

「滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)」(案)に対して提出された意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

1 県民政策コメントの実施結果について

平成23年12月21日から平成24年1月20日までの間、滋賀県民政策コメント制度に関する要綱に基づき、「滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)」(案)について、意見・情報の募集を行った結果、12名から36件の意見が提出されました。

これらの意見・情報に対する滋賀県の考え方を示します。

なお、取りまとめにあたり、提出された意見・情報は要約しています。

2 提出された意見・情報とそれらに対する滋賀県の考え方について

はじめに	4件
道路整備の基本方針について	14件
政策目標実現への取り組み方について	3件
用語集	4件
その他	11件
合計	36件

(内容は次頁「提出された意見・情報に対する県の考え方」のとおり)

提出された意見・情報に対する県の考え方

番号	頁	項目	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する考え方
1	1	はじめに	UPZ以下の説明について、特定市を示すのではなく、地域で記載した方が良いと考える。	UPZについては、「県地域防災計画(原子力災害対策編)」と整合を図っています。
2	1	はじめに	「安全安心で活力と魅力溢れる県土を実現するためには、」について、分かりやすい表現にしてはどうか。	政策目標にも掲げており、原案のとおりとします。
3	1	はじめに	国道、県道など主要な幹線道路の整備は、広域的な道路ネットワーク確保からの視点が必要であり、道路管理者が責任を持って決めるべきである。そのため、「地域のことは地域に住む住民が責任を持って決めるといった地域主権改革の主旨に則り、」の文章については削除すべきと考える。	広域的な道路ネットワークの確保については、その道路管理者に責務があることはもちろんですが、ご提案の箇所は、安全安心で活力と魅力溢れる県土を実現するためには、地域の声を道路整備の方向性に反映させていくべきとの考えに基づき記載しているものであり、原案のとおりとします。
4	2	はじめに	今回のマスタープランに道路利用者の声は反映されているのか。	滋賀県道路整備マスタープランの改定にあたっては、道路利用者である企業団体や公募委員などで構成された「滋賀の道路を考える懇談会」を設置し、道路整備の方針について、ご議論いただいております。また、アンケート調査や県民政策コメント制度により広く県民の方からのご意見をいただき策定しています。
5	4	- 1 1(1)	県内(特に南部)の渋滞緩和に言及されているが、現道拡幅・バイパス整備を否定するような内容となっており残念である。	渋滞対策として、現道拡幅やバイパス整備が最適であると判断される場合には、今後も実施していくべきと考えておりますが、交差点改良や踏切の立体交差化など、別の対策が考えられる場合には、事業費や工事期間、効果の発現期間等を総合的に判断し、対策を決定していきたいと考えております。
6	4	- 1 1(1)	「貨物輸送(マルチモーダル施策)の推進などにより、産業活動を支援します。」について、「貨物輸送(マルチモーダル施策)の推進などにより、経済発展や産業活動を支援します。」と修正した方が良いと考える。	産業活動を支援した結果、経済発展につながるものと考えており、このことから、原案のとおりとします。
