栗東市都市計画道路見直し方針（素案）【概要版】

栗東市　都市計画課　　令和 5 年 8 月 24 時点版

資料 2-1

1　都市計画道路の見直しの背景と目的

本市においては、平成 23 年 9 月に都市計画道路の見直し方針を示して以降、国道 1 号バイパスや国道 8 号バイパスの整備が着実に進捗し、一部道路の都市計画決定変更を実施するなど、一定の進捗が見られます。しかし、未整備となっている都市計画道路はまだ存在しており、今後の整備の在り方について、改めて検証する時期を迎えています。

このため、本市が目指す将来都市像の実現に向けた都市計画道路の評価・検証を改めて行い、必要な見直しの方針を取りまとめるものとします。

2　都市計画道路の決定経緯と整備の状況

改良済と概成済を合わせた整備済延長は 44,440mで、総延長の 62.8%と未だに低い状況にあります。これは、新法制定当時に計画決定された路線を中心に、高度経済成長期における人口の増加や市街化の拡大等に対応するため、計画的な道路ネットワーク論に基づき、多くの路線が計画決定されたことに要因があると考えられます。これらの路線・区間には、事業の制約となる要因が存在するものや時代の流れの中で必要性に変化が生じているものも見受けられ、これらが長期未着手の状態となっています。

今回の見直しでも、このような長期未着手の路線を主な対象として検討を行います。

都市計画道路の整備状況

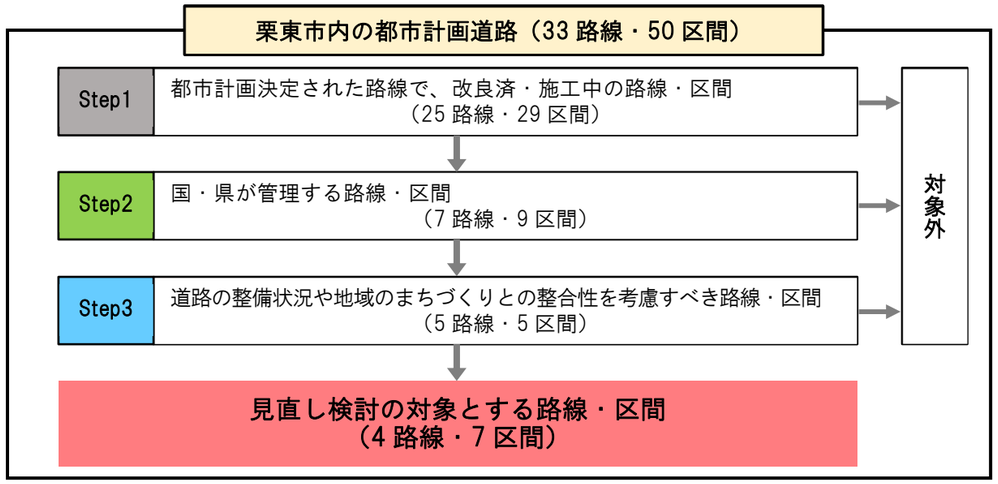
路線数	区間数	路線番号	路線名	区 間	総延長(m)	改良済(m)	概成済(m)	整備率(%)
1	1	3.2.3	大津湖南幹線		680	680	0	100.0%
2	2	3.2.5	栗東駅前線		510	510	0	100.0%
3	3	3.2.6	野洲栗東線	国道 8 号バイパス	2,850	280	0	9.8%
4	4	3.3.6	山手幹線	(主)上砥山上鈎線以西	4,650	0	0	0.0%
	5			(主)上砥山上鈎線以東				
5	6	3.3.13	下笠下砥山線	国道 1 号以西	3,930	510	0	13.0%
	7			国道 1 号～(県)六地蔵草津線				
	8			(県)六地蔵草津線～(都)山手幹線				
6	9	3.3.14	片岡栗東線		1,800	1,800	0	100.0%
7	10	3.3.15	野洲川幹線	国道 8 号以西	4,440	1,260	0	28.4%
	11			国道 8 号～国道 1 号				
	12			国道 1 号～(都)山手幹線				
	13			(都)山手幹線～(主)上砥山上鈎線				
8	14	3.4.7	逢坂山三雲線	栗東第二インター以西	6,500	3,670	2,830	100.0%
	15			栗東第二インター以東				
9	16	3.4.19	大江霊仙寺線		550	550	0	100.0%
10	17	3.4.25	青地新田坊袋線	国道 1 号～(市)岡国一線	1,420	920	0	64.8%
	18			(市)岡国一線～(都)手原駅新屋敷線				
	19			(都)手原駅新屋敷線以南				
11	20	3.4.31	出庭大篠原線	国道 8 号	1,580	0	1,580	100.0%
12	21	3.4.32	下鈎出庭線	(主)栗東志那中線～(県)片岡栗東線	2,440	1,510	0	61.9%
	22			(県)片岡栗東線～(都)野洲栗東線				
13	23	3.4.33	下鈎千代線		990	990	0	100.0%
14	24	3.4.34	二町播磨田線		1,000	1,000	0	100.0%
15	25	3.4.36	宅屋立入線	(主)守山栗東線以東	1,300	0	0	0.0%
	26			(主)守山栗東線以西				

