



県土の発展と強靱化に資する道路整備の推進

- ▶ 人口減少局面を迎え、地域活性化などのストック効果を発揮し、災害への防災力を向上するため、道路施策の強力な支援を図りたい。

【提案・要望先】財務省、国土交通省

1. 提案・要望内容

(1) 地域の発展を支える道路整備のための予算枠拡大

- 地域の経済・生活を支える道路整備の更なる推進のための予算枠全体の拡大
- ポストコロナ時代においても、安定した生活や経済活動を支えるための幹線道路ネットワークの整備推進・強化が必要

(2) 県民生活の安全を確保する国土強靱化の継続的な推進

- 3か年緊急対策後も国土強靱化を早期に進めるための別枠予算による財政支援
- 道路インフラ施設の老朽化対策を着実に進めるための財政支援

(3) 安全・安心や賑わいを創出する道路整備の推進

- 「いのち」を守る道路環境の形成への継続的な財政支援
- ポストコロナ時代を見据えた観光づくりのための自転車利用環境への重点支援

＜国土交通省の概算要求等の状況＞【概算要求】

| | |
|--------------------------|----------------------|
| ・効率的な物流ネットワークの強化 | 3,999億円（対前年度比 1.03倍） |
| ・地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備等 | 2,646億円（対前年度比 1.03倍） |
| ・災害時における人流・物流の確保 | 2,992億円（対前年度比 1.03倍） |
| ・将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進 | 7,176億円（対前年度比 1.03倍） |
| ・踏切や通学路等における交通安全対策の推進 | 1,788億円（対前年度比 1.00倍） |

2. 提案・要望の理由

(1) 地域の発展を支える道路整備のための予算枠拡大

- 物流・人流を活性化し、地域の発展や観光整備につながる道路整備が必要。
モノづくり県である本県では、渋滞解消による物流の効率化、生活交通の円滑化等に資する幹線道路ネットワークの継続的な強化が重要。
- コロナ禍を契機とした、企業の国内生産への回帰、それに基づくサプライチェーンの再構築を支えるための道路整備への財政支援が必要

(2) 県民生活の安全を確保する国土強靱化の継続的な推進

- 激甚化・頻発化する災害に対応するため、県の国土強靱化地域計画に基づき必要な取組を進めているところ。強靱で信頼性の高い道路ネットワークの構築に向け、引き続き国からの支援が必要。
- 道路インフラ施設の老朽化対策を着実に進めるため、改築系予算を確保しつつ、道路メンテナンス事業補助による強力な財政支援が必要。

(3) 安全・安心や賑わいを創出する道路整備の推進

- コロナ危機を経験し、「いのち」を守ることの大切さを再認識。歩道整備などの安全・安心な道づくりについて、計画的かつ集中的に推進できるよう継続的な財政支援が必要。
- 「新たな日常」に対応し、3密にならないナショナルサイクルルート「ビワイチ」のサービス向上のため、案内施設や走行空間整備等の総合的な取組に対する重点的な支援が必要。

(本県の取組状況と課題)

