

東近江市道路整備基本計画

平成 25 年 3 月

東 近 江 市

目 次

| | |
|------------------------------|-----------|
| 1 計画の概要 | 1 |
| 1.1 計画の目的 | 1 |
| 1.2 計画の位置づけ | 1 |
| 1.3 計画の全体構成 | 2 |
| 2 道路整備に関わる問題・課題 | 3 |
| 2.1 道路整備に関わる問題点 | 3 |
| 2.2 道路整備に関わる課題 | 19 |
| 3 道路整備の基本方針 | 20 |
| 4 将来道路網の計画 | 35 |
| 4.1 将来道路網の考え方 | 35 |
| 4.2 将来道路網の立案 | 37 |
| 5 今後の道路整備に向けて | 38 |
| ◆ 用語集 ◆ | 39 |

※本計画書で「*」印は、用語集に文言の意味を示す。

1 計画の概要

1.1 計画の目的

東近江市は、2度の合併により行政区域の面積が388.58㎢に拡大した都市である。

東近江市総合計画（後期計画：平成24年3月）では、将来像を「うるおいとにぎわいのまち 東近江市」と掲げ、道路ネットワークの充実に向けての観点からは、達成目標として「地域内の交通分散が図られ、利便性が高く円滑な交通ができるまちを目指す」と設定している。また、都市計画マスタープラン*（平成22年5月）では市域の一体性強化に向けた交通体系の整備・充実が謳われている。さらに、国道421号の石樽トンネルが平成23年3月に開通したことから交通量が大幅に増加しているとともに平成25年度末には、名神高速道路蒲生スマートインターチェンジ（以下、スマートICという。）および湖東三山スマートICの供用も予定されており、広域的市町村合併や周辺道路整備の状況変化に対応した道路整備が求められている。

以上をふまえ、本計画では、本市の一体性強化のための交通体系の整備等、本市の将来像の実現に向けて、「東近江市道路整備マスタープラン」（平成20年度策定）に基づきつつ、今日の社会情勢の変化に的確に対応するため、道路整備上、特に重要となる広域的道路ならびに地域の骨格的道路について、その基本方針を明確にするとともに、将来道路網を立案するなど、本市の今後20年間における道路整備の指針となるべき計画を策定するものである。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、東近江市総合計画*で示された本市の将来都市構造や、道路整備の基本的方向、主要幹線道路および地域内幹線道路の整備、生活密着型の安全な道路整備など「市民生活、地域経済を支えるまちづくり」を目指した行政の取組みをふまえつつ、都市計画マスタープラン*との整合性も確保しながら、本市における今後の道路整備の基本方針を示すとともに将来道路網を明確化し、都市計画道路も含めた本市における今後の道路整備にあたっての基本計画について定めるものである。

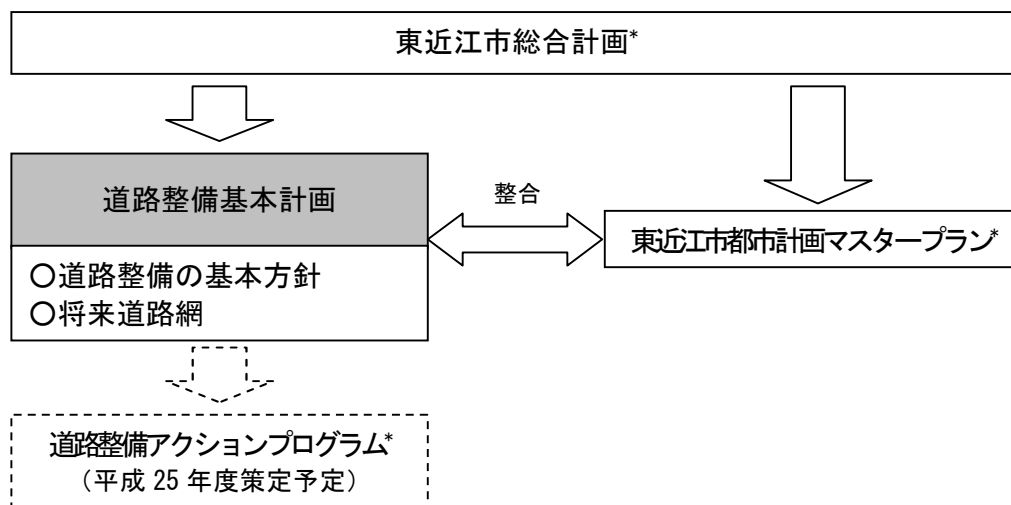


図1 本計画の位置づけ

1.3 計画の全体構成

計画の全体構成と策定体制を示すと、以下のとおりである。

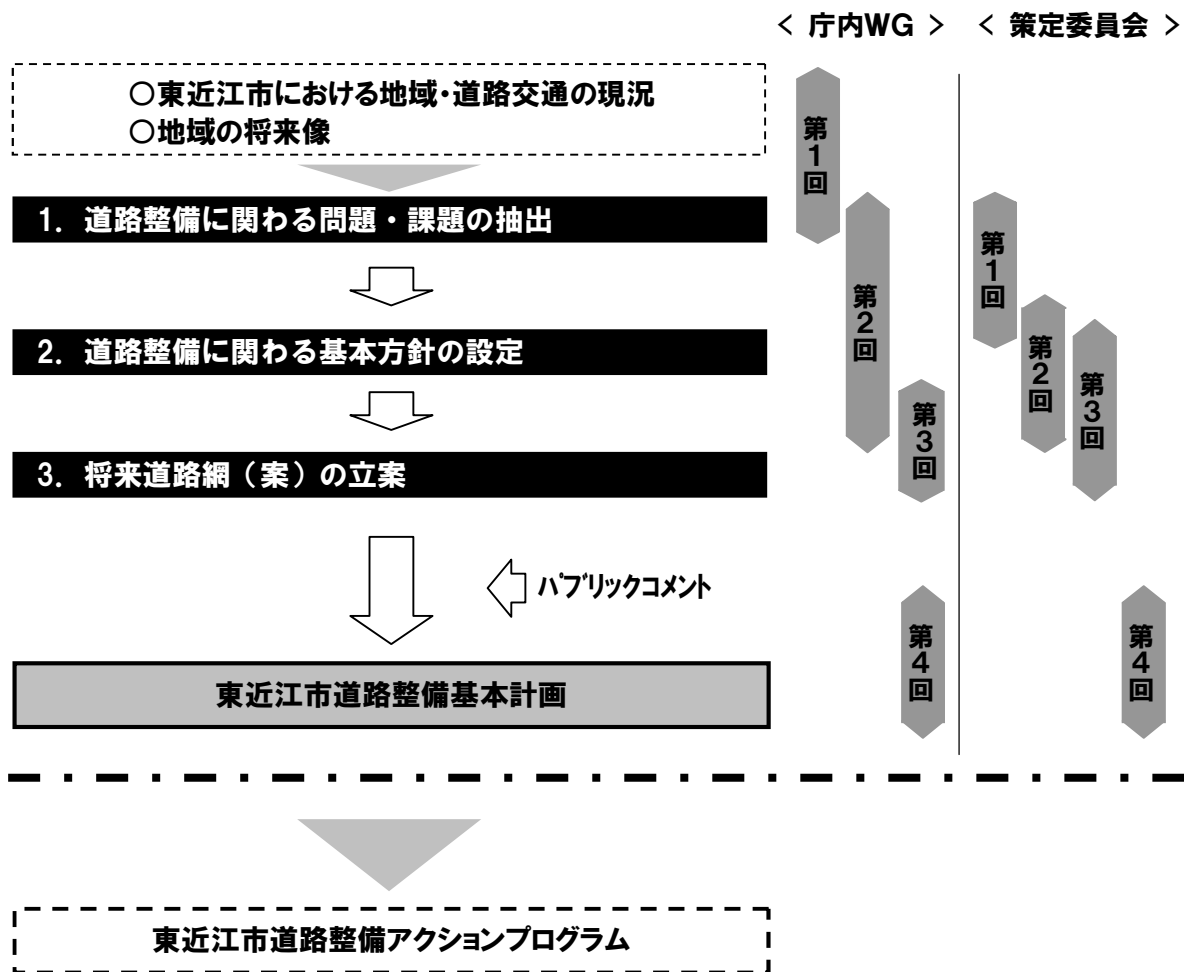


図 2 計画の全体構成と策定体制

2 道路整備に関わる問題・課題

2.1 道路整備に関わる問題点

2.1.1 道路現況からみた問題点

2車線未満の区間が多い現況道路網（図 3）

本市における道路網のうち、全区間が2車線以上の道路^{注)}は、東西方向では、存在しないことに加え、市域を貫く道路は国道421号に限られている。また、南北方向でも以下の路線に限られている状況にある。

【本市の道路のうち、全区間が2車線以上の道路】

国道 : 国道8号, 国道307号, 国道477号

主要地方道（以下(主)と表記） : 大津能登川長浜線, 彦根近江八幡線, 彦根八日市甲西線

注) 「2車線以上の道路」とは、ここでは、2車線以上で、大型車の離合が可能な道路をいう。

緊急輸送道路にも存在する2車線未満区間（図 4）

緊急自動車が行き止まりの狭隘な生活道路

本市の緊急輸送道路のうち、広域幹線道路～支所間を結ぶ道路（第二次緊急輸送道路）や、集積拠点と本庁、支所ならびに輸送拠点間を連絡する道路、あるいは集積拠点と第一次、第二次緊急輸送道路を連絡する道路（第三次緊急輸送道路）では2車線が確保されていない区間が存在しており、緊急輸送時における支障も懸念される。また、緊急自動車が行き止まりの狭隘な道路も多くあり、日常生活にも影響を与えている状況にある。

【緊急輸送道路とは】

第一次 : 広域的な輸送物資を運ぶ広域幹線道路

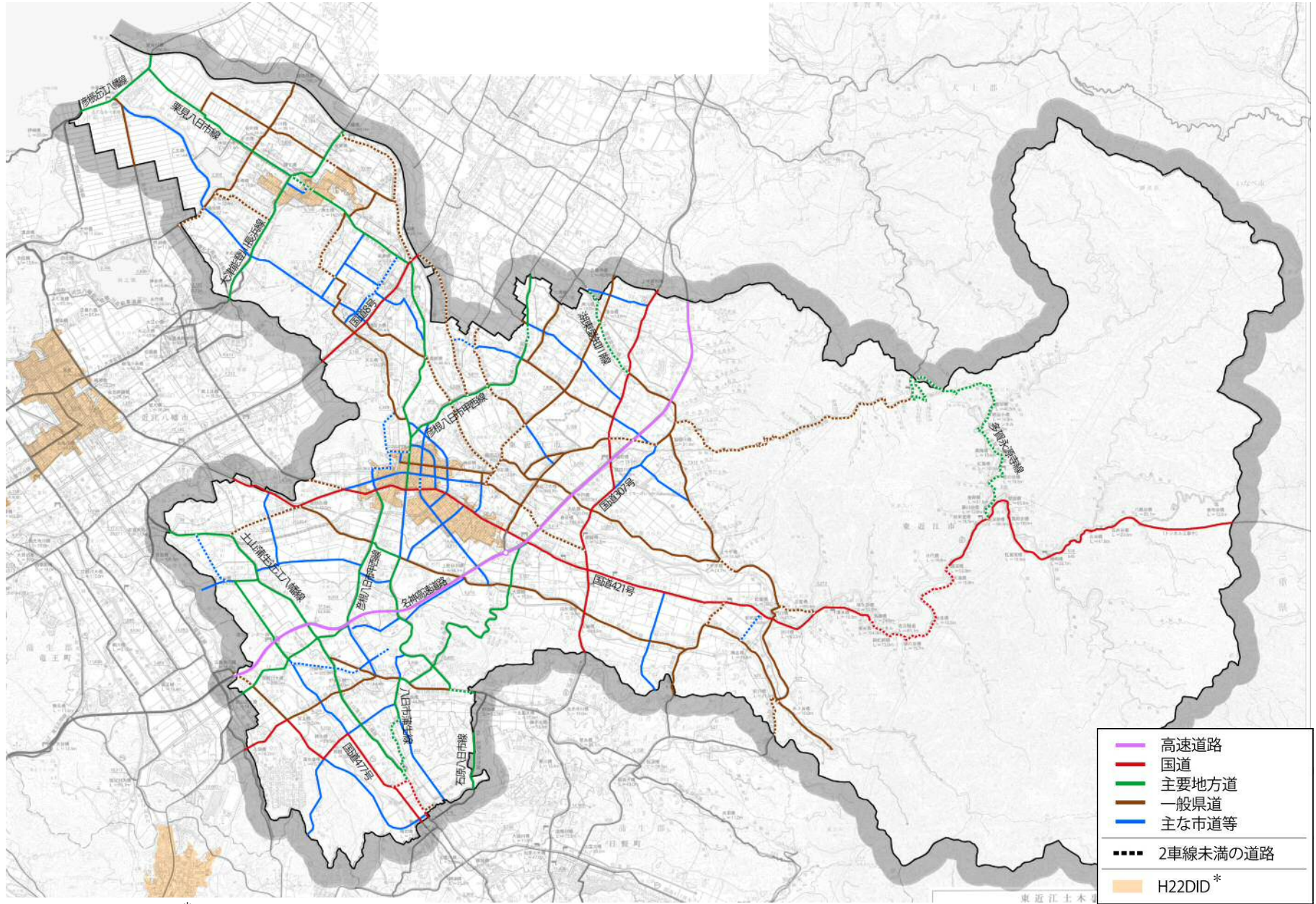
第二次 : 上記道路と市役所や広域避難場所等を連絡し、あるいは広域幹線道路で代替路線となる道路

第三次 : 市の防災拠点と第一次、第二次緊急輸送道路を連絡する道路

※第一次、第二次緊急輸送道路は、県が指定を行い、第三次緊急輸送道路は市が指定を行う。

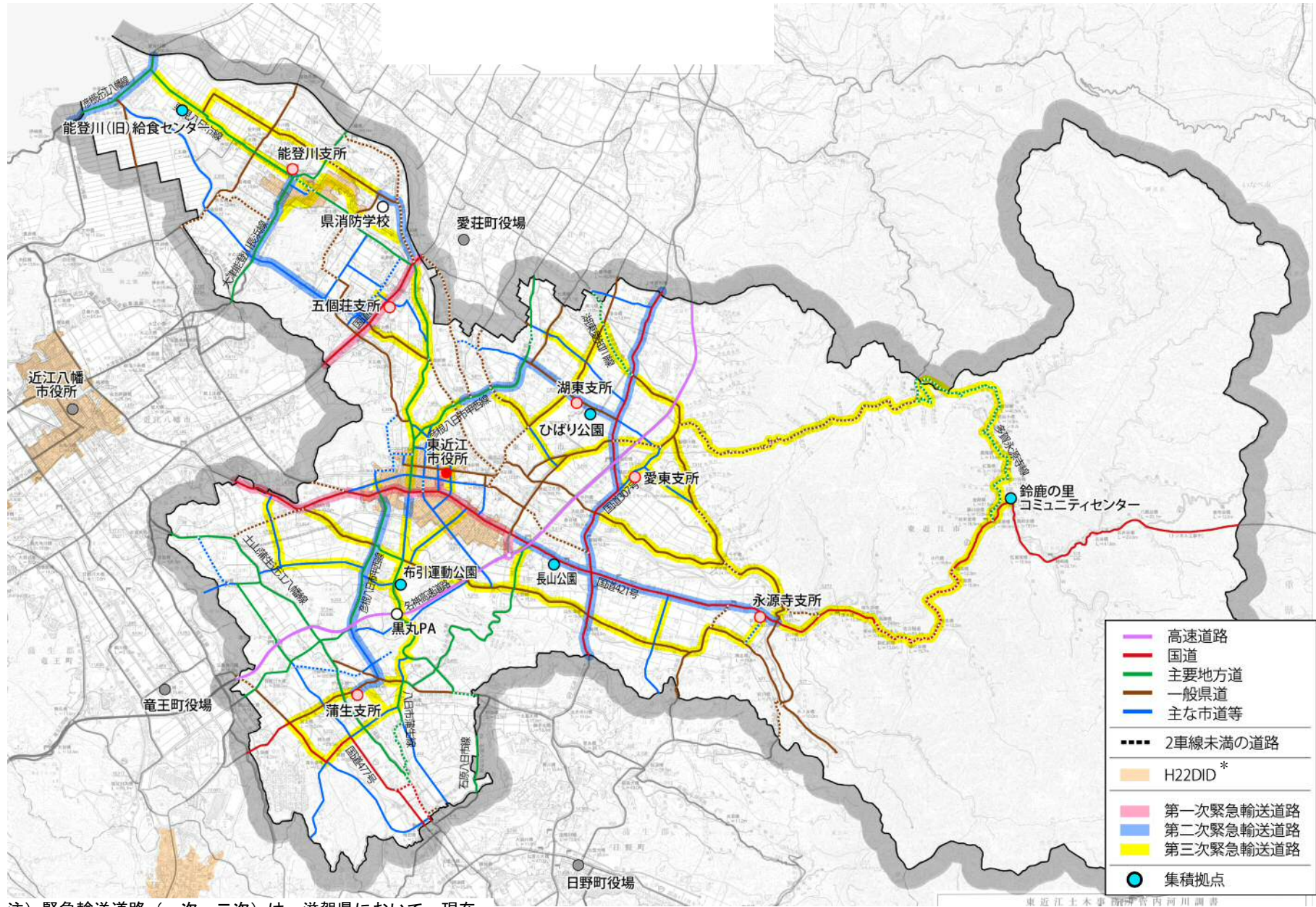
生活道路でも多発する交通事故（図 5）

本市の交通事故は、交通量の多い国道8号や国道421号、(主)大津能登川長浜線、(主)彦根八日市甲西線に集中しており、特に八日市地区中心部や能登川地区中心部で多くなっている。また、生活に密着した道路でも多数の交通事故が発生している状況にある。



