

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18年2月10日 14時
------	-------------------

件名	湖国のみちづくり道路行政 平成16年度達成度報告書／平成17年度業績計画書 について
----	---

概要	<p>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16年度達成度報告書／平成17年度業績計画書」を策定しました。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
----	---

取り扱い	_____
------	-------

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

問い合わせ先	国土交通省 滋賀国道事務所 TEL 077-523-1741 副所長 平 兆雄（内線204） 調査第一課長 多田 勝義（内線451） 滋賀県 土木交通部道路課 TEL 077-528-4132 副主幹 吉川 誠一 副主幹 三和 啓司
--------	---

「湖国のみちづくり」 道路行政 平成16年度達成度報告書 / 平成17年度業績計画書 <概要版>

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16年度達成度報告書／平成17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。

<H16達成とりまとめ>

アウトカム指標	H16目標	H16実績	備考
1.渋滞損失時間 (万人時間)	4,440	4,660 (未達成)	●渋滞損失時間が達成できなかったのは、高い人口増加率が要因の一つであると考えられる。
2.規格の高い道路を使う割合 (自動車専用道路整備延長)	20%	20.8%	●京滋バイパスが開通したため利用交通量が大きく増加。
3.死傷事故率 (件/億台キロ)	81	81	●死傷事故率は平成15年度と変わらず。交通事故死傷者数は、大津湖南地域で高い。
4.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)	21%	21%	●野洲駅、和邇駅で整備。
5.道づくりサポート団体数	110	111	●新たなサポートが得られた。
6.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 (達成箇所数/騒音測定箇所)	34%	34%	●目標達成。

<H17目標とりまとめ>

アウトカム指標	H16実績	H17目標	備考
①渋滞損失時間 (万人時間)	4,660	4,500	●平成17年度には、湖西道路の無料開放を実施。 ●バイパス整備に向けた用地買収、改良工事を進める。
②規格の高い道路を使う割合 (自動車専用道路整備延長)	20.8%	22%	●平成17年度には、湖西道路の無料開放を実施。 ●バイパス整備に向けた用地買収、改良工事を進める。
③死傷事故率 (件/億台キロ)	81	80	●平成17年度には、湖西道路の無料開放を実施。 ●バイパス整備に向けた用地買収、改良工事を進める。 ●路面表示、交差点改良等の対策検討も行う。
④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)	21%	26%	●バリアフリー基本構想策定地域の整備を進める。
⑤救急医療施設30分圏人口 (カバー率) ※	906,000	963,000 (H19年度目標)	●幹線道路の整備や交通混雑の解消等の対策を図る。
⑥異常気象時等に孤立する人口 (全人口に対する割合) ※	6,400	4,300 (H19年度目標)	●災害に強く、信頼性の高い道路整備を進める。
⑦道づくりサポート団体数	111	160	●住民とともに、道の管理等の仕組みの構築を進める。
⑧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 (達成箇所数/騒音測定箇所)	34%	36%	●バイパスによる通過交通の排除、防音壁等の整備対策を進める。
⑨IC30分圏人口 (カバー率) ※	1,176,000	1,277,000 (H24年度目標)	●高規格幹線道路へのアクセス向上のための整備を進める。

※ 指標⑤、⑥、⑨は広域的な道路整備により、中長期的な観点から設定しています。

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指標	3
4	アウトカム指標の定義・算出方法	4
5	平成16年度の達成度	5
	①渋滞損失時間	6
	②規格の高い道路を使う割合	7
	③死傷事故率	8
	④バリアフリー化率	9
	⑦道づくりサポート団体数	10
	⑧幹線道路における騒音に関する環境基準達成箇所数	11
6	平成17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
	①渋滞損失時間	13
	②規格の高い道路を使う割合	17
	【誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現】	18
	③死傷事故率	18
	④バリアフリー化率	20
	⑤救急医療施設30分圏人口	21
	⑥異常気象時等に孤立する人口	22
	【個性と潤いのある生活空間の創造】	23
	⑦道づくりサポート団体数	23
	【環境に対する負荷の軽減】	24
	⑧幹線道路における騒音に関する環境基準達成箇所数	24
	【地域の自立的発展の支援と教育・文化の育成】	25
	⑨I C30分圏人口	25
7	滋賀県の目標達成に向けた道路整備箇所	26
8	道路行政マネジメントの課題と今後の継続的改善	27

1. はじめに

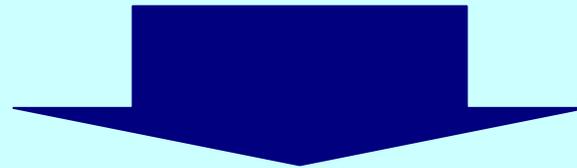
滋賀県の道路交通の問題は？

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、環境先進県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。

何が求められているのか？

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指向の道路行政が求められています。



どのように道路整備を進めていくのか？

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、「成果指向」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。

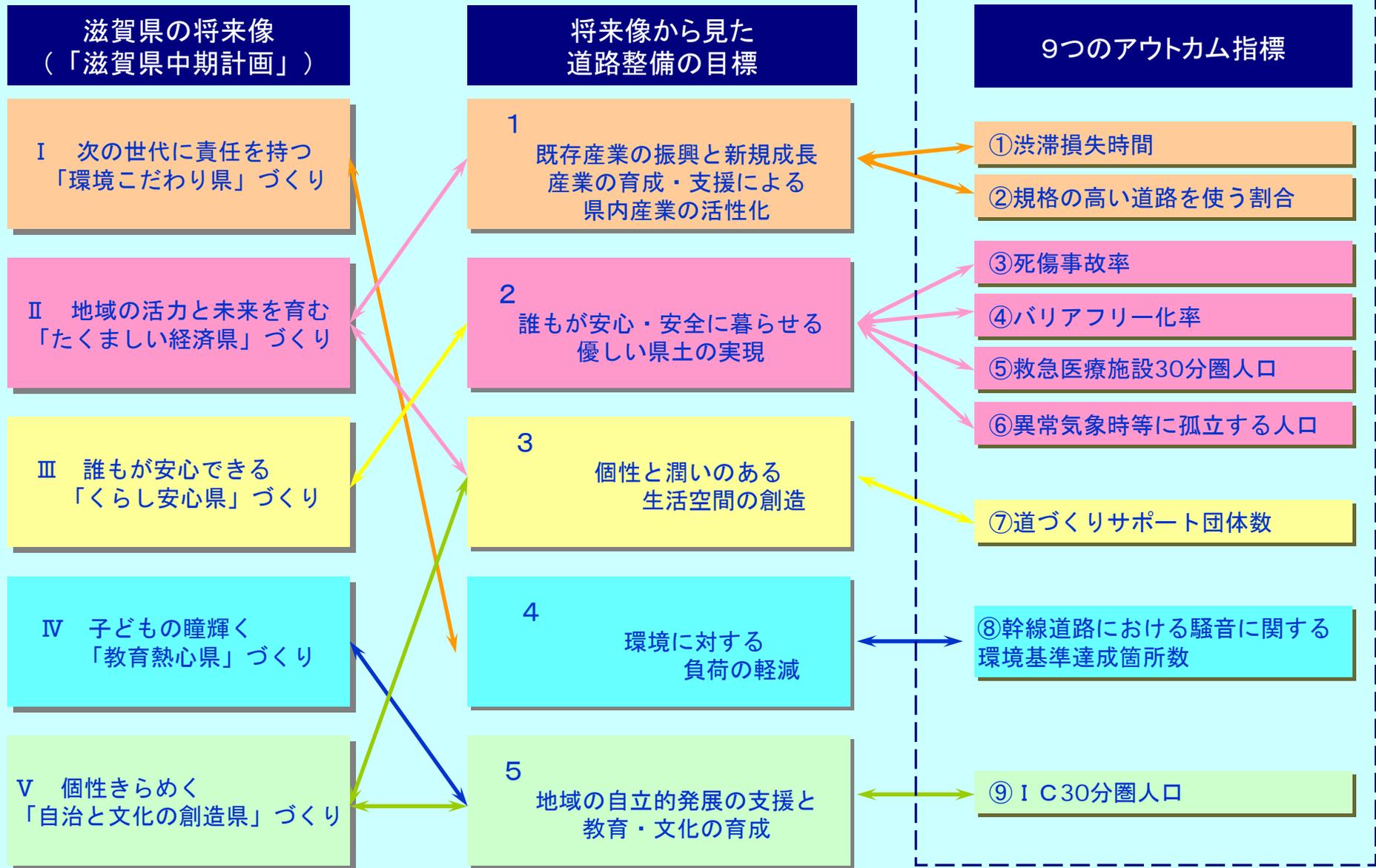
◆ 湖国のみちづくりの方向性

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指標



■昨年度までのアウトカム指標、「渋滞損失額」、「救急医療施設30分圏市町村数」、「異常気象時等に孤立する集落数」、「IC30分圏市町村数」については、それぞれ、「渋滞損失時間」、「救急医療施設30分圏人口」、「異常気象時等に孤立する集落の人口」、「IC30分圏人口」として指標の見直しを行っている。

4. アウトカム指標の定義・算出方法

① 渋滞損失時間

- ・交通の円滑化の状況を示す指標。削減に向けた努力が必要。

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を積み上げたもの

$$\text{ある区間の年間渋滞損失時間} = \left(\frac{\text{区間距離}}{\text{実際の走行速度}} - \frac{\text{区間距離}}{\text{渋滞のない時の走行速度}} \right) \times \text{1日あたりの区間車種別交通量} \times \text{車種別の平均乗車人員} \times 365 \text{日}$$

※交通量減少による損失時間低下を目的とした指標ではなく、走行速度の向上を求めた指標。

② 規格の高い道路を使う割合

- ・自動車専用道路（志賀バイパス等も含む）への適正な分担が図られているかを示す指標。適正な割合になるよう目標を設定。

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

※走行台キロとは交通量に道路の延長を乗じたもの

③ 死傷事故率

- ・道路での交通事故発生状況を示す指標。低いほど安全性が高い。

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

④ バリアフリー化率

- ・誰もが安心して円滑に移動できる空間の整備状況を示す指標。

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、近江今津駅、貴生川駅、水口城南駅・水口石橋駅）に、平成16年度に新たに指定された長浜駅を加えた13地区に特定経路・準特定経路28,490m（県道以上・平成16年時点）における整備延長の割合（※平成16年度達成度は12地区を対象に実施）

