

# 岡崎市無電柱化 推進計画

令和4年(2022年)3月



# 目 次

|     |                           |    |
|-----|---------------------------|----|
| 1   | 無電柱化の推進に関する基本的な方針         | 1  |
| (1) | 計画の目的                     | 1  |
| (2) | 計画の位置づけ                   | 2  |
| (3) | 社会情勢の変化                   | 9  |
| (4) | 岡崎市における無電柱化の現状            | 9  |
| (5) | 無電柱化の課題                   | 15 |
| (6) | 無電柱化の取り組み姿勢               | 16 |
| (7) | 無電柱化の対象道路                 | 17 |
| 2   | 無電柱化推進計画の期間               | 18 |
| 3   | 無電柱化の推進に関する目標             | 18 |
| 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 | 22 |
| (1) | 無電柱化整備手法の選択               | 22 |
| (2) | 様々な事業との同時整備や部分的な無電柱化      | 24 |
| (3) | 地上機器設置の工夫                 | 26 |
| (4) | 占用制度の運用                   | 26 |
| (5) | 占用料の減額措置                  | 27 |
| (6) | 広報・啓発活動                   | 27 |
| (7) | 無電柱化情報の共有                 | 27 |

# 1 無電柱化の推進に関する基本的な方針

## (1) 計画の目的

東日本大震災や阪神大震災などの災害においては、倒壊した電柱や電線により道路の通行が阻害され、生活物資の輸送や緊急車両の通行に支障を与えました。また、電柱や張り巡らされた電線により景観が阻害され、歩道の狭い道路では電柱により歩行空間が阻害されています。

このような社会情勢や無電柱化の必要性を踏まえ、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(2016年)に成立、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（第7条）、都道府県や市町村には努力義務（第8条）として位置付けることなどが示されています。

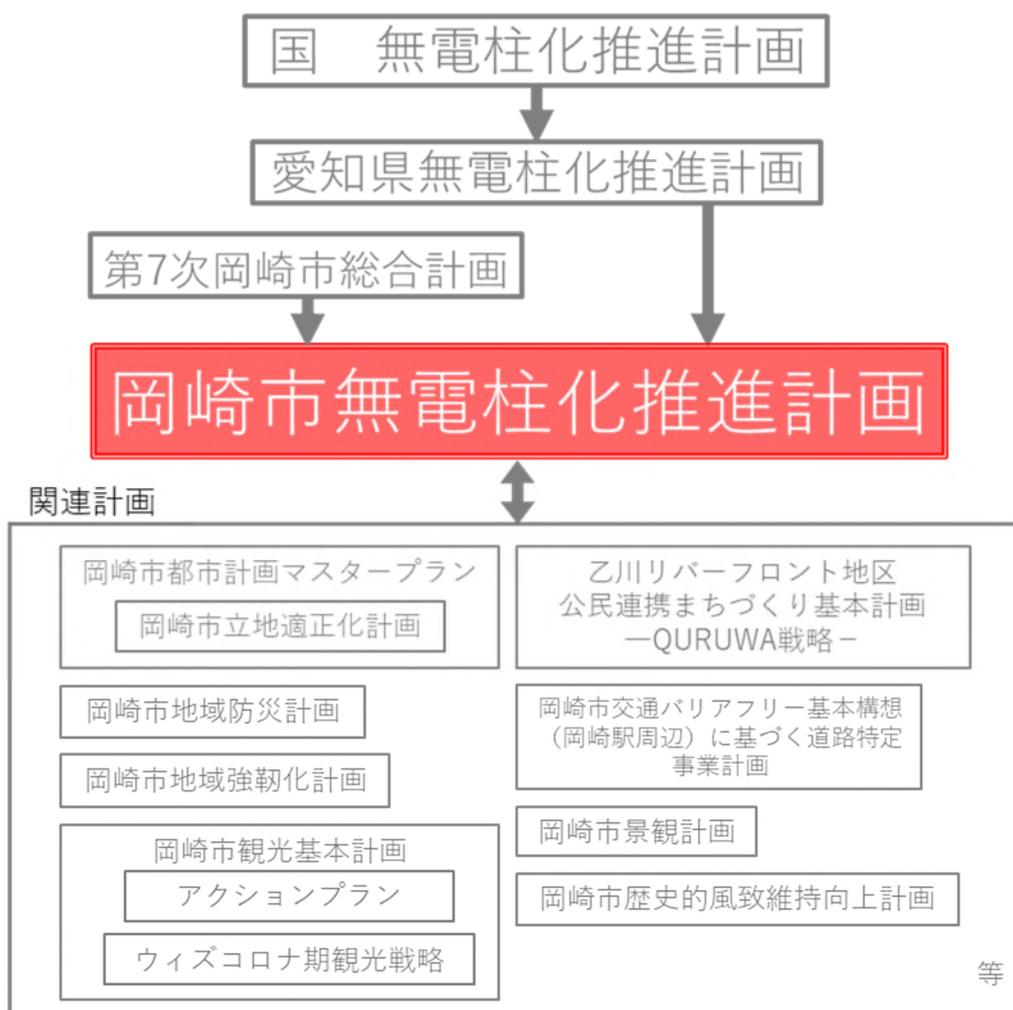
無電柱化法の施行を受け、国では「無電柱化推進計画」を平成30年(2018年)4月に、愛知県は「愛知県無電柱化推進計画」を令和2年(2020年)2月に策定しました。

そして無電柱化整備をさらに加速するために、国では令和3年(2021年)5月25日に新たな計画を策定し、それに伴い、愛知県も令和3年(2021年)9月8日に新たな計画を策定しました。

国や愛知県の計画策定を踏まえ、本市の総合計画において将来都市像として掲げる「一歩先の暮らしで三河を拓く 中枢・中核都市おかざき」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「岡崎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、市民や関係者に御理解と御協力を得ながら、無電柱化によるまちづくりを推進します。

## (2) 計画の位置づけ

本計画は上位計画である国・愛知県の無電柱化推進計画、第7次岡崎市総合計画に即しており、その他の関連計画と相互に連携・整合を図った計画です。



## ア 国の無電柱化推進計画

国の無電柱化推進計画は「無電柱化の推進に関する法律」第7条に基づき、令和3年(2021年)5月に策定されました。

無電柱化は昭和61年度(1986年度)から平成10年度(1998年度)の「電線類地中化計画」、平成11年度(1999年度)から平成15年度(2003年度)の「新電線類地中化計画」、平成16年度(2004年度)から平成20年度(2008年度)の「無電柱化推進計画」、平成21年度(2009年度)から平成29年度(2017年度)の「無電柱化に係るガイドライン」、平成30年度(2018年度)から令和2年度(2020年度)の「無電柱化推進計画」並びに「3か年緊急対策」に基づき整備が進められてきました。

平成28年(2016年)に施行された「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、平成30年(2018年)に策定された国の無電柱化推進計画には優先的に無電柱化を図る路線を、「災害の防止」、「安全・円滑な交通の確保」、「良好な景観形成・観光振興等」と定め、これらは2021年(令和3年)に策定された現在の無電柱化推進計画においても踏襲されており、「脱・電柱社会」を目指すため、さらに 新設電柱を増やさない 徹底したコスト縮減事業の更なるスピードアップを図る施策等を定めています。

## イ 愛知県の無電柱化推進計画

愛知県の無電柱化推進計画は令和3年(2021年)5月に策定された国の無電柱化推進計画に定められた「脱・電柱社会」を目指す施策や、前計画の成果や課題を踏まえた計画となっています。

近年、激甚化・頻発化する災害等により、無電柱化の必要性が高まっており、また、電力や通信のレジリエンス強化も求められています。

これらを踏まえ、無電柱化の推進に関する法律第2条「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なければならない」の理念の下、事業のスピードアップ、緊急輸送道路沿道の建物の耐震化や減災化の取り組みと併せた無電柱化の推進等に関する基本的な方針、目標、施策等を定めた計画です。

(抜柱完了) 単位: km

| 計画名               | 年度        | 道路延長  | 整備延長  |
|-------------------|-----------|-------|-------|
| 電線類地中化計画(第1期~第4期) | 1986~2003 | 10.24 | 19.26 |
| 無電柱化推進計画(第5期)     | 2004~2008 | 12.37 | 18.86 |
| 無電柱化推進計画(第6期)     | 2009~2013 | 6.71  | 9.63  |
| 単年度計画(2014~2017)  | 2014      | 0.35  | 0.70  |
|                   | 2015      | 0.40  | 0.80  |
|                   | 2016      | 0.21  | 0.41  |
|                   | 2017      | 0.21  | 0.26  |
| 無電柱化推進計画(第7期)     | 2018~2020 | 1.83  | 3.77  |
| 合計                |           | 32.32 | 53.69 |

表 1-1 愛知県管理道路における無電柱化事業実施延長

## ウ 第7次岡崎市総合計画

第7次岡崎市総合計画は、総合政策指針と未来投資計画によって構成されています。

総合政策指針は、30年後に岡崎市の目指す将来都市像を定め、その実現に向けて今後10年間(2021年～2030年)の分野別政策指針を示したものです。

未来投資計画は、将来都市像の実現に資する推進事業をパッケージとして目標設定・進捗管理を行うものです。

総合政策指針では、本市のあるべき「将来都市像」を、「一步先の暮らしで三河を拓く 中枢・中核都市おかざき」と定めており、目標年度の令和32(2050)年度には、三河地域において、人口規模を増加・維持する取組が効果を発揮し、行政・学研機能や更なる商業機能の集積、新技術のまちづくりへの活用を通じて、利便性や先進性の高い暮らしが実現できる都市として三河地域の発展を牽引する役割を担うことを目指します。

