
第四次栗東市道路整備プログラム

令和6年3月

栗東市 建設部 都市計画課

目次

1 道路整備プログラムの見直しの背景と目的	1
1-1 見直しの背景と目的.....	1
1-2 計画期間.....	1
2 栗東市における道路整備の現状と課題	2
2-1 道路整備の現状.....	2
2-2 道路交通の課題.....	2
3 道路整備の基本方針	5
3-1 基本方針.....	5
3-2 道路整備の優先順位に係る方針.....	8
4 評価対象路線・区間と評価手順の基本的な考え方	9
4-1 評価対象路線・区間.....	9
4-2 評価対象路線・区間と評価手順の考え方.....	12
5 早期事業化路線・区間の選定	13
5-1 道路整備プログラムの評価指標.....	13
5-2 道路整備の優先順位に係る評価.....	14
5-3 整備路線と関連づけて位置づける路線.....	16
6 中長期財政見通しと道路整備の整合性	18
7 今後の課題	19

1 道路整備プログラムの見直しの背景と目的

1-1 見直しの背景と目的

現行の道路整備プログラムの策定から5年が経過し、この間、本市の道路交通を取り巻く状況は次のようになっています。

◆道路整備の進捗

- ・現行プログラムにおける短期整備路線と関連する市道等も含めた一体的な事業の進捗
- ・令和7年度に国道1号バイパスが供用予定
- ・国道8号バイパスの整備が進行中
- ・令和3年に新名神高速の6車線化工事開始

◆地域の活力を支えるプロジェクトの推進

- ・東部地区まちづくり総合整備計画の具現化

◆企業立地推進計画

- ・幹線道路ネットワークを最大限に生かした企業立地の促進

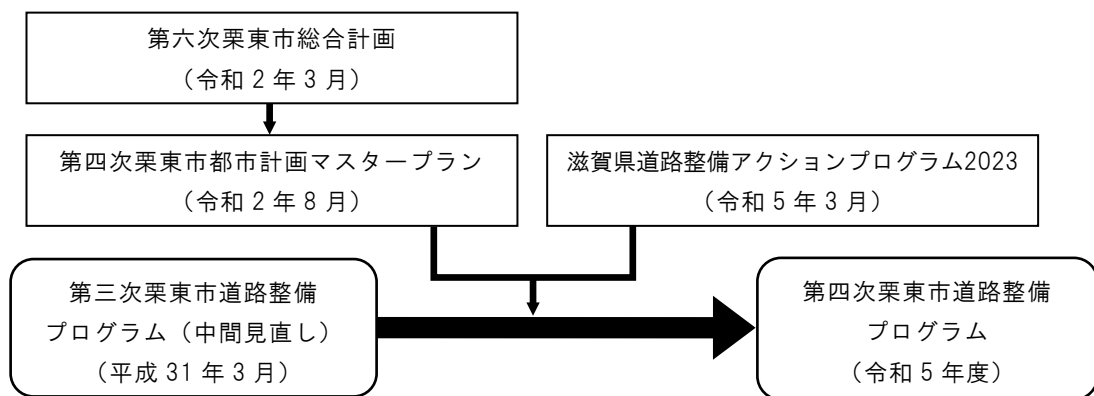
◆防災・安全

- ・災害時にも強い道路網の構築
- ・(都)片岡栗東線等の歩行者・自転車の移動環境の整備

◆上位・関連計画の見直し

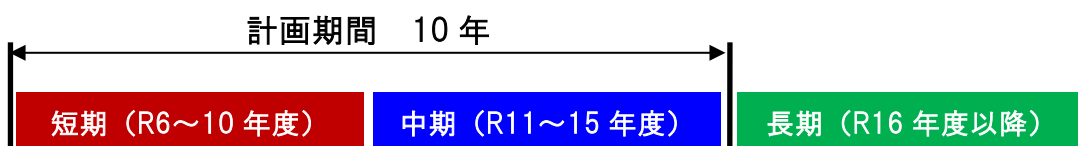
- ・滋賀県道路整備アクションプログラム（AP）2023の策定
- ・第六次栗東市総合計画の策定
- ・第四次栗東市都市計画マスタープランの策定

今回の見直しは、上に記した道路環境の整備状況や社会情勢等の変化を考慮しながら、必要な道路の計画的かつ効率的な道路整備を進めるため、路線ごとの整備の必要性や緊急性を客観的に評価し、整備の優先順位と整備予定時期を定めることを目的とします。



1-2 計画期間

本プログラムの計画期間は、令和6（2024）～令和15（2033）年度の10年間とします。令和6（2024）～令和10（2028）年度の5年間を短期、令和11（2029）～令和15（2033）年度の5年間を中期として位置づけます。また、令和16（2034）年度以降については長期とし、中長期財政見通しとの整合性において検証対象外とします。



2 栗東市における道路整備の現状と課題

2-1 道路整備の現状

現行プログラムが策定された平成31年3月以降の整備状況は概ね次のとおりです。

◆広域または地域拠点間を結ぶ幹線道路ネットワークの強化

本市では、慢性的な渋滞解消、交通安全の確保及び地域経済化に欠かすことのできない国道1号バイパス、国道8号バイパスとともに道路ネットワーク網を構成する県道、さらには関連する本市道路整備について、国道バイパス整備効果を楽しむため、確実な事業促進に取り組んでいます。国道1号バイパス並びに国道8号バイパスについては、国において早期供用開始を目指し、整備が進められています。

また、令和3年5月から新名神高速の6車線化工事も進められています。

◆都市計画道路の整備の進捗

- ・本市の都市計画道路は、昭和7年に逢坂山三雲線(国道1号)が計画決定されたことにはじまり、現在では33路線、総延長70,720mが計画決定されていますが、整備済延長は44,440m、整備率は62.8%（共に令和5年3月現在）となっています。
- ・特に、慢性的な交通混雑の解消につながる国道1号バイパス・8号バイパスやこれらに接続する東西軸となる道路の整備が必要です。

◆国道8号バイパスに関連して検討する路線・区間の整備の進捗

第三次栗東市道路整備プログラム中間見直し（平成31年3月）以降、国道1号バイパスや国道8号バイパスの整備にあわせ、これらの路線と一体となって広域ネットワークを構築する路線の整備が進んでいます。

2-2 道路交通の課題

道路交通の実態や社会情勢等の変化から、本市における道路交通の課題は、以下のように整理できます。

◆国道1号・8号、JR琵琶湖線等を横断する東西軸の慢性的な混雑

- ・南北方向の幹線道路が、本市北部の平坦地に集中し、市街地内を広域交通が通過することにより、慢性的な交通混雑が発生しています。
- ・また、国道1号、国道8号にアクセスする（都）下笠下砥山線、（都）上鈎志那中線、（都）片岡栗東線、（県）守山栗東線（(都)今市出庭線、(都)野洲川幹線）、（県）栗東信楽線、（県）上砥山上鈎線（(都)手原中村線）の慢性的な渋滞が発生しています。



写真一 渋滞する国道8号の様子

◆生活道路や旧街道への通過交通の流入

- ・国道 1 号バイパスが 2016 年（平成 28 年 3 月に（都）手原中村線）まで供用開始されたことで、市内道路に通過交通の流入が増加し、当市手原地先をはじめ市域随所で渋滞発生が増加しています。
- ・幹線道路の慢性的な交通混雑から、通過交通の一部が生活道路や旧街道などに流入しており、地域の生活環境や安全性の低下を招いています。



◆道路整備の進捗に伴う新たな課題の発生

- ・地域の発展に伴う交通課題解消のため、国道 1 号バイパスと国道 8 号バイパスの供用が予定されており、広域または地域拠点間を結ぶ幹線道路ネットワークの強化が進められています。
- ・本地域は整備が進む南北軸と比較すると東西の拠点間を結ぶ道路ネットワークが不十分であり、災害時の緊急輸送道路も限定されている状況となっています。

