

「本庄市無電柱化推進計画（案）」に対する意見と市の考え方

「本庄市無電柱化推進計画（案）」に対するパブリックコメントを実施したところ、貴重なご意見をいただきありがとうございました。提出された意見と市の考え方を以下のとおり公表いたします。

1. 意見等の募集期間：令和3年3月4日（木）～令和3年4月2日（金）
2. 意見等の受付人数：3人 10件（提出方法の内訳：窓口1人、郵送0人、電子メール2人、FAX0人）
3. 提出された意見等および市の考え方

	提出された意見	提出された意見に対する市の考え方
①	<p>【2-5 ページ 2.1.3 無電柱化が進まない理由】</p> <p>整備期間が長く、400mを整備するのに約7年間かかると記載があるが、無電柱化整備の実施は難しいということか。</p>	<p>本記載は、無電柱化を推進するために、現況における問題点を分析したものです。日本国内において一般的に採用されている電線共同溝方式による無電柱化整備では、水道管やガス管などが埋設されている地下空間に、新たに電線類を地中化するための空間を確保する必要があり、設計段階から関係機関との調整が必要となります。</p> <p>また、整備期間の長期化は、地域住民・沿道住民の生活に影響を与える期間が長くなり、地域住民・沿道住民との合意形成に期間を要する原因にもなります。</p> <p>これらのことから、本市における無電柱化整備においては、整備期間を短縮するための施策等も併せて検討し、無電柱化を推進して参ります。</p>

	提出された意見	提出された意見に対する市の考え方
②	<p>【2-6 ページ 2.2.1 これまでの整備実績】</p> <p>「これまで本市が計画・工事まで実施した無電柱化路線はないのが現状です。なお、本市が管理する路線における無電柱化済み区間の整備延長の合計は約 2.8km であり、本市が管理する路線の総延長 1,100km に対して約 0.2%となっています。」とあるが、何故コンマ以下の結果になっているのか歴史的、政策的からも厳しく分析する必要がある。</p>	<p>2.1.2 で述べましたとおり、日本国内においては、戦後の復興を少しでも早く実現するために、電気を国土全体へ安定して供給する必要があったことから、架空電線が主流となっており、本市に限らず、無電柱化整備は全国的に進んでいない状況にあります。</p> <p>また、無電柱化整備が進まない理由としては、多額の費用と長い期間を要することに加え、専門的な技術も必要となります。</p> <p>本市では、無電柱化により期待される効果を踏まえ、将来的に本市が管理する全路線の無電柱化を目的として本計画を策定し、効果的・効率的に無電柱化を推進して参ります。</p>
③	<p>【2-7 ページ 2.2.2 電柱・電線による悪影響】</p> <p>なぜ電柱が交通事故の発生要因といえるのか。</p>	<p>本市が管理する路線には、歩道が整備されていない路線が多数あります。そのような路線に林立する電柱は、道路の有効幅員を減少させ、歩行者と自動車の接触を発生させる可能性があり、電柱が交通事故の発生要因の一つとなります。</p>
④	<p>【2-7 ページ 2.2.2 電柱・電線による悪影響】</p> <p>県境で国道があり、通過車が多いために交通事故が発生していると考えられるため、本庄市が人身交通事故の発生しやすい環境とは言えないのではないか。</p>	<p>本市内は、国道・県道があり通過交通が多く走行する状況にありますが、近隣の市町も同様に通過交通量が多い状況にあります。そのような状況において、本市は、人口 1,000 人当たりの人身交通事故発生件数（令和元年）が県内の市町村のうち、ワースト 3 位であることから、人身交通事故が発生しやすい環境にあるといえます。</p>