本計画は分野別指針の「(1)暮らしを支える都市づくり」「(2)暮らしを守る強靱な都市づくり」に位置付けられ、下記分野別指針を軸に、各課題の解決を図っていきます。

### 分野別指針(1) 暮らしを支える都市づくり

集約連携型都市の実現に向けて、「しごと」に引き寄せられて集まってきた「ひと」の住宅需要に対応しつつ、暮らしの質を高める都市基盤が充実していく「まち」を目指します。

### 分野別指針(2) 暮らしを守る強靱な都市づくり

市民を災害から守ることは、日本経済を支えるものづくり産業の強靱化に直結していることを念頭に、周辺都市を含む公民連携や都市基盤の老朽化対策と連動して、災害に強いまち、被災時もスピード感をもった復旧・復興ができるまちを目指します。

## エ 関連計画の整理

| 関連計画                       | 計画の概要とポイント   |
|----------------------------|--|
| <p>岡崎市都市計画<br/>マスタープラン</p> | <p><b>【概要】</b><br/>岡崎市の都市計画に関する基本的な方針<br/>土地利用、市街地整備、都市施設などの都市計画部門に関する具体的な施策の方向性を示した指針。</p> <p><b>【ポイント】</b><br/>全体構想の基本方針や地域別構想における防災に関する方針で緊急輸送道路等における無電柱化により、防災都市基盤の強化を図ります。また、歴史的まちなみ景観の形成のために無電柱化整備の取り組みを行います。</p>  |
| <p>岡崎市立地適正<br/>化計画</p>     | <p><b>【概要】</b><br/>コンパクト・プラス・ネットワーク<br/>医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地する都市構造。<br/>高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼らずに、日常生活に必要なサービスが住まいなどの身近に存在する都市構造。</p> <p><b>居住誘導区域</b><br/>公共交通を利用した暮らしやすさや生活利便施設への近さ等の、生活利便性が良い区域にゆるやかに居住の誘導を図る区域。</p> <p><b>都市機能誘導区域</b><br/>都市拠点、準都市拠点、地域拠点にそれぞれ設定し、各都市機能誘導区域で誘導すべき施設を定め、都市機能の誘導を図る区域。</p> <p><b>【ポイント】</b><br/>都市機能誘導区域において、歩行者優先の交通環境の形成のため、無電柱化の整備を進めます。</p> |

| 関連計画       | 計画の概要とポイント   |
|------------|--|
| 岡崎市地域防災計画  | <p>【概要】<br/>地震災害・風水害対策を定め、被害を最小限に軽減することを目的としています。</p> <p>【ポイント】<br/>地域防災計画に位置付けられる市内の緊急輸送道路において優先的に無電柱化整備を進めます。</p> <p>(参考)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路</li> </ul> <p>災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路ネットワーク</li> </ul> <p>県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第2次緊急輸送道路ネットワーク</li> </ul> <p>第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第3次緊急輸送道路ネットワーク</li> </ul> <p>その他の道路</p> |
| 岡崎市地域強靱化計画 | <p>【概要】<br/>防災・減災対策の取組を主軸に、本市の強靱化に関する施策を国全体の国土強靱化政策や愛知県の強靱化に関する施策との調和を図りながら、国、県、近隣自治体、地域、民間事業者などの関係者相互の連携のもと、総合的、計画的に推進する指針です。</p> <p>【ポイント】<br/>起きてはならない最悪の事態（リスクシナリオ）として「住宅・建築物等の複合的・大規模倒壊や不特定多数が集まる施設の倒壊による多数の死傷者の発生」「医療施設及び関係者の絶対的不足・被災、支援ルートの途絶、エネルギー供給の途絶による医療機能の麻痺」等を設定し、それらを避けるための具体的な施策として、無電柱化の推進を行います。</p>  |

| 関連計画  | 計画の概要とポイント   |
|---|--|
| <p>岡崎市観光基本計画<br/>アクションプラン<br/>ウィズコロナ期観光戦略</p> | <p><b>【概要】</b><br/>岡崎市の観光まちづくりの推進、魅力の発掘や情報発信等についての基本理念や目標<br/>観光入込客数や宿泊客数、来訪者満足度、市民満足度の目標を設定し個別施策により、目標達成を目指します。<br/>新型コロナウイルス感染症の影響により、様々な観光イベントが中止される状況からウィズコロナ期観光戦略により、観光の再活性化の道筋と取組みからなる計画を定めています。</p> <p><b>【ポイント】</b><br/>岡崎観光の強みである歴史文化、街道文化等を際立たせる無電柱化整備を進めます。</p> |
| <p>乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画<br/>QURUWA戦略</p>  | <p><b>【概要】</b><br/>RF地区内の豊富な公共空間を活用して、パブリックマインドを持つ民間を引き込む公民連携プロジェクト（QURUWAプロジェクト）を実施することにより、その回遊を実現させ、波及効果として、まちの活性化（暮らしの質の向上・エリアの価値の向上）を図る戦略</p> <p><b>【ポイント】</b><br/>滞在快適性等向上区域における道路空間活用を実施する区域等、ウォークアブルを推進する路線において無電柱化整備を進めます。</p>                                     |
| <p>岡崎市交通バリアフリー基本構想(岡崎駅周辺)に基づく道路特定事業計画</p>     | <p><b>【概要】</b><br/>岡崎市交通バリアフリー基本構想において特定経路に位置付けられた道路及び一般交通用施設について移動円滑化基準やガイドラインに基づき、バリアフリー化の基本方針や各施設の整備方針等を定めたものです。</p> <p><b>【ポイント】</b><br/>特定経路に位置付けられた道路において、沿道土地利用や歩行者状況等から、特に安全に移動する導線の確保、景観性の向上等が必要な道路について無電柱化整備を行います。</p>   |

| 関連計画           | 計画の概要とポイント   |
|----------------|--|
| 岡崎市景観計画        | <p><b>【概要】</b><br/>           岡崎市の景観まちづくりの目指す方向の共有、意識向上、体系化し総合的に推進することを目的としています。</p> <p><b>【ポイント】</b><br/>           景観阻害要因となる電柱や電線類の除去・防止<br/>           景観重要道路として景観計画に位置付けることで「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」における電線共同溝整備道路に指定することが可能となります。<br/>           眺望計画や今後の景観施策として、電線類の地中化を重要視しています。</p>   |
| 岡崎市歴史的風致維持向上計画 | <p><b>【概要】</b><br/>           「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」に基づき、定められた計画です。<br/>           地域における固有の歴史及び伝統を反映した人々の活動やその活動が行われる歴史上価値の高い建造物及びその周辺の市街地などを維持向上していくことを目的としています。</p> <p><b>【ポイント】</b><br/>           歴史的建造物の周辺市街地の環境に関する課題として無電柱化によるまちなみ景観の整備が挙げられています。<br/>           具体的な事業として「大樹寺から岡崎城天守への眺望景観保全地域」、「八帖地区」等の景観形成重点地区内の路線について、それぞれの路線に応じた無電柱化の整備を行います。</p> |

### (3) 社会情勢の変化

岡崎市は2020年にSDGs未来都市に選定され、SDGsの考え方を活用した誰一人取り残さないまちづくりを進めていきます。

SDGsとは「Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)」の略称で、2015年9月の国連サミットにて全会一致で採択された「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を年限とする17の国際目標です。

本計画は、17の国際目標の内、「7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに」「11 住み続けられるまちづくりを」「13 気候変動に具体的な対策を」の達成に向けた取り組みであるとともに、他の国際目標と合わせて統合的な課題解決を図る全市的な取り組みの一環となります。

また新型コロナウイルス感染症の影響は、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや価値観、観光産業などに大きく影響を与えています。



変化の多い時代ではありますが、防災性の向上、安全性・快適性の確保された道路空間の整備、良好な景観形成は、市民一人ひとりの生活を守り、潤いのある「おかざき」を目指すうえで不可欠な要素であることは変わりません。令和2年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により、電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化をさらに推進することが期待されています。

