

区民等の意見の概要と区の考え方

No.	項目	意見の概要	区の考え方
1	方針全体について	無電柱化の推進は大賛成である。	無電柱化は「防災」「安全・快適」「景観・観光」の観点から推進すべき事業であると考え、本方針の策定に向け進めているところです。本方針の策定後、これに基づき着実に進めていきます。
2		東京都内でも遅れている杉並区の無電柱化を強力に推進、加速して欲しい。	
3		区民の命や暮らしを守るのが区政の役割なのだから、防災の観点からみて無電柱化は強力に推し進めていくべきと考える。	
4		無電柱化は基本的に景観等の改善に効果があり、補助 131 号線の施工実績からも賛成である。	
5	杉並区道路の半数は幅四メートル以下の狭隘道路であり一方通行の道路が多い。無電柱化の視点である、災害に強いまち誰もが安全で快適に移動できる歩行空間 美しい街並み景観にするにはまず狭隘道路の角地に突出している電柱を引込め救急車や消防自動車やごみ運搬車が入れるようにすることが先決である。	杉並区無電柱化推進方針（案）では、幅員 6m以上の区道を対象にしています。6m 未満の道路につきましては、電線類以外の地下埋設管との位置関係や修繕方法等の課題が多いため、今後、国や都のさらなる技術検討の結果や他の自治体における事例等を参考に、実現の可能性を検討していきます。 また、杉並区では、「杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例」を定め、災害及び火災の発生時における円滑な避難及び通行を確保し、良好な居住環境を整備するため、区内の狭あい道路の拡幅を推進しています。	
6			歩道が狭い道路の方が、防災・安全面で整備効果が高いので、そのような道路において無電柱化を進めてほしい。
7			確かに杉並区には狭い道が多い。しかし「狭い」と「需要」とは別なので狭さにこだわらず需要に比例して無電柱化すべきと思う。まず、課題の解決としては、区道を拡幅してしまうのも手だと思う。

8		<p>無電柱化実施候補路線の選定基準について、優先順位をつけるべきだと思う。当然、景観よりは防災、安全が優先されるべきだと考える。現時点での安全性が最優先されるべきであり、特に子どもの安全に配慮すべきである。</p>	<p>本方針(案)において、整備効果の高い路線を選定する際には、「防災」「交通安全」「景観」の3つの視点から選定しています。無電柱化の整備効果としては、各路線において求められる効果が異なることから、優先順位はつけていません。</p> <p>今後、各路線の周辺環境等を調査し、路線ごとに求められる整備効果を明確にしたうえで、無電柱化の整備に向けての検討を行っていく予定です。</p>
9		<p>トランスボックスの配置場所は歩道などの外側の民地・公用地に設置を希望する。</p>	<p>本方針策定後、生活道路における整備効果の高い路線4路線のうち、優先的に着手する路線1路線を早期に選定し、整備を進めていきます。</p>
10		<p>電柱はなくなっても信号標識、信号柱、消防標識、照明柱等が出っ張ってはいは効果がないので、同時に設置位置の後退見直しが必要である。</p>	<p>整備に際しては、地上用機器(トランスボックス等)の設置場所やその形式及び標識等の位置についても無電柱化の目的・効果に照らし、関係機関と調整しながら総合的に検討していきます。</p>
11		<p>民地境界でのガス・電気などの工事に際しては民地側に損害を与えないように施工すること。</p>	<p>電線類を地中化する際の、各企業の埋設管移設等による工事においては、十分注意して民地側に損害を与えないよう、関係企業と調整していきます。</p>
12	個別路線について	<p>五日市街道の無電柱化は部分的であり、整備効果が薄いため、全体的に整備してほしい。</p>	<p>都道である五日市街道については、「東京都無電柱化推進計画」(平成26年12月策定)に基づき、重要な路線から順次、都が無電柱化を進めています。</p> <p>区内の五日市街道において未整備となっている区間についても、時期は未定ですが将来的には無電柱化される予定であると聞いています。</p>

