

地域別アクションプログラム
(大津土木事務所)

第3回 地域ワーキング



令和4年11月18日(金)

滋賀県大津土木事務所

説明内容

1. 「地域の声」のとりまとめ

(第2回地域WG提示済みの「地域の声(案)」、「地域の声(案)」への意見整理、
「地域の声」とりまとめ結果)

2. 「地域の重点項目」のとりまとめ

(第2回地域WG提示済みの「地域の重点項目(案)」、
「地域の重点項目(案)」への意見整理、「地域の重点項目」とりまとめ結果)

3. 地域の課題を解決する事業中箇所

(事業中箇所の提示)

4. ソフト対策の取り組み例

(全国のソフト対策の事例紹介)

地域ワーキングの趣旨と内容

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

第3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"> ・「地域の声(案)」の設定 ・「地域の重点項目(案)」の設定(最大4項目)
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"> ・「地域の声」の決定 ・「地域の重点項目」(最大4項目)の決定 ・地域の課題を解決する事業中箇所の紹介
今回 第3回地域WG 令和4年11月18日	第2回WGで出した意見をもとに、「地域の声」や「地域の重点項目」を報告するとともに、 <u>地域の課題を解決する事業中箇所を紹介</u>	会議での意見を踏まえ、 <ul style="list-style-type: none"> ・アクションプログラム2023(案)の作成
第4回地域WG 令和4年12月14日	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"> ・アクションプログラム2023の策定

【事業の1次評価の内訳】

拠点間ネットワーク整備

【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

拠点内道路空間整備

【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に基づく評価例

評価項目	点数配分	路線① ●●工区	路線② △△工区	路線③ ●工区
I. 取組みの柱の実現 1. つながる・ひろがる	9.000			
(1) 産業活動や地域交流を支える道路整備	3.000			
①新広域道路交通計画の位置付け	0.500	0.500		
②重要物流道路および代替・補完路の整備	0.500	0.500		
③緊急輸送道路の整備	0.667			
④大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備	0.333			
⑤工区の起終点がともに改良済みの道路の整備	0.167			
⑥著しい渋滞を緩和できる整備	0.500	0.500	0.500	
⑦ピワイチおよびピワイチプラスに関連する整備	0.333			
(2) 拠点間のアクセス性を高める道路整備	3.000			
①鉄道や道路との立体交差化を図る整備	0.300	0.300		0.300
②生活拠点や主要施設へのアクセス道路の整備	0.600	0.600	0.600	
③防災拠点を結ぶ道路整備	0.600	0.600		
④事故危険箇所における整備	1.500		1.500	
(3) 気候変動等へ適応した道路整備	3.000			
①地域にとって唯一の道路の整備	0.600			
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	1.200	1.200		
③リダンダンシーを確保する道路整備	1.200			
II その他の評価項目	2.000			
①地域振興の計画に位置付け	0.250			
②高速道路や直轄国道整備に併せた整備	0.750	0.750		
③市町のまちづくり等と一体となった整備	0.750	0.750		
④環境負荷を低減する整備	0.250			
III 費用便益比	2.000			
①走行改善効果の点数化	2.000			
IV 地域特性	2.000			
①地域の重点項目1	0.500	0.500		0.500
②地域の重点項目2	0.500		0.500	
③地域の重点項目3	0.500			
④地域の重点項目4	0.500			
合計	15.0	6.2	3.1	0.8
1次評価結果		ランク I	ランク II	ランク III

ランク	点数
I	6点以上
II	6点未満 3点以上
III	3点未満

路線① ●●工区は地域の重点項目の加点により
ランクII→Iへ

路線②は地域の重点項目の加点により
ランクIII→IIへ

1. 「地域の声」のとりまとめ

● 地域ワーキングの意見を反映

第1～2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、市町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

