

今後の無電柱化の進め方(素案)に対する市民の皆様の御意見と本市の考え方について

1 今後の無電柱化の進め方や無電柱化全般に対する御意見(1/2)

(計 114 件)

主な御意見(要旨)	件数	本市の考え方
<p>【①賛成意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 美しい町並みを残す京都で無電柱化をもっと進めてもらいたい。 ・ 観光都市京都として、景観保全・再生はもちろんだが、今年の台風をみても、防災面からも無電柱化は必要と考える。 ・ 全国的に無電柱化に再び関心が集まりつつある中での計画策定なので、良いタイミングだと思います。 ・ この無電柱化の進め方は、非常にいい取り組みだと思いますのでぜひとも京都市で進めてもらいたいと思います。 ・ 良好なデザインや景観の創造は個別に取り組んでも効果は表れない。優れた景観のまちづくりの一環として、無電柱化も取り組むべき。 ・ 京都市の景観を高める無電柱化事業を観光地に限らずもっと広く推進してほしい。 ・ 狭い道路で電柱を無くすと車が走りやすくなりスピードが出るようになるため、対応策を検討してもらえたら無電柱化に賛成です。 ・ 観光客のためだけでなく、沿道住民にとってもメリットがあるものにしてもらいたい。 ・ 電線地中化は地域活性化に大きく貢献する事業であるため、無電柱化事業が進む事を願います。 ・ 無電柱化は多額の費用を要する施設の建設より、優先すべき。 <p style="text-align: right;">など</p>	83	<p>本市では、「景観の保全・再生」, 「都市の防災機能の向上」, 「安全で快適な歩行空間確保」を目的として実施する無電柱化について、より効果的に整備を進めるために、長期的な整備方針となる「今後の無電柱化の進め方」をとりまとめました。</p> <p>歴史都市・京都の美しい景観は市民の皆様のみならず国民の誇るべき財産であり、これを未来の世代に継承するためにも、無電柱化を進めていく必要があると考えております。</p> <p>一方、歩道のない道路での整備の際には、交通安全上の課題も含めて、地域住民の皆様や関係機関と検討してまいります。</p> <p>今後は本進め方に基づいて、計画的な整備を進めるとともに、低コスト手法等を活用するなどコスト削減を意識した整備を図り、電線のない青空を取り戻し、安全、安心はもとより、災害に強いまちを目指してまいります。</p>
<p>【②反対意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電柱も含めて景観と考えており、電柱を無くす必要は特にない。 ・ 無電柱化に多額の費用をかける(税金を使う)のは反対である。 	2	<p>電柱も含めて景観とのご意見もございますが、無電柱化は、「景観の保全・再生」に加え、「都市の防災機能の向上」, 「安全で快適な歩行空間確保」を図ることができる事業であり、本市では必要な事業と考えております。</p> <p>課題となる整備コストについては、多様な整備手法を活用することで削減を図ってまいります。</p>

1 今後の無電柱化の進め方や無電柱化全般に対する御意見(2/2)

