

# 滋賀県道路整備マスタープラン

## マスタープラン改定箇所

平成15年4月

滋賀県土木交通部道路課

# 目 次

## はじめに

### ． 道路整備の基本方針

#### 1. 5つの政策目標

1. 既存産業の振興と新規成長産業の育成・支援による県内産業の活性化
  - (1) 産業活動を支援する道路整備
  - (2) 新規成長産業の育成・誘導を図る道路整備
  - (3) 観光振興を支援する自転車道を含めた道路整備
  
2. 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現
  - (1) 交通事故の抑制
  - (2) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備
  - (3) 救急医療や福祉活動を支える道路整備
  - (4) 異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備
  
3. 個性と潤いのある生活空間の創造
  - (1) 地域特性を生かした道路空間の整備
  - (2) 新しい時代に対応したインフラ整備
  
4. 環境に対する負荷の軽減
  - (1) 沿道環境の改善と新しい道路環境の創出
  - (2) 地球環境に対する負荷の軽減
  
5. 地域の自立的発展の支援と教育・文化の育成
  - (1) 地域の一体性を保持し、市町村合併を支援する道路整備
  - (2) 交流機能の強化とたまり機能を生かした地域の活性化
  - (3) 教育・文化を育成する広域ネットワークの整備

## 2. 政策目標を実現する道路ネットワークの形成

### . 政策目標実現への取り組み方

#### 1. 効果が目に見える道づくり

- (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
- (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と既存施設の計画的修繕

#### 2. わかりやすく、愛着の持てる道づくり

- (1) オープンな行政運営と意志決定に対する住民参加の推進
- (2) 住民が愛着を持ち守り育てるシステムの形成

#### 3. 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

### . 各地域の道路整備計画

## はじめに

滋賀県（以下「本県」という。）は、古くから近畿、中部、北陸を結ぶ交通の要衝として栄え、現在もこれらの地域を結ぶ国土幹線軸が県下を通過しています。本県ではこうした地理的特性により、特に高度成長期以降、県南部を中心に大規模工場や大学・研究所が幹線道路の沿線に立地し、全国有数の内陸工業県として発展してきました。

一方で県南部における急激な人口増加や産業の集積は、慢性的な交通渋滞や交通事故の多発といった問題を引き起こし、経済活動にも大きな影響を及ぼしています。さらに近年では経済構造の変化に伴い、これまで県経済を牽引してきた製造業が停滞するなど、本県の経済を取り巻く状況は厳しさを増しています。

このような社会情勢にあって、安全安心で活力と魅力溢れる県土を実現するためには、新たな時代に即した社会基盤整備の方向性を見出すことが大きな課題となってきました。

加えて、高度経済成長期に多数建設された社会資本ストックは、今後、その更新時期を迎えることとなりますが、現下の厳しい財政状況にあって予算面での制約が出てくる中、その機能が十分に発揮できるよう計画的な修繕を行うことが大切です。

これからの社会資本整備は、一層のコスト縮減を図るとともに、環境こだわり県として環境に配慮しつつ、事業の透明性を高め、説明責任を果たしながら、利用者である県民の満足度を評価基準としたより効果的・効率的な整備が求められており、その維持管理においても県民との協働により取り組んでいくことが重要です。

本県では、今年度、各界の有識者や公募委員からなる懇談会、県民を対象としたアンケート調査等を通じて、県民の皆さんとの協働により、これからの道づくりの基本方針を明らかにする『滋賀県道路整備マスタープラン（以下「道路整備マスタープラン」という。）』の策定に取り組んできました。

以下に示す道路整備マスタープランは、県内の各地域毎に策定する具体の実行計画であるアクションプログラムとともに、「どこに、どんな道路が、いつまでに必要か」を提示することで、限りある財源の中で、真に必要な道路整備を、無駄なくスピーディに進めるための基本方針となるものです。

#### 対象期間

- ・概ね、今後の20年間を対象とします。
- ・5年を目安として、適切な時期に見直します。

#### 対象道路

- ・高速道路から主要な市町村道までを対象とします。
- ・都市計画道路を含みます。

## 道路整備の基本方針

### 1. 5つの政策目標

これまでの道路行政は、五箇年計画等に基づき計画的に進められてきたところであり、本県においても増大する交通需要に対応した道路整備を推進してきました。しかしながら、本県の道路整備状況は急増する人口や産業の集積に追いつかず、高速道路から市町村道まで、まだまだ整備を必要としている道路が多い現状です。

