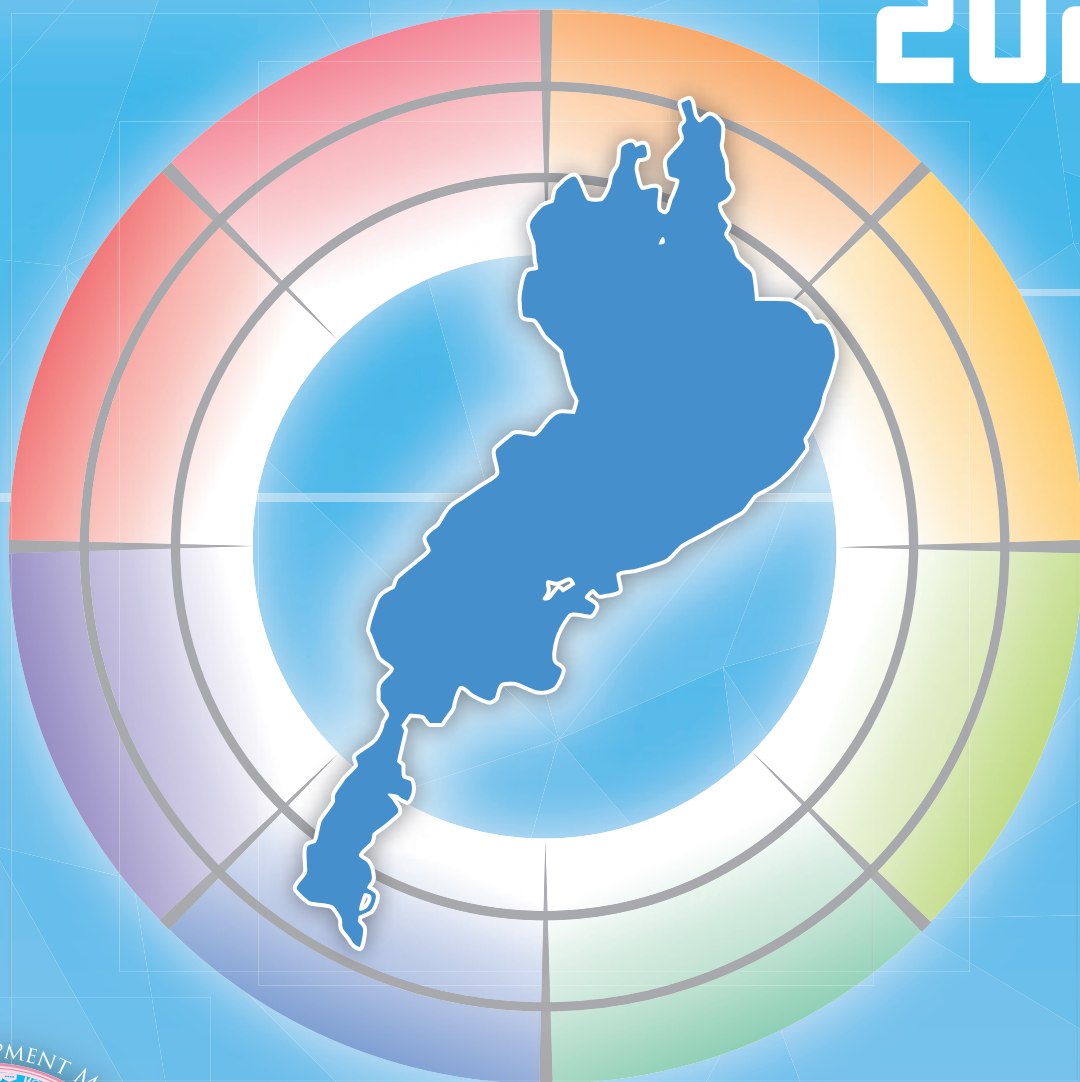


滋賀県道路整備

アクションプログラム

2023



すべての人がどこにいても安全・快適に
移動できる道路整備を目指して

つながる
ひろがる

スムーズで
クリーン

快適で
セーフティ

行きたくなる
居たくなる

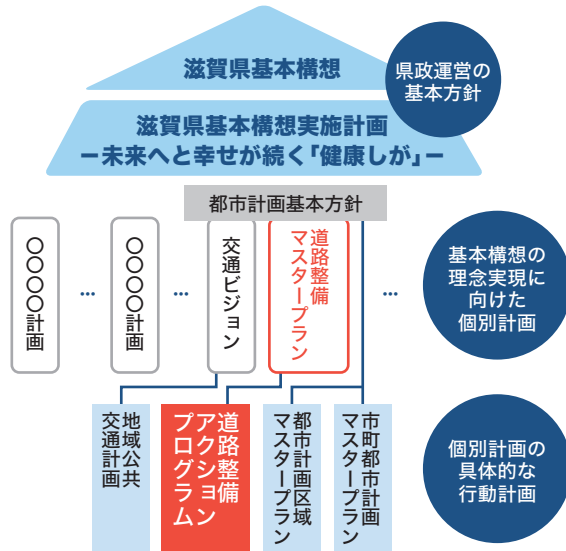
滋賀県道路整備アクションプログラム2023

この度、県内の将来10年間の具体的な道路整備計画となる「滋賀県道路整備アクションプログラム2023」を策定しました。

滋賀県道路整備アクションプログラムとは？

本県では、県政運営の基本方針を示した「滋賀県基本構想」を平成31年3月に策定しており、その基本理念である”変わる滋賀 続く幸せ”を実現するために、各分野の「個別計画」を策定しています。

