

「(仮称)江戸川区道路長寿命化修繕計画(案)」の意見募集結果について

「(仮称)江戸川区道路長寿命化修繕計画(案)」に関する意見募集手続きは、令和4年2月15日から2月28日までの期間で行いました。その際、5名より計14件のご意見をいただきました。お寄せいただいたご意見及び区の考え方は、以下の通りです。

1 意見募集手続きの概要

(1) 意見募集期間

令和4年2月15日から2月28日までの間

(2) 周知方法

ア 区公式ホームページに掲載

イ 令和4年2月15日号の「広報えどがわ」に掲載

※土木部計画調整課窓口に関連用の印刷物を設置

(3) 意見の提出方法

ア 区公式ホームページ


イ 持込み又は郵送

(4) 提出先

土木部計画調整課計画係

2 意見募集の結果

	頂いたご意見	区の考え方
1	素晴らしいと思います。	今後も適切な維持管理を行ってまいります。
2	市民による道路通報システムの活用が望まれる。以下引用『東京都では、東京大学と連携し、都民と協働した道路管理を実現するため、道路の損傷や不具合を簡易に投稿することができる道路通報システムの試行を実施しています。道路通報システムは、東京大学等が中心となって開発した「My City Report for	本区では、令和4年3月より、LINEを活用した同様のシステムを運用しております。下記 URL 又は二次元コードをご参照ください。 https://www.city.edogawa.tokyo.jp/e004/kuseijoho/kohokocho/sns/index.html

	<p>citizens (以下「MCR 市民投稿アプリ」) というスマートフォンアプリを用います。MCR 市民投稿アプリは、都民の皆様が道路の損傷や不具合を発見した際に、スマートフォンのカメラと GPS を利用して投稿する仕組みです。』</p> <p>これを用いることで、労働環境を整えたり、迅速な対応につなげることができる。現在、都道だけでなく区市道でも活用されており、持続可能な道路整備をするために、江戸川区でも活用していただきたい。</p> <p>参考文献 道路通報システムの試行 東京都建設局 https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/shikou.html 東京都での My City Report for citizens 試行について https://www.mycityreport.jp/mcr_tokyo</p>	
3	<p>電柱の地中化を行った場合の記載をしてほしい。</p> <p>また、電柱の地中化の進捗状況や方針を示されている計画等を追記してほしい。</p>	<p>本計画は道路舗装の効率的かつ効果的な維持管理方法を示したものです。電柱の地中化については、災害時に避難路となる都市計画道路や区画整理などの面的整備に合わせ進めております。</p>
4	<p>江戸川区の歩道についての意見です 傾斜した歩道は基本的にはなくして欲しいです 私は高齢者です毎日ウォーキングしていますが大変歩きにくいです 平らな歩道を強く希望します 道幅の狭い歩道で傾斜していると車道を歩きたくなります 大変危ない思いをしています 車椅子 ベビーカー 歩行器 キャリアスーツケース 園児を4人程乗せた車等車道に落ちそうになるところを見ます 車庫のところの傾斜をなくす方法とし</p>	<p>歩道整備については「江戸川区が管理する移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準に関する条例」等に基づき行っています。</p> <p>今後も誰もが安全に安心して通行することができるやさしい道づくりを推進してまいります。</p>

	<p>ての案</p> <p>縁石を2階建てにする</p> <p>車道から歩道への縁石 歩道から車庫への縁石を設置すれば歩道は平らになると思います</p> <p>人に優しいまちづくりのために何卒ご検討お願い致します</p>	
5	<p>この計画のタイトルは、「道路長寿命化修繕計画」だが、舗装のことしか記載されていない。道路は、舗装だけでなく、がいきょや側溝、横断防止柵、照明なども含めて「道路」なのではないでしょうか。それらを全く記載しないのであれば、舗装管理計画ではないでしょうか。長寿命化の対象を舗装に絞るのであれば、その理由を記載すべきだと考えます。</p>	<p>頂いたご意見を踏まえ、「江戸川区道路舗装長寿命化修繕計画」に修正しました。</p>
6	<p>パブリックコメントを行うのであれば、「江戸川区土木公共施設の維持管理基本計画」はホームページにアップすべきです。</p>	<p>「江戸川区土木公共施設の維持管理基本計画」にて検討した内容を「江戸川区公共施設等総合管理計画」に示し、ホームページで公表しております。</p>
7	<p>p1 下から4行目で「ライフサイクルコスト」などを検討すると記載されているので、「ライフサイクルコスト」の検討結果を記載すべきだと考えます。</p> <p>ライフサイクルとは、建設から解体までにかかるコストのことを言うと思いますが、違っていたら削除させていただきます。</p>	<p>本計画で、これまでの管理方法に加え路面性状調査等の客観的な評価に基づき、計画的・効率的な維持管理を推進し、維持管理費用の平準化を図ることによってライフサイクルコストの低減につなげていきます。結果はP.19にお示ししております。</p>
8	<p>p9 図4-2では、事後保全として切削オーバーレイが記載されている。しかし、図4-3では事後保全の欄に「路盤までの修繕が必要となった際の工事」と書かれており、表現が矛盾している。そもそも、図4-3は概念を記載しているか、定義を記載しているのかがわからない。</p>	<p>図-4.2では限界管理水準になる前にひび割れ補修等を行う予防保全のイメージを示しております。図-4.3では予防保全と事後保全の一般的な違いを示しております。頂いた意見を踏まえ、図-4.3のタイトルを修正しました。</p>
9	<p>p9 図4.3では、予防修繕は、損傷が軽微な段階での工事と記載されており、その工法として切削オーバーレイが挙げら</p>	<p>切削オーバーレイ工法は、ひび割れやわだち掘れの損傷具合によって修繕する厚さを選択しており、予防保全と事後保</p>

