

地域別アクションプログラム
(南部土木事務所)

第1回 地域ワーキング



令和4年7月26日(火)

滋賀県南部土木事務所

説明内容

1. 県内の道路をとりまく情勢の変化

(人口減少、幹線道路網整備、災害の頻発、インフラ老朽化、厳しい財政状況)

2. 滋賀県の道路整備の進め方

(アクションプログラムについて、道路整備マスタープランについて)

3. 道路整備アクションプログラムの見直し

(アクションプログラムの見直し理由、地域ワーキングの役割、客観的評価マニュアルの概要、アクションプログラム見直しの手順、第1回地域ワーキングの論点)

4. アクションプログラム2018の取組状況

(アクションプログラム2018の計画と実績、整備事例)

5. 県民アンケート結果、市町等からの意見

(R3. 6県民アンケート結果概要、各市からの主な意見)

6. 次回の地域ワーキング

(第2回地域ワーキングの開催予定概要)

1. 県内の道路をとりまく情勢の変化

1.1 県内の道路をとりまく情勢の変化

①人口の減少

②幹線道路網の整備状況

③頻発する自然災害

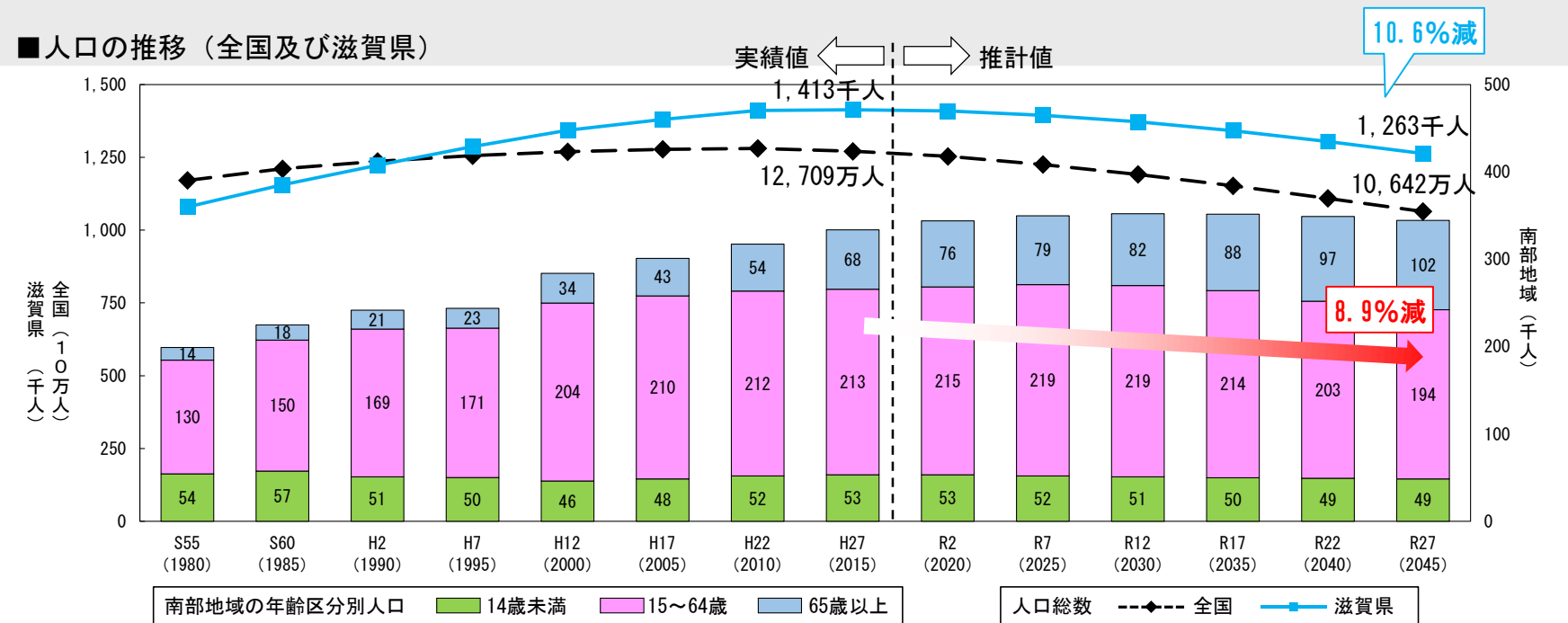
④道路インフラ施設の急速な老朽化

⑤滋賀県の財政状況

1.2 人口の減少

滋賀県の総人口は2045年に126.3万人に減少（対2015比10.6%減）

南部地域の生産年齢人口（15～64歳）は対2015比で8.9%減小



日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）より作成

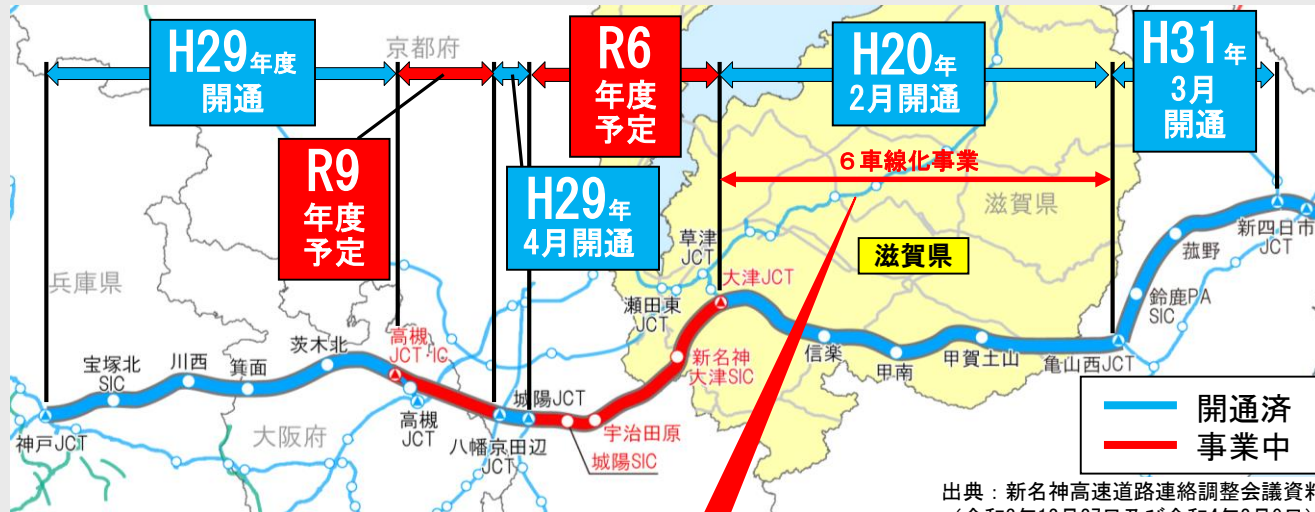
⇒市町や地域によって異なる状況・課題に応じた施策展開を図ることが必要

当面、人口増加が続く地域	・駅周辺など中心市街地	例) 渋滞対策(交差点改良) 交通安全対策 など
人口減少が進行する地域	・農山村集落や中山間地域	例) 災害などへの備え(災害対策) 計画的な維持管理 など

1.3 幹線道路網の整備状況（新名神高速道路）

新名神高速道路の事業進展

- ・ H20. 2の県内区間の開通以降、県内外で事業が進展。
- ・ 残る「大津JCT～城陽JCT」と「八幡京田辺JCT～高槻JCT」についても **令和9年度までに順次開通予定**。
- ・ 県内外間の **広域的な交流・連携の強化**が期待される。



出典：新名神高速道路連絡調整会議資料（令和3年12月27日及び令和4年2月9日）

新名神6車線化事業（大津JCT～亀山西JCT）

- ・ 大津JCT～亀山西JCT間では6車線化事業を実施中。
- ・ 物流効率化（次世代物流システムへの対応も視野）による生産性の向上や災害時における代替性強化のほか、今後本格化する名神リニューアル工事における円滑な交通の確保にも寄与。

