデータを使用 (<small>(<small>(</small>県)伊部近江線(観測番号62890、車道幅6.9m)</small>)
都市計画道路 (多車線道路)	1車線当たり 7,200台/日	4種1級 12,000台/日 × 0.6(交差点の多い4種の道路) ※道路構造令の解説と運用
都市計画道路 (2車線道路)	8,000台/日	4種2級と想定 (10,000台/日 × 0.8(交差点の多い4種の道路) ※道路構造令の解説と運用

各検討ケースの断面需給バランス検討結果は、図 5.5 の示すとおりである。

都市計画道路が全て整備された場合(ケース1)の混雑状況は、東西交通および南北交通とも混雑度 1.0 を下回る。

ケース2についてみると、ケース1と同様に、東西交通および南北交通とも混雑度 1.0 を下回る。

表 5.9 ケース別断面需給バランス(混雑度)一覧

	断面	ケース1	ケース2
東西交通	①-①	0.32	0.44
	②-②	0.48	0.54
	③-③	0.83	0.96
	④-④	0.79	0.73
南北交通	⑤-⑤	0.66	0.84
	⑥-⑥	0.98	0.98
	⑦-⑦	0.83	0.87

【混雑度の解釈(道路の交通容量より)

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、Q/Cはほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	飽和時間は0~12、Q/C>1の時間が10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間がほとんどなくなる。Q/C>1の時間が50%を超える。 慢性的混雑状態を呈する。

断面	路線名	交通容量 (台/日)	交通量 (台/日)	混雑度
①-①	(都)長沢西上坂線	8,000	1,000	0.13
	市道	2,096	0	0.00
	(都)世継顔戸線	8,000	300	0.04
	(都)米原湖岸線	8,000	7,000	0.88
	計	26,096	8,300	0.32

※1 市道⇒(県)伊部近江線(62890):日交通量2,159台/日、混雑度1.03

断面	路線名	交通容量 (台/日)	交通量 (台/日)	混雑度
②-②	(都)長沢西上坂線	8,000	5,300	0.66
	(都)碓高溝狐塚線	8,000	1,700	0.21
	(都)碓高溝顔戸線	8,000	1,900	0.24
	市道	2,096	0	0.00
	(都)世継顔戸線	8,000	5,800	0.73
	(都)彦根長浜幹線 (国道8号BP)	28,800	20,700	0.72
	(県)長浜近江線	11,498	5,300	0.46
	(都)筑摩上多良線	8,000	2,200	0.28
	市道	2,096	0	0.00
	(都)米原湖岸線	8,000	3,200	0.40
	市道	2,096	0	0.00
	(都)入江梅ヶ原線	8,000	400	0.05
	(都)彦根米原線	8,000	6,400	0.80
計	110,586	52,900	0.48	

※1 市道⇒(県)伊部近江線(62890):日交通量2,159台/日、混雑度1.03

※2 (県)長浜近江線(63290):日交通量10,118台/日、混雑度0.88

断面	路線名	交通容量 (台/日)	交通量 (台/日)	混雑度
③-③	(都)碓高溝顔戸線	8,000	8,100	1.01
	(都)新庄能登瀬線	8,000	5,100	0.64
	(都)箕浦多和田線	8,000	3,600	0.45
	国道21号	11,222	13,600	1.21
	(県)樋口岩脇線	5,690	3,500	0.62
計	40,912	33,900	0.83	

※1 国道21号(10420):日交通量18,180台/日、混雑度1.62

※2 (県)樋口岩脇線(61580):日交通量2,276台/日、混雑度0.40

断面	路線名	交通容量 (台/日)	交通量 (台/日)	混雑度
⑤-⑤	(都)磯世継線	8,000	6,600	0.83
	(県)長浜近江線	11,498	6,900	0.60
	国道8号	25,444	21,100	0.83
	(都)顔戸長沢線	8,000	500	0.06
	計	52,942	35,100	0.66

※1 (県)長浜近江線(63290):日交通量10,118台/日、混雑度0.88

※2 国道8号(10300):日交通量16,284台/日、混雑度0.64

断面	路線名	交通容量 (台/日)	交通量 (台/日)	混雑度
⑦-⑦	(都)磯世継線	8,000	6,600	0.83
	(都)彦根長浜幹線 (国道8号BP)	28,800	24,300	0.84
	(都)彦根米原線	8,000	6,400	0.80
	計	44,800	37,300	0.83

図 5.5 令和 12 年(2030 年)将来交通量 断面需給バランス検討結果(ケース 1)

断面	路線名	交通容量 (台/日)	交通量 (台/日)	混雑度
④-④	(都)能登瀬多和田線	8,000	4,300	0.54
	(県)大鹿寺倉線	10,047	200	0.02
	国道21号	12,729	18,100	1.42
	計	30,776	22,600	0.73

※1 (県)大鹿寺倉線(61660):日交通量3,818台/日、混雑度0.38

※2 国道21号(10420):日交通量15,911台/日、混雑度1.25

図 5.5 令和 12 年 (2030 年) 将来交通量 断面需給バランス検討結果 (ケース 2)

4) 将来道路ネットワークの検証結果

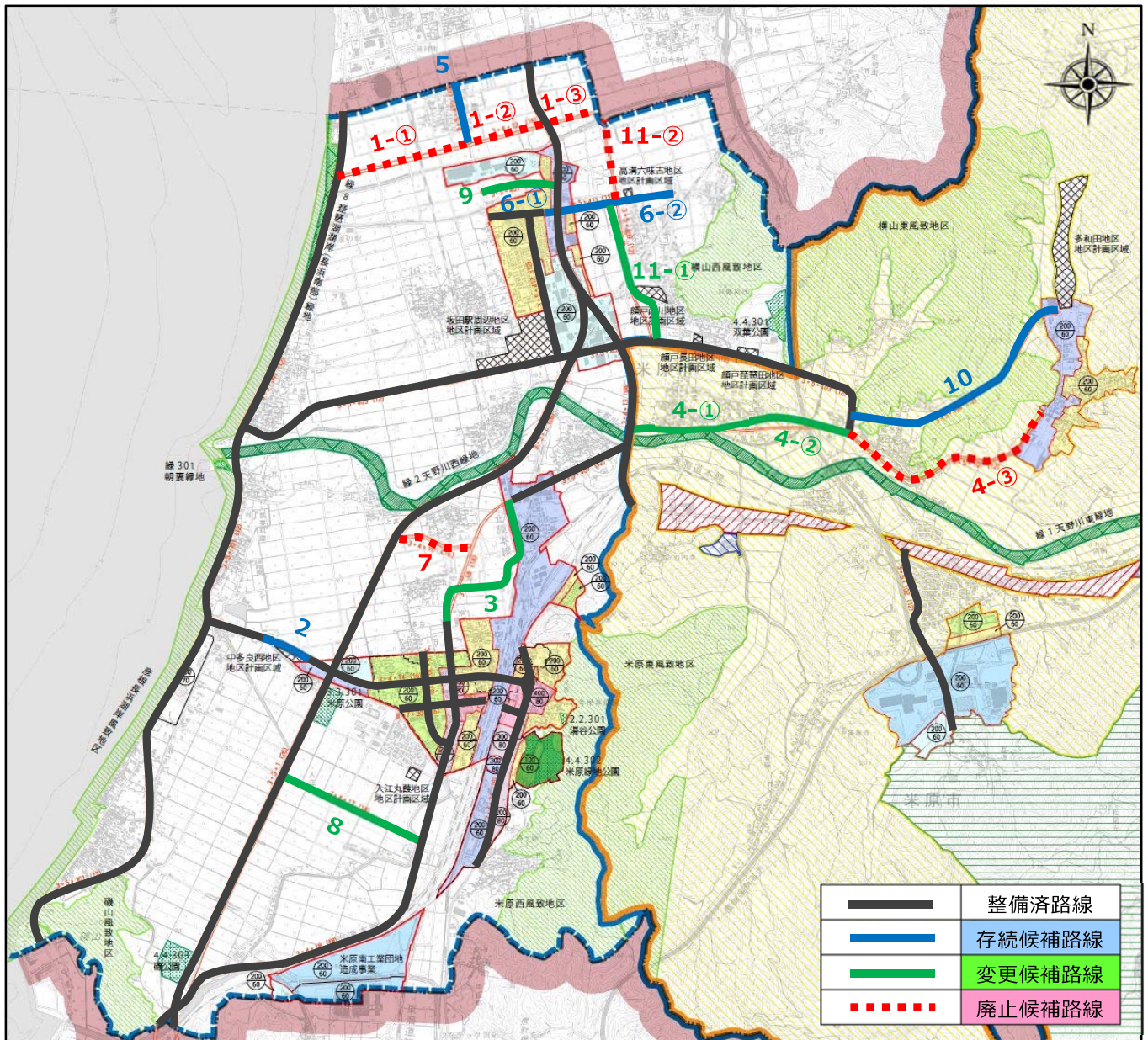
3) より、廃止候補路線に対する将来交通需要の影響結果は、以下のとおりである。
各路線・区間を廃止しても、交通需要の影響はない。

表 5.8 廃止候補路線に対する交通需要の影響

No.	路線名	区割	検討結果
1	3・4・12長沢西上坂線	①	将来交通需要に対し満足する
		②	将来交通需要に対し満足する
		③	将来交通需要に対し満足する
4	3・5・101箕浦多和田線	③	将来交通需要に対し満足する
7	3・4・16筑摩上多良線	①	将来交通需要に対し満足する
11	3・5・409顔戸長沢線	②	将来交通需要に対し満足する

(3) 総合評価と見直し方針図

見直し対象路線の総合評価と見直し方針図を以下に示す。



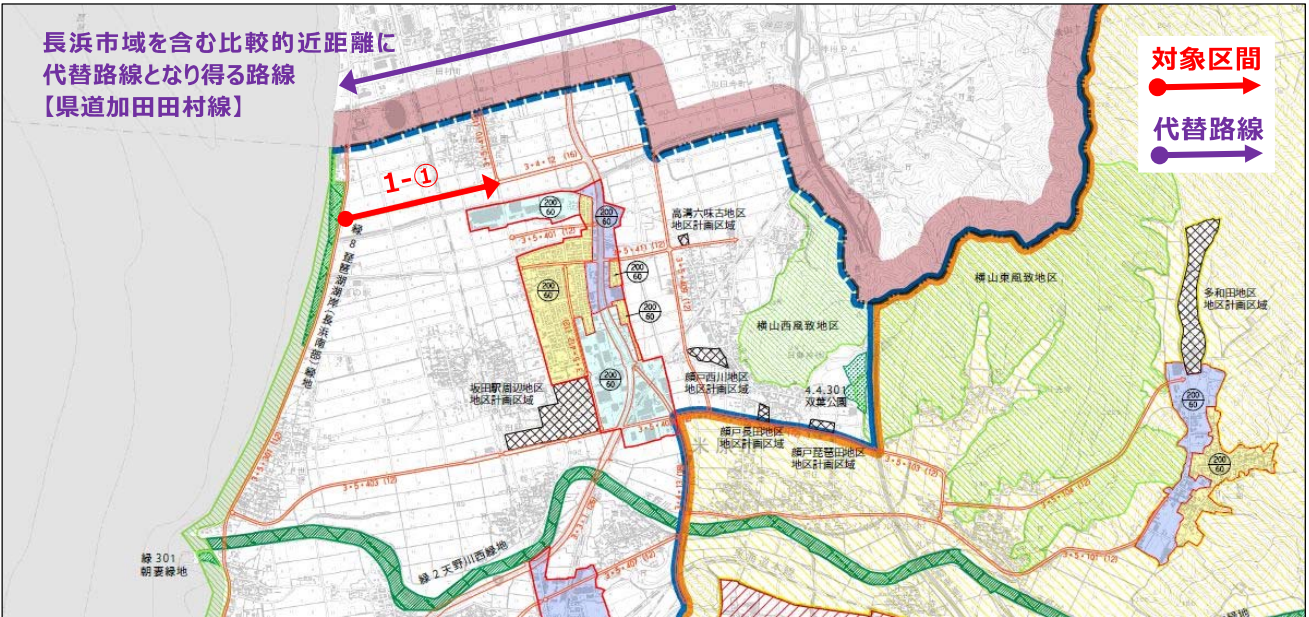
No.	路線名	決定	計画		区割	見直し方針 (案)
			幅員	延長		
1	3・4・12 長沢西上坂線	県	16m	1,700m	①	廃止候補路線
					②	廃止候補路線
					③	廃止候補路線
2	3・4・14 米原湖岸線	県	16m	2,370m	①	存続候補路線
3	3・4・18 彦根米原線	県	18m	4,920m	①	変更候補路線 (法線)
4	3・5・101 箕浦多和田線	県	12m	3,080m	①	変更候補路線 (法線)
					②	変更候補路線 (法線)
					③	廃止候補路線
5	3・5・410 近江長浜線	県	12m	430m	①	存続候補路線
6	3・5・411 碓高溝顔戸線	県	12m	1,180m	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	16m	450m	①	廃止候補路線
8	3・4・17 入江梅ヶ原線	市	18m	1,040m	①	変更候補路線 (幅員)
9	3・5・401 碓高溝狐塚線	市	12m	570m	①	変更候補路線 (法線・起終点)
10	3・5・104 能登瀬多和田線	市	12m	1,740m	①	存続候補路線
11	3・5・409 顔戸長沢線	市	12m	1,580m	①	変更候補路線 (法線)
					②	廃止候補路線

