第1章 長浜市の現況と道づくりの課題

1. 長浜市の現況

(1) 広域的にみた長浜市の位置

長浜市は、日本一の大きさを誇る琵琶湖の北東部に位置し、二度の市町合併により、琵琶湖を除いた場合、滋賀県内では最も広大な面積を有しています。

地理的には、京阪神や中京、北陸の経済圏域の結節点にあり、京都市や名古屋市から約60km、大阪市から約100km、福井市から約90kmに位置しています。

鉄道は、市域の南北に北陸本線が走り、米原駅で東海道新幹線、東海道本線へと結ばれています。また、近江塩津駅で北陸本線と湖西線が接続し、京都方面へつながっています。

高速道路は、北陸自動車道が市の南北を貫き、名神高速道路米原 JCT (ジャンクション)で京阪神方面・名古屋方面へつながっています。北陸自動車道には、長浜 IC (インターチェンジ)と木之本 IC があり、二つの IC の中間に (仮称) 小谷城スマート IC の設置が予定されており、平成 28 年度末の供用開始に向けた事業が進められています。

一般国道は、国道 8 号から国道 1 号を経由して京阪神方面と、国道 8 号から国道 21 号、または国道 365 号を経由して名古屋方面とそれぞれつながっています。

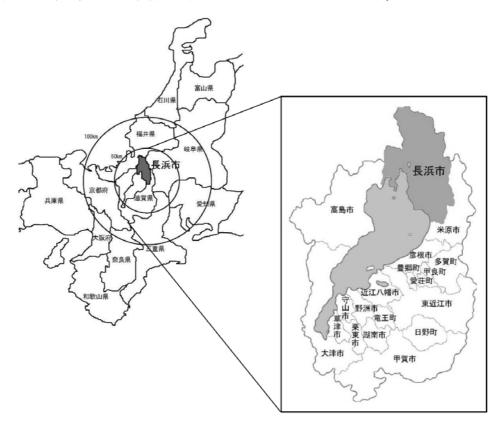


図 1-1 長浜市の広域的な位置

(2) 地勢

伊吹山系などの山々と、ラムサール条約^(※)の登録湿地である琵琶湖に接し、中央には、 琵琶湖に注ぐ姉川や高時川・余呉川などにより形成された豊かな湖北平野が広がり、琵琶湖 岸には多くの水鳥が集うなど優れた自然景観を有しています。

市域の 50%以上を山林が占めており、上谷山、 三国岳、土蔵岳、金糞岳が伊吹山に連なり、 1,000m以上の山地で福井県と岐阜県に接してい ます。

市内には、土砂災害警戒区域^(**)として、土石 流危険渓流、急傾斜地崩壊危険箇所が多く指定さ れています。

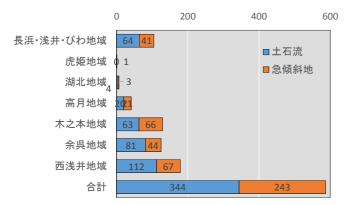


図 1-2 土砂災害警戒区域の指定箇所数 (資料:長浜市地域防災計画資料編)



図 1-3 長浜市の地形

(3) 気候

気候は、春から秋にかけては穏やかで過ごしやすく、冬季は日本海からの季節風が吹き込み、雪による降水量の多い日本海側の気候となっています。長浜地域や北東部地域は、豪雪地帯対策特別措置法(※)に基づく豪雪地帯(※)に指定されており、特に、例年 2~4mの積雪がみられる余呉地域は特別豪雪地帯(※)に指定されています。

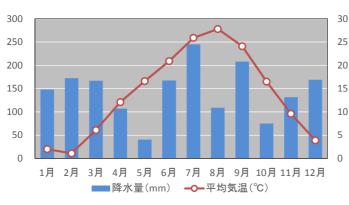


図 1-4 長浜市の降水量と気温(平成24年) (資料:滋賀県の気象(彦根地方気象台))



図 1-5 滋賀県の豪雪地帯の指定状況

(4) 人口の推移と見通し

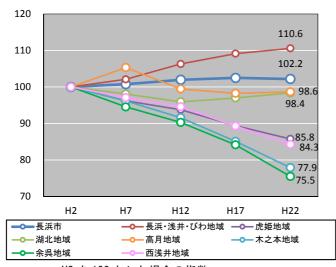
平成 22 年における長浜市の人口は 124,131 人であり、平成 17 年までの 増加傾向から減少に転じています。

一方、世帯数は 43,015 世帯で、増 加傾向が続いています。



図 1-6 長浜市の人口、世帯数の推移 (資料:国勢調査)

人口の推移を地域別にみると、長浜・浅井・びわ地域では平成 22 年にかけても増加傾向が続いていますが、北部の地域では減少が著しく、余呉地域では昭和 30 年からの 50 年間でほぼ半減しており、地域により人口の動態が大きく異なっています。



H2 を 100 とした場合の指数



地域別人口の推移:昭和30年を100とした平成17年の 人口水準(昭和30年~平成22年;国勢調査)

図 1-7 地域別の人口の推移

国立社会保障・人口問題研究所^(※)の推 計結果によると、人口は今後も減少傾向が 続き、平成 42 年には約 113,000 人と見込 まれています。

一方、高齢化率^(*)は増加傾向が続き、 平成 42 年には 30%を超えることが見込ま れています。



図 1-8 人口、高齢化率の見通し (国立社会保障・人口問題研究所 H25.3 推計)

