

# 西宮市無電柱化推進計画

令和3年8月

兵庫県西宮市

## 目 次

1. 計画の目的と位置付け .....	1
1-1. 計画策定の背景と目的 .....	1
1-2. 計画の位置付け .....	1
1-3. 計画の期間 .....	2
2. 無電柱化の推進に関する基本的な方針 .....	2
2-1. 西宮市における無電柱化の現状 .....	2
2-2. 今後の無電柱化の取り組み姿勢（整備方針） .....	2
2-3. 無電柱化の対象道路 .....	3
3. 無電柱化の推進に関する目標 .....	5
4. 無電柱化の推進に関し講ずべき施策 .....	5
4-1. 無電柱化事業の実施 .....	5
4-2. 関係者間の連携の強化 .....	6

### <参考資料>

- (1) 緊急輸送道路ネットワーク図
- (2) 「西宮市道路整備プログラム（令和元年度～令和10年度）」の事業路線一覧

※本計画の策定に伴い、「都市景観向上のための市道等無電柱化計画」は「都市景観向上のための市道等無電柱化ビジョン」に名称変更されたため、本計画においても同名称に変更しています。

## 1. 計画の目的と位置付け

### 1-1. 計画策定の背景と目的

道路上の電柱・電線は、景観の阻害や歩行者等の通行の妨げとなるほか、台風や地震などの自然災害時には、電柱の倒壊により緊急車両等の通行の支障となる恐れがある。近年、自然災害は激甚化・頻発化の傾向にあり、平成30年（2018年）の台風21号では、大阪府を中心に1,700本以上の電柱が倒壊等の被害を受け、道路閉塞による災害復旧活動の阻害や家屋・自動車等の損壊が発生した。また、令和元年（2019年）の台風15号では、千葉県を中心に約2,000本の電柱が倒壊・損傷の被害を受けた。

そのため、我が国では、良好な景観の形成や安全で快適な通行空間の確保、防災性の向上などの観点から、無電柱化の取組が進められてきた。しかしながら、我が国の無電柱化率は、平成29年度（2017年度）末現在、都道府県別で最も高い東京都で約5%、2番目に高い兵庫県で約3%と、欧米やアジアの主要都市に比べて、極めて低い状況にある。

こうした中、我が国では、無電柱化の推進に関する施策を迅速に推進するため、平成28年（2016年）には「無電柱化の推進に関する法律（以下、「無電柱化法」という。）」が成立、施行された。無電柱化法第8条では、国が策定する無電柱化推進計画、及び都道府県が策定する都道府県無電柱化推進計画を基本として、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（市町村無電柱化推進計画）を策定することが、市町村の努力義務として規定されている。

本計画は、地震などの災害に強いまちづくりを推進するとともに、美しい街並みや良好な都市景観の形成に資することを目的として、無電柱化法第8条の規定に基づき策定するものである。

### 1-2. 計画の位置付け

本計画の策定にあたっては、「無電柱化推進計画」及び「兵庫県無電柱化推進計画」を基本とするとともに、「第5次西宮市総合計画」や「西宮市道路整備プログラム」、「都市景観向上のための市道等無電柱化ビジョン」などを踏まえた計画とする。

