

横浜市無電柱化推進計画（原案）について

1 趣旨

無電柱化は、都市の防災力の向上、良好な都市景観の形成や観光振興、安全で快適な歩行空間の確保に寄与する重要な取組です。

平成 28 年 12 月に施行された「無電柱化の推進に関する法律」第 8 条に基づき、本市においても無電柱化を推進するため、基本方針、期間、無電柱化の推進に向けた施策等を定めた「横浜市無電柱化推進計画」を策定します。

「横浜市無電柱化推進計画（素案）」について、本年第 3 回市会定例会の常任委員会にてご報告したのちに公表し、10 月から市民意見の募集を実施しました。

いただいたご意見を踏まえ、原案をとりまとめましたので、ご報告します。

2 市民意見募集

（1）実施概要

実施期間 平成 30 年 10 月 9 日（火）から平成 30 年 11 月 9 日（金）まで

公表方法 各区役所窓口等での閲覧・配架、市ホームページへの掲載、
P R ボックス 41 箇所での配架（概要版）

提出方法 郵送、F A X、電子メール、担当課への持参

（2）いただいたご意見の件数と内訳

意見数 48 件（提出者数 41 名（37 名、4 団体））

①素案と同趣旨又は賛同したもの	21 件
②意見を反映したもの	2 件
③計画推進に対する意見や質問で、参考として取り扱うもの	24 件
④その他（計画との関係がみられないもの）	1 件

3 素案からの変更点

ご意見（要旨）	市の考え方
中華街など人が多く集まる地域の無電柱化は、景観の観点からだけでなく、防災の観点から優先的に取り組んでもらいたい。（2 件）	無電柱化が図られた際には、「都市の防災力の向上」、「良好な都市景観形成や観光振興」、「安全で快適な歩行空間の確保」に掲げたすべての効果の発現が期待でき、このため、最も相応しいと考えられる方針の中に位置づけて推進する旨の記述を追記。 （原案 p. 17）

4 主なご意見とご意見に対する市の考え方

	該当箇所	ご意見	分類	市の考え方
ア	計画全体	<u>無電柱化には大賛成です。いずれ市内全域が無電柱化すれば、災害対策・美しい景観の形成に役立つと思います。</u>	①賛同	無電柱化の推進に賛成するご意見として承ります。
イ	無電柱化の推進に関する基本的な方針	<u>避難先（学校・公園）周辺の道路は物を運ぶためにも各区で最重視すべきだと思います。</u>	③参考	<u>日常から多くの市民が来訪し、災害時には拠点として機能する施設を優先することとし、本計画では、区役所・土木事務所・消防署・警察署・災害拠点病院と第1次緊急輸送路等を結ぶアクセス路について無電柱化を推進することとしています。</u> いただいたご意見は、今後無電柱化を推進する上で参考にさせていただきます。
ウ	無電柱化の推進に向けた施策等	<u>今後、新しく電柱を建てないようになりたい。</u>	③参考	<u>本市では、道路法第37条に基づき、第1次緊急輸送路の全線と第2次緊急輸送路（環状3号線の一部及び環状4号線）等において新たな電柱の占用制限を行っています。</u> また、本計画では、緊急輸送路が新たに指定されたときや、その他道路への適用が可能なときは、速やかに同法に基づく占用制限を行うこととしています。

5 今後の予定

本委員会後、市民意見募集の実施結果を公表し、計画を確定します。

4 無電柱化の推進に向けた施策等

無電柱化の推進を図るため、以下の施策についても実施します。

○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）や市街地開発事業（土地区画整理事業や市街地再開発事業など）その他これに類する事業が実施される場合には、電線管理者はこれらの事業の状況を踏まえつつ、無電柱化を実施するものとします。またこれらの事業の事業者は、無電柱化を実施するよう電線管理者と調整するものとします。
- 電線管理者は、上記の場合において、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します。

○占用制限制度の適用

- 緊急輸送路が新たに指定されたときや、その他道路への適用が可能なときは、速やかに道路法第37条に基づく占用制限を行います。
- 第1次緊急輸送路等の道路法第37条に基づく占用制限を行った路線沿いでは、道路上への電柱の倒壊を防止する趣旨を踏まえ、原則として民地建柱も行わないものとします。
- 地下埋設物を設置するときは、占用調整により電線類の埋設スペースを確保します。

○関係者間の連携の強化

- 道路管理者や電線管理者が相互に連携し協力するとともに、地元の皆様のご理解とご協力を得ながら無電柱化を推進します。

○民間活力の導入

- 民間の技術・ノウハウや資金を活用するとともに、財政負担の平準化にも資するPFI手法の採用を検討します。

横浜市無電柱化推進計画（原案）

概要版

1 策定の背景と目的

無電柱化は、都市の防災力の向上、良好な都市景観の形成や観光振興、安全で快適な歩行空間の確保に寄与する重要な取組です。

平成28年12月に施行された「無電柱化の推進に関する法律」第8条に基づき、本市においても無電柱化を推進するため、基本方針、期間、無電柱化の推進に向けた施策等を定めた「横浜市無電柱化推進計画」を策定します。



阪神・淡路大震災(平成7(1995)年1月)



中区・山手本通り元町公園付近(平成25(2013)年度完成)

2 本市の無電柱化の状況

本市では、これまでの方針等に基づき、緊急輸送路を中心に無電柱化の整備を進めたことにより、市管理道路の第1次緊急輸送路の無電柱化率は約33%になっています。

また、無電柱化路線の環状形成を目指し優先的に整備を進めている環状2号線、山下本牧磯子線、鶴見溝ノ口線の3路線については、無電柱化率が約68%に達しています。

横浜市無電柱化推進計画（原案）【概要版】

平成30年12月

【問合せ先】

横浜市道路局企画課

〒231-0017 横浜市中区港町1-1

TEL: 045-671-2777 / FAX: 045-651-6527

【横浜市管理の道路における第1次緊急輸送路等^{※1}の無電柱化率（平成30(2018)年3月現在）】

区分	道路延長	無電柱化済み 道路延長	事業中 道路延長	未着手 道路延長	無電柱化率
第1次緊急輸送路	187km	62km	5km	120km	33%
うち3路線計	36km	25km	3km	9km	68%
環状2号線	25km	21km	1km	4km	81%
山下本牧磯子線	7km	3km	1km	3km	45%
鶴見溝ノ口線	3km	1km	1km	2km	19%
第2次緊急輸送路の一部 ^{※2}	13km	2km	0km	11km	12%
合計	200km	64km	5km	131km	32%

(数値は地図上からの測定値です。小数点以下を四捨五入しているため、合計値が合っていない場合があります。)

※1 第1次緊急輸送路等: 道路法第37条に基づく新設電柱の占用制限^{※3}を行った路線(第1次緊急輸送路+第2次緊急輸送路の一部^{※2})

