

甲賀市道路整備基本計画 (概要版)

平成30年6月

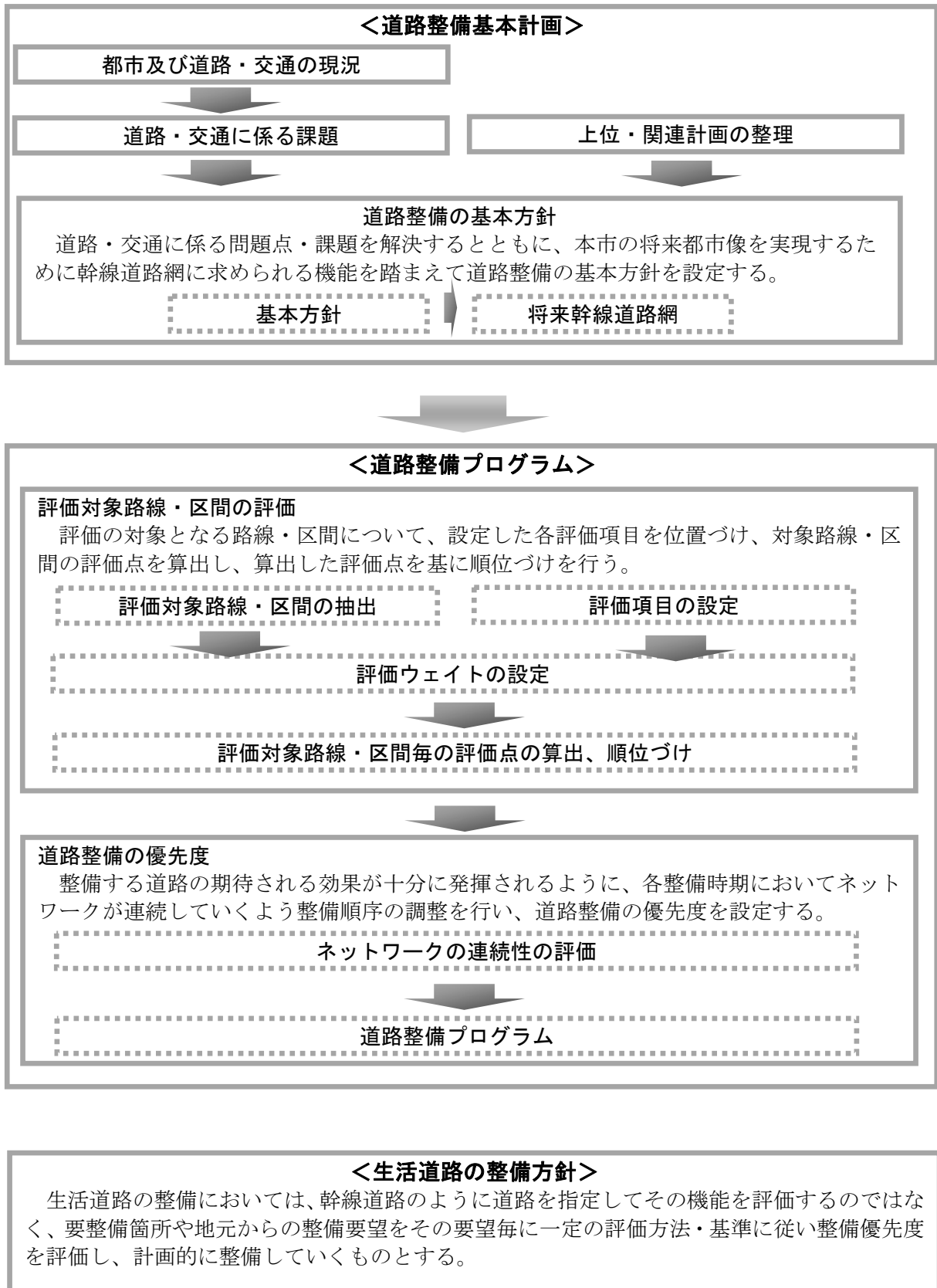
甲 賀 市

目 次

1. 検討フロー.....	1
2. 都市及び道路・交通の現況.....	2
(1) 都市の現況.....	2
(2) 道路・交通に関する現況.....	2
3. 道路・交通に係る課題.....	3
4. 上位・関連計画の整理.....	4
(1) 滋賀県の計画.....	4
(2) 甲賀市の計画.....	5
5. 道路整備の基本方針.....	6
(1) 基本方針.....	6
(2) 将来道路網.....	7
6. 評価対象路線・区間の評価.....	11
(1) 評価項目の設定・評価の視点.....	11
(2) 評価項目の点数化.....	12
(3) 評価結果.....	13
7. 道路整備の優先度.....	17
(1) ネットワークの連続性の評価.....	17
(2) 道路整備プログラムの設定.....	18
8. 生活道路の評価.....	23
(1) 生活道路の整備方針.....	23
(2) 整備優先度評価の流れ.....	24
(3) 評価基準の設定.....	25

1. 検討フロー

道路整備プログラム策定に至る検討フローを以下に示す。



図－検討フロー

2. 都市及び道路・交通の現況

(1) 都市の現況

- 人口は減少傾向であるが、水口地域や甲南地域では増加、その他の地域では減少傾向
- 高齢者人口が増加傾向
- DID は人口・面積ともに増加傾向
- 市内には 19 箇所の大規模商業施設のほか、12 箇所の工業団地が立地
- 観光入込客数は増加傾向にあり、市内各地域に景観地区や文化財が点在

(2) 道路・交通に関する現況

- 市街化区域内での幅員 5.5m 未満道路は 41%
- 現在の甲賀市道路整備基本計画に位置づけられた 36 路線のうち 13 路線が事業中
- 都市計画道路の整備率は 76.9%
- 未整備都市計画道路は、水口地域中心部など市街地に集中
- 生活道路を中心に通学路指定
- 幹線道路や生活道路と鉄道の交差部に多くの踏切が存在しており、改正踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道として、1 路線指定
- 国県道を中心に緊急輸送道路指定
- 7 つの路線で異常気象時通行規制区間に指定、新名神高速道路の 2 区間で雨量通行規制が設定
- 地域高規格道路の計画あり
- 水口地区を「あんしん歩行エリア」として指定し、整備を推進・完了
- 湖南市や湖南地域、東近江地域との繋がりが強い
- 自動車分担率が高い
- 周辺都市を結ぶ幹線道路や市内各地域を結ぶ幹線道路で混雑度が高い
- 交通事故件数は減少傾向であり、車両相互・車両単独の事故は過去 5 年で 360 件/年以上減少し、人対車両の事故は 20 件/年程度減少
- 市内各地域、各主要な施設を結ぶ密なコミュニティバス路線網