◆防災・減災への対応

- ・気候変動の影響による激甚災害や南海トラフ地震などの大規模地震の発生も切迫している状況の下、2021 年に政府は「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」を打ち出しています。
- ・本市においても災害に強い都市基盤の整備を進めており、国、県、市をはじめとする関係機関及び地域が連携を進め、まちづくりと一体となり、かつ災害時にも機能する拠点間ネットワークの整備が必要です。

◆自転車・歩行者の道路利用空間の確保

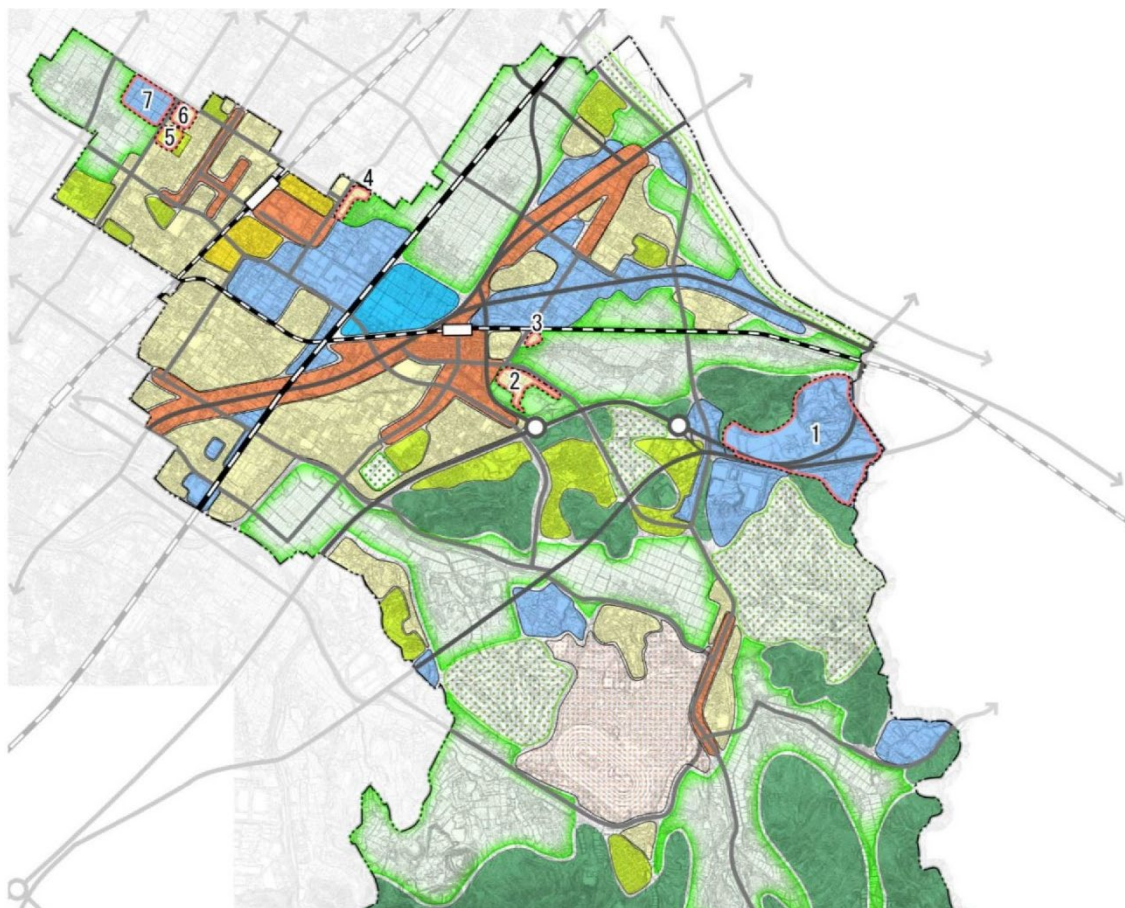
- ・本市は人口増加が継続しており、高齢者や幼児・児童、障がい者をはじめ、まちを歩いて移動するすべての人が、安全で安心して移動できる歩行空間の確保が必要です。
- ・“ビワイチ”をはじめとする観光目的での県内外からの自転車利用者も増加していることから、安全で快適な自転車走行空間の確保も必要です。

◆快適な道路環境創出に向けた維持管理

- ・橋の老朽化や道路舗装の劣化などに備えて、計画的な維持管理を充実させていくことが必要です。
- ・歩道にはみ出した草や標識にかかった枝葉などは、道路利用者の通行の支障となったり、視界を妨げたりして危険性が高まるため、定期的な除草処理等の維持管理も必要です。
- ・自転車利用観光客も含む、すべての人が安全かつ快適に道路を利用できるように、道路標識や路面標示の設置にも取り組むとともに、路面における誘導表示の意味等の周知にも努める必要があります。

◆「東部地区まちづくり総合整備計画」に基づく新産業拠点へのアクセス

- ・第四次栗東市都市計画マスタープランでは、令和 12 年度までの市街地拡大予定地として 7 つの地区が位置づけられています。
- ・このうち、「1.六地蔵・伊勢落 B 地区 (77.2ha)」は、栗東水口道路 I、栗東湖南 IC 整備による広域交通の利便性を活かした産業拠点として、「東部地区まちづくり総合整備計画」に位置づけられた地区です。
- ・この産業拠点の整備にあたり、栗東水口道路 I 等の広域交通とアクセスする道路整備が必要です。



図一 将来土地利用方針図 (令和 12 年目標)

(出典：第四次栗東市都市計画マスタープラン)

3 道路整備の基本方針

3-1 基本方針

本市の上位計画に示される将来都市像の実現に向け、道路整備に関しては、安全・安心な暮らしの充実や都市の魅力・活力の向上に取り組み、便利で快適、住みよさを実感できる環境を育んでいくことが必要です。

このため、第四次栗東市都市計画マスタープランの理念や目標等を踏まえ、本市の道路整備に係る基本方針は、第三次栗東市道路整備プログラムを踏襲し、次のように設定します。

《基本方針》

① 都市の風格を育むための道路網づくり

- ・ これまでに整備されてきた道路ストックを最大限に活用するとともに、広域的な幹線道路から生活道路に至るまで各段階別のそれぞれの機能が適切に発揮され、すべての人が利用しやすい道路網づくりを戦略的・計画的に取り組みます。
- ・ 幹線道路沿道等における計画的な土地利用の規制・誘導によりふるさと景観の保全を図りながら、街路樹の整備や歩道の拡幅などを行うことで、ゆとりとうるおいのある歩行空間の充実に取り組みます。また、旧街道等への通過交通の流入を抑制する道路整備を進め、良好な街並の維持・保全を図ります。
- ・ 災害時にもライフラインが十分機能するよう、市街地の安全性を高める道路網づくりに取り組みます。

② 都市の活力を支える骨格道路の整備推進

- ・ 国事業である国道1号・8号バイパスといった広域幹線道路の整備促進とあわせ、大津市や草津市、守山市などの周辺都市との連携を強化する道路整備、都心風格エリアの魅力や活力を支える道路整備を促進します。
- ・ 県事業である(都)上鉤志那中線や(主)栗東信楽線の整備促進とあわせ、琵琶湖から市街地中心部や名神栗東IC、金勝山系を結ぶ環境共生軸においては、沿道地域の特色や土地利用との調和に配慮しつつ、人やモノの円滑な交流・循環を支える道路整備を促進します。

③ 安全で快適な道路空間の確保、交通手段の実現

- ・ 低炭素社会の実現に向けて、誰もが安全・安心に歩いて暮らせるよう、安全で快適な歩行者・自転車利用者空間の確保、公共交通機関の充実に取り組みます。
- ・ 市街地中心部や通学路、交通結節点、公共施設周辺など歩行者が多い路線を中心に、ネットワークを考慮した歩道の実現を図ります。
- ・ 草津線の複線化や琵琶湖線の複々線化など鉄道の利便性向上や、鉄道駅周辺及び隣接都市中心部を結ぶ民間活力を活かしたバスネットワークの充実とともに、鉄道駅やバス停等の分かりやすく、利用しやすい環境づくりに取り組みます。

