

道路整備の効果に関する滋賀の事例と今後の課題

A Study on the Effects of Road Construction in Shiga-prefecture

入江 琢郎¹⁾・中居 捨吉²⁾

By Takuo IRIB¹⁾ and Sutekichi NAKAI²⁾

はじめに

わが国最大の湖・琵琶湖を抱える滋賀県は、古来より歴史の舞台にたびたび登場し、ここを中心に広がる街道は交通の要衝として重要な役割を果たしてきた。

今日においても国土の主軸である名神高速道路をはじめ国道1号、国道8号など重要な幹線道路がこの地を通過し、日本経済を支えるネットワークを形成するとともに、地域の経済、文化、暮らしを支える動脈としての役割を果たしている。

本報告では、早くから広域幹線道路の整備の恩恵を受けた滋賀県における道路整備効果の事例および本事務所が整備を進めてきた国道バイパスによる効果の事例を取り上げるとともに、中心部に琵琶湖を抱えるという特殊な地理的条件を備えた滋賀県における今後の道路整備の課題について検討を行った。

1. 滋賀県の概要

(1) 地理的特性

滋賀県の地理的特性の第一は、言うまでもなく県土の1/6を占める琵琶湖であり、その周りに広がる近江盆地、それを取り囲む鈴鹿山系や比良山系などの山々が、古くから歌にも詠まれ、今日でも多くの観光客を集める豊かな自然をつくり出している。

東海道、中山道、北国街道など古来の幹線である街道が発達し、奈良や京の都に通じていることから経済上も軍事上でも重要な位置にあり、天下を制す

るためには、この地を押さえることが第一の条件であったことは歴史の教えるところである。

また、琵琶湖を利用した水運も重要な交通路であり、日本海からの物資輸送ルートでもあった。

今日でも、国土軸となる道路および鉄道がこの地を通過しており、交通の要衝であることに変わりはないが、一方で湖南地域は京阪神都市圏の一角を形成して、近年の人口の急増とあいまって急速に都市化が進んでおり、単なる幹線交通軸通過地域ではなく、大きな交通発生集中のある都市域として変貌を遂げている。湖西地域や湖東地域にも近年、都市化の波が押し寄せている。

(2) 社会経済特性

(a) 人口の推移

滋賀県は近年、きわめて高い人口増加傾向にあり人口の社会増加率は全国第1位である。また厚生省人口問題研究所の将来予測においても、2020年頃にもなお人口増加傾向にある府県は滋賀県を含む3県だけ（あとは埼玉県と沖縄県）とされており、かつ滋賀県がこの時点でも最も高い伸びが予測されている。すなわち、今後も長期的に人口増加が続くものと見込まれており、これに対応する社会基盤の整備が求められている。

表-1 近年の人口の年間伸び率上位の府県

(出典：各年「民力」)

	1994/1993	1995/1994	1996/1995	1997/1996
1	埼玉	滋賀	滋賀	滋賀
2	滋賀	埼玉	沖縄	埼玉
3	沖縄	沖縄	埼玉	沖縄
4	千葉	奈良	奈良	神奈川
5	奈良	千葉	宮城	宮城
6	茨城	茨城	千葉	福岡
7	宮城	宮城	福岡	千葉
8	神奈川	三重	茨城	愛知
9	山梨	福岡	愛知	兵庫
10	兵庫	神奈川・山梨	神奈川	奈良

キーワード：整備効果計測法、産業立地、道路計画

¹⁾ 正員、建設省滋賀国道工事事務所 事務所長

²⁾ 正員、建設省滋賀国道工事事務所 調査課長

(b) 経済活動の状況

後述するように、滋賀県では名神高速道路の開通等を契機として製造業を中心とした企業の立地が進み、工業団地の造成や積極的な企業誘致などにより経済力は飛躍的に高まってきた。

