

草津市都市計画道路整備プログラム

令和 5 年 3 月

草 津 市

目 次

序章. 都市計画道路整備プログラムについて	1
1 草津市の道路交通の現状	7
2 評価方法の設定・評価	22
3 都市計画道路整備プログラムの策定	29

序章. 都市計画道路整備プログラムについて

1. プログラム策定の背景と目的

都市計画道路は、高速道路や国道等との広域的な道路ネットワークと整合しつつ、都市の骨格を形成し、生活や経済活動を支えるまちの基幹となる道路です。草津市内には 29 路線で約 76km が都市計画決定されており、そのうち、令和 6 年に供用を予定する山手幹線を含めると約 78% が整備されつつあります。

一方で、都市計画道路の整備には長い期間と多くの事業費が必要です。健全で持続可能な財政状況を保持しつつ、残る区間の整備を進めるためには、効果的な路線を優先的に進める必要があります。

これを受け、都市計画道路の未整備区間について、整備優先度の高いものから整備時期を位置付けることで、今後 10 年間で整備を進める具体的な路線や区間を明確化するとともに、都市計画道路の整備の透明性と効率性の向上を図ることを目的とした「草津市都市計画道路整備プログラム」を策定します。

【道路整備プログラムとは】

社会資本整備については、「財政制約の下、予算の重点化に加え、公的資産や民間資金の有効活用など新たな投資財源を確保しつつ、中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共投資を推進しつつ戦略的・計画的な取組を進める」との国の基本方針の趣旨から、近年の道路をとりまく環境の変化に応じた新たな施策への取組なども併せ、道路整備の基本方針、事業箇所等を明示した「道路の整備に関するプログラム」のこと。このプログラムを策定した上で今後の道路整備に取り組んでいくことが望ましいとされている。

(参考) 国土交通省資料

2. プログラムの計画期間

計画期間は、令和 5 年度から令和 14 年度までの 10 年間とします。

ただし、交通の状況や周辺環境等の変化を反映するため、概ね 5 年後に見直しを行うものとします。

3. プログラム策定にあたっての着目点

プログラムの策定にあたっては、草津市と周辺の幹線道路の整備状況を反映し、主に以下の3つの視点に着目しました。

① 道路交通課題

草津市内における交通混雑や交通事故などの現状の道路交通に関する課題や、その道路に期待される市内の交通環境を改善する機能からみた着目点

② まちづくりの方向性

草津市のまちづくりの基本となる「草津市都市計画マスタープラン」における都市構造の骨格としての位置付けなど、まちづくりからみた着目点

③ 事業性

より大きな整備効果を発揮できるよう、費用対効果などの事業性からみた着目点

4. 対象道路および評価区間

4.1 プログラムで対象とする道路

本プログラムで整備の優先度を示す道路は、都市計画道路の未整備区間とします（下表 1 の着色部分）。

表 1 草津市における都市計画道路の整備状況

	延 長 (km)	構成比 (%)	路線数
草津市内の都市計画道路	76.0	100.0	29
うち、改良済 ^{※1} ・概成済 ^{※2}	59.0 ^{※3}	77.7	18
うち、未整備	17.0	22.3	11

資料：草津市資料（令和 4 年 3 月末時点）。延長の四捨五入の関係で調整している部分がある。

4.2 プログラムで評価を行う区間

本プログラムにおいては、整備優先度を検討する際に対象とする都市計画道路の未整備区間を、整備する場合の交通処理を念頭に、国道、主要地方道、一般県道、都市計画道路などの交差点で区切って細分化した区間を基本とします（表 2）。

-
- ※1 改良済 : 都市計画決定された車線数や幅、道路構造によって整備が完了した区間のこと
- ※2 概成済 : 最終的な完成の形ではないが、概ね計画幅員の 2/3 以上の幅員を有することで、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる区間のこと
- ※3 本プログラムでは、以下の路線・区間は改良済・概成済に含めている。
- ①近年の供用が確実な(都)山手幹線（令和 6 年供用予定）
 - ②概ね必要な機能・道路幅員を有し、局所的な改良に移行している国道 1 号（(都)逢坂山三雲線）

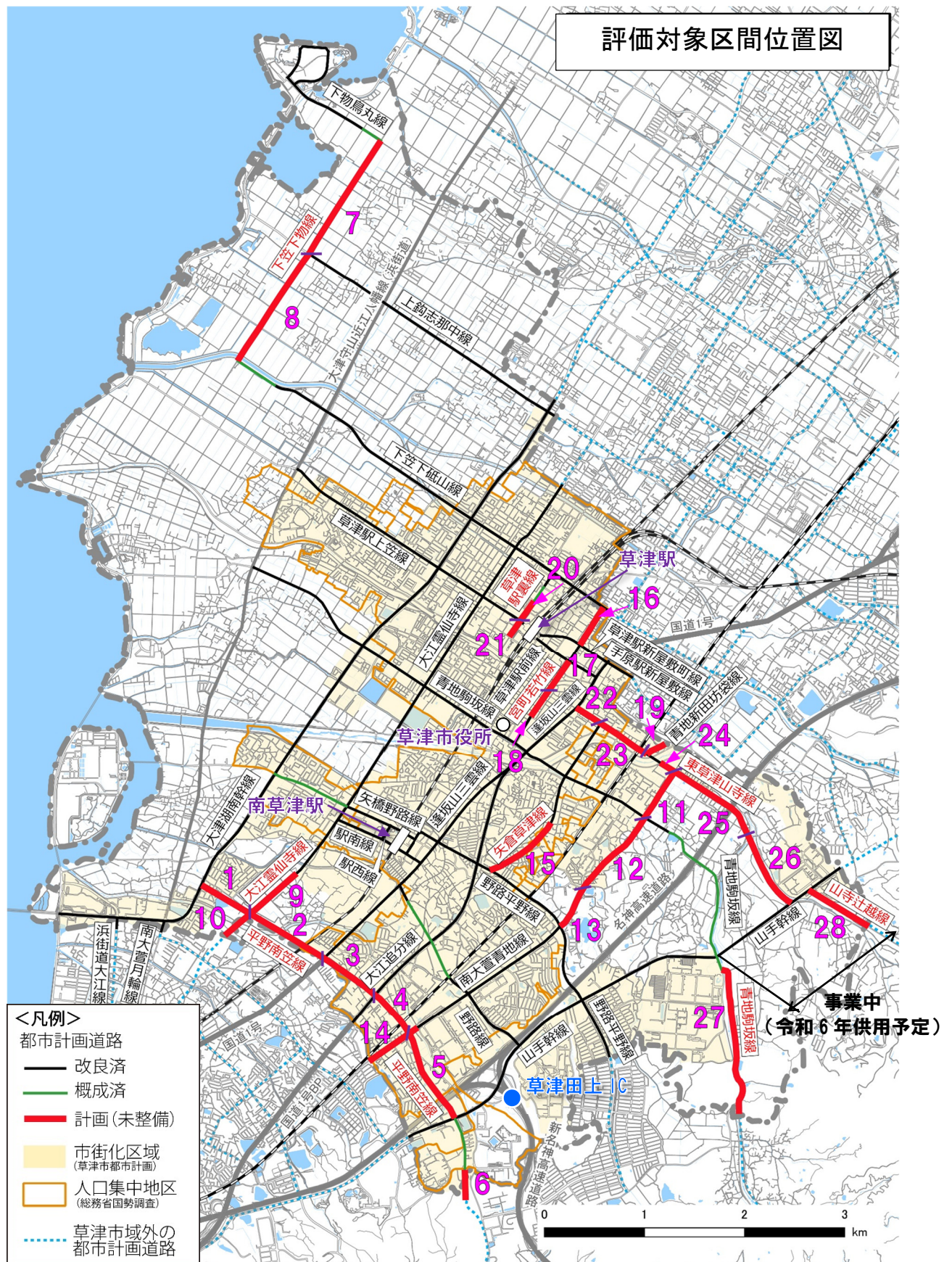
表 2 評価対象区間一覧

(路線 No) 路線名	評価 区間 番号	起点 ^{※1}	終点	都計 幅 (m)	都計 車線 数	区間 延長 (m)
3・3・12 平野南笠線	1	(都)大津湖南幹線接続点	(都)大江霊仙寺線接続点	24	2 ^{※2}	580
	2	(都)大江霊仙寺線接続点	国道1号接続点			860
	3	国道1号接続点	国道1号 BP 接続点			640
	4	国道1号 BP 接続点	(都)南大萱青地線接続点			520
	5	(都)南大萱青地線接続点	(都)山手幹線接続点			980
	6	概成区間終点	大津市境			140
3・3・18 下笠下物線	7	(都)下物烏丸線接続点	(都)上鉤志那中線接続点	22	4	1,370
	8	(都)上鉤志那中線接続点	(都)下笠下砥山線接続点			1,310
3・4・19 大江霊仙寺線	9	南笠工区その1(事業中終点)	(都)平野南笠線接続点	16	2	530
	10	(都)平野南笠線接続点	大津市境			400
3・4・22 南大萱青地線	11	(都)東草津山寺線接続点	(都)青地駒坂線接続点	16	2	570
	12	(都)青地駒坂線接続点	(市)青地高穂中学校線接続点			970
	13	(市)青地高穂中学校線接続点	(都)野路平野線接続点			440
	14	(都)平野草津線接続点	大津市境			460
3・4・23 矢倉草津線	15	完成区間終点	(都)野路平野線接続点	16	2	730
3・4・24 宮町若竹線	16	(都)下笠下砥山線接続点	(都)草津駅新屋敷町線接続点	18	2	470
	17	(都)草津駅前線接続点	(市)草津2号線接続点			340
	18	(市)草津2号線接続点	完成区間終点			320
3・4・25 青地新田坊袋線	19	栗東市境	(都)東草津山寺線接続点	16	2	200
3・4・26 草津駅裏線	20	概成区間終点	(都)草津駅上笠線接続点	16	2	250
	21	(都)草津駅上笠線接続点	(市)大路野村線接続点			190
3・4・79 東草津山寺線	22	国道1号接続点	(都)矢倉草津線接続点	16	2	280
	23	(都)矢倉草津線接続点	(都)青地新田坊袋線接続点			580
	24	一部供用済区間終点(大黒大橋)	(都)南大萱青地線接続点			160
	25	(都)南大萱青地線接続点	(一)石部草津線接続点			1,040
	26	(一)石部草津線接続点	(都)山手幹線接続点			840
3・5・201 青地駒坂線	27	概成区間終点	大津市境	12	2	1,450
3・5・202 山寺辻越線	28	(都)山手幹線	栗東市境	12	2	670

※1 道路種別の略称は次のとおりとし、本頁以降はこの略称を用いる。

(都)：都市計画道路、(主)：主要地方道、(一)：一般県道、(市)：草津市道

※2 交通量推計の検討において、都市計画道路の未整備区間のネットワークは都市計画決定の車線数を基本としているが、(都)平野南笠線は交通量推計結果を踏まえ、4車線で検討を実施。



