

土木交通・警察・企業常任委員会資料6-2

令和3年(2021年)12月15日

土木交通部 道路整備課

# 滋賀県道路整備 マスタープラン(原案) 第3次

令和4年3月  
滋賀県

## 目次

はじめに	1
<b>I 目指すべき道路整備の将来像と道路整備の基本方針</b>	<b>2</b>
<b>I-1. 目指すべき道路整備の将来像</b>	<b>3</b>
1. 本県の現状と見通し	3
2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果	12
3. 目指すべき道路整備の将来像	13
<b>I-2. 道路整備の基本方針</b>	<b>15</b>
1. 取組の柱とそれらを実現するための施策について	15
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	36
<b>II 道路整備の取組方針</b>	<b>37</b>
<b>II-1. 道路整備の取組方針</b>	<b>38</b>
1. 効率的・効果的な整備	38
(1) 道路整備の優先順位の明確化【客観的評価マニュアル】	38
(2) 既存道路を最大限活用	44
(3) 新技術の活用	44
2. まちづくり等と連携・一体化した整備	45
(1) 国の広域ネットワーク計画と連携した道路整備	45
(2) 市町のまちづくりと一体となった道路整備	45
(3) 道路交通と公共交通の連携による輸送分担の推進	45
3. 内容検証と継続的な見直し	46
<b>II-2. 各地域の道路整備計画</b>	<b>47</b>
<b>用語集</b>	<b>48</b>

## 1 はじめに

2  
3 滋賀県では、今後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  
4 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ました。

5 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<sup>6)</sup>技術の進  
6 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  
7 等、道路を取り巻く状況が大きく変化しています。

8 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  
9 計画基本方針」を策定し、国では今後の広域的な道路交通の方向性を「新広域道路  
10 交通ビジョン」で示されたところです。

11 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<sup>17)</sup>』の基本理念  
12 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  
13 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)」  
14 という。』を策定しました。

15 以下に示す「マスタープラン(第3次)」は、県内の地域ごとの具体の実行計画であ  
16 るアクションプログラムとともに、「どこに、どんな道路が、いつまでに必要か」を提示  
17 することで、限りある財源の中で、真に必要な道路整備を、無駄なく早急に進めるた  
18 めの基本方針となるものです。

### 基本的な考え方

- ・概ね、今後の20年間を対象とします。
- ・社会経済情勢の変化や新たな政策課題に係る変更要素が生じた場合は適宜見直します。
- ・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します。
- ・市町村合併により要件を満たさなくなった区間や、バイパス整備と並行する現道区間などは市町へ、市町を跨ぐ広域的なネットワークは県へ、適切に協議を進め相互移管を進めます。

### 本計画の位置付け

- ・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)として位置付けています。
- ・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示します。

# I

## 目指すべき道路整備の将来像と 道路整備の基本方針

I-1. 目指すべき道路整備の将来像	3
1. 本県の現状と見通し	3
2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果	12
3. 目指すべき道路整備の将来像	13
I-2. 道路整備の基本方針	15
1. 取組の柱とそれらを実現するための施策について	15
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	36

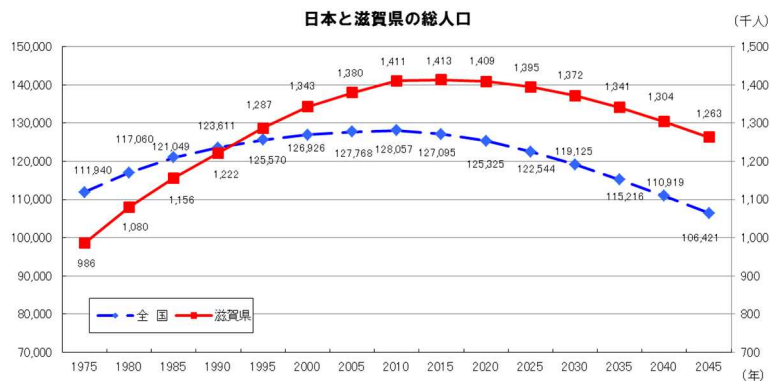


## I-1. 目指すべき道路整備の将来像

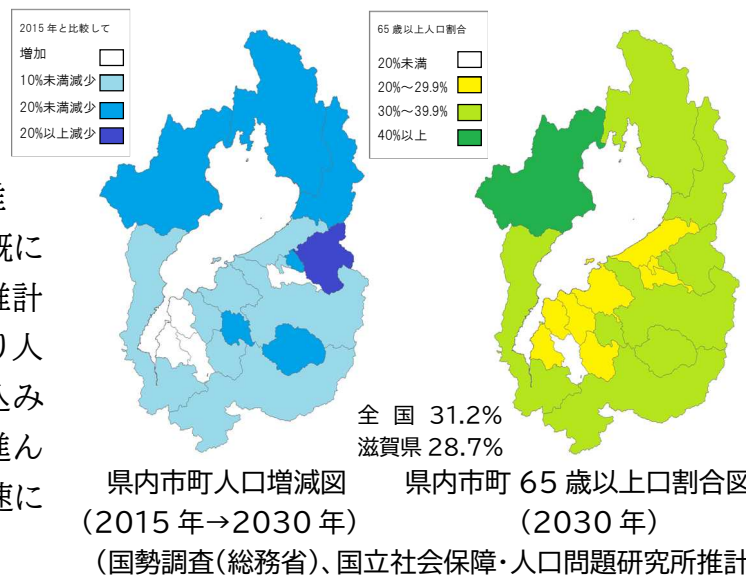
### 1. 本県の現状と見通し

#### (1) 人口減少と高齢化の進行

本県の人口は、2013年頃をピークに、既に減少局面にあると考えられます。2013年には初めて転出者が転入者を上回り、2016年以降は死亡数が出生数を上回っています。全国の状況と比べ人口減少のスピードが緩やかなものの、このまま出生数が減少し、若い世代の流出が続いた場合、2015年に約141万3千人であった人口は、2030年には約137万2千人まで減少、更に2045年には約126万3千人まで減少する見込みです。



日本と滋賀県の総人口の推移と推計  
(国勢調査(総務省)、国立社会保障・人口問題研究所推計)



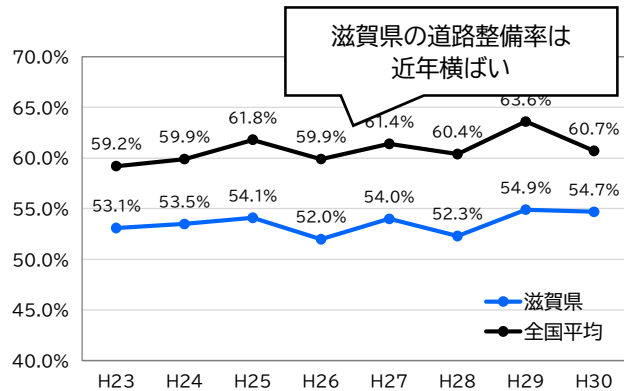
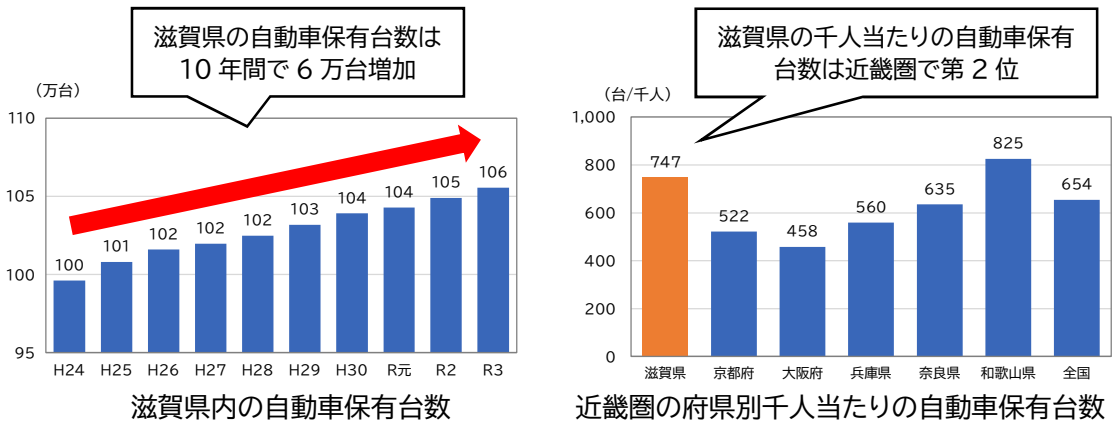
2030年時点の65歳以上の高齢者割合は、県平均で見ると、本県は全国平均に比べ低く推計されていますが、高島市では既に全国より高齢者人口割合が高く推計されており、県内でも地域により人口動向の状況は二極化する見込みです。なお、高齢化が緩やかに進んでいる地域においても、今後急速に高齢化が進む見込みです。

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>■人口減少のスピードは全国より緩やかなものの、今後も減少傾向</li> <li>■高齢化の進行は全国平均より高齢者人口が高く推計されている地域がある</li> <li>■高齢化が緩やかに進んでいる地域でも今後も急速化する見込み</li> </ul>
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>■人口減少による「低密度な拡散型の都市構造」から、都市機能を集約したメリハリのある「拠点連携型都市構造」へ転換</li> <li>■自動運転等の多様な交通手段の確保や公共交通ネットワークを維持し、少子高齢化に対応</li> </ul>

1 (2) 道路交通需要の動向と道路整備の進捗

2 県内の自動車保有台数は、H24年からR3年8月までの約10年間で約6万台  
 3 増えており、年々増加傾向にあります。また、滋賀県の千人当たりの自動車保有台数  
 4 は近畿圏で第2位を誇っており、県内の道路交通需要も高まっています。一方で、本  
 5 県の道路整備率<sup>25)</sup>は全国平均に対して低い水準にあり、かつ、近年の道路整備率は  
 6 停滞している状況です。

7 自動車の依存率が高い状態に対して、道路整備が追いついていない状況にあり、  
 8 引き続き、道路整備を進めながら、マイカーに頼らない、公共交通への転換に向けた  
 9 対策を進めていく必要があります。



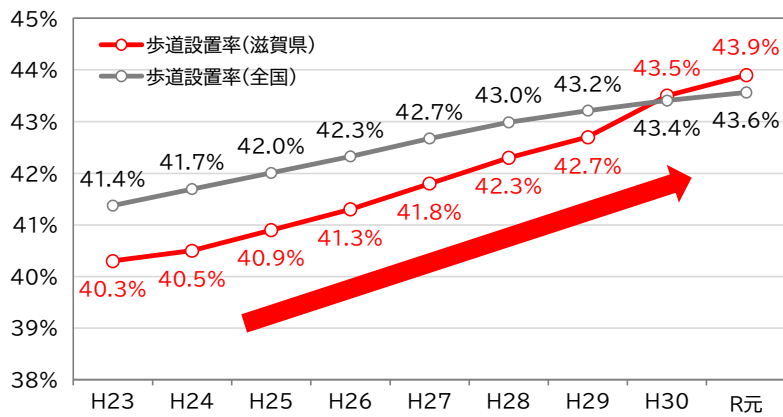
滋賀県管理道路の道路整備率

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 県内の自動車保有台数は増加し、自動車への依存が高い</li> <li>■ 近年の道路整備率は停滞しており、混雑する道路が残存</li> </ul>
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ マイカーに頼らない、公共交通への転換等の対策を推進</li> </ul>