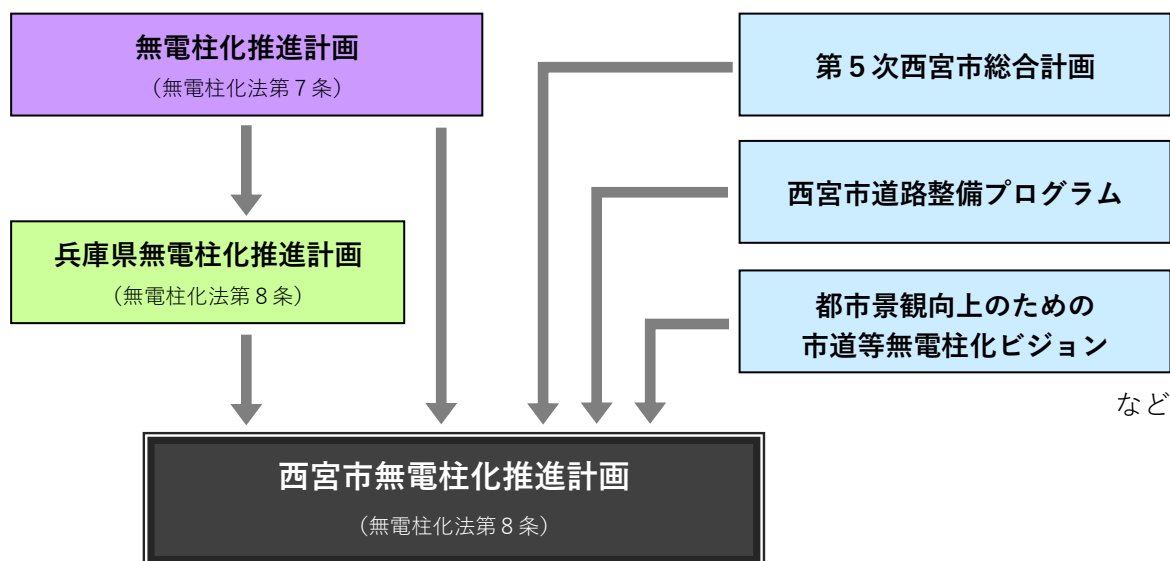


図 1.1 西宮市無電柱化推進計画の位置付け

### 1-3. 計画の期間

本計画の期間は、「第5次西宮市総合計画」及び「西宮市道路整備プログラム」の計画期間を踏まえ、令和3年度（2021年度）から令和10年度（2028年度）までとする。

また、関連する計画が見直された場合は、本計画についても必要に応じて見直しを行う。なお、「都市景観向上のための市道等無電柱化ビジョン」における計画期間は令和5年度（2023年度）までとしているが、現時点での社会情勢の変化や本市における無電柱化整備状況等を考慮し、無電柱化法に基づき、本計画の期間を定めた。

## 2. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

### 2-1. 西宮市における無電柱化の現状

市内における無電柱化は、関係者による協力のもと、電線共同溝方式や要請者負担方式等により地中化が進められてきた。また、市では、災害時の救援・輸送活動のための交通機能の確保や都市景観の向上などの観点から、これまで、一定幅員の歩道を有する主要な幹線道路や駅周辺などで、電線共同溝の整備を実施してきた。

令和2年（2020年）3月末現在、無電柱化整備済みの市道（抜柱等の調整中を含む。）の区間は、約11.1km※となっている。

※ 道路延長であり、電線共同溝の整備が完了し、抜柱等の調整中の区間を含む。ただし、事業中の山手幹線（熊野工区）は、含まない。



図 2.1 電線共同溝の整備事例（（都）山手幹線（羽衣工区））

### 2-2. 今後の無電柱化の取り組み姿勢（整備方針）

今後も引き続き、災害時の救援・輸送活動のための交通機能の確保や良好な景観の形成など、防災性や都市景観の向上等の観点から、市道の無電柱化を推進する。

なお、無電柱化事業は、他の道路整備事業に比べ、事業期間が長く、市の財政面での負担が大きくなることから、限られた財源で効率的な整備が行えるよう、無電柱化事業を単独で実施するのではなく、都市計画道路の整備や老朽化した幹線道路の大規模な再整備（リニューアル）、主要な駅周辺の整備、市街地開発事業等に合わせて実施する。

### 2-3. 無電柱化の対象道路

2-2の方針を基に、「西宮市道路整備プログラム」や「第5次西宮市総合計画」のアクションプラン等において、都市計画道路の整備やリニューアルなどの対象路線、及び駅前広場の再整備などの計画区域の中から、緊急輸送道路や、避難路の中でも特に重要な路線など、防災上の重要性や、「都市景観向上のための市道等無電柱化ビジョン」における都市景観上の評価結果を踏まえ、表2.1及び図2.2に示す市道を、無電柱化を推進する路線とする。なお、表2.1の路線には、道路管理者、交通管理者及び電線管理者等からなる兵庫県無電柱化地方部会において実施予定箇所として合意を得られていない路線が含まれるため、今後、同部会において合意を得た上で、計画的に無電柱化事業を実施する。