7	5	- 1 1(3)	以下の文章をわかりやすく、まとめてもらいたい。 「このため、観光資源としての自然、歴史文化遺産の保全に留意しつつ、観光拠点相互間のネットワーク化を促進する観光・交流軸としての道路整備を推進するとともに、広域的な観光・交流拠点となる鉄道駅や高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備や「道の駅」などの休憩施設を活用することにより、地域間交流を促進する施策を推進するとともに、観光産業の振興を支援していきます。」	ご指摘の箇所を以下のように修正します。 「このため、自然、歴史文化遺産の保全に留意するとともに、観光・交流軸としての道路整備を推進し、観光拠点相互間のネットワーク化を促進します。また、広域的な拠点となる鉄道駅や高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備や道の駅等の休憩施設を活用することにより、地域間交流を促進し、観光産業の振興を支援していきます。」
8	6	- 1 2(1)	歩行者と自転車の事故対策として、モラル教育をもっと実施すべきである。	現在、自転車事故は社会問題にもなっています。平成23年10月には、警察庁より「通行環境の確立」「ルール周知と安全教育の推進」「指導取締りの強化」の3つの主要な対策を推進し、良好な自転車秩序の実現を図っていくことが発表され、ルール遵守の意識を高めるための安全教育も推進するとされています。 県としましても、この総合対策を推進するため、自転車走行空間を確保するなど安全性の向上に努め、誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現を図っていききたいと考えています。
9	6	- 1 2(1)	単年度の交通事故死者数が記載されているが、県下の交通事故の現状を踏まえた文章の方が良いと考える。	近年の問題を示している箇所であり、原案のとおりとします。
10	6	- 1 2(1)	高齢者が関係する事故が増えているが、これは高齢者の交通対策が不足しているからだと思う。滋賀県では狭い生活道路が多く、歩道が確保されていないところも多い。身近な生活道路について、早期に対処していくべきである。	ご提案の内容は、P6「(1)交通事故の抑制」において記載しており、交通事故が多発している箇所については、交通安全の面での総点検を行い、必要な対策を実施します。 なお、高齢者等がよく利用する施設周辺では、バリアフリー新法に基づき歩道等の規格改良を行っています。また、警察と協働して、「高齢者思いやりゾーン」において、注意喚起のための路面標示や看板設置も実施しています。
11	6	- 1 2(1)	弱い立場にあるのは、障害者・高齢者をはじめとする歩行者である。自転車は車両であり一般的に守られる立場ではない。歩行者の安全性を高めるためにも、自転車専用通行空間を整備するという記載にしたほうが良い。これらのことから、次のとおり、文章を修正してはどうか。 「歩行者・自転車・車いす利用者等」「歩行者、とりわけ身体に障害のある人や高齢者等」「自転車と歩行者」「歩行者と自転車」「自転車走行空間を確保」「自転車専用通行空間の整備を含めた自転車走行空間を確保」	P6「(1)交通事故の抑制」においては、自動車に比べ相対的に弱い立場として、「歩行者・自転車・車いす利用者等」を記載しています。 「自転車と歩行者の重大事故」については、自転車と歩行者の間での重大事故ということを表しています。 「自転車走行空間」には、自転車専用道路も含まれていますが、交通量等から判断して最適な形態を選択する必要があると考えています。 このことから、原案のとおりとします。
12	7	- 1 2(2)	道路整備が車主体で考えられており、歩行者がいつも犠牲になっていることに不満がある。	道路は公共空間として全ての人が自由に利用できる社会資本であり、人と車が共存できるよう、その形成に努めていきたいと考えています。マスタープランでは、P7「誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備」において記載しています。

