

浜松市無電柱化推進計画

令和6年3月

浜松市

目次

第1章 計画の目的と位置づけ

- 1 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ p. 1
- 2 計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ p. 1

第2章 浜松市における無電柱化の状況

- 1 これまでの経緯・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ p. 2
- 2 本市の整備実績・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ p. 2

第3章 無電柱化の手法と課題

- 1 無電柱化の手法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ p. 6
- 2 無電柱化の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ p. 8

第4章 無電柱化の推進に関する基本的な方針

- 1 基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ p. 9
- 2 整備方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ p. 10

第5章 無電柱化の推進に向けた取り組み・・・・・・・・ p. 11

巻末資料

- 道路法第37条に基づき占有を制限した緊急輸送路・・・・・・・・ p. 14
- 電線共同溝事業の法手続きフロー・・・・・・・・ p. 15
- 設計及び電線管理者との調整フロー・・・・・・・・ p. 16

第1章 計画の目的と位置づけ

1 計画の目的

無電柱化事業は、道路の防災機能の向上、安全で快適な歩行空間の確保、良好な景観形成の観点から重要な施策となっています。

平成28年12月には「無電柱化の推進に関する法律」が施行され、国、地方公共団体や関係事業者の責務を定めるほか、無電柱化推進計画の策定を国には義務づけ（法第7条）、都道府県や市町村は努力義務として位置づける（法第8条）など、無電柱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進してきました。

国においては令和3年5月に、静岡県では令和4年3月に新たに「無電柱化推進計画」が策定されたことを踏まえ、本市では、令和2年3月に策定した「浜松市無電柱化推進計画」について、引き続き南海トラフ地震などの大規模災害への備えや安全で快適な歩行空間の形成及び良好な景観育成を目的とし、無電柱化の推進に関する目標等を更新し、本市における無電柱化を推進していきます。

2 計画の位置づけ

本計画は、国及び静岡県の無電柱化推進計画を踏まえ、市政運営の基本となる「浜松市総合計画」や、関連する計画に基づき無電柱化事業を推進するための、今後の取り組みを示すものです（図1-1）。

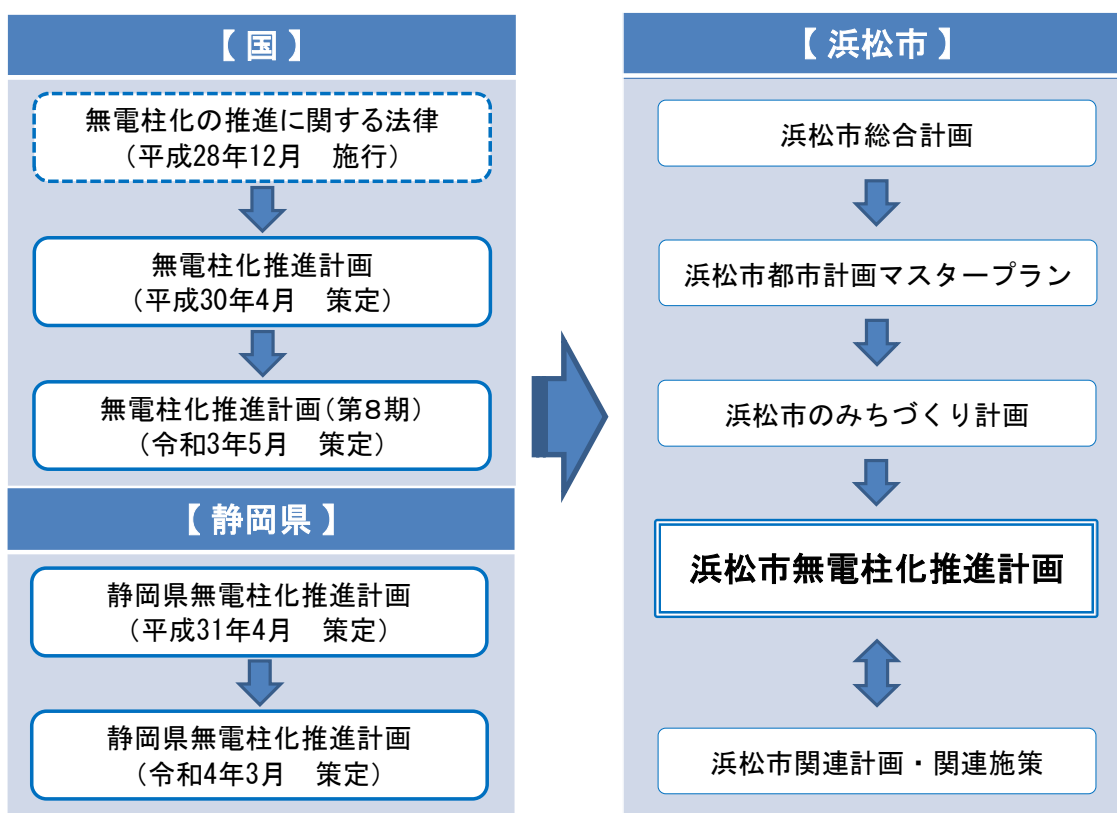


図1-1 浜松市無電柱化推進計画の位置づけ

第2章 浜松市における無電柱化の状況

1 これまでの経緯

本市の無電柱化は、昭和61年度から着手し、当初は、国鉄東海道本線の高架化に伴う浜松駅周辺の土地区画整理事業において、駅北口広場を中心に単独地中化により整備を進めてきました。これらの事業に伴い、歩道のタイル舗装、街路樹の植え替え、デザインポール（街路灯）などが設置され、浜松駅周辺の街並みが一新されました。

「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が施行された平成7年以降は、電線共同溝方式により、国道152号や市道曳馬中田島線などの整備が進められました。

また、都心環状線（※1）を外周とした都心内部における道路事業、土地区画整理事業や市街地再開発事業においては、事業と合わせて無電柱化を進めてきました（図2-1、写真2-1）。