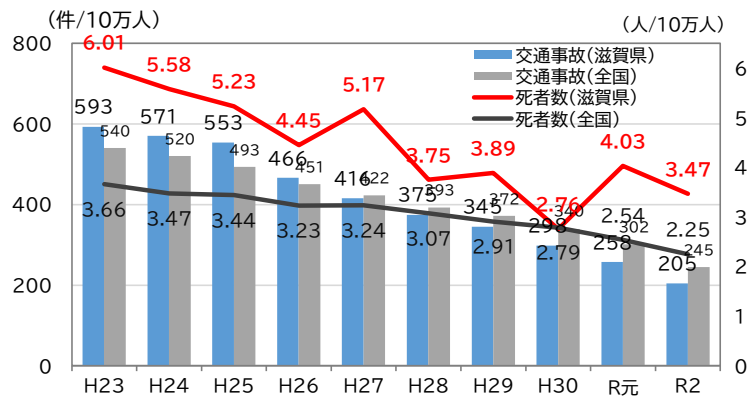


1 (3) 交通事故発生状況と歩道整備の進捗

2 本県の歩道設置率<sup>※30)</sup>は着実に増加しており、本県の交通事故発生件数も減少傾  
 3 向ですが、全国都道府県と比較すると、令和 2 年時点において人口 10 万人当  
 4 の交通事故件数は 205 件(全国 245 件)と、全国ワースト 23 位となっています。さ  
 5 らに、人口 10 万人当たりの死者数は 3.47 人(全国 2.25 人)と、全国ワースト 11 位  
 6 となっており、全国で見ると重大事故の危険性が高い状況にあります。



滋賀管理道路の歩道設置率



滋賀県の人口 10 万人当たりの交通事故件数・死者数

現状	■本県の歩道整備は着実に進んでおり、交通事故件数も減少傾向ながらも、全国で見ると重大事故の危険性が高い
今後の見通し	■安全安心を確保する歩道整備により道路空間の形成を推進し、歩行者の安全性向上を図る

1 (4) 地理的特性を活かした経済の発展

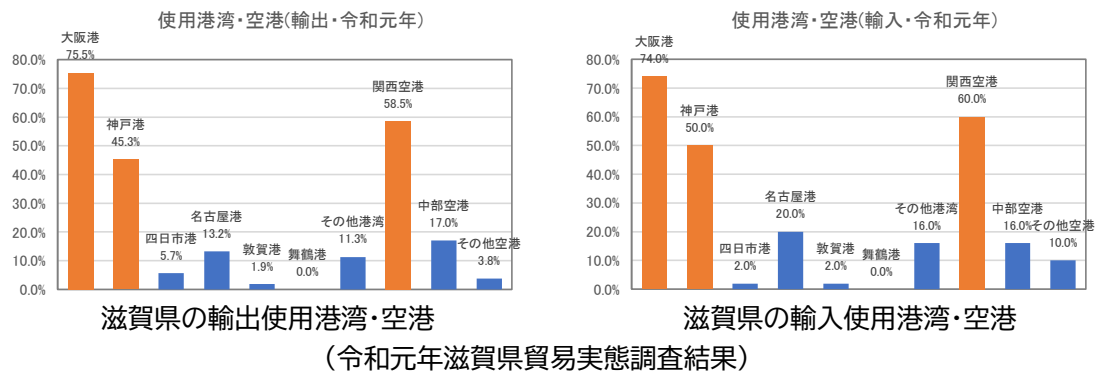
2 本県は、古くから近畿圏、中部圏、北陸圏を結ぶ交通の要所として栄え、現在も  
3 これらの地域を結ぶ名神高速道路や北陸自動車道、新名神高速道路等の幹線道  
4 路が国土軸を形成しています。また、国際空港や重要港湾とも高速道路網で結ば  
5 れており、太平洋側と日本海側にアクセスが良好な恵まれた位置にあります。

6 特に高度成長期以降、県南部を中心に大規模工場や大学・研究所が幹線道路  
7 の沿線に立地し、全国有数の内陸工業県として発展してきました。

8 本県の輸出入に使用する港湾・空港をみると、大阪港、神戸港、関西空港などの  
9 利用割合が高く、阪神地域を中心に広域的な物流が行われています。そのため、県  
10 内の工業団地や物流拠点等の産業集積地と、輸出入経路となる港湾・空港間のネ  
11 ットワークを強化することで、物流の活性化につなげます。



26 滋賀県周辺における広域的な道路交通網の現況  
27 (滋賀の3つの魅力(滋賀県企業誘致推進室))





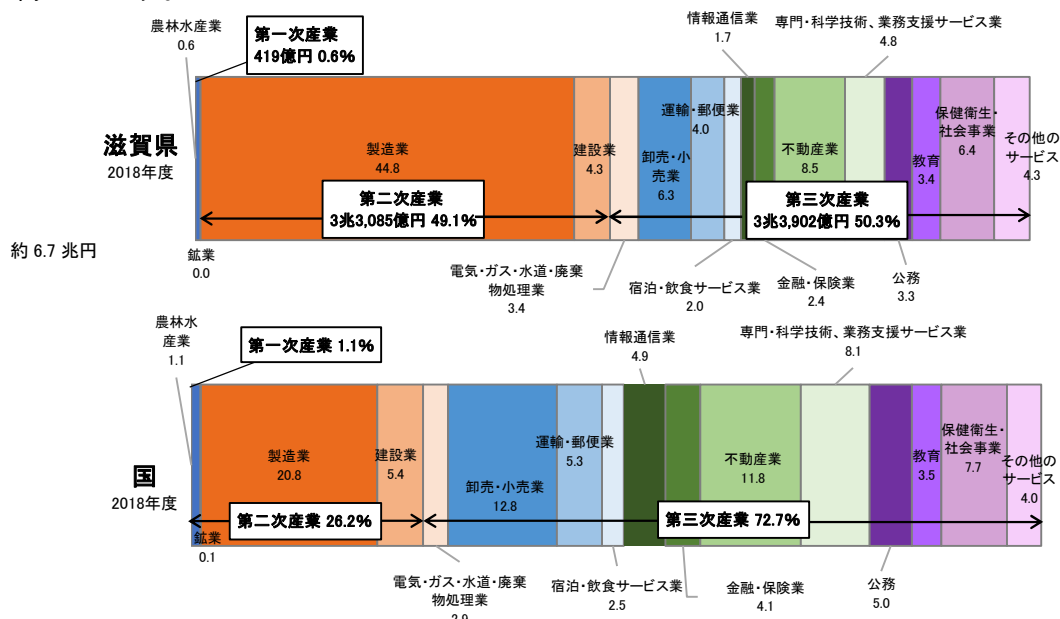
2018年における本県の県内総生産は約6.7兆円であり、県内総生産を経済活動別にみると、第一次産業は419億円(県内総生産の0.6%)、第二次産業は3兆3,085億円(同49.1%)、第三次産業は3兆3,902億円(同50.3%)となっています。

本県では県内総生産に占める第二次産業の割合が全国1位(49.1%:「2018年度県民経済計算」内閣府)、1事業所

順位	県名	1事業所当たり付加価値額(億円)
1位	山口県	11.6
2位	滋賀県	11.1
3位	三重県	8.8
全国平均		5.5

当たりの付加価値額は全国2位(11億1,384万円:「2020年工業統計調査」経済産業省)という日本有数のものづくり県となっています。

今後、新名神高速道路の全線完成やリニア中央新幹線(品川・名古屋間)の開業、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の開通など、本県および近隣府県では新しい広域的な道路交通網が整備される予定であり、地理的特性を活かした更なる経済発展が期待されます。



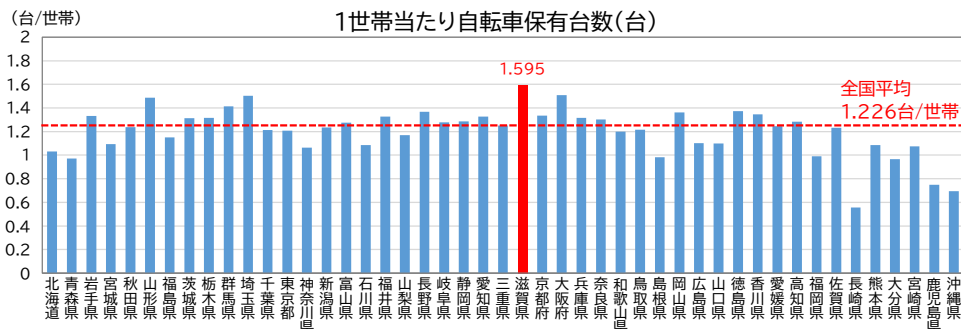
経済活動別の県内総生産および国内総生産における構成比(名目)

(2018年度滋賀県民経済計算)

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 太平洋側と日本海側へアクセス性に恵まれ、県南部を中心に経済発展</li> <li>■ 県内総生産に占める第二次産業の割合が全国1位、1事業所当たりの付加価値額は全国2位で、日本有数のものづくり県</li> </ul>
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 人・モノの円滑な移動を促進する道路ネットワークの形成と機能強化を推進し、更なる物流の活性化と経済発展の支援</li> </ul>

1 (5) 自転車需要の状況

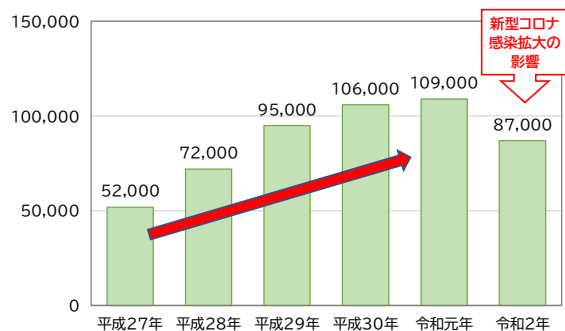
2 本県においては自転車需要が高く、平成 30 年には 1 世帯当たりの自転車保有  
 3 台数が約 1.6 台(全国平均約 1.2 台)で全国トップとなっています。



4  
5 1世帯当たりの自転車保有台数  
6 (平成 30 年度自転車保有実態に関する調査報告書(自転車産業振興会))

7  
8 日本を代表し世界に誇りうるサイクリングロードを「ナショナルサイクルルート」と  
 9 して指定する制度が令和元年 9 月に創設され、本県の「ビワイチ」は、「茨城県のつ  
 10 くば霞ヶ浦りんりんロード」と「広島・愛媛県のしまなみ海道サイクリングルート」とと  
 11 もに、令和元年 11 月に第1次ナショナルサイクルルートの指定を受けました。

12 全国各地で地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムが推進されているなか、滋  
 13 賀県においても、自転車で琵琶湖を一周する「ビワイチ」が人気を博し、近年は年間  
 14 10 万人を超える方々が「ビワイチ」を体験されています。



15  
16 ビワイチ体験者数推計値(人)  
17 (地方創生・国スポ・障スポ大会対策特別委員会 資料 2-1  
18 (令和 3 年(2021 年)5 月 28 日 商工観光労働部観光振興局))

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 1 世帯当たりの自転車保有台数が全国トップ</li> <li>■ 近年では年間 10 万人超が「ビワイチ」を体験</li> </ul>
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 安全安心で快適な自転車走行環境を創出し、自転車需要に対応</li> </ul>

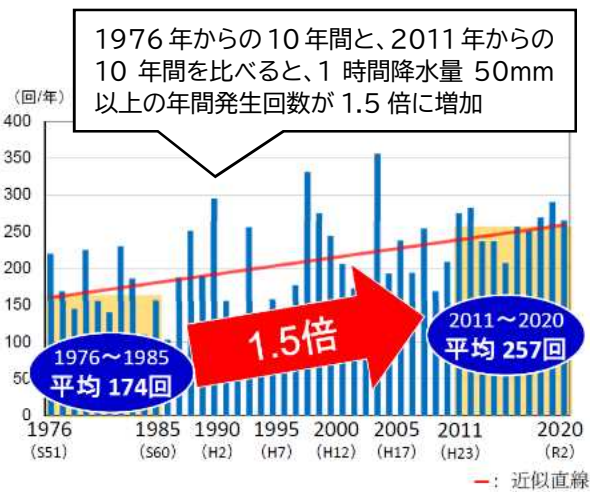
## 1 (6) 国土強靱化

### 2 ① 自然災害リスク

3 本県では、琵琶湖西岸断層帯をはじめとした活断層による地震や、南海トラフ地  
 4 震による大規模災害の発生が危惧されています。特に南海トラフ地震の30年以内  
 5 の発生確率は70%~80%程度とされており、本県をはじめ、西日本を中心に大き  
 6 なた人的・物的な被害をもたらす、日本全体の経済にも大きな影響が生じるおそれ  
 7 があります。また、集中豪雨や河川の氾濫等、地震以外の災害や複合災害のリスクも  
 8 あります。

