

「環境保全と活性化を両輪とした道の駅」構想案に係るパブリックコメントの手続結果について

過日実施しました標記計画策定にあたっての意見募集の結果は、下記のとおりです。

記

1 意見募集期間

令和5年7月19日（水）から令和5年8月7日（月）まで

2 原案公表方法

(1) 備付縦覧等

市役所企画政策課、公文書館、市役所3階閲覧所、駅前総合案内所、すこやかセンター、生涯学習・教育支援センター（エルセンター）、図書館、もりやまエコパーク交流拠点施設および各地区会館での備え付けならびに市ホームページでの掲載。

(2) 市民説明会

第1回 日時：令和5年7月21日（金）午後7時から

場所：市民交流センター研修室 [参加者1人]

第2回 日時：令和5年7月22日（土）午前10時から

場所：もりやまエコパーク交流拠点施設環境学習室 [参加者6人]

第3回 日時：令和5年7月30日（日）午前10時から

場所：美崎公園パークセンター体験学習室 [参加者8人]

3 意見提出方法

書面提出：持参、郵送、FAX、電子メール等のいずれかの方法にて提出。

4 意見の件数（意見提出者数）

42件（12人、1団体）

5 意見の反映状況

区 分	計画の内容に対する意見等
① 原案を修正するもの	0件
② 原案には反映できないもの	14件
③ 既に原案に記載済みのもの	0件
④ その他	28件
合 計	42件

※字句修正等の意見は省略してあります。

6 意見の概要と市の考え

別紙のとおり

7 「環境保全と活性化を両輪とした道の駅」構想案

別紙のとおり

担当：守山市企画政策課

電話：077-582-1162

F A X：077-582-6947

電子メール：kikakuseisaku@city.moriyama.lg.jp

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
パブリックコメントの実施について			
1	<p>今回のパブリックコメントが、早期に、また広く市民に周知する意図であれば、それはそれとして理解するが、前提となる「湖岸道路のバイパス計画」や「道の駅整備の目的とされる環境保全の計画内容」は明確といえず、地域や住民生活への影響、さらには施策効果について判断できる段階ではない。そのような内容で、イメージと表現される程度の熟度の構想にどのような意見を期待されているのか。政策判断に活用しようとしているのか判断しかねる。また、バイパス道路も含め「道の駅」構想全体が具現化、計画レベルに至った時、別途意見の把握の取り組みがなされるのか。</p>	<p>今回の構想案は、湖岸エリアのポテンシャルを最大限に活かしつつ、持続可能な地域振興、観光振興に取り組むための施策として、当該構想は湖岸エリアの土地利用方針を大きく方向づけるため、構想段階ではあるものの、早期の段階からパブリックコメントを行い、広く意見を求めたものです。ただし、この構想の具現化は、バイパス道路の整備をはじめ、何より地域の皆様のご理解・ご協力があってはじめて実現し得るものであり、当該構想の具体の検討にあたっては、今後、地域の皆様と一緒に地域活性化策を進めることが肝要と考えており、地域の皆様のお声をお聞きするなか、構想の実現に取り組んでまいりたいと考えております。</p>	④
道の駅構想全般について			
2	<p>湖岸エリアの価値について、市は何時からこうした判断をされたのか。大川・新川が準用河川として市の管理になってから37年が経過し、この間、整備方針は基より保全管理行為をされることもなく、また、地域住民等の保全活動や自治会等からの意見・提言に対して何ら関心を示さなかった市が今回、エリア全体の環境保全や活性化を言われた。この間、どのような政策判断をされたのか。また、構想に掲げられた内容をもって全体の活性化策とされるのか。他に活性化策があるならば示してほしい。</p>	<p>湖岸エリアについては、魅力ある豊かな自然環境、風光明媚な景観を活用した観光・レクリエーション地として位置づけ、現在まで、簡保施設の誘致、みさき自然公園や大川親水デッキの整備、またピワイチをはじめとする自転車の活用など、地方創生の柱の一つとして掲げ、国や県とも積極的に連携を図る中、湖岸振興の取組を進めてまいりました。そうした中、「道の駅」構想については、平成30年度より検討を開始し、一旦、コロナ禍により、凍結しておりましたが、昨年8月より、検討を再開したものです。当該エリアの地域活性化策を取組むにあたっては、これまで地域の皆様による大川の水草除去などのご尽力により、かつての生態系が戻りつつある自然環境を大切にしなければならないことを再確認し、市としてもこの財産をしっかりと次の世代へ継承することが肝要と考え、今般、「環境保全を前提とした道の駅」として、その構想案を取りまとめたものです。当該構想の具体の検討にあたっては、これから地域の皆様と一緒に地域活性化策を進めることが肝要と考えており、地域の皆様のお声をお聞きするなか、構想の実現に取り組んでまいりたいと考えております。</p>	④

