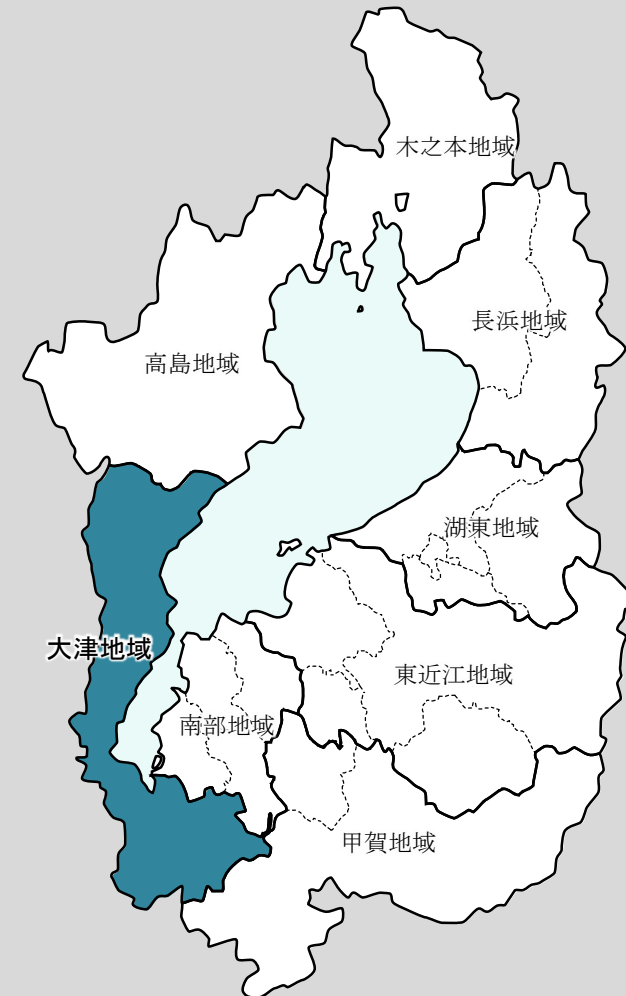


地域別アクションプログラム  
(大津土木事務所)

第2回 地域ワーキング



令和4年9月21日(水)

滋賀県大津土木事務所

# 説明内容

## 1. 地域ワーキングの趣旨と討議内容

(地域ワーキングの役割、第2回地域ワーキングの趣旨と討議内容)

## 2. 「地域の声」の選定（案）

(第1回地域ワーキングにおける意見整理結果、県民アンケート結果、市町からの意見、「地域の声」案)

## 3. 「地域の重点項目」の選定（案）

(客観的評価マニュアル、「地域の重点項目」案、地域の状況)

## 4. まとめ

(今回の地域ワーキングの論点)

## 5. 次回の地域ワーキング

(第3回地域ワーキングの開催予定概要)

# 1. 地域ワーキングの趣旨と討議内容

大津土木事務所管内における道路に関する**地域課題**や、その課題を踏まえた**今後の道路整備**について広く意見を求める



「**地域の声**」として整理



地域の声のうち、特に重要な内容を

「**地域の重点項目**」として設定

# 1.2 第2回地域ワーキングの趣旨と討議内容

地域ワーキング(WG)	主なWGの内容	事務局対応
第1回地域WG 令和4年7月27日	各委員から管内道路の課題等に関する意見をいただく	会議での意見を踏まえ、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域の声(案)」の設定</li> <li>・「地域の重点項目(案)」の設定(最大4項目)</li> </ul>
<b>今回</b> 第2回地域WG 令和4年9月21日	「地域の声(案)」および客観的評価マニュアルの「地域の重点項目(案)」を提示し、各委員から意見をいただく	会議での意見を踏まえ、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域の声」の決定</li> <li>・「地域の重点項目」(最大4項目)の決定並びに対応する「定量的指標」の設定</li> <li>・代表候補箇所の選定</li> </ul>
第3回地域WG 令和4年11月18日	「地域の声」や「地域の重点項目」、「定量的指標」等を報告するとともに、個別路線の代表候補箇所を提示	会議での意見を踏まえ、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・アクションプログラム2023(案)の作成</li> </ul>
第4回地域WG 令和4年12月予定	アクションプログラム2023の報告	会議での意見を踏まえ、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・アクションプログラム2023の策定</li> </ul>

## 2. 「地域の声」の選定（案）

# 滋賀県道路整備 アクションプログラム 2018



どこに

どんな  
道路が

いつまでに  
必要か



選択と集中による重点化を図り  
地域に真に必要な道路を優先して整備



びわ湖パレイ



琵琶湖畔



近江神宮(紅葉)



びわ湖大花火大会



琵琶湖疏水

## 地域の声

大津地域は、首都圏・中京圏と近畿圏を結ぶ動線上に位置し、北陸圏への分岐点としても交通の要衝にあり、県内唯一の中核市として発展してきました。

近年では、平成25年度に近江大橋が無料化され、地域内における移動利便性がさらに向上しており、また、国道161号湖西道路の4車線化も着工するなど、着実に交通環境の改善が進められています。

しかしながら、頻発する自然災害による通行止め等により、集落の孤立化、市民生活や社会経済活動への影響等、災害への備えや防災対策は未だ十分ではなく、道路の信頼性・防災性の向上が求められています。また、交通集中による渋滞は厳しいものがあり、高齢化社会の進展や環境への配慮の重要性をふまえると、自動車だけでなく、公共交通や自転車といった、交通環境や自転車を軸とした生活の利便性向上につながる交通環境の確保が求められています。

アクションプログラムの見直しにあたり、平成29年8月から4回にわたり地域ワーキングを開催しました。ここでは、地域の課題の抽出やその課題を踏まえた今後の道路整備について、様々な立場の委員の皆様から意見を頂いてきました。これらを以下の4項目の「地域の声」として取りまとめ、今後の地域の道路整備における礎とします。

### 1. 渋滞緩和に加え防災対策も考慮した道路機能の強化

交通集中により生じている幹線道路の渋滞を緩和するため、道路の拡幅やバイパス整備を通じて交通処理能力を強化することが求められます。併せて、幅の広い道路を確保することで、火災や建物倒壊時における被害を最小限に食い止めることができる道路機能の強化も必要です。

### 2. 誰もが安全に移動できる交通環境の創出

事故が多発している危険な箇所に対しては、交通事故の発生要因を踏まえた対応が必要です。併せて、児童や生徒の通学時における経路上で危険が潜んでいる箇所に対しても、安全対策が必要です。

