

パブリックコメント、市民説明会でのご意見（要旨）及び回答

	意見（概要）	回答	受付方法
計画の内容に関するもの			
1	（要旨） 検討された15の候補路線のうち、市道22号線が優先順位第1位と評価されているにもかかわらず、その事業開始は15年目以降（2033年度以降）となっている。しかし、特にその第1区間（小田急高架下～都道11号）については、現在実施中の都市計画道路整備工事と併せて（これと同時に）無電柱化工事を実施するのが効率的であり、そのように計画すべきではないか。	市道第33号線は、災害時の避難場所や応急仮設住宅建設予定地に指定されている前原公園及び地域内輸送拠点に指定されている狛江市民総合体育館といった重要な拠点に接しているため、優先的に整備する路線と位置づけております。一方、市道第22号線は、一部区間において整備に合わせて現在無電柱化工事を行っておりますので、計画の中に一部事業中と明記します。	メール
2	世田谷通りは市内唯一の第一次緊急輸送道路でもあり、狛江市民以外の方々も利用する道路として極めて重要な道路です。その他の都道も含めて、本計画に都道の無電柱化に関する記載（都の計画や狛江市が出来る都道無電柱化への対応策等）をするべきではないか。	計画書素案の2ページにて東京都の計画との関係についても図示しております。都道の無電柱化に関する詳細な記載は、現在、「東京都無電柱化推進計画」が改訂中であることと狛江市の計画の中身との整合性を図るという観点から、記載はいたしません。なお、事業を進めていく上では、東京都とも連携しながら進めてまいります。	メール
3	宅地造成等の事業者に対して、無電柱化を義務付けたりしないのか。	事業者が無電柱化を求める場合、費用負担が非常に大きなものとなるため、固定資産税の減免等の付加価値が必要になると思います。その場合、国や東京都の制度と矛盾が生じないように、調整していく必要があります。	市民説明会
4	東京都等に路線整備に合わせて無電柱化を求めるということはあるのか。	東京都も、現在「東京都無電柱化推進計画」を進めている最中です。また、東京都は例年「東京都無電柱化促進連絡会議」を開催し、区市町村と連携を図っています。そういった動きの中で、整備計画路線の無電柱化を求めています。	市民説明会
5	概算事業費は新設が前提と思われる。占用料も加味すれば、より安く事業を進めていけるのではないか。	無電柱化については、電線事業者負担も大きなものとなります。よって、電線事業者が協力し易くなるような付加価値を考えながら、協力してやっていきたいと思っております。	市民説明会
6	質問5とも関連するが、都市計画道路等と同時に整備していれば、事業費も安く事業期間も短くできたのではないか。一中通りを含む市道第22号線は、何度も掘り返している。	今回、優先的に整備する路線としてお示した路線は、都市計画道路として整備していたものを、後追いで無電柱化を実施していく形となりますが、今後都市計画道路を整備する場合は、平行して無電柱化していく方針です。なお、事業中の電研前は、鋭意無電柱化を現在進めているところです。	市民説明会
7	狛江市内全てを無電柱化するのかと思っていたが、市道第33号線と22号線に絞られるということによろしいか。	予算の制約があるため、どこを無電柱化すれば安全性快適性を確保できるか評価し、優先順位をつけたものです。評価結果により、市道第33号線と市道第22号線を計画路線として位置づけました。	市民説明会

