

①パブコメ意見を踏まえた修正

②意見照会を踏まえた修正

土木交通・警察・企業常任委員会資料8-4
令和4年(2022年)3月9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(案) 第3次



令和4年3月
滋賀県

目次

はじめに	1
I 目指すべき将来像を実現するための道路整備と基本方針	3
I-1. 目指すべき将来像の実現に向けて	4
1. 本県の現状と見通しおよび施策の方針	4
2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果	12
3. 目指すべき将来像の実現に向けて	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	37
II 道路整備の取組方針	38
II-1. 道路整備の取組方針	39
1. 効率的・効果的な整備	40
(1) 道路整備の優先順位の明確化【客観的評価マニュアル】	40
(2) 既存道路を最大限活用	43
(3) 新技術の活用	43
2. まちづくり等と連携・一体化した整備	44
(1) 国の広域ネットワーク計画と連携した道路整備	44
(2) 市町のまちづくりと一体となった道路整備	44
(3) 道路交通と公共交通の連携による輸送分担の推進	44
3. 内容検証と継続的な見直し	45
II-2. 各地域の道路整備計画	46
用語集	47

はじめに

滋賀県(以下「本県」という。)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。

この間、人口減少や高齢化、激甚化・頻発化する災害への備え、ICT⁵⁾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、道路を取り巻く状況が大きく変化しています。

また、令和3年度に、本県では拠点連携型都市構造¹²⁾への転換を目指す「滋賀県都市計画基本方針」を策定し、国では今後の広域的な道路交通の方向性を「新広域道路交通ビジョン」で示されたところです。

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¹⁷⁾』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。)]を策定しました。

今後は、本プランの方針に基づき、県内各地域の具体の実行計画である道路整備アクションプログラムを作成し、真に必要な道路整備を進めてまいります。

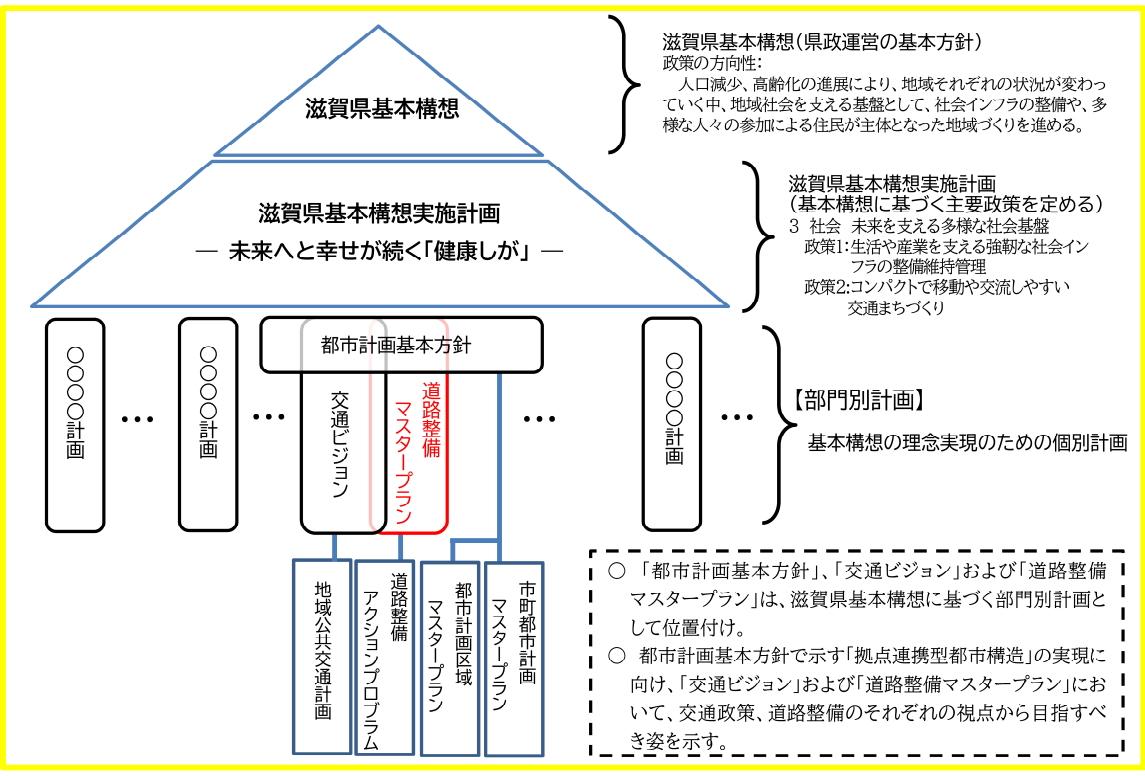
基本的な考え方

- ・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。
- ・国の道路整備計画や交通政策基本計画等、さらに上位の広域ネットワーク計画や、県内各市町のまちづくりと一体となり、県全体として連携を図った道路整備を進めます。

1
2
3
4
5
6
7

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¹⁷⁾』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¹²⁾」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。



8
9
10
11
12
13

滋賀県道路整備マスタープランの位置付け

I

目指すべき将来像を実現するための 道路整備と基本方針

I-1. 目指すべき将来像の実現に向けて 4

1. 本県の現状と見通しおよび施策の方針 4
2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果 12
3. 目指すべき将来像の実現に向けて 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 37

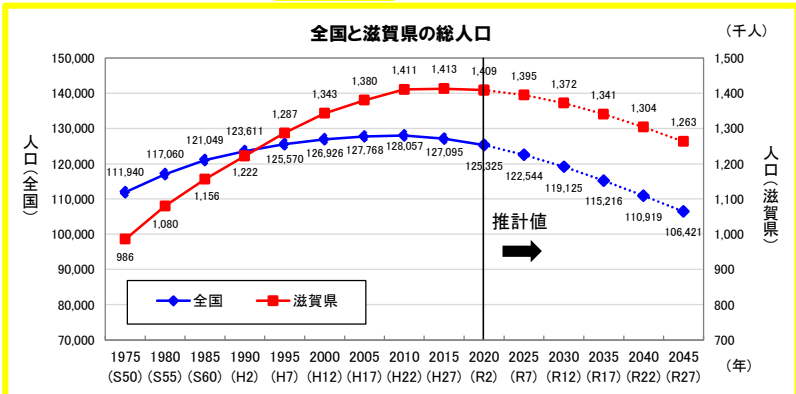


I-1. 目指すべき将来像の実現に向けて

1. 本県の現状と見通しおよび施策の方針

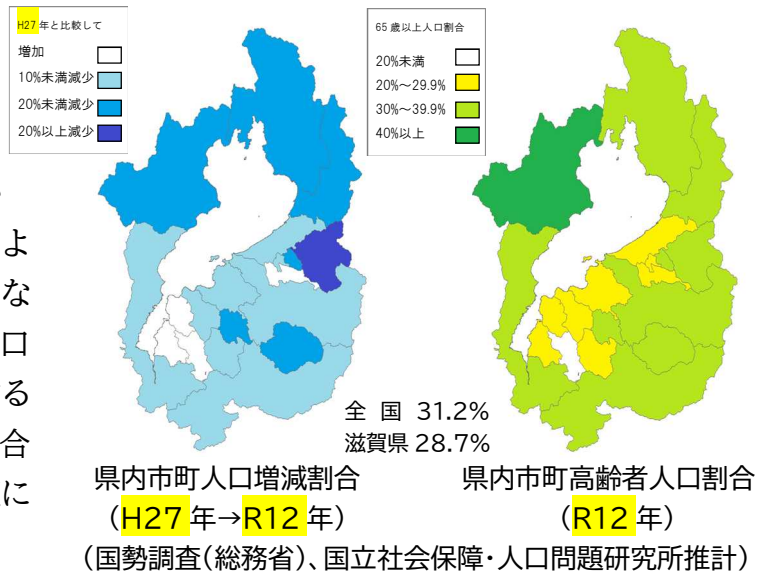
(1) 人口減少と高齢化の進行

本県の人口は、平成 25 年頃をピークに、既に減少局面にあると考えられます。平成 25 年には初めて転出者が転入者を上回り、平成 28 年以降は死亡数が出生数を上回っています。全国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くなどした場合、平成 27 年に約 141 万 3 千人であった人口は、令和 12 年には約 137 万 2 千人まで減少、さらに令和 27 年には約 126 万 3 千人まで減少する見込みです。



全国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)

令和 12 年時点の 65 歳以上の高齢者人口割合は、全国平均に比べ県平均は低く推計されていますが、高島市で見ると全国平均よりも高齢者人口割合は高い推計となっており、県内でも地域により人口動向と高齢化の状況は二極化する見込みです。なお、高齢者人口割合が低い地域においても、今後急速に高齢化が進む見込みです。

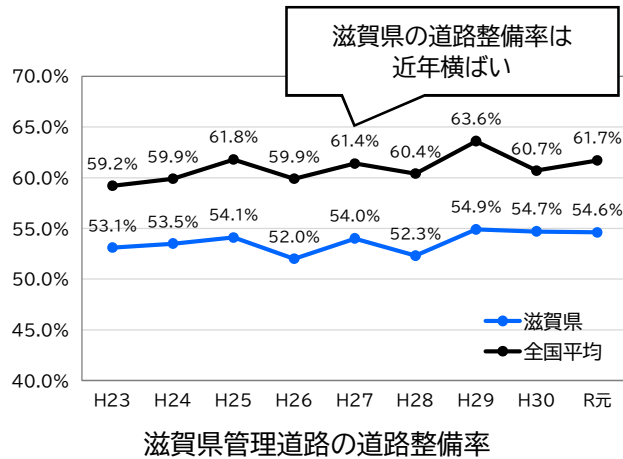
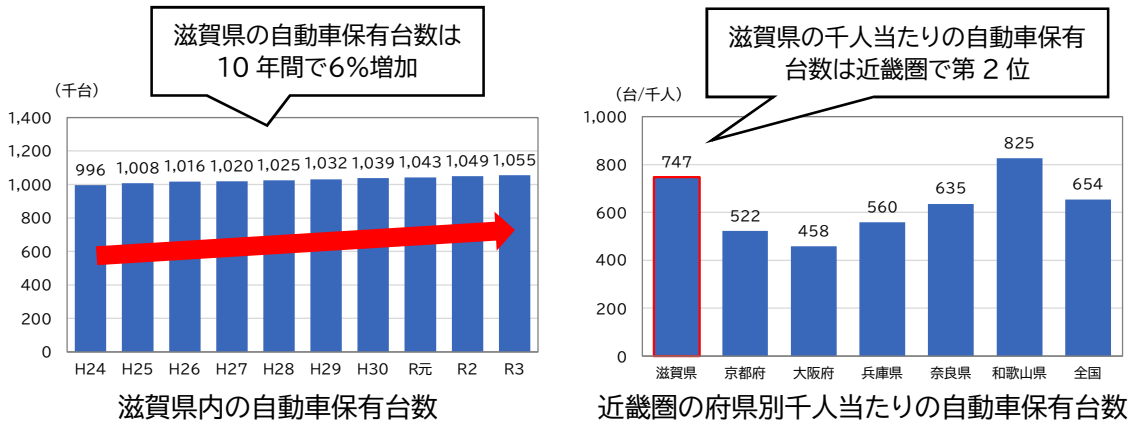


現状と見通し	<ul style="list-style-type: none"> ■人口減少のスピードは全国より緩やかなものの、今後は減少傾向 ■高齢者人口が全国平均より高く推計されている地域がある ■高齢者人口割合が低い地域でも今後は急速に高齢化が進行する見込み
施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ■人口減少による「低密度な拡散型の都市構造」から、都市機能を集約したメリハリのある「拠点連携型都市構造¹²⁾」へ転換 ■自動運転等の多様な交通手段の確保や公共交通ネットワークを維持し、少子高齢化に対応

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、平成24年から令和3年までの10年間で約6%増え
 3 ており、年々増加傾向にあります。また、本県の千人当たりの自動車保有台数は近畿
 4 圏で第2位であり、県内の道路交通需要は高い状況にあります。一方で、本県の道
 5 路整備率²⁵⁾は全国平均に対して低い水準で、近年の道路整備率も停滞している状
 6 況です。

