

「滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）」（原案）」に対して提出された
ご意見・情報とそれらに対する県の考え方について

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
はじめに						
1	1	-	・市町村合併により要件を満たさなくなった区間とは、どのような区間を指すのでしょうか？市町に維持管理に関する過度の財政的負担がかからないよう充分な協議をお願いします。	・関係機関と十分な協議を行い対応します。なお、「道路を考える懇談会」のご意見を踏まえ、掲載箇所をP42に修正します。		○
2	1	-	国や市町村の計画や方針と整合、連携することが重要であり、より効果が高いかと思われるが、滋賀県として特に連携すべき国の施策や方針がどのようなもので、どのようにそれと整合、連携していくかの方針は示していただけないか。	・P1の「はじめに」でお示ししているとおり、本プラン策定にあたっては、国が令和3年7月に策定した「新広域道路交通ビジョン」や、県が現在策定中の「滋賀県都市計画基本方針」を特に整合を図るべき計画としています。 ・「新広域道路交通ビジョン」では、「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化に向け、 ①「広域道路ネットワーク」の形成による地域間連携、防災力向上 ②「交通・防災拠点」の機能強化 ③ICTの積極的活用による「交通マネジメント」の強化を基本方針として整理されています。 また、「滋賀県都市計画基本方針」では、今後のまちづくりの方向性として拠点連携型都市構造への転換が掲げられており、これらの計画と整合、連携を図っております。	○	
3	1	16～18	「どこに、どんな道路が、いつまでに必要か」を提示することで、限りある財源の中で、真に必要な道路整備を、無駄なく早急に進めるための基本方針 →当初版からこの表現が使われている記憶があるが、盛り込まれている多様な内容との整合が取れていない、適切に見直すべき。	・御意見を踏まえ、P1の16～19行目を以下のとおり修正します。 「今後は、本プランの方針に基づき、県内各地域の具体的な実行計画である道路整備アクションプログラムを作成し、真に必要な道路整備を進めてまいります。」	○	
4	1	-	P1のはじめにでは和暦のみしよ、P3では西暦になっています。全体を通して、資料と連動するように和暦と西暦を使い分けておられます。資料全体として、併記するか統一するか、見やすさのご検討をお願いします。グラフについても同様です。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
5	1	18～19	「バイパス整備と並行する……相互移管を進めます。」とあるが、容易にできることなのか？	・関係機関と十分な協議を行い対応します。なお、「道路を考える懇談会」のご意見を踏まえ、掲載箇所をP42に修正します。		○
6	1	19	「市町村合併により要件を満たさなくなった区間やバイパス整備と並行する現道区間などは市町へ、市町を跨ぐ広域的なネットワークは県へ、適切に協議を進め相互の移管を進めます。」について、県としての一方的な表現であるため、修正をしていただきたい。【内容確認】「要件を満たさなくなった区間」とは何を示すのか。【修正等】「要件を満たさなくなった区間」内容によっては修正を依頼。「市町を跨ぐ広域的なネットワークは県へ、適切に協議を進め相互の移管」には疑問があるため、訂正していただきたい。	・本来あるべき管理主体に改めたいという意図であるため、原案のとおりとします。なお、「道路を考える懇談会」のご意見を踏まえ、掲載箇所をP42に修正します。		○
7	1	19	基本的な考え方には、本マスタープランで県が目指すべき道路の方向性や目標を記載する方が良いのではないのでしょうか。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
8	2	7～	本計画の位置付けにおいて、相関図等で示すことは可能か？	・ご意見を踏まえ、他計画との相関図を示します。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
I 目指すべき道路整備の将来像と道路整備の基本方針						
I-1. 目指すべき道路整備の将来像						
1. 本県の現状と見直し						
9	4~	-	現状の説明(人口減少、道路整備状況など)の際、その要因と考えられる事項があれば、それらを示すことで現状の理解と、今後の課題の把握がしやすくなると思う。	・人口減少や道路整備状況などの現状は、本プランでは施策の方針を示すための客観的データとして掲載しており、要因分析までは行っておりません。 (事故や災害の発生要因などについては必要な分析を行い、道路のルートや構造、幅員など具体の道路計画に反映しています。)	○	
10	4~	-	道の駅の整備状況・集客状況・道の駅を中心としたネットワークの形成などの現状評価を追加すればどうか。 現状における課題を整理した上で、「つながる・ひろがる」「スムーズでクリーン」「快適でセーフティー」「行きたくなる居たくなる」につなげやすいと感じます。	・道の駅の整備状況については、P12「滋賀県道路整備マスタープラン（第2次）の成果」でお示ししています。施設の集客状況やネットワークの形成状況（交通量）などの現状評価については、新たな道の駅の設置検討や施設改修に必要な情報として整理してまいります。	○	
11	4	1	「見直し」より「施策の方針」の方が内容にあっているのではないのでしょうか。	・ご意見を踏まえ、「本県の現状と見直しおよび施策の方針」に修正します。		○
12	4	4~6	根拠はありますか	・国勢調査等を参考にしています。表記に矛盾はないと考えられるため、原案のとおりとします。		○
13	4	20	「既に」という文言は不要ではないですか。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
14	4	24~26	根拠はありますか。	・国勢調査等を参考にしています。表記に矛盾はないと考えられるため、原案のとおりとします。		○
15	4	26	高齢化の「進行」、「全国平均より高い」、「今後も急速化する」にかかるデータが示されていないと思われま	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
16	4	29	「今後も」を「今後は」？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
17	5	-	「現状」二つ目の■に対する「今後の見直し」について、道路整備率の改善策は無くてよいか。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
18	5	-	県内の自動車保有台数は年々増加しており、道路整備率は横ばいであるとのことですが、なぜ道路整備が進まないのでしょうか。グラフを見るに約10年前から自動車保有数は増加していますが、道路整備率はほとんど変わっていないように思います。	・道路整備率は、道路の改良率と混雑度を総合評価した指標です。 ・道路整備を進めることで改良率は向上しているものの、道路の周辺に開発が進むことで新たに交通量が増加するなどにより、道路整備率はほとんど変わっていないのが現状です。	○	