道路整備にかかる「個別計画」である「道路整備マスタープラン」の具体的な10年間の行動計画として「道路整備アクションプログラム」を策定し、地域に真に必要な道路の整備計画を整理しています。



滋賀県の各種上位計画と道路整備アクションプログラムの位置づけ

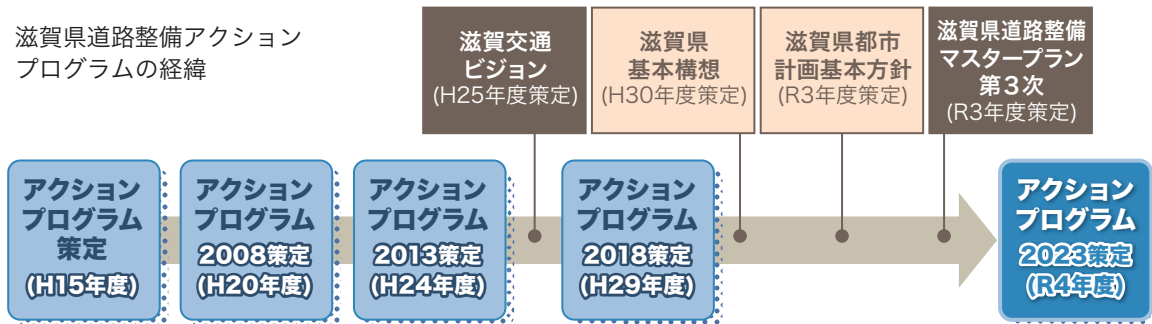
アクションプログラムの改定経緯

「滋賀県道路整備アクションプログラム」は、社会経済情勢の変化や関連する計画に変更等が生じた場合に 適宜見直すことにしています。

本県では、令和4年3月にアクションプログラムの上位計画にあたる「道路整備計画マスタープラン」を改定しました。

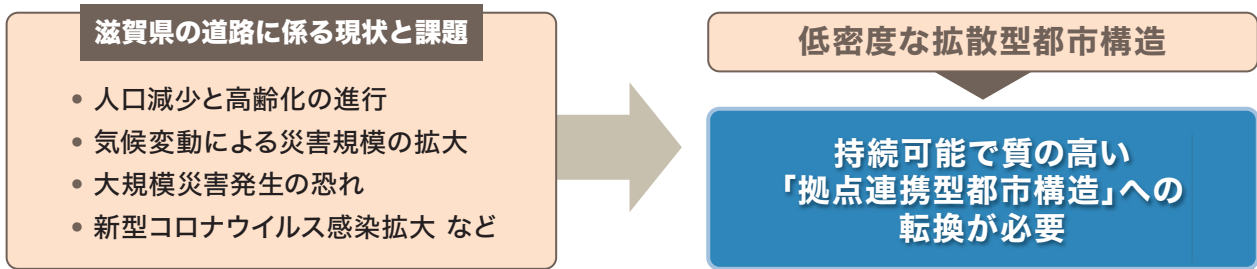
この改定に伴い、アクションプログラムの4回目の見直しを実施しました。

滋賀県道路整備アクションプログラムの経緯



アクションプログラムの見直しの背景

本県の道路を取り巻く現状として、人口は平成25年頃にピークを迎え、減少局面に入りました。また、近年の気候変動に伴い、県内でも災害が激甚化・頻発化しているほか、新型コロナウイルス感染拡大などの新たな脅威も発生しています。すべての人が心配なく安全に快適な生活を送るためには持続可能で質の高い「拠点連携型都市構造」への転換が必要であり、県民の生活を支える基本的な社会基盤である道路を限られた財源の中で効果的かつ効率的に整備する必要があります。





滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)の概要

人口減少や高齢化、激甚化・頻発化する災害への備えや新型コロナウイルス感染症をきっかけとした新生活様式へのシフトなど、本県の道路を取り巻く状況が大きく変化しています。

こうした情勢変化や「滋賀県都市計画基本方針」などの新たな関連計画を踏まえ、『滋賀県基本構想』の基本理念である「変わる滋賀 続く幸せ」の実現に向けて、これからの道づくりの基本方針を明らかにする『道路整備マスタープラン(第3次)』を策定しました。

