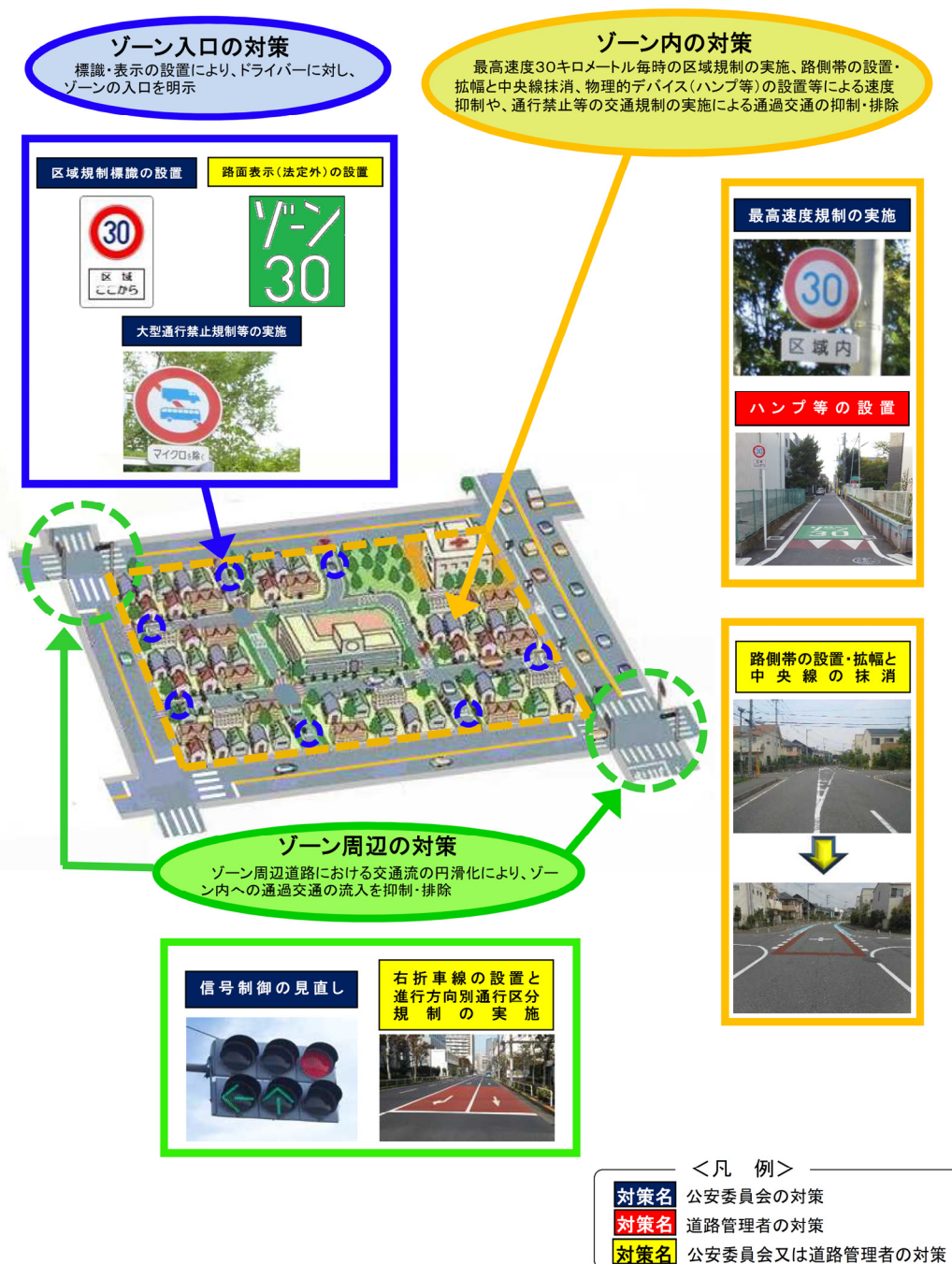


5) ゾーン 30

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、最高速度 30km/h の速度制限を設けた区域（ゾーン）を定めており、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通過する行為の抑制等を図る生活道路の対策である。

本市においても、通学路等が指定されている生活道路を中心に、水口地域で2地区、甲南地区に1地区がゾーン 30 エリアを定めており、生活道路における交通安全対策を実施している。

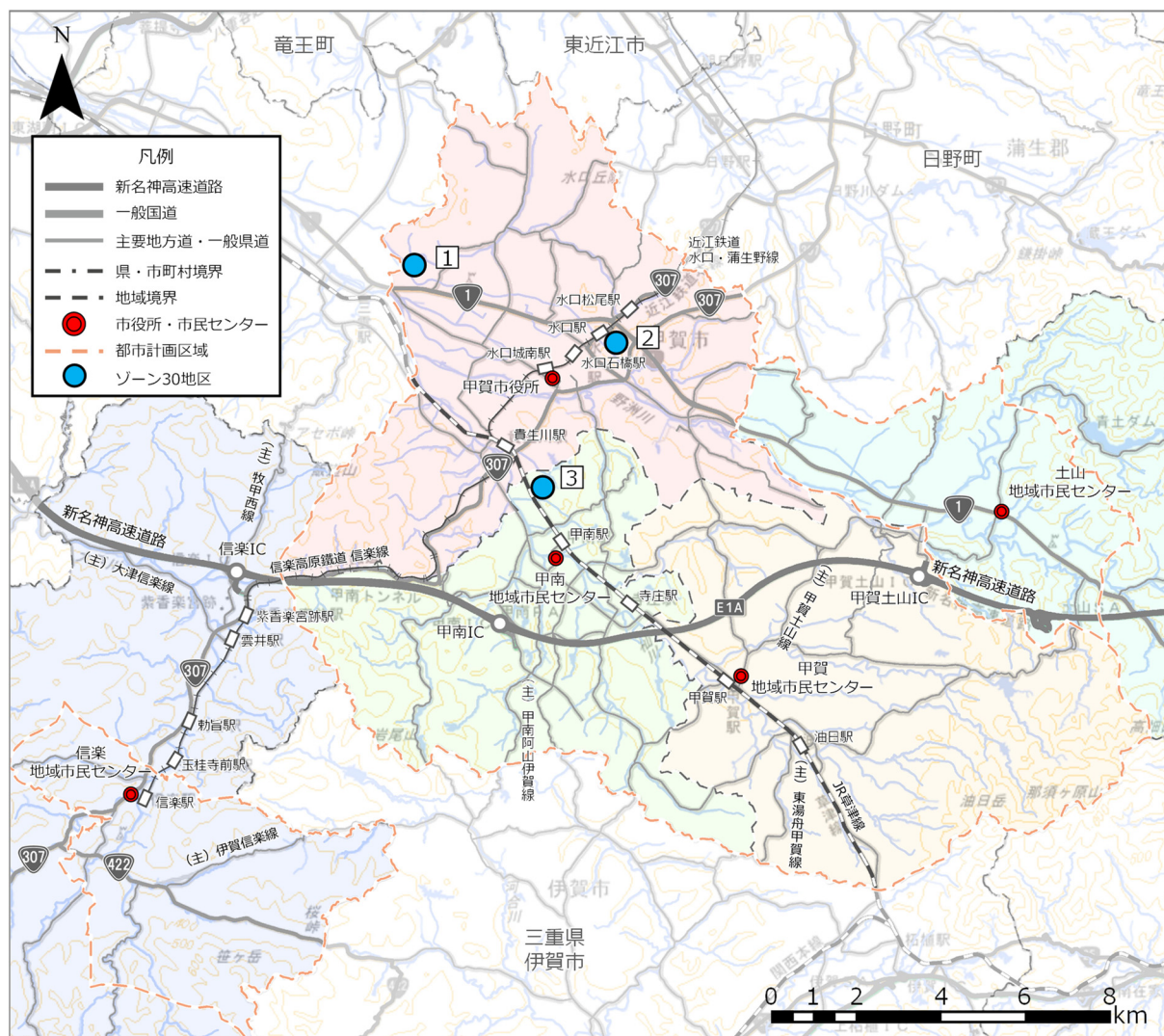


資料：警察庁 生活道路におけるゾーン対策「ゾーン 30」「ゾーン 30 プラス」の概要（R5）
図－ゾーン 30 の概要

表-ゾーン 30 地区

	箇所名
1	広野台地域
2	古城が丘地域 朝日が丘地域
3	耕心地域

資料:滋賀県公安委員会



資料:滋賀県公安委員会

図-ゾーン 30 地区

6) 流入人口

本市の流入人口は、流入人口が15,054人、流出人口が14,784人と流入超過となっている。人口流動は湖南省市との間で最も多く(7,941人=4,254人+3,687人)、次いで東近江地域(7,177人=2,896人+4,281人)、湖南地域(6,247人=2,828人+3,419人)となっている。

