

近江八幡市 道路網マスタープラン

（ 作成中 ）

令和7（2025）年7月23日時点版

近江八幡市

近江八幡市道路網マスタープラン

目 次

I. 計画の見直しにあたって	1
1. 見直しの目的と背景	1
2. 本計画の位置づけ	3
II. 道路網マスタープラン見直しの流れ	4
III. 近江八幡市の現況	5
1. 市の概況	5
2. 道路交通状況	32
IV. 上位・関連計画	44
1. 上位計画	46
2. 関連計画	60
V. 道路・交通の課題	78
VI. 道路整備の基本理念・基本方針	83
1. 道路整備の基本理念	83
2. 道路整備の基本方針	84
VII. 将来道路網	85
1. 防災・減災を支える「強い」道路網	86
2. 観光・経済活動を支え「にぎわい」を生み出す道路網	88
3. 暮らしの利便性を向上させ「安心・安全」に移動できる道路網	90
4. 健康増進を支え「ゆとり」をもたらす道路空間の形成	92
5. 本市の将来道路網	95
用語集	97

表Ⅰ．計画の見直しにあたって

1．見直しの目的と背景

(1) 見直しの目的

本市では、より効果的・効率的な道路整備を進めるため、①防災・減災、②経済活動の支援、③暮らしの安全と利便性の向上、④市民の健康増進やゆとり向上を基本方針として、将来の道路網の基本計画となる「近江八幡市道路網マスタープラン」を平成28（2016）年4月に策定しました。

しかしながら、策定から8年以上が経過し、この間、上位計画にあたる本市の基本計画は平成31（2019）年3月策定の「近江八幡市第1次総合計画」へと変わり、その基本目標のひとつとして、「時代に合った安全・安心な生活基盤を築き、次世代への礎を築きます。」を掲げ、都市基盤整備の施策を「移動基盤の整備、確保」、「災害に強いまちづくり」としました。さらに、近江八幡市第1次総合計画については、策定から5年が経過したことから計画の中間見直しとして、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの「近江八幡市第1次総合計画後期基本計画」を令和6（2024）年3月に策定したところです。

また、「近江八幡市都市計画マスタープラン」についても、近江八幡市第1次総合計画の実現に向け、長期的な視点に立った土地利用や市街地形成の将来像を明らかにし、その実現に向けた課題への対応方針を定めるため、令和4（2022）年1月に改定しました。併せて、本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」を具現化し、地域が活力を持って、持続できる日常生活圏の構築を図るため、公共交通施策と連携しながら居住や医療、福祉、商業等の市民生活を支える機能の立地の適正化に係る取組を総合的・一体的に推進するための指針として、新たに「近江八幡市立地適正化計画」を令和4（2022）年1月に策定しました。

これら上位計画、関連計画が改定されたこと、現状の道路整備状況等を踏まえ、近江八幡市内の道路のあるべき姿を再検証する必要があることから道路網マスタープランを見直し、改定するものです。

(2) 計画改定の背景等

1) 国における動き

国においては、平成30（2018）年3月31日公布、同年9月30日に施行された「道路法等の一部を改正する法律」（2018年法律第6号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設されました。

また、道路交通を取り巻く新たな課題や社会的要請に対応すべく、広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT交通マネジメントの視点から検討され、各ブロック別に新広域道路交通ビジョンが示されています。国土交通省近畿地方整備局においても「近畿ブロック新広域道路交通ビジョン」を令和3（2021）年7月に策定しており、基本方針として、広域道路ネットワークの形成、強化、交通・防災拠点の整備並びにICT交通マネジメントの推進が掲げられています。

さらに、この「近畿ブロック新広域道路交通ビジョン」を踏まえて、社会資本整備基本計画をはじめ、今後の計画的な道路整備・管理や交通マネジメント等の基本となる「近畿ブロック新広域道路交通計画」が策定されています。当該計画では、広域道路ネットワークにおいて基幹道路により連絡する拠点都市として近江八幡市も含まれており、広域道路ネットワーク路線としては、国道8号、いなべ近江八幡線（国道421号）が設定されています。

2) 滋賀県における動き

滋賀県においては、国における「重要物流道路制度」の創設、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の要請を受けて、「滋賀県基本構想」の理念を踏まえ、将来の道路ネットワークや公共交通ネットワーク、物流・人流等の将来像について取り纏めた「滋賀県新広域道路交通ビジョン」が令和3（2021）年3月に策定されました。当該計画では、地域の現状と目指すべき姿、広域的な交通の課題と取組みを整理した上で、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性として、産業活動や地域間交流・地域振興の支援や平常時・災害時を問わない信頼性の高い広域道路ネットワークの整備、交通・防災拠点の整備、ICT交通マネジメントの推進を基本方針として定めています。

また、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる「滋賀県新広域道路交通計画」が策定されています。当該計画は、防災・減災、国土強靱化、新たな国土構造の形成やグローバル化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えて、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの観点から具体的な計画として策定されています。

さらに、道づくりの基本方針を明らかにする「滋賀県道路整備マスタープラン第3次（令和4年3月）」、具体的な道路計画として、「滋賀県道路整備アクションプログラム2023（令和5年3月）」が策定されています。

2. 本計画の位置づけ

本計画の位置づけは以下の通りです。国や滋賀県、本市の上位・関連計画における道路整備の考え方等を踏まえつつ、本計画を検討します。

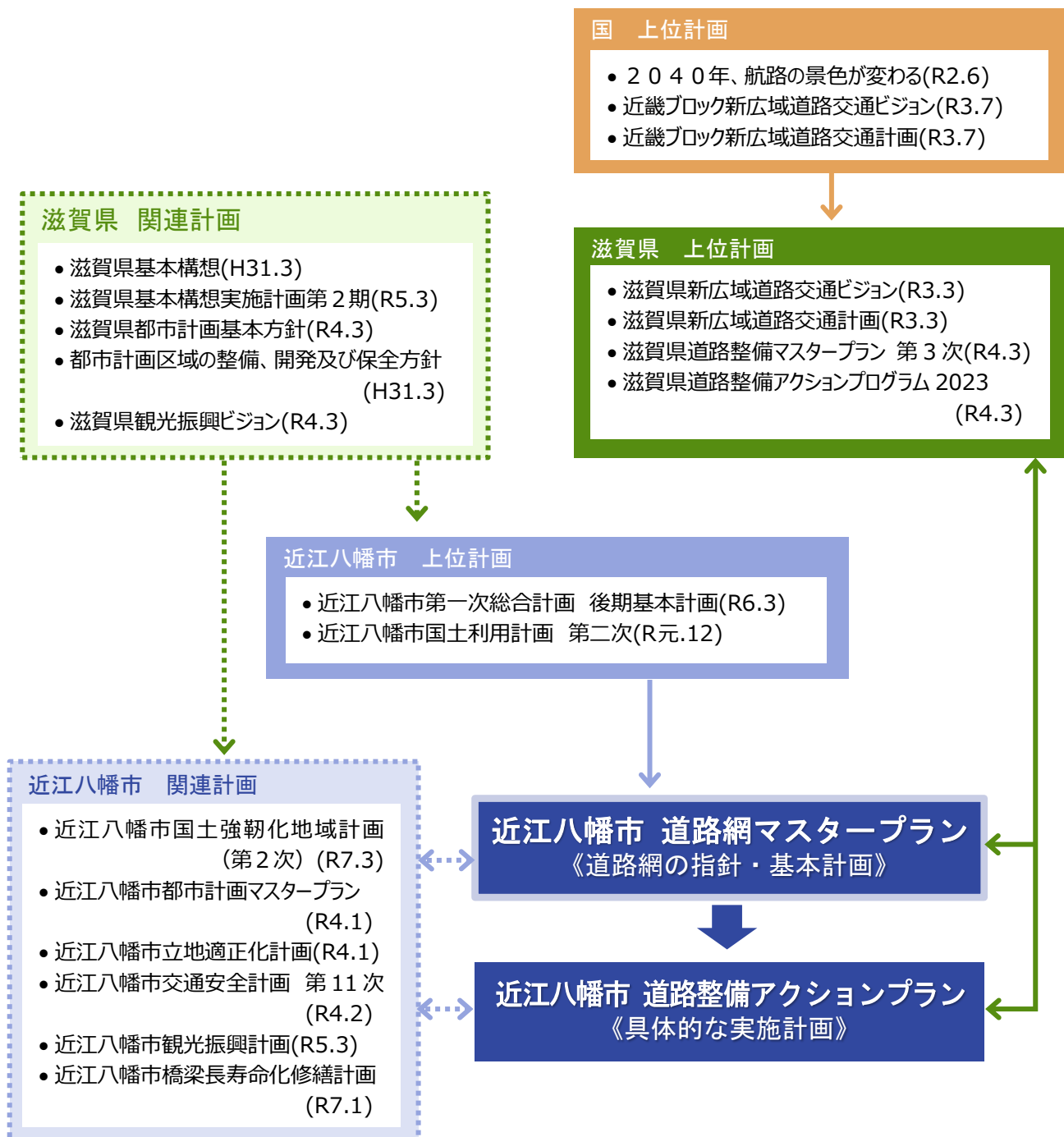


図 1-1 道路網マスタープランの位置づけ

Ⅱ. 道路網マスタープラン見直しの流れ

本計画は、以下の流れで見直しを実施します。

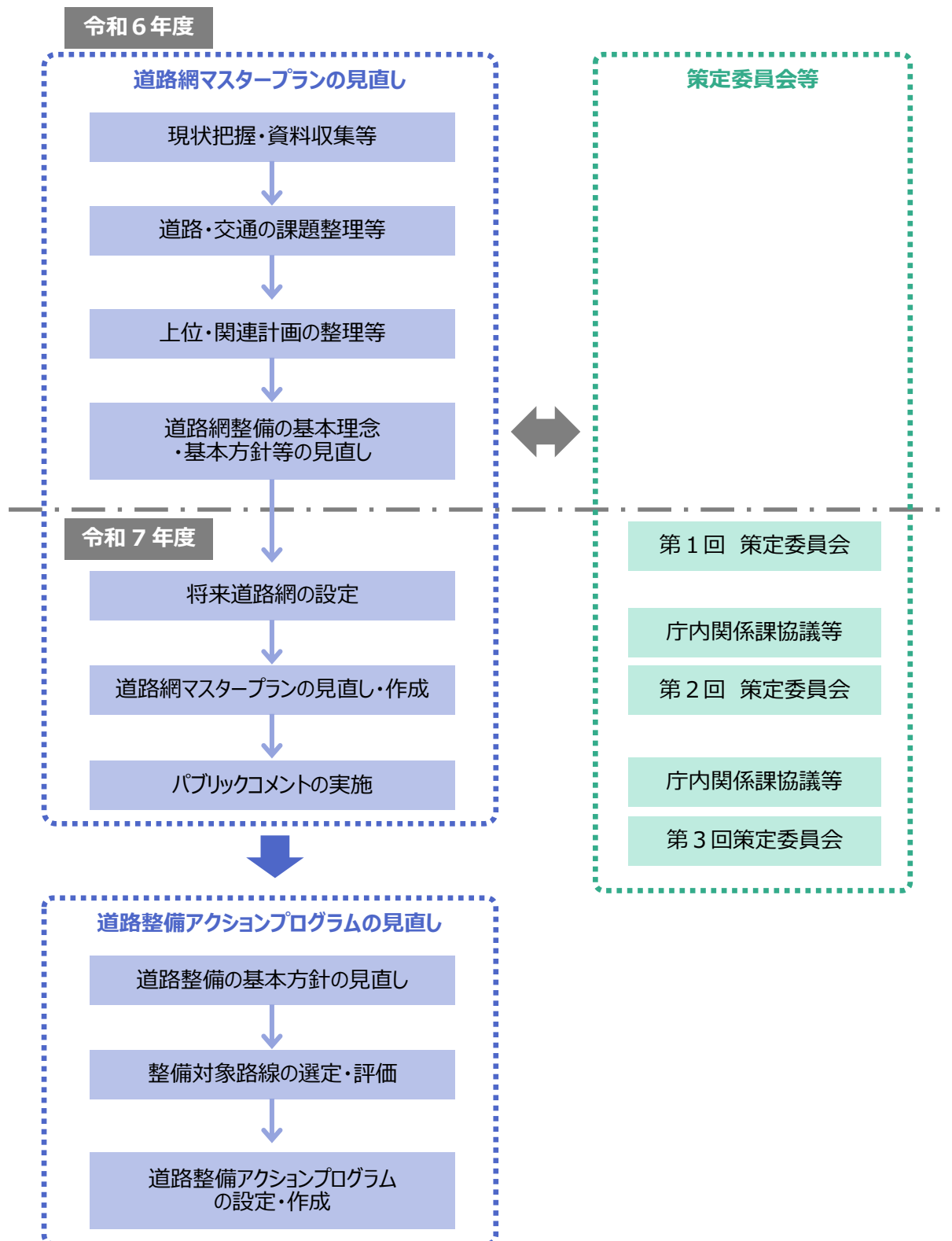


図 2-1 道路網マスタープラン見直しの流れ

Ⅲ. 近江八幡市の現況

1. 市の概況

(1) 位置・地勢

本市は、平成22（2010）年3月21日、旧近江八幡市と旧安土町が合併し、誕生しました。

市域は琵琶湖の東側に位置し、東は東近江市、南は蒲生郡竜王町、西は野洲市に接しており、東西17.0キロメートル、南北20.8キロメートルで面積は177.45平方キロメートル（うち琵琶湖76.03平方キロメートル）あり、滋賀県のほぼ中央に位置しています。

また、京阪神圏の外縁部にあたり、JR近江八幡駅から京都駅まで約40分、大阪駅までは約70分であることから京都、大阪の通勤・通学圏内となっています。

市域の北部には長命寺山、東部には安土山、織山、箕作山、南部には瓶割山、雪野山等の標高200メートルから400メートルの山々があり、西端には一級河川日野川が流れ、琵琶湖へと流入しています。また北東部には琵琶湖の内湖としては一番大きい西の湖があります。

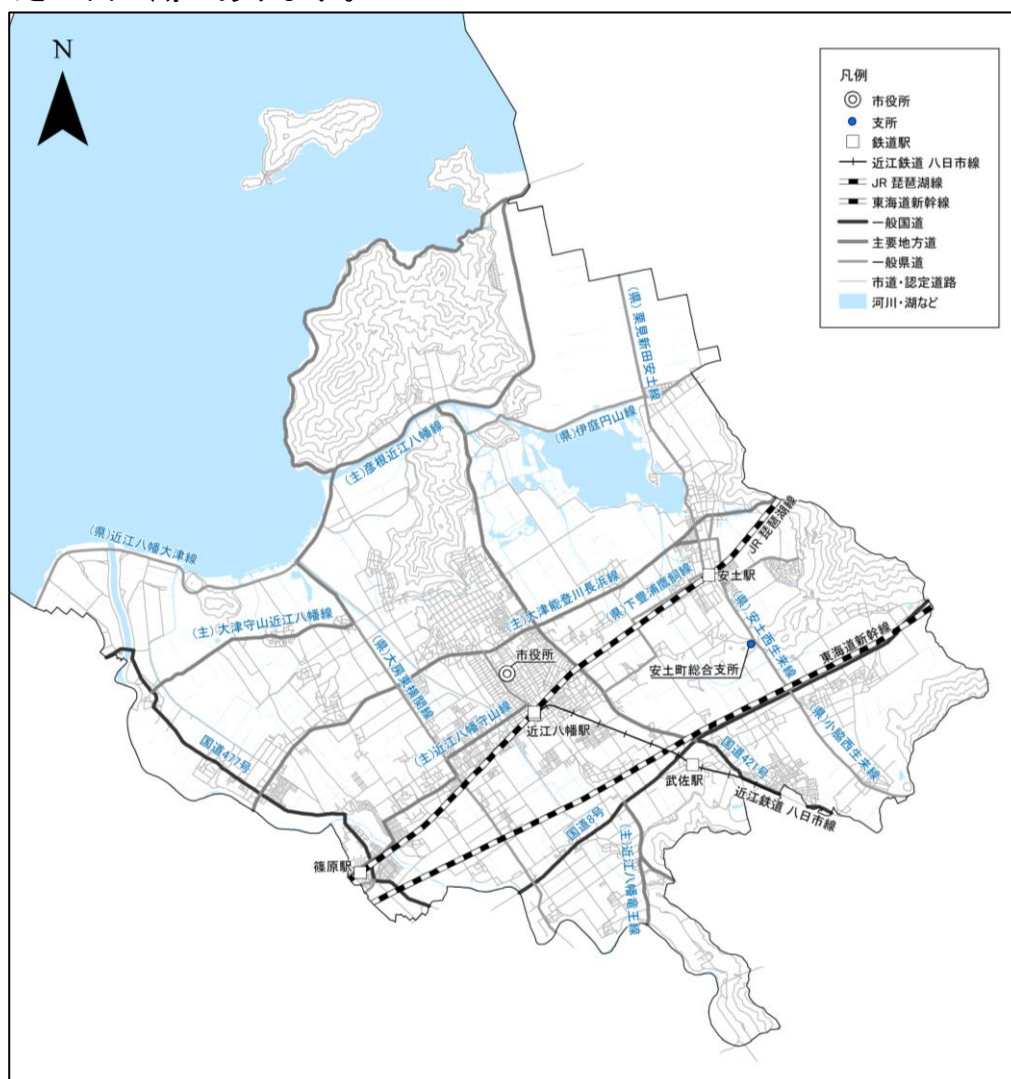


図 3-1 位置・地勢図

出典：国勢調査（令和2年度）、国土数値情報（平成17年）

(2) 人口・世帯数

1) 人口・世帯数

人口は令和5（2023）年に81,801人となっており、平成27（2015）年から横ばいで推移しています。世帯数は令和5（2023）年に35,416世帯となっており、増加傾向となっています。また、将来人口は減少傾向で予測されています。

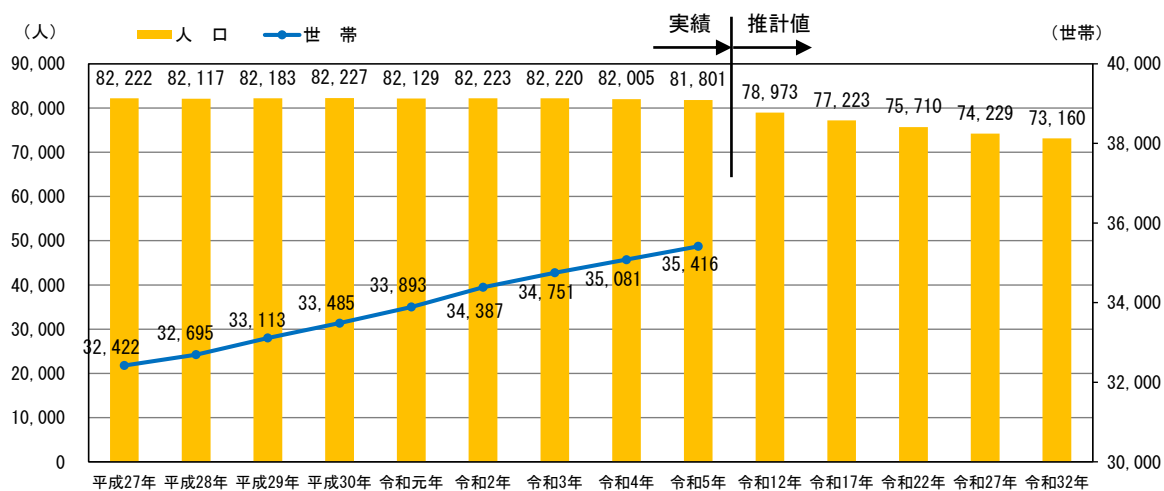


図 3-2 人口・世帯数の推移

出典:実績 近江八幡市統計書 各年10月1日住民基本台帳

推計値 近江八幡市第一次総合計画後期基本計画(令和6(2024)年3月)

2) 人口分布

人口分布（令和2年度250メートル人口メッシュ）は、近江八幡駅周辺のほか、同じJR琵琶湖線の路線駅である安土駅、篠原駅等の駅周辺部で人口が多くなっています。

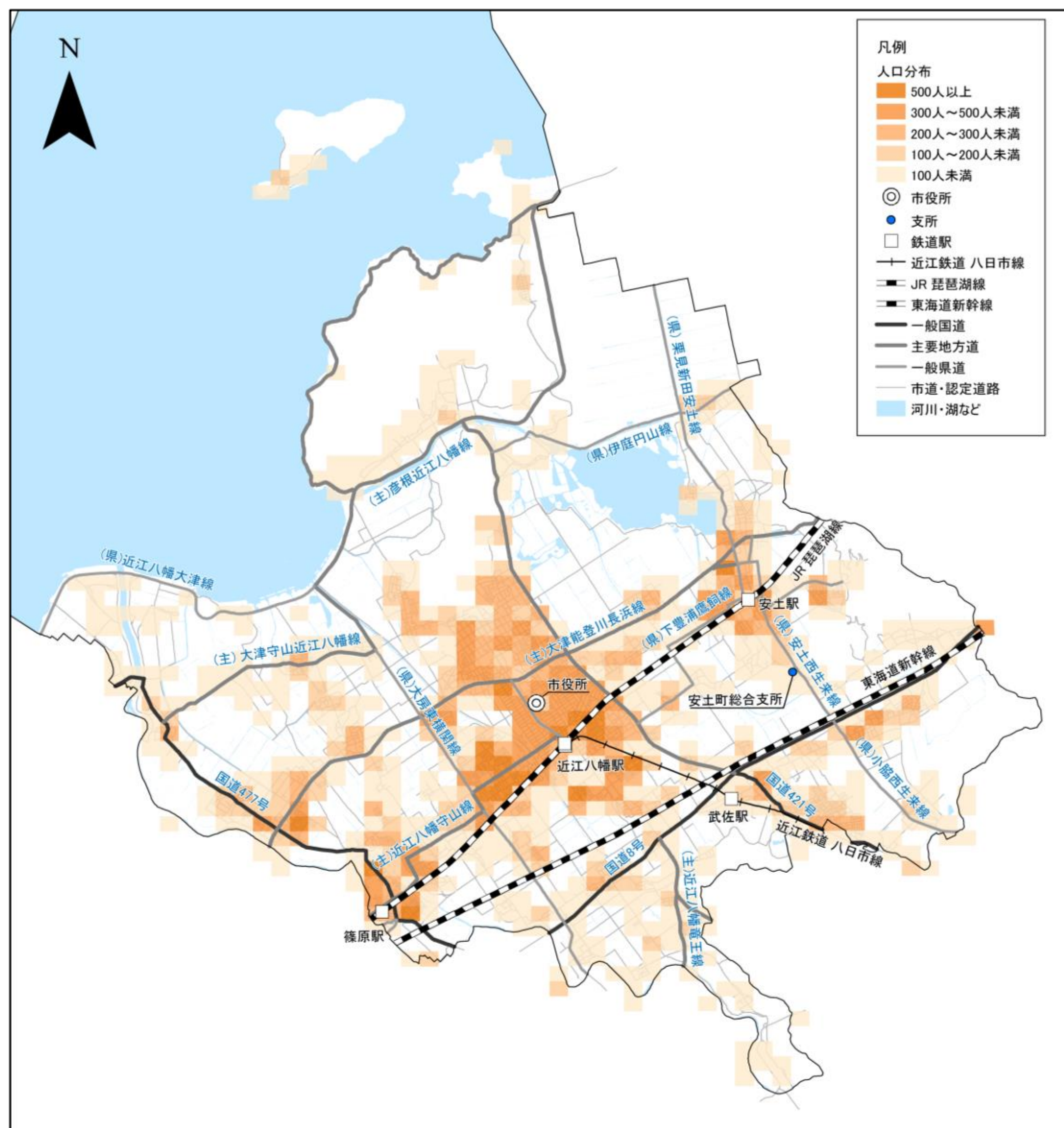


図 3-3 人口分布の状況

出典：国勢調査（令和2年度）

3) 人口集中地区（D I D）

人口集中地区（D I D）の面積は令和 2（2020）年度に 6.58ヘクタールとなっており、平成 27（2015）年度に減少したものの増加に転じています。人口密度は令和 2（2020）年度に 5,565.7人/ヘクタールとなっており、減少傾向となっています。

令和 2（2020）年には近江八幡駅南側の鷹飼町が新たに D I D 地区となっています。

表 3-1 DID地区の変遷

年	総人口 (人)	DID 地区内人口 (人)	増減率 (%)	DID 面積 (ha)	DID 人口密度 (人/ha)
平成 22 年	81,738	34,924	—	5.82	6,000.7
平成 27 年	81,312	29,639	84.9	5.12	5,788.9
令和 2 年	81,122	36,622	123.6	6.58	5,565.7

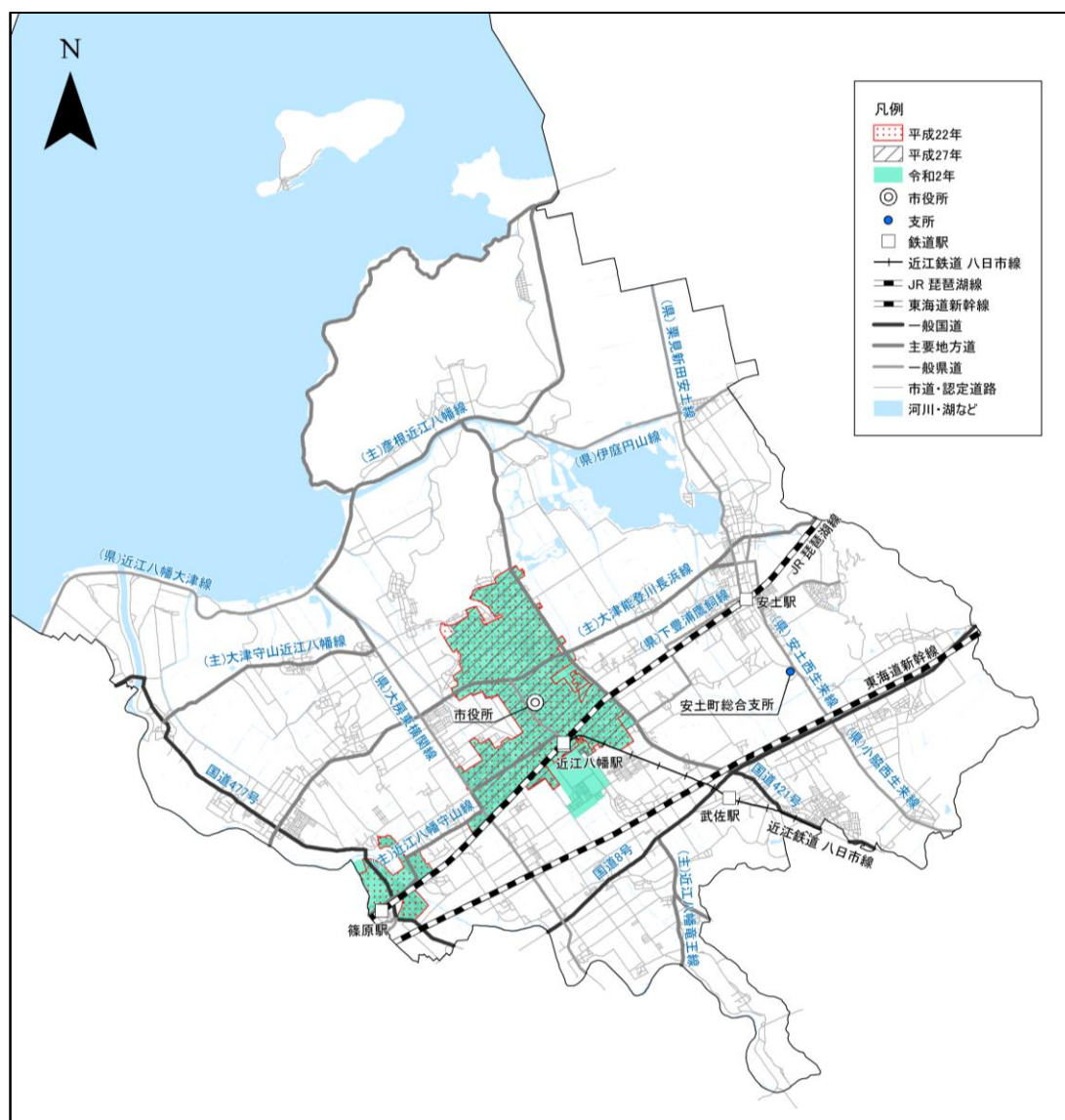


図 3-4 DID地区の変遷

出典：国勢調査

(3) 産業

1) 農業の動向

農業従事者の高齢化や担い手不足等により減少傾向となっており、農業経営体数は令和2（2020）年には897戸、経営耕地面積も2,326ヘクタールと、平成7（1995）年からの25年間で経営体数は約4分の1以下、経営耕地面積は約半数に減少しています。

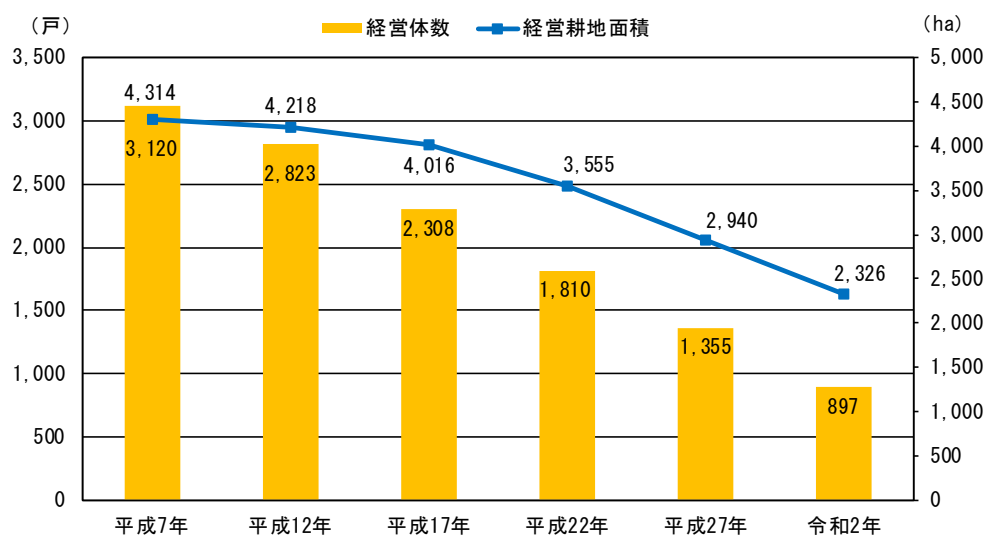


図 3-5 農業の推移（経営体数・経営耕地面積）

出典：近江八幡市統計書

2) 漁業の動向

漁業従事者も高齢化や担い手不足等により減少傾向となっており、漁業従事者数は平成30（2018）年には181人、湖沼漁業経営体数も97戸と、平成10（1998）年からの20年間でどちらも約半数に減少しています。

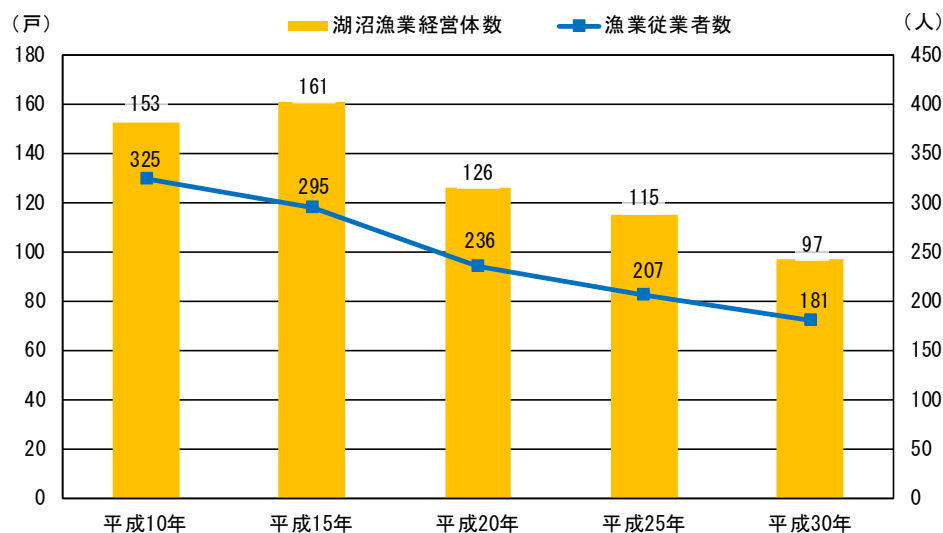


図 3-6 漁業の推移（経営体数・漁業従業者数）

出典：近江八幡市統計書

3) 工業の動向

工業の事業所数（従業員4人以上）は令和4（2022）年度に114件となっており、平成27（2015）年度以降減少傾向でしたが、令和2（2020）年度以降は増加に転じています。

従業員数は令和4（2022）年度に5,965人となっており、平成27（2015）年度に大幅に増加して以降、概ね増加傾向となっています。製造品出荷額は令和4（2022）年度に2,492億円であり、令和2（2020）年度以降増加傾向となっています。