目指すべき
将来像
実現のための
道路整備

～すべての人がどこにいても安全・快適に移動できる道路整備を目指して～

「県内外の拠点間ネットワークの強化」と 「安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出」

目指すべき将来像実現のために道路事業を2つに大別して推進します

目指すべき将来像の実現に向けて、各地域の拠点間を結ぶ道路、拠点内の道路など、道路の機能やネットワーク上の特性による役割を意識しながら、県内の道路整備を「県内外の拠点間ネットワークの強化」と「安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出」の2つに大別して事業を推進します。

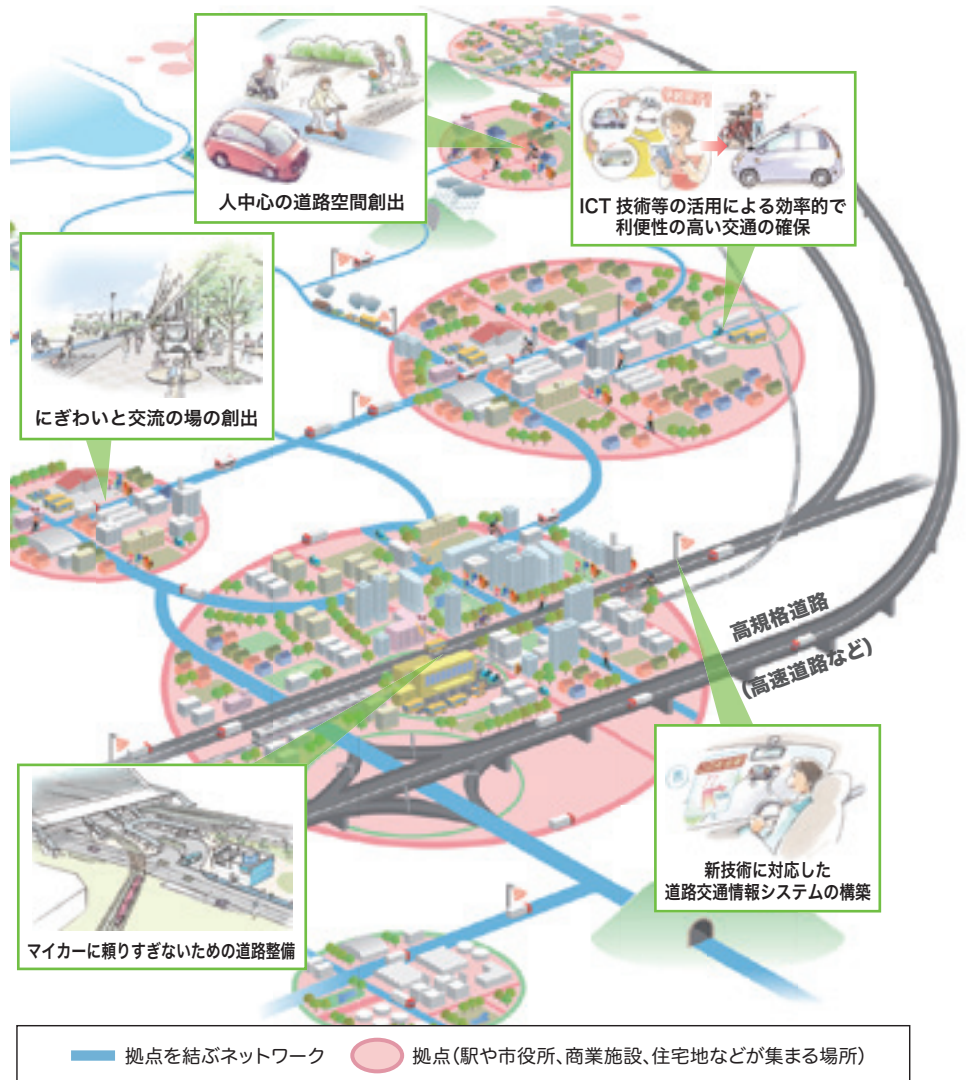
拠点間ネットワーク整備

県内外の拠点を結ぶ道路ネットワークを形成することで、人やモノの移動の円滑化や安全性の向上を図り生産力向上に寄与する道路網とします。また、既存施設の機能強化等により、移動の効率化を図る道路網を形成します。

拠点内道路空間整備

県民の日々の生活を支え、拠点内の安全・安心な移動を実現する道路空間を形成します。車中心から人中心の視点で、多様な移動ニーズに対応するマルチモーダル※な移動環境の実現や移動だけでなく滞在など多様な利用を可能にし、活力とにぎわいをもたらす道路空間を創出します。

