

第2章 道づくりの目標

1. 道づくりの基本理念

長浜市は、平成18年と平成22年の二度の市町合併により市域が広大となり、多様な地域性を有することが大きな特徴となっています。

平成24年9月には市内24地区全てにおいて「地域づくり協議会」が設立され、地域住民自らが地域の課題に取り組み、住みやすい地域をつくるための活動が行われています。また、長浜市においても、地域づくり協議会の設立、計画策定、運営における手引きとして「地域づくりハンドブック」を作成するとともに、協議会に対して人的支援、財政的支援を行うなど、行政と住民の協働によるまちづくりが積極的に進められています。

長浜市基本構想では、将来像として「協働でつくる 輝きと風格のあるまち 長浜」を掲げ、「住民自治を確立し、市民が活躍できるまち」、「豊かに人間性を育む、教育のまち」、「安全で安心して暮らせるまち」、「環境に配慮した自然共生のまち」、「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」を目指しています。

また、長浜市定住自立圏共生ビジョンでは、合併後の長浜市において、高次な都市機能を充実させていく中心地域と、生活機能の充実が求められる周辺地域が、各地域の特性に応じた相互連携や機能分担を行い、圏域全体の活性化を図ることとしています。

道づくり計画では、これら長浜市の目指す将来像の実現に向けた道づくりの方向性を示す基本理念を以下のように設定します。

地域の暮らしを支え、育む 協働の道づくり

～ いつでも、どこでも、だれでも利用しやすい道へ ～

【地域の暮らしを支え、育む】

地域により道づくりの課題、住民のニーズも異なるため、それぞれの地域に育まれてきた歴史や文化性を活かしながら、それぞれの地域で、より安全で安心して暮らせるように、歩行者や自転車利用者を含めた全ての道路利用者にとって安全で利用しやすい道づくりを進めます。

【協働の道づくり】

地域づくり協議会などの取り組みを活かして、これまでの行政主導の道づくりから、地域住民と行政がともに考え、取り組む協働の道づくりへの転換を図り、地域住民が愛着を持てる道づくりを進めます。

【いつでも、どこでも、だれでも利用しやすい道】

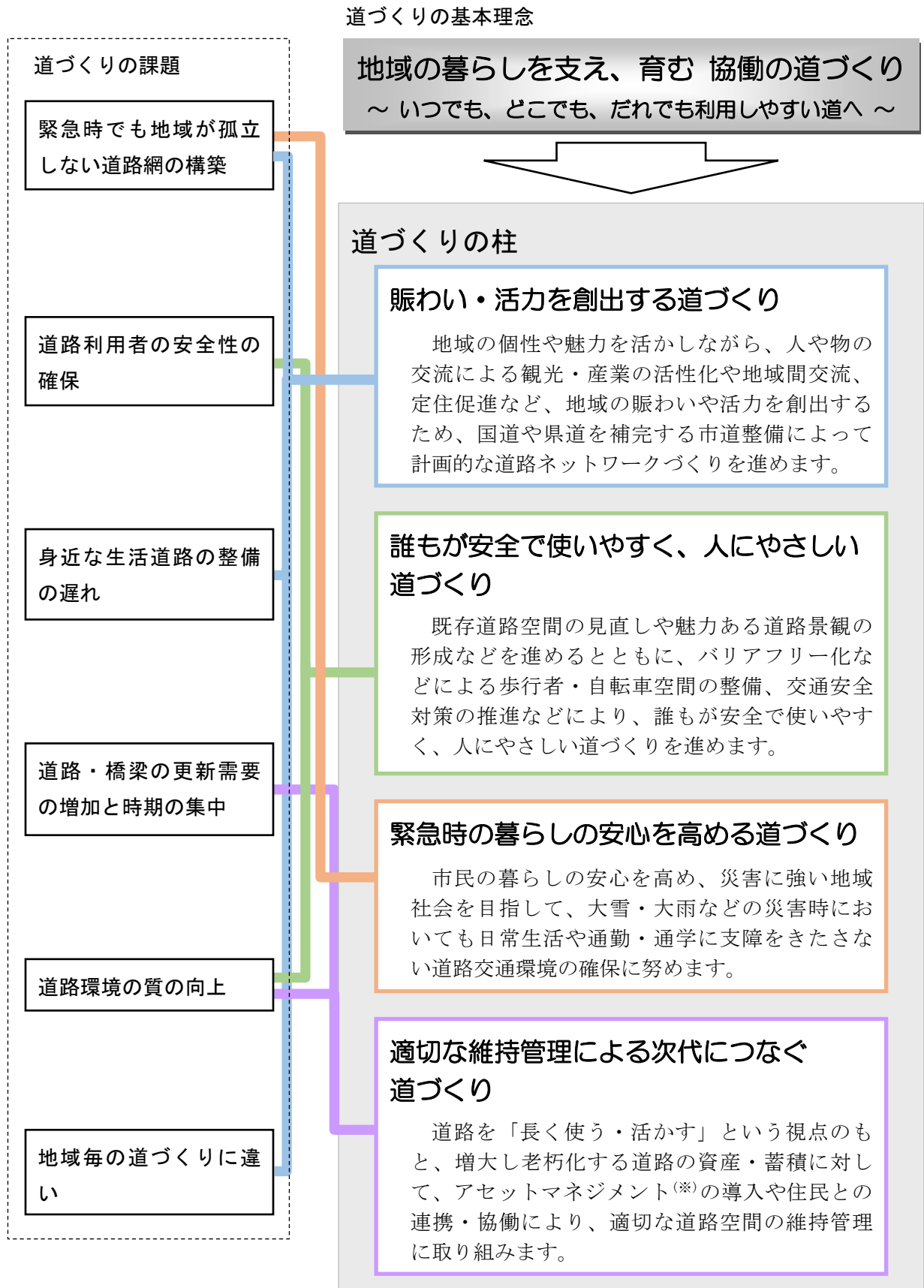
「いつでも」・・・平常時だけでなく、災害などの緊急時や冬季期間の積雪時などにも利用しやすい道

「どこでも」・・・市街地や中山間地域などの居住する地域に関わらず、地域の実情にあった利用しやすい道

「だれでも」・・・年齢やしょうがいの有無、交通手段に関わらず、長浜市への来訪者も含めた全ての人が利用しやすい道

2. 道づくりの柱と基本目標

道づくりの課題を解決し、道づくりの基本理念を実現するための「道づくりの柱」と柱ごとの基本目標を以下のように定めます。



道づくりの柱1 賑わい・活力を創出する道づくり

■ 広域交流の促進

産業の発展、交流人口の拡大に寄与する広域交通ネットワークの形成

新しい物流ルートの構築による市場の拡大や雇用の創出など、地域の経済、産業の発展、交流人口^(※)の拡大に大きな効果が期待される、国道や県道等の広域交通ネットワークの整備を促進するとともに、その効果を更に高めるために、国道、県道を補完する主要な市道の整備を推進します。

