

**滋賀県道路整備マスタープラン
(第2次)**

**平成24年3月
滋 賀 県**

目 次

はじめに	1
I. 道路整備の基本方針	3
I—1. 4つの政策目標	3
1. 県内産業の活性化と地域文化の交流	3
(1) 産業活動を支援する道路整備	3
(2) 産業と研究機関の連携を図る道路整備	4
(3) 地域振興を支援する道路整備	5
(4) 地域文化の交流を促進する広域ネットワークの整備	5
2. 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現	6
(1) 交通事故の抑制	6
(2) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備	7
(3) 異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備	7
3. 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造	9
(1) 地球環境に対する負荷の軽減	9
(2) 沿道環境の改善と新しい道路環境の創出	10
(3) 新しい時代に対応した道路空間の創出	10
(4) 地域特性を生かした道路空間の整備	11
4. 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出	12
(1) 地域の一体性の保持等、合併した市町を支援する道路整備	12
(2) 救急医療や福祉活動を支える道路整備	12

I—2. 政策目標を実現する道路ネットワークの形成	13
II. 政策目標実現への取り組み方	14
1. 効果が実感できる道づくり	14
(1) 道路整備の重点化による選別投資と優先順位の明確化	14
(2) 地域の実態に即した構造規格の弾力的運用	17
(3) ストックを活用した効率的整備と既存施設の計画的修繕	19
2. わかりやすく、愛着の持てる道づくり	20
(1) オープンな行政運営と意志決定に対する住民参加の推進	20
(2) 住民が愛着を持ち守り育てるシステムの形成	20
3. 自然環境や生活環境に配慮した道づくり	22
(1) 自然環境への配慮	22
(2) 生活環境への配慮	22
III. 各地域の道路整備計画	23

はじめに

滋賀県（以下「本県」という。）は、古くから近畿、中部、北陸を結ぶ交通の要衝として栄え、現在も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路が国土軸を形成しています。本県ではこうした地理的特性により、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。しかし、一方で人口増加や産業集積は、交通量の増大を招き、慢性的な交通渋滞や交通事故の多発といった問題を引き起こし、経済活動にも大きな影響を及ぼしてきました。

平成23年3月には東日本大震災という未曾有の大災害を受け、地震による直接的な被害のほか、津波により甚大な被害が発生しました。滋賀県においても、1909年の姉川地震をはじめ、幾度となく大地震が発生し、家屋の崩壊や多数の死者が出ています。今後、琵琶湖西岸断層帯による地震や東南海・南海地震が発生した場合には、建物被害や人的被害に加え、道路等の被害が生じることが想定されます。

また、先の東日本大震災では原子力発電所での事故が発生しました。このことを受けて、従来の「防災対策を重点的に充実すべき地域の範囲」

(EPZ¹:Emergency Planning Zone)から、「緊急時防護措置を準備する区域」

(UPZ²:Urgent Protective action planning Zone)へ見直されたことにより、この区域に入る長浜市と高島市では避難や屋内退避などの防護措置を講ずる必要が生じています。本県においても、地域防災計画の原子力災害対策編を見直していますが、緊急事態に対応できる道路の重要性は、さらに高くなっています。今後、地域防災計画とも調整を図りながら、広域的なネットワーク確保のため、県境を跨ぐ道路整備等を促進していかなければなりません。

近年の新たな課題としては、自転車事故をどのように抑制していくべきかという問題があります。自転車は環境負荷の低い交通手段として見直され利用されていますが、一方で、県下の自転車の交通事故件数・死傷者数は様々な事故対策を行っているものの、ほぼ横ばいとなっています。自転車事故の特徴として、自転車は被害者にも加害者にもなるということがあります。今、自転車利用者と歩行者、双方の安全確保が強く求められています。

このような社会情勢にあって、安全安心で活力と魅力溢れる県土を実現するためには、地域のことは地域に住む住民が責任を持って決めるといった地域主権改革の主旨に則り、新たな時代に即した道路整備の方向性を見出すことが大きな課題となってきました。

アメリカでは、道路の「メンテナンス」に十分な予算を割かなかつた結果、1980年代に落橋や通行止めが発生し、経済や交通に支障をきたしました。滋賀県でも、高度経済成長期の短期間に多数建設した橋が2030年頃に更新時期を迎えることになります。厳しい財政状況の中ではありますが、その機能が十分に発揮できるよう計画的な修繕を行うことが必要です。

これからの道路整備は、こうした時代潮流の変化に的確に対応していかなければなりません。そのためには、一層のコスト縮減を図るとともに、“環境こだわり県”として環境に配慮しつつ、事業の客観的評価マニュアル³⁾により透明性を高め、説明責任を果たしながら、事業を重点化し、より効果的・効率的な整備を進めます。また、維持管理においても地域が真に必要な良質な道路とするため、県民の方々の参加や理解、協力を得ながら計画的かつ着実に取り組んでいくことが重要です。

本県では、平成14年度に『滋賀県道路整備マスタープラン』を初めて策定しましたが、前述の社会情勢の変化に的確に対応するため、今年度、各界の有識者や公募委員からなる懇談会、県民を対象としたアンケート調査等を通じて、県民の皆さんとの協働により、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2次)(以下「マスタープラン(第2次)」という。)]を策定しました。

以下に示す「マスタープラン(第2次)」は、県内の地域毎の具体の実行計画であ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かか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。

I. 道路整備の基本方針

I—1. 4つの政策目標

本県においては、前マスタープラン等に基づき、増大する交通需要に対応した道路整備を推進してきましたが、増加する人口や産業の集積に追いつかず、高速道路から市町道まで、まだまだ整備を必要としている道路が多い状況です。

本県が今後も発展を続けるためには、県土全体の均衡や個性ある地域づくりといった観点に立って、比較的恵まれた労働力や人と人のつながりといった「人の力」、琵琶湖をはじめ豊かな恵みをもたらす「自然の力」、そして地理的優位性や内陸工業県としての産業集積、大学や研究機関などの知的集積、地域で培われた文化などの「地と知の力」を活かすことが重要です。具体的には、環境、医療・健康、モノづくり基盤技術、にぎわい創出・観光といった産業振興を軸とした県政運営の方向性を支えていく道路交通網を「滋賀交通ビジョン⁴⁾」を踏まえて整備していく必要があります。

マスタープラン（第2次）では、滋賀県基本構想「未来を拓く8つの扉」（平成23年3月策定）の達成に向け、以下の4つの政策目標を掲げ、これらを実現するための方策を提示します。

