

滋賀国道事務所・滋賀県
資 料 配 布

発 表 日 時	平成18年12月25日 14:00
---------	----------------------

件 名	滋賀県渋滞対策協議会は、 「新たな渋滞対策プログラム2006（滋賀県）」を 策定しました。
-----	---

概 要	<p>滋賀県渋滞対策協議会は、県内各所で顕在化している道路交通渋滞の解消・軽減、事故防止を目的に「新たな渋滞対策プログラム2006（滋賀県）」を策定しました。</p> <p>渋滞に対する取り組みについては、昭和63年度の「渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラム）」から現在まで継続的に実施しておりますが、依然として渋滞解消が図られていません。</p> <p>滋賀県渋滞対策協議会では、こうした過去から渋滞の解消されない箇所を中心に、一般ドライバーのアンケート結果等も反映させた主要渋滞ポイント29箇所を選定し、今後重点的にハード・ソフト施策を実施していきます。</p> <p>なお、主要渋滞ポイントは、道路整備状況により変動していくものであるため、滋賀国道事務所のホームページ等で「滋賀県内の主要渋滞ポイント調査（県民の声）」を実施（常設）し、今後の渋滞対策協議会において活用させていただきます。</p> <p>また、滋賀県の道路整備状況の指標の1つとして、道路評価（道路の走りやすさマップ調査結果）について参考資料として添付します。</p>
-----	---

取り扱い	テレビ・ラジオ： _____
	新聞： _____

配布場所	滋賀県政記者クラブ
------	-----------

問い合わせ先	滋 賀 県 渋 滞 対 策 協 議 会		
	事務局：		
	近畿地方整備局 滋賀国道事務所	副所長	平 兆雄
		調査第一課長	河野 純一
		TEL 077-523-1741（代表）	
	滋賀県 土木交通部 道路課	課長補佐	人見 宗利
		主査	平井 恭弘
		TEL 077-528-4132	

3. 主要渋滞ポイントの定義

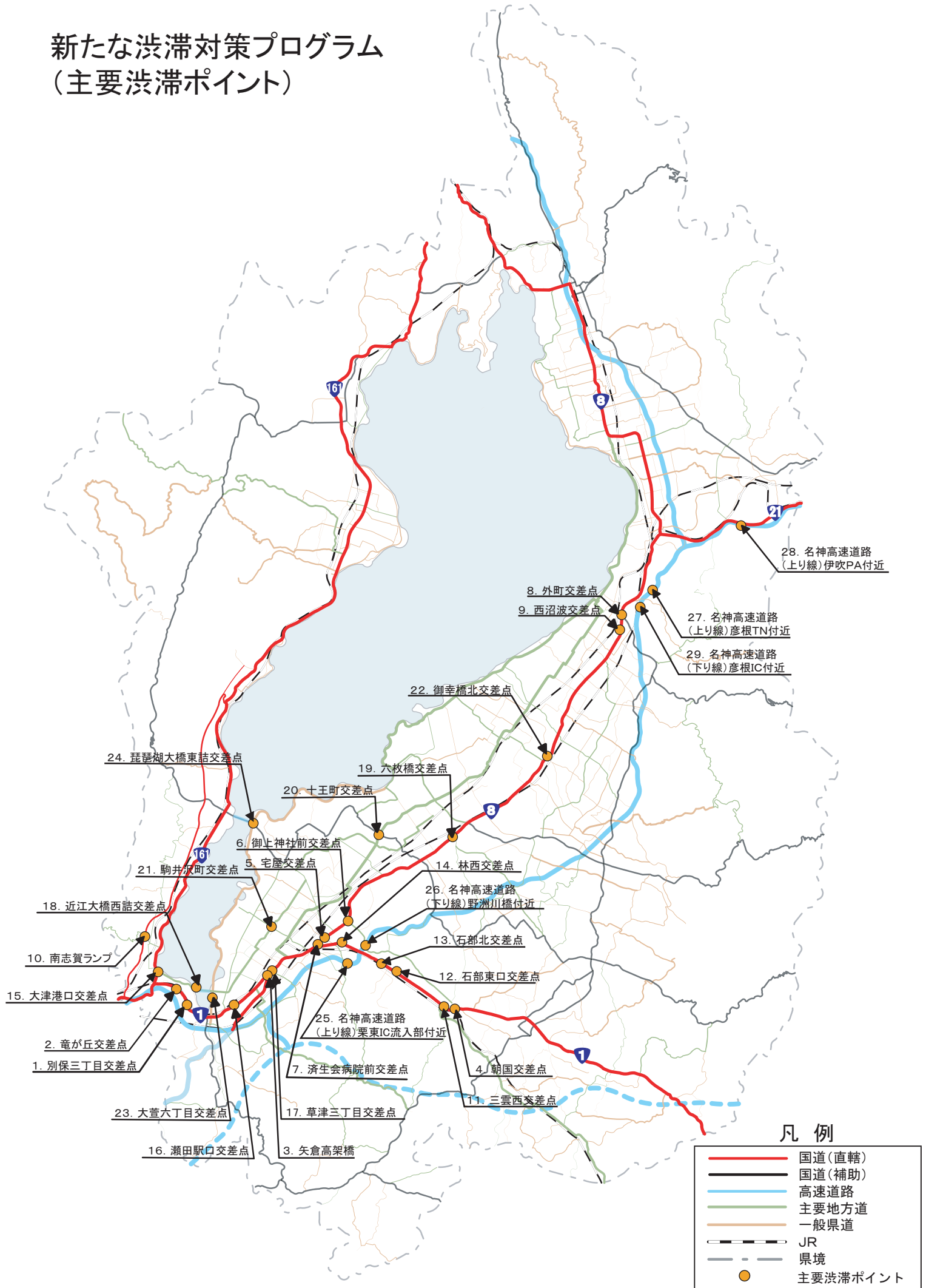
- ①一般道路（D I D内）：最大渋滞長 1,000m 以上、又は、最大通過時間 10 分以上
- ②一般道路（D I D外）：最大渋滞長 500m 以上、又は、最大通過時間 5 分以上
- ③高速自動車国道：渋滞回数が年 30 回以上、又は、平均渋滞長 2km 以上
- ④その他上記の基準に準ずるもの（地域から改善の声が大きい渋滞ポイント）

【D I D（人口集中地区）：総務省統計局国税調査による地域別人口密度が、
4,000 人／k m² 以上でその全体が 5,000 人以上となっている地域】

4. J A F（一般ドライバー）アンケート結果による渋滞ポイント

- ・ 大津市大津港口交差点（大津市浜町 4）
- ・ 国道 8 号野洲市御上神社前交差点（野洲市三上 1 1 1）

新たな渋滞対策プログラム (主要渋滞ポイント)



