

地域別アクションプログラム
(甲賀土木事務所)

第2回 地域ワーキング



令和4年10月13日(木)

滋賀県甲賀土木事務所

説明内容

1. 地域ワーキングの趣旨と討議内容

(地域WGの役割、今回の地域ワーキングの趣旨と討議内容、第1回地域WGの意見整理、客観的評価マニュアルの概要)

2. 「地域の声」「地域の重点項目」の選定(案)

(取りまとめ方針、県民アンケート、各市からの意見、市町からの意見及び県民アンケートとの対比、「地域の声」案、「地域の重点項目」案、「地域の声」と「地域の重点項目」の関係)

3. 甲賀地域の現状

(産業の動向、事業所の立地状況、新名神沿線への企業進出)

4. 地域の重点項目に係る地域の現状

(広域道路網、交通量、速度、渋滞損失時間、重要物流道路、自転車関連事故、歩道整備)

5. まとめ

(今回の地域ワーキングの論点)

6. 次回の地域ワーキング

(第3回地域ワーキングの開催予定概要)

1. 地域ワーキングの趣旨と討議内容

1.1 地域ワーキングの役割

地域
WG

地域における道路に関する意見徴収



地域の声として整理



地域の声のうち、
特に重要な内容を

地域の重点項目として設定

1.2 第2回地域ワーキングの趣旨と討議内容

地域ワーキング(WG)	主なWGの内容
第1回地域WG 令和4年8月9日開催	各委員から管内道路の課題等に関する意見をいただく
第2回地域WG 令和4年10月13日 今回	第1回WGで出た意見をもとに、「地域の声(案)」、客観的評価マニュアルの「地域の重点項目(案)」を作成・提示し、各委員から意見をいただく
第3回地域WG 令和4年11月予定	「地域の声」や「地域の重点項目」、「定量的指標」等を報告するとともに、個別路線の代表候補箇所を提示
第4回地域WG 令和4年12月予定	アクションプログラム2023(案)の報告

※「地域の声」：地域ワーキングで伺った意見をもとにまとめる、地域課題やその課題を踏まえた今後の道路整備についての意見。

1.3 第1回地域ワーキングの意見整理

区分	主な意見
災害	<ul style="list-style-type: none">●行政が連携し、激甚化する豪雨災害に備えた道路整備を。●豪雨災害で通学路のアンダーパスが通行不能になった。●ハード対策及びソフト対策の両面から、災害に備えた道路整備が必要である。
交通安全	<ul style="list-style-type: none">●自転車通行帯がない道路を利用する、自転車利用の通学者が危険。●既存道路に対し、歩道を整備して欲しい。●県道と町道境で歩道の接続が不十分なため危険。●歩道未整備の県道にゾーン30規制など、ソフト面の安全対策をして欲しい。●信号灯器の新設は新たな交通規制箇所を増やすことになるため、必要性を検証する必要がある。
地域活性化	<ul style="list-style-type: none">●将来的な名神名阪連絡道路整備に合わせて沿線地域が活性化する道路整備を。
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none">●名神名阪連絡道路のような高規格幹線道路を補完する道路網整備をして欲しい。●大型物流交通と生活交通を分離する機能分担が必要。●広域な連携を強化する道路網整備の検討が必要。
道路空間創出	<ul style="list-style-type: none">●歩道の連続性が確保されておらず危険な箇所が存在。●幅員が広い歩道については、自転車走行空間を確保して欲しい。●トラックと自転車が共存して危険な箇所については、自転車道を整備して欲しい。

1.4 第1回地域ワーキングの意見整理

区分	主な意見
渋滞	<ul style="list-style-type: none">●隣接市との連携強化により、渋滞対策を検討して欲しい。●バイパス未整備区間で渋滞が発生。●国道1号の4車線化が遅れていることにより慢性的な渋滞が発生。●渋滞を回避するため生活道へ侵入する自動車が存在。
維持管理	<ul style="list-style-type: none">●路肩の舗装状況が悪いことにより、自転車が車線内を走行。
その他	

1.6 客観的評価マニュアルの概要

【事業の1次評価の内訳】

拠点間ネットワーク整備

拠点内道路空間整備

【評価対象事業】

現道拡幅、バイパス整備、交通結節点整備、
交差点改良事業を想定

【評価対象事業】

歩道整備、自転車道整備、道路空間再配分
を想定

【事業の進捗状況】

AP事業期間（5年間）で事業が全く進捗していないものについては事業継続について再考

4項目で評価

- I. 取組の柱の実現
- II. その他評価項目
- III. 費用便益比

IV. 地域特性

3項目で評価

- I. 取組の柱の実現
- II. その他評価項目

III. 地域特性

最大2点の加点

事業の
1次評価

ランクⅠ
(6点以上)

ランクⅡ
(6～3点)

ランクⅢ
(3点未満)

地域特性に与えられた最大2点は、
事業の1次評価結果に大きな影響を与える加点要素

2. 「地域の声」 「地域の重点項目」の選定（案）

2.1 「地域の声」のとりまとめ方針

● 地域ワーキングの意見を反映

第1回地域ワーキングで頂いた意見を基本に、県民アンケート、市町からの意見を踏まえてとりまとめる。

● わかりやすく簡潔にとりまとめ

広く住民に理解していただくため、わかりやすい文章で簡潔に整理する。

● パンフレットで周知

今後作成、配布するアクションプログラム2023のパンフレットに、意見を掲載し、広く地域内（県内）に周知する。

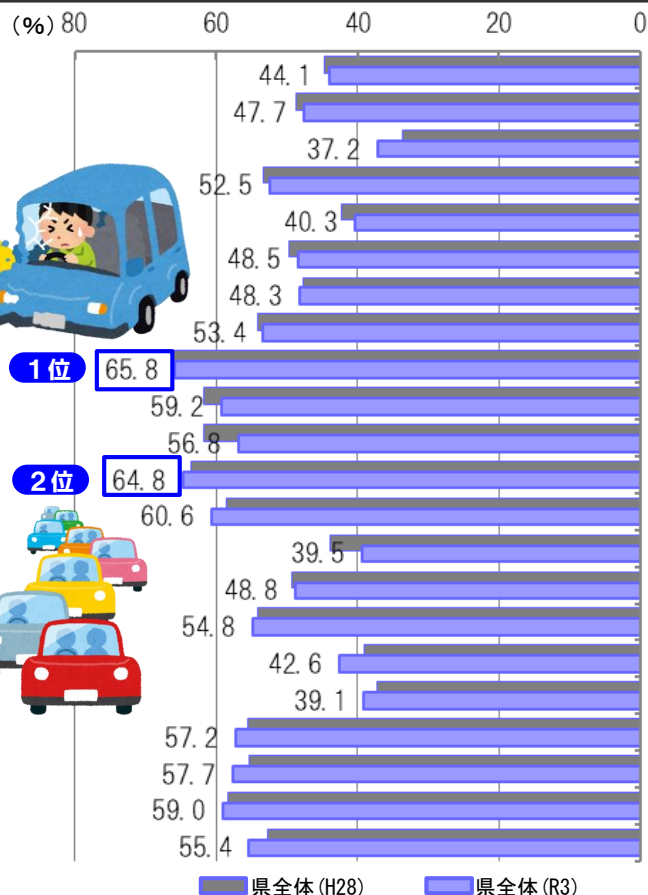
2.2 県民アンケート (R3.6実施)