④ 市民参画の推進、道路整備・維持管理の計画的な対応

- ・ 市民主役のまちづくりの推進が強く求められており、道路についても、計画段階における意見反映機会の創出、道路整備時における協力、整備後の道路の有効活用など、市民と行政の協働・連携を推進します。
- ・ 少子高齢化の進展や公共投資への制約が強まる社会情勢を踏まえ、今後の道路整備にあたっては、必要となる道路整備を見極め、計画的かつ円滑な事業推進に取り組むとともに、アセットマネジメントの考え方の導入による適切な維持管理や橋梁等を含めた施設の長寿命化に努めます。

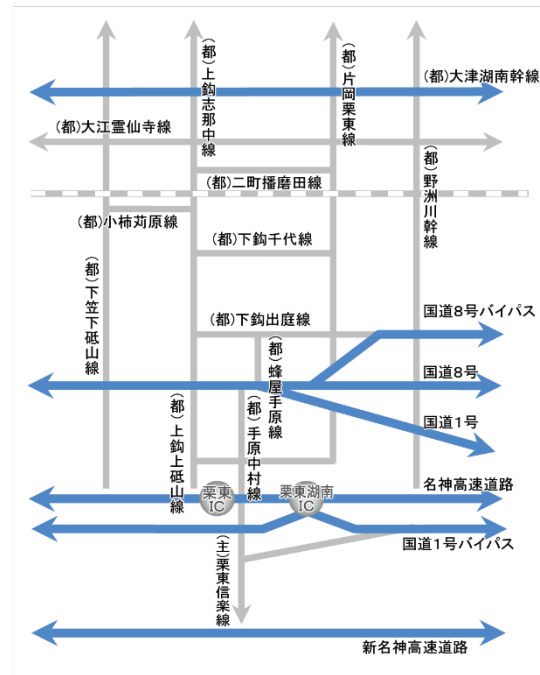
《将来道路ネットワーク》

① 広域連携軸を担う国土幹線道路等

- ・ 広域交通を処理し、国土形成の一翼を担う国土幹線道路等として以下の路線を位置づけます。

【対象路線】

- ・ 名神高速道路
- ・ 新名神高速道路
- ・ 国道1号
- ・ 国道1号バイパス
- ・ 国道8号
- ・ 国道8号バイパス
- ・ (都)大津湖南幹線



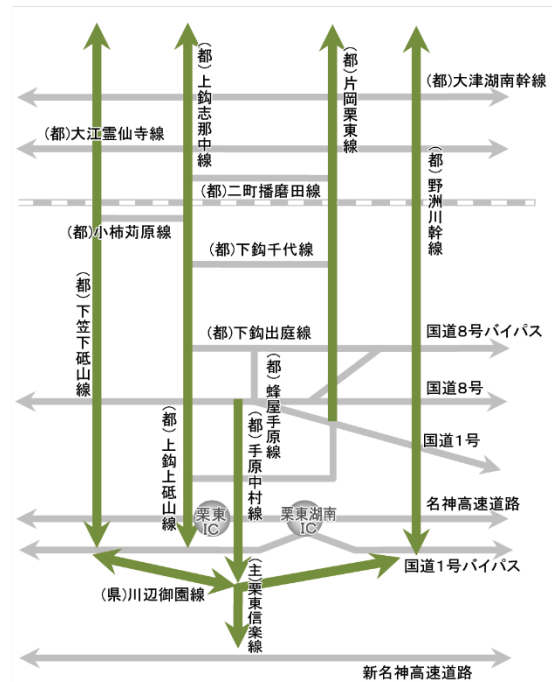
図一 国土幹線道路

② 環境共生軸を担い市街地中心部と自然環境の2極を結ぶ道路

- 市街地中心部及び近隣都市と名神栗東IC、金勝山系、あるいは琵琶湖方面を結び、人、情報、経済の交流、循環を支える環境共生軸として以下の路線を位置づけます。

【対象路線】

- ・(都)上鉤志那中線
- ・(都)上鉤上砥山線
- ・(都)手原中村線
- ・(都)下笠下砥山線
- ・(都)片岡栗東線
- ・(都)野洲川幹線
- ・(県)川辺御園線
- ・(主)栗東信楽線



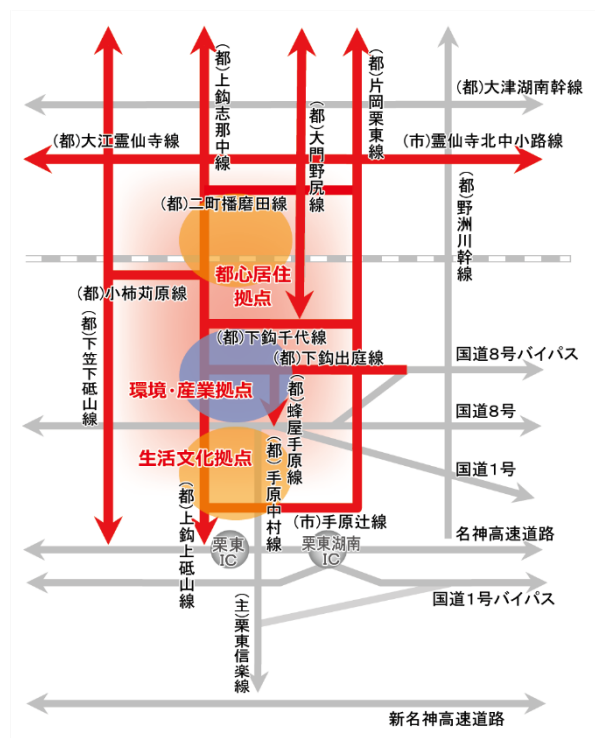
図一 環境共生軸

③ 市街地中心部の生活利便性を高める道路

- 都心居住拠点、生活文化拠点、環境・産業拠点へのアクセス性を向上し、都心居住の利便性を高める道路として以下の路線を位置づけます。

【対象路線】

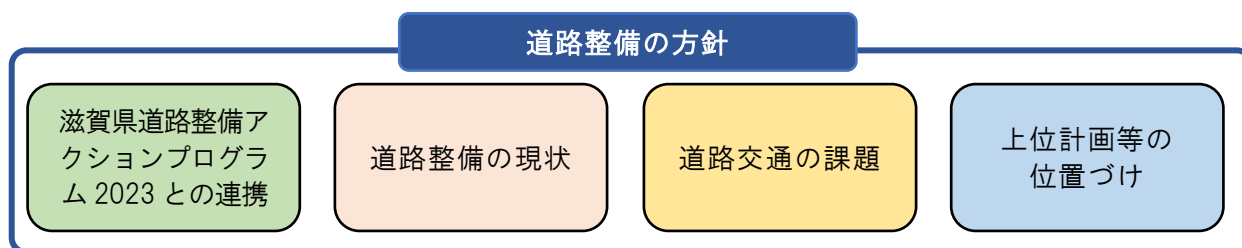
- ・(都)上鉤志那中線
- ・(都)上鉤上砥山線
- ・(都)下笠下砥山線
- ・(都)大門野尻線
- ・(都)片岡栗東線
- ・(都)二町播磨田線
- ・(都)下鉤千代線
- ・(都)小柿苅原線
- ・(都)下笠下砥山線
- ・(都)大江霊仙寺線
- ・(都)下鉤出庭線
- ・(都)蜂屋手原線
- ・(市)霊仙寺北中小路線
- ・(市)手原辻線



図一 都心環状道路

3-2 道路整備の優先順位に係る方針

現行プログラムの策定以降に生じた社会情勢等の変化を踏まえ、効率的で効果的な本市の道路整備に係る方針を次のように設定します。



① 滋賀県道路整備アクションプログラム 2023 との連携

- ・国・県レベルの骨格道路整備と地域レベルの道路整備については、整備時期に関する十分な整合を図り、効果的な道路整備を推進するため、滋賀県道路整備アクションプログラムに位置づけられる道路を優先的に整備します。
- ・滋賀県道路整備アクションプログラム 2023 では、優先順位の判定に係る客観的評価指標が見直され、「地域特性」の反映が特に重要視されています。南部地域では、「著しい渋滞を緩和できる整備」、「幹線道路の整備」、「通学路等の整備」の3つを地域特性に応じた重点項目として設定しています。