- (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

1. 県内産業の活性化と地域文化の交流

(1) 産業活動を支援する道路整備

これまで、本県の産業は県南部を中心として立地してきましたが、人口や産業の集積による渋滞は依然として解消されておらず、産業活動にも支障を及ぼしています。こうした渋滞による損失がこれまで本県の有していた産業立地の優位性を損なうことにもなりかねません。特に、一般道路を利用した産業活動を行う機会の多い第2次、第3次産業にとっては、交通渋滞による時間的、経済的損失による影響が大きいと考えられます。

渋滞対策は、様々な経済活動にとって重要な課題であり、道路整備の大きな

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、本県の渋滞は、箇所や時間が特定しやすい傾向にあり、主要な混雑多発箇所での交差点改良、歩道が狭隘な踏切、渋滞が著しい踏切の立体交差化・拡幅なども渋滞対策として効果的です。このことから、重点化を図りながら対策を実施します。

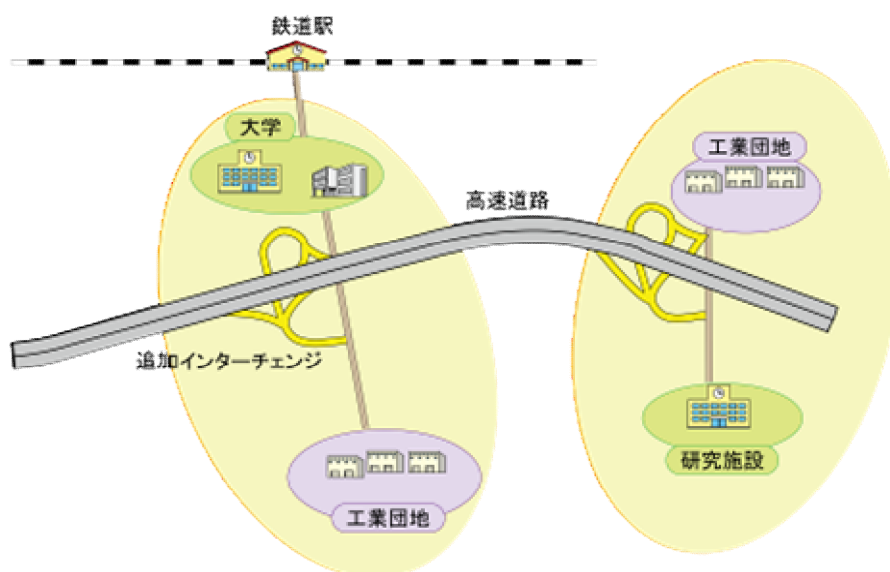
また、公共交通利用の促進を図る施策（モビリティ・マネジメント（MM）⁵⁾）の推進や、交通管理者（警察）との協力による円滑な公共交通システムの構築により総合的な渋滞対策を実施していきます。

さらに、様々な既存の道路ストック⁶⁾の活用や、道路と鉄道の連携による貨物輸送（マルチモーダル⁷⁾施策）の推進などにより、産業活動を支援します。



(2) 産業と研究機関の連携を図る道路整備

広域的な交流を促進する追加インターチェンジ⁸⁾（スマートインターチェンジ⁹⁾を含む）や鉄道駅、高速道路インターへのアクセス道路を整備することにより、大学や研究施設、工業団地間の連絡を強化して既存施設の付加価値を高めるとともに、主要拠点間のネットワーク強化により、新規成長産業の創出を支援する道路整備を推進します。

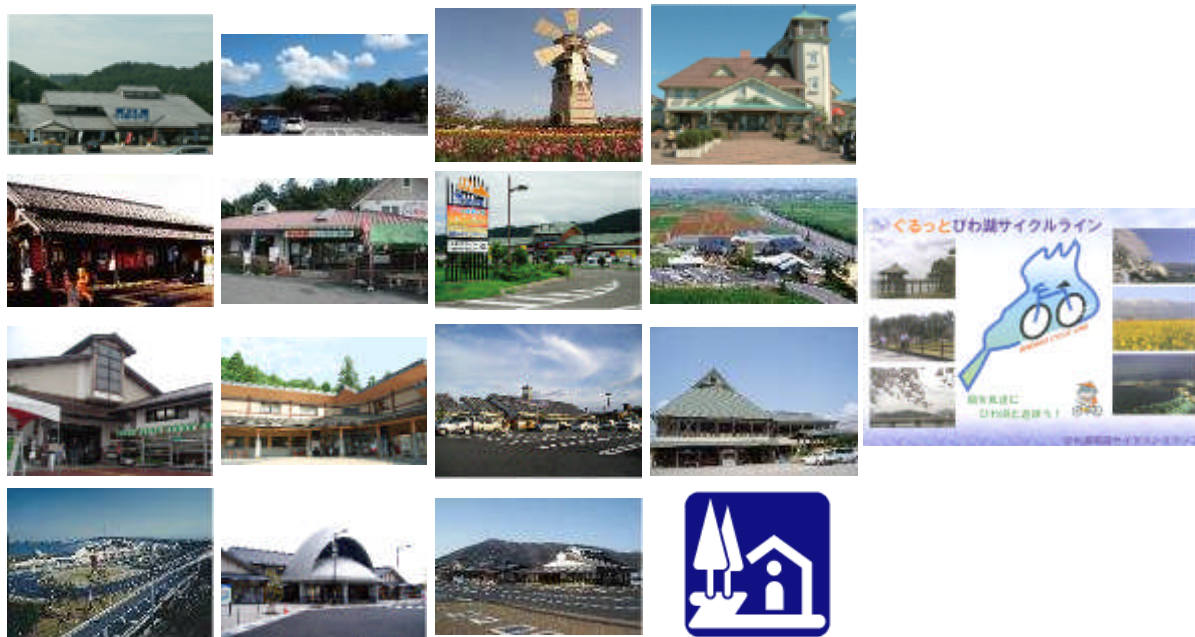


(3) 地域振興を支援する道路整備

本県は、琵琶湖をはじめとする豊かな自然と、数多くの歴史文化遺産を有していますが、これらの優れた観光資源の多くが県内に点在していることもあり、その魅力が十分に発揮されていない状況にあります。

今後は、これらの優れた観光拠点を有機的に連結し、地域全体の魅力ある特色をPRすることが大切です。このため、自然、歴史文化遺産の保全に留意するとともに、観光・交流軸としての道路整備を推進し、観光拠点相互間のネットワーク化を促進します。また、広域的な拠点となる鉄道駅や高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備や道の駅¹⁰等の休憩施設を活用することにより、地域間交流を促進し、観光産業の振興を支援していきます。

また、誰にもわかりやすい案内標識等を設置し、安全、快適に琵琶湖一周やそこから市街地や観光地へアクセスできるよう、地図作成を含めた道路利用環境の整備を推進します。



(4) 地域文化の交流を促進する広域ネットワークの整備

歴史的に繋がり深い県外、特に中部・北陸圏との交流を強化する県際道路の整備を促進することで、県境を跨いで古くから育まれてきた地域文化の復興を図ります。また、公共交通機関と連携した広域ネットワークの形成により、交流の活性化を促し、遠方の教育機関や他地域の歴史や文化を学ぶ機会の増加など新たな教育機会の拡大に努めます。