■道路整備の必要性※に関する意見概要

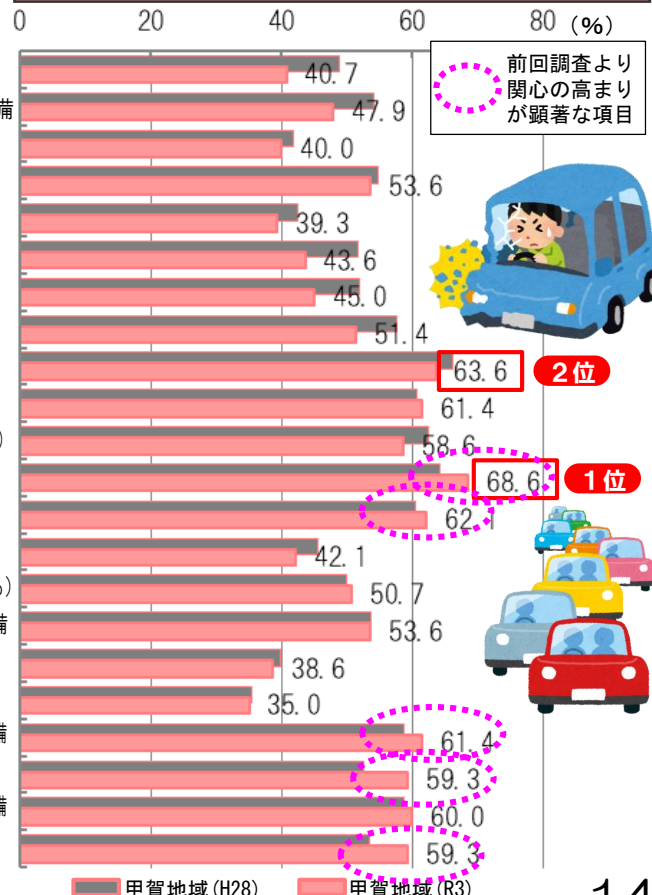
※5段階評価において、重要度が「高い」、「やや高い」と回答された方の割合

- 県全体では、「交通事故の発生を減らす道路の整備」、「渋滞を緩和・解消させる道路の整備」に対する意見が多く、前回調査と比べ全体的な傾向としては劇的な変化は無いが、「渋滞」、「歩道整備」、「無電柱化」等が増加。
- 甲賀地域では、「渋滞を緩和・解消させる道路の整備」、「交通事故の発生を減らす道路の整備」に対する意見が多く、前回調査と比べ全体的な傾向としては劇的な変化は無いが、「渋滞」、「通学路」、「災害」等が増加。

県全体(回答数:1,044)



甲賀地域(回答数:140)



2.3 各市からの意見

- 交通量の増大に伴う渋滞解消のため、高速道路・国道・県道等の幹線道路とのアクセス性を向上させる広域ネットワークの形成
- 生活道路への大型車の流入が顕著なため、子供や高齢者等のすべての利用者が安全に利用できる歩道整備および幹線道路と生活道路との機能分離
- 地震や豪雨等の自然災害に備えた道路整備や、災害発生後の迅速な復旧・復興に寄与する道づくり

2.4 市町からの意見、県民アンケートとの対比

区分	主な課題	市町意見	県民アンケート
災害	・行政が連携し、激甚化する豪雨災害に備えた道路整備	○	61.4%
	・豪雨災害によるアンダーパスの通行不能及び歩道橋の整備	○	61.4%
	・災害に強い道路整備	○	61.4%
交通安全	・通学路における自転車通行帯の確保	○	58.6%
	・既存道路の歩道整備	○	61.4%
	・県道と町道境における歩道接続の改良	○	61.4%
	・歩道未整備の県道にゾーン30規制など、ソフト面の安全対策	—	—
地域活性化	・名神名阪連絡道路整備に合わせた、周辺道路の道路整備	—	—
道路ネットワーク	・高規格幹線道路を補完する道路網整備		—
	・大型物流交通と生活交通を分離する機能分担	○	51.4
	・広域な連携を強化する道路網整備		—
道路空間創出	・歩道の連続性の確保	○	61.4%
	・自転車走行空間の確保	—	58.6%
	・トラック、自転車の共存による危険箇所に対する自転車道整備	—	58.6%

県民アンケートの構成比は、5段階評価において、重要度が「高い」「やや高い」と回答された方の割合

2.4 市町からの意見、県民アンケートとの対比

区分	主な課題	市町意見	県民アンケート
渋滞	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接市との連携強化による渋滞対策 ・バイパス整備 ・大型連休時の観光交通によるバイパスでの渋滞対策 ・国道1号の4車線化 	○ ○ ○ ○	68.6% 68.6% 68.6% 68.6%
維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・路肩の舗装状況が悪く、自転車が車線内を走行 	—	58.6%
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ハード対策及びソフト対策の両面からの災害に備えた対策 	—	—

県民アンケートの構成比は、5段階評価において、重要度が「高い」「やや高い」と回答された方の割合

2.5 「地域の声」・「地域の重点項目」(案)

「地域の声」(案)と「地域の重点項目」(案)との対応

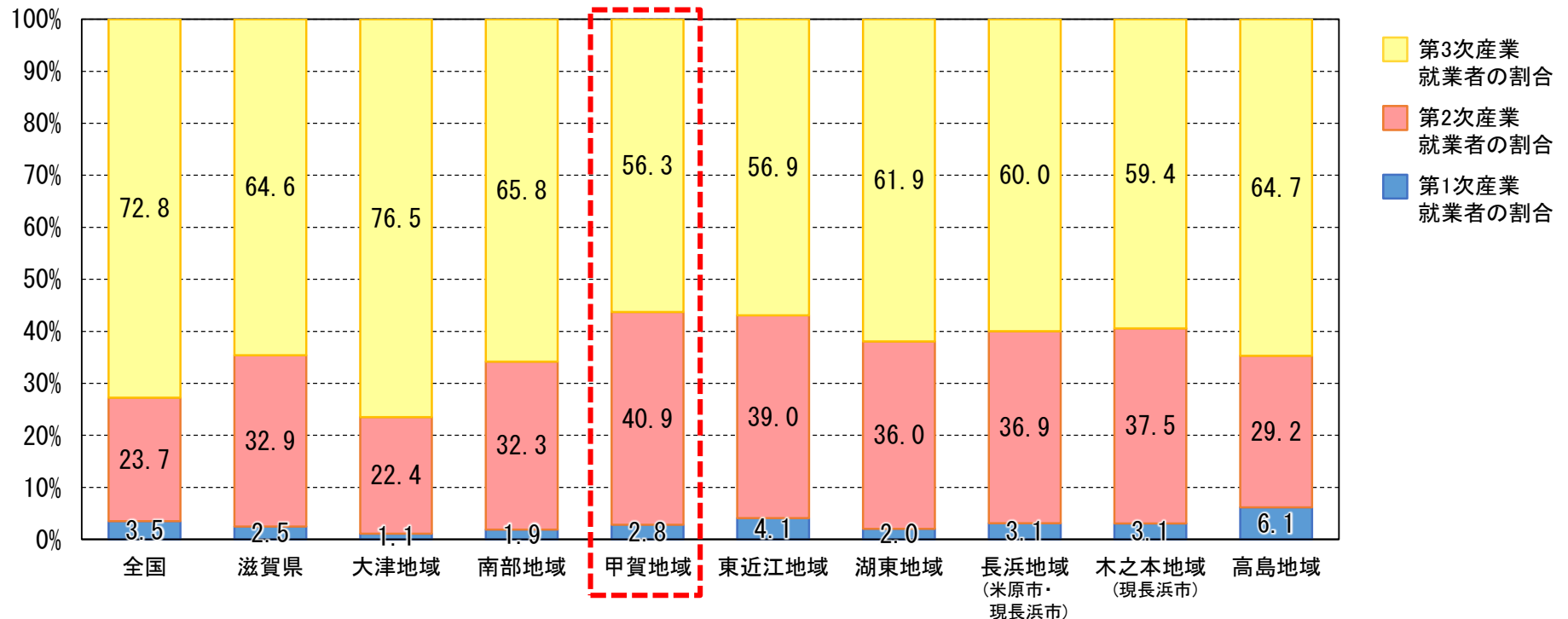
「地域の声」(案)	「地域の重点項目」(案)
災害に強い道路整備	
広域的な連携を強化するネットワークの整備 物流を支えるネットワークの整備 渋滞のないスムーズなネットワークの整備	・I.C.や鉄道駅、工業団地へのアクセス道路の整備
安全・安心な道路空間の創出	・通学路等の整備
自転車走行環境の整備	