※1 都心環状線

国道152号、国道257号、市道竜禅寺雄踏線、市道早出寺脇線、市道植松和地線の主要幹線で構成する環状道路。

2 本市の整備実績

第1期（昭和61年）～第7期（平成30年）までに約38kmの無電柱化を実施しました（表2-1）。市中心部以外では、裏配線方式により、都田テクノ地区で約3.7km、浜北区染地台で約2.5kmの無電柱化を実施しています。

表 2-1 浜松市の整備実績

(km)

| 計画 年次 | 第1期 | 第2期 | 第3期 | 第4期 | 第5期 | 第6期 | 第7期 | 整備 延長 計 |
|----------|----------------|---------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|---------------|
| | S61 ↓ H2 | H3 ↓ H6 | H7 ↓ H10 | H11 ↓ H15 | H16 ↓ H20 | H21 ↓ H29 | H30 ↓ R2 | |
| 国道 | 1.80 | 0.00 | 0.07 | 2.04 | 0.00 | 0.00 | 0.10 | 4.01 |
| 県道 | 0.60 | 0.20 | 0.00 | 0.61 | 2.20 | 0.00 | 0.00 | 3.61 |
| 市道 | 4.30 | 4.68 | 7.12 | 4.57 | 7.36 | 1.66 | 0.38 | 30.07 |
| 計 | 6.70 | 4.88 | 7.19 | 7.22 | 9.56 | 1.66 | 0.48 | 37.69 |

