

長浜市道づくり計画

概要版



平成26年3月

長浜市 都市建設部 道路河川課

目次

1. 計画の策定にあたって 1

- (1) 計画の背景 1
- (2) 計画の果たすべき役割 1
- (3) 計画の対象 1
- (4) 計画の目標年次 1
- (5) 計画の位置づけと概要 2

2. 道づくりの課題 3

3. 道づくりの目標 4

- (1) 道づくりの基本理念 4
- (2) 道づくりの柱 5
 - 道づくりの柱1 賑わい・活力を創出する道づくり 5
 - 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 . . . 9
 - 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 12
 - 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 13

4. 道づくりの進め方 15

- (1) 今後の整備優先性の考え方 15
- (2) 今後の道づくりの進め方 16

1. 計画の策定にあたって

（１）計画の背景

長浜市では、二度にわたる市町合併で市域が広大となり、まちづくりに関する計画の策定や、地域づくり協議会による地域が主体となった取り組みへの支援などを進めているが、高度経済成長期に集中的に整備された道路は老朽化が進み、更新の時期を迎えている。

このようなことから、今後の道路のあり方や整備の方向性を考え、道づくりを行う必要がある。

（２）計画の果たすべき役割

本計画は、従来行われてきた「新しい道路をつくる」という視点に、これまでに築きあげてきた資産を「長く使う・活かす」という視点を加えて、より望ましい姿につくり替えていくことを示すものである。

表 ー 1 長浜市道づくり計画が果たすべき役割

①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明らかにする	上位計画である長浜市基本構想における目指す将来像「協働でつくる 輝きと風格のあるまち 長浜」の実現に向けて、道づくりの方向性を明らかにする。
②具体的な事業計画となる長浜市道路整備アクションプログラムの指針・根拠となる	本計画を受けて策定する個別具体の道路整備の実行計画に相当する長浜市道路整備アクションプログラムの指針・根拠となるように、客観性、透明性の確保された整備優先性の考え方を示す。
③多様な主体の連携・協働による維持管理の仕組みを示す	市民、企業、行政が、今後の道づくりのあり方や具体的な進め方を理解し、共有することにより、円滑な合意形成や道づくり事業へつなげていく。
④道づくりの課題に対する方針を示す	交通安全対策、緊急時の対策などをとりまとめることにより、地域固有の道づくりの課題の解消に向けた考え方を示す。

（３）計画の対象

現在の市道、および将来的に市道としての認定が想定される道路を対象とする。

（４）計画の目標年次

道路の整備には非常に長い時間（期間）がかかること、長期的な視点から今後の維持管理を図る必要があることから、本計画の目標年次は 20 年後の平成 45 年と設定する。

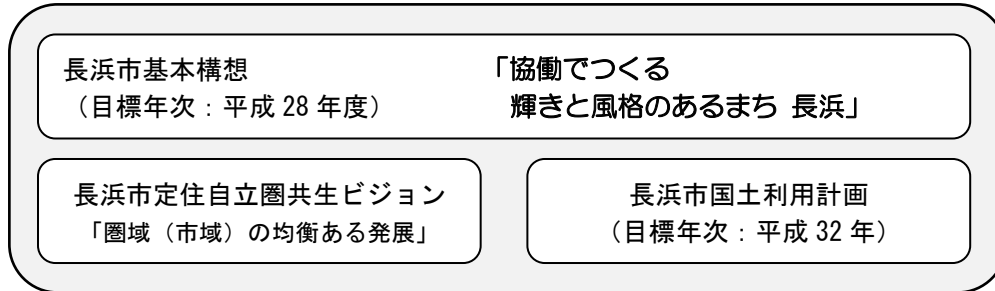
社会情勢の変化や新たな政策課題にかかる変更要素が生じた場合などは必要に応じて見直す。