表－流入元・流出先の内訳

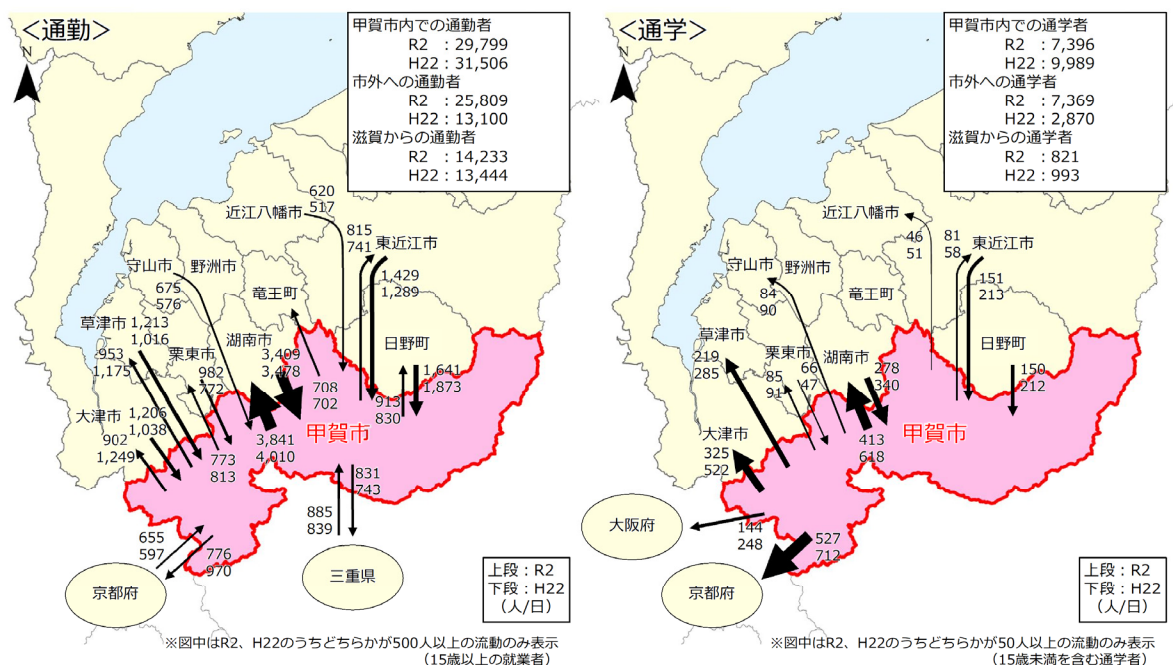
流入元	流入数(人)	流出先	流出数(人)
湖南省	4,254	湖南省	3,687
湖南地域	2,828	湖南地域	3,419
東近江地域	2,896	東近江地域	4,281
大津市	1,227	大津市	1,241
伊賀地域	690	伊賀地域	699
京都府	1,303	京都府	669
他府県	1,856	他府県	788
合計	15,054	合計	14,784

資料：国勢調査(R2)

表－通勤・通学流動の比較(下記凡例拡大)

流動先	通勤		通学	
	H22	R2	H22	R2
甲賀市内	31,506	29,799	9,989	7,396
市外へ	13,100	25,809	2,870	7,396
市外から	13,444	14,233	993	821

出典：国勢調査 (H22,R2)



出典：国勢調査 (H22,R2)

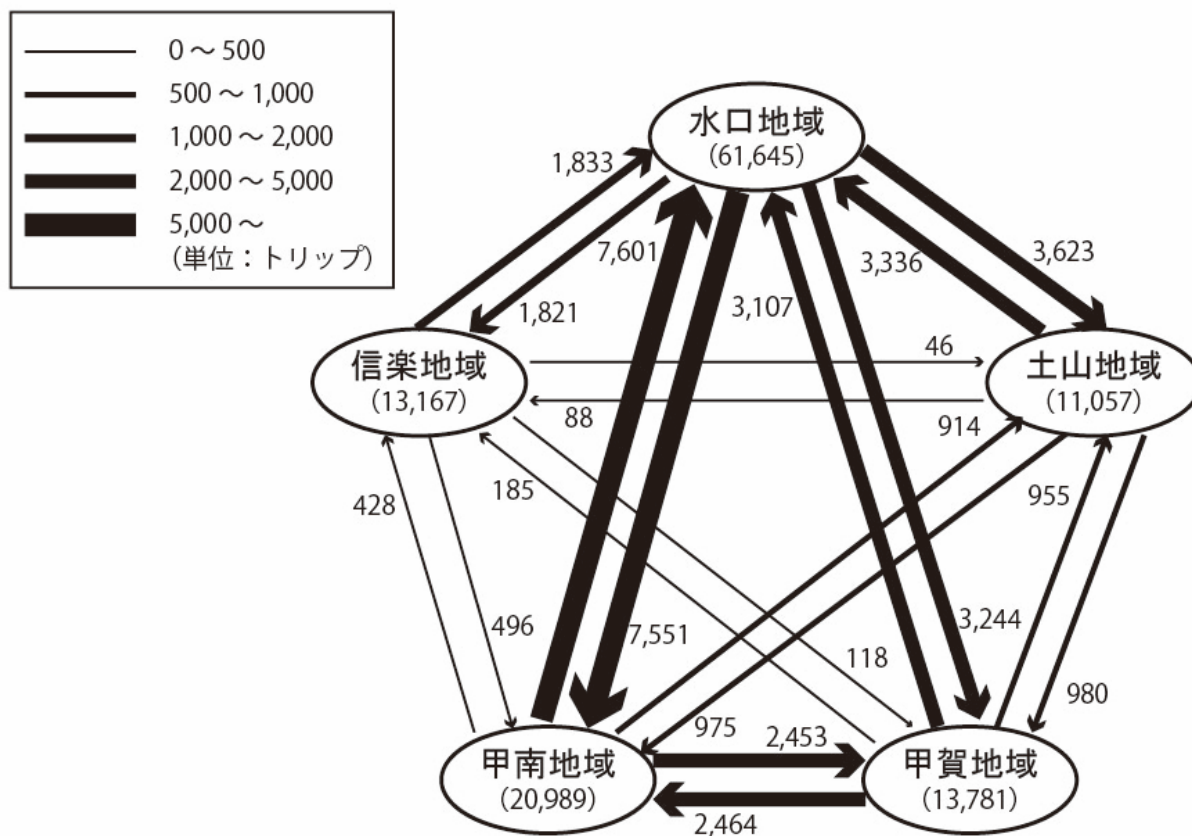
図－通勤・通学流動

(左：通勤[15歳以上の就業者]、右：通学[15歳未満を含む通学者])

7) 交通流動

本市の市内々交通流動は、水口地域～甲南地域が最も多く(15,152 人 TE/日※=7,601+7,551)、次いで水口地域～土山地域(6,959 人 TE/日※=3,336+3,623)、水口地域～甲賀地域(6,351 人 TE/日※=3,107+3,244)となっており、水口地域を中心とした流動となっている。

※人 TE/日:トリップエンド:発生集中量(ある特定の地域からの出発と特定の地域に到着するというトリップエンド数の合計)を検討及び算出する際の単位(資料:京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ)



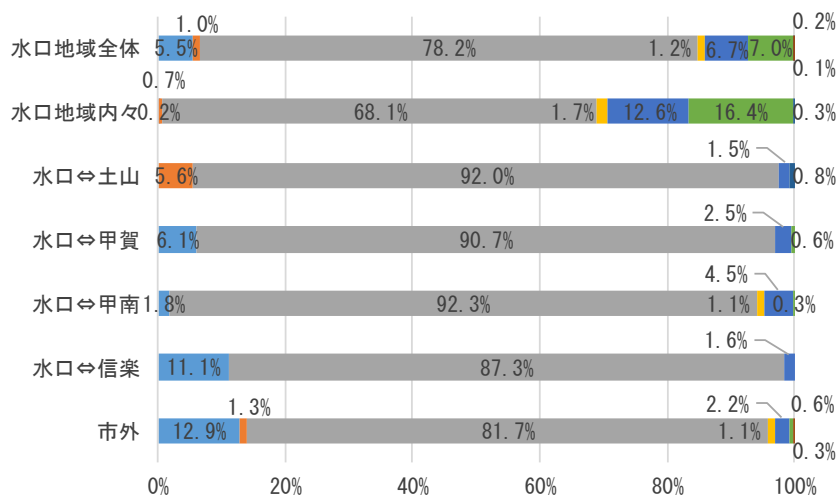
資料: 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査(H22)

図一地域間流動状況の略図

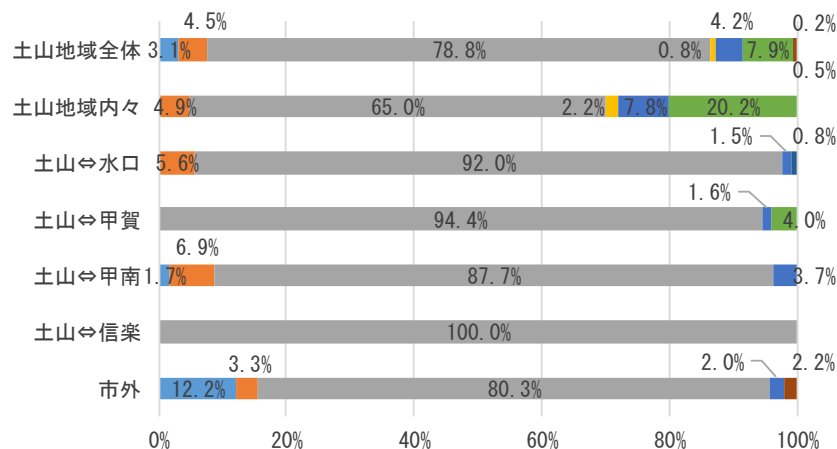
8) 交通機関分担率

交通機関分担状況は、いずれの地域においても自動車分担率が高くなっており、隣接する地域については自転車利用による移動が比較的高く、土山地域については隣接する地域にもバスを利用する傾向となっている。また地域内の移動については徒歩による移動が一定割合となっている。