表 2.1 無電柱化推進路線（市道）

番号	路線名	道路延長	評価結果 <sup>※1</sup>	備考
1	(都)山手幹線（熊野工区）	851m	A	緊急輸送道路、事業中
2	(都)小曾根線	約 420m	A	避難路、事業中
3	(都)山手幹線（高松工区）	約 910m <sup>※2</sup>	A	緊急輸送道路
4	(都)札幌筋線	約 520m	A	緊急輸送道路
5	西第 259 号線	約 120m	A	阪神西宮駅北側地区

※1 「都市景観向上のための市道等無電柱化ビジョン」において、都市構造の骨格を形成する幹線市道、または無電柱化が必要と考えられる本市の都市核や地域核等の区域を対象とした、都市景観上の評価結果。A～Dの4段階評価となっており、Aが最も景観的評価が高い。

※2 (都)山手幹線（高松工区）は、リニューアル予定の区間約 1,100mのうち、両側無電柱化整備済みの区間 190mを除いた道路延長としている。

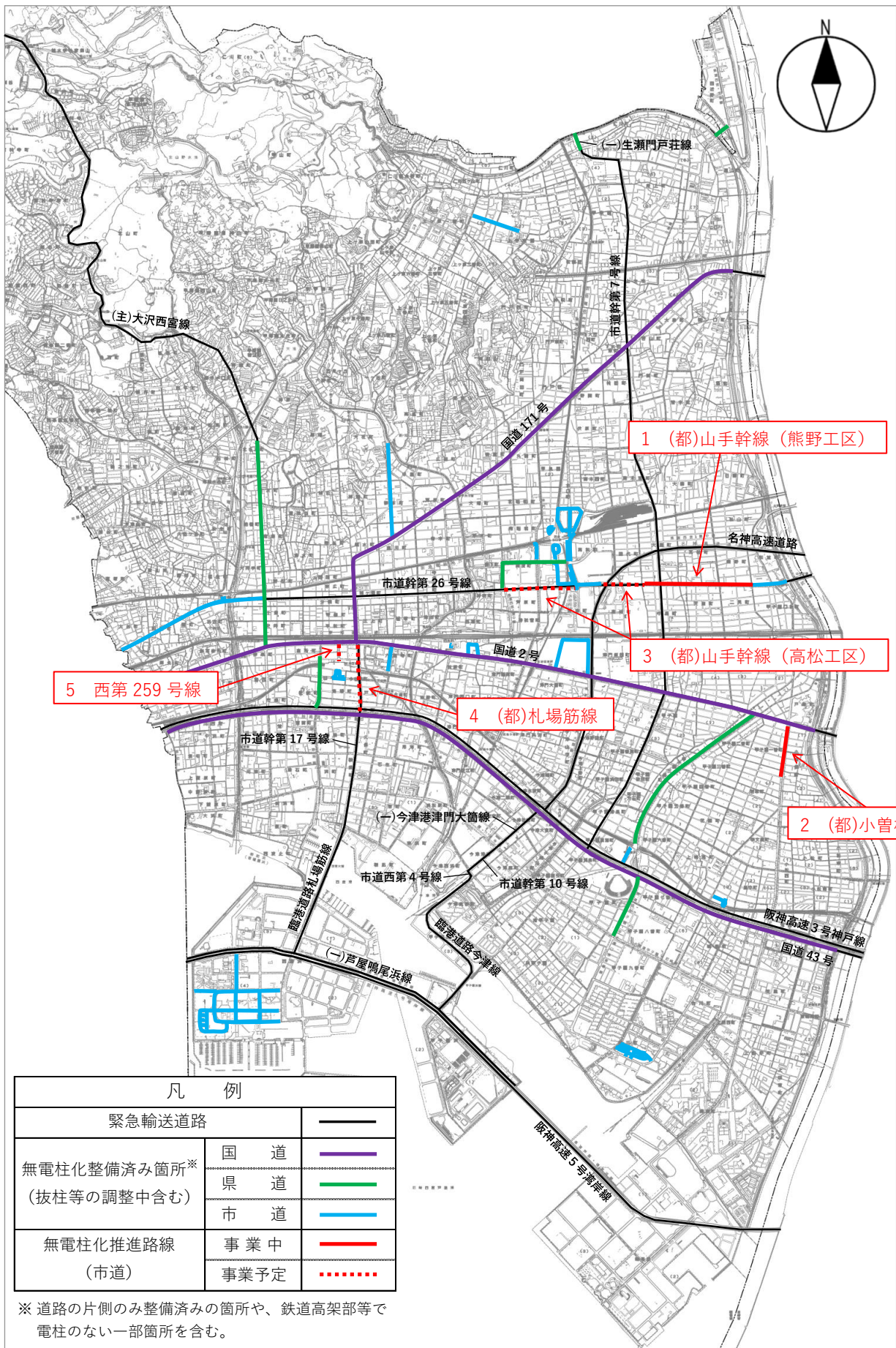


図 2.2 無電柱化推進路線箇所図 (市道)

