

---

# 第3回滋賀の道路を考える懇談会

## 説明資料

---

令和3年10月18日

滋賀県土木交通部 道路整備課

# 目次

1. 滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)  
策定に向けたスケジュール
2. 第2回懇談会での主なご意見と対応方針
3. 滋賀県道路整備マスタープランの  
骨子案(取組の柱、施策)について
4. 客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について
5. 本日討議したい事項と次回懇談会の予定

# 1. 滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）策定に向けたスケジュール

## 【スケジュール】

## 【議題(予定)】

【第1回】 R3年7月12日	<ul style="list-style-type: none"><li>・滋賀県道路整備マスタープランとは</li><li>・滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)の策定に向けて</li><li>・県民アンケート調査結果について</li></ul>
【第2回】 R3年8月6日	<ul style="list-style-type: none"><li>・マスタープラン改定に向けた道路整備の方向性について</li><li>・滋賀県道路整備マスタープランの改定案(骨子案)について</li></ul>
【第3回】 R3年10月18日 (本日)	<ul style="list-style-type: none"><li>・滋賀県道路整備マスタープランの骨子案(取組の柱、施策)について</li><li>・客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について</li></ul>
【第4回】 R3年12月上旬	<ul style="list-style-type: none"><li>・滋賀県道路整備マスタープランの改定案について</li><li>・客観的評価マニュアルの改定案について</li></ul>
【第5回】 R4年3月上旬	<ul style="list-style-type: none"><li>・パブリックコメントを踏まえた、滋賀県道路整備マスタープラン及び客観的評価マニュアルの改定案について</li><li>・滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)策定にあたっての提言</li><li>・今後の取り組みについて</li></ul>

県民  
アンケート  
(R3年6月)

パブリック  
コメント  
(約1ヵ月)

R4年3月末 滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)の策定  
及び客観的評価マニュアルの改定

R4年度 滋賀県道路整備アクションプログラムの改訂

## 2. 第2回懇談会での主なご意見と対応方針

区分	ご意見	対応方針
取組の柱・取組方針の枠組みについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>取組の柱のタイトルについて、2は実現したいもの、それ以外が整備したいもので書かれているので<b>表現を統一</b>した方がよい。</li> <li>道路整備の取組方針の「4. 継続的に見直す道づくり」は、「マスタープラン実効性の確保」として、マスタープランにおいて定めた取組の柱や施策、客観的評価マニュアルに関する取り組み等を<b>PDCAサイクル</b>のもと、<b>第3次マスタープランの進捗管理と評価</b>を行うようにすべき。</li> </ul>	○マスタープランの枠組みを見直す上で取り入れる
目指すべき道路整備の将来像・方向性について	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内と地域間の話で、拠点の中は人々の生活が満足できる空間として、マスタープランでは<b>地域内・地域間で区別した道づくり</b>が大事。</li> <li>これからの<b>まちづくり</b>と道路整備は切っても切れない問題で、その視点が抜けると、道路をいくら作っても不満が残ることになる。まちづくりの観点は、いろいろな施策を実現していく中では重要な視点であり、マスタープランの中でも踏まえていただきたい。</li> <li>拠点間のネットワークについて、<b>歩行者や車いすなどの弱者が快適に生活</b>できるような点字ブロックなどの整備をするなど、まずは生活拠点の中のネットワークを上手く整備して、次に地域拠点、広域拠点と徐々にネットワークを広げて考えていただきたい。</li> <li>道路の役割分担を行い、<b>産業道路と生活道路とウェイトのメリハリをつけることが大事だが、つけすぎることもよくない</b>。</li> <li>安心安全はマイナスを0に持っていき考え方なので、0をプラスに持っていき<b>付加価値をつけるという発想</b>も大事である。</li> <li>目指すべき道路整備のイメージ図について、「<b>気候変動としての適応策としての整備</b>」の視点を加えるべき。</li> <li>その他の県の計画でも、拠点連携型の都市構造に関するイメージ図が作成されていると思うので、<b>その他の計画とで不整合が発生しないように</b>、そこは整理しておくべき。</li> <li>一本の道路の折り合いをつけることも大事だが、<b>面的な道路整備</b>を考えることが必要。</li> </ul>	○「取組の柱の施策」や「目指すべき道路整備の将来像」を定める上での参考とする(p.8説明)
マスタープラン改定方法・他機関との連携について	<ul style="list-style-type: none"> <li>未来像を実現していくためには、<b>国・県・市町の課題</b>を洗い出しないと難しいのでは。</li> <li>アクションプランは県主導でつくられるものだが、やはり滋賀の道路を考えると、すべての道路が含まれる。アンケートも懇談会の議論も県道のことだけを言っているわけではない。<b>国・県・市の連携</b>が必要。</li> <li>1次、2次のマスタープランの検証があって、そのときに目指した目標とのギャップを把握する必要があるのではないか。</li> </ul>	○「道路整備の取組方針」の中で国・市との連携した道路整備を行うことを明記する
アンケート調査について	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート調査結果について、運送業の満足が全体的に低い、トラックドライバー立場で考えた場合、トラックから見て自転車は危険という回答もあるのかと思う。</li> <li>マスタープランの大枠はこのままでよいと思うが、実際に住んでいる人の感覚とアンケート調査の答えが異なる点が気になる。</li> <li>アンケート調査について、<b>10年前の調査手法と同じ方法とのことだが、そのままよいのか</b>疑問である。</li> </ul>	○前回改定時と同じ調査とした理由を再整理
客観的評価指標について	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点事業と改築事業の違いについて、外向けには整理しておいたほうがよい。</li> </ul>	○別途再整理する

## 2. 第2回懇談会での主なご意見と対応方針

区分	ご意見	対応方針
	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全となるとすぐさまガードレール設置などとなるが、<b>少し視点上げた検討も必要</b>。</li> <li>現在の道路を利用しながら、<b>交差点改良・右折レーン</b>をつけて欲しい箇所が多くある。</li> <li><b>右折レーン</b>がなく渋滞が起きる箇所もある。県内では解決していない箇所が多い。</li> <li>日常の<b>生活道路が一番身近な道路問題</b>。</li> <li>施設管理者の問題かもしれないが、コンビニやガソリンスタンドなどで、止まれ表示をす るなど交通安全への努力をできないか。道路整備以前の問題が日常に混在している のではないか。</li> <li>湖西には道路が一本しかなく、高浜原発が爆発したら白髭から向こうの地域は逃げら れない。<b>抜け道</b>を考えてほしい。</li> <li>かまぼこ型の横断歩道で車がスピードを落としてくれる対策もあり、参考にしてはどうか</li> <li>アンケート調査での回答結果のように、滋賀県の高校は通学しにくいところが多い。道 路を通学路にしたがって整備していくことが必要である。</li> </ul>	
取組の柱・取組方 針の内容について	<ul style="list-style-type: none"> <li>(2) 主要施設のアクセス性を高める道路整備については、<b>防災拠点として県庁・市役 所など公共施設も該当</b>するため、その点も考慮いただきたい。</li> <li>(3) 中山間地については<b>ハザードリスク</b>を考えながら道路整備を進める必要がある。 野洲川など洪水の危険がある大きな河川については洪水ハザードマップ等を踏まえて 道路整備を進める必要がある。</li> <li>滋賀県は飛行場がないため、ヘリコプターを駐機しておく場所がない。警察、消防、自 衛隊が来て集まるような場所がなく、<b>広域防災拠点</b>がなかなかない。</li> <li>小さな広場を使つての防災拠点活用も考えられ、その中では<b>”道の駅”などの防災拠点</b> を将来の道路整備イメージに組み込んでいただきたい。</li> <li>交通量がそれほど多くない地域では、<b>環状交差点(ラウンドアバウト)</b>の整備がいいの では。災害時に信号が必要でないので、信号が止まっても困らない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○第3次マスタープラン のキーワードや要素と して骨子案に反映</li> <li>○個別箇所の対策につ いては、次年度以降に 地域別のアクションプ ログラムにて検討</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路なのでネットワークとしての整理が重要。ネットワークの充実は、道路整備に理解 ある方だけではなく、県民に広く理解していただくために、単に自動車だけでなく、<b>公共 交通のサービス水準を上げるようなネットワーク整備</b>である必要がある。</li> </ul>	
新たな交通手 段への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年普及が進んでいる<b>シェアサイクルや電動キックボードなどの新しい交通手段</b>につ いても、歩行者と自転車の分離を進めて、走りやすい道づくりを進めていってほしい。</li> </ul>	
新技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点内に<b>人を感知するような機器</b>を設置して、車と連動して知らせるシグナルなどが 出せないか。</li> <li>事故の多い交差点では、<b>カメラで歩行者を確認</b>してドライバーに知らせる仕組みづくり や、地下歩道整備も考えられる。</li> </ul>	