3. 道路・交通に係る課題

- ① 新名神高速道路の開通に伴い、市内に IC が 3 箇所設置されるとともに、名神高速道路と新名神高速道路とを結ぶ地域高規格道路が計画されている。高規格道路の整備や IC へのアクセス道路の整備を図り、広域的な交流ネットワークの形成が必要
- ② 都市計画道路等の幹線道路の未改良・未整備区間が多く存在しており、周辺都市を結ぶ幹線道路や市内各地域を結ぶ幹線道路で混雑度も高くなっていることから、交通需要に対応した未整備路線の着実な整備推進が必要
- ③ 本市が目指す姿の実現に向け、各地域の発展を支え、拠点間を効率的に結ぶ幹線道路網の形成が必要
- ④ 地震や火災などの災害時における救急活動や避難に支障のある狭隘道路の解消が必要
- ⑤ 今後もさらなる高齢者人口の増加が予想されることから、道路のバリアフリー化を図るとともに、主要施設へのアクセス環境を整備し、外出しやすい環境の形成が必要
- ⑥ 「あんしん歩行エリア」の指定や通学路に指定されている道路も存在することから、安心・安全に通行できる通学環境の形成が必要
- ⑦ 災害時に重要な役割を果たす緊急輸送道路に指定されている道路の整備や異常気象時に通行が規制される道路の整備を図ることにより、災害や異常気象にも強い道路の整備が必要
- ⑧ コミュニティバスが運行されている道路も存在することから、公共交通の定時性や快適性等の確保に資する道路環境の整備が必要
- ⑨ 改良すべき踏切道として位置づけられた道路も存在することから、立体交差化や拡幅等だけでなく、必要に応じて当面の対策を検討するなど、地域の実情にあわせ、安全に道路や鉄道を横断できる環境の形成が必要
- ⑩ 国道 307 号や国道 1 号（土山地域）などの幹線道路沿いは、沿道景観に配慮した道路環境の整備が必要
- ⑪ 工業団地が多く立地するとともに、観光入込客数も増加傾向にあることから、主要な工業団地や観光資源と IC 等とを結ぶ快適なアクセス環境の形成が必要
- ⑫ 新名神高速道路の開通に伴い、京阪神・中部の大都市圏から約 1 時間程度でアクセスすることが可能になったことで、より多くの来訪者を迎えるための大変有利な交通条件を活かし、“忍者”や“信楽焼”などの「甲賀」を活かした道路整備など、観光振興に資する道路環境の整備が必要

4. 上位・関連計画の整理

(1) 滋賀県の計画

1) 滋賀県国土強靱化地域計画（平成 28 年）

- ◆主要幹線道路等ネットワークの整備（新名神高速道路や地域高規格道路（名神名阪連絡道路）、直轄道路）
- ◆緊急輸送道路等ネットワークの整備
- ◆道路斜面对策の推進
- ◆無電柱化対策の推進

2) 都市計画区域マスタープラン

- ◆主要幹線道路の充実・強化
- ◆市街地を支える道路網の形成
- ◆人に優しい交通ネットワークの形成
- ◆利用しやすい公共交通体系の確立
- ◆都市計画道路の見直し検討

3) 滋賀県南部地域振興プラン（平成 21 年）

- ◆地域産業を支える道路整備の推進
- ◆広域観光を支える道路整備の推進

4) 滋賀交通ビジョン（平成 25 年）

- ◆広域交通政策
- ◆地域交通政策の方向性

5) 滋賀県道路整備マスタープラン（平成 15 年）

- ◆地域間を連絡する環状道路網の形成
- ◆県外との交流を促進する放射状道路の整備
- ◆地域内での利便を高める幹線道路や生活道路の整備
- ◆公共交通機関と連携した総合的な交通システムの構築
- ◆人や自転車を主体とした交通ネットワークの形成

6) 滋賀県道路整備アクションプログラム 2018 甲賀土木事務所（平成 30 年）

- ◆広域交通ネットワークの整備
- ◆地域の問題を解決する道路整備
- ◆安全・安心、そして人に優しい道づくり
- ◆道路の役割に応じた道づくり
- ◆災害に強い道づくり

(2) 甲賀市の計画

1) 第2次甲賀市総合計画（平成29年）

- ◆広域幹線道路の活用促進
- ◆市道（幹線道路網）の整備
- ◆生活道路等の整備と維持管理
- ◆公共交通機関の利便性の向上
- ◆鉄道整備の推進

2) 甲賀市国土利用計画（平成19年）

- ◆狭隘な幅員の生活道路の拡幅
- ◆生活環境保全に配慮しながらバリアフリー化を推進

3) 甲賀市都市計画マスタープラン（平成29年）

- ◆国土幹線道路とアクセス道路の整備
- ◆地域連携を強化する主要な幹線道路の整備
- ◆市街地を支える都市計画道路の再編及び整備
- ◆幹線市道の計画的整備
- ◆既成市街地等の狭隘道路の拡幅整備
- ◆楽しく歩ける歩行者空間の整備
- ◆自転車走行空間の確保とネットワーク構築
- ◆適切な維持管理

4) 甲賀市地域公共交通網形成計画（平成29年）

- ◆分かりやすく使いやすい運行体系への再編
- ◆みんなの移動を支え、環境にもやさしい地域公共交通の確保・維持

5) 第10次甲賀市交通安全計画（平成29年）

- ◆人優先の交通安全思想の普及・向上
- ◆交通社会における安全対策の向上
- ◆公共交通機関等の安全の確保
- ◆救助・救急活動の充実
- ◆市民ぐるみの交通安全活動の展開

6) 甲賀市景観計画（平成25年）

- ◆地域景観と調和した沿道景観の形成
- ◆秩序ある沿道景観の形成と広がりのある道路空間の創出

7) 第2次甲賀市観光振興計画（平成29年）

- ◆市民と連携した資源開発
- ◆効果的なPRの推進
- ◆観光ビジネスとの連携
- ◆誘客事業・イベントの開催
- ◆広域連携

5. 道路整備の基本方針

(1) 基本方針

基本方針Ⅰ 地域交通ネットワークの形成を図る道路整備

本市は、国道1号と新たに整備された新名神高速道路により広域的な交通ネットワークが形成されている。市内では格子状の国道、県道・主要地方道等により、市内各地域間や周辺都市と連絡されている。

本市の将来都市像の実現に向け、未整備路線の着実な整備推進により、都市の骨格を形成し、周辺都市や市内各地域を結ぶ交通ネットワークを形成するとともに、市内各地域の発展を支え、拠点間を効率的に結ぶ幹線道路網の形成を図る。

