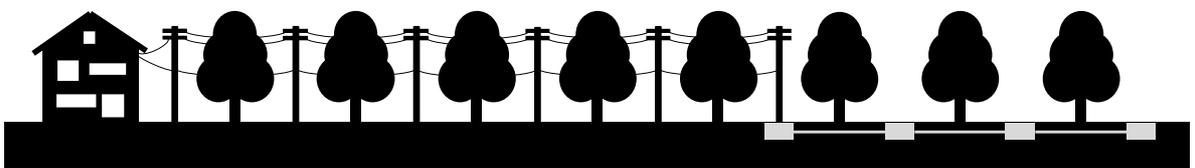


(4) 整備計画



(4) 整備計画

前述の方針に従い定めた優先路線について、整備の優先順位を設定します。なお、今回定める優先順位は、現段階での優先度であり、定期的な見直しを行うことで、整備時のまちの状況に見合った路線を設定します。

したがって、短期目標路線に選定された路線は、整備を進めますが、中期目標路線に選定された路線は、次回見直し時に優先される候補路線であり、見直しの際には、他の事業計画等との整合を図りながら、再度、優先度を検証し、改めて短期目標・中期目標となる路線を選定します。

1. 優先路線（市道）の評価

前述した優先路線のうち、市道において、表-6に示す項目ごとに評価を行い、優先順位を設けます。評価にあたっては、1つの路線の延長を500m～1kmを目安に、評価区間を設定します。（別図-5参照）

短期目標路線・中期目標路線を定めるにあたっては、まちづくりとして特に取り組む必要のある路線のほか、道路の利用形態の変更や交通量予測の見直し等により、幅員構成に変更を加える必要が生じた路線は、短期目標路線に位置づけ、その他の路線については、評価により優先すべき路線から短期目標路線・中期目標路線に位置づけを行います。

なお、優先路線のうち、一部未整備区間のある道路においては、新設・拡張を行う際に、無電柱化を実施するため、評価は行わないものとします。



電柱が林立する打出浜線（浜風町）

表-6 優先路線の評価指標

無電柱化の方針	評価の着目視点	評価指標	評価得点
安全・安心な道路空間の構築	都市計画マスタープラン 地域防災計画	緊急輸送道路	20
		防災重要路線	10
		防災路線	5
		生活循環軸	5
		防災路線を補完するルート	5
		防災路線を補完するルート（奥池地区）	5
	公共交通拠点	主要な公共交通拠点に接続または隣接する	10
		主要な公共交通拠点の近傍に位置する	5
	誰もが安全に安心して通行できる経路	生活関連経路Ⅰ（※1）	10
		生活関連経路Ⅱ（※2）	5
子供たちの安全性	通学路	10	
美しい景観の形成	景観地区	特別景観地区（芦屋川地区）	20
		景観地区	10
	都市計画マスタープラン	芦屋川沿いの景観保全	10
		宮川の河川空間の生かした街路景観の創出	10
		シンボルロードの景観形成	10
		市街地に潤いを与える街路景観の形成	5
		緑豊かな街路景観保全及び形成	5
	景観計画重点地区	芦屋川沿岸地区	10
		宮川沿岸地区	10
		山手幹線沿道地区	10
		南芦屋浜地区	10
	文化財・史跡	国重要文化財に隣接する道路	10
		市重要文化財に隣接する道路	5
	地域の祭り	あしや3大まつりの会場になっている	10
		あしや3大まつりの会場へのアクセス道路になっている	5
	自然環境の保全	風致地区第1種地域	10
		風致地区第2種地域	8
風致地区第3種地域		5	
にぎわいの創出	創生総合戦略	芦屋市公共サイン計画のモデル路線（都市計画道路）	20
		芦屋市公共サイン計画のモデル路線（その他道路）	10
その他	無電柱化の連続性	無電柱化区間に挟まれている路線	20
		無電柱化区間に接している路線	10
	歩道幅員による実現性	歩道幅員が2.5m以上	10
		歩道幅員が2.5m未満	5
	関連事業との連携	自転車ネットワーク路線に位置づけられている	20
		自転車ネットワーク補完路線に位置づけられている	10
		街路樹が老朽化している	10
	通行車両への対応	通行規制（高さ）がない	5
	地下埋設物の更新	埋設占用されている施設が、10年以内に更新予定	10
		埋設占用されている施設が、20年以内に更新予定	5

