

厚木市無電柱化推進計画

安心・安全・快適なまちづくり

令和4年3月
厚木市

<目次>

はじめに	1
第1章 計画の目的と位置付け	2
1. 計画策定の背景	2
2. 計画の位置付け	2
3. 計画期間	3
4. 国や神奈川県の変向	3
第2章 本市における無電柱化の整備状況	4
1. 無電柱化の整備状況	4
2. 無電柱化の推進における課題と対応	6
第3章 無電柱化の基本方針	7
1. 無電柱化の必要性	7
2. 無電柱化の推進に関する基本方針	8
第4章 無電柱化の推進計画	11
1. 無電柱化を推進する重点路線の抽出までの流れ	11
2. 無電柱化を推進する重点路線の抽出	12
3. 無電柱化の重点路線の整備スケジュール	22
4. 計画の推進	22
【参考】 無電柱化の整備手法について	23
【参考】 用語一覧	26

はじめに

近年発生している地震や台風等の災害において、電柱の倒壊により、ライフラインが遮断されるだけでなく、緊急車両の通行を妨げ、救援物資の輸送や医療救護活動、復旧作業に大きな支障が生じています。

また、道路上の電線や電柱は、景観を損なうだけでなく、歩行者や車いすの通行の妨げになるなど、様々な課題が存在します。

本市ではこれまで、本厚木駅周辺を中心に「歩行者の安心・安全の確保」、「景観や災害に強いまちづくり」を目的に無電柱化に取り組んできました。

これまで無電柱化は、防災性の向上、道路の安全性・快適性の確保、良好な景観形成等の観点から実施されてきましたが、近年の災害の頻発・激甚化、高齢化の進展等により、その必要性が高まっています。

こうした無電柱化をめぐる情勢の変化を踏まえ、平成 28 年 12 月に「無電柱化の推進に関する法律（以下、「無電柱化法」という。）」が施行され、国、地方公共団体や関係事業者に責務が定められました。

また、無電柱化法第 8 条においては、国や県の策定する無電柱化推進計画を基本として、市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の策定を努力義務として規定しています。

本計画は、無電柱化法に基づく厚木市無電柱化推進計画として、無電柱化の基本的な方針、目標、施策等を定めるものです。

第1章 計画の目的と位置付け

1. 計画策定の背景

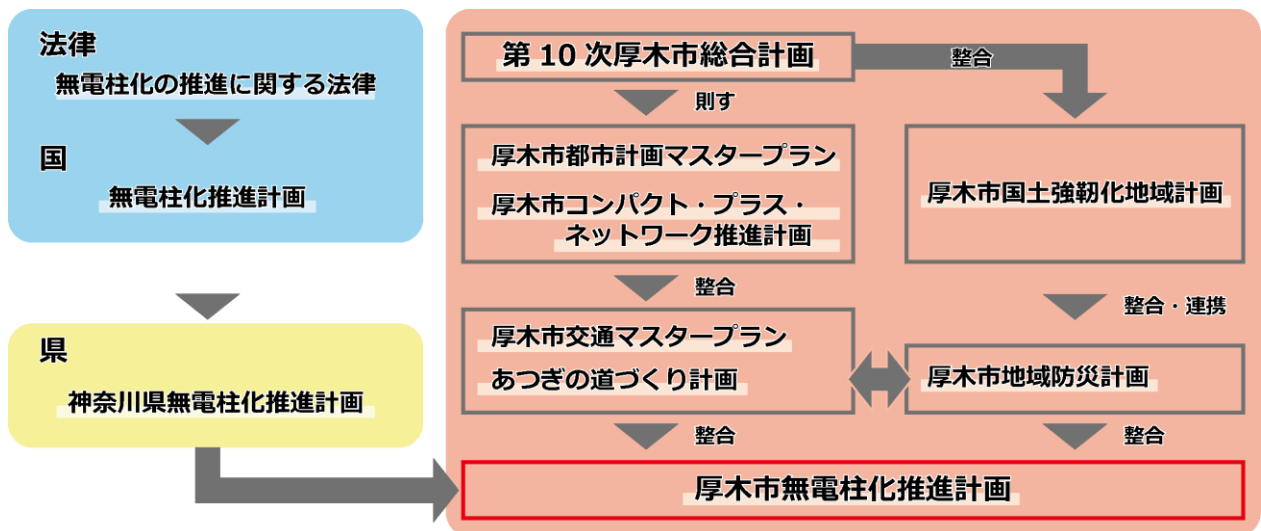
本市ではこれまで、本厚木駅周辺を中心に「歩行者の安心・安全の確保」、「景観や災害に強いまちづくり」を目的に無電柱化に取り組んできました。近年、大規模な地震や台風など著しい被害を及ぼす災害が頻発し、電柱の倒壊によるライフラインへの被害が発生しただけでなく、倒壊した電柱が避難や救急活動の妨げとなったことを受け、防災の観点からの無電柱化が求められています。

