

1 調査名称：彦根市都市計画道路網見直し検討調査

2 調査主体：彦根市

3 調査圏域：彦根市管内

4 調査期間：平成24年度～平成25年度

5 調査費：7,434千円（当年度までの合計：7,434千円）  
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

都市計画道路は、都市の将来像を誘導し、円滑な交通環境と良好な都市環境を形成するために計画されるものであり、その整備は長期間を要する。彦根市の都市計画道路は、昭和初期に計画決定されたものをはじめ、大部分が昭和40年代の後半までに決定されているが、多くの未着手路線が存在している状況にある。

一方、本市を取り巻く社会情勢については、人口減少および少子高齢社会の到来や、環境重視社会への移行ならびに都市防災への対応、さらには、歴史的建造物やまちなみなどを彦根市の魅力として保存・活用することが求められるなど様々な変化が生じている。

このように大きく情勢が変化するなかで、効果的、効率的かつ質の高い道路整備を進めていくためには、本市の将来の都市像を見据えた都市計画道路網のあり方を再構築しつつ、長期間未着手になっている都市計画道路の見直しが必要となっている。

都市計画道路の見直しにあたっては、「彦根市都市計画道路網見直し指針」の策定を行い、その見直し指針に基づき都市計画道路の未整備区間の必要性を検証した上で、都市計画道路の存続、計画の見直し、廃止を検討するものとする。

## I 調査概要

### 1 調査名：彦根市都市計画道路網見直し検討調査

### 2 報告書目次

#### 序．調査の概要

- (1) 調査目的
- (2) 調査内容
- (3) 報告書の構成
- (4) 彦根市の都市計画道路の状況

#### 1．都市計画道路見直し対象路線の抽出（現況分析）と道路網基本計画の策定

- 1.1 都市の社会・経済状況の把握
- 1.2 上位計画の整理
- 1.3 都市計画道路見直し対象路線の抽出（現況分析）と  
道路網基本計画の策定

#### 2．彦根市都市計画道路網見直し指針の作成

- 2.1 彦根市都市計画道路網見直し指針

#### 3．新たな将来道路ネットワークにおける交通処理の検討

- 3.1 見直し対象路線等の分析・評価について
- 3.2 抽出された路線の廃止・変更を想定した道路網の検証
- 3.3 見直し対象路線等の評価カルテ

#### 4．花しょうぶ通り保存における都市計画道路の廃止について

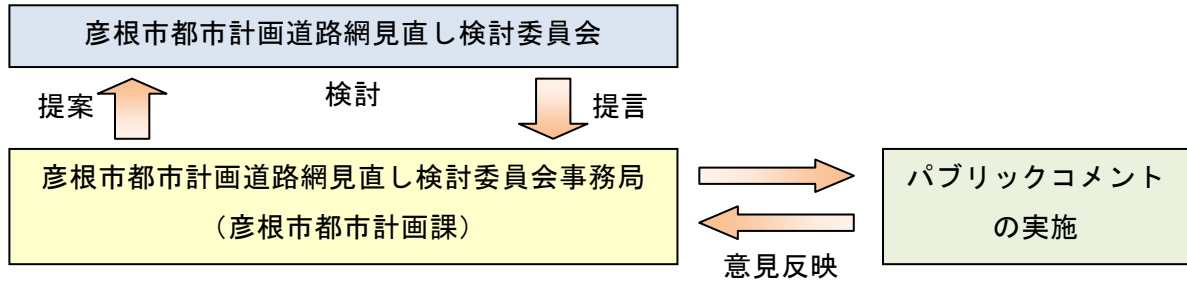
- 4.1 都市計画道路の必要性
- 4.2 現状の彦根市の考え方
- 4.3 花しょうぶ通りと都市計画道路見直し

#### 5．交通量推計について

- 5.1 交通量推計

参考．検討委員会での検討経緯

3 調査体制



4 委員会名簿等：

彦根市都市計画道路網見直し検討委員会・委員名簿

	分野	氏名	備考	
1	学識経験者 (都市交通計画)	つかぐち ひろし 塚口 博司	立命館大学 理工学部 都市システム工学科 教授 (県内外市都市計画審議会等多数参加)	会長
2	学識経験者 (都市史・保存修景)	はまざき かずし 濱崎 一志	滋賀県立大学 人間文化学部 地域文化学科 教授 (彦根市都市計画審議会会長)	
3	学識経験者 (環境計画)	こんどう りゅうじろう 近藤 隆 二郎	滋賀県立大学 環境科学部 環境政策・計画学科 准 教授	
4	関係行政機関	はしもと しげかず 橋本 重一	滋賀県湖東土木事務所長 (彦根市都市計画審議会委員)	
5	関係行政機関	かい けんじ 甲斐 健二	彦根警察署 交通課長 (彦根市都市計画審議会委員)	
6	関係行政機関	てらしま いさお 寺嶋 勲	彦根市都市建設部長	

(平成 24 年度名簿)