(5) 長浜市の道路の状況

平成 24 年 3 月末現在の長浜市の国道、県道、市道の総延長は約 1,663km であり、その内 訳としては、国道が約 127km、県道が約 315km、市道が約 1,222km で、市道が全体の 7 割以 上を占めており、その延長は国道の約 10 倍、県道の約 4 倍となっています。

表 1-1 道路の状況

3月31日現在

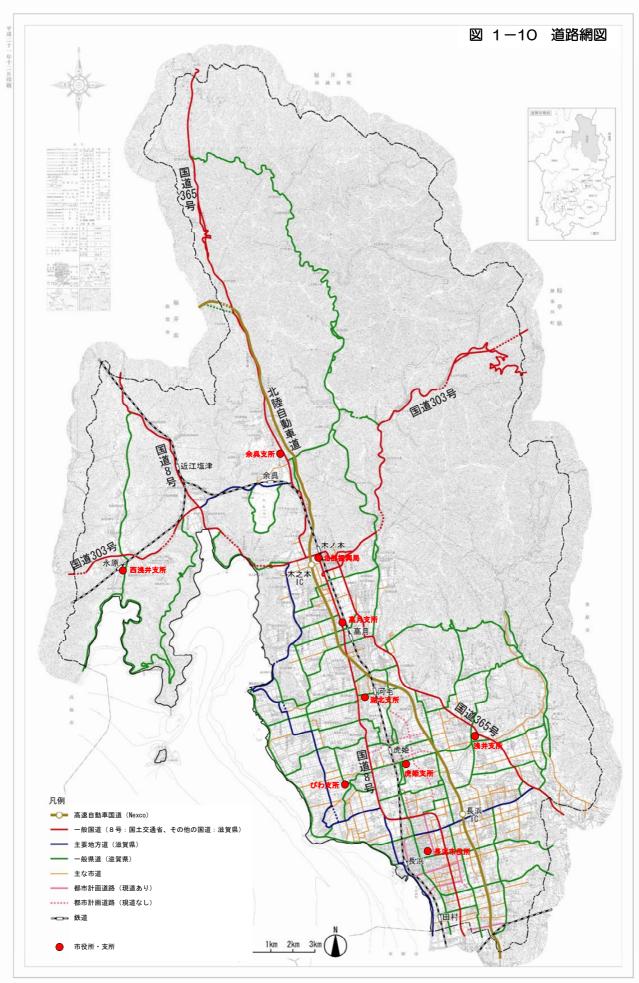
	道路延長(m)				舗装率	(%)		
	総延長 国道 県道 市道 総面積 国道 県道 市道					市道		
平成 24 年	1, 663, 136	126, 662	314, 861	1, 221, 613	96. 5	99. 9	99. 2	89. 9

資料:長浜市統計書



図 1-9 道路の総延長の内訳(平成24年)

道路網の骨格は、市域のほぼ中央部を南北に縦貫する北陸自動車道と国道 8 号、国道 365 号、市域の北部を東西に横断する国道 303 号を中心として、これらの国道相互を連絡する主要地方道、一般県道、主な市道により形成されています。



※長浜市都市計画マスタープランの道路・鉄道網図に市役所、支所を追加

(6) 市道の整備状況

長浜市の市道の実延長、約 1,191km の内訳としては幹線市道(一級・二級)が約 288km、その他市道が約 903km となっています。

一人あたり実延長は 9.6m/人で、県内市町道平均(6.9m/人)の約 1.4 倍となっています。 改良率は、一級市道が 85.7%、二級市道が 67.2%、その他市道が 46.0%で、市道全体で は 53.6%で、県内市町道改良率の平均(55.1%)を若干下回っています。

●改良率 = (規格改良済延長) ÷ (実延長)

・規格改良済延長: 道路構造令の規格に適合する路線の延長(幅員 4.0m以上の路線の延長)

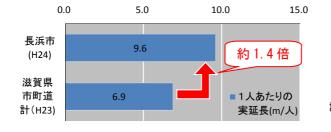
●実延長 = (総延長) - (重用延長) - (未供用延長) - (渡船延長)

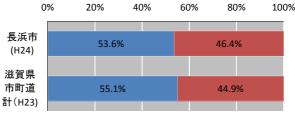
- ・総延長:道路法の規定に基づき指定または認定された路線の全延長
- ・ 重用延長:上級の路線に重複している区間の延長
- ・未供用延長:路線の認定の告示がなされているが、まだ供用開始の告示がなされていない区間の延長
- ・渡船延長:海上、河川、湖沼部分で渡船施設があり、道路法の規定に基づき供用開始されている区間の延長

表 1-2 市道の整備状況

	実延長(m)		改良率				
	天姓衣(III)	車道19.5m以上	車道13.0m以上	車道5.5m以上	車道5.5m未満	合計	以及平
一級市道	155,546	72	379	88,429	44,391	133,271	85.7%
二級市道	132,167	28	194	40,283	48,309	88,814	67.2%
その他市道	903,554	74	435	74,751	340,646	415,906	46.0%
計	1,191,267	174	1,008	203,463	433,346	637,991	53.6%