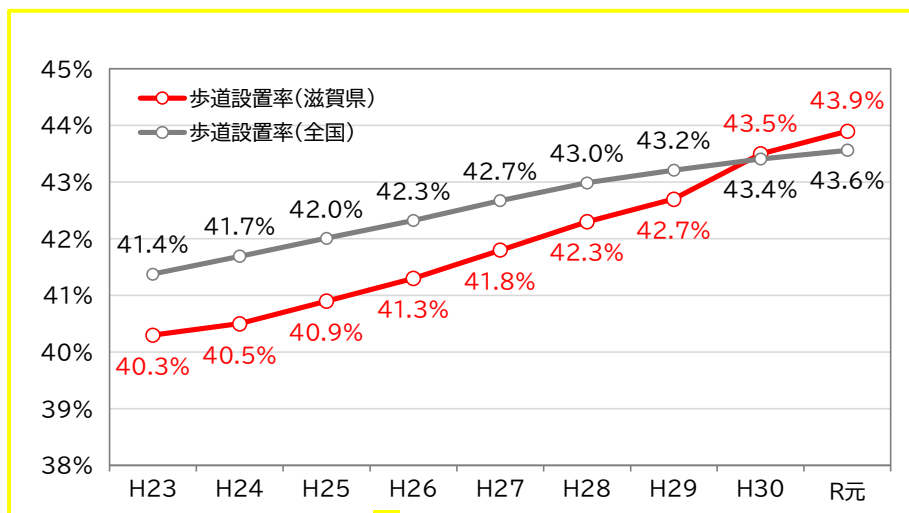
7 自動車の依存率が高い本県ですが道路整備が追いついておらず、マイカーに頼り
 8 すぎないためにも、公共交通への転換に寄与する道路整備も進めていく必要があり
 9 ます。



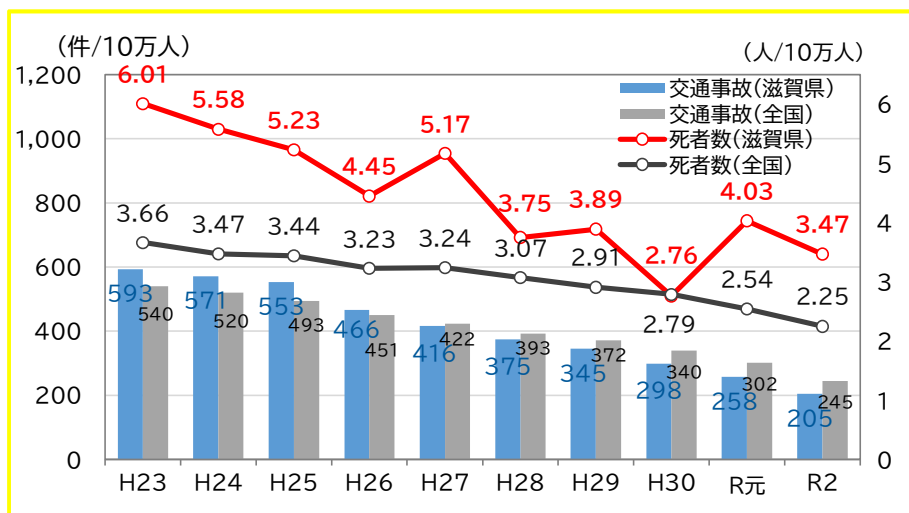
現状と見通し	<ul style="list-style-type: none"> ■ 県内の自動車保有台数は増加し、自動車への依存が高い ■ 近年の道路整備率は停滞しており、混雑する道路が残存
施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ■ マイカーに頼りすぎないために、公共交通への転換に寄与する道路整備も推進

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²⁹⁾は着実に伸びており、交通事故発生件数も減少傾向にあり
 3 ます。しかし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、重大事故の可能性が高い状況にあります。



滋賀県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

現状と見通し	<p>■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</p>
施策の方針	<p>■歩行者の安全性向上が図れる道路空間形成のため、歩道整備を推進する</p>

1 (4) 地理的特性を活かした経済の発展

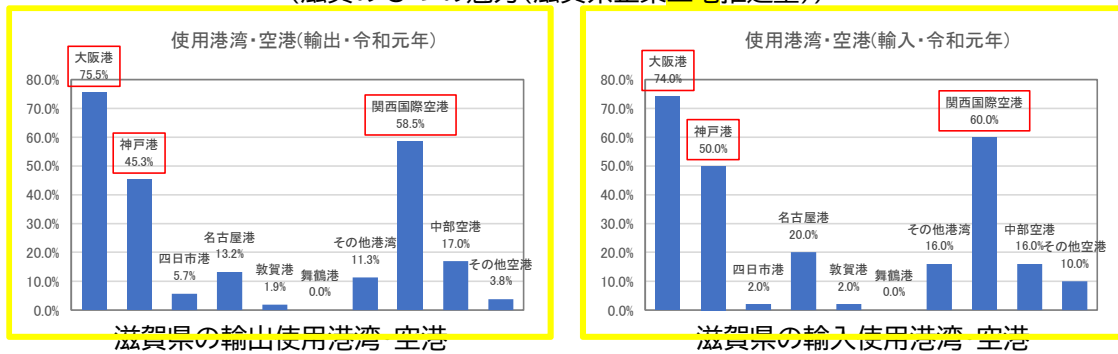
2 本県は、古くから近畿圏、中部圏、北陸圏を結ぶ交通の要衝として栄え、現在も
3 これらの地域を結ぶ名神高速道路や北陸自動車道、新名神高速道路等の幹線道
4 路が国土軸を形成しています。また、国際空港や重要港湾とも高速道路網で結ば
5 れており、太平洋側と日本海側にアクセスが良好な恵まれた位置にあります。

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、関西国際空港な
9 どの利用割合が高く、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
10 め、県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
11 間のネ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。



32 滋賀県周辺における広域的な道路交通網の現況
33 (滋賀の3つの魅力(滋賀県企業立地推進室))



34 滋賀県の輸出使用港湾・空港
35 (令和元年滋賀県貿易実態調査結果)

平成30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。

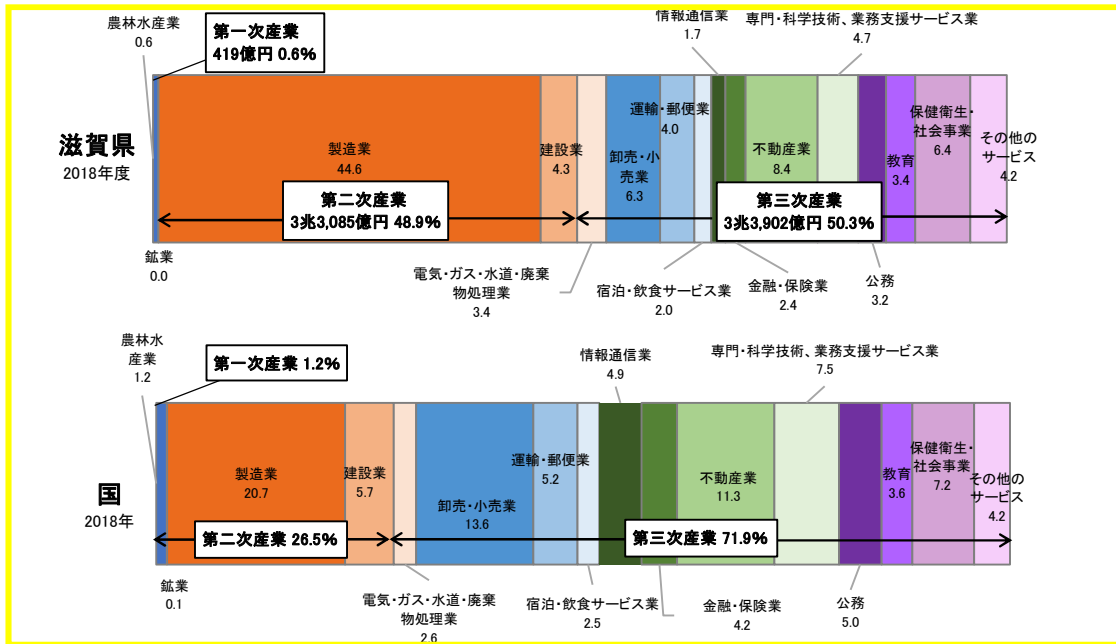
本県では県内総生産に占める第二次産業の割合が全国1位(48.9%:「平成30年度県民経済計算」内閣府)、1事業所当たりの付加価値額は全国2位(11億1,384万円:

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

1事業所当たりの付加価値額上位3県

「令和2年工業統計調査」総務省・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交通網が整備される予定であり、地理的特性を活かしたさらなる経済発展が期待されます。



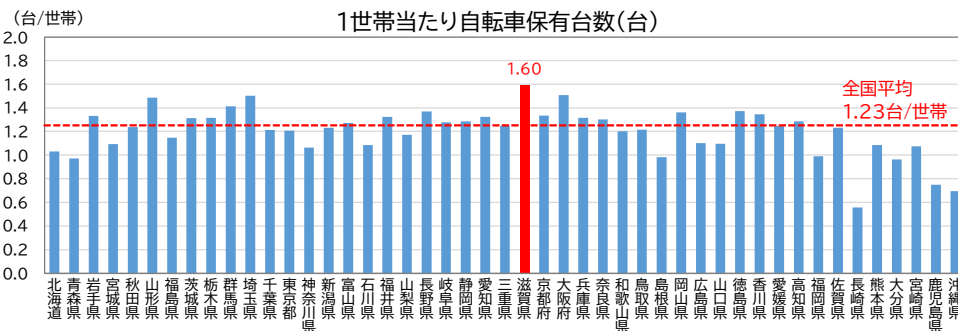
経済活動別の県内総生産および国内総生産における構成比(名目)

(平成30年度滋賀県民経済計算および平成30年度国民経済計算)

現状と見通し	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ■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
施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ■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、さらなる物流の活性化と経済発展の支援

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。

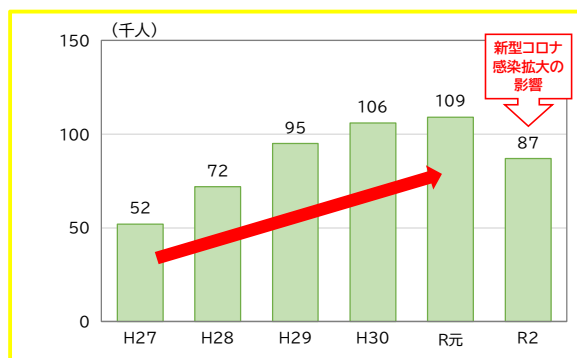


1 世帯当たりの自転車保有台数

(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))

14 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
 15 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
 16 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
 17 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。

18 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、本
 19 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
 20 10 万人を超える方々が「ビワイチ」を体験されています。



ビワイチ体験者数推計値

(地方創生・国スポ・障スポ大会対策特別委員会 資料 2-1

(令和 3 年 5 月 28 日 商工観光労働部観光振興局))

現状と見通し	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1 世帯当たりの自転車保有台数が全国トップ ■ 近年では年間 10 万人超が「ビワイチ」を体験
施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 ■ 「ビワイチ」のナショナルサイクルルート指定による海外来県者への期待

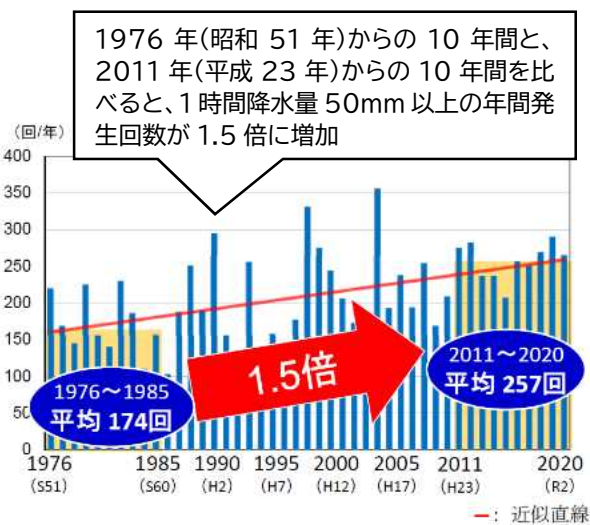
1 (6) 国土強靱化

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、本県だけではなく、西日本を中心に
 6 大きな人的・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
 7 れがあります。また、集中豪雨による土砂崩壊や河川の氾濫等、地震以外の災害や
 8 複合災害のリスクもあります。

