
第2回滋賀の道路を考える懇談会

説明資料

令和3年8月6日

滋賀県土木交通部 道路整備課

目次

1. 滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)策定に向けたスケジュール
2. 第1回懇談会での主なご意見と対応方針
3. 第1回懇談会を受けた資料の提示
4. マスタープラン改定と取り組みの柱の見直し案
5. 取り組みの柱と施策の考え方
6. 道路整備の取り組み方針案
7. 本日討議したい事項
8. 客観的評価マニュアルについて
9. 次回懇談会の予定

1. 滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）策定に向けたスケジュール

【スケジュール】

【議題(予定)】

県民
アンケート
(R3年6月)

【第1回】
R3年7月12日

- ・滋賀県道路整備マスタープランとは
- ・滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)の策定に向けて
- ・県民アンケート調査結果について

【第2回】
R3年8月6日
(本日)

- ・マスタープラン改定に向けた道路整備の方向性について
- ・滋賀県道路整備マスタープランの改定案(骨子案)について

【第3回】
R3年10月中旬

- ・滋賀県道路整備マスタープランの改定案(素案)について
- ・客観的評価マニュアル改定に向けた評価項目の見直し方針について
- ・滋賀県内の広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点について

【第4回】
R3年12月上旬

- ・滋賀県道路整備マスタープランの改定案について
- ・客観的評価マニュアルの改定案について

パブリック
コメント
(約1ヵ月)

【第5回】
R4年3月上旬

- ・パブリックコメントを踏まえた、滋賀県道路整備マスタープラン及び客観的評価マニュアルの改定案について
- ・滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)策定にあたっての提言
- ・今後の取り組みについて

R4年3月末 滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)の策定
及び客観的評価マニュアルの改定

R4年度 滋賀県道路整備アクションプログラムの改訂

2. 第1回懇談会での主なご意見と対応方針

区分	ご意見	対応方針
第2次マスタープランにおいて位置付けられていない事項	<ul style="list-style-type: none"> ・道路を地元の方が休憩スペースとして利用する「ほこみち」のような使い方も大切 ・山間部で交通手段がない人々を支援する交通サービスや、コストの観点からも、無人運転やシェアリングサービス等の研究充実に期待したい。 ・物流では、高速道路の大型貨物車優遇施策、市中の小口配送におけるエコカーによる環境配慮、災害発生時の救援物資積載車の優先走行等の体制整備も必要。 ・災害時には高速から被災地へ向かう幹線道路整備が重要。洪水、土砂、地震などのハザードを考へながら道路の整備を進めることが必要。 ・改築や補修費用の財源確保の観点からも持続可能な道路交通システムの議論必要。 ・いまある道路を有効活用するためのICT化、情報の共有化が重要。 ・アセットマネジメントに関わる施策の柱が必要。 ・マスタープラン自身を評価するスキームを組み込んでほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○マスタープランにおける位置づけを見直したり、政策目標や施策の方向性を見直す上での参考とする (本資料4～6.にて説明) ○別途検討している広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点の議論に反映 (次回懇談会にて説明)
第2次に位置づけられている項目に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> ・車の使い方を含めた意識改革も必要。 ・トラック同士が十分に安全に離合できるような道路幅員の確保や交差点改良なども必要。 ・歩行者・自転車の安全性を確保、特に通学路の安全性確保は優先的に求められる。 ・「ビワイチ」で、自転車と自動車走行空間が分離されていない区間の対応必要。 ・横断歩道で照明のない箇所もなど、交通事故防止のためには街灯整備も必要。 ・歩道整備を拡充し、安全に老人カーで走れるような道路整備が今後出来ればいい。 ・信号の自動音声などの交通弱者を安全にするための道路付帯設備が必要。 ・持続可能性に配慮した道路の作り方・使い方・楽しみ方が必要であると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○第2次マスタープランの政策目標や施策の方向性を継続、必要に応じてブラッシュアップ (次回懇談会にて本編見直し案を提示)
マスタープラン以外での対応が必要なご意見	<ul style="list-style-type: none"> ・白髭神社前では観光客で渋滞、代替路もないため、生活交通への負荷にも配慮必要。 ・今回の議論やアンケート結果を国道管理者、市道管理者にも方向性を共有・発信していく必要があるのではないかと。また、地域の人の意見をつぶさに聞いてほしい。 ・植樹帯は定期的な管理のほか、枝葉が繁茂する時期の取り組みもあれば 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域別のアクションプログラム検討等で対応 (次年度予定)
資料の追加作成に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> ・新規道路整備と、現道の改築・修繕の力点に関する議論には、面積あたりの道路延長が必要。 ・アンケートはもう少し細かい属性を区別してやって頂いた方が、よりいろんな意見が出る。 	<ul style="list-style-type: none"> ○本資料3.にて説明

3. 第1回懇談会を受けた資料の提示 -追加資料①：面積あたりの道路整備延長-

■滋賀県の可住地面積※1あたり道路整備済延長の全国順位は、国管理道路(直轄国道)で29位、県管理道路(補助国道+県道)で17位となっている。 ※1:可住地面積:総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いた、人が住み得る土地面積

出典:【面積】社会生活統計指標、【道路整備率】道路統計年報

※北海道の補助国道が数値非掲載のため、県管理道路の北海道は非掲載

追加資料①:面積当たりの道路整備延長

国管理道路(直轄国道)の全国順位

全国順位	都道府県	①可住地面積 (100km ²)	②整備済延長 (km)	②/① (km/100km ²)
—	全国	1243.5	15,411	12.4
1	高知県	11.7	314	27.0
2	北海道	237.8	6,277	26.4
3	鳥取県	9.0	207	23.0
4	和歌山県	11.2	227	20.4
5	鳥根県	13.0	237	18.2
6	山口県	17.1	308	18.1
7	愛媛県	16.7	296	17.7
8	徳島県	10.1	177	17.5
9	沖縄県	11.7	178	15.2
10	大分県	18.0	268	14.9
11	山形県	28.8	361	12.5
12	福井県	10.8	131	12.2
13	京都府	11.8	140	11.9
14	山梨県	9.6	113	11.8
15	秋田県	32.0	375	11.7
16	宮崎県	18.5	215	11.6
17	兵庫県	27.8	320	11.5
18	香川県	10.1	113	11.2
19	三重県	20.6	231	11.2
20	岩手県	37.1	404	10.9
21	奈良県	8.6	87	10.2
22	東京都	14.2	134	9.4
23	岐阜県	22.1	205	9.3
24	佐賀県	13.4	118	8.8
25	鹿児島県	33.2	271	8.2
26	広島県	23.2	189	8.2
27	石川県	13.9	110	7.9
28	宮城県	31.5	234	7.4
29	滋賀県	13.1	95	7.3
30	新潟県	45.3	321	7.1
31	福岡県	27.6	191	6.9
32	長野県	32.3	217	6.7
33	青森県	32.3	203	6.3
34	熊本県	27.9	150	5.4
35	富山県	18.4	95	5.2
36	神奈川県	14.7	75	5.1
37	愛知県	29.9	146	4.9
38	福島県	42.2	200	4.7
39	長崎県	16.7	76	4.5
40	静岡県	27.5	124	4.5
41	埼玉県	25.9	108	4.2
42	群馬県	22.8	95	4.2
43	大阪府	13.3	54	4.1
44	岡山県	22.2	88	4.0
45	千葉県	35.5	132	3.7
46	栃木県	29.8	87	2.9
47	茨城県	39.8	88	2.2

