

ぼんとちょう 先斗町通無電柱化事業の取組

板谷正人

1. はじめに

京都市では、「良好な都市景観の創造」、「都市防災機能の向上」及び「安全で快適な歩行空間の確保」を目的として、昭和61年から無電柱化計画に基づき、無電柱化の推進を図っている。その取組方針として、緊急輸送道路や避難路などの幹線道路での整備となる「幹線系路線（防災系路線）」に加え、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での整備となる「景観系路線」の2種類の路線区分に大別したうえで推進している。「景観系路線」という区分を設けて無電柱化を進めているところは、景観政策を重視する京都市の特徴であるといえる。

近年では、国内からの観光客に加え、国外からの観光客の増加もあり、季節を問わず多くの方が京都市を訪れているが、世界文化遺産周辺部などでは、空を見上げると電柱や電線類がひしめき合い、景観を阻害している箇所が未だ多く残っている。そのため、日本を代表する歴史・文化都市として、京都ならではの美しい景観を未来の世代に引き継ぐために、今後も「景観系路線」での整備をより一層推進していくことが必要となる。

本レポートでは、市内でも最も幅員が狭い「景観系路線」である先斗町通の無電柱化事業の取組について紹介する。



< 整備前 >



< 整備後 >

写真-1 景観系路線での整備事例（産寧坂）

2. 先斗町通無電柱化事業

2.1 先斗町通の特徴

先斗町通は、市中心部の鴨川と木屋町通の間に位置し、古くは江戸時代の鴨川改修に伴い整備された地区で、鴨川と東山を一望に収める地理的条件等を背景に、京都においても有数の文化・遊興の中心地として発展し、品格と賑わいを合わせ持つ独特の景観を形成している。この先斗町を南北に貫くのが先斗町通で、市内有数の観光名所の一つである。

しかし、先斗町通から沿道を眺めた時、家屋の間に電柱と電線類がひしめき合い、景観を損なっていた。そこで本事業により、電柱・電線類を取り除き景観の保全再生を図るとともに、安全で快適な通行空間の確保、防災性の向上を図るものである。

2.2 事業概要

- (1) 事業区間：京都市中京区石屋町～柏屋町
- (2) 道路延長：L=490m
- (3) 道路幅員：W=1.6m～4.4m

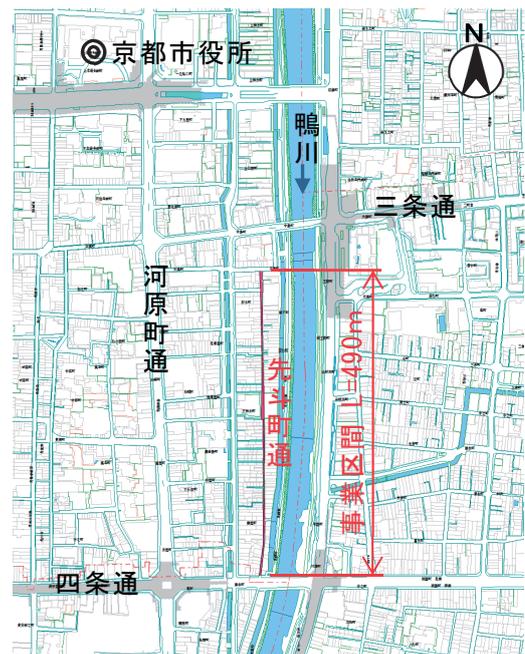


図-1 事業箇所図

- (4) 事業年度：平成27年度～令和2年度
- (5) 参画企業：関西電力(株)、西日本電信電話(株)、(株)オプテージ
- (6) 対象電柱：17本
- (7) 地上機器数：31基

2.3 事業化に至る経緯

地元で先斗町地域の景観づくりに取り組む「先斗町まちづくり協議会」(以下「まちづくり協議会」という。)から、平成25年10月に無電柱化に関する要望書が京都市長宛に提出された。

まちづくり協議会は、京都市市街地景観整備条例に基づき平成24年に認定された団体で、地域が一体となってその地域の景観づくりを進めていくことを目的としており、地域内での建築物の新築や改築、看板等の設置や変更に対し建築主との意見交換を実施している。

とりわけ、看板等の屋外広告物に関しては、条例や協議会独自の取組である「先斗町町式目」により撤去、適正化が積極的に進められた。その結果、見えてきたものが家屋の間にひしめき合う電柱、電線類であった。

そのため、次の取組として無電柱化の要望が京都市に提出されたものである。



左 写真-2 看板が目立っていた頃の先斗町通(H24年3月)
右 写真-3 看板が撤去されている先斗町通(H24年10月)

2.4 事業を進めるうえでの課題

前述のとおり、先斗町は、江戸時代以降、遊興の中心地として発展し、現在もお茶屋建築の建物が数多く残され、京都市市街地景観整備条例に基づく「界わい景観整備地区」に指定されている(平成27年4月指定)。そういった当該地域の特徴と無電柱化を実施するうえでの課題を以下に示す。

(1) 特徴

- ・道路幅員狭小
約30%の区間が幅員2.0m以下
- ・電力需要密度が市内で一番高い地域
490mの区間に477件の電気契約
- ・木造建物が密集
約150軒(飲食店350店舗、一般住宅数軒)