- ◆国土幹線道路とアクセス道路の整備
- ◆地域連携を強化する主要な幹線道路の整備
- ◆市街地を支える道路の整備

基本方針Ⅱ 安心・安全に暮らせる道路整備

近年、少子高齢化の進行は著しく、高齢者、障がい者等の社会参加の機会も増加している。さらに、地域の発展のためにも子育て世代の定住促進が求められており、安心して暮らせ、安全に外出できる環境整備が必要である。また、山間地域に既成市街地や集落が点在しているため、災害時や異常気象時に備えることも安心して生活していくうえで不可欠となっている。

安心・安全に暮らせる環境を構築するため、誰もが安心して外出できる歩行環境や自転車走行環境の整備、生活の安全を確保する市街地や集落の防災性の向上、道路の信頼性・防災性の向上を図る。

- ◆防災性を高める狭隘道路の拡幅整備
- ◆安全で快適な歩行者空間の整備
- ◆自転車走行空間の確保とネットワークの構築
- ◆災害時の交通機能確保

基本方針Ⅲ よりよい生活環境の確保を図る道路整備

道路には自動車や歩行者・自転車の通行を処理する機能に加えて、円滑な公共交通の提供や空間機能としての緑化や景観形成などの機能も有している。公共交通の充実、自動車交通の低減による渋滞の緩和に繋がるとともに、免許を持たない人の外出支援にも繋がる。また、道路の緑化や景観形成等を通じて自然環境との調和、生活環境の保全等にも寄与する。

公共交通の定時性や快適性等の確保に資する道路整備や拠点間を結ぶ地域公共交通と連携した道路整備、地域景観との調和を図る沿道景観に配慮した道路整備の推進により、よりよい生活環境の形成を図る。

- ◆公共交通を支える道路整備
- ◆緑化や景観形成、環境保全のための道路整備
- ◆交通施設やライフラインの収容空間

基本方針Ⅳ 地域の発展を図る道路整備

旧5町の合併により誕生した本市は、各地域によって特色を持っている。その特色を發揮するとともに、都市全体としての特色も生かし、一体性を確保していくことも必要である。また、地域の産業振興などによって地域の発展を促進することも求められる。

市内に新名神高速道路のICが3箇所あるという広域アクセス環境を活かし、各地域のアピールや内陸工業、伝統産業等の活性化を図り、多様な産業を創造するとともに、地域資源を活かした観光・文化交流を活発化させ、地域の発展を図る。

- ◆産業活性化を担う道路整備
- ◆甲賀をアピールする道づくり
- ◆地域振興を図る道づくり

(2) 将来道路網

将来幹線道路網の設定にあたっては、近江の道づくりルール（H28.3 改訂，滋賀県）を参考に、幹線道路の段階構成^{*}を明確にした上で、設定する。

※幹線道路の段階構成

道路を「主要幹線道路」「幹線道路」「補助幹線道路」「地域道路」などに区分することで、幹線道路網を構成する各道路の機能分担を明確にし、段階的に連絡することでその機能を発揮するとともに、土地利用計画との整合を図ろうとするもの

表－幹線道路の段階構成

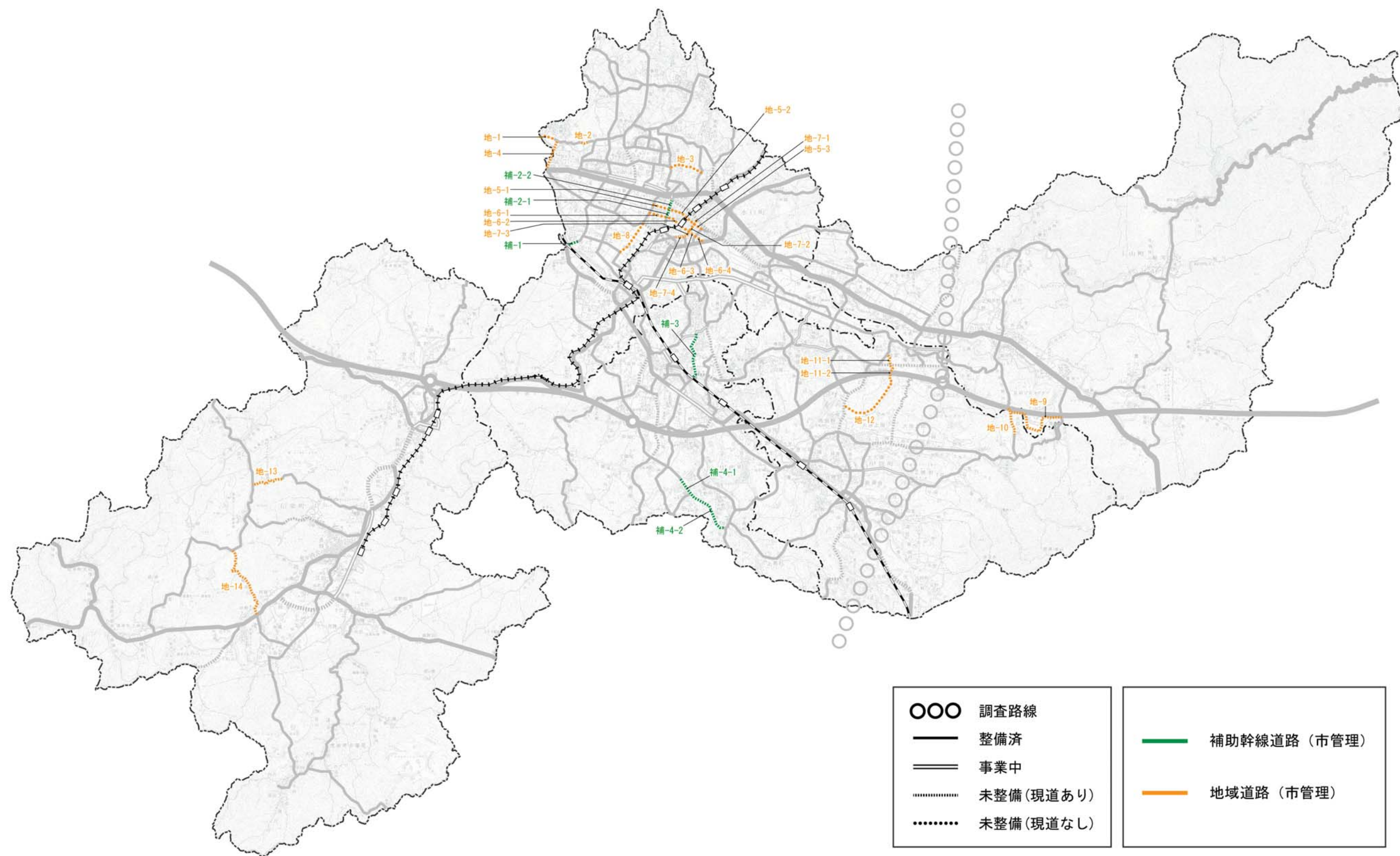
分類	機能	定義
主要幹線道路	他府県と連絡する道路	○高速道路 ○直轄国道
幹線道路	市町間を連絡するなど主要幹線道路を補完する道路	○補助国道 ○県道、市道で、交通量がおおむね1万台/日以上の区間
補助幹線道路	市町間および幹線道路間を連絡するなど幹線道路を補完する道路	○県道、市道で、交通量がおおむね4,000台/日～1万台/日の区間
地域道路	地域の外郭を形成するなど地域内の幹線となる道路	○交通量がおおむね4,000台/日未満の区間

