

地域別アクションプログラム
(南部土木事務所)

第2回 地域ワーキング



令和4年9月30日(金)

滋賀県南部土木事務所

説明内容

1. 地域ワーキングの趣旨と内容

(地域ワーキングの役割、第2回地域ワーキングの内容)

2. 「地域の声」の選定(案)

(とりまとめ方針、第1回地域ワーキングの意見整理、各市からの意見及び県民アンケートとの対比、地域の声と南部地域の状況、「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の概要、「地域の声」と「地域の重点項目」の関係、「地域の重点項目」案)

4. まとめ

(第2回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予定)

1. 地域ワーキングの趣旨と内容

1.1 地域ワーキングの役割

地域
WG

地域における道路に関する意見聴取



「地域の声」として整理

「地域の重点項目」を設定

1.2 第2回地域ワーキングの内容

地域ワーキング(WG)	主なWGの内容
第1回地域WG 令和4年7月26日開催	各委員から管内道路の課題等に関する意見をいただく
第2回地域WG 令和4年9月30日開催 今回	第1回WGで出た意見をもとに、「地域の声(案)」、客観的評価マニュアルの「地域の重点項目(案)」を作成・提示し、各委員から意見をいただく
第3回地域WG 令和4年11月予定	「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、アクションプログラムに掲載する代表候補箇所を提示
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(案)の報告

※「地域の声」：地域ワーキングで伺った意見をもとにまとめる、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の意見。

2. 「地域の声」の選定（案）

2.1 「地域の声」の選定について

第2回 地域WG

第1回WGで出た意見をもとに、下記①②の(案)を作成・提示し、意見を頂く

① 地域の声(案)

② 地域の重点項目(案)

① 地域の声

○地域の声はパンフレットに掲載

○本日は、項目(📌)について、事務局で作成した(案)を提示

AP2018のパンフレット

地域別アクションプログラム(南部土木事務所)
地域の声

南部地域(草津市、守山市、栗東市、野洲市)は、京阪神に隣接する地理的特性や交通の利便性等から現在も人口は増加傾向にあります。また、新たな商業施設や企業立地、住宅開発も活発であるとともに、大学や試験研究機関の集積が進む成長著しい地域となっています。

近年では、平成25年度に近江大橋が無料化され、その接続道路となる大津湖南幹線も平成27年度に琵琶湖大橋取付け道路まで4車線化されたほか、国道1号バイパス(東東水口道路)も供用するなど、地域内の幹線道路ネットワークの強化が進められており、交通基盤が整った本地域が更なる発展を遂げることが期待されています。

その一方で、地域の発展に伴い、地域内の交通量は増加傾向にあり、交通渋滞とそれによる周辺環境の悪化が見られ、地域の経済活動の活性化や、快適な移動空間の確保など、道路整備に対する課題が顕在化しています。

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. 交通渋滞の緩和**
本地域では、商業施設が立ち並ぶ幹線道路や国道1号、8号等の幹線道路との交差点において、多くの渋滞が発生しており、渋滞を避けた交通が生活道路に入り込むなど、危険な状況を抱えています。このため、渋滞緩和に向けた道路の幅幅や交通処理機能強化につながる交差点改良等の積極的な実施が求められます。
- 2. まちづくりの根幹となる道路ネットワークの構築**
本地域は整備が進んだ南北軸と比較すると東西軸が弱く、特定の道路に交通が集中している状況が見られます。このため、各道路管理者の連携のもと、まちづくりの根幹となる道路ネットワークを構築し、集中する交通の分散を図ることが必要です。
- 3. 誰もが安全・安心して利用できる歩行者・自転車空間の確保**
本地域は人口が増加しており、増加する高齢者や児童、障害者など、まちを歩いて移動するすべての人に対して、安全・安心して移動できる、歩きやすい歩行者空間確保が求められます。また、昨今の自転車ブームにより自転車利用者が増加していることから、安全・快適な自転車空間の確保も求められています。
- 4. 快適な道路環境創出に向けた維持管理**
街路側からの落葉や歩道にはみ出した草や看板などは、道路利用者の通行の支障となり景観も損なわれるため、定期的な除草処理等が必要で、また、道路の舗装、橋梁、照明、区画線等の老朽化に備えて、計画的な維持管理を充実させていくことも必要です。さらに、外国人や観光客などを含む、すべての人が快適かつ安全に道路を利用できるように、わかりやすい道路標識や路面標示の設置に取り組む必要があります。

地域別アクションプログラム(南部土木事務所)地域ワーキング

2.2 「地域の声」のとりまとめ方針

● 地域ワーキングの意見を反映

第1回地域ワーキングで頂いた意見を基本に、県民アンケート、各市からの意見を踏まえてとりまとめる。

● わかりやすく簡潔にとりまとめ

広く県民に理解していただくため、わかりやすい文章で簡潔に整理する。

2.3 第1回地域ワーキングの意見整理

主な意見	区分
<ul style="list-style-type: none">● 県道片岡栗東線のボトルネックの解消として4車線化整備の早期実施● 南北軸と比較して、東西軸の渋滞は変わっていない● 国道を起点とした東西軸が弱く渋滞が発生。東西軸の強化が必要● 山手幹線から国道1号に抜ける道が少なく、道も細い● 南部地域内では渋滞が多く、特に朝夕の通勤通学時や雨の日の渋滞がひどい● 中心市街地、駅周辺が慢性的に渋滞● 市内が慢性的に渋滞、渋滞緩和対策の推進が必要● 自転車交通による渋滞発生、十分な幅員の道路整備が必要● バス停、右折車線未整備により渋滞が発生● 渋滞がひどく路線バスの定時性が確保されていない	渋滞

2.3 第1回地域ワーキングの意見整理

主な意見	区分
<ul style="list-style-type: none"> ●災害時の重要物流道路や緊急輸送道路のネットワークの構築が重要 ●災害時の避難、緊急活動用スペースの確保が必要 ●大雨時、アンダーパスにおいて冠水が発生している場合、通行できる環境に整っていない場合は速報を流すなどが必要 	災害
<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりと一体的な道路整備が必要 ●道路整備を基盤とした土地利用を図ることが重要 ●都市計画基本方針の拠点連携型都市構造の実現に向けた拠点間ネットワークの強化が必要 ●障害者のためのバスの道路ネットワーク整備が必要 ●滋賀～京都間の交通集中を緩和する都市計画道路ネットワークの強化が必要 ●高速道路へのアクセス道路が脆弱、湖周道路へ接続する幹線道路が無い 	地域活性化 ・ 道路 ネットワーク