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
3	<p>構想の課題として環境への影響を掲げ、当該エリアでの土木工事については改変の回避を基本とされているが、バイパス構想も含め計画内容は何も決まっていないとしながら、どのような土木工事を想定されているのか。それともバイパス構想について環境への影響を掲げるだけの判断をお持ちならば、主要課題として認識されるべきことは、地域農業や住民生活への影響であり、そのことには何の考慮もなく主要課題を整理されていることに強い違和感を持つ。</p> <p>また、大川の生態系の価値を強調し、その保全・再生を再認識するとしながら対策措置として土木工事の回避のみが挙げられている。これをもって十分な保全・再生対策としてお考えか。また、「水辺の自然体験拠点のイメージ」では、水環境への負荷を与えかねない利活用が多く示されており、水環境や生態系への影響をどう評価されているのか。そもそもの「環境保全」とはどのような意図・内容なのか。</p>	<p>「道の駅」構想の基本的な考え方として、湖岸エリアの魅力ある自然豊かな環境や風光明媚な「湖の景色」をはじめ、近年、水質改善や外来生物の駆除によるホンモロコの産卵場の形成等、かつての生態系が戻りつつある、こうした地域資源を保全・活用しつつ、次代へ継承しながら、持続可能な地域振興、観光振興に取り組むこととしております。この基本的な考えのもと、今後、構想の具体の検討をこれから行うところですが、何より地域の皆様のご理解・ご協力があってはじめて実現し得るものです。ご指摘いただいている地域農業や住民生活への影響をはじめ、環境保全の面においては、これまで地域でご尽力いただいている活動との連携・発展など、地域の皆様と一緒に検討を進めてまいりたいと考えております。</p>	④
4	<p>今回の道の駅構想が「守山市都市計画マスタープラン」の中にふれられていないのは、どのような理由か。説明会では、以前から構想があったが、コロナ禍の中、本格的に策定されたのは、昨年8月よりのことであった。今回の構想は都市計画とは別のものなのか。笠原の工業団地についても然り、税金で40haの土地を買い上げる。これも都市計画マスタープランの中に記載されていない。マスタープランの中でも、市民交流ゾーンは、全然計画通りに進んでいないのに。市民交流ゾーンは、公道の拡幅まで民間まかせである。今回の道の駅で「おうみんち」や「フルーツランド」への影響はどうのように考えているのか。道の駅では、公費での用地買収はやめて、全部民間に託したらどうか。豊かな田園都市といった将来ビジョンに反するのではないか。</p>	<p>本市の都市計画の将来ビジョンを示す計画である「守山市都市計画マスタープラン」において、当該湖岸エリアは、観光・レクリエーション地と位置づけ、民間活力等を活用した観光・レクリエーション機能の更なる充実を図ることとしており、今回の構想はその施策の一つであると考えます。</p> <p>また、「道の駅」の整備・運営については、民間を事業主体とするなか、市民の利用をはじめ、新たな県内外から多くの観光客が当該エリアだけでなく、市内全体に波及するよう連携を図ってまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランにおいては、市街化調整区域内のまとまった農地を対象に、工業地の拡大を推進することとしており、笠原の工業団地の開発については、これに沿ったものです。</p>	④
5	<p>構想案について、市民に殆ど知らせないまま進められており、計画に反対する。市広報をみてもよくわからず、ホームページを見ても、「案」にはたどりつけなかった。市民に丁寧に説明しようとしているとは思えない。</p>	<p>市広報では7月15日号、8月1日号に掲載し、ホームページにおいては、その詳細を掲載したところですが、ご覧いただけなかったとのこと。いただいたご意見を踏まえ、引き続き、丁寧な説明に努めてまいります。なお、ホームページについては9月1日からより見やすく使いやすいサイトに全面リニューアルを行っています。</p>	④