⑤ 救急医療施設30分圏人口

- ・救急医療施設へのアクセス性を示す指標。

県内の3次救急医療施設である大津赤十字病院、済生会滋賀県病院、長浜赤十字病院へ30分で到達できるエリアの人口

⑥ 異常気象時等に孤立する人口

- ・異常気象時の孤立状況を示す指標。

異常気象時に規制区間内や以遠で孤立する集落の人口

⑦ 道づくりサポート団体数

- ・道づくりへの参加状況を示す指標。

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

⑧ 幹線道路における騒音に関する環境基準達成箇所数

- ・騒音の状況を示す指標。環境基準の達成を目指す。

- ・平成16年度（直轄国道）及び平成13年度（その他）に調査した騒音測定箇所（152箇所）を対象（※平成15年度は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 の県管理道路
- ・選定基準は昼間70db以上、夜間65db以上

⑨ IC30分圏人口

- ・地域活性化に不可欠である高規格幹線道路（名神高速道路、北陸自動車道）と高規格幹線道路とネットワークが結ばれている京滋バイパス（瀬田IC～南郷IC間）へのアクセス利便性を示す指標。

※高速道路のICから30分で到達できるエリアの人口

5. 平成16年度の達成度

目標値の設定方法: 当該年度に実施予定の事業が完成したときの効果を想定して試算した指標を目標値とする。

アウトカム指標	H15年度実績	H16年度		達成状況	H19年度目標	H24年度目標
		目標	実績			
①渋滞損失時間(万人時間)	4,490	4,440	4,660	未達成	4,270	3,900
②規格の高い道路を使う割合 (自動車専用道路整備延長)	20%	20%	20.8%	達成	—	28%
③死傷事故率(件/億台キロ)	81 (※1)	81 (※1)	81	達成	77	74
④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) (※2)	20% (5,490m/27,310m)	21% (5,850m/27,310m)	21% (5,870m/27,310m)	達成	46% (13,000m/28,490m)	79% (22,600m/28,490m)
⑤救急医療施設30分圏人口 (カバー率)	906,000 (約67%)	— (※3)	906,000 (約67%)	—	963,000 (約71%)	1,026,000 (約76%)
⑥異常気象時等に孤立する人口 (全人口に対する割合)	6,400 (0.48%)	— (※3)	6,400 (0.48%)	—	4,300 (0.32%)	4,300 (0.32%)
⑦道づくりサポート団体数	78	110	111	達成	200	全県域
⑧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 (達成箇所数/騒音測定箇所) (※4)	34% (51/148)	34% (51/148)	34% (51/152)	達成	39% (60/152)	51% (78/152)
⑨IC30分圏人口 (カバー率)	1,176,000 (約87%)	— (※3)	1,176,000 (約87%)	—	—	1,277,000 (約94%)

※1 指標③は昨年度の業績計画書の公表後に平成15年度実績データが公表されたため、平成15年度実績値に従い平成16年度目標値を時点修正した。

※2 バリアフリー特定・準特定経路延長は平成15年度(平成16年度目標含む)までは27,310km、平成16年度から長浜駅が加わり28,490kmとなった。ただし、平成16年度の検証については長浜駅を除く27,310kmで実施した。

※3 指標⑤、⑥、⑨は広域的な道路整備による効果を示す中長期的な観点から設定した指標であるため、単年度毎の評価は行わない。

※4 騒音測定箇所は平成15年度まで148箇所、平成16年度は4箇所増加され152箇所となった。

5. 平成16年度の達成度 (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)

① 渋滞損失時間

平成15年度 4,490万人時間

↓

平成16年度目標 4,440万人時間

↓

平成16年度実績 4,660万人時間

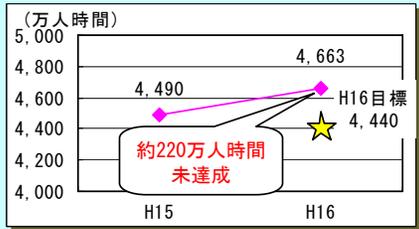
未達成

- ・平成16年度の目標4,440万人時間/年(*)に対して、4,660万人時間/年の実績。目標未達成。(※昨年度の目標値・渋滞損失額1,280億円/年を損失時間に換算した目標値)
- ・これまでと同様に、大津市、草津市内の国道1号で1kmあたりの渋滞損失時間が高い。
- ・平成15年と比較して、大津湖南地域の国道1号及び栗東市～愛知川町にかけての国道8号の渋滞損失時間の増加が目立つ。周辺地域の高い人口増加率が渋滞損失時間増加の要因の一つと考えられる。
- ・平成16年12月に山手幹線の野路工区が供用、また平成17年3月に大津市道の名神側道(市道幹1051・1052号線)が供用したが、1年間の渋滞損失時間の減少には至らず。

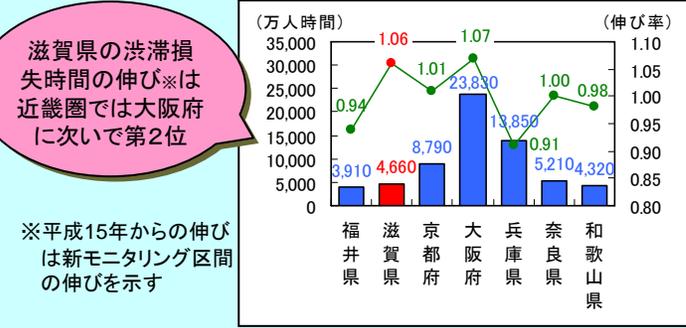
平成16年度に実施した主な施策

- 山手幹線(野路工区)供用
- 大津市道・名神側道(市道幹1051・1052号線)の供用
- バイパス整備に向けた工事着工及び用地買収

◆平成16年度の目標と達成状況

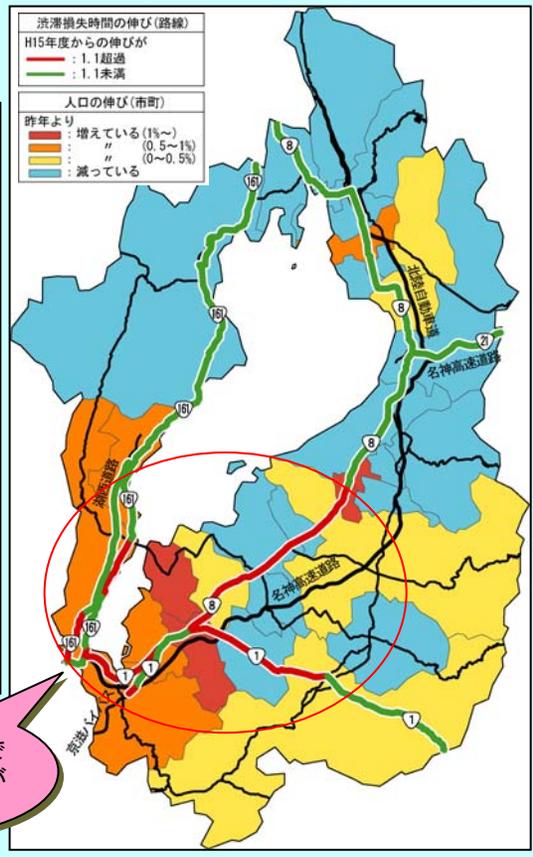
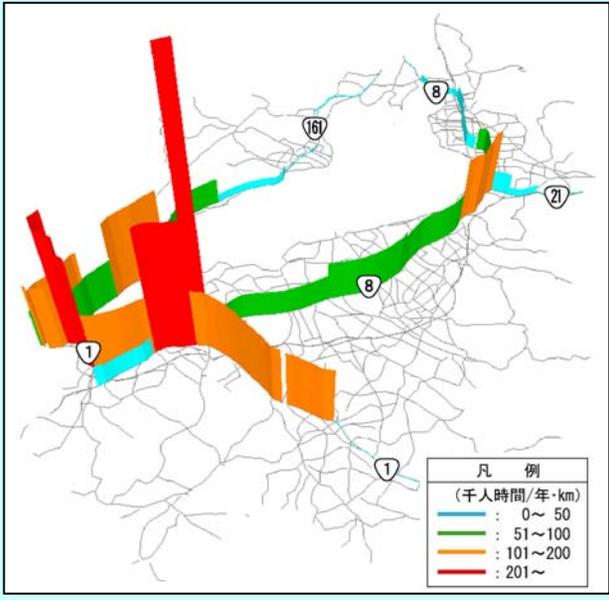


◆平成16年度近畿各府県の渋滞損失時間と平成15年からの伸び



◆平成15年度から渋滞損失時間と人口の変化

◆H16末直轄国道※の1kmあたり渋滞損失時間



大津湖南地域で渋滞損失時間が増加

※直轄国道とは、国(国土交通省)が管理する国道であり、滋賀県内では国道1号、国道8号、国道21号、国道161号が直轄国道に該当する。以下、同様とする。
※市町界は、平成18年1月時点のものである。以下、同様とする。

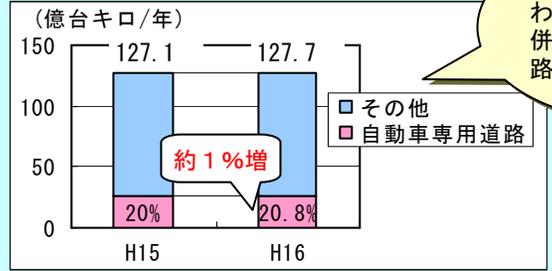
5. 平成16年度の達成度 (既存産業の振興と新規成長産業の育成・支援による県内産業の活性化)

②規格の高い道路を使う割合



- 平成15年度の目標20%に対して、実績は20.8%と目標を達成。
- 平成15年8月の京滋バイパスが大山崎JCTまでの区間が開通したため、京滋バイパスの利用交通量が大きく増加。規格の高い道路の走行台キロ増加に繋がっている。

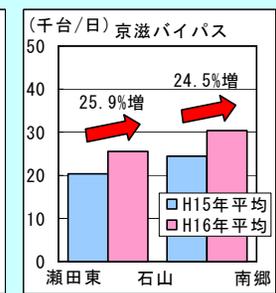
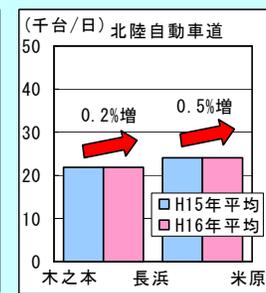
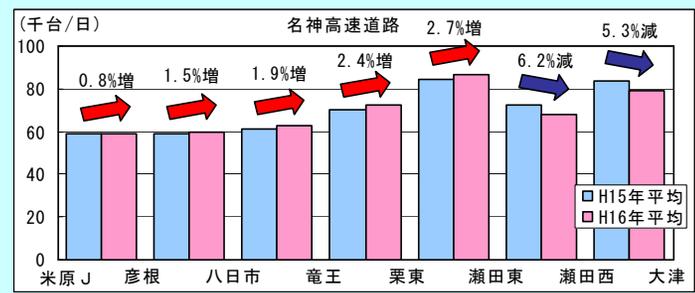
◆滋賀県内の道路種別の走行台キロ