② 施工中の道路を優先的に整備

- ・現在施工中の道路については、その整備効果を早期に発現させ、生活環境や経済活動の向上に繋げるため、優先的に整備を進めていきます。

③ 道路交通の様々な問題・課題を解決する道路を優先的に整備

- ・地域拠点内での交通集中による渋滞、人口増加や少子高齢化に伴う安全な歩行者・自転車空間の整備、防災・減災など、道路交通の課題を解決し、社会情勢の変化に対応した市街地環境を整える道路整備を優先的に進めます。

④ 将来都市像の実現に係る道路を優先的に整備

- ・広域連携軸や環境共生軸など、本市の上位計画に示された将来都市像を実現する道路整備を優先的に進めます。

4 評価対象路線・区間と評価手順の基本的な考え方

4-1 評価対象路線・区間

現行プログラムの策定以降に生じた社会情勢等の変化を考慮し、本市の道路交通に係る課題の解決や、本市の将来都市像を実現する道路ネットワークの構築等を図る路線・区間として、次項（表1、表2）に示す18路線・29区間を評価対象とします。

◆評価対象路線・区間 = 改良済、廃止路線・区間を除くすべての「都市計画道路」

※廃止路線・区間：栗東市都市計画道路見直し方針において、廃止路線として位置付けられた宅屋立入線、小野伊勢落線(野洲川幹線以東)、美之郷上砥山線の3路線・区間

ただし、現行プログラムに基づく道路整備が、関連する市道等も含めて一体的に実施されることで高い整備効果を発揮していることや、プログラムに位置づけた道路整備に伴い道路交通上の新たな課題が発生している実情等を踏まえ、今回の見直しにおいては、以下に該当する路線もプログラムに位置づけることとします。

- A. プログラムに位置づけた路線と一体となって道路交通の課題を解決する路線
- B. プログラムに位置づけた路線と一体となって主要プロジェクトの基盤を創る路線
- C. その他、プロジェクト等に関連して整備する路線

※A～Cの路線は、指標に基づく個別の評価を行い位置づけるものではなく、整備路線と関連づけて整備する路線としてプログラムに位置づけます。

表 1 (市)

評価対象路線・区間一覧

種別	路線数	区間数	路線番号	路線名 (都市計画道路名)	管理者 (事業者)	国・県道名	区間 番号	計画 延長 (m)	車 線 数	計画 幅員 (m)	前回 評価結果	現在の整備状況			整備概要
												改良済 (m)	概成済 (m)	整備率 (%)	
都市計画道路	1	1	3・3・15	野洲川幹線	市		141	890	4	22	長期	0	0	0.0%	拡幅 (車線増有り)
	2	2	3・4・25	青地新田坊袋線	市		161	200	2	18	短期	0	0	0.0%	拡幅 (車線増無し)
		3					163	270	2	16	長期	0	0	0.0%	
	3	4	3・4・32	下鉤出庭線	市		183	450	2	18	長期	0	0	0.0%	拡幅 (車線増無し)
		5					184	460	2	18	長期	0	0	0.0%	
	4	6	3・4・87	大門野尻線	市		241	520	2	16	長期	0	0	0.0%	歩道整備
		7					242	280	2	16	短期	0	0	0.0%	
		8					243	540	2	16	短期	0	0	0.0%	
	5	9	3・4・88	出庭林線	市		251	340	2	18	長期	0	0	0.0%	拡幅 (車線増無し)
		10					252	340	2	18	短期	0	0	0.0%	
	6	11	3・4・107	上砥山丸山線	市		261	2,030	2	16	長期	0	0	0.0%	拡幅 (車線増無し)
	7	12	3・5・504	下戸山灰塚線	市		301	1,150	2	12	長期	0	0	0.0%	拡幅 (車線増無し)
	8	13	3・5・505	小柿劫原線	市		313	350	2	12	長期	0	350	100.0%	歩道整備
		14					314	100	2	12	長期	0	100	100.0%	

表 2 (国・県)

評価対象路線・区間一覧

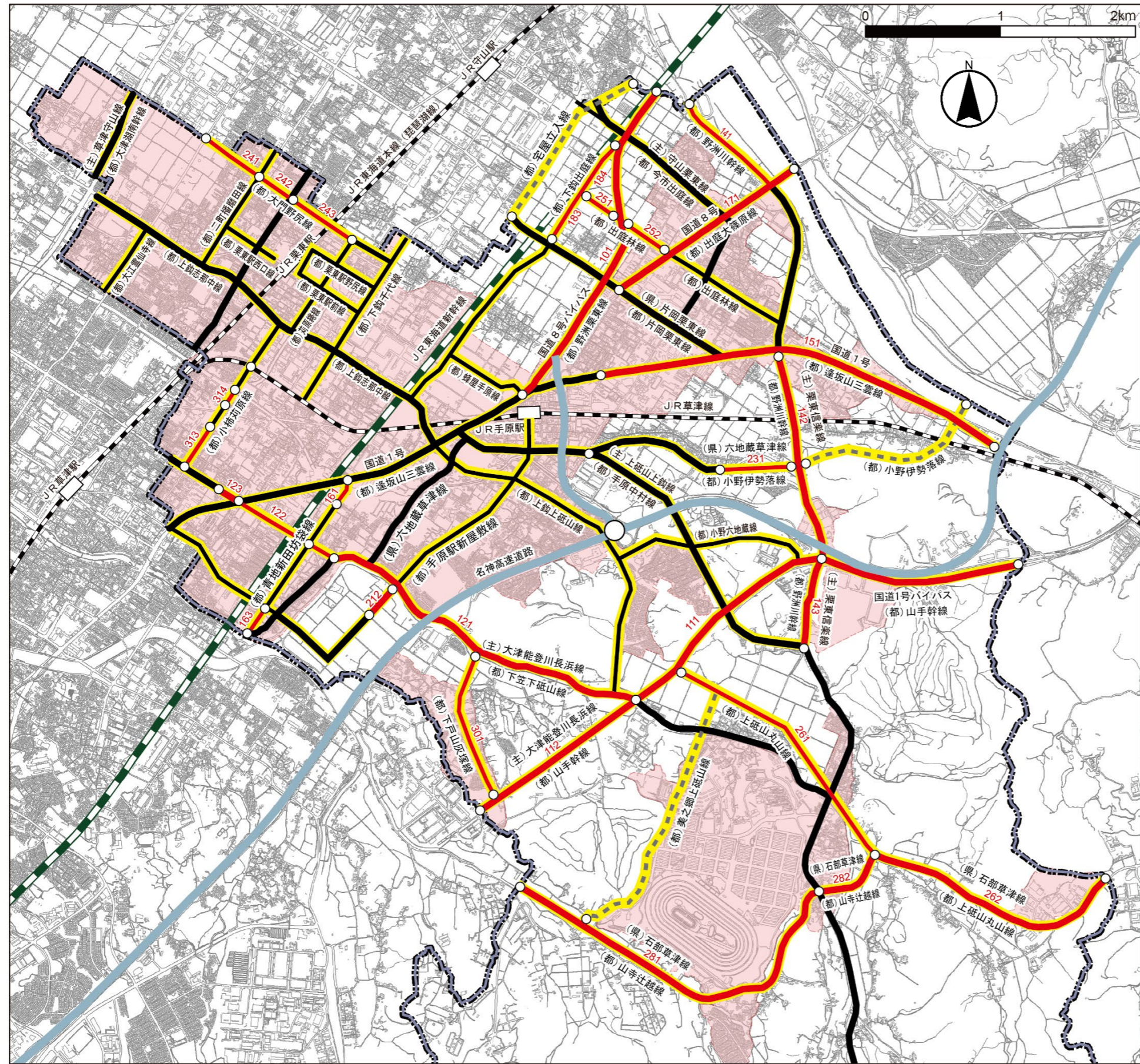
種別	路線数	区間数	路線番号	路線名 (都市計画道路名)	管理者 (事業者)	国・県道名	区間 番号	計画 延長 (m)	車 線 数	計画 幅員 (m)	前回 評価結果	現在の整備状況			整備概要
												改良済 (m)	概成済 (m)	整備率 (%)	
都市計画道路	9	15	3・2・6	野洲栗東線	国	一般国道 8 号 野洲栗東バイパス	101	2,570	4~6	22~53	継続	280	0	9.8%	新設
	10	16	3・3・6	山手幹線	国	一般国道 1 号 栗東水口道路	111	3,240	4	24	継続	0	0	0.0%	新設
		17					国(県)	山手幹線	112	1,410	4	24	継続	0	
	11	18	3・3・13	下笠下砥山線	県	(主)大津能登川長浜線	121	2,570	4	24	前期着手	0	0	0.0%	拡幅 (車線増有り)
		19					事業化 検討	0	0	0.0%					
		20					県(市)	123	20	4	24	長期	0	0	
	12	21	3・3・15	野洲川幹線	県	(主)栗東信楽線	142	1,640	4	24	継続	0	0	0.0%	拡幅 (車線増有り)
		22					143	650	4	24	未定	0	0	0.0%	
	13	23	3・4・7	逢坂山三雲線	国	一般国道 1 号	151	2,830	2	16	未定	0	2,830	100.0%	歩道整備
	14	24	3・4・31	出庭大篠原線	国	一般国道 8 号	171	1,580	2	16	未定	0	1,580	100.0%	歩道整備
	15	25	3・4・84	手原駅新屋敷線	県		212	330	2	16	継続	0	0	0.0%	拡幅 (車線増無し)
	16	26	3・4・86	小野伊勢落線	県	(県)六地藏草津線	231	520	2	16	未定	0	0	0.0%	拡幅 (車線増無し)
	17	27	3・4・107	上砥山丸山線	市	(県)石部草津線	262	2,020	2	16	未定	0	2,020	100.0%	拡幅 (車線増無し)
	18	28	3・5・202	山寺辻越線	県	(県)石部草津線	281	2,890	2	12	未定	0	2,890	100.0%	拡幅 (車線増無し)
		29					282	540	2	12	未定	0	540	100.0%	