### 3. 無電柱化の推進に関する目標

令和10年度(2028年度)までに、表2.1の路線のうち、(都)山手幹線(熊野工区)の約0.9kmの無電柱化の整備を完了するとともに、残る4路線の約2.0kmの事業着手(設計等を含む)を目標とする。

### 4. 無電柱化の推進に関し講ずべき施策

#### 4-1. 無電柱化事業の実施

無電柱化の事業手法は、以下に掲げる手法の中から、電線管理者等との協議を踏まえ、決定する。

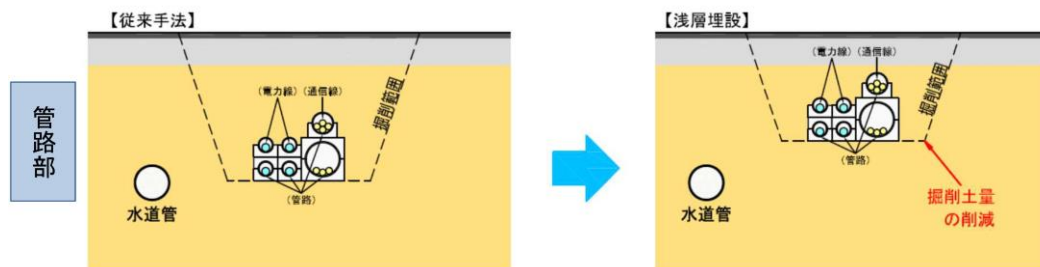
##### (1) 電線共同溝方式

電線の設置及び管理を行う2以上の者の電線を收容するため、道路管理者が道路の地下に電線共同溝等を整備し、電線管理者は地上機器の設置、電線共同溝への電線類の入線、電線・電柱の撤去など行う。

電線共同溝の整備に際しては、收容する電線類の量や道路交通の状況、既設埋設物の状況などに応じ、浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式等の低コスト手法について、導入を検討する。

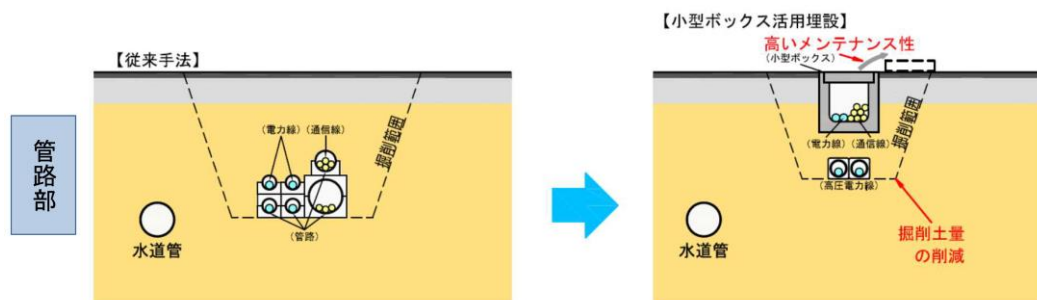
また、既存ストックの活用、電線管理者等が既設の地中管路等を有する場合には、これらの既存ストックの活用が可能か検討し、効率的な無電柱化に努める。

なお、地上機器の設置により十分な歩道幅員の確保が困難な場合等には、現地の状況に応じて民地への設置や柱状型機器の活用を検討する。



出典：道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)(国土交通省道路局環境安全・防災課)

図 4.1 浅層埋設方式の例



出典：道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)(国土交通省道路局環境安全・防災課)

