

# 草加市無電柱化推進計画

平成31年2月



# 草加市無電柱化推進計画

## はじめに

本市は昭和 33 年に市政を施行後、高度経済成長を迎える人口が急増し、都心から 15 km 圏にある利便性から急速に都市化が進みました。その反面、土地区画整理事業等の面的整備が人口の増加に追いつかず、現在も狭隘した地域が市内に点在しています。

そのような地域で大きな地震が発生した際には、甚大な被害が想定されることから、市内の各地域を結ぶ主要な幹線道路を緊急輸送道路として指定し、災害時にはいち早く啓開すべき道路として位置付けています。しかしながら、地震などの災害時には、電柱が倒れ、緊急車両等の通行に支障を来すなど、緊急輸送道路の役割を果たせないことが考えられています。

また、道路上の電柱や電線は景観を損なうこともあります、景観に配慮したまちづくりを進める中で地中化される事例が全国的に多くなっています。

このような現状を鑑み、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進すること等を目的として「無電柱化の推進に関する法律（以下「無電柱化法」という。）」が平成 28 年に施行され、平成 30 年 4 月には国の無電柱化推進計画が策定されました。

また、無電柱化法第 8 条では、国の無電柱化推進計画を基本として、市町村の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画である市町村無電柱推進計画の策定を市町村の努力義務として規定しています。

本市においても今後の無電柱化の基本的な方針及び整備候補路線、目標等を示した草加市無電柱化推進計画を策定し、災害や景観に配慮したまちづくりの指針として活用しようとするものです。

1	基本事項 .....	3
1)	無電柱化とは .....	3
2)	国や自治体の動向 .....	6
3)	国内外の状況 .....	6
2	無電柱化の課題 .....	8
1)	課題 .....	8
3	市の無電柱化の現状 .....	10
1)	現状 .....	10
2)	本市の課題 .....	14
4	無電柱化の展開 .....	16
1)	新工法の活用 .....	16
2)	財源の措置 .....	17
3)	新設電柱の抑制 .....	17
4)	関係者間の連携の強化 .....	17
5)	幅員の狭い歩道等における整備 .....	18
6)	地上機器の活用 .....	18
5	今後の市の取り組み .....	19
1)	上位計画 .....	19
2)	草加市無電柱化推進計画の位置付け .....	19
3)	無電柱化の推進に関する基本方針 .....	20
4)	無電柱化の推進に関するまちづくりの目標 .....	20
6	市道における候補路線 .....	21
1)	選定方法 .....	21
2)	候補路線 .....	22
7	整備目標 .....	24
1)	整備目標 .....	24
2)	整備手法 .....	26
8	事業の実施に向け .....	27
1)	手続き .....	27
2)	事業の進捗管理 .....	28
9	資料 .....	29
1)	無電柱化の推進に関する法律 .....	29
2)	道路法 第37条 .....	34
3)	無電柱化推進計画（国土交通省） .....	35

# 1 基本事項

## 1) 無電柱化とは

### ①無電柱化とは

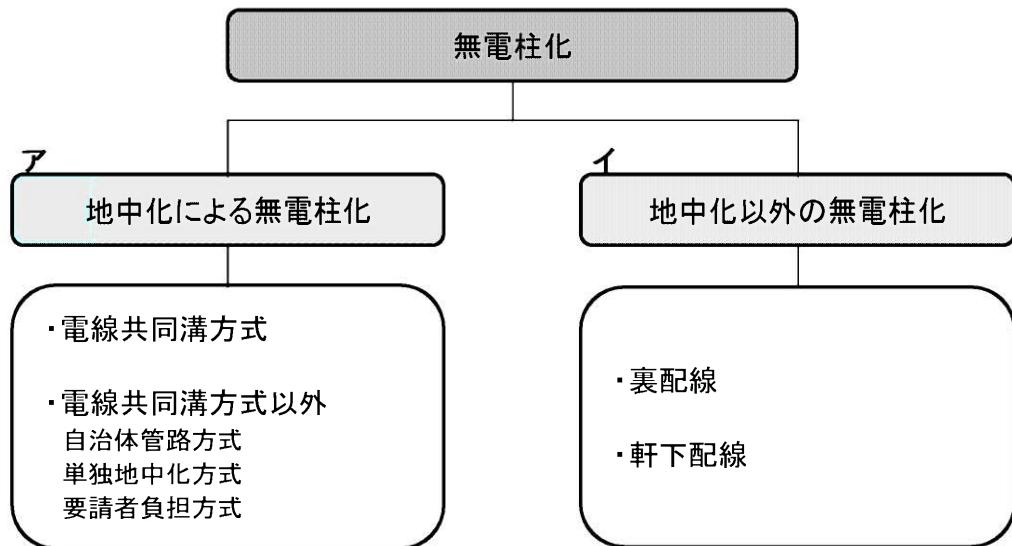
道路上に立ち並ぶ電柱や電線類は、電力の供給や通信などに利用され、今日の生活に欠かすことのできないライフラインです。しかし一方で、電柱や電線類が存在することで、通行の妨げや街並みの景観を損なう一因となっています。

無電柱化とは、電柱を道路からとりのぞき、張り巡らされた電線類を地下等に収容するものです。無電柱化を行うことで、地震等の災害時に電柱の倒壊や電線切断による事故などの二次的被害の発生を抑止するだけでなく、快適な歩道空間の確保や、良好な都市景観の創出に効果をもたらします。



## ②無電柱化の整備方式

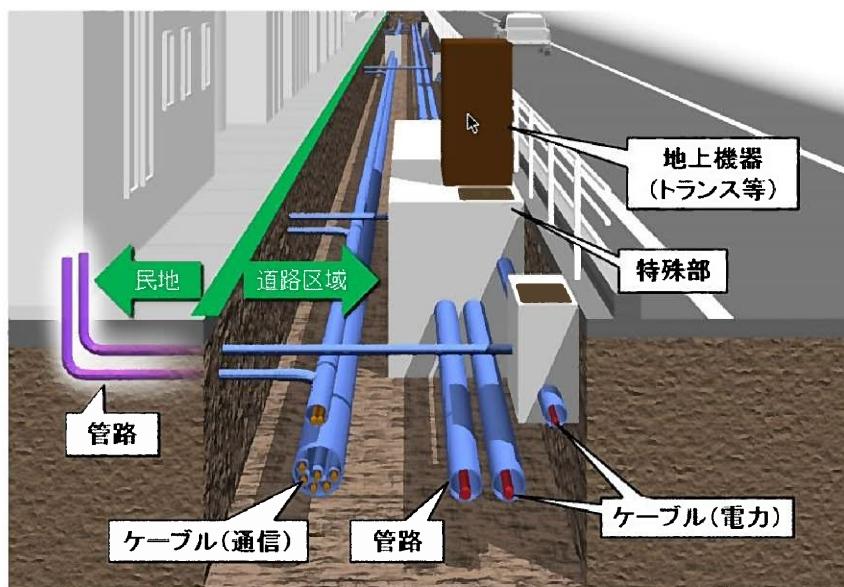
無電柱化の整備は、地中化によるものと、地中化以外によるものの2つの方式に大きく分けられます。



### ア 地中化による無電柱化

地中化による無電柱化は、一般的に道路の両側に幅2.5m以上の歩道がある路線を対象とした整備方式で、道路の地下に電力線等をまとめて埋設し、各戸へ地下から電気や通信情報を供給する整備方式です。

<電線共同溝のイメージ図>

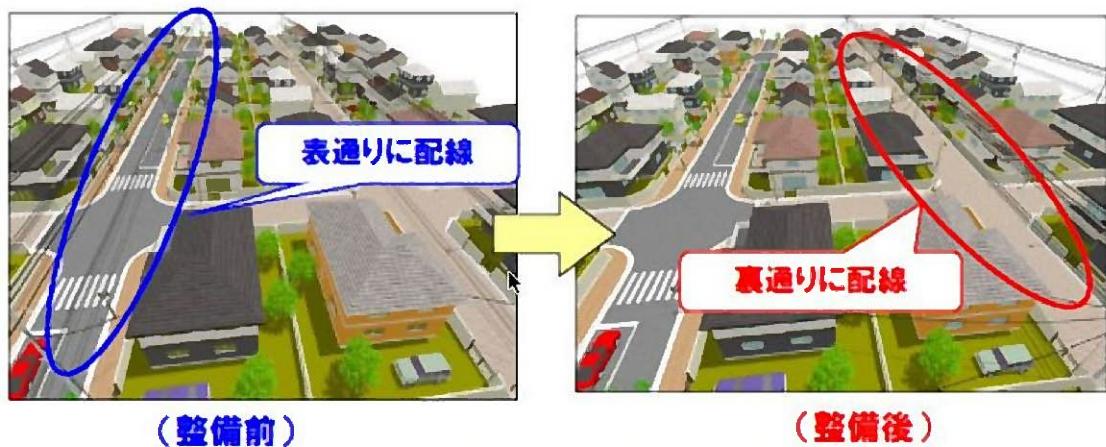


出典：国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_14.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_14.html))

## イ 地中化以外の無電柱化（裏配線方式、軒下配線）

裏配線は、無電柱化路線の裏通りから、各家屋へ電気や通信情報を供給する整備方式です。歴史的な街並みの保全等で、表通りの景観改善が求められる地域において採用されています。

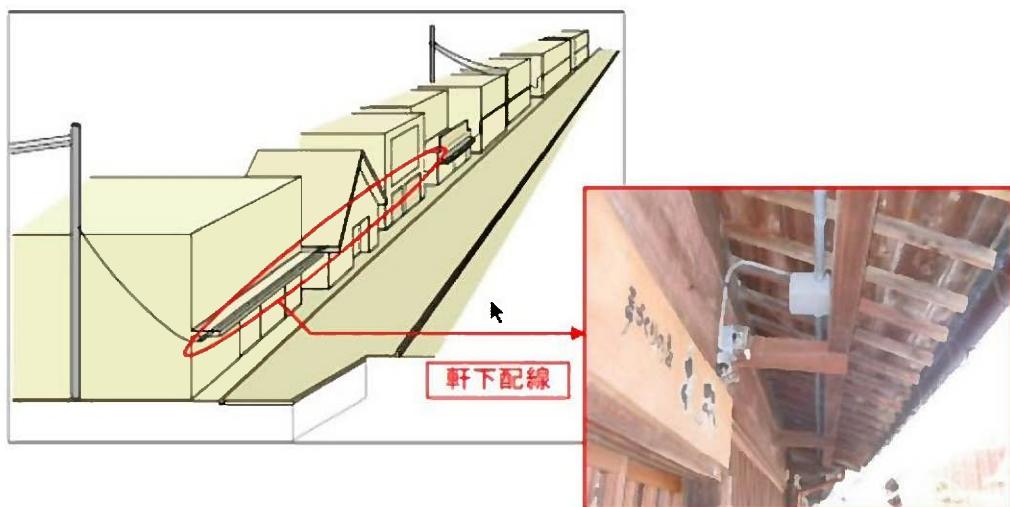
＜裏配線のイメージ図＞



出典：国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_14.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_14.html))