全体の走行台キロはわずかに増加。併せて、自動車専用道路の利用割合も増加。

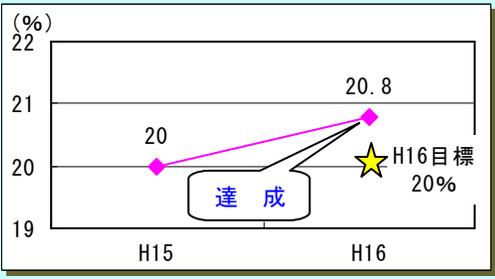
京滋バイパスの平均交通量が大きく増加。それに伴い他路線でもやや増加傾向。

◆滋賀県内の高速道路の年平均交通量(H15、H16)



- 平成16年度に実施した主な施策
- 名神高速道路・草津田上ICの供用
 - 山手幹線(野路工区)供用
 - 高規格幹線道路へのアクセス道路の整備に向けた工事着工及び用地買収

◆平成16年度の目標と達成状況

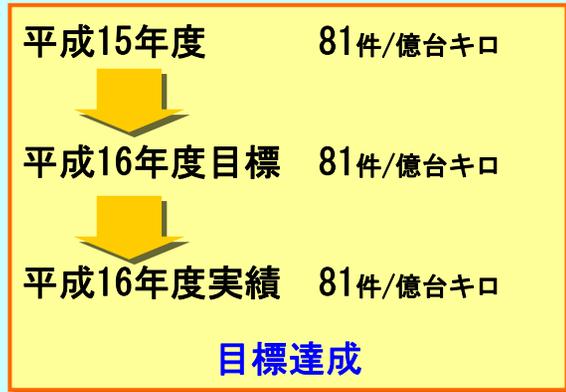


◆名神高速道路草津田上ICの整備(H17.3)



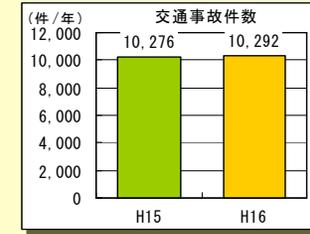
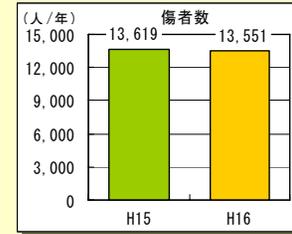
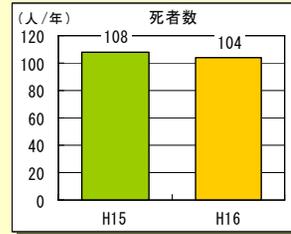
5. 平成16年度の達成度 (誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現)

③死傷事故率



- ・ 死傷事故率が81件/億台キロと平成15年度と変わらず。
- ・ 平成16年は平成15年に比べて交通事故死傷者数は減少しているものの、事故件数は若干増加。
- ・ 交通事故死傷者数を路線別にみると、国道8号や一般県道で増加している。
- ・ 市町別の人口1万人あたりの死傷事故件数をみると草津市をはじめとした大津湖南地域で高くなっている。

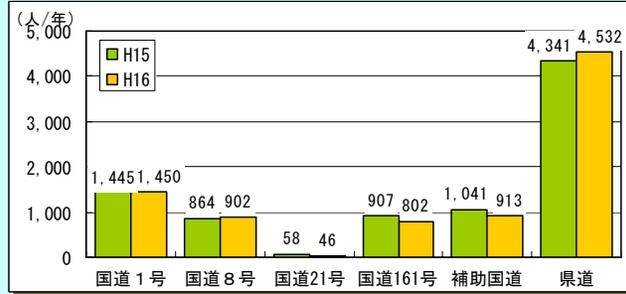
◆滋賀県内の交通事故死傷者数、事故件数の変化



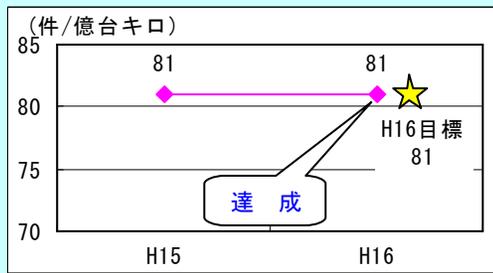
◆市町別人口1万人あたり死傷事故件数 (平成16年)

- 平成16年度に実施した主な施策
- 山手幹線 (野路工区) 供用
 - 大津市道・名神側道 (市道幹1051・1052号線) の供用
 - バイパス整備に向けた工事着工及び用地買収

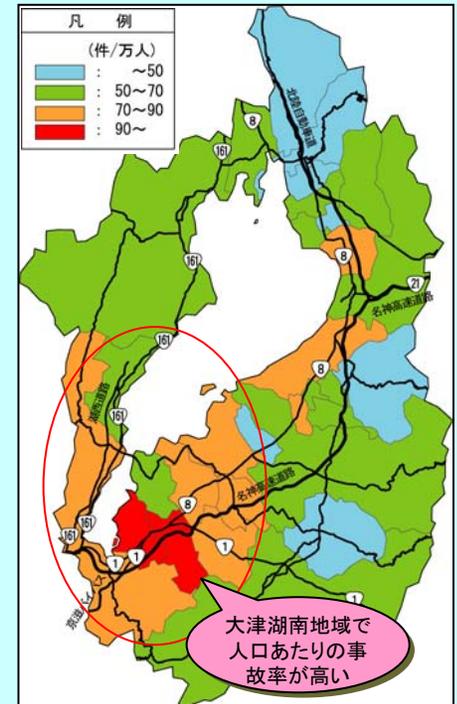
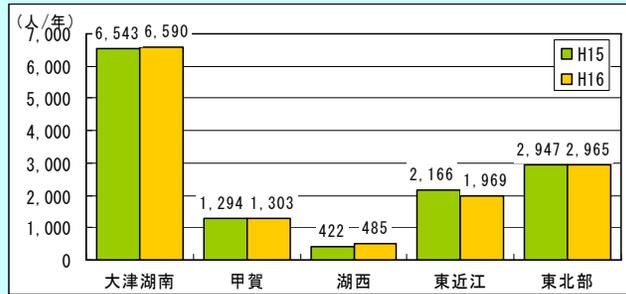
◆路線別に見た交通事故死傷者数の変化



◆平成16年度の目標と達成状況



◆地域別に見た交通事故死傷者数の変化



5. 平成16年度の達成度 (誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現)

④ バリアフリー化率

平成15年度 20% (整備延長5,490m)



平成16年度目標 21% (整備延長5,850m)



平成16年度実績 21% (整備延長5,870m)

目標達成

・平成16年度は、野洲駅・大津能登川長浜線80m区間、和邇駅途中志賀線200mを整備し特定経路・準特定経路整備延長5,870mに到達。目標であるバリアフリー化率21% (整備延長5,850m) を達成。

◆野洲駅の整備事例



[整備前]



[整備後]

◆和邇駅の整備事例



[整備後]

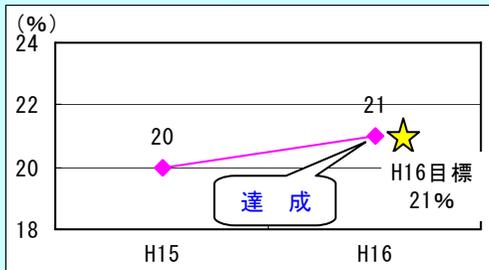


[整備後]

平成16年度に実施した主な施策

- 野洲駅 (大津能登川長浜線) の整備
- 和邇駅 (途中志賀線) の整備

◆平成16年度の目標と達成状況



バリアフリー化により、高齢者や身障者にとって、安心して安全な歩行空間が確保された。

5. 平成16年度の達成度 (環境に対する負荷の軽減)

⑧幹線道路における騒音に関する環境基準達成箇所数

平成15年度 34% (達成箇所数51)

↓

平成16年度目標 34% (達成箇所数51)

↓

平成16年度実績 34% (達成箇所数51)

目標達成

- ・ 目標の34%を達成
- ・ しかし、環境基準に適合していない箇所がまだまだ多く残されている。

◆夜間の大型車交通

直轄国道では、夜間の大型車交通量が多く、騒音等の沿道環境悪化に繋がっている。

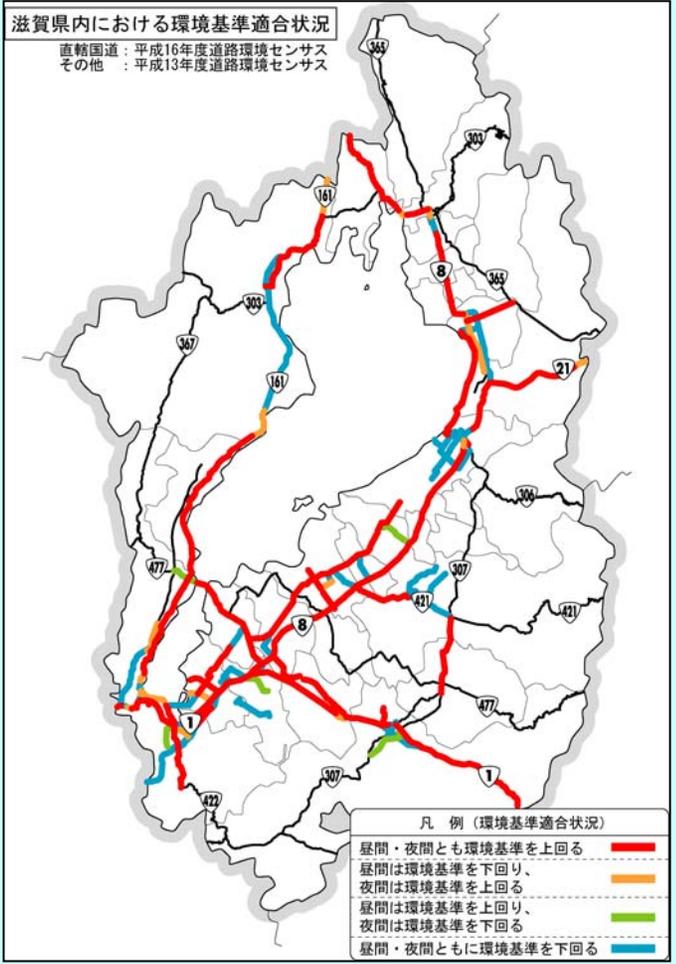


[国道161号志賀町北小松]



[国道1号大津市逢坂一丁目]

