

# ◆ 国の重点支援施策に合致しないが、 滋賀県として取り組むべき施策 1

## Pa16. 渋滞対策による円滑な道路ネットワークの構築

☆ 変形4差路交差点であるうえ交通容量不足のため、慢性的に渋滞

↓  
交差点改良が必要！！

★ 県道大津能登川長浜線(草津三丁目交差点)の改良を推進し渋滞の解消を目指す

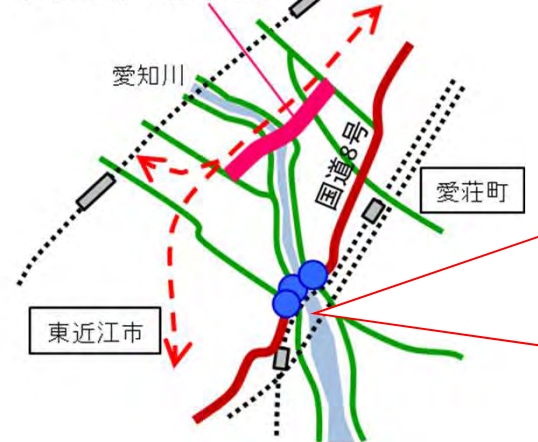
【主要渋滞箇所】



草津三丁目交差点



県道神郷彦根線の整備



【主要渋滞箇所】



国道8号 御幸橋付近

☆ 愛知川を渡河する道路が、付近に国道8号しかなく、交通集中により慢性的に渋滞

↓  
代替ネットワークの整備が必要！！

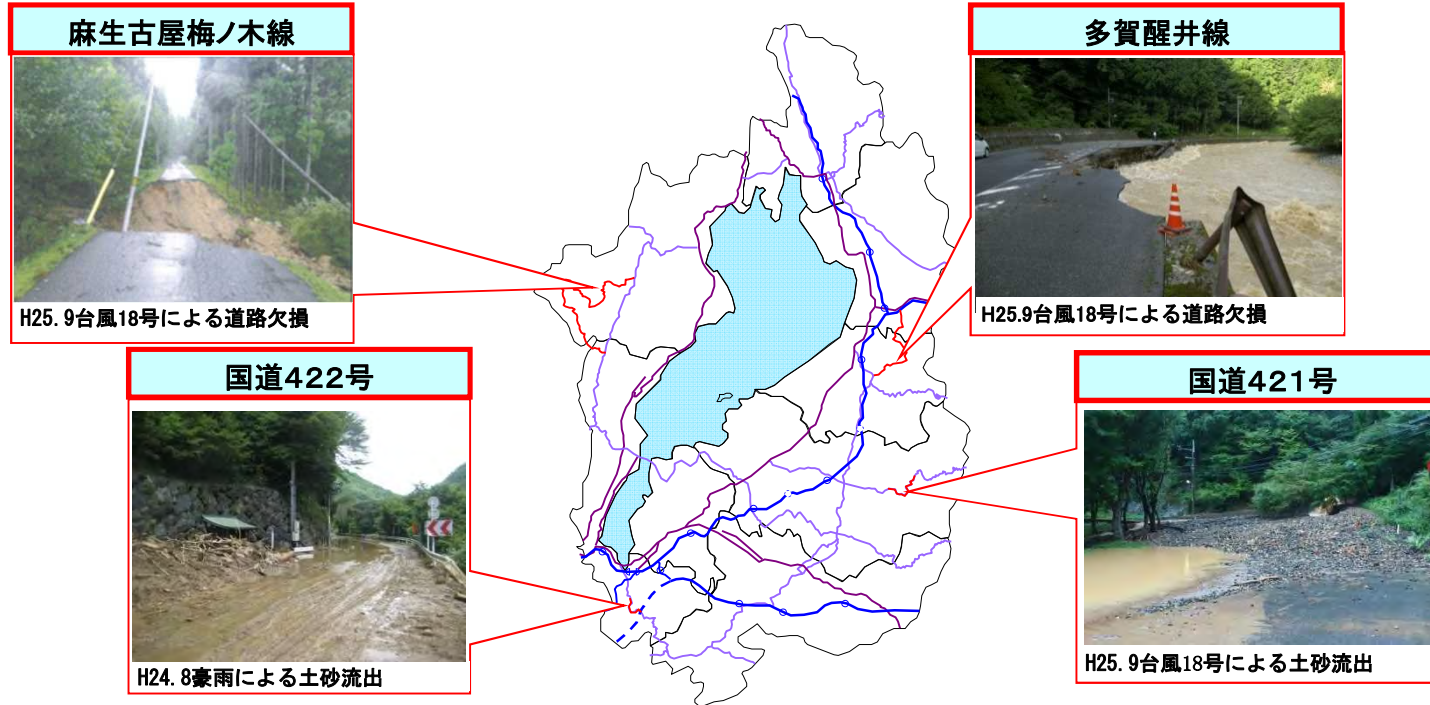
★ 県道神郷彦根線の整備を推進し交通量の分散を目指す

■ 交通が集中する交差点等における慢性的な渋滞の解消

➡ 交付金事業の重点支援対象ではないため計画的な事業展開が難しい状況。

# ◆ 国の重点支援施策に合致しないが、 滋賀県として取り組むべき施策 2

## Pa26.地震災害に強い道路ネットワークづくり(防災・安全)



### ■ 地域の孤立を防ぐための「命の道」の整備

- ・山間部における道路の多くは、災害時に寸断されれば集落を孤立させることとなり、緊急車両や物資車両の不通により、住民の命の危険に直結する。
- 道路整備、落石・崩土対策は、人の命をつなぎとめるために必要不可欠。

➡ 交付金事業の重点支援対象ではないため計画的な事業展開が難しい状況。 33



# ◆ 国の重点支援施策に合致しないが、 滋賀県として取り組むべき施策 3

Pa31.生活空間の安全確保のための通学路等の整備および無電柱化



野洲停車場線【小篠原（野洲市）】

＜電柱地中化・バリアフリー事業＞  
バリアの除去・人に優しい道路へ

## ■ 快適な歩行空間整備と併せ災害時の交通確保を図るための無電柱化

・市街地等の幹線道路の無電柱化率は14%であり、全国平均15%を下回っている状況である。引き続き無電柱化を進め、快適な歩行空間整備と併せて災害時の交通確保を図る必要がある。