## 2. 第2回懇談会での主なご意見と対応方針 – 県民アンケート –

- 県民アンケート調査は、滋賀県道路整備マスタープラン改定にあたり、県民の意見を汲み取ることを目的に実施している。
- H23改定時から現在にかけての道路整備に対する満足度や重要度の傾向の変化を捉えることを重要視し、今年度の調査においてもH23改定時アンケート項目と同様の設問により調査することを基本としている。

### ● 県民アンケート調査概要

		H23県民アンケート	R3県民アンケート
調査概要	調査対象	滋賀県在住の20歳以上	滋賀県在住の15歳以上
	調査方法	Web楽天アンケート (木之本地域は現地ヒアリングも実施)	Web楽天アンケート
	調査期間	H23.8.8 (月) ~ 8.13 (水) (5日間)	R3.6.1 (火) ~ 6.8 (火) (7日間)
	回収目標サンプル	—	各地域ごとに70票以上
回収数	回収数全体	589	1044
	大津地域	120	150
	南部地域	110	150
	甲賀地域	52	140
	東近江地域	78	150
	湖東地域	60	140
	長浜地域	50	139
	木之本地域	68	75
	高島地域	50	100

Web楽天アンケートのモニター対象年齢に合わせて設定

統計的な信頼度※が得られるとされる数値

※参考：  
無限母集団における必要サンプル数

必要サンプル数  $n = (K/E)^2 \times p \times (1-p)$

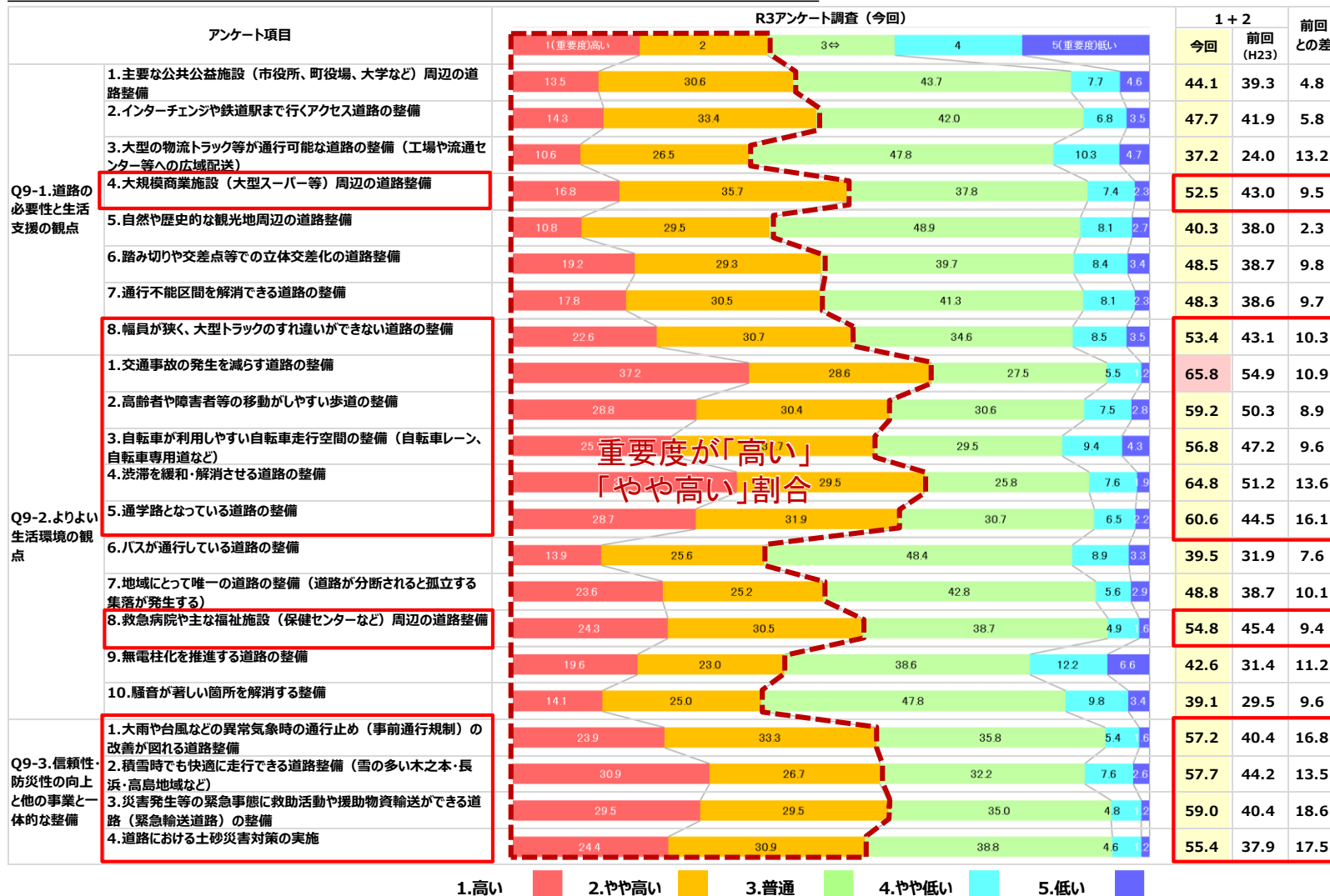
記号	内容	数値
p	回答比率 (母比率)	0.5
α	信頼度	90%
K	信頼度係数	1.64
E	許容サンプ リング 誤差	10%
n	必要標本数	68

≒ 70

# 2. 第2回懇談会での主なご意見と対応方針 - 県民アンケート -

■ 評価項目の重み付けは、今年度実施の県民アンケート調査の「道路整備への要望」を参考に実施

今後の滋賀県の道路整備への要望(重要度)(H23調査と同設問の比較)



重要と回答している割合が半数(50%)以上の項目

← 交通事故削減に関する要望が最も高い

重要度が「高い」「やや高い」割合

1. 高い 2. やや高い 3. 普通 4. やや低い 5. 低い

### 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

■ 目指すべき道路整備の将来像の実現に向け、4つの取組の柱と、それらを実現するための施策を掲示し、整備した道路は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を図る。

目指すべき道路整備の将来像	道路整備の基本方針		既存施設の計画的修繕によるアセットマネジメントの推進
	取組の柱	施策	
<p>“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”</p>	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、環状と放射状に広域ネットワークを形成し、交通渋滞の解消を図り産業活動等の活性化を支援 ○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（ビワイチなど）	<p>《《 》》</p>
		(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（SIC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	
		(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柱化の推進等により、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	
	2 スムーズでグリーン	(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、CO <sub>2</sub> 削減にも貢献	
		(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CO <sub>2</sub> 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 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	<p>《《 》》</p>
	(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) 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		
	(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		
	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) 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	



# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

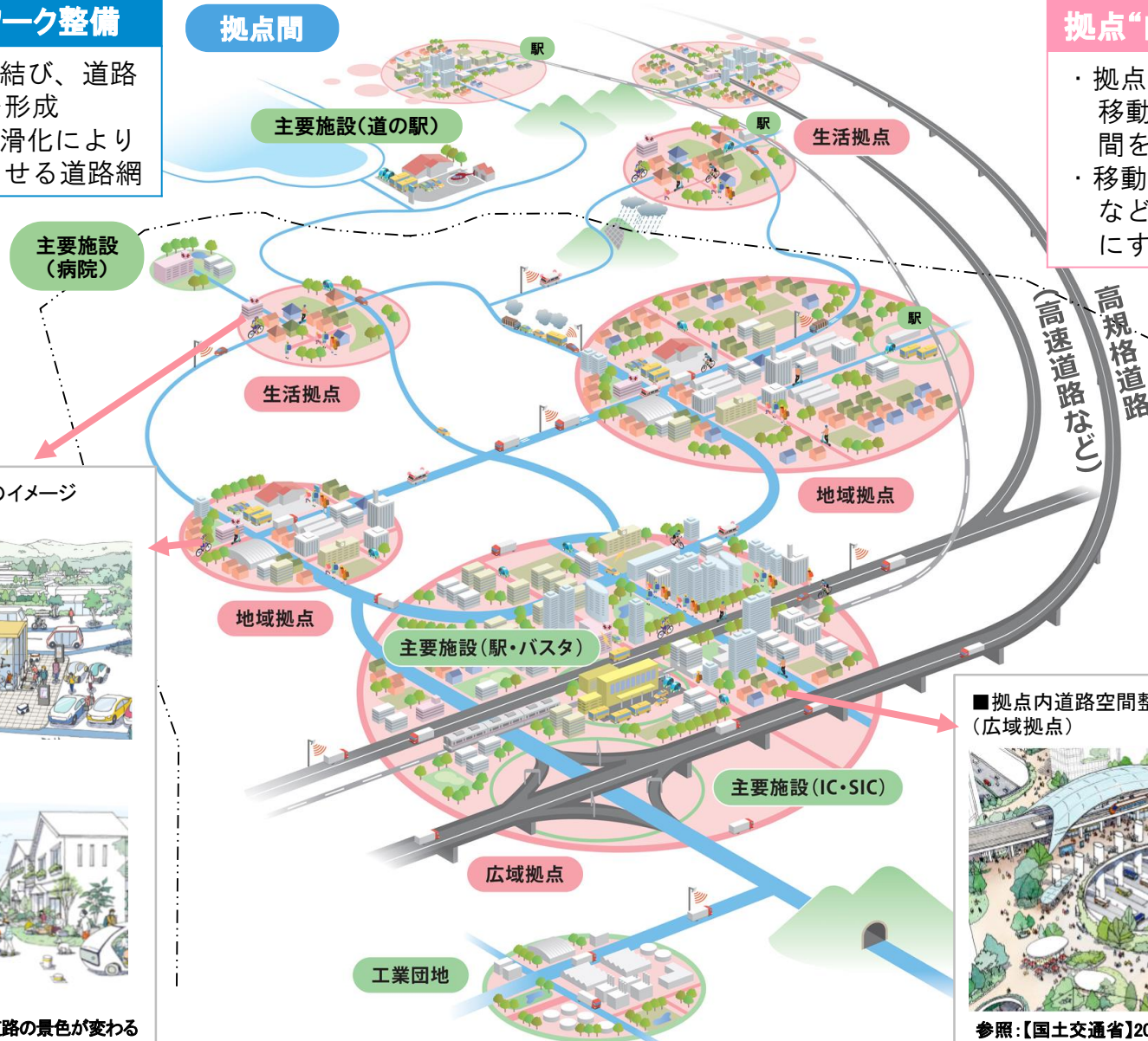
— 目指すべき道路整備の将来像 —

“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”

## 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
- ・ 人流・物流の円滑化により生産性を向上させる道路網

## 拠点間

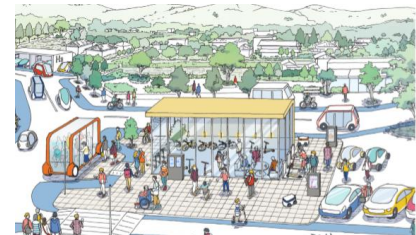


## 拠点“内”道路空間整備

- ・ 拠点内の安全・安心な移動を実現する道路空間を形成
- ・ 移動だけでなく、滞留など多様な利用を可能にする道路空間

## 拠点内

■ 拠点内道路空間整備のイメージ (地域拠点)



(生活拠点)



参照：【国土交通省】2040年、道路の景色が変わる

## 拠点内

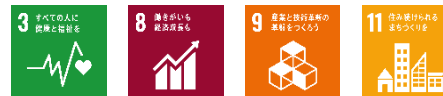
■ 拠点内道路空間整備のイメージ (広域拠点)



参照：【国土交通省】2040年、道路の景色が変わる

# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 1 つながる・ひろがる

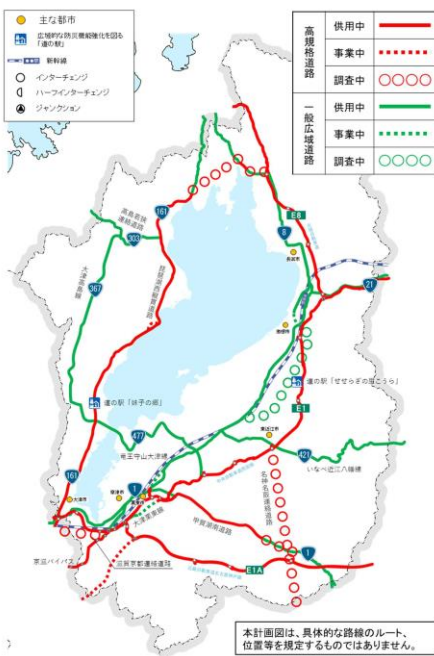


### (1) 産業活動や地域交流を支える道路整備（広域ネットワーク）

- 円滑な人やモノの流れを実現するため、環状と放射状に広域ネットワークを形成し、交通渋滞の解消を図り産業活動等の活性化を支援
- 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」

#### ① 広域ネットワーク形成

- ・琵琶湖を取り囲む環状道路網の形成が必要であり、広域幹線道路の整備を促進
- ・環状道路網から隣接府県や近畿圏・中部圏等への放射状道路の整備促進
- ・歴史的に繋がり深い県外、特に中部・北陸圏との交流を強化する県際道路の整備を促進
- ・公共交通機関と連携した広域ネットワークの形成



広域道路ネットワーク計画図  
(滋賀県新広域道路交通計画)

#### ② 交通渋滞の解消による産業活動等の活性化

- ・主要な混雑多発箇所での交差点改良、歩道が狭い踏切、渋滞が著しい踏切の立体交差化・拡幅など重点化を図りながら対策を実施
- ・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）の推進
- ・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
- ・様々な既存の道路ストックの活用や、道路と鉄道の連携による貨物輸送（マルチモーダル施策）の推進



交差点改良による  
渋滞緩和



#### 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「ビワイチ」

- ・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を楽しむことができる自転車走行空間の整備を推進

●安全で快適な道路環境の整備

矢羽根型踏面表示



自転車走行空間確保 134.8km

矢羽根型の踏面表示を平成26年度までに整備し、優先的に確保したビワイチ初心者でも迷わずに走ることができ、自転車の走行空間を確保し、つづ、ドライブレコーダーの設置促進を図ります。

自転車走行空間の確保



走行空間を確保した地域 3地域  
確保された道路空間において、車のサイクリストと歩行者や自動車とが安全に道路を共有できるモデル整備に取り組んでいます。  
※安全な走行空間を確保するには、道の環境整備推進計画（法政計画）に基づき、県の整備計画を推進します。

休憩拠点整備



休憩拠点整備 1施設  
ビワイチルート沿いの緑地公園内にサイクリストの交流拠点となる集客型休憩拠点を整備します。

ICTを活用した情報提供

アプリを活用し、道路施設と連動した情報提供  
・地図アプリと連動した道案内、情報提供  
・バイクナビを活用した、走行距離の測定  
・サイクリングをしている方の駐停車を自動検知  
・カメラセンサーによる走行情報の収集