2.3 第1回地域ワーキングの意見整理

主な意見	区分
<ul style="list-style-type: none"> ●交通事故減少に向けて、道路整備に合わせた歩行者、自転車、車椅子利用者等の交通弱者が安全安心に利用できる歩道整備が必要 ●旧中山道、大津能登川長浜線の路面標示は速度規制対策の効果があると実感。 ●医療機関周辺の安心して通行できる歩道整備が必要 ●小学生と中学生で通学ルートが重なっている箇所の歩道整備が不十分で危険。早期の歩道整備を。また、自転車通学のための安全空間の確保も必要 ●歩行者の安全のため、十分な歩道幅員確保や、防護柵設置が必要 ●ビワイチ自転車の歩道走行により歩行者が危険。幅員の広い歩道は、自転車と歩行者を分離していただきたい ●高齢化を見据え、安心して歩行できる空間確保が必要 	交通安全
<ul style="list-style-type: none"> ●バリアフリー、ユニバーサルデザインに配慮した道路整備 ●障害は一括りではないため、設計・施工段階から色々な方の声を聞いて欲しい ●高齢者、障害者が安全に通行できる道路整備 ●駅前送迎の方が多く、横断歩行者も多いため車両が捌けない 駅前広場の処理能力を高めるペDESTリアンデッキの整備 ●車両と自転車の車道利用の譲り合いが必要 	道路空間 創出

2.3 第1回地域ワーキングの意見整理

主な意見	区分
<ul style="list-style-type: none">●道路インフラの老朽化が進行していると実感 計画的な点検の実施、維持管理が必要●案内標識の内容が消えている●歩道舗装の凹凸で自転車やベビーカーの通行が困難な箇所がある	維持管理
<ul style="list-style-type: none">●自転車走行空間の矢羽根とブルーラインの意味を広く啓発する必要がある●自転車推進施策が図られる中で、自動車と自転車の共存を図る際の、安全対策やルールなどを決めていかなければならない●道路整備に係る地域間の連携が必要●道路行政への住民参加が必要	その他

2.4 各市からの意見、県民アンケートとの対比

区分	主な課題	各市意見	県民※アンケート
渋滞	<ul style="list-style-type: none"> ・東西軸の交通容量不足を解消する幹線道路網の整備 ・中心市街地、駅周辺の渋滞緩和 ・路線バスの定時性確保 	○	74.7%
災害	<ul style="list-style-type: none"> ・重要物流道路や緊急輸送道路のネットワークの構築 ・災害時の避難、緊急活動用スペースの確保 	○	60.0%
地域活性化 ・ 道路 ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと一体的な道路整備 ・拠点間ネットワークの強化 ・障害者の公共交通利用を支援する道路網 ・交通集中を緩和する都市計画道路ネットワークの強化 ・高速道路のインターチェンジや湖周道路へアクセスする道路整備 	○	— 48.7% 42.7% — 48.7%
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者や自転車の安全を確保する歩道整備 ・自転車通学路の安全確保 ・ビワイチ自転車と歩行者を分離する自転車走行空間の確保 	○	73.3% 62.7% 58.7%
道路空間 創出	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー、ユニバーサルデザインに配慮した道路整備 ・高齢者、障害者が安全に通行できる道路整備 ・駅前広場の処理能力向上 	—	59.3% 59.3% 29.3%

※ 県民アンケートの割合は、南部地域の回答に占める割合であり、構成比は、5段階評価において、重要度が「高い」「やや高い」と回答された方の割合

2.4 各市からの意見、県民アンケートとの対比

区分	主な課題	各市意見	県民※アンケート
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化が進行する道路インフラの計画的な点検、維持管理 ・案内標識の維持管理 ・歩道舗装の維持管理 	—	—
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間の路面標示の啓発 ・自動車と自転車の共存を図る安全対策やルール決め ・道路整備に係る地域間連携 ・道路行政への住民参加 	— — ○ —	—

※ 県民アンケートの割合は、南部地域の回答に占める割合であり、構成比は、5段階評価において、重要度が「高い」「やや高い」と回答された方の割合

2.5 地域の声と南部地域の状況

区分	道路特性を表す代表的な指標等
渋滞	<ul style="list-style-type: none">・交通量・大型車交通量・混雑時旅行速度・昼間非混雑時旅行速度・渋滞損失時間
災害	<ul style="list-style-type: none">・緊急輸送道路
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none">・重要物流道路
地域活性化	<ul style="list-style-type: none">・拠点の分布
交通安全	<ul style="list-style-type: none">・歩道整備状況・自転車ルート指定状況

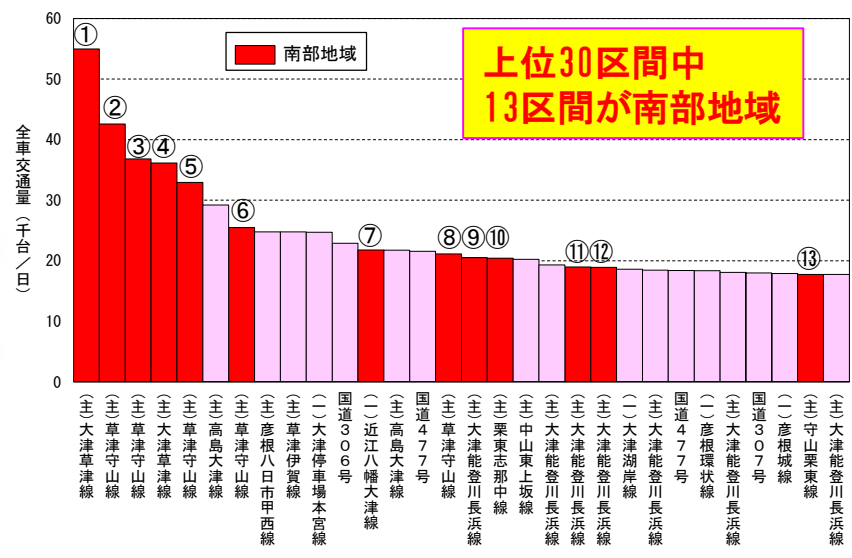
2.5 交通量の状況① (交通量)

渋滞

■24時間全車交通量 (H27全国道路・街路交通情勢調査)