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
6	<p>提案されている計画だけで、どれだけの活性化が期待できるか疑問。この際思い切って、国、県、企業等の協力を得て、滋賀県でNO1観光施設を計画してはどうか。道の駅の開設、ピワイチサイクリング、バイパスの新設賛成だ。これに追加して、①シンボルタワーを設ける（Mather Lake Tower：琵琶湖の最深と同じ103mの高さ）、②ピエリ側から堅田・びわ湖大橋米プラザを結ぶびわ湖横断「Mather Lake ゴンドラ」の設置、③東京の「はとバス」の滋賀県版の実施（滋賀には「小ぶり」の名所旧跡・観光地がたくさんあり、県内の観光ルートを作り観光客を呼び込む。（自家用車で湖岸まで来て、自分の車は駐車して、好みの観光ルートのバスで観光する。④宿泊施設として浮島のWater Frontの整備、⑤毎年この地（守山）において、仮称「世界湖沼環境学術会議」の開催を検討されることに期待する。</p>	<p>当該湖岸エリアの観光振興に向け、多くのご提案をいただきありがとうございます。構想のコンセプトとしている環境保全を前提とするなか、いただきましたご提案については、今後、具体の「道の駅」検討の際に参考とさせていただきます。</p>	④
道の駅の整備に係る基本方針、機能等について			
7	道の駅に常設した湖岸の漂着ゴミを捨てるゴミ箱を設置して欲しい。	<p>今後、具体の「道の駅」整備の際に参考とさせていただきます。</p>	④
8	家庭ごみの持ち込み対策として、監視カメラ設置と職員の見える位置にゴミ箱を設置したらどうか。		
9	道の駅に炭焼き窯か無煙炭化器を設置して環境学習として竹炭作りをしたらどうか。（大川の竹林から伐採すれば整備となるし、湖岸に漂着している竹の流木の処理方法となる）		
10	道の駅に雨水タンクで水を貯め、太陽熱温水器で沸騰させ、温水除草を行うシステムを導入してはどうか		
11	道の駅②の経営は民間に委託されると思うが、何年の契約を想定しているのか？利益がでなければ撤退も認めるということか。	<p>道の駅②の整備・運営については、民間を事業主体と考えておりますが、今後、ニーズや収益性など幅広い視点から民間活力を活かした提案を求めることが必要と考えており、全国の「道の駅」の事例を参考に、具体の契約期間をはじめ、民間が永続的に運営できる魅力ある道の駅となるよう検討を行ってまいります。</p>	④
12	水辺の自然体験拠点については、琵琶湖側の水辺が中心で、新川や大川の水辺が想定されていないように思われる。新川や大川の水質改善と川辺に下りられるような構造にしてみたい。	<p>水辺の自然体験拠点の利活用については、いただいたご意見を参考に、今後、みさき自然公園のあり方も含め検討を行ってまいります。</p>	④

