

無電柱化の推進に関する最近の取組

目的

(1条)

災害の防止、安全・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(※)の推進に関し、基本理念、国の責務等、推進計画の策定等をも定めることにより、施策を総合的・計画的・迅速に推進し、公共の福祉の確保、国民生活の向上、国民経済の健全な発展に貢献

(※) 電線を地下に埋設することその他の方法により、電柱又は電線(電柱によって支持されるものに限る。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

基本理念

(2条)

1. 国民の理解と関心を深めつつ無電柱化を推進
2. 国・地方公共団体・関係事業者の適切な役割分担
3. 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貢献

国の責務等

(3～6条)

- | | |
|-----------|-------------------------|
| 1. 国 | :無電柱化に関する施策を策定・実施 |
| 2. 地方公共団体 | :地域の状況に応じた施策を策定・実施 |
| 3. 事業者 | :道路上の電柱・電線の設置抑制・撤去、技術開発 |
| 4. 国民 | :無電柱化への理解と関心を深め、施策に協力 |

無電柱化推進計画(国土交通大臣)

(7条)

基本的な方針・期間・目標等を定めた無電柱化推進計画を策定・公表(総務大臣・経済産業大臣等関係行政機関と協議、電気事業者・電気通信事業者の意見を聴取)

都道府県・市町村無電柱化推進計画

(8条)

都道府県・市町村の無電柱化推進計画の策定・公表(努力義務)(電気事業者・電気通信事業者の意見を聴取)

無電柱化の推進に関する施策

(9～15条)

1. 広報活動・啓発活動
2. 無電柱化の日(11月10日)
3. 国・地方公共団体による必要な道路占用の禁止・制限等の実施
4. 道路事業や面開発事業等の実施の際、関係事業者は、これらの事業の状況を踏まえつつ、道路上の電柱・電線の新設の抑制、既存の電柱・電線の撤去を実施
5. 無電柱化の推進のための調査研究、技術開発等の推進、成果の普及
6. 無電柱化工事の施工等のため国・地方公共団体・関係事業者等は相互に連携・協力
7. 政府は必要な法制上、財政上又は税制上の措置その他の措置を実施

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

- 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
- ・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

2. 進め方

1)適切な役割分担による無電柱化の推進

- ・道路管理者は、道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間において、電線共同溝等を整備
- ・電線管理者は、様々な手法を活用しながら、自らも無電柱化を推進

2)国民の理解・関心の増進、地域住民の意向の反映

- ・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

3)無電柱化の対象道路

- ①防災：緊急輸送道路、避難所へのアクセス道、避難路 等
- ②安全・円滑な交通確保：駅周辺等のバリアフリー化が必要な道路、通学路 等
- ③景観形成・観光振興：世界遺産周辺、重伝建地区
- ④オリンピック・パラリンピック関連：センター・コア・エリア内の道路

4)無電柱化の手法

- ・地域の実情に応じた手法
- 電線共同溝方式、自治体管路方式、要請者負担方式、単独地中化方式、軒下配線方式、裏配線方式

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

第3 無電柱化の推進に関する目標

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、無電柱化の目的に応じた無電柱化率※の目標を設定

[無電柱化率※]

①防災

- ・都市部（D I D）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%

[電線共同溝整備率]

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 92%→完了

以上の目標を達成するためには、

約1,400kmの無電柱化が必要

※無電柱化率：工事着手率

「無電柱化推進計画」概要（2/2）

第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. 多様な整備手法の活用、コスト縮減の促進

- ・ 軒下配線・裏配線、既存ストックの活用、PFI手法等多様な整備手法の活用
- ・ 浅層埋設方式及び小型ボックス活用埋設方式の普及促進
- ・ 直接埋設方式の技術開発を進め、早急な実用化及び普及

等

2. 財政的措置

- ・ 無電柱化を実施した場合の占用料の減額措置の地方公共団体への普及
- ・ 緊急輸送道路等において、防災・安全交付金による重点的な支援
- ・ 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、交付金を活用し、道路事業に合わせて電線管理者が自ら行う無電柱化を支援

等

3. 占用制度の的確な運用

- ・ 安全・円滑な交通確保の観点から新設電柱の占用制限措置を検討し、措置
- ・ 既設電柱の占用制限について検討し、措置
- ・ 道路事業に際し、既設電柱の撤去等を行うための運用方針の策定、道路法令の改正を検討
- ・ 外部不経済を反映した占用料の見直しを検討

等

4. 関係者間の連携の強化

- ・ 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の設置
- ・ 学校等の公有地、公開空地等の民地を活用した地上機器の設置の推進

