

「公共施設等の効果的な資産運用・管理プラン」に係る
パブリックコメントの要旨及びこれに対する府の考え方

意見の要旨	府の考え方
<p>感知式信号が設置されているものの、停止位置を示す目印が明示されていない場所がある。全ての感知式信号に目印をつけて欲しい。</p>	<p>信号機は公安委員会が設置することとなっております。感知式信号の停止位置を示す目印についても同様です。道路管理者が舗装の工事を行う際、設置してあった目印やセンターラインなどについては、もとの状態に戻すこととしております。</p> <p>ご提案頂いた内容については、公安委員会に伝えるとともに、道路を利用される方々にとって、使いやすい道路整備を行っていきたくと考えております。</p>
<p>歩道と車道の段差を滑らかなものにして欲しい。</p>	<p>部分的に過度な段差がある場所については、適宜修繕を行っていきたくと考えております。</p>
<p>日常のバトロールは有効であると思うが、目視のみの点検では不十分ではないか。 また、高度な専門性を有する職員の配置が必要ではないか。 効果的な点検のために、データベースの構築が必要ではないか。</p>	<p>日常点検や定期点検などにはそれぞれ長所と短所があり、上手く組み合わせる必要があります。例えば、非破壊検査などは、日常点検や定期点検で発見された損傷に対して特別に実施するものであり、日常点検や定期点検で実施するものではありません。専門器具等も必要となるため、専門のコンサルタントに委託することになります。</p> <p>また、点検には高度な技術力が必要であるため、現在各土木事務所に1人以上橋梁点検員の資格者が配置されており、専門のコンサルタントに委託した橋梁点検業務を監督しており、点検結果はデータベースへ反映させることとしております。</p>
<p>今後、公共施設をどのように維持管理していくか、専門家などの意見は欠かせないと思うが、専門家などの意見は取り入れられているのか。 また、この計画を実行すれば、毎日使う道路はよくなるのか。予算の都合でサービスの度合いを落とすことがないようお願いします。</p>	<p>本プランでは、土木構造物の専門家も交え、施設の劣化進行の考え方や維持管理のあり方などについて、意見を伺っております。専門家等の意見も踏まえ、限られた予算を最大限有効に活用し、道路を利用される方々にとって最適なサービスが提供できるようにしたいと考えております。</p>
<p>適切なメンテナンスを行うために、もっと点検に費用をかけてもよいのではないか。 また、点検データ蓄積のためのデータベースの構築が必要ではないか。</p>	<p>点検については、その施設の利用状況などから最適な点検方法や頻度で実施すべきと考えております。</p> <p>また、その点検データ等を有効に活用するために必要となるデータベース等の作成についても検討しております。</p>
<p>市街地において、渋滞がなく、安全に歩ける道路にして欲しい。</p>	<p>近年、宇治市を中心とする京都府南部地域では、府道京都宇治線での交差点改良や歩道設置、城陽宇治線での歩道の段差改善などの工事を実施しています。</p> <p>本プランでは、現時点で整備されている施設の維持管理を対象に検討しており、それに要する費用の縮減を目的としています。維持管理費の縮減により、新たな道路の建設や拡幅が実施できる範囲も多くなると考えております。</p>
<p>暗い道路を歩くのは大変不安です。明るくして欲しい。</p>	<p>京都府では、主要な道路の交差点においては、交差点照明を設置することとしています。交差点照明については、府民の皆様からの情報や、定期的な夜間パトロールにより、不備がある場合は器具の取り替え等を実施しております。</p>
<p>二輪車が駐車できる駐車場が少ない。</p>	<p>京都市域には、市営駐車場も多く、二条城、岡崎公園、嵐山観光駐車場などは、二輪車が駐車できます。事前に駐車場の状況を問い合わせたり、自動車の駐車場に止めるのも一つの方法ではないでしょうか。</p>
<p>道路内に設置されたマンホールや橋のジョイント部は滑りやすく、危険。設置を止めるか、滑り止めの処置をするなどが必要ではないか。</p>	<p>マンホールについては、上下水道、電気、電話などの各事業者により道路内に設置された施設であり、地下管類の点検等のため必要不可欠な施設です。このため、全てを無くすことはできませんが、交通の安全のためにも交差点部での設置は極力なくすよう指導しています。御指摘の趣旨も踏まえ引き続き事業者を指導していきたくと考えます。</p> <p>橋については、近年完成した橋は、なるべくジョイント部分を少なくした連続形式としております。また、新技術である「埋設ジョイント」を採用し、ジョイントを無くした例もあり走行性に配慮しています。</p> <p>既設の橋については、今後、ジョイント部の更新時期に合わせて滑り止めを施したジョイントを採用するなどの対応を検討したいと考えております。</p>
<p>峠の減速帯、凍結防止用の溝、わだち掘れが怖い。</p>	<p>減速帯は、スピードの出し過ぎを警告し、事故を未然に防ぐことを目的に設置しております。</p> <p>凍結防止用の溝が設置された舗装は「グルーピング舗装」といいます。路面凍結によるスリップ事後を防ぐことを目的としております。</p> <p>減速帯やグルーピング舗装は過去に事故が発生した場所等、最小限の箇所に設置しております。ご提案頂いた内容については、道路を利用される方々にとって、より安全となる道路づくりの参考とさせていただきますと考えております。</p> <p>また、「わだち掘れ」については、本プランにおいて「安全性」を評価する要素として取り入れることとしております。</p>
<p>道路の掘り返しを伴う工事について ・同じ場所を何度も掘り返しているように思う。一度にできないのか。 ・仮舗装がガタガタで危険 ・時間が経つとマンホールの部分に段差ができる。</p>	<p>道路上の工事については、道路利用者からの厳しいご意見を踏まえ、その縮減に取り組んでいます。京都では、国土交通省、京都府、京都市、京都府警や民間企業で構成する「路上工事縮減対策協議会」を設立し路上工事縮減対策を実施しています。</p> <p>その結果、路上工事事件数は随分減ってきていますが、まだまだ道路利用者からの苦情は多く寄せられており、引き続き取り組みを進めていくこととします。</p> <p>また、工事のため道路を掘り返した後は、一般の交通に支障にならないよう、いったん簡易な舗装（仮復旧）を行い、掘り返した場所の自然な沈下を待った上で、再度舗装（本復旧）を行うことが一般的な方法です。</p> <p>ご指摘の件は仮復旧の時点についての状況と思われると思います。もちろん、仮復旧であっても、一般の交通に供していますので、安全への配慮は必要不可欠であり、引き続き安全な通行が確保できるよう事業者へ指導していきたくと考えております。</p>