※前回評価結果：() 内は滋賀県道路整備アクションプログラム 2018 における評価結果

※整備概要：新設、拡幅(車線増無し)、拡幅(車線増有り)、歩道整備、交差点改良、その他に分類

※「新設」には一部現道があるものも含む

評価対象路線・区間 (18 路線・29 区間)



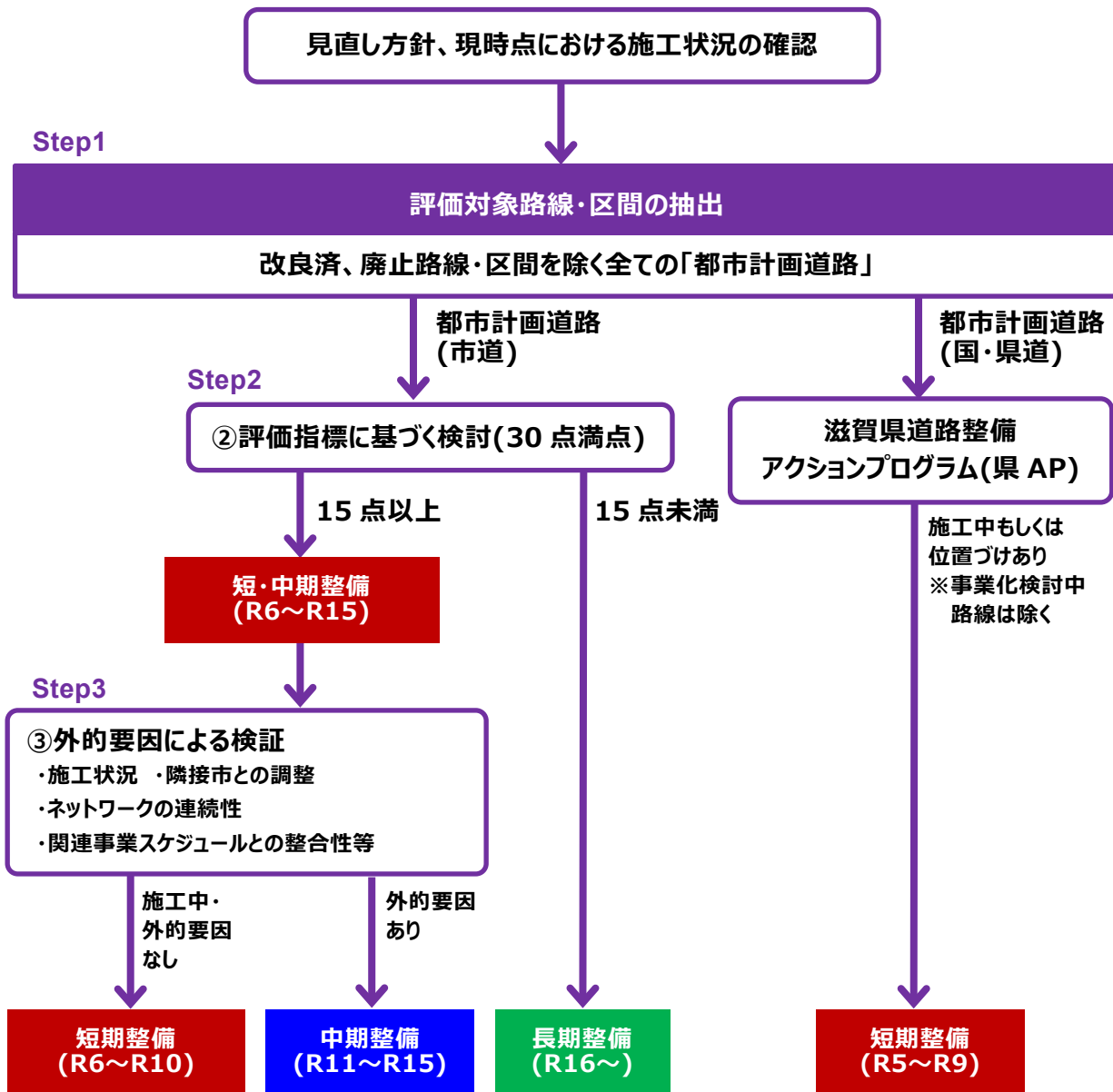
凡 例

- 評価対象路線・区間
- 国道・県道
改良済の都市計画道路
- 廃止に向けた手続きを進める路線・区間
(栗東市都市計画道路見直し方針より)
- 都市計画道路
- 太 線 国道・県道
- 細 線 市道

4-2 評価対象路線・区間と評価手順の考え方

先に整理した「道路整備の基本方針」を重視しつつ、原則、次の評価フローにより整備の優先順位を検討します。

なお、「短期」「中期」「長期」の別は、“整備着手時”を基準として表記します。



5 早期事業化路線・区間の選定

5-1 道路整備プログラムの評価指標

道路整備の基本方針に則って、道路整備の優先順位を評価するための指標、配点を次のように設定します。

優先順位に係る整合性を図る観点から、滋賀県道路整備アクションプログラム客観的評価マニュアルの評価基準や配点を一定程度準拠し、地域独自の問題・課題や道路整備に係る市民の意見等を考慮に入れた上で、独自に設定された現道路整備プログラムの評価指標を踏襲し、現在の状況等を加味した評価を行います。