### 3. すべての人が歩きやすい歩行空間の確保および維持管理

高齢化の進展に伴い増加する高齢者や交通弱者をはじめ、まちを歩いて移動するすべての人が安全・安心に移動できる、歩きやすい歩行空間の確保と維持管理が必要です。

### 4. 地域のポテンシャルを活かすことができる道づくり

環境に優しい公共交通の利活用促進やピワイチの推進など、地域の取り組み支援につながる道づくりが必要です。

区分	主な意見
渋滞	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道1号が生活道路となっており慢性的な渋滞が発生、<b>国道1号バイパス</b>が必要</li> <li>● <b>幹線道路の慢性的な渋滞</b>やそれに伴う<b>生活道路への通過交通流入</b></li> <li>● <b>瀬田川渡河部の渋滞対策</b>が必要</li> <li>● 容量を超えた交通流入により渋滞発生、<b>将来交通需要を踏まえたまちづくり</b>が必要</li> <li>● マイカー通勤が減らなければ渋滞解消は困難、<b>公共交通の利用</b>も含めた施策が必要</li> <li>● <b>一方通行規制化</b>による安全、渋滞対策も考えられないか</li> <li>● 渋滞に関する<b>リアルタイム情報</b>の発信が望ましい</li> </ul>
災害 緊急活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 消防車・救急車が現場到着するのに年々時間がかかっている。新しい道を整備することは<b>救命の道</b>となる。</li> <li>● 緊急時や災害時に幹線道路以外の道路を迂回も想定し、幹線道路と併せて、<b>並行する道路の整備</b>が必要</li> <li>● 避難経路としても活用できる<b>バリアフリー</b>に配慮した歩道が有効</li> <li>● <b>土砂災害警戒区域</b>への対応が必要</li> </ul>
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>通学路</b>の安全性確保が必要（抜け道交通の排除も含む）</li> <li>● 通過交通の生活道路への流入抑制が必要（標識による生活道路エリアの明示など）</li> <li>● ICT技術の活用や講習会の開催により抜け道利用が抑制できないか</li> <li>● <b>ビワイチ</b>の自転車線（青破線）が引かれているが、車を運転していて怖く感じる</li> <li>● 自転車で通行するには危険を感じる箇所がある</li> <li>● <b>歩道と車道が明確に区別</b>されていない道路が非常に多い</li> <li>● 車にとっては便利になったが、歩行者など<b>ユニバーサルデザイン</b>の観点も重要</li> <li>● バス停に近接する横断歩道の安全対策も必要</li> </ul>



区分	主な意見
地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中部・南部は人口増加に対応する対策が必要、北部は高齢者が増えており、歩道の路面整備が必要、<b>南北東西でとるべき施策が異なる</b></li> <li>● <b>地域(過疎地)の活性化</b>に資する道路・交通インフラ整備が必要</li> <li>● 道路整備の<b>地域間格差の是正</b>が必要</li> <li>● <b>地域住民と観光客が共存</b>できる道路案内標識の整備が必要</li> </ul>
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大型車の通行により舗装が損傷し危険</li> <li>● 通学路点検では、樹木の剪定などを求める声もある</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通を担保し、<b>マイカーに依存しすぎない</b>大津市、滋賀県をつくっていく</li> <li>● <b>駅前ロータリー</b>で一般車両の送迎が公共交通に支障、棲み分けができるロータリー整備や使用ルールの明確化が必要</li> <li>● 必要性の小さい箇所で信号待ちをすることで、生活道路への流入につながっている</li> </ul>

# 2.2 県民アンケート結果

- 「交通事故の発生を減らす道路整備」「渋滞を緩和・解消させる道路整備」に対する意見が1位、2位を占める。
- 大津地域における3位には、「緊急輸送道路の整備」、「高齢者・障がい者等の移動がしやすい歩道整備」、4位には、「通学路の整備」が挙がっている。

## 県全体(回答数:1,044)

(%) 80 60 40 20 0

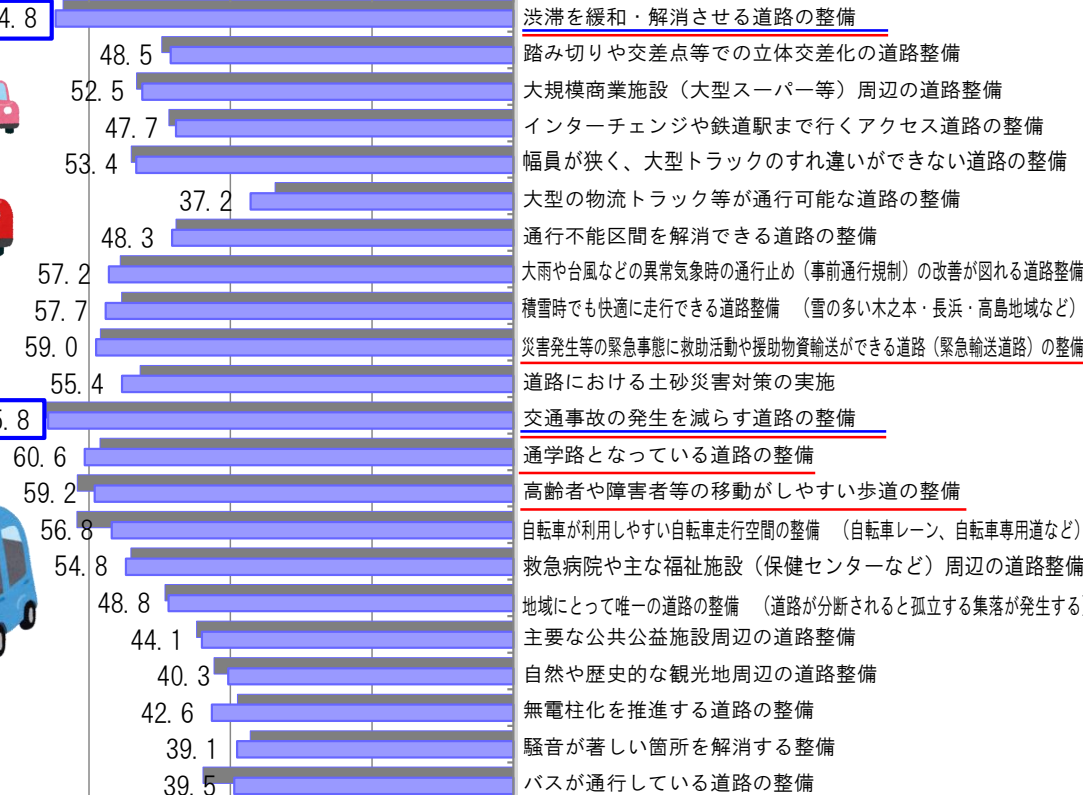
2位

64.8



1位

65.8



■ 県全体(H28) ■ 県全体(R3)

## 大津地域(回答数:150)

0 20 40 60 80 (%)

2位

65.3



3位

62.0

1位

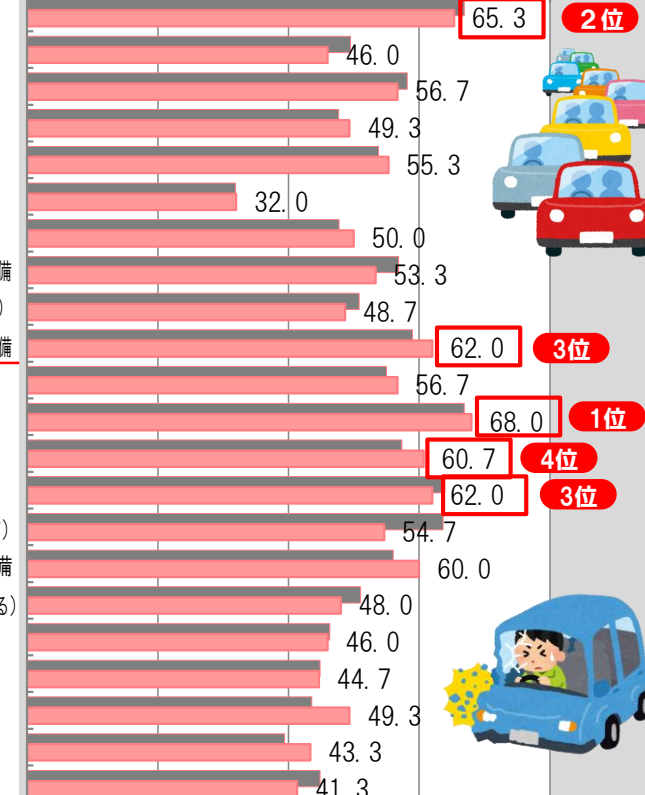
68.0

4位

60.7

3位

62.0



■ 大津地域(H28) ■ 大津地域(R3)

