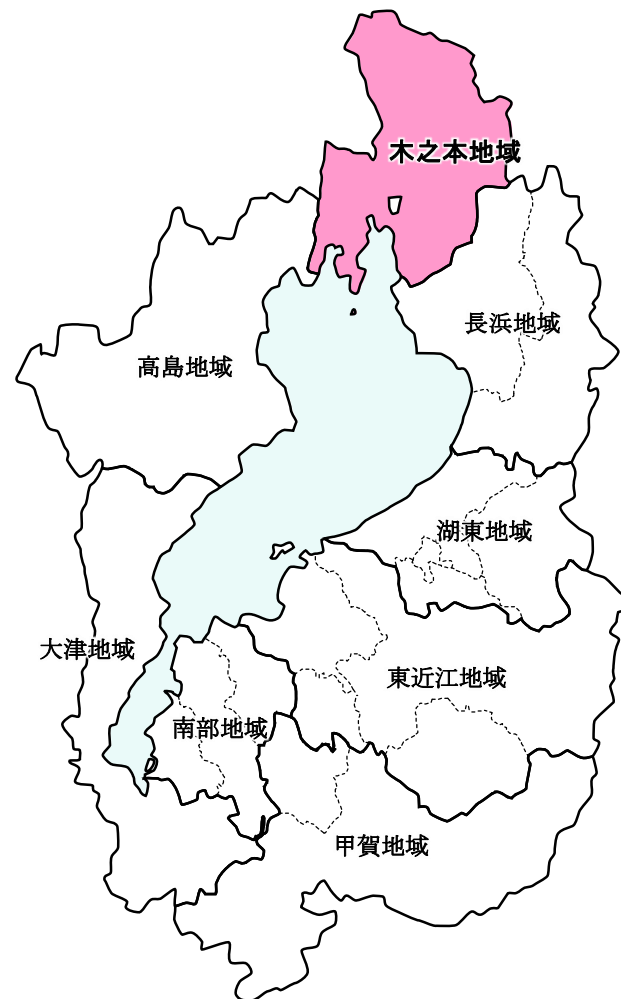


地域別アクションプログラム
(長浜土木事務所木之本支所)

第2回 地域ワーキング



令和4年10月6日(木)

滋賀県長浜土木事務所木之本支所

本日の説明内容

1. 地域ワーキングの趣旨と意見を伺う内容

(地域ワーキングの役割の確認、第2回地域ワーキングの趣旨と意見を伺う内容
客観的評価マニュアルの概要)

2. 「地域の声」「地域の重点項目」の選定(案)

(第1回地域ワーキングの意見整理、「地域の声」の取りまとめ方針、
「地域の声」案、地元市からの意見及び県民アンケートとの対比、
「地域の重点項目」案、地域の重点項目に関する地域の状況)

3. まとめ

(第2回地域ワーキングで意見を伺いたい事)

4. 次回の地域ワーキングの予定

(第3回地域ワーキングの開催予定日時、場所)

1. 地域ワーキングの趣旨と 意見を伺う内容

1.1 地域ワーキングの役割の確認

**地域
ワーキング**

**委員の皆様より地域における
道路に関する意見を伺う**



地域の声として整理



地域の声のうち、
特に重要な内容を

地域の重点項目として設定

1.2 第2回地域ワーキングの趣旨と主なWGの内容

地域ワーキング(WG)	主なWGの内容
第1回地域WG 令和4年8月8日開催	各委員から管内道路の課題等に関する意見を伺う
第2回地域WG 令和4年10月6日 今回	第1回WGで出た意見をもとに、「地域の声(案)」、客観的評価マニュアルの「地域の重点項目(案)」を作成・提示し、各委員から意見を伺う
第3回地域WG 令和4年10月下旬～11月上旬予定	「地域の声」や「地域の重点項目」、「定量的指標」等を報告するとともに、個別路線の代表候補箇所を提示し、意見を伺う
第4回地域WG 令和4年12月予定	アクションプログラム2023(案)の報告する

※「地域の声」：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。

1.3 客観的評価マニュアルの概要

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

拠点間ネットワーク整備

(現道拡幅、バイパス整備、交通結節点整備、
交差点改良事業を想定)

