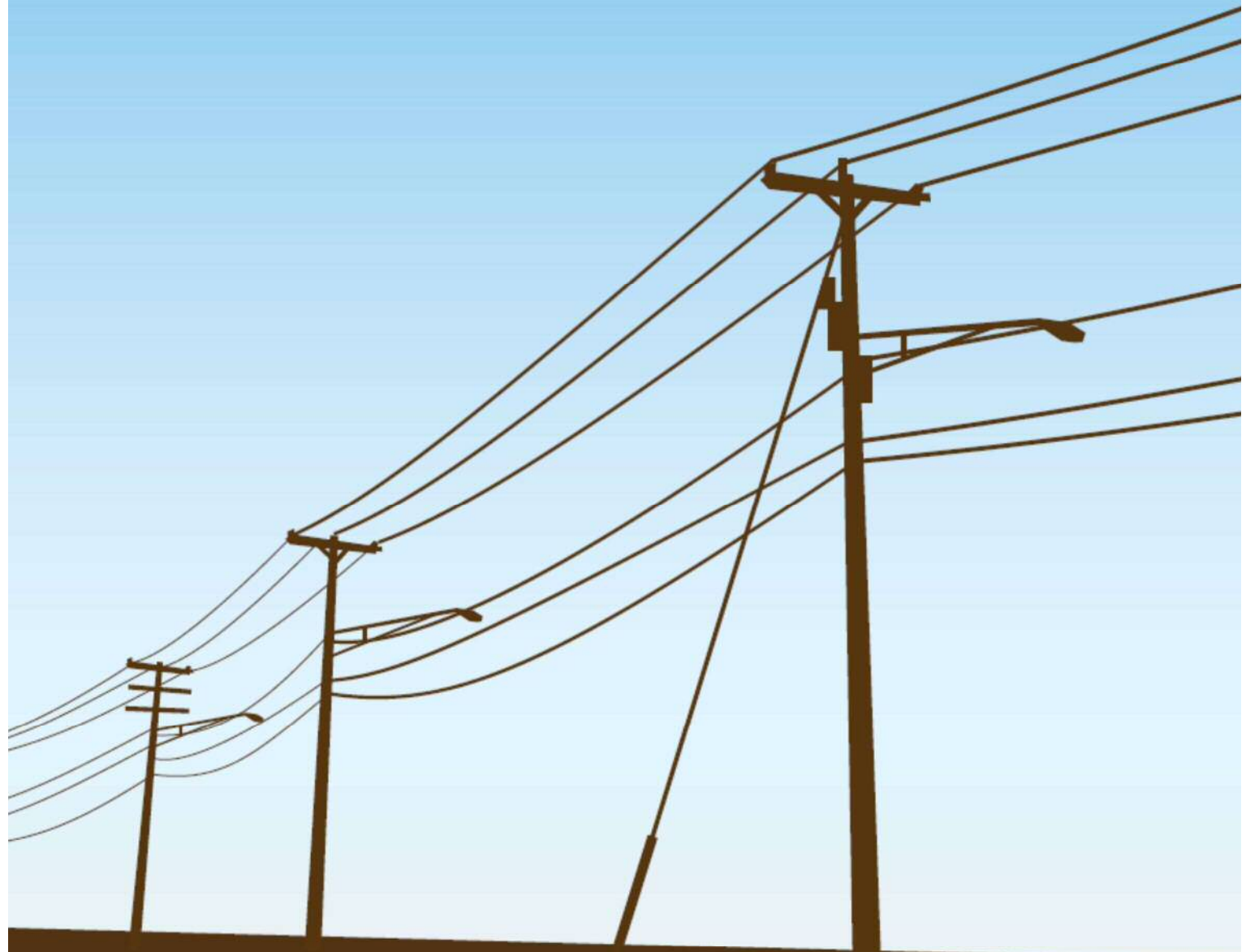


船橋市無電柱化推進計画



令和3年3月
船橋市

目 次

第1章	計画の目的と位置づけ	1
1-1	計画の目的	1
1-2	計画の位置づけ	2
第2章	無電柱化の現状	3
2-1	主要都市の状況	3
2-2	市内の状況	4
第3章	無電柱化の推進に関する基本的な方針	6
第4章	無電柱化の推進に関する計画期間と目標	7
4-1	無電柱化推進計画の期間	7
4-2	無電柱化対象路線	8
4-3	無電柱化の推進に関する目標	10
第5章	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	11
5-1	様々な整備手法の活用	11
5-2	多様な整備手法による歩行空間の改善	12
5-3	関連事業に合わせた無電柱化	13
5-4	占用制限制度の適切な運用	13
第6章	計画の進行管理	14