9 近年の気候変動に伴い、災害が激甚化・頻発化する中、本県においても令和3
 10 年8月の大雨時には、国道1号や主要地方道大津信楽線など県内複数の道路が
 11 土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生じました。

12 こうした背景から、自然災害に対して、落石・法面崩壊・浸水等の被害を最小限
 13 にとど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¹⁹⁾の構築
 14 による代替路の確保が重要です。



令和3年8月の大雨による道路被害状況

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

現状と見通し	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ■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
施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ■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

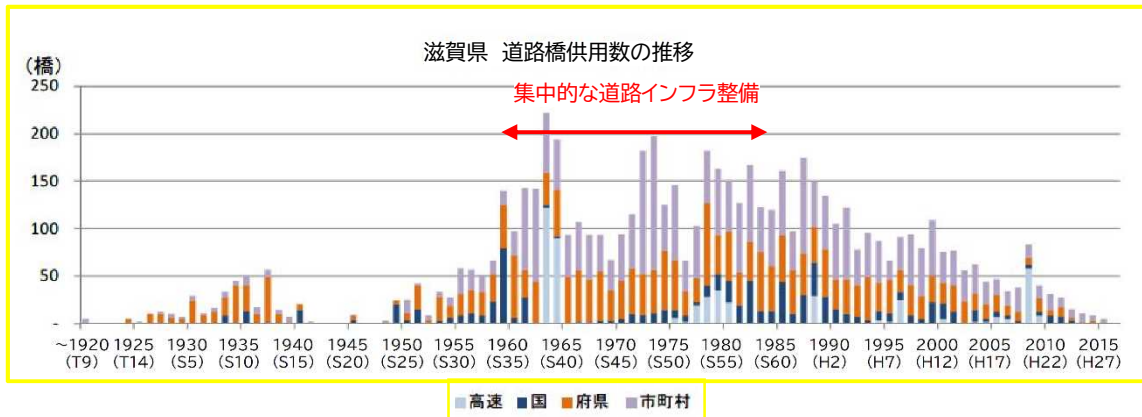
② 道路インフラ施設の老朽化

本県では、高度成長期や琵琶湖総合開発事業により、1960(昭和 35)年頃から 1985(昭和 60)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、施設の老朽化が一斉に進行し、2036(令和 18)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。

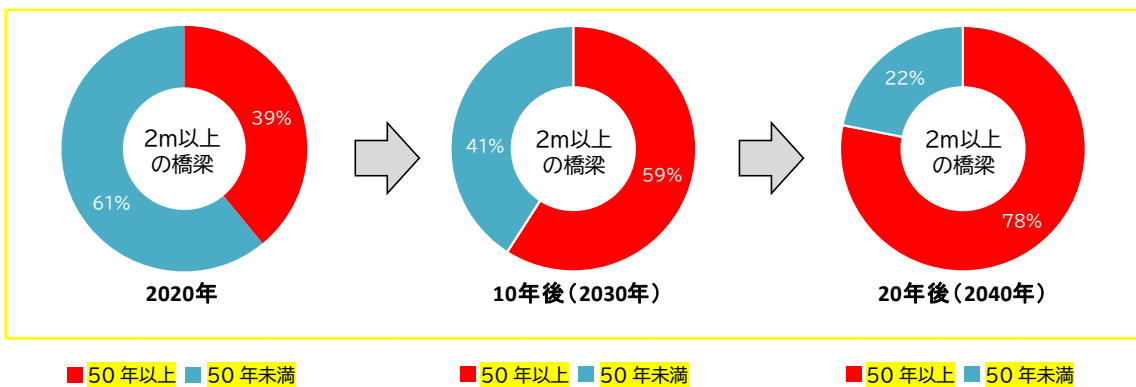


橋梁の老朽化による損傷事例

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⁹⁾推進が求められます。



年次別の道路橋供用数の推移(滋賀県)(平成 29 年度第 1 回道路メンテナンス会議資料)



建設後 50 年以上経過した橋梁の割合変化(滋賀県)

現状と見通し	■ 高度成長期に集中的に整備されてきた道路インフラ施設が建設後 50 年以上経過するなど、今後もさらなる老朽化の進展が懸念
施策の方針	■ 計画的にアセットマネジメント ⁹⁾ 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月からこれまでに、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供用(完成)、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が半減するなど自動車交通の安全性が向上しました。

「道路整備マスタープラン(第2次)」における政策目標

- (1) 県内産業の活性化と地域文化の交流
- (2) 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現
- (3) 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造
- (4) 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出

主な取組

- 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、蒲生、湖東三山
- 滋賀県管理道路の比較(H24→R 元)
 - ・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:903.7km → 994.2km
 - ・歩道設置率²⁹⁾:40.5% → 43.9%
- 滋賀県交通事故件数および死者数比較 (H24→R 元)
 - ・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³¹⁾整備の比較(H24→R 元)
 - ・15 駅 → 20 駅

【主な整備箇所】



国道 422 号 大石東バイパス
(瀬田川令和大橋(大津市))



小谷城スマート IC(長浜市)



矢羽型路面表示整備(ビワイチ)

3. 目指すべき将来像の実現に向けて

本県の政策の方向性を示す滋賀県基本構想¹⁷⁾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SDGs⁸⁾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。

その上で、概ね20年後のまちづくりを見据えた滋賀県都市計画基本方針では、本県の目指すべき将来像として、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拠点連携型都市構造¹²⁾への転換を示しています。

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も踏まえて、高齢者、子ども、障害者を含むすべての人が交通事故、渋滞、移動手段の心配なく安全に快適に移動できる道路整備を**目指す必要**があります。

道路は、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。

将来像の実現に向けて、本計画では、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る役割を意識しながら、「**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。

■ 目指すべき将来像を実現するための道路整備

～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”

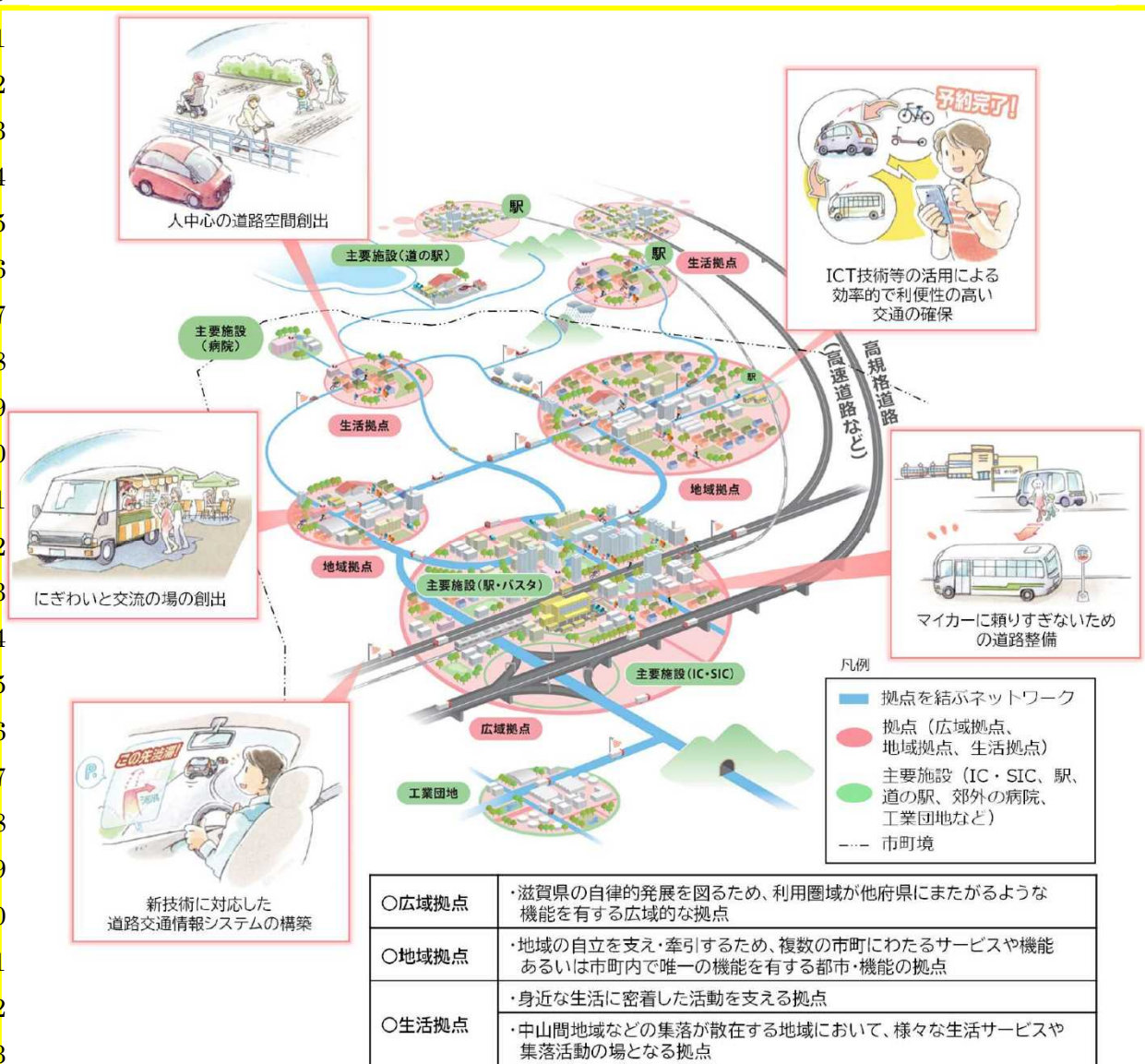
■ 目指すべき将来像を実現するための道路整備

【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向上に寄与する道路網とします。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。車中心から人中心の視点で、多様な移動ニーズに対応するマルチモーダル³⁰⁾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し、活力とにぎわいをもたらす道路空間を創出します。



目指すべき将来像を実現するための道路整備

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います。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には、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・推進体制の強化が必要です。

道路は、**第一に誰もが安全で快適に通行できることが重要です。**そのためにも、自動車交通の安全性向上とともに、歩行者・自転車利用者・**障害者**等に対する安全性を高めることが必要になります。

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、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の創出や、ICT⁵⁾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。

マスタープラン(第3次)では、目指すべき将来像を実現するための道路整備に向けて、以下の4つの取組の柱のもと、それらを実現するための施策に取り組みます。

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) 人中心の道路空間創出 (車と人の共存)
	(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) マイカーに頼りすぎないための道路整備 (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) にぎわいと交流の場の創出 (にぎわい)
	(2) ICT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の推進「ビワイチ」

2

3

4

○ 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

5

6

7

道路ネットワークのあり方として、普段は県民の豊かな生活や活力ある経済活動を支えながら、災害時においても円滑な移動が確保できるよう、拠点があくまなく面的に結ばれ、補完性・代替性が確保された状態が望ましいと考えます。

8

9

10

11

12

13

本県では、県土総面積の約6分の1を占める琵琶湖が中央に位置し、伊吹、鈴鹿、比良など標高が1,000mを超える山々に周囲を囲まれており、望ましい道路ネットワークを形成するためには、琵琶湖を囲む環状道路と県外へ伸びていく放射状道路が必要です。これらが一体となり、県の骨格となる道路ネットワークが形成されることで、人やモノが安全で円滑に移動でき、地域経済の活性化や持続可能な地域の発展に貢献します。

14

15

16

環状道路は、琵琶湖を取り囲むように分布している市街地等の拠点を効率的に結び、名神高速道路などの高規格道路を補完します。また、複数の環状道路を整備することでダブルネットワーク¹⁹⁾化し、災害時にも代替機能を発揮します。