※1 生活関連経路Ⅰ：生活関連施設を結ぶ経路。移動円滑化基準に基づき、バリアフリー化を図る路線。

※2 生活関連経路Ⅱ：生活関連施設を結ぶ経路。地形的制約により移動円滑化基準に全て適合させることが困難であるが、実施可能な範囲でバリアフリー化を図る路線。

2. 優先路線（市道）の整備

2-1 短期目標路線

① 実施予定路線

芦屋川右岸線及び芦屋川左岸線（鳴尾御影線以南）においては、無電柱化を図るため平成26年度より関係事業者と協議・調整を行い、事業着手の準備が整っているため、最優先すべき路線とします。

- ・芦屋川右岸線（鳴尾御影線以南） 731m
- ・芦屋川左岸線（鳴尾御影線～阪神電鉄） 69m

② 他事業に併せて取り組む必要のある路線

また、JR芦屋駅南地区市街地再開発事業に合わせ、道路の幅員構成の見直しについて検討することから、以下の路線についても優先すべき路線とします。

- ・駅前広場西線（JR芦屋駅南口～芦屋川左岸線） 371m
- ・駅前広場東線（JR芦屋駅南口～芦屋中央線） 102m

③ 路線評価による路線

その他の優先路線については、評価指標に基づき優先順位を設けます。10年以内に事業に着手する路線を以下に示します。

- ・芦屋川右岸線（鉄道沿西線～阪急電鉄） 358m
- ・鳴尾御影線（芦屋川右岸線～県道奥山精道線） 100m
- ・芦屋中央線（駅前広場東線～国道2号） 137m
- ・芦屋中央線（国道2号～国道43号） 522m

これらの路線を、短期目標路線として位置づけます。

なお、今後の都市施設の整備に関する事業予定等により、上記路線が関係する場合は、都市施設整備と併せて無電柱化が図れるように実施時期を調整します。

Column

市道で優先道路に位置づけられている道路延長は35.32kmです。
このうち、9.42kmの道路で地中設備が整備されており、優先道路の無電柱化率は26.7%です。
10年後には、優先道路の無電柱化率が33.4%となる予定です。

2-2 中期目標路線

上述の短期目標路線の整備に引き続き、10～20年先を目途に事業着手を目指す路線を以下に示します。

・ 稲荷山線	(国道2号～国道43号)	342m
・ 鳴尾御影線	(芦屋川右岸線～神戸市境)	268m
・ 鳴尾御影線	(芦屋中央線～川東線)	435m
・ 川西線	(国道2号～国道43号)	608m
・ 鉄道沿西線	(JR芦屋駅～芦屋川右岸線)	460m
・ 川東線	(阪神電鉄～国道43号)	232m
・ 稲荷山線	(防潮堤線～国道43号)	600m

これらの路線を、中期目標路線として位置づけます。

なお、今回の推進計画見直しの際には、改めて優先順位を見直します。

3. 住民要望による無電柱化検討地区

地域住民より無電柱化の要望があり、住民が主体となって無電柱化に関する調査・研究を実施する地区（以下、「無電柱化検討地区」という）については、次期推進計画にて明らかにします。

無電柱化検討地区においては、事業実施に向けた課題の解決が図られたのち、短期目標路線と実施時期を調整の上、事業に着手します。

4. 実施計画の作成

短期目標路線・無電柱化検討地区の整備にあたっては、芦屋市道路管理者・電気通信事業者・地下埋設物管理者で組織する芦屋市無電柱化推進協議会（以下、「協議会」という）において、芦屋市無電柱化推進計画実施計画（以下、「実施計画」という）を作成します。

実施計画では、それぞれの路線における技術的な課題や、地下埋設物の更新計画、地域住民との連携等を考慮し、着手する順番を定めます。計画・調整から、支障物件の移設、電線共同溝の整備、電力通信線の切替え・抜柱、道路復旧のスケジュールを明らかにし、関係する電気・通信事業者、地下埋設物管理者との間で、円滑な工事調整の基礎となるものとします。また、各年度の事業費計画についても示します。