※マルチモーダル:効率的な輸送体系の確立と、良好な交通環境の創造を目指した、道路・航空・海運・水運・鉄道など複数の交通機関の連携交通施策



アクションプログラム2023 策定の流れ

滋賀県道路整備アクションプログラム2023策定の流れは以下のとおりです。

滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)の施策を踏まえながら、土木事務所・支所ごとの地域ワーキングによる意見、客観的評価マニュアルによる事業の評価結果を反映した具体的な道路整備の実行計画を策定しました。



道路整備の取組方針

- ① 効率的・効果的な整備 ② まちづくり等と連携・一体化した整備 ③ 内容検証と継続的な見直し

❖ 地域ワーキング 土木事務所・支所ごとに8地域で4回開催

県民アンケート 市町からの意見

目的・役割

- ◇地域課題の抽出や、その課題を踏まえた今後の道路整備に向けて、広く意見を伺う
 - ◇客観的評価マニュアルにおける地域特性の評価に必要な「地域の重点項目」を選定
 - ◇今後の道路整備に関する「地域の声※」の取りまとめ
- ※地域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

委員

有識者、公募委員、道路利用者、市町職員、経済団体、観光関連団体等

❖ 客観的評価マニュアル(令和3年度改訂)

拠点間ネットワーク整備

バイパス整備等、交差点改良道の駅

4項目で評価



拠点内道路空間整備

歩行空間整備(歩道設置、自転車歩行者道設置、バリアフリー、電線共同溝)道路空間再配分

3項目で評価



マスタープラン基本方針の具体化

将来10年間の道路整備計画

滋賀県道路整備アクションプログラム 2023

すべての人がどこにいても安全・快適に移動できる道路整備



アクションプログラム2023 に位置付ける事業

バイパス整備や道路拡幅など拠点間ネットワーク整備事業で130箇所、歩行空間整備や道路空間再配分など拠点内道路空間整備事業で77箇所、合計207箇所を位置付けました。

| 事業分類 | 対象規模 | 事業数 | 計画期間 |
|-------------|---|-------|----------------------------------|
| 拠点間ネットワーク整備 | ▶ バイパス整備等 | 130箇所 | 合計 207箇所 10年間 |
| | ▶ 交差点改良 | | |
| | ▶ 道の駅 | | |
| 拠点内道路空間整備 | 歩行空間整備 (歩道設置、自転車歩行者道設置、 バリアフリー、電線共同溝) 道路空間再配分等 | 77箇所 | 2023年度(令和5年度)～ 2032年度(令和14年度) |

また10年の計画期間のうち、前期5年で着手・完了する各土木事務所・支所の主な事業は以下のとおりです。それぞれの地域が抱える課題の解消に向けて道路整備を進めます。

| 事業種別 | 箇所数 | | | | |
|-------------|-------------------|---------------|--------------------|---------|-----------------------|
| | 合計 ① ② ③ | ※1 継続 ① | 前期 (2023～2027年) | | ※3 着手時期 検討 ③ |
| | | | 着手※2 ② | 完了 ④ | |
| 拠点間ネットワーク整備 | 130 | 62 | 44 | 44 | 24 |
| 拠点内道路空間整備 | 77 | 27 | 24 | 18 | 26 |
| 合計 | 207 | 89 | 68 | 62 | 50 |

大津土木事務所管内
醍醐大津線(栗津町)

- 通学路の安全確保のため、歩道を整備

南部土木事務所管内
大津能登川長浜線【(都)下笠下砥山線】(小柿・目川)

- 交通渋滞の緩和を目指し、南部地域の東西軸となる道路ネットワークを構築

甲賀土木事務所管内
国道307号(長野・江田)

- 線形、幅員ともに整備が不十分で慢性的に渋滞が発生している区間のバイパス整備

東近江土木事務所管内
国道421号(佐目)

- 三重県と結ぶ主要道路ネットワークを構築
- 線形不良区間および幅員が狭い箇所のバイパス整備

湖東土木事務所管内
神郷彦根線(神郷・川原)

- 国道8号御幸橋周辺の交通渋滞の緩和
- 南北の交通ネットワークの形成による、防災機能の向上、地域間交流の推進、沿道の発展。

長浜土木事務所管内
木之本長浜線(森・祇園)

- 道路拡幅と自転車歩行者道の設置
- 長浜市北部、国道8号と長浜駅、市街地を結ぶ幹線道路の整備

木之本支所管内
杉本余呉線(杉本・上丹生)

- 線形不良箇所および幅員が狭い箇所のバイパス整備
- 地域の主要東西軸となる道路ネットワークを構築

高島土木事務所管内
国道303号(追分)

- 線形不良区間および幅員が狭い箇所の道路整備
- 道路ネットワークの充実と防災性向上が実現

※1「継続」：アクションプログラム2018からの継続箇所

※2「前期着手」：2023年度～2027年度に事業用地の調査に着手する箇所

※3「着手時期検討」：地元との協議調整状況や事業中箇所の進捗等から着手時期を今後決定していく箇所

アクションプログラム2023 で取り組む事業

人やモノの移動の円滑化や安全性の向上を図るバイパス整備や、車中心から人中心の視点で多様な移動ニーズに対応する歩行空間整備だけでなく、防災効果やにぎわいを創出する事業にも取り組みます。