17

18

19

20

21

放射状道路は、琵琶湖沿岸部から山間部方面に環状道路を結びながら、近畿圏、中部圏、北陸圏など県外との連絡・交流を支えます。また、近年、激甚化・頻発化する自然災害に対して、特に、複数ルートの確保が難しい県境部では、大雨や大雪の際にも通行できる強靱な道路が求められています。こういった強靱な道路は、災害時においても「救援・受援する道路」として機能することが期待されます。

22

23

24

25

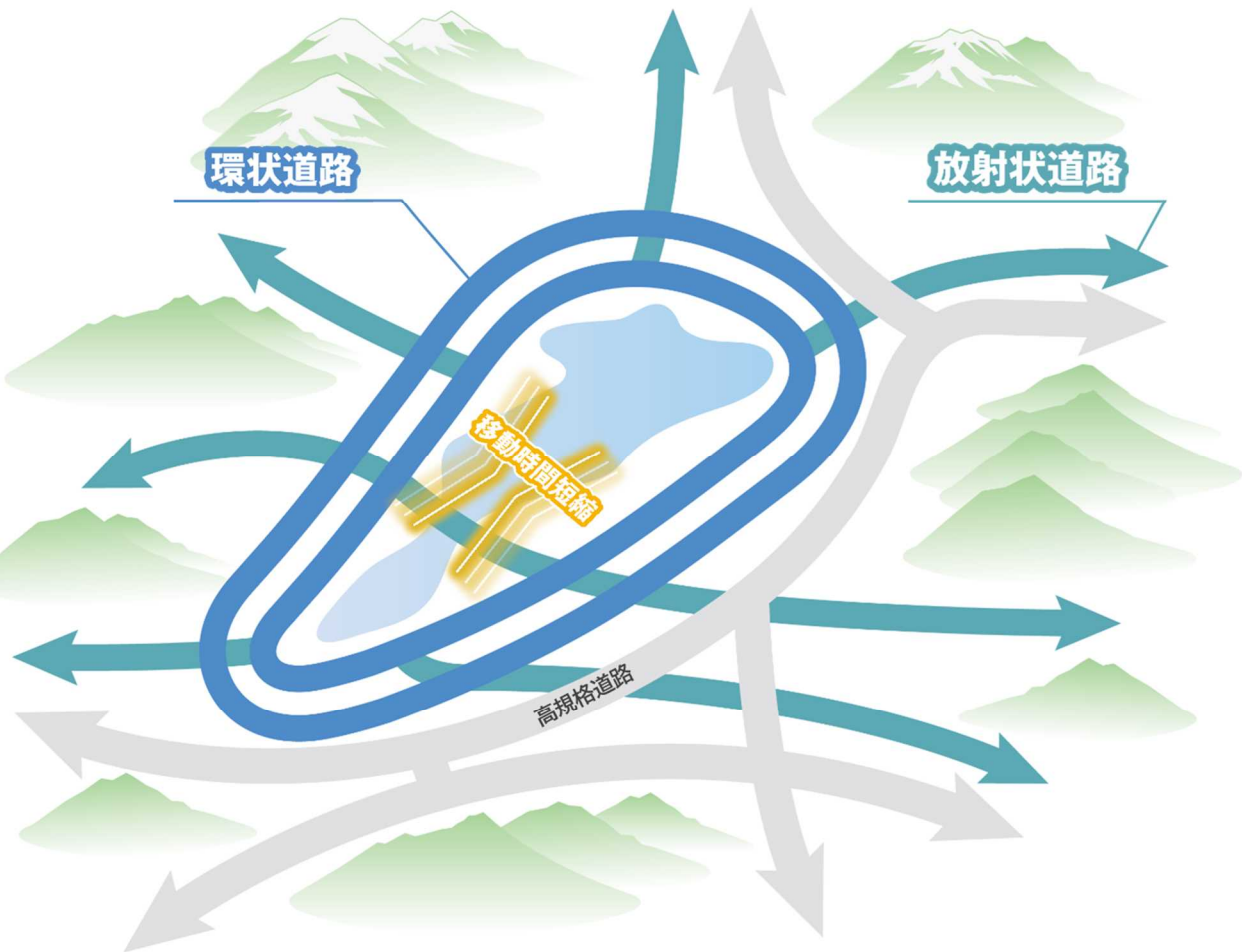
26

27

また、本県は中央に位置する琵琶湖によって東西が隔てられており、横断するルートが限られているため、移動に時間を要することが大きな課題です。県内外の各拠点間連携や移動の円滑化、経済活動の支援、本県の均衡の取れた発展等に向けて、東西間の移動時間短縮に向けた道路ネットワークのあり方について検討していきます。



1 滋賀県内の環状および放射状の広域道路ネットワークイメージ



23 【環状道路】

24 県内の市街地等の拠点を結び、琵琶湖を囲むよう環状に形成された道路
25 〈役割・機能〉

- 26 ○拠点間を効率的に連絡
- 27 ○高規格道路を補完
- 28 ○複数の環状道路による代替性

29 【放射状道路】

30 琵琶湖沿岸部から山間部を経て県外へとつながる道路

- 31 〈役割・機能〉
- 32 ○県外との連絡・交流
- 33 ○複数の環状道路を連絡
- 34 ○天候に左右されず、災害時にも救援・受援

35



1 ○ 交通渋滞の解消による産業活動等の活性化の支援

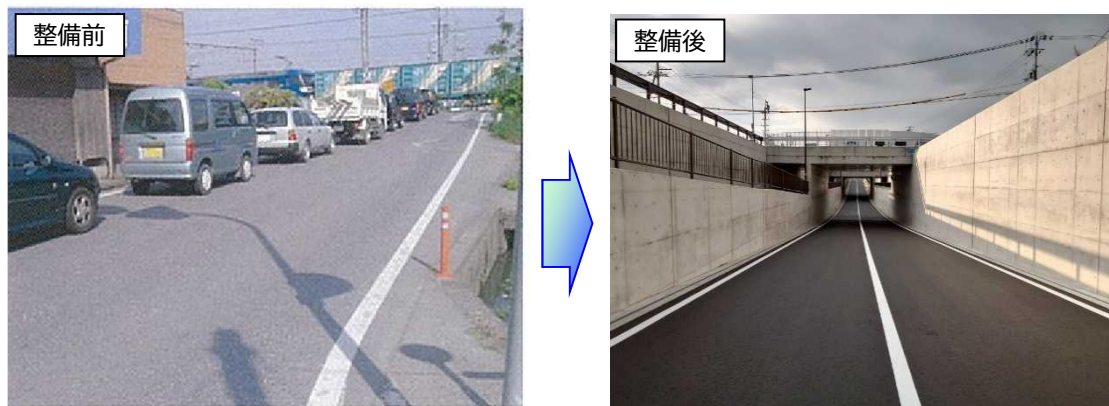
2 交通渋滞は、様々な経済活動を阻害する要因となっており、渋滞対策は道路整備
3 備の大きな柱です。現道拡幅やバイパス整備、右折車線設置等の交差点改良、踏
4 切の立体交差化など対策手段は様々です。これらの対策によって、渋滞解消を図り、
5 産業活動等の活性化を支援します。



4車線化により渋滞解消を図った道路整備の事例
一般県道 片岡栗東線(栗東市)



都市計画道路²⁶⁾ 中学校線(東近江市)



主要地方道 愛知川彦根線

新たなアンダーパスの整備により渋滞解消を図った道路整備の事例

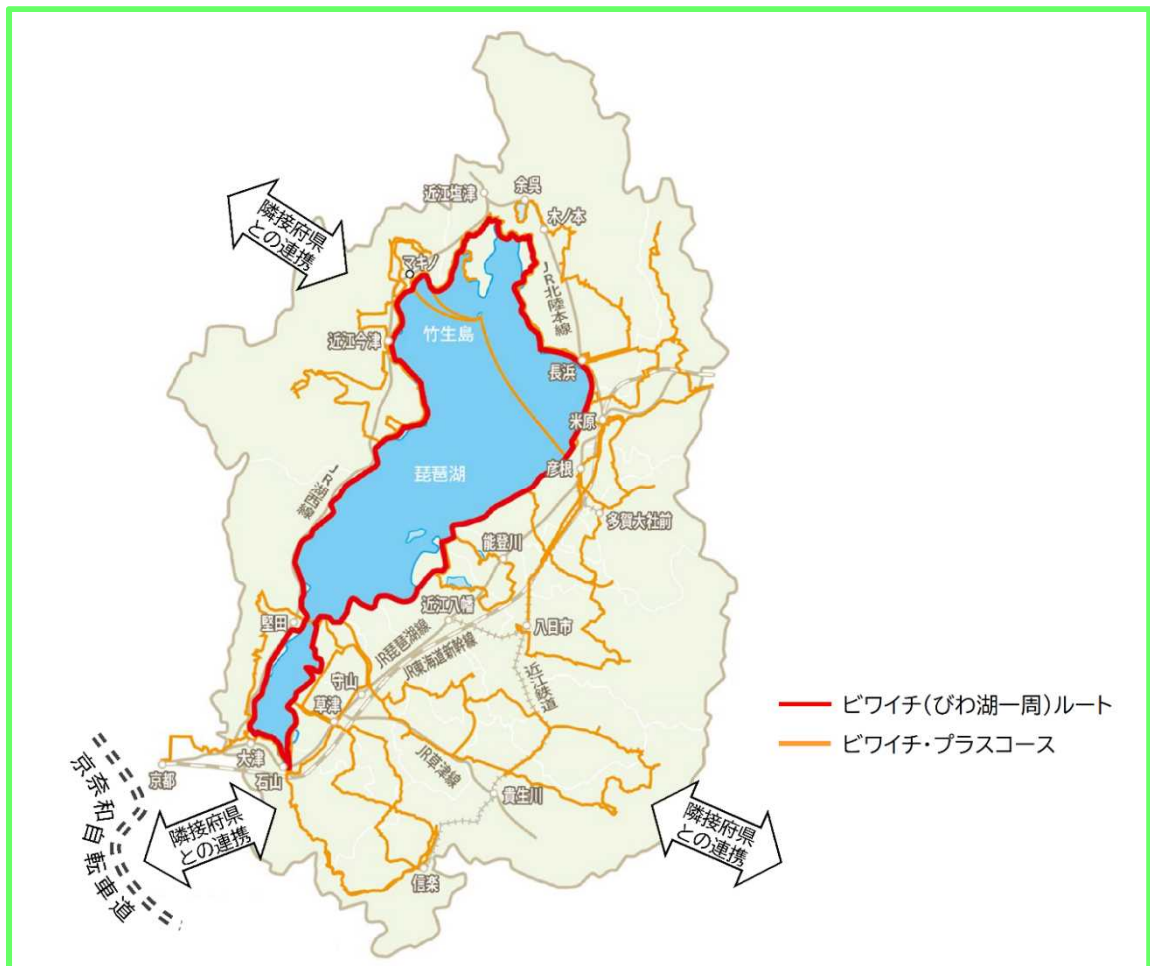


1 ○ 自動車、歩行者と共存しながら安全安心で快適なサイクリングを
2 楽しむことができる走行空間整備の推進「ビワイチ」

3 県全体の活性化に向け、安全安心で快適にサイクリングを楽しむことができる自
4 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、自転車通行帯や自転
5 車歩行者専用道路等の整備、案内看板および路面表示の設置を進めるとともに、
6 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きるビュースポットの
7 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きます。

8 さらに、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」
9 の整備を市町と連携しながら進めたり、京奈和自転車道をはじめとする隣接府県
10 の自転車道とも連携を図ることで、新たなサイクリング人口の創出を目指します。

11 また、ビワイチを通じて、自転車の利用環境の整備と活用を促進することで、自動
12 車の燃料消費および CO₂ 排出抑制にも寄与します。



33 観光地等を周遊する「ビワイチ」と「ビワイチ・プラス」のサイクリングルート



(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、日常生活の移動の安全性向上と円滑化を図る道路整備
- 交通結節点（スマートインターチェンジ¹⁸⁾等）の整備による拠点や主要施設間のネットワーク機能強化

○ 生活拠点や主要施設へのアクセス性を高め、日常生活の移動の安全性向上と円滑化を図る道路整備

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、郊外の病院などを結ぶアクセス道路の整備によって救命・救急活動の支援に努めます。

