

京都府無電柱化推進計画（中間案）

京都府

目次

| | | |
|-----|----------------------------------|----|
| 1 | はじめに..... | 1 |
| 2 | 無電柱化の推進に関する基本的な方針..... | 2 |
| 2-1 | 無電柱化の目的..... | 2 |
| (1) | 防災対策..... | 2 |
| (2) | 安全・円滑な交通確保..... | 2 |
| (3) | 景観形成・観光振興..... | 2 |
| 2-2 | 京都府管理道路における無電柱化の現状..... | 3 |
| 2-3 | 国の無電柱化の動向..... | 4 |
| 2-4 | 今後の無電柱化の進め方..... | 5 |
| (1) | 基本的な考え方..... | 5 |
| (2) | 優先的に無電柱化を推進する道路..... | 6 |
| 3 | 無電柱化推進計画の期間..... | 12 |
| 4 | 無電柱化の推進に関する目標..... | 12 |
| 4-1 | 目標期間..... | 12 |
| 4-2 | 取組内容..... | 12 |
| (1) | 無電柱化の整備..... | 12 |
| (2) | 占用制限..... | 12 |
| 5 | 無電柱化の推進に関して総合的かつ計画的に講ずべき施策..... | 13 |
| 5-1 | 整備手法..... | 13 |
| (1) | 地中化による無電柱化..... | 13 |
| (2) | 地中化によらない無電柱化..... | 15 |
| 5-2 | 占用制度の運用..... | 16 |
| (1) | 占用制限制度の適用..... | 16 |
| (2) | 占用料の減額措置..... | 16 |
| 5-3 | まちづくりとの連携..... | 16 |
| 5-4 | 関係者間の連携の強化..... | 16 |
| 6 | 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..... | 17 |
| 6-1 | 広報・啓発活動..... | 17 |
| 6-2 | 無電柱化情報の共有..... | 17 |

1 はじめに

近年、災害の激甚化・頻発化、高齢者・身障者の増加、訪日外国人を始めとする観光需要の増加等の情勢の変化により、無電柱化の必要性が増していることから、「無電柱化の推進に関する法律（以下「無電柱化法」という。）」が平成 28 年に公布・施行された。

無電柱化法第 8 条では、国が策定する無電柱化推進計画（以下「国推進計画」という。）を基本とし、都道府県の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画を定めるよう努めることとされている。

京都府では、昭和 61 年度策定の電線類地中化 5 箇年計画から現在に至るまで、世界遺産等の周辺における良好な景観形成や区画整理などのまちづくりと合わせた良好な都市環境の形成のため、キャブシステム、電線共同溝及び共同溝等の整備による無電柱化に取り組んできた。

本計画は、無電柱化法第 8 条に基づき、京都府管理道路において、無電柱化を総合的・計画的に推進することを目的に、優先的に無電柱化する道路や無電柱化推進に向けた施策等を定めるものである。

2 無電柱化の推進に関する基本的な方針

2-1 無電柱化の目的

(1) 防災対策

台風や地震などの災害により電柱が倒壊した場合に、道路が閉塞され緊急車両等の通行に支障を与えないように、電線の地中化等による無電柱化によって、防災機能の向上を図る。

[平成 30 年台風第 21 号 (京都広河原美山線)]



[東日本大震災]



国土交通省 HP より

(2) 安全・円滑な交通確保

電柱が歩行者・自転車・車椅子の通行の阻害となる箇所において、歩道を広く使え、ベビーカーや車いすの人など誰もが安全で利用しやすくなるように、電線の地中化等による無電柱化によって、歩行空間のバリアフリー化を図る。

[電柱の撤去により幅の広い歩道を整備 (イメージ)]



〈整備前〉



〈整備後イメージ〉

国土交通省 HP より

(3) 景観形成・観光振興

地域の良好な景観を阻害している電線については、地中化等による無電柱化によって、美しい街並み等の良好な景観を形成する。

[宇治橋通り]