3. 甲賀地域の現状

3.1 産業の動向

- 滋賀県は、全国に比べ第2次産業に従事する就業者の割合が高い。
- 甲賀地域は、滋賀県に比べ第2次産業に従事する就業者の割合が高く、第3次産業に従事する就業者の割合が低い。

■産業別の人口割合（令和2年）



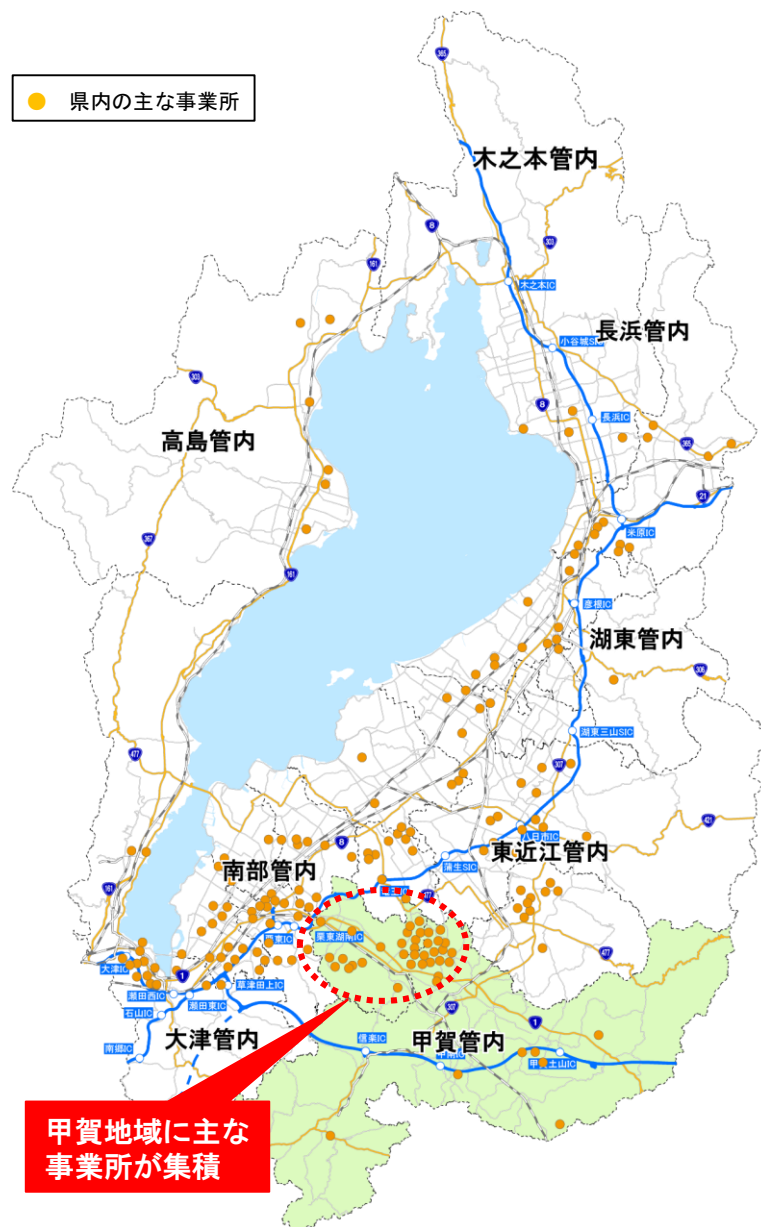
※統計データの都合上、長浜地域は米原市と現長浜市の合計値を示す。
木之本地域は現長浜市の値を示す。

出典：国勢調査（令和2年）

3.2 事業所の立地状況

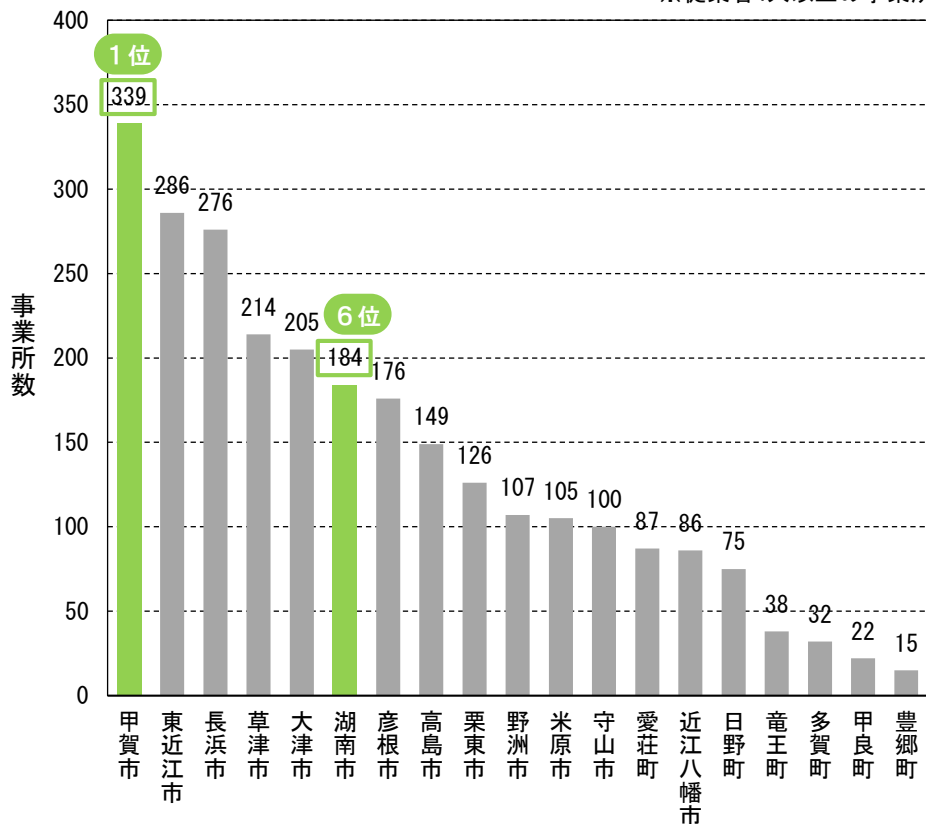
- 甲賀地域北部に主な事業所が集積。
- 市町別の事業所数（従業者4人以上）では甲賀市が最も多く（339箇所）、湖南市も県内6位（184箇所）となっている。

