
栗東市都市計画道路見直し方針

令和6年3月

栗東市 建設部 都市計画課

目 次

1 都市計画道路の見直しの背景と目的.....	1
2 都市計画道路の決定経緯と整備の状況	1
3 都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出.....	4
4 見直し対象路線・区間の評価の視点と見直し方針.....	10
4－1 都市計画道路の見直しに関して重視すべき事項.....	10
4－2 見直しの方向性に関する基本的な考え方.....	11
4－3 見直しに関する評価の視点.....	12
4－4 路線・区間ごとの見直し方針.....	13
5 都市計画道路の見直しサイクルと変更（廃止）に向けた流れ.....	17
5－1 都市計画道路の見直しサイクルの考え方.....	17
5－2 都市計画決定変更（廃止）に向けた流れ.....	18
6 都市計画決定の変更に向けた課題	19

1 都市計画道路の見直しの背景と目的

本市を含む湖南地域は、古くから東海道や中山道などの歴史街道が開け、交通の要衝として優れた文化が生み出されてきました。今日においても名神高速道路や国道1号、8号などによる広域交通の利便性から、産業の立地や人口の増加、経済の成長、市街地の拡大等がみられ、これらを背景に都市計画道路の決定・変更が行われてきました。

しかし、近年では、人口減少や少子高齢化社会の到来、地球規模での環境問題への対応、頻発する自然災害、公共投資への厳しい制約など、道路整備を取巻く社会情勢は大きく変化しています。

さらに、個人の価値観が多様化する中、道路に求められるニーズも車を中心としたものから歩行者や自転車など道路を利用する全ての立場のものへと変化しています。

一方、国土交通省においても、上記のような社会情勢を背景に、大規模な公共事業の必要性を検証し、真に必要な社会基盤整備を戦略的かつ重点的に進めていくこととしています。特に、暮らしの利便性、にぎわいや活力のある地域社会の実現に向けては、総合的かつ戦略的な交通施策の推進、集約型都市構造への転換、観光振興の推進等を必要としており、地方都市においては、高規格幹線道路だけでなく、それぞれの地域拠点間を結ぶ道路や主要な公共施設等の拠点を結ぶ道路の整備が重要とされています。また、従来の道路整備に関する規制緩和や道路財源の見直しなど、地方分権の潮流の中で、地方自治体の独自性を踏まえた道路整備が引き続き強く求められています。

このような背景のもと、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

本市における都市計画道路は、旧都市計画法（以下「旧法」と称します。）時代の昭和7年に3.4.7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、現在では計33路線、総延長70,720mが計画決定されています。

（1）都市計画道路の計画決定の経緯

本市における都市計画道路の決定経緯は、大きく3つの時代に分けて整理することができます。昭和42年以前の旧法時代には、計9路線、27,140mが計画決定され、新都市計画法（以下「新法」と称します。）が制定された昭和40年代の後半には、計17路線、33,600mと、3つの時代の中で最も多くの路線が計画決定されています。以降、平成に入るまで新規の計画決定はなく、平成に入ってからの約20年間でも計7路線、9,980mの計画決定に留まっており、多くの路線が、約40年以上前に計画決定されたものとなっています。

今後の道路整備における制約的背景

- ①人口減少、少子高齢化社会の到来
- ②市街地拡大の収束
- ③環境重視型社会への対応
- ④都市防災への寄与（自然災害の頻発）
- ⑤公共投資余力の減少

(2) 都市計画道路の整備の状況

整備の状況は、(都)野洲栗東線(国道8号バイパス)等の国道と重複する区間においては重要な交通ネットワークとして着実に整備が進められています。また、県道においても、滋賀県道路整備アクションプログラムに基づき計画的に整備が進められています。

一方、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%となっています。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。

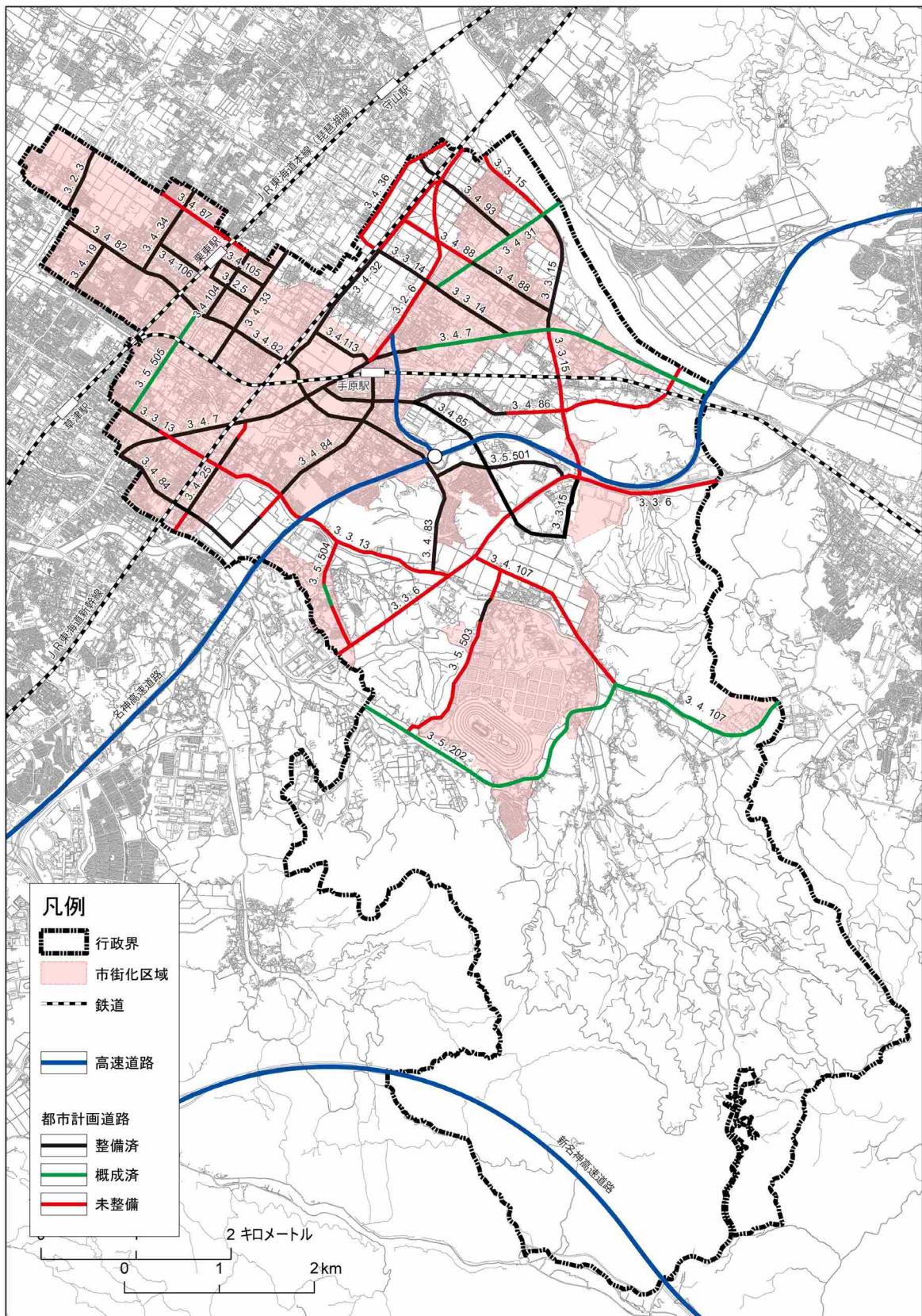
表一 都市計画道路の決定状況と整備状況(令和5年3月時点)