北陸自動車道、国道8号、国道303号、国道365号等の広域交通を担う交通体系等の整備を促進します。特に、通過交通の市街地内への流入を防ぐため、都市間を連絡する広域幹線道路の整備を推進し、広域交通ネットワークの形成を進めます。

また、観光面でも、国道、県道を中心とした主要な観光周遊ルートを補完するとともに、その他の観光資源へのアクセス性を高める主要な市道の整備を推進します。

現在、国は、東アジア地域等の海外の成長や活力を国内に取り込む必要性を強く認識し、その実現に向けた地域と地域を結ぶ総合的な交通ネットワークを形成し、アジア諸国を取り込んだシームレス（継ぎ目のない）アジアの促進に取り組んでいます。



長浜市は、その地理的な要因から、北陸圏、近畿圏、中部圏と密接な関わりがあり、滋賀県の経済を支える原動力の一つとなっています。

東アジアとの連絡、国内の物流中継や生産拠点施設の立地に対して、重要な拠点となり得る可能性を有する都市の一つといえます。



図 2-1 広域交通ネットワークのイメージ

●（仮称）小谷城スマート IC の整備促進、周辺市道の整備

（仮称）小谷城スマート IC は、北陸自動車道の長浜 IC と木之本 IC の中間地点（長浜市湖北町山脇地先）に設置が予定されている ETC 専用のインターチェンジで、平成 29 年 3 月末に供用開始の予定となっています。

スマート IC の設置により、「高速道路の利便性向上」、「観光や産業の振興」、「救急・医療体制の強化」、「災害時の避難経路の確保」が期待されるため、その整備を促進するとともに、案内標識の整備、周辺観光施設との連携などによる利用促進策に取り組みます。

また、スマート IC の利便性をより高めるため、アクセス道路となる県道丁野虎姫長浜線、県道郷野湖北線に接続する周辺市道の整備を進めます。スマート IC の設置により、周辺での交通量の増加が見込まれるため、歩行者の安全確保や地元の生活環境の保全にも留意した整備を進めます。



図 2-2 （仮称）小谷城スマート IC の概要

（出典：（仮称）小谷城スマート IC について（平成 24 年 9 月 5 日の資料 滋賀県、長浜市））



※スマート IC とは、地方公共団体が主体になって発意し、高速自動車国道法又は道路法の規定に基づき連結許可を受けた道路法上の道路で、道路整備特別措置法施行規則の ETC 専用施設が配置され、ETC 通行車が通行することを目的とする IC です。

■地域間連携の強化

地域間を連絡する幹線道路ネットワークの形成

市域を構成する地域間の連携を強化するため、中心市街地と郊外をはじめ、市内の各地域相互および隣接する市町との連絡を支える幹線道路ネットワークの形成を図ります。

幹線道路ネットワークは、広域的な交流を支える広域幹線道路と地域間連携の骨格となる地域間幹線道路によって構成し、国道、県道を主体に、これらを補完する幹線市道によって形成します。

幹線市道については、道路特性や地域の実情を踏まえた市道の見直しにより幹線市道を位置づけ、整備を推進します。

表 2-1 広域幹線道路、地域間幹線道路の機能・役割

位置づけ	機能・役割
広域幹線道路	広域幹線道路は、幹線道路ネットワークの骨格を形成する道路で、主に市域を越える広域的な交通に対応し、地域の社会、経済、生活、文化等の都市活動を支える道路です。 【主な路線】 ・北陸自動車道 ・国道8号、国道303号、国道365号 ・(主)大津能登川長浜線、(主)木之本長浜線、(県)湖北長浜線
地域間幹線道路	地域間幹線道路は、幹線道路ネットワークを形成する道路で、都市を構成する地域間や隣接する市町間を移動する交通に対応し、地域間の連携を支える道路です。 【主な路線】 ・(主)中山東上坂線等の主要地方道 ・(県)長浜近江線等の一般県道 ・国道、県道を補完する幹線市道

* (主)：主要地方道、(県)：一般県道

幹線道路ネットワークを補完する幹線市道として今後整備予定の路線には、「滋賀県道路整備アクションプログラム 2013」に位置づけた路線や長浜市が事業主体となる都市計画道路等があります。