I.取組の柱の実現

II.その他評価項目

III.費用便益比

IV.地域特性

地域の重点項目
から設定

拠点内道路空間整備

(歩道整備、自転車道整備、道路空間再配分を
想定)

I.取組の柱の実現

II.その他評価項目

III.地域特性

地域の重点項目
から設定

事業の
1次評価

ランクⅠ
(6点以上)

ランクⅡ
(6～3点)

ランクⅢ
(3点未満)

1次評価の内訳を
次項に詳述

総合的に評価

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

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

1.3 客観的評価マニュアルの概要

【事業の1次評価の内訳】

拠点間ネットワーク整備

拠点内道路空間整備

【評価対象事業】

現道拡幅、バイパス整備、交通結節点整備、
交差点改良事業を想定

【評価対象事業】

歩道整備、自転車道整備、道路空間再配分
を想定

【事業の進捗状況】

AP事業期間（5年間）で事業が全く進捗していないものについては事業継続について再考

4項目で評価

- I. 取組の柱の実現
- II. その他評価項目
- III. 費用便益比

IV. 地域特性

最大2点の加点

3項目で評価

- I. 取組の柱の実現
- II. その他評価項目

III. 地域特性

最大2点の加点

事業の
1次評価

ランク I
(6点以上)

ランク II
(6～3点)

ランク III
(3点未満)

地域特性に与えられた最大2点は、
事業の1次評価結果に大きな影響を与える加点要素

1.3 客観的評価マニュアルの概要

客観的評価マニュアルは、誰が採点しても同じ結果となるような事業の評価指標

拠点間ネットワーク整備の評価指標

評価項目	
I. 取組みの柱の実現 1. つながる・ひろがる	
(1) 産業活動や地域交流を支える道路整備	
①	新広域道路交通計画の位置付け
②	重要物流道路および代替・補完路の整備
③	緊急輸送道路の整備
④	大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備
⑤	工区の起終点がともに改良済みの道路の整備
⑥	著しい渋滞を緩和できる整備
⑦	ビワイチおよびビワイチプラスに関連する整備
(2) 拠点間のアクセス性を高める道路整備	
①	鉄道や道路との立体交差化を図る整備
②	生活拠点や主要施設へのアクセス道路の整備
③	防災拠点間を結ぶ道路整備
④	事故危険箇所における整備
(3) 気候変動等へ適応した道路整備	
①	地域にとって唯一の道路の整備
②	事前通行規制区間や防災総点検要対策箇所の改善が図れる整備
③	リダンダンシーを確保する道路整備
II その他の評価項目	
①	地域振興の計画に位置付け
②	高速道路や直轄国道整備に併せた整備
③	市町のまちづくり等と一体となった整備
④	環境負荷を低減する整備
III 費用便益比	
①	走行改善効果の点数化
IV 地域特性	
①	地域の重点項目(4項目以内)

【取組の柱の実現】
マスタープランの
取組の実現度を評価

【その他の評価】

【費用便益比】

【地域特性】
地域の重点項目により設定
地域の特徴を反映できる
唯一の要素

1.3 客観的評価マニュアルの概要

客観的評価マニュアルは、誰が採点しても同じ結果となるような事業の評価指標

拠点内道路空間整備の評価指標

評価項目	
I. 取組みの柱の実現 3. 快適でセーフティ	
(1) 人中心の空間創出	
① 歩行者人数(歩道整備の場合)	歩行者・自転車交通量(自転車歩行者道整備の場合)
② 自動車交通量	
③ 通学路等の整備	
④ 自転車走行空間の整備	
⑤ 人と車両との事故状況	
⑥ 歩道等の整備状況	
⑦ 前後区間の歩道整備状況	
⑧ 事故危険箇所における整備	
(2) 街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備	
① 環境に配慮した整備	
② 道路緑化を図る整備	
③ 観光資源などの有無	
(3) マイカーに頼りすぎないための道路整備	
① バス路線(コミュニティバス、スクールバス等も含む)の整備	
② 鉄道駅・主要な公共公益施設の有無	
(4) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備	
① 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	
II その他の評価項目	
① 歩行者利便増進道路制度の位置付け	
② 快適でにぎわいのある道路空間の整備	
③ 市町のまちづくり等と一体となった整備	
III 地域特性	
① 地域の重点項目(4項目以内)	