※2 第2次緊急輸送路の一部: 環状3号線の一部および環状4号線

※3 道路法第37条に基づく新設電柱の占用制限: 道路法第37条に基づき、防災上の観点から重要な道路について、地震等の災害が発生した場合における緊急輸送路や避難路としての機能を確保するため、区域を指定して新たな電柱の占用制限を行っています。(平成29(2017)年4月1日施行)

3 無電柱化の推進に関する基本的な方針

方針1 都市の防災力の向上 ～ヨコハマを安全なまちに～

- 災害時の救援活動や応急復旧を速やかに展開できるよう、第1次緊急輸送路等（道路法第37条の占用制限路線）において無電柱化を推進します。
- 多くの市民が来訪し、災害時には拠点として機能する区役所・土木事務所・消防署・警察署・災害拠点病院と第1次緊急輸送路等を結ぶアクセス路について無電柱化を推進します。

今後10年の目標

完成目標

- 緊急輸送路の環状ネットワーク3路線（環状2号線、山下本牧磯子線、鶴見溝ノ口線）の完成
- 既に事業着手している緊急輸送路、区役所等へのアクセス路の完成

着手目標

- 第1次緊急輸送路等について、道路延長65kmを新規事業着手
- 未整備の区役所等へのアクセス路について新規事業着手

方針2 良好な都市景観形成や観光振興 ～ヨコハマを美しく魅力的なまちに～

- 良好な都市環境を形成し、横浜の魅力を高めるため、来訪者が集中する都心部において面的に無電柱化を推進します。
- 横浜の観光資源の魅力を高めるため、主要な観光地周辺、集客施設へのアクセスルートは無電柱化を推進します。

今後10年の目標

- 関内地区、横浜駅周辺の推進
 - 港の見える丘公園等の主要な観光地周辺、集客施設へのアクセスルートの推進
- ※無電柱化にあたっては、整備する路線や時期を定めた実施計画を別途策定します。

方針3 安全で快適な歩行空間の確保 ～ヨコハマを安心して暮らせるまちに～

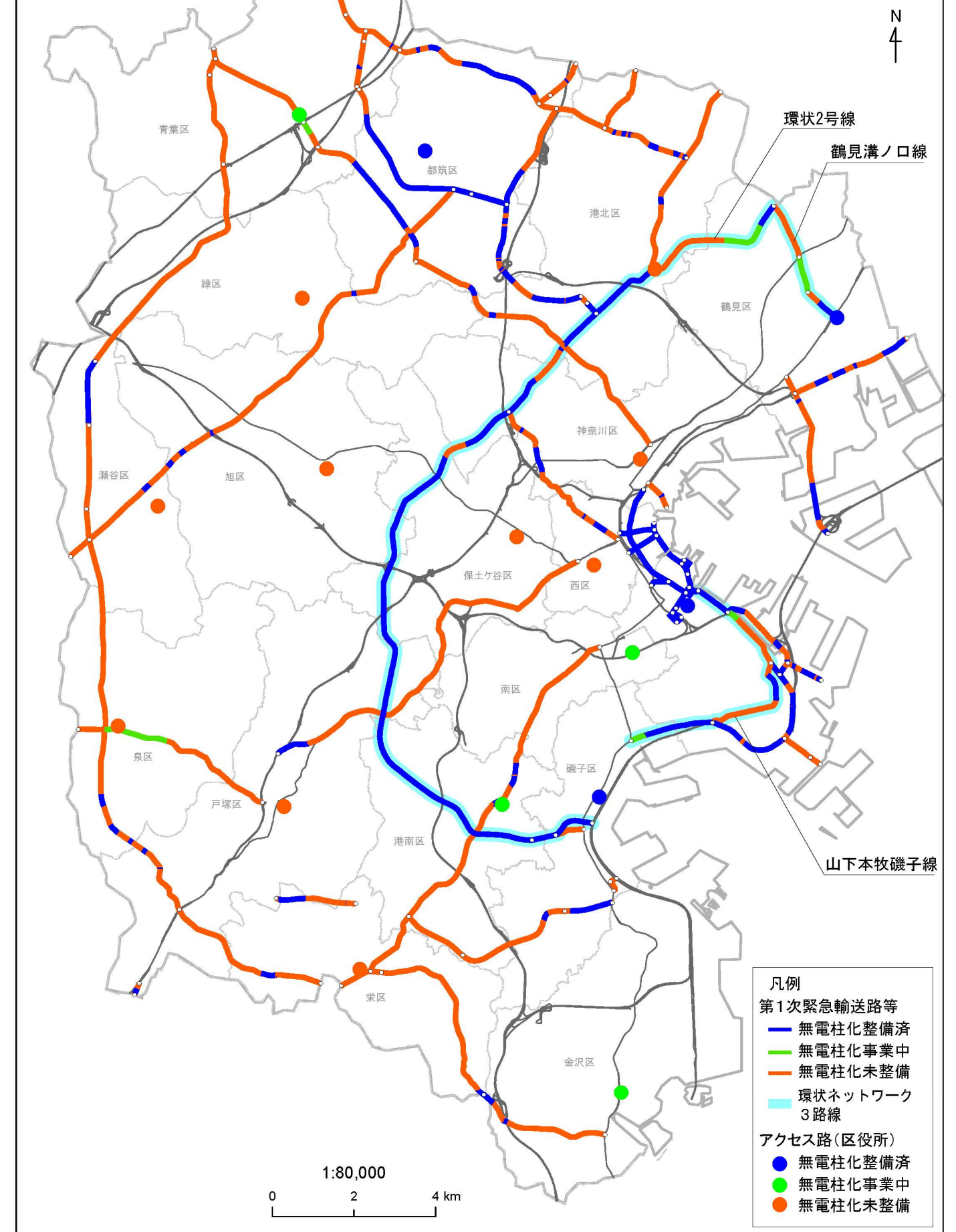
- 通学路や商店街など、特に安全で快適な歩行空間の確保が求められる箇所については、新たな技術・手法の実用化の状況を踏まえながら、道路幅員や地下埋設物の状況、地域の合意形成の状況を勘案し、無電柱化を推進します。

無電柱化が図られた際には、方針1から3に掲げたすべての効果の発現が期待できます。
例えば、方針2や3に位置づけた路線についても、方針1に掲げた防災力の向上が図られます。
このため、路線等は、当該路線等の性質上、最も相応しいと考えられる方針の中に位置づけます。

主な整備方針

- 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、様々な手法を活用しながら、電線管理者自らも無電柱化を進めるよう、電線管理者と調整します。また、コスト縮減を図るため、技術開発の進展を踏まえながら、低コスト手法を積極的に導入します。
- 歩道幅員が狭い道路については、従来の電線共同溝方式によらない小型ボックスを活用した埋設など新たな手法の実用化の状況を踏まえながら推進します。

第1次緊急輸送路等無電柱化状況図



横浜市無電柱化推進計画（原案）

平成 30 年 12 月

横浜市道路局

目 次

第1章 計画の目的と位置づけ

1. 計画策定の背景と目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・p.1
2. 計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・p.3