➡ 交付金事業の重点支援対象ではないため計画的な事業展開が難しい状況。

# ◆ 国の重点支援施策に合致しないが、 滋賀県として取り組むべき施策 4

Pa37. 計画的な修繕による信頼性の高い道づくり(法面・舗装・附属物等)

● 国道422号【松原・大石・富川】



● 高木八日市線【瓜生津・芝原】



● 国道306号【大君ヶ畑】



## ■ 法面・舗装等を計画的に修繕することで安心・安全な道路環境を確保

・老朽化する道路ストックを適切に維持管理するため、道路ストックの安全性を点検し、点検結果に基づき 法面・舗装・附属物等を計画的に修繕することで安心・安全な道路環境を確保する必要がある。

➡ 交付金事業の重点支援対象ではないため計画的な事業展開が難しい状況。

# ◆APを着実に進めるための工夫

■国が交付金事業で重点支援するとされているのは、以下の3計画。

- ①. ICアクセス道路の整備等を通じた物流ネットワークの強化
- ②. 道路法に基づく道路施設の定期点検、および計画に基づく修繕・更新
- ③. 市町が策定する「通学路交通安全プログラム」に基づく通学路の安全確保



■滋賀県は、向こう10年間の道路整備計画を定めた「道路整備アクションプログラム」に基づき計画的に事業を進めていくため、国の交付金事業を活用している。しかし、全国的な交付金の要望額に対し、国の全体予算枠が足りていない状況であり、国の重点支援施策に合致しない交付金の内示状況は特に厳しい。



■道路整備の予算を確保するため、国の交付金における重点支援施策に合わせ、整備計画間で要素事業(交付金の整備計画を構成する個々の道路事業)の移行も行っている。



# ◆要素事業の移行例

Pa16. 渋滞対策による円滑な  
道路ネットワークの構築

渋滞解消を  
目指す

【整備計画に位置付けた事業】

- ・草津守山線(守山市下之郷) ←H26完了
- ・草津守山線(守山市金森) ←H26完了
- ・大津能登川長浜線(草津市)
- ・神郷彦根線(神郷・川原)
- ・近江八幡竜王線(近江八幡市)

移行

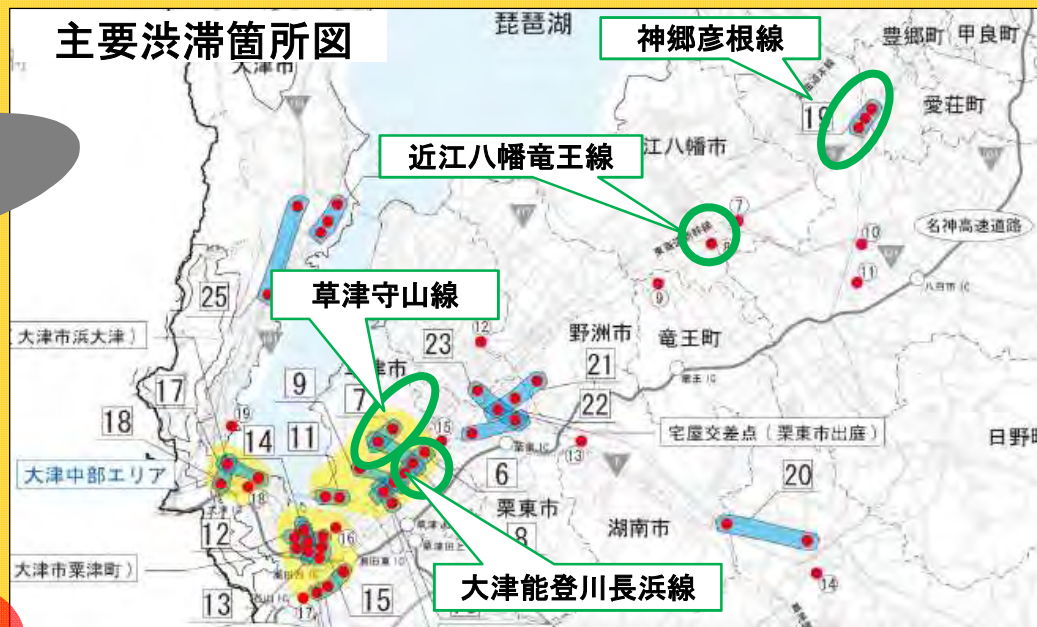
ICアクセスの  
位置づけも可能な事業

Pa14. IC・駅への  
1次アクセス道路の整備

重点支援施策

- ・大津能登川長浜線(草津市)
- ・神郷彦根線(神郷・川原)