資料:平成24年道路施設現況調査





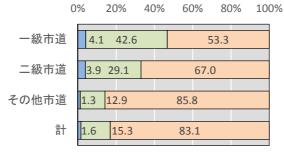
■規格改良済延長 ■未改良延長

図 1-11 長浜市の市道と県内の市町道の比較

表 1-3 市道の未改良延長の幅員内訳

	未改良延長(m)						
	車道5.5m以上	車道5.5m以上 車道3.5m以上 車道3.5m未満 合計					
一級市道	913	9,481	11,881	22,275			
二級市道	1,713	12,604	29,036	43,353			
その他市道	6,210	62,821	418,617	487,648			
計	8,836	84,906	459,534	553,276			

資料:平成24年道路施設現況調査



■車道5.5m以上 ■車道3.5m以上 ■車道3.5m未満

図 1-12 市道の未改良延長の幅員内訳

市道の改良率は、全体では県の平均と同程度であり、一級、二級については県の平均を上回っていますが、その他市道については平均を下回っています。

歩道の設置延長割合は、一級とその他市道で県の平均を下回っています。

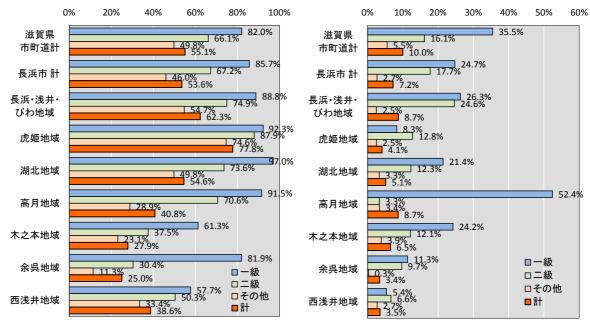


図 1-13 地域別の市道改良率の比較 (市町道計:滋賀県の市町道の平均値)

図 1-14 地域別の歩道の設置延長割合の比較(市町道計:滋賀県の市町道の平均値)

都市計画道路^(※)の改良率は全体では 42.9%となっていますが、市道については 11.6%に 留まっており、8 路線中 6 路線が未着手となっています。

		_, , _, ,			
番号	路線名	決定	計画延長(m)	改良済延長(m)	改良率
3.3.1	彦根長浜幹線	滋賀県	10,630	6,260	58.9%
3.3.2	世継相撲線	滋賀県	5,620	5,620	100.0%
3.3.6	豊公園長浜駅線	長浜市	70	0	0.0%
3.4.1	虎姫停車場線	長浜市	250	0	0.0%
3.4.2	酢宮部線	滋賀県	3,075	0	0.0%
3.4.3	神照月ヶ瀬線	滋賀県	5,870	1,390	23.7%
3.4.4	祇園山階東上坂線	滋賀県	8,610	8,610	100.0%
3.4.5	長浜駅宮司七条線	滋賀県	4,080	2,250	55.1%
3.4.6	長浜駅室線	長浜市	2,290	0	0.0%
3.4.7	下坂浜本庄線	滋賀県	3,700	1,430	38.6%
3.4.8	豊公園森線	滋賀県	2,210	1,060	48.0%
3.4.9	北船列見線	長浜市	1,190	620	52.1%
3.4.10	地福寺神照線	長浜市	2,560	780	30.5%
3.4.11	大戌亥山階線	長浜市	2,660	0	0.0%
3.4.12	長沢西上坂線	滋賀県	7,050	2,040	28.9%
3.5.409	顔戸長沢線	長浜市	30	0	0.0%
3.5.410	近江長浜虎姫線	滋賀県	9,010	800	8.9%
3.5.601	唐国三川線	長浜市	3,050	0	0.0%
	合 計			30,860	42.9%
	うち 長浜市道		12,100	1,400	11.6%
			<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>

表 1-3 都市計画道路の整備状況

(H24.3.31 現在)

(7) 橋梁の整備状況

長浜市が管理する橋長 15m以上の橋梁は、平成 25 年現在で 143 橋あり、このうち建設後 50 年以上経過している橋梁は 21 橋で全体の 14.7%を占めています。20 年後の平成 45 年には、この割合は 68%まで高くなることが見込まれています。

橋梁長寿命化修繕計画^(※)では、143 橋のうち 62 橋 (43.3%) の整備優先度が「中」以上 となっています。

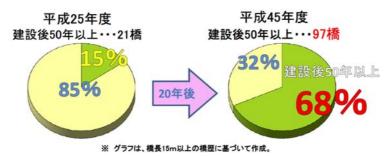


図 1-15 建設後50年以上の橋梁の割合 (出典:長浜市橋梁長寿命化修繕計画)

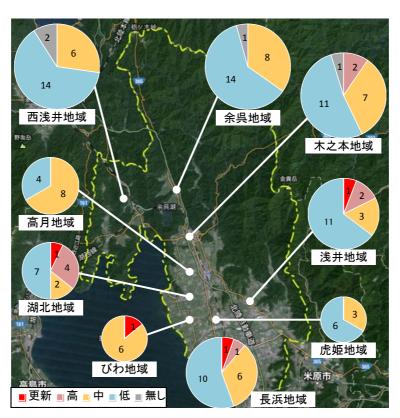


図 1-16 地域別の長寿命化修繕計画対象橋梁数(優先度判定含む)