軒下配線は、無電柱化路線沿いの建物の軒下や軒先に配線する整備方式です。建物の壁面ラインが一致している路線などで採用が可能となります。

＜軒下配線のイメージ図＞



出典：国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_14.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_14.html))

## 2) 国や自治体の動向

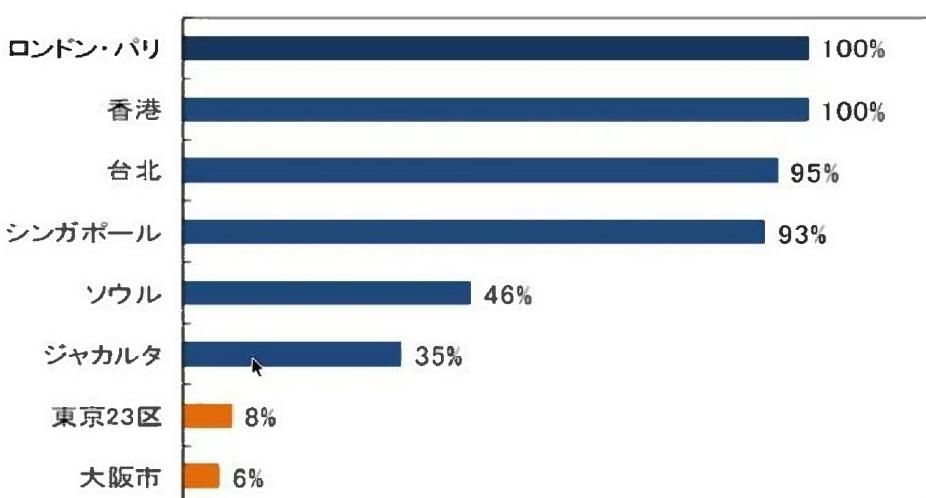
### ・無電柱化の動き

大都市の幹線道路を中心に防災対策や歩行スペースの確保、景観改善を目的として、昭和61年に国が『電線類地中化計画』を策定し、この計画に基づき国、自治体が無電柱化を進めてきました。しかしながら、無電柱化には、電線類を地下に収容するために必要となる用地確保の問題や高額な整備費用、長期間にわたる施工期間等の課題があり、整備率が上がらない状況が続いています。一方で、2020年東京オリンピック開催など社会情勢の変化に伴い、無電柱化の必要性が増しています。このことから、国では無電柱化をより一層推進するため、平成28年に『無電柱化法』を施行しています。無電柱化法では、国に対して「(国)無電柱化推進計画」の策定を義務付けするとともに、市町村においても「(市)無電柱化推進計画」の策定についての努力義務を規定しています。

## 3) 国内外の状況

### ①国外主要都市との比較

日本の無電柱化率は、国内で最も無電柱化が進んでいる東京23区でも8%程度で、欧米やアジア諸国的主要都市と比べ、大きく遅れているのが現状です。



※1 ロンドン、パリは海外電力調査会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)

※2 香港は国際建設技術協会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)

※3 台北は国土交通省調べによる2013年の状況(道路延長ベース)

※4 シンガポールは海外電気事業統計による1998年の状況(ケーブル延長ベース)

※5 ソウルは国土交通省調べによる2011年の状況(ケーブル延長ベース)

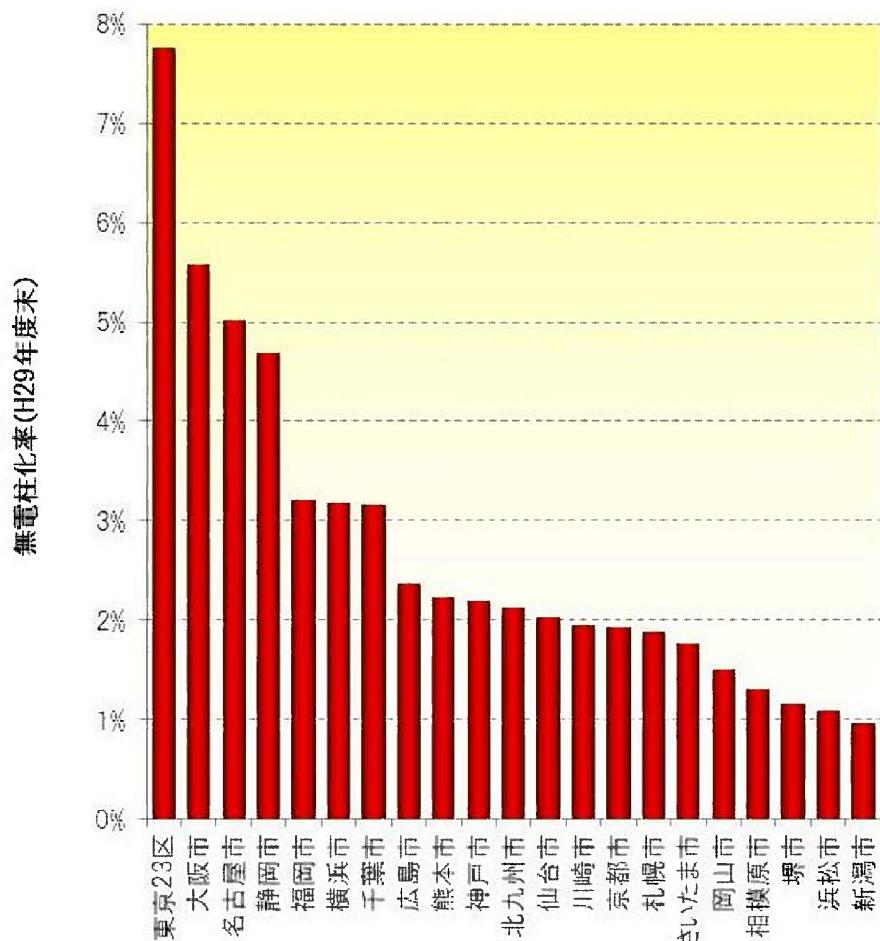
※6 ジャカルタは国土交通省調べによる2014年の状況(道路延長ベース)

※7 日本は国土交通省調べによる2016年度末の状況(道路延長ベース)

出典：国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_13\\_01.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_13_01.html))

## ②国内主要都市との比較

政令市等でも無電柱化は進んでおらず、無電柱化率が5%を超えてるのは、東京23区、大阪市及び名古屋市ののみとなっています。



※ 全道路(高速自動車国道及び高速道路会社管理道路を除く)のうち、電柱、電線類のない延長の割合(H29年度末)で各道路管理者より聞き取りしたもの

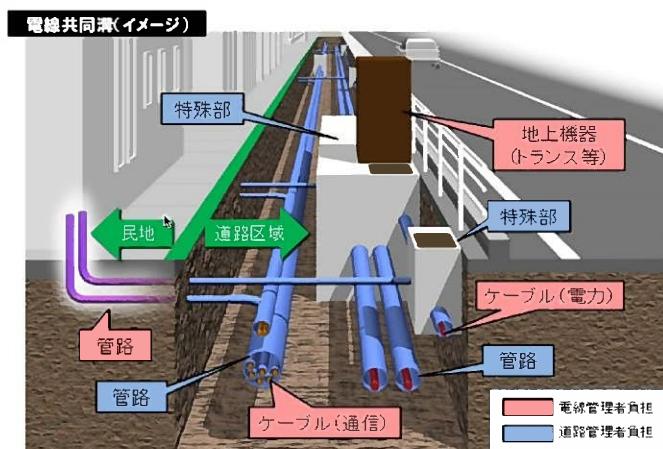
出典：国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_13\\_01.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_13_01.html))

## 2 無電柱化の課題

### 1) 課題

#### ①用地の確保

一般的な無電柱化の整備手法には、歩道下に電線類を収容する電線共同溝方式が用いられています。この方式ではこれまで、両側に幅2.5m以上の歩道を必要としてきました。歩道幅員が2.5mに満たない路線で整備を進めるためには、沿道の土地所有者から不足分の用地を取得する必要があり、用地取得費用の他、対象地に建物がある場合、建物の補償も発生するなど高額な費用が必要になります。さらに、所有者との交渉には、合意に至るまでに長い期間がかかります。



出典：国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_19.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_19.html))

#### ②高額な整備費用

無電柱化の整備には、用地に係る費用の他に、通常の電柱整備による費用のおよそ20倍にあたる、1kmあたり約5.3億円という膨大な整備費用がかかります。これは、地中深くに電線共同溝を設ける整備費用と電線類を通す費用によるものです。この無電柱化に係る費用は道路管理者（行政）及び電線管理者（電気、通信事業者）が負担しており、将来にわたって続く厳しい財政状況の中、財源の確保が課題となっています。

<一般的な整備費用の内訳>

電線共同溝本体 (管路・特殊部)	約3.5億円/km	道路管理者負担	市の負担(1/2) 国の負担(1/2)※
電機設備 (地上機器・ケーブル)	約1.8億円/km		電線管理者負担
合計	約5.3億円/km		

※「国の負担」は国からの補助金を活用した場合

引用：国土交通省資料「無電柱化の現状（第1回委員会資料）」

### ③長期にわたる整備期間

無電柱化の整備には関係機関（電線管理者、埋設企業者、交通管理者）との調整や地域・沿道住民との合意に至るまでの期間、整備期間等を合わせて、延長400mを整備するのに約7年を要します。このため、工事着工から整備完了までの長い期間にわたり、騒音や振動、通行止め等で、周辺環境に与える影響が大きいことも課題となっています。



出典：東京都建設局HP

(<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/chichuka/mudentyuuka-4.html>)

### 3 市の無電柱化の現状

#### 1) 現状

##### ①道路種別毎の状況

現在、本市の無電柱化率は国県道、市道のうち整備中の路線を含め約2.5%となっています。無電柱化には、電線類を地下に収容するための用地確保が困難なことや、高額な整備費用、地域住民との合意形成から整備完了までに長い期間を要することなどの課題があります。