■主要渋滞ポイント選定箇所

道路整備中長期計画（ハード施策）

新NO.	主要渋滞ポイント	過去実施した対策内容(H17年度迄)	今後の対応		
			H18～H22年度(5年以内)	H23～H27年度(5年～10年)	H28年度(10年)以降
1	別保三丁目交差点	—	国道1号新規バイパス(調査)(仮称:大津山科バイパス)	国道1号大津山科バイパス(計画)	国道1号大津山科バイパス(工事)
2	竜が丘交差点	国道1号竜が丘横断歩道橋設置(計画)	国道1号竜が丘横断歩道橋設置(計画・工事・供用) 国道1号新規バイパス(調査)(仮称:大津山科バイパス)	国道1号大津山科バイパス(計画)	国道1号大津山科バイパス(工事)
3	矢倉高架橋	—	(都)山手幹線馬場工区(計画・工事) 国道1号栗東瀬田バイパス(調査)	(都)山手幹線馬場工区(工事・暫定供用) 国道1号栗東瀬田バイパス(計画)	国道1号栗東瀬田バイパス(工事)
4	朝国交差点	国道1号水口道路(2工区)(工事) 国道1号栗東水口道路Ⅱ(工事)	国道1号水口道路(2工区)(暫定供用) 国道1号栗東水口道路Ⅱ(暫定供用)	—	—
5	宅屋交差点	国道8号野洲栗東バイパス(調査)	国道8号野洲栗東バイパス(計画)	国道8号野洲栗東バイパス(工事)	国道8号野洲栗東バイパス(工事)
6	御上神社前交差点	国道8号野洲栗東バイパス(調査)	国道8号野洲栗東バイパス(計画)	国道8号野洲栗東バイパス(工事)	国道8号野洲栗東バイパス(工事)
7	済生会病院前交差点	国道8号野洲栗東バイパス(調査)	国道8号野洲栗東バイパス(計画)	国道8号野洲栗東バイパス(工事)	国道8号野洲栗東バイパス(工事)
8	外町交差点	—	国道306号外町バイパス(計画・工事) 国道8号彦根バイパス(調査)	国道306号外町バイパス(工事) 国道8号彦根バイパス(調査)	国道306号外町バイパス(工事) 国道8号彦根バイパス(計画)
9	西沼波交差点	西沼波地下道設置(H17.3)	国道8号彦根バイパス(調査)	国道8号彦根バイパス(調査)	国道8号彦根バイパス(計画)
10	南志賀ランプ	国道161号西大津バイパス4車線化(工事)	国道161号西大津バイパス4車線化(工事・暫定供用)	—	—
11	三雲西交差点	国道1号栗東水口道路Ⅱ(工事)	国道1号栗東水口道路Ⅱ(暫定供用)	—	—
12	石部東口交差点	国道1号栗東水口道路Ⅱ(工事)	国道1号栗東水口道路Ⅱ(暫定供用)	—	—
13	石部北交差点	国道1号栗東水口道路Ⅰ(工事)	国道1号栗東水口道路Ⅰ(部分供用)	国道1号栗東水口道路Ⅰ(暫定供用)	—
14	林西交差点	国道1号栗東水口道路Ⅰ(工事)	国道1号栗東水口道路Ⅰ(部分供用)	国道1号栗東水口道路Ⅰ(暫定供用)	—
15	大津港口交差点	—	交差点改良(調査・計画) 国道1号新規バイパス(調査)(仮称:大津山科バイパス)	国道1号大津山科バイパス(計画)	国道1号大津山科バイパス(工事)
16	瀬田駅口交差点	—	(都)山手幹線馬場工区(計画・工事) 国道1号栗東瀬田バイパス(調査)	(都)山手幹線馬場工区(工事・暫定供用) 国道1号栗東瀬田バイパス(計画)	国道1号栗東瀬田バイパス(工事)
17	草津三丁目交差点	大津能登川長浜線交差点改良	(県)山田草津線交差点改良(計画・工事・供用)	—	—
18	近江大橋西詰交差点	交差点立体化(工事)	交差点立体化(工事・供用)	—	—
19	六枚橋交差点	交差点改良(計画)	交差点改良(工事)	交差点改良(工事・供用)	—
20	十王町交差点	交差点改良(計画)	交差点改良(工事・供用)	—	—
21	駒井沢町交差点	(都)大津湖南幹線 ((主)草津守山線バイパス整備)(工事) 交差点改良(計画)	(都)大津湖南幹線 ((主)草津守山線バイパス整備)(工事) 交差点改良(工事・供用)	(都)大津湖南幹線 ((主)草津守山線バイパス整備)(工事・供用)	—
22	御幸橋北交差点	—	バイパス整備 (仮称・東近江彦根線、湖東彦根線(計画・工事)) 交差点改良(計画・工事)	バイパス整備 (仮称・東近江彦根線、湖東彦根線(工事)) 交差点改良(工事・供用)	バイパス整備 (仮称・東近江彦根線、湖東彦根線(工事))
23	大萱六丁目交差点	近江大橋東詰アクセス道路整備(計画)	近江大橋東詰アクセス道路整備(工事・供用)	—	—
24	琵琶湖大橋東詰交差点	バイパス整備((一)今浜水保線(計画)) 交差点改良(調査)	バイパス整備((一)今浜水保線(計画・工事)) 交差点改良(調査)	バイパス整備((一)今浜水保線(工事)) 交差点改良(計画)	バイパス整備((一)今浜水保線(工事)) 交差点改良(工事)
25	名神高速道路 上り線 栗東IC流入部付近	付加車線設置	第二名神 草津～亀山(工事・供用)	—	—
26	名神高速道路 下り線 野洲川橋付近	—	第二名神 草津～亀山(工事・供用)	—	—
27	名神高速道路 上り線 彦根IN付近	速度喚起対策	第二名神 草津～亀山(工事・供用)	—	—
28	名神高速道路 上り線 伊吹PA付近	—	第二名神 草津～亀山(工事・供用)	—	—
29	名神高速道路 下り線 彦根IC付近	—	第二名神 草津～亀山(工事・供用)	—	—

ソフト施策

実施機関	対策内容	備考
公安委員会(滋賀県警)	公共車両優先システム(PTPS) 民間の「駐車監視員活動」	バスの定時運行 (別紙2参照)
滋賀運輸支局	ワンコインエコパス(毎週金曜日) 1乗車 100円(ワンコイン)	バス:滋賀県内全域(高速バス・定期観光バスは除く) 鉄道:近江鉄道全線 (別紙3参照)
西日本高速道路株 中日本高速道路株	ETC 深夜割引 ETC 通勤割引 ETC 早朝夜間割引	(別紙4参照)

6. 「滋賀県内の主要渋滞ポイント調査（県民の声）」の実施について

主要渋滞ポイントは、道路整備状況により変動していくものであるため、滋賀国道事務所のホームページで「滋賀県内の主要渋滞ポイント調査（県民の声）」を実施（常設）し、今後の渋滞対策協議会において活用させていただきます。

また、「滋賀県内の主要渋滞ポイント調査（県民の声）」はハガキによる郵送でも受付を行います。なお、ご意見、ご要望に対する個別の回答はいたしかねますので、あらかじめご了承ください。【別紙5参照】

滋賀国道事務所のホームページ（アドレス）

： <http://www.kkr.mlit.go.jp/shiga>

ハガキによる郵送の場合

： 〒520-0806 滋賀県大津市打出浜 14 番 63 号

滋賀国道事務所 調査第二課 「滋賀県内の主要渋滞ポイント調査（県民の声）」係

7. 道路評価（道路の走りやすさマップ調査）について

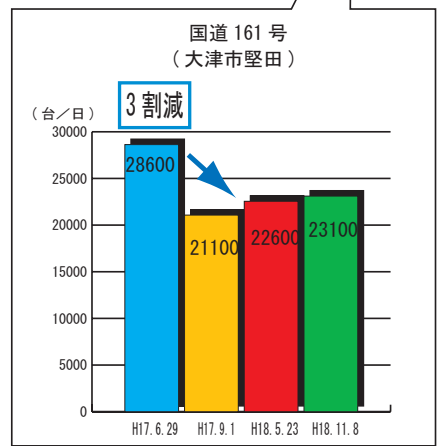
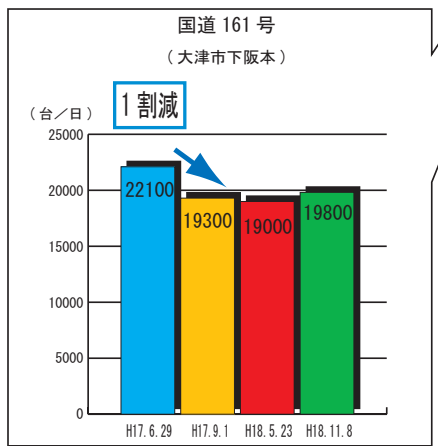
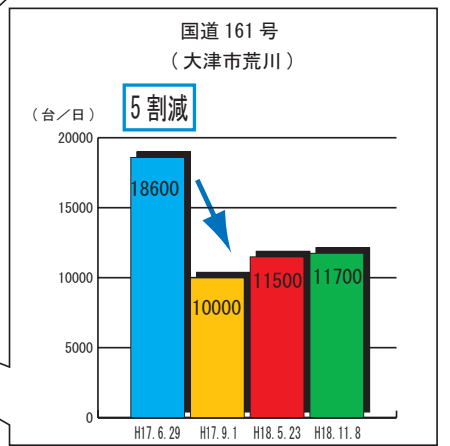
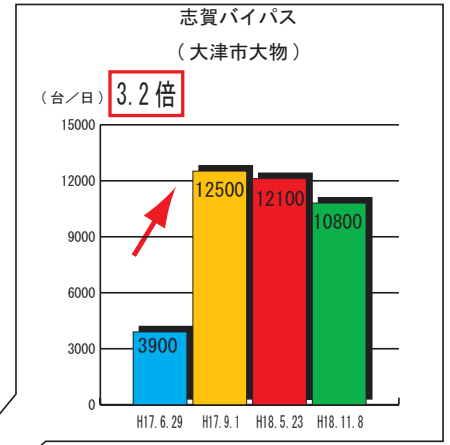
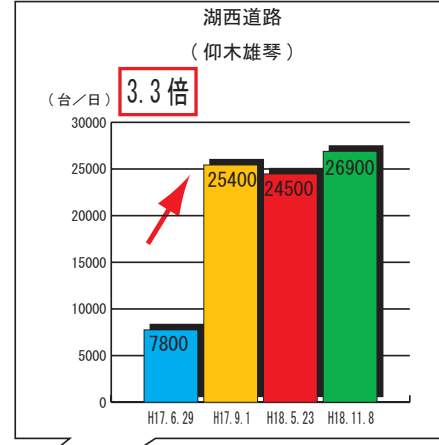
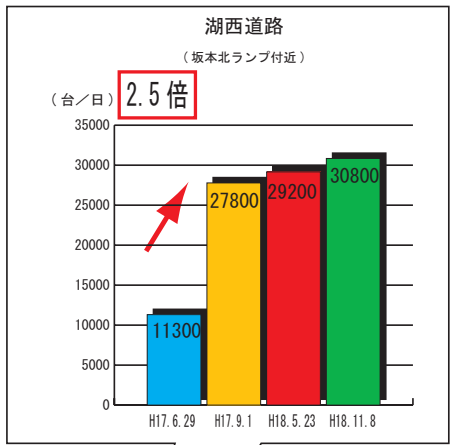
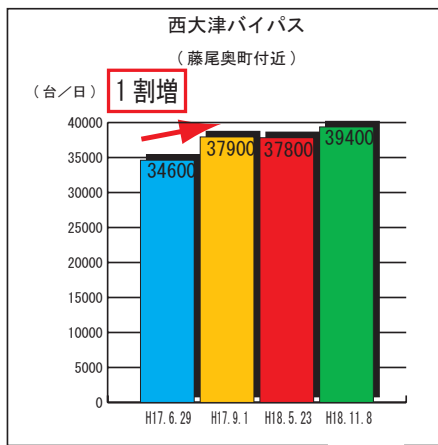
滋賀県の道路整備状況の指標の1つとして、道路構造上の「走りやすさ」を道幅（車線数）、カーブの大きさ・多さ、すれ違いのしやすさ、歩道の設置状況等の道路構造を、6段階で評価判定を行い、『道路の走りやすさマップ』としてとりまとめるとともに、平成18年9月4日～11月6日において、一般ドライバーの方々を対象に、『道路の走りやすさマップ』についてアンケート調査を実施した。

