

滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）の原案について

1 原案の概要

- ・ マスタープラン（第2次）の策定より10年目を迎え、人口減少や高齢化、頻発化・激甚化する災害への備え、ICT技術の進展等、道路を取り巻く社会情勢が変化している。
- ・ マスタープラン（第2次）の成果として、約68kmの道路整備や人口10万人当たりの事故件数の半減などがあげられるものの、依然として渋滞や災害による通行止めが県内各地で発生している。
- ・ マスタープラン（第3次）は、これらの課題に継続して取り組みながら、将来のまちづくりの観点から拠点連携型都市構造への転換に対応した道路ネットワーク整備や、これまでの安全・安心に加え快適性やICT技術の活用などの新たな観点を取り入れた道路整備を目指して、「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」を将来像として定める。

2 マスタープラン（第3次）原案の構成

（別紙）【原案概要版】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 策定に向けたスケジュール（案）

令和3年11月定例会議 常任委員会 12月～1月中旬	計画の原案について 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 3月	計画案について 滋賀県道路整備マスタープラン （第3次）策定

◇ はじめに

- ・ 滋賀県では、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（第2次）』を平成24年3月に策定し、着実に道路整備を進めてきた。
- ・ この間、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、道路をとりまく状況が大きく変化した。
- ・ また、令和3年度に、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」を策定予定であり、国では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。
- ・ こうした社会情勢の変化や新たな計画を踏まえ、『滋賀県基本構想』の基本理念である「変わる滋賀 続く幸せ」の実現に向けて、これからの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)（以下「マスタープラン(第3次)」という。）』を策定する。

◇ 基本的な考え方

- ・ 概ね、今後の20年間を対象
- ・ 社会経済情勢の変化や新たな政策課題にかかる変更要素が生じた場合は適宜見直し
- ・ 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
- ・ 県道・市町道の役割にあわせた適切な管理を目指し、相互の移管を進める（県道要件を満たさなくなった区間やバイパス並行区間は市町へ、市町を跨ぐ広域ネットワークは県へ）

◇ 本計画の位置づけ

- ・ 本計画は、県政運営の方向性を示す『滋賀県基本構想』に基づく部門別計画（基本構想実現のための個別計画）として位置付け
- ・ また、概ね20年後の本県のまちづくりを見据えた『都市計画基本方針』の「拠点連携型都市構造」の実現に向け、道路整備の視点から目指すべき姿を本計画では示す

I-1. 目指すべき道路整備の将来像

1. 本県の現状と見通し

- 人口減少と高齢化の進行
- 道路交通需要の動向と道路整備の推移
- 交通事故発生状況と歩道整備の進捗
- 地理的特性を活かした経済の発展
- 自転車需要の状況
- 国土強靱化（自然災害リスク、道路インフラ施設の老朽化）

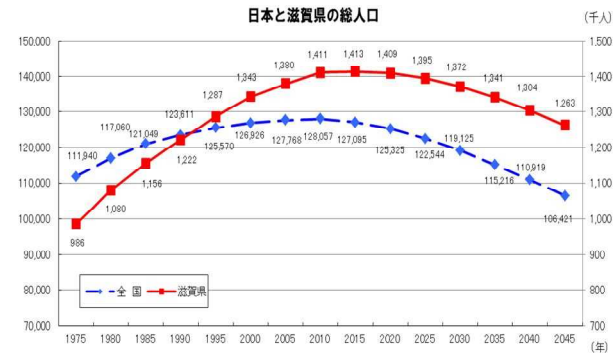


図 日本と滋賀県の総人口の推移と推計



図 2021年8月の台風18号による道路被害状況

2. 滋賀県道路整備マスタープラン（第2次）の成果

- 10年間の成果として小谷城スマートICや湖東三山スマートIC等の供用をはじめ、幹線道路においては、国道422号大石東バイパスや草津守山線整備、国道365号椿坂トンネル開通など着実に道路整備を進めてきた。

