

文京区無電柱化推進計画（案）について

1 策定までの経緯

- 平成30年 5月 議会報告（計画の策定について）
6月 第1回文京区無電柱化推進検討委員会開催
8月 第2回文京区無電柱化推進検討委員会開催
10月 第3回文京区無電柱化推進検討委員会開催
12月 議会報告（計画の素案について）
パブリックコメントの実施
- 平成31年 1月 第4回文京区無電柱化推進検討委員会開催

2 パブリックコメントについて

- (1) 実施期間 平成30年12月6日（木）から平成31年1月7日（月）まで
(2) 意見提出者数 17人・団体
(3) 意見件数 32件

3 文京区無電柱化推進計画（案）について

別紙1のとおり

4 「文京区無電柱化推進計画（素案）」に寄せられた意見及び区の考え方

別紙2のとおり

文京区無電柱化推進計画 (案)

平成31年1月

文京区

文京区無電柱化推進計画 (案)

目次

1	はじめに	1
	(1) 計画策定の背景	1
	(2) 計画の位置付け	2
	(3) 計画期間	2
2	無電柱化の推進に関する基本的な方針	3
	(1) 文京区における無電柱化の現状	3
	(2) 無電柱化の目的	5
	(3) 無電柱化の推進路線	6
3	無電柱化の推進に関する目標	10
4	無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策	13
	(1) 無電柱化事業の実施	13
	(2) 道路事業や再開発事業等に合わせた無電柱化	16
	(3) 占用制限制度の適切な運用	17
	(4) 関係者間の連携の強化	17
5	施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項	19
	(1) 広報・啓発活動	19
	(2) 住民への説明	19
	(3) 国や都への支援要望	20
	(4) 情報の共有	20

素案からの変更点

変更箇所	変更内容
P.7 図 2-2	緊急道路障害物除去路線の追加 (3 路線)
P.9 図 2-4	

1 はじめに

(1) 計画策定の背景

現在、都内には電柱が立ち並び、歩行者や車いす利用者等の通行を妨げているだけでなく、張り巡らされた電線が、景観を損ねることとなっている。

また、近年発生している大規模地震や台風などの自然災害では、電柱倒壊による道路の閉塞等により、避難や救急活動に支障が生じており、無電柱化による防災機能強化の必要性が認識されている。

このようなことから、平成 28 年 12 月に制定された「無電柱化の推進に関する法律」（以下「無電柱化法」という。）において、無電柱化を推進する上での意義・目的・役割分担・責務が明確にされ、国の「無電柱化推進計画」を基本として、都道府県及び市町村は、無電柱化の推進に関する施策についての計画を定めるよう努めることとされた。

国において、平成 30 年 4 月に「無電柱化推進計画」が策定されたことから、本区においても、区道における無電柱化を推進していくため、「文京区無電柱化推進計画」を策定する。

(2) 計画の位置付け

本計画は、無電柱化法第8条第2項において、策定が努力義務とされている「市町村無電柱化推進計画」として、本区における無電柱化事業推進に当たっての基本的な方針、期間、目標、施策などを定めるものである。また、「文京区都市マスタープラン」における道路に関する個別部門計画のうち、無電柱化に特化した計画であり、「文京区地域防災計画」、「文京区バリアフリー基本構想」、「文京区景観計画」などを関連計画と位置付ける。

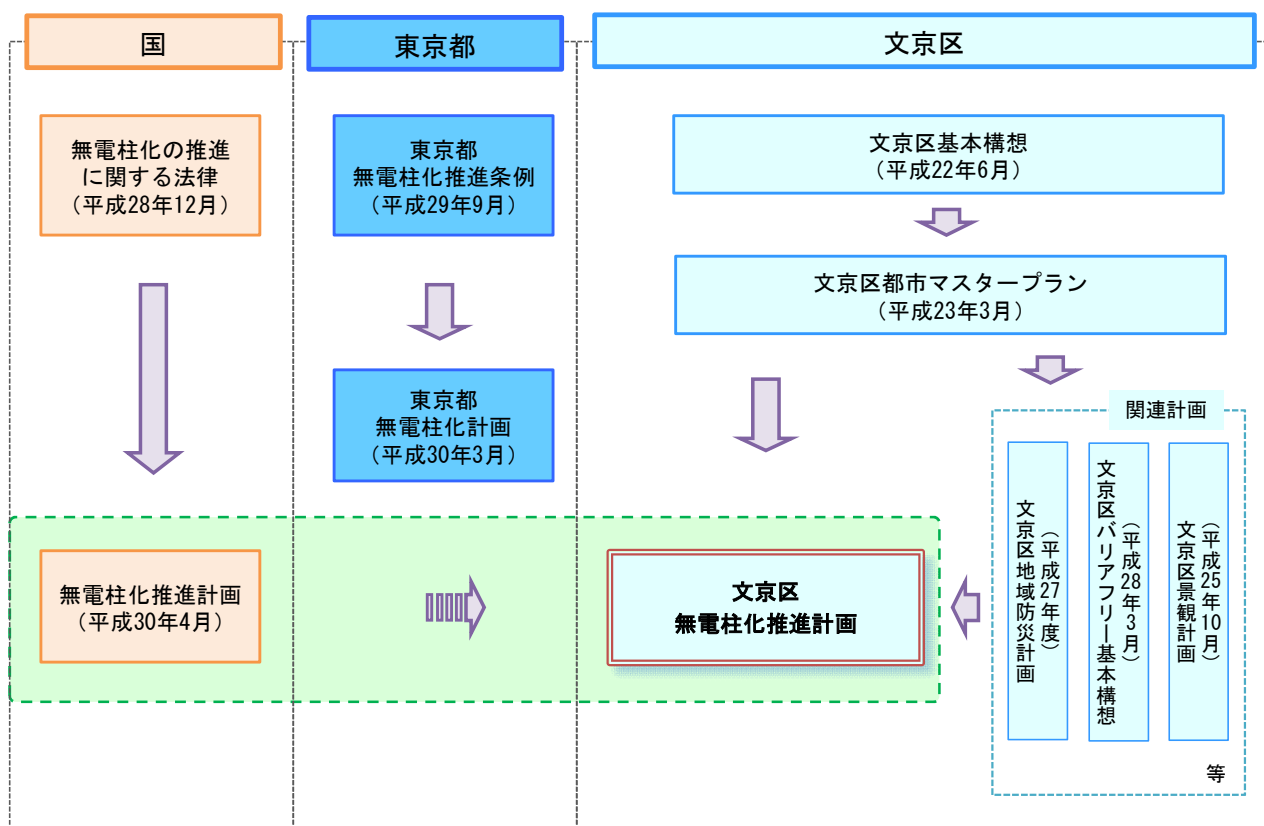


図 1-1 無電柱化推進計画の位置付け

(3) 計画期間

事業の推進に当たっては、事業着手から完成までに長期間を要するため、本計画の期間は、平成31年度（2019年度）から平成40年度（2028年度）までの10か年とする。この間の社会情勢の変化や計画の実施状況に適切に対応するため、概ね5年を目途に中間見直しを行なう。

また、国や都が推進計画の改定を行なった際には、必要に応じて見直しを行なう。

2 無電柱化の推進に関する基本的な方針

(1) 文京区における無電柱化の現状

ア 区内の無電柱化の現状

平成30年10月現在の、区内の道路における無電柱化整備延長は、国道で約6km、都道で約11km^{*}、区道で約3kmとなっており、国道・都道を含む区内の道路の約10%に相当する。(図2-1 文京区無電柱化現況図 4頁参照)