19	5	-	滋賀県の道路整備率はずっと横ばいで、全国平均と比べ低い。慢性的に渋滞している道路があり、県も整備を進めて頂いているがまだ改善されていない。国道・県道とも渋滞緩和を早く進めて頂きたい。	・御意見のとおり、本県の道路整備率は全国に比べて低く、渋滞箇所が数多くあることも認識しています。御意見は関係機関とも情報共有を図らせていただきます。引き続き、渋滞緩和、解消に向け道路整備を進めてまいります。	○	
20	5	7~9	自動車保有台数が増加傾向となつているのなら、道路整備をもっと進め、道路整備率を全国平均まで上げてほしい。	・道路整備率は、道路の改良率と混雑度を総合評価した指標です。 ・御意見のとおり、道路整備を進めることで改良率は向上しているものの、道路の周辺に開発が進むことで新たに交通量が増加するなどにより、道路整備率はほとんど変わっていないのが現状です。 ・御意見は関係機関とも情報共有を図らせていただきます。道路整備率の改善に向け道路整備を進めてまいります。	○	
21	5	8	「公共交通への転換に寄与する道路整備が必要」のように、内容を「どんな道路が必要か」という内容に修正。	・ご意見を踏まえ、「公共交通への転換に寄与する道路整備も必要」に修正します。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等(概要)	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
22	5	8	交通渋滞等にかかるデータによる根拠が必要と思われる。 「道路整備が追いついていない」から「マイカーに頼らない」と繋がりは論理が飛躍していると感じる。	・道路整備率（道路の改良率と混雑率を総合評価した指標）を示しており、主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
23	5	9	「対策」より「施策」の方が内容に合っているかと考えます。	・別途意見を踏まえ、文言を修正しました。		○
24	5	33	今後の見通し「マイカーに頼らない、公共交通への転換等の対策を推進」としているが、具体的な構想を持つての表現であるのか。	・今後20年を見据えて、駅やバス停など乗換拠点の整備を想定しています。		○
25	6	-	死亡事故の発生原因についての分析を追加すればどうか。発生原因を検証することで、特有の原因があるのか、交通安全対策に対する課題が明確になり、対策の方向性を導くことができるかと考えます。	・死亡事故の発生原因は、個々の箇所において様々であり、個別具体に対策を行う際に分析検証し、必要な交通安全対策を進めているところです。 引き続き、交通管理者等とも連携し、交通安全対策を進めてまいります。	○	
26	6	-	歩道整備に主眼をおかれてるのか、交通安全対策に主眼をおかれてるのか。交通事故件数には、高速道路での事故や歩道整備と直接関係しないものもあると思われるが、交通事故発生状況を根拠とするなら、歩道整備を含む交通安全対策としてはどうか。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
27	6	4	「ワースト23位」はよくわからない ベスト24位？全国平均あたりなのでベスト、ワーストを用いる順位ではない	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
28	6	8	歩道設置率のグラフの表題に「県」がぬけている。あと下の事故のグラフがR2までとなっているので合わせられないか	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
29	6	8~	グラフ中において、数値が読み取りにくい。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
30	6	19~	歩行者の事故と自動車の事故の区分が必要。	・ご意見については、関係部局と情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。		○
31	6	31~	「歩道整備により安全安心を確保する道路空間の形成・・・」、既に形成されている道路空間に歩道を整備するという意味合いではないですか。 歩道整備の効果と関連付けるのであれば、歩行者の事故データが必要。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
32	7	1	「要所」を「要衝」？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
33	7	6~7	工場・大学のグラフは要りませんか	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
34	7	8	「関西空港」、グラフも「関西空港」であるが、図は「関西国際空港」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
35	7	27	滋賀の3つの魅力 (滋賀県企業誘致推進室) ↓ 滋賀の3つの魅力 (滋賀県企業立地推進室)	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
36	7	28	棒グラフの色の違い 凡例が必要では	・ご意見を踏まえ、色分けを無くし、使用頻度の高い港、空港を赤囲みしました。		○
37	8	4~7	表タイトルを追記 「1事業所当たり付加価値額上位3県」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
38	8	5~7	「県内総生産」→「県内総生産の経済活動別(産業別)」	・「滋賀県なんでも一番」の表記にあわせ、原案のままとします(34番の回答と統一)		○

番号	頁	行	ご意見・情報等(概要)	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
39	8	7~9	<p>・・・、1事業所当たりの付加価値額は、全国2位(11億1,384万円:「2020年工業統計調査」経済産業省)という・・・となっています。</p> <p>↓</p> <p>・・・、1事業所当たりの付加価値額は、全国2位(11億1,384万円「2020年工業統計調査」総務省・経済産業省より引用)という・・・となっています。</p>	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
40	8	13	新幹線も含めているので「道路交通網」より「交通網」の方が良くないですか。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
41	8	20~27	国「2018年度」→「2018年」 国グラフ値 修正 県民経済計算と合わせるため、2019年度国民経済計算年次推計(2015年基準)ではなく、2018年度国民経済計算年次推計(2011年基準)を使用してください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
42	8	20~27	グラフ下のデータ出典 「2018年度滋賀県民経済計算」→ 「2018年度滋賀県民経済計算および2018年度国民経済計算」 「滋賀県なんでも一番」では、2018年度県民経済計算年報に合わせて、県内総生産を分母に「県内総生産に占める第2次産業の割合は48.9%で全国1位」と公表しており、これとは異なる値になるため、年報の数値と合わせたほうが良いかと思えます。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
