



滋賀県道路整備 アクションプログラム 2018



どこに

どんな
道路が

いつまでに
必要か



選択と集中による重点化を図り
地域に真に必要な道路を優先して整備



八幡堀



太郎坊宮



日野祭



道の駅竜王かがみの里



東近江地域は古くから中山道をはじめとする主要な街道が地域を縦横に走り、多様な文化と産業を生み出し発展してきた地域です。

近年、名神高速道路に蒲生スマートインターチェンジが開通し、地域の発展に地元の期待も高まるなど、地域活性化に資する幹線道路ネットワーク整備への期待、要望は大きく、これら幹線に接続する道路や、隣接地域である大津湖南地域、甲賀地域、湖東地域の各地域と連携する道路など、中長期的な視点での道路ネットワークの整備が求められています。

道路整備アクションプログラム2018とは

「滋賀県道路整備アクションプログラム 2018」は、滋賀県における道路整備の基本方針である「滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)」に基づき策定した、将来10年間(2018年度～2027年度)の具体的な道路整備計画です。

間もなく、本県でも本格的な人口減少局面に入ると予測されており、生産力の低下、地域の過疎化の進展などの課題が懸念される中、道路整備の面でも県の基本構想および国土交通省の施策などを踏まえながら、地域の実情に応じた道路整備を進めていく必要があります。

こうした社会経済情勢の変化を背景に、改築事業・交通安全事業の見直しを行いました。見直しにあたっては事業の重点化を進め、より効果的・効率的な計画となるよう努めるとともに、県下8地域で行った地域ワーキングなどの取り組みを通じて、地域の声を反映させたプログラムとなるよう工夫しています。

アクションプログラム2018見直しの経緯

「滋賀県道路整備アクションプログラム」は、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には適宜見直し、最長でも5年後には見直すこととしています。

平成15年度に最初の計画を策定して以降、アクションプログラム2008、2013と2回の見直しを行っており、今回が3回目の見直しとなります。



アクションプログラム2018見直しの背景

これまで増加が続いていた本県も人口減少局面を迎え、地域の状況・課題に応じた事業展開を図ることが必要です。また、全国的に大規模な災害が頻繁に発生している中で、災害に備えた道路ネットワークの強靱化が求められています。

人口減少を見据えた県土整備

2015年に141.3万人であった本県の人口は、社人研の推計によると、2040年には130.9万人になると予想されています。

豊かな暮らしと地域の活性化に資する道路の整備を着実に進めることで、滋賀県の総合戦略に掲げた人口目標、約137万人(2040年)の達成をしっかりと支えていきます。

幹線道路網の整備が進展

県内ではこの5年間に3箇所のスマートインターチェンジが開通し、国道1号などの整備が進みました。さらに今後予定される新名神高速道路の全線開通により、県内外の交流・連携の強化が期待されています。

災害に備えた道路ネットワークの強靱化

近年の気候変動に伴い、災害が頻発・激甚化する中、本県においても平成29年8月の台風5号および10月の台風21号による大雨により、県内各地で通行止めが発生しました。

災害を防ぐ道路整備と共に、被災しても他の道路で速やかに代替の路線が確保できるような、災害に備えた道路ネットワークの強靱化が求められています。

アクションプログラム2018策定の流れ

※滋賀県道路整備マスタープラン(第2次) (平成23年度策定)

滋賀県基本構想の達成に向け
『4つの政策目標』を掲げて道路整備を実施

県内産業の
活性化と
地域文化の交流

誰もが安心・安全に
暮らせる優しい
県土の実現

政策目標を実現する道路ネットワークの形成

- ① 地域間を連絡する環状道路網の形成
- ② 県外との交流を促進する放射状道路の整備
- ③ 地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備
- ④ 公共交通機関と連携した総合的な交通システムへの支援
- ⑤ 人や自転車を主体としたネットワークの形成