なお、現在も区内の複数の路線で無電柱化事業が行なわれている。

※国道・都道の整備延長は文京区調査による

イ 区道の無電柱化の現状

区道の総延長は約171kmあり、無電柱化率は約2%である。

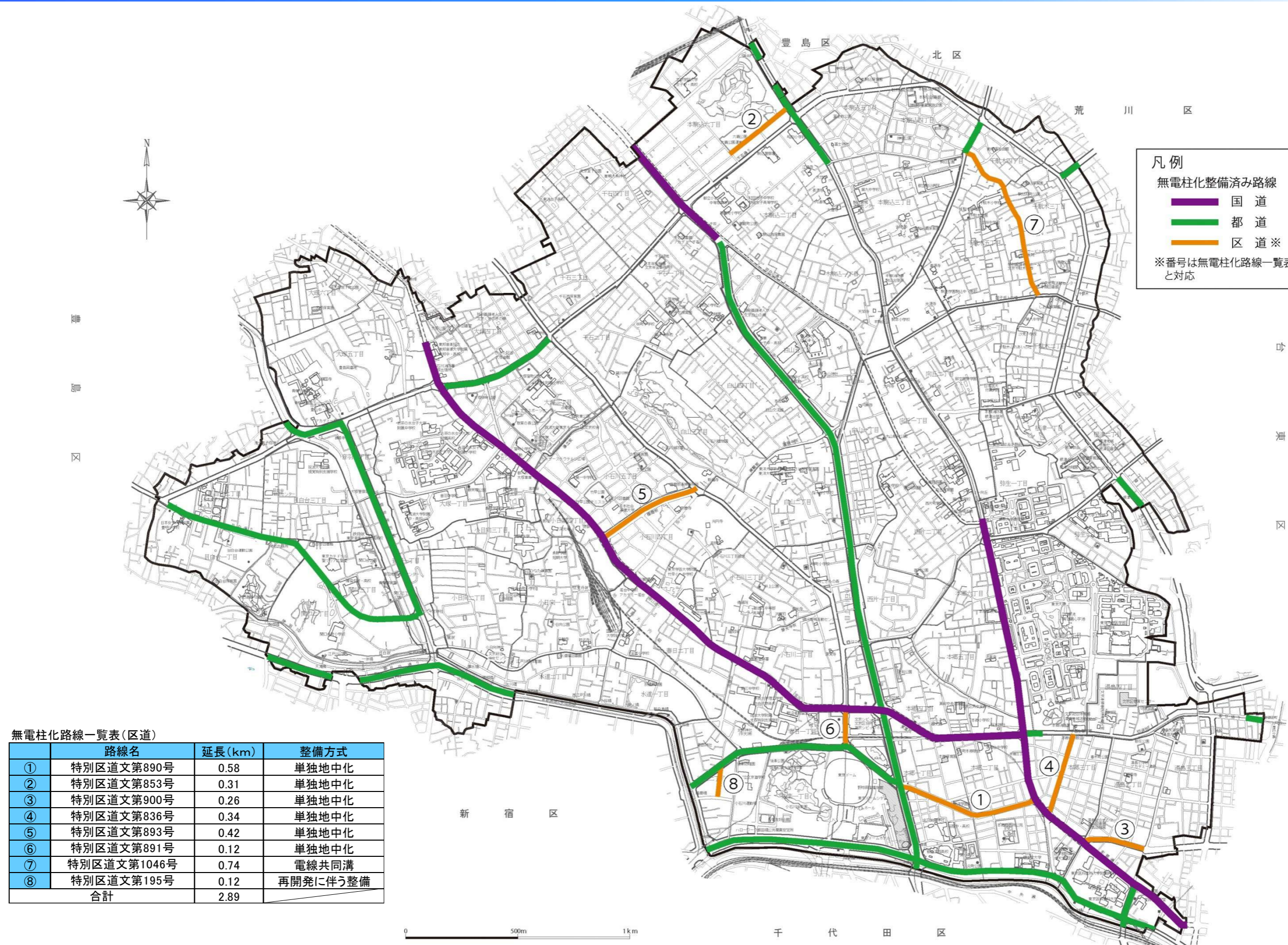
区道における無電柱化の実績は、電線管理者による単独地中化が6路線、再開発に伴う整備が1路線、区が行った電線共同溝方式による整備が1路線(特別区道文第1046号)となっている。

一般に、電線共同溝方式による整備では、地上機器(幅110cm×高さ145cm×奥行き45cm)を設置する場所が歩道上に必要となることから、原則として2.5m以上の歩道幅員を確保する必要がある。区道においては、2.5m以上の歩道幅員が連続して確保されている路線は区道全体の5%程度であり、無電柱化の推進を阻む要因の一つとなっている。

表2-1 無電柱化路線一覧表(区道)

	路線名	始点	終点	延長(km)	整備方式	事業年度
①	特別区道文第890号	本郷一丁目23番	本郷二丁目14番	0.58	単独地中化	1986
②	特別区道文第853号	本駒込六丁目14番	本駒込六丁目16番	0.31	単独地中化	1988
③	特別区道文第900号	湯島二丁目4番	湯島一丁目11番	0.26	単独地中化	1989
④	特別区道文第836号	本郷三丁目39番	本郷三丁目15番	0.34	単独地中化	1992
⑤	特別区道文第893号	小石川四丁目15番	小石川五丁目1番	0.42	単独地中化	1994
⑥	特別区道文第891号	春日一丁目16番	春日一丁目2番	0.12	単独地中化	1995
⑦	特別区道文第1046号	千駄木五丁目1番	千駄木四丁目10番	0.74	電線共同溝	2005
⑧	特別区道文第195号	後楽二丁目6番	後楽二丁目5番	0.12	再開発に伴う整備	2010
合計				2.89		

出典：文京区土木部道路課資料



凡例
 無電柱化整備済み路線
 国道
 都道
 区道※
 ※番号は無電柱化路線一覧表(区道)と対応

無電柱化路線一覧表(区道)

路線名	延長(km)	整備方式
① 特別区道文第890号	0.58	単独地中化
② 特別区道文第853号	0.31	単独地中化
③ 特別区道文第900号	0.26	単独地中化
④ 特別区道文第836号	0.34	単独地中化
⑤ 特別区道文第893号	0.42	単独地中化
⑥ 特別区道文第891号	0.12	単独地中化
⑦ 特別区道文第1046号	0.74	電線共同溝
⑧ 特別区道文第195号	0.12	再開発に伴う整備
合計	2.89	

図2-1 文京区無電柱化現況図

(2) 無電柱化の目的

本区は、以下の3点を目的として無電柱化を推進していく。

■ 災害に強い都市の整備

電柱や電線をなくすことにより、災害時に電柱倒壊の道路閉塞による避難や緊急活動への支障を防ぐとともに電線類の被災を軽減し、電気や電話などのライフラインの安定供給を確保するなど、防災機能の強化を図る。

■ 歩行空間の快適性の向上

歩道内の電柱をなくすことにより、高齢者や障害者、ベビーカー利用者などが移動しやすいバリアのない歩行空間を確保する。

■ 地域の魅力を生かした良好な景観まちづくり

視線をさえぎる電柱や電線をなくし、文京区らしい景観の向上を図る。

(3) 無電柱化の推進路線

無電柱化の3つの目的を実現するために、以下に該当する路線を無電柱化を推進する路線として取組を進める。

(図2-4 災害対策・歩行空間確保から重要な路線重ね図 9頁参照)

■ 緊急輸送道路及び緊急道路障害物除去路線（啓開道路）

緊急輸送道路は、災害時の避難や救急活動、物資輸送を担い、防災拠点等を結ぶネットワークとして、東京都が指定した路線である。

緊急道路障害物除去路線（啓開道路）は、「文京区地域防災計画」において、災害時に避難所や備蓄倉庫等への経路として指定され、他に先がけて障害物の除去等を行う路線である。

災害に強い都市の整備

(図2-2 災害対策から重要な路線図 7頁参照)

■ 生活関連経路

生活関連経路は、「文京区バリアフリー基本構想」において、高齢者、障害者等が利用する生活関連施設間の経路として設定された路線であり、バリアフリー化を推進することとしている。バリアフリー化に当たっては、電柱が通行の妨げとならないよう配慮することとなっている。

歩行空間の快適性の向上

(図2-3 歩行空間確保から重要な路線図 8頁参照)

■ 文京区らしい景観

「文京区景観計画」において、坂道、史跡などの文化的な資産、寺町や下町風情の残るまちのまとまり、尾根道や谷に配置された幹線道路や神田川、多くの人々で賑わう拠点、大規模な庭園等の緑のまとまりなど、文京区らしい景観を構成する要素や場所を区の「景観特性」として整理している。

また、このような景観特性は文京区の観光資源にもなっていることから、景観特性をより魅力的なものとするため、電柱や電線が良好な景観形成の妨げとならないよう、全ての区道において配慮していく。