43	9	-	自転車保有台数とピワイチには関連があるのか。自転車が多いことと、サイクリングロードのことはわかるが、市街地や駐輪場などの問題点などがないため、無理やりピワイチのみにスポットを当てているように感じる。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
44	9	2	世帯当たりの自転車保有率が全国1位となっているが、その理由が不明確である。その理由を精査した上での課題を明確にすればどうか。駐輪場の整備、自歩道の分離、交通安全などの対策に結び付けることができないか？	・自転車保有率全国1位の理由は、地形や公共交通網の充実度、世帯人数など、様々な要因が考えられますが、本プランでは自転車保有台数が高いことから自転車走行空間整備の必要性を示すために記載しています。今後、駐輪場や自歩道整備等の計画を策定していくにあたっては、個別に課題や需要についての分析を行ってまいります。	○	
45	9	9~10	茨城県の前にある「を、つくば霞ヶ浦~の前に、同様に広島の前「は、しまなみ海道~の前に入れ替えてください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
46	9	31	『今後の見通し』部分に、「ナショナルサイクルートの指定で、海外からの来県者が期待できる」等の文章を挿入ください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
47	10	10~25	「主要地方道」大津信楽線 「主要地方道」下鴨大津線 省略しない方がよい	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
48	10	10	「には台風18号によって、」を「の大雨では、」に変更ください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
49	10	27	写真の下の「台風18号」を「大雨」に変更ください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
50	11	-	維持管理費が増大している昨今、年々減少している道路予算の推移についても記載してはどうか。合わせて維持管理費の割合のようなものも記載してはどうか	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
51	11	2	「高度経済成長期」の文言統一が必要 6項6行目と異なる	・ご意見を踏まえ、P7を修正します。		○
52	11	30	「建設50年以上」→「建設後50年以上」 「増大化」→「増大」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
53	11	25	25行目において、「歳」と表記されているが、「年」で表記してはどうか。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に 対する県の考え方	パブコメ	市町等
54	11	25	グラフ「50歳以上・・・」歳が年？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
55	11	20	現在(2016年)を(2021年)にしてはいかがでしょうか。(10年後、20年後もそれぞれ2031年、2041年に)	・最新が2016年のデータであるため、「現在」を削除します。		○
56	11	29	『現状』部分、「過去、」を「高度経済成長期に集中的に」と変更ください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
2. 滋賀県道路整備マスタープラン（第2次）の成果						
57	12	-	企業立地の推移や渋滞解消など目に見える効果を記載できないか 道路整備による効果について、整備したことそのものではなく、それにより社会的にどう 効果を発揮しているかを明示すべきと考える。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
58	12	-	スマートICの記載順番に意図が感じられない。50音順なのか完成した順番か。 小谷城スマートICを上げるのか。利用台数からすると蒲生の方が多いと思います。	・ご意見を踏まえ、50音順に修正します。		○
59	12	7	事故発生件数を比較すると、約半数となるが半減するなど ↓ 事故発生件数が半減するなど	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
60	12	5	草津守山線『整備』→『供用(完成)』では？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
61	12	7~8	事故？整備率や旅行速度などでは？事故のセリフなら、「・歩道整備 や、・自転車通行 空間 の文言を入れてはどうでしょう。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
62	12	27	【主な整備箇所】の写真に「歩道整備(川合とか)」「ビワイチ」とかを付け加えては？	・ご意見を踏まえ、歩道整備の写真を追加します。		○
3. 目指すべき道路整備の将来像						
63	-	-	拠点の設定には、各市町の意見を反映されたい。	・ご意見については、関係部局と情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。		○
64	13	8~12	文章の意味がよくわかりません。(大規模災害の発生 すべての人が移動手段？)	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
65	13	10	「子供」→「子ども」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
66	13	12	「目指すべきです。」→「目指すことが重要です」のような表現の方が良くないですか。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
67	13	16	「新たなコミュニティの形成にもつながります。」とあるが、具体的な記載は可能か？	・ご意見については、関係部局と情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。		○
68	13	19	『これらを踏まえ、』→上記を踏まえていますか？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
69	13	30	“安全で快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”とあるが、軽い印象を受ける。 “安全かつ快適に移動や滞在ができる道路空間の創出”と変更すべき。	・主旨に変更がないため、原案のままさせていただきます。	○	
70	14	1	【拠点間ネットワーク整備】には「災害時に強い」は必要だと思います。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
71	14	10~	字が小さくて読みづらいため、図中の字を大きくする	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
72	14	11~33	「ICT技術等の・・・交通の確保」「マイカーに頼らない生活様式への転換」も表現を変 える。例えば「自動運転の普及を見越した道路空間の形成」など。	・3次マスタープランでの新たな観点を記載しています。 ・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
