

滋 賀 県

新広域道路交通計画

令和3年3月

目 次

1. 計画の位置づけ.....	1
2. 広域道路ネットワーク計画.....	2
3. 交通・防災拠点計画	5
3. 1 交通拠点におけるモーダルコネクト機能の強化	5
3. 2 道の駅など既存施設の防災機能の強化	7
4. ICT交通マネジメント計画	9
4. 1 交通マネジメントの強化.....	9
4. 2 ICT技術の活用・強化.....	11

1. 計画の位置づけ

2018年3月30日に成立、同月31日に公布、同9月30日に施行された「道路法等の一部を改正する法律」（2018年法律第6号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。

また、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（2020年12月11日閣議決定）」において、高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等の道路ネットワークの機能強化対策が重点的に取り組むべき対策として位置づけられた。

これらの要請を受けて、滋賀県では、本県の将来ビジョンである「滋賀県基本構想」の理念を踏まえ、激甚化・頻発化する自然災害、人口減少や高齢化の進展、道路インフラ施設の老朽化など我々を取り巻く環境が変化していく中、将来の道路ネットワークや公共交通ネットワーク、物流・人流等の将来像についてとりまとめた「滋賀県 新広域道路交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という）を策定することとなった。

これを踏まえて、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となる「滋賀県 新広域道路交通計画」（以下、「計画」という）を策定することとした。

本計画では、防災・減災、国土強靱化、新たな国土構造の形成やグローバル化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えて、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの観点から具体の計画を策定している。

今般の新型コロナウイルス感染症が拡大する状況下においても、県民の生活や経済活動を支えるために物流事業者は事業を継続しており、いかなる状況下でも安定的な物流を確保することの重要性が再認識されている。

平常時・災害時を問わない物流・人流の確保、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・福祉活動の支援等を図るため、本計画に基づき、広域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。

本計画の対象地域は、ビジョンに基づき、滋賀県全域であり、計画期間は概ね20～30年間とする。なお、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて見直しを行う。

2. 広域道路ネットワーク計画

ビジョンの広域的な道路交通の基本方針である「広域道路ネットワーク」に関する基本方針に基づき、本県の将来ネットワークの整備を推進する。

高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路交通ネットワークを中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえたネットワーク計画を策定する。

具体的には、現状の交通課題の解消を図る観点及び新たな国土形成の観点の「両輪」となる観点を踏まえ、「平常時・災害時を問わない安定的な輸送」、「自動運転等の将来のモビリティへの備え」といった機能・役割を担う広域道路ネットワークを「高規格道路」と「一般広域道路」の2階層で位置づける。そして、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）を見据え、事業の重要性・緊急性等に照らし、厳しい財政状況下においても整備を着実に進めていくために、県内の市町や高速道路会社等の意見も踏まえた有料道路事業の活用なども含めつつ、広域道路ネットワークの効率的な強化に向けた取り組みを戦略的に進めていく。

<高規格道路>

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像（概ね20～30年後）に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