第2章 本市における無電柱化の状況

1. これまでの経緯・・・・・・・・・・・・・・・・・・p.4
2. 本市の無電柱化の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・p.5
3. 本市における無電柱化推進に向けた取り組み・・・・・・・・・・p.7

第3章 無電柱化の整備手法と課題

1. 無電柱化の整備手法・・・・・・・・・・・・・・・・・・p.11
2. 無電柱化の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・p.14

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.15
2. 整備方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・p.18

第5章 無電柱化の推進に向けた施策等・・・・・・・・・・p.19

巻末資料 第1次緊急輸送路等無電柱化状況図

第1章 計画の目的と位置づけ

1. 計画策定の背景と目的

阪神大震災など震災においては、倒壊した電柱や電線により道路の通行が阻害され、生活物資の輸送や緊急車両の通行に支障を与えました。また、電柱や張り巡らされた電線により景観が阻害され、歩道の狭い道路では電柱により歩行空間が阻害されています。こうしたことから、無電柱化は都市の防災力の向上、良好な都市景観形成や観光振興、安全で快適な歩行空間の確保の観点から重要な施策となっています。

【都市の防災力の向上の観点からの必要性】



阪神・淡路大震災(平成7(1995)年1月)



台風14号(平成15(2003)年9月)

(出典) 国土交通省 HP : <http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/>



<整備前>



<整備後>

山下本牧磯子線(西町地区)(平成29(2017)年度完成)

【良好な都市景観形成、安全で快適な歩行空間の確保の観点からの必要性】



＜整備前＞



＜整備後＞

中区・山手本通り元町公園付近（平成 25(2013)年度完成）



＜整備前＞



＜整備後＞

横浜中華街・中華街大通り（平成 17(2005)年度完成）

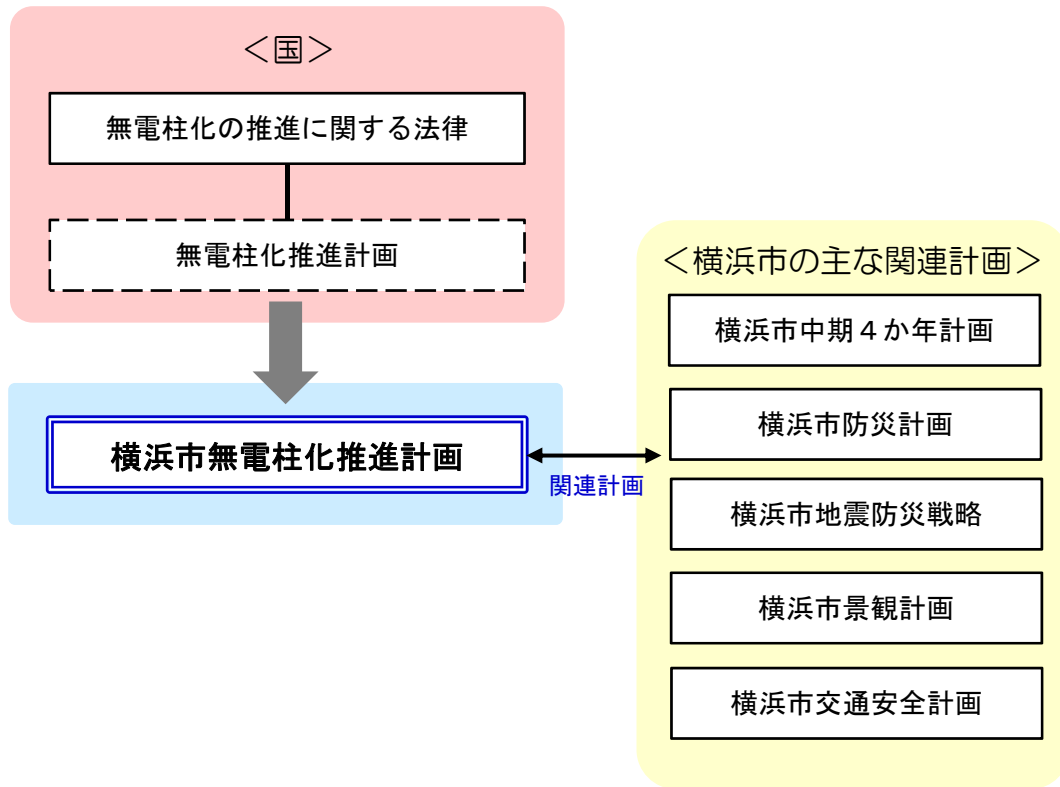
また、平成 27(2015)年 10 月には、無電柱化のより一層の推進を図ることを目的に、「無電柱化を推進する市区町村長の会」が設立されるなど、無電柱化を推進する社会的気運が高まっています。

こうした無電柱化の必要性や社会的気運の高まりを受け、平成 28(2016)年 12 月に「無電柱化の推進に関する法律」が施行されました。法律では、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義務付け（第 7 条）、都道府県や市町村には努力義務として位置付ける（第 8 条）など、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が示されています。国では法律第 7 条に規定する「無電柱化推進計画」を平成 30(2018)年 4 月に策定しました。

本市においては、特に首都直下地震や南海トラフ地震などの災害への備えや、国際都市横浜にふさわしい都市空間を形成し多くの観光客に訪れてもらうことを目的に、無電柱化の基本方針、期間、無電柱化の推進に向けた施策等を定めた「横浜市無電柱化推進計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、無電柱化の推進に関する法律第8条に規定する無電柱化推進計画です。



【横浜市無電柱化推進計画の位置づけ】

第2章 本市における無電柱化の状況

1. これまでの経緯

本市における電線類地中化事業は、昭和61(1986)年に国により策定された電線類地中化計画(第1期計画)に基づき本格的に実施され、単独地中化やキャブシステム方式等により、主に鶴見駅周辺、横浜駅周辺、関内駅周辺、新横浜駅周辺の整備が進められました。

平成7(1995)年に「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」の施行、同年に電線共同溝方式の積極的採用を位置付けた国による電線類地中化計画(第3期計画)により、電線共同溝方式による整備が主流となり、主に幹線道路や港北ニュータウン地区内の整備が進められました。

また、本市の取り組みとしては、平成17(2005)年度に「無電柱化に関する整備の考え方」、平成20(2008)年度に「横浜市無電柱化の推進に関する基本方針」を定め、整備する路線を選定しました。

さらに、平成24(2012)年度には「横浜市無電柱化整備計画に関する方針」を定め、「発災直後の応急対策に寄与」する路線、「区役所から最寄駅間のバリアフリー」の観点から整備する路線を選定し、整備を進めています。