道の駅の防災拠点としての機能強化

道の駅は、平成16年の新潟中越地震や平成23年の東日本大震災、平成28年の熊本地震等において、防災拠点として、災害時に大きな役割を果たしたことが確認されました。

激甚化災害が頻発する中、滋賀県においても道の駅の防災拠点化を進めます。



道の駅が防災拠点として機能した事例
(道の駅「あそ望の郷くぎの」(熊本県阿蘇郡))

道路空間の再配分 「車と人が共存できる道路空間」の再編

道路空間は自動車の円滑な通行を目的とするだけでなく、様々な交通手段の移動や道路空間でのにぎわい創出など、多様な利活用へのニーズに応じた道路空間の再編が求められています。

人と車のバランスを考慮しながら、車線数や車道空間の縮小により、歩行者や自転車が利用する空間を広げるなどの再編を行います。



道路空間再配分の事例
(大津能登川長浜線 (守山市))

無電柱化の推進

防災、安全かつ円滑な交通の確保や、良好な景観の形成等のまちづくりの観点からも、必要な道路において無電柱化を強力に推進します。



無電柱化により開放感のある景観を形成した事例
(大津能登川長浜線 (長浜市))



歩道上にオープンカフェを出店し
にぎわいを創出した事例
(三宮中央通り (神戸市))

ビワイチの整備

日本一の琵琶湖一周約200kmをサイクリングする「ビワイチ」が令和元年11月に国土交通省自転車活用推進本部が指定するナショナルサイクルルート第1号に指定されました。

四季を通じて琵琶湖湖岸等の美しい景観を楽しんでいただくために、自転車通行空間整備や案内看板設置など、更なる安全で快適な走行環境を目指して整備を進めます。



サイクリング専用アプリ
『BIWAICHI Cycling Navi』
ビワイチ用のコースと各エリアごとのサイクリングコースを見て、実際にナビゲーションすることができます。

🔍 ビワイチサイクリングナビ



アクションプログラム2023での取組

アクションプログラム2023では、整備目標延長やアウトカム指標を用いて目標管理を行いながら道路整備を推進し、整備効果について検証を行います。さらに産業発展や観光振興等への多様な波及効果についても、事後評価により把握に努めていきます。

| | 成果指標 | 5年間の目標値 |
|------------|--------|-------------------|
| 整備目標 延長 | 供用延長 | L=31km(道路整備率2%向上) |
| | 歩道設置延長 | L=29km(歩道設置率1%向上) |

アウトカム指標

| | 成果指標 | 対応する施策と5年後の目標値 |
|-------------------------------------|--|--|
| 指標1 拠点間の移動時間を2%短縮 | 成果指標 主要拠点間の移動にかかる 所要時間縮減 | 対応する施策と5年後の目標値 拠点間のアクセス性を高める道路整備 【5年後の目標値:所要時間約2%短縮】 |
| | <p>道路整備による 主要拠点間の所要時間 短縮イメージ</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 滋賀県内の主要拠点間の所要時間を計測し、道路整備により短縮した時間の合計値を指標とします。 ● 主要拠点とは、滋賀県内の市町役場、主要な支所とします。 ● 所要時間の計測条件は、以下のとおりとします。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点間の最短経路を通行 ・ 現況の走行速度は平成27年道路交通情勢調査結果の混雑時旅行速度を利用 ・ 道路整備後の走行速度は、主要地方道60km/h、一般県道50km/hと想定 ・ 5年後の目標値は、令和9年度に完了予定の事業を完了扱いとして計測 |
| 指標2 歩道整備にかかると 県民満足度の向上 | 成果指標 歩行空間に関する 県民満足度の向上 | 対応する施策と5年後の目標値 拠点内の快適性・安全性を高める道路整備 【5年後の目標値:満足と感じている人の割合 > 不満の割合】 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ● 県民アンケート調査における、滋賀県内の歩道整備にかかる満足度を評価指標とします。 ● 令和3年6月実施の県民アンケートでの歩道整備にかかる満足度は24.7%、不満と答えた割合は35.1% ● 5年後の目標は、県民アンケートにおける「満足」の割合が「不満」を上回るものとします。 | |
| 指標3 CO2排出量の削減 | 成果指標 車両からの CO2排出量の削減 | 対応する施策と5年後の目標値 環境負荷の軽減 【5年後の目標値:17,800t/年削減】 (「希望ヶ丘文化公園4箇所分」の森林が1年間で吸収するCO2を削減) |
| | <p>交通円滑化によるCO2排出量削減イメージ</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 滋賀県内の道路整備による交通円滑化に伴う自動車から排出されるCO2排出の削減量を指標値とします。 ● CO2排出量の算定条件は、以下とします。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 現況の交通量、走行速度は平成27年道路交通情勢調査結果の車種別交通量、混雑時旅行速度を利用 ・ 道路整備後の走行速度は、主要地方道60km/h、一般県道50km/hと想定 |