本県が今後も持続ある発展を遂げるためには、県土全体の均衡や個性ある地域づくりといった観点に立って、これまで培ってきた豊かな資源（地理的優位性に加え、自然環境資源、歴史文化的資源、人的資源）を生かした発展方向への政策転換を図ることが重要となってきました。具体的には、3つのK（滋賀における3K：環境・健康福祉・観光）やバイオ、ITといった新規成長産業の振興を軸とした県政運営の方向性を支えていく道路交通網の整備が必要です。

道路整備マスタープランでは、本県の将来方向を踏まえて、以下の5つの政策目標を掲げ、これらを実現するための道路整備の方策を提示します。

- (1) 既存産業の振興と新規成長産業の育成・支援による県内産業の活性化
- (2) 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現
- (3) 個性と潤いのある生活空間の創造
- (4) 環境に対する負荷の軽減
- (5) 地域の自立的発展の支援と教育・文化の育成

#### 1. 既存産業の振興と新規成長産業の育成・支援による県内産業の活性化

##### (1) 産業活動を支援する道路整備

これまで、本県の産業は県南部を中心として立地してきましたが、人口や産業が過度に大津湖南地域に集積したことにより、この地域での渋滞が顕著になってきており、産業活動にも支障が出てきています。国土交通省の試算によれば、県内の渋滞損失額は年間約1300億円（対象：交通量調査を実施している県道以上）にもものぼり、こうした渋滞による損失がこれまで本県の有していた産業立地の優位性を損なうことにもなりかねません。特に、一般道路を利用した産業活動を行う機会の多い第2次、第3次産業にとっては、交通渋滞によ

る時間的、経済的損失による影響が大きいと考えられます。

渋滞対策は、様々な経済活動にとって重要な課題であり、道路整備の大きな柱です。本県の渋滞は、箇所や時間が特定しやすい傾向にあることから、主要渋滞ポイントでの交差点改良やボトルネックとなっている鉄道踏切の立体交差化・拡幅などが効果的であり、重点化により集中的な対策を実施します。

また、公共交通利用促進を図る交通需要マネジメント(TDM)施策の促進や、交通管理者(警察)との協力による円滑な公共交通システムの構築により総合的な渋滞対策を実施していきます。

さらに、物流の効率化を図るため有料道路を有効活用する方策の検討や、道路と鉄道との連携によるマルチモーダル施策の推進により、それぞれの特性を生かした貨物輸送の適切な分担を行い、産業活動の活性化を支援していきます。

## (2) 新規成長産業の育成・誘導を図る道路整備

本県は、これまで大学や民間研究施設等の誘致を積極的に行ってきたところであり、その結果相当量の知的資源が集積されてきました。これからは産学官の連携を強化しながら、蓄積された知的資源の活用により滋賀の特性を生かした新たな産業を育成していく必要があります。

そのためには、県外との広域交流機能を強化するとともに県内の主要拠点間のアクセス利便性を高めることが重要です。

広域的な交流を促進する追加インターチェンジや鉄道駅、高速道路インターへのアクセス道路を整備することにより、大学や研究施設、工業団地間の連絡を強化して既存施設の付加価値を高めるとともに、主要拠点間のネットワーク強化により、新規成長産業の創出を支援する道路整備を推進します。

## (3) 観光振興を支援する自転車道を含めた道路整備

本県は、琵琶湖をはじめとする豊かな自然と、数多くの歴史文化遺産を有していますが、これらの優れた観光資源の多くが県内に点在していることもあり、その魅力が十分に発揮されていない状況にあります。

今後は、これらの優れた観光拠点を有機的に連結し、地域全体としての魅力をPRしていくことが大切です。

このため、観光資源としての自然、歴史文化遺産の保全に留意しつつ、観光拠点相互間のネットワーク化を促進する観光・交流軸としての道路整備を推進するとともに、広域的な観光・交流拠点となる鉄道駅や高速道路ICへのアクセス道路の整備やささなみ一里塚、「道の駅」などの休憩施設を充実することにより観光産業の振興を支援していきます。