【横浜市の主な無電柱化整備実績】

	本市での主な整備箇所
第1期計画 【昭和61年～平成2年】	・ 鶴見駅周辺、横浜駅周辺、関内駅周辺、新横浜駅周辺 ・ 鎌倉街道(上大岡駅)
第2期計画 【平成3年～平成6年】	・ 関内駅周辺、新横浜駅周辺 ・ 環状1号線
第3期計画 【平成7年～平成10年】	・ 新横浜駅周辺、港北ニュータウン内 ・ 環状1号線 ・ 山下本牧磯子線(本牧原) ・ 山下高砂線(中区・関外地区)
第4期計画 【平成11年～平成15年】	・ 環状2号線(菊名ほか) ・ 山下本牧磯子線(新山下、間門、根岸、東町) ・ 汐入豊岡線(潮田町ほか)
第5期計画 【平成16年～平成20年】	・ 山手本通り ・ 宮内新横浜線(新羽町、新吉田町)
無電柱化ガイドライン 【平成21年～】	・ 環状2号線(梶山・駒岡) ・ 山下本牧磯子線(西町、原町) ・ 鶴見溝ノ口線

2. 本市の無電柱化の状況

1に示す計画や方針に基づき、緊急輸送路を中心に無電柱化の整備を進めたことにより、市管理道路の第1次緊急輸送路の無電柱化率は約33%になっています。

また、平成24(2012)年度に策定した方針に基づき、無電柱化路線の環状形成を目指し優先的に整備を進めている環状2号線、山下本牧磯子線、鶴見溝ノ口線の3路線については、無電柱化率が約68%に達しています。

【横浜市管理の道路における第1次緊急輸送路等^{※1}の無電柱化率】

区分	道路延長	無電柱化済み 道路延長	事業中 道路延長	未着手 道路延長	無電柱化率
第1次緊急輸送路	187.1km	62.1km	4.8km	120.2km	33%
うち3路線計	35.9km	24.5km	2.6km	8.8km	68%
環状2号線	25.4km	20.6km	1.1km	3.7km	81%
山下本牧磯子線	7.3km	3.3km	0.7km	3.3km	45%
鶴見溝ノ口線	3.2km	0.6km	0.8km	1.8km	19%
第2次緊急輸送路の一部 ^{※2}	12.7km	1.5km	0.0km	11.2km	12%
合 計	199.8km	63.6km	4.8km	131.4km	32%

数値は地図上からの測定値（平成30(2018)年3月現在）

巻末資料：第1次緊急輸送路等無電柱化状況図参照

※1 第1次緊急輸送路等：道路法第37条に基づく新設電柱の占用制限（p.7参照）を行った路線
（第1次緊急輸送路＋第2次緊急輸送路の一部^{※2}）

※2 第2次緊急輸送路の一部：環状3号線の一部および環状4号線

また、横浜の都心部では、みなとみらい地区と新横浜駅周辺において、無電柱化の整備が進んでいます。

一方、横浜駅周辺と関内地区においては未整備区間が残っており、未整備区間は歩道幅員が狭い、或いは歩道がない区間が多くなっています。

【横浜の都心部における無電柱化率】

区分	道路延長	無電柱化道路延長	無電柱化率
都心部の市道			
横浜駅周辺 ※1	20.2 km	8.8 km	44%
みなとみらい地区 ※2	14.5 km	14.5 km	100%
関内地区 ※3	29.6 km	22.3 km	75%
新横浜駅周辺 ※4	13.3 km	12.3 km	93%

(数値は地図上からの測定値) (平成30(2018)年3月現在)

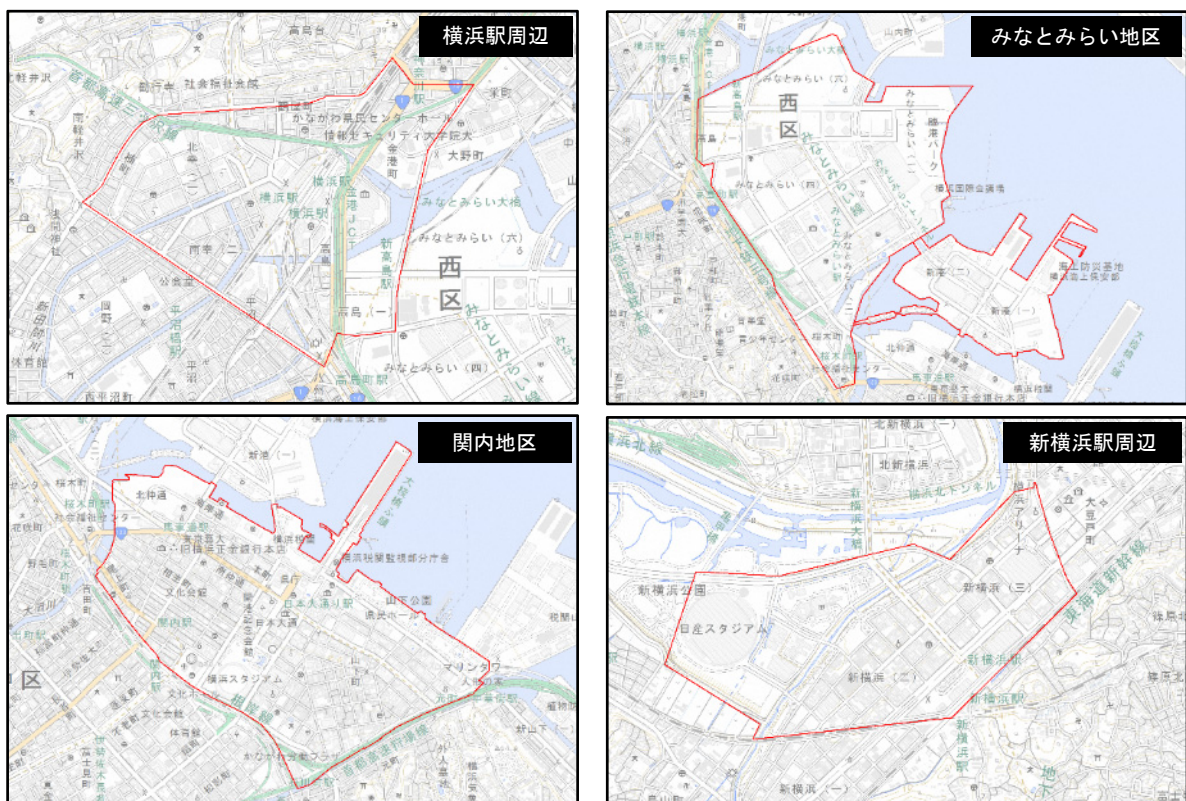
※1 環状1号線、栄本町線、山下長津田線で囲まれた範囲で算定

※2 みなとみらい21中央地区および新港地区都市景観協議地区の範囲で算定

※3 関内地区都市景観協議地区の範囲で算定

※4 日産スタジアムとJR 東海道新幹線、JR 横浜線、太尾新道に囲まれた範囲で算定

『都市景観協議地区: <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/keicho/keikan/list/>』



※上記地図は、国土地理院の地理院地図を使用しています。

3. 本市における無電柱化推進に向けた取り組み

本市では、無電柱化を推進するため、以下の取り組みを行っています。

■「道路法第37条に基づく緊急輸送路における新たな電柱の占用制限」

道路法第37条の改正（平成25(2013)年9月2日施行）に伴い、防災上の観点から重要な道路について、地震等の災害が発生した場合における緊急輸送路や避難路としての機能を確保するため、区域を指定して新たな電柱の占用制限を開始しました。