○主な整備進捗

- ・整備路線：国道422号、国道365号 草津守山線
- ・SIC：小谷城、湖東三山、蒲生

○滋賀県管理道路の比較(H24/R1)

- ・道路改良延長：1,547.8km → 1,615.9km
- ・道路改良率：69.4% → 71.4%
- ・歩道設置延長：903,746km → 994.2km
- ・歩道設置率：40.5% → 43.9%

○滋賀県交通事故件数および死者数比較(H24/R1)

- ・人口10万人当たりの発生件数：570.5件 → 257.9件
- ・死者数：79人 → 57人

○道の駅整備の比較(H24/R1)

- ・15駅 → 20駅

整備箇所の事例



国道422号 大石東バイパス
(瀬田川令和大橋)

I-1. 目指すべき道路整備の将来像

3. 目指すべき道路整備の将来像

～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～

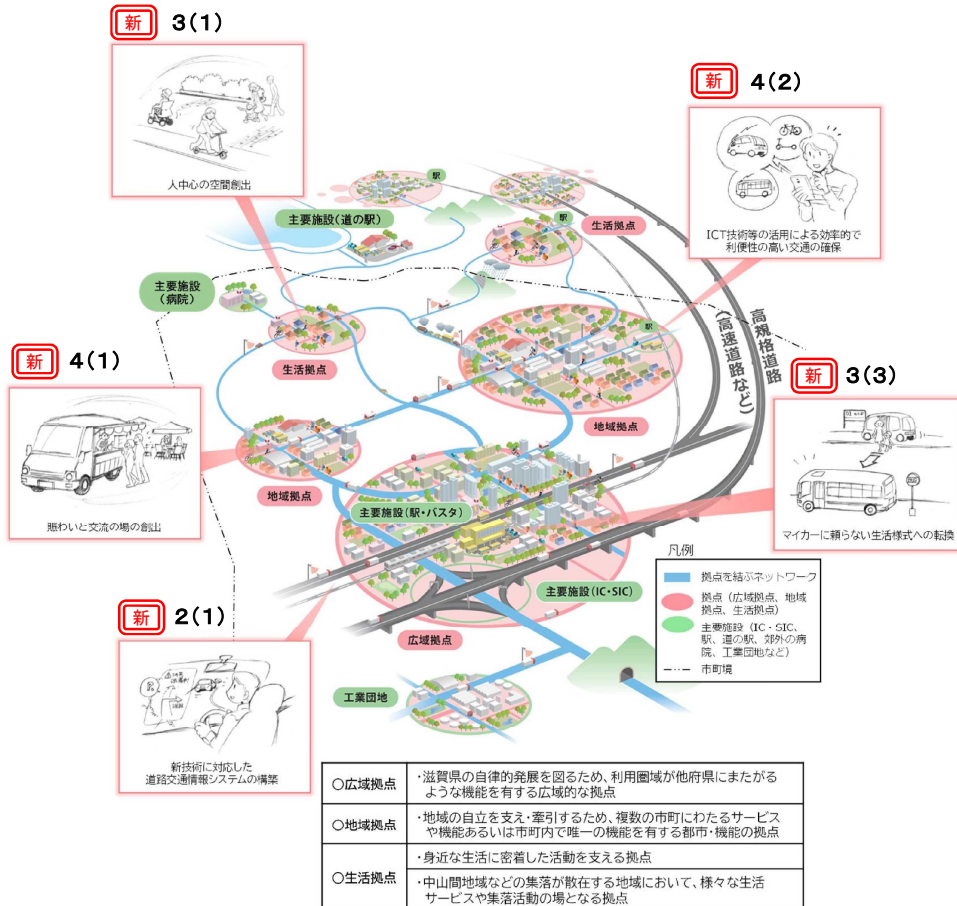
“県内外の拠点間ネットワークの強化”と
 “安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”