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
13	ここに道の駅が必要な理由は何か。湖周道路には「ピエリ」も「めんたいパーク」もある。ちょっと足を延ばせば「おうみんち」もある。ここに道の駅をつくる必要はない。	湖岸エリアの魅力を最大限に活かし、持続可能な地域振興、観光振興を図るため、既存の商業、観光施設との相乗効果はもとより、あらたな民間活力を活かした湖岸エリア全体の地域活性化を図るため「道の駅」の整備を検討したものです。	②
14	少なくとも、道の駅②は市が用地を購入して整備しようとするもので、これまでの説明と相反する。当初、民間による整備と言っていたのではないか。市民はそんなことに市税を投入することは望んでいない。今必要なのは、用地確保してでも子育て施設の整備。	道の駅②の整備については、民間主体を基本と考えておりますが、市が民間に土地を貸し付け、民間活力により施設整備を行う手法が、道の駅の機能等に市が強く関与できることから、現時点では最適と考えており、この案を軸に、今後、さらなる検討を深めてまいります。	②
15	近隣住民の雇用の場であってほしい。地元産の果樹、花、農産物、湖魚等の提供品は地域に豊富にあり、地場産業の発展につながる。	ご意見のとおり、道の駅については、新たな雇用機会の創出をはじめ、地場産業の発展に寄与する施設にしてまいります。	④
16	グランピング施設は不要ではないか？猛暑の夏場、冬場の利用の見込みは薄い。維持するのに費用のかかるグランピング施設は無い方が良くはないか。その役割は、マリオットホテルに任せればいい。	いただいたご意見を参考に、今後、具体の道の駅の施設、機能についてはさらなる検討を深めてまいります。	④
17	他府県を旅行して思うことは、可燃（家庭）ごみを持ち帰らないといけない不憫さを感じる。旅先で、有料で可燃ごみを受け入れてもらえるのが非常にありがたい。（選ばれるためには、道の駅を使う人の利便性を最大限に考慮すべきだと思う。）	構想のコンセプトとしている環境保全を前提とするなか、全国の「道の駅」等の手法を参考に、今後、選ばれる「道の駅」の検討を深めてまいります。	④

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
18	<p>土地利用の方針「湖岸エリアに琵琶湖等の自然環境の景観を生かした観光・レクリエーション地を配置する」には賛同する。湖周道路よりも琵琶湖側に位置する土地は、観光・レクリエーション地には最適な場所だと思う。それ故、バイパス道路を施工し、観光・レクリエーション地を拡大するという案に賛成。しかし、今のみさき公園の場所に道の駅を作る計画案には懸念を感じる。同じ幹線道路上近くに草津市の道の駅が存在するというのもあるが、みさき公園の場所で人々から道の駅として選ばれるのか心配（場所としての魅力が薄い。数年は新しい道の駅なので集客はあるだろうけど）。守山市の中で、一番の集客が見込める場所は、ピエリ守山の場所だと思う。道の駅を新設するならば、ピエリ守山の場所を選ぶべきだと思う。</p> <p>つまりは、バイパス道路によって衰退するであろうピエリ守山と分断するのではなく、共存を図る事で繁栄を目指すべきだと思う。道の駅自体はピエリ守山建物内のエリアに設け、ピエリ守山で提供ができない施設だけを新たに作るようにした方が魅力的な道の駅になるような気がする。カフェやレストラン、レンタサイクルや温泉施設は、ピエリ守山に任せておけば良い。</p> <p>※みさき公園は、大型トラックが駐車でき車中泊も可能な巨大な駐車場と湖岸でキャンプが可能な広大な緑地帯にして、24時間対応なトイレだけを設けるのが良いと思う。トイレを管理する組織が必要なのであれば、みさき公園の管理事務所を24時間トイレに隣接する場所に移設</p> <p>※破碎ゴミも有料で処理できるようにして、キャンプに来ている人が、ピエリ守山でキャンプ用品をその場で買い替え（古い物はその場で処分）出来るようなシステムがあればなお良い。</p>	<p>「道の駅」については、豊かな自然環境をはじめ、風光明媚な「湖の景色」など、当該湖岸エリアの立地の特徴を最大限に活用し、琵琶湖等の水辺体験ができる唯一無二の拠点となることを目指しております。また、持続可能な地域振興、観光振興を図るため、既存の商業、観光施設との相乗効果はもとより、新たな民間活力を活かした湖岸エリア全体の地域活性化を図ることとしております。このことから「道の駅」の場所については、構想案のとおり、湖岸と幹線道路となるバイパス道路に面する場所が最適と考えており、整備にあたっては、県内外からの観光客やサイクリストが訪れる観光の場として、また市民の皆様が利用したいと思っただけのような場となるよう、今後、具体の検討を深めてまいります。</p>	②
19	<p>琵琶湖岸から比良山系を望む景観は素晴らしいものがあると思うが、野洲川通水路整備後、第2なぎさ公園の様子も変わってきており、湖岸に草が生えたり、水中も藻が生えたり生えたりするようになっており、アクティビティをする環境として向いているのか疑問。</p>	<p>当該エリアの琵琶湖岸については、かつての環境を取り戻してつつあり、サウンディング調査においても水辺のアクティビティの提案もあり、唯一無二の琵琶湖を体験できる場所であると考えております。</p>	④
20	<p>ピエリなど今までから施設等営業が上手くいっていない状況で、北部振興と言いながら官民協同で道の駅計画を進めていく必要性を感じない。</p>	<p>湖岸エリアの魅力を最大限に活かし、持続可能な地域振興、観光振興を図るため、既存の商業、観光施設との相乗効果はもとより、あらたな民間活力を活かした湖岸エリア全体の地域活性化を図るため「道の駅」の整備を検討したものです。</p>	②

