

滋賀県道路整備
マスタープラン(原案)
第3次

令和4年3月
滋賀県

目次

はじめに	1
I 目指すべき道路整備の将来像と道路整備の基本方針	2
I-1. 目指すべき道路整備の将来像	3
1. 本県の現状と見通し	3
2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果	10
3. 目指すべき道路整備の将来像	11
I-2. 道路整備の基本方針	13
1. 取組みの柱とそれらを実現するための施策について	13
2. アセットマネジメントの推進による既存施設の計画的修繕	34
II 道路整備の取組方針	35
II-1. 道路整備の取組方針	36
1. 効率的・効果的な整備	37
(1) 道路整備の優先順位の明確化【客観的評価マニュアル】	37
(2) 既存道路を最大限活用	40
(3) 新技術の活用	40
2. まちづくり等と連携・一体化した整備	41
(1) 国の広域ネットワーク計画と連携した道路整備	41
(2) 市町のまちづくりと一体となった道路整備	41
(3) 道路交通と公共交通の連携による輸送分担の推進	41
3. 内容検証と継続的な見直し	42
II-2. 各地域の道路整備計画	43
用語集	44

はじめに

滋賀県では、将来20年間の道路整備の基本方針となる『滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)』を平成24年3月に策定し、着実に道路整備を進めてきました。

この間、人口減少や高齢化、頻発化・激甚化する災害への備え、ICT技術の進展、加えて、新型コロナウイルス感染症をきっかけとした新しい生活様式へのシフト等、道路をとりまく状況が大きく変化しています。

また、令和3年度に、県では拠点連携型都市構造への転換を目指す「滋賀県都市計画基本方針」を策定し、国では今後の広域的な道路交通の方向性を「新広域道路交通ビジョン」で示されたところです。

こうした社会情勢の変化や新たな計画を踏まえ、『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『滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)(以下「マスタープラン(第3次)」という。)]を策定しました。

以下に示す「マスタープラン(第3次)」は、県内の地域毎の具体的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、無駄なく早急に進めるための基本方針となるものです。

基本的な考え方

- ・概ね、今後の20年間を対象とします。
- ・社会経済情勢の変化や新たな政策課題にかかる変更要素が生じた場合は適宜見直します。
- ・県内の道路ネットワーク(高速道路から主要な市町道までを含む)のあり方を念頭に県管理道路の整備方針を示します。

本計画の位置付け

- ・本計画は、本県の県政運営の基本方針である『滋賀県基本構想』に基づく部門別計画(基本構想実現のための個別計画)として位置付けています。
- ・また、概ね20年後を見据えた本県の都市計画の基本的な方針や広域的な方向性を示した『都市計画基本方針』の「拠点連携型都市構造」の実現に向け、道路整備の視点から目指すべき姿を本計画では示しています。

I

目指すべき道路整備の将来像と 道路整備の基本方針

I-1. 目指すべき道路整備の将来像	3
1. 本県の現状と見通し	3
2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果	10
3. 目指すべき道路整備の将来像	11
I-2. 道路整備の基本方針	13
1. 取組みの柱とそれらを実現するための施策について	13
2. アセットマネジメントの推進による既存施設の計画的修繕	34



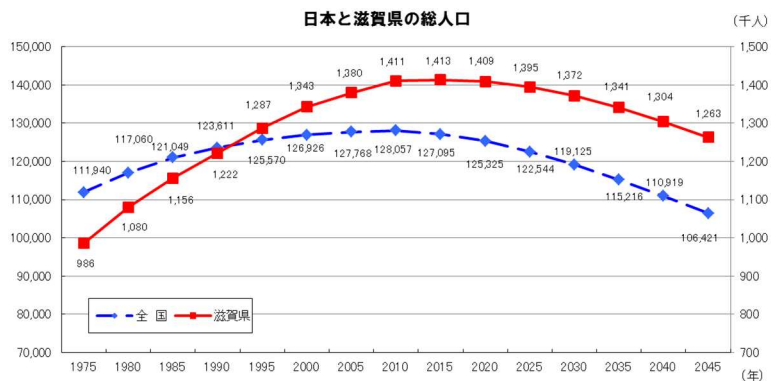
I-1. 目指すべき道路整備の将来像

1. 本県の現状と見通し

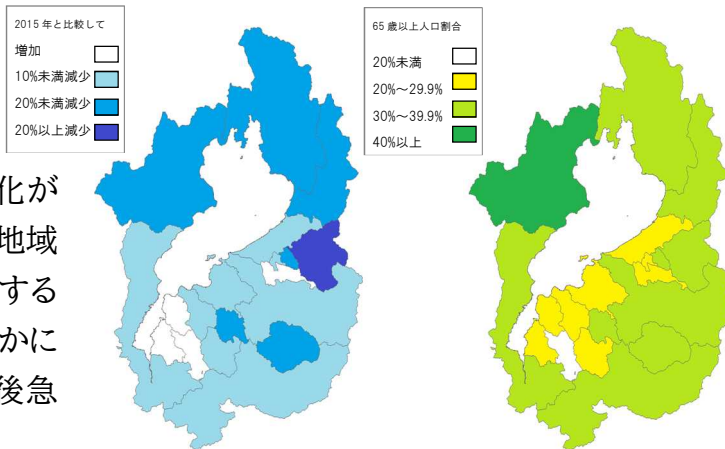
(1) 人口減少と高齢化の進行

本県の人口は、2013年頃をピークに、既に減少局面にあると考えられます。2013年には初めて転出者が転入者を上回り、2016年以降は死亡数が出生数を上回っています。全国の状況と比べて人口減少のスピードが緩やかなものの、このまま出生数が減少し、若い世代の流出が続いた場合、2015年に約141万3千人であった人口は、2030年には約137万2千人まで減少、更に2045年には約126万3千人まで減少する見込みです。

本県全体では全国に遅れて高齢化が進行していますが、既に全国より早いスピードで高齢化が進んでいる地域もあり、県内でも地域により人口動向の状況は二極化する見込みです。なお、高齢化が緩やかに進んでいる地域においても、今後急速に高齢化が進む見込みです。



日本と滋賀県の総人口の推移と推計
(国勢調査(総務省)、国立社会保障・人口問題研究所推計)



県内市町人口増減図 (2015年→2030年) 県内市町 65歳以上人口割合図 (2030年)

(国勢調査(総務省)、国立社会保障・人口問題研究所推計)

現状	<ul style="list-style-type: none"> ■人口減少のスピードは、全国より緩やかなものの今後も減少傾向 ■高齢化も全国より緩やかに進行する一方、既に全国より早いペースで進行している地域もあり、県内でも二極化する見込み
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ■人口減少による「低密度な拡散型の都市構造」から、都市機能を集約したメリハリのある「拠点連携型都市構造」への転換 ■自動運転等の多様な交通手段の確保や、公共交通ネットワークの維持による少子高齢化への対応

1 (2) 地理的特性を活かした経済の発展

2 本県は、古くから近畿圏、中部圏、北陸圏を結ぶ交通の要所として栄え、現在も
 3 これらの地域を結ぶ名神高速道路や北陸自動車道、新名神高速道路等の幹線道
 4 路が国土軸を形成しています。また、国際空港や重要港湾とも高速道路網で結ば
 5 れており、太平洋側にも日本海側にもアクセスが良好な恵まれた位置にあります。

6 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
 7 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。

8 しかし、一方で人口増加や産業集積は、交通量の増大を招き、慢性的な交通渋
 9 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
 10 しています。

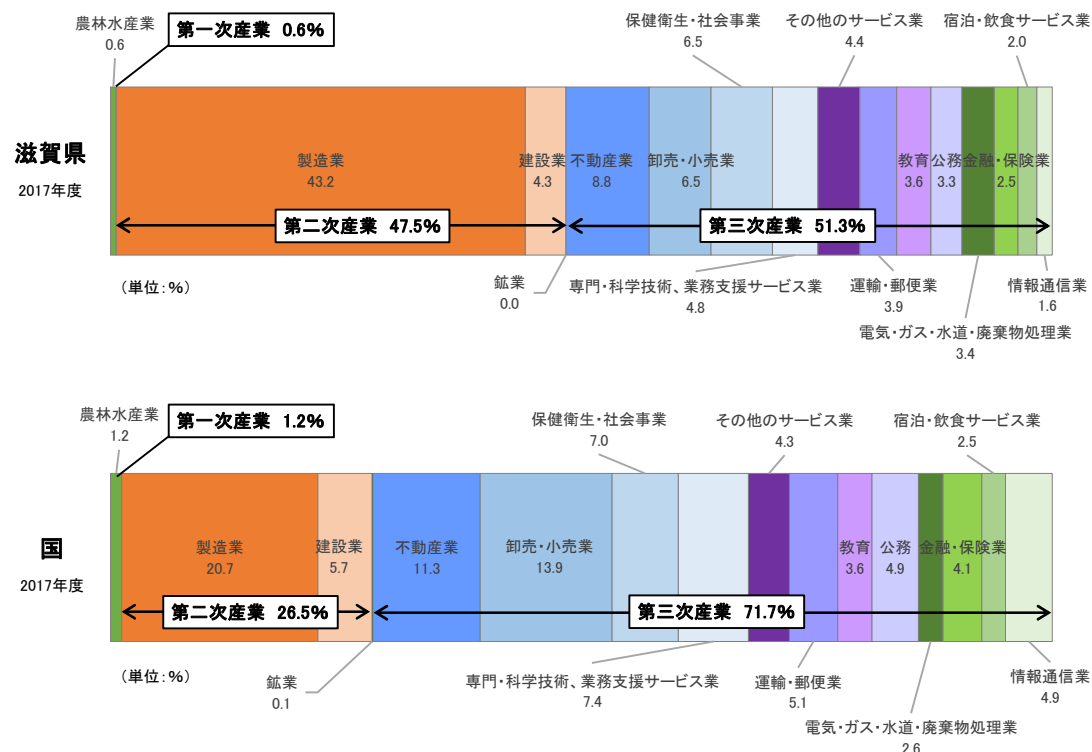


11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31 滋賀県周辺における広域的な道路交通網の現況
 32 (滋賀の3つの魅力(滋賀県企業誘致推進室))

1 本県の県内総生産は約 6.5 兆円であり、県内総生産を経済活動別にみると、第
 2 一次産業は 418 億円(県内総生産の 0.6%)、第二次産業は 3 兆 1,042 億円(同
 3 47.5%)、第三次産業は 3 兆 3,496 億円(同 51.3%)となっています。

4 本県では県内総生産に占める第二次産業の割合が全国1位(47.5%:「2017
 5 年度県民経済計算」内閣府)、1 事業所当たりの付加価値額は全国 2 位(10 億
 6 8,636 万円:「2019 年工業統計調査」経済産業省)という日本有数のものづくり
 7 県となっています。