アクションプログラム2018の成果

アクションプログラム2018で実施した主な事業

「滋賀県道路整備アクションプログラム2018」の前期5年間で完了予定としていた36箇所に対して、37箇所の事業を完了しました。各地域の代表事業は以下のとおりです。

期間：2018年度～2022年度(5年間)

アクションプログラム2018 完了事業箇所

| | | | |
|----------------|------|-------|-------|
| 道路事業 | 改築事業 | 22 箇所 | |
| | 交安事業 | 歩道整備 | 10 箇所 |
| | | 交差点改良 | 3 箇所 |
| 街路事業 | | 2 箇所 | |
| 37 箇所完了 | | | |

大津土木事務所管内
国道422号 (大石東バイパス)
 ● 瀬田川令和大橋架橋、トンネル整備により、大津地域と信楽地域のスムーズな通行を確保



南部土木事務所管内
(都)片岡栗東線 (宅屋・千代工区)
 ● 4車線の幹線道路を整備し、スムーズな通行と走行安全性を確保



甲賀土木事務所管内
岩室北土山線 (岩室工区)
 ● 現道拡幅を含むバイパス道路を整備。地域の安全で円滑な通行を確保



東近江土木事務所管内
日野徳原線 (内池バイパス)
 ● ラウンドアバウトを含むバイパス道路の整備。国道307号と国道477号のアクセス性を向上



湖東土木事務所管内
愛知川彦根線 (稲枝・彦富工区)
 ● JR琵琶湖線アンダーパス事業。渋滞を解消、自転車・歩行者の安全を確保



長浜土木事務所管内
大野木志賀谷長浜線 (長岡バイパス)
 ● 狭隘区間の解消に向けてバイパス道路を整備。円滑な交通と歩行者の安全を確保



木之本支所管内
川合千田線 (川合・古橋工区)
 ● 車道の拡幅および歩道整備。車両通行および通学路の安全を確保



高島土木事務所管内
五番領安井川線 (安曇川工区)
 ● バイパス整備常安橋の架け替えによりすれ違い困難箇所を解消





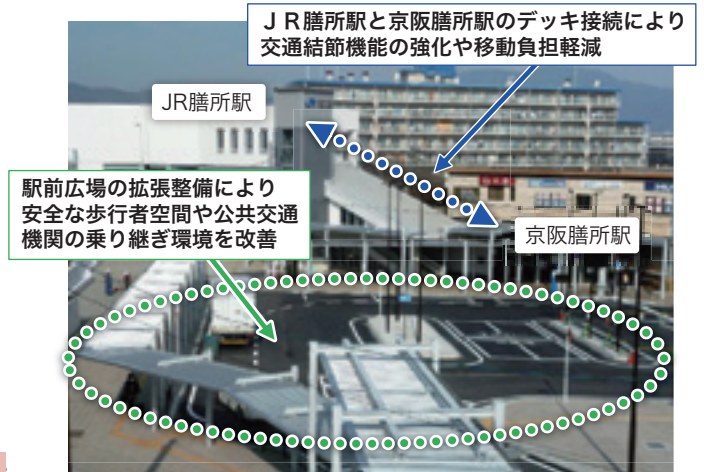
(参考)公共交通の利用促進を図る取組の紹介

今後のまちづくりの方向性である「拠点連携型都市構造」の実現に向けて、本プログラムで取り組む道路整備に加えて、公共交通へのシフトを図る下記取組についても今後推進します。

乗換拠点の整備 ～多様な移動手段を利用しやすい駅やバス停などの整備～

マイカーに頼りすぎない社会を目指して、移動の利便性向上を目的に、道路や鉄道等の広域交通が接続する結節点(クロスポイント)を形成し、県内の人やモノの交流機会拡大やアクセス向上を図ります。

鉄道駅へのアクセス道路や駅前広場の整備・機能拡充により、地域公共交通ネットワークの中心となるバス交通の利用を促進し、乗り継ぎ環境や走行環境を改善する対策を推進します。



道路と鉄道が連携したマルチモーダル輸送施策の推進

拠点間を結ぶバスの活用や、LRT^{*1}・BRT^{*2}等の新交通システムの導入といった道路と鉄道が連携した人流と物流のマルチモーダル輸送施策を推進し、これらと合わせた専用レーン整備など、多様な交通手段に対応した道路整備を進めます。



LRTの事例(富山市・富山ライトレール)



BRTの事例(新潟市・萬代橋ライン)

