

滋賀県 平成27年度直轄道路事業の概要(主な改築事業)

塩津バイパス (国道8号)
 ■全体事業費：約123億円
 ■H27年度事業内容
 ・用地推進：塩津浜地区公共移設補償
 ・工事推進：塩津浜地区文化財発掘調査(A=800m²)
 ・調査推進：塩津浜地区改良工事(L=100m)
 ■H27年度事業費：250百万円

湖北バイパス (国道161号)
 ■全体事業費：約300億円
 ■H27年度事業内容
 ・用地推進：海津地区(A=25,000m²)
 ・工事推進：取得用地管理工事
 ・調査推進：海津～西浜地区調査設計
 ■H27年度事業費：350百万円

小松拡幅 (国道161号)
 ■全体事業費：約190億円
 ■H27年度事業内容
 ・用地推進：北小松地区(A=35,000m²)
 ・工事推進：取得用地管理工事
 ・調査推進：北小松地区調査設計
 ■H27年度事業費：500百万円

湖西道路(真野～坂本北) (国道161号)
 ■全体事業費：約89億円
 ■H27年度事業内容
 ・調査推進：真野大野～仰木の里東地区道路設計
 仰木の里東～坂本地区道路設計
 ■H27年度事業費：500百万円

米原バイパス (国道8号)
 ■全体事業費：約700億円
 ■H27年度事業内容
 ・用地推進：松原～佐和山地区(4,000m²)
 ・工事推進：取得用地管理工事
 ・調査推進：佐和山地区調査設計
 ■H27年度事業費：300百万円

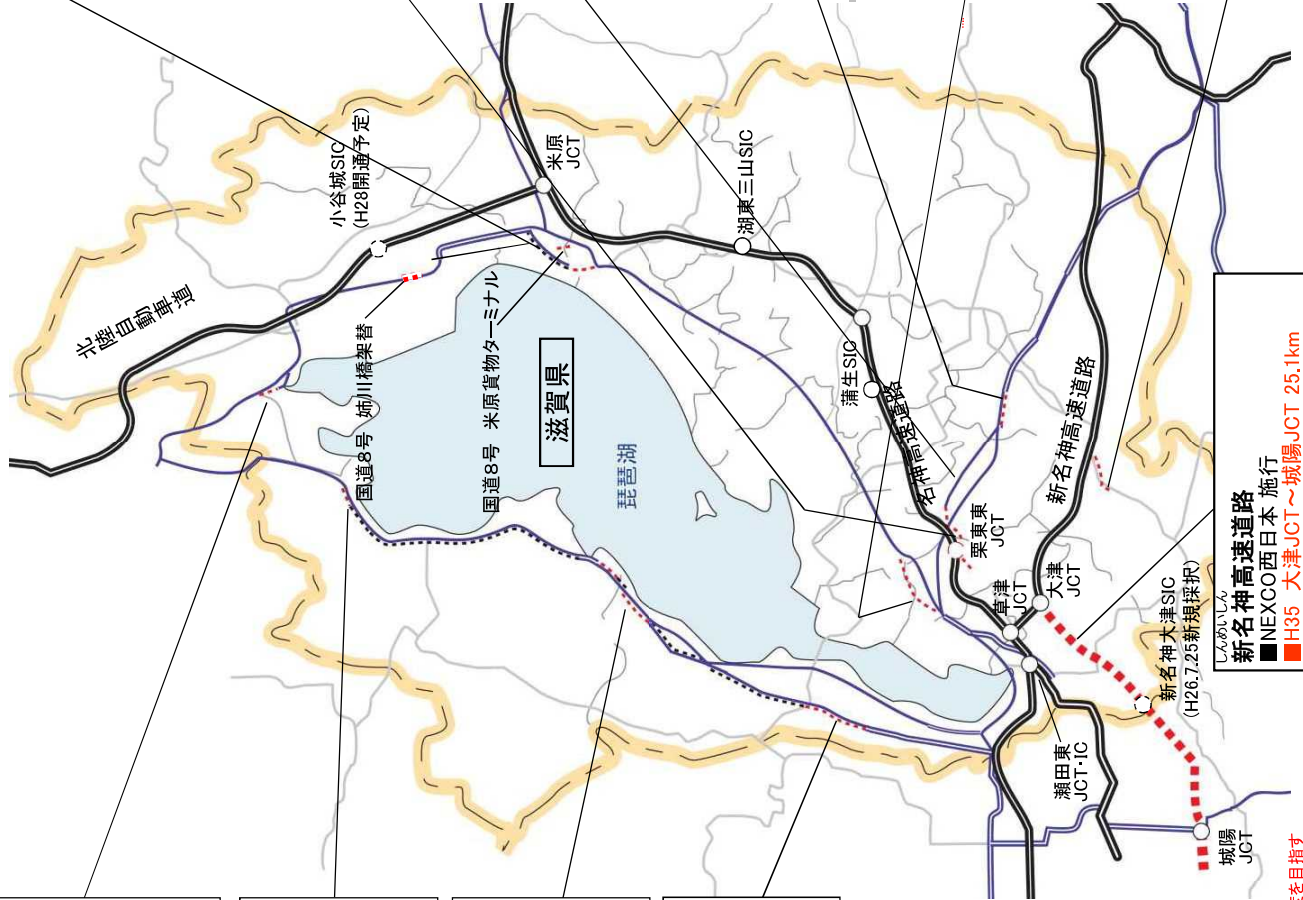
栗東水口道路 I (国道1号)
 ■全体事業費：約430億円
 ■H27年度事業内容
 ・用地推進：六地藏地区(9,000m²)
 ・工事推進：石部地区改良工事(L=400m)
 石部地区舗装工事(L=400m)
 六地藏地区舗装工事(L=2,000m)
 ・調査推進：石部～小野地区調査設計
 ■H27年度事業費：1,090百万円
 ■H27 湖南市石部～栗東市小野 3.4km 暫定2車線開通予定(2/4)

