

市川市無電柱化推進計画 (案)

令和4年〇月

目 次

1	はじめに.....	1
1-1	計画策定の背景と目的.....	1
1-2	無電柱化の意義.....	1
1-3	計画の位置づけ.....	2
1-4	計画の期間.....	2
2	市川市における無電柱化の現状.....	3
3	無電柱化の推進に関する基本的な方針.....	6
4	無電柱化の対象路線.....	7
4-1	対象路線の選定.....	7
4-2	優先整備路線の抽出.....	14
5	無電柱化の整備手法と課題.....	18
5-1	無電柱化の整備手法.....	18
5-2	無電柱化の課題.....	23
6	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.....	25
6-1	道路事業や再開発事業、大規模開発事業等に合わせた無電柱化.....	25
6-2	道路法 37 条に基づく占用制限の適切な運用.....	25
6-3	既存ストックの活用促進.....	26

1 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

道路上の電柱や電線は、平時においては利用者の通行の妨げになるほか、景観を悪化させる要因となっております。また、大規模地震や台風といった災害発生時には電柱の傾斜や倒壊が発生することにより、長時間及び交通機能の阻害や停電、通信障害が懸念されることから、無電柱化の必要性が高まっています。

国では、平成28年（2016年）12月に「無電柱化の推進に関する法律」（以下「無電柱化法」という。）が施行され、国の無電柱化計画の策定を義務付け、平成30年（2018年）4月に「無電柱化推進計画」が策定されるとともに、区市町村による無電柱化推進計画の策定が努力義務として規定されるなど、一層の無電柱化の推進が求められるようになりました。

一方、千葉県では、令和元年（2019年）の台風15号により多数の電柱が倒壊し、広域的に道路閉塞や長期間の停電などの甚大な被害が発生しました。

このような中、千葉県においては、令和2年（2020年）3月に「千葉県無電柱化推進計画」が策定されるとともに、国においては、令和3年（2021年）5月に「無電柱化推進計画」が改訂されたところです。

市川市においても、防災、交通安全、景観等の観点から総合的、計画的かつ迅速に無電柱化を推進するため、現在の市道および無電柱化の状況や地域特性等を踏まえ、無電柱化推進の基本的な考え方、整備候補路線、整備手法等を検討し、「市川市無電柱化推進計画」として策定するものです。

1-2 無電柱化の意義

無電柱化には、「防災」、「交通安全」、「景観」の観点から、次のようなメリットがあります。

防災

電柱の倒壊による通行の阻害、停電・通信障害等の防止など、都市の防災・減災機能の強化

交通安全

高齢者や障がい者、車いす・ベビーカー利用者等誰もが安全で移動しやすい歩行空間の確保

景観

商業、歴史・文化等の個性と魅力を生かした、良好な景観形成と観光振興

一方で、無電柱化にコストと期間を要すること、電線類の断線時に破損個所の特定に時間を要する場合があること、建物の改築時等に管路の掘削が生じるなどのデメリットがあります。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、無電柱化法第8条第2項において、市町村の策定が努力義務とされている「市町村無電柱化推進計画」として、本市における無電柱化事業推進に当たっての基本的な方針、期間、目標、施策などを定めるものです。

また、国が策定した無電柱化推進計画及び千葉県無電柱化推進計画を基本とするほか、「市川市総合計画」、「市川市国土強靱化地域計画」、「市川市都市計画マスタープラン」やその他の関連計画とも整合を図ります。

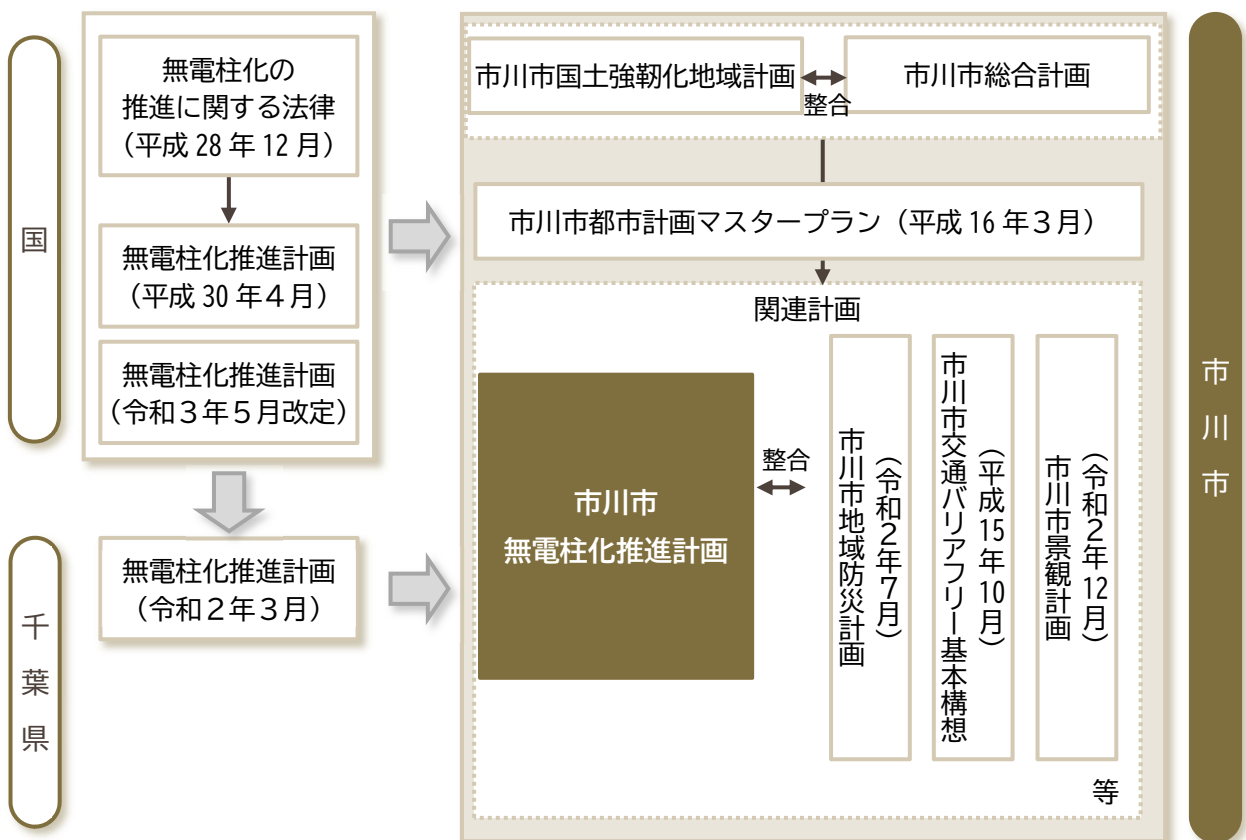


図1-1 計画の位置づけ

1-4 計画の期間

計画の期間は、無電柱化の事業着手から完成までに長期間を要することを踏まえ、令和4年度（2022年度）から令和13年度（2031年度）までの10か年とします。

また、社会経済情勢の変化や計画の実施状況に適切に対応するため、概ね10年を目途に見直しを行うとともに、国や県が無電柱化推進計画の改定を行った場合には、必要に応じて、見直しを行うこととします。