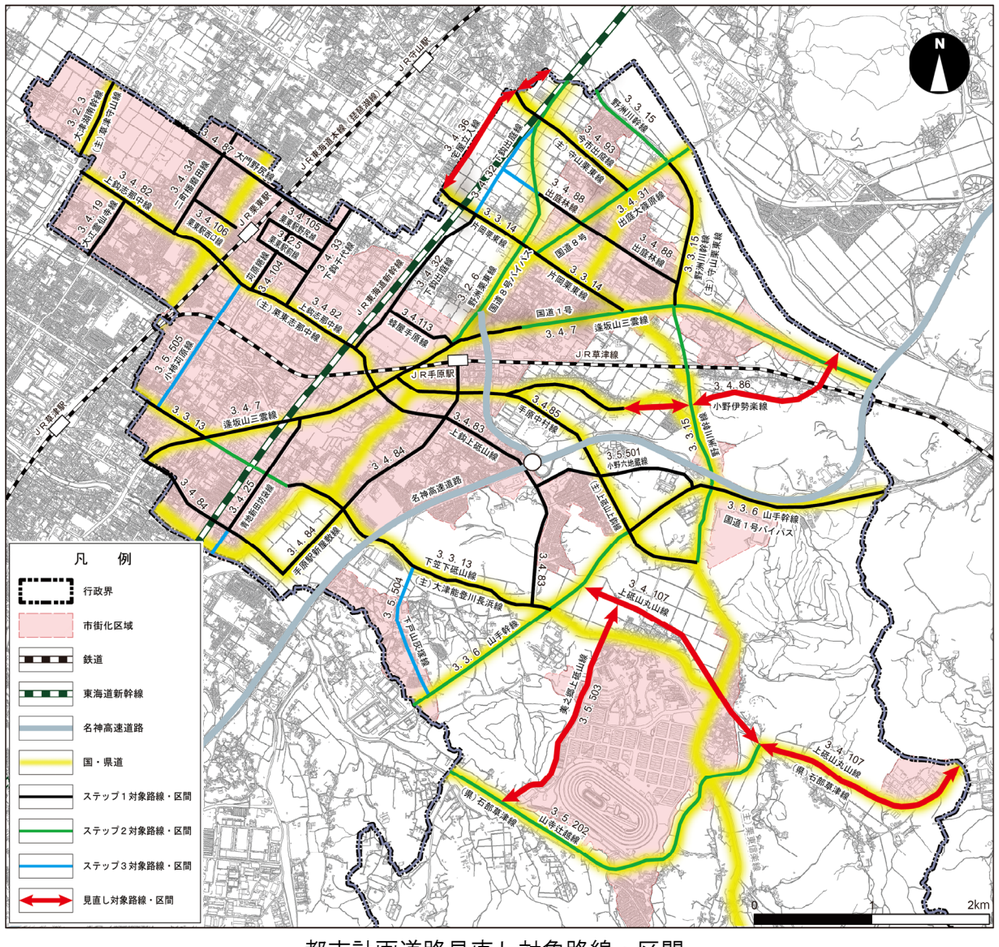
路線数	区間数	路線番号	路線名	区 間	総延長(m)	改良済(m)	概成済(m)	整備率(%)
16	27	3.4.82	上鈎志那中線		3,090	3,090	0	100.0%
17	28	3.4.83	上鈎上砥山線		2,690	2,690	0	100.0%
18	29	3.4.84	手原駅新屋敷線		3,650	2,310	0	63.3%
19	30	3.4.85	手原中村線		3,190	3,190	0	100.0%
20	31	3.4.86	小野伊勢落線	(県)六地蔵草津線と重複する区間	3,170	1,090	0	34.4%
	32			野洲川幹線以西				
	33			野洲川幹線以東				
21	34	3.4.87	大門野尻線	(都)苅原綜線以西	1,360	350	0	25.7%
	35			(都)苅原綜線～(都)下鈎千代線				
22	36	3.4.88	出庭林線	(都)下鈎出庭線～国道 8 号バイパス	1,590	910	0	57.2%
	37			国道 8 号バイパス～国道 8 号				
	38			国道 8 号～(主)守山栗東線				
23	39	3.4.93	今市出庭線		1,290	1,290	0	100.0%
24	40	3.4.104	苅原綜線		800	800	0	100.0%
25	41	3.4.105	栗東駅野尻線		710	710	0	100.0%
26	42	3.4.106	栗東駅西口線		460	460	0	100.0%
27	43	3.4.107	上砥山丸山線	(都)山手幹線～(県)石部草津線間	4,010	0	2,020	49.9%
	44			(県)石部草津線と重複する区間				
28	45	3.4.113	蜂屋手原線		640	640	0	100.0%
29	46	3.5.202	山寺辻越線	(県)石部草津線	3,430	0	3,430	100.0%
30	47	3.5.501	小野六地蔵線		1,570	1,570	0	100.0%
31	48	3.5.503	美之郷上砥山線		2,020	340	0	16.8%
32	49	3.5.504	下戸山灰塚線		1,160	0	210	18.1%
33	50	3.5.505	小柿苅原線		1,250	0	1,250	100.0%
合 計					70,720	33,120	11,320	62.8%

3　都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出

滋賀県都市計画道路見直し指針（平成 19 年 3 月）等を踏まえつつ、本市内の都市計画道路 33 路線・50 区間のうち、次のステップを経て抽出した 4 路線・7 区間を見直し検討の対象路線・区間とします。

見直し対象路線・区間抽出の流れ





都市計画道路見直し対象路線・区間

4　見直し対象路線・区間の評価の視点と見直し方針

4－1　都市計画道路の見直しに関して重視すべき事項

本市の交通環境に関する整備課題は、次の 3 つに整理することができます。都市計画道路の見直しに関しては、これらの課題解決に関する視点を重視していくものとします。

① 国道1号や8号による物理的な地域分断の解消
② 旧街道等に流入する通過交通の抑制
③ 歩行者・自転車の道路利用空間の整備

4－2　見直しの方向性に関する基本的な考え方

道路整備の「必要性」と「実現性」に関する複数の評価項目を整理し、これらを総合的に検証する中で見直しの方向性を導きます。

見直しの方向性は、「必要性」と「実現性」の関係から次の考え方を基本とします。

見直しの方向性に関する基本的な考え方

必要性：高 実現性：高	分類Ⅰ	『存続』を基本とします 現計画通りに事業を円滑に進めることを基本とします。
必要性：高 実現性：低	分類Ⅱ	『変更』を基本とします 制約要因を踏まえた線形等の見直し検討を行い、事業を進めることを基本とします。
必要性：低 実現性：－	分類Ⅲ	『廃止』を基本とします 周辺への影響を見極めながら廃止に向けた検討を行うことを基本とします。

※実現性が「低」とは、現在の都市計画決定のままでは、事業の制約となる要因（整備が困難な地形、建築物が多く立地している等）が多く、整備が困難であることを意味します。このため、必要性が「高」、実現性が「低」の場合、制約要因を回避するための法線の変更等が必要になるという考え方です。

また、必要性が「低」の場合、廃止が基本的な方向性となるため、実現性に関する評価は不要となります。

4－3　見直しに関する評価の視点

視点		評価項目		評価の定義
必要性	1	交通環境の課題に対応	地域分断解消	・国道1号、8号等による地域分断を解消する。
			通過交通抑制	・歴史街道や生活道路等に流入する通過交通を抑制する。
			歩行者・自転車の道路利用空間の整備	・鉄道駅や大規模集客施設、小・中学校等の公共公益施設等にアクセスする。
			交通混雑の解消	・現況主要道路における交通混雑を解消する。
	2	上位計画による位置づけ		・「栗東市都市計画マスタープラン」での位置づけが高い（幹線道路以上）、または「栗東市総合計画」での道路整備の位置づけがある。
	3	道路整備の優先順位が高い		・真に必要な道路整備を効率的かつ効果的に進めていくことを目的に、令和5年度から10年間の整備計画をまとめた、滋賀県道路整備アクションプログラム2023に位置づけられている。
	4	駅や主要道路等にアクセス		・鉄道駅や国道1号・8号、国道1号バイパス・8号バイパスなどの国土幹線道路、大規模集客施設等にアクセスする。
	5	現道等の代替道路がない		・見直し対象路線と同様の機能を有する既存の代替路線が周辺に存在しない。
	6	主要プロジェクトに関連		・住宅地開発や工業団地造成などの主要プロジェクトに係る土地利用を支援する。
	7	都市の風格を高める		・「栗東市都市計画マスタープラン」において、緑豊かな街路空間の形成や沿道景観の誘導を進める環境共生軸として位置づけられている。 ・国土幹線道路として位置づけられている。
	8	地域の防災性を高める		・本市の緊急輸送路に位置づけられている、あるいは既存の緊急輸送路と一体となってその機能を高める。
	9	地域的・個別的要件がある		・地域のまちづくりにおいて道路整備を検討している、または要望しているなどの地域的・個別的要件がある。
実現性	1	物理的、地形的、歴史・文化的制約がない		・新幹線や名神高速道路との交差部において開口部が狭く計画断面が確保でき、河川との調整が必要、地域独自の歴史的資源や景観資源の保全などの制約がない。
	2	多くの建築物等の移転を伴わない		・計画法線上に住宅や工場、鉄塔などの支障物件が多く存在しない。
	3	大規模な構造物整備を伴わない		・主要な道路や鉄道等との立体交差や橋梁整備など、莫大な事業費が必要となる大規模な構造物の整備を伴わない。