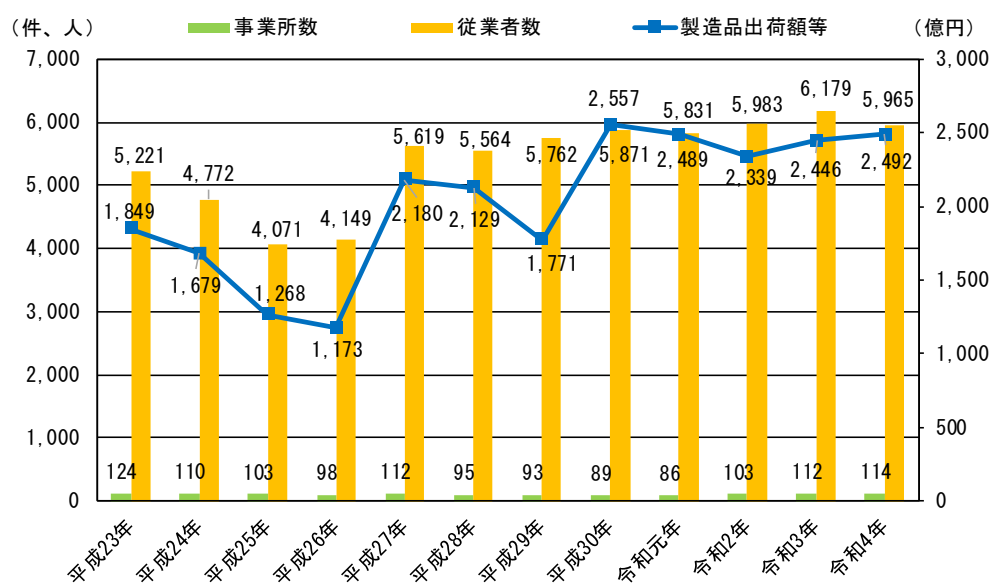


図 3-7 工業の推移(事業所数・従業員数・製造品出荷額)

出典: 滋賀県工業統計調査、経済産業省 経済構造実態調査(製造業事業所調査)

4) 商業の動向

商業の事業所数は令和3（2021）年度に681件となっており、平成24（2012）年度に減少して以降増加傾向となっていました但令和3（2021）年度に減少しています。

従業員数は令和3（2021）年度に5,961人となっており、平成24（2012）年度に減少して以降増加傾向となっています。年間商品販売額は令和3（2021）年度に1,418億円となっており、平成24（2012）年度に減少して以降増加傾向となっていました但令和3（2021）年度に減少しています。

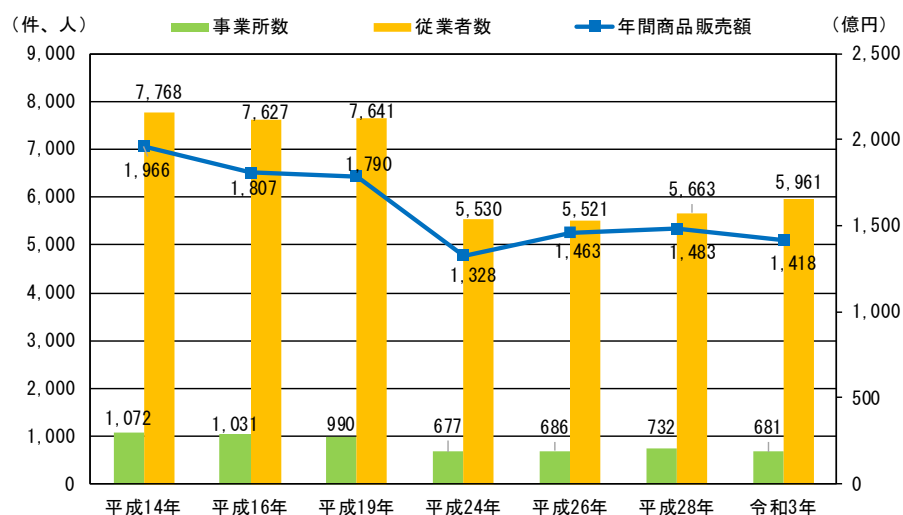


図 3-8 商業の推移(事業所数・従業員数・年間販売額)

出典: 滋賀県商業統計

(4) 都市計画・市街化区域（用途地域）

市域のうち琵琶湖を除く 10,142ヘクタールが都市計画区域に指定されており、うち市街化区域面積が約 1,068ヘクタール、市街化調整区域面積が約 9,074ヘクタールとなっています。

用途地域は近江八幡駅周辺に商業及び近隣商業地域、それを取り囲むように第一種、第二種中高層住居専用地域が指定され、北東部に第一種居住地域が指定されています。その他ＪＲ篠原駅、ＪＲ安土駅はいずれも駅前に近隣商業地域が指定され、その周辺で住居系用途地域が指定されています。また、長光寺山の麓や国道 8 号沿道の工業団地には工業系用途地域が指定されています。

表 3-2 都市計画区域の指定状況

用途地域	面積(ha)
都市計画区域	10,142.0
市街化区域	1,067.6
市街化調整区域	9,074.4

表 3-3 用途地域の指定状況

用途地域	面積(ha)
第一種低層住居専用地域	107.6
第二種低層住居専用地域	0.0
第一種中高層住居専用地域	187.9
第二種中高層住居専用地域	92.7
第一種住居地域	360.5
第二種住居地域	38.9
準住居地域	0.0
近隣商業地域	32.2
商業地域	92.0
準工業地域	6.2
工業地域	11.4
工業専用地域	138.2
計	1,067.6

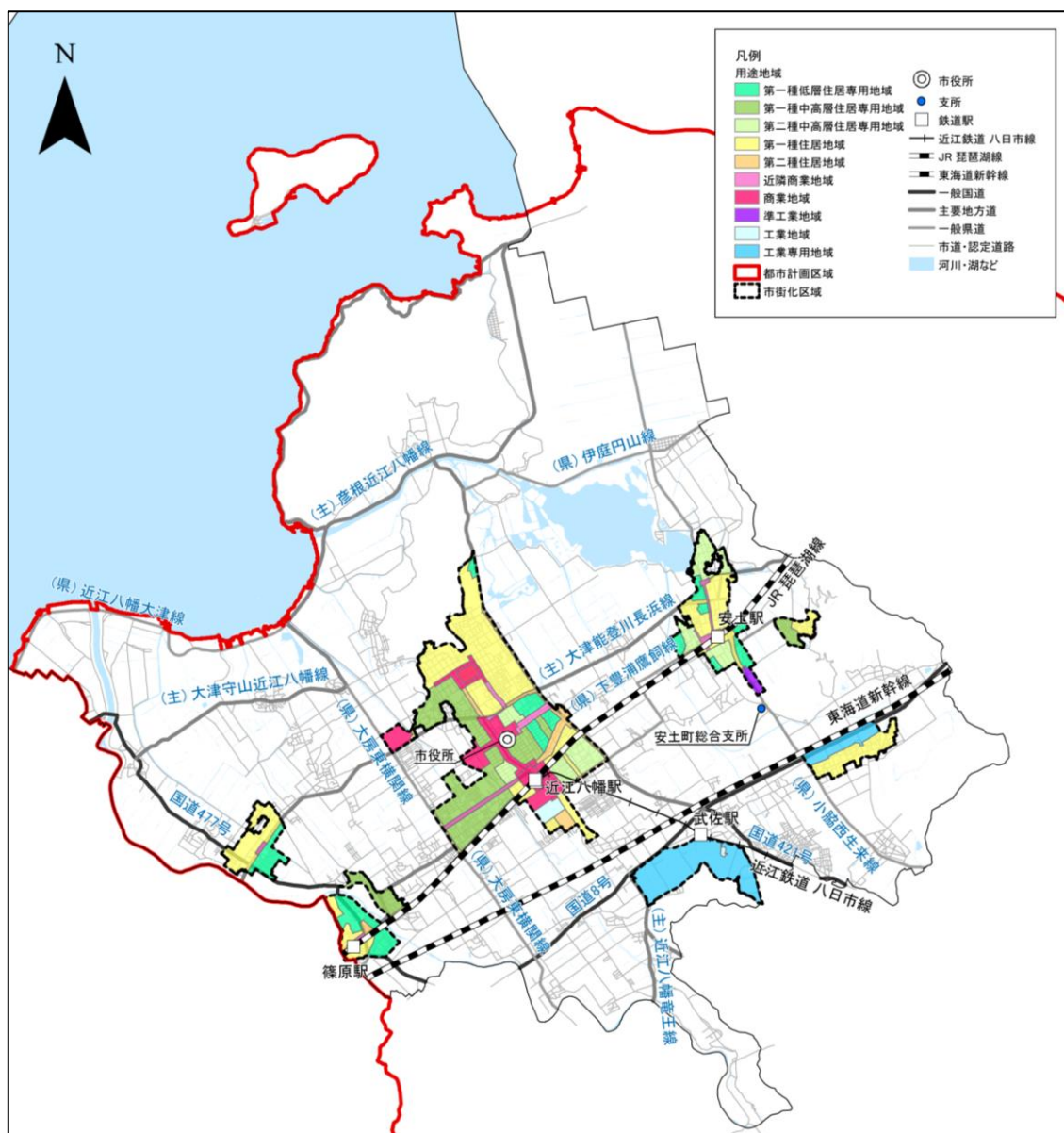


図 3-9 都市計画区域・市街化区域の指定状況

出典：令和4年度 都市計画基礎調査

(5) 土地区画整理事業

土地区画整理事業は、これまでに5地区、施行面積160.7ヘクタルの事業が実施されており、すべて施行済となっています。

表 3-4 土地区画整理事業の一覧、整備状況

No	事業名	区域面積(ha)	進捗状況
1	近江八幡駅前土地区画整理事業	20.2	施行済
2	近江八幡中央土地区画整理事業	55.7	施行済
3	近江八幡駅南部土地区画整理事業	67.7	施行済
4	近江八幡東部土地区画整理事業(組合施行)	14.7	施行済
5	近江八幡蟻尾土地区画整理事業(組合施行)	2.4	施行済
計		160.7	

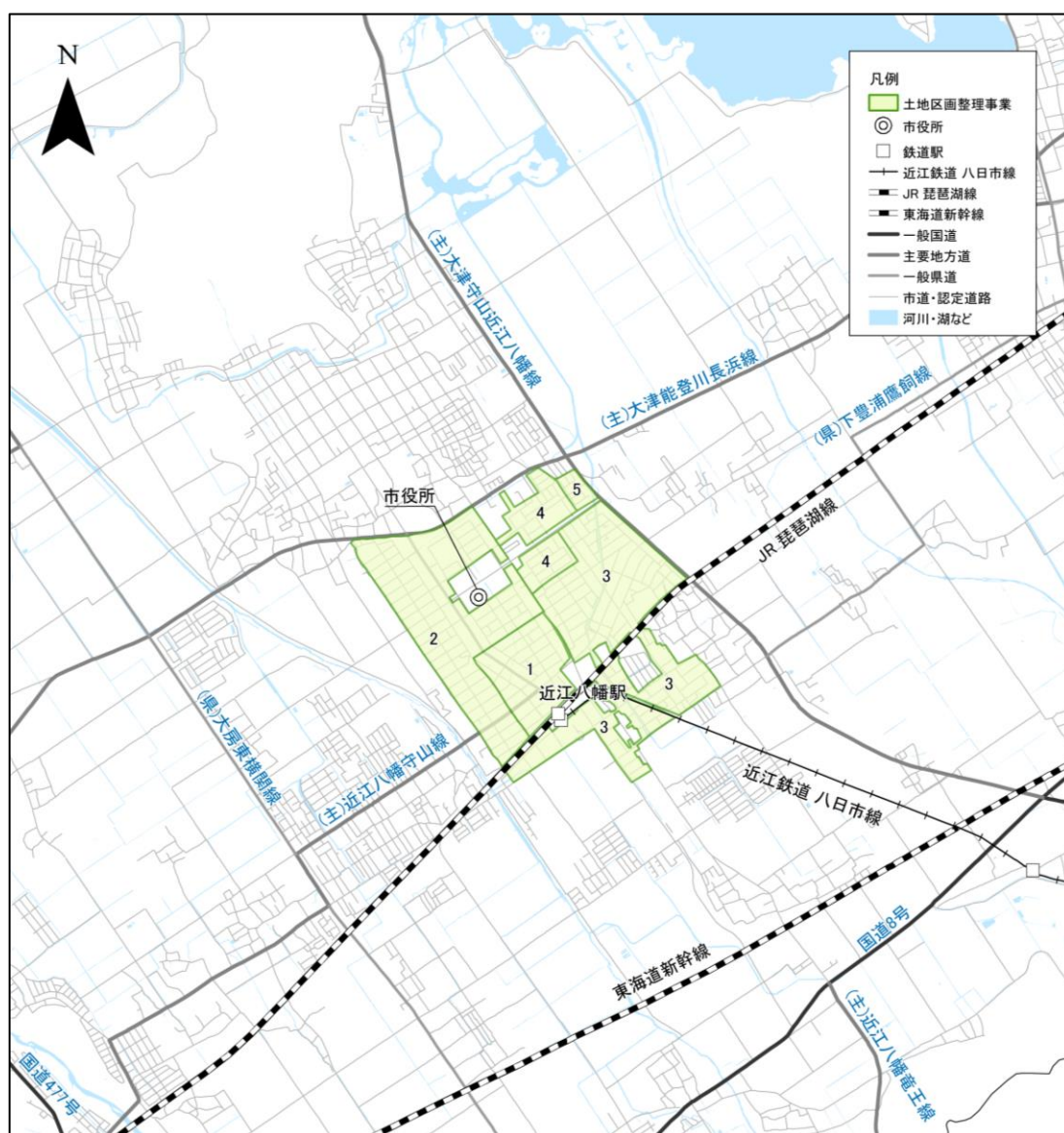


図 3-10 土地区画整理事業の実施状況

出典: 令和4年度 都市計画基礎調査、近江八幡市資料

(6) 地区計画

本市の地区計画は、近江八幡駅南側地域の市街化区域（用途：工業地域）を滋賀中部地方拠点都市地域の中核地として、都市機能を備えた施設の配置のもとに良好な市街地の形成を図るため、平成8（1996）年8月、「近江八幡駅南部地区（面積28.2ヘクタール）」として策定したのが始まりです。この地区計画により、近江八幡駅南側周辺の道路整備とともに複合型商業施設が立地することになりました。

市街化区域の拡大については、様々な制度等により容易ではなく、平成18（2006）年、開発許可制度が改正されたことから、市街化調整区域における地区計画制度を活用することにより現在までに41か所（約55ヘクタール）の地区計画を決定しました。

また、市街化区域においても、土地利用の用途の見直し等により、6か所（約50ヘクタール）の地区計画を決定しました。

表 3-5 地区計画一覧

番号	名称	位置	区域区分	計画決定 年月日 (変更・最終決定等)	面積 (ha)	土地利用 用途	進捗 状況
1	小舟木エコ村 地区計画	小舟木町 721 番地 1 外 62 筆	市街化調整区域	平成 19 年 9 月 5 日	14.89	住宅、店舗 等	完了済
2	上田町法師子 地区計画	上 田 町 法 師 子 1243-5 外 2 筆	市街化調整区域	平成 19 年 9 月 5 日	0.93	住宅、店舗 等	完了済
3	東町豆田地区 計画	東町豆田 181-2 外 11 筆	市街化調整区域	平成 19 年 9 月 5 日	0.5	住宅	完了済
4	江頭町的田地 区計画	江 頭 町 字 的 田 1000 番 外 5 筆	市街化調整区域	平成 21 年 3 月 30 日	0.65	住宅	完了済
5	上田町牛明地 区計画	上 田 町 字 牛 明 1041 番 1 外 10 筆	市街化調整区域	平成 21 年 4 月 30 日	0.31	住宅	完了済
6	加茂町南代地 区計画	加茂町 3657-1 外 3 筆	市街化調整区域	平成 21 年 7 月 31 日	0.44	住宅	完了済
7	大森町下本田 地区計画	大森町下本田 17 番 外 15 筆	市街化調整区域	平成 21 年 7 月 31 日	0.87	住宅	完了済
8	観光・物産振 興モデル地区 計画	北之庄町字川西の 一部、字川東の一 部	市街化区域	平成 22 年 1 月 6 日	11.6	店舗、工 場、事務所 等	完了済
9	西本郷町瓦ヶ 田地区計画	西本郷町字瓦ヶ田 59 番 1 外 4 筆	市街化調整区域	平成 21 年 12 月 2 日	0.39	住宅	完了済
10	国道 8 号上田 町当田活性化 地区計画	上田町字当田 159 番 1 外 16 筆	市街化調整区域	平成 22 年 7 月 7 日	0.69	店舗	完了済
11	国道 8 号馬淵 町下司活性化 地区計画	馬淵町字下司 1680 番 1、字三十 落 1343 番 3	市街化調整区域	平成 22 年 8 月 30 日	0.83	店舗	完了済
12	西庄町黒橋地 区計画	西 庄 町 字 黒 橋 801-1 外 13 筆	市街化調整区域	平成 23 年 4 月 20 日	0.55	住宅	完了済
13	大森町五反畑 地区計画	大森町字五反畑 63 外 24 筆	市街化調整区域	平成 23 年 8 月 10 日	0.94	住宅	完了済
14	武佐町堂窪地 区計画	武佐町字堂窪 439 番 外 9 筆	市街化調整区域	平成 23 年 12 月 26 日	0.61	住宅	完了済
15	多賀町三十六 地区計画	多賀町字三十六 383 番 1 外 9 筆	市街化調整区域	平成 24 年 2 月 22 日	0.67	住宅	完了済
16	西庄町黒橋中 央地区計画	西 庄 町 字 黒 橋 2853 番	市街化調整区域	平成 24 年 6 月 25 日	0.47	住宅	完了済
17	土田町南田地 区計画	土田町字南田 186 番 1 外 26 筆	市街化調整区域	平成 25 年 2 月 22 日	1.14	住宅	完了済

番号	名称	位置	区域区分	計画決定 年月日 (変更・最終決定等)	面積 (ha)	土地利用 用途	進捗 状況
18	中小森町奥野地区計画	中小森町字奥野 836 番 1 外 64 筆	市街化調整区域	平成25年6月26日	1.63	住宅	完了済
19	国道8号石寺松ノ木活性化地区計画	安土町石寺字松ノ木 466 番 1 外	市街化調整区域	平成26年10月3日	1.51	店舗、物流倉庫	完了済
20	鷹飼町又賀地区計画	鷹飼町字又賀 374 番 1 外 19 筆	市街化調整区域	平成27年3月30日	0.94	住宅	完了済
21	東町ひての木地区計画	東町ひての木 187 番 1 外	市街化調整区域	平成27年12月4日	4.58	住宅、店舗	完了済
22	土田町南田(東)地区計画	土田町字南田 197 番 1 外 20 筆	市街化調整区域	平成28年2月26日	1.47	住宅	完了済
23	常楽寺四ノ坪地区計画	安土町常楽寺字四ノ坪 24 番 外 17 筆	市街化調整区域	平成28年4月18日	2.63	住宅	完了済
24	にぎわい・交流拠点地区計画	桜宮町、出町	市街化区域	平成4年5月8日	6.4	公共公益施設、事務所、店舗	事業中
25	西本郷町深入地区計画	西本郷町字深入 269 番 外	市街化調整区域	平成29年8月25日	0.68	住宅	完了済
26	国道421号武佐町鳥居前活性化地区計画	武佐町字鳥居前 493 番 3 外	市街化調整区域	平成30年2月21日	0.42	店舗	完了済
27	加茂町北代地区計画	加茂町字北代 1052 番 1 外	市街化調整区域	平成30年4月13日	0.71	住宅	完了済
28	国道8号御所内町苗代又活性化地区計画	御所内町字苗代又 230 番 外	市街化調整区域	平成30年4月13日	0.35	店舗	協議中
29	県道26号多賀町七ノ坪活性化地区計画	多賀町字七ノ坪 459 番 1 外	市街化調整区域	平成30年4月13日	0.34	店舗	完了済
30	若宮町下分木地区計画	若宮町字下分木 602 番 1 外	市街化調整区域	平成30年11月16日	1.45	住宅	完了済
31	国道8号馬淵町下明神川活性化地区計画	馬淵町字下明神川 1647 番 1 外 3 筆	市街化調整区域	平成30年11月16日	0.49	店舗	完了済
32	小田町浦ノ田地区計画	小田町字浦ノ田 860 番 1 外	市街化調整区域	平成31年3月8日	0.54	住宅	完了済
33	北里循環型生活圏地区計画	十王町882番1外	市街化区域	平成31年3月29日	6.6	住宅	完了済
34	県道26号西庄町沿道サービス振興地区計画	西庄町2771番外	市街化調整区域	平成31年3月29日	2.28	住宅、店舗	完了済
35	商業機能交流拠点地区計画	土田町1318番1外	市街化区域	平成31年3月29日	12.2	店舗、住宅、公共公益施設	部分完了
36	県道2号小船木町複合拠点施設地区計画	小船木町819番外	市街化区域	平成31年3月29日	10.7	店舗、公共公益施設	部分完了
37	安土循環型生活圏地区計画	安土町下豊浦 8713 番 1 外	市街化区域	令和4年5月27日	2.4	住宅、店舗	完了済
38	県道2号西庄町筆ノ部活性化地区計画	西庄町字筆ノ部 1236 番 1 外	市街化調整区域	令和元年12月20日	0.55	店舗	完了済
39	鷹飼町横八反田地区計画	鷹飼町字横八反田 421 番 外	市街化調整区域	令和2年4月28日	0.69	住宅	完了済

番号	名称	位置	区域区分	計画決定 年月日 (変更・最終決定等)	面積 (ha)	土地利用 用途	進捗 状況
40	武佐町吉ヶ藪地区計画	武佐町字吉ヶ藪 286 番 外	市街化調整区域	令和4年5月27日	0.82	住宅	完了済
41	県道 26 号多賀町樋ノ口活性化地区計画	多賀町字樋ノ口 32 番 外	市街化調整区域	令和3年2月19日	0.47	事務所、倉庫	完了済
42	池田本町下池田町地区計画	池田本町字下池田 638 番 14 外	市街化調整区域	令和3年7月27日	2.33	住宅、店舗	完了済
43	国道 8 号友定町西浦活性化地区計画	友定町字西浦 317 番 2 外	市街化調整区域	令和3年9月10日	0.51	店舗	完了済
44	国道 8 号上田町行司殿活性化地区計画	上田町字行司殿 251 番 3 外	市街化調整区域	令和4年2月18日	1.58	店舗	完了済
45	鷹飼町畔高地地区計画	鷹飼町字畔高 387 番 外	市街化調整区域	令和4年11月25日	0.79	住宅	完了済
46	県道 2 号西庄町黒橋活性化地区計画	西庄町字黒橋 988 番 3 外	市街化調整区域	令和4年11月25日	1.32	店舗	事業中
47	国道 8 号友定町廣門活性化地区計画	友定町字廣門 38 番 外	市街化調整区域	令和6年9月20日	1.02	事務所、倉庫	開発許可済

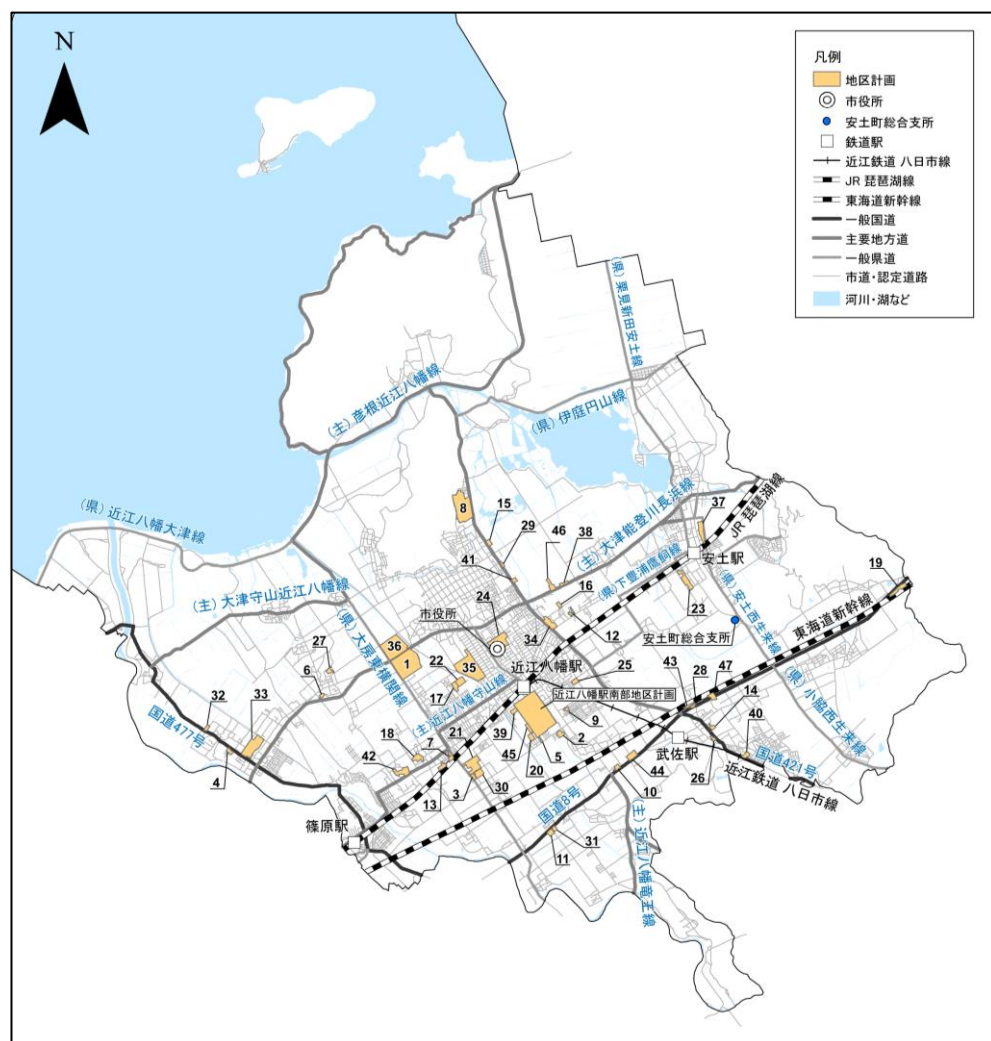


図 3-11 地区計画の指定状況

出典：都市計画決定 GIS データ(令和5年3月)、近江八幡市資料

(7) 主要施設

主要施設のうち学校は小中学校が17校、高等学校が4校、専修学校が1校あり、医療施設は二次・三次救急医療として近江八幡市立総合医療センター、初期救急医療として近江八幡休日急患診療所が立地しています。高齢者福祉施設は39施設と なっています。

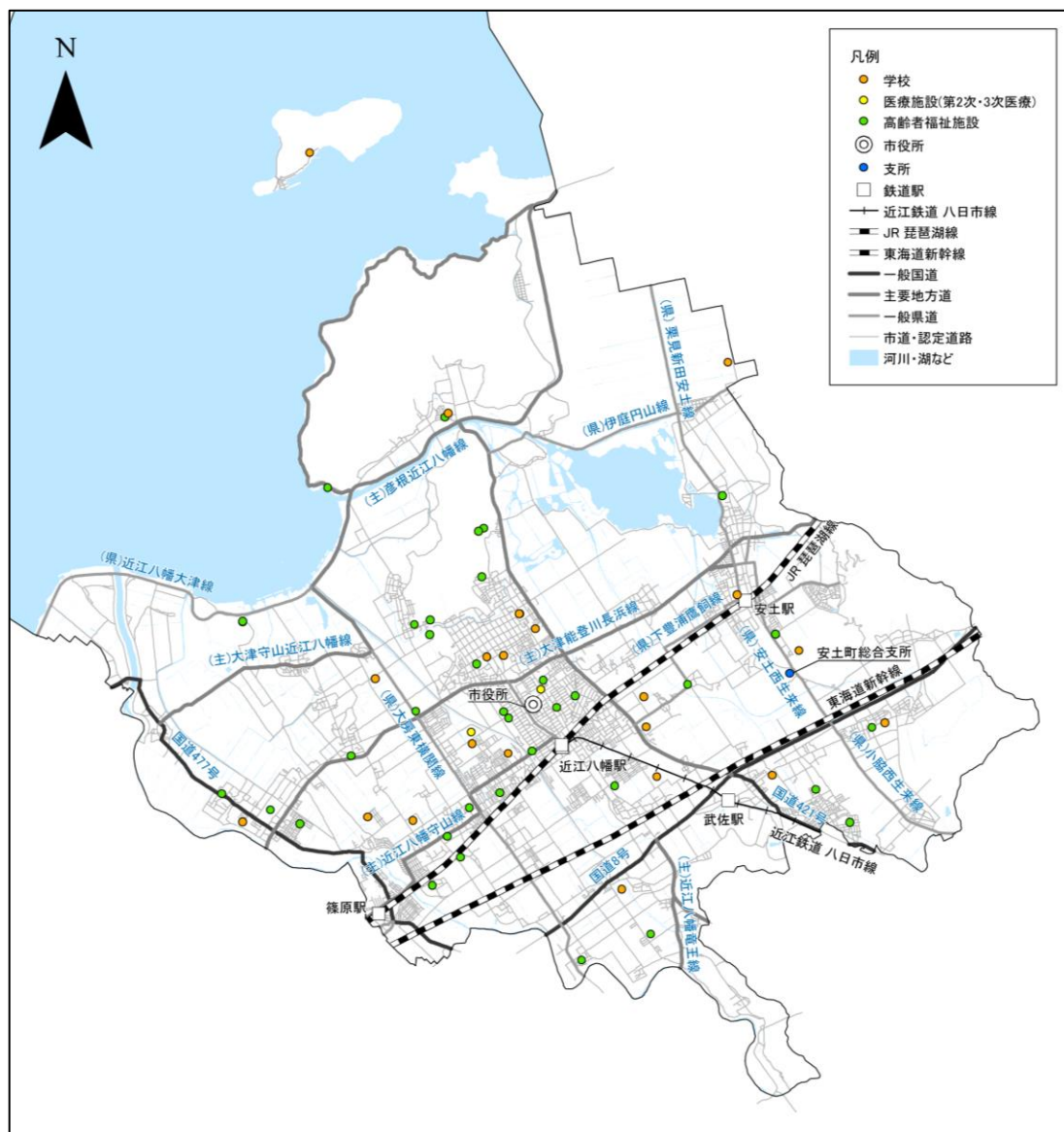


図 3-12 主要施設の立地状況(行政施設・学校・医療施設・高齢者福祉施設)

出典: 国土数値情報、滋賀県保健医療計画(令和6年3月改訂)

(8) 観光

1) 主要観光地

本市の観光資源は、市域北部に広がる琵琶湖および淡水湖で唯一の有人島である沖島やラムサール条約の登録湿地である西の湖、水郷地帯等の自然の観光資源があります。また、各時代の重層的で多様な歴史文化により形成された観光資源として、市内中心部北側にある日牟禮八幡宮、八幡堀重要伝統的建造物保存地区、ヴォーリズ建築群があり、市域東端には、国の特別史跡である織田信長が築いた安土城跡や安土城考古博物館があります。

また、新たな観光施設としては、北之庄町地先のウェルサンピア滋賀（旧滋賀厚生年金休暇センター）の跡地に平成２７（２０１５）年１月に開業した「ラ・コリーナ近江八幡」があり、本市の主要な観光施設となっています。

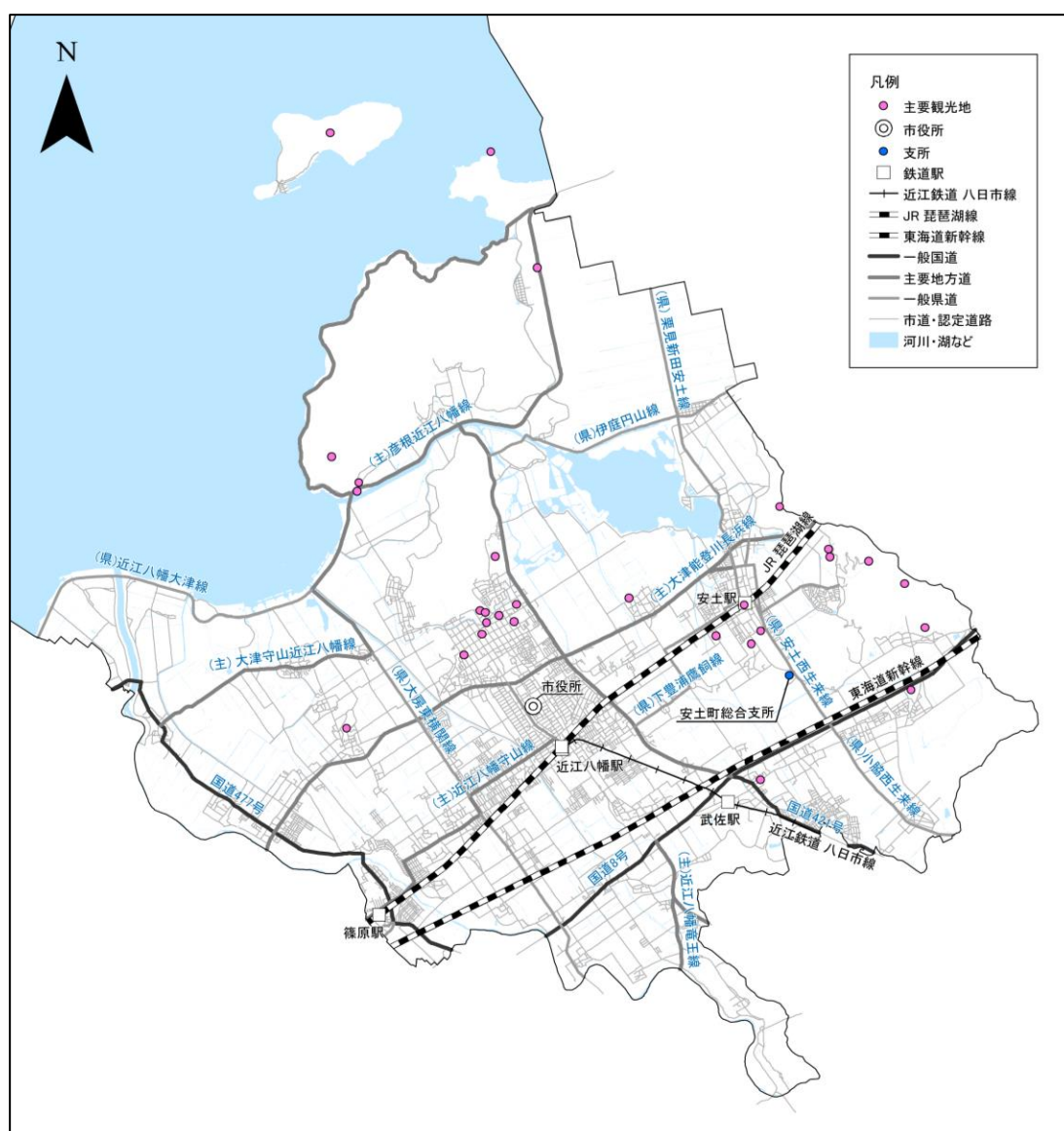


図 3-13 主要観光地の立地状況

出典：近江八幡市観光振興計画（令和5年3月）

2) 観光入込客数

本市における年間観光入込客数は平成26（2014）年まで300万人前後で推移していましたが、「ラ・コリーナ近江八幡」の開業の効果等により増加傾向となり、令和元（2019）年には566万人を記録しました。