2 市川市における無電柱化の現状

(1) 市内の無電柱化の現状

市内の道路における無電柱化整備延長は、全体で 21.26km となっており、管理者別の内訳をみると、国道が約 10.81km、県道（主要地方道、一般県道）が約 0.48km、市道が約 9.97km で、国道の整備延長が最も長くなっています。

また、無電柱化率は、全体で 2.67% となっており、管理者別の内訳をみると、国道が 39.63%、県道が 1.22%、市道が 1.37% で、国道の整備率が最も高くなっています。

表 2-1 市内の道路における無電柱化率

	総延長	国道	県道		市道	
			主要地方道	一般県道		
実延長 [km]	796.16	27.28	39.21	24.56	14.65	729.67
整備延長 [km]	21.26	10.81	0.48	0.36	0.12	9.97
無電柱化率 [%]	2.67	39.63	1.22	1.47	0.82	1.37

(2) 市道の無電柱化の現状

市道の無電柱化路線は合計で 38 路線となっています。

また、整備手法は、「電線共同溝方式」が 22 路線(5.01km)、「単独地中化方式」が 15 路線(4.06km)、「裏配線方式」が 1 路線 (0.9km) となっており、「電線共同溝方式」が最も多くなっています。

電線共同溝方式は、地上機器（幅 110cm×高さ 145cm×奥行 45cm）や特殊部を歩道上に設置する場合、原則として幅員 2.5m 以上の歩道を確保する必要があるため、2.5m 以上の歩道が連続して確保されていない道路においては地上機器等の設置が難しく、無電柱化が進まない要因の一つとなっています。

表2-2 無電柱化済路線一覧表

	路線名	始点	終点	延長 (km)	整備手法
1	市道 6045 号	鬼高 1 丁目 1	鬼高 1 丁目 1	0.45	電線共同溝
2	市道 9394 号	塩浜 4 丁目 2	塩浜 4 丁目 2	0.90	裏配線
3	市道 0105 号	塩浜 2 丁目 3	塩浜 2 丁目 23	0.13	電線共同溝
4	市道 9424 号	塩浜 2 丁目	塩浜 2 丁目	0.36	電線共同溝
5	市道 9425 号	塩浜 2 丁目	塩浜 2 丁目 25-2	0.22	電線共同溝
6	市道 9426 号	塩浜 2 丁目 25-2	塩浜 2 丁目	0.12	電線共同溝
7	市道 9001 号	広尾 2 丁目 2	広尾 2 丁目 3	0.22	電線共同溝
8	市道 9026 号	広尾 2 丁目 1	広尾 2 丁目 2	0.15	電線共同溝
9	市道 9037 号	広尾 1 丁目 1	広尾 1 丁目 1	0.04	電線共同溝
10	市道 0202 号	行徳駅前 1 丁目 23	行徳駅前 2 丁目 15	0.30	電線共同溝
11	市道 0203 号	行徳駅前 1 丁目 26	行徳駅前 2 丁目 14	0.20	電線共同溝
12	市道 0207 号	行徳駅前 1 丁目 1	行徳駅前 1 丁目 3	0.14	電線共同溝
13	市道 9270 号	行徳駅前 2 丁目 6	行徳駅前 2 丁目 6	0.06	電線共同溝
14	市道 0121 号	市川 1 丁目 26-11	市川 1 丁目 24-7	0.25	単独地中化
15	市道 0122 号	市川 1 丁目 22-8	市川 1 丁目 12-1	0.10	単独地中化
16	市道 0216 号	市川南 1 丁目 1	市川南 1 丁目 1	0.11	電線共同溝
17	市道 0219 号	市川南 1 丁目 10	市川南 1 丁目 1	0.50	電線共同溝
18	市道 5010 号	市川南 3 丁目 14-2	市川南 3 丁目 14-6	0.07	電線共同溝
19	市道 5013 号	市川 1 丁目 2	市川 1 丁目 6	0.24	単独地中化
20	市道 5058 号	市川 1 丁目 1	市川南 1 丁目 1	0.16	単独地中化
21	市道 5182 号	市川 1 丁目 4	市川 1 丁目 4	0.12	電線共同溝
22	市道 5183 号	市川 1 丁目 2-9	市川 1 丁目 5	0.26	電線共同溝
23	市道 0211 号	本行徳 2	妙典 3 丁目	0.40	電線共同溝
24	市道 0124 号	菅野 3 丁目 23	菅野 6 丁目 17	0.66	電線共同溝
25	市道 4438 号	中山 4 丁目 7	中山 4 丁目 12	0.20	電線共同溝
26	市道 0203 号	南行徳 1 丁目 20	南行徳 1 丁目 20	0.17	単独地中化
27	市道 0118 号	南八幡 4 丁目 1	南八幡 4 丁目 17	0.50	単独地中化
28	市道 2349 号	八幡 3 丁目 1	八幡 3 丁目 3	0.19	電線共同溝
29	(認定外)	八幡 5 丁目 7	八幡 5 丁目 7	0.11	電線共同溝
30	市道 1062 号	堀之内 3 丁目 21	堀之内 3 丁目 21	0.06	単独地中化
31	市道 1063 号	堀之内 3 丁目 21	堀之内 3 丁目 21	0.09	単独地中化
32	市道 1064 号	堀之内 3 丁目 19	堀之内 3 丁目 19	0.07	単独地中化
33	市道 1360 号	堀之内 3 丁目 22	堀之内 3 丁目 21	0.39	単独地中化
34	市道 1362 号	堀之内 3 丁目 17	堀之内 3 丁目 19	0.15	単独地中化
35	市道 8336 号	妙典 5 丁目 3	妙典 4 丁目 16	1.56	単独地中化
36	市道 8337 号	妙典 4 丁目 1	妙典 4 丁目 1	0.07	単独地中化
37	市道 8384 号	妙典 4 丁目 1	妙典 4 丁目 1	0.09	単独地中化
38	市道 8385 号	妙典 4 丁目 1	妙典 4 丁目 1	0.16	単独地中化

合 計

9.97



図2-1 市川市無電柱化現況図（令和3年度時点）

3 無電柱化の推進に関する基本的な方針

本市では、国や県の無電柱化推進計画の基本方針が「防災（防災・強靭化）」、「安全・円滑な交通確保（交通安全）」、「景観形成・観光振興」になっていることや、本市の現況や特性を踏まえ、以下の3つの観点から基本的な方針を設定し、無電柱化を推進していきます。

1 都市の防災・減災機能の強化

防災・強靭化

無電柱化により電柱や電線をなくすことで、地震、竜巻、台風等の大規模災害発生時に電柱等の倒壊による道路閉塞や停電、通信障害を防止し、迅速な避難・救急活動の実施や、ライフラインの安定供給の確保など、都市の防災・減災機能の強化を図ります。