また、アクセス道路整備と合わせて、右折車線設置等の交差点改良、環状交差点（ラウンドアバウト³⁵⁾等の整備により交通の流れを良くすることで、追突事故の危険性を軽減するなど、ネットワークとしての安全性の向上も図ります。



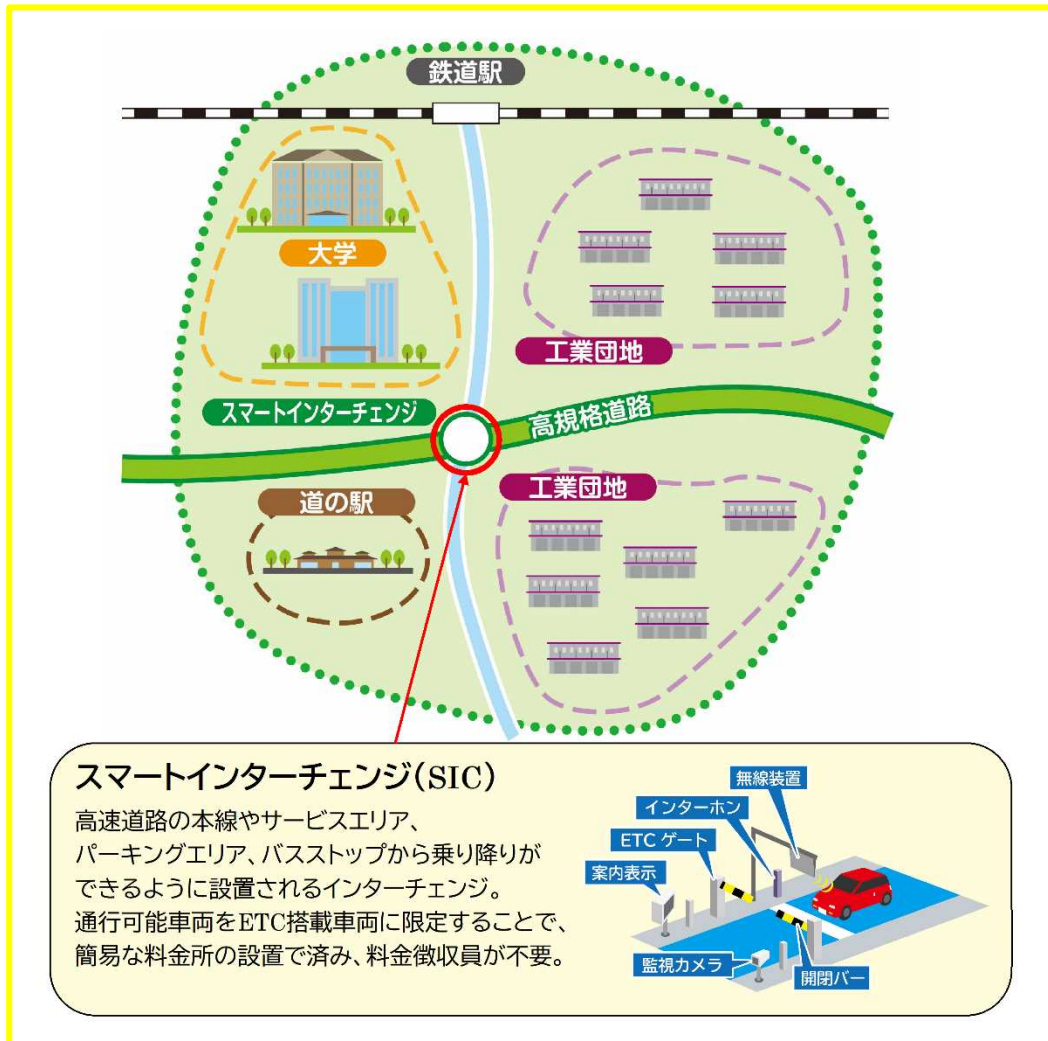
生活拠点や主要施設へのアクセス道路整備のイメージ



1 ○ 交通結節点(スマートインターチェンジ等)の整備による
2 拠点や主要施設間のネットワーク機能強化

3 交通結節点となるスマートインターチェンジ¹⁸⁾等の整備により、大学や工業団地、
4 道の駅³¹⁾等の主要施設間のネットワーク機能強化を図ります。

5 主要施設へのアクセス性が向上し、利便性が高まることで、地域の活性化にもつ
6 ながります。



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

(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化や無電柱化の推進等による、災害時においても安定的な人流・物流の確保
- 異常気象時における地域の孤立化の防止に資する道路整備の推進
- 道の駅³¹⁾の災害時の利活用を想定した防災拠点としての機能強化

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

○ ダブルネットワーク化や無電柱化の推進等による、 災害時においても安定的な人流・物流の確保

安全的な人流・物流の確保に向けて、被災時の通行止めも考慮し、ダブルネットワーク¹⁹⁾化による代替路確保を行います。また、道路上の電柱は、地震・台風などの被災時には倒壊により被害が及ぶだけでなく、緊急車両の通行を阻害したり、停電や通信障害を発生させます。そのため、電線類の埋設等による無電柱化³²⁾と合わせた災害に強い道路整備を推進します。

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¹³⁾や重要物流道路については、橋梁などの重要構造物の耐震対策によりさらなる構造面での強化を図ります。

【ダブルネットワーク】
災害・事故等で目的地に向かう道路が寸断されたとしても、近傍の並行する道路により通行が可能となるようなネットワークの形態。



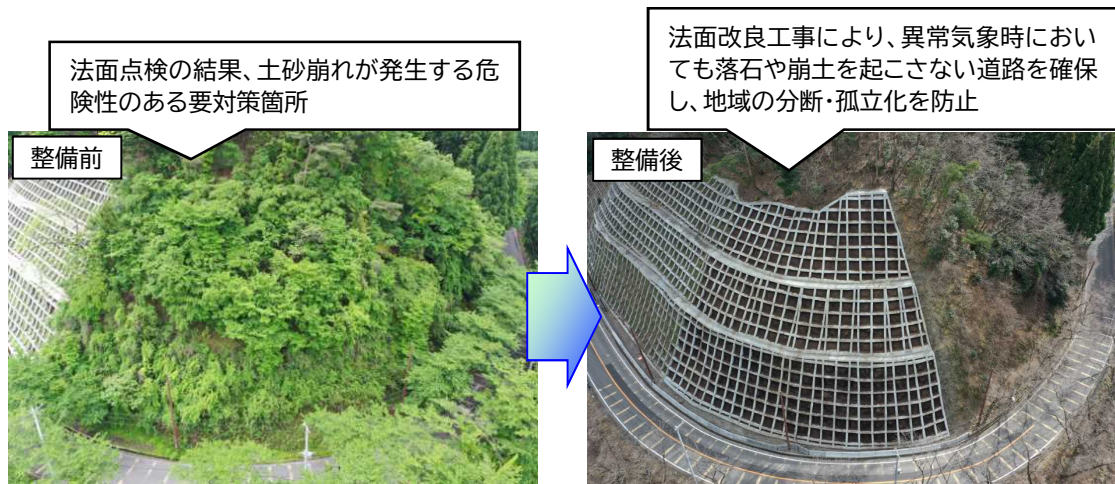
災害時における電柱の倒壊状況
(左:東日本大震災による倒壊 右:台風による倒壊)



1 ○ 異常気象時における地域の孤立化の防止に資する道路整備の推進

2 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
3 整備とあわせ、落石や崩土のおそれがある箇所での対策を進めます。大雨に対し
4 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
5 においても信頼性の高い道路交通の確保を図ります。

6 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
7 走行経路の確保を行います。



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)



落石防護柵による落石防止対策
(国道306号)



1 ○ 道の駅の災害時の利活用を想定した防災拠点としての機能強化

2 平成 16 年 10 月の新潟県中越地震、平成 23 年 3 月の東日本大震災、平成
 3 28 年 4 月の熊本地震等において、道の駅³¹⁾は被災者の避難場所や被災地救援
 4 のための支援拠点、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
 5 く活用され、災害時に大きな役割を果たすことが確認されました。

6 防災拠点としての機能が期待される道の駅については、災害時に自衛隊・消防
 7 の救助活動拠点、救援物資の集積拠点、道路利用者の一時避難所などの防災拠
 8 点として利活用ができるように、非常用発電機や防災倉庫、貯水槽などハード面の
 9 機能強化を推進します。

10 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
 11 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制
 12 度が創設され、令和3年6月に本県では「道の駅 せせらぎの里こうら」が選定され
 13 ました。



26 防災拠点としての道の駅の活用イメージ



33 災害時における道の駅の活用事例

34 (左:道の駅「遠野風の丘」(岩手県遠野市) 右:道の駅「あそ望の郷くぎの」(熊本県南阿蘇村))



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）

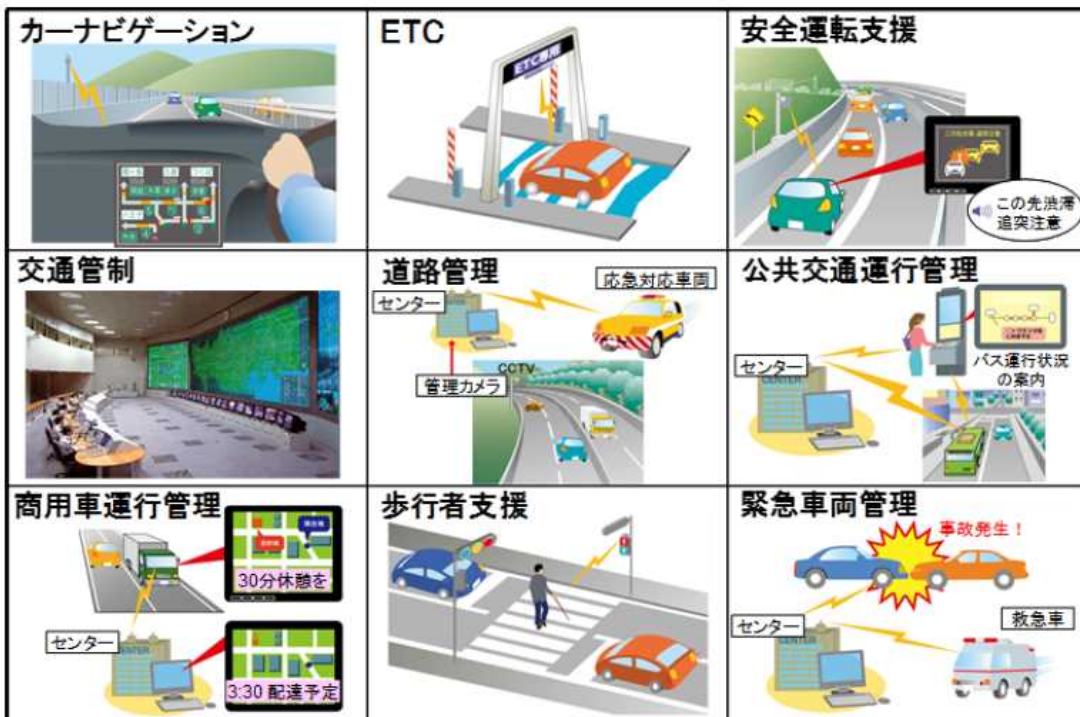
- 事故や渋滞を減らし、CO₂削減にも貢献する道路交通情報システムの高度化の推進

○ 事故や渋滞を減らし、CO₂削減にも貢献する
 道路交通情報システムの高度化の推進

ICT⁵⁾を活用して、ETC2.0 プローブデータ⁴⁾や、カメラ画像の AI 解析等を行います。それにより、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)¹⁵⁾や交通システムマネジメント(TSM)¹⁴⁾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。

さらに、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、道路交通情報の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、CO₂排出量削減にも貢献します。