第1章 計画の目的と位置づけ

1-1 計画の目的

道路上に林立する電柱や張り巡らされた電線は、幅員の狭い歩道では歩行空間を妨げるだけでなく、都市景観を阻害しています。また、大規模地震や大型台風といった災害が懸念されているなかで、千葉県では令和元年9月の台風15号により、電柱の傾斜や倒壊が広域的に発生して、交通機能の阻害や長時間の停電、通信障害を引き起こし、甚大な被害を受けました。

このような社会情勢や無電柱化への必要性を踏まえ、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を目的として、平成28年12月に「無電柱化の推進に関する法律（以下、「無電柱化法」という。）」（平成28年法律第112号）が施行されました。この無電柱化法では、国、地方公共団体や関係事業者の責務および国民の努力を定めるほか、無電柱化推進計画の策定を国に義務付け、都道府県や市町村には努力義務として位置付けること等が示されています。

無電柱化法の施行を受け、国は「無電柱化推進計画」を平成30年4月に策定しました。

また、千葉県でも「千葉県無電柱化推進計画」を令和2年3月に策定しました。

国や千葉県の計画策定を踏まえ、本市においても、安全・快適で魅力あるまちづくりに資する無電柱化の推進を目的として、無電柱化の基本的な方針、対象路線、目標、施策等を定めた「船橋市無電柱化推進計画（以下、「本計画」という。）」を策定します。今後は、市民や関係者にご理解とご協力を得ながら、無電柱化によるまちづくりを推進します。



液状化による電柱の傾斜



電柱による歩行空間の妨げ



電線による景観の阻害

図1-1. 電柱・電線による問題

1-2 計画の位置づけ

本計画は、無電柱化法第8条第2項の規定に基づき、国・千葉県が定める無電柱化推進計画を基本として、本市における無電柱化の基本的な方針、対象路線、目標、施策等を定めた計画です。

