
第4回滋賀の道路を考える懇談会

説明資料

令和3年12月22日

滋賀県土木交通部 道路整備課

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3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改定案(原案)の概要
4. 客観的評価マニュアルの見直し
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">・滋賀県道路整備マスタープランとは・滋賀県道路整備マスタープラン(第3次)の策定に向けて・県民アンケート調査結果について
【第2回】 R3年8月6日	<ul style="list-style-type: none">・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・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
【第3回】 R3年10月18日	<ul style="list-style-type: none">・滋賀県道路整備マスタープランの改定案(素案)について・客観的評価マニュアル改定に向けた評価項目の見直し方針について・滋賀県内の広域道路ネットワーク計画、交通・防災拠点について
【第4回】 R3年12月22日 (本日)	<ul style="list-style-type: none">・滋賀県道路整備マスタープランの改定案について・客観的評価マニュアルの改定案について
【第5回】 R4年3月上旬	<ul style="list-style-type: none">・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・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・今後の取り組みについて

県民
アンケート
(R3年6月)

パブリック
コメント
12月16日
より
(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3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
道路整備の基本方針について	<ul style="list-style-type: none"> 既存施設を計画的に修繕し、アセットマネジメントを推進するには、「施策の現状分析」「将来予測」「経営健全化」「投資、財政計画などの経営計画」を考慮する必要がある。(骨子案として「施策」と「アセットマネジメント」の間に示しておく必要があるのでは) 	<ul style="list-style-type: none"> ○アセットマネジメントを推進する中で実施するものとしてMPIに記載
取組みの柱・取り組み方針の枠組みについて	<ul style="list-style-type: none"> 取組みの柱には、道路整備に関連するキーワードがあったほうが理解しやすいと思う。 道路整備の基本方針に、「新技術」を1つの柱として建てられないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○取組みの柱の文言は、端的な分かりやすさを重視したものであり変更なしの方針
マスタープラン冊子について	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリーに対応したフォントがあるようだが、冊子の仕上がりの際には文字の大きさやフォントなどに、バリアフリー的な配慮や基準はあるのか。 マスタープランの冊子に関して、小学生以上や中学生以上などの読み手の対象とする年齢はあるのか。 県民が読むことも想定されるので、読みやすく、見やすいものを作るべきである。県民や行政といった立場などで読む層が違ってくるので、両方を考慮することは難しいが、どちらにも読みやすいものが作ればよりいい。 前書きとして、第3次マスタープランの意義・趣旨について、第2次と何が変わったのかを示してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○基本的には道路施策に携わる人々が読み手となることを想定しているが、人々に広く読みやすいものとなるように留意(文章の表現、フォントサイズ等)
事故対策について	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路が整備されると車が走りやすくなり、それによる事故も起こりやすくなると思う。そのため道路標識の整備などはしっかり行ってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○各土木事務所管内での取組み時の参考とする
防災について	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅など防災拠点やそれらをネットワークとつなぐことを1つの評価基準として設けるべき。また、事故時など緊急ヘリを飛ばすとき着陸する場所がないという事例があるため、着陸可能な道路も防災拠点として評価できないかと思う。医療機関や防災拠点をネットワークで結ぶことが重要。滋賀県の地域防災計画も踏まえてみていく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○客観的評価評価マニュアルの評価項目として設定
ネットワーク整備について	<ul style="list-style-type: none"> 高島市では人口は減少しているが、道路の利便性が良く、鉄道が止まっても他でアクセスできるため、若い人々呼び込むきっかけにもなる。 滋賀県内でテレワークに向いている地域があるという話もあるので、テレワークを踏まえた道づくりをすると思う。その他評価項目で将来的観点から道路整備をしていくということが書かれているので良いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○各土木事務所管内での取組み時の参考とする
公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化社会により免許返納が行われると思うが、特に守山などの地域では公共交通機関が発達していないため、地域公共交通の発展に関する施策をお願いしたい。 	

