

甲賀市道路整備基本計画 (概要版)

令和6年3月

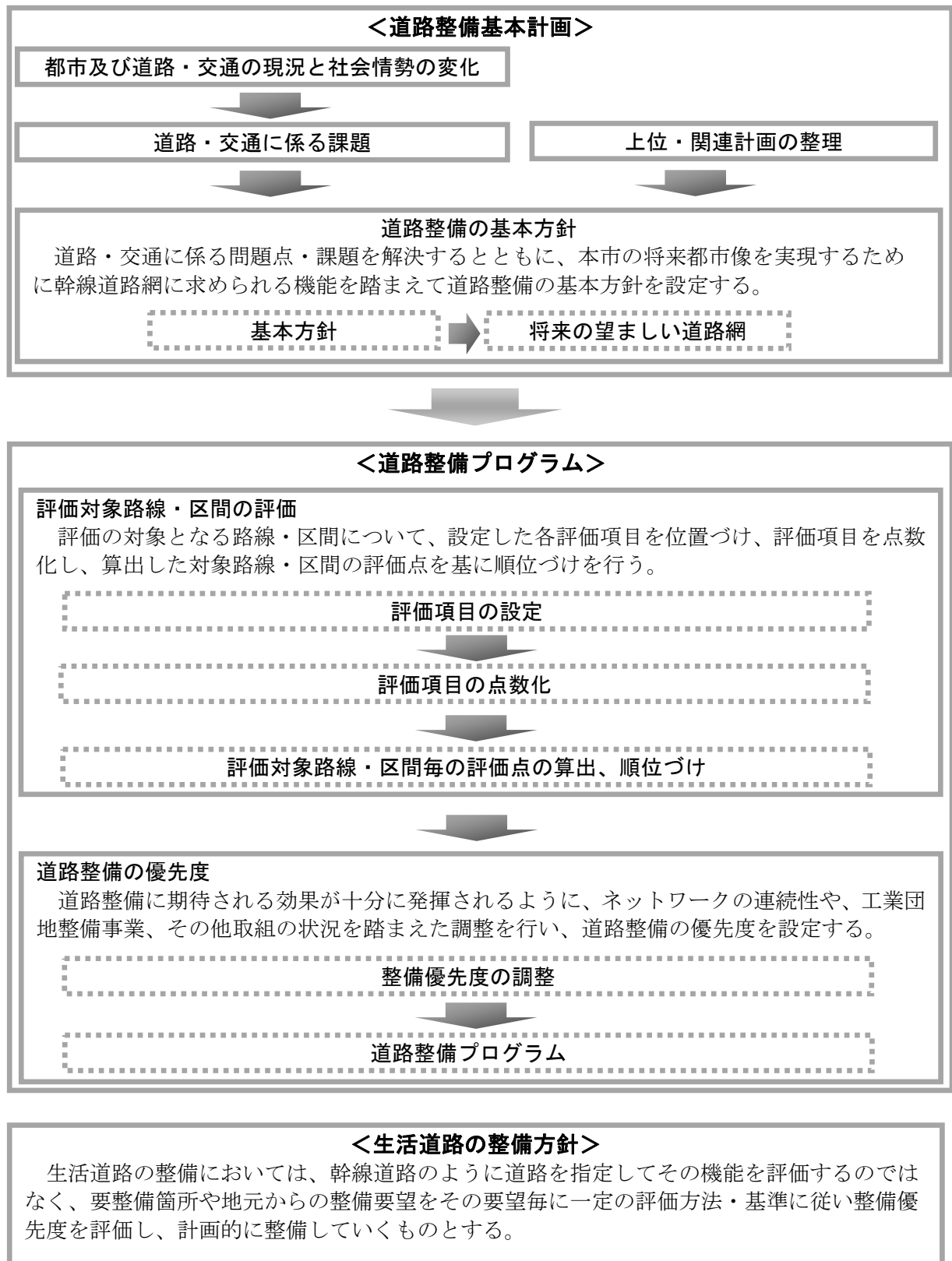
甲 賀 市

目次

1. 検討フロー	1
2. 都市及び道路・交通の現況と社会情勢の変化	2
(1) 都市の現況	2
(2) 道路・交通に関する現況	2
(3) 社会情勢の変化	3
3. 道路・交通に係る課題	4
4. 上位・関連計画の整理	5
(1) 滋賀県の計画	5
(2) 甲賀市の計画	6
5. 道路整備の基本方針	8
(1) 基本方針	8
(2) 将来の望ましい道路網	9
6. 評価対象路線・区間の評価	13
(1) 評価項目の設定・評価の視点	13
(2) 評価項目の点数化	14
(3) 評価対象路線・区間毎の評価点の算出、順位づけ	15
7. 道路整備の優先度	17
(1) 整備優先度の調整	17
(2) 道路整備プログラムの設定	19
8. 生活道路の評価	22
(1) 生活道路の整備方針	22
(2) 整備優先度評価の流れ	23
(3) 評価基準の設定	24

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。



2. 都市及び道路・交通の現況と社会情勢の変化

(1) 都市の現況

- 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
- 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
- DID は水口地域の一部で拡大
- 市内各地域に景観地区や文化財が点在
- 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

(2) 道路・交通に関する現況

- 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
- 市街化区域内での幅員 5.5m未満道路は 41%
- 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
- 都市計画道路の整備率は 78.3%
- 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
- 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点在している
- 国県道を中心に緊急輸送道路に指定
- 8 つの路線で異常気象時通行規制区間に指定
- 高規格道路（名神名阪連絡道路）の計画あり
- 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
- 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
- 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
- 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 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
- 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

(3) 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
- 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
- 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
- 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
- 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
- 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

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（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。

4. 上位・関連計画の整理

(1) 滋賀県の計画

1) 滋賀県基本構想(令和元年)

- 社会インフラの整備とコンパクトで移動・交流しやすいまちづくり

2) 滋賀県国土強靱化計画(令和2年6月(令和5年3月 第4回変更))

- 主要幹線道路等ネットワークの整備
- 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

3) 滋賀県の都市計画

① 甲賀都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和3年5月)

- 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

② 土山都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和3年5月)

- 幹線道路の充実・強化
- 暮らしやすい生活道路網の整備
- 地域特性を活かした道路環境の整備

③ 信楽高原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和3年5月)

- 幹線道路の充実・強化
- 人に優しい交通ネットワークの形成

4) 滋賀県道路整備マスタープラン(令和4年3月)

- 効率的・効果的な整備
- まちづくり等と連携・一体化した整備
- 内容検証と継続的な見直し

5) 滋賀県道路整備アクションプログラム2023 甲賀土木事務所(令和5年3月)

- 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

6) 滋賀県新広域道路交通ビジョン(令和3年3月)

- 産業活動を支援する道路整備
- 地域間交流・地域振興を支援する道路整備
- 平常時・災害時を問わない信頼性の高い道路整備

(2) 甲賀市の計画

1) 第2次甲賀市総合計画(平成29年6月)

