

鳥取県無電柱化推進アクションプラン  
(令和2年度)

令和2年3月  
鳥取県

## 1 はじめに

道路上の電線、電柱は、景観を損なうだけでなく、歩行者や車椅子の通行の妨げとなり、地震等の災害時には、電柱が倒れ、緊急車両等の通行に支障を来すなど、種々の危険がある。しかし、我が国の無電柱化率は諸外国の主要都市やアジア各国の都市と比べ極めて低い状況にある。

このような現状に鑑み、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、「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年に成立、施行された。

これらの状況を鑑み、本県ではこれから無電柱化の重要性に関する県民の理解を深めていく必要があり、「無電柱化法」に基づく令和3年度以降の「無電柱化推進計画」を策定・公表予定であることから、令和2年度の計画を本アクションプランとしてとりまとめたものである。

## 2 鳥取県管理道路における無電柱化の現状

鳥取県では、昭和61年度から国の電線類地中化計画等に基づき、道路管理者と電線管理者が協議の上でDID区域（人口集中地区）や災害時における緊急輸送道路、またバリアフリー重点整備地区等を対象として整備計画を策定し整備を進めてきた。

整備を進めた結果、市街地部の緊急輸送道路等で整備が進み、災害時の安全確保や、良好な景観形成に寄与しているものの、防災拠点施設間の結節やネットワークとしての整備ができていないといった課題がまだあり、無電柱化が十分に進んでいるとは言い難い状況である。（別添整備状況図参照）

## 3 無電柱化が進まない原因

無電柱化が進まない原因として、高額な建設費がかかることや、工事による日常生活への影響から沿線住民の理解が得られにくいこと及び電線管理者との調整がなかなか整わないことが挙げられる。

## 4 全国的な無電柱化の取り組み状況

災害時の被害の軽減、車両及び歩行者の円滑な交通の確保、良好な景観形成のため無電柱化法が施行され以下の取り組みが行われている。

- ・電線の地下埋設基準の緩和（従来よりも浅い位置に電線の管路等を設置）
- ・無電柱化の低コスト手法の導入検討
- ・国民の間に広く無電柱化の重要性についての理解と関心を深めるように無電柱化の日（11月10日）を制定（無電柱化法 第10条）

## 5 本県におけるこれまでの無電柱化の取組状況

以下の観点から該当区間の無電柱化の推進に取り組んできた。

### ① 防災・減災、国土強靱化

人口密度とともに電柱・電線の密度が高く、災害時の被害が甚大となる恐れがある都市部（DID 区域）内の緊急輸送道路

### ② 安全・円滑な交通確保

安全かつ円滑な交通の確保のためにバリアフリー化が必要な、高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく特定道路