等

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

- ・ 「無電柱化の日」を活かしたイベントの実施
- ・ 無電柱化の効果について、事例の収集・分析等を進め、理解を拡大

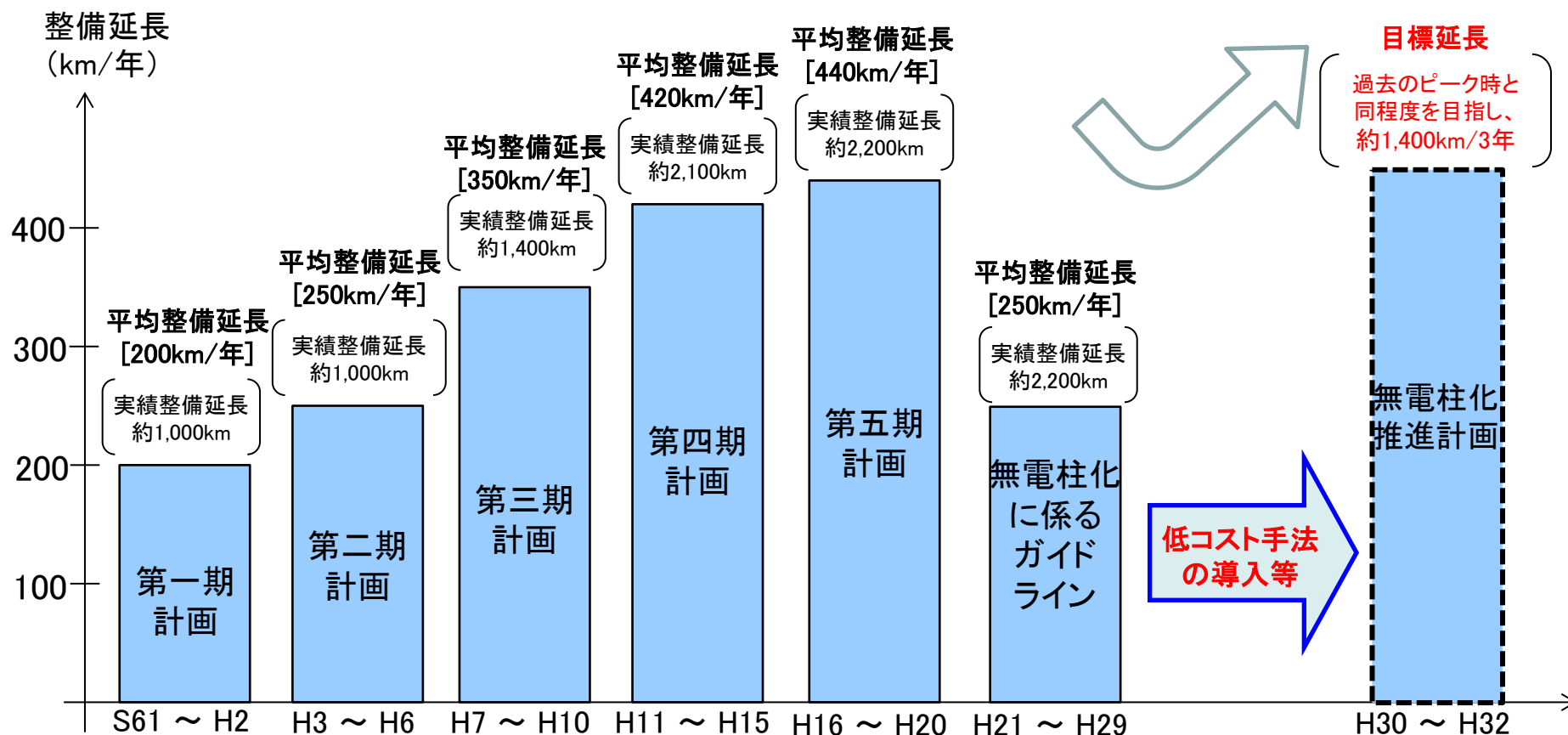
2. 地方公共団体への技術的支援

- ・ 条例の制定や、都道府県（市町村）無電柱化推進計画の策定を支援

無電柱化の整備延長の推移

○1年あたりの整備延長は、過去のピーク時と同程度を目標

【年度毎の無電柱化延長(着手ベース)】



※整備延長:工事着手延長

低コスト手法の取組状況

<p>管路の浅層埋設 (実用化済)</p>	<p>小型ボックス活用埋設 (実用化済)</p>	<p>直接埋設 (国交省等において実証実験を実施)</p>
<p>現行より浅い位置に埋設</p>  <p>管路の事例(国内)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浅層埋設基準を緩和 (平成28年4月施行) ・全国展開を図るための「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)」を作成(平成29年3月発出) 	<p>小型化したボックス内にケーブルを埋設</p>  <p>小型ボックスの事例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モデル施工(平成28年度～) ・電力ケーブルと通信ケーブルの離隔距離基準を改定(平成28年9月施行) ・全国展開を図るための「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)」を作成(平成29年3月発出) 	<p>ケーブルを地中に直接埋設</p>  <p>直接埋設の事例(京都)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直接埋設方式導入に向けた課題のとりまとめ(平成27年12月) ・直接埋設用ケーブル調査、舗装への影響調査(平成28年度) ・実証実験を実施(平成29年度)

※平成30年度より、低コスト手法については、防災・安全交付金による重点配分

低コスト無電柱化モデル施工の概要(新潟県見附市)(1/2)

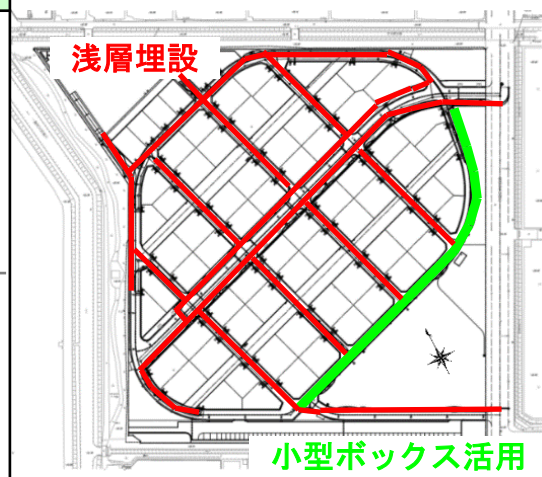
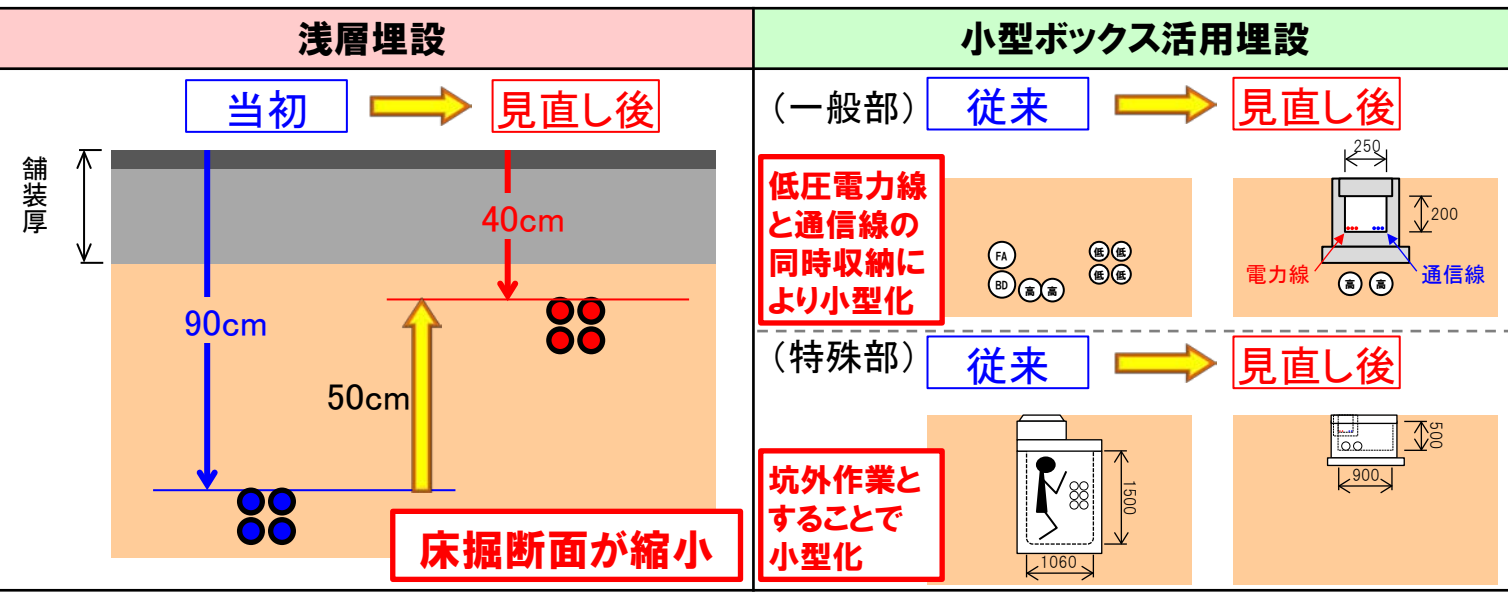
○見附市では、造成を進めている住宅地「ウェルネスタウンみつけ」において、小型ボックス活用埋設、浅層埋設による無電柱化を実施

○概要

- ・事業箇所：新潟県見附市柳橋町地内
- ・路線名：市道 柳橋44号線～50号線
- ・延長：1,280m
- ・無電柱化手法：電線共同溝



○特徴



低コスト無電柱化モデル施工の概要(新潟県見附市)(2/2)