【取組の柱の実現】
マスタープランの
取組の実現度を評価

【その他の評価】

【地域特性】
地域の重点項目により設定
地域の特徴を反映できる
唯一の要素

2. 「地域の声」 「地域の重点項目」の選定（案）

2.1 第1回地域ワーキングの意見整理

区分	主な意見
災害	●災害時には集落が孤立するため、迂回路整備や災害に強い道路整備が必要
交通安全	●歩行者や高齢者が安全安心に利用できる歩道整備が必要 ●中学生の自転車と小学校の徒歩通学の時間が重なり危険な箇所がある ●ビワイチの自転車スピードが速く、子どもや車と接触しないか不安
地域活性化	●若い人に定住してもらうためには、道路も含めたインフラの整備が大事 ●都市部と地方部が平等に均衡ある発展を実現するため、山村過疎地や田園地帯をつなぐ道路整備が必要
道路ネットワーク	●木之本地域の観光地を巡る際には、同じ道に戻る必要があるため、横ぐしの道路があると良い
道路空間創出	●ビワイチの自転車と車道の分離などの整備が必要 ●引き続きバリアフリーの道路の整備が必要 ●県境部等のトンネルが開通し、県外からの交通が増え事故も増えた。
渋滞	●国道8号や国道303号など、地域に道路が1本しかない箇所は観光シーズンやイベント時、積雪時などに渋滞が発生する ●観光客が多く道路が渋滞している際などは、緊急車両が早期に目的地に到着できるか不安
維持管理	●積雪時の除雪は国道は早いですが、県道・市道が遅い ●路肩や縁石の除草、白線の補修や道路が傷んでいる箇所は危ないところから対応して欲しい ●植樹帯にゴミが多いため、必要性を検討してはどうか

2.2 「地域の声」のとりまとめ方針

● 地域ワーキングの意見を反映する

第1回地域ワーキングで頂いた意見をもとに、県民アンケート、地元市からの意見などを踏まえてとりまとめる。

● わかりやすく簡潔にとりまとめる

広く住民の皆さまに理解していただくため、わかりやすい文章で簡潔に整理する。

● パンフレットで広く地域内に周知する

今後作成、配布するパンフレットに、地域の声を掲載し、広く地域内（県内）に周知する。

2.3 「地域の声」(案)

木之本地域アクションプログラム 地域の声(案)

1. 自然災害や雪に強い道路ネットワークの整備
2. 主要幹線道路を補完する道路整備
3. 誰もが安全・安心に暮らせる道路整備
4. 地域の魅力を高め、にぎわいを創出する道路整備

2.4 地元市からの意見、県民アンケートとの対比

区分	主な課題	市の意見	県民アンケート
自然災害 など	<ul style="list-style-type: none"> ・大雨や地震時に山間地域の孤立集落を防止する道路整備 ・積雪時にも快適に走行できる道路整備 	○ ○	54.7% 73.3%
道路 ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・国道8号や北陸自動車道などで通行止めや渋滞が発生した際の緊急車両等が通行できる迂回路となる道路整備 ・観光地をつなぐ道路整備 	○ ○	66.7% 29.3%
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・安心して通学できる歩道等の道路整備 ・子どもや高齢者にやさしい道路整備 	○ ○	60.0% 62.7%
道路空間 創出	<ul style="list-style-type: none"> ・ビワイチルートなどの事故防止につながる安全対策 ・若者が地元で定住してもらえる道路などのインフラ整備 	— ○	58.7% —

●長浜市よりいただいた意見

- ・都市部と地方部が平等に県土の均衡ある発展を実現するため、山村過疎地や田園地帯を繋ぐ道路整備が必要
- ・国、県および市が連携を強化し、原子力防災対策や丹生ダム建設中止に伴う事業と関連させた道路網の整備が必要
- ・近年の集中豪雨や豪雪等の自然災害に強い道路網や消融雪設備の整備
- ・アクションプログラムにおける事業箇所計画期間内での前倒しの検討や、予算の確保・執行体制の充実化

2.5 「地域の重点項目」(案)

