



三重県 無電柱化推進計画 2021～2025

2021(令和3)年 11月 三重県

目次

はじめに 1
無電柱化の現状 2
無電柱化の基本的な方針 3
無電柱化推進計画の期間と目標 4
無電柱化の手法 5
無電柱化の推進に向けた取組 6
無電柱化との連携施策 7
(参考1) 緊急輸送道路における 無電柱化状況 8
(参考2) 主な無電柱化事例 9

これまでの無電柱化は、防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観形成の観点から実施しており一定の効果を果たしてきた。しかし、近年の災害の激甚化・頻発化等によりその必要性がさらに高まっている。

特に、台風や豪雨等の災害では、倒木や飛来物起因の電柱倒壊による停電並びに通信障害が長期間に及ぶケースも報告されており、電力や通信の安定供給が求められている。

また、新型コロナウイルスの感染拡大による観光への影響は大きいですが、訪日外国人をはじめとした観光需要が再び増加することを見据え、観光地等において良好な景観を形成していく必要がある。さらに、歩行者が電柱を避けて車道にはみ出すような道路や車道の建築限界内に電柱があるような道路において、安全かつ円滑な交通を確保する必要がある。

本計画は、三重県における無電柱化を一層推進するべく、無電柱化法に基づき、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図るため定めるものである。

三重県 無電柱化の現状

- 三重県では、全国と同様に昭和60年代初頭より無電柱化に着手。
 - 伝統的建造物がある「関宿」(亀山市)、伊勢神宮門前町の「おはらい町」(伊勢市)等で先駆的に実施するとともに、緊急輸送道路である国道1号、23号等で無電柱化を実施。
 - 無電柱化法の制定(平成28年)を受け、令和元年11月に3か年(2018～2020年度)を計画期間とする「三重県無電柱化推進計画」を策定。
⇒ 目標: 三重県内道路で12.3km(整備延長)の無電柱化事業に着手
- これらの取組により、緊急輸送道路を中心に、一定の整備が図られてきたが、**三重県内の道路で無電柱化に着手した割合は1.7%に過ぎない。**(三重県の無電柱化着手率 23位/47都道府県)



© (公社) 三重県観光連盟
(亀山市 関宿)

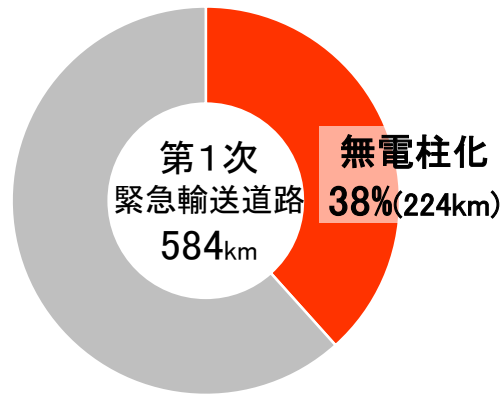
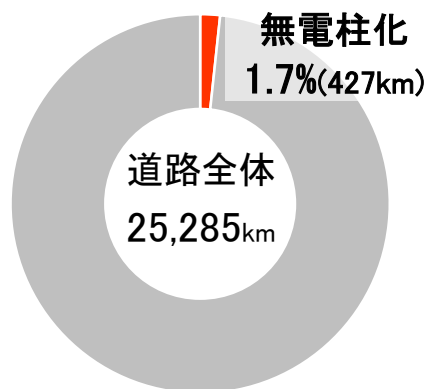


© (公社) 三重県観光連盟
(伊勢市 おはらい町)



(津市 国道23号)

三重県内の無電柱化着手率(令和2年度末現在)



三重県 無電柱化の基本的な方針

三重県本来の美しさを取り戻し、安全で災害にもしなやかに対応できる「脱・電柱社会」をめざすため、無電柱化を計画的に推進。

(1) 防災

- 三重県では、伊勢湾台風や平成30年21号台風等で、電柱倒壊が発生。今後は気候変動の影響により、台風の強さが増す可能性。



資料提供：国土交通省木曾川下流河川事務所
(伊勢湾台風 長島町)

- 三重県への深刻な被害が想定される南海トラフ地震は、30年以内の発生確率が70～80%であり、その際、県内の電柱被害は約14,000本と推計。(理論上最大クラスの地震時)
- 三重県は、南北に長い地勢を有し、沿岸部に人口が集中。災害時の迅速な救助、復旧等のため、沿岸部を縦貫、接続する緊急輸送道路の通行確保が不可欠。電柱倒壊による道路閉塞リスクの解消を目指す必要。

被害が甚大となりやすい市街地の道路を中心に、緊急輸送道路の無電柱化を重点的に推進。

(2) 安全・円滑な交通確保

- 高齢化が進む三重県では、多くの高齢者等の利用が見込まれる道路において、安心して移動できる歩行空間の整備が急務。
- 三重県の人口当たり交通事故死者数は全国ワースト4位。県内の交通事故死者数のうち、歩行者の割合は36%を占める。(令和2年発生状況)