##### <市内の無電柱化率(国・県・市道)>

番号	種別	路線名等	整備延長(m)	状況	事業主体	無電柱化の分類
①	国道	298号	5,300	完了	国	電線共同溝以外
②	県道	獨協大学前停車場線	240		県	電線共同溝
③	市道	1025, 11333号線 (松原団地花栗線等)	350		UR	電線共同溝以外
④	市道	獨協大学前駅西口周辺	1,300		UR	電線共同溝以外
⑤	県道	草加停車場線	200		県	電線共同溝
	市道	2069号線(草加東口交通広場)	170		電線管理者	電線共同溝以外
⑥	市道	30935、30936号線 (草加西口交通広場)	200		市	電線共同溝以外
⑦	県道	谷塚停車場線	130		電線管理者	電線共同溝以外
	市道	30894号線(谷塚東口交通広場)	160		電線管理者	電線共同溝以外
	市道	30627号線の一部	60		電線管理者	電線共同溝以外
⑧	県道	足立越谷線(上り線側のみ)	540		県	電線共同溝
⑨	国道	4号	3,000		国	電線共同溝
⑩	市道	1050号線 (まつばら綾瀬川公園通り)	530		市	電線共同溝以外
⑪	国道	4号	1,000		国	電線共同溝
⑫	国道	4号(東埼玉道路)	1,500		国	電線共同溝以外
⑬	市道	2078号線	170	施工中	市	電線共同溝
⑭	市道	2095号線	110		市	電線共同溝
⑮	国道	4号	860		国	電線共同溝 (一部電線共同溝以外)
		合計	15,820			

# 草加市内無電柱化案内図

整備箇所 15箇所



## 【凡例】

国、県道

施工完了

市道

施工完了

国、県道

施工中

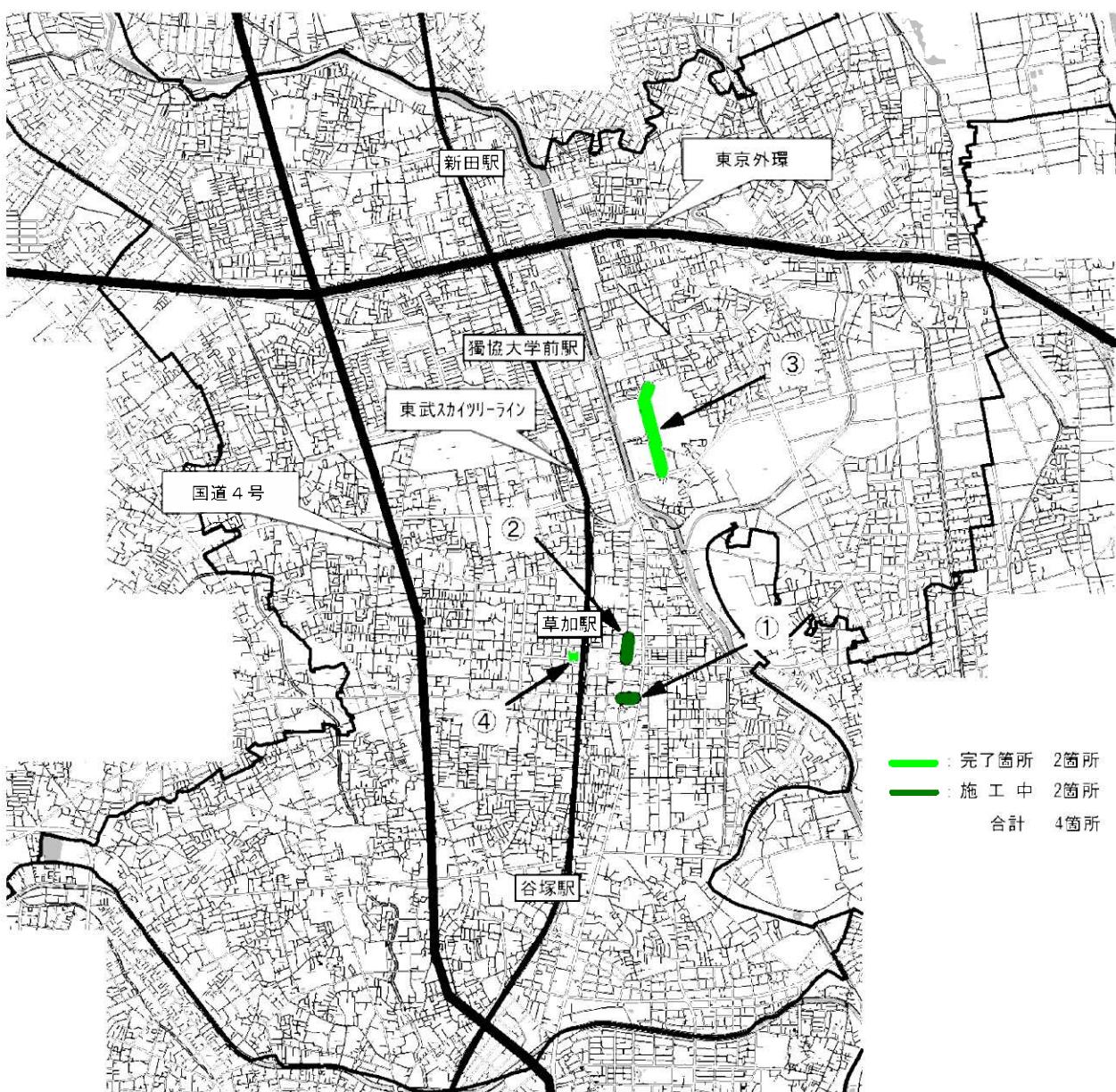
市道

施工中

## ②市の取り組み状況

本市では、現在、新設道路の整備や用地買収による道路拡幅など、事業を進めている約280mの区間で、電線共同溝方式による無電柱化を同時に進めています。また、用地買収により新たに整備した市道1050号線（まつばら綾瀬川公園通り）や草加駅前広場改修工事で整備した市道30935、30936号線（草加西口交通広場）では既存路線からの供給を保持することで、無電柱化としています。

番号	路線名(愛称名)	整備延長(m)	状況	整備条件
①	市道2095号線（回向院通り）	110	施工中	新設道路
②	市道2078号線（日光街道）	170	施工中	道路拡幅
③	市道1050号線（まつばら綾瀬川公園通り）	530	施工完了	新設道路
④	市道30935号線 市道30936号線（草加西口交通広場）	200	施工完了	駅前広場改修
	合計	1,010		



①市道2095号線（愛称名：回向院通り）

<着手前>



<完成イメージ>



②市道2078号線（愛称名：日光街道）

<着手前>



<完成イメージ>



③市道1050号線（愛称名：まつばら綾瀬川公園通り）

<完成>



## 2) 本市の課題

### ①既成市街地内での整備のため、用地の確保が困難

既設市道約608kmのうち、歩道のある道路は約138kmです。さらに歩道のある道路のうち、電線共同溝方式の採用条件を満たす両側に幅2.5m以上の歩道を有する道路は約22kmであり、市道全体のわずか約3.6%に過ぎません。

そのため、既設市道を対象として電線共同溝方式による無電柱化事業を推進する場合、歩道拡幅のための用地の確保や既存建物の移転に伴い、多大な事業費と時間が必要となります。また、幅2.5m以上の歩道においても、水路に蓋を掛けて歩道としている箇所や大きな水路が地中に埋まっている箇所があり、その場合は大掛かりな水路の移設工事や新たな用地の確保等が必要となります。



幅2.5m未満の歩道



水路上の歩道

### ②住民の合意形成

市道沿いには、戸建住宅や小規模な小売店舗などが建ち並び、車輛が出入りするための乗入れ口が多く存在します。電線共同溝に必要不可欠となる地上機器の設置については、車輛乗入れ口を避けることは勿論の事、横断歩道や車輛乗入れ口からの離隔距離や運転者からの視認性などを考慮した位置を選定するとともに、地先住民の同意を得る必要がありますが、視認性や景観悪化の懸念から地上機器設置箇所の選定までに時間を要することとなります。

また、これまで電柱に共架されていた照明灯やカーブミラー、道路標識などの独立柱が新たに必要となり、その設置位置等についても課題となります。

<地上機器とは>

#### ○地上機器（トランス）

地上に設置する変圧器や開閉器のこと。

## ○変圧器

電力を高圧（6600V）から一般家庭で使用する低圧（100V又は200V）に変圧するための機器。

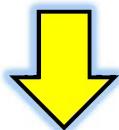
## ○開閉器

工事等で電気を止める場合や、停電時に電気の流れを切り替えるための機器。

＜電柱の設備機器（柱上変圧器）＞



出典：電力会社HP



地中化後

＜電線共同溝方式による一般的な地上機器＞



～地上機器の構造（例）～



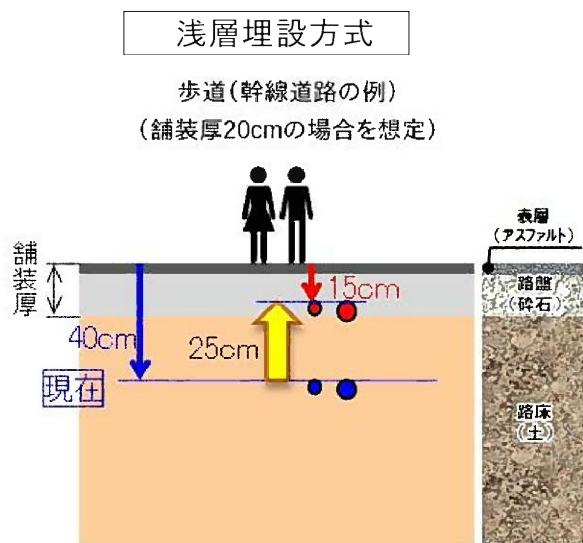
出典：電力会社HP

## 4 無電柱化の展開

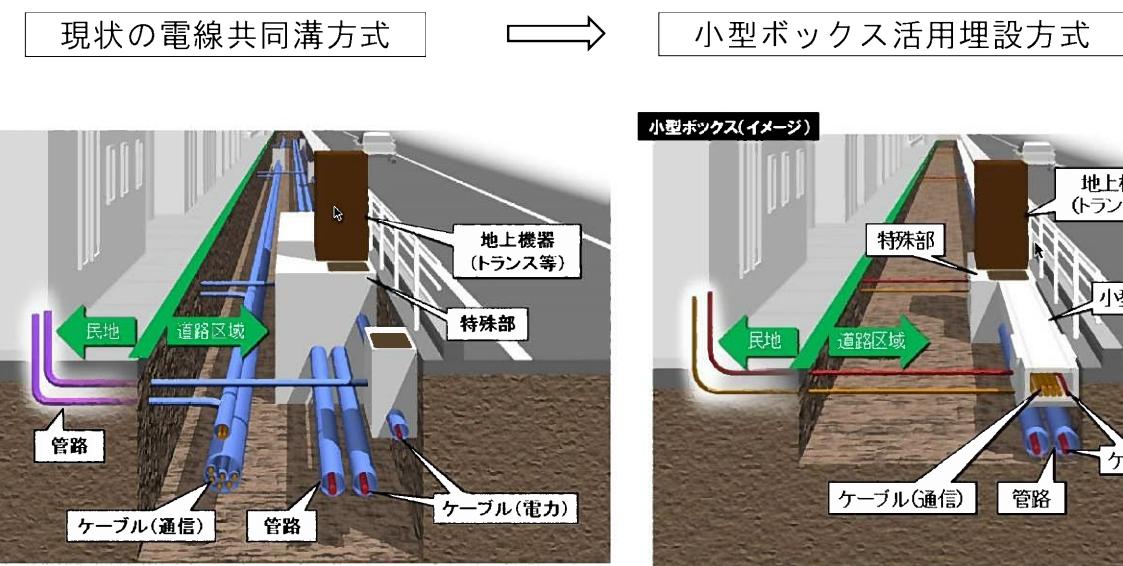
### 1) 新工法の活用

#### ・低コスト手法の活用

国が普及を促進する「浅層埋設方式」「小型ボックス活用埋設方式」など低コスト手法を活用していきます。



出典：国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_17.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_17.html))