8 今後、新名神高速道路の全線完成やリニア中央新幹線の品川・名古屋間開業な
 9 ど、本県および近隣府県では新しい広域的な道路交通網が整備される予定であり、
 10 地理的特性を活かした更なる経済発展が期待されます。



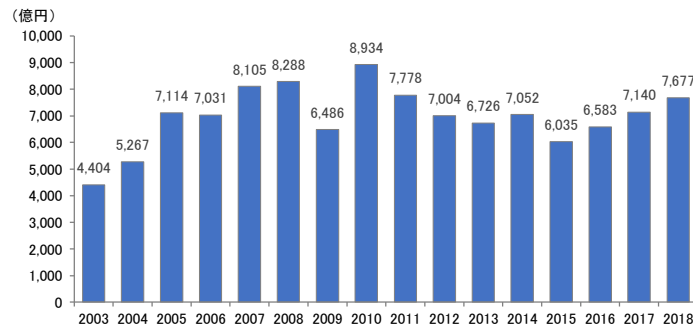
27 経済活動別の県内総生産および国内総生産における構成比(名目)
 28 (2017 年度滋賀県民経済計算)

29 現状	<ul style="list-style-type: none"> ■ 太平洋側にも日本海側にもアクセスが良好な恵まれた地理的特性から、県南部を中心に経済発展 ■ 県内総生産に占める第二次産業の割合が全国 1 位、1 事業所当たりの付加価値額は全国 2 位という日本有数のものづくり県
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人・モノの円滑な移動を促進する道路ネットワークの形成と機能強化の推進による、地理的特性を活かした更なる経済発展の支援

1 (3) 経済のグローバル化

2 2019年の関西の輸出額は約16.4兆円、輸入額(速報値)は約14.8兆円であり、
 3 輸出の約7割をアジア諸国が占めています。

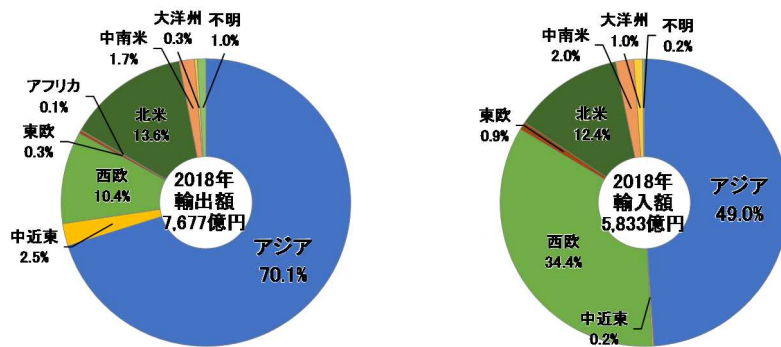
4 2018年の本県の輸出額は7,677億円、輸入額は5,833億円で、いずれも近年増加傾向にあり、
 5 輸出の約7割、輸入の約5割をアジア諸国が占めています。



滋賀県の輸出額の推移
(2018年滋賀県貿易実態調査)



滋賀県の輸入額の推移
(2018年滋賀県貿易実態調査)



滋賀県の輸出仕向地割合 滋賀県の輸入仕入地割合
(2018年滋賀県貿易実態調査)

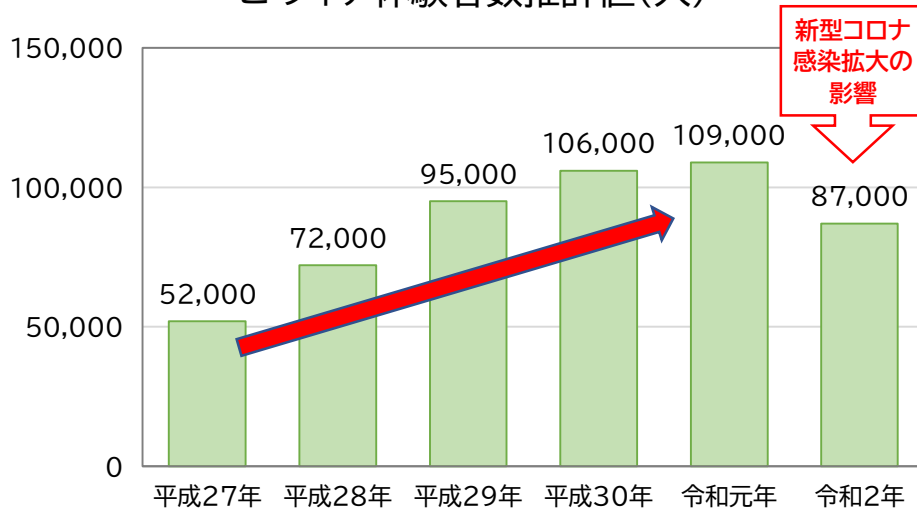
現状	■輸出入額は近年増加傾向にあり、輸出の約7割、輸入の約5割をアジア諸国が占めるなど、経済のグローバル化が進行
今後の見通し	■工業用地や物流拠点等の産業集積地や輸出入経路のアクセス性を向上による、グローバル市場での競争力の向上

1 (4) ビワイチの「ナショナルサイクルルート」指定

2 日本を代表し世界に誇りうるサイクリングロードを「ナショナルサイクルルート」と
 3 して指定する制度が令和元年 9 月に創設され、「ビワイチ」は、「茨城県のつくば霞
 4 ケ浦りんりんロード」と「広島・愛媛県のしまなみ海道サイクリングルート」とともに、
 5 令和元年 11 月に第1次ナショナルサイクルルートの指定を受けました。

6 全国各地で地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムが推進されているなか、滋
 7 賀県においても、自転車で琵琶湖を一周する「ビワイチ」が人気を博し、近年は年間
 8 10 万人を超える方々が「ビワイチ」を体験されています。

ビワイチ体験者数推計値(人)



ビワイチ体験者数推計値(人)

(地方創生・国スポ・障スポ大会対策特別委員会 資料 2-1
 (令和 3 年(2021 年)5 月 28 日 商工観光労働部観光振興局))

現状	<ul style="list-style-type: none"> ■「ビワイチ」は、令和元年 11 月第1次ナショナルサイクルルートに指定 ■近年は年間 10 万人を超える方々が「ビワイチ」を体験
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ■今後も利用者が増加する見込みであることから、安心安全で快適な自転車走行環境の創出により、県内来訪者の更なる誘致を支援

1 (5) 国土強靱化

2 ① 自然災害リスク

3 本県では、琵琶湖西岸断層帯をはじめとした活断層による地震や、南海トラフ地
 4 震による大規模災害の発生が危惧されています。特に南海トラフ地震の30年以内
 5 の発生確率は70%～80%程度とされており、本県をはじめ、西日本を中心に大き
 6 なる人的・物的な被害をもたらす、日本全体の経済にも大きな影響が生じる恐れがあ
 7 ります。また、集中豪雨や河川の氾濫等、地震以外の災害や複合災害のリスクもあ
 8 ります。

9 近年の気候変動に伴い、災害が激甚化・頻発化する中、本県においても近年、
 10 2017年8月の台風5号、10月の台風21号、2018年7月豪雨、9月の台風
 11 21号による大雨等により、県内各地で土砂災害による通行止め等が発生しました。
 12 特に、全国で初めて「大雨特別警報」が発表された2013年9月の台風18号で
 13 は、戦後最大級の豪雨となり、土砂災害で1名が亡くなられ、1,200棟を超える住
 14 家被害が発生し、県内の避難指示・勧告対象者は16万人に及びました。



25 県域の主な活断層(帯)
 26 (2020年滋賀県国土強靱化地域計画)

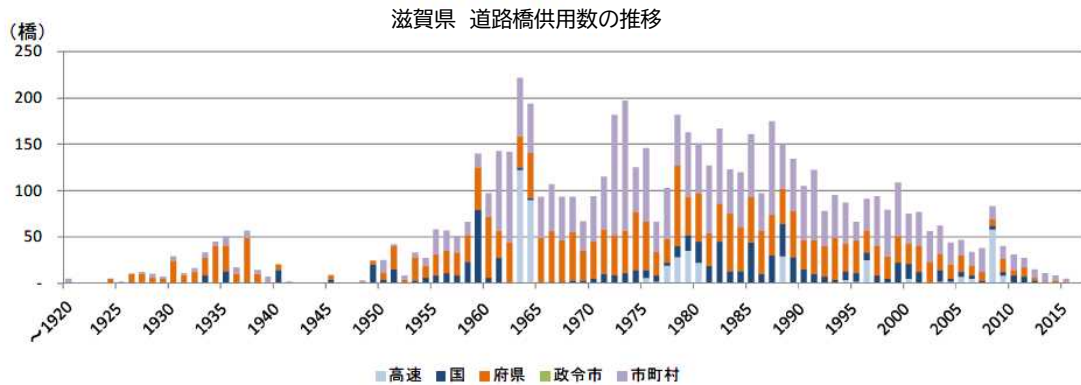


27 台風等による被害状況

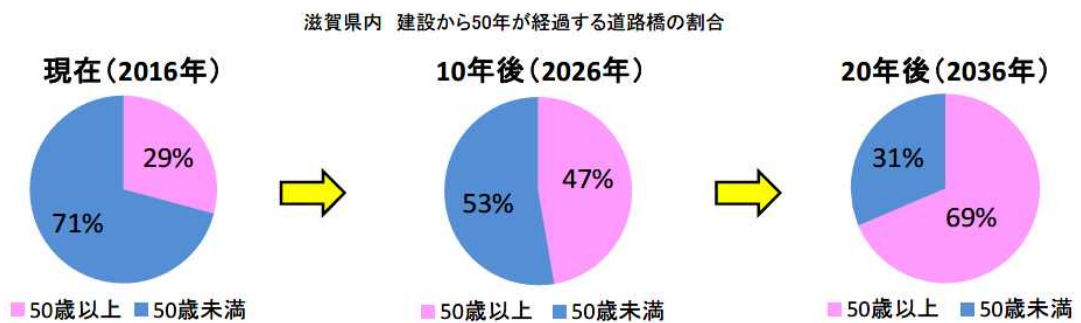
<p>28 現状</p>	<p>■本県では、琵琶湖西岸断層帯をはじめとした活断層による地震や、南海トラフ地震による大規模災害の発生が危惧 ■近年の気候変動に伴い、台風等による災害が激甚化・頻発化</p>
<p>29 今後の見通し</p>	<p>■強靱な道路整備と、防災拠点及びそれらを結ぶネットワーク強化により、激甚化・頻発化する自然災害に対応</p>

② 道路インフラ施設の老朽化

本県では、高度経済成長期や琵琶湖総合開発事業により、1960年頃から1985年頃にかけて集中的に道路インフラ施設を整備してきました。今後、施設の一斉の老朽化が進展し、2036年には架橋後50年以上が経過する橋梁が県下で約7割となり、維持管理費の急速な増大が懸念されています。



年次別の道路橋供用数の推移(滋賀県)
(2017年度第1回道路メンテナンス会議資料)