（※）「走りやすさマップ」とは、滋賀県渋滞対策協議会において、①道路構造、②走行速度（渋滞状況）③走行安全性（事故）の3つの観点から、ドライバーが「安全」かつ「快適」に走行できるように作られたマップ（試行版）のこと。

本調査によると、滋賀県内の一般県道以上において概ね走りやすいとされる道路評価B以上は山地部が68%に対し、市街地部では36%の結果となりました。このことから市街地部においては、引き続き渋滞解消や事故防止等を目的とした道路整備を着実に進めていく必要があると言えます。【別紙6参照】

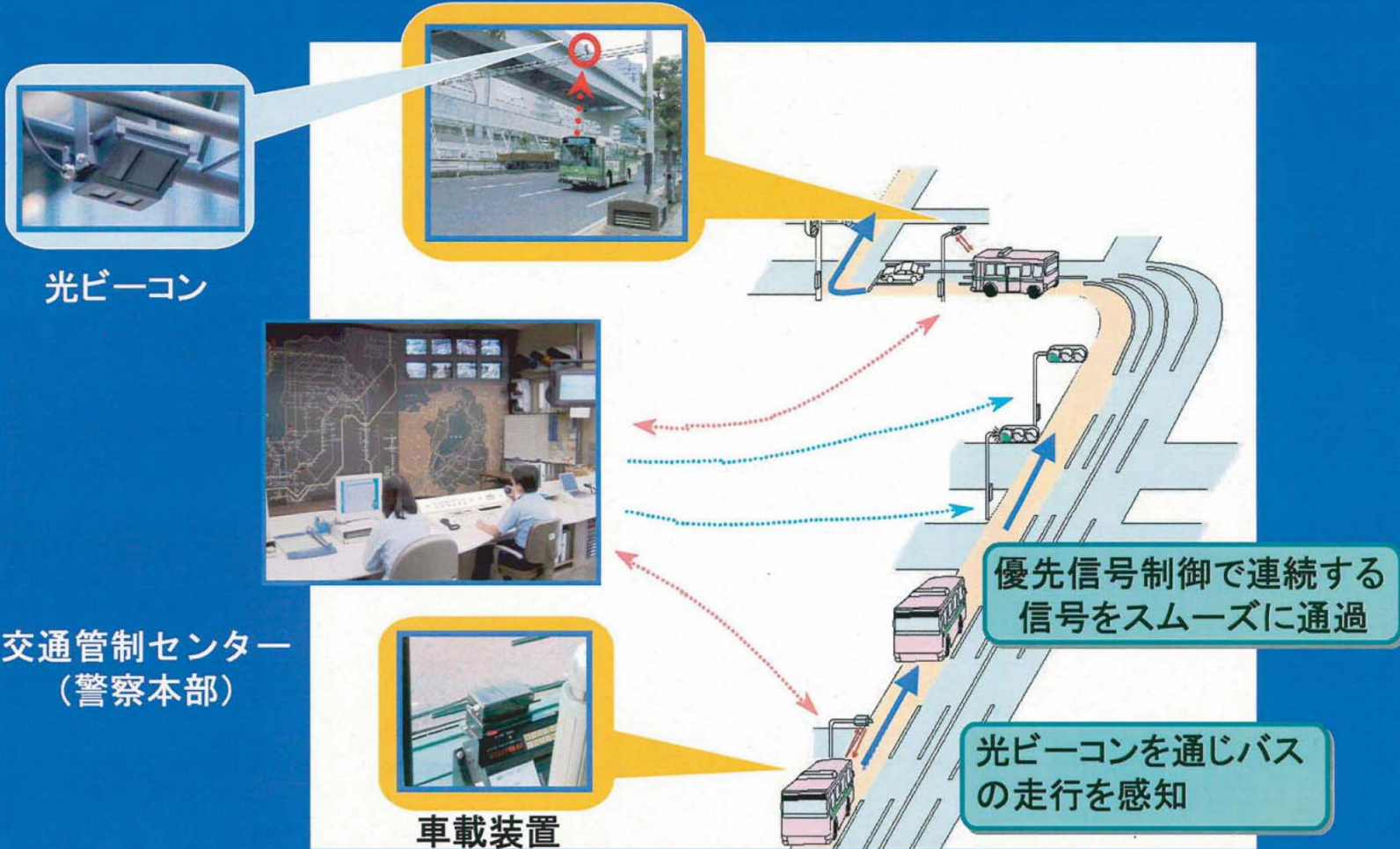
また、アンケート調査（回収数 365）によると、約80%が走りやすさマップと実際のイメージがだいたい一致したと回答し、利用目的としては約60%が経路選択で使えるとの結果がでました。【別紙7参照】

湖西道路無料化による渋滞緩和 交通量の変化（現道 161 号から湖西道路へ交通が転換）



バスの優先通行を実現するシステム

～ 公共車両優先システム (PTPS) ～



地球のため、滋賀のため、
私たちのために、エコ交通

ワンコイン エコパス

をご利用ください。



近江鉄道の電車でも
ご利用いただけます

適用路線 **バス：滋賀県内全域**
(高速バス、定期観光バスは除く)
鉄道：近江鉄道全線

対象者
マイカー・バイクから電車・バスへ
乗り換えする通勤者を対象といたします

適用期間
平成**18**年**10**月~毎週**金曜日**

1乗車 **100**円
(ワンコイン)



ワンコインエコパスって何

日々自家用車にて通勤しておられる方に、交通渋滞の緩和、二酸化炭素の削減等に少しでも協力していただく為に、マイカー・バイク通勤者を対象に、毎週金曜日については、1乗車現金100円(ワンコイン)にて電車・路線バスの利用が出来るというもので、日頃電車・バス利用をされない方に少しでも乗りやすい環境を提供し、ノーマイカーデーの推進を図ります。



なぜ、今、 ワンコイン エコパスなの？

滋賀県内における交通につきまして、モータリゼーションの進展により、年々自家用車を中心に車両が増加しており、特にマイカー通勤により、主要幹線道路の交通渋滞が慢性的に発生している状況にあります。

滋賀県が薦めております、環境に優しい交通である「エコ交通」の促進を図る為に、滋賀県内乗合バス事業者のバス路線及びコミュニティバス路線と近江鉄道の全線(電車)を対象に「ワンコインエコパス」を実施しています。

毎週**金曜日**

ノーマイカーデー

ワンコインエコパスを利用して「エコ交通」



マイカー・バイク



ワンコインエコパス 電車(近江鉄道)・バス

自然と人
マッチした

滋賀らしい エコ交通の推進を

身近な環境対策として、マイカーなどに比べ
環境にやさしい乗り物である
鉄道・バスをより使いやすくするために取り組んでいます。

こんなメリットがあります!