【拠点“間”ネットワーク整備】

- ・ 県内外の拠点を結ぶ道路ネットワークを形成し、人流・物流の円滑化や安全性の向上を図る
- ・ 既存施設の機能強化等により、人流や物流の効率化を図る道路網を形成

【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
- ・ 車中心から人中心へ、活力と賑わいをもたらす道路空間を創出



I-2. 道路整備の基本方針

1. 取組の柱とそれらを実現するための施策について

取組の柱	施策
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） ○円滑な人やモノの流れを実現するため、環状と放射状に広域道路ネットワークを形成 ○交通渋滞の解消を図り、産業活動等の活性化を支援 ○自動車、歩行者と共存しながら安心安全で快適なサイクリングを楽しむことができる走行空間整備を推進（ピワイチなど）
	(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） ○生活拠点や主要施設へのアクセス性を高め、日常生活の移動を円滑化★ ○交通結節点(SIC等)の整備により拠点や主要施設間のネットワーク機能強化★
	(3) 気候変動等へ適応した道路整備（防災） ○ダブルネットワークの確保や無電柱化の推進等により、災害時においても安定的な人流・物流の確保 ○災害脆弱性を克服し、地域の孤立化を防止 ○道の駅の災害時の利用を想定し、防災拠点としての機能強化
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） ○道路交通情報システムの高度化により、交通の円滑化を図ることで事故や渋滞を減らし、CO ₂ 削減にも貢献
	(2) 環境負荷の軽減（環境） ○交通管理者や交通事業者との連携により、公共交通への分担を図ることでCO ₂ 排出を抑制★ ○太陽光発電や地中熱などの再生エネルギーを活用する道路の整備
3 快適でセーフティ	(1) 人中心の空間創出（車から人へ） ○歩行者・自転車通行スペースの拡充などにより安全な移動空間を形成 ○車中心から人中心の道路空間への再編
	(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） ○騒音や振動の抑制、連続した道路緑化などによる、良好な沿道環境への改善 ○地域の個性を活かした、魅力ある街並み・景観を形成
	(3) マイカーに頼らない生活様式への転換（乗換拠点） ○多様な移動手段を利用しやすい駅やバス停などの乗換拠点の整備★
	(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） ○すべての人が利用しやすく、安全で快適な道路環境を形成
4 行きたくなる居たくなる	(1) 賑わいと交流の場の創出（賑わい） ○曜日や時間帯に適した道路の使い方により、賑わいのある道路空間を創出★
	(2) ICT技術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） ○様々な移動をシームレスにつなぐMaaSなど新たな交通マネジメントの導入★ ○地域内において提供される自動運転等への適応★

★：マスタープラン（第2次）から新たに追加した項目
 ★：滋賀県都市計画基本方針における拠点連携型都市構造の実現に関連する項目

I-2. 道路整備の基本方針

2. 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

- 道路を構成する橋梁、舗装、トンネルやその他の道路施設は、高度経済成長期の集中的整備され、整備後50年を経過するものもあり、今後、更に増加
- 道路整備の将来像を実現するには、新設だけでなく、整備後の道路の維持管理が不可欠なことから、損傷が大きくなるまでに修繕を行う「予防保全」の転換にむけて計画的なアセットマネジメントを推進
- 実施においては、滋賀県の長寿命化修繕計画に基づきながら、「施策の現状分析」「将来予測」「経営健全化」「投資、財政計画などの経営計画」を考慮した上で、新技術を活用した構造物点検や日常の維持管理システムを構築し、維持管理の高度化・効率化を実現