### ③ 景観形成・観光振興

重要伝統的建造物群保存地区や景観に関する法律等に位置付けられた地域における良好な景観形成や観光振興のために必要な道路

### 鳥取県が実施した無電柱化事業

○整備事例 鳥取市上魚町～大工町頭 県道樗谿公園線（大工町通り）



○整備箇所一覧表（県施工済箇所）

市町村	道路種別	路線名	整備箇所		整備延長 (m)
			起点	終点	
米子市	補助国道	一般国道181号 (現 県道米子広瀬線)	米子市末広町	米子市明治町	150
鳥取市	主要地方道	鳥取停車場線	鳥取市永楽温泉町	鳥取市永楽温泉町	150
鳥取市	主要地方道	鳥取停車場線	鳥取市栄町	鳥取市栄町	150
米子市	主要地方道	米子停車場線	米子市明治町	米子市茶町	600
鳥取市	一般県道	西町鳥取停車場線 (現 市道駅前太平線)	鳥取市栄町	鳥取市栄町	300
鳥取市	主要地方道	鳥取福部線	鳥取市永楽温泉町	鳥取市東品治	250
鳥取市	一般県道	八坂鳥取停車場線	鳥取市扇町	鳥取市扇町	250
鳥取市	一般県道	八坂鳥取停車場線	鳥取市扇町	鳥取市扇町	200
米子市	主要地方道	米子停車場線	米子市東町	米子市加茂町二丁目	800
米子市	主要地方道	米子境港線	米子市加茂町二丁目	米子市西町	100
米子市	補助国道	一般国道180号 (現 国道181号)	米子市富士見町	米子市富士見町	440
米子市	補助国道	一般国道180号 (現 国道181号)	米子市富士見町	米子市鞆町	880
米子市	補助国道	一般国道180号 (現 県道米子広瀬線)	米子市万能町	米子市弥生町	340
鳥取市	一般県道 (主要地方道)	鳥取国府線 (現 鳥取福部線)	鳥取市東品治	鳥取市東品治	280
鳥取市	一般県道 (主要地方道)	鳥取国府線 (現 鳥取福部線)	鳥取市東品治	鳥取市永楽温泉町	300
倉吉市	一般県道	倉吉停車場線	倉吉市上井	倉吉市上井	180
倉吉市	主要地方道	倉吉青谷線	倉吉市上井	倉吉市山根	830
米子市	一般県道	皆生西原線	米子市西福原	米子市西福原	300
米子市	主要地方道	米子境港線	米子市加茂町	米子市内町	1,060
三朝町	主要地方道	鳥取鹿野倉吉線	東伯郡三朝町三朝	東伯郡三朝町三朝	680
米子市	補助国道	一般国道180号 (現 国道181号)	米子市富士見町	米子市鞆町	20
米子市	補助国道	一般国道180号 (現 県道米子広瀬線)	米子市万能町	米子市鞆町	960
鳥取市	主要地方道	秋里吉方線	鳥取市扇町	鳥取市富安	1,000
鳥取市	主要地方道	秋里吉方線	鳥取市富安	鳥取市富安	260
米子市	主要地方道	米子境港線	米子市内町	米子市内町	420
倉吉市	主要地方道	倉吉青谷線	倉吉市山根	倉吉市伊木	380
倉吉市	主要地方道	倉吉福本線	倉吉市宮川町	倉吉市湊町	650
鳥取市	一般県道	田島片原線	鳥取市片原	鳥取市片原	935
鳥取市	一般県道	鳥取国府線	鳥取市末広温泉町	鳥取市末広温泉町	100
米子市	一般県道	皆生西原線	米子市西福原	米子市西福原	340
米子市	一般県道	皆生西原線	米子市東福原	米子市西福原	1,300
米子市	一般県道	米子港線	米子市角盤町	米子市義方町	1,770
倉吉市	一般県道	木地山倉吉線	倉吉市駄経寺	倉吉市駄経寺	300
倉吉市	一般県道	木地山倉吉線	倉吉市駄経寺	倉吉市住吉町	543
倉吉市	一般県道	海田倉吉停車場線	倉吉市上井	倉吉市海田東町	1,400
倉吉市	主要地方道	倉吉青谷線	倉吉市山根	倉吉市伊木	35
倉吉市	主要地方道	倉吉福本線	倉吉市宮川町	倉吉市湊町	330
鳥取市	一般県道	樗谿神社線 (現 樗谿公園線)	鳥取市上魚町	鳥取市大工町頭	1,140
米子市	一般県道	皆生西原線	米子市東福原	米子市西福原	240

## 6 令和2年度の施策

### (1) 無電柱化法に基づく令和3年度以降の鳥取県無電柱化推進計画の策定

本県の実情に即した無電柱化推進計画の策定を行い、無電柱化を推進する。

無電柱化法により、都道府県は、無電柱化推進計画を基本として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である「都道府県無電柱化推進計画」を定めるよう努めなければならないとされている。本県では、下記①、②、③に該当する路線の無電柱化の推進に取り組んできたところであるが、その他対象道路や優先着手区間の観点を加え、令和2年度に県計画を策定し令和3年度から県計画に基づいた無電柱化推進施策を展開する。

同計画では、以下の観点から無電柱化すべき対象路線を絞り込み、その中から優先着手区間を設定する。計画の期間については、令和2年度に県計画の策定に併せて検討を行う。

#### <法律により定められた計画に定める事項>（無電柱化法第7条）

- 1) 無電柱化の推進に関する基本的な方針
- 2) 無電柱化推進計画の期間
- 3) 無電柱化の推進に関する目標
- 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
- 5) 前各号に掲げるもののほか、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ために必要な事項

#### <無電柱化の計画の対象道路選定の考え方>

- |  |   |         |
|--|---|---------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>① 防災・減災、国土強靱化</li><li>② 安全・円滑な交通確保</li><li>③ 景観形成・観光振興</li></ol> | } | これまでの取組 |
| <ol style="list-style-type: none"><li>④ 県内のD I D区域内にある主要な駅の周辺道路</li></ol>                              |   |         |

#### <優先着手区間の考え方>

県計画では、計画対象道路のうち、防災・減災、国土強靱化に資する都市部（DID区域）内の緊急輸送道路を最優先と位置付け、更に次の観点で選定した所要の幅員を有する区間（※）を優先着手区間とし、計画期間内に無電柱化の着手を目指す。

- ・広域交通網へのアクセス区間
- ・地域防災拠点病院へのアクセス区間
- ・無電柱化実施済み区間の連続区間
- ・市町村事業と連携する区間

※一般的に電線共同溝の設置が可能な幅員 2.5m 以上の両側歩道を有する区間

## (2) 倉吉青谷線（八屋～山根）の検討

本路線は、倉吉市内の倉吉駅を有する人口集中地区と地域防災拠点病院間を結ぶ主要幹線道路であるが、無電柱化が進んでいない区間があり、国の無電柱化推進計画（7期）箇所として検討に取り組んでいる路線である。引き続き、本路線の無電柱化実施済みの区間から続く区間について無電柱化に向けて検討する。また、検討にあたっては、低コスト手法の導入についても検討する。



写真：倉吉青谷線の無電柱化実施済み区間と未実施区間

### (3) 道路法第37条第1項に基づく占用制限

第一次緊急輸送道路をはじめとする防災上の観点から重要な道路について、道路上に設置された電柱が地震等により倒壊するなどして、緊急車両の通行や地域住民の避難等に支障をきたすことを防止し、その緊急輸送道路や避難路としての機能を確保するため、令和2年3月1日から、地上に設置される電柱に係る占用を制限する。(占用制限対象区間図参照)