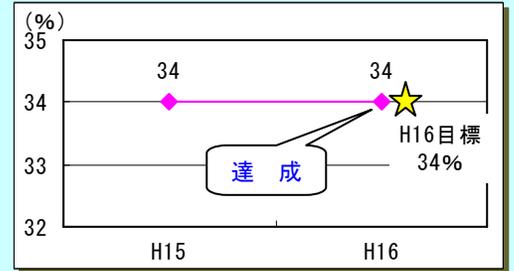
◆滋賀県内における騒音に関する環境基準達成状況



平成16年度に実施した主な施策

- 大津市道・名神側道(市道幹1051・1052号線)の供用
- バイパス整備に向けた工事着工及び用地買収

◆平成16年度の目標と達成状況



◆環境基準達成状況(箇所)

	達成	非達成	計
昼間	72箇所 (47.4%)	80箇所 (52.6%)	152箇所
夜間	69箇所 (45.4%)	83箇所 (54.6%)	152箇所
昼間かつ夜間達成	51箇所 (33.6%)	101箇所 (66.4%)	152箇所
昼間または夜間達成	77箇所 (50.7%)	75箇所 (49.3%)	152箇所

直轄国道：平成16年度道路環境センサス
その他：平成13年度道路環境センサス

6. 平成17年度業績計画(今後の取組み)

■平成17年度は以下の目標に向けて道路施策を進めていく

目標値の設定方法: 当該年度に実施予定の事業が完成したときの効果を想定して試算した指標を目標値とする。

アウトカム指標	H16年度実績	H17年度目標	H19年度目標	H24年度目標
①渋滞損失時間(万人時間)	4,660	4,500	4,270	3,900
②規格の高い道路を使う割合 (自動車専用道路整備延長)	20.8%	22%	—	28%
③死傷事故率(件/億台キロ)	81	80	77	74
④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)	21% (5,870m/28,490m)	26% (7,400m/28,490m)	46% (13,000m/28,490m)	79% (22,600m/28,490m)
⑤救急医療施設30分圏人口 (カバー率)	906,000 (約67%)	— (※)	963,000 (約71%)	1,026,000 (約76%)
⑥異常気象時等に孤立する人口 (全人口に対する割合)	6,400 (0.48%)	— (※)	4,300 (0.32%)	4,300 (0.32%)
⑦道づくりサポート団体数	111	160	200	全県域
⑧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 (達成箇所数/騒音測定箇所)	34% (51/152)	36% (55/152)	39% (60/152)	51% (78/152)
⑨IC30分圏人口 (カバー率)	1,176,000 (約87%)	— (※)	—	1,277,000 (約94%)

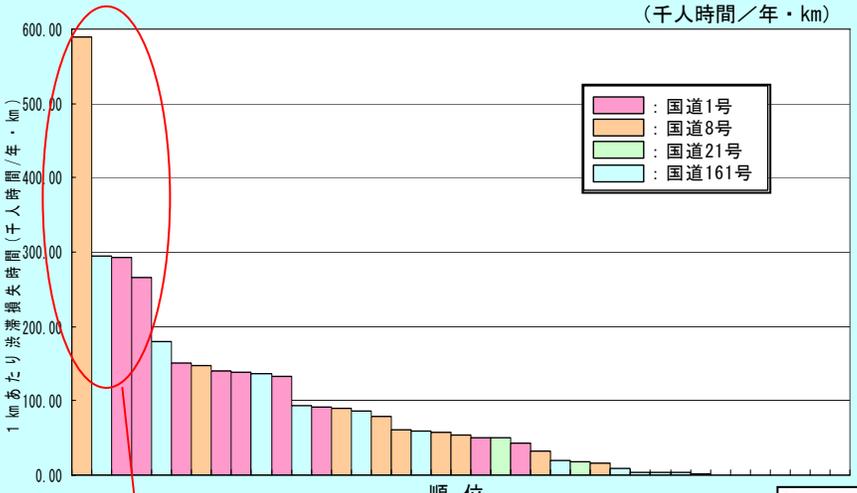
※ 指標⑤、⑥、⑨は広域的な道路整備による効果を示す中長期的な観点から設定した指標であるため、単年度毎の評価は行わない。

6. 平成17年度業績計画 (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)

① 渋滞損失時間

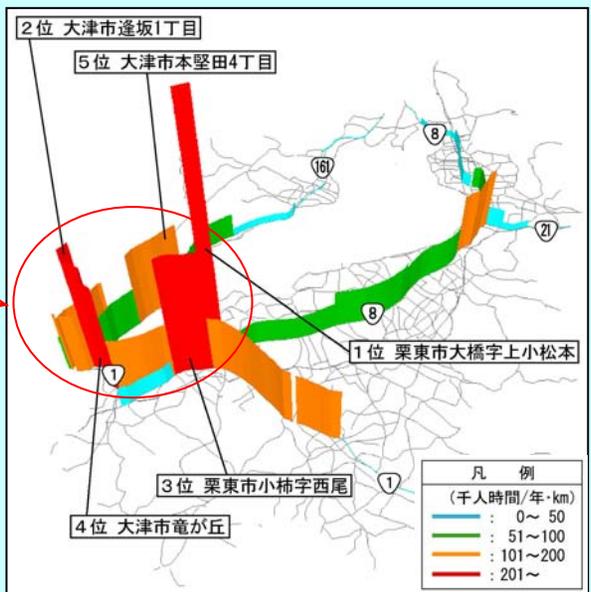
- 渋滞損失時間ランキングの上位区間を見ると、大津・湖南地域の国道1号、国道8号、国道161号に集中。
- 市町別でも、大津市、草津市、栗東市等の大津・湖南地域に集中。

◆平成16年度直轄国道の1kmあたり渋滞損失時間順位表

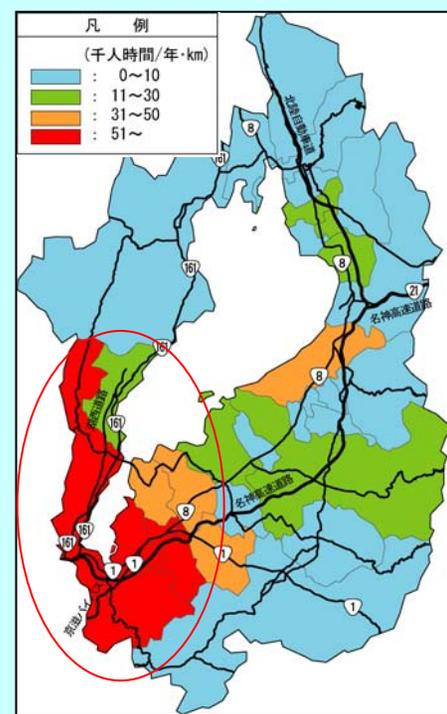


順位	路線番号	地先名(センサス)
1位	国道8号	栗東市大橋字上小松本
2位	国道161号	大津市逢坂1丁目
3位	国道1号	栗東市小柿字西尾
4位	国道1号	大津市竜が丘
5位	国道161号	大津市本堅田4丁目
6位	国道1号	大津市大谷町
7位	国道8号	彦根市鳥居本町馬ヶ前
8位	国道1号	草津市野路町上北池
9位	国道1号	湖南市石部字中島
10位	国道161号	大津市藤尾奥町
11位	国道1号	甲賀市水口町北脇字中切
12位	国道161号	大津市茶ヶ崎1-2
13位	国道1号	大津市横木1丁目
14位	国道8号	愛知県愛知川町愛知川字西一里山
15位	国道161号	滋賀郡志賀町木戸他谷替戸
16位	国道8号	彦根市東沼波町梨子木
17位	国道8号	近江八幡市友定町林中
18位	国道161号	滋賀郡志賀町木戸字小川原
19位	国道8号	野州市大篠原字正法寺
20位	国道8号	米原市高溝字高畑
21位	国道1号	大津市瀬田橋本町
22位	国道21号	米原市寺倉字前田
23位	国道1号	草津市東矢倉3丁目

◆平成16年度直轄国道の1kmあたり渋滞損失時間 (千人時間/年・km)



◆平成16年度市町別1kmあたり渋滞損失時間 (千人時間/年・km)



大津湖南地域に1kmあたりの渋滞損失時間の高い区間が集中

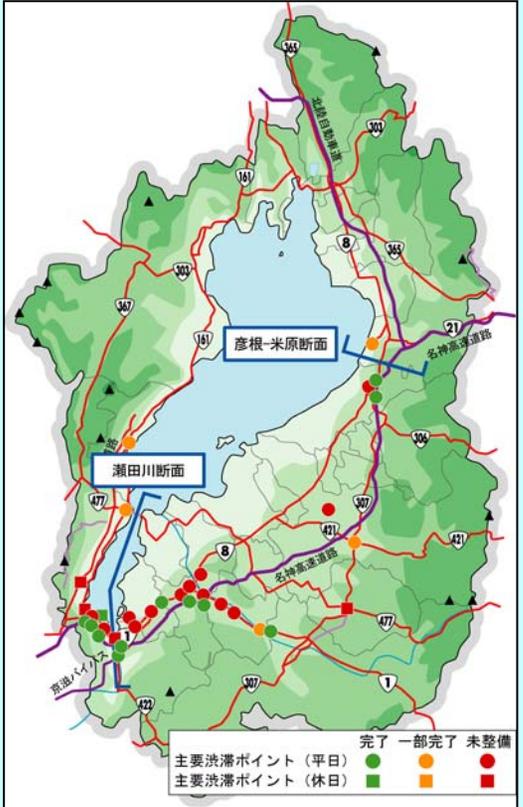
6. 平成17年度業績計画 (既存産業の振興と新規成長産業の育成・支援による県内産業の活性化)

① 渋滞損失時間

- 主要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。
- 渋滞の原因の一つが交通容量の不足。地域を縦断する国道1号では2車線区間が多い。
- 交通需要に応じた交通容量の拡大（バイパス整備や拡幅整備）、既存道路の有効活用や交通需要マネジメント等の対策が必要。

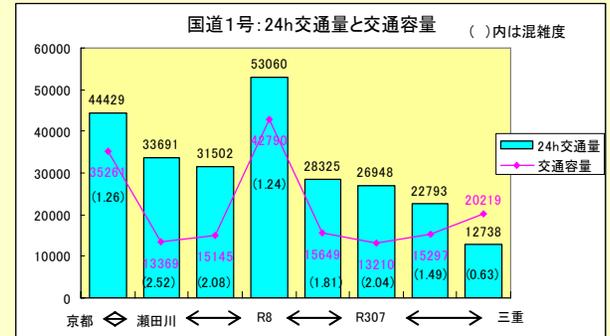
◆ 滋賀県内の主要渋滞ポイント(平成10年)

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は渋滞対策が必要な箇所

◆ 国道1号の交通量と交通容量(台/日)

