

滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)の骨子案について

1 背景・目的

マスタープラン(第2次)策定以後、10年目を迎えようとする中、人口減少や高齢化、頻発化・激甚化する災害への備え、ICT技術の進展、加えて、新型コロナウイルス感染症をきっかけとした新しい生活様式へのシフト等、道路を取り巻く社会情勢が変化している。

拠点連携型都市構造への転換を目指す「滋賀県都市計画基本方針」を今年度策定予定であり、国では令和3年7月に、今後の広域的な道路交通の方向性等を「新広域道路交通ビジョン・計画」で示されたところである。

こうした社会情勢の変化や新たな計画を踏まえ、本県の道路整備の基本方針を示す『滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)』を策定する。

2 マスタープランの構成(案)

(別紙)骨子案のとおり

I 「目指すべき道路整備の将来像」と「道路整備の基本方針」

II 道路整備の取組方針

※この中で、個別道路事業箇所の整備優先順位付けのための指標として、「客観的評価マニュアル」を策定

3 策定に向けた今後のスケジュール(案)

令和3年9月定例会議	常任委員会	計画の骨子案について
11月定例会議	常任委員会	計画の素案について
12月～1月中旬		パブリックコメント実施
令和4年2月定例会議	常任委員会	計画案について
3月		滋賀県道路整備マスタープラン (第3次)策定

滋賀県道路整備マスタープラン策定の趣旨

本県では、将来20年間の道路整備の基本方針となる『滋賀県道路整備マスタープラン』を平成15年4月に策定し、その後の増加する人口や産業集積に対応するため、平成24年3月にマスタープラン(第2次)を策定した。マスタープラン(第2次)策定以後、10年目を迎えようとする中、人口減少や高齢化、頻発化・激甚化する災害への備え、ICT技術の進展、加えて、新型コロナウイルス感染症をきっかけとした新しい生活様式へのシフト等、道路を取り巻く社会情勢が変化している。また、県では拠点連携型都市構造への転換を目指す「滋賀県都市計画基本方針」を今年度策定予定であり、国では令和3年7月に、今後の広域的な道路交通の方向性を「新広域道路交通ビジョン」で示されたところである。こうした社会情勢の変化や新たな計画を踏まえ、本県の道路整備の基本方針を示す『滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)』を策定する。

I 「目指すべき道路整備の将来像」と「道路整備の基本方針」

- 社会情勢の変化や「滋賀県都市計画基本方針」などの新たな計画を踏まえ、【“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”】を目指す道路整備の将来像とする。
- 目指すべき道路整備の将来像の実現に向け、4つの取組の柱と、それらを実現するための施策を掲示し、整備した道路はアセットマネジメントの推進による既存施設の計画的修繕を図る。



考慮すべき新たな観点	将来像の変化	社会動向・時代の変化	技術の変化
	○滋賀県基本構想の改定 ○滋賀県都市計画基本方針の改定 など	○人口減少、高齢化 ○ポストコロナ時代の道路のあり方 ○SDGsへの対応 など	○ODXの推進 ○ICT技術(AI, MaaS等)の進展 ○自動運転技術の活用 など

基本的な考え方

マスタープラン(第3次)は次の考え方に基づき、今後必要な道路整備の基本方針を示す。

- 概ね今後の20年間を対象とする
- 社会経済情勢の変化や新たな政策課題に応じて適宜見直す
- 県内の道路ネットワーク(高速道路から主要な市町道までを含む)のあり方を念頭に県管理道路の整備方針を示す

II 道路整備の取組方針

- 1 必要性と優先度を客観的に判断するため、客観的評価マニュアルによる個別道路事業箇所の優先順位付けを行う。また、既存ストックや新技術等を活用し効率的・効果的な整備を進める。
- 2 広域的な計画や市町のまちづくり等と連携・一体化した道路整備を進める。
- 3 社会経済情勢の変化や施策の進捗に応じて、適時、計画内容の検証を行い、休止も含めた事業計画の見直しを行う。

1 効率的・効果的な整備	(1)道路整備の優先順位の明確化【客観的評価マニュアル】 ～どこに、どんな道路が、いつまでに必要か～ (2)既存道路を最大限活用 ～課題を的確に捉え、効果的に解消～ (3)新技術の活用 ～DXの推進やICT技術を活用した整備～
2 まちづくり等と連携・一体化した整備	(1)国の広域ネットワーク計画と連携した道路整備 (2)市町のまちづくりと一体となった道路整備 (3)道路交通と公共交通の連携による輸送分担の推進
3 内容検証と継続的な見直し	社会経済情勢の変化や施策の進捗に応じた計画内容の検証と継続的な見直し

【客観的評価マニュアル(現行)】

- 事業の優先順位を客観的に評価するため、事業目的や費用対効果などの項目の点数化をマニュアル化したもの。
- 事業ごとに①～⑤の評価項目を点数化した上で総合評価により整備の優先順位を決定する。