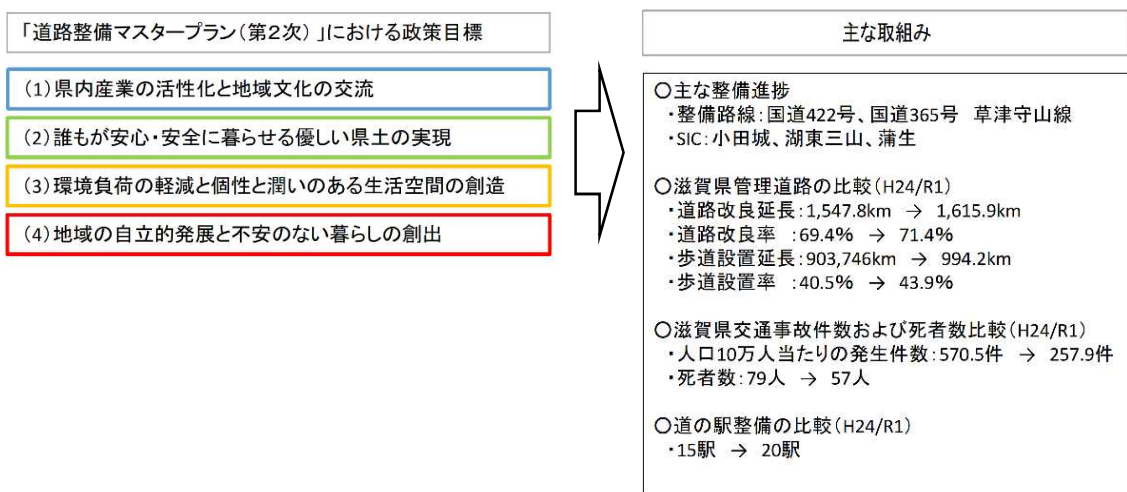
建設から50年以上経過した橋梁の割合変化(滋賀県)
(2017年度第1回道路メンテナンス会議資料)

現状	■ 高度経済成長期や琵琶湖総合開発事業により、集中的に道路インフラ施設を整備したことから、一斉の老朽化が進展
今後の見通し	■ 計画的なアセットマネジメントの推進により、道路インフラ施設の老朽化と、維持管理費の急速な増大化に対応す

2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果

滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)を策定した平成24年3月から令和3年3月までの10年間について、小谷城スマートICや湖東三山スマートIC等の供用をはじめ、幹線道路においては、国道422号大石東バイパスや草津守山線整備、国道365号椿坂トンネル開通など着実に道路整備を進めてきました。

また、安全面においては、人口10万人当たりの事故発生件数を比較すると、約半数となるなど自動車交通の安全性が向上しました。



【主な整備箇所】



国道422号 大石東バイパス
(瀬田川令和大橋)



小谷城スマートIC

3. 目指すべき道路整備の将来像

本県が目指す将来像として、滋賀県基本構想では人・経済・社会・環境の4つの視点で、自分らしい未来を描くことができる生き方と、その土台として SDGs の特徴にある経済、社会、環境の3つがバランスの取れた持続可能な滋賀を目指しています。

また、滋賀県都市計画基本方針では、低密度な拡散型の都市構造から、今あるものを活かす視点を重視し、持続可能で質の高い都市構造への転換を目指しています。

道路の視点では、人口減少と高齢化の進行、経済のグローバル化、近年の気候変動による災害規模の拡大および地震等の大規模災害の発生の恐れ、新型コロナウイルスの感染拡大による経済への影響など、道路・交通政策を取り巻く環境の変化をふまえ、高齢者、子供、障がい者を含むすべての人が移動手段、交通事故、渋滞の心配なく自由に快適に移動できる社会の構築を目指すべきです。

これらを踏まえ、本計画における目指すべき道路整備の将来像として、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り、拠点間と拠点内の階層を意識した将来像を設定します。

これにより、「“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”」の実現を目指します。

■ 目指すべき道路整備の将来像

**“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”**

1 ■ 目指すべき道路整備の将来像

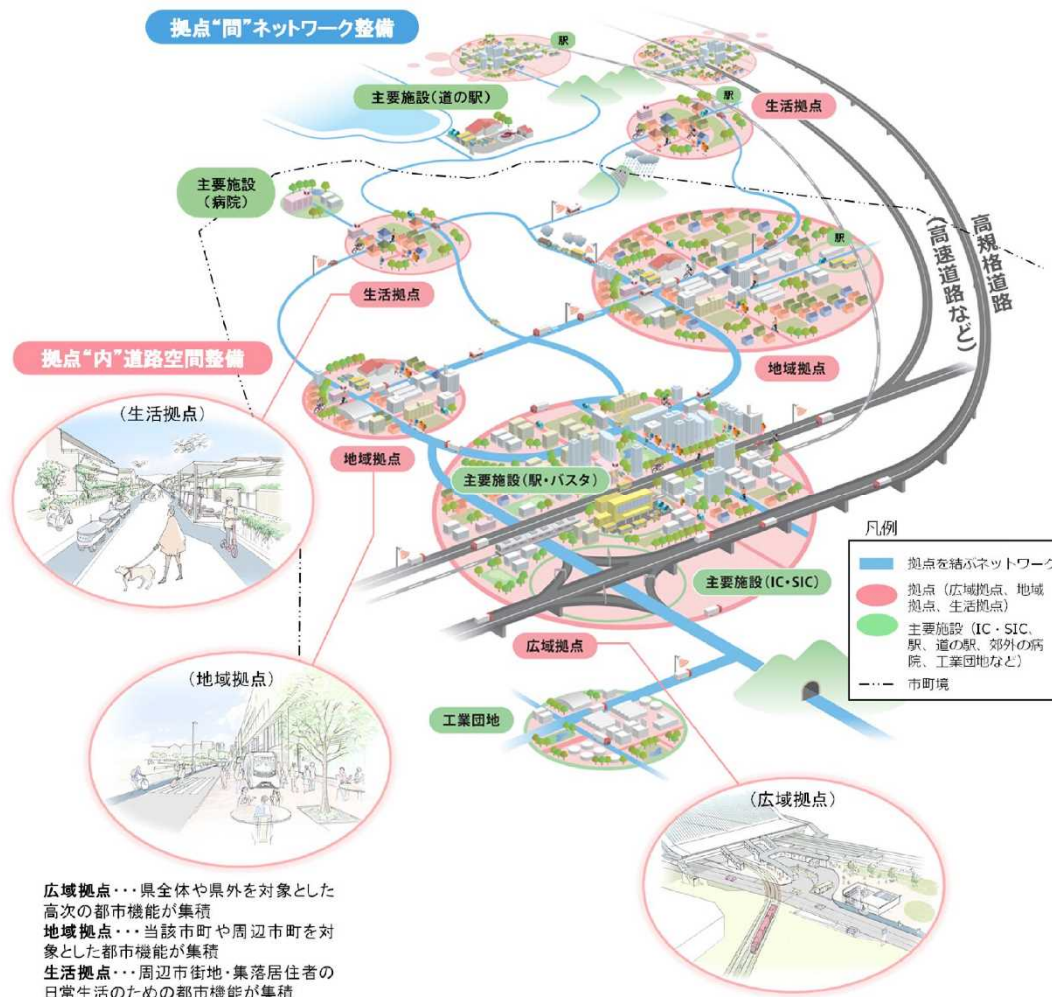
【拠点“間”ネットワーク整備】

県内外の拠点を結び、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を図り生産力を向上させる道路網とします。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。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する、車中心から人中心へ、活力と賑わいをもたらす道路空間を創出します。

2



3

4

目指すべき道路整備の将来像

I-2. 道路整備の基本方針

2. 取組の柱とそれらを実現するための施策について

本県においては、増大する交通需要に対応した道路整備を推進してきており、平常時・災害時を問わない人やモノの移動の円滑化、技術革新やポストコロナ時代も見据えた県内産業の活性化、地域文化の交流促進、医療の支援等を図るため、道路ネットワークの強化、交通拠点・防災の機能強化、交通マネジメント・推進体制の強化を図ることが必要です。

道路における安全性として、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・車いす利用者等に対する安全性を高めることが重要です。

また、今後は、「新しい生活様式」に対応した豊かな暮らしの実現を目指すため、賑わいをはじめとした多様なニーズに応える魅力的な道路空間の創出や、ICT 技術の活用による効率的で利便性の高い交通を確保し、どこかに行きたくなくなると思える道路整備で無ければなりません。

本マスタープラン(第3次)では、目指すべき道路整備の将来像の実現に向けて、以下の4つの取組みの柱を掲げます。

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（広域ネットワーク）
	(2) 拠点間のアクセス性を高める道路整備（地域ネットワーク）
	(3) 気候変動等へ適応した道路整備（防災）
2 スムーズでクリーン	(1) 新技術に対応した道路交通情報システムの構築（新技術）
	(2) 環境負荷の軽減（環境）
3 快適でセーフティ	(1) 人中心の空間創出（車から人へ）
	(2) 街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備（生活環境・景観）
	(3) マイカーに頼らない生活様式への転換（乗換拠点）
	(4) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備（ユニバーサルデザイン）
4 行きたくなくなる・居たくなる	(1) 賑わいと交流の場の創出（賑わい）
	(2) ICT 技術等の活用による効率的で利便性の高い交通の確保（新技術）



1 **1 つながる・ひろがる**



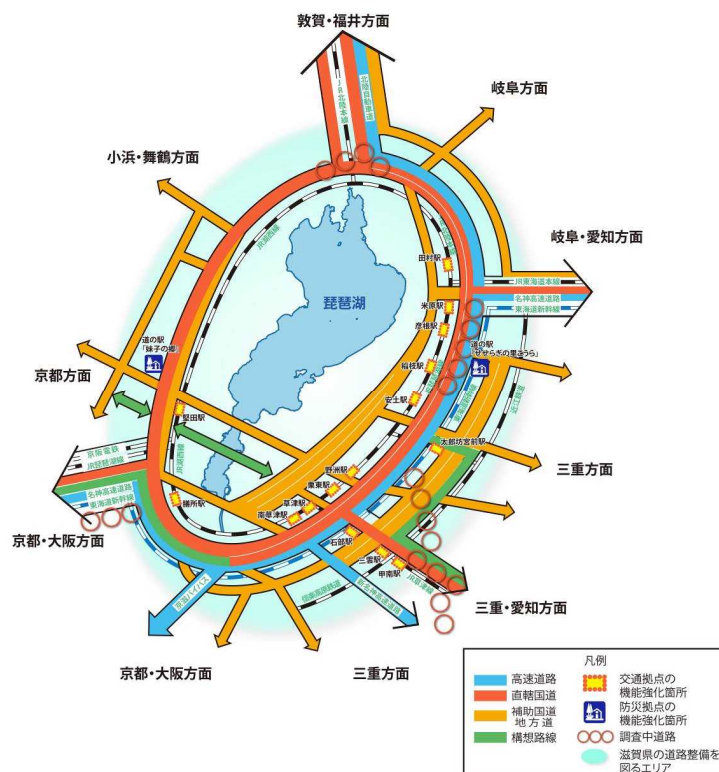
(1) 産業活動や地域交流を支える道路整備（広域ネットワーク）

- 円滑な人やモノの流れを実現するための環状および放射状の広域ネットワーク形成
- 交通渋滞の解消による産業活動等の活性化の支援
- 自動車、歩行者と共存しながら安心安全で快適なサイクリングを楽しむことができる走行空間整備を推進「ビワイチ」