図 5.7 見直し方針図

第6章 評価カルテ

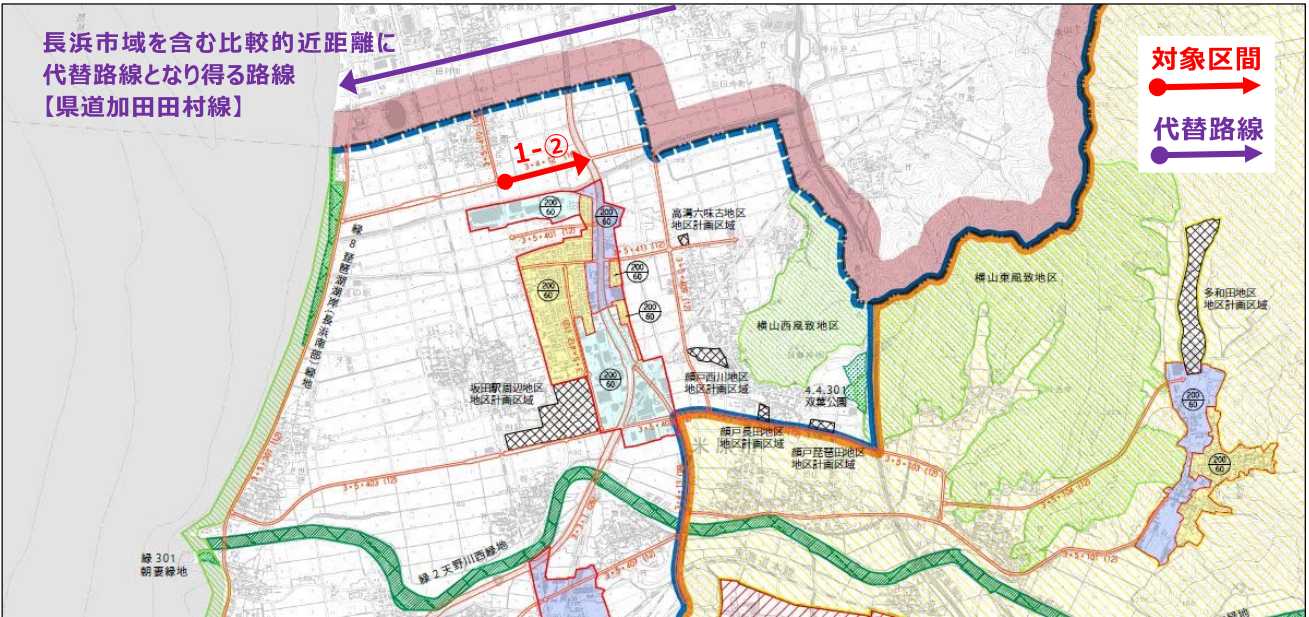
路線・区間ごとの評価カルテを次頁以降に示す。

【路線概要】	3・4・12 長沢西上坂線（区間番号 1-①）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）16m（2車線） ・路線延長：約 830m



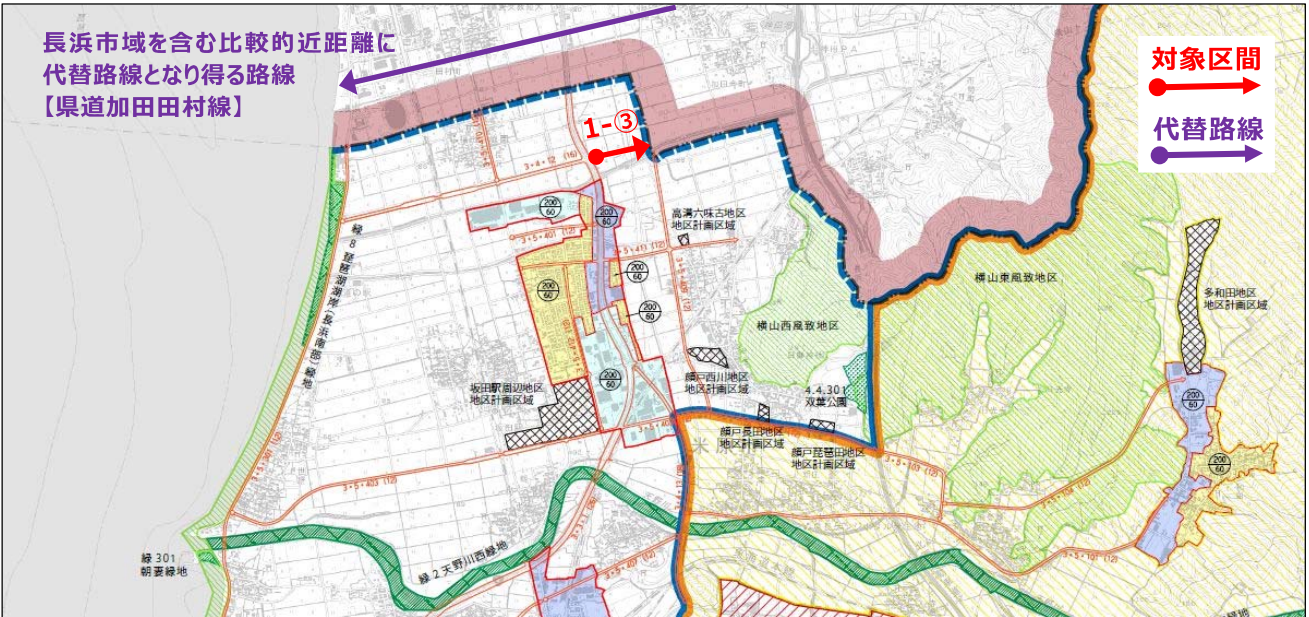
【未整備区間の現況】			
上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路		
現道の有無	農道		
沿道の主な用途地域	用途地域指定なし		
【評価】			
都市構造機能からみた必要性の評価 (STEP1)	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	○ 地域幹線道路として位置付けされている。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	× 鉄道駅等の拠点形成に資する路線として位置付けされていない。	
代替路線の検証 (STEP3)	同等の機能（並行路線）を有し、かつ、対象道路から離隔500m以内に道路幅員7.0m以上の道路を有するか	代替路線なし	× STEP4 へ
実現性の評価 (STEP4)	支障物件	—	ほぼ課題なし
	地元合意	—	ほぼ課題なし
	事業費	JR 北陸本線との立体交差となり、事業費が増大する。	課題が多い
将来道路ネットワークの検証 (STEP6)	廃止しても、将来交通需要を満足する。		
特記事項	長浜市は、「長浜市都市計画道路見直し方針」（平成28年3月策定）において、「廃止（条件付廃止。米原市の都市計画道路見直し実施され、協議が整った段階で廃止手続きを行う。）」とされている。		
【総合評価】			
廃止	<ul style="list-style-type: none"> ・地域幹線道路の位置付けはあるが、鉄道との立体交差により事業費が増大する上、郊外に位置し将来の市街化が見込めないことなどから、実現性に課題が多い。 ・路線全体の終点が位置する長浜市では、代替路線が整備されていることなどから、策定済みの見直し方針にて「廃止」とされており、本市域のみの路線では広域交通網の機能を果たせない。 ・評価基準による代替路線は存在しないが、長浜市域を含む比較的近距离に代替路線となり得る路線が存在し、かつ、広域的な交通処理機能が小さいことから、整備の必要性は低下しているため、全線「廃止」とする。 		

【路線概要】	3・4・12 長沢西上坂線（区間番号 1-②）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）16m（2車線） ・路線延長：約 550m