内陸部への誘客

「ビワイチ」コースの選定とマップでの情報提供  
・観光地や自然景観やアプリでの情報提供による立ち寄り情報の提供

＜事業＞滋賀県道整備については、すでに環境保全型道路整備推進計画に基づき、安全で快適な道路環境を整備し、自転車歩行者の安全確保を推進します。



県によるビワイチ環境整備  
(ビワイチ総合推進ビジョン)

# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 1 つながる・ひろがる



### (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(SIC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

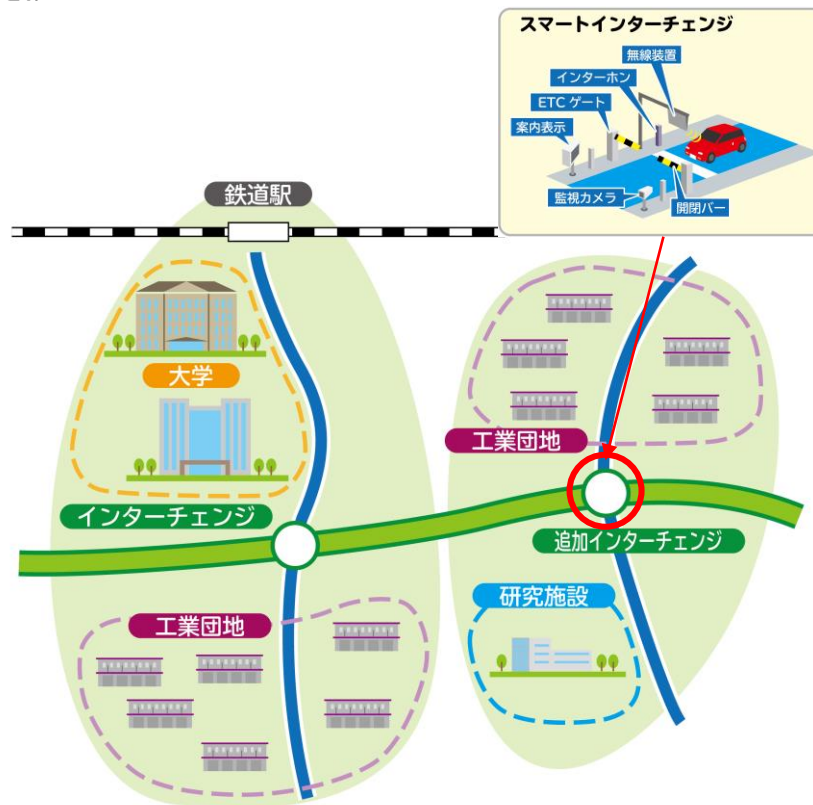
#### ① 生活拠点や主要施設へのアクセス性の向上

- ・日常生活の移動の円滑化を図るため、地域内のアクセス道路整備を推進し、地域住民の活動の活性化と安心・安全な暮らしを支援
- ・病院周辺の道路では、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る



#### ② 主要拠点間のネットワーク機能強化

- ・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)や鉄道駅、高速道路インターへのアクセス道路を整備
- ・主要施設間のネットワーク強化により、産業の活性化等を支援する道路整備を推進



# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 1 つながる・ひろがる

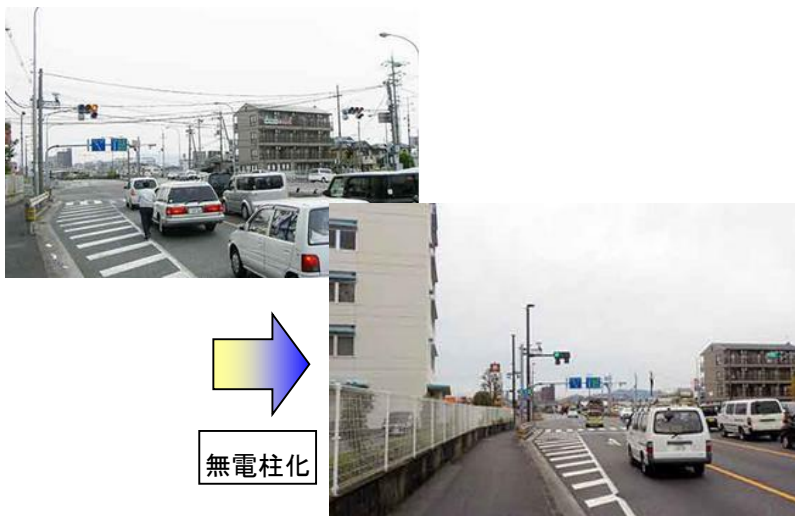


### (3) 気候変動等へ適応した道路整備（防災）

- ダブルネットワークの確保や無電柱化の推進等により、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

#### 災害に備えた道路整備や防災拠点の強化

- ・ 震災等の大規模災害時に重要な役割を担う緊急輸送道路や重要物流道路の橋梁などの重要構造物の耐震対策、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、無電柱化等
- ・ 大雨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
- ・ 落石や崩土危険箇所での対策を推進
- ・ 大雪に対して、融雪施設等の整備や除雪体制の強化
- ・ 道の駅の災害時の防災拠点としての機能強化



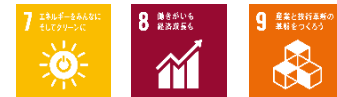
無電柱化事業（国土交通省近畿地方整備局）



道の駅の防災機能強化例（道の駅「みかも」（栃木県）

# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 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、CO<sub>2</sub>削減にも貢献

#### 道路交通情報システムの高度化

- ・ビッグデータの多方面活用により、交通需要マネジメント(TDM)や交通システムマネジメント(TSM)、交通安全等の道路交通マネジメントの高度化
- ・IT技術を活用し、ETC2.0プローブデータや、カメラ画像のAI解析等による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
- ・道路インフラの情報収集・状況把握を迅速化・効率化し、損傷箇所、落下物などの異常を早期に発見し処理可能なシステム構築

【日和田山地区の速度図】

凡例  
● 20km/h以下  
● 30km/h以下  
● 40km/h以下  
● 40km/h超  
※ETC2.0プローブ (H27.4~H28.3)

ゾーン30の指定

狭さくの設置

歩道設置 + スムーズ歩道設置

通行規制 + ライジングボラード設置

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（ビッグデータによる事故危険箇所の特定と対策の実施）  
(国土交通省HP)

# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 2 スムーズでクリーン



### (2) 環境負荷の軽減（環境）

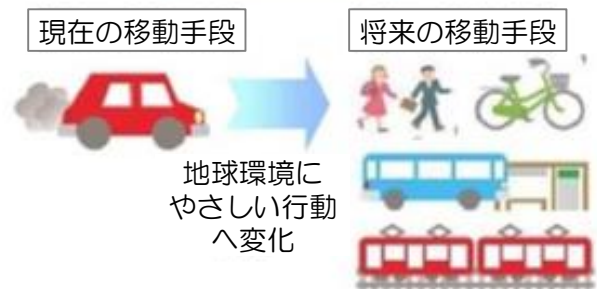
- 交通管理者や交通事業者との連携により、公共交通への分担を図ることでCO2排出を抑制
- 太陽光発電や地中熱などの再生エネルギーを活用する道路の整備

### 循環型社会の構築への貢献

- ・ネットワーク整備や渋滞対策により交通円滑化を図るとともに、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
- ・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



公共交通の維持や地球環境の負荷軽減を目的に、住民や企業、学校を対象に、自動車利用から公共交通利用への行動の変化を促す取り組みを行います



# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 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