しかしながら、新型コロナウイルス流行の影響により令和2（2020）年は激減し、389万人となりました。以降、新型コロナウイルスの流行の終息とともに徐々に増加し、令和5（2024）年には従前を上回る644万人を記録しました。

なお、令和5（2024）年の「ラ・コリーナ近江八幡」の観光入込客数は409万人で8年連続滋賀県内の観光施設で1位となっています。

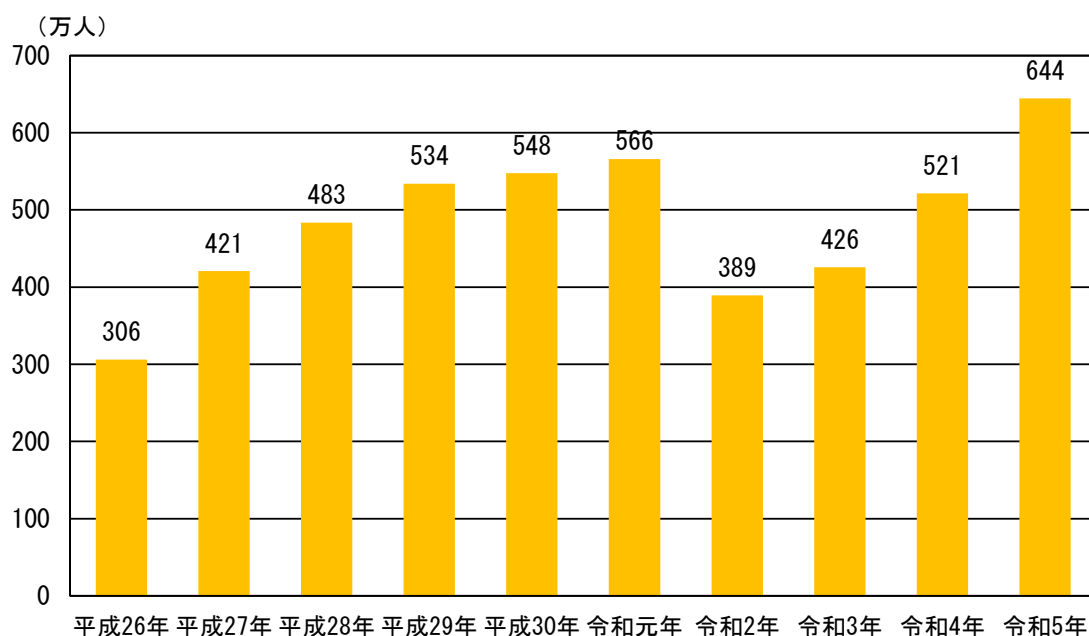


図 3-14 観光入込客数の推移

出典：滋賀県観光統計調査

(9) 都市公園

都市計画公園は運動公園が2箇所、地区公園、近隣公園がそれぞれ1箇所、街区公園が11箇所の計15箇所、面積は約26.9ヘクタールとなっています。緑地は3箇所、面積は約175.5ヘクタールとなっています。

表 3-6 都市公園の整備状況

種別	公園名		位置	計画決定		供用		整備率 (%)
	番号	名称		面積 (ha)	年月日	面積 (ha)	年月日	
運動公園	6・4・1	近江八幡市立健康ふれあい公園	近江八幡市竹町	4.60	H24.8.31	4.20	R4.3.1	100.0
	6・5・1	近江八幡市立運動公園	近江八幡市津田町	13.10	S52.3.28	13.10	S59.12.10	100.0
地区公園	4・4・2	八幡公園	近江八幡市宮内町	4.80	H5.12.10	4.80	H21.3.31	100.0
近隣公園	3・3・9	篠原公園	近江八幡市安養寺、古川町	1.00	S56.10.30	1.00	H3.5.1	100.0
街区公園	2・2・101	駅前第1児童公園	近江八幡市鷹飼町	0.36	S40.5.29	0.36	S43.3.31	100.0
	2・2・102	駅前第2児童公園	近江八幡市出町	0.12	S40.5.29	0.12	S43.3.31	100.0
	2・2・103	駅前第3児童公園	近江八幡市鷹飼町	0.11	S40.5.29	0.11	S43.3.31	100.0
	2・2・104	八幡児童公園	近江八幡市博労町	0.25	S47.7.28	0.25	S48.2.2	100.0
	2・2・105	中央第1児童公園	近江八幡市出町	0.15	S48.12.20	0.15	S51.2.17	100.0
	2・2・106	中央第2児童公園	近江八幡市桜宮町	0.15	S48.12.20	0.15	S50.3.31	100.0
	2・2・107	中央第3児童公園	近江八幡市中村町	0.37	S48.12.20	0.37	S50.3.31	100.0
	2・2・108	中村児童公園	近江八幡市中村町	0.90	S48.12.20	0.90	S50.3.31	100.0
	2・2・109	江頭公園	近江八幡市江頭町	0.30	S52.2.16	0.30	S56.9.1	100.0
	2・2・110	為心町公園	近江八幡市為心町	0.20	S52.2.16	0.20	S56.1.10	100.0
	2・2・111	末広公園	近江八幡市末広町	0.49	S56.2.28	0.49	S57.2.17	100.0
緑地	2	日野川緑地	近江八幡市新巻町、浄土寺町他	155.70	S52.3.28	-	-	-
	3	八幡川緑地	近江八幡市北之庄町、鉄砲町他	1.10	S52.3.28	0.50	-	45.5
	5	北之庄沢緑地	北之庄町	18.70	H24.8.31	-	-	0.0

公園計	計画		供用	
	ha	ヶ所	ha	ヶ所
運動公園	17.70	2	17.30	2
地区公園	4.80	1	4.80	1
近隣公園	1.00	1	1.00	1
街区公園	3.40	11	3.40	11
計	26.90	15	26.50	15
緑地	175.50	3	0.50	1

(10) 災害ハザード

1) 洪水

本市における洪水による浸水想定区域は、干拓地等の低地で浸水リスクが非常に高く、5メートル以上の浸水となる区域があります。また、琵琶湖沿岸、日野川等の一級河川沿いの区域においても浸水リスクが高い状況にあります。

市内中心部については、1メートル未満の浸水が想定されています。

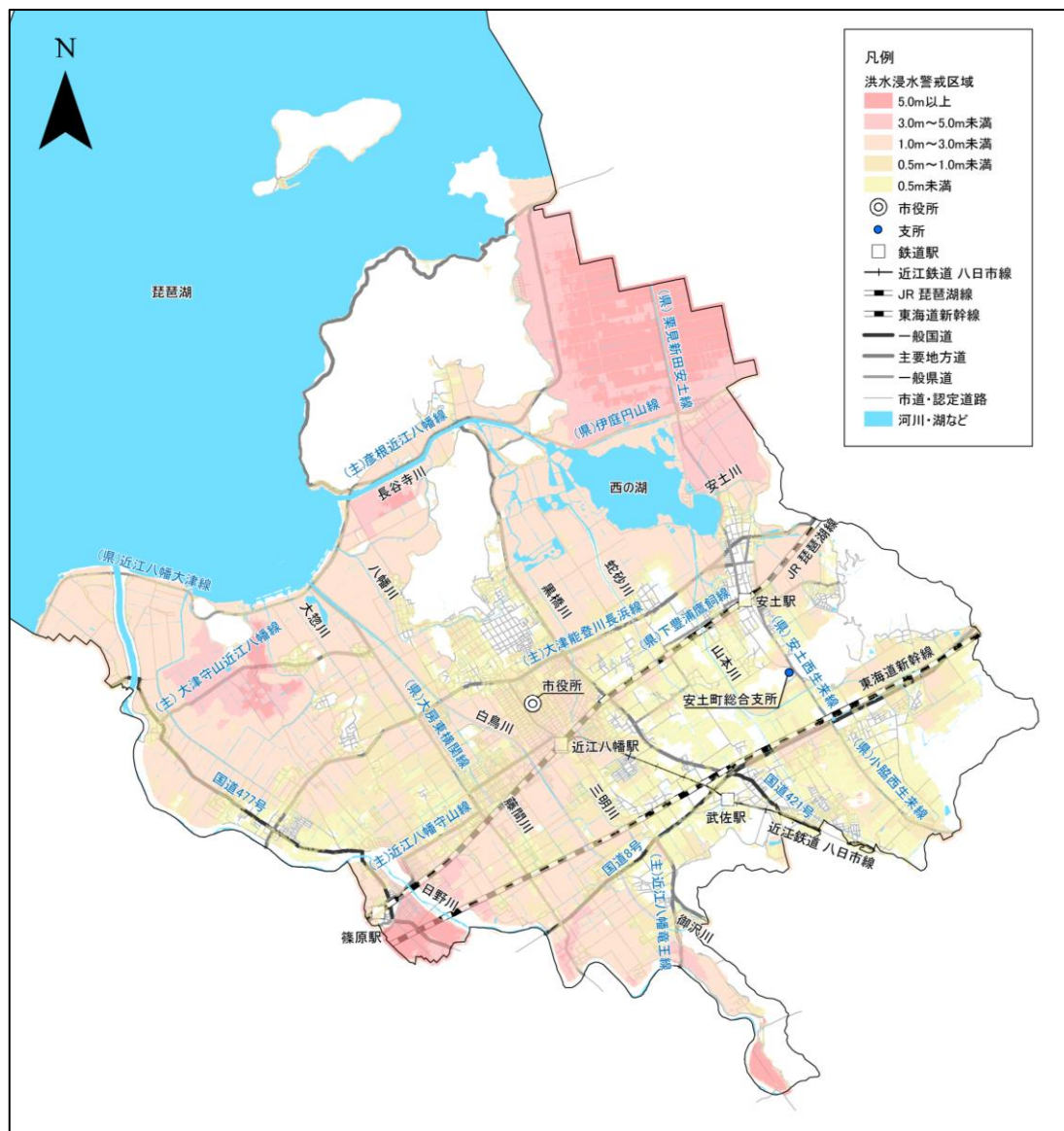


図 3-16 洪水浸水想定区域

出典：滋賀県防災情報マップ GIS データ

※表示の浸水想定区域は野洲川(令和元年10月25日公表)、愛知川(令和2年6月9日公表)、日野川(平成31年3月19日公表)、琵琶湖(平成31年3月19日公表)の洪水浸水想定図及び中小河川等を含む内水氾濫を考慮した地先の安全度マップ(令和2年3月31日公表)の5つのシミュレーション結果を重ね合わせて浸水区域と浸水深が最大となるように表現したものです。

2) 土砂災害

本市の北部には長命寺山、東部には安土山、織山、箕作山、南部には瓶割山、雪野山等の標高200メートルから400メートルの山々があり、その山裾には旧来の人家等が連坦しており、土砂災害の危険性があります。

本市の土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域の指定箇所は、土石流の土砂災害警戒区域が30か所あり、うち17か所は土砂災害警戒特別区域にも指定されています。また、急傾斜地の崩壊の土砂災害警戒区域の指定が109か所あり、うち88か所は土砂災害警戒特別区域にも指定されています。

なお、地すべりの土砂災害警戒区域の指定はありません。

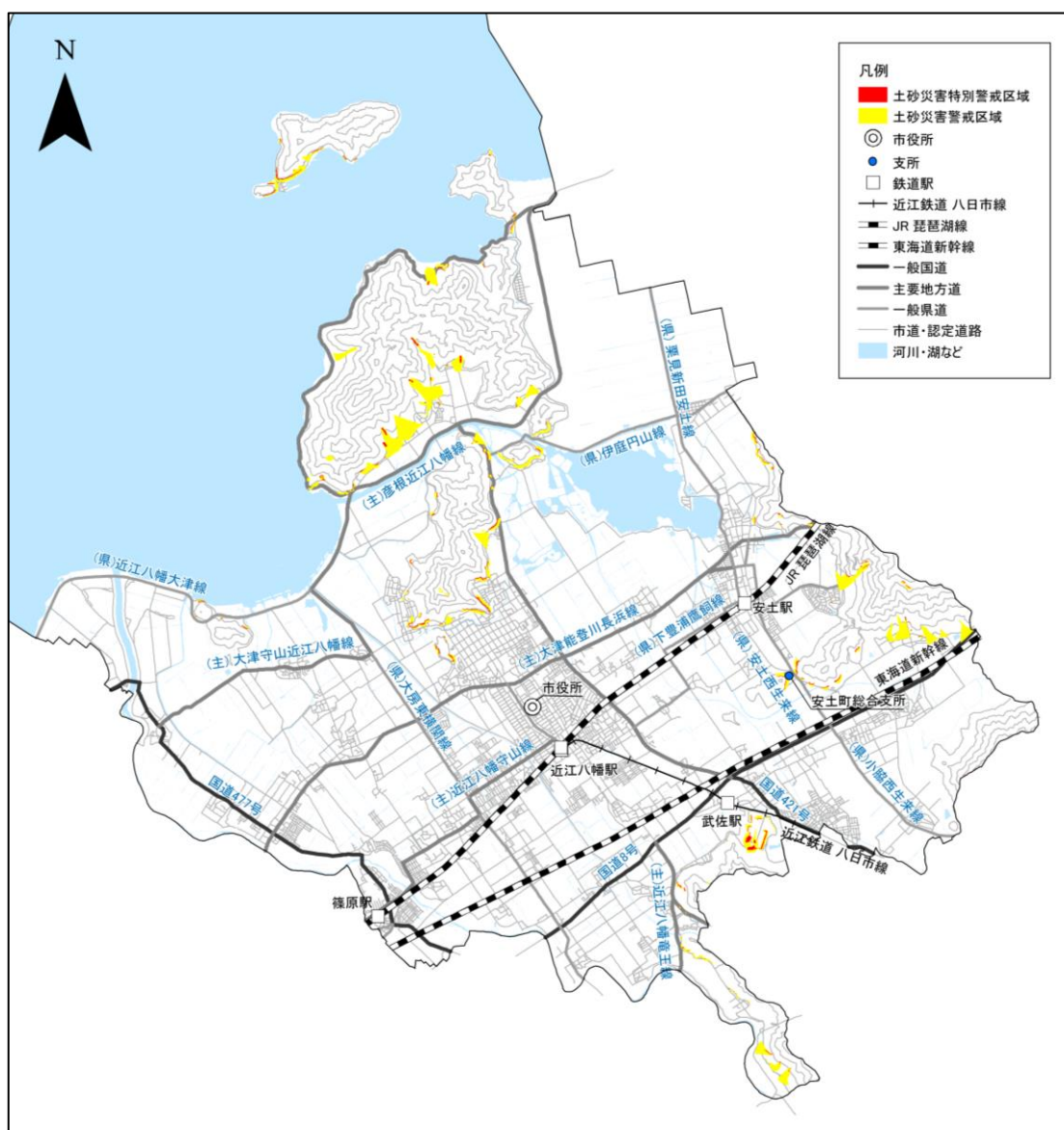


図 3-17 土砂災害警戒区域等の指定状況

出典:国土数値情報(令和5年)

3) 地震（震度）

本市に大きな影響を及ぼす地震としては、内陸型地震（直下型地震）である「琵琶湖西岸断層帯地震」と海溝型地震である「南海トラフ地震（陸側ケース）」が想定されています。

琵琶湖西岸断層帯地震は、マグニチュード7.8程度の地震が発生すると推定されており、本市では最大震度7が想定されています。

南海トラフ地震は、マグニチュード8～9クラスの巨大地震が発生すると推定されており、陸側ケースで発生した場合、本市域のほとんどは震度6強もしくは震度6弱の揺れとなることが想定されています。

なお、本市は南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法において、「南海トラフ地震防災対策推進地域」に指定されています。

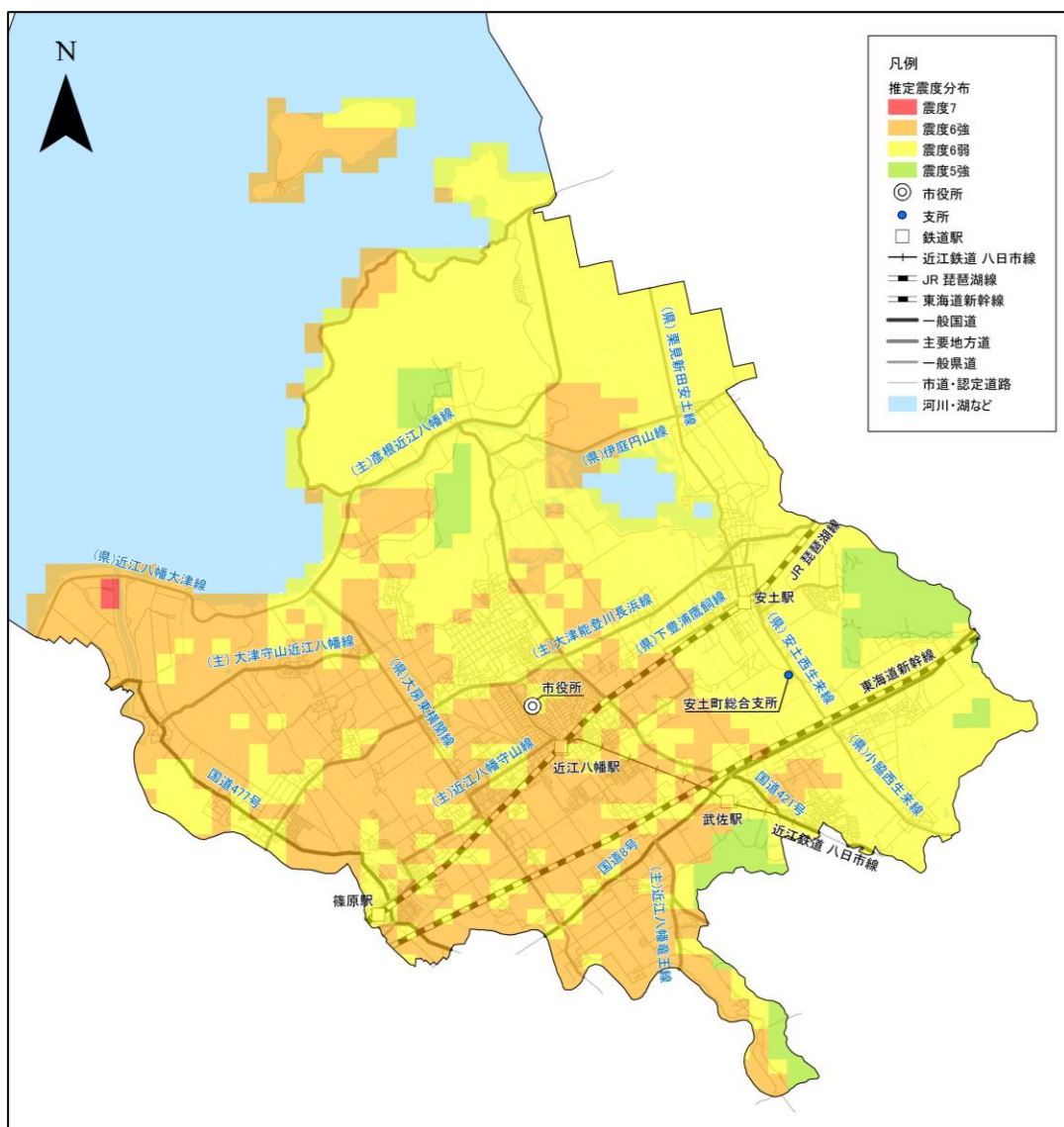


図 3-18 推定震度分布の状況

出典：滋賀県防災情報マップ 平成26年3月公表

4) 液状化

液状化現象とは地下水が十分に満たされている砂地盤に地震動が作用すると、砂粒子が液体のように動き、地下水に浮かんた状態になることです。液状化した砂や地下水は、地盤の弱いところから地表に噴き出すことがあります。

PL値とは地震時における地盤の液状化の危険度を評価するための指標として、液状化する可能性を数値化したものであり、PL値が大きいほど液状化発生の可能性が高く、液状化の程度も大きくなります。

近江八幡市を含む琵琶湖東岸の地盤は、液状化の起こりやすい沖積層が広く分布しています。微地形分類では干拓地、三角州・海岸低地、後背湿地となっており、液状化の発生傾向の高い地形となっています。

市内中心部、近江八幡駅周辺では概ね低い値となっている区域が多いですが、駅南側に一部PL値15以上の高い区域もみられます。

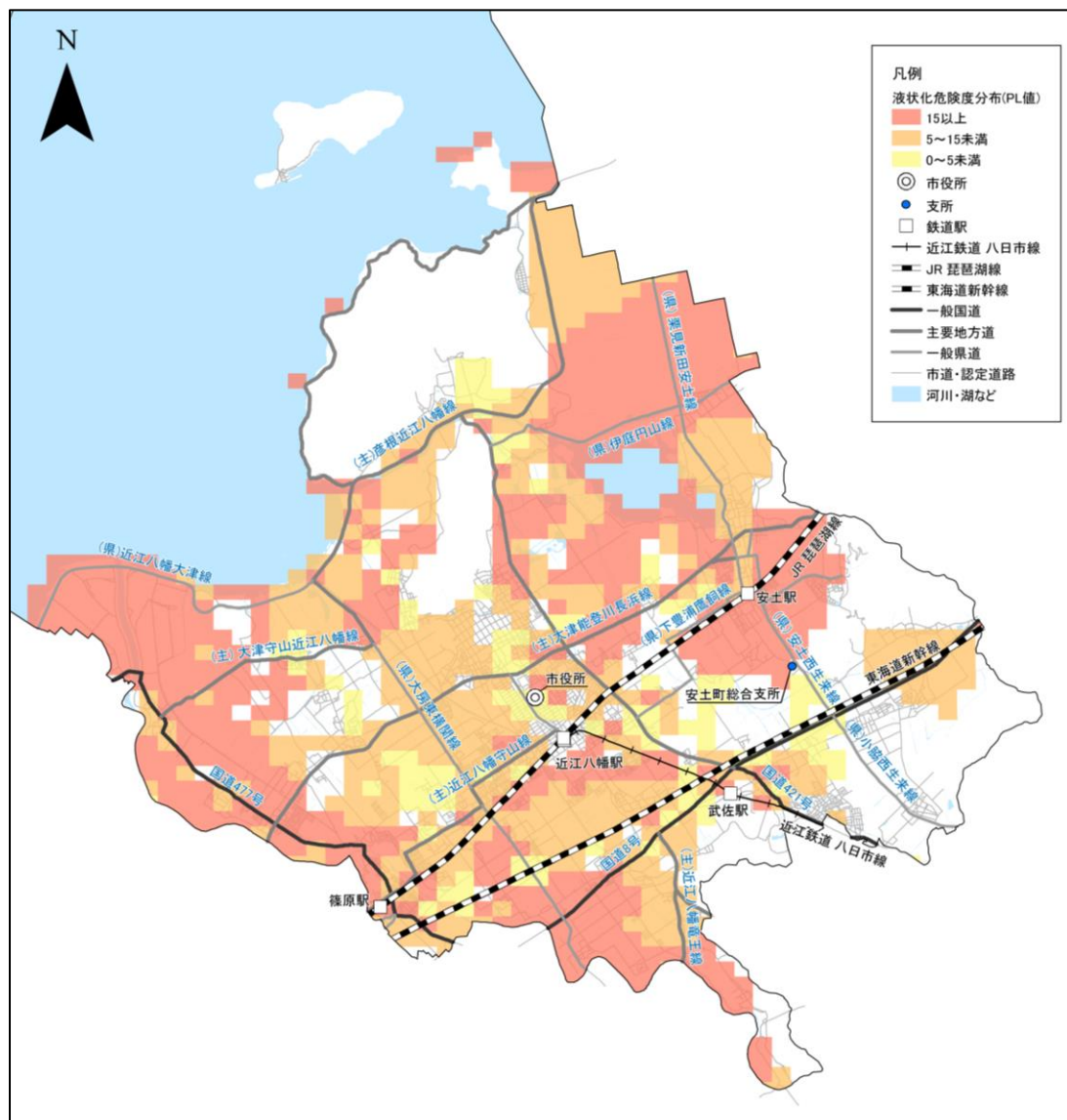


図 3-19 液状化危険度分布の状況

出典:滋賀県防災情報マップ(平成26年3月公表)

5) 緊急輸送道路

緊急輸送道路は、地震防災対策特別措置法第5条において、緊急輸送を確保するため必要な道路として位置付けられており、県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路としての「第1次緊急輸送道路」、第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点を連絡する道路としての「第2次緊急輸送道路」があり、県地域防災計画に位置付けられています。また、市町村が指定した防災拠点等と第2次緊急輸送道路を結ぶ道路として「第3次緊急輸送道路」があります。

本市における第1次緊急輸送道路は国道8号、国道421号が指定されており、市域内延長は10.7キロメートルとなっています。第2次緊急輸送道路は滋賀県及び本市管理の主要幹線道路が指定されており、市域内延長は26.9キロメートルとなっています。また、第3次緊急輸送道路としては36.7キロメートルを指定しています。

表 3-7 緊急輸送道路一覧

〈第1次緊急輸送道路 10.7km(98.6km)〉

路線種別・路線名称	区間(起点)	区間(終点)	延長	備考
1 直轄国道 国道8号 (県内指定区間)	近江八幡市安土町石寺 長浜市西浅井町	近江八幡市東横関町 栗東市手原	8.2 km (89.0 km)	国土交通省管理
2 補助国道 国道421号 (県内指定区間)	近江八幡市末広町 東近江市中小路町	近江八幡市友定町 近江八幡市友定町	2.5 km (9.6 km)	滋賀県管理

〈第2次緊急輸送道路 26.9km(68.5km)〉

路線種別・路線名称	区間(起点)	区間(終点)	延長	備考
3 主要地方道 大津守山 近江八幡線	近江八幡市長命寺町	近江八幡市大房町	3 km	滋賀県管理
4 主要地方道 近江八幡 守山線	近江八幡市鷹飼町	近江八幡市中小森町	1.6 km	〃
5 主要地方道 彦根近江 八幡線 (県内指定区間)	近江八幡市白王町 彦根市長曾根町	近江八幡市長命寺町 近江八幡市長命寺町	7.1 km (23.2 km)	〃
6 一般県道 近江八幡大 津線 (県内指定区間)	近江八幡市南津田町 近江八幡市南津田町	近江八幡市野村町 草津市新浜町	5.2 km (30.7 km)	〃
7 一般県道 安土西生来 線	近江八幡市安土町小 中	近江八幡市西生来 町	0.9 km	〃
8 一般県道 大房東横関 線	近江八幡市大房町	近江八幡市東横関 町	5.1 km	〃
9 一般県道 近江八幡停 車場線	近江八幡市鷹飼町	近江八幡市桜宮町	0.7 km	〃
10 市道 黒橋八木線	近江八幡市出町	近江八幡市八木町	1.8 km	近江八幡市管理
11 市道 近江八幡駅千僧 供線	近江八幡市千僧供町	近江八幡市鷹飼町	1.5 km	〃

〈第3次緊急輸送道路 36.7km〉

※近江八幡市策定

路線種別・路線名称	区間(起点)	区間(終点)	延長	備考
12 補助国道 国道477号	近江八幡市十王町	近江八幡市江頭町	0.4 km	滋賀県管理
13 主要地方道 大津能登川長浜線	近江八幡市十王町	近江八幡市安土町下豊浦	9.8 km	〃
14 主要地方道 大津守山近江八幡線	近江八幡市友定町	近江八幡市島町	7.9 km	〃
15 主要地方道 近江八幡守山線	近江八幡市大森町	近江八幡市池田本町	1.1 km	〃
16 主要地方道 彦根近江八幡線	近江八幡市長命寺町	近江八幡市長命寺町	0.6 km	〃
17 一般県道 今江八幡停車場線	近江八幡市桜宮町	近江八幡市中村町	0.4 km	〃
18 一般県道 安土西生来線	近江八幡市安土町下豊浦	近江八幡市安土町小中	5.2 km	〃
19 一般県道 栗見新田安土線	近江八幡市安土町大中	近江八幡市安土町下豊浦	4.6 km	〃
20 一般県道 安土停車場桑実寺本堂線	近江八幡市安土町下豊浦	近江八幡市安土町桑実寺	1.4 km	〃
21 一般県道 下豊浦鷹飼線	近江八幡市安土町下豊浦	近江八幡市安土町下豊浦	0.2 km	〃
22 市道 中村大房線	近江八幡市中村町	近江八幡市小幡町中	0.5 km	近江八幡市管理
23 市道 黒橋八木線	近江八幡市西庄町	近江八幡市出町	0.8 km	〃
24 市道 東横関竹町線	近江八幡市東横関町	近江八幡市竹町	0.5 km	〃
25 市道 東横関東町線	近江八幡市竹町	近江八幡市竹町	0.5 km	〃
26 市道 池田本町竹町線	近江八幡市竹町	近江八幡市竹町	0.1 km	〃
27 市道 池田本町益田線	近江八幡市池田本町	近江八幡市森尻町	0.4 km	〃
28 市道 馬淵上畑線	近江八幡市馬淵町	近江八幡市馬淵町	0.4 km	〃
29 市道 千僧供東川線	近江八幡市馬淵町	近江八幡市馬淵町	0.3 km	〃
30 市道 馬淵新在家線	近江八幡市馬淵町	近江八幡市馬淵町	0.2 km	〃
31 市道 江藤薬師線	近江八幡市安土町桑実寺	近江八幡市安土町桑実寺	0.4 km	〃
32 市道 小西大房線	近江八幡市大房町	近江八幡市加茂町	0.3 km	〃
33 市道 長光寺武佐線	近江八幡市武佐町	近江八幡市武佐町	0.2 km	〃
34 市道 老蘇内野線	近江八幡市安土町西老蘇	近江八幡市安土町西老蘇	0.5 km	〃

出典:近江八幡市資料

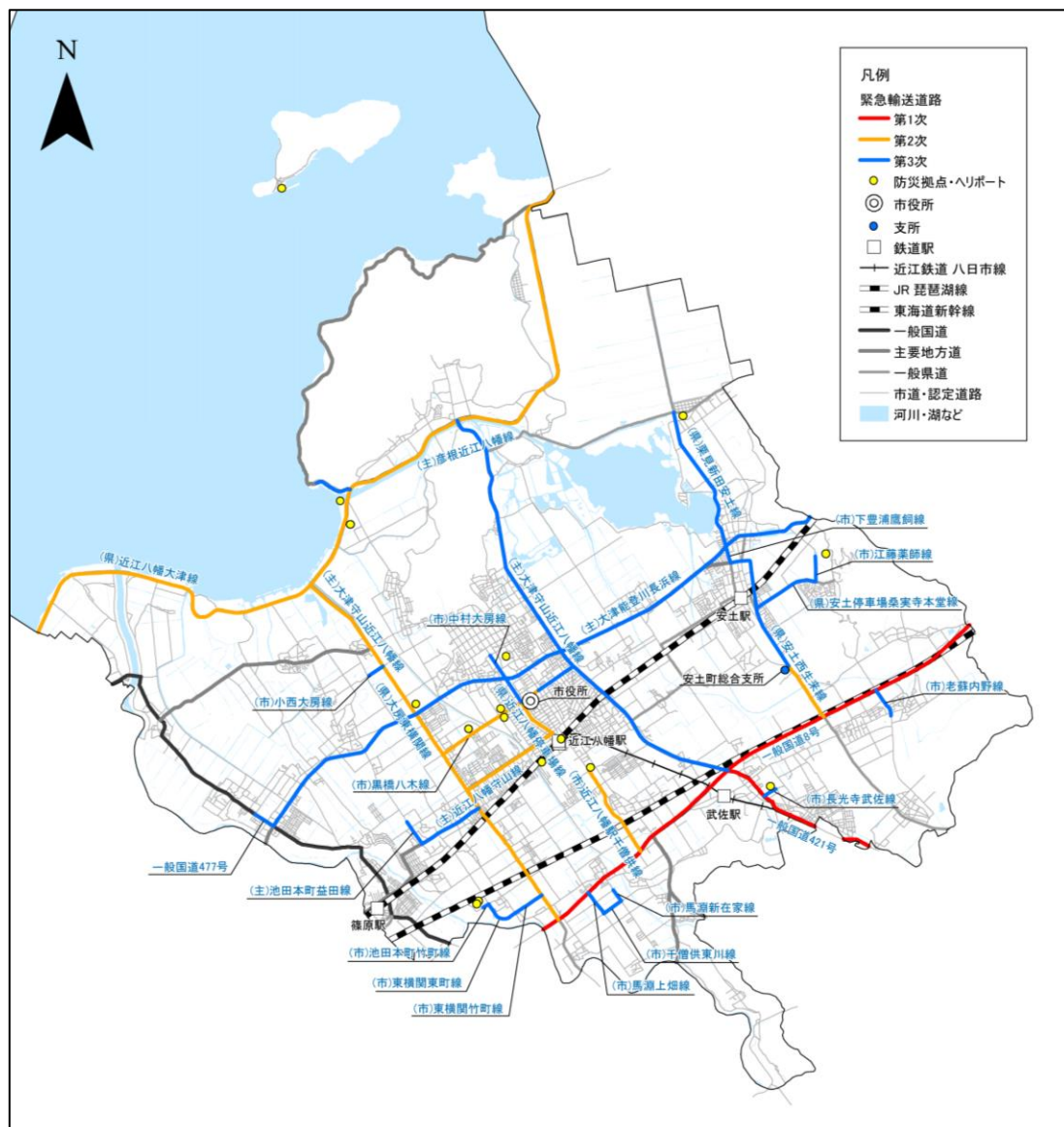


図 3-20 緊急輸送道路の指定状況

出典：国土数値情報（令和2年）、近江八幡市資料（令和7年3月）

6) 重要物流道路

平成30(2018)年4月、道路法等の一部を改正する法律が施行され、「重要物流道路制度」が新設されました。

平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保し、物流の更なる円滑化等を図るため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定するものです。