木之本地域アクションプログラム2023

地域の重点項目(案)	備考(具体的な内容)
1. 事前雨量通行規制および積雪等による通行止めの解消が図れる道路整備	<ul style="list-style-type: none">・事前雨量通行規制区間の解消・冬期通行止め区間の解消・観光施設へのアクセス道路整備・県境部の道路整備 など
2. 大型車のすれ違い不能の解消が図れる道路整備	<ul style="list-style-type: none">・現道拡幅整備やバイパス整備による道路幅員の確保・バイパス整備による国道8号など幹線道路を補完する道路ネットワーク整備・観光施設へのアクセス道路整備 など
3. 通学路等の整備	<ul style="list-style-type: none">・小中学校などの児童・生徒が通学する歩道整備 など

2.6 「地域の重点項目(案)」と「地域の声(案)」との関係

「地域の重点項目(案)」と「地域の声(案)」との対応

「地域の重点項目」(案)

「地域の声」(案)

1. 事前雨量通行規制および積雪等による通行止めの解消が図れる道路整備

1. 自然災害や雪に強い道路ネットワークの整備
2. 主要幹線道路を補完する道路整備
3. 誰もが安全・安心に暮らせる道路整備
4. 地域の魅力を高め、にぎわいを創出する道路整備

2. 大型車のすれ違い不能の解消が図れる道路整備

1. 自然災害や雪に強い道路ネットワークの整備
2. 主要幹線道路を補完する道路整備
3. 誰もが安全・安心に暮らせる道路整備
4. 地域の魅力を高め、にぎわいを創出する道路整備