※ ▭ は、交通環境の整備課題に関する重点評価項目

4－4　路線・区間ごとの見直し方針

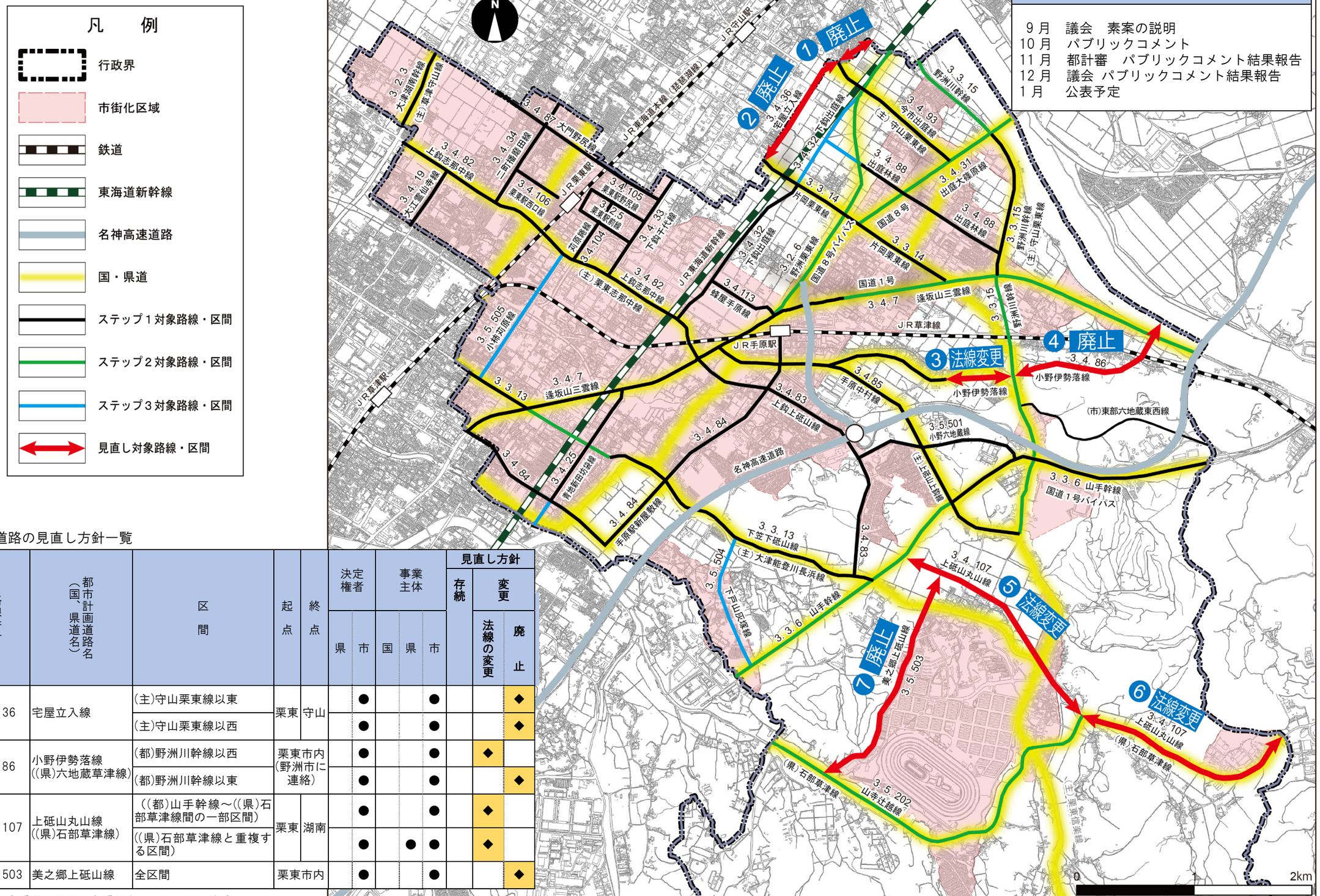
見直しの対象とした 4 路線･7 区間の見直し方針は、次の 2 つに類型化されます。

① 法線の変更を検討する路線・区間
3.4.86 小野伊勢落線((都)野洲川幹線以西)
3.4.107 上砥山丸山線（(都)山手幹線～((県)石部草津線）
3.4.107 上砥山丸山線((県)石部草津線と重複する区間）

② 廃止に向けた手続きを進める路線・区間
3.4.36 宅屋立入線((主)守山栗東線以東)、3.4.36 宅屋立入線((主)守山栗東線以西)
3.4.86 小野伊勢落線((都)野洲川幹線以東)
3.5.503 美之郷上砥山線(全区間)

路線・区間ごとの見直し方針

４路線・７区間の見直し方針を下図に示します。今後は、具体的な見直し（変更・廃止）に向けて、関連する様々なプロジェクトとの整合や関係機関、隣接市等との調整を図りながら、地区の実情も踏まえて進めていきます。



都市計画道路の見直し方針一覧

番号※	路線番号	都市計画道路名（国、県道名）	区間	起点	終点	決定権者 県	決定権者 市	事業主体 国	事業主体 県	事業主体 市	見直し方針 存続	見直し方針 変更 法線の変更	見直し方針 廃止
①	3・4・36	宅屋立入線	(主)守山栗東線以東	栗東	守山		●			●			◆
②			(主)守山栗東線以西				●			●			◆
③	3・4・86	小野伊勢落線((県)六地蔵草津線)	(都)野洲川幹線以西	栗東市内(野洲市に連絡)			●			●		◆	
④			(都)野洲川幹線以東				●			●			◆
⑤	3・4・107	上砥山丸山線((県)石部草津線)	((都)山手幹線～((県)石部草津線間の一部区間)	栗東	湖南		●			●		◆	
⑥			((県)石部草津線と重複する区間)				●		●	●		◆	
⑦	3・5・503	美之郷上砥山線	全区間	栗東市内			●			●			◆