- 幹線道路は、東西方向（特に瀬田川渡河部）は各路線で交通容量が不足しており、南北方向も県道高島大津線に一方向的に負荷がかかっている状況であり、路線バスの定時性・遅延などの問題も生じているため、東西方向・南北方向ともに交通負荷の軽減や公共交通サービスの利便性向上のための**抜本的な幹線道路の整備**が必要。
- 幹線道路の混雑を回避する**抜け道交通**が生活道路に流入しているため、通過交通の流入を防ぐための対策により、**幹線道路と生活道路の機能分担**を図ることが必要。
- **交通事故は、交通量の多い幹線道路で多発**しているほか、抜け道利用されている市道では交通事故の危険性が高まるため、対策検討が必要。
- 市街地内では**主要施設周辺の混雑緩和**が課題であるほか、一部の駅では駅前広場の混雑が周辺道路に波及する可能性もあり、対策可能性の検討が課題。

- 1. 幹線道路の渋滞を緩和する道路整備とソフト対策**
- 2. 災害や緊急時に強い道路整備**
- 3. 歩行者や自転車の安全につながる道路整備**
- 4. 大津市のまちづくりと一体となった道路整備**
- 5. 今後の道路の使い方を考える新たなチャレンジ**

### 3. 「地域の重点項目」の選定（案）

大津土木事務所管内における道路に関する**地域課題**や、その課題を踏まえた**今後の道路整備**について広く意見を求める



「**地域の声**」として整理



地域の声のうち、特に重要な内容を

「**地域の重点項目**」として設定

## 【事業の1次評価の内訳】

拠点間ネットワーク整備

拠点内道路空間整備

### 【評価対象事業】

現道拡幅、バイパス整備、交通結節点整備、  
交差点改良事業を想定

### 【評価対象事業】

歩道整備、自転車道整備、道路空間再配分  
を想定

### 【事業の進捗状況】

AP事業期間（5年間）で事業が全く進捗していないものについては事業継続について再考

4項目で評価

- I. 取組の柱の実現
- II. その他評価項目
- III. 費用便益比

IV. 地域特性  
(地域の重点項目)

3項目で評価

- I. 取組の柱の実現
- II. その他評価項目

III. 地域特性  
(地域の重点項目)

最大2点の加点

事業の  
1次評価

ランク I  
(6点以上)

ランク II  
(6～3点)

ランク III  
(3点未満)

地域特性に与えられた最大2点は、

事業の1次評価結果に大きな影響を与える加点要素

客観的評価マニュアルは、誰が採点しても同じ結果となるような事業の評価指標

拠点間ネットワーク整備の評価指標	
評価項目	
<b>I. 取組みの柱の実現 1. つながる・ひろがる</b>	
<b>(1) 産業活動や地域交流を支える道路整備</b>	
①	新広域道路交通計画の位置付け
②	重要物流道路および代替・補完路の整備
③	緊急輸送道路の整備
④	大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備
⑤	工区の起終点がともに改良済みの道路の整備
⑥	著しい渋滞を緩和できる整備
⑦	ビワイチおよびビワイチプラスに関連する整備
<b>(2) 拠点間のアクセス性を高める道路整備</b>	
①	鉄道や道路との立体交差化を図る整備
②	生活拠点や主要施設へのアクセス道路の整備
③	防災拠点間を結ぶ道路整備
④	事故危険箇所における整備
<b>(3) 気候変動等へ適応した道路整備</b>	
①	地域にとって唯一の道路の整備
②	事前通行規制区間や防災総点検要対策箇所の改善が図れる整備
③	リダンダンシーを確保する道路整備
<b>II その他の評価項目</b>	
①	地域振興の計画に位置付け
②	高速道路や直轄国道整備に併せた整備
③	市町のまちづくり等と一体となった整備
④	環境負荷を低減する整備
<b>III 費用便益比</b>	
①	走行改善効果の点数化
<b>IV 地域特性</b>	
①	地域の重点項目（4項目以内）

【取組の柱の実現】  
マスタープランの  
取組の実現度を評価

【その他の評価】

【費用便益比】

【地域特性】  
地域の重点項目により設定  
地域の特徴を反映できる  
唯一の要素



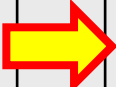
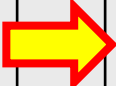
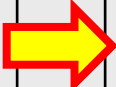
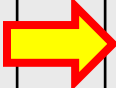
客観的評価マニュアルは、誰が採点しても同じ結果となるような事業の評価指標

拠点内道路空間整備の評価指標	
評価項目	
<b>I. 取組みの柱の実現 3. 快適でセーフティ</b>	
<b>(1) 人中心の空間創出</b>	
① 歩行者人数（歩道整備の場合）	
歩行者・自転車交通量（自転車歩行者道整備の場合）	
② 自動車交通量	
③ 通学路等の整備	
④ 自転車走行空間の整備	
⑤ 人と車両との事故状況	
⑥ 歩道等の整備状況	
⑦ 前後区間の歩道整備状況	
⑧ 事故危険箇所における整備	
<b>(2) 街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備</b>	
① 環境に配慮した整備	
② 道路緑化を図る整備	
③ 観光資源などの有無	
<b>(3) マイカーに頼りすぎないための道路整備</b>	
① バス路線（コミュニティバス、スクールバス等も含む）の整備	
② 鉄道駅・主要な公共公益施設の有無	
<b>(4) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備</b>	
① 高齢者や身体障害者等の移動の円滑化を図る歩道等の整備	
<b>II その他の評価項目</b>	
① 歩行者利便増進道路制度の位置付け	
② 快適でにぎわいのある道路空間の整備	
③ 市町のまちづくり等と一体となった整備	
<b>III 地域特性</b>	
① 地域の重点項目（4項目以内）	

【取組の柱の実現】  
マスタープランの  
取組の実現度を評価

【その他の評価】

【地域特性】  
地域の重点項目により設定  
地域の特徴を反映できる  
唯一の要素

「地域の声」(案)		「地域の重点項目」(案)
幹線道路の渋滞を緩和する道路整備とソフト対策		1. 幹線道路の渋滞を緩和する道路整備 ※ソフト対策も併せて検討する
災害や緊急時に強い道路整備		2. 災害や緊急時に強い道路整備
歩行者や自転車の安全につながる道路整備		3. 歩行者や自転車の安全につながる道路整備
大津市のまちづくりと一体となった道路整備		4. 大津市のまちづくりと一体となった道路整備
今後の道路の使い方を考える新たなチャレンジ		※ICT技術や社会実験を通じて、既存ストックの賢い使い方を検討する

「地域の重点項目」(案)	評価する路線の例
1. 幹線道路の渋滞を緩和する 道路整備	<ul style="list-style-type: none"><li>・生活道路と並走する幹線道路の内、混雑度の高い路線</li><li>・外出自粛期間中であっても混雑度が高かった路線 (人口減少化においても、混雑が想定される路線)</li></ul>
2. 災害や緊急時に強い 道路整備	<ul style="list-style-type: none"><li>・重要物流道路や緊急輸送道路</li><li>・重要物流道路や緊急輸送道路のダブルネットワーク に資する路線</li><li>・大型車のすれ違いが困難な路線</li></ul>