(8) 交通事故の発生状況

近年、交通事故の発生件数、負傷者数は減少傾向にあります。平成 23 年から平成 24 年にかけては、件数は横ばい、負傷者数は微増でした。

また、平成24年における死者数は7人となっており、概ね10人前後で推移しています。



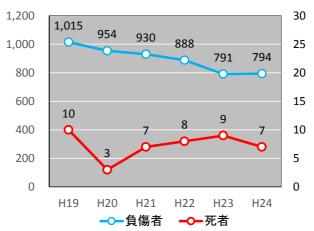


図 1-17 交通事故の発生件数、死者・負傷者数の推移 (資料:長浜市統計書)

(9) 自動車交通量

長浜市内の国道および主な県道の交通量は、平成 11 年から平成 17 年にかけては増加する 路線が多くみられたものの、平成 17 年から平成 22 年にかけては減少に転じた、または減少 傾向が続いている路線がほとんどとなっています。

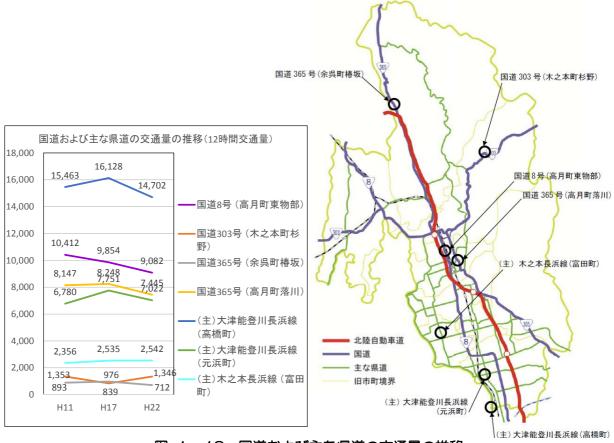


図 1-18 国道および主な県道の交通量の推移 (資料:各年道路交通センサス^(※))

国土交通省による自動車の将来交通量の推計値は、平成 32 年までは増加する見通しが示されていましたが、平成 20 年 11 月に、将来人口や将来 $\mathrm{GDP}^{(\%)}$ をもとに見直しがなされています。

- ・平成42年には、平成17年の実績値に比べ、全国交通量は2.6%減少
- ・平成42年には、平成14年の推計値に比べ、13%減少



※2005(平成 17)年度センサス(実績)を基に、2008(H20)年度に将来を推計 ※平成 20 年 11 月 国土交通省「道路の将来交通需要推計に関する検討会」資料より作成

図 1-19 走行台キロの実績値と将来推計値 (資料: H20国土交通省)

(1O)除雪、消融雪の状況

機械除雪を行っている市道の延長は約 656km であり、市道延長に対しての割合は 55.1% となっています。

消融雪装置のある延長は、約45kmとなっています。

表 1-4 機械除雪路線延長(市道)

	十光江目	機材	戒除雪延長(k	m)	内訳	(km)	步道除雪
	市道延長 (km)	直営	委託	計	国の雪寒 指定路線	その他 市道	延長 (km)
長浜地域	359.6	44. 1	165. 7	209.8	75. 5	134. 3	_
浅井地域	179. 2	52.6	29. 4	82. 0	56. 2	25.8	2. 4
びわ地域	98. 4	6. 1	51.8	57. 9	35. 7	22. 2	0.5
虎姫地域	61.6	16.0	32. 0	48.0	10. 1	37. 9	0.3
湖北地域	136.8	56. 2	14. 6	70.8	34. 0	36.8	3.4
高月地域	109. 9	7. 7	61. 7	69. 4	40. 6	28.8	6.8
木之本地域	98. 9	38. 7	30. 6	69. 3	25. 5	43.8	5.4
余呉地域	80. 3	5. 1	6. 5	11. 6	11. 6	0	2.3
西浅井地域	66. 6	22. 9	14. 4	37. 3	29. 4	7. 9	1.8
計	1191.3	249. 4	406.7	656. 1	318.6	337.5	22.9

市道総延長 L=1221.6km 実延長 L=1191.3km 実延長=総延長-重用延長

表 1-5 市が管理する消融雪設備の延長等

	消融雪装订	置延長(m)	水源地(箇所)			
	消雪工	流雪工	地下水利用	河川水利用	市管理ポンプ数	
長浜地域	1, 402	_	5	_	3	
浅井地域	11, 042	760	11	3	14	
びわ地域	580		1		1	
虎姫地域	87			١		
湖北地域	2, 307		2	1	3	
高月地域	5, 962		11	1	12	
木之本地域	3, 219		3	1	4	
余呉地域	16, 247		29	7	28	
西浅井地域	5, 520		11	1	7	
計	45, 461	760	73	14	72	



図 1-20 地域別の機械除雪、消融雪設備延長と市道延長に対する割合の比較 (資料:平成24年度 長浜市道路除雪計画書(長浜市除雪対策本部))