評価対象とする未整備の路線・区間は、本市の将来幹線道路網を構成する道路のうち、市道として市が整備を予定する計 18 路線とする。なお、県道等については、「滋賀県道路整備アクションプログラム 地域別アクションプログラム（甲賀土木事務所）」に基づいて実施される。

表一 評価対象路線・区間（事業主体：市）

	路線名	道路機能	区間番号	整備状況
1	市道 岩坂・宇川幹線	補助	1	未整備（現道あり）
2	（都）樋下綾野線	補助	2-1	未整備（現道あり）
		補助	2-2	未整備（現道あり）
3	（都）葛木希望ヶ丘線	補助	3	未整備（現道あり）
4	市道 野川杉谷線	補助	4-1	未整備（現道あり）
		補助	4-2	未整備（現道あり）
5	（仮称）下山朝国線	地域	1	未整備（現道なし）
6	市道 下山・柳瀬幹線	地域	2	未整備（現道あり）
7	（仮称）名坂自然公園縦貫道	地域	3	未整備（現道なし）
8	市道 泉・下山幹線	地域	4	未整備（現道あり）
9	（都）古城御茶園線	地域	5-1	未整備（現道なし）
		地域	5-2	未整備（現道なし）
		地域	5-3	未整備（現道なし）
10	（都）高塚林口線	地域	6-1	未整備（現道なし）
		地域	6-2	未整備（現道なし）
		地域	6-3	未整備（現道なし）
		地域	6-4	未整備（現道なし）
11	（都）大橋内貴橋線 （市道 大橋・内貴橋線）	地域	7-1	未整備（現道なし）
		地域	7-2	未整備（現道なし）
		地域	7-3	未整備（現道あり）
		地域	7-4	未整備（現道あり）
12	（仮称）水口北内貴線	地域	8	未整備（現道なし）
13	市道 南土山・神線	地域	9	未整備（現道あり）
14	市道 次良九郎線	地域	10	未整備（現道あり）
15	市道 大水戸線	地域	11-1	未整備（現道あり）
		地域	11-2	未整備（現道あり）
16	（仮称）甲賀北工業団地線	地域	12	未整備（現道なし）
17	市道 勅旨田代線	地域	13	未整備（現道あり）
18	市道 柞原・奥出線, 市道 寺谷線	地域	14	未整備（現道あり）

評価対象とする未整備の路線・区間は、本市の将来幹線道路網を構成する以下の18路線の市道とする。



図一 評価対象路線・区間

6. 評価対象路線・区間の評価

(1) 評価項目の設定・評価の視点

本市の道路・交通に係る問題点・課題を解決するとともに、将来の都市像の実現に向けた幹線道路網整備における各路線の基本方針を踏まえ、評価項目を設定する。

評価の視点は、都市計画マスタープラン等の上位・関連計画の位置づけを参考に、具体的な要件を設定したうえで該当する路線を評価対象とする。

表一 評価項目

評価項目	評価の視点
1. 地域交通ネットワークの形成を図る道路整備	
① 国土幹線道路とアクセス道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市計画マスタープランにおいて、国土連携軸に位置づけられた路線・区間
② 地域連携を強化する主要な幹線道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市計画マスタープランにおいて、広域連携軸に位置づけられた路線・区間
③ 市街地を支える道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市計画マスタープラン（土地利用方針）における商業・住宅・住宅開発ゾーン内を通る路線・区間
2. 安心・安全に暮らせる道路整備	
④ 防災性を高める狭隘道路の拡幅整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 有効幅員が4.0m未満の路線・区間 ■ 有効幅員が4.0m以上～6.0m未満の路線・区間
⑤ 安全で快適な歩行者空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 県の道路整備アクションプログラムに掲載される箇所（新規路線も含む） ■ 現時点で歩道整備がされている路線（片側も含む） ■ 前後の路線が歩道整備されている路線（同一路線において部分的に歩道が未整備） ■ 都市計画道路に位置づけられている道路 ■ 市内に位置する小学校を中心に800m圏内に含む路線・区間
⑥ 自転車走行空間の確保とネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市内に位置する中学校・高等学校・駅を中心に1.5km圏内に含む路線・区間
⑦ 災害時の交通機能確保	<ul style="list-style-type: none"> ■ 緊急輸送道路（第1次、第2次）に位置づけられた路線・区間
3. よりよい生活環境の確保を図る道路整備	
⑧ 公共交通を支える道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現在、バスルートとなっている路線・区間 ■ 新たにバスルートとなる可能性のある路線・区間
⑨ 緑化や景観形成、環境保全のための道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 景観計画において、沿道景観への配慮が位置づけられた路線・区間
⑩ 交通施設やライフラインの収容空間	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新設道路のうち地下埋設工事など、その他公共工事とあわせた整備が見込まれる路線・区間
4. 地域の発展を図る道路整備	
⑪ 産業活性化を担う道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市計画マスタープラン（土地利用方針）における産業・新産業・工業団地ゾーン内を通る路線・区間
⑫ 甲賀をアピールする道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市の玄関口となる路線・区間 ■ 主要な観光地へ誘導する路線・区間
⑬ 地域振興を図る道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ■ 他府県・他市町を結ぶ路線・区間 ■ 他府県・他市町を結ぶ路線から地域を連絡する主要な区間・路線 ■ 河川による分断を解消する区間・路線 ■ 高速道路の活動に資する区間・路線

(2) 評価項目の点数化

評価項目の点数化にあたっては、策定委員会メンバー及び事務局で選出した上位計画等行政関係者を対象に AHP（階層化意思決定分析法）によるアンケートを実施、そのうち 17 名の有効回答が得られ、回答者ごとに算出した点数を平均化し、評価点とした。