また、訪日外国人を始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ります。

### (4) 岡崎市における無電柱化の現状

岡崎市における無電柱化は、令和3年(2021年)3月現在、岡崎市管理道路で約10kmが無電柱化(抜柱完了)されています。

これは岡崎市が管理する道路の約0.5%(10/2,137km)に相当します。

一方、岡崎市内には国道1号を始めとする国県道が343kmあり、このうち無電柱化された延長は約10km(3%)となっています。

次ページ以降に無電柱化整備済の箇所を示します。

| 番号   | 道路種別 | 路線名       | 始点       | 終点            | 整備延長[km] |
|------|------|-----------|----------|---------------|----------|
|      | 市道   | 明代橋吹矢橋堤線  | 菅生町字元菅   | 菅生町字蟹沢        | 0.50     |
|      | 市道   | 岡崎郵便局北線   | 西魚町      | 魚町1丁目         | 0.29     |
|      | 市道   | 元能見康生通西線  | 魚町1丁目    | 康生通西3丁目       | 0.26     |
|      | 市道   | さくら台線     | 細川町字長原   | 細川町字さくら台      | 3.68     |
|      | 市道   | 羽根東荒子線    | 羽根町字東荒子  | 柱町字上荒子        | 0.14     |
|      | 市道   | 駅東1号線     | 羽根町字東荒子  | 羽根町字東荒子       | 0.25     |
|      | 市道   | 竜美丘1号線    | 明大寺町     | 明大寺町          | 0.20     |
|      | 市道   | 伝馬町線      | 籠田町      | 康生通西3丁目       | 1.50     |
|      | 市道   | 駅東3,4,5号線 | 羽根町字若宮   | 羽根町字東荒子       | 0.26     |
|      | 市道   | 羽根貴登野3号線  | 羽根町字北乾地  | 羽根町字北乾地       | 0.12     |
|      | 市道   | 羽根東荒子1号線  | 羽根町字北乾地  | 羽根町字北乾地       | 0.15     |
|      | 市道   | 駅東2号線     | 羽根町字東荒子  | 柱町字上荒子        | 0.08     |
|      | 市道   | 公園南線      | 板屋町      | 康生通南          | 0.53     |
|      | 市道   | 籠田町線      | 籠田町      | 唐沢町1丁目        | 0.56     |
|      | 市道   | 殿橋明代橋線    | 康生通南2丁目  | 唐沢町1丁目        | 0.41     |
|      | 市道   | 明大寺川端4号線  | 明大寺町字川端  | 明大寺町字川端       | 0.11     |
|      | 市道   | 上明大寺3号線   | 明大寺町字上郷中 | 上明大寺町2丁目      | 0.19     |
|      | 市道   | 3類1号線     | 久後崎町字恵藤  | 明大寺本町1丁目      | 0.60     |
|      | 市道   | 明大寺本町1号線  | 明大寺本町1丁目 | 明大寺本町3丁目      | 0.33     |
| 市道合計 |      |           |          |               | 10.16    |
|      | 県道   | 岡崎足助線     | 康生通南1丁目  | 本町通3丁目        | 1.00     |
| ⑳    | 県道   | 岡崎幸田線     | 康生通南2丁目  | 康生通南2丁目       | 0.22     |
| ㉑    | 県道   | 岡崎幸田線     | 明大寺本町1丁目 | 明大寺本町2丁目      | 0.60     |
| ㉒    | 県道   | 岡崎幸田線     | 羽根町字北ノ郷  | 羽根町字若宮        | 0.08     |
| ㉓    | 県道   | 東大見岡崎線    | 明大寺町字川端  | 明大寺本町2丁目      | 0.60     |
| ㉔    | 県道   | 東大見岡崎線    | 久右工門町一丁目 | 菅生町字元菅        | 1.02     |
| ㉕    | 県道   | 岡崎停車場線    | 羽根町字東荒子  | 羽根町字前田        | 0.50     |
| ㉖    | 県道   | 桑谷柱線      | 柱町字上荒子   | 柱町字上荒子        | 0.40     |
| 県道合計 |      |           |          |               | 4.42     |
| ㉗    | 国道   | 1号        | 矢作町字市場   | 矢作町字赤池        | 2.74     |
| ㉘    | 国道   | 1号        | 矢作橋      | 県道岡崎足助線との交差箇所 | 2.20     |
| ㉙    | 国道   | 1号        | 本宿町      | 本宿町           | 0.25     |
| 国道合計 |      |           |          |               | 5.19     |
| 全体合計 |      |           |          |               | 19.62    |

表1-2 無電柱化整備済箇所

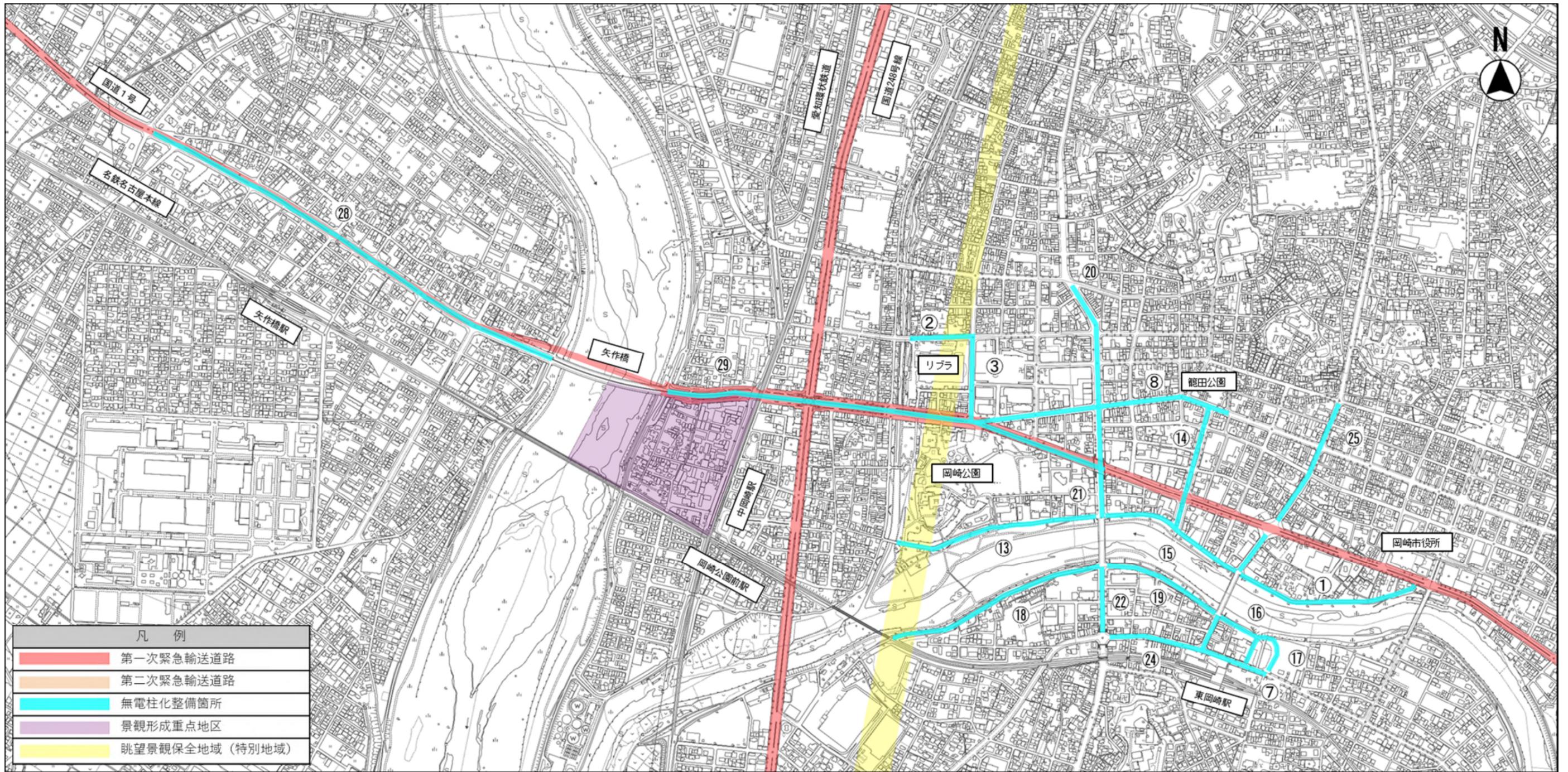
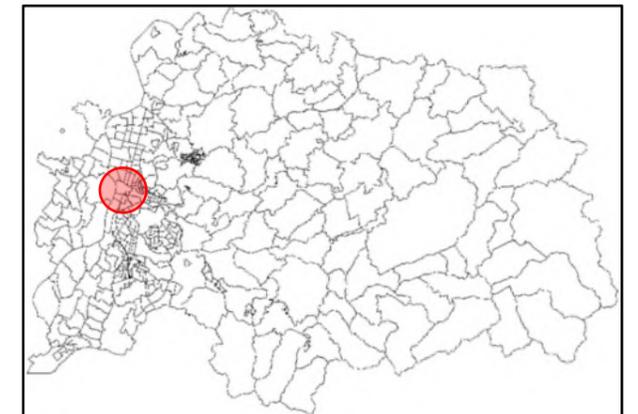


図1-1 無電柱化整備箇所図（岡崎市中心市街地周辺）

|    |          |          |          |           |           |          |
|----|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|
|    | 明代橋吹矢橋堤線 | 岡崎郵便局北線  | 元能見康生通西線 | 竜美丘1号線    | 伝馬町線      | 公園南線     |
|    | 籠田町線     | 殿橋明代橋線   | 明大寺川端4号線 | 上明大寺3号線   | 3類1号線     | 明大寺本町1号線 |
|    | 岡崎足助線    | ②① 岡崎幸田線 | ②② 岡崎幸田線 | ②④ 東大見岡崎線 | ②⑤ 東大見岡崎線 |          |
| ②⑧ | 1号       | ②⑨ 1号    |          |           |           |          |