- 交通事故防止や道路の交通渋滞緩和につながります。
- 健康によく、気分転換になります。
- 四季折々の変化や風景を楽しむことができます。
- CO₂ (二酸化炭素排出量) の削減による地球温暖化問題への対応になります。
- 街の魅力再発見や活性化が図られます。



びわこ京阪奈線(仮称)鉄道建設期成同盟会
東びわこ縦断エコ交通推進協議会

琵琶湖横断エコ交通推進協議会

滋賀県・大津市・守山市・滋賀運輸支局・(社)滋賀県バス協会・西日本旅客鉄道(株)京都支社

近江鉄道、帝産湖南交通、京阪バス、江若交通、滋賀交通、西日本JRバス、湖国バス、滋賀バス、帝産観光バス滋賀、彦根観光バス、シガ・エージェントシステム

事務局:滋賀県土木交通部交通政策課 ☎077-528-3681 (社)滋賀県バス協会 ☎077-585-8333

ETC 割引等早見表

東／中／西日本高速道路株式会社の割引

割引等名称	割引等内容	割引等条件	併用可能割引
マイレージサービス	最大 13.8%	要マイレージ登録	深夜割引 早朝夜間割引 通勤割引
大口・多頻度割引	最大約 30%	ETC コーポレート カード使用車	深夜割引 早朝夜間割引 通勤割引
通勤割引	最大 50%	朝 6 時～9 時 夕方 17 時～20 時	マイレージサービス 大口・多頻度割引 「ハイカ・前払」残高 管理サービス※1
早朝夜間割引	最大 50%	22 時～翌 6 時	マイレージサービス 大口・多頻度割引 「ハイカ・前払」残高 管理サービス※1
深夜割引	最大 30%	午前 0 時～4 時	マイレージサービス 大口・多頻度割引 「ハイカ・前払」残高 管理サービス※1

※1 ETC 前払割引サービスは、「前払金の積み増し」「新規登録」の受付を終了し、平成 17 年 12 月 21 日(水)より “「ハイカ・前払」残高管理サービス” に名称が変わりました。

■割引内容の詳細につきましては、下記アドレスのホームページでご確認ください。

<http://www.nexco.ne.jp>

ETC

深夜割引



- ◆割引対象道路 ①東/中/西日本高速道路株式会社が管理する全国の高速国道（18ページ①をご覧ください）
 ②東/中/西日本高速道路株式会社が管理する一般有料道路（18ページ②をご覧ください）のうち、次の道路
 京滋バイパス、湯浅御坊道路、広島岩国道路、高松自動車道（高松東道路）、伊勢湾岸道路、東海環状道路

※次の道路では深夜割引が適用されません。

- ①上に記載のない一般有料道路（第二神明道路、第二京阪道路、南阪奈道路など）
 ②東/中/西日本高速道路以外の者が管理する有料道路（阪神高速道路、本州四国連絡高速道路、播但連絡道路、綾部宮津道路など）

◆割引適用条件

- ① ETCが整備されている入口料金所をETC無線通信により走行してください。
 ② 午前0時～午前4時までの間に割引対象道路を走行すれば割引が適用されます。

ETC 東京・大阪近郊以外

通勤割引



- ◆割引対象道路/区間 ①東/中/西日本高速道路株式会社が管理する全国の高速国道（18ページ①をご覧ください）のうち、大都市近郊区間（11ページ下部または下の①をご覧ください）を除く区間
 ②東/中/西日本高速道路株式会社が管理する一般有料道路（18ページ②をご覧ください）のうち、次の道路
 湯浅御坊道路、広島岩国道路、高松自動車道（高松東道路）、伊勢湾岸道路、東海環状道路

※次の道路/区間では通勤割引が適用されません。

- ①大都市近郊区間の高速国道（名神高速（天津～西宮、大山崎～久御山淀）、中国自動車道（中国吹田～西宮北）、近畿自動車道（吹田～松原）、西名阪自動車道（松原～天理）、阪和自動車道（松原～岸和田和泉）など）
 ②上に記載のない一般有料道路（京滋バイパス、第二神明道路、第二京阪道路、南阪奈道路など）
 ③東/中/西日本高速道路以外の者が管理する有料道路（阪神高速道路、本州四国連絡高速道路、播但連絡道路、綾部宮津道路など）

◆割引適用条件

- ① ETCが整備されている入口料金所をETC無線通信により走行してください。
 ② 入口または出口の料金所を午前6時～午前9時までの間または午後5時～午後8時までの間に通過してください。
 ③ 1回の走行距離は100km以内までです。
※100kmを超えるご利用に対しては、ご利用区間全体に通勤割引が適用されず、通常料金となります。
 ※走行距離には割引適用対象外道路/区間の距離を含みます。（右ページ、14ページ、15ページのご利用例をご覧ください。）
 ④ 通勤割引は午前・午後それぞれ最初の1回に限り適用されます。

ETC 東京・大阪近郊限定
早朝夜間割引



- ◆割引対象道路／区間**
- ①東／西日本高速道路株式会社が管理する大都市近郊区間
(右ページ下部をご覧ください)
 - ②大都市近郊区間を少なくとも1区間含み、かつ1回の走行距離が100km以内となる区間
- ※次の道路／区間では早朝夜間割引が適用されません。
- ①上の条件に該当しない高速国道
 - ②阪和自動車道岸和田和泉IC～みなべIC間(詳しくは3ページをご覧ください)
 - ③上に記載のない一般有料道路(第二神明道路、第二京阪道路、南阪奈道路など)
 - ④東／中／西日本高速道路以外の者が管理する有料道路(阪神高速道路、本州四国連絡高速道路、播但連絡道路、綾部宮津道路など)

◆割引適用条件

- 1 ETCが整備されている入口料金所をETC無線通信により走行してください。
- 2 入口または出口の料金所を午後10時～翌午前6時までの間に通過してください。
- 3 大都市近郊区間(右頁下部参照)を1区間以上走行することが条件です。
- 4 1回の走行距離は100km以内までです。

※100kmを超えるご利用に対しては、ご利用区間全体に早朝夜間割引が適用されず、通常料金となります。
※走行距離には割引適用対象外道路／区間の距離を含みます。

大都市近郊区間とは、東京及び大阪近郊の以下の区間を指します。

大都市近郊区間(大阪近郊)



大阪近郊 名神高速(大津～西宮)、中国道(中国吹田～西宮北)、近畿道(吹田～松原)[均一区間]、阪和道(松原～岸和田和泉)[均一区間]、西名阪道(天理～松原)[均一区間]、京滋バイパス(瀬田東～久御山淀)

東京近郊 東北道(川口～加須)、常磐道(三郷～谷田部)、東関東道(湾岸市川～成田)、新空港道(成田～新空港)、関越道(練馬～東松山)、東名高速(東京～厚木)、東京外環道(大泉～三郷南)[均一区間]、中央道(高井戸～八王子)[均一区間]

大都市近郊区間(東京近郊)



別紙5 滋賀県内の主要渋滞ポイント調査（県民の声）

滋賀県内の主要渋滞ポイント調査（県民の声） - Netscape

ファイル(F) 編集(E) 表示(V) ジャンプ(Q) ブックマーク(B) ツール(T) ウィンドウ(W) ヘルプ(H)

http://www.kkr.mlit.go.jp/shiga/news/kenmin_voice/index.html 検索

湖国の道 サイトマップ

[ホーム](#) > [NEWS](#) > 滋賀県内の主要渋滞ポイント調査（県民の声）にご協力をお願いします

NEWS

滋賀県内の主要渋滞ポイント調査（県民の声）

記者発表資料(PDF)
詳しくは、右記『詳細はこちら』をクリックして下さい。

[詳細はこちら](#)

現在、滋賀県内の渋滞している交差点、路線について県民のみなさまのご意見を募集しています。

お気付きの箇所等がありましたら、ご意見を投書して下さい。
なお、ご意見、ご要望に対する個別の回答はいたしかねますので、
あらかじめご了承ください。
右記『ご意見はこちら』をクリックして下さい。

[ご意見はこちら](#)

[NEWS](#)

[ホーム](#) | [初めての方へ](#) | [事業概要](#) |
[ご意見・ご質問](#) | [リンク集](#) | [News](#) |

湖国の道
国土交通省 滋賀国道事務所

主要渋滞ポイント(県民の声) - メッセージ (テキスト形式)

ファイル(F) 編集(E) 表示(V) 挿入(I) 書式(O) ツール(T) アクション(A) ヘルプ(H)

送信(S) 印刷(P) 返信(R) 返信(R) オプション(O)... 近畿アドレス検索

このメッセージはまだ送信されていません。

宛先:

CC(C):

件名(N): 主要渋滞ポイント(県民の声)

滋賀県渋滞対策協議会は、滋賀県内で顕在化している道路交通渋滞の解消・軽減・事故防止を図ることを目的に、県民の皆様等を対象に主要渋滞ポイント調査を実施します。
つきましては、下記項目にご意見、ご要望等を記載してください。

- 渋滞している箇所
 - ・交差点の所在地:
 - ・路線名:
 - ・交差点名:
- 渋滞発生時間・方向(何時の時間帯にどの方向に渋滞しているか記載してください)
- その他(上記以外でご気づきの点等がありましたら自由に記載してください)

郵便番号:
住 所:
氏 名:
電話番号:

(最後に送信ボタンを押してください)

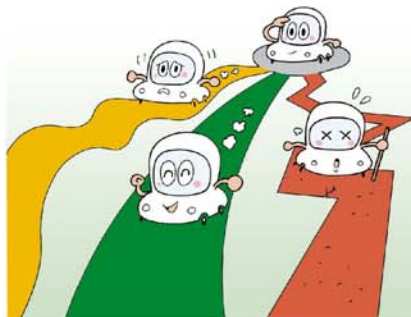
ご協力ありがとうございました。本意見は、今後滋賀県渋滞対策協議会等で活用させていただきます。