### (4) 無電柱化の啓発活動

無電柱化の重要性に関する県民の理解と関心を深め、無電柱化に関して県民の理解が得られるよう、無電柱化に関する施策やその取組状況について、鳥取県のホームページや広く県民が参集するイベント等を通し無電柱化に関する広報・啓発活動を行う。

## 7 事業展開にかかる留意事項

令和2年度に「鳥取県無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化の推進を図っていくこととしているが、無電柱化事業の実施にあたっては、多額の事業費を要することから、国の財政措置や低コスト手法の普及状況を見極め、また他の県内道路事業との優先順位付け等の調整を図っていくものとする。



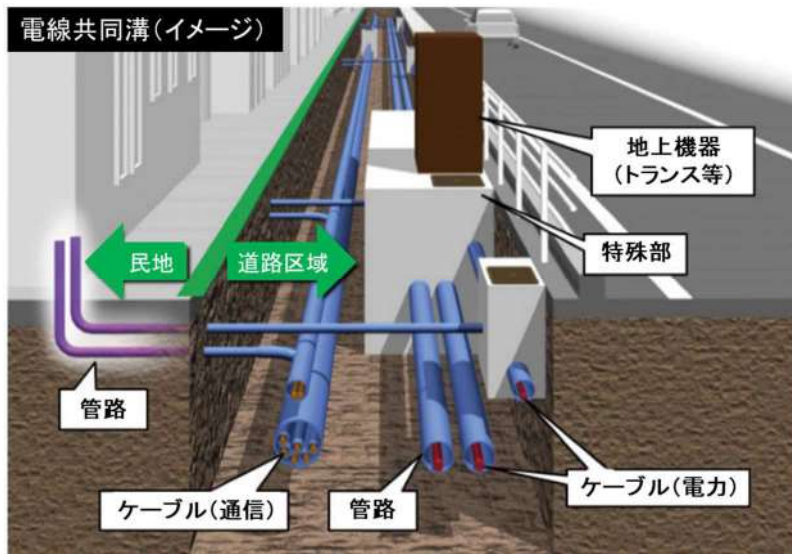
## 8 その他参考資料

### (1) 無電柱化事業の手法

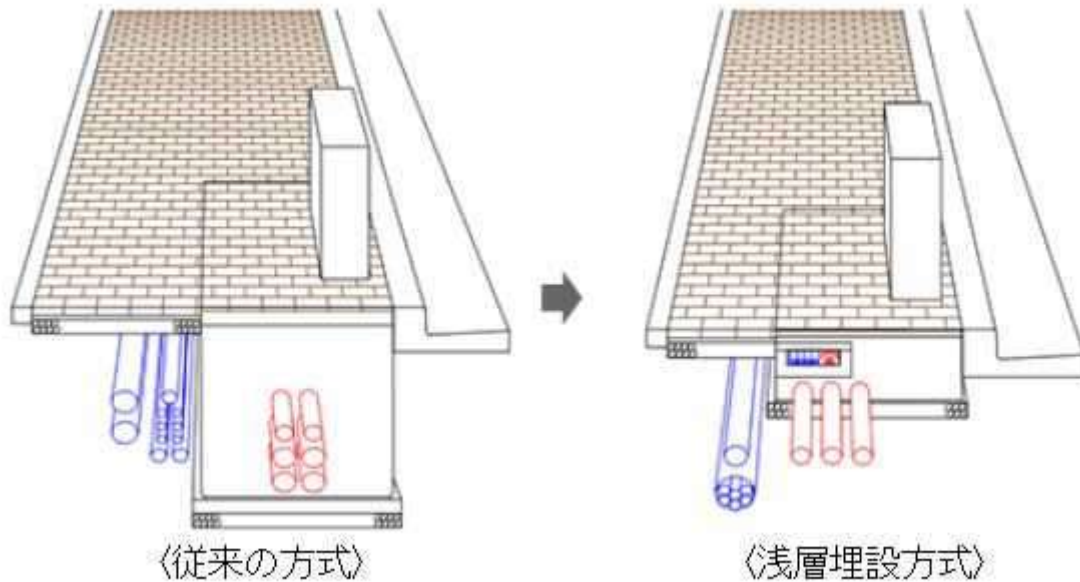
#### ア 電線共同溝方式

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手法。沿道の各戸へは地下から電力線や通信線を引き込む仕組みとなっている。

費用負担は電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者及び電線管理者が負担する。



電線共同溝イメージ (出典：国土交通省ホームページ)



浅層埋設方式による無電柱化イメージ図 (出典：国土交通省ホームページ)

電線類の埋設深さを浅くすることで、埋設する際の掘削等の土量を削減でき、特殊部も小型化するので従来の埋設深に比べ建設費を抑えることが可能



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)
<p>現行より浅い位置に埋設</p>  <p>管路の事例(国内)</p>	<p>小型化したボックス内にケーブルを埋設</p>  <p>小型ボックスの事例</p>	<p>ケーブルを地中に直接埋設</p>  <p>直接埋設の事例(京都)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>浅層埋設基準を緩和(平成28年4月施行)</li> <li>全国展開を図るための「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)」を作成(平成29年3月発出)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モデル施工(平成28年度～)</li> <li>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)</li> <li>全国展開を図るための「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)」を作成(平成29年3月発出)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>直接埋設用ケーブル調査、舗装への影響調査(平成28年度)</li> <li>実証実験を実施(平成29年度)</li> </ul>