主な御意見(要旨)	件数	本市の考え方
<p>【③地中化に対する懸念について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地中化することで、地震の際に影響はどのくらいあるのかが気になります。(復旧できるか不安がある。) ・ 災害が発生した際、修復に時間を要する無電柱化はコストの面も含めて慎重に検討する必要がありますと思います。 ・ 無電柱化した場合と電柱がある場合と比較して、無電柱化の方がライフライン復旧に時間がかかることがないようにしてほしい。 ・ 地震の多い日本では電柱の地中化がはたして功を奏するかは甚だ疑問ですが、税金を使うからには無駄にならないような施策をお願いしたい ・ 地上機器が洪水時に水没しない対策が必要と考える。 <p style="text-align: right;">など</p>	11	<p>電線、電柱が地上にあれば異常を目視で確認しやすいという面はありますが、地中ケーブルの被災率は地上にある場合に比べて、阪神大震災の際には電力系が1/2、通信系で1/80と低いと報告されています。</p> <p>電線共同溝の計画にあたっては、地震時においてもできる限り損傷を軽減させる構造としており、東日本大震災においては、全般的に地震動による電線共同溝の被害は軽微であったと報告されています。</p> <p>被災後の復旧、洪水時の地上機器の問題などについては、電線管理者と連携、協議しながら引き続き技術開発に取り組んでまいります。</p>
<p>【④その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電線共同溝の工事は完了しているが、いまだに電柱が残っている道路がある。整備効果を出すためにも早急に電柱を抜いてもらいたい。電柱が残っている理由について説明責任を果たすべき。 ・ 無電柱化には、どれだけの時間と費用がかかるか等、具体的な数字で表してもらわないと理解できない。 ・ 無電柱化をもっと分かりやすく説明した資料があればよかったと思う。 ・ 素案は非常に分かりづらいものであり、意見するのは困難です。 ・ 工事の時に渋滞が発生するなど交通機関への影響が心配です。 <p style="text-align: right;">など</p>	18	<p>電柱が残っている理由は路線ごとに異なりますが、本市では、電線共同溝の工事完了後も、電柱がなくなるまで電線管理者と定期的に協議を進めており、引き続き、早期抜柱に向けて、取組を進めてまいります。</p> <p>無電柱化の整備にあたり、主な整備手法である電線共同溝方式では1km当たり7億円～9億円の費用を要し(「今後の無電柱化の進め方(素案)」の本冊参照)、整備期間については、路線ごとに施工条件が異なるため、一概にお示できませんが、今後啓発活動の中で例示していきたいと考えております。</p> <p>本進め方では、専門用語が並び、分かりづらい内容もあったことかと思いますが、今後は、皆様に無電柱化について分かりやすくご説明できるよう、広報、啓発活動に努めてまいります。</p> <p>なお、工事の際、渋滞の回避や軽減に努めますが、周辺地域にお住まいの方々には、騒音・振動等、御迷惑をおかけすることも想定されます。御理解・御協力のほどよろしくお願いいたします。</p>

2 今後の無電柱化の進め方の「基本方針」に対する御意見

(計 28 件)

主な御意見(要旨)	件数	本市の考え方
<p>【①全般に対する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 将来的には全て無電柱化ができることを目指して欲しい。 ・ 無電柱化を進めていくのは分かったが、京都市の体力に問題があると思う。 ・ 効率的・計画的推進を図られることに賛成です。 ・ 集中と選択の基本方針に賛成します。 ・ 無電柱化はコストが高いので、特定の場所だけでいいと思う。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>7</p>	<p>本市が管理する道路は、約3,600kmに及び、全ての道路を無電柱化するには膨大な時間と費用を必要とすることから、限りある予算の中で選択と集中による効果的な整備を図るために、整備対象道路を選定し、優先して整備を進めてまいります。</p>
<p>【②費用負担について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 費用について、できる限り市の負担を抑えられるようにしてもらいたい。 ・ 電線管理者が整備費用の半分以上を負担すべき。 ・ 電柱・電線の所有者である電線管理者が自発的に費用を出して無電柱化すべきであり、国や市はその費用の一部を負担することでよいのではないかと。 ・ 費用負担について、受益者の市民が一部負担するのか、電気料金に上乗せするのか、税金で賄うのか、市民の同意が必要。 ・ 無電柱化はコストがかかるため、その財源をどう確保するか市民に分かりやすく公開してもらいたい。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>9</p>	<p>無電柱化の主な整備手法である電線共同溝方式では、電線管理者が電線共同溝である管路へのケーブル入線や地上機器の設置、地中化に伴い不要となった電柱や電線の撤去、各家庭への引き込み線の設置や切り替えと共にその費用を負担しています。本市は、国の交付金や市民の皆様からの税金を活用して、管路の建設をしております。</p> <p>無電柱化の整備に伴う費用については、引き続き、事業に対して御理解をいただけるよう広報・啓発活動に努めるとともに、電線管理者と連携し、低コスト化に取り組んでまいります。</p>
<p>【③予算について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 必要となる莫大な予算については、宿泊税をもっと充当すべき。 ・ 観光客から景観維持活動協力費を宿泊税に上乗せして徴収し、無電柱化事業費に活用する案を提案します。 ・ 住民税増税や観光客から景観維持税のようなものを徴収してはどうか。 ・ 住民税、電気料金の値上げ等、市民の負担が多大にならない様、政策を押し進めて頂きたい。 ・ ふるさと納税の使用目的とするといった方法も検討できればと思います。 ・ 予算の確保に民間企業からの寄付、クラウドファンディングの活用を検討してもらいたい。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>12</p>	<p>本市では、平成30年10月から導入している宿泊税を無電柱化の整備費の一部に充当する予定としております。</p> <p>また、昨年度には、ふるさと納税寄付金を無電柱化事業に伴う費用の一部に活用しております。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