図 4.2 小型ボックス活用埋設方式の例

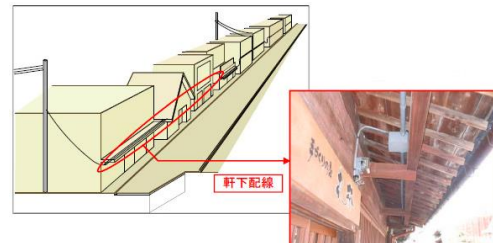
## (2) 裏配線方式・軒下配線方式

地中化によらない無電柱化の手法として、裏配線や軒下配線があり、歩道幅員が狭小な道路等において、条件が整う場合は導入を検討する。本手法に関しては、地域住民等との合意形成を図ったうえで実施する。



出典：国土交通省ホームページ

図 4.3 裏配線方式の例



出典：国土交通省ホームページ

図 4.4 軒下配線方式の例

## 4-2. 関係者間の連携の強化

### (1) 推進体制

兵庫県無電柱化地方部会の活用により、無電柱化の対象路線や無電柱化手法、事業実施時期などについて協議、合意形成を図り、円滑な事業実施に努める。

また、無電柱化を実施するにあたり、地域住民等の理解・協力が得られるよう、工事説明会等を行い、合意形成を図る。

なお、要請者が負担する要請者負担方式により市道の無電柱化が実施される場合は、事業が円滑に進むよう、要請者への支援に努める。

### (2) 工事時の配慮

市道において無電柱化を実施する際には、工事関係者が集まる会議や道路工事等調整協議会などを活用し、工事が効率的かつ円滑に進むよう、工程等の調整を行う。

### (3) 抜柱の推進

電線共同溝等を整備し、電線類の入線後は、地上にある電線及び電柱の撤去を促進する。

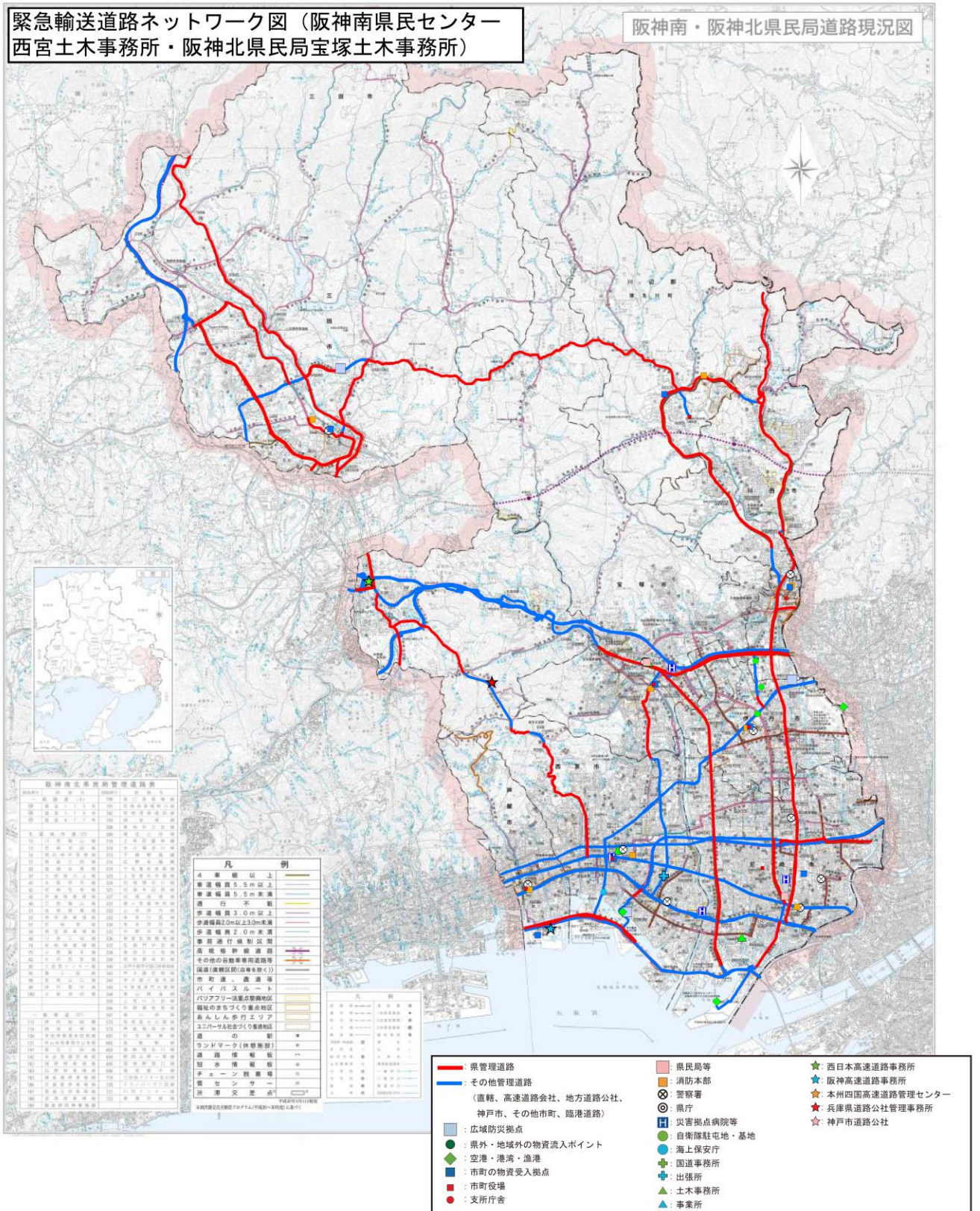
### (4) 情報収集

電線を地下に埋設する簡便な方法や、その他無電柱化の迅速な推進及び費用の縮減を図るための方策などに関して、国や兵庫県等に積極的に情報収集を行い、必要に応じて市としての対応を検討する。



<参考資料>

(1) 緊急輸送道路ネットワーク図



出典：兵庫県ホームページ（電柱等の新設を禁止する路線図）

(2) 「西宮市道路整備プログラム（令和元年度～令和10年度）」の事業路線一覧

※黄色の着色路線は、無電柱化推進路線。

事業種別	番号	路線（事業名）	事業箇所	事業概要	緊急輸送道路	避難路	評価結果※1
都市計画道路整備	1	競馬場線街路事業	里中町外	都市計画道路整備 L≒329m、W=16m			C