栗東水口道路 II (国道1号)
 ■全体事業費：約479億円
 ■H27年度事業内容
 ・用地推進：菩提寺地区移設補償
 ・工事推進：菩提寺地区舗装工事(L=700m)
 ・調査推進：菩提寺地区調査設計
 ■H27年度事業費：231百万円
 ■H27 湖南市菩提寺～同市石部 0.7km 暫定2車線開通予定(2/4)

水口道路 (国道1号)
 ■全体事業費：約400億円
 ■H27年度事業内容
 ・用地推進：名坂～泉地区公共移設補償
 ・工事推進：名坂～泉地区舗装工事(L=2,100m)
 ・調査推進：名坂～泉地区調査設計
 ■H27年度事業費：838百万円
 ■H27 甲賀市水口町名坂～泉 3.5km 完成4車線開通予定(4/4)

野洲栗東バイパス (国道8号)
 ■全体事業費：約290億円
 ■H27年度事業内容
 ・用地推進：大中小路地区(用地先行取得国債)
 中～妙光寺地区(A=36,000m²)
 ・工事推進：妙光寺地区文化財発掘調査(A=10,000m²)
 ・調査推進：大橋～妙光寺地区構造物設計
 ■H27年度事業費：1,500百万円

信楽道路 (国道307号)
 ■全体事業費：約80億円
 ■H27年度事業内容
 ・工事推進：取得用地管理工事
 ・調査推進：黄瀬地区調査設計
 ■H27年度事業費：10百万円