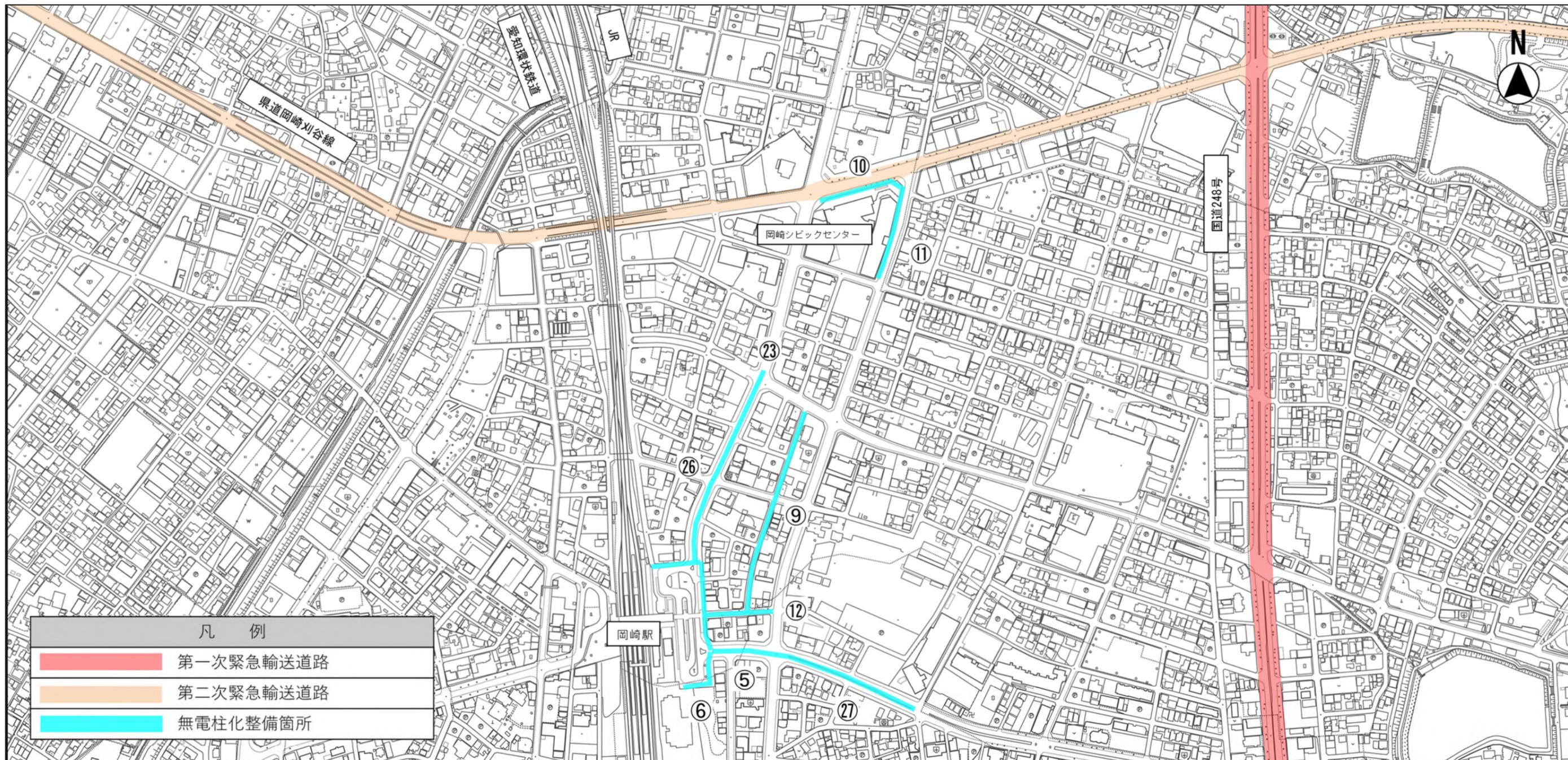
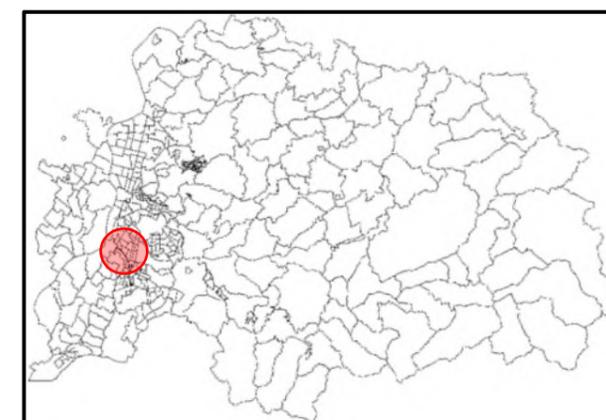


図1-2 無電柱化整備箇所図（岡崎駅周辺）

|    |        |       |           |          |          |       |
|----|--------|-------|-----------|----------|----------|-------|
|    | 羽根東荒子線 | 駅東1号線 | 駅東3,4,5号線 | 羽根貴登野3号線 | 羽根東荒子1号線 | 駅東2号線 |
| ②③ | 岡崎幸田線  | ②⑥    | 岡崎停車場線    | ②⑦       | 桑谷柱線     |       |



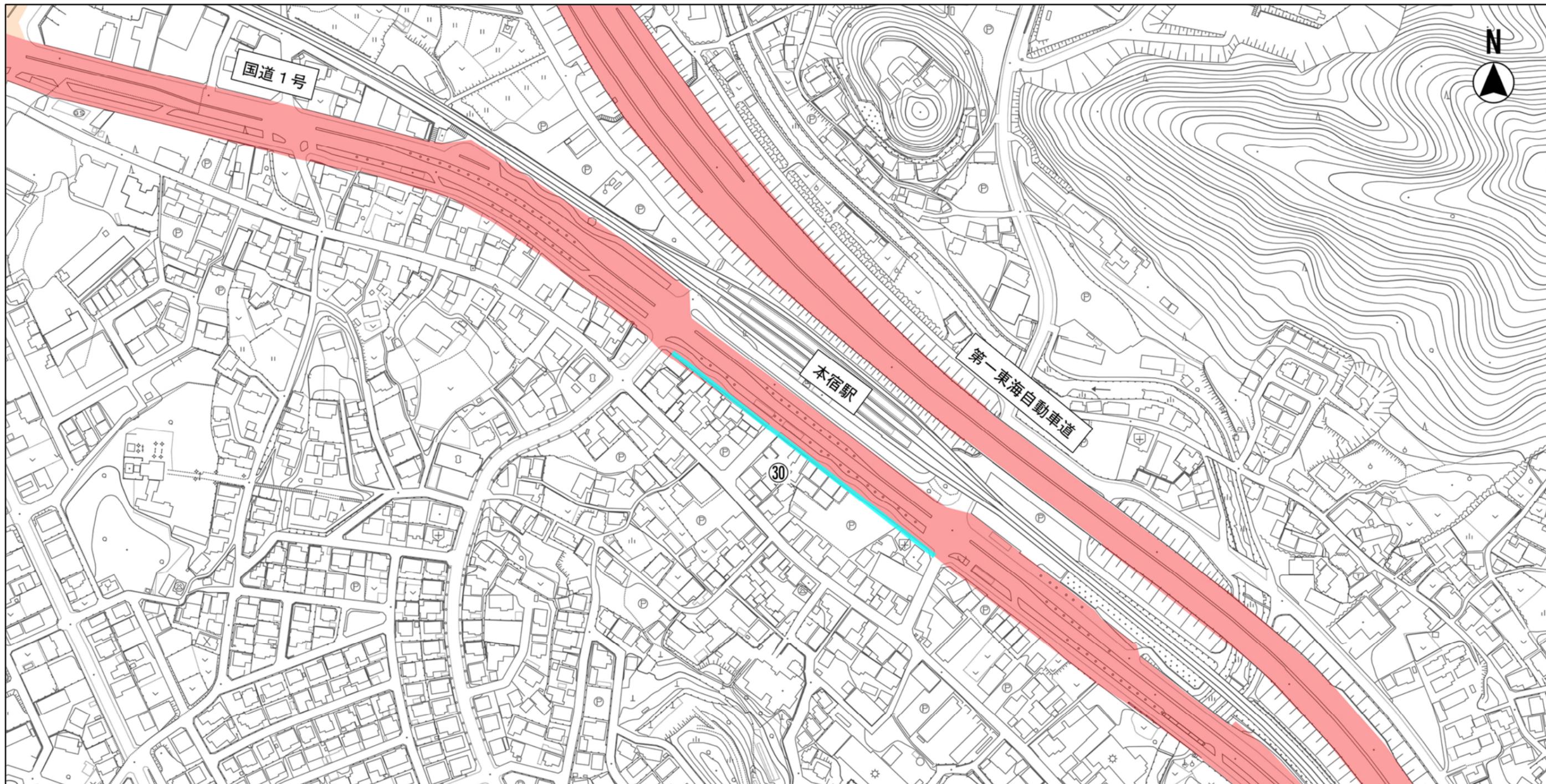
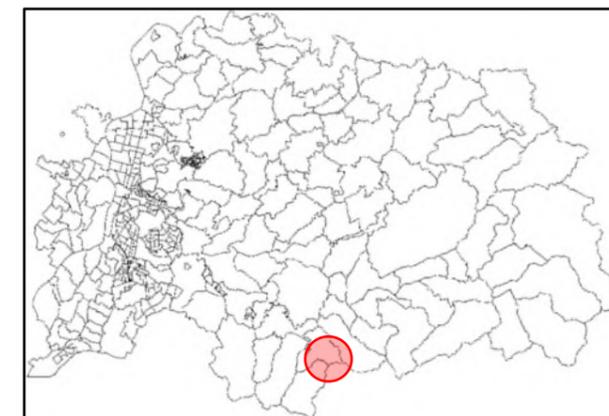