主要渋滞箇所図



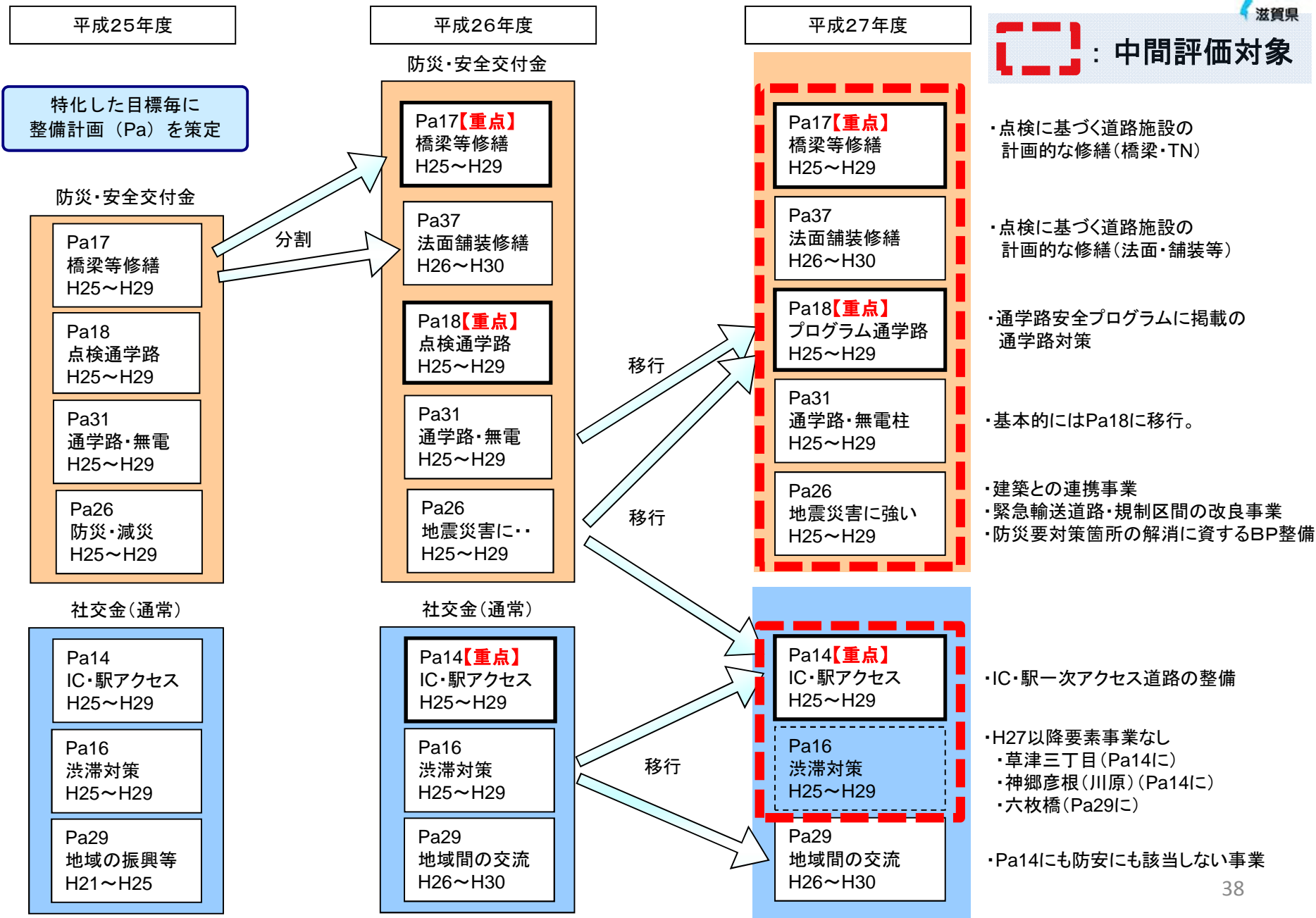
移行

国の重点支援施策に  
位置付けできない事業

Pa29. 季節を問わず地域間の  
交流を支えるみちづくり

- ・近江八幡竜王線(近江八幡市)

# ◆滋賀県の道路事業における交付金の整備計画の変遷



# ◆ 中間評価について

## 滋賀県公共事業等計画評価実施要綱

### 第3 中間評価および事後評価の内容

1 知事は、次に掲げる事項について中間評価を行うものとする。

- (1) 事業の進捗状況
- (2) 事業効果の発現状況
- (3) 評価指標の目標値の実現状況

アウトカム指標

2 知事は、次に掲げる事項について事後評価を行い、今後の方針の案を作成するものとする。

- (1) 事業の進捗状況
- (2) 事業効果の発現状況
- (3) 評価指標の目標値の実現状況
- (4) 主要な事業に関する次の事項

中間評価にて主要な事業を選定

- ア 事業を巡る社会経済情勢等の変化
- イ 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化
- ウ コスト縮減および代替案立案等の可能性
- エ その他必要と考えられる事項



# ◆中間評価について



: 中間評価対象

交付金名称	計画番号	計画名称	計画の期間
社会資本整備 総合交付金	<b>重点</b> Pa14	IC・駅への1次アクセス道路の整備	H25～H29
社会資本整備 総合交付金	Pa16	渋滞対策による円滑な道路ネットワークの構築	H25～H29
社会資本整備 総合交付金	Pa29	季節を問わず地域間の交流を支えるみちづくり	H26～H30
防災・安全社会 資本整備交付金	<b>重点</b> Pa17	道路施設点検および計画的な修繕による信頼性の高いみちづくり(橋梁・トンネル)	H25～H29
防災・安全社会 資本整備交付金	<b>重点</b> Pa18	子ども達が安心して通える交通安全プログラムに基づく通学路整備	H25～H29
防災・安全社会 資本整備交付金	Pa26	地震災害に強い道路ネットワークづくり(防災・安全)	H25～H29
防災・安全社会 資本整備交付金	Pa31	生活空間の安全確保のための通学路等の整備および無電柱化	H25～H29
防災・安全社会 資本整備交付金	Pa37	計画的な修繕による信頼性の高いみちづくり(法面・舗装・附属物等)	H25～H29

- 事業の進捗状況
- 事業効果の発現状況
- 評価指標の目標値の実現状況

# ◆要綱第3-2-(1) 事業の進捗状況 Pa14

I C・駅への1次アクセス道路の整備



## 事業費からみる事業進捗状況

整備計画		現時点の状況 (H28.3時点)	
事業箇所数	事業費(a)	実施済事業費(b)	進捗率 (b)/(a)
35箇所 (策定当初 21箇所)  A事業: 34箇所 C事業: 1箇所	58,867百万円 (策定当初 28,743百万円)  A事業: 58,837百万円 C事業: 30百万円	8,910百万円  A事業: 8,886百万円 C事業: 24百万円	15%