番号	路線名	延長(m)	車線数	幅員(m)	当初決定年月日	改良済(m)	概成済(m)	整備率(%)	施工状況
3.2.3	大津湖南幹線	680	4	31	S47.6.20	680	0	100.0%	改良済
3.2.5	栗東駅前線	510	2	30	H元.2.13	510	0	100.0%	改良済
3.2.6	野洲栗東線	2,850	6~4	53~22	H12.5.26	280	0	9.8%	一部施工中
3.3.6	山手幹線	4,650	4	24	S47.6.20	0	0	0.0%	一部施工中
3.3.13	下笠下砥山線	3,930	4	24	S32.2.22	510	0	13.0%	
3.3.14	片岡栗東線	1,800	4~2	22~12	S35.9.26	1,800	0	100.0%	改良済
3.3.15	野洲川幹線	4,440	4~2	24~12	S47.6.20	1,260	0	28.4%	一部施工中
3.4.7	逢坂山三雲線	6,500	4~2	22~16	S7.10.11	3,670	2,830	100.0%	概成済
3.4.19	大江靈仙寺線	550	2	16	S47.6.20	550	0	100.0%	改良済
3.4.25	青地新田坊袋線	1,420	2	18~16	S47.6.20	920	0	64.8%	一部施工中
3.4.31	出庭大篠原線	1,580	2	16	S47.6.20	0	1,580	100.0%	概成済
3.4.32	下鈎出庭線	2,440	2	18	S47.6.20	1,510	0	61.9%	
3.4.33	下鈎千代線	990	2	18	S47.6.20	990	0	100.0%	改良済
3.4.34	二町播磨田線	1,000	2	16	S35.9.26	1,000	0	100.0%	改良済
3.4.36	宅屋立入線	1,300	2	20~16	S47.6.20	0	0	0.0%	
3.4.82	上鈎志那中線	3,090	2	20	S35.9.26	3,090	0	100.0%	改良済
3.4.83	上鈎上砥山線	2,690	2	16	S34.9.3	2,690	0	100.0%	改良済
3.4.84	手原駅新屋敷線	3,650	2	16	S34.9.3	2,310	0	63.3%	一部施工中
3.4.85	手原中村線	3,190	2	16~12	S34.9.3	3,190	0	100.0%	改良済
3.4.86	小野伊勢落線	3,170	2	16~12	S47.6.20	1,090	0	34.4%	
3.4.87	大門野尻線	1,360	2	16	S47.6.20	350	0	25.7%	一部施工中
3.4.88	出庭林線	1,590	2	18~16	S47.6.20	910	0	57.2%	
3.4.93	今市出庭線	1,290	2	12	S34.9.3	1,290	0	100.0%	改良済
3.4.104	丸山繩線	800	2	16	H元.2.13	800	0	100.0%	改良済
3.4.105	栗東駅野尻線	710	2	16	H元.2.13	710	0	100.0%	改良済
3.4.106	栗東駅西口線	460	2	16	H元.2.13	460	0	100.0%	改良済
3.4.107	上砥山丸山線	4,010	2	16	H元.4.26	0	2,020	49.9%	
3.4.113	峰屋手原線	640	2	18	H14.8.30	640	0	100.0%	改良済
3.5.202	山寺辻越線	3,430	2	12	S47.6.20	0	3,430	100.0%	概成済
3.5.501	小野六地蔵線	1,570	2	12	S47.6.20	1,570	0	100.0%	改良済
3.5.503	美之郷上砥山線	2,020	2	12	S47.6.20	340	0	16.8%	
3.5.504	下戸山灰塚線	1,160	2	12	S47.6.20	0	210	18.1%	
3.5.505	小柿苅原線	1,250	2	12	S47.6.20	0	1,250	100.0%	概成済
合計	(33路線)	70,720				33,120	11,320	62.8%	

注) 施行状況が空欄の路線でも、一部に「改良済」や「概成済」の区間があります。

注) 片岡栗東線及び手原中村線は、一部に概成済の区間が含まれますが、新幹線高架下等の局所的なものであるため、ここでは改良済として取り扱っています。

注) ■に着色した路線は改良済と概成済を合わせた整備率が100%の路線です。



図一 都市計画道路の整備状況（令和5年3月時点）

3 都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出

ここでは、路線ごとの整備状況や整備に向けた取り組み状況、地域のまちづくり等との関連性などを見極めながら、具体的に見直しを行う対象路線・区間を抽出しています。

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】

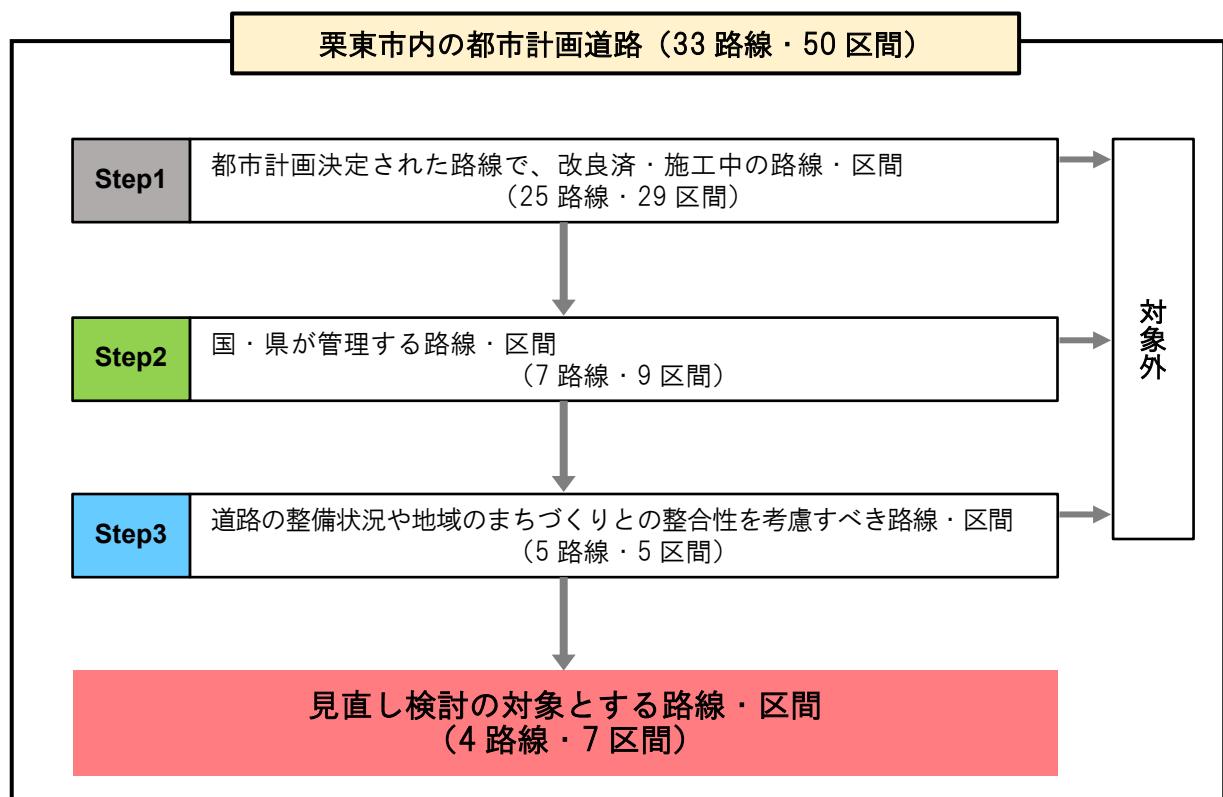
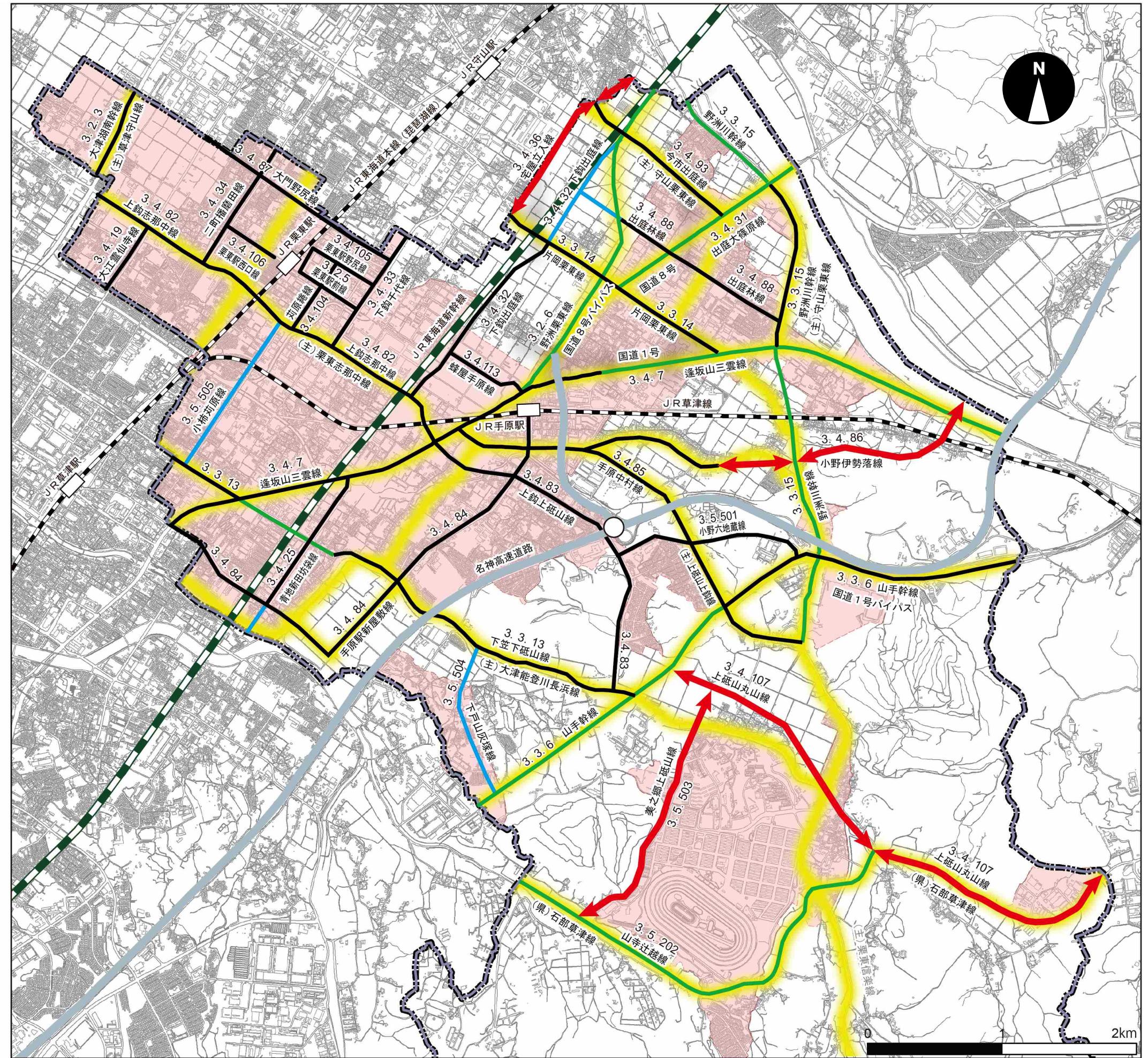
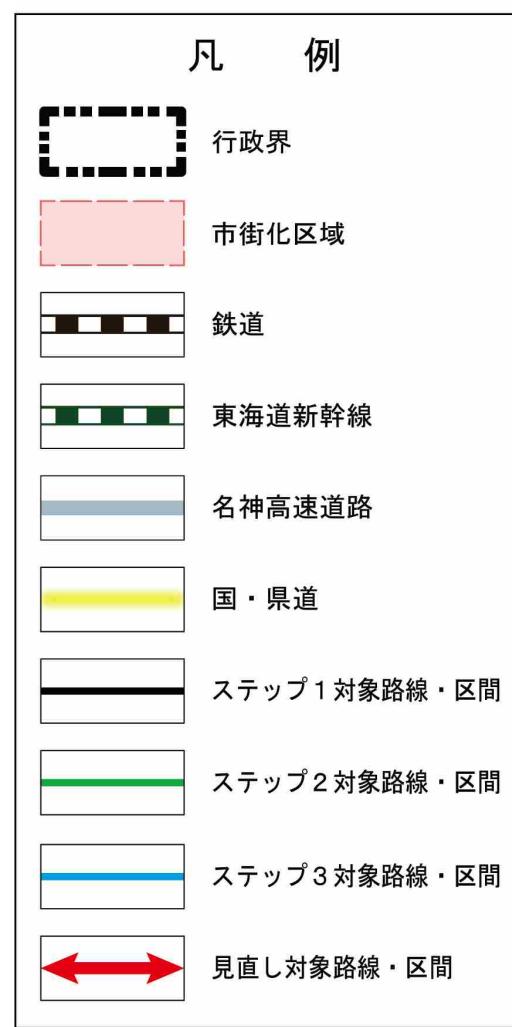