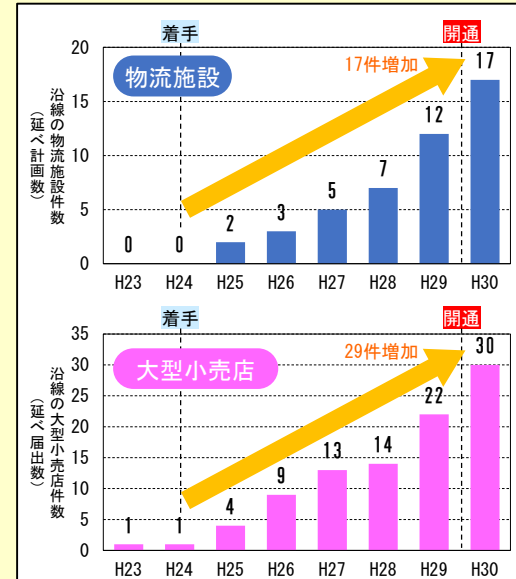
片側3車線運用区間の状況（R4. 3. 29運用開始）



出典：NEXCO西日本ホームページ

【新名神（高槻JCT・IC～神戸JCT間）の開通効果】

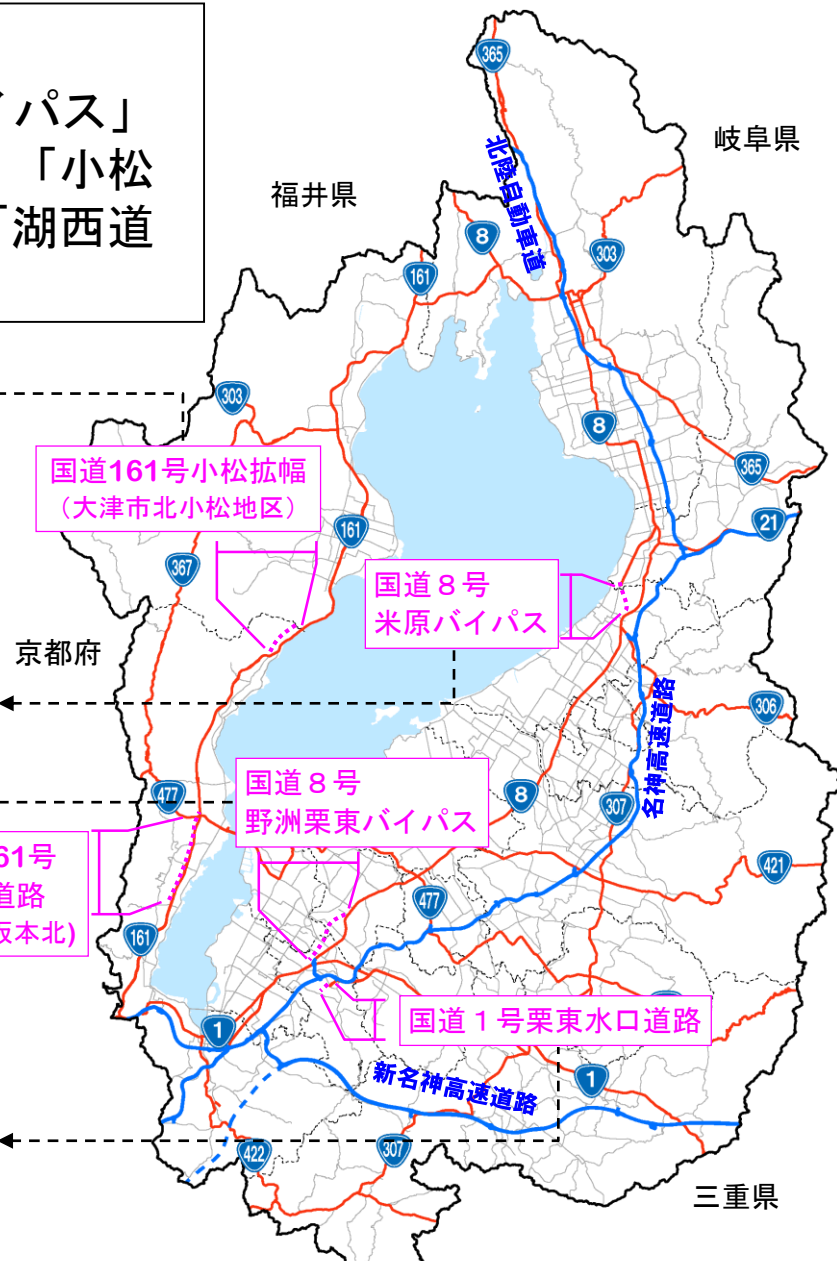
高槻JCT・IC～神戸JCT通過市町に進出した企業は、物流施設で17件、大型小売店で29件増加。



出典：NEXCO西日本ホームページ

1.3 幹線道路網の整備状況（高速道路以外）

- ・滋賀県内の直轄国道においても事業が推進中。
- ・令和7年秋には、「栗東水口道路」「米原バイパス」「野洲栗東バイパス」が全線開通予定のほか、「小松拡幅」のうち大津市北小松地区が開通予定、「湖西道路」の真野～坂本北間が4車線化予定。



出典：滋賀国道事務所記者発表資料（令和3年4月27日）

1.4 頻発する自然災害（R3年度の豪雨災害）

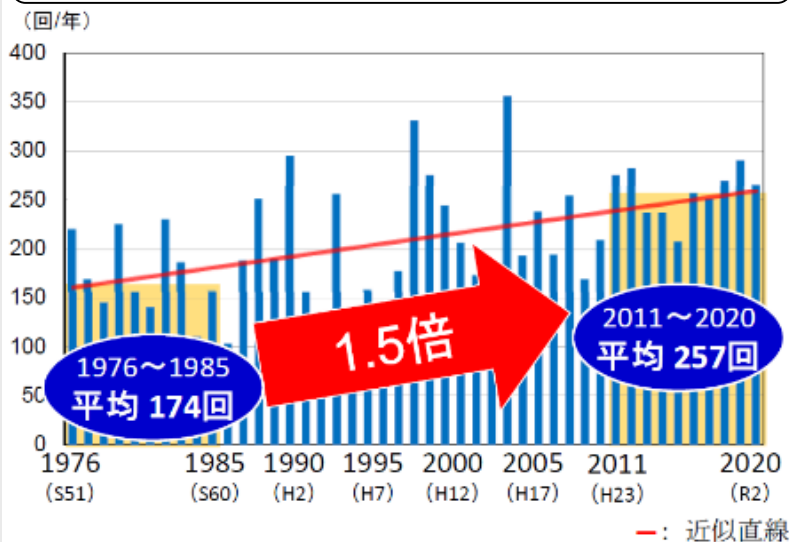
頻繁に発生する自然災害

【事例：令和3年8月豪雨】

- ・近年の気候変動に伴い、災害が激甚化・頻発化。
- ・滋賀県においても、令和3年8月の大雨時には、国道1号や主要地方道大津信楽線など**県内複数の土砂崩れ等により通行止めとなり、隣県や市町間道路がの移動に大きな支障が発生。**

■1時間降水量50mm以上の年間発生回数

1976年（昭和51年）からの10年間と、2011年（平成23年）からの10年間を比べると、1時間降水量50mm以上の年間発生回数が**1.5倍に増加**



出典：国土交通省 令和4年度予算概算要求概要

■令和3年8月の大雨による道路被害状況



国道161号



主要地方道
下鴨大津線



国道1号



主要地方道
大津信楽線

自然災害に対して強い道路整備と、被災時を想定したダブルネットワーク*の構築による代替路の確保が重要

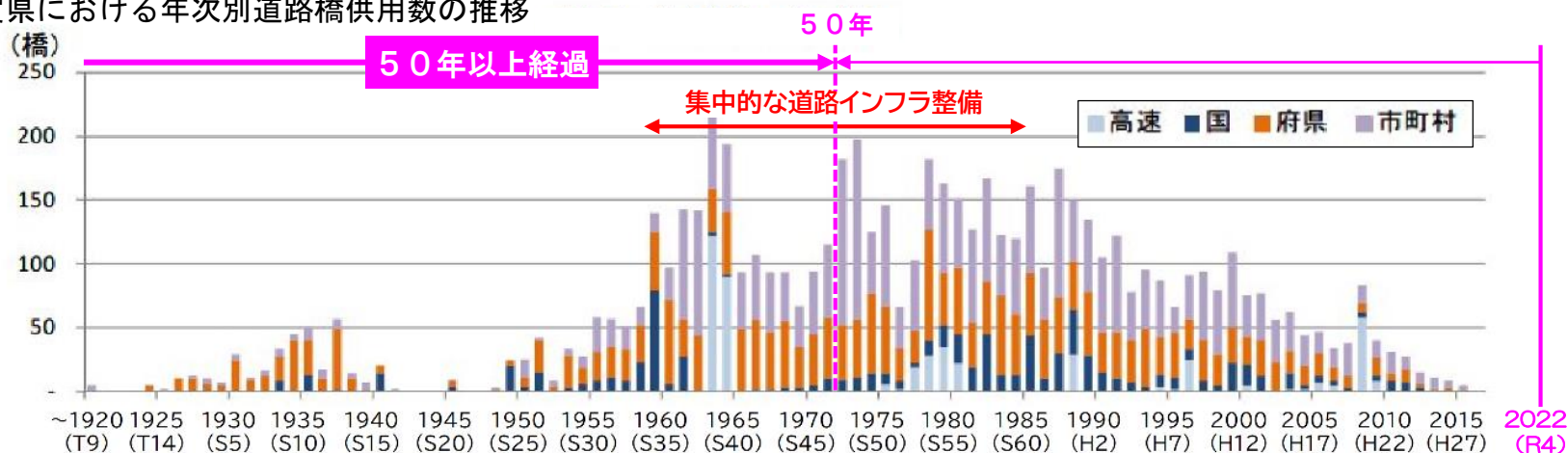
※災害・事故等で目的地に向かう道路が寸断されたとしても、近傍の並行する道路により通行が可能となるようなネットワークの形態

1.5 道路インフラ施設の急速な老朽化

■道路施設の計画的な維持管理の必要性

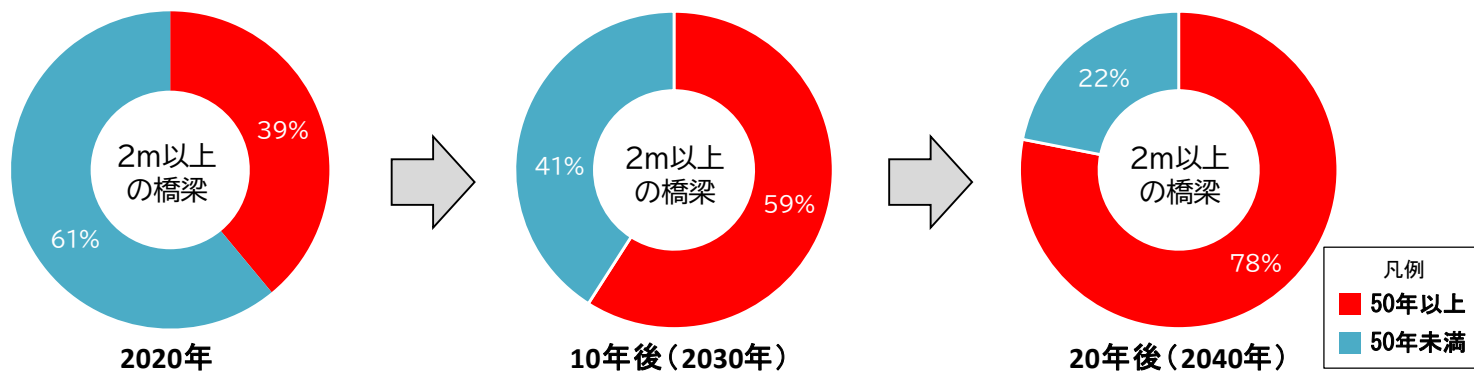
- 高度成長期や琵琶湖総合開発事業により1960年頃から1985年頃にかけて集中的に整備してきた道路インフラ施設の老朽化が一斉に進行し、維持管理費の急速な増大が懸念。
- 適切な管理計画に基づいた計画的な維持管理を実施することが重要。