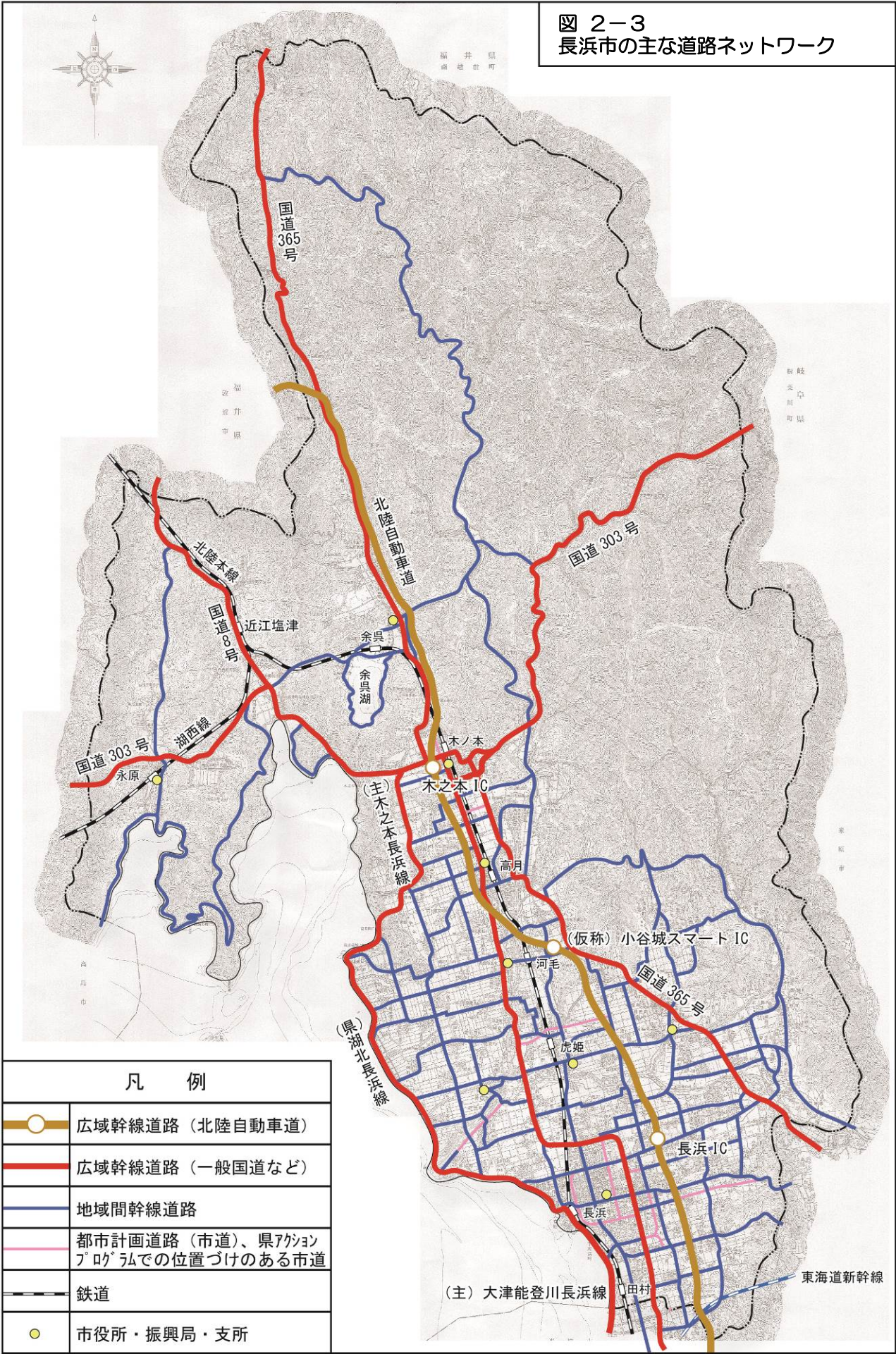
表 2-2 滋賀県道路整備アクションプログラム 2013 に位置づけた市道

位置づけ	路 線 名 称 等
市道	保多北高小堀線
	姉川左岸線
	南田附神前線
	北船列見線・(都)北船列見線
	宮司南呉服線・(都)長沢駅室線
	公園東西6号線・(都)長浜駅豊公園線
	(都)大戌亥山階線
	(都)地福寺神照線
	石田宮司線
	木之本穴師線
	I C 千田線
	東物部井口線

表 2-3 都市計画道路（市道）

位置づけ	路 線 名 称 等
都市計画道路 (市道)	3・3・6 豊公園長浜駅線
	3・4・1 虎姫停車場線
	3・4・6 長浜駅室線
	3・4・9 北船列見線
	3・4・10 地福寺神照線
	3・4・11 大戌亥山階線
	3・5・409 顔戸長沢線
	3・5・601 唐国三川線

図 2-3
長浜市の主な道路ネットワーク



未整備都市計画道路（市道）の適切な対応

長浜市では、市道である都市計画道路の整備率はわずか 11.6%に留まっています。

都市計画道路は広域的な交通ネットワークを形成するとともに、地域におけるまちづくりにも密接に関連するため、広域的な観点と地域のまちづくりの観点を踏まえて、都市計画道路の必要性の検証や合意形成を進めることが必要です。

特に、長期未着手都市計画道路については、交通処理機能や公共施設へのアクセス機能、当該道路の必要性、地元の合意を含めた事業実現の可能性、路線固有の事情などを総合的に勘案し、整備の必要性のある道路については計画的に整備し、整備の必要性が低い道路については廃止を含めて適切に、かつ早急に見直します。また、地域のニーズにあった整備内容とするため、国道や県道の整備状況も勘案し、必要に応じて計画幅員や幅員構成の見直しを行います。

今回実施した市民意向調査では、「道路利用者の安全性確保」を求める意見が多かったことから、住民ニーズや求められる機能や役割、歩行者や自転車利用者の視点に立ったバランスのとれた道路整備の視点からも計画内容を再検討しつつ、計画的な整備を推進します。

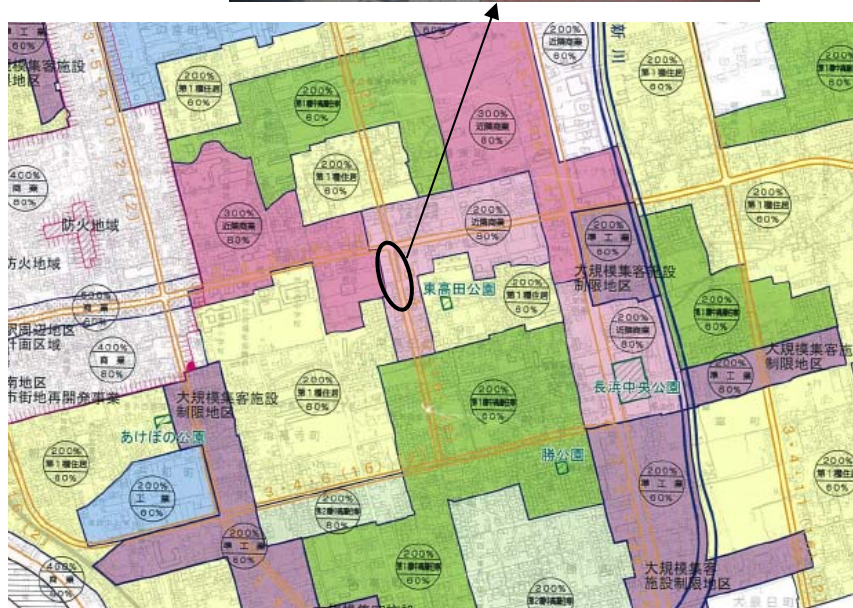


図 2-4 整備中の都市計画道路（3・4・10 地福寺神照線）

活力を育む地域間連携の促進

長浜市の特徴である広い市域と多様な生活環境を踏まえ、市街地と郊外が有機的に結ばれ、相互に連携を深めるための仕組みをつくることが重要です。

長浜市の都市構造は、鉄道駅などの交通拠点や旧町の中心を核に、まとまりのある9つの地域がそれぞれの生活圏を形成しています。

これらの地域間での人や物の多様な交流を促進するため、広域幹線道路を補完する地域間幹線道路の整備を促進します。

また、各地域の主要な集落間などを連絡するため、幹線市道の整備を推進します。



図 2-5 旧市町の中心を核とする9つの地域

●地域特性を踏まえた地域間幹線道路の整備推進

市民生活、産業活動に密接に関わる市街地と郊外を結ぶ都市内幹線道路を整備し、国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ります。

市街地の地域間幹線道路については、郊外からのアクセスを確保するため、北陸自動車道、国道8号、国道365号、主要地方道大津能登川長浜線などの広域幹線道路との円滑な接続と道路機能の充実を図ります。また、地域間幹線道路などへの円滑な接続が可能となるよう安全で利便性の高い幹線市道の整備を図ります。

郊外においては、国道8号、国道303号、国道365号等の広域交通を担う交通体系の整備促進、(仮称)小谷城スマートIC設置事業を進めます。また、幹線市道の整備を推進するとともに、市民生活の安心安全を守るため交通安全の確保、特に冬期における円滑な道路網を整備するとともに、地域間幹線道路までの円滑な接続が可能な道路整備を図ります。

《市内各地域の交流・連携》

大型車のすれ違いが困難な幅員の狭い区間やクランクなどの線形不良区間の解消など、地形条件などを踏まえて、早期に事業効果が発現する道路整備を促進します。

橋梁の修繕などにより、交通の円滑化や地域間のつながりの強化を図り、各地域の活性化につながる道づくりを進めます。

《観光・産業の発展》

快適性、走行性および定時性を確保するとともに、観光や産業の発展に寄与する道づくりに取り組みます。

初めて利用する道路においても、来訪者が確実に目的地にたどりつけるよう、標識や案内看板などの充実に努めます。

■定住環境の整備

生活道路の改善

地域住民の生活に密着した道路の中には、幅員が狭い、舗装の状態が悪く陥没やひび割れ、路面の凹凸などが生じている、路肩^(※)の改良が必要など、改善が必要な道路もみられます。