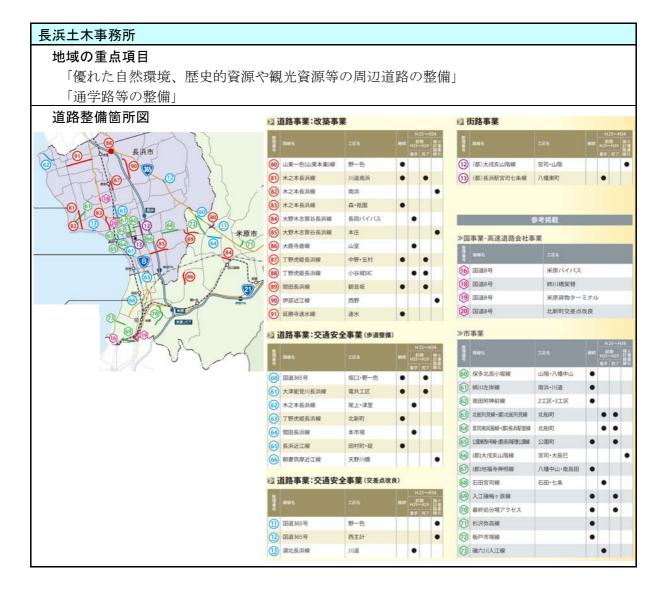
2. 上位・関連計画の整理

(1) 第2次滋賀県道路整備マスタープラン(平成24年3月(滋賀県))

	・概ね、今後の20年間を対象
	・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
基本的な考え方	は適宜見直す
	・県内の道路ネットワーク(高速道路から主要な市町道までを含む)の
	あり方を念頭に県管理道路の整備方針を示す
	1. 県内産業の活性化と地域文化の交流
	(1)産業活動を支援する道路整備
	(2)産業と研究機関の連携を図る道路整備
	(3) 地域振興を支援する道路整備
	(4) 地域文化の交流を促進する広域ネットワークの整備
	2. 誰もが安全・安心に暮らせる優しい県土の実現
	(1) 交通事故の抑制
	(2)誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備
4つの政策目標	(3)異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備
	3. 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造
	(1) 地球環境に対する負荷の軽減
	(2)沿道環境の改善と新しい道路環境の創出
	(3)新しい時代に対応した道路空間の創出
	(4)地域特性を生かした道路空間の整備
	4. 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出
	(1) 地域の一体性の保持等、合併した市町を支援する道路整備
	(2) 救急医療や福祉活動を支える道路整備
	(1) 地域間を連絡する環状道路網の形成
政策目標を実現	(2) 県外との交流を促進する放射状道路の整備
する道路ネット	(3) 地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備
ワークの形成	(4)公共交通機関と連携した総合的な交通システムへの支援
	(5) 人や自転車を主体としたネットワークの形成

(2) 滋賀県道路整備アクションプログラム 2013 (平成 25年3月(滋賀県))

対象期間	平成 25 年度~平成 34 年度 (10 年間)
見直しの方針	①マスタープラン(基本方針)、客観的評価マニュアルに基づき事業を評価する②地域における情勢の変化を踏まえて、地域の重点項目を見直す③事業の重点化を図り、早期に事業効果を発現できるプログラムとする
整備重点方針	①早期事業効果の発現②通学路など歩道整備の推進③予防保全的維持管理計画に基づいた計画的な維持管理の実施





(3) 長浜市基本構想(平成 23 年 9 月変更(長浜市))

甘士堪相の即即	平成 19 年度を初年度、平成 28 年度を目標年度とする 10 年間					
基本構想の期間	(平成22年の1市6町合併を受け、平成23年9月に一部変更)					
将来像	『協働でつくる 輝きと風格のあるまち 長浜』					
将来人口	目標年次平成 28 年の人口目標:125,000 人					
まちづくりの基本目標	(1)住民自治を確立し、市民が活躍できるまち(2)豊かな人間性を育む、教育のまち(3)安全で安心して暮らせるまち(4)環境に配慮した自然共生のまち(5)強固な経済基盤と豊かな地域魅力のもと、若い人たちが輝くまち					
土地利用構造図	(1) 共生ゾーン・・・市内のあらゆる地域で自然を活かした土地利用を進めることを基本とした「琵琶湖共生ゾーン」「森林共生ゾーン」「田園共生ゾーン」を位置付け。 (2) 都市ゾーン・・・各地域の代表的な機能と、住民の日常生活圏の観点から必要な様々な機能を複合的にあわせ持つ「都市機能集積ゾーン」「集客交流創造ゾーン」を位置付け。 (3) 連携軸・・・市内の地域間や周辺地域との連携・交流などを担う「広域連携軸」「湖岸連携軸」を位置付け。					
道づくりに関わる主な施策	■住民自治のまちづくり ①住民が主体となったまちづくりを進めます ②市民協働の取組を進めます ③市政への市民参画の機会を充実します ④安心して暮らせるコニティ(※)をつくります ■災害に強く、犯罪・交通事故の少ないまちづくり ①危機管理体制の充充実を図ります ②消防・防災体制します ④交通安全対策を推進します ■地域の魅力を高めるまちづくり ①地域にある伝統や歴史、文化を継承します ②市街地と郊外地域の相互支流を図ります ③地域魅力の情報を発信します ■住み良さを高めるまちづくり ①計画的な土地利用を推進します ■住み良さを高めるまちづくり ②計画的な土地利用を推進します ②移住公産体系を整備を図ります ③ 独会資本の整備を図ります ② 移住な交通体系を整備します ④多様な交通体系を整備します ⑤ 中心市街地の任活環境の向上に取り組みます ⑦緑豊かなまちづくりを進めます ⑧推もが住み良いまちづくりを進めます ⑧推もが住み良いまちづくりを進めます ⑨地域情報化を推進します					

(4) 長浜市定住自立圏形成方針(平成 25 年 3 月変更(長浜市))