图1-3 無電柱化整備箇所図（岡崎市本宿町周辺）

|    |        |
|----|--------|
| ③⑩ | 1号（側道） |
|----|--------|



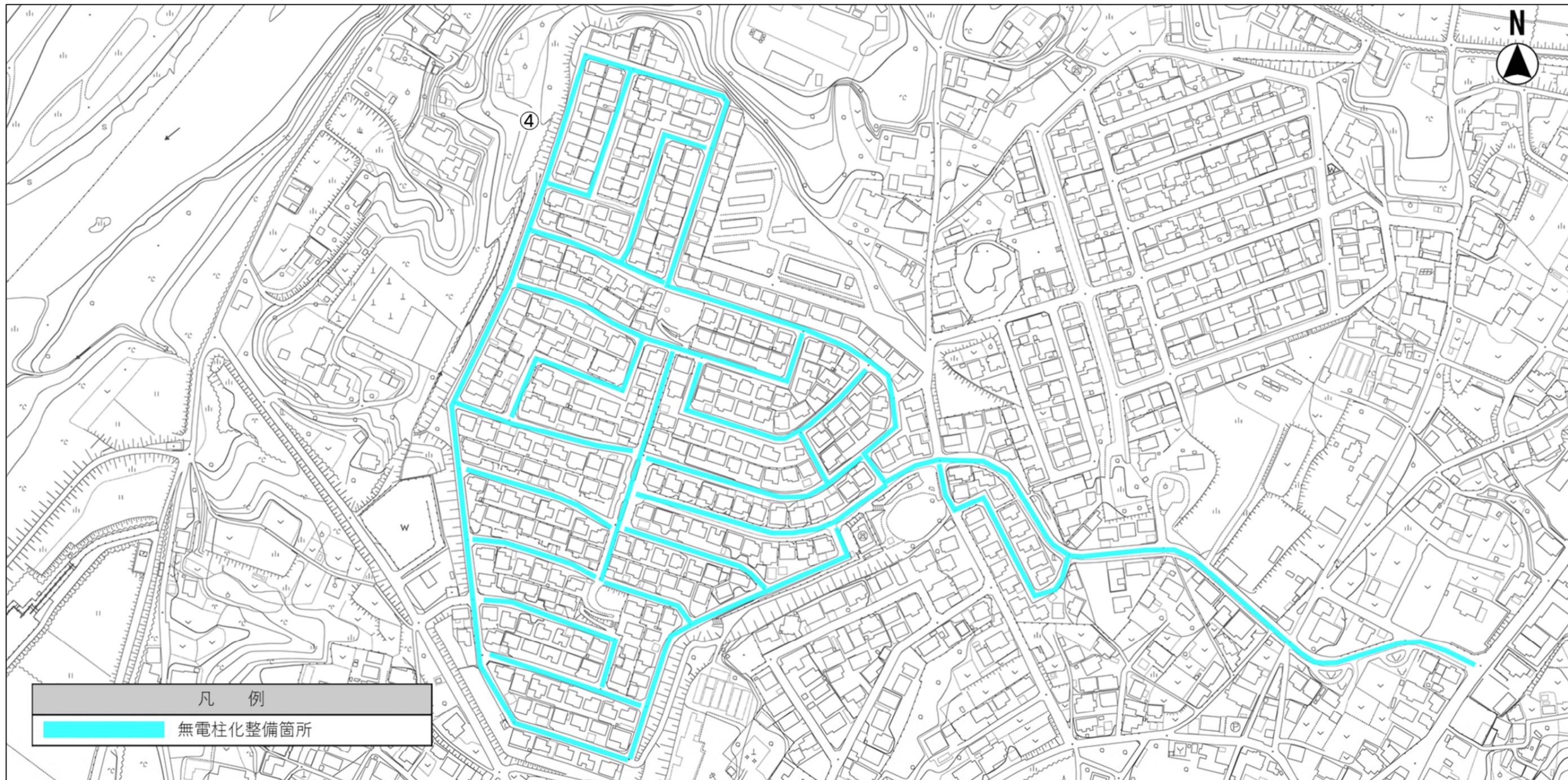
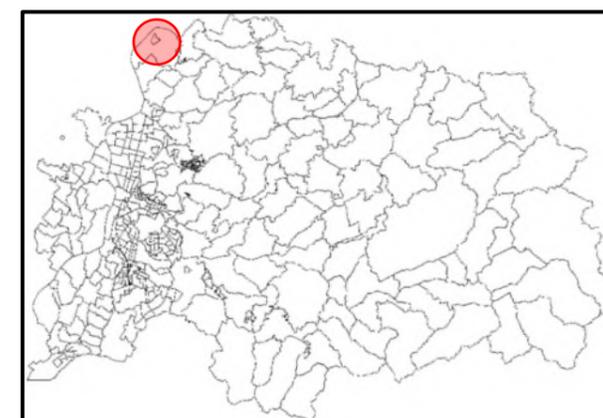


図1-4 無電柱化整備箇所図（岡崎市細川町周辺）

さくら台線



## (5) 無電柱化の課題

無電柱化事業の整備促進には、多くの課題が生じます。岡崎市は、南海トラフ地震による被害想定区域であることを踏まえると早急な対応が求められます。

### ア 高額な整備費用の縮減

電線共同溝の整備をはじめとした無電柱化には多額の費用がかかるため、費用の縮減及び低コスト化手法の適用が無電柱化事業を実施する上で大きな課題となっています。

国土交通省資料によると、電線共同溝の整備費用は、施設整備延長1kmあたり5.3億円（道路管理者負担額：3.5億円/km、電線管理者負担額：1.8億円/km）と算出しており、道路管理者及び電線管理者ともに大きな負担となっています。

そのため、国や研究機関と情報共有を行いながら、電線管理者と調整し、低コスト手法の採用を検討し、無電柱化整備費用の縮減を図っていきます。

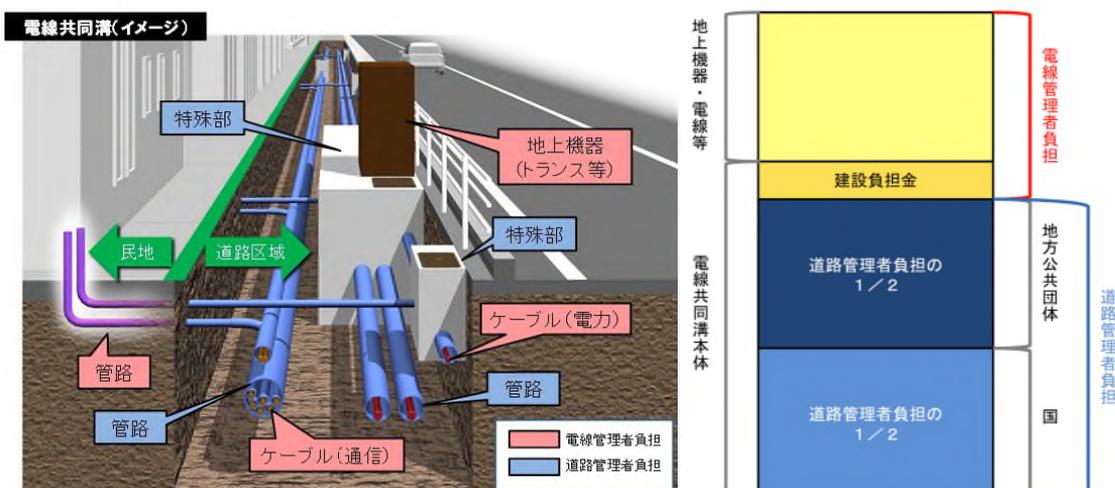


図1-5 電線共同溝の費用負担概要図

### イ 迅速な事業実施

（出典：国土交通省HP）

無電柱化事業の実施にあたっては、設計、本体工事のほかに、支障移転、占用手続きなど、関係事業者と多くの調整を要するため、整備が長期化します。そのため、関係事業者間で綿密な協議・調整を行い、迅速な事業の実施を行います。

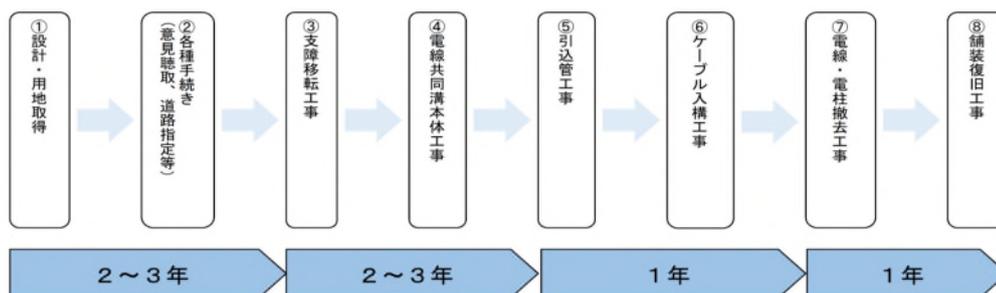


図1-6 標準的な電線共同溝の整備スケジュール

## (6) 無電柱化の取り組み姿勢

これまで無電柱化は、防災、安全・円滑な交通確保、景観形成・観光振興等の観点から実施してきましたが、近年、災害の激甚化・頻発化、高齢者・障害者の増加、訪日外国人を始めとした観光需要が再び増加することなどから、その必要性は増しています。

これらを踏まえ、「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、市民と関係者の理解、協力を得て、無電柱化により岡崎市の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します。

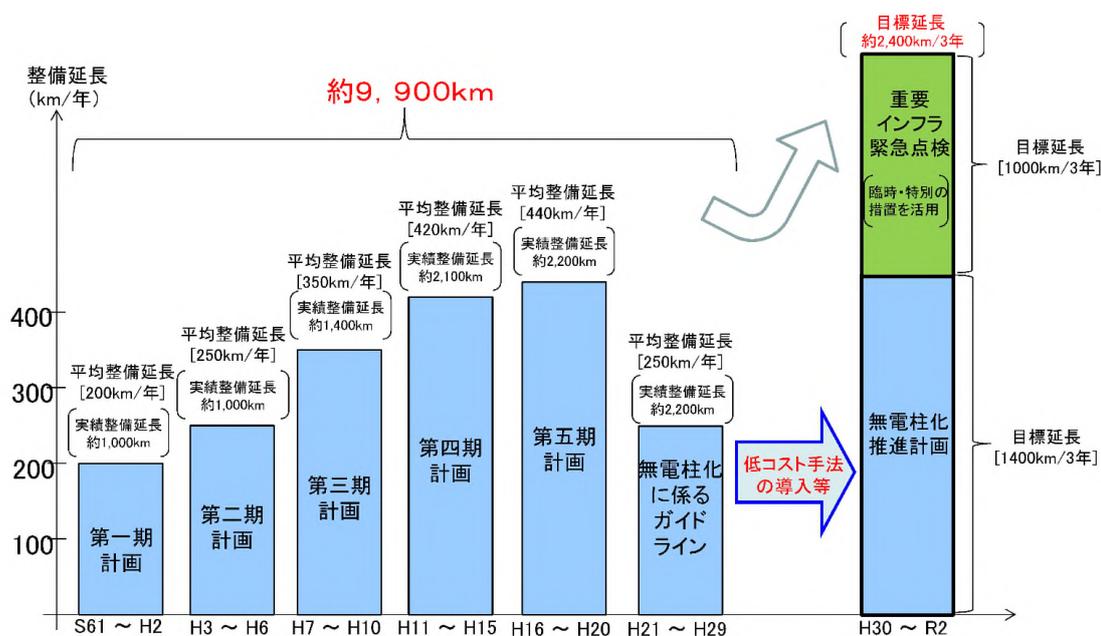


図1-7 全国は無電柱化整備延長の推移

(出典：国土交通省HP)