これらの道路については、パトロールや地域住民からの情報提供などを踏まえて、安全な道路環境や快適な生活環境の創出に向けて、当該道路の位置づけや沿道土地利用など、地域の実情を踏まえた計画的な道路の改良を行い、円滑で安全な交通を確保し、快適な道路環境づくりに取り組みます。

また、老朽化した側溝や流れの悪い側溝についても、計画的な改修により、快適な生活環境を創出します。



図 2-6 歩道が整備されていない道路

狭い道路については、日常生活に不便だけでなく、震災時に火災の危険度が高い木造住宅密集地域では、消火活動や避難が困難となるため、地域住民の理解と協力を得ながら、その解消に努めていきます。



図 2-7 生活道路の改善の事例（歩道拡幅、歩道設置）

交通渋滞の解消

平成 22 年の道路交通センサスによると、広域的な機能を果たしている国道 8 号と、市街地内の主要地方道大津能登川長浜線、主要地方道中山東上坂線、一般県道伊部近江線などでの混雑度が高くなっています。

交通渋滞は、時間的な損失が大きく、快適な移動にも悪影響を及ぼすだけでなく、渋滞を避けるために生活道路を抜け道として利用することによる、安全性への悪影響も懸念されます。

このため、沿道の土地利用状況や費用対効果、地域住民の意向などを踏まえて、適切な手法を選択して渋滞解消に取り組みます。

渋滞対策としては、交通容量の拡大と交通需要の調整・削減に大別されます。

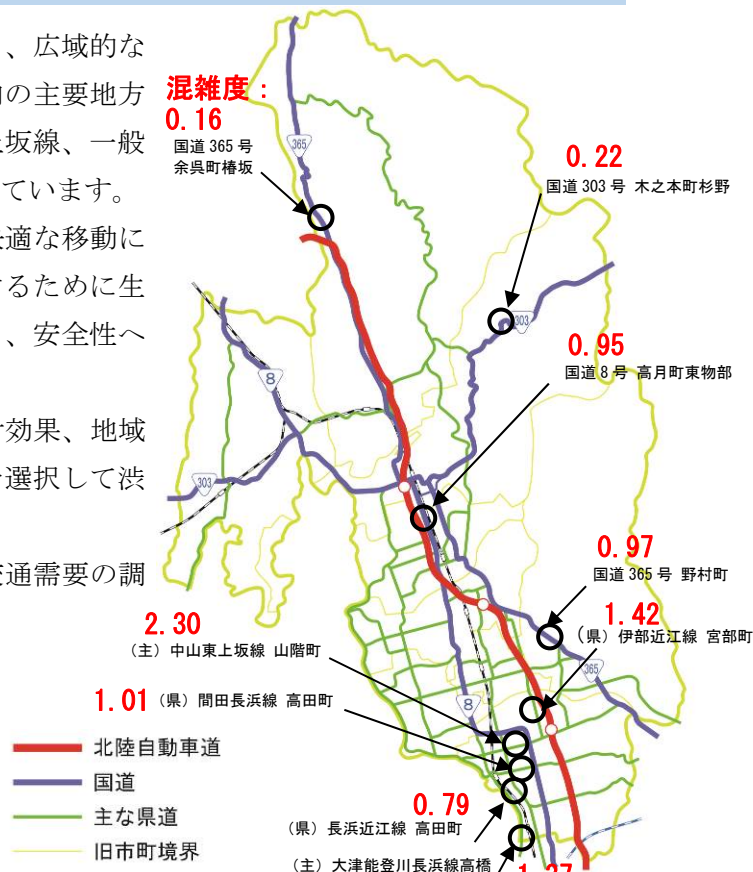


図 2-8 主要な道路における混雑度
(資料：平成 22 年道路交通センサス)

●交通容量の拡大

主に市街地内で道路幅員に比較的余裕のある道路などにおいては、早期に事業効果が期待される右折レーンなどの付加車線の設置や、バス停の停車スペースの設置など、局部的な改良により渋滞の解消に取り組みます。

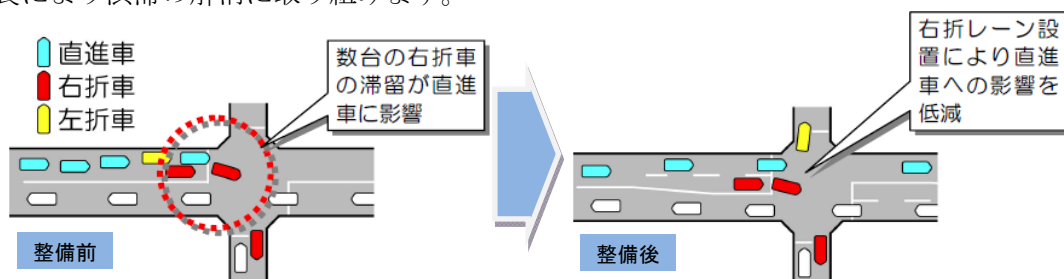


図 2-9 交差点改良のイメージ

道路幅員に余裕が少なく、交通量も多い道路においては、交通管理者などと連携を図り、道路の改良に合わせて、道路幅員構成の見直しや信号現示^(※)の適正化などについても総合的に検討します。

比較的交通量の少ない地域では、1 車線の整備と待避所の設置、視距の確保などを組み合わせることで、安全や一定の旅行速度を確保する 1.5 車線の整備についても検討します。

●交通需要の調整・削減

自動車の効率的利用や利用時間帯の変更、交通手段の変更など、ドライバーや地域内の企業・住民との協働により交通需要の調整・削減を図り、渋滞の解消につなげます。

道づくりの柱2 誰もが安全で使いやすく、人にやさしい道づくり

■既存の道路空間の質的向上

今回実施した道づくりに関する市民意向調査の結果では、現在の道路に対する満足度として、「量的に十分」は 64%に達している一方、「質的に十分」は 24%に留まっており、道路空間の質的向上が強く求められていることがうかがえます。