環境負荷の軽減と
個性と潤いのある
生活空間の創造

地域の自立的発展と
不安のない
暮らしの創出

※東近江地域 地域ワーキング

第1回 平成29年 8月3日(木)
5年間を振り返り、地域の道路、交通の問題点や課題等について意見を伺いました。

第2回 平成29年 10月3日(火)
客観的評価マニュアルにおける地域の重点項目について意見を伺いました。

第3回 平成29年 11月2日(木)
地域の重点項目の決定結果の報告や地域ワーキングでの「地域の声」(案)について意見を伺いました。

第4回 平成29年 12月21日(木)
アクションプログラム2018における掲載箇所(案)について意見を伺いました。



内容

- ◇ 地域課題の抽出や、その課題を踏まえた今後の道路整備に向けて、広く意見を伺う
- ◇ 客観的評価マニュアルにおける地域特性の評価に必要な「地域の重点項目」を選定
- ◇ 今後の道路整備についての「地域の声」※とまとめ

※地域ワーキングで
伺った意見をもとに
まとめた地域課題
やその課題を踏ま
えた今後の道路整
備についての意見

委員

有識者、公募委員、
道路利用者、
市町職員等

【東近江土木事務所管内における 地域の重点項目】

- 大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備
- 通学路等の整備

具体化

※客観的評価マニュアル(平成29年度一部改訂)

改築事業

バイパス整備や現道拡幅など

▽▽ 5項目で評価 ▽▽

1. 必要性

2. 走行改善効果

3. 進捗状況

交通安全事業(交差点改良)

右折レーンの延長や新設、交差点改良など

4. 事業熟度

5. 地域特性
地域の重点項目

交通安全事業(歩道整備)

自転車歩行者道や歩道の新設・改良

▽▽ 5項目で評価 ▽▽

1. 計画の位置づけ

2. 道路利用状況等

3. 必要性

4. 進捗状況

5. 事業熟度

滋賀県道路整備アクションプログラム 2018

どこに

どんな
道路が

いつまでに
必要か

10年間の具体的な道路の整備計画

≪詳細は中面へ

東近江土木事務所 道路整備アクションプログラム 2018

道路事業：改築事業

00

整理番号	路線名	工区名	継続	2018~2027		
				前期 2018~2022		※事業化 検討路線
				着手	完了	
①	国道307号	平柳		●		
②	国道421号	佐目萱尾	●			
③	国道421号	佐目	●			
④	国道477号	古川野村				●
⑤	大津能登川長浜線	安土・能登川	●			
⑥	彦根八日市甲西線	南菩提寺町・勝堂町				●
⑦	近江八幡竜王線	岩倉バイパス	●			
⑧	大津守山近江八幡線	中部湖東幹線		●		
⑨	土山蒲生近江八幡線	鎌掛				●
⑩	土山蒲生近江八幡線	羽田バイパス				●
⑪	栗見八日市線	垣見				●
⑫	下羽田市辺線	三津屋バイパス	●		(●)	
⑬	日野徳原線	内池バイパス	●		(●)	
⑭	佐生五個荘線	川並	●			
⑮	佐生五個荘線	五個荘金堂				●
⑯	雨降野今在家八日市線	中岸本		●		
⑰	五個荘八日市線	愛知川左岸堤	●			
⑱	中里山上日野線	外				●
⑲	栗見新田安土線	下豊浦				●
⑳	西明寺安部居線	佐久良	●			
㉑	伊庭円山線	白王	●		●	

道路事業：交通安全事業（歩道整備）

00

整理番号	路線名	工区名	継続	2018~2027		
				前期 2018~2022		※事業化 検討路線
				着手	完了	
①	国道307号	別所				●
②	国道421号	林田				●
③	国道477号	蒲生堂				●
④	国道477号	山之上		●		
⑤	国道477号	西横関				●
⑥	大津能登川長浜線	音羽		●		
⑦	大津能登川長浜線	西庄	●			
⑧	彦根八日市甲西線	中野		●		
⑨	湖東愛知川線	僧坊		●		
⑩	石原八日市線	今堀				●
⑪	栗見八日市線	建部日吉	●			
⑫	栗見八日市線	乙女浜		●		
⑬	小口川守線	小口		●		
⑭	小脇西生来線	内野		●		
⑮	八日市五個荘線	建部日吉		●		
⑯	外八日市線	中戸	●		●	
⑰	大房東横関線	若宮	●			
⑱	桜川西中在寺線	桜川西	●		●	