資料：H22道路交通センサス*，東近江市

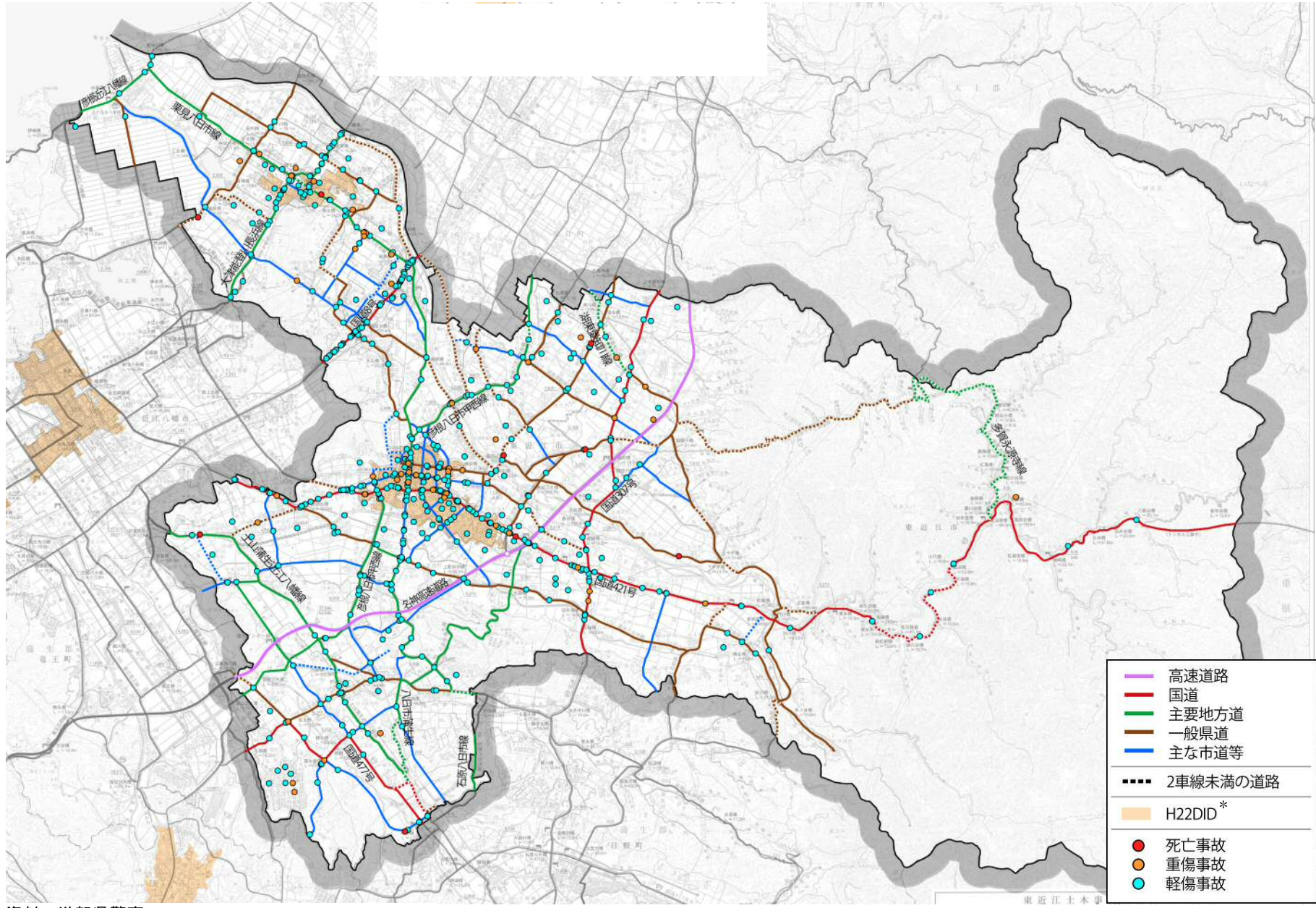
図3 本市の道路網



注) 緊急輸送道路(一次、二次)は、滋賀県において、現在、見直しが行われている。三次は、東近江市において策定中であり、案の状況である。

資料：滋賀県HP

図4 緊急輸送道路



資料：滋賀県警察

図 5 交通事故の発生状況（平成 23 年度）

2.1.2 交通現況からみた問題点

東西・南北方向ともに多い本市発着交通*（図 6）

本市の発着交通*のうち、市内外の交通流動は、彦根市や愛荘町等の市以北方面（34,645 台/日）や大津市・草津市・栗東市等の湖南地域方面（26,045 台/日）といった南北方向の交通需要が多いほか、近江八幡市方面（24,485 台/日）といった東西方向の交通需要も多くなっている。

八日市地区を中心とした市内発着交通*（図 6）

本市の発着交通*のうち、市内での交通流動は、八日市地区が中心となっており、交通需要が集中する傾向となっている。

幹線道路に集中する交通需要（図 7）

本市では、全区間が2車線以上の確保された道路が、南北方向では国道や主要地方道に限られていることから、これらの道路に交通需要が集中する状況にある。

幹線道路における道路交通容量*の超過（図 8）

幹線道路における交通集中が生じることにより、東西・南北方向ともに、これら道路の混雑度*（交通量÷交通容量*）は1.0以上と交通量が道路交通容量*を上回っており、混雑が生じている状況にある。

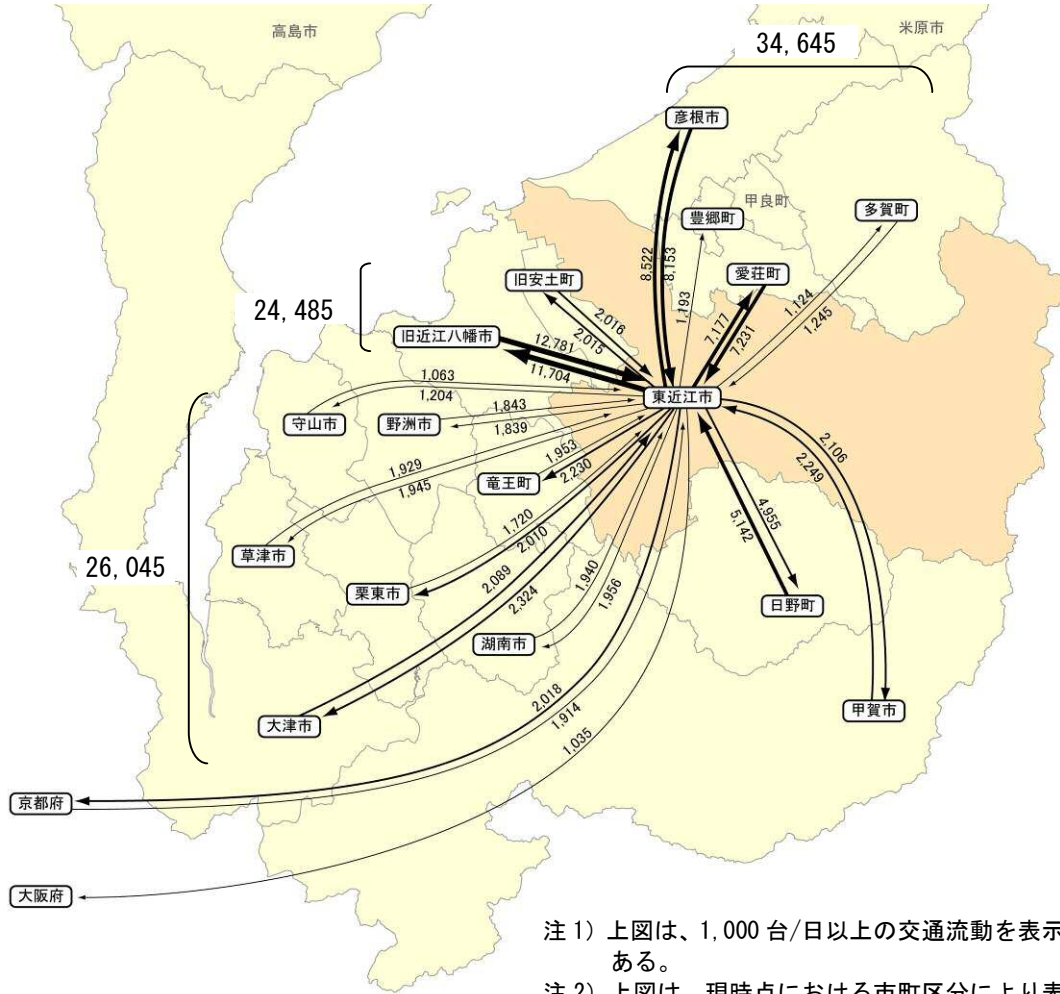
幹線道路における交通機能の低下（図 9）

混雑時における旅行速度は、八日市地区や能登川地区といった DID 地区*で30km/h未満の区間が多くなっている。また、交通集中が生じている国道8号や国道421号では混雑多発箇所としても位置づけられており、なかでも国道8号（御幸橋周辺）では、宮荘交差点や築瀬交差点、築瀬北交差点、御幸橋北交差点といった混雑多発箇所が集中している状況にある。

【混雑多発箇所とは】（滋賀県 HP）

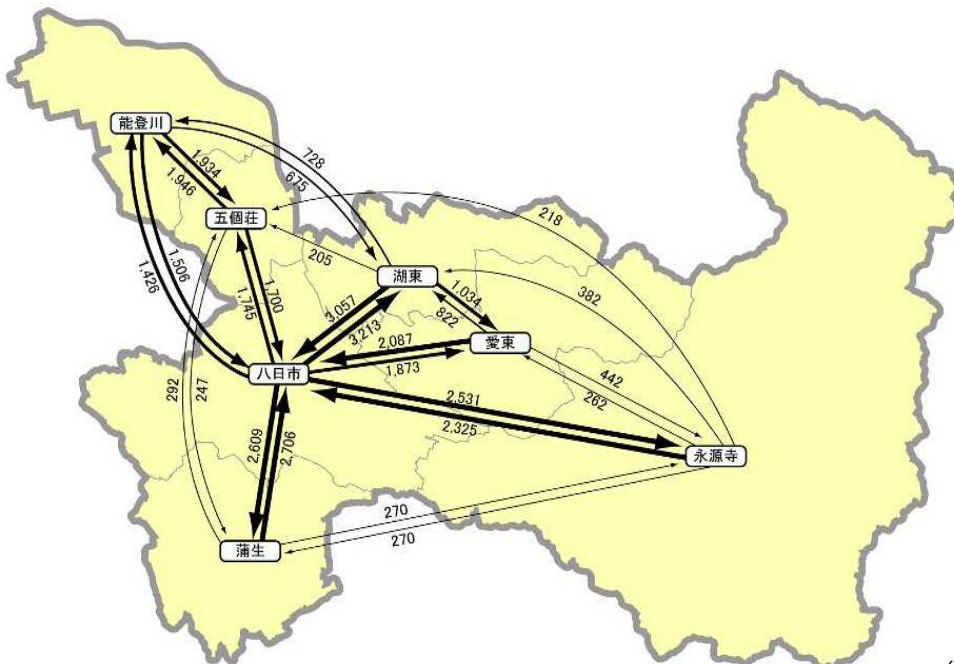
滋賀県渋滞対策協議会において、交通混雑を示すデータ（VICSデータ、道路交通センサス*データ）と、関係機関に対するヒアリング調査結果に基づき、一定基準に該当するとして抽出された箇所をいう。

【市内外流動】



注1) 上図は、1,000 台/日以上交通流動を表示したものである。
 注2) 上図は、現時点における市町区分により表すことを基本としている。

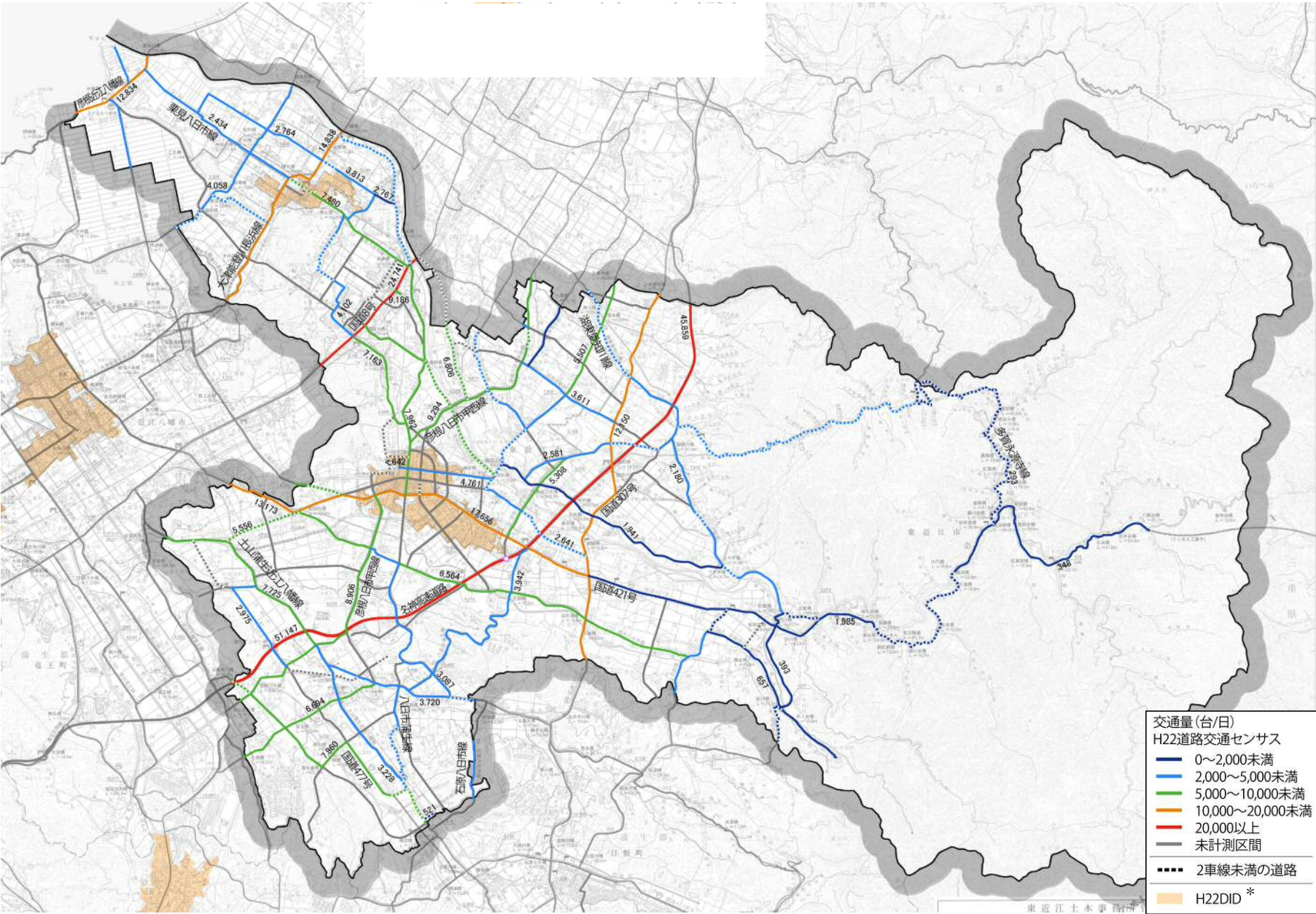
【市内々流動】



(単位：台/日)

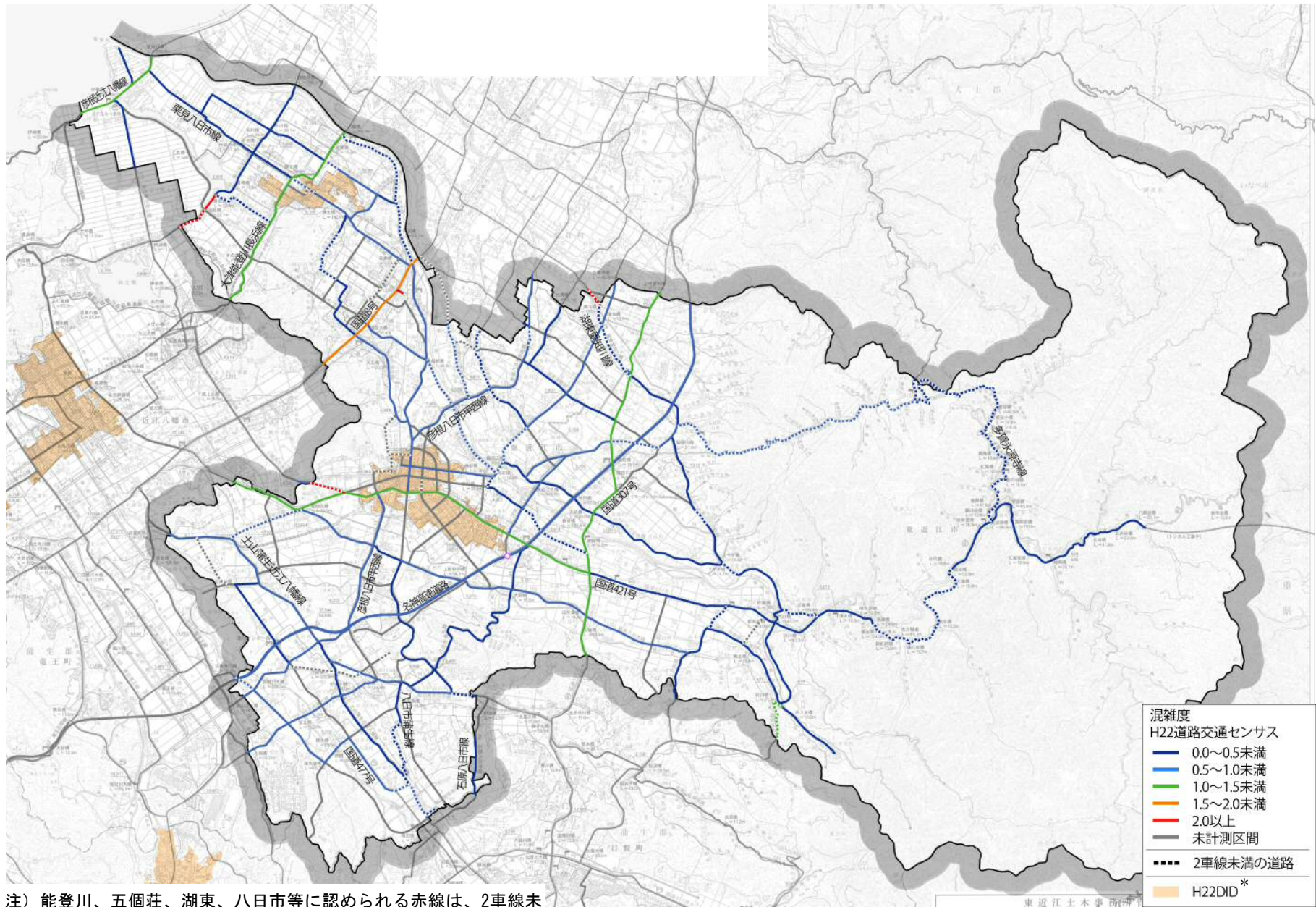
資料：H17 道路交通センサス* (OD 調査)