出典：国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_11.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_11.html))

## 2) 財源の措置

### ・補助制度の活用等による工事費の縮減

国の補助制度である社会資本整備総合交付金の活用及び占用予定者による建設負担金により、整備にかかる費用負担の縮減を図ります。

なお、平成30年度現在、国による交付金の補助率は最大、事業費の1/2(50%)となっています。

また、整備には時間と多額の費用が掛かるため地方債も活用し、世代間での公平性を図ります。

## 3) 新設電柱の抑制

災害が発生した際、道路上に設置された電柱が倒壊し、緊急車両等の通行や住民等の避難に支障をきたす恐れがないよう、国では平成28年4月、県では平成29年4月より道路法第37条に基づく占用を制限する道路の指定を行い、緊急輸送道路における電柱の新規占用を抑制しています。

本市においても、無電柱化候補路線の各々の状況を勘案する中で、道路法37条に基づく道路の指定を検討します。

## 4) 関係者間の連携の強化

### ① 推進体制

無電柱化事業実施箇所においては、低コスト手法や裏配線を含む事業手法の選択、地上機器の設置場所等に関して、地域の合意形成を円滑化するため、必要に応じ、地元関係者や道路管理者、電線管理者の協力を得て、地元協議会等を設置します。

### ② 他事業との連携

無電柱化の実施に際し、地域の課題を踏まえ、既設市道で歩道の新設を伴う拡幅事業や自転車専用通行帯整備事業などの交通安全に係る事業やその他の事業と連携して総合的、計画的に取り組むよう努めます。

### ③ 開発事業者等への啓発

市内で大きな開発事業の計画がある場合は、事業区域内の無電柱化（電線共同溝、裏配線方式等）を啓発します。なお、無電柱化に際して開発事業者等の負担軽減のための支援について、今後検討していきます。

## 5) 幅員の狭い歩道等における整備

幅員2. 5mに満たない歩道や歩道のない道路における無電柱化について、地上機器に係わる施設のコンパクト化の動向に注視していくとともに、地上機器の設置場所として、公園などの公共施設や民地などの道路外の敷地を活用した整備について検討していきます。

## 6) 地上機器の活用

景観に配慮したカバーや観光・地域情報、地域の防災情報・避難場所情報などの公共表示のラッピングなどにより、無電柱化に伴い増えていく地上機器の利活用等を検討します。



格子カバーをしたタイプ



屋根付きカバーをしたタイプ



観光、地域情報のラッピング例



防災情報、避難場所情報のラッピング例

## 5 今後の市の取り組み

### 1) 上位計画

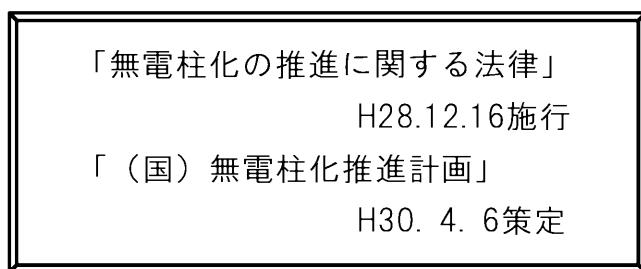
上位関連計画である『まちづくりの基本となる計画（草加市都市計画マスター プラン）』における以下のまちづくりの方針に基づき、無電柱化を進めます。

- 防災まちづくり方針：災害発生時のリスク軽減
- 道路・交通体系方針：道路の体系的な整備、歩道空間の整備
- 生活環境整備方針：コミュニティ活動の促進、福祉のまちづくり
- 住宅政策方針：高齢者や子育て世代が安心して暮らせるまちづくり
- 風景・にぎわいまちづくり方針：にぎわいを創出する風景づくり

### 2) 草加市無電柱化推進計画の位置付け

「無電柱化法」や「（国）無電柱化推進計画」など、無電柱化を推進するための国の施策及び、本市の上位関連計画である『まちづくりの基本となる計画（草加市都市計画マスター プラン）』で定めている基本方針を踏まえ、本市においても、無電柱化の進め方や整備手法、対象路線を示す草加市無電柱化推進計画（以下「無電柱化推進計画」という。）を策定します。

無電柱化推進計画の目標年次は、上位関連計画との整合を図り、概ね20年とします。なお、策定後10年を目安に進捗や効果などの検証を行い、必要に応じて見直しを行います。また、社会情勢や近隣自治体のまちづくりに大きな変化が生じた場合にも見直しを検討します。



まちづくりの基本となる計画  
(草加市都市計画マスター プラン)



### 3) 無電柱化の推進に関する基本方針

今後、概ね20年間で取り組む基本的な考え方を以下に示します。

#### <方針1>

都市計画道路の事業化や既設市道で歩道新設の計画を伴う改築事業などを行う際は、電線共同溝方式による無電柱化を基本として検討します。

#### <方針2>

幅員が狭いにも関わらず歩行者や車の通行量が多い箇所等について、コミュニティプラン策定の中で、市民から事業の協力が得られ実現性が高いと見込まれる場合には、裏配線等を利用した既存道路における歩行空間の積極的な確保に向けた無電柱化を検討します。

### 4) 無電柱化の推進に関するまちづくりの目標

#### ○安全安心なまちづくり

超高齢化に対応するために、多くの高齢者が気軽に歩けるよう、人にやさしい安心して住み続けられるまちづくりを推進します。

#### ○安全性・防災性を高めるまちづくり

災害時の救助・避難行動や復旧活動を支える道路空間及び電力・通信サービスの安定供給確保のため、電柱や電線類を道路からとりのぞき、災害につよいまちづくりを推進します。

#### ○魅力ある街並みの創出

無電柱化を進めることで、景観を阻害している電柱や電線類を道路からとりのぞき、魅力ある街並みの創出を図ります。

#### ○体系的な道路網

「幹線道路」、「補助幹線道路」、「主要生活道路」、「生活道路」の4つの区分のうち、道路管理者の国や県が無電柱化を進める「幹線道路」と「幹線道路」同士を結ぶ、市管理の「補助幹線道路」を無電柱化することで体系的な無電柱化道路網を構築します。

## 6 市道における候補路線

基本方針及びまちづくりの目標を踏まえ無電柱化を推進していきます。しかしながら、必要な道路をすべて整備することは、財源の確保や長期的な需要予測を勘案すると極めて困難です。このため、選定方法を整理し、今後、概ね20年間で優先的に整備に取り組む路線を選定することで、効率的に無電柱化を推進します。

### 1) 選定方法

路線の選定に当たっては、以下の項目に着眼し、決定するものとします。

#### ○安全・円滑な交通確保

- ・超高齢化社会に対応するために、駅前や地域コミュニティの拠点など高齢者や子育て世代に特に配慮が必要な路線及び箇所

#### ○防災の強化

- ・市指定緊急輸送道路及び防災拠点へのアクセス路線
- ・避難所の周辺など救急活動に支障がある路線及び箇所

#### ○景観形成・観光振興

- ・『まちづくりの基本となる計画（草加市都市計画マスタープラン）』に掲げている、草加駅周辺や獨協大学前＜草加松原＞駅周辺などの「にぎわい交流エリア」内の路線

#### ○都市計画道路

- ・都市計画決定されている路線及び事業中の路線

## 2) 候補路線

市道において無線柱化を推進する候補路線を次のとおりとします。

番号	愛称名・都市計画道路名・路線名 等	概算延長	状況	適用
①	金明通り(草加北通線) 1007号線	1.3km	未着手	既設道路
②	草加公園通り 1011, 1012号線	2.8km	未着手	道路改築時に整備
③	新田駅前旭町線 1008号線他	0.6km	未着手	新設道路築造時に整備 (一部既設道路)
④	新田西口停車場線、新田西口交通広場	0.5km	未着手	新設道路築造時に整備
⑤	新田停車場線、新田東口交通広場	0.4km	未着手	新設道路築造時に整備
⑥	獨協大学前駅西口周辺 10394号線の一部, 11493, 11612, 11622, 11623, 11624号線	1.3km	済	道路法37条制限検討
⑦	まつばら綾瀬川公園通り 1050号線	0.5km	済	道路法37条制限検討
⑧	獨協大学前東口交通広場	0.1km	未着手	交通広場改良時に整備
⑨	松原団地花栗線 1024, 1025号線	0.9km	未着手	新設道路築造時に整備 (一部既設道路)
⑩	松原団地西口停車場線 松原団地西口交通広場 1025, 11333号線	0.4km	済	松原団地建替事業
⑪	谷塚松原線 1027号線他	1.5km	未着手	新設道路築造時に整備 (一部既設道路)
⑫	草加西口停車場線 1028号線	0.3km	未着手	既設道路
⑬	草加西口交通広場 30935, 30936号線	0.2km	済	道路法37条制限検討
⑭	東福寺参道 30120号線	0.1km	未着手	道路改築時に整備
⑮	日光街道 2029, 2036, 2078, 2079号線	1.4km	一部施工中	道路改築時に整備
⑯	草加東口交通広場 2069号線	0.2km	済	道路法37条制限検討
⑰	回向院通り 2095号線	0.1km	施工中	新設道路築造時に整備
⑱	市役所西棟沿い 30833号線	0.2km	未着手	道路改築時に整備
⑲	西町高砂線	0.3km	未着手	新設道路築造時に整備
⑳	谷塚松原線 1044号線他	1.6km	未着手	新設道路築造時に整備 (一部既設道路)
㉑	谷塚西口寿町線	0.4km	未着手	新設道路築造時に整備 (一部既設道路)
㉒	谷塚西口停車場線、谷塚西口交通広場	0.2km	未着手	新設道路築造時に整備
㉓	谷塚東口交通広場 30627号線の一部, 30894号線	0.2km	済	道路法37条制限検討
合計		15.5km		