2. 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現

(1) 交通事故の抑制

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なければなりません。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おり、平成23年における交通事故死者数は85人でした。人口10万人当たりでは、全国ワースト5位であり、大変、憂慮すべき状況です。

道路における安全性については、自動車交通の安全性向上とともに、相対的に弱い立場にある歩行者・自転車・車いす利用者等に対する安全性を高めることが重要です。このため、特に他府県と比較して整備の遅れている歩道について、通学路を中心に歩道整備を推進し、歩行空間の充実を図ります。また、近年、自転車と歩行者の重大事故の発生が指摘されており、自転車や歩行者の交通量が多い箇所において、自転車走行空間を確保するなど安全性の向上に努めていきます。

また、交通事故が多発している箇所については、交通安全の面の総点検を行い、必要な安全対策を実施するとともに、生活道路への大型車や通過交通の流入を抑制するためのバイパス整備などに取り組んでいきます。さらに、事故危険箇所における防護柵や視線誘導標、道路照明灯の設置など、交通安全対策の充実を図り安全なまちづくりを推進します。

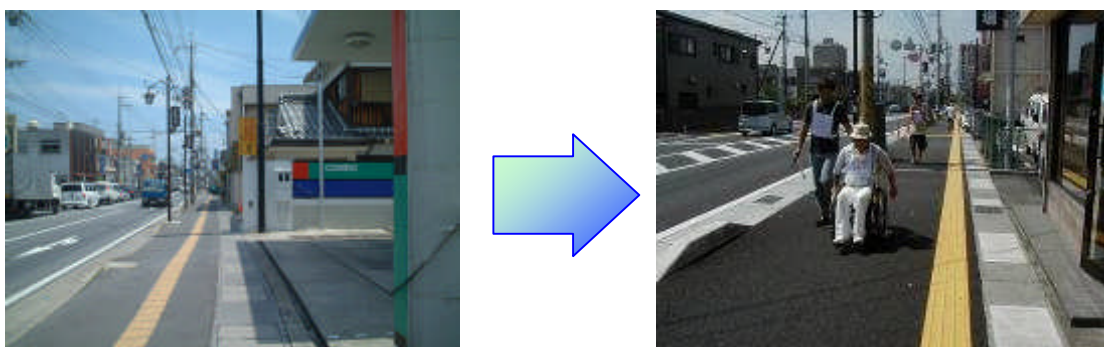


(2) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備

道路は公共空間として、全ての人が自由に利用できる社会資本です。しかしながら、従来の車を優先した考え方により整備された道路の中には、高齢者や障害者、車いす利用者等にとって必ずしも利用しやすい構造となっていないところが見受けられます。

こうしたことから、人と車が共存できる、誰もが利用しやすい道路空間の形成を図る必要があります。特に、駅前広場や公共施設周辺、さらには商業地区など人の集まる区域の道路を中心に、車いすやベビーカー等が余裕を持ってすれ違える歩道幅員の確保、電柱や照明灯等の共有化による有効幅員の確保、既設歩道の段差・急勾配の解消等により歩行空間のバリアフリー¹¹⁾化を推進します。

また、ユニバーサルデザイン¹²⁾による整備は面的に捉え、連続性を保つことが大切であることから、道路管理者間の十分な連携をとるとともに、低床バス¹³⁾に対応した停留所の設置など公共交通機関との連携にも留意しながら、利用者の視点に立ち、人に優しいネットワークの形成を図ります。



(3) 異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備

本県においては、山間部を中心に豪雨時等に通行が遮断される道路が多く、さらに北部地域は豪雪地帯であり、積雪等により日常生活に深刻な影響を与える交通阻害も生じています。

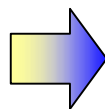
こうした状況を踏まえて、異常気象時においても地域が分断、孤立化することのないように、バイパス等による整備とあわせ、落石や崩土危険箇所での対策を進めます。大雨に対しては、関係機関と連携し、水害に強い地域づくりを推進する道路の整備に努め、大雪に対しては、融雪施設等の整備や除雪体制の強化により、日常生活において信頼性の高い道路交通の確保を図ります。

滋賀県においては、琵琶湖西岸断層帯等による地震の発生が懸念されています。東日本大震災でも明らかになったように、災害に強い道路ネットワーク、物資輸送の拠点確保、避難場所の確保が重要です。

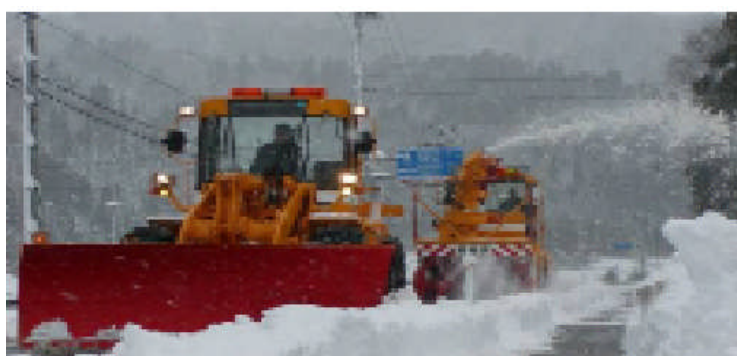
さらに、東日本大震災において発生した原子力発電所での事故を受けて、緊急事態に対応できる道路も重要とされています。

そのため、震災等の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¹⁴⁾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るとともに、複数ルートの利用が可能となる代替性(リダンダンシー¹⁵⁾)の高い道路ネットワークを構築します。

また、道の駅¹⁰⁾の災害時の機能強化(道路情報の提供等)や湖上交通拠点へのアクセス強化、そして、他府県の交通拠点(主要な空港・港湾等)へのアクセス性を高めるため、近隣府県と連携して、大規模災害を想定した広域ネットワークの強化を図ります。