■ 県内の主な事業所集積位置図



■ 県内の市町別事業所数※

※従業者4人以上の事業所

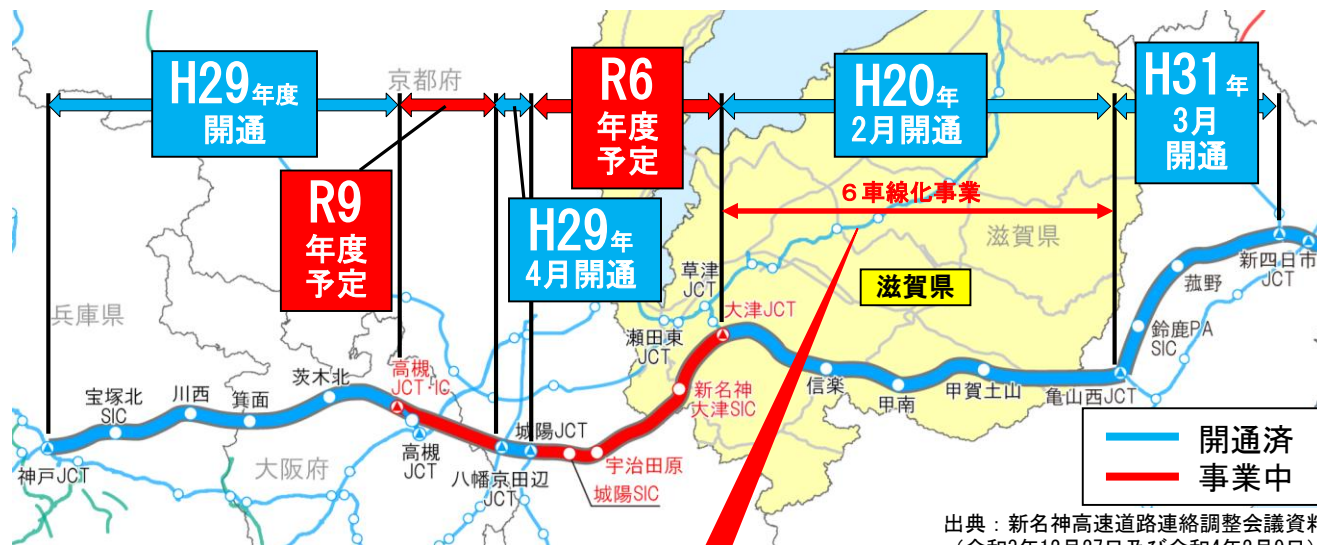


出典：工業統計調査（2020：2019実績）

3.3 新名神沿線への企業進出

■新名神高速道路の事業進展

- H20.2の県内区間の開通以降、県内外で事業が進展。
- 残る「大津JCT～城陽JCT」と「八幡京田辺JCT～高槻JCT」についても令和9年度までに順次開通予定。
- 県内外間の広域的な交流・連携の強化が期待される。



出典：新名神高速道路連絡調整会議資料
(令和3年12月27日及び令和4年2月9日)

新名神6車線化事業（大津JCT～亀山西JCT）

- 大津JCT～亀山西JCT間では6車線化事業を実施中。
- 物流効率化（次世代物流システムへの対応も視野）による生産性の向上や災害時における代替性強化のほか、今後本格化する名神リニューアル工事における円滑な交通の確保にも寄与。

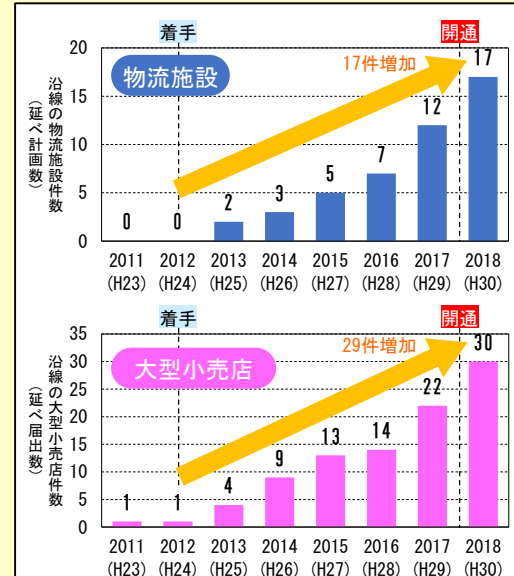
片側3車線運用区間の状況
(R4.3.29運用開始)



出典：NEXCO西日本ホームページ

【新名神（高槻JCT・IC～神戸JCT間）の開通効果】

高槻JCT・IC～神戸JCT通過市町に進出した企業は、物流施設で17件、大型小売店で29件増加。



出典：NEXCO西日本ホームページ

4. 地域の重点項目に係る地域の状況

4.1 広域道路ネットワーク路線

- 甲賀地域では、広域道路ネットワーク路線として近畿自動車道名古屋神戸線（新名神）と甲賀湖南道路が「高規格道路」、甲賀湖南道路以外の国道1号が「一般広域道路」として供用中。
- “名神名阪連絡道路”及び甲賀湖南道路の延伸部が「高規格道路」として位置づけ。

■広域道路ネットワーク路線※の状況

※広域道路ネットワーク路線とは

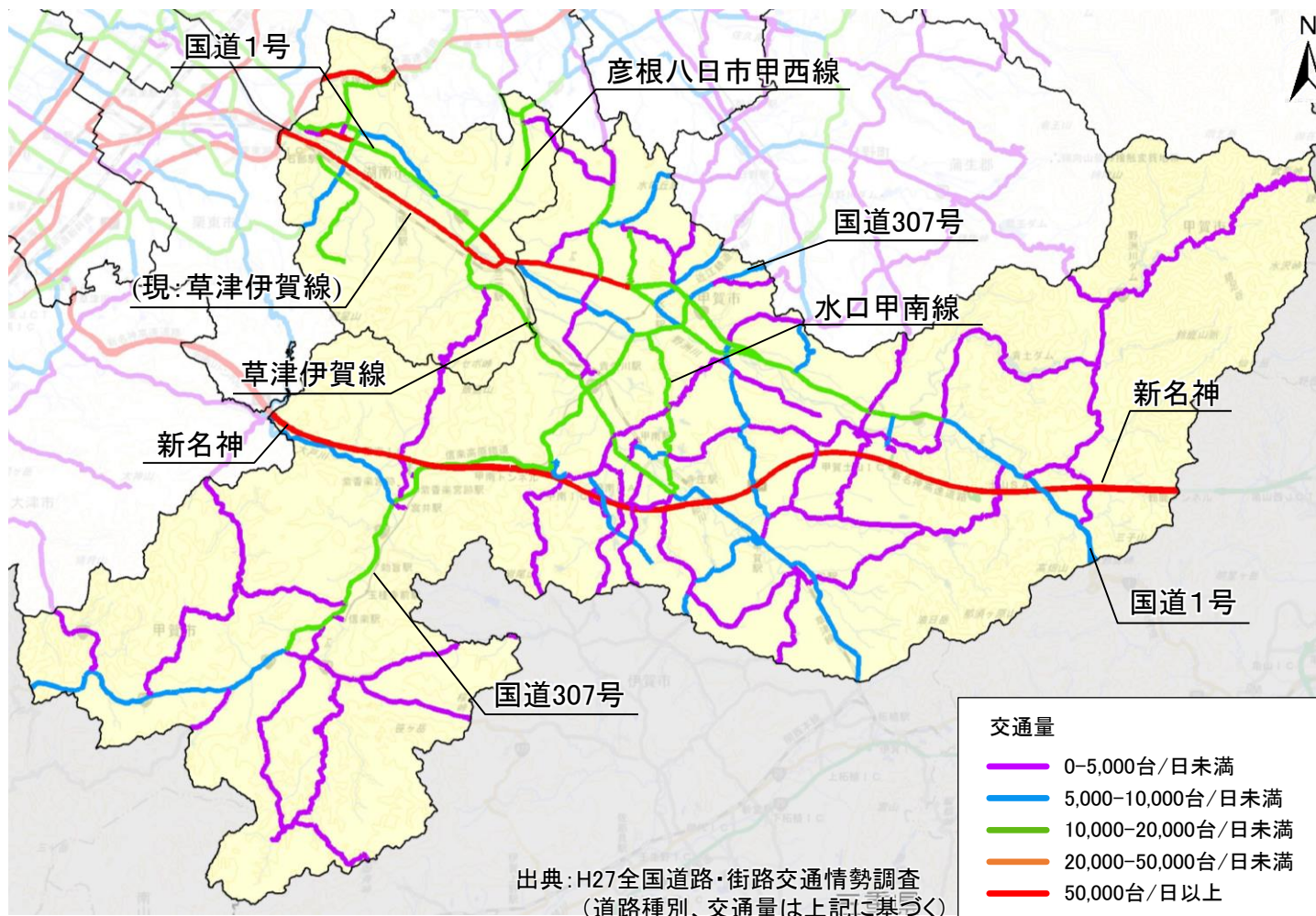
現状の交通課題の解消を図る観点及び新たな国土形成の観点の「両輪」となる観点を踏まえ、「平常時・災害時を問わない安定的な輸送」、「自動運転等の将来のモビリティへの備え」といった機能・役割を担う路線。「高規格道路」と「一般広域道路」の2階層で位置づけ。



