

松山市無電柱化推進計画

令和2年2月

愛媛県 松山市

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、地震などの災害時には、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、日本の無電柱化率は、欧米の主要都市やアジア各国の都市と比べて極めて低い状況にある。

このような現状の中、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等を目的として「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。

無電柱化法第 8 条では、国の策定する無電柱化推進計画を基本として、市町村の区域での無電柱化の推進に関する施策についての計画（市町村無電柱推進計画）の策定を、市町村の努力義務として規定している。

本計画は、無電柱化法に基づく市町村無電柱化推進計画として、今後の無電柱化の基本的な方針、目標、施策等を定めるものである。

1 . 無電柱化の推進に関する基本的な方針

1) 松山市における無電柱化の現状

松山市の無電柱化は、関係者の協力の下、電線共同溝の整備や要請者負担方式による地中化が進められており、平成 31 年 4 月 1 日現在、無電柱化の整備延長は約 36.84km である。これは松山市にある道路（国道、県道、市道を含む）の約 0.9% に相当する。

一方、松山市内には一般国道 11 号を始めとする緊急輸送道路が 223.61km あるものの、そのうち無電柱化された延長は 14.14km（6.3%）に留まっている。

2) 今後の無電柱化の取り組み姿勢

これまでの無電柱化は、歩道幅員が広く、沿道の需要密度の高い幹線道路を中心に進めてきているが、今後は、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から、無電柱化の必要な道路について優先的に推進していく必要がある。

「無電柱化の推進は、地域住民の意向を踏まえつつ、地域住民が誇りと愛着を持つことのできる地域社会の形成に資するよう行われなければならない。（無電柱化法第 2 条）」の理念の下、市民や電線管理者等の理解、協力を得て、無電柱化により魅力あふれる美しいまちなみを取り戻し、安全・安心な暮らしを確保するよう推進することとする。

3) 無電柱化の対象道路

無電柱化には多額の費用を要するとともに、工事や地上機器の設置場所等について、沿道住民等の合意形成が重要である。そのため、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。

防災

一般国道 33 号等の緊急輸送道路について、道路管理者である国及び県の協力を得つつ、無電柱化を推進する。

安全・円滑な交通確保

松山市交通バリアフリー基本構想の特定経路について、バリアフリー等に合わせ無電柱化を推進する。

また、学校や駅周辺等の歩行者の多い道路等の無電柱化を推進する。

さらに、JR 松山駅周辺では、松山駅周辺土地区画整理事業で整備される街路をはじめ、駅へのアクセス道路の無電柱化を推進する。

景観形成・観光振興

松山市景観計画に基づく中心地区景観計画区域や景観形成重点地区内の道路について、舗装の美装化等と合わせ無電柱化を推進する。

さらに、安全で快適なサイクリング環境を提供するため、必要に応じて無電柱化を推進する。

道路事業等に合わせた無電柱化

上記の他、道路事業（道路の維持に関するものを除く。）や市街地開発事業その他これらに類する事業（以下、「道路事業等」という。）が実施される際は、当該道路事業等の実施の状況を踏まえつつ、事業者の理解と協力を得て無電柱化の推進を検討する。

2 . 無電柱化推進計画の期間

2019 年度から 2020 年度までの 2 年間とする。

3 . 無電柱化の推進に関する目標

2020 年度までに、表 1 の路線について、無電柱化事業の完了または着手を目標とする。

- ・ 松山市の道路の無電柱化率を 0.9% から 1.0% に向上させる。
- ・ 松山市の緊急輸送道路の無電柱化率を 6.3% から 7.3% に向上させる。
上記に示す無電柱化率は、橋梁・高架・トンネル区間等により無電柱（非建柱）化している道路延長は含まない。

(表1)

番号	道路種別	路線名	道路延長 km	整備延長 km	備考
1	国道	33号	1.55	3.10	緊急輸送道路
2	県道	六軒家石手線	0.60	1.20	緊急輸送道路
3	県道	松山港線	1.00	2.00	緊急輸送道路
4	市道	二番町線	0.47	0.94	バリアフリー 景観形成
5	市道	中央循環線	0.43	0.86	緊急輸送道路
6	市道	松山駅西南北線	0.51	1.02	JR松山駅周辺
7	市道	松山駅北東西線	0.22	0.44	JR松山駅周辺
8	市道	三番町線	0.19	0.38	JR松山駅周辺
9	市道	松山駅前竹原線	0.29	0.58	JR松山駅周辺
10	県道	松山港線	0.10	0.10	JR松山駅周辺
11	市道	千舟町空港線	0.57	1.14	緊急輸送道路 バリアフリー
12	市道	三番町線	0.24	0.48	バリアフリー