### ※事業費(a)について

対象事業における着手から完了までの事業費を記載。

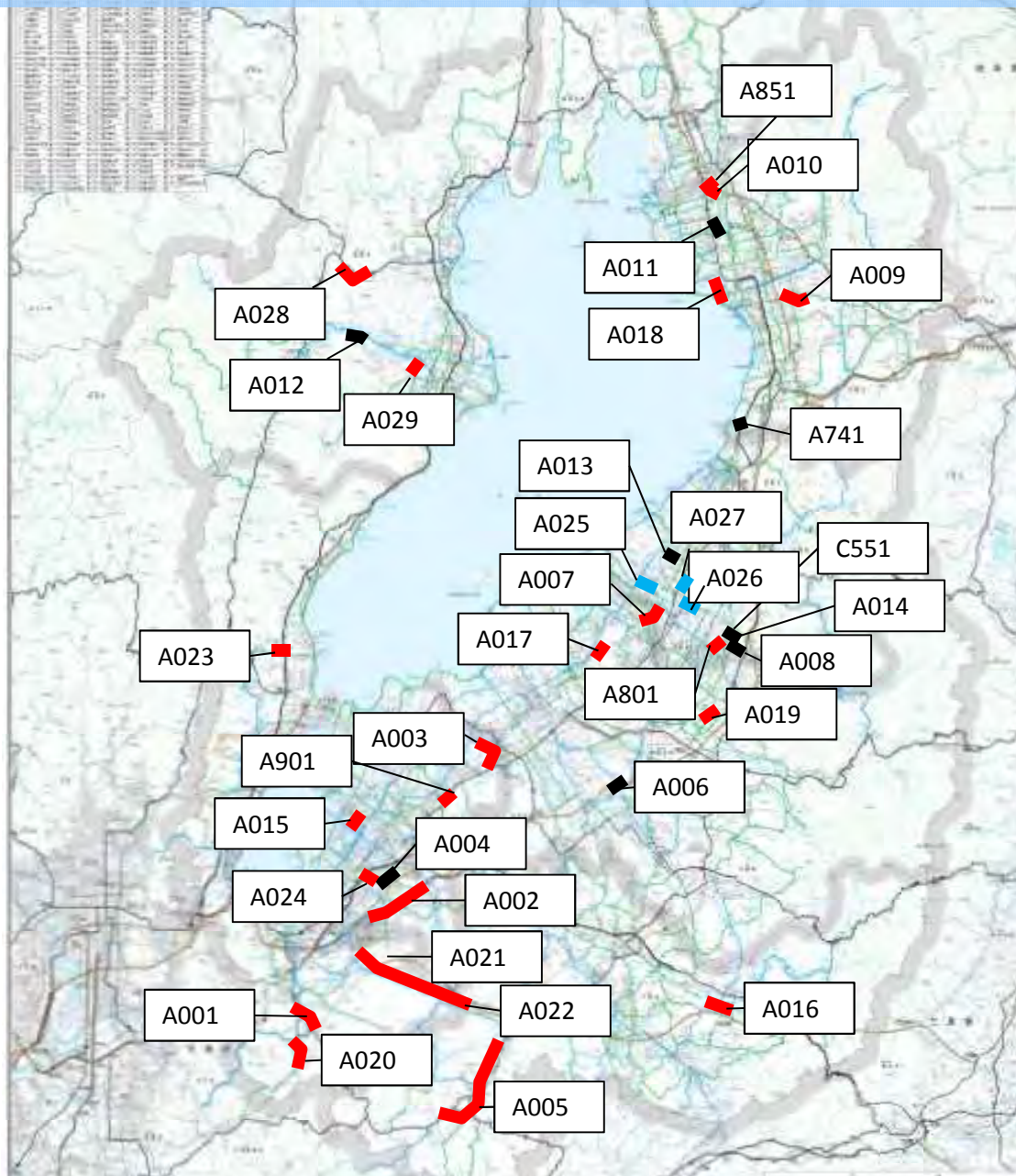
### ※事業費(b)について

対象事業における着手から平成27年度末までの事業費を記載。



# ◆対象整備計画に掲げた事業進捗状況 Pa14

I C・駅への1次アクセス道路の整備



黒: 実施済箇所  
赤: 実施中箇所  
青: 実施予定箇所

(H28.3時点) 43

# ◆要綱第3-2-(2) 事業効果の発現状況 Pa14

IC・駅への1次アクセス道路の整備



- 路線名：湖東三山インター線(松尾寺)
- 整備箇所：愛知郡愛荘町松尾寺
- 工期：H21～H25
- 整備内容：スマートIC整備
- 全体延長：L=400 m
- 全体事業費：5億6千万円
- 整備状況

位置図

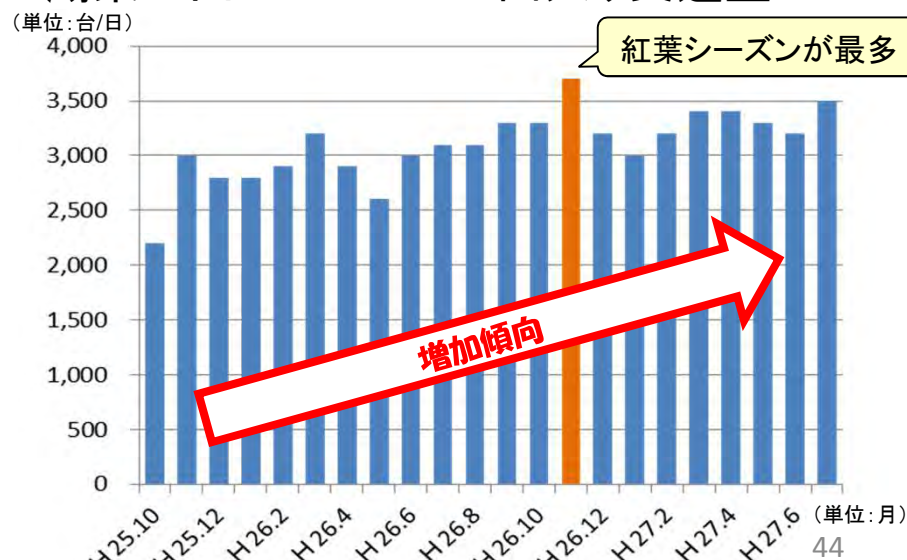


スマートICの整備により、ICへの30分アクセス圏人口の増加につながった。国道307号沿線等の近隣工場や地域住民、湖東三山への観光客の利便性の向上につながった。

整備後



湖東三山スマートICの出入り交通量



※1. 交通量の出典：高速道路と自動車より



# ◆要綱第3-2-(3) 評価指標の目標値の実現状況 Pa14



## IC・駅への1次アクセス道路の整備

### ■アウトカム指標

- ・高速道路IC及び駅、並びに高規格幹線道路から30分アクセス圏人口を増加させる。
- ・工場立地を増進させる。

### ■アウトカム指標の算定式

- ・(各年度末時点のIC等への30分アクセス圏人口)  
 - (H24末のIC等への30分アクセス圏人口)
- ・要素事業の影響エリア[※1]における5年間の新規工場立地件数[※2]の合計  
 ※1: 各駅及びIC(SIC)から半径10km圏内に関わる市町村を対象とする  
 ※2: 工場立地動向調査の値による

