

地域別アクションプログラム
(長浜土木事務所)

第2回 地域ワーキング



令和4年9月30日(金)

滋賀県長浜土木事務所

説明内容

1. 地域ワーキングの趣旨と討議内容

(地域ワーキングの役割、第2回地域ワーキングの趣旨と討議内容
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回地域ワーキングにおける意見整理結果、取りまとめ方針、「地域の声」案
市町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
地域の重点項目に係る地域の状況)

3. まとめ

(今回の地域ワーキングの論点)

4. 次回の地域ワーキング

(第3回地域ワーキングの開催予定概要)

1. 地域ワーキングの趣旨と討議内容

1.1 地域ワーキングの役割

地域
WG

地域における道路に関する意見徴収



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討議内容

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1日開催	各委員から管内道路の課題等に関する意見をいただく
今回 第2回地域WG 令和4年9月	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、各委員から意見をいただく
第3回地域WG 令和4年10～11月予定	「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、アクションプログラムに掲載する代表候補箇所を提示
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

※「地域の声」：地域ワーキングで伺った意見をもとにまとめる、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

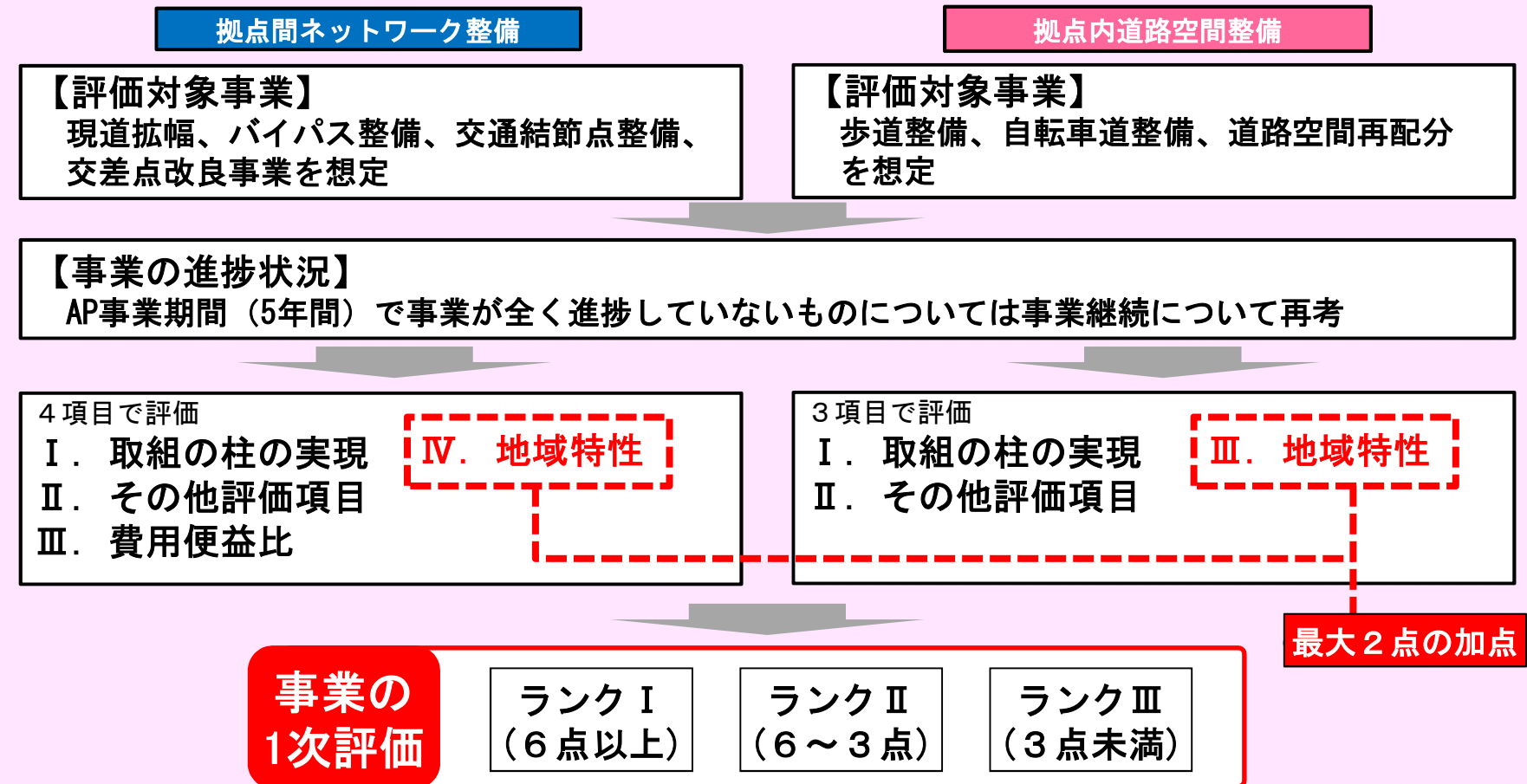
ランクA【重点化事業】 :原則、10箇年間に重点的に整備する事業

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】



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	<ul style="list-style-type: none"> ●冬季の除雪や通行規制などの雪寒対策が必要 ●災害時の緊急活動を支援する道路整備が必要 ●災害時の通行規制や維持管理が必要 ●災害が激甚化する中で想定外のない道路整備
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ●国道8号へのアクセス路の幅員が狭小で危険 ●既存県道は幅員が1mに満たない箇所が多数あり、歩道整備が不十分 ●R365の非信号交差点が危険なため、信号制御の実施をしてほしい ●改良後には車の速度が早く危険なため、速度を抑制する対策や道路整備が必要 ●整備は進んでいるが、幅員が狭い区間では歩道が未整備である
地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> ●地域活性化、産業振興の視点を重視した、ものづくりを支える道路整備が必要
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ●集落内に大型車や県外観光交通が流入して迷惑である ●交差点改良された前後も整備する、連続的な道路整備が必要 ●市道と県道の取付部に課題があるため、行政間の連携が必要 ●狭い幅員の県道があるため、大型車の離合しやすい幅員の確保が必要