番号	頁	項目	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する考え方
13	7	- 1 2(2)	「公共乗物であるバス利用の推進」や「バスストップペースの整備」について、記載した方が良いと考える。	ご指摘の内容について、P7「(2)誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備」においては、「低床バスに対応した停留所の設置など」と記載しており、また、P9「(1)地球環境に対する負荷の軽減」においては、「公共交通利用の促進を図る施策(MM)の推進」と記載しております。
14	9	- 1 3(1)	EU諸国では既に市街地系ノンポイント汚染対策として、路面排水処理用の沈澱池や人工湿地システムを導入している。滋賀県の特徴ある道路整備として、特に湖周道路や橋などから直接琵琶湖へ排水されている箇所において、全国に先駆けて道路排水の浄化施設をモデル的に設置されてはどうか。	ご提案の内容について、県では平成10年度から路面排水の汚濁調査および土壌を使った浄化能力実験を進めてきました。その結果、路面に堆積した汚濁物質は、初期の雨水による路面排水(初期フラッシュ水: First Flash)によって多く流出することや、汚濁物質の大半は、土壌を過により浄化されることを確認したため、一部の県道において貯留・浄化柵を試験設置しております。地球環境への負荷軽減を図るため、今後、他の施策についても検討・実施して参りたいと考えております。
15	11	- 1 3(4)	道路の色を工夫して、明るいイメージを出すことにより、観光振興を図ってほしい。	ご提案の内容は、P11「(4)地域特性を生かした道路空間の整備 歴史を伝えるみちづくり」において記載しています。カラー舗装等は通常の舗装に比べ、整備費用も維持管理費用も高額となるため、一般的な地域では整備が困難ですが、古くからの街並みが残っている地域については、街並みと一体となった道路景観が構成できるよう舗装や道路の修景に配慮していきたく考えています。
16	12	- 1 4(1)	国道・県道・市町道といった各道路について、道路法の趣旨と実態が乖離している部分があるため、関係自治体により適正化を図るべきと考える。	ご提案の内容については、P12「(1)地域の一体性の保持等、合併した市町を支援する道路整備」に記載しています。各道路管理者がその役割を考え、互いに連携して道路ネットワークの形成に努めていくべきと考えています。
17	13	- 2 (5)	「交通事故の抑制」との標記の統一を図るため、「連続した歩道等のネットワークの形成」を「連続した歩行空間や自転車走行空間のネットワークの形成」と修正した方が良いのではないかと。	ご提案の箇所は、P13「(5)人や自転車を主体としたネットワークの形成」における記載であり、「歩道等」には「歩行空間」も「自転車走行空間」も含まれております。このことから、原案のとおりとします。
18	13	- 2 (5)	滋賀県もいずれ人口減少県となる。人口が減少すれば、空き家・廃屋が増え、過疎化が進行する。今後は、郊外の利便性を向上させる道路政策から、県内のJ R駅周辺市街地を中心とした歩道整備等に重点を置くべきと考える。この政策により、湖北・湖東のJ R駅を中心とした市街地が形成され、住環境と利便性を両立した都市作りが可能になると思う。	ご提案の内容は、P13「(5)人や自転車を主体としたネットワークの形成」において記載しています。連続した歩道等のネットワークの形成を図るとともに、鉄道やバスなどの公共交通機関との緊密な連携により、誰もが自由に移動できるネットワークの構築を目指します。
19	19	1(3)	更新時期を各現場に表示することを提案する。	維持管理について県民の皆様を理解していただく一つの方法であると考えており、ご意見は今後の参考にさせていただきます。
20	20	2(2)	愛着を育てるには経費の付与も必要と考える。	財政的に厳しい状況にあり、住民、事業者、行政が協働して、低コストの維持管理を実施していきたく考えております。なお、道路愛護活動では、十分ではありませんが、活動団体に委託金を支払っているところです。
21	21	2(2)	名誉意識の高い人々による善意利用にならないようにすべきと考える。	道路の維持管理の重要性をご理解いただき、一人でも多くの方にご参加いただけるようPRして参りたいと考えております。
22	24	用語集	「転じて、橋梁～」の前に「代表例」という語句を挿入してはどうか。	マスタープランでは、主に橋梁のアセットマネジメントについて記載していることから、原案のとおり、「転じて、橋梁等公共施設の資産管理」とさせていただきます。
23	26	用語集	地域高規格道路の説明において、車線数や幅員等についても記載した方が良いと考える。	地域高規格道路とは、どのような道路であるのか文章で説明しており、原案のとおりとします。
24	27	用語集	「道路ストック」の説明について、「これまでに整備された道路に関する施設のこと」を「今後も維持活用してゆける施設」とした方が良いと考える。	道路ストックの説明については、原案のとおりとします。
25	28	用語集	「モビリティ・マネジメント」の説明について、「一般の人々」を「人々」で良いと考える。	「モビリティ・マネジメント」の説明について、原案のとおりとします。
26	その他		市町村合併に伴い、市町村の範囲がとても広くなり、道路標識に市町村名を表示してあっても全く行き先が分からない場合がある。たとえば、守山市や大津市辺りから甲賀市への標識があっても、甲賀市は信楽から土山まであり、わかりにくい。以前の地名を併記するなどの工夫が必要。	本県では、道路利用者の利便性を考慮し、「信楽」や「土山」といった名称が残っている地域については、案内標識に記載するよう努めています。
27	その他		大津市大萱のロイヤルオークホテル前では道路拡幅工事が行われていたが、歩道縮小工事であった。また、その近辺では新しい道路が整備され、新たにT字路ができた。その結果、歩道は曲げられ危険になった。	ご指摘の道路拡幅工事は、県道近江八幡大津線の渋滞対策として、右折レーンなどを設置したものです。まず、その幅を確保するために、瀬田川緑地公園内の一部緑地を移転し、歩行者の通行帯である園路をそのまま瀬田川側に寄せました。本工事は、歩行者が通行する幅については変更していませんので、このことについてご理解ください。次に、宅地等の開発に伴い、民間において整備された道路についてですが、この道路は道路構造令や公安委員会の協議により形状が決定されたものであり、適正なものであると判断しています。

