

国土交通省滋賀国道事務所  
滋賀県土木交通部道路課

<資料配付>

配布日時 平成16年11月 5日  
14時

件 名

湖 国 の み ち づ く り 道 路 行 政  
H15達成度報告書 / H16業績計画書 について

概 要

近畿地区幹線道路協議会滋賀県分科会（滋賀県・滋賀国道事務所）では、湖国のみちづくり道路行政「平成15年度達成度報告書 / 平成16年度業績計画書」を策定しました。

策定された背景には、平成14年度より「行政機関の行う政策の評価に関する法律」が施行され、成果志向への行政の転換が推進されていること。また「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003（平成15年6月27日閣議決定）」においても、「事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施により、税金がどのような成果を上げたかについて、国民に説明責任を果たす予算編成プロセスを構築する」等、成果を重視した行政マネジメントの本格的な導入が求められていること、などがあります。

これらを受け、滋賀県の道路行政においても、透明性や効率性の向上のため、納税者であり道路利用者でもある県民に「成果」が見え、実感できる行政が求められています。これまでの画一的な道路整備の追求から、道路利用者のニーズに即した「成果を重視する方向」への転換をはかることとしています。

以上により、昨年度公表した道路行政計画は、どうであったのか。また、今年度及び、今後の目標はどうしていくのかを、とりまとめたものです。

取 扱 方 法

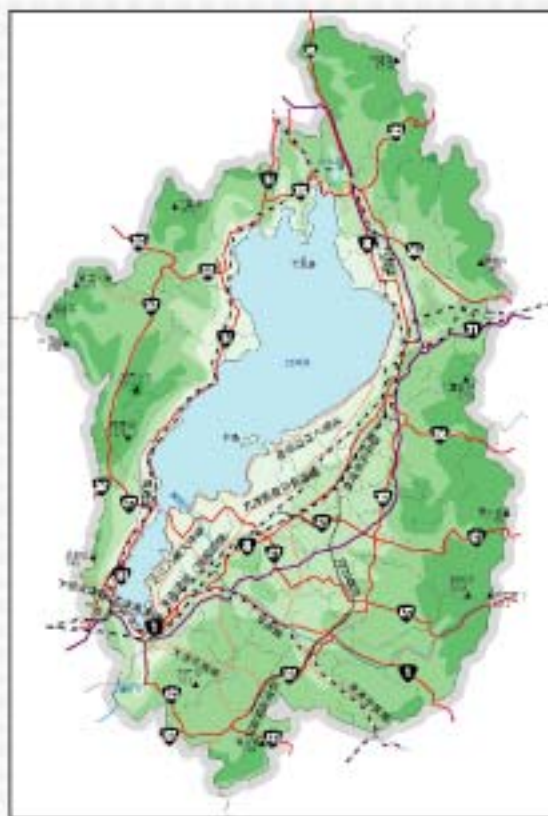
配 布 場 所

近畿建設記者クラブ  
大手前記者クラブ  
滋賀県政記者クラブ

問 合 せ 先

国土交通省 滋賀国道事務所 TEL 077-523-1741  
副所長 中居 捨吉（内線204）  
調査課長 井筒 由幸（内線451）  
滋賀県 土木交通部道路課 TEL 077-528-4132  
参 事 辻井 孝司  
主 幹 村山 源治

# 湖国のみちづくり道路行政 H15達成度報告書/H16業績計画書



近畿地区幹線道路協議会滋賀分科会

- ・滋賀県
- ・滋賀国道事務所

平成16年11月

# 目 次

1. はじめに	1
2. 目的と方向性	2
3. 湖国の道づくりにおけるアウトカム目標	3
4. H15年度目標と達成度	4
5. H15年度達成度報告	5
【渋滞損失額】	5
【規格の高い道路を使う割合】	7
【死傷事故率】	9
【バリアフリー化率】	11
【道づくりサポート団体数】	11
6. 平成16年度業績計画(今後の取組み)	12
【既存産業の振興と新規成長産業の 育成支援による県内産業の活性化】	13
渋滞損失額	13
規格の高い道路を使う割合	18
【誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現】	19
死傷事故率	19
バリアフリー化率	22
救急医療施設30分圏市町村数	24
異常気象時等に孤立する集落数	25
【個性と潤いのある生活空間の創造】	26
道づくりサポート団体数	26
【環境に対する負荷の軽減】	27
幹線道路における騒音に関する環境基準達成箇所割合	27
【地域の自立的発展の支援と教育・文化の育成】	28
I C 30分圏市町村数	28
7. 滋賀県の目標達成に向けた道路整備箇所	29
8. 道路行政マネジメントの課題と今後の継続的改善	30

# 1. はじめに

滋賀県は古くから交通の要衝として栄えた地域であり、現在では、京阪神地域のベッドタウンとして、工場や研究施設が数多く立地する地域として、また、琵琶湖や数々の史跡などの豊かな観光資源を有する地域として、活動的で交流の盛んな地域です。

一方、道路交通事情に目を転じると、慢性的な交通渋滞、交通事故の多発、沿道環境や自然環境の悪化など様々な問題が生じています。こういった問題に加えて、県民ニーズの多様化、高齢化社会、環境先進国としての環境問題への一層の強化といった社会状況の変化もあり、滋賀県の道路交通を取り巻く環境は、山積する課題と多様化する社会経済状況の大きな狭間にたたされており、今後の道路行政をどう考えるかが非常に重要な問題となっています。

こうした中、平成14年8月の社会資本整備審議における中間答申では、これまでの画一的な量的整備ではなく、道路サービスによる成果（アウトカム）を重視し、道路ユーザーが満足する道路行政に転換することの重要性を示しています。さらに、同答申を受けた道路行政マネジメント研究会においては、今後の道路行政においては、毎年度、成果指標（アウトカム指標）を設定し、この達成度を把握・評価しながら、毎年度のマネジメントサイクルを確立することが提案されています。このように、道路整備の目標年次、目標となる数値を明示し、目標意識を持った成果重視の道路行政が求められています。



これを受けて、滋賀県でも、道路行政におけるアウトカム指標を示すことによって、効率的かつ効果的に、質の高い事業の推進を実施していくこととしました。この滋賀県版アウトカムプランとなる「湖国のみちづくり 道路行政業績計画書」は、滋賀県の道路行政におけるアウトカム指標を示したものであり、これをもとに、目標と成果（実績）をチェックしながら、「成果主義」に即した道路事業の展開に努めます。そして、上記の様々な課題の解決を図り、多様化する社会経済状況に対応しつつ、滋賀県が目指す将来像を実現します。

## 2. 目的と方向性

### ◆ 背景と目的

わかりやすい目標設定によって、透明性、客観性、効率的な事業を展開

- ・アウトカム指標により政策目標を設定し、これに基づく事業執行プロセスに転換
- ・毎年度、業績の分析と評価を行い、その結果を公表するとともに予算編成等に反映
- ・アウトカム指標を用いた現況値及び目標値を県民に提示することで、県民に対する説明責任を果たす。
- ・県民の目による評価を受けることで、より透明性、客観性の高い、効率的な施策、事業の展開を図る。