	提出された意見	提出された意見に対する市の考え方
⑤	<p>【2-8 ページ 2.2.2 電柱・電線による悪影響】</p> <p>祭典行事にこれ以上の市税を投入することは疑問である。無電柱化促進の理由にはならないのではないかと。</p>	<p>本記載は、道路に電線・電柱があることで生じる本市の課題の一つと考えています。</p> <p>本計画においては、そのような課題を含めて、整備効果の高い路線を優先し、無電柱化を推進して参ります。</p>
⑥	<p>【2-9 ページ 2.2.2 電柱・電線による悪影響】</p> <p>災害発生時の避難活動を円滑に行うことを目的に多額な資金を投入する前に避難、救助はソフトの部分も大きく、多額な資金を投入する前に部分的個所の改善、ソフトの改善などで効果が見込めるのではないかと。無電柱化促進の理由にならないのではないかと。</p>	<p>ご指摘のとおり、災害対策にソフト対策は重要な役割を果たします。しかしながら、2019年に発生した台風15号における千葉県での電柱倒壊・損傷事故に代表されるように、ソフト対策では防ぐことができない甚大な被害が近年頻発していることから、災害発生時に、防災活動拠点の機能が有効に発揮できるよう、本計画においては、緊急輸送道路等、整備効果の高い路線の無電柱化を優先的に推進して参ります。</p>
⑦	<p>【3-3 ページ 3.2.2 関係者の協力が得られる路線】</p> <p>個人（法人を含む）や特定街区住民が望めば、その費用の一部を公的に補助して電線架設業者と交渉して無電柱化（架線の地中化）を実現できないものかと。</p>	<p>個人の敷地内における無電柱化整備に関しまして、貴重なご意見として承ります。</p> <p>また、本市の管理路線におきましては、効率的な無電柱化を実施するために「地域住民から要望がある路線」や「住民・企業等の協力体制が得られる地域」といった環境が整っている路線については、優先的に整備を検討していきたいと考えております。</p>

	提出された意見	提出された意見に対する市の考え方
⑧	<p>【3-3 ページ 3.3 新たな電柱の設置を防ぐ】</p> <p>幹線道路脇に分譲する際に、無電柱化、あるいは軒下配線方式を実施することができるのではないか。または、補助金等と電力供給業者との仲介などで補佐する体制ができれば実現できるのではないか。</p>	<p>民間事業者による住宅地の開発で、道路の新設が行われるような場合に、本市では、民間事業者の開発行為とあわせた無電柱化を推進するための新たな支援制度の制定を検討し、民間事業者による無電柱化事業への参画が活発化するような施策を検討して参ります。</p>
⑨	<p>【4-1 ページ 第4章 具体的な取り組み】</p> <p>今回の案で膨大な費用を要する無電柱化が本庄市に必要とは思えず、この程度の必要性では多額の税金を投じるメリットはない。練り直しを提案する。</p>	<p>無電柱化により期待される効果を踏まえ、将来的に本市が管理する全路線の無電柱化を目的として本計画を策定し、効果的・効率的に無電柱化を推進するものです。</p> <p>また、無電柱化整備における事業のスピードアップを図るため、関係者間の連携強化や導入する手法について工夫するとともに、低コスト手法の導入も検討して参ります。</p> <p>本計画は、無電柱化整備に活用できる本市の財源を勘案した上で、計画の実現を目指し長期に渡って実施していくものです。</p> <p>なお、社会情勢の変化や実施状況を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを図ります。</p>
⑩	<p>【5-2 ページ 5.1 整備目標】</p> <p>整備の実施箇所に選定されている市道第2級1号線は、児玉中学校への通学路として安全性を確保することは大切である。そのため、道路や歩道の拡幅工事が必要と考える。そして無電柱化も同時に推進できる。</p> <p>また、日中の交通量や児玉秋祭りの山車の往来、美観を考えると児玉駅通りから南北の国道462号と一般県道小前田児玉線の拡幅と無電柱化も必要ではないか。</p>	<p>市道第2級1号線につきましては、本計画により無電柱化の実施を予定しています。</p> <p>なお、国道462号における児玉駅入口交差点から児玉高校入口交差点まで区間につきましては、道路管理者である埼玉県による無電柱化整備が予定されています。また、児玉駅入口交差点から本町交差点までの区間（国道462号及び一般県道小前田児玉線）につきましても埼玉県管理路線となります。県に確認したところ、現在は県の整備計画には入っていないとのことです。</p>