2 歩行空間の安全性・快適性の確保

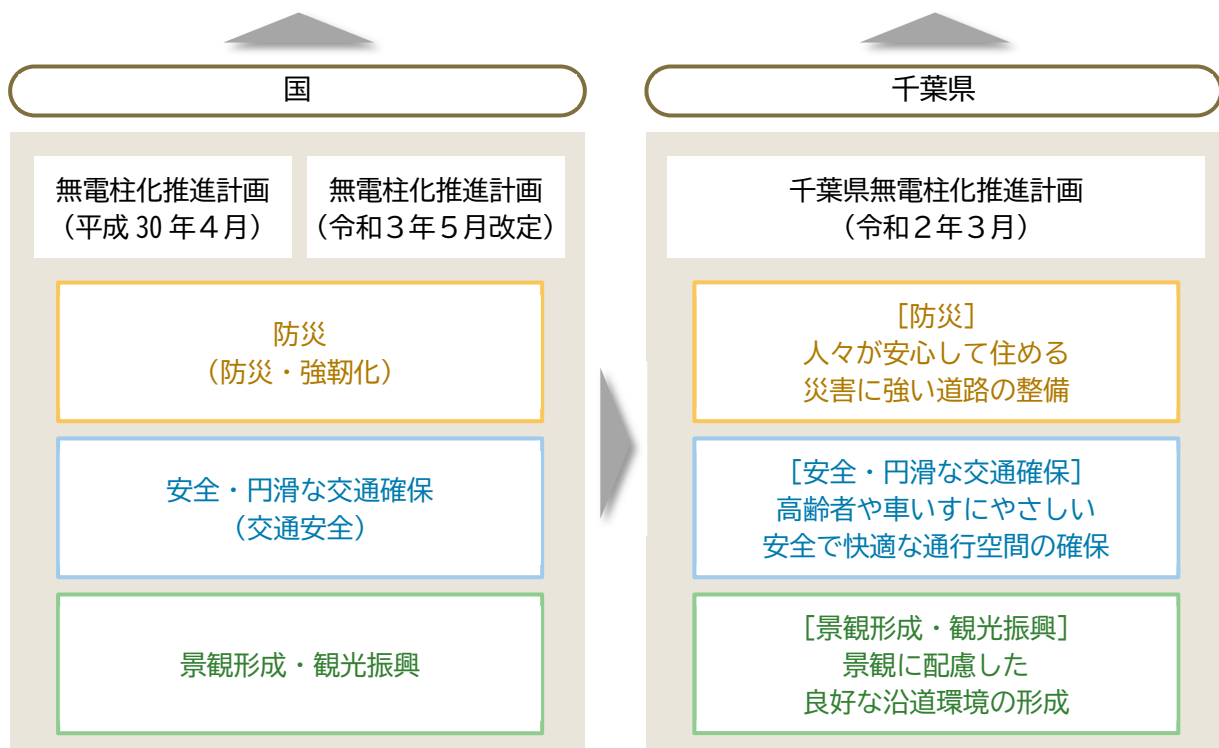
交通安全

無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、高齢者や障がい者、車いす・ベビーカー利用者、子どもなど、誰もが安全で移動しやすい歩行空間の確保を図るとともに、児童生徒の通学における安全確保を図ります。

3 個性と魅力を生かした良好な景観の形成

景観形成

視線をさえぎる電柱や電線をなくすことで、賑わいある商業や、誇れる歴史・文化などの個性と魅力を生かした、良好な景観の形成を図ります。



4 無電柱化の対象路線

4-1 対象路線の選定

無電柱化は、徹底したコストの縮減を推進しつつ、限られた予算の中で着実に整備延長を延ばしながら、事業の更なるスピードアップを図り、電柱を減少させることが求められています。

そのため、対象路線は、基本的な方針の3つの観点に基づき、

都市の防災・減災機能の強化として「緊急輸送道路」、「他都市と繋がる橋梁に接続する幹線道路」、「市役所第一庁舎、第二庁舎、及び地域防災計画の現地災害対策本部（災害6班）および小学校区防災拠点、拠点医療救護所、災害医療協力病院に接する道路」（以下、「防災拠点等に接する道路」とする。）、歩行空間の安全性・快適性の確保として「市川市交通バリアフリー基本構想の特定道路及び重点整備地区」（以下、「バリアフリー法の特定道路・重点整備地区等」とする。）、「市立小学校等通学路」、「都市計画マスタープランの都市幹線道路および地域幹線道路」（以下、「幹線道路等」とする。）、個性と魅力を生かした景観の形成として「良好な景観を形成する道路」の3つの条件に該当する市道とします。

併せて、無電柱化法第12条に基づき、「道路事業や再開発事業、大規模開発事業等に合わせた無電柱化」（P34 参照）を図る路線についても対象とします。

1 都市の防災・減災機能の強化

防災・強靱化

緊急輸送道路、他都市と繋がる橋梁に接続する幹線道路、防災拠点等に接する道路（以下、「緊急輸送道路等」とする。）は、大規模災害発生時における避難・救助をはじめ、物資の供給や施設の復旧等の応急対策活動に必要な緊急車両の通行を確保すべき重要な路線です。

そのため、都市の防災・減災機能を強化する観点から、緊急輸送道路等は無電柱化の対象路線とします。

▶ [図4-1 緊急輸送道路等（P9 参照）]

2 歩行空間の安全性・快適性の確保

交通安全

市川市バリアフリー基本構想に位置付けられた特定道路・重点地区等に該当する道路、小学校等の通学路、都市計画マスタープランに位置付けられた幹線道路等の歩道は、高齢者や障がい者、車いす・ベビーカー利用者、子ども等の安全・快適な通行の妨げにならないよう、優先的にバリアフリー化や交通安全対策を行うべき路線です。

そのため、歩行空間の安全性・快適性を確保する観点から、バリアフリー法の特定道路・重点整備地区等と市立小学校等通学路、幹線道路等は無電柱化の対象路線とします。

▶ [図4-2 バリアフリー法の特定道路・重点地区等]（P10 参照）

▶ [図4-3 市立小学校等通学路]（P11 参照）

▶ [図4-4 幹線道路等]（P12 参照）

3 個性と魅力を生かした良好な景観の形成

景観形成

市川市景観計画に位置付けた駅前商業地ゾーンや景観重点地区の道路は、景観や、地域特性を活かした個性と魅力ある景観を形成するとともに、観光振興にもつながる重要な路線です。

そのため、個性と魅力を生かした良好な景観を形成する観点から、景観重点地区など特に良好な景観形成を図る区域内的の道路を本市における無電柱化の対象路線とします。

▶ [図4-5 景観重点地区内の道路（P13 参照）]