なお、投書者の個人情報類は、主要渋滞ポイント以外の目的では利用いたしません。

自動車専用道路 (走りやすさのイメージ)	走りやすさ ランク
 <p>自動車専用道路で、スムーズな走行が可能。</p>	

走りやすさの分類

「道路の走りやすさ」について、道路の幅、カーブの大きさ・多さ、歩道と車道の分離状況などにより、以下の6段階に分類しました。



郊外部・山地部の道路 (走りやすさのイメージ)	走りやすさ ランク
 <p>① 2車線以上の道路で、5km以上にわたって、カーブ・勾配が緩やか。 ② 路肩も広く、歩行者がほとんどいないか、歩道と車道が柵で分離されている。 ③ 主要な道路との平面交差が平均して1箇所/km以下。</p>	とても走りやすい 

市街地部などの道路
(走りやすさのイメージ)

 <p>① 2車線以上の道路で、カーブ・勾配が緩やか。 ② 歩道もしくは広い路肩がある。</p>	走りやすい 
--	---

 <p>① 2車線以上の道路で、カーブが緩やか。 ② 両側に自転車が行ける歩道があり、路肩も広い。</p>
--

 <p>① 2車線以上の道路で、緩やかでないカーブ・勾配が多少ある。 ② 路肩が狭いところがある。</p>	
--	---

 <p>① 2車線以上の道路。 ② 両側に歩道がある。</p>

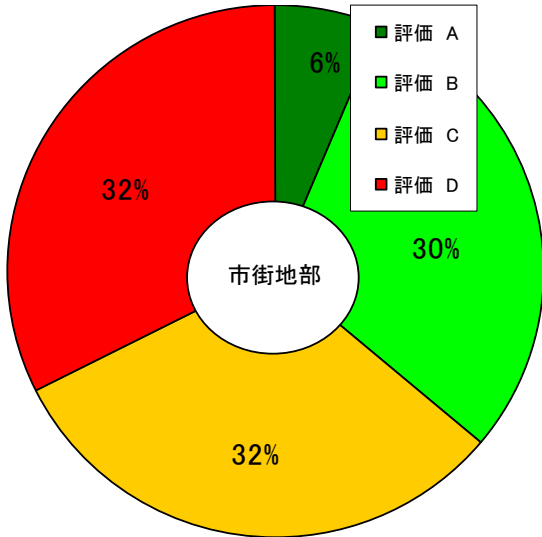
 <p>① 1車線の道路で緩やかでないカーブがある。2車線以上の道路で急カーブ・急勾配がある。 ② 路肩が狭いところがある。</p>	
---	---

 <p>① 2車線以上の道路。 ② 片側に歩道がある、または歩道がない。</p>
--

 <p>① 1車線の道路で急カーブが連続。 ② 路肩が狭い。</p>	走りにくい 
---	--

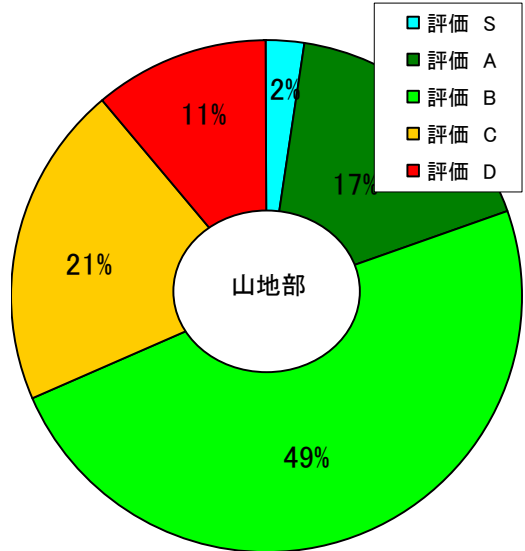
 <p>① 1車線の道路。 ② 歩道がない。</p>
--

滋賀県の道路評価（走りやすさ）



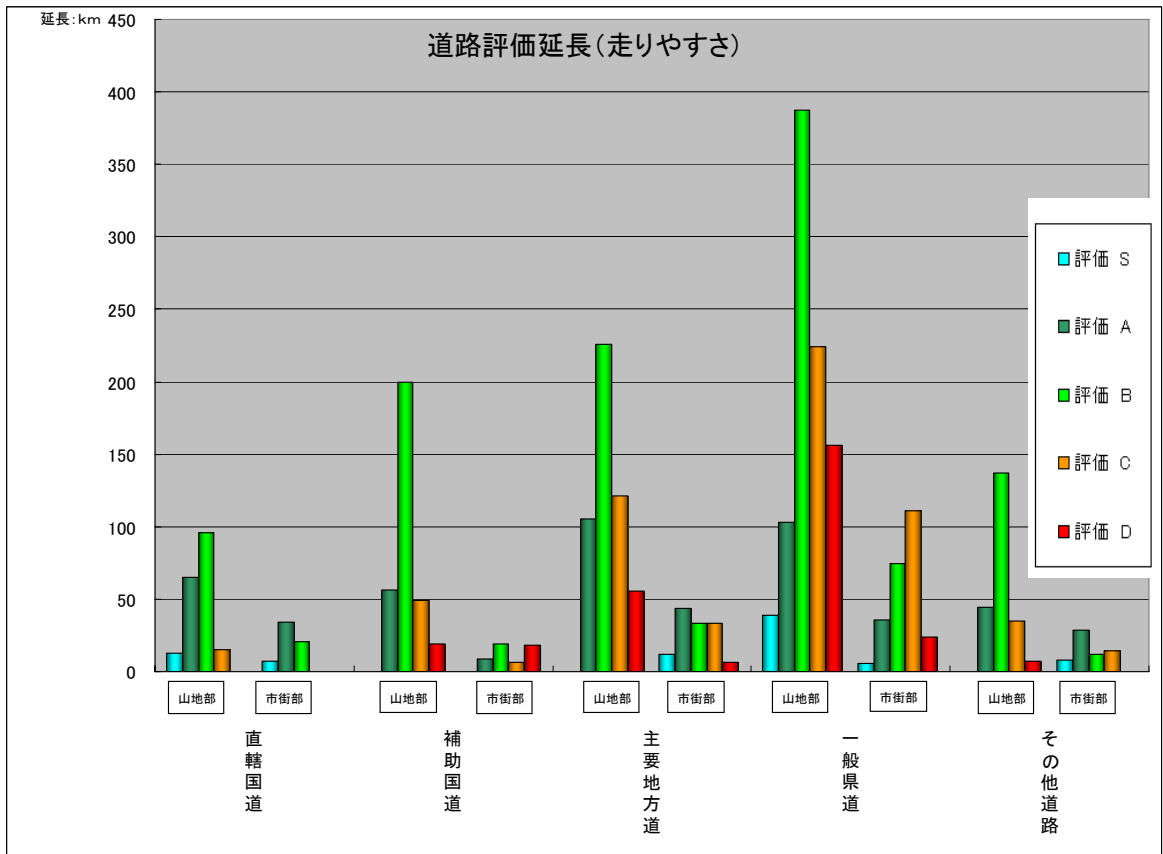
調査対象延長 (km)

一般県道以上の道路【市街地部】			
評価 A	評価 B	評価 C	評価 D
32.638	150.089	159.955	164.401



調査対象延長 (km)

一般県道以上の道路【山地部】				
評価 S	評価 A	評価 B	評価 C	評価 D
51.500	373.630	1045.774	445.265	237.823



走りやすさマップ 路線別・山地部・市街地部・ランク別延長集計表

単位: km

道路種別	延長	【山地部】評価					【市街地部】評価			
		S	A	B	C	D	A	B	C	D
直轄国道	249.692	13.000	64.696	95.633	15.194		6.863	33.806	20.500	
補助国道	358.058		56.154	199.553	49.096	19.000		8.500	19.274	6.481
主要地方道	630.801		105.677	225.930	121.536	55.728	12.025	43.302	33.472	33.131
一般県道	1136.471	38.500	102.663	387.313	224.418	156.295	5.852	35.949	74.626	110.855
その他道路	286.053		44.440	137.345	35.021	6.800	7.898	28.532	12.083	13.934
一般県道以上の道路総延長 (観光交通の利用が多い市町道等)	2661.075	51.500	373.630	1045.774	445.265	237.823	32.638	150.089	159.955	164.401

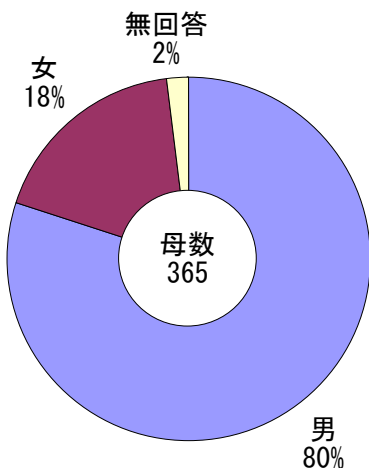
「道路の走りやすさマップ（お試し版）滋賀県版」アンケート調査結果

(回収数：365 通)