9 近年の気候変動に伴い、災害が激甚化・頻発化する中、本県においても2021  
 10 年8月には台風18号によって、国道1号や大津信楽線など県内複数の道路が土  
 11 砂崩れ等により通行止めとなり、隣県や市町間の移動に大きな支障が発生しました。

12 こうした背景から、自然災害に対して、落石・崩壊・浸水等の被害を最小限にとど  
 13 める災害に強い道路整備と、被災時を想定したダブルネットワークの構築による代  
 14 替路の確保が重要です。



2021年8月の台風18号による道路被害状況

26 1時間降水量50mm以上の年間発生回数  
 27 (国土交通省 令和4年度予算概算要求概要)

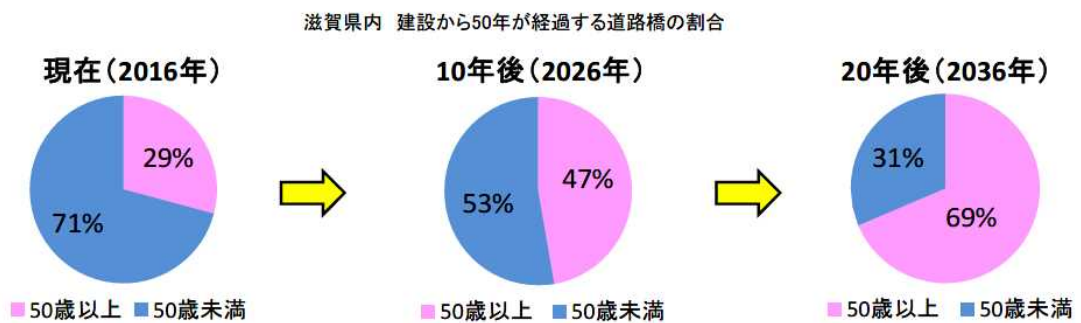
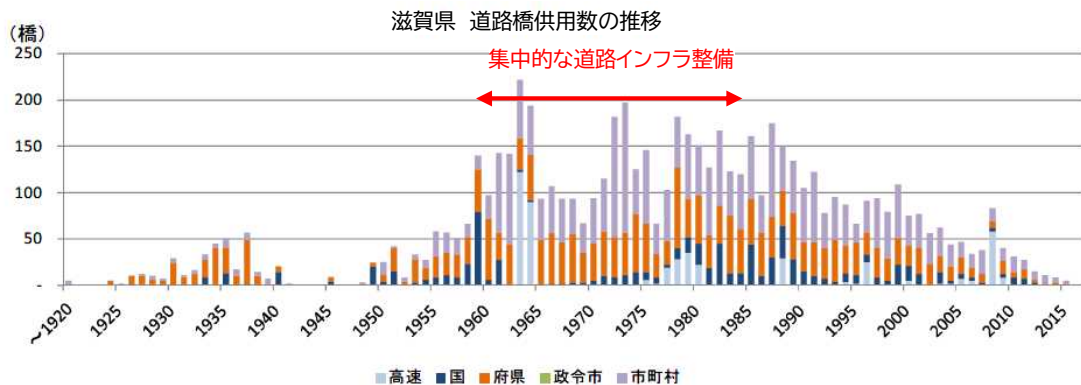
38 現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>■本県を取り囲む断層帯や南海トラフによる大規模地震の発生が危惧</li> <li>■近年の気候変動に伴い、台風等による災害の激甚化・頻発化</li> </ul>
39 今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>■激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害に強い道路整備と、ダブルネットワークの構築による代替路の確保を推進</li> </ul>



② 道路インフラ施設の老朽化

本県では、高度経済成長期や琵琶湖総合開発事業により、1960 年頃から 1985 年頃にかけて集中的に道路インフラ施設を整備してきました。今後、施設の一斉の老朽化が進展し、2036 年には架橋後 50 年以上が経過する橋梁が県下で約7割となり、維持管理費の急速な増大が懸念されています。

そのため、これまで以上に計画的なアセットマネジメント<sup>10)</sup>推進が求められます。



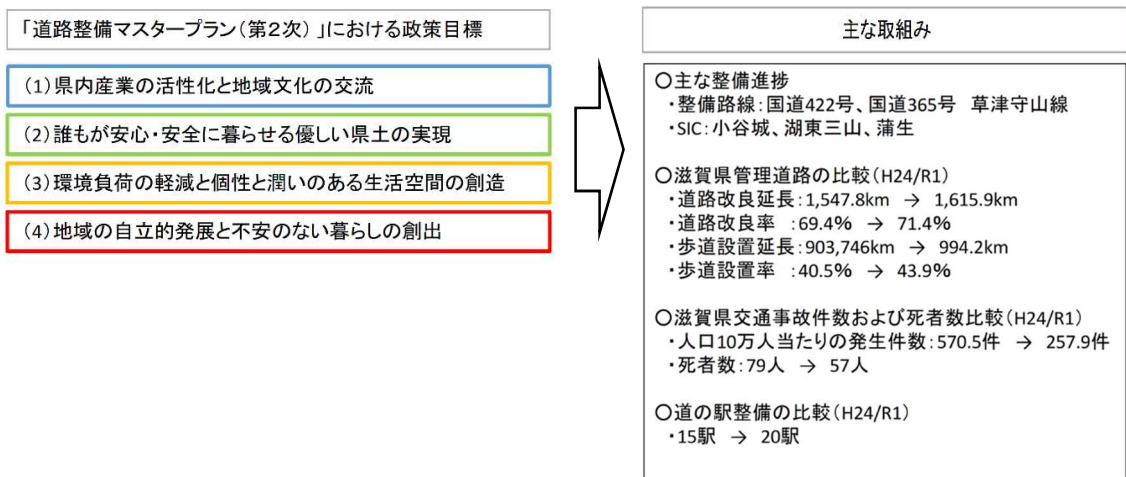
建設から 50 年以上経過した橋梁の割合変化(滋賀県)  
(2017 年度第 1 回道路メンテナンス会議資料)

現状	■過去、整備されてきた道路インフラ施設が建設 50 年以上経過するなど、今後も更なる老朽化の進展が懸念
今後の見通し	■計画的にアセットマネジメント <sup>10)</sup> を推進し、道路インフラ施設の老朽化と維持管理費の急速な増大化に対応

## 2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果

滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)を策定した平成24年3月から令和3年3月までの10年間について、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ました。

また、安全面においては、人口10万人当たりの事故発生件数を比較すると、約半数となるなど自動車交通の安全性が向上しました。



### 【主な整備箇所】



国道422号 大石東バイパス  
(瀬田川令和大橋)



小谷城スマートIC



### 3. 目指すべき道路整備の将来像

本県が目指す将来像として、滋賀県基本構想<sup>17)</sup>では人・経済・社会・環境の4つの視点で、自分らしい未来を描くことができる生き方と、その土台としてSDGs<sup>9)</sup>の特徴にある経済、社会、環境の3つがバランスの取れた持続可能な滋賀を目指しています。

また、滋賀県都市計画基本方針では、低密度な拡散型の都市構造から、今あるものを活かす視点を重視し、持続可能で質の高い都市構造への転換を目指しています。

道路の視点では、人口減少と高齢化の進行、気候変動による災害規模の拡大および地震等の大規模災害の発生のおそれ、新型コロナウイルスの感染拡大による経済への影響など、道路・交通政策を取り巻く環境の変化を踏まえて、高齢者、子供、障がい者を含むすべての人が移動手段、交通事故、渋滞の心配なく安全に快適に移動できる社会の構築を目指すべきです。

道路は、拠点と拠点を結ぶ我々の生活に欠かせない社会基盤であり、道路によって人・モノの往来が増え、交流を促進し、経済を発展させます。また、身近な道路空間に目を向けると、誰もが移動しやすく、歩きやすい道路環境は、安全安心かつ快適で居心地の良い生活を生み出すとともに、新たなコミュニティの形成にもつながります。

これらを踏まえ、本計画における目指すべき道路整備の将来像として、各地域の拠点間を結ぶ道路、拠点内の道路など、道路の機能やネットワーク上の特性により、拠点間と拠点内の階層を意識した将来像を設定します。

これにより、「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」の実現を目指します。

#### ■ 目指すべき道路整備の将来像

“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”

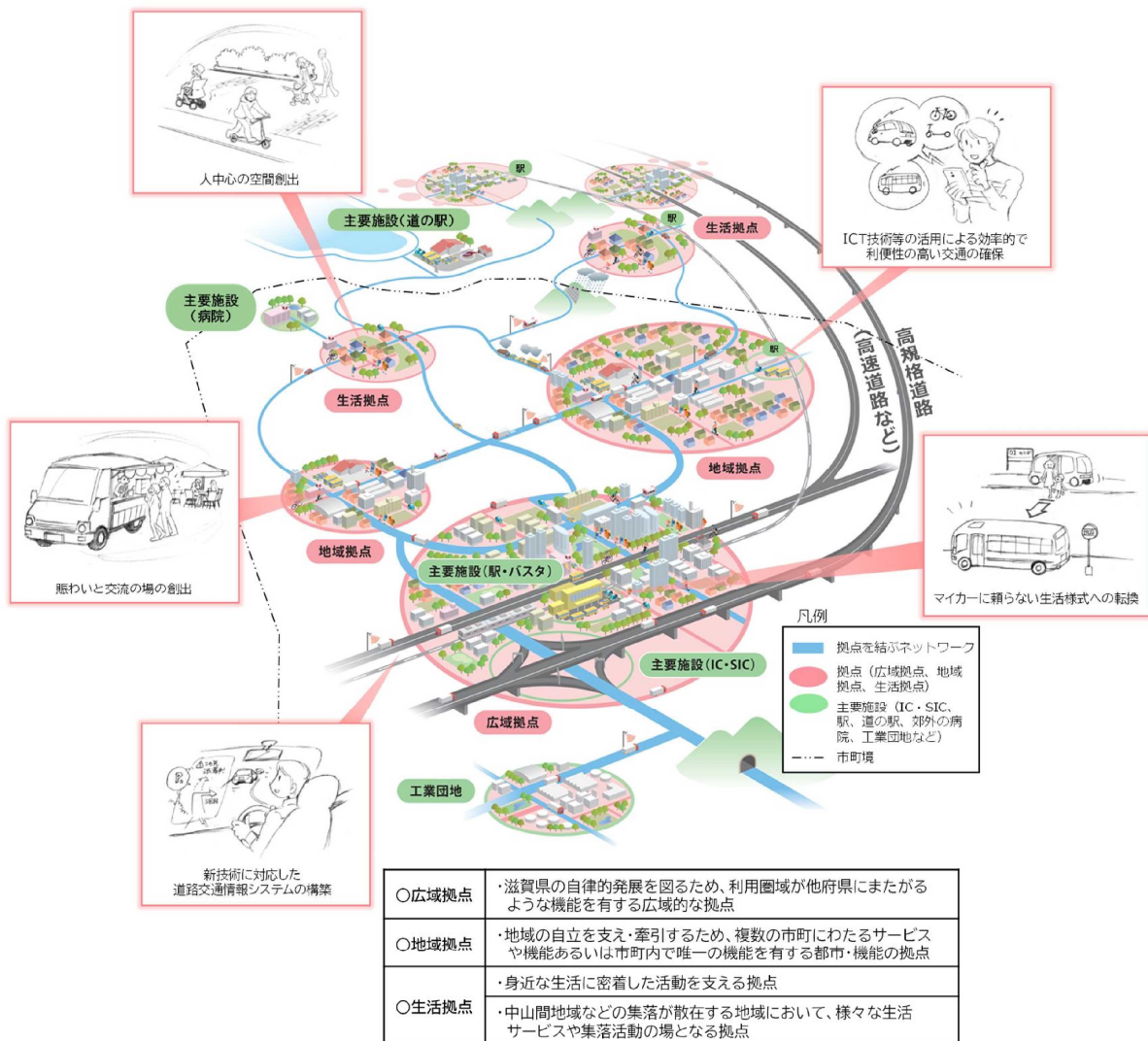
# 1 ■ 目指すべき道路整備の将来像

## 【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することで、人やモノの移動の円滑化や安全性の向上を図り生産力を向上させる道路網とします。また、既存施設の機能強化等により、移動の効率化を図る道路網を形成します。