3 今後の無電柱化の進め方の「整備対象道路の考え方」に対する御意見(1/3)

(計 256 件)

主な御意見(要旨)	件数	本市の考え方
<p>【①全般に対する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 整備対象道路が具体的でとても良いと思いました。 ・ 優先して無電柱化に取り組むべき道路の考え方において、景観以外に防災やバリアフリーの観点を含めることは非常に重要だと思う。 ・ 「景観の保全・再生」を後回しにして、「安全・円滑な交通確保」を優先し、次に「防災」の順番で整備してもらいたい。 ・ 緊急輸送路や観光地の狭隘な道路を優先的に地中化にすべきと考える。 ・ 整備費用が多額であるため、優先道路の選定にあたって、景観路線と防災路線のどちらを優先するのか、検討しておくべき。 ・ 大きな財政負担を伴う事業であることから対象路線をしっかりと見極めて進めて欲しい。 ・ 地元調整に時間がかかるような路線より、どんどん進められる地元合意のある所から進めてほしい。 ・ 既に工事が完了しているエリアを中心に延長して進めてもらいたい。 ・ 選定していくと、結局中心部や観光地にかたよるのではないか。京都市全域に、偏りなく進める視点も大事と思う。 ・ DID地区を具体的に示してほしい。 ・ 優先順位が低い住宅地においては、無電柱化は無理でも電柱や電線への安全と景観に配慮した集約を行い、無電柱化と合わせた「無電中化及び電柱・配線整備方針」として、総合的に進めてもらいたい。 <p style="text-align: right;">など</p>	<p>33</p>	<p>本市が管理する道路は、約3,600kmにも及び、すべての道路を無電柱化するには膨大な時間と整備コストを必要とすることから、限りある予算の中で効果的な整備を推進できるよう、優先して無電柱化に取り組む整備対象道路の考え方についてお示しました。</p> <p>整備対象道路の選定にあたり、「景観の保全・再生」「防災」「安全・円滑な交通確保」のいずれの視点も重要と考えております。</p> <p>今後概ね10年間を目途に整備を目指す道路については、地域住民や電線管理者との合意形成が概ね整っている又は整う見込みが高い道路、整備済み区間との連続性の確保が図れる道路などを選定要素とし、また重要なインフラである道路の管理者としての責務を果たすべく、整備対象道路の優先度を総合的に判断して選定してまいります。</p> <p>なお、DID地区については、国土地理院のホームページにおいて、掲載されておりますのでご覧ください。</p> <p>(http://www.gsi.go.jp/chizujoho/h27did.html)</p> <p>その他、いただいた御意見につきまして、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

3 今後の無電柱化の進め方の「整備対象道路の考え方」に対する御意見(2/3)

