

神戸市無電柱化推進計画

令和元年 1 2 月
神戸市建設局

はじめに

神戸市では、新たなステージに踏み出し、安定した成長軌道にのせるため、平成28年3月に「神戸2020ビジョン」を策定し、未来を担う若者に選ばれるとともに、市民の皆さんがいつまでも安心して豊かな暮らしを享受できるまちとなるよう、神戸の多彩な魅力やブランド力にさらに磨きをかけ、まちの質、暮らしの質を高める取り組みを進めています。

また、同時期に「みちづくり計画」を改定し、その中でも南海トラフ巨大地震や異常気象等による自然災害への危惧が高まる中、神戸に安心して住みつづけられるよう、阪神・淡路大震災の経験や教訓を踏まえ「災害に備える・環境に配慮する（守る）」みちづくりについても着実に進めることとしております。

ここで道路上の電柱は、地震などの災害時に建物倒壊等による二次被害を受けることにより倒れ、緊急車両等の通行に支障をきたすなど、種々の危険があります。また、電線、電柱によって、景観が損なわれるだけでなく、歩行者や車椅子の通行が妨げられている箇所もあります。

平成28年に成立、施行された「無電柱化の推進に関する法律（以下、「無電柱化法」という。）」は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進すること等を目的としており、また、無電柱化法第7条に基づく国の「無電柱化推進計画（平成30年策定）」では平成30年度から令和2年度までに全国で約1,400kmの無電柱化に着手するとされております。

今回策定する「神戸市無電柱化推進計画」は、本市の無電柱化の基本方針を示すものであり、本計画は、無電柱化法第8条に基づく無電柱化推進計画として、今後の無電柱化をより一層推進していくことを目的としています。

目 次

1. 神戸市無電柱化推進計画の策定について	1
2. 本市におけるこれまでの取り組み	1
2-1.本市における無電柱化の現状	1
2-2.緊急輸送道路の無電柱化状況	2
2-3.景観・観光に資する道路の無電柱化状況	2
2-4.連携事業（震災復興区画整理事業等）に併せた同時整備による無電柱化状況	3
3. これまでの無電柱化の取り組みにおける課題・今後の対応の整理	3
4. 無電柱化の基本方針	4
4-1.重点的に進めていく道路	4
4-2.今後の無電柱化の取り組み姿勢	5
5. 無電柱化推進の実施計画	5
6. 無電柱化の推進に関する施策	6
6-1.無電柱化事業の実施	6
6-2.占用制度の運用	8
6-3.関係者間の連携強化	9
6-4.効率的な整備区間設定	9
7. 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	9
7-1.広報・啓発活動	9
7-2.無電柱化情報の共有	10

1. 神戸市無電柱化推進計画の策定について

「みちづくり計画」及び「無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）」第 8 条に基づき、「神戸市無電柱化推進計画」を次のとおり策定します。

