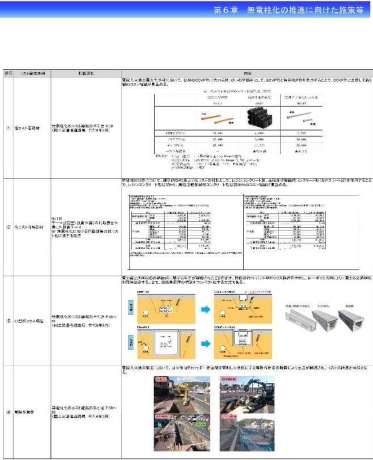
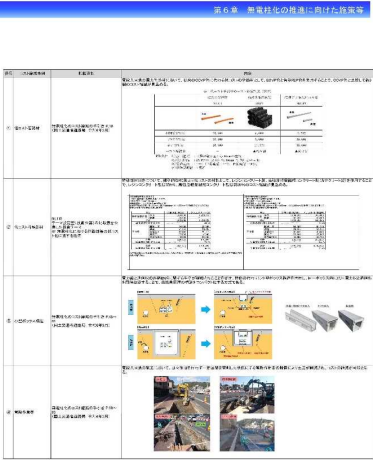
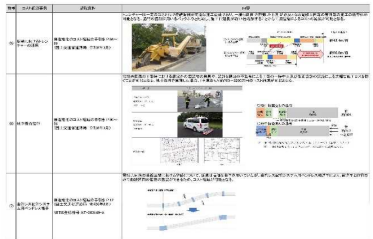
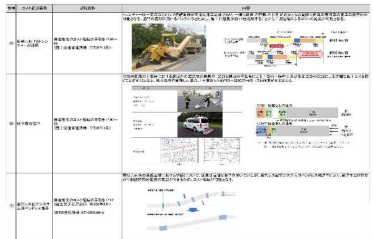


群馬県無電柱化推進計画2025（原案）に関する意見及び意見に対する考え方と修正内容

番号	意見に係る計画 （原案）該当ページ	意見		意見に対する考え方	修正箇所の有無	修正内容	
		項目	内容			修正前	修正後
1	1	計画期間	2025年度～2034年 10年間とし、5年毎に見直しを行いますとあるが5年後1回見直すということになる様なので、スピードの時代、3年ごとに見直すくらいのスピード感をもった方が。	無電柱化事業は、着手から完了までに約10～11年かかる事業であり、3年では事業の進捗や効果が見られません。そのため、見直しの頻度は、上位計画である国土交通省の「無電柱化推進計画」や群馬県の「県土整備プラン」の頻度と同じ、5年ごととしております。	無	-	-
2	5	無電柱化の意義と動向	無電柱化の意義は防災、安全、円滑な交通確保、景観形成、観光振興と役割はかなり重要な事です。予算もありますが、優先順位を上げて取り組むべき。	ご指摘のとおり、無電柱化事業は、複合的な効果を発揮する重要な事業と考えております。 群馬県の「県土整備プラン」では、「災害レジリエンスNo.1の実現」を最重点政策に位置付け、無電柱化事業を含めた防災・減災対策に重点的に取り組むこととしており、引き続き事業の推進を図ってまいります。	無	-	-
3	19	群馬県における無電柱化の現状	令和3年度無電柱化率、県全体で0.7%と大きく立ち遅れている現状、沿道住民の理解、高い整備費用、地上機器設置場所に関する合意形成など大変な面もあるが意識改革が必要では。	沿道住民の理解及び地上機器設置場所に関する合意形成については、P53に示す「1）無電柱化事業や民地の活用等に対する住民理解を図る広報・啓発活動の実施」や、円滑な合意形成の調整の場として地元関係者を含めた地区協議会の開催などに引き続き取り組み、無電柱化に関する県民の理解と協力を得て参ります。 また、整備費用については、P42に示す「低コスト手法の採用や新技術の導入」等により、事業費低減を図りながら事業を推進して参ります。	無	-	-
4	58	無電柱化計画路線リスト	太田地域のリストがちよっと少ない様だが、具体的にどのような理由だかわかりません。街なみ、人口規模からいっても、もっと多くリストをあげてもらってもよいのでは。	計画路線リストは、P28～P30に示す「防災」「安全・円滑な交通確保」及び「景観形成・観光振興」の基本方針に沿って、国や市町村と共に抽出し、策定しています。 これらの基本方針に沿った路線抽出を行った結果、太田地区は、災害時の拠点となる施設や交通拠点が集約された都市であるため、他市町村に比べ対象路線が少なくなっています。	無	-	-