主な御意見(要旨)	件数	本市の考え方
<p>【②景観の保全・再生について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 町家や寺社仏閣の残る路地などを中心に、無電柱化を積極的、計画的に進めていくべき。 京都の文化や歴史を踏まえた選定の基準を追加してもらいたい。 京都市京町家の保全及び継承に関する条例に基づいて指定される地区を代表する道路も今後追加できるようにしてはどうか。 風致地区には、優れた町並み景観が数多く残っていますので、「景観の保全・再生」の具体例に、「風致地区特別修景地域に記載されている道路」を追記してほしい。 伝統的な祭りの舞台や巡行ルートとなっている道路、良好な都市景観の創造に資する道路を優先的に整備することで、観光客の増加を見込み、整備コストを少しでも支えることができるのではないかと考える。 観光客の多い道路こそ優先して無電柱化を行うべきと考える。 <p style="text-align: right;">など</p>	79	<p>「景観の保全・再生」の観点では、限りある予算の中で効果的な整備を推進できるよう、整備対象道路について、世界文化遺産や京町家等の歴史的建造物が多く残り、景観保全が特に必要な地域の道路と京都らしい市街地景観を残す歴史的都心地区内の道路を選定することとしております。</p> <p>整備対象道路の中には特別修景地域内にある道路も一部含まれています。</p> <p>上記路線の整備により、都市の品格を高め、世界の文化首都・京都にふさわしい景観形成に寄与すると考えております。</p>
<p>【③防災について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 防災上の観点でも、無電柱化は大事な取り組みであると思うので、緊急輸送道路や避難路の無電柱化を優先して整備していただきたい。 防災の観点から山間部の無電柱化についても検討してもらいたい。 密集市街地に対しても積極的な対応をすべきだと考えます。景観も大切ですが、人の命に係わる場所も重要と思います。 <p style="text-align: right;">など</p>	49	<p>防災の観点では、整備対象道路について、大規模地震等の災害時に応援部隊や物資輸送の搬送に必要な道路や市域のネットワークを形成する骨格となる道路を設定しております。</p> <p>山間部では、台風21号の被害で顕著であった電柱損壊や停電の対策として無電柱化は1つの手法としてなり得ますが、まずは、所有者である電線管理者に被害抑制に向けた取組の強化について検討していただいたうえで連携してまいりたいと考えております。なお、密集市街地におきましては、一部、整備対象道路に含まれているものもありますが、細街路の対策として避難安全性の向上を図る取組を進めているところです。</p>

3 今後の無電柱化の進め方の「整備対象道路の考え方」に対する御意見(3/3)

主な御意見(要旨)	件数	本市の考え方
<p>【④安全円滑な交通確保について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「安全・円滑な交通の確保」は特に重視されるべき事項と考える。 車が多く道が狭いのに歩道中に電柱があり危ない場所が多い住宅密集地から無電柱化を進めてほしい。こどもやお年寄りなど住民の命を守る安全性の目線で無電柱化を拡充すべきだと思います。 人通りが多く電柱が歩行者や車の通行の支障となっている道路や幅員が狭い道路から優先してもらいたい。 <p style="text-align: right;">など</p>	54	<p>「安全・円滑な交通確保」の観点では、整備対象道路について、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路の区間のうち、バリアフリー化の必要性が高い道路を選定することとしております。</p> <p>なお、歩行者通行の妨げとなる電柱については、無電柱化以外の方策がないか、費用対効果や技術的な観点も含めて幅広く検討することが必要と考えております。</p>
<p>【⑤特定の道路の無電柱化を要望する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 世界文化遺産の周辺道路で、緊急車両の進入路（防災道路）として重要な役割を担っている道路では無電柱化が必要である。 幅員が狭い道路で、車両の交通量が多い上に歩行者も多い道路で無電柱化を実施することにより、歩行者の安全が確保されるとともにスムーズな車両通行が可能となり、安全で快適な歩行空間の確保が図れるので是非推進を図ってもらいたい。 渋滞解消や歩行者の安全確保を目的に、主要生活道路、交差点周辺において無電柱化に取り組んでもらいたい。 文化・芸術の拠点となる地域を無電柱化を進めるエリアとして位置付けることを望みます。 <p style="text-align: right;">など</p>	41	<p>様々な御要望をいただいておりますが、限りある予算の中で無電柱化を推進していくために、今後概ね10年間を目途に整備を目指す道路については、地域住民や電線管理者との合意形成が概ね整っている又は整う見込みが高い道路、整備済み区間との連続性の確保が図れる道路などを選定要素とし、また重要なインフラである道路の管理者としての責務を果たすべく、整備対象道路の優先度を総合的に判断して選定してまいります。</p>

