

「京都のみち2040(中間案)」に対する意見募集の結果

- 1 意見募集期間 令和元年10月1日から令和元年10月31日まで
- 2 寄せられた意見 7名・13件(同主旨の意見はまとめて整理しています。)
- 3 意見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
1	歩行者を巻き込む交通事故が多発しており、歩車分離対策など安全な道路環境の整備が必要。	これまでも「誰もが安心して歩ける道路整備」を重点施策として進めてきたところですが、依然として歩行者事故が発生している状況であり、引き続き、通学路や事故危険箇所を中心に、安心・安全な道路空間を確保する整備を推進することとしております。
2	川沿いに遊歩道や自転車道を整備することにより、幹線道路から自転車交通を分離し安全を図るだけでなく、健康づくりのサポートや災害時の緊急避難経路としても役立つ。 川沿いの自転車道は、両側に作り直すことが必要。	自転車利用者やサイクルツーリズムの増加を踏まえ、自転車通行空間の整備を推進することとしております。 なお、河川堤防等を活用した自転車道の整備にあたっては、道路管理者、河川管理者、市町村との連携が必要であり、今後研究していきたいと考えております。
3	歩きたくなる健康まちづくりの取組みとして、京都府内の道全体を路上喫煙禁止とし、歩道に受動喫煙防止を啓発するタイルを埋め込むなど周知に努められたい。	市町村や関係団体等と連携した「歩きたくなる健康まちづくりプロジェクト」の取組みの中で、受動喫煙防止の啓発などにおいて、道路施策が連携して取り組める方策についても検討していきたいと考えております。
4	インバウンドによる交流人口増加への対応や府県を超えて訪れる観光客を地域に呼び込むため、隣接府県や京都市との協働による道路ネットワークの整備が重要。 また、高速道路の暫定2車線区間の4車線化やミッシングリンクの早期全線整備を期待する。	「京都市+府域+近隣府県」で相互に人が行き交う観光周遊を促進するため、高速道路等の基幹道路や基幹道路と観光拠点をつなぐ道路などの広域道路ネットワークの整備を推進することとしております。 また、この広域道路ネットワークの実現・機能強化を図るため、関係機関と連携し、ミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化を促進することとしております。
5	大規模な災害が多発しており、災害に強い道路ネットワーク整備が必要。 また、災害が広域化・甚大化しており、人や物資等を輸送するために、隣接府県、全国につながる広域的な道路ネットワークが必要であり、高速道路等のミッシングリンクの早急な整備を期待する。	災害発生時に人員や物資等の緊急輸送や避難に係る交通が確保されるよう、緊急輸送道路等の道路ネットワークの整備・強化とともに、被災時の迂回路となる府道等の機能強化を推進することとしております。 また、この道路ネットワークの実現・機能強化を図るため、高速道路のミッシングリンクの解消や防災上の脆弱箇所における法面对策、冠水対策、耐震化等を推進することとしております。

	意見の要旨	府の考え方
6	観光・通勤等による渋滞の著しい地域における交通の適正化や整備の財源確保のため、観光バスや自家用車への課税・課金（ロードプライシング）の導入を提案する。	これまでも「渋滞のない道路整備」を重点施策として対策を進めてきたところですが、依然として、交通渋滞が著しい箇所が京都市以南に集中している状況であり、引き続き、ETC2.0等のビッグデータを設計に反映した交差点改良やバイパス整備、鉄道との立体交差等を推進することとしております。
7	市街地においては、商業施設の過剰集積などで渋滞が著しく、住宅地内の道路への流入が見られるため、広域的な幹線道路の整備が必要。	また、公共交通を含めた移動手段・経路を選択できる都市型MaaSの取組み等もあわせて検討していきたいと考えております。
8	多くの踏切がある地域では、交通円滑化や地域活性化の支障となっており、鉄道の高架化等による道路事情の改善が望まれる。	なお、渋滞が著しい地域における課税・課金（ロードプライシング）の導入については、今後の道路施策の検討課題の一つと考えております。
9	最先端技術の普及やそれに対応した整備は大変重要。そのために、従来の道路整備の枠を超えた交通課題としての取組み連携が必要。	府域においても実証実験を実施しているスマートシティの実現に向けた取組みやMaaSの取組みなど、まちづくりや様々な交通システムと連携した施策を検討していきたいと考えております。
10	道路事業費は、将来的にも維持管理系が増加すると思われるが、改築系予算を確保し、計画に示す将来に必要な道路整備を推進されたい。	今後も維持管理に要する費用は増加すると考えられますが、計画的・効率的なインフラメンテナンスをより一層推進し、将来に必要な道路整備を推進していきたいと考えております。
11	中間評価に当たっては、量的評価にとどまらず、地域にもたらした効果や本来の目的との整合などをあわせて評価するよう期待する。	主に数値による目標を示していますが、中間評価にあたっては、整備による様々な効果も考慮していきたいと考えております。
12	京都市山科区には、通勤通学に利用される道路が私道となっている地域が多くある。条例による公道への編入や拡幅整備が必要。	本計画は、京都府が管理する道路を対象としております。政令指定都市である京都市域の道路施策については、京都市の所管となります。
13	京都市において、京都刑務所の移転及び跡地活用が議論されている。この跡地に、区役所や文化会館等の公共施設を集中させるとともに、周辺の狭隘道路の拡幅整備を行い、その物件移転用地として活用することを提案する。	