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
21	水辺の自然体験拠点として新川流域を整備することは、美崎公園駐車場や新川北側岸の雑木林の整備など13億円もかかり、みさき公園等の既存の施設に手を加え、その周囲の平坦地を整備し効果的な運用を考えるだけでいいのではないかと。	琵琶湖等をリアルに体験できる環境学習の場やエコ活動の拠点として、現みさき自然公園駐車場に水辺の自然体験拠点の整備（概算費用：0.7億円）を検討しておりますが、みさき自然公園との一体的な利活用による相乗効果を図ることが必要と考えており、みさき自然公園のあり方についてもあわせて検討することとしています。	②
22	バイパス道路整備に多額の予算がかかるぐらいなら、道の駅整備など必要ないのではないかと。琵琶湖大橋東詰の渋滞解消は、東詰交差点付近の整備・拡幅などで解消できるのではないかと。	バイパス道路の整備については、今回の構想を検討する際に実施した琵琶湖大橋東詰めの交通量調査において、湖周道路へ流入・流出する車両台数は、平日・休日とも4車線化の目安となる交通量の2万台を超過していること、さらには、大津市側の県道路公社などによる道路整備状況を踏まえると、当該湖岸エリアの地域振興にあたっては、現在の湖周道路を「観光道路」と「都市道路」に分離することが必要不可欠と考えております。	②
観光道路と都市道路の分離について			
23	県道今浜水保線は、琵琶湖大橋東詰交差点の混雑解消のため南側へ流れるバイパス道として整備された。当時、田んぼを買収して広い道路を作るということであったが、耕作者からの反対意見が出てもめた結果、現在の新川沿いに付けることで落ち着いたところである。しかし、現状は利用する車は極めて少なく、整備した意味は全くないに等しい状態ではないかと。まず、この道路が利用されるよう案内版を作るなど先に実施してはどうか。その上で道路のネットワークを併せて考えてみてはどうか。	バイパス道路の整備については、今回の構想を検討する際に実施した琵琶湖大橋東詰めの交通量調査において、湖周道路へ流入・流出する車両台数は、平日・休日とも4車線化の目安となる交通量の2万台を超過していること、さらには、大津市側の県道路公社などによる道路整備状況を踏まえると、当該湖岸エリアの地域振興にあたっては、現在の湖周道路を「観光道路」と「都市道路」に分離することが必要不可欠と考えております。なお、具体の検討については、今後、滋賀県とともに行うこととしておりますが、バイパス道路、道の駅の整備により、県道今浜水保線が最大限活用され、整備効果を発揮できるよう検討を行ってまいります。	②
24	新しいバイパス道路ができることで今浜の圃場が分断されることとなる。作業の安全を確保するため農機が横断しやすくなるよう配慮をお願いしたい。（ex 信号機、立体交差）また、美崎地区の畑地には、守山メロンの耕作地が広がっている。	新しいバイパス道路については、今後、現地調査等を実施するなかで、具体のルートを検討を進めてまいりたいと考えております。地域の皆様のご意見等を十分お聞きし、丁寧な説明と寄り添った対応に努めてまいります。	④