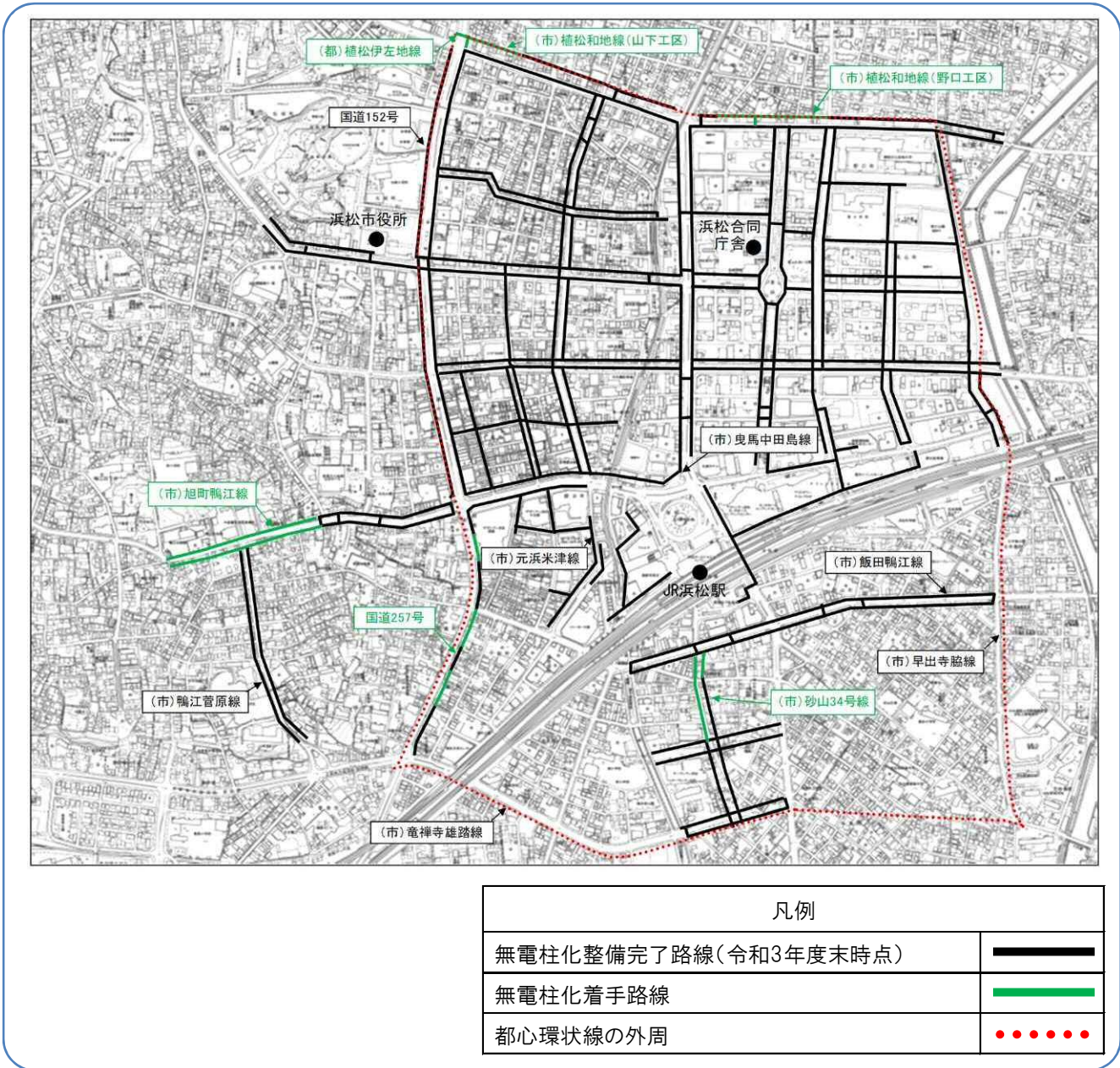


図 2-1 浜松駅周辺における整備状況

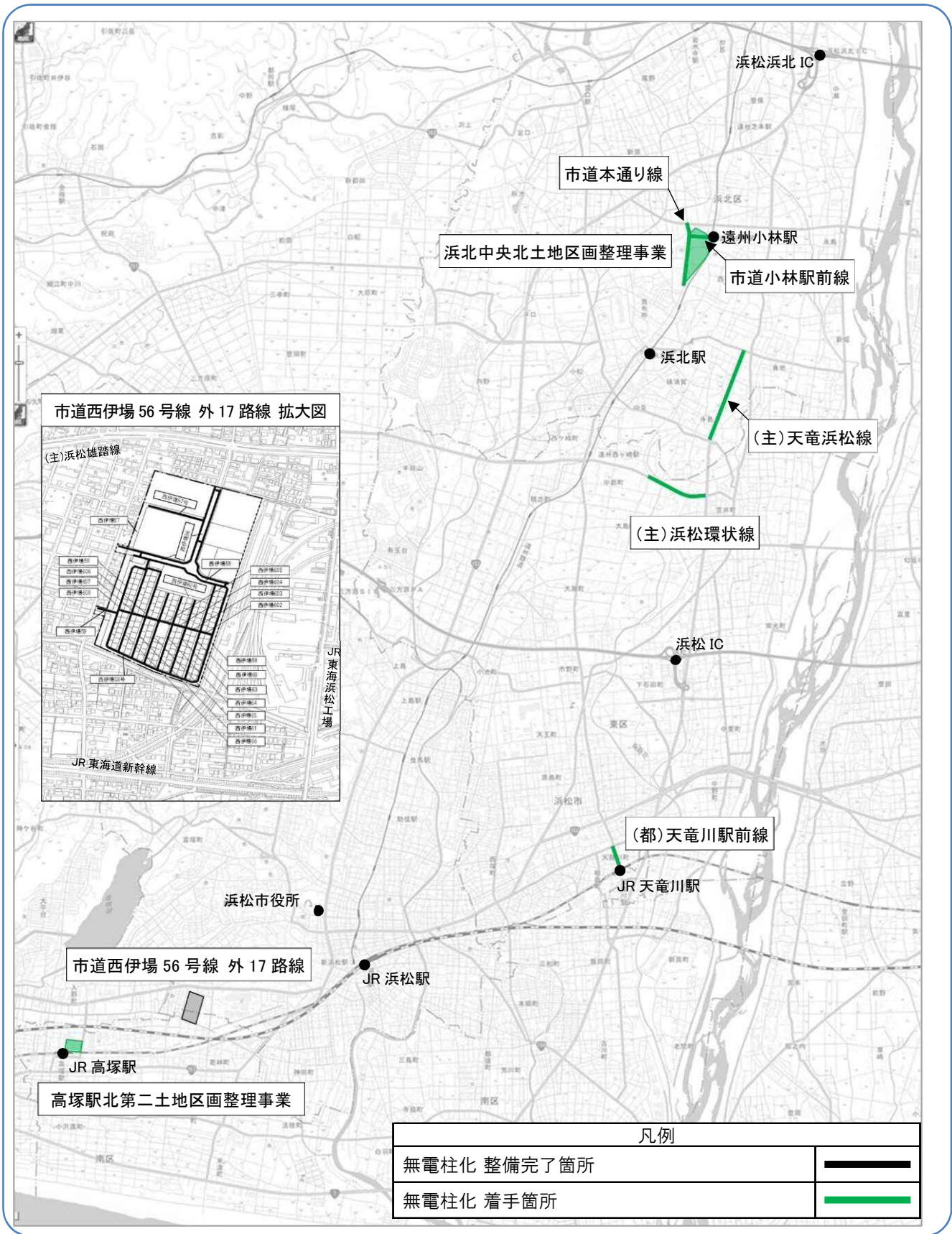


図 2-2 浜松駅周辺以外における整備状況

国道 152 号



市道曳馬中田島線



都田テクノ地区



浜北区染地台



写真 2-1 無電柱化の整備事例

第3章 無電柱化の手法と課題

1 無電柱化の手法

無電柱化の手法は、「電線類地中化」と「電線類地中化以外」に大別されます。無電柱化の実施にあたっては、電線管理者及び地元住民との協議を踏まえるとともに、道路構造に合わせて適切な整備手法を選択していきます（図3-1）。

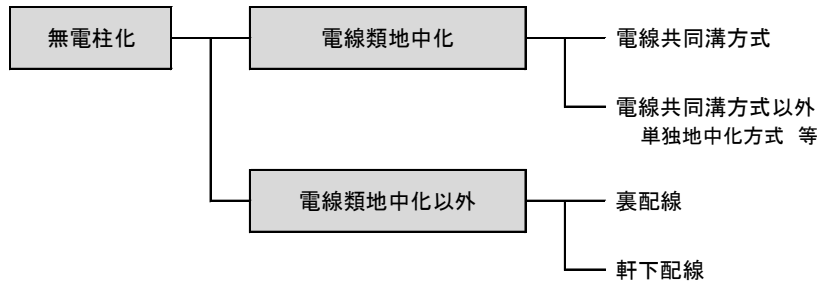


図 3-1 無電柱化の手法

(1) 電線類地中化

電線共同溝方式

近年、最も採用されている方式で、道路の地下空間に電力線や通信線をまとめて収容する無電柱化の手法です。

「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づく整備方式で、道路管理者は電線共同溝などの管路設備を整備し、電線管理者はケーブル設備を整備します。また、管路設備は道路附属物となり、ケーブル設備は道路占用物件となります。