また、外国人を含め誰にもわかりやすい案内標識や安全、快適に琵琶湖を一周できるサイクリングロードの整備、観光拠点を中心に気軽にウォーキングやサイクリングができる環境整備等を推進します。

## 2. 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現

### (1) 交通事故の抑制

県民生活を支える最も基礎的な社会基盤である道路は、何よりもまず道路そのものが安全でなければなりません。しかしながら、本県においては依然として交通事故が多発しており、平成13年における交通事故死者数は、人口10万人当たりで全国ワースト5位となるなど、大変、憂慮すべき状況です。

道路における安全性については、自動車交通の安全性向上とともに、相対的に弱い立場にある歩行者・自転車等に対する安全性を高めることが重要です。

こうしたことから、特に他府県と比較して整備の遅れている歩道について、通学路を中心に整備を推進することで歩行空間の充実を図るとともに、自転車道についてはサイクリングロードとしての機能にも留意しながら、必要な箇所では、歩道と分離し、連続性、安全性、快適性の確保に努めていきます。

また、交通事故が多発している箇所については、安全面の総点検を行い、必要な安全対策を実施するとともに、バイパス整備や「あんしん歩行エリア」などの事業に取り組んでいきます。さらに、事故危険箇所における防護柵や視線誘導標、道路照明灯など交通安全施設の充実を図り安全なまちづくりを推進します。

### (2) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備

道路は公共空間として、全ての人々が自由に利用できる社会資本です。しかしながら、従来の車を優先した考え方により整備された道路の中には、高齢者や障害者、車いす利用者等にとって必ずしも利用しやすい構造となっていないとろが見受けられます。

こうしたことから、人と車が共存しながら、ユニバーサルデザインの考えに基づき誰もが利用しやすい道路空間の形成を図る必要があり、特に、駅前広場や公共施設周辺、さらには商業地区など人の集まる区域の道路を中心に、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、電柱や照明灯等の共有化による有効幅員の確保、既設歩道の段差・急勾配の解消等により歩行空間のバリアフリー化を推進します。



また、ユニバーサルデザインによる整備は面的に捉え、連続性を保つことが大切であることから、道路管理者間の十分な連携をとるとともに、低床バスに対応した停留所の設置など公共交通機関との連携にも留意しながら、利用者の視点に立ち、人に優しい歩道ネットワークの形成を図ります。

### (3) 救急医療や福祉活動を支える道路整備

超高齢社会に対応するためには、救急医療や福祉サービスの向上が、県民の安心・安全な暮らしを支える上でより重要になってきています。しかしながら、県北部や山間部では、面積に比較して人口が少ないため、それぞれの医療施設・福祉施設が受け持つ区域が広範囲にならざるを得ない状況にあります。

こうした地域では、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に努める必要があり、第二名神高速道路や甲賀湖南道路、琵琶湖西縦貫道路など広域道路の整備とあわせ、それらへのアクセス道路を整備し、高速性・定時性を確保することで、これらの活動を支援していきます。

さらに、病院や福祉施設周辺の道路では、生命にかかわる事態も想定されることから、より円滑で快適性の高い道路整備に努めます。

### (4) 異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備

本県においては、山間部を中心に豪雨時等に通行が遮断される道路が多く、さらに北部地域は豪雪地帯であり、積雪等により日常生活に深刻な影響を与える交通阻害も生じています。

こうした状況を踏まえて、大雨や大雪などの異常気象時においても地域が分断、孤立化することのないように、バイパス等による整備とあわせ、落石や崩土危険箇所での対策を進めるとともに、融雪施設等の整備や除雪体制の強化により、日常生活において信頼性の高い道路交通の確保を図ります。

また、阪神淡路大震災の教訓から、緊急救援物資の輸送や避難ルートとして震災時における道路の重要性が再認識されています。震災等の大規模災害時における生命線として重要な役割を担う緊急輸送道路について、橋梁などの重要構造物の耐震対策により構造面での強化を図るとともに、複数ルートの利用が可能となるリダンダンシー（代替性）の高い道路ネットワークを構築します。