【凡例】

直轄国道(2車線)	—
直轄国道(4車線以上)	—
開通済(2車線)	—
開通済(4車線以上)	—
事業中(4車線以上)	—
事業中	—

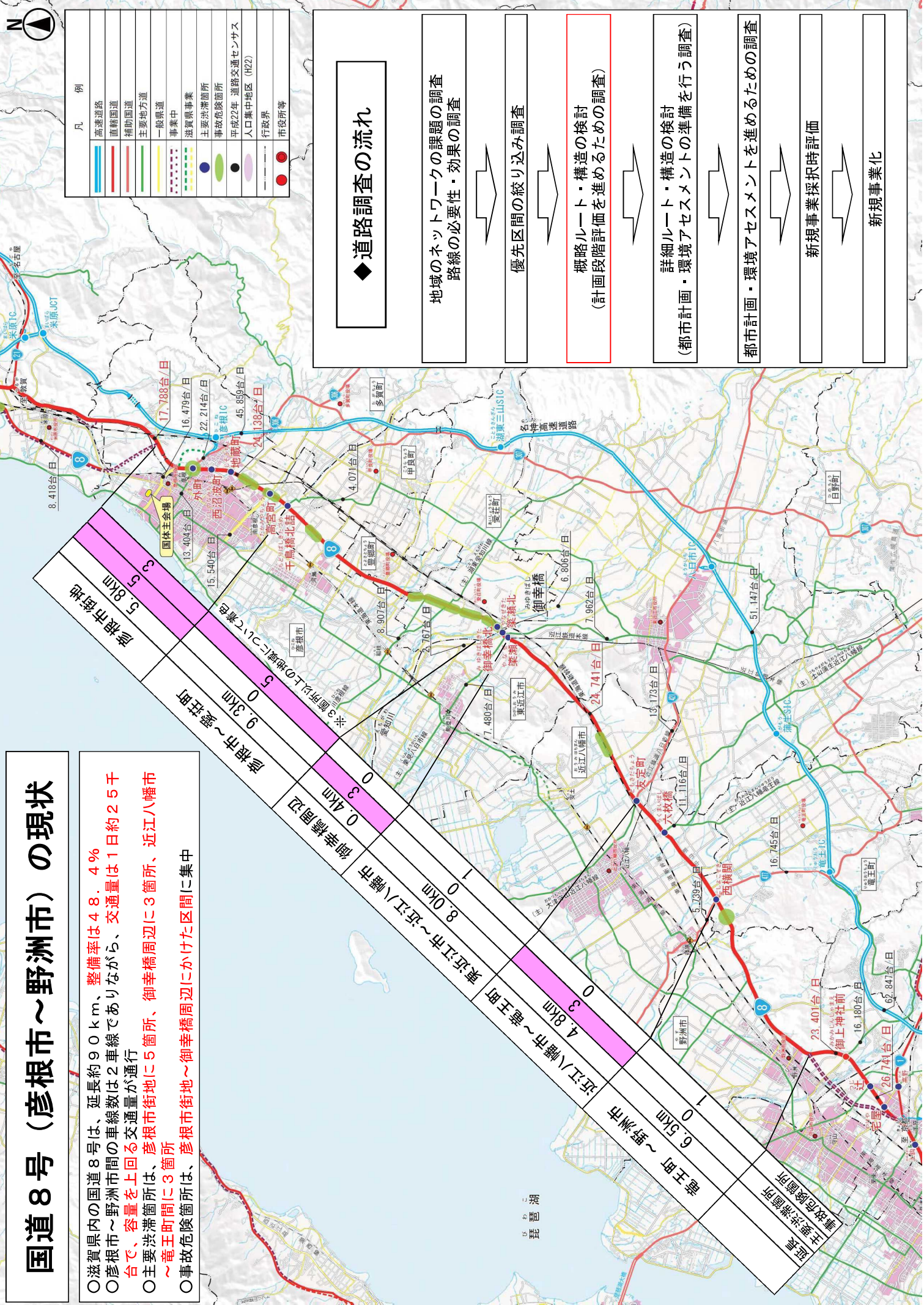
開通済(2車線)	—
開通済(4車線以上)	—
事業中(国)	—
事業中(国以外)	—

高速道路
 自動車専用道路

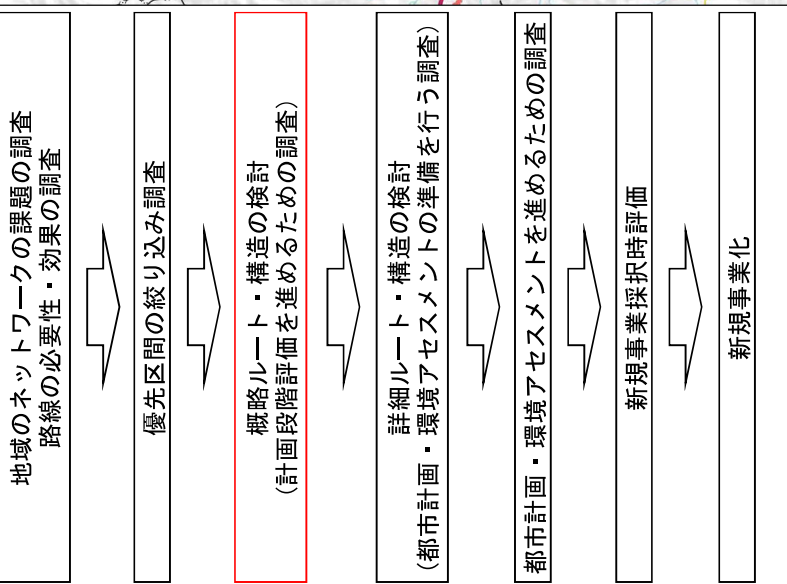
(注)開通予定年度を記載していない事業については、着手後概ね10年程度を目指すものの、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定。

