

第3章

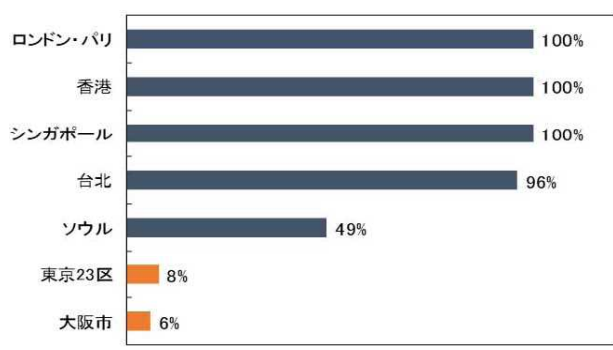
群馬県における無電柱化の現状

1. 群馬県の無電柱化状況

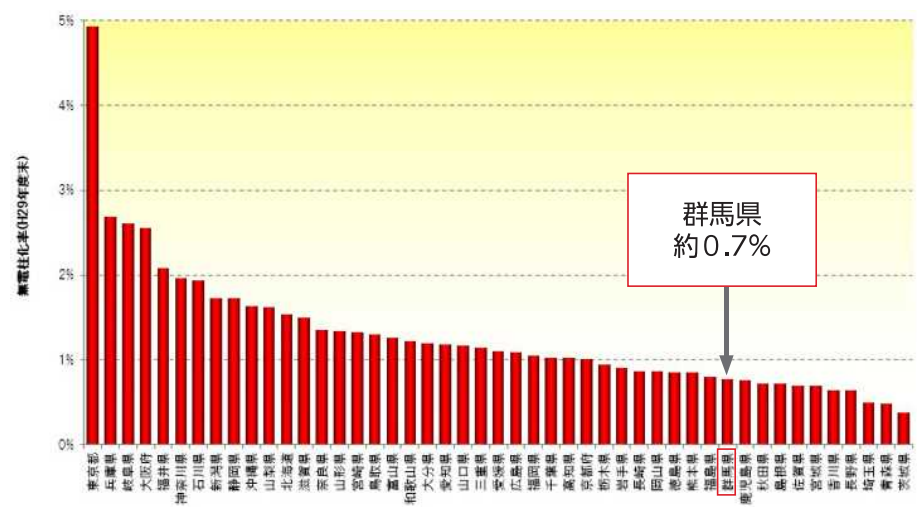
我が国の無電柱化は、昭和61年度(1986年度)から進められ、主に大都市中心部における幹線道路等の無電柱化が進められてきました。しかしながら、無電柱化がほぼ完了している欧米やアジア主要都市に対し、日本では最も進んでいる東京23区でも無電柱化率は約8%に留まっています。

その中で、本県でも緊急輸送道路や主要駅周辺等で無電柱化を進めてきましたが、年間の整備量は、3km程度に留まっているほか、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)、無電柱化の整備延長で見ると全体の約0.3%(整備延長約98km)程度と、本県の無電柱化は大きく立ち遅れているのが現状です。

【欧米主要都市と日本の都市の無電柱化の現状】



- ※ 1 ロンドン、パリは海外電力調査会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)
- ※ 2 香港は国際建設技術協会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)
- ※ 3 台北は国土交通省調べによる2013年の状況(道路延長ベース)
- ※ 4 シンガポールは海外電気事業統計による1998年の状況(ケーブル延長ベース)
- ※ 5 ソウルは国土交通省調べによる2011年の状況(ケーブル延長ベース)
- ※ 6 ジャカルタは国土交通省調べによる2014年の状況(道路延長ベース)
- ※ 7 日本は国土交通省調べによる2016年度末の状況(道路延長ベース)