このようなことから、防災・減災、国土強靱化の取組への加速化対策、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、令和4年度から令和14年度までの11箇年にわたる厚木市無電柱化推進計画を策定するものです。

2. 計画の位置付け

本計画は、無電柱化法第8条第2項に規定されている市町村が定める「無電柱化推進計画」に位置付けるものであり、「厚木市都市計画マスタープラン」で定める都市交通や防災の方針と整合を図るとともに、「あつぎの道づくり計画」で基本方針に定める「安心・安全な道路空間の形成」に向けた取組の具現化を図るものです。

【関連計画との関係図】

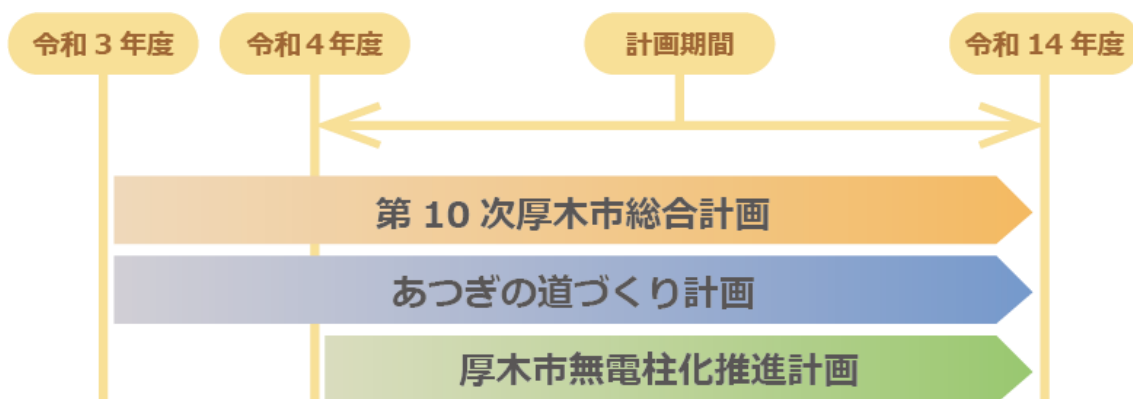


3. 計画期間

本計画の目標年次は、あつぎの道づくり計画の対象期間と合わせ「令和14年度」とします。

なお、本計画を確実に推進するため、事業の進捗管理を実施するとともに、国及び神奈川県
の動向や新技術の開発状況を踏まえ、適宜見直しを行います。

【厚木市無電柱化推進計画の計画期間】



4. 国や神奈川県の動向

国は、無電柱化法第7条の規定に基づき、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、「無電柱化推進計画（令和3年5月）」を策定しました。

無電柱化推進計画では、諸外国に負けない我が国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」を目指すため、以下の姿勢で無電柱化を推進することとしています。

◀無電柱化推進計画における『取組姿勢』▶

- ◆ 新設電柱を増やさない。特に緊急輸送道路については無電柱化を推進し電柱を減少させる。
- ◆ 徹底したコスト縮減を推進し、限られた予算で無電柱化実施延長を伸ばす。
- ◆ 事業の更なるスピードアップを図る。

神奈川県は、無電柱化法第8条の規定に基づき、以下の取組姿勢の観点から、県管理道路の約19.6kmで新たに無電柱化事業に着手し、事業中箇所と合わせて約28.4kmで無電柱化事業を推進することを目的に「神奈川県無電柱化推進計画」を策定し、無電柱化の推進に取り組んでいます。