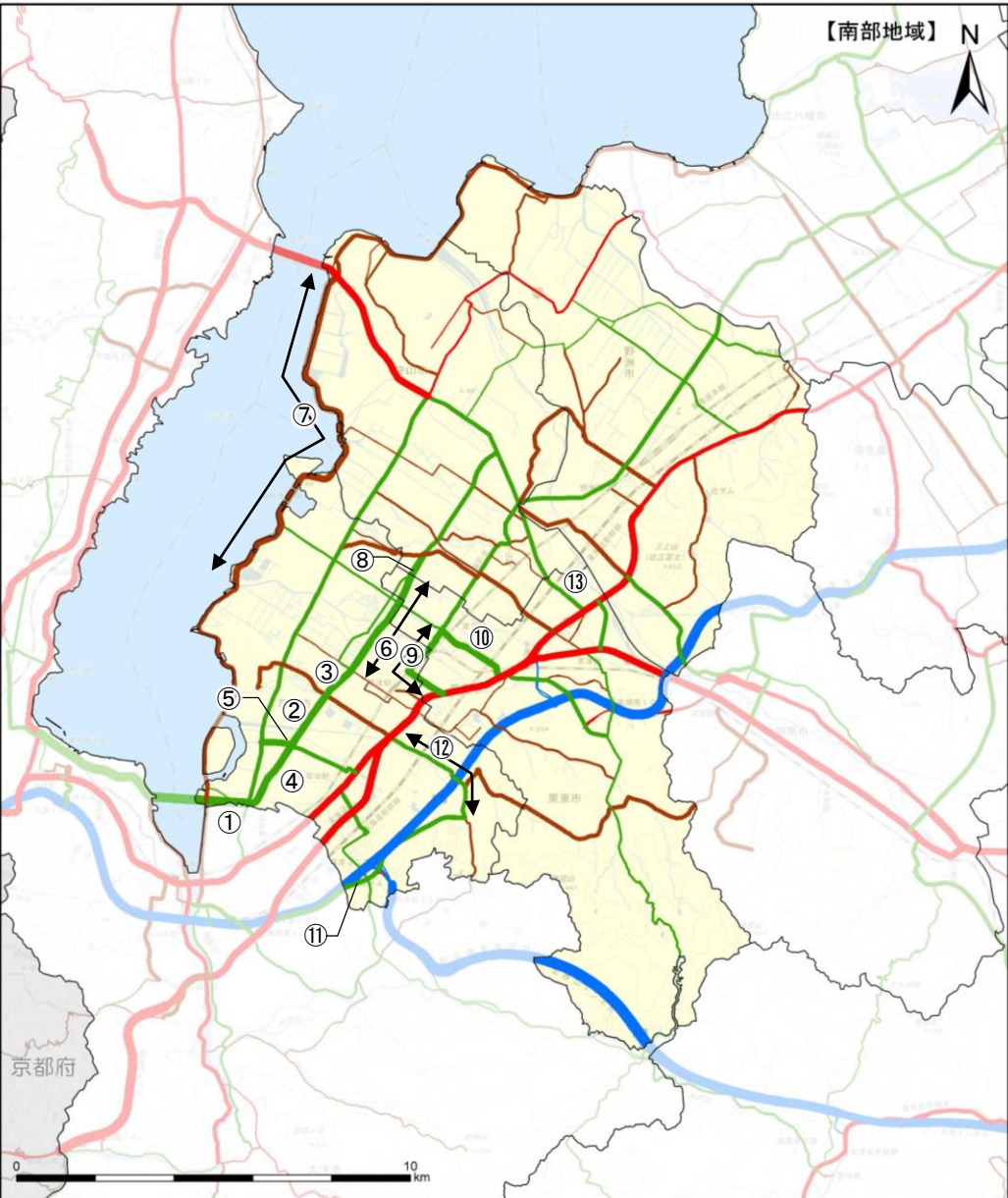
・交通量は、高速道路や南北の幹線道路で多いほか、栗東市街部や琵琶湖大橋からの東西方向の路線での多さが目立つ。

■滋賀県の全車交通量上位30区間(県管理道路)



出典: H27全国道路・街路交通情勢調査
(道路種別、交通量は上記に基づく)

道路種別	交通量
— 高速道路	— 0-5,000台/日未満
— 国道	— 5,000-10,000台/日未満
— 主要地方道	— 10,000-20,000台/日未満
— 県道	— 20,000-50,000台/日未満
	— 50,000台/日以上



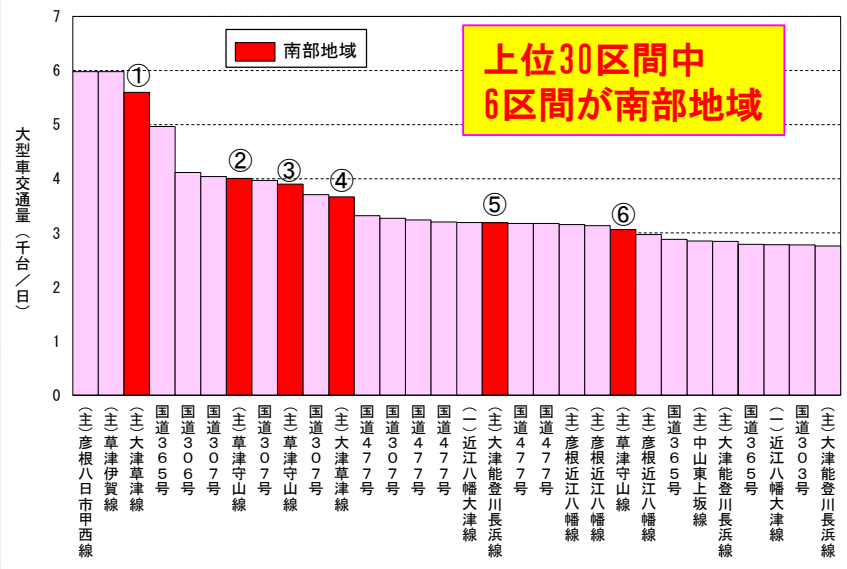
2.5 交通量の状況②（大型車交通量）

渋滞

■24時間大型車交通量（H27全国道路・街路交通情勢調査）

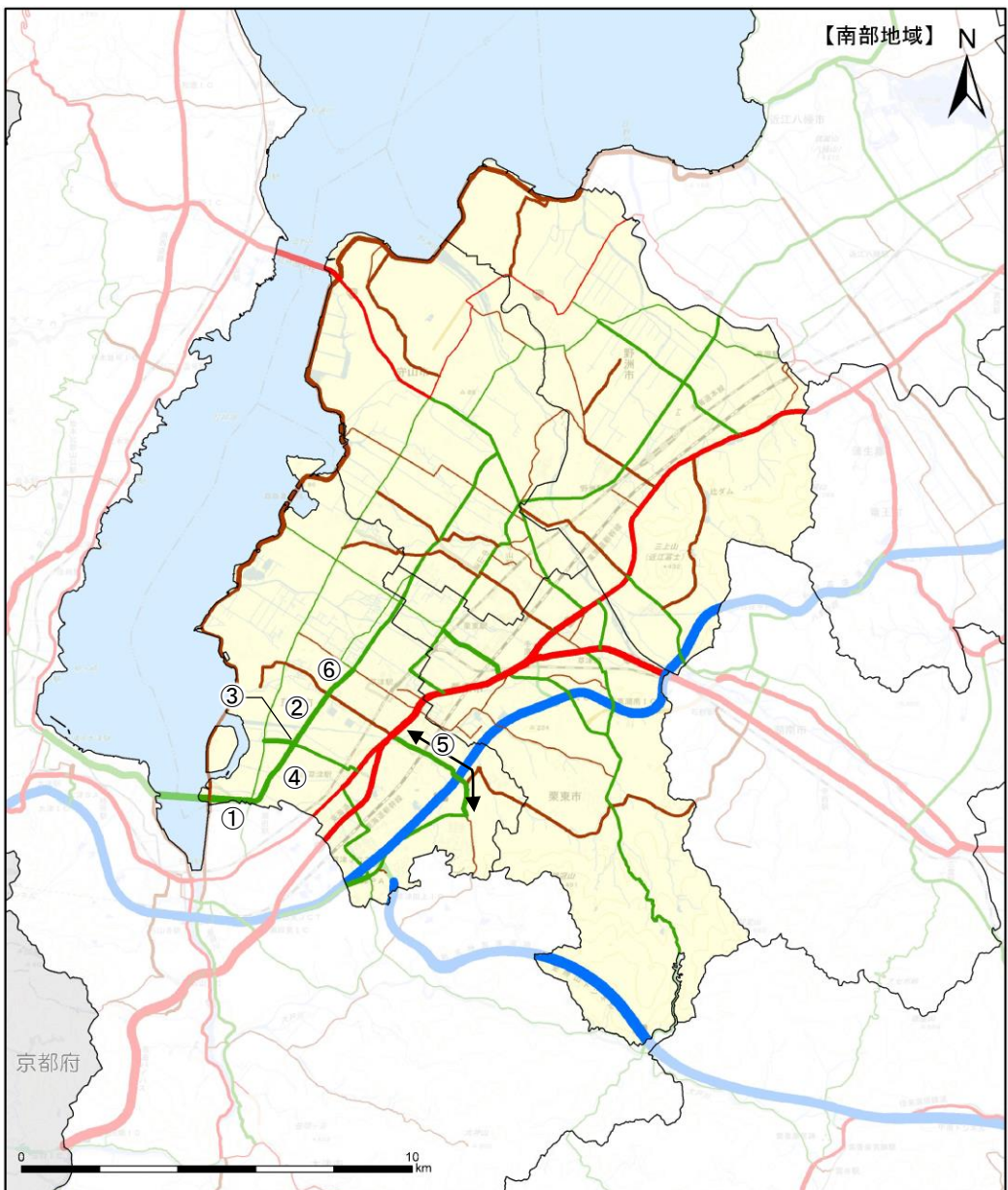
• 大型車交通量は、全車と同じく高速道路や南北の幹線道路で多く、東西方向の路線では一部の路線における多さが目立つ。