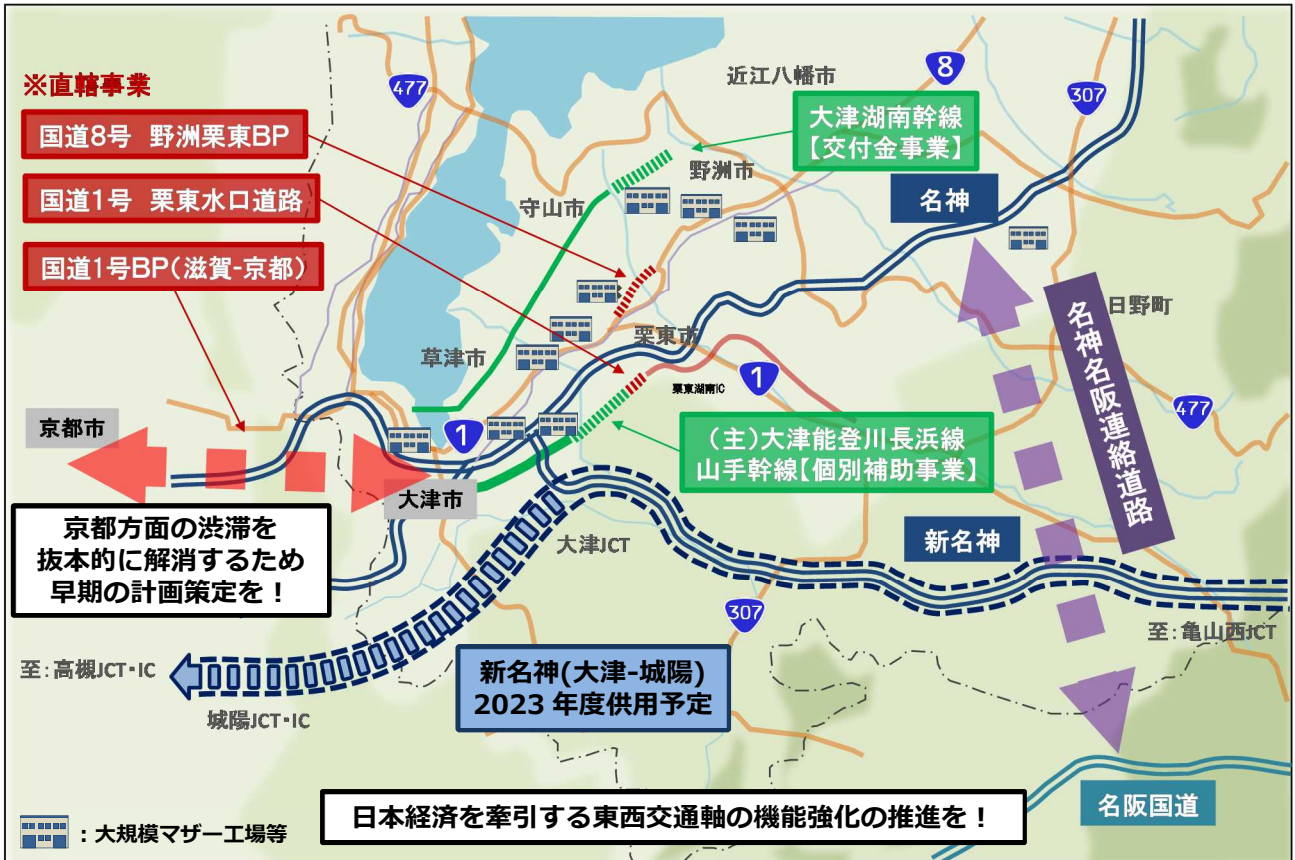
(1) 地域発展を支える道路整備のための道路予算枠拡大

○地域の経済・生活を支える道路整備の更なる推進のための予算枠全体の拡大

【新名神高速道路、直轄国道（1号・8号）、山手幹線等】

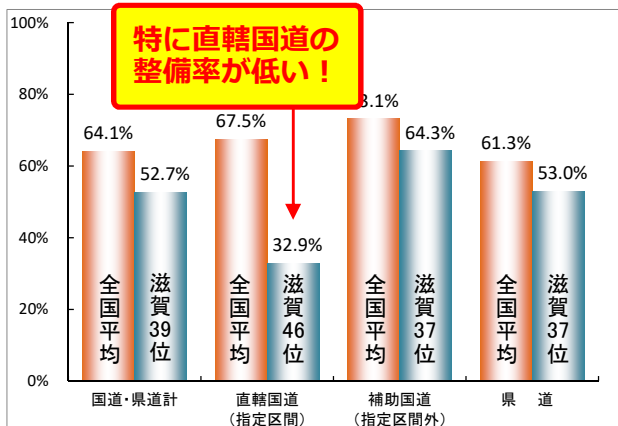
- ・ 県内総生産に占める第2次産業の割合が全国1位46.6%の**モノづくり県**である滋賀県
- ・ 特に県南部の都市部では主要渋滞箇所が集中しており、企業活動や県民生活に大きな支障
- ・ **東西の交通軸**(新名神,国道1号,8号,山手幹線)整備・強化により**新規投資**を促し、**日本経済を牽引**