道路事業：交通安全事業（交差点改良）

00

整理番号	路線名	工区名	継続	2018~2027		
				前期 2018~2022		※事業化 検討路線
				着手	完了	
①	国道477号	小口				●
②	彦根八日市甲西線	山之上		●		
③	大津守山近江八幡線	多賀町		●		

街路事業

00

整理番号	路線名	工区名	継続	2018~2027		
				前期 2018~2022		※事業化 検討路線
				着手	完了	
①	(都)近江八幡能登川線 (大津能登川長浜線)	伊庭・山路	●		●	
②	(都)近江八幡能登川線 (大津能登川長浜線)	能登川		●		

参考掲載

国事業

00

整理番号	路線名	工区名
①	国道8号	築瀬・長野地区交差点改良

市町事業

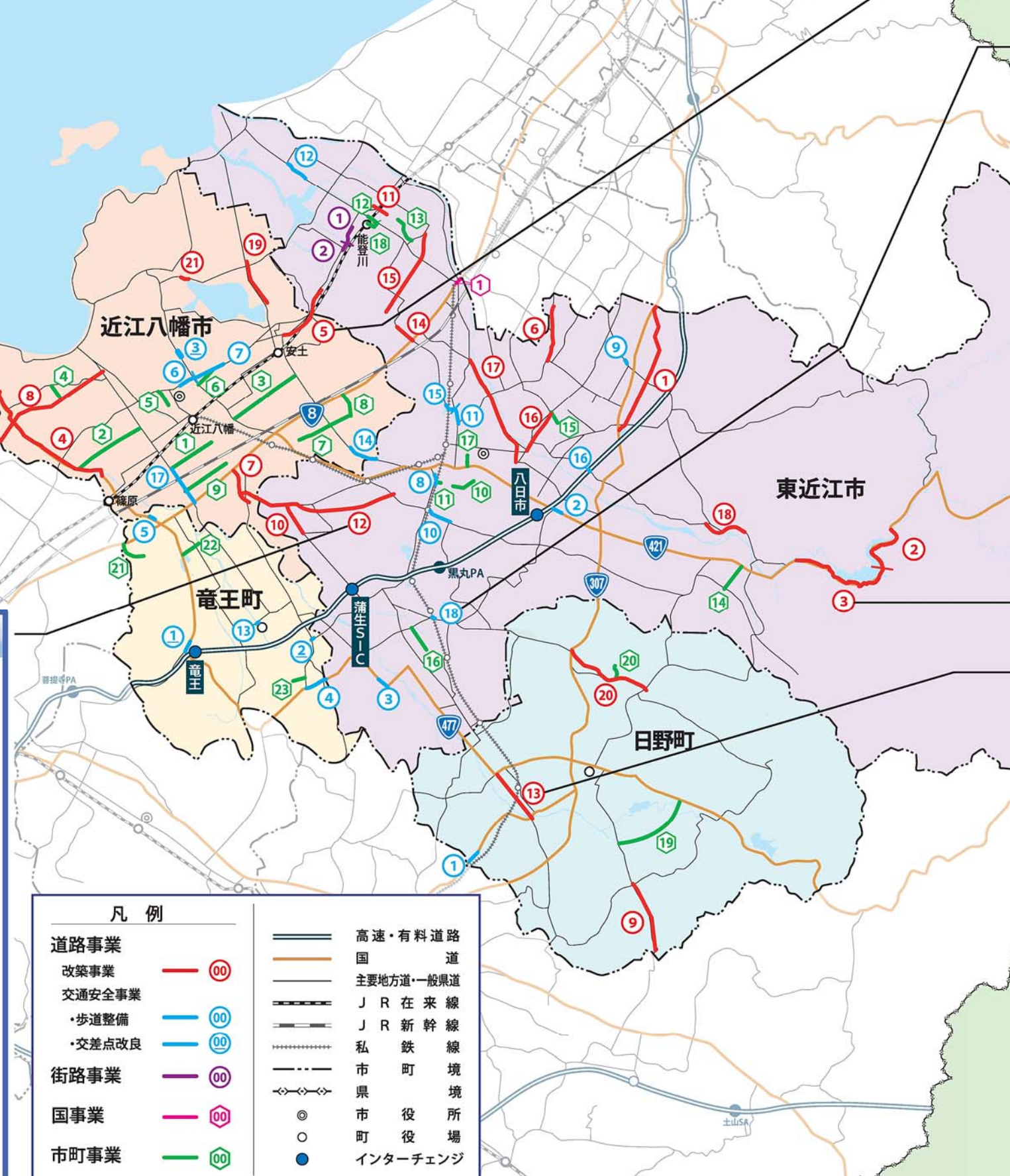
00

整理番号	市町名	路線名	工区名	継続	2018~2027		
					前期 2018~2022		※事業化 検討路線
					着手	完了	
①	近江八幡市	若宮上田線		●			
②		八木古川線		●			
③		金剛寺中屋線		●			
④		牧元水荃線			●		
⑤		西元土田線	土田		●		
⑥		黒橋八木線	黒橋		●		
⑦		武佐老蘇線	武佐西生来		●		
⑧		武佐老蘇線	西生来老蘇				●
⑨		馬淵上田線			●		
⑩		(都)小今建部上中線	聖徳	●		●	
⑪	(都)上中緑町小今線	今崎		●	●		
⑫	(都)中学校線	垣見	●		●		
⑬	東近江市	能登川北部線	佐生		●	●	
⑭		山上上二俣線	山上	●		●	
⑮		小田苅愛東線	中岸本	●		●	
⑯		中学校大塚線	市子川原	●		●	
⑰		(都)尻無愛知川線	八日市金屋		●		
⑱		(都)JR東口線	本町		●		
⑲		日野町	西大路鎌掛線	西大路・鎌掛	●		●