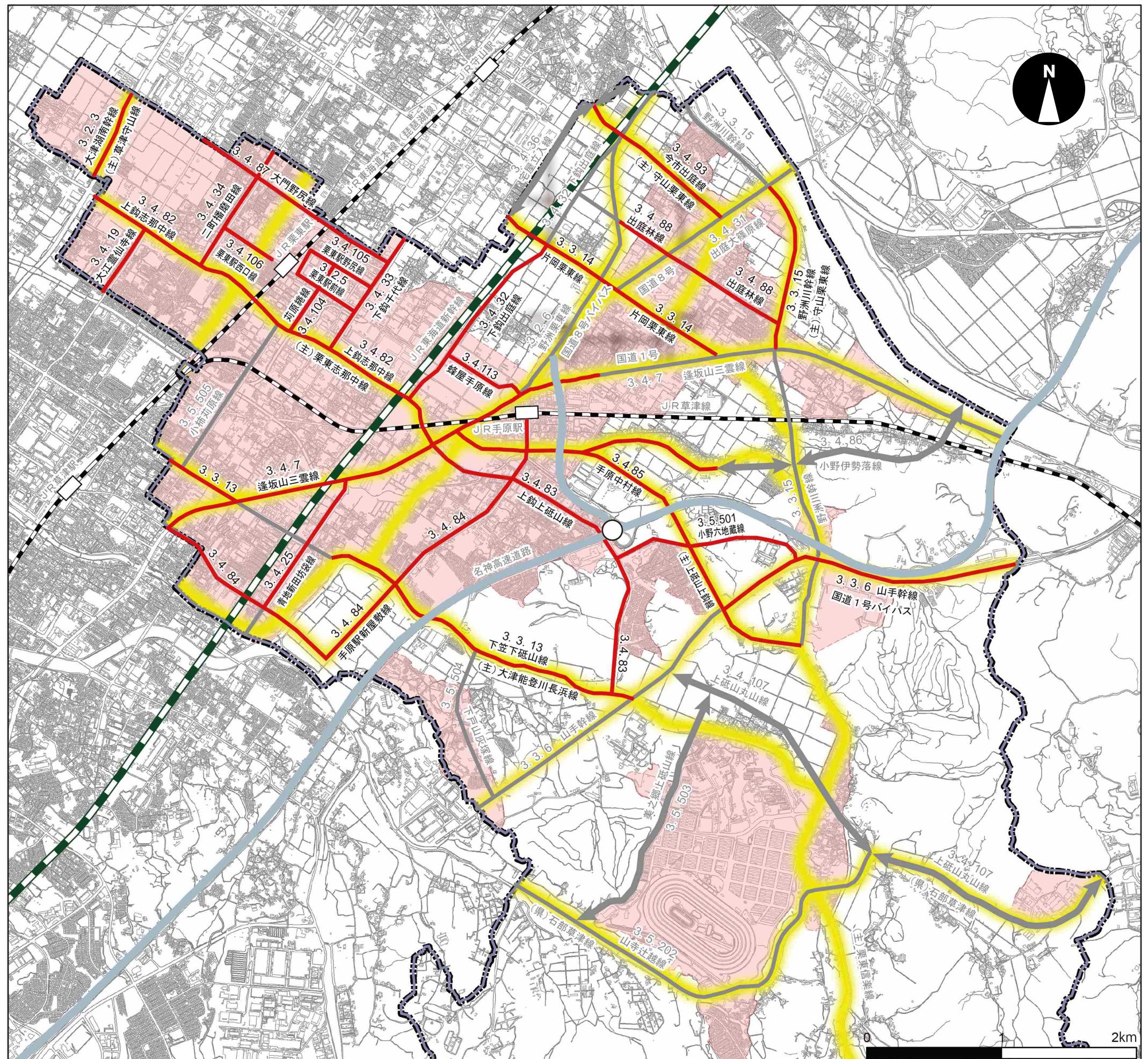
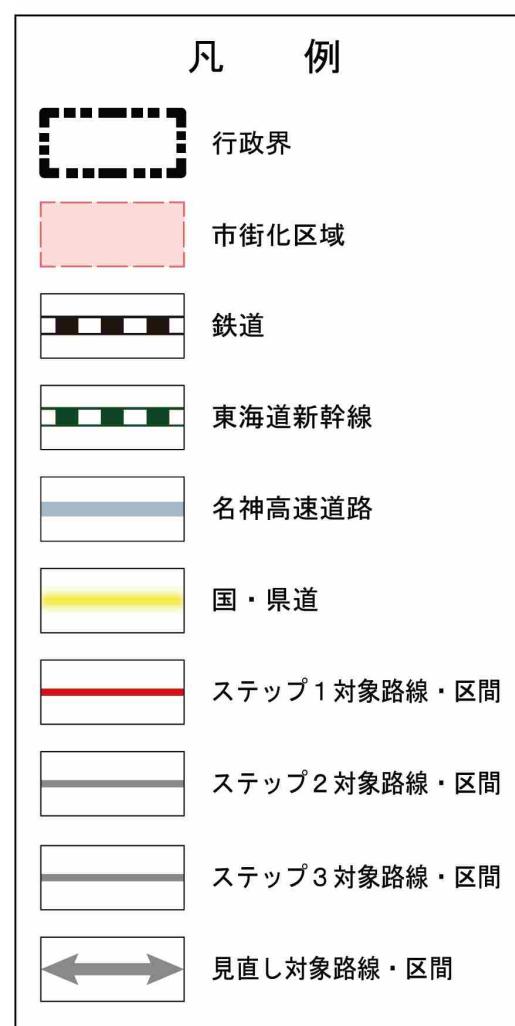
表-都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出