■滋賀県における年次別道路橋供用数の推移



出典：滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）

■滋賀県における建設後50年以上経過した橋梁の割合の変化



建築後50年以上経過した橋梁は、2020年時点では約40%だったが20年後には約80%に増加

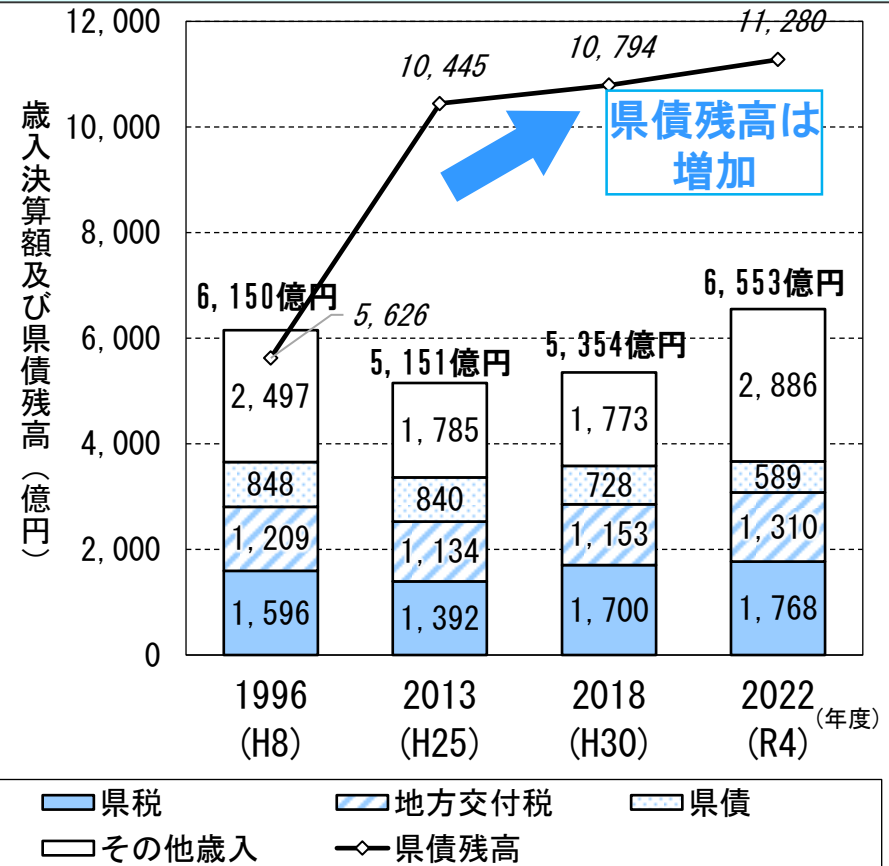
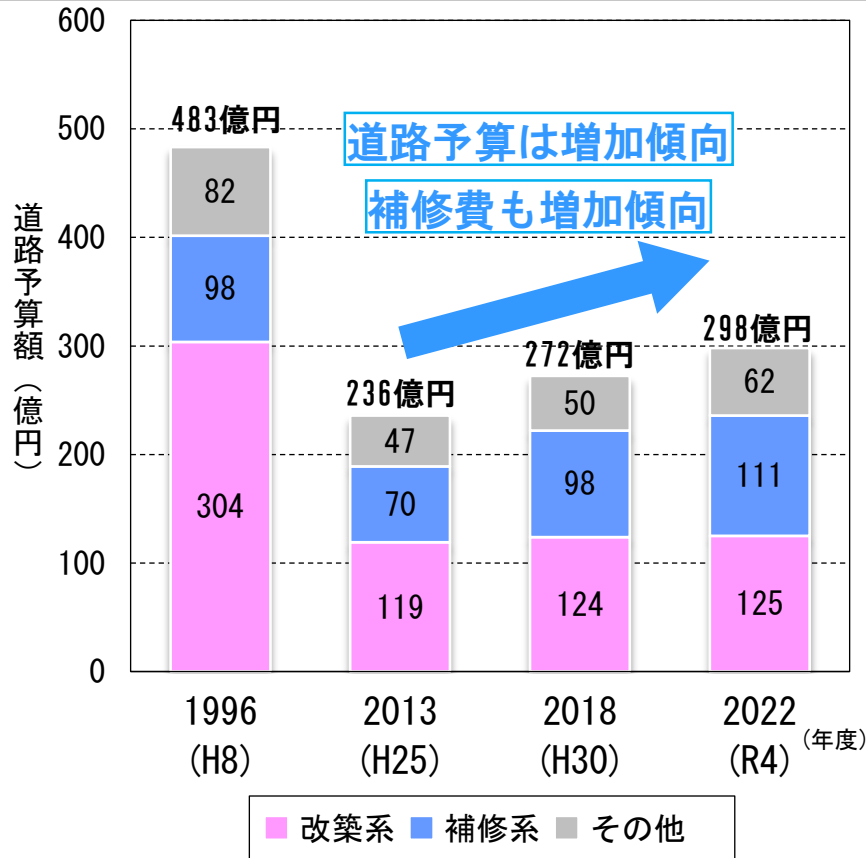
計画的な維持管理の実施が重要

出典：滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）

1.6 滋賀県の財政状況 (道路予算・県債残高等)

■道路予算と県債残高の変化

- 県の道路予算は、ピーク時の1996年より減少するも、近年は、3か年緊急対策や5か年加速化対策の影響で増加傾向、特に維持管理に係る補修費が増加傾向
- しかしながら県債残高は増加
- 限られた財源のなかで、真に必要な道路整備を無駄なく効率的に進めることが重要



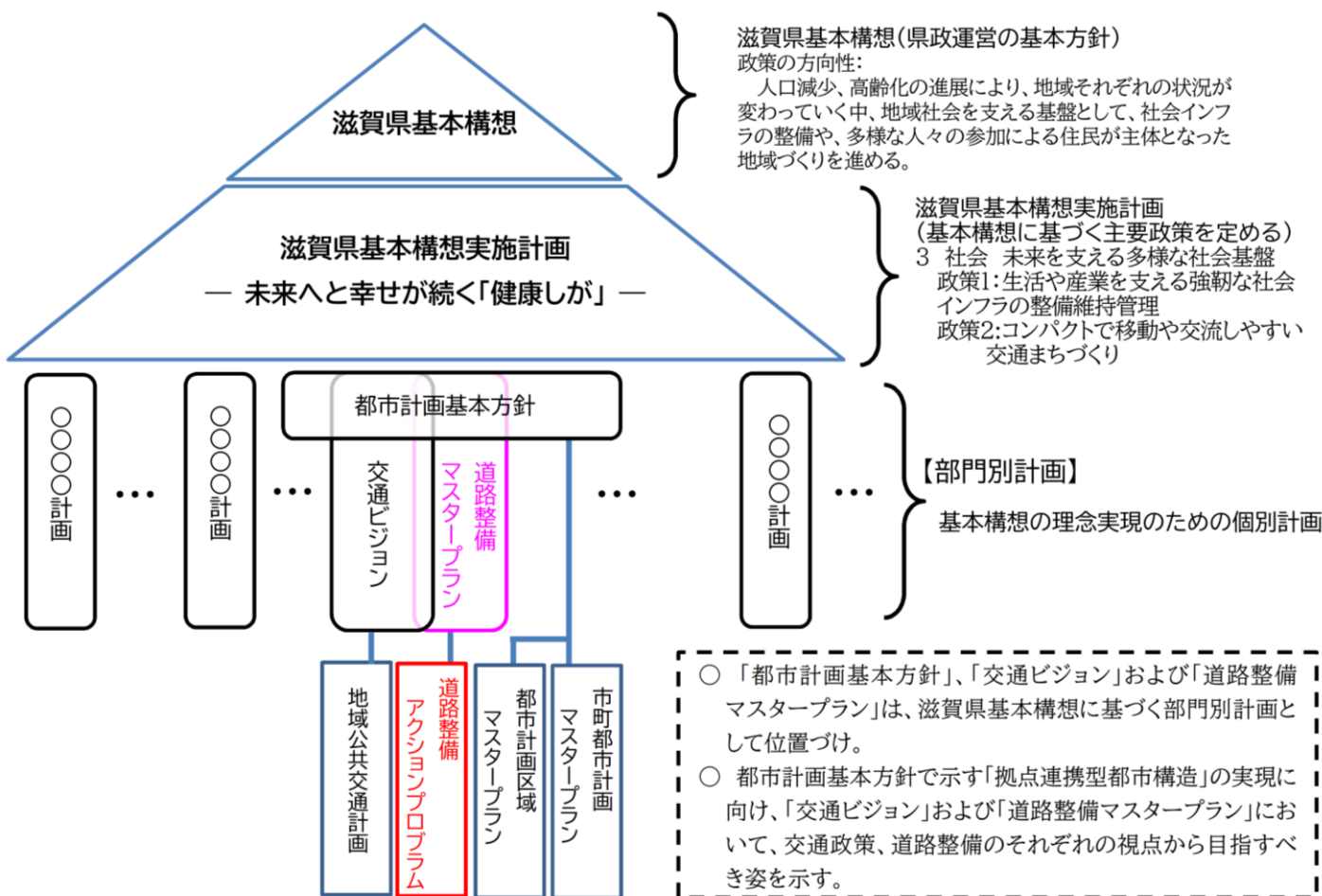
出典：滋賀県資料

出典：財政事情 (R4.5 滋賀県)