回答者属性

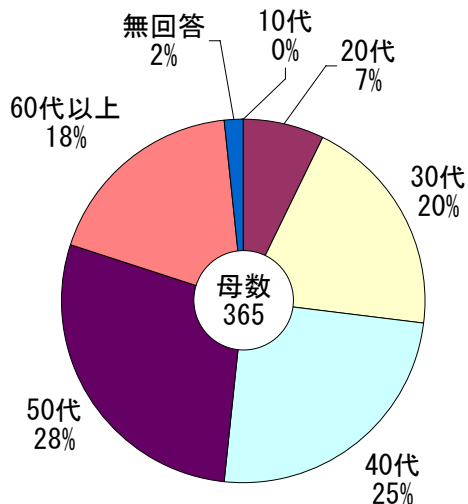
性別

○「男性」が80%、「女性」が18%



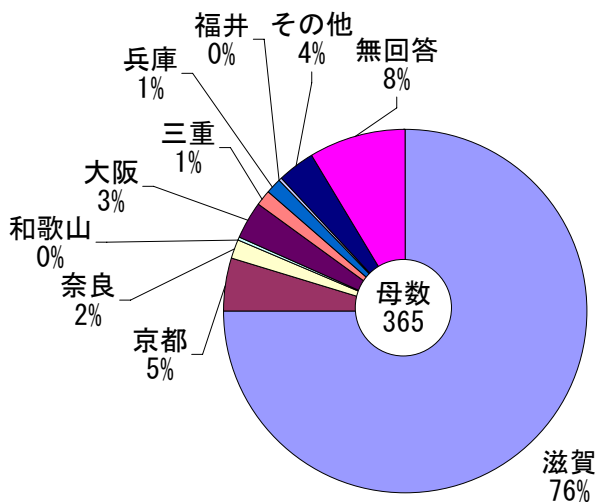
年齢

○各年齢層から見た幅広い回答



住所

○主に滋賀県内で配布したため、滋賀県内からの回答が76%

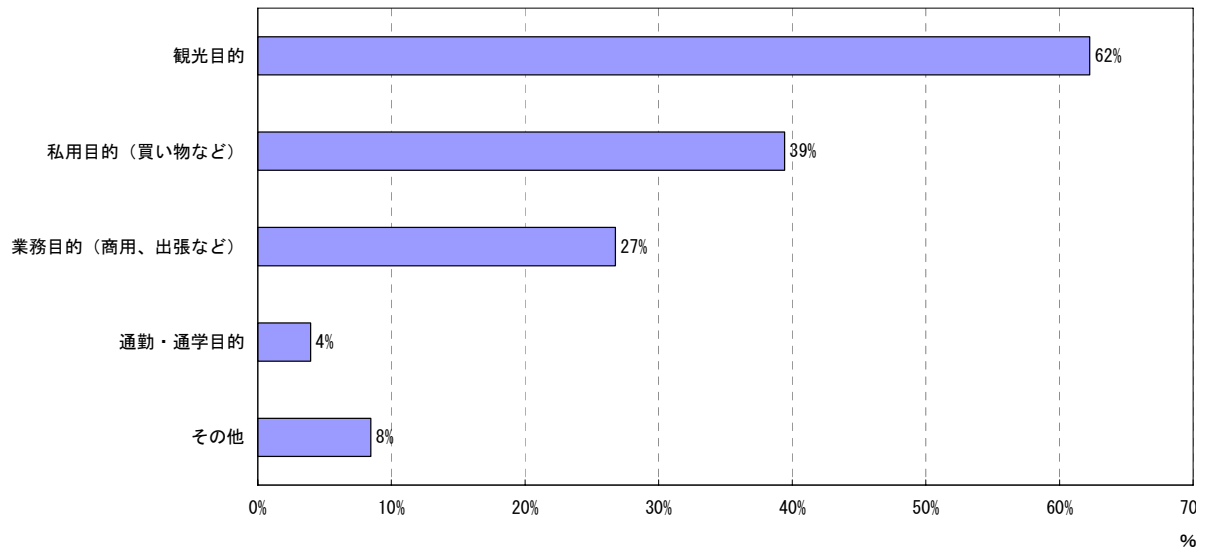


マップの利用状況

「走りやすさマップ」をどのような時に使われましたか？

○「観光目的」が62%、「私用目的（買い物など）」が39%、次に「業務目的」の27%

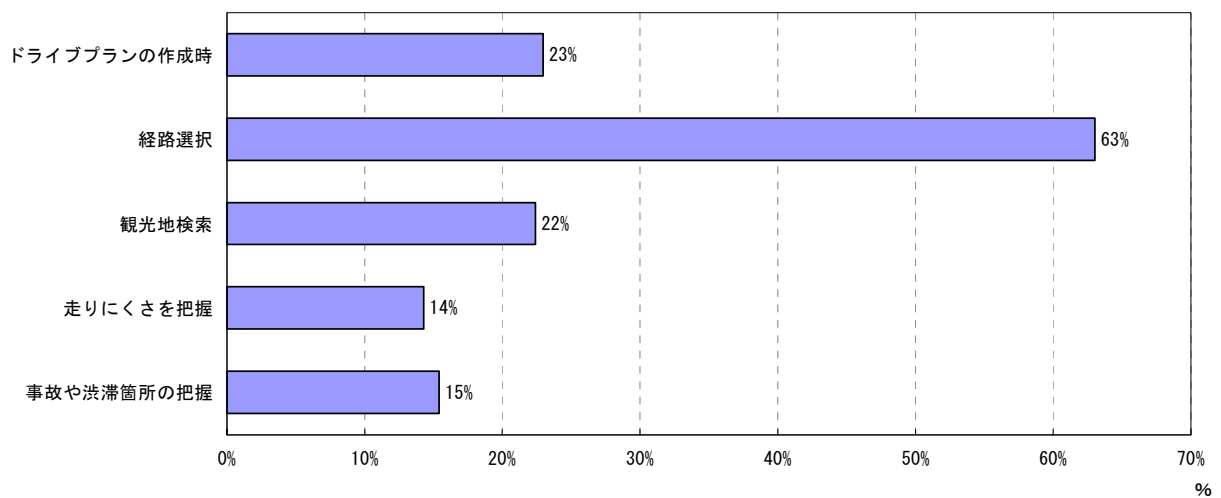
母数=355（複数回答可）



あなたは「走りやすさマップ」をどのように利用されましたか？ また、利用したいと思われませんか？

○「経路選択」で利用した方が63%で最も多い

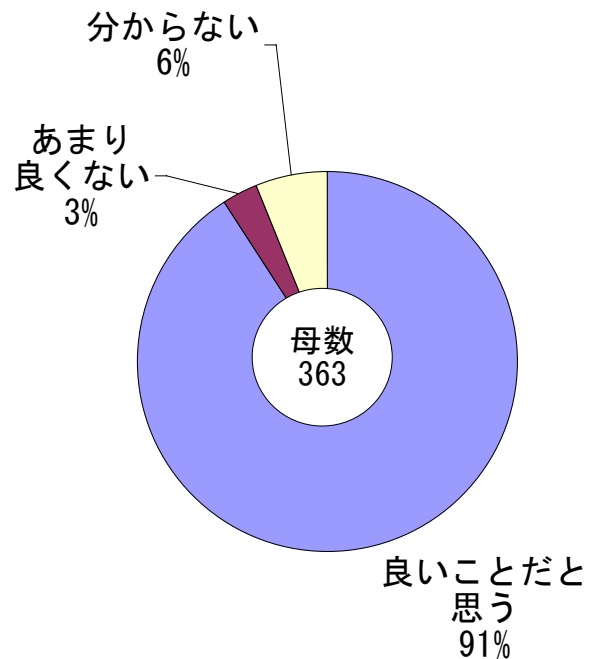
母数=357（複数回答可）



取り組みについて

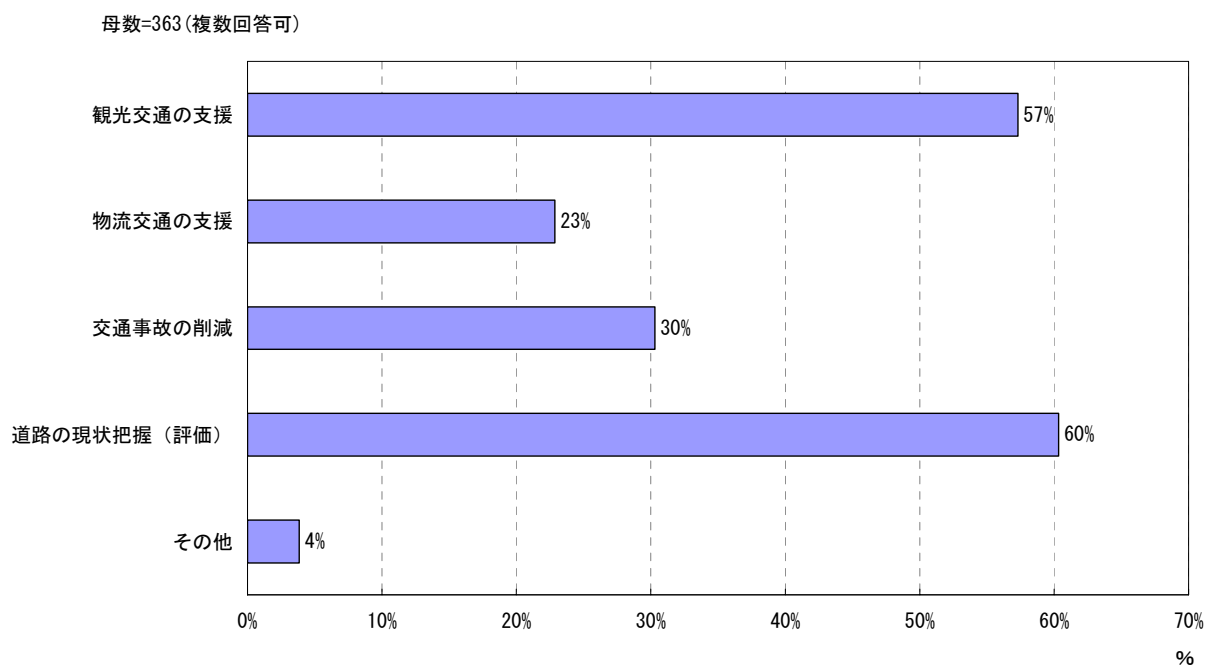
道路の幅やカーブの大きさ・多さ、歩道の有無など、道路構造から見た「走りやすさ」を道路利用者に提供することについて、どう思われますか？

○「良いことだと思う」が91%で最も多い



「走りやすさマップ」は、何に役立つと思われますか？

○「道路の現状把握（評価）」が60%、「観光交通の支援」が57%と最も多い

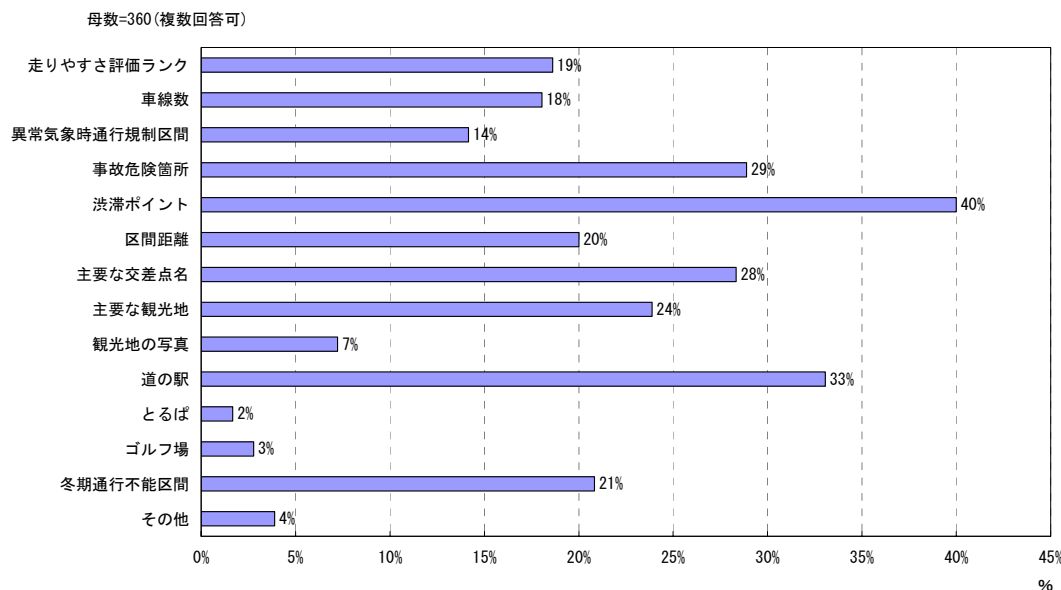


「走りやすさマップ」の情報項目について

「走りやすさマップ」に記載されている情報は、走りたいルート又は知りたいルートについての情報です。今後、追加を検討する情報も含め、重要と思う項目に「○」、中でも特に重要と思う項目に「◎」をして下さい。