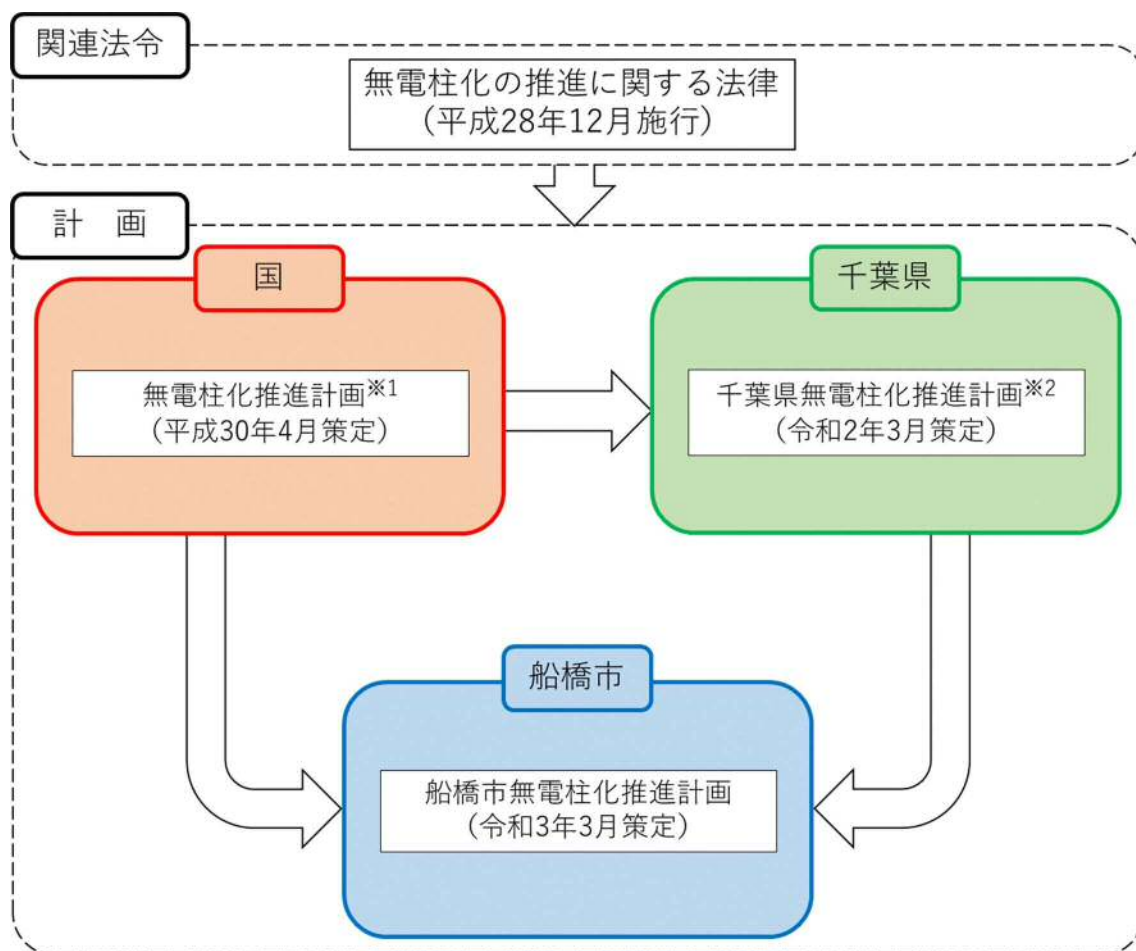


図1-2. 船橋市無電柱化推進計画の位置づけ

※1 国土交通省 HP: <https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/pdf/21-01.pdf>

※2 千葉県 HP: <https://www.pref.chiba.lg.jp/doukan/douroiji/documents/mudenchu-2.pdf>

無電柱化法第8条第2項(抜粋)

市町村(特別区を含む。)は、無電柱化推進計画(都道府県無電柱化推進計画が定められているときは、無電柱化推進計画及び都道府県無電柱化推進計画)を基本として、その市町村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なければならない。

第2章 無電柱化の現状

2-1 主要都市の状況

欧米の街並みが美しいと言われる理由の一つが、電線や電柱が無いことです。ロンドンやパリ、香港、シンガポール、台北等、ヨーロッパやアジアの主要都市では無電柱化が概成しています。

日本は幹線道路や緊急輸送道路等を中心に無電柱化を進めてきましたが、最も進んでいる東京23区でも無電柱化率は約8%（平成29年度末）と海外の都市に比べて、低い水準にとどまっています。