2. 滋賀県の道路整備の進め方

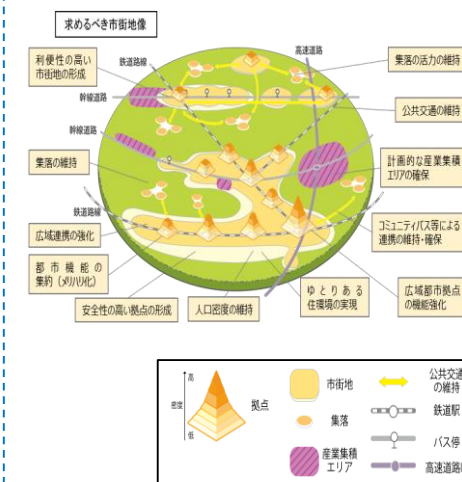
2.1 道路整備アクションプログラムの位置づけ

- 上位計画「滋賀県基本構想」「滋賀県基本構想実施計画」にて政策の方向性、主要施策を定め、都市計画基本方針の拠点連携型都市構造の実現に向け、道路整備マスタープラン第3次を策定
- 「道路整備アクションプログラム」は道路に係る各種上位計画で定めた方針を実現するため、「どこに、どんな道路が、いつまでに必要か」を具体化した10年間の道路整備計画



都市計画基本方針(R4.3)

- 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計画
- 様々なサービス機能が集積した多様な拠点を形成し、それらを公共交通で結ぶ「拠点連携型都市構造」の実現を目指す



2.2 道路整備アクションプログラム策定までのながれ

滋賀県道路整備マスタープラン

- 今後20年間の道路整備の**基本方針**
- 広域道路ネットワーク計画や県内各市町の**まちづくりと一体**となり、県全体として連携を図った道路整備を進める
- 滋賀県都市計画基本方針に示す「**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示す

県内外の拠点間ネットワークの強化

安全で快適に移動や滞在ができる
道路空間の創出

地域ワーキング

- ✓ 地域課題の抽出や、その課題を踏まえた今後の道路整備に向けて、意見を伺う
- ✓ 客観的評価マニュアルにおける地域特性の評価に必要な「**地域の重点項目**」を選定
- ✓ 今後の道路整備についての「**地域の声**」を取りまとめ

客観的評価マニュアル

- ✓ 事業目的等の点数化を行い、**事業の優先順位を客観的に評価**する

取組の柱の実現性

地域計画等との適合状況

地域の重点項目

など

具体化

滋賀県道路整備アクションプログラム

- 今後10年間の道路整備の**具体的な道路整備計画**
- 「どこに、どんな道路が、いつまでに必要か」を定める

2.3 滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）

【滋賀県基本構想における目指す姿】 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県

【滋賀県都市計画基本方針における目指す姿】 持続可能で質の高い拠点連携型都市構造への転換

【道路の視点】 高齢者、子ども、障害者を含むすべての人が交通事故、渋滞、移動手段の心配なく安全に快適に移動できる道路整備を目指す必要あり。

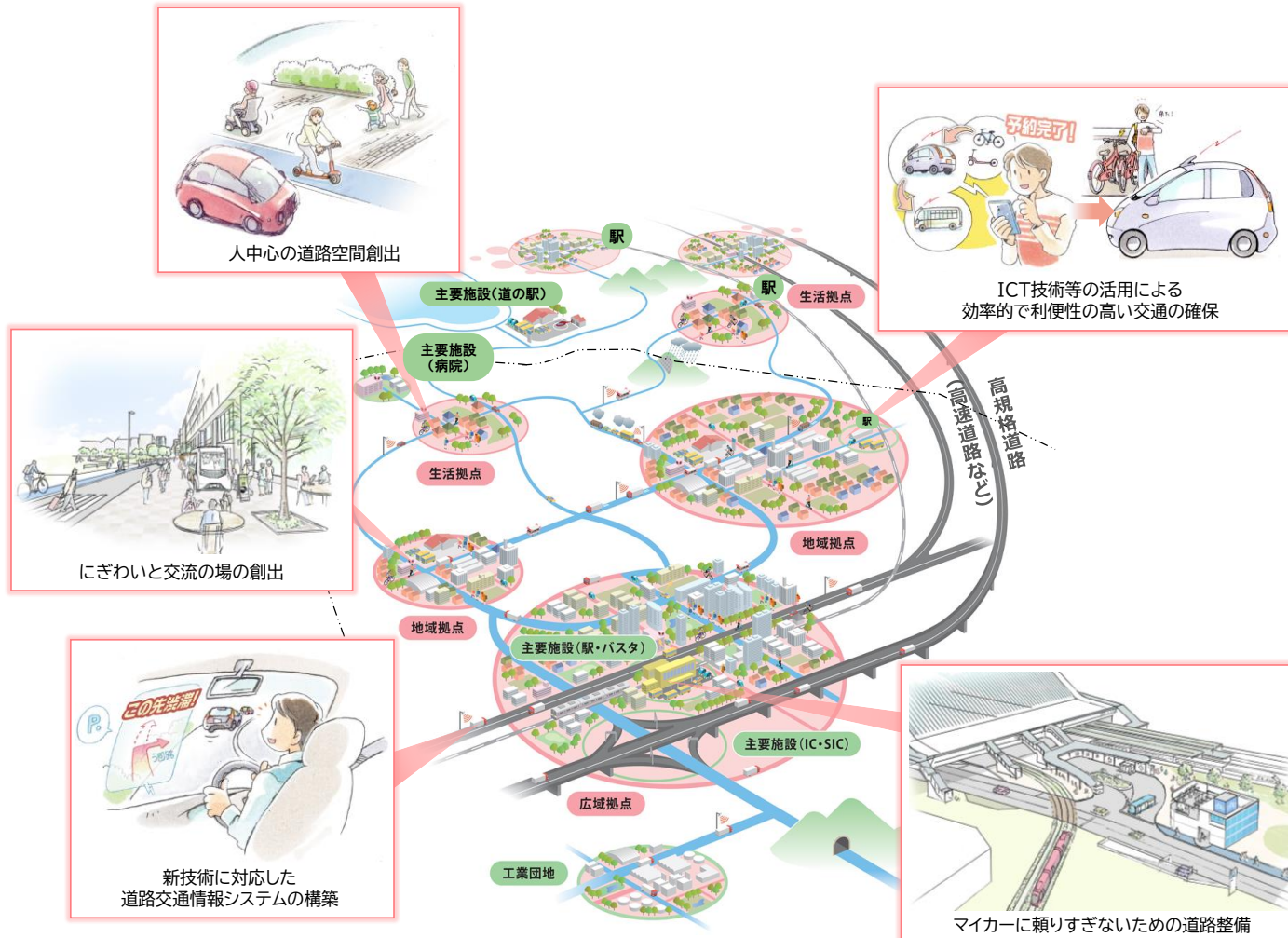
■目指すべき将来像を実現するための道路整備

～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”

道路整備マスタープラン（第3次）		（仮称）道路整備アクションプログラム2023		
取組の柱		対象事業		
ワーク 拠点間 ネットワーク 整備事業	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）	① 拠点間ネットワーク整備事業 バイパス整備、道路拡幅、交通結節点整備（SIC）、交差点改良、ビワイチ、等	
		(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（新技術）		ソフト事業
(2) 環境負荷の軽減（環境）				
拠点内 道路空間 整備事業	3 快適で セーフティ	(1) 人中心の道路空間創出（車と人の共存）	② 拠点内道路空間整備事業 歩道整備、自転車道整備、道路空間再配分、乗換拠点整備、等	
		(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) マイカーに頼りすぎないための道路整備（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 行きたくなる・ 居たくなる	(1) にぎわいと交流の場の創出（にぎわい）		ソフト事業
		(2) ICT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）		

2.3 滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）



凡例

- 拠点を結ぶネットワーク
- 拠点（広域拠点、地域拠点、生活拠点）
- 主要施設（IC・SIC、駅、道の駅、郊外の病院、工業団地など）
- 市町境

○広域拠点	・滋賀県の自律的發展を図るため、利用圏域が他府県にまたがるような機能を有する広域的な拠点
○地域拠点	・地域の自立を支え・牽引するため、複数の市町にわたるサービスや機能あるいは市町内で唯一の機能を有する都市・機能の拠点
○生活拠点	・身近な生活に密着した活動を支える拠点 ・中山間地域などの集落が散在する地域において、様々な生活サービスや集落活動の場となる拠点

3. 道路整備アクションプログラムの見直し

3.1 道路整備アクションプログラムの見直し理由

道路整備アクションプログラムは、社会経済情勢の変化や新たな政策課題に係る変更要素が生じた場合は適宜見直し、最長でも5年後には見直し

○社会情勢の変化を踏まえて、
道路整備マスタープランをR3年度に見直し
⇒アクションプログラムの見直しが必要

～ 過去のアクションプログラムの変遷 ～



3.2 地域ワーキングの役割

地域
WG

地域における道路に関する意見聴取



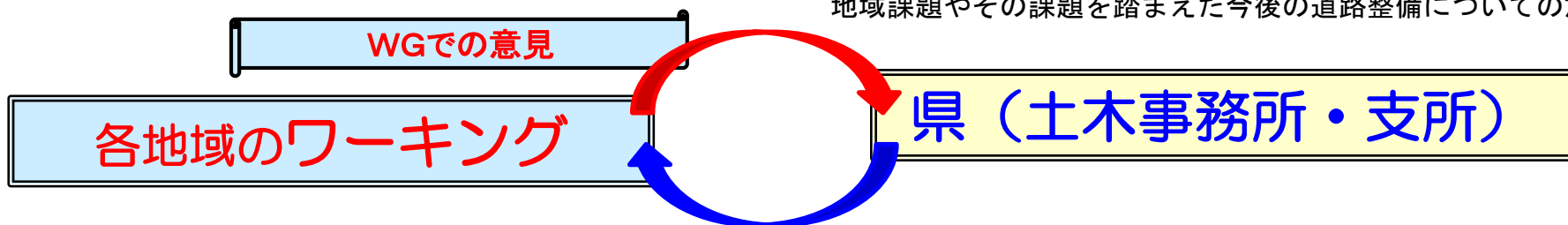
地域の声として整理

地域の重点項目として設定

3.3 地域ワーキングについて（4回開催予定）

地域ワーキング(WG)	主なWGの内容
第1回地域WG 令和4年7月	各委員から管内道路の課題等に関する意見をいただく
第2回地域WG 令和4年9月予定	第1回WGで出た意見をもとに、「地域の声(案)」、客観的評価マニュアルの「地域の重点項目(案)」を作成・提示し、各委員から意見をいただく
第3回地域WG 令和4年10～11月予定	「地域の声」や「地域の重点項目」、「定量的指標」等を報告するとともに、個別路線の代表候補箇所を提示
第4回地域WG 令和4年12月予定	アクションプログラム2023(案)の報告