2. 第3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	
施策について	広域道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 現状の道路行政では広域道路を新設するのは厳しいので、農林関係において広域農道の整備を行ってはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ○各土木事務所管内での取組み時の参考とする
施策について	環境	<ul style="list-style-type: none"> 「循環型社会の構築への貢献」におけるモビリティマネジメント等の施策は、政策レベルの問題のため、環境計画にあたるのではないか。 「3-(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)」は、道路ではなく、環境保全計画やまちづくりの分野に当たると思える。本道路整備計画に適しているものなのか。 環境負荷の低減は非常に重要であるが、これらの項目は道路整備に本当につながるのか、マスタープランの柱の中の項目としては少し弱いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○道路分野として実施可能な取組みとして記載 ○環境負荷の低減を留意した道路整備が、滋賀県の目指すべき道路整備の将来像としてつながると考えて記載
施策について	防災	<ul style="list-style-type: none"> 「1-(3)気候変動等へ適応した道路整備(防災)」に関して、カッコ書きの防災という言葉は適当であるのか。ここでは、「強靱で持続的・安全」のような1つの大きな柱を立てるべきであると思う。近年の気候変動により衝撃的な被害を受ける可能性があり、それらに対応しておくことが第3次のマスタープランでは大きな話になると思う。 無電柱化の推進とあるが、地震が起きた場合、電柱だけでなくブロック塀なども道路側に倒れる。震災時の通行が困難になるため電柱以外の考慮もが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○該当項目にて、気候変動による被害への対応の必要性を明記
施策について	賑わい	<ul style="list-style-type: none"> 人が生き生きと暮らせる道路整備は重要であるので生活道路も期待したい。今後は自転車や自動車だけでなく、電動車いすなども出てくるので、これらの観点も含めて考えるべきである。また観光という観点でもICT技術を活用して、多くの方に足の代替ということで期待ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○該当項目にて、観光に関するICT技術の活用についても追記
施策について	ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害の方に対して、点字ブロックの代わりに白い杖と歩道に磁気を埋め電磁誘導するなどできないか。自動運転で世の中が変わるのであれば、それに対応したユニバーサルデザインの案もあるのではないかとと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現時点では技術的に難しいと考えられるため記載はなし ○最新技術も考慮しながらユニバーサルデザインへの取組みを実施

2. 第3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
客観的評価マニュアルの評価項目・評価方法について	評価項目	・評価項目に関しては、ソフトとハードをうまく組み合わせており、問題ないと思う。	○評価指標見直しにあたって参考とする
	評価方法	・客観的な数字だけで評価すると、 地域間の格差 が生まれてしまうと思う。客観的な数字だけではとらえられない部分を、 SNS等を活用して意見収集 をし、評価をするべきである。 ・「拠点間ネットワーク整備」と「拠点内道路空間整備」で別々の評価項目としているが、今ある道路がどちらに該当するのか整理できないと運用できないのではないかと 思う 。また、 拠点内区間と拠点外区間において、道路区間ごとに綺麗に分類 できるようなものなのか。	
	B/C	・ 費用便益比の点数 は現状よりも上げるべきである。	
	地元要望	・ 地元市町からの要望 に関しては当然のことなので、評価してから確認程度でいいのではないかと 思う 。 ・客観的評価マニュアルの「V事業熟度」の「①地元市町等からの要望」より配点を行っているが、 地元要望からの意見を取り入れるのでは、客観的な評価とは言えないのではないか 。	
	交通事故	・交通事故状況の評価方法として、交通量によって評価が変わるのには違和感がある事故があるかないかで評価した方がよく、 滋賀県の安全をどう考えているか というアピールにもなると思う。 ・交通量の多い地域のほうが事故は多く生じているかもしれないが、そのような 都市部以外の事故 も見てほしい。	
	老朽化	・ 橋梁とトンネルを個別で点数 を挙げておかないと、耐用年数や老朽化により後ほど大変なことになるので、評価するのが常識ではないか。 ・新しいモノを作る整備と維持管理の評価を別々の評価基準で行ってしまうと、後々作りすぎで補修しきれないなどの状況が起ってしまう可能性がある。 維持管理を含めたトータルの評価基準 がいるのではないか。	
	地域特性	・ 地域ごとのWGの点数配分 が重いため、結果が大きく変わってしまう。評価点をつけるのはいいが、0.5点ずつ割り振るなどもう少し柔軟にしてはどうかと思う。	

3. 滋賀県道路整備マスタープランの改定案(原案)の概要

◇ 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た。
- ・ 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」を策定予定であり、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。
- ・ 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。)]を策定する。

◇ 基本的な考え方

- ・ 概ね、今後の20年間を対象
- ・ 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
- ・ 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す
- ・ 県道・市町道の役割にあわせた適切な管理を目指し、相互の移管を進める(県道要件を満たさなくなった区間やバイパス並行区間は市町へ、市町を跨ぐ広域ネットワークは県へ)

◇ 本計画の位置づけ

- ・ 本計画は、県政運営の方向性を示す『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
- ・ また、概ね20年後の本県のまちづくりを見据えた『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す

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

- 人口減少と高齢化の進行
- 道路交通需要の動向と道路整備の推移
- 交通事故発生状況と歩道整備の進捗
- 地理的特性を活かした経済の発展
- 自転車需要の状況
- 国土強靱化(自然災害リスク、道路インフラ施設の老朽化)