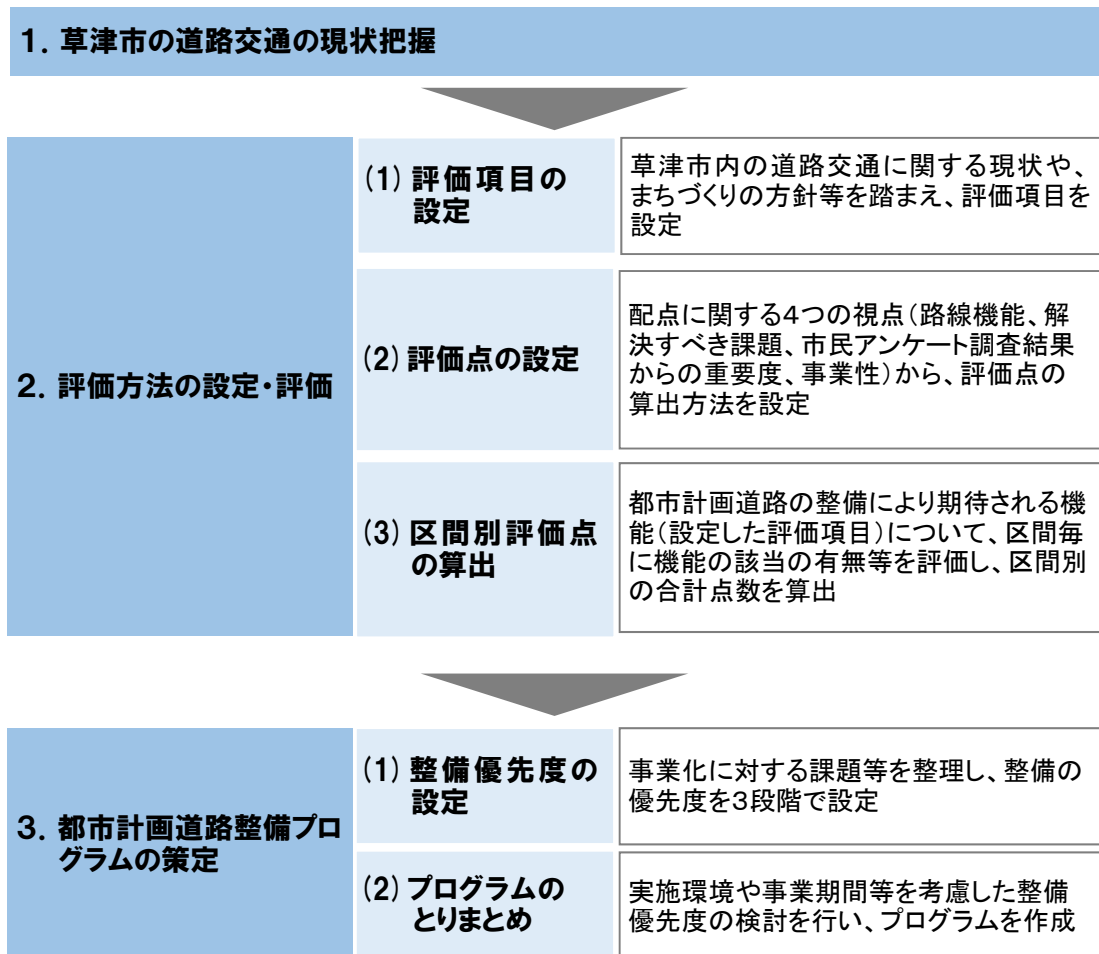
※上図の路線名は、都市計画道路名を記載しているため、実際の道路名とは異なる。

※IC：高速道路のインターチェンジ

図1 本プログラムの対象路線および対象区間割

5. プログラムでの整備優先度の決定方法

本プログラムにおいては、以下の各ステップで検討を行い、評価対象区間の整備優先度を決定します。



また、本プログラムの策定段階では、都市計画に関する学識者や道路計画・交通管理に関する関係機関で構成する「(仮称)草津市道路整備プログラム策定懇話会」を開催し、草津市の道路交通の現状に対する意見、評価の方法や評価結果に対して助言をいただきながら、検討を進めました。



懇話会の開催状況

1 草津市の道路交通の現状

草津市内の道路交通の現状を踏まえたプログラムとするため、交通円滑性、生活利便性および安全性について、国道・県道を対象とする全国道路・街路交通情勢調査（通称、「道路交通センサス」）※¹の結果から、また、防災および地域活性化について、道路に位置付けられている役割等から、それぞれ整理しました。

また、草津市都市計画マスタープランでまちづくりの骨格として位置付けられている道路の課題についても整理しました。

1.1 交通円滑性に関わる現状 ～ 交通渋滞の状況等 ～

草津市の道路網を形成する東西方向・南北方向の道路では、さまざまな路線、区間で交通混雑が生じています（図2）。

- 南北方向を走る国道1号では混雑度が1.5を上回る区間が存在しています。
- 市内中心部※²において、東西方向を貫く形で結ぶ主要な道路は(主)大津能登川長浜線～(一)山田草津線しかなく、その混雑度は(主)大津能登川長浜線では1.75以上、(一)山田草津線では1.25以上と高い状況です。
- 市内中心部の南部においては、東西方向の主要な道路である(主)大津草津線～(主)平野草津線は、混雑度の高い国道1号を通行しなければ東西移動ができない状況にあります。
- 大規模商業施設周辺でも交通混雑が発生しています。

【混雑度について】

〈 混雑度とは 〉

道路の混み具合を示す指標で、利用交通量を、基準となる交通量（交通容量）で除して算出します。混雑度 ≥ 1.0 は、実際の交通量が交通容量を超えたことを意味し、期待される円滑な交通の処理に遅れが生じ始める状態とされています。

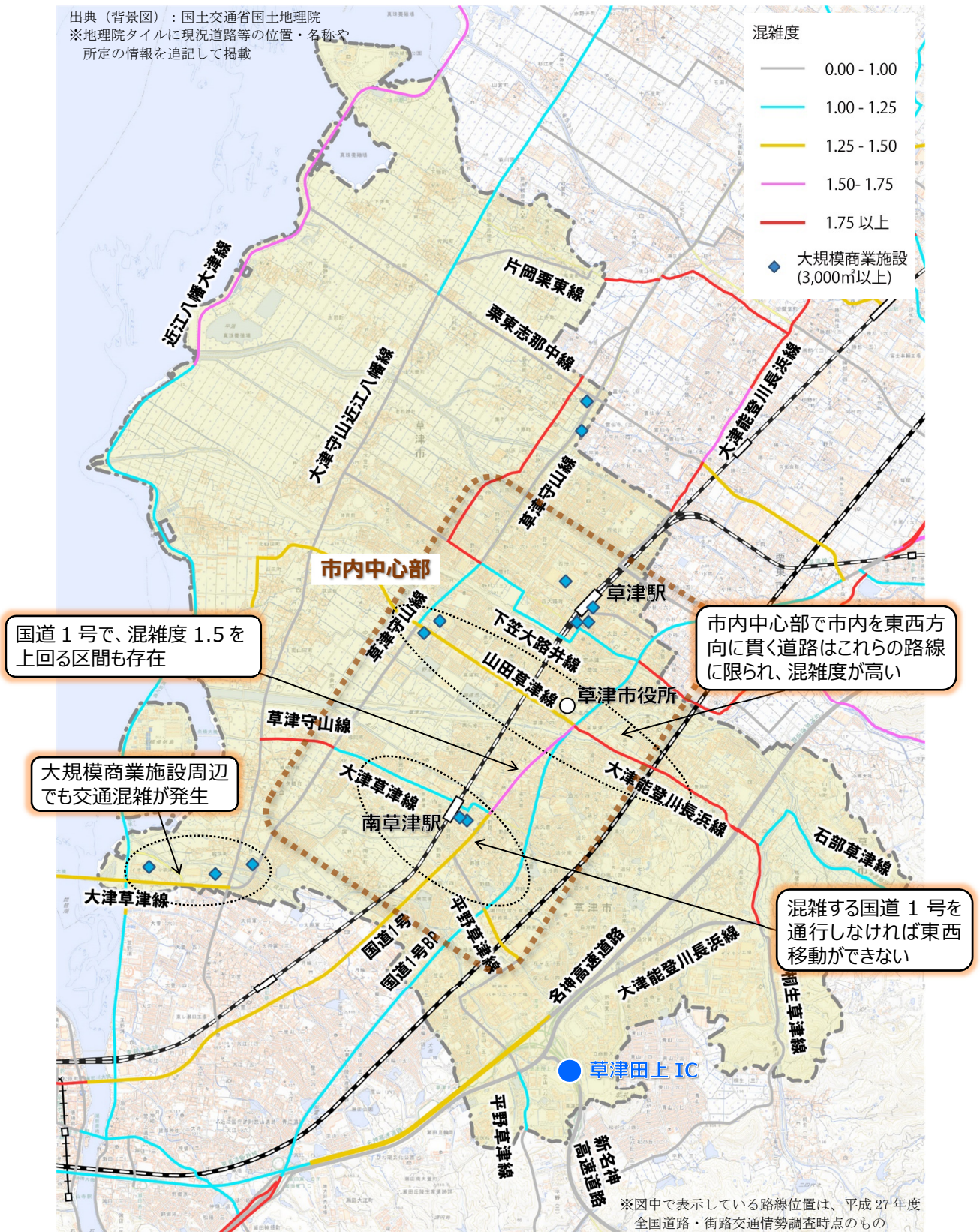
※交通容量は、車線数や幅員、沿道状況等により設定が異なります。

〈 混雑度の解釈 〉

混雑度	内 容
～1.0 未満	・道路が混雑することがなく、円滑に走行できる。 ・渋滞やそれともなう極端な遅れはほとんどない。
1.0 ～1.25 未満	・昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間が1～2時間（ピーク時間）ある。 ・何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75 未満	・ピーク時間はもとより、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の高い状態。 ・ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上～	・慢性的混雑状態を呈する。

資料：「道路の交通容量」から一部表現を修正して掲載

- ※1 全国道路・街路交通情勢調査 : 全国の道路交通の現況と問題点を把握し、将来にわたる道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で、昭和3年度以降全国的な規模で実施している調査のこと。道路の状況と交通量および旅行速度の調査を行う「一般交通量調査」と、自動車の移動状況などを調査する「自動車起終点調査」（いわゆるパーソントリップ調査）の2つに大別される。 【出典：国土交通省 HP】
- ※2 市内中心部の考え方 : 本プログラムで市内中心部について着目する際には、概ね JR 草津駅～JR 南草津駅を中心に、公共施設や商業施設などの都市機能が集まる以下のエリアとして設定している。
東西方向：概ね国道1号～(主)草津守山線 南北方向：(主)平野草津線～(主)大津能登川長浜線