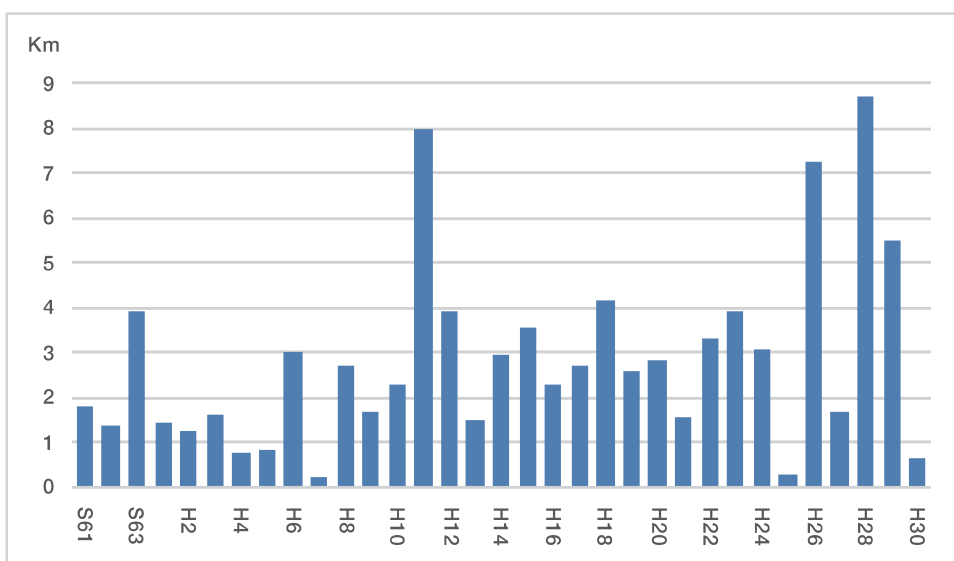
※ 全道路(高速自動車国道および高速道路会社管理道路を除く)のうち、電柱、電線類のない延長の割合(H29年度末)で各道路管理者より聞き取りをしたもの 出展:国土交通省HPより

【群馬県における無電柱化の整備状況(H31.3時点)】

区分	管理道路延長	無電柱化整備道路延長※	無電柱化率
群馬県全体	34,974.8 km	98.3 km	0.3%
うち国管理	204.4 km	23.8 km	11.6%
うち県管理	3,350.6 km	42.9 km	1.3%
うち市町村管理	31,419.8 km	31.6 km	0.1%

