

3. 道路・交通の課題の整理

道路・交通に係る現況・問題点

【地域現況】

- 甲賀市全体として人口は減少傾向であるが、水口地域のみ増加傾向（P2）
- 高齢者人口が増加傾向、特に甲南地域の増加率が約 1.13 倍と最も高い（P2）
- DID は水口地域の一部で拡大（P3）
- 市内各地域に景観地区や文化財が点在（P24）
- 観光入込客数は新型コロナウイルス感染症の影響により減少傾向（P27）

【道路・交通現況】

- 現況道路網は東西方向に横断する新名神高速道路を中心に構成。南北方向の移動需要に対して道路網が不足するため、市内の道路ネットワークの更なる強化が必要（P29）
- 市街化区域内での幅員 5.5m 未満道路は 41%（P33）
- 甲賀市道路整備基本計画に位置付けられた 18 路線のうち 5 路線が事業中（P35）
- 都市計画道路の整備率は 78.3%（P40）
- 都市計画決定から 30 年以上経過している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（P40）
- 生活道路を中心に通学路指定（P42）
- 幹線道路や生活道路と鉄道の交差点に多くの踏切が点在している（P47）
- 国県道を中心に緊急輸送道路に指定（P48）
- 8 つの路線で異常気象時通行規制区間に指定（P50）
- 高規格道路（名神名阪連絡道路）の計画あり（P52）
- 水口地域に 2 地区、甲南地域に 1 地区がゾーン 30 に指定されている（P54）
- 甲賀市は、湖南市や湖南地域、東近江地区との繋がりが強い（P56）
- 主な交通手段として、自動車利用が多く、自動車の交通手段分担率が高い（P58）
- 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（P63）
- 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 8 年で 400 件／年以上減少し、人対車両の事故は 24 件／年程度減少（P65）
- 市内各地域、主要な施設を結ぶ密なコミュニティバス路線網を形成（P68）

【社会情勢の変化】

- 滋賀県は全国に先駆け、2017 年 1 月より持続可能な開発目標（SDGs）を県政に取り込むことを宣言（P69）
- MLGs 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、琵琶湖を切り口として独自に 13 のゴールを設定（P69）
- 新型コロナウイルス感染症拡大により、外出自粛などの影響を受け、移動需要が大幅に減少（P70）
- 2030 年度頃への本格的な自動運転移動サービスの普及に向けて、環境整備、技術開発、実証実験・社会実装等の取組が国内外で進められている（P73）
- ICT 技術の活用により、既存の公共交通の利便性が向上することで、公共交通による外出機会の増加や観光周遊促進による観光消費増加等の地域の活性化に期待（P74）
- 気候変動の進行により、水災害等が激甚化・頻発化しており、風水害をはじめとする様々な災害への対策が急務（P76）

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（信楽 IC、甲南 IC、甲賀土山 IC）設置されており、新名神高速道路の 6 車線化事業化（大津 JCT～亀山西 JCT 間）や、名神高速道路と新名神高速道路とを結ぶ高規格道路（名神名阪連絡道路）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を形成することが必要。
- ② 本市が目指す姿の実現に向け、周辺都市を結ぶ幹線道路や市内の各地域を結ぶ幹線道路で混雑度も高くなっており、河川等の地形条件により南北方向の道路網が不足していることから、各地域の発展を支え、拠点間を効率的に結ぶ幹線道路網について、交通需要に対応した道路整備を進めることが必要。
- ③ 都市計画道路のうち、都市計画決定からの経過年数が長い路線について未改良・未整備区間が多く存在しており、交通需要に対応した未整備路線の着実な整備推進や廃止等を含めた計画の見直しが必要。
- 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、外出しやすい道路環境を整備することが必要。
- ⑥ 「ゾーン 30」や通学路に指定されているエリア・道路も存在することから、安全・安心に通行できる通学環境を整備することが必要。
- ⑦ 災害時に重要な役割を果たす緊急輸送道路の整備や、異常気象時に通行が規制される道路の改良、救急活動や避難に支障のある狭隘道路の解消を図ることにより、災害や異常気象にも強い道路を整備することが必要。
- ⑧ 市内でコミュニティバスが運行されており、公共交通の定時性や快適性等の向上に資する道路環境を整備することが必要。
- ⑨ 市内には踏切設置箇所が 58 箇所存在しており、立体交差化や拡幅等だけでなく、地域の実情にあわせ安全に鉄道を横断できる環境を整備することが必要。
- 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形成地区指定区域に指定されており、沿道景観に配慮した道路環境を整備することが必要。
- ⑪ 市内には工業団地が多く立地しており、主要な工業団地と IC を結ぶ快適なアクセス環境を形成することが必要。
- ⑫ 新名神高速道路の開通に伴い、近畿圏・中京圏の大都市圏から約 1 時間程度でアクセスすることが可能になり、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を形成することが必要。
- ⑬ コロナウイルス感染症収束後の観光需要回復を見据え、居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出による、都市の魅力向上に向けた道路空間を整備することが必要。
- ⑭ 人口減少が加速するなか、交通機能を維持・確保するため、ICT 技術を活用した持続可能な交通機能を整備することが必要。