○経緯

H27. 12 「見附市低コスト無電柱化モデル施工技術検討会」設立し技術検討を実施

H29. 2～ 無電柱化工事

H30. 5 工事完了

(平成29年6月撮影)

(平成29年10月撮影)



(平成30年3月撮影)



(平成30年5月撮影)



低コスト無電柱化モデル施工の概要(京都市中京区先斗町通)(1/2)

○京都の五花街の一つ先斗町は、幅員が狭く従来の電線共同溝整備が困難であったが、地域の協力を得て、小型ボックス活用埋設による無電柱化を実施

○概要

- ・事業箇所：京都府京都市中京区石屋町なまぎょうくいしやちよう～柏屋町地内かしわやちよう
- ・路線名：一般市道先斗町通ほんとちようどおり
- ・延長：490m
- ・低コスト手法：小型ボックス活用埋設

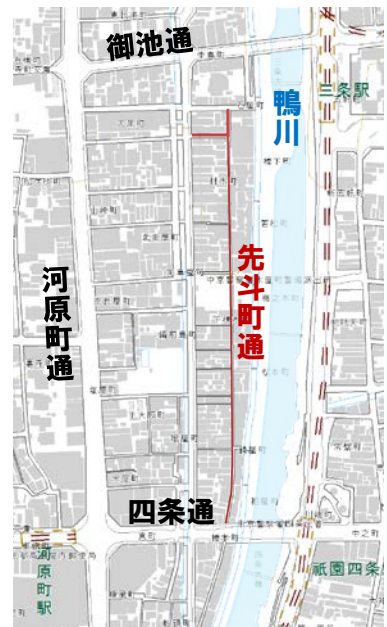
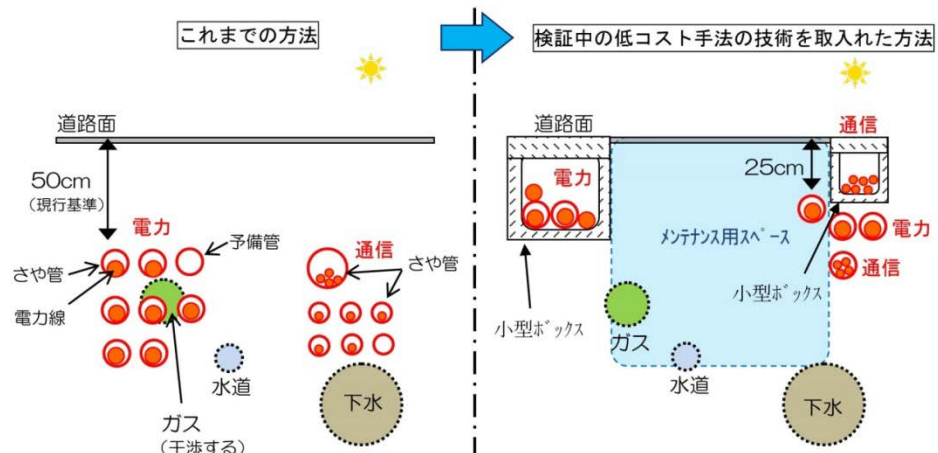


<平面図>

<現地の状況>

○特徴

小型ボックス活用埋設の検討のほか、特殊部の小型化や地上機器の改良、美装化等を実施



低コスト無電柱化モデル施工の概要(京都市中京区先斗町通)(2/2)

○経緯

H26～ 京都市と先斗町街づくり協議会で無電柱化の検討

H27. 12 京都市で、地上機器設置へ協力いただく方と調印式を実施

H29. 2 無電柱化 起工式

H29. 12 小型ボックス設置工事開始

【施工状況写真】

(平成30年2月撮影)



<小型ボックス>

(平成29年11月撮影)



<通信柵>

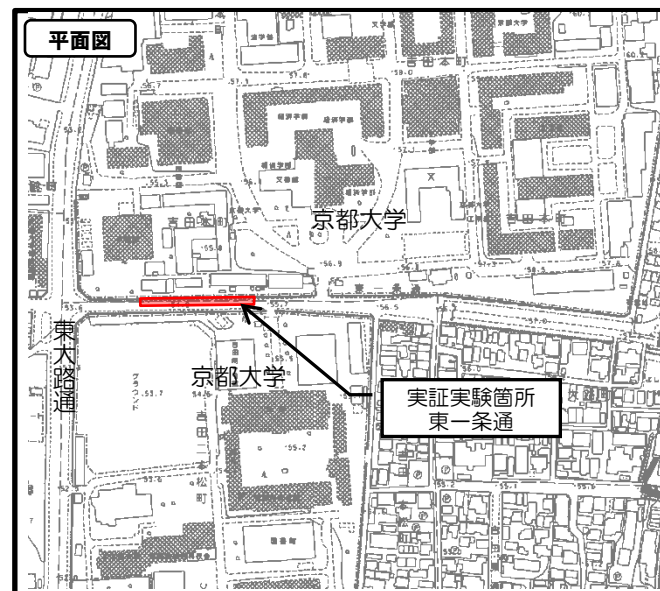
東一条通直接埋設実証実験の概要(京都市)

供用中の一般市道東一条通において、電力・通信ケーブルを直接埋設し、通信状況等を継続観測してケーブルの信頼性(損失状況等)を確認するとともに、一定期間経過後のケーブル及び舗装の健全性(破損状況等)を確認
本実証実験の結果、電力需要や引込みが少ない箇所では、直接埋設は可能であると考えられる

○概要

ヨシダホンマチ

- ・事業箇所: 京都府京都市左京区吉田本町他
- ・路線名 : 一般市道 東一条通
- ・延長 : 70m(ケーブル敷設延長)
- ・道路幅員: 10.9m
- ・検証項目: ①施工方法の確認(掘削, ケーブル敷設)
②輪荷重等の影響によるケーブル品質の確認
③舗装への影響の確認
④交通量の把握
- ・協議会構成団体:
〈委員〉京都大学, 関西電力(株), 西日本電信電話(株), エヌ・ティ・ティ・インフラネット(株)
京都市
〈オブザーバー〉国土交通省近畿地方整備局, 経済産業省近畿経済産業局
総務省近畿総合通信局
- ・その他



○スケジュール

- H29年11月中旬～12月上旬: ケーブル敷設工事
- H29年12月～H30年1月: 実証実験の実施
- H30年 2月～3月: 実験結果とりまとめ・報告の作成