重要物流道路は、高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定するもので本市を通る国道8号が重要物流道路に指定されています。

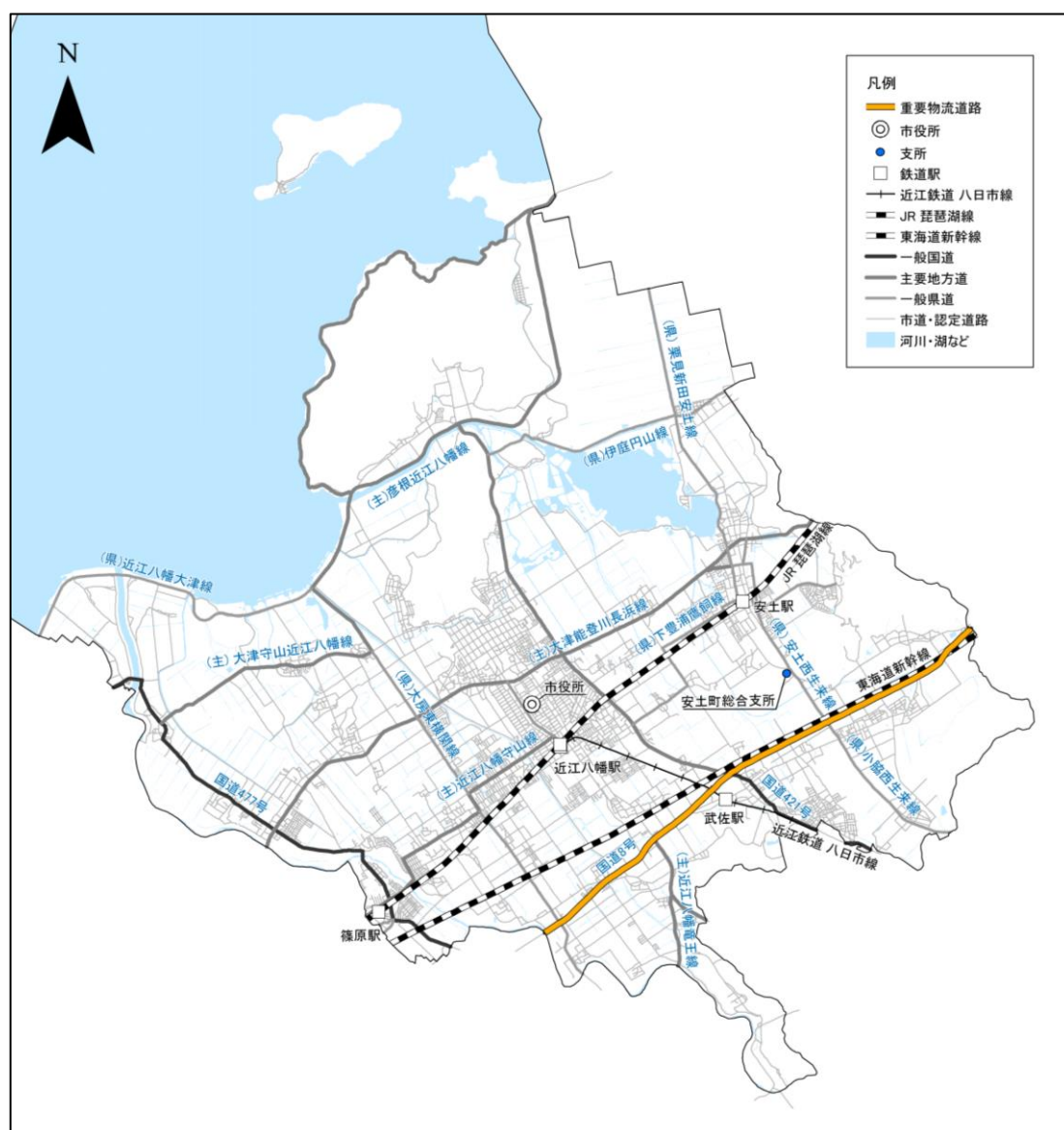


図 3-21 重要物流道路の指定状況

出典: 国土数値情報(令和3年)

7) 避難所

本市における避難施設・避難所は63か所、一時避難場所は94か所（うち広域避難場所3か所）、福祉避難所は14か所が指定されています。防災拠点としては近江八幡市役所、安土総合支所等の公的施設、医療救護拠点として近江八幡市立総合医療センターが指定されています。

また、本市では、防災地区（小学校区程度）ごとに防災拠点となるコミュニティエリア整備を進めています。コミュニティエリア整備は、小学校、地域コミュニティセンター、地域防災センター等を一体的に整備することにより、避難所、備蓄倉庫、物資集積拠点等の防災機能を兼ね備えるものです。平成23（2011）年度に金田学区、平成25（2013）年度に島学区と馬淵学区、平成26（2014）年度に老蘇学区、平成27（2015）年度に桐原学区、平成30（2018）年度に岡山学区において整備しました。現在、安土学区において、コミュニティエリア整備を進めています。

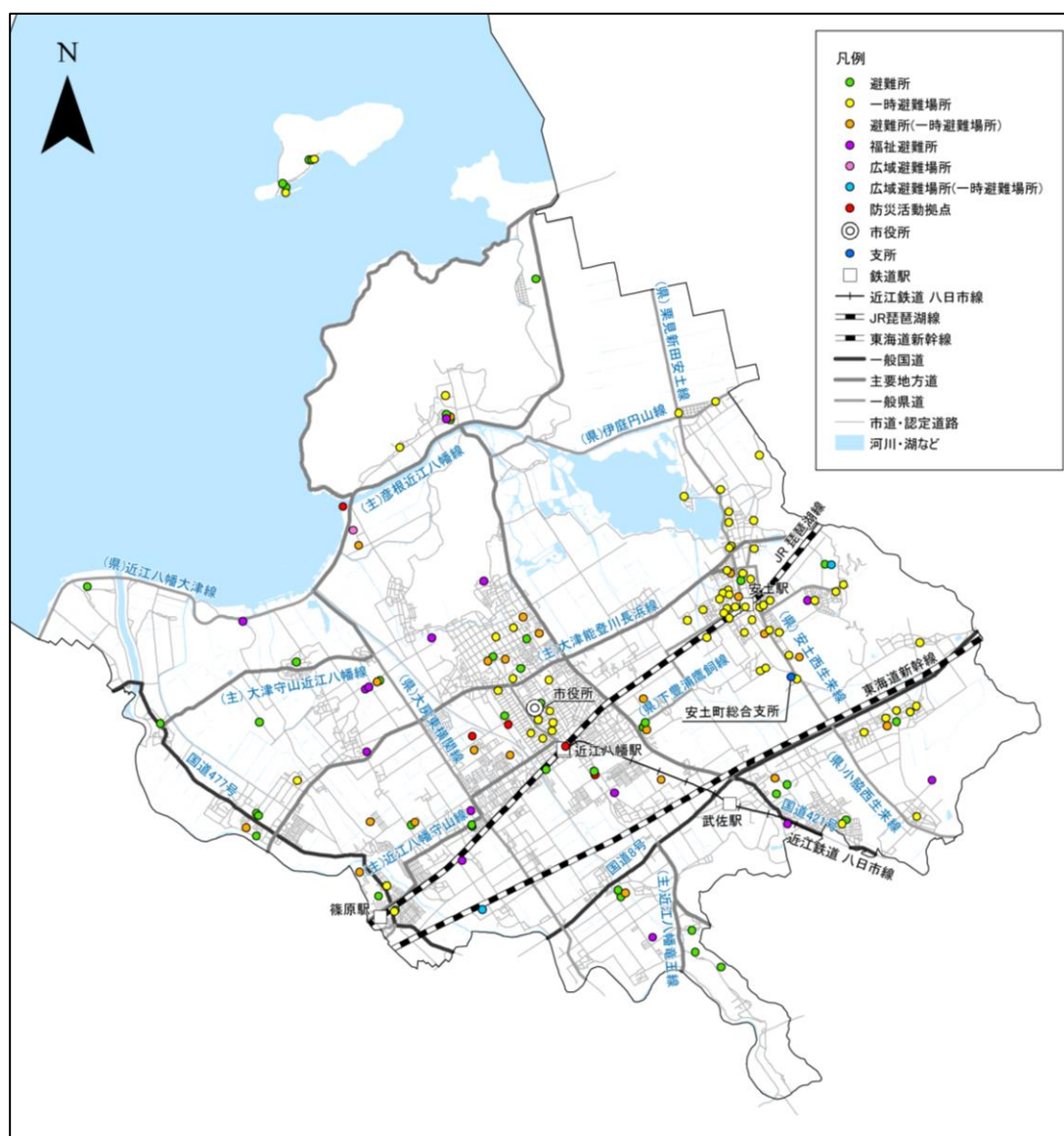


図 3-22 避難所等の指定状況

出典：近江八幡市地域防災計画（令和6年3月）・近江八幡市資料

2. 道路交通状況

(1) 現況道路網

本市の道路状況は、国道、県道や道路幅員12メートル以上の市道で、概ね南北及び東西に基盤道路網が構築されています。東西には国道8号、主要地方道大津能登川長浜線、湖周道路（県道近江八幡大津線、主要地方道彦根近江八幡線）、南北には国道477号、県道大房東横関線、主要地方道大津守山近江八幡線等の国・県道があり、市道として564, 390メートルが整備されています。

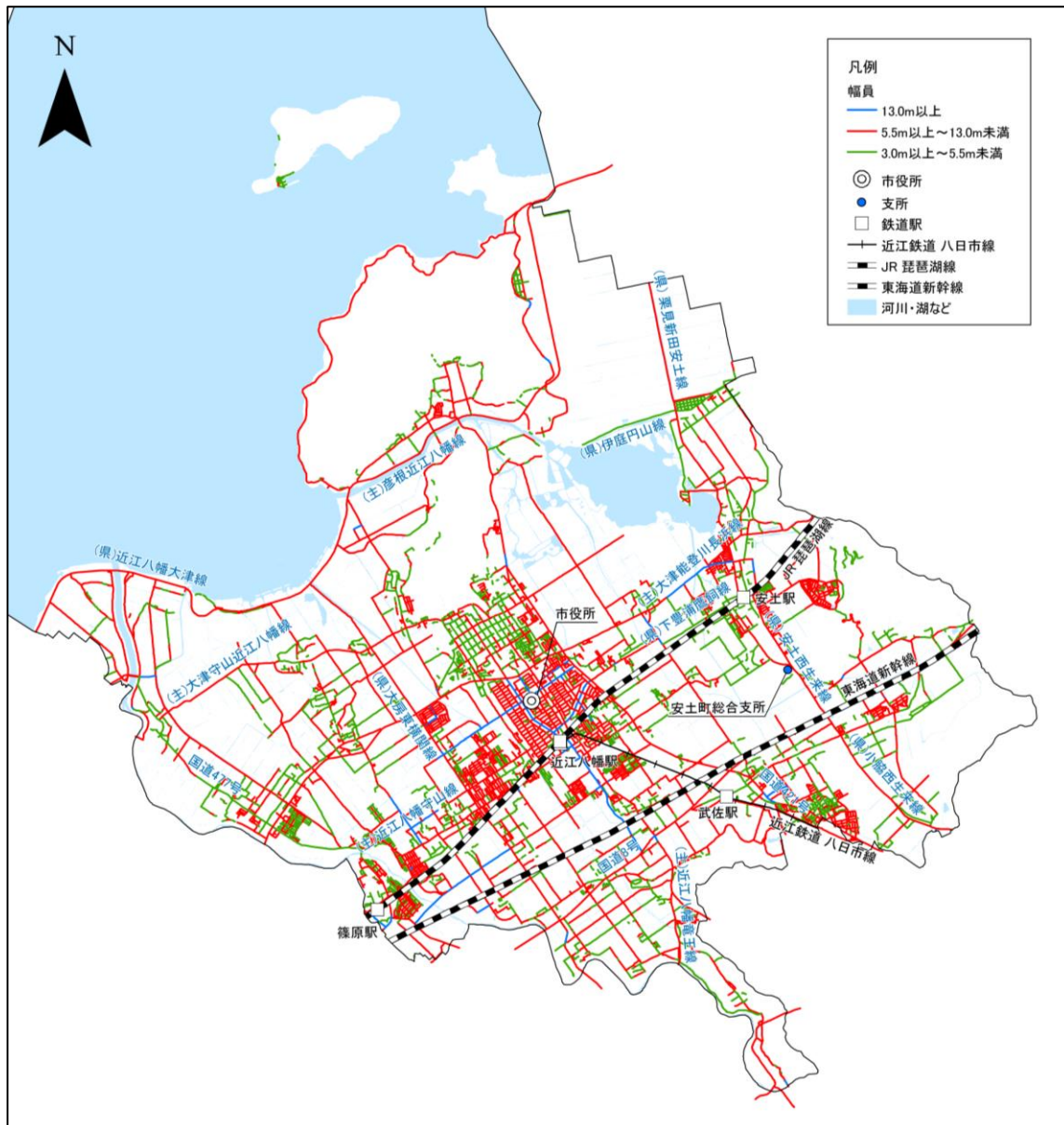


図 3-23 幅員別現況道路網の状況

出典：令和4年度 都市計画基礎調査

(2) 都市計画道路

本市の都市計画道路の計画総延長は66,239メートル、整備率は71.1%になります。うち幹線街路の計画総延長は56,354メートル、整備率は66.0%となっており、近江八幡能登川線をはじめ7路線が60%未満の整備率で、未整備の路線もあります。その他の区画街路、特殊街路の整備率については100%となっています。

整備延長における改良済とは、道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している道路延長です。また概成済とは、改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2／3以上又は4車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長になります。

表 3-8 都市計画道路整備状況

種別	決定権者	路線名		計画決定				整備延長			整備率		
		路線番号	名称	延長(m)	幅員(m)	車線数	最終決定日	改良済(m)	概成済(m)	合計(m)	改良済(%)	概成済(%)	合計(%)
幹線街路	県	3.4.1	近江八幡能登川線	12,640	16	2	H31.3.29	3,650	2,890	6,540	28.9	22.9	51.8
		3.4.2	近江八幡駅西庄線	1,000	16	2	H11.11.15	1,000	0	1,000	100.0	0.0	100.0
		3.4.3	近江八幡駅停車場線	1,230	18	2	H11.11.15	1,230	0	1,230	100.0	0.0	100.0
		3.5.102	近江八幡駅中小森線	2,150	12	2	H11.11.15	1,570	0	1,570	73.0	0.0	73.0
		3.5.105	西生来長命寺線	12,360	12	2	H11.11.15	7,060	4,200	11,260	57.1	34.0	91.1
		3.5.401	安土八日市線	5,850	12	2	H11.11.15	3,000	1,240	4,240	51.3	21.2	72.5
		3.5.402	安土停車場線	780	12	2	H24.10.31	530	250	780	67.9	32.1	100.0
	市	3.4.4	近江八幡八日市線	1,200	16	2	H11.11.15	0	0	0	0.0	0.0	0.0
		3.4.5	八木東川線	4,050	16	2	H11.11.15	0	4,050	4,050	0.0	100.0	100.0
		3.4.16	篠原駅南口停車場線	218	16	2	H25.5.17	218	0	218	100.0	0.0	100.0
		3.5.101	八木古川線	2,070	14	2	H12.1.19	0	0	0	0.0	0.0	0.0
		3.5.103	篠原駅野村線	4,130	12	2	H31.3.29	610	0	610	14.8	0.0	14.8
		3.5.104	西元土田線	1,350	12	2	H23.4.27	730	0	730	54.1	0.0	54.1
		3.5.106	鷹飼金剛寺線	960	12	2	H12.1.19	960	0	960	100.0	0.0	100.0
		3.5.107	近江八幡駅若宮線	2,580	12	2	H12.1.19	900	1,680	2,580	34.9	65.1	100.0
		3.5.108	西本郷音羽線	1,186	12	2	H12.1.19	1,186	0	1,186	100.0	0.0	100.0
		3.5.109	馬淵弓削線	1,610	12	2	H23.4.27	0	0	0	0.0	0.0	0.0
		3.5.403	停車場南線	580	12	2	H24.10.31	0	0	0	0.0	0.0	0.0
		3.5.404	国道大蓮寺線	410	12	2	H12.1.19	250	0	250	61.0	0.0	61.0
区画街路	県	7.6.107	加茂音羽線	3,790	11	2	H11.11.15	1,110	2,680	3,790	29.3	70.7	100.0
	市	7.6.101	中村玉木線	1,160	11	2	H23.4.27	1,160	0	1,160	100.0	0.0	100.0
		7.6.102	近江八幡駅仲屋線	1,970	8	2	H23.4.27	882	1,088	1,970	44.8	55.2	100.0
		7.6.103	西元多賀線	1,280	11	2	H23.4.27	1,280	0	1,280	100.0	0.0	100.0
		7.6.104	公園前線	60	8	2	H11.11.15	60	0	60	100.0	0.0	100.0
		7.6.105	玉木本町線	80	8	2	H23.4.27	80	0	80	100.0	0.0	100.0
		7.6.110	宮内大房線	1,440	8	2	H31.3.29	0	1,440	1,440	0.0	100.0	100.0
特殊街路	市	8.7.3	篠原駅南北線	47	7	—	H25.5.17	47	0	47	100.0	0.0	100.0
		8.7.4	安土駅南北線	58	6.8	—	H29.6.21	58	0	58	100.0	0.0	100.0

種別	決定権者	路線数	計画延長(m)	整備延長(m)			整備率(%)		
				改良済	概成済	合計	改良済	概成済	合計
幹線街路	県	7	36,010	18,040	8,580	26,620	50.1	23.8	73.9
	市	12	20,344	4,854	5,730	10,584	23.9	28.2	52.0
	計	19	56,354	22,894	14,310	37,204	40.6	25.4	66.0
区画街路	県	1	3,790	1,110	2,680	3,790	29.3	70.7	100.0
	市	6	5,990	3,462	2,528	5,990	57.8	42.2	100.0
	計	7	9,780	4,572	5,208	9,780	46.7	53.3	100.0
特殊街路	県	0	—	—	—	—	—	—	—
	市	2	105	105	0	105	100.0	0.0	100.0
	計	2	105	105	—	105	100.0	—	100.0
全体	県計	8	39,800	19,150	11,260	30,410	48.1	28.3	76.4
	市計	20	26,439	8,421	8,258	16,679	31.9	31.2	63.1
	合計	28	66,239	27,571	19,518	47,089	41.6	29.5	71.1



図 3-24 都市計画道路の整備状況

出典: 令和4年度 都市計画基礎調査・近江八幡市資料

(3) 道路交通状況

1) 交通量

本市は東海・北陸地方と近畿地方の中心である京阪神地域を結ぶ交通の動脈が通る地域であります。東側には安土山、織山、箕作山、南側には瓶割山、雪野山等の山々があり、北側には琵琶湖が広がっていることから限られた平地に交通が集中する特性があります。市内間移動の目的のみならず、単に本市を通過する目的だけの交通も多く存在するのが特徴です。そのため幹線道路では昼夜を問わず交通量が多い路線も存在し、最も交通量が多い国道8号（約2万～2万2千台/日）では、昼夜率（昼間の交通量に対する24時間交通量の割合）が1.5前後と高くなっています。

一方、南北を結ぶ県道大房東横関線、主要地方道大津守山近江八幡線はどれも1万台/日程度の交通量となっているほか、観光による交通量が年々増加しています。特に土日祝日には、市内各所で交通渋滞が発生しています。



図 3-25 交通量の状況

出典：令和3年度道路交通センサス

2) 混雑度

混雑度は道路の混み具合を表す数値で、12時間交通量を12時間交通容量で除した値です。混雑度1.0を超えると、容量以上の交通が流れているという指標になります。

国道8号（東近江市境～西生来町交差点）及び国道8号に接続交差する一般県道安土西生来線、琵琶湖岸の一般県道近江八幡大津線、主要地方道彦根近江八幡線（長命寺町交差点～渡合橋北交差点）は混雑度1.25以上の区間となっており、朝夕等のピーク時間はもとより、それ以外の時間帯でも混雑している可能性があります。

その他、朝夕等のピーク時間帯に混雑している可能性がある混雑度1.00以上1.25未満の路線は国道8号（西生来町交差点～東川町交差点）、主要地方道彦根近江八幡線（渡合橋北交差点～東近江市境）、主要地方道大津能登川長浜線等となっています。



図 3-26 混雑度の状況

出典：令和3年度道路交通センサス

3) 混雑時旅行速度

混雑時旅行速度は朝の7時から9時もしくは夕方の17時から19時の低い方の旅行速度を表しており、一般道路においては、時速20km以下を混雑、さらに時速10km以下を渋滞の指標としています。

国道8号に接続している主要地方道近江八幡竜王線（六枚橋交差点～岩倉交差点）、主要地方道大津守山近江八幡線（渡合橋北交差点～円山町交差点）、一般県道近江八幡停車場線で旅行速度が時速10km以下となっています。

その他、市中心部、篠原駅、安土駅周辺で旅行速度の低い路線があります。



図 3-27 混雑時旅行速度の状況

出典：令和3年度道路交通センサス

4) 主要渋滞箇所

滋賀県内における道路の効果的な渋滞対策の推進を図るために「滋賀県渋滞対策協議会」において、指定された主要渋滞箇所は現在、62箇所（主要渋滞箇所74箇所うち12箇所は特定解除済）あります。

本市では、国道8号の友定町交差点、六枚橋交差点が指定されています。六枚橋交差点については、平成29（2017）年3月に国道8号および主要地方道近江八幡竜王線の現道拡幅が完了、平成30（2018）年10月には市道上田出町線の現道拡幅も完了したことから交差点改良が完了しました。

友定町交差点では、平日の朝夕の混雑に加え、休日の昼間12時間平均旅行速度が時速20キロメートルかつ連続1キロメートル以上の渋滞が発生する等、以前より渋滞が悪化しています。その他にも国道8号の西生来町交差点、東川交差点、主要地方道大津能登川長浜線の安土町下豊浦交差点、音羽町交差点、小船木町交差点等でも朝夕のピーク時において渋滞が発生している状況が見られます。

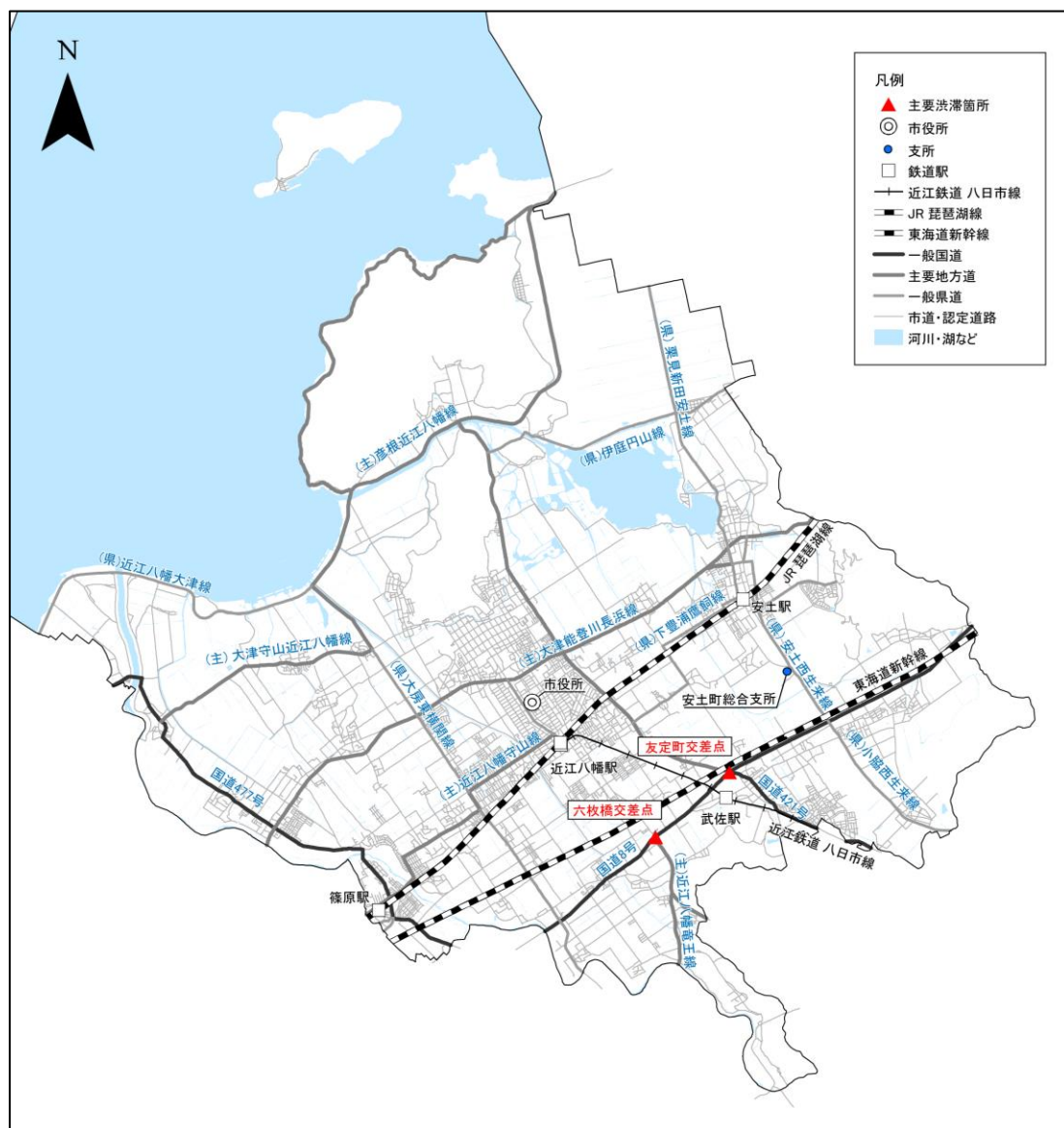


図 3-28 主要渋滞箇所の指定状況

出典：滋賀県国道事務所（令和5年3月25日時点）

5) 交通事故

国道8号のほか、近江八幡駅周辺の市街地、主要地方道近江八幡守山線付近と、県道近江八幡停車場線付近で交通事故が多くなっています。市道では若宮安養寺線の池田本町付近から若宮上田線の上田町付近で事故が多くなっています。

また、本市においては、ゾーン30が近江八幡駅北側の一般県道近江八幡停車場線と市道駅前西庄線、市道上田出町等に囲まれた住宅地域「鷹飼町・桜宮町地区」、隣接する市道黒橋八木線と市道本郷音羽線に囲まれた住宅地域「鷹飼町北・出町地区」、丸の内町内の主要地方道大津能登川長浜線と国道477号、市道江頭9号線、市道丸の内26号線に囲まれた住宅地域「丸の内町地区」の3地区で指定されています。「鷹飼町・桜宮町地区」については、令和7（2025）年度にゾーン30プラスに指定される予定です。