## (7) 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す。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こととして、取り組みを進めます。

なお、国道、県道などの岡崎市が管理しない道路については、当該道路管理者に協力を要請します。

### ア 防災

緊急輸送道路において、災害の被害の拡大の防止を図るために必要な道路の無電柱化整備を推進します。特に市街地内のこれらの道路においては、より被害が甚大となりやすいことや、近年の台風による倒木や飛来物起因の電柱倒壊等を踏まえ、重点的に推進し電柱倒壊リスクの解消を目指します。

加えて、長期停電や通信障害の防止の観点から無電柱化を行うことが効果的な区間についても推進します。

### イ 安全・円滑な交通確保

滞在快適性等向上区域など都市再生特別措置法に基づく地区、駅周辺の土地区画整理事業等との一体的な整備となる道路、人通りの多い商店街等の道路、学校周辺の通学路、歩行者が路側帯内にある電柱を避けて車道にはみ出すような道路、車道の建築限界内に電柱が設置されている道路等、安全かつ円滑な交通の確保のために必要な道路の無電柱化を推進します。その際、占用制限等も活用しながら、道路空間を拡大するための無電柱化を推進します。

### ウ 景観形成・観光振興

景観形成重点地区、景観重要道路、歴史まちづくり重点区域など景観法や景観条例に基づく地区、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく地区など地域の特性を活かした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します。

## 2 岡崎市無電柱化推進計画の期間

令和3年度(2021)から令和7年度(2025)までの5年間とします。

## 3 無電柱化の推進に関する目標

対象道路における無電柱化整備を進めます。

無電柱化事業を実施・計画している箇所を示します。

|    | 道路種別 | 路線名      | 始点      | 終点      | 整備延長[km] |
|----|------|----------|---------|---------|----------|
| ①  | 市道   | 八帖大通2号線  | 八帖町字往還通 | 八帖町字往還通 | 0.16     |
| ②  | 市道   | 中岡崎8号線   | 八帖町字大通  | 八帖町字往還通 | 0.20     |
| ③  | 市道   | 大平田口1号線  | 大平町字新寺  | 大平町字駒場  | 1.00     |
| ④  | 市道   | (都)岡崎環状線 | 明大寺町字出口 | 朝日町1丁目  | 0.60     |
| ⑤  | 市道   | 羽根東荒子1号線 | 羽根町字貴登野 | 羽根町字北ノ郷 | 0.34     |
| ⑥  | 県道   | 岡崎幸田線    | 羽根町字北ノ郷 | 柱町字上荒子  | 0.63     |
| ⑦  | 市道   | 連尺通1号線   | 本町通1丁目  | 連尺通3丁目  | 0.56     |
| 合計 |      |          |         |         | 3.49     |

表3-1 無電柱化整備実施・計画箇所

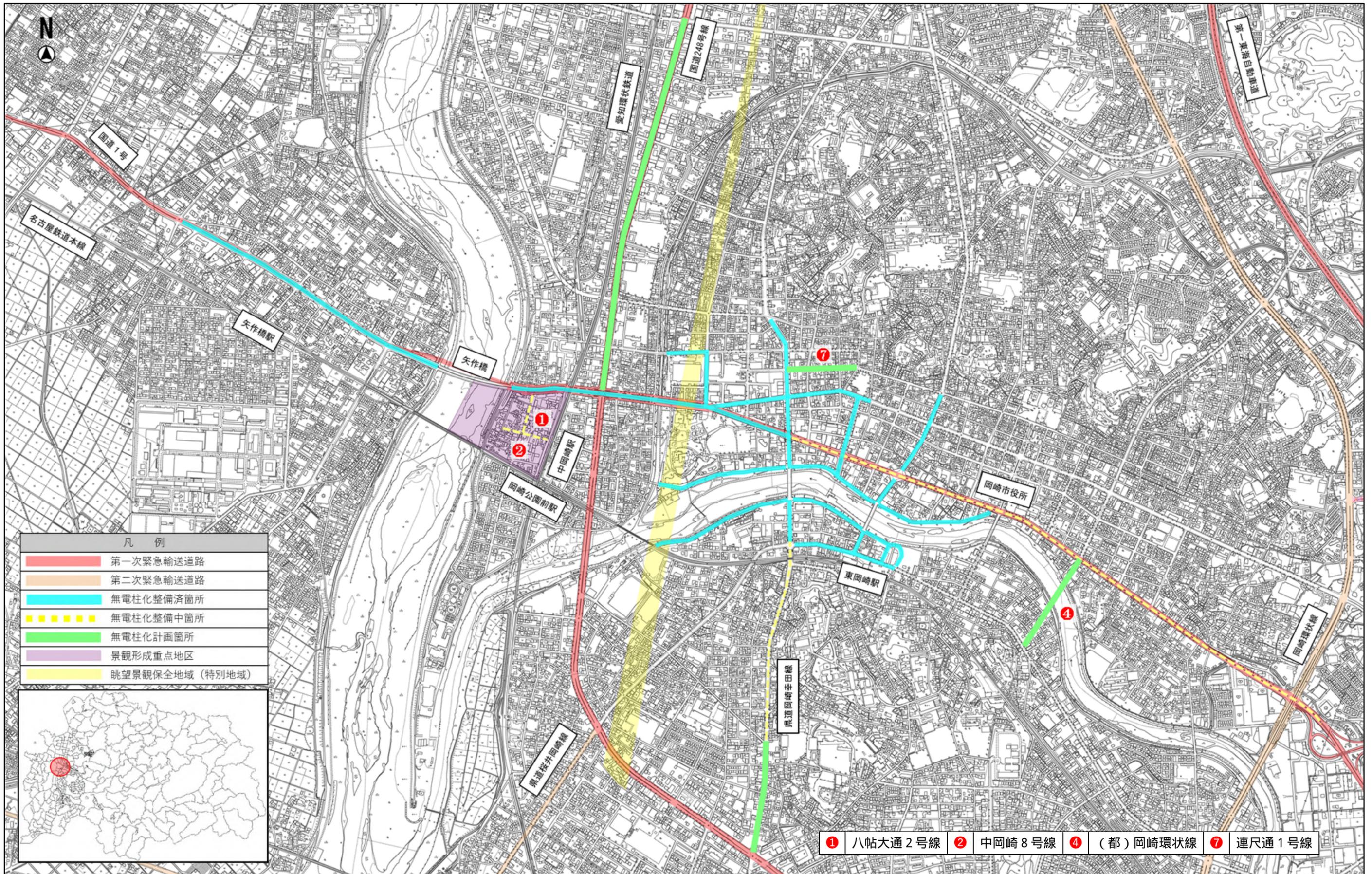


図3-1 無電柱化整備箇所図（岡崎市中心市街地周辺）

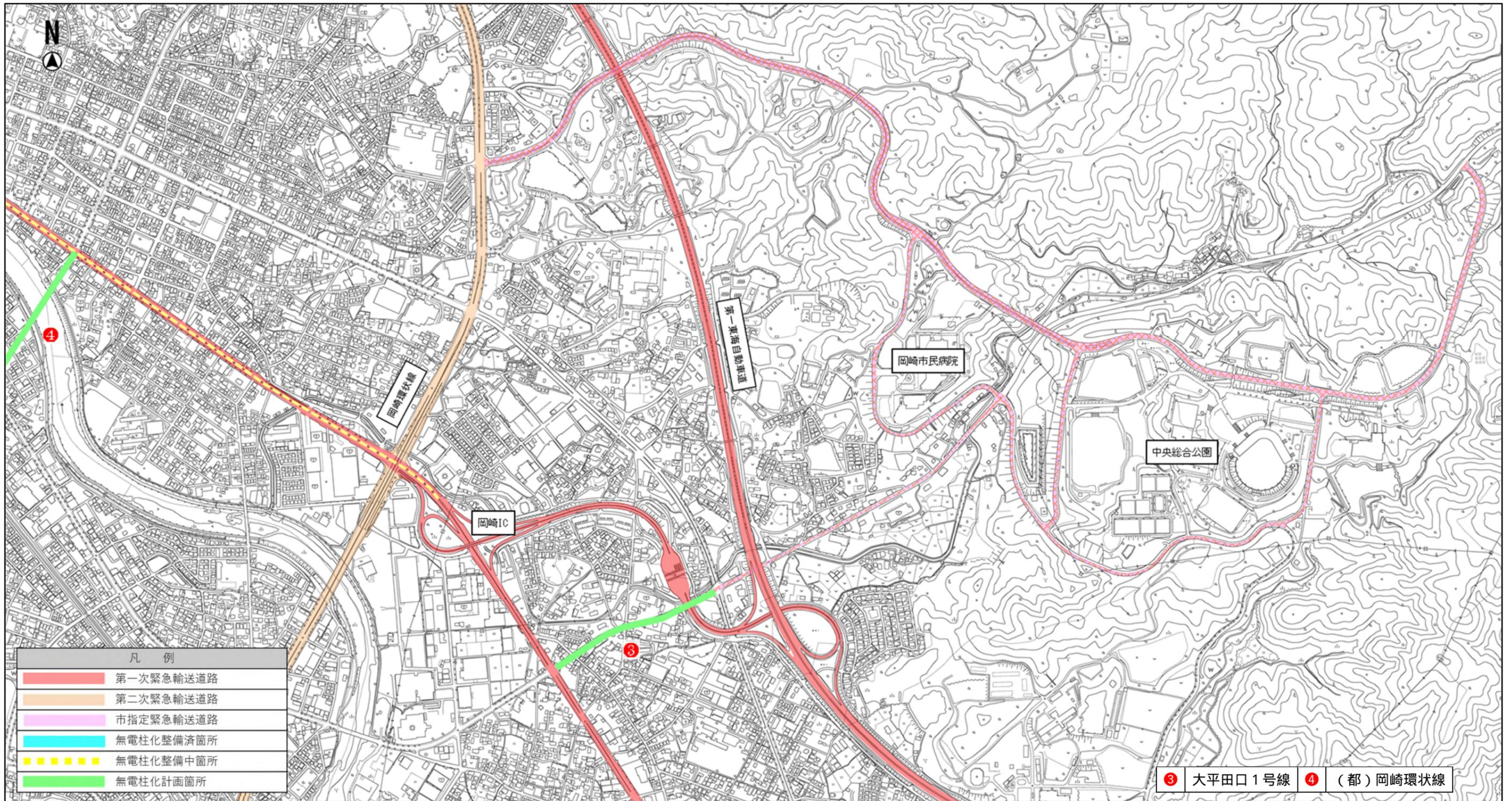
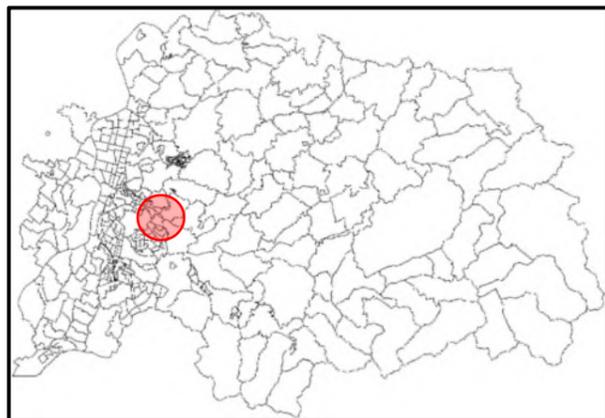