※表中左側の丸番号は図面の丸番号とリンクしています。

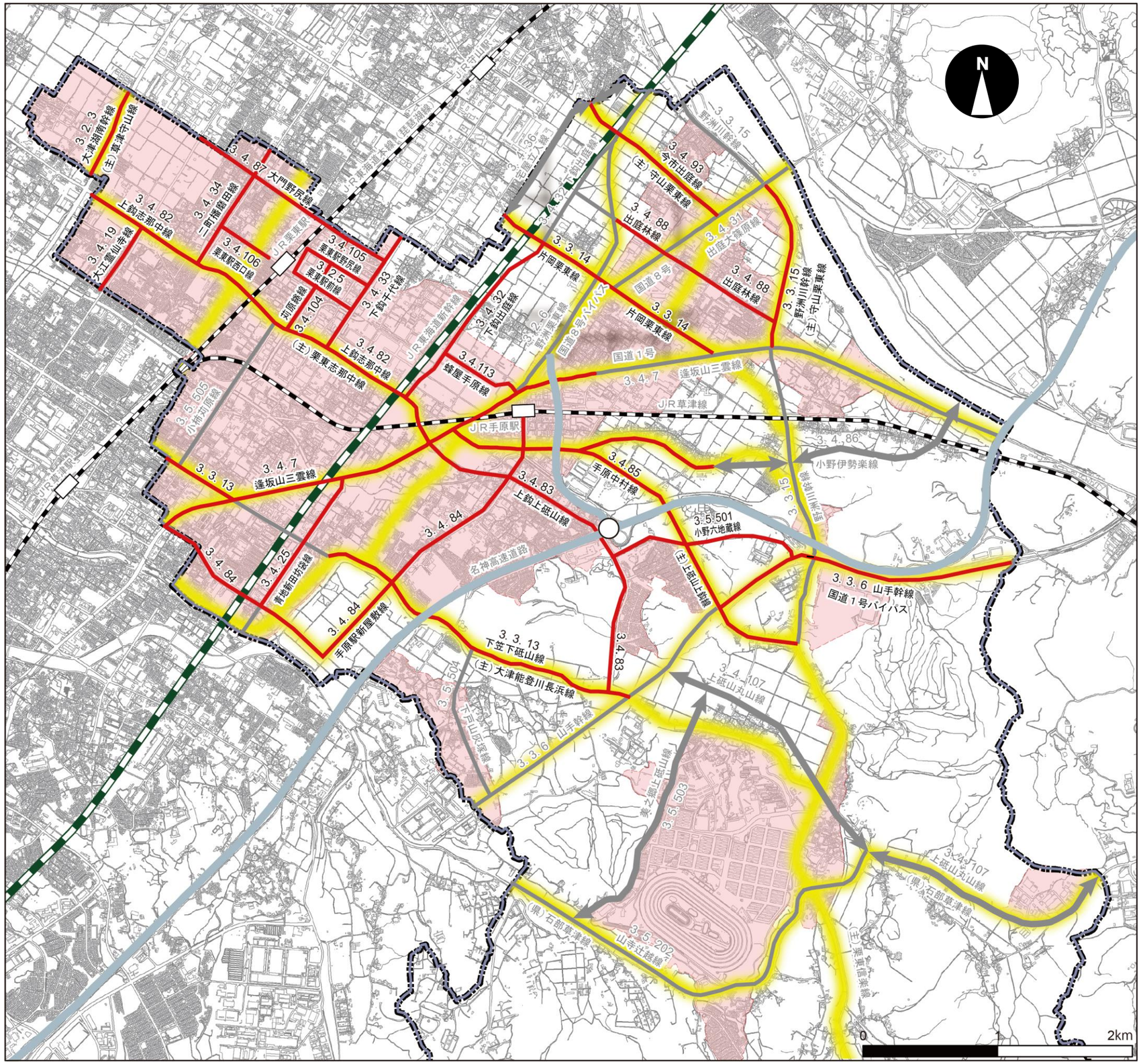
Step1

栗東市内の都市計画道路（33 路線・50 区間）

Step1	都市計画決定された路線で、改良済・施工中の路線・区間 （25 路線・29 区間）	対象外
Step2	国・県が管理する路線・区間 （7 路線・9 区間）	
Step3	道路の整備状況や地域のまちづくりとの整合性を考慮すべき路線・区間 （5 路線・5 区間）	
	見直し検討の対象とする路線・区間 （4 路線・7 区間）	

凡　例

- 行政界
- 市街化区域
- 鉄道
- 東海道新幹線
- 名神高速道路
- 国・県道
- ステップ１対象路線・区間
- ステップ２対象路線・区間
- ステップ３対象路線・区間
- 見直し対象路線・区間