◀神奈川県無電柱化推進計画における『取組姿勢』▶

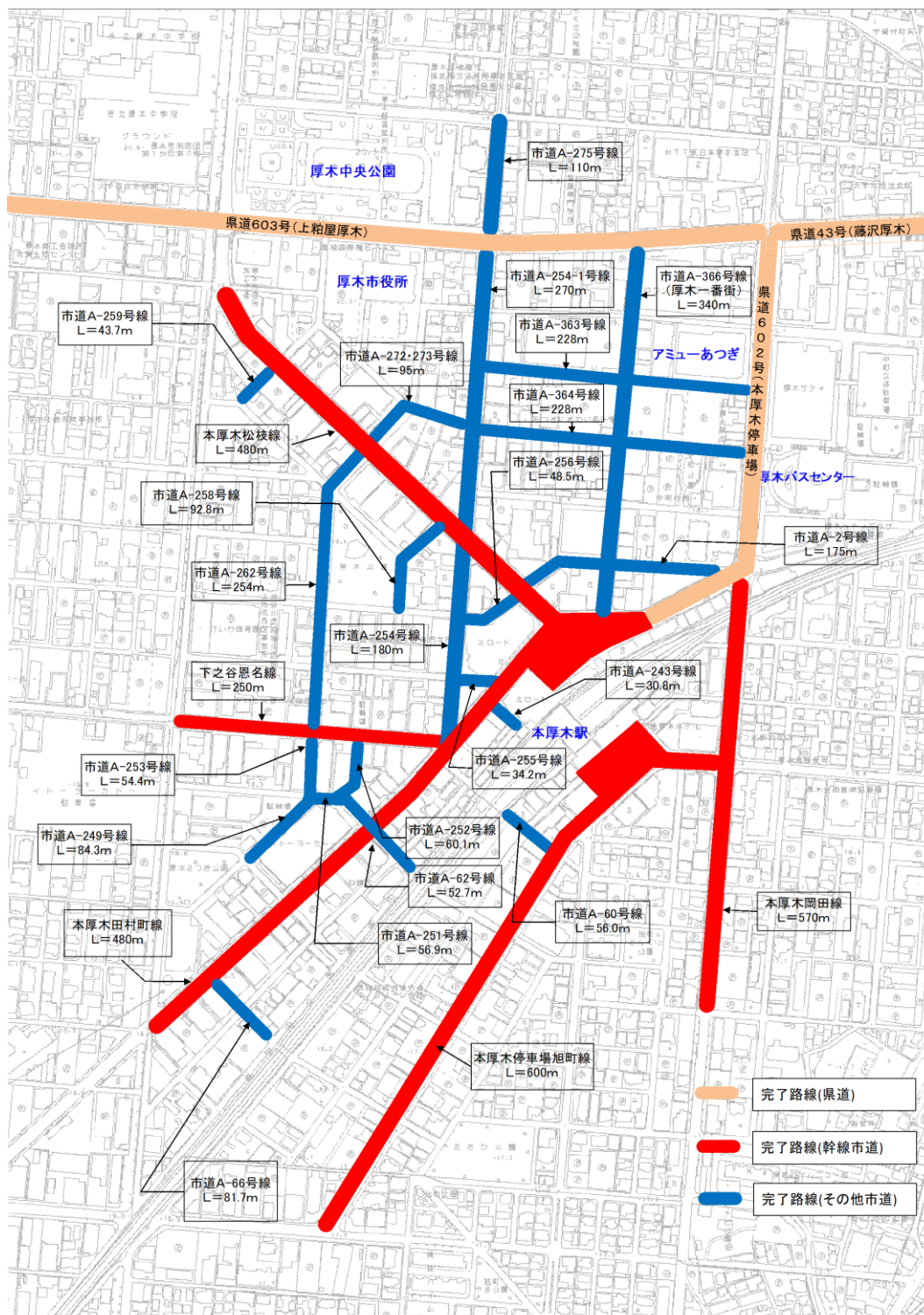
- ① 防災
- ② 安全・円滑な交通確保
- ③ 景観形成

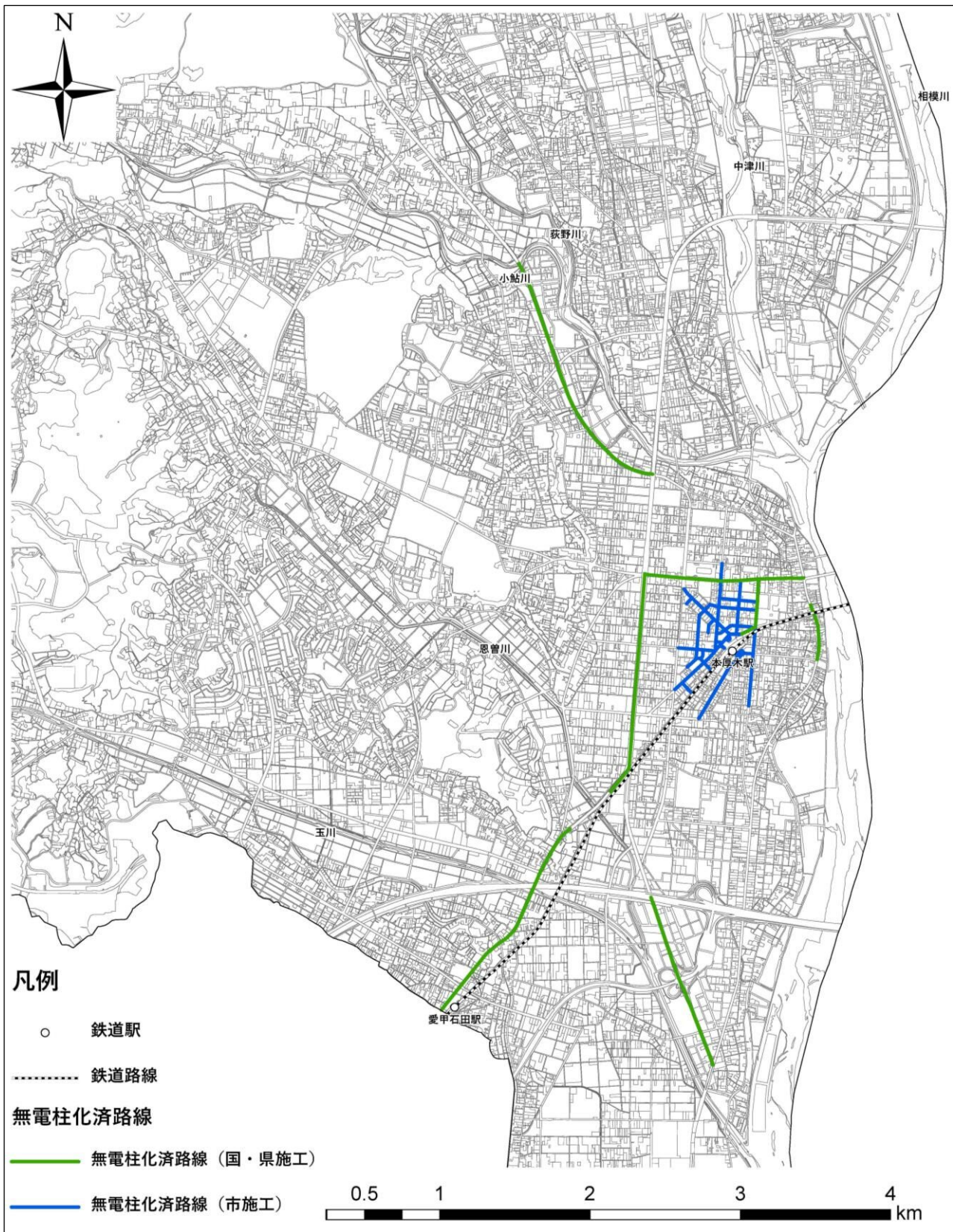
第2章 本市における無電柱化の整備状況

1. 無電柱化の整備状況

これまで本市では、本厚木駅周辺を中心に「歩行者の安心・安全の確保」や「景観や災害に強いまちづくり」を目的に無電柱化を進めてきました。具体的には、平成17年度に国土交通省からバリアフリー化及び無電柱化の推進を目的とする「スーパーモデル地区」に本厚木駅周辺地区（約1.15km²）が位置付けられ、幹線道路5路線（延長：2,210m）及び周辺の市道21路線（延長：2,552m）の整備を行いました。

【本厚木駅周辺の無電柱化の整備状況図】





【無電柱化の整備路線の位置図】

2. 無電柱化の推進における課題と対応

これまでの実績等を踏まえ、無電柱化を推進するためには以下のような課題が挙げられます。今後、無電柱化をより効果的、効率的に推進するためには以下の課題に対する対応が必要となります。

【無電柱化の推進における課題と対応】

■無電柱化の推進における課題