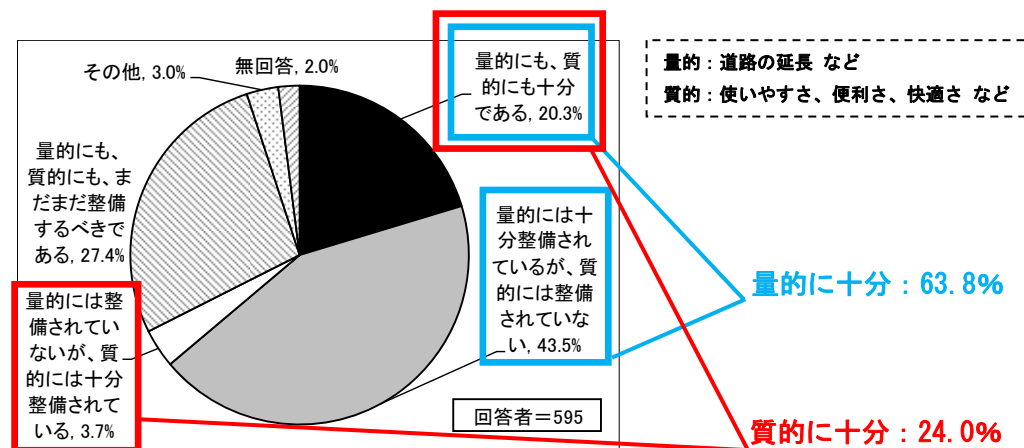


図 2-10 市民意向調査の結果（現在の道路に対する満足度）

道路は、自動車や歩行者、自転車それぞれについて、安全・円滑・快適に通行できる交通機能と、都市の防災空間や環境・景観形成などの空間機能などを有していますが、これまでは交通機能を重視した使い方が中心となってきました。

今後は、パブリックスペースとしての道路空間において、移動空間、公共空間としての質の向上について検討し、道路空間をより有効に活用するとともに、誰もが移動しやすい道路空間づくりを進めます。

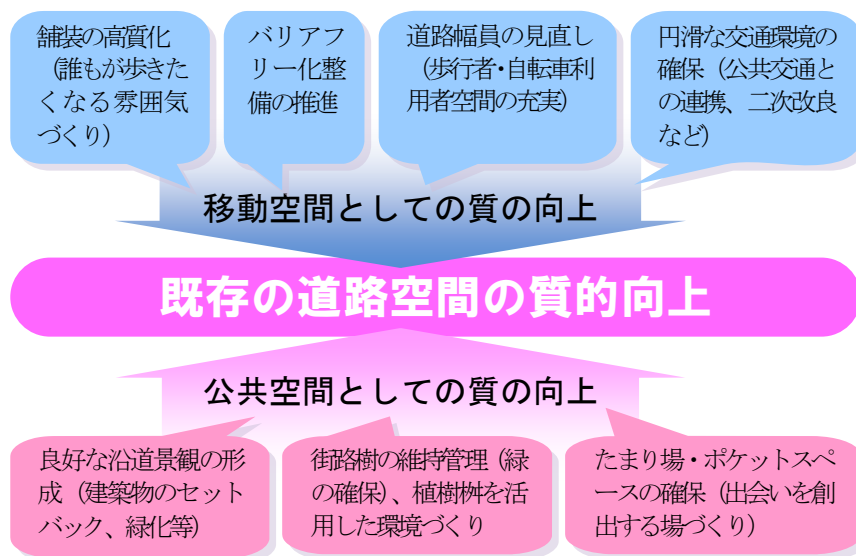


図 2-11 既存の道路空間の質的向上のイメージ

道路空間の再配分

自動車、歩行者、自転車などの多様な利用者が共存できる道路空間を形成するため、それぞれの道路の果たす役割、位置づけを踏まえ、限られた道路空間を有効に活用します。

幹線道路については、バイパス^(※)の整備などによる自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間の歩行者や自転車などへの再配分を進めます。

幅員の狭い道路が多い生活道路については、空間そのものを安全にするという視点に基づいて、車道幅員の縮小や路側帯^(※)の拡幅などによる歩行者空間の充実、自転車通行空間の確保を進めます。

魅力ある道路景観の形成

長浜市のシンボル性・イメージを形づくる地区や、地域固有の景観を有する地区などにおいては、地区の特性や道路の役割、地域住民のまちづくりや景観に関する取り組みなどを踏まえながら、歴史・文化などの個性豊かな地域資源を活かした沿道景観の創出を図ります。

具体的には、街路樹の植樹、舗装のグレードアップ、建築物のセットバック^(※)や緑化などに取り組みます。

歩道幅員が狭い道路など、街路樹を整備することが困難な道路では、路肩に花を植える、植樹柵^(※)を設置するなど、地域住民の主体的な取り組みによって道路空間の緑化を推進します。



博物館通りのまちなみ



北国街道木之本宿のまちなみ

図2-12 個性豊かなまちなみ（出典：大切にしたい長浜の景観「ながはま百景」）

■ 全ての人にやさしい道づくり

既存の道路の資産・蓄積を活用し、バリアフリー^(※)化、通学路における安全確保、自転車利用環境の整備を図ることにより、道路を利用する全ての人にやさしい道づくりを進めます。

計画的なバリアフリー化の推進

道路を利用する全ての人々が、安全で快適に移動できるように、通学路や駅周辺の道路、官公庁施設や病院などの公共性の高い施設に連絡する道路などにおいて、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エスコートゾーン^(※)（視覚障害者誘導用道路横断帯）の整備など、計画的なバリアフリー化に取り組みます。

また、公共施設の位置や施設までの経路などを適切に案内できるように、視覚障害者誘導ブロック^(※)や歩行者用の案内標識を設置します。

バリアフリー化の推進にあたっては、歩行者や自転車などの移動空間の形成、通学路の整備などの関連する施策と一体的に取り組むことが重要であるため、道路管理者や交通管理者、道路利用者の代表などの関係者間で具体的な目標を定め、それを共有化するなど、これまで以上に連携の強化を図ります。

公共性の高い施設へのアクセス改善につながる路線のほか、歩道の状態が悪く交通の危険性が高い路線、歩道のネットワーク化、連続性の確保に寄与する路線のバリアフリー化を優先して取り組みます。



歩道幅員が確保されていない



歩道の真ん中に電柱が設置



波打ち歩道



視覚障害者誘導ブロック上への自転車の放置

図 2-13 バリアフリー化が必要な事例
(出典：国土交通省HP)

通学路の安全確保

全国的に登下校中の児童などが死傷する事故が連続して発生したことを受け、平成 24 年に文部科学省、国土交通省および警察庁の連携により、小学校の通学路の緊急合同点検が実施され、長浜市でも点検結果を受けた取り組みが行われました。



図 2-14 通学路の緊急合同点検結果を受けた整備の例（ガードレールによる歩車分離）

通学路の更なる安全確保を図るため、整備可能な路線については、今後も歩行者空間の構造的な分離を推進します。

歩道の整備が困難な路線については、路側帯の設置や路肩のカラー舗装などにより、歩行者空間の確保を図るとともに、自動車の速度を抑制させるために車道の幅員を狭くするなど、道路構造の改良を検討します。

道路の側線や路面表示（減速、交差点マークや告知表示など）については、ドライバーへの注意喚起と危険箇所の周知を兼ねて、緊急性の高いところから順次実施します。



図 歩道の連続性が途切れている事例

国道や県道における危険箇所については、それぞれの管理者に対して、安全性の向上につながる対策を要望していくとともに、管理者間の連携による取り組みを推進していきます。