■滋賀県の大規模車交通量上位30区間（県管理道路）



出典：H27全国道路・街路交通情勢調査
（道路種別、交通量は上記に基づく）

道路種別	大型車交通量
高速道路	0-1,000台/日未満
国道	1,000-2,500台/日未満
主要地方道	2,500-5,000台/日未満
県道	5,000-10,000台/日未満
	10,000台/日以上



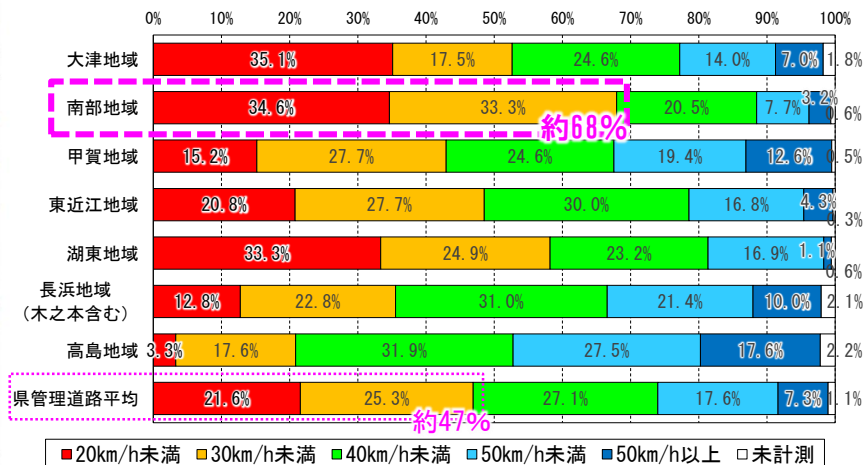
2.5 速度状況①（混雑時旅行速度）

渋滞

■混雑時旅行速度の状況（H27全国道路・街路交通情勢調査）

- 混雑時における旅行速度は、南北方向の幹線のうち国道1号及び8号における低速区間の多さが目立つほか、その国道1号及び8号に接続する東西方向路線においても低速区間の多さが目立つ。

■地域別速度区分別区間構成比（混雑時：県管理道路）



30km/h未満が約68%（県平均約47%の1.4倍）

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査

旅行速度（混雑時）

- 20km/h未満
- 20-30km/h未満
- 30-40km/h未満
- 40-50km/h未満
- 50km/h以上



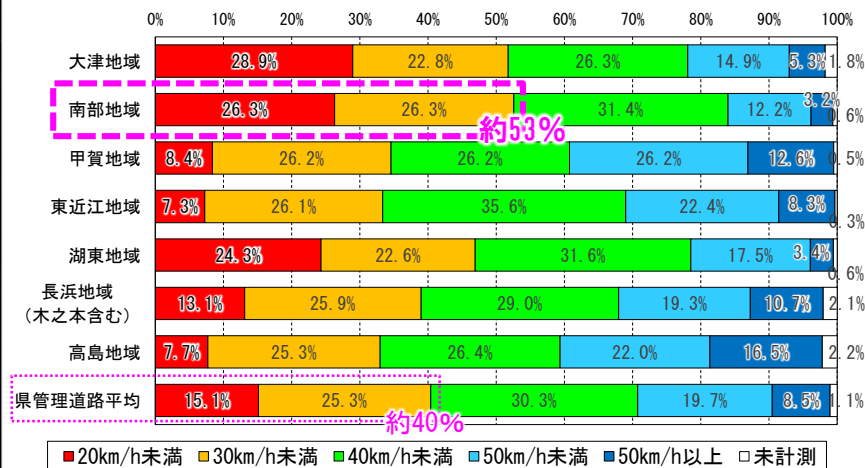
2.5 速度状況②（昼間非混雑時旅行速度）

渋滞

■昼間非混雑時旅行速度の状況（H27全国道路・街路交通情勢調査）

• 昼間の非混雑時における旅行速度をみると、国道1号及び8号における低速区間は混雑時よりも緩和するが、その国道1号及び8号に接続する東西方向路線については、引き続き低速区間の多さが目立つ。（特に草津市や栗東市）

■地域別速度区分別区間構成比(昼間非混雑時：県管理道路)



30km/h未満が約53%（県平均約40%の1.3倍）

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査

旅行速度(昼間非混雑時)