- ※1「LRT」:次世代型路面電車システム「Light Rail Transit」乗降性、定時性、速達性、快適性などの面で優れる次世代の軌道系交通システム
- ※2「BRT」:バス高速輸送システム「Bus Rapid Transit」連節バス、公共車両優先システム、バス専用道、バスレーンなどを組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム

自動運転の導入推進

地方部の移動手段確保や観光誘致の一環として、関係機関と連携し、自動運転の導入を推進します。



自動運転(中山間地域):(東近江市)

社会実験の実施

地域の実情を考慮しながら、交通管理者や交通事業者と連携した社会実験を実施し、公共交通機関の利用促進に向けた施策を推進します。



通勤時間帯に駅への送迎車両が集中していたことで、路線バスの遅延が発生し、利便性が低下



通勤時間帯の一般車両の通行を制限する社会実験を実施し、渋滞緩和や公共交通利用を促進

通勤時間帯の一般車両規制社会実験の様子(JR南草津駅周辺)

今後の道路ネットワーク整備に向けた検討

道路整備アクションプログラムは、具体的な10年間の道路整備計画ですが、アクションプログラムとは別に、市町や関係機関とより一層連携しながら、次に示す本県の道路ネットワークの検討・調査等を進めます。

名神名阪連絡道路

東西の国土軸である名神高速道路、新名神高速道路および名阪国道を結ぶ延長約30kmの高規格道路として、概略ルート具体的な調査を進めています。なお、概略ルート決定後は環境調査などを実施していきます。

あい 名 しん 名 はん 連絡道路

滋賀県・三重県 協働で
調査を推進中



【広域図】

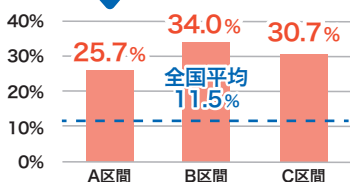
| 凡例 | |
|----|----------|
| | 名神名阪連絡道路 |
| | 高規格幹線道路等 |
| | その他直轄国道 |

地域が抱える道路交通課題の解決に向けて名神名阪連絡道路整備を推進します

沿線地域の主な道路交通課題



すべての区間で大型車の割合が
全国平均を大きく上回る



出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

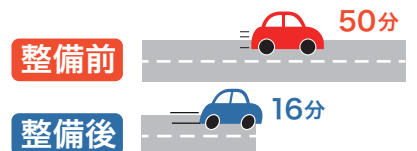


第1回有識者委員会を開催しました



名神名阪連絡道路の概略ルート検討を進めるため、R4.11.16に第1回有識者委員会を開催しました。

整備効果 日野工業団地～名阪国道(上柘植IC) 所要時間 **34分短縮**





県内東西間の移動時間短縮に向けて検討する道路ネットワーク

本県は、琵琶湖により東西間の移動ルートが限られているという地理的特性から、特に東西間の移動時間短縮が課題となっています。

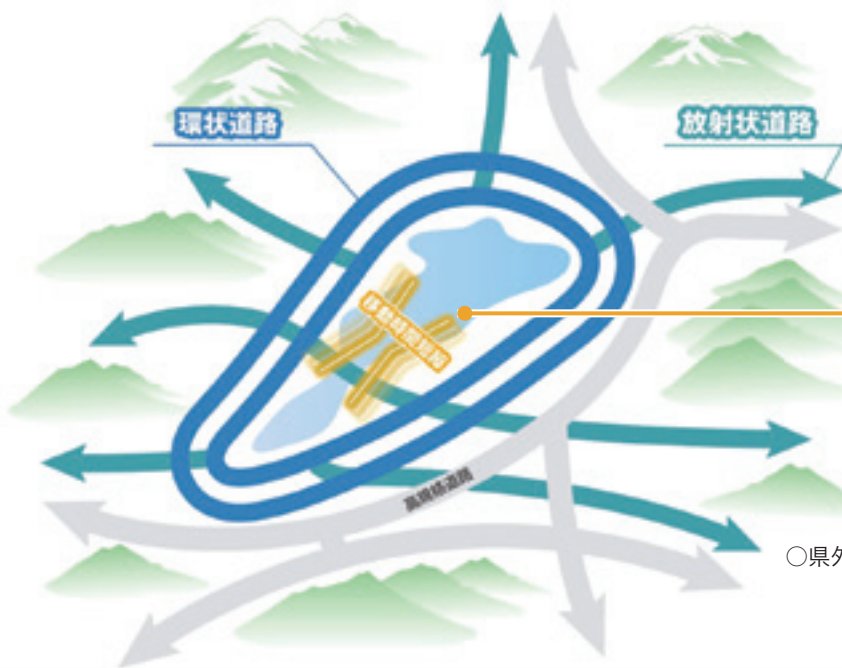
この課題解消に向け、県内東西間の移動時間短縮に向けた道路ネットワークのあり方について検討していきます。