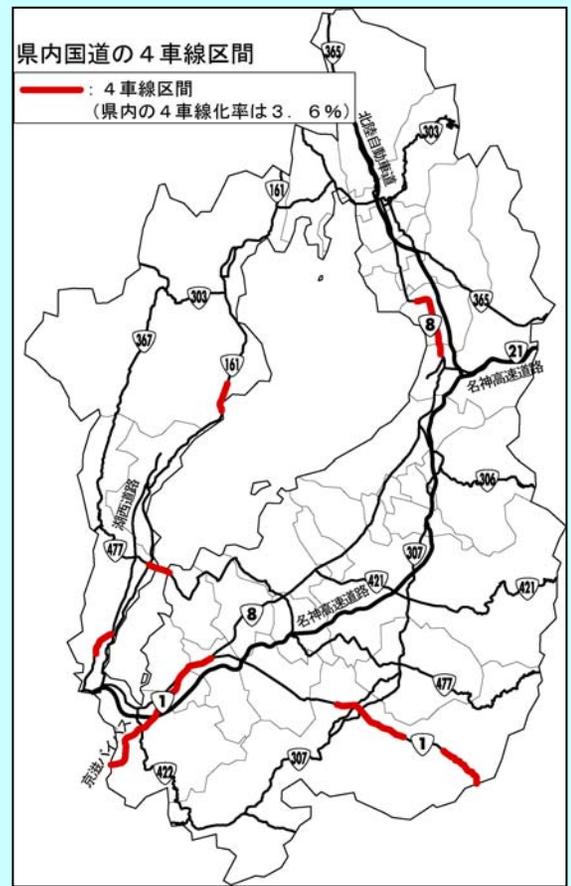


※交通容量とは、道路上を一定のサービス水準のもとに走ることができる自動車の量を表したもの。一般的には交通量が交通容量を超えると道路が混雑することとなる。

◆ 2車線区間の交通状況



◆ 県内国道の4車線整備区間(平成17年現在)

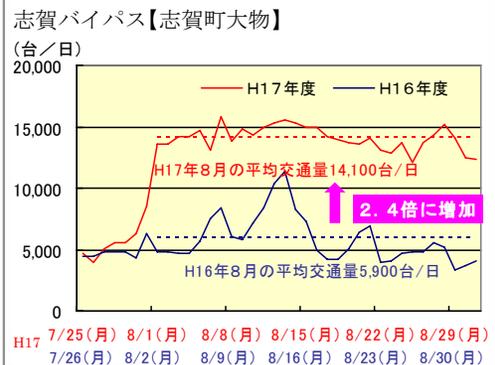
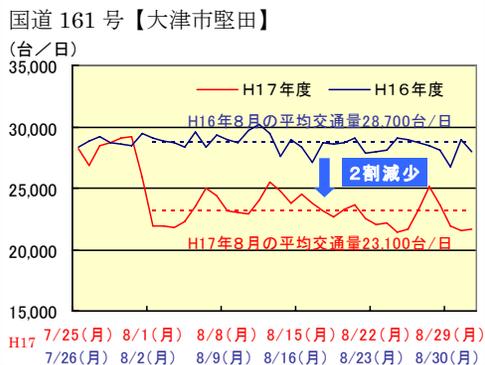
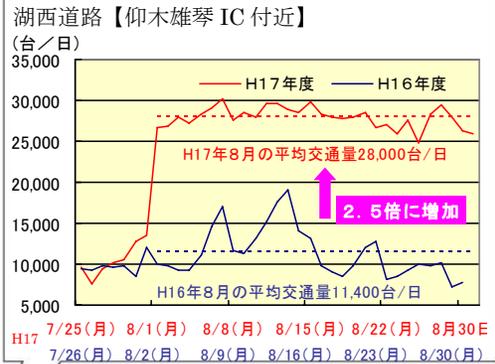
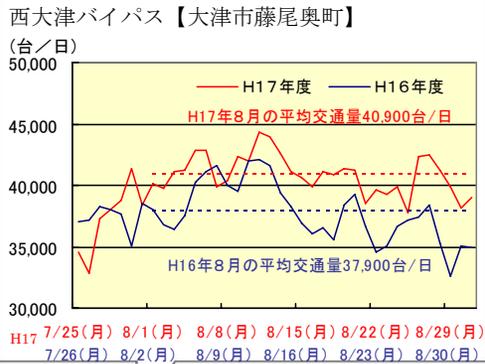


6. 平成17年度業績計画 (既存産業の振興と新規成長産業の育成・支援による県内産業の活性化)

① 渋滞損失時間

● 平成17年度には、渋滞損失時間の削減を目的に8月1日に湖西道路の無料開放を実施しており、既に湖西地域の交通円滑化に大きな効果をもたらしている。

◆ 湖西道路無料開放後1ヶ月の交通量の変化



◆ 道路利用者の声

- 湖西道路の無料開放後1ヶ月間(8月)の平均交通量は、前年(H16年8月)に比べて約2.5倍に増加、国道161号の平均交通量は約2割減少
- 現道においては、琵琶湖大橋交差点以南で大幅に向上し、大津港口交差点～琵琶湖大橋交差点間の平均走行時間は約5分短縮、最大走行時間では、46分から35分と約11分の短縮
- 道路利用者からは、国道161号の混雑が緩和されたことに対する評価の声があった。

湖西道路無料 大英断に感謝 大津市
(バス運転手・42)

湖西道路の無料開放後、大津市から三連休が手向きで「花の大津線」が増えて、連休の夕方は大渋滞がしばしば発生し、乗客からの苦情や食事時間が削ぎ落とされてきた。湖西道路の無料開放後は、大津市から三連休が手向きで「花の大津線」が増えて、連休の夕方は大渋滞がしばしば発生し、乗客からの苦情や食事時間が削ぎ落とされてきた。湖西道路の無料開放後は、大津市から三連休が手向きで「花の大津線」が増えて、連休の夕方は大渋滞がしばしば発生し、乗客からの苦情や食事時間が削ぎ落とされてきた。

【平成17年8月30日 京都新聞】

◆ 湖西道路無料開放後1ヶ月の区間所要時間の変化



6. 平成17年度業績計画 (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)

① 渋滞損失時間

平成16年度 4,660万人時間

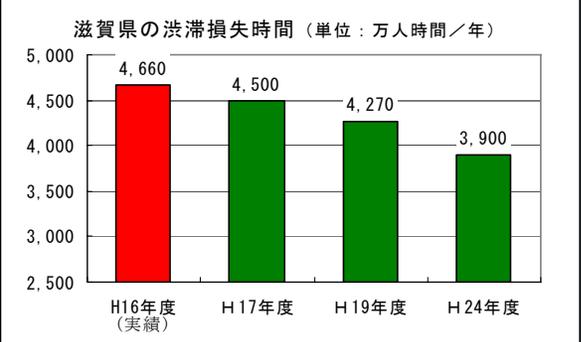


将来

平成17年度 4,500万人時間
 平成19年度 4,270万人時間
 平成24年度 3,900万人時間

- 平成17年度には、国道161号の混雑緩和と湖西地域の交通円滑化を目的に湖西道路の無料化解放を行う。また、目標達成に必要な事業の完成を目指して、用地買収、工事着工を進める。
- また、バイパスの供用までに長い時間を要する箇所については、短期的な対策としてソフト施策の検討も進める。

◆ 渋滞損失時間の目標値

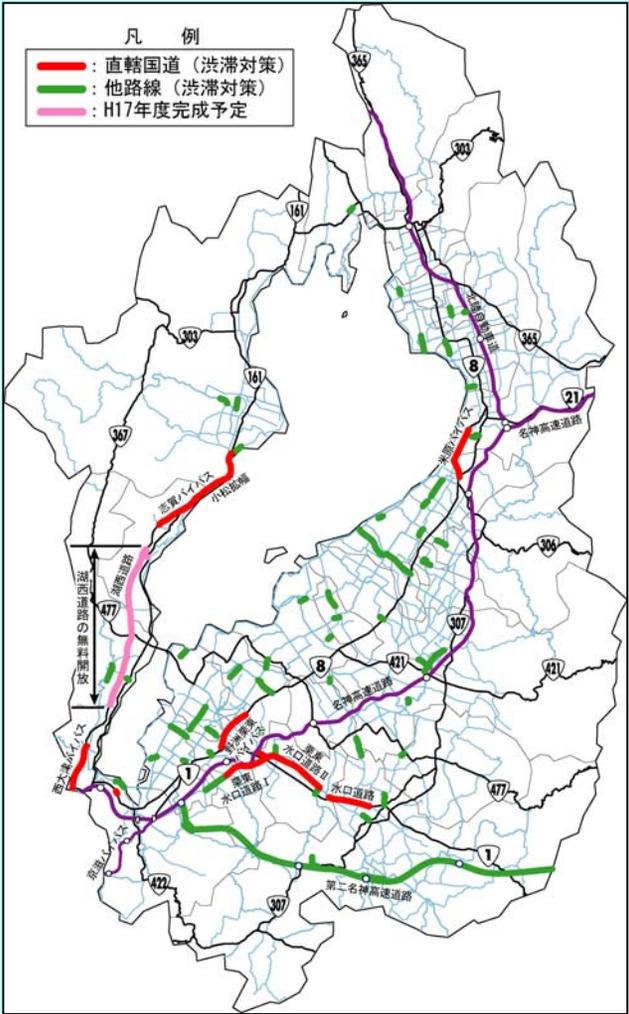


目標達成に向けた主な対象事業

- 湖西道路の無料開放
- 水口道路の整備
- 栗東水口道路Ⅰの整備
- 栗東水口道路Ⅱの整備
- 国道1号相模交差点の改良
- 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 等

※ 赤文字は平成17年度実施予定の事業

◆ 渋滞損失時間削減に向けた整備箇所



6. 平成17年度業績計画 (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)

②規格の高い道路を使う割合

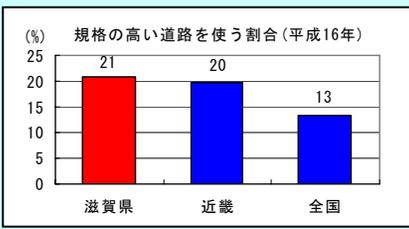
平成16年度 利用割合 20.8%
(自動車専用道路整備延長 118.8km)



将来
平成17年度 利用割合 22% (自動車専用道路整備延長 118.8km)
平成24年度 利用割合 28% (自動車専用道路整備延長 約173km)

- 滋賀県は国土開発幹線自動車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く、全国(13.3%)や近畿平均(19.7%)と比較して高い水準。
- しかし、直轄国道の現道等では依然として大型車等の通過交通が多く残されており、規格の高い道路と現道との適切な役割分担が必要。
- 平成17年度には、湖西道路の無料開放を実施するとともに、第二名神高速道路へ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。