5. 市道以外の整備

国道・県道・芦有ドライブウェイについては、いずれの路線も優先路線に位置づけられており、各道路管理者と連携し、無電柱化に取り組みます。

各道路の整備状況を以下に示します。(表-7 参照)

表-7 市道以外の整備状況

路線	無電柱化
国道2号	事業中
国道43号	事業中
県道奥山精道線	未整備
県道芦屋停車場線	一部未整備
県道東灘芦屋線	電柱なし
県道芦屋鳴尾浜線	未整備
芦有ドライブウェイ	未整備

このうち、県道芦屋停車場線については、一部未整備の部分が残っており、芦屋市自転車ネットワーク計画において自転車通行環境の整備を図る必要があることから、県と連携し、早期に無電柱化に取り組みます。

6. 整備の進め方

対象路線の整備は、市民生活への影響を最小限にするため、ひとつの路線の中でも区間を分けて行う場合があります。道路を供用しながらの工事となるため、関係事業者と調整を図り、工事による交通規制の期間が短くなるようにします。

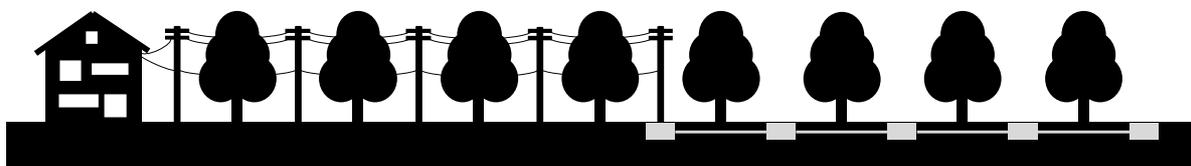
区間を分けることにより、単年度ごとの事業費を平準化することで、橋梁修繕など他の施策と並行して事業を進められるようにします。

7. 他の道路事業との一体的な整備

無電柱化の目的である「通行空間の安全性・快適性の向上」及び「良好な都市景観の形成」については、無電柱化の実施だけで達成されるものではありません。したがって、整備の際には、無電柱化にあわせて、歩車道の段差解消など道路のバリアフリー化を図ります。

また、自転車通行環境の整備や、街路樹の老朽化対策についても、必要に応じて行います。

(5) 無電柱化の推進に向けた方策



(5) 無電柱化の推進に向けた方策

1. 無電柱化の推進策

前述の課題からも、無電柱化は道路管理者事業として推進するだけでは、非常に長い年月と膨大なコストを必要とします。

ここでは、目標達成を少しでも早めるための工夫や、道路管理者事業以外の方策について示します。

1-1 市道における無電柱化

市道において無電柱化を図る際、基本的には電線共同溝方式を採用します。

従来の電線共同溝方式では、コスト面に課題があるため、低コスト手法（浅層埋設方式、小型ボックス活用埋設方式、既存ストックの活用など）についても、整備方法を選定する設計時に比較検討を行います。

低コスト手法については、まだ施工実績が少なく、利点や課題が明らかになっていないため、採用にあたっては、対象となる路線に対し、将来の電力・通信の需要予測や、道路の交通量や利用形態を考慮し、その路線に適した手法を検討します。

1-2 市道以外の道路の無電柱化

国道・県道については、それぞれの道路管理者と連携を図り、無電柱化が推進されるよう取り組みます。

また、有料道路については、道路管理者において無電柱化が図られることとなりますが、現行の制度では国の財政支援を受けられないため、市による支援策を検討します。



県道奥山精道線（松ノ内町）

1-3 生活道路の無電柱化

地上機器の設置には幅員2.5m以上の歩道が望ましいとされている中で、普段の生活に使われている生活道路の多くは、歩道も整備できない状況です。この生活道路を無電柱化するには、地上機器の設置場所の確保が、大きな課題となってきます。

設置場所として、学校や公園など公共施設の公有地や公開空地を含めた民有地などの道路外の敷地を活用した整備も必要となります。地上機器の路外設置には、関係法令や財産区分、地域の合意形成等の課題があるため、生活道路の無電柱化を行う際には、地域・関係事業者との協議・検討を経て、整備を進めます。

また、整備に際しては、その効果を最大限に発揮し、未整備路線との連系管接続などの二重投資を防ぐためにも、路線ごとの整備ではなく、一定規模（1ha程度を目安）の面的な整備を行います。