※特定の道路の要望につきましては、御意見の趣旨のみ記載しました。

4 今後の無電柱化の進め方の「具体的な取組」に対する御意見

(計 36 件)

主な御意見(要旨)	件数	本市の考え方
<p>【①コスト縮減について】</p> <ul style="list-style-type: none"> コストの課題は、「多様な整備手法の活用によるコスト縮減」の取組によりクリアされると感じております。 既存ストックの活用により費用削減をお願いします。 できるだけ多くの道路で無電柱化が進むよう、低コスト化に取り組んでほしい。 積極的な低コスト化への取組を行い、着実に10年後には30%のコスト縮減を図りたい。 低コスト化の先進事例を取り入れられるよう、国や他都市としっかり連携を図ってほしい。 コスト縮減が図れるような基準を整備すべき。 など 	<p>13</p>	<p>無電柱化の主な整備手法である電線共同溝方式は1km当たり約7億円～9億円の費用を要し、高額なコストは整備の推進に時間を要している大きな要因の1つとなっています。</p> <p>そのため、国土交通省では、国の無電柱化推進計画においてコスト縮減等を積極的に進めることとし、「道路の無電柱化低コスト化手法導入の手引き(案)」を作成し、その普及に取り組んでおります。</p> <p>また、本市でも国や電線管理者と連携し、直接埋設方式の社会実験や先斗町通での小型ボックスの活用等、低コスト化技術の導入に取り組んでおります。</p> <p>引き続き、国や電線管理者と連携を図りながら、低コスト手法の検討を進めてまいります。</p>
<p>【②市民・事業者との協働について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民・事業者との協働は重要であり、引き続き取り組んでほしい。 電線管理者と地域住民の協力がなく進捗が困難な事業だと感じた。両者が進んで無電柱化に取り組めるように、思い切ったインセンティブを提案してほしい。 優先的に整備を行う地区を決める際、地元住民の意見を取り入れることが重要になってくる。地元住民と密に連携を取りながら無電柱化を進めてほしい。 大規模開発については原則、電柱の占用許可を行うべきでない。 新規に宅地造成する際には、共同溝設置の義務化をすることで、できるだけ無電柱化を進めてほしい。 など 	<p>16</p>	<p>「無電柱化の推進に関する法律」では、国、地方公共団体及び関係事業者(電線管理者など)は適切な役割分担の下に無電柱化の推進を行うこと、国民は、無電柱化の推進に関する施策の協力に努めることとされています。</p> <p>本市では、法の趣旨を踏まえ、地域住民との合意形成の円滑化を図るべく、地域での勉強会やまち歩きを通して、無電柱化のメリット、デメリット、課題について議論させていただきます。また、電線管理者との連携を図り、無電柱化を推進してまいります。</p> <p>いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>【③広報・啓発活動について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 無電柱化に関しては市民の意識が低いことが問題である。市だけでなく電線管理者ももっと無電柱化をPRすべき。 地上機器の設置など地域住民の理解を得るため、もっと無電柱化の必要性をPRすべき。 広報・啓発活動により、より一層市民の関心が高まり、良い意見が増える事を期待する。 多くの市民の方々が無電柱化の問題を考え、話し合えるようにするため、広報活動や講演会等が必要と考える。 工事を進めるにあたり、コストやデメリット等マイナスの情報開示は不可欠である。 など 	<p>7</p>	<p>無電柱化に関する広報・啓発活動については、事業に御理解・御協力をいただけるよう、引き続き取り組んでまいります。</p>