低コスト手法による無電柱化(出典:国土交通省ホームページ)

## イ 自治体管路方式

地方公共団体が管路設備を敷設する手法。構造は電線共同溝とほぼ同じ管路方式が中心であり、管路等は、道路占用物件として地方公共団体が管理する。

費用は管路設備の材料費及び敷設費を地方公共団体が負担し、残りを電線管理者が負担する。

## ウ 単独地中化方式

電線管理者が自らの費用で地中化を行う手法。管路等は電線管理者が道路占用物件として管理する。

費用は全額電線管理者が負担する。

## エ 要請者負担方式

各地方の無電柱化協議会で優先度が低いとされた箇所等において無電柱化を実施する場合に用いる手法であり、原則として費用は全額要請者が負担する。

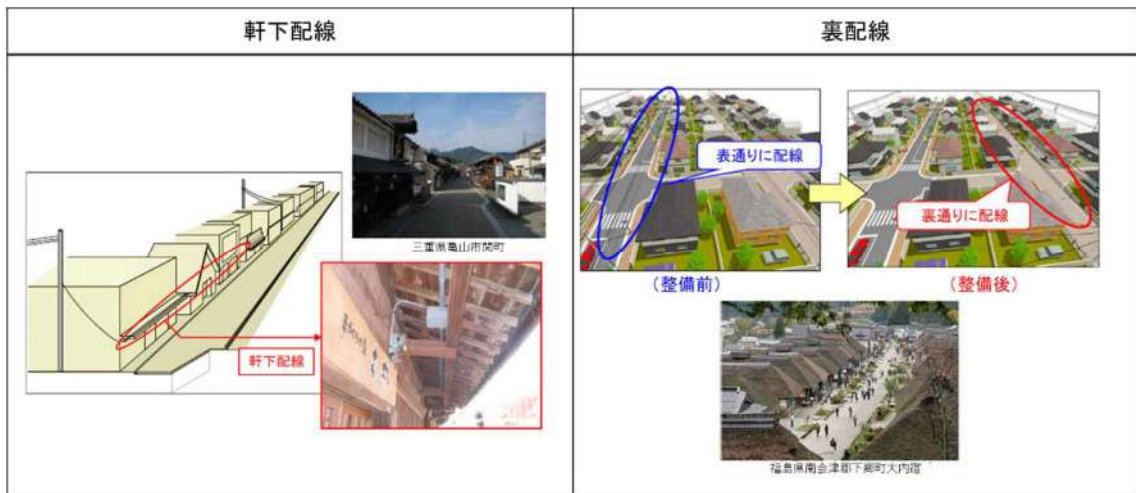
## オ 軒下配線方式・裏配線方式

### (ア) 軒下配線

無電柱化したい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手法。

### (イ) 裏配線

無電柱化したい主要な通りの裏通り等に電線類を配置し、主要な通りの沿道の需要家への引込みを裏通りから行い、主要な通りを無電柱化する手法。



軒下配線方式・裏配線方式（出典：国土交通省ホームページ）

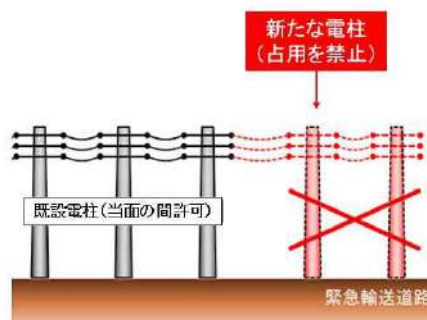
## カ 道路事業に併せた無電柱化

無電柱化法第12条に基づき、無電柱化の計画対象道路において、電線管理者が無電柱化を道路事業等の実施と併せて行うことができる場合は、電線管理者に要請する。

### (2) 占用制度の運用

#### ア 占用制限制度の適切な運用

県管理の緊急輸送道路等において、道路法第37条に基づく占用制限区域を指定し、新設電柱の占用を制限するとともに、既設電柱の更新及び新設の際には、道路区域外への移設を働きかける。