道路改築事業	①必要性、②走行改善効果、③進捗状況(継続事業の場合)、④事業熟度、⑤地域特性
交通安全事業	①計画の位置付け、②道路利用状況、③必要性、④進捗状況、⑤事業熟度

見直しポイント 方策の見直しを踏まえた評価指標設定や道路整備に関する要望の変化を踏まえた配点の見直し

【(仮称)道路整備アクションプログラム2023】

- 本県は、地域毎に異なる気候、人口、産業構成や交通環境など、多様な地域特性を有していることから、各地域における重点施策を位置づけ、各地域の道路整備の方向性を示すことが必要。
- マスタープラン(第3次)の基本方針を受け、地域住民や道路利用者、各道路管理者等と協働し、各地域の道路整備計画を策定する。
- 地域別アクションプログラム
道路整備マスタープランの具体的な実行計画として、地域別に路線名・箇所名、実施時期を明記したアクションプログラムを作成し、公表する。

■目指すべき道路整備の将来像（イメージ図）

資料2

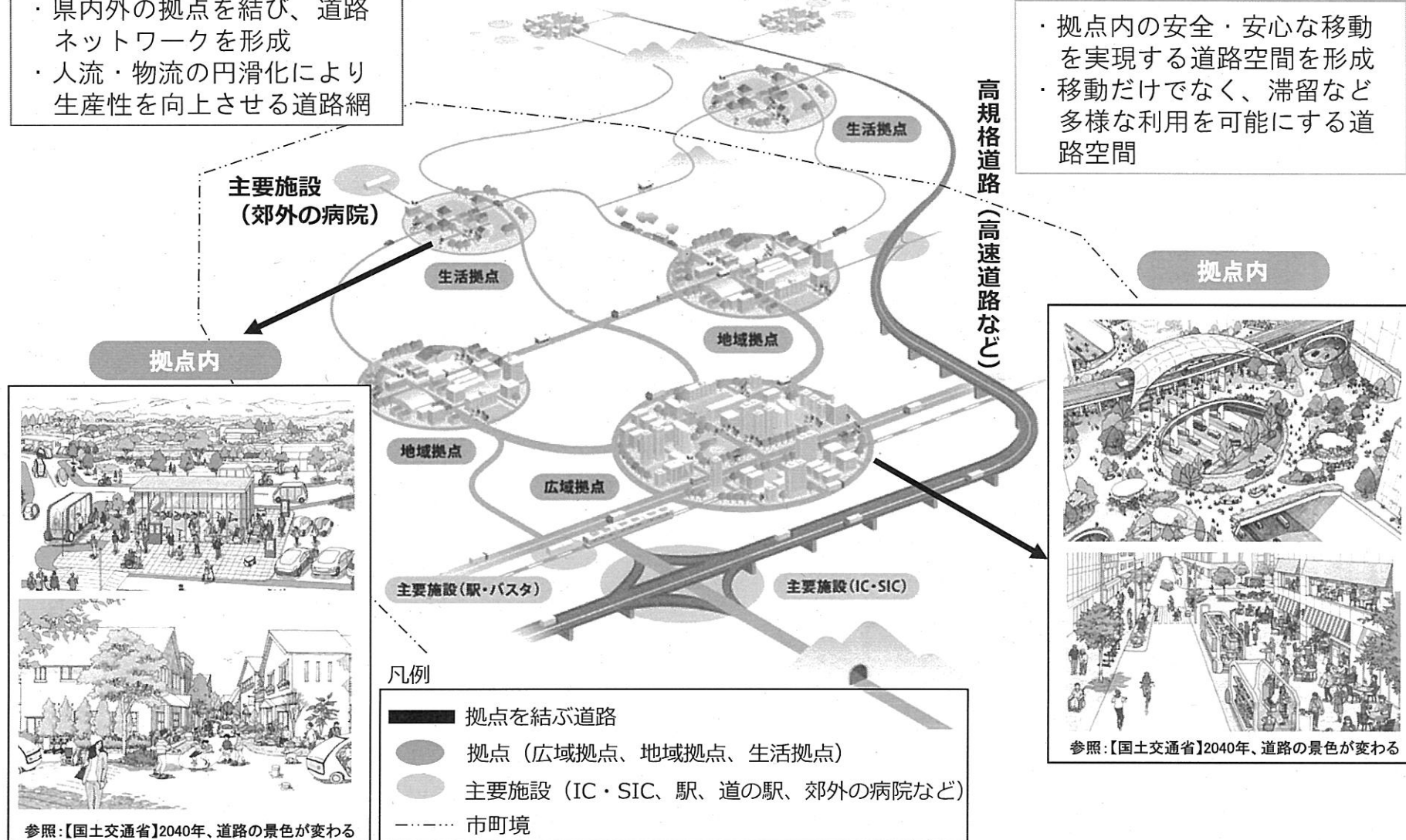
“県内外の拠点間ネットワークの強化”と“安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”