図3-2 無電柱化整備箇所図（岡崎中央総合公園周辺）



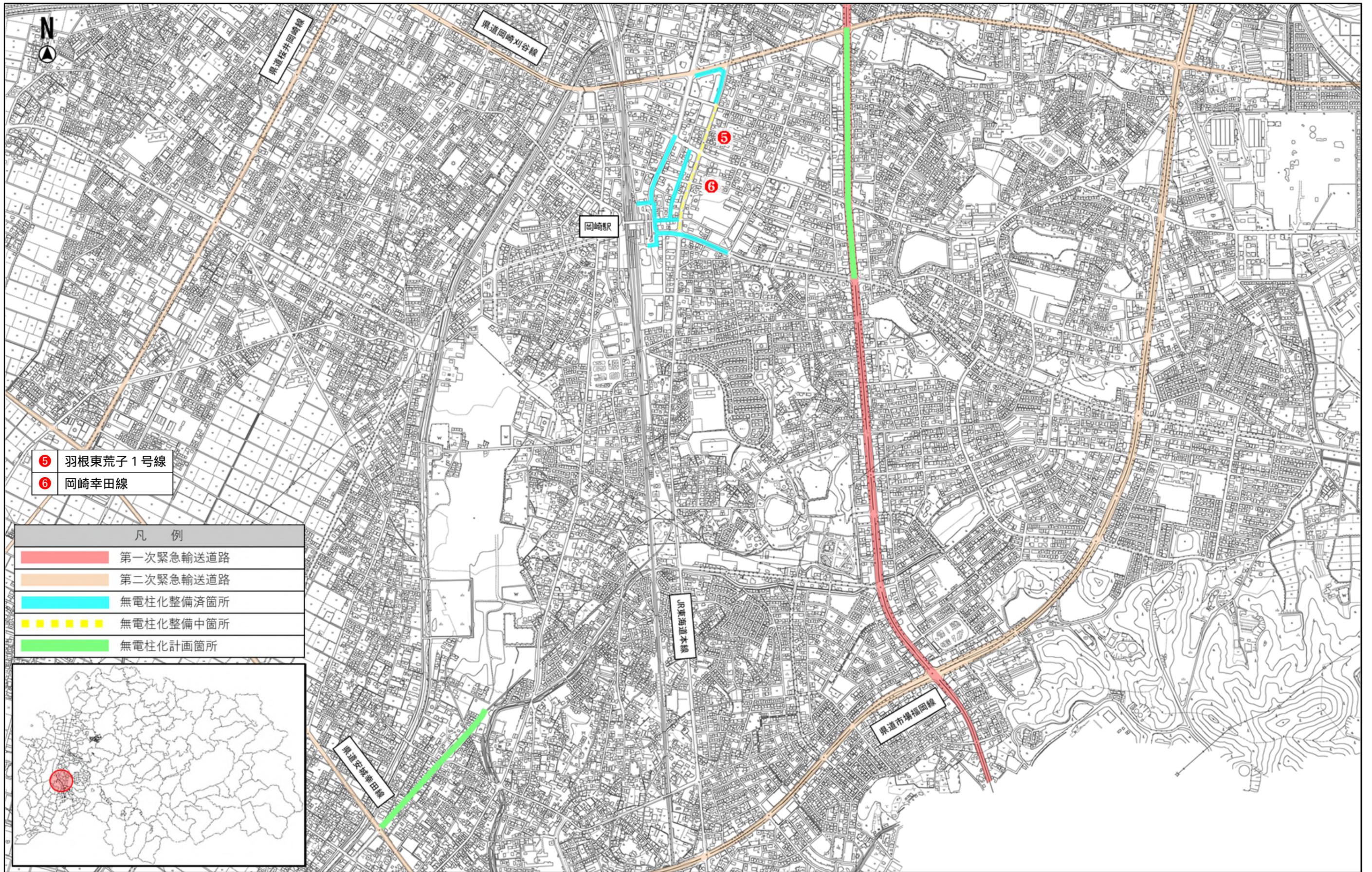


図3-3 無電柱化整備箇所図（岡崎駅周辺）

## 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) 無電柱化整備手法の選択

無電柱化の実施にあたっては、以下の事業手法により無電柱化を推進します。事業手法は、電線管理者や地元住民等との協議を踏まえ決定しますが、可能な限り低コスト手法を採用します。

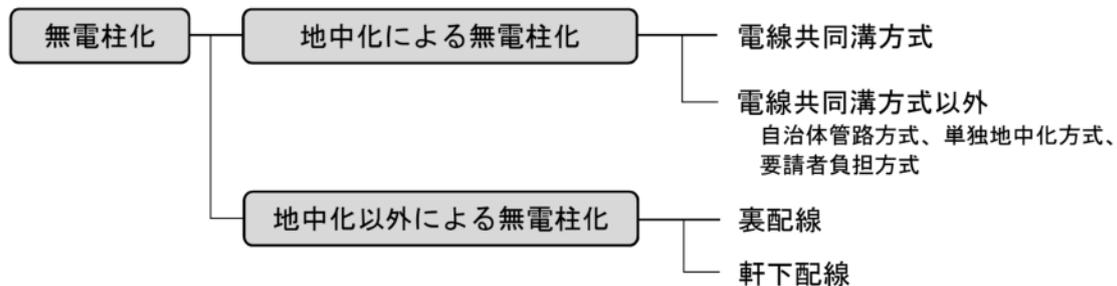


図4-1 無電柱化の整備手法

#### ア 地中化による無電柱化

道路及び沿道の利用状況等を踏まえ道路の掘り返しの抑制が特に必要な区間において、電線共同溝等の整備を進めます。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、浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式などの低コスト手法を積極的に採用します。

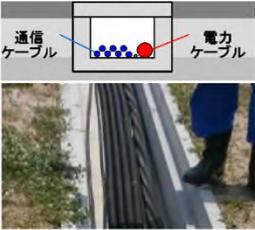
| 管路の浅層埋設<br>(実用化済)   | 小型ボックス活用埋設<br>(実用化済)   | 直接埋設<br>(国交省等において実証実験を実施)   |
|---|--|---|
| 現行より浅い位置に埋設<br><br>管路の事例(国内)                       | 小型化したボックス内に<br>ケーブルを埋設<br><br>小型ボックスの事例   | ケーブルを地中に直接埋設<br><br>直接埋設の事例(京都)                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>浅層埋設基準を緩和<br/>(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> |

図4-2 低コスト手法の取組状況

(出典：国土交通省HP)

## イ 地中化以外による無電柱化

地中化以外の無電柱化の手法に軒下配線や裏配線があります。一般的には観光地周辺や市街地開発事業区域、道路の築造時等に用いられます。本手法は限られた条件に合致しなければ採用は難しいため、電線管理者と現地の状況を確認し、導入を検討します。

