

第3回 芦屋市無電柱化推進計画策定委員会が出された意見について

No.	出された意見	意見に対する対応や考え方
1 条例について		
	開発行為による新設道路に無電柱化を求めていくとなっているが、義務や許可など、拘束する方法は考えられないか。	求めると表現しているが、道路幅員など、他の指導と同じニュアンスになります。 ただ、開発者に負担がかかる内容ですので、規模要件は必要だと考えています。
	基金を設けることや、その基金を活用して費用負担の軽減を図ること、これらを条例に盛り込んでもいいのではないか。	条例に財政上の措置を講じる旨を記載します。
2 (1) 無電柱化の目的と位置づけ		
P1	条例の制定を同時に行うのであれば、「～を制定し、」ではなく、「～が制定され、」の方がいいのでは。	現在の表現でも問題ないと考えます。
	無電柱化による恩恵を受けるのは、市民や市だと思ふ。安全・安心なまち、良好なまちなみができ、まちの価値が上がる。 今後、計画ができた際には、概要版などを作成すると思うが、市民への啓発という意味でも、その効果の部分を盛り込んでおく必要がある。	計画策定後に作成する概要版では、無電柱化に伴う他の効果についても明記します。
(2) 整備方針		
P7	課題で上がっている、「地上機器」「コスト」「事業期間」は、P3の記載にもあるように、「コスト」「事業期間」「地上機器」の順の方が、文脈が合うのではないか。	ご指摘のとおり、表記の順を見直します。
	地中化の整備には、5.3億/kmが初期投資として必要なのは分かるが、ランニングコストは、上空の場合と、地中の場合で変わるのか。	【関西電力】 日々のメンテナンス（巡視・点検）では、大きく変わりません。 施設の移設を依頼された際は、地中化されていると大変難しく、コストもかかるが、そのような事例は限られると思います。

(3) 整備実績		
P16	前回まで出ていた無電柱化率 12.4% は、別図 - 1 の赤い路線を指している、黄色い路線を追加した数字に改めるのか。	無電柱化率の算出方法が、市と国で異なっていたため、別図-1 で示す無電柱化路線における無電柱化率の数字を国の算出方法で精査した数字に改めます。
(4) 整備計画		
P20	短期目標路線の整備を終えると、無電柱化率はどうなるのか。 具体的なイメージにつながるようにする必要があるのではないか。	本計画では、目的と方針、目標、手段を明記します。 目標となる数値については、無電柱化推進協議会において作成する無電柱化推進計画実施計画において記載します。
(5) 無電柱化の推進に向けた方策		
P23	市民にとっては、市道も県道も国道も同じ道。市道だけの順位をつけるのではなく、県道・国道も同じように優先度を示せないか。	市の評価指標に基づき優先度を示すことは可能ですが、それぞれの道路管理者において計画を立て、整備を図っていただくことになります。
	資料3の2-3の市回答では、第2回委員会の議事録や、資料4 P23 の表現と整合しない。(※)	資料4 計画(案)P23 (5)1-2 の表現のとおり、有料道路についても、道路管理者において無電柱化を図っていただきますが、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。
P24	道路法第37条は、3月に法改正があって、歩行者の観点も追加されている。	改正後の内容に改めます。
P25	公共施設の整備に併せて無電柱化を図る意義は理解できるが、規模感が必要。あまりに小規模で取り組んでも効果が発現しない。	ご指摘のとおり、効果が発現しないと投資効果が薄れます。無電柱化を図ることを前提に、効果があるかどうかについては、各箇所において検討の上、無電柱化に取り組みます。
P27	国や県との連携や、事業者との研究は、すでに取り組んでいる内容があるのか。	国や県との連携については、低コスト化に向けた研究を行っています。 事業者との研究については、これから取り組む予定です。
(6) 計画の実現に向けて		
P30	進捗状況は、何を判断基準にして評価を行うのか。	無電柱化推進計画実施計画において、スケジュールや事業費を明らかにします。 この実施計画を基に、進捗について評価を行います。

※印：委員会後に寄せられた意見