## II 調査成果

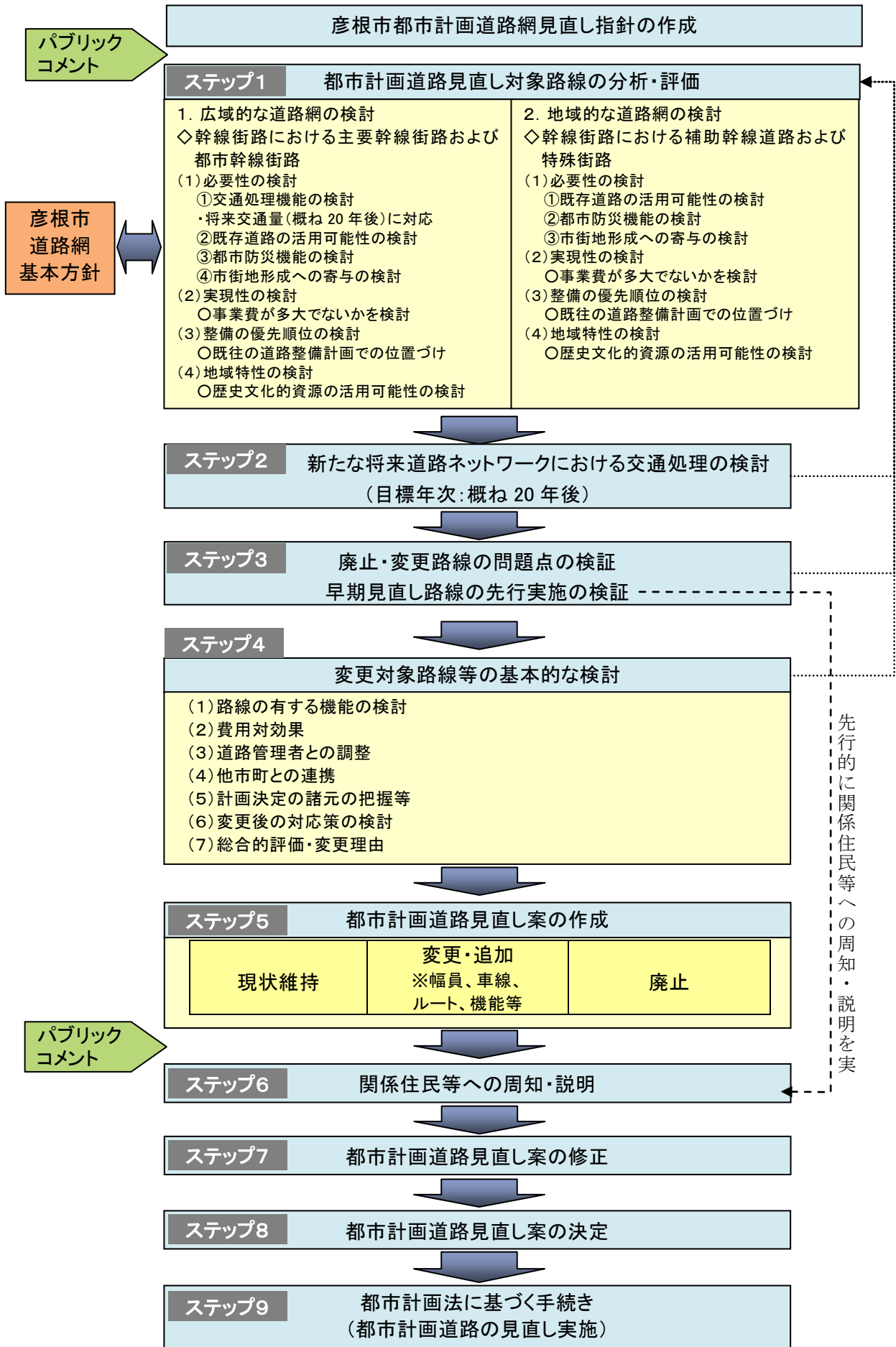
### 1 調査目的

本市を取り巻く社会情勢については、人口減少および少子高齢社会の到来により、「彦根市低炭素社会構築都市宣言」をはじめとする環境重視社会への移行ならびに都市防災への対応が求められており、さらに彦根城旧城下町地域を対象に「彦根市歴史的風致維持向上計画」が策定され、歴史的建造物やまちなみなどを彦根の魅力として保存・活用することが示されるなど様々な変化が生じている。

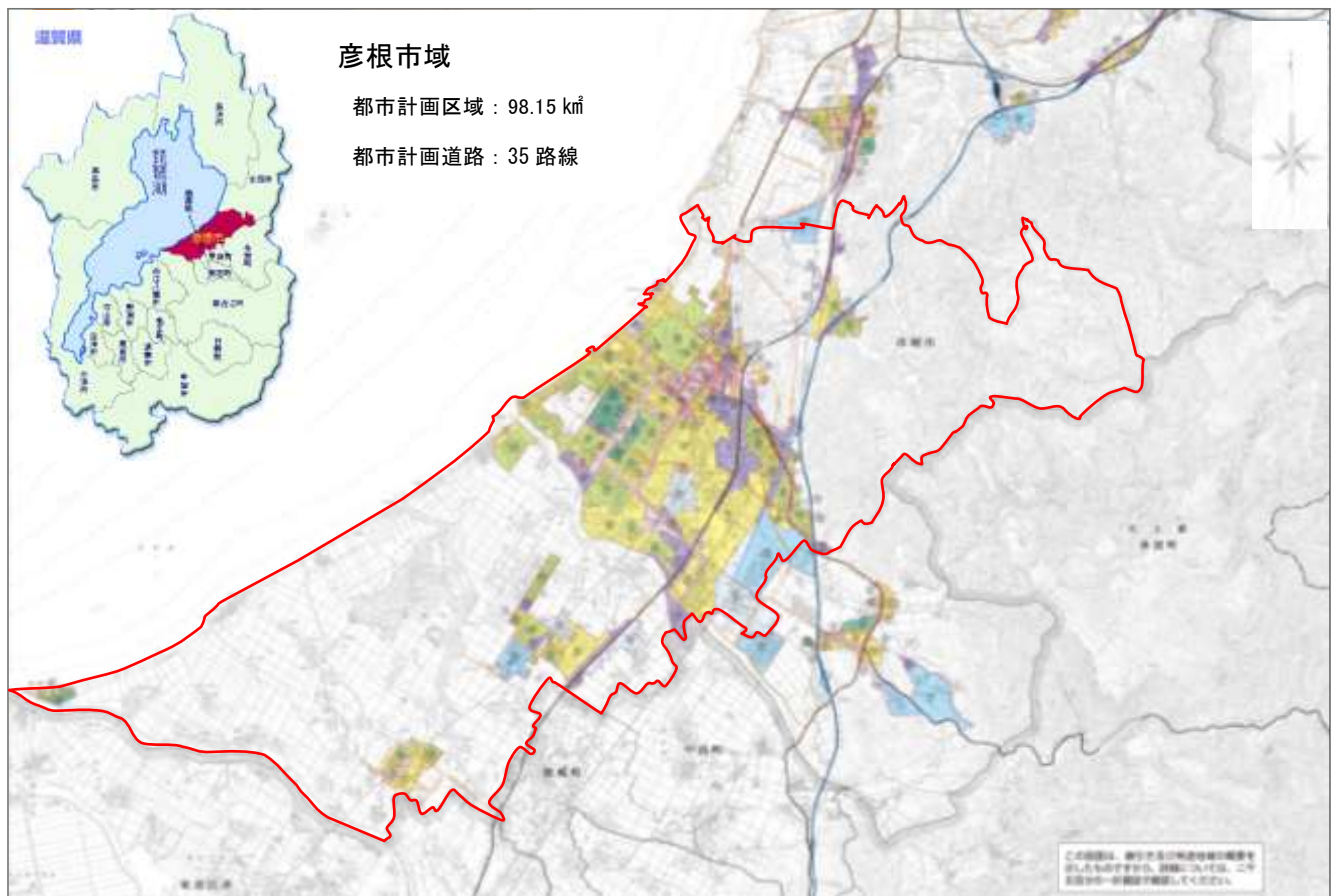
また、本市の都市計画道路については、昭和初期に計画決定されたものをはじめとし、大部分が昭和40年代の後半までに決定されており、未だに未着手路線が存在している状況にある。