※無電柱化整備道路延長：地中化もしくは裏配線により無電柱化整備の事業を行った道路延長

【群馬県において無電柱化された道路の延長推移】



【群馬県における無電柱化の整備事例】

<整備前>



<整備後>



< 館林市緑町 県道7号佐野行田線 >

2. 群馬県における無電柱化に関する課題

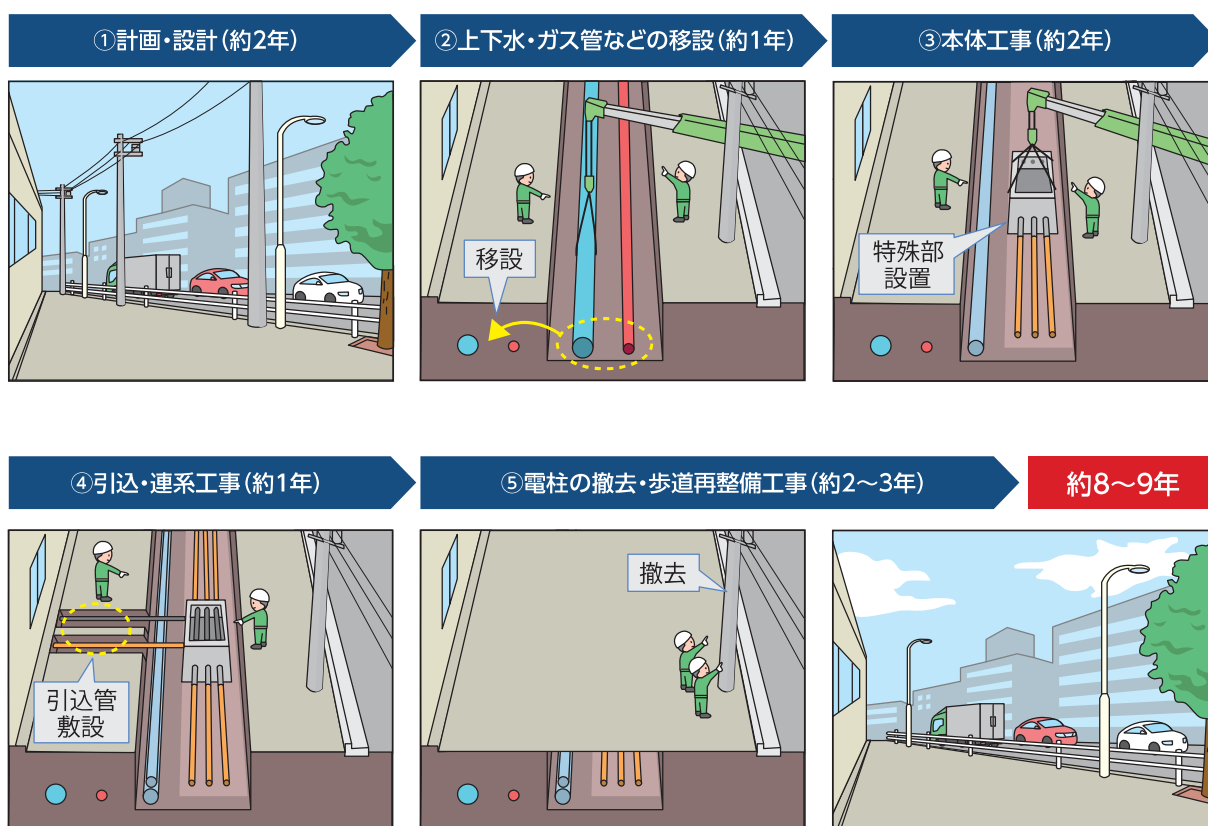
(1) 無電柱化整備における課題

① 無電柱化事業への沿道住民の理解

群馬県におけるこれまでの整備実績から、無電柱化事業の主な整備方式である電線共同溝方式による整備では、1工区(約0.7km)当りおよそ8～9年程度かかる傾向にあり、そのうち工事にかかる期間はおおよそ6～7年程度と、完了までには非常に長い期間がかかります。