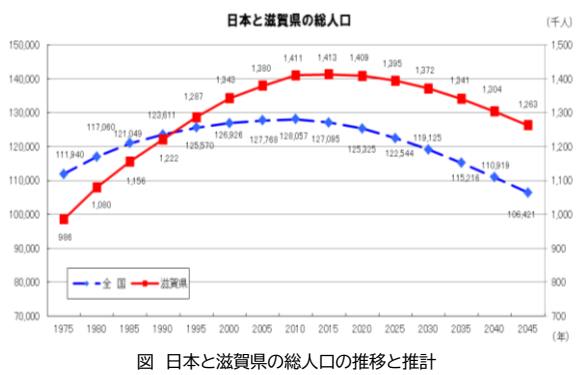


図 2021年8月の台風18号による道路被害状況

図 日本と滋賀県の総人口の推移と推計

2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果

- 10年間の成果として小谷城スマート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た。

- 主な整備進捗
 - ・整備路線: 国道422号、国道365号 草津守山線
 - ・SIC: 小谷城、湖東三山、蒲生
- 滋賀県管理道路の比較(H24/R1)
 - ・道路改良延長: 1,547.8km → 1,615.9km
 - ・道路改良率: 69.4% → 71.4%
 - ・歩道設置延長: 903,746km → 994.2km
 - ・歩道設置率: 40.5% → 43.9%
- 滋賀県交通事故件数および死者数比較(H24/R1)
 - ・人口10万人当たりの発生件数: 570.5件 → 257.9件
 - ・死者数: 79人 → 57人
- 道の駅整備の比較(H24/R1)
 - ・15駅 → 20駅

整備箇所の事例



国道422号 大石東バイパス (瀬田川令和大橋)

3. 滋賀県道路整備マスタープランの改定案(原案)の概要

I-1. 目指すべき道路整備の将来像

3. 目指すべき道路整備の将来像

～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す～

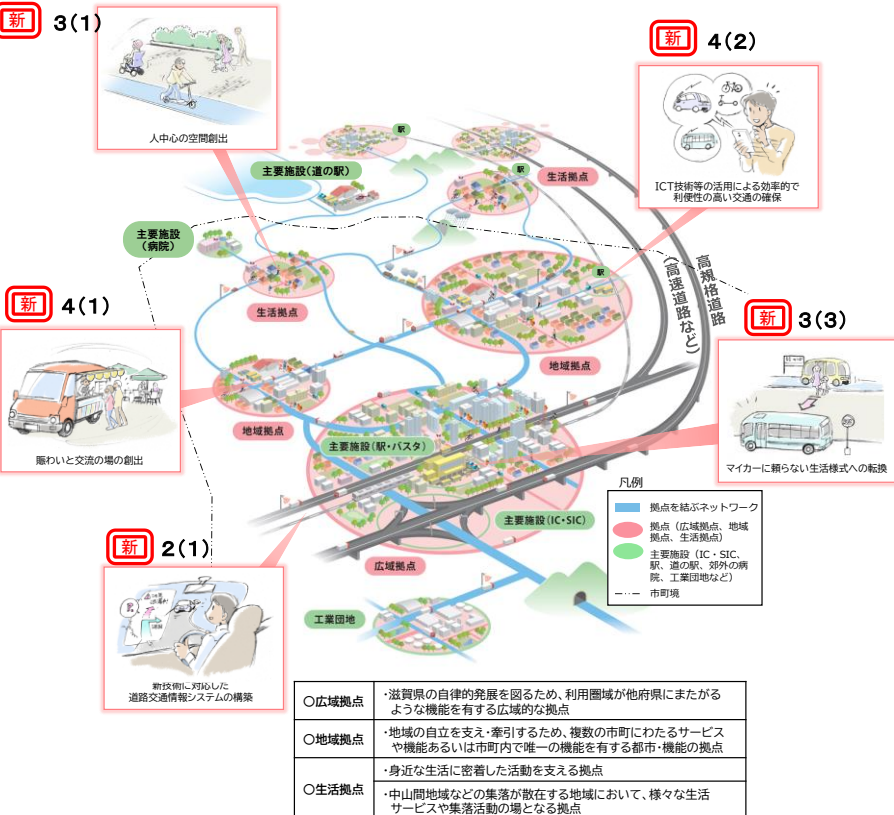
“県内外の拠点間ネットワークの強化”と
“安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”

【拠点“間”ネットワーク整備】

- ・ 県内外の拠点を結ぶ道路ネットワークを形成し、人流・物流の円滑化や安全性の向上を図る
- ・ 既存施設の機能強化等により、人流や物流の効率化を図る道路網を形成

【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
- ・ 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



I-2. 道路整備の基本方針

1. 取組の柱とそれらを実現するための施策について

取組の柱	施策
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道路ネットワークを形成 ○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（ピワイチなど）
	(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 ₂ 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 ₂ 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
	(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★