広く住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。

● パンフレットで周知

今後作成、配布するアクションプログラム2023のパンフレットに、意見を掲載し、広く地域内（県内）に周知する。

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。

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

1. 幹線道路の渋滞を緩和する道路整備とソフト対策	
主 な ご 意 見	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線道路の渋滞は、道路整備は進められているが、まだまだ緩和されていない。お金をかけてやるべきかどうかも含め検証していく必要がある。 ● 瀬田川渡河部の渋滞対策が必要だと思う。
2. 災害や緊急時に強い道路整備	
主 な ご 意 見	<ul style="list-style-type: none"> ● 国道422号は主要幹線道路だが、道路幅が狭く、渋滞しているため、避難路として利用が困難である。 ● 緊急車両がきても進路を譲らないドライバーを見かける。ドライバーのマナー向上も必要。モラルが低下していることが一番の問題点ではないか。 ● 信号機は災害には弱いため、「環状交差点」など物理的な整備も必要。
3. 歩行者や自転車の安全につながる道路整備	
主 な ご 意 見	<ul style="list-style-type: none"> ● アクションプログラム2018には自転車のことが入っていなかったもので、この項目が入ったことはすごく進歩だと思う。ただ、歩行者や自転車の安全はもちろんだが、自動車を運転する側の要素も盛り込んでほしい。また、“安全”だけでなく、“安心”も取り入れてほしい。 ● 高齢者が安心して動ける道路を整備してもらいたい。 ● キックボードや自動運転など、新たな乗り物が出てくる可能性があるので、道路環境整備にも関係してくると思う。

4. 大津市のまちづくりと一体となった道路整備

主
な
ご
意
見

- 大津市のまちづくりは、今後どう改善していくかという点はあるが、既に完成形に近い。“まちづくりと一体となった”という表現は時既に遅しの感がある。危機感とスピード感を持った内容にしてもらいたい。
- 大規模な住宅開発により居住者が増えると、そこには子どもたちもいるので通学児童数が増え、通学路の確保や安全対策も必要になる。そういうこともわかったうえで、開発を行うべきである。

5. 今後の道路の使い方を考える新たなチャレンジ

主
な
ご
意
見

- 高齢化が非常に進んでいるのが、運転ができなくなった場合にそれに代わる公共交通があるのか不安がある。高齢者が動きやすくなる道路の整備をお願いしたい。
- 生活道路、特に通学路は、時間指定をした交通規制などを考えてもらいたい。通過車両の生活道路への進入防止も含め、子どもたちの登校時間帯の生活道路は走りにくいと感じてもらえたら有効だと思う。

第2回ワーキングのご意見を踏まえたとりまとめ結果

- 1. 幹線道路と生活道路の機能分化**
- 2. 歩行者や自転車の安全・安心につながる道路整備**
- 3. 災害や緊急時に強い道路整備**
- 4. 今後の道路の使い方を考える新たなチャレンジ**

大津地域アクションプログラム 地域の声（前文）

道路整備アクションプログラムの見直しにあたり、令和4年7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きました。

道路は、我々の生活に欠かせない社会基盤であり、道路によって人・モノの往来が増え、交流を促進し、経済を発展させるとともに、災害時には、救助活動や避難など命を守るライフラインでもあります。また、歩きやすい道路は、安全安心かつ快適で居心地の良い生活を生み出すとともに、新たなコミュニティの形成にもつながります。

一方で、県内の交通事故は減少傾向ながら令和3年度に2,850件発生しており、マイカーに頼りすぎた社会は、事故の危険性に加えて地球環境にも悪く、交通弱者を生み出すという負の面もあります。

誰もが安全・安心・快適に暮らすことができ、持続可能で魅力的なまちづくりを進めていくためには、負の面を低減しつつ、道路本来の機能を充実させていく取組が不可欠です。

また、取組を進めるにあたっては、人口減少や高齢化がさらに進むことを念頭に置き、必要なハード整備を実施しつつ、県民や関係機関の協力を得ながら、今ある社会インフラの使い方を工夫するなど、ソフト対策を充実させる視点も必要です。

このような意見を受け、スピード感をもって取組を進めるため、特に重要な4項目を「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。

大津地域アクションプログラム 地域の声（項目別）

1. 幹線道路と生活機能の分化

市街地では、幹線道路の渋滞や信号を避けるために生活道路への抜け道利用が発生しています。生活道路では、歩道が十分に整備されていないこともあり、通勤通学・買い物といった日常移動の安全が脅かされています。

