

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（甲賀地域）第3回地域ワーキング

議 事 概 要

日 時：令和4年11月24日（木） 14時00分～16時00分

場 所：甲賀合同庁舎4階 4A会議室

出席者：市原 克夫 委員（公募委員）

竹内 範行 委員（湖南市 都市建設部長）

（代理出席 橋本 徳雄委員（湖南市都市建設部管理監））

武村 みゆき委員（湖南市観光協会 常任理事）

谷口 奈菜 委員（甲賀市観光まちづくり協会）

塚口 博司 委員（座長）（立命館大学 名誉教授）

西澤 毅 委員（甲賀市社会福祉協議会 事務局長）

樋口 泰司 委員（甲賀市 建設部長）

松田 晃余 委員（信楽町観光協会）

丸山 裕史 委員（滋賀県トラック協会甲賀支部 支部長）

欠席者：今村 敏明 委員（公募委員）

木村 準子 委員（甲賀湖南交通安全協会 副会長）

上西 保 委員（湖南市産業経済懇話会 会長）

辻 彰 委員（甲賀市商工会 会長）

富居 敬介 委員（滋賀県甲賀警察署 交通課長）

（五十音順）

1. 開会

2. 地域ワーキング

（1）地域の声、地域の重点項目のとりまとめ結果

- ・事務局より地域の声、地域の重点項目のとりまとめ結果について確認を行った。

（2）地域の課題を解消する事業中箇所

- ・事務局より地域の課題を解消する事業中箇所について説明を行った。

（3）意見等 自由討議

○各委員からの主な意見等については以下のとおりである。

【地域の声（案）について】

- ・前文２段落目の２行目、「また、通学路をはじめ高齢者や～」とあるが、「通学路をはじめ」はどこにつながるのか。「通学路の整備、～」とした方が分かりやすいのではないかと分けた方が良く思う。
- ・「通学路の整備をはじめ～」に修正させて頂く。（事務局回答）
- ・前文２段落目の２行目ほか何点か、「高齢者や障害のある方～」とあるが、「障がい」という表現を使うことが多い。できればひらがな表記にしてもらいたい。
- ・「害」という文字により意味はない。滋賀県としての標記の統一かもしれないが、事務局から回答頂きたい。
- ・県の福祉部局として現状では統一見解として漢字の「障害」を用いることとしており、この標記としている。WGで頂いた意見は関連部局へ連絡させて頂きたい。
なお、「地域の声」は、地域の皆さんの声を取りまとめるものになるので、今回は委員の意見を踏まえてひらがな標記に修正したい。「障がい・障碍」なども含め検討する。（事務局回答）
- ・前文２行目、「～幹線道路が通過する交通の要衝です」とあるが、文章のはじまりが「甲賀地域は、～」なので「～要衝地です」の方が良いのではないかと。また、最後部分には「幹線道路網の整備による地域の活性化」など、目的を入れた方が良いのではないかと。

① 災害に強い道路整備

- ・災害に強い道路整備に維持管理が非常に重要な要素になると思う。「ソフト対策と合わせて、災害の未然防止」を、「ソフト対策と合わせて、適切に維持管理を行い、災害の未然防止～」など、維持管理というキーワードを入れておいた方が良いのではないかとと思う。

② 広域的な連携を強化するネットワークの整備

- ・「幹線道路を補完する地域内道路の整備が望まれます」とあるが、生活道路に車を入れる訳ではないと思うが、「地域内道路の整備」とは何を意味しているのか。
- ・幹線道路を補完する補助幹線道路の整備をイメージしている。「地域内道路＝集落内道路」ではない。（事務局回答）
- ・日本の道路整備において、機能面で補助幹線道路がないことが、最大の弱点。文章については、考慮した上で上手く表現してもらいたい。

③ 物流を支えるネットワークの整備

- ・トラック業界として、日々安全安心を心がけており、記載いただいた内容で事業を進めて頂きたい。ICから工業団地へのアクセス道路が重要だと思う。実態としてトラックは必ず高速道路を通るわけではなく、高速道路を使えない零細企業もある。名神名阪連絡道等、工業団地へのアクセス道路を整備してもらいたい。
- ・「甲賀地域は、滋賀県内で最も多くの事業所が立地～」とある。事業所＝工業団地の認識で

問題ないか。

・確認させて頂く。(事務局回答)

(→事業所とは工業統計調査における従業員4人以上の事業所を指す。複数の事業所が集積して工業団地を形成している)