★ : マスタープラン(第2次)から新たに追加した項目
★ : 滋賀県都市計画基本方針における拠点連携型都市構造の実現に関連する項目

3. 滋賀県道路整備マスタープランの改定案(原案)の概要

I-2. 道路整備の基本方針

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され、整備後50年を経過するものもあり、今後、更に増加
- 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」の転換にむけて計画的なアセットマネジメントを推進
- 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、「施策の現状分析」「将来予測」「経営健全化」「投資、財政計画などの経営計画」を考慮した上で、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

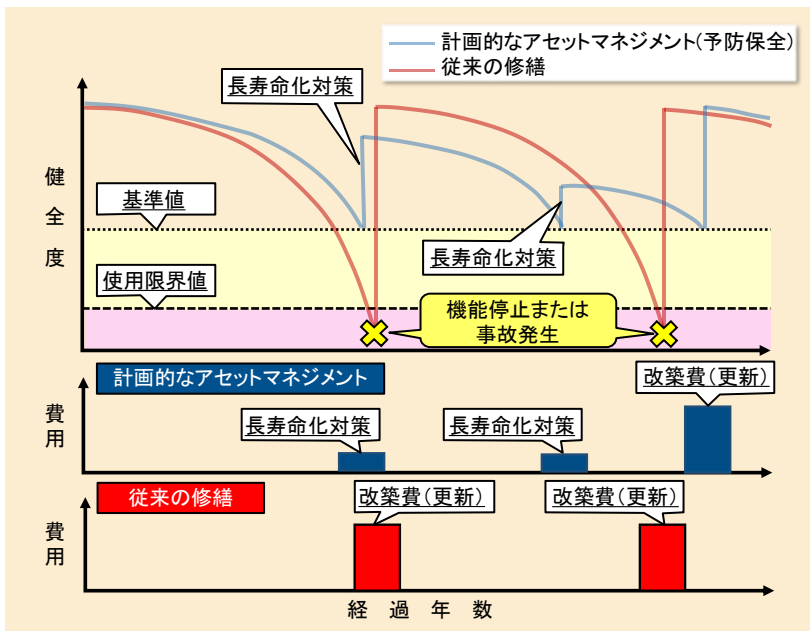


図 計画的なアセットマネジメントによるコストの削減

II-1. 道路整備の取組方針

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～

- 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る。
- 評価項目を点数化した客観的評価マニュアルにより整備の優先順位を決定

【客観的評価マニュアル】

- 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の点数化をマニュアル化したもの。
- 事業ごとに評価項目を点数化した上で総合評価により整備の優先順位を決定する。

【マニュアル(現行)】

道路改築事業	①必要性、②走行改善効果、③進捗状況(継続事業の場合)、④事業熟度、⑤地域特性
交通安全事業	①計画の位置付け、②道路利用状況、③必要性、④進捗状況、⑤事業熟度