1. 対象区域（p.8 参照）

- (1) 第1次緊急輸送路の全線
- (2) 第2次緊急輸送路（環状3号線の一部及び環状4号線）
- (3) p.8 に示す事業中の都市計画道路

2. 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）

3. 施行日

平成29(2017)年4月1日

■「道路占用許可基準の改正による電線類の埋設深さの基準の緩和」

国においては、平成28(2016)年4月1日より電線類を浅く埋設するため「電線等の埋設に関する設置基準」を緩和しており、本市においても、国の基準を参考に道路占用許可基準を改正し、埋設深さを浅くすることで事業コストの削減を図ります。

1. 対象物件（右図の「歩道の例」上で赤色○印と青色○印で表記）

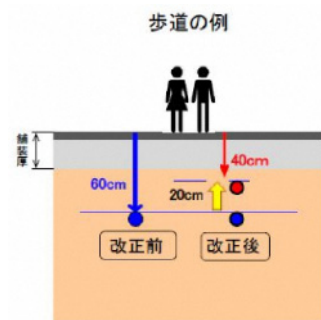
電線及び「電気事業」・「電気通信事業」の対象管路

2. 改正内容

埋設深さを従来に比べ「20cm」浅くできることとします

3. 施行日

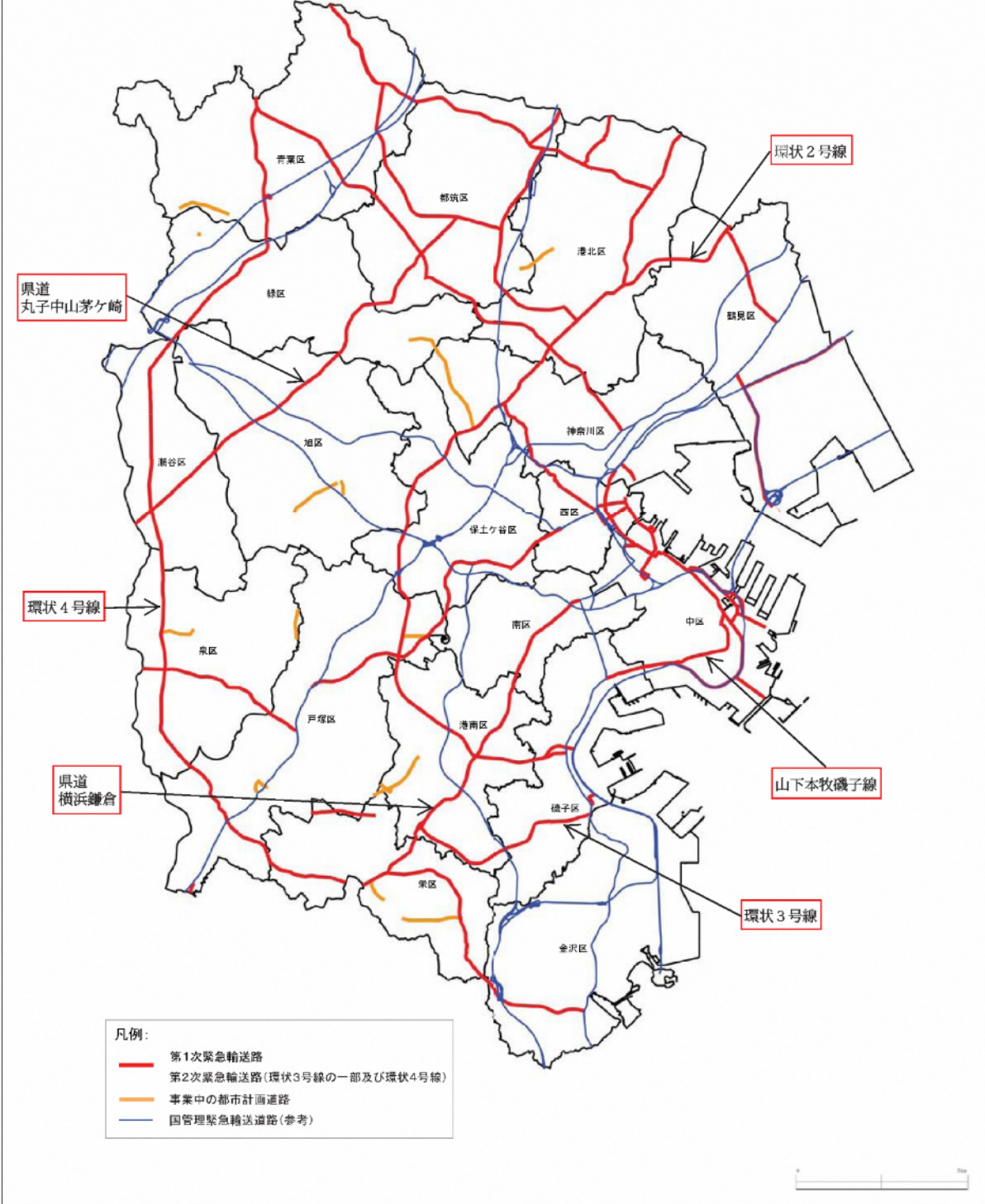
平成29(2017)年4月1日



＜参考＞ 道路法第37条第1項 抜粋（道路の占用の禁止又は制限区域等）

道路管理者は、（中略）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用を禁止し、又は制限することができる。

占用制限対象区域



■「道路占用許可基準による電柱、電線の占用制限」

道路占用許可基準（平成 29(2017)年4月1日最近改正）において、電柱、電線の占用制限を定めています。

道路占用許可基準

第2章 個別基準

第1節 法第32条第1項第1号に係る物件

1 電柱、電線等の占用

- (1) 電柱、電話柱、その他の柱類（街灯又は防犯灯用の柱を除く。）については、次の各号に掲げる道路に設けることはできない。また、有線音楽放送線を架設するための柱は設けることはできない。

ア 道路幅員 6.5メートル以下の道路及び歩道幅員 2.5メートル未満の歩道。ただし、昭和 54 年 3 月 11 日以前に認定された道路で、道路の構造上又は交通上やむを得ないと認められる場合は、この限りでない。

イ 別表 1 に定める路線の同表に定める区間

- (2) 電柱、電話柱については、法第 37 条第 1 項の規定に基づき告示された道路上の指定区域に設けることはできない。

- (3) 地上電線の占用については、次の各号に掲げるところによるものとする。

ア 地上電線の高さは、路面から 5メートル以上とすること。ただし、電柱等に共架する場合で、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれがないと認められるときは、4.5メートル以上、歩道を有する道路の歩道上においては、2.5メートル以上とすること。

イ 地上電線を既設電線に共架する場合においては、相互に、錯そうすることなく、保安上支障がない程度に接近していること。ただし、保安上支障がない場合において、技術上やむを得ないとき又は公益上やむを得ない事情があると認められるときは、この限りでない。