この結果、県民1人あたりの製造品出荷額は全国第2位（平成8年）、県民1人あたりの県民所得は全国第5位（平成7年）と高位にある。

また幹線道路沿道等への大規模商業施設の立地も積極的に展開されており、商業面での経済活動も高い水準にある。

(c) 道路整備の現況

平成7年の滋賀県における、高速道路を除く一般道路全体の整備率は43%、改良率は47%であり、各々の全国平均48%、51%をやや下回る水準である。

都道府県道以上の幹線一般道路に限れば、整備率は45%、改良率は65%であり、やはり全国平均の50%、68%をやや下回る状況にある。

当事務所の管理する直轄国道は、県内で224kmに及ぶが、これに限ってみると整備率は28%にすぎず、全国平均の50%を大きく下回る状況であり、国道を中心とした県内の幹線道路の混雑がきわめて激しいことを物語っている。

2. 道路整備の効果事例

(1) 滋賀県域の高速道路の整備と工業立地

わが国に本格的な高速道路が登場したのは、昭和38年7月の名神高速道路・栗東～尼崎間である。

図-1に示すように、名神高速道路の供用後、インターチェンジ近傍に多くの工業団地が整備され、北陸自動車道供用後には彦根や長浜など県東北部でも工業団地が展開されて、製造品出荷額は急激に増加してきた。特に付加価値の高い加工組立型の工場が進出が多く、製造業従業者1人あたりの付加価値額はこの10年間で、全国第1位の座にある。

(2) 道路整備が誘発する沿道地域の経済活動

昭和61年10月に全線開通した国道8号長浜バイパス沿道は、道路の整備が沿道への民間投資を誘発し地域経済活動の活発化につながる顕著な例となっている。

長浜バイパスの中心部1km区間を例にとると、この間の道路整備に約10億円を要したが、整備後の約10年間に沿道に25店舗が新規立地し、設備投資額は約100億円にも上っている。