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) 無電柱化事業の実施

以下の事業手法により、無電柱化を推進する。事業手法は、関係事業者や地元住民等との協議を踏まえ決定する。

電線共同溝方式

電線共同溝の整備に際しては、収容する電線類の量や道路交通の状況、既設埋設物の状況等に応じ、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、低コスト手法である浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式を積極的に採用する。

単独地中化方式

無電柱化の必要性の高い道路は、電線共同溝整備を優先して実施する。参画する電線管理者が1者しか存在しないなど、電線共同溝方式による整備が困難な場合は、道路管理者と電線管理者が単独地中化方式について協議するとともに、実施に際しては、地域住民等の合意形成等無電柱化の円滑な実現のため、相互に連携を図りながら積極的に協力する。

軒下配線方式・裏配線方式

沿道地権者の合意が得られる道路については、低コストに無電柱化を実施可能な軒下配線方式や裏配線方式による整備を進める。

道路事業等に合わせた無電柱化

無電柱化法第12条に基づき、道路事業等が実施される際に、道路管理者と電線管理者は相互に連携して無電柱化を検討する。また、無電柱化を実施する場合は、円滑な無電柱化実施のため、施工時期等の調整を行う。

上記の事業手法の他、必要な場合は自治体管路方式による整備を行うとともに、要請者が負担する要請者負担方式による無電柱化が実施される場合は、円滑に進むよう、道路管理者と電線管理者が相互に連携して実施する。

また、関係事業者等が既設の地中管路等を有する場合には、これらの既存ストックの活用が可能か検討し、効率的に無電柱化を実現する。

さらに、民間の技術・ノウハウや資金を活用するとともに、財政負担の平準化にも資する PFI 手法の採用を進める。

2) 占用制度の運用

占用制度を適切に運用し、無電柱化を推進する。

占用制限制度の適切な運用

国が、防災の観点から緊急輸送道路において実施している、新設電柱の占用を制限する措置について、全国の指定状況などの情報収集を行いながら、松山市の緊急輸送道路でも実施を検討する。また、国で検討が進められている新設電柱に係る占用制限措置の対象の拡大や、既設電柱の占用制限措置の実施について、国の動向を踏まえ検討する。検討にあたっては、電線管理者から意見を聴取する。

占用料の減額措置

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、占用料の減額措置を継続する。

3) 関係者間の連携の強化

推進体制

道路管理者、電線管理者等からなる四国地区無電柱化協議会愛媛地方部会を活用し、無電柱化の対象区間の調整等無電柱化の推進に係る調整を行う。

無電柱化実施箇所では、低コスト手法や軒下配線・裏配線を含む事業手法の選択や、地上機器の設置場所等に関して、地域の合意形成を円滑化するため、必要に応じ、地元関係者や道路管理者、電線管理者の協力を得て、地元協議会等を設置する。

工事・設備の連携

道路事業等やガスや水道等の地下埋設物の工事が実施される際は、道路工事調整会議等関係者が集まる会議等を活用し、工程等の調整を積極

的に行う。

民地の活用

道路空間に余裕が無い場合や良好な景観形成等の観点から道路上への地上機器の設置が望ましくない場合は、地上機器の設置場所として、学校や公共施設等の公有地や公開空地等の民地の活用を、管理者の同意を得て進める。

他事業との連携

無電柱化の実施に際し、地域の課題を踏まえ、交通安全事業など他の事業と連携して総合的に取り組むよう努める。

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

無電柱化の重要性に関する市民の理解と関心を深め、無電柱化に市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行う。

2) 無電柱化情報の共有

国及び県と連携し、無電柱化に関する情報収集に努めるとともに、松山市の取組について、国や他の地方公共団体との共有を図る。

松山市無電柱化推進計画図