⑳	奥之池線		佐久良	●		●	
㉑	竜王町	山面鏡西線	山面・鏡		●	●	
㉒		西川ため池線	西川				●
㉓		殿山線	山之上	●			

※事業化検討路線：予算の確保状況、他事業の進捗状況および地元との協議調整状況等により事業化を検討していく路線
(●)は部分完了または暫定完了

東近江土木事務所 道路整備アクションプログラム2018箇所図

アクションプログラム2018		アクションプログラム2013	
道路事業	改築事業	21 (箇所)	22 (箇所)
	交通安全事業	18 (箇所)	18 (箇所)
	交通安全事業	3 (箇所)	4 (箇所)
街路事業		2 (箇所)	2 (箇所)
箇所数: 44 (箇所)		46 (箇所)	



凡例	
道路事業	高速・有料道路
改築事業	国道
交通安全事業	主要地方道・一般県道
・歩道整備	J R 在来線
・交差点改良	J R 新幹線
街路事業	私鉄線
国事業	市町境界
市町事業	県市役所
	市町役場
	インターチェンジ

12 下羽田市辺線 (三津屋バイパス)

- 幅員が狭い箇所のバイパス整備
 - 通学路の安全確保のため、あわせて歩道を整備
- 現況



「地域の声」との関連

- 地域の発展を支え、有事でも信頼できる幹線道路ネットワークの構築
- 誰もが安全で安心して利用できる道づくり

18 桜川西中在寺線 (桜川西)

- 通学路の安全確保のため、踏切前後の歩道を整備
- 現況



「地域の声」との関連

- 誰もが安全で安心して利用できる道づくり

13 日野徳原線 (内池バイパス)

- 幅員が狭い箇所のバイパス整備
 - 名神高速道路 蒲生スマートインターチェンジへアクセス改善
- 現況



「地域の声」との関連

- 地域の発展を支え、有事でも信頼できる幹線道路ネットワークの構築
- 誰もが安全で安心して利用できる道づくり

⑤ 大津能登川長浜線(安土・能登川)