地域の魅力を生かした良好な景観まちづくり

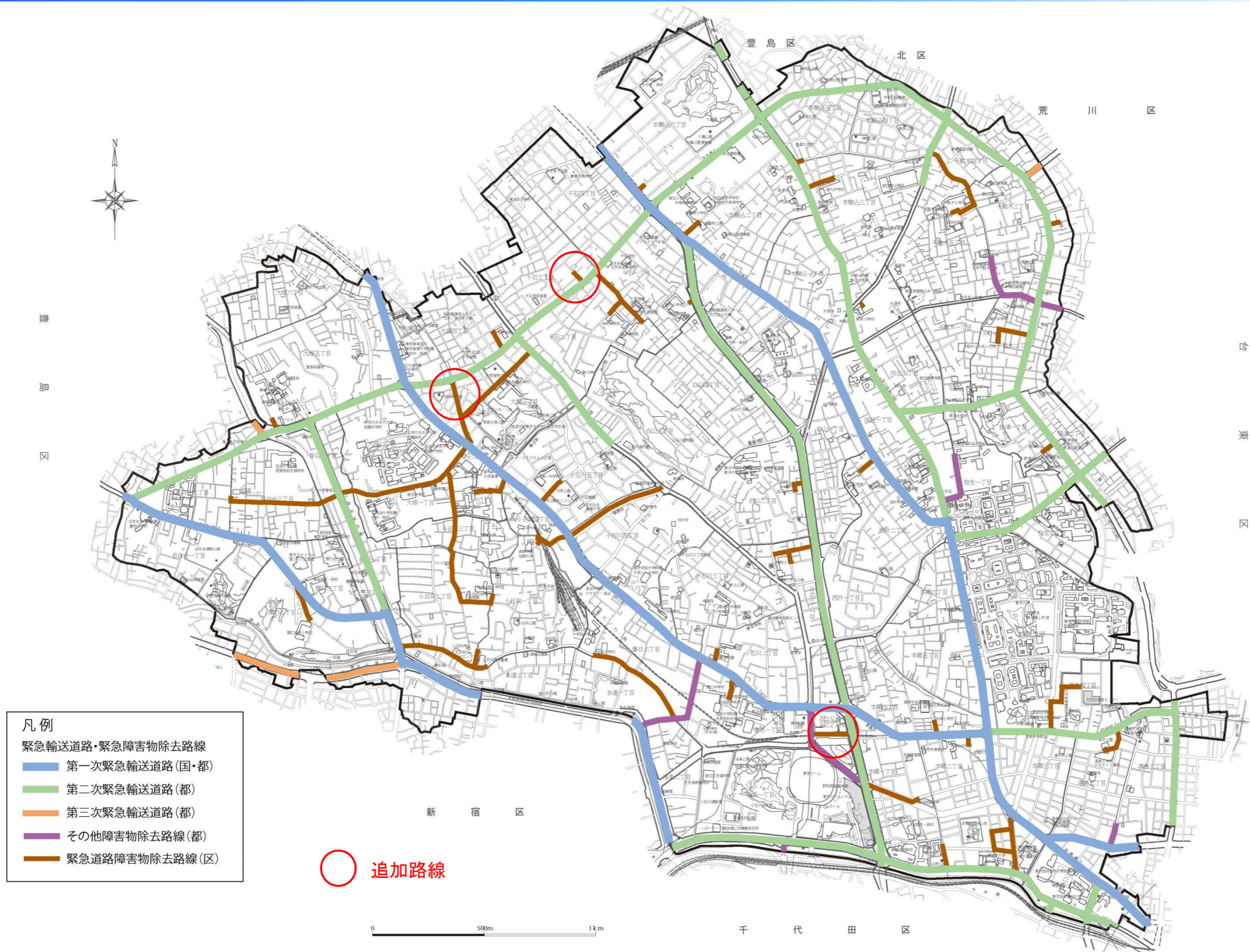


図2-2 災害対策から重要な路線図

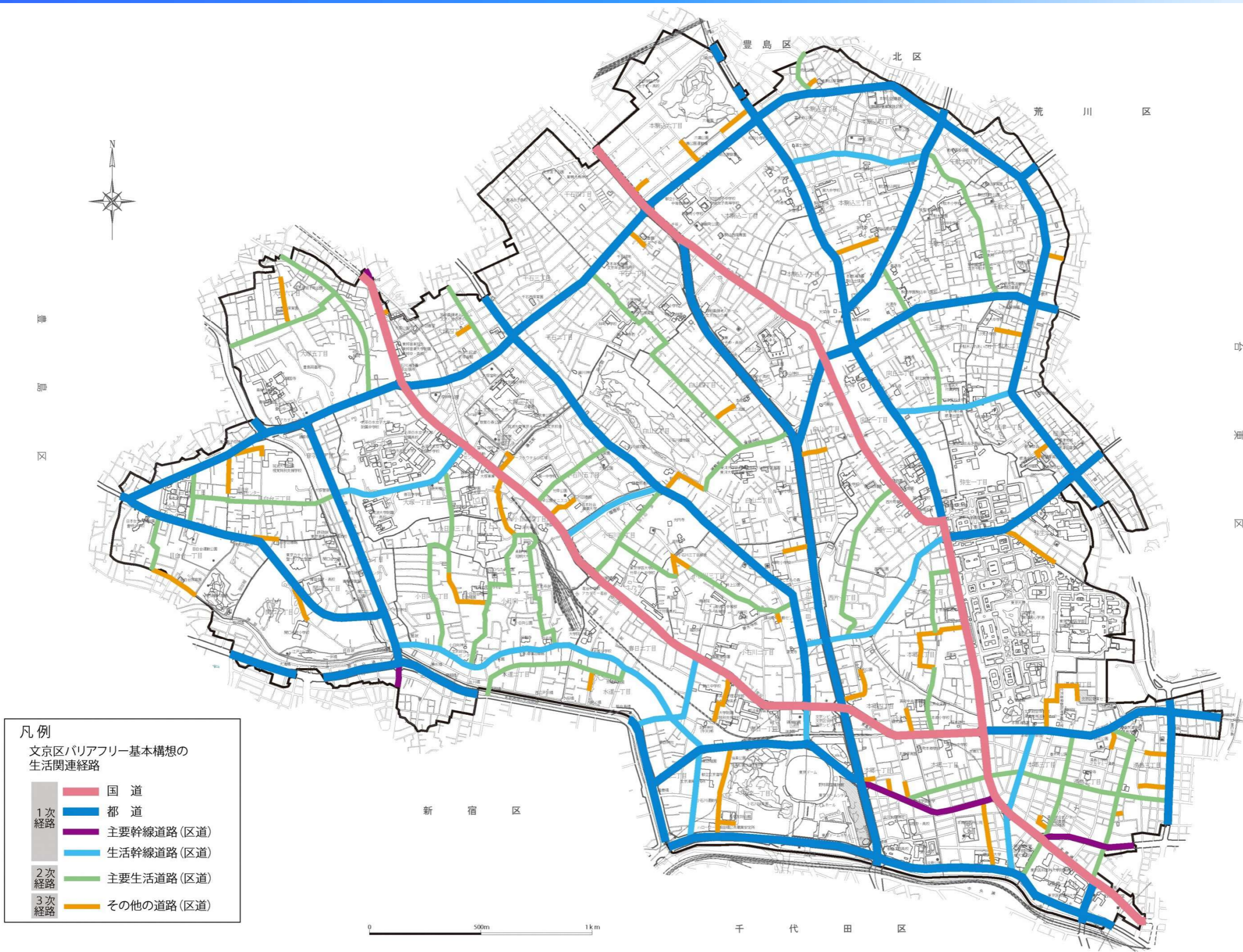


図2-3 歩行空間確保から重要な路線図

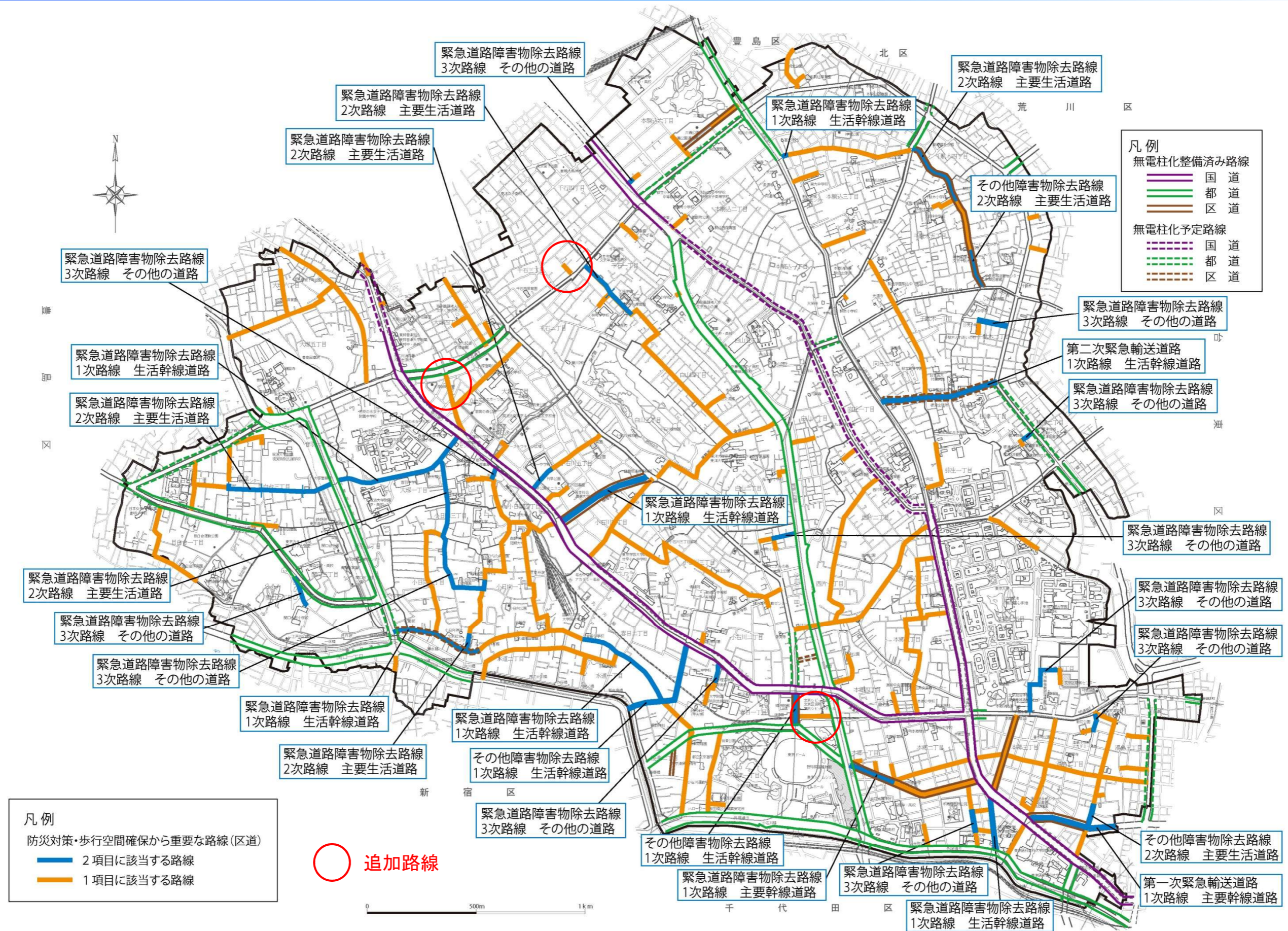


図2-4 災害対策・歩行空間確保から重要な路線重ね図

3 無電柱化の推進に関する目標

本計画の期間における推進目標は、次の2路線の無電柱化工事完了[※]とする。

(図3-1 無電柱化整備路線図 12頁参照)