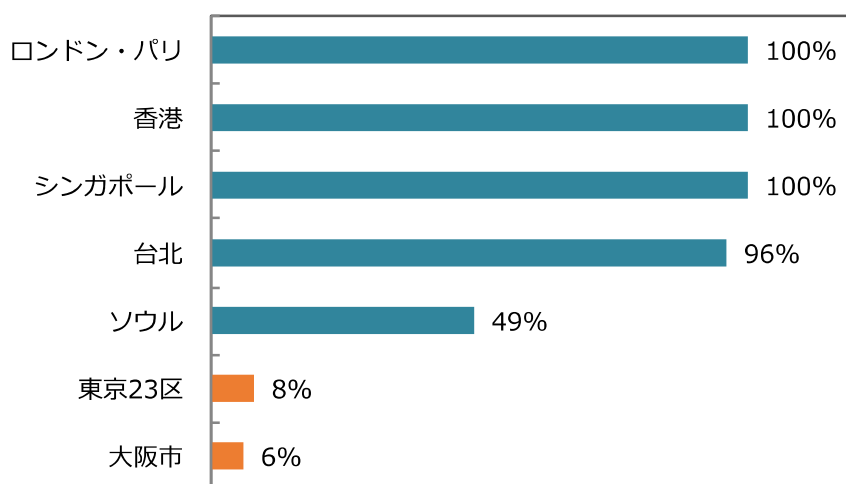


図2-1. 無電柱化率の現状

出典：国土交通省 HP

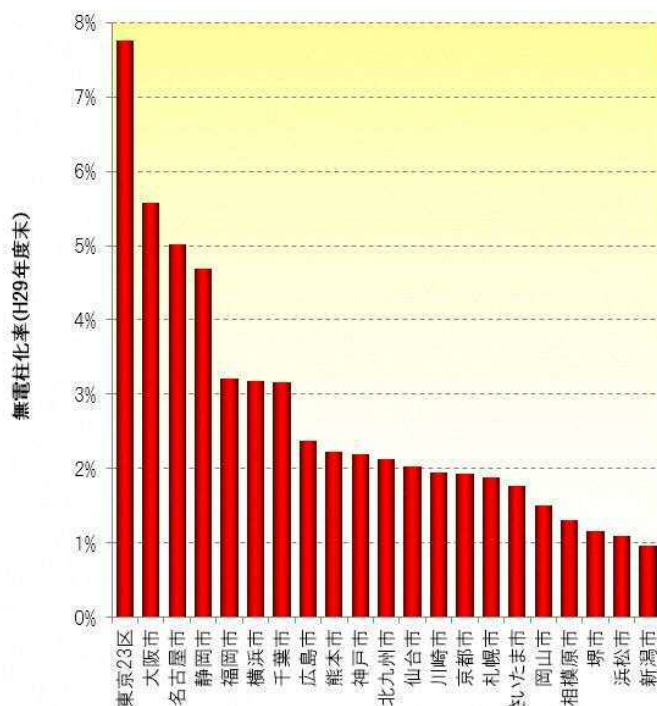


図2-2. 無電柱化の整備状況（特別区、政令市）

出典：国土交通省 HP

2-2 市内の状況

本市における無電柱化の整備状況について、市道の総延長約1,178kmのうち、無電柱化済道路延長は約4.3kmで、無電柱化率は約0.4%となっています。国道、県道を含めた市内全体の無電柱化率は約0.6%となっています。

本市における無電柱化の整備状況を表2-1～表2-3に示します。

表2-1. 本市の無電柱化整備状況

区分	道路延長	無電柱化済道路延長	無電柱化率
国道	22km	1.52km	6.9%
県道	48km	1.82km	3.8%
市道	1,178km	4.33km	0.4%
全体	1,248km	7.67km	0.6%

表2-2. 無電柱化整備箇所（市道） 無電柱化済道路延長：4.33km

No.	路線名	整備箇所
1	市道第 00-192 号線	本町 1 丁目
2	市道第 00-061 号線	本町 2 丁目
3	市道第 00-034 号線	本町 3 丁目
4	市道第 00-041 号線	本町 6 丁目
5	市道第 00-042 号線	本町 7 丁目
6	市道第 01-001 号線	本中山 1 丁目
7	市道第 06-022 号線	海神町 3 丁目
8	市道第 59-076 号線ほか6路線	坪井東 1 丁目
9	市道第 59-113 号線	坪井東 3 丁目
10	市道第 00-074 号線	坪井東 3 丁目
11	市道第 59-100 号線ほか4路線	坪井東 6 丁目
12	市道第 00-018 号線	習志野台 3 丁目

表2-3. 無電柱化整備箇所（国道、県道） 無電柱化済道路延長：3.34km

No.	路線名	整備箇所
1	一般国道 16 号	小室町
2	一般国道 296 号	前原西 1 丁目～宮本 8 丁目
3	県道船橋停車場線	本町 1 丁目～3 丁目
4	県道船橋松戸線	本町 5 丁目～7 丁目
5	県道船橋埠頭線	湊町 1 丁目～2 丁目
6	県道津田沼停車場前原線	前原西 2 丁目

これまで本市では、「船橋市道路特定事業計画」で定めたバリアフリー特定道路において電線共同溝計画路線の整備を推進してきました。また、道路事業、街路事業及び土地区画整理事業等と合わせて無電柱化の整備を実施してきました。

本市における無電柱化の整備事例を図 2-3 に示します。



市道第00-192号線（本町1） 電線共同溝※1



市道第00-074号線（坪井東3） 裏配線※2



市道第01-001号線（本中山1） ソフト地中化※3

- ※1 電線共同溝：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整備手法。
- ※2 裏配線：主要な表通りを無電柱化するため、裏通り等に電柱、電線類を配置する整備手法。
- ※3 ソフト地中化：街路灯柱に変圧器を設置する整備手法。

図2-3. 本市の無電柱化整備事例

第3章 無電柱化の推進に関する基本的な方針

無電柱化法の目的及び基本理念を踏まえ、本市における無電柱化の推進に関する基本方針を以下に示します。本方針に基づき、関係者との連携の下、無電柱化を推進します。

①：都市防災の機能強化

救助活動・物資輸送等で復旧活動に必要な緊急車両等の通行を確保し、都市防災の機能強化を図るため、緊急輸送道路、重要物流道路及び防災拠点へのアクセス道路における無電柱化を推進します。