- 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
- 地域公共交通網の再編と利便性向上
- 鉄道利用環境の改善・整備

2) 甲賀市都市計画マスタープラン(平成29年8月)

- 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

3) 甲賀市国土強靱化計画(令和2年3月(令和5年3月改定))

- 道路整備基本計画等に基づく、幹線道路や生活道路の計画的整備
- 災害時等に輸送路となる幹線道路等の安全性向上(整備促進)
- 国道整備の推進(国・県連携)
- 県道整備の推進(県連携)
- 国道1号の土山バイパス整備推進(国連携)
- 国道307号のバイパス整備推進(国・県連携)
- 名神名阪連絡道路の事業化推進(国・県連携)
- 道路重要構造物である「橋梁・トンネル」の定期点検の実施
- 橋梁長寿命化修繕計画に基づく橋梁修繕の実施、並びに計画の適宜改訂

4) 甲賀市国土利用計画(平成30年11月)

- 施設の適切な維持管理・更新を通じた既存用地の有効利用
- 道路の安全性、快適性の確保および防災機能の向上
- 農地や森林等周辺環境の保全・創造

5) 甲賀市立地適正化計画(平成31年3月(変更 令和3年5月))

- 居住誘導区域への居住の誘導
- 都市機能誘導区域内の都市機能の維持・誘導

6) 甲賀市交通安全計画(令和3年11月)

- 生活に密着した身近な道路等における人優先の安全・安心な通行空間の整備
- 幹線道路の交通安全対策及び交通安全施設の充実
- 公共交通機関、自転車利用環境の整備
- 災害に備えた道路交通環境の整備

7) 甲賀市地域公共交通計画(令和5年11月)

- 「住み続けたいまちを支える」広域幹線網の利便性の確保と利用促進
- 「地域の暮らしを守る」地域間幹線・支線の維持と効率化

- 「環境未来都市へ」利用しやすく使いたくなるサービスの展開
- 「オール甲賀で未来につなぐ」持続可能な仕組みづくり

8) 甲賀市観光振興計画(平成29年8月(令和3年9月見直し))

- 公共交通と連携した観光振興
- 東海道宿場への誘客促進
- 広域な地域ツーリズムの推進

9) 甲賀市景観計画(平成25年1月)

- 新名神IC周辺の秩序ある景観の形成
- 地域の玄関口にふさわしい都市空間の形成
- 地域の景観や文化性に配慮した公共空間の創出
- 景観形成の先導的役割となる公共施設の良質化

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、新名神高速道路と国道 1 号により広域的な交通ネットワークが形成され、市内では格子状の国道、主要地方道・県道等により、周辺都市や市内各地域間と連絡する。

本市の将来都市像の実現に向け、市内各地域の発展を支えるため、本市と周辺都市を結び広域的な交通ネットワークの機能を強化するとともに、市内の拠点間を効率的に結び南北方向の幹線道路網及び拠点へのアクセスを担う道路網の形成を図る。

基本方針Ⅰにおける評価の視点を以下に記す。

- ◆国土幹線軸を形成する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 安全・安心に暮らせる道路整備

本市は、山間地域に既成市街地や集落が点在しているため、近年頻発する災害や異常気象等に備えることが、安心して生活していくうえで不可欠となっている。また、少子高齢化の進行が著しく、子育て世代の定住促進や高齢者が安全・安心に暮らせるまちづくりと都市機能・環境の整備が必要である。

市民が安全・安心に暮らせる居住環境を構築するため、幹線道路の信頼性を確保し、既成市街地や集落内道路の防災性を高めるとともに、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を推進する。

基本方針Ⅱにおける評価の視点を以下に記す。

- ◆災害時の交通機能確保
- ◆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
- ◆自転車走行区間の確保とネットワークの構築

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、円滑な公共交通サービス（バス等）の提供や緑化や景観形成などの空間機能も有している。公共交通サービスの充実、自動車交通の低減による渋滞の緩和に繋がるとともに、移動手段を持たない子どもや高齢者等の外出支援にも繋がる。また、本市の土地利用は、山林や田畑の自然的土地利用の割合が高く、豊かな自然環境・景観を有しており、これらとの調和・保全が求められる。

よりよい生活環境の確保を図るため、拠点間を結ぶ公共交通の定時性や快適性等の確保、地域の景観と調和し、自然環境・生活環境の保全を図る道路整備を推進する。

基本方針Ⅲにおける評価の視点を以下に記す。

- ◆公共交通を支える道路整備
- ◆緑化や景観整備、環境保全の道路整備
- ◆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

本市は、旧 5 町の合併により誕生し、各地域によって特色を持っている。都市全体としての一体性を確保しつつ、各地域の特色を発揮することが必要である。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。

各地域の地場産業や地域資源を活かした観光・文化交流の活発化、多様な産業の創造を図るため、新名神高速道路による広域アクセス機能の強化・アピールを行うとともに、地域の賑わいを創出する道づくりや ICT 等活用に取り組む。