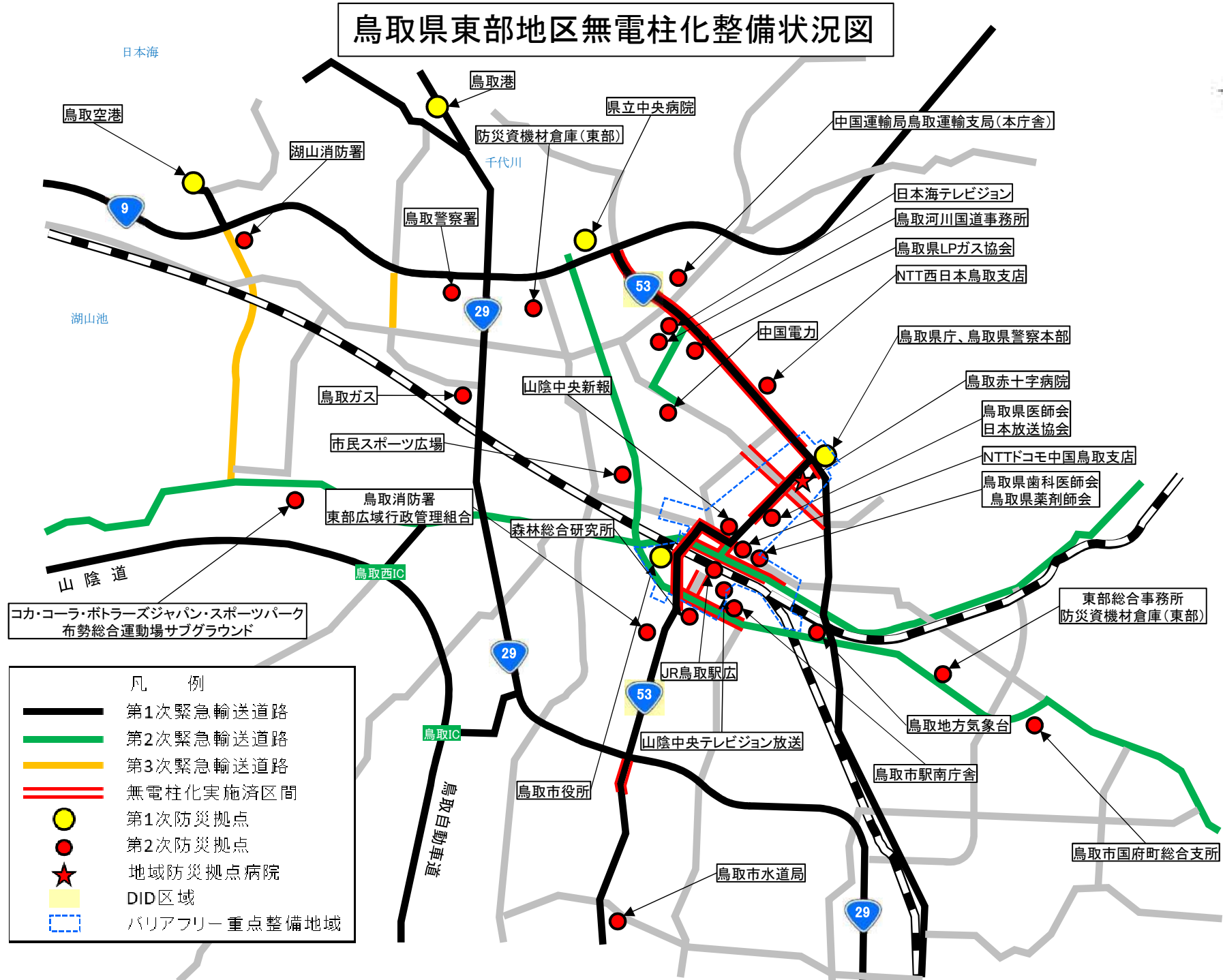
緊急輸送道路における新設電柱の占用禁止措置（出典：国土交通省ホームページ）

#### イ 電線の地下埋設基準の緩和

無電柱化を促進するため、平成28年4月1日から、道路占用許可により電線を道路の地下に設ける場合の深さについて、基準を緩和している。

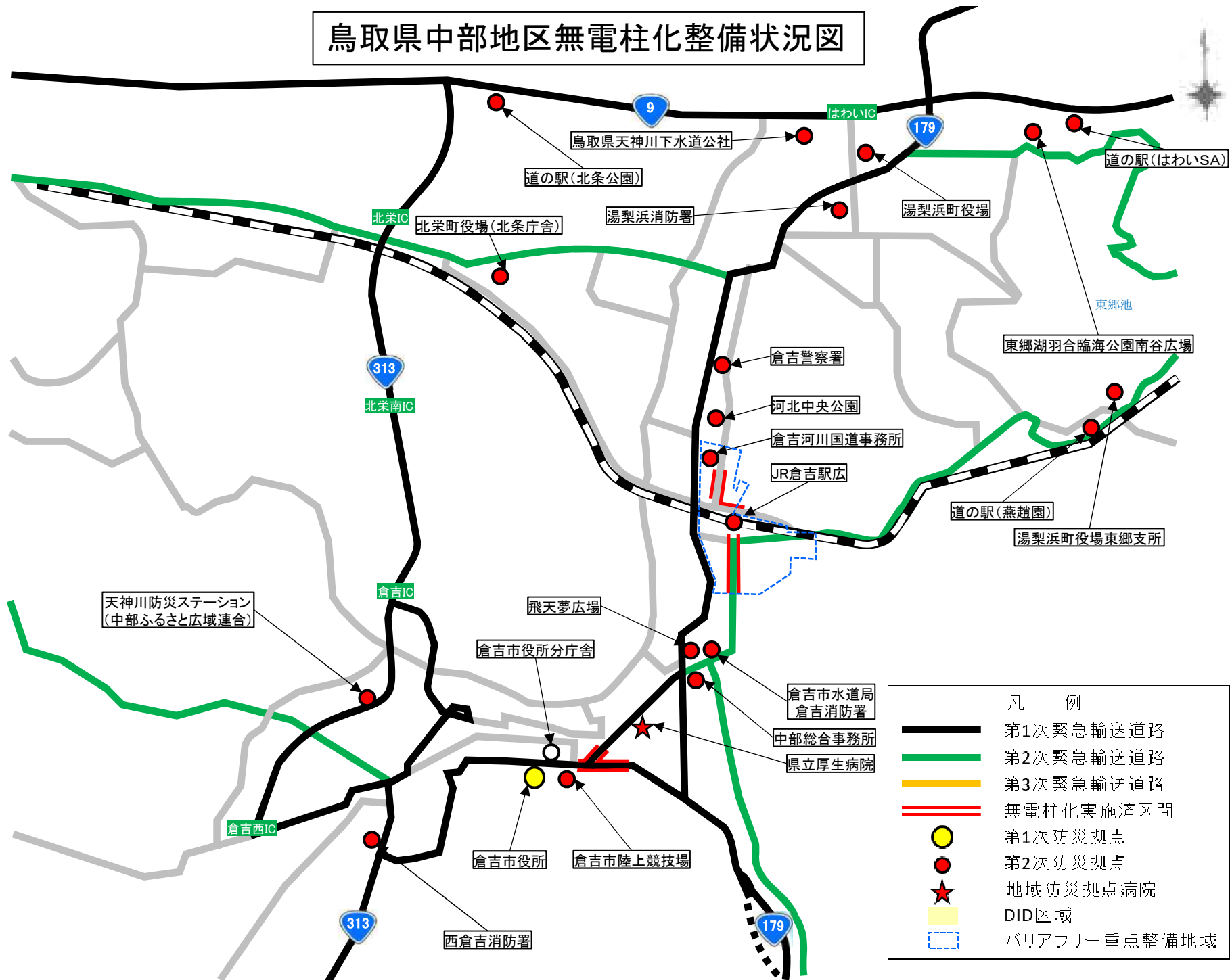