（５）計画の位置づけと概要

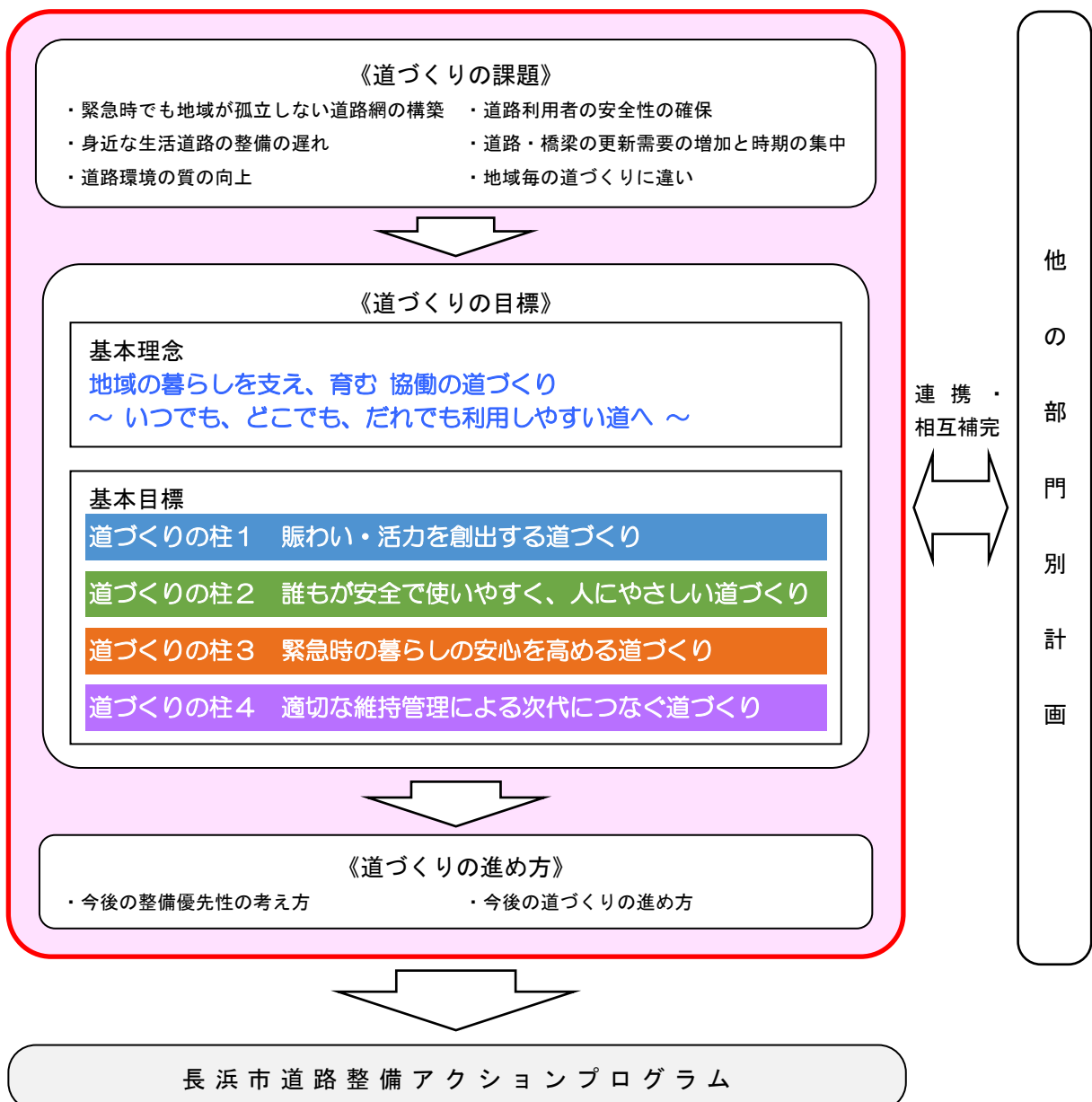
長浜市道づくり計画は、「長浜市基本構想」や「長浜市定住自立圏共生ビジョン」、「長浜市国土利用計画」を上位計画とする部門別計画の一つであり、道路分野における長浜市の基本的な方針（マスタープラン）として位置づけられる。

本計画に基づいて、具体的な実行計画である道路整備アクションプログラムを策定する。

上位計画



道づくり計画



2. 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る。

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」が高くなっている。

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る。

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るが、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となっている。

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る。

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る。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ない。

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」が高くなっている。

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る。

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る。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する。

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る。

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る。

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る。

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る。

今後は、必要な箇所に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る。

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る。

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る。

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る。

3. 道づくりの目標

（１）道づくりの基本理念

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」を目指している。

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、高次の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る。