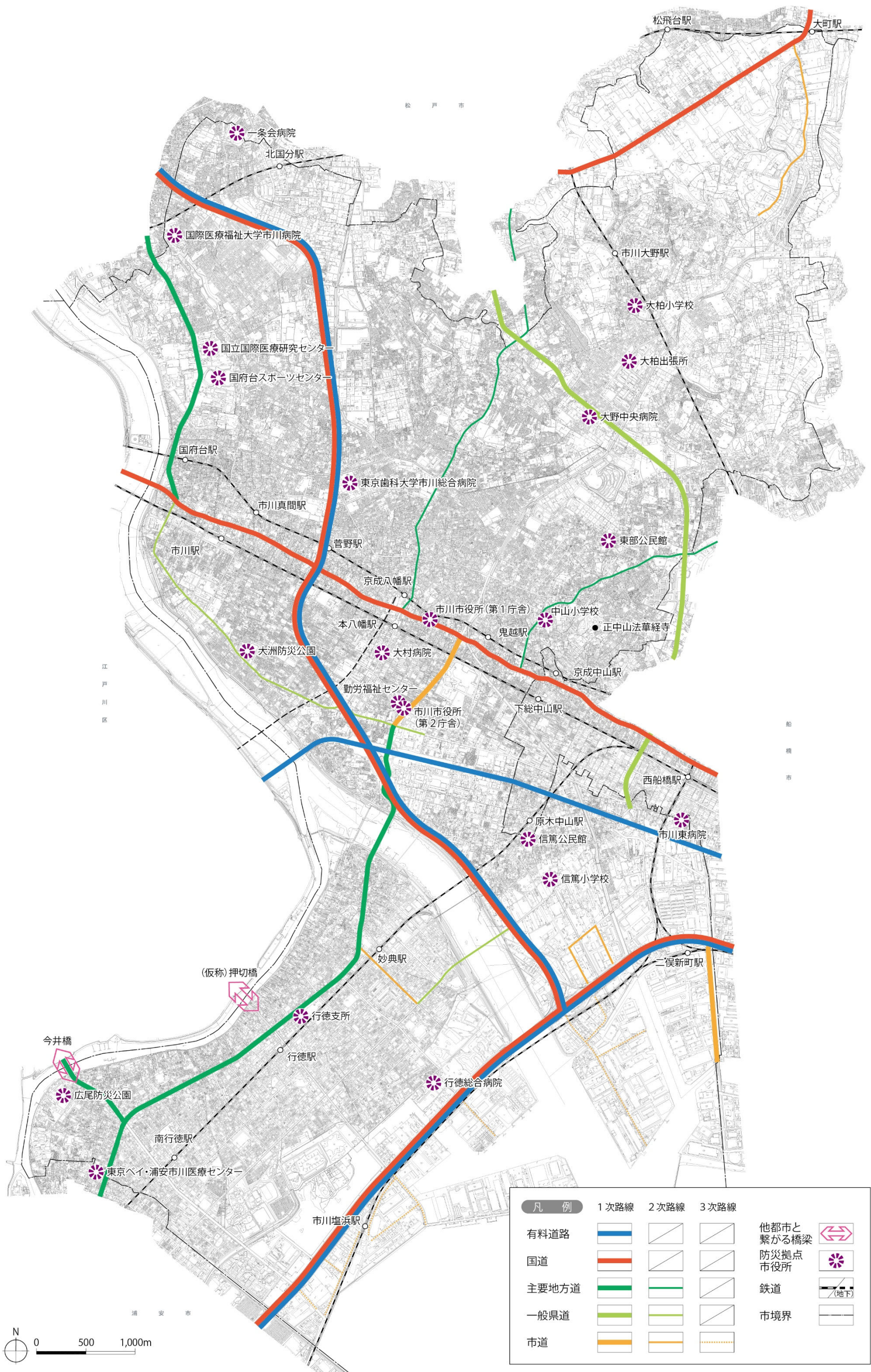


図4-1 緊急輸送道路等（令和3年度時点） 出典：千葉県ホームページ
 （緊急輸送道路図【対象路線名等一覧】）



図4-2 バリアフリー法の特定道路・重点地区等（令和3年度時点）

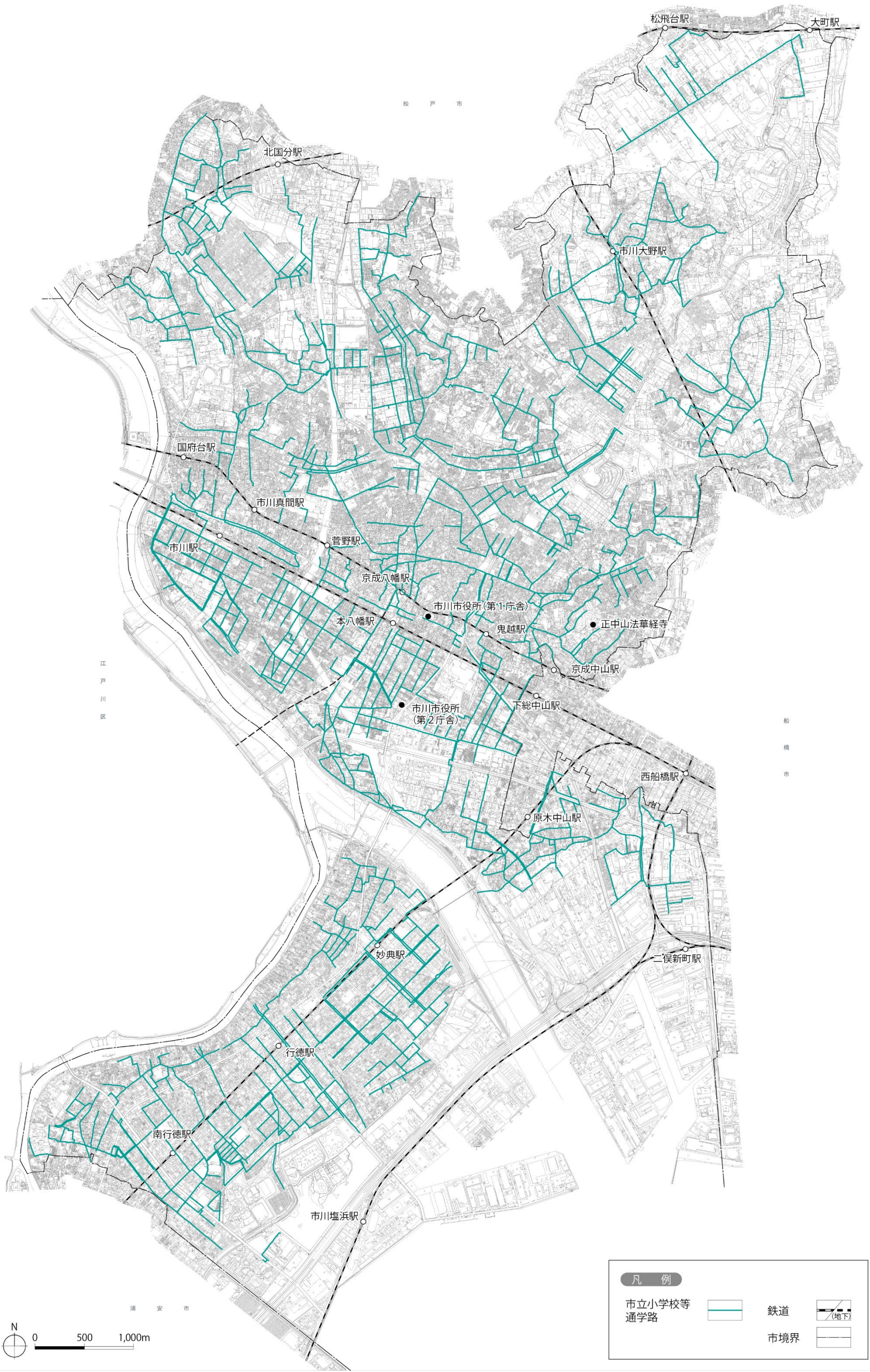


图4-3 市立小学校等通学路（令和3年度時点）



図4-4 幹線道路等(令和3年度時点)

出典: 市川市都市計画マスタープラン



図4-5 景観重点地区内の道路(令和3年度時点)