国道8号（彦根市～野洲市）の現状

- 滋賀内の国道8号は、延長約90km、整備率は48.4%
- 彦根市～野洲市間の車線数は2車線でありながら、交通量は1日約25千台で、容量を上回る交通量が通行
- 主要渋滞箇所は、彦根市街地に5箇所、御幸橋周辺に3箇所、近江八幡市～竜王町間に3箇所
- 事故危険箇所は、彦根市街地～御幸橋周辺にかけた区間に集中



◆道路調査の流れ



凡	例
高速道路	高規格道路
直轄国道	補助国道
主要地方道	一般県道
事業中	遊覧事業
主要渋滞箇所	事故危険箇所
平成22年 道路交通センサス	人口集中地区 (H22)
行政界	市界等

滋賀県の特性



滋賀の持つポテンシャルを活かす道路整備がまだまだ必要です！

■北陸圏、中部圏、近畿圏のクロスポイント

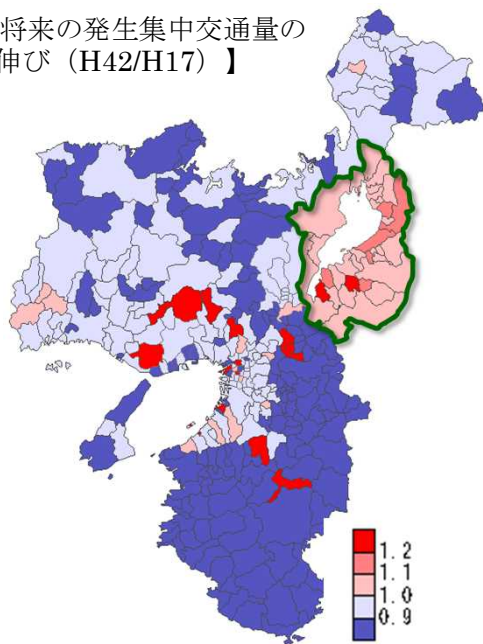


■ポテンシャルは全国1位！

- **潜在成長率※は全国1位**
※(社)日本経済研究センター(2008)
- **全国有数の内陸工業県**
県内総生産に占める第2次産業割合全国1位
- **製造業が盛ん**
製造業1事業所当たり付加価値額全国2位
- **元気に伸びゆく県**
人口自然増減率全国3位
年少人口割合全国2位
出生率全国2位
学生数(大学生・大学院)増加率全国3位
一戸建て住宅増加率全国1位