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する。

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る。

【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る。

【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

道づくりの柱１ 賑わい・活力を創出する道づくり

基本的な考え方

地域の個性や魅力を活かしながら、人や物の交流による観光・産業の活性化や地域間交流、定住促進など、地域の賑わいや活力を創出するため、国道や県道を補完する市道整備によって計画的な道路ネットワークづくりを進める。

■ 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

- ・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。
- ・広域交通ネットワーク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する。
- ・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する。
- ・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する。
- ・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する。



図－１ 広域交通ネットワークのイメージ

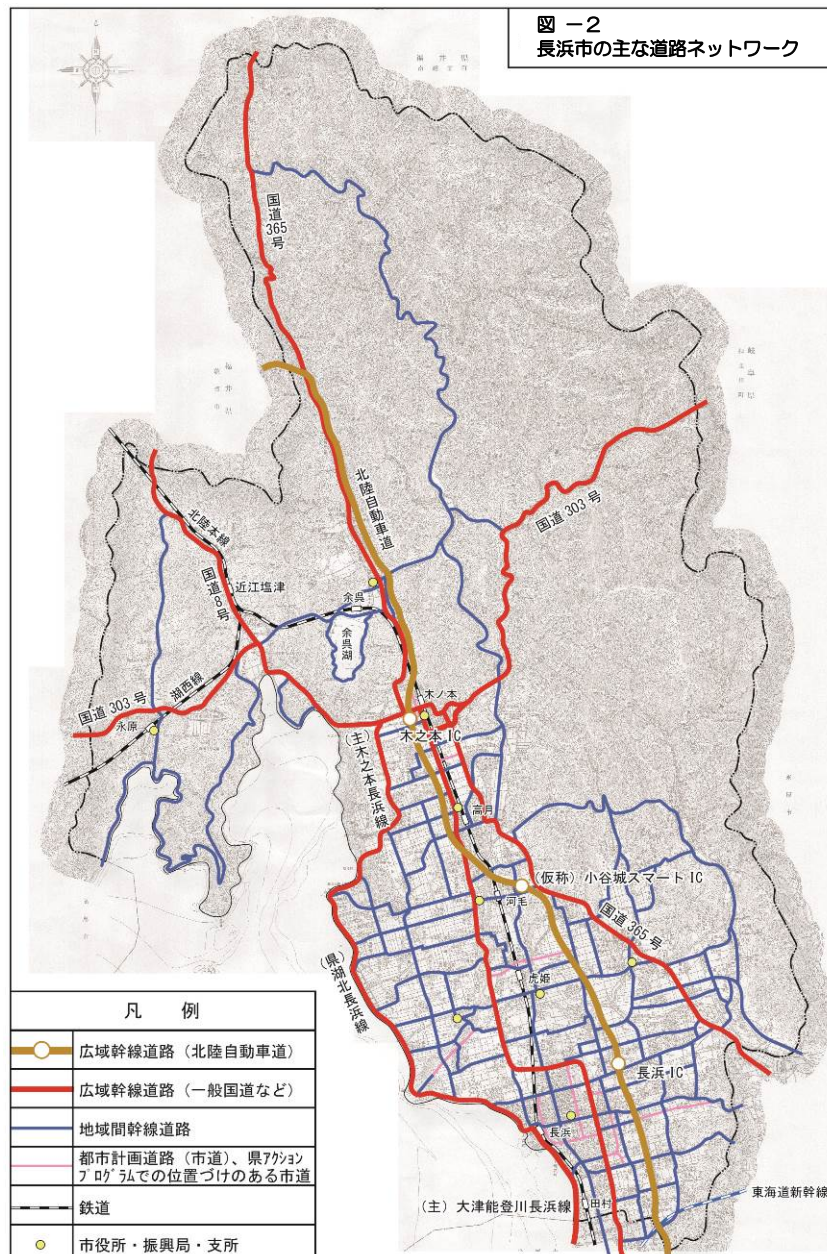
●（仮称）小谷城スマート IC の整備促進、周辺市道の整備

- ・スマート IC 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を推進する。
- ・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推進する。
- ・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推進する。