## 3. 個性と潤いのある生活空間の創造

道路は公共空間として、都市や地方の生活空間における大きなオープンスペ

ースです。このため、道路は交通機能だけではなく、空間機能を最大限に生かし、各種インフラの収容空間として利用するとともに、地域の個性を生かしたまちづくりを支援するために活用していくことが大切です。

今後は、こうした道路の持つ空間機能を活用して、県民生活に個性と潤いのある生活空間を提供するまちづくりを進めます。

#### (1) 地域特性を生かした道路空間の整備

道路も地域の景観や個性を表す要素の一つであり、地域特性を生かした道づくりにより、個性と潤いのある生活空間の形成を図ります。

例えば次のような点に留意した道路整備を目指します。

##### 市街地におけるうるおい空間づくり

まちかど等におけるポケットパークの整備により、道路をうるおいの空間として利用するとともに、道路緑化に用いる樹種等については、地元住民の意見を聞き、管理面での適性を考慮しながら地域の個性を生かしたものを選定します。

##### 歴史を伝えるまちづくり

東海道、中山道等の旧街道の保全をはかるとともに、古くからの街並みが残っている地域については、街並みと一体となった道路景観が構成できるように舗装や道路の修景に配慮していきます。また、地域の特色を生かし、地域の歴史や祭り、伝統行事等を伝える道路空間の創出に努めます。

##### 活力ある中心市街地の空間づくり

まちの中心部では、出来る限り車の通行を規制しながら、人が集まり、楽しく活動できる空間として道路を活用し、コミュニティ道路等の整備により歩行者優先の道づくりを行います。また、買い物空間としての商業モールや各種イベント等が行える道路空間を整備し、中心市街地の活性化を図ります。

#### (2) 新しい時代に対応したインフラ整備

##### 無電柱化の推進

地域のシンボルロードや歴史的な街並み、商業モール等では、電線類を埋設することで無電柱化を推進し、景観や防災機能の向上に配慮した道路空間を創出します。

##### 情報インフラの構築

これからの IT 社会を支えていくためには、光ファイバー等の情報通信施

設が重要なインフラとなってきます。その収容空間として、高度情報化に対応したネットワークの構築に寄与する道路整備を進めます。

#### 4. 環境に対する負荷の軽減

##### (1) 沿道環境の改善と新しい道路環境の創出

自動車交通による騒音・振動・排気ガスを抑制するため、バイパス整備等により渋滞対策を推進していくとともに、交通量の多い幹線道路では、騒音低減効果の高い舗装材の採用などを進めていきます。降雨時の初期路面排水による汚濁負荷に関しては、琵琶湖における汚濁負荷の軽減を図るため、今研究を進めている排水処理柵の設置について検討していきます。

また、都市部においては、夏場のヒートアイランド現象を抑制し、水循環の改善を図るため、その効果と適応性に十分留意しながら、透水性の高い舗装材の採用などについて検討を進めます。

さらに、高速道路などの長大法面を利用した小動物等が生息・移動できる生態空間の確保(エコアップ)や連続した道路緑化による潤いのある「緑の回廊」の形成等により、新しい道路環境の創出を目指します。

##### (2) 地球環境に対する負荷の軽減

自動車からのCO<sub>2</sub>排出量や燃料消費量の抑制に関しては、交通混雑を緩和・解消することが効果的であり、ネットワーク整備や渋滞ポイントでの対策により交通の円滑化を図るとともに、TDM施策による自動車利用の抑制、マルチモーダル施策による貨物輸送の適切な分担等により、地球環境への負荷の軽減を図ります。

さらに、建設発生材の再利用や歩道橋、防護柵、法止め等への間伐材の利用を進めるなど、資源の有効活用による循環型社会の構築に貢献していきます。

#### 5. 地域の自立的発展の支援と教育・文化の育成

##### (1) 地域の一体性を保持し、市町村合併を支援する道路整備

現在、本県においては市町村合併に向けた動きが活発化し、ほとんどの地域で検討が進められています。合併後の新市町村の区域をひとつの自治体として、地域の一体性を保持し、自立的発展を支援するための道路整備を推進します。