- 区道第870号(日医大つつじ通り): 路線延長 約500m

〔目標〕平成39年度(2027年度)末までに無電柱化工事完了

- 区道第889号(巻石通り1期): 路線延長 約400m

〔目標〕平成38年度(2026年度)末までに無電柱化工事完了

※無電柱化工事完了には、電柱撤去後に行なう道路のバリアフリー工事までを含む
無電柱化対象路線の2路線に続いて事業を行う路線については、2路線の事業の進捗等を判断し選定する。

区道第870号(日医大つつじ通り)



区道第889号(巻石通り1期)

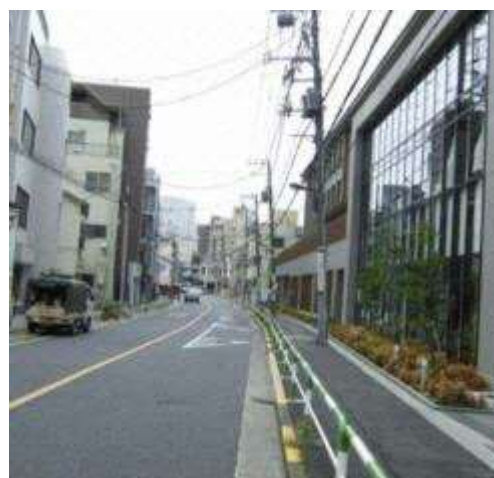


図3-2 無電柱化対象路線

無電柱化対象路線の2路線は、次頁表3-1にあるように災害対策・歩行空間確保の双方に位置付けられている重要な路線であり、かつ、既に事業として設計に着手している路線であることから、優先的に無電柱化を推進する路線とした。

なお、区道第889号は、東京都が無電柱化推進のために、歩道幅員2.5m未満の道路における無電柱化事業に対して、財政支援・技術支援を行う「東京都無電柱化チャレンジ支援事業」の対象路線である。

表 3-1 無電柱化対象路線の位置付け

路 線	路線の位置付け
区道第 870 号 (日医大つつじ通り)	災害対策の位置付け : 第二次緊急輸送道路 災害拠点病院 (日本医科大学付属病院) 歩行空間確保の位置付け : バリアフリー基本構想における生活関連経路 (1 次経路 生活幹線道路)
区道第 889 号 (巻石通り 1 期)	災害対策の位置付け : 緊急道路障害物除去路線 歩行空間確保の位置付け : バリアフリー基本構想における生活関連経路 (1 次経路 生活幹線道路) 東京都無電柱化チャレンジ支援事業の対象路線

今後は、コスト縮減、工期短縮、狭小道路における無電柱化手法などの活用や技術開発の動向を注視し、無電柱化が可能な路線を積極的に検討していく。

整備に当たっては、地域住民との十分な合意形成を図りながら、安全・安心・快適な道路となるよう推進していく。

- 凡例
- 無電柱化対象路線
 - 区道
 - 無電柱化整備済み路線
 - 国道
 - 都道
 - 区道
 - 無電柱化予定路線
 - 国道
 - 都道※
 - 区道
- ※出典：東京都無電柱化推進計画 (H26.12)

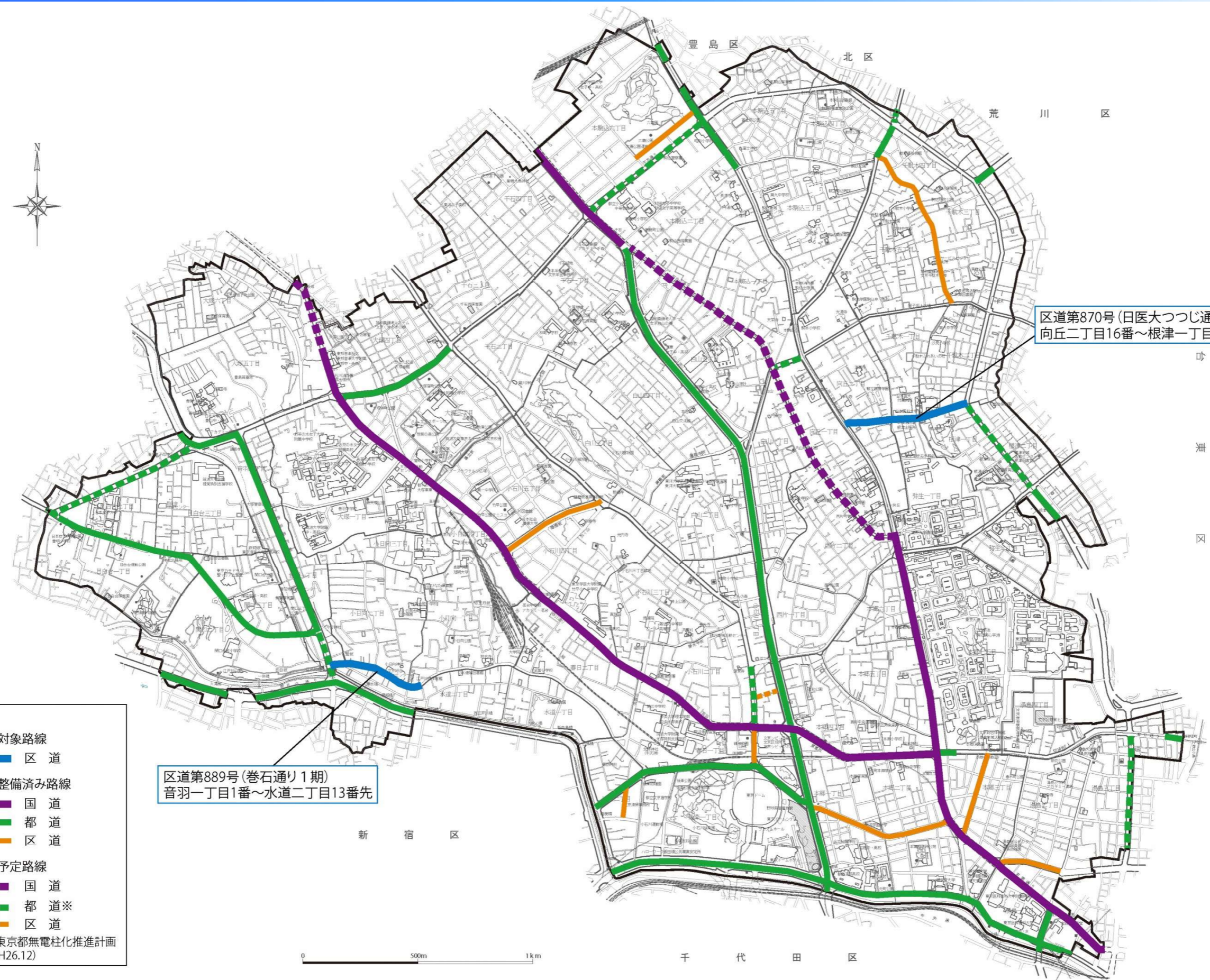


図3-1 無電柱化整備路線図

4 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

(1) 無電柱化事業の実施

区が実施する無電柱化事業においては、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」により建設及び管理について法的整備がされ、かつ、国や都の補助制度がある「電線共同溝方式」を無電柱化事業手法の基本とする。なお、地域の実情等によっては、その他の事業手法についても検討を行なう。

無電柱化の手法は、電線類を地中に埋設することにより、道路から電柱を無くす「電線類地中化方式」と、無電柱化したい道路の電線類を沿道建物の軒下や、別の道路等に移設することで電柱を撤去する「地中化以外の手法」の二つに大別され、図4-1のように区分される。

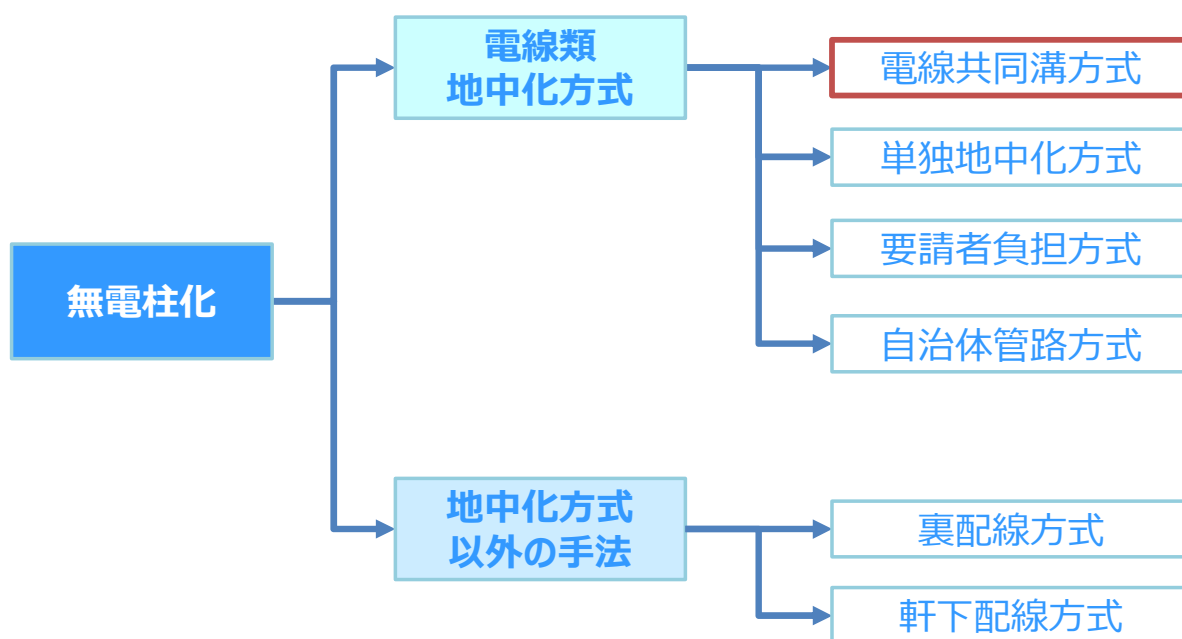


図4-1 無電柱化の手法

ア 電線共同溝方式

電線共同溝方式は、現在主流の整備手法であり、整備に当たっては地上機器（幅 110cm×高さ 145cm×奥行き 45cm）を設置する場所が歩道上に必要となることから、原則として 2.5m以上の歩道幅員が必要とされている。