神戸市無電柱化推進計画

基本方針

無電柱化推進に向けての「基本的な考え方」及び「長期的な整備目標」を定めます。

実施計画

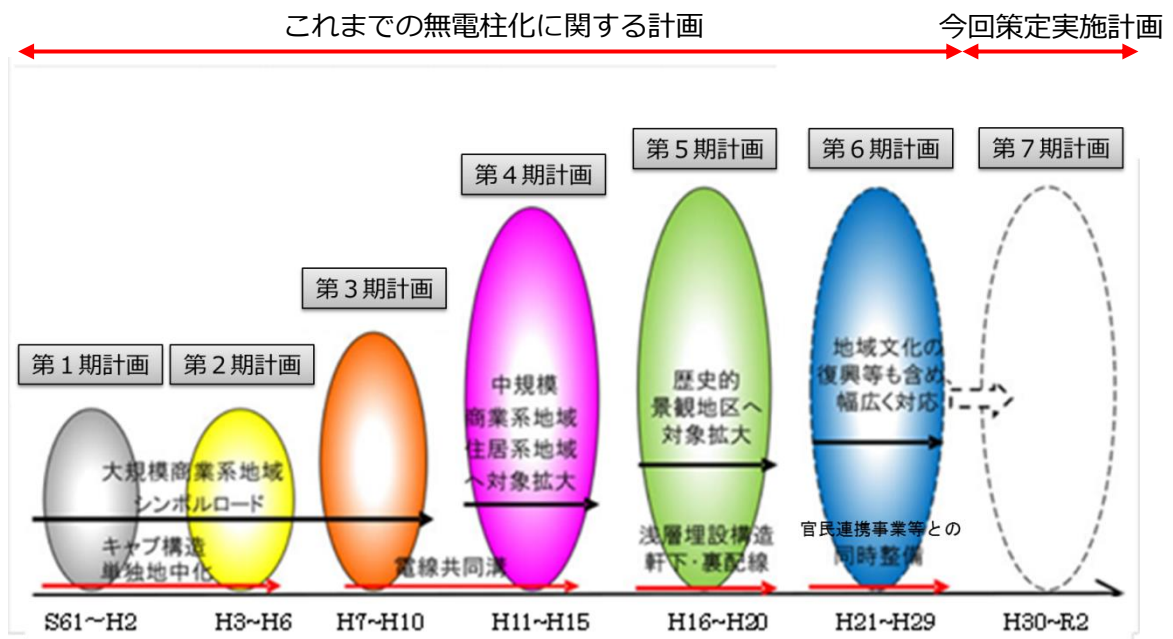
今後整備すべき計画を含めた中期的な整備目標（3～5カ年程度）を定めます。

2. 本市におけるこれまでの取り組み

2-1.本市における無電柱化の現状

本市では、昭和 61 年度から始まった国の電線類地中化計画等に合わせ、無電柱化を進めてきました。

無電柱化の手法としては、関係者の協力の下、電線共同溝方式、自治体管路方式及び単独地中化方式等によって進めてきました。平成 31 年 3 月時点で約 105km が無電柱化されています。



無電柱化に関する計画の変遷（参考：国土交通省）

無電柱化道路は、「緊急輸送道路の防災」、「景観・観光」及び「連携事業（震災復興区画整理事業等）」に併せた同時整備」の3つの観点で選定してきました。

2-2.緊急輸送道路の無電柱化状況

市内の緊急輸送道路延長約 280km^{※1}のうち、市街地の緊急輸送道路を中心に地中化整備を進めてきました。（※1 建設局が管理する道路）



兵庫区 大開通

2-3.景観・観光に資する道路の無電柱化状況

景観計画区域である北野地区や旧居留地、三宮周辺及び有馬地区等で電柱・電線が歴史的な景観の風情などを損ねないように地中化整備を進めてきました。



北野地区 山本通

2-4. 連携事業（震災復興区画整理事業等）に併せた同時整備による無電柱化状況

震災復興区画整理事業及び再開発事業等による面的な整備に合わせて、比較的安価に安全で快適な歩行者空間を創出する地中化整備を進めてきました。



東灘区 森南地区

3. これまでの無電柱化の取り組みにおける課題・今後の対応の整理

これまでの無電柱化の取り組みから無電柱化を進めていく上で課題となる項目を検証し、今後の無電柱化を推進するための対応を整理します。

課題

- 〈費用〉○電線共同溝方式での整備コストが高額である（約5億円/km(道路管理者負担分のみ)）
- 〈事業調整〉○電線共同溝等の収容空間確保のための地下埋設物支障移設工事等によって工事が長期化する
 - 関係機関・沿道調整に時間を要する
- 〈その他〉○年々新設電柱が増加する

今後の対応

- 〈費用〉○低コスト手法の導入
 - 官民連携事業（民間開発事業、区画整理事業、再開発事業等）、道路新設・改築事業等に併せた同時整備の推進
 - 電線共同溝方式以外の整備手法による無電柱化の推進
- 〈事業調整〉○既存ストックの活用を検討
 - 関係機関との情報共有
 - 地域住民の無電柱化に関する理解の深化
- 〈その他〉○道路法第37条での新設電柱の抑制