○バリアフリー特定道路や通学路等の無電柱化を推進。

(3) 景観形成・観光振興

- 三重県は、国際的な観光地である伊勢志摩地域、世界遺産の熊野古道などを有し、令和元年には観光客数が過去最高を記録。
- アフターコロナを見据え、観光需要をさらに伸ばしていくため、三重の魅力を高めていく必要。



© (公社) 三重県観光連盟
(伊勢神宮 お木曳)

世界遺産である熊野古道や伊勢神宮等の観光地周辺で、無電柱化を推進。

三重県 無電柱化推進計画の期間と目標

計画期間

2021(令和3)年度 ~ 2025(令和7)年度

(1) 基本的な目標

	対象道路(指標)	三重県 着手率			(参考)全国着手率
				無電柱化済又は無電柱化の 工事に着手済の延長の割合	
防災	①電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路	21% ^{※1}	⇒	39%	38% → 52% <small>(2050年代までにすべての道路で実施予定)</small>
安全・円滑な交通確保	②バリアフリー特定道路	22% ^{※1}	⇒	25%	31% → 38%
景観形成 観光振興	③世界文化遺産周辺地区 (1地区(紀伊山地の霊場と参詣道))	1地区	⇒	1地区	37地区 → 46地区
	④重要伝統的建造物群保存地区 (1地区(亀山市関宿))	1地区	⇒	1地区	56地区 → 67地区
	⑤歴史まちづくり法重点地区 (5地区 ^{※2})	2地区 (2箇所)	⇒	2地区 (3箇所)	46地区 → 58地区

※1: 緊急輸送道路及びバリアフリー特定道路は2019年度末現在、以外は2020年度末現在(国計画と同じ)

※2: 亀山市東海道沿道区域、伊賀市「上野城下町」、伊賀市「観音提寺と大和街道島ヶ原宿」、伊賀市「大村神社と初瀬街道阿保宿」、明和町「齋宮跡周辺地区」

(2) 上記以外の目標

防災	<ul style="list-style-type: none"> ①以外の緊急輸送道路(着手率 18% ⇒ 20%) 沿岸部の第1次緊急輸送道路で無電柱化区間が連続性を確保する区間を中心
安全・円滑な交通確保	<ul style="list-style-type: none"> 通学路かつ緊急輸送道路に指定されている区間(10箇所程度)
景観形成 観光振興	<ul style="list-style-type: none"> 伊勢神宮及び熊野古道周辺の区間(3箇所程度)

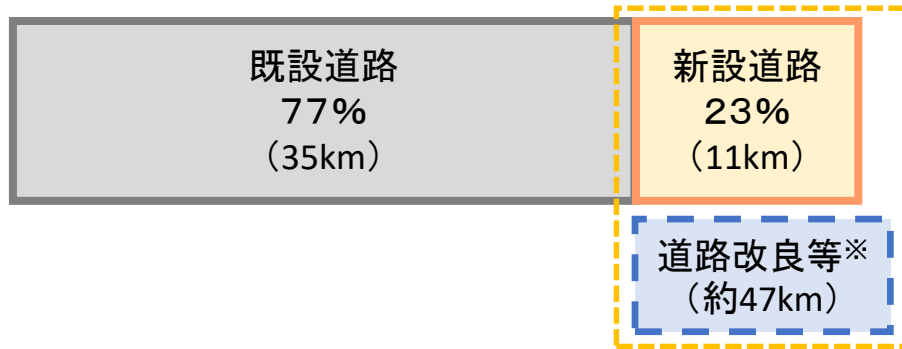
目標 (1)+(2)

道路延長約46km(整備延長約80km)の無電柱化に着手

三重県 無電柱化の手法

無電柱化を推進するためには、多様な事業手法が不可欠。現地の状況に応じて関係者が連携し、電線共同溝方式に加えて単独地中化方式などの様々な手法の活用や、より安価な手法にて整備していくことを基本。（全国目標として令和7年度までに平均約2割のコスト縮減）