【マニュアル(見直し案)】

拠点間ネットワーク整備	①取組みの柱の実現、②その他評価項目、③費用便益比、④地域特性
拠点内道路空間整備	①取組みの柱の実現、②その他評価項目、③地域特性

見直しポイント マスタープランの見直しを踏まえた評価指標や配点の見直し

3. 滋賀県道路整備マスタープランの改定案(原案)の概要

II-1. 道路整備の取組方針

1. 効率的・効果的な整備

- (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

- (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

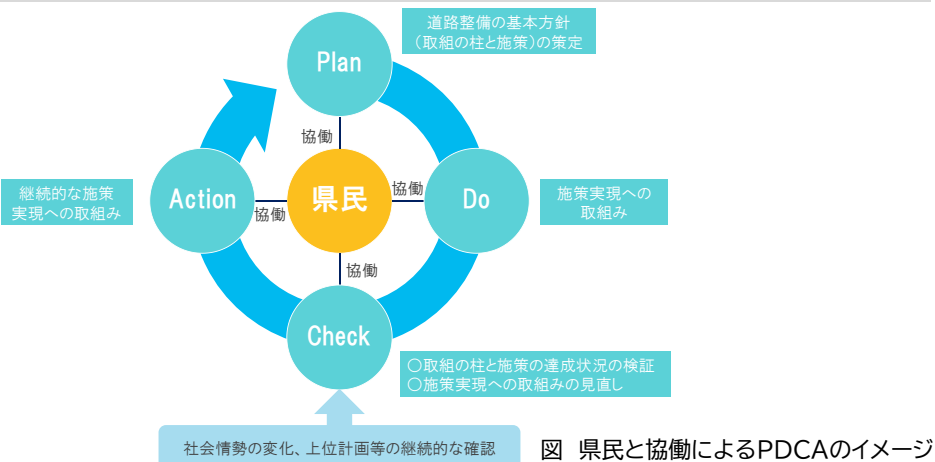
2. まちづくり等と連携・一体化した整備

- (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

○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が重要

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



II-2. 各地の道路整備計画

【(仮称)道路整備アクションプログラム2023】

- 本県は、地域毎に異なる気候、人口、産業構成や交通環境など、多様な地域特性を有していることから、各地域における重点施策を位置づけ、各地域の道路整備の方向性を示すことが必要。
- マスタープラン（第3次）の基本方針を受け、地域住民や道路利用者、各道路管理者等と協働し、各地域の道路整備計画を策定する。

【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。



◇ 策定に向けたスケジュール(案)

令和3年11月定例会議	常任委員会 計画の素案について
12月～1月中旬	パブリックコメント実施
令和4年2月定例会議	常任委員会 計画案について
3月	滋賀県道路整備MP(第3次) 策定

4. 客観的評価マニュアルの見直し

- 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

現行マニュアルの評価項目

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

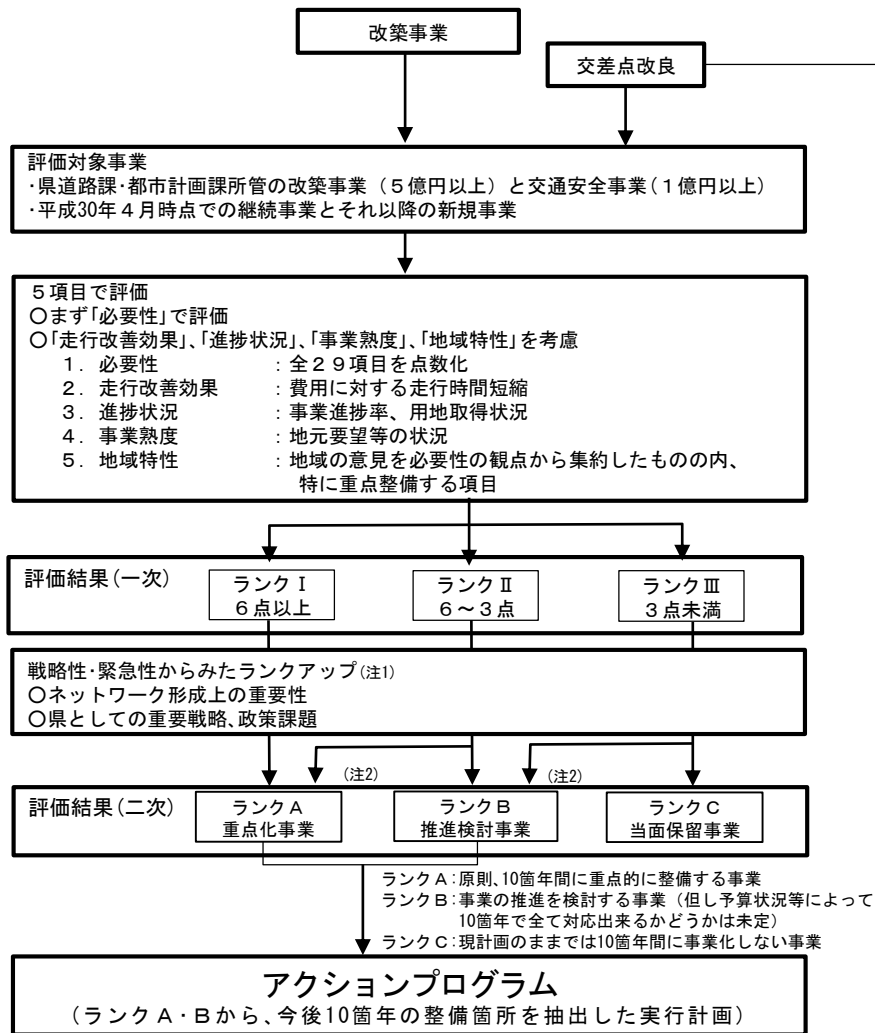
ランクB:推進検討事業…事業の推進を検討する事業(但し予算状況等によって10箇年で全て対応出来るかどうかは未定)