- ・文章中に「一部ルートで大型車が生活道路を通行せざるを得ない状況がみられます」とあるが、病院のためのアクセス道路に工業団地に向かう大型車が通行するようになって困っている。この文章はどうかと思う。
- ・大型車の生活道路への流入が問題であり、それを抑制するために幹線道路を整備するという文章になっている。
- ・前段は、大型車が生活道路を利用せざるを得ない現状を説明しており、後段は、それを解消するためにどうするか、ということに記載している。通行させますということではなく、悪しき状況を解消する必要があるという文章としている。(事務局回答)
- ・物流業界の2024年問題として、労働時間をどう短縮するかという課題がある。どうすれば大型車が生活道路を通らなくてもよくなるかを議論させていただきたい。大型車は無理に生活道路を通っているわけではないので、誤解のないようにしてもらいたい。
- ・トラック業界の安全で円滑な企業活動、地域住民の安全が脅かされないこと、についてうまく折り合えるような表現にってもらいたい。

④ 渋滞のないスムーズなネットワークの整備

- ・新中郡橋近くの草津伊賀線との交差点部分に大きな倉庫が建設中だが、これによってどれくらいの渋滞が発生するか把握されているか。
- ・県として将来の交通量予測を実施しているが、路線別の大枠での交通量を予測するものであり、ご指摘のような小さな拠点整備による交通支障などについては予測困難で把握が難しいと考えている。(事務局回答)
- ・開発による交差点の混雑について意見があったということ記録に残しておいてもらいたい。

⑤ 安全・安心な道路空間の創出

- ・国道307号の歩道が狭い区間において、大型車両が走行すると風圧で子供の帽子や傘が飛んだりすることがあり危険である。中高生の自転車も歩道が狭い箇所があるために歩道を走行したり、車道を走行したりする。新しく道路整備する際は広い歩道を確保すれば事故は減少すると思う。
- ・他の地域の声はすべて「～の整備」となっているが、この項目は「～の創出」となっている。未来に対して希望を与える表現で、良いと思う。

⑥ 自転車走行環境の整備

- ・「道路空間の再配分」は歩道を設置したり、自転車走行空間を整備したりなど、大きな概念である。自転車走行環境整備の部分で記載されると、空間再配分が自転車の走行空間整備だけのためのものと捉えられないか心配がある。

- ・道路空間の再配分は確かにさまざまな施策が含まれる。ここでは自転車がテーマになっているので、自転車の課題を解決する手立てとして再配分と掲載している。(事務局回答)
- ・道路空間の再配分というと、今後の道路整備の考え方として、広く用語が使われているので、留意が必要と思いい見させて頂いた。自転車走行環境整備に向けた道路空間再配分としては問題ないが、全体を読み通して問題がないか、再確認してもらいたい。

【地域の重点項目（案）について】

① ICや鉄道駅、工業団地へのアクセス道路の整備

- ・大型車が生活道路を通行せざるを得ない状況にある。大型車が生活道路に入っこないようにすることについて、地域の重点項目に追加できないか。
- ・拠点間ネットワークをしっかりと整備することによって大型車の集落内や生活道路への流入を抑制することができる。工業団地等へのアクセス道路の整備について優先順位をつけて、幹線道路を整備することによって、間接的に生活道路や歩道等がより安全・安心になるという捉え方で整理している。(事務局回答)

② 交通渋滞の緩和

(意見なし)

③ 通学路の整備

(意見なし)

④ 公共施設周辺の歩道等の整備

- ・「通学路等」の「等」を消して、「公共施設周辺の歩道等の整備」を追加してもらったが、公共施設だけで良い？公共施設に医療機関が含まれるのかあいまいであったり、高齢者は公共施設周辺より商業施設周辺などを歩いていると思う。
- ・「公共施設」とは、市役所や支所、地域市民センターなど、行政の窓口業務を行っている機関とし、その1km圏域内の歩道整備を加点することとしている。商業施設は加点指標としての定義付け、線引きが難しい認識である。(事務局回答)
- ・観光施設は公共施設周辺ではなく、また、観光での自転車利用者も公共施設周辺を走行していない。今後はそういう切り口の重点項目も入れてもらえると、地域らしさが出るのではないかと思う。
- ・バリアフリー新法の中で公共施設をどのように位置づけているか？大型商業施設等への経路は特定経路に位置づけられていないか？
- ・バリアフリー新法における整備経路の抽出は、各市町が計画を定めており、それが県道の場合は滋賀県が特定経路として整備する。特定経路を決定する際の拠点は駅や福祉施設となるが、市町計画によるところである。(事務局回答)
- ・歩道整備の方針において、商業施設をどこまで含めるかは難しい問題のため、最終的に提示される路線整備案を確認頂き、意見があればご指摘いただければと思う。