

「滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)素案 委員意見への対応」

概要版

掲載ページ	マスタープランでの記載内容	寄せられた意見	対応(案)
P 3	観光拠点を中心にウォーキングやサイクリングが出来る道路の整備	本編に記載なし。	概要版から左記の項目およびサイクリングの図を削除します。
P 6	リサイクル等による資源の有効活用	本編に記載なし。	「～地球環境への負荷の軽減を図ります。」のあとに 「さらに、廃棄物や製造過程で発生した副産物の利用や法止め等への間伐材の利用など進め、資源の有効活用による循環型社会の構築に貢献していきます。」を追加します。
P 6	連続道路緑化による潤いのある空間の創出	本編に記載なし。	「～舗装材の採用などについて検討を進めていきます。」のあとに、 「さらに、連続した道路緑化による潤いのある空間の形成等により、新しい道路環境の創出を目指します。」を追加します。
P 9	琵琶湖環状ネットワークの図	湖西地域は将来的に2本ではないか。(建設中の湖西バイパスが含まれる)	図を修正します。
P 9	環びわこ放射状ネットワーク	見直しはしないのか。	同上

本編

掲載ページ	マスタープランでの記載内容	寄せられた意見	対応
P 1	琵琶湖西岸断層地震	琵琶湖西岸断層帯地震ではないか。	以下のとおり修正します。 「琵琶湖西岸断層帯地震」
P 1	滋賀県においても、琵琶湖西岸断層地震や東南海・南海地震が発生した場合には、建物被害や人的被害に加え、道路等の被害が生じることが想定されます。	滋賀県を震源とする大地震は、概ね100年ごとに発生しており、県内の活断層を震源とする大地震が発生する可能性は極めて高く、県外のことを心配する前に、県内のことを記載すべきである。	以下の文章を追加します。 「滋賀県においても、1909年の姉川地震をはじめ、幾度となく震度7程度の大地震が発生し、家屋の崩壊や多数の死者が出ています。今後、琵琶湖湖西断層帯地震～が想定されます。」
P 3	環境・健康福祉・観光やバイオ、IT	3月に策定した産業振興戦略プランとの整合とるのだろうか。(環境・医療福祉・観光・モノづくり)	滋賀県基本構想に基づいているため、本文のままとします。
P 3	バイオ・ITといった成長産業の振興	県下には人が多く流入する既存する工業団地やアウトレット、大型店舗などの道路整備の必要性から考えて、『既存の商工業』の文言を入れてはどうか	当該箇所は滋賀県基本構想に基づき、将来の姿を記載したものです。既存の商工業の振興も重要であり、1(2)産業と研究機関の連携を図る道路整備や3(4)活力ある中心市街地の空間づくりにおいて、記載しています。

P 4	地域全体としての魅力をPRしていくことが大切です	地域全体の魅力ある特色をPRすることが大切です。	以下のとおり修正します。 「地域全体の魅力ある特色をPRすることが大切です。」
P 5	新たな教育機会	具体的に何を指すのか。	以下のとおり修正します。 「また、公共交通機関と連携した広域ネットワークの形成により、交流の活性化を促し、遠方の教育機関や他地域の歴史や文化を学ぶ機会の増加など新たな教育機会の拡大に努めます。」
P 5	新たな教育機会の拡大に努めます。	一般の人々にどのように理解されますか、ちょっと引っかかりました。	同上
P 5	自転車走行空間の確保	警察庁の対策を踏まえて、「自転車道、自転車レーンの確保を推進する」とより具体的な記述を提案する。	自転車走行空間の確保に含まれているものであり、本文のままとします。
P 5		2の(1)と(2)のいずれにも車いす利用者を記載することによって、歩行空間の充実＝ユニバーサルデザインではないか。結果的に内容が重複している。	内容として重複している部分もありますが、(1)は安全の側面から、(2)は利便性等の側面からの記述であることから、本文のままとします。
P 5		通過車両の住宅地域からの分離。 生活圏への影響を削減出来る道路計画。 生活道路は必ず京都の母子を保護できる袋小路しかありません。	「バイパスの整備」の前に以下の文章を追加します。 「生活道路に大型車や通過交通が流入するのを抑制するために」
P 5		歩車完全分離は基本	それぞれの道路状況によるものと考えます。
P 6		液状化地図と重ねた道路状態の公表。	ハザードマップ等で対応するものと考えます。
P 6		インフラの安定設置地域の公表	ハザードマップ等で対応するものと考えます。
P 6		災害関連で、「災害時には琵琶湖を活用した非難経路も考えられることから、主要港湾への連結道の整備」といった内容も記載できるのではないか。	以下の文章を追加します。 「また、道の駅の災害時の機能強化や湖上交通拠点へのアクセス強化を図ります。」
P 1 0	限られた予算の中で、本当に道路を整備	本当に・・・この文言が妥当か。	「本当に」を削除します。
P 1 0	道路は県民の生活を支える最も基本的な社会基盤であるものの、道路整備に伴う自然環境や沿道環境への影響が全くないわけではないため、道路整備によるプラスの効果だけでなく、マイナスの影響にも配慮した、より効果的・効率的な	文章をもう少し簡単にまとめられないか。	以下のとおり修正します。 「道路は県民の生活を支える基本的な社会基盤ですが、道路整備には環境への影響も伴います。プラスの効果だけでなく、マイナスの影響にも配慮したうえで、より効果的・効率的な道路整備となるよう事業を選別し、重点投資していかなければなりません。」