図ー都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出（ステップ１）

Step2

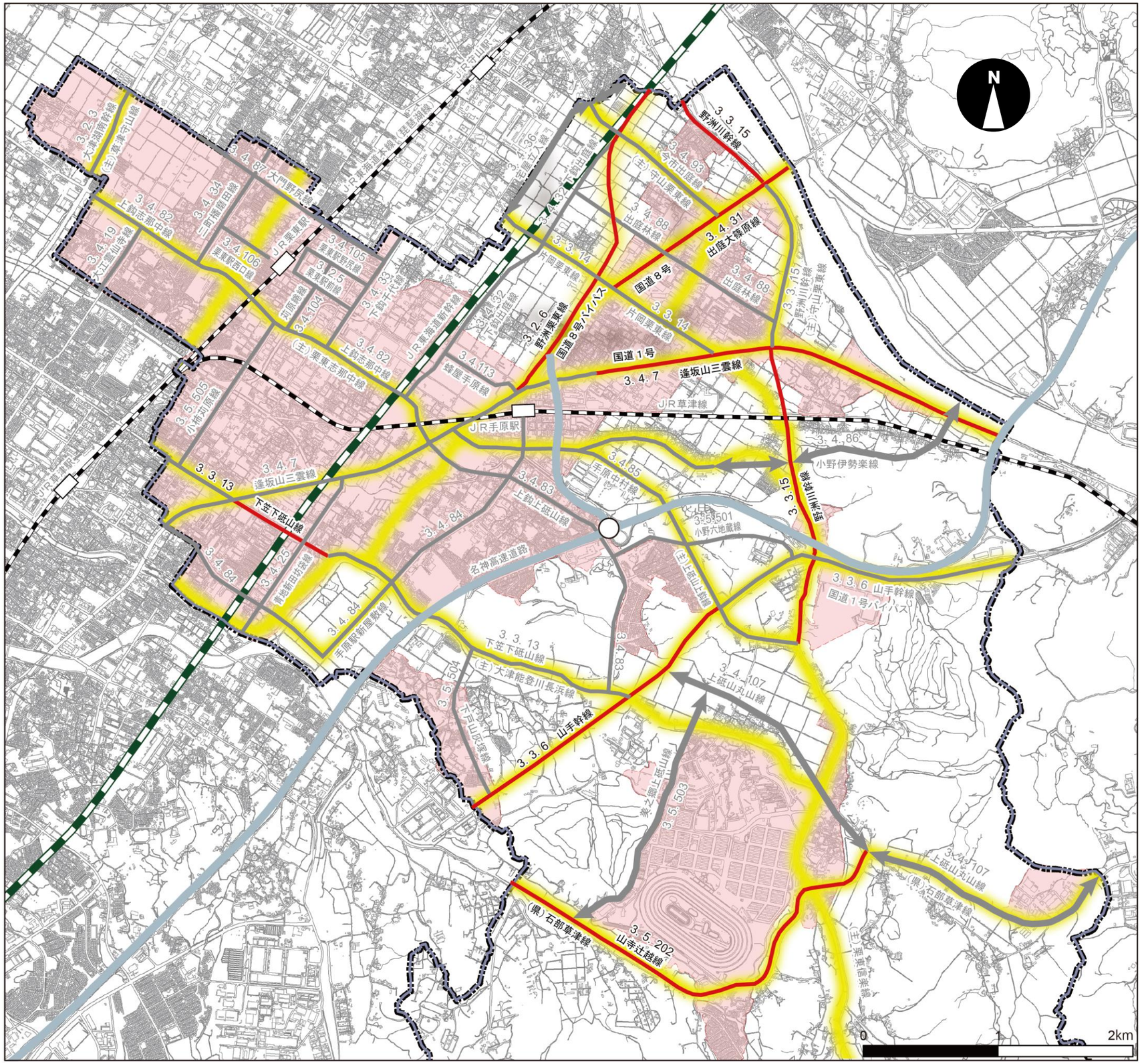
栗東市内の都市計画道路（33 路線・50 区間）

Step1	都市計画決定された路線で、改良済・施工中の路線・区間 〈25 路線・29 区間〉	
Step2	国・県が管理する路線・区間 〈7 路線・9 区間〉	対象外
Step3	道路の整備状況や地域のまちづくりとの整合性を考慮すべき路線・区間 〈5 路線・5 区間〉	

見直し検討の対象とする路線・区間
（4 路線・7 区間）

凡　例

- 行政界
- 市街化区域
- 鉄道
- 東海道新幹線
- 名神高速道路
- 国・県道
- ステップ１対象路線・区間
- ステップ２対象路線・区間
- ステップ３対象路線・区間
- 見直し対象路線・区間



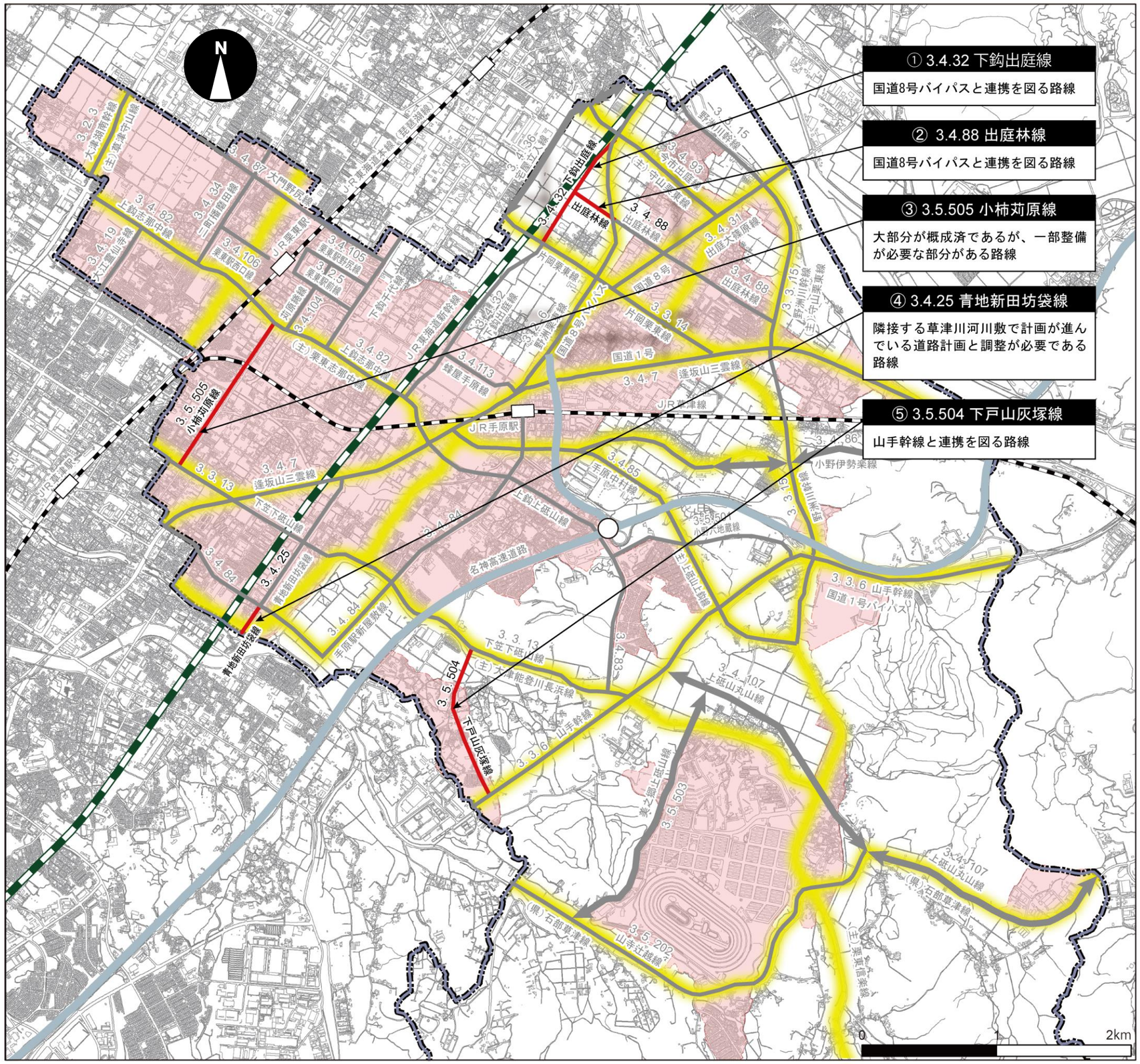
図ー都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出（ステップ２）

Step3

栗東市内の都市計画道路（33 路線・50 区間）

Step1	都市計画決定された路線で、改良済・施工中の路線・区間 （25 路線・29 区間）	対象外
Step2	国・県が管理する路線・区間 （7 路線・9 区間）	対象外
Step3	道路の整備状況や地域のまちづくりとの整合性を考慮すべき路線・区間 （5 路線・5 区間）	