4. 無電柱化の基本方針

平成 30 年に策定された無電柱化法第 7 条に基づく、国の「無電柱化推進計画」を踏まえた神戸市の基本方針を示します。

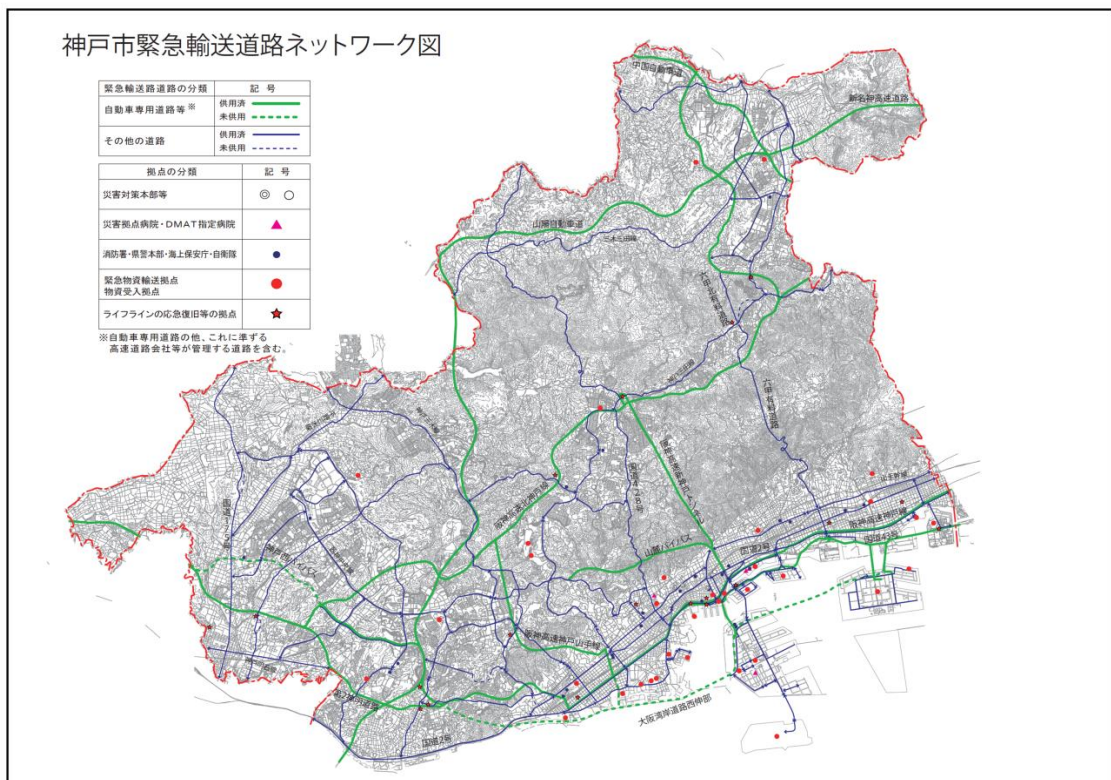
無電柱化の基本的な考え方及び長期的な整備目標は、市街地の緊急輸送道路及び景観・観光振興に必要となる全ての道路において無電柱化を推進します。