資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

図 2 草津市内道路の混雑度

1.2 生活利便性に関わる現状

～ 鉄道駅やその周辺の商業施設等、主要施設へのアクセスのしやすさ ～

草津市内で生じている交通混雑は、鉄道駅へ向かう一般交通や、鉄道と連絡するバスの利用にも影響を及ぼしています。

- バス路線は、市内の交通結節点である草津駅、南草津駅を発着し、東西の郊外地域を結んでいます。
- (一)下笠大路井線、(一)山田草津線、(主)大津能登川長浜線、(主)大津草津線・(主)草津守山線、(主)平野草津線といった東西方向の路線を中心に、混雑時の平均旅行速度が 20km/h 以下となっています(図 4)。
- 特に、草津駅、南草津駅周辺の道路では、混雑時には旅行速度が大きく低下する傾向が見られます(図 3)。
- 市内中心部は概ね主要渋滞箇所・区間を有する路線に取り囲まれており、市内中心部と東西の周辺地域とのアクセスがしにくい状況となっています(図 5)。
- このため、鉄道駅へのアクセスに所要時間を要しており、鉄道と乗り換えるバスの定時性の確保が課題となっている状況にあります。

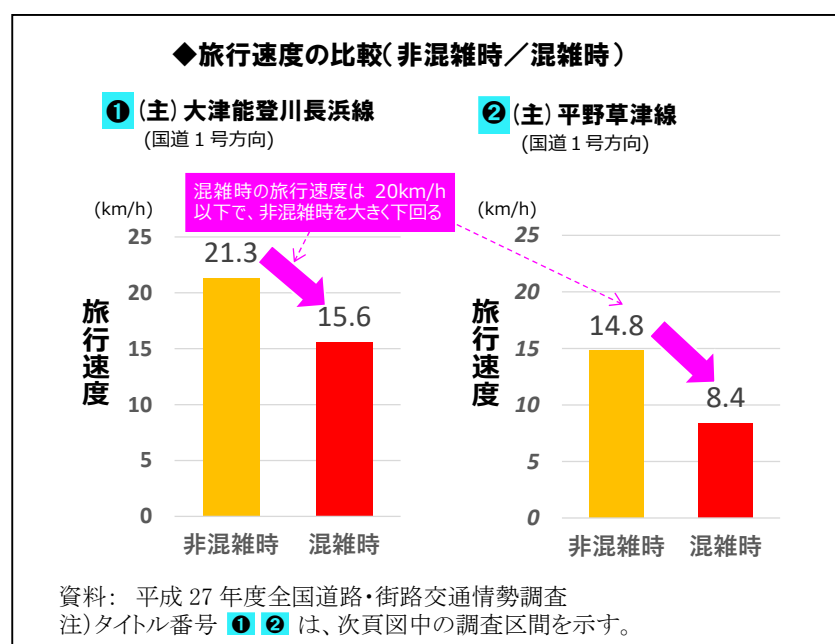
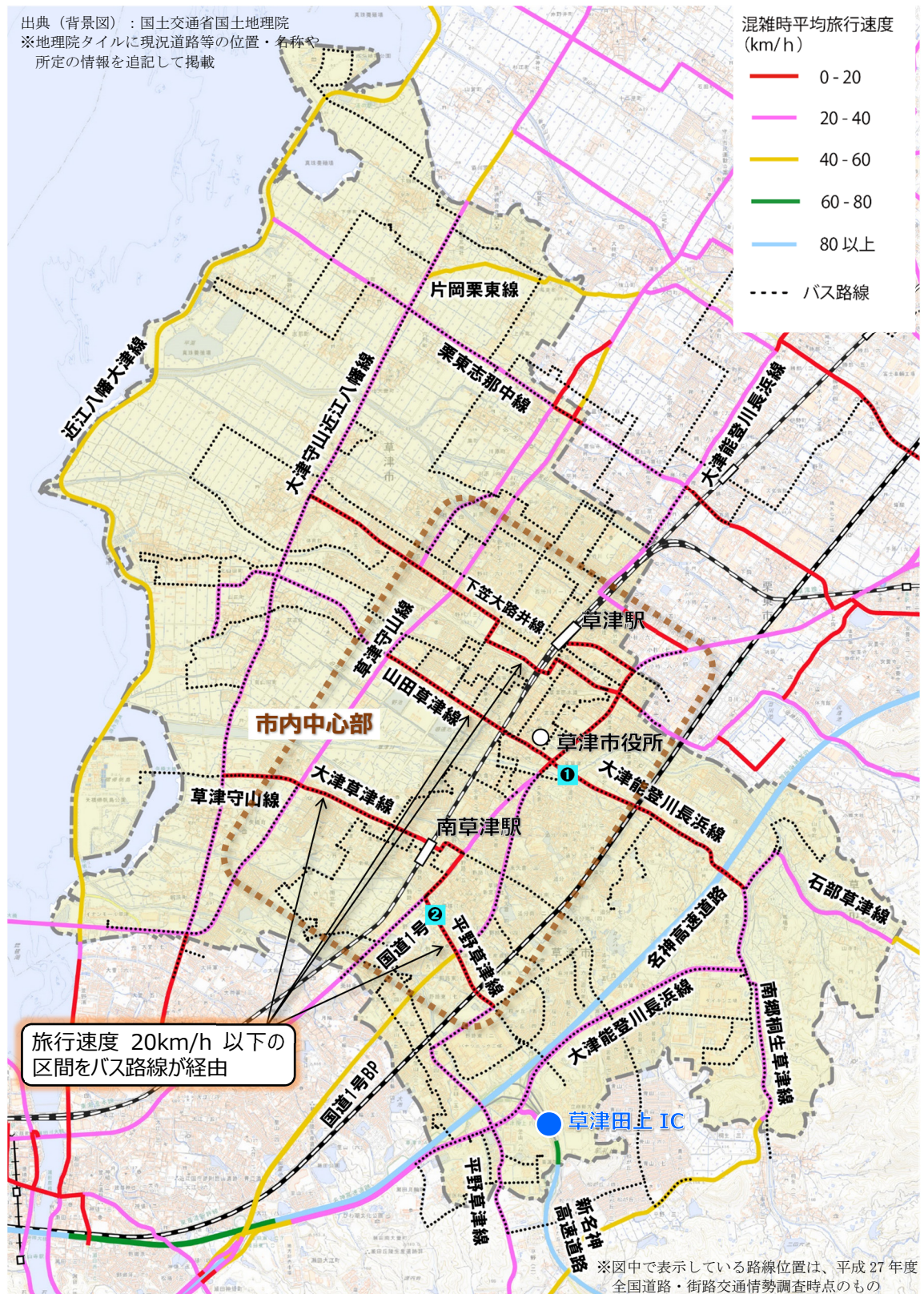


図 3 草津駅・南草津駅周辺のバス路線での混雑時の速度低下が顕著な例(参考)

【旅行速度とは】

信号待ちや交通渋滞による停止の時間を含んだ速度をいい、道路の単位区間距離を旅行時間(移動時間)で除して算出します。

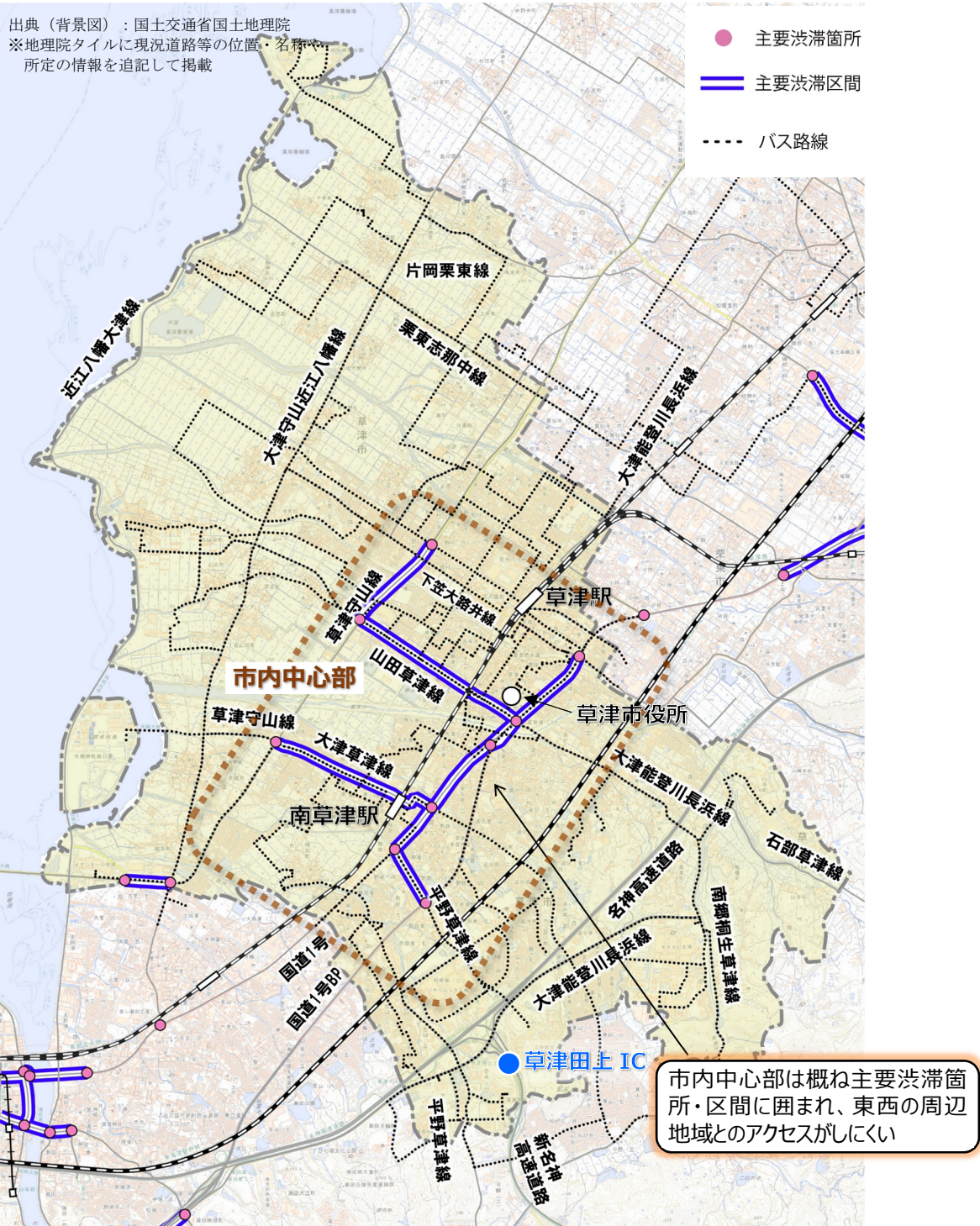
なお、混雑時とは、道路交通センサスでは、朝タラッシュ時の 7 時～8 時および 17 時～18 時の時間帯とされています。