4-2 優先整備路線の抽出

(1) 優先整備路線の抽出の考え方

無電柱化の推進にあたっては、対象路線の中から、特に優先度の高い路線を抽出し、計画的かつ重点的に整備を進める必要があります。

そのため、優先評価指標の設定により評価の高い路線や、道路事業・大規模開発等が予定されている路線を優先整備路線として抽出します。

1 優先度評価指標による路線の抽出

「防災・強靱化」、「交通安全」、「景観形成」の観点に基づき、「A 防災性」として「緊急輸送道路等」、「他都市と繋がる橋梁に接続する道路」、「B 安全性」として「バリアフリー法の特定道路・重点整備地区等」、「市立小学校等通学路」、「幹線道路等」、「C 景観性」として「景観重点地区内の道路」を優先度評価指標として設定し、評価の高い路線を優先整備路線として抽出します。

また、優先路線の抽出にあたっては、歩道の有効幅員 2.0mに加え、無電柱化を行い、地上機器等を設置した結果、十分な歩道の幅員を確保できなくなる路線は除外します。

なお、バリアフリー法の特定道路のうち「生活関連経路」については、優先度を「指定済み特定道路」と同程度として扱うこととします。また、緊急輸送道路等のうち小学校区防災拠点に係るものは市立小学校等通学路と、駅前商業ゾーンはバリアフリー基本構想の重点整備地区と概ね重複しているため、優先度評価指標とはしません。

2 道路事業・大規模開発等が予定されている路線の抽出

「道路事業や再開発事業、大規模開発事業等に合わせた無電柱化」を図るため、「都市計画道路整備」、「大規模開発」、「道路拡幅」を実施する予定のある路線を優先整備路線として抽出します。

無電柱化の対象路線 (P8-19 参照)

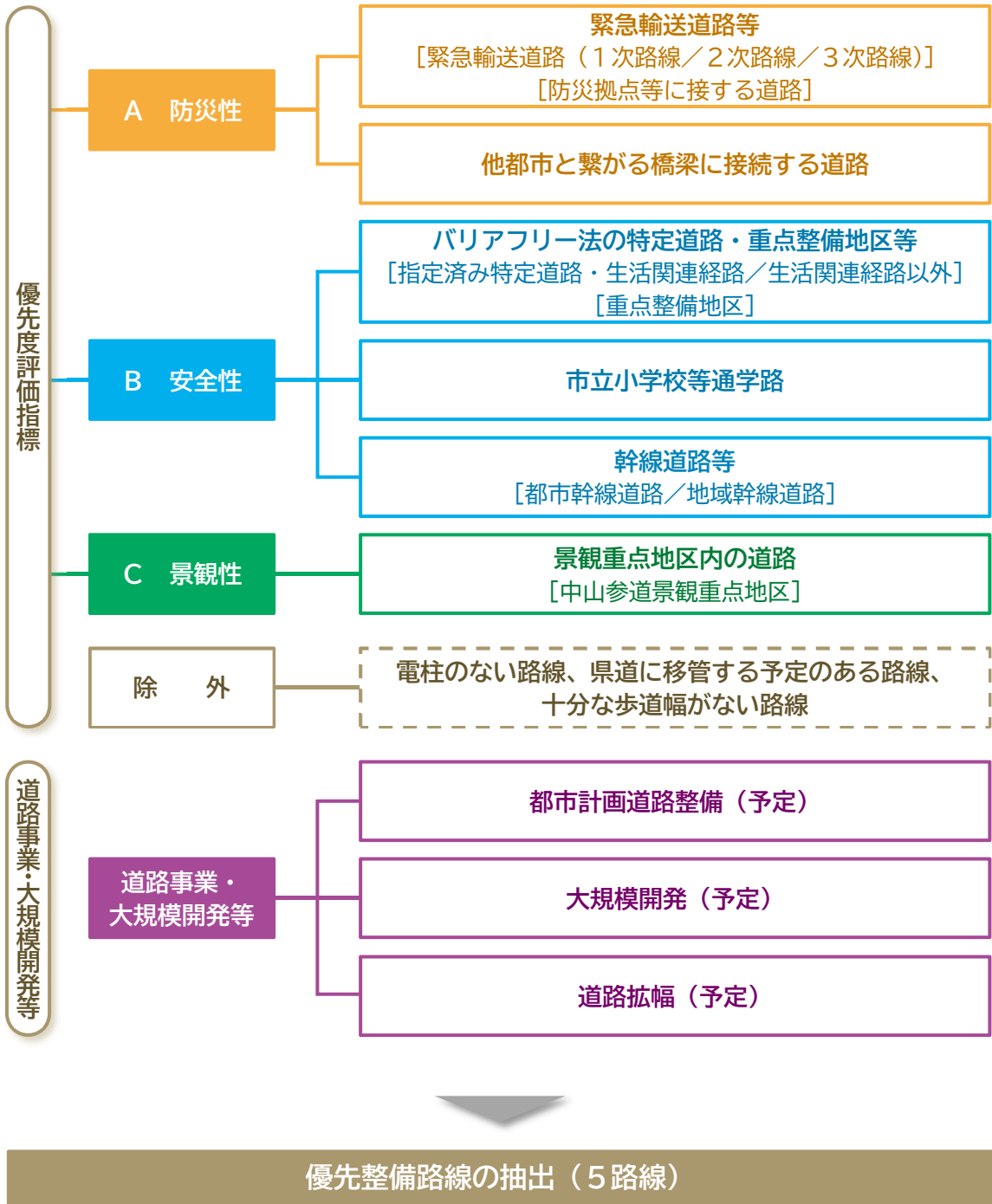


図4-6 優先度評価指標

(2) 優先整備路線の抽出

優先整備路線は、(1) 優先整備路線の抽出の考え方にに基づき対象路線を評価した結果、次の5路線とします。

表4-1 優先整備路線一覧

	A 防災性				B 安全性						C 景観性	道路事業・ 大規模開発等		
	緊急輸送道路等*1			他都市と繋がる橋梁に接続する道路	バリアフリー法の特定道路・重点地区等*2			市立小学校等通学路	幹線道路等		景観重点地区内の道路	都市計画道路整備(予定)	大規模開発(予定)	道路拡幅(予定)
	緊急輸送道路				指定済み特定道路・生活関連経路	生活関連経路以外	重点整備地区		都市幹線道路	地域幹線道路				
	1次路線	2次路線	3次路線								中山参道景観重点地区			
市道 0104 号				○*3	○		○	○	○					
市道 0117 号	○				○		○	○	○					
市道 0220 号*4					○		○	○	○		○			
市道 0216 号							○	○		○		○		
市道 0128 号*5								○	○				○	

*1 「緊急輸送道路」、「防災拠点等に接する道路」が重複している場合は、「緊急輸送道路」を優先して記載

*2 「指定済み特定道路・生活関連経路」、「生活関連経路以外」が重複している場合は、優先順位を「①指定済み特定道路・生活関連経路」、「②生活関連経路以外」として代表する1箇所のみ記載

*3 (仮称) 押切橋の整備により、将来的に東京都と繋がる橋梁に接続する道路になる予定

*4 現在実施している都市計画道路整備区間

*5 拡幅整備が行われる場合

▶ [図4-7 優先整備路線図 (P17 参照)]