○検証結果

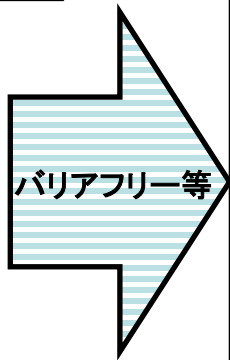
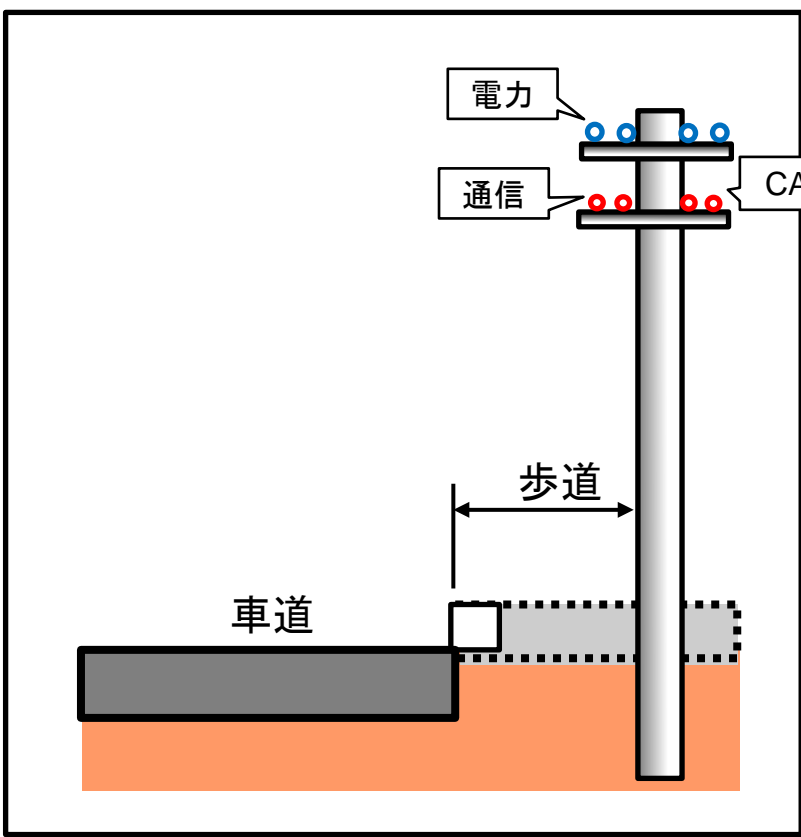
検証項目	検証結果
①施工方法の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の実験で設置したケーブルの種別・本数(通信ケーブル4本, 計測用ケーブル2本)であれば, 掘削部に作業員が入っても効率よく敷設作業を行えた。 ・ 砂による防護は, EPSブロックによる防護より作業時間が短く, また経済性において優れる結果であった。 ・ EPSブロックによる防護は, 砂防護と比べて再掘削時のケーブルの露出しやすさと, 再掘削時において視認性に優れていた。
②ケーブル品質の確認	<ul style="list-style-type: none"> ・ 光ケーブル, メタルケーブルともに, 通信品質への影響, 目立った損傷等はなかった。 ※電力ケーブルについては, 「H28直接埋設による電線地中化工法の実用性調査(エネ庁)」において検証済み。
③舗装への影響の確認	<ul style="list-style-type: none"> ・ ケーブル敷設直後と一定期間経過後の舗装状態を確認した結果, 段差やクラック等の変状は発生しなかった。
④ケーブル埋設表示方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地中探査システム(ロープマーカ, ボールマーカ)で, 埋設ケーブルの存在及び埋設位置を把握することができた。 ・ 埋設表示鉄の設置間隔は5～10mが適当であった。