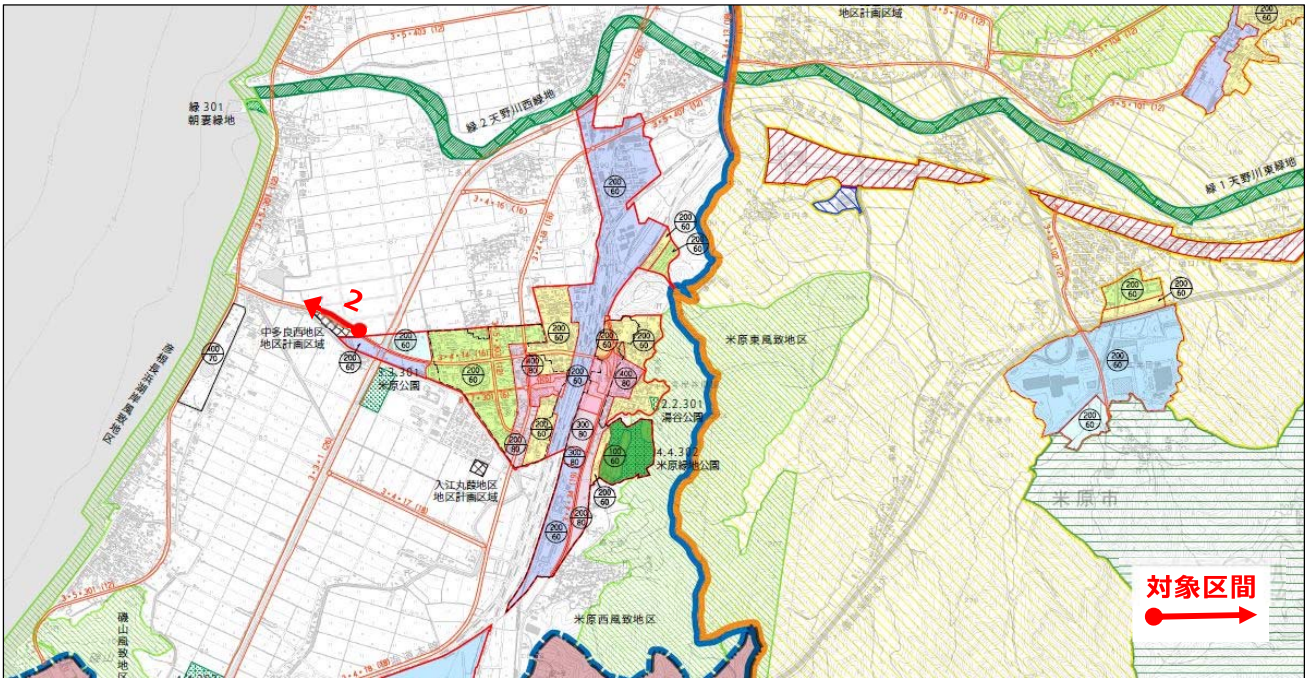
【未整備区間の現況】			
上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路		
現道の有無	農道		
沿道の主な用途地域	用途地域指定なし		
【評価】			
都市構造機能からみた必要性の評価 (STEP1)	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	○ STEP3 へ
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	○ 地域幹線道路として位置付けされている。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	× 鉄道駅等の拠点形成に資する路線として位置付けされていない。	
代替路線の検証 (STEP3)	同等の機能（並行路線）を有し、かつ、対象道路から離隔 500m 以内に道路幅員 7.0m 以上の道路を有するか	代替路線なし	× STEP4 へ
実現性の評価 (STEP4)	支障物件	—	ほぼ課題なし
	地元合意	—	ほぼ課題なし
	事業費	—	ほぼ課題なし
将来道路ネットワークの検証 (STEP6)	廃止しても、将来交通需要を満足する。		
特記事項	長浜市は、「長浜市都市計画道路見直し方針」（平成 28 年 3 月策定）において、「廃止（条件付廃止。米原市の都市計画道路見直しが実施され、協議が整った段階で廃止手続きを行う。）」とされている。		
【総合評価】			
廃止	<ul style="list-style-type: none"> ・地域幹線道路の位置付けはあるが、郊外に位置し将来の市街化が見込めない。 ・路線全体の終点が位置する長浜市では、代替路線が整備されていることなどから、策定済みの見直し方針にて「廃止」とされており、本市域のみの路線では広域交通網の機能を果たせない。 ・評価基準による代替路線は存在しないが、長浜市域を含む比較的近距离に代替路線となり得る路線が存在し、かつ、広域的な交通処理機能が小さいことから、整備の必要性は低下しているため、全線「廃止」とする。 		

【路線概要】	3・4・12 長沢西上坂線（区間番号 1-③）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）16m（2車線） ・路線延長：約 320m



【未整備区間の現況】			
上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路		
現道の有無	農道		
沿道の主な用途地域	用途地域指定なし		
【評価】			
都市構造機能からみた必要性の評価 (STEP1)	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	○ 地域幹線道路として位置付けされている。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	× 鉄道駅等の拠点形成に資する路線として位置付けされていない。	
代替路線の検証 (STEP3)	同等の機能（並行路線）を有し、かつ、対象道路から離隔500m以内に道路幅員7.0m以上の道路を有するか	代替路線なし	× STEP4へ
実現性の評価 (STEP4)	支障物件	—	ほぼ課題なし
	地元合意	—	ほぼ課題なし
	事業費	—	ほぼ課題なし
将来道路ネットワークの検証 (STEP6)	廃止しても、将来交通需要を満足する。		
特記事項	長浜市は、「長浜市都市計画道路見直し方針」（平成28年3月策定）において、「廃止（条件付廃止。米原市の都市計画道路見直しが実施され、協議が整った段階で廃止手続きを行う。）」とされている。		
【総合評価】			
廃止	<ul style="list-style-type: none"> ・地域幹線道路の位置付けはあるが、郊外に位置し将来の市街化が見込めない。 ・路線全体の終点が位置する長浜市では、代替路線が整備されていることなどから、策定済みの見直し方針にて「廃止」とされており、本市域のみの路線では広域交通網の機能を果たせない。 ・評価基準による代替路線は存在しないが、長浜市域を含む比較的近距离に代替路線となり得る路線が存在し、かつ、広域的な交通処理機能が小さいことから、整備の必要性は低下しているため、全線「廃止」とする。 		

【路線概要】	3・4・14 米原湖岸線（区間番号 2）：概成済路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）16m（2車線） ・路線延長：約 320m

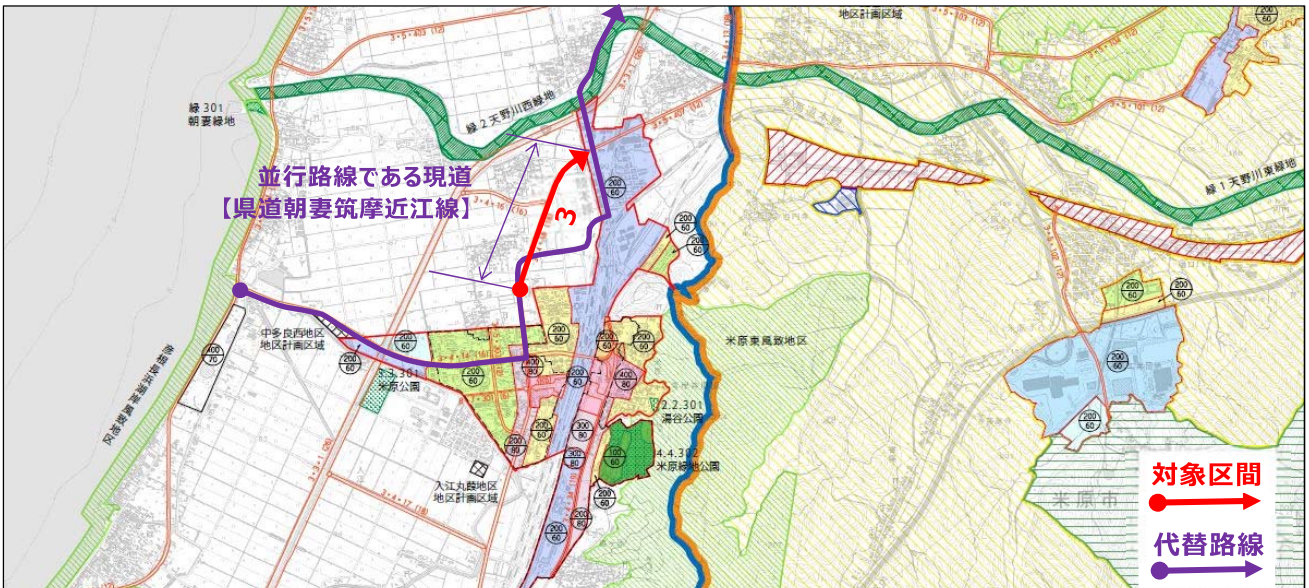


【概成済区間の現況】	
上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路
幅員構成	全幅:9.4m 車道部：6.9m 歩道部：2.5m×1
沿道の主な用途地域等	用途地域指定なし 住宅系地区計画
改良済でない理由	現道が十分機能を果たしている。
標準断面図	

【評価】				
道路機能からみた必要性の評価 (STEP1)	幅員	a 通学路（交通安全機能）	○	○ 歩道の確保は満足 × 車道幅員の確保は若干不足 STEP2 へ
		b バス路線（交通処理機能）	×	
		c 市街地等（市街地形成機能）	○	
	法線	a 平面線形	○	
実現性の評価 (STEP2)	支障物件	—		ほぼ課題なし
	事業費	—		ほぼ課題なし
特記事項	—			

【総合評価】	
存続	・県道朝妻筑摩近江線と重複する該当区間は、現道が十分機能を果たしているため、早期の整備は見込めないが、住居系地区計画が指定されており市街化が見込まれ、かつ、米原市の骨格となる地域幹線道路であることから、「存続」とする。

【路線概要】	3・4・18 彦根米原線（区間番号 3）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）18m（2車線） ・路線延長：約 870m



【未整備区間の現況】

上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路
現道の有無	なし
沿道の主な用途地域	用途地域指定なし

【評価】

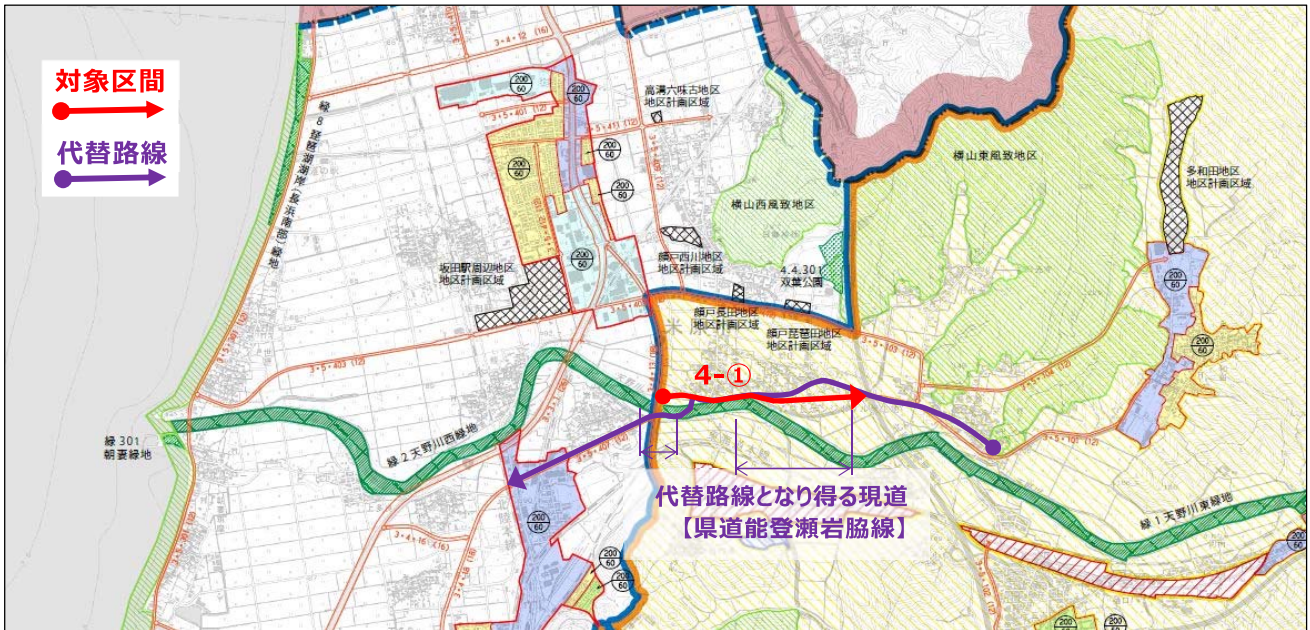
都市構造機能からみた必要性の評価（STEP1）	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	○ STEP3 へ
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	○ 地域幹線道路として位置付けされている。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	○ 都市拠点である米原駅周辺との道路ネットワーク形成に資する路線である。	
代替路線の検証（STEP3）	同等の機能（並行路線）を有し、かつ、対象道路から離隔500m以内に道路幅員7.0m以上の道路を有するか	代替路線あり	○ STEP5 へ
道路構造令との整合（STEP5）	幅員構成 全幅 15.3m 車道部 7.3m 歩道部 4.0m×2 全幅 8.9m 車道部 6.8m 歩道部 2.1m×1	<p>（代替路線の幅員（一部））</p>	課題なし
将来道路ネットワークの検証（STEP6）	代替路線へ変更しても、将来交通需要を満足する。		