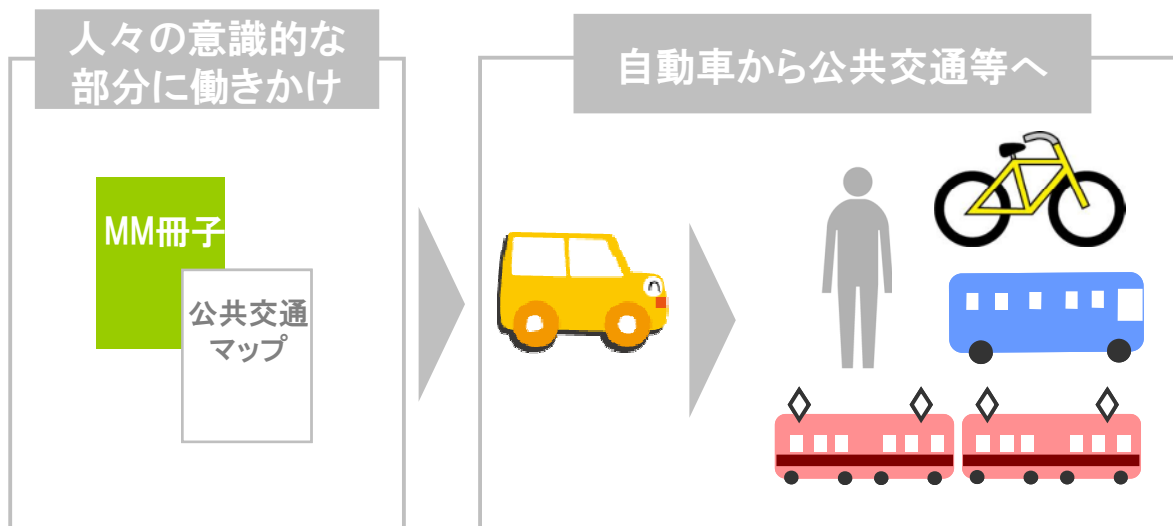
災害復旧



3. 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造

(1) 地球環境に対する負荷の軽減

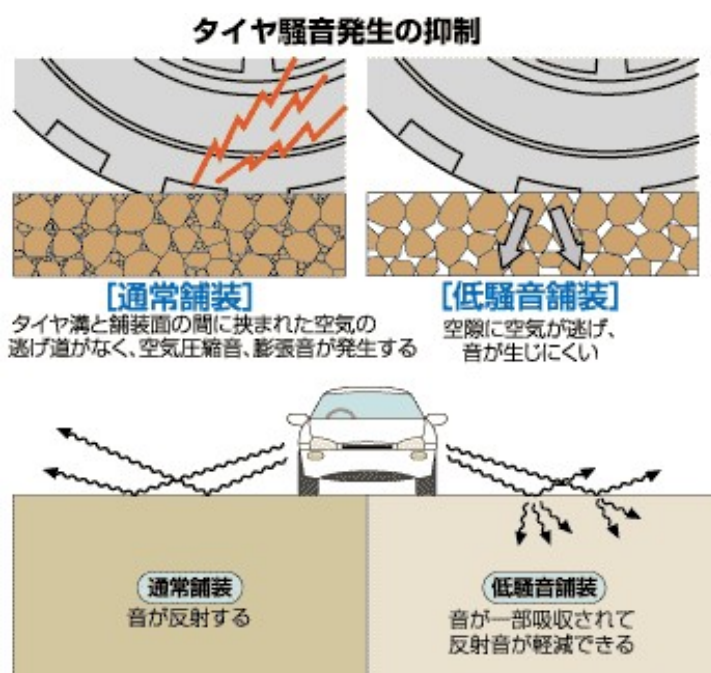
自動車からの CO₂ 排出量や燃料消費量の抑制に関しては、環境対応車（低燃費車等）の普及や交通混雑の緩和・解消が効果的であり、ネットワーク整備や渋滞箇所での対策により交通の円滑化を図るとともに、公共交通利用の促進を図る施策（モビリティ・マネジメント（MM）⁵⁾）の推進による自動車利用の抑制や貨物輸送の適切な分担（マルチモーダル⁷⁾ 施策）等により、地球環境への負荷の軽減を図ります。さらに、廃棄物や製造過程で発生した副産物の利用や法止め等への間伐材の利用などを進め、資源の有効活用による循環型社会の構築に貢献していきます。



(2) 沿道環境の改善と新しい道路環境の創出

自動車交通による騒音・振動・排気ガス等を抑制するため、バイパス整備等により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、騒音低減効果の高い舗装材の採用などを進めていきます。さらに、連続した道路緑化による潤いのある空間の形成等により、新しい道路環境の創出を目指します。

また、ヒートアイランド¹⁶⁾現象を抑制するため、その効果と適応性に十分留意しながら、透水性の高い舗装材の採用などについて検討を進めます。



(3) 新しい時代に対応した道路空間の創出

地域のシンボルロードや歴史的な街並みが残る地域、商業施設等が立地する地域では、電線類の埋設などにより無電柱化を推進し、景観や防災機能の向上に配慮した道路空間を創出します。



(4) 地域特性を生かした道路空間の整備

まちなみが地域の景観や個性を表す要素であるのと同様に、道路もそのひとつであることから、地域特性を生かした道づくりにより、個性と潤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。

① 市街地におけるうるおい空間づくり

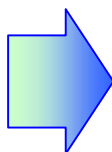
植樹帯等の整備により、道路をうるおいの空間として利用するとともに、道路緑化に用いる樹種等については、地元住民の意見を聞き、管理面での適性を考慮しながら地域の個性を生かしたものを選定します。

② 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はかるとともに、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修景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。

③ 活力ある中心市街地の空間づくり

まちの中心部では、出来る限り車の通行を規制しながら、人が集まり、楽しく活動できる空間として道路を活用し、さらに、地域内道路等の整備により歩行者優先の道づくりを行います。また、買い物空間としての商業モールや各種イベント等が行えるような道路空間を整備し、中心市街地の活性化を図ります。



4. 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出

(1) 地域の一体性の保持等、合併した市町を支援する道路整備

本県においては、従来の 50 市町村(7 市 42 町 1 村)が平成の大合併により 19 市町(13 市 6 町)となっています。新市町の区域をひとつの自治体として、地域の一体性が保持できるよう、市町村合併支援道路整備計画¹⁷⁾に基づき、道路を整備します。合併後における地域住民に対する行政サービスが低下しないよう行政施設や福祉施設、教育施設などへの円滑なアクセス確保に努めるとともに、地域住民が交流を深め、ひとつの地域としての連帯感が保てるよう配慮していきます。