基本方針Ⅳにおける評価の視点を以下に記す。

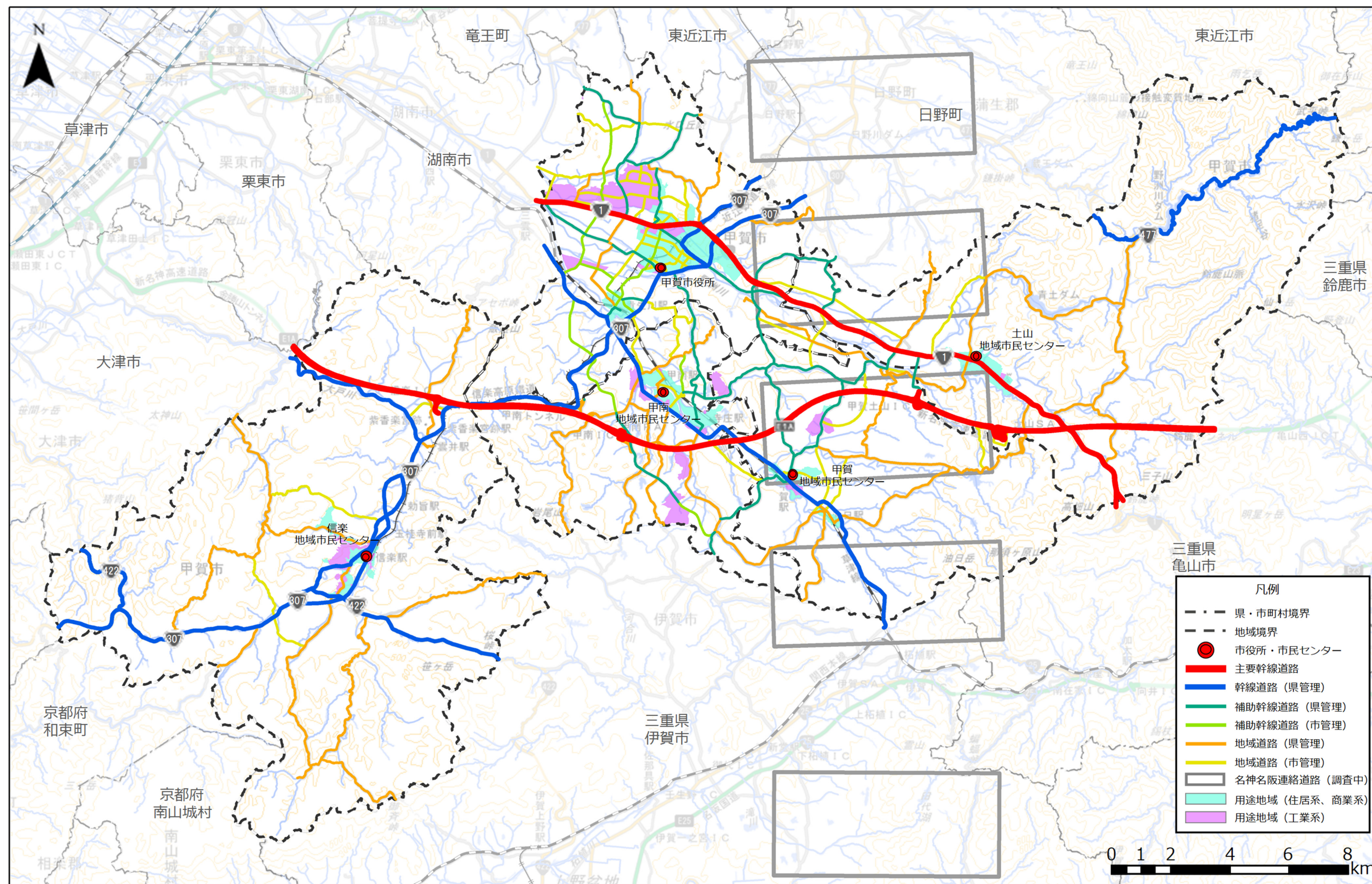
- ◆産業活性化を担う道路整備
- ◆甲賀をアピールする道づくり
- ◆にぎわい創出を図る道づくり
- ◆ICT 等の活用による道づくり

(2) 将来の望ましい道路網

将来の望ましい道路網の設定にあたっては、「近江の道づくりマニュアル(案)(令和2年4月、滋賀県)」を参考に、道路の機能分類を明確にしたうえで、設定する。

表一道路の機能分類

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、市町道で、交通量がおおむね1万台／日以上、かつ、当該区間の総交通量のうち土木事務所の管境を越える交通量が50%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、市町道で、交通量がおおむね4,000台／日～1万台／日の区間 ○県道、市町道で、交通量がおおむね1万台以上、かつ、当該区間の総交通量のうち土木事務所の管境を越える交通量が50%未満の区間
地域道路	上記以外の道路	○交通量がおおむね4,000台／日未満の区間



※現状での整備有無の区分なし
 名神名阪連絡道路について、具体的なルート、位置等を規定するものではありません

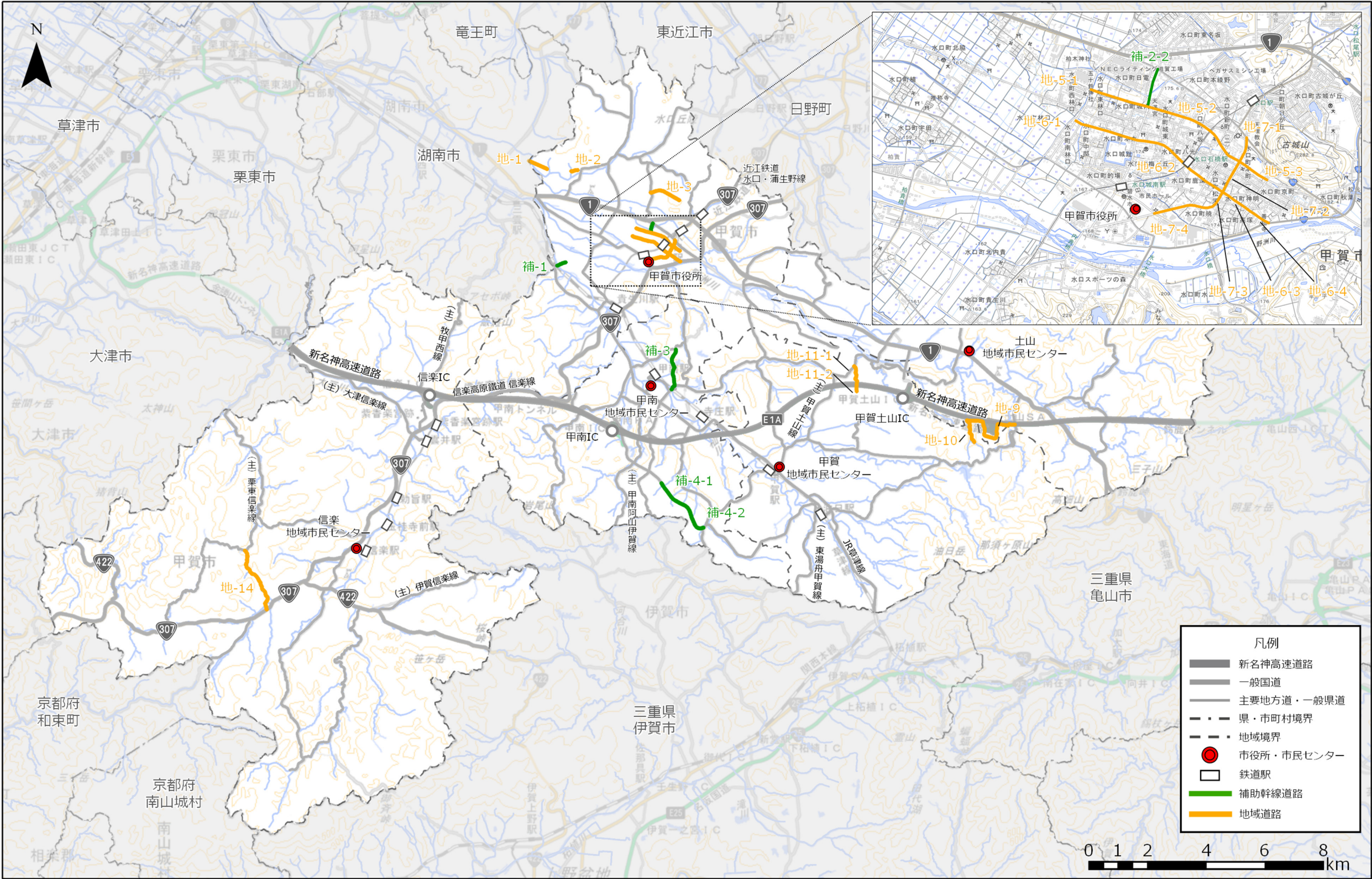
図ー将来の望ましい道路網【甲賀市全体】

評価対象とする未整備の路線・区間は、道路整備計画で定めた、本市の将来の望ましい道路網を構成する道路のうち、道路整備基本計画（H30）策定時点で未着手であった 18 路線（29 区間）のうち、現在までに事業化された 5 路線（5 区間）を除いた、現時点で未着手の 14 路線（24 区間）をとす。評価対象路線・区間について、整備優先順位に係る評価を実施、道路整備基本計画（H30）で設定された整備優先順位について、見直しを実施する。