### ◆ 湖国のみちづくりの方向性

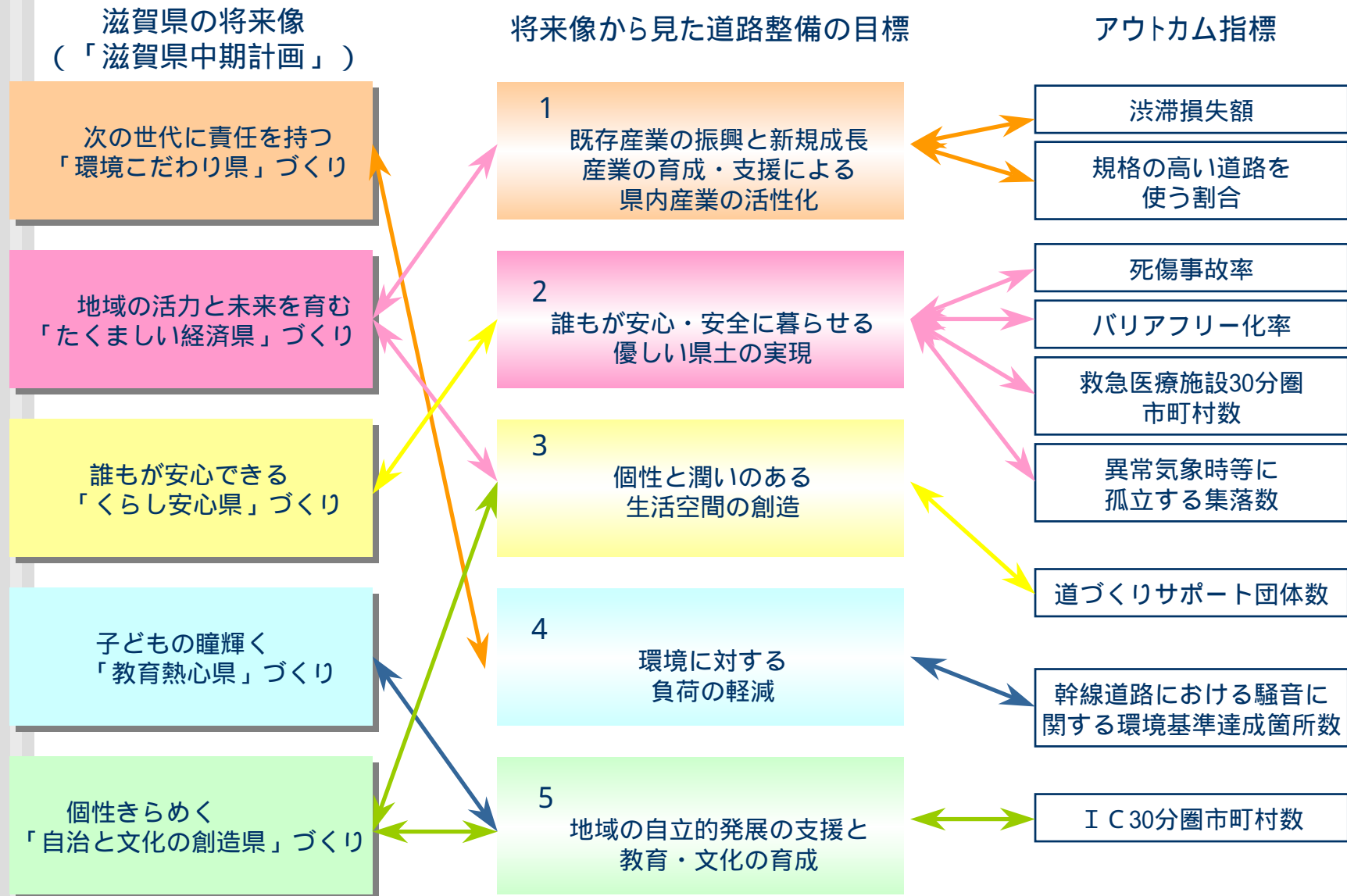
課題を様々な指標とともに現地の詳細な状況をもとにきめ細かく整理

対応策として、改築事業（ハード整備）に加えてソフト施策の検討も実施

総合的・戦略的な施策によって、効率的かつ効果的な事業の展開を図る。



### 3. 湖国の道づくりにおけるアウトカム目標



## 4 . H15年度目標と達成度

現段階でH15年の実績データが確認できる指標について達成度を検証

将来像から見た 道路整備の目標		アウトカム指標	H14年度	H15年度 目標	H15年度	達成状況
1	既存産業の振興と 新規成長産業の 育成・支援による 県内産業の活性化	渋滞損失額(億円)	1,300	1,280	1,290	10億円未達成
		規格の高い道路を使う割合 (自動車専用道路整備延長)	22% (118.8km)	22%	20% (118.8km)	2%未達成
2	誰もが安心・安全に 暮らせる 優しい県土の実現	死傷事故率(件/億台キ口) <sup>1</sup> (交通事故死者数(人))	76 (109人)	76	77 (108人)	- <sup>1</sup>
		バリアフリー化率 (整備延長/バリアフリー特定・準特定経路延長)	12% (2,080m/16,740m)	14% (2,280m/16,740m)	14% (2,280m/16,740m)	達成
		救急医療施設30分圏市町村数 (30分圏内市町村数/全市町村数) <sup>2</sup>	24 (24/50)	24 (24/50)	24 (24/50)	- <sup>3</sup>
		異常気象時等に孤立する集落数	65	65	65	- <sup>3</sup>
3	個性と潤いのある 生活空間の創造	道づくりサポート団体数	38	50	78	達成
4	環境に対する 負荷の軽減	幹線道路における騒音に関する 環境基準達成箇所割合 (達成箇所数/騒音測定箇所)	33% (40/121)	33% (40/121)	33% (40/121)	- <sup>3</sup>
5	地域の自立的発展の支援 と教育・文化の育成	IC30分圏市町村数 (30分圏内市町村数/全市町村数) <sup>2</sup>	40 (40/50)	40 (40/50)	40 (40/50)	- <sup>3</sup>

1: H14年度はH12年度現況値、H15年度はH13年度現況値しか得られないため、  
H14年、H15年のそれぞれの死傷事故件数等から成果の検証を行う。

2: 市町村数は平成16年9月末時点

3: 単年度評価できない指標

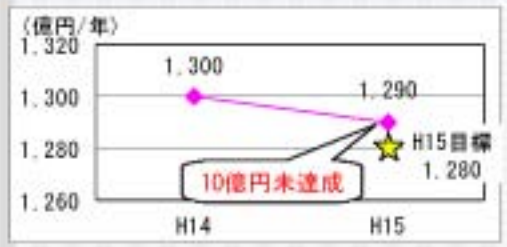
# 5. H15年度達成度報告

既存産業の振興と新規成長産業の育成支援  
による県内産業の活性化

## 渋滞損失額

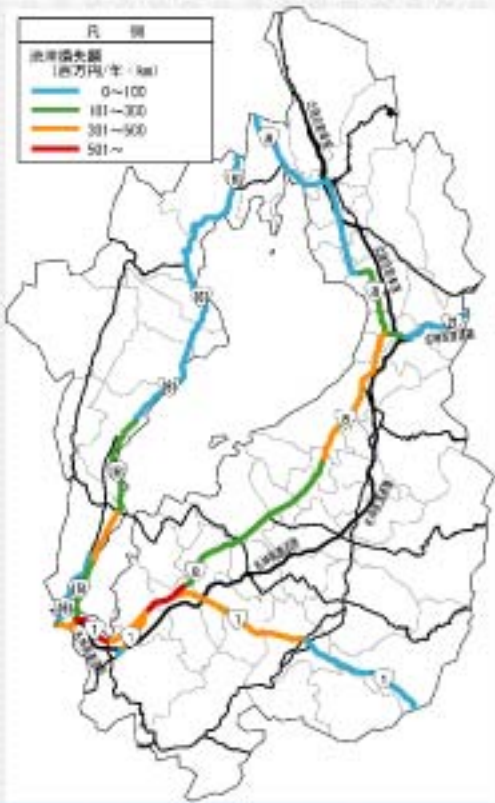
渋滞損失額：渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を貨幣価値に換算したもの

$$\text{ある区間の渋滞損失額} = \left( \frac{\text{区間距離}}{\text{実際の走行速度}} - \frac{\text{区間距離}}{\text{渋滞のない時の走行速度}} \right) \times \text{年あたりの区間車種別交通量} \times \text{車種別の時間価値}$$

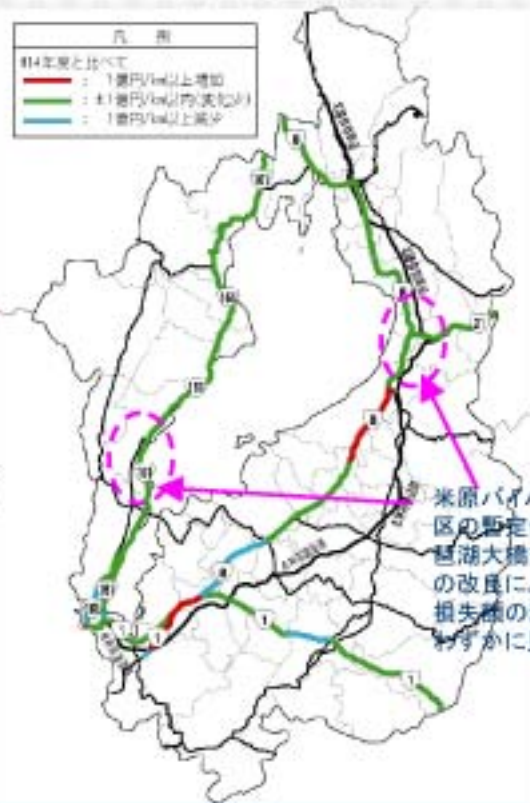


- ・平成15年度の目標1,280億円/年に対して、1,290億円/年の実績。10億円未達成。
- ・大津湖南地域の一部区間で平成14年より渋滞損失額が悪化。
- ・彦根市、米原町付近の国道8号では、米原バイパス7工区の供用により渋滞損失額が減少しており、道路整備の効果が発揮されている。

H15末直轄国道の1kmあたり渋滞損失額



平成14年度からの変化



米原バイパス7工区の暫定供用、琵琶湖大橋交差点の改良により渋滞損失額の減少が物ずかに見られた。

- 平成15年度に実施した主な施策
- 米原バイパス7工区暫定供用
  - 大津湖南幹線暫定供用
  - 琵琶湖大橋交差点改良部分完成
  - バイパス整備に向けた工事着工及び用地買収

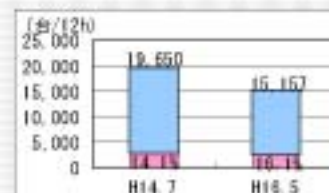
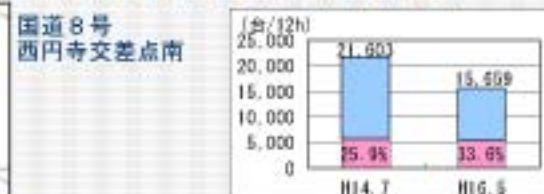


## 5. H15年度達成度報告

- ・平成15年には、目標達成に向けた取組みとして、米原バイパス7工区、大津湖南幹線等を暫定供用した。また、琵琶湖大橋交差点では改良工事を実施した。
- ・米原バイパス7工区の暫定供用では、並行区間の国道8号、大津能登川長浜線の交通量が減少しており、渋滞損失額が減少。
- ・琵琶湖大橋交差点の改良では、短期間の工事により渋滞長の大幅な減少が得られた。

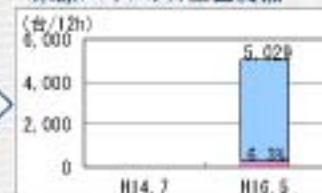
### ◆米原バイパス7工区暫定供用による交通量の変化

【12時間交通量(台)及び大型車混入率(%)】



並行する混雑区間の交通量が  
バイパスにシフト

米原バイパス7工区終点



### ◆琵琶湖大橋交差点改良による効果

- ・渋滞の要因となっている左折車両を効率的に処理するために、左折車線 (L=150m) を設置 (民地を買収)。
- ・通学路に指定されており、地元要望もあるため歩道を設置。

断面通過交通量に変化はないが、渋滞長は大幅に減少  
ピーク時を除けば渋滞はほぼ解消

【改良前】



【改良後】



【ピーク時の渋滞長】



# 5 . H15年度達成度報告

既存産業の振興と新規成長産業の育成支援  
による県内産業の活性化

## 規格の高い道路を使う割合

$$\text{規格の高い道路を使う割合} = \frac{\text{自動車専用道路の走行台キロ(*)}}{\text{全道路(県道以上)の走行台キロ(*)}}$$

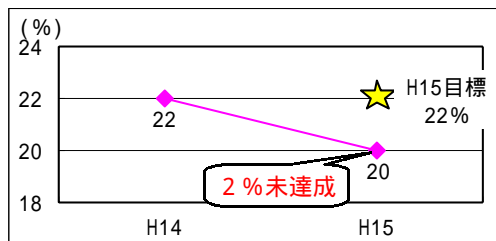
走行台キロとは交通量に道路の延長を乗じたもの

平成14年度 利用割合 22%

平成15年度目標 利用割合 22%

平成15年度 利用割合 20%

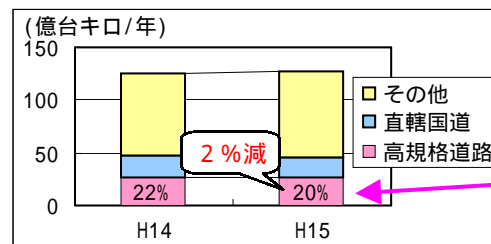
**2%未達成**



平成15年度に実施した主な施策  
湖西道路料金割引により社会実験の実施  
アクセス道路整備に向けた工事着工及び用地買収

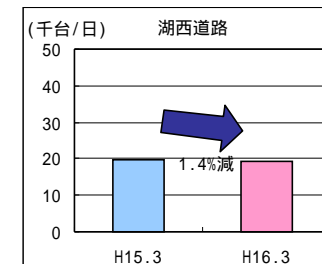
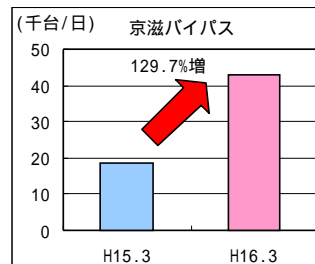
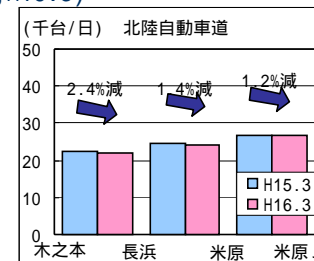
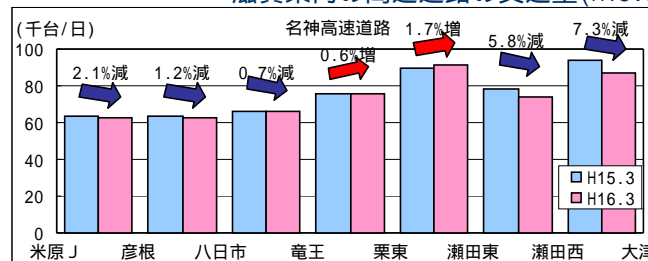
- ・平成15年度の目標22%に対して、実績は20%と2%未達成。
- ・長引く景気低迷の影響を受け、高速道路の交通量が軒並み減少（大山崎JCTまで開通した京滋バイパスを除く）。一般道路の交通量は増加しており、そのため、全体の走行台キロは伸び、高速道路の走行台キロが低下し、規格の高い道路を利用する割合が低下した。
- ・湖西道路における社会実験や京滋バイパスの大山崎JCTまでの開通等により高規格道路の交通量増加につながったものの、年全体では低下傾向となった。