- 20km/h未満
- 20-30km/h未満
- 30-40km/h未満
- 40-50km/h未満
- 50km/h以上

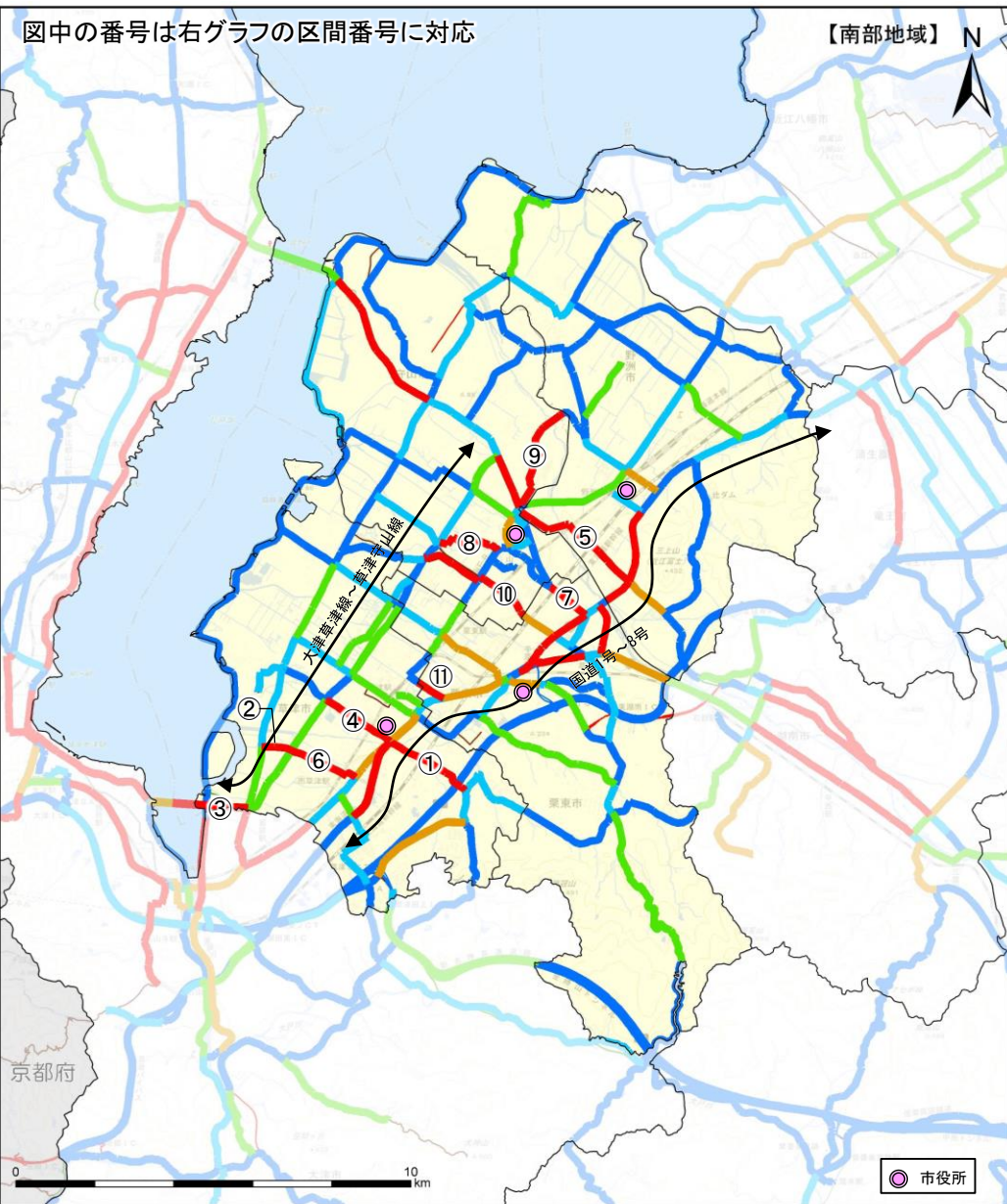


2.5 渋滞状況（渋滞損失時間）

渋滞

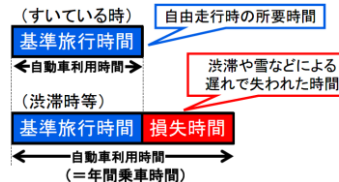
■ 渋滞損失時間の状況※

図中の番号は右グラフの区間番号に対応



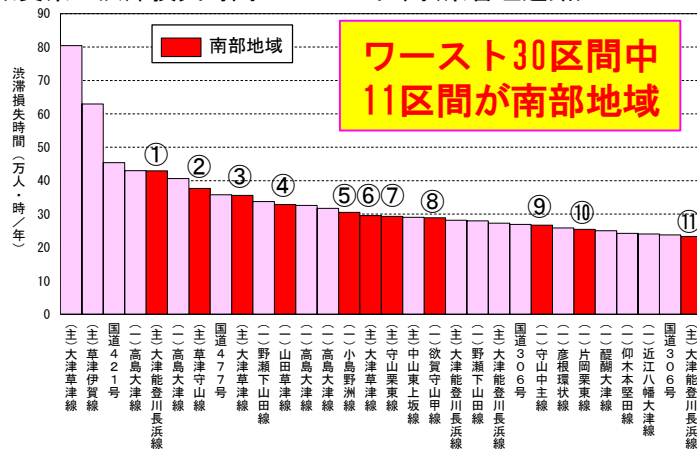
・ 南北方向では国道1号～8号において渋滞損失時間が多いほか、大津草津線～草津守山線と国道8号間の東西路線における渋滞損失時間の多さが目立つ。