#### ① 安全な移動空間の形成

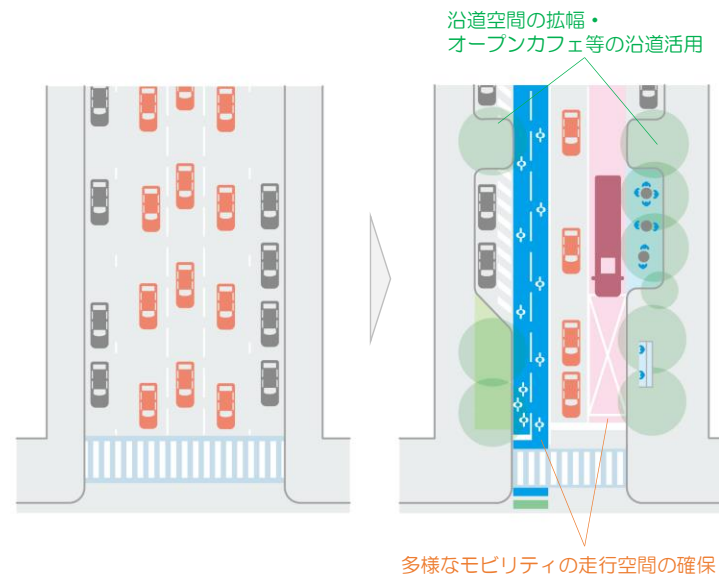
- ・通学路を中心に歩道整備を推進
- ・自転車や歩行者の交通量が多い箇所において、自転車走行空間を確保
- ・道路交通法・同施行令による規制の特例措置が設けられた電動キックボード等、新たなモビリティ導入も見据えた安全な移動空間形成
- ・生活道路への大型車や通過交通の流入を抑制するためのバイパス整備
- ・事故危険箇所における防護柵や視線誘導標、道路照明灯の設置など



滋賀県における交通安全対策の実施事例

#### ② 車中心から人中心の道路空間への再編

- ・通過交通を広域道路に迂回・誘導させ、歩行者が滞留す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など、道路の機能を分担
- ・従来の円滑な歩行者交通確保のための道路の幅員構成の見直しによる歩道拡幅等だけでなく、道路に滞留し交流するなど、沿道空間も含めた空間構成を見直し



道路空間の見直しのイメージ

# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 3 快適でセーフティ



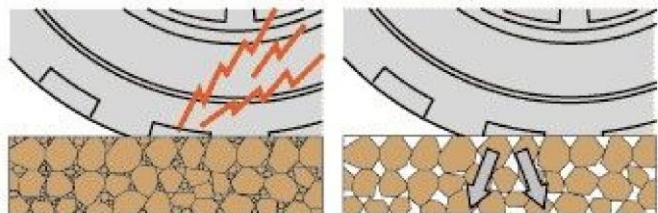
### (2) 街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備（生活環境・景観）

- 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

#### ① 良好な沿道環境への改善

- ・騒音・振動・排気ガス等を抑制するためのバイパス整備等、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
- ・連続した道路緑化による潤いのある空間の形成等
- ・ヒートアイランド現象を抑制するため、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

#### タイヤ騒音発生の抑制

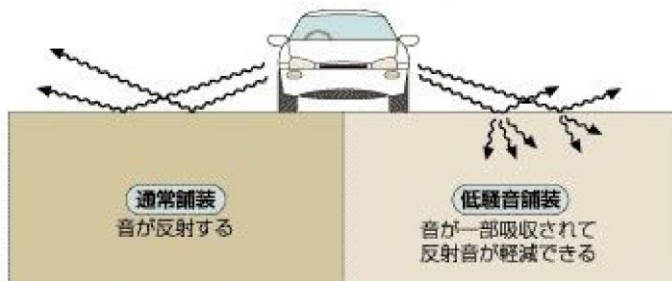


【通常舗装】

タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道がなく、空気圧縮音、影音が発生する

【低騒音舗装】

空隙に空気が逃げ、音が生じにくい



通常舗装

音が反射する

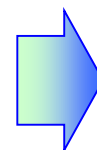
低騒音舗装

音が一部吸収されて反射音が軽減できる

低騒音舗装によるタイヤ騒音の抑制

#### ② 個性と魅力ある街並み・景観の形成

- ・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を形成
- ・市街地における潤い空間づくり(植樹帯等の整備)
- ・歴史を伝えるみちづくり(東海道、中山道等の旧街道の保全、街並みと一体となった道路景観が構成できるような舗装や道路の修景)
- ・活力ある中心市街地の空間づくり(人が集まり、楽しく活動できる道路空間、歩行者優先の地域内道路等、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ような道路空間の整備)



滋賀県における潤いある空間としての道路整備事例



# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 3 快適でセーフティ



### (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

#### 多様な交通手段の利便性の向上

- ・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士が接続する結節点（クロスポイント）を形成
- ・鉄道駅へのアクセス道路や駅前広場の整備・機能拡充、地域公共交通ネットワークの中心となるバス交通の乗り継ぎ環境や走行環境を改善
- ・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導入の検討
- ・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の推進
- ・シェアサイクルやパーソナルモビリティなど、あらゆる交通モードのベストミックスによる最適な移動手段の組み合わせを構築



交通拠点機能の強化（滋賀県新広域道路交通計画）

# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 3 快適でセーフティ

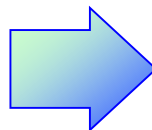
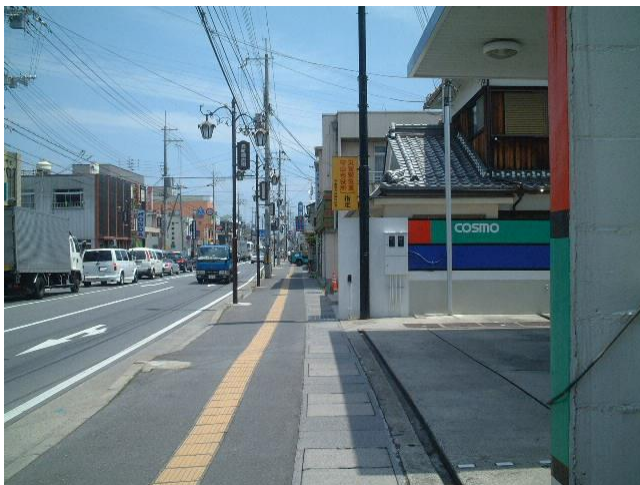


### (4) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備（ユニバーサルデザイン）

- 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、連続した歩道等のネットワークの形成
- ・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
- ・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
- ・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
- ・低床バスに対応した停留所の設置など利用者の視点に立ち、ユニバーサルデザインによる人に優しい道路環境の形成



滋賀県におけるバリアフリー整備事例

# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 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

#### 「ほこみち」制度等を活用した賑わい創出

- ・「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を創出
- ・「歩行者利便増進道路」(通称:ほこみち)制度等も活用し、オープンカフェなど交流の場を提供し、居心地がよく歩きたくなる道路への見直し
- ・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、歩行者空間と分離した連続した走行空間確保等



「ほこみち」制度を活用した先行整備事例（姫路市 大手前通り）

# 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

## 4 行きたくなる・居たくなる



### (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

#### 新たな交通マネジメントの導入と自動運転への対応

- ・自動運転の普及促進に対応するため、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
- ・公共交通サービスの利便性向上を目的に、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
- ・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の普及により一体となった交通マネジメントの実現
- ・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)を推進