滋賀県内の道路種別の走行台キロ



全体の走行台キロは増加、  
高規格道路の走行台キロのみ減少。

滋賀県内の高速道路の交通量(H15.3, H16.3)





# 5. H15年度達成度報告

- ・規格の高い道路の有効利用に向けて、湖西道路の料金割引の社会実験を実施。
- ・実験期間中、湖西道路の交通量は増加。国道161号の現道では減少。
- ・国道161号の現道では騒音レベルが改善され、琵琶湖大橋交差点の混雑も緩和。また、所要時間の短縮や旅行速度の上昇も見られた。
- ・周辺の住民アンケート結果では、地域環境の変化の中で「一般道路の交通渋滞」の改善効果が見られたと答えた人の割合が最も高く、一定の効果が得られた。

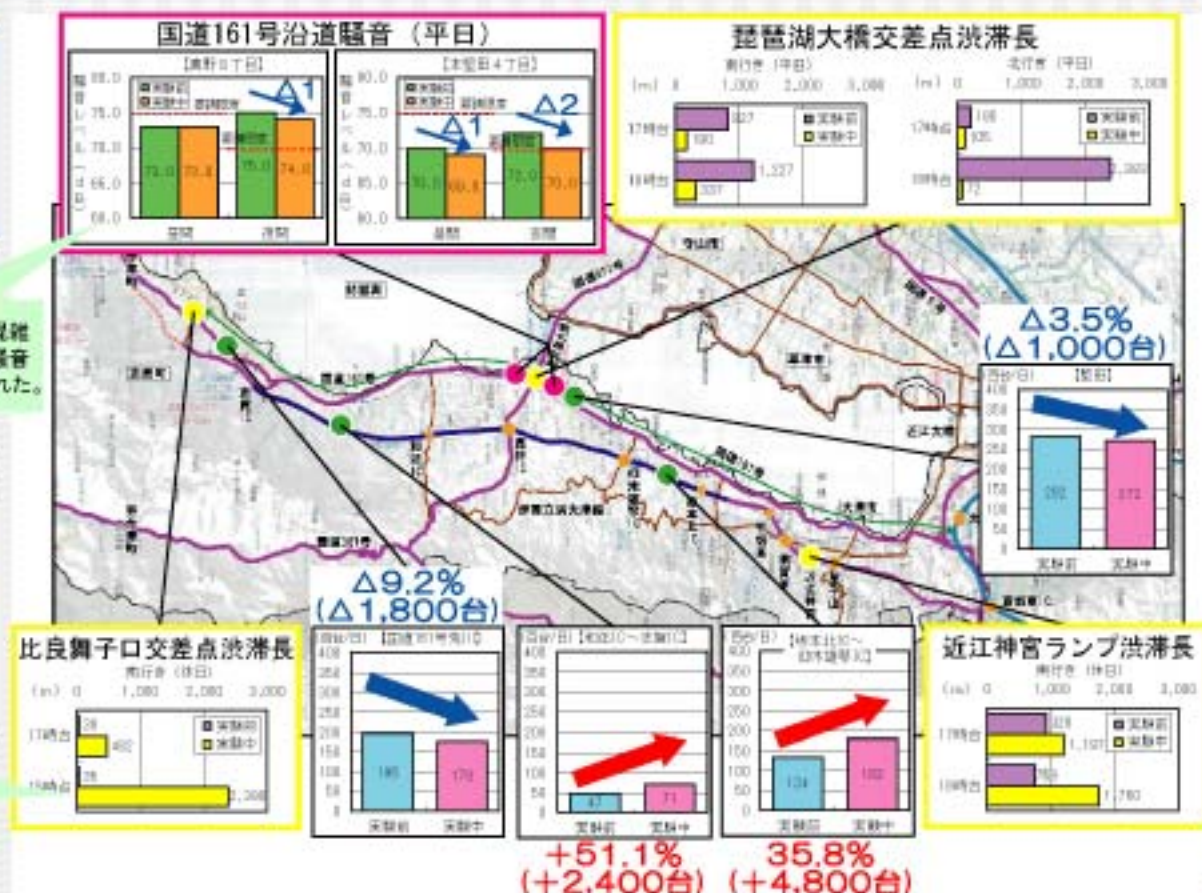
## ◆湖西道路の料金割引の社会実験内容

- ・湖西道路の料金を約半額にして、国道161号など一般道路から有料道路への交通転換を促進し、道路の有効活用を図る。また、各種媒体による広報を行い、利用者や地域住民等への周知徹底を図る。

国道161号現道では、交通混雑の緩和、所要時間の短縮、騒音の減少といった効果が得られた。



湖西道路へは大型車をはじめ現道から交通量の転換が図られた。





# 5. H15年度達成度報告

誰もが安心・安全に暮らせる  
優しい県土の実現

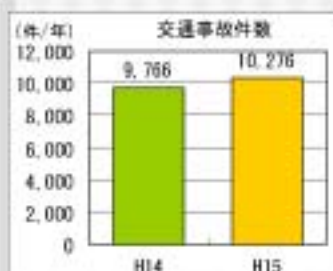
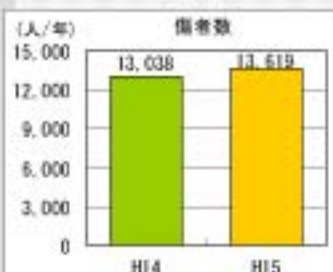
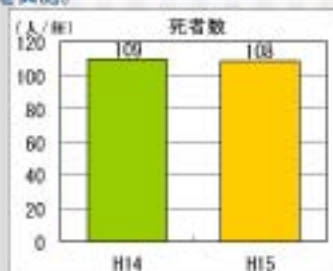
## 死傷事故率

※死傷事故率に関しては平成15年の道路区間別死傷事故率データが得られていないため路線別、市町村別の交通事故死傷者(H14.1~H15.12)により検証を実施。

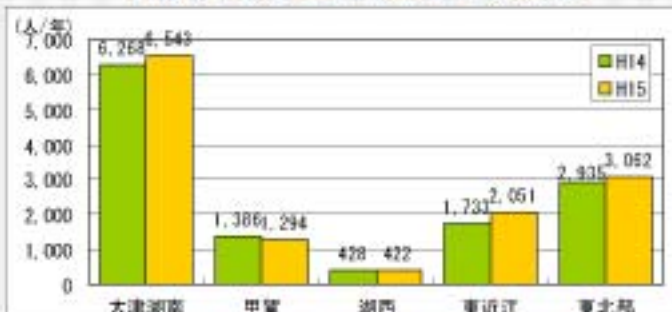
- ・平成15年は平成14年と比べて交通事故死者数は減少しているものの、傷者数、事故件数は増加している。
- ・交通事故死傷者数を見ると、路線別では補助国道や県道において、また地域別では都市部より郊外において増加傾向にある。

平成15年度に実施した主な施策

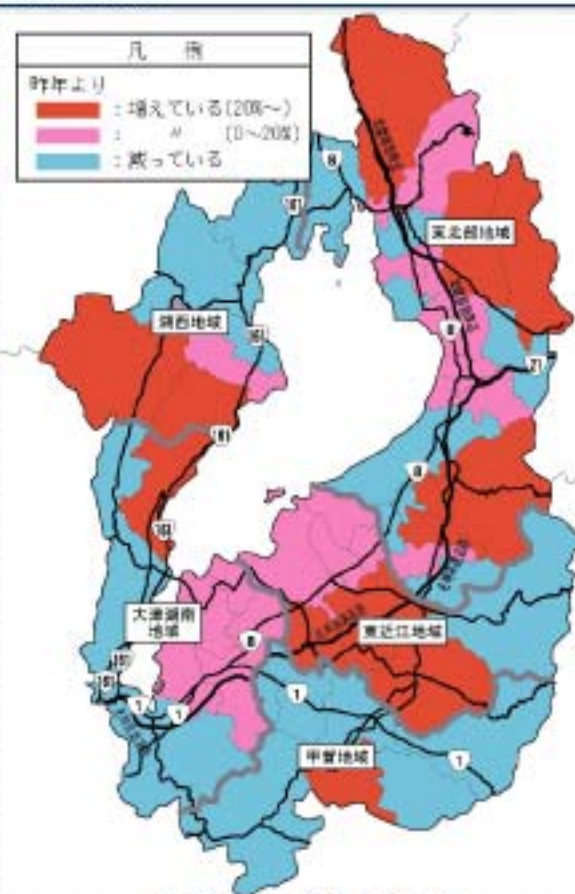
- 米原バイパス7工区暫定供用
- バイパス整備に向けた工事着工及び用地買収



路線別に見た交通事故死傷者数の変化



地域別に見た交通事故死傷者数の変化



交通事故死傷者数の変化



# 5. H15年度達成度報告

誰もが安心・安全に暮らせる  
優しい県土の実現

## バリアフリー化率

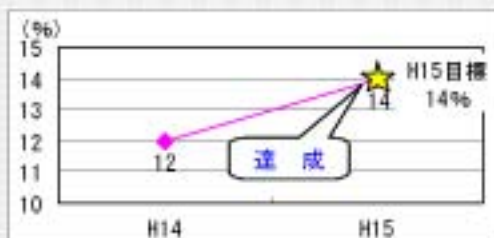
平成14年度 12% (整備延長2,080m)

平成15年度目標 14% (整備延長2,280m)

平成15年度 14% (整備延長2,280m)  
目標達成

※平成15年に策定したバリアフリー基本構想特定地域である5地区6駅周辺（大津駅、守山駅、彦根駅、南彦根駅、米原駅、今津駅）における特定経路・準特定経路16,700m（県道以上・平成15年時点）における整備延長