※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。



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

■ 滋賀県の渋滞損失時間ワースト30区間（県管理道路）



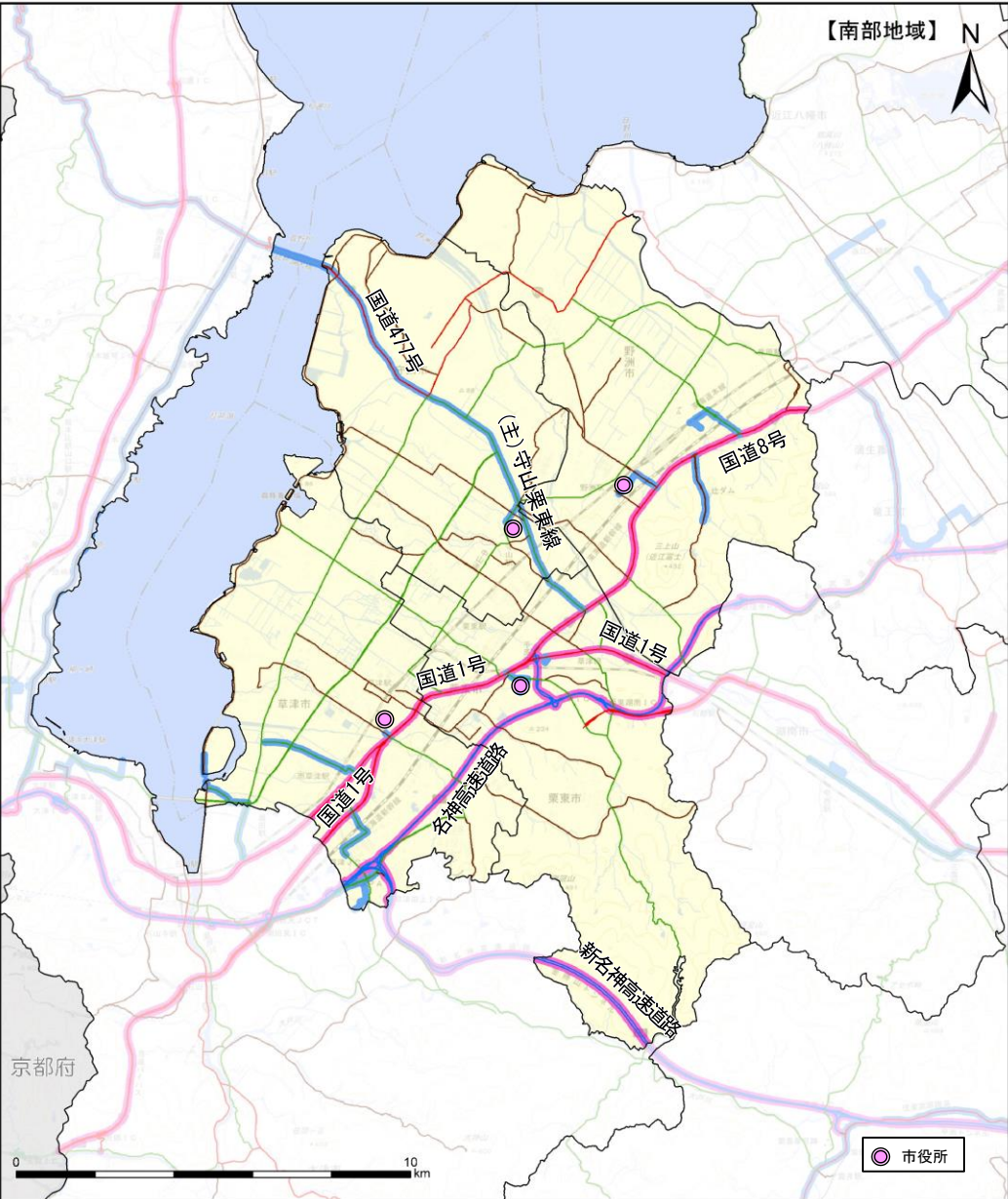
出典：滋賀県道路整備マスタープラン関連資料（道路特性調査データ）

渋滞損失時間(万人・時/年)



2.5 重要物流道路

重要物流道路の指定状況



- 重要物流道路は、名神高速、新名神、国道1号、国道8号の4路線が指定。
- その代替・補完路としては、国道477号や守山栗東線などが指定。

《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。



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
重要物流道路
代替・補完路

2.5 拠点の分布

■各自治体の都市MPにおける主な拠点分布

- 中心的な拠点は、JR東海道本線の駅周辺に設定。
- 交流的な拠点は、琵琶湖岸や東側の丘陵部などに設定。

《各自治体の都市MPにおける主な拠点設定》

	中心的な拠点	交流的な拠点	その他の拠点
草津市	・北部中心核 ・南部中心核	・交流創出核 ・複合連携核	地域再生核
守山市	中心商業拠点	・文化スポーツ・市民交流拠点 ・観光・レクリエーション拠点	
栗東市※	・環境・産業拠点 ・都市居住拠点 ・生活文化拠点	交流・憩い・レクリエーション拠点	・JRA栗東トレーニングセンター ・産業拠点
野洲市	中心拠点	自然環境交流拠点	地域拠点

※：栗東市については拠点が細かく設定されているため主要なもののみを掲載

出典：各自治体における都市計画MP

草津市都市計画MP(R4.1)

守山市都市計画基本方針(守山市都市計画MP)(H28.7)

第四次栗東市都市計画MP(R2.8)

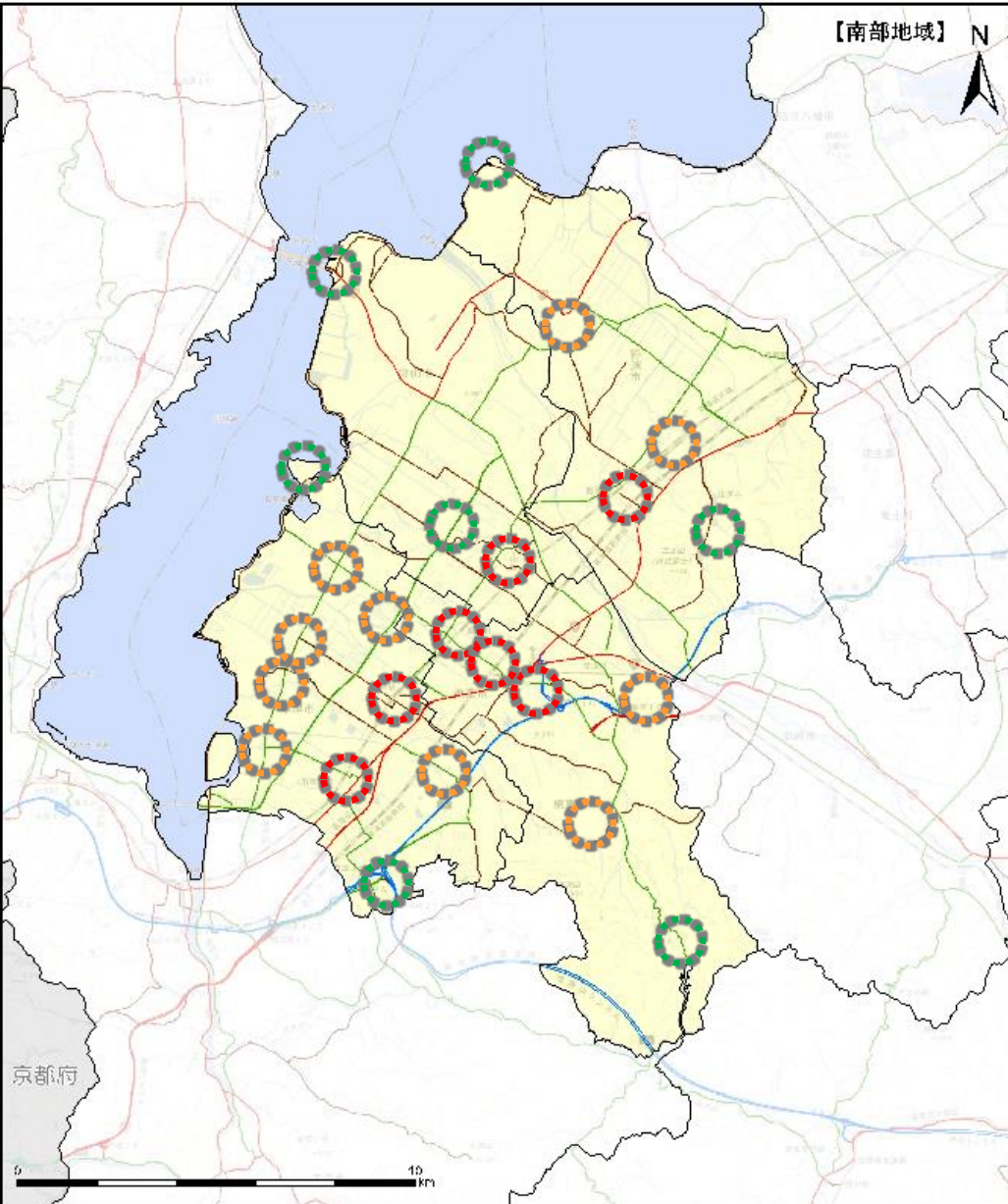
野洲市都市計画MP(R3.7)