また、通学路が変更される場合には、学校や教育委員会と連携し、変更内容に応じた安全対策に取り組みます。



図 2-15 歩道が整備できない場合の対策の実施例（路側帯、路面表示の設置）

自転車利用環境の整備

自転車は身近な移動手段として重要な役割を担っており、健康や環境への意識の高まりなどにより、利用ニーズが高まっていますが、近年長浜市でも交通事故全体に占める自転車関連事故の割合が増加傾向にあります。

自転車の安全かつ円滑な走行を確保するためには、歩行者、自動車と空間的に分離された自転車の走行空間を確保することが望ましいため、縁石^(※)線などの工作物により構造的に分離された自転車道の整備を推進します。

道路空間の再配分や道路幅員の拡幅が困難な場合は、自転車と自動車を視覚的に分離する自転車レーン^(※)の整備を進めます。

また、自転車利用ルール の周知や交通違反に対する指導取締りの実施などにより、自転車利用環境の向上を図ります。



図 2-16 自転車道の整備事例
(出典：国土交通省HP)



図 2-17 自転車レーンの整備事例
(出典：国土交通省HP)

交通安全対策の推進による交通事故の削減

幹線道路での交通安全対策の推進

歩行者および自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、既存道路の拡幅による歩道の設置などを推進するとともに、交通混雑が著しい市街地、長浜駅周辺などにおいて、人と車の交通の分離を図ります。また、交差点およびその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化を推進します。

また、全国的な取り組みとして、交通事故が集中して発生している幹線道路で集中的に交通事故対策を実施することを目的に、警察庁と国土交通省が合同で、「事故危険箇所」を指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携した対策を実施しています。

長浜市では、これまでに以下の7箇所が指定されており、これらの事故危険箇所においては、今後とも信号機の新設・機能の高度化、歩車分離式信号の運用、歩道などの整備、交差点改良、視距^(※)の改良および防護さく^(※)、区画線^(※)などの整備、道路照明・視線誘導標^(※)の設置などの対策を促進します。

表 2-4 長浜市内の事故危険箇所（警察庁・国土交通省による指定）

指定	路線名	箇所
H15.7	一般国道8号	長浜市川崎町字久保町 288（川崎交差点）
H15.7	一般国道8号	長浜市宮司町字三十一 1138（八幡東交差点）
H15.7	主要地方道木之本長浜線	長浜市祇園町 138（祇園町交差点）
H21.3	一般国道8号	長浜市神照町 976 番地先（北新町交差点）
H21.3	一般国道8号	長浜市室町 426 番地（室町交差点）
H21.3	一般国道8号	長浜市加田町 583 番地先（加田町交差点）
H25.7	一般県道東野虎姫線	長浜市内保町字大池 85 番 5（内保東交差点）

（出典：国土交通省HP）

さらに、市道の交通事故注意箇所についても安全対策を進めていきます。

表 2-5 平成 24 年 長浜市内交通事故注意箇所（市道のみ）

路線名	注意箇所
南田附西高田北線	八幡東町北交差点
石田宮司線	宮司町南交差点
中山東上坂線	川崎町交差点
下坂中下之郷線	風の町【北東側】
祇園八幡中山線	八幡中山交差点付近【西側】
祇園八幡中山線	祇園町交差点
新川右岸1号線	さくら橋周辺
石田宮司線	室町交差点
大戊亥下坂浜線	市立長浜病院前
加田田村線	田村町交差点
加田田村線	加田町交差点
北船南北船北線	大永橋【南側】T字路交差点
東物部井口線	井口南交差点
大路八島線	湯田橋付近

（庁内資料）

生活道路での交通安全対策の推進

生活に密着した身近な道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、交通管理者、公安委員会と連携し、道路標識・道路標示の視認性向上、路側帯の設置・拡幅、歩道の整備などにより、安心して移動できる歩行空間を創出する取り組みを推進します。

● あんしん歩行エリア

面的かつ総合的な交通事故対策を集中的に実施することを目的に、警察庁と国土交通省が合同で、「あんしん歩行エリア」を指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携した事故対策を実施しています。

長浜市では、「長浜市南部地区」が指定されており、地域住民参加の下、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制などの事故抑止対策に取り組んできました。

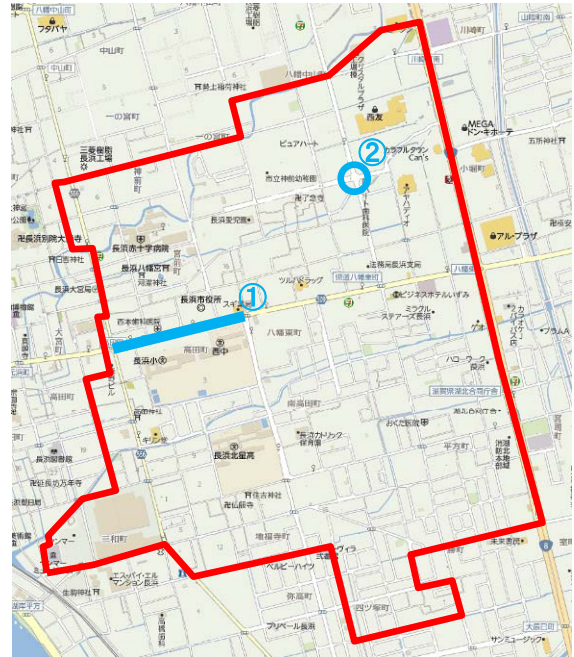


図 2-18 長浜市南部地区 あんしん歩行エリア

- ①一般県道間田長浜線
・歩道整備



- ②長浜市南西交差点
・外側線の引き直し
・巻き込み部分への
ポストコーン設置



図 2-19 長浜市南部地区 あんしん歩行エリアでの取り組み例

●ゾーン30

警察庁では、生活道路における交通安全対策として、道路管理者と連携し、平成 28 年度末までに全国約 3,000 箇所を目標に「ゾーン 30」を推進することとしています。

「ゾーン 30」とは、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 km/h の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内の通過交通（抜け道としての通行）の抑制・排除を図るものです。

長浜市でも、公安委員会と連携し、市街地内の生活道路が集積している地区などにおいて、「ゾーン 30」の指定について検討を進めることとします。



図 2-20 ゾーン 30 における主な対策内容
(出典：警察庁交通局HP)