## 【拠点“内”道路空間整備】

県民の日々の生活を支え、拠点内の安全・安心な移動を実現する道路空間を形成します。多様な移動ニーズに対応するマルチモーダル<sup>31)</sup>な移動環境の実現や移動だけでなく滞在など多様な利用を可能にする、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します。



2

3

目指すべき道路整備の将来像

## 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

本県においては、増大する交通需要に対応した道路整備を推進しており、平常時・災害時を問わない人やモノの移動の円滑化、技術革新やポストコロナ時代も見据えた県内産業の活性化、地域文化の交流促進、医療の支援等を図るため、道路ネットワークの強化、交通拠点・防災の機能強化、交通マネジメント・推進体制の強化を図ることが必要です。

道路における安全性として、自動車交通の安全性向上とともに、歩行者・自転車利用者・障がい者等に対する安全性を高めることが重要です。

また、今後は、「新しい生活様式」に対応した豊かな暮らしの実現を目指すため、賑わいをはじめとした多様なニーズに応える魅力的な道路空間の創出や、ICT<sup>6)</sup>技術の活用による効率的で利便性の高い交通を確保し、移動や滞在を促すような道路整備を推進します。

本マスタープラン(第3次)では、目指すべき道路整備の将来像の実現に向けて、以下の4つの取組の柱とそれらを実現するための施策を掲げます。

取組の柱	取組の柱を実現するための施策
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)
	(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) 人中心の空間創出 (車から人へ)
	(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) マイカーに頼らない生活様式への転換 (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) 賑わいと交流の場の創出 (賑わい)
	(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)





1 **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の環状および放射状の  
広域道路ネットワーク形成
- 交通渋滞の解消による産業活動等の活性化の支援
- 自動車、歩行者と共存しながら安全安心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「ビワイチ」

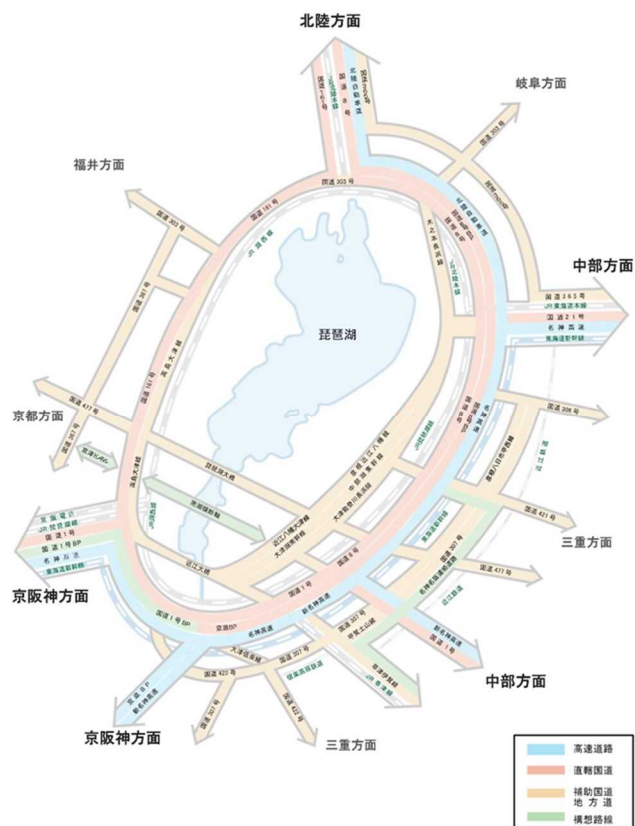
2

3 ① 環状および放射状の広域道路ネットワーク形成

4 本県の地理的特性として、琵琶湖を取り囲むように市街地が分布しているため、  
5 県内の地域間を連絡するには、まず環状ネットワークの形成が必要です。また、広く  
6 県外との交流を促進するため、環状ネットワークから隣接する府県や近畿圏、中部  
7 圏等へのアクセスとなる放射状  
8 ネットワークの整備が必要です。

9 環状および放射状ネットワー  
10 クの整備を図ることで、平常時・  
11 災害時を問わず人やモノの移動  
12 がスムーズに行える広域道路ネ  
13 ットワークを形成します。これに  
14 より、地域間の交流を促進させ、  
15 地域経済の活性化や持続可能  
16 な地域発展に貢献します。

17 また、前述のとおり本県の特  
18 性として琵琶湖があるため、東西の移動制限が課題となってい  
19 ます。今後は、関係機関と協議  
20 し、課題解決に向けて必要なネ  
21 ットワークを検討していきます。  
22



23  
24 出典：「環びわ湖放射状ネットワークの形成に向けて（企画調整課 H2.6）より  
25 （※路線名を現状に修正、空港計画を削除、名神名阪連絡道路を追加）  
26 滋賀県内の広域道路ネットワーク

23

24

25

26

27



1 ② 交通渋滞の解消による産業活動等の活性化

2 交通渋滞は、様々な経済活動を阻害する要因となっており、渋滞対策は道路整  
3 備の大きな柱です。本来、現道拡幅やバイパス整備は最も有効な対策となりますが、  
4 主要な渋滞箇所での右折車線設置等の交差点改良、歩道が狭く危険な踏切や渋  
5 滞が著しい踏切の立体交差化、道路幅員の拡大なども渋滞対策として効果的です。  
6 これらの対策によってボトルネックとなる渋滞箇所を重点的に対策し、産業活動等  
7 の活性化を支援します。

8  
9



10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21

バイパス整備の事例  
大津能登川長浜線((都)山手幹線)





1 ③ 安全安心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  
2 「ビワイチ」

3 サイクリングを活かした県全体の活性化に向け、安全安心で快適にサイクリング  
4 を楽しむことができる自転車通行空間整備を引き続き進めていきます。具体的には、  
5 案内看板および路面表示の設置、自転車通行帯や自転車歩行者専用道路等の整  
6 備を進めるとともに、鉄道・湖上交通との連携や立ち止まって景色を眺めることので  
7 きるビュースポットの整備等により、多様な楽しみ方ができるルート整備を進めてい  
8 きます。

9 更には、湖岸周辺から離れた県内各地の観光地等を周遊する「ビワイチ・プラス」  
10 の整備を市町と連携しながら進めることで、新たなサイクリング人口の創出を目指  
11 します。

12 また、ビワイチを通じて、自転車の利用環境の整備と活用促進が進むことで、自  
13 動車に使用するガソリン消費の低減に努めます。



「ビワイチ」ルートと主な自転車通行区間の整備状況

15  
16  
17  
18  
19



2 (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(スマートインターチェンジ<sup>18)</sup>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  
4 ① 生活拠点や主要施設へのアクセス性の向上

5 幹線道路の整備を促進するとともに、幹線道路と生活拠点や主要施設を結ぶア  
6 クセス道路を整備することによって、日常生活の移動を円滑化します。特に、救急  
7 病院周辺の道路では、救急車の通行に配慮した道路整備によって救命・救急活動  
8 を支援に努めます。



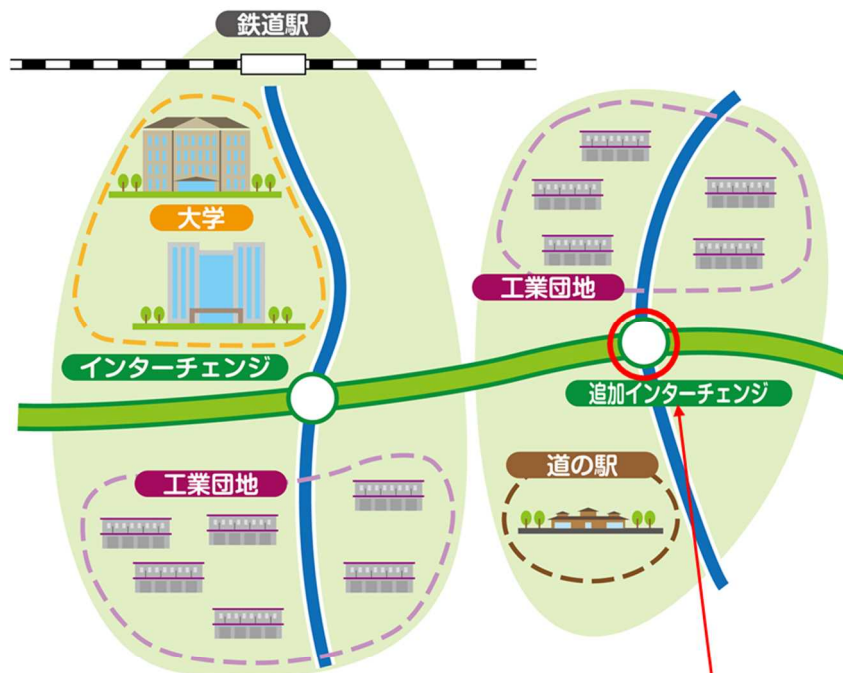
9  
10 生活拠点や主要施設へのアクセス道路整備のイメージ



1 ② 主要施設間のネットワーク機能強化

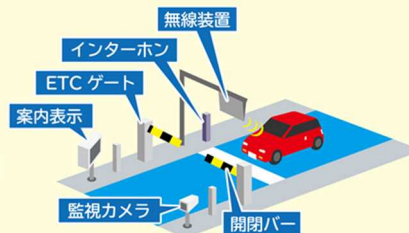
2 交通結節点となる追加インターチェンジ<sup>21)</sup>(スマートインターチェンジ<sup>18)</sup>を含む  
 3 の整備や、鉄道駅・高速道路インターチェンジへのアクセス道路を整備することによ  
 4 り、大学や工業団地、道の駅等の主要施設間のネットワーク機能強化を図ります。

5 また、ネットワーク機能強化により主要施設へのアクセス性を向上させ、付加価  
 6 値を高めます。



22 **スマートインターチェンジ(SIC)**

23 高速道路の本線やサービスエリア、  
 24 パーキングエリア、バスストップから乗り降りが  
 25 できるように設置されるインターチェンジ。  
 26 通行可能車両をETC搭載車両に限定することで、  
 料金徴収員が不要。



28 SIC 等による主要拠点間ネットワーク機能強化のイメージ

29  
30  
31





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21

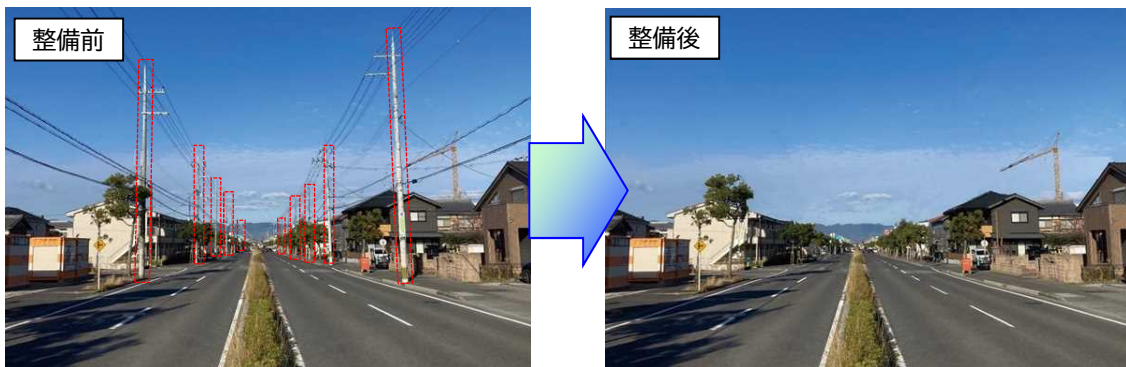
### (3)気候変動等へ適応した道路整備（防災）

- ダブルネットワークの確保や無電柱化<sup>33)</sup>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<sup>32)</sup>の災害時の利用を想定し、防災拠点としての機能強化