<一般広域道路>

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

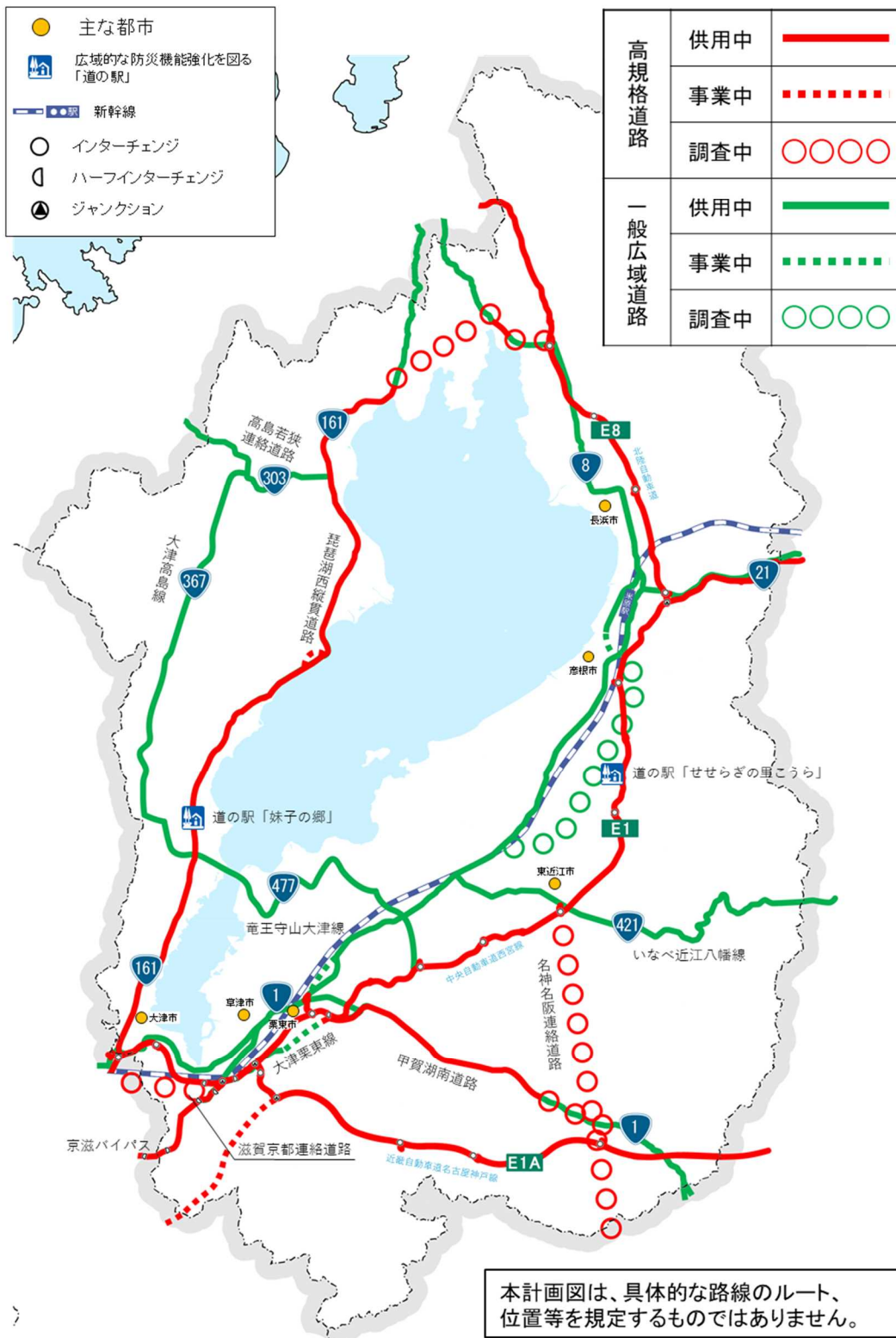
既存の高規格幹線道路網に加え、下記の路線を広域道路ネットワークとする。

■広域道路ネットワーク路線一覧表(滋賀県)

地方整備局等名称	都道府県政令市名	路線名	分類	起点	終点
近畿	滋賀県	滋賀京都連絡道路	高規格	大津市	大津市(県境)
近畿	滋賀県	名神名阪連絡道路	高規格	東近江市	甲賀市(県境)
近畿	滋賀県	京滋バイパス	高規格	大津市	大津市(県境)
近畿	滋賀県	甲賀湖南道路	高規格	甲賀市	栗東市
近畿	滋賀県	琵琶湖西縦貫道路	高規格	長浜市	大津市
近畿	滋賀県	一般国道1号	一般広域	甲賀市(県境)	大津市(県境)
近畿	滋賀県	一般国道8号	一般広域	長浜市(県境)	大津市(県境)
近畿	滋賀県	一般国道21号	一般広域	米原市(県境)	米原市
近畿	滋賀県	一般国道161号	一般広域	高島市(県境)	大津市
近畿	滋賀県	高島若狭連絡道路	一般広域	高島市	高島市(県境)
近畿	滋賀県	大津高島線	一般広域	大津市	高島市
近畿	滋賀県	いなべ近江八幡線	一般広域	東近江市(県境)	近江八幡市
近畿	滋賀県	竜王守山大津線	一般広域	竜王町	大津市
近畿	滋賀県	大津栗東線	一般広域	大津市	栗東市