②：安全で快適な歩行空間の確保

誰もが安心して社会参加できるよう、安全で快適に利用できる歩行空間を確保するため、バリアフリー化が必要な道路や通学路における無電柱化を推進します。

③：魅力ある都市景観の形成

良好な景観を阻害している電柱や電線をなくし、魅力ある都市景観を形成するため、都市活動の中心となる駅周辺地域における無電柱化を推進します。

第4章 無電柱化の推進に関する計画期間と目標

4-1 無電柱化推進計画の期間

本計画における計画期間を以下に示します。

令和3年度（2021年度）から令和12年度（2030年度）までの10年間

4 - 2 無電柱化対象路線

(1) 無電柱化対象路線の選定方法

第3章で定めた基本方針に基づき、市が無電柱化を推進する路線を無電柱化対象路線とします。路線の選定にあたっては、電線共同溝による無電柱化の整備が可能な歩道幅員2.5m以上の道路を対象に、表4-1の選定指標による評価を行います。

表4-1. 無電柱化対象路線の選定指標

基本方針	選定指標※
都市防災の機能強化	<u>以下の道路に1つでも該当する場合は、防災機能を強化すべき路線として評価します。</u> ●緊急輸送道路 「船橋市地域防災計画」で緊急輸送道路に指定した路線。 ●重要物流道路（代替・補完路含む） 平常時・緊急時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路網として国土交通大臣が指定した路線。 ●防災拠点へのアクセス道路 緊急輸送道路から防災拠点へアクセスする路線。
安全で快適な歩行空間の確保	<u>以下の道路に該当する場合、安全で快適な歩行空間を確保すべき路線としてそれぞれ評価します。</u> ●バリアフリー化が必要な道路 「船橋市道路特定事業計画」でバリアフリー特定道路に指定した路線やバリアフリー化が望ましい路線。 ●通学路 小学校等が指定・教育委員会が認定した路線。さらに、歩行者が多い路線は優先評価をします。
魅力ある都市景観の形成	<u>以下の地域に該当する場合、都市景観の向上を図るべき路線として評価します。</u> ●駅周辺地域 駅からの徒歩圏内となる路線（640m以内）。さらに、駅に接続する路線は優先評価をします。

※ 新設道路においては、整備後に指定等が想定される場合評価を対象とします。

(2) 無電柱化対象路線

表4-1の無電柱化対象路線の選定指標による評価に基づき、以下の路線を選定します。

【市道第00-076号線ほか3路線】

JR南船橋駅南口市有地を活用し、臨海部の玄関口及び回遊性創出の拠点としてふさわしいまちづくりが進められています。市道第00-076号線ほか3路線は、臨海部の玄関口にふさわしい景観形成が必要な路線であること、回遊行動の起点となるべく良質な歩行空間の確保が不可欠であることから、沿道のまちづくりと合わせ、優先的に無電柱化を推進する路線として位置付けます。

魅力ある都市景観の形成

安全で快適な歩行空間の確保



図4-1. 市道第00-076号線ほか3路線

【都市計画道路3・3・7号（海神工区）】

JR船橋駅・東葉高速鉄道東海神駅近傍では、駅周辺の渋滞緩和を目的として、船橋市の南北の道路ネットワークを担う都市計画道路3・3・7号の事業が進められています。

海神工区は、歩行者を含めた交通量が非常に多い幹線道路であり安全で快適な歩行空間の確保が不可欠であること、緊急輸送道路として防災上の役割も期待できることから、渋滞対策と合わせ、優先的に無電柱化を推進する路線として位置付けます。

また、整備後は、既存の無電柱化整備路線と合わせて駅間を結ぶ道路となり、本市を印象付ける重要な区間となります。この区間を無電柱化し、魅力ある景観を形成することにより、まちのイメージを効果的に向上させることが期待できます。

安全で快適な歩行空間の確保

魅力ある都市景観の形成

都市防災の機能強化



図4-2. 都市計画道路3・3・7号（海神工区）

4-3 無電柱化の推進に関する目標

計画期間において、無電柱化対象路線の整備完了を目標とします。

第5章 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

5-1 様々な整備手法の活用

(1) 無電柱化の整備手法

整備手法は、「電線類地中化」と「電線類地中化以外の無電柱化」に大別されます。

「電線類地中化」の整備手法としては、「電線共同溝」が最も採用されている整備手法であり、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無電柱化の整備手法です。沿道の各戸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。