#### ① 災害時に機能する道路ネットワークの構築

大規模災害時における生命線として重要な役割を担う緊急輸送道路<sup>13)</sup>や重要物流道路について、橋梁などの重要構造物の耐震対策により構造面での強化を図ります。

また、代替性の高いダブルネットワークを構築し、電線類の埋設等による無電柱化と合わせた災害に強い道路整備を推進します。



無電柱化のイメージ写真

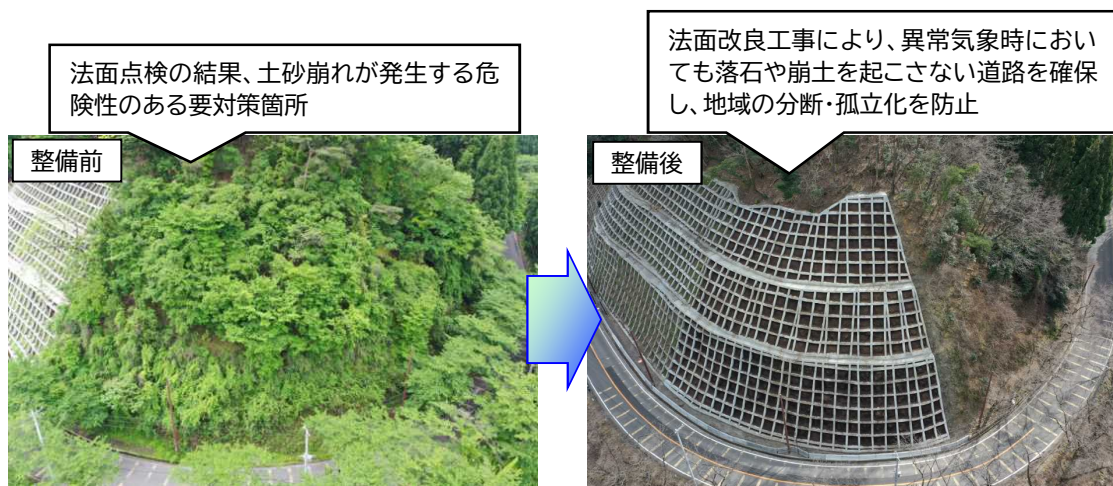
※写真の加工により電柱を消去しています。



## ② 異常気象時の地域の孤立化を防止する対策の推進

異常気象時においても地域が分断、孤立化することのないように、バイパス等の整備とあわせ、落石や崩土危険箇所での対策を進めます。大雨に対しては冠水対策等に努め、大雪に対しては融雪施設等の整備により、異常気象時においても信頼性の高い道路交通の確保を図ります。

また、災害発生時には、被害の最小化を図るために、迅速な緊急通行車両等の走行経路の確保や、道路の通行可否・公共交通運行状況など、必要な情報を即時・的確に情報提供する仕組みを構築します。



法面改良工事による土砂災害の防止対策  
(葛籠尾崎大浦線)





1 ③ 道の駅における防災拠点機能の強化

2 道の駅<sup>32)</sup>は、2004年10月の新潟県中越地震、2011年3月の東日本大震  
 3 災、2016年4月の熊本地震時等において、被災者の避難場所や被災地救援のた  
 4 めの支援拠点、被災情報や安否情報等の災害情報の集約・発信の場として広く活  
 5 用され、災害時に「道の駅」が大きな役割を果たすことが確認されました。

6 国土交通省では、都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置付  
 7 けられている「道の駅」を「防災道の駅」として選定することで、重点的な支援を行う  
 8 制度が創設され、滋賀県では道の駅「せせらぎの里こうら」が「防災道の駅」として  
 9 選定されました。

10 今後、「道の駅」については、災害時に自衛隊・消防の救助活動拠点、救援物資  
 11 の集積拠点、道路利用者の一時避難所などの防災拠点として利用ができるよう非  
 12 常用発電機や防災倉庫、貯水槽などハード面の機能強化を推進します。



14  
 15 防災拠点としての道の駅の活用イメージ  
 16  
 17  
 18



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）

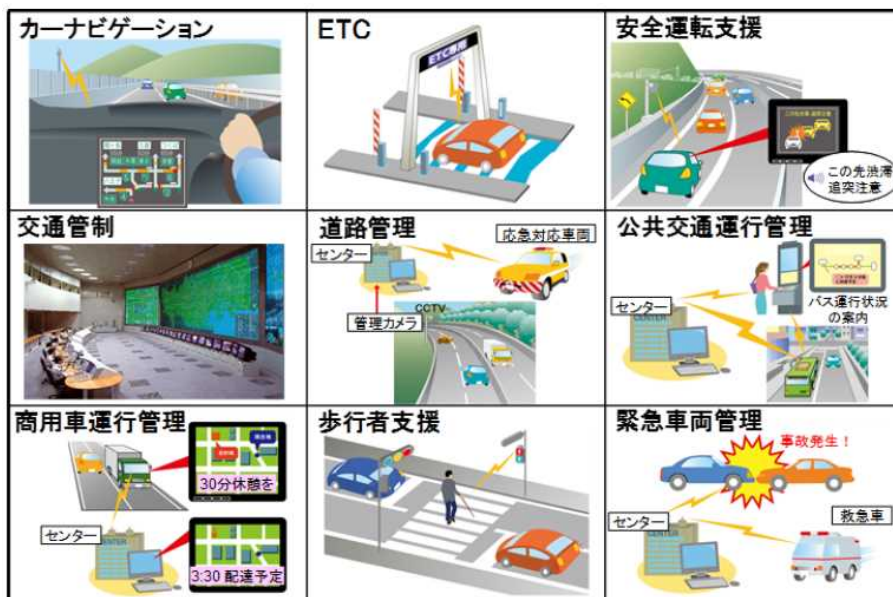
- 道路交通情報システムの高度化により、交通の円滑化を図ることで事故や渋滞を減らし、CO<sub>2</sub>削減にも貢献

道路交通情報システムの高度化による交通円滑化

ICT<sup>6)</sup>技術を活用した ETC2.0 プローブデータ<sup>5)</sup>や、カメラ画像の AI 解析等により、リアルタイムの通行止めや渋滞等の交通状況の情報を収集・提供し、交通需要マネジメント(TDM)<sup>15)</sup>や交通システムマネジメント(TSM)<sup>14)</sup>等、新技術に対応した道路交通情報システムを構築します。

更に、取得したデータは、データプラットフォーム構築やオープン化等により、ビッグデータの多方面活用を図ります。こうした道路交通情報システムの高度化により、道路交通情報提供を通じて本県における円滑な交通流を実現します。

また、これらの取組によって、交通を円滑化し、CO<sub>2</sub>排出量削減に貢献します。



IT 技術を活用した道路交通情報システムの取組事例  
(国土技術政策総合研究所HP)



1  
2



(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<sub>2</sub>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

① 交通管理者や交通事業者との連携によるCO<sub>2</sub>排出の抑制

4

5 CO<sub>2</sub> 排出量は交通手段によって異なり、公共交通である鉄道・バスは、自家用  
6 乗用車よりも CO<sub>2</sub> 排出量が少なく、自動車から公共交通への分担を図ることで  
7 CO<sub>2</sub> 排出の抑制につながります。

8

9 公共交通機関の利用促進に向け、交通管理者や交通事業者との連携により、モ  
ビリティ・マネジメント(MM)<sup>34)</sup>、マルチモーダル<sup>31)</sup>施策を推進し、CO<sub>2</sub> 排出の抑制  
10 に努めます。

11



社会実験前



社会実験中

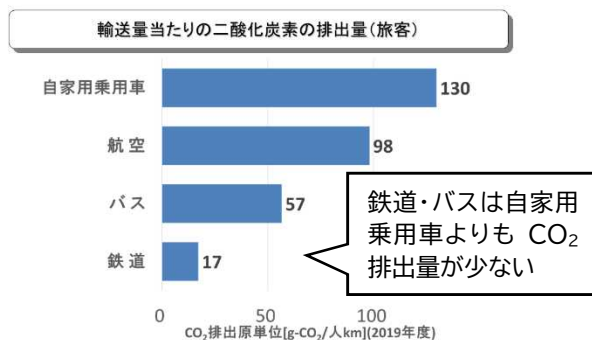
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18 通勤時間帯に駅への送迎車両が集中していたこと  
19 で、路線バスの遅延が発生し、利便性が低下

通勤時間帯の一般車両の通行を制限する社会実験  
を実施し、公共交通利用を促進

路線バスの定時性確保による公共交通利用促進の取組事例

(南草津駅周辺交通対策検討会への協力 左:社会実験前 右:社会実験中)

20



※温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」(国土交通省「自動車輸送統計」)、「航空輸送統計」(鉄道輸送統計)より、国土交通省 環境政策課作成

交通手段別のCO<sub>2</sub>排出量



交通管理者や交通事業者等、一同に会して施策  
を決定

社会実験協議会の実施状況

30





1 ② 再生エネルギーを活用した道路整備の推進

2 脱炭素という世界的な潮流の中で、道路分野においても脱炭素化社会の実現に  
3 向け、地球温暖化の抑制、資源の 3R[リデュース(発生抑制)・リユース(再使用)・  
4 リサイクル(再生利用)]の推進が求められています。

5 道路施設においては、ソーラーパネルを付帯した道路による太陽光発電や、地中  
6 熱を活用した道路の融雪など、再生エネルギーを活用した道路整備やリサイクル  
7 製品の利用推奨を図る制度「ビワクルエコシップ(滋賀県リサイクル製品認定制度)」  
8 を推進し、本県の循環型社会の構築に貢献していきます。

9

10



11



12

地中熱を利用した融雪装置を有する橋梁

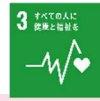
13

(上:国道 421 号不老橋、下:国道 303 号八草大橋)

14



1 **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  
3 ① 安全な移動空間の形成

4 県民生活を支える最も基礎的な社会基盤である道路は、何よりもまず道路その  
5 ものが安全である必要があります。しかしながら、本県においては依然として交通  
6 事故が多発しています。

7 交通事故が多発している箇所において、防護柵や視線誘導標、環状交差点(ラウ  
8 ンドアバウト<sup>27)</sup>)等の交通安全対策を実施することで重大事故の発生を抑止します。

9 道路における安全性については、歩行者・自転車利用者・障がい者等に配慮した  
10 通行スペースの拡充などの歩道整備を推進し、歩行空間の充実を図ります。

11 自転車や歩行者の交通量が多い箇所においては、自転車走行空間を確保します。  
12 また、自転車のほかに電動キックボード<sup>23)</sup>等、多様なモビリティに対応した安全な  
13 移動空間形成を図ります。



20 通学路の安全確保のため踏切前後の歩道を整備した事例

21 (川合千田線 左:整備前 右:整備後)



28 環状交差点(ラウンドアバウト)の事例(飯田市東和町)(国土交通省)