(2) 課題

- ・埋設スペースの確保が困難(既設埋設管が輻輳)
- ・地上機器の設置場所の確保が困難
- ・景観に調和した整備が必要
- ・道路幅員狭小のため、建設機械が使用不可

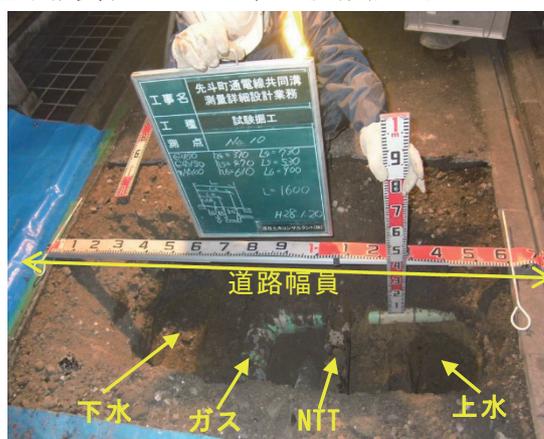


写真-4 先斗町通の地下空間の状況

2.5 課題解決に向けて

電線共同溝の整備は昭和61年から始まり、徐々にコンパクト化が図られ、現在の一般的な構造は幅員2.5m以上の歩道がある道路での整備を想定したものとなっている。

「景観系路線」で整備する際は、歩道もなく、比較的狭い道路内に既存の上水、下水、ガス等のライフラインが配置されていることから、各ライフラインの管理者とも十分協議を行いながら進める必要があった。これまでは数多くの「景観系路線」で、一般的な構造である複数の管路を埋設する方式の無電柱化を行ってきた。

しかし先斗町通の地下空間は既存ライフラインで占められており、電線共同溝自体を構築することが不可能な状態であった(写真-4参照)。

(1) 小型ボックスの活用

このような状況下、国が低コスト化のために検討を始めた小型ボックスの活用や管路の浅層埋設に関する情報を得たことから、その考え方をいち早く取り入れることを試みた。電力と通信を分離し別々の小型ボックスに収めることで、電線共同

溝の占有断面が最小となり、地下空間に唯一空いている道路側溝の下部分に埋設することで、既存ライフラインとの輻輳が抑えられ、結果、既存ライフラインのメンテナンススペースの確保が可能となったことで管路部の実施に目途がたった。

また、小型ボックスの導入に際しては、電力、通信それぞれの電線管理者が収容性やメンテナンス時の作業性について検証を行い、ボックスの最小サイズの決定を行った。



写真-5 小型ボックスの検証状況（通信）

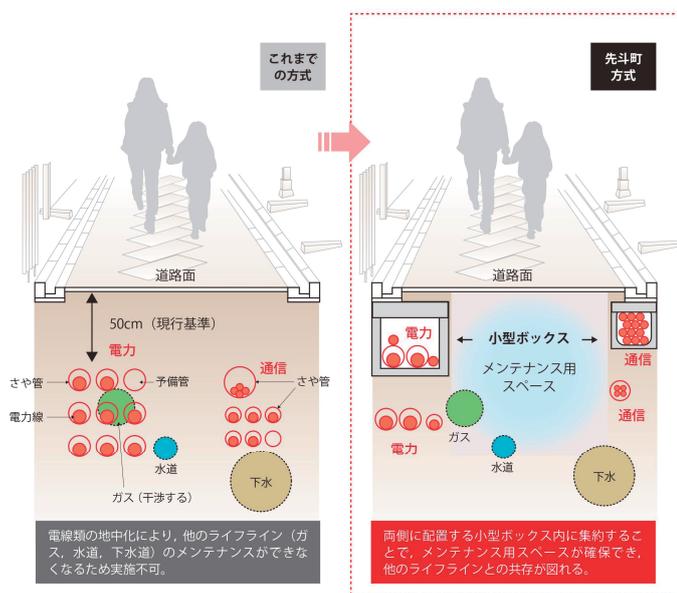


図-2 断面イメージ

(2) 民有地への地上機器の設置

もう一つの課題である地上機器については、最終的に31基（当初は36基）を設置することで計画がまとまっているが、本課題に対しても先斗町通は、幅員が狭く、歩行者も非常に多い路線であることから道路内への設置は物理的に困難な状況であった。

そのため、沿道の公共用地（公園等）も積極的に活用する計画としたが、全てをその中に設置することは不可能で、31基のうち11基は公共

用地外（＝私有地）で設置場所を確保する必要があった。

無電柱化の実施は地元からの要望でもあり、まちづくり協議会からも、積極的に協力していくとの申し出をいただき、まちづくり協議会の代表、電力事業者及び京都市の3者で、沿道の土地所有者との設置交渉に臨んだ。しかし、地上機器のサイズが沿道の敷地面積等に対して余りにも大きいため、設置に伴い土地所有者や店舗業者等が受ける影響が大きいことから、設置交渉は進展しなかった。