(3) 無電柱化の推進に関する目標

無電柱化の推進に関する目標は、本計画の計画期間内に優先整備路線(5路線)の無電柱化事業に着手することとします。



図4-7 優先整備路線図

5 無電柱化の整備手法と課題

5-1 無電柱化の整備手法

無電柱化の手法は、電線類を地中に埋設することにより、道路から電柱をなくす「地中化方式」と、電線類を沿道建物の軒下や、裏の道路等に移設することで電柱を撤去する「地中化以外の手法」の2つに大別されます。

国の「無電柱化に係るガイドライン」では、「地中化方式」として、①電線共同溝方式、②単独地中化方式、③要請者負担方式、④自治体管路方式、「地中化以外の手法」として、①軒下配線方式、②裏配線方式が示されています。

本市が実施する無電柱化事業においては、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」により建設及び管理について法的整備がされ、かつ、国の補助制度がある「電線共同溝方式」を無電柱化事業手法の基本とします。ただし、地域の実情に合わせて、その他の事業手法についても検討を行うこととします。

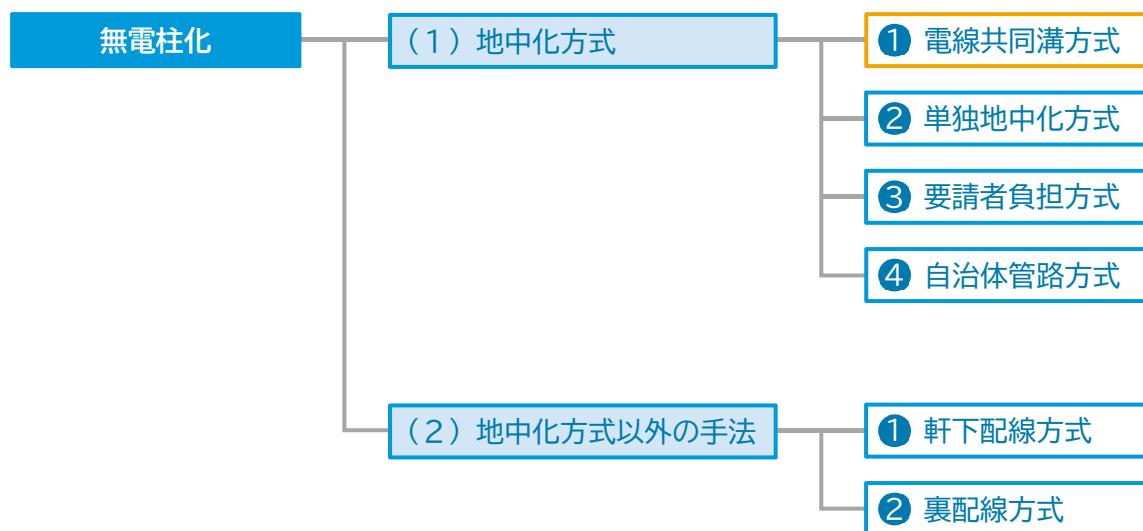


図5-1 無電柱化の手法

(1) 地中化方式

1 電線共同溝方式

電線共同溝方式は、現在主流の整備手法で、道路の地下空間を活用して、電力線、通信線等をまとめて収容する無電柱化の手法です。沿道の各戸へは地下から電力線や通信線等を引き込む仕組みになっています。

整備にあたっては、歩道上に地上機器（幅 110cm×高さ 145cm×奥行 45cm）や特殊部を設置する場所が必要になることから、原則として、2.5m以上の歩道幅員が必要とされています。

また、整備費用が多額になるため、無電柱化の進まない要因の1つとなっており、国においては、低コスト手法によるコスト削減を図るものとしています。

これらのことから、本市においても、収容する電線類の量や道路交通の状況、既存埋設物の状況などの諸条件に応じて、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、低コスト手法の採用も検討します。

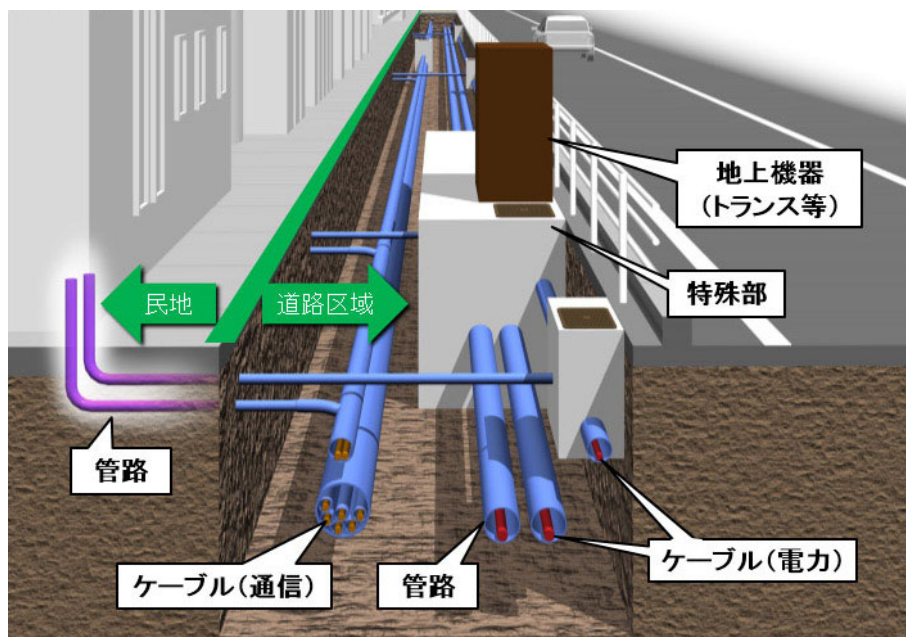
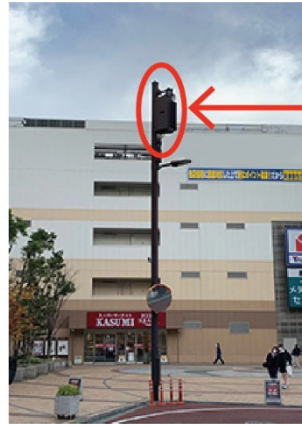


図5-2 電線共同溝方式の概要 [出典：国土交通省ホームページ]



ソフト地中化用変圧器

照明柱に設置することにより、地上変圧器が不要かつ低コストで整備可能

図5-3 ソフト地中化の事例 [京成八幡駅]

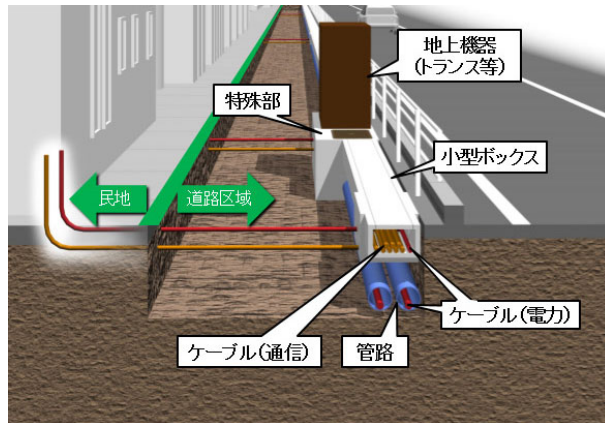


図5-4 小型ボックス活用埋設方式のイメージ [出典：国土交通省ホームページ]