モノづくり県滋賀の幹線ネットワークの整備



【滋賀県の道路整備状況】

- ・ 滋賀県の国道・県道の整備率は52.7%と低く、**全国39位**となっている



滋賀県の道路整備率(道路統計年報 2019)

【県南部地域の渋滞箇所】

- ・ 滋賀県の主要渋滞箇所71箇所のうち、**6割**が南部地域に集中している



(本県の取組状況と課題)

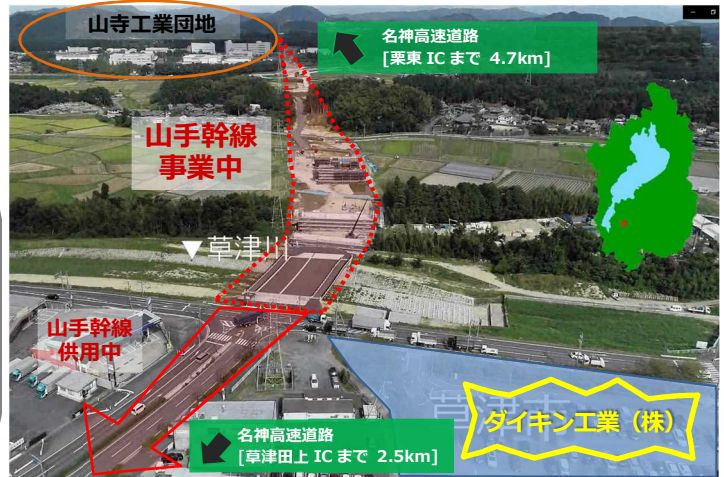
○ポストコロナ時代においても、安定した生活や経済活動を支えるための幹線道路ネットワークの整備推進・強化が必要

【新名神高速道路、直轄国道（1号・8号）、山手幹線等】

- ・ **新型コロナウイルス**の影響により人やモノの動きが分断され、社会経済活動に大きく影響
- ・ ポストコロナ時代においても、沿線企業の**国内生産への回帰**や生産拠点の再編・多元化など**サプライチェーンの再構築**を支え、地域の産業ポテンシャルをさらに引き上げるための道路整備への**財政支援**が必要

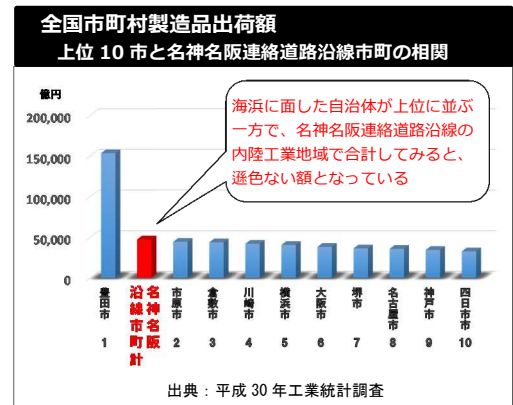
《企業の声》 ダイキン工業（株）
 空気清浄機の生産を、12年ぶりに
一部国内生産へ移す

- ・ 海外部品供給の分断リスクが高まり、サプライチェーンの見直しは必要。
- ・ 滋賀県にある工場は、グローバルでのマザー工場の位置付けとしている。
- ・ 製造業にとって、滋賀県は自然災害が少ないことも含めて、ポテンシャルが非常に高い。
- ・ しかし幹線道路の混雑が問題、道路整備は非常に重要。
- ・ 現在進めている山手幹線の前倒し完成を望む！