道路空間創出	<ul style="list-style-type: none"> ●道路の側溝に蓋掛けなく幅員が狭小のため、通行に支障がある ●道路幅員が狭小な区間では、交通弱者・自転車の通行に支障がある
その他	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者の安全を確保するため、適切な維持管理が必要 ●道路事業は時間がかかるため、中長期的な視点で道路整備を行うべきである

2.2 市町からの意見、県民アンケートとの対比

区分	主な課題	市町意見	県民アンケート
災害	<ul style="list-style-type: none"> ・冬季の除雪や通行規制などの雪寒対策 ・災害時の緊急活動を支援する道路整備 ・災害時の通行規制や維持管理 	<p>—</p> <p>○</p> <p>○</p>	<p>—</p> <p>54.0%</p> <p>64.0%</p>
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・国道8号へのアクセス路や既存県道の幅員が狭小で危険 ・R365の非信号交差点の信号制御の実施 ・改良後における車の速度抑制 	<p>○</p> <p>—</p> <p>—</p>	<p>59.0%</p> <p>—</p> <p>—</p>
地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・地域活性化、産業振興の視点で、ものづくりを支える道路整備 	<p>○</p>	<p>36.0%</p>
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・集落内への大型車・観光交通の流入抑制 ・拠点間を結ぶ連続的な道路整備 ・行政間の連携による市道と県道の取付部の課題解消 ・大型車が離合しやすい幅員の確保 	<p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p>	<p>66.2%</p> <p>66.2%</p> <p>—</p> <p>54.7%</p>
道路空間創出	<ul style="list-style-type: none"> ・道路空間再配分による歩行者・自転車空間の整備 	<p>○</p>	<p>61.2%</p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の安全確保のための適切な維持管理 ・中長期的な視点での道路整備 	<p>—</p> <p>—</p>	<p>—</p> <p>—</p>

2.3 「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

第1回地域ワーキングで頂いた意見を基本に、県民アンケート、市町からの意見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

広く住民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。

● パンフレットで周知

今後作成、配布するアクションプログラム2023のパンフレットに、意見を掲載し、広く地域内（県内）に周知する。

2.4 「地域の声」(案)

長浜地域別アクションプログラム 地域の声(案)

長浜・米原地域(旧伊香郡を除く)は、関西圏・中部圏・北陸圏の結節点に位置し、北陸自動車道、名神高速道路、国道8号、国道21号、国道365号などの幹線道路が整備されています。域内では、この20年間で小谷城スマートインターチェンジや新横山トンネル・観音坂トンネル、びわ大橋等が開通し、利便性も向上しました。しかしながら、激甚化・頻発化する災害に対し、特に大雪時に交通混乱が生じるなど道路網の強靱化が課題となっています。