表一評価対象路線・区間（事業主体：市）

	路線名	道路機能	路線区間番号	事業整備延長(m)	整備優先順位 (H30 基本計画)	整備状況
1	市道 岩坂・宇川幹線	補助	1	310	長期整備	未整備（現道あり）
2	(都)樋下綾野線	補助	2-1	300	短期整備	一部整備済 （現道あり）
	(都)樋下綾野線	補助	2-2	330	長期整備	未整備（現道あり）
3	(都)葛木希望ヶ丘線	補助	3	1,030	長期整備	未整備（現道あり）
4	市道 野川杉谷線	補助	4-1	1,480	長期整備	未整備（現道あり）
	市道 野川杉谷線	補助	4-2	750	中期整備	未整備（現道あり）
1	(仮称)下山朝国線	地域	1	520	中期整備	未整備（現道なし）
2	市道 下山・柳瀬幹線	地域	2	370	長期整備	未整備（現道あり）
3	(仮称)名坂自然公園縦貫道	地域	3	1,070	長期整備	未整備（現道なし）
4	市道 泉・下山幹線	地域	4	1,070	短期整備	着工（現道あり）
5	(都)古城御茶園線	地域	5-1	500	中期整備	未整備（現道なし）
		地域	5-2	940	中期整備	未整備（現道なし）
		地域	5-3	270	中期整備	未整備（現道なし）
6	(都)高塚林口線	地域	6-1	530	中期整備	未整備（現道なし）
		地域	6-2	870	中期整備	未整備（現道なし）
		地域	6-3	240	中期整備	未整備（現道なし）
		地域	6-4	250	中期整備	未整備（現道なし）
7	(都)大橋内貴橋線 (市道 大橋・内貴橋線)	地域	7-1	230	長期整備	未整備（現道なし）
		地域	7-2	260	長期整備	未整備（現道なし）
		地域	7-3	300	長期整備	未整備（現道あり）
		地域	7-4	390	長期整備	未整備（現道あり）
8	市道 水口北内貴線	地域	8	1,160	短期整備	一部概略設計済 （現道なし）
9	市道 南土山・神線	地域	9	2,480	長期整備	未整備（現道あり）
10	市道 次良九郎線	地域	10	540	長期整備	未整備（現道あり）
11	市道 大水戸線	地域	11-1	440	工業団地と 一体整備	未整備（現道あり）
		地域	11-2	440	工業団地と 一体整備	未整備（現道あり）
12	(仮称)甲賀北工業団地線	地域	12	2,180	工業団地と 一体整備	一部整備済 （現道なし）
13	市道 勅旨田代線	地域	13	200	短期整備	予備設計済 （現道あり）
14	市道 柞原・奥出線、市道 寺谷線	地域	14	2,600	中期整備	未整備（現道あり）

評価対象とする未整備の路線・区間は、以下の 14 路線 (24 区間) 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。

評価項目は、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、具体的な評価指標を設定し、該当した路線を評価するものとする。

評価精度向上のため、段階的な指標となる細指標を設け、路線・区間の各指標の該当状況を判定し、評価を実施する。

表－評価の視点・評価項目

基本方針・評価の視点	評価項目（該当する場合に評価）	
	基本指標	細指標
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	A) 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	
	B) 高速道路 IC にアクセスする路線・区間	
② 地域連携を強化する主要な幹線道路の整備	A) 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	A) 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	
	B) 混雑緩和に寄与する（混雑区間に並行する）路線・区間	
2. 安全・安心に暮らせる道路整備		
④ 災害時の交通機能確保	A) 緊急輸送道路（第 1 次、第 2 次）に位置づけられた路線・区間	
⑤ 防災性を高める狭隘道路の拡幅整備	A) 狭隘区間の解消に寄与する整備	段階①：有効幅員が 4.0m 以上～6.0 未満の区間を含む 段階②：有効幅員が 4.0m 未満の区間を含む ※「都市防災実務ハンドブック（（株）NTS）」の考え方をもとに設定
⑥ 安全で快適な歩行者空間の整備	A) 歩行者ネットワークの強化、歩道未整備区間の解消に寄与する整備 B) 市内に位置する小学校を中心に 800m 圏内※に含まれる路線・区間もしくは通学路に該当する路線・区間 ※「都市構造の評価に関するハンドブック（国交省 H26.8）」の考え方をもとに設定	
⑦ 自転車走行空間の確保とネットワークの構築	A) 市内に位置する中学校・高等学校・駅を中心に 1.5 km 圏内に含まれる路線・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	A) バス運行サービス向上に寄与する整備	段階①：新たにバスルートとなる可能性のある路線・区間 段階②：現在、バスルートとなっている路線・区間
	B) 交通拠点（主要鉄道駅、道の駅）にアクセスする路線・区間	
⑨ 緑化や景観形成、環境保全のための道路整備	A) 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 B) 混雑緩和に寄与する（混雑区間に並行する）路線・区間（渋滞削減による CO2 排出量の削減）	
⑩ 交通施設やライフラインの収容空間	A) 地下埋設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	A) 都市計画マスタープラン（土地利用方針）における産業・新産業用地検討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	A) 市の玄関口となる主要な道路（主要幹線道路、幹線道路（県管理））に連絡する路線・区間 B) 主要な観光地へ誘導する路線・区間	
⑬ にぎわい創出を図る道づくり	A) 賑わい創出を目的とした整備 B) 都市計画マスタープラン（土地利用方針）における商業ゾーン内を通る路線・区間	
⑭ ICT 等の活用による道づくり	※エリア一体としての取り組みが主となるため、路線・区間単位での評価は実施しない	