【水口地域】



【土山地域】

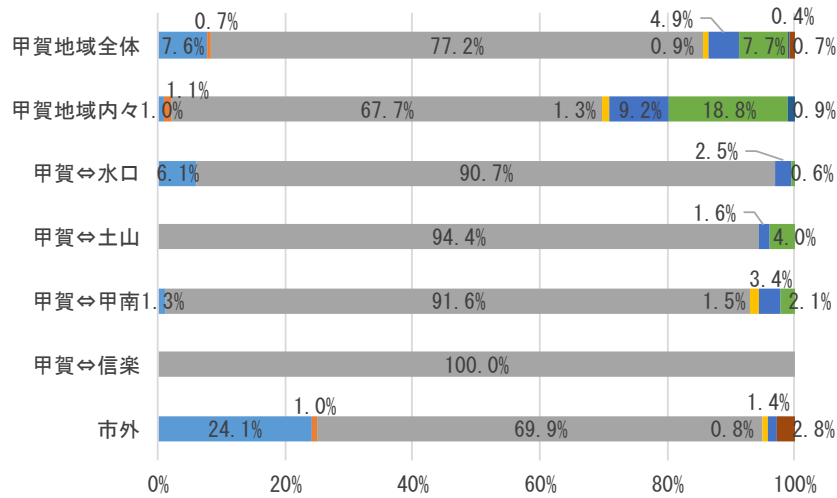


■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他 ■ 不明

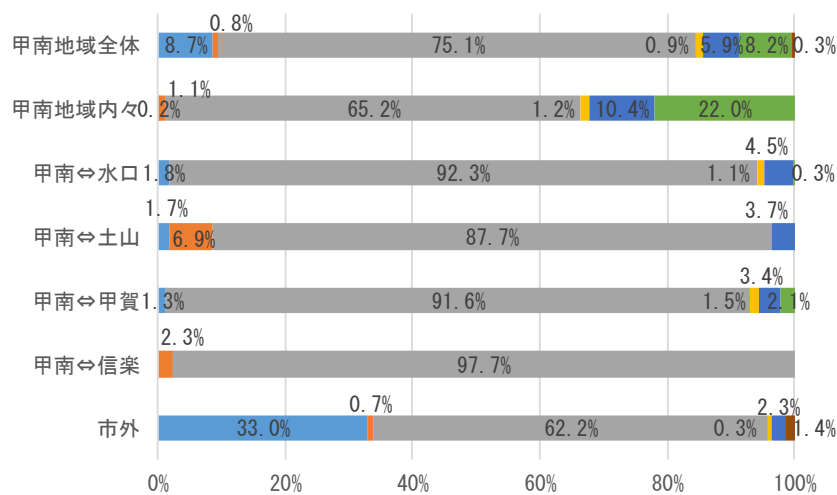
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(H22)

図一各地域別交通手段分担率

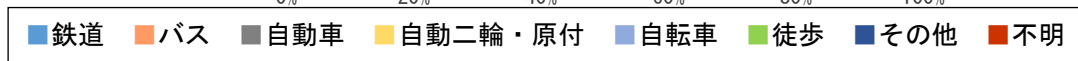
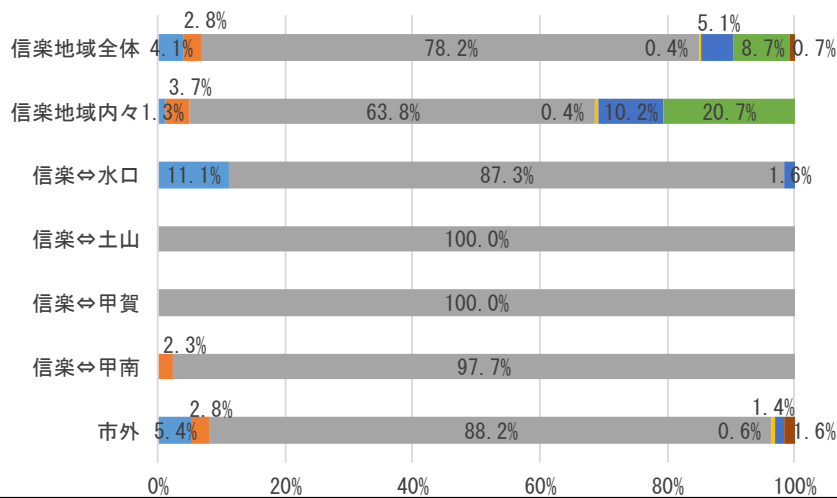
【甲賀地域】



【甲南地域】



【信楽地域】

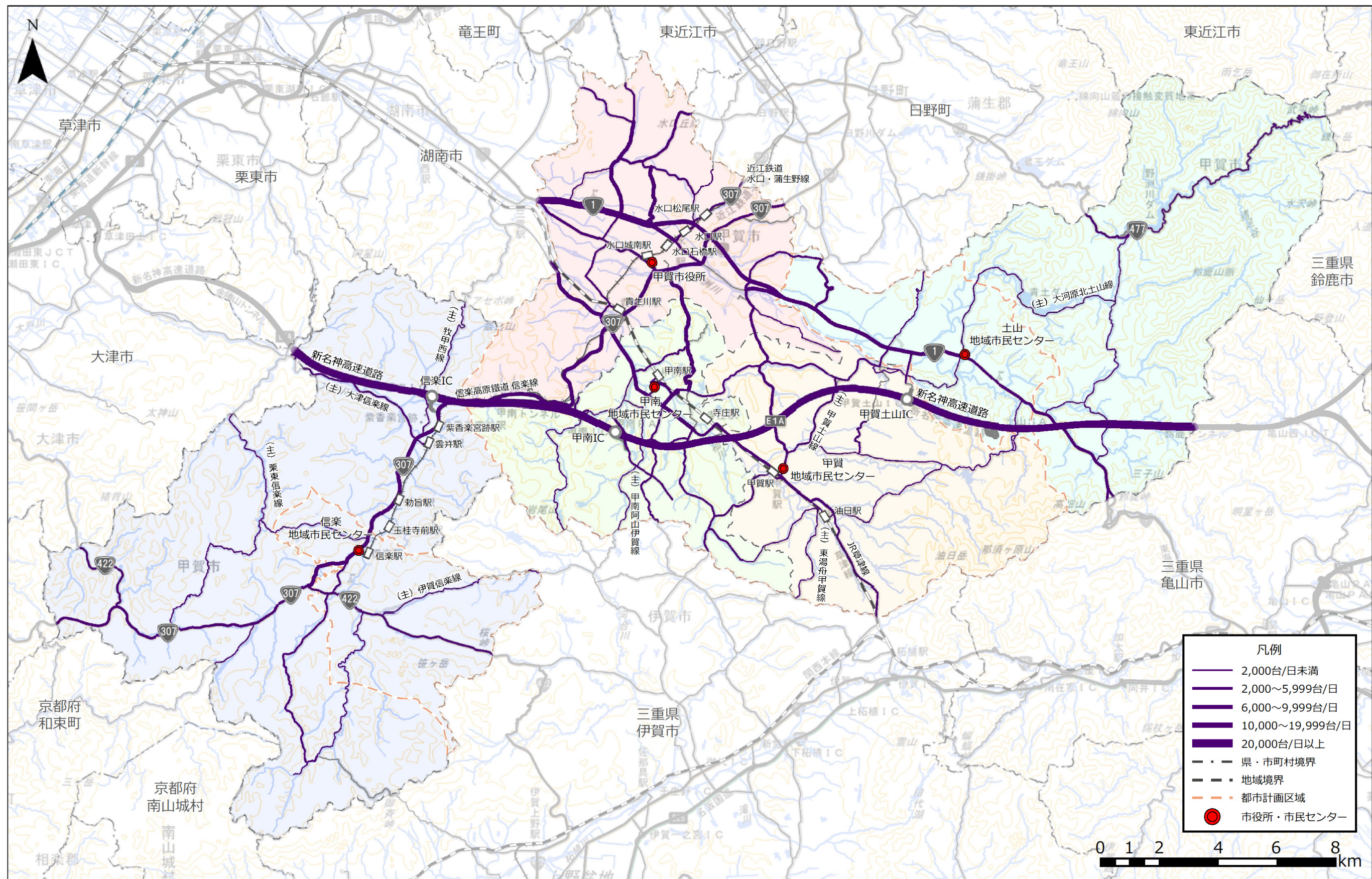


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(H22)

図一各地域別交通手段分担率

9) 交通量

交通量は、国道 1 号、水口甲南線、山名坂線で 10,000 台/日以上であり、その他国道 307 号や草津伊賀線でも同等の区間が生じている。その他道路の多くは 10,000 台/日以下となっており、市内の主要な道路へ交通量が集中している。