※「地域の声」：地域ワーキングで伺った意見をもとにまとめる、地域課題やその課題を踏まえた今後の道路整備についての意見。



3.4 客観的評価マニュアルの概要

事業の優先度を客観的に評価するためのマニュアル
～誰が見ても納得できる評価基準、誰がやっても同じ評価結果～

拠点間ネットワーク整備

(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)

I.取組の柱の実現

II.その他評価項目

III.費用便益比

IV.地域特性

拠点内道路空間整備

(歩道整備、自転車道整備、道路空間再配分を
想定)

I.取組の柱の実現

II.その他評価項目

III.地域特性

地域の
重点項目

地域の重点項目を
設定 (最大4つ)

(参考) AP2018における地域の重点項目

- ・「著しい渋滞を緩和できる整備」
- ・「都市計画道路の整備」

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

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

3.5 アクションプログラム見直しの手順

①地域における情勢の変化を踏まえて
地域の重点項目を設定する



②最新データに基づき、客観的評価マニュアルに
より事業を評価する



③選択と集中を図り、早期に事業効果を発現でき
る事業を抽出する

委員の皆様に御意見をいただきたい点

- 地域の道路に関して、この5年間で良くなったこと、変わっていないこと、悪くなったこと
- 地域の道路・交通の問題点や課題
- 道路整備に対する期待

4. アクションプログラム2018の取組状況

4.1 アクションプログラム2018の取組状況（南部土木事務所）

■アクションプログラム2018の計画と実績

改築系(街路含)

交通安全系

計画		実績(見込み)	
完了予定箇所	3箇所	完了	2箇所
着手予定箇所	3箇所	事業継続	1箇所
完了予定箇所	7箇所	着手	3箇所
着手予定箇所	5箇所	未着手	—
		完了	6箇所
		事業継続	1箇所
		着手※	5箇所
		未着手	1箇所

※1 前倒し完了箇所を含む

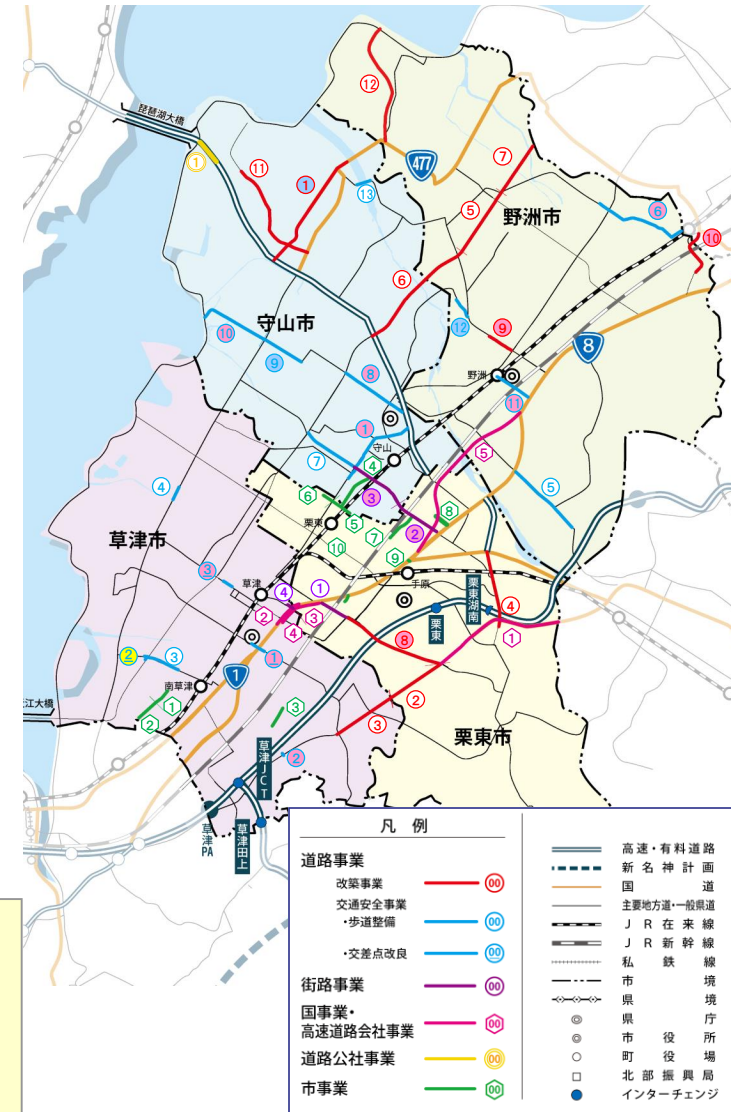
※2 事業化検討路線のうち、前倒しで着手した箇所を含む

【改築系】

・当初完了予定、着手予定の計6箇所のうち2箇所が完了、1箇所が事業継続、3箇所を着手

【交通安全系】

・当初完了予定7箇所、着手予定は5箇所
 ・6箇所は完了、1箇所は事業継続、5箇所は事業着手
 ・1箇所は着手に至らず



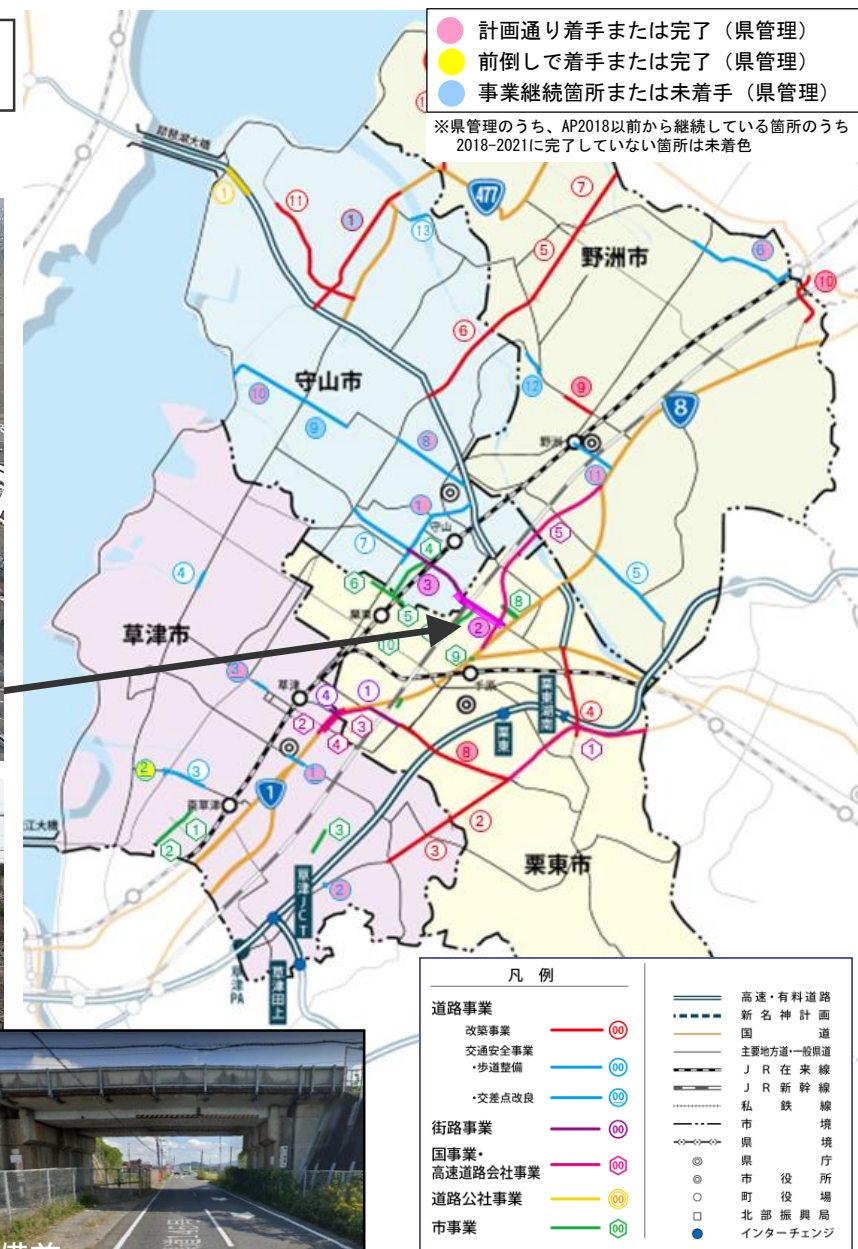
● 計画通り着手または完了（県管理）
 ● 前倒しで着手または完了（県管理）
 ● 事業継続箇所または未着手（県管理）

※県管理のうち、AP2018以前から継続している ※番号はアクションプログラム2018
 箇所のうち2018-2021年に完了していない箇所は未着色 パンフレットの整理番号