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
25	<p>新しいバイパス道路について、今後、（県においては）「整備効果・・・事業の必要性・優先度の整理を市町とともにを行います」ということは、早めるかもわからない？中止になるかもわからない？ということか。</p>	<p>新しいバイパス道路の具体の検討は、まさにこれからであり、何より地域の皆様のご理解・ご協力が必要であり、構想案にあるように、整備には中長期（5年～10年）の期間を要するものと考えております。</p>	④
26	<p>湖周道路を湖岸に横断できないので、その対策としてバイパス道整備と言ったのではなかったか。ところがいつの間にか、渋滞の解消のためとなっている。バイパス道をつくっても、取付道路を4車線化しない限り、渋滞緩和はできない。</p>	<p>バイパス道路の整備については、今回の構想を検討する際に実施した琵琶湖大橋東詰めの交通量調査において、湖周道路へ流入・流出する車両台数は、平日・休日とも4車線化の目安となる交通量の2万台を超過していること、さらには、大津市側の県道路公社などによる道路整備状況を踏まえると、当該湖岸エリアの地域振興にあたっては、現在の湖周道路を「観光道路」と「都市道路」に分離することが必要不可欠と考えております。また、現在、滋賀県道路公社において、レインボーロードの渋滞対策を目的に4車線化に向けて事業を進めていただいているところですが、湖周道路の抜本的な渋滞解決には、バイパス道路の整備が必要と考えております。</p>	②
27	<p>結局、湖周道路は閉鎖することはできないのだから、道の駅のためにバイパス道を整備しても、道の駅からびわ湖には渡れない。「道の駅」に多くの人が集まれば、湖周道路を無理やり横断する人が増えて事故を誘発することになる。この位置に「道の駅」整備はやはり断念すべき。</p>	<p>今回、このエリアの魅力を最大限に発揮でき、湖岸および幹線道路となるバイパス道路に面した構想案の場所に「道の駅」を設置することが最適と考えております。また、道の駅②の場所については、湖周道路を横断できる信号機がある場所とつながっている場所となっています。</p>	②

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
28	<p>美崎地域を分断するバイパス道整備。用地買収して、地域も自然も環境も壊し…。賑わいを創出して人を呼び込めば、あちこちで車は大渋滞…。「環境保全」とは逆行する行為だ。冷静な判断をしていただきたい。</p>	<p>今回の構想にあたっては、この湖岸エリアの持続可能な地域振興、観光振興を図るため、このエリアの魅力あるポテンシャルを活かした「道の駅」を検討したのですが、何より地元をはじめ、地域の皆様のご理解・ご協力があつてはじめてこの構想案は実現し得るものと考えており、丁寧な説明と寄り添った対応に努めてまいります。</p>	②
29	<p>地域の環境を破壊し、地域を完全に分断するから建設には反対します。</p>		
30	<p>琵琶湖大橋東詰の渋滞対策が当該エリアの振興に欠かせないことを踏まえ、さざなみ街道を「観光道路」と「都市道路」の分離が必要との認識を示し、既に県との協議を進められているとされている。市の政策判断としてバイパス道路の整備を県と協議されているならば、それに伴う地域農業や住民生活、さらに地域環境への影響について十分に配慮し、そのことへの課題認識があつてしかるべき。バイパス道路の通過が想定される地域は、守山メロンの主要産地であり、その維持・拡大は市の農業行政の主要課題と理解しているが、何らの考慮もない。それともバイパス道路は県の役割で進められることで、市は触れたくないとの認識か。今後の展開とその影響への市の認識をお尋ねする。</p>	<p>バイパス道路の整備に向け、県と協議を行っておりますが、具体のルート等については、今後の現地調査を実施するなかで検討することになります。しかしながら、その整備にあたっては、何より地域の皆様のご理解・ご協力があつてはじめて実現し得るものと考えております。このことから、バイパス道路の整備に向けては、市が積極的に関わるなか、ご指摘いただいている課題も含め、地域の皆様のご意見を真摯に受け止め、地域のお声に寄り添った対応を行うこととしており、今後の事業の展開にあわせて丁寧な説明に努めてまいります。</p>	④