見直し検討の対象とする路線・区間
（4 路線・7 区間）



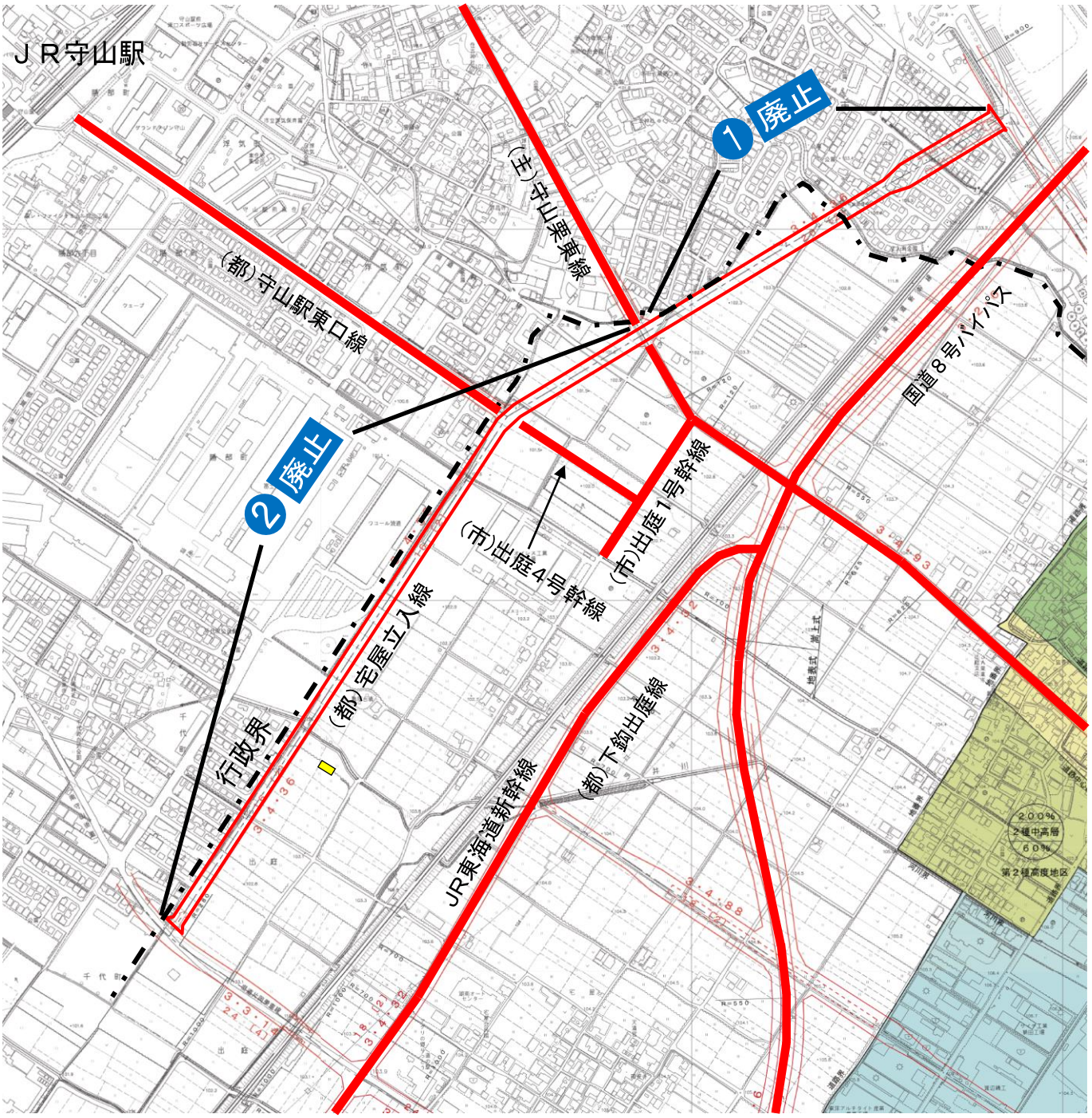
凡　例

- 行政界
- 市街化区域
- 鉄道
- 東海道新幹線
- 名神高速道路
- 国・県道
- ステップ１対象路線・区間
- ステップ２対象路線・区間
- ステップ３対象路線・区間
- 見直し対象路線・区間

図ー都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出（ステップ 3）

補足資料 B-1

番号	路線名	計画延長	当初決定年月日	対象区間	区間延長	車線数	幅員
3・4・36	宅屋立入線	1,300m	S47.6.20	全区間	1,000m	2	20～16m