路線数	区間数	路線番号	路線名	区間	ステップ	備考
1	1	3.2.3	大津湖南幹線		1	全区間改良済の路線
2	2	3.2.5	栗東駅前線		1	全区間改良済の路線
3	3	3.2.6	野洲栗東線	国道8号バイパス	2	国・県が進めるプロジェクトに関連する道路
4	5	3.3.6	山手幹線	(主)上砥山上鈎線以西	2	国・県が進めるプロジェクトに関連する道路
				(主)上砥山上鈎線以東	1	施工中の路線（一部改良済の区間を含む）
5	6	3.3.13	下笠下砥山線	国道1号以西	1	一部改良済の路線
	7			国道1号～(県)六地蔵草津線	2	国・県が進めるプロジェクトに関連する道路
	8			(県)六地蔵草津線～(都)山手幹線	1	施工中の路線（一部改良済の区間を含む）
6	9	3.3.14	片岡栗東線		1	全区間改良済の路線
7	10	3.3.15	野洲川幹線	国道8号以西	2	国・県が進めるプロジェクトに関連する道路
	11			国道8号～国道1号	1	一部改良済の路線
	12			国道1号～(都)山手幹線	2	国・県が進めるプロジェクトに関連する道路
	13			(都)山手幹線～(主)上砥山上鈎線	2	その他国・県が管理する道路
8	14	3.4.7	逢坂山三雲線	栗東第二インター以西	1	一部改良済の路線
	15			栗東第二インター以東	2	その他国・県が管理する道路
9	16	3.4.19	大江靈仙寺線		1	全区間改良済の路線
10	17	3.4.25	青地新田坊袋線	国道1号～(市)岡国一線	1	施工中の路線（一部改良済の区間を含む）
	18			(市)岡国一線～(都)手原駅新屋敷線	1	一部改良済の路線
	19			(都)手原駅新屋敷線以南	3	接する草津川河川敷で計画が進んでいる道路計画と調整が必要である路線
11	20	3.4.31	出庭大篠原線	国道8号	2	その他国・県が管理する道路
12	21	3.4.32	下鈎出庭線	(主)栗東志那中線～(県)片岡栗東線	1	一部改良済の路線
	22			(県)片岡栗東線～(都)野洲栗東線	3	国道8号バイパスと連携を図る路線
13	23	3.4.33	下鈎千代線		1	全区間改良済の路線
14	24	3.4.34	二町播磨田線		1	全区間改良済の路線
15	25	3.4.36	宅屋立入線	(主)守山栗東線以東	見直し対象	
	26			(主)守山栗東線以西	見直し対象	
16	27	3.4.82	上鈎志那中線		1	全区間改良済の路線
17	28	3.4.83	上鈎上砥山線		1	全区間改良済の路線
18	29	3.4.84	手原駅新屋敷線		1	一部改良済の路線
19	30	3.4.85	手原中村線		1	全区間改良済の路線
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	1	一部改良済の路線
	32			野洲川幹線以西	見直し対象	
	33			野洲川幹線以東	見直し対象	
21	34	3.4.87	大門野尻線	(都)守原縄線以西	1	施工中の路線（一部改良済の区間を含む）
	35			(都)守原縄線～(都)下鈎千代線	1	一部改良済の路線
22	36	3.4.88	出庭林線	(都)下鈎出庭線～国道8号バイパス	3	国道8号バイパスと連携を図る路線
	37			国道8号バイパス～国道8号	1	施工中の路線（一部改良済の区間を含む）
	38			国道8号～(主)守山栗東線	1	一部改良済の路線
23	39	3.4.93	今市出庭線		1	全区間改良済の路線
24	40	3.4.104	守原縄線		1	全区間改良済の路線
25	41	3.4.105	栗東駅野尻線		1	全区間改良済の路線
26	42	3.4.106	栗東駅西口線		1	全区間改良済の路線
27	43	3.4.107	上砥山丸山線	(都)山手幹線～(県)石部草津線間	見直し対象	
	44			(県)石部草津線と重複する区間	見直し対象	県道であるが市決定路線のため見直し対象とする
28	45	3.4.113	蜂屋手原線		1	全区間改良済の路線
29	46	3.5.202	山寺辻越線	(県)石部草津線	2	国・県が進めるプロジェクトに関連する道路
30	47	3.5.501	小野六地蔵線		1	全区間改良済の路線
31	48	3.5.503	美之郷上砥山線		見直し対象	
32	49	3.5.504	下戸山灰塚線		3	山手幹線と連携を図る路線
33	50	3.5.505	小柿守原線		3	大部分が概成済であるが、一部整備が必要な部分がある路線