「地域の重点項目」(案)	評価する路線の例
3. 歩行者や自転車の安全 につながる道路整備	・通学路における歩道整備や、通学路の安全性向上 につながるバイパス等の整備
4. 大津市のまちづくりと 一体となった道路整備	・大津市立地適正化計画に定める拠点間を結ぶ 幹線道路の整備 ・大津市立地適正化計画に定める拠点内の道路空間整備 (歩道・自転車走行空間の整備・ユニバーサルデザイン)

### 重点項目 1. 幹線道路の渋滞を緩和する道路整備

(混雑度、速度状況、渋滞損失時間)

### 重点項目 2. 災害や緊急時に強い道路整備

(緊急輸送道路、重要物流道路)

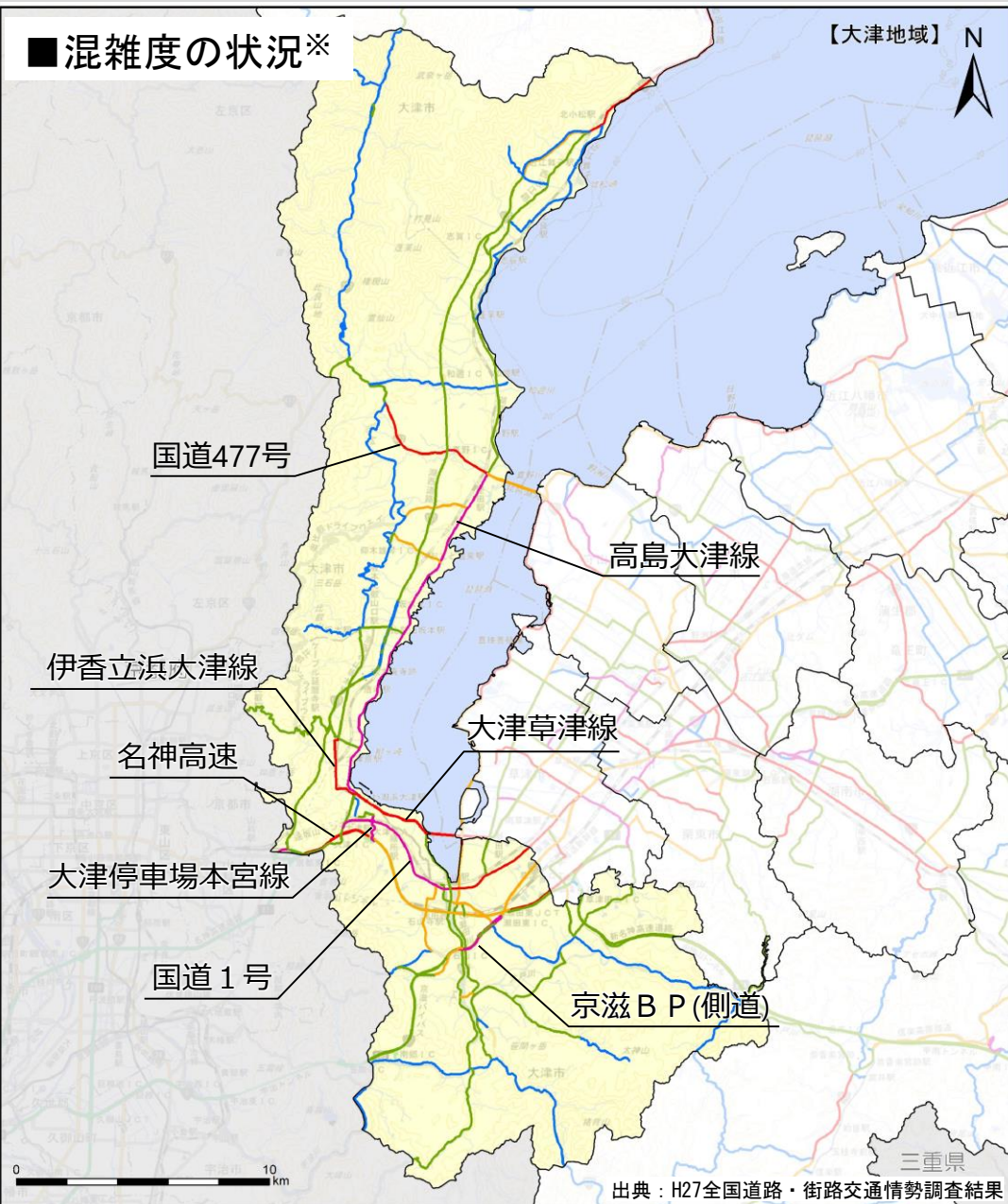
### 重点項目 3. 歩行者や自転車の安全につながる道路整備

(歩道整備状況、自転車ルート指定状況)

### 重点項目 4. 大津市のまちづくりと一体となった道路整備

(立地適正化計画)

## ■ 混雑度の状況※



- 国道1号や京滋BP側道部、高島大津線や大津停車場本宮線の混雑度は1.75超と、慢性的な混雑状態。
- 名神高速の大津IC以西や国道1号の瀬田川以东、国道477号や大津草津線、伊香立浜大津線の混雑度も1.25超と混雑が激しい。

※混雑度とは  
道路の混み具合を表す数値。評価基準となる交通量に対する実際に通過した交通量の比。

## ■ 混雑度の目安

～1.00	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00 ～1.25	混雑する可能性のある時間帯が1～2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
1.25 ～1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.75～	慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が半分以上。

## 混雑度

<span style="color: blue;">—</span>	0.50未満
<span style="color: green;">—</span>	0.5～1.00
<span style="color: orange;">—</span>	1.00～1.25
<span style="color: red;">—</span>	1.25～1.75
<span style="color: magenta;">—</span>	1.75以上