そのため、長期的な工事に関する沿道住民の理解と協力が不可欠であり、特に店舗等がある場合には、工事の時間帯の調整などが必要となり、さらに工事期間を要します。

【電線共同溝方式による無電柱化事業の流れ】

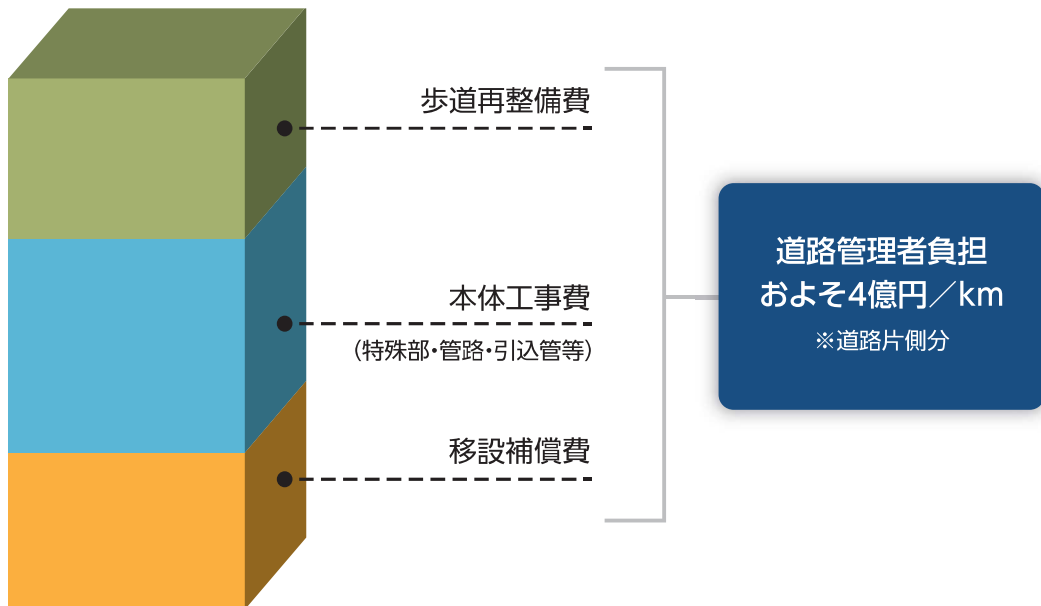
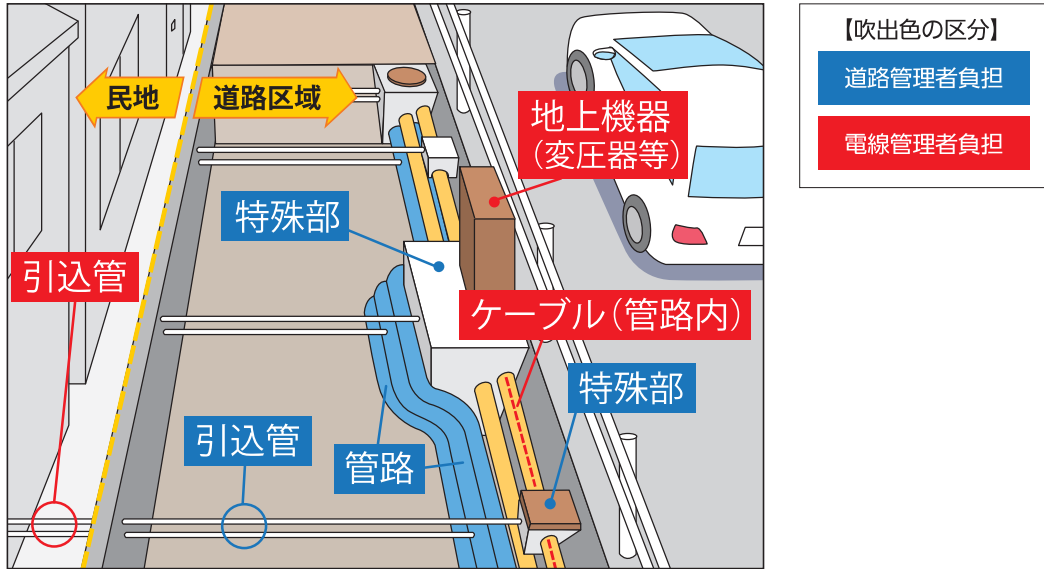


② 高い整備費用

無電柱化事業の主な整備方式となっている電線共同溝の整備には、群馬県におけるこれまでの整備実績から、無電柱化と合わせたバリアフリー整備等の歩道再整備事業を含めておよそ片側4億円/km(道路管理者負担のみ)と多額の費用がかかっています。

また、一般的に電線共同溝の施設延長1km当たりの電線管理者負担は1.8億円(国土交通省調べ)を要すとされており、無電柱化が進まない要因の一つとして、整備費用が高いことが挙げられます。

【電線共同溝整備における事業費負担】



③ 地上機器設置場所に関する合意形成

電線共同溝方式による整備においては、電気事業者の道路占用物として地上機器を設置する必要があり、歩道幅員が広い道路においては歩道上に地上機器の設置を行います。

一方で、歩道が無い道路や歩道幅員が狭い生活道路などでは、道路区域内で地上機器を設置することが困難なため、道路区域外の公共用地(学校や公園等)や民地における空きスペースを活用する必要があり、地上機器の設置場所に関する合意を得る必要があります。



歩道内での地上機器設置が困難なため用地買収を進めている道路
(重要伝統的建造物群保存地区：桐生市桐生新町)