4.2 完了箇所 代表例①

(都)片岡栗東線(宅屋-千代) R4.3供用

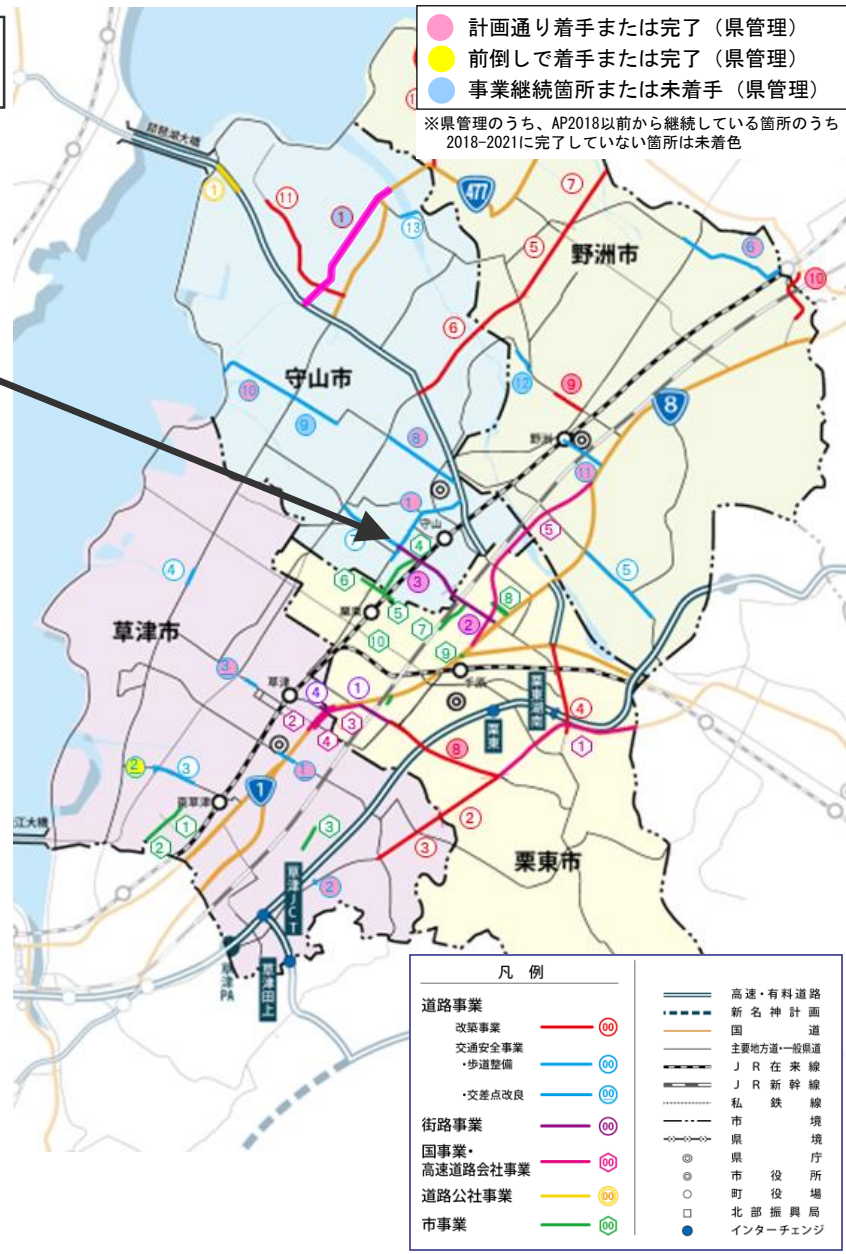
● 幹線道路【4車線】の整備



4.2 完了箇所 代表例②

大津能登川長浜線(焰魔堂) H31.3供用

● 歩道整備



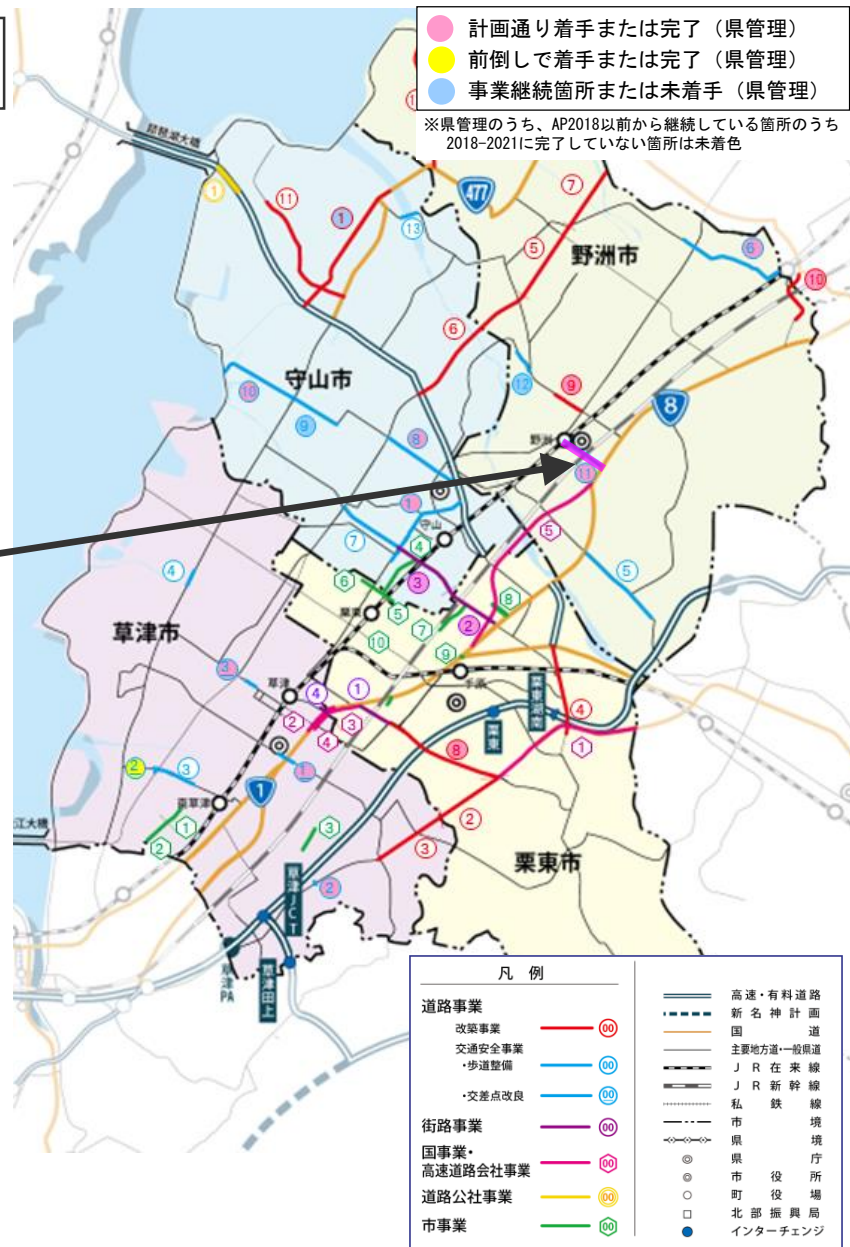
4.2 完了箇所 代表例③

野洲停車場線(小篠原) R2.3供用

●無電柱化



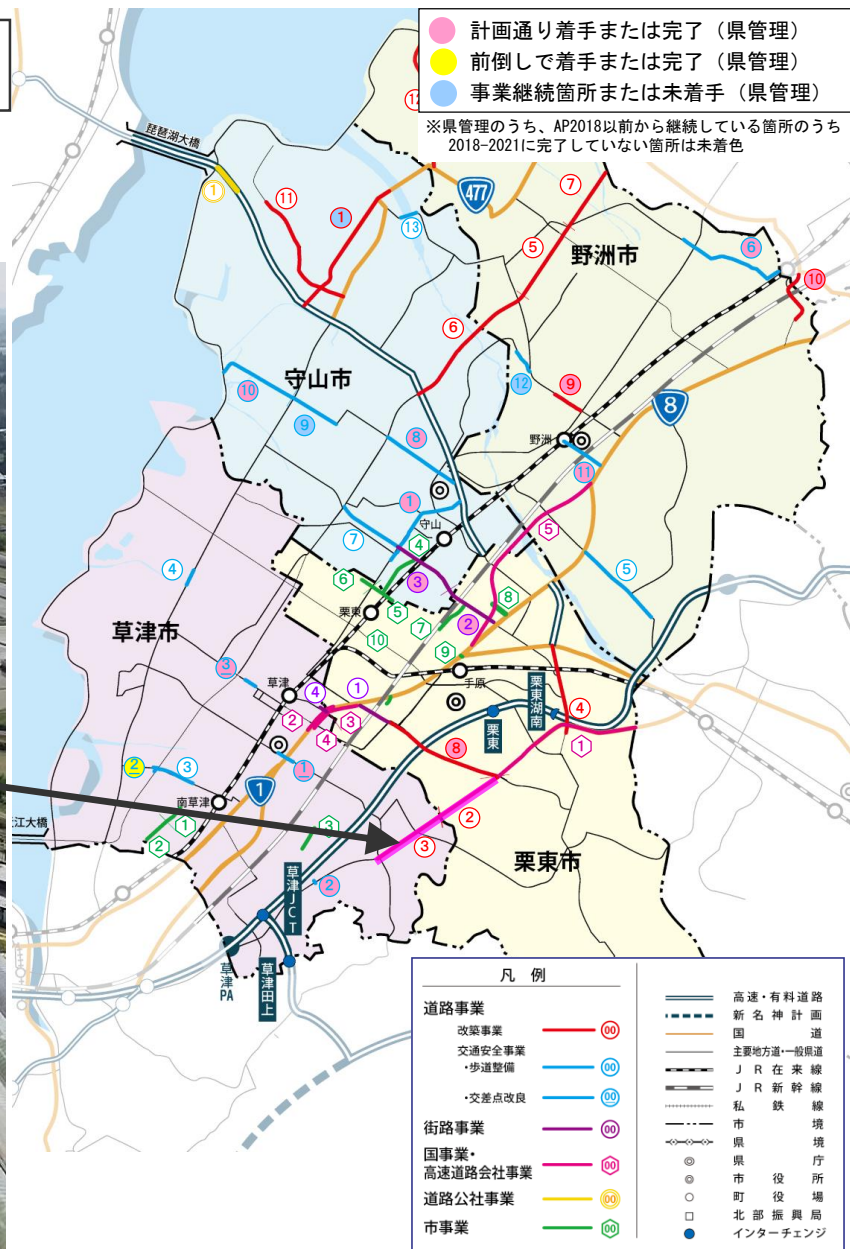
整備前



4.3 事業継続箇所 代表例①

大津能登川長浜線(草津・栗東工区)