評価の視点		評価指標	配点	評価指標の内容・考え方	該当の条件	
交通機能	骨格形成機能	主要幹線道路	0.75点	最高 0.75点	都市間や通過交通等の比較的長いトリップ長の交通を大量に処理するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路	・ 栗東市都市計画マスタープランで「主要幹線道路」に位置づけられた路線
		幹線道路	0.50点		主要幹線道路及び主要交通発生源を有機的に結ぶ比較的高水準の規格を備えた道路 都市全体に網状に配置することで都市の骨格及び近隣住区を形成する道路	・ 栗東市都市計画マスタープランで「幹線道路」に位置づけられた路線
		補助幹線道路	0.25点		近隣住区と幹線道路とを結ぶ集散道路であり、近隣住区内での幹線としての機能を有する道路（都市マスでの位置づけ）	・ 栗東市都市計画マスタープランで「補助幹線道路」に位置づけられた路線
	ネットワーク機能	道路網としての連続性の確保	0.50点	最高 1.00点	一部の未整備区間を整備することによって道路ネットワークの連続性を確保する道路	・ ネットワークを構成する区間の5割以上が整備済の路線
		適正な道路密度の確保	0.50点		道路の配置密度が低い地区（500mメッシュで骨格道路が無いエリア等）において、適正な道路密度を確保する道路	・ 概ね500mメッシュの配置を実現する路線
風格創造機能 (都市構造上の位置づけ)	広域連携軸の形成	2.00点	最高 2.00点	広域交通を処理し、国土形成の一翼を担う国土幹線道路	・ 栗東市都市計画マスタープランで「国土幹線道路」に位置づけられた路線	
	環境共生軸の形成	2.00点		広域的な玄関口を含む都心風格エリアと金勝連峰から広がる森林及び琵琶湖の水辺の連携強化を図り、環境共生軸を形成する道路	・ 栗東市都市計画マスタープランで「環境共生軸」に位置づけられた路線	
	都心環状道路の形成	1.50点	最高 4.50点	都心居住拠点、生活文化拠点、環境・産業拠点へのアクセス性を向上し、都心居住の利便性を高める道路	・ 栗東市都市計画マスタープランで「市街地中心部の生活利便性を高める道路」に位置づけられた路線	
	都市圏間の交流・連携	0.75点		都市圏間の交流・連携を支援する道路	・ 栗東市都市計画マスタープランで「主要幹線道路」に位置づけられた路線並びに主要地方道	
	隣接都市との交流・連携	0.75点		隣接都市との交流・連携を支援する道路	・ 隣接する都市の道路と接続する路線(対象区間が行政界に隣接する路線)	
	ICや鉄道駅へのアクセス向上	0.75点		ICや鉄道駅等にアクセスし、交通ネットワーク機能を高める道路	・ ICや鉄道駅から周辺2km以内に区間の5割以上が含まれる路線	
	主要な公共施設等へのアクセス向上	0.75点		主要な公共施設へのアクセス性を高める道路	・ 市役所、コミュニティセンター、大規模公園、小学校から周辺1km以内に区間の5割以上が含まれる路線	
空間機能	快適性	充実した歩行者空間と都市景観・緑化の形成	2.00点	最高 2.00点	歩行者空間の連続性を確保すると共に都市景観に配慮し、重点的に緑化する道路	・ 歩道幅員4.5m以上の路線
			1.50点		歩行者空間の連続性を確保すると共に都市景観に配慮し、重点的に緑化する道路	・ 歩道幅員3.5m以上の路線
		通学路等の整備	2.25点		最高 2.25点	通学路として機能する道路
	防災性	延焼の遮断機能	2.00点	最高 6.00点	火災発生時において延焼を遮断する道路	・ 幅員12m以上で区間の5割以上が市街化区域に位置する路線
		災害時の避難路	2.00点		災害時において避難路として機能する道路	・ 幅員12m以上で区間の5割以上が市街化区域に位置する路線
災害時の緊急輸送路		2.00点	災害時において緊急輸送路として機能する道路		・ 緊急輸送路に位置づけられている路線 ・ 指定避難場所が集積する小学校周辺エリアにアクセスする路線	
事業性等	事業性	進行中の関連プロジェクトとの一体的整備	1.00点	最高 1.00点	現在進行中の関連プロジェクトを支援する道路（プロジェクトは進行しているが道路が未整備のケース）	・ 国道1号、8号バイパスに関連する路線 ・ 河川改修事業等と一体的に整備する路線
	緊急性 (問題・課題の解消)	渋滞・混雑解消	3.00点	最高 9.50点	交通混雑・渋滞の解消に貢献する道路	・ 現況主要道路における交通混雑を解消する路線
		地域分断の解消	2.50点		国道1号、8号による地域分断の解消に貢献する道路	・ 国道1号、8号等による地域分断を解消する路線
		通過交通の抑制	2.00点		旧街道に流入する通過交通の抑制に貢献する道路	・ 歴史街道や生活道路等に流入する通過交通を抑制する路線
		都市計画道路の整備	2.00点		都市計画道路として計画決定されている道路	・ 都市計画道路として計画決定されている路線
住民参加	計画段階からの住民参加、住民要望	1.00点	最高 1.00点	計画段階から住民が参加するまちづくり計画に位置づけられ、地域からの要望がある道路	・ 検討の経緯がある路線	

5-2 道路整備の優先順位に係る評価

評価手順、評価指標により、評価対象路線・区間の整備の優先順位に係る評価を行うと以下の結果となります。
 なお、中長期財政計画との整合については次章で検討します。

表一 道路整備の優先順位に係る評価結果（市）

道路種別	路線数	区間数	路線番号	路線名 (都市計画道路名) (市道名)	管理者 (事業者)	区間 番号	計画 延長 (m)	車線 数	計画 幅員 (m)	現時点に おける施 工状況	Step2																合計 ポイント	点数に よる評 価結果	Step3	最終 評価 結果																	
											交通機能				風格創造機能						空間機能				事業性等						外的要因																
											骨格形成機能		ネットワーク機能		広域 連携軸 の形成		環境 共生軸 の形成		都市環 状道 路の形 成		都市間 の交 流・連 携		隣接市 との交 流・連 携		I.Cや 鉄道駅 へのア クセス 向上				主要な公 共施設 等への アクセス 向上			充実した歩行者空間と都市景観・緑化の形成		通学路 等の 整備		延焼の 遮断 機能		災害時 の 避難路		災害時 の 緊急 輸送路		事業性	緊急性(問題・課題の解消)			住民参加	
											主要 幹線 道路	幹線 道路	補助 幹線 道路	道路網と しての連 続性の確 保	適正な道 路密度の 確保	広域 連携軸 の形成	環境 共生軸 の形成	都市環 状道 路の形 成	都市間 の交 流・連 携	隣接市 との交 流・連 携	I.Cや 鉄道駅 へのア クセス 向上	主要な公 共施設 等への アクセス 向上	充実した歩行者空間と都市景観・緑化の形成	通学路 等の 整備	延焼の 遮断 機能	災害時 の 避難路			災害時 の 緊急 輸送路			事業性	渋滞・混 雑解消	地域 分断 の解消	交通の 抑制	都市 計画 道路 の整備	計画段階 からの住 民参加、 住民 要望										
0.75	0.50	0.25	0.50	0.50	2.00	2.00	1.50	0.75	0.75	0.75	0.75	2.00	1.50	2.25	2.00	2.00	2.00	1.00	3.00	2.50	2.00	2.00	1.00																								
都市計画道路	1	1	3・3・15	野洲川幹線	市	141	890	4	22	未整備	●	●		●		●	●		●														14.25	長期	・河川区域と重複するなどの物理的制約あり ・将来交通需要推計を踏まえ、2車線化への変更等 について、滋賀県、守山市との調整が必要	長期											
		2	3・4・25	青地新田坊袋線	市	161	200	2	18	施工中			●	●					●	●	●	●											17.25	短中期	施工中	短期											
		3				163	270	2	16	未整備			●	●							●	●	●	●										17.25	短中期	・草津川鹿川敷の利活用や当該路線が接続する (都)東草津山寺線の整備方針等を踏まえ、草津市 との調整が必要	中期										
		4	3・4・32	下鉤出庭線	市	183	450	2	18	未整備			●	●																			8.50	長期	-	長期											
		5				184	460	2	18	未整備			●	●																				6.25	長期	-	長期										
		6	3・4・87	大門野尻線	市	241	520	2	16	未整備		●		●						●	●	●	●										19.50	短中期	・隣接する守山市との調整が必要	中期											
		7				242	280	2	16	施工中			●																					19.50	短中期	施工中	短期										
		8				243	540	2	16	施工中			●																					19.50	短中期	施工中	短期										
		9	3・4・88	出庭林線	市	251	340	2	18	未整備			●	●																			8.25	長期	・国道8号バイパス整備との期的整合が必要	長期											
		10				252	340	2	18	施工中			●																					15.50	短中期	-	短期										
		6	11	3・4・107	上砥山丸山線	市	261	2,030	2	16	未整備		●	●																			10.50	長期	・(市)上砥山2号幹線、(市)中村街区2号線としての 整備が進んでいる。	長期											
		7	12	3・5・504	下戸山灰塚線	市	301	1,150	2	12	未整備			●																			11.75	長期	-	長期											
		8	13	3・5・505	小柿苜原線	市	313	350	2	12	概成済		●		●																		15.25	短中期	・概成済であり、車両の通行に係る機能は、概ね確 保されている。	中期											
			14				314	100	2	12	概成済			●																					15.25	短中期	-	短期									