無電柱化に着手する道路の既存・新設別割合

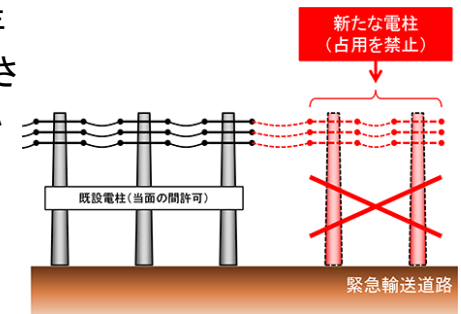


※事業中及び今後着手予定の緊急輸送道路

緊急輸送道路の電柱の占用制限

- 新設の電柱は、国及び県管理道路ともに、原則として占用を禁止する制限措置を導入済。

市町へは、5年間で全線指定されるよう働きかけを実施。



- 既存の電柱については、国及び県管理道路ともに、電線管理者と協議を進め、実施区間の優先順位を決めて、早期に占用制限を開始。

無電柱化の構造

管路構造 (浅層埋設)	小型ボックス構造	直接埋設構造	軒下配線	裏配線

占用料の減額

無電柱化をより一層推進するため、道路の地下に設置した電線等について、国及び県管理道路ともに、占用料を減額。

浸水等に対応した地上機器

津波、高潮、洪水で浸水が予測される地域、十分な歩道幅員の確保が困難である場合等には、柱状型機器も活用。



無電柱化の推進に向けた取組

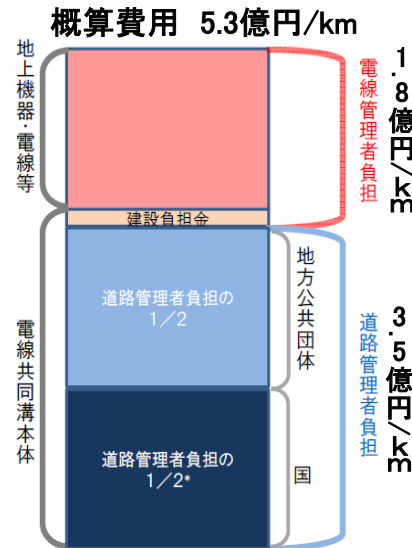
(1) 多様な整備手法の活用

- 効率的に無電柱化を推進するために、地中化以外の手法である「軒下配線」や「裏配線」も含めて検討。
- 既設の地中管路等、既存ストックの活用についても検討。



(2) 低コスト手法の普及拡大

- 無電柱化の主な課題の一つはコストであり、收容する電線類の量や需要変動の見込み、道路交通の状況、既設埋設物等の状況に応じ、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、「浅層埋設」や「小型ボックス構造」などの低コスト手法の採用を検討。



(3) 広報・啓発活動

- 県民の理解と関心を深め、無電柱化に県民の協力が得られるよう、無電柱化に関する広報・啓発活動を積極的に実施。



(4) 無電柱化情報の収集・共有

- 国と連携し、無電柱化に関する新技術や新工法などの情報収集に努めるとともに、三重県の取組について、国や他の地方公共団体と情報を共有。

(5) 関係者間の連携強化

- 「三重県無電柱化推進協議会」を活用した、無電柱化の推進に係る協議、検討。

(6) 適切な進行管理

- 事業の実施や取組状況を定期的に把握。

三重県 無電柱化との連携施策

(1) 歩行者への危機管理・観光情報の提供強化

- 新型コロナウイルス対策では、車両に対して道路情報板(デジタルサイン)による柔軟な情報提供が可能であった一方、歩行者に対しては、多数のポスター掲示を人手作業で行い、情報更新の度に貼替。



(道路情報板による情報提供)



(ポスター掲示: 津駅前)

- 無電柱化に伴い設置する地上機器の活用も含め、デジタルサイネージによる、歩行者への危機管理情報や観光情報の提供強化を推進。



(地上機器の活用事例: 岐阜県)



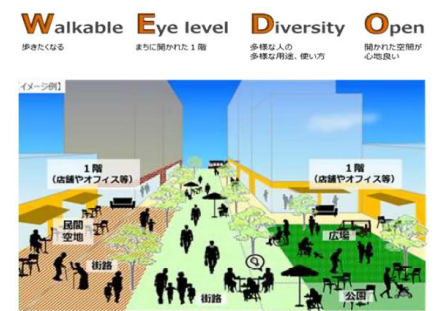
(デジタルサイネージ: 名古屋市)

(2) 道路空間再編による賑わい等の創出

- 車中心の道路空間から、賑わいのある歩行者中心の道路空間を構築し、地域活力を高めるための取組(「ほこみち」制度、「ウォーカブル推進都市」等)が全国各地で展開。※三重県内でも四日市駅や津駅周辺で検討



(ほこみち制度) 特例区域



(ウォーカブル推進都市)