	<p>れている。一方で、p14 から p16 では、損傷レベル大の対策工法で切削オーバーレイが記載されている。切削オーバーレイは、予防保全と事後保全双方で使用される工法であるのであれば、図 4.2 は他の工法を記載すべきだと考えます。</p>	<p>全双方で採用可能な工法です。</p>
10	<p>p11 に「舗装の損傷状態を評価する維持管理指標は、総合指標である MCI を採用する。」と記載されていますが、採用する理由もあわせて記載すべきです。</p>	<p>MCI は国土交通省策定の「舗装点検要領 (H28.10)」に定められた管理基準であり、道路舗装の損傷状態を路面性状調査で測定される「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「平たん性」によって定量的に評価する指標です。</p>
11	<p>表 4-4 備考欄に予防保全と記載されているが、対策工法から考えると MCI が 4～5 のうちに予防保全をすべきではないでしょうか。</p>	<p>P.11 表-4.4 より、管理基準である MCI=4 を下回らないよう、MCI=4～5 の「修繕が望ましい」段階で予防保全を実施する計画となっております。</p>
12	<p>使用目標年数について、修繕間隔は、過去の実績などから 16 年が妥当と記載されている。江戸川区では、これまで、予防保全型で修繕を行ってきたのか、事後保全型で修繕を行ってきたのかが記載されていないと、修繕間隔が妥当かどうか分からない。これまで事後保全型で修繕を行ってきたのであれば、予防保全型に転換することで修繕間隔は長くなるのではないのでしょうか。そうでなければ、予防保全工事分コストアップになると考えます。</p>	<p>本区ではこれまでも、予防保全型の維持管理を行ってきました。今後は、これまでの管理方法に加え、路面性状調査等の客観的な評価に基づき、計画的・効率的な維持管理に取り組んでまいります。</p>
13	<p>p18 6.2 予防保全型の将来予測は、この計画の最も重要な部分だと考えます。そのため、「どのように将来予測をしたのか」を具体的に記載すべきだと考えます。金額の根拠が全く示されず、170 億円削減されると書かれても計画の妥当性が判断できません。パブリックコメントを行うのであれば、金額の根拠を示し、計画の妥当性を区民に考えてもらう必要があると思います。あくまでも将来予測</p>	<p>事後保全は、損傷が重大な状況に進行した段階で路盤を含めた舗装打換え工法等 (P.17 写真-6.3) の修繕を想定して試算しています。</p> <p>予防保全は、損傷が軽微なうちに切削オーバーレイ工法等の修繕を実施し、損傷の進行を抑制します。</p> <p>以上の検討結果を P.19 図-6.3 にお示ししております。</p>

	<p>なので、記載した数字があっていたかどうかよりも、どのように考えたのかをきちんと示すべきだと考えます。なお、「MCI=4」以下となった箇所を対象に措置した場合の将来予測を実施した。」と記載されていますが、本当に「MCI=4」以下となった1.2kmを措置した将来予測なのでしょうか。</p>	
14	<p>p19に「事後保全型（損傷が進んでから修繕するパターン）によりMCIを同水準で維持した場合を予測した結果」と記載されているが、事後保全型（路盤まで補修が必要な状態）で、「MCI=5を維持する」とはどのような状態なのか説明をしてほしいです。事後保全型を選択する以上、MCI=5を維持することは出来ないのではないのでしょうか。</p> <p>また、路面性状調査結果から、路盤の損傷状態をどのように推定して、予測を行ったかを記載しないと、金額の妥当性が判断できないと考えます。</p>	<p>「MCI=5を維持する」というのは計画対象路線（幹線区道 約150km）の平均MCI=5を維持するということです。本計画における対象路線全ての平均がMCI=5を下回ることがない様、修繕を行い、30年後も同水準を維持することができるということです。</p>