



# 「群馬県無電柱化推進計画 2019」 について

群馬県 県土整備部 道路管理課

# 1. 計画策定の背景と目的

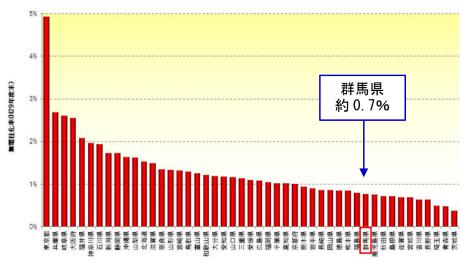
無電柱化は都市の防災機能の向上、安全・円滑な通行空間確保、景観形成・観光振興を目的とした施策であり、平成28年12月には「無電柱化の推進に関する法律」が公布・施行され、無電柱化を計画的かつ迅速に推進することが示されました。

群馬県では緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上、安全で快適な歩行空間や自転車通行空間の形成及び群馬県の観光資源や歴史・文化遺産と一体となった魅力ある景観づくりを目的に、「群馬県無電柱化推進計画 2019」を策定し、道路管理者と電線管理者の官民連携による無電柱化の推進を目指します。

# 2. 群馬県における無電柱化の現状

#### (1) 群馬県の無電柱化状況

群馬県では、平成7年の「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」の制定以降、主に電線共同溝の整備により無電柱化を進めてきましたが、多大な費用と長期の事業期間が必要なことから、平成29年度末現在の無電柱化率は県全体で約0.7%(もともと電柱・電線類のない区間を含む)と全国で37番目となっており、本県の無電柱化は大きく立ち遅れている状況です。なお、無電柱化した整備延長で見ると約0.3%(整備延長約98km)程度となっています。



※ 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をしたもの

出典:国土交通省 HPより

#### (2) 群馬県における無電柱化に関する課題

#### 1) 無電柱化整備に関する課題

- ① 無電柱化事業への沿道住民の理解
- ② 高い整備費用、長期の事業期間、分かり難い整備効果
- ③ 地上機器設置場所に関する合意形成

#### 2) 防災に関する課題

- ① 緊急輸送道路ネットワークの見直しに合わせた無電柱化の推進
- ② 交差点部を含めた無電柱化の連続性確保
- ③ 新設道路における電柱の建柱対策

# 【本県での自然災害による電柱倒壊の被害例】

竜巻による電柱倒壊 (H21.7.27 竜巻 国道 354 号)



大型台風による電柱倒壊 (H27.9.8 台風 18 号 県道沼田大間々線)

#### 3) 安全・円滑な交通確保に関する課題

商店街の活性化や歩行者視点の居心地の良い環境づくりのためにも無電柱化は重要な施策の一つとなっています。しかしながら、商店街や生活道路のような歩道が狭いもしくは歩道が無い路線の無電柱化においては、地上機器の設置への対応策が必要となります。



歩道が無い路線で整備された事例(高崎市レンガ通り)

#### 4) 景観形成・観光振興に関する課題

電線や電柱が、群馬県特有の緑豊かな山々や自然に恵まれた山地の景観を妨げています。また、世界文化遺産の富岡製糸場などの主要な観光地周辺における無電柱化も進んでいない状況です。



妙義山の風景を電柱・電線が阻害 県道 47 号 下仁田安中倉渕線



世界文化遺産である 富岡製糸場前の電柱・電線状況

# 3. 無電柱化の推進に関する基本的な考え方

#### (1) 無電柱化の基本方針

無電柱化によりもたらされる「防災」、「安全・円滑な交通確保」、「景観形成・観光振興」の整備効果を踏まえ、群馬県における無電柱化の推進に向けた基本方針は、以下の通りです。

# 基本方針1 「防災」

## ■緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上と災害時の救助活動の円滑化

災害時に被災地での救助活動や復旧活動などを円滑かつ確実に実施するために必要な道路である、緊急輸送道路の無電柱化を推進するものとし、特に防災ネットワークを構築する重要な第一次緊急輸送道路について、優先的に無電柱化を進めます。

なお、都市計画道路等の道路整備については、関連事業と調整を図りながら効率的に無電 柱化を推進します。

# 基本方針2 「安全・円滑な交 通確保」

#### ■歩行者や車椅子、自転車の安全円滑な通行空間の確保

バリアフリー重点整備地区および「都市計画区域マスタープラン」において中枢拠点及び都市拠点等に位置づけられた地区の歩行者・車椅子・自転車の安全な通行確保が必要な路線の無電柱化を推進します。