図6 本市に関わる自動車交通流動 (平成 17 年 (実績値))



資料：H22道路交通センサス

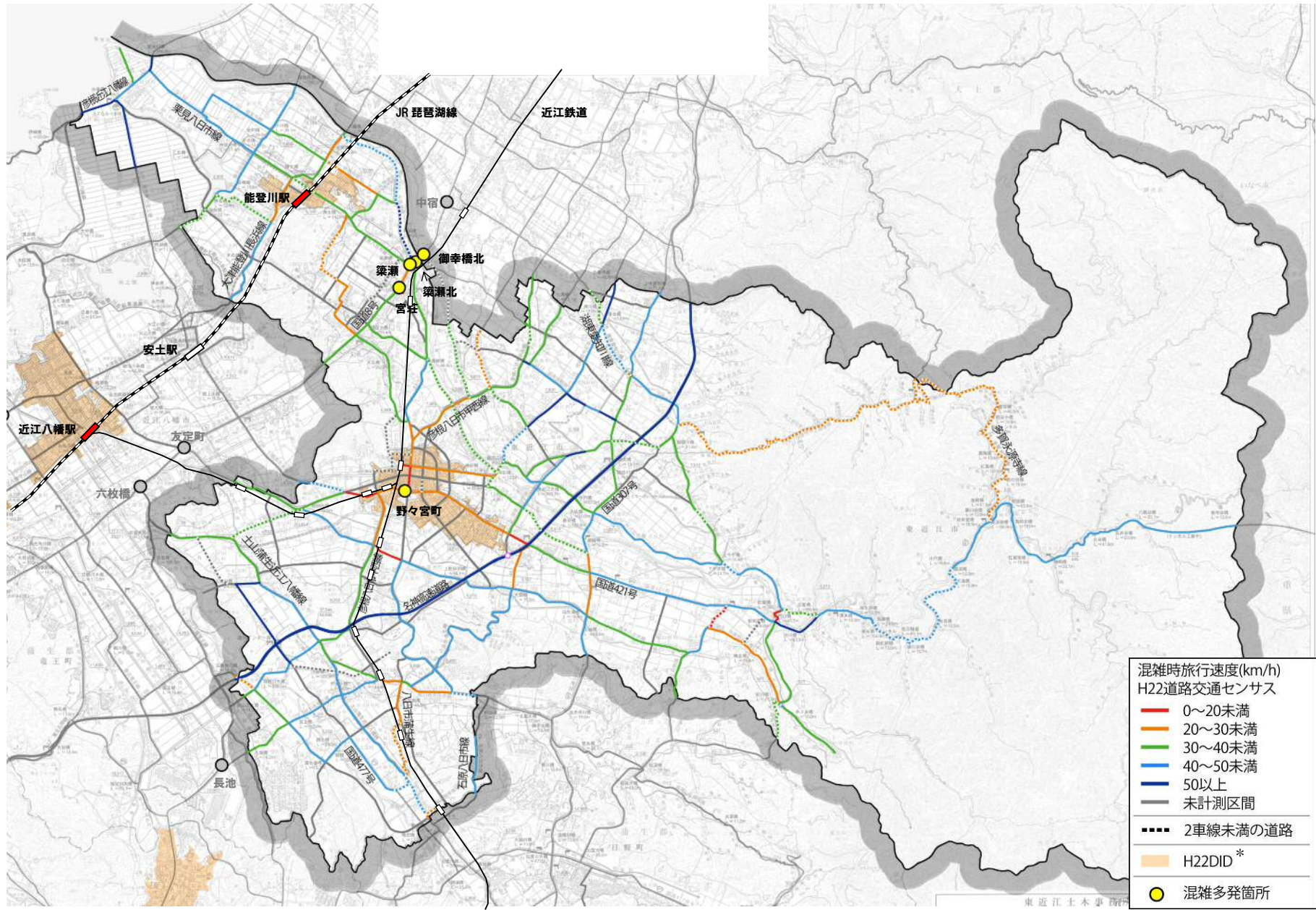
図7 道路の交通量



注) 能登川、五個荘、湖東、八日市等に認められる赤線は、2車線未満のため交通容量が小さいことから高い「混雑度」*となっている。

資料：H22道路交通センサス

図 8 道路の混雑度*



資料：H22道路交通センサス、滋賀県HP

図9 混雑時旅行速度*・混雑多発箇所

2.1.3 地域の将来像からみた問題点

都市軸*にも残る2車線未満区間
脆弱な旧市町間連絡道路（図10～図11）

本市では、概ね旧市町に対応する地域を生活圏と位置づけ、その連携・交流により都市を構成する分節型都市構造*を将来都市構造とするとともに（都市計画マスタープラン）、連携・交流のための道路等を都市軸*としている。

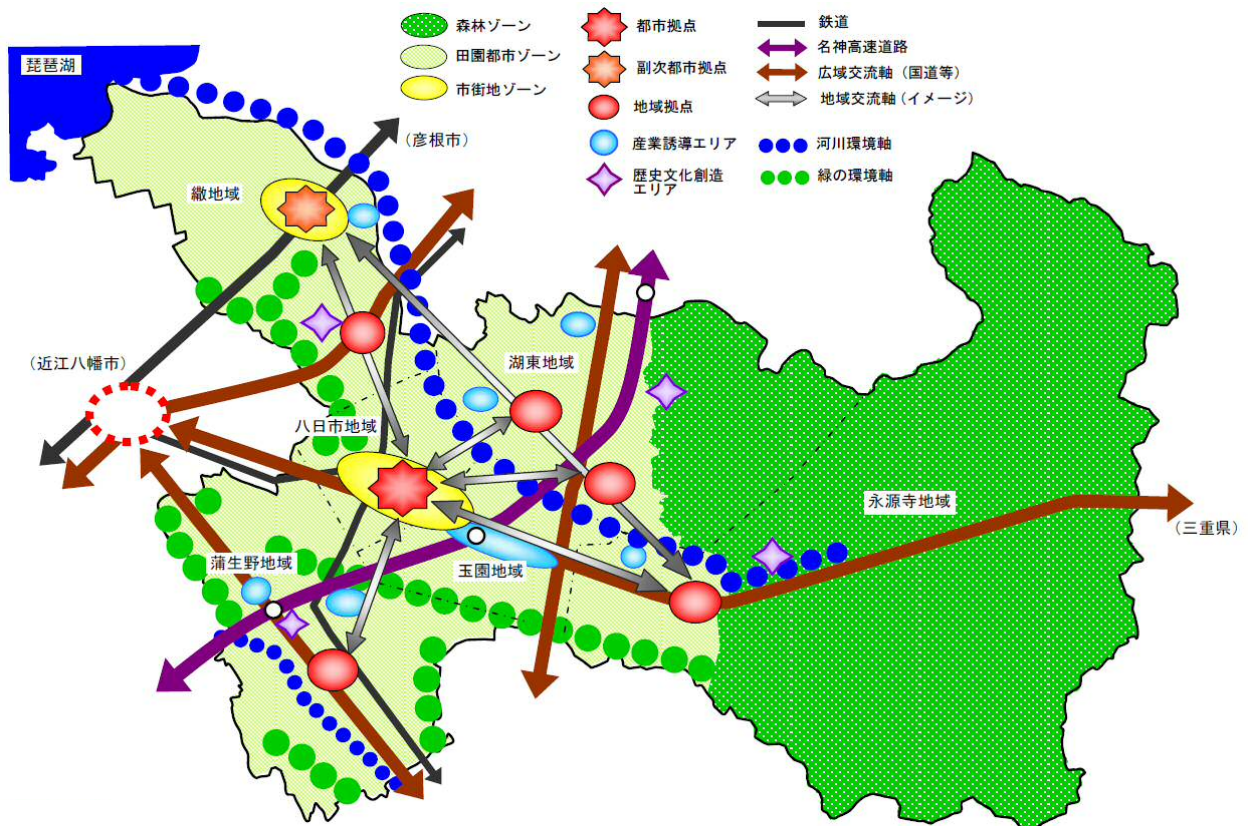
しかし、道路整備状況を見ると、2車線以上が確保されているのは国道8号や(主)大津能登川長浜線等、限られた道路・区間だけであり、広域交流軸に対応する国道421号や地域交流軸に対応する旧市町間連絡道路でも2車線未満の区間が存在するなど、多くの道路・区間で円滑な通行に支障が生じている。

【都市軸*（交流軸等）】（東近江市都市計画マスタープラン）

広域交流軸：京阪神、中京都市圏、隣接都市との連携・交流（産業・観光交流）を強化

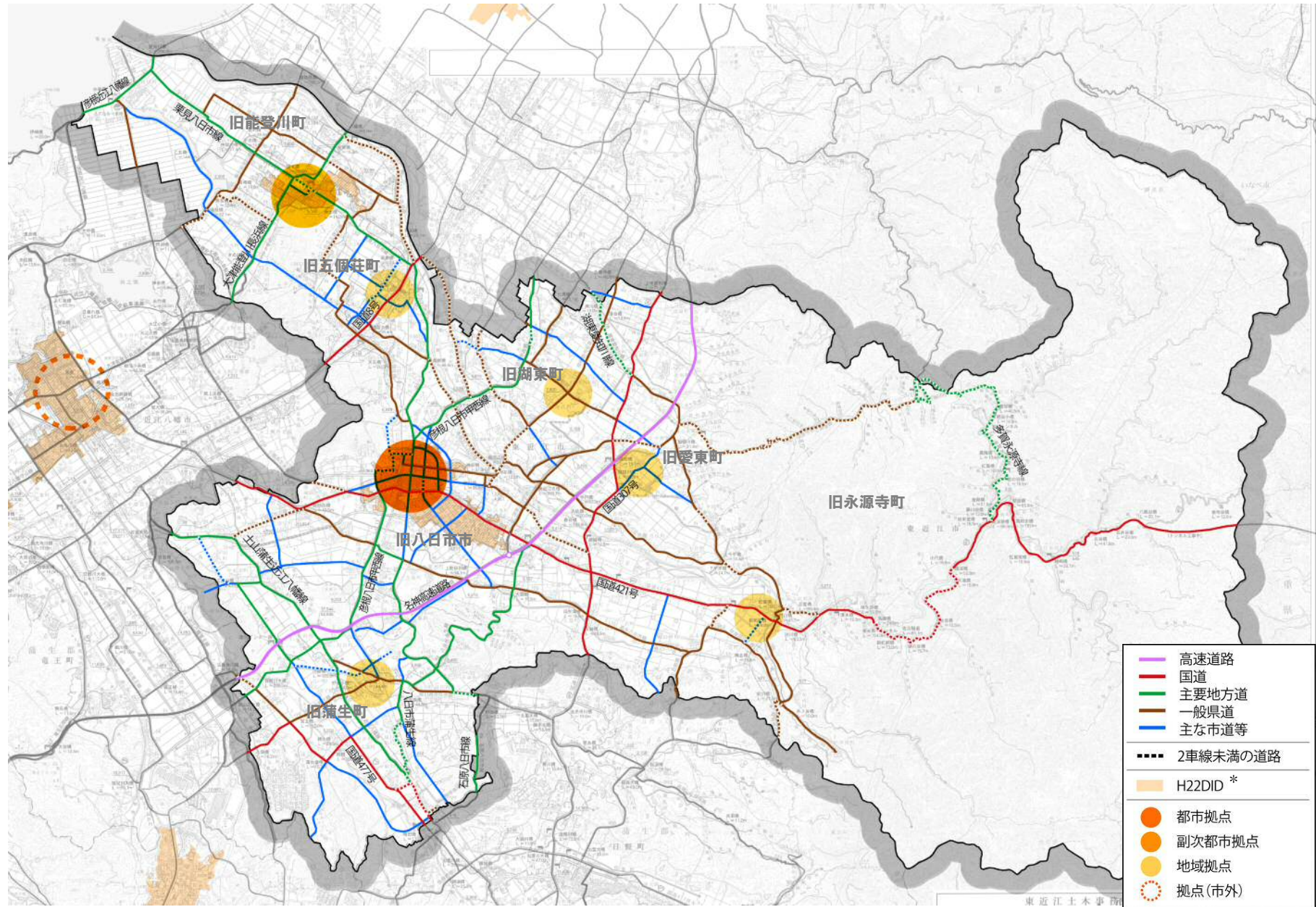
地域交流軸：都市拠点および副次都市拠点と各地域拠点の連携・交流（生活・産業・観光交流）を強化

※本計画では河川環境軸、緑の環境軸も都市軸*として位置づけられているが、自然環境・景観の保全・活用のためのもので道路網の検討との関係は薄いことから、ここでは記述していない。



出典：東近江市都市計画マスタープラン（平成22年5月）

図10 将来都市構造



資料：H22道路交通センサス，東近江市

図 11 本市の道路網

JR 能登川駅への低いアクセス性 (図 9, 図 12~図 14)

本市には1つのJR駅（JR 能登川駅）と13の近江鉄道駅が位置している。このうち、市内で乗降客数が最も多いJR 能登川駅は、その利用の約90%が本市に関わる利用となっている。しかし、利用の多い愛東や湖東、八日市からのアクセスにあたっては、国道8号における混雑多発箇所を通過することが必要であり、これら地域からの駅アクセス性が低くなっている（図 9）。

また駅前においても、(主)栗見八日市線の垣見隧道が2車線未満であるほか(写真 A)、(主)栗見八日市線～JR 能登川駅間の道路等も2車線未満となっており（写真 B, C）、駅へのアクセスに支障をきたしている状況にある。

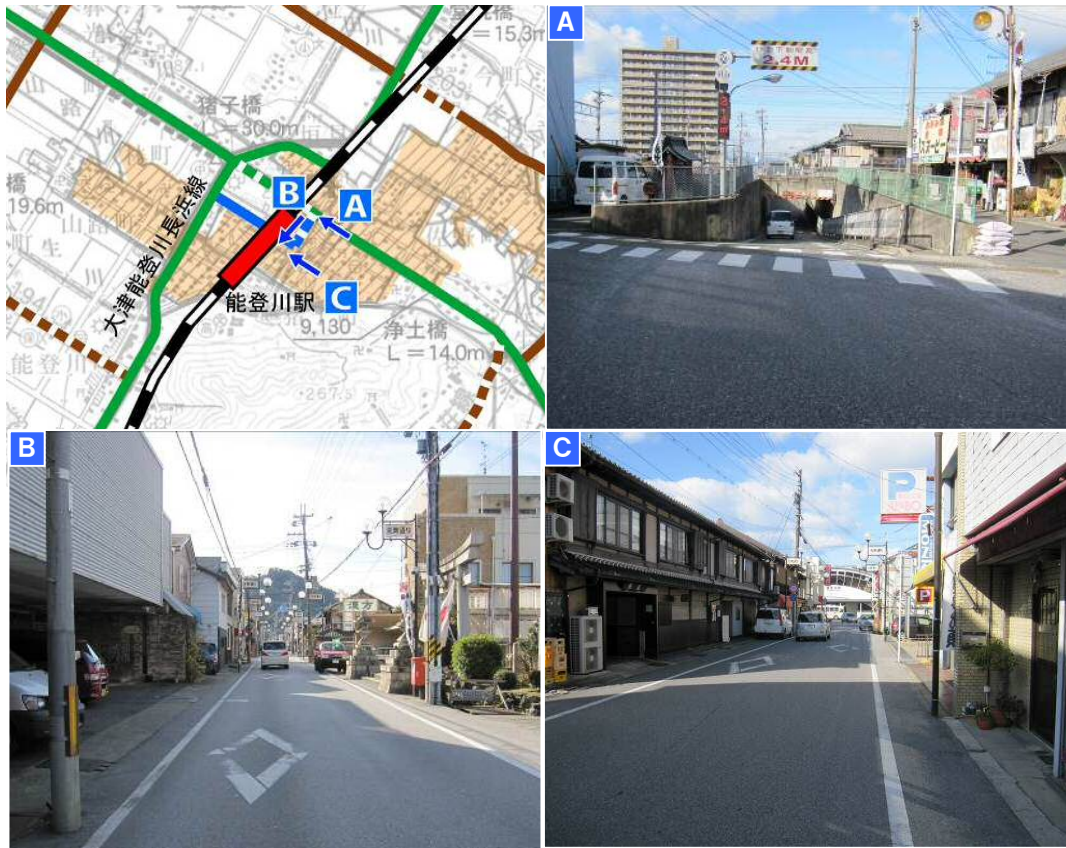
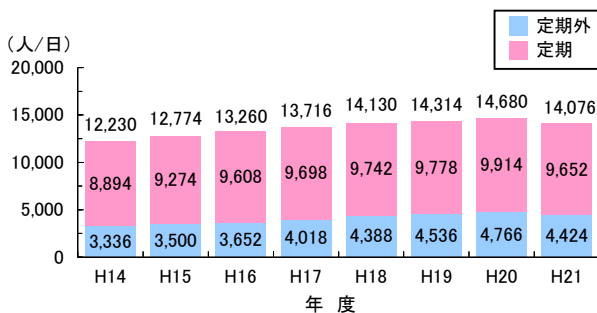