- ・道路の無電柱化には、地震災害に対する道路の防災機能を高め、安全で円滑な通行空間を確保するだけでなく、景観向上による都市の魅力を高める効果があることから、関連するまちづくり施策が多岐にわたること
- ・無電柱化の代表的な手法である電線共同溝方式による整備には、施設延長1 km あたり5.3億円の費用を要し、市及び電線管理者双方に多額の費用負担が生じること
- ・電線管理者や水道などの既存埋設物の管理者など関係者が多岐にわたることや、地上機器の設置箇所など沿線住民との合意形成などの調整に時間を要するなど、無電柱化の整備完了まで長い期間を要すること



■無電柱化の推進における課題に対する対応

- ⇒本市のまちづくり施策や民間開発等と連携を図りながら、早期の事業効果の発現を目指し、連続性等を考慮し事業の選択と集中を図る
- ⇒低コスト手法や地中化以外の手法を活用し、コスト削減や整備完了までの時間短縮を図る
- ⇒電線管理者等関係者との連絡調整及び市民の無電柱化事業への理解促進を図る

第3章 無電柱化の基本方針

1. 無電柱化の必要性

(1) 道路の防災機能の向上（神奈川県無電柱化の取組姿勢「①防災」に対応）

災害時において、電柱倒壊による道路閉塞を防ぐことを主たる目的とし、緊急輸送道路や避難所等へのアクセス道路等の防災に寄与する道路の無電柱化を推進します。また、電線類への被災を軽減し、電気や電話などのライフラインを供給します。

