

東京オリンピックに向けて、都内さらなる地中化に!! 第2弾

東京都庁 建設局 道路管理部 安全施設課 栄島さんにヒアリングしました!

Q. 東京の「魅力」向上とは、具体的に五輪に影響するどのような魅力ですか。

A. 区道も電線地中化をしようと思っている。

2020年7月五輪まで約6年だが、最短で現場の工事が完了するまで平均6年かかるので、着工を急いでいる。去年の秋には競技場周辺や駅を調査し終えた。

Q. 費用面以外に現在課題・問題点がありますか。

A. 日程調整と周辺住民への理解が挙げられます。東京都、東京電力、NTTで事業を進めるにあたってのスケジュール調整がこれからの課題です。予定していた工事や事業の遅延を回避し、計画通り進めていくことが求められています。23区では、昼間の交通量が多いので車線規制が行えません。よって、夜間工事を行う際に都民の要望を満足しながら進めていかなければなりません。

Q. 予算の割り当ては怎么样了か。

A. これからの予算については詳しく分かりません。2013年9/28の日経新聞に記載された780億円という数字に関しては全くこちら側把握していません。



(実施前)



(実施後)

無電柱化整備例(天文台通り 三鷹市大沢)

Q. いつまでにどれだけの距離を地中化するのですか？

A. 東京五輪に向けた地中化はセンター・コア・エリア内に留まります。しかし、このエリア内の都道地中化を2020年7月までに完了させることが最優先で定まっています。

<最新データ>

都内は→2,328km(うち都道は2,234km)の34%798km地中化された。

区部は→1,288km(うち都道は921km)

参照:「アクションプログラム2013」冊子「2020年の東京」目標3/78P

Q. 法整備等は検討しないのですか？

A. 無電柱化議員連盟の決議文が作成されて、承認されれば進んでいくと思われます。検討中です。

Q. 区などへの補助制度はありますか？

A. あります。区だけでなく市町村道にも事業費の最大25%を補助する制度があります。場所によってまちまちですが、ほとんどが最大25%の補助を受けています。

Q. 地中化推進に当たっての障害は何と考えますか？

A. 費用面はもちろん、コンパクト化への技術成長は依然見られません。加えて、敷設時にガス・水道等の関係者も同行しなければならず、日程調整が難しいです。

私達が住む日本の空を、みんなで美しい空へ!

美空～MISORA～

第68号

発行日:2014年4月25日(金)

発行者:NPO法人電線のない街づくり支援ネットワーク
理事長 高田 昇

【活動報告】

4月度理事会…2014年4月23日(於 COM計画研究所)

建通新聞社 松本氏が前回に続いて取材されました。

◆技術開発委員会:井上(了)理事

4月22日の東京都庁で無電柱化の新しい商品のヒアリングを行った。

今後は東京都の新しいマニュアル作りをNPOと行っていけるようにしたい。

◆世論形成委員会:長谷川副理事長

6月24日の総会の後に、に大阪でセミナーを開催する。講師は寒地土木研究所の松田総括主任研究員。

◆事業協力委員会:井上事務局長

4月25日に寒地土木研究所との共催でワークショップを開催する。北海道開発局や道庁、札幌市などが参加予定。夏に札幌でシンポジウムを開催したい。新潟県見附市の案件は、高田先生の紹介で、落札者のサンコーコンサルさんから、受注できそうである。白馬村も、県主導で地中化に取り組むようだ。

◆東京活動委員会報告:井上事務局長

4月21日の東京活動委員会を開催。年度計画については、研究開発を主体に、会員拡大も積極的に行っていく。その他、札幌訪問の件を報告。

話題提供は、前川会員の『英国CABEと建築デザイン・都市景観』の読書報告
会員からは、勉強会を充実していけば、参加者も増えるのでは、との意見が。

◆次回の理事会の日程

■東京5月29日(木)19:00～
住友林業(株)会議室/経団連ビル8F
・話題提供:現在講師選定中

■大阪5月19日(月)18:00～
COM計画研究所
・委員会活動報告
・東京活動委員会報告 その他





←水牛と水牛車(水牛は軽自動車程度の重量がありますが、道路法や道路構造令には水牛に関する規定はありません！)。

さらに、そもそも舗装版がない(珊瑚を砕いた砂利舗装！)ため、カッターに対する管路の保護も不要です。

これらより、管路の条数減少、土被りの極小化、ハンドホール的小型化など現行スペックの見直しにより大幅な省コスト化が可能になります。場合によっては、通常おこなわれない電線の直接埋設も可能ではないでしょうか。その結果、整備に使用される予算が同額であっても、実施可能な延長は大幅に伸び、地中化の進展スピードは飛躍的に向上させることが可能と考えられます。

竹富島に対する提案は少し極端かも知れませんが、全国的に無電柱化を加速させるためには、財政・制度面の見直しだけでなく、いままで一律でおこなわれてきたフルスペックでの整備から、地域の実情に応じた柔軟で省コストな整備への転換を図るなど、技術面における手法見直しも必要ではないでしょうか。

日本の電柱・電線社会の現状について感じていることをエッセイとして綴り、お送り下さい。本会報の【随想】欄に掲載させて頂きます 1000～1500 文字、簡単な自己紹介(お仕事、住所等)とポートレート(顔写真)を添えて下さい。投稿をお待ちしています！ 事務局 井上 info@nponpc.net

「美空」に載せてほしい事、調べてほしい事などがありましたら info@nponpc.net までお送り下さい！ 皆様のご意見、お待ちしております！ tel:072-653-5811 Fax: 072-653-5833

電線地中化に関するコラム・情報を月2回メールマガジンで配信しています！

ぜひこちらまで登録下さい！ → <http://www.mag2.com/m/0000266000.html>

【特集】「竹富島の無電柱化について」第2弾 ～伝統的建造物群保存地区の課題と方向性～

[投稿:井上了介理事]



私は、集落域の地中化が遅れている理由は、電力線地中化時に要求される、高スペックな整備手法と、これに伴うコスト高にあると考えています。

現在、一般的に実施されている電線共同溝方式による地中化は、沿線の開発による供給量の増加や新規事業者の受け入れ、自動車等の交通荷重(通常25トン)の影響、他の事業者(水道・下水道・ガス)による道路掘削時の舗装カッターの使用、などを勘案して電線を収納する管路の条数や、電線を接続したり分配したりするハンドホールの大きさ、電線の保護方法など決定するため、どうしても高スペック・高コストになる、といわれています。

しかし、竹富島の事情は一般的な条件とは大きく異なります。

↑電柱を隠して写真を撮るのは一苦勞です..

先ず、竹富島は街並み保存のため、住民憲章により開発が厳しく規制されて

おり、電力・通信の供給量が大きく変化することはありません。

また、交通荷重については、集落内の狭隘な道路幅員と需要者の実情を考えると、軽車両および、竹富観光の中心である水牛車荷重(!)のみを対象とするだけでよいものと思われま

す。(大型の緊急車両やトレーラートラックは存在しませんし、集落に入れません)



ホームページでも、最新情報を詳しく掲載していきます。 <http://nponpc.net/>
フェイスブックはこちら: <http://www.facebook.com/NPONPC>