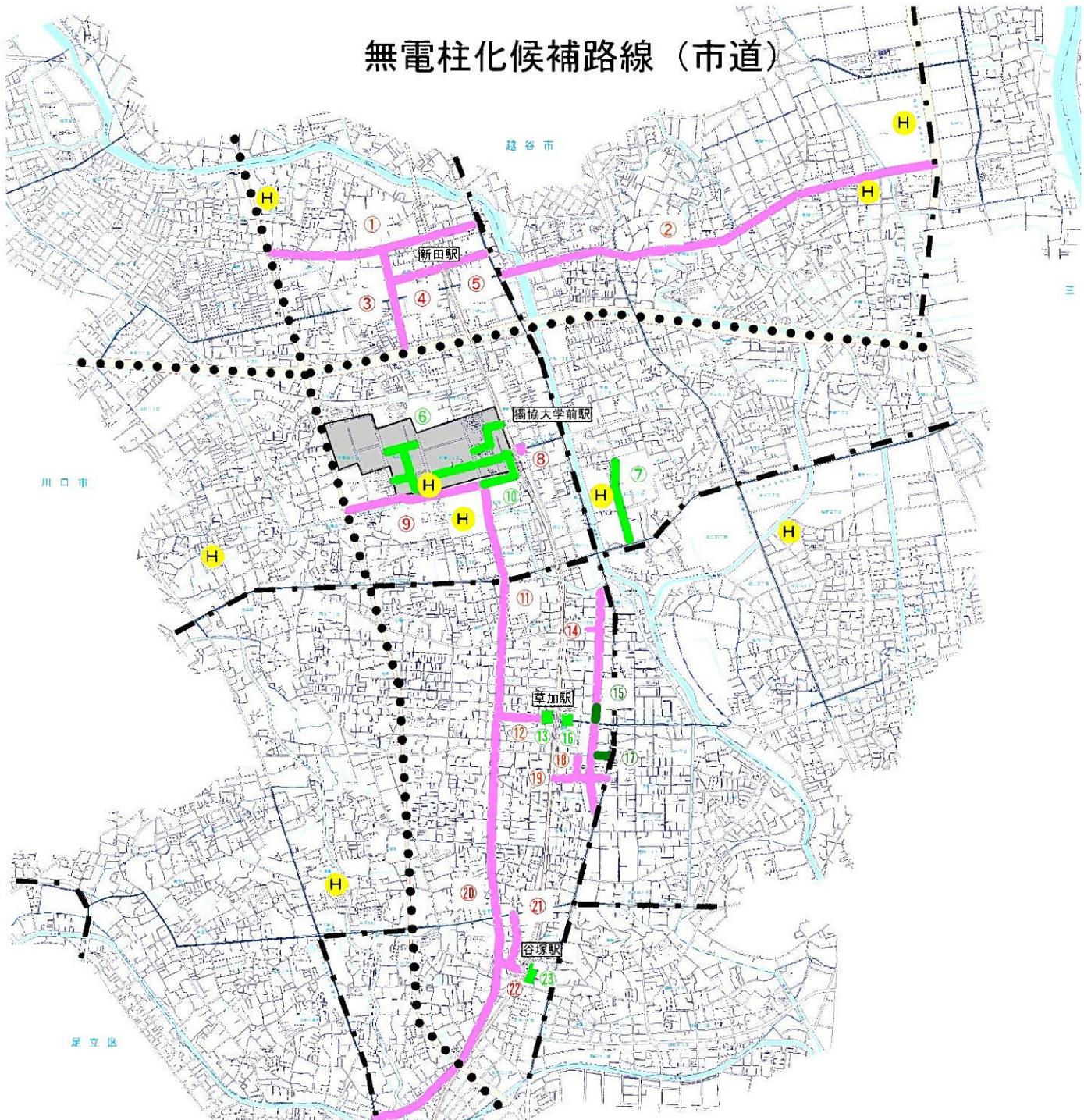
済(施工済)



施工中



未着手



### 凡例

<span style="color: green;">—</span>	施工済
<span style="color: darkgreen;">—</span>	施工中
<span style="color: magenta;">—</span>	未着手

候補路線

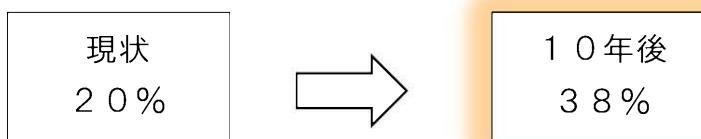
- ● ● 県第1次特定緊急輸送道路
- - - 県第1次/第2次緊急輸送道路
- ヘリポート

## 7 整備目標

### 1) 整備目標

今後、概ね10年間で以下の無電柱化の実施を目標とします。

なお、目標に用いる指標は無電柱化候補路線の着手率（完了路線を含む）とします。



候補路線延長：15.5km

着手延長 : 3.1km

候補路線延長：15.5km

着手延長 : 5.9km

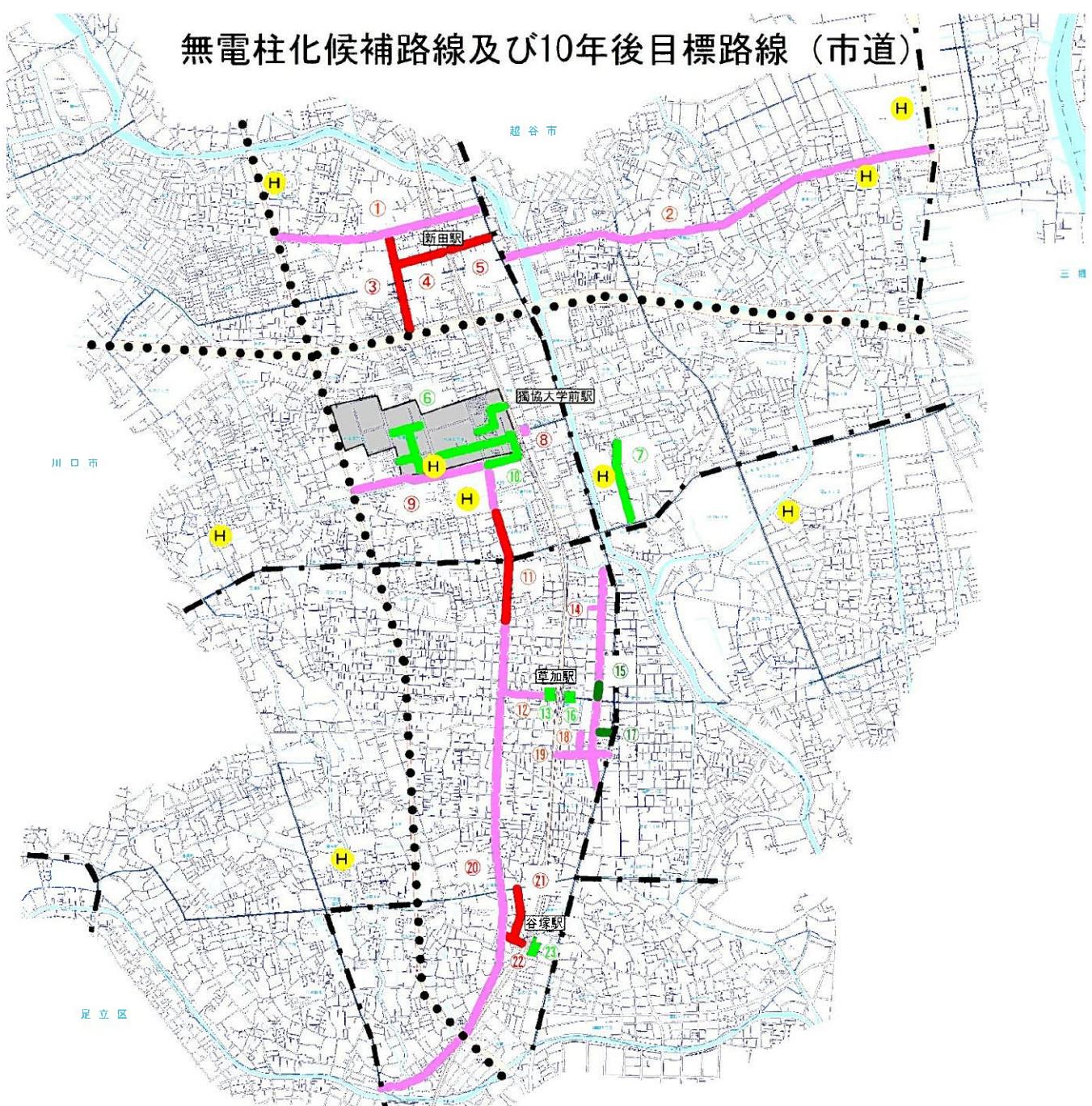
#### <現状>

番号	愛称名・都市計画道路名・路線名 等	概算延長	状況
①	金明通り(草加北通線) 1007号線	0.0km	未着手
②	草加公園通り 1011, 1012号線	0.0km	未着手
③	新田駅前旭町線 1008号線他	0.0km	未着手
④	新田西口停車場線、新田西口交通広場	0.0km	未着手
⑤	新田停車場線、新田東口交通広場	0.0km	未着手
⑥	獨協大学前駅西口周辺 10394号線の一部、11493, 11612, 11622, 11623, 11624号線	1.3km	済
⑦	まつばら綾瀬川公園通り 1050号線	0.5km	済
⑧	獨協大学前東口交通広場	0.0km	未着手
⑨	松原団地花栄線 1024, 1025号線	0.0km	未着手
⑩	松原団地西口停車場線 松原団地西口交通広場 1025, 11333号線	0.4km	済
⑪	谷塚松原線 1027号線他	0.0km	未着手
⑫	草加西口停車場線 1028号線	0.0km	未着手
⑬	草加西口交通広場 30935, 30936号線	0.2km	済
⑭	東福寺参道 30120号線	0.0km	未着手
⑮	日光街道 2029, 2036, 2078, 2079号線	0.2km	一部施工中
⑯	草加東口交通広場 2069号線	0.2km	済
⑰	回向院通り 2095号線	0.1km	施工中
⑱	市役所西棟沿い 30833号線	0.0km	未着手
⑲	西町高砂線	0.0km	未着手
⑳	谷塚松原線 1044号線他	0.0km	未着手
㉑	谷塚西口寿町線	0.0km	未着手
㉒	谷塚西口停車場線、谷塚西口交通広場	0.0km	未着手
㉓	谷塚東口交通広場 30627号線の一部、30894号線	0.2km	済
合計		3.1km	
着手率		20%	