〈整備前〉



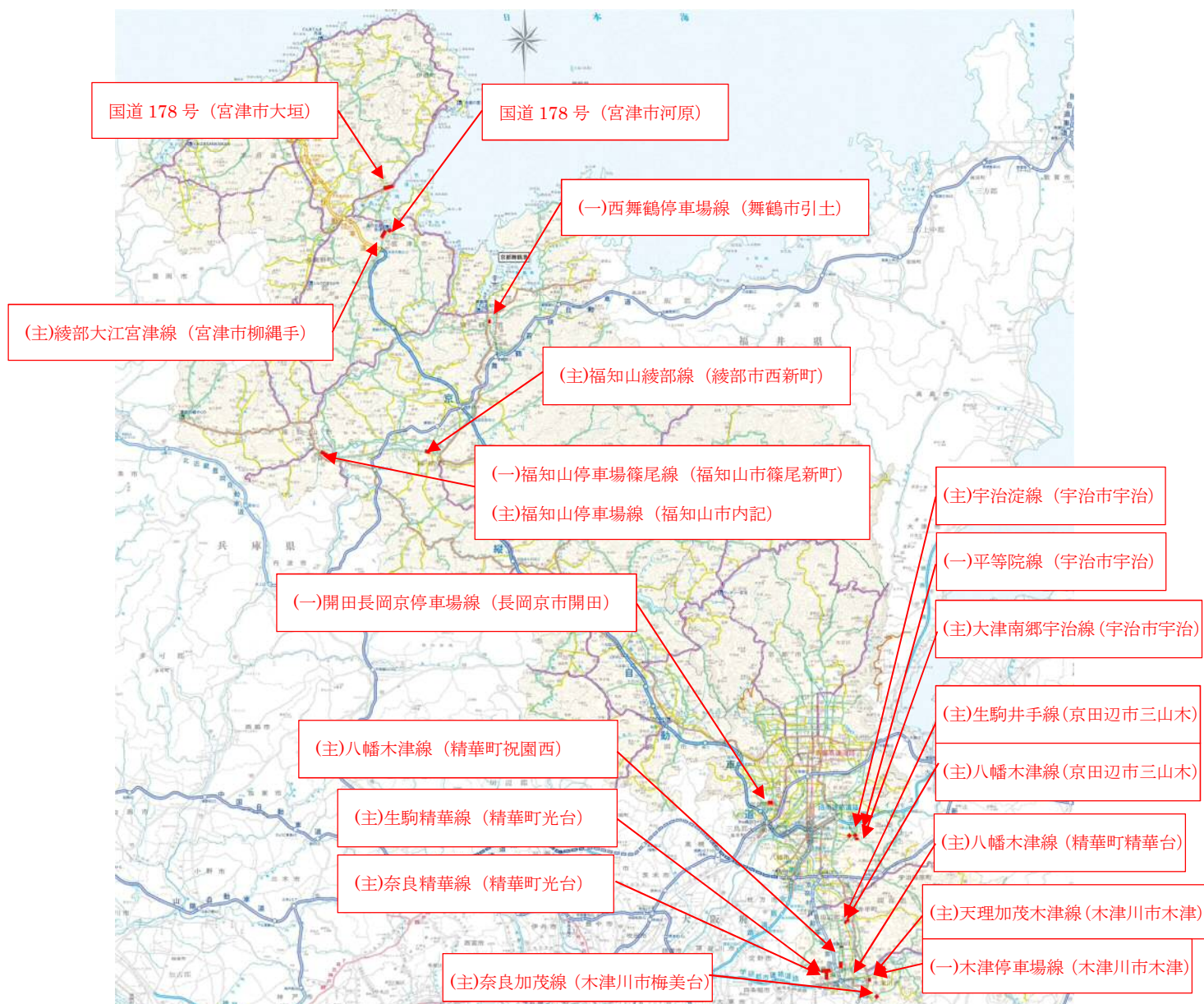
〈整備後〉

2-2 京都府管理道路における無電柱化の現状

京都府では、昭和 61 年度の電線類地中化 5 箇年計画策定から、道路事業、街路事業、土地区画整理事業等に合わせ、共同溝、電線共同溝を整備（約 20 k m）するなど無電柱化を進めてきた。

| 年 次 | 計 画 | 整備延長 | 備考 |
|-------------------|----------------|---------|--------------------|
| 昭和 61 年度～平成 2 年度 | 第 1 期 電線類地中化計画 | 1.2 k m | |
| 平成 3 年度～平成 6 年度 | 第 2 期 電線類地中化計画 | 5.0 k m | 精華共同溝含む (1.6km) |
| 平成 7 年度～平成 10 年度 | 第 3 期 電線類地中化計画 | 1.0 k m | |
| 平成 11 年度～平成 15 年度 | 新電線類地中化計画 | 7.1 k m | 精華共同溝含む (3.4km) |
| 平成 16 年度～平成 20 年度 | 無電柱化推進計画 | 2.9 k m | |
| 平成 21 年度～ | 無電柱化に係るガイドライン | 2.1 k m | |

※市町村へ移管した路線も含む



2-3 国の無電柱化の動向

無電柱化は、昭和 61 年度から平成 10 年度の 3 期にわたる「電線類地中化計画」、平成 11 年度から平成 15 年度の「新電線類地中化計画」、平成 16 年度から平成 20 年度の「無電柱化推進計画」、平成 21 年度からの「無電柱化に係るガイドライン」に基づき整備が進められてきた。