表－AHP アンケートによる評価点算出結果

評価項目 第 1 階層	平均 α	評価項目 第 2 階層	平均 β	γ $\alpha \times \beta$	評価点 $\gamma \times 100$
地域交通ネットワークの形成 を図る道路整備	0.262	国土幹線道路とアクセス道路の整備	0.348	0.091	9.1
		地域連携を強化する主要な 幹線道路の整備	0.333	0.087	8.7
		市街地を支える道路の整備	0.319	0.084	8.4
		小計	1.000	0.262	26.2
安心・安全に暮らせる 道路整備	0.264	防災性を高める狭隘道路の拡幅整備	0.236	0.062	6.2
		安全で快適な歩行者空間の整備	0.283	0.075	7.5
		自転車走行空間の確保と ネットワークの構築	0.231	0.061	6.1
		災害時の交通機能確保	0.250	0.066	6.6
		小計	1.000	0.264	26.4
よりよい生活環境の 確保を図る道路整備	0.211	公共交通を支える道路整備	0.383	0.081	8.1
		緑化や景観形成、 環境保全のための道路整備	0.267	0.056	5.6
		交通施設やライフラインの収容空間	0.350	0.074	7.4
		小計	1.000	0.211	21.1
地域の発展を図る道路整備	0.263	産業活性化を担う道路整備	0.351	0.092	9.2
		甲賀をアピールする道づくり	0.295	0.078	7.8
		地域振興を図る道づくり	0.354	0.093	9.3
		小計	1.000	0.263	26.3
計	1.00	計	—	1.00	100

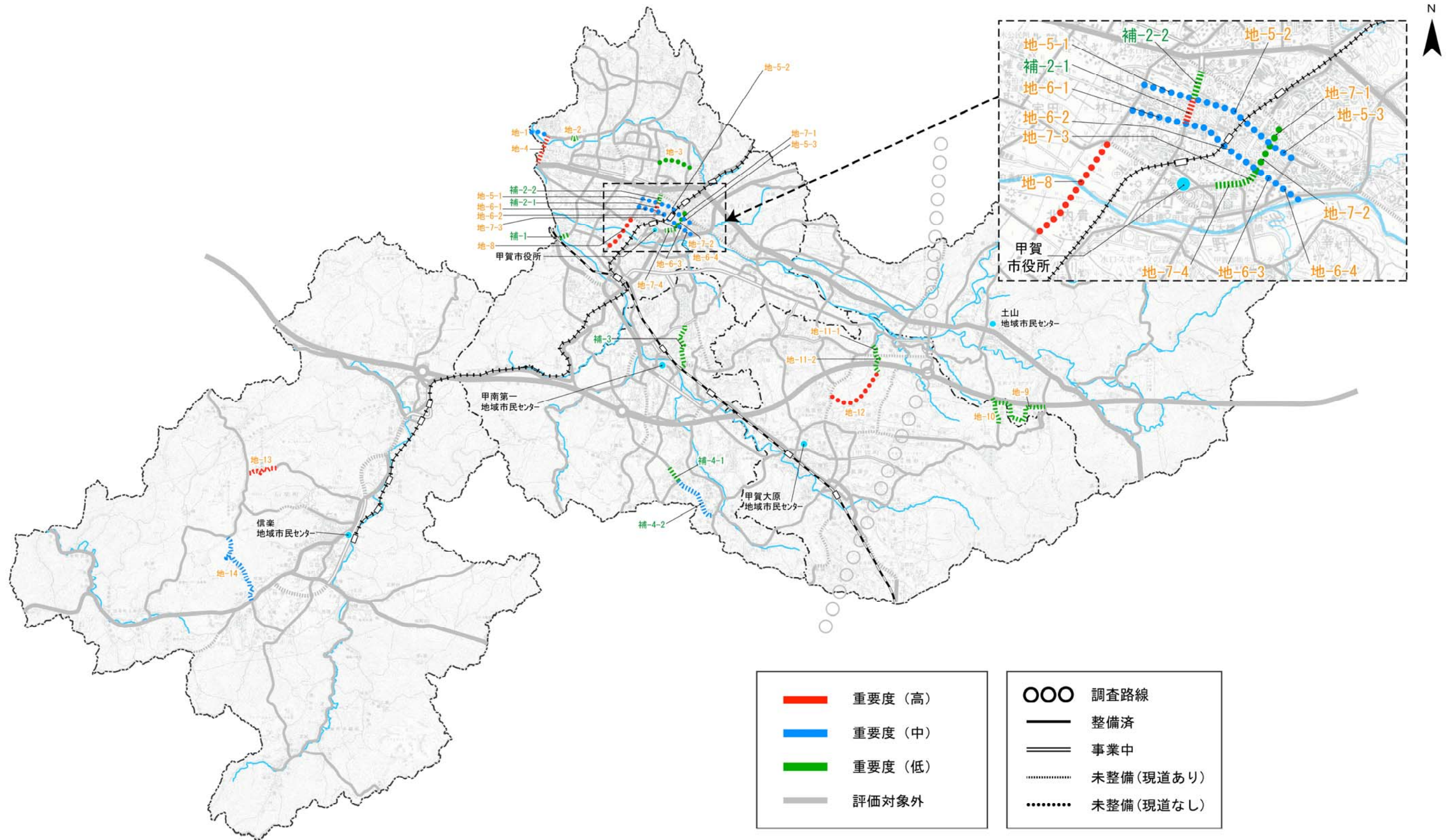
(3) 評価結果

評価対象路線名 【事業主体：市】	道路機能	路線区間番号	事業主体	事業整備延長	地域交通ネットワークの形成			安心・安全に暮らせる道路整備				よりよい生活環境の確保を図る道路整備			地域の発展を図る道路整備			評価点	市道順位
					国土幹線道路の整備	地域連携を強化する主要な幹線道路の整備	市街地を支える道路の整備	狭隘道路の拡幅整備	歩行者空間の快適な整備	自転車走行空間の確保とネットワークの構築	災害時の交通機能確保	公共交通を支える道路整備	緑化や景観形成、環境保全のための道路整備	交通施設やライフラインの収容空間	産業活性化を担う道路整備	甲賀をアピールする道づくり	地域振興を図る道づくり		
市道 岩坂・宇川幹線	補助	1	市	310m					○			○			○			24.8	24
(都) 樋下綾野線	補助	2-1	市	300m			○		○	○		○				○		37.9	5
	補助	2-2	市	330m			○		○	○		○						30.1	16
(都) 葛木希望ヶ丘線	補助	3	市	1,030m			○		○	○		○						30.1	16
市道 野川杉谷線	補助	4-1	市	1,480m								○		○				25.1	23
	補助	4-2	市	750m					○			○		○				32.6	14
(仮称) 下山朝国線	地域	1	市	520m					○	○			○			○		30.3	15
市道 下山・柳瀬幹線	地域	2	市	370m					○			○						15.6	27
(仮称) 名坂自然公園縦貫道	地域	3	市	1,070m					○	○		○		○				29.1	18
市道 泉・下山幹線	地域	4	市	1,070m					○	○		○		○		○		40.2	2
(都) 古城御茶園線	地域	5-1	市	500m			○	○	○	○		○						36.3	6
	地域	5-2	市	940m			○	○	○	○		○						36.3	6
	地域	5-3	市	270m			○	○	○	○		○						36.3	6
(都) 高塚林口線	地域	6-1	市	530m			○	○	○	○		○						36.3	6
	地域	6-2	市	870m			○	○	○	○		○						36.3	6
	地域	6-3	市	240m			○	○	○	○		○						36.3	6
	地域	6-4	市	250m			○	○	○	○		○						36.3	6
(都) 大橋内貴橋線 (市道 大橋・内貴橋線)	地域	7-1	市	230m			○	○	○	○								28.2	19
	地域	7-2	市	260m			○	○	○	○								28.2	19
	地域	7-3	市	300m			○	○	○	○								28.2	19
	地域	7-4	市	390m			○	○	○	○								28.2	19
(仮称) 水口北内貴線	地域	8	市	1,160m					○	○		○			○			38.4	3
市道 南土山・神線	地域	9	市	2,480m				○						○	○			23.3	25
市道 次良九郎線	地域	10	市	540m				○	○				○					22.9	26
市道 大水戸線	地域	11-1	市	440m				○					○					15.4	28
	地域	11-2	市	440m				○					○					15.4	28
(仮称) 甲賀北工業団地線	地域	12	市	2,180m					○			○	○		○			41.5	1
市道 勅旨田代線	地域	13	市	900m				○			○			○	○			38.0	4
市道 柞原・奥出線, 市道 寺谷線	地域	14	市	2,600m				○	○		○			○				36.2	13