ICT 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）

- CO₂排出の抑制に資する、交通管理者や交通事業者と連携した公共交通利用の促進
- 道路整備における再生エネルギーの利活用の推進

3
4
5

○ CO₂排出の抑制に資する、交通管理者や交通事業者と連携した公共交通利用の促進

6
7
8
9
10

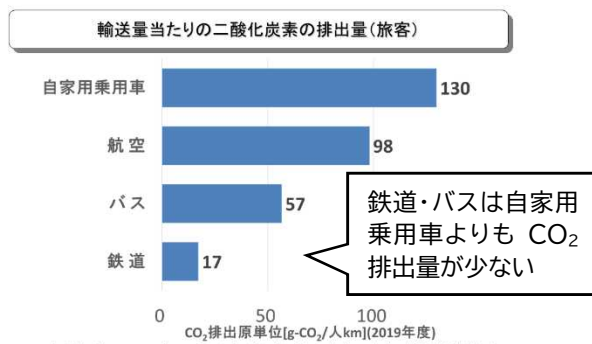
公共交通である鉄道・バスは、自家用乗用車よりも 1 人当たりの移動にかかる CO₂ 排出量が少なく、利用者の増加が CO₂ 排出の抑制につながります。公共交通機関の利用促進に向け、**地域の実状を考慮しながら**、交通管理者や交通事業者と連携して社会実験制度を活用しながら、モビリティ・マネジメント(MM)³⁴、マルチモーダル³⁰施策を推進し、CO₂排出の抑制に努めます。

11
12
13
14
15
16
17
18
19



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
21
22
23
24
25
26
27
28
29



交通手段別の CO₂ 排出量



社会実験協議会の実施状況

30



1 ○ 道路整備における再生エネルギーの利活用の推進

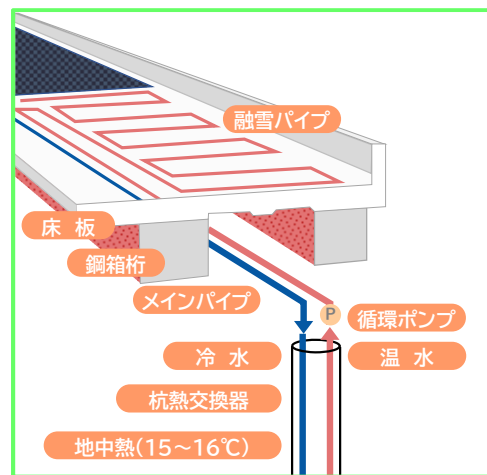
2 脱炭素という世界的な潮流の中で、道路分野においても脱炭素化社会の実現に
3 向け、地球温暖化の抑制、資源の 3R[リデュース(発生抑制)・リユース(再使用)・
4 リサイクル(再生利用)]の推進が求められています。

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、再生可能エネルギーを利活用した道路整備を推進
7 し、本県の循環型社会の構築に貢献していきます。

8 また、道路整備において、リサイクル製品の利用を図る制度「ビワクルエコシップ
9 (滋賀県リサイクル製品認定制度)」を推進し環境負荷の軽減を図ります。



10
11
12
13
14
15
16
17
18
19 地中熱を利用した融雪装置を有する橋梁
20 (国道 303 号八草大橋)



21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33 融雪システムのイメージ

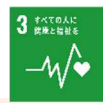


道路における太陽光発電施設活用(国土交通省)



1

3 快適でセーフティ



(1) 人中心の道路空間創出（車と人の共存）

- 歩行者・自転車通行スペースの拡充などによる安全な移動空間の形成
- 車と人が共存できる道路空間への再編

2

3

○ 歩行者・自転車通行スペースの拡充などによる安全な移動空間の形成

4

5

6

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事故が多発しています。

7

8

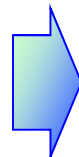
9

10

歩行者や自転車利用者の安全性を確保するために歩道整備を推進し、自転車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、安全な移動空間形成を図ります。また、防護柵や視線誘導標等の交通安全対策を実施することで重大事故の発生を防止します。

11

12



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
(川合千田線(長浜市) 左:整備前 右:整備後)

13

14

15

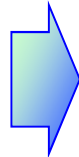
16

17

18

19

20



車両の通行規制(一方通行)と合わせ、歩行空間の拡充を行った事例
(大津能登川長浜線(守山市) 左:整備前、右:整備後)

21

22

23

24

25

26

27

28

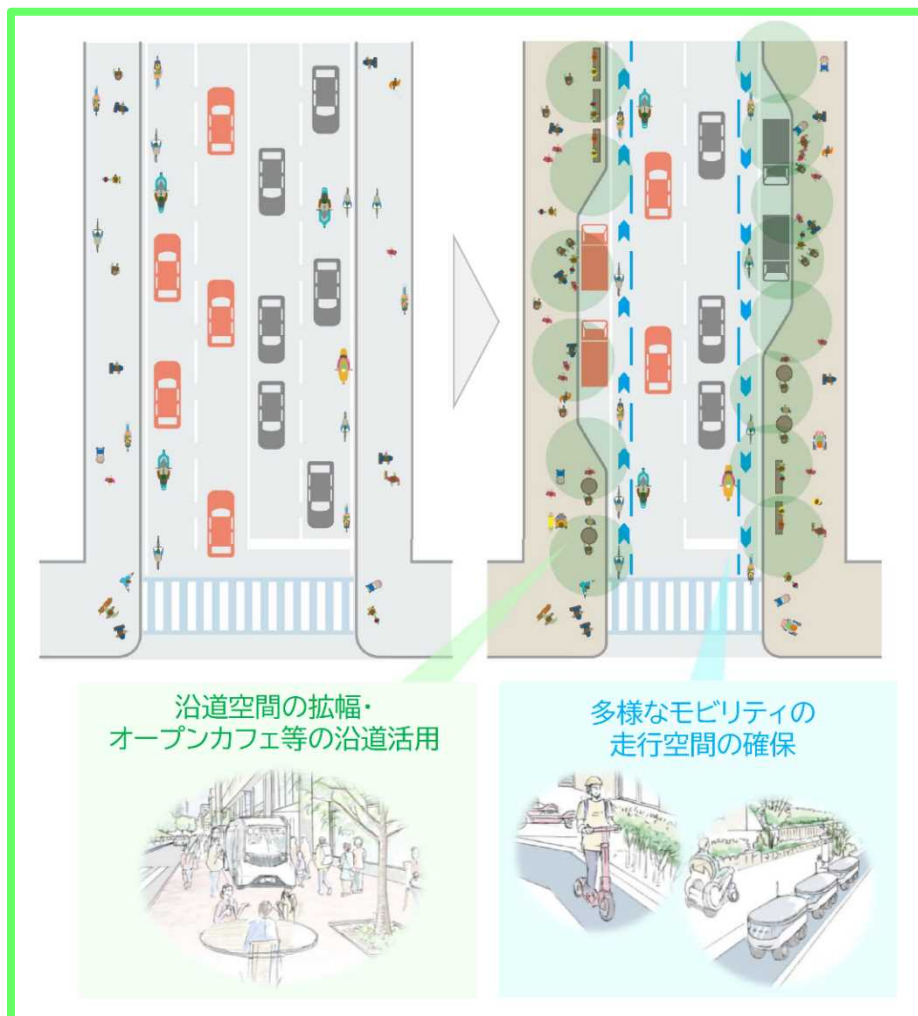


1 ○ 車と人が共存できる道路空間への再編

2 社会情勢の変化に応じて、道路空間は自動車の円滑な通行を目的とするだけで
 3 なく、様々な交通手段の移動や道路空間でのにぎわい創出など、多様な利活用へ
 4 のニーズに応じた道路空間の再編が求められています。

5 人と車のバランスを考慮しながら、車線数や車道空間の縮小により、歩行者や自
 6 転車が利用する空間を広げるなどの再編を行います。これにより、歩道上にオープ
 7 ンカフェ¹⁰⁾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
 8 や、にぎ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
 9 て再編し、にぎわいにあふれたコミュニティ空間を創出します。

10 また、今後は自転車や二輪車だけでなく電動キックボード²³⁾や超小型電気自動
 11 車などの様々なモビリティにも対応した安全な移動空間形成を図っていきます。



道路空間の再編のイメージ



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・景観の形成

3
4 ○ 騒音や振動の抑制、連続した道路緑化などによる、
5 良好な沿道環境への改善

6 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
7 渋滞対策を推進していくとともに、交通量の多い市街地の幹線道路では、騒音低
8 減効果の高い舗装材の採用などを進めていきます。

9 また、自動車の交通機能とともに、道路が有する生活に密着した街並みを形成
10 する機能を活用して、連続した道路緑化など、良好な沿道環境への改善に取り組
11 みます。



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

28



1 ○ 地域の個性を活かした、魅力ある街並み・景観の形成

2 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。地域特性を活か
3 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。

4 例えば次のような点に留意した道路整備を目指します。

5 ◆ 歴史を伝えるみちづくり

6 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
7 る地域については、街並みと一体となった道路景観が**形成**できるように舗装や**構**
8 **造物**に配慮していきます。

9 ◆ 無電柱化による景観に配慮した空間づくり

10 無電柱化³²⁾により、景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、開放感のある景
11 観を形成します。

12 ◆ 市街地におけるうるおいある空間づくり

13 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
14 緑化に用いる樹種等については、地元住民の意見を聴き、管理面での適性を考慮
15 しながら地域の個性を活かしたものを選定します。



22 街並みと一体となった道路景観を形成した事例
23 (左:多賀停車場線(多賀町)、右:彦根市道夢京橋線(彦根市))



32 無電柱化により開放感のある景観を形成した事例
33 (大津能登川長浜線(長浜市))



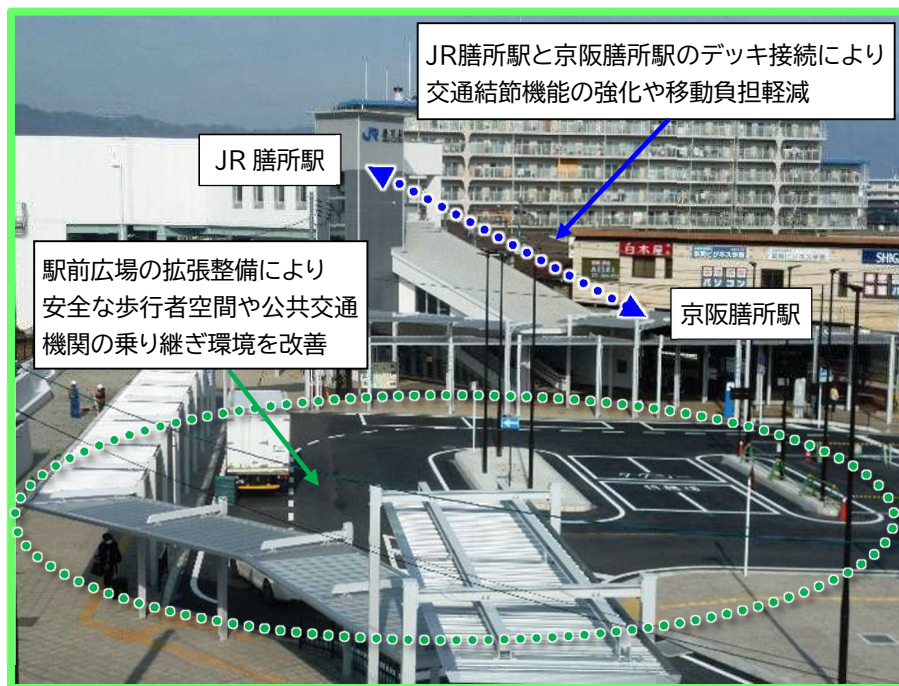
(3)マイカーに頼りすぎないための道路整備(乗換拠点)

○ 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

○ 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

移動の利便性向上を目的に、道路や鉄道等の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、県内の人やモノの交流機会拡大やアクセス性向上を図ります。

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、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、乗り継ぎ環境や走行環境を改善する対策を推進します。



交通結節機能の強化の事例(膳所駅周辺整備推進事業)



1 また、拠点間を結ぶバスの活用や、LRT⁶⁾・BRT²⁾等の新交通システムの導入とい
2 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³⁰⁾輸送施策を推進し、こ
3 れらに合わせた専用レーン整備など、多様な交通手段に対応した道路整備を進め
4 ます。