■ 地域間連携の強化

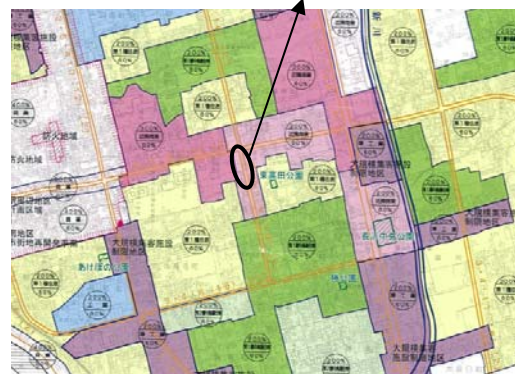
地域間を連絡する幹線道路ネットワークの形成

- ・ 市域を構成する地域間の連携を強化するため、幹線道路ネットワークの形成を図る。
- ・ 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する。（国道、県道を主体に、これらを補完する幹線市道により形成）
- ・ 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位置づけ、整備を推進する。
- ・ 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る。



未整備都市計画道路（市道）の適切な対応

- ・都市計画道路の必要性の検証や合意形成を進める。
- ・長期未着手都市計画道路については、総合的に勘案し、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、かつ早急に見直す
- ・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う。
- ・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する。



図－3 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。
- ・旧市町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する。
- ・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する。



図－4 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

- ・市街地と郊外を結ぶ都市内幹線道路を整備し、快適で安全安心な道路整備を図る。
- ・利便性の高い幹線市道の整備を図る。
- ・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る。

《市内各地域の交流・連携》

- ・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する。
- ・各地域の活性化につながる道づくりを進める。

《観光・産業の発展》

- ・観光や産業の発展に寄与する道づくりに取り組む。
- ・標識や案内看板などの充実に努める。

■定住環境の整備

生活道路の改善

- ・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む。
- ・老朽化した側溝や流れの悪い側溝についても計画的に改修する。
- ・狭あい道路については、地域住民の理解と協力を得ながら、その解消に努めていく。



図 ー5 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

- ・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む。

●交通容量の拡大

- ・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、局部的な改良により渋滞の解消に取り組む。

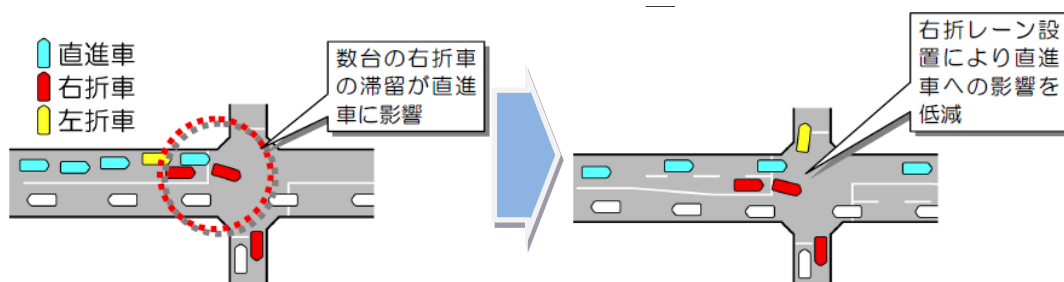


図 ー6 交差点改良のイメージ

- ・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する。
- ・比較的交通量の少ない地域では、1.5車線の整備についても検討する。

●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・削減を図る。

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

基本的な考え方

既存道路空間の見直しや魅力ある道路景観の形成などを進めるとともに、バリアフリー化などによる歩行者・自転車空間の整備、交通安全対策の推進などにより、誰もが安全で使いやすく、人にやさしい道づくりを進める。

■既存の道路空間の質的向上

- 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る。

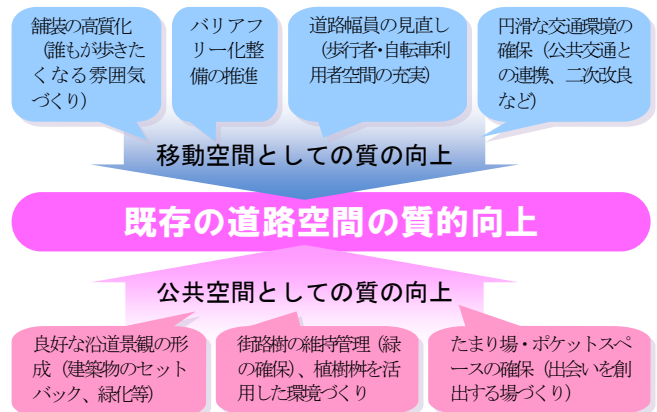


図 ー7 既存の道路空間の質的向上のイメージ

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、限られた道路空間を有効に活用する。
- 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る。
- 幅員の狭い道路が多い生活道路については、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る。