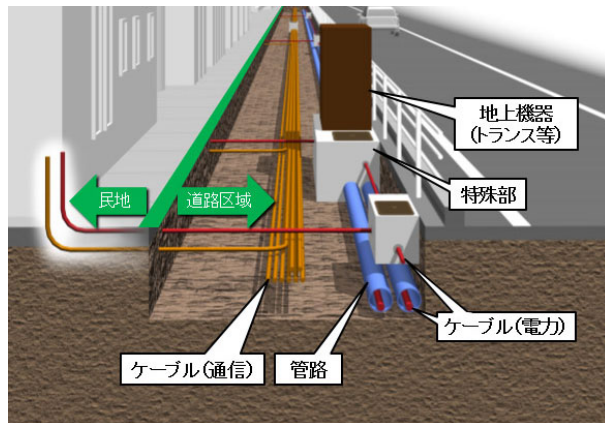


図5-5 直接埋設方式のイメージ [出典：国土交通省ホームページ]

2 単独地中化方式

単独地中化方式は、電線管理者が自らの費用で地中化を行う手法で、管路等は電線管理者が道路占用物件として管理します。

昭和 61 年から平成 2 年頃にかけては、無電柱化の約 8 割を占めていましたが、現在では道路管理者が整備する電線共同溝方式が一般的な手法となったため、極めて少なくなっています。

一方で、国においては、観光振興や官民連携の観点から、観光地において電線管理者が実施する無電柱化や、道路管理者が行う道路事業に合わせて電線管理者が自ら行う単独地中化等を支援するとともに、直轄国道の単独地中化に係る占用料の徴収しない措置を実施し、地方自治体にも占用料の減免措置を導入するよう依頼するなど、道路管理者が行う整備だけではなく、電線管理者が実施する無電柱化についても推進しています。

本市においても、国の動向を注視しつつ、電線管理者による単独地中化事業の情報共有に努め、無電柱化の円滑な実現や、地域住民との合意形成等に積極的に協力します。

(2) 地中化方式以外の手法

1 軒下配線方式

軒下配線方式は、無電柱化したい通りの脇道に電柱を配置し、そこから引き込む電線を沿道家屋の軒下または軒先に配置する手法です。

電線を建物の軒下や壁面を通して設置する必要があり、建物の建替えや権利者の変更などへの対応が課題となっていることから、他の自治体の動向を注視しながら、対応可能な路線での検討を行います。

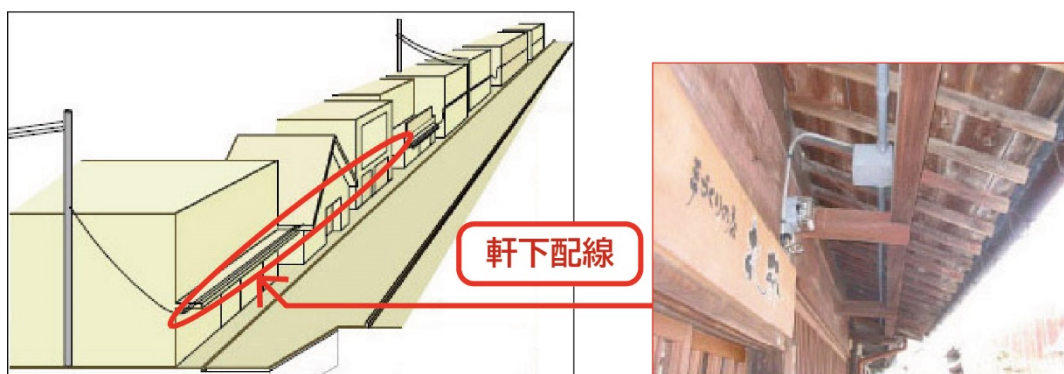


図5-6 軒下配線方式のイメージ [出典：国土交通省ホームページ]

2 裏配線方式

裏配線方式は、無電柱化したい主要な通りの裏通り等に電線類を配置し、主要な通りの沿道の需要家への引込みを裏通りから行い、主要な通りを無電柱化する手法です。

電線を裏通りから敷地の上空を通して設置する必要があり、建物の建替えや権利者の変更などへの対応が課題となっていることから、他の自治体の動向を注視しながら、対応可能な路線での検討を行います。

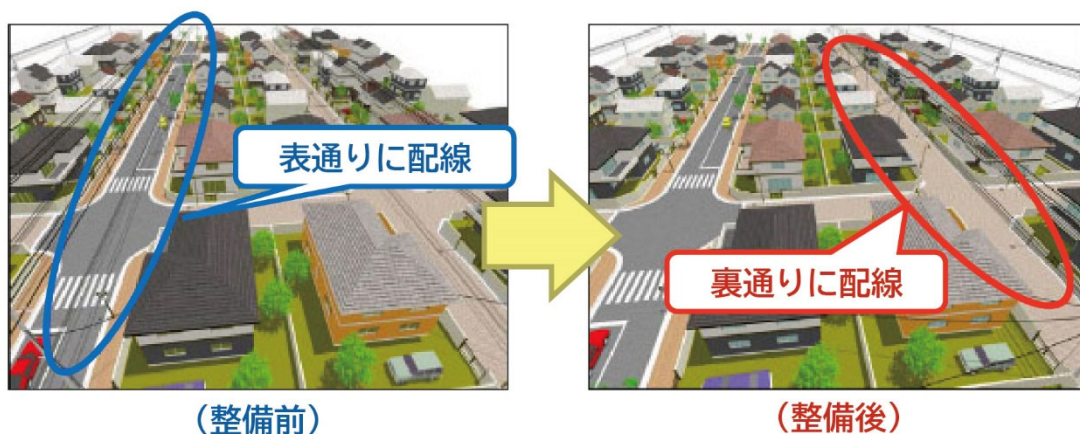


図5-7 裏配線方式のイメージ [出典：国土交通省ホームページ]

5-2 無電柱化の課題

(1) 事業期間の短縮

無電柱化の事業期間は、一般的な手法である電線共同溝方式の場合、設計・手続きから、ガス・水道等の移設工事、電線共同溝本体工事、ケーブルの入線と引込工事、電線・電柱の撤去、舗装復旧工事まで、平均で約7年間の期間が必要となります。

また、既存の路線における無電柱化は、水道管、ガス管などが埋設されている地下空間に新たに電線共同溝を埋設するため、設計段階から多数の占用企業や電線管理者との調整に時間が必要となり、期間が延びることが考えられます。

このため、新技術・新材料の開発による施工性の向上や、設計・手続きから舗装復旧工事までの包括発注による同時施工や調整の円滑化を図り、事業期間の短縮と発注者の負担の軽減を図る必要があります。