(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した。そのうち 14 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	0.286	国土幹線道路と アクセス道路の整備	0.370	0.106	10.6
		地域連携を強化する主要な 幹線道路の整備	0.304	0.087	8.7
		市街地を支える道路の整備	0.327	0.093	9.3
		小計	1.000	0.286	28.6
安全・安心に暮らせる 道路整備	0.296	災害時の交通機能確保	0.280	0.083	8.3
		防災性を高める狭隘道路の 拡幅整備	0.302	0.089	8.9
		安全で快適な 歩行者空間の整備	0.287	0.085	8.5
		自転車走行空間の確保と ネットワークの構築	0.132	0.039	3.9
		小計	1.000	0.296	29.6
よりよい生活環境の 確保を図る道路整備	0.202	公共交通を支える道路整備	0.430	0.087	8.7
		緑化や景観形成、 環境保全のための道路整備	0.216	0.044	4.4
		交通施設やライフラインの 収容空間	0.355	0.072	7.2
		小計	1.000	0.202	20.2
地域の発展を図る 道路整備	0.216	産業活性化を担う道路整備	0.456	0.098	9.8
		甲賀をアピールする道づくり	0.295	0.064	6.4
		にぎわい創出を図る道づくり	0.248	0.054	5.4
		ICT 等の活用による道づくり	—	—	—
		小計	1.000	0.216	21.6
計	1.000	計	—	1.000	100

(3) 評価対象路線・区間毎の評価点の算出、順位づけ

表－評価項目該当状況

評価対象路線名	道路機能	路線区間番号	事業整備延長(m)	整備優先順位 (H30基本計画)	道路整備状況	地域交通ネットワークの形成を図る道路整備					安全・安心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			
						①		②	③		④	⑤	⑥		⑦	⑧		⑨		⑩	⑪	⑫		⑬		⑭				
						国土幹線道路との整備	基本指標B	地域連携を強化する主要な幹線道路の整備	基本指標A	市街地を支える道路の整備	基本指標B	災害時の交通機能確保	基本指標A	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	基本指標A	基本指標B	自転車走行空間の確保とネットワークの構築と	基本指標A	基本指標B	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	基本指標A	基本指標B	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	にぎわい創出を図る道づくり	ICT等の活用による道づくり
基本指標A	基本指標B	基本指標A	基本指標A	基本指標B	基本指標A	基本指標A	基本指標A	基本指標A	基本指標A	基本指標B	基本指標A	基本指標B	基本指標A	基本指標B	基本指標A	基本指標B	基本指標A	基本指標A	基本指標B	基本指標A	基本指標B	基本指標A	基本指標B	基本指標A	基本指標B					
5.3	5.3	8.7	4.7	4.7	8.3	8.9	4.2	4.2	3.9	4.3	4.3	2.2	2.2	7.2	9.8	3.2	3.2	2.7	2.7											
市道 岩坂・宇川幹線	補	1	310	長期整備	未整備(現道あり)														○	○					13.0					
(都)樋下綾野線	補	2-1	300	短期整備	一部整備済み(現道あり)																									
(都)樋下綾野線	補	2-2	330	長期整備	未整備(現道あり)				○				○	○	○(段階②)					○	○		○			32.8				
(都)葛木希望ヶ丘線	補	3	1,030	長期整備	未整備(現道あり)				○				○	○	○(段階②)	○					○		○			27.4				
市道 野川杉谷線	補	4-1	1,480	長期整備	未整備(現道あり)			○											○	○	○				21.5					
市道 野川杉谷線	補	4-2	750	中期整備	未整備(現道あり)			○					○						○	○	○				25.7					
(仮称)下山朝国線	地	1	520	中期整備	未整備(現道なし)									○											3.9					
市道 下山・柳瀬幹線	地	2	370	長期整備	未整備(現道あり)								○		○(段階②)										8.6					
(仮称)名坂自然公園縦貫道	地	3	1,070	長期整備	未整備(現道なし)				○					○	○(段階①)				○						20.6					
市道 泉・下山幹線	地	4	1,070	短期整備	着工(現道あり)																									
(都)古城御茶園線	地	5-1	500	中期整備	未整備(現道なし)					○	○		○(段階②)		○	○	○(段階①)	○		○	○			○		45.0				
	地	5-2	940	中期整備	未整備(現道なし)					○	○		○(段階②)		○	○	○(段階①)	○		○	○			○	○	47.6				
	地	5-3	270	中期整備	未整備(現道なし)					○	○		○(段階②)		○	○	○(段階①)	○		○	○			○		45.0				
(都)高塚林口線	地	6-1	530	中期整備	未整備(現道なし)					○			○(段階②)		○	○	○(段階①)	○			○		○			41.3				
	地	6-2	870	中期整備	未整備(現道なし)					○			○(段階②)		○	○	○(段階①)	○			○		○	○		44.0				
	地	6-3	240	中期整備	未整備(現道なし)					○			○(段階②)		○	○	○(段階①)	○			○		○			41.3				
	地	6-4	250	中期整備	未整備(現道なし)					○			○(段階②)		○	○	○(段階①)	○			○		○			41.3				
(都)大橋内貴橋線 (市道 大橋・内貴橋線)	地	7-1	230	長期整備	未整備(現道なし)					○	○		○(段階②)		○	○				○	○			○		38.4				
	地	7-2	260	長期整備	未整備(現道なし)					○	○		○(段階②)		○	○				○	○			○	○	41.1				
	地	7-3	300	長期整備	未整備(現道あり)					○	○		○(段階②)		○	○				○	○			○		38.4				
	地	7-4	390	長期整備	未整備(現道あり)					○	○		○(段階②)		○	○				○	○			○	○	41.1				
市道 水口北内貫線	地	8	1,160	短期整備	一部概略設計済(現道なし)																									
市道 南土山・神線	地	9	2,480	長期整備	未整備(現道あり)								○(段階①)					○					○			12.0				
市道 次良九郎線	地	10	540	長期整備	未整備(現道あり)								○(段階①)	○				○								13.0				
市道 大水戸線	地	11-1	440	工業団地と一体整備	未整備(現道あり)								○(段階①)							○						14.3				
	地	11-2	440	工業団地と一体整備	未整備(現道あり)								○(段階①)							○						14.3				
(仮称)甲賀北工業団地線	地	12	2,180	工業団地と一体整備	一部整備済み(現道なし)																									
市道 勸旨田代線	地	13	200	短期整備	予備設計済(現道あり)																									
市道 柞原・奥出線, 市道 寺谷線	地	14	2600	中期整備	未整備(現道あり)							○	○(段階①)		○			○(段階①)					○	○		25.5				

今回対象路線・区間の24区間(17.14km)の整備重要度を「高」「中」「低」とし、総延長の1/3(5.7km)以内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:12路線)整備延長L=5,110m
- …重要度「中」:(青:3路線)整備延長L=4,380m
- …重要度「低」:(緑:9路線)整備延長L=7,650m