29





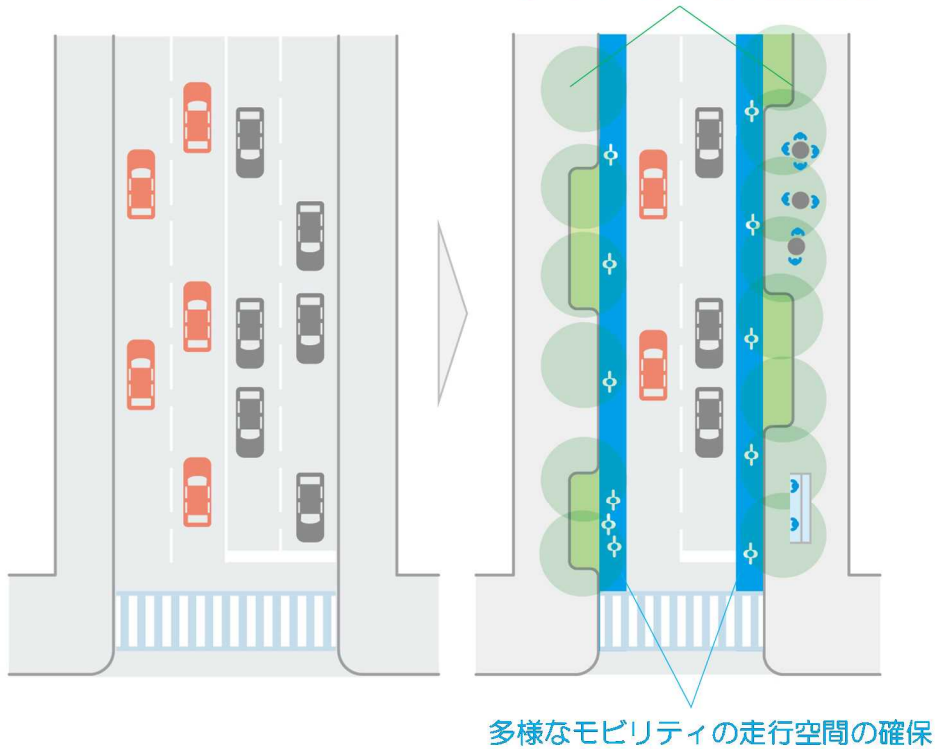
② 車中心から人中心の道路空間への再編

社会情勢の変化に応じて、自動車の円滑な通行が主目的であった道路空間へのニーズも変化してきており、多様な利活用へのニーズに応じた道路空間の再編を進めます。道路空間の再編には様々な方法があり、縁石を移動させたり、線形を変えたり、交差点の形状を工夫したり、一方通行が挙げられます。

このような再編によって、歩道上にオープンカフェ<sup>11)</sup>やイベントステージといった歩行者が立ち止まって休憩等ができる機能や、賑わい機能を付加することにより、まちの中心となる道路を人中心の空間として再生し、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出します。

また、再編された道路空間では、多様なモビリティの通行を可能とするなど、道路の機能分担も図ります。

沿道空間の拡幅・  
オープンカフェ等の沿道活用



道路空間の見直しのイメージ

13  
14  
15  
16  
17



1  
2  
(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  
4 ① 良好な沿道環境への改善

5 自動車交通による騒音・振動・排気ガスを抑制するため、バイパス整備等により  
6 渋滞対策を推進していくとともに、交通量の多い幹線道路では、騒音低減効果の  
7 高い舗装材の採用などを進めていきます。更に、連続した道路緑化など、うるおい  
8 のある道路空間を形成し、良好な沿道環境への改善に取り組めます。



11  
12  
13 住宅地内を通る幹線道路における道路緑化の取組事例  
14 (草津守山線)



## ② 個性と魅力ある街並み・景観の形成

道路は、街並み、地域の景観や個性を表す要素のひとつです。地域特性を生かした道づくりにより、個性とうるおいのある生活空間の形成を図ります。

例えば次のような点に留意した道路整備を目指します。

### ◆ 市街地におけるうるおいある空間づくり

植樹帯等の整備により、道路をうるおいある空間として利用するとともに、道路緑化に用いる樹種等については、地元住民の意見を聞き、管理面での適性を考慮しながら地域の個性を活かしたものを選定します。

また、無電柱化<sup>33)</sup>により景観に配慮した道路空間を創出します。

### ◆ 歴史を伝えるみちづくり

東海道、中山道等の旧街道の保全を図るとともに、古くからの街並みが残っている地域については、街並みと一体となった道路景観が構成できるように舗装や道路の景観に配慮していきます。また、地域の特色を生かし、地域の歴史や祭り、伝統行事等を伝える道路空間の創出に努めます。



個性とうるおいある空間としての道路整備事例  
(大津能登川長浜線)





1  
2  
3  
4 (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

5  
6  
7  
8 多様な交通手段の利便性の向上

多様な交通手段の利便性向上を目的に、道路や鉄道等の多様な広域交通同士が接続する結節点(クロスポイント)を形成し、県内の人や物の交流機会拡大やアクセス性向上を図ります。

9 鉄道駅へのアクセス道路や駅前広場の整備・機能拡充により、  
10 地域公共交通ネットワークの中心となるバス交通の利用を促進し、  
11 乗り継ぎ環境や走行環境を改善する対策を推進します。その一例として、守山市では、自転車からバスへの乗り継ぎ環境を向上するための BTS ( Bicycle Transit Station 自転車駐輪場)<sup>2)</sup>を設置した事例があります。



交通拠点機能の強化(彦根駅東地区土地区画整備事業)

自転車からバスへ乗り継ぐための自転車駐輪場



BTS の導入事例(守山市河西口)





1 また、都市中核施設間を結ぶバスの活用や、LRT<sup>7)</sup>・BRT<sup>3)</sup>等の新交通システム  
2 の導入といった道路と鉄道が連携した人流と物流のマルチモーダル<sup>31)</sup>輸送施策を  
3 推進し、これらに合わせた自動運転専用レーン整備など、多様な交通手段に対応し  
4 た道路整備を進めます。

5 交通結節点における移動手段を拡大し、シェアサイクル<sup>16)</sup>やパーソナルモビリティ<sup>28)</sup>  
6 ィ<sup>28)</sup>など、多様なモビリティの利便性を高めるとともに、最適な移動手段の組み合  
7 わせを構築します。



17 LRTの導入事例  
18 (富山市・富山ライトレール)



19 BRTの導入事例  
20 (新潟市・萬代橋ライン)

8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22



#### (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)

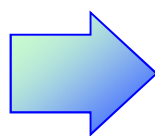
○ すべての人が利用しやすく、安全で快適な道路環境を形成

##### 人に優しい道路環境の形成

ユニバーサルデザイン<sup>35)</sup>の考え方のもと、人と車が共存できる、誰もが利用しやすく、人に優しい道路空間の形成を図ります。駅前広場や公共施設周辺、商業地区など人の集まる区域の道路を中心に、歩行者の移動安全性を確保するための歩道整備や、電柱・照明等の共有化により余裕をもってすれ違える歩道幅の確保、既設歩道の段差・急勾配の解消等を行うだけでなく、屋外における動く歩道の導入等の新たな取組みも検討しながら、歩行空間のバリアフリー<sup>29)</sup>化を推進します。

また、国・県・市町の道路管理者間での調整により、連続した歩道のネットワーク形成を図るとともに、鉄道やバス等の公共交通機関との連携により、低床バス<sup>22)</sup>に対応した停留所の設置を行うなど、利用者視点での道路環境形成に努めます。

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」をいうユニバーサルデザインの考え方に基づいた、すべての人に利用しやすい施設等を整備

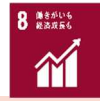


歩道の段差を解消した事例





## 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）

○ 曜日や時間帯に適した道路の使い方により、にぎわいのある道路空間を創出

#### 「ほこみち」制度等を活用した賑わい創出

「新しい生活様式」に対応した豊かな暮らしの実現を目指すため、にぎわいをはじめとした多様なニーズに応える魅力的な道路空間を創出します。

オープンカフェ<sup>11)</sup>など道路空間を利活用するため、「歩行者利便増進道路」(通称:ほこみち)制度等も活用しながら、道路によっては、街中のにぎわいを持たせるために休日の昼間は歩行者天国とする施策を検討するなど、曜日や時間帯に適した柔軟な道路の使い方により交流の場を提供し、居心地がよく歩きたくなる道路に見直します。

また、健康志向の高まりを受け、歩行者だけでなく自転車利用者に対しても連続した道路ネットワークの構築や、歩行者空間と分離した走行空間の確保により、安全かつ快適な自転車の利用環境を形成します。



歩道上にオープンカフェを出店し  
賑わいを創出した事例(姫路市 大手前通り)





1

(2) ICT<sup>6)</sup>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対応

2

3

① 新たな交通マネジメントの導入

4

5

6

7

8

9

ICT 技術は今後も劇的に進展し、幅広い分野での活用が更に促進されると考えられることから、この ICT 技術等を活用し、交通マネジメントの強化を図ることが重要です。シームレスな公共交通サービス実現のため、シェアリングサービスや AI オンデマンド<sup>1)</sup>バス等の次世代モビリティや既存交通サービスを繋ぐ MaaS<sup>8)</sup>の導入を推進することで、既存道路や公共交通機関の効率性を高め、利便性の高い交通の確保を目指します。

10

11

12

更に、道路データプラットフォームの構築や AI のインフラメンテナンスへの活用など、道路インフラにおける DX(デジタルトランスフォーメーション)<sup>4)</sup>も推進します。

13

② 自動運転への対応

14

15

16

17

本県でも課題となっている、交通渋滞緩和、交通事故削減、物流効率化、環境負荷低減等の解決のため、自動運転技術の活用により、都市部の大量輸送サービスへの対応だけでなく、地方部の移動手段確保や観光誘致の一環としても導入を進め、持続可能な交通サービスを実現します。

18

19

20

また、自動運転の普及促進や宅配ロボットの導入も見越した道路整備に向けて、既存交通との棲み分けを考慮し、自動運転専用レーン整備など、自動車産業の技術革新に対応した道路整備を進めます。

■自動運転（中山間地域）：東近江市

■自動運転（都市部）：大津市



21

22

23

24

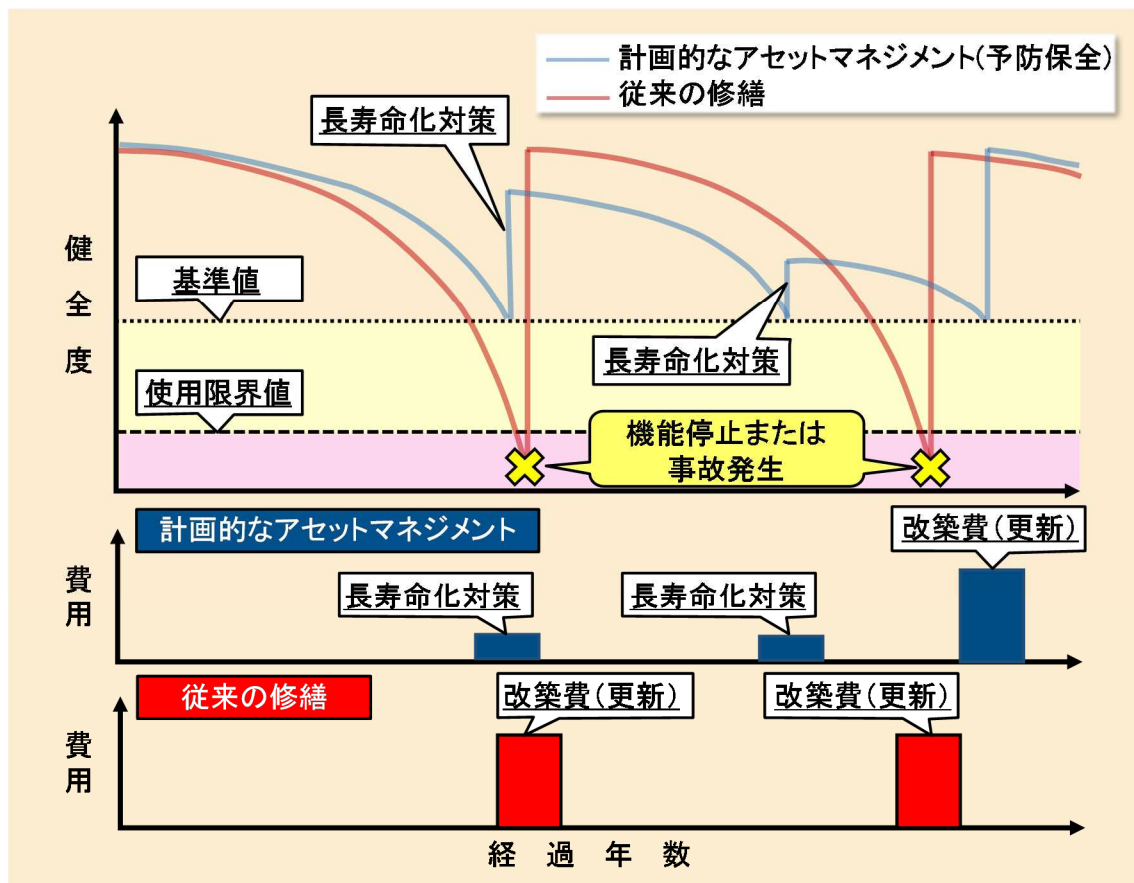
ICT 技術を活用した交通マネジメントの取組  
(中山間地区および都市部における自動運転)