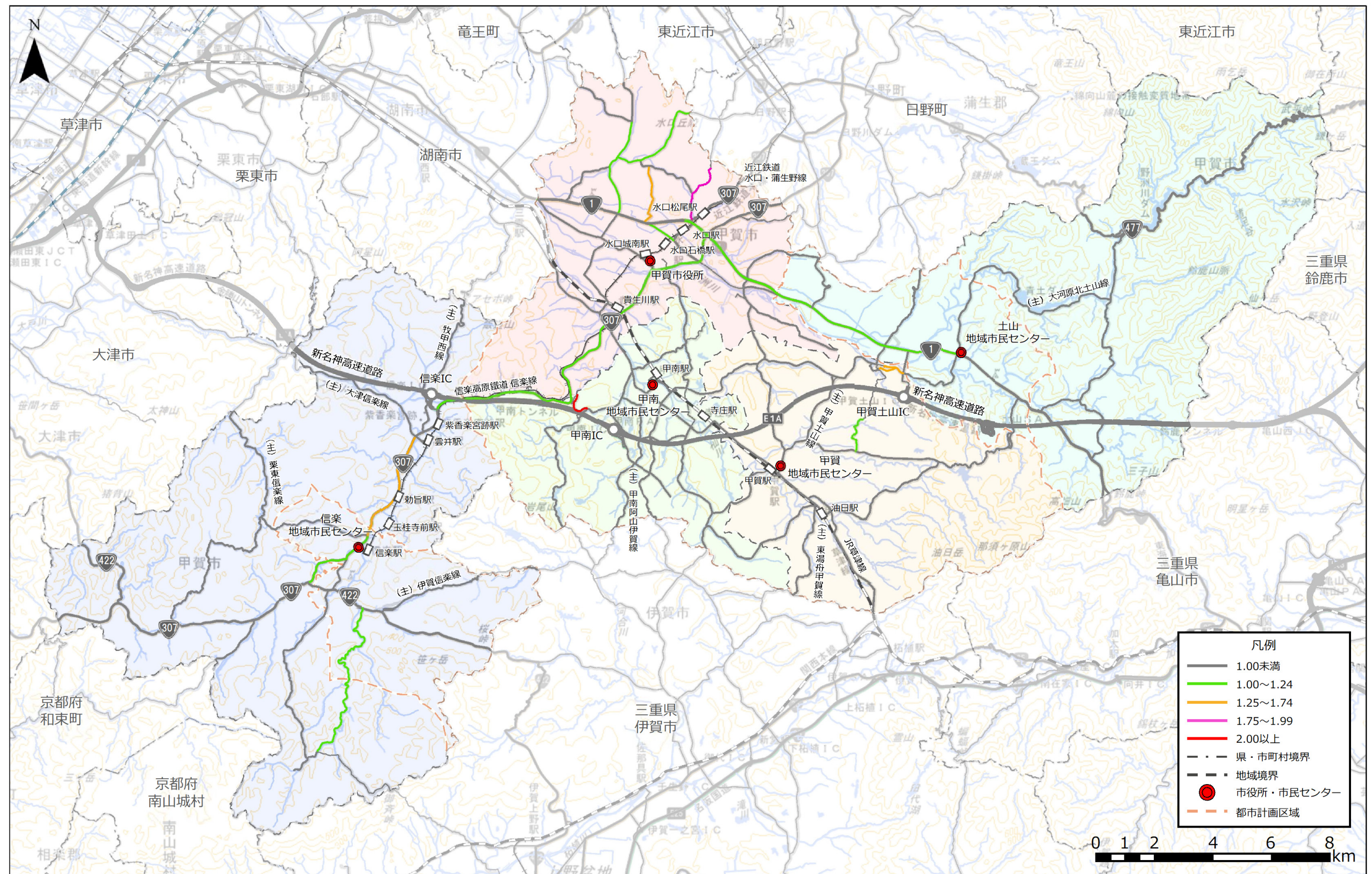


資料:平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

図-交通量

10) 混雑度

混雑度は、国道 1 号や国道 307 号、草津伊賀線等では混雑度が 1.0 以上となっている。また、国道 1 号や国道 307 号の一部では混雑度が 1.25 以上となっており、ピーク時間帯を中心として混雑時間帯が増加している。

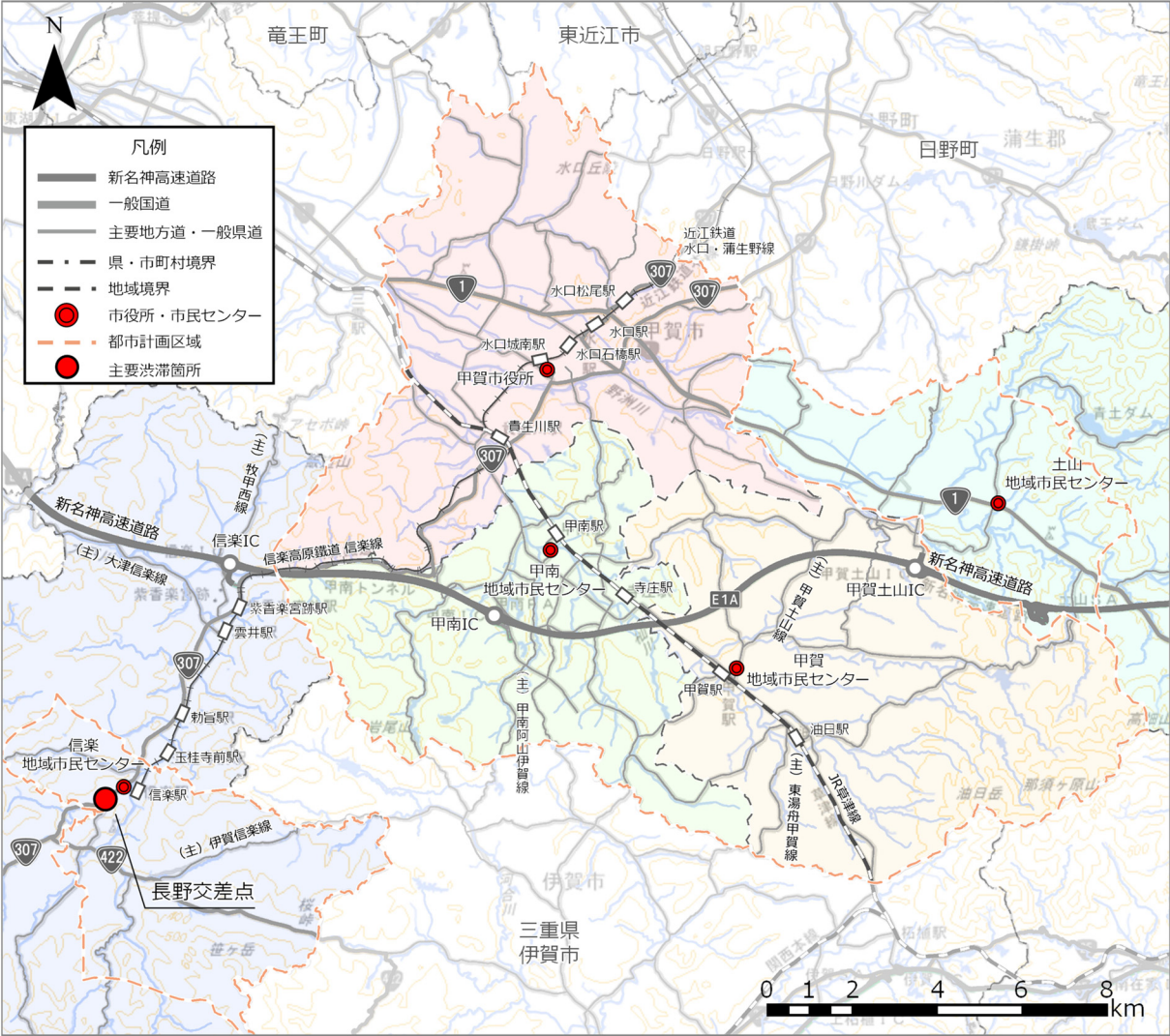


資料:平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

図一混雑度

11) 主要渋滞箇所

本市では、滋賀県渋滞対策協議会によって国道 307 号上の長野交差点が主要渋滞箇所に指定されている。



資料:滋賀県 渋滞対策協議会(R5.8 時点)

図一主要渋滞箇所

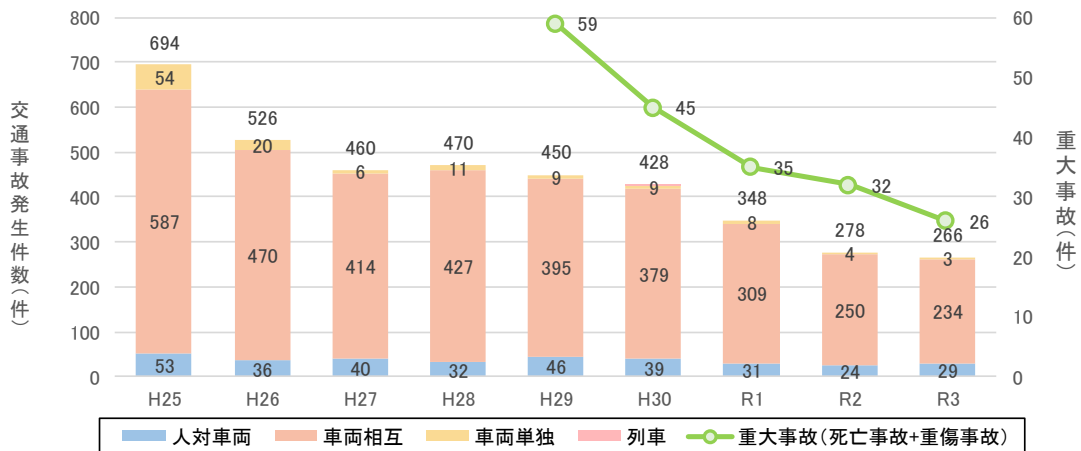
12) 交通事故発生状況

本市の交通事故発生状況は、平成 25 年度以降減少しており、平成 25 年度に比べて令和 3 年度は人対車両の事故が 24 件、車両相互が 353 件、車両単独が 51 件減少している。重大事故(死亡事故+重傷事故)については、平成 29 年度に比べて令和 3 年度は 33 件減少している。