群馬県無電柱化推進計画2025(原案)に関する意見及び意見に対する考え方と修正内容

番号	意見に係る計画 (原案)該当ページ	意見		意見に対する考え方	修正箇所の有無	修正内容	
		項目	内容			修正前	修正後
5	7～8	無電柱化の近年の動向と整備方法 ②無電柱化のコスト縮減	従来の無電柱化に係る負担が1キロメートル当たり4億円というのが示されていますが、資料で示されたコスト縮減の施策と内容によってどの程度、負担が軽減されるのか示されていません。 このような高額な負担について県民に説明せず合意形成を図ろうとするのはいかがなものでしょうか。	無電柱化事業は、資材高騰や労務単価上昇等の物価変動状況や、個別現場の状況等により異なり、具体的な縮減額の明記が困難なため、コスト縮減施策の効果については、事例を計画内に掲載します。	有		
							
6	7～8	無電柱化の近年の動向と整備方法 ②無電柱化のコスト縮減	さらに資料を読み進めると22ページでは1キロメートル当たり7億円！となっていて7ページの4億は何だったのか？騙されたか？との思いを禁じ得ません。	P22の「7億円/km」は無電柱化本体工事費と歩道再整備費及び移設補償費を合わせた費用となります。P7の「およそ4億円」は、その内、無電柱化本体工事費のことを指していますが、ご指摘のとおり、誤解を招く表現であったため、修正いたします。	有	我が国における無電柱化の主流な手法である電線共同溝方式は、一般的に施設延長1km当たりの整備に要する道路管理者の負担はおよそ4億円、電線管理者の負担はおよそ1.8億円(国土交通省調べ)と非常に高額であり、無電柱化が進まない要因の一つとされています。	我が国における無電柱化の主流な手法である電線共同溝方式は、一般的に施設延長1km当たりの整備に要する道路管理者の負担は、歩道再整備費や移設補償費を含めておよそ7億円、電線管理者の負担はおよそ1.8億円(国土交通省調べ)と非常に高額であり、無電柱化が進まない要因の一つとされています。

群馬県無電柱化推進計画2025(原案)に関する意見及び意見に対する考え方と修正内容

番号	意見に係る計画 (原案)該当ページ	意見		意見に対する考え方	修正箇所の有無	修正内容	
		項目	内容			修正前	修正後
7	7～8	無電柱化の近年の動向と整備方法 ②無電柱化のコスト縮減	32ページではコスト縮減額が示されているが全体で何億のうちのどれだけ縮減なのかが分らないです。	P32のグラフの費用について、従来施工の事業費全体が分かるよう「概算事業費7億円/km」であることを明記します。	有	第4部 無電柱化の推進に関する基本的な考え方 整備方針4 同時整備等によるコスト削減や工事負担を減らす事業の効率化 道路利用促進や開発事業等が促進される際には、事業と内わけた同時施工によるコスト削減・工期短縮を図ります。即効性に対するこれまでの整備実績から、同時施工方式による無電柱化においては、同時施工により約0.6～0.7億円/kmのコスト削減が期待されます。 また、新技術や低コスト手法等の導入可能性を積極的に検討するとともに、管溝・マンホール等の既存施設等が活用可能（既存ストック方式）な場合には積極的に活用して、コスト削減・工期短縮に努めます。 さらに、手続上の簡素化や様々な見方方式の取入れによる事業の効率化についても検討してまいります。 歩道再整備費 本体工事費 (管線類・管溝・引込管等) 移設補償費 【従来施工】 移設補償費等を削減し、 約0.6～0.7億円/kmのコスト削減 【同時施工】 同時施工によるコスト削減イメージ 32 第4部 無電柱化の推進に関する基本的な考え方 整備方針4 同時整備等によるコスト削減や工事負担を減らす事業の効率化 道路利用促進や開発事業等が促進される際には、事業と内わけた同時施工によるコスト削減・工期短縮を図ります。即効性に対するこれまでの整備実績から、同時施工方式による無電柱化においては、同時施工により約0.6～0.7億円/kmのコスト削減が期待されます。 また、新技術や低コスト手法等の導入可能性を積極的に検討するとともに、管溝・マンホール等の既存施設等が活用可能（既存ストック方式）な場合には積極的に活用して、コスト削減・工期短縮に努めます。 さらに、手続上の簡素化や様々な見方方式の取入れによる事業の効率化についても検討してまいります。 概算事業費7億円/km 歩道再整備費 本体工事費 (管線類・管溝・引込管等) 移設補償費 【従来施工】 移設補償費等を削減し、 約0.6～0.7億円/kmのコスト削減 【同時施工】 同時施工によるコスト削減イメージ P32	
8	7～8	無電柱化の近年の動向と整備方法 ②無電柱化のコスト縮減	無電柱化によって交通安全やバリアフリー化を推進することについては良いことだと思いますが、無電柱化の一番の課題であるコストについての説明が本案では曖昧なままなのが残念でなりません。 是非とも県民に対して、無電柱化のコストについて誠意を持って説明してもらいたいと思います。	コストの説明について、ご指摘の内容を修正すると共に、実施に当たっては、低コスト手法や新技術等の積極的な導入により、コスト縮減に努めて参ります。	無	—	—