今後の道路整備にあたっては、経済活動を支え災害にも強い「幹線道路」と、安全・安心・快適な生活環境をつくる「生活道路」それぞれの機能に合った道路整備を行う必要があります。

併せて、ICT等の新技術の活用や標識の設置、交通規制や意識啓発など、関係機関と連携しながら様々な方法で生活道路への抜け道利用を抑制する必要があります。

_____ : アンダーライン箇所は地域WGにて
委員の皆様から頂いた意見を反映

大津地域アクションプログラム 地域の声（項目別）

2. 歩行者や自転車の安全・安心につながる道路整備

生活道路においては、これまでの車中心の道路から、公共交通や自転車利用、歩行者など「人中心」の道路空間へシフトチェンジする必要があります。

特に、高齢化が進む地域や駅・病院などの周辺では、シルバーカーや車いす利用も想定したユニバーサルデザインの視点が必要です。

ビワイチルートにおいては、自動車・自転車の双方が安全に走行できる空間整備が必要です。

—— : アンダーライン箇所は地域WGにて
委員の皆様から頂いた意見を反映

大津地域アクションプログラム 地域の声（項目別）

3. 災害や緊急時に強い道路整備

災害や緊急時に幹線道路が通行不能となり大きな迂回が必要となれば、救命活動に大きく影響します。そのため、幹線道路の機能向上と併せ、代替機能をもつ道路整備によるダブルネットワーク化が必要です。

____ : アンダーライン箇所は地域WGにて
委員の皆様から頂いた意見を反映

大津地域アクションプログラム 地域の声（項目別）

4. 今後の道路の使い方を考える新たなチャレンジ

新たな道路整備には多くの予算と時間を要することから、既存の道路空間の使い方を工夫することで課題解決ができないか試行錯誤する必要があります。

ICT等の新技術の活用や社会実験の実施など、新たなチャレンジを実施する必要があります。

地域別アクションプログラム 大津地域ワーキング

——— : アンダーライン箇所は地域WGにて
委員の皆様から頂いた意見を反映

2. 「地域の重点項目」のとりまとめ

「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



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

- **地域の重点項目は、最も必要な項目にしぼるということも戦略的に必要ではないか。**
- **事務局（案）の内容は、これまで何年にも亘って言われていることであり、様々な対策を行う中で少しずつ良くなっているが、まだまだ問題解決できていない。問題解決の見せ方が必要。**
- **市民の安心・安全と財産を守るという視点で、戦略として提案する部分が上手く表現できれば。最近是想定外の災害も起きているので、意気込みや危機感が伝わる表現にできればと思う。**
- **総花的に項目を設定するのではなく、大事な何かを実現することを優先するという考え方もある。**

第2回ワーキングのご意見を踏まえたとりまとめ結果

	「地域の重点項目」
「幹線道路」の機能を充実する道路整備	<p>1. 主要幹線道路の著しい渋滞を緩和する道路整備 主要な幹線道路(緊急輸送道路+重要物流道路および代替・補完路)で渋滞が著しい区間を評価する。 (渋滞=渋滞損失時間が大津市内ワースト15位)</p> <p>2. 災害や緊急時に強い道路ネットワークの整備 市域の各地域を結ぶ道路ネットワークを構成する路線において、未改良区間(大型車のすれ違いが不能である区間)が解消できる道路整備を評価する。</p>
「生活道路」の機能を充実する道路整備	<p>3. 居住誘導区域内における歩道整備 大津市のまちづくり(コンパクト+ネットワーク)が進むよう大津市立地適正化計画に定める居住誘導区域内における歩道整備を評価する。</p>

3. 地域の課題を解決する事業中箇所

(地域の重点項目)

1. 主要幹線道路の著しい渋滞を緩和する道路整備

国道477号・真野

- 現道の拡幅整備【4車線・両側歩道】（H28～）
- 道路公社による事業



(地域の重点項目)

2. 災害や緊急時に強い道路ネットワークの整備

伊香立浜大津線・千野坂本工区

- バイパス道路【2車線・片側歩道】の整備（H31～）
- 見直し後のAPで部分的に前期完了（R5-9）を目指す



現道状況



(地域の重点項目)