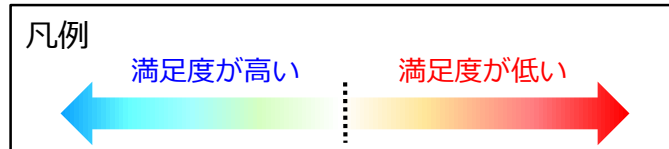
県管理道路(補助国道+県道)の全国順位

全国順位	都道府県	①可住地面積 (100km ²)	②整備済延長 (km)	②/① (km/100km ²)
—	全国	1243.5	98,268	79.0
1	鳥取県	9.0	1,524	169.1
2	鳥根県	13.0	1,860	142.9
3	大分県	18.0	2,153	119.6
4	福井県	10.8	1,278	118.7
5	広島県	23.2	2,726	117.8
6	香川県	10.1	1,176	116.9
7	石川県	13.9	1,539	110.7
8	山口県	17.1	1,818	106.6
9	高知県	11.7	1,232	105.7
10	京都府	11.8	1,241	105.5
11	山梨県	9.6	1,005	105.2
12	和歌山県	11.2	1,147	102.9
13	愛媛県	16.7	1,716	102.5
14	兵庫県	27.8	2,770	99.6
15	鹿児島県	33.2	3,174	95.7
16	愛知県	29.9	2,844	95.1
17	滋賀県	13.1	1,239	94.9
18	岡山県	22.2	2,089	94.1
19	岐阜県	22.1	2,056	93.1
20	長野県	32.3	2,953	91.5
21	群馬県	22.8	2,056	90.3
22	宮崎県	18.5	1,653	89.4
23	三重県	20.6	1,817	88.1
24	長崎県	16.7	1,469	87.8
25	山形県	28.8	2,417	83.9
26	岩手県	37.1	3,108	83.7
27	福島県	42.2	3,483	82.6
28	沖縄県	11.7	948	81.0
29	徳島県	10.1	814	80.4
30	秋田県	32.0	2,500	78.1
31	青森県	32.3	2,515	77.8
32	佐賀県	13.4	1,016	76.1
33	東京都	14.2	1,080	76.0
34	新潟県	45.3	3,304	72.9
35	熊本県	27.9	2,021	72.4
36	奈良県	8.6	616	71.9
37	栃木県	29.8	2,074	69.6
38	富山県	18.4	1,259	68.3
39	茨城県	39.8	2,581	64.9
40	大阪府	13.3	794	59.7
41	埼玉県	25.9	1,525	59.0
42	福岡県	27.6	1,627	58.9
43	宮城県	31.5	1,775	56.3
44	静岡県	27.5	1,458	53.0
45	千葉県	35.5	1,700	47.8
46	神奈川県	14.7	535	36.4

3. 第1回懇談会を受けた資料の提示 -追加資料②：属性別アンケート-

- 甲賀地域、木之本地域は、概ね全体的に平均と比べて満足度が低い傾向。
- 高島地域は、「Q8-1目的地への行きやすさ」に関しては満足度が低い、「Q8-2道路の使いやすさ」「Q8-3その他」に関しては満足度が高い傾向にある。

追加資料②：地域別の満足度の違い



満足と思っている人の割合(満足-不満)

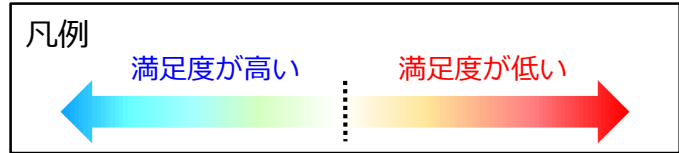
地域別-全体平均

	全体	属性別の満足状況								属性別の平均との差								
		大津地域 (n=150)	南部地域 (n=150)	甲賀地域 (n=140)	東近江地域 (n=150)	湖東地域 (n=140)	長浜地域 (n=139)	木之本地域 (n=75)	高島地域 (n=100)	大津地域 (n=150)	南部地域 (n=150)	甲賀地域 (n=140)	東近江地域 (n=150)	湖東地域 (n=140)	長浜地域 (n=139)	木之本地域 (n=75)	高島地域 (n=100)	
Q8-1.目的地への行きやすさ	1.近くの市町村への行きやすさ	33%	25%	44%	32%	34%	39%	28%	26%	-8%	11%	-1%	1%	0%	6%	-5%	-7%	
	2.遠くの市町村や県外への行きやすさ	13%	23%	15%	13%	19%	17%	7%	-17%	10%	2%	0%	6%	3%	4%	-6%	-30%	
	3.勤務地や学校、最寄り駅への行きやすさ	28%	23%	34%	20%	32%	21%	40%	27%	30%	-6%	6%	-8%	4%	-7%	12%	-2%	2%
	4.買い物や病院など日常生活における移動	40%	43%	47%	31%	36%	41%	43%	29%	42%	3%	8%	-8%	-4%	2%	3%	-10%	2%
	5.観光地や文化施設、運動施設などへの行きやすさ	6%	5%	9%	1%	8%	11%	19%	-11%	-6%	-1%	3%	-5%	2%	5%	13%	-16%	-12%
	6.高速道路(インターチェンジ)への行きやすさ	30%	38%	39%	44%	27%	34%	45%	32%	-35%	8%	8%	14%	-3%	4%	15%	2%	-65%
Q8-2.道路の使いやすさ	1.車道を走行するときの安全性について	12%	12%	22%	6%	10%	8%	13%	0%	19%	0%	10%	-6%	-2%	-4%	1%	-12%	7%
	2.快適で、安心して通行することができる歩道	-10%	-12%	-8%	-18%	-13%	-9%	-4%	-7%	-10%	-2%	2%	-8%	-3%	1%	7%	4%	0%
	3.自転車の走行のしやすさ	-27%	-30%	-15%	-41%	-29%	-20%	-31%	-35%	-21%	-3%	13%	-13%	-1%	7%	-4%	-7%	6%
	4.案内標識のわかりやすさ	7%	3%	15%	-2%	8%	5%	6%	13%	17%	-5%	8%	-10%	1%	-2%	-2%	6%	10%
	5.駐車場や休憩施設の利用しやすさ	18%	15%	29%	9%	17%	16%	14%	15%	26%	-2%	12%	-9%	-1%	-1%	-3%	-3%	8%
	6.災害や大雨・大雪時での利用	-9%	-9%	7%	-19%	-13%	-14%	-4%	-15%	-15%	1%	17%	-9%	-3%	-4%	5%	-5%	-6%
Q8-3.その他	1.街路樹など緑豊かで自然に配慮されている	22%	25%	31%	25%	23%	14%	16%	4%	33%	2%	9%	3%	1%	-8%	-6%	-18%	11%
	2.騒音・振動、排ガスへの対策について	2%	-3%	8%	-6%	1%	-2%	3%	1%	20%	-5%	6%	-9%	-1%	-4%	1%	-1%	18%
	3.舗装や植栽など道路の維持管理について	-7%	0%	4%	-6%	-18%	-9%	-8%	-8%	-10%	7%	11%	0%	-11%	-3%	-1%	-1%	-3%
	4.交差点などにおける交通の流れについて	-13%	-18%	-11%	-21%	-16%	-24%	-9%	-4%	9%	-5%	2%	-8%	-3%	-10%	4%	9%	22%