ビジョンの期間	平成23年度から平成27年度までの5年間 毎年度所要の変更を行う
結びつきやネッ トワーク強化に	交通インフラの整備 ・圏域内各地域間の交流促進や圏域の一体的かつ均衡ある発展を図るため、市民生活、産業活動に密接に関わる中心地域と周辺地域を結ぶ主要な幹線道路の整備を進める
係る政策分野	生活幹線道路等の整備 ・市民生活、産業活動に密接に関わる中心地域と周辺地域を結ぶ主要な 幹線道路を整備し、国県道へのアクセス ^(※) をスムーズにし、快適で 安全安心な道路整備を図る

(5) 長浜市国土利用計画(平成25年3月(長浜市))

目標年次	基準年次は平成22年、目標年次は平成32年とする
土地利用に関わる基本方針	(1) 土地需要の量的調整 都市的土地利用 ・南部の中心市街地の空閑地等の有効利用の促進 ・無秩序な開発の抑制、計画的な土地利用による良好な市街地の形成 自然的土地利用 ・自然環境の保全に配慮した適切な土地利用の推進 土地利用の転換 ・生態系や周辺の自然環境および住環境に配慮した総合的・計画的な 土地利用の転換
	(2) 市土利用の質的向上 ①安全・安心な土地利用の推進 ②ゆとりある美しい環境の創造 ③活力の向上に資する土地利用の推進 (3) 土地利用の総合的マネジメント(※) ・地域の主体的な取り組みの促進 ・量的調整、質的向上と併せた総合的なマネジメント
利用区分別の土 地利用の基本方 向	-般道路 ・良好な生活・生産基盤の整備を進めるため、新たな整備を行う場合には適正な配置を行う。 ・既存の道路については、適切な維持・管理を行う。その整備にあたっては、高齢者やしょうがい者、子どもなど、誰もが安全、安心に利用できるよう、ユニバーサルデザイン(※)の観点に立った整備とともに、景観面や環境面、防災・防犯面にも配慮した整備を行う。 農道・林道 ・農林業の生産性向上、農用地および森林の適正な管理を図るため、自然環境に十分配慮した、適切な維持・管理を行う。 ・林道については、既存林道に加え、林業専用道、作業道による路網整備の推進を図る。

(6) 長浜市都市計画マスタープラン (平成 25年3月改定(長浜市))

目標年次	当初策定時(平成 21 年 3 月)を基準として概ね 10 年後の平成 32 年を目
	標
将来像	地域が共生し、快適で住みよい市民元気都市
	多様な都市機能を備えた都市づくり
都市づくりの	地域の連携による自立・持続可能な都市づくり
目標	豊かな自然と歴史文化が未来を育む都市づくり
E 100	誰もが快適で安心してくらせる都市づくり
	人が輝き地域の個性を協働で高める都市づくり
	多様な都市機能がバランスよく集積した集約型多核都市をめざし、拠点性
	の高い中心市街地核と都市拠点が都市軸によって有機的に連携した都市構
	造をつくる
将来都市構造	月来都市構造図 (中国の第四次) (中国的) (中国的
	文教・産業拠点 商業対急拠点 産業機能制出拠点 広域/リューション機点 市街地グーン 田園・重山ゾーン
	森林ソーン 水辺ソーン 0 1km 2km 3km
	x327-2

(7) 長浜市北部地域活性化計画(平成24年3月(長浜市))

計画期間	平成 24 年度から平成 28 年度 (5 年間)				
対象地域	高月地域、木之本地域、余呉地域、西浅井地域				
将来像	大河の雫輝く 潤いと結いのふるさと				
	暮らしを支える基盤整備の促進				
基本目標	地域資源を活かした産業の振興				
	安心して住み続けられるまちの推進				
	暮らしを支える基盤整備の促進				
道づくりに関わ	①冬季道路交通の確保				
る主要な施策	②施設整備の促進				
	③交通ネットワークの確立				

(8) 第9次長浜市交通安全計画(平成24年3月(長浜市))

計画期間	平成 23 年度から平成 27 年度 (5 年間)			
目標値	交通事故発生件数:600件以下/年 交通事故死傷者数:600人以下/年			
重点施策	I 高齢者および子どもの安全確保 ①総合的な交通安全対策の推進 ②道路交通環境の整備 ③関係機関との連携強化 Ⅱ 歩行者および自転車の安全確保 ①安全な通行空間の確保 ②交通安全啓発の推進			
	Ⅲ 生活に密着した身近な道路および交差点における安全確保①生活に密着した身近な道路における安全確保②交差点における安全確保			

3. 道づくりに関する市民の意識

(1) 道づくりに関する市民意向調査の概要

調査目的 市民の現在の市道に対する評価や今後の市道整備を進める上で重要に 点などについての意識を把握し、計画策定に反映					
調査期間	平成 25 年 8 月 22 日 ~ 平成 25 年 9 月 3 日				
調査方法 市内在住の 20 歳以上の方から無作為に抽出した 1,500 人を対象に による配布・回収方式で実施					
回収状況	回収数:595票(回収率:39.7%)				