市管理の29区間(22.75km)の整備重要度を「高」、「中」、「低」とし、総延長の1/3程度(7.7km)を越えない範囲で重要度が高い順に設定する。色分けは以下の通りとする。

- 重要度「高」: (赤: 5路線) 整備延長 L=5,610m
- 重要度「中」: (青: 10路線) 整備延長 L=7,470m
- 重要度「低」: (緑: 14路線) 整備延長 L=9,670m

評価対象路線のうち、市管理の18路線（29区間）を整備重要度ごとに以下の一覧図に整理する。



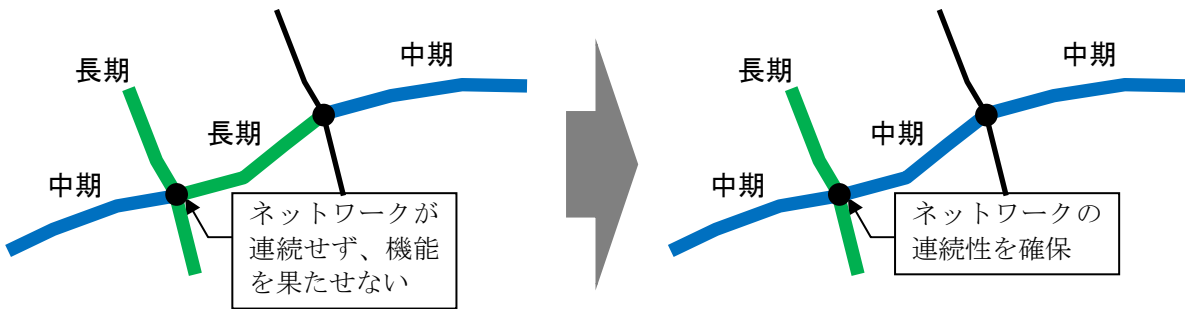
図一 道路整備重要度

7. 道路整備の優先度

(1) ネットワークの連続性の評価

道路整備重要度の評価結果を基に、各整備時期による道路の連続性を検討し、ネットワークとして整備効果が十分に発揮されるよう整備時期を調整する。

ネットワークが連続していない場合、路線全体の機能やネットワーク状況等を踏まえつつ、整備優先順位を合せるものとする。



図—ネットワークの連続性の確保の考え方の例

地-12（（仮称）甲賀北工業団地線）の整備重要度は「高」であり、地-11-1,2（市道 大水戸線）の整備重要度は「低」と評価される。しかし、両路線は連続する道路であり、ネットワークの連続性を考慮して一体的な整備が必要とされる。



図—（仮称）甲賀北工業団地線と市道 大水戸線の調整

そこで、地-12（（仮称）甲賀北工業団地線）、地-11-1,2（市道 大水戸線）は甲賀北地区工業団地整備事業とあわせての整備を行うこととし、下表のとおり別個に優先度の調整を行う。

表—優先度の調整区間

路線名	区間	優先度	
		調整前	調整後
市道 大水戸線	地-11-1	低	甲賀北地区工業団地の整備と同時期に整備
	地-11-2	低	
（仮称）甲賀北工業団地線	地-12	高	

(2) 道路整備プログラムの設定

前項までのネットワークの連続性の検討内容を踏まえ、整備重要度が高い路線・区間から優先して整備するものとし、最終的な事業着手の目標時期を設定する。

事業着手時期は「短期整備」「中期整備」「長期整備」「工業団地と一体整備」として各路線・区間に設定し、それぞれの目標時期を設定する。「短期整備」「中期整備」「長期整備」それぞれの期間に事業環境が整った対象路線・区間から事業に着手するが、整備環境によっては整備時期を前後して検討を進めるものとする。

なお、整備優先順位はあくまでも目標であり、財政や事業環境の準備、地元対応など対象路線・区間を取り巻く状況を踏まえ、事業実施を判断する。

表一 事業着手時期の設定

事業着手時期	優先度設定の基準	事業着手目標※
短期整備	評価対象路線のうち、整備重要度「高」に評価されたもの	概ね2022年までに事業着手を目標とする。
中期整備	評価対象路線のうち、整備重要度「中」に評価されたもの	概ね2032年までに事業着手を目標とする。
長期整備	評価対象路線のうち、整備重要度「低」に評価されたもの	短期・中期整備の整備状況によって事業着手を検討する。
工業団地と一体整備	ネットワークの連続性の評価にて調整した路線・区間	甲賀北地区工業団地整備事業と同時期に整備する。