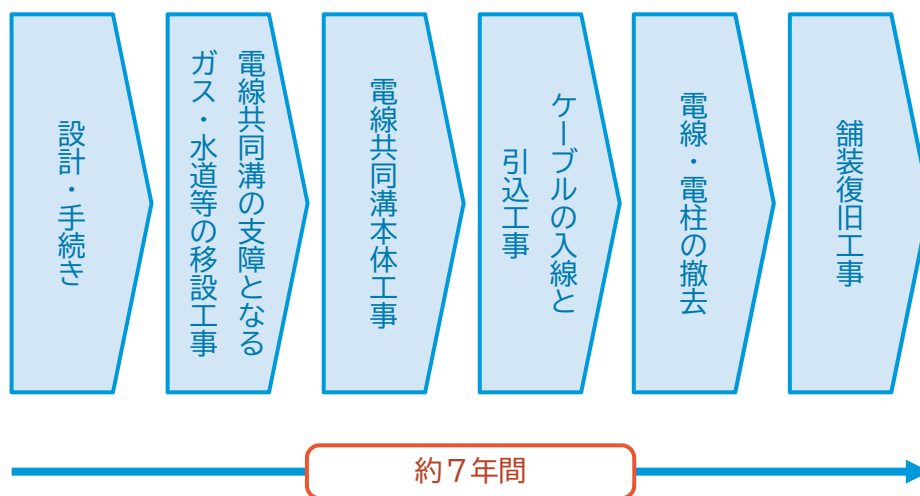


図5-8 無電柱化の期間

(2) 整備費用の縮減

無電柱化事業は、道路管理者と電線管理者が費用を負担して実施します。国土交通省の調査では電線共同溝の整備に、5.3億円/kmかかり、多額の整備費用が発生します。

また、既存道路で事業を行う場合は、地中に埋設されているガス、水道、下水道等のインフラ施設の移設が必要となり、さらに整備費用が掛かることとなります。

このため、低コスト手法の導入や技術開発による整備費用の低減を図るとともに、国の補助制度を活用した財源の確保を図ります。

(3) 地上機器設置スペースの確保

本市においては、歩道のない道路や、幅員の狭い道路が多く存在しており、地上機器を設置する用地の確保が課題となっています。

道路構造令第11条第3項では、歩道の有効幅員について、歩行者の交通量の多い歩道は3.5m、その他の歩道は2mを最小値としており、地上機器(幅約0.5m)の設置スペースを確保するには、最低2.5mの歩道幅員が必要となります。

このため、地上機器を設置した場合でも2.0m以上の幅員を確保できる歩道への整備や、道路に隣接する公共用地等を活用した整備などにより、地上機器設置スペースの確保を図るほか、歩道が狭く十分な歩道の有効幅員が確保できない道路においては、道路拡幅整備の実施時に無電柱化整備を合わせて行います。

(4) 水路等既設の埋設管

本市においては、暗渠化された水路が埋まっている道路が多く存在しており、地上機器の設置場所の確保や、電線共同溝等と民地をつなぐ管路の埋設の妨げとなっています。

このため、水路の上部や下部に管路を通すことや、既設水路の移設・改修と一体的な整備を検討します。

6 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

6-1 道路事業や再開発事業、大規模開発事業等に合わせた無電柱化

本市においては、都市計画道路整備等の道路事業や、本八幡駅北口地区市街地再開発事業（本八幡駅北口駅前地区）等の市街地再開発事業を推進しています。

無電柱化法第12条では、「社会資本整備重点計画法（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するとともに、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。」とされています。

この法律の趣旨を踏まえ、今後、道路事業や再開発事業等が行われる場合は、関係事業者は無電柱化事業を実施するよう要請するとともに、無電柱化事業を実施しやすいよう、施工時期等の調整に積極的に協力します。

また、大規模開発事業が実施される際には、開発事業者の理解と協力を得て、開発区域内の無電柱化をはたらきかけるほか、大幅な交通需要が見込まれる場合には関係する道路の無電柱化も検討します。

6-2 道路法37条に基づく占用制限の適切な運用

道路管理者は、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、道路法37条に基づき、区域を指定して道路の占用を禁止又は制限することができます。

一方、本市においては、現在、道路法第37条の区域指定を行っている路線はありません。

このため、緊急輸送道路の1次路線として指定されている市道0115号、市道0117号については、今後、道路法第37条の区域指定をするなど、占用制度の適切な運用を検討します。

また、緊急輸送道路の2次路線、3次路線その他の占用制限が必要な路線については、関係各課と調整しつつ、区域指定の必要性や効果を十分に検証しながら、必要に応じて、区域指定を検討します。

6-3 既存ストックの活用促進

電線管理者が所有する管路やマンホール等の既存ストックを電線共同溝の一部として活用することで、ガス、水道、下水道等の支障移設を回避し、事業期間の短縮と整備費用の縮減を図ることを検討します。

また、必要に応じて、水路を活用した電線共同溝の整備を検討します。

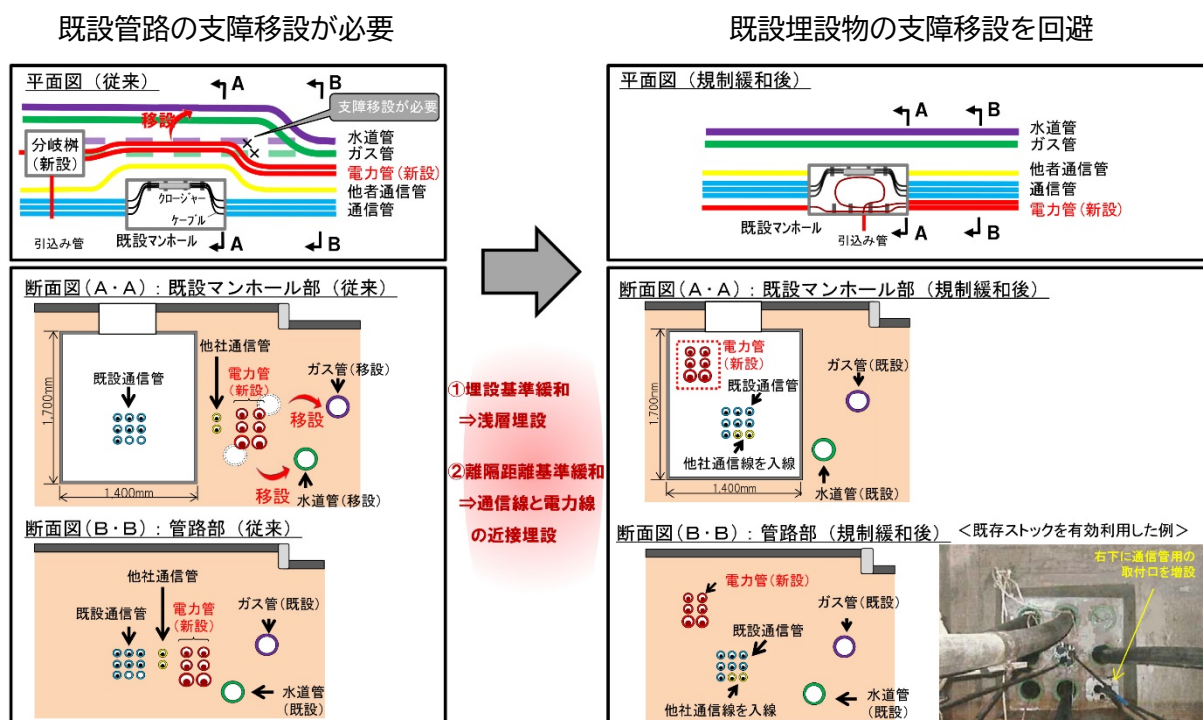


図6-1 既存ストック活用のイメージ [出典：国土交通省]