2
3 ① 環状および放射状の広域ネットワーク形成

4 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す。また、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、中部圏等へのアクセスとなる放射状道路の整備が必要です。

8 環状道路網および放射状道路の整備を図ることで、平常時・災害時に問わず人やモノの移動がスムーズに行えるネットワークを形成します。



24 ※調査中道路、交通拠点・防災拠点の機能強化箇所は「滋賀県広域道路交通計画(令和3年3月)」より抜粋
25 滋賀県内の広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点のイメージ



1 ② 交通渋滞の解消による産業活動等の活性化

2 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
3 です。本来、現道拡幅やバイパス整備は最も有効な対策となりますが、主要な混雑
4 多発箇所での右折車線設置等の交差点改良、歩道が狭く危険な踏切、渋滞が著し
5 い踏切の立体交差化、道路幅員の拡大なども渋滞対策として効果的です。このこと
6 から、重点化を図りながら対策を実施します。

7



8

9

バイパス整備の事例
大津能登川長浜線((都)山手幹線)

10

11



12

13

14

15

16

17

18

19

交差点改良の事例
(片岡栗東線)

20

21

22



1 ③ 安心安全で快適なサイクリングを楽しむことができる走行空間整備
2 「ビワイチ」

3 サイクリングを活かした県全体の活性化に向け、安心安全で快適にサイクリング
4 を楽しむことができる自転車通行空間整備を引き続き進めていきます。具体的には、
5 案内看板および路面表示の設置、自転車通行帯や自転車歩行者専用道路等の整
6 備を進めます。

7 また、ビワイチを通じて、自転車の利用環境の整備と活用促進が進むことで、自
8 動車に使用するガソリン消費の低減につなげ脱炭素に貢献します。

9



10
11
12
13
14

「ビワイチ」ルートと主な自転車通行区間の整備状況

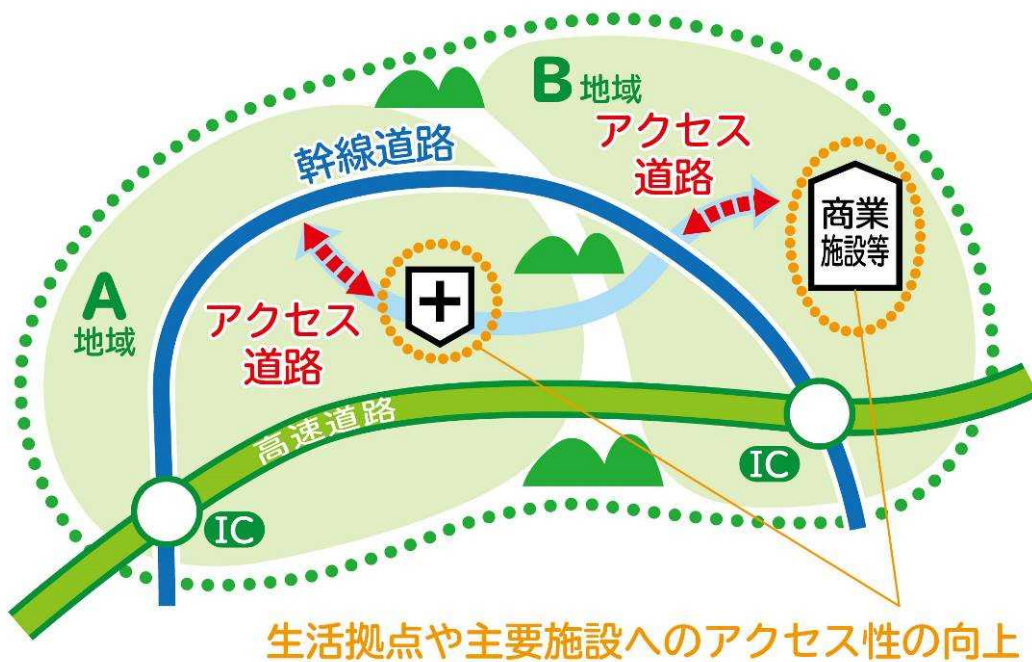


(2) 拠点間のアクセス性を高める道路整備（地域ネットワーク）

- 生活拠点や主要施設へのアクセス性を高め、日常生活の移動を円滑化
- 交通結節点(スマートインターチェンジ等)の整備により拠点や主要施設間のネットワーク機能強化

① 生活拠点や主要施設へのアクセス性の向上

県民の救急医療や商業施設等の日常生活の利便性が平等になるように、速達性・定時性を確保する幹線道路の整備を促進するとともに、既存の高規格道路へのアクセス道路を整備し、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、救急・救命活動を支援する道路整備に努めます。



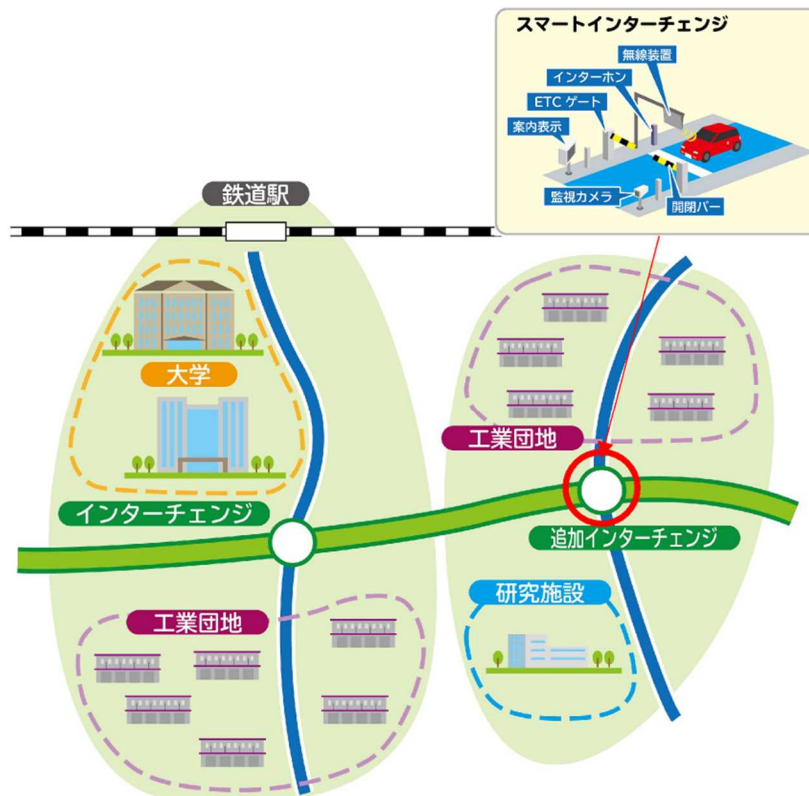
生活拠点や主要施設へのアクセス道路整備のイメージ



1 ② 主要施設間のネットワーク機能強化

2 広域的な交流を促進する追加インターチェンジ(スマートインターチェンジを含む)
 3 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、交通施設を
 4 強化して既存施設の付加価値を高めるとともに、主要施設間のネットワーク強化に
 5 より、地域ネットワークの強化等を支援する道路整備を推進します。

6



7

8 **スマートインターチェンジ (SIC)**

9 高速道路のSAや本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスス
 10 トップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジ。簡
 11 易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要。

11

12 SIC等による主要拠点間ネットワーク機能強化のイメージ

13

14

15



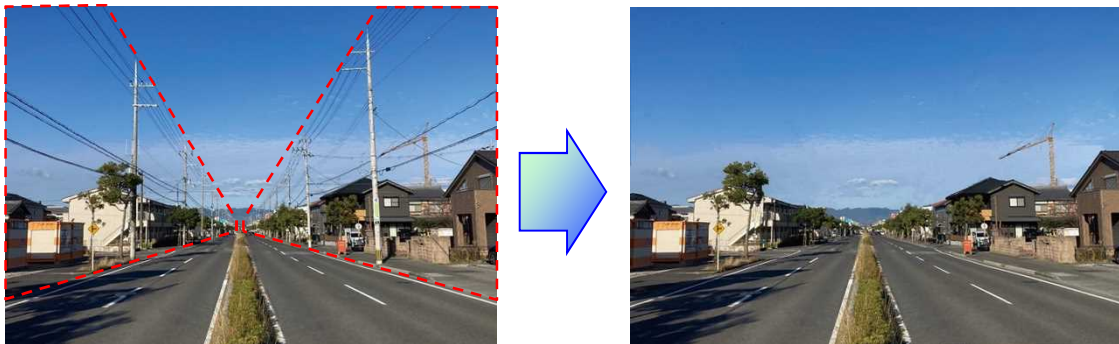
(3)気候変動等へ適応した道路整備（防災）

- ダブルネットワークの確保や無電中化の推進等により、災害時においても安定的な人流・物流の確保
- 災害脆弱性を克服し、地域の孤立化を防止
- 道の駅の災害時の利用を想定し、防災拠点としての機能強化

① 災害時に機能する道路ネットワークの構築

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や重要物流道路について、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ります。

また、電線類の埋設等による無電柱化等と合わせた災害に強い道路整備も進め、複数ルートの利用が可能となる多重性(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。



無電柱化のイメージ写真



1 ② 異常気象時の地域の孤立化を防止する対策の推進

2 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、バイパス等の
3 整備とあわせ、落石や崩土危険箇所での対策を進めます。関係機関と連携し、大
4 雨に対しては冠水対策等に努め、大雪に対しては、融雪施設等の整備や除雪体制
5 の強化により、異常気象時においても信頼性の高い道路交通の確保を図ります。

6 また、災害発生時には、被害の最小化を図り、迅速な緊急通行車両等の走行経
7 路の確保や、道路の通行可否・公共交通運行状況など、必要な情報を即時・的確に
8 情報提供する仕組みを構築します。

9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24



③ 道の駅における防災拠点機能の強化

道の駅は、2004年10月の新潟県中越地震、2011年3月の東日本大震災、2016年4月の熊本地震時等において、被災者の避難場所や被災地救援のための支援拠点、被災情報や安否情報等の災害情報の集約・発信の場として広く活用され、災害時に「道の駅」が大きな役割を果たすことが確認されました。