資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

バス事業者路線図（近江バス、帝産湖南交通、京阪バス、まめバス）

図 4 草津市内道路の混雑時平均旅行速度・バス路線の状況



資料： 地域の主要渋滞箇所（滋賀国道事務所）
バス事業者路線図（近江バス、帝産湖南交通、京阪バス、まめバス）

図 5 草津市内道路のバス路線と主要渋滞箇所・区間の状況

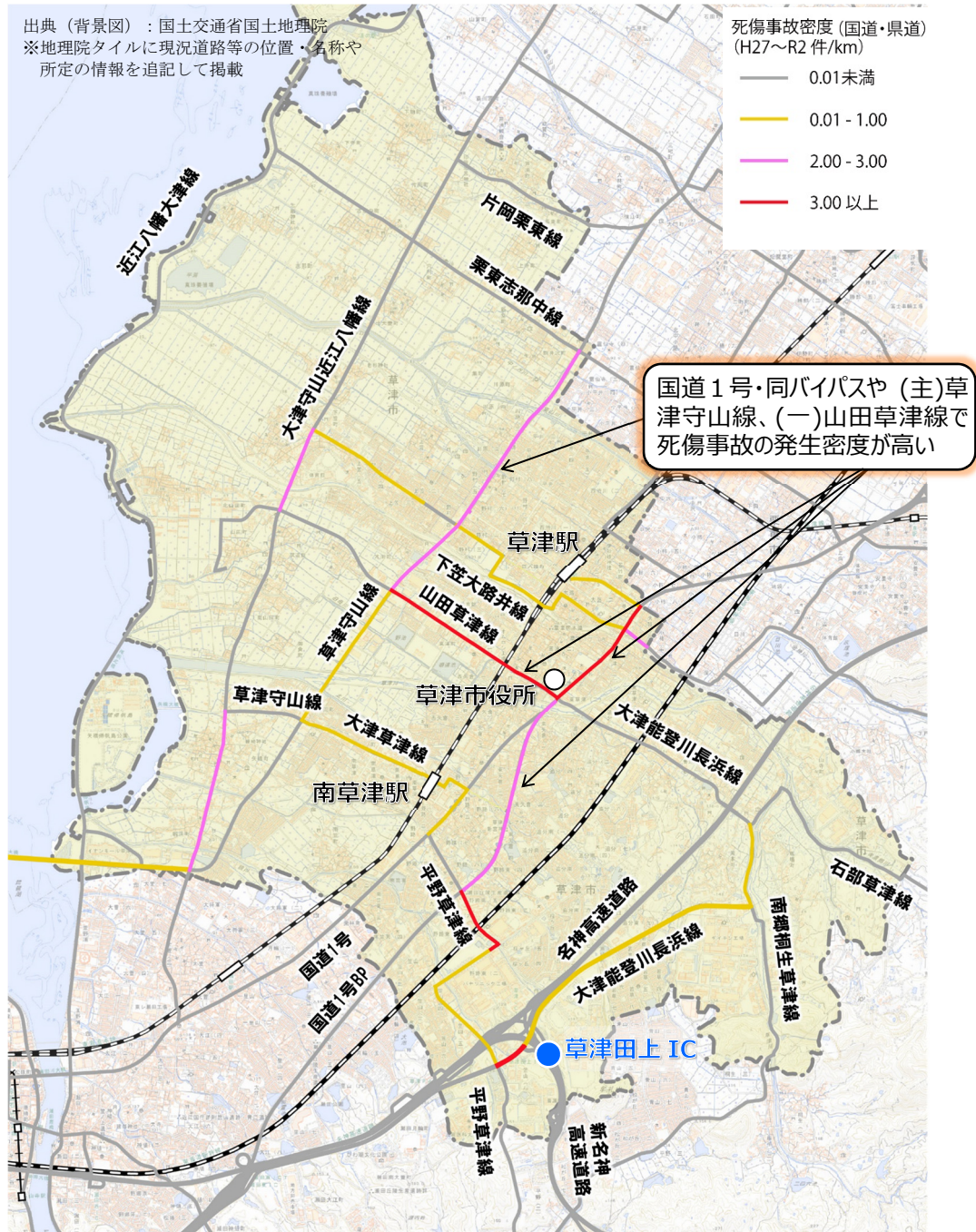
【主要渋滞箇所・主要渋滞区間について】

主要渋滞箇所	最新交通データや地域の声等をもとに滋賀県渋滞対策協議会において特定された、地域全体として渋滞を実感している箇所。
主要渋滞区間	交差点等が連担する等、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間。

資料：国土交通省 HP

1.3 安全性に関わる現状 ～ 交通事故の発生状況 ～

前述の図5に示した主要渋滞箇所・区間等では、死傷事故の発生密度も高く、南北方向の国道1号・国道1号バイパスや(主)草津守山線などでは2.00件/kmを上回り、東西方向では(一)山田草津線等で3.00件/kmを上回るなど、死傷事故が多く発生している状況にあります(図6)。



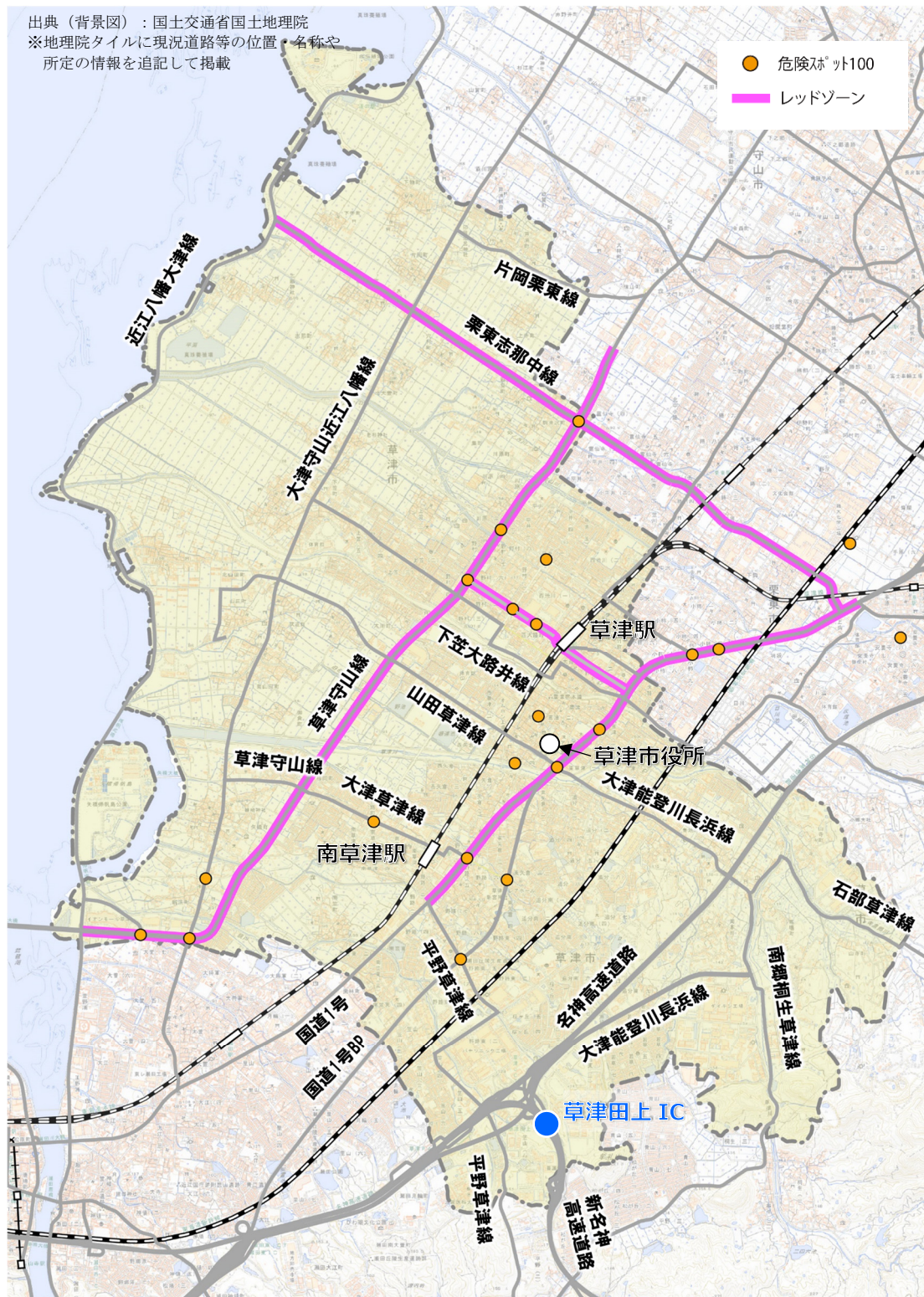
資料: 交通事故データ ((公財)交通事故総合分析センター)

図6 草津市内道路における死傷事故の発生密度 (H27～R2)

【死傷事故の発生密度について】

路線毎の死傷事故発生状況の差異を表す指標。上図では、(公財)交通事故総合分析センターの平成27年度から令和2年度までのデータを利用し、1km当りで発生した死傷事故件数を1.0件未満、2.0件以上3.0件未満、3.0件以上として分類しています。

草津市周辺において、滋賀県警察が取り組みを進める交通事故多発路線・区域(レッドゾーン)や、交通事故多発交差点(危険スポット100)が位置付けられています(図7)。



資料: 交通事故多発路線・区域(レッドゾーン)・交通事故多発交差点 【草津警察署管内】

図7 草津市内道路におけるレッドゾーン・危険スポット100

1.4 防災に関わる現状 ～ 災害時への備え ～

草津市内では、南北方向の名神高速道路、新名神高速道路、国道1号・国道1号バイパス、(主)大津草津線といった基幹的な道路、東西方向の(一)山田草津線が第1次緊急輸送道路として指定されていますが、以下の問題点を有しています(図8)。

- 主要な南北軸と結節する東西方向の緊急輸送道路は(一)山田草津線に限られており、市内を東西方向に貫く形で結ぶ路線や、災害時での物資供給等の支援に大きな役割を果たす高速道路(草津田上 IC)と市内中心部や草津市の西部とを結ぶ路線が指定されていない状況にあります。

【緊急輸送道路】

〈緊急輸送道路とは〉

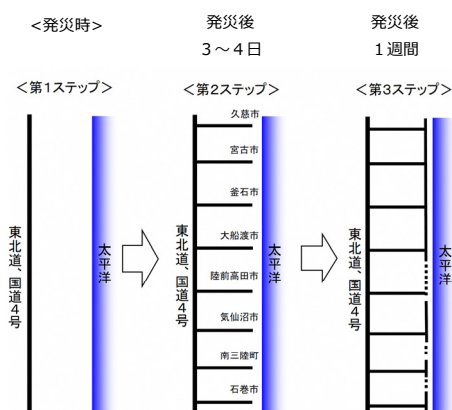
災害対策に必要な物資等を迅速・確実に被災地へ輸送するための道路であり、耐震性の確保とともに主要な防災拠点等を効果的に連絡するネットワークとして機能する道路のことで、以下の緊急輸送道路区分があります。

第1次緊急輸送道路	県庁所在地と地方中心都市拠点および県外とを連絡する広域的な主要幹線道路(高速自動車道および一般国道を基本とする。)
第2次緊急輸送道路	第1次緊急輸送道路と市町村役場および主要な防災拠点を相互に連絡する道路
第3次緊急輸送道路	その他緊急輸送に必要な道路