# 整備状況図

# 鳥取県東部地区無電柱化整備状況図

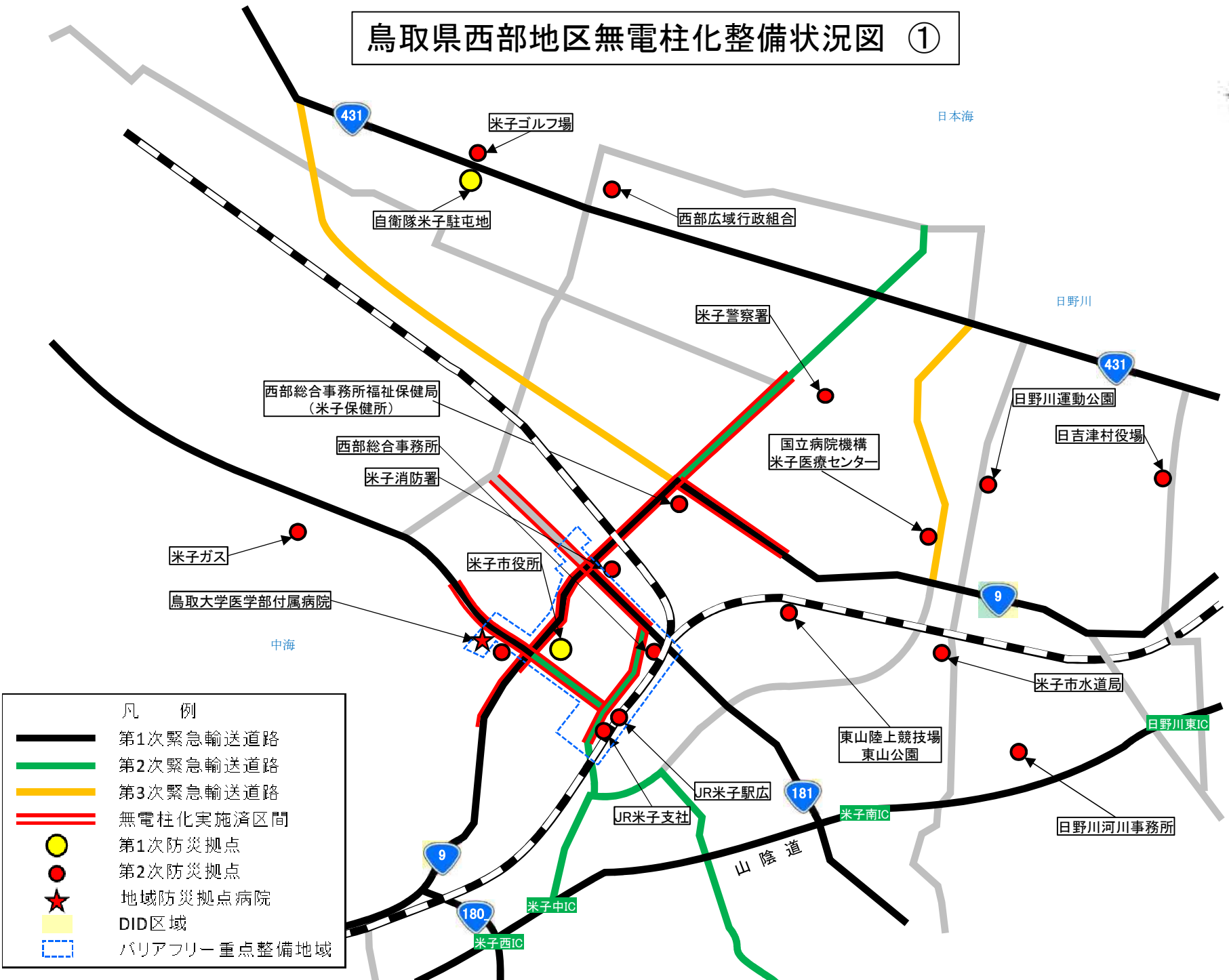


- 凡 例
- 第1次緊急輸送道路
  - 第2次緊急輸送道路
  - 第3次緊急輸送道路
  - 無電柱化実施済区間
  - 第1次防災拠点
  - 第2次防災拠点
  - ★ 地域防災拠点病院
  - DID区域
  - バリアフリー重点整備地域