官民連携無電柱化支援事業

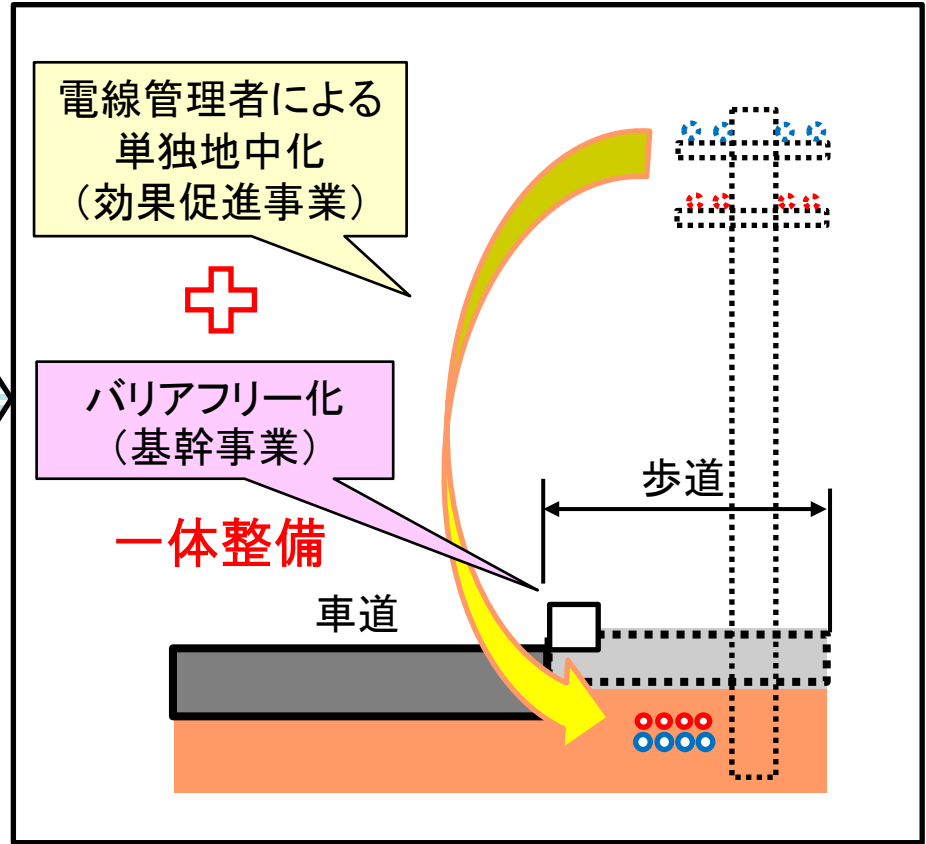
目的

占用制限や官民連携の具体的な手法について検討しつつ、社会資本整備総合交付金等を活用して、道路事業と一体となった電線管理者が行う無電柱化を支援

〈現況〉



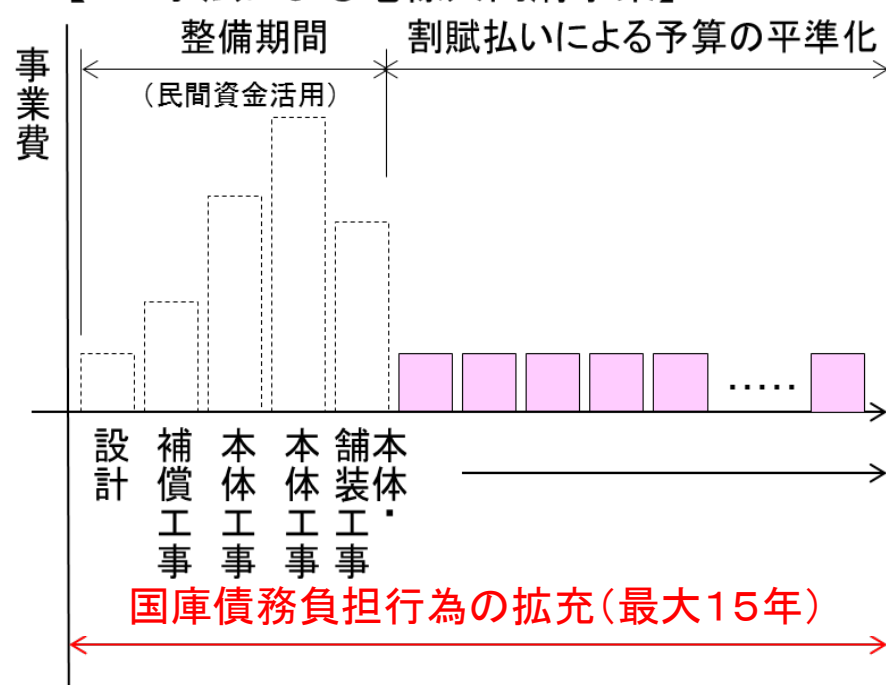
〈バリアフリー化に伴う無電柱化の例〉



PFIの導入

- 電線共同溝事業の本体工事期間に予算のピークが立つため、平準化が必要
 - ⇒ PFI手法を導入した場合、施設整備費の割賦払いが可能
- 電力会社や通信会社などの関係者が多く、事業調整に時間を要している
 - ⇒ 管路整備に精通した民間の技術やノウハウの活用を促進

【PFI手法による電線共同溝事業】



○事業の内容

- 事業対象区域において整備する電線共同溝等の設計、工事及び維持管理を実施
- 電線共同溝等には、電線共同溝(管路、特殊部)に加え、それに伴う歩道整備を含み、通信・電力管路に敷設される通信・電力ケーブル、トランス等の地上機器は含まない
- 事業方式はBTO方式(Build-Transfer-Operate)を採用

	国道9号 安来地区	国道33号 東石井・天山地区
期間	平成30年3月26日 ～平成44年3月31日 設計工事:7年、維持管理:7年	平成30年3月30日 ～平成44年3月31日 設計工事:4年、維持管理:10年
区間	一般国道9号 島根県安来市安来町 ～飯島町地内 延長 約1.0km	一般国道33号 愛媛県松山市東石井2丁目 ～小坂5丁目 延長 約3.1km

幅員が著しく狭い歩道における占用制限

課題

○現行規定では「災害時の被害拡大防止」や「車両の能率的運行確保」を目的に占用制限が可能

○幅員の狭い歩道上の電柱が歩行者や車いす利用者・ベビーカーの安全で円滑な通行に支障

※現行規定では、歩車道が分離された歩道において歩行者や車いす利用者・ベビーカーの安全・円滑な通行の観点から占用制限ができない



歩道ではすれ違えず
車道にはみ出す事例



通学児童が車道にはみ出す事例

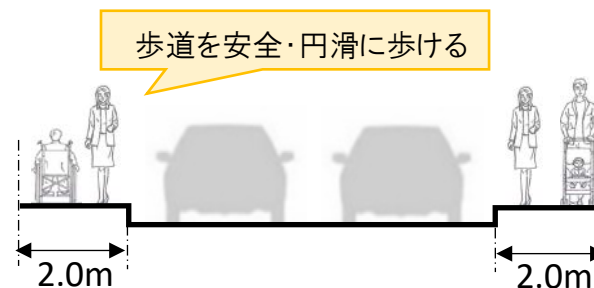
法改正の概要

道路法第37条に基づく占用制限の対象に「幅員が著しく狭い歩道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」を追加

※優先的に対応すべき道路として、歩行者や車いす利用者・ベビーカーが多い歩道のうち、電柱があることにより十分な有効幅員が確保されていないものを想定



占用制限



道路法第37条第1項の改正内容

《現行の条文》

(道路の占用の禁止又は制限区域等)

第37条

道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路若しく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、又は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の占有を禁止し、又は制限することができる。

(略)

今回の改正

《改正後の条文(第2号の追加)》

第37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）の占有を禁止し、又は制限することができる。

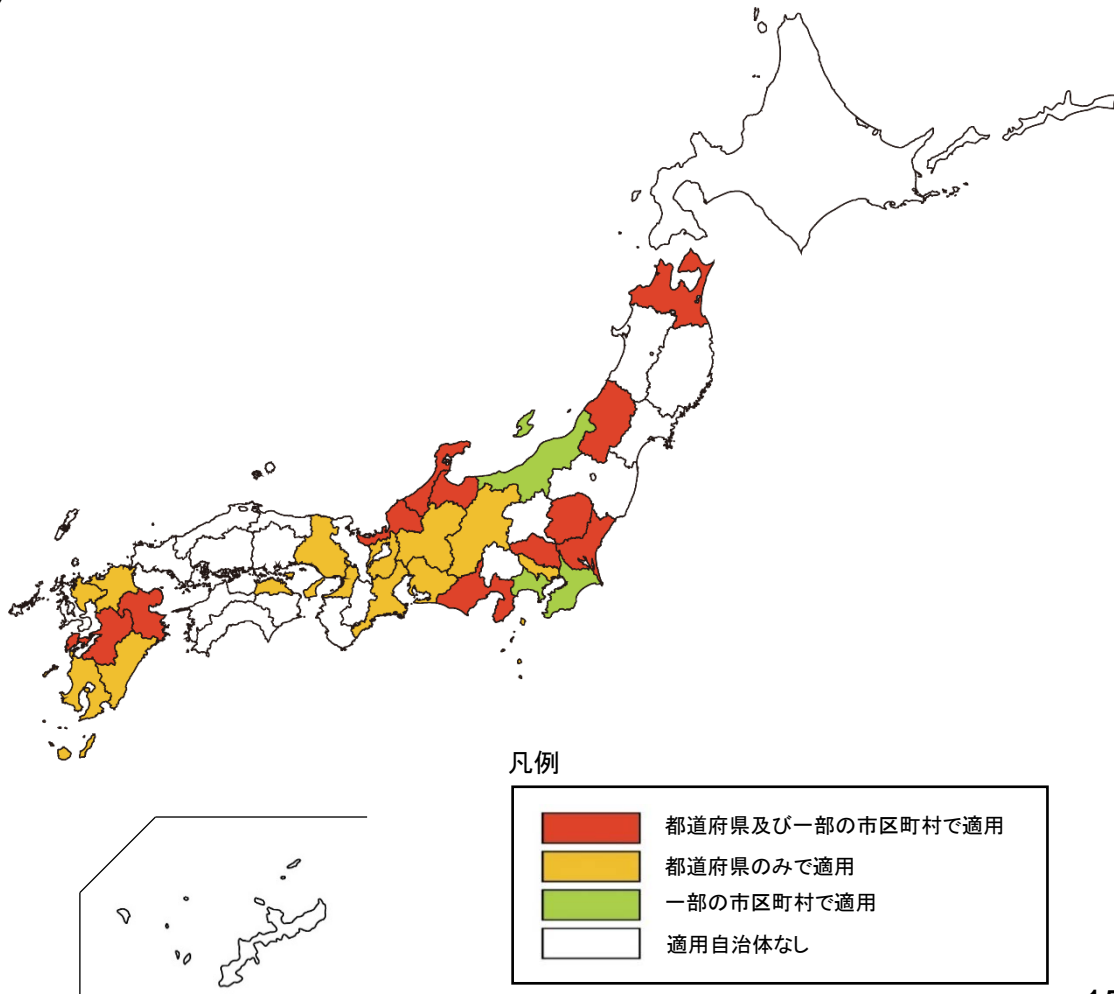
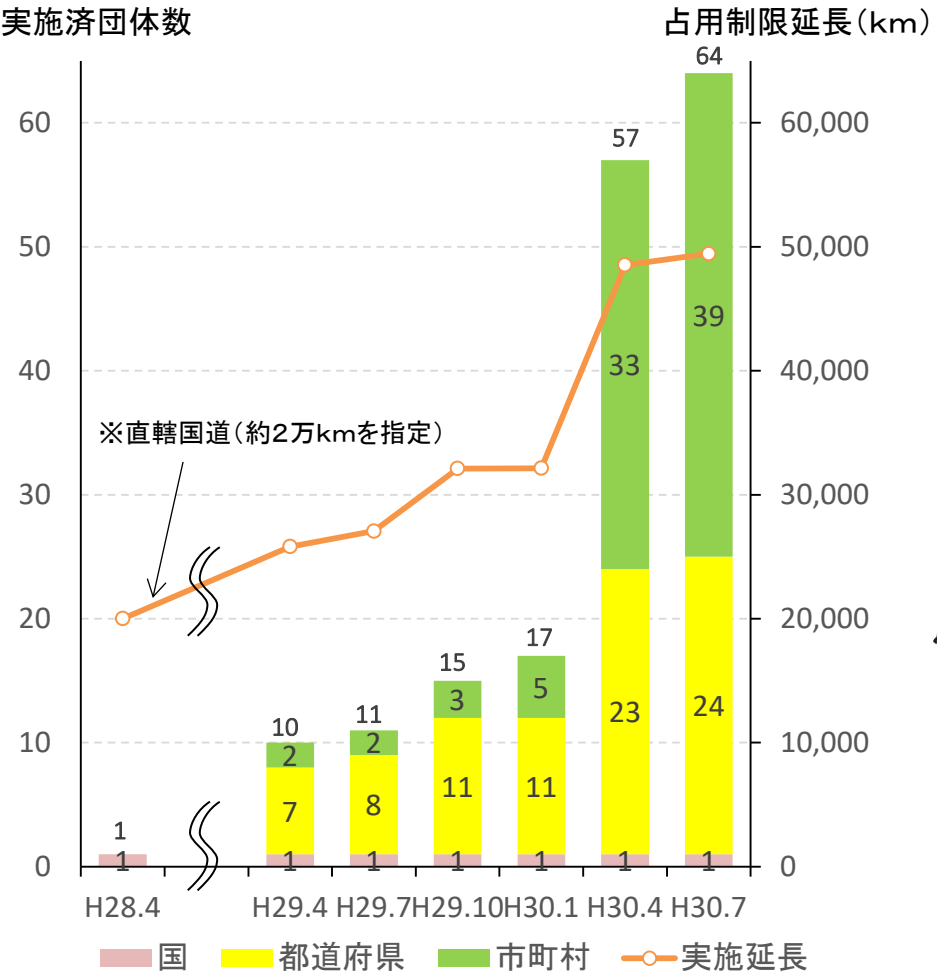
- 一 交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るために特に必要があると認める場合
- 二 幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合
- 三 災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合
(略)