電線共同溝本体（管路、特殊部）の整備は、建設負担金を除き、国と地方公共団体が1/2ずつ負担（地方公共団体が整備する場合は、国が交付金により支援）します。

また、地上機器（トランス等）・電線等の整備や建設負担金は、電線管理者が負担します（図3-2）。

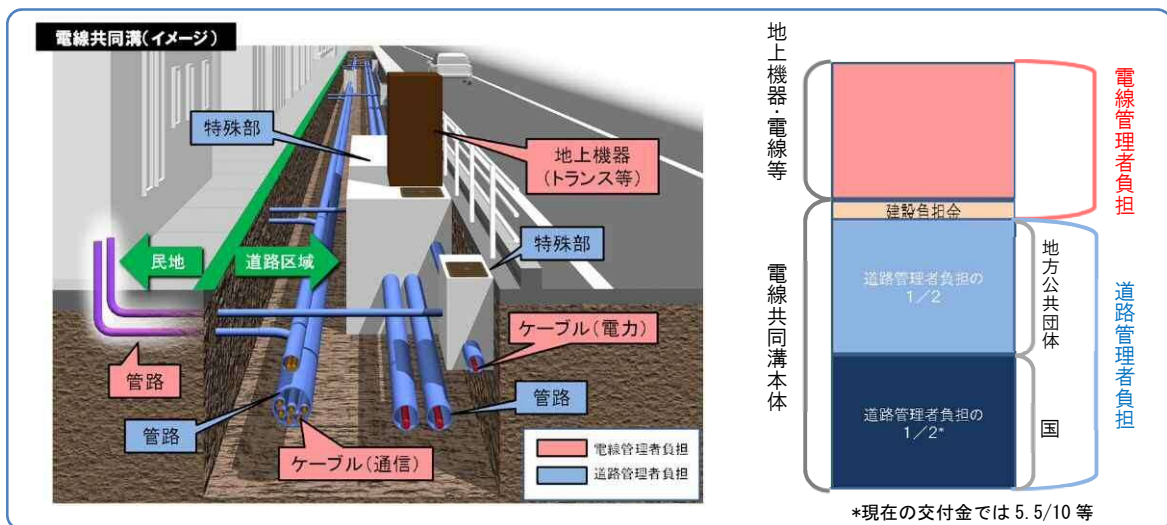


図 3-2 電線共同溝方式イメージ

（出典）国土交通省 HP

単独地中化方式

電線管理者が管路設備、ケーブル設備を整備します。また整備後は、道路占用物件として電線管理者が管理します。

(2) 電線類地中化以外

裏配線方式

無電柱化をしたい表通りの電線類をなくし、沿道の家屋への引き込みを裏通りから行うことで、表通りを無電柱化する手法です（図3-3）。



図 3-3 裏配線方式イメージ

(出典) 国土交通省 HP

軒下配線方式

無電柱化をしたい道路の脇道などに電柱を配置し、そこから引込んだ電線類を沿道家屋の軒下、または軒先に配線して無電柱化する手法です（図3-4）。

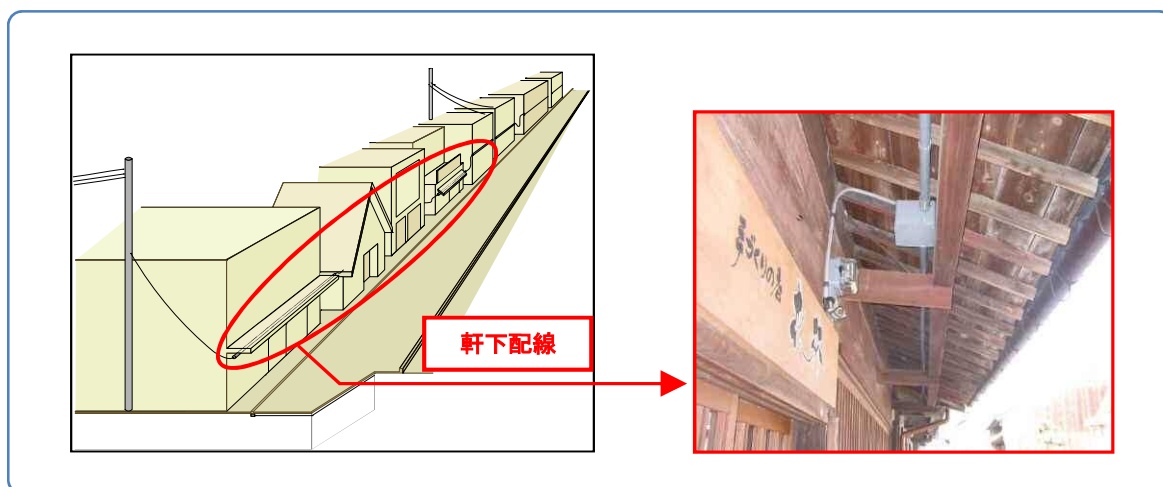


図 3-4 軒下配線方式イメージ

(出典) 国土交通省 HP

2 無電柱化の課題

(1) 整備期間が長い

無電柱化事業は長い整備期間を要します。道路の地下空間には、水道、下水道、ガス等の管路が埋設されていますので、それらの占用企業者との調整、既設埋設管の移設、その後は電線共同溝本体工事、各企業者による各家屋への引込み、電柱・電線の撤去、舗装復旧工事で完了します。このように多くの段階を踏む必要があるため、一般的に完成まで長い期間を要します（図3-5）。