このような状況から、本業務では、市民の意識やニーズの変化に対応し、本市の将来の都市像を見据えた都市計画道路網の再構築のため、都市計画道路の見直し検討を行うものであり、平成24年度はその1年目として取組むものである。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### 4－1 彦根市都市計画道路網見直し指針（概略版）

#### はじめに

- ・本市の都市計画道路は、大部分が昭和40年代の後半までに決定。しかし、多くの未着手路線が存在。
- ・一方、人口減少、少子高齢社会の到来、環境重視社会への移行、都市防災への対応、歴史的建造物やまちなみなどの保存・活用要請など社会情勢が変化。
- ・道路整備では、将来都市像を見据えた都市計画道路網の再構築と、長期間未着手都市計画道路の見直しが必要。
- ・本資料の指針に基づき、都市計画道路の存続、計画の見直し、廃止の案を作成し、都市計画法の手続きにつなげる。

#### 1. 都市計画道路網を見直す必要性

##### (1) まちづくりの課題

##### ① 人口減少・高齢社会に対応した都市交通体系の構築

- ・本市の都市構造を支える都市交通体系の構築が必要。
- ・都市計画道路は都市内の根幹的施設として、機能的なネットワークの形成が必要。

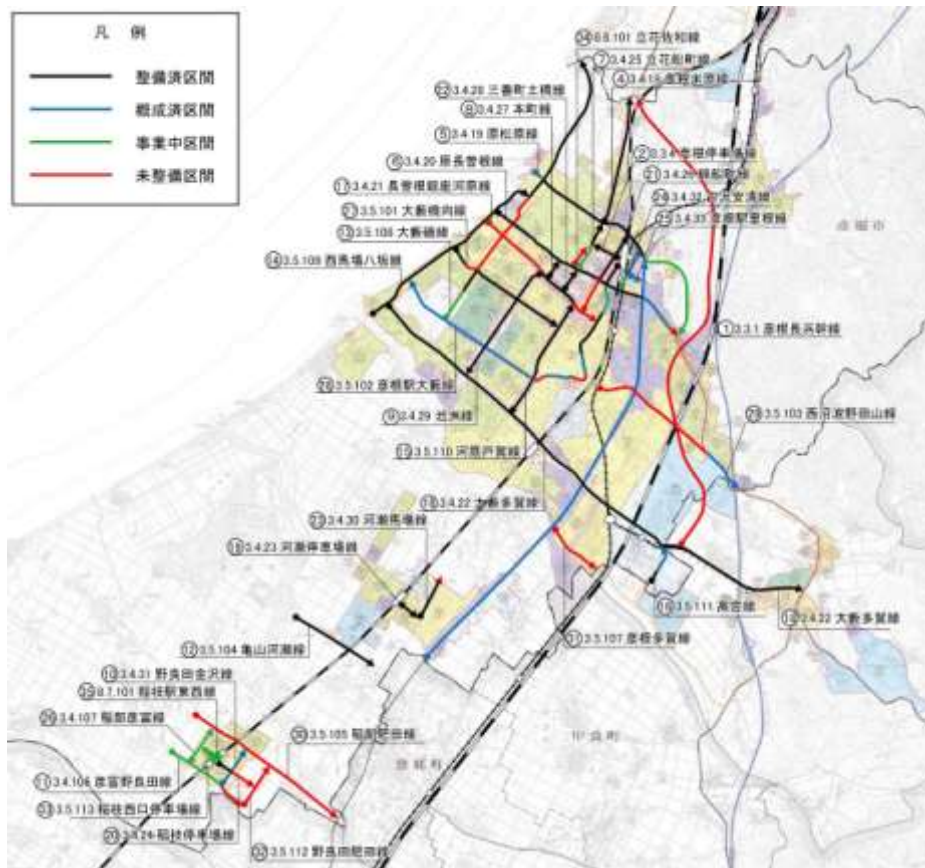


図 彦根市の都市計画道路の整備状況（平成24年5月現在）

- ② 旧城下町を歴史拠点としていくための道路のあり方
- ・旧城下町の歴史的建造物やまちなみを保存・活用し、多方面から支援していくことが必要。
  - ・道路整備では、城下町である彦根の魅力の維持・保全、歩いて楽しいまちの構築から再検討が必要。

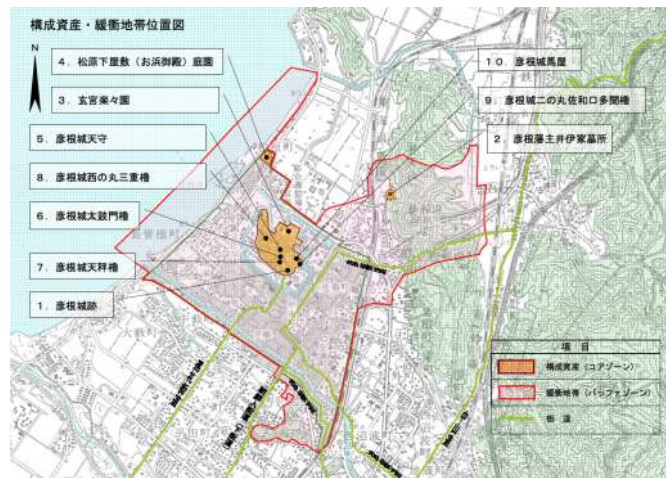


図 彦根城世界遺産登録に向けての計画図（案）

- ③ 過度の自動車依存から脱却するなどによる環境負荷の軽減
- ・環境負荷の軽減には、コンパクトな市街地の形成を誘導、鉄道・バスや自転車が利用しやすい道路ネットワーク、道路空間構成などの工夫が必要。
- ④ 都市防災機能の向上に対する道路のあり方
- ・道路は、避難路や緊急輸送路、火災の延焼遮断帯などの役割を担うが、都市防災の見直しと連携したあり方の検討が必要。
  - ・特に都市防災上の課題が大きい旧城下町では、工夫が必要。