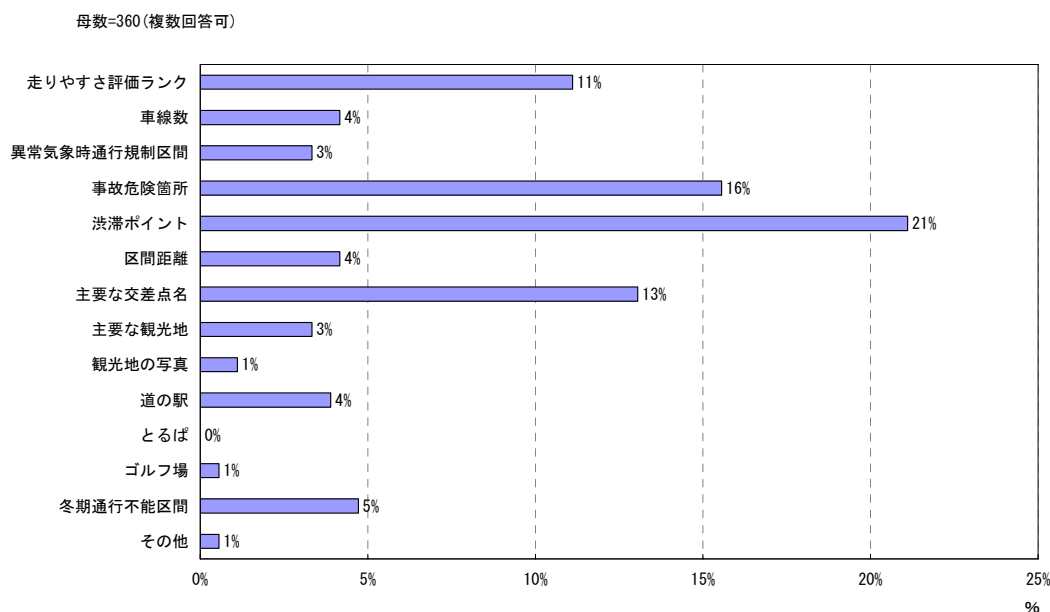
【重要と思う項目】

○「渋滞ポイント」、次に「道の駅」が重要であると回答



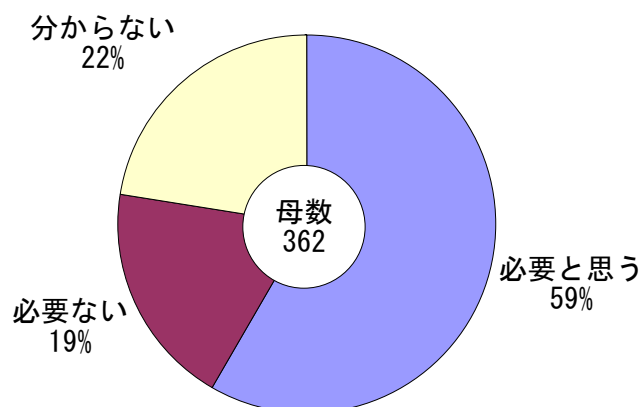
【中でも特に重要と思う項目】

○「渋滞ポイント」、次に「事故危険箇所」が特に重要であると回答



本マップにおいて異常気象時通行規制区間が主要地方道以上で掲載されていますが、一般県道情報についても、必要だと思いますか？

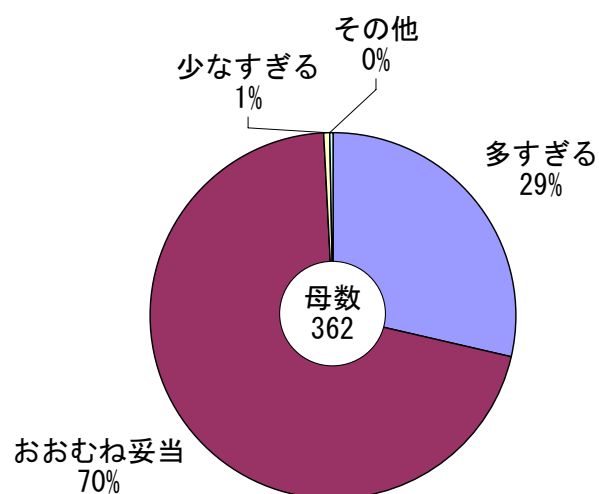
○「必要と思う」が59%、「必要ない」が19%



「走りやすさマップ」の表示方法について

走りやすさの分類数について、現在は6つ（M, S, A, B, C, Dランク）に分類していますが、どう思われますか？

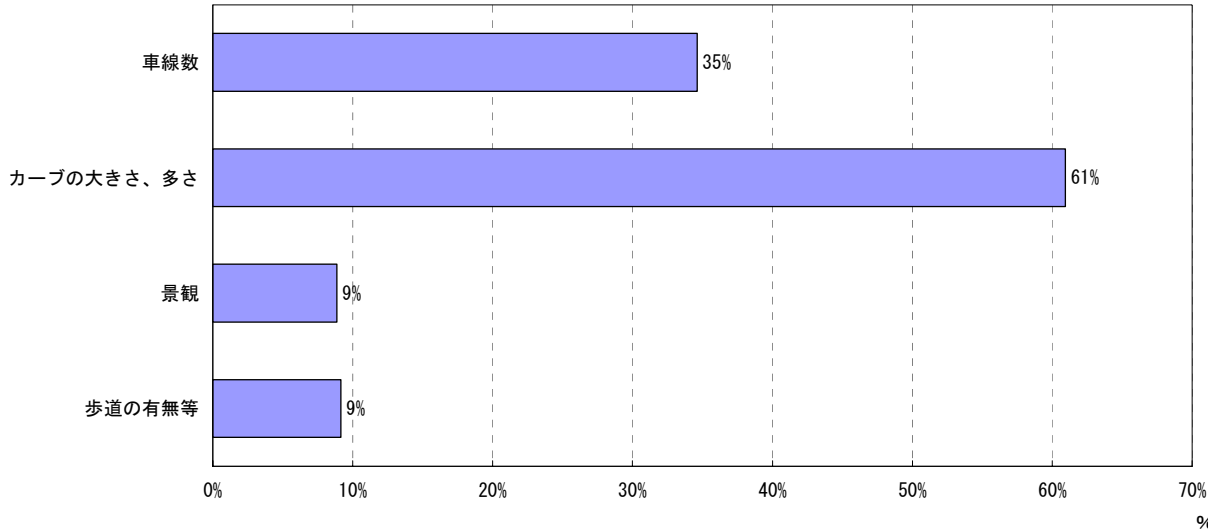
○全体の70%が「おおむね妥当」と評価



「郊外部・山地部の道路」において「走りやすさ」「快適さ」に影響を与えるものはどれだと思いますか？

○「カーブの大きさ、多さ」が61%で最も多く、次に「車線数」の35%

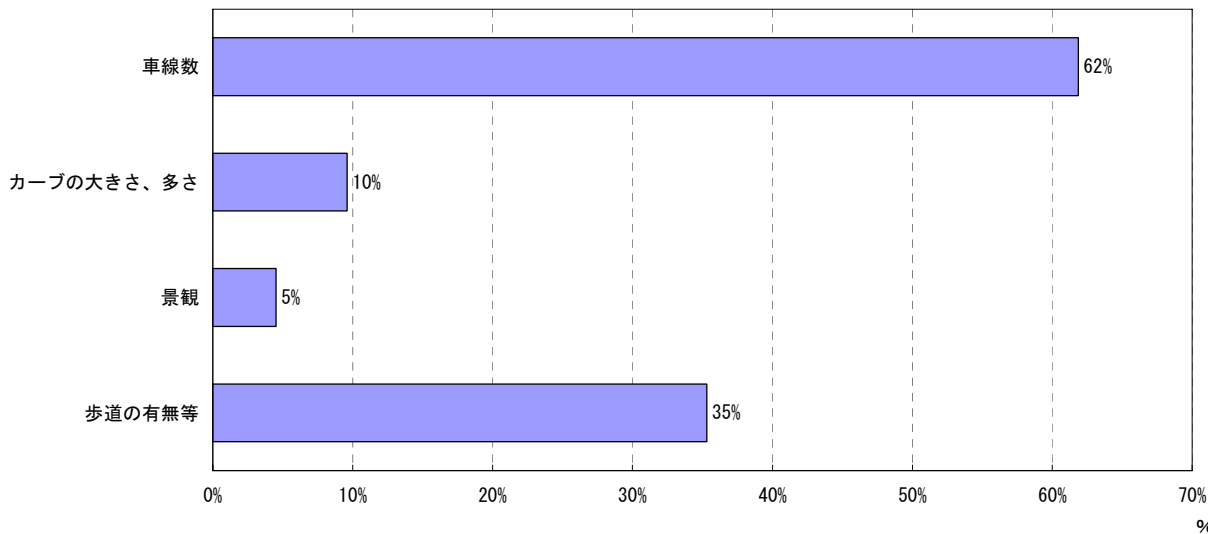