さらに、今後、官民連携事業、道路新設・改築事業やバリアフリーに資する道路整備等を行う際は無電柱化の同時整備を積極的に検討します。

4-1. 重点的に進めていく道路

(1) 市街地の緊急輸送道路の無電柱化

緊急輸送道路のうち、既成市街地（東灘区～須磨区）を中心に無電柱化を進めます。その後、北区・垂水区・西区の無電柱化を進めます。



神戸市緊急輸送道路ネットワーク図

(2) 景観・観光に資する道路の無電柱化

景観計画区域・都市景観形成地域等の景観に配慮すべき地区の中で主要な道路の無電柱化を進めます。

また、観光振興等のために無電柱化が必要となる道路についても地中化の整備等を検討し、無電柱化を進めます。

(3) 官民連携事業、道路新設・改築事業等に伴う無電柱化

官民連携事業（民間開発事業、区画整理事業、再開発事業等）、道路新設・改築事業等を行う場合は積極的に無電柱化の同時整備を検討します。

(4) 交通安全・バリアフリーに資する道路の無電柱化

通学路等における交通安全や歩道有効幅員の確保等の効果が発揮される道路について無電柱化を検討します。

4-2. 今後の無電柱化の取り組み姿勢

今後の無電柱化は、防災、良好な景観の形成等の観点から、必要な道路において強力に推進していく必要があります。

「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われなければならない。（無電柱化法第2条）」の理念の下、市民と関係者の理解・協力を得て、無電柱化により神戸市の魅力あふれる美しいまちなみを取り戻し、安全・安心な暮らしを確保するよう無電柱化を推進することとします。

5. 無電柱化推進の実施計画

平成30年に策定された無電柱化法第7条に基づく、国の「無電柱化推進計画」を基本として、無電柱化を実施します。

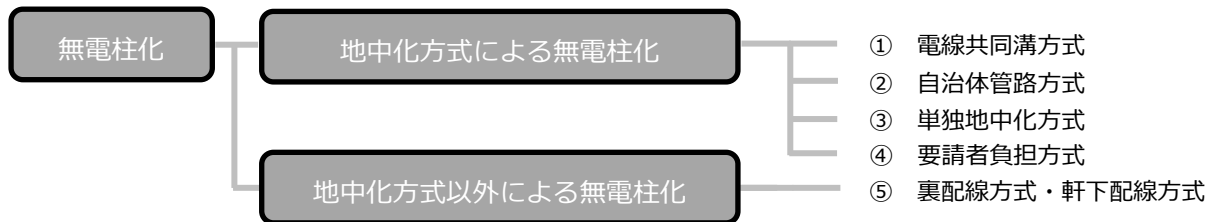
市の無電柱化推進の実施計画は、別に定めるものとし、実施計画には、計画期間、計画目標、整備箇所、工区及び整備延長等を記載します。

6. 無電柱化の推進に関する施策

6-1. 無電柱化事業の実施

(1) 無電柱化事業の手法

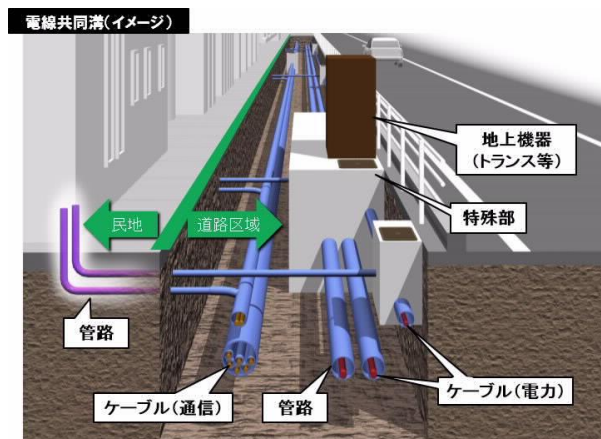
整備手法は、「地中化方式」と「地中化方式以外」に大別され、電線管理者や地域住民等との協議を踏まえ決定します。



○地中化方式

① 電線共同溝方式

道路管理者が管路を敷設する方式であり、第3期電線類地中化計画（平成7年～平成10年）より現在までの主となる無電柱化の手法です。構造は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管路を敷設しています。沿道建物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。管路等は道路附属物として道路管理者が管理するものです。