平成 28 年 12 月には、災害の防止、安全・円滑な交通確保、良好な景観形成・観光振興等を図るため、無電柱化の推進に関し、基本理念、国等の責務、推進計画の策定等を定めた、「無電柱化法」が施行された。

また、平成 30 年 4 月 6 日には、無電柱化法第 7 条に基づき、優先的に無電柱化を図る路線や無電柱化推進に向けた施策等を定めた、国推進計画が施行された。

無電柱化推進計画[概要]

第1 無電柱化の推進に関する基本的な方針

1. 取り組み姿勢

・増え続ける電柱を減少に転じさせる歴史の転換期とする

2. 進め方

- (1) 適切な役割分担による無電柱化の推進
- (2) 国民の理解・関心の増進、地域住民の意向の反映
- (3) 無電柱化の対象道路
 - ① 防災
 - ② 安全・円滑な交通確保
 - ③ 景観形成・観光振興
 - ④ オリンピック・パラリンピック関連
- (4) 無電柱化の手法
 - ① 地中化方式 : 電線共同溝方式、自治体管路方式、要請者負担方式、単独地中化方式
 - ② 地中化方式以外の手法 : 軒下配線方式、裏配線方式

第2 無電柱化推進計画の期間

2018年度から2020年度までの3年間とする。

第3 無電柱化の推進に関する目標

| | | | |
|---------------------|----------|-----------------------|------------|
| ① 防災 | [無電柱化率] | ・重要伝統的建造物群保存地区を代表する道路 | :26%→74% |
| ・都市部(DD)内の第1次緊急輸送道路 | :34%→42% | ・景観法に基づき景観地区等を代表する道路 | :56%→70% |
| ② 安全・円滑な交通確保 | | ④ オリンピック・パラリンピック関連 | [電線共同溝整備率] |
| ・バリアフリー化の必要な特定道路 | :15%→51% | ・センターコア・エリア内の幹線道路 | :92%→完了 |
| ③ 景観形成・観光振興 | | | |
| ・世界文化遺産周辺の地区を代表する道路 | :37%→79% | | |

※以上の目標を達成するためには、約1,400kmの無電柱化が必要。

第4 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 多様な整備手法の活用、コスト削減の促進

- (1) 多様な整備手法の活用: 軒下・裏配線、既存ストック、PFI 等
- (2) 低コスト手法の普及拡大: 浅層埋設、小型ボックス、直接埋設 等
- (3) 機器のコンパクト化・低コスト化等技術開発の促進: 地上機器・特殊部、昼間工事拡大、新技術 等
- (4) 技術情報の共有: マニュアル、ノウハウの周知 等

2. 財政的措置

- (1) 税制措置: 固定資産税の減免
- (2) 占用料の減額: 占用料の減額措置、地方公共団体への普及
- (3) 予算措置: 緊急輸送道路等への交付金の重点配分
: 無電柱化の迅速な推進や費用の縮減を図るための方策等に関する調査のため、占用制限や
占用料の見直し、官民連携の具体的な占用料の見直し、官民連携の具体的な手法について検討
しつつ、交付金を活用し、道路事業に合わせて電線管理者が自ら行う無電柱化を支援
: 電線敷設工事資金貸付金制度の活用

3. 占用制度の的確な運用

- (1) 占用制限制度の適用: 安全・円滑な交通の確保の観点からの新設電柱の占用制限の検討・措置
: 既設電柱の占用制限の検討・措置
- (2) 無電柱化法第12条による新設電柱の抑制等: 運用方針の策定、道路法令の改正の検討
- (3) 外部不経済を反映した占用料の見直し: 外部不経済を反映した占用料の見直しの検討

4. 関係者間の連携の強化

- (1) 推進体制
- (2) 工事・設備の連携
- (3) 民地の活用
- (4) 他事業との連携

第5 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

1. 広報・啓発活動
2. 地方公共団体への技術的支援

2-4 今後の無電柱化の進め方

(1) 基本的な考え方

京都府は、昭和 61 年度から無電柱化に取り組んできたが、整備コスト等の課題により、管理道路約 2,200km に対して、整備延長は約 20km のみとなっている。

一方、東日本大震災、台風等における電柱倒壊の被害を踏まえた防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、インバウンド等の観光需要の増大に伴う良好な景観形成の観点から無電柱化の必要性が増している。

そこで、「防災」、「安全・円滑な交通確保」、「景観形成・観光振興」の観点から、次のとおり、優先的に無電柱化を推進する道路を定め、まちづくり、道路事業と整合を図りつつ、総合的・計画的に無電柱化を推進する。

特に、地域のまちづくりと連携して取り組むべき「安全・円滑な交通確保」、「景観形成・観光振興」の観点からの無電柱化は、市町村のまちづくり計画等に基づく整備と合わせて実施する。