5 交通結節点において、シェアサイクル¹⁶⁾やパーソナルモビリティ²⁷⁾など、多様な
6 モビリティの利便性を高め、最適な移動手段の組み合わせを構築します。



16 LRTの事例(富山市・富山ライトレール)



16 BRTの事例(新潟市・萬代橋ライン)



27 パーソナルモビリティの事例

28 (左: 電動キックボード²³⁾、右: 一人乗り自動運転のモビリティ(奈良市))



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31



(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の形成

○ すべての人が利用しやすく、安全で快適な道路環境の形成

ユニバーサルデザイン³⁴⁾の考え方のもと、人と車が共存でき、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・自転車やベビーカー利用者などすべての人々が安全に余裕をもって移動できるよう、無電柱化³²⁾による歩道幅の確保や既設歩道の段差・急勾配の解消等を行います。また、屋外における動く歩道の導入等の新たな取組も検討しながら、歩行空間のバリアフリー²⁸⁾化を推進します。

国・県・市町の道路管理者間では、連続した歩道のネットワーク形成のための調整を図るとともに、鉄道やバス等の公共交通機関との連携により、低床バス²²⁾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。さらに、現在、実装に向けて実証実験が実施されている、IT機能を装備した「スマート白杖」と通信機器を埋め込んだ点字ブロックとの連携による音声案内誘導など、ICT⁵⁾を活用したバリアフリーの実現にも取り組みます。



電柱により通行が困難な歩道(大津市)

IT機能を装備した「スマート白杖」と点字ブロックとの連携を行い、音声や振動による案内誘導



スマート白杖のイメージ

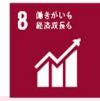
点字ブロックの位置を変更し、車いす利用者や目の不自由な方に配慮して、通行の支障を解消した事例



通行の支障を解消した事例
(大津能登川長浜線(守山市))



1 **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る、にぎわいのある道路空間の創出

2
3 ○ 曜日や時間帯に適した道路の使い方による、
4 にぎわいのある道路空間の創出

5 様々な移動手段や道路空間でのにぎわいなど、道路に対する多様なニーズに
6 える、魅力的な道路空間を創出します。国は令和2年5月に、地域を豊かにする歩
7 行者中心の道路空間の構築に向け、「歩行者利便増進道路制度」(通称:ほこみち)
8 を創設されました。道路の利用実態にあわせて、街中のにぎわいを持たせるために
9 休日の昼間は歩行者天国とする施策など、曜日や時間帯に適した柔軟な道路の使
10 い方をすることで交流の場を提供し、文化的であり、質が高く、人が居心地よく歩
11 きたくなり新たな価値を生み出せるような道路を創出します。



27 歩道上にオープンカフェ¹⁰⁾を出店しにぎわいを創出した事例
28 (三宮中央通り(神戸市))



1

(2) ICT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

4

○ 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

5

6

7

8

9

10

ICT⁵⁾は今後も劇的に進展し、幅広い分野での活用がさらに促進されると考えられることから、この ICT 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¹⁾バス等の次世代モビリティや既存交通サービスをつなぐ日本版 MaaS⁷⁾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。

11

12

13

さらに、道路データプラットフォームの構築やインフラメンテナンスへの AI 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)³⁾も推進します。

14

15

○ 地域内において提供される自動運転等への対応

16

17

18

19

20

自動運転技術は、渋滞緩和、事故削減、物流効率化、環境負荷低減等の課題解消に寄与します。

本県においても、高齢化が進行する中山間地域等における移動手段確保のため、「道の駅³¹⁾」等を拠点とした自動運転サービスが令和3年4月から本格導入されています。今後も、地方部の移動手段確保や観光誘致の一環として、関係機関と連携し走行空間等の計画策定を行うなど自動運転の導入を推進します。

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31



自動運転(中山間地域):東近江市



自動運転(都市部):大津市

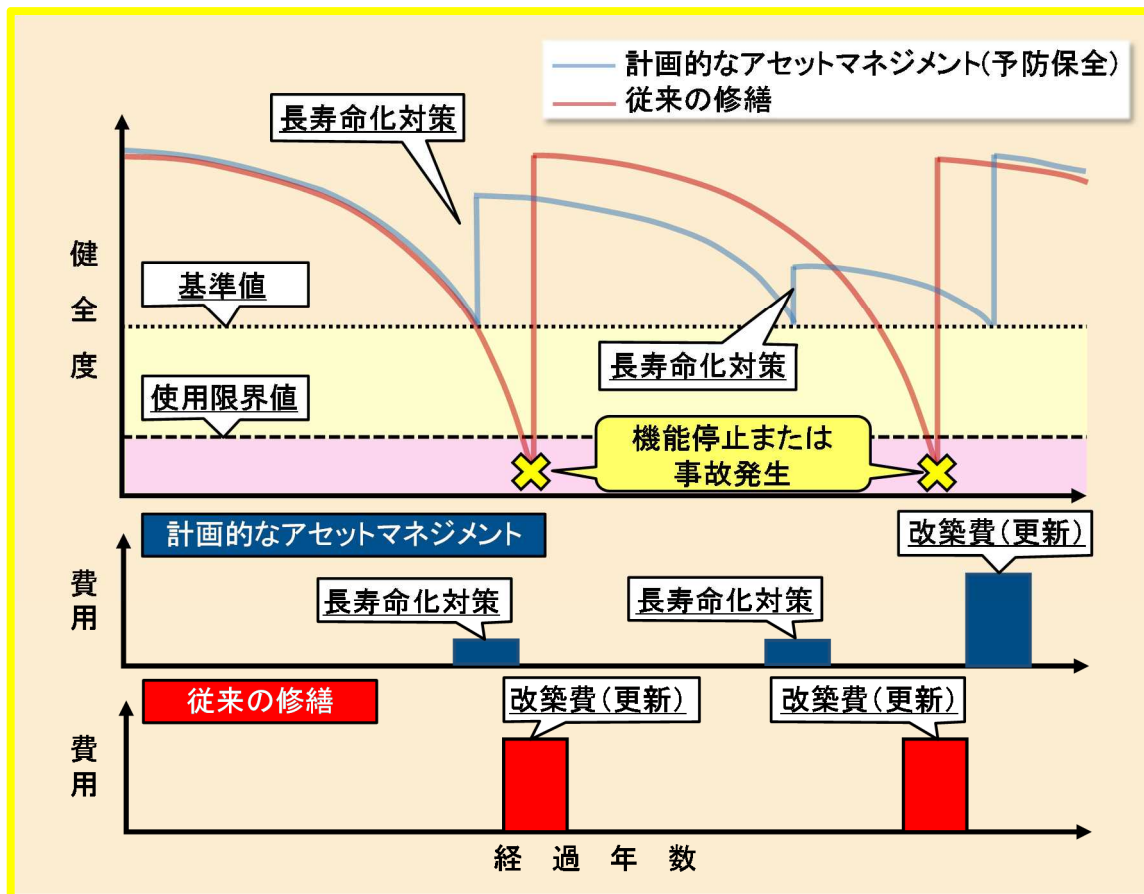
ICT を活用した交通マネジメントの取組
(中山間地区および都市部における自動運転)



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

橋梁、舗装、トンネルやその他の道路施設は、高度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、今後も施設がさらに増加するとともに、老朽化が進行します。目指すべき将来像を実現するための道路整備を達成するためには、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⁹⁾を推進します。

実施においては、「滋賀県橋梁長寿命化修繕計画²¹⁾」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

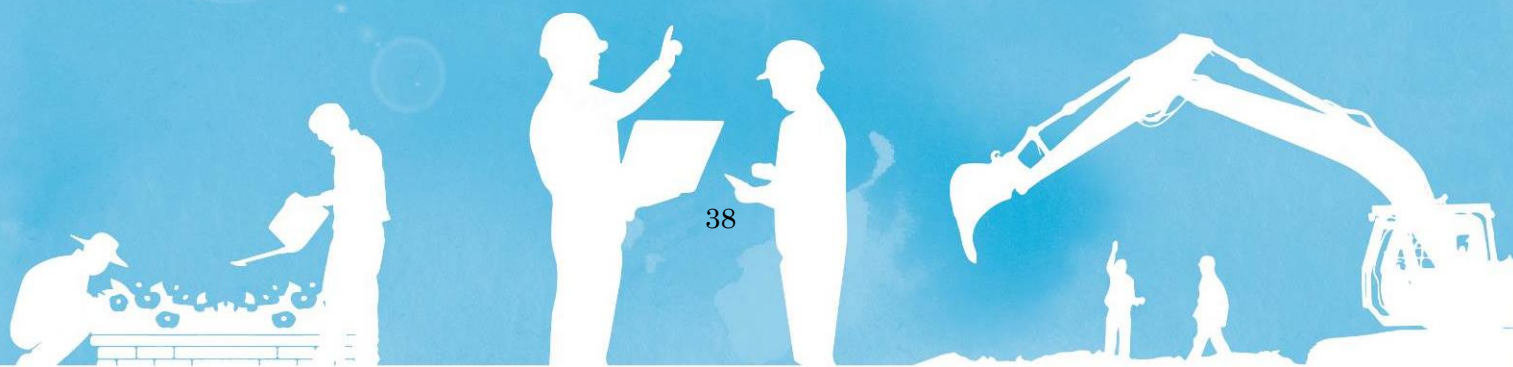
II

道路整備の取組方針

II-1. 道路整備の取組方針 39

1. 効率的・効果的な整備 40
2. まちづくり等と連携・一体化した整備 44
3. 内容検証と継続的な見直し.....45

II-2. 各地域の道路整備計画 46





II-1. 道路整備の取組方針

- 1
2 道路事業は**住民や企業等に対して、より投資効果の高い**事業を限られた財源の中
3 で効率的に実施する必要があります。
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連携し、よ
7 り住民が住み良いと思える環境づくりに貢献することが重要です。
8 さらに、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
9 進捗などを把握し、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 ¹¹⁾ 】 ～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 ³⁾ の推進やICT ⁵⁾ 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) 公共交通と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¹¹⁾】
 ～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、限られた財源の中で道
 4 路整備を進めていくためには、より効果的・効率的となる事業を選別し、重点投資
 5 していかなければなりません。

6 そのためは、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。
 7 優先順位の決定に当たっては、費用対効果によることが一般的ですが、社会経済
 8 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、定量化して
 9 評価することが困難な効果も多いのが現状です。

10 そのため、取組の柱の実現性や地域特性への対応を数値化し、客観的に事業の
 11 優先順位を評価できるマニュアルを作成します。

12

13

14

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³²⁾、交通結節点整備、ICT⁵⁾(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

15

1 **客観的評価マニュアル**

2 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
3 す。

4 ○拠点間ネットワーク整備事業

5 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

6 ○拠点内道路空間整備事業

7 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

8
9 **【評価項目】**

10 **〈拠点間ネットワーク整備事業の場合〉**

11 I 取組の柱の実現 **【1 つながる・ひろがる】**

12 産業活動や地域交流を支える道路整備**【1-(1)】**

- 13 ①新広域道路交通計画の位置付け
- 14 ②重要物流道路および代替・補完路の整備
- 15 ③緊急輸送道路¹³⁾の整備
- 16 ④大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備
- 17 ⑤工区の起終点がともに改良済みの道路の整備
- 18 ⑥著しい渋滞を緩和できる整備
- 19 ⑦ビワイチおよびビワイチプラスに関連する整備

20 拠点間のアクセス性を高める道路整備**【1-(2)】**

- 21 ①鉄道や道路との立体交差化を図る整備
- 22 ②生活拠点や主要施設へのアクセス道路の整備
- 23 ③防災拠点間を結ぶ道路整備
- 24 ④事故危険箇所における整備

25 気候変動等へ適応した道路整備**【1-(3)】**

- 26 ①地域にとって唯一の道路の整備
- 27 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
- 28 ③リダンダンシー³⁷⁾を確保する道路整備

29
30 II その他の評価項目

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

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35

Ⅲ 費用便益比

走行改善効果の点数化

Ⅳ 地域特性

地域の重点項目(4項目以内)の評価

〈拠点内道路空間整備事業の場合〉

I 取組の柱の実現【(3 快適でセーフティ)】

人中心の道路空間創出【3-(1)】

- ①歩行者人数(または歩行者・自転車交通量)
- ②自動車交通量
- ③通学路等の整備
- ④自転車走行空間の整備
- ⑤人と車両の事故状況
- ⑥歩道等の整備状況
- ⑦前後区間の歩道整備状況
- ⑧事故危険箇所における整備