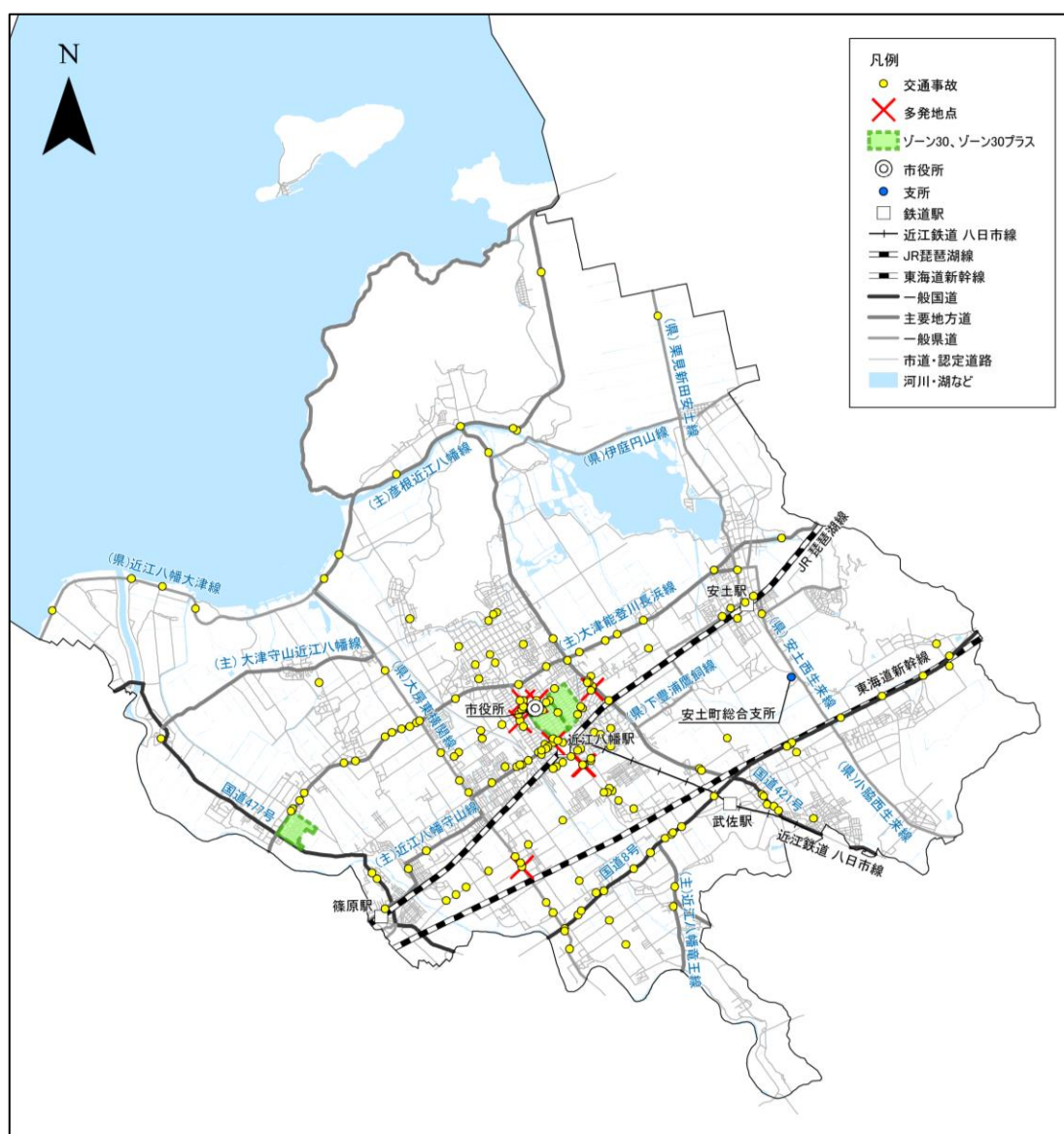


図 3-29 交通事故の発生状況とゾーン30・ゾーン30プラスの指定状況

出典：警察庁 交通事故統計情報のオープンデータ(令和5年度)、近江八幡市資料

(4) 自動車保有台数

普通乗用車や軽自動車の保有台数は増加傾向となっており、全体の自動車保有台数も増加傾向となっています。

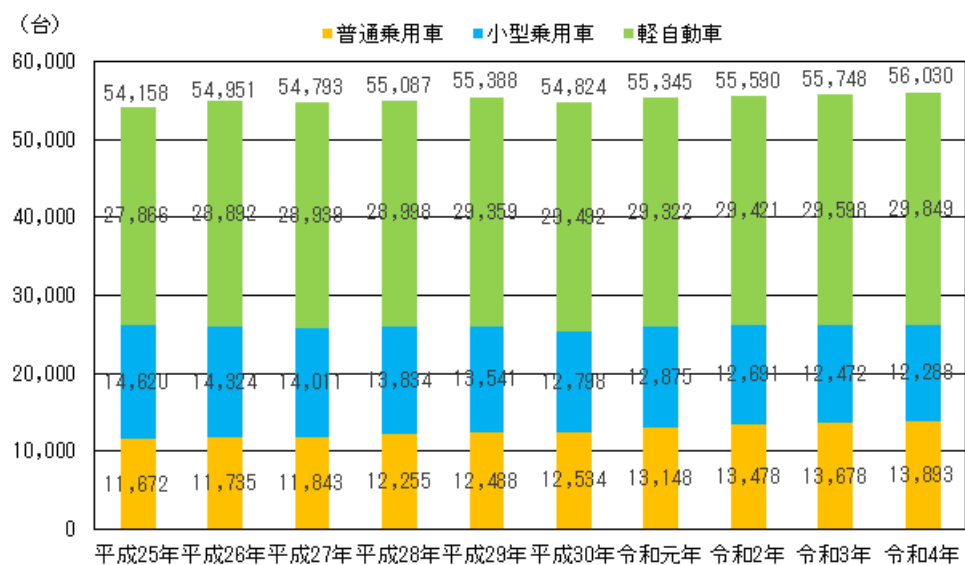


図 3-30 自動車保有台数の推移

出典：令和5年度版近江八幡市統計書

(5) 公共交通

本市には、ＪＲ琵琶湖線の鉄道駅として、近江八幡駅、篠原駅、安土駅の３駅と近江鉄道八日市線の鉄道駅として近江八幡駅、武佐駅があります。

バス路線は近江八幡駅を起点として１３路線が運行しています。これらの幹線公共交通を補完する公共交通網として市民バス（あかこんバス）１３路線が運行しています。

また、堀切港と沖島漁港を結ぶ沖島通船が運航しています。

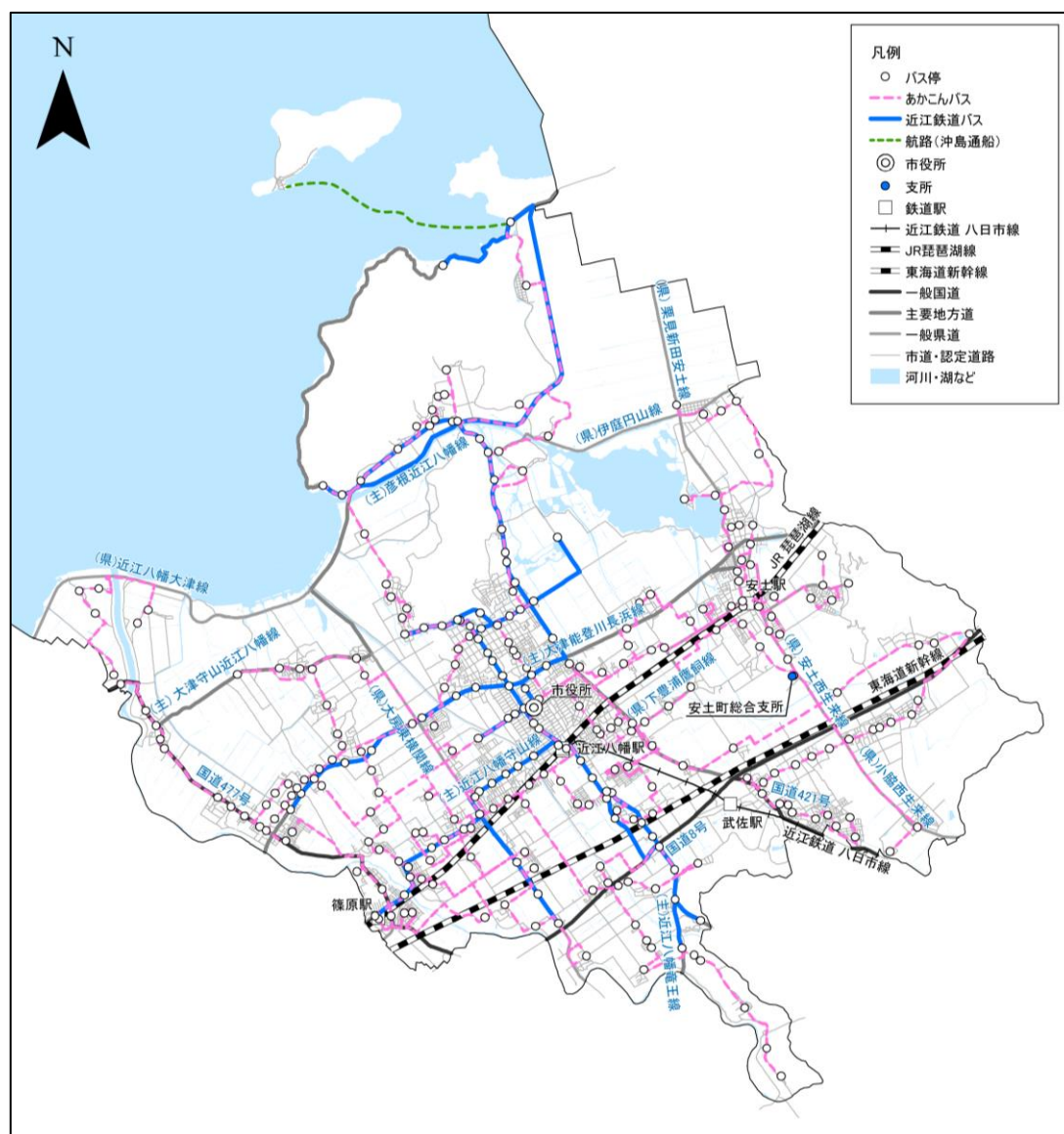


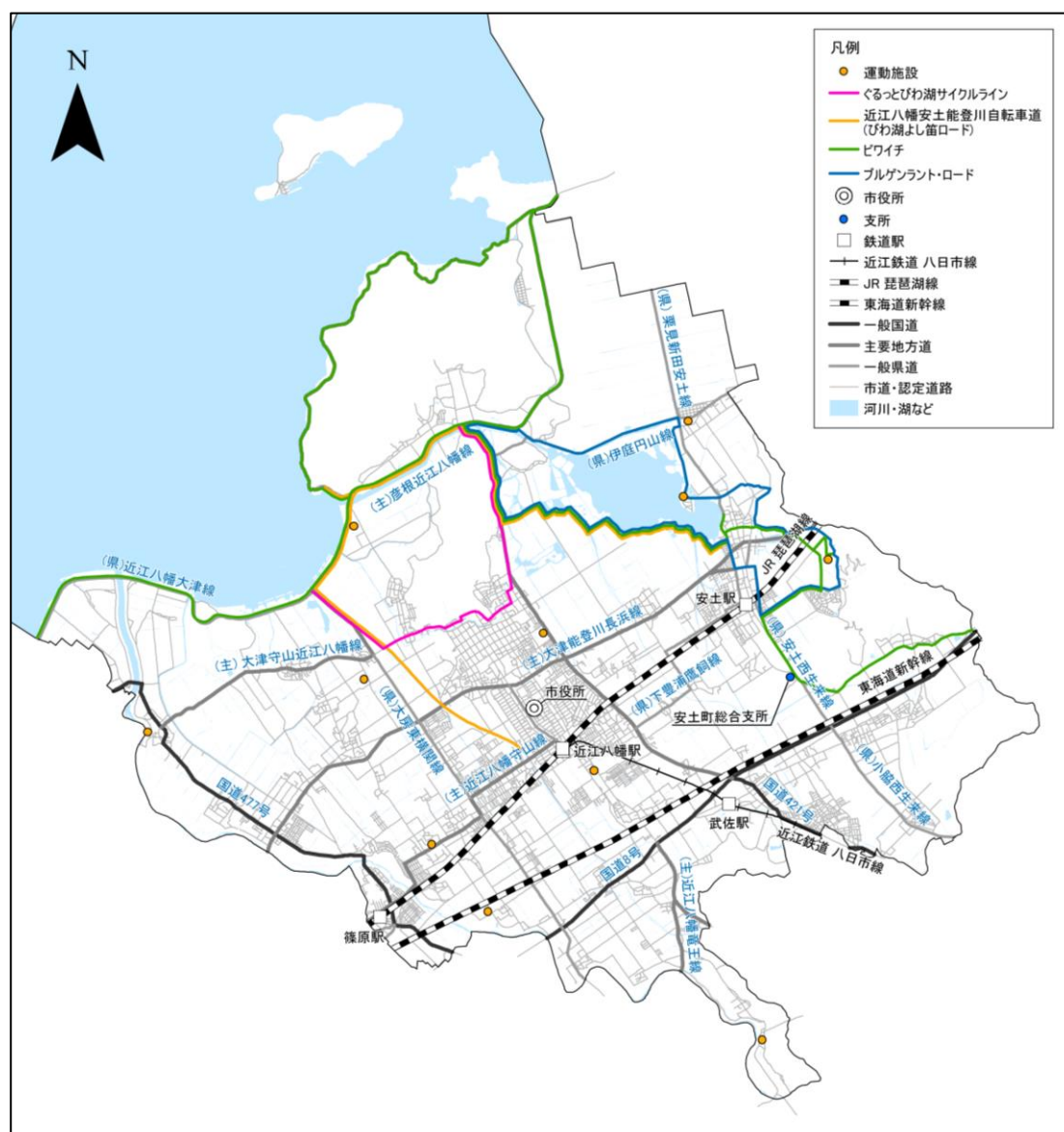
図 3-31 鉄道・バスルート等の状況

出典：令和4年度 都市計画基礎調査、近江鉄道バス路線図、近江八幡あかこんバス路線図

(6) 自転車道・運動施設

自転車道については、近江八幡市白鳥町を起点に東近江市山路町に至る全長26.6キロメートルの一般県道近江八幡安土能登川自転車道線があります。通称「びわ湖よし笛ロード」と呼ばれ、「おうみはちまん自転車プロジェクト」に組み込まれています。

また、滋賀県では、琵琶湖を周遊するサイクリングルートである「ビワイチ」の魅力を高め、観光の振興および活力ある地域社会の実現に寄与することを目的に、「ビワイチ推進条例」を令和4（2022）年4月に施行し、琵琶湖岸の県道において、自転車通行空間の整備等を進めています。



資料

(7) 京阪神パーソントリップ（PT）調査

1) 外出率

外出率は特定の調査対象日に、全体の調査対象のうち外出した人の割合を示します。本市の全数では平成22（2010）年度と比較して減少しており、京阪神全域でも減少しています。一方で、本市の65歳以上ではほぼ横ばいとなっています。

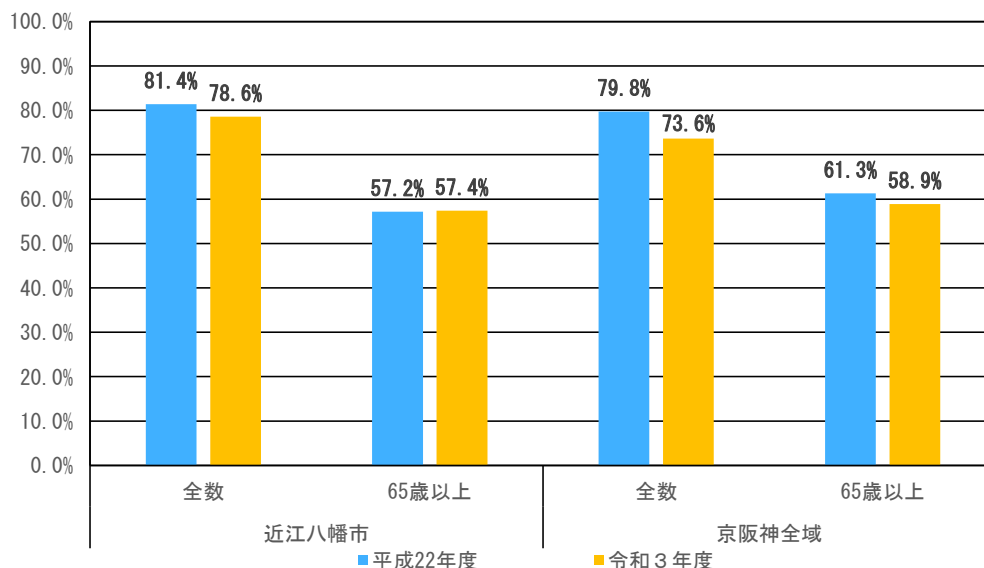


図 3-33 外出率の状況

出典：平成22年度（第5回）、令和3年度（第6回）京阪神 PT 調査

2) 代表交通手段分担率

代表交通手段は、ある目的地までの移動の中で複数の交通手段を利用した場合、その中で最も多く利用した交通手段のことをいい、代表交通手段分担率とは、ある代表交通手段が全体の代表移動手段の中で占める割合を示します。

本市の自動車分担率は6割を超えており、京阪神全域と比較してもかなり高くなっています。また、自動車分担率は平成22（2010）年度から増加しており、自動車保有台数の増加傾向と同様の傾向となっています。

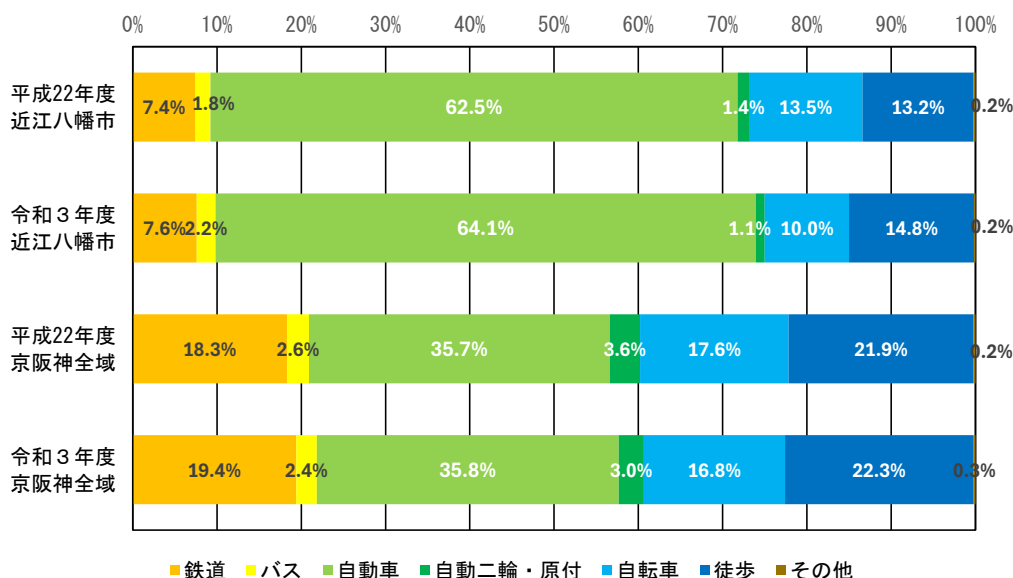


図 3-34 代表交通手段分担率

出典：平成22年度（第5回）、令和3年度（第6回）京阪神 PT 調査

IV. 上位・関連計画

国や滋賀県、本市の上位・関連計画における道路整備関連の位置づけ状況を整理します。

表 4-1 上位計画一覧

計画名	計画期間 目標時期	計画概要	策定年月
国の上位計画			
2040 年、道路の景色が変わる	概ね 20 年後	概ね 20 年後の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す社会像、その実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案したもの。	令和 2(2020)年 6 月
近畿ブロック新広域 道路交通ビジョン	概ね 20～30 年間	重要物流道路制度を契機とし、広域的な道路交通の今後の方向性を定めたもの。	令和 3(2021)年 7 月
近畿ブロック新広域 道路交通計画	概ね 20～30 年間	「近畿ブロック新広域道路交通ビジョン」を踏まえて策定され、社会資本整備重点計画をはじめ今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となるもの。	令和 3(2021)年 7 月
滋賀県の上位計画			
滋賀県新広域道路 交通ビジョン	概ね 20～30 年間	将来の道路ネットワークや公共交通ネットワーク、物流・人流等の将来像についてとりまとめたもの。	令和 3(2021)年 3 月
滋賀県新広域道路 交通計画	概ね 20～30 年間	「滋賀県新広域道路交通ビジョン」を踏まえ、広域道路ネットワーク、交通・防災拠点、ICT 交通マネジメントの観点で具体の計画を定めたもの。	令和 3(2021)年 3 月
滋賀県道路整備マ スタープラン第3次	概ね 20 年間	「滋賀県基本構想」の基本理念である「変わる滋賀続く幸せ」の実現に向け、これからの道づくりの基本方針を明らかにしたもの。	令和 4(2022)年 3 月
滋賀県道路整備ア クションプログラム 2023【全県版・東近 江土木事務所版】	10 年間	今後 10 年間の道路整備計画で、滋賀県においてはこれに基づき道路整備を進めている。	令和 5(2023)年 3 月
市の上位計画			
近江八幡市第一次 総合計画後期基本 計画	令和 6(2024)年～ 令和 10(2028)年	長期的なまちづくりの基本方針や施策を示したもので、市の最上位計画である。	令和 6(2024)年 3 月
近江八幡市国土利 用計画(第二次)	令和 10(2028)年	国土の有効利用を図るための総合的かつ長期的な計画で、国土の利用に関する基本方針や目標を定めたもの。	令和元(2019)年 12 月

表 4-2 関連計画一覧

計画名	計画期間 目標時期	計画概要	策定年月
滋賀県の関連計画			
近江八幡八日市都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	令和 7(2025)年	都市計画区域内での土地利用や都市施設の整備、市街地開発事業等に関する総合的な方針を示したものの。	平成 31(2019)年 3 月
滋賀県都市計画基本方針	概ね 20 年後	滋賀県の都市計画に関する基本的な方針や広域的な方向性を示したもので、概ね 20 年後を見据えた都市計画のビジョンを示している。	令和 4(2022)年 3 月
滋賀の都市計画 2023	—	滋賀県の都市計画の概要を整理したものの。	令和 6(2024)年 3 月
シガリズム観光振興ビジョン	令和 4(2022)年度 ～令和 12 (2030)年度	滋賀県の観光資源を活用し、地域の魅力を高めることを目的に、観光振興のための基本方針を示したものの。	令和 4(2022)年 3 月
市の関連計画			
近江八幡市国土強靱化地域計画(第2次)	令和 7(2025)年度 ～令和 11(2029) 年度	地域の災害対策や防災力の強化を目的とした計画で、自然災害に対する地域の脆弱性を低減し、災害発生時の被害を最小限に抑えるための具体的な施策を示したものの。	令和 7(2025)年 3 月
近江八幡市都市計画マスタープラン	令和 22(2040)年	都市計画に関する基本的な方針を示した計画で、概ね 20 年後都市づくりのビジョンや個別具体の都市計画の指針として、都市づくりの課題とその課題に応じたまちづくりの方針を示したものの。	令和 4(2022)年 1 月改定
近江八幡市立地適正化計画	令和 22(2040)年	人口減少や高齢化に対応し、持続可能な都市づくりを目指すための計画で、コンパクトなまちづくりの形成を促進し、生活サービス機能を計画的に誘導していくために、居住誘導区域や都市機能誘導区域、防災指針等を示したものの。	令和 4(2022)年 1 月
近江八幡市交通安全計画第11次	令和 3(2021)年度 から令和 7 (2025)年度	交通事故のない安全で安心なまちづくりを目指すための計画で、交通安全における目標や安全対策を示したものの。	令和 4(2022)年 2 月
近江八幡市地域公共交通計画	令和 5(2023)年度 ～令和 10 (2028)年度	公共交通の活性化と維持、再生を目指して策定する計画で、地域の特性やニーズに応じて、公共交通の利便性向上や持続可能な運営を図るための具体的な施策を示したものの。	令和 5(2023)年 3 月
近江八幡市観光振興計画	近江八幡市第1次総合計画に基づく(令和 10 (2028)年)	地域の観光資源を活用し、観光業の発展と地域経済の活性化を目指すための計画で、観光地の魅力を高め、観光客の満足度を向上させるための具体的な施策を示したものの。	令和 5(2023)年 3 月改訂
近江八幡市橋梁長寿命化修繕計画	令和 5(2023)年度 ～令和 14 (2032)年度	今後老朽化する橋梁の増大に対応するため、橋梁点検を実施して損傷が軽微な段階から対策を実施し、維持管理に対する費用の縮減や平準化を図り、健全性を保持するための方針を示したものの。	令和 7(2025)年 1 月

1. 上位計画

(1) 国の上位計画

1) 2040年、道路の景色が変わる（令和2(2020)年6月）

●計画期間

概ね20年後

●5つの将来像

- ①通勤・帰宅ラッシュが消滅
- ②公園のような道路に人が溢れる
- ③人・モノの移動が自動化・無人化
- ④店舗(サービス)の移動でまちが時々刻々と変化
- ⑤「被災する道路」から「救援する道路」に

●目指す姿と政策の方向性

- ①日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会
- ②世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会
- ③国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会

●道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

- ①日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流社会参加できる社会
 - ・ 国土をフル稼働し、国土の恵みを享受
 - ・ マイカーなしでも便利に移動
 - ・ 交通事故ゼロ
 - ・ 行きたくなる、居たくなる道路
- ②世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会
 - ・ 世界に選ばれる都市へ
 - ・ 持続可能な物流システム
 - ・ 世界の観光客を魅了
- ③国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会
 - ・ 災害から人と暮らしを守る道路
 - ・ 道路交通の低炭素化
 - ・ 道路ネットワークの長寿命化

2) 近畿ブロック新広域道路交通ビジョン（令和3(2021)年7月）

●計画期間

概ね20～30年間

●近畿の目指すべき姿

- ①アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域
- ②日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域
- ③快適で豊かに生き生きと暮らせる圏域
- ④暮らし・産業を守る災害に強い安全・安心圏域
- ⑤人と自然が共生する持続可能な世界的環境先進圏域

●広域的な道路交通の基本方針

①広域道路ネットワーク

- ・圏域内外・地域・国内外との対流を促進するための「基幹道路ネットワークの形成」
- ・ヒト・モノの流れを確実に行うための「基幹道路ネットワークの強化」
- ・成長力を近畿全体に行き渡らせるための「基幹道路ネットワーク間の連絡強化」
- ・我が国の国際競争力の維持・強化を図るための「交通拠点へのアクセス確保」
- ・安定した物流・人流を確保するための「災害に強い広域道路ネットワークの構築」

②交通・防災拠点

- ・交通拠点におけるモダルコネクトの強化
- ・道の駅等既存施設の防災機能の強化
- ・物流拠点の促進

③ICT交通マネジメント

【広域道路ネットワーク形成の考え方】

日本海・太平洋の2面利用による利点を生かしながら、物流・産業・観光拠点間の連携強化や対流促進に寄与する広域ネットワークの形成を図るとともに、我が国の国際交流拠点となる空港・港湾とのアクセス強化や京阪神都市圏の環状連絡機能を強化する。また、南海トラフ巨大地震に備えるべく、多重性や代替性を備えた災害に強い広域ネットワークを構築する。



3) 近畿ブロック新広域道路交通計画（令和3(2021)年7月）

●計画期間

概ね20～30年間

●計画の位置づけ

本計画では、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えて、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの観点から具体的な計画を策定。

●計画

①広域道路ネットワーク計画

- ・広域道路ネットワークの階層と求められる機能・役割
- ・広域道路ネットワークの拠点の設定

【基幹道路により連絡する拠点】

分類	拠点名
都市	福井市、敦賀市、小浜市、大野市、勝山市、鯖江市、越前市、大津市、彦根市、長浜市、 <u>近江八幡市</u> 、草津市、守山市、栗東市、高島市、東近江市、京都市、福知山市、舞鶴市、宇治市、宮津市、亀岡市、大阪市、堺市、岸和田市、吹田市、枚方市、茨木市、八尾市、松原市、柏原市、東大阪市、神戸市、姫路市、尼崎市、西宮市、洲本市、相生市、豊岡市、加古川市、赤穂市、西脇市、加西市、丹波篠山市、養父市、丹波市、宍粟市、加東市、たつの市、奈良市、天理市、桜井市、五條市、大淀町、和歌山市、橋本市、有田市、御坊市、田辺市、新宮市

- ・広域道路ネットワークの設定

【広域道路ネットワーク(近江八幡市に関係するもの)】

路線名	分類	起点	終点
いなべ近江八幡線	一般広域	滋賀県東近江市	滋賀県近江八幡市
国道8号	一般広域	福井県あわら市	京都府京都市

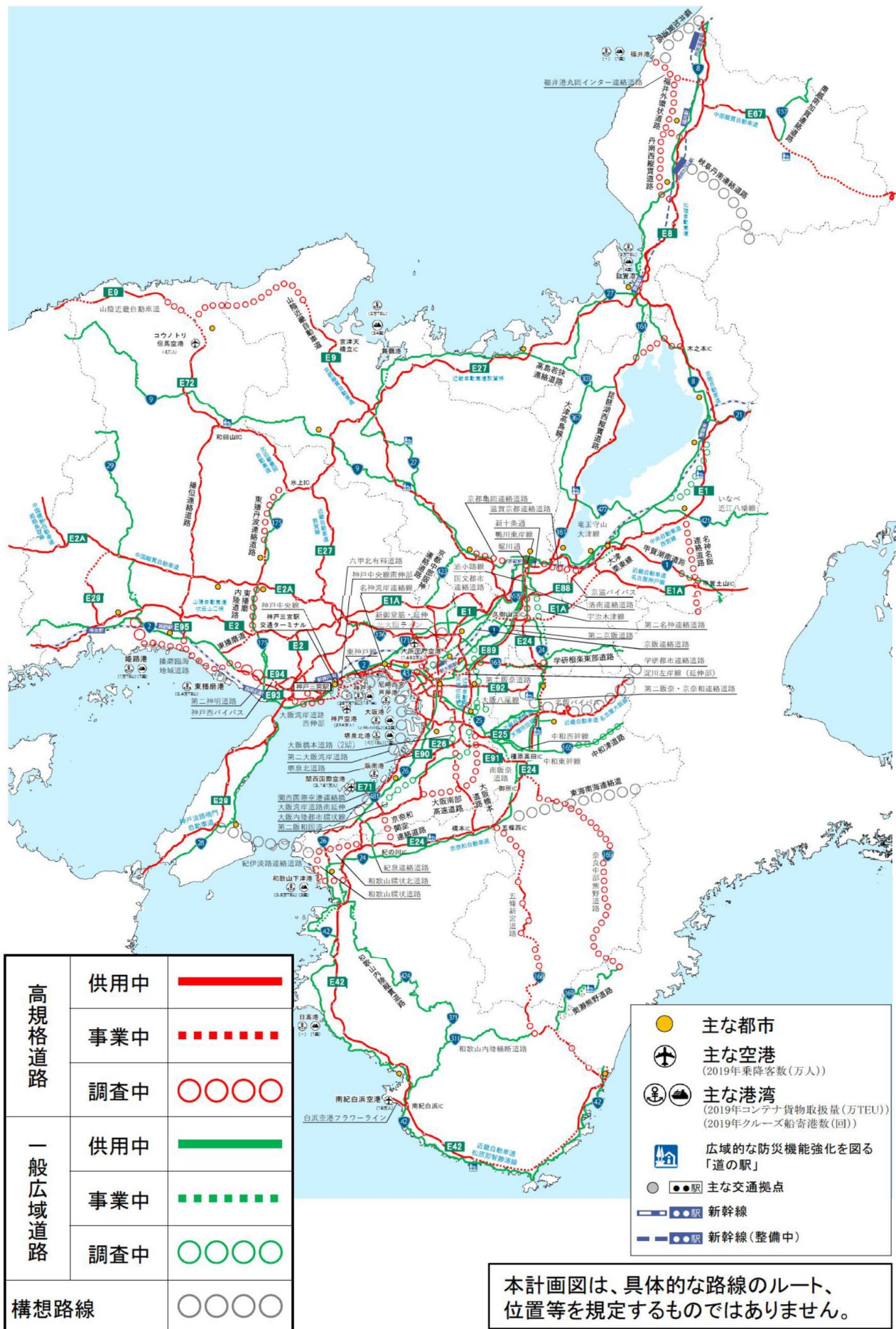
②交通・防災拠点計画

- ・交通拠点におけるモーダルコネクトの強化
- ・道の駅等既存施設の防災機能の強化
- ・物流拠点の促進

③ICT交通マネジメント計画

- ・交通マネジメントの強化
- ・推進体制の強化

【近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図】



(2) 滋賀県の上位計画

1) 滋賀県新広域道路交通ビジョン（令和3(2021)年3月）

●計画期間

概ね20～30年間

●本県の目指すべき姿

- ①生活や産業活動を支える強靱な社会インフラの整備
- ②人々が暮らしやすいコンパクトなまちづくり
- ③地域を支える新たな公共交通の仕組みづくり
- ④先端技術の活用による安全・安心な生活
- ⑤自然災害への備え

●基本方針

①広域道路ネットワーク

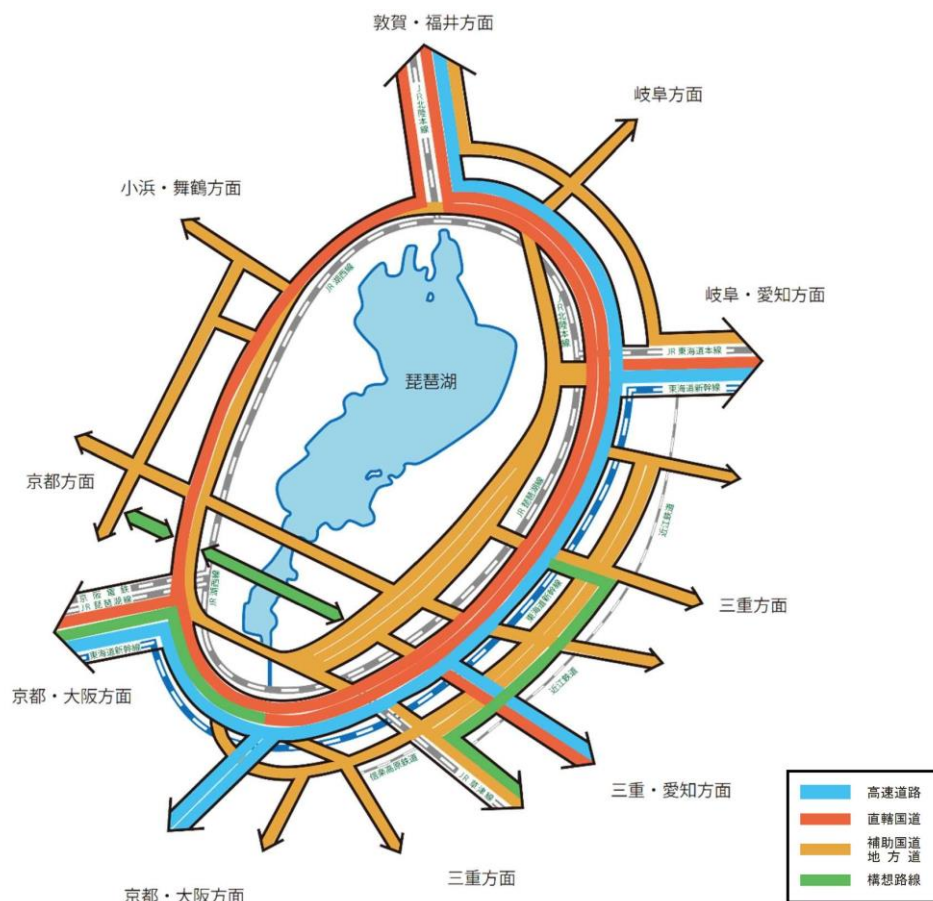
- ・産業活動を支援する道路整備
- ・地域間交流・地域振興を支援する道路整備
- ・平常時・災害時を問わない信頼性の高い道路整備

②交通・防災拠点

- ・まちづくりと一体となった交通拠点の整備
- ・防災拠点としての「道の駅」の活用

③ICT交通マネジメント

【広域道路ネットワーク 環びわこ放射状ネットワークイメージ】



※「環びわ湖放射状ネットワークの形成に向けて(滋賀県企画調整課 平成26年6月)」のイメージ図を引用

2) 滋賀県新広域道路交通計画（令和3(2021)年3月)

●計画期間

概ね20～30年間

●計画の位置づけ

防災・減災、国土強靱化、新たな国土構造の形成やグローバル化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えて、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの観点から具体の計画を策定。

●計画

①広域道路ネットワーク計画

- ・ネットワーク計画の設定

【広域道路ネットワーク路線一覧表(滋賀県)(近江八幡市に關係するもの)】

地方整備局等名称	都道府県政令市名	路線名	分類	起点	終点
近畿	滋賀県	一般国道8号	一般広域	長浜市(県境)	大津市(県境)
近畿	滋賀県	いなべ近江八幡線	一般広域	東近江市(県境)	近江八幡市