「電線類地中化以外の無電柱化」の整備手法としては、主に「裏配線」と「軒下配線」があります。

(2) 積極的なコスト削減策の採用

「電線共同溝」による整備は、地上機器設置場所の確保が困難なことや、整備費用が高いことが課題として挙げられます。地上機器設置場所の確保が課題となる歩道が無い道路や歩道幅員が狭い道路では、学校・公共施設等の公共用地を活用した整備、「ソフト地中化」等の道路空間を活用した整備について検討します。また、高い整備費用を抑えるため、道路構造や沿線状況等を踏まえ、低コスト手法の活用を検討します。

	管路の浅層埋設 (実用化済)	小型ボックス活用埋設 (実用化済)	直接埋設 (国交省等において実証実験を実施)	角型多条電線管【FEP管】 (実用化済)
整備手法	現行より浅い位置に埋設  浅層埋設の事例	小型化したボックス内にケーブルを埋設  小型ボックスの事例	ケーブルを地中に直接埋設  直接埋設の事例(京都)	安価で弾性がある角型多条電線管を地下に埋設  FEP管のイメージ
取組状況	・浅層埋設基準を緩和 (平成28年4月施行)	・モデル施工(平成28年度～) ・電力ケーブルと通信ケーブルの離隔距離基準を改定 (平成28年9月施行)	・直接埋設方式導入に向けた課題のとりまとめ (平成27年12月) ・直接埋設用ケーブル調査、舗装への影響調査 (平成28年度) ・実証実験を実施 (平成29～30年度)	
・「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き -Ver.2-」を作成し、自治体へ配布(平成31年3月発出)				
・各整備局の電線共同溝技術マニュアル改正				

図5-1. 低コストの整備手法

出典：国土交通省 HP

5-2 多様な整備手法による歩行空間の改善

市道の多くを占める歩道幅員が狭い道路や歩道がない道路で電柱、電線類等を地中化するためには、地下埋設物の移設や地上機器設置場所の確保等の課題があり、無電柱化が進んでいない状況です。

表5-1は、上記のような理由により、電線共同溝による無電柱化整備ができない歩道幅員2.5m未満の道路を対象に、交通量の多い通学路において、電柱等が歩行空間の支障になっている路線を選定しています。

対策として、電柱等の道路区域外への移設や歩道拡幅整備等を基本としますが、土地所有者のご協力が必要になる等の課題があります。今後は、技術開発の進展を踏まえ、最も合理的な整備手法により、電柱等により妨げられた歩行空間の改善を図ります。

表5-1. 多様な整備手法による歩行空間の改善

No.	路線名	住所	No.	路線名	住所
1	市道第06-010号線	海神町南1丁目	15	市道第00-157号線	東船橋2丁目～3丁目
2	市道第00-174号線	夏見6丁目	16	市道第42-015号線	前原西4丁目
3	市道第00-175号線	夏見2丁目	17	市道第43-025号線	前原東6丁目
4	市道第12-025号線	湊町1丁目	18	市道第00-151号線	田喜野井6丁目
5	市道第00-162号線	宮本4丁目～8丁目	19	市道第47-020号線	薬円台5丁目
6	市道第00-038号線	市場4丁目	20	市道第00-011号線	大穴北2丁目
7	市道第00-130号線	習志野台7丁目	21	市道第31-010号線	丸山4丁目
8	市道第00-145号線	七林町	22	市道第00-047号線	上山町2丁目
9	市道第00-136号線	飯山満町3丁目	23	市道第22-011号線	北本町2丁目
10	市道第00-038号線	東町～米ヶ崎町	24	市道第00-179号線	丸山5丁目
11	市道第79-034号線	小室町	25	市道第00-168号線	海神5丁目
12	市道第79-034号線	小室町	26	市道第00-179号線	丸山5丁目
13	市道第00-004号線	豊富町	27	市道第00-185号線	西船2丁目
14	市道第00-121号線	三咲8丁目	28	市道第00-024号線	田喜野井7丁目

5－3 関連事業に合わせた無電柱化

道路事業、市街地開発事業その他これらに類する事業が実施される際には、無電柱化法第12条に基づき、関係事業者は、これらの事業の状況を踏まえつつ、新設電柱の道路上への設置を抑制するとともに、本市は、これらの事業に合わせ、無電柱化の検討を行うこととします。