なお、直轄国道、市町村道等の京都府管理以外の道路についても、京都府管理道路と連携して無電柱化を図ることが効果的な場合は、当該管理者と調整し、一体的な無電柱化に努める。

(2) 優先的に無電柱化を推進する道路

以下の道路について優先的に無電柱化を推進する道路として、取り組みを進める。

① 防災上重要な道路

地震等の災害時において、緊急輸送を確保するために必要な道路ネットワークの無電柱化を推進する。

整備にあたっては、人口、建物が多いほど電柱等が密集し、災害時に電柱が倒壊した場合には、緊急車両の通行に大きく支障をきたすことから、市街地内の緊急輸送道路を優先する。

また、広域的な救援物資等の輸送ルートとなる道路についても優先する。

【優先する道路】

- ・人口集中地区（DID 地区）内の緊急輸送道路
- ・広域的な救援活動等に必要な施設を結ぶ緊急輸送道路
（建築物の耐震改修の促進に関する法律第5条第3項第2号に基づく耐震診断義務化道路）
- ・インターチェンジと幹線道路を結ぶ緊急輸送道路

[主な対象道路]

| 振興局 | 土木事務所 | 市町村 | 主な対象道路 |
|-----|-------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 山城 | 乙訓 | 向日市、長岡京市、大山崎町、 | 国道 307 号、京都宇治線、大山崎大枝線、宇治淀線、八幡木津線、奈良精華線、西京高槻線、城陽宇治線、生駒精華線、伏見柳谷高槻線、中山稻荷線、奥海印寺納所線、長岡京停車場線、黄檗停車場線、山城総合運動公園城陽線、柚原向日線、長尾八幡線 |
| | 山城北 | 宇治市、城陽市、久御山町、八幡市、京田辺市、井手町、宇治田原町 | |
| | 山城南 | 木津川市、笠置町、和束町、精華町、南山城村 | |
| 南丹 | 南丹 | 亀岡市、南丹市、京丹波町 | 国道 173 号、国道 372 号、国道 477 号、枚方亀岡線、園部平屋線、亀岡園部線、宮前千歳線、東掛小林線、園部停車場線 |
| 中丹 | 中丹東 | 綾部市、舞鶴市 | 国道 175 号、国道 177 号、福知山綾部線、東舞鶴停車場線、福知山停車場線、池辺京田線、小倉西舞鶴線、舞鶴和知線、舞鶴福知山線、綾部インター線、福知山停車場篠尾線、西舞鶴停車場線 |
| | 中丹西 | 福知山市 | |
| 丹後 | 丹後 | 宮津市、京丹後市、与謝野町、伊根町 | 国道 176 号、国道 178 号、国道 312 号、国道 482 号、綾部大江宮津線、宮津停車場線、大宮岩滝線、浜詰網野線 |

② 安全・円滑な交通確保が必要な道路

歩行者、自転車及び車椅子等の交通の安全性、利便性を向上するために必要な道路の無電柱化を推進する。

整備にあたっては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー新法」という。）に基づくバリアフリー基本構想等における重点整備地区内の道路や乗客数の多い旅客施設等の交通結節点周辺で歩行者、自転車のスペースが確保できていない道路について、市町村によるバリアフリー化等の取組と合わせて優先的に無電柱化を図る。

【優先する道路】

以下の道路のうち、市町村のまちづくり計画等に基づく安全・円滑な交通確保に向けた整備と合わせて、無電柱化が必要な京都府管理道路

- ・バリアフリー新法に基づく基本構想の重点整備地区内の道路（特定道路等）
- ・駅周辺等で歩行者が多いが通行スペースが確保できていない道路

[主な対象道路]