母数=361（複数回答可）



「市街地部などの道路」において「走りやすさ」「快適さ」に影響を与えるものはどれだと思いますか？

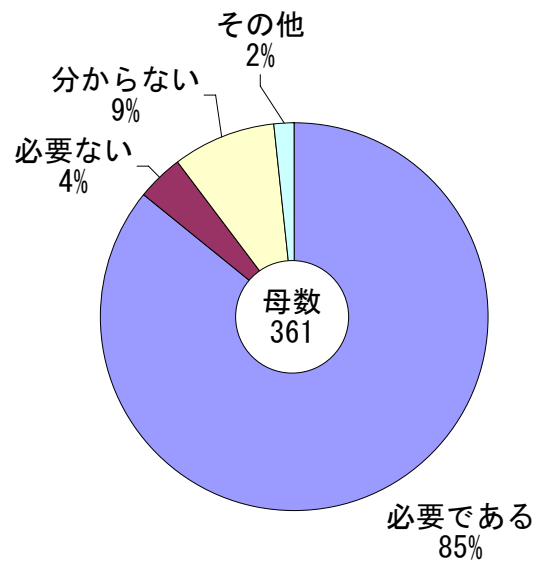
○「車線数」の62%が最も多く、次に「歩道の有無など」の35%

母数=354（複数回答可）



「渋滞ポイント」は、渋滞対策協議会として対策が必要と考える箇所を表示しています。
どう思われますか？

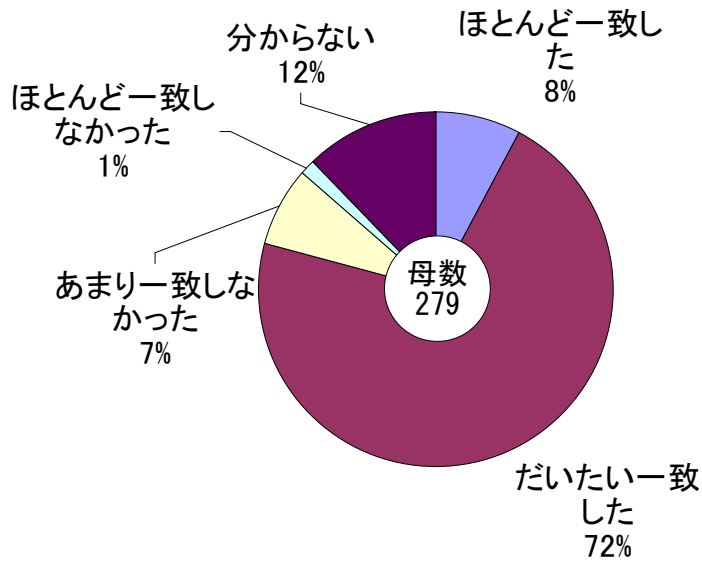
○全体の85%が「必要である」と評価



「走りやすさマップ」の表示内容について

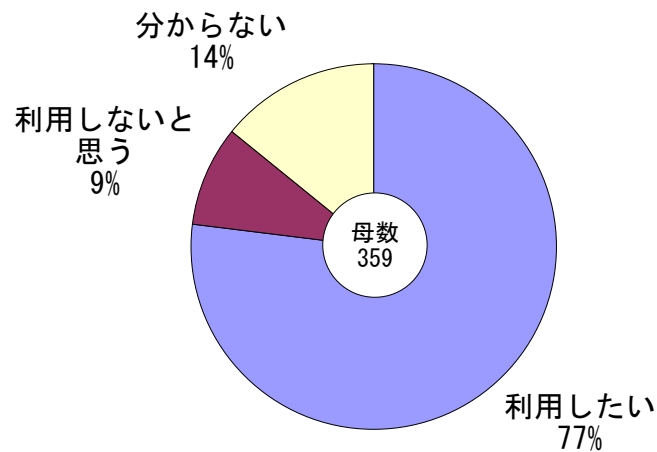
地図に示されている「走りやすさイメージ」と「実際に走って感じる感覚」と比べてどうでしたか？（使用した方のみ）

○全体の72%が「だいたい一致した」と回答



あなたは、「走りやすさマップ」を今後、利用したいと思いますか？

○全体の77%が「利用したい」と回答



カーナビにも「走りやすさ」を表す情報や「走りやすさ」の経路選択システムが必要だと思われますか？

○全体の74%の方が「必要と思う」と回答