※事業着手は概略設計や測量等の着手

表一対象路線・区間の目標事業着手時期

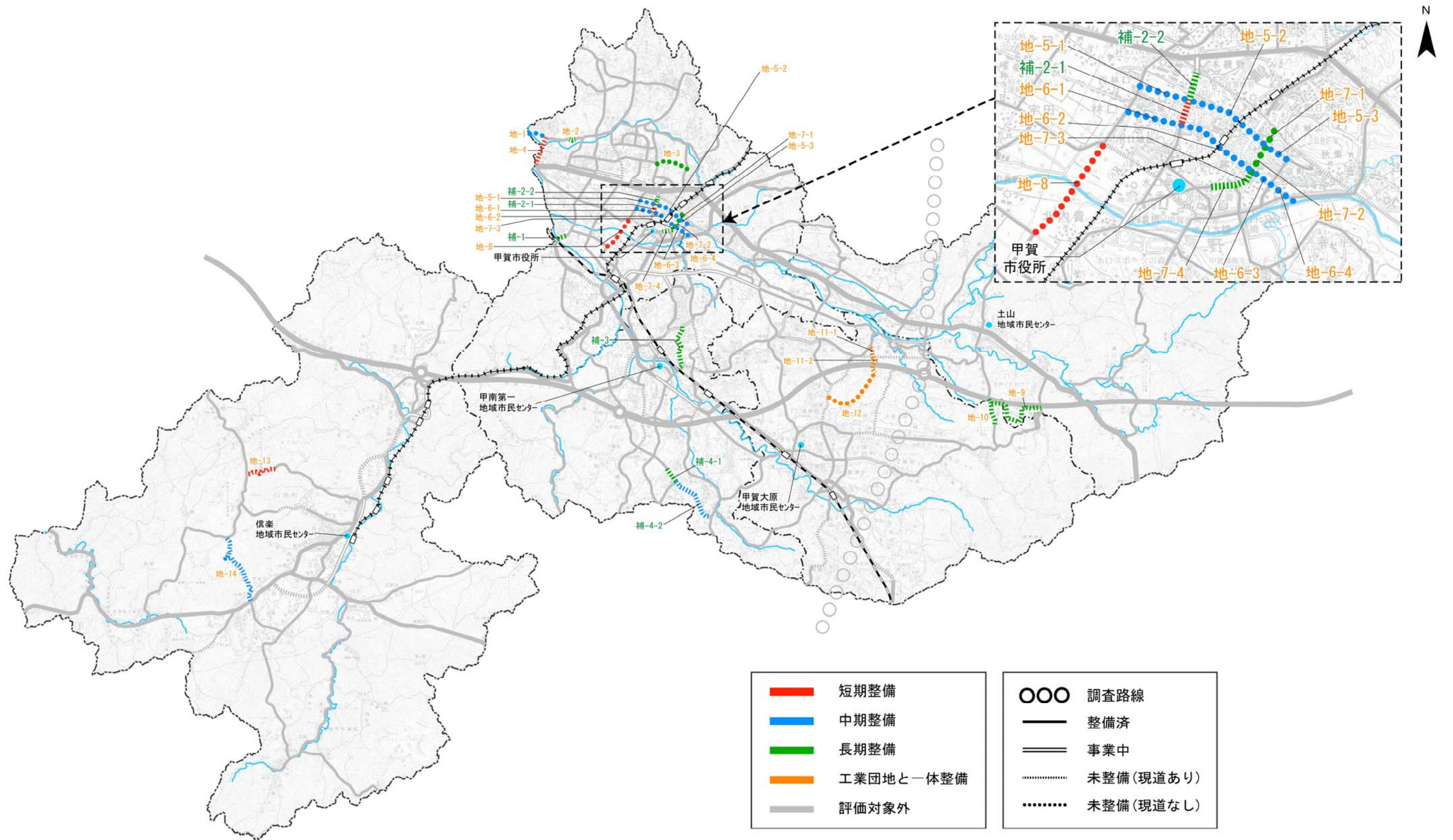
路線名 【事業主体：市】	道路機能	路線 区間 番号	事業整備 延長 (m)	整備優先 順位の 最終評価
(都) 樋下綾野線	補助	2-1	300	短期整備
市道 泉・下山幹線	地域	4	1,070	短期整備
(仮称) 水口北内貴線	地域	8	1,160	短期整備
市道 勅旨田代線 ^(注)	地域	13	200	短期整備
市道 野川杉谷線	補助	4-2	750	中期整備
(仮称) 下山朝国線	地域	1	520	中期整備
(都) 古城御茶園線	地域	5-1	500	中期整備
	地域	5-2	940	中期整備
	地域	5-3	270	中期整備
(都) 高塚林口線	地域	6-1	530	中期整備
	地域	6-2	870	中期整備
	地域	6-3	240	中期整備
	地域	6-4	250	中期整備
市道 柞原・奥出線, 市道 寺谷線	地域	14	2,600	中期整備
市道 岩坂・宇川幹線	補助	1	310	長期整備
(都) 樋下綾野線	補助	2-2	330	長期整備
(都) 葛木希望ヶ丘線	補助	3	1,030	長期整備
市道 野川杉谷線	補助	4-1	1,480	長期整備
市道 下山・柳瀬幹線	地域	2	370	長期整備
(仮称) 名坂自然公園縦貫道	地域	3	1,070	長期整備
(都) 大橋内貴橋線 (市道 大橋・内貴橋線)	地域	7-1	230	長期整備
	地域	7-2	260	長期整備
	地域	7-3	300	長期整備
	地域	7-4	390	長期整備
市道 南土山・神線	地域	9	2,480	長期整備
市道 次良九郎線	地域	10	540	長期整備
市道 大水戸線	地域	11-1	440	工業団地と一体整備
	地域	11-2	440	工業団地と一体整備
(仮称) 甲賀北工業団地線	地域	12	2,180	工業団地と一体整備

(注) 市道 勅旨田代線は市事業の延長(全体計画延長 900m)

表一整備優先順位別の路線・区間及び整備延長の数量

整備優先順				計
短期整備	中期整備	長期整備	工業団地と 一体整備	
4 (3.5km)	10 (7.5km)	12 (8.8km)	3 (3.1 km)	29 (22.9km)