3. 第1回懇談会を受けた資料の提示 -追加資料②：属性別アンケート-

- 運送業は、概ね全体的に平均と比べて満足度が低い傾向。
- 会社員・公務員は、「Q8-1目的地への行きやすさ」に関しては満足度が低い傾向にある。
- 学生は、全体的に平均と比べて満足度が高いものの、「学校への行きやすさ」は特に著しく低い。

追加資料②：職業別の満足度の違い



満足と思っている人の割合(満足－不満)

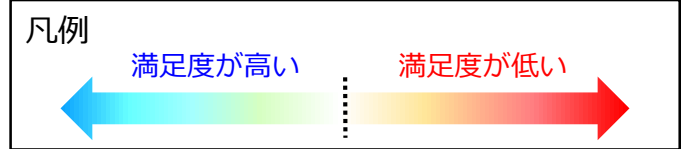
職業別－全体平均

	全体	属性別の満足状況								属性別の平均との差								
		農林漁業 (n=13)	運送業 (n=23)	会社員・ 公務員 (n=443)	自営業 (n=63)	主婦・ 主夫 (n=155)	学生 (n=17)	その他 (n=165)	無職 (n=165)	農林漁業 (n=13)	運送業 (n=23)	会社員・ 公務員 (n=443)	自営業 (n=63)	主婦・ 主夫 (n=155)	学生 (n=17)	その他 (n=165)	無職 (n=165)	
Q8-1.目的地への行きやすさ	1.近くの市町村への行きやすさ	33%	62%	13%	27%	49%	32%	41%	38%	41%	28%	-20%	-7%	16%	-1%	8%	5%	8%
	2.遠くの市町村や県外への行きやすさ	13%	31%	4%	6%	44%	13%	29%	13%	18%	18%	-9%	-7%	31%	0%	16%	0%	5%
	3.勤務地や学校、最寄り駅への行きやすさ	28%	15%	30%	22%	44%	24%	6%	41%	34%	-13%	2%	-6%	16%	-5%	-23%	12%	5%
	4.買い物や病院など日常生活における移動	40%	54%	22%	35%	56%	40%	65%	42%	43%	14%	-18%	-5%	16%	0%	25%	3%	3%
	5.観光地や文化施設、運動施設などへの行きやすさ	6%	8%	4%	-2%	27%	5%	-6%	9%	16%	2%	-1%	-7%	21%	-1%	-12%	3%	11%
	6.高速道路(インターチェンジ)への行きやすさ	30%	46%	13%	28%	40%	29%	35%	36%	30%	16%	-17%	-2%	9%	-1%	5%	5%	-1%
Q8-2.道路の使いやすさ	1.車道を走行するときの安全性について	12%	15%	-9%	8%	13%	15%	59%	18%	10%	4%	-20%	-4%	1%	4%	47%	6%	-2%
	2.快適で、安心して通行することができる歩道	-10%	-8%	-4%	-12%	-6%	-13%	35%	-5%	-16%	3%	6%	-2%	4%	-3%	46%	5%	-5%
	3.自転車の走行のしやすさ	-27%	-23%	-30%	-29%	-27%	-23%	18%	-29%	-30%	4%	-3%	-2%	0%	4%	45%	-2%	-2%
	4.案内標識のわかりやすさ	7%	15%	-4%	7%	16%	3%	35%	12%	2%	8%	-12%	0%	8%	-4%	28%	5%	-5%
	5.駐車場や休憩施設の利用しやすさ	18%	8%	22%	20%	14%	25%	24%	22%	0%	-10%	4%	2%	-3%	8%	6%	5%	-18%
	6.災害や大雨・大雪時での利用	-9%	-15%	4%	-12%	-6%	-6%	6%	-4%	-15%	-6%	14%	-3%	3%	4%	15%	6%	-5%
Q8-3.その他	1.街路樹など緑豊かで自然に配慮されている	22%	46%	9%	19%	21%	28%	41%	34%	14%	24%	-14%	-4%	-2%	6%	19%	12%	-8%
	2.騒音・振動、排ガスへの対策について	2%	15%	0%	-2%	17%	2%	18%	12%	-4%	13%	-2%	-4%	15%	0%	15%	10%	-6%
	3.舗装や植栽など道路の維持管理について	-7%	23%	-4%	-6%	-22%	-3%	12%	-1%	-15%	30%	2%	0%	-16%	3%	18%	5%	-8%
	4.交差点などにおける交通の流れについて	-13%	23%	4%	-18%	-11%	-9%	0%	-8%	-18%	36%	18%	-5%	2%	4%	13%	5%	-4%

3. 第1回懇談会を受けた資料の提示 -追加資料②：属性別アンケート-

■自動車の利用がほぼない・無免許の人は、「Q8-1目的地への行きやすさ」に関しては満足度が低い
が、「Q8-2道路の使いやすさ」「Q8-3その他」に関しては満足度が高い傾向にある。

追加資料②：運転頻度別の満足度の違い



満足と思っている人の割合(満足-不満)