番号	頁	項目	意見・情報等(概要)	意見・情報等に対する考え方
28	その他		滋賀県は、近隣府県と比較して、その面積や人口の規模から考えても、県下を縦断する道路や横断する道路が少な過ぎると思う。	縦断道路や横断道路という視点で近隣各県と比較することはできませんが、道路統計年報2010による本県の整備率の全国順位は、国で管理している直轄国道で25位、県で管理している補助国道で39位、県道で24位となっており、今後も道路整備の推進を図っていく必要があると考えております。 整備率 = [改良済延長(車道幅員5.5m以上) - 混雑度1.0以上の延長] / [実延長]、混雑度 = 現況交通量 / 交通容量
29	その他		湖南幹線の延伸や国道8号バイパス(栗東市手原～野洲市妙光寺)の早期着工・早期完成、南湖における第三の橋の建設、守山市・野洲市における道路整備が必要である。	『湖南幹線の延伸について』 現道(守山市大門町)へ接続するためのバイパス工事については、平成24年度中の完了を予定しています。また、琵琶湖大橋取付道路までの拡幅工事については、平成26年度の完了を予定しています。 『国道8号線バイパスの早期着工・早期完成について』 ご指摘の国道8号野洲栗東バイパス(野洲市小篠原～栗東市手原)は国土交通省滋賀国道事務所が整備する路線ですが、事業着手に向けて現在地元調整中です。国道の渋滞は県としても重要課題と認識しており、国のバイパス整備に加え現道の局所的な対策を関係機関とともに進めることや、国道と並行する県道の整備を進める等、総合的に渋滞緩和を図っていきたくと考えています。 『南湖の第三の橋の建設および守山市・野洲市の道路整備について』 県では、「どこに、どんな道路が、いつまでに必要か」を具体的に示した「アクションプログラム」に基づき、道路整備を行っています。このアクションプログラムの策定にあたっては、客観的な指標を用いて道路事業の優先順位を明らかにするとともに、アクションプログラム地域ワーキングにおいて、各地域における道路整備について議論をいただいているところです。 厳しい財政状況であり、南湖に新たな橋を架けることは困難な状況ですが、守山市・野洲市における道路整備については、「選択と集中」による重点化を図り、地域に真に必要な道路を整備していきたくと考えています。
30	その他		日本海から太平洋を結ぶ名神名阪連絡道路を建設すべき。南紀・北陸の温泉と連携した観光開発には、この連絡道路が必要である。名神名阪連絡道路が「調査区間」に指定されてから13年が過ぎた。官民一体となり、「整備区間」への格上げを目指して取り組むべきである。	マスタープランで掲げている4つの政策目標を実現するための道路ネットワークの一つとして、県外との交流を促進する放射状道路についても整備促進を図ることとしております。厳しい財政状況の中ではありますが、「選択と集中」による重点化を図り、地域に真に必要な道路を優先して整備していきたくと考えています。
31	その他		地域振興や交通安全はもとより地域防災の広域的なネットワーク確保のため、既に平成11年から地域高規格道路の調査区間に指定されている名神名阪連絡道路の(通称)忍者街道10km区間を重点的な整備道路に位置づけてもらいたい。	マスタープランで掲げている4つの政策目標を実現するための道路ネットワークの一つとして、県外との交流を促進する放射状道路についても整備促進を図ることとしております。厳しい財政状況の中ではありますが、「選択と集中」による重点化を図り、地域に真に必要な道路を優先して整備していきたくと考えています。
32	その他		交通信号機の設置後にも同一交差点への警戒標識(+)等の残置箇所が散見される。また、公安委員会が対応すべき自転車歩行者専用の規制標識を道路管理者が整備している箇所も散見される。標識の適正な設置や維持管理に努めてもらいたい。	ご指摘のような箇所がある場合には、適切な処置を行って参ります。
33	その他		図や写真に標題等を付記してはどうか。	図や写真は、本文の内容をイメージしていただけるよう、参考に記載しているものです。このことから、原案のとおりとします。
34	その他		道路照明灯・大型案内標識の基礎と接合する金属部分が剥き出しの箇所が散見されるため、隠微化処置を行うべきである。	ご指摘のような箇所がある場合には、適切な処置を行って参ります。
35	その他		歩行者や特に視覚障害者の方の安全性や円滑な移動性を高めるため、視覚障害者誘導用ブロックについて、色・交差点敷設方法・連続性・直進性・周囲との輝度比・周辺環境変化時における対応等に関して、ローカルルールではなく、基準に沿った整備を行うべきである。	本県では、全国的に用いられているガイドラインである「道路の移動円滑化整備ガイドライン」等に基づき策定した「滋賀県歩道整備マニュアル」に則って整備を行っています。
36	その他		苦情等の情報をデータ化するなど、利用者の意見を最大限生かす取り組みを推進することにより、県民・利用者の満足度向上を図ること。	ご意見を参考にし、今後も道路利用者に満足していただけるよう努めて参ります。