### 【30分アクセス圏人口増】

	目標値	実績値
当初(H25)	H25 現況値 0人	—
中間年(H27年度末)	—	1万21人
最終年(H29年度末)	1万人	

平成22年国勢調査  
データから算出

### 【工場立地増進】

	目標値	実績値
当初(H25)	H25 現況値 0件	—
中間年(H27年度末)	—	41件
最終年(H29年度末)	100件	

滋賀県工場立地動向  
調査結果による  
※25年26年の合計



# ◆ 主要な事業の選定について Pa14

I C・駅への1次アクセス道路の整備



## 要件

- ・事業採択後5年以上を経過した時点で未着工の事業
- ・事業採択後10年以上経過し継続中の事業

※「事業採択」とは国庫補助事業については「国の事業採択通知を受け事業費が予算化された時点」、単独事業については、「詳細設計に着手した時点」

※「未着工の事業」とは「用地買収手続きと工事のいずれにも着手していない事業」

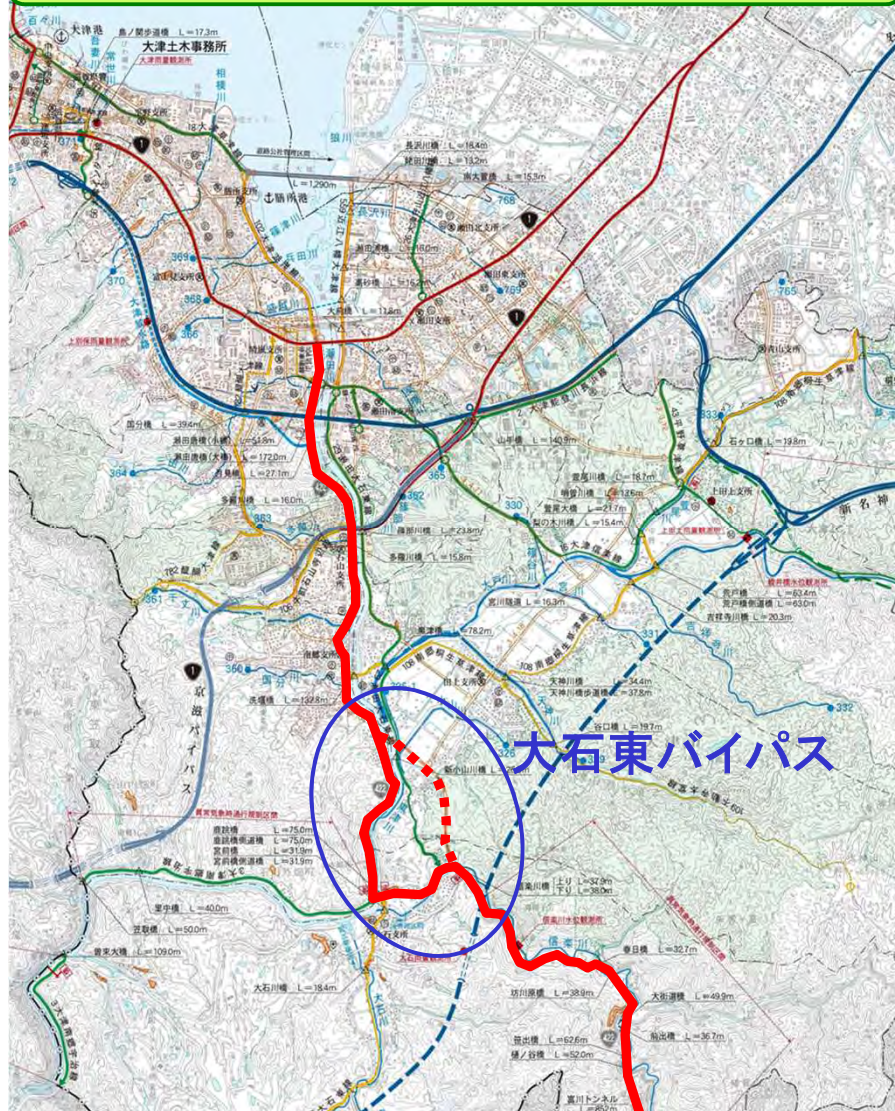


国道422号 大石東バイパス工区、国道303号 追分工区が要件に該当

# ◆主要な事業の選定について Pa14 その1

I C・駅への1次アクセス道路の整備

## 国道422号(大石東バイパス区)



### 当路線の特徴

- ・滋賀県と三重県を結ぶ県際道路
- ・大津南部地域を南北に結ぶ唯一の幹線道路であり、当該地域の経済活動や地域住民の日常生活において重要な路線
- ・大津市南郷六丁目から大石東三丁目においては、線形不良区間が連続、土砂災害警戒区域が存在し、平成24年の豪雨、25年の台風で土砂流出等により通行止めが発生

H24.8.14 大津南部集中豪雨時被災状況



→国道422号大石東バイパス事業により  
線形不良区間を解消

# ◆ 主要な事業の選定について Pa14 その1

I C・駅への1次アクセス道路の整備



## 大石東バイパス 事業概要

一般国道422号大石東バイパスは、大津南部地域を南北に結ぶ唯一の幹線道路であり、当該地域の経済活動や地域住民の日常生活において重要な路線となっている。

大津市南郷六丁目から大石東三丁目においては、瀬田川と急峻な山に挟まれた急カーブの続く区間で、事故の多発や、恒常的に渋滞が発生している状況にあることから、これらの解消をし安全で円滑な交通確保を目的としています。

### 道路計画概要

事業区間	滋賀県大津市南郷六丁目～同市大石東三丁目
全体計画延長	L = 2,775 m
道路規格	3種2級
設計速度	V = 60 km/h
計画幅員	W = 11.0 m (車道 : 3.25 m × 2車線 + 路肩 + 歩道 : 2.0 × 1)
最急縦断勾配	I = 5.77 %
主要構造物	トンネル1箇所(L=387m)、瀬田川橋梁(L=176m)
全体事業費	C = 6,200百万円
平成28年度以降 事業費	2,885百万円
平成27年度末 事業進捗率	約53%(事業費ベース・予定)
着工	平成16年度
完了	平成30年度(予定)