・平成15年度には彦根停車場線のバリアフリー化により目標であるバリアフリー化率14% (整備延長2,280m)の目標を達成。



平成15年度に実施した主な施策  
○彦根停車場線の整備

JR彦根駅の点整備地区および特定経路図



整備後の状況



彦根停車場線の200m区間の整備により特定経路・準特定経路整備延長2,280mとなる。

# 5. H15年度達成度報告

## 個性と潤いのある生活空間の創造

### 道づくりサポート団体数

※共生型道づくりをテーマに道路愛護活動を実施しているボランティアサポートなどの管理団体数

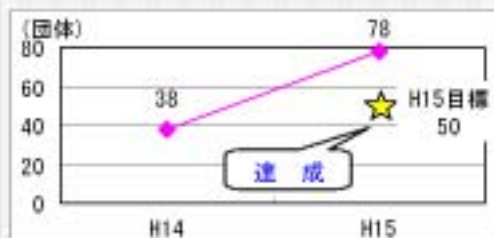
・平成15年度の目標である50団体を上回る78団体のサポートが得られ目標を達成。

平成14年度 38団体

平成15年度目標 50団体

平成15年度 78団体

目標達成



平成15年度に実施した主な施策

○サポート団体が参加しやすい仕組みづくりと積極的な募集活動

### ◆滋賀県が進める「美知普請」

#### ●マイロード登録者制度

・道路の穴ぼこなどを見つけた場合に連絡をいただくボランティア制度

#### ●道路愛護活動事業

・自治会等の団体に道路の植栽管理や清掃等をしていただくボランティア事業

#### ●「美知メセナ制度」

・地域の企業等に道路の植栽管理や清掃等をしていただくボランティア制度

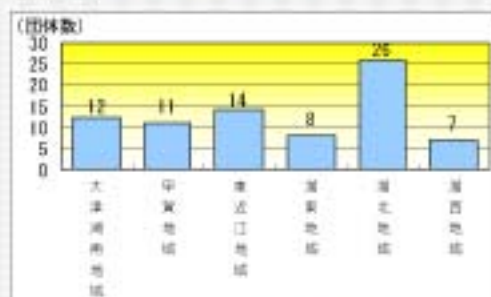
### ◆サポート団体の活動の様子

蔭樹の里あどがわ花いっぱい運動  
国道161号高島バイパス（安曇川町）



### ◆地域別のサポート団体数

湖北地域が26団体ともっとも多いが、全地域とも多くのサポートが得られている状況。



(H16.3末時点・78団体)

### ◆県内のボランティア状況の実態に関する新聞記事



平成16年10月5日 中日新聞朝刊



## 6. 平成16年度業績計画(今後の取組み)

将来像から見た 道路整備の目標		アウトカム指標	H15年度	H16年度 目標	H19年度 目標	H24年度 目標
1	既存産業の振興と 新規成長産業の 育成・支援による 県内産業の活性化	渋滞損失額(億円)	1,290	1,280	1,180	1,000
		規格の高い道路を使う割合 (自動車専用道路整備延長)	20% (118.8km)	20% (118.8km)	26% (約173km)	28% (約173km)
2	誰もが安心・安全に 暮らせる 優しい県土の実現	死傷事故率(件/億台キロ) (交通事故死者数(人))	77 (108人)	77 (105人以下) <sup>1</sup>	74 (100人以下) <sup>1</sup>	71 -
		バリアフリー化率 (整備延長/バリアフリー特定・準特定経路延長)	20% (5,490m/27,310m)	21% (5,850m/27,310m)	41% (11,260m/27,310m)	78% (21,330m/27,310m)
		救急医療施設30分圏市町村数 (30分圏内市町村数/全市町村数) <sup>2</sup>	24 (24/50)	24 (24/50)	26 (26/50)	30 (30/50)
		異常気象時等に孤立する集落数	65	65	46	46
3	個性と潤いのある 生活空間の創造	道づくりサポート団体数	78	110	150	全県域
4	環境に対する 負荷の軽減	幹線道路における騒音に関する 環境基準達成箇所割合 (達成箇所数/騒音測定箇所)	34% (51/148)	34% (51/148)	38% (56/148)	50% (74/148)
5	地域の自立的発展の支援 と教育・文化の育成	IC30分圏市町村数 (30分圏内市町村数/全市町村数) <sup>2</sup>	40 (40/50)	40 (40/50)	44 (44/50)	48 (48/50)

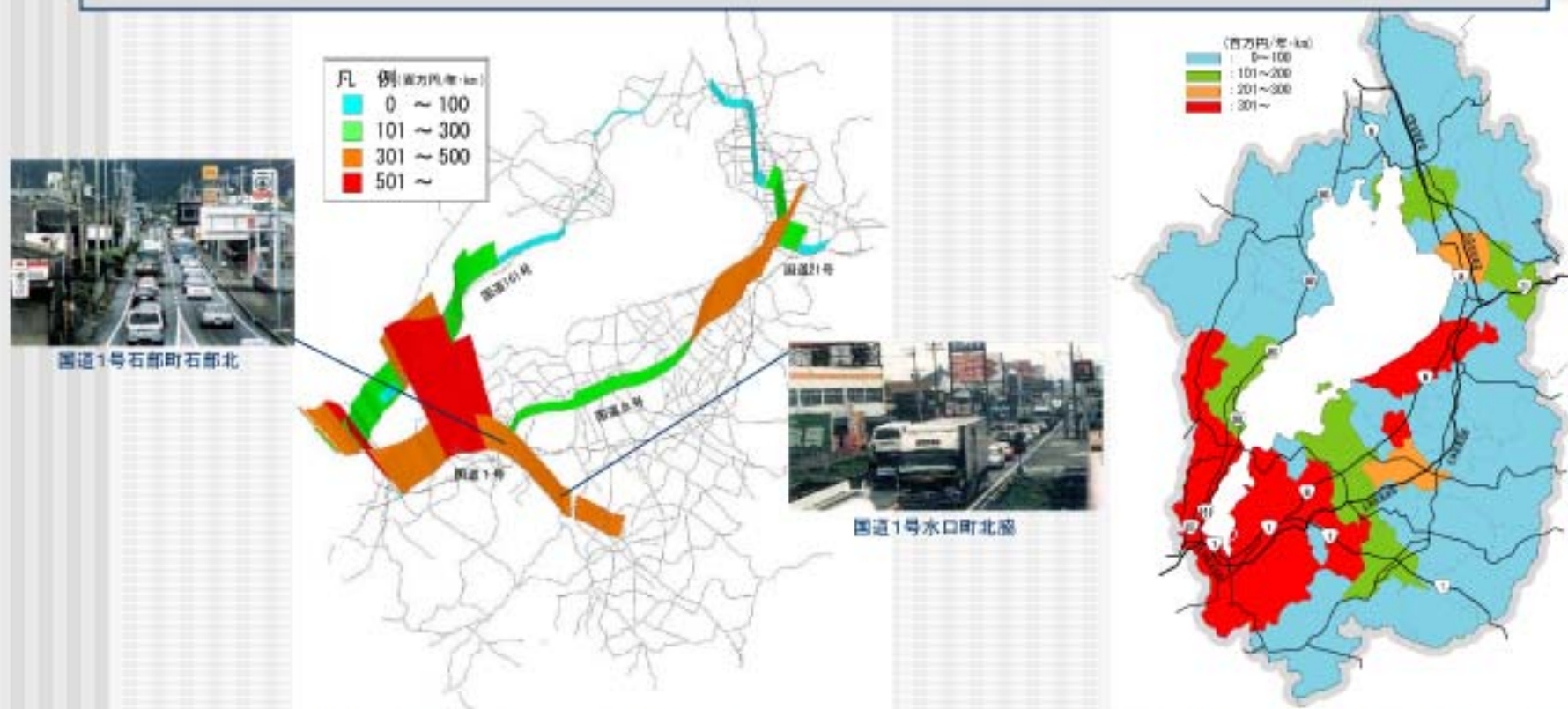
1: 滋賀県警による設定目標

2: 市町村数は平成16年9月末時点

# 既存産業の振興と新規成長産業の育成支援 による県内産業の活性化

## 渋滞損失額

- 滋賀県の年間渋滞損失額は1,290億円。
- 直轄国道では、大津湖南地域での国道1号、国道161号及び湖東地域の国道8号が高い。
- 市町村別では、草津市、栗東市等の大津湖南地域に集中している。



H15 路線別渋滞損失額 (百万円/年・km)

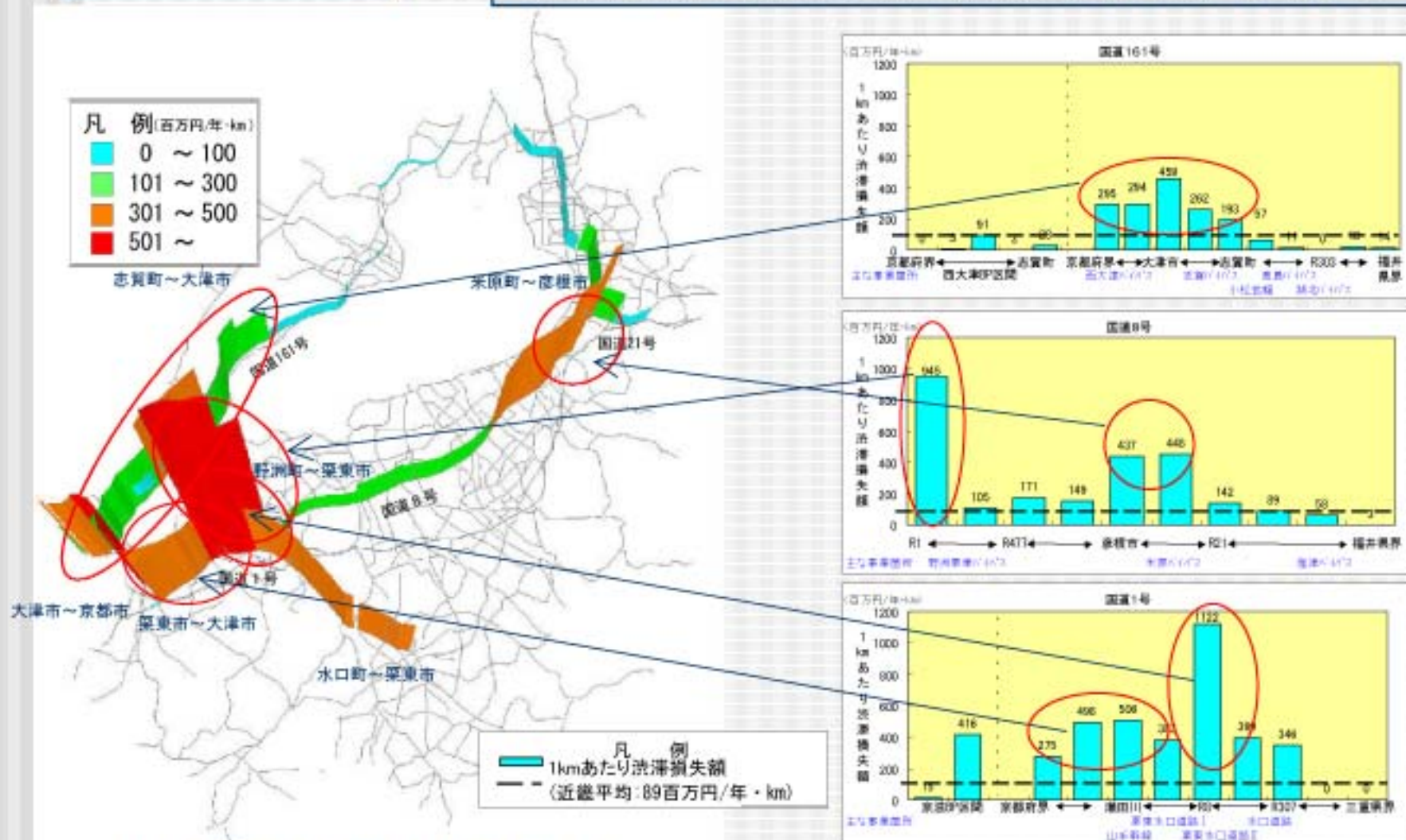
H15 市町村別渋滞損失額 (百万円/年・km)



