

「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
 【パブリックコメント(23名:50件)】

番号	頁	行	ご意見・情報等(概要)	御意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ・意見の対応分類
はじめに					
①	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ませんか。	<p>・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。</p> <p>・「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。</p> <p>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。</p>	②計画の参考としたもの
②	1	16~17	「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。	<p>・御意見を踏まえ、P1の15~18行目を以下のとおり修正します。</p> <p>「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。」</p>	①意見を踏まえ修正したもの
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					
③	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。	<p>・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、幅員など具体的な道路計画に反映しています。)</p>	②計画の参考としたもの
④	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」「行きたくなくなる居なくなる」につなげやすいと感じます。	<p>・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。</p>	②計画の参考としたもの

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	御意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ・意見の対応分類
⑤	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	③質問に対する回答
⑥	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	②計画の参考としたもの
⑦	5	7~9	自動車保有台数が増加傾向ととなっているのなら、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。	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	②計画の参考としたもの
⑧	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と考えます。	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	②計画の参考としたもの
⑨	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るか？	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	②計画の参考としたもの
<p>2. 滋賀県道路整備マスタープラン(第2次)の成果 3. 目指すべき道路整備の将来像</p>					
⑩	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・主旨に変更がないため、原案のままさせていただきます。 	②計画の参考としたもの

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	御意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ・意見の対応分類
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					
⑪	15	-	青色の部分に安全の観点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。	①意見を踏まえ修正したもの
⑫	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。	・御意見を踏まえ、概要版にもSDGSの目標番号を追記します。	①意見を踏まえ修正したもの
⑬	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。	①意見を踏まえ修正したもの
⑭	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アや白髭神社、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。	②計画の参考としたもの
⑮	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ところから、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。	②計画の参考としたもの

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	御意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ・意見の対応分類
⑯	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っているので、頑張ってお取り組んでください。	・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。	②計画の参考としたもの
⑰	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。	②計画の参考としたもの
⑱	18	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。	②計画の参考としたもの
⑲	19		図において、「オプションコース」と「サイクルトレイン、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。 ・「びワイチ（びわ湖一周）ルート」を追記し、「オプションコース」と「サイクルトレイン、船利用」を「びワイチ・プラスコース」に集約して記載することとします。	④表現等の軽微な修正
⑳	19	12~13	びワイチを通じて、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。 →び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排出抑制にも寄与します」	④表現等の軽微な修正
㉑	22	-	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り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。	②計画の参考としたもの
㉒	22	-	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。	②計画の参考としたもの
㉓	22	-	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。	②計画の参考としたもの

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	御意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ・意見の対応分類
⑭	26	-	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。	②計画の参考としたもの
⑮	27	-	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。	①意見を踏まえ修正したもの
⑯	28	-	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 ビ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 ビ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。	②計画の参考としたもの
⑰	28	-	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。	②計画の参考としたもの

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	御意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ・意見の対応分類
⑳	28	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。 →事故が起こらないと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、」 →「歩行者や自転車利用者の安全性を確保するために、」	①意見を踏まえ修正したもの
㉑	28	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イメージ図を掲載します。	①意見を踏まえ修正したもの
㉒	29	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。	①意見を踏まえ修正したもの
㉓	32	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、膳所駅前で行われた整備事業の写真に変更します。	①意見を踏まえ修正したもの
㉔	32	-	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、膳所駅前で行われた整備事業の写真に変更します。	②計画の参考としたもの
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					
㉕	37	-	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。	②計画の参考としたもの
II. 道路整備の取組方針					
II-1. 道路整備の取組方針					
1. 効率的・効果的な整備					
㉖	41	-	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。	③質問に対する回答
㉗	41、42	-	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。	①意見を踏まえ修正したもの
㉘	41	-	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、原案のままいたします。	②計画の参考としたもの

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	御意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ・意見の対応分類
全体についての意見					
③⑦	-	-	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。	②計画の参考としたもの
③⑧	-	-	ピ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。	②計画の参考としたもの
③⑨	-	-	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ください をお願いします。	・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。	②計画の参考としたもの
④⑩	-	-	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。	②計画の参考としたもの
④⑪	-	-	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。	②計画の参考としたもの
④⑫	-	-	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に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。	②計画の参考としたもの
④⑬	-	-	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、ピワイチなどを進めてまいります。	②計画の参考としたもの

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	御意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ・意見の対応分類
44	-	-	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、市町道と広めていけばどうかと考えますのでご検討ください。	<p>・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。</p> <p>・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。</p>	②計画の参考としたもの
45	-	-	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。	<p>・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。</p>	②計画の参考としたもの
46	-	-	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と？ 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と？ 現在のシステムではカメラで道路の白線を識別するが多い。 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と？ 特に自転車通行帯との共生は可能なのか？	<p>・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。</p>	②計画の参考としたもの
47	-	-	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>・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>	②計画の参考としたもの

番号	頁	行	ご意見・情報等（概要）	御意見・情報等に対する県の考え方	パブコメ・意見の対応分類
④⑧	-	-	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？	・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。	②計画の参考としたもの
④⑨	-	-	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？	・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。	②計画の参考としたもの
⑤⑩	-	-	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。	・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」としてしています。 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。	②計画の参考としたもの