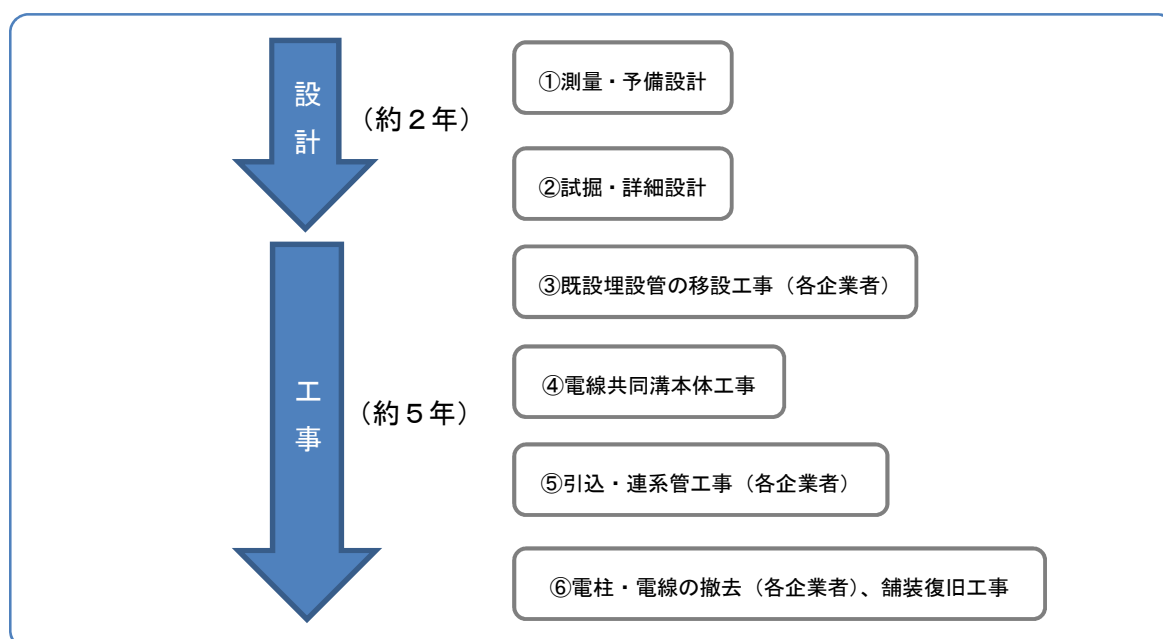


図 3-5 電線共同溝方式の標準的な整備スケジュール

(2) 整備費用が高い

無電柱化事業の主な整備方式となっている電線共同溝方式は、1 kmあたり5.3億円（国土交通省調べ）の費用を要するため、道路管理者及び電気・通信事業者の負担が大きく、無電柱化が進まない要因の一つとなっています。

【電線共同溝方式の整備に係る費用負担】

- ・道路管理者負担額 約3.5億円／km
- ・電線管理者負担額 約1.8億円／km

(3) 地上機器の設置場所が確保できない

歩道幅員が狭い道路や歩道のない道路では、道路内に地上機器（トランス等）の設置場所が確保できないため、無電柱化が難しい状況となっています。

第4章 無電柱化の推進に関する基本的な方針

1 基本方針

これまでは、浜松駅周辺等において安全で快適な歩行空間の確保、良好な景観の形成を目的に無電柱化を進めてきました。

今後は、法律の基本理念のもと、更に南海トラフ地震など大規模災害に対する都市の防災性の向上を図るため、災害時における避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線である緊急輸送路（道路法第37条の占用制限路線）においても無電柱化を推進します。

①防災

災害時における避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線である緊急輸送路において無電柱化を推進します。

②安全・円滑な交通確保

林立する電柱により歩行者や車いす利用者の通行が妨げられている道路について、安全・安心に利用できる歩行者空間を確保するため、バリアフリー重点整備地区内の道路の無電柱化を推進します。

③景観形成・観光振興

張り巡らされた電線や電柱により景観が阻害されている道路について、良好な景観の形成のために道路の無電柱化を推進します。また観光地における良好な景観の育成や観光振興のために必要な道路において無電柱化を検討します。

(1) 計画期間

令和元年度から令和7年度まで

(2) 無電柱化の推進に関する目標

①令和7年度までの浜松市の目標値

| | |
|--------------|----------------------|
| 【防災】 緊急輸送路 | 6.64kmの無電柱化に工事着手する。 |
| 【安全・円滑な交通確保】 | 11.22kmの無電柱化に工事着手する。 |

②静岡県無電柱化推進計画（令和7年度まで）に資する浜松市の着手箇所

| 道路種別 | 路線名 | 道路延長 (km) | 整備延長 (km) | 工事着手 年度 | 分類 ※1 |
|-------|----------------------|--------------|--------------|------------|----------|
| 補助国道 | 国道 257 号 | 0.60 | 1.20 | H30 | 防災 |
| 市区町村道 | 市道植松和地線(野口工区) | 0.30 | 0.32 | R2 | 安全 |
| 市区町村道 | 市道植松和地線(山下工区) | 0.38 | 0.42 | H30 | 安全 |
| 市区町村道 | 市道曳馬中田島線 | 0.07 | 0.07 | R2 | 安全 |
| 市区町村道 | 市道旭町鴨江線 | 0.33 | 0.65 | R6 | 安全 |
| 市区町村道 | 市道砂山 34 号線 | 0.16 | 0.23 | R7 | 安全 |
| 市区町村道 | (都)天竜川駅前線 | 0.28 | 0.56 | R7 | 安全 |
| 都道府県道 | (主)浜松環状線 | 1.24 | 2.48 | R6 | 防災 |
| 市区町村道 | 浜北中央北土地区画整理事業 | 1.07 | 1.30 | R7 | 安全 |
| 市区町村道 | 市道本通り線 | 1.05 | 1.98 | R7 | 安全 |
| 市区町村道 | 市道小林駅前線 | 0.35 | 0.79 | R7 | 安全 |
| 市区町村道 | 高塚駅北第二土地区画整理事業(歩道あり) | 0.72 | 0.72 | R7 | 安全 |
| 市区町村道 | 高塚駅北第二土地区画整理事業(歩道なし) | 1.03 | 1.03 | R7 | 安全 |
| 市区町村道 | 市道西伊場 56 号線 外 17 路線 | 2.66 | 3.10 | R3 | 安全 |
| 市区町村道 | (都)植松伊左地線 | 0.05 | 0.05 | R7 | 安全 |
| 都道府県道 | (主)天竜浜松線 | 1.48 | 2.96 | R7 | 防災 |

※1 防災：防災対策に資する道路 安全：安全・円滑な交通確保に資する道路

【着手箇所の位置は「図 2-1 浜松駅周辺における整備状況」
「図 2-2 浜松駅周辺以外における整備状況」を参照】

2 整備方針

無電柱化の整備手法としては、電線共同溝方式が主流となっていますが、道路条件や沿道条件に合わせて、様々な手法を活用しながら、最適で経済性に優れた手法により無電柱化を推進します。