拠点“間”ネットワーク整備

- ・ 県内外の拠点を結び、道路ネットワークを形成
- ・ 人流・物流の円滑化により生産性を向上させる道路網

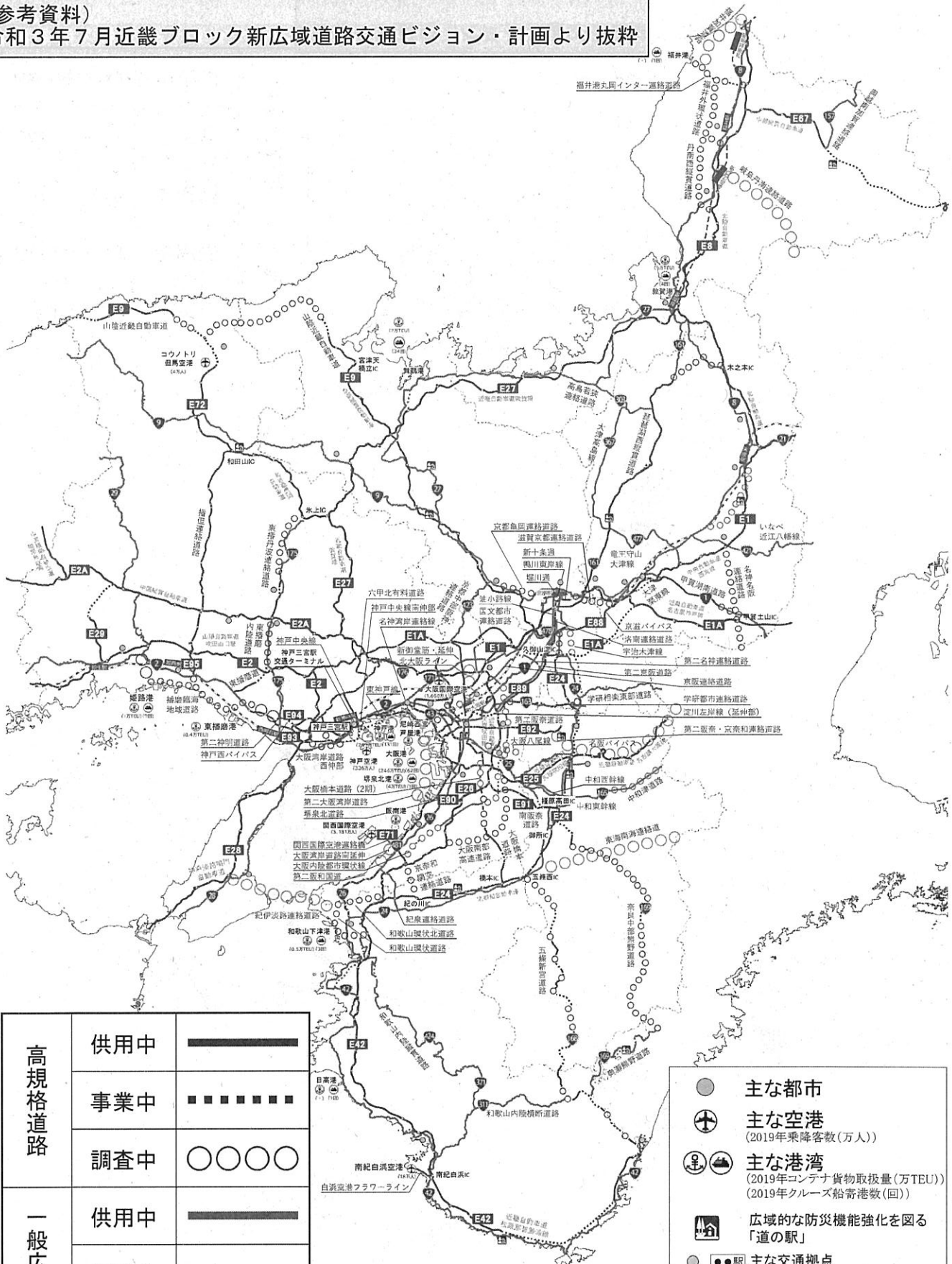
拠点“内”道路空間整備

- ・ 拠点内の安全・安心な移動を実現する道路空間を形成
- ・ 移動だけでなく、滞留など多様な利用を可能にする道路空間



■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図

(参考資料)
令和3年7月近畿ブロック新広域道路交通ビジョン・計画より抜粋



高規格道路	供用中	—————
	事業中	■■■■■■
	調査中	○○○○
一般広域道路	供用中	—————
	事業中	■■■■■■
	調査中	○○○○
構想路線		○○○○