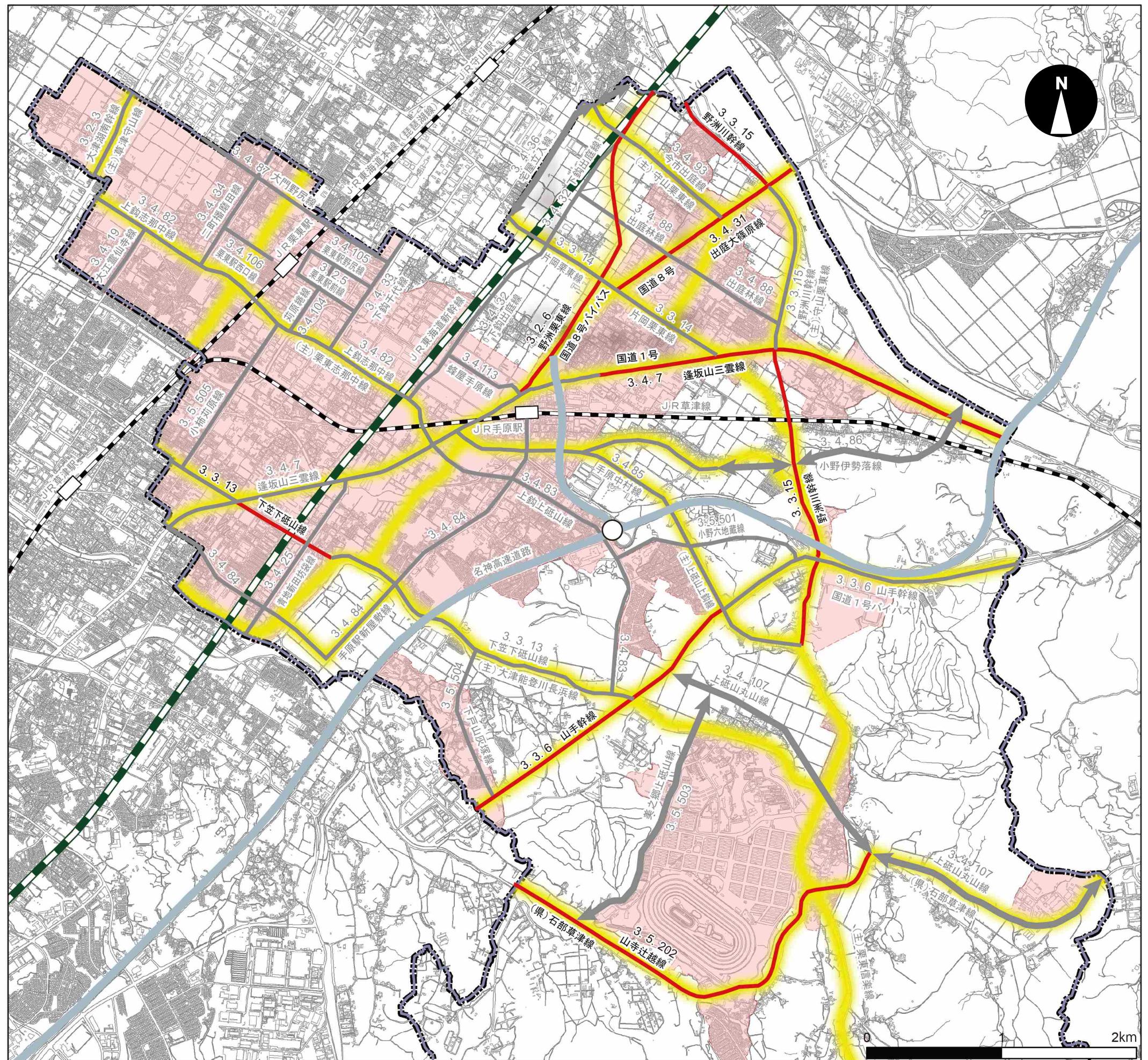
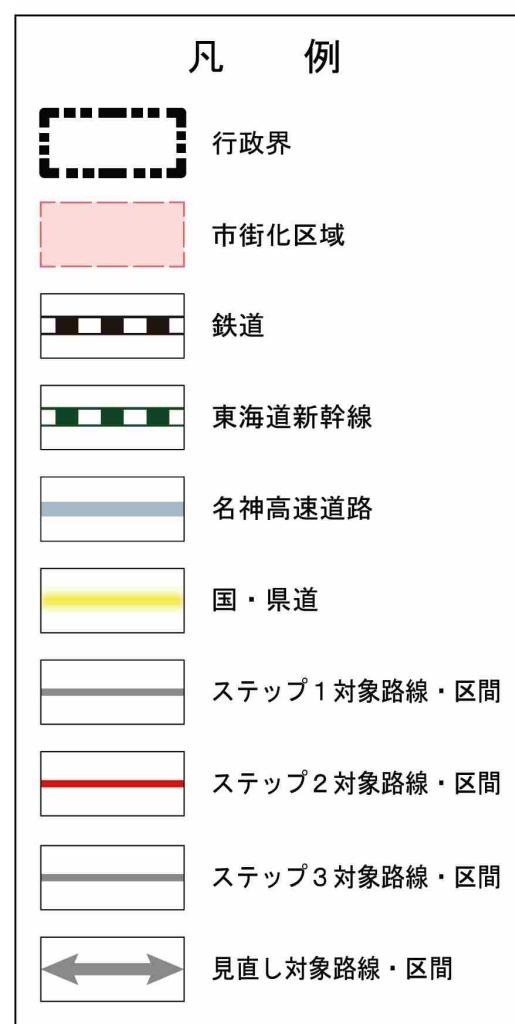
図一 都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出

Step1



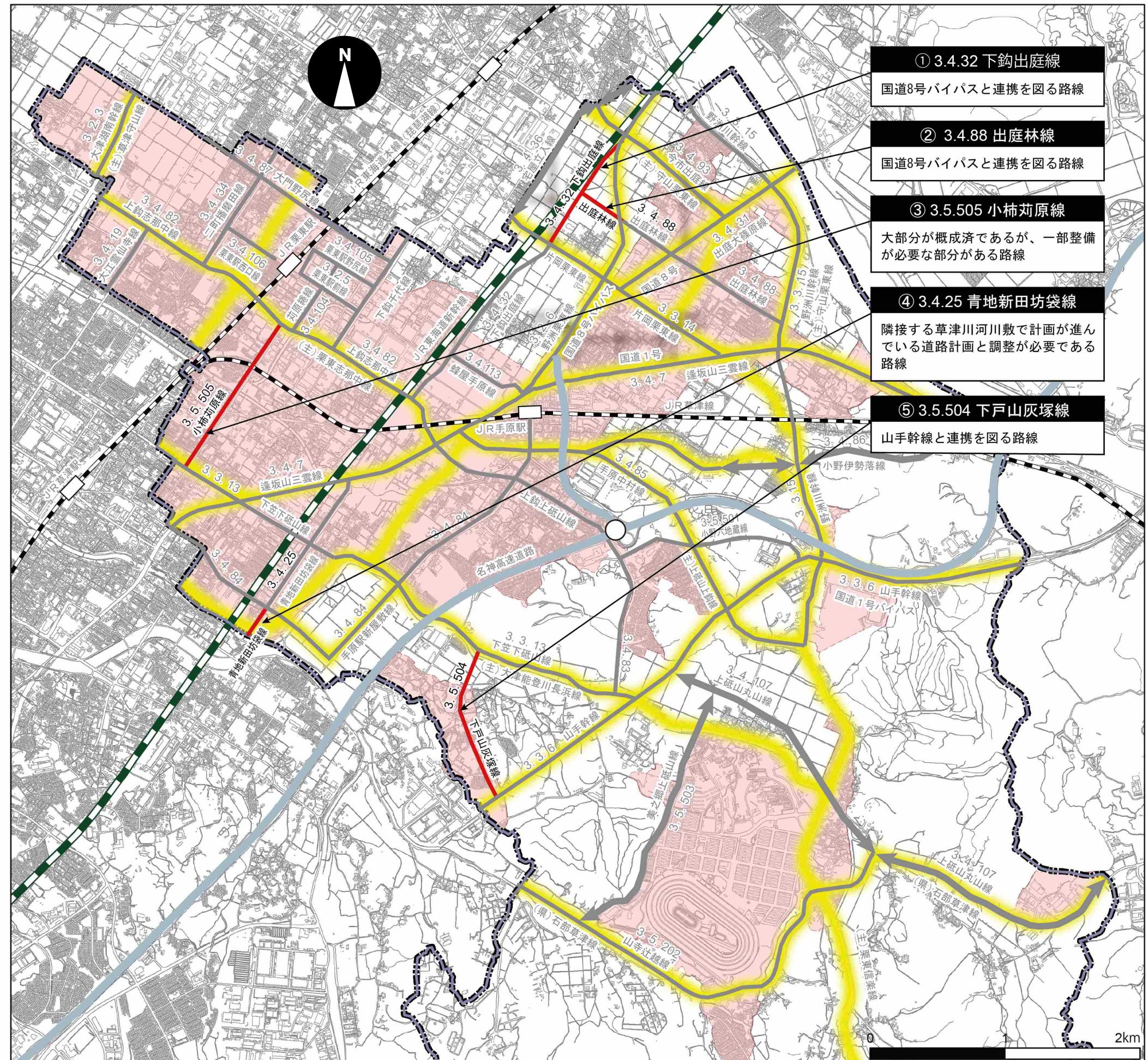
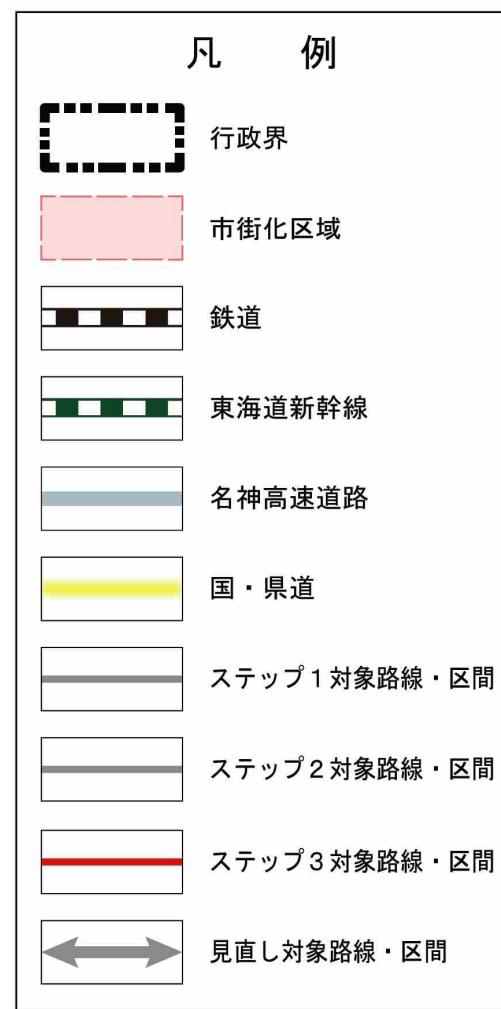
図一-都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出（ステップ1）