特記事項 終点箇所において、JR 北陸本線と交差することとなる。

【総合評価】

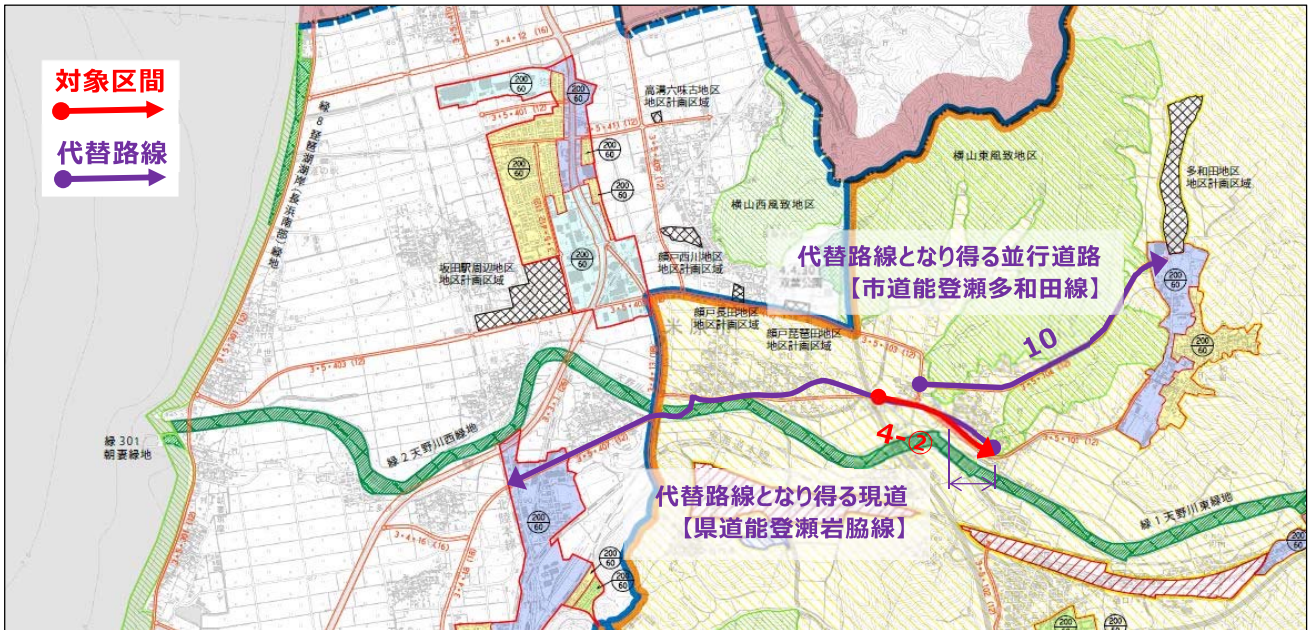
変更 （法線）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域幹線道路の位置付けはあるが、鉄道との立体交差により事業費が増大することから、実現性に課題が多い。 ・未整備である当該区間は、鉄道との交差が生じるほか、沿線の将来の市街化が見込めないことから、実現性に大きな課題があるため、代替路線となる並行現道（県道朝妻筑摩近江線）へ法線を「変更」する。 ・なお、当該代替路線の幅員は計画幅員に満たないため、拡幅を要することとなる。 ・また、鉄道交差部は、平面交差（踏切横断）が生じることとなる。 ・当路線を終点とする計画路線（3・4・16 筑摩上多良線）は、当見直し方針において「廃止候補」とする（後述）。
--------------------	---

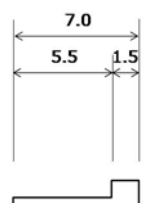
【路線概要】	3・5・101 箕浦多和田線（区間番号 4-①）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）12m（2車線） ・路線延長：約 1,230m



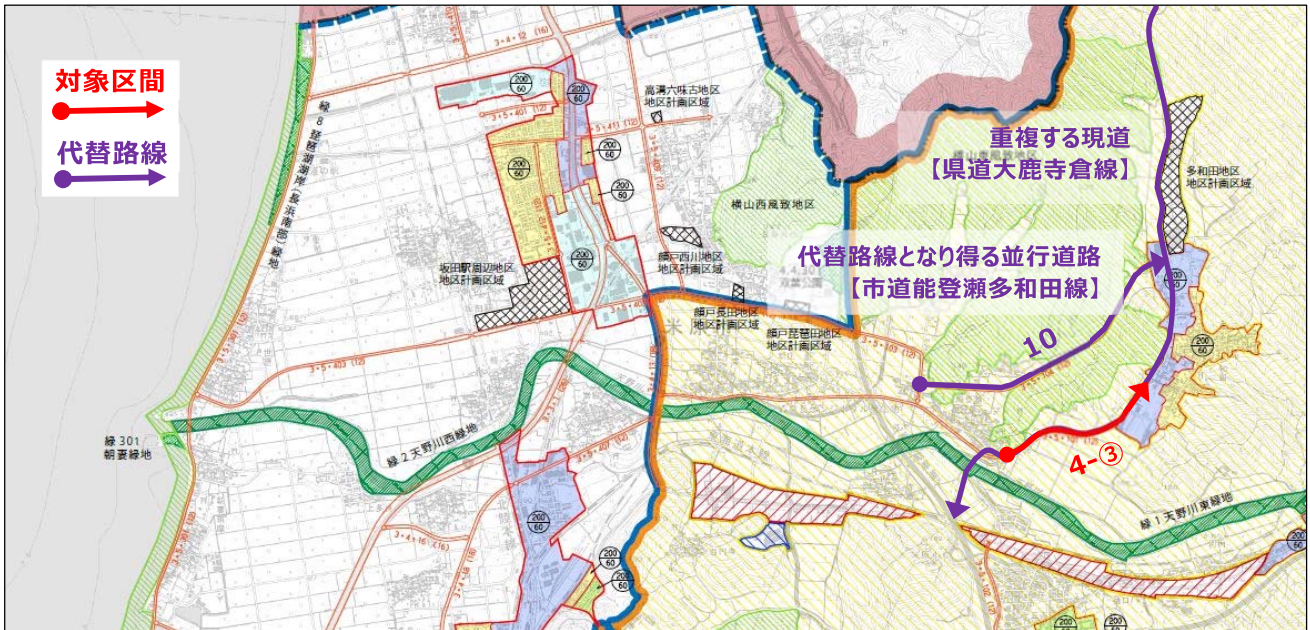
【未整備区間の現況】			
上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路		
現道の有無	県道能登瀬岩脇線		
沿道の主な用途地域	用途地域指定なし		
【評価】			
都市構造機能からみた必要性の評価（STEP1）	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	○ 地域幹線道路として位置付けされている。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	× 鉄道駅等の拠点形成に資する路線として位置付けされていない。	
代替路線の検証（STEP3）	同等の機能（並行路線）を有し、かつ、対象道路から離隔500m以内に道路幅員7.0m以上の道路を有するか	代替路線あり	○ STEP5 へ
道路構造令との整合（STEP5）	幅員構成 全幅 7.0m 車道部 5.5m 歩道部 1.5m×1	<p>〔代替路線の幅員（一部）〕</p>	課題なし
将来道路ネットワークの検証（STEP6）	変更しても、将来交通需要を満足する。		
特記事項	—		
【総合評価】			
変更（法線）	<ul style="list-style-type: none"> ・現道と重複しない区間は、大部分が集落内を通過し、支障物件が多いため、早期の整備が見込めないことから、代替路線となり得る現道へ法線の「変更」とする。 ・ただし、現道の幅員は計画幅員に満たないため、拡幅を要するが、支障物件が多く、地元合意等が必要となる。 		

【路線概要】	3・5・101 箕浦多和田線（区間番号 4-②）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）12m（2車線） ・路線延長：約950m



【未整備区間の現況】			
上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路		
現道の有無	県道能登瀬岩脇線 市道能登瀬多和田線		
沿道の主な用途地域	用途地域指定なし		
【評価】			
都市構造機能からみた必要性の評価 (STEP1)	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	○ 地域幹線道路として位置付けされている。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	× 鉄道駅等の拠点形成に資する路線として位置付けされていない。	
代替路線の検証 (STEP3)	同等の機能（並行路線）を有し、かつ、対象道路から離隔500m以内に道路幅員7.0m以上の道路を有するか	代替路線あり	○ STEP5△
道路構造令との整合 (STEP5)	幅員構成 全幅7.0m 車道部5.5m 歩道部1.5m×1	〔代替路線の幅員（一部）〕 	課題なし
将来道路ネットワークの検証 (STEP6)	変更しても、将来交通需要を満足する。		
特記事項	—		
【総合評価】			
変更 (法線)	<ul style="list-style-type: none"> ・現道と重複しない区間は、大部分が集落内を通過し、支障物件が多いため、早期の整備が見込めないことから、代替路線となり得る現道へ法線の「変更」とする。 ・ただし、現道の幅員は計画幅員に満たないため、拡幅を要するが、支障物件が多く、地元合意等が必要となる。 ・一部区間において、（都）能登瀬多和田線との並行区間があるため、終点を（都）新庄能登線との交差点までとする。 		

【路線概要】	3・5・101 箕浦多和田線（区間番号 4-③）：概成済路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）12m（2車線） ・路線延長：約900m

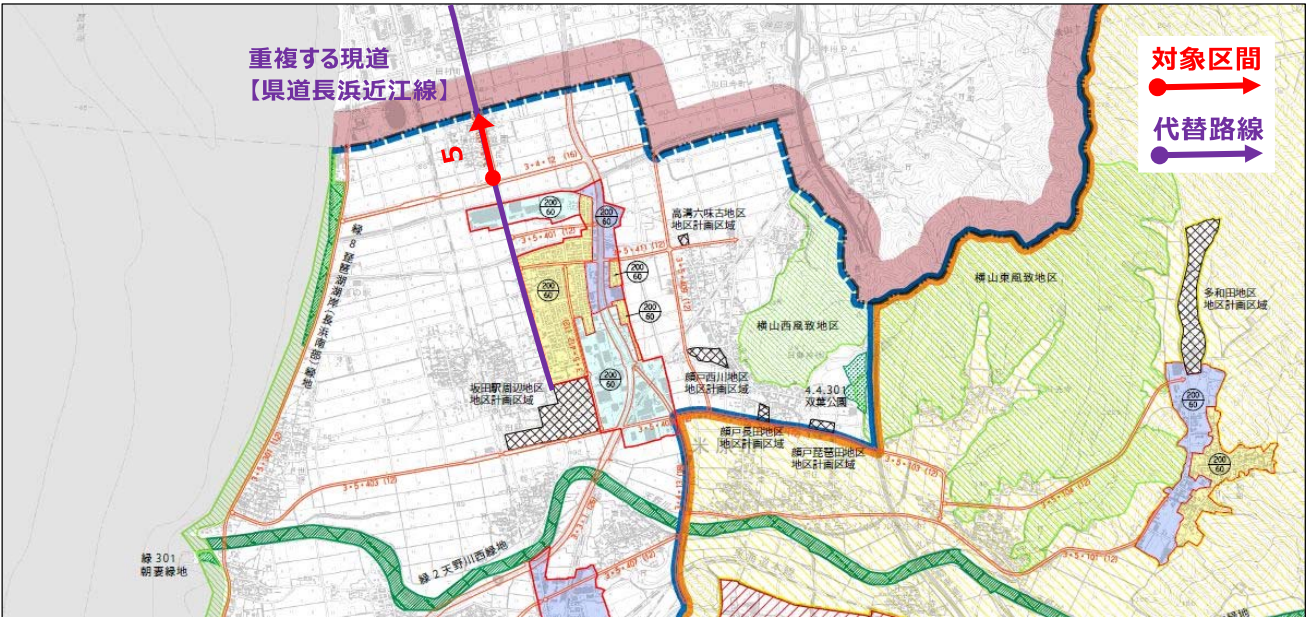


【概成済区間の現況】	
上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路
幅員構成	全幅：7.5m 歩道なし
沿道の主な用途地域等	準工業地域 用途地域指定なし
改良済でない理由	現道が十分機能を果たしている。
標準横断図	