◆規格の高い道路を使う割合の比較



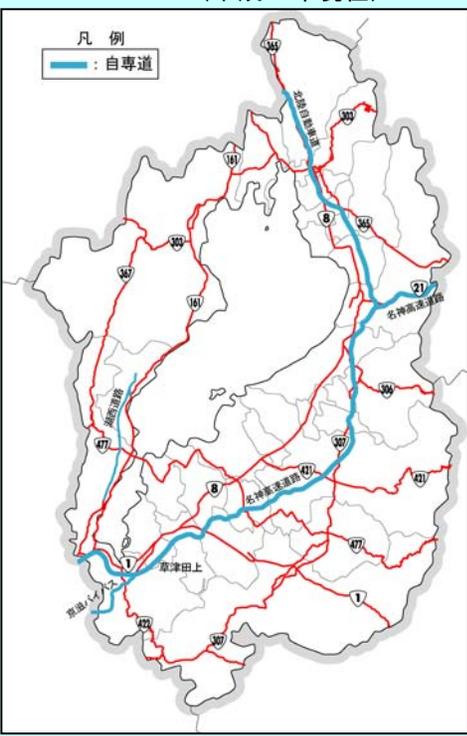
◆直轄国道における大型車交通



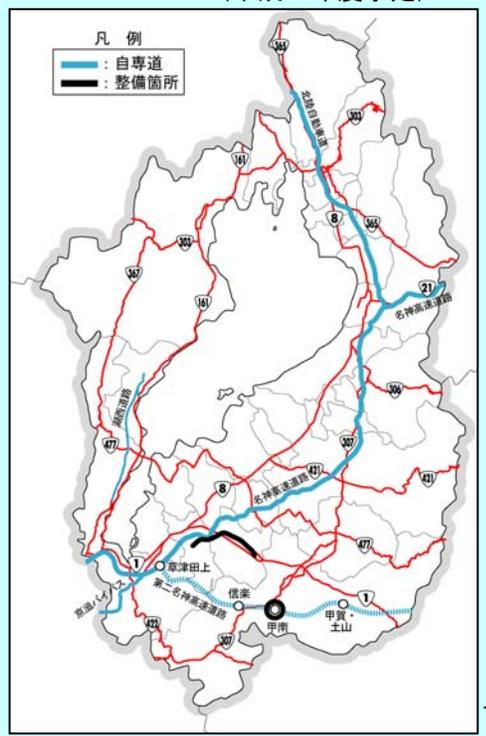
[国道1号甲賀市水口町北脇]

国道1号等の直轄国道では他府県ナンバーの大型車の交通量が多い

◆自動車専用道路の整備状況 (平成17年現在)



◆自動車専用道路の整備状況と目標達成に向けたアクセス道路整備箇所 (平成24年度予定)



目標達成に向けた主な対象事業

- 湖西道路の無料開放
- 栗東水口道路Ⅰの整備
- 栗東水口道路Ⅱの整備
- 志賀バイパスの整備
- 信楽道路の整備
- 甲南ⅠCの整備 等

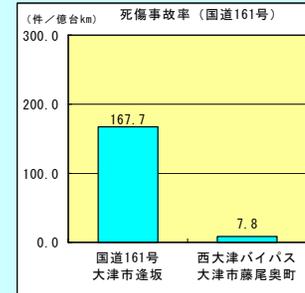
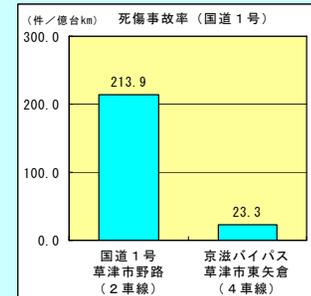
※赤文字は平成17年度実施予定の事業

6. 平成17年度業績計画 (誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現)

③死傷事故率

- 直轄国道での死傷事故件数は全体の22%。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、大津湖南地域の国道1号や国道161号で死傷事故率が突出。
- 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。死傷事故率低下に向けて、栗東水口道路、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。

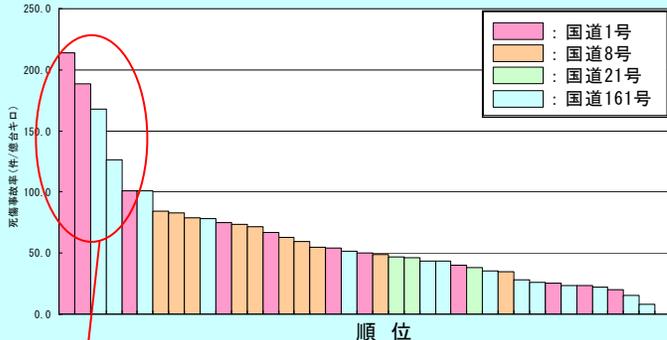
◆直轄国道におけるバイパスと並行する現道の死傷事故率



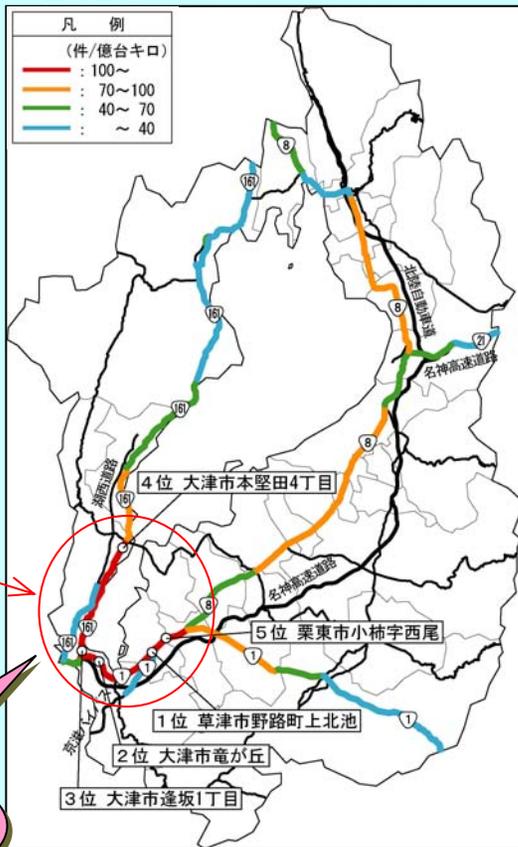
バイパスは現道に比べて死傷事故率が非常に低い

※平成12年～平成15年

◆直轄国道の死傷事故率の順位表 (平成12～15年)



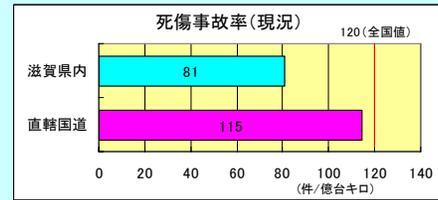
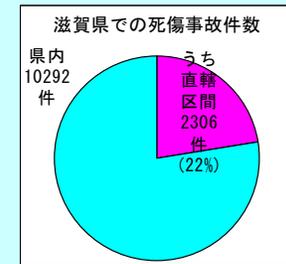
◆直轄国道の死傷率 (件/億台キロ)



順位	路線番号	地先名 (センサス)
1位	国道1号	草津市野路町上北池
2位	国道1号	大津市竜が丘
3位	国道161号	大津市逢坂1丁目
4位	国道161号	大津市本堅田4丁目
5位	国道1号	栗東市小柿字西尾
6位	国道161号	大津市茶ヶ崎1-2
7位	国道8号	愛知県愛知川町愛知川字西一里山
8位	国道8号	米原市高溝字高畑
9位	国道8号	近江八幡市友定町林中
10位	国道161号	滋賀郡志賀町木戸他谷替戸
11位	国道1号	湖南市石部字中島
12位	国道8号	彦根市東沼波町梨子木
13位	国道8号	伊香郡高月町東物部字南池ノ尻
14位	国道1号	大津市横木1丁目
15位	国道8号	彦根市鳥居本町馬ヶ前
16位	国道8号	栗東市大橋字上小松本
17位	国道8号	野州市大篠原字正法寺
18位	国道1号	甲賀市水口町北脇字中切
19位	国道161号	高島市マキノ町沢字中ノ町
20位	国道1号	大津市大谷町

大津湖南地域の国道1号、国道161号で死傷事故率が高い

◆死傷事故件数、死傷事故率の県全体と直轄国道との比較



6. 平成17年度業績計画 (誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現)

③死傷事故率

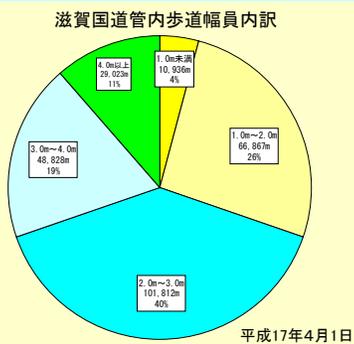
平成16年度 81件／億台キロ
(直轄 113件/億台扣)

将来

平成17年度 80件／億台キロ
(直轄 113件/億台扣)
平成19年度 77件／億台キロ
(直轄 108件/億台扣)
平成24年度 74件／億台キロ
(直轄 100件/億台扣)

- バイパスの整備やバイパスへの交通量転換によって死傷事故率の低下を目指す。平成17年度には湖西道路の無料開放を行い、現道からの交通の転換を図るとともに、現道のバイパスとなる栗東水口道路、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。
- また、平成17年度には、路面表示等による安全対策を行うとともに、引き続き交差点改良等の対策検討を行う。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。
- これらの施策の推進にあたっては滋賀県公安委員会等との連携を図る。

◆歩道の整備状況



◆歩道整備の必要な道路



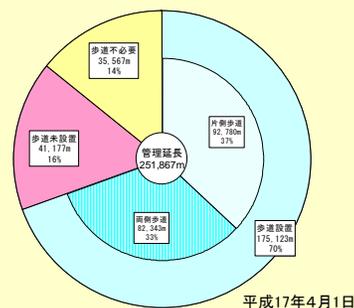
〔国道8号米原市米原〕



〔国道307号甲賀市信楽町牧〕

歩道の狭い箇所では、歩行者や自転車での走行が大変危険！

滋賀国道管内歩道整備状況



〔国道161号志賀町南小松〕

目標達成に向けた主な対象事業

- 湖西道路の無料開放
- 栗東水口道路Ⅰ、Ⅱ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
- 米原バイパスの整備
- 野洲栗東バイパスの整備
- 小松拡幅の整備
- 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
- 西大津バイパスの整備
- 信楽道路の整備
- 県道三津彦根線での歩道拡幅・自転車歩行者道の整備 等

※赤文字は平成17年度実施予定の事業

6. 平成17年度業績計画 (誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現)

④ バリアフリー化率

- 各市町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新たに長浜駅が追加され、特定・準特定経路28,490m。そのうち整備済み延長は5,870m(20.6%)。
- 平成17年度にはバリアフリー化率26%、平成19年度には45%、平成24年度には80%を目標に整備を進める。