※詳細については、別紙(『長浜市道づくり計画策定』に係る市民意向調査 集計結果)を参照

・地域別回収数の構成比は、地域別人口の構成比の実績値との差異が小さく、概ね地域間のバランスがとれた回答が得られている。

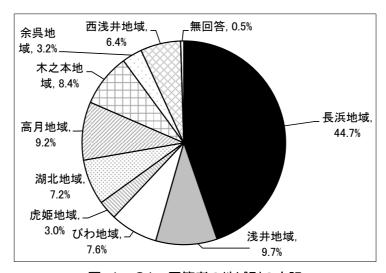


図 1-21 回答者の地域別の内訳

表 1-6 地域別の回収数と人口の構成比の比較

	発送数	回収数	回収率	構成比※1
長浜地域	731	266	36.4%	44.7%
浅井地域	159	58	36.5%	9.7%
びわ地域	91	45	49.5%	7.6%
虎姫地域	61	18	29.5%	3.0%
湖北地域	114	43	37.7%	7.2%
高月地域	135	55	40.7%	9.2%
木之本地域	103	50	48.5%	8.4%
余呉地域	38	19	50.0%	3.2%
西浅井地域	68	38	55.9%	6.4%
無回答	-	3		0.5%
総計	1,500	595	39.7%	100.0%

構成比
50.7%
10.9%
5.9%
4.3%
7.3%
8.3%
6.3%
2.8%
3.5%
100.0%

※1: 回収数の地域別の構成比

※2: 長浜市の実績値(平成22年国勢調査)

(2) 道づくりに関する市民の意識

1) 現在の道路に対する満足度(問6)

・「量的に十分」は 63.8%に達している一方、「質的に十分」は 24.0%に留まっており、量的な満足度に比べて、質的な満足度が低い。

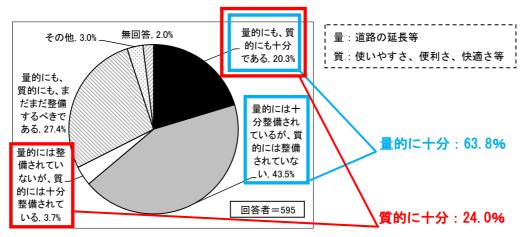


図 1-22 現在の道路に対する満足度

2) 今後の道づくりにおける優先度(問8)

・「緊急時・災害時対策」が最も高く、次いで「利用者の安全性確保、ユニバーサルデザインの推進」となっている。地域別には、長浜地域、虎姫地域以外で「緊急時・災害時対策」が最も高くなっている。

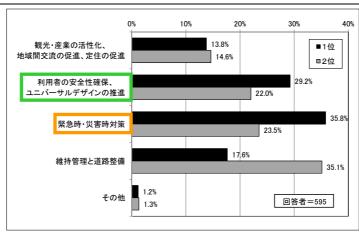


図 1-23 今後の道づくりにおける優先度

表 1-7 今後の道づくりにおける優先度1位(地域別)

1位							
	観光・産業の 活性化、地域 間交流の促 進、定住の促 進	利用者の安全 性確保、ユニ バーサルデザ インの推進	緊急時·災害時対策	維持管理と道 路整備	その他	無回答	総計
長浜地域	26	97	79	53	3	8	266
比率	9.8%	36.5%	29.7%	19.9%	1.1%	3.0%	100.0%
浅井地域	9	18	18	10	1	2	58
比率	15.5%	31.0%	31.0%	17.2%	1.7%	3.4%	100.0%
びわ地域	3	13	23	6	0	0	45
比率	6.7%	28.9%	51.1%	13.3%	0.0%	0.0%	100.0%
虎姫地域	2	7	6	3	0	0	18
比率	11.1%	38.9%	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	100.0%
湖北地域	8	9	18	7	0	1	43
比率	18.6%	20.9%	41.9%	16.3%	0.0%	2.3%	100.0%
高月地域	12	13	21	7	1	1	55
比率	21.8%	23.6%	38.2%	12.7%	1.8%	1.8%	100.0%
木之本地域	11	8	22	9	0	0	50
比率	22.0%	16.0%	44.0%	18.0%	0.0%	0.0%	100.0%
余呉地域	6	2	8	2	1	0	19
比率	31.6%	10.5%	42.1%	10.5%	5.3%	0.0%	100.0%
西浅井地域	5	6	17	8	1	1	38
比率	13.2%	15.8%	44.7%	21.1%	2.6%	2.6%	100.0%
無回答	0	1	1	0	0	1	3
比率	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	100.0%
総計	82	174	213	105	7	14	595
比率	13.8%	29.2%	35.8%	17.6%	1.2%	2.4%	100.0%

3) 今後の道づくりに期待する効果(問9)

・「災害時(地震など)に物資が運べるなど、安全な暮らしを支える効果」が 39.0%で最も多く、次いで「道路の多様な活用により、人や物の行き来を盛んにして地域の活力を高める効果」などとなっています。

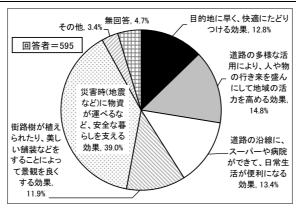
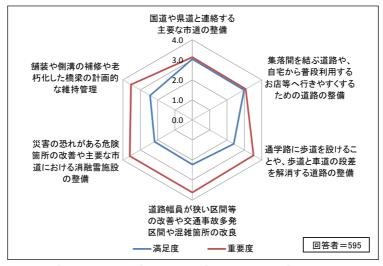


図 1-24 今後の道づくりにおける優先度

4) 今後取り組むべき事業の満足度と重要度(問7、問10)