また、電線管理者自らも無電柱化を進めるよう、積極的に協力要請・働きかけを行い、電線管理者と調整します。

第5章 無電柱化の推進に向けた取り組み

本市では、無電柱化の推進を図るため、以下のような取り組みを実施します。

(1) 占用制限制度の適切な運用

本市では、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地域住民等の避難に支障をきたすことがないように、道路法第37条の規定に基づき、防災上の重要な道路において、平成30年4月1日から新たな電柱の道路占用を制限しています(図5-1)。

- ・対象区域 緊急輸送路の全線
- ・対象物件 電柱(電気事業者、電気通信事業者が新たに道路上に設置する場合等が該当)
- ・施行日 平成30年4月1日

【道路法第37条に基づき占用を制限した緊急輸送路は巻末を参照】

〈道路法 第37条 抜粋〉

(道路の占用の禁止又は制限区域等)

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

また、新たに緊急輸送路が指定されたときや、その他の道路において占用制限が必要と判断された場合には、速やかに道路法第37条に基づく占用制限を行います。

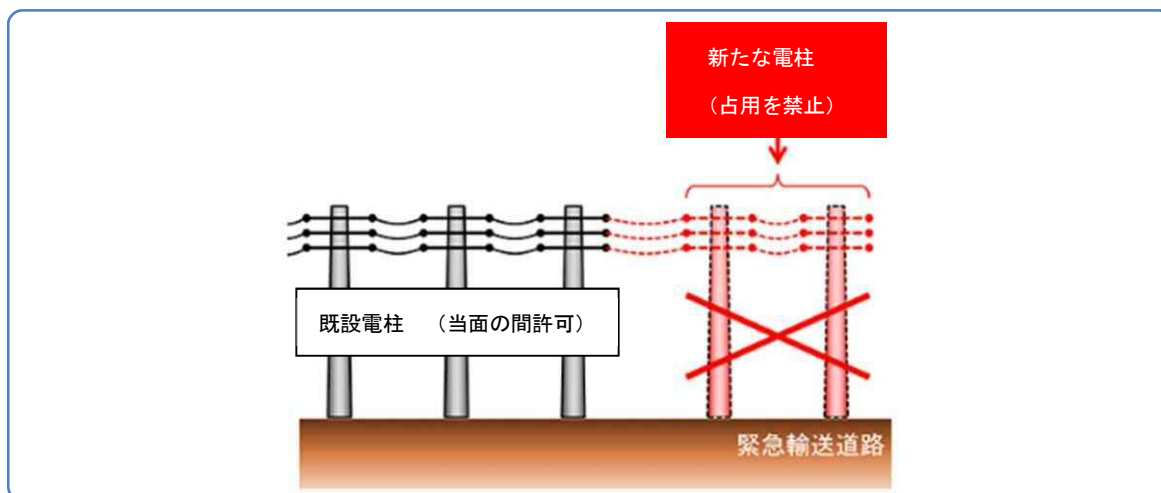


図5-1 占用制限措置のイメージ

(出典) 国土交通省HP

(2) 低コスト手法の活用

限られた予算、施工スペースの中で効率的に電線類を地中化するため、本市においても、国で検討されている低コスト手法を活用します（図5-2）。

| 管路の浅層埋設 | 小型ボックス活用埋設 | 直接埋設 |
|---|---|---|
| 現行より浅い位置に埋設 (80cm→35cm) | 小型化したボックス内に ケーブルを埋設 | ケーブルを地中に埋設 |
|  |  |  |
| 管路の事例 | 小型ボックスの事例 | 直接埋設の事例 |

図 5-2 低コスト手法の事例

(出典) 国土交通省 HP

(3) 道路事業や市街地開発事業に合わせた無電柱化

道路事業（都市計画道路等の新設及び改築）または市街地開発事業（土地区画整理事業や市街地再開発事業など）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、新たに電柱を道路上において設置しないようにするとともに、電線管理者は、道路上の電柱の撤去を事業の実施と併せて行うことができるときは、電柱を撤去するものとします。

(4) 関係者との連携強化

国及び静岡県と連携し、無電柱化に関する情報収集に努めるとともに、電線管理者及び地方公共団体等からなる中部ブロック電線類地中化協議会及び静岡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、円滑な協議に努めて事業の促進を図ります。

(5) 広報・啓発活動

無電柱化の重要性について、市民の皆様に理解と関心を深めていただくため、市の事業への取り組みについて、ホームページ等により広報することで、地域の皆様に無電柱化への協力が得られるよう努めます。