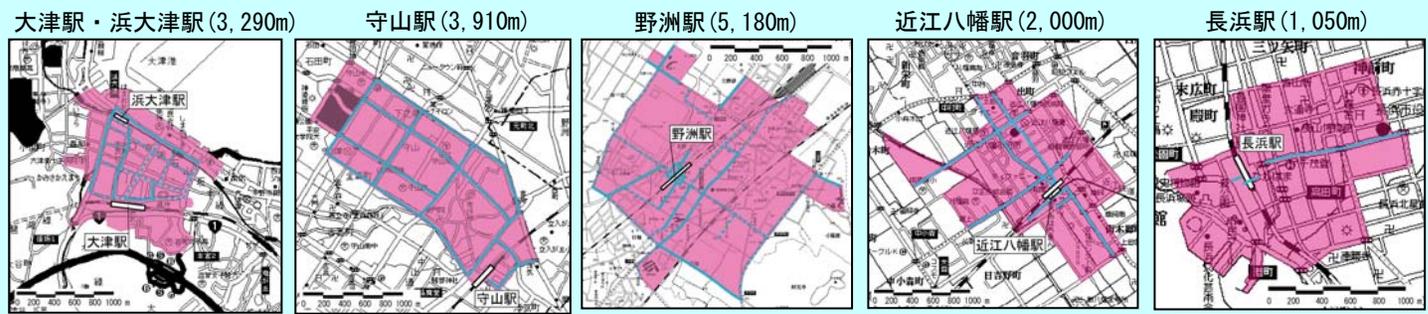
◆彦根駅(三津彦根線)の整備事例



[整備後の状況]

◆バリアフリー基本構想策定地域 13地区

※()内は国道、県道の整備延長



: バリアフリー基本構想策定地域
 : 特定経路
 : 準特定経路

平成16年度 21% (整備延長 5,870m)



将来
 平成17年度 26% (整備延長 7,400m)
 平成19年度 46% (整備延長 13,000m)
 平成24年度 79% (整備延長 22,600m)

目標達成に向けた主な対象事業

- 国道8号(野洲駅)の整備
- 大津能登川長浜線(野洲駅)の整備
- 国道1号(大津駅・浜大津駅)の整備
- 国道8号(米原駅)の整備
- 国道161号(大津駅・浜大津駅)の整備
- 大津停車場線(大津駅・浜大津駅)の整備
- 安曇川今津線(近江今津駅)の整備
- 草津守山線(守山駅)の整備
- 三津彦根線(彦根駅、南彦根駅)の整備
- 彦根米原線(米原駅)の整備 等

※赤文字は平成17年度実施予定の事業

6. 平成17年度業績計画 (誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現)

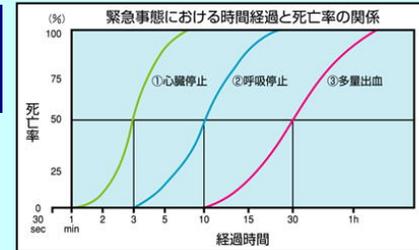
⑤救急医療施設30分圏人口

平成16年度 906千人 (カバー率約67%)

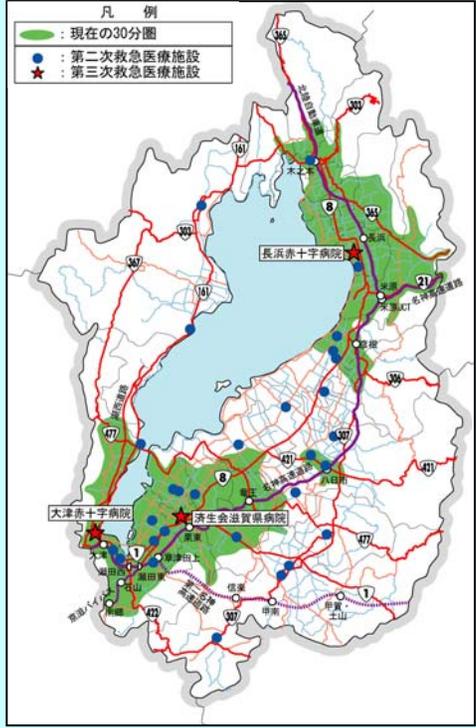
将来
 平成19年度 963千人 (カバー率約71%)
 平成24年度 1,026千人 (カバー率約76%)

- 救急医療施設への速達性、確実性が得られるように、幹線道路の整備や交通混雑の解消等の対策を図る。
- 平成17年度には栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、志賀バイパス等の道路整備を進める。

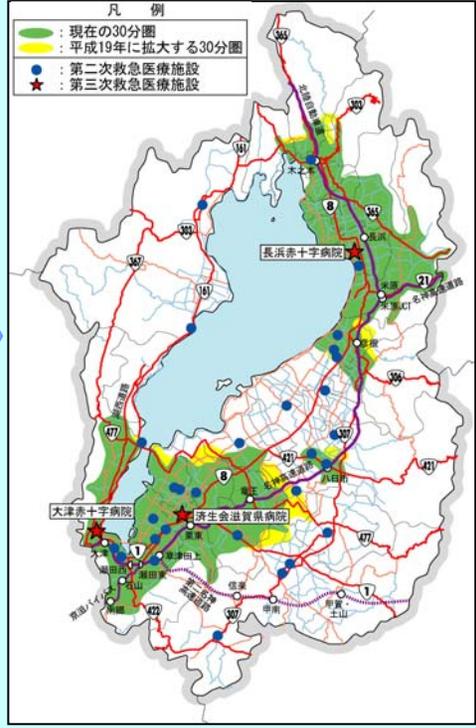
◆カーラーの救命曲線(1981年発表)
 救急事態における時間経過と死亡率の関係



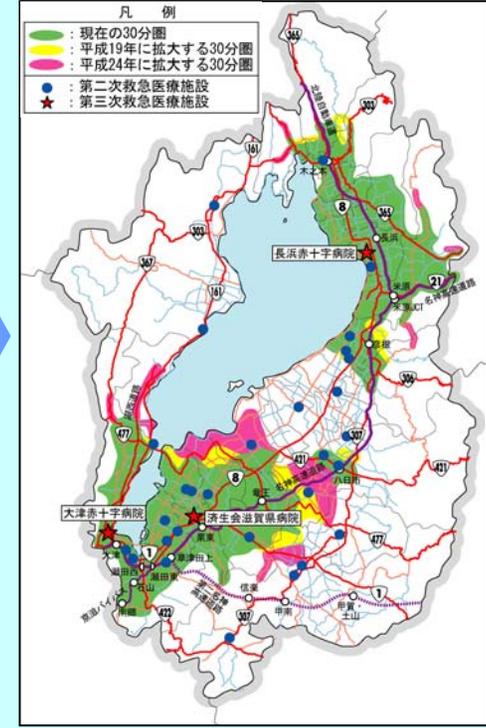
◆救急病院まで30分で到達できる地域 (平成16年度)



◆救急病院まで30分で到達できる地域 (平成19年度)



◆救急病院まで30分で到達できる地域 (平成24年度)



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
- 野洲栗東バイパスの整備
- 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

6. 平成17年度業績計画 (誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現)

⑥異常気象時等に孤立する人口

平成16年度 6,400人 (全人口に対する割合0.48%)

将来

平成19年度 4,300人 (全人口に対する割合0.32%)

平成24年度 4,300人 (全人口に対する割合0.32%)

- 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おり、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。
- 平成17年度には、目標達成に向けた対象事業箇所において用地取得を進める。

◆台風による被害状況

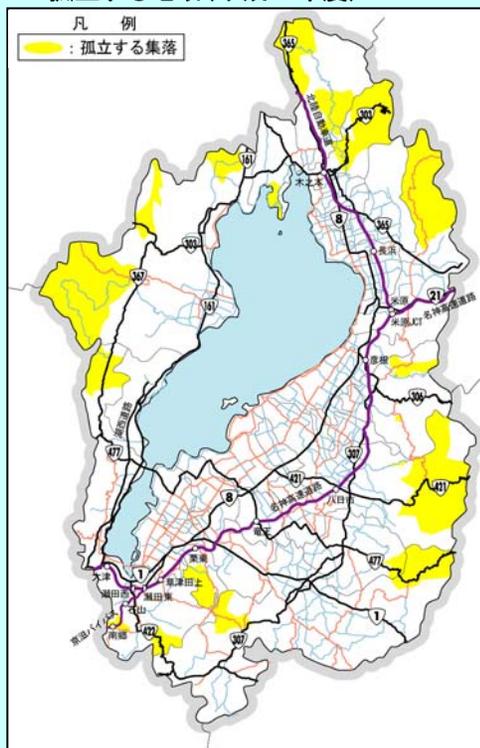


〔国道421号東近江市黄和田町(平成16年10月)〕

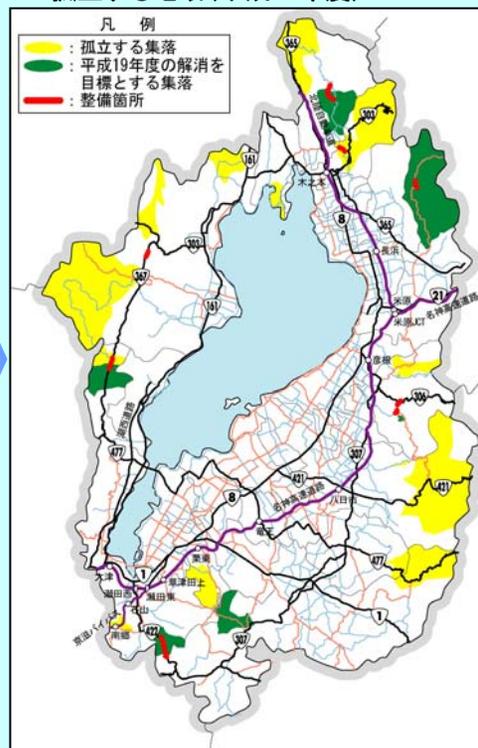


〔国道421号石樽峠(平成16年10月)〕

◆異常気象時通行止めによって孤立する地域(平成16年度)



◆異常気象時通行止めによって孤立する地域(平成19年度)



目標達成に向けた 主な対象事業

- 国道367号の整備
- 国道422号の整備
- 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等

6. 平成17年度業績計画 (個性と潤いのある生活空間の創造)

⑦道づくりサポート団体数

平成16年度 111団体

将来

平成17年度 160団体
 平成19年度 200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17年度には160団体を、平成19年度には200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。