職業別一全体平均

	全体	属性別の満足状況				属性別の平均との差				
		ほぼ毎日 (n=671)	週3、4日 (n=152)	週1,2回以下 (n=135)	ほぼ利用 無・免許 無(n=86)	ほぼ毎日 (n=671)	週3、4日 (n=152)	週1,2回以下 (n=135)	ほぼ利用 無・免許 無(n=86)	
Q8-1.目的地への 行きやすさ	1.近くの市町村への行きやすさ	33%	34%	38%	34%	22%	0%	5%	1%	-11%
	2.遠くの市町村や県外への行きやすさ	13%	10%	23%	22%	2%	-3%	10%	9%	-11%
	3.勤務地や学校、最寄り駅への行きやすさ	28%	30%	25%	33%	15%	2%	-3%	4%	-13%
	4.買い物や病院など日常生活における移動	40%	40%	37%	48%	30%	0%	-3%	8%	-10%
	5.観光地や文化施設、運動施設などへの行きやすさ	6%	4%	13%	16%	-8%	-2%	7%	10%	-14%
	6.高速道路(インターチェンジ)への行きやすさ	30%	27%	43%	41%	16%	-3%	13%	10%	-14%
Q8-2.道路の使い やすさ	1.車道を走行するときの安全性について	12%	10%	9%	21%	17%	-2%	-2%	9%	6%
	2.快適で、安心して通行することができる歩道	-10%	-11%	-22%	-1%	1%	-1%	-11%	10%	12%
	3.自転車の走行のしやすさ	-27%	-32%	-28%	-21%	0%	-5%	-1%	7%	27%
	4.案内標識のわかりやすさ	7%	7%	7%	4%	16%	0%	-1%	-4%	9%
	5.駐車場や休憩施設の利用しやすさ	18%	16%	22%	23%	16%	-2%	4%	5%	-1%
	6.災害や大雨・大雪時での利用	-9%	-13%	-7%	-1%	-2%	-3%	3%	8%	7%
Q8-3.そ その他	1.街路樹など緑豊かで自然に配慮されている	22%	20%	27%	26%	29%	-3%	5%	4%	7%
	2.騒音・振動、排ガスへの対策について	2%	0%	2%	8%	8%	-2%	0%	6%	6%
	3.舗装や植栽など道路の維持管理について	-7%	-9%	-11%	5%	3%	-3%	-4%	12%	10%
	4.交差点などにおける交通の流れについて	-13%	-15%	-22%	-1%	-5%	-2%	-8%	12%	9%

4. マスタープラン改定と取り組みの柱の見直し案 –見直し方針–

■道路整備の政策目標を示した平成24年の第2次マスタープラン策定から10年目を迎えようとする中で、県が目指す将来像の変化や社会動向等の変化、技術の進展等、道路を取り巻く環境の変化をふまえ、県民とも協働し、第3次マスタープランへの見直しを実施。

○滋賀県道路整備マスタープランの見直し

滋賀県道路整備マスタープラン

滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)

I. 道路整備の 基本方針

I-1. 4つの政策目標

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

I-2. 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

II. 政策目標実現 への取り組み方

II. 政策目標実現への取り組み方

1. 効果が実感できる道づくり【客観的評価マニュアル】
 2. わかりやすく、愛着のもてる道づくり
 3. 自然環境や生活環境に配慮した道づくり
- ⇒本資料7.にて説明
(次回見直し方針を提示)

III. 各地域の道路整備計画

⇒ 具体的な道路整備計画は、
次年度、地域別アクションプログラムにて検討

県民との協働

滋賀の道路整備を
考える懇談会
(有識者・公募委員等)

県民アンケート

県政政策コメント
(パブリックコメント)

「将来像の変化」「社会動向・時代の変化」「技術の変化」を考慮

滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)への見直し

4. マスタープラン改定と取り組みの柱の見直し案 ー目指すべき道路整備ー

■県が目指す将来像は、滋賀県基本構想のほか、滋賀県都市計画基本方針(策定中)において、「拠点連携型都市構造の実現」を目標としており、これらを実現する「目指すべき道路整備」を掲げる。

県が目指す将来像

滋賀県基本構想

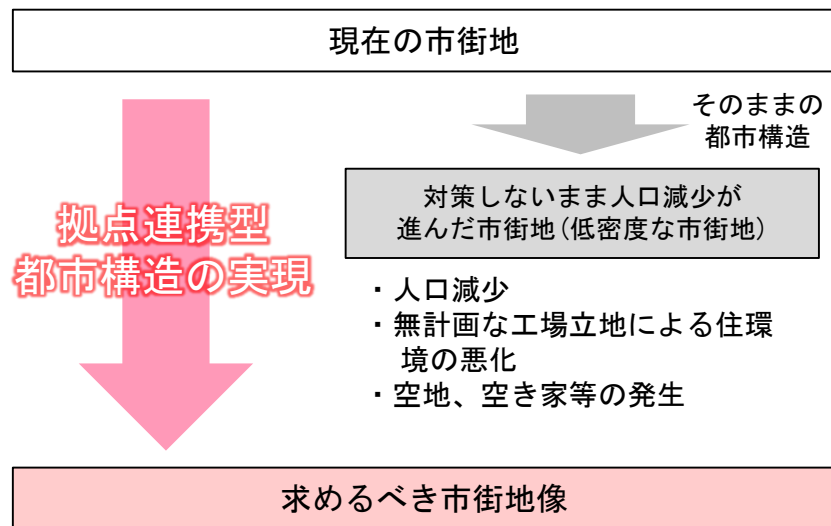
H31.3(変わる滋賀 続く幸せ)

- ①産業活動の維持・発展
- ②生活を支える
 - ・人々が暮らしやすい
 - ・便利で快適な生活を支える
 - ・安全・安心な生活
- ③持続可能な地域の実現
(農山漁村の多面的な価値)
 - ・地域を支える
 - ・地域社会を支える
- ④誰もがその人らしく活躍できる共生社会



滋賀県都市計画 基本方針の改定

拠点連携型都市への転換 (R3年度策定予定)



低密度な拡散型の都市構造から、既存のストックを活かす視点を重視し、持続可能で質の高い都市構造へ転換

- ・ 利便性の高い市街地の形成
- ・ 都市機能の集約 (メリハリ化)
- ・ 人口密度の維持
- ・ 集落の活力の維持
- ・ 公共交通の維持
- ・ 計画的な産業集積エリアの確保 等

4. マスタープラン改定と取り組みの柱の見直し案 — 目指すべき道路整備の将来像 —

“県内外の各拠点間の連携強化”と“誰もが安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”

拠点“間”ネットワーク整備

- ・ 県内各拠点間を結び他県との広域ネットワークを形成
- ・ 人やモノの大量輸送・速達を実現し生産力を向上させる道路網

拠点“内”道路空間整備

- ・ 拠点内の安全・安心な輸送を実現する道路空間を形成
- ・ 移動だけでなく、滞留など多様な利用を可能にする道路空間

郊外の病院

生活拠点

生活拠点

地域拠点

拠点内

地域拠点

広域拠点

主要施設(駅・バスタ)