こうした状況を踏まえ、災害時の物資輸送や避難、災害情報の集約・発信等の主要な拠点となり得る「道の駅」の既存施設等を対象に、ハード・ソフトを含めた防災機能を強化し、災害時における応急対策、復旧対策のため多重性、代替性を備えた陸・海・空の輸送ルートを確認します。

また、発災時の防災拠点のみならず、地域の復旧・復興の拠点として活用するために、他の防災施設と連携しながら、市町との役割分担調整、防災設備・防災機能の付加等を推進します。



防災拠点としての道の駅の活用イメージ



1 **2** スムーズでクリーン



(1) 新技術に対応した道路交通情報システムの構築（新技術）

- 道路交通情報システムの高度化により、交通の円滑化を図ることで事故や渋滞を減らし、CO₂削減にも貢献

4 道路交通情報システムの高度化による交通円滑化

5 IT 技術を活用し、ETC2.0 プローブデータや、カメラ画像の AI 解析等により、
6 リアルタイムの通行止めや渋滞等の交通状況の情報を収集・提供し、交通需要マ
7 ネジメント(TDM)や交通システムマネジメント(TSM)等、新技術に対応した道路
8 交通情報システムを構築します。

9 さらに、取得したデータは、データプラットフォーム構築やオープン化等により、ビ
10 ッグデータの多方面活用を図り、こうした道路交通情報システムの高度化により、
11 道路交通情報提供等を通じて本県における円滑な交通流を実現します。

12 また、これらの取組は、円滑な交通流実現により事故や渋滞の削減にもつながる
13 ことから、CO₂排出量削減にも貢献し、地球環境への負荷の軽減を図ります。



15 ビッグデータを活用した交通マネジメントの取組み事例
16 (ビッグデータによる事故危険箇所の特定制と対策の実施)(国土交通省HP)
17



1
2



(2)環境負荷の軽減（環境）

- 交通管理者や交通事業者との連携により、公共交通への分担を図ることでCO₂排出を抑制
- 太陽光発電や地中熱などの再生エネルギーを活用する道路の整備

3

4

① 公共交通利用促進施策推進によるCO₂排出の抑制

5

6

7

環境負荷は交通機関によって異なり、人が移動する際に自家用乗車よりもCO₂排出量の少ない鉄道・バス等の公共交通機関を利用するようになれば、CO₂排出量の削減につながります。

8

9

10

そのため、交通管理者や交通事業者との連携により、公共交通利用の促進を図る施策(モビリティ・マネジメント(MM)、マルチモーダル施策)等を推進することでCO₂排出量を抑制し、地球環境への負荷の軽減を図ります。

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20



21

22

23

24

25

バ定時性確保によるバス利用促進の取組み事例
(南草津駅周辺交通対策検討会への協力
左:社会実験前 右:社会実験中)



1 ② 再生エネルギーを活用した道路整備の推進

2 脱炭素という世界的な潮流の中で脱炭素化社会の実現に向け、道路分野にお
3 いても、地球温暖化の抑制、資源の 3R[リデュース(発生抑制)・リユース(再使
4 用)・リサイクル(再生利用)]の推進等が求められており、道路施設においても再生
5 可能エネルギーの有効活用を検討する必要性が高まっています。

6 そのため、太陽光発電や地中熱などの再生エネルギーを活用した道路の整備
7 を推進し、本県の循環型社会の構築に貢献していきます。

8



9

10

地中熱を利用した融雪装置を有する橋梁
(国道 421 号不老橋)

11

12

13

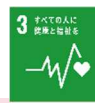
14

15



1

3 快適でセーフティ



(1) 人中心の空間創出（車から人へ）

- 歩行者・自転車通行スペースの拡充などにより安全な移動空間を形成
- 車中心から人中心の道路空間への再編

2

3

① 安全な移動空間の形成

4

5

6

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います。

7

8

9

10

11

12

13

14

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・車いす利用者等に対する安全性を高めることが重要です。このため、特に他府県と比較して整備の遅れている歩道について、通学路を中心に歩道整備を推進し、歩行空間の充実を図ります。また、近年、自転車と歩行者の重大事故の発生が指摘されており、自転車や歩行者の交通量が多い箇所において、自転車走行空間を確保するなど安全性の向上に努めていきます。さらに、道路交通法・同施行令による規制の特例措置が設けられた電動キックボード等、新たなモビリティ導入も見据えた安全な移動空間形成を図ります。

15

16

17

18

また、交通事故が多発している箇所については、必要な安全対策を実施するとともに、生活道路への大型車や通過交通の流入を抑制するためのバイパス整備など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、道路照明灯の設置など、交通安全対策の充実を図ります。

19

20

21

22

23

24

25



26

27

28

歩道と自転車道の分離による交通安全対策実施事例



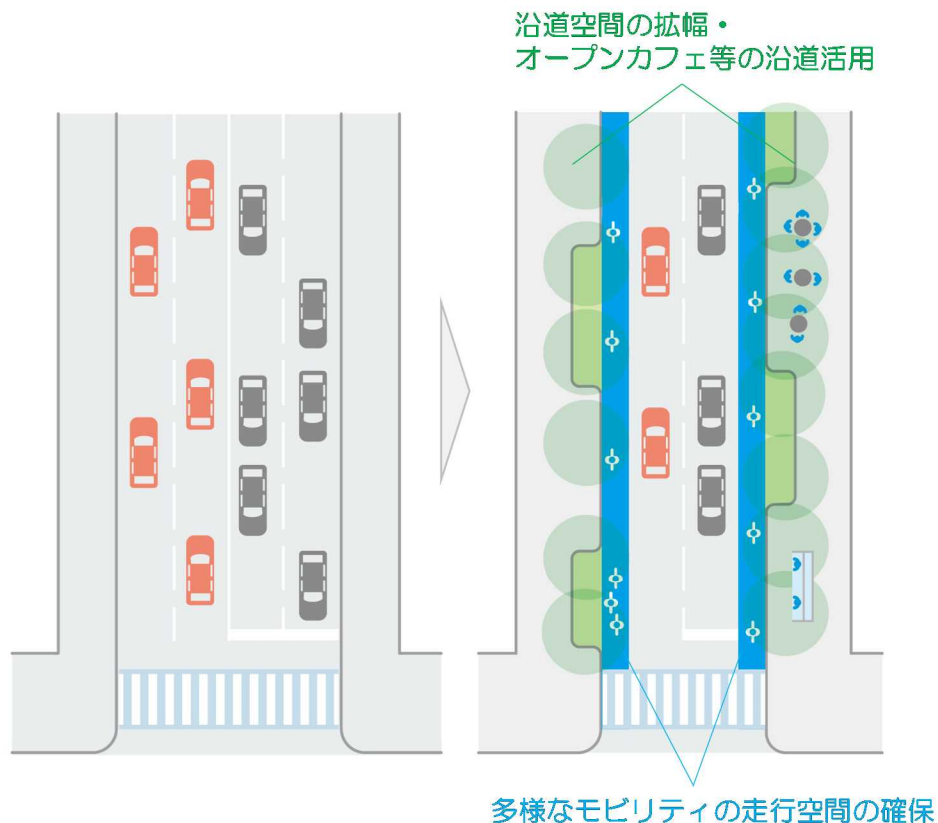
② 車中心から人中心の道路空間への再編

社会情勢の変化に応じて、自動車の円滑な通行が主目的であった道路空間の利活用へのニーズも変化してきており、多様なニーズに応じた道路空間の再構築を進める必要があります。

道路は性格に合わせて、柔軟に変えられます。例えば、縁石を移動させたり、線形を変えたり、交差点の形状を工夫したり、一方通行にするなどです。多くの道路は異なる時代に建設されたり、更新されるため、多様なニーズを満たすためには、既存の道路を車中心から人中心の道路へ転換し、居心地が良く歩きたくなる道路へ再編する必要があります。

さらには、通過交通を広域道路に迂回・誘導させ、歩行者が立ち止まって休憩等ができる機能や、賑わい機能、公共交通の円滑な通行、多様なモビリティの通行を可能にするなど、道路の機能分担を図ります。

また、従来の円滑な歩行者交通確保のための幅員構成の見直しによる歩道拡幅等だけでなく、道路空間の中で交流するスペースを創出するなど、沿道も含めた空間構成の見直しを進めます。



道路空間の見直しのイメージ

16
17
18



1
2
(2)街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備（生活環境・景観）

- 騒音や振動の抑制、連続した道路緑化などによる、良好な沿道環境への改善
- 地域の個性を活かした、魅力ある街並み・景観を形成

3
4 ① 良好な沿道環境への改善

5 自動車交通による騒音・振動・排気ガス等を抑制するため、バイパス整備等によ
6 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
7 高い舗装材の採用などを進めていきます。さらに、連続した道路緑化による潤いの
8 ある空間の形成等により、新しい道路環境の創出を目指します。



11
12
13 住宅地内を通る幹線道路における道路緑化の取組事例
14 (草津守山線)



1 ② 個性と魅力ある街並み・景観の形成

2 道路は、街並みが地域の景観や個性を表す要素のひとつである。地域特性を生
3 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。

4 例えば次のような点に留意した道路整備を目指します。

5 ◆ 市街地におけるうるおい空間づくり

6 植樹帯等の整備により、道路をうるおいの空間として利用するとともに、道路
7 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
8 慮しながら地域の個性を生かしたものを選定します。

9 ◆ 歴史を伝えるみちづくり

10 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
11 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
12 や道路の景観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
13 り、伝統行事等を伝える道路空間の創出に努めます。



23
24 個性と潤いある空間としての道路整備事
25 (大津能登川長浜線)

26
27
28



1
2
3
4 **(3)マイカーに頼らない生活様式への転換（乗換拠点）**

○ 多様な移動手段を利用しやすい駅やバス停などの乗換拠点の整備

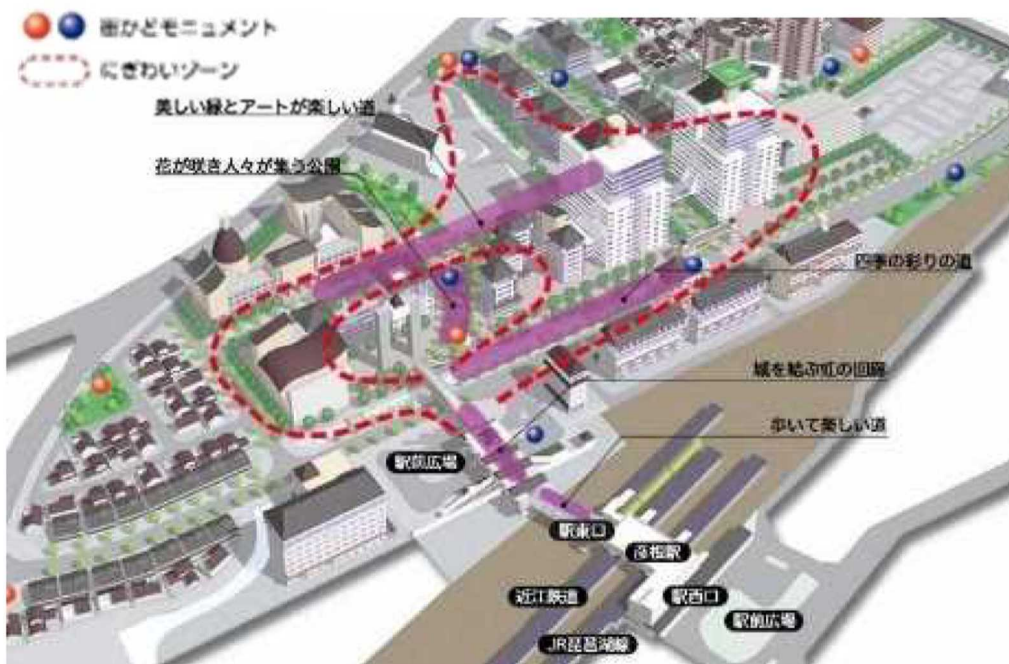
5
6
7
8 **多様な交通手段の利便性の向上**

9 多様な交通モードの利便性向上を目的に、道路や鉄道等の多様な広域交通同
10 士が接続する結節点(クロスポイント)を形成し、県内の人や物の交流機会拡大や
11 アクセス性向上を図ります。