| 振興局 | 土木事務所 | 市町村 | バリアフリー基本構想等重点整備地区(対象駅) | その他主要駅 | 主な対象道路 |
|-----|-------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 山城 | 乙訓 | 向日市 長岡京市 大山崎町 | 向日市 JR 向日町駅 阪急東向日駅 阪急西向日駅 周辺 大山崎町 阪急大山崎駅 JR 山崎駅 周辺 | JR 長岡京駅 阪急長岡天神駅 阪急西山天王山駅 等 | 国道 307 号、大津南郷宇治線、京都宇治線、大山崎大枝線、宇治淀線、八幡木津線、西京高槻線、城陽宇治線、伏見柳谷高槻線、志水西向日停車場線、奥海印寺納所線、向日町停車場線、上久世石見上里線、開田長岡京停車場線、長岡京停車場線、木幡停車場線、万福寺線、宇治公園線、宇治小倉停車場線、富野荘八幡線、富野荘停車場線、八幡城陽線、内里城陽線、柚原向日線、長尾八幡線 |
| | 山城北 | 宇治市 城陽市 久御山町 八幡市 京田辺市 井手町 宇治田原町 | 宇治市* ・宇治駅周辺 JR 宇治駅 京阪宇治駅 京阪三室戸駅 ・大久保駅周辺 JR 新田駅 近鉄大久保駅 ・木幡駅周辺 JR・京阪木幡駅 ・黄檗駅周辺 JR・京阪黄檗駅 ・伊勢田駅周辺 近鉄伊勢田駅 八幡市 京阪八幡市駅 京阪橋本駅 周辺 京田辺市 JR 京田辺駅 近鉄新田辺駅 周辺 | JR・地下鉄六地蔵駅 JR 城陽駅 近鉄小倉駅 近鉄寺田駅 近鉄久津川駅 近鉄富野荘駅 近鉄興戸駅 京阪八幡市駅 JR 松井山手駅 JR 同志社前駅 等 | |
| | 山城南 | 木津川市 笠置町 和束町 精華町 南山城村 | 木津川市 JR 木津駅周辺 精華町 JR 祝園駅 近鉄新祝園駅 周辺 | | |
| 南丹 | 南丹 | 亀岡市 南丹市 京丹波町 | 亀岡市* ・亀岡駅周辺 JR 亀岡駅 ・千代川駅周辺 JR 千代川駅 | JR 馬堀駅 JR 並河駅 JR 園部駅 等 | 亀岡園部線、宮前千歳線、王子並河線、亀岡停車場線、亀岡停車場追分線、千代川停車場線、園部停車場線 |
| 中丹 | 中丹東 | 綾部市 舞鶴市 | | 綾部駅 西舞鶴駅 東舞鶴駅 等 | 福知山綾部線、東舞鶴停車場線、福知山停車場線、舞鶴福知山線、志高西舞鶴線、西坂蓼原線、福知山停車場篠尾線、西舞鶴停車場線、中山綾部線 |
| | 中丹西 | 福知山市 | 福知山市 JR 福知山駅 周辺 | 大江駅 等 | |
| 丹後 | 丹後 | 宮津市 京丹後市 与謝野町 伊根町 | | 宮津駅 天橋立駅 与謝野駅 京丹後大宮駅 峰山駅 網野駅 夕日ヶ浦木津温泉駅 久美浜駅等 | 国道 178 号、国道 482 号、宮津養父線、宮津停車場線、明田京丹後大宮停車場線、久美浜停車場線 |

※宇治市、亀岡市は、駅周辺ごとにバリアフリー基本構想等を定めているため、同様にバリアフリー基本構想ごとに記載しています。

③ 景観形成・観光振興に資する道路

良好な景観の形成や観光振興のために必要な道路の無電柱化を推進する。

整備にあたっては、世界・日本遺産、景観法等により景観に配慮すべきとされている地区や観光地として景観整備を実施する地域等の主要な道路について、市町村のまちづくりの取組と合わせて優先的に無電柱化を図る。

【優先する道路】

以下の道路のうち、市町村のまちづくり計画等に基づく景観形成・観光振興に向けた整備と合わせて、無電柱化が必要な京都府管理道路

- ・特に景観に配慮すべきとされている地区の主要な道路
- ・観光地等で戦略的に景観整備を実施する地域の主要な道路

[主な対象道路]