## 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から、整備後 50 年を経過するものもあり、今後、更に増加すると考えられます。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」のもと、計画的なアセットマネジメント<sup>10)</sup>を推進します。

実施においては、滋賀県の長寿命化修繕計画<sup>20)</sup>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・効率化を実現します。



計画的なアセットマネジメントによるコストの削減

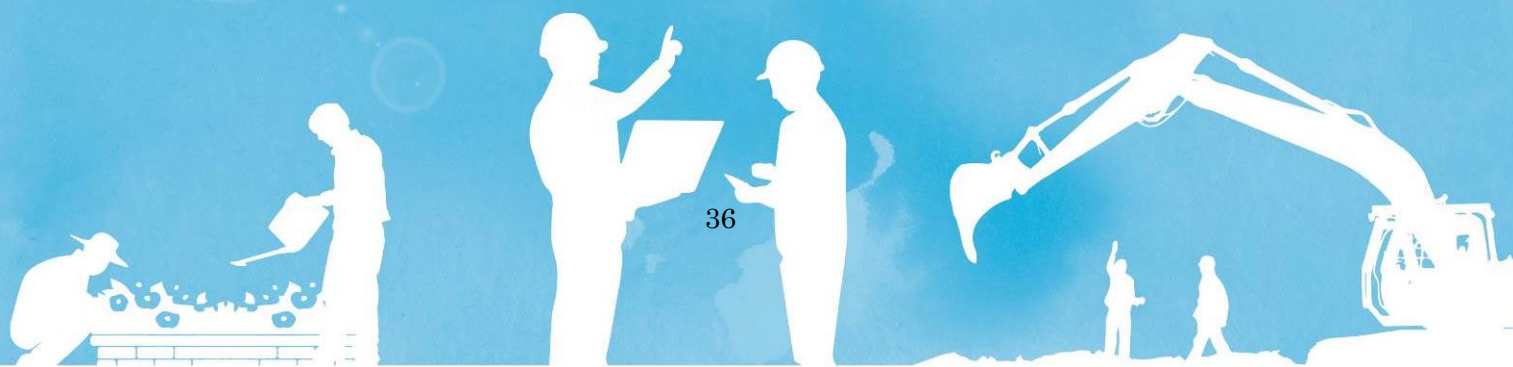
## II

# 道路整備の取組方針

### II-1. 道路整備の取組方針 38

1. 効率的・効果的な整備 .....39
2. まちづくり等と連携・一体化した整備 .....45
3. 内容検証と継続的な見直し.....46

### II-2. 各地域の道路整備計画 47







## Ⅱ-1. 道路整備の取組方針

- 1  
2 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  
3 民や企業等への効果の高い事業の整備が求められています。  
4 今後の道路整備は、社会に大きな効果を与える事業の優先整備や既存道路の有  
5 効活用、新技術の活用による効率的・効果的な整備が必要です。  
6 また、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・  
7 一体化し、より住民が住み良いと思える環境づくりも重要です。  
8 更に、既に計画されている道路事業についても、社会経済情勢の変化や施策の進  
9 捗などを把握し、事業の継続的な検証と見直しも必要です。  
10 これらの取組方針を考慮し道路事業を推進していきます。

11

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 <sup>4)</sup> の推進や ICT <sup>6)</sup> 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

12

1 **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～

○ 客観的評価マニュアルによる道路投資効果の評価により整備優先順位を決定

2

3 道路は県民の生活を支える基本的な社会基盤ですが、より効果的・効率的な道  
4 路整備となるよう事業を選別し、重点投資していかなければなりません。

5 そのためには、選別の考え方を示し、優先順位を明らかにする必要があります。  
6 優先順位の決定に当たっては、費用対効果を用いることが望ましいですが、社会  
7 経済への波及効果をはじめ、地域振興や環境負荷の低減、防災といった、定量化  
8 して評価することが困難な効果も多いのが現状です。

9 そこで、目指すべき道路整備の取組の柱の実現性や地域特性の項目を数値化  
10 し、客観的な評価マニュアルを作成します。

11 「客観的評価マニュアル<sup>12)</sup>」に基づいて評価を行うことにより、誰が評価しても同  
12 じ結果が得られるという客観性を確保し整備優先順位を決定します。

13

14

15

第3次における見直し方針

- 「拠点間ネットワーク整備事業」と「拠点内道路空間整備事業」の2種類で評価
- 取組の柱の実現性と関連付けた評価項目の設定
- 新事業(無電柱化、交通結節点整備、ICT(自動運転)、空間再配分)の取組推進
- 県民アンケート結果を踏まえた評価点見直し

16

# 客観的評価マニュアル

事業の評価は、以下のとおり事業の特性より、2種類に評価事業対象を分類します。

## ○拠点間ネットワーク整備事業

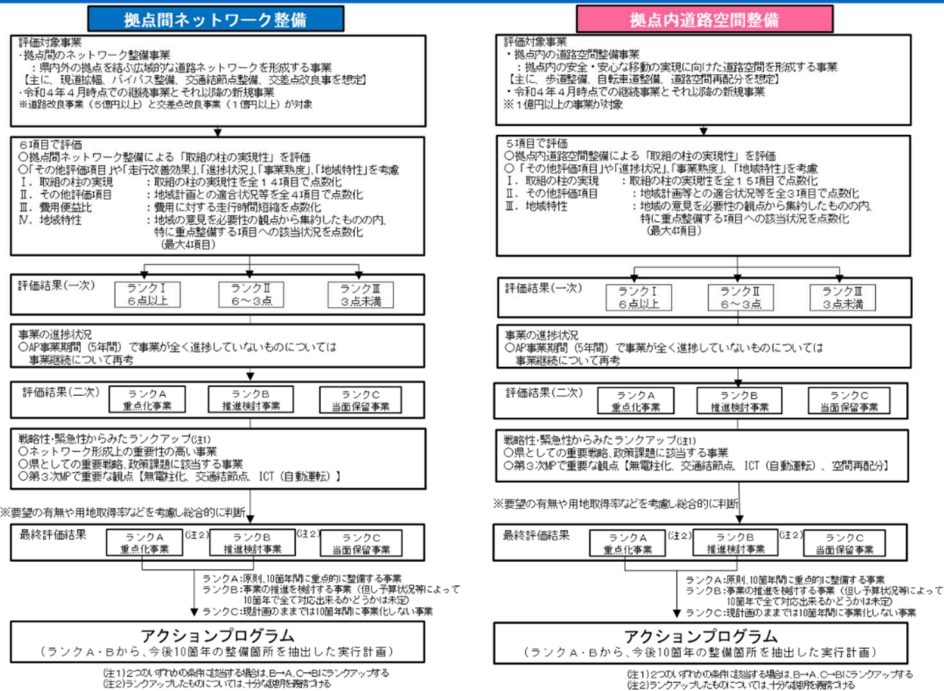
県内外の拠点を結ぶ広域的な道路ネットワークを形成する事業

## ○拠点内道路空間整備事業

拠点内の安全・安心な移動の実現に向けた道路空間を形成する事業

評価手順は以下のとおりで、評価項目を点数化した上で総合評価により優先順位を決定します。

### 客観的評価マニュアルの見直し案



客観的評価マニュアルによる事業評価フロー



1 **【評価項目】**

2 **〈拠点間ネットワーク整備事業の場合〉**

3 **I 取組の柱の実現**

4 **(1) 産業活動や地域交流を支える道路整備**

- 5 ①新広域道路交通計画の位置付け
- 6 ②重要物流道路及び代替・保管路の整備
- 7 ③緊急輸送道路の整備
- 8 ④大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備
- 9 ⑤工区の起終点が共に改良済みの道路の整備
- 10 ⑥著しい渋滞を緩和できる整備
- 11 ⑦ピワイチに関連する整備

12 **(2) 拠点間のアクセス性を高める道路整備**

- 13 ①「渋滞対策協議会」に位置付け
- 14 ②鉄道や道路との立体交差化を図る整備
- 15 ③生活拠点や主要施設へのアクセス道路の整備
- 16 ④防災拠点間を結ぶ道路整備

17 **(3) 気候変動等へ適応した道路整備**

- 18 ①地域にとって唯一の道路の整備
- 19 ②事前通行規制区間や防災総点検要対策箇所の改善が図れる整備
- 20 ③リダンダンシー<sup>38)</sup>を確保可能な道路整備

21  
22 **II その他の評価項目**

- 23 ①地域振興の計画に位置付け
- 24 ②高速道路や直轄国道整備に併せた整備
- 25 ③市町のまちづくり等と一体となった整備
- 26 ④環境負荷を低減する整備

27  
28 **III 費用便益比**

29 走行改善効果の点数化

30  
31 **IV 地域特性**

32 地域の重点項目(4項目以内)の評価

33

- 1  
2 **〈拠点内道路空間整備事業の場合〉**  
3 **I 取組の柱の実現**  
4 **(1) 人中心の空間創出**  
5 ①歩行者人数(または、歩行者・自転車交通量)  
6 ②自動車交通量  
7 ③通学路等の整備  
8 ④自転車走行空間の整備  
9 ⑤人と車両の事故状況  
10 ⑥歩道等の整備状況  
11 ⑦前後区間の歩道整備状況  
12 ⑧事故危険箇所における整備  
13 **(2) 街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備**  
14 ①環境に配慮した整備  
15 ②道路緑化を図る整備  
16 ③観光資源などの有無  
17 **(3) マイカーに頼らない生活様式への転換**  
18 ①バス路線(町営バス、スクールバス等も含む。)の整備  
19 ②鉄道駅・主要な公共公益施設・大規模商業施設の有無  
20 **(4) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備**  
21 ①高齢者や身体障害者等の移動の円滑化を図る歩道等の整備  
22  
23 **II その他の評価項目**  
24 ①歩行者利便増進制度の位置付け  
25 ②快適で賑わいのある道路空間の整備  
26 ③市町のまちづくり等と一体となった整備  
27  
28 **III 地域特性**  
29 地域の重点項目(4項目以内)の評価  
30

**【総合評価】**

国家的なプロジェクトや県としての政策課題など戦略性・緊急性からみたランクアップを行なうとともに、事業の進捗状況により、事業継続の判断については適宜再考を行います。具体的には、ネットワーク形成上の重要性の高い事業、県としての重要戦略・政策課題に該当する事業、第3次マスタープランにおいて重要な観点としている無電柱化<sup>33)</sup>、交通結節点整備、ICT<sup>6)</sup>(自動運転)、空間再配分に関わる整備についてはランクアップを行います。また、地域の要望の有無や事業進捗率・用地取得率などを考慮し、総合的に判断を行います。

地域性、事業種別や時代背景等によっても、評価基準は異なってくるものと考えられることから、それぞれの評価項目とその配点については、適時適切に見直していきます。



## (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<sup>24)</sup>の機能強化等の推進

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11

道路事業を推進する上で現状を把握することは重要であり、これらを的確にとらえることで、新たなバイパス整備や現道拡幅などを行わなくても、交差点改良やソフト対策でより早く効果的に課題が解消する場合も考えられます。

また、各管理者間が密接に協力する体制を確立することで、これまでに整備された既存道路の機能強化を図るなど効率的な整備を推進していく必要があります。

また、違法駐車や看板等の排除、路上工事の工事期間の短縮、信号制御、交差点付近での規制など交通管理者との連携をより密にすることで、渋滞や事故などの道路課題を効果的に解消する取組も進めます。