【名神名阪連絡道路】

- ・ コロナを契機に企業が国内回帰に移行する中、沿線市では名神名阪連絡道路の計画と相まって、新たに**大規模工業団地**を計画しており、今後更なる設備投資が見込まれる
- ・ **名神名阪連絡道路**は、名神、新名神、名阪国道と一体で**広域ネットワーク**を形成し、リダンダンシーの確保に資するとともに、地の利を活かし、内陸工業地域として更なる経済発展が期待できるものであり、**早期事業化**に向け、**今後増大する調査費**に対する財政支援が必要



物流を活性化し、我が国の成長エンジンとして大きなポテンシャルを有する名神名阪連絡道路の調査支援を!

担当：土木交通部 道路整備課 企画係、高速・幹線道路推進室 TEL 077-528-4132

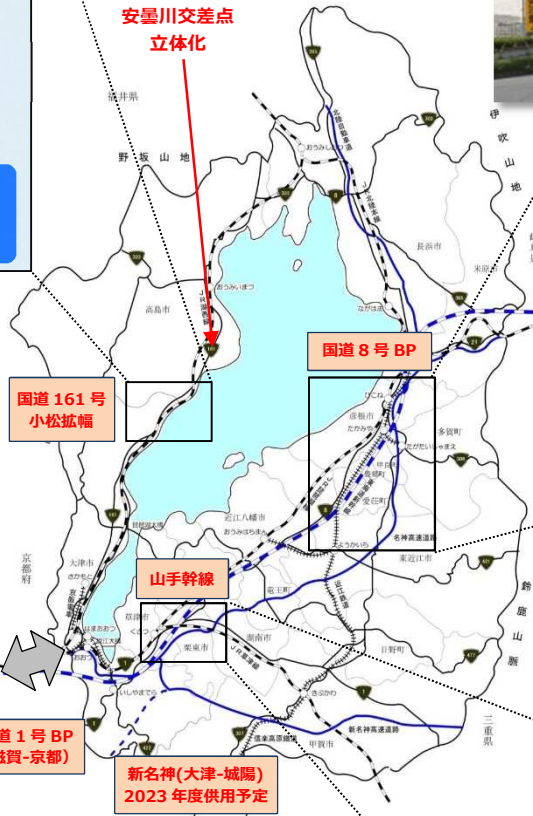
(本県の取組状況と課題)

(2) 県民生活の安全を確保する国土強靱化の継続的な推進

○3か年緊急対策後も国土強靱化を早期に進めるための別枠予算による財政支援【新名神高速道路、直轄国道(1号・8号・161号)、山手幹線】

・発災後、早期に広域交通を確保し迅速な復旧・復興を果たすため、緊急輸送道路等についての**ミッシングリンクの解消**や**4車線化**、**ダブルネットワーク強化**により、**強靱で信頼性の高い道路ネットワーク**を確立することが必要

国道8号(彦根-東近江)、国道161号において、平常時・災害時を問わない安定的な人流・物流を確保するため「4車線化・バイパス整備・交差点改良等」の推進を!



地域唯一の幹線国道161号の4車線化は、発災後の早期復旧に資するとともに、経済・観光活動を活性化!

国道8号のバイパス整備は、平常時・災害時を問わない強靱なダブルネットワークを形成!

山手幹線の整備は、ミッシングリンクの解消にもつながり、高規格道路と合わせてダブルネットワークの強化を推進!