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

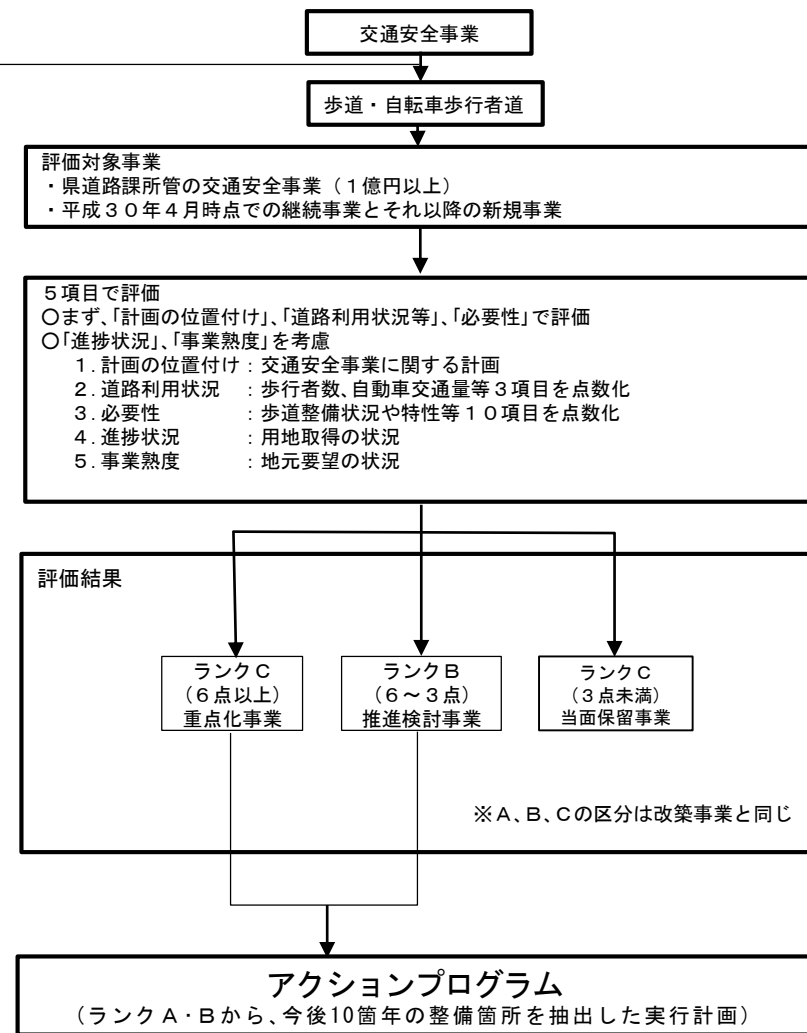
4. 客観的評価マニュアルの見直し

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の見直し

客観的評価マニュアルの見直し方針

- 第3次マスタープランでは、評価対象の大きな枠組みを「改築事業」「交通安全事業」から、目指すべき道路整備の将来像に沿って、「**拠点間ネットワーク整備**」と「**拠点内道路空間整備**」の事業で分け、それぞれの対象事業に対応した評価項目により点数付けを行う方針として見直しました。
- また、アクションプログラムの進捗により、状況によっては事業継続を再考することも、新たな評価手順として取り入れることを検討しています。

第3次における見直し方針

- 「**拠点間ネットワーク整備事業**」と「**拠点内道路空間整備事業**」の
2種類で評価
- 取組の柱の実現性**と関連付けた評価項目の設定
- 新事業**(無電柱化、交通結節点整備、ICT(自動運転)、空間再配分)の
取組推進
- 県民アンケート結果を踏まえた**評価点見直し**

4. 客観的評価マニュアルの見直し

客観的評価マニュアルの評価フロー(見直し結果)

拠点間ネットワーク整備

評価対象事業
 ・拠点間のネットワーク整備事業
 ・県内外の拠点を結ぶ広域的な道路ネットワークを形成する事業
 【主に、現道拡幅、バイパス整備、交通結節点整備、交差点改良事業を想定】
 ・令和4年4月時点での継続事業と、それ以降の新規事業
 ※改築事業（5億円以上）と交差点改良事業（1億円以上）が対象

6項目で評価
 ○拠点間ネットワーク整備による「取組の柱の実現性」を評価
 ○「その他評価項目」や「費用便益比」、「地域特性」を考慮
 I. 取組の柱の実現性 : 取組の柱の実現性を全14項目で点数化
 II. その他評価項目 : 地域計画との適合状況等を全4項目で点数化
 III. 費用便益比 : 費用に対する走行時間短縮等を点数化
 IV. 地域特性 : 地域の意見を必要性の観点から集約したものの内、特に重点整備する項目への該当状況を点数化（最大4項目）

評価結果(一次)

ランクⅠ 6点以上	ランクⅡ 6～3点	ランクⅢ 3点未満
--------------	--------------	--------------

事業の進捗状況
 ○AP事業期間（5年間）で事業が全く進捗していないものについては事業継続について再考

評価結果(二次)

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
---------------	----------------	----------------