また、今後ますます少子高齢社会となることが推測される中、誰もが安全で安心して移動できる道路空間の創出が課題となっています。とりわけ、子供たちの命を守る通学路等の確保は重要です。

一方、この地域では、交通網等の利便性を活かし第2次産業が集積し、豊かな自然や歴史文化に培われた観光産業も発展しています。こうした産業を通じて、さらに地域を活性化させるため、これらを下支えするインフラの整備が必要となっています。

アクションプログラムの見直しにあたり、令和4年8月から4回にわたり地域ワーキングを開催しました。ここでは、地域の課題の抽出やその課題を踏まえた今後の道路整備について、様々な立場の委員の皆様から意見を頂いてきました。これらを以下の4項目に「地域の声」として取りまとめ、今後の地域の道路整備における礎とします。

2.5 「地域の声」(案)

長浜地域別アクションプログラム 地域の声(案)

1. 災害に強い道路網の整備

災害の発生時において、誰も取り残さないようにするため、国・市等とも連携し、相互に補完できる災害に強い道路網の整備が求められます。

2. 安全・安心を確かにする道路空間の整備

誰もが安全で安心して利用できる道路とするため、連続性を考慮した通学路等の歩道整備や交通安全対策、ユニバーサルデザイン・バリアフリー化を推進する道路空間の整備が求められます。

3. 地域の活性化を支える拠点間を結ぶ道路の整備

産業の発展と地域の活性化を支えるため、鉄道駅やインターチェンジ、公共機関や病院等の拠点間を結ぶ道路の整備が求められます。

4. 観光を軸とし地域活力に繋げる道路の整備

魅力ある豊富な観光資源を活用し、ナショナルサイクルルート「ビワイチ」とも連携し地域の活力に繋げるため、観光地へのアクセスが向上する道路の整備が求められます。

2.6 「地域の重点項目」(案)

第1回地域ワーキングの意見、市町からの意見、県民アンケート結果を踏まえて以下の地域の重点項目(案)を選定する

アクションプログラム2023	
地域の重点項目(案)	備考
災害に強い道路整備	大雪時に対応する道路整備 避難路に資する代替道路の確保
安全・安心な道路空間の整備	通学生、高齢者、障がい者等に配慮した歩道整備 不連続な歩道の解消
拠点間を結ぶ道路整備	鉄道駅・IC、大規模店舗・物流施設等へのアクセス バス等地域交通の定時性の確保
観光を支援する道路整備	観光拠点へのアクセス

2.7 「地域の声」と「地域の重点項目」の関係

「地域の声」(案)と「地域の重点項目」(案)との対応	
「地域の声」(案)	「地域の重点項目」(案)
災害に強い道路網の整備	・災害に強い道路整備
安全・安心を確かにする道路空間の整備	・安全・安心な道路空間の整備
地域の活性化を支える拠点間を結ぶ道路の整備	・拠点間を結ぶ道路整備
観光を軸とし地域活力に繋げる道路の整備	・観光を支援する道路整備

2.8 地域の重点項目に係る地域の状況

重点項目1. 災害に強い道路整備

(積雪量、緊急輸送道路、事前通行規制区間)

重点項目2. 安全・安心な道路空間の整備

(歩道整備、事故危険箇所、自転車ルート)