道づくりの柱3 緊急時の暮らしの安心を高める道づくり

■災害に強い道づくり

今回実施した道づくりに関する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」が最も高くなっています。

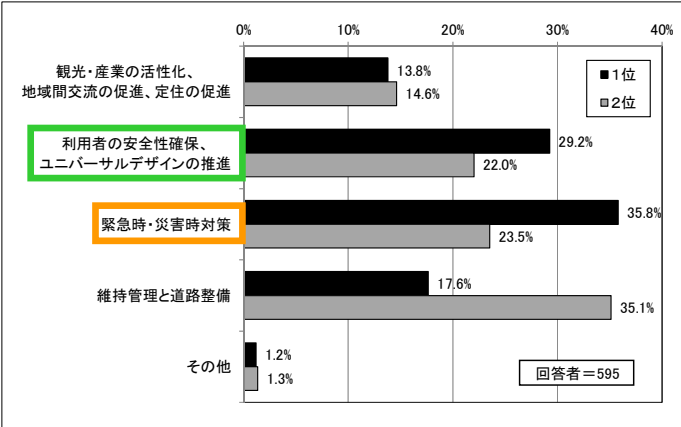


図 2-21 今後の道づくりにおける優先度

表 2-6 今後の道づくりにおける優先度1位

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%

緊急輸送道路ネットワークの構築

災害により通行止めとなる頻度・時間など、代替路線を含めた道路ネットワークとしての通行確保の程度を明らかにした上で、必要な防災対策などの対応を検討していきます。

広域的な防災体制および地域的な防災体制を確立するため、災害時の交通の確保を図る道路の計画的な整備を推進します。

県により緊急輸送道路^(※)に位置づけられている道路およびそれらの道路と市の防災拠点を結ぶ道路を、長浜市における緊急輸送道路と位置づけ計画的な整備を推進します。また、これらのネットワークを補完する道路として、既存市道の複線化などの計画的な整備を推進します。

緊急輸送道路については、緊急時における道路使用の障害にならないように、違法駐車に対する市民の自粛を促し、災害発生時に有効に利用できるよう、市民などに対してその周知徹底を図ります。

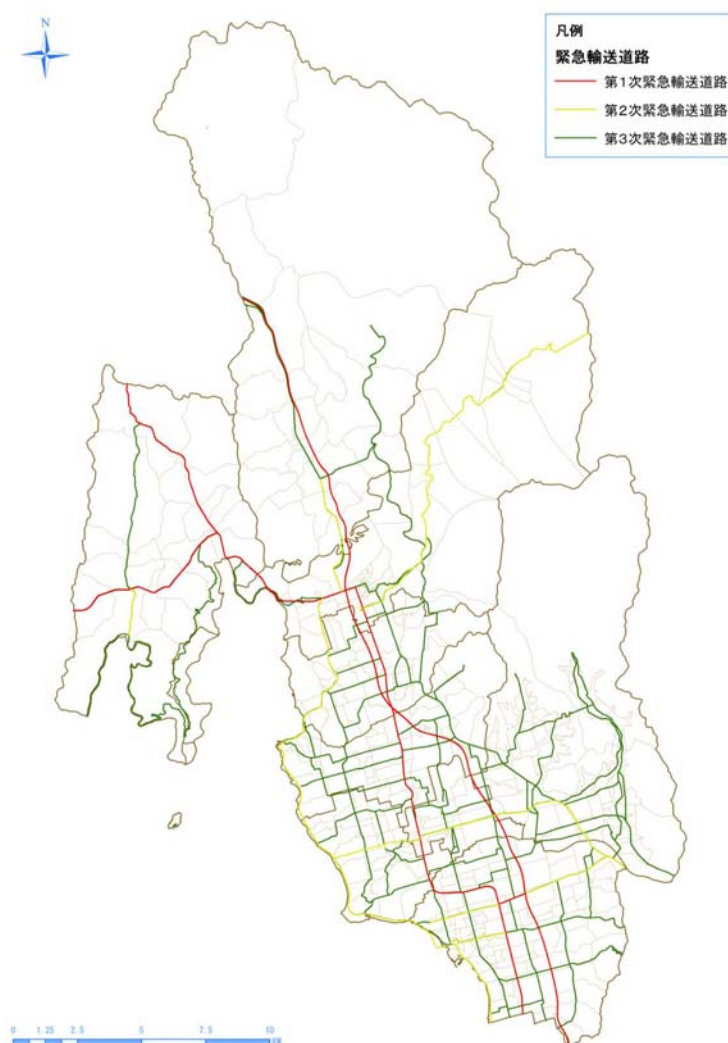


図 2-22 緊急輸送道路（出典：長浜市地域防災計画）

※ 現在指定されている現況道路を対象

道路防災総点検による危険箇所の改善

近年、全国各地で集中豪雨が頻発しており、市域の一部が豪雪地帯や特別豪雪地帯に指定されている長浜市では豪雪に見舞われることも少なくないため、緊急時における道路への信頼性の向上がより一層求められるようになっていきます。

長浜市では、落石や崩壊など、道路交通に支障を及ぼすおそれのある箇所を道路防災総点検箇所として指定して定期的・計画的に調査するとともに、危険と判断された箇所については計画的な維持補修を実施するなど、災害の未然防止と道路の安全性確保に努めています。

さらに、道路防災総点検箇所以外にも落石や倒木によって交通の支障が発生しやすい箇所については、日常のパトロールによる監視や地域住民からの通報などによって、できるだけ早期に発見し、速やかに交通機能を回復する取り組みや仕組みづくりを進めます。

■雪に強い道づくり

計画的な除雪対策の実施

冬期における道路の安全かつ円滑な交通を確保するため、長浜市道路除雪計画に基づいて、計画的な除雪対策の実施に取り組みます。

長浜市が除雪する路線については、地域によって降雪量や気候条件が異なり、地域に応じた除雪が必要なため、長浜市役所、北部振興局および7支所に除雪対策本部をおいて、組織的に連携しながら除雪水準の維持を図ります。なお、集落内の除雪などについては、補助金制度などを活用して、市民協働により交通を確保します。

長浜市の除雪対策は、「道路除雪」、「消融雪装置の稼働」、「路面凍結防止の作業」に大別して行います。

●道路除雪

国の雪寒指定路線および幹線道路・バス路線や通勤・通学などに必要な市民生活に密着した道路については、長浜市の直営および事業者への委託により道路除雪を行います。

その他の市道は地域住民の協力により交通を確保します。



図 2-23 除雪機械による除雪

●消融雪装置の稼働

既設の消融雪装置を稼働させます。

降雪時の稼働作動状況の確認を行い、適正な機能を確保するよう維持管理に努めます。

●路面凍結防止の作業

気温が低下し、路面凍結のおそれがあるときは、凍結防止剤の散布を行い、路面凍結の防止に努めます。

市民協働施策の推進

迅速かつ効率的な除雪作業と安全確保に向けて、地域除雪作業委託補助金、除雪機械購入補助金などの制度を活用した市民協働施策の推進や雪置き場の確保など、市民、企業、行政が一体となった除雪体制の確立と継続的な取り組みを進めます。

既存の補助制度については、必要に応じて、より利用しやすい制度への見直しを検討していきます。

除雪ボランティアとして活動する市民を増やすために、意識啓発活動とともに、活動内容についての情報提供を行うなど、参加しやすい環境づくりを進めます。

除雪についての情報を共有するとともに、地域に応じた除雪活動や行政や市民、企業の役割について協議し、実施できる体制づくりを進めます。

道づくりの柱4 適切な維持管理による次代につなぐ道づくり

■効果的かつ効率的な維持管理体制の構築

施設の長寿命化につながる保全手法への転換

高度成長期に数多く整備された長浜市の道路や橋梁は老朽化が進んでおり、今後、補修・更新需要が増加し、その時期も集中することが見込まれています。

限られた財源の中でコストの縮減、施設の長寿命化を図るため、損傷が大きくなってから対策を行う「事後保全型」から、損傷が大きくなる前に予防的な対策を行う「予防保全型」への転換を進めます。