2. 災害や緊急時に強い道路ネットワークの整備

南郷桐生草津線・里工区

- バイパス道路【2車線・片側歩道】の整備（H29～）
- 見直し後のAPで前期完了（R5-9）を目指す



(地域の重点項目)

3. 居住誘導区域内における歩道整備

(都)本堅田衣川線

- 都市計画道路【2車線・両側歩道】の整備（H26～）
- 見直し後のAPで前期完了（R5-9）を目指す



4. ソフト対策の取組例

目指すべき姿：幹線道路と生活道路の機能分化

地域として通過交通を排除したいエリアとして「**生活エリア**」を設定

「**生活エリア**」から通過交通を排除する方法として、**大きく3つの方向性**

1. ルールづくり

通行規制や一方通行化などの通行制限を設ける

⇒通過交通を進入させない、進入する気を起こさせない

2. 物理的な対策

狭さくやハンプ、ボラードなどを通過交通を遮るように設置

⇒生活道路に進入した方が遅くなるようにする

3. ICT等の新技術の利用

カーナビで生活エリア設定を避けた道案内

⇒通過交通を進入させない

2. 物理的な対策① (ライジングボラード、ハンプ)

ライジングボラードの設置

通過交通の抑制 (通学路) (新潟県新潟市)

○対策前



- ・通過交通が多く、走行速度の高い車両が通行する為、危険

○対策後



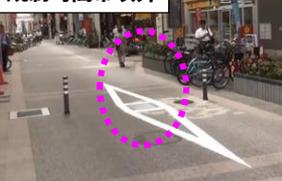
- ・ライジングボラードの設置により、通学時間帯の通過交通を抑制
- ・時間規制 (平日 7:30-8:15 (通学時間帯) に通行規制) と併せて実施

通過交通の抑制 (商店街) (新潟県新潟市)

○対策後



規制時間帯以外



- ・ライジングボラードの設置前は、規制時間帯であるにもかかわらず、進入する違反車両が多数あったが、H25年度の社会実験でライジングボラードを設置した後、進入する違反車両の減少が続き、設置1か月後以降は、ほぼ違反車両が無くなった。
- ・従来の通行規制の時間帯 (正午-翌朝 8:00) に合わせて、ライジングボラードを稼働し、進入車両を制限

ハンプ・スムーズ歩道

課題	・単路部での車両の通行速度が高い。
対策内容	車両の通行速度が高い箇所において、単路部にハンプ (凸部) を設置する。
効果	過度な速度で車両が通過した際にハンプによってドライバーへ不快感を与えることにより、ハンプ手前で速度の抑制が図られ、交差点部での速度抑制も期待される。また、連続設置することで区間全体の速度抑制が可能である。

車両の通行速度の高い生活道路にハンプを設置 (沖縄県浦添市)

○対策後



- ・ハンプの設置

車両の通行速度の高い生活道路に路側帯を含めたハンプを設置 (佐賀県佐賀市)

○対策前



○対策後

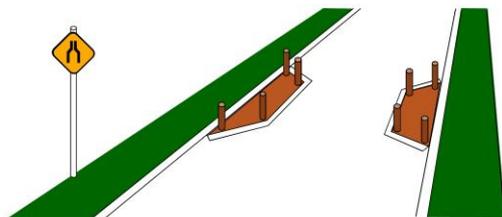


- ・自転車の通行に配慮し、路側帯を含めたハンプを設置

2. 物理的な対策② (狭さく、その他)

狭さく

課題	・単路部での車両の通行速度が高い。
対策内容	車両の通行速度の高い箇所において、狭さくを設置する。
効果	自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそう見せることにより自動車の運転者が速度を低減する。但し、速度抑制効果はハンプの方が大きい。



単路部の狭さく

通行速度の高い区間に両側狭さくを整備 (標準形: 3.0m) (愛知県稲沢市)

○対策後



- ・狭さくの設置
- ・車線分離標 (ラバーボール) を設置

児童の保護者との連携によるソフト対策 (岐阜県本巣市)