# 鳥取県中部地区無電柱化整備状況図

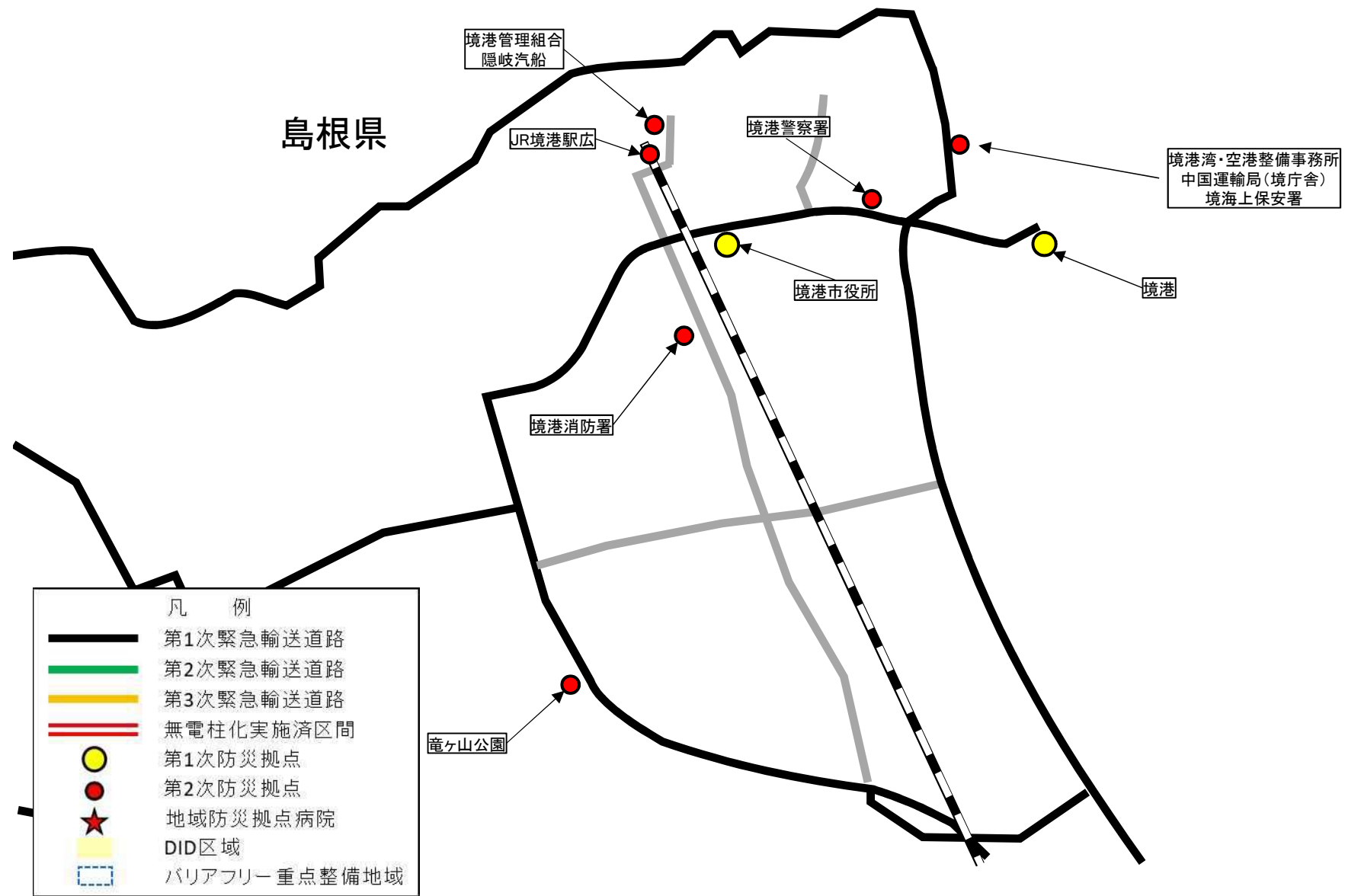


# 鳥取県西部地区無電柱化整備状況図 ①





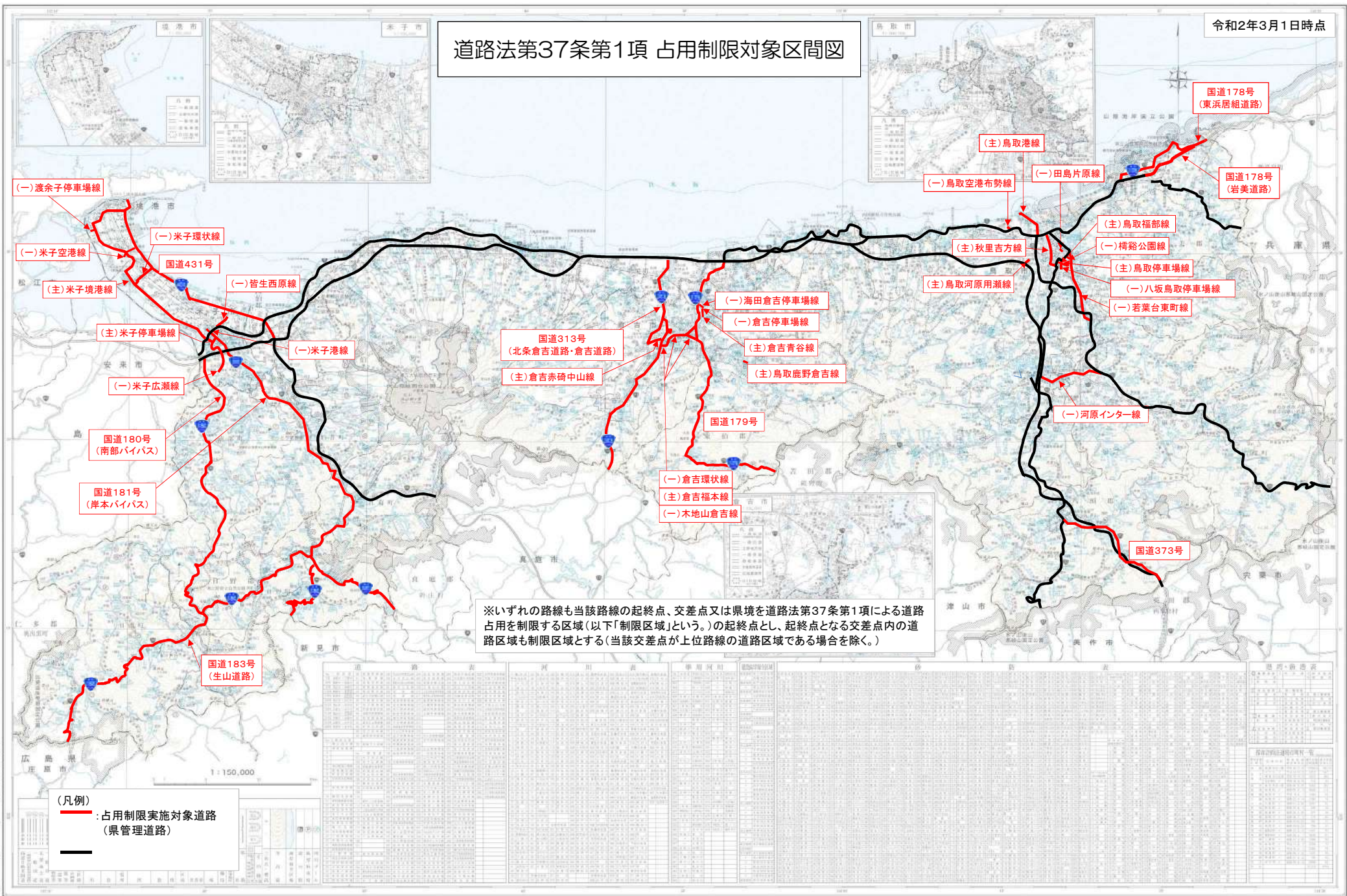
# 鳥取県西部地区無電柱化整備状況図 ②



- | 凡 例 |              |
|-----|--------------|
|     | 第1次緊急輸送道路    |
|     | 第2次緊急輸送道路    |
|     | 第3次緊急輸送道路    |
|     | 無電柱化実施済区間    |
|     | 第1次防災拠点      |
|     | 第2次防災拠点      |
|     | 地域防災拠点病院     |
|     | DID区域        |
|     | バリアフリー重点整備地域 |

## 占用制限対象区間図

# 道路法第37条第1項 占用制限対象区間図



※いずれの路線も当該路線の起終点、交差点又は県境を道路法第37条第1項による道路占有を制限する区域(以下「制限区域」という。)の起終点とし、起終点となる交差点内の道路区域も制限区域とする(当該交差点が上位路線の道路区域である場合を除く。)

(凡例)  
 〓 : 占用制限実施対象道路  
 (県管理道路)