【評価】			
道路機能からみた必要性の評価（STEP1）	幅員	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）	×
			× 歩道が確保されていない STEP2 へ
実現性の評価（STEP2）	支障物件	—	ほぼ課題なし
	事業費	河川の縦断占有が生じる。	課題あり STEP3 へ
道路構造令との整合（STEP3）	× 河川を縦断占有し、道路幅員の確保が困難である。		
特記事項	—		

【総合評価】	
廃止	<ul style="list-style-type: none"> ・県道大鹿寺倉線と重複する当該区間は、現道が十分機能を果たしているため、早期の整備は見込めない。 ・今回の見直し対象路線でもある並行道路（市道能登瀬多和田線）が代替路線となり得ることから、当該区間は「廃止」とする。

【路線概要】	3・5・410 近江長浜線（区間番号 5）：概成済路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）12m（2車線） ・路線延長：約 430m



【概成済区間の現況】

上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路	
幅員構成	全幅:7.7m 車道部:6.0m 歩道なし	標準断面図
沿道の主な用途地域等	用途地域指定なし	
改良済でない理由	他の道路が整備され必要性が低下した。	

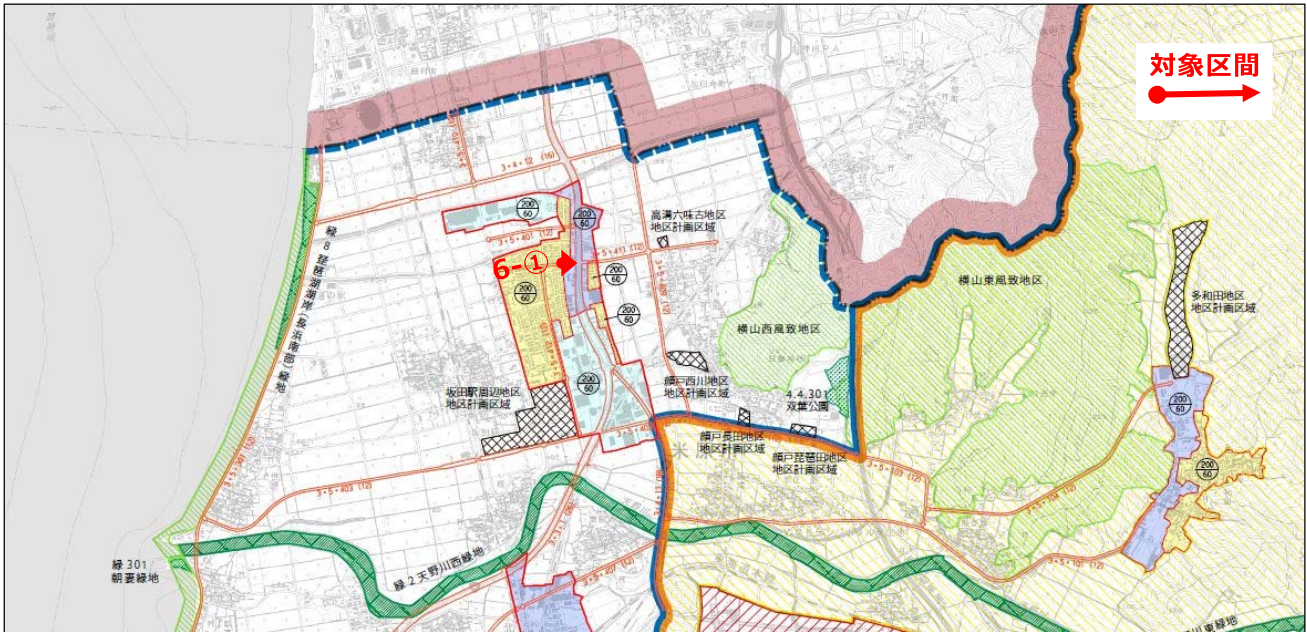
【評価】

道路機能からみた必要性の評価 (STEP1)	幅員	a 通学路（交通安全機能）	×	× 歩道が確保されていない STEP2 へ
		b バス路線（交通処理機能）	○	
		c 市街地等（市街地形成機能）	×	
	法線	a 平面線形	○	
実現性の評価 (STEP2)	支障物件	沿道が既成住宅地であり、人家等の建築物が多数存在する。		課題あり
	事業費	—		ほぼ課題なし
特記事項	—			

【総合評価】

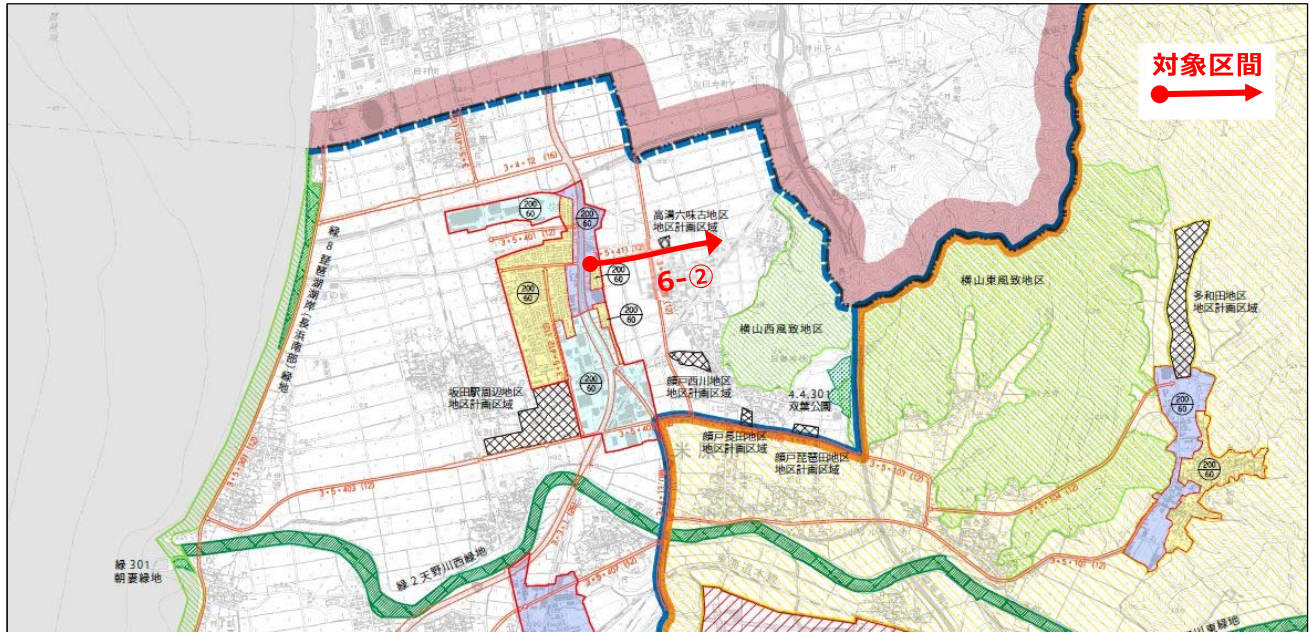
存続	・当該区間は、沿道が既成住宅地であり、人家等の建築物が多数存在する上、並行路線が整備済みであることから、早期の整備が見込めないが、広域幹線道路である国道 8 号バイパスを補完する地域幹線道路として重要な区間であるため、「存続」とする。
-----------	---

【路線概要】	3・5・411 碓高溝顔戸線（区間番号 6-①）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）12m（2車線） ・路線延長：約 40m



【未整備区間の現況】			
上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路		
現道の有無	市道碓高溝顔戸線		
沿道の主な用途地域	準工業地域		
【評価】			
都市構造機能からみた必要性の評価（STEP1）	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	○ 地域幹線道路として位置付けされている。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	× 鉄道駅等の拠点形成に資する路線として位置付けされていない。	
代替路線の検証（STEP3）	同等の機能（並行路線）を有し、かつ、対象道路から離隔500m以内に道路幅員7.0m以上の道路を有するか	代替路線なし	× STEP4 へ
実現性の評価（STEP4）	支障物件	—	ほぼ課題なし
	地元合意	周辺地域の合意形成を要する。	やや課題あり
	事業費	—	ほぼ課題なし
将来道路ネットワークの検証（STEP6）	将来交通需要を満足する。		
特記事項	—		
【総合評価】			
存続	・米原道路網整備計画 2019 にて、2023 年までに着手する短期計画に位置付けられ、かつ、市街化区域内の幹線道路であり、市街地形成に資する必要な道路であるため、「存続」とする。		

【路線概要】	3・5・411 碓高溝顔戸線（区間番号 6-②）：概成済路線
【計画概要】	・計画決定：滋賀県決定 ・計画概要（車線数）12m（2車線） ・路線延長：約760m



【概成済区間の現況】

上位計画での位置付け	広域幹線道路を補完し、本市の都市軸を形成するとともに、市内の一体化を支える地域的な幹線道路		
幅員構成	全幅:7.5m 歩道なし	標準断面図 	
沿道の主な用途地域等	準工業地域、第一種住居地域 用途地域指定なし		
改良済でない理由	周辺の市街地化が進まず需要が少ない。		

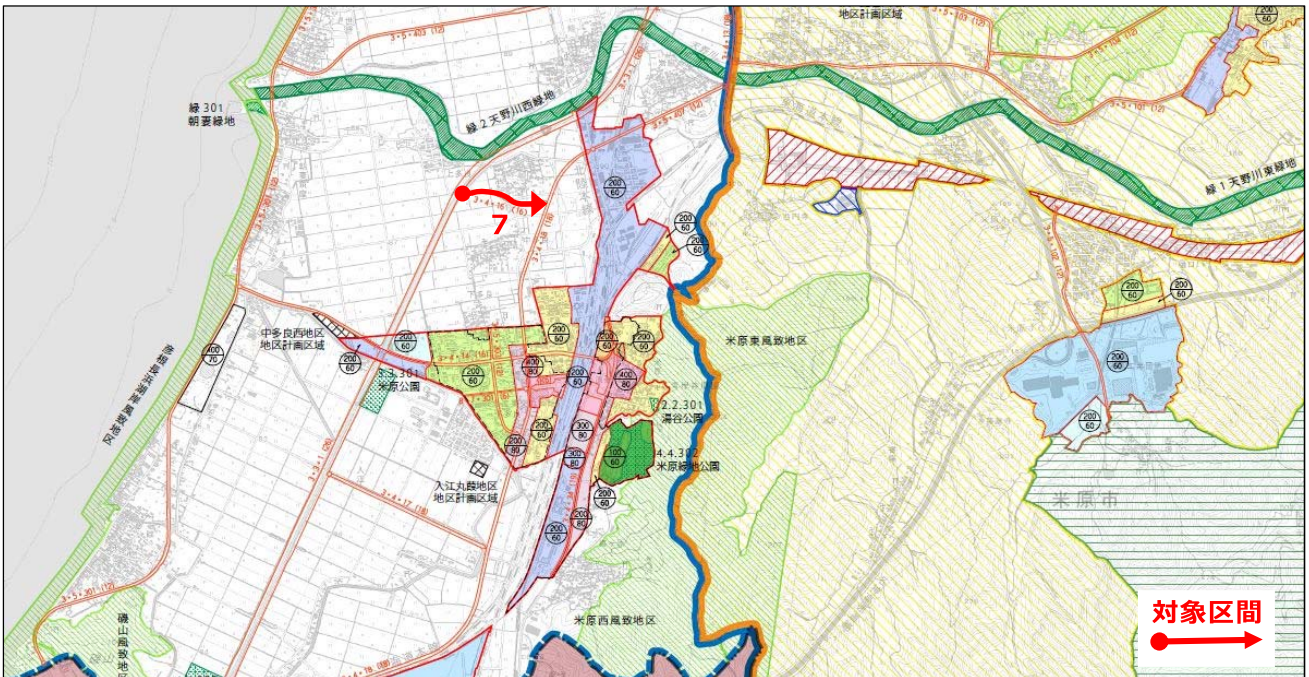
【評価】

道路機能からみた必要性の評価 (STEP1)	幅員	a 通学路（交通安全機能）	×	× 歩道が確保されていない STEP2へ	
		b バス路線（交通処理機能）	×		
		c 市街地等（市街地形成機能）	○		
	法線	a 平面線形	○		
実現性の評価 (STEP2)	支障物件	—			ほぼ課題なし
	事業費	—			ほぼ課題なし
特記事項	—				

