

甲賀市道路整備基本計画（案）
パブリック・コメント結果（ご意見の要旨と市の考え方）について

意見提出期間	令和6年1月1日（月）～令和6年1月30日（火）		
意見提出者数	2人	意見件数	7件

No.	該当箇所	いただいたご意見の趣旨	ご意見に対する市の考え方	計画（案） 修正の有・無
1	全体	<p>当市は新名神高速道路の開通、全線6車線化、名神名阪連絡道路が、令和5年4月には重要物流道路（計画区間）に全線指定、新名神、名神名阪、国道1号が交差する甲賀市は、東西南北物流の拠点としての重要性が増し、物流施設、製造工場の進出、工業団地の整備が進められている。また近年各地で頻発している大規模な地震、風水害の対策、これらに伴う各幹線とアクセスする道路整備が喫緊の課題であります。</p> <p>①道路交通に係る課題の内、国の幹線道路整備について積極的に参画すると共に、道路公団による直轄化も……</p>	<p>国の幹線道路整備については、本市の将来都市像の実現だけではなく、県や近隣自治体においても必要不可欠な事業であると考えております。</p> <p>このことから、幹線道路網の整備に向けて、引き続き関係機関と協力をしながら国への要望活動を行うとともに、整備が円滑に進むよう緊密な連携を図ってまいります。</p>	無
2	全体	<p>②国土幹線軸を形成する新名神（6車線化と全線開通）とアクセスする道路の整備、物流の効率化と現在計画されている、トラックターミナル・ヘリポートによる緊急対応等、総合的な地域活性化に向けた、土山サービスエリアにスマートインターの設置は喫緊の課題。</p>	<p>新名神高速道路へのアクセス道路としまして市道南土山・神線、市道次良九郎線を評価対象路線としており、土山SAではNEXCO中日本が大型車専用駐車場や、ヘリポート移設の計画をしているところでございます。スマートインターチェンジ設置については、今後の幹線道路整備や周辺土地利用の状況も見据えながら、検証していく必要があると考えております。</p>	無

3	概要版 P 4	P 4 の、道路交通に係る課題の枠内 ⑫中の忍者やためきは <u>世間に通用するものでないので省くこと</u>	現行計画での表記に合わせ「忍者や信楽焼」に修正いたします。	有
4	概要版 P 6	P 6 の、甲賀市計画の中で、 3) 国道 1 号線のバイパス整備 <u>推進</u> 名神名阪連絡道路事業化 <u>推進</u> 誠に重要である	P 8 の基本方針 I においても根幹をなす重要な路線であり、今後も引き続き取組を進めてまいります。	無
5	概要版 P 8	P 8 の、道路整備の基本方針（枠内） ・青枠内 基本方針 I について <u>当然</u> ・茶色枠内 基本方針 II について <u>強調すべき</u> ・赤色枠内 基本方針 IV について、 <u>全市の発展に直結</u>	道路整備の基本方針については、本市の将来都市像の実現に向けた道路整備の根幹となる項目であり、いずれも重要であると考えております。	無
6	概要版 P 1 1	P 1 1 の表、評価対象路線（区間）事業主体市の枠内 9、10 の件は長期整備とあるが、後に述べる理由から <u>短期整備</u> とすること 【理由、別紙のとおり】	表の整備優先順位については、今回の見直し前（平成 30 年策定）の道路整備基本計画を掲載したのになります。	無
7	概要版 P 2 0	P 2 0 の表、評価対象路線区間の目標整備時期の（枠内） 市道 南土山・神線と市道 次郎九郎線に関しては締めくくりに申し上げる理由により <u>短期整備</u> に変更すべきである 【理由、別紙のとおり】	現行計画は平成 30 年に今後 10 年間で計画期間として策定しており、今回はその中間見直しとなります。このことから、計画に基づき事業実施する中で、事業中路線が多数ありますことから、短期整備路線を 2 路線としております。	無

○理由

道路整備基本計画であるから基本を申し上げねばならない。

甲賀市に於いては新名神を語る必要がある。

新名神は6車線の巨大な道路があり、甲賀土山と称するインターチェンジがある。

このインターチェンジを活用する事は当然の事である。又土山サービスエリアが存在する。このサービスエリアは第三セクターによって設立されたものであり、これを目的に広大な用地の準備がされた。

このサービスエリアの為に設立された機構は甲賀市（当時の旧土山町を核にしたものであり、甲賀市なくして存在し得ないものであるから常に甲賀市が経営の中核であらねばならない。甲賀市を代表する市長がこれを努めなければならぬ、決して参画を認められた民間企業が主体ではない事を認識すべきである。

故にサービスエリア活用を広く多方面から積極的に、且総合的に企てるべきである。

冒頭述べた如く、我国は365日災害が何処かで発生している。

国に於いては防災担当相を置き、これの対応を考えておられる。

しかし、この度の状況を鑑みる時、この狭い能登半島で多数の孤立集落が生じ、これの対応に時間がかかっていることが明らかになった。すなわち、対応が困難であったのである。

《ここでこの状況を見て今後の対応の為》

- ① 路上交通が困難な所へはヘリポート等の空路対応を充実すべきである。
- ② 救援物資の供給を充実する、水、ガス、を含む諸物資の供給地の確保を常時すべきである。
- ③ 上記①②を迅速に行う為に交通の利便性のあるポイントを確認せねばならない。
- ④ ③に求められるポイントは現在活動中の新名神を中心に考える事である。
- ⑤ ④に於いて活動中とは新名神甲賀土山インターの利用、土山サービスエリアの利用である、他に勝るものは無い。現に1月24日の降雪時の対応は顕著であった。
- ⑥ インター利用には、この周辺に南北軸の道路の建設が是非に必要である。しかし長年（2003年以来）これのいわゆる名神名阪連絡道の推進の実が上がっていない。誠に残念である。不甲斐なさを痛感する。
- ⑦ サービスエリアの利用には広い面積のサービスエリア用地が約半分しか利用されていない。この状況は土地売却に理解を示した人々の大きな行政不信を生じている。
現在活用されていない土地及び周辺にある、レベルバンク地を利活用するのが本来の姿である。

その活用は今一番求められているトラックターミナルによる物資の集積、ヘリポートの設置による防災緊急対応に適応するものである。この土地の存在は主都移転構想にあった「畿央地域」であり国土の重要な地域である。

この構想を活用する提言をし、且これの周辺の道路を地元として逸早く整備に着手しつつ、諸行政機関にこの地の重要性をPRすべきである。あたかも県公社営の産業廃棄物処分場も事業を閉鎖し、この地が休眠することとなる、これの利活用も重要である。

いろいろ申し上げたが、道路行政は諸行政の根幹となるものである事は、ドイツの道路政策に如実に現れている。

道路行政を司るものは単に土木技術者ではあってはならず、諸行政事業の根幹を司る部門である事を自覚し、市の政治、行政をリンクさせる事を片時も忘れてはならない