無電柱化の進まない要因の一つとして、整備費用が多額となることが挙げられるため、国においては、低コスト手法である浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式、直接埋設方式によるコスト削減を図るものとしており、東京都においても、平成 29 年 1 月にコスト削減に向けた技術検討会を設置し、低コスト手法の確立を図っている。

これらのことから、本区においても整備に際しては、収容する電線類の量や道路交通の状況、既存埋設物の状況などに応じて、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、低コスト手法である浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式を積極的に採用する。また、幅員 2.5m以上の歩道の確保が困難な路線については、地上機器を街路灯等の柱上に設置するソフト地中化方式の採用も検討する。

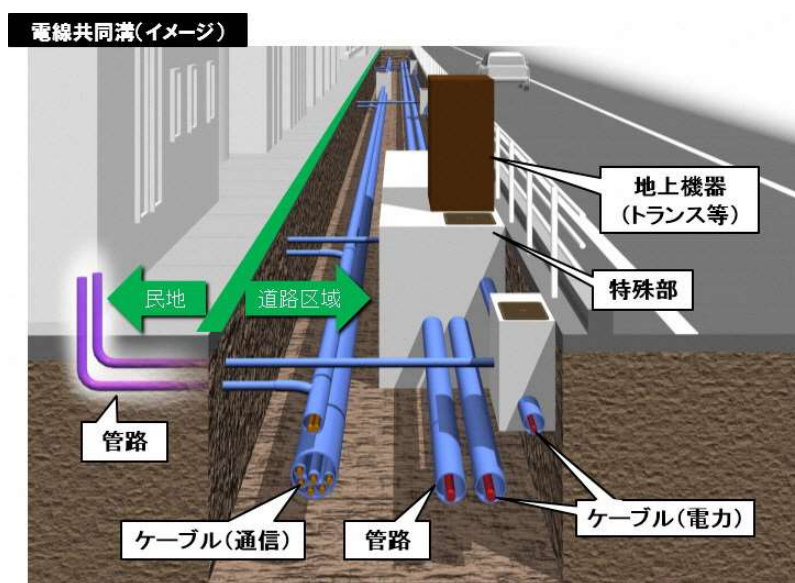
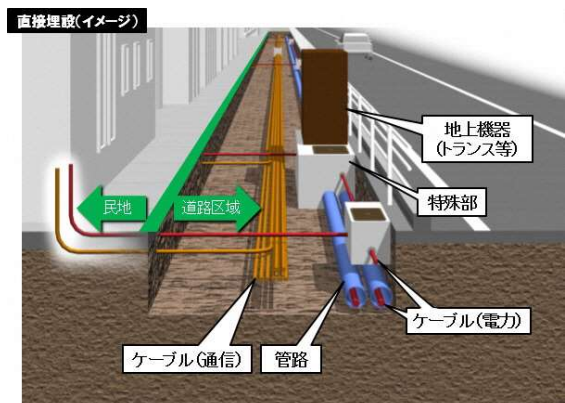
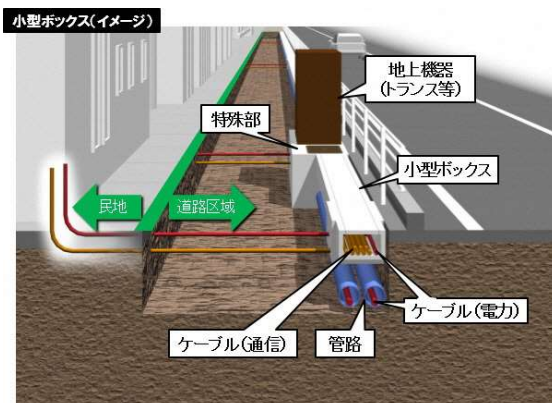


図 4-2 電線共同溝方式の概要（出典：国土交通省ホームページ）



- ・歩道が狭い又は無いなど、地上機器(変圧器)を設置できない場合に、機器(変圧器)を街路灯等の柱上に設置する方式

図 4-3 ソフト地中化の事例(千駄木小学校前通り)



- ・電力ケーブルと通信ケーブルの離隔距離基準の改定(平成28年9月施行)を受け、小型化したボックス内に電力ケーブルと通信ケーブルを埋設する方式

- ・主に海外において採用されており、電線類を直接地中に埋設する方式
- ・国内での採用実績はなく、沿道における開発事業や修繕に伴う舗装撤去時におけるケーブル防護の方法等が課題

図 4-4 小型ボックス活用埋設方式と直接埋設方式の概要

(出典:国土交通省ホームページ)

イ 単独地中化方式

単独地中化方式は、電線管理者が自らの費用で行なう無電柱化方式である。昭和61年から平成2年頃にかけては、無電柱化の約8割を占めていたが、電線共同溝方式が一般的となった現在では極めて少なくなっている。

一方で、道路管理者が行なう整備だけでは、無電柱化を推進していくことは困難であることから、国土交通省で実施している無電柱化推進のあり方検討委員会の中取りまとめ(平成29年8月10日)においても、単独地中化への支援について検討の必要性が述べられた。

本区においても、国の動向を注視し、電線管理者による単独地中化の実施に際しては、無電柱化の円滑な実現のため、事業についての情報共有に努めるとともに、地域住民との合意形成等に積極的に協力する。

ウ 軒下配線方式・裏配線方式

軒下配線方式や裏配線方式については、電線を建物の軒下や壁面もしくは裏通りから敷地の上空を通して設置する必要があることから、建物の建替えや権利者の変更などの際の対応が課題となっている。

対策については他の自治体の動向を注視するとともに、対応可能な路線においては、これらの方式についても検討を行なう。

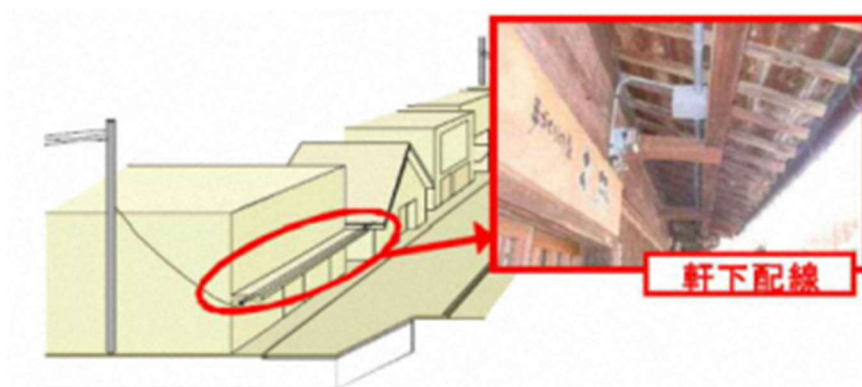


図 4-5 軒下配線のイメージ（出典：国土交通省ホームページ）

(2) 道路事業や再開発事業等に合わせた無電柱化

無電柱化法第 12 条に基づき、道路事業等が実施される際には、区は電線管理者に無電柱化事業を実施するよう要請するとともに、無電柱化事業を実施しやすいよう、施工時期等の適切な調整に積極的に協力する。

また、大規模な再開発事業が実施される際には、開発事業者の理解と協力を得て、開発区域内の無電柱化を積極的に働きかける。

なお、現在事業中の春日・後楽園駅前地区において、区道第 206 号の無電柱化整備を予定している。

(3) 占用制限制度の適切な運用

国が防災の観点から緊急輸送道路において実施している、新設電柱の占用を制限する措置について、区においても検討する。

なお、緊急輸送道路以外への新設電柱に係る占用制限措置の対象の拡大や、既設電柱の占用制限措置の実施については、国の検討状況を注視する。

(4) 関係者間の連携の強化

ア 既存ストックの活用促進

道路の下には、ガス管や水道管などの占用物が輻輳しているため、電線共同溝を整備する際には、占用物の移設工事が必要となるが、その工事に要する大きな費用と長い工期が課題となっている。

そこで、電線管理者が所有する管路やマンホールなどの既存ストックを、電線共同溝の一部として積極的に活用し、他の占用物の支障移設を回避することにより、コスト縮減と工期短縮を図っていく。