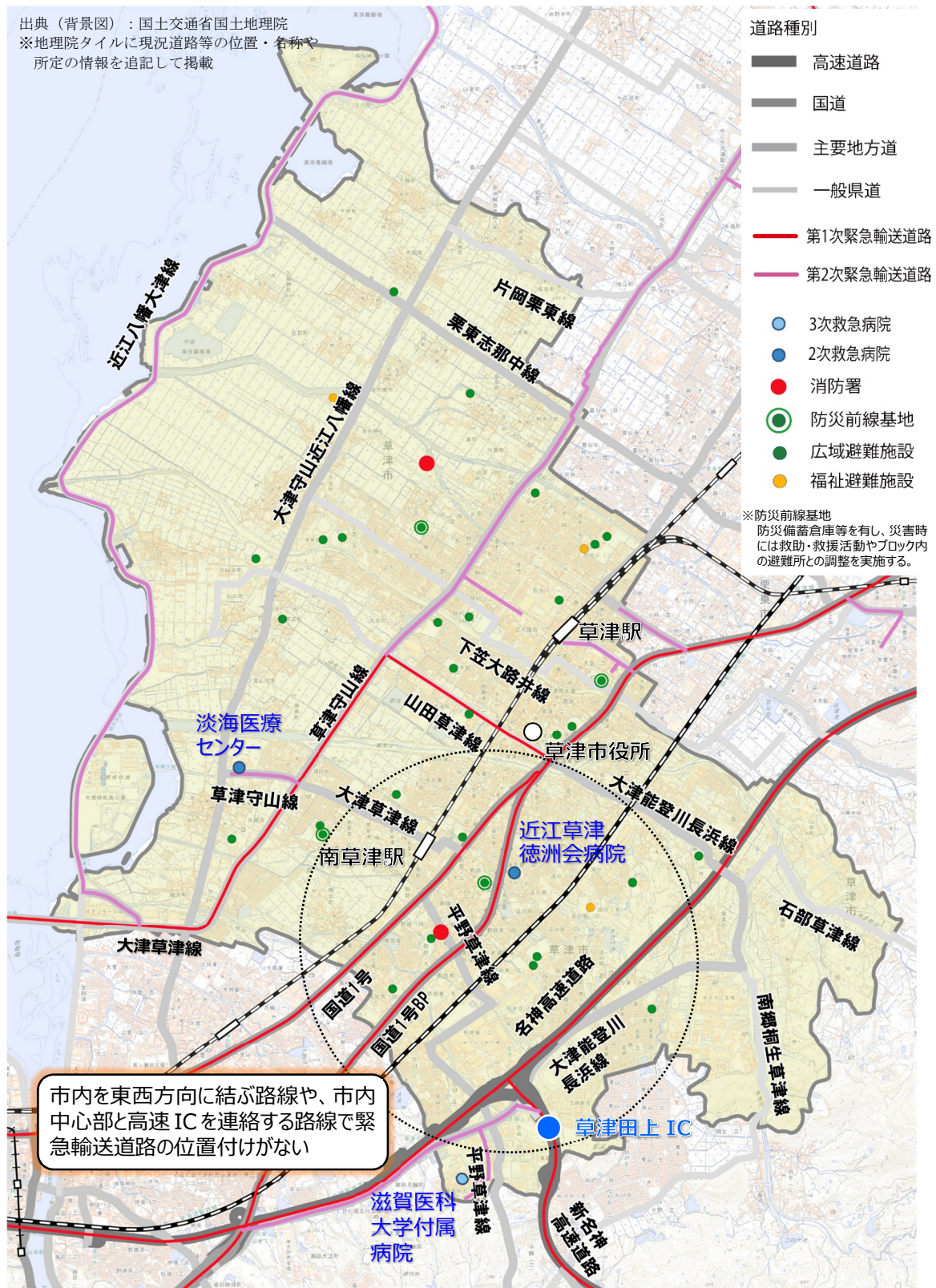
資料：滋賀県地域防災計画

〈東日本大震災での事例〉

東北自動車道、国道4号、東西方向の国道は、災害時に必要な救助、消防活動、緊急物資の輸送など応急対策活動で不可欠となる緊急輸送路として機能しました。



出典：国土交通省 HP



資料：滋賀県緊急輸送道路ネットワーク（平成 25 年）
草津市資料・滋賀県防災情報 Web マップ

図 8 草津市内道路における緊急輸送道路

1.5 地域活性化に関わる現状 ～ 物流の面からみた利便性 ～

市内には多くの大規模工場が立地し、毎日多数のトラックが運行しています。

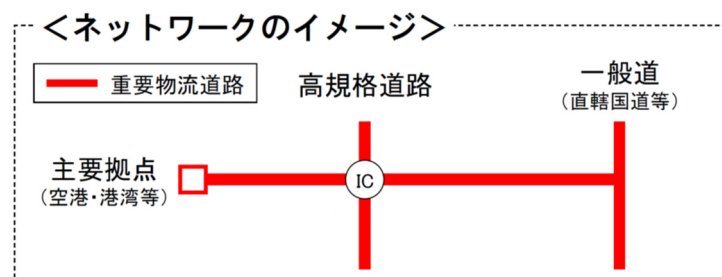
- 大型車混入率※は、名神高速道路周辺の大規模工場が多数立地する地域や、市街地を避けて県北部につながる(一)近江八幡大津線といった、草津市の東西の地域で高くなっています(図9)。
- 重要物流道路は、高速道路のほか、国道1号や国道1号バイパスの南北方向の路線で指定されています。

【重要物流道路とは】

物流は生活や経済活動を支える必要不可欠なものであり、ドライバー不足等の課題に対し、トラック大型化への対応等の生産性の向上が急務となっています。

このことから、物流の更なる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進するものとされています。

※重要物流道路では、道路構造を国際海上コンテナ車対応に上げるほか、構造上支障のない区間では、国際海上コンテナ車の通行許可を不要とするなどの対応が図られています。



資料：国土交通省 HP

※大型車混入率：自動車交通量(乗用車, バス, 小型貨物車, 普通貨物車の合計値)に占める、大型車(バス, 普通貨物車)の割合。道路交通センサスでは、昼間12時間(7時～19時)交通量における割合で示される。



資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査
国土交通省 HP
草津市都市計画マスタープラン（令和 4 年 1 月）

図 9 草津市内道路の大型車混入率と重要物流道路

1.6 まちづくりの将来像に関わる現状

草津市都市計画マスタープラン（令和4年1月）では、以下のような草津市の将来像が示されています。

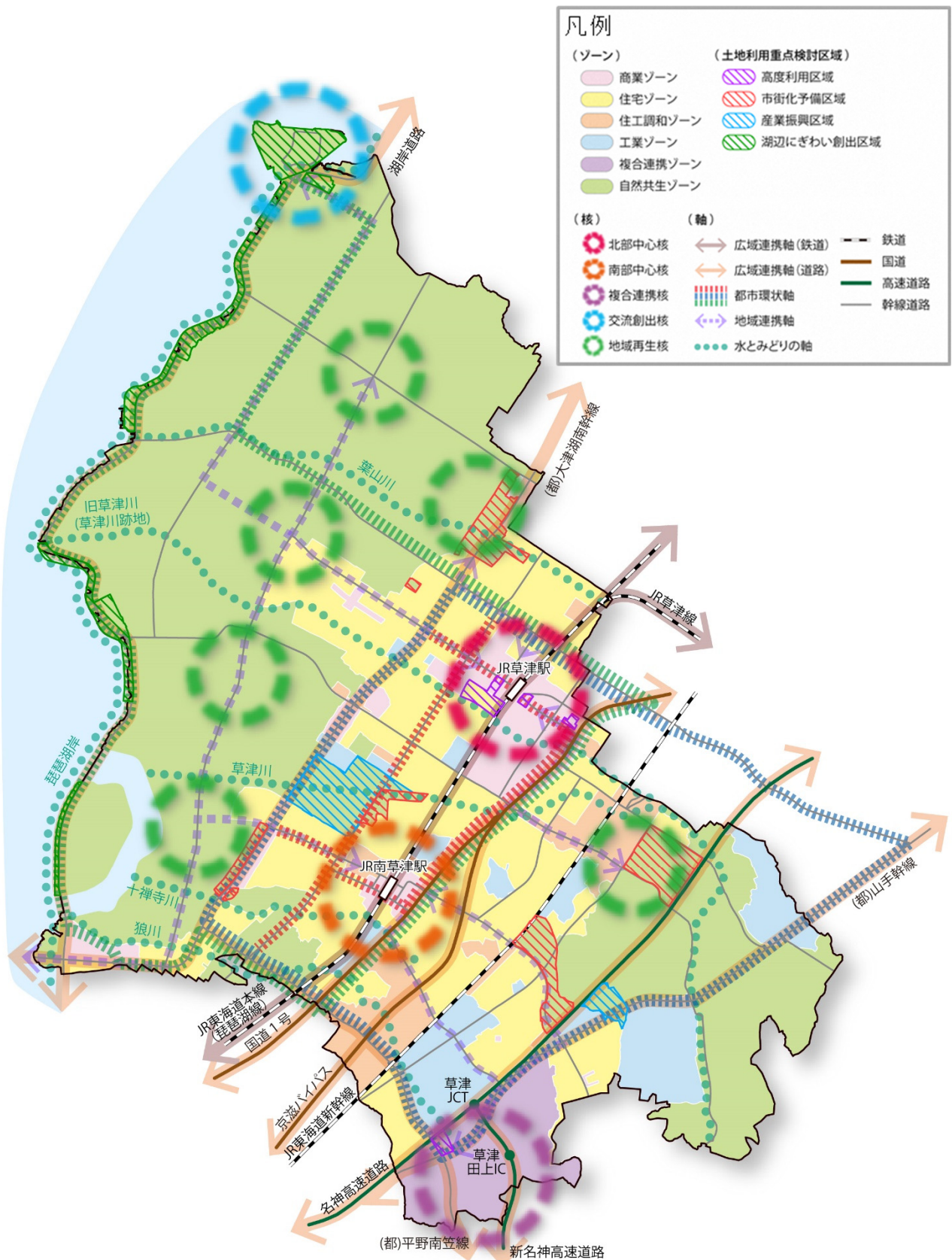
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク※」の理念のもと、市内の拠点として位置付けた核を結んだ将来都市構造が掲げられており、道路のネットワークとしては、広域連携軸、3つの都市環状軸、地域連携軸が、まちづくりの骨格となるものとして位置付けられています（図10）。
- これらの軸を形成する道路には未整備の都市計画道路の区間や、交通混雑が生じているなどの課題を有する区間が含まれています（表3）。

表3 草津市における主な道路の将来都市構造上の位置付けと整備上の問題点等

将来都市構造の構成要素（軸）	該当する道路等	現時点で考えられる該当路線の課題等
広域連携軸（道路）	国道1号・京滋バイパス	国道1号（新矢倉交差点以南）の全区間で混雑度1.25を超える。特に、南草津駅から北の区間では1.5を超える
	名神高速道路・新名神高速道路	—
	湖岸道路（（一）近江八幡大津線）	—
	（都）大津湖南幹線	市内中心部などの一部区間で交通混雑がみられる区間がある
	（都）山手幹線	一部未整備（R6 供用予定）
	（都）平野南笠線	一部未整備
都市環状軸	まちなか環状軸	（都）大江霊仙寺線：一部未整備
	ひがし環状軸	（都）山手幹線：一部未整備（R6 供用予定） （都）平野南笠線：未整備 （都）下笠下砥山線：栗東市域で一部未整備
	にし環状軸	（都）下笠下物線：未整備
地域連携軸	核の間をつなぐバス交通路線	（都）下笠下物線：未整備 （都）草津駅裏線：一部未整備