緊急輸送道路等における新設電柱の占用禁止

○ 国、24都府県、39市町の約50,000kmにおいて、道路法第37条に基づく新設電柱の占用を禁止する措置を実施

《新設電柱の占用禁止措置実施状況の推移》

《都道府県別 新設電柱の占用禁止措置実施状況》



※自治体への聞き取りによる集計(平成30年6月30日までに告示)

道路法第37条に基づく電柱の新設禁止措置

○直轄国道

※自治体への聞き取りによる集計(平成30年6月30日までに告示)

道路管理者	区域指定時期		対象道路	
	告示	制限開始	道路の種類	延長
国土交通省	H28.2~H28.3	H28.4.1	ほぼ全線	約20,000km

○都道府県管理道路

道路管理者	区域指定時期		対象道路	
	告示	制限開始	道路の種類	延長
青森県	H30.3.30	H30.4.13	緊急輸送道路(一部)	約760km
山形県	H29.3.14	H29.4.1	緊急輸送道路(一部)	約100km
茨城県	H30.3.19	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1,800km
栃木県	H30.3.23	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1,620km
埼玉県	H29.2.17	H29.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1,100km
東京都	H29.8.31	H29.9.1	都が管理する道路全線	約2,200km
富山県	H30.3.16	H30.4.1	緊急通行確保路線(全線)	約860km
石川県	H30.3.13	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1,180km
福井県	H30.3.30	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約810km
長野県	H30.3.12	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1,730km
岐阜県	H30.3.1	H30.3.15	緊急輸送道路(全線)	約1,990km
静岡県	H29.3.14	H29.3.31	緊急輸送道路(有料道路を除く全線)	約1,100km
愛知県	H29.12.22	H30.1.15	緊急輸送道路(全線)	約1,500km

道路管理者	区域指定時期		対象道路	
	告示	制限開始	道路の種類	延長
三重県	H30.3.9	H30.3.23	緊急輸送道路(全線)	約1,100km
滋賀県	H29.3.31	H29.4.1	緊急輸送道路(一部)	約80km
	H30.3.30	H30.4.1	緊急輸送道路(一部)	約20km
大阪府	H29.3.28	H29.4.1	広域緊急交通路(一部)	約180km
	H30.3.12	H30.4.1	広域緊急交通路(残り全線)	約230km
兵庫県	H29.3.17	H29.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1,400km
香川県	H30.3.16	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約560km
福岡県	H29.9.15	H29.10.1	緊急輸送道路(全線)	約1,400km
佐賀県	H30.3.20	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約570km
熊本県	H29.3.17	H29.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1,520km
大分県	H29.7.7	H29.7.21	緊急輸送道路(全線)	約1,450km
宮崎県	H29.6.15	H29.7.1	緊急輸送道路(全線)	約1,250km
鹿児島県	H30.3.16	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1,700km

