

栃木県無電柱化推進計画

平成 31 (2019) 年 3 月

栃木県県土整備部

はじめに

道路上の電線、電柱は、景観を損なうだけでなく、歩行者や車椅子利用者の通行の妨げとなっている。また、地震などの災害時には電柱の倒壊により避難、救急活動や物資輸送の妨げとなることなどが予想される。

とりわけ、平成 23(2011)年 3 月の東日本大震災においては、約 56,000 本の電柱の倒壊、電線の破断により、災害発生直後の道路啓開作業が阻害され、被災地の緊急物資の輸送や緊急車両の通行に支障となった。

しかしながら、全国には、依然として約 3,600 万本の電柱が存置され、現在も毎年 7 万本ずつ増え続けており、災害発生時に電柱の倒壊による緊急車両等の通行の障害が危惧される。

このような現状に鑑み、平成 28(2016)年 12 月に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。)が施行され、国においては、平成 30(2018)年 4 月、今後 3 年間で整備目標 1,400km とする無電柱化推進計画が策定された。

本県では、昭和 61(1986)年度からの国の電線類地中化計画に基づき、関係者の協力の下、キャブ、自治体管路及び電線共同溝方式などの整備による電線の地中化が進められてきたところであるが、今般、国の無電柱化推進計画の策定を契機として、無電柱化法第 8 条に基づく無電柱化推進計画として本計画を策定し、今後の無電柱化の基本的な方針、目標、施策等を定めるものである。

1 無電柱化の推進に関する基本的な方針

(1) 栃木県における無電柱化の現状

本県における無電柱化は、昭和 61（1986）年度から関係者の協力の下、キャブ、自治体管路及び電線共同溝方式などの整備による地中化が進められ、平成 30（2018）年度末までには、無電柱化済み延長が 73km となった。

近年の無電柱化手法は、従来のキャブ方式に比べて、コンパクトな構造であり、かつ、電力・通信事業者の負担が軽減されることから、多くが電線共同溝方式となっており、自治体管路方式による手法を含め、他の手法がほとんど行われなくなっているが、電線共同溝方式においても整備コストがなお高いこと等が課題であり、無電柱化がなかなか進まない現状にある。

しかし、以下に述べるとおり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計画であることの意義を踏まえると、これらの課題を整理し、さらに無電柱化を推進していく必要がある。

(2) 今後の無電柱化の取組姿勢

これまでの無電柱化は、宇都宮市大通りなどの歩道幅員が広く、沿道の需要密度の高い幹線道路を中心に進められてきているが、今後は、防災、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成、観光振興等の観点から、無電柱化の必要な道路において推進していく必要がある。

無電柱化法第 2 条においては、無電柱化の推進は、国、地方公共団体及び関係事業者の適切な役割分担の下で行われなければならないとされ、また、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に行われなければならないとされている。

県及び電線管理者は、この無電柱化法の理念の下、県民の理解、協力を得て、次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おいて、適切な役割分担に基づき無電柱化を推進するものとする。

(3) 無電柱化の対象道路

県は、重点的に無電柱化を進める対象として、以下の道路において、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、栃木県地域防災計画や栃木県国土強靱化地域計画のほか、各市町で定めた通学路交通安全プログラムや景観法に基づく景観計画等関係する様々な計画を踏まえ、これらの計画の実施にも資するよう留意する。

なお、具体的な無電柱化事業の実施箇所については、宇都宮国道事務所、県の機関及び電線管理者で組織する栃木県無電柱化推進協議会等において地域の実情を踏まえ、調整する。

ア 防災

緊急輸送道路、避難所へのアクセス道路、避難路や重要物流道路などの災害発生時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。

イ 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並びに人通りの多い商店街の道路、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及び車道の建築限界内に電柱が設置されている道路など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。

ウ 景観形成・観光振興

日光の社寺などの世界遺産や日本遺産の認定を受けた地域、また、重要伝統的建造物群保存地区の選定を受けた地域、鹿沼今宮神社祭の屋台行事や烏山の山あげ行事などの伝統的な祭りが行われている地域などのほか、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等に位置づけられた地域その他著名な観光地における良好な景観の形成や地域の文化及び観光の振興を推進する地域において、必要な道路の無電柱化を推進する。

2 無電柱化推進計画の期間

2019年度から2021年度までの3年間とする。

3 無電柱化の推進に関する目標

本計画における目標は、次のとおりとする。

	2018年度末		2021年度末
無電柱化率	63%	→	80%

本県が管理する道路について、これまで電線管理者と協議を重ね、整備すべき道路として無電柱化推進計画延長115kmを定め、無電柱化を推進してきたところである。当該無電柱化推進計画延長に対する現在の無電柱化済み延長は73kmであり、無電柱化率は63パーセントであるが、本計画では、2019年度から2021年度までの3か年において、80パーセントに向けて無電柱化を推進することとする。

本目標を達成するためには、2021年度末までに19kmの無電柱化が必要となる。

一方で、無電柱化を推進する場合には、当然のことながら、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、無電柱化の必要性の高い区間について、次のとおり無電柱化の指標及び無電柱化整備延長^{*1}の目標を定める。