(2) 都市計画道路網整備上の課題

- ・都市計画道路は、都市の将来像を誘導し、円滑な交通環境と良好な都市環境を形成するために計画されるものであるが、その整備には長期間を要する場合が多く、多くの未着手路線が存在している。
- ・本市の財政状況は今後も厳しく道路整備財源も限られたものとなると予測されるため、未着手路線の整備にはこれまで以上に長期間を要することが考えられる。

表 彦根市の都市計画道路の整備状況（平成 24 年 5 月 31 日現在）

路線数	都市計画道路計画延長(m)	改良済延長(m)	概成済延長(m)	整備済延長計(m)	未整備延長(m)	整備率(概成含)	整備率(完成分)
35	70,207	31,030	14,300	45,330	24,877	64.57%	44.20%

注) 概成済：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、その現道に対する都市計画道路延長。

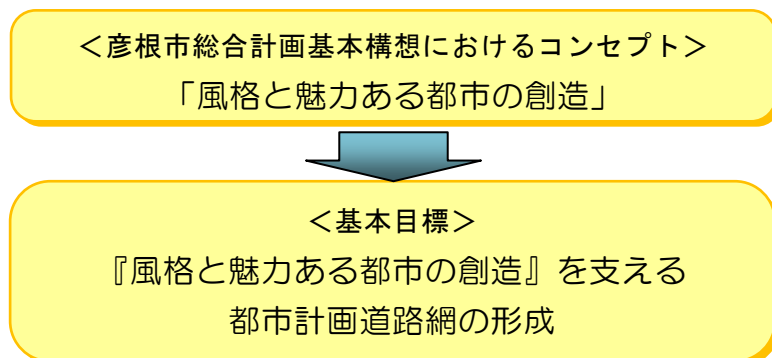


## 2. 都市計画道路網見直しの基本的な考え方

### (1) 見直しの基本目標と視点

#### ① 見直しの基本目標

- 彦根市総合計画基本構想におけるコンセプトを踏まえ、都市計画道路網の見直しを行う。



#### ◆ 歴史的建造物やまちなみなどを彦根市の魅力として保存・活用

- 彦根城の世界遺産登録に向けた動向、花しょうぶ通りなど伝統的建造物群保存地区の都市計画決定の動向などを考慮した見直し検討（早期見直し路線の検討）
- 上記の関連路線等の先行的な見直し実施の可能性を考慮。

#### ◆ 「彦根市道路網基本方針」と整合した見直し検討

- 単に未整備区間の存続、計画の見直し、廃止だけでなく、別に策定する「彦根市道路網基本方針」と整合した見直し検討を行う。

#### ② 見直しの視点

- 都市計画道路の存続、計画の見直し、廃止を検討する視点は、次のとおりである。

分類	項目
(1) 必要性の検討	①交通処理機能確保の検討
	②既存道路の活用可能性の検討
	③都市防災機能の検討
	④市街地形成への寄与の検討
(2) 実現性の検討	○事業費の検討
(3) 整備の優先順位の検討	○既往の道路整備計画での位置づけ検討
(4) 地域特性の検討	○歴史文化的資源の活用可能性の検討

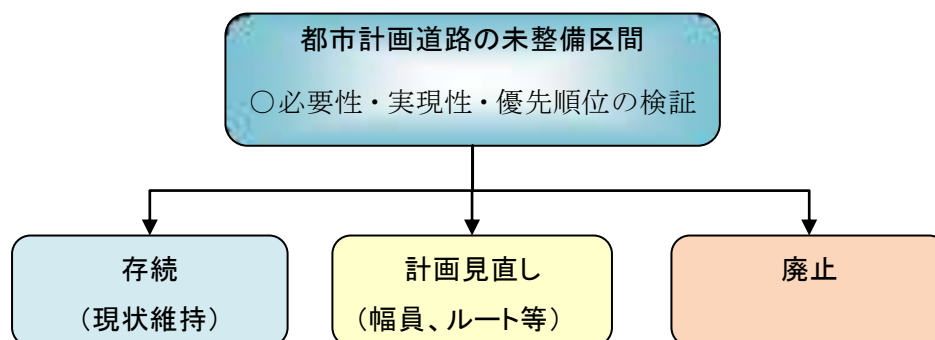


図 都市計画道路網の見直し検討区分

(2) 都市計画網見直しの手順

① 検討対象とする都市計画道路

- 彦根市の都市計画道路 35 路線のうち、都市計画決定後 30 年以上\*を経過して未だ整備が実施されていない路線又は区間（以下「路線等」）の 18 路線が見直し検討対象。
- なお、伝統的建造物群保存地区指定を検討している「花しょうぶ通り」に接続する「(都)長曽根銀座河原線」と「(都)錦船町線」については、早期見直し路線として先行的に見直し検討を実施する。

\*30 年以上：昭和 40 年代に計画延長が大幅増加しており、かつ、その年代に計画した路線で未整備となっている区間が多いことから、検討対象年を 30 年以上とした。