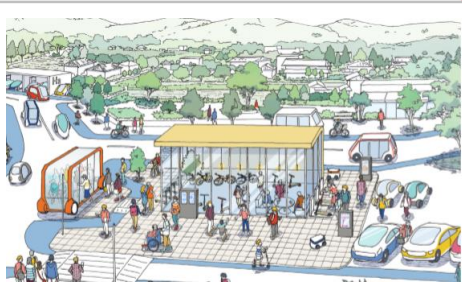
主要施設(IC・SIC)

高規格道路(高速道路など)

拠点内



参照:【国土交通省】2040年、道路の景色が変わる



参照:【国土交通省】2040年、道路の景色が変わる

- 拠点を結ぶネットワーク
- 拠点
- 主要施設 (IC・SIC、駅、郊外の病院など)

4. マスタープラン改定と取り組みの柱の見直し案

■ 目指すべき道路整備と近年の社会動向の変化や国・県の関連施策を踏まえ、第3次マスタープランにおける「4つの取り組みの柱」と各政策目標における「施策」の見直し案を提示する。

■ また、第3次では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の取り組みを導入する。

目指すべき道路整備の将来像	取り組みの柱	施策	
<p>“県内外の各拠点間の連携強化”と “誰もが安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”</p>	<p>1 拠点を活かす道路ネットワークの整備</p>	(1) 拠点間を連携し産業活動や地域交流を支える道路整備 (広域NW)	<p>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</p>
		(2) 主要施設のアクセス性を高める道路整備 (主要施設)	
		<p>(3) 異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備 (防災)</p> <p>新たな施策の方向性</p>	
	<p>2 地球にやさしい道路交通の実現</p>	<p>(1) 新技術に対応した道路交通システムの構築 (ITS)</p>	
		<p>(2) 地球環境に対する負荷の軽減 (地球環境)</p>	
	<p>3 快適で安全・安心な道路空間の創出</p>	<p>(1) 交通事故の抑制 (交通安全)</p>	
		<p>(2) まちなみや沿道環境に調和した道路空間の整備 (景観・生活環境)</p> <p>新たな施策の方向性</p>	
		<p>(3) クロスポイント形成による多様な交通機関の利用しやすさ改善 (モビリティ)</p>	
		<p>(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)</p>	
	<p>4 行きたくなる・居たくなる道路空間の創出</p>	<p>(1) 賑わいと交流の場を提供する道路空間の創出 (人の活力)</p> <p>新たな施策の方向性</p>	
		<p>(2) ICT技術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)</p>	

赤字：時代の潮流に応じた施策の方向性

5. 取り組みの柱と施策の考え方

1. 拠点を活かす道路ネットワークの整備

赤字:時代の潮流に応じた施策の方向性

1 拠点を活かす道路ネットワークの整備

取り組みの柱	施策	内容	第1回懇談会のご意見
	<p>(1)拠点を連携し産業活動や地域交流を支える道路整備（広域NW） ○円滑な人やモノの流れを実現するため、広域ネットワークの形成や交通渋滞の解消を図り産業活動等の活性化を支援</p>	<p>■第2次から継続して位置づけながらも、地域間を結ぶ広域ネットワーク道路整備の視点を取り入れた内容に見直します。</p> <p>⇒広域ネットワーク形成 ・環状道路・幹線道路の整備</p> <p>⇒渋滞対策 ・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）の推進 ・既存の道路ストックの活用 ・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</p>  <p>交差点改良による渋滞緩和</p>	<p>・トラック同士が十分安全に離合できるような道路幅員の確保や交差点改良</p>
	<p>(2)主要施設へのアクセス性を高める道路整備（主要施設） ○SICの整備により拠点や医療機関等へのネットワーク強化 ○住民生活を支える主要施設へのアクセス性を高め、安心できる生活環境を確保</p>	<p>■第2次から継続して位置づけながらも、交通拠点や防災拠点等の主要施設を結ぶ道路整備の視点を取り入れた内容に見直します。</p> <p>⇒主要拠点間のネットワーク強化 ・追加インターチェンジ（スマートインターチェンジを含む） ・鉄道駅、高速道路インターへのアクセス道路を整備</p> <p>⇒救急医療・福祉活動を支えるネットワーク整備 ・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 ・既存の高規格道路へのアクセス道路の整備 ・病院や福祉施設周辺の、より円滑で快適性の高い道路整備</p> 	<p>・災害時には高速から被災地へ向かう幹線道路整備が重要</p>
	<p>(3)異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備（防災） ○地域の孤立化を防止し、災害脆弱性を克服する道路整備 ○災害時に防災拠点としての役割を果たすための、道の駅の機能強化</p>	<p>■第2次から継続して位置づけながらも、災害脆弱性の視点を取り入れた内容に見直します。</p> <p>⇒大規模災害を想定した広域ネットワークの強化 ・緊急輸送道路について、構造面での強化 ・日常生活において信頼性の高い道路交通の確保 ・代替性（リダンダンシー）の高い道路ネットワークの構築 ・地震、洪水、土砂、堆雪等の災害リスクへの対応 ・道の駅の機能強化 ・無電柱化</p>  	<p>・災害発生時の救援物資積載車の優先走行等の体制整備 ・洪水、土砂、地震などのハザードを考えながらの道路整備</p>

5. 取り組みの柱と施策の考え方

2. 地球にやさしい道路交通の実現

赤字：時代の潮流に応じた施策の方向性

取り組みの柱	施策	内容	第1回懇談会のご意見
2 地球にやさしい道路交通の実現	<p>(1)新技術に対応した道路交通システムの構築(ITS) ○道路情報システムの高度化による人流・物流の円滑化</p>	<p>■新たな視点として、ITSを活用した道路交通システムの視点を取り入れた施策の方向性を新たに位置づけます。</p> <p>⇒ITSを活用した道路交通システムの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リアルタイムな通行止めや渋滞等の情報提供 ・道路情報提供を通じた多様な人流・物流へのサポート 	<ul style="list-style-type: none"> ・いまある道路を有効活用するためのICT化、情報の共有化 ・高速道路の大型貨物車優遇施策
	<p>(2)地球環境に対する負荷の軽減(地球環境) ○交通管理者との連携により、公共交通利用への分担を図ることでCO2排出を抑止するなど、地球温暖化防止に貢献 ○太陽光発電や地中熱などの再生エネルギーを道路整備へ利用</p>	<p>■第2次から継続して位置づけます。</p> <p>⇒循環型社会の構築への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・混雑緩和によるCO2排出量、燃料消費量の抑制 ・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)の推進 ・貨物輸送の適切な分担(マルチモーダル施策) ・太陽光発電や地中熱の活用 ・廃棄物や製造過程で発生した副産物の道路整備への利用 <div data-bbox="1120 1013 1564 1213"> </div> <div data-bbox="1101 1242 1564 1385"> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ・車の使い方を含めた意識改革 ・市中の小口配送におけるエコカーによる環境配慮