【災害時の救護活動を妨げる電柱】



（出典：国土交通省 HP）

(2) 安全・快適な歩行空間の創出（神奈川県無電柱化の取組姿勢「②安全・円滑な交通確保及び③景観形成」に対応）

歩道や路肩等の歩行者空間から電柱を撤去し、高齢者や障がい者、子どもたちなど、誰もが安全で快適に移動でき、良好な景観の保全・形成に配慮した、安全・快適な歩行空間の創出を目的に無電柱化を推進します。

【通行を妨げる電柱】



（出典：国土交通省 HP）

【本厚木駅周辺における無電柱化の事例（市道 A-2）】



2. 無電柱化の推進に関する基本方針

「国や神奈川県が無電柱化に対する考え方」及び「本市における無電柱化の必要性」を踏まえ、以下の基本方針に基づき、必要性の高い区間から無電柱化を推進します。

【無電柱化の推進における基本方針】

■ 国・神奈川県の無電柱化に対する考え方

《 防災 》

緊急輸送道路や避難所へのアクセス道路における被害の拡大防止を図るために必要な道路の無電柱化を推進

《 安全 》

歩行者や車椅子利用者など、誰もが安全で移動しやすい歩行空間の確保が求められる道路において無電柱化を推進

《 景観 》

良好な景観を保全・形成し、地域の魅力アップや活性化を図るため、景観形成が望まれる地域内の道路において無電柱化を推進

■ 厚木市の無電柱化の推進における基本方針

安心・安全・快適なまちづくりを目指し、無電柱化を推進

【方針1】

防災空間の確保

災害時における被害の拡大防止を図るために必要な道路の無電柱化を推進

【方針2】

安全・快適な空間の確保

駅周辺や人が集まる拠点などを中心に、居心地が良く歩きたくなる空間の確保や、良好な都市景観の形成のために必要な道路の無電柱化を推進

(1) 無電柱化推進計画の対象路線

本市が管理する市道を対象とします。

(2) 無電柱化を推進する路線

本市の無電柱化の推進に関する基本方針を踏まえ、2つの方針に該当する路線を優先的に無電柱化を推進します。本計画における具体的な整備路線抽出の考え方は第4章にて整理しています。

【無電柱化を推進する路線】

【方針1】 防災機能の確保

- 第1・2次緊急輸送道路
- 避難所等へのアクセス道路 等

【方針2】 安全・快適な空間の確保

- 本厚木駅・愛甲石田駅周辺道路
- 歩行空間の確保が必要となる道路
- 良好な都市景観の形成が必要な道路 等

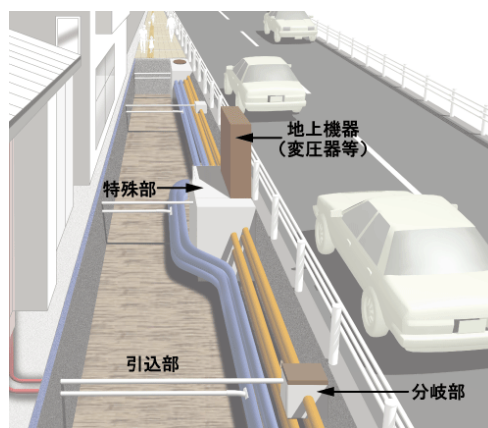
(3) 無電柱化に必要な道路幅員

無電柱化は、地下空間を占有することから、一定の道路幅員が必要となります。

無電柱化整備は、主に電線共同溝が一般的となり、基本的には歩道下に電線を地中化するものであり、これに伴い、変圧器などの地上機器を歩道内に設置することから、原則として両側に歩道幅員 2.5m 以上及び道路幅員 12m 以上の道路を対象として推進します。

(右図参照)

ただし、歩道が狭い、あるいは歩道の設置がされていない道路等でも無電柱化の優先度が高い路線においては、柱状式機器方式や民間の屋根に設ける軒下配線、裏配線等の手法により無電柱化を推進します。



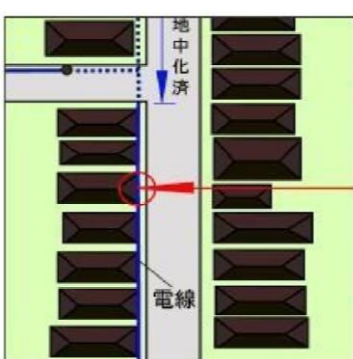
(出典：国土交通省 HP)