Step2



図一 都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出（ステップ2）

Step3



図一 都市計画道路見直し対象路線・区間の抽出（ステップ3）

4 見直し対象路線・区間の評価の視点と見直し方針

ここでは、見直しに関する評価の視点や見直しの方向性に関する考え方などを整理するとともに、これらに基づき検討した路線・区間ごとの見直し方針を整理しています。

4-1 都市計画道路の見直しに関して重視すべき事項

本市は、京阪神に隣接する地理的特性や交通の利便性等から現在も人口が増加しており、地域の発展に伴う交通課題解消のため、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。その一方で、国道1号、8号の慢性的な交通渋滞、これによる地域や人々の交流の分断、東海道や中山道などの歴史街道への通過交通の流入が発生しております。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、ユニバーサルデザインの観点から、安全で安心して移動できる、歩きやすい歩行空間確保が必要です。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。

これらを踏まえると、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。

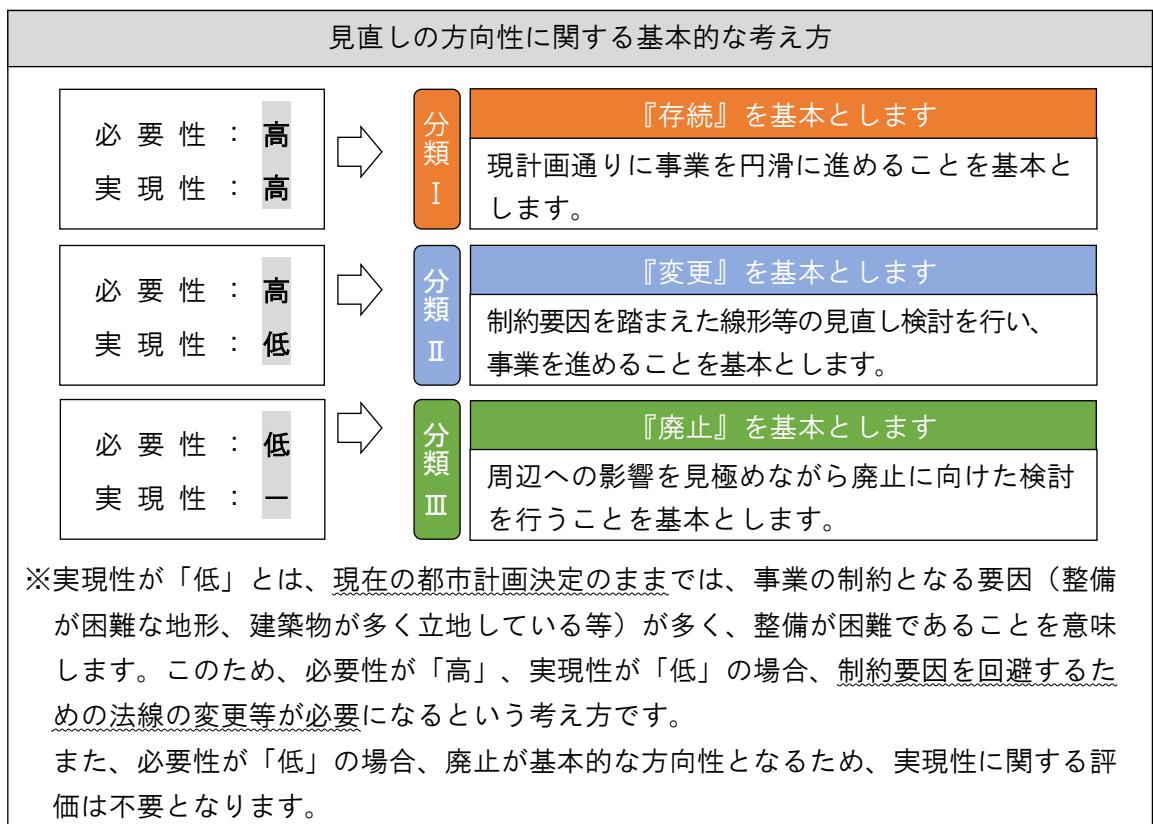
- ① 国道1号や8号による物理的な地域分断の解消
- ② 旧街道等に流入する通過交通の抑制
- ③ 歩行者・自転車の道路利用空間の整備

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。

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。



4-3 見直しに関する評価の視点

見直し対象路線・区間の評価は、先に示した重視すべき3つの視点を重点評価項目として位置づける中で、次に示す「必要性=9つの視点」、「実現性=3つの視点」で総合的な評価を行います。

表一 「必要性」に関する視点

評価項目		評価の定義
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、縁豊かな街路空間 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・個別の要件がある	・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・個別の要件がある。

※ [] は、交通環境の整備課題に関する重点評価項目

表一 「実現性」に関する視点

評価項目		評価の定義
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、計画断面が確保できる、 河川との調整が容易、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。

4-4 路線・区間ごとの見直し方針

「必要性」と「実現性」の視点に基づく各路線・区間の評価は、別添「見直し対象路線カルテ」で整理しています。

この結果、見直しの対象とした4路線・7区間の見直し方針を、次の3類型に区分しています。

① 存続を基本とする路線・区間

② 変更を検討する路線・区間

・法線の変更を検討する路線・区間

・車線数の変更を検討する路線・区間

・自歩道の確保に関する変更を検討する路線・区間

③ 廃止に向けた手続きを進める路線・区間

以下に、この類型化のパターンごとに、各路線・区間の見直し方針を整理します。

※「見直し対象路線カルテ」は非公開情報

見直し対象路線ごとに「必要性」と「実現性」の評価を整理したカルテを作成しましたが、目まぐるしく変化する社会情勢において、今後、実現性などの評価に齟齬が生じる可能性があります。

また、法線の変更などに関して関係権利者に多大な影響を及ぼす恐れがあることから、カルテは意思形成過程の情報として非公開の扱いとします。

① 存続を基本とする路線・区間

変更の必要性もなく、現在の決定のまま存続する路線・区間はありません。

② 変更を検討する路線・区間

以下の路線については、関連する様々なプロジェクトとの整合や関係機関との調整を図りながら、また、地区の実情を踏まえながら具体的な変更を検討します。

路線名 (区間)	評価 の内容		決定 権者		事業 主体			上段：必要性の主な理由 下段：見直しの理由
	必	実	県	市	国	県	市	
3.4.86 小野伊勢落線 ((都)野洲川幹線以西)	高	低		●			●	<ul style="list-style-type: none"> ○旧街道に流入する通過交通抑制 ○主要施設にアクセス（自歩道の整備） ○主要プロジェクトに関連 <p>・(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。</p> <p>・(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。</p>
3.4.107 上砥山丸山線 ((都)山手幹線～(県)石部草津線)	高	低		●			●	<ul style="list-style-type: none"> ○主要道路の交通混雑解消 ○主要プロジェクトに関連 <p>・(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。</p> <p>・(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。</p> <p>・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。</p>
3.4.107 上砥山丸山線 ((県)石部草津線と重複する区間)	高	低		●		●	●	<ul style="list-style-type: none"> ○主要道路の交通混雑解消 <p>・(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。</p> <p>・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。</p>