ウ 電線を橋りょうに取り付ける場合は、けたの両側又は両側の床版の下以外には設けないこと。

別表 1

路 線 名 (通 称)	区 間 (交 差 点 名 称)
一般国道133号	全区間 自：(開港資料館前) 至：(桜川橋北)
主要地方道市道山下本牧磯子線 (山下公園通り)	自：中区山下町1番地先(開港広場前) 至：中区山下町20番地先(山下橋)
市道関内本牧線	自：中区尾上町3丁目35番地先(尾上町) 至：中区元町5丁目190番地先(元町)
市道日本大通	全区間
市道伊勢佐木町第82号線 市道高島関内線	自：中区扇町2丁目4番の1地先(扇町1丁目) 至：中区花咲町1丁目48番の3地先(花咲町2丁目)
市道伊勢佐木町第207号線 市道伊勢佐木町第318号線 市道伊勢佐木町第326号線 市道伊勢佐木町第322号線 市道伊勢佐木町第397号線	自：中区長者町5丁目55番の2地先 (伊勢佐木長者町駅前) 至：中区弥生町4丁目44番地先(弥生町5丁目)
市道山下町第12号線	全区間
市道山下町第40号線 市道伊勢佐木町第325号線 市道伊勢佐木町第333号線	全区間
市道伊勢佐木町第319号線 市道伊勢佐木町第327号線 市道伊勢佐木町第401号線	自：南区高根町2丁目10番地先 至：南区永楽町2丁目26番地先(中消防署前)
市道伊勢佐木町通線	自：中区伊勢佐木町1丁目2番の1地先 (伊勢佐木町入口) 至：中区長者町7丁目94番地先(伊勢佐木町3丁目)
市道新港第44号線 市道新港第78号線	全区間
市道高島台第97号線 市道高島台第98号線	全区間 自：(鶴屋橋) 至：(北幸橋)
市道環状2号線	自：港北区新横浜1丁目14番の2地先(岸根) 至：鶴見区上末吉5丁目72番の6地先(上末吉)
市道磯子第245号線	全区間
市道蒔田第480号線	自：磯子区汐見台2丁目8番の2地先 至：磯子区汐見台1丁目3番の1地先(汐見台中学校前)

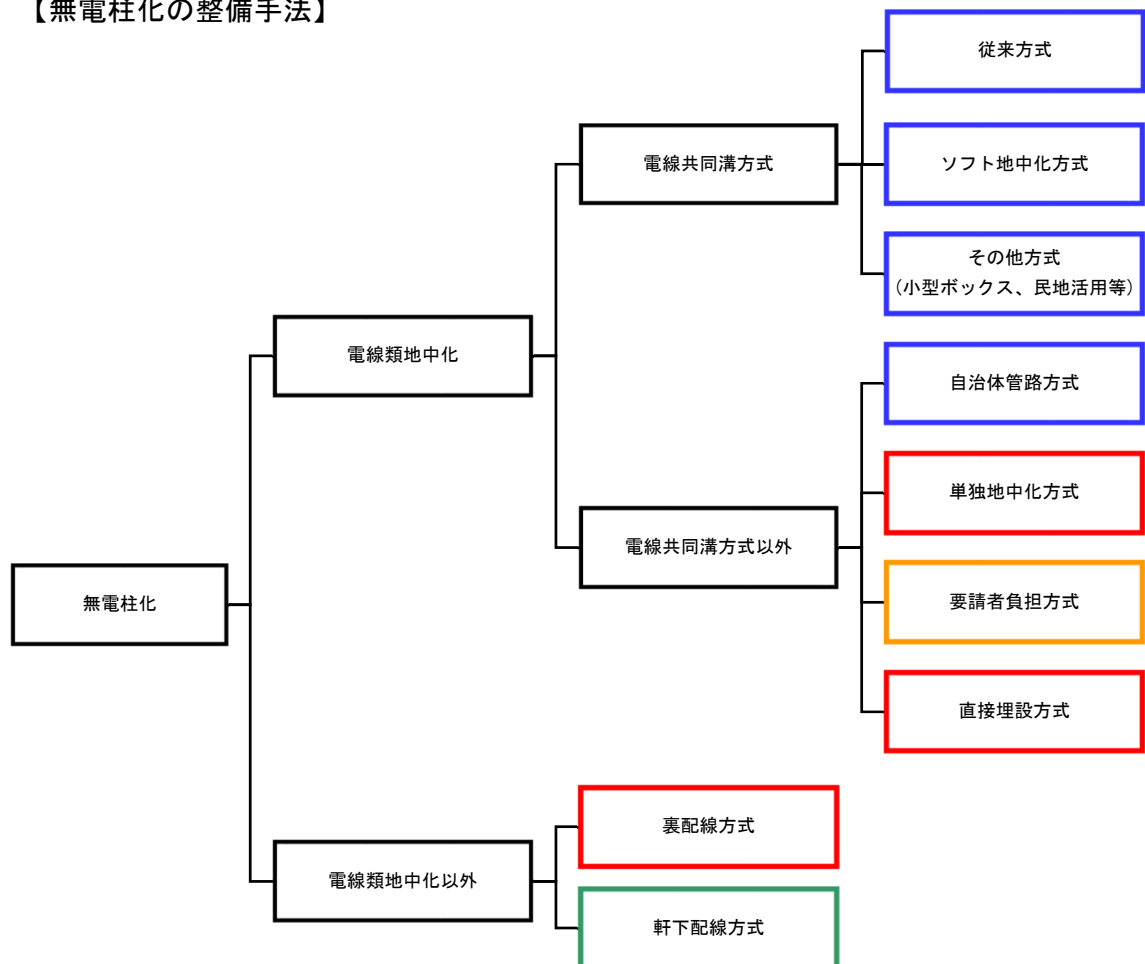
第3章 無電柱化の整備手法と課題

国、地方公共団体、電線管理者は法律に明記されたそれぞれの責務に基づき、適切な役割分担の下に無電柱化を推進します。道路管理者による電線共同溝方式等による整備を進めつつ、電線管理者においても様々な手法を活用しながら無電柱化を進める必要があります。