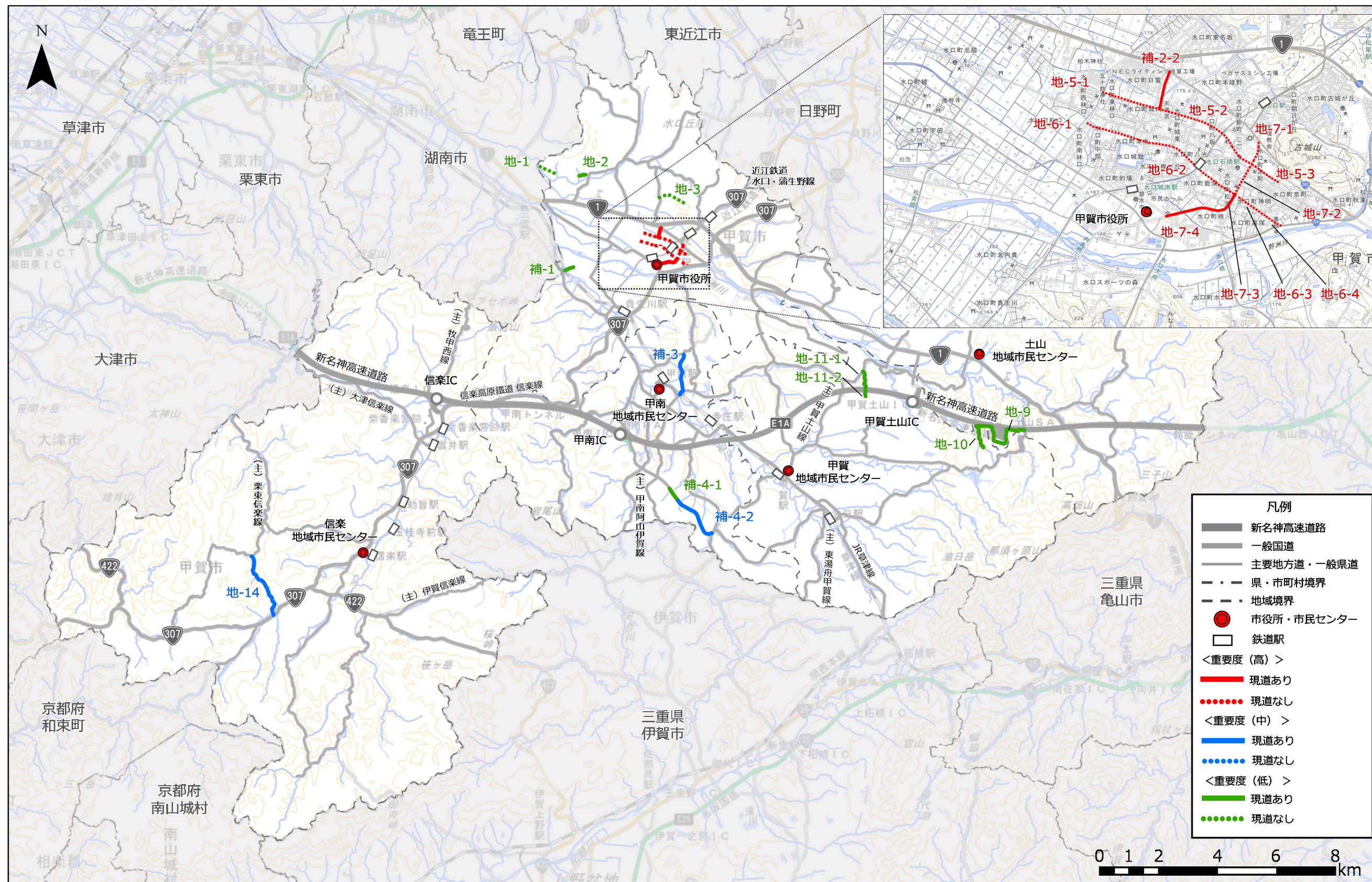


図-道路整備重要度

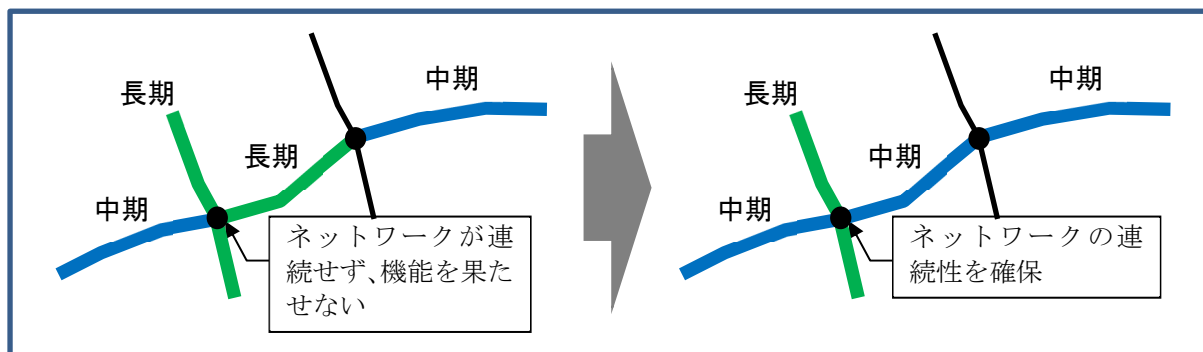
7. 道路整備の優先度

(1) 整備優先度の調整

1) ネットワークの連続性を踏まえた調整

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、整備優先順位を合わせるものとする。



図－ネットワークの連続性の確保の考え方の例

2) 工業団地整備事業を踏まえた調整

地-11(市道 大水戸線)の整備重要度は「低」と評価される。しかし、当路線は、H30の甲賀市道路整備基本計画において、地-12((仮称)甲賀北工業団地線)とともに、甲賀北地区工業団地整備事業とあわせての整備を行うものと調整されている。



図－市道 大水戸線の調整

地-12((仮称)甲賀北工業団地線)がすでに一部整備済であることから、下表のとおり優先度の調整を行う。

表－優先度の調整区間

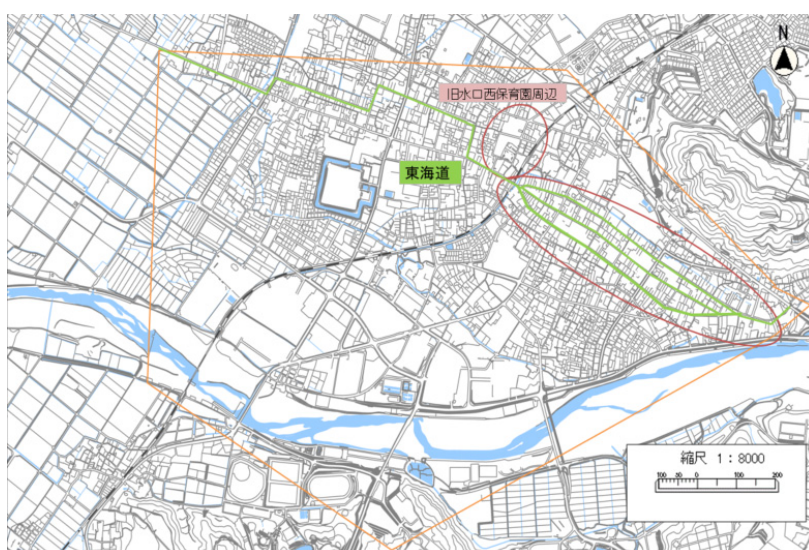
路線名	区間	優先度	
		調整前	調整後
市道 大水戸線	地-11-1	低	甲賀土山 IC 周辺工業団地整備事業と同時期に整備
	地-11-2	低	