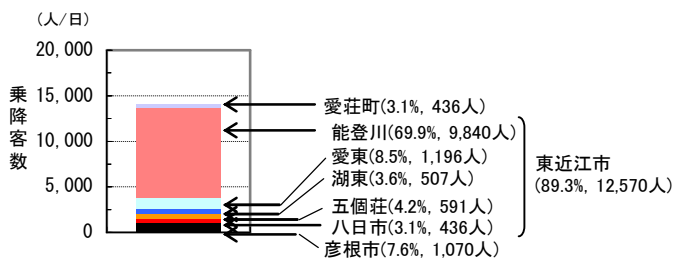
図 12 JR 能登川駅の周辺道路現況



資料：東近江市統計書

注) 「乗降客数」は、市統計書に記載の「乗客数」に2を乗じて算出している。

図 13 JR 能登川駅の1日当り乗降客数



資料：第11回大都市交通センサス (H22)

注) 上図は、駅乗降客数(図13)に、大都市交通センサスから得られる駅端末分布(%)を乗じて算出したものである。

図 14 JR 能登川駅の市町別乗降客数

観光地への低いアクセス性（図 15～図 16）

本市には多数の観光地が点在しており、観光入込客数は 1,666 千人/年となっている。しかし、その人数は、平成 18 年以降、減少傾向となっている。

本市で観光入込客数が最も多い「道の駅 あいとうマーガレットステーション」は名神高速道路八日市インターチェンジ（以下、IC という。）に近接しているものの、アクセス道路である国道 421 号や国道 307 号は混雑度*が 1.0 を上回る状況にあることからそのアクセス性は低く、特に観楓期には、近接する永源寺や百済寺等への来訪者も多いことから道路混雑は顕著なものとなっている。また、太郎坊宮、五個荘金堂地区や石塔寺についても多くの観光客があることから、これら観光地と八日市 IC や蒲生スマート IC、湖東三山スマート IC との連携強化を図る必要がある。

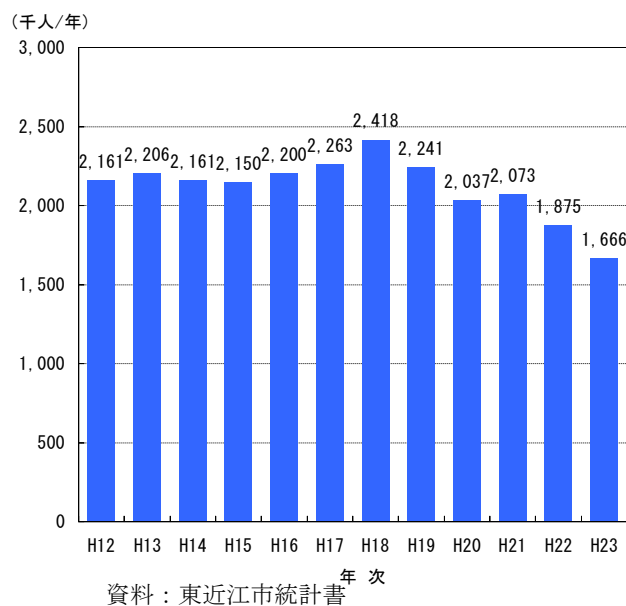


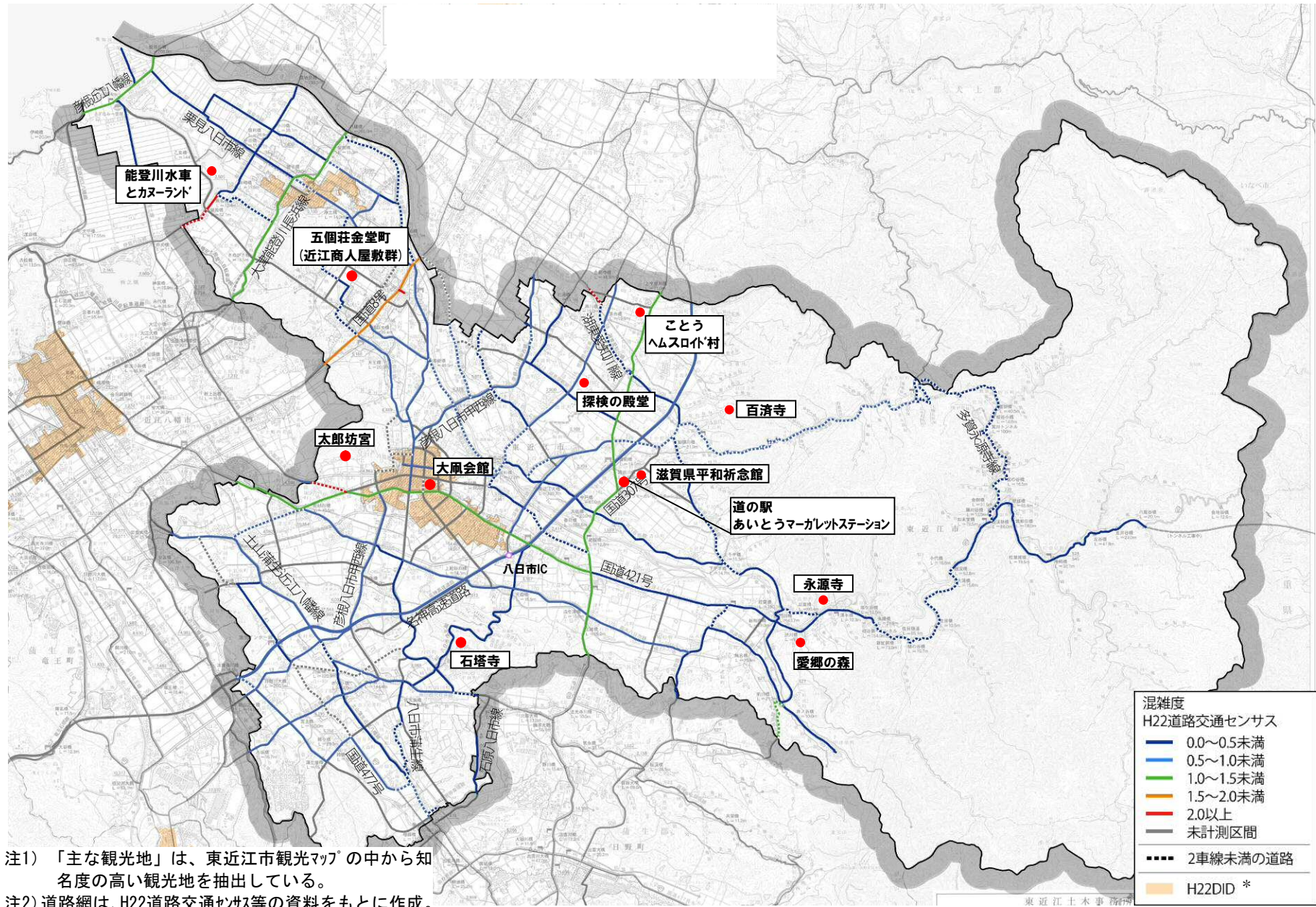
図 15 本市の観光入込客数の推移

表 1 滋賀県における観光入込客数ベスト 30

| 順位 | 観光地名 | 市町名 | 入込客数(人) |
|-----|-----------------------|-------------|-----------|
| 1 | 黒壁ガラス館 | 長浜市 | 1,799,100 |
| 2 | 多賀大社 | 多賀町 | 1,634,200 |
| 3 | 道の駅 藤樹の里あどがわ | 高島市 | 779,600 |
| 4 | 彦根城 | 彦根市 | 722,900 |
| 5 | 比叡山ドライブウェイ | 大津市 | 708,000 |
| 6 | 滋賀県希望が丘文化公園 | 野洲市、湖南市、竜王町 | 668,700 |
| 7 | 日牟礼八幡宮 | 近江八幡市 | 646,100 |
| 8 | 八幡堀 | 近江八幡市 | 630,200 |
| 9 | 豊公園 | 長浜市 | 623,500 |
| 10 | 伊吹の里（道の駅） | 米原市 | 620,100 |
| 11 | みずどりステーション（道の駅） | 長浜市（旧湖北町） | 559,800 |
| 12 | 延暦寺 | 大津市 | 545,200 |
| 13 | 長浜オルゴール堂 | 長浜市 | 531,200 |
| 14 | あいとうマーガレットステーション（道の駅） | 東近江市 | 523,500 |
| ... | ... | ... | ... |
| 30 | 太郎坊宮 | 東近江市 | 296,100 |

注）着色は、本市内に位置する観光地を示す。

資料：平成 21 年滋賀県観光入込客数統計調査



注1) 「主な観光地」は、東近江市観光マップの中から知名度の高い観光地を抽出している。

注2) 道路網は、H22道路交通センサス等の資料をもとに作成。

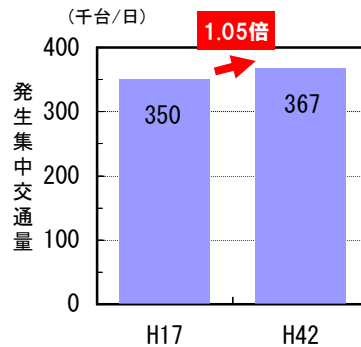
資料：H22道路交通センサス、東近江市観光マップ

図 16 本市における主な観光地・混雑度*

今後も増加する本市発着交通* (図 17～図 18)

東近江市を発着する交通量は、平成 17 年の 350 千台/日から平成 42 年には 367 千台/日へと 1.05 倍に増加すると予測されている。

これを交通流動別にみると、特に草津市、竜王町間といった市内外交通で 1.1 倍以上の増加が予測されているなど、市以北方面、湖南地域方面、近江八幡市方面の各方面で 10 千台/日以上増加が予測されている。

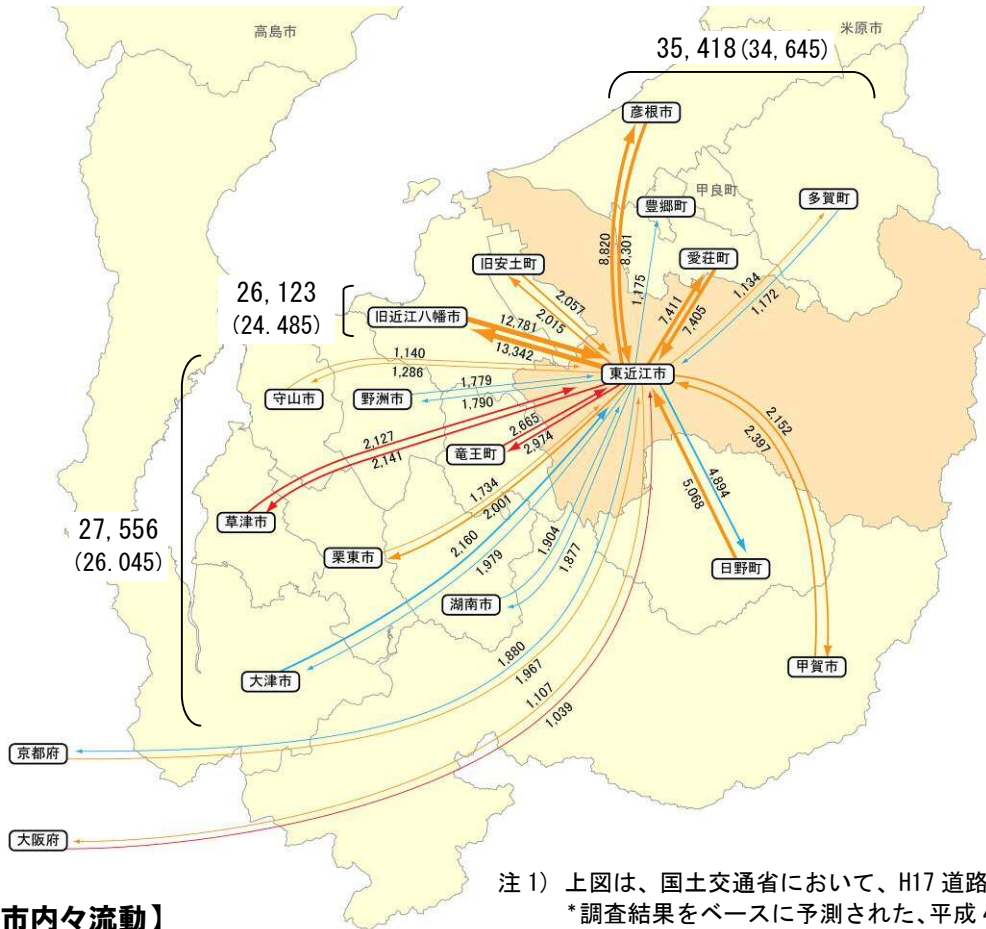


資料-H17：H17 道路交通センサス* (OD 調査)

H42：国土交通省予測値

図 17 本市の発生集中交通量 (H17 (実績値), H42 (予測値))

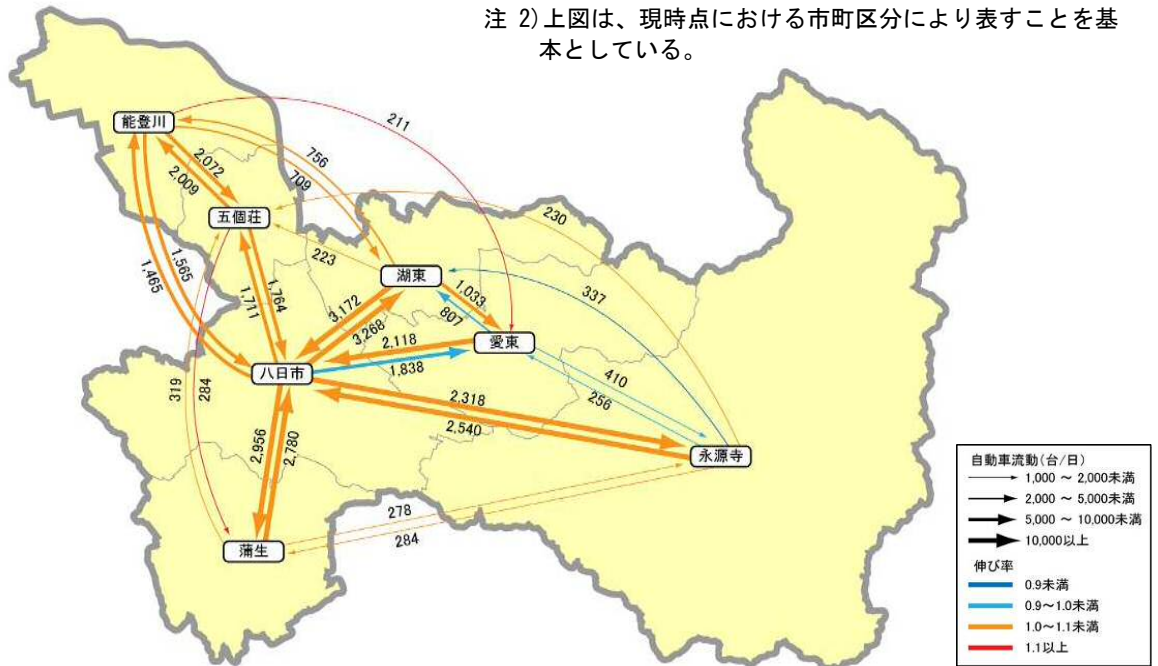
【市内外流動】



注 1) 上図は、国土交通省において、H17 道路交通センサス*調査結果をベースに予測された、平成 42 年における東近江市の交通流動である（1,000 台/日以上交通流動を表示）。

注 2) 上図は、現時点における市町区分により表示することを基本としている。

【市内々流動】



(単位：台/日)

注 3) 上図は、国土交通省において、H17 道路交通センサス*調査結果をベースに予測された、平成 42 年における東近江市の交通流動である。

注 4) ()は、平成 17 年値を示す。

資料：国土交通省

図 18 本市に関する自動車交通流動（平成 42 年（予測値））

2.2 道路整備に関わる課題

本市における道路整備に関わる課題を、問題点と対応させて整理すると、以下のように考えられる。

道路整備に関わる問題点

【道路現況からみた問題点】

- 2車線未満の区間が多い現況道路網
- 緊急輸送道路にも存在する2車線未満区間
- 緊急自動車が通行出来ない狭隘な生活道路
- 生活道路でも多発する交通事故

【交通現況からみた問題点】

- 東西・南北方向ともに多い本市発着交通*
- 八日市地区を中心とした市内発着交通*
- 幹線道路に集中する交通需要
- 幹線道路における道路交通容量*の超過
- 幹線道路における交通機能の低下

【地域の将来像からみた問題点】

- 都市軸*にも残る2車線未満区間
- 脆弱な旧市町間連絡道路
- JR能登川駅への低いアクセス性
- 観光地への低いアクセス性
- 今後も増加する本市発着交通*