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査結果



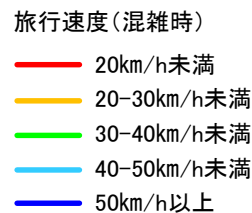
## ■ 混雑時旅行速度



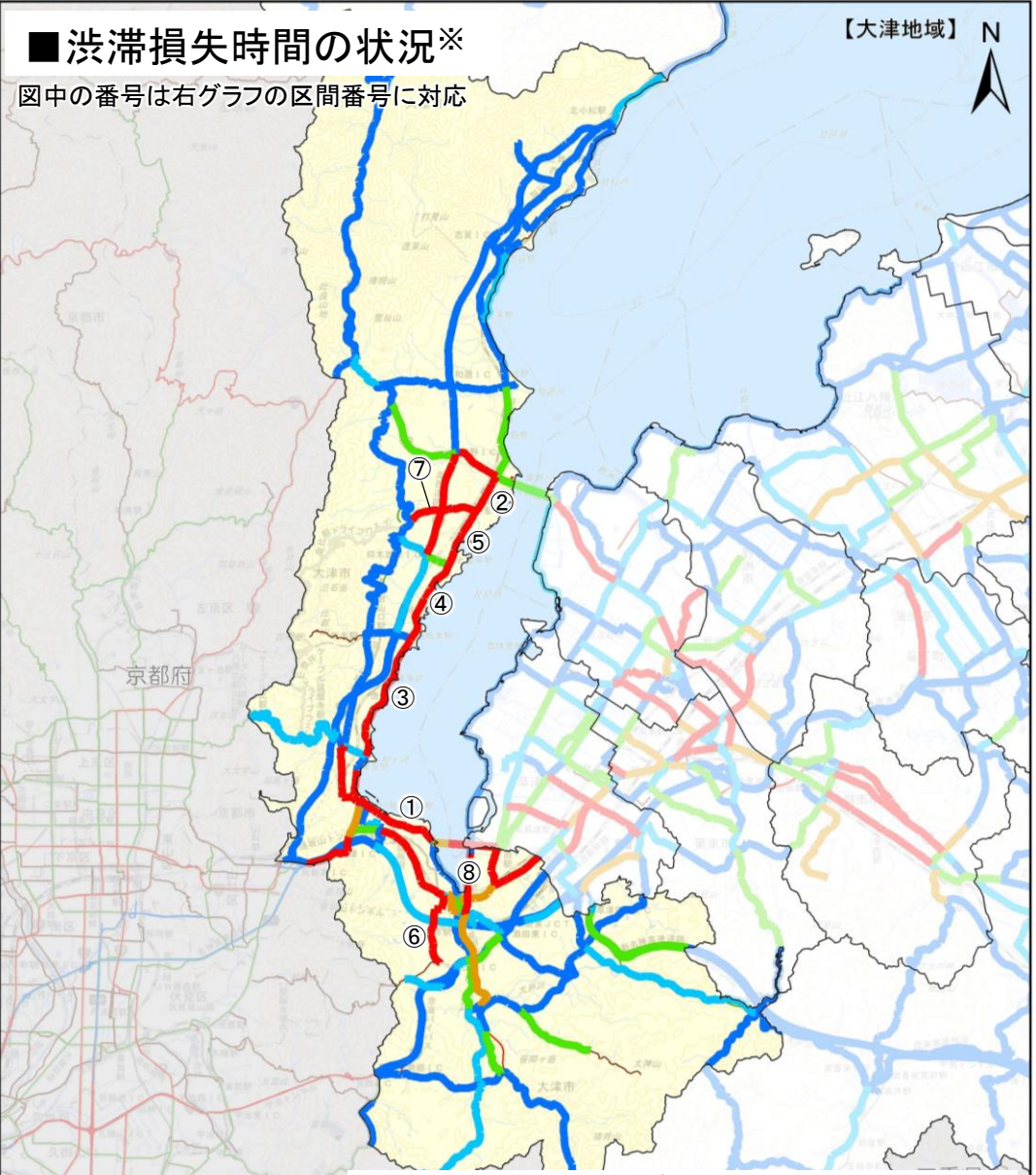
- 瀬田川を渡河する幹線道路（国道1号、大津草津線、瀬田唐橋）で著しい低速状況
- 浜大津と堅田を結ぶ幹線道路（国道161号、高島大津線：旧国道161号）では坂本から琵琶湖大橋にかけて低速状況が目立つ

※旅行速度とは  
区間の延長を、走行に要した時間で割って算出された速度。  
走行に要した時間には、信号待ちや交通渋滞による停止時間も含む。

※混雑時とは  
午前7時～午前9時または午後5時～午後7時



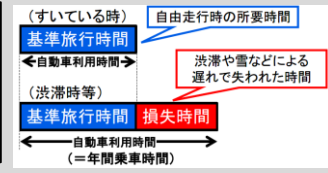
■ 渋滞損失時間の状況※  
 図中の番号は右グラフの区間番号に対応



出典：滋賀県道路整備マスタープラン関連資料（道路特性調査データ）  
 H27全国道路・街路交通情勢調査結果より算定

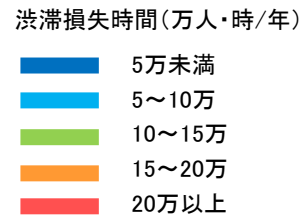
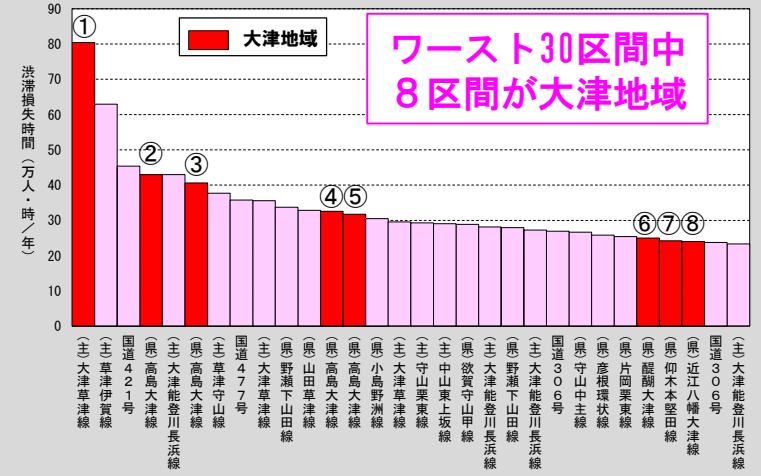
➤ 近江大橋から堅田にかけての幹線道路、国道1号において、渋滞損失時間が高い

※渋滞損失時間とは交通渋滞の度合いを示す指標。本来、有効に使えたはずなのに、渋滞によって失われた時間を示す。



渋滞損失時間＝  
 （混雑時の旅行時間－すいている時の旅行時間）  
 × 交通量 × 乗車人数

■ 滋賀県の渋滞損失時間ワースト30区間（県管理道路）



出典：滋賀県道路整備マスタープラン関連資料（道路特性調査データ）  
 H27全国道路・街路交通情勢調査結果より算定





# 3.5.1.4 渋滞の状況 (②大津地域のワースト15区間) 25

## ■ 渋滞損失時間の状況※

図中の番号は右グラフの区間番号に対応

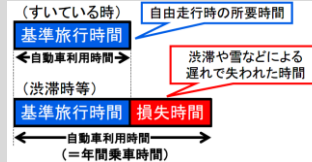
【大津地域】 N



出典：滋賀県道路整備マスタープラン関連資料（道路特性調査データ）  
H27全国道路・街路交通情勢調査結果より算定

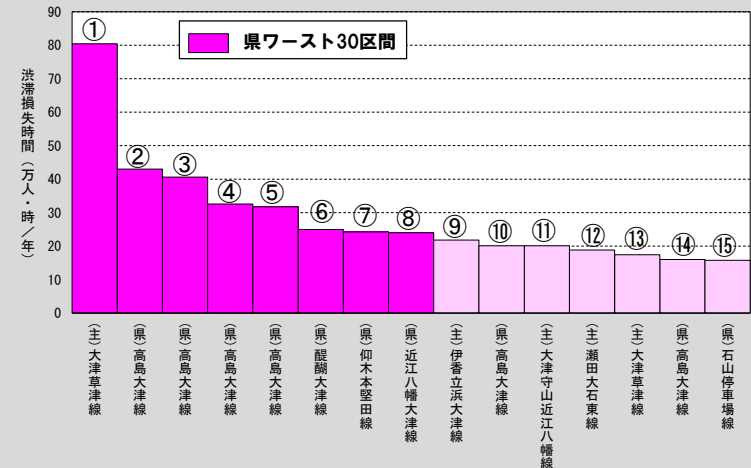
➤ 大津地域内のワースト15区間は、近江大橋から堅田にかけての幹線道路や瀬田川断面などに分布