#### <10年後>

番号	愛称名・都市計画道路名・路線名 等	概算延長	状況
①	金明通り(草加北通線) 1007号線	0.0km	未着手
②	草加公園通り 1011, 1012号線	0.0km	未着手
③	新田駅前旭町線 1008号線他	0.6km	施工中
④	新田西口停車場線、新田西口交通広場	0.5km	施工中
⑤	新田停車場線、新田東口交通広場	0.4km	施工中
⑥	獨協大学前駅西口周辺 10394号線の一部、11493, 11612, 11622, 11623, 11624号線	1.3km	済
⑦	まつばら綾瀬川公園通り 1050号線	0.5km	済
⑧	獨協大学前東口交通広場	0.0km	未着手
⑨	松原団地花栄線 1024, 1025号線	0.0km	未着手
⑩	松原団地西口停車場線 松原団地西口交通広場 1025, 11333号線	0.4km	済
⑪	谷塚松原線 1027号線他	0.7km	施工中
⑫	草加西口停車場線 1028号線	0.0km	未着手
⑬	草加西口交通広場 30935, 30936号線	0.2km	済
⑭	東福寺参道 30120号線	0.0km	未着手
⑮	日光街道 2029, 2036, 2078, 2079号線	0.2km	一部施工中
⑯	草加東口交通広場 2069号線	0.2km	済
⑰	回向院通り 2095号線	0.1km	施工中
⑱	市役所西棟沿い 30833号線	0.0km	未着手
⑲	西町高砂線	0.0km	未着手
㉑	谷塚松原線 1044号線他	0.0km	未着手
㉒	谷塚西口寿町線	0.4km	施工中
㉓	谷塚西口停車場線、谷塚西口交通広場	0.2km	施工中
	合計	5.9km	
着手率		38%	

10年後までに着手を目標とする路線



#### 凡例

施工済	県第1次特定緊急輸送道路
施工中	県第1次/第2次緊急輸送道路
未着手	
目標路線	ヘリポート

## 2) 整備手法

整備費用の縮減及び整備期間の短縮を図るため、次の手法・方式の活用を検討します。

### ①都市計画道路事業や区画整理事業、開発事業等との同時施工による整備

都市計画道路事業や区画整理事業、大規模な開発事業の路線のうち、無電柱化候補路線については、原則、事業に併せて無電柱化を進めることとします。

### ②安全な歩道空間の確保、整備と一体となった電線共同溝の整備

歩道が無い路線や歩道幅員の狭い路線などの道路を改築する事業箇所が無電柱化候補路線と重複する場合、同時施工で無電柱化を進めることとします。

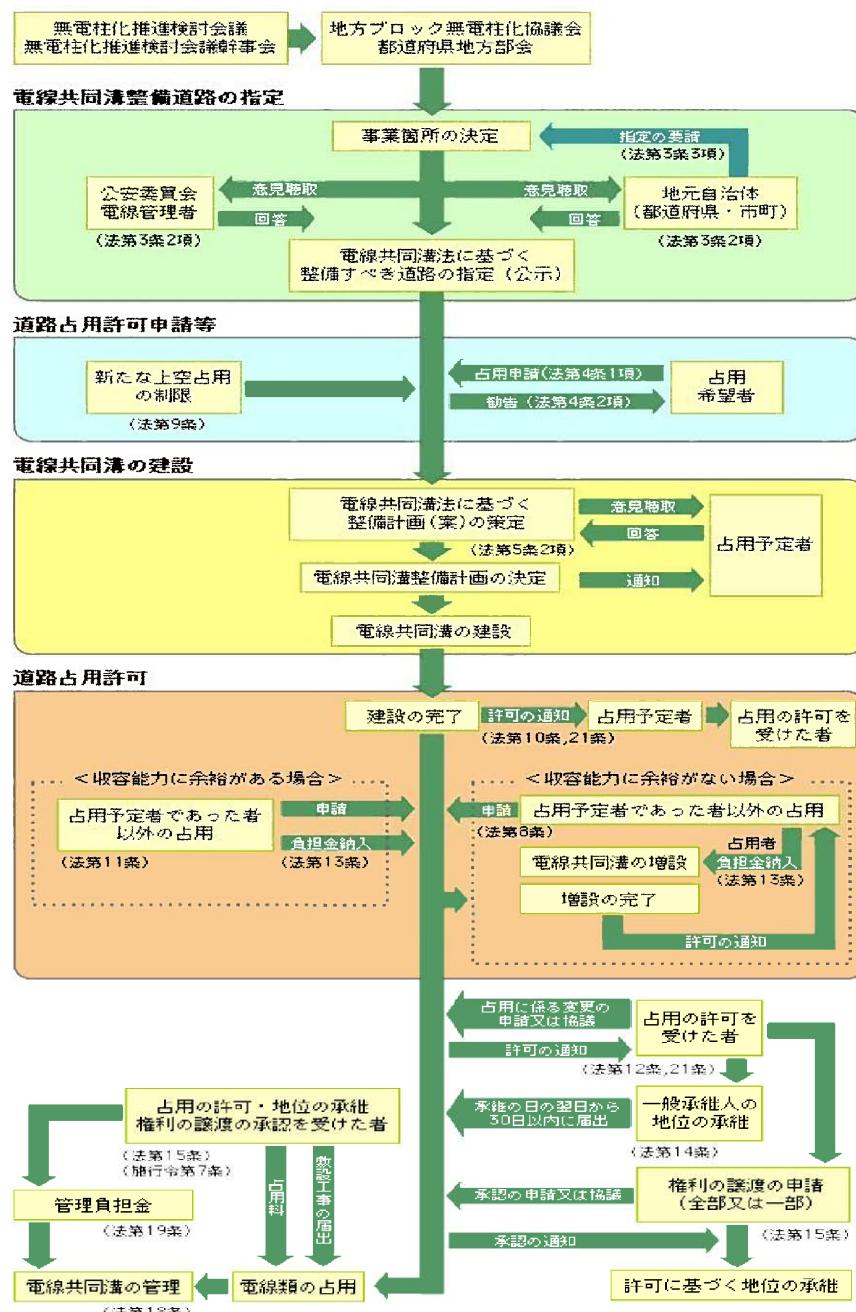
### ③ライフライン設備の再構築事業と連携した電線共同溝の整備

地下占用物件が密に埋設されている無電柱化候補路線において、埋設企業者がライフライン設備の再構築事業を計画する際には、無電柱化の可能性について調整を図るとともに、状況に応じて、再構築工事との同時施工による無電柱化の整備を検討します。

## 8 事業の実施に向け

### 1) 手続き

事業の実施は、以下のフローに沿って手続きを進めます。



出典：国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/gaijimu\\_02.htm](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/gaijimu_02.htm))

## 2) 事業の進捗管理

全国の無電柱化路線の進捗情報は、国土交通省の「無電柱化データベース」で管理されています。

無電柱化データベースは、全国の「無電柱化実施済み路線」や「無電柱化工事に着手する予定の路線」、「もともと電柱が無く、無電柱化事業を実施する必要がない路線」及び「道路法37条占用制限区間における仮設柱の立柱区間」等の無電柱化路線が集約されたものです。

本市においても毎年データを更新し、本市の進捗状況を公表します。

## 9 資料

### 1) 無電柱化の推進に関する法律

無電柱化の推進に関する法律

(平成二十八年十二月十六日法律第百十二号)

#### 第一章 総則

##### (目的)

第一条 この法律は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化（電線を地下に埋設することその他の方法により、電柱（鉄道及び軌道の電柱を除く。以下同じ。）又は電線（電柱によって支持されるものに限る。第十三条を除き、以下同じ。）の道路上における設置を抑制し、及び道路上の電柱又は電線を撤去することをいう。以下同じ。）の推進に関し、基本理念を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにし、並びに無電柱化の推進に関する計画の策定その他の必要な事項を定めることにより、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進し、もって公共の福祉の確保並びに国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

##### (基本理念)

第二条 無電柱化の推進は、無電柱化の重要性に関する国民の理解と関心を深めつつ、行われるものとする。

2 無電柱化の推進は、国、地方公共団体及び第五条に規定する関係事業者の適切な役割分担の下に行われなければならない。

3 無電柱化の推進は、地域住民の意向を踏まえつつ、地域住民が誇りと愛着を持つことのできる地域社会の形成に資するよう行われなければならない。

##### (国の責務)

第三条 国は、前条の基本理念にのっとり、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に策定し、及び実施する責務を有する。

##### (地方公共団体の責務)

第四条 地方公共団体は、第二条の基本理念にのっとり、無電柱化の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の地域の状況に応

じた施策を総合的、計画的かつ迅速に策定し、及び実施する責務を有する。

(関係事業者の責務)

第五条 道路上の電柱又は電線の設置及び管理を行う事業者（以下「関係事業者」という。）は、第二条の基本理念にのっとり、電柱又は電線の道路上における設置の抑制及び道路上の電柱又は電線の撤去を行い、並びに国及び地方公共団体と連携して無電柱化の推進に資する技術の開発を行う責務を有する。

(国民の努力)

第六条 国民は、無電柱化の重要性に関する理解と関心を深めるとともに、国又は地方公共団体が実施する無電柱化の推進に関する施策に協力するよう努めなければならない。

## 第二章 無電柱化推進計画等

(無電柱化推進計画)

第七条 国土交通大臣は、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図るため、無電柱化の推進に関する計画（以下「無電柱化推進計画」という。）を定めなければならない。

- 2 無電柱化推進計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。
  - 一 無電柱化の推進に関する基本的な方針
  - 二 無電柱化推進計画の期間
  - 三 無電柱化の推進に関する目標
  - 四 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講すべき施策
  - 五 前各号に掲げるもののほか、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項
- 3 国土交通大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、無電柱化推進計画を変更するものとする。
- 4 国土交通大臣は、無電柱化推進計画を定め、又は変更しようとするときは、総務大臣、経済産業大臣その他の関係行政機関の長に協議するとともに、電気事業法（昭和三十九年法律第百七十号）第二条第一項第九号に規定する一般送配電事業者及び同項第十三号に規定する特定送配電事業者（次条第三項において「関係電気事業者」という。）並びに電気通信事業法（昭和五十九年法律第八十六号）第百二十条第一項に規定する認定電気通信事業者（次条

第三項において「関係電気通信事業者」という。) (道路上の電柱又は電線を設置し及び管理して同法第百二十条第一項に規定する認定電気通信事業に係る電気通信役務を提供するものに限る。) の意見を聴かなければならない。