特にバリアフリー重点整備地区内の特定道路について優先的に無電柱化を進め、歩行者・ 車椅子の安全・円滑な交通確保を図ります。

その他、主要駅周辺や通学路、自転車ネットワーク路線など、安全な通行確保が求められる箇所についても、地域の要望や合意形成の状況等を勘案して無電柱化を検討し、合わせて 道路構造や交通状況に応じて歩行者と自転車の通行空間の分離を行います。

なお、バリアフリー整備事業や道路の拡幅事業が予定されている路線については、同時整備による効率的な無電柱化を実施します。

# 基本方針3 「景観形成・観光 振興 |

#### ■観光資源や歴史ある文化遺産と一体となった魅力ある景観づくり

観光資源や歴史・文化遺産と一体となった良好な景観の形成、眺望の改善を目指し、主要な観光地の周辺路線の無電柱化を推進します。その中でも重要な位置づけを持つ「世界文化遺産」、「重要伝統的建造物群保存地区」、「歴史的風致維持向上計画における重点地区」の周辺道路については、優先的に無電柱化を進めます。

その他、観光振興のために必要な道路や魅力ある景観・風景の形成に必要な路線についても整備を検討します。

なお、市街地開発事業等と合わせて景観形成が望まれる地域等では、開発事業と調整を図りながら無電柱化を推進します。

#### (2) 無電柱化の整備方針

今後 10 年における無電柱化の整備は、以下の方針で推進します。なお、低コスト手法、新技術の状況等を踏まえて、整備方針は適宜見直していくものとします。

#### 整備方針1 道路管理者間および官民連携による無電柱化整備の推進

無電柱化の連続性確保や面的な整備を推進するため、道路管理者間での事業調整や情報共有を行います。 無電柱化の整備手法の検討にあたっては、電線管理者と協議を行い、「無電柱化の推進に関する法律」に明記 されたそれぞれの責務に基づき、適切な役割分担および適切な費用負担により、効果的に無電柱化を進めます。 また、歩道が狭いまたは歩道が無い道路においては、地域の協力を得て、公共用地や民地等の道路外の敷地 を活用した電線共同溝整備を検討するなど、官民連携による整備の推進を図っていきます。

#### 整備方針2 電柱移設も含めた、様々な整備手法の組合せによる柔軟な無電柱化整備

これまで、電線共同溝方式を中心とした地中化による無電柱化を進めてきましたが、各現場状況に合わせて、様々な選択肢の中から現場に適した手法を選択します。

電柱移設が効果的な場合には、電柱移設による対応を検討します。

#### 整備方針3 無電柱化の必要性に合わせた優先的な整備の推進

基本方針に基づく効果的な無電柱化を推進するため、高い整備効果が期待できる路線・区間において優先的に整備を進めます。

#### 整備方針4 同時施工等によるコスト縮減や工期短縮を図る事業の効率化

道路新設整備や開発事業等が実施される際には、事業と合わせた同時施工によるコスト縮減・工期短縮を図ります。群馬県におけるこれまでの整備実績から、電線共同溝方式による無電柱化においては、同時施工によりおよそ約 $0.6\sim0.7$ 億円/kmのコスト縮減が期待されます。

また、新技術や低コスト手法等の導入可能性を積極的に検討するとともに、管路・マンホール等の既存施設等が活用可能(既存ストック方式)な場合は積極的に活用して、コスト縮減・工期短縮に努めます。

さらに、手続きの簡素化や様々な発注方式の取り入れによる事業の効率化についても検討していきます。

# 4. 目指すべき将来像と今後 10 年における実施計画

本計画の基本方針に基づき、「防災」、「安全・円滑な交通確保」、「景観形成・観光振興」の各整備目的における目指すべき将来像を見据えつつ、2019年度~2028年度の10年間においては、必要性の高い路線を対象に、優先的に無電柱化を推進していきます。

#### (1) 緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上と災害時の救助活動の円滑化に向けた取組

#### 1) 目指すべき将来像

災害時における道路ネットワークの信頼性向上を目的として、緊急輸送道路全線の無電柱化を目指します。

無電柱化にあたっては、電柱が倒壊しても片側1車線以上が連続して確保できるものとして、電柱 倒壊による道路閉塞影響を勘案し、建柱位置や歩道・車道幅員、沿道状況等も考慮して整備の必要性 や整備手法を決定します。