【巻末資料】

道路法第37条に基づき占用を制限した緊急輸送路

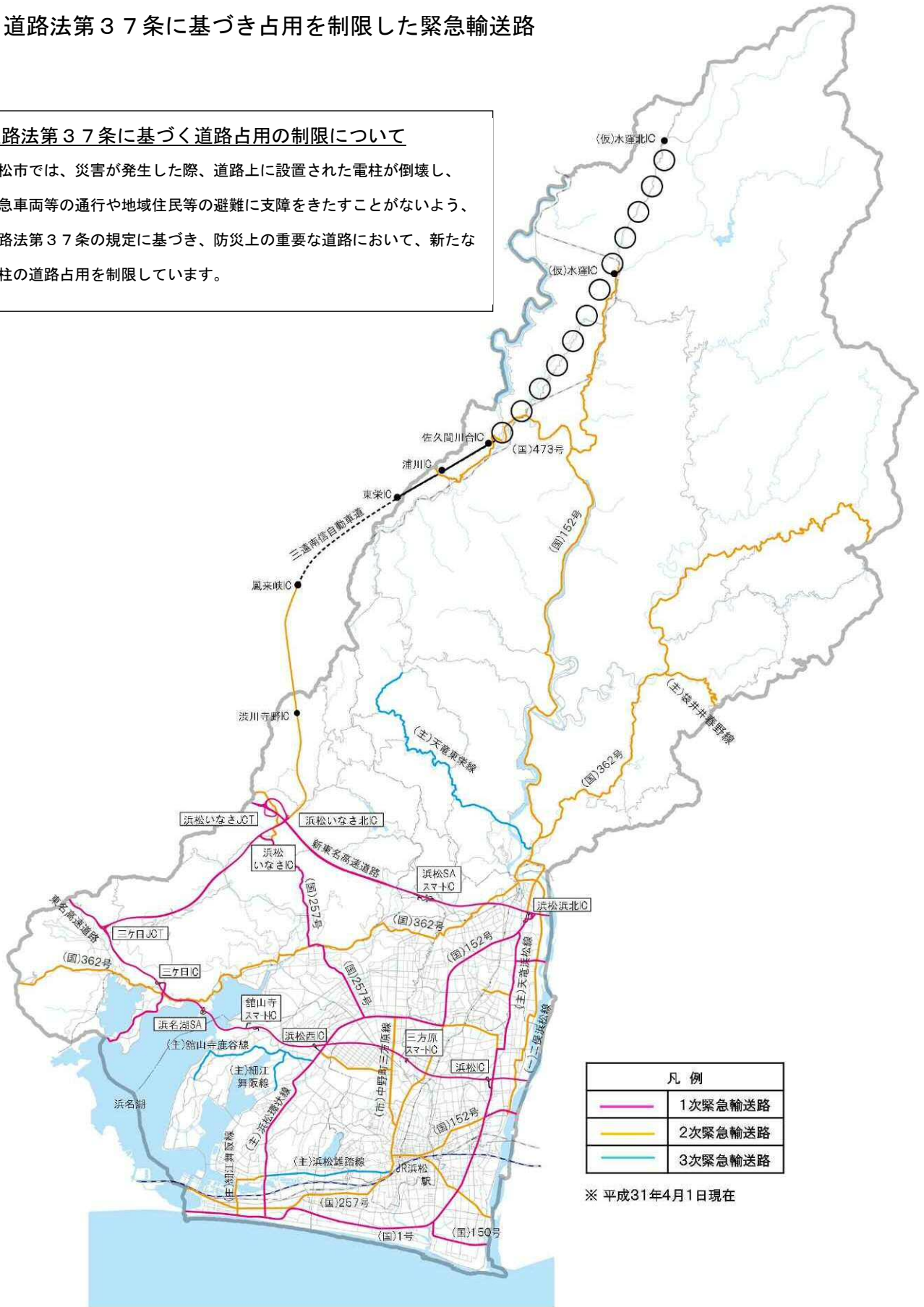
電線共同溝事業の法手続きフロー

設計及び電線管理者との調整フロー

道路法第37条に基づき占用を制限した緊急輸送路

道路法第37条に基づく道路占用の制限について

浜松市では、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地域住民等の避難に支障をきたすことがないように、道路法第37条の規定に基づき、防災上の重要な道路において、新たな電柱の道路占用を制限しています。