4.2 交通量の状況①（全車交通量）

- 新名神や国道1号における交通量の多さが目立つ。
- そのほか国道307号や、彦根八日市甲西線～草津伊賀線、水口甲南線などでも交通量が多い。

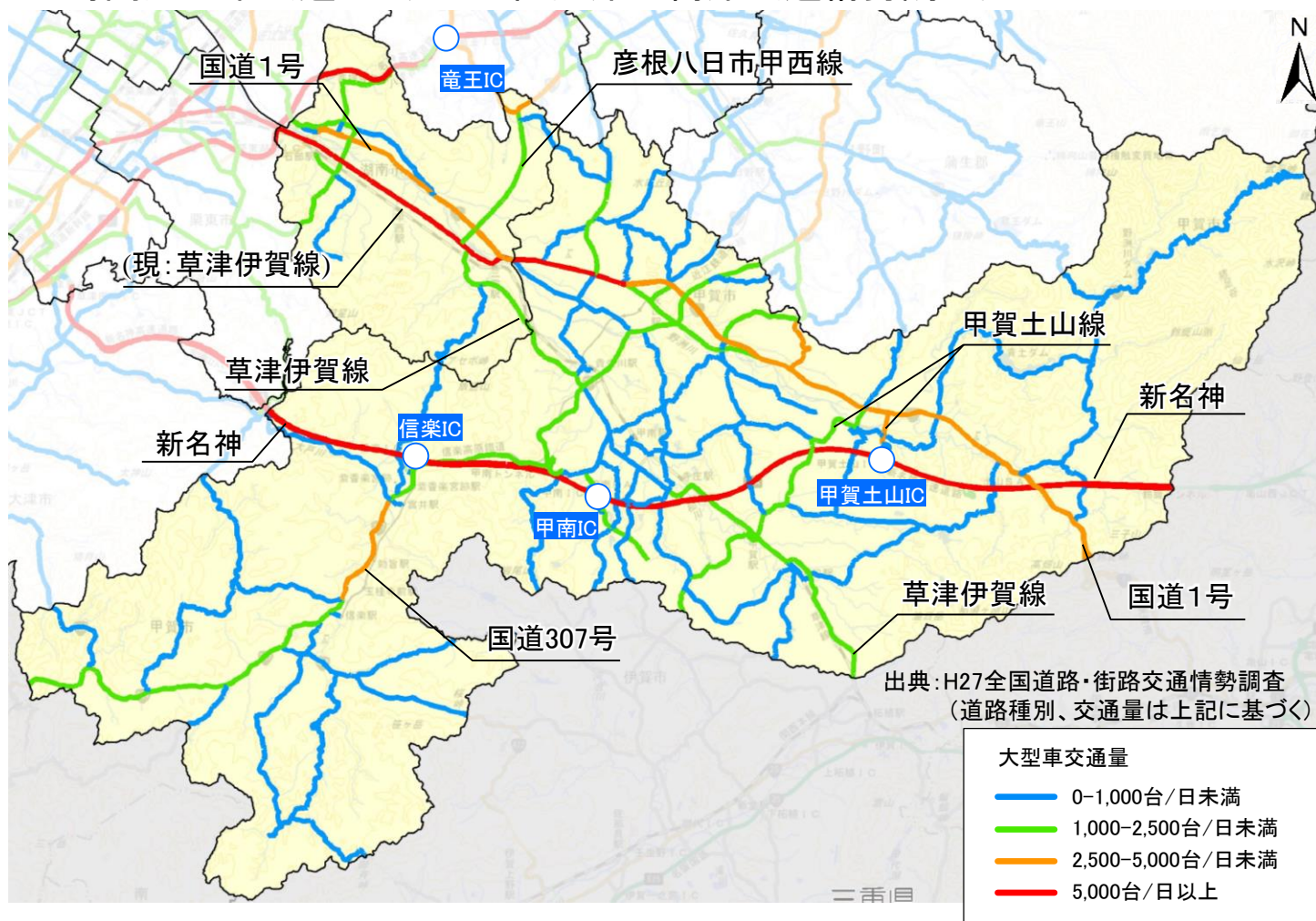
■24時間全車交通量（H27全国道路・街路交通情勢調査）



4.2 交通量の状況②（大型車交通量）

- 全車よりも新名神や国道1号への集中が際立つ。
- その他の道路では、国道307号や彦根八日市甲西線～草津伊賀線、甲賀土山線など、高速ICにアクセスする路線において多さが目立つ。

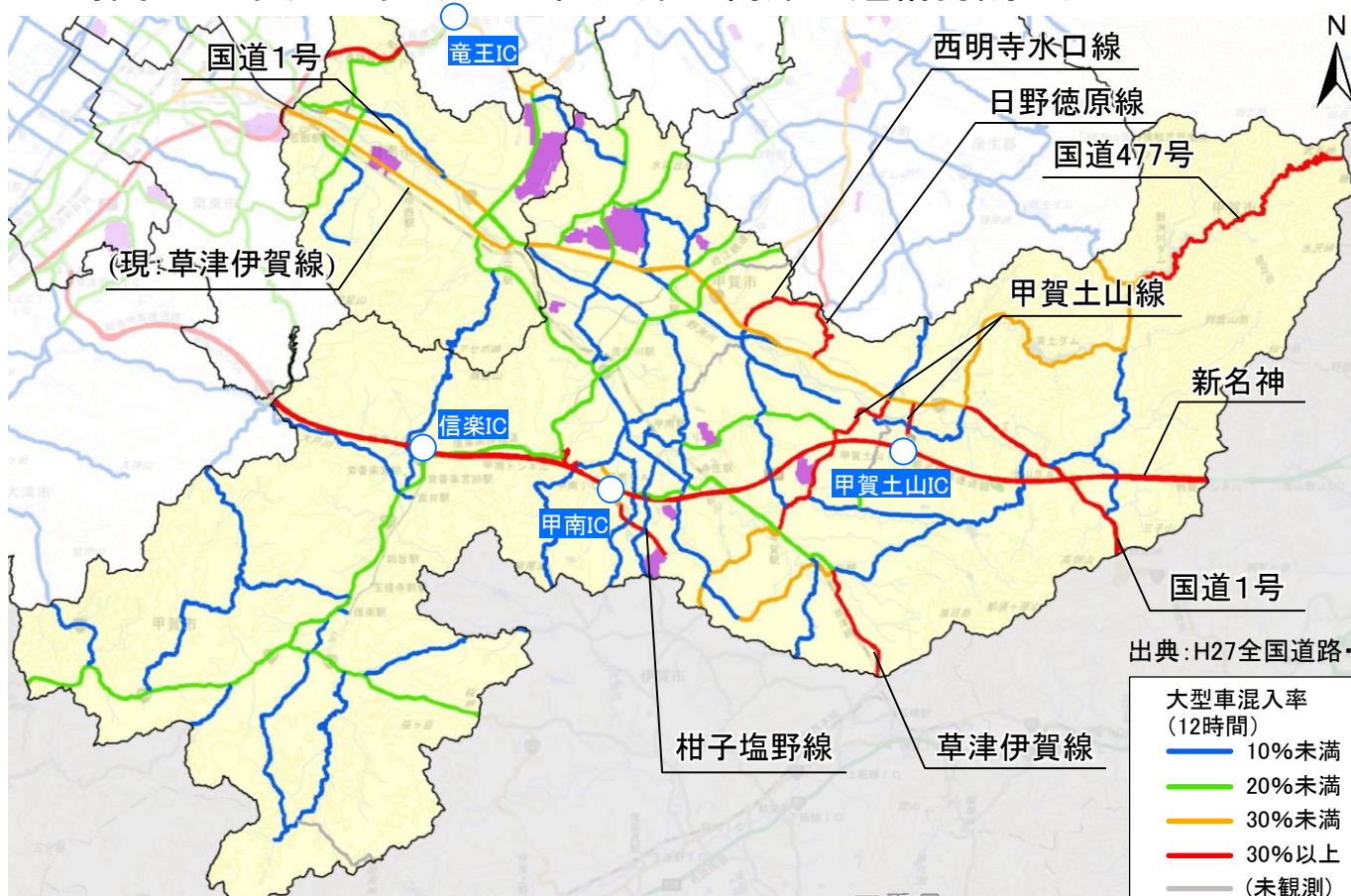
■24時間大型車交通量（H27全国道路・街路交通情勢調査）



4.2 交通量の状況③（大型車混入率）

- ・ 広域幹線では新名神における高さが際立っているほか、国道1号も比較的高い。
- ・ その他、甲賀土山線や柑子塩野線といった高速ICにアクセスする路線のほか、西明寺水口線や日野徳原線における高さが目立つ。
- ・ なお、県境部など一般交通が少ない区間では相対的に大型車混入率が高くなる。（国道477号や草津伊賀線）