無電柱化整備は電線共同溝方式のほか、道路閉塞により影響を及ぼさない位置や裏通りへの電柱移 設も含め、電線管理者との協議により整備推進を図ります。

#### 4 道路行政セミナー 2019.2

#### 2) 今後10年における実施計画

#### ① 整備対象路線

防災ネットワークを構築する重要な第一次緊急輸送道路のうち、以下の条件を満たす道路

- ・高速道路インターチェンジから第一次防災拠点に繋がる道路
- ・高速道路を補完する地域高規格道路
- ・主要都市間を結ぶ主軸となる幹線道路

#### ② 整備目標

- ・第一次防災拠点44箇所への経路における無電柱化事業着手
- ・地域高規格及び主要都市間の幹線道路における無電柱化事業着手

対象路線	対象延長	整備済延長	整備計画延長	無電柱化率
第一次防災拠点へのアク セス路線	147.3 km (44 施設)	42.2 km (4 施設)	105.1 km (40 施設)	28.6% → 100% 着手
地域高規格及び主要都市 間の幹線道路	87.9 km	45.5 km	42.4 km	51.8% → 100% 着手
計	235.2 km	87.7 km	147.5 km	37.3% → 100% 着手

# (2) 歩行者や車椅子、自転車の安全円滑な通行空間の確保に向けた取組

#### 1) 目指すべき将来像

バリアフリー重点整備地区および「都市計画区域マスタープラン」において中枢拠点及び都市拠点 等に位置づけられた地区の歩行者・車椅子・自転車の安全な通行確保が必要な路線の無電柱化の推進 を目指します。

無電柱化は歩道有効幅員の確保を目的として、現状の建柱位置や歩道幅員を考慮して整備の必要性や整備手法を決定します。

電線共同溝方式による地中化整備を行う際には、自転車の走行空間やネットワークの確保、および 視認性等も考慮し、地上機器の設置位置に関する調整等を行います。

その他、主要駅周辺や通学路等、安全な通行確保が求められる箇所についても、地域の要望や合意 形成の状況等を勘案して整備を検討していきます。

#### 2) 今後 10 年における実施計画

## ① 整備対象路線

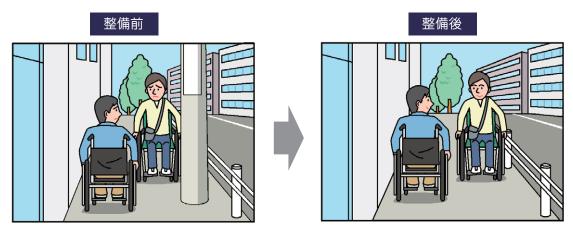
・重点整備地区内のバリアフリー特定道路

バリアフリー特定道路とは、市町村が定める移動等円滑化基本構想に位置づけられ、多数の高齢者や 障害者等が利用する施設(駅、官公庁、福祉施設等)を結ぶ道路で、国土交通大臣が、優先的にバリア フリー化すべき路線として指定した道路

#### ② 整備目標

・バリアフリー特定道路における整備必要区間における整備完了

対象路線	対象延長	整備済延長	整備計画延長	無電柱化率
重点整備地区内のバリア フリー特定道路	9.6 km	8.8 km	0.8 km	91.7% → 100% 完了



無電柱化による安全で快適な歩行空間の形成イメージ

#### (3) 観光資源や歴史ある文化遺産と一体となった魅力ある景観づくりに向けた取組

#### 1) 目指すべき将来像

群馬県における主要な観光地の周辺道路について、良好な景観の形成、眺望の改善を目的として、 官民連携による無電柱化を進めます。

その他、観光振興のために必要な道路や魅力ある景観・風景の形成に必要な路線についても整備を検討します。

#### 2) 今後10年における実施計画

① 整備対象路線

重要な位置づけを持つ、下記の観光地周辺の道路

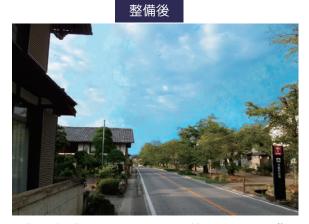
- · 富岡製糸場と絹産業遺産群(世界文化遺産)周辺の道路
- ・桐生市桐生新町(重要伝統的建造物群保存地区)周辺の道路
- ・中之条町六合赤岩(重要伝統的建造物群保存地区)周辺の道路
- ・甘楽町小幡城下町地区(歴史的風致維持向上計画における重点地区)内の道路