# 既存産業の振興と新規成長産業の育成支援 による県内産業の活性化

## 渋滞損失額

- 国道1号、国道8号、国道161号の大津湖南地域、国道1号の甲賀地域、国道8号の彦根市～米原町にかけて、渋滞損失額が著しく大きくなっている。



H15 路線別渋滞損失額 (百万円/年・km)



# 既存産業の振興と新規成長産業の育成支援 による県内産業の活性化

## 渋滞損失額

- 渋滞ポイントの多くは、大津湖南地域の直轄国道上に分布している。
- 直轄国道の多くの区間で混雑度が1.0を超過。特に大津湖南地域では1.5を超える区間が多い。
- 原因の一つが、県内国道の4車線比率の低さであり、交通需要の応じた容量拡大が必要である。

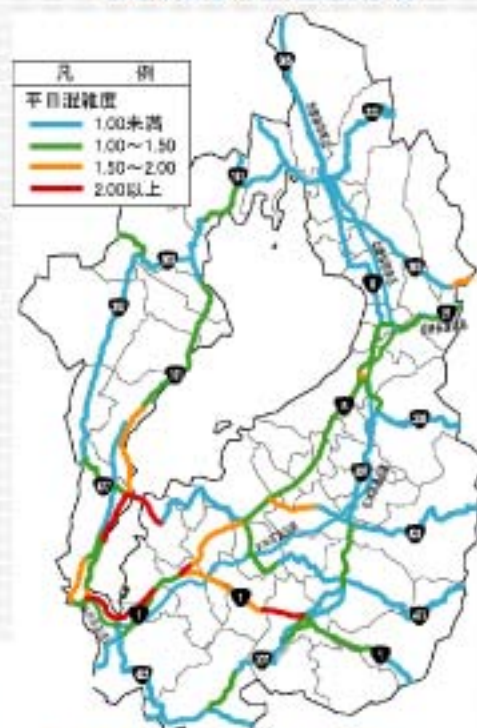
滋賀県内の主要渋滞ポイント（平成10年）

路線	高速	一般道	計
箇所数	7	27	34

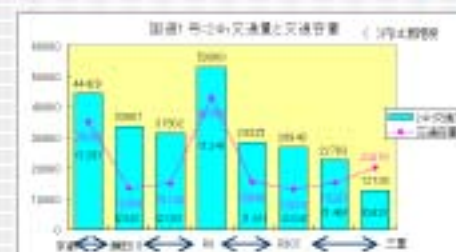


主要渋滞ポイント（一般道の場合）とは  
DID内：最大渋滞長が1km以上または最大通過時間が10分以上  
DID外：最大渋滞長が500m以上または最大通過時間が5分以上  
これに準ずる箇所での渋滞対策が必要な箇所

湖南地域は人口の伸びが著しいが、地域を縦貫する国道1号は2車線のままであり、容量が大きく不足したまま



混雑度(H11道路交通センサス)



県内国道の4車線区間

4車線区間  
(県内4車線比率は2.3%)



県内国道の4車線区間(H16現在)



# 既存産業の振興と新規成長産業の育成支援 による県内産業の活性化

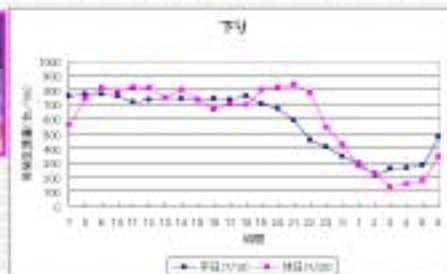
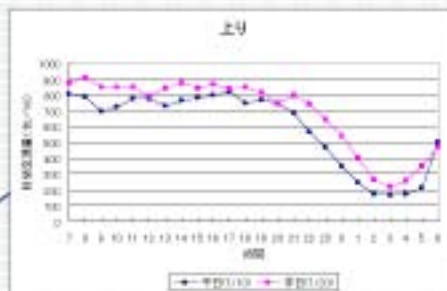
## 渋滞損失額

- 滋賀県内には、歴史的文化的な観光施設、琵琶湖周辺のレジャー施設等、多種多様な観光スポットが豊富に存在している。それらを反映して県内の観光客数は年々増加傾向にある。
- 特に、滋賀県湖西地域には観光・レジャースポットが多く、京都・大阪方面からの観光交通により国道161号の混雑は激化している。夏季や昼間時間帯など特定のシーズンや時間帯に交通集中が著しくなる傾向にある。

湖西地域の観光スポットと交通量(HI1センサス)

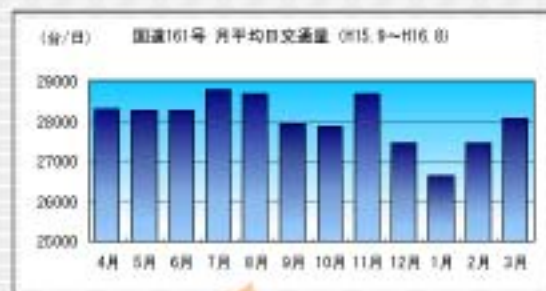


【堅田地区の時間帯別交通量】  
昼間～夜間にかけて休日の方が交通量が多く、混雑している状況。



資料:平成15年常時観測データ

【堅田地区の月別平均交通量】  
夏季にキャンプや水泳客等で交通量が多くなる傾向にある。



夏季と11月に交通が集中



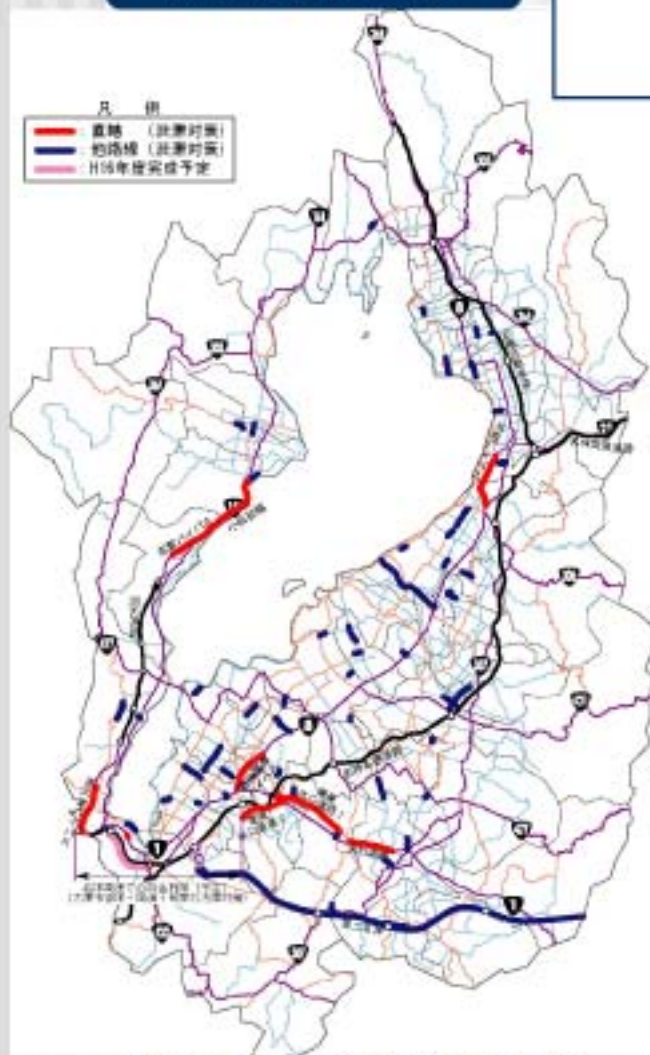


# 既存産業の振興と新規成長産業の育成支援 による県内産業の活性化

## 渋滞損失額

渋滞損失額：渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を貨幣価値に換算したもの

$$\text{ある区間の渋滞損失額} = \left( \frac{\text{区間距離}}{\text{実際の走行速度}} - \frac{\text{区間距離}}{\text{渋滞のない時の走行速度}} \right) \times \text{年あたりの区間車種別交通量} \times \text{車種別の時間価値}$$



渋滞損失額削減に向けた道路整備箇所

- 平成16年度には、草津田上IC、山手幹線野路工区での供用を目指す。また、H19年の供用に向けて水口道路、粟東水口道路Ⅰ、粟東水口道路Ⅱでは用地買収を進めるとともに一部区間においては改良工事を進める。
- 名神高速道路の有効活用と現国道1号の混雑緩和を目的に、名神高速道路の粟東IC～京都東IC間において料金施策による社会実験を実施し、国道1号の混雑緩和等に対する影響の検討を行う。(予定)

### 目標達成に向け主な対象事業

- 粟東水口道路Ⅰの整備
- 粟東水口道路Ⅱの整備
- 水口道路の整備
- 米原バイパスの整備
- 西大津バイパスの整備
- 志賀バイパスの整備
- 大津能登川長浜線の整備
- 大津湖南幹線の整備
- (都)膳所山手線の整備
- 草津田上ICの整備
- 山手幹線野路工区の整備
- 国道1号相模交差点の改良
- 名神高速の料金施策による社会実験の実施(予定)等

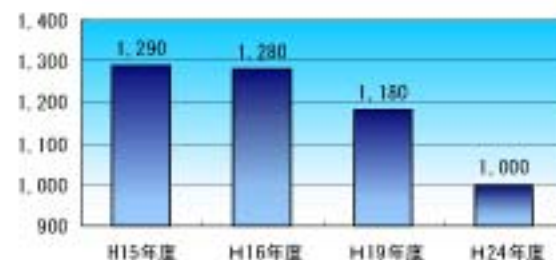
平成15年度 1,290億円/年



将来

平成16年度 1,280億円/年  
平成19年度 1,180億円/年  
平成24年度 1,000億円/年

滋賀県の渋滞損失額 (単位：億円/年)





