

## 社会資本総合整備計画

### 「国土強靱化地域計画に基づく災害に強い道づくり（防災・安全）」の中間評価

#### ●委員

- ✓ バイパス整備後に現道は使われているのか。
- ✓ 現道とバイパスの2本あればダブルネットワークになり、災害時も含めてプラス $\alpha$ の効果もあると思うが、なぜ時間短縮のみを成果指標としているのか。

#### ○事務局

- ✓ 現道は、バイパス整備後に市町へ移管するのが一般的。
- ✓ 成果は定量的に算出しやすい時間短縮のみを対象としている。通過交通はバイパスを通過し、近隣の方は現道を利用という使い分けが進み、定性的ではあるが、利便性の向上や事故減少という効果もあると考えられる。

#### ●委員

- ✓ 完了予定の17事業以外のあと20事業の進捗はどうか。

#### ○事務局

- ✓ ご指摘の20事業について、現時点で進捗に関する資料を作成していないが、事後評価時には進捗状況について報告させてもらう。

#### ●委員

- ✓ 残りの17事業の優先順位の付け方はどうか。
- ✓ 雪寒関係事業の実施状況はどうか。
- ✓ 高速道路の除雪に県はどのように関与しているのか。

#### ○事務局

- ✓ 県事業は、滋賀県道路整備アクションプログラム2023に基づき、選択と集中を行い、事業を実施しているところであり、すでに整備計画に記載しているものは優先的に実施していく予定。
- ✓ この整備計画で進めている雪寒関係事業は消雪設備の整備であり、除雪事業は他の整備計画で実施している。
- ✓ 高速道路の除雪は高速道路会社が実施している。
- ✓ 最近では、R3の大雪を教訓に、滋賀県冬季情報連絡室を立ち上げ、国、滋賀県、高速道路会社が連携して対応しているところ。その一環として、雪

が降っているところに車が通行しないように予防的通行止めの実施や広域う回の呼びかけを実施している。

●委員

- ✓ 近江八幡守山線は H27 年度着手から現在も事業中とのことであるが、進捗が遅れているのか。

○事務局

- ✓ 大規模事業のため、時間がかかるのが一般的である。用地買収が済んでいない箇所もあるが、着実に事業を進めているところ。

●委員

- ✓ 愛知川彦根線（稲枝彦富工区）の周辺は 200 年に 1 度の大雨で浸水する区域になっているが、アンダーパスになって浸水想定区域への影響はあるのか？

○事務局

- ✓ 排水ポンプを整備しており、通常の雨であれば排水は出来る構造としている。想定以上の大雨により冠水した場合は、通行止めにするなどの対応を出来るようにしているが、浸水想定区域への影響はない。