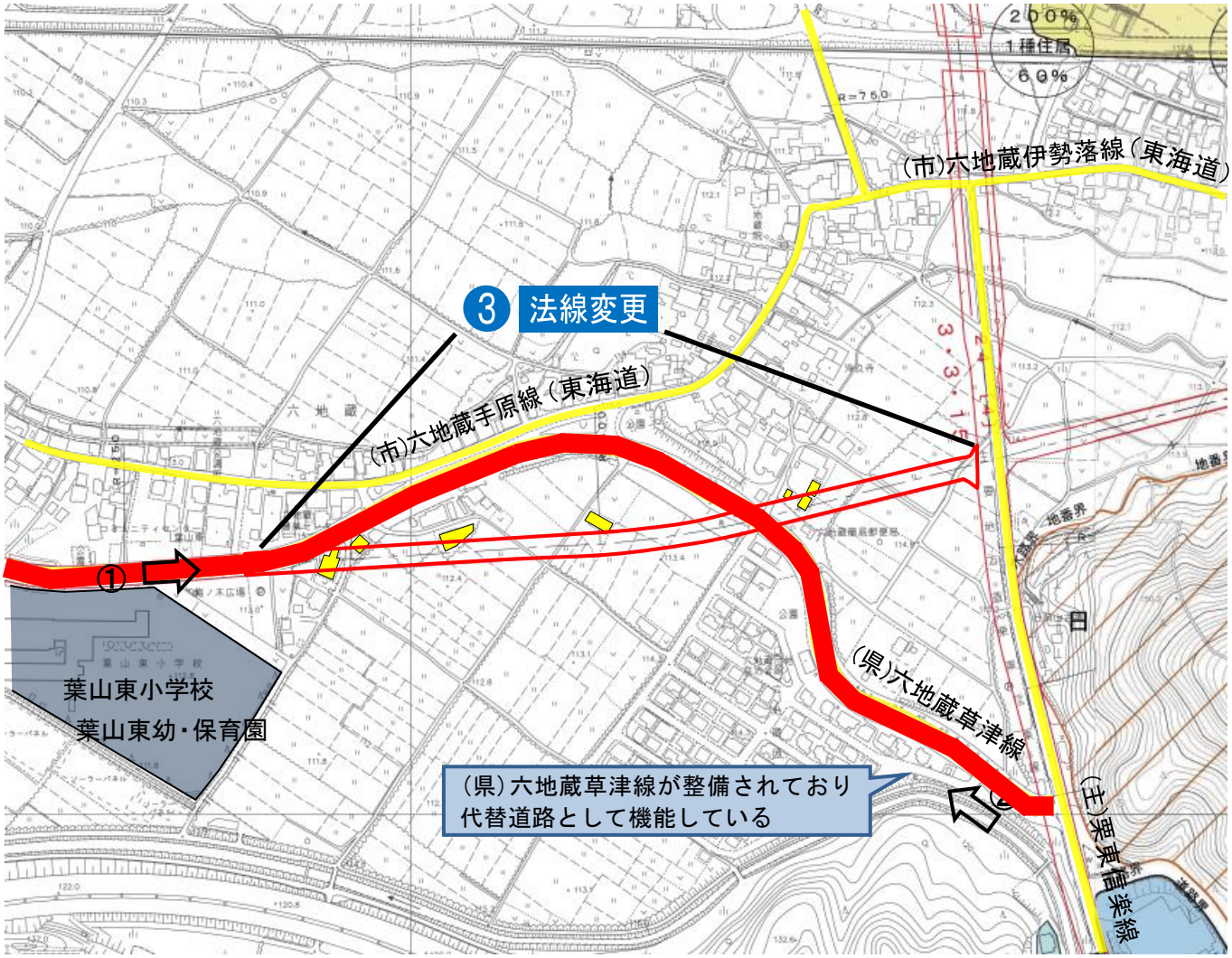
①(都)守山駅東口線（行き止まりの状況）　②(主)守山栗東線の状況

縮尺　S＝1：8,000　　支障物件　　カルテ図面

見直しの方向性	内　容
廃止 必要性：低 実現性：高	・ＪＲ守山駅から伸びる(都)守山駅東口線と接続してネットワークを構築する路線であるが、令和７年度供用予定の国道８号バイパスや、整備予定の(都)下鉤出庭線が代替道路となることが考えられる。(都)守山駅東口線と(主)守山栗東線のアクセスについては、市道出庭４号幹線及び市道出庭１号幹線によって確保されている。 ・このため、廃止について守山市との調整を行いながら検討し、手続きを進めることが必要である。

補足資料 B-2

番号	路線名	計画延長	当初決定年月日	対象区間	区間延長	車線数	幅員
3・4・86	小野伊勢落線	3,170m	S47.6.20	（都） 野洲川幹線以西	520m	2	16m



①整備の支障となる建築物

②整備済の(県)六地蔵草津線

縮尺　S＝1：5,000　　支障物件　　カルテ図面

見直しの方向性	内　容
変更 （法線の変更） 必要性：高 実現性：低	・(県)六地蔵草津線が、当該路線とほぼ重複する形で（主）栗東信楽線まで整備されている。 ・主)栗東信楽線付近において、計画法線と現道に大きなズレが生じている。このため、現道に合わせた法線の変更を検討することが必要である。

補足資料 B-3

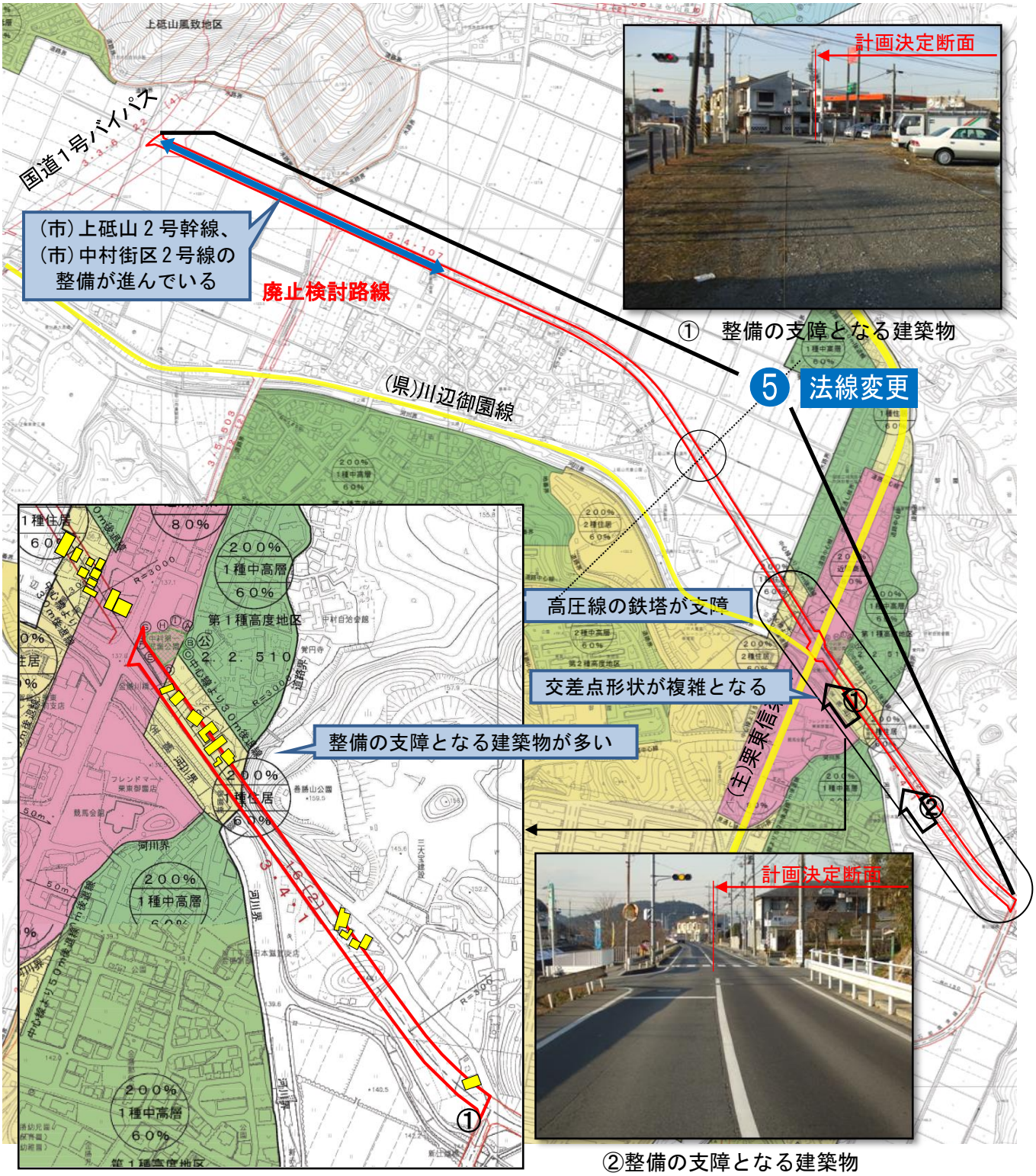
番号	路線名	計画延長	当初決定年月日	対象区間	区間延長	車線数	幅員
3・4・86	小野伊勢落線	3,170m	S47.6.20	（都） 野洲川幹線以東	1,560m	2	12m