# 既存産業の振興と新規成長産業の育成支援 による県内産業の活性化

## 規格の高い道路を使う割合

規格の高い  
道路を使う割合

$$= \frac{\text{自動車専用道路の走行台キロ}(*)}{\text{全道路(県道以上)の走行台キロ}(*)}$$

※走行台キロとは交通量に道路の延長を乗じたもの

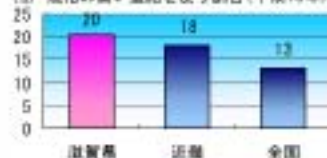
平成15年度 利用割合 20%  
(自動車専用道路整備延長 118.8km)

将来

平成16年度 利用割合 20% (自動車専用道路整備延長 118.8km)  
平成19年度 利用割合 26% (自動車専用道路整備延長 約173km)  
平成24年度 利用割合 28% (自動車専用道路整備延長 約173km)

- 平成15年度は平成14年度よりも割合が低い20%となっているが、全国(13%)や近畿平均(18%)と比較して高い水準である。
- 国幹道である名神高速道路や北陸自動車道が位置するため通過交通が多い地域。しかし、国道1号などでは依然として通過交通が多く残されており、さらなる向上が必要。
- 平成16年度には、草津田上ICの供用を目指す。また、H19年の供用に向け名神・第二名神のアクセス道である栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、信楽道路において用地買収を進めるとともに改良工事を進める。

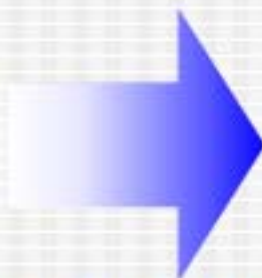
(注) 規格の高い道路を使う割合(平成15年)



大津市街地を利用する交通のうち、約1万台(30%以上)が市街地に関連しない通過交通



自動車専用道路の状況(平成15年)



目標達成に向けた  
主な対象事業

- 栗東水口道路Ⅰの整備
- 栗東水口道路Ⅱの整備
- 信楽道路の整備
- 志賀バイパスの整備
- 甲南ICの整備 等



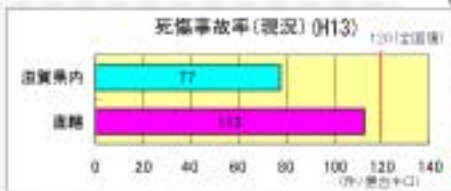
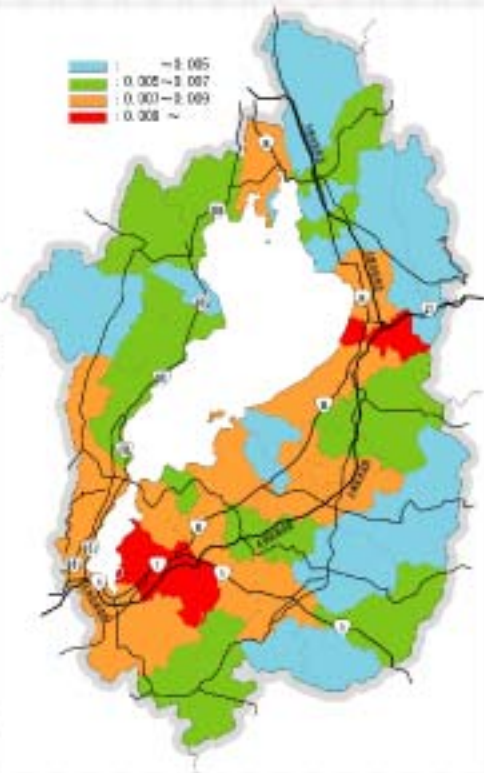
自動車専用道路の状況(平成24年度)



# 誰もが安心・安全に暮らせる 優しい県土の実現

## 死傷事故率

- 市町村別の死傷事故率をみると大津湖南地域、琵琶湖東部地域で高い。
- そのうち、直轄国道での死傷事故件数は全体の23%を占めている。また、死傷事故率も県平均に比べて高い。
- 直轄国道の路線別にみると、交通量の多い大津湖南地域では死傷事故率が高くなっている。



H13人口当たりの死傷事故件数 (件/人)

H13路線別死傷事故率 (件/億台キロ)





# 誰もが安心・安全に暮らせる 優しい県土の実現

## 死傷事故率

$$\text{ある区間の死傷事故率} = \frac{\text{区間の年あたり死傷事故件数}}{\text{区間距離} \times \text{区間の年あたり交通量}}$$

平成15年度 77件/億台キロ  
(直轄 113件/億台和)

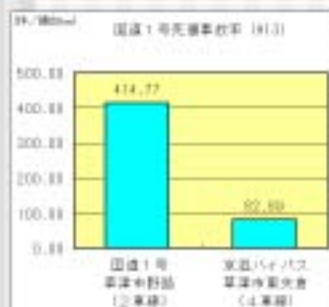
- バイパスは、現道に比べて死傷事故率が低く、交通事故減少のためにはバイパス整備が有効である。そこで、死傷事故率低下に向けて、粟東水口道路、西大津バイパス、米原バイパス、大津湖南幹線等の道路整備を進める。
- 狭幅員や歩道未設置など、交通事故の減少に寄与する道路整備については、一層推進していく。
- 滋賀県公安委員会等とも連携しながら、交通安全施策の推進を図る。
- 平成15年は交通量のさらなる増加により目標をわずかに達成できず。
- 平成16年度には、国道1号や国道8号における幅広歩道の整備、国道8号西沼波交差点での地下横断歩道の設置等を進める。また、交通安全にかかる橋梁補修、法面防災、舗装修繕についても継続的に実施していく。

## 将来

平成16年度 77件/億台キロ  
(直轄 113件/億台和)

平成19年度 74件/億台キロ  
(直轄 108件/億台和)

平成24年度 71件/億台キロ  
(直轄 100件/億台和)

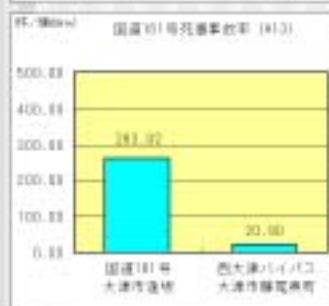


拡幅や歩道整備が必要な道路



## 目標達成に向けた主な対象事業

- 粟東水口道路Ⅰの整備
- 粟東水口道路Ⅱの整備
- 西大津バイパスの整備
- 米原バイパスの整備
- 大津湖南幹線の整備
- 国道1号相模交差点の改良
- 国道8号高月町での自転車歩行者道の整備
- 国道161号本堅田地区での歩道拡幅・自転車歩行者道の整備
- 県道三津彦根線での歩道拡幅・自転車歩行者道の整備 等

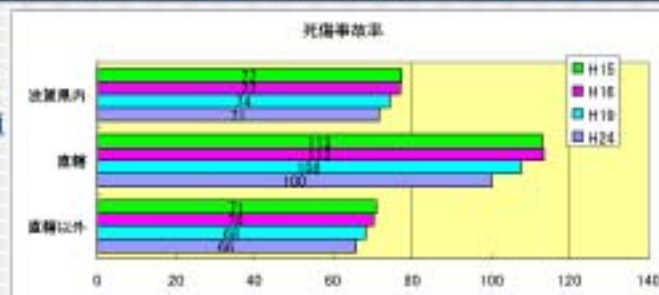


国道161号マキノ町の沿道状況



国道161号志賀町地先での事故状況

## 将来の死傷事故率目標値





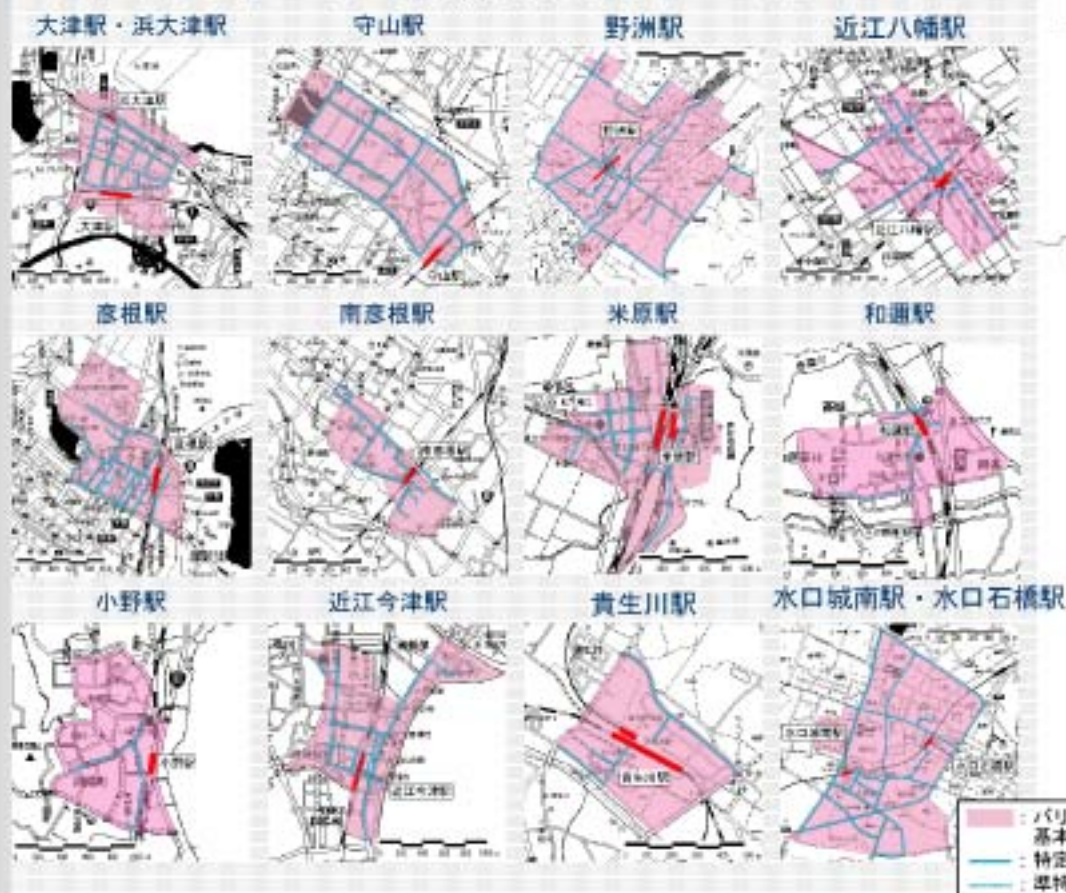
# 誰もが安心・安全に暮らせる 優しい県土の実現

## バリアフリー化率

※平成15年に策定したバリアフリー基本構想特定地域である12地区（大津駅・浜大津駅、守山駅、野洲駅、近江八幡駅、彦根駅、南彦根駅、米原駅、和進駅、小野駅、今津駅、貴生川駅、水口城南駅・水口石橋駅）における特定経路・準特定経路27.31km（県道以上・平成15年時点）における整備延長