3. 通学路等の整備

3. 誰もが安全・安心に暮らせる道路整備
4. 地域の魅力を高め、にぎわいを創出する道路整備

2.7 地域の重点項目に関する地域の状況（参考）

重点項目 1. 事前雨量通行規制および積雪等による 通行止めの解消が図れる道路整備

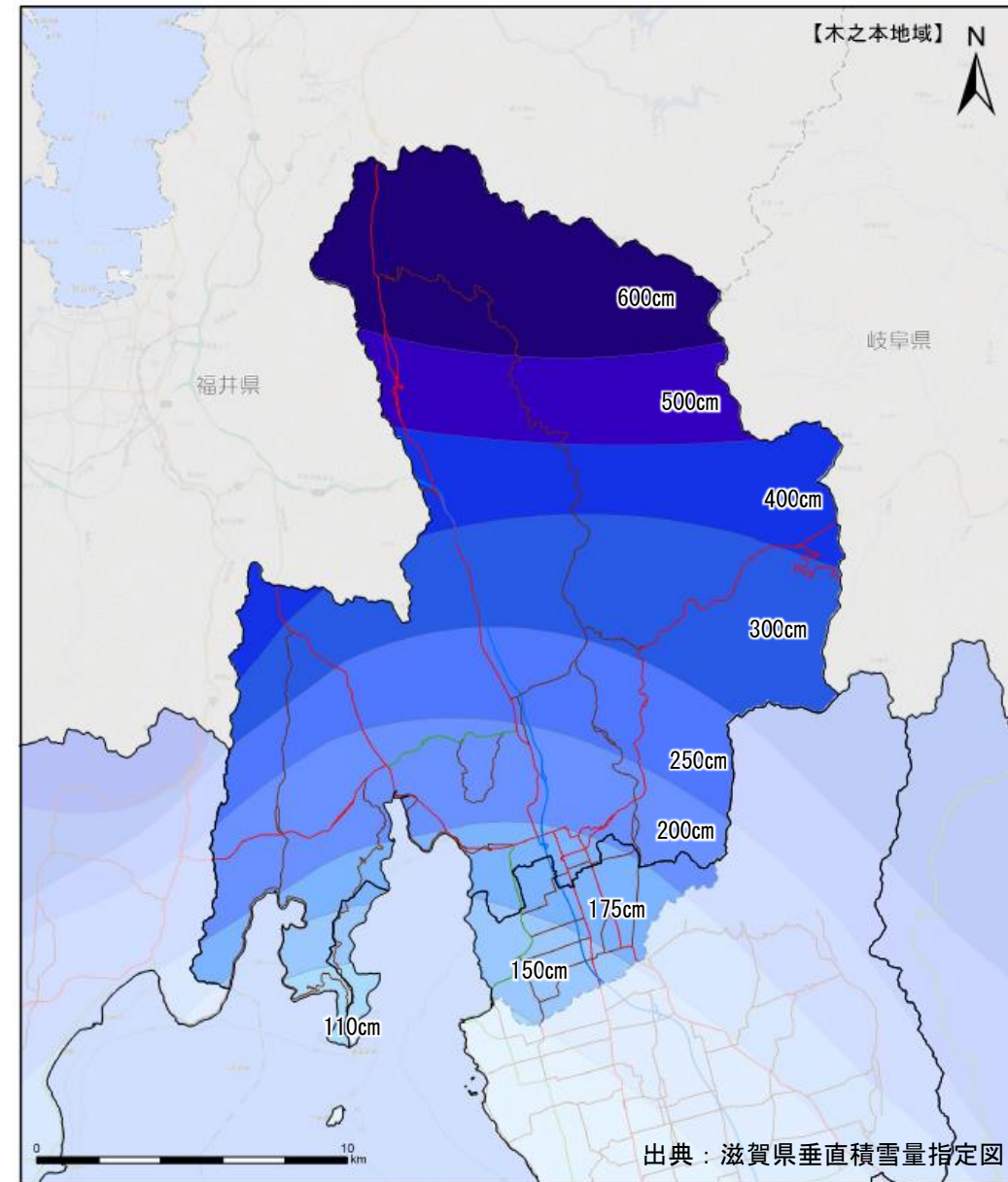
（積雪量、緊急輸送道路、事前通行規制区間）

重点項目 2. 大型車のすれ違い不能の解消が図れる 道路整備

（大型車交通量、幅員5.5m未満の区間を含む道路）

2.8 積雪量の状況

■ 垂直積雪量



・ 木之本地域における垂直積雪量（過去の積雪データから推定した積雪量）では、主要地方道・県道等が多い南側の湖岸部でも110～200cm未滿の積雪が推定されている。

北側の山沿いや山地部においては、250～600cm未滿の積雪量と推定されており、木之本地域の全エリアが多雪区域であることを示している。

《垂直積雪量、多雪区域とは》

垂直積雪量は、建築基準法における積雪に関する基準として、全国423地点の気象官署において収集された過去15～68年間分の積雪深のデータから、各地域（市町村域）において50年再現期待値の積雪量を想定したもの。

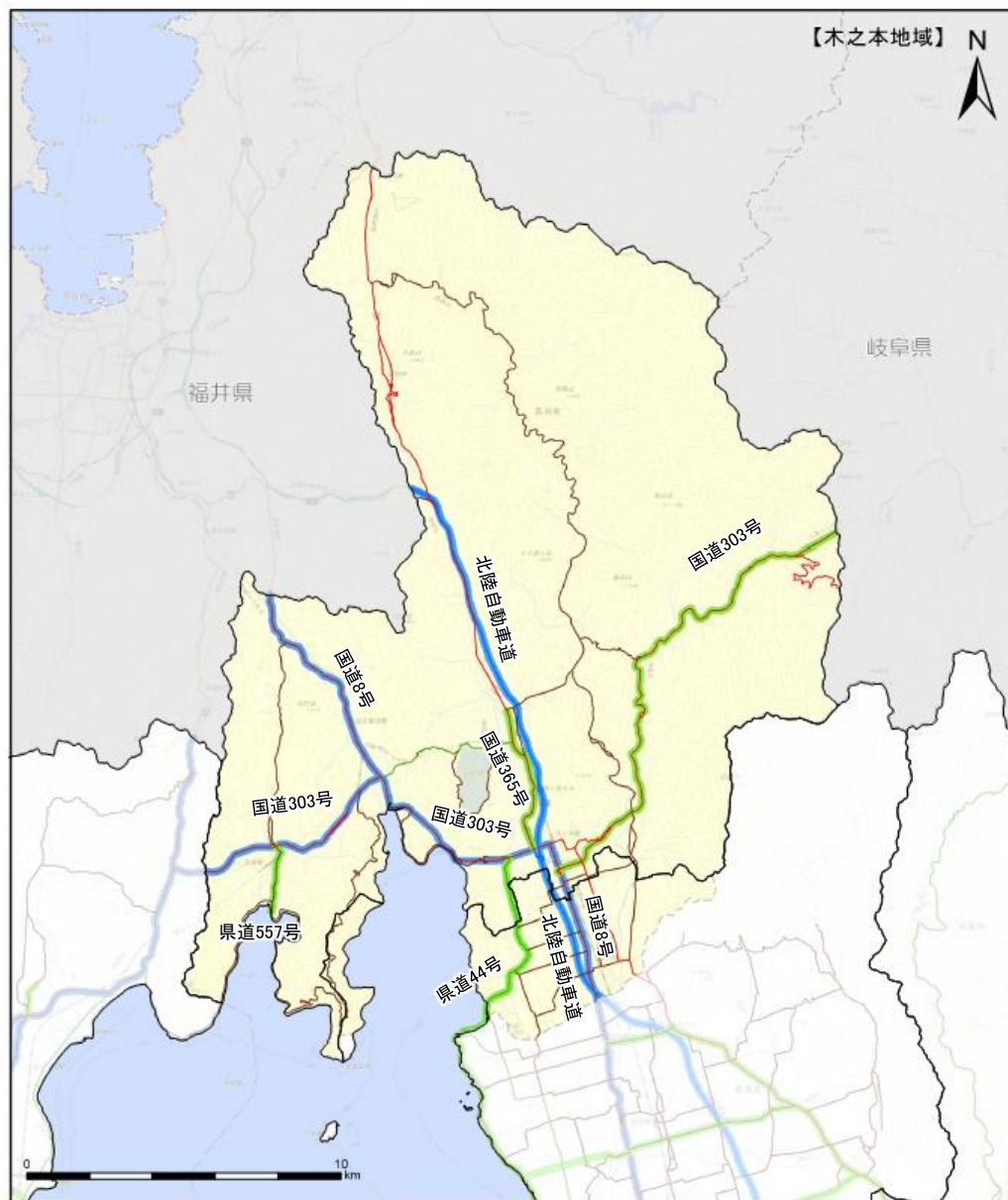
建築物を設計するときに考慮すべきものであり（構造計算上の基準値の1つ（例：高さ制限、日影制限など））、この値をもとに積雪荷重を算出する。