上記の他、民間開発行為等の個別の要請により要請者負担で無電柱化が実施される場合は、本市は関係事業者と調整し、必要な協力を行うこととします。

無電柱化法第12条第1項（抜粋）

関係事業者は、社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）第2条第2項第1号に掲げる事業（道路の維持に関するものを除く。）、都市計画法（昭和43年法律第100号）第4条第7項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業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、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするとともに、当該場合において、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する。

5－4 占用制限制度の適切な運用

道路法第37条に基づく新設電柱の占用を制限する措置について、国・千葉県では緊急輸送道路を対象に実施していることを踏まえ、本市でも占用制限の適切な運用を検討します。

道路法第37条第1項（抜粋）

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33条、第35条及び前条第2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。

第6章 計画の進行管理

本計画は、今後10年間の無電柱化の基本方針を示すものです。計画に位置付けた施策に基づく無電柱化の進捗状況については、計画（Plan）を実行（Do）に移し、その効果・成果を点検・評価（Check）し、必要な改善策（Action）を講じながら、計画の質的向上につなげるPDCAサイクルによって実効性を高めます。

また、関連事業で新たな道路整備に合わせて、無電柱化整備が実施される際には、無電柱化対象路線の追加を行うため、本計画の見直しを適宜行います。

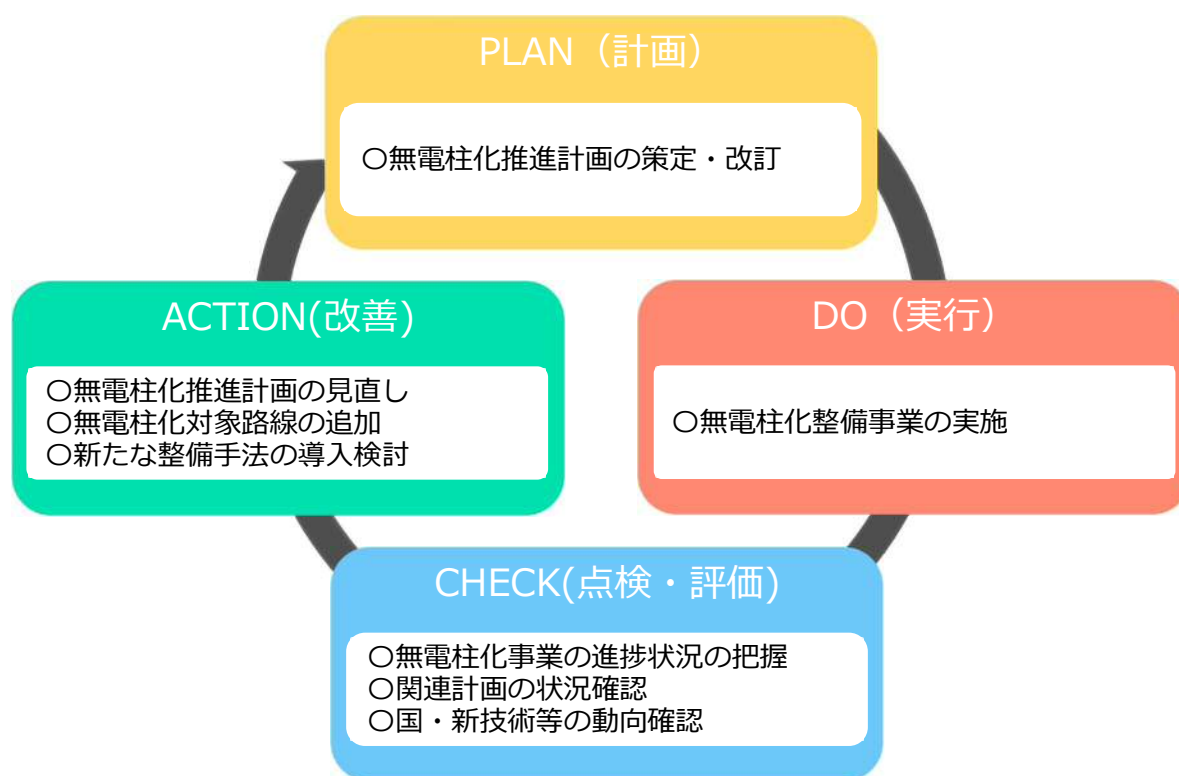


図6-1. 無電柱化の推進に向けたPDCAサイクル