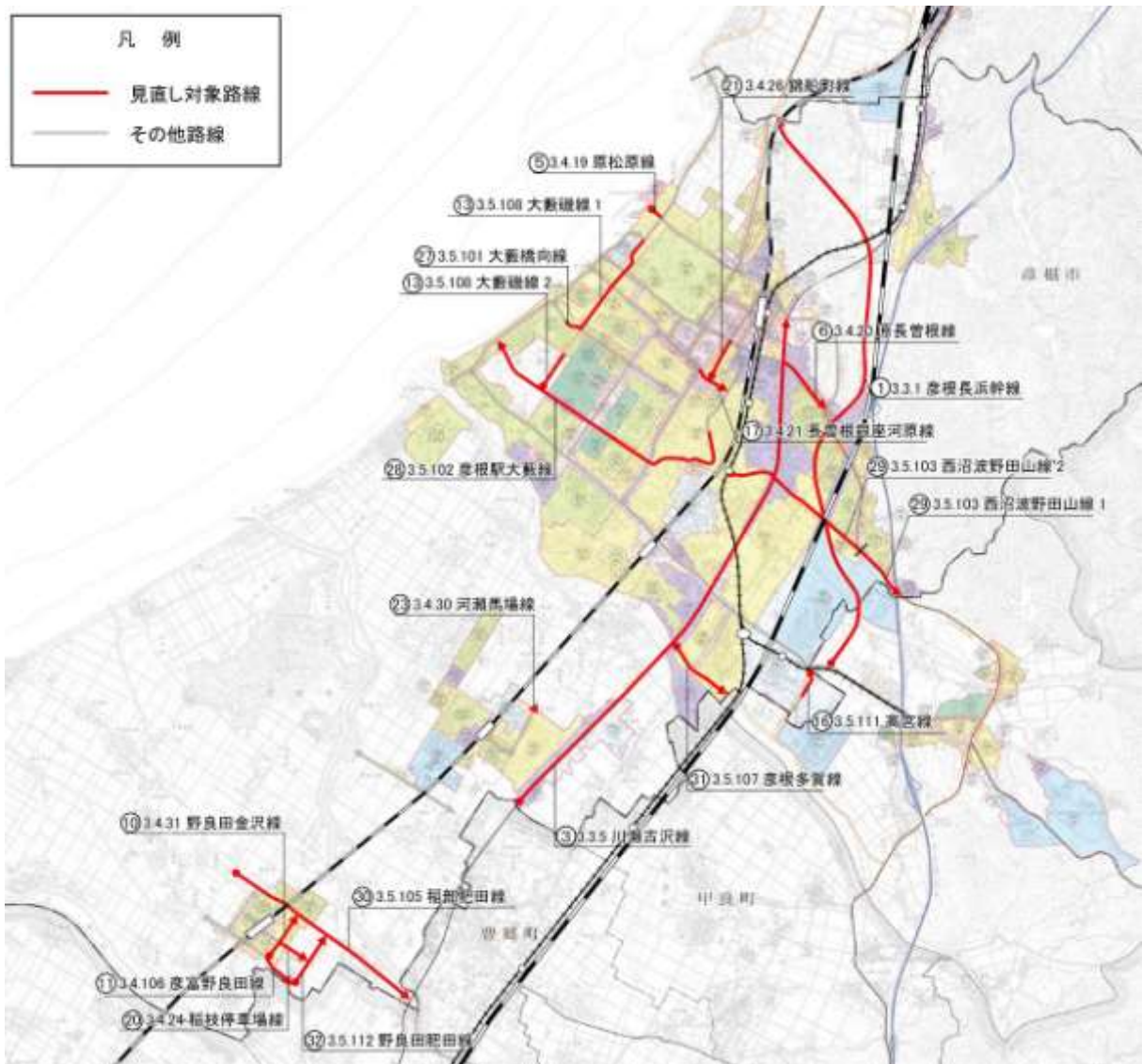


図 彦根市の都市計画道路網見直し対象路線等

② 見直し評価項目

- ・見直し対象路線等をそれぞれ必要性、実現性、整備の優先順位、地域特性の視点から評価。

表 都市計画道路網見直しの見直し評価項目

1. 対象路線等の分類	
分類	対象路線等
広域的な道路網の検討	主要幹線街路および都市幹線街路
地域的な道路網の検討	補助幹線道路および特殊街路

2. 見直し評価項目

(1) 必要性の検討

- ①交通処理機能の検討（「広域的な道路網」のみの検討項目）
  - ・将来交通量（概ね20年後）において必要とされる道路になっているか
  - ・広域的な道路網としての連続性が確保されているか
- ②既存道路の活用可能性の検討
  - ・現状で一定の道路交通機能（車線や歩道）を担っている概成済区間、現道がある路線
  - ・代替可能な既存路線が存在する路線
- ③都市防災機能の検討
  - ・災害時の避難ルート、防災空間となる路線
- ④市街地形成への寄与の検討
  - ・市街地開発計画との不整合の有無

(2) 実現性の検討

- 事業費が多大でないかを検討
  - ・事業費の多寡の有無（橋梁・トンネル等の構造条件、道路用地の地価など）

(3) 整備の優先順位の検討

- 既往の道路整備計画で事業実施が位置づけられているかどうかを検討
  - ・滋賀県道路整備アクションプログラムの有無
  - ・彦根市道路整備プログラムの有無
  - ・彦根市道路網基本方針との整合

(4) 地域特性の検討

- 歴史文化的資源の活用可能性の検討
  - ・歴史的まちなみ保存地区に係る路線（伝統的建造物群保存地区指定予定地など）

3. 見直し対象路線等の分析・評価

- ・下表に示す指標を用いて、各評価項目を大・中・小の3段階で評価。

大 整備の必要性・実現性・優先順位が大（見直し可能性は小）

中 整備の必要性・実現性・優先順位が中（見直し可能性は中）

小 整備の必要性・実現性・優先順位が小（見直し可能性は大）

【評価の指標】

分類	項目	評価	評価の指標
(1) 必要性の検討	①交通処理機能確保の検討	大	・将来的に多くの交通の利用が想定され、広域的な道路網の形成に寄与している路線等
		小	・将来的にそれほど多くの交通の利用が想定されず、広域的な道路網の形成に寄与していない路線等
	②既存道路の活用可能性の検討	大	・既存道路網の有効活用が可能となる路線等（隘路の解消など） ・当該路線等を代替する既存路線が近傍にない路線等
		中	・概成済ではあるが、歩道の拡幅等が必要な路線等（バス停、通学路のある路線など）
		小	・概成済であり、かつ道路の連続性が保たれている路線等 ・当該路線等を代替する既存路線が近傍に存在する路線等 ・既存道路と一体となって有効な道路網形成が難しい路線等（行止り路線など）
	③都市防災機能の検討	大	・「彦根市地域防災計画」において、「避難経路として想定される主要道路」、または「県指定第1次、第2次輸送道路、市指定輸送道路」となる路線等 ・沿道の土地利用状況から、都市防災機能として必要とされる路線等
		小	・上記の指定のない路線等
④市街地形成への寄与の検討	大	・市街化区域内を通る路線等	
	小	・市街化調整区域内を通る路線等	
(2) 実現性の検討	○事業費の検討	大	・路線の位置づけと比較し、大規模な高架橋、橋梁・トンネルが不要な路線等 ・用地確保の難しさが少ない路線等（市街化調整区域の拡幅など）
		小	・路線の位置づけと比較し、大規模な高架橋、橋梁・トンネルが必要な路線等 ・用地確保が難しい路線等（市街地内の新設路線など）
(3) 整備の優先順位の検討	○既往の道路整備計画での位置づけ検討	大	・直轄国道または直轄国道が想定される路線等 ・「滋賀県道路整備アクションプログラム」で改良系事業が位置づけられている路線等 ・「彦根市道路整備プログラム」で整備着手（短期着手、中長期着手）が位置づけられている路線等 ・「彦根市道路網基本方針」に整合している路線等
		小	・上記以外の路線等
(4) 地域特性の検討	○歴史的・文化的資源の活用可能性の検討	大	・旧城下町（彦根城世界遺産登録に向けての計画図の緩衝地帯）外の路線等
		中	・旧城下町（彦根城世界遺産登録に向けての計画図の緩衝地帯）内の路線等
		小	・歴史的まちなみ保存地区に係る路線等（伝統的建造物群保存地区指定予定地など）