滋賀県は、垂直積雪量1m以上の区域を多雪区域とする。

道路種別	垂直積雪量	
— 高速道路	□ 30cm未滿	■ 200cm未滿
— 国道	□ 50cm未滿	■ 250cm未滿
— 主要地方道	□ 80cm未滿	■ 300cm未滿
— 県道	□ 110cm未滿	■ 400cm未滿
	□ 150cm未滿	■ 500cm未滿
	□ 175cm未滿	■ 600cm以上

2.9 緊急輸送道路の状況

■緊急輸送道路の指定状況



- 緊急輸送道路は、高速道路や国道8号、303号（木之本地域の西部）が第1次、国道303号（木之本地域の東部）、365号、県道44号、557号が第2次に指定されている。

《緊急輸送道路とは》

地震直後から発生する緊急輸送を円滑確実に実施するために必要な道路として地震防災対策特別措置法で位置づけられる路線。

- (第1次緊急輸送道路)
県庁所在地、地方中心都市などを結ぶ広域ネットワーク
- (第2次緊急輸送道路)
第1次のネットワークと市町の役場や主要駅、港湾、災害医療施設などの主要防災拠点を連絡

出典：滋賀県道路整備マスタープラン関連資料(道路特性調査データ)

道路種別	緊急輸送道路
— 高速道路	— 第1次緊急輸送道路
— 国道	— 第2次緊急輸送道路
— 主要地方道	
— 県道	

2.10 通行規制区間の状況

■事前通行規制区間及び冬期通行規制区間の分布



- 事前通行規制区間(大雨等)は、東部の国道303号、北部の県道285号、西部の県道336号、512号、513号、557号に存在する。
- 冬期通行規制区間は、北部の県道285号、東部の国道303号、県道284号、西部の県道514号、512号に存在する。
- 木之本地域の中心部（南部の市街地）には、規制区間は設定されていない。

出典：滋賀県道路整備マスタープラン関連資料(道路特性調査データ)

