

第2回佐久市都市計画審議会（要約）

- ・開催日時：令和3年3月26日(金)
14時00分～14時40分
- ・開催場所：佐久市役所 南棟3階 大会議室

【審議会】

1 開 会

2 あいさつ

3 事務局自己紹介

4 議 事

(1) 議事録署名委員の指名

(2) 事務報告

- ①傍聴者報告
- ②前回（第1回）議案の処理状況等報告

(3) 調査審議

佐久市無電柱化推進計画（素案）について

≪調査審議 佐久市無電柱化推進計画（素案）について≫事務局より説明

(委員)

素案の11ページ及び20ページに、道路延長と整備延長という項目があります。20ページのところ優先整備路線の路線延長が示されているが、11ページとの数字が合わないのと、整備延長という文言の使い方の違いは何かあるのでしょうか。

(事務局)

道路延長と整備延長の内容につきまして、道路延長に対して整備延長は両側に歩道があることから、整備延長につきましては道路延長の2倍になっている。

11ページと20ページの延長の数字が合わない点については、再度調査し報告する。

(事務局)

道路延長については、素案の11ページの延長の方が正で、20ページの方が誤りになる。11ページの延長の方で修正させていただく。

(事務局)

延長については、20 ページで約という表現を使用していることから、表現についてはふさわしい形で事務局にお任せいただきたい。

(会長)

他にご意見ございませんでしょうか。

他にご意見等がないようですので、佐久無電柱化推進計画（素案）について、事務局案に基づき、事務手続きを進めていただきたいと思います。

(4) その他

(会長)

その他として何かありましたらお願いします。

(委員)

報告のところで、昨年3月9日に開催した白地地域における建築形態制限値の変更についてどのように決まったのか教えていただきたい。

(事務局)

昨年度、佐久臼田 IC 周辺の土地利用について、現在、工業団地として整備を進めているが、その地域の容積率が100%、建蔽率が60%だったものを、他の工業団地については容積率が200%であることから、他の工業団地と合わせるために容積率を100%から200%に上げるという審議をさせていただいた。

(委員)

その際に、高さの制限という項目があったかと思うが、200%に上がったことによる高さの制限については無いということでしょうか。

(事務局)

高さ制限については、開発指導要綱で制限をしており、この形態自体では高さの制限は無い状況である。建蔽率、容積率の中で高い建物になれば容積率を超える可能性があり、高速道路もあることから、景観上においても制限がかかり、高さについては開発指導要綱の中で確認していただきたい。

(事務局)

前回の都市計画審議会の方で、高さについても事前にとり決めを決めた方がよいというご意見をいただき、担当の商工振興課にも確認したところ、担当としては、現状の指導要綱によるところでもあるが、そのエリアについては高さ制限を別に設けることは検討できないと返答があり、現状進めさせていただいている。

(委員)

基本方針の中で対象が、県道、市道、国道とあり、素案の方には関係部門との調整とか他事業の連携とあり、非常に良いと思うが、具体的にどこの部門が中心となって連携を進めるのか、調整を進めるのかお聞きしたい。市民の目線から見ると、道路工事をして道路を直しました、その後水道工事を行うというのはちょっと頭を悩ませるものであり、そういうことがないようにしていただきたい。

(事務局)

現状では、県において無電柱化を推進する協議会が立ち上がっており、協議会へ各市町村より、県道、国道の検討をしていく路線を上げるような状態になっている。協議会には電線管理者や関係部署もあり、協議する中で意見を聞きながら、路線として指定していけるかどうかを検討していただいている。本来であれば、国交省等が協議会を持つところだが、長野県においては、県が事務局を兼ねており、すべて協議会に意見を上げさせていただき、協議させていただいている状況である。市としては、都市計画課が事業をさせていただいている。

(委員)

国の事業であれば国から補助が出たり、県から補助が出たり、佐久市が負担することになるかお聞きしたい。

(事務局)

概要にはないが、基本方針の15ページにおおまかなコストの関係を載せている。現状であると、電線共同溝方式で改良した場合には国からの補助ということが決まっている。国からの補助等を含めた中で道路管理者が、1kmに対して事業費3.5億、その他電線管理者が1.8億くらいのコストがかかるということになっている。現状、電線共同溝という方式が取れるところと取れないところがあり、市として、どういう方式をとるかについては今後検討していくことになる。かなりコストがかかることもあり、方式と合わせながら国や電線管理者等に協議する中でどれだけ補助いただけるかを含めた中で検討する。

(事務局)

参考までに、佐久平駅南地区で無電柱化の事業を取り入れて道路整備を行っている。基本的には電線共同溝方式によって、歩道の下に共同溝を入れていくという計画をしており、ここの事業費よりは、道路を一緒に作っていく関係で、電線共同溝の整備事業費事態はかなり抑えられる状況である。裏道が裏側にあるところは、そこから電線を引っ張るような形で、一部共同溝を入れない区間も設けて、無電柱化の計画をしている。補助の割合とすると、2分の1の補助を国からいただいている。

(委員)

裏を利用するような場合は国からの補助や県の補助はないのか。

(事務局)

裏の道については、今回すべて新設の道路になり、新たに電柱を入れていくような形ではあるが、それについては電線管理者が基本的に電柱を設置するように協議を進めている。

(委員)

事例があるかわからないが、共同溝等によって不具合が生じた場合に、停電した際それを復旧するのにかなり時間がかかるというような事例も考えられるが、先進地域での事例は把握されているか。

(事務局)

前回、千葉地域で台風による強風で壊れたところがあったが、倒れたところについての検証をしたところ、倒れて復旧するほうが時間的には早いですが、共同溝は復旧までに時間がかかるという事実は検証されている。ただし比較したとき、共同溝にした場合では倒れる確率が少ないことから、事前の災害が防げたという検証があり、専門家から、共同溝の方が災害に強いという結果を数字を出して説明しており、災害に強いということから電柱を建てるよりも共同溝の方が良いという検証がある。

(委員)

災害ばかりでなく、虫害やねずみによってケーブルをかじられることによる不具合が生じるかと思うが、復旧にどれくらい費用が掛かるのか。電柱の場合は壊れたところがどこかすぐわかるが、共同溝方式だと見えない。どこで不具合が生じているかわかるような検証方法はあるのか。

(事務局)

現状、先進事例を聞く中では、今のところ共同溝で不具合ということは聞いていない。共同溝にした場合の不具合やコスト、やり方等について引き続き調査をさせていただき、事例や電線管理者に聞く中で情報等を共有させていただく。

5 閉会