道路整備に関わる課題

①交通需要に対応した道路交通容量*の確保

- 国道8号、国道307号、国道421号、(主)大津能登川長浜線、(主)彦根近江八幡線等に集中する交通需要へ対応するため、需要に見合った道路交通容量*の確保が必要である。

②八日市地区中心部の通過交通の軽減

- 本市の道路網の形状から、八日市中心部の渋滞を緩和するため、八日市地区中心部へ流入する通過交通を軽減することが必要である。

③広域的市町合併に対応した道路網の形成

- 分節型都市構造*の形成を目指し、連携・交流のための都市軸*の強化により、広域的市町合併に対応した道路網を形成することが必要である。

④緊急時における物資輸送経路等の確保

- 緊急輸送道路の整備を図り、緊急時における物資輸送経路等の確保を図ることが必要である。

⑤高速交通へのアクセス性向上

- 新たに設置される名神高速道路蒲生スマートICおよび湖東三山スマートICへのアクセスを確保するとともに、道路混雑が生じている八日市ICへのアクセス性の向上を図ることが必要である。

⑥通学路・生活道路における安全性向上

- 通学路や日常的に利用される生活に密着した道路(生活道路)等において、高齢者や身体障がい者、幼年者をはじめとして、全ての道路利用者にとって安全性の向上を図るとともに防災上の面からも検討していく必要がある。

図 19 道路整備に関わる問題点・課題

3 道路整備の基本方針

「2.2 道路整備に関わる課題」をふまえ、道路整備の基本方針を次のとおりとする。

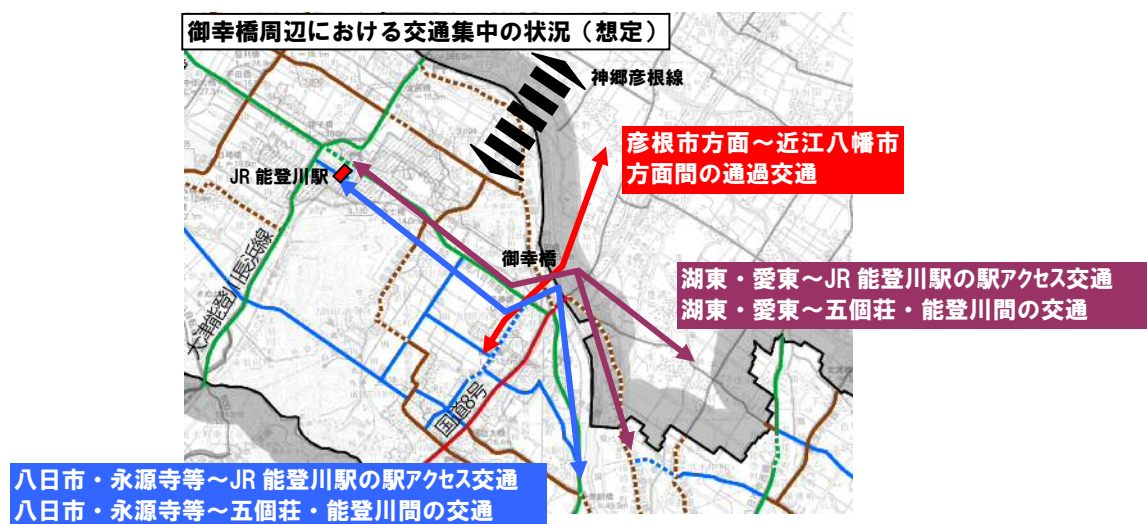
課題①： 交通需要に対応した道路交通容量*の確保

国道8号では交通量が約25,000台/日と交通需要の集中により、その混雑度*は1.6と交通容量*を上回っている。また、国道8号と同様に、南北方向に位置する国道307号、(主)大津能登川長浜線等でも混雑度*が1.0を上回り、交通容量*を超えた交通需要が集中している状況にある。一方、東西方向についても、本市を東西に横断する国道421号においても混雑度*が1.0を上回っている状況にある。また、石樽トンネルが平成23年3月に開通したことから交通量が大幅に増加している。

将来においても、彦根市や湖南地域といった南北方向、近江八幡市方面の東西方向の交通需要の増大が予測されることから、国道421号や一般県道神郷彦根線等、既定計画の整備促進を図るとともに、これら道路と並行する道路の整備等により、その交通容量*の増大を図る。

また、混雑多発箇所が集中する国道8号に着目すると、御幸橋周辺では、国道8号の通過交通のほか、JR能登川駅へのアクセス交通や市内々交通など、さまざまな交通が集中しているものと考えられる。

したがって、国道8号バイパス整備や能登川・五個荘地区～八日市・湖東・愛東・永源寺地区間を結ぶ愛知川兩岸の道路整備を図ることにより、当該交通の分散化、整序化によりこれら地点の交通負荷の軽減を図る必要がある。



方針①-1： 既定計画の整備促進等、並行道路の整備等による交通容量の増大
(図 20～図 21)

方針①-2： 愛知川兩岸道路等の整備による御幸橋周辺における交通負荷の軽減
(図 22～図 23)