重点項目3. 拠点間を結ぶ道路整備

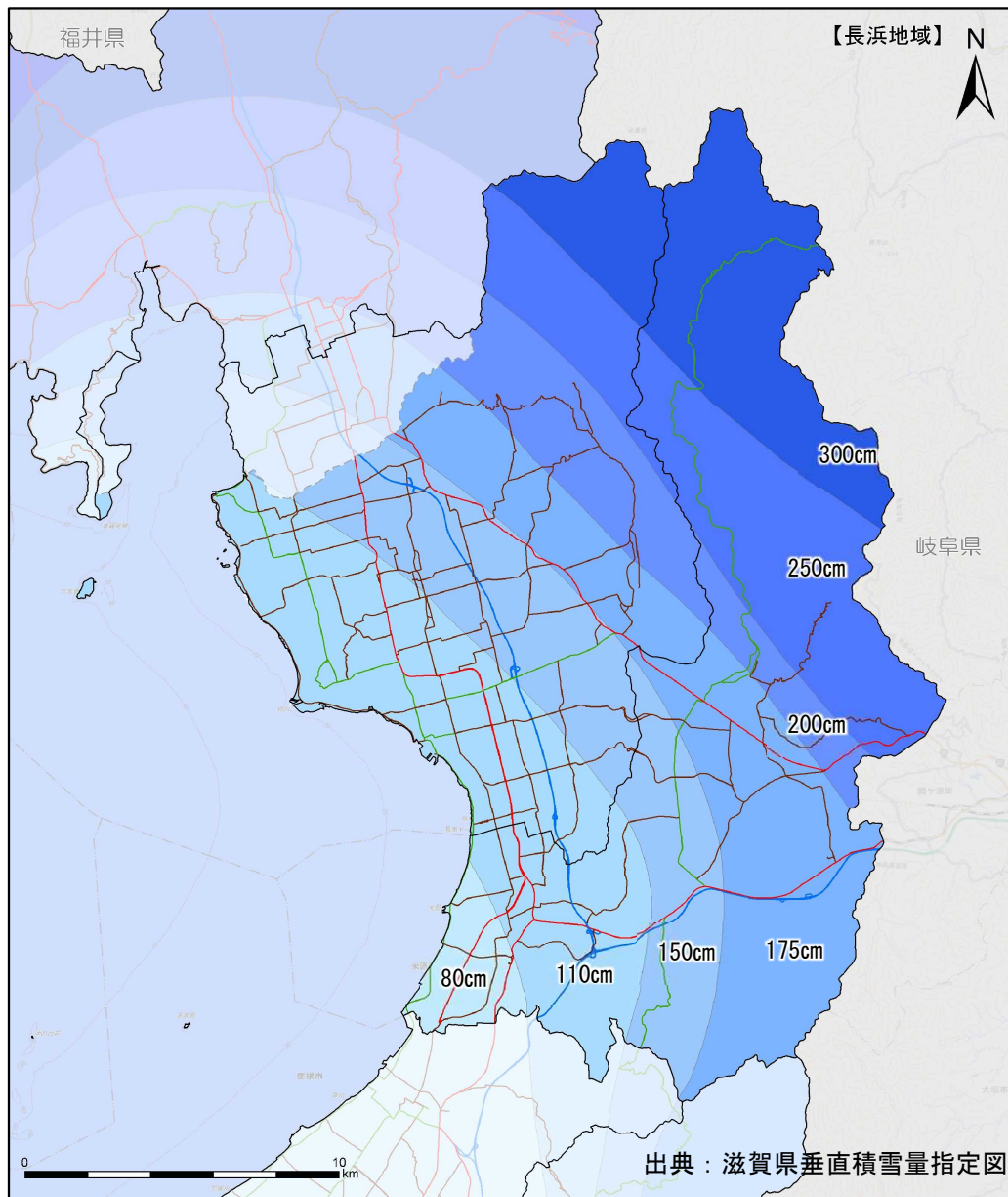
(交通結節点、公共施設、病院、工業用地の分布)

重点項目4. 観光を支援する道路整備

(観光資源の分布)

2.9 積雪量の状況

■ 垂直積雪量



・長浜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・県道等が多い西側の湖岸部でも110cm未満の積雪が推定されている。

東側の山沿いや山地部においては、最小でも175cm未満の積雪量と推定されており、長浜地域の多くの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未満	200cm未満
— 国道	50cm未満	250cm未満
— 主要地方道	80cm未満	300cm未満
— 県道	110cm未満	400cm未満
	150cm未満	500cm未満
	175cm未満	600cm以上

2.10 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、高速道路や直轄国道が第1次、湖周道路や国道365号及びこれらの間を東西に繋ぐ路線などが第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	