■自動運転（中山間地域）：東近江市



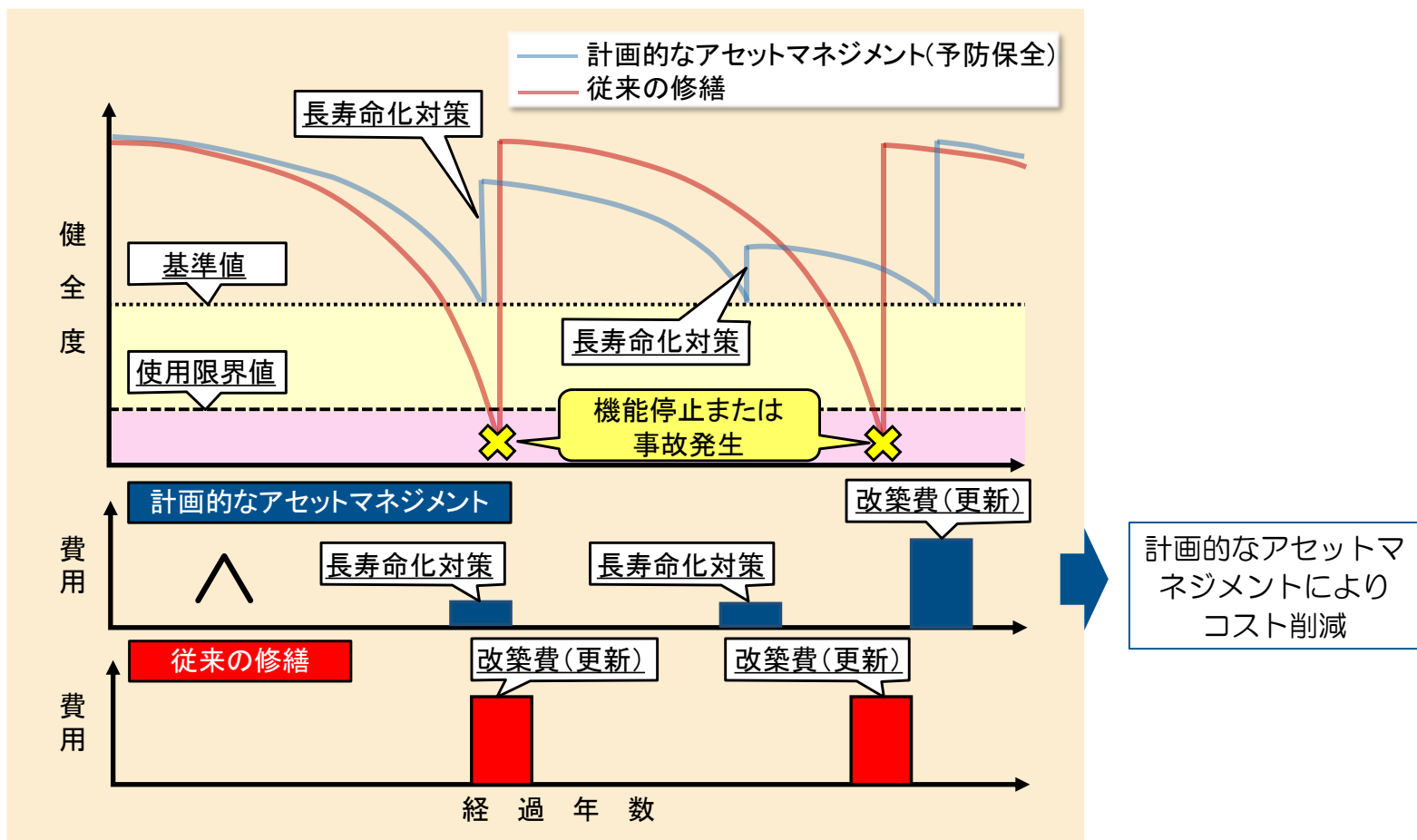
■自動運転（都市部）：大津市



滋賀県における自動運転の走行事例（滋賀県新広域道路交通計画）

### 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

- 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する。
- 実施にあたり、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・効率化を実現する。



計画的なアセットマネジメントによるコストの削減

### 3. 滋賀県道路整備マスタープランの骨子案（取組の柱、施策）について

- 必要性と優先度を客観的に判断するため、客観的評価マニュアルによる個別道路事業箇所<sup>①</sup>の優先順位付けを行う。また、既存ストックや新技術等を活用し**効率的・効果的な整備**を進める。
- 広域的な計画や市町の**まちづくり等と連携・一体化した道路整備**を進める。
- 社会経済情勢の変化や施策の進捗に応じて、適時、計画内容の検証を行い、休止も含めた**事業計画の見直し**を行う。

#### 道路整備の取組み針

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

# 4. 客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について

■滋賀県道路整備マスタープランの策定後、県内各地域における具体的実行計画(どこに、どんな道路が、いつまでに必要か)である滋賀県道路整備アクションプログラムへ展開。

## 「マスタープラン」と「アクションプログラム」

将来20年間における道路整備の基本方針

### 滋賀県道路整備マスタープラン

(H14策定(1次)→H23改定(2次)→**R3改定(3次)**)

『第2次:4つの政策目標』

- ① 県内産業の活性化と地域文化の交流
- ② 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現
- ③ 環境負荷の軽減と個性と潤いのある生活空間の創造
- ④ 地域の自立的発展と不安のない暮らしの創出

↓ 具体化 ↓

将来10年間の道路整備計画

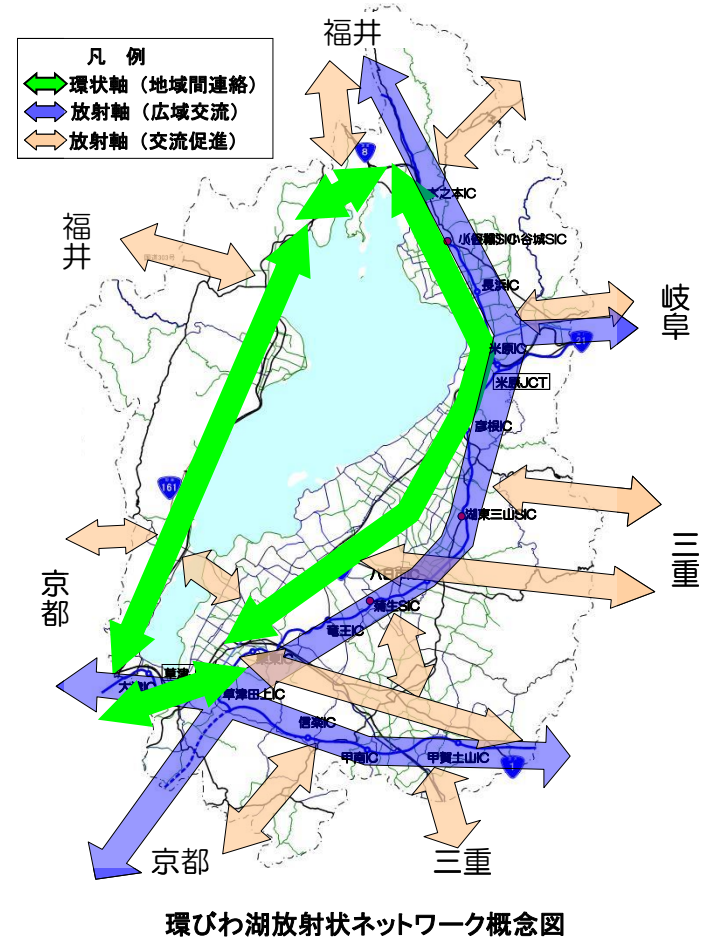
### 滋賀県道路整備アクションプログラム

(H15策定、H19,H24,H29,**R4**に見直し)

県下8地域で策定



2018年度～2027年度の10年間の道路整備計画として、H30年3月に策定。



政策目標を実現する道路ネットワークの形成

## 4. 客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について

- 客観的評価マニュアルとは、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を点数化した指標。
- 第3次では政策目標・施策の方向性等の見直しやアンケート結果を踏まえて、指標の見直しを実施。

### 客観的評価マニュアル



事業の優先度を客観的に評価するためのマニュアル

#### 改築事業

(バイパス整備・道路拡幅、交差点改良など)

- |           |         |
|-----------|---------|
| 1. 必要性    | 4. 事業熟度 |
| 2. 走行改善効果 | 5. 地域特性 |
| 3. 進捗状況   |         |

#### 交通安全事業

(歩道・自転車歩行者道など)

- |            |         |
|------------|---------|
| 1. 計画の位置づけ | 4. 進捗状況 |
| 2. 道路利用状況  | 5. 事業熟度 |
| 3. 必要性     |         |

ランク分け

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(但し予算状況等によって10箇年で全て対応出来るかどうかは未定)