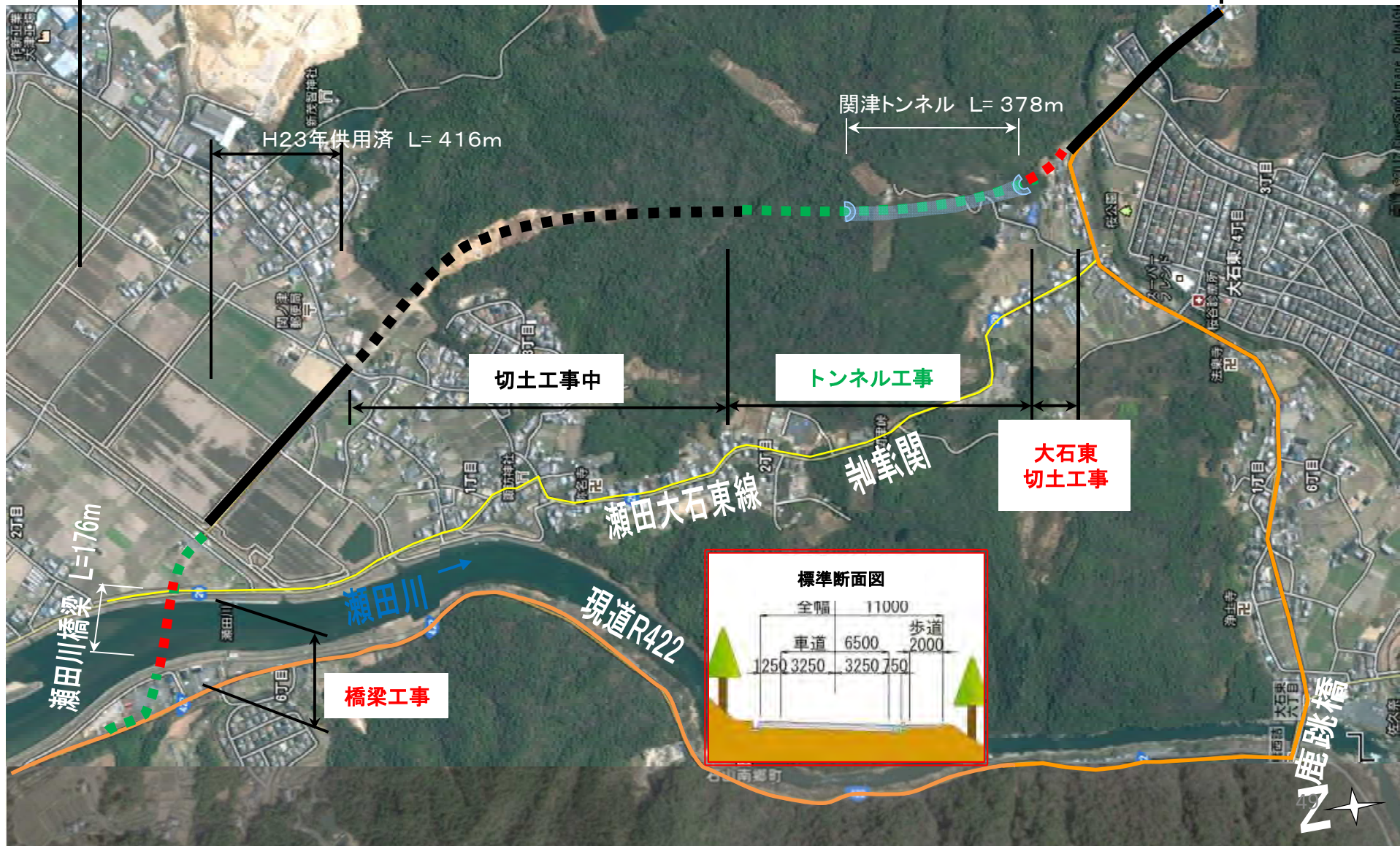


# ◆ 主要な事業の選定について Pa14 その1

I C・駅への1次アクセス道路の整備

## 施工状況図(平成27年9月現在)

大石東バイパス施工延長 L= 2, 775m

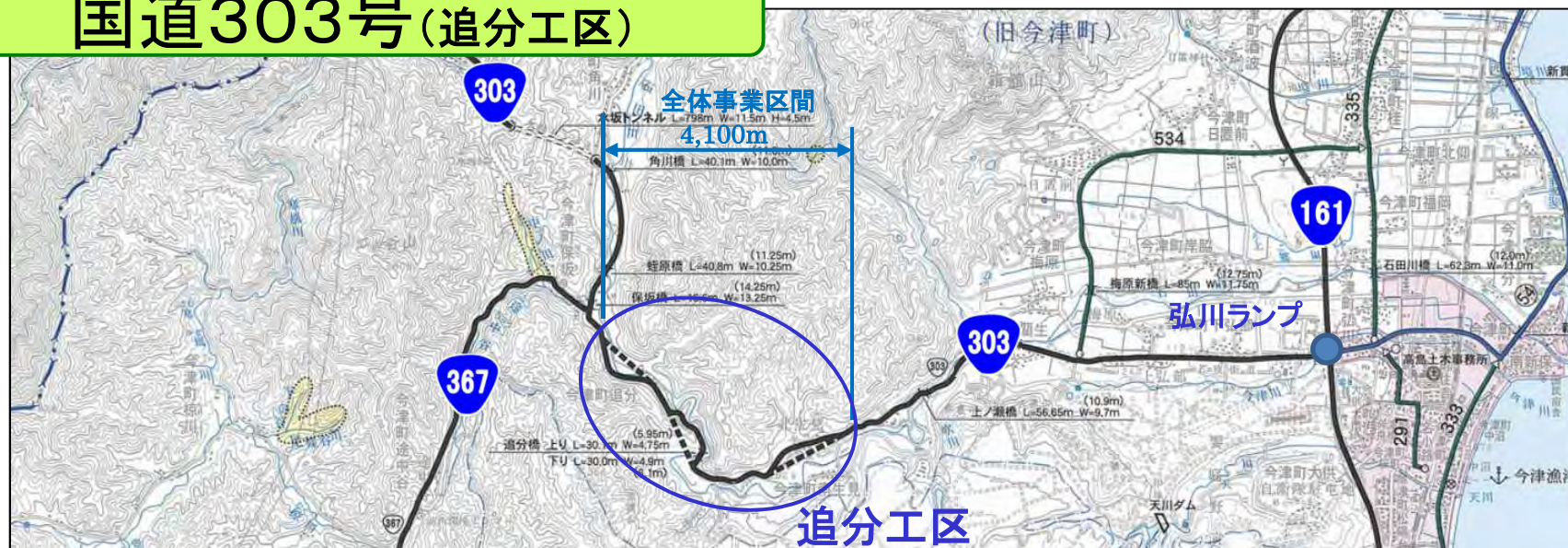




# ◆主要な事業の選定について Pa14 その2

I C・駅への1次アクセス道路の整備

## 国道303号(追分工区)



### 当路線の特徴

- ・滋賀県と福井県を結ぶ県際道路であり、地域間交流を支援する重要な路線
- ・高島市今津町追分から同市同町北生見間においては、幅員狭小及び線形不良区間が連続しており、大型車のすれ違いが困難な区間が存在し、特に冬季の事故が多い。