- 無電柱化による歩行空間創出、あるいは歩行空間を創出するための無電柱化を含めて、交通安全やグリーン化と併せた空間再編の取組を推進。

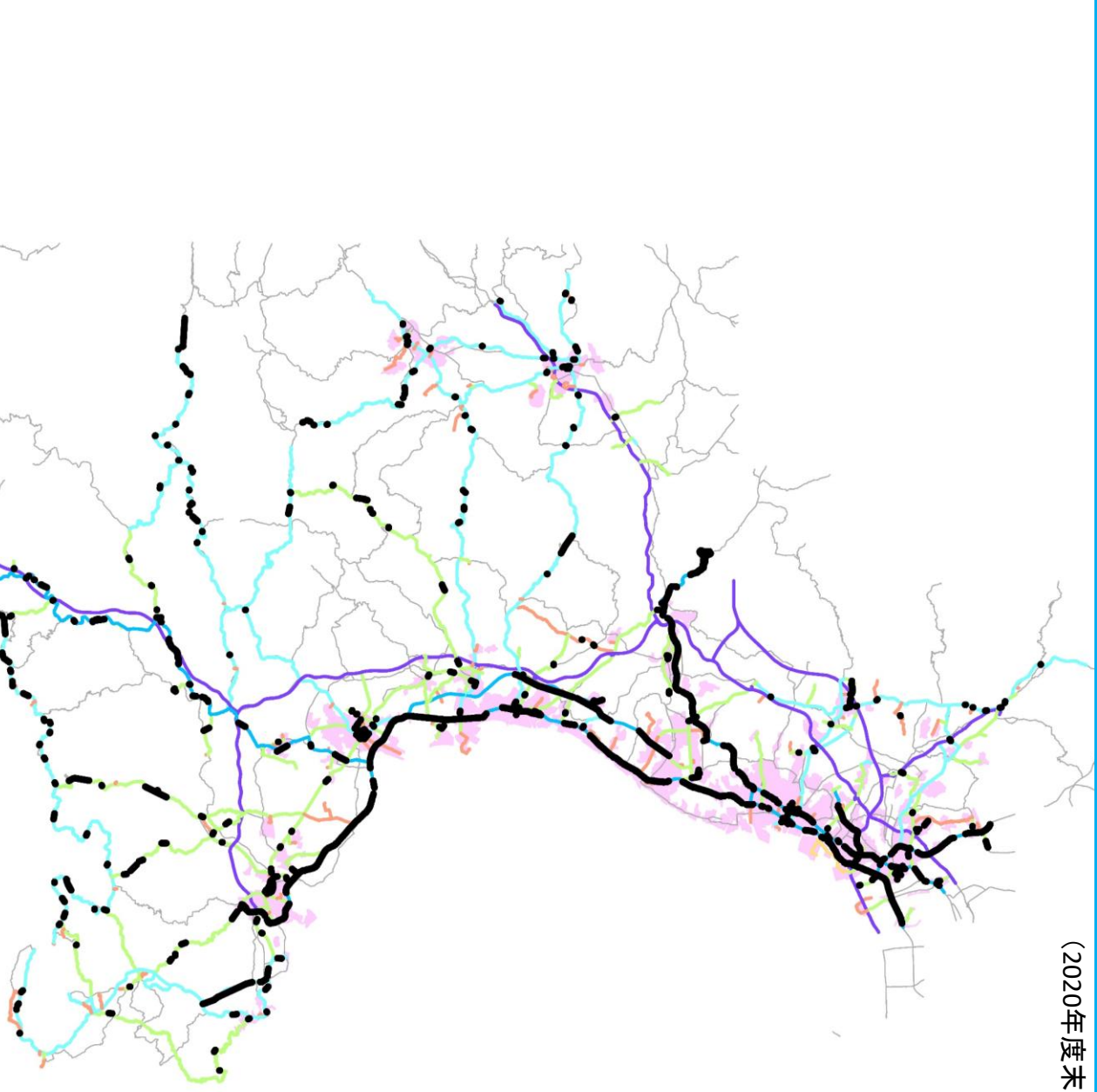


(オープンカフェ)



(資料: 横浜市)
(グリーンインフラ: 横浜市)

(2020年度末現在)



【凡例】

	緊急輸送道路（自動車専用道路）
	緊急輸送道路（直轄国道）
	緊急輸送道路（補助国道）
	緊急輸送道路（県道）
	緊急輸送道路（市町道）
	緊急輸送道路（臨港道路）
	その他主要一般道路
	用途地域
	無電柱化着手済みまたは不要区間※

※高速自動車国道及び高速道路会社管理道路を除く

(参考2)三重県 主な無電柱化事例

(1) 防災



路線名:(主)上野大山田線
(市街地等の緊急輸送道路)
場 所:伊賀市上野丸之内～
上野恵美須町地内
延 長:L=0.8km
完 成:平成29年度

(2) 安全・円滑な交通確保



路線名:(市)本町宮川堤線
(バリアフリー特定道路、通学路)
場 所:伊勢市本町～吹上地内
延 長:L=0.2km
完 成:令和3年

(3) 景観形成・観光振興



路線名:(主)伊勢南島線
(伊勢神宮周辺)
場 所:伊勢市岩渕～本町地内
延 長:L=0.3km
完 成:令和2年度