特に、合併後における地域住民に対する行政サービスが低下しないよう行政施設や福祉施設、教育施設などへの円滑なアクセス確保に努めるとともに、地

域住民が交流を深め、ひとつの地域としての連帯感が保てるよう配慮していきます。

また、琵琶湖の水質や大気を守るための下水処理や廃棄物ごみ処理施設は、今後、広域的に集約し高度化させることが効果的であることから、高次処理施設や資源リサイクル施設等への搬送が効率的になるような道路整備を進めます。

## (2) 交流機能の強化とたまり機能を生かした地域の活性化

個性ある地域の自立的発展を支援するため、追加インターチェンジやインターアクセス道路の整備を図るとともに、弾力的な料金運用等により有料道路の利便性を高め、地域間交流を促進する施策を推進します。

加えて、たまり機能を持った道路利用者の憩いの場である道の駅等と公共施設を一体的に整備することにより、道路情報の提供や地域紹介など情報の発信を図るとともに、特産品販売やイベント開催による広域幹線道路の利用者と地域住民との交流を促進し、地域の活性化を図ります。

## (3) 教育・文化を育成する広域ネットワークの整備

歴史的に繋がり深い県外、特に中部圏との交流を強化する県際道路の整備を促進することで、県境を跨いで古くから育まれてきた地域文化の復興を図るとともに、公共交通機関と連携した広域ネットワークを強化し、新たな教育機会の拡大に努めます。

## 2. 政策目標を実現する道路ネットワークの形成

5つの政策目標は、互いに密接に関連するものであり、これらを実現するためには、道路の持つ最も基本的かつ重要な機能であるネットワークの形成が不可欠です。

具体的には、本県の地理的条件および特性に留意しながら、次のような道路ネットワークの確立を目指す。

### (1) 地域間を連絡する環状道路網の形成

本県の地理的特性として、中央の琵琶湖を取り囲むように市街地が分布しているため、県内の地域間を連絡するには、まず琵琶湖を取り囲む環状道路網の形成が必要であり、国道1号、8号、161号等により構成される広域幹線道

路の整備を促進します。

(2) 県外との交流を促進する放射状道路の整備

広く県外との交流を促進するため、環状ネットワークから隣接する府県や近畿圏、中部圏、首都圏等へのアクセスとなる第二名神高速道路、名神名阪連絡道路、国道303号、421号等の放射状道路の整備を図ります。

(3) 地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備

県内各地域間の連携を強化する幹線道路である国道、主要地方道等を整備するとともに、日常の通勤通学や買い物、病院などへの利便性を高める生活道路の充実を図ります。

(4) 公共交通機関と連携した総合的な交通システムの構築

琵琶湖環状線の整備にあわせ、交通の結節点である鉄道駅へのアクセス道路の整備やバス交通を支援し、走行環境を改善する対策を推進することにより公共交通機関と連携した総合的な交通システムの構築を図ります。

(5) 人や自転車を主体とした交通ネットワークの形成

人が集まる駅周辺や中心市街地等では、国、県、市町村など各道路管理者間での調整により、連続した歩道ネットワークの形成を図るとともに、鉄道やバスなどの公共交通機関との緊密な連携により、誰もが自由に移動できる人中心のネットワークを構築します。

## 政策目標実現への取り組み方

道路行政に限らず、公共事業全般に対して効率性と透明性が強く求められてきています。もとより、これらは公共事業が本来、具備していなければならないものです。

こうした要求が強くなってきた背景には、公共事業がわかりやすいものではなく、住民や道路利用者の抱く疑問や不信感に対して十分な説明責任を果たしていなかったことがあげられます。

また、本県の財政状況は、経済の低迷により県税収入の減少傾向が続いている中、県債残高の増加により大変厳しい状況に直面しています。このまま推移すれば、今後3年間に毎年度300億円程度の財源不足が見込まれることから、現在、「財政構造改革プログラム」を策定し、財政健全化のための取り組みを進めているところです。