表一 道路整備の優先順位に係る評価結果（国・県）

道路種別	路線数	区間数	区間番号	路線番号	路線名 (都市計画道路名)	国・県道名	管理者 (事業者)	計画延長 (m)	車線数	計画幅員 (m)	滋賀県道路整備アクションプログラム 2023の位置づけ等	最終評価結果
国・県道	9	15	101	3・2・6	野洲栗東線	国道8号 野洲栗東バイパス	国	2,570	4~6	22~53	位置づけ「有」 国が事業継続中	短期
	10	16	111	3・3・6	山手幹線	国道1号 栗東水口道路	国	3,240	4	24	位置づけ「有」 国が事業継続中	短期
		17	112		山手幹線	(主)大津能登川長浜線	国(県)	1,410	4	24	位置づけ「有」 県が事業継続中	短期
	11	18	121	3・3・13	下笠下砥山線	(主)大津能登川長浜線	県	2,570	4	24	位置づけ「有」	短期
		19	122					830	4	24	位置づけ「有」	短期
		20	123					県(市)	20	4	24	位置づけ「無」 交差点部のため、区間122と一体的な整備を予定
	12	21	142	3・3・15	野洲川幹線	(主)栗東信楽線	県	1,640	4	24	位置づけ「有」 県が事業継続中	短期
		22	143					650	4	24	位置づけ「無」	-
	13	23	151	3・4・7	逢坂山三雲線	国道1号	国	2,830	2	16	位置づけ「無」	-
	14	24	171	3・4・31	出庭大篠原線	国道8号	国	1,580	2	16	位置づけ「無」	-
	15	25	212	3・4・84	手原駅新屋敷線		県	330	2	16	位置づけ「有」 県が事業継続中	短期
	16	26	231	3・4・86	小野伊勢落線	(県)六地蔵草津線	県	520	2	16	位置づけ「無」	-
	17	27	262	3・4・107	上砥山丸山線	(県)石部草津線	県	2,020	2	16	位置づけ「無」	-
	18	28	281	3・5・202	山寺辻越線	(県)石部草津線	県	2,890	2	12	位置づけ「有」 県が事業化検討中	着手時期検討
		29	282					540	2	12	位置づけ「無」	-

5-3 整備路線と関連づけて位置づける路線

次の項目に該当する道路を、整備路線と関連づけて整備する路線としてプログラムに位置づけます。

- A. プログラムに位置づけた路線と一体となって道路交通の課題を解決する路線
- B. プログラムに位置づけた路線と一体となって主要プロジェクトの基盤を創る路線
- C. その他、プロジェクト等を関連して整備する路線

※路線名に付けた番号は、次頁の路線番号と対応

⑬ (市) 安養寺下戸山線 Aに該当

⇒(主)大津能登川長浜線の整備に合わせた、南北方向のネットワーク強化と適切な交通分散。

⑭ (市) 東部六地蔵東西線 Bに該当

⇒栗東水口道路Ⅰ(栗東湖南IC、五軒茶屋ランプ、小野ランプ)、(都)野洲川幹線等と一体となって広域交通の利便性を活かした産業拠点の開発(東部まちづくり総合整備計画に基づく開発)を支える基盤の強化。

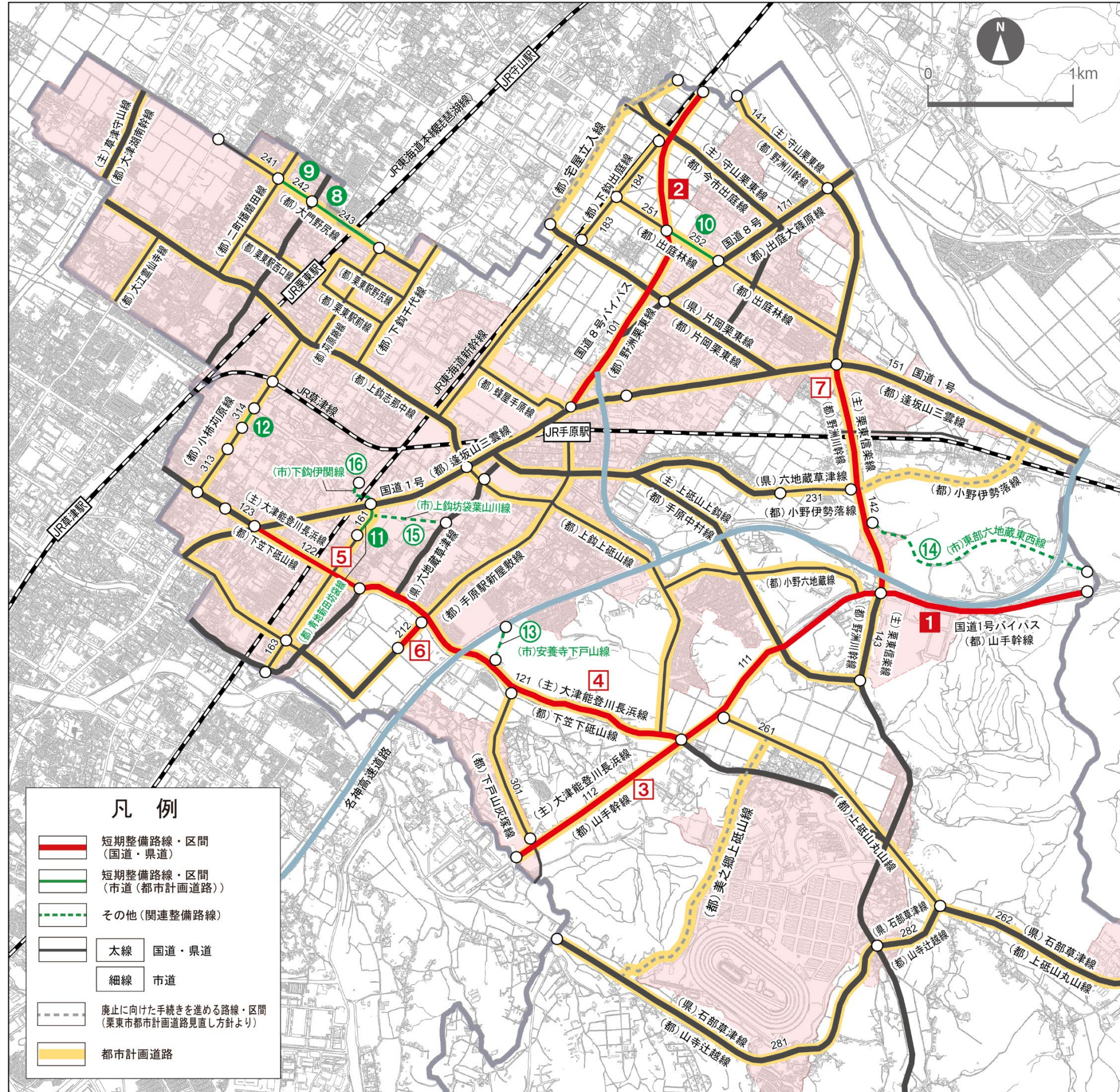
⑮ (市) 上鉤坊袋葉山川線(葉山川側道) Aに該当

⇒(都)青地新田坊袋線と(県)六地蔵草津線を繋ぐネットワークの強化と、これによる(県)六地蔵草津線(東海道)の通過交通の排除、渋滞の緩和。

⑯ (市) 下鉤伊関線 Aに該当

⇒(都)青地新田坊袋線の整備に合わせた、南北方向のネットワーク強化と適切な交通分散。

短期整備路線の設定



国道

番号	路線名	工区名
1	(都)山手幹線	栗東水口道路 I
2	(都)野洲栗東線	野洲栗東バイパス

県道

番号	路線名	工区名	継続	短期 2024~2028	
				着手	完了
3	(都)山手幹線	馬場・上砥山	●		●
4	(都)下笠下砥山線	上砥山・目川	●		●
5	(都)下笠下砥山線	小柿・目川		●	
6	(都)手原駅新屋敷線		●		●
7	(都)野洲川幹線	林・六地藏	●		