	道路整備を選別し、重点投資していかなければなりません。		
P 1 1	具体には、県が実施する道路事業について、誰がやっても同じで誰が見ても納得できる「客観的評価マニュアル」に・・・	この文章がひっかかる。その為に、県が実施する道路事業については誰もが（又は、県民が）納得できる「客観的評価マニュアル」に基づき・・・の方がスリムではないか。	以下のとおり修正します。 「誰が評価しても同じ結果となる、誰がみても納得できる「客観的評価マニュアル」」
P 1 3	P F Iについても、～検討していきます。	今までに、検証されたことがあるのか。	道路事業では現時点で導入事例はありません。しかし、駐車場等について、今後検討する機会はあると考えています。
P 1 4	地形的制約条件等により既存道路の活用が困難な場合には、計画段階から線形や代替ルートを検討または必要に応じて橋梁・トンネル構造の採用を図り、自然環境への影響に配慮した路線計画に努めます。	地形的制約条件等により既存道路の活用が困難な場合には、計画段階から自然環境への影響に配慮した線形や代替ルートを検討または必要に応じて橋梁・トンネル構造の採用等を図った路線計画に努めます。	以下のとおり修正します。 「計画段階から自然環境への影響に配慮した、線形や代替ルートを検討または必要に応じて橋梁・トンネル構造の採用等を図った路線計画に努めます。」
P 1 4	適正な植生による法面の緑化や小動物の移動経路の確保等を図るとともに、必要に応じて既存植生・群落の移植や湿地、ヌタ場等の動物の生息上必要な環境整備を行い、生態系としての保全・復元が可能な道路整備を行います。	「必要に応じ既存植生・群落の移植」など不可能である。	以下のとおり修正します。 「適正な植生による法面の緑化や小動物の移動経路の確保等を図るとともに、必要に応じ植物の移植や動物の生息上必要な環境整備を行い、生態系への影響を最小限にするような道路整備を行います。」
P 1 4		生き物が作り上げた状態を人間の都合で改変しない。	極力、現状の生態系を残していく方向で考えています。改変をする場合には、生態系への影響を極力最小限にするように配慮する方針です。
その他	リバーシブルレーンの活用	経済を支える工業団地、大型店舗などの周辺に流入する、生活道路基盤の道路整備として最もコスト低減が図れる政策として、是非検討してください。	道路施策の一つではありますが、必要に応じて、交通管理者と協議するものと考えています。
	道路美化環境と維持管理のコスト低減	中央分離帯、歩道と路肩の雑草除去について。雑草除去は地域団体への委託事業を推進することと、その後の維持管理である雑草除去の県独自の開発技術研究(安全な除草剤の活用)の成果を県下一帯に基準した管理指導を基準化する。	県では、道路愛護活動等を推進しています。除草剤による駆逐ではなく、草刈りによる除去を基本としています。