環状道路

県内の市街地等の拠点を結び、琵琶湖を囲むよう環状に形成された道路

【役割・機能】

- 拠点間を効率的に連絡
- 高規格道路を補完
- 複数の環状道路による代替性



環状道路・放射状道路と合わせて東西方向の移動時間を短縮する道路ネットワークを検討します

放射状道路

琵琶湖沿岸部から山間部を経て県外へとつながる道路

【役割・機能】

- 県外との連絡・交流
- 複数の環状道路を連絡
- 天候に左右されず、災害時にも救援・受援

その他

各地域における課題の解消に向け、今後の道路ネットワークやまちづくりに必要と考えられる以下の対象路線について、整備効果・手法(事業主体、旧道移管等)、具体的なルートや構造等の検討が必要であるため、事業の必要性・優先度の整理を市町とともに行います。

| | | | |
|-----|---|-----|--|
| 大津 | ①【仮称】瀨田川渡河橋梁 (大津市松原付近～大津市瀨田一丁目付近) ②【都】浜街道大江線 (大津市大萱一丁目付近～大津市大萱六丁目付近) | 湖東 | ①【仮称】犬上川右岸道路 (彦根市高宮町付近～犬上郡多賀町敏満寺付近) ②【仮称】愛荘町東西道路 (愛知郡愛荘町長野付近～愛知郡愛荘町松尾寺付近) |
| 南部 | ①【仮称】野洲竜王湖南広域幹線道路 (野洲市大篠原付近～蒲生郡竜王町薬師付近 ～湖南市日枝町付近) ②【仮称】守山北部東西道路 (守山市今浜町周辺) | 長浜 | ①【仮称】東野虎姫道路 (長浜市宮部町付近～長浜市酢付近) ②【仮称】大鹿寺倉道路 (米原市能登瀬付近～米原市寺倉付近) |
| 甲賀 | ①【仮称】水口南北道路 (甲賀市水口町宇田付近～甲賀市水口町高山付近) ②【仮称】野洲竜王湖南広域幹線道路 (野洲市大篠原付近～蒲生郡竜王町薬師付近 ～湖南市日枝町付近) | 木之本 | ①【仮称】長浜北部横断幹線道路 (長浜市西浅井町塩津浜付近～長浜市余呉町下余呉付近) ②【仮称】余呉湖周辺道路 (長浜市余呉町川並周辺) |
| 東近江 | ①【仮称】野洲竜王湖南広域幹線道路 (野洲市大篠原付近～蒲生郡竜王町薬師付近 ～湖南市日枝町付近) | 高島 | ①【仮称】メタセコイア並木道路 (高島市マキノ町沢付近～高島市マキノ町牧野付近) ②国道367号の防災強化 (高島市朽木荒川付近～高島市朽木市場付近) |

道路を安全・快適にご利用いただくために

道路施設の老朽化対策を行っています

高度経済成長期に整備された道路施設の老朽化が全国的に課題となる中、本県においても、今後、多くの施設で更新時期を迎えることが予想されています。

このため、今後の人口減少や老朽化に伴う財政負担の見通しなども踏まえながら、中長期的かつ総合的な観点から、公共施設等マネジメントの取組を推進します。



【新しい技術の活用】

新しい点検方法や修繕工法を積極的に取り入れ、安全で効率よく道路施設を管理しています

日々、道路の安全・快適な利用に向けた取組を行っています

子どもの安全については、毎年、学校などの関係者、地域、市町、警察と連携して通学路等の安全点検を実施し、危険箇所を確認しながら安全対策に取り組んでいます。

また、日常的な取組として、定期的にパトロールを実施し、必要に応じて補修等の対応を行っています。

冬季積雪時は、国や市町と情報共有を図り、迅速かつ適切な除雪活動により、安全に通行できるように努めています。



通学路等の交通安全対策



道路パトロール



冬季の除雪作業

道路に関する情報提供を行っています

本県では、ウェブサイト『ロードネット滋賀』を運営しています。『ロードネット滋賀』では、雨や雪、工事に伴う通行止め、通行規制や冬期の道路情報（凍結状況、積雪量）などを一覧表や地図上で確認していただけます。さらに各地に設置されたライブカメラの画像で現在の道路状況を確認することもできます。また、令和4年度からは新たにツイッター「滋賀県道路保全課」を開設し、管理道路関連の情報を発信しています。

ウェブサイト「ロードネット滋賀」



ロードネット滋賀で検索！

🔍 ロードネット滋賀

スマホからの閲覧はこちら



Twitter



フォローよろしくお願いします

ID : @ha08_shiga



2023

滋賀県 | 道路整備アクションプログラム

滋賀県

【発行者】滋賀県土木交通部道路整備課 TEL. 077-528-4132 FAX. 077-528-4903
<https://www.pref.shiga.lg.jp/kensei/gaiyou/soshiki/dobokukotsubu/douroseibika/>



滋賀県道路整備アクションプログラム

2023年3月発行