→国道303号(追分工区)事業により  
線形不良区間を解消



# ◆ 主要な事業の選定について Pa14 その2

I C・駅への1次アクセス道路の整備



## 追分工区 事業概要

一般国道303号は、滋賀県と福井県を結び地域間交流を支援する重要な路線であるが、滋賀県高島市今津町追分から同市同町北生見間においては、幅員狭小及び線形不良区間が連続しており、大型車のすれ違いが困難な区間が存在し、特に冬季に事故が多発している。

追分道路は、国道303号の幅員狭小及び線形不良区間を迂回し、安全な通行ルートを確認することを目的としています。

### 道路計画概要

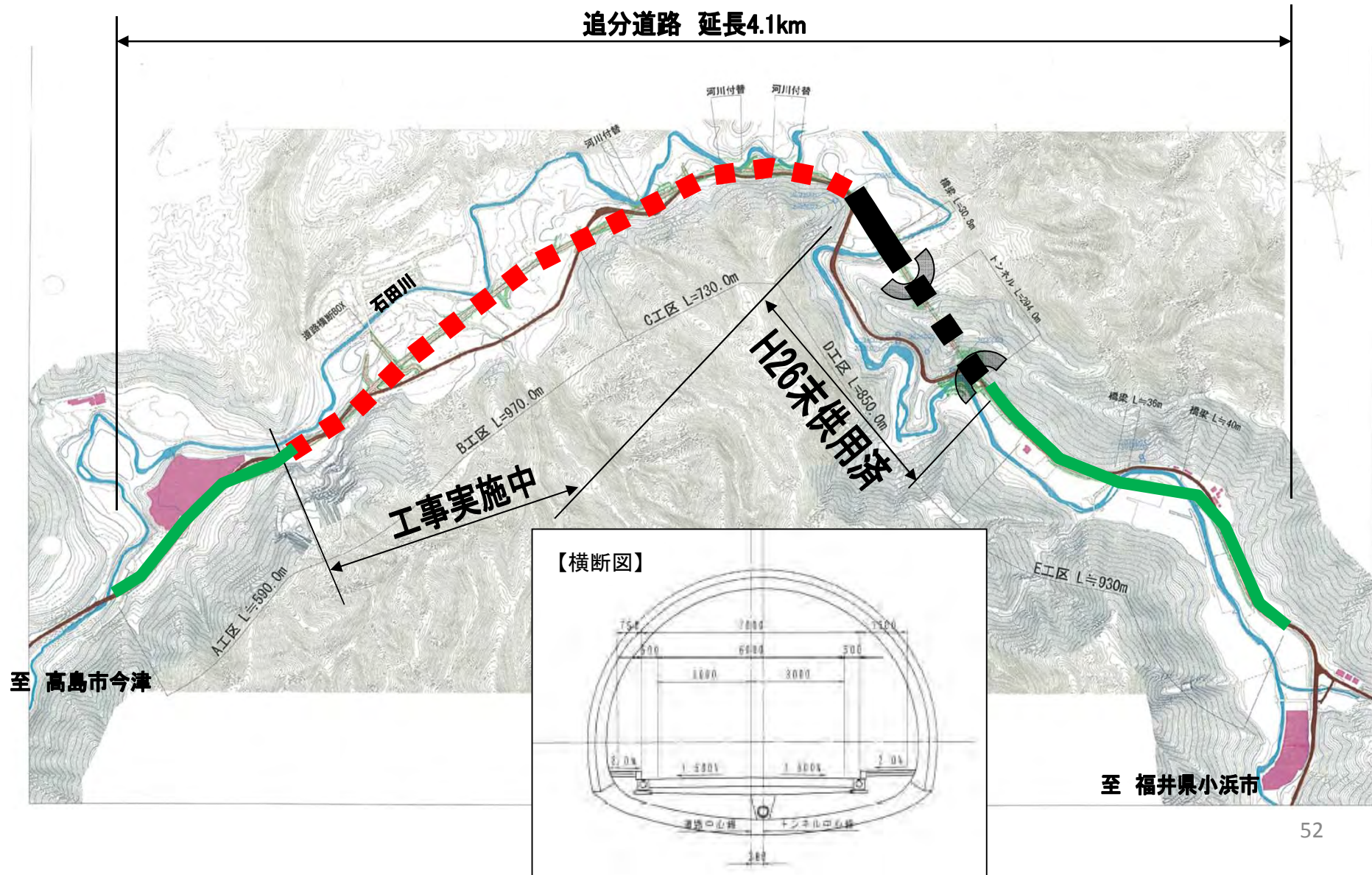
事業区間	滋賀県高島市今津町追分～同市今津町保坂
全体計画延長	L = 4,100 m
道路規格	3種3級
設計速度	V = 60 km/h
計画幅員	W = 9.0 m (車道 : 3.0 m × 2車線 + 路肩)
主要構造物	トンネル1箇所(L=294m)、橋梁3箇所
全体事業費	C = 5,500百万円
平成28年度以降 事業費	3,026百万円
平成27年度末 事業進捗率	約45%(事業費ベース・予定)
着工	平成20年度
完了	平成30年代半ば(予定)



# ◆ 主要な事業の選定について Pa14 その2

I C・駅への1次アクセス道路の整備

## 施工状況図(平成27年9月現在)



# ◆中間評価まとめ Pa14

I C・駅への1次アクセス道路の整備



## ○まとめ (Pa14)

### ①事業の進捗状況

- ➡ 平成27年度末時点での進捗率は15%にとどまっている。これは、当該整備計画に位置付けた要素事業が増加していることも要因の一つである。湖東三山インター線(スマートIC)や土山蒲生近江八幡線(蒲生スマートIC)が供用開始となっている。

### ②事業効果の発現状況

- ➡ スマートIC等の整備により、高速道路や駅へのアクセス性が改善され、ICへの30分アクセス圏人口の増加や新規工場の進出に寄与することができた。

### ③評価指標の目標値の実現状況

#### ③-1 高速及び駅、高規格幹線道路への30分アクセス圏人口について

- ➡ 中間目標値の設定は無いものの、良好な実現状況となっている。  
(30分アクセス圏人口増加数の最終目標値10,000人に対し、現状10,021人)

#### ③-2 工場立地の増進

- ➡ 中間目標値の設定は無いものの、おおむね良好な実現状況となっている。  
(工場立地増進の最終目標値100件に対し、現状41件)

# ◆要綱第3-2-(1) 事業の進捗状況 Pa16

渋滞対策による円滑な道路ネットワークの構築



## 事業費からみる事業進捗状況

整備計画		現時点の状況 (H28.3時点)	
事業箇所数	事業費(a)	実施済事業費(b)	進捗率 (b)/(a)
2箇所 (策定当初 5箇所)  A事業:2箇所	1,368百万円 (策定当初 5,400百万円) ※H27以降他Paに移行したため。  A事業:1,368百万円	1,368百万円  A事業:1,368百万円	(100%)