I-2. 道路整備の基本方針						
1. 取組の柱とそれらを実現するための施策について						
73	15	-	青色の部分に安全の観点が弱いのではないのでしょうか。そもそも道路は安全が基本になければならないと思います。	・御意見のとおり、道路整備においてはまずは安全性が最も優先されるものであると考えており、道路整備の基本方針および取組の柱1-(2)に追記します。	○	
74	15	10	「障がい者等に対する安全性を高める」という標記について、「障がい」を「障害」という修正をいただきたい。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
75	15	32	「ICT技術等の・・・交通の確保」「マイカーに頼らない生活様式への転換」も表現を変える。例えば「自動運転の普及を見越した道路空間の形成」など。	・3次マスタープランでの新たな観点を記載しています。		○
76	16~	-	SDGSの目標番号が併記されており、どの目標にあたるのかわかりやすい。概要版にも記載があるとよい。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。 ・御意見を踏まえ、概要版にもSDGSの目標番号を追記します。	○	
77	16~	-	1、我が県における少子高齢化による人口減少、及び高齢化の進展による地域活性の減衰が危惧されています。広域的な交通の要衝に位置する我が県ではありますが、上位機関等が主に管理しており、県のマスタープランには該当しないのではないのでしょうか。 2、車の所有台数が2番目に多いという根拠からの交通需要は無理があります。高齢者は所有していても毎日使用していません。代表路線抽出による交通量の増加があればそれを根拠とすべきでしょう。 3、車中心の道路システムは人中心に転換されようとしています。第二次マスタープラン策定時は人口減少局面ではなかったことから、この文言は生かされるでしょう。 今後の20年間を強調する文頭では、「交通需要」から、国交省道路局ビジョンに習い「2040年、道路の景色が変わる」～県民の幸せにつながる道路～などがソフトです。 4、「マイカーに頼らない生活様式の転換」という文言にも反します。	(1)について ・本プランは、高速道路や直轄国道とも連携しながら県管理道路の将来像を示すこととしています。 (2)について ・車の所有台数だけが根拠ではありませんが、少なからず道路交通需要には相関性があると考えています。 (4)について ・御意見を踏まえ、「マイカーに頼りすぎないための道路整備」という文言に修正します。	○	
78	16	-	「滋賀県内の広域道路ネットワーク」の図は計画なのか実態なのか不明。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
79	16	-	P15の図に関して、北湖にも橋をかけてほしい。高島にはメタセコイヤや白髭神社、海津の桜など近年人が集まってきているが、道路の交通が不便で行き来しにくい。北にも観光資源がたくさんありもっと活かしてほしい。	・県全体の道路網を検討していく中で、各地域の課題や道路の必要性の有無を整理してまいります。	○	
80	16	-	①本県は隣県に原発が所在するなど防災危機管理上、住民の移動、緊急物資の輸送等道路整備事業は最優先すべきであります。 ②東海地震、東南海・南海地震の応急復旧対策において、本県の被災は比較的少ないと思われることから、本県の役割として甚大な災害が想定される東海圏ならびに近畿圏への応急復旧活動、緊急物資の輸送などが円滑かつ確実に行うためには、被災地への幹線道路を複数ルートで確保する必要があります。 また、被災地から本県への人、モノの移動も想定されます。 P.15の①「環状および放射状の広域道路ネットワーク形成」は大いに賛成であり、早期に推進していただきたい。	・道路の強靱化や複数ルートの確保等について、県内だけでなく隣県との広域ネットワークも整備しながら、災害に強い道路ネットワーク整備をしっかりと進めてまいります。	○	
81	16	-	記述されている通り滋賀の東西間の移動は長年不便だと感じております。東西を行き来できる交通便が確保できれば、より地域内交流も促進され、地域産業も活発になると思うので、頑張ってください。	・県全体の道路網を検討していく中で、各地域の課題や道路の必要性の有無を整理してまいります。	○	

番号	頁	行	ご意見・情報等(概要)	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
82	16	-	琵琶湖周辺における農業などの一次産業において、名古屋および大阪などの首都圏間をつなぐ広域道路ネットワークは、地域経済・発展に対して大きな影響を与えている。滋賀県は広域粗放農業が盛んな地域が多く、近年においては、麦・大豆などの穀物の作付けが大幅に増加しており、加工のための運搬作業において、滋賀県の東西を行き来する道路の整備が不可欠である。よって、環状および放射型ネットワークの形成はこれからの地域経済を大きく発展させる要因たりえるため、早急な整備が必要である。	・県全体の道路網を検討していく中で、各地域の課題や道路の必要性の有無を整理してまいります。	○	
83	16	1	「(1) 産業活動や地域交流～」の下にある○は①②③にしてはいかがでしょうか。	・骨子案と体裁を合わせています。 ・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
84	16	1~2	○円滑な人やモノの流れを…の2行目のスペース不要。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
85	16	8	字が小さくて読みづらいため、図中の字を大きくする	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
86	17	4~7	主要国道交差点部では朝夕の通勤時ではかなりの渋滞が慢性化している。立体交差にて渋滞緩和につなげてほしい。 また、アクセス道路が渋滞することで、生活道路に迂回する車両が見受けられる。グリーンベルト等対策されているが、交通事故のリスクは依然と高い。よって、片側2車線化など整備してほしい。	・渋滞緩和や交通事故リスクの低減に向け、交差点改良や幹線道路の4車線化などをしっかりと進めてまいります。	○	
87	18		図において、「オプションコース」と「サイクリトレイン、船利用」の線の区別が難しい。	・御意見を踏まえ、サイクリングルート図を見直します。 ・「ビワイチ(びわ湖一周)ルート」を追記し、「オプションコース」と「サイクリトレイン、船利用」を「ビワイチ・プラスコース」に集約して記載することとします。	○	
88	18	5~6	「案内看板および路面表示の設置」と「自転車通行帯や自転車歩行者専用道路等の整備」の文言の順番を入れ替えてください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
89	18	12	「ガソリン消費の低減」→「CO2排出抑制に寄与します」のような表現の方が良くないですか。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
90	18	12	「～が進む」→「～を進める」に変更ください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