1. 無電柱化の整備手法

無電柱化には、『電線類地中化』と『電線類地中化以外』の整備手法があり、各手法には様々な方式があります。

【無電柱化の整備手法】



□ : 道路管理者と電線管理者で整備する方式

□ : 電線管理者が整備する方式

□ : 要請者(開発事業者等)が整備する方式

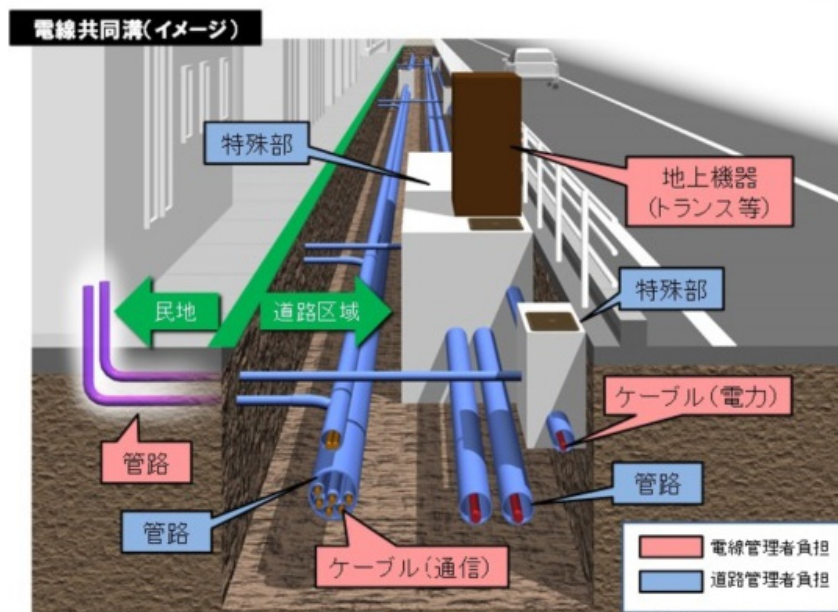
□ : 電線管理者と地権者で整備する方式

(1) 電線類地中化

①電線共同溝方式

電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線、地上機器を整備する方式です。

地上機器（トランス等）を設置しても有効幅員が2.0m以上確保できる歩道で整備するいわゆる従来方式の他、歩道が狭く地上機器を設置できない場合に、機器を街路灯等の柱の上に設置するソフト地中化方式などがあります。



（出展）国土交通省 HP：http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_19.html

②電線共同溝方式以外

主に電線管理者等が主体となって電線類を地中化する方式です。

自治体管路方式：管路設備を道路管理者が整備し、残りを電線管理者が整備する方式

単独地中化方式：電線管理者が整備する方式

要請者負担方式：要請者が整備する方式

直接埋設方式：電線管理者がケーブルを管路に収容せずに直接埋設する方式

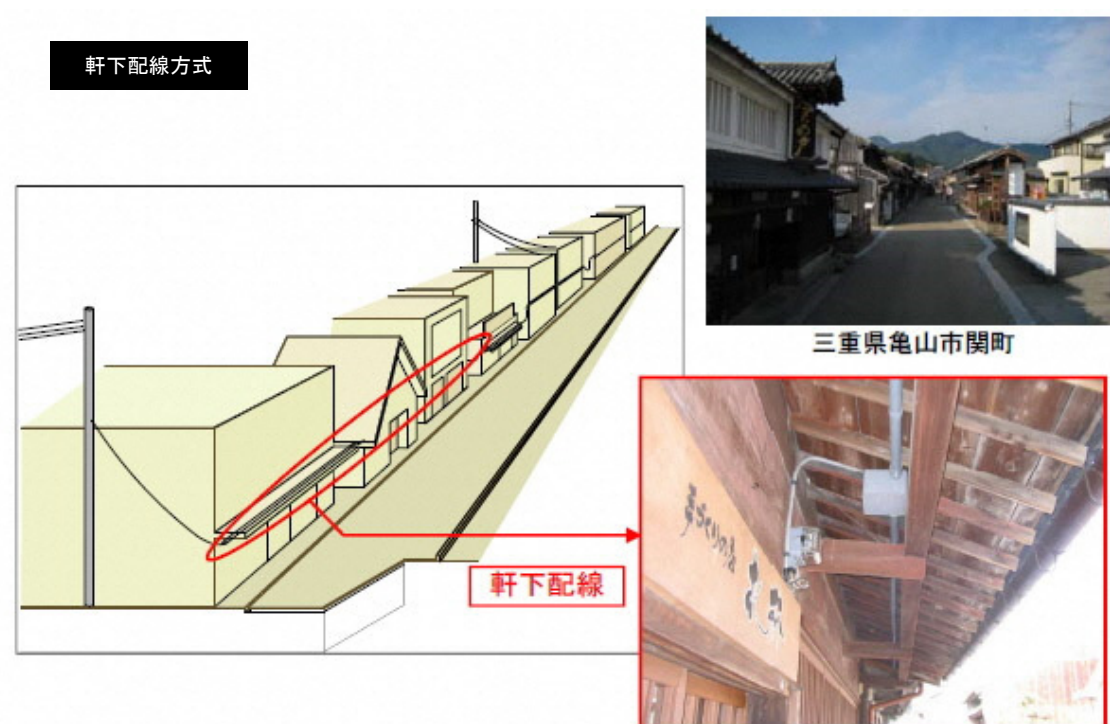
(2) 電線類地中化以外

①裏配線方式

主要な表通りを無電柱化するため、裏通り等に電線類を配線し、裏通りから需要家への引込みを行う方式です。

②軒下配線方式

無電柱化する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方式です。



(出典) 国土交通省 HP : <http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/>

2. 無電柱化の課題

(1) 無電柱化は長い整備期間を要すること

無電柱化事業は長い期間を要します。道路の地下空間において、水道、下水道やガスなどの管路がすでに埋設されていますので、それらの占用企業者との調整、既設埋設物の移設、その後、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。一般的に、事業着手から完成までにおよそ7～10年程度かかり、長い期間を要しますので、沿道の皆様のご理解とご協力が必要です。

【電線共同溝方式の標準的な整備スケジュール】

一般的に、整備期間はおよそ7～10年程度、それぞれの工程で1～2年程度かかります。

- ①測量・予備設計
- ②詳細設計・試掘
- ③既設埋設物の移設工事（各企業工事）
- ④電線共同溝本体工事
- ⑤引込・連系管工事・ケーブル入線（各企業工事）
- ⑥電柱・電線の撤去（各企業工事）、舗装復旧工事

(2) 無電柱化は整備費用が高いこと

無電柱化の整備には多額の費用がかかります。国土交通省では、電線共同溝方式の整備費として、施設延長1kmあたり約5.3億円と示しています。

コスト縮減を図るため、技術開発の進展を踏まえながら、低コスト手法を積極的に導入していくことが必要です。

【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) 狭い道路では無電柱化に必要な空間の確保が困難なこと

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）を設置する場所の確保が困難なため、道路に隣接する公共用地や民地に確保する必要があります。また道路の地下空間においても、すでに設置されている地下埋設物の状況によっては、電線類を収納するスペースの確保が困難です。

このため、沿道の皆様のご理解とご協力や、地上機器のコンパクト化、小型ボックスを活用した埋設など新たな手法の実用化などが必要です。

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、平成24(2012)年度に策定した「横浜市無電柱化整備計画に関する方針」に基づき、緊急輸送道路を中心に無電柱化を行ってきました。

今後は、法律の基本理念のもと、市民と関係者のご理解とご協力を得ながら、横浜市の防災力を高め、魅力あふれる美しいまちなみを形成し、安全で快適な交通を確保していくよう無電柱化を推進します。