（注）網掛けの「①交通処理機能確保の検討」は、「広域的な道路網の検討」のみの評価指標。

## 4-2 新たな将来道路ネットワークにおける交通処理の検討

### 1 見直し対象路線等の分析・評価について

見直し対象路線については、次のような評価結果となったところである。

評価結果（その1）

見直し対象路線等の評価一覧表

区	路線番号	路線名	分類	路線の概要		評価項目				総合評価						
				区間延長 (m)	車線数	リンク番号	(1) 必要性の検討				(2) 整備の優先順位 の検討 (当該区間に 位置づけられらる 部)	(4) 地域特性の検討				
							交通量計 内外別 通過%	①交通基盤機能 確保の検討	②既存道路の法 用可能性の検討				③都市防災機能 の検討	④市街地形成へ の寄与の検討	事業費の検討	道路整備計画での位 置づけ検討
①	3.2.1	豊原長浜幹線	新設	6,950	4	25	21,488 53% 26%	大:将来的に交通 量が多く、広域 的な道路網を 形成する	大:代替可能な既 存路線なし	大:現在指定なし だが、整備後は 避難経路、第1 次輸送路となる 路線等	大:市街化区域内 (一部区間は第 1整備区域内)	大:大規模なトンネル 等が必要だが、道路 BPAとしては実現 可能な範囲	大:道路計画で想定さ れる路線等	大:旧城下町外 部一部区間が旧城下 町(歴史地区)内	【存続】	<国道9号バイパス> - 将来的な主要幹線道路となる路線で、 必要性、実現性、優先順位、地域 特性ともに大。
②	3.2.5	川原古沢線	拡幅	7,300	4	24.18 (代案幅 員24)	41,381 40% 43% 17%	大:将来的に交通 量が多く、広域 的な道路網を 形成する	大:既存道路網の 有効活用が必要 (3車線から 4車線へ拡張)	大:避難経路、第 1次輸送路	大:市街化区域内 (一部区間は第 1整備区域内)	大:大規模な高架橋、 橋梁・トンネルが不 要	大:直轄区道	大:旧城下町外	【存続】	<国道9号> - 現在の主要幹線道路で、必要性、 実現性、優先順位、地域特性とも に大きい。
③	3.4.19	原田原線	拡幅	220	2	16 (代案幅 員21)	2,952 0% 57% 43%	小:将来的な交通 量は多くない	小:都市近郊区間 (バス路線な し)	大:避難経路、第 1次輸送路	大:市街化区域内	大:大規模な高架橋、 橋梁・トンネルが不 要	小:「豊原市道路網基 本方針」と連携し ない路線等	中:旧城下町内 (歴史文化的資源は 特になし)	【存続】	<原)豊原市道豊原停車場線> - 防災上避難経路地点となる豊原 地区にアクセスする重要な路線であ り、地質による谷間地帯の保続に 対応するためにも計画幅員を確保 。
④	3.4.20	源高菅線	拡幅 新設 (15m 幅員14)	704	2	14 (代案幅 員14)	11,909 36% 63% 2%	大:将来的に交通 量が多く、広域 的な道路網を 形成する	中:多道の幅員が不 十分(バス路 線)	大:避難経路、第 1次輸送路	大:市街化区域内	大:大規模な高架橋、 橋梁・トンネルが不 要	大:「豊原市道路網基 本方針」と連携し 形成する路線等	大:旧城下町外	【存続】	<国道306号> - 現在の主要幹線道路で、必要性、 実現性、優先順位、地域特性とも に大きい。 注)車道幅員は、現在インターズの幅員より、 暫定的に確保して当該区間を予定
⑤	3.4.21	野原野金沢線	拡幅	470	2	18	1,141 1,284 0% 100% 0%	小:将来的な交通 量は多くない	中:多道の幅員が 必要	大:避難経路、第 1次輸送路	大:市街化区域内	中:大規模な高架橋、 橋梁・トンネルが不 要	大:「豊原市道路網基 本方針」の事業化検討 路線	大:旧城下町外	【存続】	<原)稲枝河線> - 幹線道路かつ影響圏に市街地形成 に寄与する路線で、実現性、優先 順位、地域特性が大きい。
⑥	3.4.10 8	源野長原線	拡幅	470	2	17.15 (代案幅 員17)	1,002 5,409 0% 100% 0%	大:将来的に交通 量が多く、広域 的な道路網を 形成する	小:新成区間 (バス路線なし)	大:避難経路、市 街化区道	小:市街化区域内 (一部は市街 化区域)	中:大規模な高架橋、 橋梁・トンネルが不 要	大:「豊原市道路網基 本方針」の事業化検討 形成する路線等	大:旧城下町外	【存続】	<主)豊原川原線> - 国道9号に連絡する重要な道路で ある。県の道路事業で整備されて いるが広域的な道路網を形成する 路線として必要。 - 県の道路事業での整備幅員と整合 させることが必要。
⑦	3.5.10 8	大原線 1-1	新設 拡幅	440	2	12	1,248 12,724 48% 50% 2%	大:将来的に交通 量が多く、広域 的な道路網を 形成する	中:代替可能な路 線はあるが当該 路線である (北側の既存 路線)	大:市街化区道、市 街化区道	大:市街化区域内	大:用地確保が難しい (市街地内の新設 路線)	大:「豊原市道路網基 本方針」の「防災機 能向上を図るため の防災道路の対策 の確保」	中:旧城下町内(歴史 文化的資源は特にな し)	【存続】	- 広域的な幹線道路として、路線の 連続性を確保した道路整備が必要。 - 区間する3.5.109 西長場八坂線(湖 間道路)の代替路線としても必要。
⑧	3.5.10 8	大原線 1-2	新設	710	2	12	1,449 11,898 47% 51% 2%	大:将来的に交通 量が多く、広域 的な道路網を 形成する	大:代替可能な既 存路線なし	大:現在指定なし したが整備後 は重要な輸送 道路となる	大:市街化区域内	小:用地確保が難しい (市街地内の新設 路線) 芥川と平田川 の橋梁の新設が必要	大:「豊原市道路網基 本方針」の「道路の 分区分間の重点的 な事業」	中:旧城下町内(一部 は外)(歴史文化的 資源は特になし)	【存続】	- 広域的な幹線道路として、路線の 連続性を確保した道路整備が必要。 - 当該区間の事例は整備されており分 区分間の解消としても必要。
⑨	3.5.10 8	大原線 2	新設	550	2	12	1,280 11,534 49% 48% 3%	大:将来的に交通 量が多く、広域 的な道路網を 形成する	大:既存道路の有 効活用(市街地 内の既設区間 と連携)	大:現在指定なし したが整備後 は重要な輸送 道路となる	小:市街化調整区 域	大:用地確保が容易 (農地内)	大:「豊原市道路網基 本方針」の「短 距離幹線」であり現在 道路事業として進 行中	大:旧城下町外	【存続】	- 都市幹線道路であり路線を連続 する道路で、必要性、実現性、優 先順位、地域特性は大きい。 - 既存道路と連続性確保や道路事業 との整合を図るため、連続の整備 が必要。