沿線企業の声

・山手幹線が一部開通してからは、国道1号まで出ずに済むので大変革と言ってよいほど物流ルートが変わり、関西方面への出荷は圧倒的に早くなった。
・日々の渋滞緩和だけでなく、いかなる時も安定した物流が確保できている。

ヒアリング調査結果(令和2年9月)

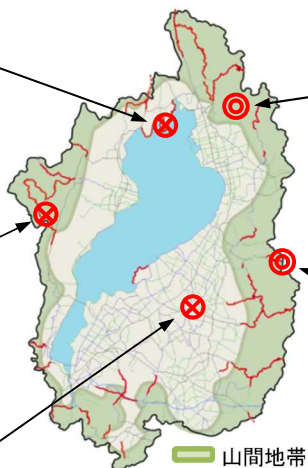


担当: 土木交通部 道路整備課 企画係、高速・幹線道路推進室 TEL 077-528-4132

(本県の取組状況と課題)

【命の道】

- ・近年、頻発・激甚化するゲリラ豪雨や台風等の災害から住民の**安全安心な暮らし**と**経済活動**を守るため、孤立の解消や避難に資する**“命の道”**の整備推進が必要
- ・**防災課題箇所**の解消による**強靱で信頼性の高い道路ネットワーク**の構築に向け、引き続き**滋賀県国土強靱化地域計画**に位置付ける事業に対する**交付金・補助金の優先配分**や**加算措置**などの財政支援が必要



国土強靱化3か年緊急対策により2箇所が概成

雨量通行規制区間 29 路線 33 区間
法面要対策箇所：637 箇所
孤立想定人口：11,200 人

【雨量通行規制区間解除に向けた目標】

| 目標年度 | 解除路線数 | 対策箇所数 | 孤立解消人口 |
|--------|-------|-------|--------|
| R3年度まで | 7路線 | 7箇所 | 5,100人 |
| R8年度まで | 7路線 | 46箇所 | 2,300人 |

○道路インフラ施設の老朽化対策を着実に進めるための財政支援

- ・橋梁、トンネル等の定期点検がH30に一巡し、昨年度より二巡目の定期点検に着手しているが、修繕等の措置を講じないまま判定区分Ⅰ・ⅡからⅢへ遷移した橋梁も発生
- ・「予防保全によるメンテナンスへの転換」に向けて、次回点検までに措置すべき橋梁の対策に必要となる**今後5年の費用は、これまでの1.5倍以上**となる見込み。改築系予算を確保しつつ、**道路メンテナンス事業補助**による強力な財政支援が必要

【H31.4時点】判定区分Ⅲ橋梁：119 橋
R1年度：設計15橋・工事39橋
R2年度：設計13橋・工事30橋
※H26～H30 修繕済橋梁：72 橋

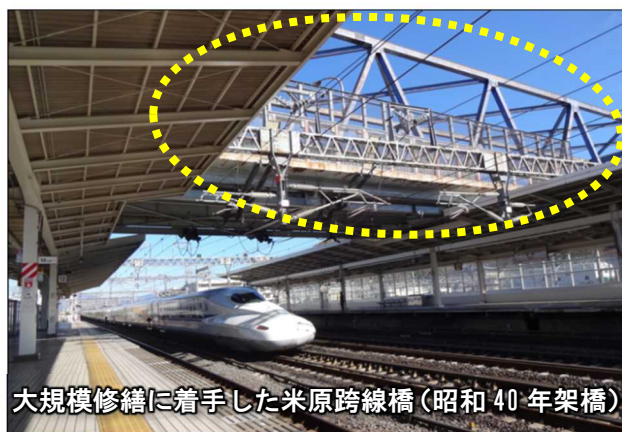
- 米原跨線橋大規模修繕事業【個別補助事業】
H30年度…JR東海と協定締結し事業着手
R2年度…JR西日本と協定締結
R3年度以降で約20億円の事業費が必要

【判定区分の内訳】

| | | |
|------------------------|--------------|---|
| | | IV: 1橋 |
| 一巡目 点検結果 (H26～H30) | I・II: 2,889橋 | III: 191橋 (滋賀県2m以上橋梁数: 3,081橋) |
| 一巡目 修繕結果 (H31.4月時点) | I・II: 2,962橋 | III: 119橋 (滋賀県2m以上橋梁数: 3,081橋) |
| 二巡目 1年目 (R2.4月時点) | I・II: 2,973橋 | III: 114橋 (※うち30橋) (滋賀県2m以上橋梁数: 3,087橋) |