②交通・防災拠点計画

- ・交通拠点におけるモーダルコネクト機能の強化

【県内における主な取り組み(交通結節点)(近江八幡市に關係するもの)】

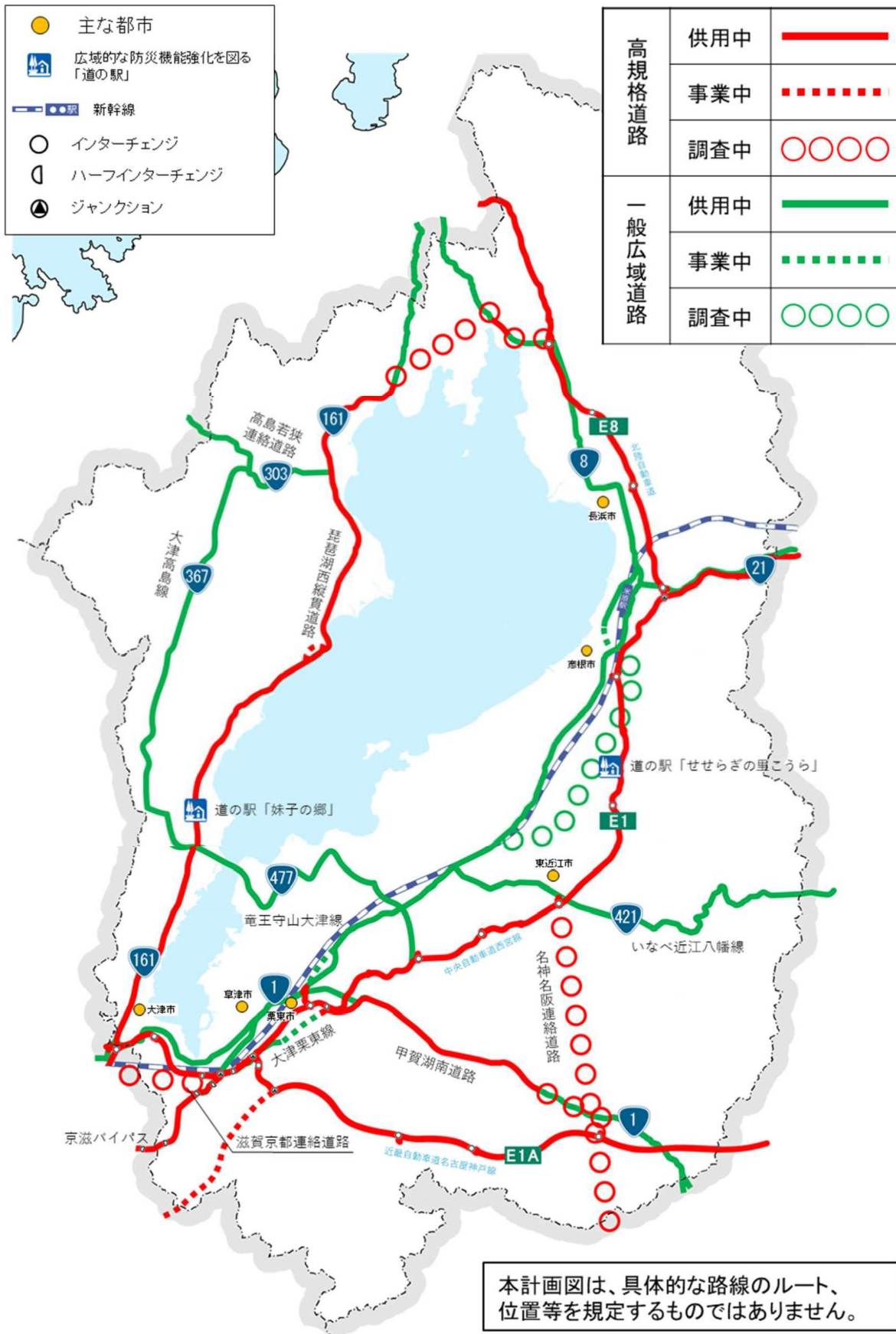
分類	市町	事業箇所
駅周辺整備等	近江八幡市	安土城下町地区社会資本総合整備計画

- ・道の駅等既存施設の防災機能の強化

③ICT交通マネジメント計画

- ・交通マネジメントの強化
- ・ICT技術の活用・強化

【広域道路ネットワーク計画図(滋賀県)】



3) 滋賀県道路整備マスタープラン第3次（令和4（2022）年3月）

●計画期間

概ね20年間（令和4（2022）年～令和23（2041）年）

●目指すべき将来像を実現するための道路整備

～すべての人がどこにいても安全・快適に移動できる道路整備を目指す～
 “県内外の拠点間ネットワークの強化”と
 “安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”

●道路整備の基本方針

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（広域ネットワーク）
- （2）拠点間のアクセス性を高める道路整備（地域ネットワーク）
- （3）気候変動等へ適応した道路整備（防災）

②スムーズでクリーン

- （1）新技術に対応した道路交通情報システムの構築（新技術）
- （2）環境負荷の軽減（環境）

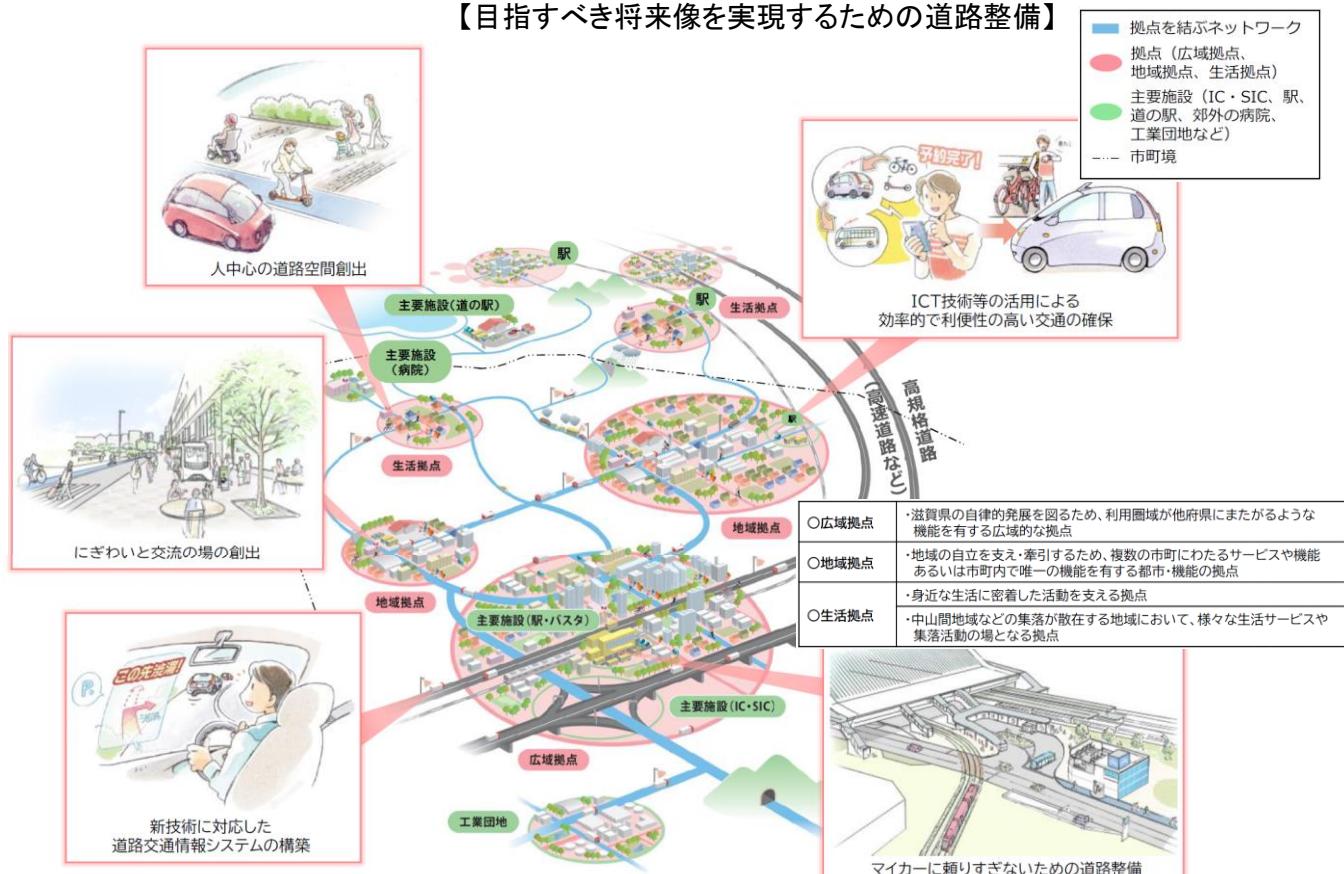
③快適でセーフティ

- （1）人中心の道路空間創出（車と人の共存）
- （2）街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備（生活環境・景観）
- （3）マイカーに頼りすぎないための道路整備（乗換拠点）
- （4）誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備（ユニバーサルデザイン）

④行きたくなる・居たくなる

- （1）にぎわいと交流の場の創出（にぎわい）
- （2）ICT等の活用による効率的で利便性の高い交通の確保（新技術）

【目指すべき将来像を実現するための道路整備】



4) 滋賀県道路整備アクションプログラム2023（令和5（2023）年3月）【全県版】

●計画期間

10年間（令和5（2023）年度～令和14（2032）年度）

●位置づける事業

事業分類	対象規模	事業数		計画期間
拠点間ネットワーク	・バイパス整備等 ・交差点改良 ・道の駅	130箇所	合計 207箇所	2023年度（令和5年度）～ 2032年度（令和14年度） 10年間
拠点内道路空間整備	・歩行空間整備（歩道設置、自転車歩行者道設置、バリアフリー、電線共同溝） ・道路空間再配分等	77箇所		

●アクションプログラム2023で取り組む事業

- ①道の駅の防災拠点としての機能強化
- ②道路空間の再配分「車と人が共存できる道路空間」の再編
- ③無電柱化の推進
- ④ビワイチの整備

●アクションプログラム2023での取組

【整備目標延長】

成果指標	5年間の目標
供用延長	L=31 km（道路整備率 2%向上）
歩道設置延長	L=29 km（歩道整備率 2%向上）

【アウトカム指標】

	成果指標	対応する施策と5年後の目標値
①拠点間の移動時間を2%短縮	主要拠点間の移動にかかる所要時間縮減	拠点間のアクセス性を高める道路整備 【5年後の目標値：所要時間約2%短縮】
②歩道整備にかかる県民満足度の向上	歩行空間に関する県民満足度の向上	拠点内の快適性・安全性を高める道路整備 【5年後の目標値：満足と感じている人の割合 > 不満の割合】
③CO2排出量の削減	車両からのCO2排出量の削減	環境負荷の軽減 【5年後の目標値：17,800t/年削減】 （「希望ヶ丘文化公園4箇所分」の森林が1年間で吸収するCO2を削減）

●今後の道路ネットワーク整備に向けた検討

【名神名阪連絡道路】



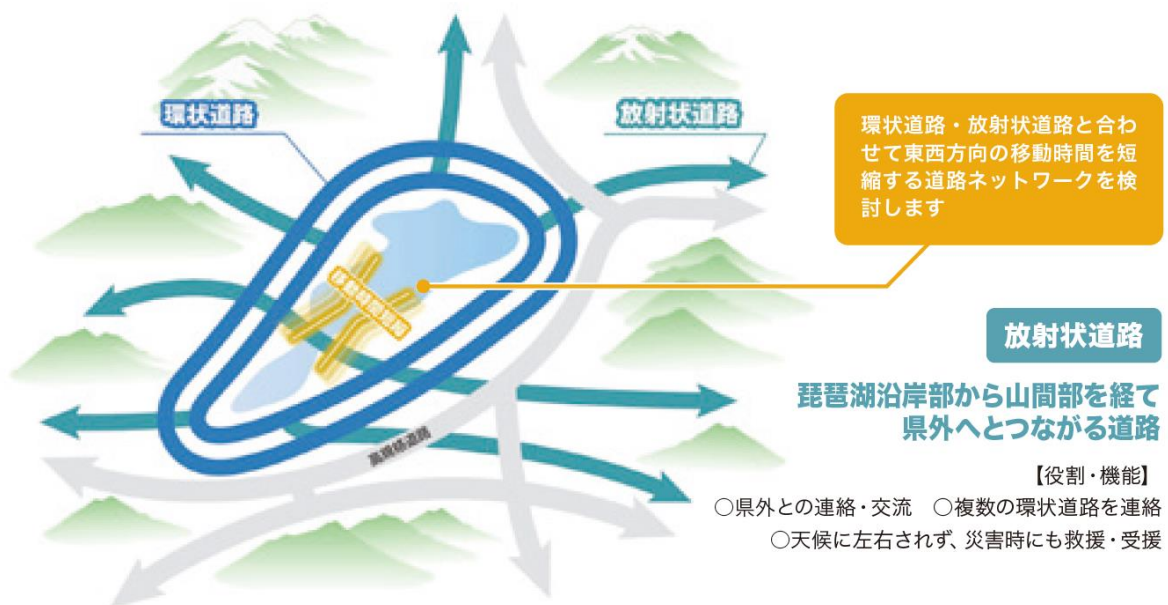
【県内東西間の移動時間短縮に向けて検討する道路ネットワーク】

環状道路

県内の市街地等の拠点を結び、琵琶湖を囲むよう環状に形成された道路

【役割・機能】

- 拠点間を効率的に連絡 ○高規格道路を補完
- 複数の環状道路による代替性



5) 滋賀県道路整備アクションプログラム2023 (令和5(2023)年3月)【東近江土木事務所版】

●計画期間

10年間 (令和5(2023)年度～令和14(2032)年度)

●地域の重要項目

- ①ネットワーク・アクセス性を高める道路の整備
- ②渋滞を緩和させる道路の整備
- ③通学路等における自歩道等の整備

●拠点間ネットワーク整備事業

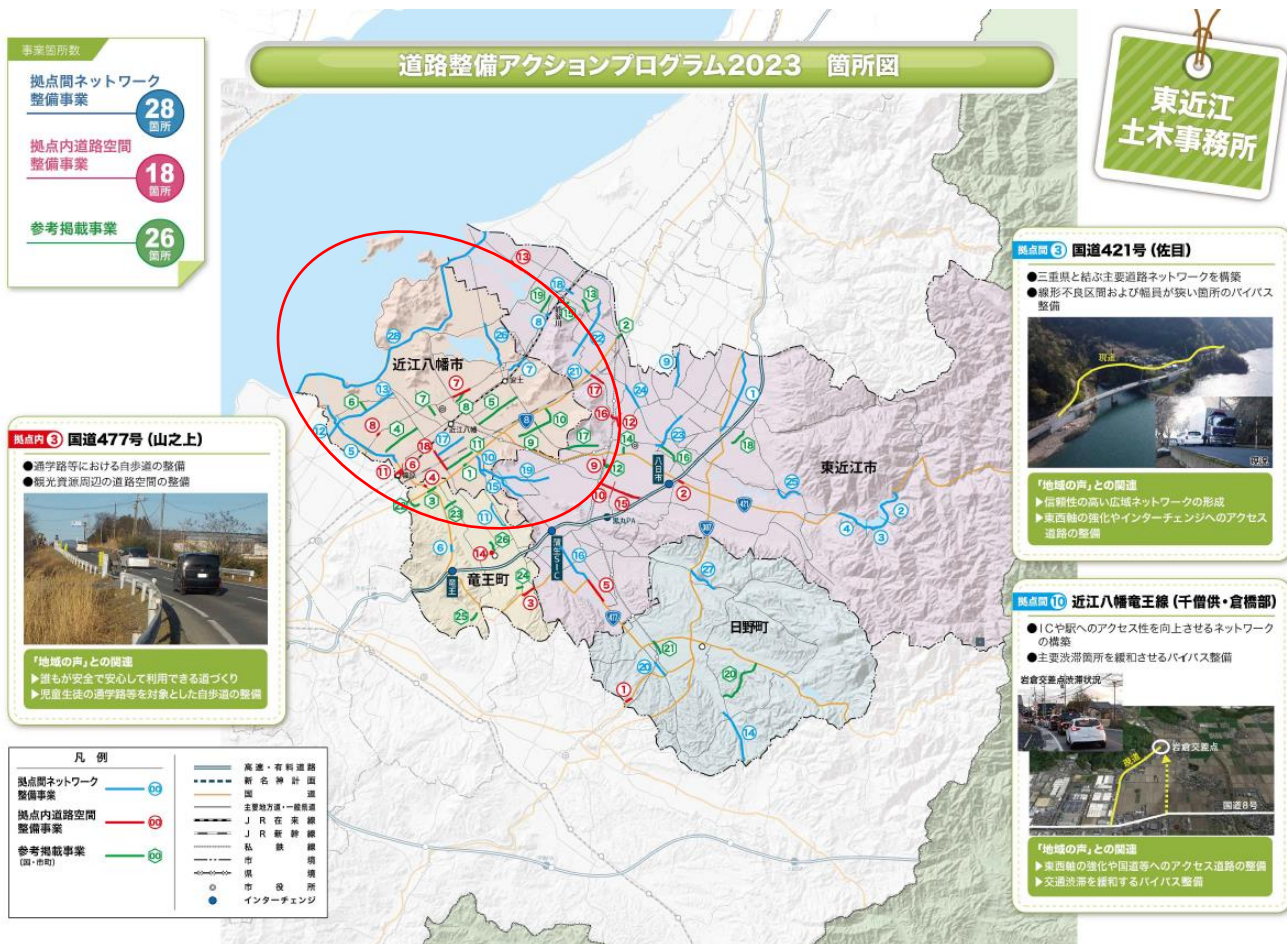
整理番号	路線番号	路線名(工区名)	事業内容	継続	前期(R5～R9) 着手完了	着手時期 検討	整理番号	路線番号	路線名(工区名)	事業内容	継続	前期(R5～R9) 着手完了	着手時期 検討
①	307	国道307号(平柳)	バイパス整備 (無電柱化)		●		15	41	土山蒲生近江八幡線 (中羽田・馬淵)	バイパス整備 (無電柱化)		●	
②	421	国道421号(菅尾)	道路拡幅	●	(●)		16	41	土山蒲生近江八幡線 (市子沖・合戸)	バイパス整備 (無電柱化)		●	
③	421	国道421号(佐目)	バイパス整備	●	●		17	48	近江八幡守山線 (上田・若宮)	道路拡幅 (無電柱化)		●	
④	421	国道421号(相谷)	バイパス整備	●			18	52	栗見八日市線 【(都)能登川北部線】(垣見)	バイパス整備			●
⑤	477	国道477号 (古川・野村)	バイパス整備 (無電柱化)			●	19	168	下羽田市辺線 【(都)近江八幡八日市線】(上平木・柏木)	バイパス整備	●		
⑥	477	国道477号(薬師)	交差点改良		●	●	20	183	日野徳原線(内池)	バイパス整備			●
⑦	2	大津能登川長浜線 (安土)	バイパス整備 (無電柱化)		●		21	202	佐生五個荘線 【(都)北町屋染瀬線】(川並・石塚)	道路拡幅	●	●	
⑧	2	大津能登川長浜線 【(都)近江八幡能登川線】(能登川)	道路拡幅	●	●		22	203	佐生今線 (神郷・川並)	バイパス整備 (無電柱化)		●	
⑨	13	彦根八日市中西線 (勝堂・南荳提寺)	道路拡幅			●	23	216	雨降野今在家八日市線 (中岸本・神田)	バイパス整備 (無電柱化)	●		
⑩	14	近江八幡竜王線 【(都)馬淵弓削線】 (千倍供・倉橋部)	バイパス整備 (無電柱化)	●	(●)		24	328	五個荘八日市線 【(都)八日市北部線】 (愛知川左岸)	道路拡幅	●	(●)	
⑪	14	近江八幡竜王線 (庄・林)	バイパス整備 (無電柱化)			●	25	508	中里山上日野線 (外・高野)	バイパス整備		●	
⑫	26	大津守山近江八幡線 【(都)近江八幡能登川線】(野村)	バイパス整備 (無電柱化)		●		26	511	栗見新田安土線 (大・下豊浦)	道路拡幅			●
⑬	26	大津守山近江八幡線 【(都)近江八幡能登川線】(水堂・大房)	バイパス整備 (無電柱化)			●	27	525	西明寺安部居線 (安部居)	バイパス整備 (無電柱化)			●
⑭	41	土山蒲生近江八幡線 (鎌掛)	バイパス整備 (無電柱化)	●	(●)		28		ビワイチ	自転車通行空間整備 【上級コース】	●	(●)	

●拠点内道路空間整備事業

整理番号	路線番号	路線名(工区名)	事業内容	継続	前期(R5～R9) 着手完了	着手時期 検討	整理番号	路線番号	路線名(工区名)	事業内容	継続	前期(R5～R9) 着手完了	着手時期 検討
①	307	国道307号 (別所)	歩行空間整備 (歩道設置)			●	10	45	石原八日市線 (今堀)	歩行空間整備 (歩道設置)			●
②	421	国道421号 (林田)	歩行空間整備 (歩道設置)			●	11	48	近江八幡守山線 (上野)	歩行空間整備 (バリアフリー)		●	
③	477	国道477号 (山之上)	歩行空間整備 (自転車歩行者道設置)	●	●		12	52	栗見八日市線 (建部日吉)	歩行空間整備 (歩道設置)	●	●	
④	477	国道477号 (鏡)	歩行空間整備 (自転車歩行者道設置)			●	13	52	栗見八日市線 (乙女浜)	歩行空間整備 (自転車歩行者道設置)	●	●	
⑤	477	国道477号 (下麻生・市子沖)	歩行空間整備 (歩道設置)		●	(●)	14	166	小口川守線 (小口)	歩行空間整備 (自転車歩行者道設置)		●	
⑥	477	国道477号 (上野・安養寺)	歩行空間整備 (歩道設置)		●		15	170	高木八日市線 (芝原・下二俣)	歩行空間整備 (歩道設置)			●
⑦	2	大津能登川長浜線 (西庄)	歩行空間整備 (自転車歩行者道設置)	●			16	209	八日市五個荘線 (建部日吉)	歩行空間整備 (自転車歩行者道設置)	●	●	
⑧	2	大津能登川長浜線 (田中江)	歩行空間整備 (歩道設置)			●	17	209	八日市五個荘線 (山本・北町屋)	歩行空間整備 (バリアフリー)		●	(●)
⑨	13	彦根八日市中西線 (中野)	歩行空間整備 (歩道設置)	●			18	326	大房東横関線 (若宮)	歩行空間整備 (自転車歩行者道設置)	●	●	

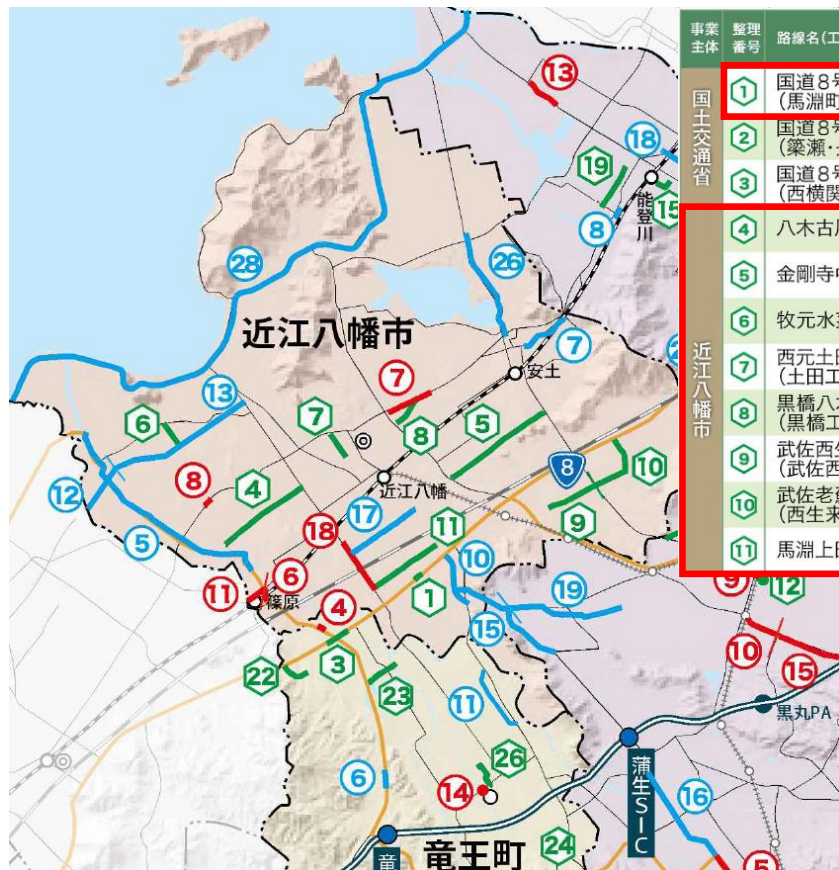
(●)部分完了

●道路整備アクションプログラム2023 箇所図



【近江八幡市域拡大図】

●参考掲載事業(国・市町)



事業主体	整理番号	路線名(工区名)	事業内容	継続	前期(R5~R9)	着手時期	着手時期検討
国土交通省	①	国道8号(馬淵町地区)	歩道整備	—	—	—	—
	②	国道8号(築瀬・長野地区)	交差点改良	—	—	—	—
	③	国道8号(西横関地区)	交差点改良	—	—	—	—
近江八幡市	④	八木古川線	道路拡幅	●	●	●	●
	⑤	金剛寺中屋線	バイパス整備	●	●	●	●
	⑥	牧元水荃線	道路拡幅	●	●	●	●
	⑦	西元土田線(土田工区)	バイパス整備	●	●	●	●
	⑧	黒橋八木線(黒橋工区)	道路拡幅	●	●	●	●
	⑨	武佐西生来線(武佐西生来工区)	バイパス整備	●	●	●	●
	⑩	武佐老蘇線(西生来老蘇工区)	バイパス整備	●	●	●	●
	⑪	馬淵上田線	道路拡幅	●	●	●	●

(3) 市の上位計画

1) 近江八幡市第一次総合計画後期基本計画（令和6(2024)年3月）

●計画期間

令和6(2024)年～令和10(2028)年

●将来のまちの姿

人がつながり 未来を紡ぐ 「ふるさと近江八幡」

●基本目標

- ①創造性が豊かで行動力があり、地域を担い未来へ通じる「人」を育みます
- ②一人ひとりが互いに支え合い、心のかよう地域社会を創ります
- ③豊かな自然、歴史、文化を守り・活かし、未来に引き継ぎます
- ④地域の魅力を掘り起こし、暮らしを支える産業を興します
- ⑤時代にあった安全・安心な生活基盤を築き、次世代への礎を築きます
- ⑥協働と連携に基づいてしなやかな「地域の経営」ができる体制を整えます

●近江八幡市デジタル田園都市国家構想総合戦略

- ①稼ぐ地域をつくとともに、安心して働けるようにする
- ②新しい人の流れをつくる
- ③結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ④ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる

●施策

・基本目標⑤

施策3 移動基盤の整備・確保

【取組方針】

取組方針	主な取組
①道路の整備・維持管理	道路整備アクションプランの見直し、道路・照明灯長寿命化修繕事業、橋梁・トンネル長寿命化修繕事業、通学路特価計画推進事業、地域住民連携型交通安全対策整備事業、踏切道改良事業等

【指標】

指標	前期の目標値 (R5年度)	現状値	5年後の目標値 (R10年度)
①近江八幡市道路整備アクションプログラムの達成率	4.6%	14.0%	72%

・目標⑥

施策2 公有財産の効率的な管理

【取組方針】

取組方針	主な取組
②公共施設・インフラの計画的な管理、長寿命化	公共施設等総合管理計画及びインフラに関する各計画の取組、地震総合対策に基づく改修等

2) 近江八幡市国土利用計画（第二次）（令和元(2019)年12月）

●目標年次

令和10（2028）年

●基本方針

- ①人口減少社会を見据えた、持続可能なまちづくりを実現する市土利用
 - ・ 持続可能な市土利用に向けた取組
 - ・ 暮らしと経済を支える基盤づくり
 - ・ 快適な生活環境の創造とすべての人に対する配慮
- ②豊かな自然、歴史、文化を守り・活かし、未来に引き継ぐ市土利用
 - ・ 自然環境及び景観の保全・再生・活用に向けた取組
 - ・ 第一次産業の高付加価値化に向けた取組
- ③安心・安全を確保し、しなやかな生活基盤を築く市土利用
- ④複合的な施策の推進と市土の選択的な利用
- ⑤多様な主体による市土の管理

●基本方向

①地域分類別 都市地域

都市防災については交通・エネルギー・ライフラインの多重性・代替性の確保等により、災害に対する安全性を高め、災害に強い都市構造・市土構造の形成に努める。

②利用区分別 道路

一般道路については、災害時における輸送の多重性・代替性を確保し、市土の有効利用及び安全・安心な生活・生産基盤の整備を進めるため、必要な施設用地の確保を図るとともに、予防保全を含めた施設の適切な維持管理・更新を通じて、既存施設用地の有効利用を図る。

高齢者や妊産婦、障がいのある人等の行動特性を踏まえたユニバーサルデザインや、歩行者、自転車交通に配慮しながら、道路の安全性、快適性や防災機能の向上に配慮するとともに、農地や森林等周辺環境の保全にも十分配慮することとし、特に市街地においては、適切な道路排水施設の整備等により、良好な沿道環境の保全・創造に努める。

③地域別 〈北部地域〉

県と連携し、広域幹線道路として都市間交通の強化を図るとともに、ユニバーサルデザインに配慮した日常の生活関連道路の整備を進める。

④地域別 〈中部地域〉

市内幹線道路及び周辺市町へのアクセス道路の整備を進めるとともに、生活関連道路の改良、ユニバーサルデザインや景観に配慮した道路の整備を進める。

⑤地域別 〈南部地域〉

国・県と連携し、渋滞が慢性化している国道8号の早期、拡幅・改良を進め、防災機能の向上に努める。また、市内幹線道路及び周辺市町へのアクセス道路の整備を進めるとともに、ユニバーサルデザインに配慮した日常の生活関連道路の整備を進める。

2. 関連計画

(1) 滋賀県の関連計画

1) 近江八幡八日市都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成31（2019）年3月）

●目標年次

令和7（2025）年

●基本理念

- ①都市機能の集約化を取り入れたまちづくり
- ②中心核の形成による自立性の高いまちづくり
- ③元気な産業を育むまちづくり
- ④良好な住環境を育むまちづくり
- ⑤豊かな自然、歴史・文化と協調したまちづくり
- ⑥安全・安心なまちづくり

●目標年次の人口

区 部 \ 年 次	平成22(2010)年 (基準年)	令和7(2025)年 (15年後)
都市計画区域内人口	212.8 千人	概ね 202.9 千人
市街化区域内人口	101.7 千人	概ね 105.2 千人

●主要な都市計画の方針

3-2 都市施設の整備に関する方針

(1) 交通施設の整備の方針

①基本方針

・広域交通ネットワークの充実・強化

本区域には、名神高速道路、一般国道8号、307号、421号、477号等の広域幹線道路が通過しており、基幹交通の要衝であるため内陸型工業の立地等産業活動が活発である。また、蒲生スマートインターチェンジが開設し、更なる経済活動の活性化に寄与するものと期待される。今後とも産業活動を支援するため、増大すると予想される交通量に対応できる広域交通ネットワークの充実・強化を図る。

・市街地及び地域間交通を支える道路網の形成

本区域では、幹線道路整備の遅れもあり、整備された道路に交通が集中し、一部の区間に渋滞が生じている。このため、市街地内外交通の混雑解消を図るため、交通渋滞箇所の優先的整備や骨格幹線道路整備を効率的かつ計画的に行う。また、本区域に分散する市街地及び商業拠点、産業拠点、拠点集落等を相互に連絡する地域間交通ネットワークの充実・強化を図る。

更に、地域情報の発信や人とまちの交流による地域の活性化を図るため「道の駅」の活用を検討する。

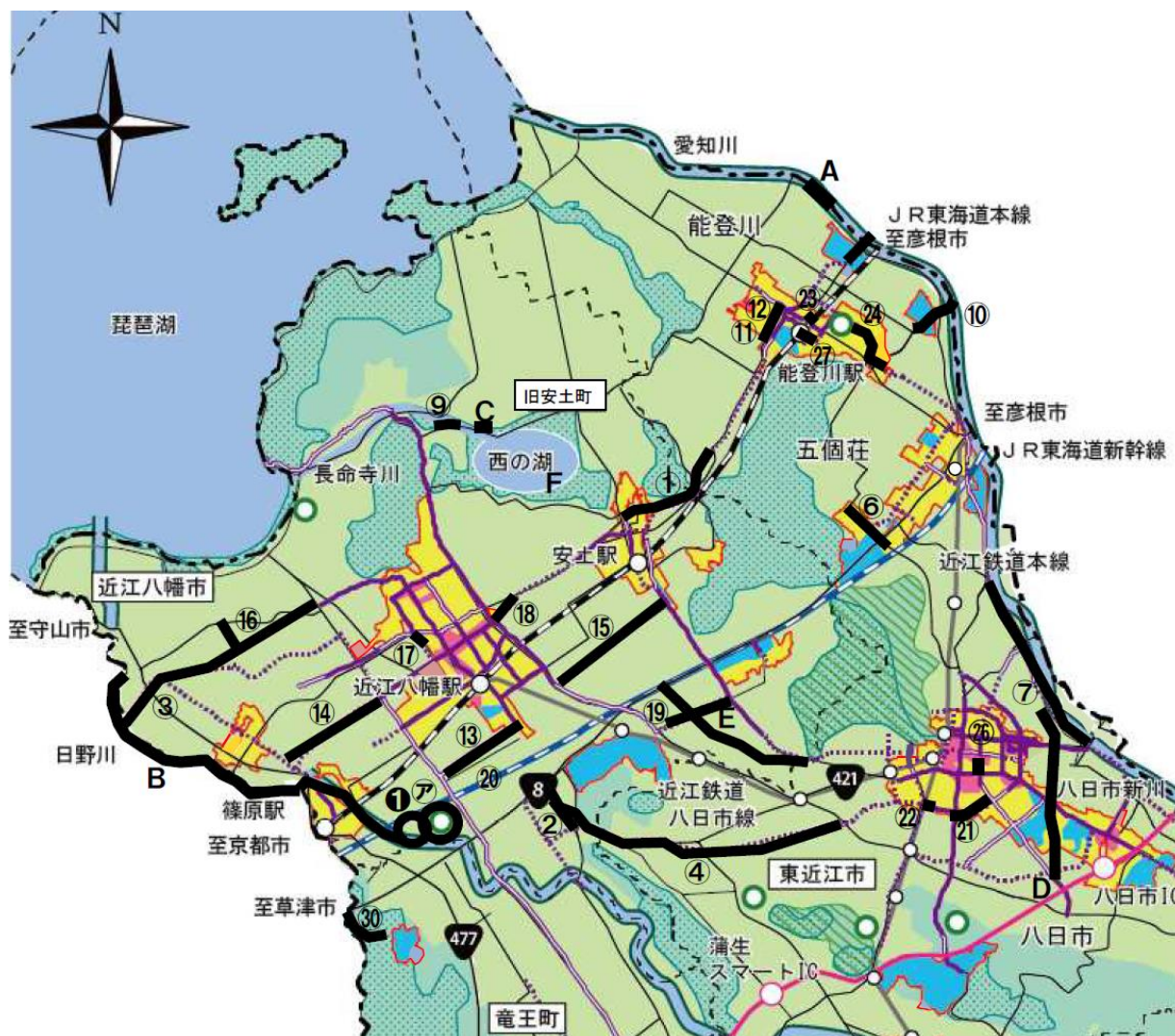
- ・ 人に優しくゆとりと潤いのある道路の整備
歩行者・自転車が利用しやすい安全快適な道路整備を図るとともに、周辺環境と一帯となってゆとりや潤いが感じられる道路環境を創造するため、市街地等において、緑豊かで景観に配慮した道路整備を進める。
- ・ 都市計画道路の見直し検討
計画決定から長期間経過し、整備のめどが立たない路線については、当該地域における住民等のニーズ、代替交通処理の可能性、既存の道路網や土地利用との整合性、目的達成のための有効な計画内容の妥当性、実現性等を勘案した見直し（廃止・規格変更等）を進めており、今後も必要に応じた見直しを図っていくものとする。