表-事故類型別交通事故発生状況(甲賀警察署管内)

事故類型	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
人対車両	対面通行中	4	2	1	3	2		2	1
	背面通行中	2	5	2	4	4	2	2	3
	横断歩道横断中	8	9	15	5	20	9	6	12
	横断歩道付近横断中	1	2	2	1	3	3		2
	横断歩道橋付近横断中		1						
	その他横断中	16	9	12	9	7	11	8	5
	路上遊戯中	2		1	1		1		
	路上作業中		2	1	1			1	2
	路上停止中	3	1	1	2		2	3	3
	路上横臥						1		
	その他	17	5	5	6	10	11	6	4
小計	53	36	40	32	46	39	31	24	29
車両相互	正面衝突	26	28	23	18	17	11	16	13
	追突	進行中	32	29	23	22	11	22	14
		その他	234	210	190	204	163	148	132
	出会い頭	176	130	105	118	119	110	86	85
	追越追抜時	14	5	4	4	14	8	7	5
	すれ違い時	3	7	4	7	7	10	5	
	左折時	18	7	13	7	11	10	6	5
	右折時	右折直進	37	23	26	19	25	18	7
		その他	9	11	10	10	7	8	6
	その他	38	20	16	18	21	27	19	17
小計	587	470	414	427	395	379	309	250	234
車両単独	工作物衝突	24	9	3	5	5	5	2	2
	駐車車両衝突	1	1		1	1	1	2	1
	路外逸脱	8	5	1	1	1	1	1	
	転倒	17	4	2	4	1	1	3	1
	その他	4	1			1	1		
小計	54	20	6	11	9	9	8	4	3
列車							1		
合計	694	526	460	470	450	428	348	278	266

出典:滋賀の交通(H25~R3)



出典:滋賀の交通(H25~R3)

図-事故類型別交通事故発生状況(甲賀警察署管内)

13) その他の交通施設の状況

① 鉄道

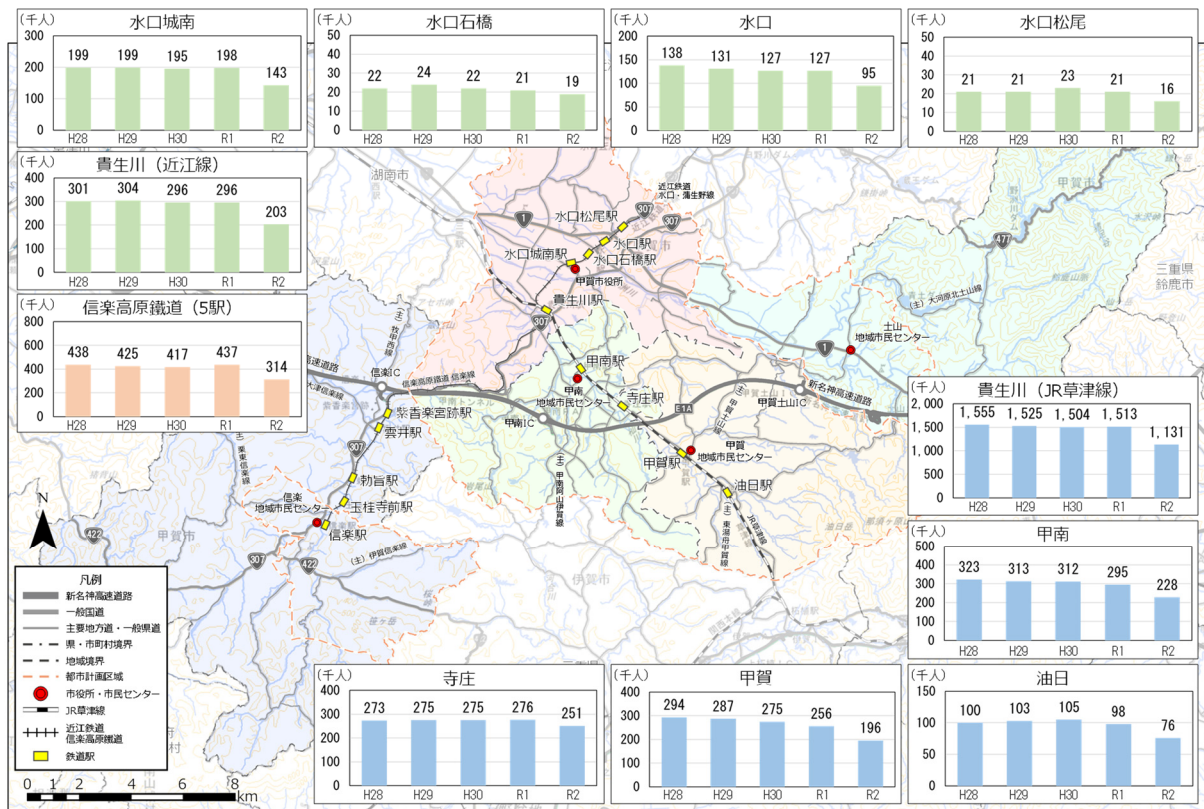
ア 路線位置

本市には、JR 草津線、信楽高原鐵道及び近江鐵道の 3 つの鉄道路線が敷設されており、貴生川駅を経由して、JR 草津線にて湖南市・草津市方面・亀山方面、近江鐵道にて東近江市方面を接続している。各鉄道路線の駅数は貴生川駅を加えて、JR 草津線 5 駅、信楽高原鐵道 5 駅、近江鐵道 5 駅となっている。

イ 利用状況

各鉄道路線の利用者数は、JR 草津線の乗客数が最も多く、貴生川駅では 1,131 千人/年となっている。近江鐵道のうち乗客数が最も多い貴生川駅の乗客数は 203 千人/年であるが、減少傾向にある。信楽高原鐵道は全駅で計 314 千人/年である。

各路線の乗降客数は、JR 草津線は寺庄駅、油日駅はほぼ横ばい傾向であり、その他の駅は減少傾向である。近江鐵道では水口城南駅、水口松尾駅はほぼ横ばい傾向であり、その他の駅は減少傾向である。信楽高原鐵道は平成 29 年から増加傾向にある。



資料: 甲賀市統計書(H29~R3)

図一鉄道の設置状況

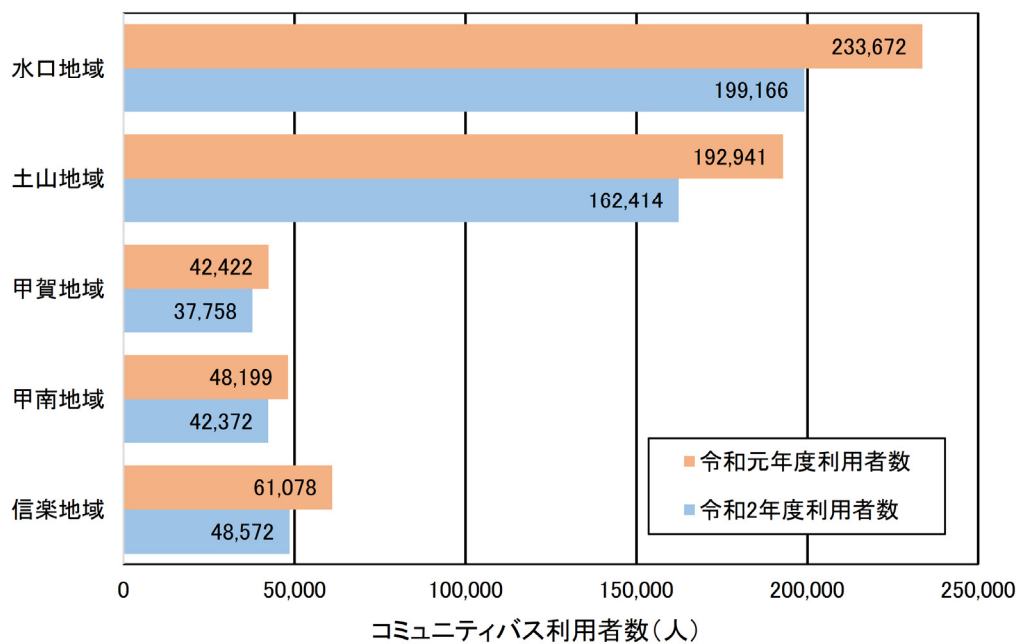
② バス

ウ 路線位置

民間バスは大津市～信楽地域間で運行されている。また市営のコミュニティバスが運行されており、各地域でコミュニティバス路線が設定されている。コミュニティバスの路線は、市内の主要な道路を中心に設定されており、一部はその他の生活道路等を通行している路線もある。