【総合評価】

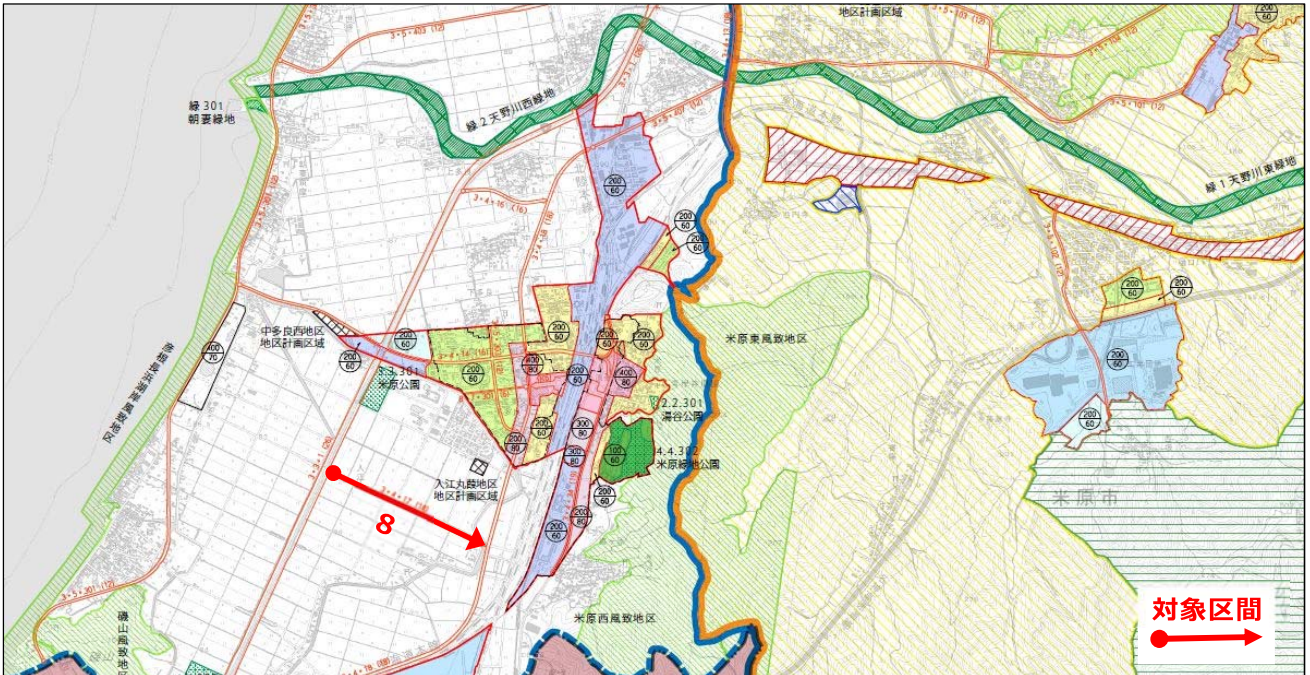
存続	・本市の都市軸を形成する地域幹線道路の位置付けがあり、都市拠点である坂田駅周辺の道路ネットワーク形成に資する必要な路線であるため、「存続」とする。
-----------	---

【路線概要】	3・4・16 筑摩上多良線（区間番号 7）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：米原市決定 ・計画概要（車線数）16m（2車線） ・路線延長：約 450m



【未整備区間の現況】			
上位計画での位置付け		南北の幹線道路を連絡する補助幹線道路（地区内交通を受け持つ路線）	
現道の有無		市道上多良筑摩線	
沿道の主な用途地域		用途地域指定なし	
【評価】			
都市構造機能からみた必要性の評価（STEP1）	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	× STEP2 へ
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	× 幹線道路としての位置付けはなく、また、区間延長が短いことから、市内の一体化を支える幹線道路ではない。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	× 鉄道駅等の拠点形成に資する路線として位置付けされていない。	
地域的機能からみた必要性の評価（STEP2）	b-1 拠点等への交通アクセスに必要か	× 高次救急医療施設または産業流通拠点へのアクセスが向上する路線ではない。	× STEP6 へ
	b-2 市街地形成または有効利用に必要か	× 住宅形成機能に関わる路線としての位置付けは弱い。	
	C-1 安全な歩行空間の確保のために必要か	○ 一部区間が通学路に指定されている。	
	C-2 安全な防災環境の確保のために必要か	○ 第三次救急輸送路にアクセスしている。 × 防災拠点を結ぶ路線ではない。	
	d 将来交通需要を満足させる道路か	× 交通混雑緩和に寄与する路線ではない。	
将来道路ネットワークの検証（STEP6）		廃止しても、将来交通需要を満足する。	
特記事項	路線の終点となる（都）彦根米原線は今回の見直し対象路線であり、見直し方針は「法線の変更」としている。		
【総合評価】			
廃止	・都市構造機能および地域的機能からみた必要性が低下しており、沿線の将来の市街化も見込めないことから、「廃止」とする。		

【路線概要】	3・4・17 入江梅ヶ原線（区間番号 8）：概成済路線
【計画概要】	・計画決定：米原市決定 ・計画概要（車線数）18m（2車線） ・路線延長：約 1,040m



【概成済区間の現況】

上位計画での位置付け	南北の幹線道路を連絡する補助幹線道路（地区内交通を受け持つ路線）	
幅員構成	全幅:13.5m 車道部 6.5m 歩道部 3.5m×2	標準断面図
沿道の主な用途地域等	用途地域指定なし	
改良済でない理由	現道が十分機能を果たしている。	

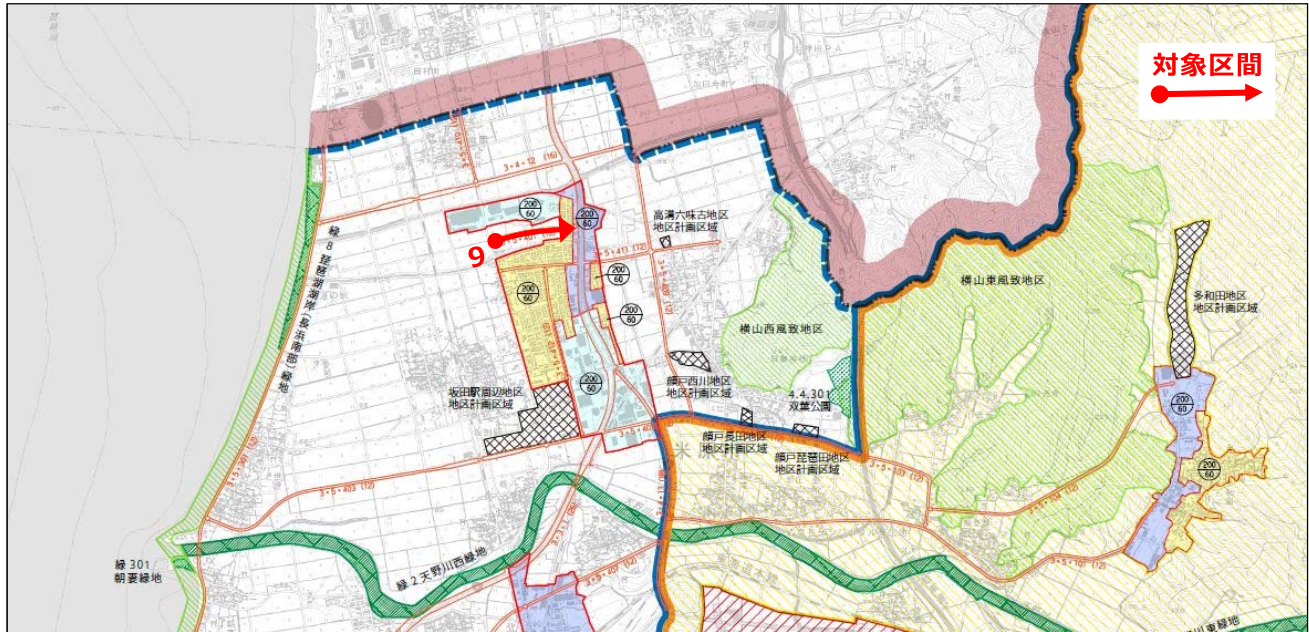
【評価】

道路機能からみた必要性の評価（STEP1）	幅員	a 通学路（交通安全機能）	○	○ 構造的要素を満足する STEP3 へ
		b バス路線（交通処理機能）	×	
	c 市街地等（市街地形成機能）	×		
	法線	a 平面線形	○	
道路構造令との整合（STEP3）	○ 満足する			
特記事項	—			

【総合評価】

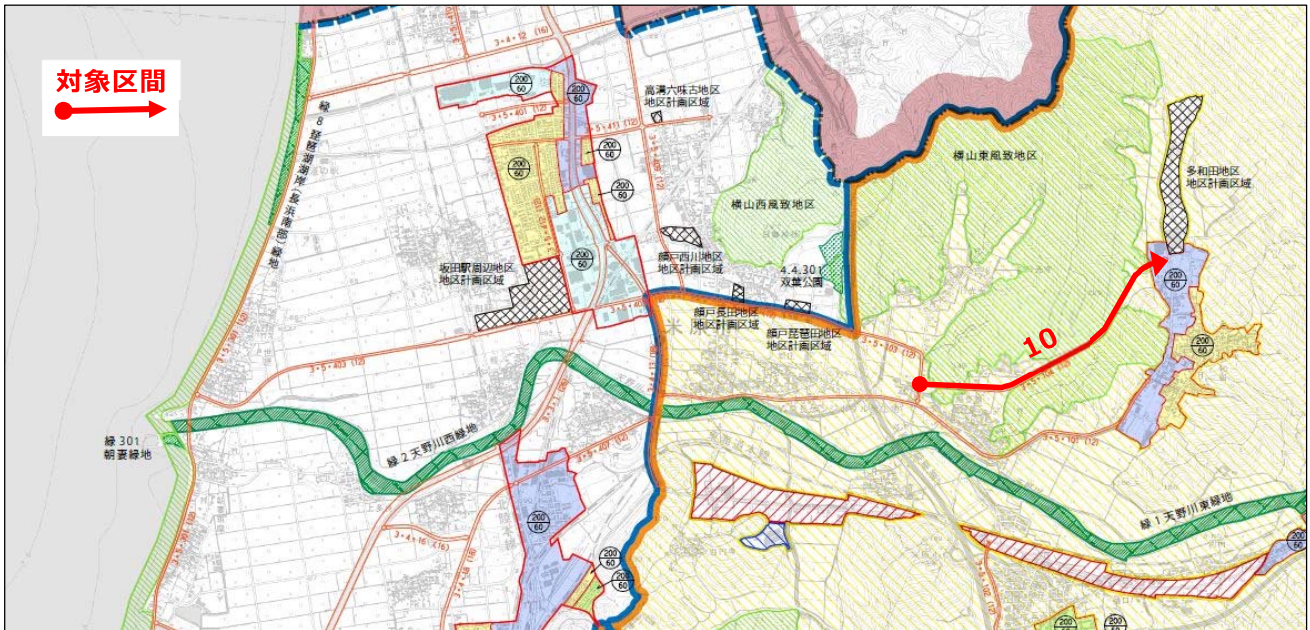
変更（幅員）	・現況は構造的要素を満足し、交通処理機能を十分果たしていることから、計画幅員確保の必要性が低下しており、幅員縮小の「変更」とする。
---------------	---

