

第5章 長浜市における道路の問題と課題

5-1 社会経済状況の問題

(1) 人口減少・超高齢社会の同時進行

長浜市の人口については、平成 17 年以降、人口が減少局面に入っている一方、高齢者人口の増加傾向にあります。また、世帯人員は昭和 50 年以降減少傾向にあり、平成 2 年以降は急激な減少となっており、平成 22 年の世帯人員は 3 人を割り込んでいます。

このことから、長浜市では「総人口の減少が進むなか、急速な少子化と超高齢化が進展」しています。

(2) 中心市街地における居住人口の減少

中心市街地のほとんどの地域では、60 人/ha 以上の人口密度となっています。

しかし一部地域では、利便性が良いにもかかわらず 20~40 人/ha と人口の集積が進まず、定住化が図られていないことから空洞化が起きており、中心市街地内の居住人口の減少が続いています。

(3) 脆弱な中心市街地の防災機能

中心市街地の道路は幅員が狭く、細街路で形成されています。

火災が発生すると、道路幅員が狭いことから、延焼を防止することが出来ず、大規模災害が発生した際には消防車両などの緊急車両の往来が出来ず、災害対応が困難になると考えられます。

地域住民が避難する際には、道路幅員が狭いことから緊急車両や避難車両との錯綜、建物の倒壊などにより道路が遮られるなど、避難が非常に困難になると考えられます。

(4) 特定施設に一極集中する観光客

長浜市は古くから城下町とした発展したまちですが、戦国時代、数々の戦国武将が割拠し、歴史的な史跡を含む観光拠点が多数あります。

また、中心市街地には都市型観光に特化した観光施設があり、年間 200 万人が訪れる観光地となっています。

多くの観光施設がありながら、中心市街地の特定施設に観光客が集中し、相対的に他の歴史的価値のある観光施設などを訪れる観光客数が少ない状況となっています。

社会経済状況の問題

- ①少子高齢化の急激な進展
- ②中心市街地（拠点）における居住人口の減少
- ③脆弱な中心市街地の防災機能
- ④特定施設に一極集中する観光客

5-2 道路の問題

(1) 中心市街地に 5.5m以下の狭小幅員道路が多い

長浜市の中心市街地は、城下町の名残で車1台が通れる幅員の狭い道路が碁盤の目のように走っています。

中心市街地には都市型観光を目的とした観光客が多く訪れ、特に休日には、狭い道路を車と観光客が錯綜している状況となっており、歩行者の安全確保が図られていません。

また、細街路で道路網が形成されているため、緊急車両の通行が困難であり、延焼防止することが難しいことなどの問題があります。

(2) 生活道路を利用する通過交通が多い

ナンバープレート追跡調査の結果、幹線道路の県道の渋滞や信号を回避するために、多くの車が市街地の生活道路を抜け道として利用していることが確認されており、住民の生活環境にも影響を及ぼしています。

(3) 中心市街地に集中する交通事故危険箇所

中心市街地の道路は一過性の傾向ではなく、継続して交通事故が発生している箇所あるいは交通事故が発生しやすい箇所として、「事故注意交差点」、「事故注意路線」に多く指定されています。

(4) 狭小幅員道路に小学校通学路が指定されている

市街地をはじめ狭小幅員道路に多くの通学路が指定されており、市街地内での通過交通や、郊外部における道路も未整備（幅員不足）により、通学する児童の安全が十分確保されていない状況です。

道路の問題

- ① 中心市街地に 5.5m以下の狭小幅員道路が多い
- ② 生活道路を利用する通過交通が多い
- ③ 中心市街地に集中する交通事故危険箇所
- ④ 狭小幅員道路に小学校通学路が指定されている

5-3 都市計画道路の問題

(1) 市決定(市道)都市計画道路の整備率が17%台と低い

本市の都市計画道路整備率は45%と滋賀県全体の都市計画道路(全360路線)の整備率42%とほぼ同水準の整備率となっています。

しかし、市決定(市道)都市計画道路の整備率は17%台と、整備がほとんど進んでいない状況にあります。

(2) 長期未着手の都市計画道路の顕在化

長浜市の都市計画道路は昭和15年に初めて都市計画決定がされ、現在では18路線の都市計画道路の位置付けがされています。

ほとんどの路線は昭和30年代までに都市計画決定がされており、40年以上、最も古いものでは70年以上経過した現在でも整備が進まずに長期未着手路線な路線が多くあります。