※渋滞損失時間とは交通渋滞の度合いを示す指標。本来、有効に使えたはずなのに、渋滞によって失われた時間を示す。



$$\text{渋滞損失時間} = (\text{混雑時の旅行時間} - \text{すいている時の旅行時間}) \times \text{交通量} \times \text{乗車人数}$$

## ■ 大津地域の渋滞損失時間ワースト15区間（県管理道路）



渋滞損失時間(万人・時/年)



出典：滋賀県道路整備マスタープラン関連資料（道路特性調査データ）  
H27全国道路・街路交通情勢調査結果より算定



### 重点項目 1. 幹線道路の渋滞を緩和する道路整備

(混雑度、速度状況、渋滞損失時間)

### 重点項目 2. 災害や緊急時に強い道路整備

(緊急輸送道路、重要物流道路)

### 重点項目 3. 歩行者や自転車の安全につながる道路整備

(歩道整備状況、自転車ルート指定状況)

### 重点項目 4. 大津市のまちづくりと一体となった道路整備

(立地適正化計画)

## 緊急輸送道路の指定状況

【大津地域】



国道367号

国道477号

国道161号

高島大津線

京都府

大津草津線

新名神

国道1号

名神高速

京滋バイパス

三重県

出典：滋賀県道路整備マスタープラン関連資料（道路特性調査データ）

- 第1次緊急輸送道路は、高速道路のほか主要な幹線道路が指定
- 第2次緊急輸送道路は、上記路線と主要防災拠点を連絡する路線のほか、国道367号が指定

### 《緊急輸送道路とは》

地震直後から発生する緊急輸送を円滑確実に実施するために必要な道路として地震防災対策特別措置法で位置づけられる路線。

（第1次緊急輸送道路）

県庁所在地、地方中心都市などを結ぶ広域ネットワーク

（第2次緊急輸送道路）

第1次のネットワークと市町の役場や主要駅、港湾、災害医療施設などの主要防災拠点を連絡



道路種別

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 県道

緊急輸送道路

- 第1次緊急輸送道路
- 第2次緊急輸送道路

## 重要物流道路の指定状況

【大津地域】



国道367号

国道477号

国道161号

高島大津線

京都府

新名神

国道1号

名神高速

京滋バイパス



出典：重要物流道路、代替・補完路、主要渋滞箇所の位置図  
(国土交通省webマップ)

- 重要物流道路は、名神高速、新名神、京滋バイパス、国道1号、国道161号の5路線が指定
- その代替・補完路としては、高島大津線や国道367号、国道477号などが指定

### 《重要物流道路とは》

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として国土交通大臣が指定した路線。



道路種別

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 県道

重要物流道路

- 重要物流道路
- 代替・補完路

### 重点項目 1. 幹線道路の渋滞を緩和する道路整備

(混雑度、速度状況、渋滞損失時間)

### 重点項目 2. 災害や緊急時に強い道路整備

(緊急輸送道路、重要物流道路)

### 重点項目 3. 歩行者や自転車の安全につながる道路整備

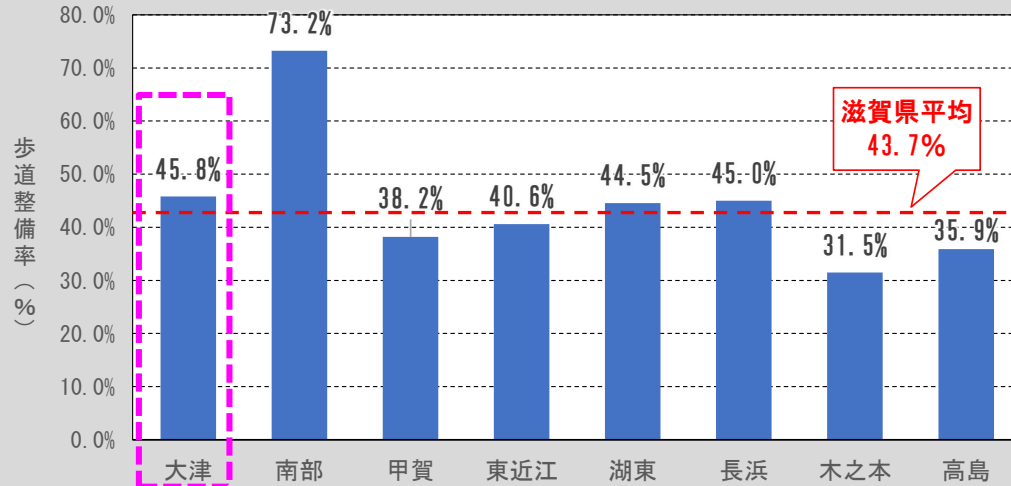
(歩道整備状況、自転車ルート指定状況)

### 重点項目 4. 大津市のまちづくりと一体となった道路整備

(立地適正化計画)