| 振興局 | 土木事務所 | 市町村 | 主な景観に配慮する地区等 | 主な対象道路 |
|-----|-------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 山城 | 乙訓 | 向日市 長岡京市 大山崎町 | 西国風致地区（向日神社、西ノ丘、はり湖、長岡天神、光明寺、天王山） 景観計画（長岡京市） 歴史的風致維持向上計画（向日市） 景観資産登録（西ノ岡・竹の径、西向日・桜の径と住宅地景観） 竹の里・乙訓 等 | 国道 163 号、大津南郷宇治線、木津信楽線、京都宇治線、大山崎大枝線、宇治淀線、八幡木津線、宇治木屋線、生駒精華線、伏見柳谷高槻線、中山稻荷線、開田長岡京停車場線、万福寺線、宇治公園線、平等院線、宇治小倉停車場線、和束井手線、笠置公園線 |
| | | 宇治市 城陽市 久御山町 八幡市 京田辺市 井手町 宇治田原町 | 世界遺産（古都京都の文化財） 日本遺産（日本 800 年の歴史散歩） 黄檗風致地区 宇治風致地区（特別、普通） 三室戸風致地区 宇治田原風致地区 景観計画（宇治市、関西文化学術研究都市） 歴史的風致維持向上計画（宇治市） 景観資産登録 （浜茶と竹林の景観・城陽市上津屋、高品質てん茶の産地・八幡市、玉露の郷・京田辺市飯岡、井手町大正池癒しと交流の空間、万灯呂山公園からの山城盆地の眺望、緑茶のふるさと・宇治田原湯屋谷） お茶の京都 等 | |
| | 山城南 | 木津川市 笠置町 和束町 精華町 南山城村 | 日本遺産（日本 800 年の歴史散歩） 景観計画（関西文化学術研究都市、和束町） 景観資産登録（宇治茶の郷和束茶畑、けいはんなプラザ日時計広場、宇治茶の生産地・南山城村） お茶の京都 等 | |
| 南丹 | 南丹 | 亀岡市 南丹市 京丹波町 | 重要伝統的建造物群保存地区（南丹市美山町北） 景観計画（亀岡市、南丹市） 景観資産登録（日本の原風景・南丹市美山かやぶき集落群、琴滝、大野ダムが形づくる水辺景観、まほろば・亀岡かわむしがし） 森の京都 等 | 国道 477 号、枚方亀岡線、綾部宮島線、亀岡園部線、京都広河原美山線、宮前千歳線、王子並河線、郷ノ口余部線 |
| 中丹 | 中丹東 | 綾部市 舞鶴市 | 日本遺産（鎮守府横須賀・呉・佐世保・舞鶴） 景観資産登録（グンゼ記念館・博物館の近代化産業遺産とその周辺） 海の京都、森の京都 等 | 国道 173 号、国道 426 号、綾部大江宮津線、東舞鶴停車場線、福知山停車場線、舞鶴和知線、舞鶴福知山線、志高西舞鶴線、上夜久野停車場線、西舞鶴停車場線 |
| | 中丹西 | 福知山市 | 景観計画（福知山市） 景観資産登録（毛原の棚田、市民のこころのふるさと福知山城、美しき命の源流うぶやの里・大原、やくの玄武岩公園） 海の京都、森の京都 等 | |
| 丹後 | 丹後 | 宮津市 京丹後市 与謝野町 伊根町 | 日本遺産（300 年を紡ぐ絹が織り成す丹後ちりめん回廊） 重要伝統的建造物群保存地区（伊根町伊根浦、与謝野町加悦） 景観計画（天橋立、宮津市、伊根町） 山陰海岸ジオパーク 景観資産登録（久美浜湾と牡蠣の養殖景観、丹後立岩・屏風岩・丹後松島・経ヶ岬の海岸景観、琴引浜の白砂青松と鳴砂、棚田と笹葺き民家が織りなす上世屋の里山景観、城下町に由来する風情ある久美浜の街なみ、宮津市今福の滝） 海の京都 等 | 国道 178 号、宮津養父線、香美久美浜線、久美浜湊宮浦明線、網野岩滝線、浜丹後線、久美浜気比線、栗田半島線、天の橋立線、温江加悦線、笠松公園線、上世屋内山線、伊根港線、久美浜停車場線 |

④ 道路事業等に合わせた無電柱化を実施できる道路

①～③の優先する道路の他の道路についても、道路事業、街路事業や土地区画整理事業等（以下「道路事業等」という。）と同時に無電柱化を実施することは、コスト低減など効率的であることから、技術的に可能な場合には、無電柱化法第12条に基づき、電線共同溝整備、占用制度の運用によって、積極的に無電柱化を推進する。

また、規模、時期等が合わず、同時に無電柱化が行えない場合についても、埋設空間の確保等将来の無電柱化を考慮し、事業を実施することとする。

3 無電柱化推進計画の期間

本計画は、「京都府総合計画（仮称）」を考慮し、おおむね20年後（令和22年）の将来像を示している。

なお、無電柱化は、社会情勢の変化、次期の国推進計画との整合及び財政状況等を考慮して進めることとなることから、必要に応じて適宜計画を見直すこととする。

4 無電柱化の推進に関する目標

4-1 目標期間

「2 無電柱化の推進に関する基本的な方針」を踏まえて、以下のとおり、短期的（おおむね5年（令和6年度））な目標を設定する。

なお、次期の国推進計画、無電柱化に関する新たな制度、技術の動向等を踏まえ、適宜目標を見直すこととする。

4-2 取組内容

（1）無電柱化の整備

これまでの整備計画を踏まえ、令和6年度までに10km以上の無電柱化の整備に着手することを目標とする。

具体的な無電柱化の整備箇所は、京都府無電柱化協議会において、道路事業、地元・関係機関の意向等について調整し、計画箇所リスト（別紙1）を更新する。

（2）占用制限

災害時における緊急輸送のための道路ネットワークの安全を確保する観点から、道路法37条に基づき、緊急輸送道路における新設電柱の道路占用を制限し、電柱の増加を抑制する。

また、地域の状況、市町村、電線管理者等の関係機関の意見、警察署との協議等を踏まえ、「防災」、「安全・円滑な交通確保」等の観点から、道路法第37条に基づく電柱の占用制限を順次拡大する。