【路線概要】	3・5・401 碓高溝狐塚線（区間番号 9）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：米原市決定 ・計画概要（車線数）12m（2車線） ・路線延長：約 570m



【未整備区間の現況】			
上位計画での位置付け		南北の幹線道路を連絡する補助幹線道路（区内交通を受け持つ路線）	
現道の有無		なし	
沿道の主な用途地域		用途地域指定なし、第一種住居地域、準工業地域	
【評価】			
都市構造機能からみた必要性の評価（STEP1）	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	○ 地域幹線道路として位置付けされている。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	× 鉄道駅等の拠点形成に資する路線として位置付けされていない。	
代替路線の検証（STEP3）	同等の機能（並行路線）を有し、かつ、対象道路から離隔500m以内に道路幅員7.0m以上の道路を有するか	代替路線なし	× STEP4へ
実現性の評価（STEP4）	支障物件	—	ほぼ課題なし
	地元合意	終点部が住宅地を通過し、数件の建築物が存在する。	やや課題あり
	事業費	—	ほぼ課題なし
将来道路ネットワークの検証（STEP6）	変更しても、将来交通需要を満足する。		
特記事項	—		
【総合評価】			
変更（法線）（起終点）	・市街化区域に位置する終点部が、数件の建築物により支障となるが、計画幅員を確保できる道路空地が存在することから、法線の一部を「変更」する。		

【路線概要】	3・5・104 能登瀬多和田線（区間番号 10）：概成済路線
【計画概要】	・計画決定：米原市決定 ・計画概要（車線数）12m（2車線） ・路線延長：約 1,740m



【概成済区間の現況】

上位計画での位置付け	南北の幹線道路を連絡する補助幹線道路（地区内交通を受け持つ路線）	
幅員構成	全幅：7.0m～9.8m 歩道（一部区間）2.8m	標準断面図
沿道の主な用途地域等	用途地域指定なし	
改良済でない理由	現道が十分機能を果たしている。	

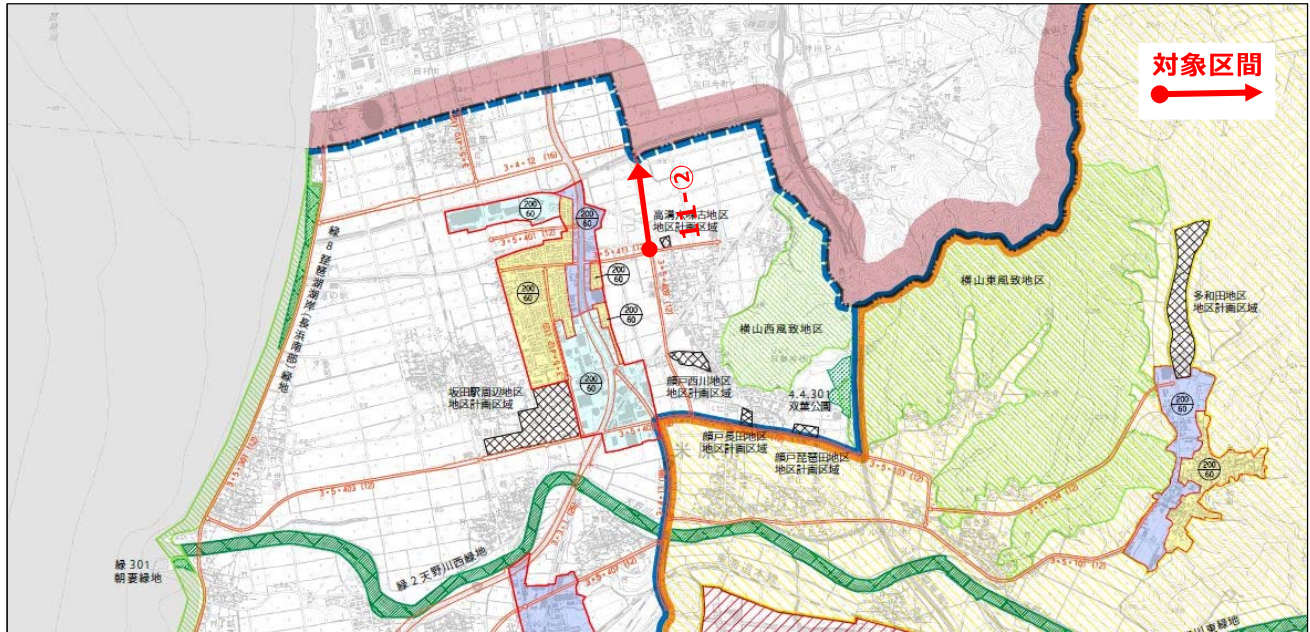
【評価】

道路機能からみた必要性の評価（STEP1）	幅員	a 通学路（交通安全機能）	×	× STEP2 へ	
		b バス路線（交通処理機能）	×		
		c 市街地等（市街地形成機能）	×		
	法線	a 平面線形	○		
実現性の評価（STEP2）	支障物件	—			ほぼ課題なし
	事業費	—			ほぼ課題なし
特記事項	—				

【総合評価】

存続	・本市の西部地域と東部地域を結び、市内の一体化を支える、まちの骨格となる路線であり、「存続」とする。
-----------	--

【路線概要】	3・5・409 顔戸長沢線（区間番号 11-②）：未整備路線
【計画概要】	・計画決定：米原市決定 ・計画概要（車線数）12m（2車線） ・路線延長：約 620m



【未整備区間の現況】			
上位計画での位置付け		東西の幹線道路を連絡する補助幹線道路（区内交通を受け持つ路線）	
現道の有無		なし	
沿道の主な用途地域		用途地域指定なし	
【評価】			
都市構造機能からみた必要性の評価（STEP1）	a-1 広域ネットワークの形成	× 広域交流軸・生活交流軸として位置付けされていない。	× STEP2 へ
	a-2 骨格形成（市内の一体化を支える機能）	× 幹線道路としての位置付けはなく、また、区間延長が短いことから、市内の一体化を支える幹線道路ではない。	
	a-3 鉄道駅等の拠点の形成	× 鉄道駅等の拠点形成に資する路線として位置付けされていない。	
地域的機能からみた必要性の評価（STEP2）	b-1 拠点等への交通アクセスに必要か	× 高次救急医療施設または産業流通拠点へのアクセスが向上する路線ではない。	× STEP6 へ
	b-2 市街地形成または有効利用に必要か	× 住宅形成機能に関わる路線としての位置付けは弱い。	
	C-1 安全な歩行空間の確保のために必要か	× 通学路・市街地内等の路線ではない。	
	C-2 安全な防災環境の確保のために必要か	× 緊急輸送路のアクセスする路線ではない。 × 防災拠点を結ぶ路線ではない。	
	d 将来交通需要を満足させる道路か	× 交通混雑緩和に寄与する路線ではない。	
将来道路ネットワークの検証（STEP6）	廃止しても、将来交通需要を満足する。		
特記事項	長浜市は、「長浜市都市計画道路見直し方針」（平成 28 年 3 月策定）において、「廃止（条件付廃止。米原市の都市計画道路見直しが実施され、協議が整った段階で廃止手続きを行う。）」とされている。		
【総合評価】			
廃止	・都市構造機能および地域的機能からみた必要性が低下しており、沿線の将来の市街化も見込めないことから、「廃止」とする。		

第7章 費用便益分析

7-1 検討対象路線・区間

費用便益分析は、道路整備によりもたらされる社会・経済的な便益（効果）と、社会・経済的に費やされる費用を計測することにより、道路整備の効果を評価するものである。

第5章で推計した交通量配分結果に基づき、費用便益分析を行った。

分析手順は、国土交通省道路局都市局の「費用便益分析マニュアル」(平成30年2月)に従った。

検討路線は、米原市道路網整備計画で短期整備路線※に位置付けられている路線のうち、米原市決定の路線・区間である「3・5・409 顔戸長沢線（区間番号 11-①）」とした。（図7.1）