縮尺 S＝1：9,000　　支障物件　　カルテ図面

見直しの方向性	内　容
廃止 必要性：低 実現性：低	・（市）六地蔵伊勢落線（東海道）の通過交通の排除に寄与する他、東部まちづくり総合整備計画による工業系の土地利用を支援する道路として、整備の必要性は高いが、（市）東部六地蔵東西線が整備中であり代替道路として機能する。 ・決定当初は、（都）山手幹線が野洲川を横断しない計画となっていたが、その後、野洲川を横断する計画に変更されたため、当該路線の野洲川横断の必要性も無くなっている。 ・このため、廃止について検討し、手続きを進めることが必要である。

補足資料 B-4

番号	路線名	計画延長	当初決定年月日	対象区間	区間延長	車線数	幅員
3・4・107	上砥山丸山線	4,050m	H元. 4. 26	(都)山手幹線~(県)石部草津線	2,030m	2	16m

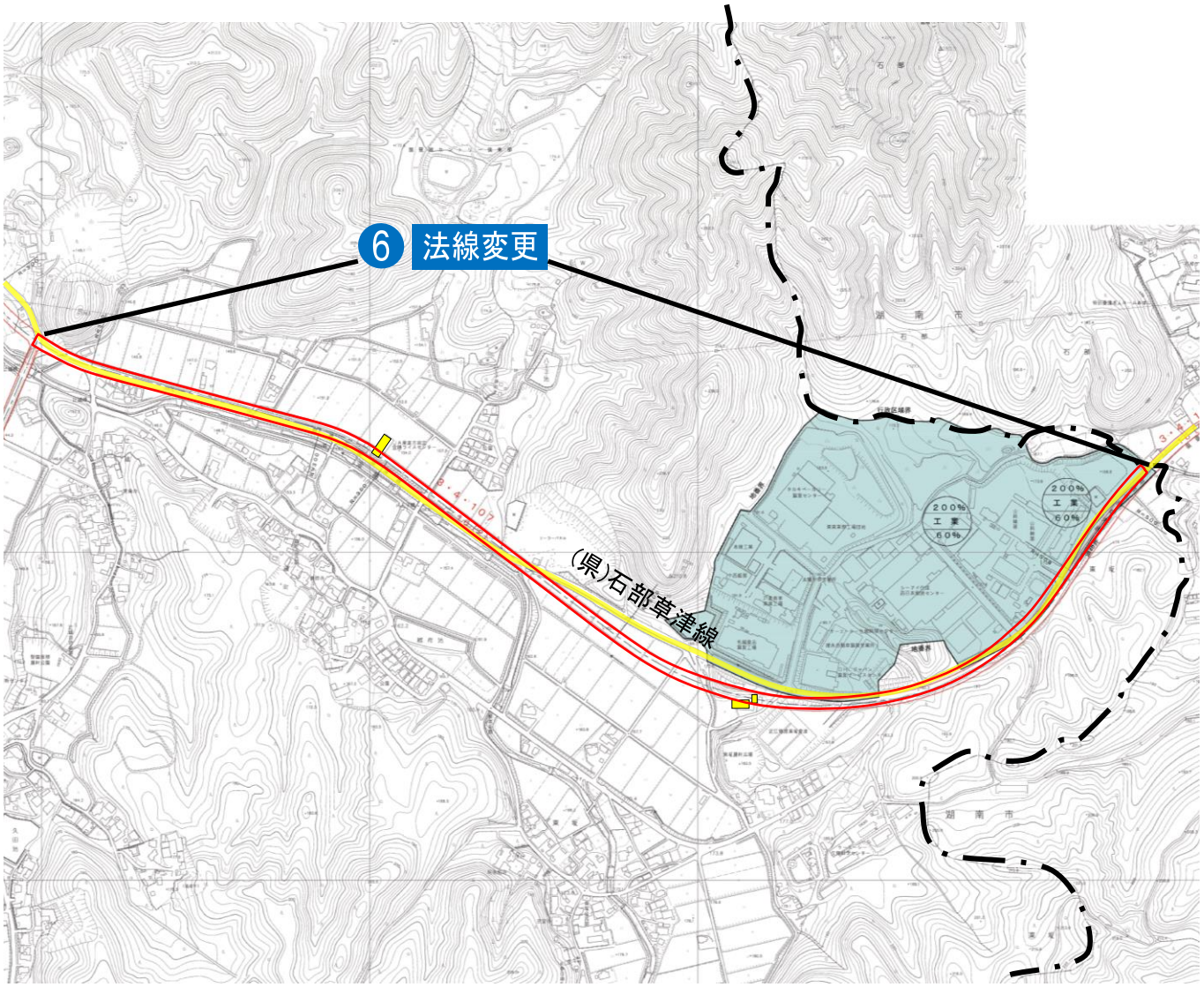


縮尺 S=1：10,000　　支障物件　　カルテ図面

見直しの方向性	内　容
変更 （法線の変更） 必要性：高 実現性：低	・(市)上砥山2号幹線、(市)中村街区2号線の整備が進んでいる。 ・(県)川辺御園線の混雑解消に寄与することが期待される他、金勝方面から国道1号バイパスにアクセスする路線として機能することから、整備の必要性は高い。 ・ただし、(主)栗東信楽線との交差点付近では、建築物が密集しており、事業の制約となる恐れがある他、(県)川辺御園線を含めた交差点の形状が複雑になることから、周辺の物理的・地形的条件を勘案しつつ、交差点部の法線変更について検討することが必要である。

補足資料 B-5

番号	路線名	計画延長	当初決定年月日	対象区間	区間延長	車線数	幅員
3・4・107	上砥山丸山線	4,050m	H元.4.26	（県）石部草津線重複区間	2,020m	2	16m



縮尺　S＝1：10,000　　支障物件　　カルテ図面

見直しの方向性	内　容
変更 （法線の変更） 必要性：高 実現性：低	・(県)石部草津線と重複する区間であり概成済となっている。 ・一部で現道と計画法線に大きなズレが生じている区間があるため、県との調整を図りながら現道に合わせた法線の変更を検討することが必要である。

番号	路線名	計画延長	当初決定年月日	対象区間	区間延長	車線数	幅員
3・5・503	美之郷上砥山線	2,020m	S47.6.20	全区間	2,020m	2	12m

① 代替道路として機能する(市)上砥山美之郷線

縮尺 S＝1：10,000　　支障物件　　カルテ図面 ①

見直しの方向性	内 容
廃止 必要性：低 実現性：低	・(市)上砥山美之郷線が代替路線として存在し、当該路線に代わる機能を果たしている。 ・(県)川辺御園線～(都)上砥山丸山線間の代替路線は存在しないが、(都)上砥山丸山線（(市)上砥山２号幹線他１線）の整備とこれに伴う(県)川辺御園線の混雑解消が実現されれば、(市)上砥山美之郷線と(県)川辺御園線のネットワークにより、当該部分の代替機能は確保できると考えられる。 ・このため、廃止について検討し、手続きを進めることが必要である。