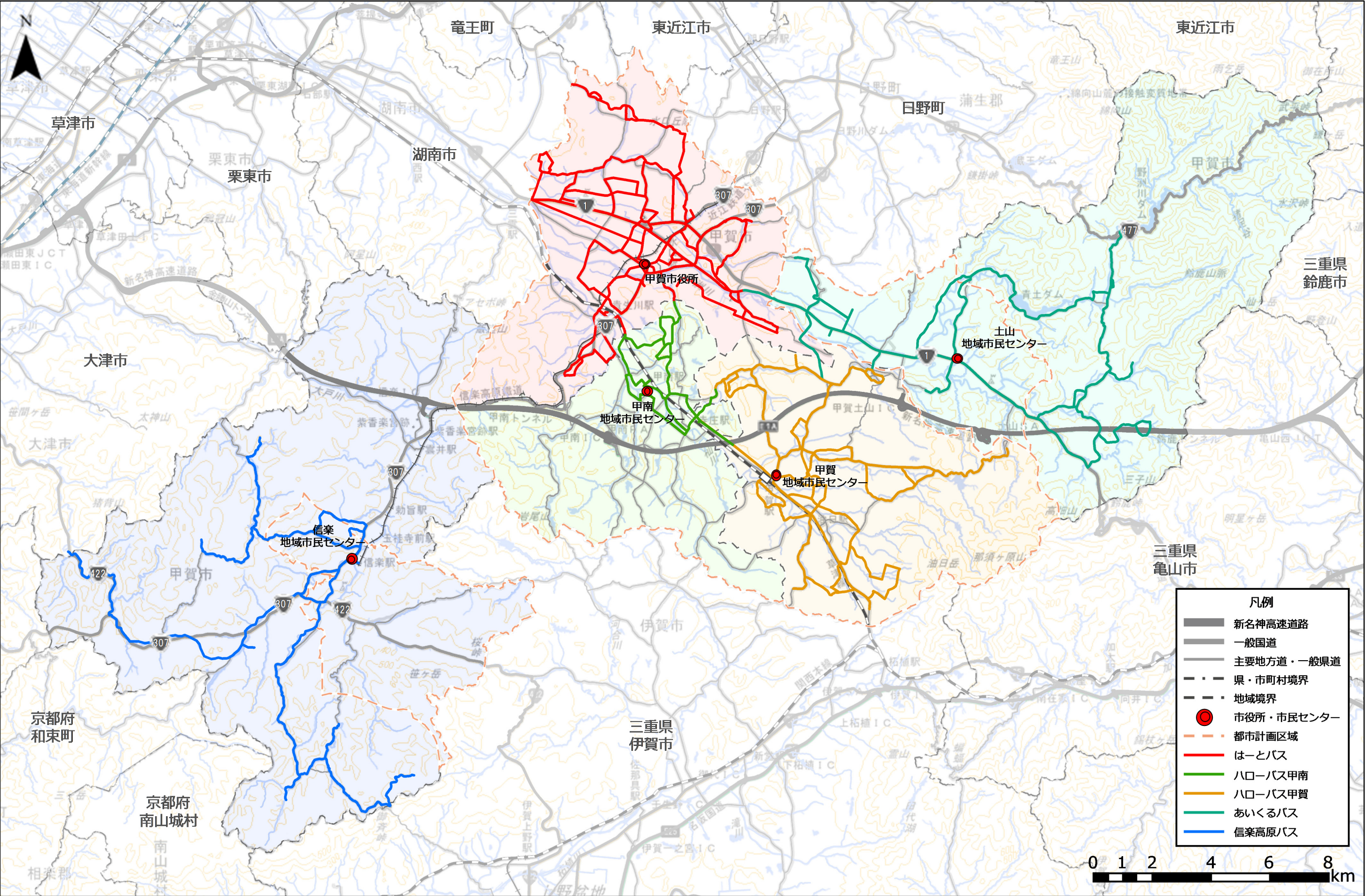
エ 利用状況

コミュニティバスの利用者数は、水口地域、土山地域では年間約 16～20 万人程度となっており、信楽地域が約 4.9 万人、甲賀地域が約 3.8 万人、甲南地域が約 4.2 万人となっている。利用者数は、令和元年度よりも減少している。



資料：甲賀市統計(R2～R3)

図ーコミュニティバス利用者数推移



資料：甲賀市（公共交通推進課）

図ー市内コミュニティバス路線

(3) 社会情勢の変化

1) 持続可能な開発目標

ア 持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals:SDGs)

SDGs は、平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された開発目標であり、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である。17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、発展途上国のみならず、先進国が取り組むユニバーサル(普遍的)な目標であり、日本においても SDGs の実施に率先して取り組んでいく方針が決定されている。



資料:外務省 持続可能な開発目標(SDGs)と日本の取組

図-SDGs 17 の国際目標

イ マザーレイクゴールズ(Mother Lake Goals:MLGs)

滋賀県は琵琶湖版の SDGs として、2030 年の環境と経済・社会活動をつなぐ健全な循環の構築に向けて、琵琶湖を切り口とした独自の 13 のゴールを定めている。琵琶湖環境保全と琵琶湖環境保全を通じた持続可能社会実現に向けて取り組みを推進している。



資料:マザーレイクゴールズ推進委員会 マザーレイクゴールズ(MLGs)アジェンダ

図-MLGs の目標

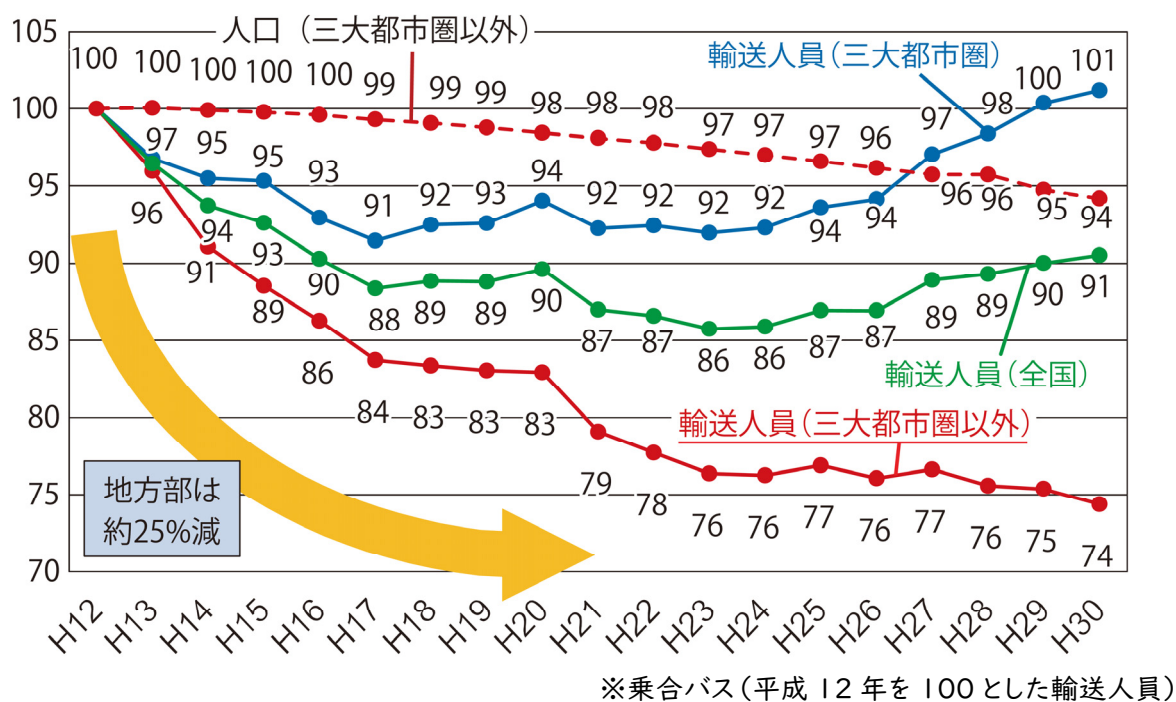
2) 新型コロナウイルス感染症による影響

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は令和元年12月に確認されて以降、感染が急速に拡大し、世界的なパンデミックを引き起こしている。感染拡大防止のため通勤ラッシュの回避や学校の休校、イベント自粛、不要不急の外出を控える等の要請がなされるなど、新型コロナウイルス感染症の流行は情報流通をはじめデジタル経済にも大きな影響を及ぼしている。