そのため、今一度、地元の方々との意見交換会を行い、無電柱化を進めるのか諦めるのかという地元の思いを再確認する場を設け、改めて無電柱化を進めていきたいという地元の強い意思を確認した。

しかし地上機器のサイズが明らかに課題となることから電力事業者と協議し、サイズの見直しに着手した。

このとき、同時に電力事業者が、地上機器のサイズや仕様の見直しを行ったことで、設置台数を31基まで減らすことが可能となった。

見直し後、再び交渉を進めた結果、公共用地以外に設置する必要があった11基全ての設置場所が私有地内に確保でき、事業実施が可能となったものである。

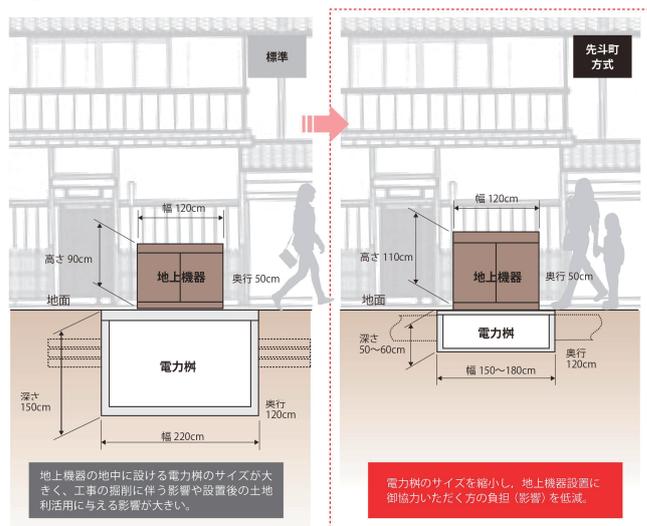


図-3 見直し後の地上機器樹（イメージ）

2.6 現状と今後の予定

平成28年2月から工事着手し、令和2年度の完成を目指し鋭意施工中である。

本工事は初めての整備手法による取組であり、また、施工条件も深夜1時からの工事開始で、

建設機械が入れない幅員であることから、人力作業が基本となっている。また、ガス、水道、下水の埋設管が複雑に輻輳しており、小型ボックスや管路を設置するにあたり、日々、試行錯誤の連続の中で施工を進めている。現在は、先斗町通でも最も狭小な幅員1.6mの区間を施工している。

また、電柱を撤去するエリアを2分割し、電線共同溝の工事が完了した部分から、電線管理者による入線・切替工事が行われ、いよいよ上空ケーブルの撤去を始め、本年の秋頃からは、電柱の撤去も順次開始する予定となっている。

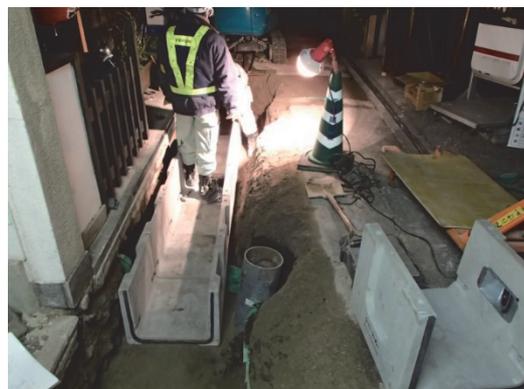


写真-6 小型ボックスの施工状況（電力）

2.7 舗装デザイン

電柱が撤去されれば、事業も最終段階に入り、舗装の復旧工事を行う。

舗装仕様の決定にあたっては、これまでの舗装デザインを踏襲しつつ、改善できる部分は改善することとし、まちづくり協議会とも検討を重ねてきた。検討に際しては、試験施工を行い、アンケート調査を実施するなど、可能な限り地元の方の御意見を聴取し、より先斗町通に相応しい舗装デザインを追求した。

検討の結果、これまでの先斗町通の象徴ともいえる道路中央の桜御影石を“半ずらし四半張り”で配置し、桜御影石の周辺は、石の風合いを醸し出すアスファルト系の舗装を採用するに至った。



写真-7 舗装試験施工の様子



<現在の先斗町通>

<完成後のイメージ>

写真-8 現在の先斗町通と完成後のイメージ

3. おわりに

先斗町通無電柱化事業は、これまで京都市の「景観系路線」の整備で培ってきたノウハウ、国の低コスト手法の先行導入、地元の方の御協力、電線管理者及びライフライン管理者の理解と協力が絶妙に組み合わせ、現在に至っている。

京都市においては、平成30年12月に第7期計画に当たる「今後の無電柱化の進め方」を策定し、平成31年3月には、今後概ね10年で整備を目指す道路を示した『今後の無電柱化の進め方』実施計画」を策定し、現在は、この計画に基づき、新たな「景観系路線」の設計に着手したところである。

今後は、本事業で用いた小型ボックスの活用や浅層埋設等が、コスト縮減やより一層の整備促進に結びつくよう積極的に取り組みを進め、電線と電柱のない京都の空を創り、市民の皆様や観光客の皆様とその効果を実感していただけるよう努めていきたい。

板谷正人



京都市建設局道路建設部
道路環境整備課事業促進
担当課長
Masato ITADANI