一方、これらの店舗の年間の売上額は約165億円

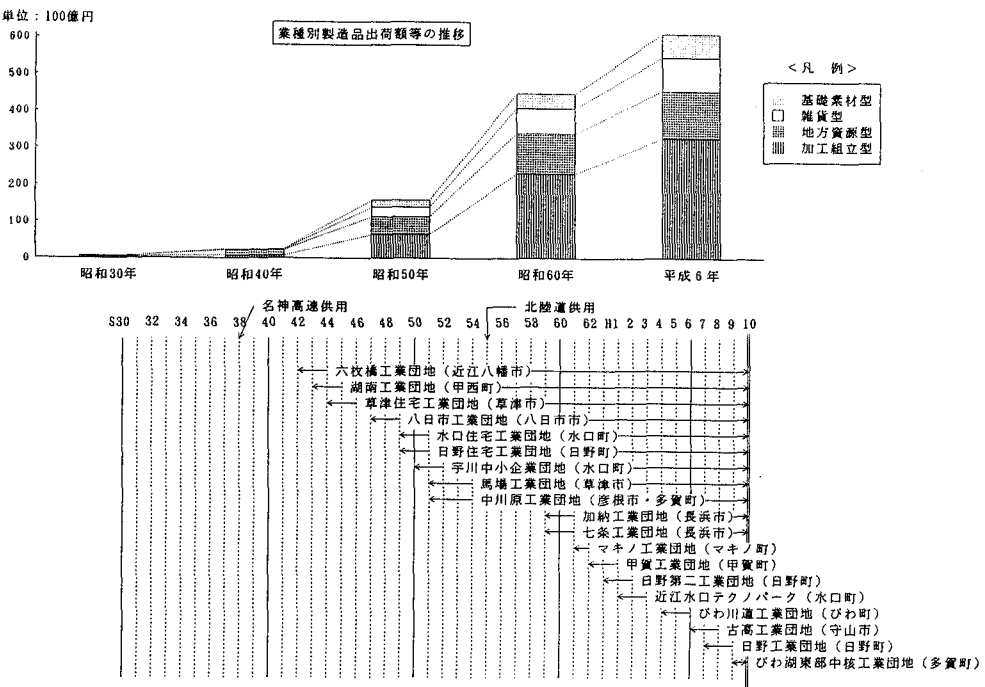


図-1 滋賀県における高速道路の整備と工業団地の展開、および製造品出荷額の推移

に達し、総雇用者数も約450人に達するなど、地域の経済、雇用に大きく貢献している。

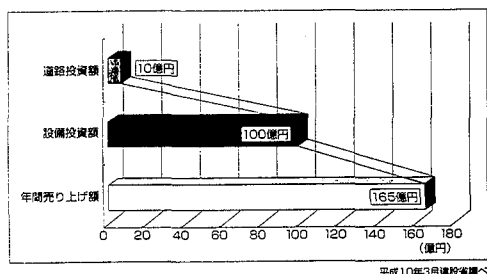


図-2 国道8号長浜バイパス沿道の商業施設の設備投資額と年間売上高

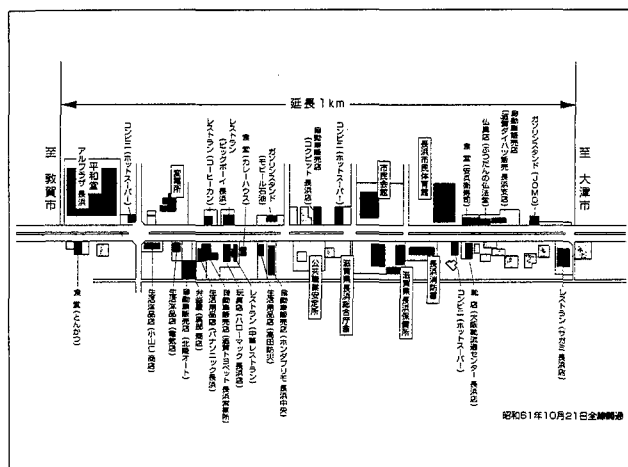


図-3 国道8号長浜バイパス中心部1 kmに立地した商業施設

(3) バイパス整備による現道の環境改善

琵琶湖の西側を南北に走る国道161号のマキノ町から今津町の間は、大型車が旧集落の続くなかを、民家の軒をかすめながら通行する状態であった。

国道161号湖北バイパスが一部区間開通して、従来の国道161号の大型車交通量は1/8に激減し、このため騒音が朝・夜10デシベル以上低減するとともに、振動についても各時間帯で10デシベル以上減少して、従来の国道161号の沿道環境の改善に大いに役立った。

バイパス整備により、これまで悪化していた現道沿道の環境が大幅に改善された顕著な例となっている。

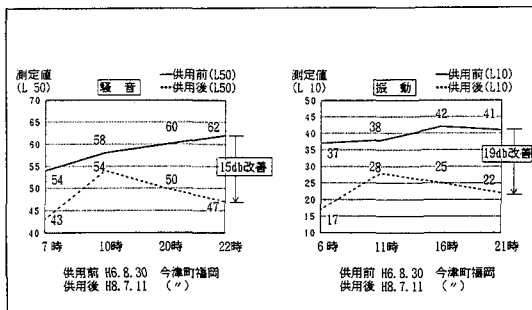


図-4 国道161号湖北バイパス整備前後の現道沿道の環境指標の変化

3. 滋賀県の道路整備の課題

(1) 滋賀県の主要な渋滞ポイント

先にみたように滋賀県では幹線となる直轄国道の整備率が著しく低い。主要渋滞ポイントをみると図-5のとおりであり、滋賀県南部における国道1号、国道8号、国道161号に集中していることが、その要因となっている。

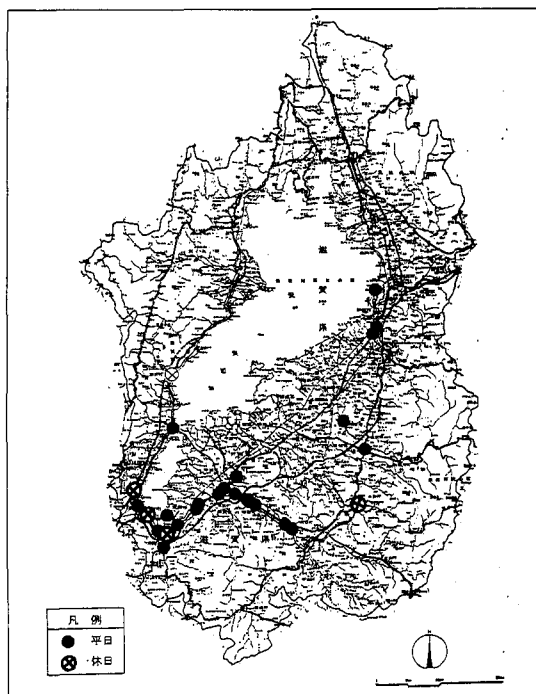
この背景には、湖南地域を中心とした県下への人口や産業の集積による交通需要の増加があるが、一方で道路整備の遅れも問題であり、とりわけ湖南地域での幹線道路の整備・強化が急務となっている。