2.11 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



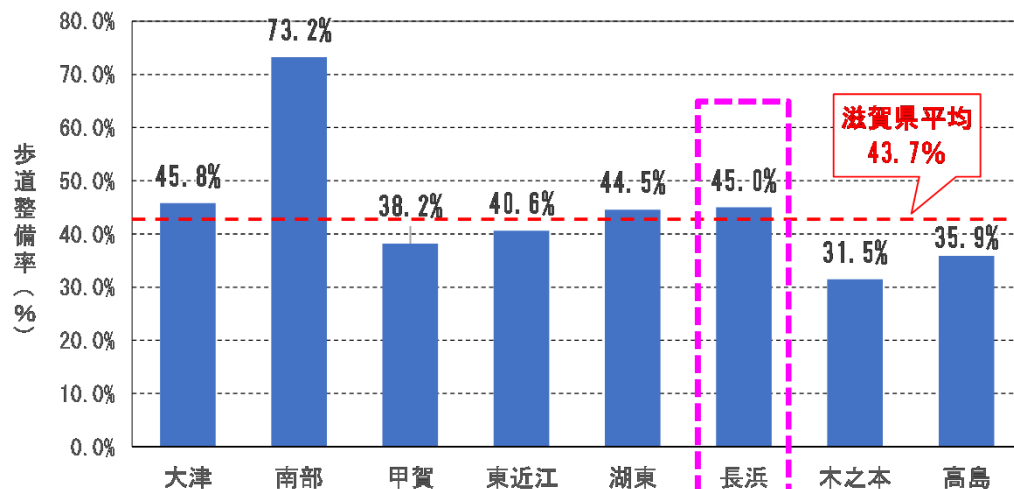
- 事前通行規制区間(大雨等)は、北東部の主要地方道山本本巢線の山間部に2区間存在する。
- 冬期通行規制区間は、北部の県道野瀬下山田線に1区間存在する。
- 長浜地域の中心部(市街地)には、規制区間は設定されていない。

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	

2.12 歩道整備の状況

■ 県管理道路における歩道の設置率※1



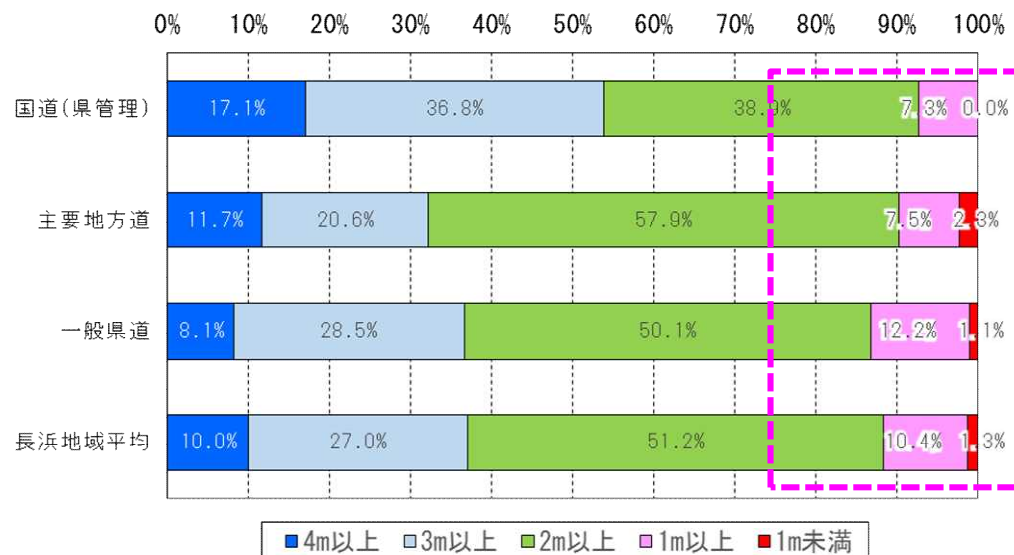
※1: 県管理道路の実延長に対する歩道等設置道路延長の比率

出典: 滋賀県資料

- 長浜地域の県管理道路における歩道の設置率は、45%である。

- 県の設置率の平均は約44%であり、長浜地域は県平均を若干上回る。

■ 長浜地域における幅員別歩道構成比(道路種別毎)※2



幅員2m未満が約7~13%

- 長浜地域の幅員別の歩道構成比は、4m以上が10%、3m以上が27%、2m以上が約51%、2m未満が約12%となっている。

- 県の幅員別の歩道構成比のうち、2m未満は約13%であり、長浜地域は県より若干少ない状況である。

※2: 歩道等の延長に対する幅員区分別延長の比率

出典: 滋賀県資料

2.13 事故危険箇所の状況

■事故危険箇所の分布



- 県管理道路における事故危険箇所は、その多くが幹線道路の交差点またはその近傍に分布している。

《事故危険箇所とは》

全国の幹線道路（国道・都道府県道等）における交通事故が特定の箇所に集中して発生しているという特徴を踏まえ、幹線道路における集中的な交通事故対策を実施することを目的に、道路管理者と警察が合同で、交通事故が多発している箇所やETC2.0プローブデータ等のビッグデータから判明した潜在的な危険箇所等を「事故危険箇所」として指定