このプログラムでは、投資的経費の進捗調整、重点化、コスト縮減等による約30%の削減をうたっており、道路についてもより効率的・効果的な整備が

求められています。

こうしたことから、今後の道路行政においては、維持管理経費を含めた整備コストの一層の縮減を図るとともに、県民にとって道路の整備効果が「目に見え」、また意思決定プロセスが「わかりやすく」、道路に対して「愛着の持てる」道づくりを基本とした取り組みを推進します。

## 1. 効果が目に見える道づくり

### (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

国、地方とも財政状況が極めて厳しい中、道路整備に対して税金を投入して、それに見合うだけの効果性(投資効果)があるかどうか、限られた予算の中で、本当に道路を整備することが必要かどうかといった点に関心が高まっています。

道路は県民の生活を支える最も基本的な社会基盤ではあるものの、道路整備に伴う自然環境や沿道環境への影響が全くないわけではないため、道路整備によるプラスの効果だけでなく、マイナスの影響にも配慮した、より効果的・効率的な道路整備を選別し、重点投資していかなければなりません。

道路に対して選別投資していくためには、選別の考え方を示し、優先順位を明らかにする必要があります。

優先順位の決定にあたっては、投資効果を定量化できる指標を用いることが望ましいけれども、社会経済への波及効果をはじめ、緊急時における孤立化の防止、歴史的街並みの保全、地域間交流の強化といった項目など、重要な要素でありながら、地域性もあり相互の優先順位を計量化して比較することが困難な項目も多いのが現状です。

こうしたことから優先順位決定の考え方としては、まず、必要性を軸に評価し、次に走行改善効果、進捗状況や事業熟度を考慮し、地域特性をも加味するものとしします。

具体には、県が実施する道路事業について、誰がやっても同じで誰がみても納得できる「客観的評価マニュアル」を作成し、これに基づき適正に運用していきます。

併せて、今後の道路整備による効果を、わかりやすく表現するため、例えば10年後の県民生活や産業活動が、どのように変化するかを示す「アウトカム」指標を設定します。

## 事業にかかる評価マニュアル

以下の評価項目を点数化した上で総合評価により優先順位を決定します。

### 【評価項目】

#### 道路改理事業の場合

##### 必要性

- 1 上位計画や地域振興計画の位置づけ  
市町村合併支援道路整備計画、地域振興計画、「滋賀県広域道路網マスタープラン」、「道路の整備に関するプログラム」、「第3次渋滞対策プログラム」、都市計画道路
- 2 地域活性化の支援  
主要な公共公益施設等の周辺道路、I.C や鉄道駅へのアクセス道路、物流の効率化を支援する道路、大規模な商業施設の周辺道路、優れた自然環境、歴史的資源や観光資源等の周辺道路、鉄道や道路との立体交差化を図る整備、交通不能の解消が図れる整備、大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備、工区の起終点が共に改良済みの道路
- 3 よりよい生活環境の確保  
交通事故の発生率を低減できる整備、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著しい渋滞の緩和、通学路等の整備、バス路線、地域にとって唯一の道路、救急病院や主な福祉施設等の周辺道路、無電柱化の推進、騒音が環境基準を上回る箇所での整備
- 4 信頼性、防災性の向上  
異常気象時の事前通行規制区間の改善、雪寒地域内の第1種除雪路線、緊急輸送道路、防災総点検要対策箇所の改善が図れる整備
- 5 他事業と併せた一体的整備  
高速道路や直轄国道整備に併せた整備、その他の公共事業に併せた整備

走行改善効果

進捗状況（但し継続事業の場合）

事業熟度

地域の重点項目

## 交通安全事業の場合

### 道路利用状況等

- a 歩行者数 歩行者・自転車交通量
- b 自動車交通量
- c 車道部の幅員

### 必要性

- d 小学校等の通学路
- e 中学生・高校生の通学経路
- f 人と車両との事故状況
- g 歩道等の整備状況
- h 前後の歩道整備状況
- i 近くに歩道などとして利用できる道路の有無
- j 病院・福祉施設の有無
- k 鉄道駅・主要な公共公益施設・大規模商業施設の有無
- l 観光資源などの有無

### 進捗状況

- m 用地取得の状況

### 事業熟度

## 【総合評価】

国家的なプロジェクトや県としての政策課題など戦略性・緊急性からみたランクアップを行なうとともに、地域性、事業種別や時代背景等によっても、評価基準は異なってくるものと考えられることから、それぞれの評価項目とその配点については、適時適切に見直していきます。