(3) 未整備路線周辺の安全性、交通渋滞

市街地の未整備都市計画道路の周辺では整備が進んでいる道路に交通が集中し、朝夕の通勤時間帯や、休日の観光客の来訪時に渋滞が発生しています。

また、渋滞を避ける数多くの車が市街地の細街路で形成されている生活道路に入り込んでいる状況が交通量調査で確認されています。

生活道路へ入り込む多くの通過交通により、地域住民や地域内の小学校に登下校する児童の安全性が脅かされており、安全が確保されていない状況となっています。

都市計画道路の問題

- ①市道の都市計画道路の整備率が17%台と低い
- ②長期未着手の都市計画道路の顕在化
- ③未整備路線周辺の安全性、交通渋滞

5-4 長浜市における道路の課題

(1) 社会経済状況の課題

長浜市では急速な少子高齢化が進んでおり、高齢化社会に対応した安心して移動が出来る道路空間の検討が必要となっています。

また、人口減少となっている中心市街地をはじめ、市民が住みやすい環境を提供し、定住化を進めていくため、都市計画道路を含めた道路網の再構築や整備の事業主体の見直しを進める必要があります。

今後、これらの課題に対応した道路計画が望ましいと考えられます。

(2) 道路の課題

中心市街地の道路は細街路で形成されており、災害時などに緊急車両が容易に通行出来ず、物資輸送や避難など、災害対応が迅速に出来ない問題が生じると考えられます。

中心市街地の細街路に、周辺の幹線道路の渋滞や信号を避けるため、通過交通が入り込んでいることが交通量調査から確認されており、市街地内への通過交通の進入を抑止する対策が必要となっています。

また、市街地の細街路の多くは通学路に指定されており、登下校する児童の安全を図って行く必要もあります。

そのため、防災機能を持たせた道路整備や「通学路等における子どもの安全の確保に関する指針」に基づいた通学路等における安全な環境の整備が必要であると考えられます。

(3) 都市計画道路の問題の課題

長浜市の都市計画道路の多くは、都市計画決定から40年以上経過しており、最も古いもので75年経過している未整備都市計画道路が多くあり、現在の社会状況などを鑑みて、都市計画道路の必要性の再検討が必須となってきています。

また、都市計画道路の整備にあたっては、優先順位を決定して計画的に整備を行いつつ、都市計画道路が整備されるまでの間、並行・代替道路の安全性を担保しつつ、交通渋滞の抑止対策の検討も必要であると考えられます。

長浜市における道路の問題と課題

(1) 社会経済状況の問題

- ① 少子高齢化の急激な進展
- ② 中心市街地（拠点）における居住人口の減少
- ③ 脆弱な中心市街地の防災機能
- ④ 特定施設に一極集中する観光客

(2) 道路の問題

- ⑤ 中心市街地に 5.5m以下の狭小幅員道路が多い
- ⑥ 生活道路を利用する通過交通が多い
- ⑦ 中心市街地に集中する交通事故危険箇所
- ⑧ 狭小幅員道路に小学校通学路が指定されている

(3) 都市計画道路の問題

- ⑨ 市道の都市計画道路の整備率が 17%台と低い
- ⑩ 長期未着手の都市計画道路の顕在化
- ⑪ 未整備路線周辺の安全性、交通渋滞

■ 道路整備上の課題 ■

- ① 高齢化に配慮した、安心して移動出来る道路空間の再配置
- ② 周辺地域から中心市街地への移動、中心市街地から周辺地域への移動、住みやすく定住化を進めていくための道路網の構築と整備
- ③ 中心市街地での防災機能を併せ持つ道路網構築、整備
- ④ 年間 190 万人が訪れる観光ブランド「黒壁」を活かし、中心市街地と他の観光施設との回遊を可能とする道路網の構築、整備
- ⑤ 延焼防止や浸水などを含めた災害時に緊急車両の通行を容易にする道路網の構築、整備
- ⑥ 国県道などの幹線道路の混雑を抑制するとともに、生活道路に入り込む通過交通を排除する道路網の構築、整備
- ⑦ 交通事故抑制に向けた、道路空間の再配置
- ⑧ 「通学路等における子どもの安全の確保に関する指針」における「通学路等における安全な環境の整備等」に基づいた道路整備
- ⑨ 都市計画道路の整備優先順位を決定し、計画的に整備
- ⑩ 都市計画道路の必要性の見直し検討を行う
- ⑪ 都市計画道路整備期間まで並行・代替道路の検討を行い、並行・代替道路の安全性を担保し、交通渋滞を抑止する