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、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る。
- 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、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する。



博物館通りのまちなみ



北国街道木之本宿のまちなみ

図 ー8 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

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が、安全で快適に移動できるように、公共性の高い施設に連絡する道路などにおいて、計画的なバリアフリー化に取り組む。
- ・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する。

通学路の安全確保

- ・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する。
- ・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する。

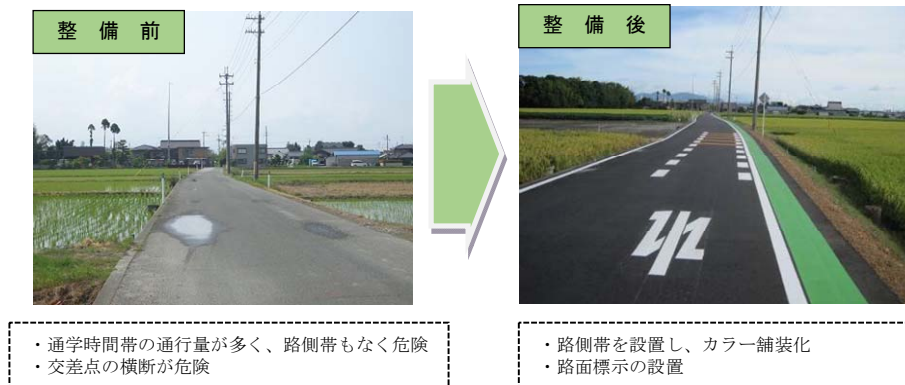


図 ー9 歩道が整備できない場合の対策の実施例（路側帯、路面表示の設置）

自転車利用環境の整備

- ・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する。
- ・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る。
- ・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る。



図 ー10 自転車道の整備事例
（出典：国土交通省HP）



図 ー11 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

- ・ 既存道路の拡幅による歩道の設置などを推進する。
- ・ 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る
- ・ 交差点のコンパクト化を推進する。
- ・ 警察庁と国土交通省の指定する「事故危険箇所」では、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する。
- ・ 市道の交通事故注意箇所についても安全対策を推進する。

表 ー 2 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
大戌亥下坂浜線	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

- ・ 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する。

●ゾーン 30

- ・ 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する。

※「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



図 ー 12 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

基本的な考え方

市民の暮らしの安心を高め、災害に強い地域社会を目指して、大雪・大雨などの災害時においても日常生活や通勤・通学に支障をきたさない道路交通環境の確保に努める。

■ 災害に強い道づくり

緊急輸送道路ネットワークの構築

- ・ 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する。
- ・ 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する。
- ・ 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する。



図 ー13 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

- ・ 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。
- ・ 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。

■ 雪に強い道づくり

計画的な除雪対策の実施

- ・ 長浜市道路除雪計画に基づいて、計画的な除雪対策を実施する。
- ・ 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を維持する。
- ・ 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する。

市民協働施策の推進

- ・ 地域除雪作業委託補助金、除雪機械購入補助金等の制度を活用した市民協働施策を推進する。
- ・ 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推進する。
- ・ 既存の補助制度は、必要に応じて、より利用しやすい制度への見直しを検討する。
- ・ 参加しやすい環境づくりを推進する。

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

基本的な考え方

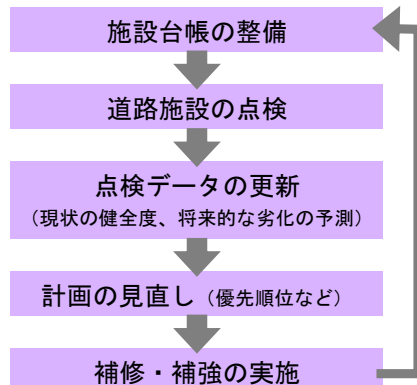
道路を「長く使う・活かす」という視点のもと、増大し老朽化する道路の資産・蓄積に対して、アセットマネジメントの導入や住民との連携・協働により、適切な道路空間の維持管理に取り組む。