12 鉄道駅へのアクセス道路や駅前広場の整備・機能拡充や、地域公共交通ネット
13 ワークの中心となるバス交通の利用を促進するため、乗り継ぎ環境や走行環境を
14 改善する対策を推進します。既に琵琶湖大橋に接続するレインボーロードでは自転
15 車からバスへの乗り継ぎ環境を向上するための BTS (Bicycle Transit
16 Station 自転車駐輪場)設置の取り組みが始まっています。

17 また、都市中核施設間を結ぶバスの活用や、LRT・BRT 等の新交通システムの
18 導入を検討し、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
19 進します。

交通結節点における移動手段を拡大し、シェアサイクルやパーソナルモビリティ
など、多様な交通機関の利便性を高めるとともに、自動車を含むあらゆる交通モー
ドのベストミックスにより、最適な移動手段の組み合わせを構築します。



1
2
3

交通拠点機能の強化(滋賀県新広域道路交通計画(令和3年3月))

4
5
6
7
8

BTS 設置の案内チラシ(守山市・守山市地域公共交通会議)



(4)誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備(ユニバーサルデザイン)

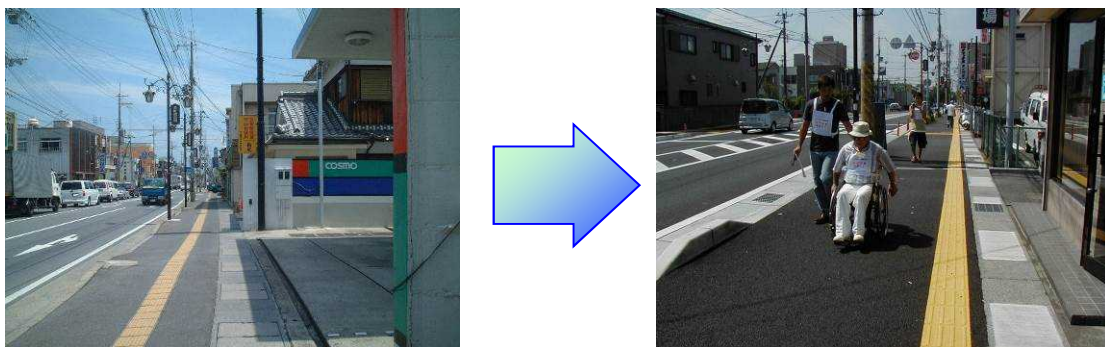
- すべての人が利用しやすく、安全で快適な道路環境を形成

人に優しい道路環境の形成

人が集まる駅周辺や中心市街地等では、国、県、市町など各道路管理者間での調整により、連続した歩道等の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ネットワークの構築を目指します。

また、人と車が共存できる、誰もが利用しやすい道路空間の形成を図る必要があります。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、歩行者の移動安全性を確保するための歩道整備や、電柱や照明灯等の共有化により余裕を持ってすれ違える歩道幅の確保、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、人に優しい道路環境の形成を図ります。



歩行者の動線に配慮したユニバーサルデザイン整備事例



1 **4** 行きたくなる・居たくなる



(1) 賑わいと交流の場の創出（賑わい）

○ 曜日や時間帯に適した道路の使い方により、賑わいのある道路空間を創出

2
3 「ほこみち」制度等を活用した賑わい創出

4 「新しい生活様式」に対応した豊かな暮らしの実現を目指すため、賑わいをはじめ
5 めとした多様なニーズに応える魅力的な道路空間を創出します。

6 オープンカフェなど道路空間を利活用するため、「歩行者利便増進道路」(通称：
7 ほこみち)制度等も活用することで、曜日や時間帯に適した道路の使い方により交
8 流の場を提供し、居心地がよく歩きたくなる道路に見直します。

9 また、健康志向の高まりを受け、歩行者だけでなく自転車利用者等に対しても、
10 連続した道路ネットワークの構築や、歩行者空間と分離した走行空間確保等により、
11 安全かつ快適な自転車の利用環境を形成します。



13
14 歩道上にオープンカフェを出店し
15 にぎわいを創出した事例(姫路市 大手前通り)
16



1

(2) ICT 技術等の活用による効率的で利便性の高い交通の確保
(新技術)

- 様々な移動をシームレスにつなぐ MaaS など新たな交通マネジメントの導入
- 地域内において提供される自動運転等への適応

2

3

① 新たな交通マネジメントの導入

4

ICT 技術は今後も劇的に進展し、幅広い分野での活用が更に促進されることが考えられることから、この ICT 技術等を活用し、交通マネジメントの強化を図ることが重要です。

7

シームレスな公共交通サービス実現のため、シェアリングサービスや AI オンデマンドバス等の次世代モビリティの導入を推進し、これらのモビリティサービスや、既存交通サービスを繋ぐ MaaS を活用します。

10

さらに、道路データプラットフォームの構築や AI のインフラメンテナンスへの活用など、道路インフラにおける DX(デジタルトランスフォーメーション)も推進します。

12

13

② 自動運転への対応

14

本県でも課題となっている、公共交通の乗務員不足、交通渋滞緩和、交通事故削減、物流効率化、環境負荷低減等の解決のため、自動運転技術の活用により、都市部の大量輸送サービスへの対応だけでなく、地方部の移動手段確保としても導入を進め、持続可能な交通サービスを実現します。

18

また、自動運転を普及促進するため、既存交通との棲み分けを考慮し、自動運転専用レーン整備など、自動車産業の技術革新に対応した道路整備を進めます。

19

■自動運転(中山間地域): 東近江市

■自動運転(都市部): 大津市



20

21

ICT 技術を活用した交通マネジメントの取組み
(滋賀県新広域道路交通計画(令和 3 年 3 月))

22

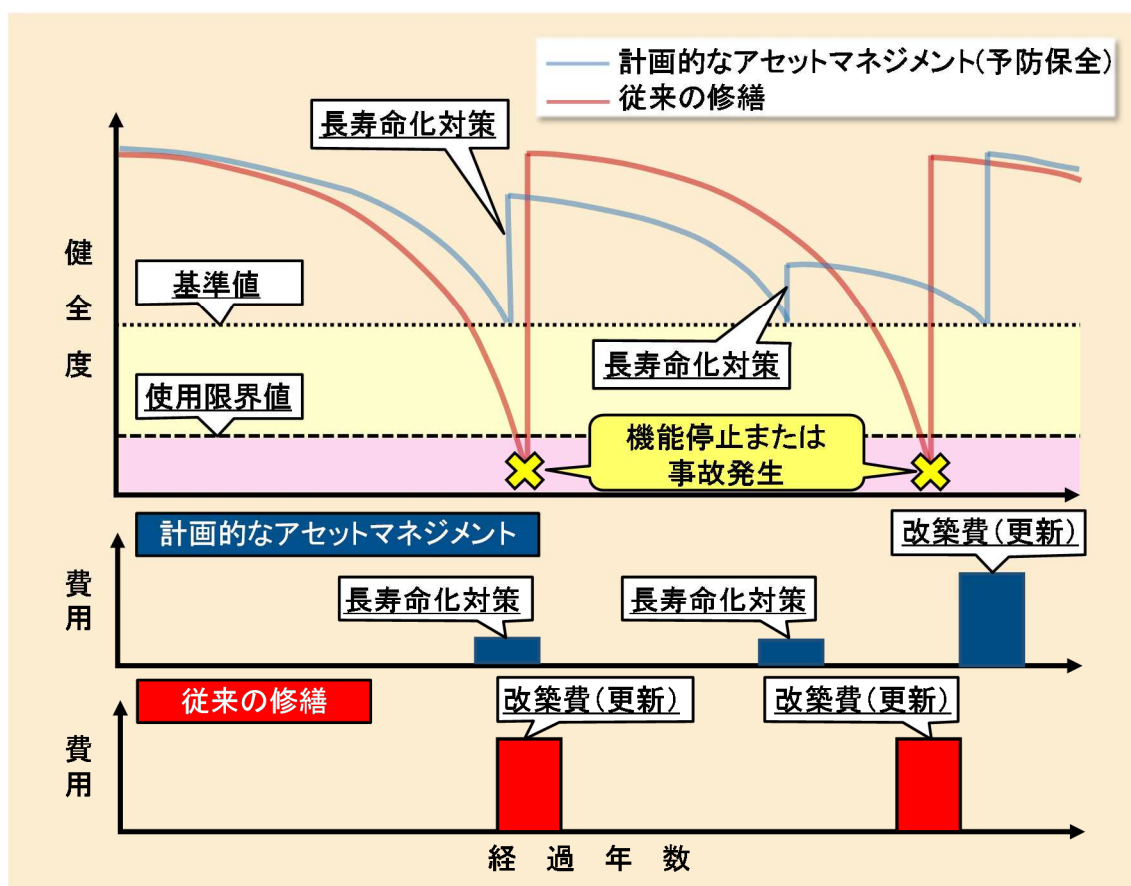
23



2. アセットマネジメントの推進による既存施設の計画的修繕

道路を構成する橋梁、舗装、トンネルやその他の道路施設は、高度経済成長期の集中的整備から、整備後 50 年を経過するものもあり、今後、更に増加すると考えられます。道路整備の将来像を実現するには、新設だけでなく、整備後の道路の維持管理が不可欠なことから、損傷が大きくなるまでに修繕を行う「予防保全」のもと、計画的なアセットマネジメントを推進します。