道路種別

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 県道

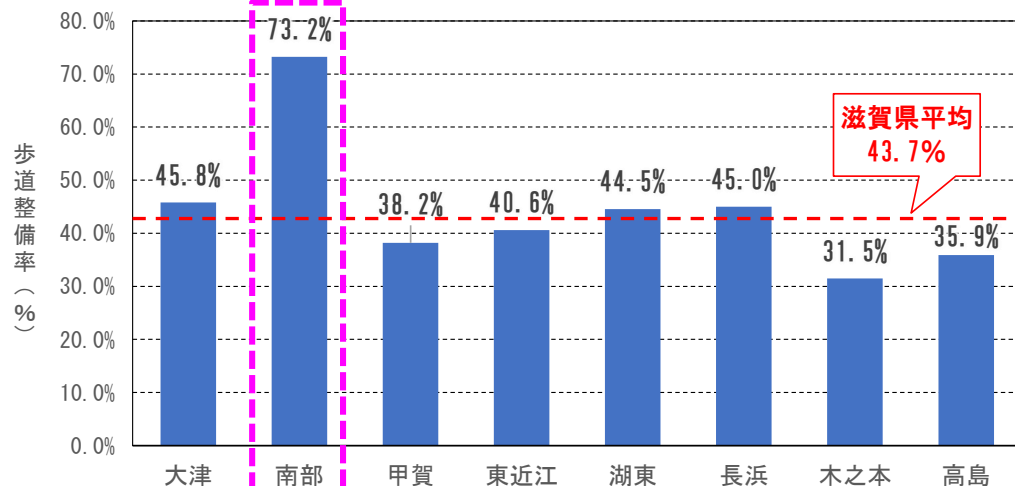
都市計画MPにおける拠点

- 中心的な拠点
- 交流的な拠点
- その他の拠点



2.5 歩道整備の状況

■ 県管理道路における歩道の設置率※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

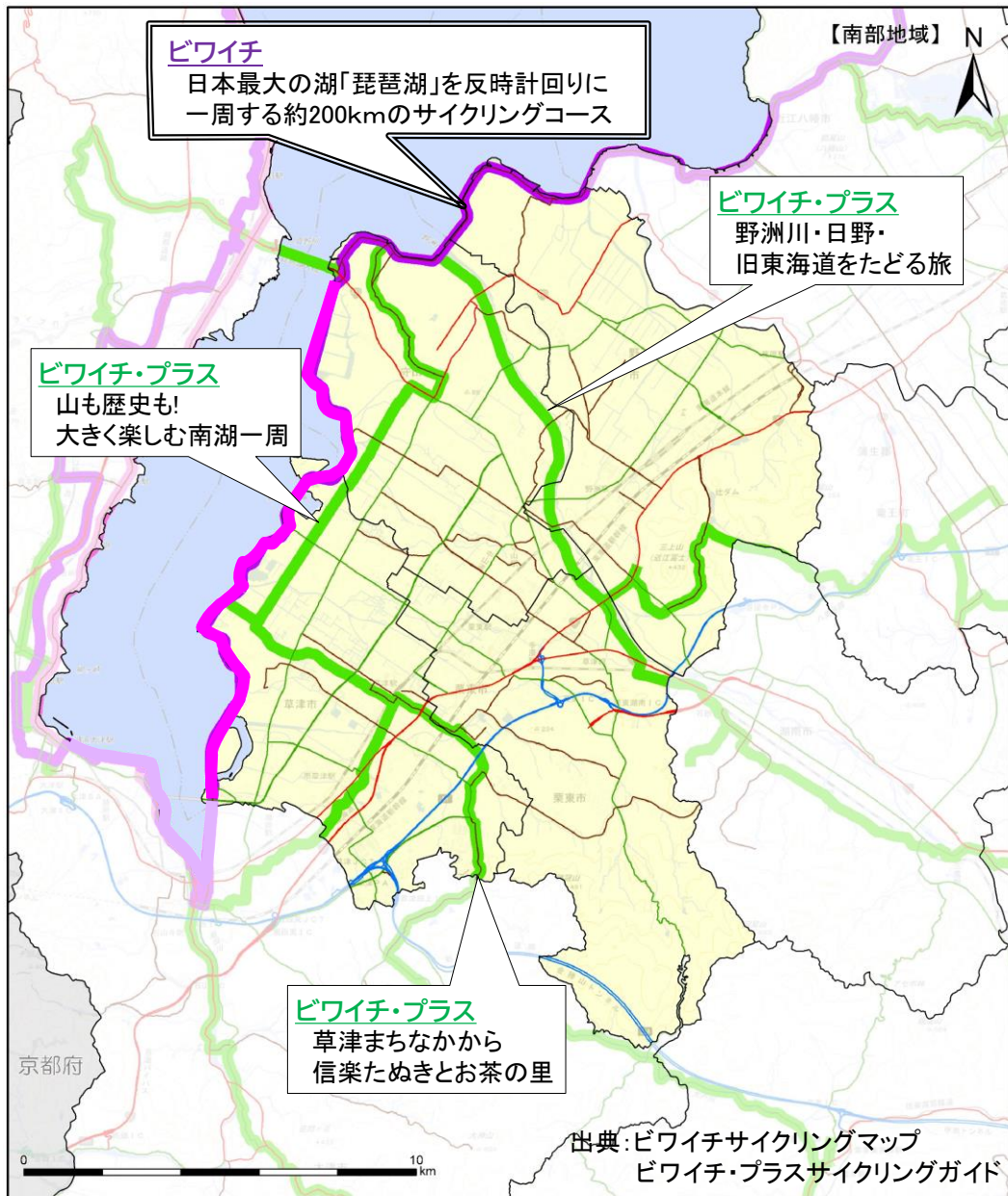
出典: 滋賀県資料

- 南部地域では、県管理道路の約73%において歩道が設置済みであり、滋賀県平均を大きく上回る。
- しかし、交通量の多い道路や通学路において、歩道が未整備の箇所も存在。



2.5 自転車ルート指定状況

■自転車ルートの分布（ビワイチ及びビワイチ・プラス）



- 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（南部地域に関わるビワイチ・プラスコースは3つ）
- ビワイチにおいて、自転車通行帯を整備中（9月末現在 琵琶湖大橋以北の優先施工区間 7.2kmのうち 3.0km 完了）