合計 約28,200km

○市町村管理道路

道路管理者	区域指定時期		対象道路		道路管理者	区域指定時期		対象道路		道路管理者	区域指定時期		対象道路	
	告示	制限開始	道路の種類	延長		告示	制限開始	道路の種類	延長		告示	制限開始	道路の種類	延長
青森県 八戸市	H30.5.25	H30.6.8	緊急輸送道路(一部)	約6km	茨城県 常陸大宮市	H30.3	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約0.4km	千葉県 千葉市	H30.3.1	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)、※2	約84km
青森県 十和田市	H30.3.30	H30.4.16	緊急輸送道路(一部)	約1km	茨城県 稲敷市	H30.3.12	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1km	神奈川県 横浜市	H29.3.15	H29.4.1	緊急輸送道路(一部)、※3	約220km
青森県 三沢市	H30.5.7	H30.6.1	緊急輸送道路(一部)	約3km	茨城県 神栖市	H30.3	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約8km	新潟県 見附市	H30.4.6	H30.4.23	市道(7路線)	約2km
青森県 むつ市	H30.3.2	H30.4.1	緊急輸送道路(一部)	約0.1km	茨城県 鉾田市	H30.3.19	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1km	富山県 富山市	H30.3.16	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約30km
青森県 七戸町	H30.6.1	H30.6.1	緊急輸送道路(一部)	約1km	茨城県 小美玉市	H30.3	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1km	石川県 野々市市	H30.3.13	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約6km
山形県 山形市	H29.9.13	H29.10.1	緊急輸送道路(一部)	約3km	茨城県 茨城町	H30.3.14	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1km	静岡県 静岡市	H30.3.16	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)、※4	約190km
茨城県 古河市	H30.3.1	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約7km	茨城県 茨城町	H30.3.14	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1km	静岡県 浜松市	H30.3.15	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約320km
茨城県 石岡市	H30.3	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約4km	茨城県 大洗町	H30.3	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1km	静岡県 磐田市	H30.3.31	H30.4.1	緊急輸送道路(県指定)	約2km
茨城県 北茨城市	H30.3.19	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約12km	茨城県 大子町	H30.2	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約2km	静岡県 藤枝市	H30.3.16	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約24km
茨城県 笠間市	H30.3	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約3km	茨城県 美浦村	H30.3.8	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約2km	福井県 池田町	H30.3.30	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約3km
茨城県 取手市	H30.3.22	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約10km	茨城県 五霞町	H30.1.15	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1km	熊本県 熊本市	H29.3.15	H29.4.1	緊急輸送道路(全線)	約120km
茨城県 牛久市	H30.3.7	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約3km	茨城県 境町	H30.3.13	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約1km	大分県 佐伯市	H29.10.23	H29.10.30	緊急輸送道路(一部)	約18km
茨城県 つば市	H30.3.30	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約3km	栃木県 宇都宮市	H30.3.23	H30.4.1	緊急輸送道路(全線)	約7km	大分県 臼杵市	H29.10.23	H29.12.1	緊急輸送道路(全線)	約4km
					埼玉県 さいたま市	H30.4.11	H30.5.1	※1	約150km					

※1県が指定する緊急輸送道路及び市が特に必要と認める道路(防災拠点施設にアクセスする道路)

※2緊急輸送道路と災害拠点病院を結ぶ路線

※3今後緊急輸送道路に指定が行われる予定の新設道路(一部)

※4緊急輸送道路に指定されることが予定されている道路

合計 約1,300km

全道路計 約50,000km

条例、都道府県無電柱化推進計画、市町村無電柱化推進計画

○ 無電柱化を推進するため、つくば市や東京都では無電柱化条例を制定

つくば市無電柱化条例(平成28年9月30日施行)

無電柱化区域において、電線類の敷設を要請する者(開発事業者など)は、電線類地中化のための管路、特殊部等を整備し、電線路を地下に埋設するための費用を負担しなければならない。

つくば駅周辺の無電柱化区域



研究学園駅周辺の無電柱化区域



東京都無電柱化推進条例(平成29年6月14日公布)

東京都無電柱化計画の策定(平成30年3月策定)

基本方針・目標等を定めた無電柱化計画を策定、公表等

無電柱化の推進に関する施策

1. 広報活動・啓発活動の充実
2. 道路占用の禁止、制限等の実施(道路法37条1項の規定により)
3. 関係事業者は、道路事業や市街地開発事業等の実施の際、これらの事業の状況等を踏まえつつ、道路上の電柱・電線の新設の抑制、既存の電柱・電線の撤去の実施
4. 無電柱化の推進のための調査研究、技術開発等の推進、成果の普及
5. 無電柱化工事の施工等のため、都と関係事業者等は相互に連携、協力

条例、都道府県無電柱化推進計画、市町村無電柱化推進計画

○最近では、白馬村で6月18日に条例公布、芦屋市ではパブリックコメント中

白馬村無電柱化条例(平成30年6月18日公布)

目的

(1条)
災害の防止、安全・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し、基本理念、村の責務等、推進計画の策定その他必要な事項等を定めることにより、施策を総合的・計画的・迅速に推進することを目的

基本理念

- (2条)
1. 村民の理解と関心を深めつつ無電柱化を推進
 2. 国・地方公共団体・関係事業者の適切な役割分担
 3. 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貢献

村の責務等

- (3~5条)
1. 村 : 無電柱化の推進に関する施策を策定・実施
 2. 事業者 : 道路上の電柱・電線の設置抑制・撤去、技術開発
 3. 住民 : 無電柱化への理解と関心を深め、施策に協力

無電柱化推進計画

(6条)
基本方針・期間・目標等を定めた無電柱化推進計画を策定・公表等

無電柱化の推進に関する施策

- (7~13条)
1. 広報活動・啓発活動
 2. 無電柱化の日(11月10日)
 3. 村による必要な道路占用の禁止・制限等の実施
 4. 道路事業や面開発事業等の実施の際、関係事業者は、道路上の電柱・電線の新設の抑制、既存の電柱・電線の撤去を実施
 5. 無電柱化の推進のための調査研究、技術開発等の推進、成果の普及
 6. 無電柱化工事の施工等のため村・関係事業者等は相互に連携・協力
 7. 村は必要な法制上、財政上又は税制上の措置その他の措置を実施

芦屋市無電柱化推進条例の骨子(パブリックコメント中)

基本理念

- ・無電柱化の推進は、無電柱化の重要性に関する市民の理解と関心を深めつつ、国、県、市及び関係事業者の適切な役割分担の下に行う。
- ・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う。

責務等

1. 市 : 無電柱化の推進に関する施策を策定・実施
2. 事業者: 道路上の電柱・電線の設置抑制・撤去、技術開発
3. 市民 : 無電柱化への理解と関心を深め、施策に協力

無電柱化推進計画

基本方針・目標・施策を定めた無電柱化推進計画を、関係事業者や市民の意見を聴き、策定

無電柱化の推進に関する施策

- ①市民の理解及び関心の増進
- ②道路の占用の禁止
- ③無電柱化された地区の維持
- ④電柱又は電線の設置の抑制及び撤去
- ⑤宅地開発による無電柱化の推進
- ⑥調査研究、技術開発等の推進等
- ⑦関係者相互の連携及び協力
- ⑧その他の施策

大阪府無電柱化推進計画(平成30年3月策定)

○近年の無電柱化に対する様々なニーズに対応するため、計画期間を10年間として、優先的に取り組む箇所の考え方や課題解決に向けた方策など、無電柱化推進に関する方針をとりまとめ

■無電柱化の目的、優先的に取り組む箇所の考え方

①都市防災の向上

- ・広域緊急交通路(重点14路線):
後方支援活動拠点から沿岸部に向かう緊急車両の通行ルート
- ・防災拠点(※1)へのアクセス道路:
自動車専用道路および重点14路線から、アクセスする道路

- ・密集市街地事業地区(※2): 地区内の幹線道路(都市計画道路)