### 軒下配線方式

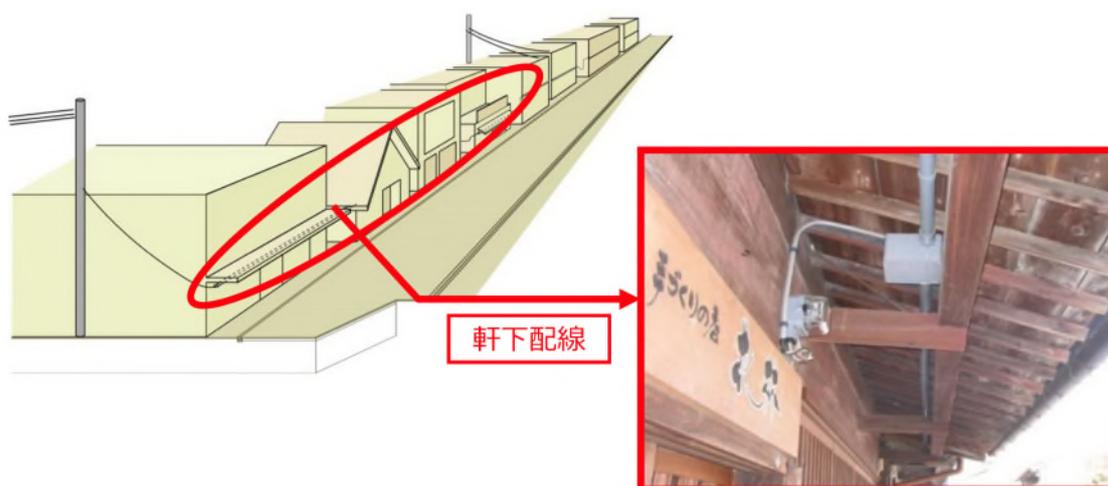


図4-3 軒下配線イメージ図

(出典：国土交通省HP)

### 裏配線方式

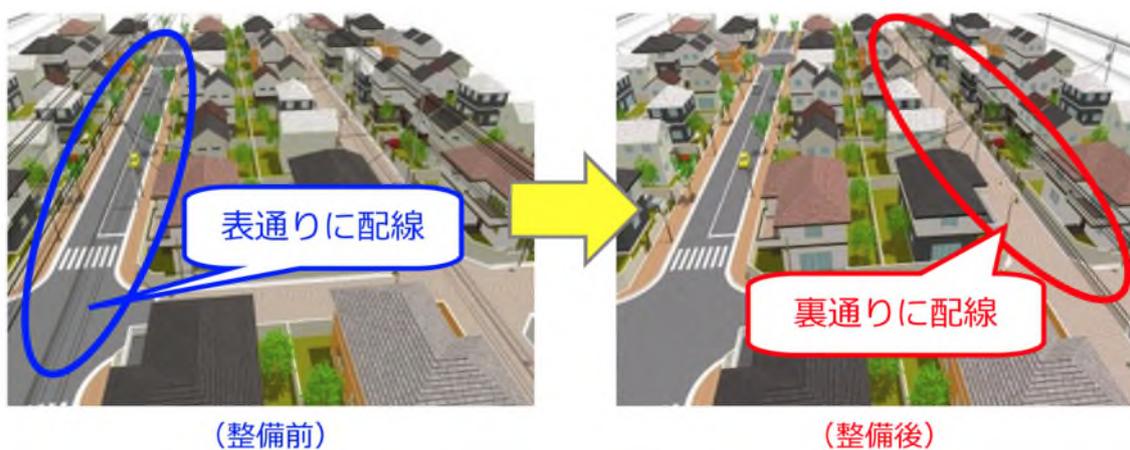


図4-4 裏配線イメージ図

(出典：国土交通省HP)

## (2) 様々な事業との同時整備や部分的な無電柱化

無電柱化事業の課題として、事業スピードの遅さや、高コスト化が課題として挙げられますが、様々な事業との同時整備を計画することにより、課題解決の一助となると考えられます。

### ア 整備済み道路の無電柱化

市指定緊急輸送道路のうち、最優先で地区防災活動拠点及び災害拠点病院までの基幹となる道路の無電柱化整備が必要です。その他の道路については、比較的早急に整備が可能な区間や、第一次緊急輸送道路や第二次緊急輸送道路と繋がる道路の無電柱化整備を行い、無電柱化路線のネットワーク化を図ることで効果的・効率的に無電柱化を推進します。

### イ 道路事業と併せた無電柱化

防災上の影響が大きい緊急輸送道路や重要物流道路、その代替・補完路、滞在快適性向上を目指した道路再構築事業等を中心として、歩道の拡幅や新設などの道路改築を行う場合に無電柱化を同時実施することで、効果的・効率的に無電柱化を推進します。

### ウ 街路事業と併せた無電柱化

防災上の影響が大きい緊急輸送道路を中心として、街路事業を行う場合に無電柱化を同時実施することで、効果的・効率的に無電柱化を推進します。

### エ 市街地開発事業等と併せた無電柱化

市街地開発事業等の面的な開発を行う際に、無電柱化に向けた検討がなされるよう徹底することで、効果的・効率的に無電柱化を推進します。

### オ 国県と連携した無電柱化

無電柱化路線のネットワーク化のために国道及び県道の無電柱化整備と連携して、無電柱化を推進します。また、防災以外の観点から無電柱化が必要となる路線についても整備路線の提案を行い、無電柱化を推進します。

### カ 優先啓開道路の無電柱化

次回以降の検討事項として、防災上の影響が大きい優先啓開道路の無電柱化を検討し、部分的な無電柱化整備を行うことにより、無電柱化路線のネットワーク化を図ります。

#### キ 既存ストックの活用の検討

無電柱化対象路線において、主に電力・通信の管路、マンホール、上水道管の未使用管等を有効に活用することにより、支障移転工事費や工事期間を削減することができます。

#### ク 占用工事との同時整備

道路の地下部分に占用している各事業者と更新のタイミングなどを合わせて、連携して整備を行うことで、整備費の削減や掘削の回数を減らすことに繋がり、維持管理を踏まえたトータルコストの削減に繋がります。

#### ケ 道路美装化事業等との同時整備

上記ア～オの事業など、その性質を鑑み、必要に応じて、無電柱化整備と道路美装化事業等を同時実施することにより、歴史的なまちなみを際立たせる道路空間や人中心の空間づくりを目指すことができ、歩行者の安全の確保や景観に配慮することに繋がります。

### (3) 地上機器設置の工夫

地上機器の設置場所について道路上への設置が基本となりますが、狭小幅員の道路など、設置が困難な場合は、地域住民と連携して地上機器を民地等へ設置、照明柱等に添架する柱状式機器方式を採用するなど、地域や道路の状況に応じた工夫が必要となります。

### (4) 占用制度の運用

平成25年6月に道路法第37条が改正され、防災上の観点から重要な道路について、地震等の災害が発生した場合における緊急輸送道路や避難路としての機能を確保するため、道路管理者が区域を指定して道路の占用を制限することができるよう措置されました。

国では、平成28年4月より直轄国道の緊急輸送道路において電柱の新設を禁止する措置を開始しており、愛知県においても平成30年1月15日より、県が道路法に基づいて管理する緊急輸送道路（136路線、約1,524km）について、電柱による占用の制限を行っています。

岡崎市においても道路法第37条により電柱による占用の制限を令和4年度以降実施に向け、検討しています。

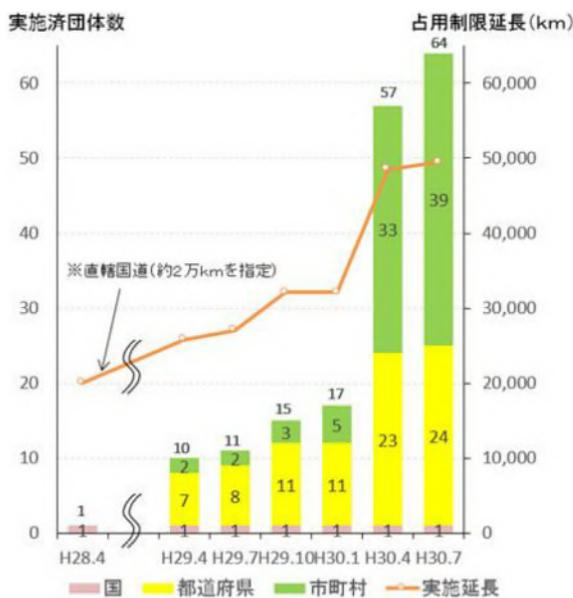


図4-5 新設電柱の占用禁止措置実施状況の推移  
（出典：国土交通省HP）

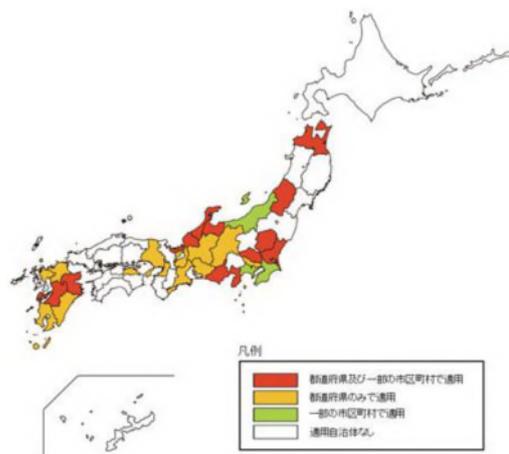


図4-6 新設電柱の占用禁止措置実施状況  
（出典：国土交通省HP）

#### **(5) 占用料の減額措置**

岡崎市では、電線共同溝等で電柱・電線が地中化され道路上に電柱や電線がない区間に対して、占用料の減額措置を実施しています。

#### **(6) 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、毎年11月10日の「無電柱化の日」を活かしたイベントを実施するなど、無電柱化に関する広報・啓発活動が必要と考えています。また、無電柱化の実施状況、効果等について、市広報等を活用して周知し、理解を広げることが無電柱化の推進に効果的と考えています。

#### **(7) 無電柱化情報の共有**

愛知県と連携し、低コスト手法や施工事例、最新技術などをはじめとした無電柱化に関する情報収集に努めるとともに、岡崎市の取組について愛知県や他の地方公共団体との共有を図っていきます。



岡崎市無電柱化推進計画 編集・発行 令和4年3月  
岡崎市都市政策部 まちづくりデザイン課  
〒444-8601 愛知県岡崎市十王町二丁目9番地  
TEL 0564-23-6263 FAX 0564-23-7967  
E-mail [machizukuri@city.okazaki.lg.jp](mailto:machizukuri@city.okazaki.lg.jp)