実施においては、滋賀県の長寿命化修繕計画に基づきながら、新技術を活用した構造物点検や日常の維持管理システムを構築し、維持管理の高度化・効率化を実現します。



計画的なアセットマネジメントによるコストの削減



1

Ⅱ

道路整備の取組方針

Ⅱ-1. 道路整備の取組方針 36

1. 効率的・効果的な整備..... 37
2. まちづくり等と連携・一体化した整備..... 41
3. 内容検証と継続的な見直し..... 42

Ⅱ-2. 各地域の道路整備計画 43



II-1. 道路整備の取組方針

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11

現在の道路事業は、限られた財源で整備する必要があることから、投資効果や住民や企業等への効果の高い事業の整備が求められています。

今後の道路整備は、社会に大きな効果を与える事業の優先整備や既存道路の有効活用、新技術の活用による効率的・効果的な整備が必要です。

また、道路単体で考えるのではなく、国や市町のまちづくりや公共交通との連携・一体化し、より住民が住み良いと思える環境づくりも重要です。

さらに、既に計画されている道路事業についても、社会経済情勢の変化や施策の進捗などを把握し、事業の継続的な検証と見直しも必要です。

これらの取組方針を考慮し道路事業を推進していきます。

1 効率的・効果的な整備	(1)道路整備の優先順位の明確化【客観的評価マニュアル】 ～どこに、どんな道路が、いつまでに必要か～
	(2)既存道路を最大限活用 ～課題を的確に捉え、効果的に解消～
	(3)新技術の活用 ～DXの推進やICT技術を活用した整備～
2 まちづくり等と連携・一体化した整備	(1)国の広域ネットワーク計画と連携した道路整備
	(2)市町のまちづくりと一体となった道路整備
	(3)道路交通と公共交通の連携による輸送分担の推進
3. 内容検証と継続的な見直し	社会経済情勢の変化や施策の進捗に応じた計画内容の検証と継続的な見直し

12

1 **1 効率的・効果的な整備**

(1) 道路整備の優先順位の明確化【客観的評価マニュアル】
～どこに、どんな道路が、いつまでに必要か～

- 客観的評価マニュアルによる道路投資効果の評価により整備優先順位を決定

2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24

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があるかどうか、限られた予算の中で、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基本的な社会基盤ですが、より効果的・効率的な道路整備となるよう事業を選別し、重点投資していかなければなりません。

そのためには、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ですが、社会経済への波及効果をはじめ、災害時等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、定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。

そこでまず、必要性の項目を評価したうえで、次に走行改善効果、進捗状況、事業熟度、地域特性について評価します。

具体には、以上のような評価項目を網羅した「客観的評価マニュアル」に基づいて評価を行うことにより、誰が評価しても同じ結果が得られるという客観性を確保することとしています。

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。

1 **【評価項目】**

2 **〈拠点間ネットワーク整備の場合〉**

3 ① 必要性

4 ①-1 上位計画や地域振興計画の位置付け

5 市町村合併支援道路整備計画、地域振興計画、「新たな渋滞対策
6 プログラム」、地域高規格道路、都市計画道路

7 ①-2 地域活性化の支援

8 主要な公共公益施設等の周辺道路、IC や鉄道駅へのアクセス道
9 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、
10 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
11 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、
12 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
13 に改良済みの道路

14 ①-3 よりよい生活環境の確保

15 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
16 移動の円滑化を図る歩道等の整備、著しい渋滞の緩和(CO₂削減
17 につながる整備)、通学路等の整備、バス路線、地域にとって唯一
18 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

19 ①-4 信頼性、防災性の向上

20 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
21 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
22 整備、連結許可を取得した追加 IC へのアクセス道路

23 ①-5 他事業と併せた一体的整備

24 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
25 せた整備

26 ② 走行改善効果

27 ③ 進捗状況(但し継続事業の場合)

28 ④ 事業熟度

29 ⑤ 地域特性

30
31
32
33
34
35

1 <拠点内道路空間整備の場合>

2 ① 計画の位置付け

3 a 「交通安全事業に関する計画」

4 ② 道路利用状況等

5 b 歩行者数、歩行者・自転車交通量

6 c 自動車交通量

7 d 車道部の幅員

8 ③ 必要性

9 e 小学校等の通学路

10 f 中学生・高校生の通学経路

11 g 人と車両との事故状況

12 h 自転車と車両との事故状況

13 i 歩道等の整備状況

14 j 前後の歩道整備状況

15 k 近くに歩道などとして利用できる道路の有無

16 l 病院・福祉施設の有無

17 m 鉄道駅・主要な公共公益施設・大規模商業施設の有無

18 n 観光資源などの有無

19 ④ 進捗状況

20 o 用地取得の状況

21 ⑤ 事業熟度

22 p 地元などからの要望書の有無

23
24 **【総合評価】**

25 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
26 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
27 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
28 いては、適時適切に見直していきます。

29
30 **調査にかかる評価マニュアル**

31 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
32 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
33 切に評価するものとします。

(2)既存道路を最大限活用

～課題を的確に捉え、効果的に解消～

- 道路管理者や交通管理者等と連携した既存道路ストックの機能強化等の推進

1
2 道路事業を推進する上で現状を把握することは重要であり、これらを的確にとら
3 えることで、新たなバイパス整備や現道拡幅などを行わなくても、交差点改良やソ
4 フト対策でより早く効果的に課題が解消する場合も考えられます。

5 また、各管理者間が密接に協力する体制を確立することで、これまでに整備され
6 た既存道路の機能強化を図るなど効率的な整備を推進していく必要があります。

7 また、違法駐車や看板等の排除、路上工事の工事期間の短縮、信号制御、交差
8 点付近での規制など交通管理者との連携をより密にすることで、渋滞や事故など
9 の道路課題を効果的に解消する取組も進めます。

(3)新技術の活用

～DX の推進や ICT 技術を活用した整備～

- 自動運転や AI 技術等のインフラ DX による道路整備や維持管理等の道路事業効率化

12
13 ICT 技術等の技術革新をふまえ、本県の道路整備やその後の維持管理におい
14 ても、データとデジタル技術を駆使し、県民ニーズに対応するだけでなく、生産性を
15 向上し、より効率的で効果的な施策を推進します。

16 自動運転サービスは、車両技術やセンサー等による情報収集技術等の進展をふ
17 まえ、ラストマイル移動や自動運転バスの普及、物流での活用を視野に入れた展開
18 を進めます。

19 また、今後の大規模更新時代を迎えるにあたり、AI 技術を活用した点検や日常
20 管理における新技術導入や、3 次元データの活用等により、道路交通分野の DX
21 (デジタルトランスフォーメーション)を推進します。

2 まちづくり等と連携・一体化した整備

(1) 国の広域ネットワーク計画と連携した道路整備

滋賀県の道路を利用される方は県内居住者だけでなく、産業活動や観光振興など、県外からのアクセスも含まれます。そのため、広域ネットワークの観点からの道路整備が必要であり、国の道路整備計画や交通政策基本計画等、更に上位の広域ネットワーク計画と連携した道路整備に取り組みます。

(2) 市町のまちづくりと一体となった道路整備

道路の一番大きな役割は、人や物を運ぶ「交通機能」ですが、その他の機能の一つとして「市街地形成機能」が挙げられます。この市街地形成機能を十分発揮するため、道路整備にあたっては、沿道まちづくりや拠点市街地へのアクセス性の確保など、県内各市町のまちづくりと一体となった整備を進めることで、賑わい創出等の相乗効果の誘発を図ります。

(3) 道路交通と公共交通の連携による輸送分担の推進

脱炭素社会(カーボンニュートラル)の実現には、自動車を適度に利用し、公共交通の利用促進を図ることが不可欠です。そのため、通常の公共交通手段である電車・バスだけでなく船・タクシーなど多様な移動手段の充実・確保や、輸送のインターモーダル化(鉄道・トラックなど複数の移動手段を組み合わせた輸送)など、人やモノの移動におけるモビリティのベストミックスを図り、道路交通と公共交通の交通手段の分担を推進します。

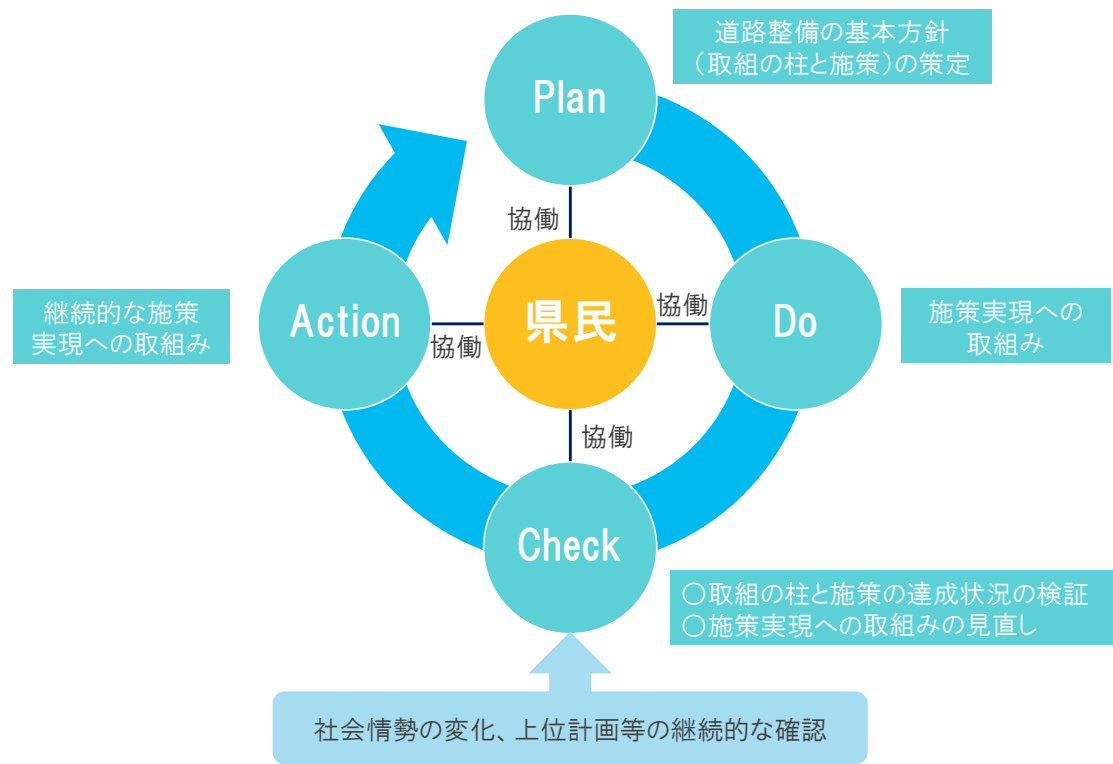
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11