資料：草津市都市計画マスタープラン（令和4年1月）

※コンパクト・プラス・ネットワーク：国の重点的施策の1つ。人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確認し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して進めるコンパクトなまちづくりのこと。



資料：草津市都市計画マスタープラン（令和4年1月）

図 10 草津市の将来都市構造図

1.7 草津市の道路交通の現状のまとめ

前述の内容から、草津市の道路交通の現状は以下のように整理できます。

〈 草津市の道路交通の現状 〉

	概 要
交通円滑性	・ 国道 1 号などの南北方向の道路での交通混雑 ・ 市内の東西方向を結ぶ限られた道路への交通集中による交通混雑 ・ 大規模商業施設周辺での交通混雑
生活利便性	・ 市内中心部での交通混雑により、市内の東西地域とのアクセス性が低下 ・ バス路線が混雑する国道 1 号や東西方向の道路を運行することでの定時性の低下
安全性	・ 主要渋滞箇所・区間など、交通量が多く、交通混雑する区間で交通事故が多発
防災	・ 市内の東西方向を結ぶ路線が限定されることによる、大規模災害時などでの支援に必要な草津田上 IC からのアクセス性の懸念
地域活性化	・ 工業製品等の物流に重要な草津田上 IC と、市内中心部～西部を結ぶ東西方向の路線機能の弱さ
まちづくりの将来像	・ 将来都市構造の骨格として位置づけのある路線での残された未整備区間、交通混雑の発生

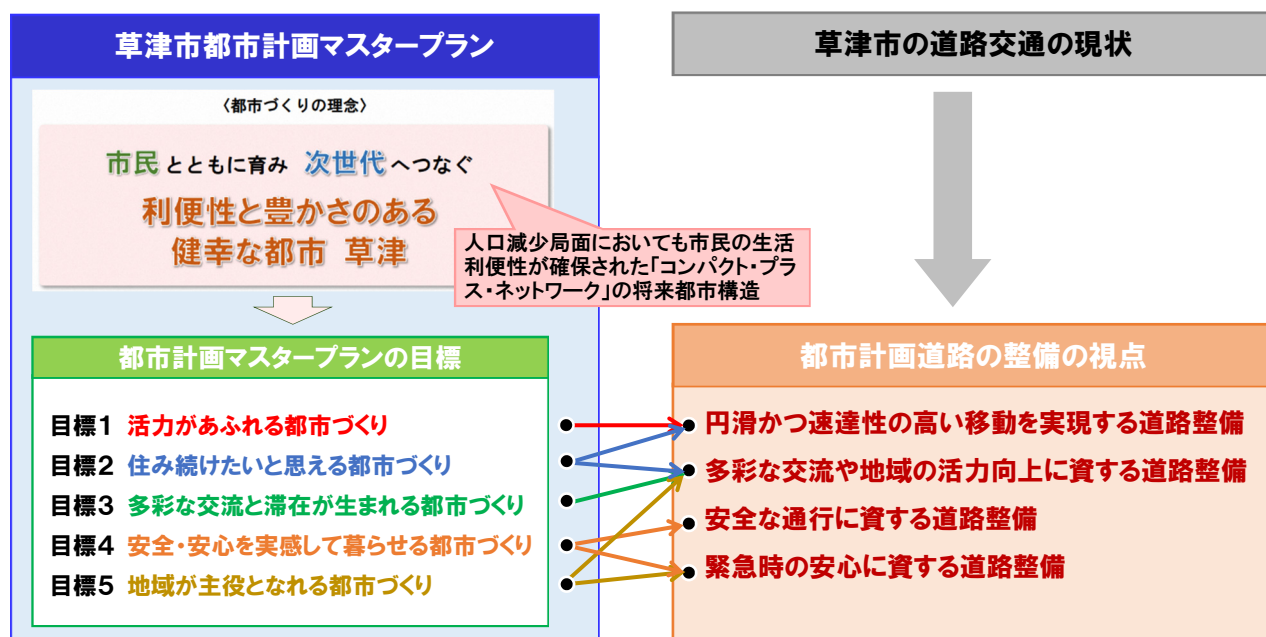
2 評価方法の設定・評価

本プログラムの対象とする区間について、以降に示すステップにより整備の優先度を評価します。

2.1 評価項目・評価基準の設定

都市計画道路は、まちづくりの骨格を形成する重要な施設であることから、草津市の将来の都市の姿をまとめた上位計画である都市計画マスタープランに沿うものとし、また現状の交通の課題を解消することについても考慮する必要があります。

そこで、本プログラムでは、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の理念を掲げる都市計画マスタープランで目標とする項目を踏まえ、草津市の道路交通に関する現状からの課題を加味し、都市計画道路ネットワークを整備するという側面から、これらを反映するための4つの視点を設け（図11）、それぞれの視点から17の評価項目を設定します。



資料:草津市都市計画マスタープラン(令和4年1月)

図 11 草津市における都市計画道路の整備の視点

次に、4つの視点から設定した評価項目を示します。

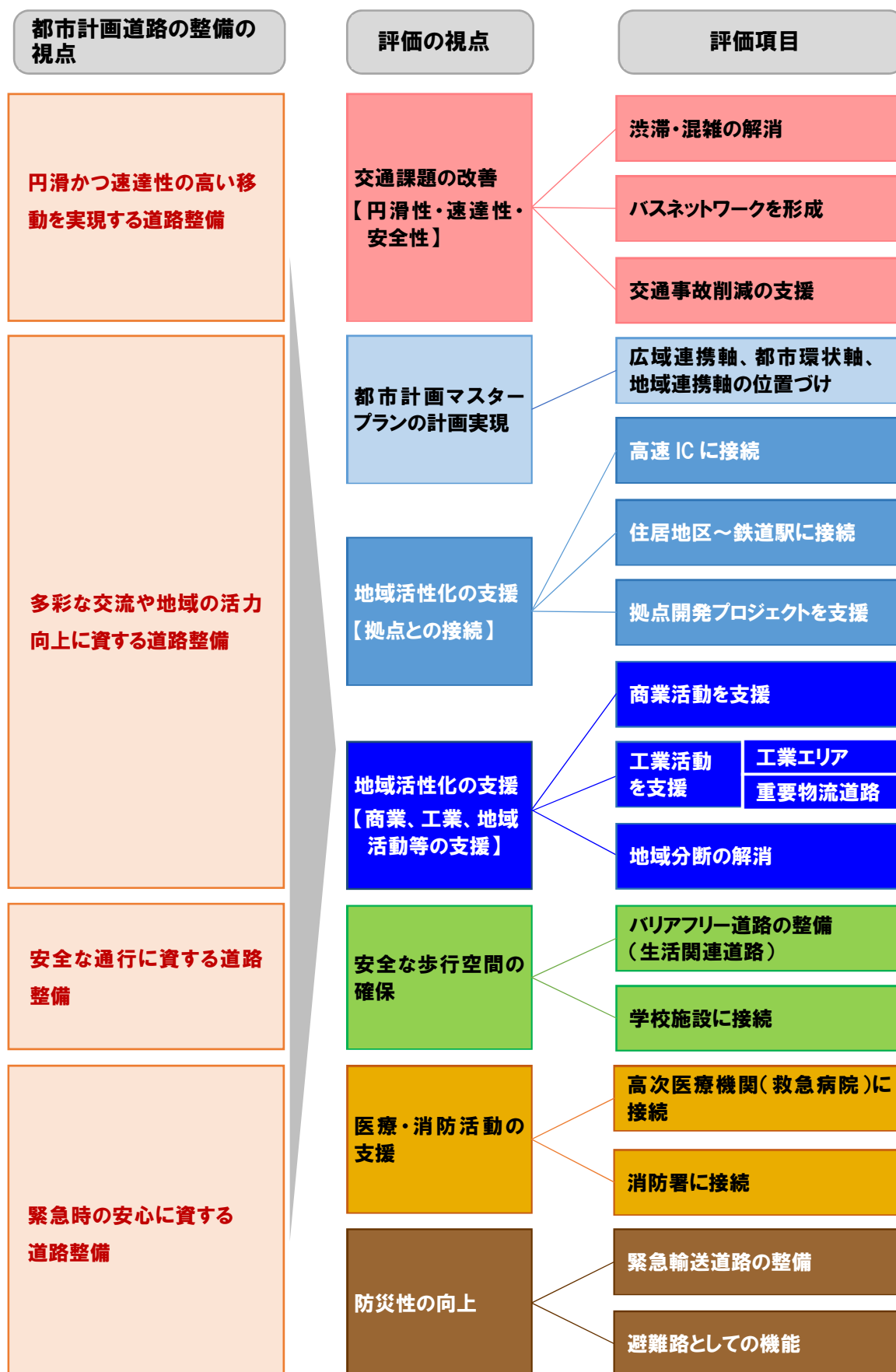


図 12 本プログラムで設定した評価項目

また、都市計画道路が整備された場合に期待される機能の有無を評価する際の内容については、滋賀県の客観的評価マニュアル等を参考に次頁表 4 のとおり設定し、各評価区間に対して該当の状況を整理しました。