# 3.5.3.1 歩道整備の状況

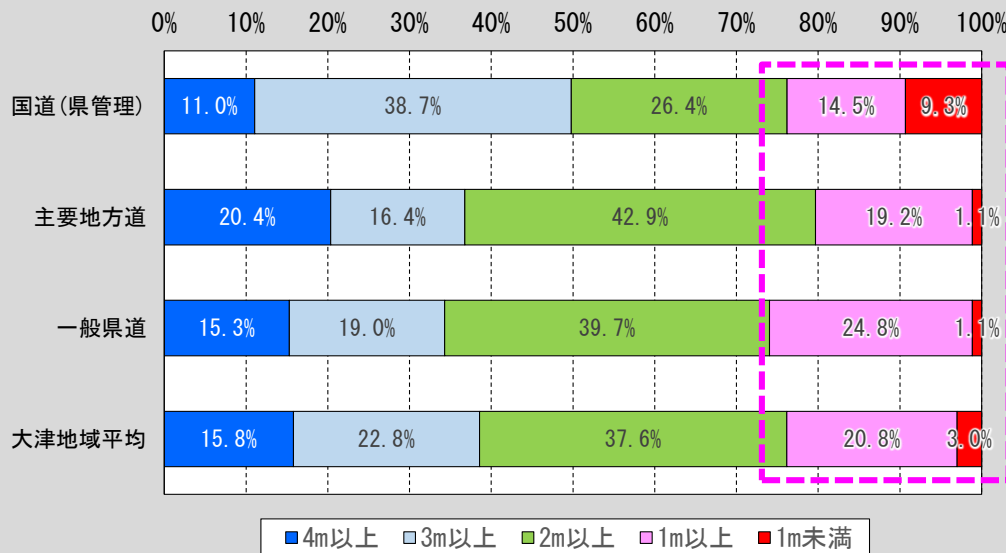
■ 県管理道路における歩道の整備率※1



※1: 県管理道路の実延長に対する歩道等設置道路延長の比率

出典: 滋賀県資料

■ 大津地域の県管理道路における幅員別歩道構成比(道路種別毎)※2



※2: 歩道等の延長に対する幅員区分別延長の比率

出典: 滋賀県資料

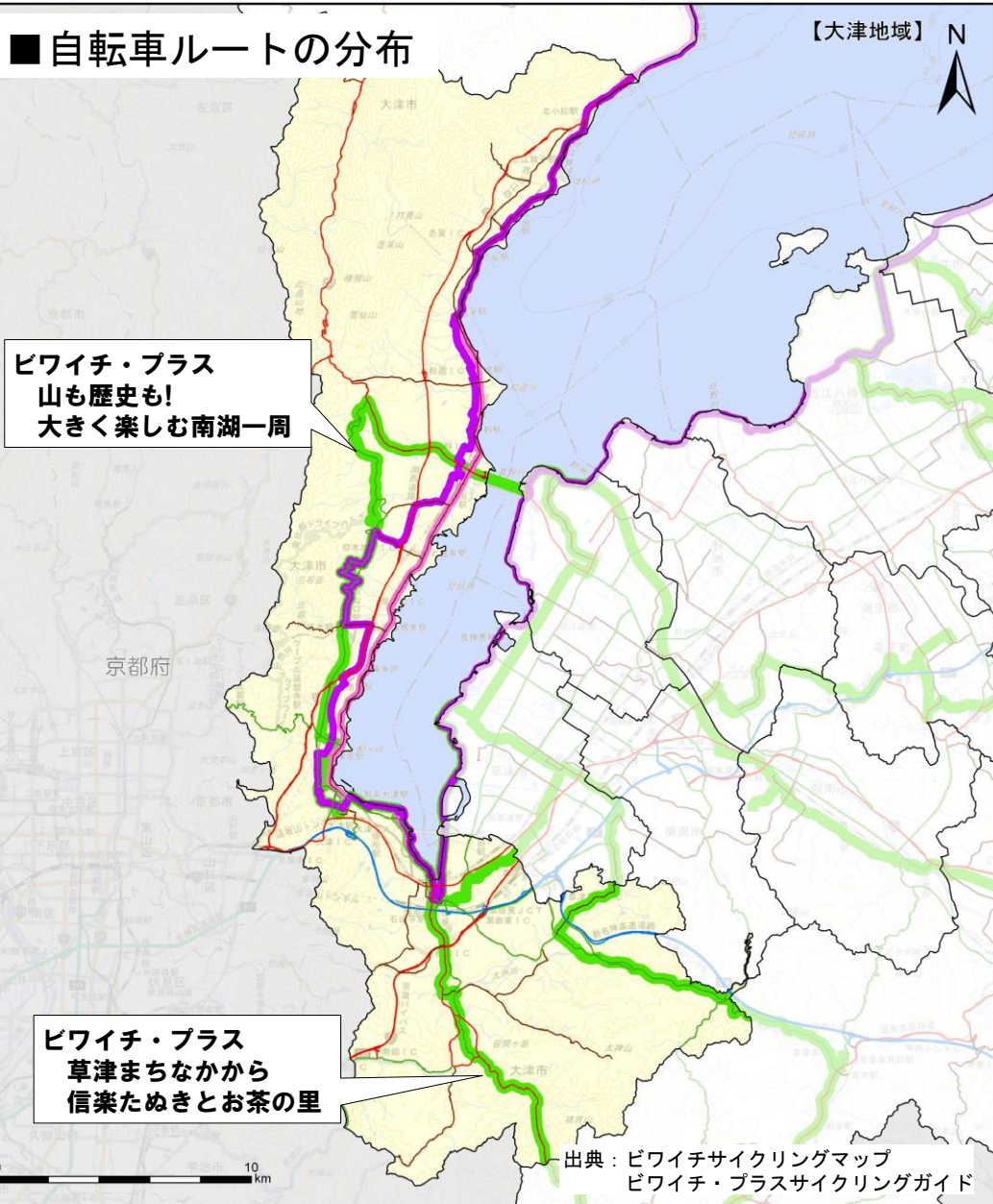
- 大津地域の歩道整備率は、約46%。
- 歩道設置済みの区間のうち幅員2m未満の区間は、約20~26%。
- また、マウンドアップ型歩道で乗入口が連続している区間は、歩行者や車いすの安全性に課題がある。



県道 高島大津線 マウンドアップ型歩道状況

幅員2m未満が約20~26%

## ■ 自転車ルートの分布



ビワイチ・プラス  
山も歴史も!  
大きく楽しむ南湖一周

ビワイチ・プラス  
草津まちなかから  
信楽たぬきとお茶の里

出典：ビワイチサイクリングマップ  
ビワイチ・プラスサイクリングガイド

- 滋賀県では、ナショナルサイクルルートである“ビワイチ”のほか、テーマで巡るサイクリングコースとして11の“ビワイチ・プラス”コースを指定
- 大津地域に関わるビワイチ・プラスのコースは2つ

《ナショナルサイクルルート(NCR)とは》  
優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、一定の水準を満たすルートを対象として国により指定されたサイクルルート。

ルート名	延長	所在	指定
つくば霞ヶ浦りんりんロード	176km	茨城県	R元年
<b>ビワイチ</b>	<b>193km</b>	<b>滋賀県</b>	<b>R元年</b>
しまなみ海道サイクリングロード	70km	広島県～愛媛県	R元年
トカプチ400	403km	北海道	R3年
太平洋岸自転車道	1,487km	千葉県～和歌山県	R3年
富山湾岸サイクリングコース	102km	富山県	R3年

道路種別	サイクルルート
高速道路	ビワイチ: 低速コース (NCR登録ルート)
国道	ビワイチ: 上級コース (低速コースと異なるところのみ)
主要地方道	ビワイチ・プラス
県道	



### 重点項目 1. 幹線道路の渋滞を緩和する道路整備

(混雑度、速度状況、渋滞損失時間)

### 重点項目 2. 災害や緊急時に強い道路整備

(緊急輸送道路、重要物流道路)

### 重点項目 3. 歩行者や自転車の安全につながる道路整備

(歩道整備状況、自転車ルート指定状況)

### 重点項目 4. 大津市のまちづくりと一体となった道路整備

(立地適正化計画)



## 大津市立地適正化計画

安全・安心・快適に暮らせる持続可能でコンパクトなまちづくり

令和3年(2021年)4月

大津市

### コンパクト+ネットワークによるまちづくり

人口減少下でも生活利便性が確保された拠点の充実と、公共交通により拠点を相互に結ぶ都市構造とします。

#### ①地域拠点・生活拠点の設定

・日常生活に必要な機能や地区のコミュニティ機能を有する地域拠点・生活拠点を設定し、居住や都市機能の集積・集約化を誘導します。

#### ②拠点に必要な都市機能の明確化

・市民や来訪者の視点に立った、快適で心豊かに過ごせるまちづくりの実現に向けて、拠点に必要な医療・福祉、教育・文化、商業・業務等の都市機能を明確化します。

#### ③魅力ある都心エリアの充実

・自然や歴史・文化遺産を生かした質の高い快適な都市空間の確保など、市民や来訪者が魅力を感じる都心エリアを充実します。

#### ④ネットワークの再構築

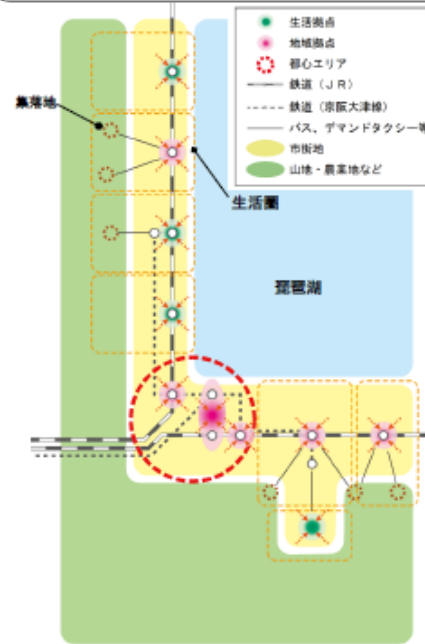
・都心エリアや各拠点と集落地とを相互に結ぶ交通ネットワークを再構築するとともに、基幹的な公共交通が通る道路沿道での居住を促進します。