※Ⅲ判定114橋のうち、30橋はⅠ・Ⅱ判定からⅢ判定へ遷移したもの
(H31年度の点検結果で発生したもの)

- 判定区分Ⅳ：緊急に措置を講ずべき橋梁
- 判定区分Ⅲ：次回点検までに措置を講ずべき橋梁
- 判定区分ⅠⅡ：健全、予防保全措置が望ましい橋梁



担当：土木交通部 道路保全課 防災保全係
TEL 077-528-4133

(本県の取組状況と課題)

(3) 安全・安心や賑わいを創出する道路整備の推進

○「いのち」を守る道路環境の形成への継続的な財政支援

- ・ポストコロナ時代においても、「安全・安心を支える地域づくり」を進めるため、**通学路等の安全点検・対策**に関係機関が協力し、積極的に取り組み、安全な社会の実現を一層推進することが必要
- ・通学路を含む子どもたちが活動する一定の生活エリアにおいて、歩道整備に加え、通過交通を幹線道路に転換するための交差点改良やハンプ設置等の総合的な対策を実施するため、地区内連携事業により計画的かつ集中的に推進できるよう継続的な**財政支援**が必要



幅員が狭い歩道での車道への逸脱の危険性

多くの児童が利用する歩道



学校関係者、警察等での現地検討会

関係者による現地確認と対策案の検討



側溝の蓋掛けによる歩道幅員の拡幅

○ポストコロナ時代を見据えた観光づくりのための自転車利用環境への重点支援

- ・新型コロナウイルス感染症の影響下においても3密にならない「ビワイチ」では、**自転車歩行者専用道路の整備**や**統一的な案内看板の設置**など快適な自転車利用環境整備を推進中
- ・ナショナルサイクルルート「ビワイチ」の更なる**地域ブランド**、**サービスの向上**に向け、案内施設や通行空間の整備等を推進するための**財政支援**が必要

中／初級者向けコース整備
家族連れゆっくりサイクリング



自転車歩行者専用道路

計画延長：100km（～R4 目標）
整備延長：81km（R1 年度末）

上級者向けコース整備
スポーツサイクリング等

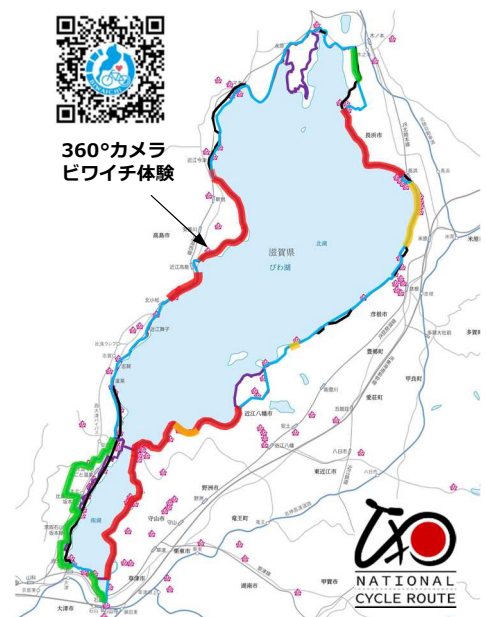


自転車通行帯の整備

計画延長：30km（～R9 目標）
整備延長：4km（R1 年度末）



360°カメラ
ビワイチ体験



- ビワイチコース
- 自転車歩行者専用道路（中／初級者コース整備）
- 車道混在（中／初級者コース整備）
- 路肩拡幅（上級者コース整備）

担当：土木交通部 道路保全課 歩行者・自転車安全係
TEL 077-528-4133