91	18	13	ビワイチプラスのみのルート図になっているため、ビワイチルートを加えてほしいです。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
92	18	14	凡例の点線、破線の区分が地図上では分かりにくいのではないかと 点線：オプションコース、破線：サイクリトレインの表示が分かりにくいので、破線の長さまたは種類を変更を検討されればどうか。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
93	18	12~13	ビワイチを通じて、自転車の利用環境の整備と活用促進が進むことで、自動車に使用するガソリン消費の低減に努めます。 →ビワイチに限定するのか、等の挿入もれかわからないが、利用促進が進むことが、ガソリン消費の低減とは、飛躍しすぎではないか。	・御意見を踏まえ、以下のとおり修正します。 「ガソリン消費の低減」→「CO2排出抑制に寄与します」	○	
94	19	2~3	「○交通結節点(スマートインターチェンジ等)の整備により拠点や」の後ろのスペース不用。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
95	19	7	「救急車の通行に配慮した道路整備」とはどういうものかわからない。幅広路肩の確保など、具体例をいれたらどうか	・ご意見を踏まえ、修正します。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
96	19	8	「を支援に・・・」を「の支援に・・・」？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
97	19	8	「を」→「の」の間違いでは？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
98	19	8	「を」→「の」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
99	20	3	「鉄道駅」と表記されているが、近江鉄道も含むという理解でよいか？	・近江鉄道も想定しています。		○
100	20	5～6	文章の意味がわかりません。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
101	20	25	文字が隠れているように思われる。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
102	21	-	近年、豪雨や大雪などによる被災が頻発、突発している状況のため、この点については、将来的な方針だけでなく、当面あるいは暫定的な取組み方針や対策等は示していただけませんか。	・本プランは今後20年間の道路整備の基本方針を示しています。具体的な取組や実施箇所については、次年度に策定予定の道路整備アクションプログラムで示してまいります。	○	
103	21	-	災害時における救援活動や物資の運搬等のための緊急輸送道路の確保や良好な街並み景観の形成のため、さらなる無電柱化を推進されたい。	・災害時における人流・物流の円滑化に向けて、ネットワーク整備や無電柱化などにより緊急輸送道路の確保を図ってまいります。また、滋賀県無電柱化推進計画に基づき、景観形成の観点からも無電柱化を推進してまいります。	○	
104	21	-	無電柱化を、防災と景観への配慮も含め、市街地は特に早急に進めて頂きたい。	・滋賀県無電柱化推進計画に基づき、大規模地震で大きな被害が想定される市街地や防災拠点等へ向かう緊急車両の通行ルートにおいて無電柱化を推進してまいります。	○	
105	21	8	ダブルネットワークの説明が必要ではないですか。	・ご意見を踏まえ、用語集に追記します。		○
106	22	4	新規の「融雪施設の整備」は行わないのではないかと	・ロードヒーティング等の融雪設備を想定しており、原案のままとします。		○
107	22	4	「融雪施設」の表現を変えては？新規に融雪施設を設けていないので、「除雪体制の強化」くらいの表現にしては？これからカメラ等増設して情報収集の強化を図る予定。	・ロードヒーティング等の融雪設備を想定しており、原案のままとします。		○
108	22	10	「情報提供」→「情報の提供」	・別途意見を踏まえ、削除します。		○
109	23	10	今後、「道の駅」については、とあるが対象となる「道の駅」はどこなのか。県では「せせらぎの里こうら」のことなのか、県内の「道の駅」を示しているのかが不明確ではないかと。	・「せせらぎの里こうら」に限定したものではなく、県内の道の駅をひろく想定しています。		○
110	25	-	この中に道路行政におけるカーボンニュートラルに関する取り組み・目標を掲げてはどうか。	・本プランでは、渋滞解消や公共交通への転換、再生エネルギーの活用などカーボンニュートラルに関する取組の方向性を示しています。目標については、今後、関係部局と協議しながら検討してまいります。	○	
111	25	8	公共交通機関の利用促進に向け、に関して、都市部のことではないのか。「公共交通機関」の前に、「地域の実情を考慮しながら」などを追加いただけないか。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
112	25	11～	社会実験前と実験中の写真は天候条件時間帯が違う。比較にならない	・ご意見については、関係部局と情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
113	26	-	画像として、地中熱利用の橋梁があげられているが、道路写真だけであるとその機能のイメージがつかない。 仕組みの分かる図を示したり、視覚的に分かりやすいソーラーパネルの例を挙げるなど。	・御意見を踏まえ、融雪システムのイメージ図を掲載します。また、積雪時の写真に修正します。	○	
114	26	-	上の写真について、近江大橋の太陽光発電の写真にのでは？(手持ちは無いですが) 下の写真は冬のものにのでは？	・ご意見を踏まえ、積雪時の写真と太陽光発電の写真に修正します。また、融雪システムのイメージ図を掲載します。		○
115	26	6	再生エネルギー → 再生可能エネルギー	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
116	26	7	「利用推奨を図る」→「利用を図る」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
117	27	-	取組の柱 3 快適でセーフティー (1) 人中心の空間創出で、歩行者、自転車通行スペースの拡充・・・とあります 自転車通行スペースは車道の左に青塗りつづまたは青矢印ペイントする 交差点の横断歩道は歩行者専用とし、交差点内は車道の左端の延長上に青矢印ペイントで自転車通行区分を明確にする 特に左折車線が有る交差点については一番左の車線から自転車は直進しなければならないので、この交差点については最優先で青矢印で自転車通行区分の明示を行う テレビで見ると名古屋や東京では一般的なもので、滋賀はとても遅れている ピワイチでも堅田の琵琶湖大橋へ通じる交差点を直進する場合は極めて危険だと感じる ピワイチは他府県から走りに来ている人も多いと思うので、 しっかりした道路上の明示がより良いサイクリングルート だと思う 走りよければピーターが増え、観光収入も増える と思う まだまだ車優先の意識が抜けない運転者が多いと感じるので、 もっと路面標示も充実してほしい と本メールを作成しました くれぐれも、自転車は危ないので歩道に閉じ込めようとする方向ではなく、車側に自転車は車道を走るのが当たり前なので注意すべきと意識させる方向で策定をお願いします	・自転車の走行には、より分かりやすく安全な誘導方法を検討していく必要があると考えしており、路面標示を更に充実させてまいります。併せて啓発も行ってまいります。	○	