1-4 電柱を増やさない取組

芦屋川特別景観地区における主要な道路である芦屋川右岸線・芦屋川左岸線は、そのほとんどの区間において、既に電柱のない良好な景観が維持されています。しかしながら、現在の制度では電柱を設置することも可能であるため、当該地区において電柱の設置をしないよう、電線管理者に求めます。

また、道路法第37条第1項に該当する道路についても、電柱の設置を抑制する措置を検討します。

道路法第37条第1項

道路管理者は、次に掲げる場合においては、第33条、第35条及び前条第2項の規定にかかわらず、区域を指定して道路（第2号に掲げる場合にあっては、歩道の部分に限る。）の占用を禁止し、又は制限することができる。

- 1 交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るために特に必要があると認める場合
- 2 幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合
- 3 災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合

1-5 電線管理者への支援

現在行われている無電柱化は、主に電線共同溝方式が採用されています。費用については、管路や特殊部等の本体部分の整備費用は道路管理者が、電線類を上空から管路内に移設し、電柱を撤去する工事等は電線管理者が負担しています。

このように、従来の電線共同溝方式では、電線管理者の費用負担も大きいことから、その負担を軽減することも、無電柱化を推進することにつながります。その為、電線管理者への支援についても検討します。

また、道路改良工事（歩道改修やバリアフリー化など）にあわせて、電線管理者が協働して無電柱化を図る際には、財政面での支援を行います。

1-6 宅地開発による無電柱化の推進

新たな宅地開発により道路が新設される際には、開発区域内において、開発事業者により無電柱化が図られる仕組みを検討します。



民間開発により無電柱化された宅地（山芦屋町）

1-7 公共施設整備に併せた無電柱化の推進

公共施設（市役所、消防署、公園、学校園など）の整備に併せ、周辺道路の無電柱化を図ることを前提に、整備効果を勘案し、無電柱化の実施を検討します。

1-8 占用料の見直し

道路の地中に設置されている電線及び電線管等について、占用料の減額措置を検討します。

また、道路上に設置されている電柱・電線は、外部不経済をもたらす場合があるので、これを反映した占用料の見直しを検討します。

ただし、これら占用料の見直しにおいては、他の占用物件との均衡等にも十分に配慮します。

1-9 市民への啓発

無電柱化を推進するにあたり、市民の理解・協力は不可欠です。

整備を行う際には、対象となる路線に関係する地域へ説明し、協力を得ながら事業を進めます。

そのために、出前講座により市民とともに無電柱化事業の理解を深めるなど、啓発に努めるとともに、民有地内に影響する工事の事例集を作成し、整備内容の理解や協力いただく内容を分かり易く伝えるよう努めます。



ラジオ番組の公開収録



無電柱化シンポジウムの開催



無電柱化パネル展の開催

2. 無電柱化における課題と対応

目標である「電柱・電線のないまち」を目指すにあたり、将来的に課題となる項目について、現段階でできる方策をまとめます。

2-1 河川・鉄道等との交差部の限定

道路に埋設する電線共同溝の整備が行えない場所として、河川・鉄道と交差する部分があります。

整備が可能な範囲もありますが、整備・維持管理の面において、高度な技術と多くの費用が必要となります。

そこで本市では、河川部・鉄道交差部において、電線共同溝設備の集約や、電線管理者による電線類の切り替えが円滑に進むことを目的に、電線共同溝として整備する位置を示します。(別図-6, 7参照)



橋梁上空を錯綜する電線（開森橋）



橋梁上空を錯綜する電線（公光橋）

2-2 非営利目的の電線類の取り扱い

電線管理者には、難視聴ケーブルを管理する集合住宅の管理組合等の非営利の小規模電線管理者や、放送設備を管理する団体等もあります。

現在、これらの電線管理者からは電線類の占用料を徴収しており、無電柱化された後も、占用料は必要になります。しかし、無電柱化を図るためには、ケーブルの切り替え作業や、電線共同溝の建設負担金が発生することになります。これらの無電柱化を図るために発生する臨時的な費用負担に対し、費用負担軽減策などの検討を行います。