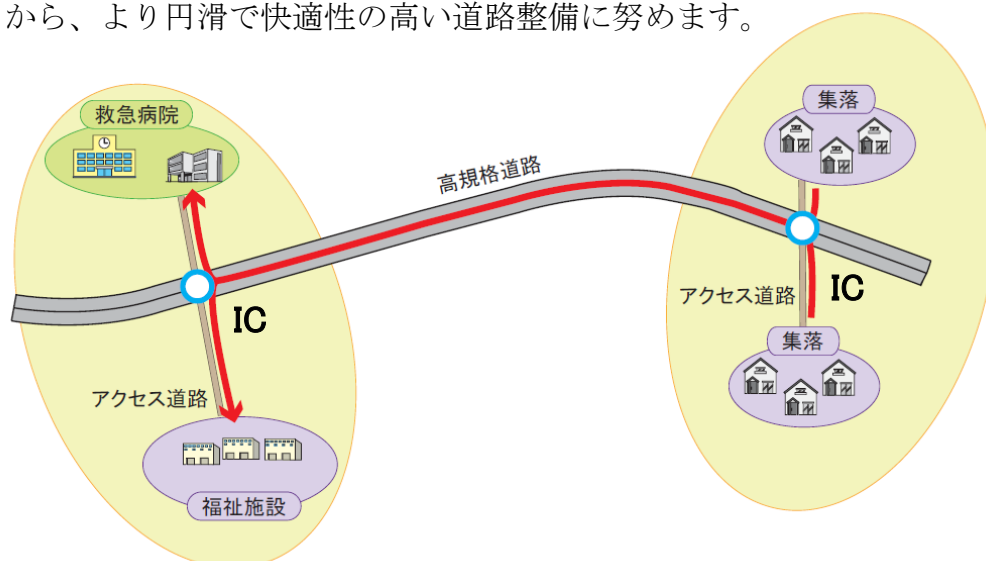
また、地域の自立的発展を推進するために、各道路管理者が役割を考え、互いに連携して道路ネットワークの形成・維持に努めます。

(2) 救急医療や福祉活動を支える道路整備

超高齢社会に対応するためには、救急医療や福祉サービスの向上が、県民の安心・安全な暮らしを支える上でより重要になってきています。しかしながら、県北部や山間部では、面積に比較して人口が少ないため、それぞれの医療施設・福祉施設が受け持つ区域が広範囲にならざるを得ない状況にあります。

こうした地域では、救急医療や福祉活動を受ける機会が出来る限り均等になるような道路整備に努める必要があり、新名神高速道路や甲賀湖南道路、琵琶湖西縦貫道路といった幹線道路の整備を促進するとともに、それらの道路や北陸自動車道など既存の高規格道路¹⁸⁾へのアクセス道路を整備し、高速性・定時性を確保することで、これらの活動を支援していきます。

さらに、病院や福祉施設周辺の道路では、生命にかかわる事態も想定されることから、より円滑で快適性の高い道路整備に努めます。



I—2. 政策目標を実現する道路ネットワークの形成

4つの政策目標は、互いに密接に関連するものであり、これらを実現するためには、道路の持つ最も基本的かつ重要な機能であるネットワークの形成が不可欠です。

具体的には、本県の地理的条件および特性に留意しながら、次のような道路ネットワークの確立を目指します。

(1) 地域間を連絡する環状道路網の形成

本県の地理的特性として、中央の琵琶湖を取り囲むように市街地が分布しているため、県内の地域間を連絡するには、まず琵琶湖を取り囲む環状道路網の形成が必要であり、国道1号、8号、161号等により構成される広域幹線道路の整備を促進します。

(2) 県外との交流を促進する放射状道路の整備

広く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、中部圏等へのアクセスとなる新名神高速道路の整備促進を図るとともに、国道303号、421号等の放射状道路の整備を図ります。

(3) 地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備

県内各地域間の連携を強化する幹線道路である国道、主要地方道等を整備するとともに、日常の通勤通学や買い物、病院などへの利便性を高める生活道路の充実を図ります。

(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

交通の結節点である鉄道駅へのアクセス道路の整備やバス交通を支援し、走行環境を改善する対策を推進することにより、公共交通機関と連携した総合的な交通システムの構築を支援します。

(5) 人や自転車を主体としたネットワークの形成

人が集まる駅周辺や中心市街地等では、国、県、市町など各道路管理者間での調整により、連続した歩道等のネットワークの形成を図るとともに、鉄道やバスなどの公共交通機関との緊密な連携により、誰もが自由に移動できるネットワークの構築を目指します。

Ⅱ. 政策目標実現への取り組み方

道路行政に限らず、公共事業全般に対して効率性と透明性が強く求められてきています。もとより、これらは公共事業が本来、具備していなければならないものです。

こうした要求が強くなってきた背景には、公共事業の必要性や箇所付けのプロセスが見えにくく、住民や道路利用者の抱く疑問や不信感に対して十分な説明責任を果たしていなかったことがあげられます。

また、本県の財政状況は、経済の低迷により県税収入の減少傾向が続いている中、県債残高の増加により大変厳しい状況に直面しています。そのため、「滋賀県行財政改革方針¹⁹⁾」に基づく「財政改革推進計画²⁰⁾」を策定し、財政健全化に取り組んでいます。なお、平成22年に試算しました財政収支見通しによると、平成24年には145億円、平成25年には155億円、平成26年には175億円の財源不足が見込まれています。

道路についても、投資的経費は年々減少していることから、重点化やコスト縮減等を図り、より効率的・効果的な整備の推進が求められています。

こうしたことから、今後、本県道路行政では、維持管理経費を含めたトータルコストの一層の縮減を図るとともに、県民にとって道路の整備効果が「実感できる」、また意思決定プロセスが「わかりやすく」、道路に対して「愛着の持てる」道づくりを基本とした取り組みを推進します。

1. 効果が実感できる道づくり

(1) 道路整備の重点化による選別投資と優先順位の明確化

国、地方とも財政状況が極めて厳しい中、道路整備に対して税金を投入して、それに見合うだけの効果があるかどうか、限られた予算の中で、道路を整備することが必要かどうかといった点に関心が高まっています。

道路は県民の生活を支える基本的な社会基盤ですが、道路整備には環境への影響も伴います。プラスの効果だけでなく、マイナスの影響にも配慮したうえで、より効果的・効率的な道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。

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。

優先順位の決定にあたっては、投資効果を定量化できる指標を用いることが

望ましいですが、社会経済への波及効果をはじめ、災害時等における孤立化の防止、歴史的街並みの保全、地域間交流の強化といった項目など、定量化して比較することが困難な項目も多いのが現状です。

そこでまず、必要性の項目を評価したうえで、次に走行改善効果、進捗状況、事業熟度、地域特性について評価します。

具体には、以上のような評価項目を網羅した「客観的評価マニュアル³⁾」に基づいて評価を行うことにより、誰が評価しても同じ結果が得られるという客観性を確保することとしています。

併せて、今後の道路整備による効果を、わかりやすく表現するため、例えば10年後の県民生活や産業活動が、どのように変化するかを示す「アウトカム指標²¹⁾」を設定します。

事業にかかる評価マニュアル

以下の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。

【評価項目】

〈道路改築事業の場合〉

① 必要性

①-1 上位計画や地域振興計画の位置付け

市町村合併支援道路整備計画¹⁷⁾、地域振興計画²²⁾、渋滞対策プログラム²³⁾、地域高規格道路²⁴⁾、都市計画道路²⁵⁾

①-2 地域活性化の支援

主要な公共公益施設等の周辺道路、ICや鉄道駅へのアクセス道路、物流の効率化を支援する道路、大規模な商業施設の周辺道路、優れた自然環境、歴史的資源や観光資源等の周辺道路、鉄道や道路との立体交差化を図る整備、交通不能の解消が図れる整備、大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備、工区の起終点が共に改良済みの道路