■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

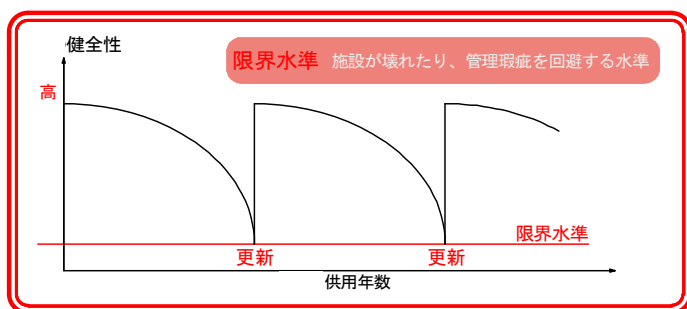
- ・ 損傷が大きくなってから対策を行う「事後保全型」から、損傷が大きくなる前に予防的な対策を行う「予防保全型」に転換する。

維持管理のマネジメントサイクル



事後保全型

著しい損傷が現れた時点で交換や更新などを実施



予防保全型

劣化損傷がまだ軽微な段階で補修等を実施

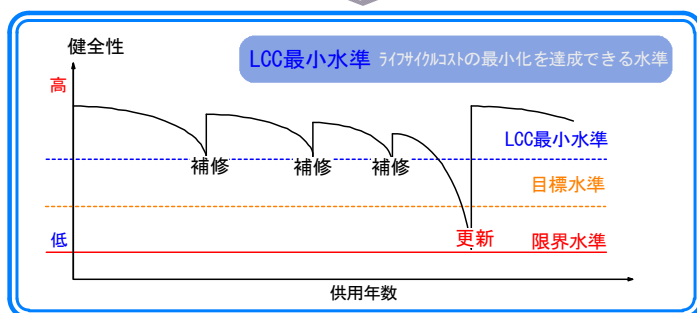


図 -14 施設の保全方法

アセットマネジメントの導入

- ・ アセットマネジメント手法の導入により、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・信頼性を確保する。
- ・ 道路や橋梁の状況や特性を踏まえ、最適な維持管理計画を立案し、適切に管理する。

[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

- ・ 「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する。

道路の資産の有効活用

- ・ これまでに築き上げてきた資産は、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る。

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」ように進める。
- ・ 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、透明性を確保する。

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する。
- ・ 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、快適な道路環境を維持する。

4. 道づくりの進め方

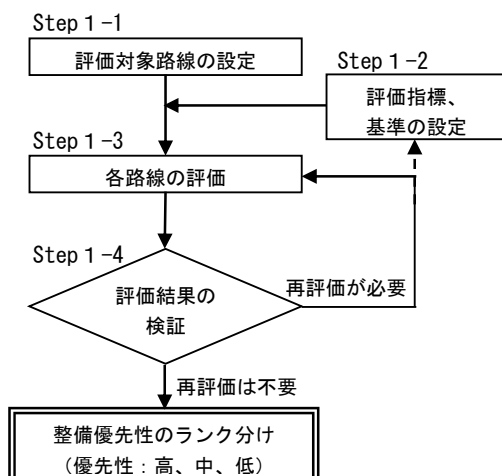
（１）今後の整備優先性の考え方

整備優先性に係る方針

- 上位・関連計画での整備予定の反映
- 地域固有の問題・課題の解決に寄与する道路の計画的な整備
- 整備中の道路の継続的な整備
- 将来都市構造の実現に寄与する道路の計画的な整備

■今後の整備優先性の考え方

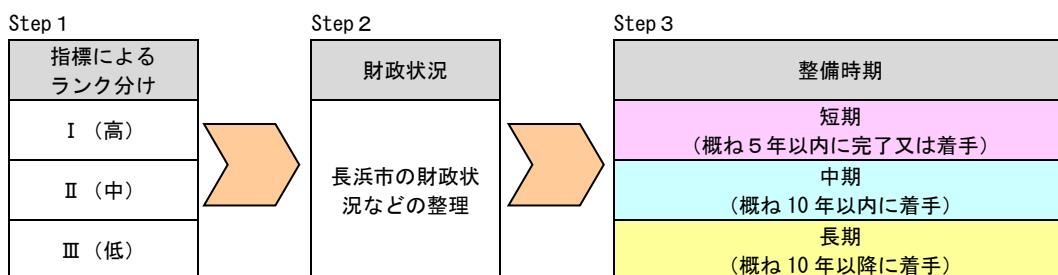
- ・道路整備による効果が大きい路線を優先的に整備することを基本とする。
- ・整備の実現性を加味したランク分けを行った上で、財政状況・投資可能額との整合性をチェックして定める。
- ・各評価指標のポイント化、整備優先性のランク分けの基準は、本計画を受けて策定する長浜市道路整備アクションプログラムで具体化する。