表 4 本プログラムで設定した評価項目

都市計画道路の整備の視点	評価の視点	評価項目	評価する機能	評価基準（該当する場合に評価する）
円滑かつ連達性の高い移動を実現する道路の整備	交通課題の改善 【円滑性・連達性】	渋滞・混雑の解消	・現況で渋滞・混雑している路線において、混雑の解消または緩和を期待できる。	・現道もしくは並行路線の混雑度が1.0以上かつ ・整備により、混雑緩和が期待できる(交通量推計を用いて評価する)
		バスネットワークを形成	・バス路線の形成または現在のバス路線の渋滞や混雑の緩和が期待できる。	・現時点で、現道がバス路線であるあるいは ・現時点で、並行道路がバス路線である
安全な通行に資する道路整備	交通課題の改善 【安全性】	交通事故削減の支援	・現況で交通事故が多発している区間の交通量を減少させることで、交通事故の発生を低減させることが期待できる。	・現時点で、現道が「事故レッドゾーン」もしくは「危険スポット100」もしくは 「事故密度が3.0以上」に該当するあるいは ・新規路線の評価の場合は、現時点で並行道路が上記に該当する
	都市計画マスタープランの計画実現	広域連携軸、都市環境軸、地域連携軸の位置づけ	・将来都市構造図(都市計画マスタープラン)の3つの軸(広域連携軸、都市環境軸、地域連携軸)に該当し、まちづくりに資する。	・将来都市構造図(都市計画マスタープラン)の3つの軸(広域連携軸、都市環境軸、地域連携軸)に該当する
多彩な交流や地域の活力向上に資する道路整備	地域活性化の支援 【拠点との接続】	高速ICに接続	・草津田上ICと幹線道路を接続し、高速Cへのアクセス性の向上が期待できる。	・草津田上ICと幹線道路(国道以上)を接続する
		住居地域と鉄道駅とを接続	・居住誘導区域内の住居地域と鉄道駅とを接続し、駅へのアクセス性の向上が期待できる。	・草津市立地適正化計画において居住誘導区域内の住居系用途と鉄道駅を接続する
		拠点開発プロジェクトを支援	・草津市が整備を進める関連事業または施設へのアクセス性の向上が期待できる。	・草津市が進める関連事業に隣接する、またはアクセス路線となる
		商業活動を支援	・駅周辺(都市機能誘導区域)の大規模商業施設と幹線道路を接続することで、商業活動の支援を期待できる。	・草津市立地適正化計画において都市機能誘導区域に含まれる大規模商業施設と幹線道路(主要地方道以上)を接続する
		工業エリアへのアクセス機能	・都市計画マスタープランで位置づけのある工業ゾーン・産業振興区域や、大規模工場を繋ぎ、エリア内の物流等の支援を期待できる。	・都市計画マスタープランで位置づけのある工業ゾーン・産業振興区域、もしくは大規模工場と隣接する、またはこれらと幹線道路(主要地方道以上)とを接続する
	地域活性化の支援 【商業・工業、地域活動等の支援】	工業活動支援	・平常時、災害時を問わず、安定的な広域の物資輸送を確保するために重要な道路として機能することが期待できる。	・現時点で、現道が重要物流道路(代替・補完路)に指定されているあるいは ・新規路線の評価の場合は、現時点で並行道路が重要物流道路に指定されている、または、周辺施設の状態から、その路線が同等の機能を発揮しうる
		広域的な物流機能		
		地域分断の解消	・河川・鉄道・広域幹線道路により分断している地域を新たに繋ぎ、都市の一体性の向上を期待できる。	・河川・鉄道・広域幹線道路により分断している地域を新たに接続する
		高次医療機関(救急病院)に接続	・高次医療機関と幹線道路とを接続し、救急搬送の時間短縮等の救急医療活動の支援を期待できる。	・第3次救急医療施設や第2次救急医療施設と幹線道路(主要地方道以上)を接続する
		消防署に接続	・消防署と幹線道路を接続し、迅速な消防活動等の支援を期待できる。	・消防署と幹線道路(主要地方道以上)を接続する
緊急時の安心に資する道路整備	医療・消防活動の支援	緊急輸送道路の整備	・災害時において、救助・物資輸送等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する重要な道路(緊急輸送道路)に該当する、または、その機能の発揮が期待できる。	・現時点で、現道が緊急輸送道路に指定されているあるいは ・新規路線の評価の場合は、周辺施設の状態から新たに追加される可能性がある
	防災性の向上	避難路としての機能	・災害時において、広域避難所・福祉避難所の周辺に位置し、住民の避難移動の支援を期待できる。	・広域避難所・福祉避難所から500m以内
安全な通行に資する道路整備	安全な歩行空間の確保	バリアフリー道路の整備(生活関連経路)	・歩行空間を確保することで、高齢者や障がい者等による特定の施設間の移動を支援することが期待できる。	・バリアフリー基本構想における生活関連経路に位置づけられている
		学校施設に接続	・小中学校周辺に位置する路線を整備することで、通学路の歩行空間の確保、または、交通の抜け道となっている通学路の自動車交通の転換を期待できる。	・小中学校から1km以内

2.2 評価点の設定

各区間の評価は、以下のように設定した配点により、一つの評価区間で各々の評価項目に該当すれば評価点を与え、評価区間毎の評価点を算出します。

配点においては、以下の4つの視点を設定します。

- ①評価項目として設定した内容は交通課題やまちづくりの観点からは、道路が整備される際には極力多くの機能を有していることが望まれることから、その区間が整備されることで期待できる多様な路線機能の優位性の視点
- ②上位計画や関連計画等で市内の交通課題として抽出されている内容について、それらの課題解消に資すると考えられる項目に対する課題解消の視点
- ③市民アンケート調査を実施した結果、道路を利用する方々が、道路が整備される際に重要と考えておられる項目に対する市民ニーズの視点
- ④道路が整備された場合に、道路を利用する方々が得る整備効果（便益）、および道路の整備を進める際に考慮すべき事業採算性（費用対効果）の優位性に対する事業性の視点

(1) 配点は、①路線機能、②課題解消、③市民ニーズ、さらに④事業性の4つの視点に基づき行うものとし、各視点の配点を、それぞれ①最大40点、②最大20点、③最大20点、④最大20点とします（合計：最大100点）

(2) それぞれの配点の視点について、表5に示す方法により点数を設定します。

表5 配点の考え方

配点の視点	概 要	点数のカウント方法	最大点数
① 路線機能	設定した評価項目に対して該当する(路線機能を発揮する)場合に得られる配点	各項目に該当すれば2.35点 (=40÷17) の得点	40点
② 課題解消	都市計画道路(幹線道路)の整備により、上位計画に示される課題の解消を 期待できる項目に対する配点 ・交通混雑の緩和・解消に資する道路の整備 ・バスネットワークを形成する道路の整備 ・都市計画マスタープランに位置付けられた都市の骨格を形成するネットワーク整備 ・草津市内で進められている拠点プロジェクトと連携する道路の整備 ・産業の発展を支える重要物流道路 ・高次医療機関(救急病院)へのアクセスを向上させる道路の整備 ・防災機能を補完する緊急輸送道路の整備 ・通学路の安全対策	左記項目に該当すれば2.50点 (=20÷8) の得点	20点
③ 市民ニーズ	市民アンケートで、重要と回答があった機能のうち、上位5位に該当する項目に対する配点 ・日常的な混雑解消や緩和に資する道路の整備(渋滞・混雑の解消) ・将来のまちづくりの構想で必要な道路の整備 (都市計画マスタープランの連携軸形成) ・交通事故対策(交通事故削減の支援) ・市外、市内との物流や人流を支える道路の整備 (工業活動を支援(重要物流道路)) ・高齢者や障がい者が移動しやすい道路の整備(バリアフリー道路の整備) ・学校周辺の混雑緩和による住宅地内の通学路への負担軽減 (学校施設に接続)	左記項目に該当すれば3.33点 (=20÷6) の得点	20点
④ 事業性	その区間が整備された場合に得る整備効果(便益)と、事業採算性(費用対効果)に対する配点 交通量推計から得られる当該道路の便益(B) 交通量推計から得られる当該道路の費用対効果(B/C)	～25億円未満：1点 25億円以上～50億円未満：5点 50億円以上～：10点 ～1.0未満：0点 1.0以上～2.0未満：5点 2.0以上～：10点	20点
合 計			100点

(参考) アンケート調査結果

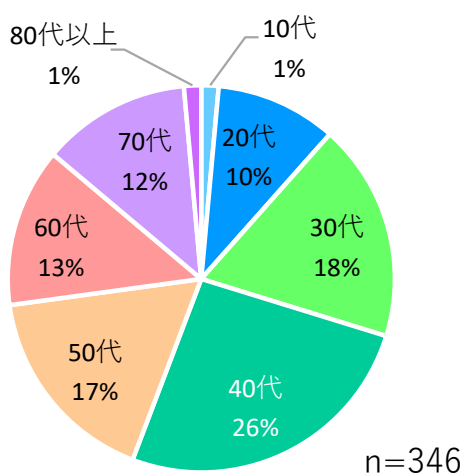
本プログラムの検討を進める際の情報として、道路を新しく整備することに対して、利用する方々はどのようなことを重要とお考えかをお伺いするアンケート調査を実施しました。

- 調査方法： 草津市ホームページに掲載するとともに草津市公式 LINE で配信
- 調査期間： 令和4年9月7日～9月16日
- 調査回答数： 346件
- 調査内容： 17の評価項目に相当する機能のいずれかが、道路が新たに作られる場合に発揮するとした場合、重要と考える機能を5つ選択した上で、それら5つの中での優先順位（1位～5位）を選択

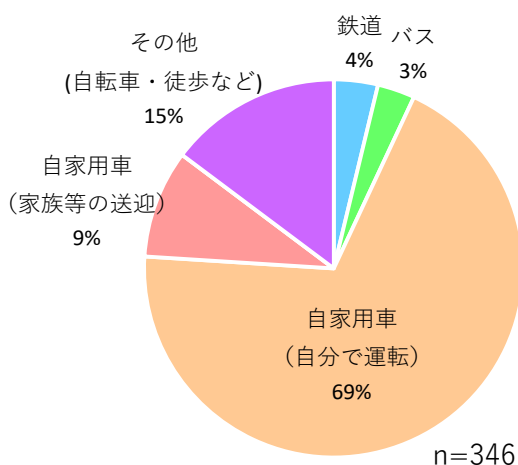
上記の内容での回答の結果、道路利用者が重要と考える項目として最も割合が多い上位5位を抽出します（図13）。



【年齢構成】



【草津市内で利用頻度の多い交通手段】



注) 四捨五入により、数値が合わない場合がある。

図13 市民アンケート調査結果

2.3 区間別評価点の算出

それぞれの評価区間に対して、設定した評価項目の該当状況を整理し、各区間の評価点数を算出した結果を表6に示します。

表 6 区間別評価点の算出結果

【区間別評価点の算出方法】

●は、それぞれの評価区間で、評価項目に該当することを示す。

●のある項目の「配点計」を合計し、区間別評価点の合計点を算出。

※事業性評価(整備効果(B)、費用対効果(B/C))は、値により、以下の評価点としている。(p26 表 5 参照)

整備効果(B)

費用対効果(B/C)