滋賀県の道路状況

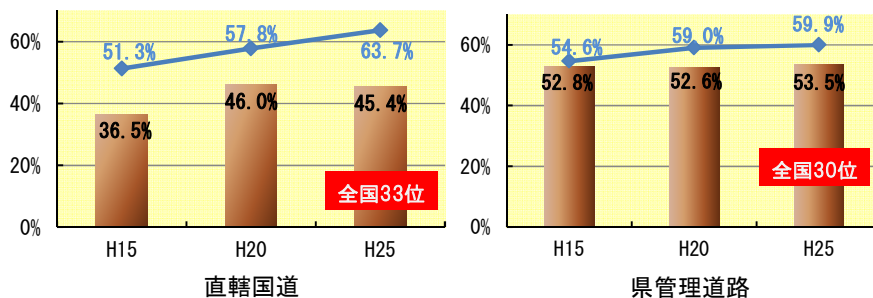
【将来の発生集中交通量の伸び (H42/H17)】



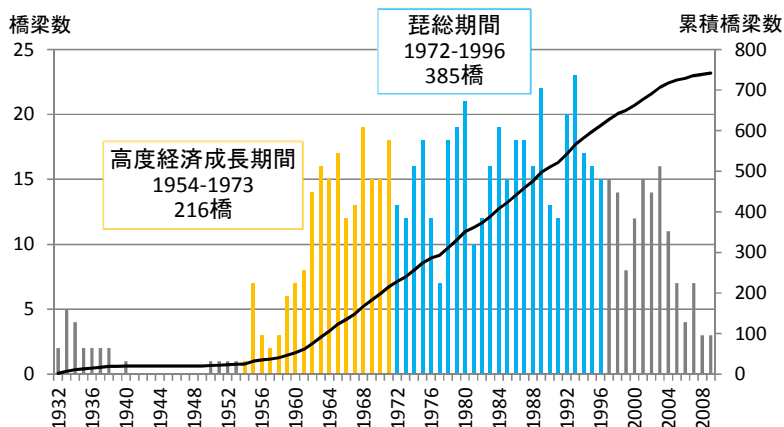
出典: H17道路交通センサスOD調査

【道路整備率の推移】

出典: 道路統計年報



【滋賀県管理の橋梁建設年次の推移】



甲賀(こうか)地域へのストック効果(こうか)！



新名神高速道路(亀山～草津田上)：H20.3供用

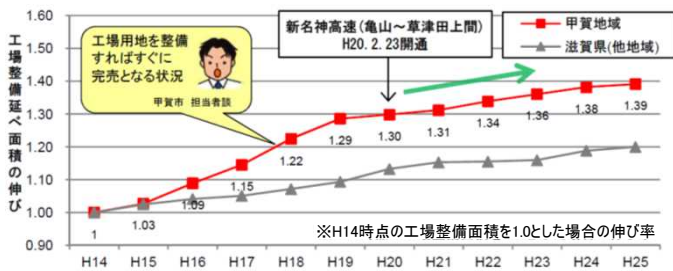
■新名神周辺工業団地の変化

こうなん こうか
【甲南フロンティアパーク(甲賀市)】



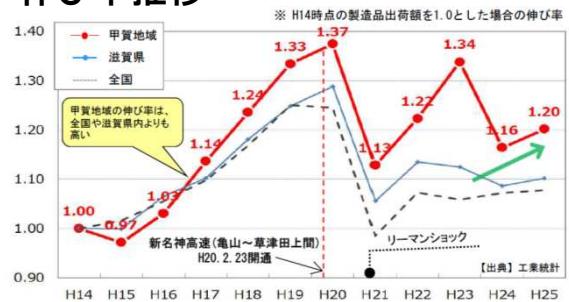
全区画完売！

■甲賀地域の工場整備延べ面積の伸び率推移

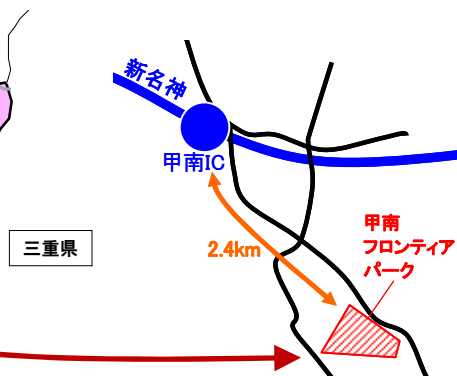
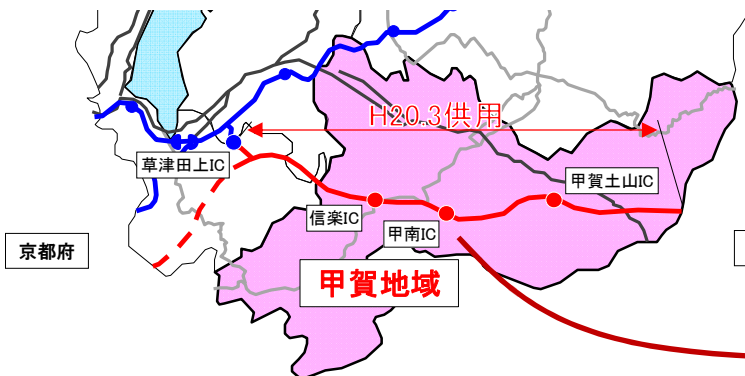