## (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<sup>4)</sup>による道路整備や維持管理等の道路事業効率化

12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23

ICT技術等の技術革新を踏まえ、本県の道路整備やその後の維持管理においても、データとデジタル技術を駆使し、県民ニーズに対応するだけでなく、生産性を向上し、より効率的で効果的な施策を推進します。

自動運転サービスは、車両技術やセンサー等による情報収集技術等の進展を踏まえ、ラストマイル<sup>37)</sup>移動や自動運転バスの普及、物流での活用を視野に入れた展開を進めます。

また、今後の大規模更新時代を迎えるに当たり、AI技術を活用した点検や日常管理における新技術導入や、3次元データの活用等により、道路交通分野のDX(デジタルトランスフォーメーション)<sup>4)</sup>を推進します。

## 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

滋賀県の道路を利用される方は県内居住者だけでなく、産業活動や観光振興など、県外からのアクセスも含まれます。そのため、広域ネットワークの観点からの道路整備が必要であり、国の道路整備計画や交通政策基本計画等、更に上位の広域ネットワーク計画と連携した道路整備に取り組みます。

### (2) 市町のまちづくりと一体となった道路整備

道路の一番大きな役割は、人や物を運ぶ「交通機能」ですが、その他の機能として「市街地形成機能」が挙げられます。この市街地形成機能を十分発揮するため、道路整備に当たっては、沿道まちづくりや拠点市街地へのアクセス性の確保など、県内各市町のまちづくりと一体となった整備を進めることで、賑わい創出等の相乗効果の誘発を図ります。

### (3) 道路交通と公共交通の連携による輸送分担の推進

脱炭素社会(カーボンニュートラル)の実現には、自動車を適度に利用し、公共交通の利用促進を図ることが不可欠です。そのため、通常の公共交通手段である電車・バスだけでなく船・タクシーなど多様な移動手段の充実・確保や、輸送のインターモーダル化(鉄道・トラックなど複数の移動手段を組み合わせた輸送)など、人やモノの移動におけるモビリティのベストミックスを図り、道路交通と公共交通の交通手段の分担を推進します。

1

### 3 内容検証と継続的な見直し

#### (1) 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

- 県民とも協働し社会情勢の変化等を踏まえ事業継続が可能となるようなPDCAによる取組の見直し

2

3

4

5

6

7



8

9

10

11

12

県民と協働によるPDCAのイメージ



## Ⅱ-2. 各地域の道路整備計画

1  
2 本県は、地域ごとに見てみると地形や気象条件、人口・産業構成や集積度、交通環  
3 境などあらゆる面で相違していることから、地域ごとに地域の特性を考慮しながら重  
4 点施策の抽出等を行い地域における道路整備の方向性を示すことが必要です。

5 先に実施したアンケート調査の結果を見ても、道路の現状に対する満足度や今後  
6 の重要度、進め方等に対する考えは地域別に大きく異なっています。

7 こうしたことから、各地域における道路整備計画については、道路整備マスタープ  
8 ランの基本方針等を受けて、地域住民や道路利用者、各道路管理者等により幅広く  
9 議論し、河川の改良工事や大規模開発など関連する事業との調整を十分図りながら  
10 策定することが大切であり、この際には道路整備マスタープランとの整合に、十分留  
11 意します。

### 【地域別アクションプログラム<sup>19)</sup>】

12  
13 道路整備マスタープランの具体的な実行計画として、地域別に事業種別(メニ  
14 ュー)、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  
15 するものとします。

- 16  
17 ・掲載対象道路：高速道路、国道、県道、  
18 主な市町道(都市計画道路<sup>26)</sup>を含む)、農道林道
- 19 ・対象期間 :10 箇年(前期・後期)



## 用語集

### 1) AI オンデマンド

AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。

### 2) BTS[自転車駐輪場:Bicycle Transit Station]

自転車からバスへ乗り継ぐための自転車駐輪場。幹線路線バスのバス停へのアクセス性や利便性を高め、自転車からバスへ、バスから自転車への乗り継ぎを容易にすることで、バス利用の利便性向上と路線バスの利用促進を図るものである。

### 3) BRT[バス高速輸送システム:Bus Rapid Transit]

連節バス、公共車両優先システム、バス専用道、バスレーンなどを組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムのこと。

### 4) DX[Digital Transformation:デジタルトランスフォーメーション]

進化した IT 技術を浸透させることで、人々の生活をより良いものへと変革させるという概念の事であり、例えば、銀行口座の開設から取引までオンライン上で行えるインターネットバンキングや、映画や新幹線などのチケット購入をオンライン上で完結できるシステムなども DX の例である。

### 5) ETC2.0 プローブデータ

ETC2.0 車載器を搭載した車両の位置や速度などの走行データを 200m 間隔で自動的に蓄積するもの。ETC2.0 プローブデータを活用することにより、車両の速度を 200m 間隔で把握することができるため、よりきめ細かな速度変化の情報を反映した所要時間を算出することが可能となり、これにより、交通混雑期や事故などによる激しい渋滞が発生した場合の所要時間情報の精度向上を図ることが出来る。

### 6) ICT [情報通信技術:Information and Communication Technology]

ICT は、通信技術を活用したコミュニケーションを指す。情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称。ICT を活用したシステムやサービスが普及することで、社会インフラとして新たなイノベーションを生むことが期待されている。

### 7) LRT [次世代型路面電車システム:Light Rail Transit]

低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。昔ながらの路面電車とは違い、最新の技術が反映された次世代型の路面電車。

## 1 8) MaaS[マース:Mobility-as-a-Service]

2 地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数  
3 の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等  
4 を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービ  
5 ス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段  
6 となるもの。

## 7 9) SDGs[Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標]

8 2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9  
9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための  
10 2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指  
11 す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り  
12 残さない(leave no one behind)」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみ  
13 ならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであり、日本としても積極的に取り組  
14 んでいる。

## 15 10) アセットマネジメント[asset management:資産管理]

16 会社の投資などの資産管理。転じて、橋梁等公共施設の資産管理。

## 17 11) オープンカフェ

18 道路側の壁を取り払ったり、店の前に客席を設けたりし、開放的な演出を凝らし  
19 たカフェやレストラン。

## 20 12) 客観的評価マニュアル

21 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  
22 を点数化した指標。

## 23 13) 緊急輸送道路

24 大規模災害発生時に物資輸送路として確保されるべき道路。

## 25 14) 交通システムマネジメント(TSM)

### 26 [TSM:Transportation System Management]

27 交通需要マネジメント(TDM)により、全体の交通量を減少させた上で、道路の  
28 交通混雑が想定される箇所において実効性を伴う通行抑制や通行制限を実施す  
29 ることにより、円滑な交通を維持する取組のこと。

## 30 15) 交通需要マネジメント

### 31 [TDM:Transportation Demand Management]

32 自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、  
33 発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道  
34 路交通混雑を緩和していく取組のこと。

35



## 16) シェアサイクル[share cycle]

他の人と自転車をシェア(共有)し、好きなタイミング、好きな場所で、好きな時間利用するための仕組み。その一番の特徴は、利用者は好きなポート(自転車の貸出拠点、ステーションともよばれる)で自転車を借りることができ、好きなポートで返却できるという点である。

## 17) 滋賀県基本構想

「変わる滋賀 続く幸せ」を基本理念に、自分らしい未来を描ける生き方と、その土台となる経済、社会、環境のバランスの取れた持続可能な滋賀の実現を目指す。2030年に向けた県民みんなの将来ビジョンである、新しい滋賀県基本構想が2019年4月からスタートした。

## 18) スマートインターチェンジ[smart interchange]

スマートインターチェンジ(スマートIC)は、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるもので、通行可能車両をETC搭載車両に限定しているインターチェンジのこと。

## 19) 地域別アクションプログラム(アクションプログラム)

「どこに、どんな道路が、いつまでに必要か」を示し、真に必要な道路整備を無駄なくスピーディーに進めていくことを目的とした計画のこと。

## 20) 長寿命化修繕計画

従来の対症療法的な修繕から、計画的かつ予防保全的な修繕に転換し、安全で安心な道路サービスの提供を行うとともに、橋梁の耐用年数の延長による必要予算の平準化および維持管理コストの縮減を図ることを目的とした計画のこと。

## 21) 追加インターチェンジ

高速道路を有効に活用するため、現在供用中または建設中の高速道路に開発事業者や地方公共団体が新しく設置するインターチェンジ。

## 22) 低床バス

乗降口の階段の高さを低く抑えるか、段差なしで乗降できるようにしたバス。

## 23) 電動キックボード

モーターで走るあたらしい電動モビリティ。おもちゃではなく、「原動機付自転車、または自動二輪」に区分される。そのため公道を走るには、車体が保安条件を満たすこと、またナンバープレートをつけるなどいくつかの手続きが必要となる。

## 24) 道路ストック

これまでに整備された道路に関する施設のこと。

## 25) 道路整備率

道路の整備水準を表す指標で、道路の改良率と混雑度を総合評価するもの。自動車のすれ違い走行が可能ないように改良され、また交通量混雑度が 1.0 以下の道路を算出し、道路全体(実延長)に占める割合を道路整備率と定義している。

## 26) 都市計画道路

地方自治体がまちの将来を 10 年単位で計画する際に都市計画法に基づいて決定するものであり、住宅地と交通機関、公園等をつなぐ、都市の骨格となる道路(市町村道から国道までが対象)のこと。

## 27) トリップ

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

## 28) パーソナルモビリティ

1人乗りのコンパクトな移動支援機器。歩行者と既存の乗り物の間を補完する目的で開発された個人向けの移動ツールであり、人が移動する際の1人当たりのエネルギー消費を抑制するという意図のもと、従来の自動車とは一線を画した移動体として提案されている。

## 29) バリアフリー[barrier free]

「障壁のない」という意味。建築設計などにおいて、段差や仕切りをなくすなど高齢者や障がい者に配慮をすること。

## 30) 歩道設置率

道路実延長に占める歩道延長の値で、道路の安全性を示す指標の一つ。

## 31) マルチモーダル[multi-modal]

効率的な輸送体系の確立と、良好な交通環境の創造を目指した、道路・航空・海運・水運・鉄道など複数の交通機関の連携交通施策。

## 32) 道の駅

一般道路に設けられた、高速道路のパーキングエリアのような休憩施設。駐車場・休憩所・トイレのほか、その地域の特産物の販売や観光情報の提供をするなどして人と地域の交流促進を図る。

## 33) 無電柱化

道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。近年、国土交通省では、「防災」、「安全・快適」、「景観・観光」の観点から、積極的に無電柱化を推進している。

1 **34) モビリティ・マネジメント(MM)[mobility management]**

2 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度にクルマに頼る状  
3 態から公共交通や自転車などへ転換し、クルマを『かしこく』使う方向へと自発的に  
4 転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーション  
5 を中心とした持続的な一連の取組。

6 **35) ユニバーサルデザイン[universal design]**

7 様々な人ができる限り利用可能であるようにはじめから考えてデザインするとい  
8 う概念のこと。

9 **36) ラウンドアバウト(環状交差点)**

10 ラウンドアバウトは、進入時に一時停止の必要がなく、合流と分岐を繰り返すこと  
11 で、より安全に進行方向を変えられることが特徴です。多くのラウンドアバウトは構  
12 造上、信号を必要としないため災害時などの停電時でも、円滑な交通を維持できる  
13 効果もあります。そのほか、交差点整備のコスト削減や景観維持などのメリットが  
14 あげられます。

15 **37) ラストマイル[last mile](ラストワンマイル)**

16 物流におけるラストワンマイルとは、最終拠点からエンドユーザーへの物流サー  
17 ビスのことを指す。「最後の 1 マイル」という距離的な意味ではなく、消費者へ商品  
18 を届ける物流の最後の区間のことを意味する。

19 **38) リダンダンシー[redundancy]**

20 代替路線があり、災害時にも使える道路が確保できる状態のこと。

21

22