5 無電柱化の推進に関して総合的かつ計画的に講ずべき施策

5-1 整備手法

(1) 地中化による無電柱化

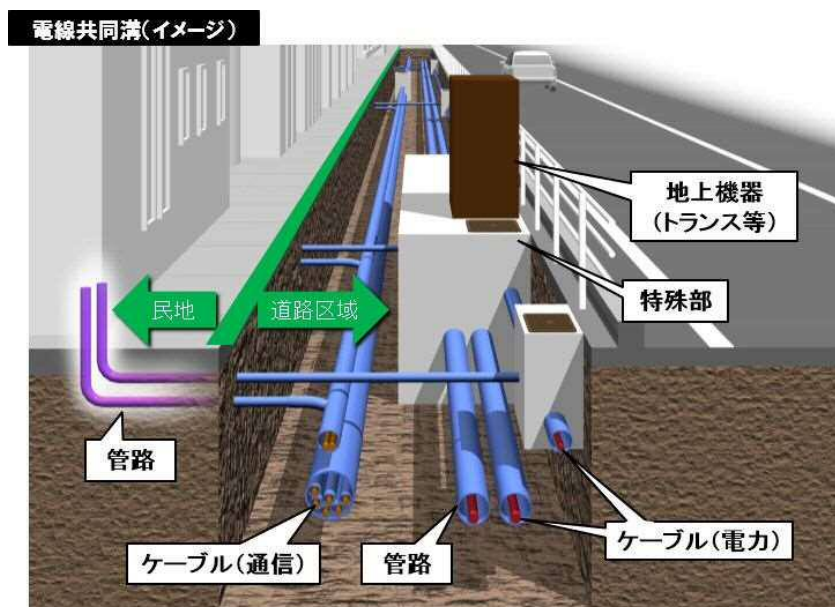
①適切な整備方式の活用

現在、整備手法の主流となっている「電線共同溝方式」にとらわれず、無電柱化を実施する地域の実情などを踏まえ、市町村、電線管理者等関係機関と調整して、整備手法を選定し、適切な役割分担のもと、無電柱化を促進する。

また、京都府以外の機関が整備する場合においても、地域住民の合意形成等円滑な整備に協力する。

| 整備方式 | 概要 |
|---------|---------------------------------------------------------------------|
| 電線共同溝方式 | 2社以上の電線管理者が電線を收容する場合に、道路管理者が電線共同溝を整備・管理し、電線管理者が電線、地上機器等を整備・管理する整備方式 |
| 自治体管路方式 | 管路等を自治体が整備し、残りのケーブル・設備等を電線管理者が整備・管理し、管路等は道路占用物件として自治体が管理する整備方式 |
| 要請者負担方式 | 京都府無電柱化協議会等において、無電柱化の優先度が低いと判断された箇所において、原則として要請者が全額負担して整備する方式 |
| 単独地中化方式 | 電線管理者が自らの費用で地中化し、管理する整備方式 |

【電線共同溝（イメージ）】



国土交通省 HP より

②低コスト化等の検討

電線共同溝の整備においては、維持管理も含めたトータルコストを考慮しつつ、現地の状況に応じて、浅層埋設方式、小型ボックス活用埋設方式等の低コスト手法の採用を積極的に検討する。


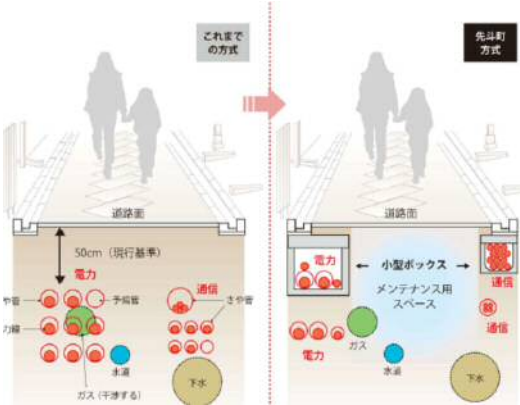

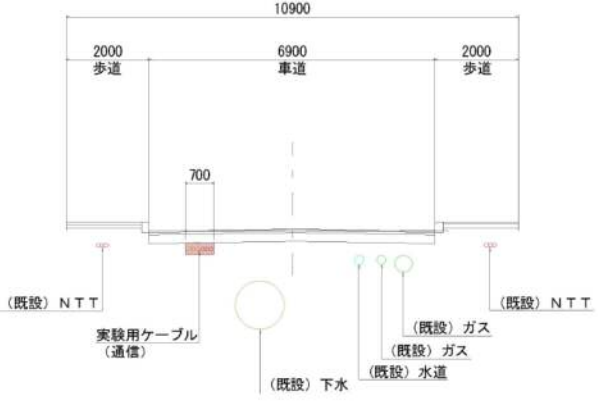
また、電線管理者の電力・通信の管路、マンホール等の既存設備を効率的に利用して無電柱化を図る既存ストック活用方式や民間の技術・ノウハウや資金を活用するPFI手法についても活用を検討する。