①-3 よりよい生活環境の確保

交通事故の発生率を低減できる整備、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、著しい渋滞の緩和（CO₂削減につながる整備）、通学路等の整備、バス路線、地域にとって唯一の道路、救急病院や主な福祉施設等の周辺道路、無電柱化の推進

- ①－4 信頼性、防災性の向上
 - 異常気象時の事前通行規制区間の改善、雪寒地域内の第1種除雪路線、緊急輸送道路¹⁴⁾、防災総点検要対策箇所の改善が図れる整備、連結許可を取得した追加ICへのアクセス道路
- ①－5 他事業と併せた一体的整備
 - 高速道路や直轄国道整備に併せた整備、その他の公共事業に併せた整備
- ② 走行改善効果
- ③ 進捗状況（但し継続事業の場合）
- ④ 事業熟度
- ⑤ 地域特性

〈交通安全事業の場合〉

- ① 計画の位置付け
 - a 「交通安全事業に関する計画」
- ② 道路利用状況等
 - b 歩行者数 歩行者・自転車交通量
 - c 自動車交通量
 - d 車道部の幅員
- ③ 必要性
 - e 小学校等の通学路
 - f 中学生・高校生の通学経路
 - g 人と車両との事故状況
 - h 自転車と車両との事故状況
 - i 歩道等の整備状況
 - j 前後の歩道整備状況
 - k 近くに歩道などとして利用できる道路の有無
 - l 病院・福祉施設の有無
 - m 鉄道駅・主要な公共公益施設・大規模商業施設の有無
 - n 観光資源などの有無
- ④ 進捗状況
 - o 用地取得の状況
- ⑤ 事業熟度
 - p 地元などからの要望書の有無

【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、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。

調査にかかる評価マニュアル

客観的評価マニュアル³⁾は、事業実施に際して評価するものですが、構想計画段階においても、ここに示す項目を参考にしながら、調査の必要性等について適切に評価するものとします。

(2) 地域の実態に即した構造規格の弾力的運用

これまでの道路整備においては、まず基本となる道路の種別・区分を定め、道路構造令²⁶⁾に示されている標準的な設計基準を適用することにより、全国のどこでも同じような形態を有する画一的な整備が行われてきました。

しかしながら、こうした基準の適用により、例えば山間部において、長大な法面が発生して自然環境への影響が懸念されるケースや市街地部で支障建物の移転に長期間を要して事業効果の発現が遅れるケースなどが見受けられません。

このことから、本県では、地域に即した道づくりを行うため策定した「近江の道づくりルール²⁷⁾」に基づいて、構造規格の弾力的運用を図るとともに、整備コストの縮減や投資効果の早期発現を実現できる道路整備を推進します。

○ 基本的考え

- ・ 画一的な道路整備から、滋賀県に即した道路整備への転換
- ・ 各道路の機能を分類し、それぞれの機能に対応する道路規格と道路の幅員構成決定のための判断基準を明示

○ 主な事例

- ・路肩幅員のルール制定

歩行者、自転車利用者の安全確保に配慮した路肩幅員の採用

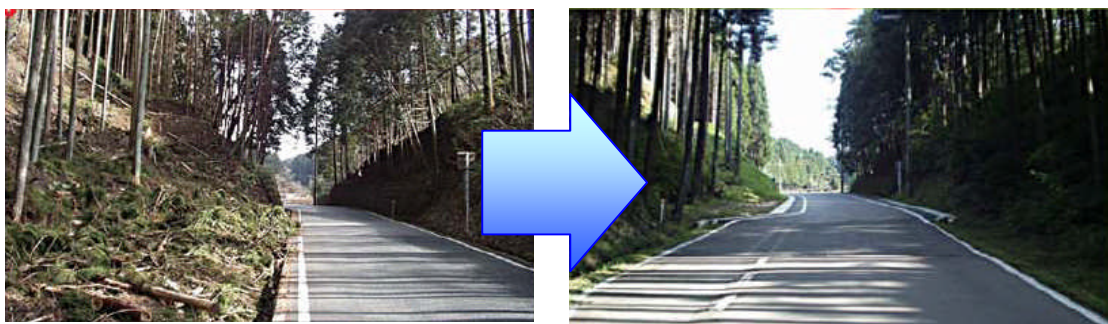
- ・交差点小規模改良

既存の道路敷内で、植樹帯や路肩を削除による交差点での滞留スペースを確保

- ・堆雪帯の設置幅を道路毎に明示

- ・1.5車線の整備

2車線にこだわらず、区間によって1車線道路に待避所の設置を組み合わせた整備



(3) ストックを活用した効率的整備と既存施設の計画的修繕

これまでに整備された道路ストック⁶⁾の中には、社会環境の変化等や道路管理者間の連携が不十分でその機能を十分に果たしていないものもあります。こうした場合には、新たに道路を作るよりも各管理者間が密接に協力する体制を確立し、極力既存の道路の機能更新を図ることで効率的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、路上工事の徹底管理と工事期間の短縮、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しながら、道路の効率的な使い方の実現に努めます。

高度経済成長期に多数建設された橋梁、トンネル等の道路施設については、今後、更新時期を迎えることとなります。15m以上の橋梁は県下に742橋あり、2030年にはその約半数が50年以上経過した高齢化橋梁となります。今後、莫大な費用を要する架替が一時期に集中しないように橋梁長寿命化修繕計画²⁸⁾を策定しており、予防保全による計画的な維持管理を行うこととしています。このように、道路施設が十分にその機能が発揮できるよう資産管理（アセットマネジメント²⁹⁾手法を取り入れた計画的な修繕を行い、延命化・更新費用の平準化を図り、既存施設を有効に活用していきます。

その他、建設後の経過年数だけでなく、道路の機能など重要性も考慮し、優先順位をつけて修繕を行っていきます。

なお、既存ストックの活用と新規整備の比較検討にあたっては、トータルコストの比較とともに、道路と地域社会との関わり合い方や自然環境への影響等の総合的観点で比較検討します。



2. わかりやすく、愛着の持てる道づくり

(1) オープンな行政運営と意思決定に対する住民参加の推進

道路に限らず、行政に対する情報開示と住民参加が求められています。特に現在求められているのは、行政の作成した計画の結果よりも意思決定段階における情報開示や住民参加です。