### 調査にかかる評価マニュアル

客観的評価マニュアルは、事業実施に際して評価するものですが、構想計画段階においても、ここに示す項目を参考にしながら、調査の必要性等について適切に評価するものとします。

## (2) 地域の実態に即した構造規格の弾力的運用

これまでの道路整備においては、まず基本となる道路の種別・区分を定め、



道路構造令に示されている標準的な設計基準を適用することにより、全国のどこでも同じような形態を有する画一的な整備が行われてきました。

しかしながら、こうした全国標準基準の適用により、例えば山間部において、長大な法面が発生して自然環境への影響が懸念されるケースや市街地部で支障建物の移転に長期間を要して事業効果の発現が遅れるケースなどが見受けられます。

今後は、その地域で必要な機能の道路を効率的に整備するという観点から、道路構造の検討にあたっては、区間をきめ細かく区切った上で、環境要因や整備期間、住民合意等も含めて総合的に判断し、地域の実態に即した弾力的な適用を図っていきます。こうした構造規格の弾力的運用により、整備コストの縮減を図り、投資効果の早期発現を目指すとともに、自然環境にも配慮した道路整備を推進します。

#### 基本的考え

- ・ 道路構造令における特例値の弾力的運用
- ・ 幹線ネットワークを形成する交通量の多い国道等は除く。

#### 主な事例

- ・ 1.5車線の整備  
2車線にこだわらず、区間によって1車線道路に待避所の設置を組み合わせた整備
- ・ 小規模交差点改良  
植栽帯、法面等を利用しながら、右折車線の延長・幅員の縮小による交差点での滞留スペース確保
- ・ 歩道幅員の見直し  
歩行者、自転車の通行量や動線を考慮した歩道幅員等の見直し  
(部分的な縮小含む。)

### (3) ストックを活用した効率的整備と既存施設の計画的修繕

これまでに整備された道路ストックの中には、社会環境の変化等や道路管理者間の連携が不十分でその機能を十分に果たしていないものもあります。こうした場合には、新たに道路を作るよりも各管理者間が密接に協力する体制を確立し、極力既存の道路の機能更新を図ることで効率的整備を推進していく必要があります。

具体には、割高感が高まり利用者が伸び悩んでいる有料道路について、渋滞対策、環境改善、交通安全の観点から、弾力的な料金の運用等による有効活用の方策を検討します。

また、違法駐車や看板等の排除、路上工事の徹底管理と工事期間の短縮、信号制御、交差点付近での規制など交通管理者との連携をより密にしながら、道路の効率的な使い方の実現に努めます。

高度経済成長期に多数建設された橋梁、トンネル等の道路施設については、今後、更新時期を迎えることから、十分にその機能が発揮できるようにアセットマネジメント（資産管理）手法を取り入れた計画的な修繕を行い、道路構造物の延命化・更新費用の平準化を図り、既存施設を有効に活用していきます。

なお、既存ストックの活用と新規整備の比較検討にあたっては、トータルコストの比較とともに、道路と地域社会との関わり合い方や自然環境への影響等の総合的観点で比較検討します。

## 2. わかりやすく、愛着の持てる道づくり

### (1) オープンな行政運営と意思決定に対する住民参加の推進

道路に限らず、行政に対する情報開示と住民参加が求められています。特に現在求められているのは、行政の作成した計画の結果よりも意思決定段階における情報開示や住民参加です。

こうした点を踏まえ、今後の道路整備においては、その目的や整備効果のPRに努め、原則として事業の着手前および完了後に広報媒体（広報紙、ホームページ、新聞等）を利用し、事業目的、内容、整備効果、地元の反応などの広報活動を行います。事業実施の際には、現場のわかりやすい場所に事業目的、内容を記載した看板を設置し、地域住民や道路利用者への周知を図ります。

また、都市計画決定・変更手続きの徹底、計画策定時におけるPI（パブリックインボルブメント）の適用やパブリックコメントの活用、事前評価から再評価、事後評価にいたる一貫した事業評価手法の確立等により、県民に開かれたシステムの構築を目指すとともに、県民やNPOとの協働により、ワークショップ等を取り入れた住民参加型の道づくりを推進します。