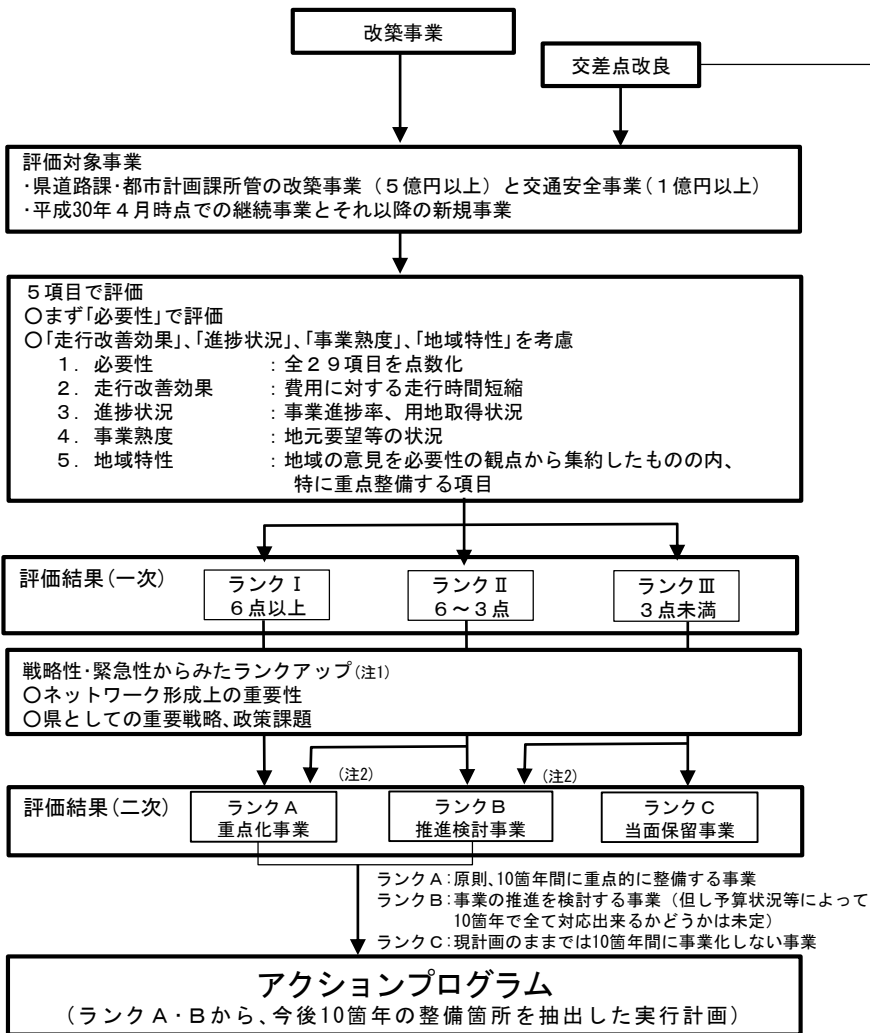
ランクC: 当面保留事業…現計画のままでは10箇年間に事業化しない事業



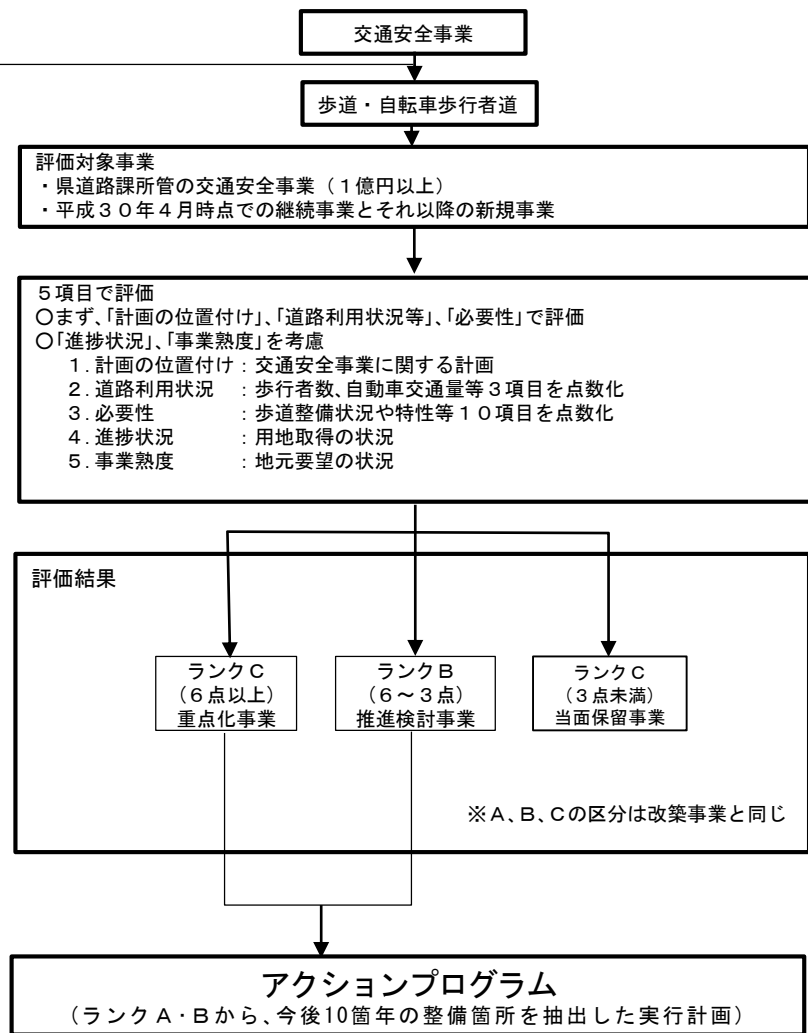
# 4. 客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について

## 客観的評価マニュアル(H23) [H29改定版]

### ■ 改築事業



### ■ 交通安全事業



# 4. 客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について

## 改築事業(交差点改良含む)の評価基準 [H29改定版]

評価項目	目的地の施設、対象とする計画等	該当事業(ヒット)の判断	配点	評点
<b>I 必要性</b>				10.0 10.000
<b>1 上位計画や地域振興計画の位置付け</b>			55	2.000
①市町村合併支援道路整備計画の位置付け	市町村合併支援道路整備計画	計画箇所	15	0.545
②地域振興の計画に位置付け	地方拠点都市地域整備計画、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ト、定住自立圏、特定地域振興計画	計画箇所	10	0.364
③「渋滞対策プログラム」に位置付け	渋滞対策に関する計画に位置付けがある	計画箇所	20	0.727
④地域高規格道路の整備		計画箇所	5	0.182
⑤都市計画道路の整備		計画箇所	5	0.182
<b>2 地域活性化の支援</b>			50	2.400
①主要な公共公益施設等の周辺道路の整備	市町役場、県地方事務所、総合公園・運動公園、市(町)民会館等、大学、短大、汚物処理場、ごみ処理場、ごみ焼却場、火葬場(都市計画法等)、避難所	周辺1km以内	5	0.240
②I、Cや鉄道駅へのアクセス道路の整備	名神・新名神・北陸自動車道・湖西道路・京滋バイパスのIC、鉄道駅	周辺2km+国(県)道の交差点まで	5	0.240
③物流の効率化を支援する道路(25t対応(計画)路線)の整備	25t対応(計画)路線	25t対応路(計画)線	5	0.240
④大規模な商業施設の周辺道路の整備	大規模商業施設(延床3,000㎡以上)	周辺1km以内	5	0.240
⑤優れた自然環境、歴史的資源や観光資源等の周辺道路の整備(上記①と重複は除く)	「標識の著名地点」但し、①と重複するものは除く。	周辺1km以内	5	0.240
⑥鉄道や道路との立体交差化を図る整備		項目に該当(個別事業で判断)	15	0.720
⑦交通不能の解消が図れる整備		項目に該当(個別事業で判断)	10	0.480
⑧大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備(上記⑦該当は除く。)		但し、交通量センサスの区間別であり、個々に判断を要する。	5	0.240
⑨工区の起終点が共に改良済みの道路の整備		項目に該当(個別事業で判断)	5	0.240
<b>3 よりよい生活環境の確保</b>			100	2.500
①交通事故の発生率を低減できる整備	事故危険箇所	計画箇所	10	0.250
②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	バリアフリー新法における特定道路等の計画に基づく整備	計画箇所	20	0.500
③著しい渋滞を緩和できる整備(1-③以外のもの)	「混雑多発箇所」または、その選定基準に該当するもの(調査資料を確認のこと。)	項目に該当(個別事業で判断)	15	0.375
④通学路等の整備	通学路と中学校、高校の周辺	中学、高校は、周辺2km以内	15	0.375
⑤バス路線(町営バス、スクールバス等も含む。)の整備	バス路線図、スクールバス	項目に該当	10	0.250
⑥地域にとって唯一の道路の整備	分断されると孤立化集落の存在する道路	選出区間に該当	10	0.250
⑦救急病院や主な福祉施設等の周辺道路の整備	救急病院、福祉施設(市町保健センターを代表地点とする)	周辺2km以内	15	0.375
⑧無電柱化を推進する道路の整備	電線類地中化5ヶ年計画に位置づけがある区間	項目に該当(個別事業で判断)	5	0.125
<b>4 信頼性・防災性の向上</b>			60	2.600
①異常気象時の事前通行規制区間の改善が図れる整備		項目に該当	15	0.650
②雪寒地域内の第1種除雪路線の整備		項目に該当	10	0.433
③緊急輸送道路の整備		項目に該当	15	0.650
④防災総点検要対策箇所の改善が図れる整備		項目に該当	15	0.650
⑤連結許可を取得した追加ICへのアクセス道路の整備		項目に該当	5	0.217
<b>5 他事業と併せた一体的整備</b>			15	0.500
①高速道路や直轄国道整備に併せた整備		項目に該当(個別事業で判断)	15	0.500
②その他の公共事業に併せた整備		項目に該当(個別事業で判断)	10	0.333
<b>II 走行改善効果</b>	(走行時間短縮便益、走行費用減少便益、交通事故減少便益)		15	0.500
①費用対便益比の点数化	事業の全体事業費(C)と総便益(B)との比率(費用便益比(B/C))を10倍し中項目の配点(上限は右記の点数)とする。			0.500
<b>III 進捗状況</b>			15	2.000
①進捗率80%以上で用地取得が概ね完了	進捗率=H28年までの事業費/全体事業費	項目に該当	15	2.000
②進捗率80%以上、又は、用地取得が概ね完了		項目に該当	10	1.333
<b>IV 事業熟度</b>				0.500
①地元市町等からの要望	要望書、期成同盟会、地域の合意形成	有無		0.500
<b>V 地域特性</b>				2.000
①地域の重点項目(2項目以内)	地域の重点項目が1項目の場合は2点、2項目の場合は、各々1点とする。			1.000
				1.000
<b>合計</b>			310	15.0