2-3 電気・通信事業者の技術革新

無電柱化を図るうえで生じる課題に対し、改善・解決となる技術革新を、電気・通信事業者に期待します。

その新たな技術を積極的に活用することで、低コスト化・省スペース化・工期短縮・メンテナンス性能向上を図り、目標の早期実現・トータルコストの削減を目指します。



地上機器を活用したデジタルサイネージ（東京 上野公園）

2-4 地上機器の有効活用

地上機器の設置場所については、多くの課題があります。そのため、地上機器に付加価値を加えることで、道路を通行する方々にとって、有益な施設となるよう、電気事業者と研究を行います。

2-5 工事の連携

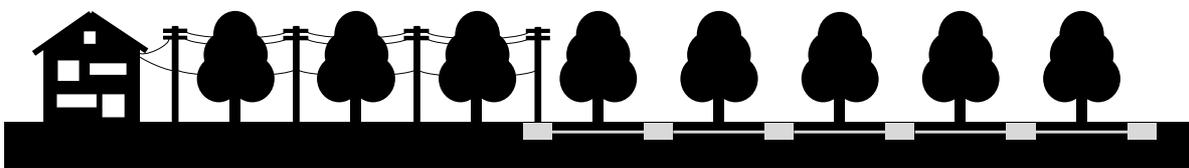
道路管理者、電線管理者及び地下埋設物管理者が集まる会議等を活用し、工事間の調整を図ることで、コストの縮減や、工事期間の短縮を図り、地域住民への影響の軽減を図ります。

また、無電柱化を図る際には、可能な限り地下埋設物の更新時期と調整を図ることで、道路の掘り返しを減らします。

2-6 財源の確保

道路管理者だけでなく、電気・通信事業者にとっても、多額な費用のかかる無電柱化を推進するため、市独自の「芦屋市無電柱化推進基金」を設け、無電柱化の円滑な推進に活用することを検討します。

(6) 計画の実現に向けて



(6) 計画の実現に向けて

1. 推進体制

計画的に事業を推進するため、芦屋市道路管理者・電気通信事業者・地下埋設物管理者で組織する協議会を定期的を開催し、各事業者による工事間の調整を図ることで、円滑な事業進捗を図ります。

また、協議会において定めた、実施計画をもとに、事業の進捗管理を行います。

2. 評価・改善の仕組み

本計画の推進にあたり、適切な事業進捗が図られるよう、協議会が中心となってPDCAサイクルにより進行管理を行います。(図-7 参照)