【歩道が狭い、あるいは歩道の設置がされていない道路等における無電柱化手法の例】

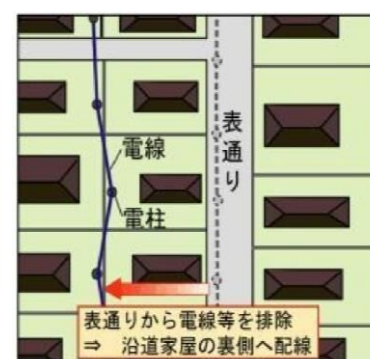
柱状式機器方式



軒下配線



裏配線



(出典：国土交通省 HP)

(4) 道路の新設・拡幅や面的整備に伴う無電柱化の推進

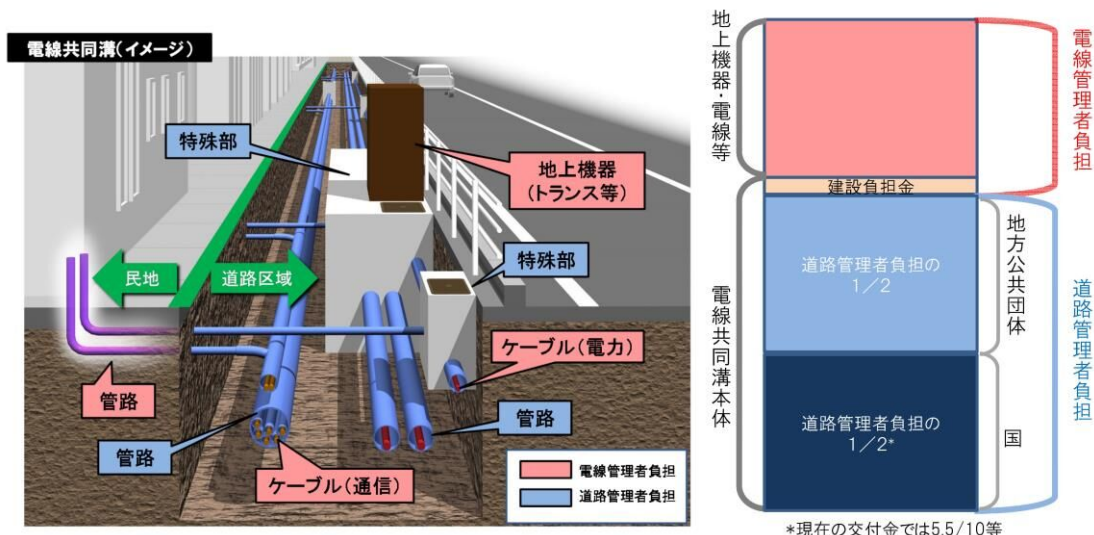
新設電柱を増やさなため、あつぎの道づくり計画に位置付けられている各事業をはじめ、道路の新設・拡幅や歩道整備、再開発事業等のまちづくり事業等が実施される際には、周辺環境及び地域性などを総合的に判断し、必要に応じて無電柱化を推進します。

また、大規模な開発事業が実施される際にも、開発者の理解と協力を得て、開発区域内の無電柱化を推進するとともに、市、電線管理者及び開発事業者等の事業者が連携し、無電柱化を推進します。

(5) 無電柱化に補助制度の活用

無電柱化にかかる費用負担は、電線共同溝方式の場合、電線共同溝本体（管路、特殊部）の整備費用は建設負担金を除き、道路管理者（国と地方公共団体）が負担することとなるため、国等の補助制度を活用し、無電柱化の推進を図ります。

【無電柱化（電線共同溝方式）の費用負担】



(出典：国土交通省)

(6) 関係機関の適切な連携による無電柱化の推進

国の無電柱化推進計画を踏まえ、無電柱化の目的に応じた関係機関の適切な連携により無電柱化の推進を図ります。なお、無電柱化の目的は複合的であるため、以下の役割分担を基本に手法を選定し、無電柱化を推進します。

① 防災・強靱化目的

- ・市街地の緊急輸送道路など道路の閉塞防止を目的とする区間は、占有者が一者で電線共同溝方式が困難な区間を除き市が主体的に実施します。
- ・長期停電や通信障害の防止を目的とする区間、占有者が一者で電線共同溝方式が困難な区間は電線管理者が主体的に実施します。
- ・上記が重複する区間は市、電線管理者が連携して実施します。