# 4. 客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について

## 交通安全事業の評価基準 [H29改定版]

分類	評価項目	内容	配点			係数	点数計	評点
			0	1	2			
1	計画の位置付け						8	0.690
	A. 交通安全事業に関する計画	計画の有無	無	—	有	4	8	0.690
2	道路利用状況等						28	2.414
	B. 歩行者数	・歩道整備 ( )は通学路の場合 人数	(40) 100人未満	(40~100) 100~150人未満	(100) 150人以上	6	12	1.034
	歩行者・自転車交通量	・自転車歩行者道整備 人数台	150人台未満	150~300人台未満	300人台以上			
	C. 自動車交通量	( )は通学路の場合 12h交通量	(500) 1,000台未満	(500~4,000) 1,000~4,000台未満	(4,000) 4,000台以上	6	12	1.034
	D. 車道部の幅員	5.5m以上	5.5m未満	—	5.5m以上	2	4	0.345
3	必要性						68	5.862
	E. 小学校等の通学路	通学路の指定区間	無	—	有	8	16	1.379
	F. 中学生・高校生の通学経路	周辺3km以内	無	—	有	6	12	1.034
	G. 人と車両との事故状況	計画区間における過去4年間の死傷事故率 (件/億台キロ)	0件/億台キロ	100件/億台キロ未満	100件/億台キロ以上	4	8	0.690
	H. 自転車と車両との事故状況	計画区間における過去4年間の死傷事故率 (件/億台キロ)	0件/億台キロ	100件/億台キロ未満	100件/億台キロ以上	4	8	0.690
	I. 歩道等の整備状況	未整備、片側狭歩道等の有無	片側整備済	片側1.5m以下	未整備	2	4	0.345
	J. 前後の歩道整備状況	整備の有無	無	一方有	両方有	2	4	0.345
	K. 近くに歩道などとして利用できる道路の有無	100m以内	有	—	無	2	4	0.345
	L. 病院・福祉施設の有無	周辺500m以内	無	—	有	2	4	0.345
	M. 鉄道駅・主要な公共公益施設・大規模商業施設の有無	周辺1km以内	無	—	有	2	4	0.345
	N. 観光資源などの有無	周辺1km以内	無	—	有	2	4	0.345
4	進捗状況						8	0.690
	O. 用地取得の状況	用地取得面積の進捗率	用地取得面積 50%未満	用地取得面積 50%以上~80%未満	用地取得面積 80%以上	4	8	0.690
5	事業熟度						4	0.345
	P. 地元などからの要望書の有無	有無	無	—	有	2	4	0.345
	評価結果						116	10.000
	総合評価							
	補助事業の採択基準の判定							

# 4. 客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について

## ■政策目標の取組の柱を実現するためにはどういった項目が評価されるべきか検討

### マスタープラン(第3次)の取組の柱

<p>1</p> <p>つながる・ひろがる</p>	<p>(1) 産業活動や地域交流を支える道路整備 <b>〔広域ネットワーク〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○円滑な人やモノの流れを実現するため、環状と放射状に広域ネットワークを形成し、交通渋滞の解消を図り産業活動等の活性化を支援</li> <li>○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(ピワイチなど)</li> </ul> <p>(2) 拠点間のアクセス性を高める道路整備 <b>〔地域ネットワーク〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○交通結節点(SIC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</li> </ul> <p>(3) 気候変動等へ適した道路整備 <b>〔防災〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ダブルネットワークの確保や無電柱化の推進等により、災害時においても安定的な人流・物流の確保</li> <li>○災害脆弱性を克服し、地域の孤立化を防止</li> <li>○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</li> </ul>
<p>2</p> <p>スムーズでクリーン</p>	<p>(1) 新技術に対応した道路交通情報システムの構築 <b>〔新技術〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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、CO<sub>2</sub>削減にも貢献</li> </ul> <p>(2) 環境負荷の軽減 <b>〔環境〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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CO<sub>2</sub>排出を抑制</li> <li>○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</li> </ul>
<p>3</p> <p>快適でセーフティ</p>	<p>(1) 人中心の空間創出 <b>〔車から人へ〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○車中心から人中心の道路空間への再編</li> </ul> <p>(2) 街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備 <b>〔生活環境・景観〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○地域の個性を活かした、魅力ある街並み・景観を形成</li> </ul> <p>(3) マイカーに頼らない生活様式への転換 <b>〔乗換拠点〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul> <p>(4) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備 <b>〔ユニバーサルデザイン〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>
<p>4</p> <p>行きたくなる・居たくなる</p>	<p>(1) 賑わいと交流の場の創出 <b>〔賑わい〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul> <p>(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 <b>〔新技術〕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○地域内において提供される自動運転等への適応</li> </ul>



客観的評価マニュアル  
(拠点間ネットワーク整備)



客観的評価マニュアル  
(拠点内道路空間整備)

## 4. 客観的評価マニュアル策定に向けた評価項目の設定について

■対応案: APで選定した整備箇所について、整備計画期間(5年間)で事業の進捗が無かったものについては、事業継続について再考する。

### 滋賀県道路整備アクションプログラム2018

#### 滋賀県道路整備マスタープラン (R3改定(3次))

##### ○事業評価

ランク A  
(重点化事業)

ランク B  
(推進検討事業)

ランク C  
(当面保留事業)

2022時点で未着手事業  
については事業継続を再考

### 滋賀県道路整備アクションプログラム2023

## 5. 本日討議したい事項と次回懇談会の予定

### 本日討議したい事項

- ・第3次滋賀県道路整備マスタープランに関するご意見
- ・客観的評価マニュアルの評価項目の設定に関するご意見



### 次回懇談会

- ・第3次滋賀県道路整備マスタープランの改定案の提示
- ・客観的評価マニュアルの改定案の提示