5. 取り組みの柱と施策の考え方

3. 快適で安全・安心な道路空間の創出

赤字:時代の潮流に応じた施策の方向性

3 快適で安全・安心な道路空間の創出

取り組みの柱	施策	内容	第1回懇談会のご意見
	<p>(1)交通事故の抑制 (交通安全) ○歩行者・自転車通行スペースの拡充などにより安全な移動空間を形成 ○車中心から人中心の道路空間への再編</p>	<p>■第2次から継続して位置づけます。 ⇒交通安全対策の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相対的に弱い立場にある歩行者、自転車、車いす利用者等の安全性向上 ・通学路を中心に歩行空間の充実 ・自転車走行空間の確保 ・防護柵や道路照明灯の設置 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車の安全性確保。 ・「ピワイチ」自転車と自動車走行空間の分離。 ・交通事故防止のための街灯整備。
	<p>(2)まちなみや沿道環境に調和した道路空間の整備 (景観・生活環境) ○騒音や振動の抑制、連続した道路緑化などにより、良好な沿道環境への改善 ○地域の個性や景観を表現する、魅力ある街並みを形成</p>	<p>■第2次から継続して位置づけます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・騒音低減効果の高い舗装材の採用 ・連続した道路緑化による潤いのある空間の形成 ・透水性の高い舗装材の採用 <p>⇒個性と潤いのある生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地におけるうるおい空間づくり ・歴史を伝えるみちづくり ・活力ある中心市街地の空間づくり 	<p>—</p>
	<p>(3)クロスポイント形成による多様な交通機関の利用しやすさ改善 (モビリティ) ○公共交通の利用を促す道路空間整備</p>	<p>■新たな視点として、クロスポイント形成によるモーダルコネク強化の視点を取り入れた施策の方向性を新たに位置づけます。</p> <p>⇒多様な交通機関の利用しやすさ改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路や鉄道駅等の多様な交通の結節点 (クロスポイント) の形成によるアクセス性の向上 ・駅前広場や交通機関の乗り継ぎを支援する道路整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能性に配慮した道路の作り方・使い方・楽しみ方が必要。 <p>—</p>
	<p>(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を形成</p>	<p>■第2次から継続して位置づけながらも、人中心の道路空間の視点を取り入れた内容に見直します。</p> <p>⇒人に優しいネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・歩行空間のバリアフリー化の推進 ・ユニバーサルデザインによる整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道整備の拡充、安全に老人カーで走れるような道路整備 ・交通弱者を安全にするための道路付帯設備

5. 取り組みの柱と施策の考え方

赤字：時代の潮流に応じた施策の方向性

4. 行きたくなる・居たくなる道路空間の創出

取り組みの柱	施策	内容	第1回懇談会のご意見
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">4 行きたくなる・居たくなる道路空間の創出</p>	<p>(1)賑わいと交流の場を提供する道路空間の創出 (人の活力) ○曜日や時間帯に適した道路の使い方により、賑わいのある道路空間を形成</p>	<p>■第2次から継続して位置づけながらも、「ほこみち」制度による道路空間の賑わい創出の視点を取り入れた内容に見直します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ほこみち」制度等を活用した道路空間の賑わい創出 <div style="text-align: center;">  </div>	<p>・道路を地元の方が休憩スペースとして利用する「ほこみち」のような使い方</p>
	<p>(2)ICT技術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) ○ICTを活用した新たな交通マネジメントへの対応 ○自動運転等の技術革新への適応が可能な道路環境整備</p>	<p>■新たな視点として、ICTや自動運転技術の活用の視点を取り入れた施策の方向性を新たに位置づけます。</p> <p>⇒新技術を取り入れた道路空間の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転の走行に対応した道路整備 ・MaaSにより一体となった交通マネジメントの実現 ・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) の推進 	<p>・山間部で交通手段がない人々を支援する交通サービスや、無人運転やシェアリングサービス等の研究充実</p>

6. 道路整備の取り組み方針案

- 道路に対する投資的経費は減少傾向にあることから、重点化・コスト縮減等を図りつつ、より効率的・効果的な道路整備の推進が求められる。
- 第3次マスタープランでは、トータルコストの一層の縮減を図りつつ、「**新技術**」についても活用し、県民にとって道路の整備効果が「**実感できる**」、「**自然環境や生活環境にも配慮**」した道づくりを基本に、「**継続した**」取り組みを推進する。

滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)(案)

道路整備の取り組み方針

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【客観的評価マニュアル】
	(2)地域の実態に即した構造規格の弾力的運用
	(3)ストックを活用した効率的整備
	(4)ICT建設機械、ドローン等の新技術を活用した効率的整備
2. 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
	(2)生活環境への配慮
3. 継続的に見直す道づくり	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

計画の見直しや、
マスタープラン自体を評価
する取り組みとして追加
(第1回懇談会のご意見)

赤字:時代の潮流に応じた政策目標実現への取り組み方

○第3次滋賀県道路整備マスタープランの取り組みの柱、施策、道路整備の取り組み方針の見直し案に関するご意見

8. 客観的評価マニュアルについて

- 客観的評価マニュアルとは、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。
- 第3次では、政策目標・施策の方向性等の見直しやアンケート結果を踏まえて、指標の見直しを実施。

客観的評価マニュアル



事業の優先度を客観的に評価するためのマニュアル
～誰がやっても同じ結果、誰が見ても納得できる評価基準～

改築系

(バイパス整備や道路拡幅など)

- | | |
|-----------|---------|
| 1. 必要性 | 4. 事業熟度 |
| 2. 走行改善効果 | 5. 地域特性 |
| 3. 進捗状況 | |

交通安全系

(歩道整備や交差点改良など)

- | | |
|------------|---------|
| 1. 計画の位置づけ | 4. 進捗状況 |
| 2. 道路利用状況 | 5. 事業熟度 |
| 3. 必要性 | |