図－15 整備優先性のランク分け（Step1）のフロー

表－3 整備優先性の考え方

Step 1	評価指標に基づく評価ポイントの合計点によって、優先性の基本となるランクに区分
Step 2	長浜市の財政状況・今後の道路整備への投資可能見込み額の整理
Step 3	評価ポイントによるランク区分に、財政状況・今後の道路整備への投資可能見込み額を反映し、整備優先性を設定



図－16 整備優先性の考え方

■ Step 1-1 評価対象路線の設定

- ・今後整備予定の市道のうち、国道や県道と一体となって全市的なネットワークを形成する市道を評価の対象とする。（今後市道としての新規認定が想定される道路も含む）

■ Step 1-2 評価指標の設定

- ・道づくりの目標で設定した4つの柱ごとの評価指標に、整備の実現性を加味して設定
- ・地域特性に基づく個別課題の解消につながる評価指標についても設定する。

（２）今後の道づくりの進め方

■多様な主体との協働・連携

協働・連携による道づくり・道づかいへの転換

- ・従来の要望型の道路整備を発展させ、地域住民と行政が協働・連携して道路の使い方を考え、ともに作り、維持管理していくという新しい流れを定着させていく。
- ・これまでの道路資産を積極的かつ適切に活かしながら、市民と行政の協働のもとで「誇りや愛着」、「心の豊かさ」を育む道づくり・道づかいに取り組む。
- ・転換を進める上で、市民、企業に対して、積極的な道づくりへの参加を促す。

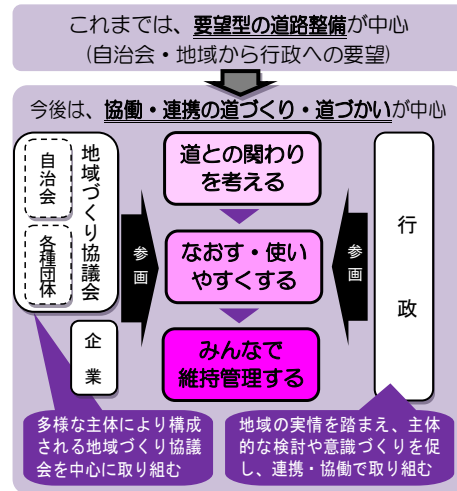


図 ー17 協働・連携による道づくり・道づかいへの転換イメージ

市民との情報交換・意見交換の充実

- ・地域での意見交換やパブリックインボルブメントなどの制度を活用し、市民との良好なコミュニケーションを構築する。

地域住民が愛着を持ち守り育てるシステムづくり

- ・道路を自分達の共通の資産として守り育てるという意識の醸成を図る。
- ・地域住民やNPO、企業が道路を活用するための方策を検討する。

地域特性を踏まえた社会実験の実施

- ・新しい施策の導入にあたっては、本格的な導入に先立ち、地域の関係者が実際に施策を体験する各種社会実験を実施する。

市民、企業、行政などの連携による目標の設定、共有化

- ・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が連携し、具体的な目標を設定、共有化する。

■庁内組織体制の充実

- ・道路台帳の統合電子化による一元的な情報管理、庁内でのデータの共有化を図る。
- ・道路情報管理システムを導入する。
- ・他の部門別計画との内容の整合、連携・相互補完を行う。

■関係機関との調整・連携

- ・国や県、周辺都市などの関係機関との調整・連携を図る。

■計画の進行管理

- ・より実効性のあるプランとなるように必要に応じて計画の見直しを検討する。
- ・整備の優先順位などについては、長浜市道路整備アクションプログラムで具体的に検討する。
- ・今後の維持管理の効率化や連続性を確保した市道ネットワークへの再編に取り組む。