街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備【3-(2)】

- ①環境に配慮した整備
- ②道路緑化を図る整備
- ③観光資源などの有無

マイカーに頼りすぎないための道路整備【3-(3)】

- ①バス路線(コミュニティバス、スクールバス等も含む。)の整備
- ②鉄道駅・主要な公共公益施設・大規模商業施設の有無

誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備【3-(4)】

- 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

Ⅱ その他の評価項目

- ①歩行者利便増進制度の位置付け
- ②快適でにぎわいのある道路空間の整備
- ③市町のまちづくり等と一体となった整備

Ⅲ 地域特性

地域の重点項目(4項目以内)の評価

(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²⁴⁾の機能強化等の推進

1
2 道路事業を適切に推進するためには現状を把握することは重要であり、これら
3 を的確に捉えることで、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
4 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があります。

5 各道路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
6 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。
7 市町との連携では、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
8 備と並行する現道区間などの県管理道路は市町へ、市町をまたぐ広域的な役割を
9 持つ市町管理道路は県へ相互移管を行い、適切な役割分担のもと県全体の道路
10 ネットワークの構築を進めます。

11 また、交通管理者との連携では、違法駐車や違法な看板等の排除、路上工事の
12 工事期間の短縮、信号制御の最適化など、道路整備を行わなくても渋滞や事故な
13 どの道路課題を効果的に解消する取組も行います。

(3)新技術の活用

～DXの推進やICTを活用した整備～

- 自動運転やICT・AI技術のインフラDX³⁾による道路整備や維持管理等の道路事業効率化

16
17 ICT⁵⁾・AI技術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
18 いても、データとデジタル技術を駆使して、県民ニーズに対応するだけでなく、生産
19 性を向上させ、より効率的で効果的な施策を推進します。

20 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
21 まえ、ラストマイル³⁶⁾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
22 展開を進めます。

23 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
24 管理における新技術導入、3次元データの活用等により、道路交通分野のDX(デ
25 ジタルトランスフォーメーション)³⁾を推進します。

26

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

本県の道路を利用される方は県内居住者だけでなく、県内外を横断する交通も含まれます。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、さら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

道路の役割を大きく分けると、人やモノを運ぶ「交通機能」と、道路空間があることで発揮する「空間機能」の2つに分けられます。この空間機能の中には、道路が都市の骨格として街並みを形成したり、沿道利用を促進する「市街地形成機能」が含まれます。市街地形成機能を十分に発揮するため、沿道まちづくりとの連携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、にぎわい創出等の相乗効果の誘発を図ります。

(3) 公共交通との連携による輸送分担の推進

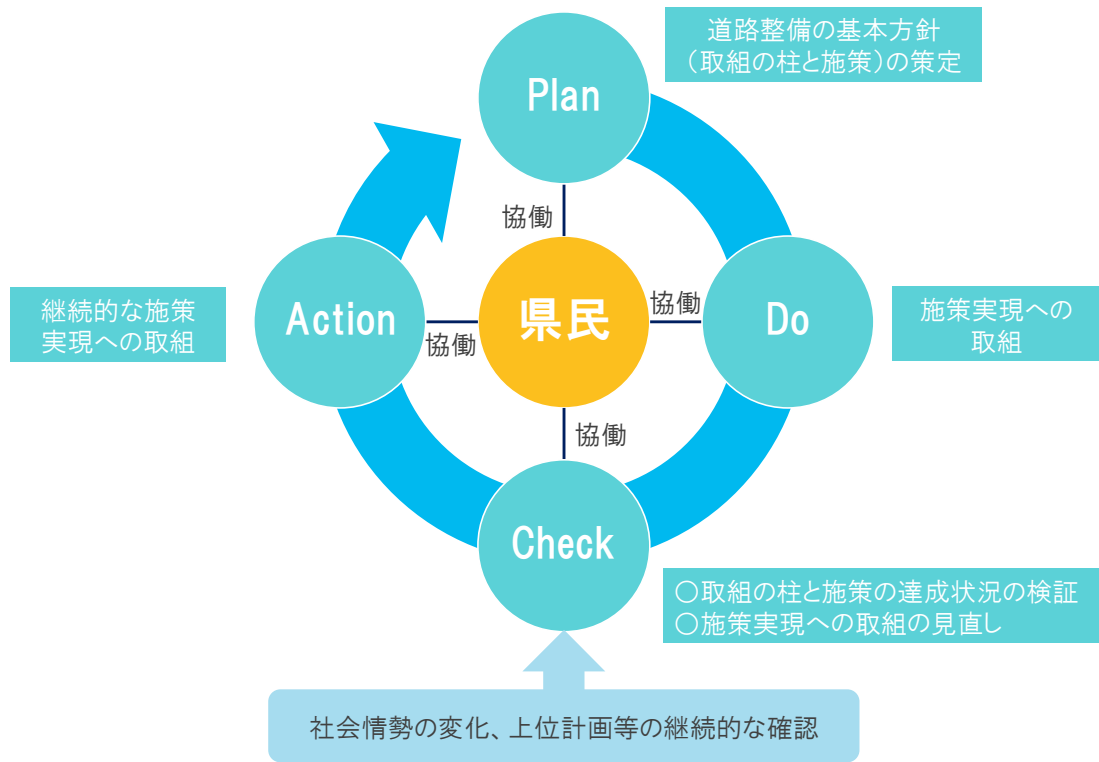
脱炭素社会(カーボンニュートラル)の実現には、マイカーへの過度な依存を見直し、公共交通の利用促進を図ることが不可欠です。そのため、通常の公共交通手段である電車・バスだけでなく、**自転車・船・タクシー**など多様な移動手段の充実・確保や、輸送のインターモーダル化(鉄道・トラックなど複数の移動手段を組み合わせた輸送)など、人やモノの移動におけるモビリティのベストミックスを図り、マイカーと公共交通の役割分担を見直します。

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

道路を取り巻く社会情勢の変化や、上位・関連計画の策定・改定状況を継続的に確認します。あわせて本計画の進捗や検証を踏まえ、必要に応じて取組の柱や施策の内容を見直し、利用者ニーズを汲み上げるなど、県民とも協働した持続可能な仕組みを構築します。



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

本県は、地域ごとに地形や気象条件、人口・産業構成や集積度、交通環境などあらゆる面で相違していることから、各地域の特性を考慮した道路整備の方向性を示すことが必要です。

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の重要度、進め方等に対する考えは地域ごとに大きく異なっています。

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ランの基本方針等を受けて、地域住民、道路利用者および各道路管理者と幅広く議論し、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策定することが大切です。

【地域別アクションプログラム²⁰⁾】

マスタープラン(第 3 次)の具体的な実行計画として、地域ごとに事業種別(メニュー)、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、公表するものとします。

- ・掲載対象道路：高速道路、国道、県道、主な市町道(都市計画道路²⁶⁾を含む。)
- ・対象期間 : 10 年(前期 5 年・後期 5 年)

- ・対象地域区分：大津土木事務所管内
 南部土木事務所管内
 甲賀土木事務所管内
 東近江土木事務所管内
 湖東土木事務所管内
 長浜土木事務所管内
 木之本支所管内
 高島土木事務所管内
 の県下 8 地域



滋賀県土木事務所管内図

用語集

1) AI オンデマンド(p.36)

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) BRT[バス高速輸送システム:Bus Rapid Transit](p.33)

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。

3) DX[Digital Transformation:デジタルトランスフォーメーション](p.36、p.39、p.43)

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。

4) ETC2.0 プローブデータ(p.25)

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できる。

5) ICT [情報通信技術:Information and Communication Technology](p.1、p.15、p.25、p.34、p.36、p.39、p.40、p.43)

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。

6) LRT [次世代型路面電車システム:Light Rail Transit](p.33)

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。

7) MaaS[マース:Mobility-as-a-Service](p.36)

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

1 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
2 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
3 となるもの。

4 **8) SDGs[Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標]** 5 **(p.13)**

6 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
7 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
8 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
9 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
10 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
11 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
12 んでいる。

13 **9) アセットマネジメント[asset management:資産管理](p.11、p.37)**

14 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。

15 **10) オープンカフェ(p.29、p.35)**

16 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
17 たカフェやレストラン。

18 **11) 客観的評価マニュアル(p.39、p.40)**

19 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
20 を点数化した指標。

21 **12) 拠点連携型都市構造(p.1、p.2、p.4、p.13)**

22 「滋賀県都市計画基本方針」の中で定められる滋賀県が目指す都市構造。少子
23 高齢化による人口減少や、ライフスタイルの変化などに伴い、市街地の低密度化や
24 中心市街地の空洞化が進行する中、様々なサービス機能が集積した多様な拠点を
25 道路・公共交通ネットワークで結び、持続可能で質の高い都市構造への転換を目
26 指すもの。

27 **13) 緊急輸送道路(p.22、p.41)**

28 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。

29 **14) 交通システムマネジメント(TSM)**

30 **[TSM:Transportation System Management](p.25)**

31 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
32 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
33 ることにより、円滑な交通を維持する取組のこと。

34 **15) 交通需要マネジメント**

35 **[TDM:Transportation Demand Management](p.25)**

1 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、
2 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
3 路交通混雑を緩和していく取組のこと。

4 **16) シェアサイクル[share cycle](p.33)**

5 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
6 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
7 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
8 できるという点である。

9 **17) 滋賀県基本構想(p.1、p.2、p.13)**

10 「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
11 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。
12 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
13 2019 年 4 月からスタートした。

14 **18) スマートインターチェンジ[smart interchange](p.20、p.21)**

15 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、
16 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
17 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。

18 **19) ダブルネットワーク(p.10、p.16、p.22)**

19 災害・事故等で目的地に向かう道路が寸断されたとしても、近傍の並行する道
20 路により通行が可能となるようなネットワークの形態。

21 **20) 地域別アクションプログラム(アクションプログラム)(p.46)**

22 「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
23 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。

24 **21) 長寿命化修繕計画(p.37)**

25 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
26 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
27 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。

28 **22) 低床バス(p.34)**

29 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。

30 **23) 電動キックボード(p.29、p.33)**

31 モーターで走る新しい電動モビリティ。玩具ではなく、「原動機付自転車、または自
32 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、
33 ナンバープレートを付けるなどいくつかの手続きが必要となる。

34 **24) 道路ストック(p.43)**

35 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(p.5)

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(p.46)

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) パーソナルモビリティ(p.33)

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。

28) バリアフリー[barrier free](p.34)

「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害者に配慮をすること。

29) 歩道設置率(p.6、p.12)

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。

30) マルチモーダル[multi-modal](p.14、p.26、p.33)

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。

31) 道の駅(p.12、p.21、p.22、p.24、p.36)

地方自治体と道路管理者が連携して設置し、国土交通省により登録された、商業施設や休憩・宿泊施設、地域振興施設等が一体となった道路施設。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であり、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だけでなく、災害時の防災拠点としての機能も備わる。

32) 無電柱化(p.22、p.31、p.34、p.40)

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。

34) モビリティ・マネジメント(MM)[mobility management](p.26)

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

1 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を中心とした持続的な一連の取組。

3 **34) ユニバーサルデザイン[universal design]:(p.34)**

4 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う概念のこと。

6 **35) ラウンドアバウト(環状交差点)(p.20)**

7 ラウンドアバウトは、交差点への速度を落として進入し、合流と分岐を繰り返すことで、より安全に進行方向を変えられることが特徴。多くのラウンドアバウトは構造上、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効果もある。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あげられる。

12 **36) ラストマイル[last mile](p.43)**

13 ラストマイルとは、「顧客にモノ・サービスが到達する最後の接点」を指す。物流では、最終の物流拠点からエンドユーザーへの物流サービスのことを指す。また、人流では、最寄りの駅やバス停から自宅までの区間のことを指す。

16 **37) リダンダンシー[redundancy](p.41)**

17 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。