伸び率は右肩上がり！

■甲賀地域の製造品出荷額の伸び率推移



出荷額は大幅増！



道路ストック
効果

スマートICがもたらす地域活性化への光！



Mother Lake

湖東三山スマートIC(名神高速):H25.10供用

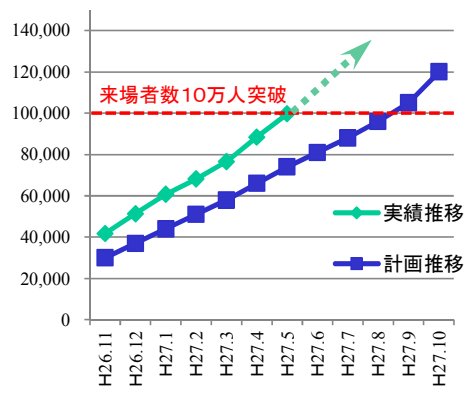
■地域活性化施設「湖東三山館あいしょう」

平成27年6月5日付け「中日新聞」



賑わう館内

■湖東三山館あいしょう累計来場者



“湖東三山館あいしょう”とは？
 地域活性化施設として、観光案内所、地域の特産物売場、飲食店、地元の農産物販売(週1日)等を備えた施設

- ・平成26年11月1日(土)開店
- ・平成27年6月4日に来場者10万人突破

スマートIC整備による地域活性化！

道路ストック効果

家ができる！企業ができる！
大学の連携ができる！

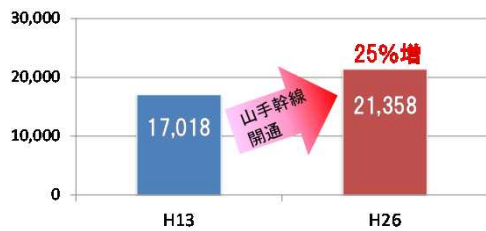
Mother Lake



■道路整備による企業進出



■周辺人口の推移



山手幹線により、住宅・企業の立地が進んだ！

■大学間の協定締結



滋賀医科大学と立命館大学間で協力協定が締結



(立命館大学副学長のコメント)

山手幹線の開通により、両大学間のアクセスが飛躍的に改善されたことを契機として、あらゆる分野で滋賀医科大学との連携・交流を本格的に展開し、その成果を世界に向けて発信したい

道路整備を契機に大学が連携！

道路ストック
効果

平成 25 年 4 月 25 日

関西広域連合

北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る取組方針

関西広域連合では、「北陸新幹線（敦賀以西）ルート提案に係る基本方針」（平成 24 年 3 月 25 日広域連合委員会決定）に基づき、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、開業までの期間や費用対効果（時間短縮効果をはじめとする利用者便益/建設・事業コスト等）、開業による波及効果などの検討を進めてきた。

これらの結果を踏まえ、北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて、下記のとおり取り組むこととする。

記

1. 北陸新幹線（敦賀以西）ルートについて検討した結果、
 - ①開業による波及効果では、関西にとって湖西ルートがやや優位であるものの 3 ルートともほぼ同等であり
 - ②小浜ルートは日本海国土軸の形成に一定程度寄与するが、
 - ③費用対効果、開業までの期間などを総合的に判断すると、「米原ルート案」が最も優位であると提案する。

(※)「米原ルート案」は、敦賀から米原を通り、新大阪に至るルートであって、リニア中央新幹線の大阪開業までは米原駅で東海道新幹線等に乗り換え、リニア中央新幹線開業後は乗り入れるものとする。
2. 「米原ルート案」については、リニア中央新幹線の開業が早まれば、米原駅での乗換の不便さが軽減され、また、乗換に伴う施設整備費用等が不要となることが期待されることから、北陸新幹線（敦賀以西）の早期整備と併せ、リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期全線同時開業についても、国や J R 東海に対し求めていく。
3. 上記 1 により提案するルートの整備に伴い発生するコスト負担のあり方については、詳細な全体事業費の提示を国に求めた上で、国と地方の費用負担のあり方や地域の受益の程度などを勘案し、引き続き、関西広域連合として検討し、関西全体で解決を図る。
4. 上記 1 により提案するルートの整備に伴い発生する並行在来線（北陸本線、湖西線を想定）については、京阪神と一体となった交通ネットワークを形成する幹線交通として、重要な役割を果たしていることから、関西広域連合は、当該並行在来線の経営が J R 西日本から分離されることは受け入れられず、分離されないよう、国や J R 西日本に求めていく。
5. 上記 1 により提案するルートの整備に伴い発生する東海道新幹線への乗り入れ等技術的課題について、関西広域連合は、国や J R 西日本、J R 東海等が積極的な対応を図るよう求めていく。
6. なお、日本海国土軸の重要性について十分議論していく必要があり、今後、小浜ルートについては、山陰新幹線をはじめとする高速鉄道網等の整備検討の中で議論されることを期待する。

新幹線鉄道網図

敦賀—新大阪間 (ルート未定)

- ①小浜ルート (距離: 123km 約9,500億円)
- ②湖西ルート (距離: 81km 約6,200億円)
- ③米原ルート (距離: 44km 約3,600億円)

平成27年(2015年)3月14日
長野—金沢間開業

平成34年度(2022年度)
金沢—敦賀間開業予定

平成39年(2027年)
品川—名古屋間開業予定

平成57年(2045年)
名古屋—新大阪間開業予定

北陸新幹線の運行体系(金沢開業時)

東京—金沢間直通列車 **かがやき** (速達タイプ)
 東京—金沢間直通列車 **はくたか** (停車タイプ)
 富山—金沢間運転列車 **つるぎ** (シャトルタイプ)
 東京—長野間運転列車 **あさま** (現長野新幹線タイプ)