②主要な施設の配置、整備の方針

a) 道路

- ・ 広域交通ネットワークを充実・強化するため、名神名阪連絡道路の整備に向けた調査を進める。
- ・ 各市町を縦貫する一般国道 8 号等の広域幹線道路の充実に向けた整備推進を図る。
- ・ 各市町の市街地の骨格を形成する都市計画道路の整備を促進する。
- ・ 市街地部を中心に、潤いと景観に配慮した道路整備を促進する。

【都市施設整備、市街地整備等に関わる方針図】



--- 都市計画区域界	住宅地
--- 行政区域界	商業・業務地
--- 市街化区域界	工業・流通業務地
--- 主要幹線道路(高速道路)	都市計画公園・緑地等
--- 主要幹線道路	農用地等
--- 都市幹線道路	自然地域
--- 改良済	緑地(風致地区)
--- 概成済	緑地(保安林・自然公園特
--- 計画中	別地域)
--- JR線(東海道新幹線)	河川・湖沼
--- JR線(東海道本線)	
--- 近江鉄道	優先的整備施設

優先的に整備することを予定する公園	
㊦	近江八幡市健康ふれあい公園
㊩	山王公園

優先的に整備することを予定する下水道	
㊦	日野第二幹線
㊩	日野北幹線

優先的に整備することを予定する廃棄物処理施設	
㊩	近江八幡市環境エネルギーセンター

優先的に整備することを予定する道路			
①	大津能登川長浜線	①⑦	西元土田線
②	近江八幡竜王線	①⑧	黒橋八木線
③	大津守山近江八幡線	①⑨	武佐老蘇線
④	下羽田市辺線	①⑩	馬淵上田線
⑤	日野徳原線	①⑪	(都)小今建部上中線
⑥	佐生五個荘線	①⑫	(都)上中緑町小今線
⑦	五個荘八日市線	①⑬	(都)中学校線
⑧	西明寺安部居線	①⑭	能登川北部線
⑨	伊庭円山線	①⑮	中学校大塚線
⑩	神郷彦根線	①⑯	(都)尻無愛知川線
⑪	(都)近江八幡能登川線	①⑰	(都)JR東口線
⑫	(都)近江八幡能登川線	①⑱	西大路鎌掛線
⑬	若宮上田線	①⑲	奥之池線
⑭	八木古川線	①⑳	山面鏡西線
⑮	金剛寺中屋線	①㉑	殿山線
⑯	牧元水荳線		

優先的に整備することを予定する河川	
A	愛知川
B	日野川
C	長命寺川
D	八日市新川
E	蛇砂川
F	西の湖(河川環境整備)

2) 滋賀県都市計画基本方針（令和4(2022)年3月）

●目標年次

概ね20年後

●都市の将来像

- ①住む、働く、憩うといった機能が集積した多様な拠点において、多様な人々との出会い・交流を通じた豊かな生活を実現できる社会
- ②成長性のある企業立地の促進と、先端技術の活用や新たなサービス・製品の普及による便利で快適に生活できる社会
- ③拠点を結ぶ公共交通網及び拠点までの移動手段により安心して移動できる社会
- ④自然災害に対応した都市で安全に暮らせる社会
- ⑤歴史・文化・風土に根ざした地域の資源が保全、継承、活用され自然共生する文化が育まれる社会

●目指すべきまちづくりの方向性

- ①職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成
- ②滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり
- ③人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成

（2）道路

- 人流は公共交通へのシフトを図りつつ、住居や施設等を結び歩行者、自転車、公共交通及び自動車の通行空間である基本的なインフラの役割を果たす道路の整備
- ④災害リスクを低減し、拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり
 - ⑤滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を活かし継承するまちづくり

●5つの方向性の実現に向けた取組

・まちづくり施策の進め方

○駅前広場の整備や駐車施設の適切な配置、過度な自動車流入の抑制等公共交通結節点の機能強化・充実

○大規模自然災害に備えた市街地の安全対策の推進

●5つの地域(圏域)の設定

・近江八幡八日市地域

【市街地の形成について】

近畿圏と中部圏、北陸圏等をつなぐ広域交通の要衝である立地条件、特に、名神高速道路、国道8号、三重県との交流に重要な国道421号、今後整備が見込まれる名神名阪連絡道路の広域交通軸を十分に活用するとともに、スマートインターチェンジやJR駅周辺の整備により、利便性の向上を促進し、商工業施設や住宅地等の立地を図る。

3) 滋賀の都市計画2023（令和6(2024)年3月)

●都市計画制度

①都市計画決定の内容

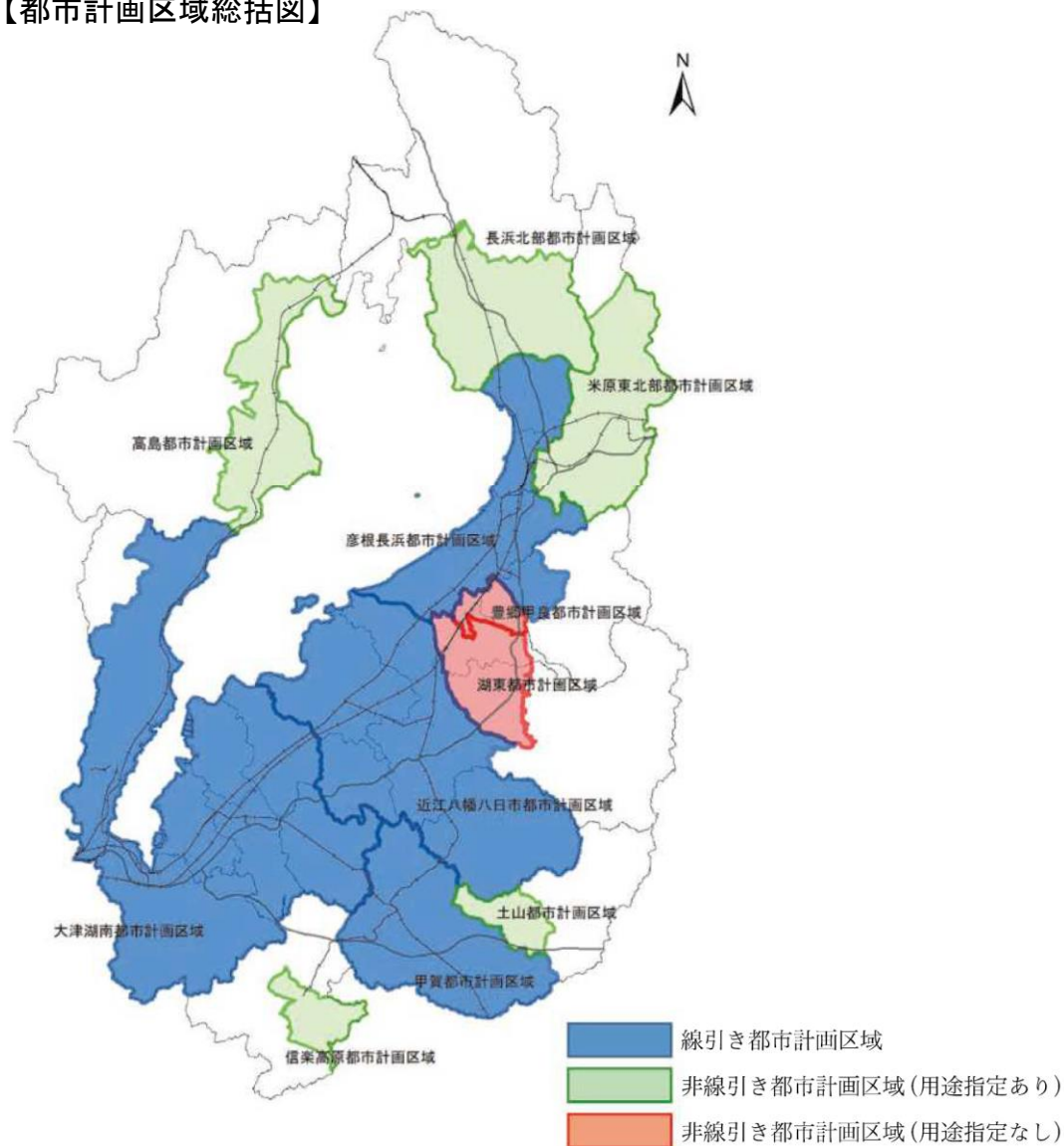
【近江八幡八日市のうち近江八幡市(旧近江八幡市・旧安土町)の指定状況】

			指定状況
区域区分			○
地域地区	用途地域		○
	特別用途地区		○
	特定用途制限地域		
	高度地区、高度利用地区		
	防火地域、準防火地域		
	風致地区		○
	駐車場整備地区		
	臨港地区		
	歴史的風土特別保存地区		
	伝統的建造物群保存地区		○
都市施設	道路		○
		交通広場	○
	公園		○
	緑地		○
	墓園		
	下水道	流域	○
		公共	○
		都市下水路	○
	汚物処置場		○
	ごみ焼却場、ごみ処理場		2 種類決定
	河川、防火水槽		
	学校、その他教育文化施設		
	市場、と畜場、火葬場		と畜場と火葬場
	一団地の官公庁施設		
	駐車場、自動車ターミナル		自転車駐車場
市街地開発事業	土地区画整理事業		○
	市街地再開発事業		
	工業団地造成事業		
地区計画、集落地区計画			地区計画

②都市計画区域(都市計画法第5条)

滋賀県では11の都市計画区域を指定しており、都市計画区域面積は197,275ヘクタールで琵琶湖を除く県土全体の約59%にあたります。

【都市計画区域総括図】



【都市計画区域】

都市計画 区域名	都市計画 区域 最終決定 年月日	都市計画区域		左の内訳				現行都市 計画区域 指定以前 の計画指 定年月日
		人口 (千人)	面積 (ha)	市町名		人口 (千人)	面積 (ha)	
近江八幡 八日市	S48.5.1 H5.6.10	209.2	39,824	近江八幡市 (旧近江八幡市・旧安土町)	全域	81.9	10,142	S8.10.31
				東近江市 (旧八日市市・旧五箇荘町・旧蒲生町・旧能登川町)	一部	94.9	13,467	S29.3.31
				日野町	全域	20.8	11,760	S38.3.30
				竜王町	全域	11.6	4,455	S35.10.22

③マスタープラン

- ・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画法第6条の2）
滋賀県では平成28年12月までに、11都市計画区域すべてにおいて定めています。

都市計画区域名	決定・変更年月日
近江八幡八日市	平成16年 4月30日決定
	平成16年12月27日変更
	平成23年 5月11日変更
	平成31年 3月29日変更

- ・市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画法第18条の2）

都市計画区域名	市町名	策定年月(最新)
近江八幡八日市	近江八幡市	令和4年1月

●土地利用

①区域区分(都市計画法第7条第1項)

【線引き都市計画区域】

都市計画区域名	市町名	都市計画区域面積(ha)	市街化区域面積(ha)	市街化調整区域面積(ha)	区域区分決定・変更年月日	
近江八幡八日市	近江八幡市	10,142	1,068	9,074	S48.12.28	当初決定
					S57.2.21	第1回変更
					H3.1.28	第2回変更
					H5.6.10	都市計画区域変更に伴う変更
					H11.3.31	第3回変更
					H16.12.27	第4回変更
					H21.2.18	特定保留解除
					H23.5.11	第5回変更
					H31.3.29	第6回変更
					R5.3.31	特定保留解除

②地域地区(都市計画法第8～10条)

- ・用途地域以外の地域地区

【特別用途地区】

都市計画区域名	市町名	面積(ha)	種類	決定・最終決定年月日	基本用途地域
近江八幡八日市	近江八幡市	4.2	特別工業地区	S50.4.1 H29.4.1	1種住居工業

【風致地区】

都市計画区域名	市町名	指定面積(ha)	風致地区名及び面積内訳
近江八幡八日市 S52.6.22 決定	近江八幡市	146.3	箕作山 146.3

【伝統的建造物群保存地区】

都市計画区域名	市町名	指定面積(ha)	決定・最終決定年月日
近江八幡八日市	近江八幡市	13.1	H2.11.7

③地区計画等(都市計画法第12条の4)

【市街化調整区域における地区計画制度の運用基準の策定状況】

都市計画区域名	市町名	策定年月(最新)
近江八幡八日市	近江八幡市	平成 29(2017)年 8 月

【地区計画手続き条例制定市町一覧】

都市計画区域名	市町名	策定年月(最新)
近江八幡八日市	近江八幡市	平成22(2010)年3月21日

④開発許可制度(都市計画法第29条～第51条)

【立地適正化計画の取組状況】

市町名	策定期間	防災指針の記載
近江八幡市	令和4(2022)年 1 月策定	令和4(2022)年1月公表

●都市基盤を整備する事業

【都市構造再編集集中支援事業・都市再生整備計画事業・まちなかウォークアブル推進事業(旧まちづくり交付金事業)】(平成16年度～令和4年度)

市町名	地区名	新規・継続・完了	交付期間		概要
			開始	終了	
近江八幡市	老蘇周辺地区	完了	H24	H28	地域資源は豊かであるが、近年、世代間交流が薄れ地域の活力が失われつつある。そこで、地域の核となる施設を整備して地域内外の交流を生み出すとともに、住民主体のまちづくりシステムの構築を図る。
	桐原地区	完了	H25	H29	本市最大の地域ではあるが、高齢化と水害の危険性からコミュニティ活動の拠点と防災の拠点整備が強く求められている。そこで、コミュニティ活動の拠点と防災拠点となるコミュニティセンターを整備することで課題の解決を図る。
	安土城下町地区	完了	H26	H30	特別史跡安土城跡をはじめ豊富な歴史資源、また、豊かな自然環境を有する地域であるが、活用が図れておらず、公園整備や修景整備等を官民協働で実施することで、地域の魅力向上と観光の活性化を図る。
	桜宮地区	完了(廃止)	H27	H32	公共施設の移転等に伴い中心市街地の賑わいが薄れつつあり、市街地の求心力を高め、活性化することが強く求められている。そこで、多様な人々が集い憩える施設等の整備により、持続可能な都市構造へ再構築を図る。

4) シガリズム観光振興ビジョン（令和4（2022）年3月）

●計画期間

令和4（2022）年度～令和12（2030）年度

●2つの基本的な方向性

- ①新型コロナウイルス感染症からの着実な回復（感染拡大防止と経済活動の両立）をめざす
- ②コロナ禍を経た新たな時代に対応する滋賀らしいツーリズムを「シガリズム」として推進する

●2030年にめざす姿

人 (観光客と県民)	観光客と県民の交流を通じて「人のつながり」が広がるとともに、絆が深まり、滋賀のリズムで心身の健康が保持されている。
	【観光客】滋賀を深く体験・体感することで、感動や共感の輪が広がり、県民同様に地域を大切にしている。
	【県民】観光客との交流を通じて、滋賀の魅力や評価を再確認することで、滋賀への誇りや地域への愛着が高まっている。
経済 (観光関連産業)	社会環境や人々の価値観の変化に合わせて、柔軟に観光関連産業が変化し、その経済効果が県内各地に及ぶことで、地域経済が活性化している。
社会 (地域)	滋賀県の歴史や文化が活用されることで、地域の誇りが醸成され、より良いまちづくりに繋がり、未来へと受け継がれている。
環境 (自然)	琵琶湖やそれを取り巻く自然の活用を通じて、人と自然の共生が実現され、環境保全やCO2 ネットゼロにも寄与している。

「シガリズム」の提供を通じて、より良い地域社会が実現し、持続可能な観光を推進する滋賀県

●基本方針

- ①ゆっくり、ていねいに暮らしてきた滋賀の時間の流れや暮らしのリズム（滋賀のリズム）を大切にします。
- ②県民の環境意識や三方よし、忘己利他等の、滋賀ならではの理念（滋賀のリズム）を大切にします。
- ③「琵琶湖」を切り口とした2030年の持続可能社会へ向けた目標（ゴール）である、マザーレイクゴールズ（MLGs）の考え方を大切にします。

●観光振興に向けた取組

柱4 魅力の発信

(3) 大型集客施設や大型プロジェクト

- ・県内や関西を中心とする大型プロジェクトの開催等に着目したプロモーションを、国、県、市町、鉄道会社、高速道路会社、空港等の各関係機関が連携して実施し、国内外からの誘客を促進します。

(2) 市の関連計画

1) 近江八幡市国土強靱化地域計画（第2次）（令和7(2025)年3月）

●計画期間

令和7（2025）年度～令和11（2029）年度

●基本目標

- ①人命の保護が最大限図られること
- ②社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
- ③市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④迅速な復旧復興

●事前に備えるべき目標・起きてはならない最悪の事態（リスクシナリオ）

- ①あらゆる自然災害に対し、直接死を最大限防ぐ
- ②救助・救急、医療活動が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保することにより関連死を最大限防ぐ
- ③必要不可欠な行政機能は確保する
- ④経済活動を機能不全に陥らせない
- ⑤情報通信サービス、電力等ライフライン、燃料供給関連施設交通ネットワーク等の被害を最小限にとどめるとともに、早期に復旧させる
- ⑥社会・経済が迅速かつ従前より強靱な姿で復興できる条件を整備する

●事脆弱性評価を踏まえた国土強靱化の推進方針

(7) 交通・物流

2 2) 主要道路等の整備

広域道路網が分断されないよう、国や県と連携し、主要幹線道路等の整備及び維持管理を行います。

○道路整備アクションプログラムに基づき、計画的に地域の交流と経済活動の活性化を支えるみちづくりを進めます。

○道路施設の点検を行い、修繕等の維持管理、長寿命化を推進します。

◆主要市道の交通機能を確保します。

○橋梁長寿命化計画を更新します。

○市道橋梁の法定定期点検を実施します。

◆下水道マンホールの浮上対策を推進します。

○道路網マスタープランの改定を行います。

○県と連携し、岩倉バイパス、安土バイパス等の道路整備を促進します。

2 3) 緊急輸送道路等の整備

災害発生時の緊急輸送道路及び代替輸送路の確保を図るため、市道や関連施設等の整備・改良を推進します。

○生活空間の安全確保のために適正な道路幅を確保し、通学路等の整備・踏切改良を推進します。

2) 近江八幡市都市計画マスタープラン（令和4(2022)年1月改定）

●目標年次

令和22（2040）年

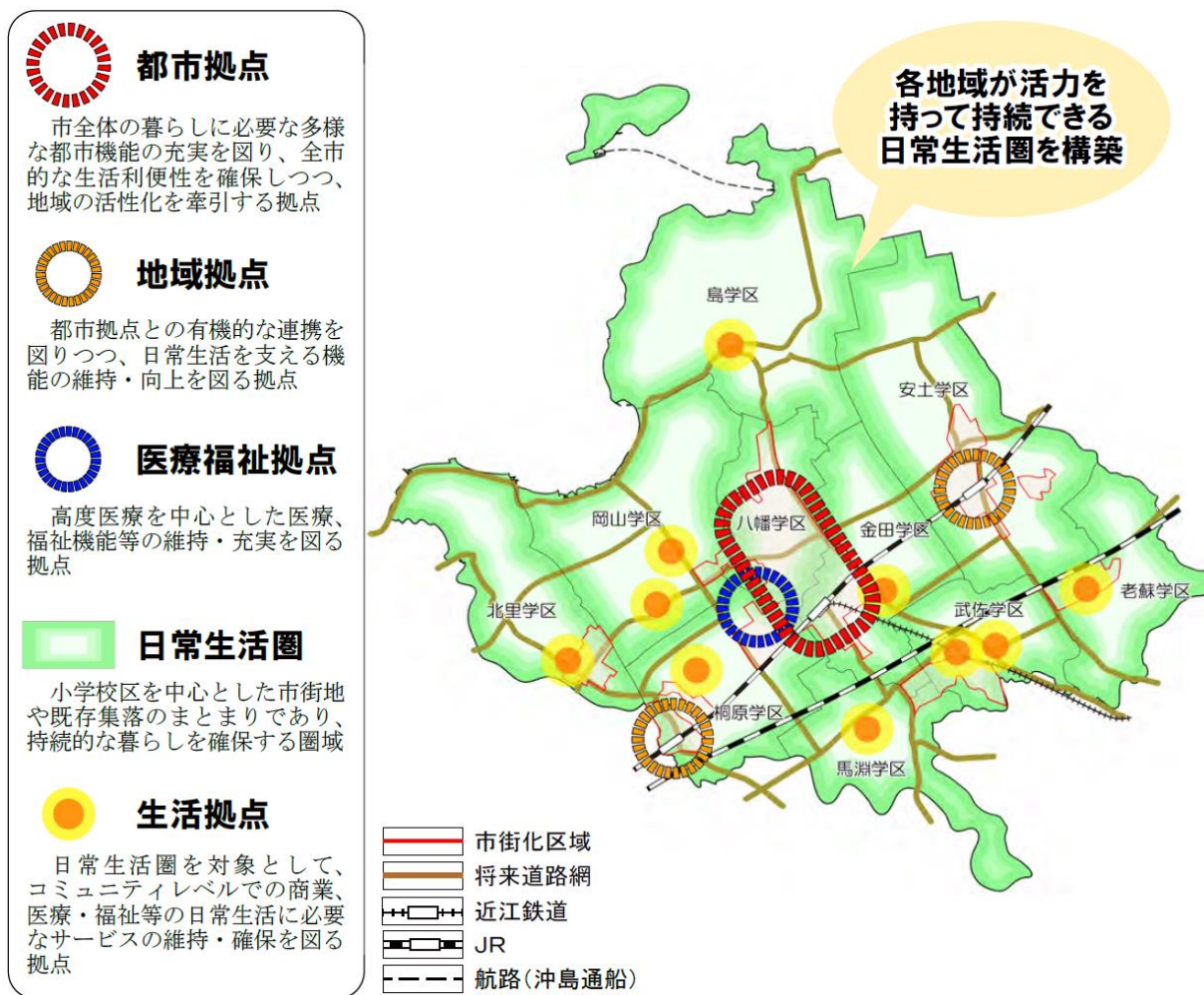
●将来のまちの姿

人がつながり 未来をつむぐ 「ふるさと近江八幡」

●まちづくりの目標

- ①美しく活力ある郷土を引き継ぐまちづくり
- ②安全で安心して暮らせるまちづくり
- ③持続可能な都市構造を形成するまちづくり

●目標とする都市構造



【交通軸】

広域連携軸	市域を超えた広域的な人の移動や物流を支えるとともに、都市・地域拠点間の連携を支える交通ネットワークとして JR 琵琶湖線、国道 8 号、主要地方道大津能登川長浜線を位置づける。
地域連携軸	広域連携軸へのアクセスや、都市拠点又は地域拠点と日常生活圏を連携し、市域内の交流を促進する交通ネットワークとして、近江鉄道八日市線、航路、国道 421 号・477 号、主要地方道土山蒲生近江八幡線・近江八幡竜王線、湖岸道路、その他の一般県道を位置づける。

●都市整備の方針

4 景観形成

エ 重点景観軸の景観形成

- ・広域連携軸を構成する国道８号及び地域連携軸を構成する湖岸道路は、本市を印象づける幹線道路にふさわしい沿道景観の形成を図ります。特に、湖岸道路は湖岸レクリエーション地の導入路として、自然景観と調和した緑豊かな景観形成を図ります。

6 都市施設の整備

ア 道路の整備

①広域的な連携の強化

- ・広域交通ネットワークの充実・強化に向けて、国道８号の整備を促進します。
- ・蒲生スマートインターチェンジに連絡する主要地方道近江八幡竜王線（岩倉バイパス）の整備を促進します。

②地域間の連携強化

- ・東西方向の幹線道路ネットワークを確立し、市域に分散して配置する各拠点と居住地間との連携強化や災害時の安全性の向上等を図るため、主要地方道大津能登川長浜線・大津守山近江八幡線（中部湖東幹線）の整備を促進するとともに、近江八幡安土連絡道路（市道金剛寺中屋線・武佐老蘇線）、都市計画決定をしている八木古川線、市道若宮上田線等の整備を推進します。

③市街地の特性に合わせた安全で魅力ある道路整備

- ・商業地や住宅地の特性に合わせて、バリアフリー化を推進するとともに、あんしん歩行エリア整備事業等により、安全で安心できる道づくりを推進します。
- ・観光地の周辺においては、既設の駐車場を有効活用し、観光都市としての魅力の向上を図ります。交通結節点となる鉄道駅周辺においては、駐車場の整備を推進し、円滑な自動車交通の確保を図ります。

7 地域防災

ウ 地震・火災に強いまちづくり

- ・細やかな防災ネットワークを構築し、地域の防災機能を高めるため、各学区における防災拠点の整備を推進するとともに、災害時に安全な避難を確保するための道路網の整備を図ります。

●地域別構想

2 八幡地域

【岡山地区】

③集落環境の改善と地域資源を活かしたまちづくり

- ・主要地方道大津能登川長浜線、主要地方道大津守山近江八幡線（中部湖東幹線）の整備を促進します。

3 八幡東地域

【武佐地区】

- ③集落環境の改善と地域資源を活かしたまちづくり
 - ・市道武佐老蘇線の整備を推進します。

4 八幡西地域

【北里地区】

- ①歴史を活かした安全・安心できる市街地づくり
 - ・主要地方道大津能登川長浜線、主要地方道大津守山近江八幡線（中部湖東幹線）の整備を推進します。

5 安土地域

【安土地区】

- ① 本土東部の拠点づくり
 - ・主要地方道大津能登川長浜線の整備を促進するとともに、近江八幡駅周辺とＪＲ安土駅周辺を連絡する近江八幡安土連絡道路の整備を推進します。

【老蘇地区】

- ① 歴史を活かした安全・安心できる市街地づくり
 - ・地区内を東西に連絡する市道武佐老蘇線の整備を推進します。

3) 近江八幡市立地適正化計画（令和4(2022)年1月）

●目標年次

令和22（2040）年

●まちづくりの課題

（2）災害リスクの増大への対応

防災上重要な施設整備（緊急輸送ネットワークを形成する道路施設、日野川の河川改修事業等）とあわせて、被害を最小限に抑える「減災」の考え方に基づいた備えの充実が必要です。

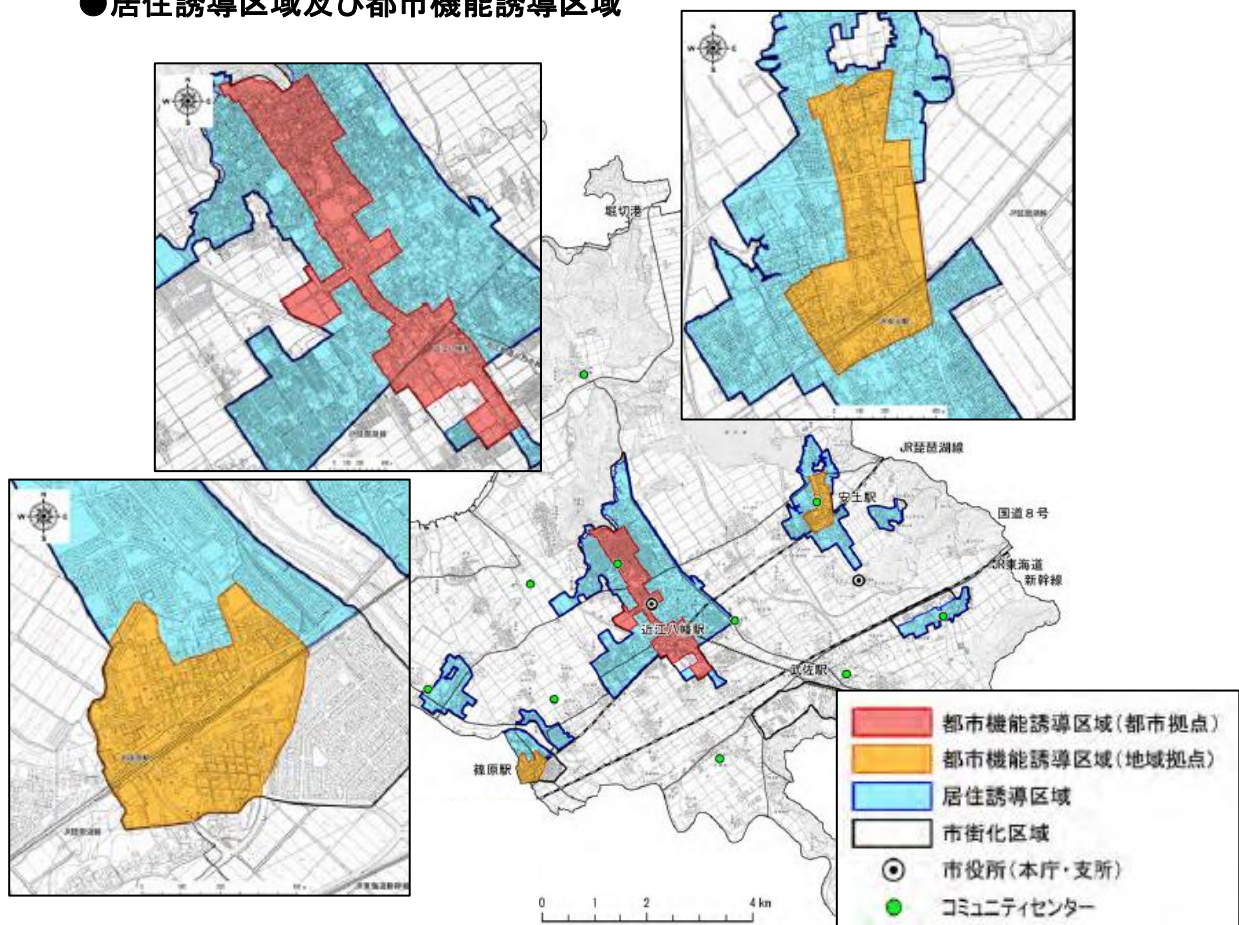
（6）公共施設等の老朽化への対応

道路の大半が昭和59年以前に建設されている等、公共施設や都市基盤施設の老朽化が進んでおり、安全性の低下や維持管理・更新費の増大が懸念されます。

●将来のまちの姿

人がつながり 未来をつむぐ 「ふるさと近江八幡」

●居住誘導区域及び都市機能誘導区域



●誘導施策

①居住環境の向上

老朽化した都市計画施設の改修・更新

→都市公園（住区基幹公園）、都市計画道路の再整備やバリアフリー化等

4) 近江八幡市交通安全計画第11次（令和4(2022)年2月）

●計画期間

令和3（2021）年度から令和7（2025）年度

●基本理念

市民が安全で安心できる社会を実現するために交通の安全を確保する。

人命尊重の理念に立ち、社会情勢や交通情勢の変化を踏まえながら交通事故のない社会を目指す。

●道路交通の安全

○交通安全計画における目標

- ①交通事故発生件数を「230件以下」とすることを目指します。
- ②究極的には年間の交通事故死者数を「0人」とし、令和7年には「3人以下」とすることを目指します。

○交通安全対策を進める視点

- ・交通事故実態を踏まえた安全対策の推進
 - （1）住民と一体となった道路交通環境の整備
 - （2）警察、道路管理者等関係機関との連携
- ・高齢者、子ども及び障がい者の安全確保
 - （1）道路環境の整備

○道路交通に関する安全対策

- ・道路交通環境の整備
 - （1）道路網の体系的整備
 - （2）生活に密着した身近な道路における人優先の安全・安心な歩行空間の確保
 - （3）地域住民等と一体となった道路交通環境の整備
 - （4）効果的で重点的な事故対策の推進
 - （5）交通需要マネジメントの推進

5) 近江八幡市地域公共交通計画（令和5（2023）年3月）

●計画期間

令和5（2023）年度～令和10（2028）年度

●基本理念

全ての市民が将来にわたって安心して暮らし続けられる

地域特性に応じた持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・充実

●基本方針

- ①まちづくりの方針を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの維持・充実
- ②将来にわたって安心して暮らし続けることができる移動環境の整備
- ③新しいひとの流れを創出する公共交通サービスの整備