3) 東海道「暮らし・にぎわい」再生事業を踏まえた調整

平成17年から全国各地で実施されている、(一社)日本建築学会が主催する「学生と地域との連携によるシャレットワークショップ」が、甲賀市内の、下図の範囲を対象として、令和5年9月に実施された。

本ワークショップにおいて、東海道の暮らし・にぎわい再生の機運醸成を目指し、全国各地の建築、都市、まちづくりを学ぶ学生と専門家により、地域住民と交流しながら、まちの将来像について検討・提案された。

本ワークショップの対象範囲に位置する補-2-2((都)樋下綾野線)、地-5((都)古城御茶園線)、地-6((都)高塚林口線)、地-7((都)大橋内貴橋線)については、まちの将来像について検討・提案された内容を踏まえた整備が望ましいと考える。しかしながら、補-2-2((都)樋下綾野線)、地-5-1((都)古城御茶園線)については、すでに計画が予定されていることから、この2路線を除いた路線・区間の整備について、別途検討とする。



図ーシャレットワークショップの対象範囲

表ー優先度の調整区間

路線名	区間	優先度	
		調整前	調整後
(都)古城御茶園線	地-5-2	高	東海道「暮らし・にぎわい」再生事業の検討・提案内容を踏まえ整備を検討
	地-5-3	高	
(都)高塚林口線	地-6-1	高	
	地-6-2	高	
	地-6-3	高	
	地-6-4	高	
(都)大橋内貴橋線	地-7-1	高	
	地-7-2	高	
	地-7-3	高	
	地-7-4	高	

(2) 道路整備プログラムの設定

前項まで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」「東海道「暮らし・にぎわい」再生事業で整備検討」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－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 2028 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 2038 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	工業団地整備事業を踏まえて、調整した路線・区間	甲賀土山 IC 周辺工業団地整備事業と同時期に整備する。
東海道「暮らし・にぎわい」再生事業で整備検討	東海道「暮らし・にぎわい」再生事業の取り組みを踏まえて、調整した路線・区間	東海道「暮らし・にぎわい」再生事業の検討・提案内容を踏まえ整備を検討する。

表一対象路線・区間の目標整備時期

評価対象路線名	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	2-2	330	短期整備
(都) 古城御茶園線	地域	5-1	500	
(都) 葛木希望ヶ丘線	補助	3	1,030	中期整備
市道 野川杉谷線	補助	4-2	750	
市道 柞原・奥出線, 市道 寺谷線	地域	14	2600	
市道 岩坂・宇川幹線	補助	1	310	長期整備
市道 野川杉谷線	補助	4-1	1,480	
(仮称) 下山朝国線	地域	1	520	
市道 下山・柳瀬幹線	地域	2	370	
(仮称) 名坂自然公園縦貫道	地域	3	1,070	
市道 南土山・神線	地域	9	2,480	
市道 次良九郎線	地域	10	540	
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	
(都) 古城御茶園線	地域	5-2	940	東海道「暮らし・にぎわい」再生事業で整備検討
	地域	5-3	270	
(都) 高塚林口線	地域	6-1	530	
	地域	6-2	870	
	地域	6-3	240	
	地域	6-4	250	
(都) 大橋内貴橋線 (市道 大橋・内貴橋線)	地域	7-1	230	
	地域	7-2	260	
	地域	7-3	300	
	地域	7-4	390	

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	東海道「暮らし・にぎわい」再生事業 で整備検討	
2(0.9km)	3(4.4km)	7(6.8km)	2(0.9 km)	10(4.3km)	24(17.2km)