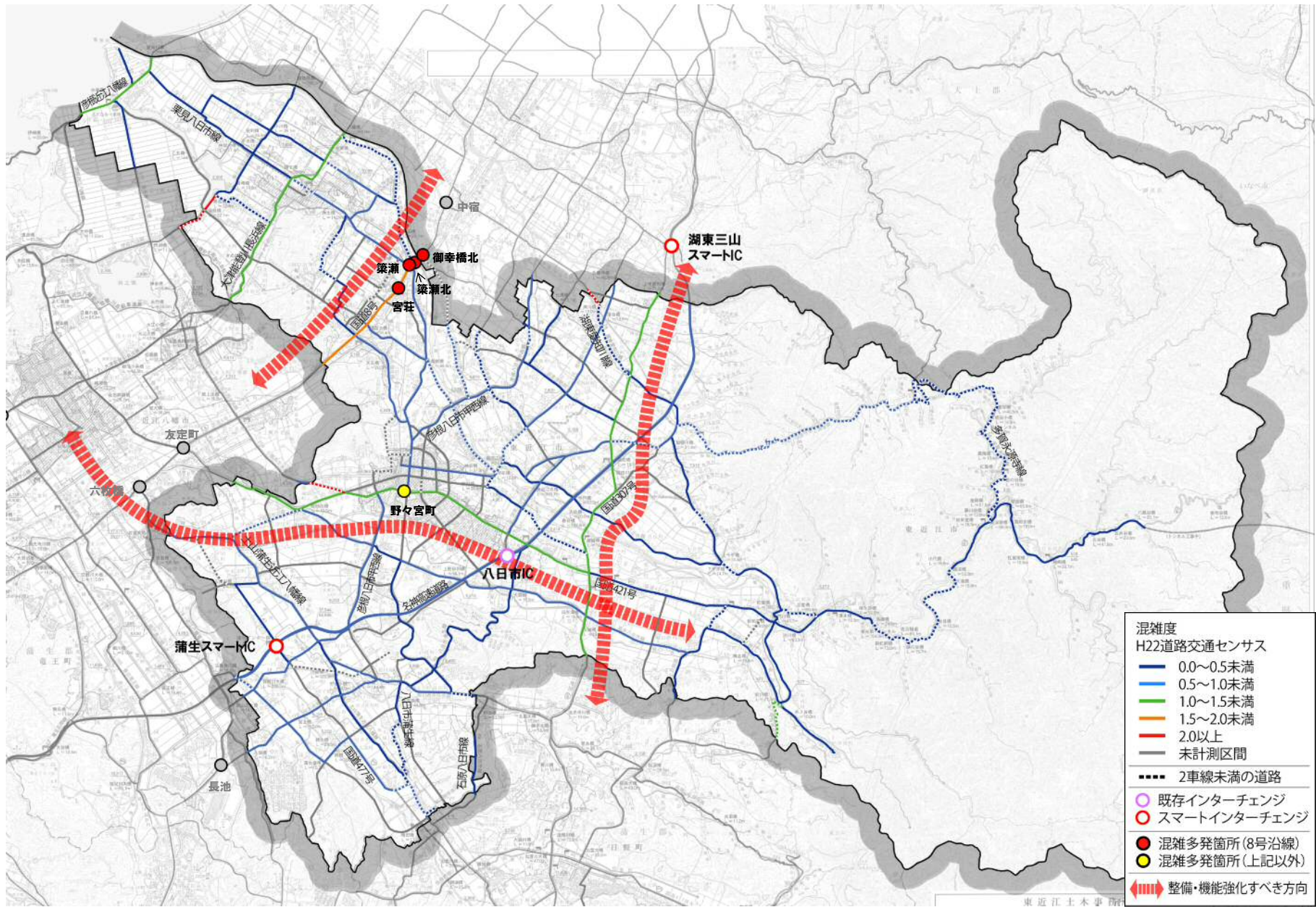


図 20 方針①-1「既定計画の整備促進等、並行道路の整備等による交通容量の増大」に対応する道路の整備パターン

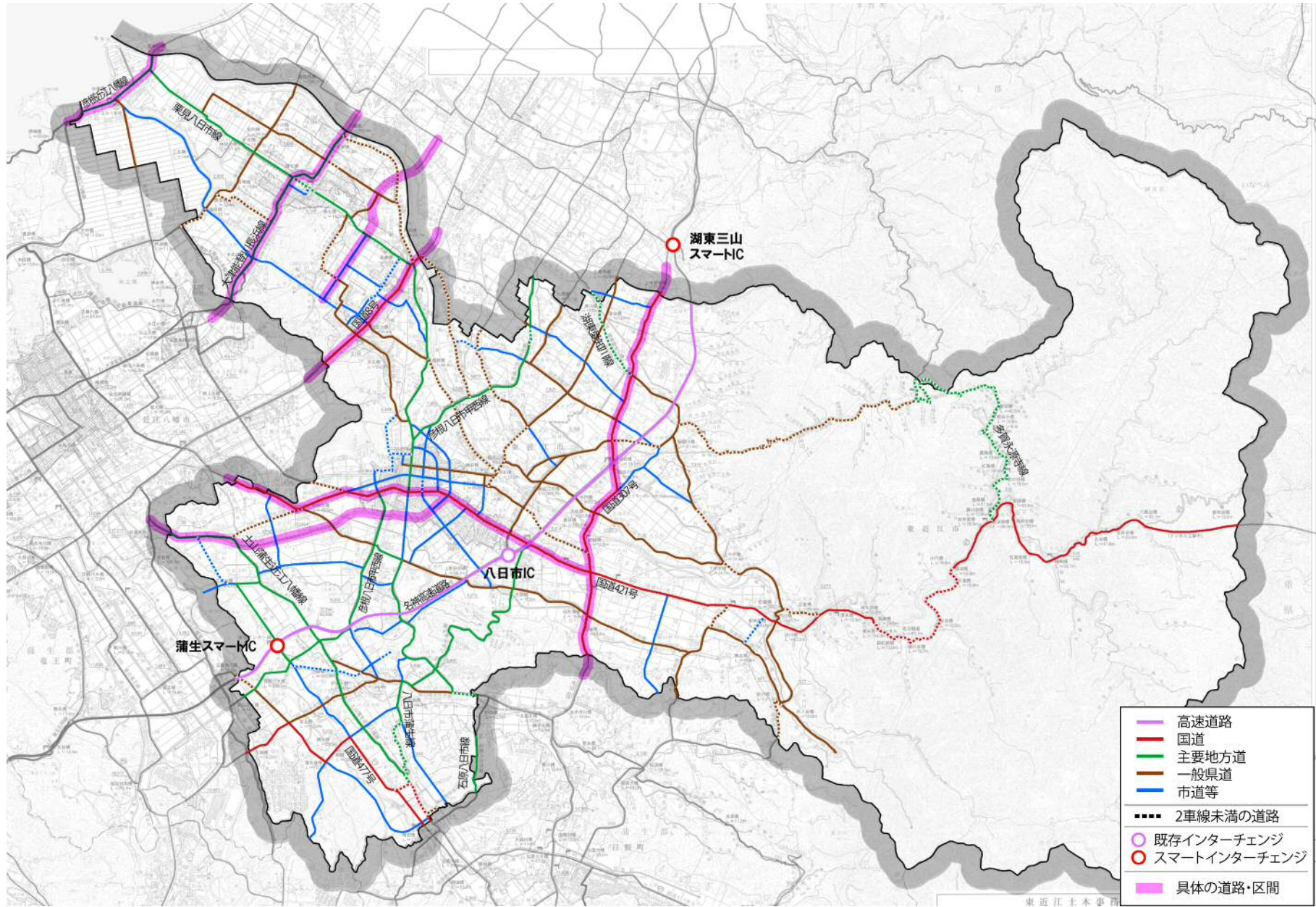


図 21 方針①-1「既定計画の整備促進等、並行道路の整備等による交通容量*の増大」に対応する具体的道路・区間

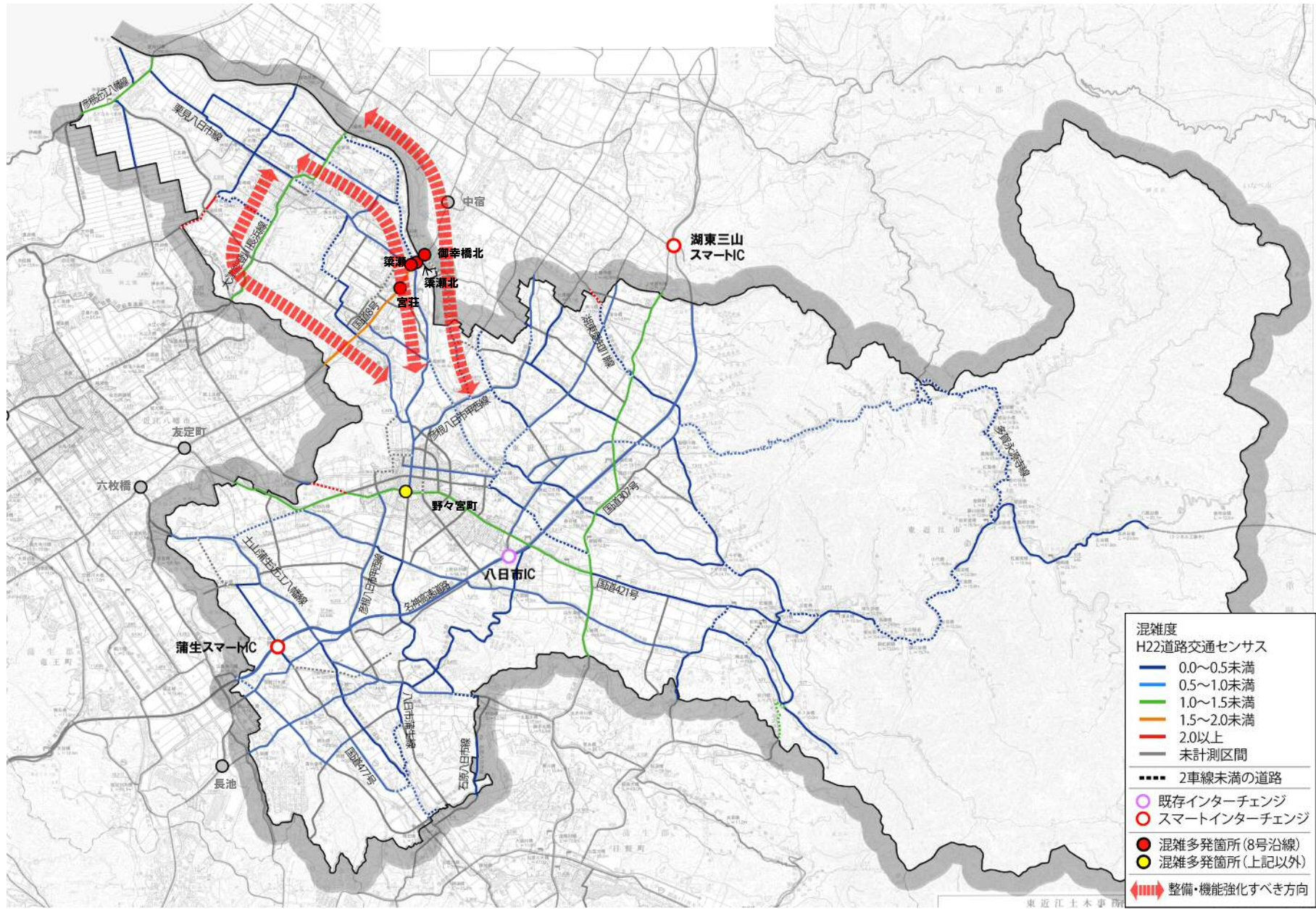


図 22 方針①-2「愛知川両岸道路等の整備による御幸橋周辺における交通負荷の軽減」に対応する道路の整備パターン

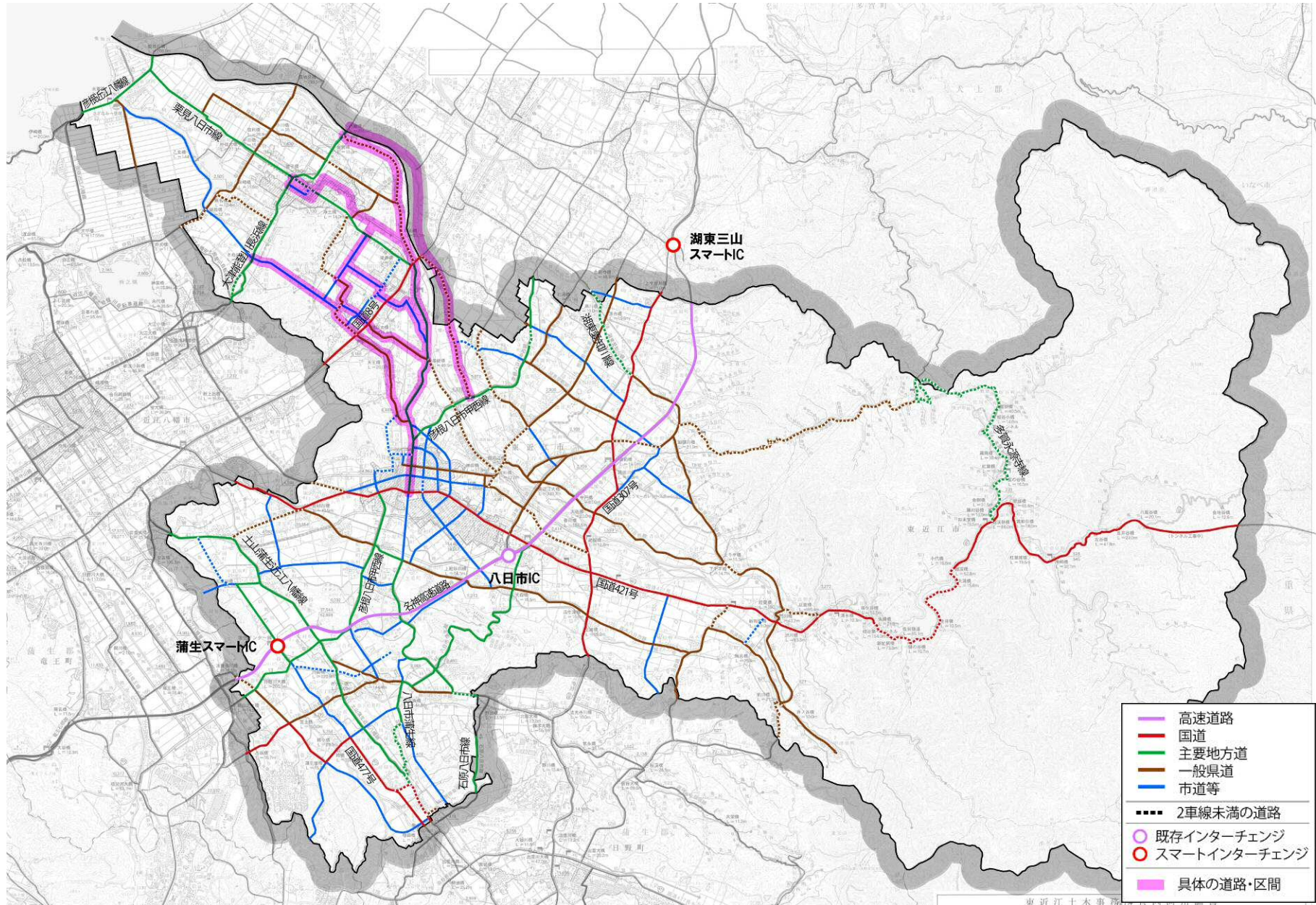


図 23 方針①-2「愛知川兩岸道路等の整備による御幸橋周辺における交通負荷の軽減」に対応する具体的道路・区間

課題② : 八日市地区中心部の通過交通の軽減

本市の道路網は八日市地区中心部を中心に放射状に位置しており、周辺地域からの通過交通が流入する形状となっている。特に東西・南北両方向の幹線道路である国道421号、(主)彦根八日市甲西線の交差部(野々宮町交差点)において混雑が多発している状況にある。

将来においても、南北・東西両方向の交通需要の増大が予測されることから、八日市地区中心部における環状道路等の整備により、交通量の分散化を図る。

方針② : 八日市地区中心部における環状道路等の整備(図24~図25)**課題③** : 広域的市町合併に対応した道路網の形成

旧市町間を最短で連絡する道路のうち、永源寺・愛東・湖東地区~五個荘・能登川地区間や永源寺地区~蒲生地区間では2車線に満たない区間が存在しており、旧市町間交通の支障となっている。

今後、分節型都市構造*の実現を目指し、旧市町間の連携・交流を促進するため、広域的市町合併に対応する旧市町間連絡道路の整備強化を図る。

方針③ : 旧市町間連絡道路の整備強化(図26~図27)

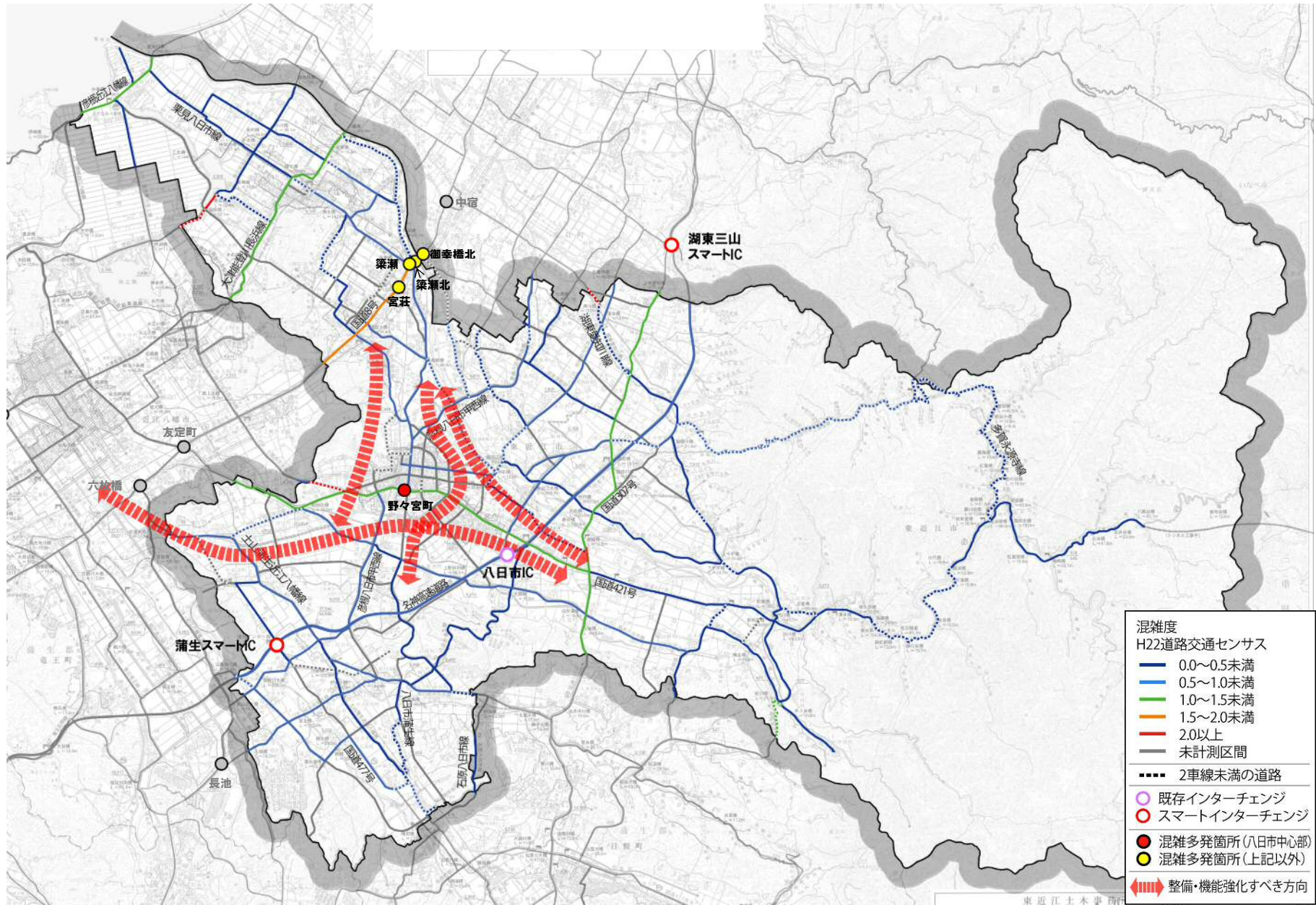


図 24 方針②「八日市地区中心部における環状道路等の整備」に対応する道路整備パターン

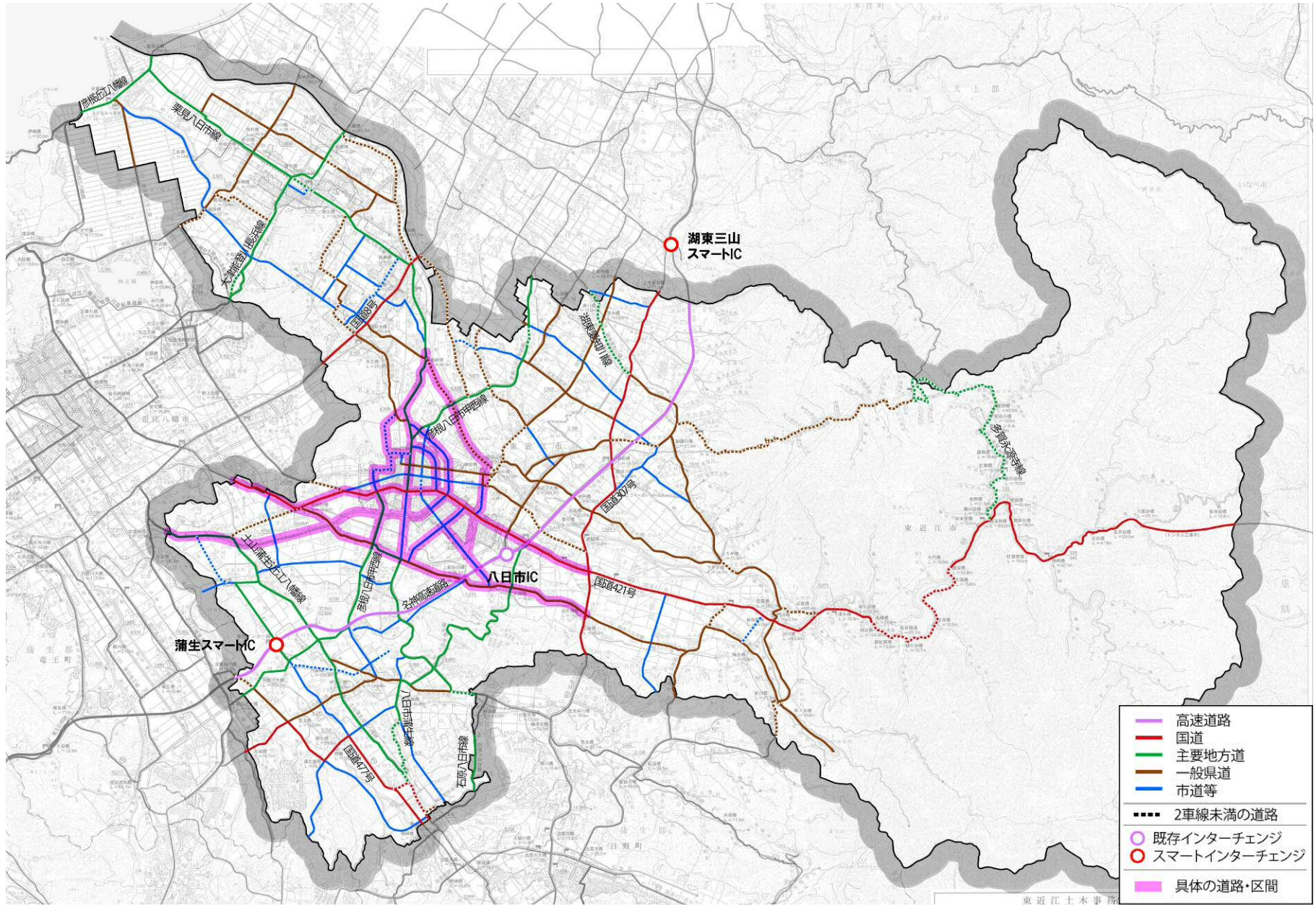


図 25 方針②「八日市地区中心部における環状道路等の整備」に対応する具体の道路・区間

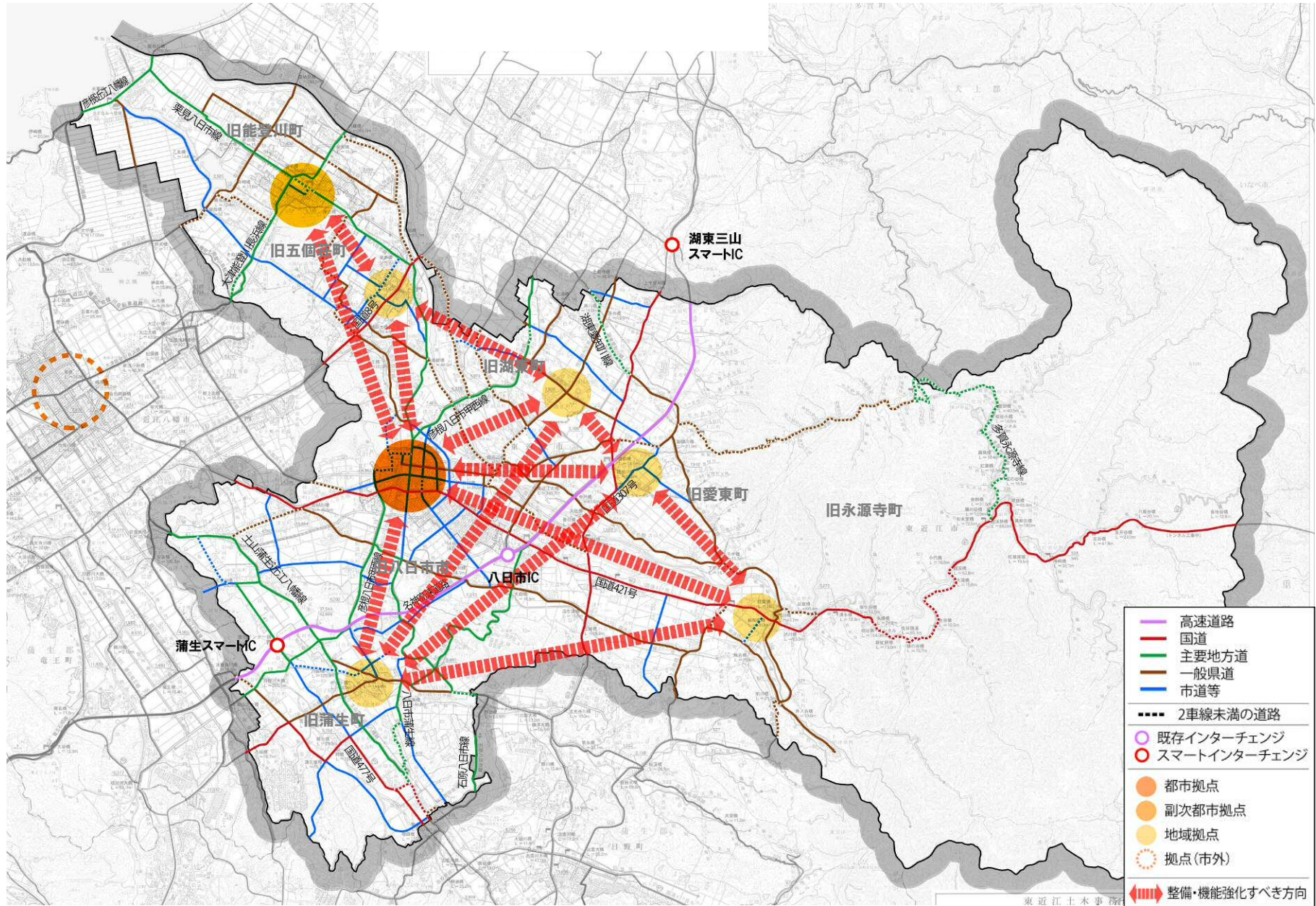


図 26 方針③「旧市町間連絡道路の整備強化」に対応する道路整備パターン

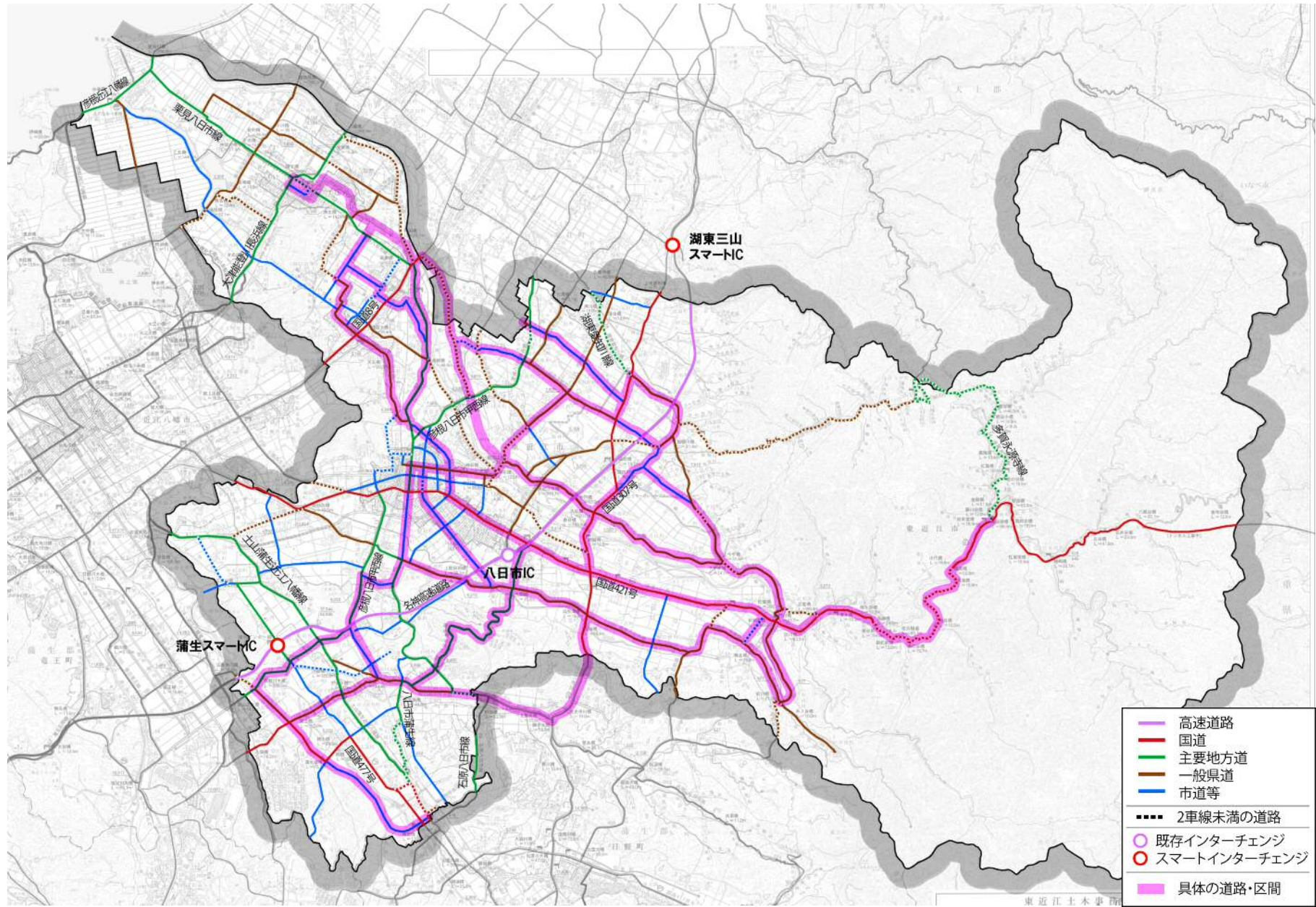


図 27 方針③「旧市町間連絡道路の整備強化」に対応する具体の道路・区間

課題④ : 緊急時における物資輸送経路の確保

東日本大震災では、広域幹線道路や当該道路から市役所、広域避難場所、物資集積所間の道路の早期復旧が、被災者の救援や物資輸送等において重要な役割を果たしたことから道路の重要性が再認識されたところである。しかし、本市では、第二次緊急輸送道路や第三次緊急輸送道路に2車線未満の区間が存在し、緊急時における物資輸送への支障が懸念されている。