また、既存ストックを活用することで、電線共同溝の本体工事と引込管・連系管工事の一括発注が可能となり、さらなる工期短縮が期待できるため、積極的に活用していく。

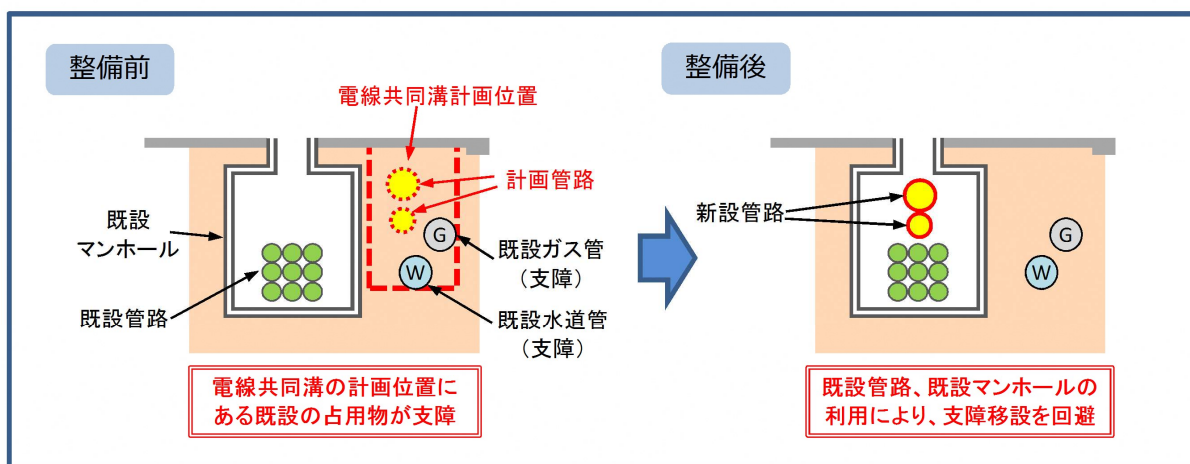


図4-6 既存ストック活用のイメージ

イ 推進体制

道路管理者、電線管理者、地方公共団体及び地元関係者などからなる地方ブロック無電柱化協議会（関東地区無電柱化協議会）や都道府県地方部会（東京都無電柱化地方協議会）を活用し、無電柱化の推進に係る調整を行う。

表 4-1 無電柱化の推進体制

地方ブロック 無電柱化協議会 (関東地区無電柱化協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ○地方ブロックにおける推進計画等の策定 (実施箇所を選定、集計等) ○地方ブロックの道路管理者、警察・総務・経産の地方局、 電線管理者等
都道府県地方部会 (東京都無電柱化地方協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ○都道府県単位での具体箇所の調整、集計 ○都道府県毎の道路管理者、警察、電線管理者等
路線ごとの企業者調整会議	<ul style="list-style-type: none"> ○具体の箇所の事業実施の調整 ○具体の箇所の道路管理者、電線管理者 等

また、ガス管や水道管などの占用物の工事が実施される際は、占用企業者等関係者が集まる道路工事調整会議等を活用し、工程等の調整を積極的に行う。

ウ 道路用地以外の土地の活用

区道は、歩道幅員の狭い路線が多く、歩道空間に余裕が無いことから、地上機器の設置場所として、学校や公園などの公共施設の敷地を積極的に活用する。さらに、大規模敷地の空地部等の民地への設置についても、所有者の同意を得て進めていく。

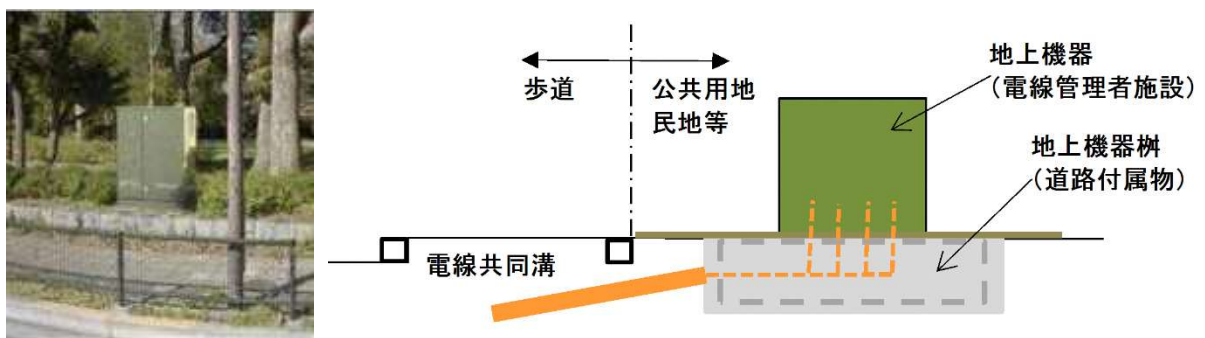


図 4-7 公共用地等への地上機器設置イメージ（出典：東京都無電柱化計画）

5 施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

(1) 広報・啓発活動

無電柱化の重要性に関する区民の理解と関心を深め、無電柱化事業に区民の協力が得られるよう、区報等を活用して無電柱化の実施状況とその効果等について周知するとともに、国や都が実施する「無電柱化の日（11月10日）」のイベントを活用するなど、無電柱化に関する広報・啓発活動を積極的に行う。



図 4-8 無電柱化に関するイベントなど

(2) 住民への説明

円滑な事業の推進に当たっては、地域住民の理解と協力が必要不可欠である。そのため、事業実施に向けては、地元町会に対する説明会の開催や沿道へのチラシ配布など、事業内容の周知徹底に努める。



図 4-9 無電柱化事業の地元説明会の様子

(3) 国や都への支援要望

ア 区への財政支援及び技術支援

無電柱化を推進していくために、国や都の補助金を有効に活用するとともに、補助率の引き上げや対象の拡大など、補助制度の拡充を国や都に要望していく。

また、無電柱化事業は専門性が高く、高度な知識や技術力が必要となるため、国や都が開催する講習会や研修会などに積極的に参加するとともに、技術開発等の推進及びその成果の普及についても国や都に要望していく。

イ 電線管理者への財政支援

現在の無電柱化整備は、主に電線共同溝方式で行っており、管路や特殊部などの本体部分の整備費用は道路管理者が、電線類を管路内に敷設する工事及び電柱を撤去する工事等は電線管理者が負担している。

無電柱化事業は、電線管理者の費用負担も大きいことから、その負担を軽減することにより、事業を促進することが可能となる。このため電線管理者への財政支援制度について、国や都に要望していく。



図4-10 電線共同溝事業に係る費用負担（出典：東京都無電柱化計画）

(4) 情報の共有

国及び都と連携し、無電柱化に関する情報の共有に努めるとともに、本区の実情について、積極的に発信していく。

「文京区無電柱化推進計画（素案）」に寄せられた意見及び区の考え方

■ 意見募集の概要

件名	文京区無電柱化推進計画（素案）
意見の募集期間	平成 30 年 12 月 6 日から平成 31 年 1 月 7 日
意見の提出方法	任意の書式にて郵送・メール・ファックス
意見を提出した 人・団体数及び件数	17 人・団体 32 件

■ ご意見に対する区の考え方

〈計画全般について〉		
No.	意見	区の考え方
1	<p>防災の観点から見た場合、主要区道が無電柱化推進計画（素案）における無電柱化対象に見えるが、文京区内には狭小道路が数多く存在し、災害対策としてみた場合は、主要区道の次に必要性があると感じるが、この狭小区道に対する計画や考えが一切述べられていない。</p> <p>この点を明確化すべきである。</p>	<p>素案 P. 6 に記載のとおり、本計画における防災上の重要な路線としては、緊急輸送道路及び緊急道路障害物除去路線（啓開道路）と位置付けており、道路の幅員等で判断しておりません。</p> <p>なお、P. 11 で述べたように狭小道路の無電柱化整備については、都の支援を受け行う区道第 889 号の整備状況や、国や都の新技术の開発、他自治体の先進事例なども含め研究してまいります。</p>
2	<p>素案の中で示される無電柱化の目的の内、3 番目の景観について具体的な方針が示されていない点が問題である。景観を優先的に整える場所は文京区の象徴的場所であるべきで、歴史的建造物・史跡・庭園の周辺、文教地区などになるはずである。区民が無電柱化の効果を身近に実感できる場所を優先すべきである。</p>	<p>文京区景観計画において「文京区らしい景観」は、歴史・文化だけでなく、地形（坂道）、まちなまとまり、幹線道路や神田川といった骨格、多くの人々にぎわう拠点、大規模な緑のまとまりや人の活動といったそれぞれの景観特性が相互に結びついて存在することで形成されていることから、素案 P. 6 に記載のとおり、電柱や電線が良好な景観形成の妨げとならないよう、全ての区道において配慮するものとしております。</p>
3	<p>西片は明治以降の貴重な住宅が保存されている、建築学上貴重な町です。案 P. 5 の（2）無電柱化の目的のうち、「地域の魅力を活かした良好な景観まちづくり」は、区内では「学者町」西片こそ相応しいと考えます。</p>	
4	<p>素案には、「現在進められている下記 2 路線に続いて事業を行う路線は、進捗等を判断して選定する」、とあります。無電柱化が必要と考</p>	<p>素案 P. 11 に記載のとおり、コスト縮減、工期短縮、狭小道路における無電柱化手法などの活用や技術開発の動向を注視し、無電柱化が可</p>