ランク分け

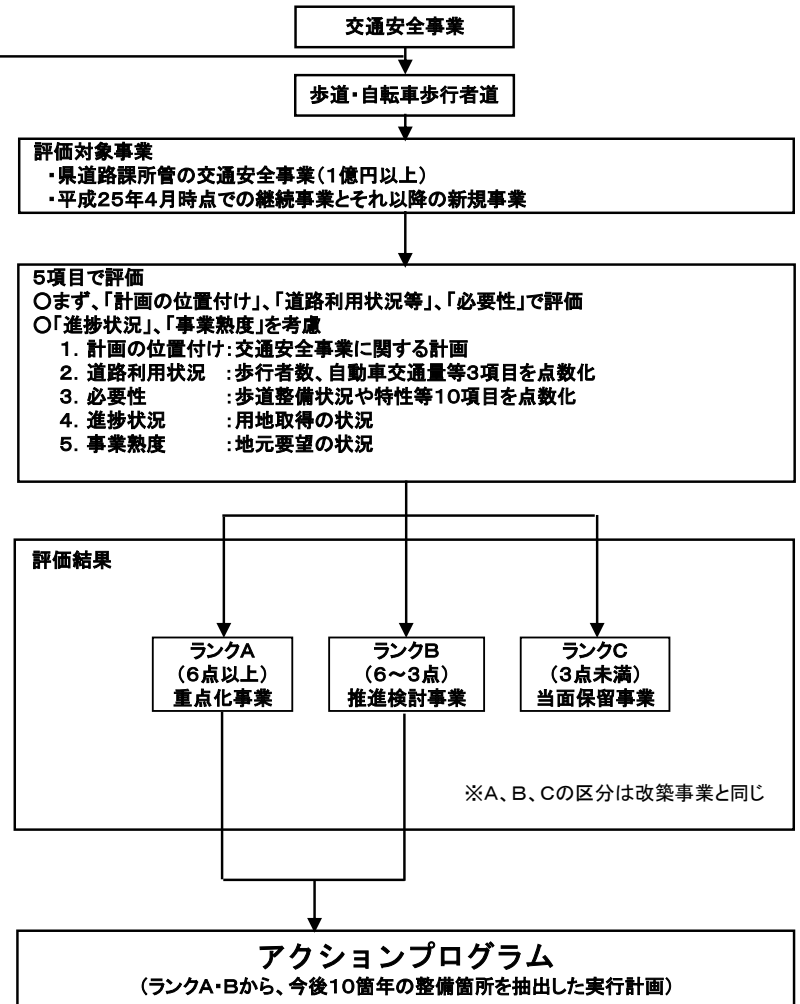
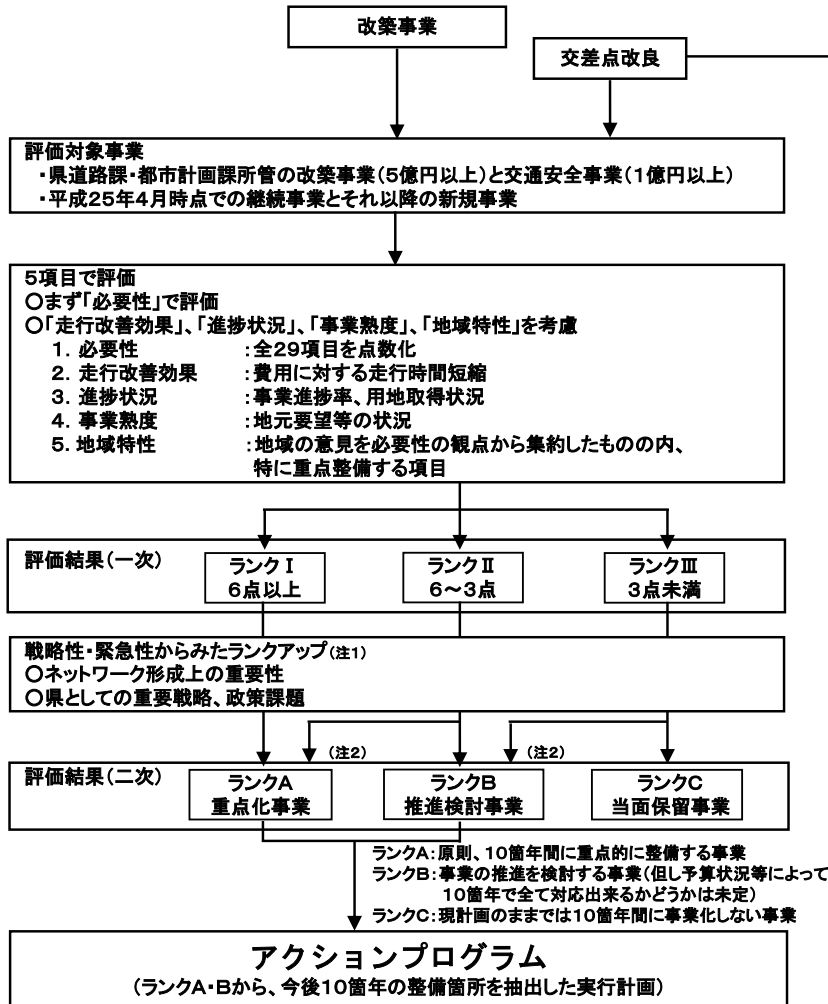
- ランクA: 重点化事業…原則、10箇年間に重点的に整備する事業
- ランクB: 推進検討事業…事業の推進を検討する事業(但し予算状況等によって10箇年で全て対応出来るかどうかは未定)
- ランクC: 当面保留事業…現計画のままでは10箇年間に事業化しない事業

8. 客観的評価マニュアルについて

客観的評価マニュアル（H23）[H29改定版]

■改築事業

■交通安全事業



8. 客観的評価マニュアルについて

改築事業(交差点改良含む)の評価基準

[H29改定版]