※ 県境を跨ぐ道路については滋賀県内の起終点を表記している。

■ 広域道路ネットワーク計画図(滋賀県)



3. 交通・防災拠点計画

3. 1 交通拠点におけるモーダルコネクト機能の強化

ビジョンの「交通・防災拠点」に関する方針に基づき、交通拠点におけるモーダルコネクトの強化を図る。

＜交通拠点におけるモーダルコネクトの強化の方針＞

近畿圏、中部圏、北陸圏の結節点であり、国土軸が県内を貫く本県は、我が国の東西方向の人および物の流れを担う広域交通基盤が集中する恵まれた交通環境下にある。人口分布を見ると、琵琶湖周辺の平野部を中心に主に県南部での人口密度が高いほか、他の地域においても、駅の周辺などに人口の集中する地域の拠点的な都市がある。

安全で便利な移動を実現することは、交通の基本的役割であり、暮らしやすいまちづくりの重要な要素であり、そのためには、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）の推進や、地域公共交通ネットワークの中心的存在であるバス交通の利用を促進する環境整備を実施する。また、都市中核施設間を結ぶ路線バスの活用、LRT・BRT等の新たな交通システムの検討を行い、道路と鉄道の連携による貨物輸送（マルチモーダル施策）の推進により、まちづくりと一体となった交通拠点の強化を図る。

3. 2 道の駅など既存施設の防災機能の強化

ビジョンの「交通・防災拠点」に関する方針に基づき、道の駅など既存施設の防災機能の強化を図る。

<道の駅など既存施設の防災機能の強化の方針>

「道の駅」は、2004年10月の新潟県中越地震、2011年3月の東日本大震災、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たところである。

上記を踏まえ、災害時の物資輸送や避難、災害情報の集約・発信等の主要な拠点となり得る「道の駅」やSA、PA等の既存施設、都市部の交通拠点等を対象に、ハード・ソフトを含めた防災機能を強化し、災害時における応急対策、復旧対策のため多重性、代替性を備えた陸・海・空の輸送ルートを確保する。

また、発災時の防災拠点のみならず、地域の復旧・復興の拠点として活用するために、他の防災施設と連携しながら、市町との役割分担調整、防災設備・防災機能の付加等を推進する。