- 主な都市
- ✈ 主な空港
(2019年乗降客数(万人))
- ⚓ 主な港湾
(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))
(2019年クルーズ船寄港数(回))
- 🏠 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
- 駅 主な交通拠点
- 新幹線
- - 新幹線(整備中)

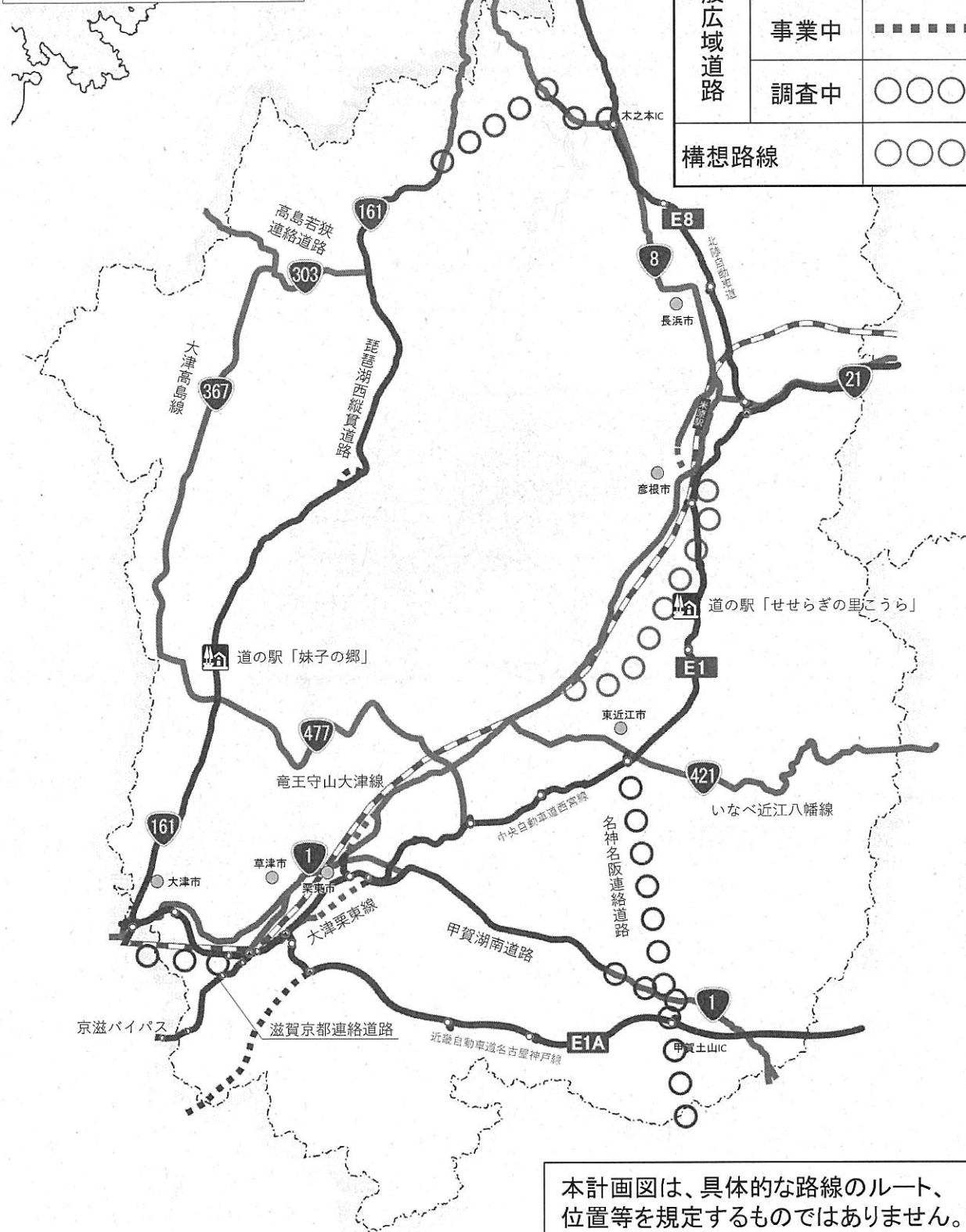
本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

■近畿ブロック 広域道路ネットワーク計画図(滋賀県拡大図)

(参考資料)
令和3年7月近畿ブロック新広域道路交通ビジョン・計画より抜粋

- 主な都市
- ✈ 主な空港
(2019年乗降客数(万人))
- ⚓ 主な港湾
(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))
(2019年クルーズ船寄港数(回))
- 🏠 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
- 主要交通拠点
- 新幹線

高規格道路	供用中	—————
	事業中	■■■■■■■
	調査中	○○○○○
一般広域道路	供用中	—————
	事業中	■■■■■■■
	調査中	○○○○○
構想路線		○○○○○



本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。