次回懇談会において、マスタープランの見直しとアンケート結果を踏まえた、評価項目と配点の見直し方針を提示

評価項目	目的地の施設、対象とする計画等	該当事業(ヒット)の判断	配点	評点
I 必要性				10.0 10.000
1 上位計画や地域振興計画の位置付け			55	2.000
①市町村合併支援道路整備計画の位置付け	市町村合併支援道路整備計画	計画箇所	15	0.545
②地域振興の計画に位置付け	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、特定地域振興計画	計画箇所	10	0.364
③「渋滞対策プログラム」に位置付け	渋滞対策に関する計画に位置付けがある	計画箇所	20	0.727
④地域高規格道路の整備		計画箇所	5	0.182
⑤都市計画道路の整備		計画箇所	5	0.182
2 地域活性化の支援			50	2.400
①主要な公共公益施設等の周辺道路の整備	市町役場、県地方事務所、総合公園・運動公園、市(町)民会館等、大学、短大、汚物処理場、ごみ処理場、ごみ焼却場、火葬場(都市計画法等)、避難所	周辺1km以内	5	0.240
②I、Cや鉄道駅へのアクセス道路の整備	名神・新名神・北陸自動車道・湖西道路・京滋バイパスのIC、鉄道駅	周辺2km+国(県)道の交差点まで	5	0.240
③物流の効率化を支援する道路(25t対応(計画)路線)の整備	25t対応(計画)路線	25t対応路(計画)線	5	0.240
④大規模な商業施設の周辺道路の整備	大規模商業施設(延床3,000㎡以上)	周辺1km以内	5	0.240
⑤優れた自然環境、歴史的資源や観光資源等の周辺道路の整備(上記①と重複は除く)	「標識の著名地点」但し、①と重複するものは除く。	周辺1km以内	5	0.240
⑥鉄道や道路との立体交差化を図る整備		項目に該当(個別事業で判断)	15	0.720
⑦交通不能の解消が図れる整備		項目に該当(個別事業で判断)	10	0.480
⑧大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備(上記⑦該当は除く。)		但し、交通量センサスの区間別であり、個々に判断を要する。	5	0.240
⑨工区の起終点が共に改良済みの道路の整備		項目に該当(個別事業で判断)	5	0.240
3 よりよい生活環境の確保			100	2.500
①交通事故の発生率を低減できる整備	事故危険箇所	計画箇所	10	0.250
②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	バリアフリー新法における特定道路等の計画に基づく整備	計画箇所	20	0.500
③著しい渋滞を緩和できる整備(1-③以外のもの)	「混雑多発箇所」または、その選定基準に該当するもの(調査資料を確認のこと。)	項目に該当(個別事業で判断)	15	0.375
④通学路等の整備	通学路と中学校、高校の周辺	中学、高校は、周辺2km以内	15	0.375
⑤バス路線(町営バス、スクールバス等も含む。)の整備	バス路線図、スクールバス	項目に該当	10	0.250
⑥地域にとって唯一の道路の整備	分断されると孤立化集落の存在する道路	退出区間に該当	10	0.250
⑦救急病院や主な福祉施設等の周辺道路の整備	救急病院、福祉施設(市町保健センターを代表地点とする)	周辺2km以内	15	0.375
⑧無電柱化を推進する道路の整備	電線類地中化5ヶ年計画に位置づけがある区間	項目に該当(個別事業で判断)	5	0.125
4 信頼性・防災性の向上			60	2.600
①異常気象時の事前通行規制区間の改善が図れる整備		項目に該当	15	0.650
②雪寒地域内の第1種除雪路線の整備		項目に該当	10	0.433
③緊急輸送道路の整備		項目に該当	15	0.650
④防災総点検要対策箇所の改善が図れる整備		項目に該当	15	0.650
⑤連結許可を取得した追加ICへのアクセス道路の整備		項目に該当	5	0.217
5 他事業と併せた一体的整備			15	0.500
①高速道路や直轄国道整備に併せた整備		項目に該当(個別事業で判断)	15	0.500
②その他の公共事業に併せた整備		項目に該当(個別事業で判断)	10	0.333
II 走行改善効果	(走行時間短縮便益、走行費用減少便益、交通事故減少便益)		15	0.500
①費用対便益比の点数化	事業の全体事業費(C)と総便益(B)との比率(費用便益比(B/C))を10倍し中項目の配点(上限は右記の点数)とする。			0.500
III 進捗状況			15	2.000
①進捗率80%以上で用地取得が概ね完了	進捗率=H28年までの事業費/全体事業費	項目に該当	15	2.000
②進捗率80%以上、又は、用地取得が概ね完了		項目に該当	10	1.333
IV 事業熱度				0.500
①地元市町等からの要望	要望書、期成同盟会、地域の合意形成	有無		0.500
V 地域特性				2.000
①地域の重点項目(2項目以内)	地域の重点項目が1項目の場合は2点、2項目の場合は、各々1点とする。			1.000
				1.000
合計			310	15.0

8. 客観的評価マニュアルについて

交通安全事業の評価基準 [H29改定版]



次回懇談会において、マスタープランの見直しとアンケート結果を踏まえた、評価項目と配点の見直し方針を提示

分類	評価項目	内容	配点			係数	点数計	評点
			0	1	2			
1	計画の位置付け						8	0.690
	A 交通安全事業に関する計画	計画の有無	無	—	有	4	8	0.690
2	道路利用状況等						28	2.414
	B. 歩行者数	・歩道整備 ()は通学路の場合 人数	(40) 100人未満	(40~100) 100~150人未満	(100) 150人以上	6	12	1.034
	歩行者・自転車交通量	・自転車歩行者道整備 人数台	150人台未満	150~300人台未満	300人台以上			
	C. 自動車交通量	()は通学路の場合 12h交通量	(500) 1,000台未満	(500~4,000) 1,000~4,000台未満	(4,000) 4,000台以上	6	12	1.034
	D. 車道部の幅員	5.5m以上	5.5m未満	—	5.5m以上	2	4	0.345
3	必要性						68	5.862
	E. 小学校等の通学路	通学路の指定区間	無	—	有	8	16	1.379
	F. 中学生・高校生の通学経路	周辺3km以内	無	—	有	6	12	1.034
	G. 人と車両との事故状況	計画区間における過去4年間の死傷事故率 (件/億台キロ)	0件/億台キロ	100件/億台キロ未満	100件/億台キロ以上	4	8	0.690
	H. 自転車と車両との事故状況	計画区間における過去4年間の死傷事故率 (件/億台キロ)	0件/億台キロ	100件/億台キロ未満	100件/億台キロ以上	4	8	0.690
	I. 歩道等の整備状況	未整備、片側狭歩道等の有無	片側整備済	片側1.5m以下	未整備	2	4	0.345
	J. 前後の歩道整備状況	整備の有無	無	一方有	両方有	2	4	0.345
	K. 近くに歩道などとして利用できる道路の有無	100m以内	有	—	無	2	4	0.345
	L. 病院・福祉施設の有無	周辺500m以内	無	—	有	2	4	0.345
	M. 鉄道駅・主要な公共公益施設・大規模商業施設の有無	周辺1km以内	無	—	有	2	4	0.345
	N. 観光資源などの有無	周辺1km以内	無	—	有	2	4	0.345
4	進捗状況						8	0.690
	O. 用地取得の状況	用地取得面積の進捗率	用地取得面積 50%未満	用地取得面積 50%以上~ 80%未満	用地取得面積 80%以上	4	8	0.690
5	事業熟度						4	0.345
	P. 地元などからの要望書の有無	有無	無	—	有	2	4	0.345
	評価結果						116	10.000
	総合評価							
	補助事業の採択基準の判定							

9. 次回懇談会の予定

本日討議した事項

- ・第3次滋賀県道路整備マスタープランの取り組みの柱と施策、道路整備の取り組み方針の見直し案に関するご意見



次回懇談会

- ・ご意見を踏まえた第3次滋賀県道路整備マスタープランの改定案(素案)の提示
- ・客観的評価マニュアル改定に向けた見直し方針の提示