	意見（概要）	回答	受付方法
8	財源補足について、都民または市民に説明し、電気料金上乘せ方式を10年限定で徴収する法案を通す。市議会と協議する。	国、東京都や占用事業者と連携して、財源を確保していく必要があると考えています。その中で、一つの選択肢として参考にさせていただきます。	メール
9	三軒茶屋で過去に起きた地下通信設備火災などを考えると、無電柱化計画推進・実施後の経年対応・メンテナンスなどの安全対策をしっかりと考えられた計画が望ましい。実施・施工完了まではかなりの年月が必要と思われるが、必要な作業と考えられる。	安全性・メンテナンス性を考慮した無電柱化を推進したいと考えております。また、占用事業者とも協力しながら定期的な点検を実施していきます。	メール
10	<p>（要旨） 都道11号線（狛江通り）の狛江市役所から松原通り交差点まで、できれば東京慈恵医大第三病院まで、東京都に無電柱化するよう働きかけてほしい。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所等災害時の拠点になる建物がある。</li> <li>・近くに小学校もあり、通学路になっている。</li> <li>・幼稚園バスも、乗降場所として利用している。</li> <li>・市役所から東京慈恵医大第三病院に続く主要幹線道路である。</li> <li>・大型マンションが複数あり、沿線住民が多く人口密度が高い。</li> <li>・歩行者等が多く接触事故も多いため、歩道の改善要望が多い。</li> <li>・点字ブロックもあり、目の不自由な方も利用する道である。</li> <li>・狛江市の景観形成重点地域内である。</li> </ul>	いただいたご意見は、東京都と共有させていただきます。	メール
設計に関するもの			
11	トランス（=地上機器）の上部を三角形にする（空き缶などのポイ捨て防止になる）。	設計時に参考にさせていただきます。	メール
12	幅員5m以下の都道及び市道は歩道上のガードレールや縁石、植樹帯がかえって障害物となるため、撤去もしくはコンパクト化して歩道幅を確保し、見通しを良くして接触事故を減少させる。	歩道幅員の確保という視点も踏まえながら、設計時に参考にさせていただきます。	メール
13	とにかく工期を早くするよう最新技術のアンテナを張って取り入れること。今の技術・施工レベルでは狛江市だけで100年かかる。	貴重なご意見として承ります。	メール
14	カーブミラー、標識、アンテナ、防犯カメラの位置もうまく一定のポイントに収まるよう工事の際に移動できるよう設計する。	設計時に参考にさせていただきます。	メール

	意見（概要）	回答	受付方法
15	都内最小市のメリットを活かし、市内全域を都内最短で無電柱化完了させ、都内及び全国都市にPRすることで副次的に知名度も上げる。	社会情勢や市の財政状況も見据えながら、的確に無電柱化事業を推進していきます。	メール
16	軒下配線は各住戸ごとに形や高さや角度、方角が異なることが多くかえって景観が悪くなるためできれば避ける。	電線共同溝方式を前提として考えています。電線共同溝方式が採用できない場合は、地権者等と協議しながら、なるべく軒下配線方式を採用しないよう協議していきます。	メール
17	架空線をうまく結束バンドでまとめて配線整理するだけでも低コストで景観を綺麗にできる。優先整備外の裏通りや生活道路を暫定対処する。	占用事業者とも相談した上で、検討させていただきます。	メール
18	トランスに地図と住所（番地）を必ず載せる。	貴重なご意見として承ります。	メール
19	歩道拡幅ばかりに焦点がいきすぎる傾向があるため、無電柱化設計時は車道も有効幅員を広げて交通を円滑化させる。	歩車道の幅員の配分を踏まえながら、設計時に参考にさせていただきます。	メール
20	トランスの設置場所は民地以外は公共用地や公開空地内に設置し、車道側を可能な限り避ける。	可能な限り、車道を狭めるような設置場所は避けるとともに、民地内への設置も極力しない方向で考えていきます。	メール
21	工法について、浅層化は必須。特殊部は小型化又は長方形のスリム型を取り入れ、コスト減と工期スピード増を両立させる。	新技術や低コスト手法の導入を検討します。	メール
22	バス停付近の無電柱化は、車幅を広くしバスの退避帯を確保して後続車がスムーズに追い越せるよう設計する。街路灯やガードレール、縁石などの位置もバス停にかからないよう工事の際に移動できるよう設計する。	バス会社とも協議しながら配慮していきます。また、各種道路構造物については、設計時に参考にさせていただきます。	メール

23	橋梁部は橋本体側面か側面裏側に配線して電線をうまく隠すことで無電柱化に準じた良好な景観となる。	本計画の対象路線については、橋りょう部はございません。将来、橋りょう部を含む路線を無電柱化する際は参考にさせていただきます。	メール
----	---	--	-----