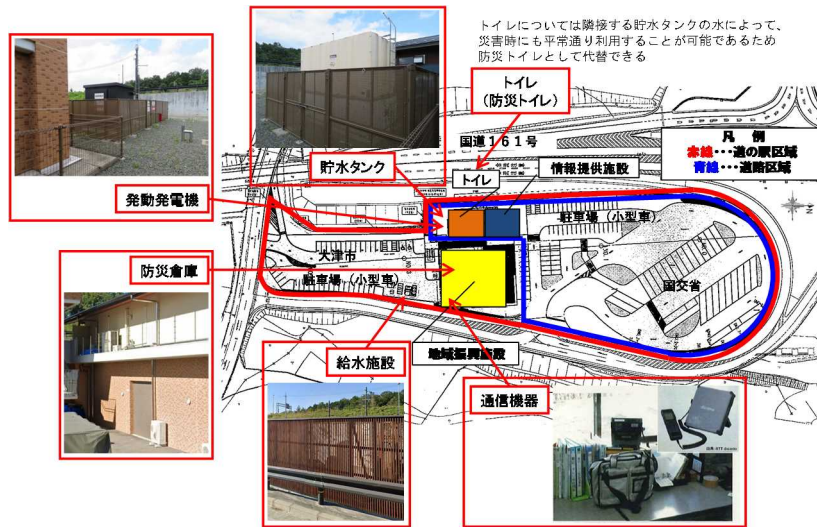
<防災機能の強化事例>

表 3.2 県内における広域的な防災機能強化を図る「道の駅」

市町	広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
大津市	妹子の郷
甲良町	せせらぎの里こうら

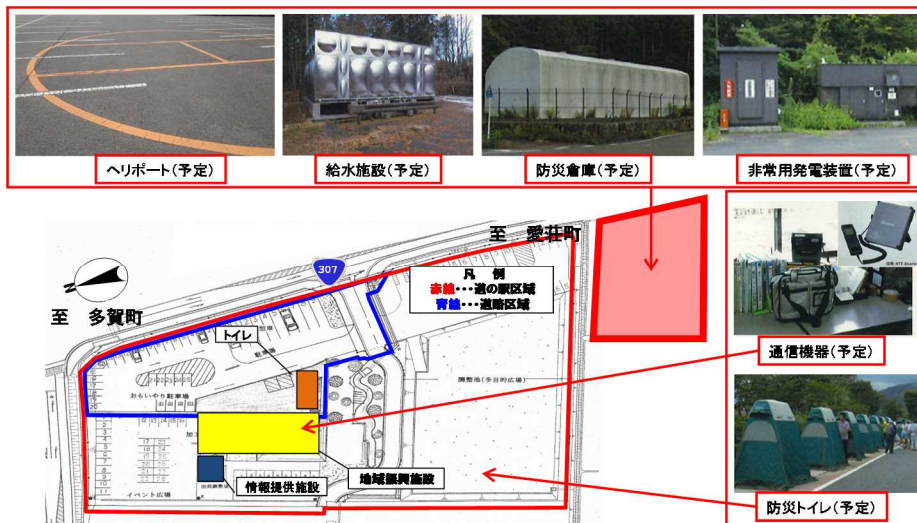
■道の駅「妹子の郷」(整備済み)

- 湖西地域と湖南地域における自衛隊および警察の活動拠点として機能する。
- 発電発電機、トイレ(防災トイレ)、防災倉庫、給水施設、貯水タンク、通信機器を整備済み。



■道の駅「せせらぎの里こうら」(整備予定)

- 湖東地域と湖南地域における自衛隊および警察の活動拠点として機能する。
- ヘリポート、非常用発電装置、防災倉庫、給水施設などを整備予定。



4. ICT交通マネジメント計画

4. 1 交通マネジメントの強化

ビジョンの「ICT交通マネジメント」に関する方針に基づき、交通マネジメントの強化を図る。

<交通マネジメントの強化の方針>

生産性向上に資する ICT 技術は今後も劇的に進歩し、幅広い分野において技術革新が進展すると考えられ、ICT 技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化により、我々の暮らしや社会資質の向上が期待される。

そこで、路線バス等の地域公共交通ネットワークの再構築、高齢者等の移動支援、環境負荷の低減、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流交通の効率化、都市空間の再構築、道路管理の高度化、産業競争力の向上等を推進するなど、ICT や AI 技術の活用、自動運転技術の実用化に向けた取り組みを積極的に実施する。

<交通マネジメントの強化事例>

表 4.1 県内における主な取り組み（ICT 交通マネジメント）

分類	取り組み内容（カッコ内は取り組み場所）
AI カメラ	道路損傷状況 AI 自動判別（大津市）
MaaS	MaaS 実証実験（大津市内、比叡山）
	MaaS アプリ「ことことなび」（大津市内、比叡山）
自動運転	中型自動運転バスによる実証実験（大津市）
	中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験（「道の駅」奥永源寺溪流の里）（東近江市）
渋滞・事故対策	草津市における公共サービスでの AI 等のデジタル技術の活用に向けた課題と展開に関する調査研究（草津市）

■自動運転（中山間地域）：東近江市



○高齢化が進行する中山間地域における、人流・物流確保のため、「道の駅」奥永源寺溪流の里を拠点として、道路空間の基準等の整備、地域の実情に応じた運行管理システムやビジネスモデルの構築に向けた実証実験を実施。