- ・「満足度」が比較的高い項目は「重要度」が相対的に低く、「満足度」が低いほど「重要度」が高くなる傾向にある。
- ・「国道や県道と連絡する主要な市道」、「集落間を結ぶ道路や普段利用する道路」については、満足度が比較的高く、「幅員が狭い区間の改善、事故多発区間や混雑箇所の改良」、「災害危険箇所の改善や消融雪施設の整備」については「重要度」が高い。



満足度:「不満」を1点、「やや不満」を2点、「普通」を3点、「やや満足」を4点、「満足」を5点として平均点を算出 重要度:「低い」を1点、「やや低い」を2点、「普通」を3点、「やや高い」を4点、「高い」を5点として平均点を算出

図 1-25 今後取り組むべき事業の満足度と重要度

表 1-8 今後取り組むべき事業の満足度と重要度

	満足度	重要度
国道や県道と連絡する主要な市道の整備	3.03	3.13
集落間を結ぶ道路や、自宅から普段利用するお店等 へ行きやすくするための道路の整備	2.98	3.07
通学路に歩道を設けることや、歩道と車道の段差を 解消する道路の整備	2.39	3.53
道路幅員が狭い区間等の改善や交通事故多発区間 や混雑箇所の改良	2.23	3.62
災害の恐れがある危険箇所の改善や主要な市道に おける消融雪施設の整備	2.17	3.61
舗装や側溝の補修や老朽化した橋梁の計画的な維 持管理	2.44	3.53

5) 今後事業を進めるうえで重要な事項(問11)

・「建設費用が高くても、時間短縮や交通事故減少など、事業効果が高い道路を優先する」ことが重要とする割合が最も高い。

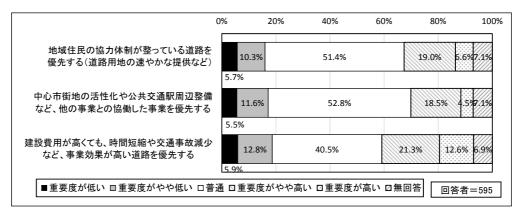


図 1-26 今後事業を進めるうえで重要な事項

6) 今後の道路維持管理のあり方(問12)

・「壊れる前に手入れして、長く大切に使う」が半数以上に達している一方、「手をかけず、使えなくなったら造りなおす」は 4.4%に留まっている。

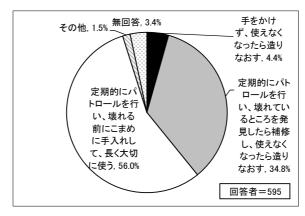


図 1-27 今後の道路維持管理のあり方

4. 道づくりの課題

課題1:緊急時でも地域が孤立しない道路網の構築

市町合併により南北に細長い広大な市域となっており、日常生活の拠点が北部振興局や各支所の周辺に点在しています。

また、市民意向調査の結果では、今後の道づくりにおける優先度として「緊急時・災害時対策」が高くなっています。

余呉地域が特別豪雪地帯に指定されるなど、中山間地域は厳しい自然条件下にあり、緊急時の避難路や輸送路が不十分な地域、または幹線道路が利用できない場合の代替ルートが確保されていない地域があるため、これらの地域が緊急時でも孤立しない道路網の構築が求められています。

課題2:道路利用者の安全性の確保

近年、市内の交通事故の件数は概ね減少傾向にありますが、市民意向調査の結果では、交通事故多発区間の改良など道路の安全面に関するニーズが強く、本格的な人口減少・超高齢社会の到来により高齢者が増加し、安全面で特に配慮が必要です。

また、自動車を利用する人だけでなく、歩行者や自転車を含めた、全ての道路利用者を対象とした安全性の確保が求められています。

課題3:身近な生活道路の整備の遅れ

幹線市道に比べて身近な生活道路の整備が遅れています。また、長浜市が事業主体となる 都市計画道路の整備が進んでいません。

また、市民意向調査の結果では、今後取り組むべき事業の重要度として「道路幅員が狭い 区間等の改善や交通事故多発区間や混雑箇所の改良」が高くなっています。

これらのことから、日常の生活利便性の向上に資する身近な生活道路の整備が求められています。

課題4:道路・橋梁の更新需要の増加と時期の集中

高度成長期に数多く整備された道路や橋梁は老朽化が進んでいます。今後、補修・更新需要が増加し、橋梁に関してはその時期も集中します。

一方、市民意向調査の結果では、適正な維持管理により、道路や橋梁を長く大切に使うことが望ましいという意見が多くなっています。

今後、限られた財源の中で、効率的な維持管理の取り組みが求められています。

課題5:道路環境の質の向上

市民意向調査の結果では、道路の量的な満足度に比べて質的な満足度が非常に低くなっています。

また、市内の幹線道路での交通量は減少傾向にあり、国レベルでは長期的な交通量の減少が見込まれています。

今後は、必要な箇所で必要な新たな道路整備を進めるとともに、道路環境の質の向上を図ることが求められています。

課題6:地域毎の道づくりに違い

合併前の旧行政区により、人口動態が大きく異なっており、市道・橋梁の整備状況やサービス水準にも地域毎に違いがみられます。

市内全域で画一的な整備、サービス水準を提供するのではなく、それぞれの地域特性や課題に応じた取り組みを進めることによって、地域の事情に即した発展を目指すことが求められています。

また、現在の市道は合併前の旧市町の市道、町道を引き継いだものであり、現在は市道認定されていない道路でも、幹線的な機能を果たしている道路がみられるため、市道認定路線の見直しも必要となっています。