■12時間大型車混入率（H27全国道路・街路交通情勢調査）



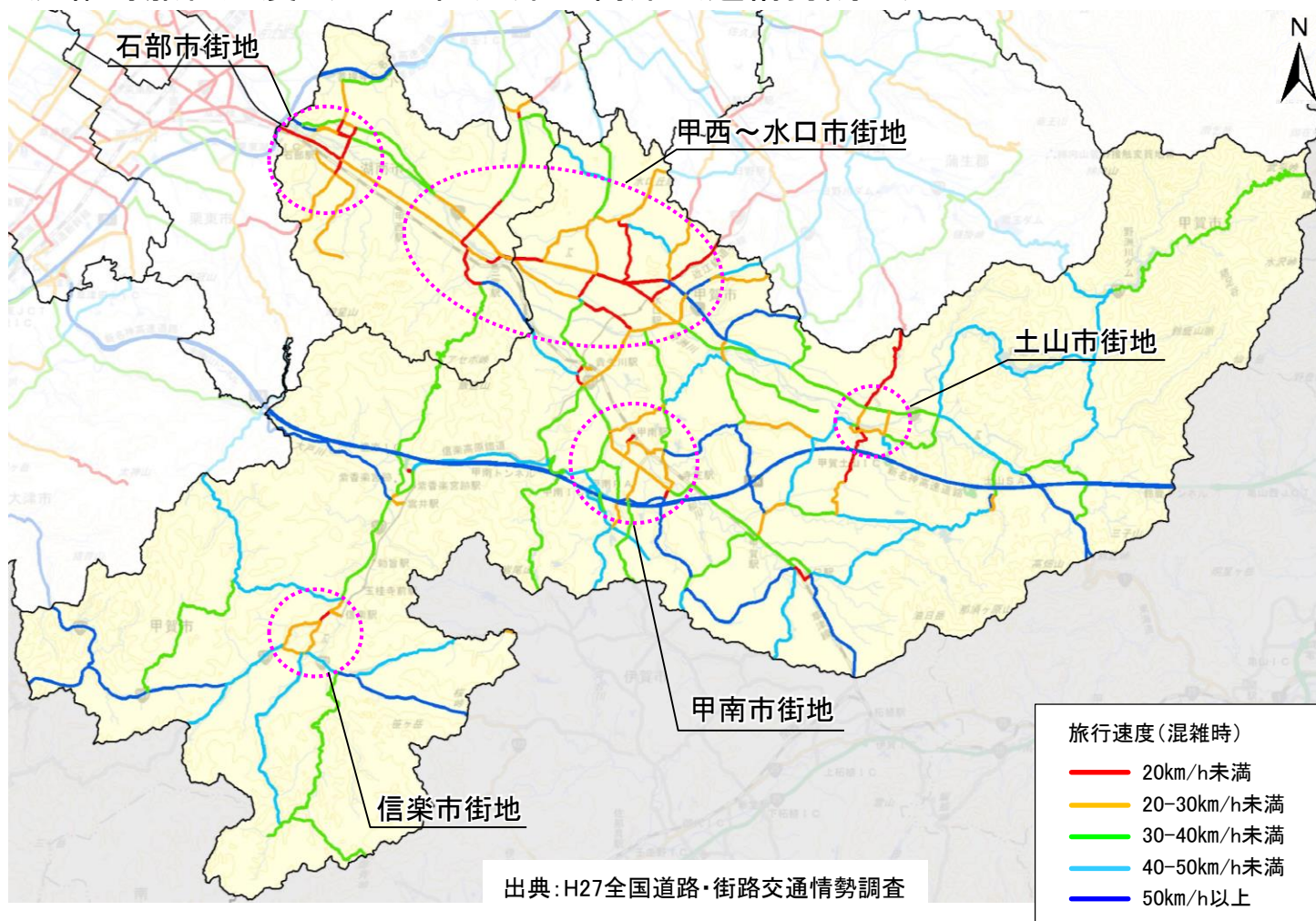
出典：H27全国道路・街路交通情勢調査



4.3 混雑時の速度状況

- 国道1号沿線の石部、イオンタウン周辺、水口、土山といった市街地において低速区間の多さが目立つ。
- その他でも、甲南や信楽といった旧町中心部においても速度低下が生じている。

■混雑時旅行速度（H27全国道路・街路交通情勢調査）



4.4 渋滞の状況（渋滞損失時間）

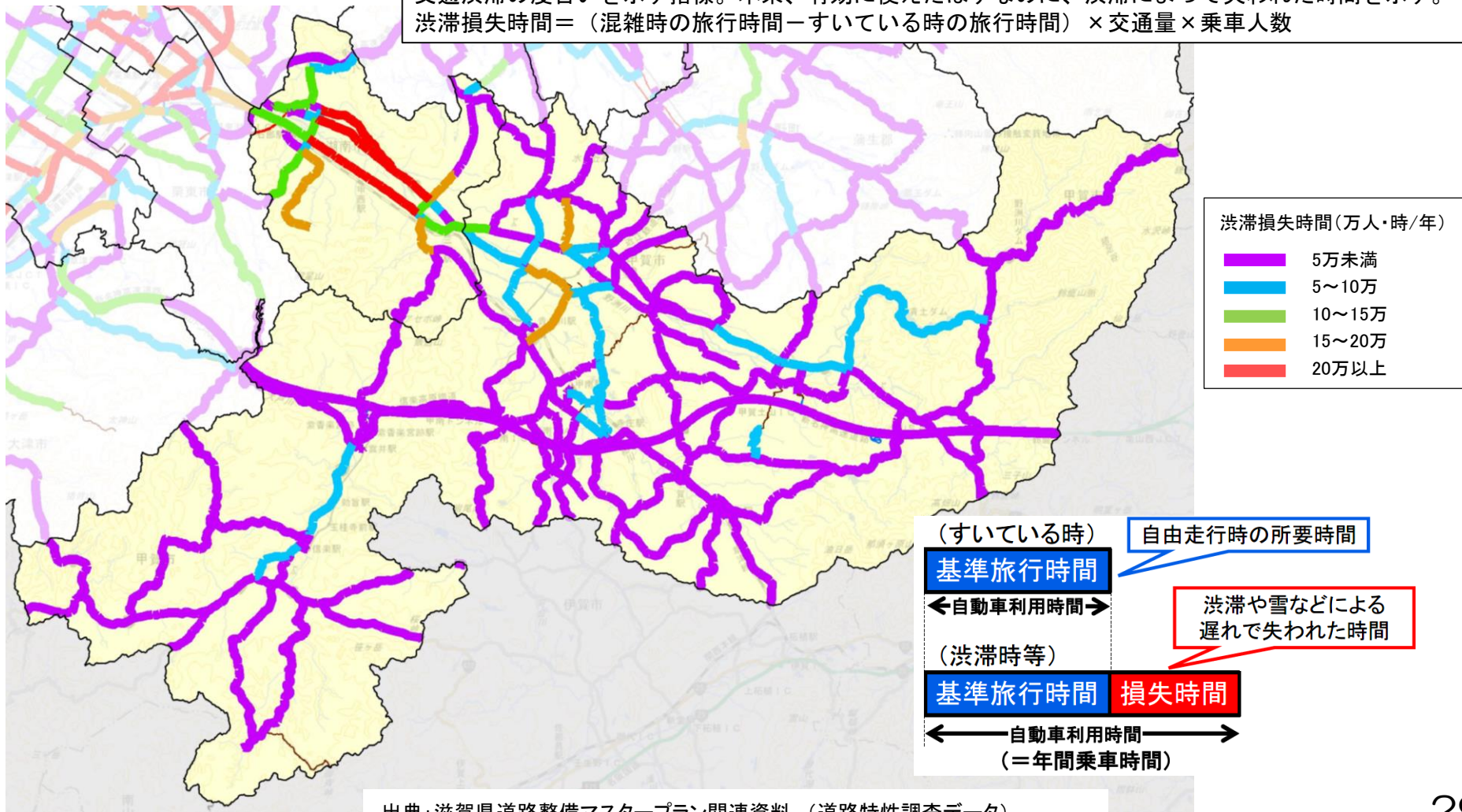
- 名神高速道路や国道1号等へのアクセスルートとなる東西方向や南北方向の幹線道路には渋滞損失時間の多い区間が目立つ。