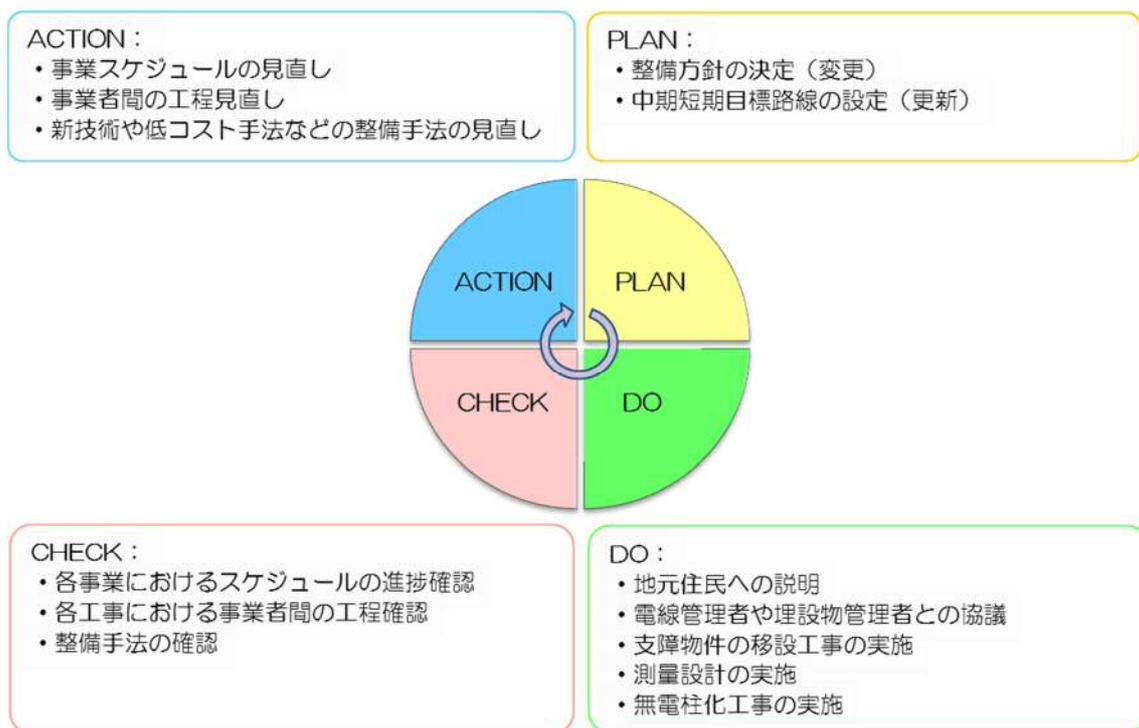


図-7 PDCAサイクル

計画開始年次より概ね5年で取組の進捗状況を確認し、協議会において評価を行います。評価の結果を受け、必要に応じて実施計画を見直し、より円滑な事業進捗を図ります。

また、計画開始年次より概ね10年で、推進計画の見直しを行います。見直しの際には、事業の実施状況と目標の達成状況、上位計画や関連計画の改訂等を踏まえ、市民・道路管理者・交通管理者・電線管理者・地下埋設物管理者が連携し、次期推進計画を策定します。(図-8参照)

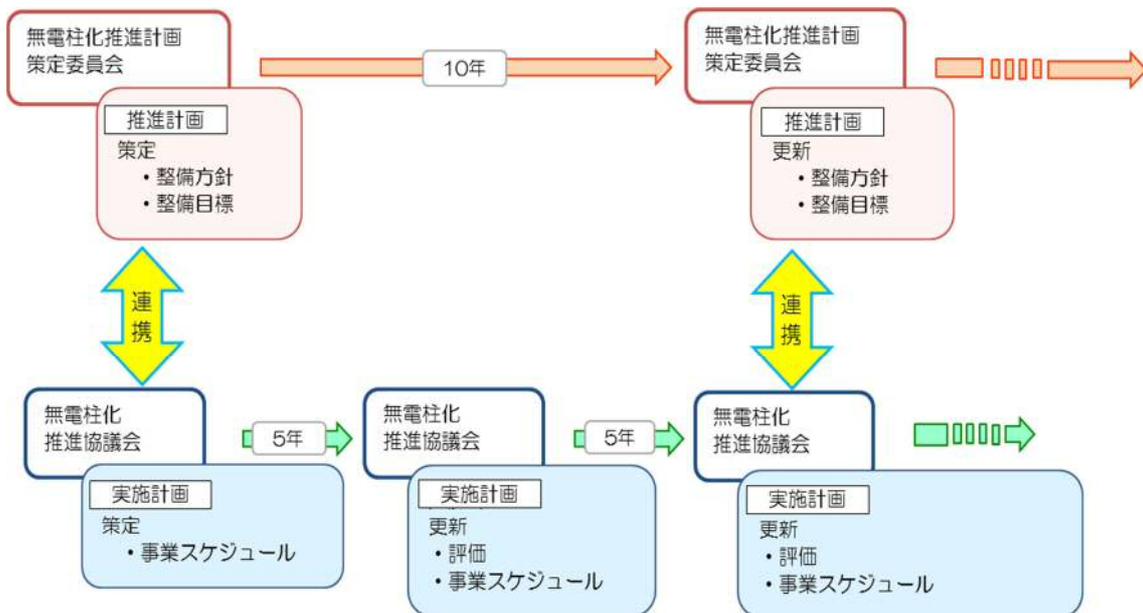
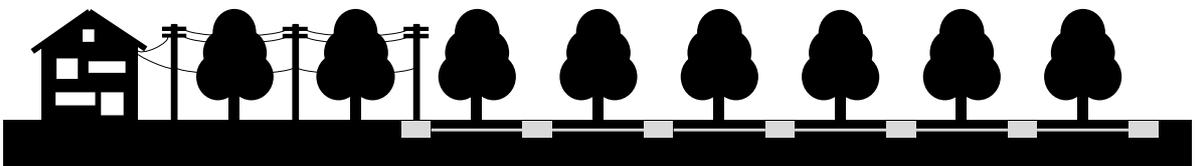