さらに、民間の資金やノウハウを活用したPFIについても、コスト縮減や整備効果の早期発現の観点を考慮しながら、そのメリットが発揮できる分野について導入を検討していきます。

## 【社会実験の実施】

地域における様々な課題を解決するためには、既存の施策だけでなく、その地域の現状を踏まえた新たな施策の実施が有効である場合があります。

また、新しい施策の導入にあたっては、住民の価値観やニーズの多様化、生活環境に対する意識の高まり等に伴い、幅広い意見をとりまとめる必要があることから本格的な導入に先立ち判断材料を得るため、地域の関係者が実際に施策を体験し、評価を行う各種社会実験についての取り組みを進めます。

### (2) 住民が愛着を持ち守り育てるシステムの形成

地域に密着した道路については、住民が計画づくりに参加するだけでなく、かつての「道普請」のように、道路を自分達の共通の財産として守り育てるといった意識の醸成が大切であり、これを支援するシステムづくりを進めます。

例えば、ポケットパークや一定区間の道路管理を地域や企業等で行うこと（道路愛護活動、美知メセナ）や区間を決めて通行の支障や道路の破損状況を報告してもらう制度（マイロード登録者制度）、さらには買い物モールでのイベントの開催など、地域住民や NPO、企業が道路を管理し、さらに活用するための方策を検討します。

また、道路の適正利用を目指し、住民、事業者、行政が一体となり、それぞれが役割分担しながら、違法駐車や看板類の排除、歩道や植栽帯の維持管理等を協働で行い、県民の納得できる管理水準を低コストで実現できる取り組みを進めます。

## 3. 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

本県は、自然公園が県土の約4割を占め、豊かで貴重な自然環境を有していることから、道路整備に伴う自然環境の消失や地形の改変を抑制するため、極力、既存の道路ストックを有効に活用し、環境への負荷を最小限にとどめるよう配慮します。地形的制約条件等により既存道路の活用が困難な場合には、計画段階から線形や代替ルートの検討または必要に応じて橋梁・トンネル構造の採用を図り、自然環境への影響に配慮した路線計画に努めます。

また、自然公園区域内等における道路の整備にあたっては、現況の自然特性を踏まえて周辺環境や景観への配慮をしながら、適正な植生による法面の緑化や小動物の移動経路の確保等を図るとともに、必要に応じ既存植生・群落の移

植や湿地、ヌタ場等の動物の生息上必要な環境整備を行い、生態系としての保全・復元が可能な道路整備を行います（エコロードの推進）。

## （２） 生活環境への配慮

道路工事に伴う生活環境への影響に配慮し、騒音・振動等の少ない工法の採用を図るとともに、占用工事を含めた路上での工事期間の短縮を図るため、道路管理者と占用事業者間の連携強化に努めます。

## 各地域の道路整備計画

本県は、琵琶湖を中心にまとまりのある一つの「小宇宙」ともいうべき形態を有していますが、地域毎に見てみると地形や気象条件、人口・産業構成や集積度、交通環境などあらゆる面で相違していることから、地域毎に地域の特性を考慮しながら重点施策の抽出等を行い地域における道路整備の方向性を示すことが必要です。

先に実施したアンケート調査の結果を見ても、道路の現状に対する満足度や今後の重要度、進め方等に対する考えは地域別に大きく異なっています。

こうしたことから、各地域における道路整備計画については、道路整備マスタープランの基本方針等を受けて、地域住民や道路利用者、各道路管理者等により幅広く議論し、河川や区画整理など関連する事業との調整を十分図りながら策定することが大切であり、この際には道路整備マスタープランとの整合に、十分留意します。

### 【地域別アクションプログラム】

道路整備マスタープランの具体的な実行計画として、地域別に事業種別（メニュー）、路線名・箇所名、実施時期を明記したアクションプログラムを作成し、公表するものとします。

- ・ 計画対象道路 県管理国道、県道、都市計画道路
- ・ 関連道路 高速道路、直轄管理国道（権限代行を含む）、主要な市町村道
- ・ 対象期間 10箇年（前期・後期）