●基本目標・施策

1. 広域連携軸・地域連携軸となる公共交通ネットワークの機能維持	1-1 鉄道のサービス機能・水準の維持
	1-2 航路のサービス機能・水準の維持
2. 幹線・地域内公共交通ネットワークの維持・連携	2-1 あかこんバスの運行
	2-2 幹線・地域内フィーダー系統路線の運航
3. 交通結節点の機能強化	3-1 主要バス停留所の待合環境整備
	3-2 乗換・乗継ぎ環境の整備
	3-3 駅前広場へのアクセス環境の改善
4. 日常生活を支える3次交通の充実	4-1 日常生活を支える新たな交通の検討
	4-2 バスではカバーしきれない移動ニーズへの対応方法の研究
5. 周辺観光に資する公共交通サービスの検討	5-1 観光2次交通の工夫と充実
	5-2 公共交通で行ける観光モデルルートの構築に向けた働きかけ
	5-3 乗り捨てできるレンタサイクル等を活用した周遊促進の検討
6. 公共交通の利用促進	6-1 潜在的な利用者に向けた利用のきっかけとなるサービスの検討
	6-2 公共交通の情報発信及び高度化の検討
	6-3 モビリティマネジメント

6) 近江八幡市観光振興計画（令和5(2023)年3月改訂）

●目標年次

近江八幡市第1次総合計画に基づく（令和10（2028）年）

●理念

近江八幡ライフスタイルツーリズム ～近江八幡らしい生活文化の継承と共創～

●本市の観光施策

施策4. サステナブルな仕組みの構築

①多様な移動手段の提供

（1）生活環境への負のインパクト軽減

- ・ 交通渋滞対策
- ・ 観光客に対するマナー、ルールの周知等

（2）多様な移動手段の提供

- ・ 歩きやすい道、自転車で走りやすい道の点検（ベビーカーや車椅子での散策）
- ・ 最適な交通手段の提供
（自転車、電動キックボードシェア、観光ピストンバス等）と拠点の整備
- ・ 観光のハブとなる駐車場等の整備及び有効活用
（駐車場利用者に対するお店の割引等のサービス提供等を含む）
- ・ レンタサイクル運営検討

7) 近江八幡市橋梁長寿命化修繕計画（令和7(2025)年1月）

●計画期間

10年間（令和7（2025）年度～令和17（2035）年度）

●対象施設

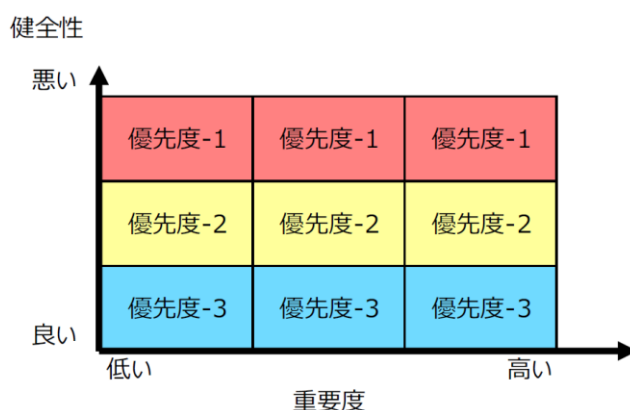
橋長2メートル以上の市道橋326橋と歩道橋2橋

●目的

今後老朽化する橋梁の増大に対応するため、地方公共団体自ら計画策定することにより、従来の事後的な修繕及び架け替えから予防的な修繕及び計画的な架け替えへの転換を図るとともに、維持管理を計画的に実施し、長期的視野に基づき橋梁の健全性を保持することが目的である。

●老朽化対策における基本方針

優先順位の考え方については、「事故や不具合が発生した場合の被害の大きさ（重要度）」と「維持管理を怠った時に事故や不具合が発生する確率（健全性）」の2つで対策の優先順位を評価し、両者の評価項目を組み合わせることで3段階の区分で対策の優先順位を決定している。



健全性の評価は、5年に1度の頻度で実施が義務付けられている法定点検の結果を用いる。

また、橋梁点検の結果は、4段階評価となっており、この評価基準は国が定めたもので、日本全国共通の評価基準を採用している。

判定区分の表

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

※出典：道路橋定期点検要領（平成31年2月 国土交通省道路局）

V. 道路・交通の課題

平成28（2016）年4月策定の「近江八幡市道路網マスタープラン」において定めた4つの道路が持つべき機能別方針の視点のほか、ここまでに整理した本市の現況や上位・関連計画を踏まえ、【防災・減災】【観光・経済】【暮らしの安全と利便性】【市民の健康増進】【維持管理】の5つの視点で、本市における道路・交通の課題を整理します。

【防災・減災】

●災害への備えとリスク回避を念頭に置いた道路網の形成

市街地のほとんどが洪水浸水想定区域になっているほか、琵琶湖西岸断層帯地震の発生時には本市の大半が震度6弱～6強となることが想定されており、琵琶湖東岸特有の地盤により液状化の危険区域も市内のほとんどで想定されています。

そのような中、本市においては避難施設・避難所63か所、一時避難場所94か所（うち広域避難場所3か所）、福祉避難所14か所を指定しており、緊急輸送道路を中心に、被災時においても緊急車両や物資輸送車両等が通行出来る幅員が確保された道路整備や、橋梁等の道路構造物が耐震化された災害に強い道路網の形成が必要です。

《上位・関連計画におけるキーワード》 ※50音順

◆国の上位計画

⇒国土強靱化 ⇒災害に強い ⇒耐災害性能の確保
⇒「被災する道路」から「救援する道路」に ⇒防災・減災 ⇒無電柱化

◆滋賀県の上位・関連計画

⇒国土強靱化 ⇒自然災害への対応
⇒平常時・災害時を問わない信頼性の高い道路整備 ⇒防災・減災 ⇒無電柱化

◆近江八幡市の上位・関連計画

⇒安全な避難の確保 ⇒国土強靱化 ⇒災害に強い
⇒災害発生時の緊急輸送道路及び代替輸送路の確保
⇒地震、水害、土砂災害、雪害対策等の道路・橋梁防災対策
⇒防災・減災 ⇒無電柱化

※ここで記載したキーワードは、「IV. 上位・関連計画」で示した計画の内容を踏まえて整理したものです。

【観光・経済】

●年々増え続ける観光交通に対応した交通体系の形成

近年観光入込客数は近年急激に増加しており、観光資源の集積する地区周辺やアクセスする主要な道路において混雑も発生しています。また、名神高速道路蒲生スマートインターチェンジが平成25（2013）年12月に供用開始され、更なる経済活動の活性化に寄与するものと期待されていることから、主要地方道近江八幡竜王線（岩倉バイパス）等、アクセス道路の強化が必要です。

また、パークアンドライド等による公共交通との連携強化や、特に観光資源の集積する地区においてはウォーカブルな道路空間を形成することにより、にぎわいを創出しつつ、自動車交通を抑制する交通需要マネジメントも必要です。

●交通渋滞を軽減する道路網の形成

コロナ禍以降、商業・工業の従業者数は増加していますが、近江八幡駅周辺、JR安土駅周辺や国道8号等、経済活動を支える主要な地区や市内外を結ぶ幹線道路において混雑が発生していることから、円滑なアクセスができる道路網の形成が必要です。

《上位・関連計画におけるキーワード》 ※50音順

◆国の上位計画

- ⇒ICT交通マネジメント ⇒ウォーカブル
- ⇒基幹道路により連絡する拠点（近江八幡市）
- ⇒基幹道路ネットワークの形成、強化 ⇒交通拠点へのアクセス確保
- ⇒道路空間の再編 ⇒歩行者利便増進道路（ほこみち）制度

◆滋賀県の上位・関連計画

- ⇒ICT交通マネジメント ⇒ウォーカブル ⇒蒲生スマートインターチェンジ
- ⇒観光の活性化
- ⇒広域交通ネットワークの充実・強化（国道8号、いなべ近江八幡線（国道421号））
- ⇒産業活動や地域交流を支える ⇒渋滞緩和 ⇒道路空間再配分
- ⇒都市計画道路の整備促進 ⇒歩行者利便増進道路（ほこみち）制度

◆近江八幡市の上位・関連計画

- ⇒移動基盤の整備・確保 ⇒ウォーカブル ⇒蒲生スマートインターチェンジ
- ⇒観光都市 ⇒暮らしと経済を支える基盤 ⇒広域的な連携の強化
- ⇒交通渋滞対策 ⇒交通需要マネジメント ⇒国道8号の早期、拡幅・改良
- ⇒持続可能なまちづくり ⇒市内幹線道路及び周辺市町へのアクセス道路の整備
- ⇒地域間の連携強化

※ここで記載したキーワードは、「Ⅳ. 上位・関連計画」で示した計画の内容を踏まえて整理したものです。

【暮らしの安全と利便性】

●生活利便性を向上させる道路網の形成

高齢者や妊産婦、障がいのある人等が移動しやすいユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した道路整備が必要です。

市民の代表交通手段分担率は自動車が6割を超えていますが、都市計画道路の整備率は約7割であり、幹線道路において混雑も発生していることから、できる限り早期に混雑緩和等の整備効果を発揮させるために、着実な道路整備の推進が必要です。

車以外の交通手段への転換を促進するとともに、駅への快適なアクセスや乗り継ぎ環境の形成、市民の移動を支えるバス路線等、公共交通の確保・維持を支える道路網の形成が必要です。

●安心・安全な移動を支える道路整備の推進

国道8号のほか、近江八幡駅周辺の市街地や主要地方道近江八幡守山線付近、一般県道近江八幡停車場線付近等、交通事故の発生が多い箇所が点在していることから、交通安全対策等も含めた安心・安全な道路整備の推進が必要です。

また、本市においては「鷹飼町・桜宮町地区」、「鷹飼町北・出町地区」、「丸の内町地区」をゾーン30に指定しており、「鷹飼町・桜宮町地区」、については、令和7(2025)年度にゾーン30プラスに指定される予定です。今後も安心・安全に移動できる生活環境の形成が必要です。

《上位・関連計画におけるキーワード》 ※50音順

◆国の上位計画

- ⇒快適で豊かに生き生きと暮らせる ⇒地域公共交通の確保・維持・改善
- ⇒交通拠点へのアクセス確保 ⇒ゾーン30、ゾーン30プラス
- ⇒誰もが自由に移動、交流、社会参加できる ⇒バリアフリー
- ⇒ユニバーサルデザイン

◆滋賀県の上位・関連計画

- ⇒ICT交通マネジメント ⇒安心・安全 ⇒公共交通の利便性向上
- ⇒交通結節点へのアクセス道路の充実 ⇒渋滞緩和
- ⇒地域を支える公共交通 ⇒都市計画道路の整備促進
- ⇒人中心の道路空間創出(車と人の共存) ⇒人々が暮らしやすいコンパクトなまちづくり
- ⇒ユニバーサルデザイン

◆近江八幡市の上位・関連計画

- ⇒安全性・快適性(安全・安心) ⇒移動基盤の整備・確保 ⇒交通渋滞対策
- ⇒交通需要マネジメント ⇒持続可能なまちづくり ⇒生活関連道路の整備
- ⇒地域公共交通ネットワークの維持・充実 ⇒バリアフリー
- ⇒人優先の安全・安心な歩行空間の確保 ⇒ユニバーサルデザイン

※ここで記載したキーワードは、「Ⅳ. 上位・関連計画」で示した計画の内容を踏まえて整理したものです。

【市民の健康増進】

●外出機会を創出する快適な道路空間の形成

本市の自転車利用や外出率が減少していることから、既存で整備されている自転車道を活かし、ビワイチとも連携した安全で快適な自転車利用環境の形成が必要です。

特に近江八幡市立地適正化計画において定められた都市機能や居住を誘導する区域においては、道路空間の再編等による歩行者が安全に、快適に、そして楽しく歩ける、ウォーカブルな道路空間の形成や、安全で快適な自転車利用環境の形成が必要です。

《上位・関連計画におけるキーワード》 ※50音順

◆国の上位計画

⇒安全で快適な自転車利用環境（シェアサイクルポート、駐輪場、自転車道ネットワーク等）
⇒ウォーカブル ⇒歩車共存

◆滋賀県の上位・関連計画

⇒安全安心で快適な自転車走行環境の創出 ⇒ウォーカブル
⇒シェアサイクル等の普及 ⇒人中心の道路空間創出（車と人の共存） ⇒ビワイチ
⇒歩行空間整備（自転車歩行者道設置） ⇒歩行者・自転車が利用しやすい

◆近江八幡市の上位・関連計画

⇒歩きやすい道、自転車で走りやすい道 ⇒ウォーカブル
⇒人中心の空間への転換 ⇒ビワイチ ⇒歩行者、自転車交通への配慮
⇒レンタサイクル等の活用

※ここで記載したキーワードは、「Ⅳ. 上位・関連計画」で示した計画の内容を踏まえて整理したものです。

【維持管理】

●適切で継続的な維持管理と修繕

橋梁等の道路構造物の老朽化が進む中、安全性の低下や維持管理・更新費用の増大が懸念されており、先端技術の活用等による効率的な点検や維持管理の高度化・効率化とともに、長寿命化等によるライフサイクルコストの低減が必要です。

●持続可能な道路環境を維持するための計画的な道路整備・修繕

道路整備は近年の財政状況等を考慮し、必要な箇所を抽出して重点的に整備を進めていく「選択と集中」が求められていることから、計画的に道路整備・修繕を推進し、持続可能な道路環境を維持することが必要です。

《上位・関連計画におけるキーワード》 ※50音順

◆国の上位計画

⇒新技術を活用したメンテナンスの自動化や省力化の推進 ⇒長寿命化
⇒道路協力団体等の参画による地域の道路のきめ細かな維持管理
⇒予防保全型メンテナンスによるコスト抑制 ⇒老朽化

◆滋賀県の上位・関連計画

⇒先端技術の活用による効率的な点検や維持管理の高度化・効率化
⇒長寿命化 ⇒ライフサイクルコストの低減

◆近江八幡市の上位・関連計画

⇒持続可能なまちづくり ⇒長寿命化 ⇒適切な維持管理・更新 ⇒老朽化

※ここで記載したキーワードは、「Ⅳ. 上位・関連計画」で示した計画の内容を踏まえて整理したものです。

Ⅵ. 道路整備の基本理念・基本方針

1. 道路整備の基本理念

本市の道路整備においては、人口減少や高齢化の進展、観光交流の増加等の社会動向のほか、国・県の政策方針を踏まえつつ、人と車とが共存し、観光・経済活動を支援するとともに、災害に強く安全で安心して暮らせるまちづくりを支える道路整備、維持管理・修繕を効果的・効率的に推進することで、本市の上位計画に示される将来都市像『人がつながり 未来を紡ぐ 「ふるさと近江八幡」』の実現を支える必要があります。

そこで、本市の道路整備に係る基本理念を「安心・安全な暮らしを支え、次世代へとつなげる『みちづくり』」とし、『防災・減災を支える「強い」道路網の形成』・『観光・経済活動を支え「にぎわい」を生み出す道路網の形成』・『暮らしの利便性を向上させ「安心・安全」に移動できる道路網の形成』・『健康増進を支え「ゆとり」をもたらす道路空間の形成』・『次世代へ「つなぐ」持続可能な道路環境の維持管理』の5つの基本方針のもと、選択と集中による効果的・効率的な道路整備・維持を推進することで、『人がつながり 未来を紡ぐ 「ふるさと近江八幡」』の実現を支えます。

本市が目指す将来都市像

人がつながり 未来を紡ぐ 「ふるさと近江八幡」

※近江八幡市第一次総合計画後期基本計画、近江八幡市都市計画マスタープラン、近江八幡市立地適正化計画

実現を支える

本市の道路整備の基本理念

安心・安全な暮らしを支え、次世代へとつなげる『みちづくり』

本市の道路整備の基本方針

1. 防災・減災を支える「強い」道路網の形成
2. 観光・経済活動を支え「にぎわい」を生み出す道路網の形成
3. 暮らしの利便性を向上させ「安心・安全」に移動できる道路網の形成
4. 健康増進を支え「ゆとり」をもたらす道路空間の形成
5. 次世代へ「つなぐ」持続可能な道路環境の維持管理

2. 道路整備の基本方針

本市の道路整備の基本理念に基づき、20年から30年後を想定し、概ね令和32（2050）年を目標年次として、5つの道路整備の基本方針に応じた道路網や道路空間の形成に向け、整備を推進していきます。

また、整備にあたっては、将来の財政状況等を踏まえながら、既存ストックの継続的な活用や優先度に応じて必要な路線を重点的に整備していくこととします。

基本方針1：防災・減災を支える「強い」道路網の形成

対応する課題

- 災害への備えとリスク回避を念頭に置いた道路網の形成

- ① 緊急輸送道路や重要物流道路等、避難や救援活動、物資供給を行うために重要な道路の整備を推進します。
- ② 救急医療施設や避難施設・避難所へとアクセスする主要な道路の整備を推進します。
- ③ 住宅地等の居住地域において、緊急車両等の通行や避難等に支障が出る可能性がある道路の整備を推進します。
- ④ 近隣都市との連携強化に寄与する主要な道路の整備を推進します。

基本方針2：観光・経済活動を支え「にぎわい」を生み出す道路網の形成

対応する課題

- 年々増え続ける観光交通に対応した交通体系の形成
- 交通渋滞を軽減する道路網の形成

- ① 国道8号をはじめ、県道や都市計画道路等、本市の骨格を形成し、観光・経済活動を支える幹線道路を整備します。
- ② 蒲生スマートインターチェンジからのアクセス道路や、本市周辺の観光地等を結ぶ、広域的な交流を支える道路を整備します。
- ③ 経済活動の中心となる駅周辺のほか、観光資源の集積する地区周辺の回遊性の向上、にぎわいの創出に寄与する道路空間の整備を推進します。
- ④ パークアンドライド等による公共交通との連携強化等、自動車交通を抑制する交通需要マネジメントを推進します。

基本方針3：暮らしの利便性を向上させ「安心・安全」に移動できる道路網の形成

対応する課題

- 生活利便性を向上させる道路網の形成
- 安心・安全な移動を支える道路整備の推進

- ① ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した安心・安全で快適に移動できる道路の整備を推進します。
- ② 都市計画道路等の既に計画されている道路のうち、必要性の高い道路の整備を着実に推進します。
- ③ 公共交通網の確保・維持を支える道路の整備を推進します。
- ④ 交通事故の発生を抑制し、児童、学生等が安心・安全に通学できる道路の整備を推進します。
- ⑤ ゾーン30やゾーン30プラスの指定等、安心・安全に移動できる生活環境の形成を推進します。

基本方針４：健康増進を支え「ゆとり」をもたらす道路空間の形成

対応する課題

- 外出機会を創出する快適な道路空間の形成

- ① 既存ストックを活かし、自転車利用の促進に寄与する快適な自転車利用環境を形成します。
- ② 歩行者が安全に、快適に、そして楽しく歩ける歩行環境を形成します。

基本方針５：次世代へ「つなぐ」持続可能な道路環境の維持管理

対応する課題

- 適切で継続的な維持管理
- 持続可能な道路環境を維持するための計画的な道路整備・修繕

- ① 整備された既存ストックを適切に管理、点検し、安心・安全で快適な移動環境を維持します。
- ② ライフサイクルコストを意識したアセットマネジメント等に基づいた道路整備、修繕を推進します。
- ③ 優先度に応じた、必要な路線の計画的で重点的な整備を推進します。

Ⅶ. 将来道路網

本市の上位計画に示される将来都市像の実現に向け、本計画において定めた１から４の道路整備の基本方針（維持管理に関する基本方針５を除く）に応じた、実現を目指す将来道路網を設定します。

１. 防災・減災を支える「強い」道路網

（１）整備方針

① **緊急輸送道路や重要物流道路等、避難や救援活動、物資供給を行うために重要な道路の整備を推進します。**

⇒緊急輸送を確保するため必要な道路として指定されている、県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路としての第１次緊急輸送道路、第１次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、主要駅、港湾、ヘリポート、医療施設等）を連絡する道路としての第２次緊急輸送道路、市町村が指定した防災拠点等と第２次緊急輸送道路を結ぶ道路としての第３次緊急輸送道路のほか、平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保し、物流の更なる円滑化等を図るため、国土交通大臣が指定している重要物流道路である国道８号を位置づけます。

② **救急医療施設や主要な避難施設等へアクセスする道路の整備を推進します。**

⇒防災拠点等に指定されている近江八幡市役所や安土町総合支所の公的施設、近江八幡市立総合医療センター、小学校、地域コミュニティセンター等を一体的に整備し、避難所、物資集積拠点等の防災機能を兼ね備えたコミュニティエリアのほか主要な避難施設等にアクセスする道路を位置付けします。

③ **住宅地等の居住地域において、緊急車両の通行や避難等が円滑に行える道路環境を形成します。**

⇒近江八幡市立地適正化計画で都市の居住者の居住を誘導すべき区域として指定されている居住誘導区域内において、道路整備を推進する５．５メートル未満の道路が密集するエリアを位置付けます。

④ **近隣都市との連携強化に寄与する主要な道路の整備を推進します。**

⇒近江八幡市都市計画マスタープランにおいて、市域を超えた広域的な人の移動や物流を支えるとともに、都市・地域拠点間の連携を支える交通ネットワークとして位置付けられている広域連携軸を位置付けます。また、滋賀県道路整備アクションプログラム２０２３において、無電柱化を推進する道路を位置付けます。

(2) 防災・減災を支える「強い」道路網（将来道路網）



2. 観光・経済活動を支え「にぎわい」を生み出す道路網

(1) 整備方針

① 国道8号をはじめ、県道や都市計画道路等、本市の骨格を形成し、観光・経済活動を支える幹線道路を整備します。

⇒近江八幡市都市計画マスタープランにおいて、市域を超えた広域的な人の移動や物流を支えるとともに、都市・地域拠点間の連携を支える交通ネットワークとして位置付けられている広域連携軸、広域連携軸へのアクセスや、都市拠点又は地域拠点と日常生活圏を連携し、市域内の交流を促進する交通ネットワークとして位置付けられている地域連携軸のほか、都市計画道路のうち幹線街路、主要渋滞箇所が指定されている道路を位置付けます。また、滋賀県道路整備アクションプログラム2023において、バイパス整備事業、道路拡幅事業が位置付けられている国道、県道を位置付けます。

② 蒲生スマートインターチェンジからのアクセス道路や、本市周辺の観光地及び市内の主要観光地を結ぶ、広域的な交流を支える道路を整備します。

⇒名神高速道路蒲生スマートインターチェンジにアクセスする道路のほか、近江八幡市都市計画マスタープランにおいて、市域を超えた広域的な人の移動や物流を支えるとともに、都市・地域拠点間の連携を支える交通ネットワークとして位置付けられている広域連携軸及び主要な観光地を結ぶ道路を位置付けます。

③ 経済活動の中心となる駅周辺のほか、観光資源の集積する地区周辺の回遊性の向上、にぎわいの創出に寄与する道路空間を形成します。

⇒近江八幡市都市計画マスタープランにおいて、近江八幡駅、市役所等を含むエリアで位置づけられている都市拠点、JR安土駅、JR篠原駅を中心としたエリアで位置づけられている地域拠点及び近江八幡市立地適正化計画で都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として指定されている都市機能誘導区域を位置付けます。

④ 公共交通との連携強化及びパークアンドライド等による自動車交通を抑制する交通需要マネジメントを推進します。

⇒パークアンドライドにおいて、シャトルバスが発着する駐車場にアクセスする道路を位置付けます。また、交通需要マネジメントに基づいた施策を検討、推進します。

(2) 観光・経済活動を支え「にぎわい」を生み出す道路網 (将来道路網)



3. 暮らしの利便性を向上させ「安心・安全」に移動できる道路網

(1) 整備方針

① ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した安心・安全で快適に移動できる道路の整備を推進します。

⇒近江八幡市交通バリアフリー基本構想（近江八幡駅周辺）における特定道路、近江八幡市立地適正化計画で都市の居住者の居住を誘導すべき区域として指定されている居住誘導区域内の国道、県道、都市計画道路等を位置付けます。また、滋賀県道路整備アクションプログラム2023において、歩行空間整備事業、歩道整備事業が位置付けられている国道、県道を位置付けます。

② 都市計画道路等の既に計画されている道路のうち、必要性の高い道路の整備を推進します。

⇒近江八幡市道路アクションプログラムを策定し、近江八幡市道路網マスタープランで定めた本市の将来道路網を対象に必要性を評価します。

③ 公共交通網の確保・維持を支える道路の整備を推進します。

⇒近江八幡駅、JR篠原駅、JR安土駅、近江鉄道武佐駅のほか、沖島通船が運航している堀切港にアクセスする道路を位置付けます。

④ 交通事故の発生を抑制し、児童、学生等が安心・安全に通学できる道路の整備を推進します。

⇒スクールゾーンの設定の目安となる小学校から概ね500メートル圏内の通学路のうち、交通事故の発生が多い箇所を含む道路を位置付けます。

⑤ ゾーン30やゾーン30プラスの指定等、安心・安全に移動できる生活環境の形成を推進します。

⇒ゾーン30やゾーン30プラスが指定されているエリアを位置付けます。

（２）暮らしの利便性を向上させ「安心・安全」に移動できる道路網の形成（将来道路網）



4. 健康増進を支え「ゆとり」をもたらす道路空間の形成

(1) 整備方針

① 既存ストックを活かし、自転車利用の促進に寄与する快適な自転車利用環境を形成します。

⇒既存自転車道のほか、本市や県で位置付けられているサイクリングルートを位置付けます。また、滋賀県道路整備アクションプログラム2023において、自転車通行空間整備事業が位置付けられている国道、県道を位置付けます。

② 歩行者が安全に、快適に、そして楽しく歩ける歩行環境を形成します。

⇒近江八幡市交通バリアフリー基本構想（近江八幡駅周辺）における特定道路、既存遊歩道のほか、近江八幡市立地適正化計画で都市の居住者の居住を誘導すべき区域として指定されている居住誘導区域内の国道、県道、都市計画道路等を位置付けます。

(2) 健康増進を支え「ゆとり」をもたらす道路空間の形成（将来道路網）



5. 本市の将来道路網

ここまでの検討結果より、4つの道路整備の基本方針に応じた、実現を目指す将来道路網を示します。



用語集

【あ】	
I C T交通マネジメント	● I C T（アイ・シー・ティー）とは Information and Communication Technology の略称で、情報通信技術のこと。 ● I C Tを活用して交通の効率化や安全性向上を図る取組みのこと。
一般県道	● 都道府県知事が認定し、その都道府県が管理する道路のことで、主要地方道以外の県道のこと。
A I	● A I（エー・アイ）とは Artificial Intelligence の略称で、人工知能のことであり、人間の知能を模倣するコンピュータシステムやプログラムのこと。
ウォーカブル	● ウォーカブル（Walkable）とは、「歩きやすい」や「歩くのが楽しい」という意味で、歩く（walk）とできる（able）を組み合わせた造語である。 ● 車中心のまちづくりから、歩行や公共交通機関といった移動方法を中心とし、居心地が良く歩きたくなるまちづくりのこと。
液状化現象	● 地震の際に地下水位の高い砂質地盤が振動によって液体状になる現象のこと。
【か】	
外出率	● 特定の調査対象日に、全体の調査対象のうち外出した人の割合のこと。
既存ストック	● 既に存在している資産や道路等の社会や経済活動を支える基盤となる施設・設備のこと。
緊急輸送道路	● 災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路が指定されている。 ● 第1次緊急輸送道路は、主に県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路が、第2次緊急輸送道路は、第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路が、第3次緊急輸送道路は、その他の重要な道路が指定されている。
洪水浸水想定区域	● 想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が予想される区域のこと。
交通結節点	● 鉄道駅やバスターミナル等で、複数の交通手段が接続し、乗り換えができる場所のこと。
交通需要マネジメント	● 路交通の混雑を緩和し、環境負荷を軽減することを目指し、交通行動の変更を促して、交通量の抑制や集中の平準化を図る取組みのこと。 ● 交通需要マネジメントは T D M（ティー・ディー・エム）とも言い、Transportation Demand Management の略称である。
国道 （直轄国道、補助国道）	● 国道は国が政令で指定した道路の総称で、そのうち直轄国道は国が直接管理し、補助国道は都道府県や政令指定都市が管理している。
混雑度	● 道路の混み具合を示す指標で、交通容量に対する交通量の比率のこと。 ● 混雑度が 1.00 以上になるとその道路の交通容量を超えたことを意味し、1.25 以上になると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を表している。
【さ】	
市街化区域	● 都市計画法に基づいて指定された区域で、すでに市街地を形成しているか、またはおおむね 10 年以内に市街地として整備を進めるべき区域のこと。

【さ】	
市街化調整区域	●都市計画法に基づいて指定された区域で、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために市街化を抑制すべき区域のこと。
滋賀県渋滞対策協議会	●滋賀県内の道路交通における渋滞の解消・緩和に向け、道路事業者、道路利用者団体等、関係機関の連携による検討体制を整え、課題の状況を継続的に把握・共有し、効果的な渋滞対策の推進を図るために設置された協議会のこと。 【滋賀国道事務所ホームページ】 https://www.kkr.mlit.go.jp/shiga/etc/jyutai.html
重要物流道路	●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で、機能強化や重点支援が実施される。
主要地方道	●国道や高速道路とともに広域交通を担う幹線道路として位置付ける道路で、国土交通大臣が指定する、その地域で主要な役割を担う都道府県道や指定市（人口50万以上で政令で指定された都市）の市道のこと。
震度	●地震の揺れの強さを表す指標で、地震の揺れを感じる程度や建物への影響等に基づいて、0から7までの10段階で表される。
ゾーン30 ゾーン30プラス	●指定された区域内で車両の最高速度を時速30kmに制限し、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保するために実施される交通安全対策のこと。 ●ゾーン30プラスは、速度制限に加えて、狭さくやスラローム等の物理的な対策を実施する等、ゾーン30の取組みをさらに強化したもの。
【た】	
代表交通手段分担率	●ある代表交通手段が全体の代表移動手段の中で占める割合のこと。 ●代表交通手段とは、ある目的地までの移動の中で複数の交通手段を利用した場合、その中で最も多く利用した交通手段のこと。
地区計画	●都市計画法に基づいて特定の地区の特性に応じたまちづくりを誘導するための計画で、住民の合意に基づき、地区の将来像や目標を設定し、その実現に向けて具体的な整備方針や規制を定めたもの。
D I D (人口集中地区)	●D I D（ディー・アイ・ディー）とはDensely Inhabited Districtの略称で、原則として人口密度が1平方メートル当たり4,000人以上の地区のこと。
都市計画区域	●都市計画法に基づいて指定された区域で、都道府県知事や国土交通大臣が指定する、都市の一体的な整備、開発、保全を図るため区域のこと。 ●都市計画区域を構成するエリアとして、市街化区域や市街化調整区域等がある。
都市計画公園	●都市計画法に基づいて都市計画区域内に設置される公園や緑地のこと。
都市計画道路	●都市計画法に基づいて計画される道路で、都市の骨格を形成し、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するための道路。
土砂災害警戒区域	●土砂災害防止法に基づいて指定される区域で、土砂災害が発生した場合に住民の生命や身体に危害が生じるおそれがある区域のこと。
土地区画整理事業	●都市計画区域内の土地において、土地の形状や配置の変更、道路や公園、上下水道等の公共施設の新設・変更により、公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るために行われる事業のこと。
【な】	
南海トラフ地震	●南海トラフ（フィリピン海プレートとユーラシアプレートが接する沈み込み帯）で発生する巨大地震のこと。

【は】	
パーソントリップ（PT）調査	●PT（ピー・ティー）とは Person Trip の略称で、一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べる調査のこと。
PL 値	●PL（ピー・エル）とは Potential Liquefaction の略称で、地震時における地盤の液状化の危険度を評価するための指標として、液状化する可能性を数値化したもの。
ビワイチ ビワイチ・プラス	●ビワイチは「琵琶湖一周」の略称で、琵琶湖を自転車一周する長距離サイクリングルートとして、国土交通省が定めるナショナルサイクルルートの一つとして認定されている。 ●ビワイチ・プラスは、琵琶湖沿いのビワイチに加え、内陸部の歴史遺産や絶景スポットを巡るコースとして指定されたサイクリングコースのこと。
琵琶湖西岸断層帯地震	●滋賀県高島市から大津市にかけた琵琶湖の西岸を南北に伸びる琵琶湖西岸断層帯で発生する地震のこと。
歩行者利便増進道路（ほこみち）制度	●令和2年11月に創設された、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度のこと。 ●本制度では、歩行者が快適に滞在・回遊できる空間の整備を図る道路・区間（ほこみち）を指定することができ、その中に特例区域を定めることで、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められ、道路管理者が道路空間を活用する者（＝占用者）を公募により選定することが可能となる。（通常は5年であるが最長20年になる。）
【ま】	
マグニチュード	●地震の規模を表す指標で、地震によって放出されるエネルギーの大きさを示したものであり、マグニチュードの値が1増えると、地震のエネルギーは約32倍になるとされている。
【や】	
ユニバーサルデザイン	●ユニバーサルデザイン（Universal Design）とは、年齢、性別、能力、文化等に関係なく、すべての人が使いやすいように設計されたデザインのこと。
用途地域	●都市計画法に基づいて指定される地域で、住居、商業、工業等の用途が混在することを防ぎ、計画的な都市開発を促進するために、土地の利用目的に応じて建築できる建物の種類や用途を制限した地域のこと。 ●用途地域は大きく住宅系用途地域、商業系用途地域、工業系用途地域に分類される。
【ら】	
ライフサイクルコスト	●道路のライフサイクルコストは、設計、建設、運用、維持管理、更新を含む、将来に渡って必要となる総費用のこと。
ラムサール条約	●正式名称は「特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約」で、1971年にイランのラムサールで採択された湿地の保全に関する国際条約のこと。
旅行速度	●その区間の平均速度（キロメートル毎時（km/h））のことで、区間の走行距離を走行に要した時間で割った値のこと。