3 内容検証と継続的な見直し

(1) 社会経済情勢の変化や施策の進捗に応じた計画内容の検証と継続的な見直し

- 県民とも協働し社会情勢の変化等を踏まえ事業継続が可能となるようなPDCAによる取組みの見直し

滋賀県の交通道路事業等を取り巻く環境の変化や、社会情勢変化、上位・関連計画等の策定・改定状況等を今後も継続的に確認し、本計画の進捗や検証をふまえ、必要に応じて取組みの柱や施策の内容を見直すだけでなく、利用者ニーズを汲み上げるなど、県民とも協働した持続可能な仕組みを構築します。



県民と協働によるPDCAのイメージ

II-2. 各地域の道路整備計画

1
2 本県は、琵琶湖を中心にまとまりのある一つの「小宇宙」ともいべき形態を有して
3 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
4 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
5 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。

6 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
7 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。

8 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
9 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
10 議論し、河川の改良工事や大規模開発など関連する事業との調整を十分図りながら
11 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
12 意します。

【地域別アクションプログラム】

14 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
15 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
16 するものとします。

- 17 ・掲載対象道路：高速道路、国道、県道、
18 主な市町道(都市計画道路を含む)、農道林道
- 19 ・対象期間 :10 箇年(前期・後期)



用語集

1)AI オンデマンド

AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。

をオンライン上で完結できるシステムなども DX の例である。

2)BTS[自転車駐輪場:Bicycle Transit Station]

自転車からバスへ乗り継ぐための自転車駐輪場。幹線路線バスのバス停へのアクセス性や利便性を高め、自転車からバスへ、バスから自転車への乗り継ぎを容易にすることで、バス利用の利便性向上と路線バスの利用促進を図ります。

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のこと。

3)DX[Digital Transformation:デジタルトランスフォーメーション]

進化した IT 技術を浸透させることで、人々の生活をより良いものへと変革させるという概念の事であり、例えば、銀行口座の開設から取引までオンライン上で行えるインターネットバンキングや、映画や新幹線などのチケット購入をオンライン上で完結できるシステムなども DX の例である。

4)ETC2.0 プローブデータ

ETC2.0 車載器を搭載した車両の位置や速度などの走行データを 200m 間隔で自動的に蓄積するもの。ETC2.0 プローブデータを活用することにより、車両の速度を 200m 間隔で把握することができるため、よりきめ細かな速度変化の情報を反映した所要時間を算出することが可能となり、これにより、交通混雑期や事故などによる激しい渋滞が発生した場合の所要時間情報の精度向上を図る事が出来る。

5)LRT [次世代型路面電車システム:Light Rail Transit]

低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。昔ながらの路面電車とは違い、最新の技術が反映された次世代型の路面電車。

6)MaaS[マース:Mobility-as-a-Service]

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段と

1 なるもの。

3 **7)SDGs[Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標]**

4 2001 年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015 年 9
5 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための
6 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指
7 す国際目標。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り
8 残さない(leave no one behind)」ことを誓っている。SDGs は発展途上国のみ
9 ならず、先進国自身が取り組む普遍的なものであり、日本としても積極的に取り組
10 んでいる。

11 **8)Society5.0【ソサエティー5.0】**

12 サイバー(仮想)空間とフィジカル(現実)空間の融合を目指す社会の事。狩猟社
13 会(Society 1.0)、農耕社会(Society 2.0)、工業社会(Society 3.0)、情報社
14 会(Society 4.0)に続く、新たな社会を指すもので、第5期科学技術基本計画に
15 おいて我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱された。

16 **9)アウトカム指標[outcome:成果、結果]**

17 事業効果を現す指標で、「バイパス整備により目的地への到達時間が〇〇分短
18 縮された」などの定量的効果。

19 **10)アセットマネジメント[asset management:資産管理]**

20 会社の投資などの資産管理。転じて、橋梁等公共施設の資産管理。

21 **11)新たな渋滞対策プログラム**

22 新たな渋滞対策計画の必要性を背景として、平成 10 年度より進められてきた
23 第3次渋滞対策プログラムの効果等を明確にし、渋滞対策箇所(主要渋滞ポイント)
24 の選定を行うとともに、渋滞対策について検討し、プログラムとしてとりまとめたも
25 の。

26 **12)オープンカフェ**

27 道路側の壁を取払ったり、店の前に客席を設けたりし、開放的な演出を凝らした
28 カフェやレストラン。

29 **13)客観的評価マニュアル**

30 事業の優先順位を客観的に評価するため、事業目的や費用対効果などの項目
31 を点数化した指標。

32 **14)緊急輸送道路**

33 大規模災害発生時に物資輸送路として確保されるべき道路。

35 **15)交通システムマネジメント(TSM)**

1 交通需要マネジメント(TDM)により、全体の交通量を減少させたい一方で、道路
2 の交通混雑が想定される箇所において実効性を伴う通行抑制や通行制限を実施
3 することにより、円滑な交通を維持する取組みのこと。

4 **16)交通需要マネジメント**

5 **[TDM:Transportation Demand Management]**

6 自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、
7 発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道
8 路交通混雑を緩和していく取組みのこと。

9 **17)シェアサイクル[share cycle]**

10 他の人と自転車をシェア(共有)し、好きなタイミング、好きな場所で、好きな時間
11 利用するための仕組み。その一番の特徴は、利用者は好きなポート(自転車の貸出
12 拠点、ステーションともよばれる)で自転車を借りることができ、好きなポートで返却
13 できるという点である。

14 **18)滋賀県基本構想**

15 「変わる滋賀 続く幸せ」を基本理念に、自分らしい未来を描ける生き方と、その
16 土台となる経済、社会、環境のバランスの取れた持続可能な滋賀の実現を目指す。
17 2030 年に向けた県民みんなの将来ビジョンである、新しい滋賀県基本構想が
18 2019 年 4 月からスタートした。

19 **19)滋賀交通ビジョン**

20 長期展望に基づく今後の県交通政策を総合的・計画的に進めるための基本的な
21 指針。平成 25 年 3 月策定予定。

22 **20)市町村合併支援道路整備計画**

23 合併市町村の一体化を促進するため、新市町村内の公共施設等の拠点を連絡
24 する道路・街路などについて、短期間で整備が図られるよう優先採択・重点投資を
25 行う等、重点的に支援するための整備計画のこと。

26 **21)スマートインターチェンジ[smart interchange]**

27 スマートインターチェンジ(スマートIC)は、高速道路の本線やサービスエリア、
28 パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるもので、通
29 行可能車両をETC搭載車両に限定しているインターチェンジのこと。

30 **22)センシング技術**

31 センサーと呼ばれる感知器などを使用して様々な情報を計測して数値化する技
32 術の総称。

33 **23)地域高規格道路**

34 地域高規格道路とは、①通勤圏の拡大や、都市と農村地域との連携の強化、②
35 高規格幹線道路の補完により、物資の流通や人の交流について活性化を促進、③

1 空港・港湾等の広域交流拠点や地域開発拠点等との連結を図るための道路であり、
2 自動車専用道路またはこれと同程度の機能を有し、高速サービスを提供できる道
3 路をさす。

4 **24)地域振興計画**

5 滋賀県内の地域振興に寄与する計画のこと。(本マスタープランでは、地方拠点
6 都市地域整備計画、山村振興計画、過疎地域自立促進計画、都市再生プロジェク
7 ト、定住自立圏が該当する。)

8 **25)地域別アクションプログラム(アクションプログラム)**

9 「どこに、どんな道路が、いつまでに必要か」を示し、真に必要な道路整備を無駄
10 なくスピーディーに進めていくことを目的とした計画のこと。

11 **26)長寿命化修繕計画**

12 従来の対症療法的な修繕から、計画的かつ予防保全的な修繕に転換し、安全で
13 安心な道路サービスの提供を行うとともに、橋梁の耐用年数の延長による必要予
14 算の平準化および維持管理コストの縮減を図ることを目的とした計画のこと。

15 **27)追加インターチェンジ**

16 高速道路を有効に活用するため、現在供用中もしくは建設中の高速道路に開発
17 事業者や地方公共団体が新しく設置するインターチェンジ。

18 **28)低床バス**

19 乗降口の階段の高さを低く抑えるか、段差なしで乗降できるようにしたバス。

20 **29)電動キックボード**

21 モーターで走るあたらしい電動モビリティ。おもちゃではなく、「原動機付自転車、ま
22 たは自動二輪」に区分される。そのため公道を走るには、車体が保安条件を満たす
23 こと、またナンバープレートをつけるなどいくつかの手続きが必要となる。

24 **30)道路ストック**

25 これまでに整備された道路に関する施設のこと。

26 **31)都市計画道路**

27 地方自治体がまちの将来を 10 年単位で計画する際に都市計画法に基づいて
28 決定するものであり、住宅地と交通機関、公園等をつなぐ、都市の骨格となる道路
29 (市町村道から国道までが対象)のこと。

30 **32)パーソナルモビリティ**

31 1 人乗りのコンパクトな移動支援機器。歩行者と既存の乗り物の間を補完する目
32 的で開発された個人向けの移動ツールであり、人が移動する際の 1 人当たりのエ
33 ネルギー消費を抑制するという意図のもと、従来の自動車とは一線を画した移動
34 体として提案されている。

35

33)バリアフリー[barrier free]

「障壁のない」という意味。建築設計などにおいて、段差や仕切りをなくすなど高齢者や障害者に配慮をすること。

34)ヒートアイランド[heat island]

都市部を中心にした高温域。気温分布を示す等値線が島の形を描くことから、このように呼ばれる。風の弱いときに顕著になり、周辺地域よりも高温の空気が都市域をドーム状におおう。都市化に伴う地表面の人工的改変、大量のエネルギー消費などで熱がたまることがその成因。

35)歩行者利便増進道路制度

近年「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、道路への新しいニーズが高まっており、このような道路空間の構築を行いやすくするため、第 201 回国会において道路法等を改正し、新たに「歩行者利便増進道路」(通称:ほこみち)制度が創設された。

36)マルチモーダル[multi-modal]

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。

37)道の駅

一般道路に設けられた、高速道路のパーキングエリアのような休憩施設。駐車場・休憩所・トイレのほか、その地域の特産物の販売や観光情報の提供をするなどして人と地域の交流促進を図る。

38)無電柱化

道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。近年、国土交通省では、「防災」、「安全・快適」、「景観・観光」の観点から、積極的に無電柱化を推進している。

39)モビリティ・マネジメント(MM)[mobility management]

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度にクルマに頼る状態から公共交通や自転車などへ転換し、クルマを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み。

40)ユニバーサルデザイン[universal design]

様々な人ができる限り利用可能であるようにはじめから考えてデザインするという概念のこと。

41)ラストマイル[last mile](ラストワンマイル)

1 物流におけるラストワンマイルとは、最終拠点からエンドユーザーへの物流サー
2 ビスのことを指す。「最後の 1 マイル」という距離的な意味ではなく、消費者へ商品
3 を届ける物流の最後の区間のことを意味する。

4 **42)リダンダンシー[redundancy]**

5 代替路線があり、災害時にも使える道路が確保できる状態のこと。

6

7

8

9