■ 渋滞損失時間の状況※

※ 渋滞損失時間とは

交通渋滞の度合いを示す指標。本来、有効に使えたはずなのに、渋滞によって失われた時間を示す。

渋滞損失時間 = (混雑時の旅行時間 - すいている時の旅行時間) × 交通量 × 乗車人数

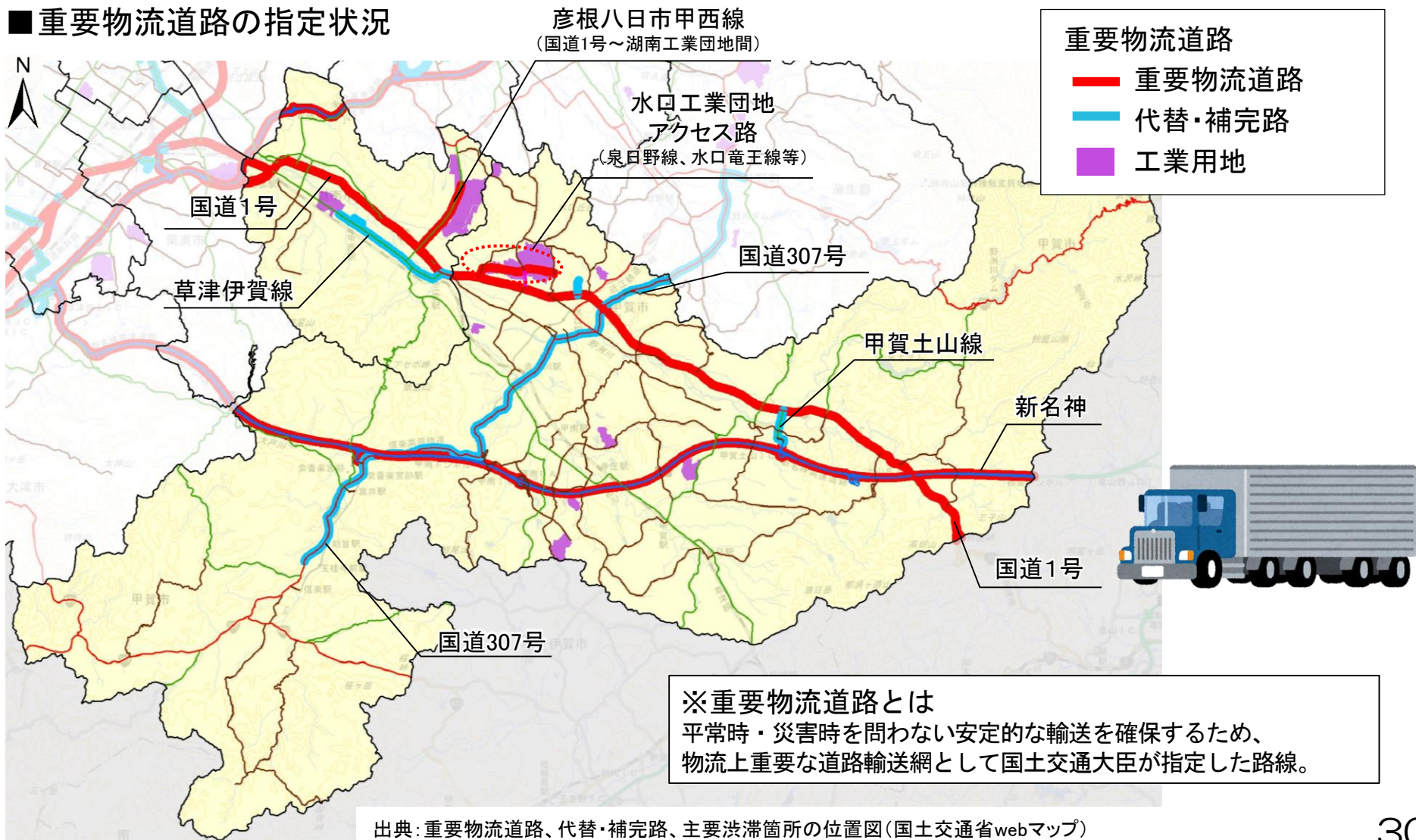


出典: 滋賀県道路整備マスタープラン関連資料 (道路特性調査データ)

4.5 重要物流道路の状況

- 重要物流道路は、新名神、国道1号及びこれらの路線と主要な大規模工業団地を結ぶ路線が指定。
- 代替・補完路としては、国道307号や草津伊賀線、甲賀土山線などが指定。