[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  |

国土交通省 HP より

[京都市の事例]

| 京都市先斗町の事例（小型ボックス） | 京都市東一条通の実験事例（直接埋設） |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   |   |

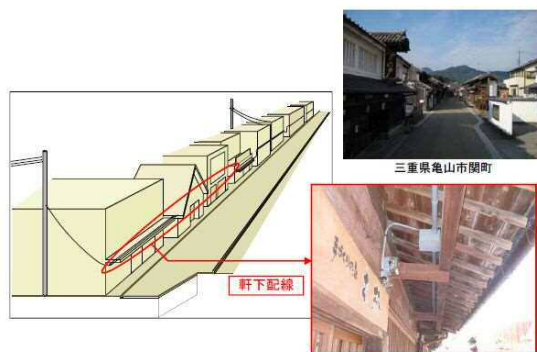
京都市「今後の無電柱化の進め方」より

(2) 地中化によらない無電柱化

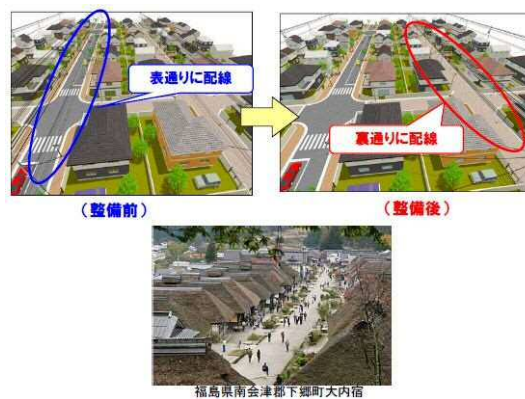
① 軒下・裏配線方式

無電柱化を図る道路の脇道に電柱を配置して電線を沿道家屋の軒下または軒先に配置する軒下配線や無電柱化を図る主要な道路の裏通り等に電線類を配置する裏配線などについて、市町村や地域住民によるまちづくりの取組と連携し、沿道住民の合意を得て導入を図る。

[軒下配線方式]



[裏配線方式]



国土交通省 HP より

5-2 占用制度の運用

(1) 占用制限制度の適用

道路法第 37 条に基づき、防災の観点から特に必要な緊急輸送道路（全線）において、市町村、電線管理者等関係機関の意見、警察署との協議等を踏まえ新設電柱を制限する。

さらに、避難路等防災の観点からの対象道路拡大や安全・円滑な交通確保の観点が追加されたことから、必要に応じて占用制限を検討する。

また、無電柱化法第 12 条に基づき、道路事業等の実施と合わせて無電柱化が可能となる場合は、適切に占用制度を運用し、無電柱化を図る。

(2) 占用料の減額措置

電線共同溝等によって道路の地下に設置した電線等について、電柱が道路交通に及ぼす外部への影響、国の動向等も踏まえ、占用料の減額措置を検討する。

5-3 まちづくりとの連携

関西文化学術研究都市を中心としたスマートシティ推進の取組やもうひとつの京都などの観光拠点整備等のまちづくりと連携した無電柱化を検討する。

【無電柱化に伴う路上変圧器を活用した「防災・観光デジタルサイネージ」】



国土交通省 HP より

「金沢方式無電柱化※」



金沢らしいまちなみづくり
～金沢方式無電柱化の推進に向けて～より

※金沢を象徴するまちなか区域 860ha を無電柱化促進区域に位置づけ、まちなみの特徴を活かし、電線共同溝、軒下配線などの様々な整備方式を取り入れて、無電柱化を図っている。

5-4 関係者間の連携の強化

道路管理者、電線管理者、交通管理者等からなる京都府無電柱化協議会において、無電柱化の推進に向けた協議、検討を行う。

また、地下埋設物の工事が実施される際は、国、京都府、市町村により各地域で毎年開催されている道路工事調整会議等を活用し、工程等の調整を積極的に行う。

さらに、地上機器の設置場所について、道路空間に余裕が無い場合や景観上必要な場合等は、公共施設等の公有地や公開空地等の民地等についても、管理者、地権者等と調整し、活用に努める。

6 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

6-1 広報・啓発活動

無電柱化について、住民の理解が得られるように、実施状況、効果等について、ホームページ等によって積極的に広報を行う。

6-2 無電柱化情報の共有

低コスト手法の活用事例等の無電柱化の推進に関する情報の収集に努め、関係機関との共有を図る。