道路種別	事前通行規制区間
— 高速道路	— 事前通行規制区間(大雨等)
— 国道	— 冬期通行規制区間
— 主要地方道	— 上記の重複区間
— 県道	

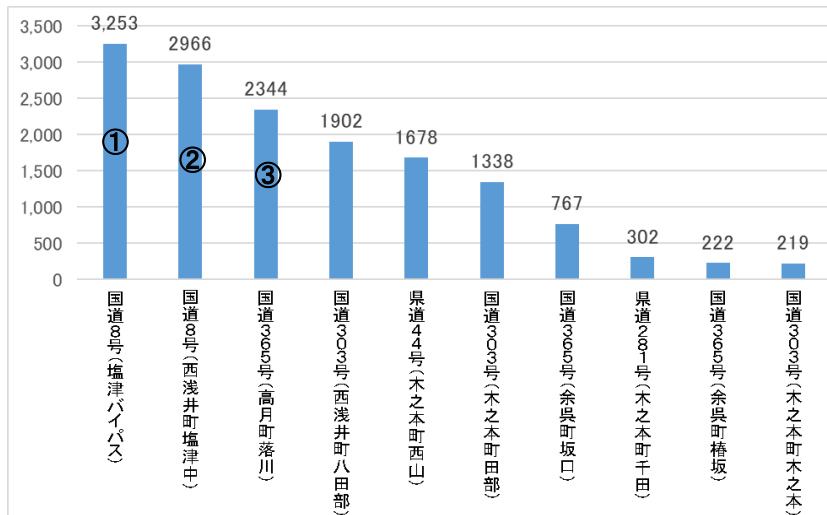
2.11 大型車交通量の状況

■24時間大型車交通量（H27全国道路・街路交通情勢調査）



• 大型車交通量は、高速道路や国道8号で2,500台/日以上となっており、次いで国道365号の2,344台/日となっている。

■木之本地域の大型車交通量(台/日)上位10位(県管理道路)



出典: H27全国道路・街路交通情勢調査

※ () は、交通量観測地点地名

道路種別	大型車交通量
— 高速道路	— 0-1,000台/日未満
— 国道	— 1,000-2,500台/日未満
— 主要地方道	— 2,500-5,000台/日未満
— 県道	— 5,000-10,000台/日未満
	— 10,000台/日以上

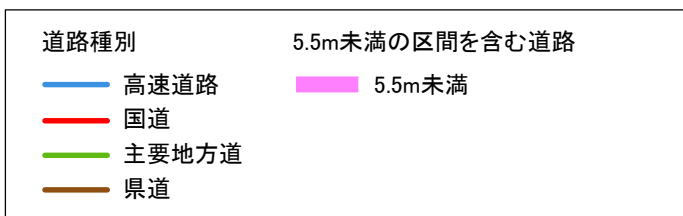
2.12 幅員5.5m未満の区間を含む道路の状況

■幅員5.5m未満の区間を含む道路分布



- 大型車（車幅が約2.5m）の離合が困難な道路として、幅員5.5m区間未満の区間を含む道路（5.5m以上の改良率が100%未満の道路の全て）を図に示す。
- 幅員5.5m未満の区間を含む道路は、木之本地域の全域に分布している。
- 北側は山地部の国道365号、県道285号、東側は山地部の国道303号、南側は市街地の県道279号等、西側は湖岸の県道557号等である。

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査



3. まとめ

3.1 第2回地域ワーキングで意見を伺いたい事

○県が提示した「地域の声(案)」と「地域の重点項目(案)」について

「地域の重点項目(案)」と「地域の声(案)」との対応	
「地域の重点項目」(案)	「地域の声」(案)
1. 事前雨量通行規制および積雪等による通行止めの解消が図れる道路整備	<ol style="list-style-type: none">1. 自然災害や雪に強い道路ネットワークの整備2. 主要幹線道路を補完する道路整備3. 誰もが安全・安心に暮らせる道路整備4. 地域の魅力を高め、にぎわいを創出する道路整備
2. 大型車のすれ違い不能の解消が図れる道路整備	<ol style="list-style-type: none">1. 自然災害や雪に強い道路ネットワークの整備2. 主要幹線道路を補完する道路整備3. 誰もが安全・安心に暮らせる道路整備4. 地域の魅力を高め、にぎわいを創出する道路整備
3. 通学路等の整備	<ol style="list-style-type: none">3. 誰もが安全・安心に暮らせる道路整備4. 地域の魅力を高め、にぎわいを創出する道路整備

4. 次回の地域ワーキングの予定

4.1 第3回地域ワーキングの予定

○開催日時: 令和4年11月8日(火) 9:30~

○場所: 木之本支所1階第一会議室