5 国土交通大臣は、無電柱化推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

(都道府県無電柱化推進計画等)

第八条 都道府県は、無電柱化推進計画を基本として、その都道府県の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画（以下この条において「都道府県無電柱化推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 市町村（特別区を含む。以下この条において同じ。）は、無電柱化推進計画（都道府県無電柱化推進計画が定められているときは、無電柱化推進計画及び都道府県無電柱化推進計画）を基本として、その市町村の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画（以下この条において「市町村無電柱化推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

3 都道府県又は市町村は、都道府県無電柱化推進計画又は市町村無電柱化推進計画を定め、又は変更しようとするときは、関係電気事業者（その供給区域又は供給地点が当該都道府県又は市町村の区域内にあるものに限る。）及び関係電気通信事業者（当該都道府県又は市町村の区域内において道路上の電柱又は電線を設置し及び管理して電気通信事業法第百二十条第一項に規定する認定電気通信事業に係る電気通信役務を提供するものに限る。）の意見を聞くものとする。

4 都道府県又は市町村は、都道府県無電柱化推進計画又は市町村無電柱化推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

### 第三章 無電柱化の推進に関する施策

(国民の理解及び関心の増進)

第九条 国及び地方公共団体は、無電柱化の重要性に関する国民の理解と関心を深めるよう、無電柱化に関する広報活動及び啓発活動の充実その他の必要な施策を講ずるものとする。

(無電柱化の日)

第十条 国民の間に広く無電柱化の重要性についての理解と関心を深めるよう  
にするため、無電柱化の日を設ける。

2 無電柱化の日は、十一月十日とする。

3 国及び地方公共団体は、無電柱化の日には、その趣旨にふさわしい行事が  
実施されるよう努めるものとする。

(無電柱化が特に必要であると認められる道路の占用の禁止等)

第十一条 国及び地方公共団体は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、  
良好な景観の形成等を図るために無電柱化が特に必要であると認められる道  
路について、道路法（昭和二十七年法律第二百八十号）第三十七条第一項の規  
定による道路の占用の禁止又は制限その他無電柱化の推進のために必要な措  
置を講ずるものとする。

(電柱又は電線の設置の抑制及び撤去)

第十二条 関係事業者は、社会资本整備重点計画法（平成十五年法律第二十号）  
第二条第二項第一号に掲げる事業（道路の維持に関するものを除く。）、都  
市計画法（昭和四十三年法律第二百号）第四条第七項に規定する市街地開発事  
業その他これらに類する事業が実施される場合には、これらの事業の状況を  
踏まえつつ、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようによると  
ともに、当該場合において、現に設置し及び管理する道路上の電柱又は電線  
の撤去を当該事業の実施と併せて行うことができるときは、当該電柱又は電  
線を撤去するものとする。

(調査研究、技術開発等の推進等)

第十三条 国、地方公共団体及び関係事業者は、電線を地下に埋設する簡便な  
方法その他の無電柱化の迅速な推進及び費用の縮減を図るための方策等に  
関する調査研究、技術開発等の推進及びその成果の普及に必要な措置を講ずる  
ものとする。

(関係者相互の連携及び協力)

第十四条 国、地方公共団体、関係事業者その他の関係者は、無電柱化に  
する工事（道路上の電柱又は電線以外の物件等に係る工事と一体的に行われる  
ものを含む。）の効率的な施工等のため、相互に連携を図りながら協力しな  
ければならない。

(法制上の措置等)

第十五条 政府は、無電柱化の推進に関する施策を実施するため必要な法制上、財政上又は税制上の措置その他の措置を講じなければならない。

#### 附 則

##### (施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

(無電柱化の費用の負担の在り方等)

2 無電柱化の費用は、無電柱化に係る事業の特性を踏まえた国、地方公共団体及び関係事業者の適切な役割分担の下、これらの者がその役割分担に応じて負担するものとともに、政府は、第十三条に定めるもののほか、無電柱化を円滑かつ迅速に推進する観点から、無電柱化の費用の縮減を図るための方策その他の国、地方公共団体及び関係事業者の負担を軽減するための方策について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

## 2) 道路法 第37条

道路法（抜粋）

（昭和二十七年六月十日法律第百八十号）

最終改正 平成三〇年三月三一日同第六号

### 第一章 総則

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第三十七条 道路管理者は、次に掲げる場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路（第二号に掲げる場合にあつては、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。

- 一 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
  - 二 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
  - 三 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
- 2 道路管理者は、前項の規定により道路の占用を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に、当該道路の占用を禁止し、又は制限しようとする理由及び区域について協議しなければならない。当該道路の占用の禁止又は制限の区域の指定を解除しようとする場合においても、同様とする。
  - 3 道路管理者は、前二項の規定に基いて道路の占用を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめその旨を公示しなければならない。

### 3) 無電柱化推進計画（国土交通省）

---

無電柱化推進計画について

〔平成30年4月6日  
国土交通大臣決定〕

無電柱化の推進に関する法律(平成28年法律第112号)第7条に規定する無電柱化推進計画を次のとおり定める。

# 無電柱化推進計画

## はじめに

わが国では、昭和 60 年代初頭から、電線類を地中へ埋設するなど無電柱化について計画的に取り組まれてきており、一定の整備が図られてきた。

しかしながらその水準は、欧米はもとよりアジアの主要都市と比較しても大きく立ち後れている状況である。全国には依然として約 3,600 万本の電柱が建っており、さらに毎年約 7 万本ずつ増加しているのが現状である。

これまで無電柱化は、防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観等の観点から実施してきたが、近年、災害の激甚化・頻発化、高齢者・障害者の増加、訪日外国人を始めとする観光需要の増加等により、その必要性が増している。

また、「無電柱化を推進する市区町村長の会」の発足や無電柱化条例の制定など、地方公共団体における無電柱化の取組が活発になっていることに加え、無電柱化の推進を目的とした民間団体が次々と設立されるなど、無電柱化を求める気運が高まっている。

一方で、長きに渡って電柱・電線に囲まれて生活してきた多くの国民にとっては、電柱・電線があるのが当たり前という感覚になってしまっていることも否定できないことから、無電柱化の重要性について国民の理解と関心を深めることができ欠となっている。

こうした無電柱化をめぐる近年の情勢の変化を踏まえ、無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号。以下「無電柱化法」という。）が定められた。

本計画は、無電柱化法第 7 条の規定に基づき、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図るため定めるものである。

## 第1 無電柱化の推進に関する基本的な方針

### 1. 取り組み姿勢

諸外国に負けない我が国本来の美しさを取り戻し、安全で災害にもしなやかに対応できる「脱・電柱社会」を目指すため、以下の姿勢で無電柱化を推進する。

- ・ 増え続ける電柱を減少に転じさせる歴史の転換期とする
- ・ 事業と制度を両輪として無電柱化を推進する
- ・ 国、地方公共団体、電線管理者、国民の密接な連携による推進を図る

### 2. 進め方

#### 1) 適切な役割分担による無電柱化の推進

国、地方公共団体及び電線管理者は、3)に掲げるような無電柱化が必要な道路において、無電柱化法に明記されたそれぞれの責務に基づき、適切な役割分担の下に無電柱化を推進する。

国及び地方公共団体の道路管理者は、道路及び沿道の利用状況等を踏まえ道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間において、電線共同溝等の整備を進める。

電線管理者は、これまででも電線共同溝以外の手法も活用していることや、諸外国においては自ら主体となって無電柱化や技術開発を行っていること等も踏まえ、国及び地方公共団体と連携して迅速化、コスト縮減等に資する技術開発を進めつつ、様々な手法を活用しながら、自らも無電柱化を進める。

道路事業（道路の維持に関するものを除く。）や市街地開発事業その他これらに類する事業（以下「道路事業等」という。）が実施される場合には、電線管理者は、道路事業等の状況を踏まえつつ新設電柱の道路上への設置を抑制するとともに、当該道路事業等の実施と併せて行うことができるときは、既設電柱の撤去を行う。

上記の他、個別の要請により要請者の負担で無電柱化が実施される場合についても、国、地方公共団体及び電線管理者は必要な協力をう。

#### 2) 国民の理解・関心の増進、地域住民の意向の反映

国、地方公共団体及び電線管理者は、無電柱化の重要性に関する国民の理解

と関心を深めつつ、無電柱化を推進する。また、道路利用者であり、かつ電線によってもたらされるサービスの利用者である地域住民の意向を踏まえつつ、地域住民が誇りと愛着を持つことのできる地域社会の形成に資するよう留意して推進する。

### 3) 無電柱化の対象道路

国、地方公共団体及び電線管理者は、重点的に無電柱化を進める対象として、以下のような道路において、優先的に無電柱化を実施する。ただし、これらの道路以外の道路では無電柱化を実施しないということではなく、地域ニーズに応じて必要な無電柱化は着実に実施する。

対象道路の選定に当たっては、地域防災計画や国土強靭化地域計画、通学路交通安全プログラム、景観計画等関係する様々な計画を踏まえ、それらの計画の実施にも資するよう留意する。

なお、具体的な無電柱化実施区間については、地方ブロック無電柱化協議会等において地域の実情を踏まえ調整する。

#### ① 防災

緊急輸送道路や避難所へのアクセス道、避難路等災害の被害の拡大の防止を図るために必要な道路の無電柱化を推進する。特に市街地内のこれらの道路においては、人口密度とともに電柱・電線の密度が高く、より被害が甚大となりやすいため早急に無電柱化を推進する。

#### ② 安全・円滑な交通確保

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく特定道路や移動等円滑化基本構想に位置付けられた生活関連経路その他駅周辺等の高齢者、障害者等の歩行者の多いバリアフリー化が必要な道路、人通りの多い商店街等、学校周辺の通学路、歩行者が路側帯内にある電柱を避けて車道にはみ出すような道路、車道の建築限界内に電柱が設置されている道路等安全かつ円滑な交通の確保のために必要な道路の無電柱化を推進する。

#### ③ 景観形成・観光振興

世界遺産・日本遺産等の周辺や重要伝統建造物群保存地区、景観法、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律、景観条例等に位置づけら

れた地域、エコパーク・ジオパークその他著名な観光地における良好な景観の形成や観光振興のために必要な道路の無電柱化を推進する。

#### ④ オリンピック・パラリンピック関連

2020 年に東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会が開催され、わが国の風景や街並の映像が世界に発信される機会が増加することが見込まれることから、センター・コア・エリア内の道路の無電柱化を推進する。