事故危険箇所の抽出基準

- ◆過去4年間における平均的な交通事故発生状況について以下の条件を全て満たす箇所。
 - 死傷事故率が100件/億台キロ以上
 - 重大事故率が10件/億台キロ以上
 - 死亡事故率が1件/億台キロ以上
- ◆ETC2.0プローブデータ等のビッグデータを活用した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所等。

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）
：滋賀県HP（危険スポット、事故レッドゾーン）

2.14 自転車ルート指定状況

■自転車ルートの分布（ビワイチ及びビワイチ・プラス）



- ・滋賀県では、ナショナルサイクルルートである“ビワイチ”のほか、テーマで巡るサイクリングコースとして11の“ビワイチ・プラス”コースを指定。（長浜地域に関わるビワイチ・プラスのコースは2つ）

《ナショナルサイクルルート(NCR)とは》

優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、一定の水準を満たすルートを対象として国により指定されたサイクルルート。

ルート名	延長	所在	指定
つくば霞ヶ浦りんりんロード	176km	茨城県	R元年
ビワイチ	193km	滋賀県	R元年
しまなみ海道サイクリングロード	70km	広島県～愛媛県	R元年
トカプチ400	403km	北海道	R3年
太平洋岸自転車道	1,487km	千葉県～和歌山県	R3年
富山湾岸サイクリングコース	102km	富山県	R3年

出典：ビワイチサイクリングマップ
ビワイチ・プラスサイクリングガイド

道路種別	サイクルルート
— 高速道路	— ビワイチ：低速コース (NCR登録ルート)
— 国道	— ビワイチ：上級コース (低速コースと異なるところのみ)
— 主要地方道	— ビワイチ・プラス
— 県道	

2.15 交通結節点の分布状況

■ 高速道路 I C 及び鉄道駅の分布



- 長浜地域の交通結節点のうち、高速道路 I C が北陸自動車道に3箇所存在し、そのうち1箇所はスマートICである。
- 鉄道駅は、JRでは東海道新幹線と東海道本線、北陸本線の結節点である米原駅をはじめ、東海道本線に3駅、北陸本線に5駅存在する。
- 長浜地域の北東部の山地部では、交通結節点はない。

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		交通結節点	
	高速道路		高速道路IC
	国道		鉄道駅
	主要地方道		
	県道		

2.16 公共施設、救急病院、工業用地の分布状況

■公共施設、救急病院、工業用地の分布



- 長浜地域における公共施設等の分布では、概ね全域に立地しており、公共ホールは旧市町ごとに分布している。
(県地方事務所は1箇所)
- 救急病院は、長浜市内に2箇所存在し、2箇所とも長浜地域の西側に分布している。
- 北東側の山地部では、公共施設等の立地はない。

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)

2.17 観光資源の分布状況

■ 著名地点(観光地)及び道の駅の分布



- 長浜地域の観光資源は、地域の西側の琵琶湖岸に多く分布し、道の駅は4箇所分布している。(湖北みずどりステーション、浅井三姉妹の郷、伊吹の里、近江母の郷)
- 東側、北側、南側では、それぞれ点在する程度である。
- なお、観光資源は、国道365号東側の山地部(県境付近)まで広く分布し、地域全域に存在する。

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)
: 滋賀県HP(令和3年滋賀県観光入込客統計調査確定値について)

3. まとめ

3.1 第2回地域ワーキングの論点

委員の皆様にご意見をいただきたい点

○「地域の声」(案)と「地域の重点項目」(案)について

「地域の声」(案)と「地域の重点項目」(案)との対応

「地域の声」(案)	「地域の重点項目」(案)
災害に強い道路網の整備	・災害に強い道路整備
安全・安心を確かにする道路空間の整備	・安全・安心な道路空間の整備
地域の活性化を支える拠点間を結ぶ道路の整備	・拠点間を結ぶ道路整備
観光を軸とし地域活力に繋げる道路の整備	・観光を支援する道路整備

4. 次回の地域ワーキング

4.1 第3回地域ワーキングの予定

○日時:令和4年10月～11月 開催予定

○場所:湖北合同庁舎1階第一会議室 予定