電線共同溝イメージ図（出典：国土交通省）

② 自治体管路方式

地方公共団体が管路を敷設する方式で、電線共同溝とほぼ同様の構造であり、管路等は道路占用物件として地方公共団体が管理するものです。

③ 単独地中化方式

電線管理者が地中化を行う方式で、構造は「神戸市道路占用許可基準要綱」に

基づいて道路の地下空間に敷設され、管路等は道路占用物件として電線管理者が管理するものです。

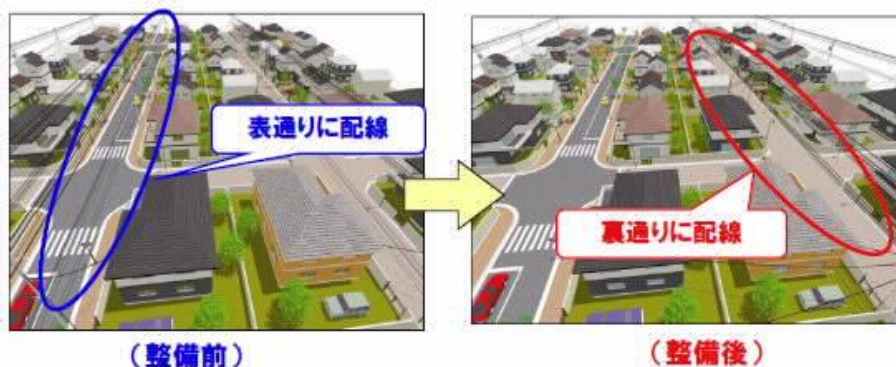
④ 要請者負担方式

道路管理者・電線管理者以外の要請者が地中化を行う方式で、構造は敷設箇所に対するそれぞれの基準に基づいて地下空間に敷設され、管路等は原則要請者が管理するものです。

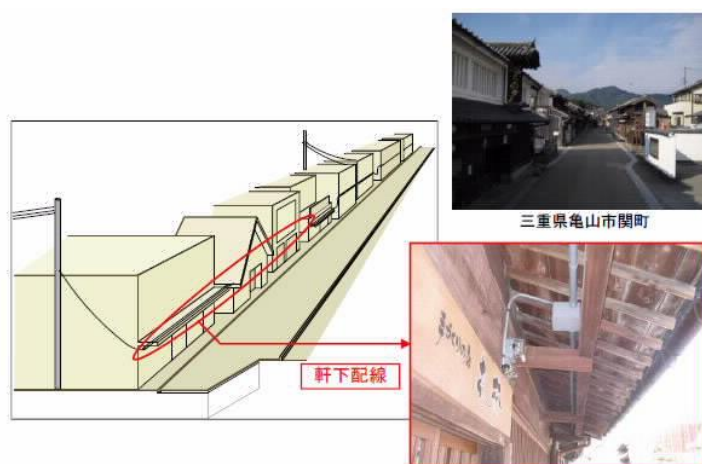
○地中化方式以外

⑤ 裏配線方式・軒下配線方式

裏配線方式は、無電柱化を行う通りの裏通り等に電線類を配置し、沿道建物への引き込みを裏通りから行い、無電柱化する方式です。軒下配線方式は、無電柱化を行う通りの脇道に電柱を配置し、そこから引き込む電線類を沿道建物の軒下または軒先に配置する方式です。