	2	山手幹線街路事業 （熊野工区）	熊野町外	都市計画道路整備 L≒851m、W=22m	○	○	A
	3	武庫川広田線整備事業 （荒木工区）	荒木町外	都市計画道路整備 L≒325m、W=15m			—
	4	今津西線街路事業	上ヶ原五番町外	都市計画道路整備 L≒490m、W=16m		○※2	C※2
	5	門戸仁川線街路事業	門戸荘外	都市計画道路整備 L≒280m、W=12m		○	—
	6	丸山線整備事業	山口町上山口外	都市計画道路整備 L≒290m、W=22～25m			C※2
都市計画道路（二次改築）	7	鳴尾今津線二次改築事業 （旧国道）	小松町2丁目外	都市計画道路のリニューアル L≒2500m、W=15m			B
	8	小曽根線二次改築事業	小曽根町1丁目外	都市計画道路のリニューアル L≒1600m、W=30m		○	A・B※3
	9	山手幹線二次改築事業 （高松工区）	高松町外	都市計画道路のリニューアル L≒1100m、W=22m	○	○	A
	10	札幌筋線二次改築事業	和上町外	都市計画道路のリニューアル L≒520m、W=27m	○	○	A
その他道路整備	11	青峯連絡道整備事業	塩瀬町生瀬外	道路新設 L≒400m、W=6.5m			
	12	西第178・180号線等整備事業	前浜町外	道路拡幅・歩道新設 L≒580m、W=11～13m			B
	13	西第814号線道路改良事業	神原外	道路拡幅、歩道新設 L≒340m、W=16m		○	C※4
	14	幹第6号線道路改良事業	学文殿町1丁目外	歩道新設 L≒520m、W≒13m			C

※1 「都市景観向上のための市道等無電柱化ビジョン」において、都市構造の骨格を形成する幹線市道を対象とした、景観的視点に基づく評価結果。各路線の繁華性や公共性、無電柱化による景観向上の効果などを考慮して評価を実施。A～Dの4段階評価となっており、Aが最も景観的評価が高い。

※2 (都)今津西線及び(都)丸山線については、道路の新設事業となるため、事業区間前後の既存道路の位置付け、評価結果を示している。

※3 (都)小曽根線については、(都)鳴尾今津線（旧国道）以北はA評価、(都)鳴尾今津線以南はB評価となっている。

※4 西第814号線については、(都)山手線の(都)建石線以東（一部未整備）の評価結果を示している。