② 交通安全、景観形成・観光振興目的

- ・安全・円滑な交通確保を目的とする区間、景観形成・観光振興を目的とする区間は市が主体的に実施します。

(7) 無電柱化に対する市民等の理解の向上

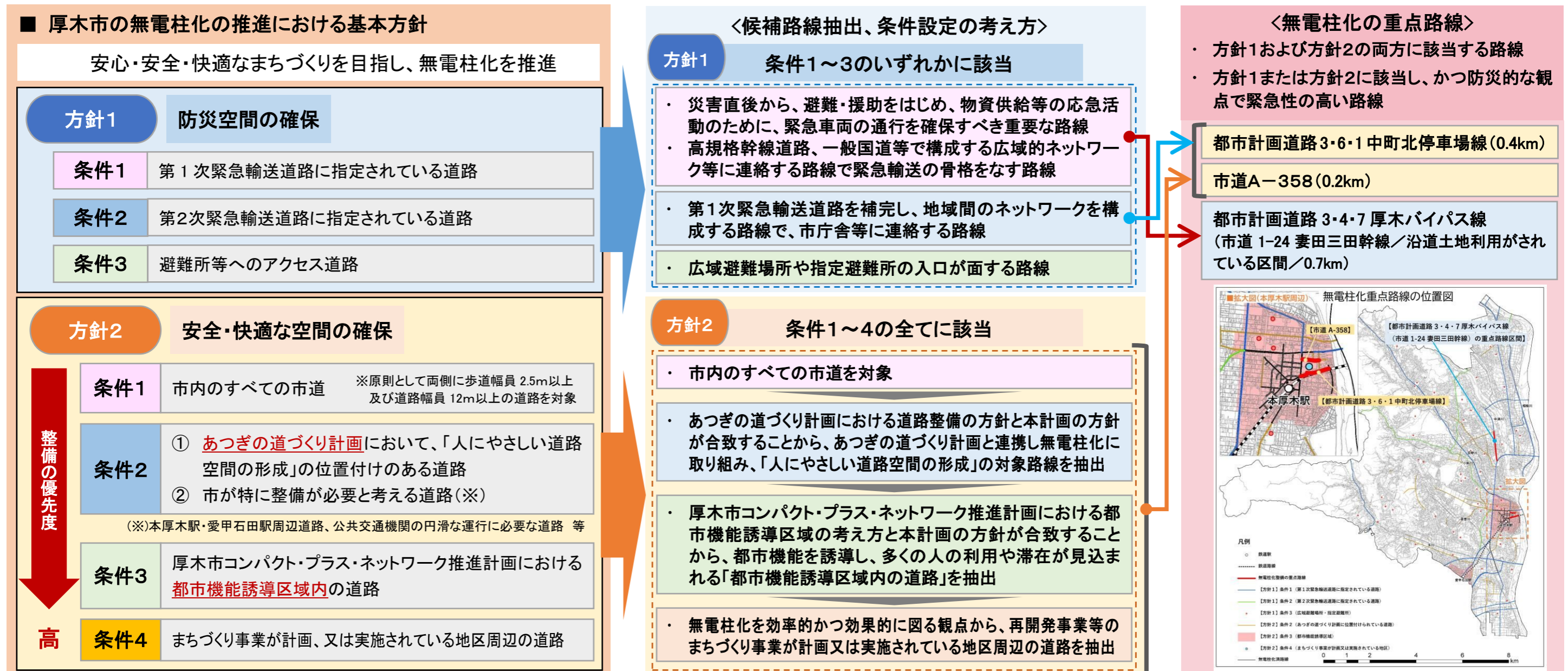
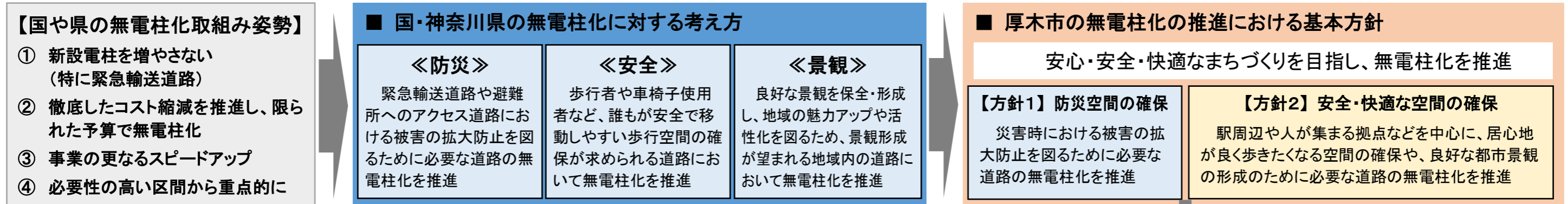
無電柱化の整備を円滑に推進するためには、対象路線に関わる関係者の理解と協力が不可欠となります。そのため、無電柱化の重要性に関する市民の理解と関心を深め、無電柱化に市民の協力が得られるよう無電柱化に関する広報・啓発活動を積極的に行います。