No.	意見	区の方考え方
	えられる道路であれば、区は前向きに取り組むと考えてよろしいでしょうか。	能な路線を積極的に検討してまいります。
5	<p>無電柱化には大いに賛成だが、税金を使って無電柱化するというスキームそのものが途方もない時間を要するので現実的でない。行政は無電柱化を自ら手掛けるだけでなく、むしろ無電柱化が自律的に進むような条例の制定やその前提となる利害関係者の理解を得ることに努力すべき。</p> <p>たとえば、ヨーロッパなどに見られるように電力会社や開発業者に無電柱化を義務付け、その一方受益者にもトランスの受け入れなど一定の責務を課す。一方で、住宅地の無電柱化を促進するために、一定の地域において自主的に無電柱化を手掛ける場合の助成や税金の減免などを導入する、など。</p>	<p>素案 P. 15「イ単独地中化方式」や P. 16「(2)道路事業や再開発事業等に合わせた無電柱化」、P. 17「(3) 占用制限制度の適切な運用」で述べたように、道路管理者が行う整備だけでなく、道路事業に合わせた電線管理者への無電柱化の要請や、開発事業者に対し開発区域内での無電柱化を働きかけるとともに、占用制限制度を区においても検討してまいります。</p> <p>また、ヨーロッパ等の事例につきましては、今後、無電柱化を推進していく上で参考とさせていただきます。</p>
6	<p>都心部を中心に既存の道路の地下空間は占用物が輻輳しており、今でも占用物の維持管理のためのスペース確保は大変難しい状況となっています。今後、無電柱化が進むと、さらに地下空間のスペース確保が困難となります。</p> <p>低コスト手法の導入は、無電柱化の推進に向けて重要な取り組みと理解しますが、P. 14 にそのひとつとして掲げられた「浅層埋設方式」の導入が進み、既存ガス管の直上付近に電線が敷設される場合、ガス管の維持管理が困難となる可能性があります。</p> <p>これにより区民の皆さまへの都市ガスの安定供給が阻害されることにつながりかねません。</p> <p>以上から、無電柱化計画の検討にあたっては、電線の占用条件（埋設深さ、埋設位置、他埋設物との離隔等）を明確にし、情報開示を行うなど、適切な運用に向けて検討をお願いいたします。</p>	<p>無電柱化の推進に当たっては、路線ごとに企業者調整会議を行い、各占用企業者から意見を伺いながら、整備方法や整備位置などを検討してまいります。</p>
7	<p>短期集中的に無電柱化を進めた場合、路上工事や関係埋設企業者間の調整業務の増加によ</p>	<p>素案 P. 18「イ推進体制」に基づき、計画的に無電柱化を推進してまいります。</p>

No.	意見	区の考え方
	<p>り、工事進捗等に影響を及ぼし、ひいては区民の生活に影響を与える可能性があります。</p> <p>したがって、電線地中化の整備計画に際しては、関係する企業者等への影響なども考慮し、P. 18 の推進体制を基に計画的に推進していただくよう要望いたします。</p>	
〈個別の路線について〉		
No.	意見	区の考え方
8	<p>区道第 892 号は緊急輸送道路である言問通りの延長に位置し、本郷通りと白山通りを結ぶ重要な幹線道路である。</p> <p>地域の避難所である誠之小学校へのアクセス道路としても重要であり、災害時には避難・救援・消防活動を担う重要な路線である。</p> <p>素案によれば国・都のみならず、区においてもそのことが認識されていない。</p> <p>区道第 892 号が緊急道路障害物除去路線に指定され無電柱化が早急に実施されることを強く求める。</p>	<p>はじめに、区が選定する緊急道路障害物除去路線については、国及び都が選定した路線に連結した道路で、備蓄倉庫、避難所、給水拠点、緊急病院、妊産婦・乳児救護所を結ぶ路線を基準としており、全ての避難所等への輸送ルートは既に確保していることから、当該道路を新たに選定する予定はありません。</p> <p>なお、区では緊急道路障害物除去路線の道路啓開業務終了後、選定路線以外の区道についても、地域の状況などを勘案し、順次、障害物除去作業に取り組んでまいります。</p>
9	<p>防災対策・歩行空間確保から重要な路線に区道 892 号が 1 項目該当となっているが、緊急道路障害物除去路線（区）に指定し、2 項目該当となるようにすべきである。</p> <p>理由 言問通り（主要地方道環状三号線 319 号）は緊急・景観の観点から無電柱化が計画されている（台東区浅草で実施中）。</p> <p>区道 892 号は、この都道 319 号都道と接続しており、無電柱化推進計画（素案）の地図を見ても重要と見える。</p>	<p>次に、無電柱化を実施する路線については、素案 P. 6 「(3) 無電柱化の推進路線」に記載した、3 つの目的を実現するための考え方を踏まえて選定してまいります。</p> <p>本計画における無電柱化対象路線 2 路線については、素案 P. 10 に記載したとおり、区道第 870 号は第二次緊急輸送道路かつ災害拠点病院を有する路線であり、文京区バリアフリー基本構想における 1 次経路の生活幹線道路であることから、また、区道第 889 号は緊急道路障害物除去路線であり、文京区バリアフリー基本構想における 1 次経路の生活幹線道路であり、都の無電柱化チャレンジ支援事業の対象路線であることから選定しております。</p> <p>無電柱化対象路線 2 路線に続いて事業を行う路線については、2 路線の事業の進捗等を判断し、区政の状況の中で、すべての区道の中か</p>
10	<p>区道 892 号は緊急輸送道路である言問通りの延長に位置し、本郷通りと白山通りを結ぶ重要な幹線道路です。</p> <p>地域の避難所である誠之小学校へのアクセス道路としても重要であり、災害時には避難・救援・消防活動を担う重要な路線です。</p> <p>区道の緊急道路障害物除去路線は東西比べると西側に多く、東側に少ない配置となっている</p>	

No.	意見	区の考え方
	<p>まず（素案7ページ）。</p> <p>区道 892 号が緊急道路障害物除去路線に指定され無電柱化が早急に実施されることを強く求めます。</p>	<p>ら選定し、事業化してまいります。</p> <p>なお、今回いただいた個別の路線についてのご意見は、今後の路線選定を行う際の参考とさせていただきます。</p>
11	<p>折角無電柱化が進んでいる本郷通り、白山通りを結びつける区道第 892 号線は防災上も又、発災時の緊急通行道路としても無電柱化すべきものと思います。</p> <p>住宅街西片に通ずる車道の起点を 892 号線は複数持っているため、広域の安全という面から無電柱化道路の候補としていただきたいと思います。</p> <p>珍しい陸橋（清水橋）がかかるといふ景観上の利点も持つ道路です。</p>	
12	<p>区道第 892 号の無電柱化を極力早期に実現していただきますようお願いします。</p> <p>区道第 892 号は生活道路とはいえ、都道 301 号と国道 17 号を結ぶ役割を担い、今般の清水橋の架け替え工事による片側通行時の車両の渋滞ぶりを見て、その重要性を改めて感じております。</p> <p>発災時の幹線道路間の円滑な交通を確保するためには、区道第 892 号の無電柱化が不可欠であります。</p> <p>沿道には医療機関、保育園などもあり、歩行空間の拡張の必要性も常々感じております。</p> <p>蛇足になりますが、区道第 892 号の総延長距離は、1キロ内外と思われ、それほど長距離ではないため、無電柱化のパイロット・プランの一つと考えて早期に手を付けることも可能かと思えます。</p>	
13	<p>区道第 892 号は通称清水橋下（から橋）通りと呼ばれており、無電柱化された本郷通りと白山通りを結ぶ主要生活道路であるため、無電柱化したい。</p>	
14	<p>まずは多くの区民の安全を考慮すべきで、既に無電柱化されている第一次緊急輸送道路</p>	

No.	意見	区の考え方
	<p>(国、都)と第二次緊急輸送道路(都)などに挟まれて、日常的に交通量の多い区道の生活幹線道路から整備計画が進められるべきであると考えます。とりわけ生活幹線道路周辺に広域避難場所や地域医療に従事する医療施設があることなどは、優先条件に入ると考えられます。これに該当する路線としては区道第 892 号清水橋下通りだと思われます。</p> <p>そして、不可欠なのは住民の理解です。区域内ではすでに 2 年前から、町会の有志により定期的に、無電柱化について啓蒙する B5 版両面印刷の「無電柱化を考える」が毎回 1,700 部ほど配布され、すでに 4 号となって、無電柱化に対する住民の理解を深めている地域だと考えます。これに該当する路線は区道第 892 号清水橋下通りです。</p> <p>多額の予算を必要とする無電柱化は、税金の無駄遣いのようにも考えられてきました。そのような無理解によって、日本は今や無電柱化の後進国となっています。税金の使途はほかにもたくさんありますが、安心や安全もタダでは手に入りません。起きてほしくない災害に直面したとき後悔しないためにも、文京区の無電柱化推進計画を一刻も早く進めていただきたいと考えます。</p>	
15	<p>清水橋下の通り(区道第 892 号)は白山通りと言問通りを結ぶ重要な通りです。緊急事態が起きた場合は電柱が倒れていたりすると支障がおおいにあります。ぜひともここは無電柱化していただきたい。</p> <p>清水橋が架け替えられたので、区道第 892 号は緑の散歩道として、景観的にも電柱がない方がよいと考えます。</p>	
16	<p>素案 9 ページの図 2-4 によると、区道 892 号は防災、生活のいずれの点からも重視されていないようだが住民から見ると行政側のそのような現状認識は誤りである。この地域では都市</p>	