118	27	-	安全な移動空間には、歩道整備、自転車道や自転車通行帯の整備が重要かと思われるが、整備には時間がかかるため、将来的な方針だけでなく、当面あるいは暫定的な取組み方針や対策等は示していただけないか。	・本プランは今後20年間の道路整備の基本方針を示しています。具体的な取組や実施箇所については、次年度に策定予定の道路整備アクションプログラムで示してまいります。	○	
119	27	7~8	交通事故が多発している箇所において、防護柵や視線誘導標、環状交差点（ラウンドアバウト）等の交通安全対策を実施することで重大事故の発生を抑制します。 →事故が起これない対策しないような書き方は、上段の記載と比較しておかしい。 適切な整備・維持管理を行っていくことが管理者の使命ではないか。	・御意見を踏まえ、以下の通り修正します。 「交通事故が多発している箇所において、」 →「道路における安全性を確保するために、」	○	
120	27	8	事故の発生を「抑止」→「防止」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
121	27	10	通行スペースの「拡充」→「拡大」や「拡幅」の方が良いのではないですか。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
122	27	12	多様なモビリティという記載があるが、具体的にどのようなものがあるのかイメージできるようにしてはどうか。	・御意見を踏まえ、新たなモビリティの写真を掲載します。	○	
123	27	20	「長浜市」を挿入。 自動車と歩行者ともに映っている写真にしたいため、写真の差し替えをお願いします。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
124	27	22	環状交差点(写真)の県内の事例は？	・説明文にあわせて、道路空間の再配分の写真に修正します。		○
125	28	10	多様なモビリティについてわかりにくい。わかりやすい説明等が必要ではないでしょうか	・御意見を踏まえ、新たなモビリティのイメージ図を掲載します。	○	
126	28	10	「道路の機能分担」の使い方が間違っている。道路の機能分担は幹線道路や生活道路等、路線ごとに担っている道路を指す言葉であり、同一路線上で使用する言葉ではない	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
127	28	-	大津駅前の市道の写真でも良いのでは	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
128	28	5	「バイパス整備等により渋滞対策を推進・・・」について、「バイパス整備等生活環境に配慮した道路整備を推進・・・」としてはどうか。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
129	29	7	「交通量の～」の前に「市街地の」と追加ください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
130	30	12	道路景観が「構成」→「形成」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
131	30	13	「道路の景観」に配慮→「構造物」などの方が良い。「道路景観が形成できるように道路の景観に配慮する」ではニュアンスがおかしい。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
132	30	23	個性とゆるい空間を感じられない ベルロード彦根市平田町付近の方が良い	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
133	30	25	(大津能登川長浜線)の後に「(〇〇市)」を追加ください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
134	31	-	駅前整備について、人中心、ウォーカブル公共交通優先、という表現を入れられないか。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
135	31	-	誤) 土地区画整備事業 正) 土地区画整理事業	・別途意見を踏まえ、挿入図を修正しました。		○
136	31	-	守山市内の事例を取り上げているが、日八線の方が更に先である。	・別途意見を踏まえ、バス停横駐輪場の写真から、膳所駅前で実施された整備事業の写真に変更します。	○	
137	31	12~	駅や周辺道路の整備の図だと思われるが、わかりにくい。	・御意見を踏まえ、膳所駅前で実施された整備事業の写真に変更します。	○	
138	32	3	自動運転とは限らないため、「公共交通専用レーン整備」ではないか	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
139	32	3	「多様な交通手段に対応した道路整備」を県として進めていくのか。全国的な事ではなく、県の実情に沿った文言にするべき	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
140	33	18	県内市町で事例があるので差し替え 大津駅前や守山駅前はどうか	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
141	33	26	「～した事例」の後に「大津能登川長浜線(守山市)」を追加ください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
142	34	5	「はじめとした」→「はじめとする」	・別途意見を踏まえ、文章を修正しました。		○
143	34	8	「道路によっては」→「道路の利用実態にあわせて」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
144	34	8	「施策を検討するなど」→「施策など」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
145	34	9	「使い方により」→「使い方をすることで」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
146	34	6~10	提供し、見直すとはどういう意味ですか？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
147	34	28	事例写真に路線名（場所）は不要か	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
148	35	9	語尾を「～道路整備を進めます」など。	・当該ページはソフト施策の内容であるため、原案のままとします。		○
149	35	18	語尾を「～検討が進んでいます」など。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