※小数点以下2桁は切上げ



図一 整備優先順の最終評価結果

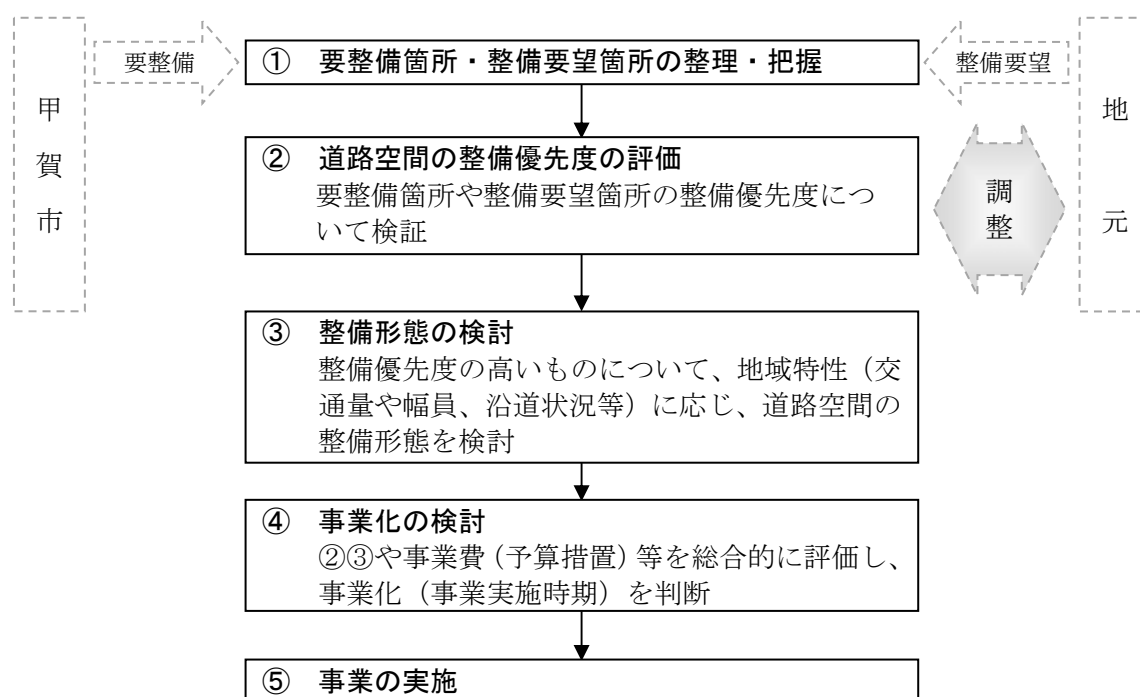
8. 生活道路の評価

(1) 生活道路の整備方針

生活道路とは、主として地域住民の日常生活に利用される道路で、地域内の移動や地域から幹線道路に至るまでに利用され、生活者の間口まで繋がる道路である。一方で幹線道路は、地域や都市における主要な地点を結んで道路網の骨格を形成する道路である。このため、生活道路と幹線道路は担う機能が異なり、本計画で定める幹線道路の整備とは別に生活道路の整備を進める必要がある。

生活道路は、幹線道路から外れた住宅街や集落内にある幹線道路から各戸の間口までを結ぶ中央線の無い車道幅員が概ね 5.5m 未満の道路が該当する。

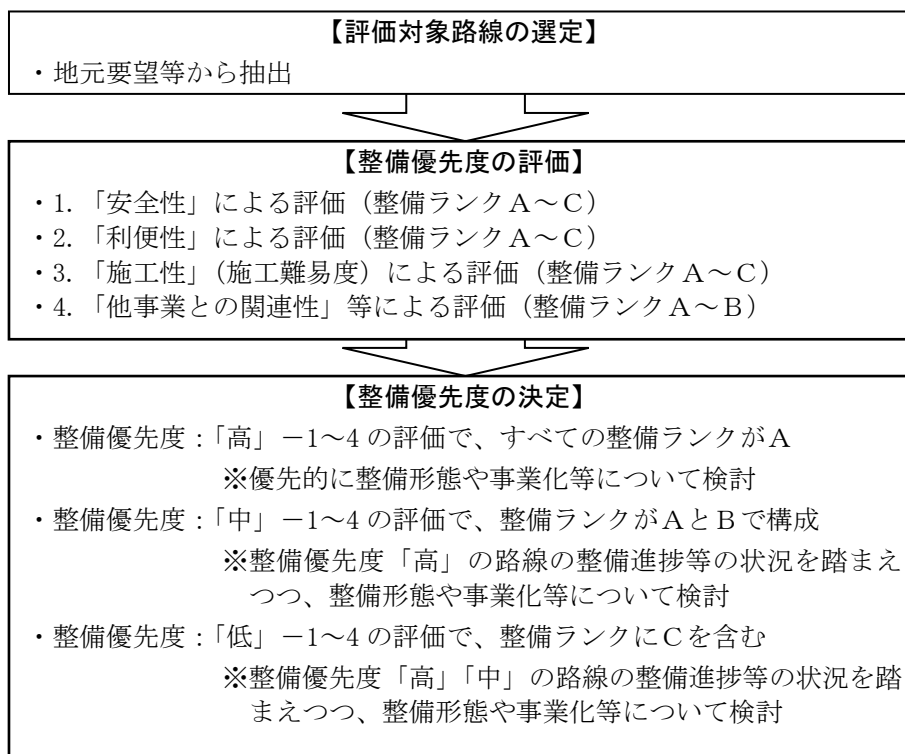
この生活道路の整備においては、幹線道路のように道路を指定してその機能を評価するのではなく、要整備箇所や地元からの整備要望をその要望毎に一定の評価方法・基準に従い整備優先度を評価し、計画的に整備していくものとする。



図一生活道路の整備の流れ

(2) 整備優先度評価の流れ

生活道路の整備は、地元要望等の挙げられる路線を優先的に実施する。評価の視点は、「安全性」、「利便性」、「施工性」、「他事業との関連性」を考慮し、総合判断のうえ、整備優先度を決定する。なお、整備優先度は「高」「中」「低」の3段階とし、「高」評価の路線を優先的に整備形態や事業化等などの実施に向けた検討を行う。



(3) 評価基準の設定

整備優先度評価の流れに基づき、生活道路の評価基準を以下のとおり設定する。評価基準による整備ランクの確認を行い、整備優先度を確認する。整備優先度が高い場合に整備の検討を行うこととし、整備優先度が低い場合も将来的に評価の視点に該当して整備ランクが整い、優先度が高くなった時点で整備の検討を行う。

表一生活道路の評価基準

評価項目		評価の視点	整備ランク		
			A	B	C
道路機能の評価	1. 安全性	①消防活動困難地域※を解消 ②通学路 ③避難所へのアクセス道路 ④自動車、歩行者、自転車のいずれかの交通量が多い	①②③④のうち、2つ以上に該当	①②③④のいずれかに該当	該当なし
	2. 利便性	①各拠点等へのアクセス道路 ②地域や集落内から幹線道路にアクセスする道路	①に該当	②に該当	該当なし
事業効果の評価	3. 施工性 (施工難易度)	①移設物件がない (あっても容易な移設物件) ②用地買収を伴わない(伴う場合でも地元の総意での要望であり、交渉が比較的容易) ③擁壁等の構造物が必要ない ④擁壁等の構造物が必要だが比較的小規模	①②③に該当	①②④に該当	左記以外
	4. 他事業との関連性等	①他事業(まちづくり計画・施設整備計画、歩行者・自転車ネットワークの整備方針等)との関連性あり ②地域の主体性(地域主体での計画策定、合意形成、用地提供、維持管理等)	①②に該当	①②のいずれかに該当	該当なし

※消防活動困難地域：幅員6m以上の道路から100m以上離れた区域とする

表一整備優先度

評価	整備優先度
・すべての整備ランクがA	整備優先度「高」 ・優先的に整備形態や事業化等について検討
・整備ランクがAとBで構成	整備優先度「中」 ・整備優先度「高」の路線の整備進捗等の状況を踏まえつつ、整備形態や事業化等について検討
・整備ランクにCを含む	整備優先度「低」 ・整備優先度「高」「中」の路線の整備進捗等の状況を踏まえつつ、整備形態や事業化等について検討