(2) 交通流動の実態

平成6年道路交通センサスから、滋賀県を通過あるいは発着する交通の流れを整理すると、通過交通は7万台/日あり、その大半は愛知・岐阜・三重方面から京阪神・西日本方面に通過するいわゆる東西国土軸上の流れであり、これ以外に福井・北陸方面に関連する南北方向の通過交通がある。

滋賀県と周辺地域間との、いわゆる内外交通は18万台/日あり、うち12万台が京阪神・西日本方面との交通である。とりわけ大津湖南地域と京阪神・西日本の交通が9万台/日を占めている。

滋賀県内々交通は149万台/日に達するが、そのうち生活圏間の交通についてみると、やはり中部地域～大津湖南地域、甲賀地域～大津湖南地域、中部地域～東北部地域など琵琶湖東岸の地域間交通が多



図－5 滋賀県の主要渋滞ポイント

く、特に大津湖南地域を中心とした流動が目立っている。

(3) 幹線道路ネットワークの課題と整備方向

以上のような現況や地域特性からみた滋賀県の幹線道路ネットワークの課題と、これに対応する道路整備の基本方向は次のように考えられる。

(a) 広域通過交通への対応

①東西軸上の流動……………現在は名神高速道路が機能しているが、栗東～瀬田西間は6車線化されたものの、なお混雑が激しく、繁忙時を中心に渋滞している。また雪氷時の代替ルートの確保なども課題となっている。

⇒第二名神や国道1号ラインの地域高規格道路（甲賀・湖南道路）整備による国土軸の強化が必要である。

②南北軸の流動……………現在は主として北陸道～名神のラインが機能しているが、このルートが距離的に迂回になることから、湖西側の国道161号ラインを利用する自動車も多い。これらの需要に対処するとともに、北陸道～名神ラインの代替ルートの確

保が必要である。

⇒国道161号ライン（地域高規格道路・琵琶湖西縦貫道路）整備による国土軸の強化が必要である。

(b) 県内外交通への対応

①増大する交通需要への対応……………今後の人口の増加や産業立地、観光レクリエーション施設の整備とともに増加する交通需要に対処するとともに、県外の各方面との連携を強化するネットワークの形成が必要である。

⇒京阪神方面との連携を強化するために京滋断面の幹線道路を整備し、中京方面との連携を強化するために滋賀・岐阜三重断面での幹線道路の整備が必要である。

(c) 県内交通への対応

①南北間の連絡強化……………県の地域特性上、湖南地域を中心に人口・産業が集積しており、また行政機能も湖南中心となっているため、大津市を中心とした湖南地域と各地域との連携を強化しスムーズな県内移動が図られるネットワークを構築する必要がある。

⇒湖南地域を中心とした国道網の機能強化が必要である。

②琵琶湖環状網の形成……………県の中心部に琵琶湖が存在するという地形上、地域間相互の連携を確保することが重要である。

⇒琵琶湖を中心とした多重の環状網を形成することが必要である。

③琵琶湖横断路の強化、環状網相互の接続……………特に湖南地域では琵琶湖及び瀬田川が隘路となっていることから、湖西と湖東の連携強化が必要となっている。また琵琶湖の環状道路相互を連絡し、環状網としての機能（交通の分散機能、バイパス機能）を発揮させる必要がある。

⇒新たな琵琶湖横断路の整備、琵琶湖の環状網を形成する道路相互を接続する放射道路の整備が必要である。

(4) 滋賀県の幹線道路ネットワーク構成

以上の結果から滋賀県の幹線道路網の構成としては、東西国土軸・南北国土軸と県外各方面との連携軸、琵琶湖を中心とした環状放射網が相互に連携して機能する形態が望ましいと考えられる。