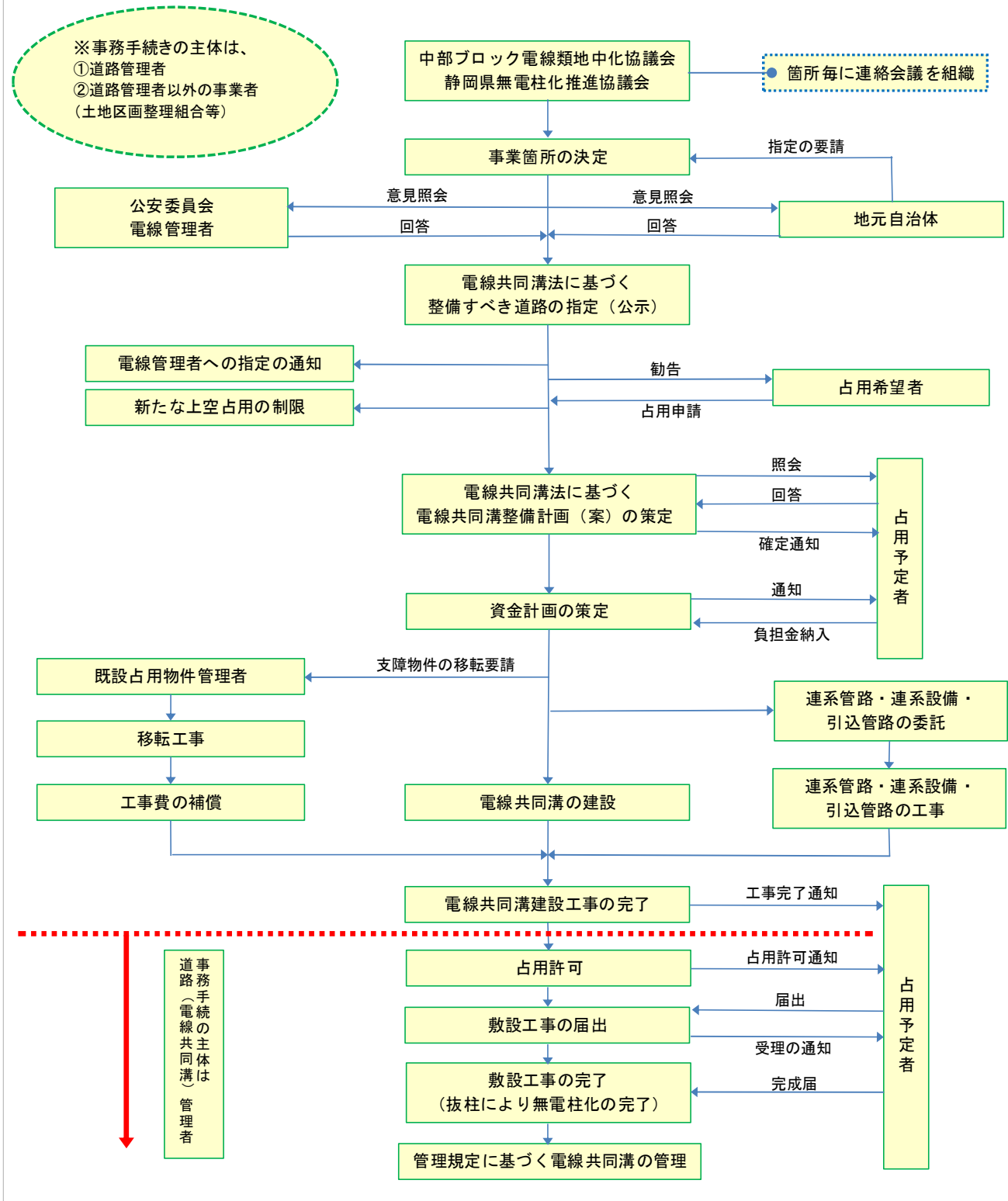


| 凡例 | |
|---------------------------------------|---------|
| — | 1次緊急輸送路 |
| — | 2次緊急輸送路 |
| — | 3次緊急輸送路 |

※ 平成31年4月1日現在

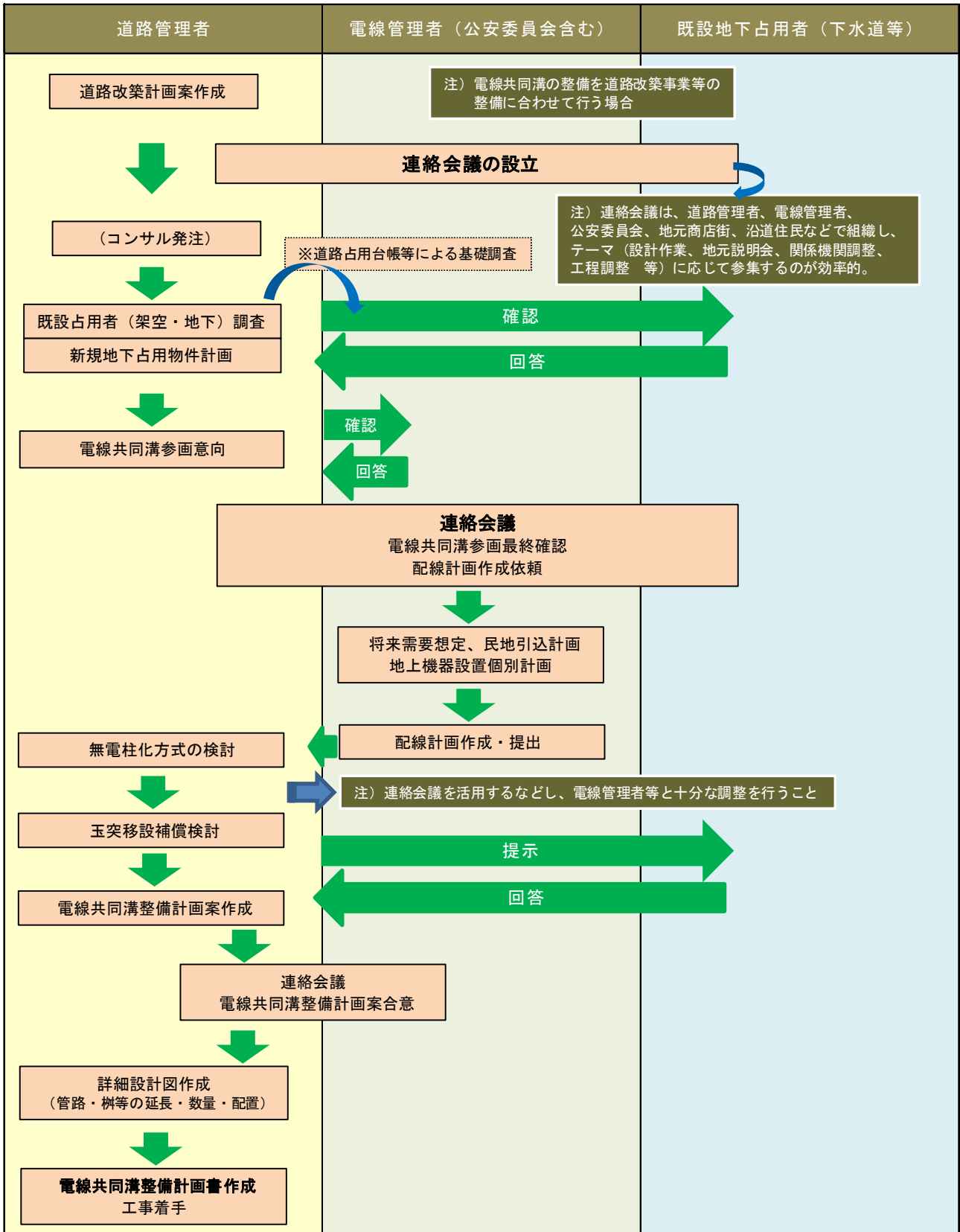
電線共同溝事業の法手続きフロー

電線共同溝事業は、「電線共同溝の整備に関する特別措置法(平成7年3月23日法律第39号)」に基づき行われる。
以下に、電線共同溝整備事業の法手続きフローを示す。



設計及び電線管理者との調整フロー

電線共同溝の設計作業では、既に地下に占用されている下水道等の占有者や電線共同溝に参画する電線管理者と十分な調整が不可欠である。以下に調整における標準的な流れを示す。



浜松市無電柱化推進計画

令和2年3月
令和4年3月（第1回更新）
令和6年3月（第2回更新）

【問合せ先】

浜松市土木部道路保全課

〒430-8652 浜松市中央区元城町103-2

TEL : 053-457-2440 / FAX : 050-3737-0045

E-mail : dourohozen3@city.hamamatsu.shizuoka.jp