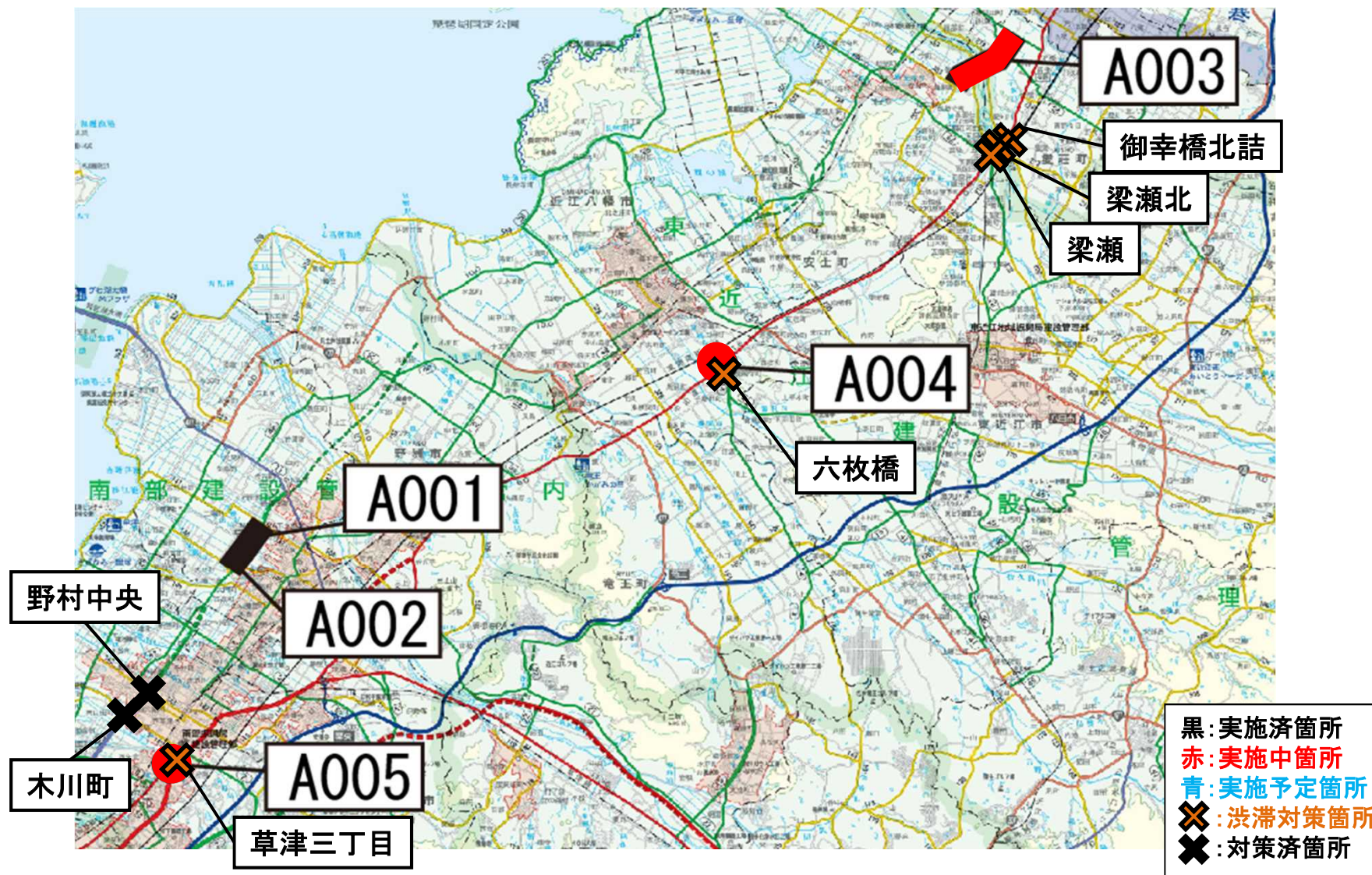
※策定当初5箇所(5要素事業)を計上していたが、H26年度で2箇所完了し、H27年度に残りの3箇所については別の整備計画へ移行した。

⇒ H27年度以降は当該整備計画において執行する要素事業はなくなった状況。



# ◆対象整備計画に掲げた事業進捗状況 Pa16

渋滞対策による円滑な道路ネットワークの構築





# ◆要綱第3-2-(2) 事業効果の発現状況 Pa16

渋滞対策による円滑な道路ネットワークの構築



位置図



- 路線名：草津守山線(金森・下之郷)
- 整備箇所：守山市三宅～下之郷
- 工期：H14～H27
- 整備内容：現道拡幅(2車線→4車線)
- 全体延長：L=1,740 m
- 全体事業費：45億3千万円

■整備状況 **4車線化および右折レーンの設置により渋滞対策箇所の解消に繋がった。**

整備前



整備後



# ◆要綱第3-2-(3) 評価指標の目標値の実現状況 Pa16

渋滞対策による円滑な道路ネットワークの構築



## ■アウトカム指標

- ・渋滞対策箇所の整備率の向上(50%に)

## ■アウトカム指標の算定式

- ・(対策箇所整備率) = (対策済箇所数) ÷ (対策箇所数)

2箇所 ÷ 7箇所 = 対策箇所整備率: 29 %

	目標値	実績値
当初(H25)	<small>H25 現況値</small> 0 %	—
中間年(H27年度末)	25 %	29 %
最終年(H29年度末)	50 %	

草津守山線(下之郷、金森)において、**地域の主要渋滞箇所の渋滞解消に寄与する道路整備を行うことができた。**

目標達成





# ◆ 中間評価まとめ Pa16

渋滞対策による円滑な道路ネットワークの構築



## ○まとめ (Pa16)

### ①事業の進捗状況

➡ 草津守山線(現道拡幅の4車線化事業)の完成供用により、渋滞対策箇所2箇所において対策済みとなった。また、残る5箇所については、引き続き他の整備計画にて実施することとなった。

### ②事業効果の発現状況

➡ 草津守山線の4車線化により、湖南地域の渋滞解消に寄与することができた。

### ③評価指標の目標値の実現状況

渋滞対策箇所の整備率の向上について

➡ 中間目標値25%に対して、現状29%となった。