評価結果（その2）

路線番号	路線名	分類	路線の概要			評価項目								総合評価	
			区間延長 (m)	車線数	区間幅員 (m)	(1) 必要性の評価				(2) 実現性の評価	(3) 整備の優先順位の評価 (各種計画に位置づけられた路線)	(4) 地域特性の評価			
						リンク番号 交通量計	①交通施設機能確保の評価	②既存道路の活用可能性の評価	③都市計画機能の評価				④市街地形成への寄与の評価		
⑫ 3.5.10 1	高宮線	拡幅	400	2	12	[227] 4,222 9% 41% 29%	小: 将来的な交通量は多くない	中: 拡成済みのバス路線	大: 道路経路、市街地内	大: 市街地形成への寄与は大きい	中: 大規模な高架橋、橋梁・トンネルが不要	小: 「多摩市道路網基本方針」と連携しない路線等	大: 市域下町外	【存続】	・市街市内と多摩河・早良町などに連続する路線で重要性は高い。
⑬ 3.4.21	長曾根原河原線	新設	450	2	16 (代表幅員14)	[216] 5,042 40% 30% 9%	大: 道路の解消に寄与する路線。なお、若しよふ通り等がある程度の代替機能を有す。	大: 沿道の土地利用状況から都市防災機能が必要	大: 市街地内	小: 用地確保が難しい(市街地内の新設路線)	小: 「多摩市道路網基本方針」の「歴史的まちなみの保存整備の推進」から、見直しが必要な路線等	小: 保護地区指定予定地に係る路線で、歴史的景観の活用観点から廃止と評価。	【廃止】	・必要性はあるが、保護地区指定予定地に係る路線で、歴史的景観の活用観点から廃止と評価。 ・廃止した場合の都市防災機能の評価が必要。	
⑭ 3.4.24	緑林停車場線	新設	450	2	16	[241] 2,698 80% 4% 9%	大: 既存道路の有効活用(駅前)の役割区間と連携	小: 指定なし	小: 市街地調整区	小: 用地確保が容易(農地内)	小: 「多摩市道路網基本方針」と連携しない路線等	大: 市域下町外	【存続】	・緑林駅へのアクセス道路としての位置づけ。 ・駅近郊からの景観眺望も有り。(緑林駅と国道3号を直線結ぶする路線として要望される。)	
⑮ 3.4.26	緑林内線	新設	140	2	20	[257] 1,089 39% 61% -5	小: 将来的な交通量は多くない	小: 代替可能な路線あり(北新路線)	大: 沿道の土地利用状況から都市防災機能が必要	大: 市街地内	小: 用地確保が難しい(市街地内の新設路線)	小: 「多摩市道路網基本方針」と連携しない路線等	大: 市域下町内	【廃止】	・長曾根原河原線の廃止で、行止り路線となる。 ・長曾根原河原線と共に廃止した場合の都市防災機能の評価が必要。
⑯ 3.4.30	河原島橋線	新設	60	2	16	[236] 1,622 93% 7% 9%	小: 既存道路との道路網形成が困難(行止り路線)	小: 指定なし	小: 市街地調整区	小: 用地確保が容易(農地内)	小: 「多摩市道路網基本方針」と連携しない路線等	大: 市域下町外	【廃止】	・設計図では行止り路線となり、必要性が極めて少ないとの廃止。	
⑰ 3.5.10 1	大瀬橋内線	新設	280	2	12	[212] 1,388 72% 27% 9%	大: 既存道路の有効活用(行止り道路の解消)	大: 現在は指定なしだが整備後は重要な補完道路となる	大: 市街地内	小: 平田川橋梁の新設が必要	大: 「多摩市道路整備プログラム」の「中長期着手」、基本方針での分析区間での重点的な整備	大: 市域下町外	【存続】	・大瀬橋内線の分析区間に寄与する区間で必要性が大きい。	
⑱ 3.5.10 2	原野町大瀬橋-1	拡幅	1,000	2	12	[140] 12,086 52% 48% 2%	大: 将来的な交通量が多く、広域的な道路網を形成する	小: 拡成済みのバス路線なし	大: 道路経路	大: 市街地内(一部は調整区)	大: 大規模な高架橋、橋梁・トンネルが不要	大: 「多摩市道路網基本方針」の「通過交通を支持する道路」	大: 市域下町外	【存続】	・「(基)道路現況」 ・橋の道路事業で事業は確保されているが、歩道整備等の完成前準備の必要性、実現性が大きい。
⑲ 3.5.10 2	原野町大瀬橋-2	拡幅	820	2	12	[264] 6,582 41% 19% 9%	大: 将来的な交通量が多く、広域的な道路網を形成する	小: 拡成済みのバス路線なし	大: 道路経路	大: 市街地内	小: 用地確保が難しい(市街地内の新設路線)	大: 「多摩市道路網基本方針」の通過交通と支持する道路ネットワークの強化に寄与	大: 市域下町外	【存続】	・当該路線の前後区間とともに、連続した新設道路として整備が必要。
⑳ 3.5.10 2	原野町大瀬橋-3	拡幅 新設	1,300	2	12, 16 (代表幅員11)	[262] 10,488 66% 34% 9%	大: 将来的な交通量が多く、広域的な道路網を形成する	小: 拡成済みのバス路線あり	大: 市街地内	大: 市街地内	小: 用地確保が難しい(市街地内の新設路線)	大: 「多摩市道路網基本方針」の通過交通と支持する道路ネットワークの強化に寄与	大: 市域下町外	【存続】	・路線の存続が必要であるが、原に位置する西沢渡野山線との連携の評価も必要。 ・場合によって、替代的な道路の実現も必要。