《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。



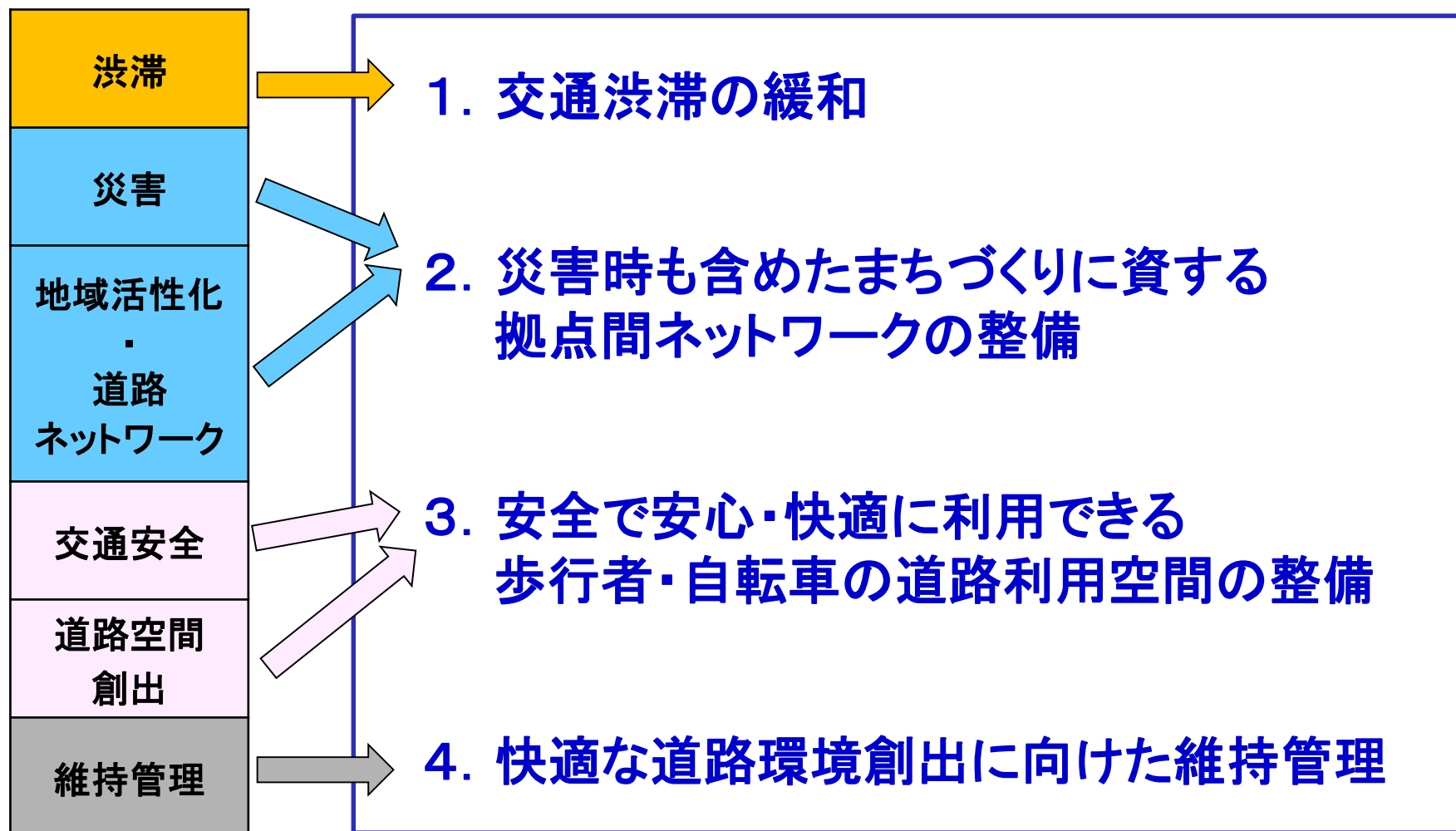
野洲市菖蒲地先

2.6 「地域の声」(案)

地域別アクションプログラム(南部土木事務所)

地域の声(案)

ご意見の区分



3. 「地域の重点項目」の選定（案）

3.1 「地域の重点項目」の選定について

第2回 地域WG

第1回WGで出た意見をもとに、下記①②の(案)を作成・提示し、意見を頂く

① 地域の声(案)

② 地域の重点項目(案)

② 地域の重点項目

… 客観的評価マニュアルの評価項目(👉)となる

客観的評価マニュアルとは

事業の優先度を客観的に評価するためのマニュアル ~誰が見ても納得できる評価基準、誰がやっても同じ評価結果~

拠点間ネットワーク整備

(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)

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

拠点内道路空間整備

(歩道整備、自転車道整備、道路空間再配分を
想定)

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4つ**まで設定可能
- ・ **合計で最大2点**の加

(参考)AP2018における地域の重点項目

- ・ 「著しい渋滞を緩和できる整備」
- ・ 「都市計画道路の整備」

3.2 客観的評価マニュアルの概要

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	
I. 取組みの柱の実現 1. つながる・ひろがる	
(1) 産業活動や地域交流を支える道路整備	
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
(2) 拠点間のアクセス性を高める道路整備	
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
(3) 気候変動等へ適応した道路整備	
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
II その他の評価項目	
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
III 費用便益比	
①	走行改善効果の点数化
IV 地域特性	
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】

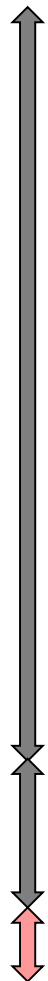
【地域特性】
地域の声を反映して設定

3.2 客観的評価マニュアルの概要

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	
I. 取組みの柱の実現 3. 快適でセーフティ	
<ul style="list-style-type: none"> (1) 人中心の空間創出 (2) 街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備 (3) マイカーに頼りすぎないための道路整備 (4) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備 	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
	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
	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
	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
	II その他の評価項目
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	
III 地域特性	
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】
 地域の声を反映して設定

3.3 「地域の声」と「地域の重点項目」の関係

第1回地域ワーキングの意見、各市からの意見、県民アンケート結果を踏まえて以下の「地域の重点項目（案）」を選定する

「地域の声」(案)と「地域の重点項目」(案)との対応

「地域の声」(案)	「地域の重点項目」(案)	備考(キーワード)
1. 交通渋滞の緩和	著しい渋滞を緩和できる整備	・渋滞緩和
2. 災害時も含めたまちづくりに資する拠点間ネットワークの整備	幹線道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路※ ・都市計画道路 ・緊急輸送道路 ・重要物流道路 ・無電柱化を推進する道路
3. 安全で安心・快適に利用できる歩行者・自転車の道路利用空間の整備	通学路等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・未就学児の移動経路 ・小学校の通学路 ・中学校、高校の通学経路 ・バリアフリー

4. 快適な道路環境創出に向けた維持管理

※ 幹線道路とは、市町間を連絡するなど主要幹線道路（高速道路、直轄国道）を補完する道路のこと。
 -近江の道づくりマニュアル(案) 令和2年4月より-

4. まとめ

4.1 第2回地域ワーキングの論点

委員の皆様にご意見をいただきたい点

○「地域の声」(案)と「地域の重点項目」(案)について

「地域の声」(案)	「地域の重点項目」(案)
1. 交通渋滞の緩和	著しい渋滞を緩和できる整備
2. 災害時も含めたまちづくりに資する 拠点間ネットワークの整備	幹線道路の整備
3. 安全で安心・快適に利用できる 歩行者・自転車の道路利用空間の整備	通学路等の整備
4. 快適な道路環境創出に向けた維持管理	

5. 次回の地域ワーキング

5.1 第3回地域ワーキングの予定

○日時: 令和4年11月9日(水)

14:00~16:00

○場所: 南部合同庁舎4階 4A会議室