※1 防災拠点のうち、現地災害対策本部(府民センター)、広域防災拠点、後方支援活動拠点、災害拠点病院を対象

※2 密集市街地事業地区のうち、「地震時に著しく危険な密集市街地」内を対象

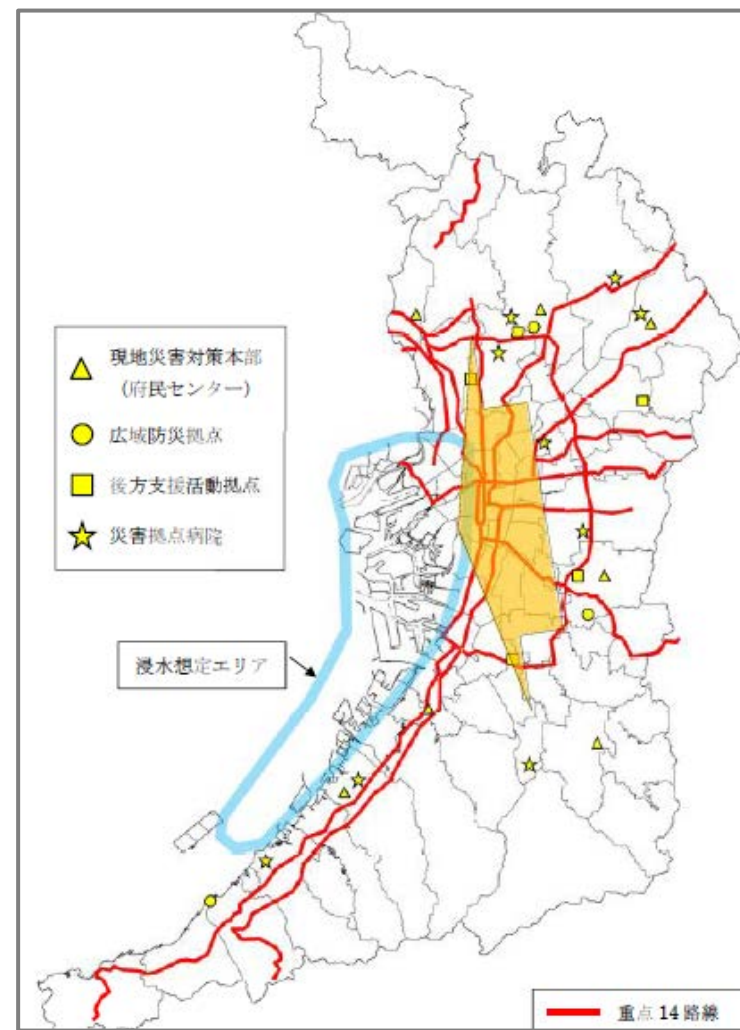
②安全で快適な歩行空間の確保

- ・バリアフリー重点整備地区: 特定道路、生活関連経路
- ・歩道のない道路(路肩幅員0.5m以下):
バス路線や通学路で交通量の多い区間

③良好な都市景観の確保

- ・観光地周辺: 世界遺産、日本遺産周辺などの道路
- ・面開発事業(土地区画整理事業、市街地開発事業など)地区:
地区内の主要道路

注: 上記①～③に関わらず、市街地における新設道路は無電柱化



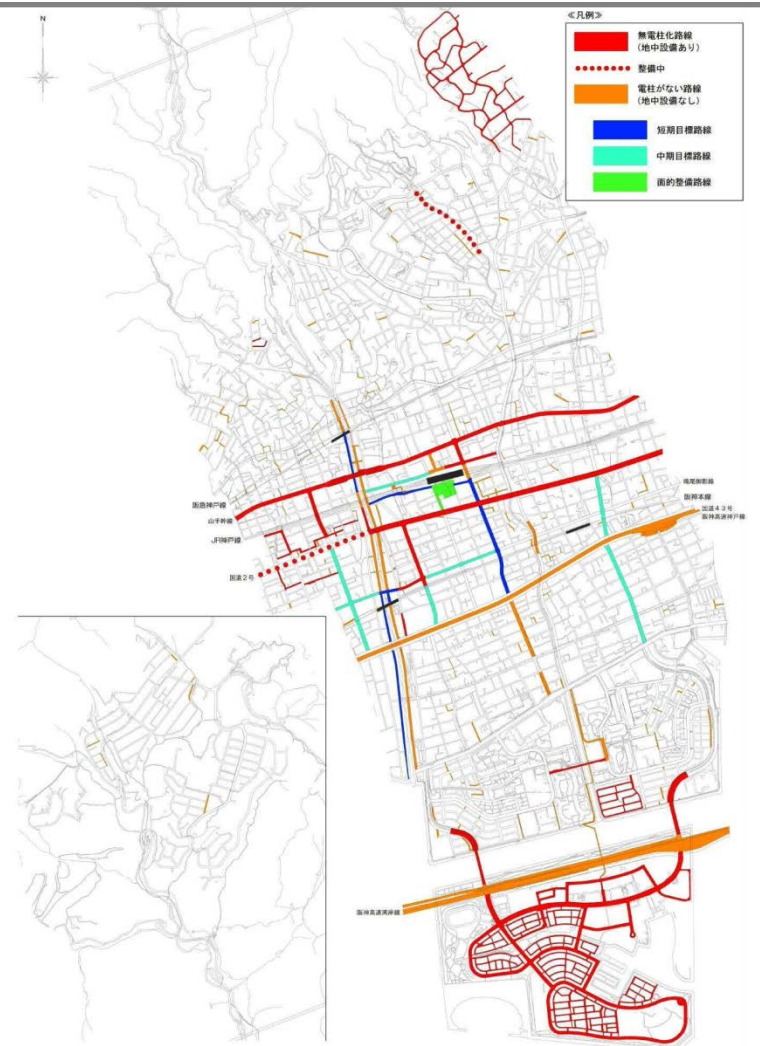
広域緊急交通路(重点14路線)及び防災拠点位置図

芦屋市無電柱化推進計画(原案)(パブリックコメント中)

○ 限られた予算の中で計画的かつ効果的に無電柱化を進めるため、整備方針に沿った優先順位を設け、短期目標路線(10年以内に着手する路線)と中期目標路線(10~20年先に着手を目指す路線)を明示

整備計画

1. 短期目標路線(10年以内に着手する路線)
 - ①実施予定路線(事業着手の準備が整っている路線):2路線
 - ②他事業に併せて取り組む必要のある路線:2路線
 - ③路線評価による路線:4路線
2. 中期目標路線(10~20年先に着手を目指す路線)
 - ・6路線
3. 住民要望による無電柱化検討地区
 - ・地域住民より無電柱化の要望があり、住民が主体となって調査・研究を実施する地区
4. 実施計画の作成
 - ・目標路線の整備にあたり、協議会(※¹)において実施計画を作成
※¹ 芦屋市道路管理者・電気通信事業者・地下埋設物管理者で組織
5. 整備の進め方
 - ・同一路線でも区間を分けて整備することにより、単年度ごとの事業費を平準化し、他の施策と並行して事業を進める
 - ・関係事業者との調整により、工事期間が短くなるように実施
6. 他の道路事業との一体的な整備
 - ・無電柱化とあわせてバリアフリー化や自転車通行環境の整備や街路樹の老朽化対策を実施



無電柱化路線図