評価の内容：「必」必要性、「実」実現性 必要性の主な理由：「◎」重点評価項目、「○」その他の評価項目

③ 廃止に向けた手続きを進める路線・区間

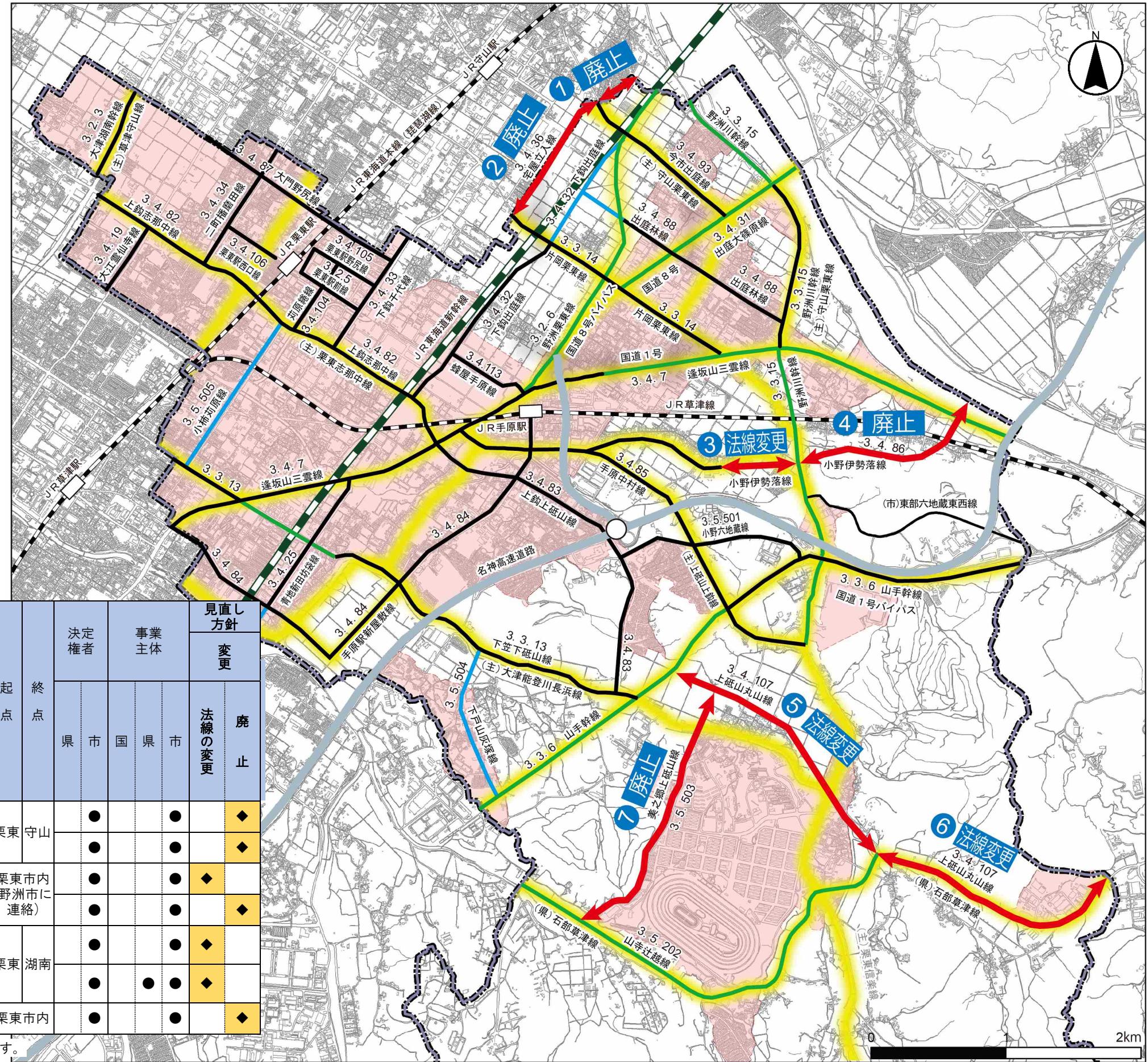
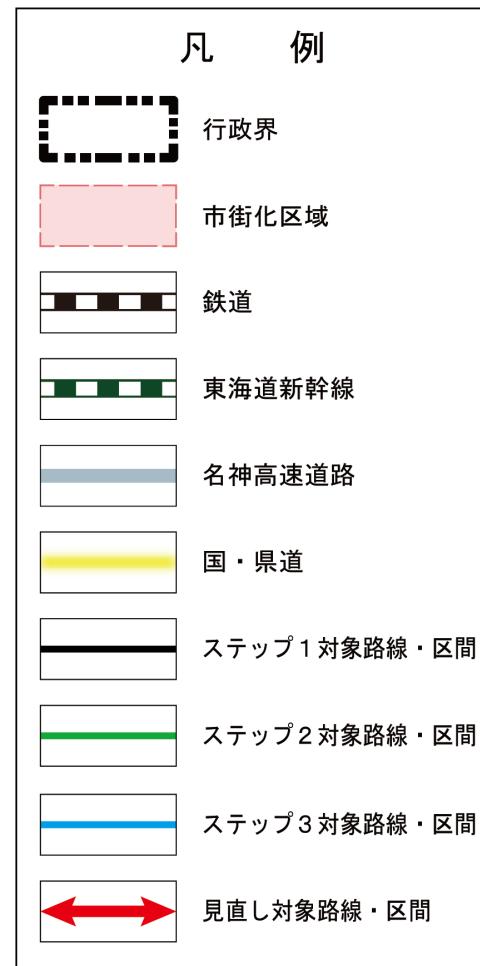
以下の路線・区間については、地区の実情のほか、事業の実現性を踏まえ、廃止に向けた調整、手続きを進めます。

路線名 (区間)	評価 の内容		決定 権者		事業 主体		見直しの理由	
	必	実	県	市	国	県	市	
3.4.36 宅屋立入線 (主)守山栗東線以東)	低	—		●			●	<ul style="list-style-type: none"> 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、今後供用される国道8号バイパスや、整備予定の(都)下鈎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なながら検討し、手続きを進めることが必要である。
3.4.36 宅屋立入線 (主)守山栗東線以西)	低	—		●			●	<ul style="list-style-type: none"> (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、整備の必要性が高かったが、(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。
3.4.86 小野伊勢落線 (都)野洲川幹線以東)	低	—		●			●	<ul style="list-style-type: none"> (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、整備の必要性が高かったが、(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。
3.5.503 美之郷上砥山線 (全区間)	低	—		●			●	<ul style="list-style-type: none"> (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、国道1号バイパスの側道整備後は当該部分の代替機能を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。

評価の内容：「必」必要性、「実」実現性

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。



表一 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 (国、 県 道 名)	区 間	起 点	終 点	決 定 権 者	事 業 主 体	見直 し 方 針	
								変 更	法 線 の 変 更
①	3・4・36	宅屋立入線	(主)守山栗東線以東	栗東	守山	県	市	●	●
								●	◆
②	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		国	県	●	◆
								●	◆
③	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	県	市	●	◆
								●	◆
④	3・5・503	美之郷上砥山線	全区間	栗東市内		国	県	●	◆
								●	◆