また、道路事業（都市計画道路等の新設及び改築）等の際には無電柱化を図るとともに、道路事業が完了している路線についても、以下の方針のもと、無電柱化を推進します。

さらに、以下の方針を実現するため、計画期間を10年とし、今後10年（平成30(2018)年度～平成39(2027)年度）で取り組む目標を設定します。

なお、本計画を着実に推進していくため、事業の進捗状況を適切に管理していくとともに、無電柱化の整備状況や新たな手法の実用化、国の無電柱化に関する計画等の動向を踏まえつつ、本市の無電柱化推進計画を5年程度を目途に適宜見直しを検討します。

方針1 都市の防災力の向上 ～ヨコハマを安全なまちに～

- 災害時の救援活動や応急復旧を速やかに展開できるよう、第1次緊急輸送路等（道路法第37条の占用制限路線）において無電柱化を推進します。
- 多くの市民が来訪し、災害時には拠点として機能する区役所・土木事務所・消防署・警察署・災害拠点病院と第1次緊急輸送路等を結ぶアクセス路について無電柱化を推進します。

今後10年の目標

① 完成目標

- 緊急輸送路の環状ネットワーク3路線（環状2号線、山下本牧磯子線、鶴見溝ノ口線）の完成
- 既に事業着手している緊急輸送路、区役所等へのアクセス路の完成
【環状ネットワーク3路線の無電柱化完成済み：68%→100%】
【第1次緊急輸送路の無電柱化完成済み：33%→40%】

② 着手目標

- 第1次緊急輸送路等について、道路延長65kmを新規事業着手
- 未整備の区役所等へのアクセス路について新規事業着手

道路幅員が狭く、無電柱化が困難な区間については、新たな手法の実用化の状況を踏まえながら推進します。

<参考> 区役所等へのアクセス路の事業状況

平成30(2018)年3月現在、事業中の路線は以下の通りです。

○南区

- ・区役所へのアクセス路
- ・土木事務所へのアクセス路
- ・消防署へのアクセス路

○港南区

- ・区役所へのアクセス路
- ・消防署へのアクセス路

○青葉区

- ・区役所へのアクセス路
- ・土木事務所へのアクセス路
- ・警察署へのアクセス路
- ・消防署へのアクセス路

○金沢区

- ・区役所へのアクセス路

※1 アクセス路は、横浜市防災計画に定める「災害時重要拠点アクセス路」を参考としていますが、無電柱化の整備にあたっては、周辺の道路状況をみながら、整備する路線を選定します。

※2 各施設へのアクセス路は他施設と重複している区間もあります。

方針2 良好な都市景観形成や観光振興 ～ヨコハマを美しく魅力的なまちに～

- 良好な都市環境を形成し、横浜の魅力を高めるため、来訪者が集中する都心部において面的に無電柱化を推進します。
- 横浜の観光資源の魅力を高めるため、主要な観光地周辺、集客施設へのアクセスルートの無電柱化を推進します。

今後10年の目標

- 関内地区の推進
- 横浜駅周辺の推進
- 港の見える丘公園等の主要な観光地周辺、集客施設へのアクセスルートの推進

無電柱化にあたっては、市街地開発事業等の状況を踏まえ、整備する路線や時期を定めた実施計画を別途策定します。

道路幅員が狭く、無電柱化が困難な区間については、新たな手法の実用化の状況を踏まえながら推進します。

方針3 安全で快適な歩行空間の確保 ～ヨコハマを安心して暮らせるまちに～

- 通学路や商店街など、特に安全で快適な歩行空間の確保が求められる箇所については、新たな技術・手法の実用化の状況を踏まえながら、道路幅員や地下埋設物の状況、地域の合意形成の状況を勘案し、無電柱化を推進します。

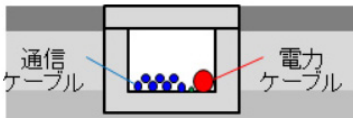
無電柱化が図られた際には、方針1から3に掲げたすべての効果の発現が期待できます。例えば、方針2や3に位置づけた路線についても、方針1に掲げた防災力の向上が図られます。このため、路線等は、当該路線等の性質上、最も相応しいと考えられる方針の中に位置づけます。

2. 整備方針

第3章1に示すように、無電柱化の整備手法には様々な手法があり、道路条件や沿道状況に合わせて、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。

- 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、様々な手法を活用しながら、電線管理者自らも無電柱化を進めるよう、電線管理者と調整します。また、コスト縮減を図るため、技術開発の進展を踏まえながら、低コスト手法を積極的に導入します。
- 沿道が開発されていない区間や需要変動が小さい区間については、単独地中化や直接埋設方式など、電線管理者による整備手法を採用するものとし、電線管理者自らが無電柱化を進めるよう協力要請・働きかけを行います。
- 歩道幅員が狭い道路については、従来の電線共同溝方式によらない小型ボックスを活用した埋設など新たな手法の実用化の状況を踏まえながら推進します。
- 埋設物が多く電線の地中化が困難な場合については、地中化以外の手法や新たな手法の実用化の状況を踏まえながら推進します。

〈参考〉低コスト手法

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 	小型化したボックス内にケーブルを埋設  	ケーブルを地中に直接埋設 

(出典) 国土交通省 HP : http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_17.html

第5章 無電柱化の推進に向けた施策等

無電柱化の推進を図るため、以下の施策についても実施します。

○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）や市街地開発事業（土地区画整理事業や市街地再開発事業など）その他これに類する事業が実施される場合には、電線管理者はこれらの事業の状況を踏まえつつ、無電柱化を実施するものとします。またこれらの事業の事業者は、無電柱化を実施するよう電線管理者と調整するものとします。
- 電線管理者は、上記の場合において、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します。

○占用制限制度の適用

- 緊急輸送路が新たに指定されたときや、その他道路への適用が可能なときは、速やかに道路法第37条に基づく占用制限を行います。
- 第1次緊急輸送路等の道路法第37条に基づく占用制限を行った路線沿いでは、道路上への電柱の倒壊を防止する趣旨を踏まえ、原則として民地建柱も行わないものとします。
- 地下埋設物を設置するときは、占用調整により電線類の埋設スペースを確保します。

○関係者間の連携の強化

- 道路管理者や電線管理者が相互に連携し協力するとともに、地元の皆様のご理解とご協力を得ながら無電柱化を推進します。

○民間活力の導入

- 民間の技術・ノウハウや資金を活用するとともに、財政負担の平準化にも資するPFI手法の採用を検討します。

第1次緊急輸送路等無電柱化状況図

N
4

環状2号線

鶴見溝ノ口線

山下本牧磯子線

凡例

第1次緊急輸送路等

- 無電柱化整備済
- 無電柱化事業中
- 無電柱化未整備
- 環状ネットワーク
3路線

アクセス路(区役所)

- 無電柱化整備済
- 無電柱化事業中
- 無電柱化未整備

1:80,000

0 2 4 km

青葉区

都筑区

港北区

緑区

鶴見区

神奈川区

瀬谷区

旭区

保土ヶ谷区

西区

南区

泉区

戸塚区

磯子区

港南区

栄区

金沢区