13		<p>杉並区無電柱化推進方針（案）の整備効果の高い路線の A 路線は、バスをはじめ交通量が多く歩道がないため、特に子どもたちを連れている時ヒヤヒヤする。雨の日は電柱と建物の間を傘をさして通れない場所もあり、歩行者や自転車が車道側を通ることになるが、バスが走るためとても怖い。</p> <p>B 路線もよく利用するが、歩道の中に電柱があるため歩行中に子どもがぶつかることが良くある。自転車は車道を走るが、車にあおられて怖い。</p> <p>優先的に無電柱化をして欲しい。</p>	<p>本方針(案)において、生活道路で整備効果の高い路線を 4 路線選定しており、4 路線の中から、今後、優先的に着手する 1 路線を選定することとしています。</p> <p>今後、各路線の周辺環境や下水、水道、ガスなどの埋設状況を調査し、地域環境への影響や通学路の安全等を十分考慮し、優先的に着手する路線を選定します。</p>
14	その他	<p>人見街道の近辺は保育園が多く、最近も区の意向により東原公園の一部を利用して保育園が新設された。そのため、保育園の送り迎えの徒歩の親子、ベビーカーを押す母親、自転車に子供を乗せる親などが人見街道を数多く通る。</p> <p>そのような中で、人見街道のこの一帯は車の通行量は非常に多い一方で、電柱があるせいで車がすれ違う幅が十分に確保されておらず、通行人や自転車のそば、すれすれを車が行きかう状況であり、時々接触事故も起こっている。歩いていて危険を感じる事が数多くあり、特に子供の安全を考えると非常に心配になる。早急な無電柱化が難しいとしても、何らかの対応をとらなければ悲しい事故が起こってしまう可能性が高い。</p>	<p>都道である人見街道だけでなく、周辺地域の通学路などの道路における安全確保については、定期的に PTA の方々や警察と道路管理者で安全点検を行い、安全性向上を図っています。</p> <p>今後も、点検結果や地域の方々からご意見をいただきながら、関係機関と協力して、地域の安全性確保に努めていきます。</p>
15		<p>荻窪警察前の信号から南、杉並会館南の信号のある道路は、パトカー・消防車・救急車・バス・ガス会社の車が激しく通る道であり、電柱が 11 本あるため、学校が近いにもかかわらず、すごく危険である。後ろから来た車のバックミラーがぶつかったことも数回あり、電柱のある方にガードレールが欲しい。電柱のない所にガードレールがあり普通では考えられない形になっている。しっかり情景を見て行動してほしい。</p>	<p>ガードレール等の防護柵の設置については、歩道や車道を円滑に通行できる幅を確保するとともに、学校などの公共施設や周辺の歩車道状況を考慮して設置しています。</p> <p>新たに防護柵を設置する場合は、車いす等が通行するための幅や車両の通行帯を確保しなければならず、道路の拡幅が必要となります。道路の拡幅については、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」に基づき、今後、検討してい</p>

16	<p>補助 131 号線側から環八までは両道路とも下りこう配であり、自転車も速度が出やすい傾向にあり、歩行者が突然に道路側に飛び出すなどの危険行為が多い。ガードレール設置の歩道を設けるのか知りたい。</p>	<p>きます。 現状における歩行者の安全確保については、現地を確認し、警察と協議しながら、対策を検討していきます。</p>
17	<p>A 道路の急曲線部である下り線のソバ屋付近はガードレールを設けるのか否か、いずれソバ屋に飛び込む車両も出てくるであろうが、心配である。</p>	
18	<p>A (区道 2096-1) 道路の上り線は坂道であり自転車を漕ぐのも大変であるが、荻窪高校横等は駐車している車両があると中央線によって走行するので後続車両に追突されないかいつも心配である。駐車取り締まりをお願いする。</p>	<p>駐車対策については、交通管理者である警察と調整、協力しながら対応していきます。</p>
19	<p>A 道路のレンタカーや宅配業者の荷捌き車両が常時とは言わないが駐車している場合が多いので、無電柱化の効果より駐車を遠慮願う方がこの部分では効果が大きいと考える。道路行政と交通行政は担当が異なるが、協同作業でより効果が上がるような施策を希望する。</p>	
20	<p>A 道路の善福寺川に架かる橋梁幅員と道路幅員が異なるが白線位置は現状をどのように改善するか伺いたい。橋梁幅員が狭いのであれば歩道を橋梁外側に歩道橋を架けてはどうか、橋梁上で荷捌きをする業者がいるので大変迷惑している。</p>	<p>忍川橋の改良については、前後の道路と併せて検討する必要があります。当該道路は、「杉並区まちづくり基本方針」及び「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」において、主要生活道路に位置付けており、将来的に橋梁拡幅を含めた道路拡幅をする際に、歩道の設置などの断面構成を見直します。</p>