### 4) 無電柱化の手法

無電柱化は、1)に掲げた役割分担の下、地域の実情に応じ、以下の手法により実施する。

#### ① 地中化方式

##### a) 電線共同溝方式

電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線、地上機器を整備する方式。

##### b) 自治体管路方式

管路設備を地方公共団体が整備し、残りを電線管理者が整備する方式。

##### c) 要請者負担方式

要請者が整備する方式。

##### d) 単独地中化方式

電線管理者が整備する方式。

なお、地上機器の設置により、十分な歩道幅員の確保が困難である場合等には、地域の実情に応じて柱状型機器の活用も検討する。

#### ② 地中化方式以外の手法

##### a) 軒下配線方式

建物の軒等を活用して電線類の配線を行う方式。

##### b) 裏配線方式

表通りの無電柱化を行うため、裏通り等へ電柱、電線等を移設する方式。

以上の整備手法により無電柱化を実施する場合の費用については、それぞれの整備主体の負担とする。ただし、軒下配線方式又は裏配線方式を移設補償として行う場合は、道路管理者が負担する。

## 第2 無電柱化推進計画の期間

2018年度から2020年度までの3年間とする。

## 第3 無電柱化の推進に関する目標

近年の無電柱化手法は、その大宗が電線共同溝方式となっており、他の手法がほとんど行われなくなっているが、電線共同溝方式は整備コストが高いこと等が課題となっており、無電柱化延長がピーク時に比べて大幅に低下している。

しかし、無電柱化の必要性はますます高まっていることや、無電柱化法を受けた初の法定計画であることの意義を踏まえると、これまでにない高い目標を掲げることが求められる。

一方で、やみくもに実施延長という数字を求めるのではなく、無電柱化の必要性の高い区間から重点的に無電柱化していくことが重要である。そこで、以下のとおり無電柱化の必要性の高い代表的な区間について無電柱化率の目標を定め、その進捗・達成状況の確認に活用する。なお、以下の指標に該当しない区間においても、地域ニーズに応じて必要な無電柱化は着実に実施する。

	[無電柱化率 <sup>※1</sup> ]
① 防災	
・都市部（DID）内の第1次緊急輸送道路	34%→42%
② 安全・円滑な交通確保	
・バリアフリー化の必要な特定道路	15%→51%
③ 景観形成・観光振興	
・世界文化遺産周辺の地区を代表する道路	37%→79%
・重要伝統的建造物群保存地区を代表する道路	26%→74%
・景観法に基づく景観地区等を代表する道路	56%→70%
④ オリンピック・パラリンピック関連	

・センター・コア・エリア内の幹線道路※<sup>2</sup> 92%→完了

(現況の無電柱化率は 2016 年度末現在)

なお、以上の目標を達成するためには、約 1, 400 km の無電柱化が必要となる。

※1 無電柱化率：無電柱化済み又は無電柱化の工事に着手済みの延長の割合。

※2 おおむね首都高速中央環状線の内側のエリア内の直轄国道及び都市計画道路として完成した補助国道・都道。ここで無電柱化率は、電線共同溝の工事が完了した延長の割合。

## 第4 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講すべき施策

無電柱化の着実な推進を図るため、第1に示した基本的な方針の下、以下の様々な具体施策を総合的かつ計画的に講ずる。

### 1. 多様な整備手法の活用、コスト縮減の促進

#### 1) 多様な整備手法の活用

効率的に無電柱化を推進するため、地中化以外の手法である軒下配線や裏配線も含め、地域の協力を得て推進する。このため、これまでの事例を踏まえて合意形成の課題を整理し、円滑に合意形成を図る方法や仕組みの確立を目指して検討を進め、普及促進を図る。

地中化により無電柱化を実施する場合は、収容する電線類の量や地域における需要変動の見込み、道路交通の状況、既設埋設物の状況等に応じ、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、低コスト手法である浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式、直接埋設方式の採用によるコスト縮減を図る。

電線管理者等が既設の地中管路等を有する場合には、これらの既存ストックの活用が可能か検討し、効率的に無電柱化を実現する。

国及び地方公共団体は、民間の技術・ノウハウや資金を活用するとともに、地方公共団体の財政負担の平準化にも資する PFI 手法の採用を進める。

#### 2) 低成本手法の普及拡大

国は、浅層埋設方式及び小型ボックス活用埋設方式について普及を促進する。また、国、地方公共団体及び電線管理者が連携して直接埋設方式の技術開発を進め、早急な実用化、普及を図る。その際、浅層埋設や直接埋設した電線を他

の事業者が毀損することを防ぐため、地下埋設物の位置情報の整備や、地中における明示方法について検討する。

### 3) 機器のコンパクト化・低コスト化等技術開発の促進

電線管理者は、国及び地方公共団体と連携し地上機器や特殊部のコンパクト化・低コスト化、照明柱に設置される柱状トランスの更なるコンパクト化・一体化・低コスト化の技術開発を進めるとともに、必要に応じ、地域の状況に応じた地上機器の大きさや形状、設置場所について工夫を検討する。

国、地方公共団体及び電線管理者は、昼間工事の拡大、仮埋め戻しが不要又は低コストとなるよう施工方法や仮設の工夫を検討する。

民間の開発者と連携して技術開発を促進するとともに、「新技術情報提供システム(NETIS)」の活用等により、新技術を積極的に活用する。

### 4) 技術情報の共有

国は、無電柱化を実施したことのない地方公共団体や電線管理者に対して、ノウハウを普及するため、マニュアルの周知や研修等を実施する。

## 2. 財政的措置

### 1) 税制措置

現在、電線管理者が緊急輸送道路において無電柱化を行う際に、新たに取得した電線等に係る固定資産税を減免する特例措置が講じられているが、国は本措置の効果を検証し、2019年度以降の措置のあり方について検討する。

### 2) 占用料の減額

国は、直轄国道において、道路の上空に設置されている電線を撤去し道路の地下に埋設するために設置した電線、電線が上空に設置されていない道路の地中に設置した電線等について占用料の減額措置を実施するとともに、地方公共団体にも周知し、同様の減額措置の普及を促進する。

### 3) 予算措置

国は緊急輸送道路等における無電柱化を対象として防災・安全交付金による重点的な支援を行うとともに、無電柱化の迅速な推進や費用の縮減を図るため

の方策等に関する調査のため、占用制限や占用料の見直し、官民連携の具体的な手法について検討しつつ、社会资本整備総合交付金等を活用して、道路事業に合わせて電線管理者が行う無電柱化を支援する。

また、国、地方公共団体及び電線管理者は、道路法第37条に基づく新設電柱の占用を禁止している区間について、電線敷設工事資金貸付金制度を活用して無電柱化を推進する。

### 3. 占用制度の的確な運用

#### 1) 占用制限制度の適用

国は、防災の観点から、直轄国道や一部の地方公共団体が管理する緊急輸送道路において実施されている、新設電柱の占用を制限する措置について、未実施の地方公共団体へ普及を促進する。また、このような新設電柱に係る占用制限措置を安全・円滑な交通確保の観点からも講じることを検討し、措置を講じる。

既設電柱の占用制限について、現に電柱等の道路占用を行っているという電線管理者及び電線によってもたらされるサービスの利用者の既存の利益・期待等にも十分に配慮しつつ、具体的な措置について検討し、措置を講じる。

#### 2) 無電柱化法第12条による新設電柱の抑制等

国は、道路事業の実施に際し、新設電柱等の設置抑制や、可能な場合には、既設の電柱等の撤去を併せて行うことを規定している無電柱化法第12条を的確に運用するため、現場の実態を踏まえて具体的な運用方針を策定する。また、その実効性を占用制度の枠内で担保するための道路法令の改正を検討する。

#### 3) 外部不経済を反映した占用料の見直し

日本では戦後の急激な経済成長に対応するため、道路上に多数の電柱等の占用物件が建設されており、外部不経済をもたらす場合がある。国は、それを反映した占用料の見直しを検討する。その際、消費者にとって過度な負担が生じることとならないよう留意するとともに、電柱以外の占用物件との均衡等にも十分に配慮する。

## 4. 関係者間の連携の強化

### 1) 推進体制

道路管理者、電線管理者、地方公共団体及び地元関係者等からなる地方ブロック無電柱化協議会及び都道府県部会を活用し、無電柱化の対象区間の調整等無電柱化の推進に係る調整を行う。その際、地方ブロック無電柱化協議会等に参加していない中小電線管理者等の意見を適切に聴取するよう努める。

具体的な無電柱化事業実施箇所においては、低コスト手法や軒下配線・裏配線を含む事業手法の選択、工事時期等の調整、地上機器の設置場所、引込設備の集約化等に関して、地域の合意形成を円滑化するため、必要に応じ、地元関係者や道路管理者、地方公共団体、電線管理者による地元協議会等を設置する。

### 2) 工事・設備の連携

無電柱化を実施する際、工事関係者は道路工事調整会議等関係者が集まる会議等を活用し、相互に工事を調整してコスト、工期を縮減するとともに、民地への引込設備を集約するなどにより、効率的に整備するよう努める。

道路事業等を実施する際、当該事業の事業者は、電線管理者が新設電柱の設置の抑制、既設電柱の撤去を行うことができるよう、事業に関する情報を適切に共有するとともに、電線類を収容する空間、地上機器の設置場所、工事の時期等について電線管理者との調整に努める。

同様に、ガスや水道の更新時等他の地下埋設物の工事の際に合わせて無電柱化を行うことも効率的であることから、工程等の調整を積極的に行う。

### 3) 民地の活用

道路空間に余裕が無い場合や良好な景観形成等の観点から道路上への地上機器の設置が望ましくない場合においては、地上機器の設置場所として、学校や公共施設等の公有地や公開空地等の民地の活用を、管理者の同意を得て進めること。

### 4) 他事業との連携

国及び地方公共団体は、無電柱化の実施に際し、地域の課題を踏まえ、交通安全事業など他の事業と連携して総合的、計画的に取り組むよう努める。

## 第5 施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するために必要な事項

### 1. 広報・啓発活動

国及び地方公共団体は、無電柱化の重要性に関する国民の理解と関心を深め、無電柱化に国民の協力が得られるよう、「無電柱化の日」を活かしたイベントを実施するなど、無電柱化に関する広報・啓発活動を積極的に行う。

また、無電柱化の効果について、実例の収集・分析等を進め、理解を広げるとともに、無電柱化のコストや工事への理解・協力を促進するよう努める。

### 2. 地方公共団体への技術的支援

国は、地方公共団体での取組と国民の理解・協力を促進するため、地方公共団体に対し、地域のニーズに応じた条例の制定や、都道府県無電柱化推進計画及び市町村無電柱化推進計画の策定を推奨し、必要な技術的支援を積極的に行う。