裏配線（出典：国土交通省）



軒下配線（出典：国土交通省）

上記の事業手法については整備箇所の道路状況等を踏まえ、適切な手法で整備を進めます。

加えて、地域住民や電線管理者の合意が得られる道路においては、低コストで無電柱化が実施可能な軒下配線方式や裏配線方式による整備も検討します。

(2) 費用負担・コスト縮減など

(1) の整備手法により無電柱化を実施する場合の費用は、整備実施主体の負担とします。

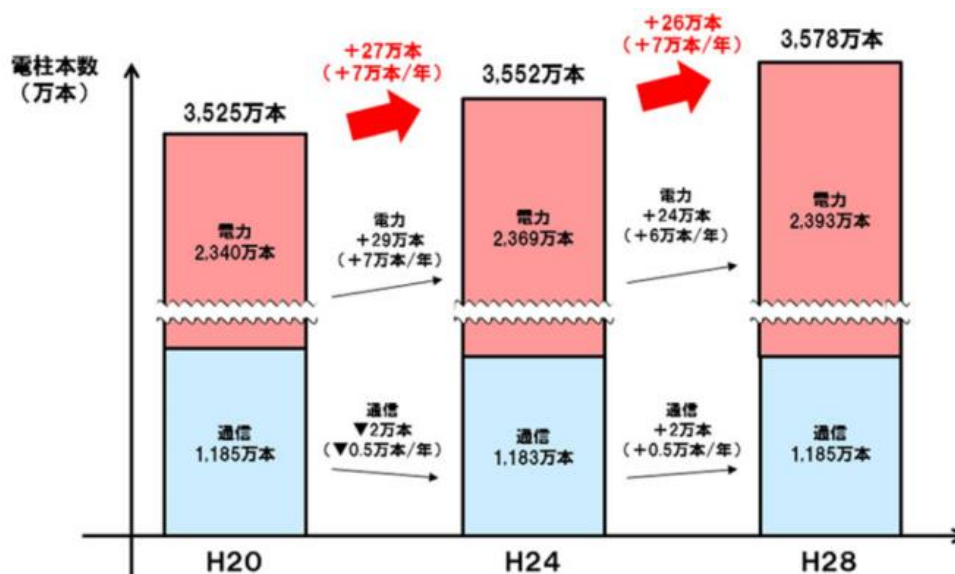
地中化方式による整備コスト縮減のため、電線管理者と連携し、低コスト手法の早急な実用化・普及を目指すとともに、これまでに引き続き、他事業との同時整備を検討します。

また、財政負担の平準化等を図るため、民間のノウハウや資金の活用並びに PFI 手法の研究を進めます。

6-2. 占用制度の運用

占用制度を適切に運用し、無電柱化を推進していきます。

国が、防災の観点から緊急輸送道路において実施している新設電柱の占用を制限する措置について、神戸市の緊急輸送道路においても実施を検討します。また、道路法施行規則改正等に伴う新設電柱にかかる占用制限措置などの占用に関する措置について具体的な手続きを検討します。



電柱の増加について (出典：国土交通省)

6-3.関係者間の連携強化

(1) 推進体制

国、交通管理者、道路管理者及び電線管理者等からなる「近畿地方ブロック無電柱化協議会」、「兵庫県無電柱化地方部会」を活用し、無電柱化対象区間の協議及び決定等無電柱化の推進に係る調整を行います。

さらに、無電柱化事業実施箇所において、低コスト手法や軒下配線・裏配線を含む事業手法の選択、地上機器の設置場所等に関して、地域の合意形成を円滑にするため必要に応じ地元関係者や道路管理者及び電線管理者等で構成される地元協議会等の設置を検討します。

(2) 工事の連携

地中化工事の実施において、同一箇所ガス・水道等地下埋設物の工事が予定されている場合、「神戸市道路掘削工事連絡協議会」等関係者による会議等を活用し、工期短縮のため工程等の調整を積極的に行います。

(3) 民地の活用

道路空間に余裕が無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公開空地等の民地の活用を検討します。

(4) 他事業との連携

無電柱化の実施に際し、官民連携事業（民間開発事業、区画整理事業、再開発事業等）、道路新設・改築事業等に併せた同時整備を総合的、計画的に実施するよう関係者との協議等を行います。

6-4.効率的な整備区間設定

無電柱化の実施に際し、無電柱化の整備効果がより早期に発揮できるよう、地中化工事完了後、速やかに電柱の撤去が可能となる整備区間の設定などの検討を行います。

7. 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

7-1.広報・啓発活動

無電柱化の重要性に関する市民の理解と関心を深め、無電柱化に対する市民の協力が得られるよう「無電柱化の日」を活かしたイベントを実施するなど、無電柱化に関する広報・啓発活動を積極的に行います。

また、無電柱化の実施状況・効果等について、市広報等を活用して周知し理解を広げ

ていきます。

7-2.無電柱化情報の共有

国等からの無電柱化に関する情報収集に努めるとともに、神戸市の取り組みについて国や他の地方公共団体との共有を図ります。