●線形不良区間および幅員が狭い箇所のバイパス整備

現在の進捗状況-1



現在の進捗状況-2



「地域の声」との関連

- 地域の発展を支え、有事でも信頼できる幹線道路ネットワークの構築
- 誰もが安全で安心して利用できる道づくり
- 交通渋滞の緩和を図る道路の整備
- 時代の変化をとらえた道路の整備

③ 国道421号(佐目)

●大型車のすれ違いが困難な道路の拡幅

現在の進捗状況-1



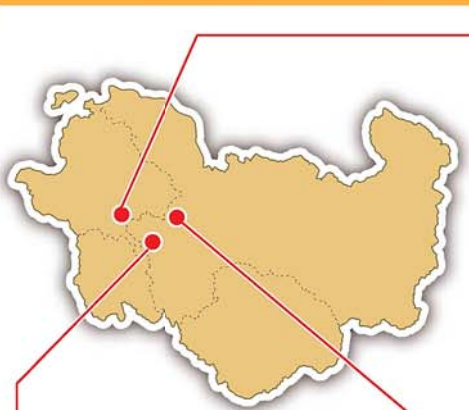
現在の進捗状況-2



「地域の声」との関連

- 地域の発展を支え、有事でも信頼できる幹線道路ネットワークの構築
- 誰もが安全で安心して利用できる道づくり
- 時代の変化をとらえた道路の整備

アクションプログラム 2013 完了箇所 代表事例



❖近江八幡竜王線(六枚橋)

●主要渋滞箇所である交差点の右折レーン設置

整備前の状況



整備後の状況



❖土山蒲生近江八幡線(蒲生SIC)

●名神高速道路 蒲生スマートインターチェンジの整備

整備前の状況



整備後の状況



❖国道421号(四ツ辻)

●危険な変則交差点の改良

整備前の状況



整備後の状況



地域別アクションプログラム(東近江土木事務所)

地域の声

東近江地域は、県内でも平地部の拡がりが大きく、古くから主要な道路が四方から集まる交通の要衝です。一方、近年の「蒲生スマートインターチェンジ」の開通や大規模観光施設の開業など、道路の役割やニーズは日々刻々と変化しています。

道路の整備は時代に応じて進められてきましたが、車の増加や大型化への対応、自転車や歩行者の安全性向上、災害への備えなど、様々な面で課題もあります。

今回、アクションプログラムの見直しにあたり、平成29年8月から4回にわたり地域ワーキングを開催し、地域の課題等について、様々な立場の委員から意見を頂きました。これらを次の「地域の声」として取りまとめ、今後の地域の道路整備における礎とします。

1. 地域の発展を支え、有事でも信頼できる幹線道路ネットワークの構築

地域の産業・観光等の発展のため、大型車や観光客でもスムーズに通れ、信頼性も高い幹線道路ネットワークの構築が必要です。特に東西に広い地域であるため、南北軸だけでなく東西軸の強化も重要です。

また、災害時に人や物資を運ぶメインルートの強化や、積雪や事故の時でも迂回ができる道路の確保など、備えにつながる道路整備も必要です。

2. 誰もが安全で安心して利用できる道づくり

言語・年齢・障がい等に関わらず、誰もが安全で安心して利用できる道づくりが必要です。

そのためには、通学路などを対象にした歩道の整備、バイパス道路の整備による生活道路との住み分け、ガードレールなど安全施設の充実、路面標示をはじめとしたドライバーへのサインの工夫など、様々な方法で取り組んでいくことが重要です。

3. 交通渋滞の緩和を図る道路の整備

従来からの渋滞箇所に加え、企業立地や観光客の増加により新たな渋滞も発生しており、これらを少しでも緩和していく必要があります。

そのためには、交差点の改良、道路の拡幅、道路ネットワークの強化による車の分散など、渋滞緩和につながる道路の整備に取り組んでいくことが重要です。

4. 時代の変化をとらえた道路の整備

安全への工夫など従来のノウハウは活かしながら、ナビゲーションシステムや自動運転をはじめとするICT技術などに対応した道路整備も進めていくことが求められます。

地域別アクションプログラム(東近江土木事務所)地域ワーキング