市道(都市計画道路)

番号	路線名	継続	短期 2024~2028	
			着手	完了
8	(都)大門野尻線 2工区	●		●
9	(都)大門野尻線 3工区	●		●
10	(都)出庭林線	●		●
11	(都)青地新田坊袋線	●		●
12	(都)小柿苅原線	●		●

その他(関連整備路線)

番号	路線名	継続	短期 2024~2028		関連整備路線
			着手	完了	
13	(市)安養寺下戸山線	●	●		4
14	(市)東部六地藏東西線	●			1 7
15	(市)上鉤坊袋葉山川線	●	●		11
16	(市)下鉤伊関線		●		11

6 中長期財政見通しと道路整備の整合性

ここでは、本市が事業主体となる路線・区間（市道）のうち、道路整備の優先順位に係る評価結果が短期となった路線と栗東市中長期財政見通しとの整合性について整理します。

道路整備の優先順位に係る評価で、短期整備とした路線・区間は、中長期財政見通しの特定事業プランに概ね位置づけられており、令和6（2024）～令和15（2033）年度の10年間で、約28億円の事業費（うち地方負担額約17億円）が計上されています。

表一 令和5年度中長期財政見通しに位置づけのある道路・街路整備事業と年度別概算事業費
（単位:百万円） 下段（ ）書きは地方負担額

事業名	事業年度										合計	備考
	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)		
(都)大門野尻線	128 (118)	189 (189)	199 (194)								516 (501)	短期
(都)出庭林線	481 (240)	102 (51)									583 (291)	短期
(都)青地新田坊袋線	115 (58)	50 (26)									165 (84)	短期
(都)下鉤出庭線												H30年度完了
(都)蜂屋手原線												R4年度完了
(都)宅屋立入線		5 (5)									5 (5)	廃止
上砥山2号幹線他1線												R5年度完了
安養寺下戸山線	80 (36)										80 (36)	短期
葉山川側道(上鉤地区)	60 (60)										60 (60)	短期
中ノ井川側道(蜂屋、野尻)	15 (15)	40 (40)	20 (20)	10 (10)							85 (85)	
下鉤甲上鉤線												R5年度完了
(都)小栴原線	10 (10)	15 (7)	100 (46)	100 (46)							225 (109)	短期
東部六地藏東西線	74 (37)	94 (47)	33 (17)	50 (25)	340 (170)	510 (255)					1,100 (551)	短期
合計	963 (574)	495 (365)	352 (277)	160 (81)	340 (170)	510 (255)					2,819 (1,722)	

特定事業プランの中には、道路・街路整備のほかに、橋梁などの既存ストックの長寿命化事業も含まれており、高度経済成長期に整備された社会資本の効率的な維持・更新や超高齢社会に備えた生活しやすい環境づくりに向けて、多くの費用を投じる必要性が高まることが想定されます。

一方、本プログラムで短期と位置づけた路線・区間では、今後の社会情勢等の変化や関連事業の進捗状況、整備に係る地元調整などの影響から、計画どおりに整備できないことも十分に考えられます。また、長期と位置づけた路線・区間でも、関連事業の進捗や道路整備に係る関係機関との協議・調整の状況に応じて、随時、整備を検討していくことも必要です。

このように今後の本市の道路整備に関しては、様々な条件を総合的に勘案しながら進めていくことが必要であり、本プログラムにおける各路線・区間の整備スケジュールと毎年度修正する中長期財政見通しとの整合を基本としつつ、その時々状況の変化を踏まえて整備スケジュールや投入する事業費を柔軟に見直しながら、より効率的な道路整備を推進していくものとします。

その中で整備計画が長期にわたる場合には、市民の方々の意向を確認しながら暫定的な整備を行うなど、道路整備効果の早期発現に努めます。

7 今後の課題

本市の道路網は、名神高速道路や国道1号、8号などの国土幹線道路、都市の骨格を構成する幹線道路、身近な生活空間の生活道路などによって構成されています。国道1号バイパスと国道8号バイパスの供用等の広域または地域拠点間のネットワーク強化が図られている一方で、地域拠点内で交通集中による渋滞が発生しております。また、人口増加や少子高齢化に伴う安全な歩行者・自転車空間の整備を進める必要があります。

第四次栗東市都市計画マスタープランの基本理念である「風格都市栗東」を実現するためには、それぞれの道路のもつ機能や役割を考慮した上で関連事業等との調整を図りながら、効率的で効果的な道路整備を推進することが必要です。

一方、高度経済成長期に整備された橋梁やトンネルなどの都市基盤が、今後、徐々に更新時期を迎えることから、これらを適切に維持・管理し、効率的な施設の更新を行っていくことが必要です。

このような状況を踏まえ、今後の道路整備は、以下に示す課題を考慮しながら進めていくものとします。

◆骨格道路の整備促進

幹線道路の慢性的な交通混雑から、通過交通の一部が生活道路や旧街道などに流入しており、地域の生活環境や安全性の低下を招いています。

これらの主要幹線道路に接続する幹線道路等を一体的に整備することで、より高い効果の発現が期待できます。

◆歩行者・自転車空間の整備促進

人口増加や少子高齢化が進展していく中、まちを歩いて移動するすべての人が、安全で安心して移動できるユニバーサルデザインに配慮した歩行者・自転車空間の整備（交通安全施設の整備や通学路のカラー舗装化、身近な道路整備や維持管理等）を促進していくことが重要です。

このような歩行者・自転車空間の整備は、市域全体を対象とした整備方針との整合を図りながら検討することが重要です。

さらに、本格的な高齢化社会を迎え、市街地中心部や通学路、駅などの交通結節点、公共施設周辺などの歩行者が多いエリアについては、バリアフリー基本構想（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づいたバリアフリー化に関する基本的な方針や対象区域、事業の内容等をまとめたもの）の策定（平成27年7月策定、令和2年度一部改訂）を行い、すべての人にとって安全で快適な歩行者・自転車空間の確保に努めていきます。

◆関連事業等との調整と整備促進

道路整備の優先順位は、各路線・区間が持つ道路機能や事業性等を総合的な観点から検証して設定しています。

しかし、効率的・効果的なインフラ整備の観点から、幹線道路（国・県事業の道路）の整備や河川改修事業等と関連する路線・区間については、これらの事業との時期的整合を図るため、必要に応じて整備時期の調整が必要となります。

このため、道路整備の優先順位に係る栗東市の方針を明確にしつつ、関連事業の整備促進等について、国、県、その他関係機関との調整を進め、本市の将来都市構造を実現する骨格道路等の早期整備を目指します。

また、関連事業の整備・完了までに相当の期間を要する場合には、必要に応じて暫定的な道路整備の方策等について検討していきます。

◆アセットマネジメントの推進

戦後の高度経済成長期から約 45 年が経過し、急速な都市化の中で整備された多くの橋梁やトンネルなどの都市基盤が、今後、徐々に更新時期を迎えます。

このため、これらの都市基盤の状態を的確に把握し、客観的な評価の基に最適な対策と更新時期等を検討する中で、計画的かつ効率的に維持・管理していくことが必要です。

このような社会資本の適切な維持・管理（アセットマネジメント）を推進することで、橋梁やトンネルなどの更新時期の平準化が図られ、財政負担を軽減することにも繋がります。