(2)防災における課題

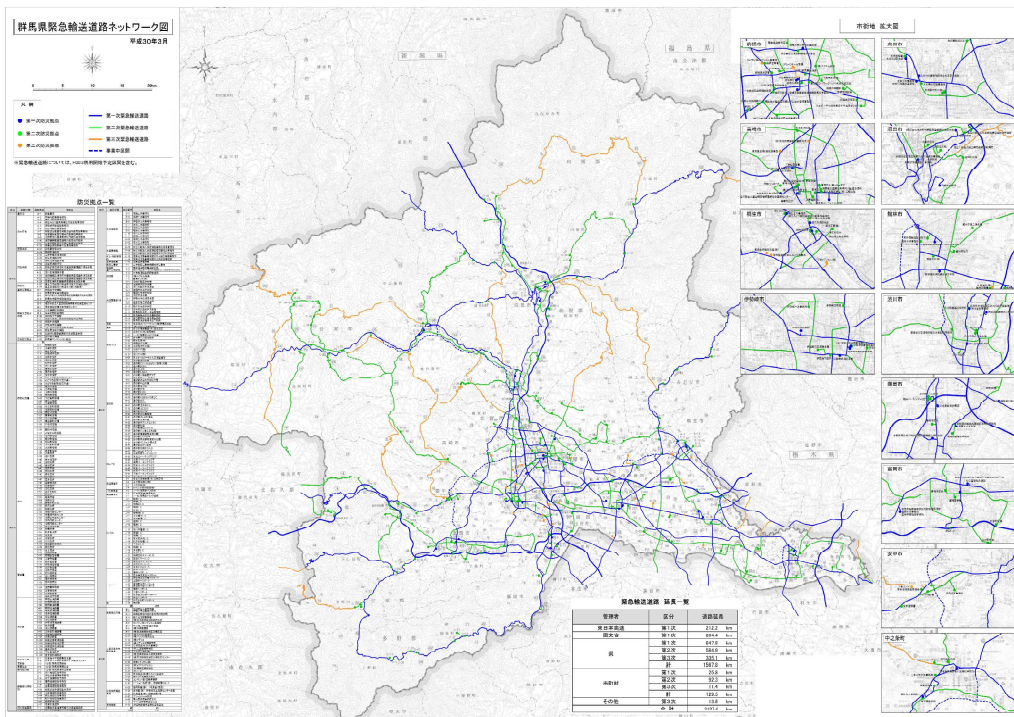
①緊急輸送道路ネットワークの見直しに合わせた無電柱化の推進

群馬県の「7つの交通軸構想」による東毛広域幹線道路や上武道路など県内の主要な道路の開通や防災拠点の変更に合わせて、群馬県では平成29年度に20年ぶりの緊急輸送道路の見直しを行いました。

新たな緊急輸送道路ネットワークによる無電柱化計画を検討する必要があります。



【群馬県の7つの交通軸構想】



②交差点部を含めた無電柱化の連続性確保

無電柱化を行った路線の交差点部において、信号配線や道路を横断する電線が残り、無電柱化の連続性が確保されていない箇所が存在します。

交差点部を含めた防災機能の連続性確保の観点から、無電柱化を進めていく必要があります。



無電柱化された路線の交差点部
において横断線が残っている状況



交差点部の上空横断線を無くした事例
国道122号

③新設道路における電柱の建柱対策

これから整備する新設道路においては、防災機能確保の観点から、電柱を建てないで整備できる方法を講じる必要があります。



新設BPIにおける電柱占用状況
県道25号 高崎渋川線



新設BPで電柱占用が無い状態
国道122号

(3)安全・円滑な交通確保における課題

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。

(整備前)



(整備後)



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・観光振興における課題

電柱や電線が、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。

また主要な観光地周辺における無電柱化も進んでおらず、世界文化遺産の富岡製糸場周辺ですら無電柱化されていないのが現状です。



電柱や電線による妙義山の風景の妨げ
県道47号 下仁田安中倉淵線



世界文化遺産である富岡製糸場前の
電柱や電線の状況