150	35	25	「■自動運転～」は写真の下側に移動してください。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
2. アセットマネジメントの推進による既存施設の計画的修繕						
151	36	-	p10と同じような内容になっているので、もう少し踏み込んだ具体例を記載する方がよい。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
152	36	-	計画的修繕を行うにあたり、対象物が増加することに対して対策はないか、問題ないか不安である。	・滋賀県橋梁長寿命化修繕計画等に基づき適切に対応していくと共に、各道路管理者にも情報共有を図ってまいります。	○	
153	25	4	更に「増加すると考えられます。」→「増加します」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
154	36	12~	健全度のグラフ中において、青線と赤線でグラフが示されているが、最初の曲線部は同じ曲線とはならないのか？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
II 道路整備の取組方針						
II-1. 道路整備の取組方針						
155	38	2~3	「投資効果や住民や企業等への効果の高い事業」→「住民や企業等に対し投資効果の高い事業」	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
156	38	2	「投資効果」が不要 後述の「効果」と重複する。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
157	38	2	「現在の」が不要 現在に限ったことではない。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
158	38	3	「事業の整備」→「事業を行うこと」等	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
159	38	11~12	バスやタクシーも道路交通であるため、「道路交通と公共交通の連携」ではイメージと異なる。	・ご意見を踏まえ、「公共交通との連携」に修正します。		○
160	38	11~12	具体的な市町の関連計画等も連携した道路計画（整備）を願いたいため 2(2)「市町のまちづくりや関連計画と一体となった道路整備」に改められたい。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
161	39	-	客観的評価マニュアルについて、詳細な説明を記載した方がよいのではないですか。基本方針と取組方針が似かよった内容になっている。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
162	39	4	「選別」→「選択」	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
1. 効率的・効果的な整備						
163	40	14	「保管路」を「補完路」？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
164	40	-	各評価項目の中での、点数化の基準について、いくつか例があげられると、より評価の仕方についてイメージがしやすくなると思う。	・評価項目をマスタープランで示し、点数化の基準については、別途、客観的マニュアルとして示す予定です。	○	
165	40、41	-	各評価項目が取組の柱や施策のどれに該当するか、ページ内で分かるように整理して欲しい。	・御意見を踏まえ、関連する取組の柱、施策を評価項目に追記します。	○	
166	40	-	P40の10行目の著しい渋滞を緩和できる整備を大幅な速度低下を改善できる整備に改めたい。理由は、近年道路整備が順調に進捗してきており、著しい渋滞が減少傾向にある。しかしながら、渋滞には至っていないが、混雑している箇所が多数存在しており、通常時よりも所要時間が増加しているため、経済的な損失が発生しており、改善する必要があるため。	・御意見のとおり、渋滞の発生は経済活動や県民生活へ影響を及ぼしていると認識しているところです。地域によっては、著しい渋滞箇所が存在しておりますことから、原案のままといたします。	○	
167	修正前 (P42)	6~7	「空間再配分に関わる」とは？ 「…など、現在の道路空間の中で対応できる」という意味？ (いきなり空間再配分で理解できますか？)	・P27で示している道路空間の再編を想定しています。 ・別途意見を踏まえ、記載を削除します。		○
168	41~42	-	取り組み方針としてももう少し具体的な記載が必要。基本方針と記載内容が変わり映えしない。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
169	42	5~7	「また」の繰り返しはいかがでしょうか。	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
170	42	19~20	～点検「や」…導入「や」→繰り返しはいかがでしょうか。 「AI技術を活用～3次元データの活用」→何にでしょうか？	・ご意見を踏まえ、修正します。		○
171	43	17	バスやタクシーも道路交通であるため、「道路交通と公共交通の連携」ではイメージと異なる。	・ご意見を踏まえ、「公共交通との連携」に修正します。		○
2. まちづくり等と連携・一体化した整備						
172	44	18	「船」の前に「自転車」を挿入ください。 船の利用は今後増えていきますか？ タクシーも転換となるのでしょうか。	・ご意見を踏まえ、修正します。 「船・タクシー」→「自転車・船」		○
3. 内容検証と継続的な見直し						
II-2. 各地域の道路整備計画						
173	45		掲載対象道路として、農道林道とありますが、今回新たに掲載されるものでしょうか。	・ご意見を踏まえ、「農道林道」を削除します。		○
174	45	12	地籍調査と整備事業が連携することで、事業の円滑化を図ることができるから、地籍調査に関して記述する。 「社会資本整備に関する事業と一体として行われる市町が行う地籍調査の推進を支援し、事業の円滑化を図る」	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○
175	45	19	アクションプログラムパンフレットを解明なものに差し替え	・事務所毎の管内図に修正します		○
用語集						
176	-	-	用語集について、各用語が記載されているが、各用語の掲載ページも明記して、逆引きできるようにした方が良いのではないのでしょうか。	・主旨に変更がないため、原案のままとします。		○

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
全体についての意見						
177	-	-	街灯が無くて危ない。 道がボコボコで危ない	・御意見について、各道路管理者へ情報共有を図ると共に、安全で快適な道路整備に努めてまいります。	○	
178	-	-	ヒワイチの線が引かれている道路はその分狭くなって、運転しにくい。	・車道内に設置している青矢羽は自転車走行空間を示しておりますが、自動車はその上を走行していただいても大丈夫です。 ・自動車交通量の多い区間などでは、より安全性を高めるために、植栽帯を撤去するなどにより自転車通行帯の整備を進めてまいります。	○	