#### ⑤集落地の活性化

・中山間地・農業地などの集落地では、地域特性を生かした地域の暮らしを支える活性化に努めます。

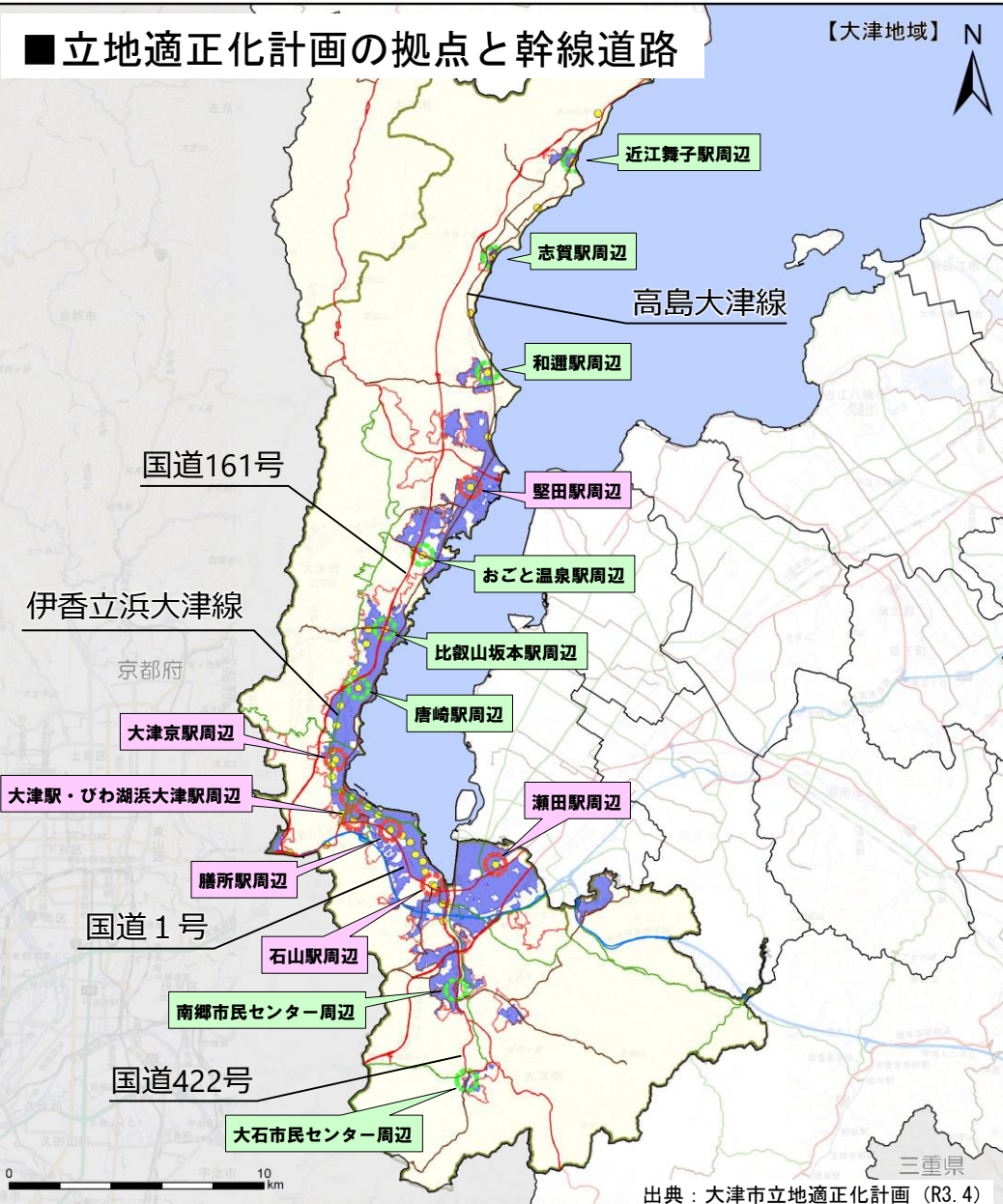
コンパクト+ネットワークによるこれからのまちづくりは・・・

- 鉄道駅周辺等を中心とする地域拠点・生活拠点では、生活に必要な都市機能の確保と居住の誘導を図ります。
- 都心エリアでは、さらなる都市機能の集積を図るとともに、居住、観光・交流機能を高めます。
- 公共交通により、地域拠点・生活拠点を結ぶとともに、基幹的な公共交通（バス等）が通る道路沿道では、居住を促進し公共交通を維持します。
- 中山間地・農業地などの集落地では、市街地との交通ネットワークの再構築をめざすとともに、地域コミュニティの維持・充実に努めます。



コンパクト+ネットワークのイメージ図

## ■立地適正化計画の拠点と幹線道路



- 大津市立地適正化計画における拠点は、国道1号沿線のほか、琵琶湖岸沿いや瀬田川沿いに分布
- これらの拠点間を結ぶ幹線道路としては、国道1号や国道161号、国道422号のほか、高島大津線や伊香立浜大津線等が存在
- 居住誘導区域は各拠点周辺に分布

### 《地域拠点・生活拠点・居住誘導区域とは》

#### 【地域拠点】

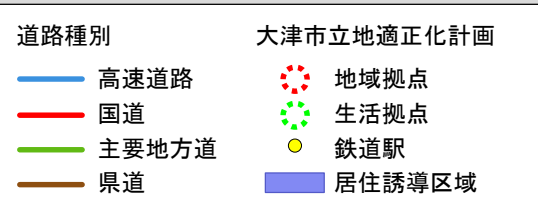
周辺の複数の生活圏を対象として、各生活拠点に配置される機能に加えて、日用品以外の買い物や高度な医療・福祉等の機能が集積するエリア。

#### 【生活拠点】

生活圏の中心となるエリアで、徒歩圏内において日常生活に必要なスーパーや診療所、保育所などが配置される利便性の高い生活エリア。

#### 【居住誘導区域】

人口減少の中にあっても、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、人口密度を維持すべき区域。



## 4. まとめ

# 今回いただきたいご意見

○「地域の声」(案)と「地域の重点項目」(案)について

## 「地域の声」(案)

幹線道路の渋滞を緩和する  
道路整備とソフト対策

災害や緊急時に強い道路整備

歩行者や自転車の安全につながる  
道路整備

大津市のまちづくりと一体となった  
道路整備

今後の道路の使い方を考える  
新たなチャレンジ

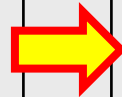
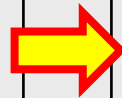
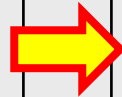
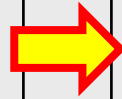
## 「地域の重点項目」(案)

1. 幹線道路の渋滞を緩和する道路整備

2. 災害や緊急時に強い道路整備

3. 歩行者や自転車の安全につながる道路整備

4. 大津市のまちづくりと一体となった道路整備



## 5. 次回の地域ワーキング

- 日時：令和4年11月18日（金）  
14:00～（16:00終了予定）
- 場所：滋賀県危機管理センター  
1階 大会議室