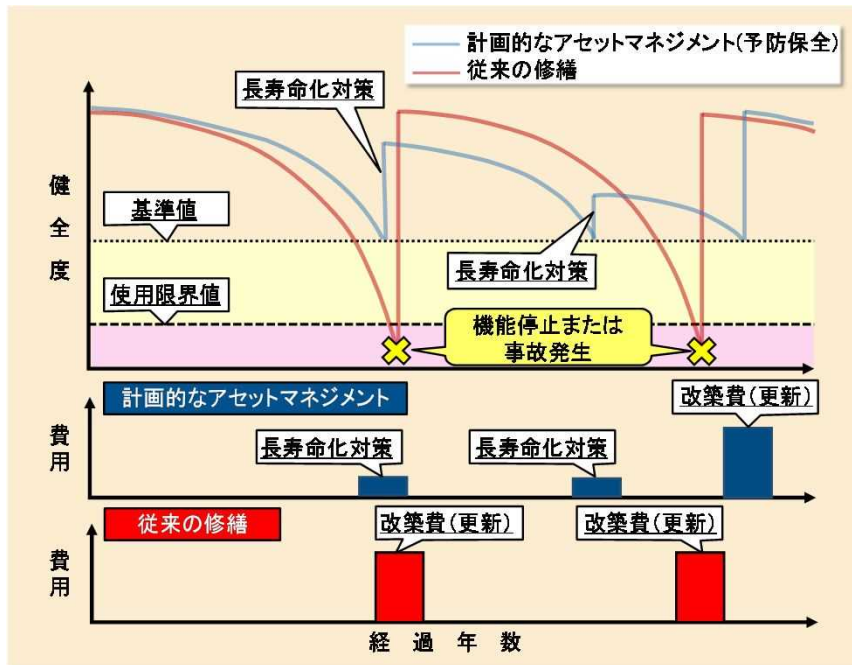


図 計画的なアセットマネジメントによるコストの削減

II-1. 道路整備の取組方針

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～

- 現在の道路事業は、限られた財源で整備する必要があることから、投資効果や、住民や企業等への効果の高い事業の整備が求められている。
- 評価項目を点数化した客観的評価マニュアルにより整備の優先順位を決定

【客観的評価マニュアル】

- 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。

【マニュアル(現行)】

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

【マニュアル(見直し案)】

拠点間ネットワーク整備	①取組みの柱の実現、②その他評価項目、③費用便益比、④地域特性
拠点内道路空間整備	①取組みの柱の実現、②その他評価項目、③地域特性

見直しポイント マスタープランの見直しを踏まえた評価指標や配点の見直し

II-1. 道路整備の取組方針

1. 効率的・効果的な整備

- (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～

○道路管理者や交通管理者等と連携した既存道路ストックの機能強化等の推進

- (3) 新技術の活用
～DXの推進やICT技術を活用した整備～

○自動運転やAI技術等のインフラDXによる
道路整備や維持管理等の道路事業効率化

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

○道路単体で考えるのではなく、国や市町のまちづくりや公共交通との
連携・一体化し、より住民が住み良いと思える環境づくりが重要

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

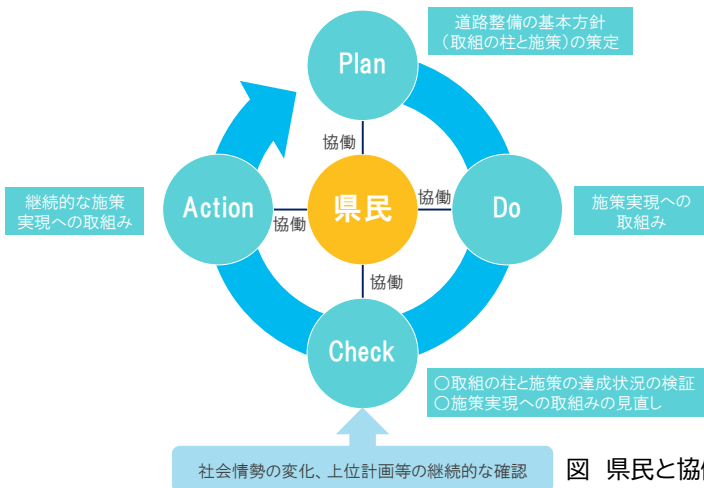


図 県民と協働によるPDCAのイメージ

II-2. 各地の道路整備計画

【(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。



◇ 策定に向けたスケジュール(案)

令和3年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MP(第3次) 策定