評価結果 (その3)

路線番号	路線名	分類	路線の概要			評価項目								総合評価		
			区間延長 (m)	車線数	区間幅員 (m)	(1) 必要性の評価				(2) 実現性の評価		(3) 整備の優先順位の評価 (各種計画に位置づけられた箇所)	(4) 地域特性の評価			
						①交通量種別交通量計	②既存道路の活用可能性の評価	③都市計画機能の評価	④市街地形成への寄与の評価	事業費の評価	道路整備計画での位置づけ評価	歴史・文化的資源の活用可能性の評価				
⑩	1.5.10.3	西沼野野山線-1	拡張	800	2	12	[10] 3,438 75 48% 22%	大:将来的に交通量が多く、広域的な道路網を形成する	中:副都心区間 (バス路線あり)	大:副都心区間、1次幹線道路	大:市街化区域内	大:副都心で、大規模な高架橋、橋梁・トンネルが不要	大:「多摩市道路網基本方針」の東西軸を形成する路線等	大:市街化区域外	【存続】	<国道306号> ・現在の主要幹線道路で、必要性、実現性、優先順位、地域特性ともに大きい。
⑪	1.5.10.3	西沼野野山線-2	新規	2,100	2	12	[25] 18,604 44% 48% 8%	大:将来的に交通量が多く、広域的な道路網を形成する	大:代替可能な既存路線なし	小:指定なし	大:市街化区域内	小:用地確保が難しい (市街地内の新設路線)	大:「多摩市道路網基本方針」の「通過交通を支持する道路」	大:市街化区域外	【存続】	・必要性、実現性、優先順位、地域特性ともに大きい。 ・西側に位置する多摩駅大橋線との連絡の検討も必要。 ・場合によっては、断片的な連絡の設置も必要。
⑫	1.5.10.5	稲形駅前線-1	新規	980	2	12	[24] 4,739 26% 58% 16%	小:将来的な交通量は多くない	大:代替可能な既存路線なし	大:指定はないが整備後は重要な幹線道路となる	小:市街化区域外 (一部は調整区域)	中:「J」路線の交差区間あり (アンダーまたはオーバー)	大:「多摩市道路網基本方針」の「各拠点の特性を踏まえた道路整備」	大:市街化区域外	【存続】	・「J」路線を踏んで新設道路計画で必要性もあるが実現性の観点から廃止と評価。
⑬	1.5.10.5	稲形駅前線-2	拡張	1,200	2	12	[11] 5,922 24% 62% 12%	小:将来的な交通量は多くない	中:通過区間 (バス路線あり)	大:副都心区間、1次幹線道路	小:市街化調整区域 (一部が市街化区域)	中:大規模な高架橋、橋梁・トンネルが不要	小:直接開通しない路線等	大:市街化区域外	【存続】	<(概)稲形区線> ・稲形地区全体の道路基盤の充実と、国道9号との連絡強化に資する道路として整備が必要。
⑭	1.5.10.5	稲形駅前線-3	新規	620	2	12	[24] 2,458 11% 86% 2%	小:将来的な交通量は多くない	大:代替可能な既存路線なし	大:指定はないが整備後は重要な幹線道路となる	小:市街化調整区域	小:大規模な高架橋、橋梁・トンネルが不要	小:「多摩市道路網基本方針」と直接開通しない路線等	大:市街化区域外	【存続】	<(概)稲形区線> ・稲形地区全体の道路基盤の充実と、国道9号との連絡強化に資する道路として整備が必要。
⑮	1.5.10.7	多摩多賀線-1	新規	430	2	12	[13] 8,041 0% 100% 0%	大:将来的に交通量が多く、広域的な道路網を形成する	中:主要地方道が既存道路としてあるが、歩道等の拡幅が必要	大:副都心主要地方道が副都心区間	大:市街化区域内	大:大規模な高架橋、橋梁・トンネルが不要	大:「多摩市道路網基本方針」の「通過交通を支持する道路」	大:市街化区域外	【存続】	<(主)多摩八日市西線> ・必要性、実現性、優先順位、地域特性ともに大きい。
⑯	1.5.10.7	多摩多賀線-2	新規	520	2	12	[23] 2,909 0% 100% 0%	小:将来的な交通量は多くない	大:代替可能な既存路線なし	大:指定はないが整備後は重要な幹線道路となる	大:市街化区域内	小:新幹線との立併交通が必要	大:「多摩市道路網基本方針」の「通過交通を支持する道路」	大:市街化区域外	【存続】	・隣接する多賀町の都市計画道路と連続する区間で、3.4.22 大貫多賀線と国道9号の交差点 (高家町交差点) の直線延長路線となるための必要性が大きい。
⑰	1.5.11.2	野良田駅前線	新規	770	2	12	[24] 4,482 11% 48% 8%	—	大:代替可能な既存路線なし	小:指定なし	小:市街化調整区域	小:用地確保が容易 (農地内)	小:「多摩市道路網基本方針」と直接開通しない路線等	大:市街化区域外	【存続】	・稲形地区全体での検討が必要であるが、実現性が高いことから存続と評価。

見直し対象路線等の評価一覧図