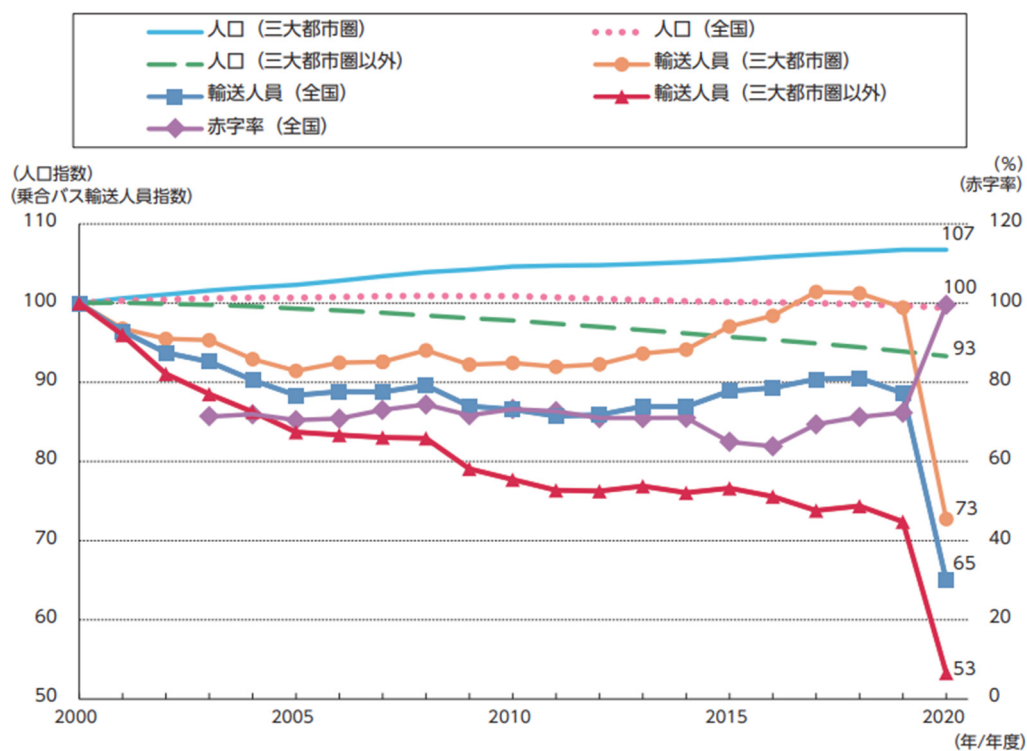
ア 公共交通機関への影響

公共交通機関は、地域住民の生活上の移動のため必要不可欠なインフラであるものの、コロナ禍以前より人口減少等の様々な社会情勢の変化により、公共交通の利用者数は減少の一途をたっており、経営は非常に厳しい状況に置かれている。

コロナ禍により、感染拡大防止のため外出抑制を実施しており、人流の減少やインバウンドの消失などにより、公共交通の利用者はさらに減少し、経営は極めて深刻な状況に陥っている。



図ーバスの輸送人員



(注1) ここで「三大都市圏」とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫の集計値である。

(注2) 輸送人員の数値は 2000 年度を、人口の数値は 2000 年をそれぞれ 100 とした場合の指数である。

(注3) ここで「赤字率」とは、乗合バスの調査対象事業者(保有車両数 30 両以上の 233 事業者)のうち、当該年度を赤字と答えた割合である。

(注4) 人口については年集計、その他の輸送人員と赤字率については年度で集計したものである。

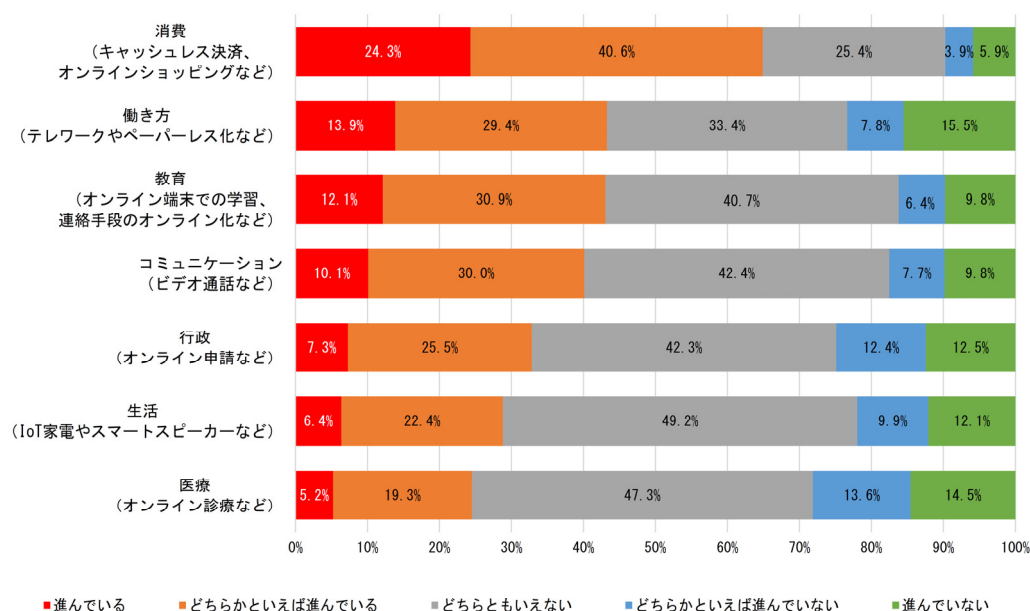
資料) 総務省「人口推計」、国土交通省「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成)

資料: 国土交通白書 (2023)

図ーバスの輸送人員

イ ライフスタイルへの影響

新型コロナウイルス感染拡大直後、テレワークの進展や密を避けた行動、外出自粛、消毒など日々の生活が短期的に大きく変化し、人々の生活や意識に影響を及ぼしている。特に、消費や働き方、教育は感染症拡大を契機としてデジタル化が進んでいるという意見が多く挙げられており、新たなライフスタイルが定着している。



資料：内閣府 第5回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（2022）

図ーデジタル化の進展に関する意識

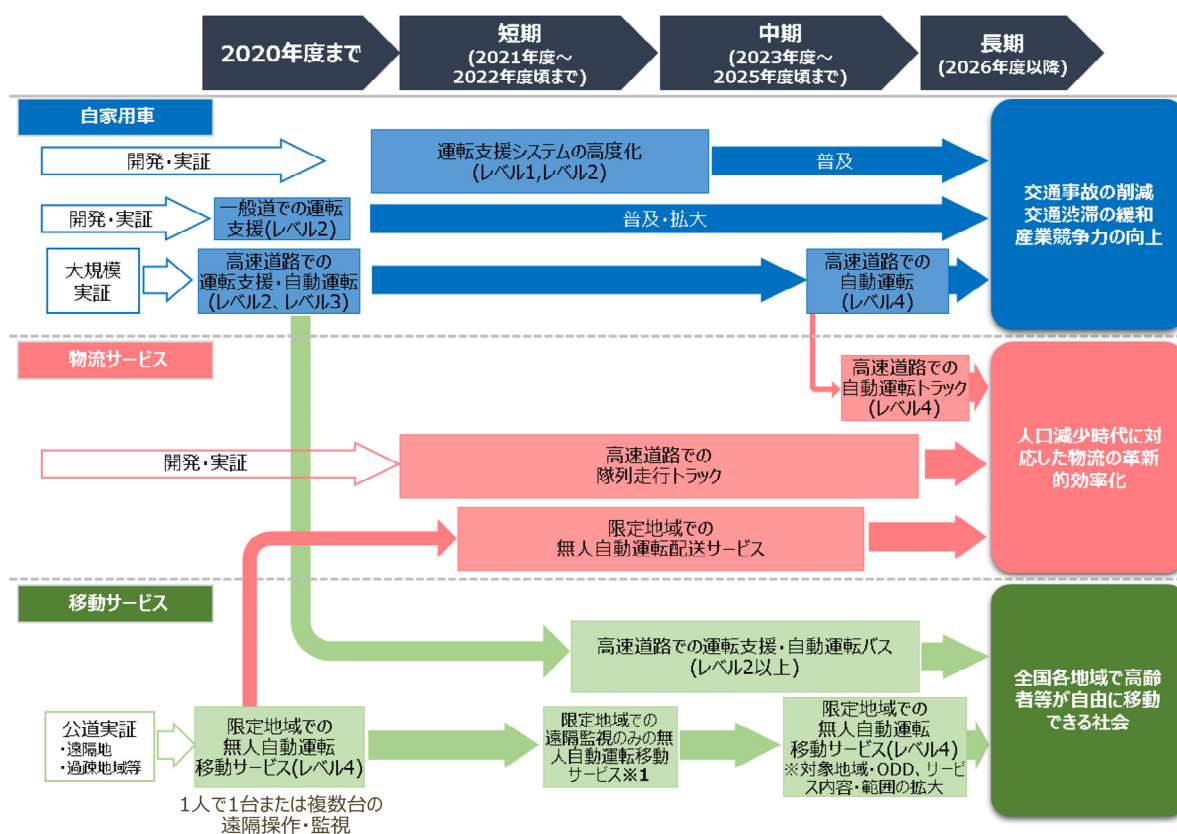
（問 感染症拡大と契機として暮らしのデジタル化が進んだと思うか）

3) 交通分野における ICT の活用

インターネット等の情報通信技術の進化・発展にともない、日常社会における様々なものがインターネットで繋がり、手軽に情報の伝達、共有が行える環境が広がっている。さらに、AI、5G などの技術分野の進展も著しく、このような状況を背景に新たな経済活動も拡大している。

ア 自動運転の動向

近年、国内において自動運転バスの公道実証運行が盛んに行われており、本格的な社会実装に向けて研究が進められている。また、自動車メーカーの多くは、レベル 3 相当（国土交通省：特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置から運転操作の全部を代替する状態）の自動運転走行が可能な車両の販売も開始しており、今後自動運転を搭載した車両は急速に普及されることが予想される。



※ 1 : 無人自動運転移動サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や交通量の多寡など様々な条件によって異なるものであり、実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各省庁において適切な時期や在り方について検討し、実施する。