- 各市町村は駅等の旅客施設及びその周辺の地区を重点的に整備すべき地区として指定しており、旅客施設・道路・駅前広場等について、移動円滑化のための事業に関する基本的事項を基本構想として作成している。
- バリアフリー基本構想策定地域における特定・準特定経路27.3kmのうち整備延長は現況で5.5km（20%）。

バリアフリー基本構想策定地域（12地区）





# 誰もが安心・安全に暮らせる 優しい県土の実現

## バリアフリー化率

※平成15年に策定したバリアフリー基本構想特定地域である12地区（大津駅・浜大津駅、守山駅、野洲駅、近江八幡駅、彦根駅、南彦根駅、米原駅、和邇駅、小野駅、今津駅、貴生川駅、水口城南駅・水口石橋駅）における特定経路・準特定経路27.310km（県道以上・平成15年時点）における整備延長

平成15年度 20%（整備延長5,490m）

将来

平成16年度 21%（整備延長 5,850m）  
平成19年度 41%（整備延長11,260m）  
平成24年度 78%（整備延長21,330m）

●平成16年度にはバリアフリー化率21%、平成19年度には41%を、平成24年度には78%を目標に整備を進める。

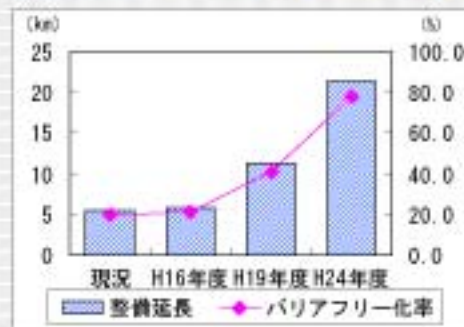
目標達成に向けた  
主な対象事業

- 国道1号の整備
- 国道8号の整備
- 国道161号の整備
- 大津駅大津停車場線の整備
- 今津駅安曇川今津線の整備
- 守山駅草津守山線の整備
- 南彦根駅三津彦根線の整備
- 米原駅彦根米原線の整備 等

整備後の状況（JR彦根駅周辺）



駅	特定経路・準特定経路 (km)	対象路線
大津駅・浜大津駅	3.3	大津停車場本宮線、大津停車場線、大津草津線、国道1号、国道161号
守山駅	3.9	大津能登川長浜線、欲賀守山甲線、草津守山線、赤野井守山線、高野守山線、守山栗東線
野洲駅	5.2	大津能登川長浜線、野洲停車場線、木部野洲線、国道8号
近江八幡駅	2.0	近江八幡停車場線、近江八幡守山線
彦根駅	3.8	彦根城線、彦根彦根停車場線、彦根停車場線、彦根近江八幡線、彦根城線
南彦根駅	2.1	彦根環状線、三津彦根線
米原駅	2.2	彦根米原線、朝妻筑摩近江線、国道8号
和邇駅	1.4	途中志賀線
近江今津駅	2.0	安曇川今津線、海津今津線、今津停車場線
水口城南駅・水口石橋駅	1.4	泉水口線、大野名阪線
計	27.3	-



基本構想策定地域における  
特定経路の整備延長及び整備率



# 誰もが安心・安全に暮らせる 優しい県土の実現

## 救急医療施設30分圏市町村数

※県内の3次救急医療施設である大津市十字病院、済生会滋賀県病院、長浜市十字病院へ30分で到達できる市町村数

注) 市町村数は平成16年9月末時点

平成15年度 24市町村 / 50市町村

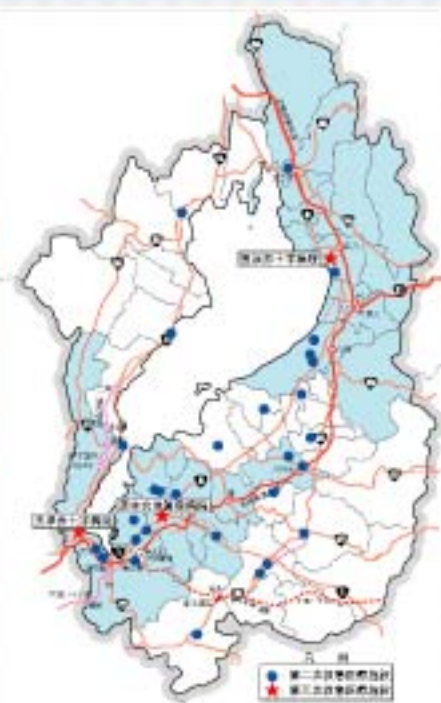
将来

平成16年度 24市町村 / 50市町村  
平成19年度 26市町村 / 50市町村  
平成24年度 30市町村 / 50市町村

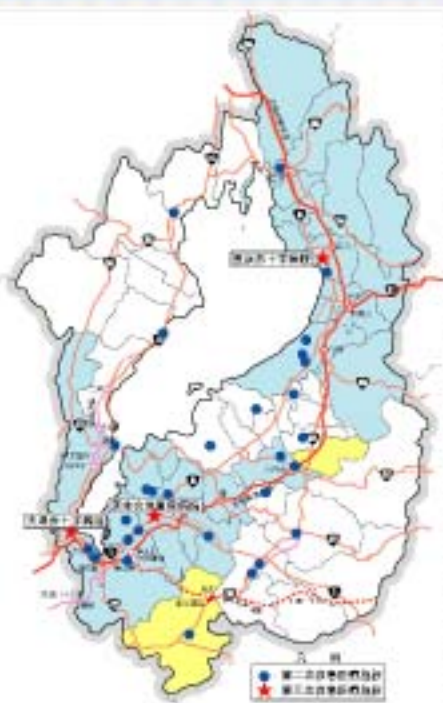
- 救急医療施設への速達性、確実性が図られるよう、幹線道路の整備や交通混雑の解消等の対策を図る。
- 平成16年度にはH19年の供用に向けて国道307号信楽道路で用地買収及び工事着手を行う。

目標達成に向けた  
主な対象事業

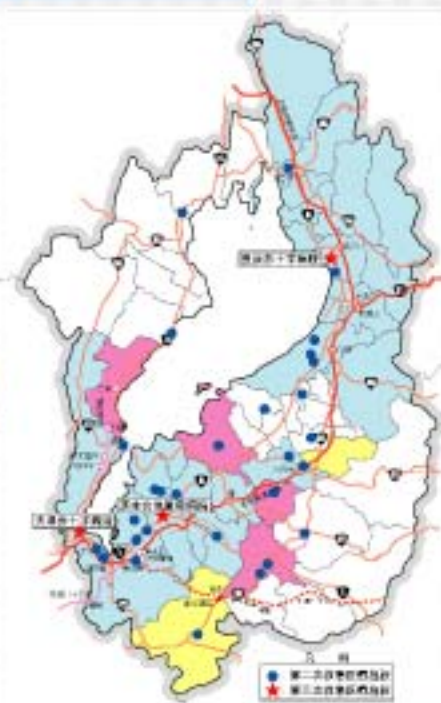
- 粟東水口道路Ⅰの整備
- 粟東水口道路Ⅱの整備
- 野洲粟東バイパスの整備
- 志賀バイパスの整備
- 信楽道路の整備
- 大津湖南幹線の整備
- 湖東八日市線の整備 等



救急病院まで30分で到達できる  
市町村 (現況)



救急病院まで30分で到達できる  
市町村 (平成19年度)



救急病院まで30分で到達できる 24  
市町村 (平成24年度)



# 誰もが安心・安全に暮らせる 優しい県土の実現

## 異常気象時等に孤立する集落数

※異常気象時に規制区内や以遠で孤立する集落数と人口

- 山間部では、土砂災害が多く、交通が寸断されることもあり、地域住民の生活に不安を与えている。
- 災害に強く、信頼性の高い道路整備と災害時のルート確保が必要である。
- 平成16年度には国道422号で工事促進を図る。

平成15年度 孤立する集落数 65  
孤立する人口 6,429人

将来

平成19年度 孤立する集落数 46  
孤立する人口 4,200人



台風による被害状況 国道421号  
永源寺町黄和田（平成16年10月）



台風による被害状況  
国道421号 石樽峠（平成16年10月）

異常気象時通行止めによって  
孤立する集落（現況）



異常気象時通行止めによって  
孤立する集落（平成19年度）



目標達成に向けた  
主な対象事業

- 中河内木之本線の整備
- 山東本巣線の整備
- 多賀永源寺線の整備
- 国道422号の整備
- 国道367号の整備 等



# 個性と潤いのある生活空間の創造

## 道づくりサポート団体数

※共生型道路づくりをテーマに道路愛護活動を実施しているボランティアサポートなどの管理団体数

平成15年度 78団体



将来

平成16年度 110団体  
平成19年度 150団体  
平成24年度 全県的なサポートを目指す

- 様々な提言や意見を道づくりに反映できるよう、また、住民とともに共生型の道づくりや道の管理を実施できるよう、道路愛護活動に関わる団体数の増加を目指して、参加しやすい仕組みづくりを進めていく。
- 平成16年度には110団体を、平成19年度には150団体を目指し、長期的には、全県的に住民とともに道の管理などを行うための仕組みを構築する。

### ◆サポート団体募集のためのパンフレット

道路愛護活動「近江の美知普請」への参加を呼びかけるパンフレット



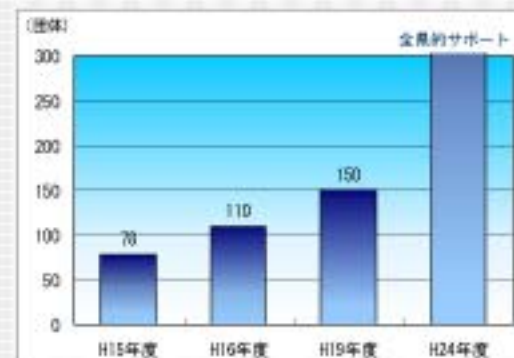
### 「美知普請」の活動状況



県道六地蔵草津線  
六地蔵自治会(栗東市)



主要地方道土山蒲生近江八幡線  
蒲生町奔クラブ連合会(蒲生町)



道づくりサポート団体数



# 環境に対する負荷の軽減

## 幹線道路における騒音に関する 環境基準達成箇所の割合

平成15年度 全県34% (51/148箇所)  
直轄29% (24/83箇所)