No.	意見	区の考え方
	<p>計画道路環状3号線が未整備であり、災害時に緊急輸送道路である言問通り、白山通り、本郷通りを結ぶ重要な役割を果たすのがこの区道892号である。また、避難場所である誠之小学校へのアクセス道路ともなるため、この道路は緊急輸送道路相当として扱われるべきである。そのような現状認識のもとに、無電柱化計画策定の際には区道892号を緊急度の高い路線として整備を急いでいただきたい。</p>	
17	<p>区道第892号(言問通り)は田町町会の中央を貫き、西片1丁目と本郷4丁目の境で災害時電柱が倒れて通行不能になるとまさに町会が真っ二つに分けられた状態になってしまいます。早い時期の無電柱化を希望します。</p>	
18	<p>区道892号及び西片阿部通り(国道17号線と区道892号をつなぐ通り)を無電柱化の対象になるように素案に追加してほしい。</p> <p>理由:素案9ページの図2-4によると、緊急道路障害除去路線を無電柱化対象路線としています。確かに災害時等、緊急道路障害除去路線は、最重要と考えます。ただ、女性として、特に日々の生活を考えて頂きたい。</p> <p>災害時等、緊急道路障害除去路線により、災害時物資を運ぶことができます。無電柱化された緊急道路障害除去路線がふさがれ、物資が運べない時に生活を守る立場として困ります。そのために緊急道路障害除去路線を補完(横断)できる区道892号も無電柱化の対象にして頂きたい。</p> <p>災害から数ヶ月経った後、幼子や老人は、ストレス解消も兼ね、外出をしたくなります。ベビーカーや車椅子が必要な幼子やお年寄り、外出は難しいです。西片阿部通りも無電柱化の対象にしてほしいのです。災害対応は、長期戦です。物資の運搬だけでなく、精神的な改善も考慮すべきと考えます。</p> <p>西片阿部通りは、緊急道路障害除去路線と緊</p>	

No.	意見	区の考え方
	<p>急輸送道路(白山通り)も横断的につなげることも出来ます。</p> <p>日々の生活においても、景観も需要です。素案の中で示される無電柱化の目的の内、3番目の景観から無電柱化が必要な道路を明記されていませんが、阿部通りは、景観的にも充足できる通りです。幼子やお年寄りにとって、景観のいい通りを歩けることは、とても重要で、日々のストレス解消にもつながります。</p>	
19	<p>西片を南北に貫く通称「阿部通り」は、現在無電柱化が進められている国道17号と区道第892号を結ぶ西片の主要生活道路であるため、無電柱化したい。</p>	
20	<p>国道17号から誠之小学校(避難所)に続く道路は緊急道路障害物除去路線(啓開道路)であり、防災上重要な道路であることから無電柱化したい。</p>	
21	<p>誠之小学校は五町会(西片町会、丸山福山町町会、丸山新町町会、向丘一丁目町会、白山前町会)の住民が災害のときに避難する施設です。避難施設としての役割が期待されますが、誠之小学校前の通りで電柱が倒壊しますと、近くの国道17号・第一次緊急避難道路からの救急車や緊急車が通れません。また、避難物資が容易に運べません。</p> <p>現在、この道は緊急時の啓開道路(緊急道路障害物除去路線)として、発災の際、文京区が委託している民間業者が電柱などを除去するように契約を結んでいます。しかしながら、果たして発災のおり、忙しい業者がすぐに電柱など除去しに来ることができるでしょうか。</p> <p>啓開道路は区内にたくさんありますが、啓開に頼らず無電柱化することで安心な避難施設にしてほしいと思います。ここに掲げたのは一つの例です。</p>	
22	<p>西片1丁目、2丁目より、緊急輸送道路である白山通りに抜ける唯一の道である福山坂周</p>	

No.	意見	区の考え方
	<p>辺は電線等が非常に複雑に絡む一帯となっている。</p> <p>大災害時には緊急車両、歩行者ともに通れなくなる可能性が大きいと考えられ、無電柱化がその防止のために有効と考えられる。</p>	
23	<p>東京のような大都市においては無電柱化の推進が必須だと思いますが、文京区のようなその中心部に位置する住宅地においては、災害発生時の緊急避難のためにも無電柱化は欠かせません。</p> <p>西片は住宅地として夜間の人口密度が高いです。現状の電線網の状態を考慮すると、災害時に路上に垂れ下がった電線を避けながらの避難移動は極めて困難で、不可能になることも想定されます。</p> <p>年々、言問通りの清水橋下通りの車両交通量が増えております。それに伴い西片の住宅地内、西片児童公園周辺の道路を抜け道として使用する車両が増加しているほどです。</p> <p>是非とも、西片でも無電柱化を実施するようお願い申し上げます。</p>	
24	<p>白山駅からコープ東京前の道と交差点付近が、平時も混雑していることから、優先的に無電柱化を試みていただけると幸いです。上記の箇所については植え込みの撤去等も併せて検討いただけると幸いです。</p>	<p>白山駅から白山上交差点までの路線は東京都の管理する都道となります。</p> <p>都が策定している東京都無電柱化計画及び東京都無電柱化推進計画において、当該路線については、都市計画道路の拡幅事業の実施に合わせて無電柱化整備を行う路線とされています。</p>
〈その他〉		
No.	意見	区の考え方
25	<p>見た目より西片町の安全を優先してほしい。</p> <p>速度を上げた車両の対策をしてほしい。</p> <p>凸凹を付けるなど</p> <p>特に清水橋の坂</p> <p>電柱 見た目はどうでもいい、自己満足だ。</p>	<p>無電柱化は、景観面だけでなく、災害時の防災機能の強化や歩行空間の確保といった観点からも重要と考えております。</p> <p>また、道路整備に当たっては、地域の意見を踏まえながら安全対策を検討してまいります。</p>

No.	意見	区の考え方
26	<p>西片町内は無電柱化がなされれば理想的だが、道路の幅等から難しい場合も多いと思います。</p> <p>その場合でも現在あまりに見苦しく何本もかかっている電線類をきれいにまとめてほしいと思っています。</p>	<p>幅員の狭い路線の無電柱化整備については、国や都の新技术の開発、他自治体の先進事例なども含め研究してまいります。</p> <p>また、裏配線方式や軒下配線方式などの地中化以外の無電柱化方式についても他の自治体の動向を注視してまいります。</p>
27	<p>作業過程で街路樹が伐倒されるケースがありますが、歴史的な景観など配慮しながら、慎重な作業計画を行って下さい。</p>	<p>街路樹につきましては、特に区道のように幅員の狭い路線では、限られた道路空間に地上機器や管路などを配置するため、多くの場合、やむを得ず撤去等が必要となります。</p> <p>事業の実施に当たっては、可能な限り街路樹を残すように計画し、住民の方々にご理解とご協力をいただけるよう努めてまいります。</p>
28	<p>既は無電柱化した所を見ると街路樹が殆どなくなっている。文京区らしい景観の維持のためにも、無電柱化と緑の保存、共存に研究と努力をしていただきたい。</p>	
29	<p>「文京区らしい景観、地域の魅力を生かした良好な景観まちづくり」を掲げていて、素晴らしいと思いました。</p> <p>区内の「国登録有形文化財建造物」を守るためにも是非、策定推進を進めていただきたいと考えます。</p> <p>2年前になりますが、「国登録有形文化財建造物」を守る会の会長さんが、東大に近い学者町と呼ばれる西片の無電柱化が、文化財を守るためには必要と説かれていました。</p> <p>また、文京区長が参加されたシンポジウム「東京文化資源会議」では、建築家の隈健吾さんが、文京区の学者町における無電柱化を考えているグループがあり、その活動を注視していると報告しています。</p> <p>この町、西片は戦前電話線の地中化を実施していた、先駆者です。区民の皆さんの無電柱化に対する関心が高まる推進案になることを期待します。</p>	<p>素案に関する賛成意見として承ります。</p>
30	<p>緊急道路障害物除去路線の区道にあり、現在区の施設を建設しているところに関しては、将来を見越して無電柱化施設の配置を考慮した上で施工していただくことが、税金の無駄遣いにならないと思います。</p>	<p>素案に関する賛成意見として承ります。</p>

No.	意見	区の考え方
	<p>改築中また、改築が予定されている区公共施設における、将来を見越した無電柱化施設の確保について、成澤文京区長は2018年6月の定例議会の答弁で「無電柱化推進計画策定の際には学校など公共施設の敷地を活用した地上機器の設置の可能性について、研究していく」と答弁されています。是非、公共施設を活用した無電柱化についての推進計画を策定して、進めていただきたいと思います。</p>	
31	<p>無電柱化に関しては、基本的には、賛成します。ただ、税金を浪費しないため、無電柱化の工事の効率化を図るため、他の区などと連携してほしい。</p>	<p>素案に関する賛成意見として承ります。 なお、他区の状況につきましては、都を中心とした会議体等を活用し、情報共有や意見交換に努めております。</p>
32	<p>区内では第一次緊急輸送道路の国道17号線で無電柱化がすんでいない部分が2キロほどあり、その実施計画が公開されていません。都の計画の、センターコア地域で第一次緊急輸送道路がこのように遅れているのは他に例がないのではないのでしょうか？</p> <p>避難所となっている誠之小学校へアクセスなど区の計画検討の重要な要素であり、国道都道の第一次緊急輸送道路の無電柱化の見通しを明確に記載しておくべきだと思います。</p> <p>また、「国と都への支援要望」の欄に、第一次緊急輸送道路の無電柱化を緊急に進めることを記載すべきだと思います。</p>	<p>都の計画は、都道に対する計画であるため、国の管理する国道17号は都の計画の対象外となっております。</p> <p>なお、素案P.12 無電柱化整備路線図で無電柱化予定路線と示した、国道17号の一部区間につきましては、現在、東京国道事務所により事業中となっております。</p> <p>また、区内の国道・都道における第一次緊急輸送道路の整備未完了箇所については全て事業中となっております。</p>