こうした点を踏まえ、今後の道路整備においては、その目的や整備効果のPRに努め、原則として事業の着手前および完了後に広報媒体（広報紙、ホームページ、新聞等）を利用し、事業目的、内容、整備効果、地元の反応などの広報活動を行います。事業実施の際には、現場のわかりやすい場所に事業目的、内容を記載した看板を設置し、地域住民や道路利用者への周知を図ります。

また、都市計画決定・変更手続きの徹底、計画策定時において地域住民や利用者などに情報公開したうえで広く意見を聴取し反映させる手法（PI³⁰：パブリックインボルブメント）の適用や県民政策コメントの活用、事前評価から再評価、事後評価にいたる一貫した事業評価手法の確立等により、県民に開かれたシステムの構築を目指すとともに、県民やNPO³¹との協働により、住民参加型の道づくりを推進します。

さらに、建設・維持管理・運営等における民間の資金や経営・技術的能力の活用について、コスト縮減や整備効果の早期発現の観点を考慮しながら、その利点が発揮できる分野について導入を検討していきます。

【社会実験の実施】

地域における様々な課題を解決するためには、既存の施策だけではなく、その地域の現状を踏まえた新たな施策の実施が有効である場合があります。

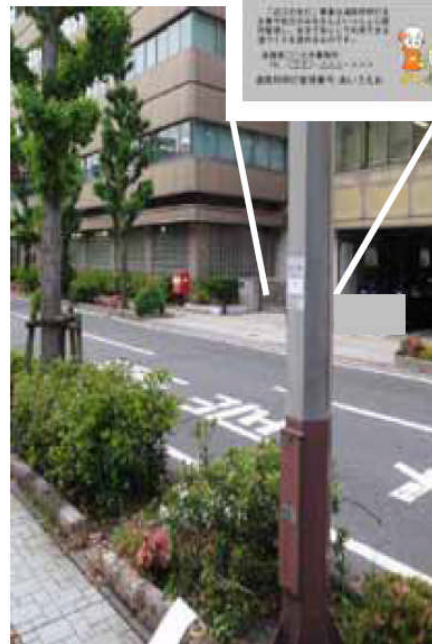
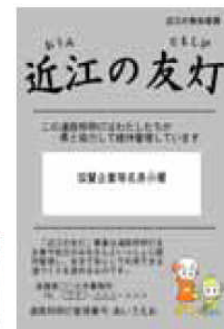
また、新しい施策の導入にあたっては、住民の価値観やニーズの多様化、生活環境に対する意識の高まり等に伴い、幅広い意見をとりまとめる必要があることから本格的な導入に先立ち判断材料を得るため、地域の関係者が実際に施策を体験し、評価を行う各種社会実験についての取り組みを進めます。

(2) 住民が愛着を持ち守り育てるシステムの形成

地域に密着した道路については、住民が計画づくりに参加するだけでなく、かつての「道普請」のように、道路を自分達の共通の財産として守り育てるといった意識の醸成が大切であり、これを支援するシステムづくりを進めます。

例えば、ポケットパーク³²や一定区間の道路管理を地域や企業等で行うこと

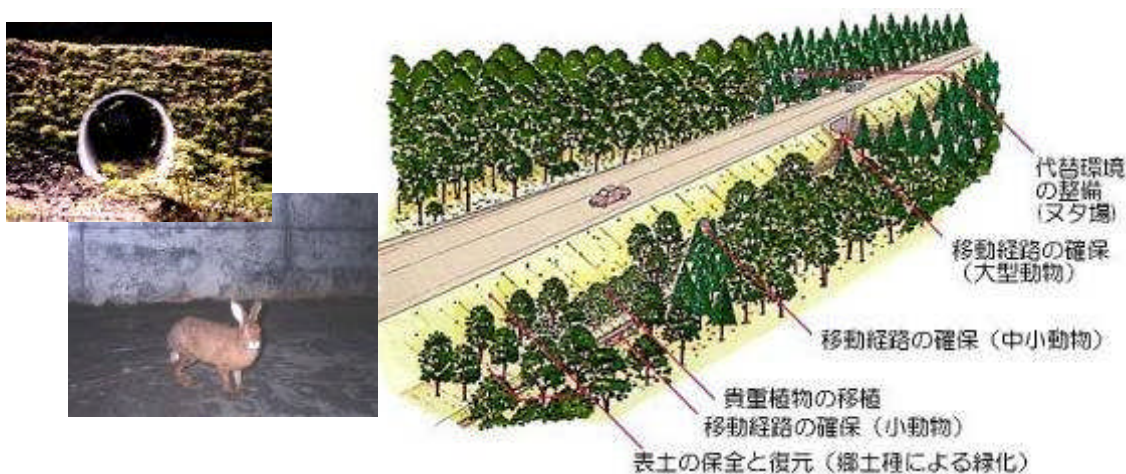
(道路愛護活動、美知メセナ³³⁾、近江の友灯事業³⁴⁾)や区間を決めて通行の支障や道路の破損状況を報告してもらう制度(マイロード登録者制度³⁵⁾)、さらには買い物モールでのイベントの開催など、地域住民やNPO³¹⁾、企業が道路を管理し、さらに活用するための方策を検討します。また、道路の適正利用を目指し、住民、事業者、行政が一体となり、それぞれが役割分担しながら、違法駐車や看板類の排除、歩道や植栽帯の維持管理等を協働で行い、県民の納得できる管理水準を低コストで実現できる取り組みを進めます。



3. 自然環境や生活環境に配慮した道づくり

(1) 自然環境への配慮

本県は、自然公園が県土の約4割を占め、豊かで貴重な自然環境を有していることから、道路整備に伴う自然環境の消失や地形の改変を抑制するため、極力、既存の道路ストック⁶⁾の有効活用を図るとともに、生物環境アドバイザー制度³⁶⁾を活用するなど環境への負荷を最小限にとどめるよう配慮します。また、計画段階から自然環境への影響に配慮した、線形や代替経路の検討または必要に応じて橋梁・トンネル構造の採用等を図った路線計画に努めます。また、自然公園区域内等における道路の整備にあたっては、現況の自然特性を踏まえて周辺環境や景観への配慮をしながら、適正な植生による法面の緑化や小動物の移動経路の確保等を図るとともに、必要に応じ植物の移植や動物の生息に必要な環境整備を行い、生態系への影響を最小限にするような道路整備を行います(エコロード³⁷⁾の推進)。



(2) 生活環境への配慮

道路工事に伴う生活環境への影響や交通弱者をはじめとした様々な道路利用者への影響に配慮し、騒音・振動等の少ない工法の採用を図るとともに、占用工事を含めた路上での工事期間の短縮を図るため、道路管理者と占用事業者間の連携強化に努めます。

Ⅲ. 各地域の道路整備計画

本県は、琵琶湖を中心にまとまりのある一つの「小宇宙」ともいえるべき形態を有していますが、地域毎に見てみると地形や気象条件、人口・産業構成や集積度、交通環境などあらゆる面で相違していることから、地域毎に地域の特性を考慮しながら重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。