将来的には全県的な県民参加の実現を目指す！

◆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

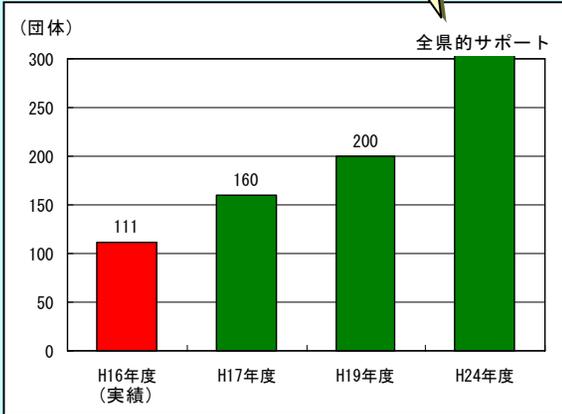


〔県道六地藏草津線/六地藏自治会(栗東市)〕



〔主要地方道土山蒲生近江八幡線/蒲生町寿クラブ連合会(東近江市)〕

◆道づくりサポート団体数



6. 平成17年度業績計画 (環境に対する負荷の軽減)

⑧幹線道路における騒音に関する環境基準達成箇所数

平成16年度 全県34% (51/152箇所)
直轄29% (24/83箇所)

将来

平成17年度 全県36% (55/152箇所)
直轄34% (28/83箇所)
平成19年度 全県39% (60/152箇所)
直轄37% (31/83箇所)
平成24年度 全県51% (78/152箇所)
直轄53% (44/83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% (51/152箇所)。
- 平成17年度は36%、平成19年度は39%を目標に、平成24年には51%の達成を目指す。
- 目標達成に向けて、バイパス等の道路整備による通過交通の排除、防音壁や排水性(低騒音)舗装の整備等の対策を進めていく。

◆排水性(低騒音)舗装の実施例



〔国道1号大津市逢坂1丁目〕

〔排水性(低騒音)舗装〕

- 雨天走行時の水はねの解消
- 雨天高速走行時のハイドロプレーニング現象を解消し安全性を向上
- 通常舗装に比べ3～5dBの騒音低減効果を実現
- 雨天夜間走行時、対向車両のヘッドライトの路面反射による眩惑抑制及び路面表示の確認性の向上

目標達成に向けた主な対象事業

○湖西道路の無料開放

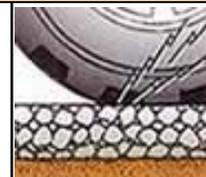
- 栗東水口道路Ⅰの整備
- 栗東水口道路Ⅱの整備
- 米原バイパスの整備
- 野洲栗東バイパスの整備
- 湖北バイパスの整備
- 志賀バイパスの整備
- 西大津バイパスの整備
- 大津湖南幹線の整備 等

※赤文字は平成17年度実施予定の事業

【タイヤ騒音発生抑制】

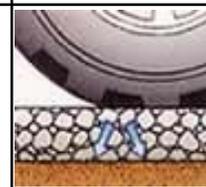
〔通常舗装〕

- 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、膨張音が発生する。



〔排水性舗装〕

- 空隙に空気が逃げ、音が生じにくい。



6. 平成17年度業績計画 (地域の自立的発展の支援と教育・文化の育成)

⑨ I C30分圏人口

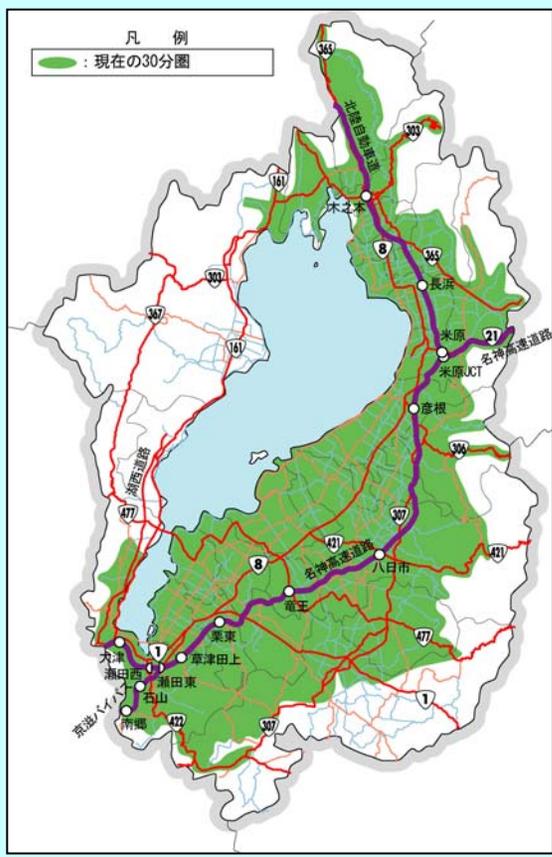
平成16年度 1,176千人 (カバー率約87%)



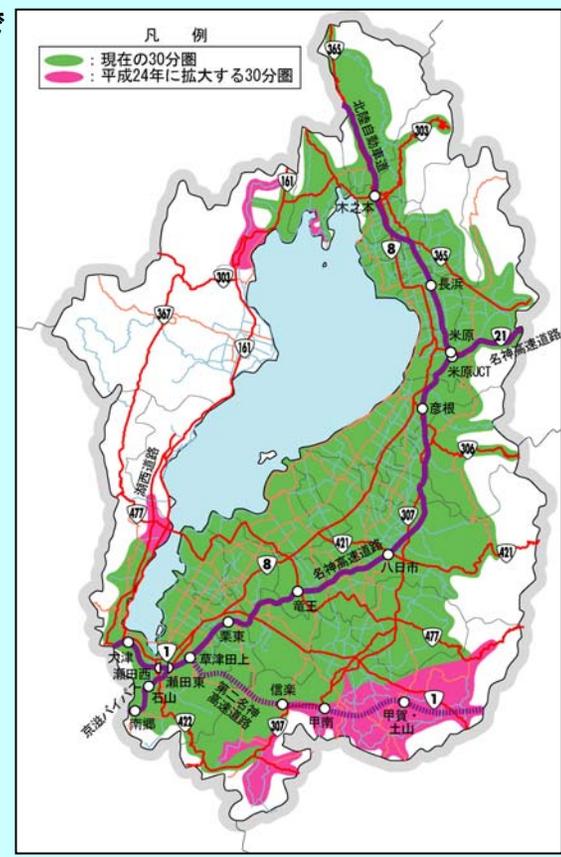
将来 平成24年度 1,277千人 (カバー率約94%)

- 高規格幹線道路へのアクセス利便性が向上すると、人や物の広域的な交流が活発になり、地域活性化が図られる。
- 平成17年度には、信楽道路において、第二名神の整備に合わせて用地促進等を図る。

◆高規格幹線道路ICまで30分で到達できる地域 (平成16年度)



◆高規格幹線道路ICまで30分で到達できる地域 (平成24年度)

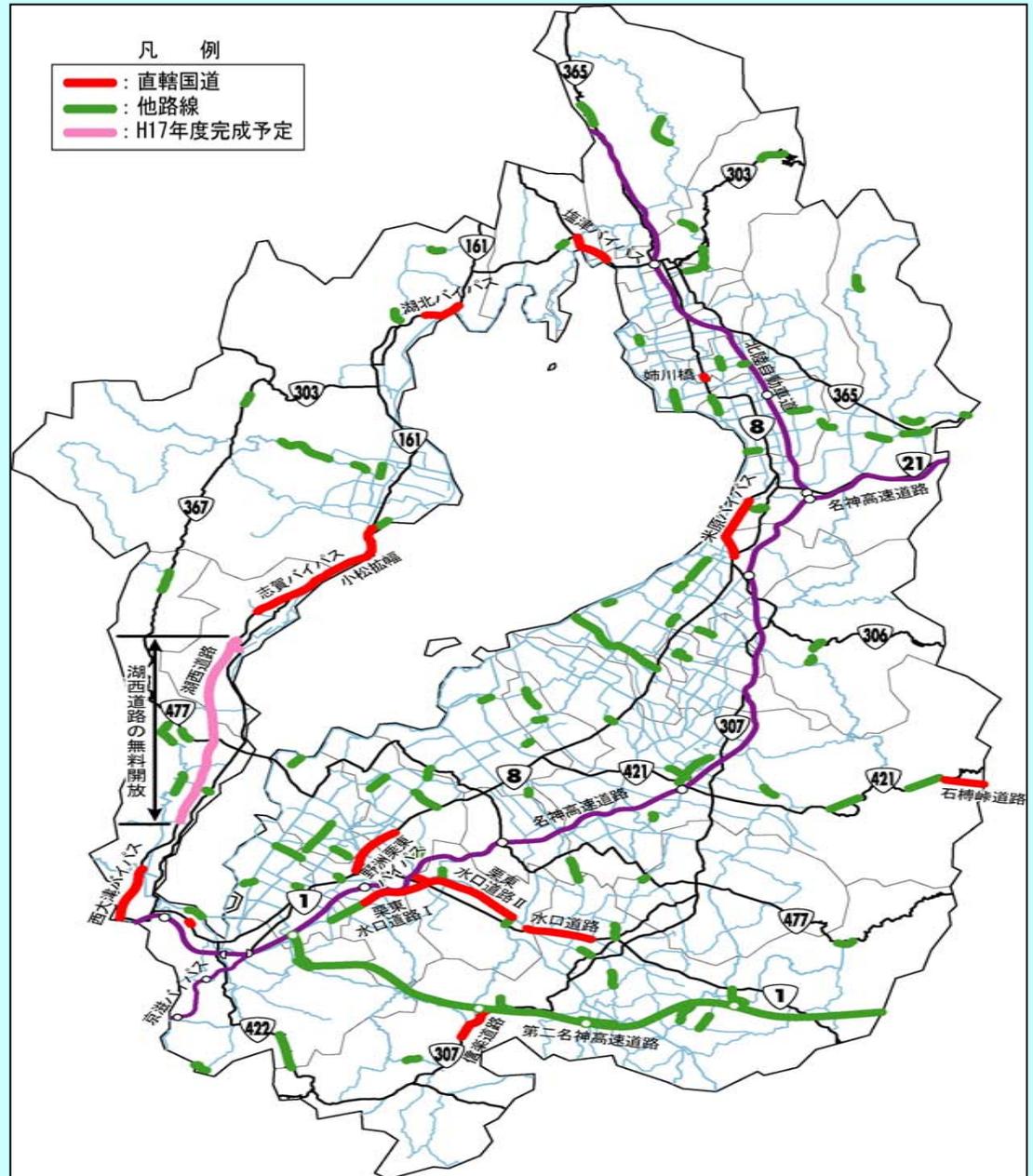


目標達成に向けた主な対象事業

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

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



8. 道路行政マネジメントの課題と今後の継続的改善

①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。

②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。

③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。