: 1点 or 5点 10点 のいずれか

: 0点 or 5点 10点 のいずれか

評価対象路線					交通課題の改善 【円滑性・速達性・安全性】			都市MP の位置付	地域活性化の支援 【拠点との接続】			地域活性化の支援 【商業、工業、地域活動等の支援】				医療・消防活動の支援		防災性の向上		安全な歩行空間 の確保		事業性評価		区間別 評価点																		
都市計画道路				評価 区間 番号	混雑緩和	バスネット ワークを 形成	事故多発 箇所を 回避	連携軸を 形成	高速IC に接続	住居地域と鉄 道駅を 接続	拠点開発プロ ジェクトを支 援	商業活動 を支援	工業活動 を支援 (大規模 工場アク セス)	工業活動 を支援 (広域物流)	地域分断 の解消	高次医療 機関(救 急病院) に接続	消防署 に接続	緊急輸送 道路に該当	避難路と しての機能	バリアフ リー道路 の整備	学校施設 に接続	整備効果 B (便益)	費用対 効果 B/C (便益/ 事業費)																			
区分	規模	番号	路線名																																							
路線機能に関する配点 (40点満点)																									2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	2.35	最大 10点	最大 10点	
政策課題解消に資する配点(20点満点)																									2.50	2.50	-	2.50	-	-	2.50	-	2.50	-	2.50	-	-	2.50				
市民ニーズに資する配点(20点満点)					3.33	-	3.33	3.33	-	-	-	-	3.33	-	-	-	-	3.33	3.33																							
配点計					8.18	4.85	5.68	8.18	2.35	2.35	4.85	2.35	2.35	8.18	2.35	4.85	2.35	4.85	2.35	5.68	8.18	10.00	10.00																			
3	3	12	平野南笠線	1	●	●		●		●	●			●				●			●	5	5	59.62																		
				2	●	●		●			●			●	●			●			●	10	10	69.62																		
				3	●	●	●	●		●			●				●	●			●	10	5	67.80																		
				4	●	●	●	●	●	●	●			●	●			●	●			●	10	10	82.35																	
				5		●	●	●	●	●	●		●	●	●	●		●				●	1	0	60.02																	
				6	●	●		●	●		●			●			●						●	1	10	44.26																
3	3	18	下笠下物線	7		●		●												●	1	0	22.21																			
				8		●		●													●	1	0	22.21																		
3	4	19	大江霊仙寺線	9	●	●	●	●		●	●								●		●	5	5	54.62																		
				10			●	●							●							●	1	0	25.39																	
3	4	22	南大萱青地線	11															●		●	1	0	11.53																		
				12		●				●			●						●		●	1	0	23.43																		
				13		●				●									●		●	5	10	32.73																		
				14		●				●											●	10	10	35.38																		
3	4	23	矢倉草津線	15								●			●		●		●	5	0	25.08																				
3	4	24	宮町若竹線	16						●	●							●		●	1	0	18.73																			
				17		●				●								●	●	●	1	0	26.91																			
				18		●	●			●								●	●	●	1	0	32.59																			
3	4	25	青地新田坊袋線	19															●	10	10	28.18																				
3	4	26	草津駅裏線	20		●					●							●	●	●	1	0	26.76																			
				21		●				●								●		●	1	5	23.73																			
3	4	79	東草津山寺線	22						●	●		●					●		●	1	5	26.08																			
				23	●					●	●		●							●	1	0	26.91																			
				24	●					●	●		●							●	1	0	26.91																			
				25		●				●	●		●							●	1	0	23.58																			
				26		●					●		●		●					●	1	0	23.58																			
3	5	201	青地駒坂線	27	●	●							●							●	1	0	24.56																			
3	5	202	山寺辻越線	28									●								0	0	2.35																			

※整備効果（便益）・費用対効果（便益／事業費）

・整備効果(便益)

: 国土交通省が定める費用便益分析マニュアルに基づき算定した指標値で、道路整備が行われる場合と行われない場合との比較により算定される ①走行時間短縮、②走行経費減少、③交通事故減少の3つの効果を貨幣価値換算したもの。

・費用対効果（便益／事業費）

: 道路整備に要する費用(建設費や建設後の維持管理費)に対して、道路整備が行われた場合に社会的に得られる便益の大きさがどの程度あるか(事業効率性)を表す指標。便益を道路整備に要する費用で除して算定するもので、費用便益比ともいう。

3 都市計画道路整備プログラムの策定

3.1 整備優先度の決定

区間別の評価結果を基に、評価の高い区間から事業化などの整備優先度を決定します。

ただし、密接に関連する他事業や近隣市との調整、構造的課題や事業の実施手法など、現段階で解決すべき課題を有する区間については、次期プログラムの対象期間での事業化に向けた事業化検討として位置付けます。今後、その課題の解決が見込まれる場合には、次のプログラム見直し時点での状況を踏まえ、評価結果にしたがって事業化を検討するものとします(表7)。

表 7 区間別優先度の考え方

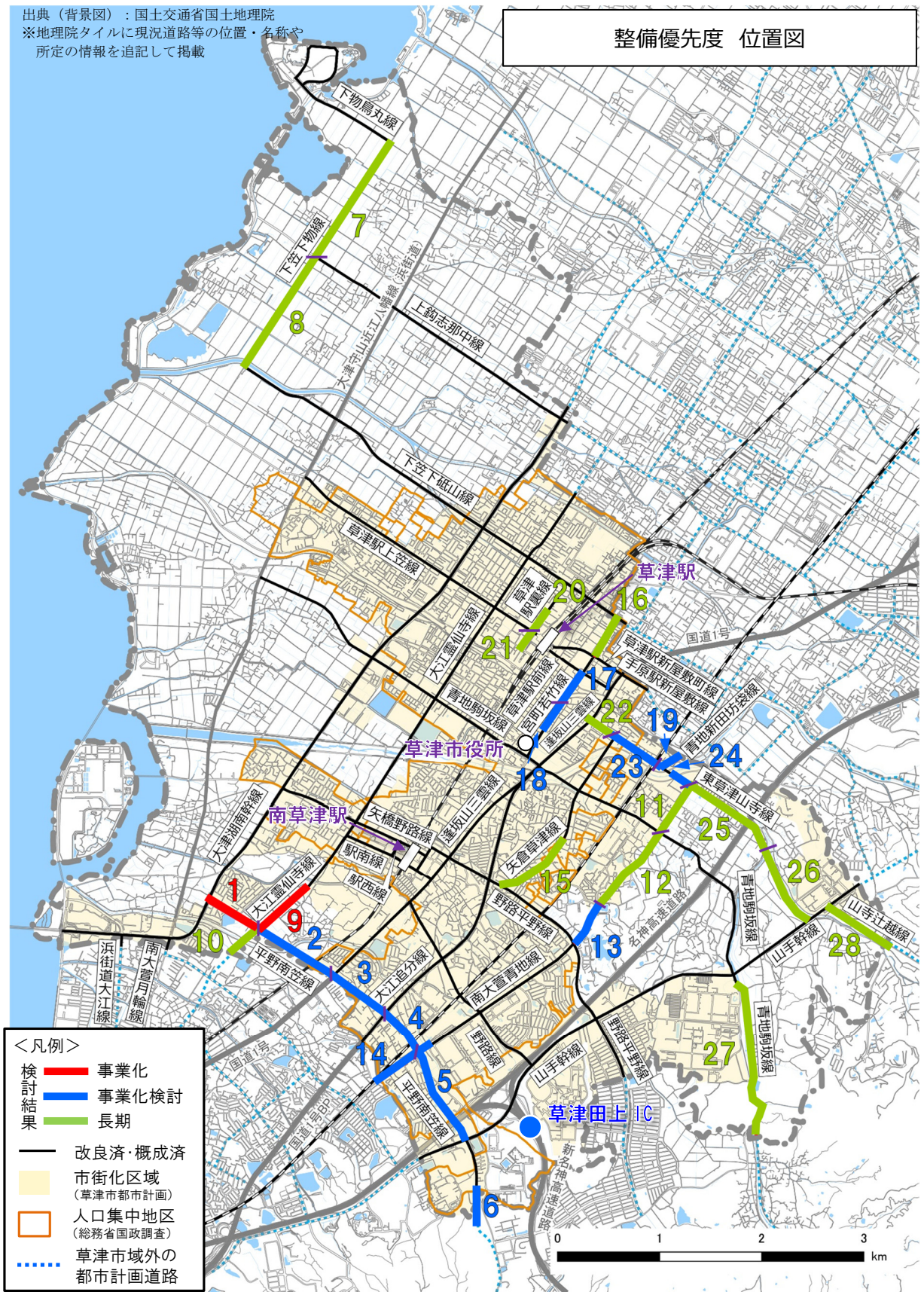
整備優先度	考え方
事業化	本プログラムの計画期間内(10年)での事業化、および着実な事業の推進を目指す区間
事業化検討	次期プログラムの計画期間での事業化に向け、整備手法や事業着手条件など、課題解決に向けた検討を進める区間
長期	事業化および事業化検討の区間の整備状況および課題解決の状況によって、次に事業化を検討する区間

上記を踏まえ設定した整備優先度を、表8に示します。

なお、上記で示した整備優先度は、今後に草津市が進める道路整備の目標であり、財政状況や、新たに生じる国・県や市の関連計画などの事業環境の変化により変動することも考えられますが、本プログラムの次の見直しを行う時点で反映させていくものとします。

表 8 整備優先度

整備優先度	該当路線(区間)		
	路線名	評価区間番号	解決すべき主な課題
事業化	平野南笠線	区間 1	—
	大江霊仙寺線	区間 9	—
事業化検討	平野南笠線	区間 2	隣接区間との整合
		区間 3	隣接区間との整合
		区間 4	事業手法
		区間 5	事業手法
		区間 6	隣接市区間との整合
	南大萱青地線	区間 1 3	浄水場整備との整合
		区間 1 4	隣接市区間との整合
	宮町若竹線	区間 1 7	事業手法
		区間 1 8	事業手法
	青地新田坊袋線	区間 1 9	隣接市区間との整合・草津川跡地道路計画との整合
長期	東草津山寺線	区間 2 3	草津川跡地道路計画との整合
		区間 2 4	草津川跡地道路計画との整合
長期	上記の事業化、事業化検討に含まれない区間		



※上図の路線名は、都市計画道路名を記載しているため、実際の道路名とは異なる。

図 14 整備優先度位置図

3.2 目標の達成に向けた取り組み

本プログラムの計画期間は、令和5年度から令和14年度までの10年間としますが、この間においても、社会情勢、関連施策・関連事業の進捗状況、草津市の財政状況などは刻々と変化します。

また、都市計画マスタープラン等の上位計画の改定や、都市計画決定の変更など、本プログラムに大きく影響を与える変化が生じた場合にあっては、必要に応じて見直すことが必要となります。

このことから、計画期間内で実施する都市計画道路の整備事業の達成状況はもとより、上述のような状況の変化を反映するため、庁内の関係部局や関係機関などとの積極的な情報交換を行いながら、PDCAサイクル※の考え方をを用いて計画の進捗確認や見直しを概ね5年ごとに行い、プログラムの目標の達成を目指します（図15）。

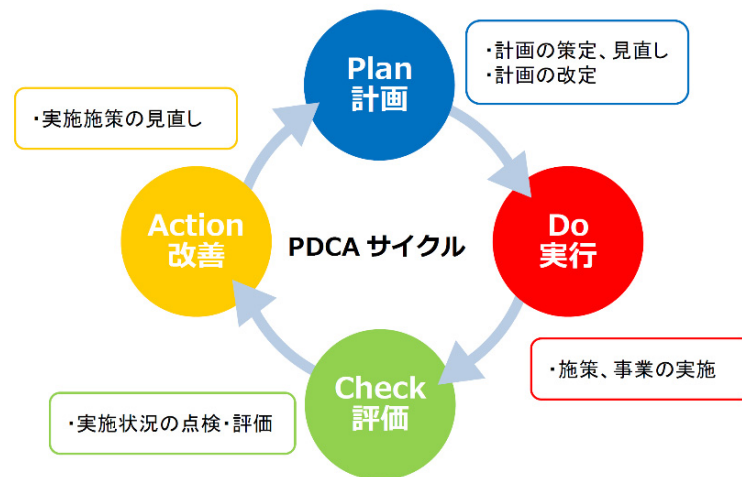


図 15 PDCAサイクルのイメージ

※PDCAサイクル : Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(改善)の頭文字を揃えたもので、計画、実行、評価、改善の流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。