（実験車両）

- ・乗用車タイプ：定員 6 人
（または 4 人）
- ・速度：自動時～12km/h 程度

■自動運転（都市部）：大津市



○都市拠点における新たな交通軸、賑わい創出をテーマとして、中型自動運転バスによる公共移動サービスの事業化に向けた検証を実施。（公道においては自動運転化レベル 2）

（実験車両）

- ・中型自動運転バス：定員 56 人
（着座 28 人）
- ・最高速度：40km/h

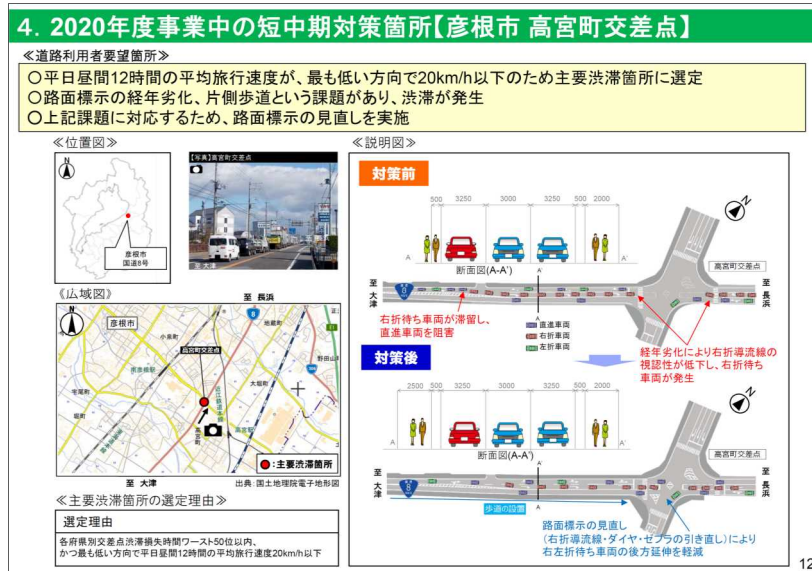
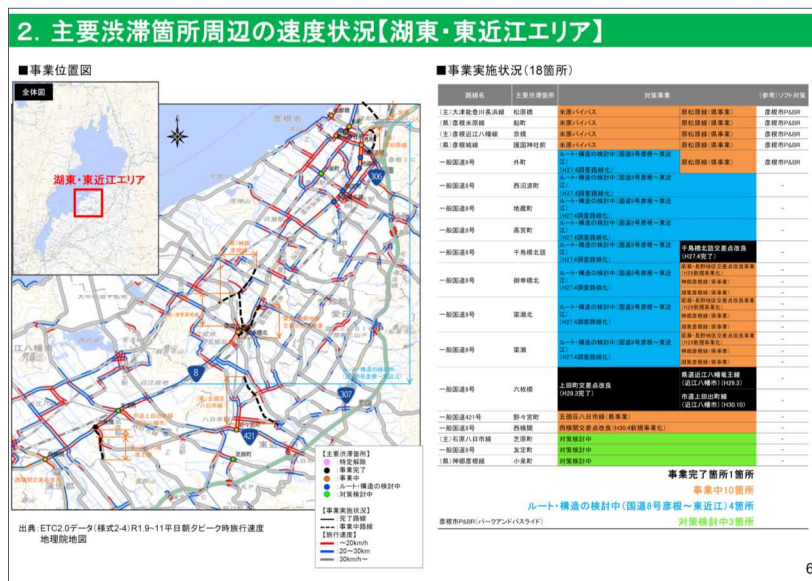
4. 2 ICT技術の活用・強化

ビジョンの「ICT交通マネジメント」に関する方針に基づき、ICT技術の活用・強化を図り、ICT交通マネジメント計画を進める。

<ICT交通マネジメント計画の方針>

交通渋滞の緩和、交通事故の削減については、ETC2.0やプローブデータ等のICT技術を活用して、道路交通状況や自動車の交通特性を把握・分析し、効果的かつ効率的な渋滞対策、交通安全対策を進める。

<ICTを活用した交通マネジメントの取り組み事例>



出典:令和2年度第1回滋賀県渋滞対策協議会資料