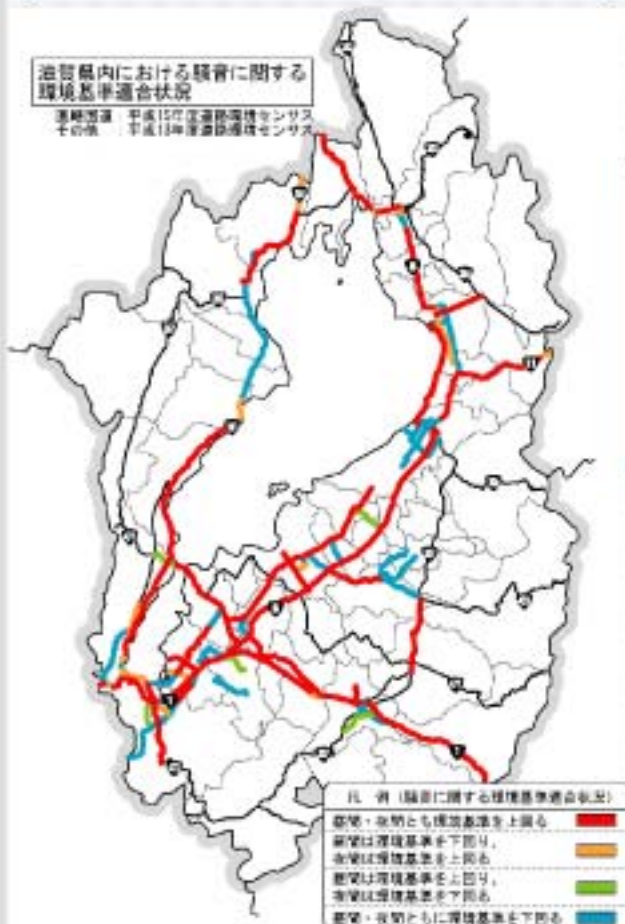
将来

平成16年度 全県34% (51/148箇所)  
直轄29% (24/83箇所)  
平成19年度 全県38% (56/148箇所)  
直轄33% (27/83箇所)  
平成24年度 全県50% (74/148箇所)  
直轄49% (40/83箇所)

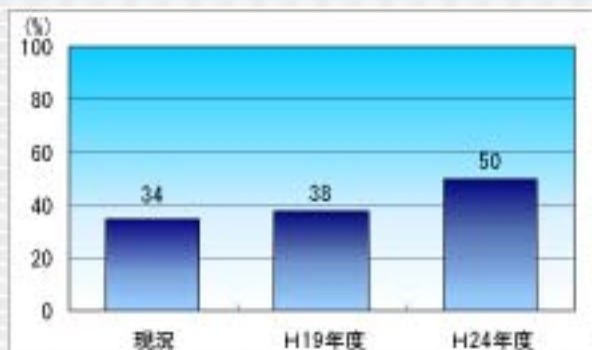
※平成15年度（直轄国道）及び平成13年度（その他）に設置した騒音測定箇所（148箇所）を対象  
※達成箇所とは、昼・夜いずれも、騒音基準を達成している箇所  
幹線道路とは、直轄国道及び2車線以上で交通量が概ね10,000台/日以上の県管轄道路  
※測定基準は昼間70db以上、夜間65db以上

油谷県内における騒音に関する  
環境基準達成状況

直轄国道 平成15年度騒音測定箇所  
その他 平成13年度騒音測定箇所



- 幹線道路における騒音に関する沿道環境基準達成箇所の割合は34% (51/148箇所)。
- 国道1号、国道8号、国道161号の志賀町以南、国道21号等では昼夜ともに環境基準を上回っている。
- バイパス等の道路整備による通過交通の排除、防音壁や低騒音舗装の整備等の対策を進めていく必要がある。
- 平成16年度には大津湖南幹線(草津守山線)においてバイパス等の用地促進を図る。



幹線道路における騒音に関する  
沿道環境基準達成箇所の割合

目標達成に向けた  
主な対象事業

- 粟東水口道路Ⅰの整備
- 粟東水口道路Ⅱの整備
- 野洲栗東バイパスの整備
- 米原バイパスの整備
- 西大津バイパスの整備
- 志賀バイパスの整備
- 湖北バイパスの整備
- 大津湖南幹線の整備 等



# 地域の自立的発展の支援と教育・文化の育成

## I C30分圏市町村数

※高速道路のI Cから30分で到達できる市町村数

注) 市町村数は平成16年9月末時点

平成15年度 40市町村 / 50市町村

将来

平成16年度 40市町村 / 50市町村  
平成19年度 44市町村 / 50市町村  
平成24年度 48市町村 / 50市町村

目標達成に向けた  
主な対象事業

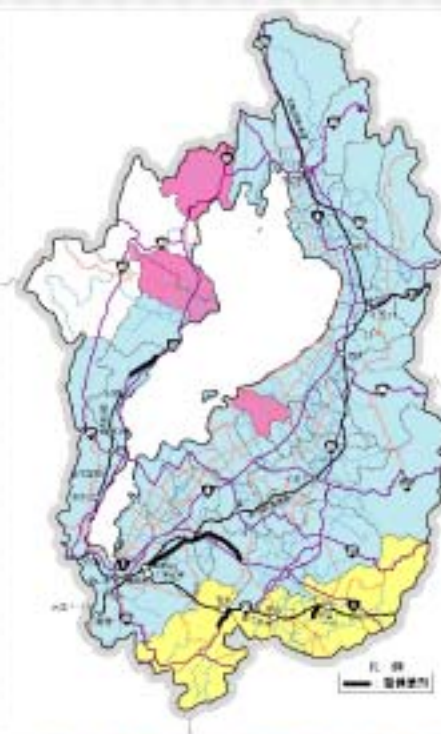
- 甲賀土山線の整備
- 栗東水口道路Ⅰの整備
- 栗東水口道路Ⅱの整備
- 信楽道路の整備
- 山手幹線の整備
- 志賀バイパスの整備 等



I Cまで30分で到達できる  
市町村 (平成15年)



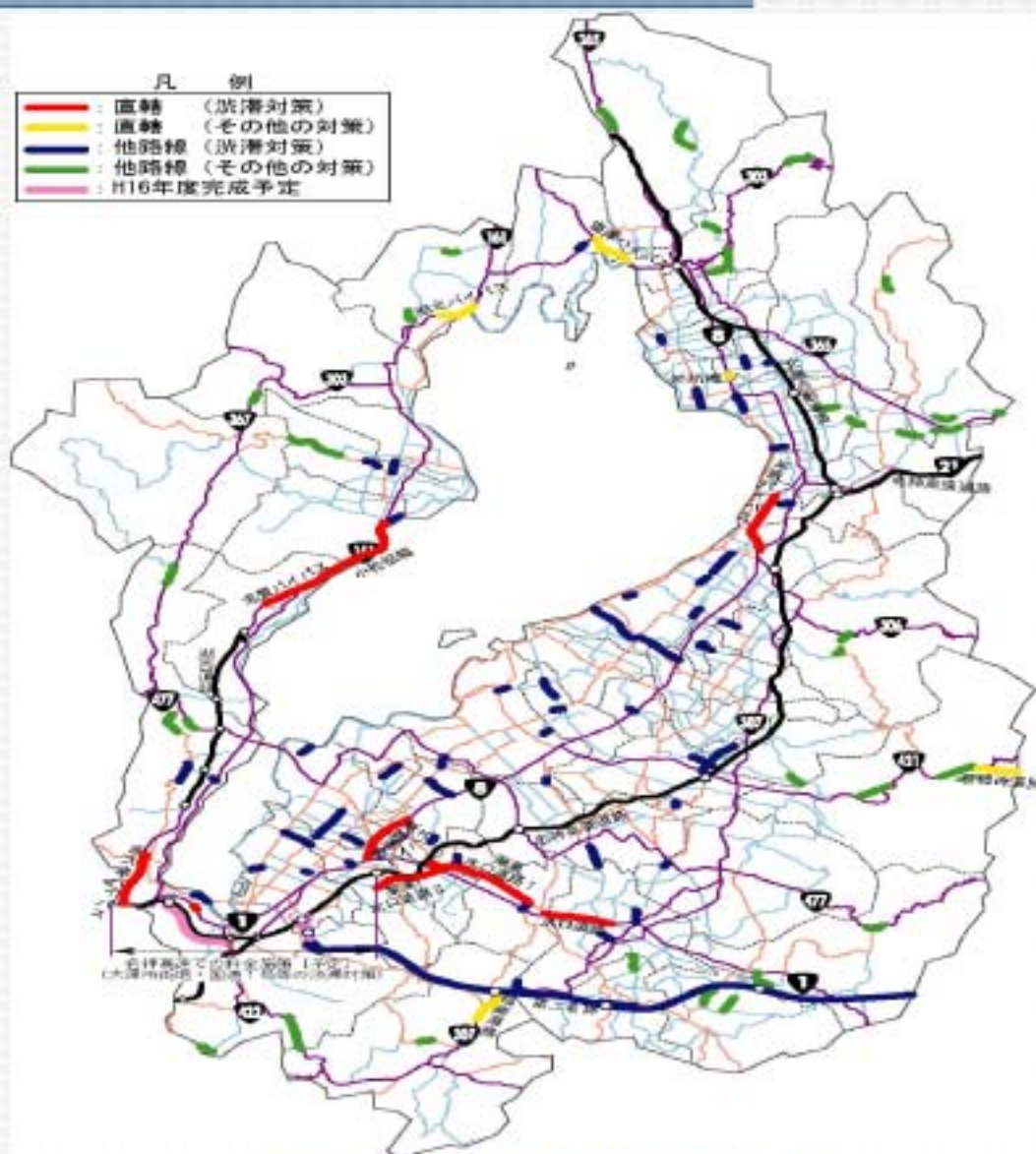
I Cまで30分で到達できる  
市町村 (平成19年度)



I Cまで30分で到達できる 28  
市町村 (平成24年度)

## 7. 滋賀県の目標達成に向けた道路整備箇所

- 渋滞損失額をはじめとした9つのアウトカム指標の目標達成に向けて図に示す箇所において道路整備を進める。



滋賀県の目標達成に向けた道路整備箇所



## 8. 道路行政マネジメントの課題と今後の継続的改善

### データ収集上の限界と制約

合理的な成果目標を設定し、その成果を客観的に評価するためには、正確なデータ収集が必要となるが、地域性などにより全ての道路について同質のデータを集めるのは現実的ではない。このようなデータ上の制約から、道路種別を限定した評価や一部区間のみを対象とした評価にとどまる場合もあり、業績計画書ではその旨を明示するとともに、今後とも効率的なデータ収集体制を確立し、体系的なデータ整備を進める。

### 外部要因の存在

成果目標を左右する要因として、道路行政以外にも様々な外部要因(ドライバーのマナー向上や沿道立地の変化)が考えられる。また、滋賀県や滋賀国道事務所だけではなく、各自治体の施策の影響も大きい。これら外部要因の影響が大きい目標については、その目標達成に対するそれぞれの要因の寄与度を分析した上で、確実に内部の執行管理が可能な仕組みを確立することが課題である。

### 施策の効果が発揮されるまでのタイムラグ

施策の効果が発揮されるには、施策実施から一定の時間を要する 경우가多く、また、指標の計測やデータ取得自体にも時間を要する場合がある。したがって、実際のマネジメントに際しては、関連する施策の進捗を示す指標等を用いて評価を行うことが必要である。