近い将来、東海・東南海・南海地震の発生が懸念されていることから、これら未整備の緊急輸送道路の整備により緊急時における物資輸送経路等の確保を図るとともに日常生活において安心・安全性の高い道路交通の確保を図る。

方針④ : 緊急輸送道路の整備強化 (図 28～図 29)**課題⑤** : 高速交通へのアクセス性向上

本市に唯一存在する名神高速道路八日市 IC への主なアクセス道路である国道 421 号では、混雑度*が 1.0 を超え、渋滞が生じている。

現在、本市およびその周辺においては、蒲生スマート IC および湖東三山スマート IC の整備が行われており、これら IC へのアクセスを確保する。特に蒲生スマート IC については、蒲生地区内の工業団地や布引工業団地の近傍に位置し本市の発展への寄与が期待されることから、その整備強化を図る。

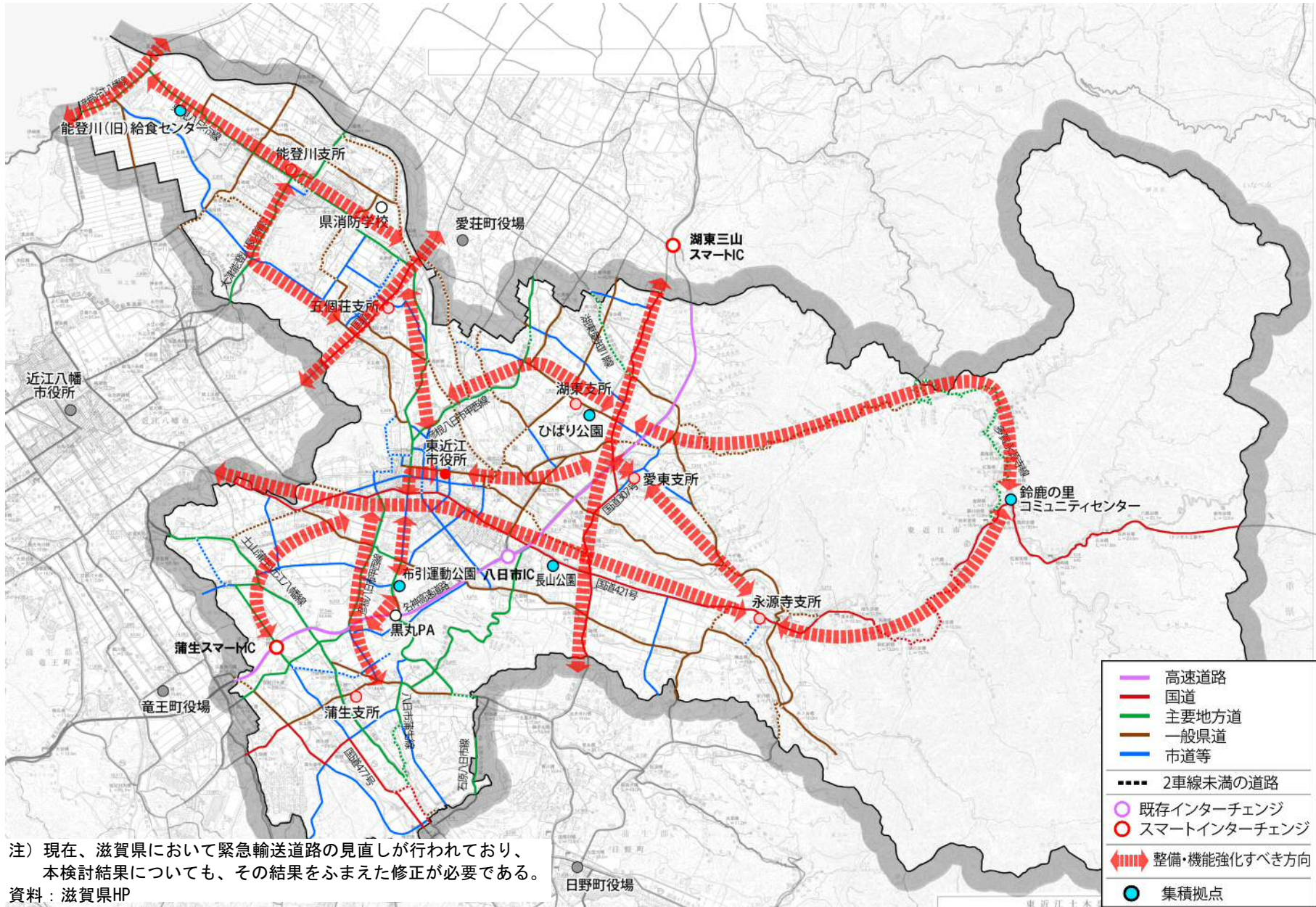
方針⑤ : 高速道路ICへのアクセス道路の整備強化 (図 30～図 31)**課題⑥** : 通学路・生活道路における安全性向上

本市の交通事故は、幹線道路のほか、生活道路でも多数発生している。

今後、高齢化のさらなる進行を考慮し、道路利用者の誰もが安全かつ安心して通行できるよう、特に通学路や歩行者の多い道路において、歩道等の整備を推進する。

また、防災面においても緊急車両に対応できる道路の整備に努め、日常生活において安心・安全性の高い道路交通の確保を図る。

方針⑥ : 通学路や歩行者の多い道路、緊急車両に対応できる道路の整備推進



注) 現在、滋賀県において緊急輸送道路の見直しが行われており、本検討結果についても、その結果をふまえた修正が必要である。
 資料：滋賀県HP

図 28 方針④「緊急輸送道路の整備強化」に対応する道路整備パターン

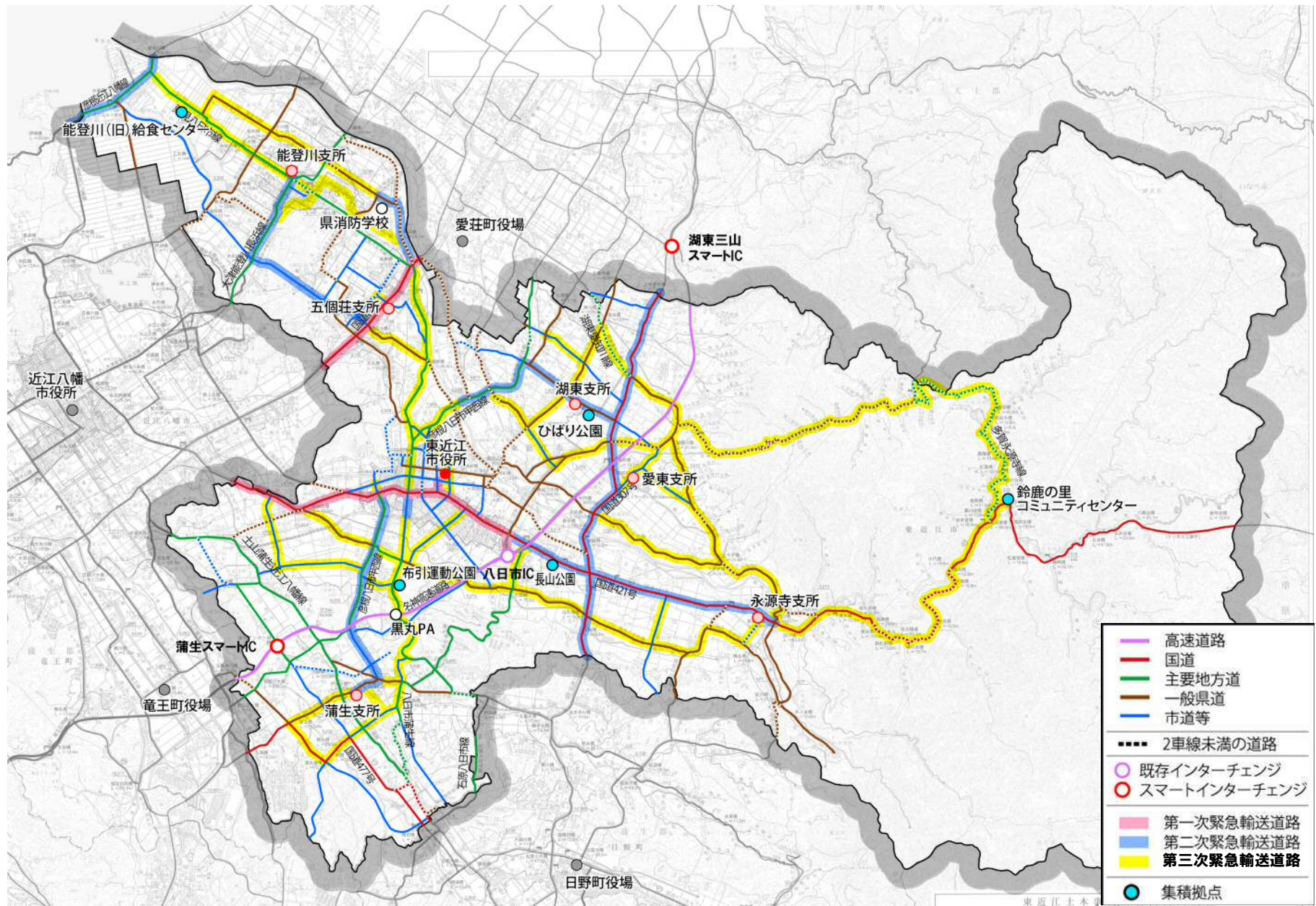


図 29 方針④「緊急輸送道路の整備強化」に対応する具体的道路・区間

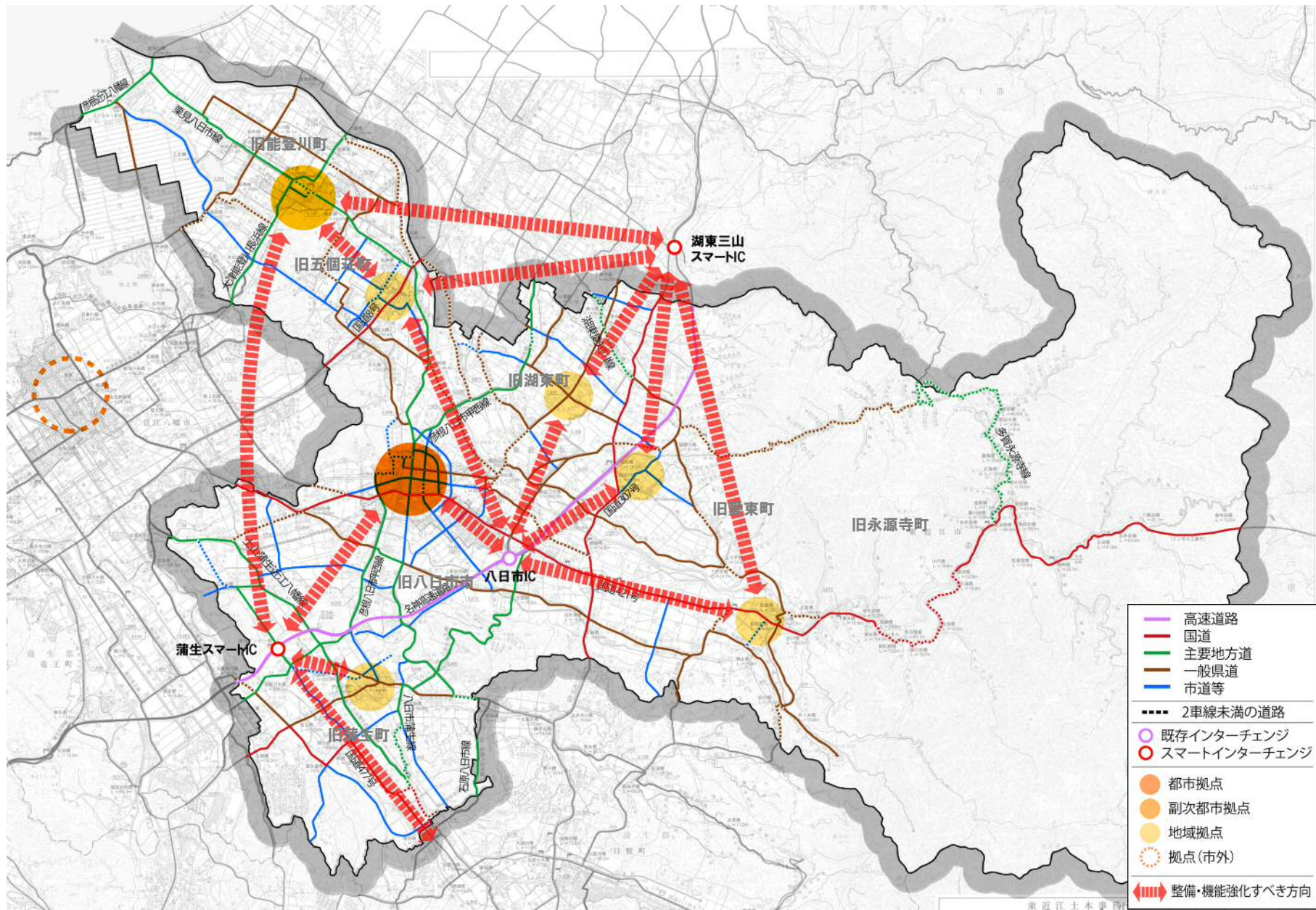


図 30 方針⑤「高速道路 IC へのアクセス道路の整備強化」に対応する道路整備パターン

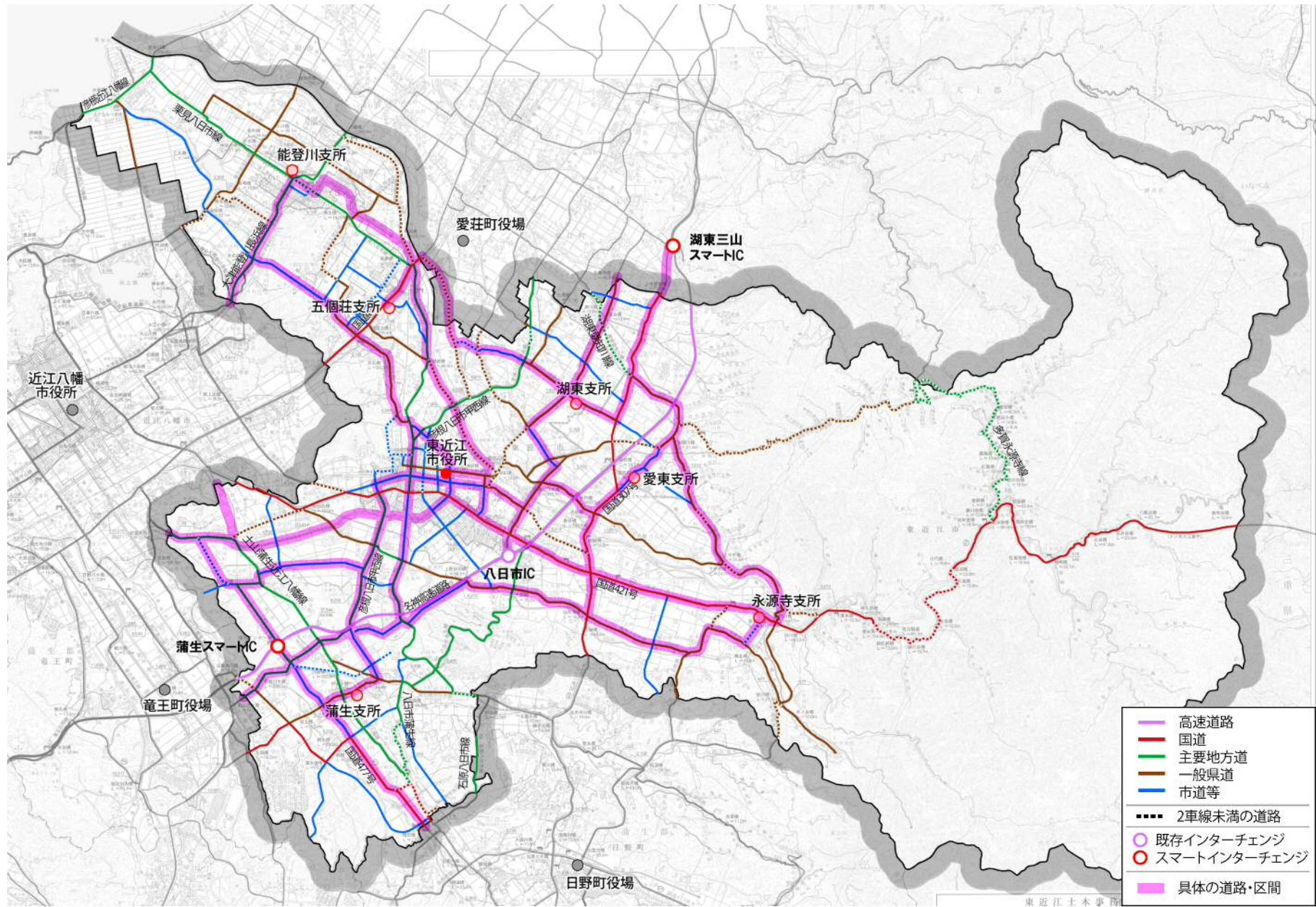


図 31 方針⑤「高速道路 IC へのアクセス道路の整備強化」に対応する具体の道路・区間

4 将来道路網の計画

4.1 将来道路網の考え方

将来道路網は、都市計画マスタープランにおける「将来都市構造」をふまえて、当該計画において「広域交流軸」および「地域交流軸」に対応する道路を広域的・骨格的な道路として位置づけたうえで、道路整備の基本方針に対応する道路を考慮し設定する。