179	-	-	琵琶湖を擁する滋賀県としては、車中心の道路システムから、 人中心の道路空間 にこのように変えていくという 具体的施策を今後の政策で打ち出していただく ようお願いします。	・車道を狭め歩道を広くすることで、歩行者や自転車の利用する空間を創出したり、歩道上にオープンカフェを設置するなど、具体的な政策を検討してまいります。	○	
180	-	-	琵琶湖周辺に20箇所もある道の駅、道路局メニューに沿ってどのように機能強化していくか、ネットワーク化されていくか楽しみです。	・御意見のとおり、道の駅が新たに広域防災拠点として機能が発揮できるよう防災施設や道路ネットワークの整備等に取り組んでまいります。	○	
181	-	-	滋賀県の土地柄、震災などが起こると電車が止まり、京都へ抜ける道が一本土砂崩れになるだけで、陸の孤島になってしまう。 震災がなくても混むので、京都へ抜ける道が他にも欲しいです。	・京都へ抜ける道路の脆弱性については認識しており、関係機関とともにバイパス整備などについて、検討を進めてまいります。	○	
182	-	-	私の住む高島市は大阪、京都からのアクセスが悪いのも人口減少の要因だと思います。電車はJRのみで、車では下道の湖周道路は信号が多く時間がかかるし、バイパスの湖西道路は雄琴あたりは必ず混むので結局時間がかかりとても不便です。田舎でいいところがたくさんあり、少しの車移動で様々なところを訪れることができるのも魅力の一つなので道路整備にて 都市部からのアクセスがスムーズになるように改善 してもらいたいです。	・湖西地域の渋滞については、国道161号の4車線化などが国により進められているところです。また、本県でも国道161号を補完する道路として、国道367号や国道477号の整備などに取り組んでいます。 湖西地域の京都方面へのアクセス強化に向け、引き続き取り組んでまいります。	○	
183	-	-	道路整備の取組方針は、現状・今後の見通しなどで、わかりやすく整理されている。その他に「滋賀県らしい」取組みなどをもう少し盛り込むことはできないか。	・滋賀県らしい取組として、琵琶湖を取り囲むように分布している拠点等を効率的に結ぶ環状ネットワークと県外へ繋がる放射状のネットワークの整備や、ヒワイチなどを進めてまいります。	○	
184	-	-	道路と官地、民地に接している部分（歩道を含む）において、雑草が繁茂している所が多くみられ、景観上醜いため、何か条例で接している土地の所有者あるいは使用者が除草等の清掃を義務付けることはできないでしょうか。少なくとも、家屋、社屋、店舗は可能と考えます。道路側は交通安全上、無理かもしれませんが道路管理者が行うとしても、歩道がある場合は接している者で可能と考えます。これを国道、市町道と括めていけばどうかと考えますのでご検討ください。	・御意見について、道路通行に支障がある場合は土地所有者へ伐採等の依頼をしております。景観については、関係部局と情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。 ・なお、県では、企業や地元自治体などが道路管理の一部を行う、道路愛護活動や美知メセナなどを行っております。	○	
185	-	-	県道大津能登川長浜線等の多くの県道は着実に整備されてきていますが、 国道・琵琶湖線・新幹線を横断する県道の拡幅等の整備が遅れているように 思われます。その箇所の拡幅等は、企業・大型店舗の誘致につながり人口減少の歯止めにもつながるはずですが。	・県道大津能登川長浜線をはじめ大津湖南幹線、国道8号など、縦方向は整備が進んできましたが、JRや新幹線と交差する横方向の県道では、渋滞などの課題があると認識しています。将来の街づくりを見据え、課題解消に向け必要なネットワーク整備を進めてまいります。	○	
186	-	-	自動運転及び運転支援システムに対応した道路仕様が必要なのではないか？ 自動運転及び運転支援システムが普及していくと思うが、道路状況により頻繁にシステムが無効になるのではないか。 現在のシステムではカメラで道路の白線を識別する機会が多い。 滋賀県は積雪による除雪体制の不備や白線の擦れやセンターラインの無い狭隘国道・県道が主要道でも点在している。 最低でも国道はシステムが認識可能なレベルで常に道路管理する義務を規定してはどうか？。 将来システムが認識しやすい道路構造仕様が必要なのではないか？ 特に自転車通行帯との共生は可能なのか？	・今後進歩していく自動運転技術に対応した道路整備や維持管理に努めてまいります。御意見について、各道路管理者と情報共有を図らせていただきます。	○	

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	ご意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ	市町等
187	-	-	<p>県道指定道路の早期路線変更を求める。 道路幅4m以下の道路が県道指定されており、別経路で交互通行可能な道路が市道農道として存在している。 県道の指定基準を見直し、適正な道路管理を負担していただきたい。（予算や管理責任） 徐々に旧街道から新道へ変更されているが、もっと歩道の有無や通行量を考慮して欲しい。 重要性など変更しない理由があれば公表してほしい。</p>	<p>・市町村合併により要件を満たさなくなった区間や、バイパス整備と並行する現道区間などは市町へ、市町を跨ぐ広域的なネットワークは県へ、適切に協議し、相互移管を進めてまいります。</p>	○	
188	-	-	<p>他県との接続国道の改善整備を求める。 滋賀県は関西・山陰・北陸・中京を結ぶ地勢にて発展してきた。 しかし一般国道で近年隣接県から滋賀県に入ると急激に道路が狭隘、線形不良、天候による規制など道路品質のレベルが下がっている。 高速道路が相対的に品質向上していることから滋賀県を通過して他県の拠点を強化するようになることが考えられる。 少なくとも天候要因で障害とならないレベルで改善が必要なのではないか？</p>	<p>・御意見のとおり、県境部では降雨や降雪による通行規制や土砂崩れ等の災害による通行止めが発生しており、県際部の道路整備が必要と認識しています。 国や隣接府県と共に、災害に強い道路整備を進めてまいります。</p>	○	
189	-	-	<p>国道1号・国道8号などで共同溝の敷設延伸状況はどうなっているのか？ 無電柱化として国道1号線で電線共同溝の敷設を行っていますが、上下水道・ガスの共同溝敷設はどのような方針ですか？ 敷設費用は高額になるが、ドローン点検などによりメンテナンス費の低減や天災からの被害低減との比較はどうでしょうか？</p>	<p>・国道1、8号の共同溝敷設状況について、管理している滋賀国道事務所に確認したところ、現時点では、ガスや水道も入る共同溝は敷設しておらず、今後も予定はないとのことでした。 ・現時点では敷設費用と維持管理費用の比較データ等はありませんが、防災・費用等の観点からも、今後、関係機関と情報共有を図ってまいります。</p>	○	
190	-	-	<p>標題について、当初・2次と改正するとともに、維持・管理的な要素が多く盛り込まれている。 この点を考慮した際に、題名の「整備」という名称と、盛り込まれる内容に違和感を感じる。 単に「道路マスタープラン」とする等、名称の変更を検討すべきではないか。</p>	<p>・本プランは、道路整備の基本方針であることから、「道路整備マスタープラン」としてあります。道路整備を進めるにあたっては、ベースとして現状の道路施設の適切な維持管理が重要だと考えているため、その要素も本プランに盛り込んでいます。</p>	○	