#### ② 整備目標

・重要な位置づけを持つ観光地周辺の道路において、県・市町村で対象とする路線の整備完了

対象路線	対象延長	整備済延長	整備計画延長	無電柱化率
重点な位置づけを持つ観 光地周辺の道路	5.3 km	0.1 km	5.2 km	1.9% → 100% 完了





無電柱化による魅力ある景観づくりイメージ 〈甘楽町の周辺道路(県道 197 号 下高尾小幡線)整備イメージ〉

6

#### (4) 市街地などで無電柱化を必要とする計画路線での取組

「防災」、「安全・円滑な交通確保」、「景観形成・観光振興」における今後 10 年の実施計画以外においても、市街地などで地域の景観や歩行空間の確保を目的に実施している土地区画整理事業や街路事業と合わせて実施している無電柱化事業等、その他必要とする計画路線の整備計画延長と整備目標は以下の通りです。

	区分	対象延長	整備計画延長	無電柱化率
市街地などで必要とする計画路線		35.0 km	35.0 km	100% 完了
	うち県管理	18.8 km	18.8 km	100% 完了
	うち市町村管理	16.2 km	16.2 km	100% 完了

# 5. 無電柱化の推進に向けた施策等

無電柱化の推進に向けて、以下の施策について検討します。

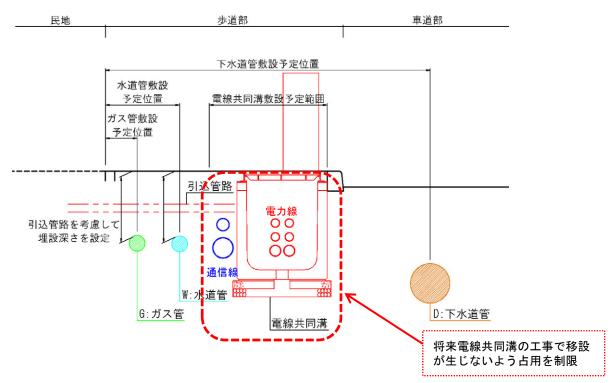
#### (1) 無電柱化事業の促進

- 1) 多様で柔軟な無電柱化手法による整備促進
- 2) 事業手法の工夫や新たな手法の取り入れによる事業の効率化
- 3) 電線共同溝整備における事業調整によるコスト縮減と工期短縮

#### (2) 電柱、電線の設置抑制、撤去

- 1) 占用制限制度の適切な運用
- 2) 交差点部における道路管理者、交通管理者、電線管理者との整備調整
- (3) バイパス整備や道路拡幅時に無電柱化と同時施工しない場合の占用企業者との埋設基準に関する 取り決め

# 各企業の埋設位置を予め設定



埋設基準に関する取り決めイメージ図

#### (4) 無電柱化の推進に向けた体制づくり

- 1) 無電柱化事業や民地の活用等に対する住民理解を図る広報・啓発活動の実施
- 2) 関係者間の連携強化
- 3) 技術力の向上
- 4) 無電柱化の推進に向けたルール作り
- 5) 必要に応じた補助制度等の検討

# 6. 群馬県無電柱化推進計画の実現に向けて

群馬県無電柱化推進計画を着実に進めるため、事業進捗の管理および事業評価を適切に実施するとともに、新たな手法や新技術の実現化、国の無電柱化への取り組み状況等を確認し、概ね5年で群馬県無電柱化計画を見直すものとし、PDCAサイクルにより継続的に進めていきます。また、毎年群馬県無電柱化協議会を開催して、計画のフォローアップを行っていきます。



群馬県無電柱化推進計画における PDCA サイクル

#### くあとがき>

群馬県の形は、上毛かるた\*\*に「つる舞う形の群馬県」とうたわれるように空を舞う「つる」の形によく似ています。

このつるが、将来に向かって大きく羽ばたき続けられるよう、群馬県無電柱化推進計画に基づく施策に 積極的に取り組みます。

※「上毛かるた」は、群馬の風土や歴史、産業、人物などを知り、郷土への愛情と誇りを持ってもらうため 1947 年(昭和 22 年)に誕生し、多くの県民に親しまれています。