図-8 評価・改善の仕組み



無電柱化計画策定委員会の様子

(7) 計画の概念



(7) 計画の概念

1. 整備方針・整備計画の関連性

(2) 整備方針, (4) 整備計画, (5) 無電柱化の推進に向けた方策において, 記載した内容について, 関連性を図-9に示します。

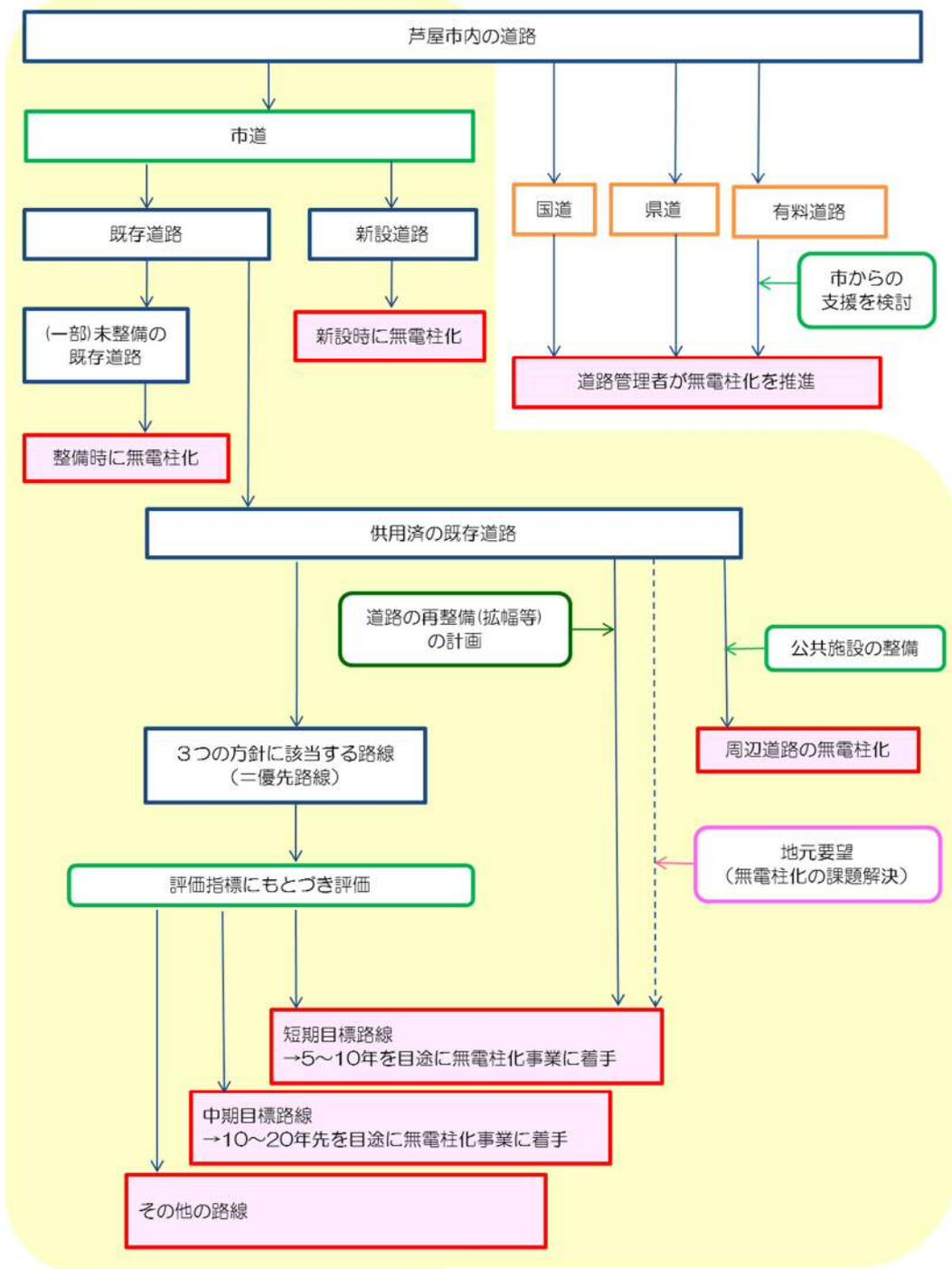


図-9 計画全体の概念