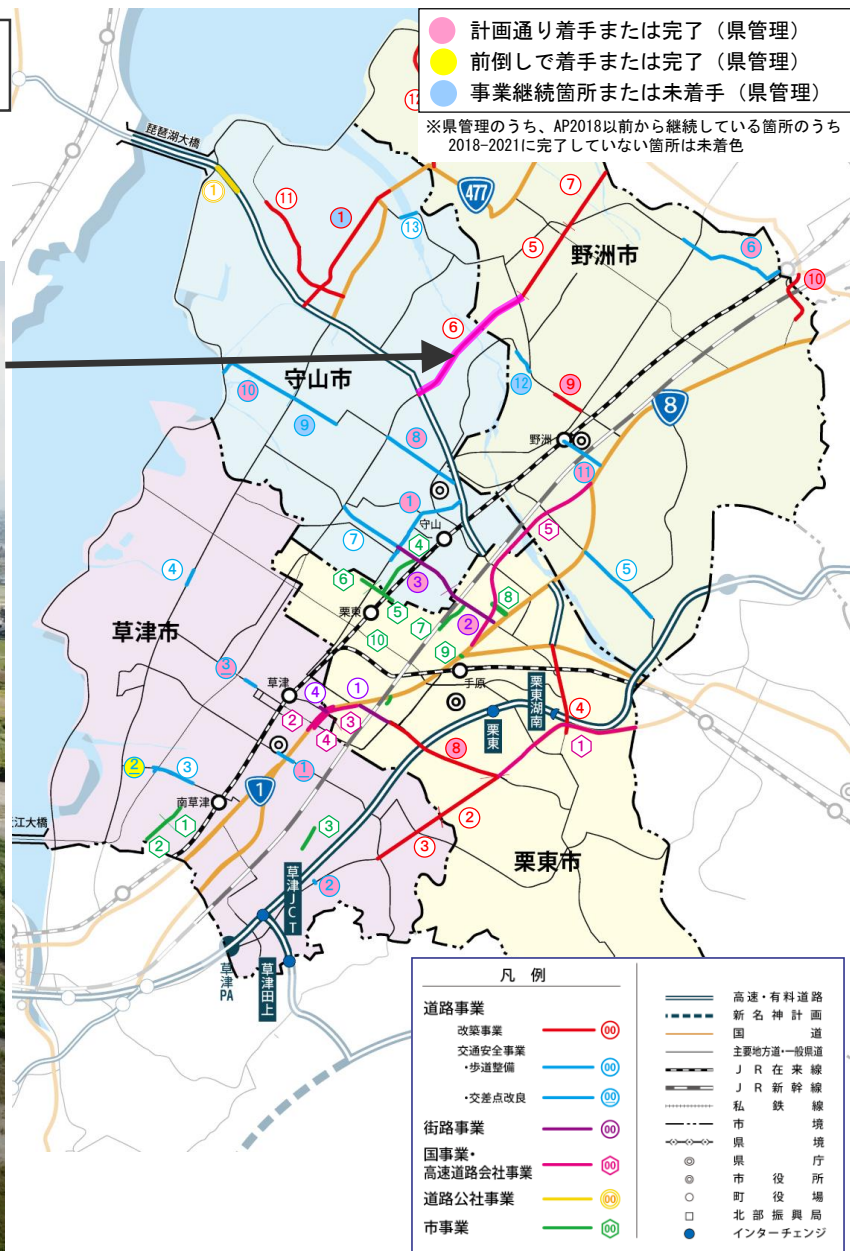
- 幹線道路【暫定2車線】の整備(H28～)
- 見直し後のAPで前期完了(R5-9)を目指す



4.3 事業継続箇所 代表例②

近江八幡守山線(木部・比江・川田工区)

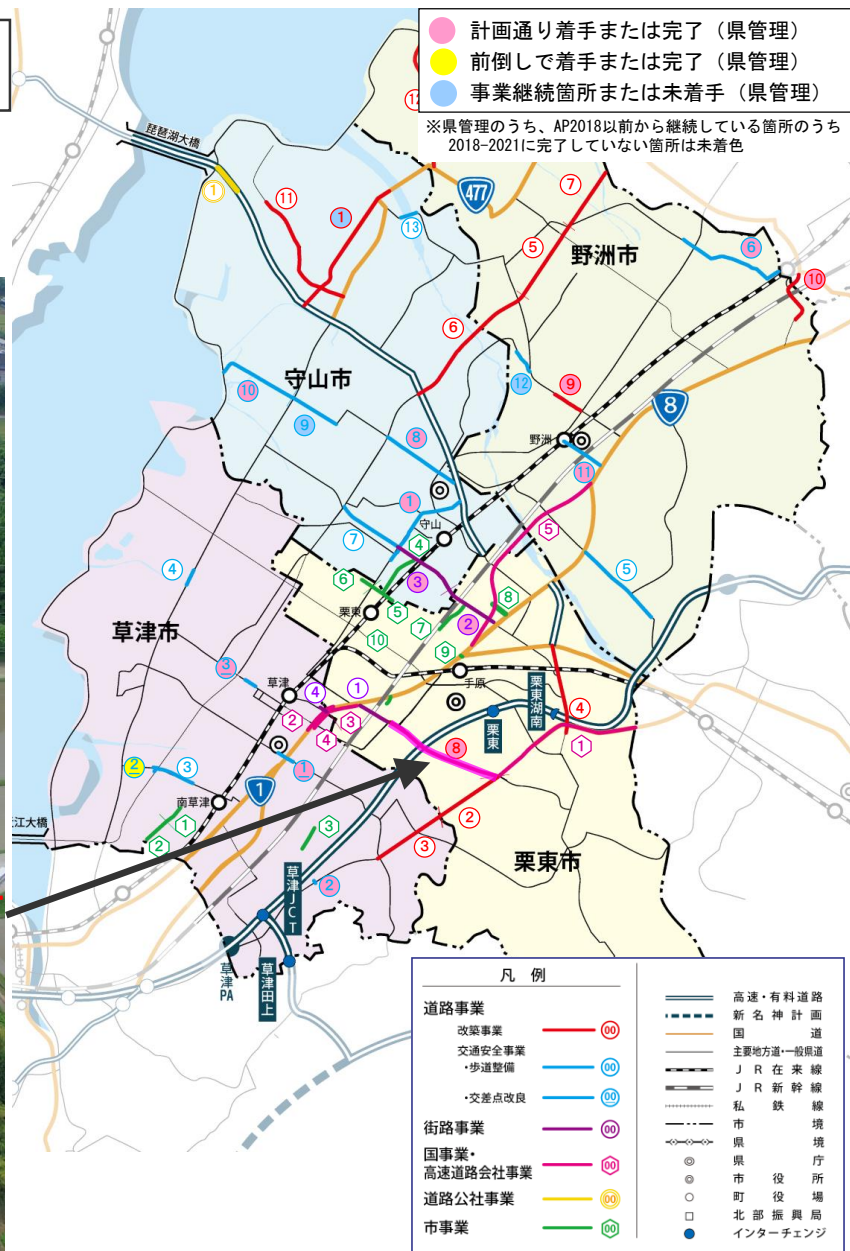
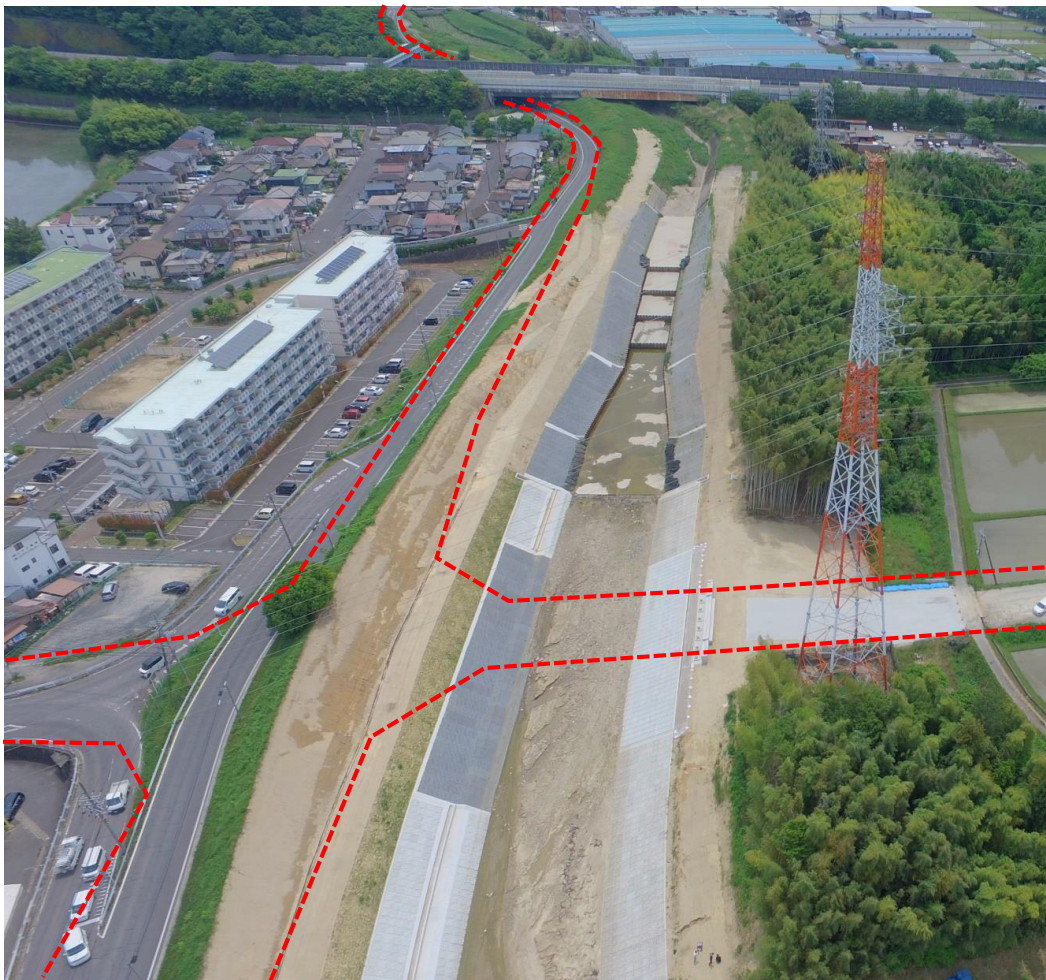
- 幹線道路【4車線】の整備
- 見直し後のAPで前期完了(R5-9)を目指す