- ・当該箇所は本巣小学校の通学路に指定された区間で、時速 30 キロの速度規制がある。
- ・幹線道路の抜け道として利用されており、交通量が多く道路幅員が狭いため、保護者らの会合等でも危険性が指摘されていた。
- ・通学児童の安全を確保するため、2013 年より児童の保護者がベースカーを時速 30 キロ以下で走らせ、制限速度を超えて通学路を通行する車の速度を抑制する取組みを開始。
- ・ベースカーの導入により車両速度が抑えられ、小学校児童からも「安心して歩ける」といった感想が得られている。

■対策実施箇所



市道本巣 1046 線 L=1,500m

本巣小学校の通学路として、全児童 333 人の 7 割強が利用。

3. ICT等の新技術の利用（「ゾーン30」エリアに対応したカーナビアプリ）

《「ゾーン30」通過時》



ナビ画面

- ・「ゾーン30」のエリアを緑色で表示し、可視化することでドライバーの「ゾーン30」の認知向上や速度抑制を促す
- ・「ゾーン30」進入時や速度超過時には音声とアイコン表示で警告

《「ゾーン30」を回避したルート検索》



ルート検索結果画面

- ・「ゾーン30」の回避について、ナビゲーション条件設定画面で「積極回避」「回避」「回避しない」から選択可能
- ・より運転しやすいルートを案内するとともに、「ゾーン30」エリア内の通行量の抑制にも貢献

まとめ

取りまとめた「地域の声」について

1. 幹線道路と生活機能の分化

市街地では、幹線道路の渋滞や信号を避けるために生活道路への抜け道利用が発生しています。生活道路では、歩道が十分に整備されていないこともあり、通勤通学・買い物といった日常移動の安全が脅かされています。

今後の道路整備にあたっては、経済活動を支え災害にも強い「幹線道路」と、安全・安心・快適な生活環境をつくる「生活道路」それぞれの機能に合った道路整備を行う必要があります。

併せて、ICT等の新技術の活用や標識の設置、交通規制や意識啓発など、関係機関と連携しながら様々な方法で生活道路への抜け道利用を抑制する必要があります。

2. 歩行者や自転車の安心・安全につながる道路整備

生活道路においては、これまでの車中心の道路から、公共交通や自転車利用、歩行者など「人中心」の道路空間へシフトチェンジする必要があります。

特に、高齢化が進む地域や駅・病院などの周辺では、シルバーカーや車いす利用も想定したユニバーサルデザインの視点が必要です。

ビワイチルートにおいては、自動車・自転車の双方が安全に走行できる空間整備が必要です。

取りまとめた「地域の声」について

3. 災害や緊急時に強い道路整備

災害や緊急時に幹線道路が通行不能となり大きな迂回が必要となれば、救命活動に大きく影響します。
そのため、幹線道路の機能向上と併せ、代替機能をもつ道路整備によるダブルネットワーク化が必要です。

4. 今後の道路の使い方を考える新たなチャレンジ

新たな道路整備には多くの予算と時間を要することから、既存の道路空間の使い方を工夫することで課題解決ができないか試行錯誤する必要があります。

ICT等の新技術の活用や社会実験の実施など、新たなチャレンジを実施する必要があります。

取りまとめた「地域の重点項目」について

	「地域の重点項目」
<p>「幹線道路」の機能を充実する道路整備</p>	<p>1. 主要幹線道路の著しい渋滞を緩和する道路整備 主要な幹線道路(緊急輸送道路+重要物流道路および代替・補完路)で渋滞が著しい区間を評価する。 (渋滞=渋滞損失時間が大津市内ワースト15位)</p> <p>2. 災害や緊急時に強い道路ネットワークの整備 市域の各地域を結ぶ道路ネットワークを構成する路線において、未改良区間(大型車のすれ違いが不能である区間)が解消できる道路整備を評価する。</p>
<p>「生活道路」の機能を充実する道路整備</p>	<p>3. 居住誘導区域内における歩道整備 大津市のまちづくり(コンパクト+ネットワーク)が進むよう大津市立地適正化計画に定める居住誘導区域内における歩道整備を評価する。</p>

次回の地域ワーキング

- 日時：令和4年12月14日（水）
10:00～（12:00終了予定）
- 場所：滋賀県危機管理センター
1階 大会議室