※表中左側の丸番号は次ページの図面の丸番号とリンクしています。

5 都市計画道路の見直しサイクルと変更（廃止）に向けた流れ

ここでは、都市計画道路の見直しサイクルに関する基本的な考え方や、都市計画決定変更（廃止）に向けた流れについて整理しています。

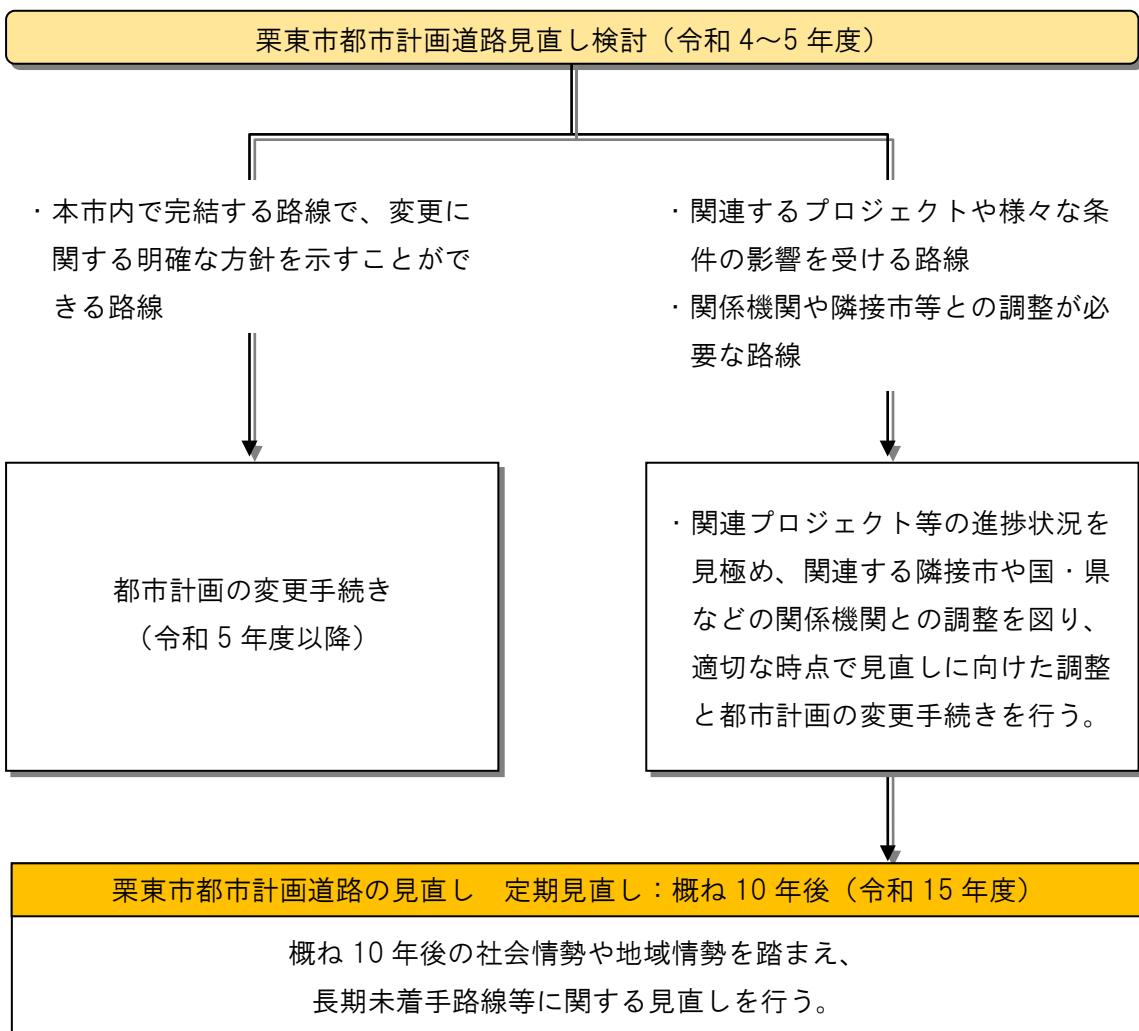
5-1 都市計画道路の見直しサイクルの考え方

都市計画道路の必要性や実現性は、社会情勢や地域まちづくりの進展などにより大きな影響を受けるため、都市計画道路の見直しにあたっては、これに合わせた柔軟な対応が必要と考えます。

また、都市計画道路の整備においても、関連する様々なプロジェクトや条件などの影響を受ける路線や、都市間を連絡する路線として隣接市との調整が必要となる路線なども存在します。

このため、都市計画道路の見直しは、概ね10年ごとに、定期的に行うことを基本的なスタンスとし、その間、都市構造などに大きな影響を及ぼす社会情勢や地域情勢の変化が生じた場合には、適宜、柔軟に対応していくものとします。

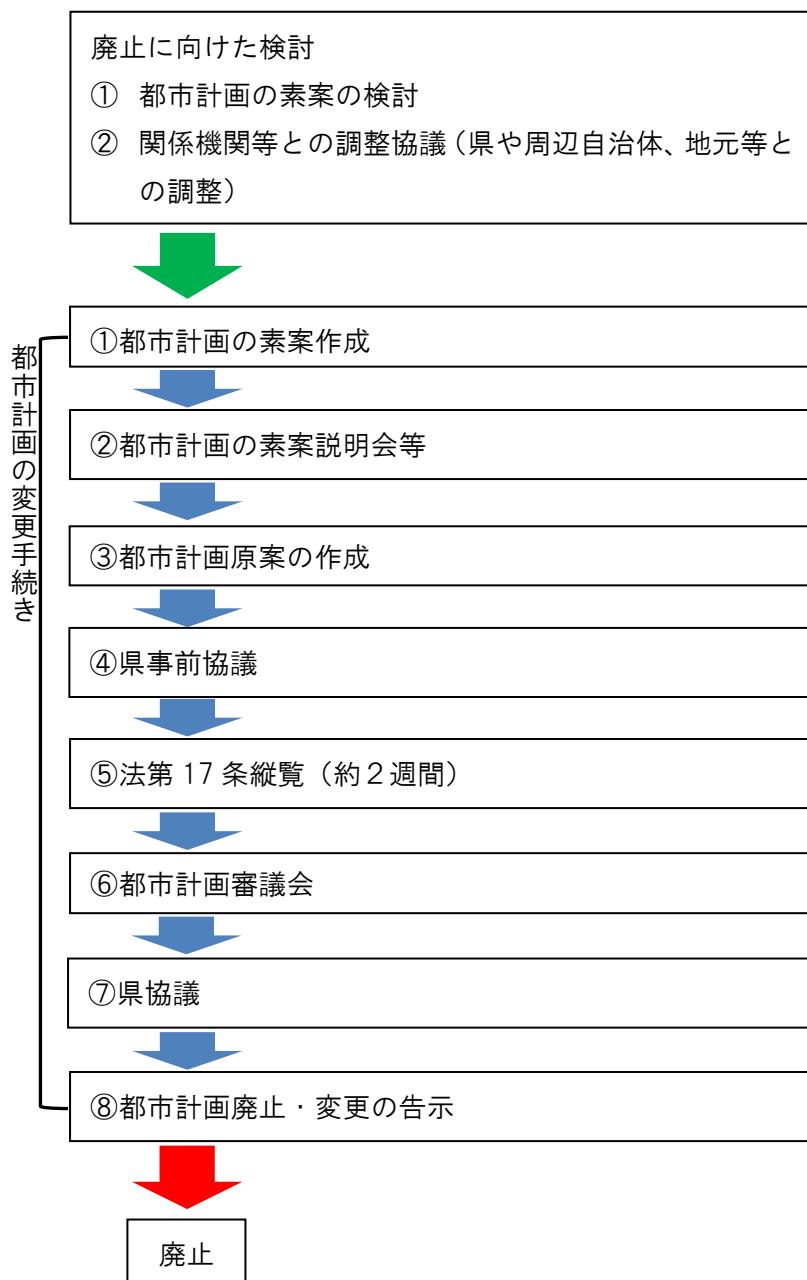
このような考え方に基づき、今回の見直しでは、現時点で明確な方針を示すことができる路線はその方針を示し、その他の路線については、定性的な評価に基づく本市としての方針を示しつつ、関連プロジェクトや関係機関、隣接市等との調整に関する事項を整理しています。



5-2 都市計画決定変更（廃止）に向けた流れ

都市計画道路の見直しは、多くの路線が、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進めていくこととなります。また、栗東市道路整備プログラムにおける、整備優先順位に合わせ都市計画決定の変更を進めていくことも必要となります。なお、廃止に向けた手続きを進める路線・区間においては、今後速やかに廃止に係る検討を行い、必要な手続きを進めるものとします。ここでは、都市計画道路をはじめとした都市計画の廃止や変更をしていくうえで必要となる手続き等、一般的な流れについて、下図に示します。

表一 都市計画決定変更（廃止）に向けた流れ



6 都市計画決定の変更に向けた課題

ここでは、具体的な都市計画決定の変更に向けた課題として留意すべき事項や検討すべき内容について整理しています。

① 交通量の検証や近隣市町との調整

廃止に向けた手続きを進める路線・区間は、廃止により周辺道路に交通の影響が出る可能性があります。また、一部の路線は、市域を超えた都市計画決定がなされており、隣接市町等との調整も必要になります。したがって、廃止に向けた手続きを進める路線・区間については、隣接市町等と調整を進めつつ、必要に応じて交通量等の検証を進めます。

② 歩行者・自転車空間の整備方針と整合した都市計画の検討

都市計画道路の見直しに関しては、見直しに関する評価の視点でも重点評価項目として位置づけた「歩行者・自転車の道路利用空間の整備」を考慮していくことが重要です。

具体的には、市域全体を対象とした歩行者・自転車空間の整備方針との整合を図りながら、都市計画道路の幅員構成（特に両側歩道と片側歩道の区分や歩道と自転車道の区分など）の妥当性を検討していく必要があります。道路構造令を基準としつつ、これを柔軟に運用しながら検討していく必要があります。

このため、今日の社会情勢や地域特性等を踏まえ、本市全体を対象とした歩行者・自転車空間のあり方について、今後、検討していくものとし、この方針を踏まえつつ、具体的な都市計画決定の変更について検討していくものとします。