※中期、長期路線については、事業期間および事業費が不明瞭であるため、検討を行わない。

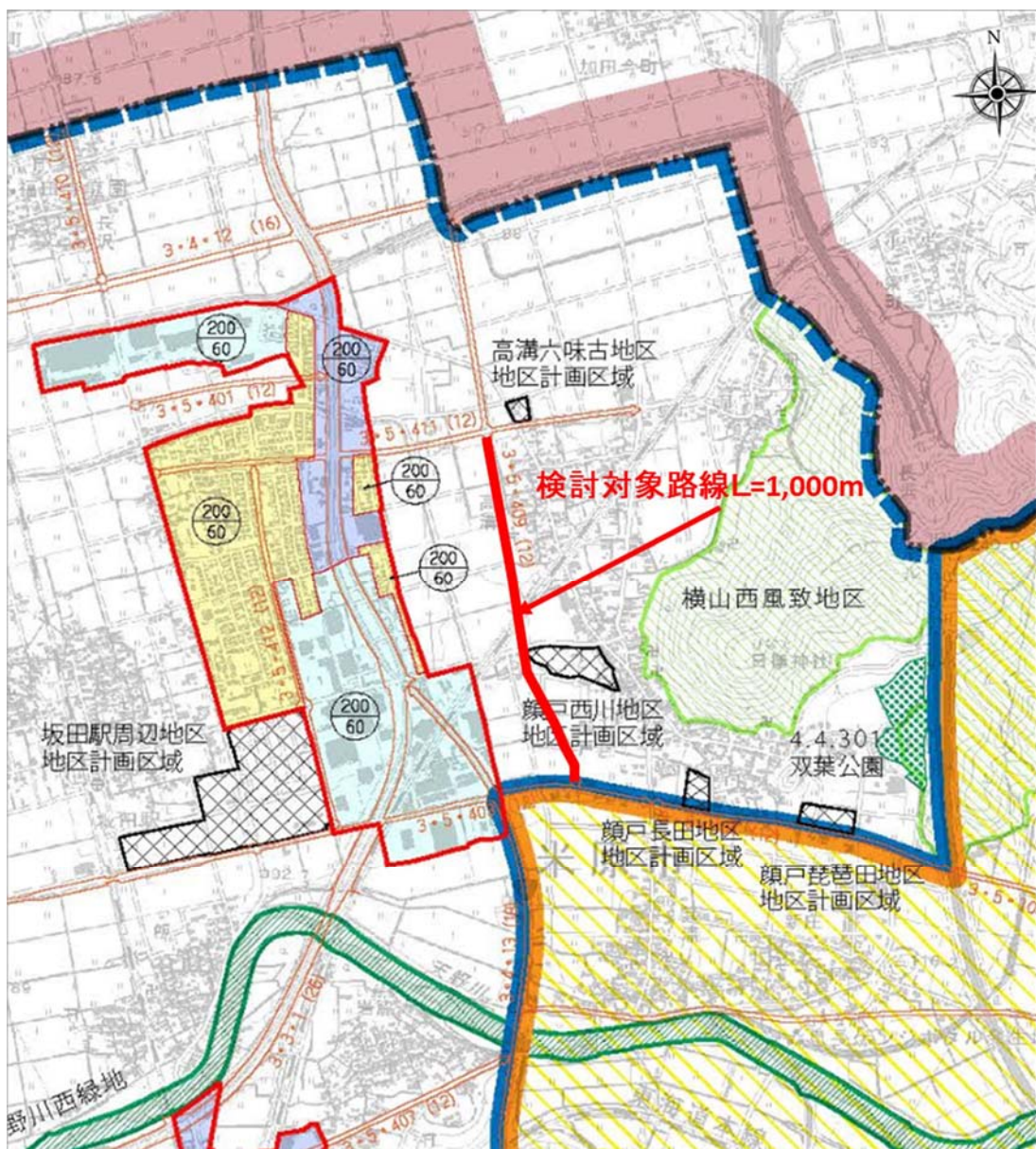


図 7.1 検討対象路線位置図

検討対象路線の事業スケジュールは以下のとおりである。

表 7.1 検討対象路線の事業費スケジュール（3・5・409 顔戸長沢線
（区間番号 11-①） l=1,000m）

単位：百万円

		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	備考
測量試験費	予備設計	■												
	現地測量	■												
	路線測量	■												
	用地測量			■										
	詳細設計		■											
	補償調査		■											
	土質調査		■											
用地補償費				■	■	■	■	■	■					
工事費	道路工					■	■	■	■	■	■	■	■	
	新幹線横断部								■	■				
事業費		14.1	13.3	10.6	2.5	52.0	102.0	55.0	157.0	32.0	23.0	72.0	77.0	
うち用地補償費						50.0	10.0		76.0					

■ 補助 ■ 単独

7-2 費用便益分析の概要

(1) 基本的な考え方

費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。

道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少のほか、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。

マニュアルにおいては、それらの効果のうち、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出するとしており、本章においてもこれらの3項目の便益を算出する。

(2) 費用および便益算出の前提

費用便益分析に当たっては、算出した各年次の便益、費用の値について割引率を用いて現在価値に換算して分析する。

本検討では、費用便益分析に当たり、費用便益分析マニュアルに示される内容に準じ、

- 現在価値算出のための社会的割引率：4%
- 基準年次：評価時点（令和2年度）
- 検討年数：50年

の数値を用いて計算を行うものとする。

費用便益分析の概略検討フローを図7.2に示す。

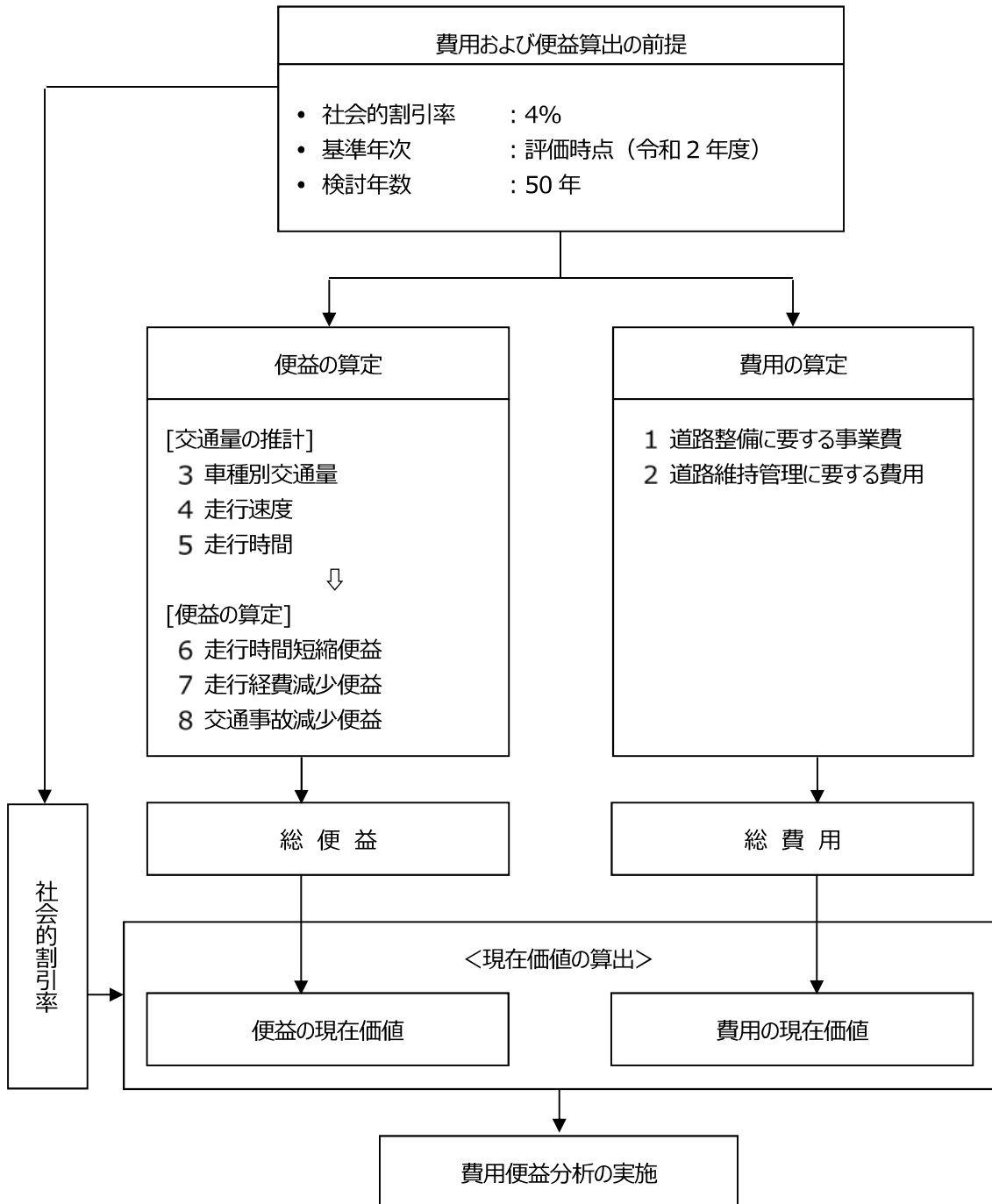


図 7.2 概略検討フロー

(3) 費用便益分析結果

費用便益分析結果は、表 7.2 に示すとおりである。

これにより、顔戸長沢線（区間番号 11-①）のこれから実施される事業については、事業効果が見込まれる。

表 7.2 費用便益分析結果

	費用の 現在価値	便益の現在価値				B/C
		走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	計	
全事業	5.7 億円	4.4 億円	0.36 億円	0.13 億円	4.9 億円	0.9
残事業	3.7 億円	4.4 億円	0.39 億円	0.13 億円	4.9 億円	1.3

※全事業：平成 27 年（2015 年）より令和 8 年（2026 年）までの全事業（表 7.1 参照）

残事業：令和 3 年（2021 年）より令和 8 年（2026 年）までの事業（表 7.1 参照）

第8章 今後の流れ（手続）

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、下記のフローに基づき、都市計画変更の法手続を進める。

- ・「廃止」と判断された路線・区間：周辺住民等に周知を行い、住民説明会等を踏まえて、合意形成が得られた路線・区間について、法に基づく都市計画変更を進める。
- ・「変更」と判断された路線・区間：各路線における将来のまちづくりにおける位置付けおよび事業実施の見込み等の検討も踏まえた上で、法に基づく都市計画変更を進める。

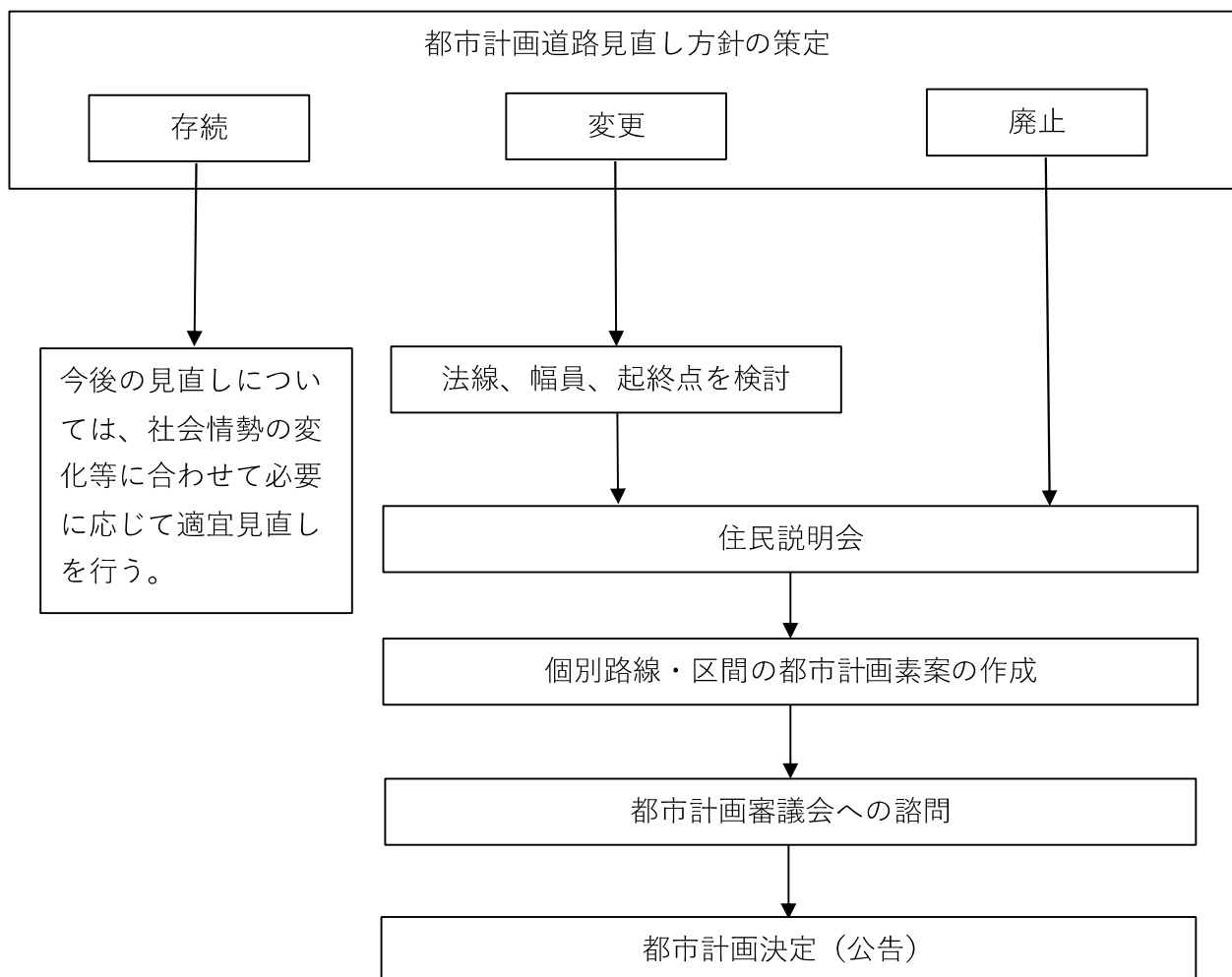


図 8.1 都市計画決定手続フロー