なお、当該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。

[無電柱化整備延長]

- | | |
|-------------------------------------|------|
| (1) 防災 | 8 km |
| ・市街地（D I D ^{*2} ）内の緊急輸送道路等 | |
| (2) 安全・円滑な交通確保 | 4 km |
| ・バリアフリー化の必要な特定道路や通学路 | |

(3) 景観形成・観光振興 7 km

- ・世界文化遺産周辺の地区を代表する道路
- ・伝統行事、伝統芸能など地域文化の振興に資する道路
- ・歴史的な街並みと一体となる情緒ある景観の形成や観光の振興に資する道路

合計 19 km

※1 無電柱化整備延長とは、無電柱化済み又は無電柱化の工事に着手済みの整備延長をいう。

※2 DID（人口集中地区（Densely Inhabited District））とは、1km²に4,000人以上居住する国勢調査の基本単位区等が隣接して、総計で5,000人以上の人口を有する地区をいう。ただし、工場、学校等大きな面積を占めている地区では、人口密度が4,000人未満でもDIDに含まれる場合がある。

4 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

(1) 無電柱化事業の実施

次の事業手法により、無電柱化を推進する。事業手法は、電線管理者などとの協議を踏まえ決定する。

ア 地中化方式

(ア) 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

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などには、地域の実情に応じて柱状型機器の活用も検討する。

(イ) 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

(ウ) 単独地中化方式

電線管理者が整備する方式

(エ) 要請者負担方式

土地区画整理事業、市街地再開発事業等において、事業者等の要請者が整備する方式

イ 地中化方式以外の手法

(ア) 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

(イ) 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、電線などを移設する方式

なお、費用については、アの地中化方式の整備手法により無電柱化を実施する場合は、それぞれの整備主体の負担とする。また、イの地中化方式以外の手法である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。

これらの事業手法のほか、本県では、平成 24（2012）年から電線管理者等との間で電線管理者等が有する既設の地中管路等について、「電線類地中化事業に伴う既存ストックの有効活用を図るための固定資産の譲渡及び電線共同溝工事等に関する協定」を締結したところであるが、これらの既存の地中管路等の活用の具体的方法を検討の上、効率的に無電柱化を推進する。

(2) 低コスト手法の活用

限られた予算、道路空間の中で効率的に無電柱化を図るため、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の採用や、国や他の地方公共団体などで検討されている無電柱化の低コスト手法の活用を検討する。

(3) 占用制度の運用

ア 占用制限制度の適切な運用

本県では、防災の観点から、道路法第 37 条の規定による緊急輸送道路（全線）の占用の制限を平成 30（2018）年 4 月 1 日から開始した。今後も緊急輸送道路の指定があったときは、併せて占用制限を実施する。

また、国において検討が進められている新設電柱に係る占用制限措置の対象の拡大や、既設電柱の占用制限措置の実施については、国の動向を踏まえ、検討する。

イ 無電柱化法第 12 条の規定による新設電柱の抑制等

無電柱化法第 12 条の規定により、道路事業、市街地開発事業その他これらに類する事業の状況を踏まえつつ、当該事業の実施と併せて、新設電柱等の設置を抑制し、可能な場合には、既設の電柱等の撤去を併せて行うことについて電線管理者と協議を行う。

また、国では本制度を的確に運用するために、現場の実態を踏まえて具体的な運用方針の策定を検討していることから、国の動向を見ながら県としての方針を検討する。

ウ 占用料の減額措置

本県では、「電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて」（平成 24 年 3 月 21 日付け道保第 289 号）により電線を電線共同溝等に設ける場合に減額措置を適用してきたところである。

今後は、道路における無電柱化をより一層推進するため、新たな占用料の減額措置については、国や他の地方自治体の動向を踏まえ、検討する。

(4) 関係者間の連携の強化

ア 推進体制

栃木県無電柱化推進協議会を活用し、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。

具体的な無電柱化事業の実施箇所においては、軒下配線・裏配線を含む事業手法の選択、地上機器の設置場所などに関して、地域の合意形成を円滑に行うため、必要に応じ、地元関係者や道路関係者、電線管理者の協力を得て、地元協議会等を設置する。

イ 工事・設備の連携

本県の管理する道路において、道路事業等やガス、水道等の地下埋設物の工事が実施される際は、これらの道路工事を行う場合に開催する会議などの関係者が集まる会議を活用し、工程等の調整を行う。

ウ 民地の活用

道路空間に余裕がな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建築基準法に基づく敷地内空地等の民地の活用を管理者の同意を得て進める。

エ 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、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。

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

無電柱化の重要性に関する県民の理解と関心を深め、無電柱化に県民の協力が得られるよう、無電柱化に関する広報・啓発活動や、無電柱化の実施状況、効果等について、県ホームページや広報等を活用して周知し、理解を広げる。

(2) 無電柱化情報の共有

国や他の地方公共団体と連携し、無電柱化に関する情報収集に努めるとともに、本県の取組について国や各市町との情報共有を図る。