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
31	<p>琵琶湖大橋有料道路 第6期事業」にある「琵琶湖大橋東詰～水保町中野交差点4車線」との連携はどのようになっているのか？今回、大津側のことだけの記載があるが、守山側の記載がない。こればなぜか？守山側の進捗状況を教えてほしい。</p> <p>また、すでに水保町中野交差点とのバイパス道路がある。「琵琶湖大橋東詰～水保町中野交差点4車線」事業の完成が令和16年となっているのであと11年。今からわざわざ新しい計画を立てなくとも、新しいバイパスは必要ないと思う。なぜ両方必要なのか見解を。</p>	<p>現在、滋賀県道路公社においては、琵琶湖大橋有料道路第6期事業として、レインボーロードの渋滞対策を目的に琵琶湖大橋東詰から水保中野交差点までの約1.1kmの4車線化を令和10年度末完成に向け取り組まれております。この守山市側の4車線化については、レインボーロードの渋滞対策であり、湖周道路の抜本的な解決は難しいと考え、記載しておりません。</p> <p>この構想においては、湖周道路の渋滞対策を含め、湖岸エリアの地域振興を図るため、当該バイパス道路の整備が必要と考えております。</p>	④
32	<p>新しいバイパスができれば現在の十字路が五差路になるが、これで渋滞が解決するのか？バイパスを作るお金があるなら、琵琶湖大橋東詰交差点を立体交差にし、水保町中野交差点まで4車線にすれば渋滞が緩和すると思うが見解を。</p>	<p>琵琶湖大橋東詰交差点を立体交差とすることが渋滞対策として最も有効と考えておりますが、立体交差については費用面においてバイパス道路整備より多額の費用を要することから、バイパス道路の整備が最適と考えております。</p>	④
33	<p>バイパス道路の行き先が琵琶湖大橋取付道路につながるならば東詰めが混んで渋滞になる。道の駅②はいらない。マリオットの裏の空いた場所でやればいい。道の駅①からなぎさに行くには、横断歩道ではなくて歩道橋にして渋滞を避けるように。</p>	<p>琵琶湖大橋東詰における交通渋滞の要因は、湖周道路の近江八幡方面から取付道路の守山方面へ左折する車両および草津方面へ直進する専用レーンが1車線しか確保することができず、また、琵琶湖大橋方面へ右折する専用レーンも2車線あるものの、道路がカーブしているため専用レーンの長さが短いことが渋滞の要因となっています。このため、新しいバイパス道路においては、左折、直進、右折専用レーンをそれぞれ確保するとともに十分な長さを確保できるため、渋滞対策としては有効と考えています。</p> <p>次に、ご提案の場所での「道の駅」の整備については、最大の魅力である琵琶湖から離れており、立地の特徴や魅力を発揮することができないため、構想案での場所が最適であると考えています。</p> <p>また、ご提案いただいた歩道橋については、バイパス道路により車両の交通量が減少するものと考えており、必要な安全対策を講じることから歩道橋の設置は必要ないと考えております。</p>	②