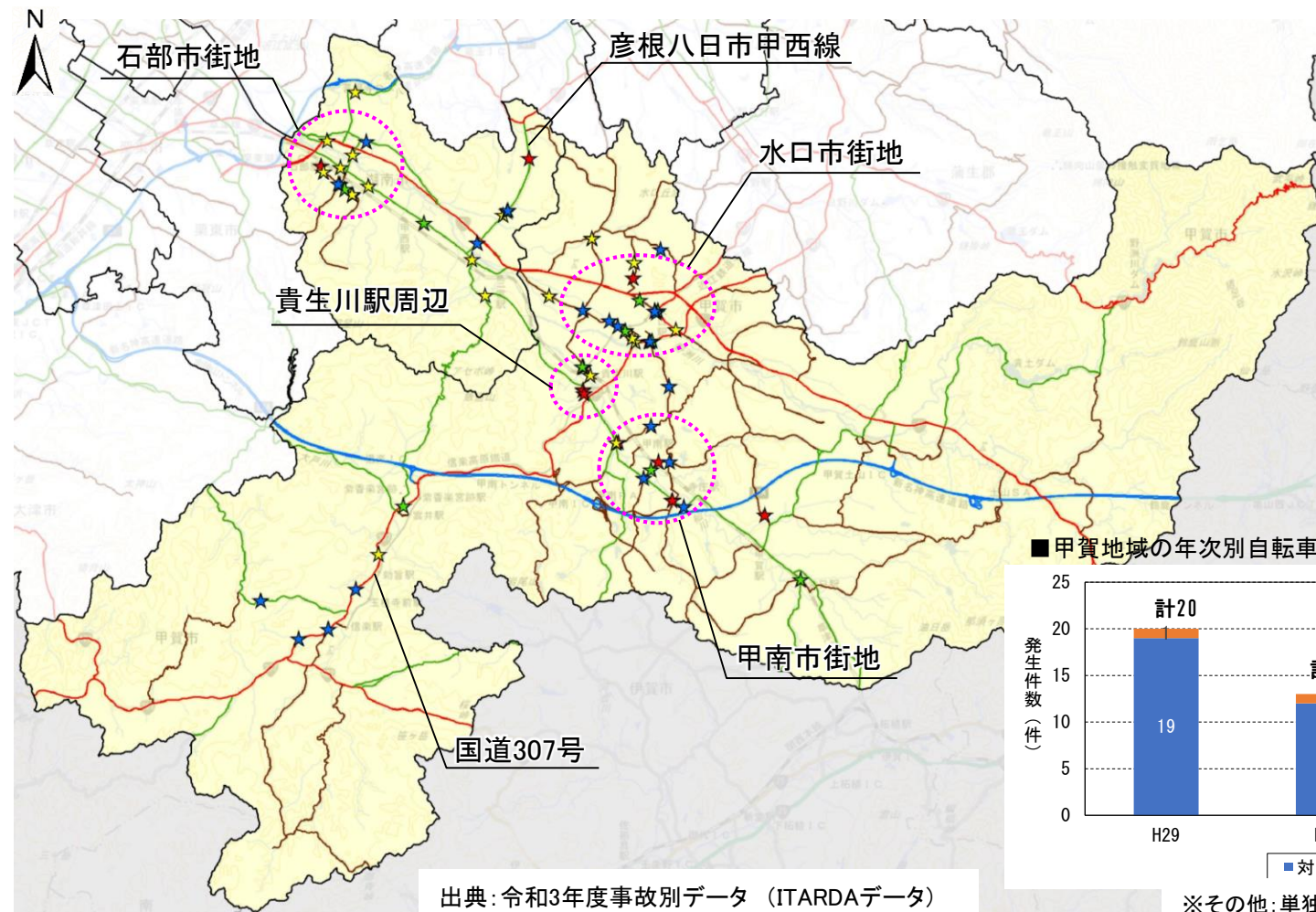
重要物流道路の指定状況



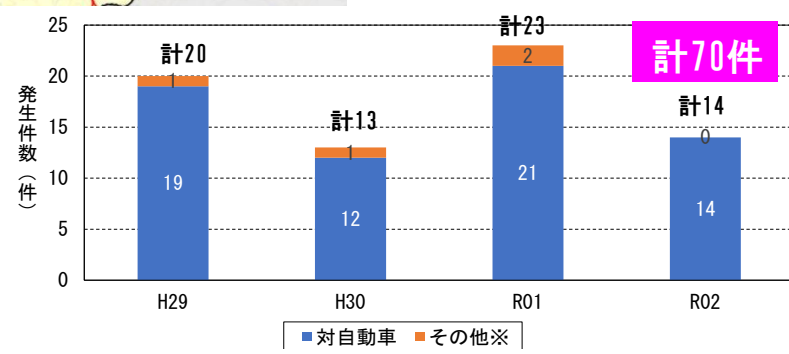
4.6 自転車関連事故の状況

- ・ 県管理道路における自転車関連の死傷事故は、石部、水口、甲南の各市街地と貴生川駅周辺に集中。
- ・ 路線としては、国道307号や彦根八日市甲西線における発生が目立つ。
- ・ 過去4年間で計70件発生、そのほとんどが対自動車事故。

■自転車関連の死傷事故発生状況（県管理道路：H29～R02）



■甲賀地域の年次別自転車関連死傷事故発生件数(県管理道路)

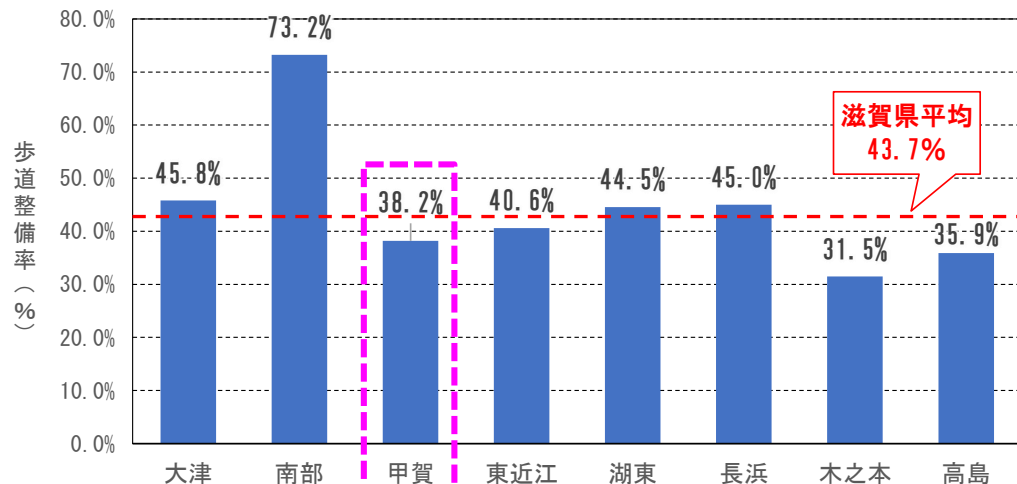


出典：令和3年度事故別データ（ITARDAデータ）

※その他：単独事故（転倒）：2件、相手不明：2件

4.7 歩道の整備状況

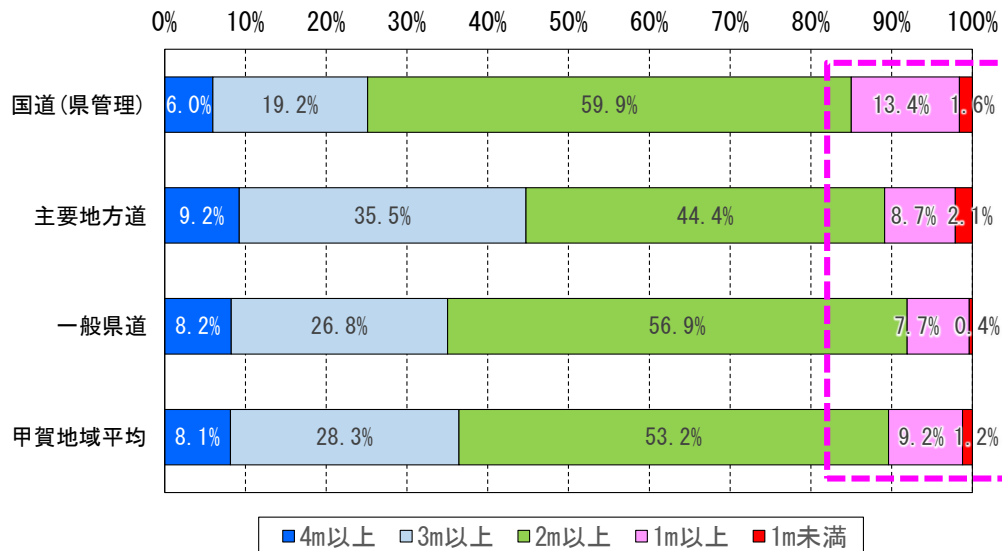
■ 県管理道路における歩道の設置率※1



※1: 県管理道路の実延長に対する歩道等設置道路延長の比率 出典: 滋賀県資料

- 甲賀地域では、県管理道路の約38%において歩道が設置済みであり、滋賀県平均を5ポイント以上下回る。
- 歩道設置済みの区間のうち、幅員2m未満の区間は甲賀地域で約8~15%

■ 甲賀地域における幅員別歩道構成比(道路種別毎)※2



幅員2m未満が約8~15%



※2: 歩道等の延長に対する幅員区分別延長の比率

出典: 滋賀県資料

5. まとめ

5.1 第2回地域ワーキングの論点

委員の皆様にご意見をいただきたい点

○「地域の声」(案)と「地域の重点項目」(案)について

「地域の声」(案)と「地域の重点項目」(案)との対応

「地域の声」(案)

「地域の重点項目」(案)

災害に強い道路整備

広域的な連携を強化するネットワークの整備
物流を支えるネットワークの整備
渋滞のないスムーズなネットワークの整備

安全・安心な道路空間の創出

自転車走行環境の整備

・I.C.や鉄道駅、工業団地へのアクセス道路の整備

・通学路等の整備

6. 次回の地域ワーキング

6.1 第3回地域ワーキングの予定

○日時: 令和4年11月24日(木)

14:00~16:00

○場所: 甲賀合同庁舎4階 4A会議室

6.2 第4回地域ワーキングの予定

○日時: 令和4年12月21日(水)

14:00~16:00

○場所: 甲賀合同庁舎4階 4A会議室