※小数点以下2桁は切上げ

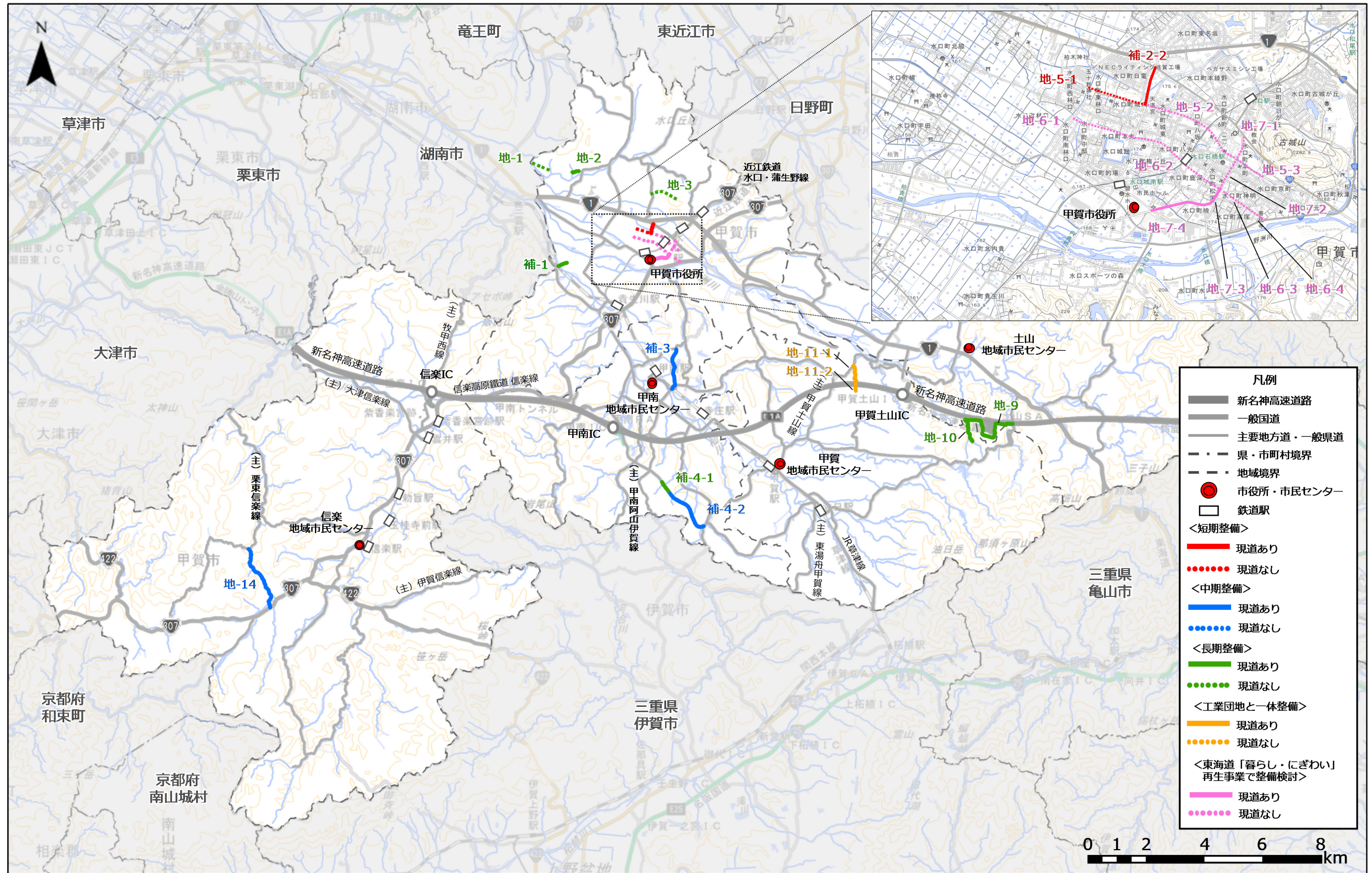


図-整備優先順の最終結果

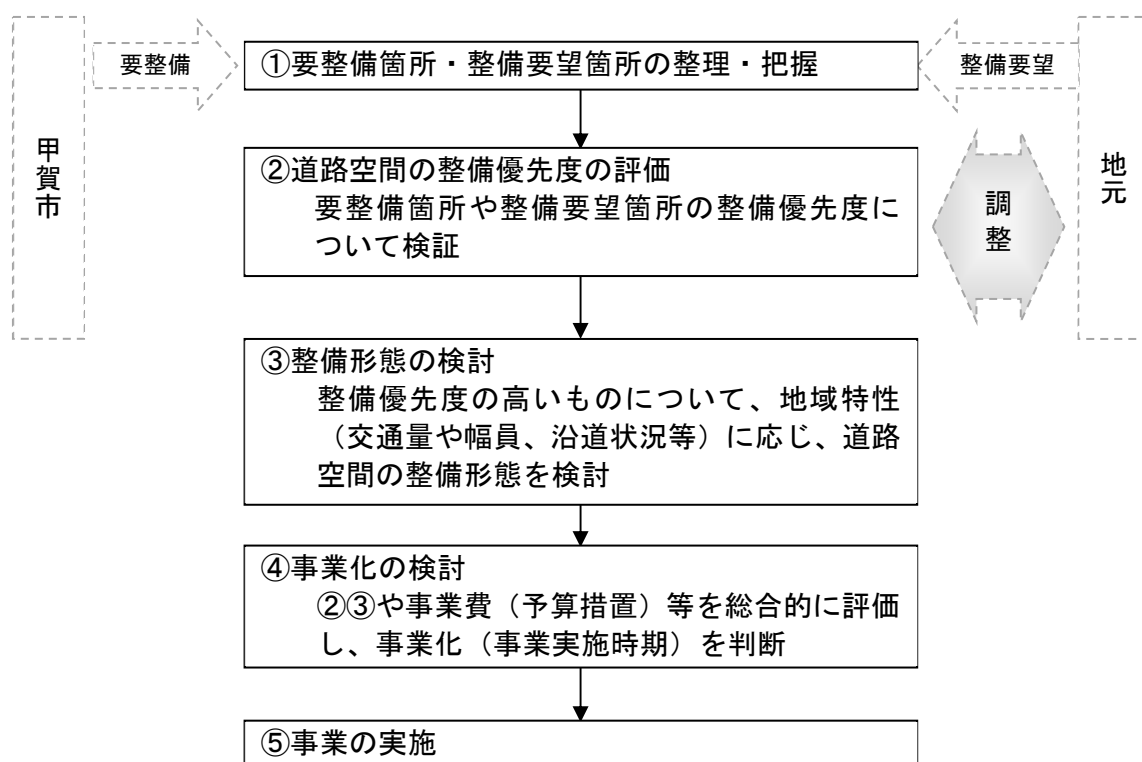
8. 生活道路の評価

(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。

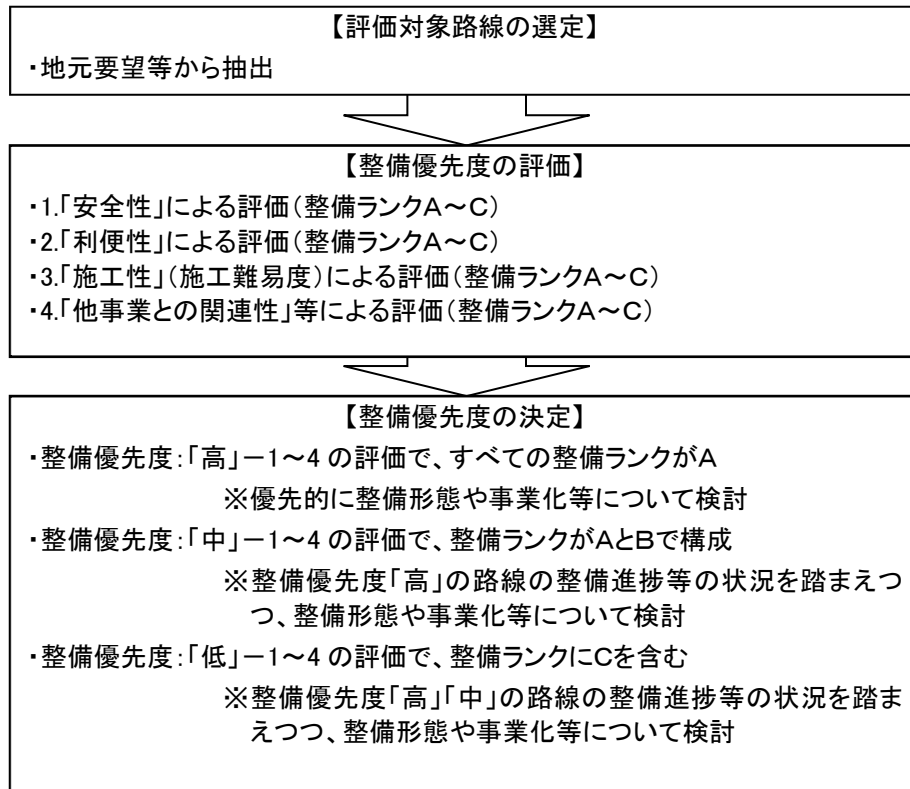
この生活道路の整備においては、幹線道路のように道路を指定してその機能进行评估するのではなく、要整備箇所や地元からの整備要望をその要望毎に一定の評価方法・基準に従い整備優先度を評価し、計画的に整備していくものとする。



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－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地域内の公的施設へのアクセス道路 ②地域や集落内から幹線道路にアクセスする道路 ③鉄道駅やバス停へのアクセス道路	①②③のうち、2 つ以上に該当	①②③のうちいずれかに該当	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－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