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
34	<p>バイパス道路が施工されるとピエリ守山を「明るい廃墟」に戻すことになるのではないかと、人の流れが変わると事とか、新しい道の駅に飲食場所が出来る事自体がピエリ守山の飲食店のニーズを奪う結果になると思う。産直施設は、ピエリのトクヤだけでなく、おうみんちのニーズさえ奪うと思う。</p>	<p>道の駅の整備にあたっては、このエリア全体の持続可能な地域振興・観光振興を目的としており、道の駅による新たな集客を市内の商業施設、観光施設に波及させ、相乗効果を図ることが大切であり、道の駅との連携のあり方について検討してまいります。</p>	④
民間事業者の参入促進と環境整備について			
35	<p>官民連携による湖岸地域の価値向上について、機能や施設の内容を見てみると、民間（マリオットホテル）を中心とした計画になっているように見える。民間の力が必要なことは理解するが、あまりにも優遇にならないような計画をお願いする。</p>	<p>道の駅の機能や施設については、ご指摘を十分踏まえ、検討してまいります。</p>	④
36	<p>新川を渡河する橋梁については、車両は不可とし、道の駅②とを結ぶのは歩道橋とすること。</p>	<p>民間事業者の参入を促進するため、橋梁については、湖周道路に信号機がある県道今浜水保線に接続することで近江八幡方面への車両が出られる動線を確保するため、車両通行ができる橋梁を検討しています。しかしながら、課題もあることから、まずは整備にあたっての事前調査をしっかりと行うなか、計画周辺地の道路交通の影響を踏まえ、技術面、費用面、効果の検討を行ってまいります。</p>	②
整備に係る概算費用について			
37	<p>公共事業の常として、完成して結果予算より増えていましたというのが常です。10年の計画というなら本当に60億円で竣工できるのか</p>	<p>構想案に記載のとおり、全体整備に係る概算費用である約60億円については、今後、地質調査等を実施する過程や社会情勢の変化によっては、更なる費用が生じる可能性があります。費用対効果をしっかりと見極めつつ、事業の説明責任はもちろんのこと、透明性を確保してまいります。</p>	④

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方	反映区分
整備スケジュールについて			
38	長期計画というのだから、本当に道の駅整備が確定してから新川の架橋整備をしても遅くない。性急に橋の整備はやめるべき	新川の橋梁整備については、早期の民間事業者の参入促進と将来の道の駅の回遊性を確保するために必要な環境整備と考えております。なお、その整備にあたっては、今後、技術面、費用面、効果等の検討をまいります。	②
39	短期計画は完成したけど、中長期計画は中止しますということになりますか？	中長期計画に掲げているバイパス道路の整備等については、湖岸エリア全体の活性化を目的とした今回の構想の大前提であり、その実現に向け、滋賀県との連携を図りながら、しっかりと取り組んでまいります。	④
その他			
40	この計画を実施する前に、マリオットホテルのソーラー発電施設周りや今浜地区の圃場とさざなみ街道との間の官地の雑草対策など、もう少しきれいにしてほしい。	この湖岸エリアの魅力を高めるため、ご意見の雑草対策等については、市の管理の場所についてはもちろんのこと、各管理者に適正な維持管理に努めるよう市より要請してまいります。	④
41	頻繁に暴走族と思われる爆音を鳴らしたバイク・自動車が深夜走っている。今回、道の駅（24h稼働）ができれば、彼らの温床・巣窟になる。これらの解決策を明示していただきたい。この解決を前提条件にして事業を進めていただきたい。この解決策なしにこの事業を進めないでほしい。	ご指摘いただいた道の駅に係る防犯・安全対策等については、今後、全国の「道の駅」での対策を参考にしながら、警察とも協議を行い、必要な対策を講じてまいります。	④
42	今回の「道の駅」構想は美崎自治会にとって将来にわたり多分野に影響するテーマであり、美崎自治会として住民一体となつて的確な判断・対応をしたいと考えています。ついては、今回のパブリックコメントのように突然ともいえる日程で進めるのではなく、早い段階から地域とともに議論・検討しながら協働してつくりあげる姿勢での取り組みを望みます。市民生活の安定・向上は基より、地域産業の総合的な振興に責任を持つ市行政の真摯な対応を願います。更に、パブリックコメントの結果公表資料を自治会に示すとともに、構想の具体化への今後の取り組み、スケジュールをお示しく下さい。	今回の構想案については、何より地域の皆様のご理解・ご協力があるはじめて実現し得るものと考えております。構想で掲げている短期計画、長期計画の具現化に向けての検討はこれからスタートするところであり、地域の皆様には丁寧な説明と寄り添った対応を行ってまいります。	④