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別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、地域住民や道路利用者、各道路管理者等により幅広く議論し、河川改修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、十分留意します。

【地域別アクションプログラム³⁸⁾】

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²⁵⁾を含む）
農道林道
- ・対象期間 10箇年（前期・後期）



《参考》アクションプログラムの進捗状況

平成15年度から平成19年度の5年間に約802億円の事業費を投じて、計画の約7割を達成。

用語集

1) EPZ [Emergency Planning Zone : 防災対策を重点的に充実すべき地域の範囲]

原子力施設からの放射性物質又は放射線の異常な放出を想定し、周辺環境への影響、周辺住民などの被ばくを低減するための防護措置を短期間に効率良く行うため、あらかじめ異常事態の発生を仮定し、施設の特性などを踏まえて、その影響の及ぶ可能性のある範囲を技術的見地から十分な余裕を持たせて定めた範囲のこと。

2) UPZ [Urgent Protective action planning Zone : 緊急防護措置計画範囲]

国際基準に従って、確率的影響を実行可能な限り回避するため、環境モニタリング等の結果を踏まえ運用上の介入レベルに基づき避難、屋内退避、安定ヨウ素剤の予防服用等を準備する区域のこと。

3) 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を点数化した指標。

4) 滋賀交通ビジョン

長期展望に基づく今後の県交通政策を総合的・計画的に進めるための基本的な指針。平成25年3月策定予定。

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

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り組み。

6) 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。

7) 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。

8) 追加インターチェンジ

高速道路を有効に活用するため、現在供用中もしく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。

9) 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。

10) 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。

11) 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るなど高齢者や障害者に配慮をすること。

12) ユニバーサルデザイン [universal design]

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。

13) 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。

14) 緊急輸送道路

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。

15) リダンダンシー [redundancy]

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。

16) ヒートアイランド [heat island]

都市部を中心にした高温域。気温分布を示す等値線が島の形を描くことから、このように呼ばれる。風の弱いときに顕著になり、周辺地域よりも高温の空気が都市域をドーム状におおう。都市化に伴う地表面の人工的改変、大量のエネルギー消費などで熱がたまることがその成因。

17) 市町村合併支援道路整備計画

合併市町村の一体化を促進するため、新市町村内の公共施設等の拠点を連絡する道路・街路などについて、短期間で整備が図られるよう優先採択・重点投資を行う等、重点的に支援するための整備計画のこと。

18) 高規格道路（高規格幹線道路）

自動車専用道路として、高い走行サービスを提供する道路。

19) 滋賀県行財政改革方針

滋賀県基本構想の新たな策定を踏まえ、平成 23 年度から平成 26 年度までを実施期間として、県政の仕組みの改革と財政の健全化のための改革を一体的に示したものの。

20) 財政改革推進計画

「滋賀県行財政改革方針」に基づく、平成23年度から平成26年度までの実施計画。計画期間において、歳入・歳出両面で財政健全化に向けた取り組みを推進するため策定された計画。

21) アウトカム指標 [outcome : 成果、結果]

事業効果を現す指標で、「バイパス整備により目的地への到達時間が〇〇分短縮された」などの定量的効果。

22) 地域振興計画

滋賀県内の地域振興に寄与する計画のこと。(本マスタープランでは、地方拠点都市地域整備計画、山村振興計画、過疎地域自立促進計画、都市再生プロジェクト、定住自立圏が該当する。)

23) 新たな渋滞対策プログラム

新たな渋滞対策計画の必要性を背景として、平成 10 年度より進められてきた第 3 次渋滞対策プログラムの効果等を明確にし、渋滞対策箇所（主要渋滞ポイント）の選定を行うとともに、渋滞対策について検討し、プログラムとしてとりまとめたもの。

24) 地域高規格道路

地域高規格道路とは、①通勤圏の拡大や、都市と農村地域との連携の強化、②高規格幹線道路の補完により、物資の流通や人の交流について活性化を促進、③空港・港湾等の広域交流拠点や地域開発拠点等との連結を図るための道路であり、自動車専用道路またはこれと同程度の機能を有し、高速サービスを提供できる道路をさす。

25) 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。

26) 道路構造令

安全かつ円滑な交通が確保できるように、道路の構造の一般的な技術的基準を示したものの。

27) 近江の道づくりルール

道路整備計画検討の基本となる道路規格や道路幅員構成等について、滋賀県の地域に即した道づくりとして、考え方を整理した滋賀県の道路整備のルールのこと。

28) 橋梁長寿命化修繕計画

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。

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

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。

30) P I [Public Involvement : パブリック・インボルブメント]

施策の推進にあたって、利用者のニーズを的確に行政に反映させるため、計画策定、意思決定、等に際して、広く意見・意思を述べる機会並びに、策定過程を知る機会を設ける住民参加の方法。

31) N P O [NonProfit Organization : 非営利組織]

政府・自治体や私企業とは独立した存在として、市民・民間の支援のもとで社会的な公益活動を行う組織・団体。特定非営利活動法人。非営利団体。市民活動法人。市民事業体。

32) ポケットパーク [pocket park]

都市部などで、街の一角などに設けられる小公園。

33) 美知メセナ

企業が文化・芸術活動に対し後援・資金支援を行うことを表す「メセナ」から、区間を決めて道路施設の除草や剪定・施肥・清掃等の管理を地域の企業が行う社会貢献として依頼する制度。

34) 近江の友灯事業

沿道の企業や団体との協働により、道路照明灯の維持管理を行う制度。

道路照明灯の下部に、協賛していただける企業・団体名等を表示した管理票を設置。3~5年間の協定に基づき、照明灯の明かりが消えていたり、壊れていたりした場合の県への連絡や協賛金として維持管理費用の負担をしていただくもの。

35) マイロード登録者制度

通勤、通学、買い物、営業活動等で通行する個人または団体に、道路の一定区間を定めて登録し、通行途中で道路の破損などの通行に支障となる状態を発見したときに、道路管理者へ通報するボランティア制度。

36) 生物環境アドバイザー制度

「人と自然にやさしい建設工事」を実現する施策の一つとして、滋賀県土木交通部が生物環境等の専門家からの指導助言を受けながら、公共施設の計画づくりや工事実施を行う制度。平成13年度からは、環境アドバイザー制度導入箇所の事後確認調査の実施や他部局（琵琶湖環境部、農政水産部）の事業も制度の対象にするなど本格的に取り組んでいる。

37) エコロード [eco-road]

生態系に配慮し、環境に対する影響を極力減らすべく設計された道路。動物が道路を横断するための施設や側溝に落ちた小動物がはい上がれる構造の採用などが挙げられる。

38) 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。