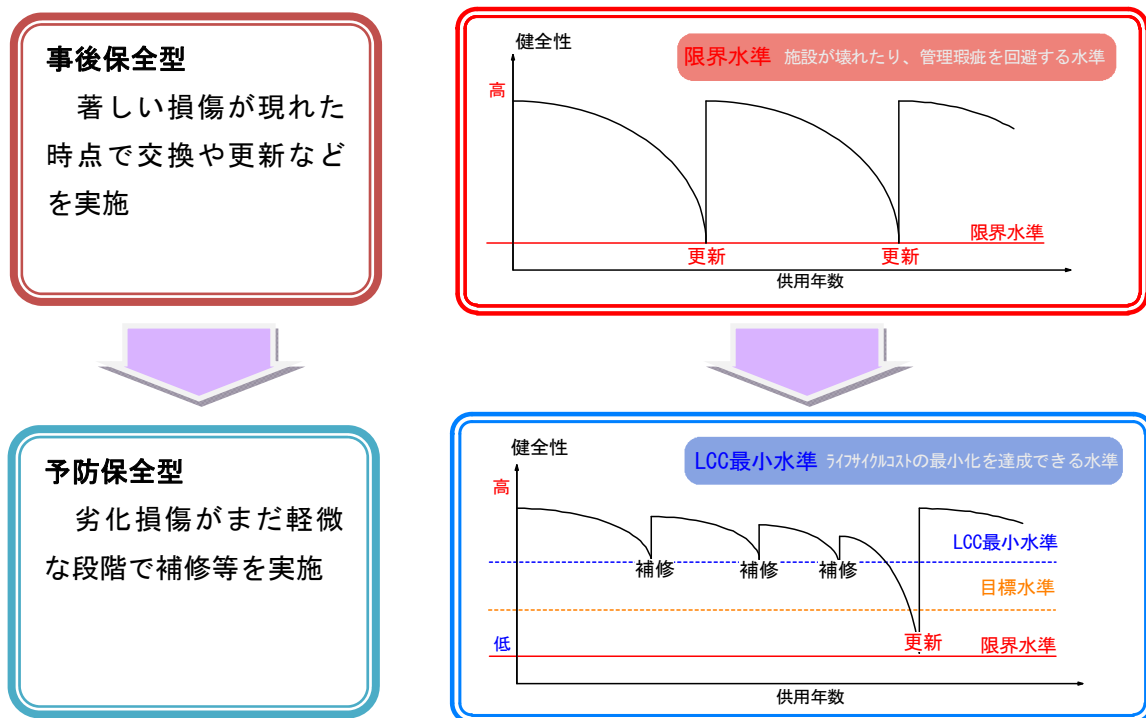
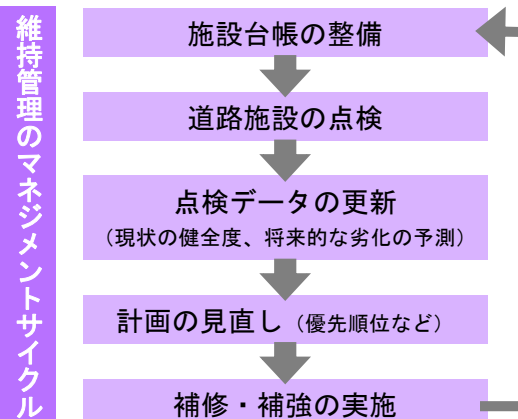


図 2-24 施設の保全手法



図2-25 日常的なパトロールの状況

アセットマネジメントの導入

施設や材料の特性などに応じて最適な維持管理手法を選択するアセットマネジメントの手法を導入することにより、道路構造物の維持管理コストの縮減・平準化を図りながら、道路の安全性・信頼性の確保に努めます。

また、各道路ネットワークの重要性や道路に求められる様々な機能に従い、今後の道路管理の方針や管理水準を設定し、効率のよい道路の維持管理体制の構築を目指します。

アセットマネジメントは、道路や橋梁などの公共施設を資産として捉え、厳しい財政的制約のもとでも、一定の管理水準を確保しながら、最善手法を選択し、最大の効果を目指していく総合的なマネジメント手法であり、効率的・効果的な維持管理を目指す上で重要な視点となっています。

長浜市の道路や橋梁の状態や特性などを踏まえながら、アセットマネジメントの視点からの最適な修繕計画を立案し、適切な維持管理に取り組みます。

【アセットマネジメント導入の狙い】

- ・ 現在の施設管理状況を把握し、施設の安全性・公共サービスの確保
- ・ 最小の投資で最大の効果をもたらすための管理戦略の策定
- ・ 将来的な計画的維持管理を実施するための体系的な事業プロセスの改善

【アセットマネジメント導入の効果】

- ・ 現場管理の効率化
- ・ 施設の劣化の早期発見・適切な処置方法決定支援
- ・ 予算配分の最適化
- ・ 適切な投資計画による資産価値の最大化
- ・ 施設の安全性・信頼性向上
- ・ データ定量化・指標化による論理性・透明性の向上
- ・ 維持管理事業の説明責任^(※)（アカウンタビリティ）向上

■持続可能な道づくり

限られた財源を有効活用するには、重要な事業を選択し、集中的に整備する「選択と集中」により事業を絞り込み、重点化することで、地域にとって本当に必要な道路を、より効果的かつ効率的に整備します。

道路の資産の有効活用

長浜市は市民1人あたりの市道延長が滋賀県平均の約1.4倍となっており、道づくりに関する市民意向調査の結果でも道路の「量」に関する評価が比較的高いことから、一定の道路の資産を有しているといえます。

これまでに築き上げてきた資産については、地域の状況を十分に勘案し、「より良いものにする」、「より使いやすい形に改める」といった視点を持って有効活用を図っていきます。

今後の道路整備に向けた客観性、透明性の確保

今後の道づくりは、道路整備によるプラスの効果だけでなく、マイナスの影響も配慮した上で、市民にとっても「道路の整備効果を実感できる」ように、また整備に向けた「意思決定のプロセスがわかりやすく伝わる」ように進めます。

このため、整備の必要性や優先性の考え方をわかりやすくまとめることで、客観性、透明性の確保に努めます。

協働・連携による維持管理の推進

地域や企業が市と合意書を取り交わし、道路の清掃や植生管理などの美化活動を行うアダプト制度^(※)の積極的な活用など、長浜市と地域住民や企業などの協働・連携により、道路環境の適正な維持管理を推進します。

また、アダプト制度を活用した滋賀県による「近江の美知普請」^(※)や長浜市による「環境美化活動団体登録制度」^(※)などの取り組みを市民や地域に積極的に発信し、実施していくことにより、快適な道路環境の維持に努めます。