戦略性・緊急性からみたランクアップ(注1)
 ○ネットワーク形成上の重要性の高い事業
 ○県としての重要戦略、政策課題に該当する事業
 ○第3次MPで重要な観点【無電柱化、交通結節点、ICT（自動運転）】

※要望の有無や事業進捗率などを考慮し総合的に判断

最終評価結果

ランクA 重点化事業 (注2)	ランクB 推進検討事業 (注2)	ランクC 当面保留事業
--------------------	---------------------	----------------

ランクA:原則、10箇年間に重点的に整備する事業
 ランクB: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:現計画のままでは10箇年間に事業化しない事業

アクションプログラム

(ランクA・Bから、今後10箇年の整備箇所を抽出した実行計画)

(注1)2つのいずれかの条件に該当する場合は、B→A、C→Bにランクアップする
 (注2)ランクアップしたのものについては、十分な説明を義務づける

拠点内道路空間整備

評価対象事業
 ・拠点内の道路空間整備事業
 ・拠点内の安全・安心な移動の実現に向けた道路空間を形成する事業
 【主に、歩道整備、自転車道整備、道路空間再配分を想定】
 ・令和4年4月時点での継続事業とそれ以降の新規事業
 ※1億円以上の事業が対象

5項目で評価
 ○拠点内道路空間整備による「取組の柱の実現性」を評価
 ○「その他評価項目」や「地域特性」を考慮
 I. 取組の柱の実現性 : 取組の柱の実現性を全15項目で点数化
 II. その他評価項目 : 地域計画等との適合状況等を全3項目で点数化
 III. 地域特性 : 地域の意見を必要性の観点から集約したものの内、特に重点整備する項目への該当状況を点数化（最大4項目）

評価結果(一次)

ランクⅠ 6点以上	ランクⅡ 6～3点	ランクⅢ 3点未満
--------------	--------------	--------------

事業の進捗状況
 ○AP事業期間（5年間）で事業が全く進捗していないものについては事業継続について再考

評価結果(二次)

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
---------------	----------------	----------------

戦略性・緊急性からみたランクアップ(注1)
 ○県としての重要戦略、政策課題に該当する事業
 ○第3次MPで重要な観点【無電柱化、交通結節点、ICT（自動運転）、空間再配分】

※要望の有無や用地取得率などを考慮し総合的に判断

最終評価結果

ランクA 重点化事業 (注2)	ランクB 推進検討事業 (注2)	ランクC 当面保留事業
--------------------	---------------------	----------------

ランクA:原則、10箇年間に重点的に整備する事業
 ランクB: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:現計画のままでは10箇年間に事業化しない事業

アクションプログラム

(ランクA・Bから、今後10箇年の整備箇所を抽出した実行計画)

(注1)2つのいずれかの条件に該当する場合は、B→A、C→Bにランクアップする
 (注2)ランクアップしたのものについては、十分な説明を義務づける

主な見直し点

大きな枠組みを「拠点間ネットワーク整備事業」「拠点内道路空間整備事業」に

取組の柱の実現性と関連付けた評価項目の設定

事業進捗も考慮した事業継続判断の実施

新事業(無電柱化、交通結節点整備、ICT(自動運転)、空間再配分)を推進

4. 客観的評価マニュアルの見直し

評価項目と配点

●拠点間ネットワーク整備

○評価項目は、取組みの柱の実現に寄与する項目を追加、社会動向の変化により古くなった項目を削除するとともに、県民アンケート調査結果を踏まえて配点の見直しを行いました。