4.4 着手箇所 代表例①

川辺御園線(目川・上砥山工区)

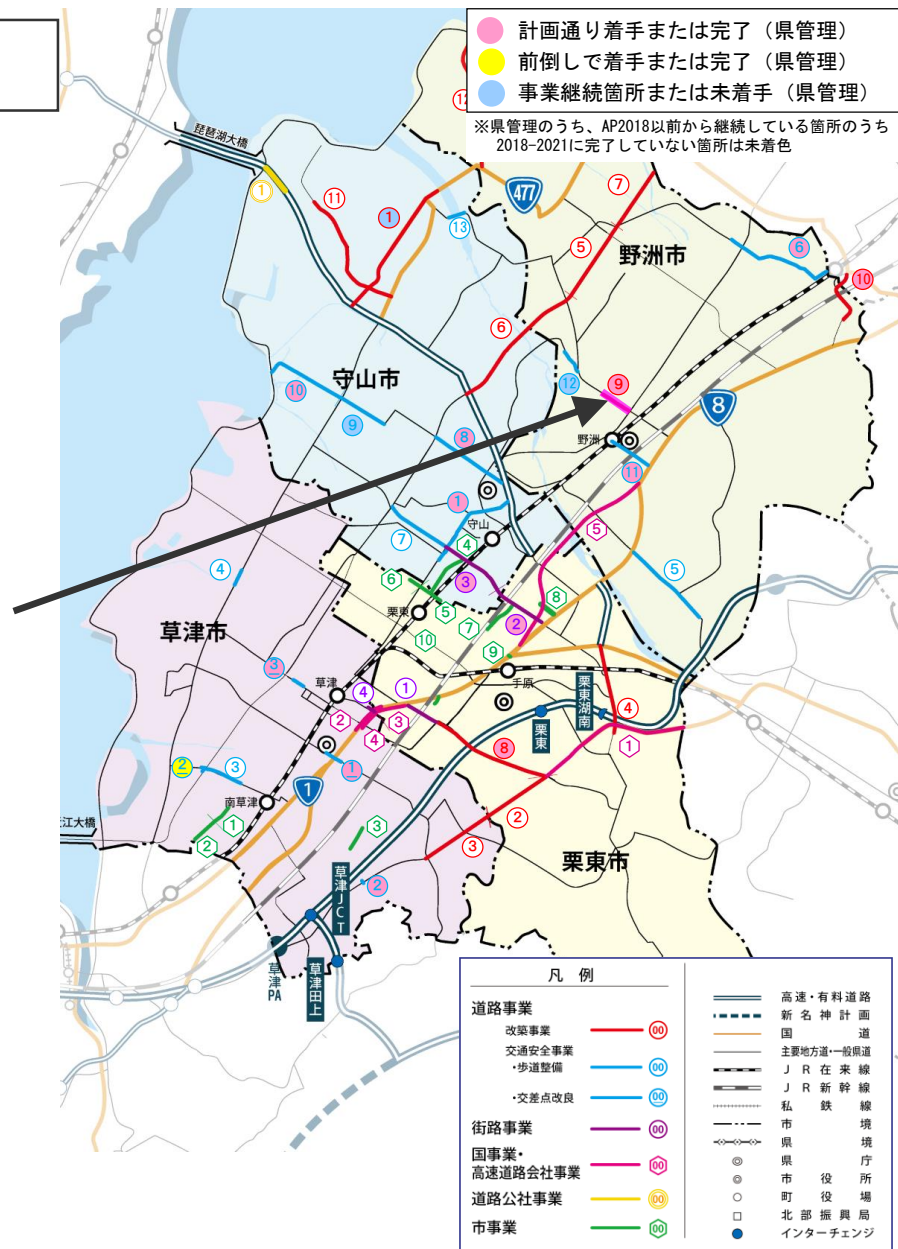
● 幹線道路【2車線】の整備
(着手H31(2019)～)



4.4 着手箇所 代表例②

木部野洲線(久野部工区)

● 幹線道路【2車線】の整備
(着手H30(2018)～)



5. 県民アンケート結果、各市からの意見

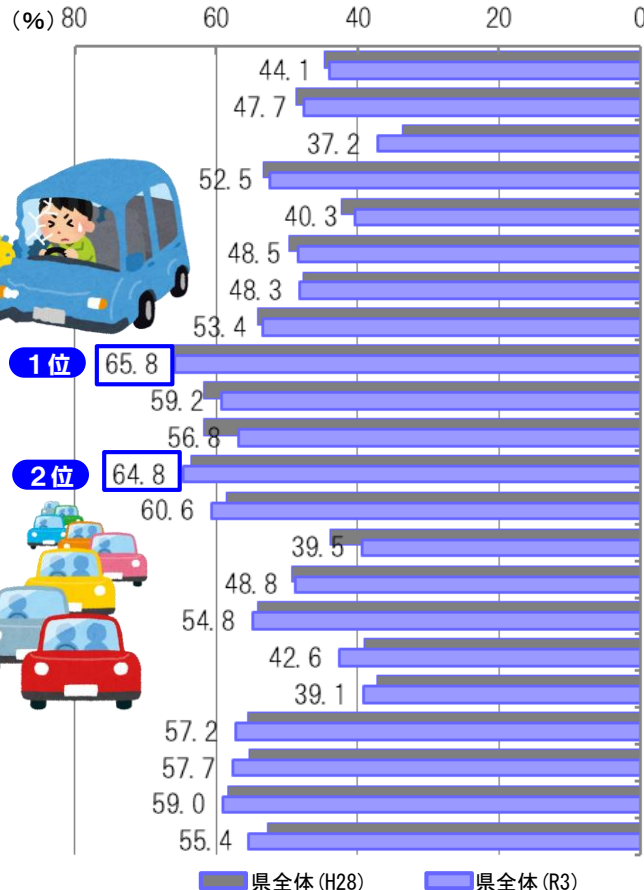
5.1 県民アンケート結果 (R3.6実施)

■道路整備の必要性※に関する意見概要

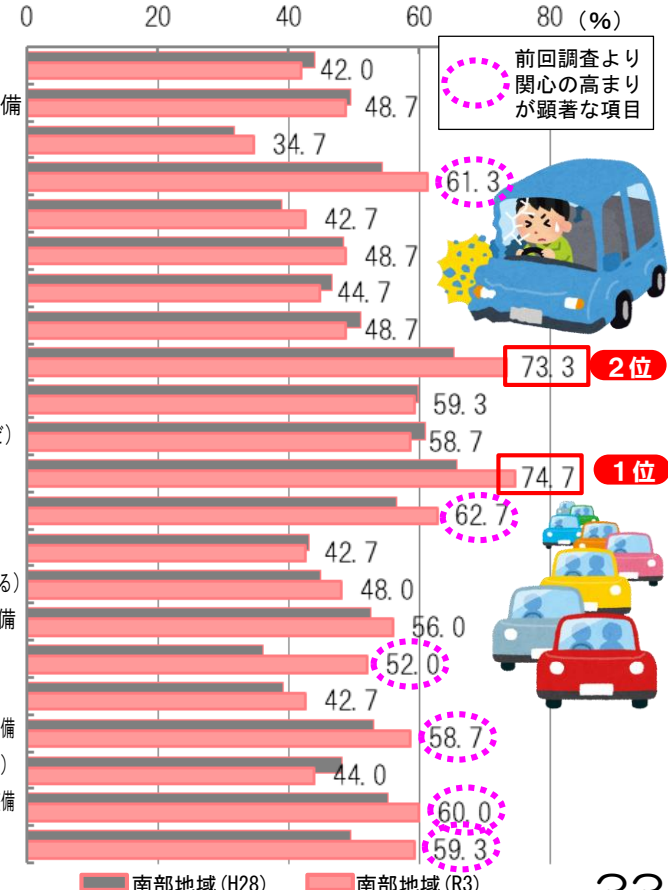
※5段階評価において、重要度が「高い」、「やや高い」と回答された方の割合

- ・県全体では、「交通事故の発生を減らす道路の整備」、「渋滞を緩和・解消させる道路の整備」に対する意見が多く、前回調査時と比較すると「観光」、「自転車」、「バス」関連が減少し、「渋滞」、「歩道整備」、「無電柱化」等が増加。
- ・南部地域では、「渋滞を緩和・解消させる道路の整備」の意見が最も多く、次いで「交通事故の発生を減らす道路の整備」
- ・前回調査時と比較して、「大規模商業施設周辺道路整備」「通学路」「無電柱化」「通行規制区間改善」「災害対策」等について関心が高まっている

県全体(回答数:1,044)



南部地域(回答数:150)



5.2 各市からの主な意見

- 通勤通学等の道路利用者に対する安全対策、高齢者が安心して歩ける歩行空間確保、ビワイチの自転車への安全対策が必要。
- 公共交通の定時性確保、中心市街地の混雑緩和等に資する渋滞対策の推進が必要。円滑な交通流を確保するための4車線化、通過交通を分散するバイパス整備。
- 幹線道路が脆弱で災害時に課題。防災機能を強化する幹線道路網の整備が必要。
- ここ数年盛り上がりを見せるキャンプ場や自然公園へのアクセス向上に資する道路整備に期待。

6. 次回の地域ワーキング