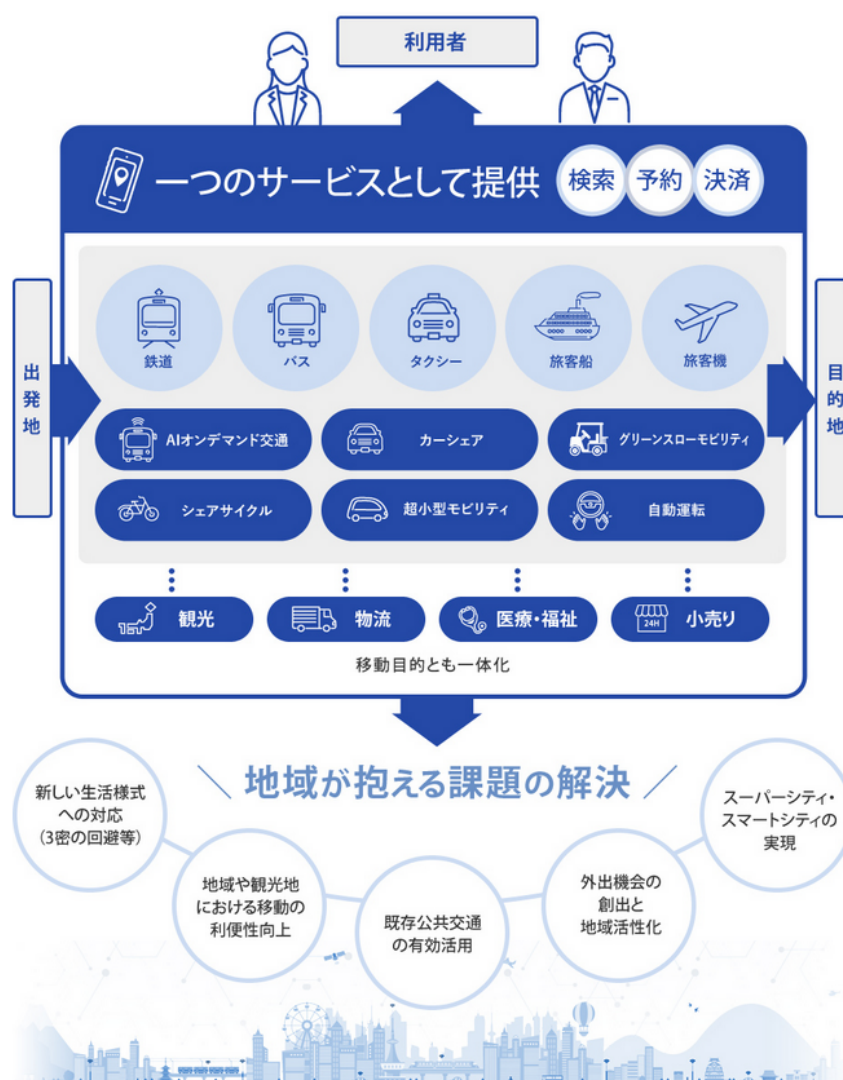
資料：官民 ITS 構想・ロードマップこれまでの取組と今後の ITS 構想の基本的考え方（令和 3 年 6 月 15 日）

図－自動運転の市場化・サービス実現のシナリオ

イ MaaS の動向

MaaS（マース：Mobility as a Service）は、地域住民や観光客一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを適切に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスである。

MaaS により、既存の公共交通の利便性が向上することで、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることにつながるほか、病院・商業施設・観光施設等と連携し、移動の目的と一体的にサービスを提供することにより、公共交通による外出機会の創出や観光地での周遊促進による観光消費の増加等、地域の活性化に資することも期待される。



資料：国土交通省

図－MaaS の概要

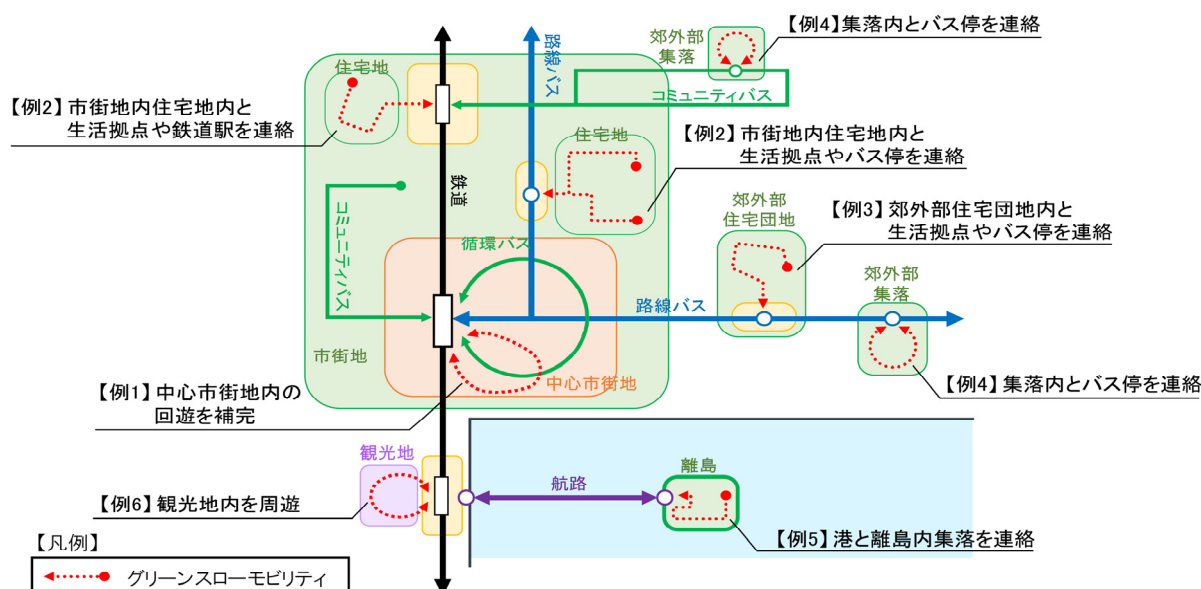
ウ グリーンスローモビリティの動向

グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で行動を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスである。高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での環境に優しいエコなモビリティの普及が期待できる。

					
自動車の種別		軽自動車	小型自動車	普通自動車	普通自動車
車両寸法 (cm)	全長	311~315	396	441~500	475
	全幅	122~134	133	190~200	211
	全高	175~184	184	243~245	264
	ステップ高さ	25~30	26	27	23~24
性能等	登坂(度)	20	20	12~15	15 (4駆の場合)
	乗車定員(人)	4	7	10~16	11~14
必要電源		AC100VまたはAC200V	AC200V	AC100VまたはAC200V	AC100VまたはAC200V

資料:国土交通省(グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き)

図-グリーンスローモビリティの車両の例



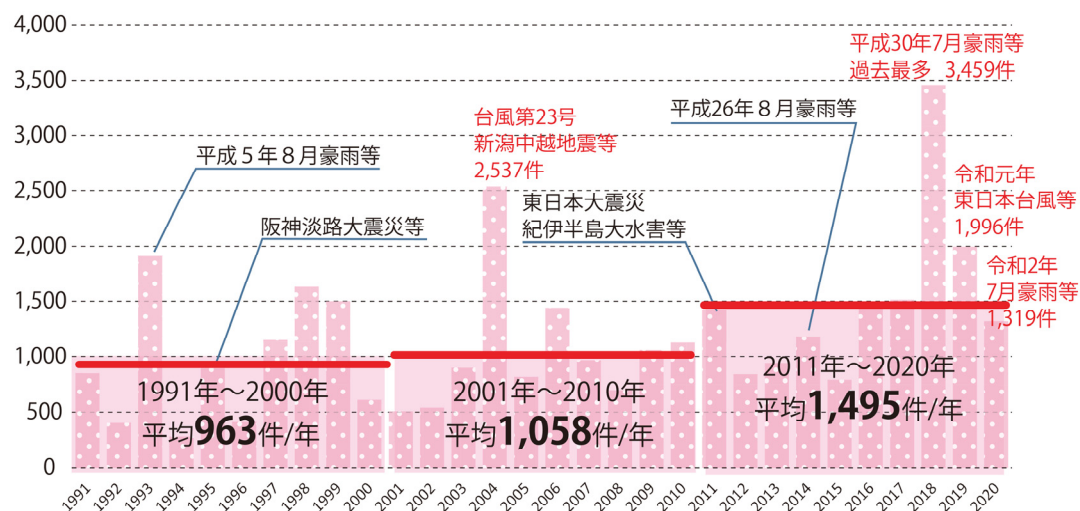
資料:国土交通省(グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き)

図-グリーンスローモビリティの活用の例

4) 大規模災害への対応

近年、気候変動の進行により、水災害の激甚化・頻発化しており、平成 30 年における全国の土砂災害の発生件数は過去最多の 3,459 件となり、近年多くの土砂災害が発生している。特に令和 2 年 7 月豪雨では、37 都道府県において 961 件の土砂災害が発生しており、過去最大クラスの広域災害が記録された。

甲賀市内においても平成 25 年の台風 18 号により、多くの家屋と道路が被害を受けており、風水害をはじめとする様々な災害に対し備えていく必要がある。



資料:国土交通白書(2021)

図一土砂災害の発生件数の推移

水害写真



通常



資料:滋賀県 水害情報発信(H31)

図一平成 25 年 台風 18 号の被害状況(貴生川駅前)