赤字:方策の見直しを踏まえて新たに追加・修正を行った評価項目

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	評価
I. 取組みの柱の実現 1. つながる・ひろがる				9.000
(1) 産業活動や地域交流を支える道路整備			90	3.000
①新広域道路交通計画の位置付け	滋賀県新広域道路交通計画の広域道路ネットワーク計画図において、高規格道路または一般広域道路の位置付けがある	計画箇所	15	0.500
②重要物流道路及び代替・保管路の整備		項目に該当	15	0.500
③緊急輸送道路の整備	滋賀県緊急輸送道路ネットワーク計画図	項目に該当	20	0.667
④大型車のすれ違い不能の解消が図れる整備		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。	10	0.333
⑤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	0.167
⑥著しい渋滞を緩和できる整備	AP事業箇所(改築事業)が渋滞損失時間の高い路線(滋賀県内上位30路線)を緩和すると考えられる整備 ※現道拡幅:当該路線が該当、バイパス:並行路線が該当	項目に該当(個別事業で判断)	15	0.500
⑦ピワイチに関連する整備	ピワイチ推進総合ビジョンによるピワイチ環境整備区間の整備	項目に該当(個別事業で判断)	10	0.333
(2) 拠点間のアクセス性を高める道路整備			40	3.000
①「渋滞対策協議会」に位置付け	「地域の主要渋滞箇所」に位置付けがある	項目に該当	15	1.125
②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)	5	0.375
③生活拠点や主要施設へのアクセス道路の整備	大規模商業施設(延床3,000㎡以上)、工業団地、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、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	10	0.750
④防災拠点間を結ぶ道路整備	道の駅や市町村役場等の防災拠点を結ぶ整備	項目に該当(個別事業で判断)	10	0.750
(3) 気候変動等へ適応した道路整備			25	3.000
①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	5	0.600
②事前通行規制区間や防災総点検要対策箇所の改善が図れる整備	異常気象時の事前通行規制区間が解除される整備または防災総点検要対策箇所の改善が図れる整備	項目に該当	10	1.200
③リダンダンシーを確保可能な道路整備	浸水想定区域等のハザードマップから把握できる、既存道路の通行止め時に代替可能となる整備	項目に該当	10	1.200
II その他の評価項目			40	2.000
①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	5	0.250
②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	0.750
③市町のまちづくり等と一体となった整備		項目に該当(個別事業で判断)	15	0.750
④環境負荷を低減する整備	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	項目に該当(個別事業で判断)	5	0.250
III 費用便益比	(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	2.000
①走行改善効果の点数化	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。		15	2.000
IV 地域特性				2.000
①地域の重点項目(4項目以内)	地域の重点項目を最大4項目設定し、最大2点で各々の配点は地域ごとに自由に設定する。			0.500
				0.500
				0.500
				0.500
合計				15.000

4. 客観的評価マニュアルの見直し

評価項目と配点

●拠点内道路空間整備

○評価項目は、取組みの柱の実現に寄与する項目を追加・社会動向の変化により古くなった項目を削除するとともに、県民アンケート調査結果を踏まえて配点の見直しを行いました。

赤字: 方策の見直しを踏まえて新たに追加・修正を行った評価項目

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	評価
I. 取組みの柱の実現 3. 快適でセーフティ				12.000
(1) 人中心の空間創出			85	4.000
①歩行者人数	当該区間の歩行者交通量 ※()は通学路の場合の人数 100人(40人)未満:0点、100~150人(40~100人)未満:2.5点、150人(100人)以上:5点	歩道整備の場合	5	0.235
歩行者・自転車交通量	当該区間の歩行者交通量 ※()は通学路の場合の人数 150人未満:0点、300人未満:2.5点、300人以上:5点	自転車歩行者道整備の場合		
②自動車交通量	当該区間の歩行者交通量 ※()は通学路の場合の台数 1,000台未満:0点、1,000~4,000台未満:2.5点、4,000台以上:5点		5	0.235
③通学路等の整備	通学路と保育園、小学校、中学校、高校の周辺	小学、中学、高校の周辺2km以内	15	0.706
④自転車走行空間の整備	自転車専用通行帯・自転車道や矢羽根標示等の自転車素行空間の整備	項目に該当(個別事業で判断)	10	0.471
⑤人と車両との事故状況	計画区間における過去5年間の死傷事故率(件/億台キロ) 0件/億台キロ:0点、100件/億台キロ未満:7.5点、100件/億台キロ以上:16点		15	0.706
⑥歩道等の整備状況		未整備、または片側狭歩道等の有無	5	0.235
⑦前後区間の歩道整備状況		前後区間の整備の有無	5	0.235
⑧事故危険箇所における整備	事故危険箇所	項目に該当	25	1.176
(2) 街並みや沿道環境に調和した道路空間の整備			15	3.000
①環境に配慮した整備	騒音低減効果・透水性の高い舗装材を使用した路面整備	項目に該当	5	1.000
②道路緑化を図る整備	植樹帯等の道路緑化に関わる整備	項目に該当	5	1.000
③観光資源などの有無		周辺1km以内	5	1.000
(3) マイカーに頼らない生活様式への転換			15	3.000
①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	5	1.000
②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	10	2.000
(4) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備			20	2.000
①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	2.000
II その他の評価項目			45	1.000
①歩行者利便増進制度の位置付け	歩行者利便増進制度	計画箇所	15	0.333
②快適で賑わいのある道路空間の整備	利便増進誘導区域の整備	項目に該当(個別事業で判断)	15	0.333
③市町のまちづくり等と一体となった整備		項目に該当(個別事業で判断)	15	0.333
III 地域特性				2.000
①地域の重点項目(4項目以内)	地域の重点項目を最大4項目設定し、最大2点で各々の配点は地域ごとに自由に設定する。			0.500
				0.500
				0.500
				0.500
合計				15.000

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改定案(原案)に関するご意見
- ・客観的評価マニュアルの改定案に関するご意見



次回懇談会

- ・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
- ・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