方針⑥については、歩道等の交通安全施設の設置や生活道路の整備等、道路ネットワークとしての整備方針とは異なっていることから、将来道路網には設定しないものとしている。

将来道路網 = 国道・主要地方道・一般県道・主な市道等（含都市計画道路）の道路のうち、広域交流軸、地域交流軸に対応する道路（図 32）
 + 道路整備の基本方針①～⑤に対応する道路
 （図 21, 図 23, 図 25, 図 27, 図 29, 図 31）

表 2 将来道路網に対応する道路

| 道路機能分類 | 具体的考え方 |
|--------------------|---|
| 広域幹線道路 （広域交流軸） | <p>① 東近江地域（含近江八幡市）と以下の地域を連絡し、地域の骨格を形成する道路</p> <p>【南北方向】 湖東地域方面 ～京阪神・大津湖南地域方面 ～甲賀地域方面</p> <p>【東西方向】 東近江地域 ～中部圏方面</p> <p>② 都市拠点（八日市）、副次都市拠点（能登川）、各地域拠点と蒲生スマート IC 等の最寄りの高速道路 IC とを連絡する道路</p> |
| 都市内幹線道路 （地域交流軸） | <p>① 都市拠点、副次都市拠点と各地域拠点を連絡する道路</p> <p>② 各拠点を隣接市町を連絡する道路</p> <p>③ 各拠点を広域幹線道路を連絡する道路</p> |

注) 上表は、都市計画マスタープランにおける道路の段階構成をもとに作成。

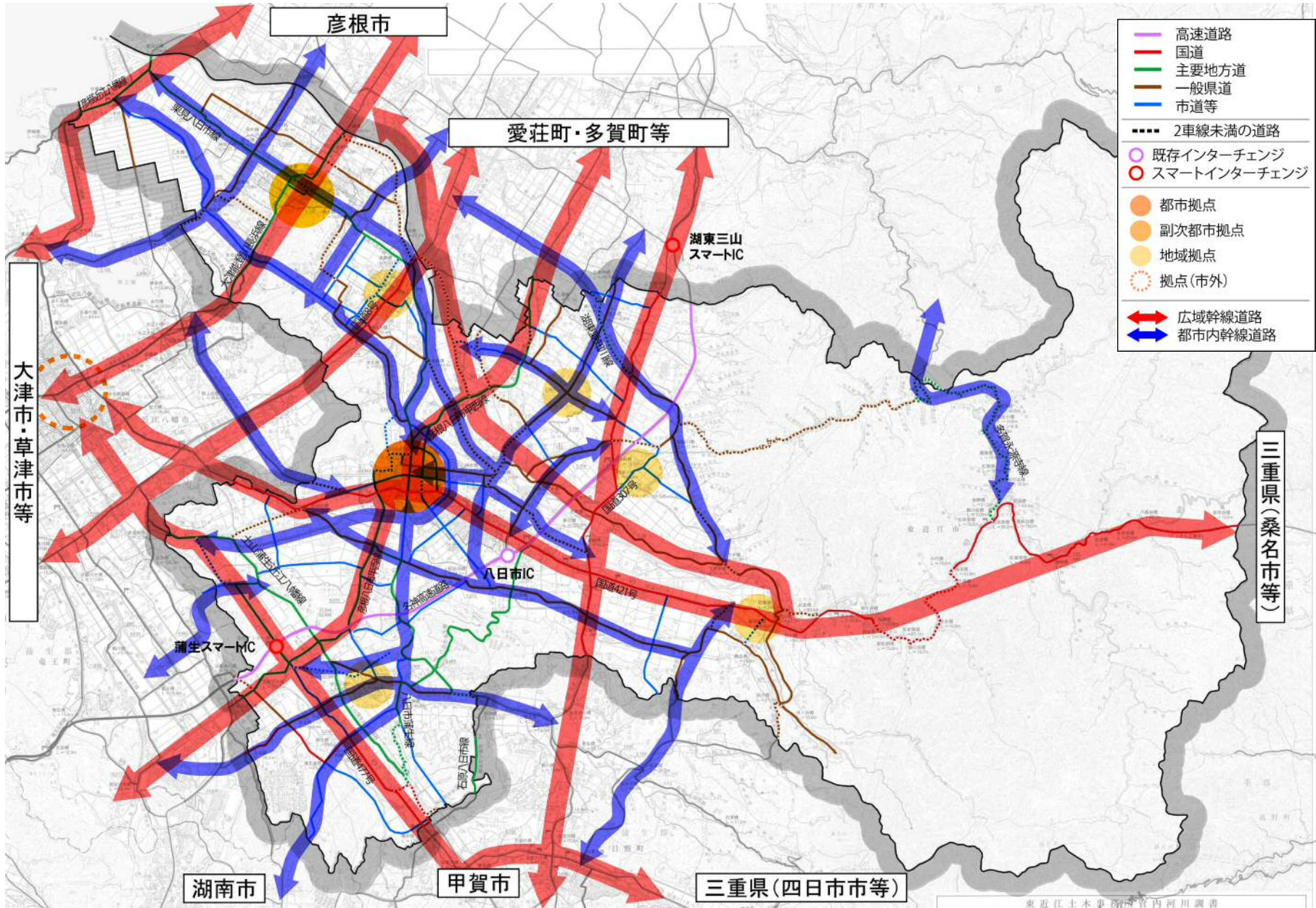


図 32 将来都市構造における広域交流軸・地域交流軸に対応する道路の方向性

4.2 将来道路網の立案

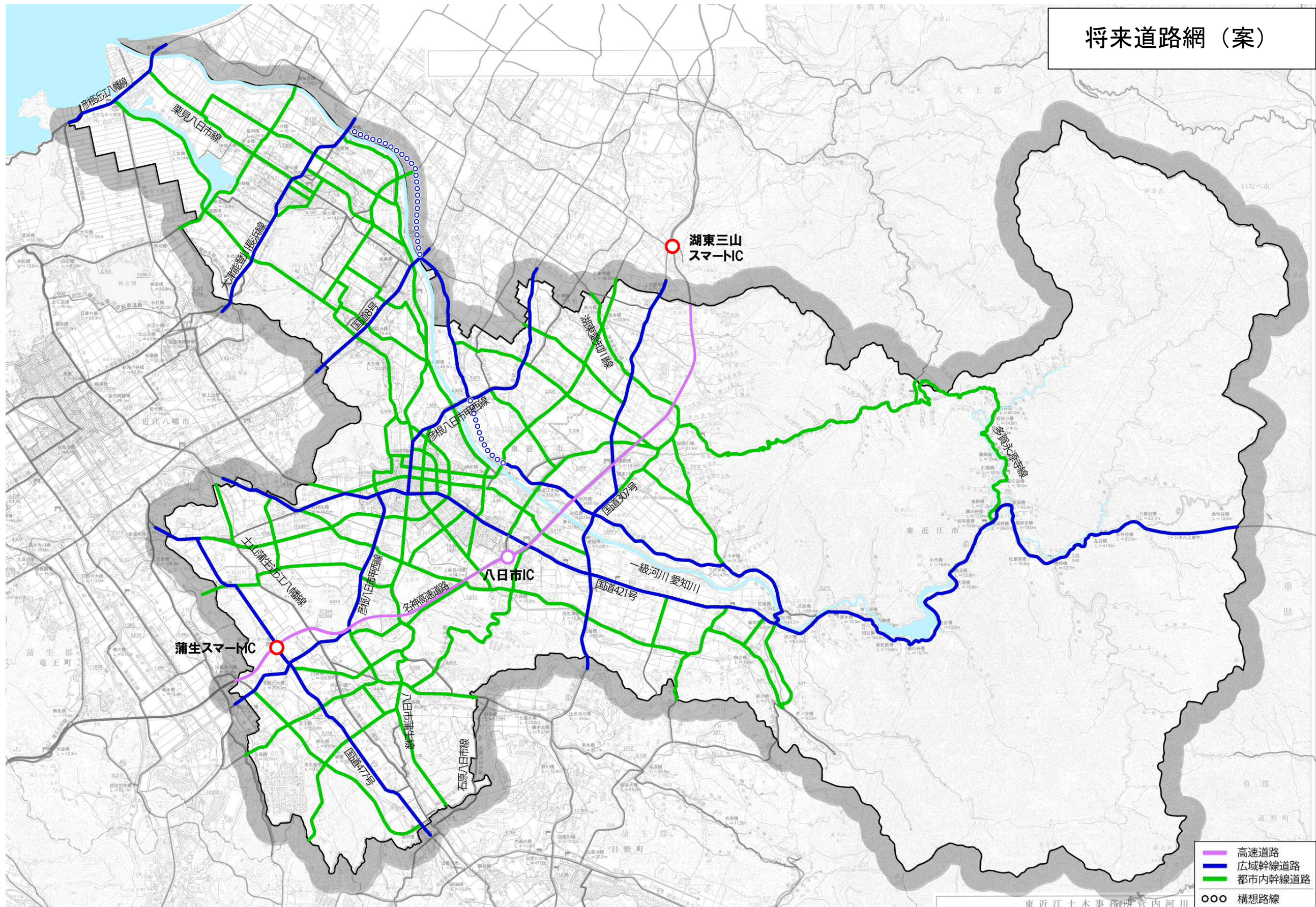


図 32

5 今後の道路整備に向けて

本計画では、現況における道路・交通上の問題・課題をふまえつつ、本市における今後の道路整備の基本方針を設定したうえで、道路整備上、特に重要となる広域的ならびに地域の骨格的道路を対象とした将来道路網の策定を行った。

本市において、今後、道路整備にあたっては、本計画に基づいて、以下の項目に取り組んでいくこととする。

なお、本計画は、今後の20年間を対象とするが、社会経済情勢の変化や新たな政策課題にかかる変更要素が生じた場合は適宜見直していくこととする。

○道路整備アクションプログラムの策定

今後、道路整備にあたっては、県計画と整合した道路整備アクションプログラムを策定することにより、効率的・効果的な道路整備を行っていく必要がある。

なお、その際には、ここで検討対象とした国道や県道、都市計画道路、主な市道等といった幹線道路のみならず、一定地区内における主要な道路も検討対象路線・区間とすることが必要である。したがって、本検討において設定した道路整備方針や走行改善効果、進捗状況、事業熟度ならびに地域特性等を考慮した適切な「客観的評価基準マニュアル」を設定し、それに基づいて評価を行うことにより、誰が評価しても同じ結果が得られるという客観性を確保していく。

また、道路整備アクションプログラムの策定にあたっては、今後のさらなる高齢化の進行や昨今の歩行者関連の交通事故の増加等についても考慮し、交通安全対策を含めた総合的な計画を策定する。

○都市計画道路の検証

都市計画道路については、本計画において策定した将来道路網をふまえ、その妥当性について、質的・量的の側面から検証を行い、見直していく。

○効率的・効果的な維持管理の計画・実施

本市の道路網は、急速に整備が進められた高度経済成長期から40～50年が経過しており、維持管理に要する費用は今後、ますます増大していくことが予測される。

したがって、道路の計画的整備に向けて、施設の長寿命化等による維持管理・施設更新のための費用（ライフサイクルコスト）の低減や各年度における維持管理費の平準化、優先順位づけを図るなど、計画的な維持管理を実施していく。

◆ 用語集 ◆

= か =

混雑時旅行速度 道路交通センサスの「一般交通量調査」における調査内容の1つ。混雑時（朝夕ピーク時）において、出発地から目的地までに要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止時間を含んで算出する速度をいう。

混雑度 交通容量に対する実際の交通量の割合をいい、交通量÷交通容量で算出される。混雑度が1.0以上の場合、少なくとも朝夕のピーク1~2時間程度については、道路混雑が生じるものと考えられる。

= さ =

総合計画 地方自治法第2条第4項に基づく法定計画。自治体における全ての計画の基本となる、最上位に位置づけられる計画で、長期的な視点から、まちの将来ビジョン、まちづくりや行政運営の方針等が示される。本市の総合計画は、平成19年3月に策定された、10年後（平成28年度）を目標年度とする「基本構想」に基づき、平成24年度～平成28年度を計画期間とする「基本計画（後期）」、3年間の計画を示す「実施計画」から構成されている。

= た =

DID 地区 ディーアイディー地区。人口集中地区ともいう。人口密度が40人/ha以上で、合計人口が5,000人以上の地区をいう。

道路交通センサス 正式には「全国道路・街路交通情勢調査」といい、概ね5年ごとに実施される（中間年は補完調査として「一般交通量調査」（後述）のみ実施）、全国規模の調査である。高速道路から一般都道府県道までの全路線（指定市の一般市道の一部を含む）の交通量を調査員がカウントにより調査するほか、道路状況や旅行速度も調査する「一般交通量調査」と、自動車はどこからどこへ移動するかをアンケート調査等により調査する「OD（自動車起終点）調査」から構成される。

道路交通容量 「道路の交通容量」をいう。交通容量とは、道路のある断面を一定の時間に通過することができる最大の交通量をいい、台/日や台/12時間、台/時間などで表される。

道路整備アクションプログラム

効率的・効果的な道路整備に向けて、「どこに、どんな道路を、いつ整備するか」を示す計画。

本市では、現在検討中の国道や県道を中心とした滋賀県の「道路整備アクションプログラム」の検討結果をふまえ、平成25年度に、市道を中心とした「東近江市道路整備アクションプログラム」を策定する予定である。

都市計画マスタープラン

都市計画法第 18 条の 2 に基づく法定計画。都市の将来像や土地利用、道路等の都市施設の整備方針等、市町村の都市計画に関する基本的な方針が示される。

本市では、平成 22 年 5 月に現行の都市計画マスタープランが策定されており、本市の将来都市構造として分節型都市構造が掲げられている（後述「分節型都市構造」参照）。

都市軸

地域や市町村において、当該都市の中心となる軸となる方向をいう。

本市では、将来都市構造（都市計画マスタープランより）において、分節された地域ごとに位置づけられた、自立した生活圏の中心となる各拠点が、連携・交流する軸として都市軸が設定されている。

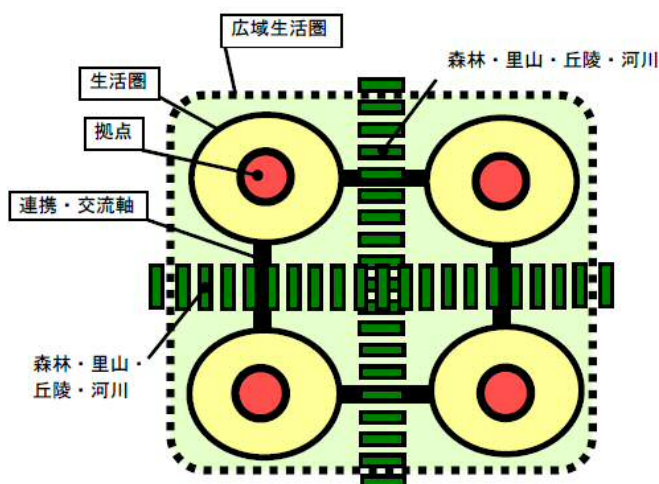
= は =

発着交通

ある一定の地域から出発、および当該地域に到着する交通、すなわち当該地域を起終点とする交通をいう。

分節型都市構造

「東近江市都市計画マスタープラン」（平成 22 年 5 月）において、本市の都市構造の類型および将来都市構造として表現された文言である。旧町において支所を中心に形成されている身近な生活圏・コミュニティは、本市を特徴づける空間構造（森林、里山・丘陵、河川などの自然的要素）により分節される一方、これが自立した各拠点・生活圏が連携する都市構造として掲げられている。



出典：東近江市都市計画マスタープラン

図 33 分節型都市構造のイメージ