第4章 無電柱化の推進計画

1. 無電柱化を推進する重点路線の抽出までの流れ

無電柱化の推進における基本方針を踏まえ、2つの方針に該当する路線を無電柱化の候補路線として抽出し、そのうち特に整備の優先度の高い路線を「重点路線」として位置付けるまでの全体の流れを以下に整理しました。重点路線抽出までの詳しい内容は次頁以降を参照してください。

【無電柱化を推進する重点路線の抽出までの流れ】



2. 無電柱化を推進する重点路線の抽出

無電柱化の推進における基本方針を踏まえ、2つの方針に該当する路線を無電柱化の候補路線として抽出し、そのうち特に整備の優先度の高い路線を「重点路線」として位置付け、無電柱化を推進します。

【無電柱化の重点路線の抽出の考え方】

■ 厚木市の無電柱化の推進における基本方針

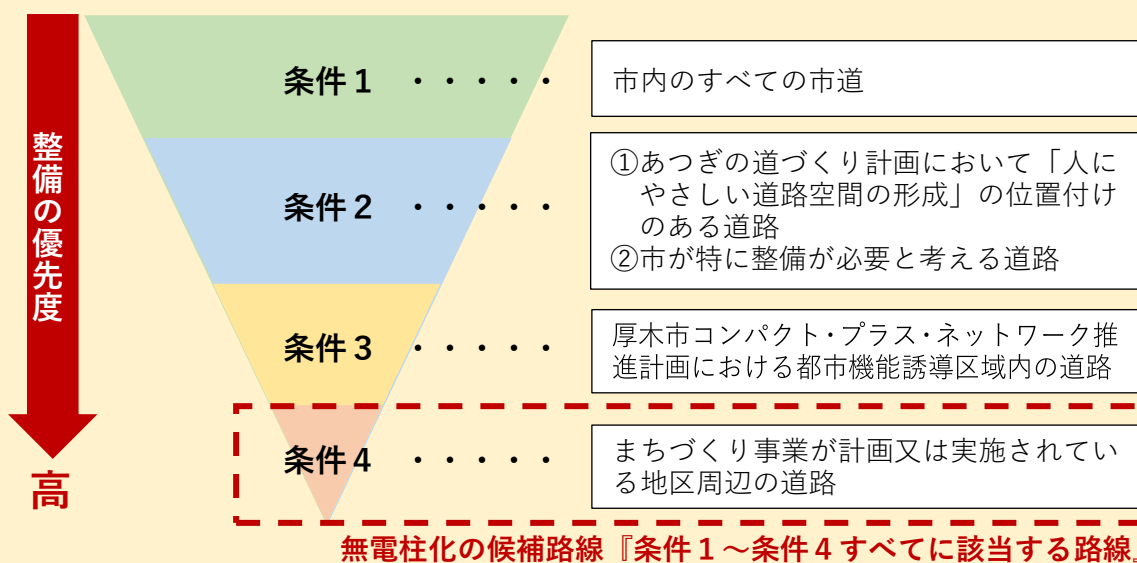
安心・安全・快適なまちづくりを目指し、無電柱化を推進

【方針1】 防災空間の確保

無電柱化の候補路線

条件1	第1次緊急輸送道路に指定されている道路
条件2	第2次緊急輸送道路に指定されている道路
条件3	避難所等へのアクセス道路

【方針2】 安全・快適な空間の確保



■ 無電柱化の重点路線

本計画の期間や整備費用等を考慮し、無電柱化の候補路線のうち、以下に該当する路線を『無電柱化の重点路線』と位置付け無電柱化を推進する

- ① 「方針1」及び「方針2」の両方に該当する路線
- ② 「方針1」又は「方針2」に該当する路線のうち、広域的な防災性向上の観点で緊急性が高い路線

(1) 無電柱化の候補路線の抽出

1) 【方針1】防災機能の確保

国や神奈川県が無電柱化推進計画において、防災機能の確保に係る緊急輸送道路や避難所へのアクセス道、避難路等災害の被害拡大の防止を図るために必要な道路の無電柱化を推進することが求められています。

本市の厚木市国土強靱化地域計画の災害等発生直後及び発生後の災害リスクへの対応方策として、またあつぎの道づくり計画の基本方針「安心・安全な道路空間の形成」の実現に向けた方針「災害に強い道路空間の形成」の1つの施策として無電柱化が位置付けられ、災害時に倒壊し道路を塞ぐ恐れのある電柱や電線の無電柱化の整備を進め、緊急輸送道路等の確保など、災害時においても防災性や信頼性の高い道路網の形成が求められています。

以上を踏まえ、「【方針1】防災機能の確保」においては、以下の3つの条件に該当する路線を無電柱化の候補路線として抽出します。その中でも広域的な防災性向上の観点から「条件1」に該当する路線の整備の優先度が最も高く、次いで「条件2」、「条件3」の順で優先度を設定します。

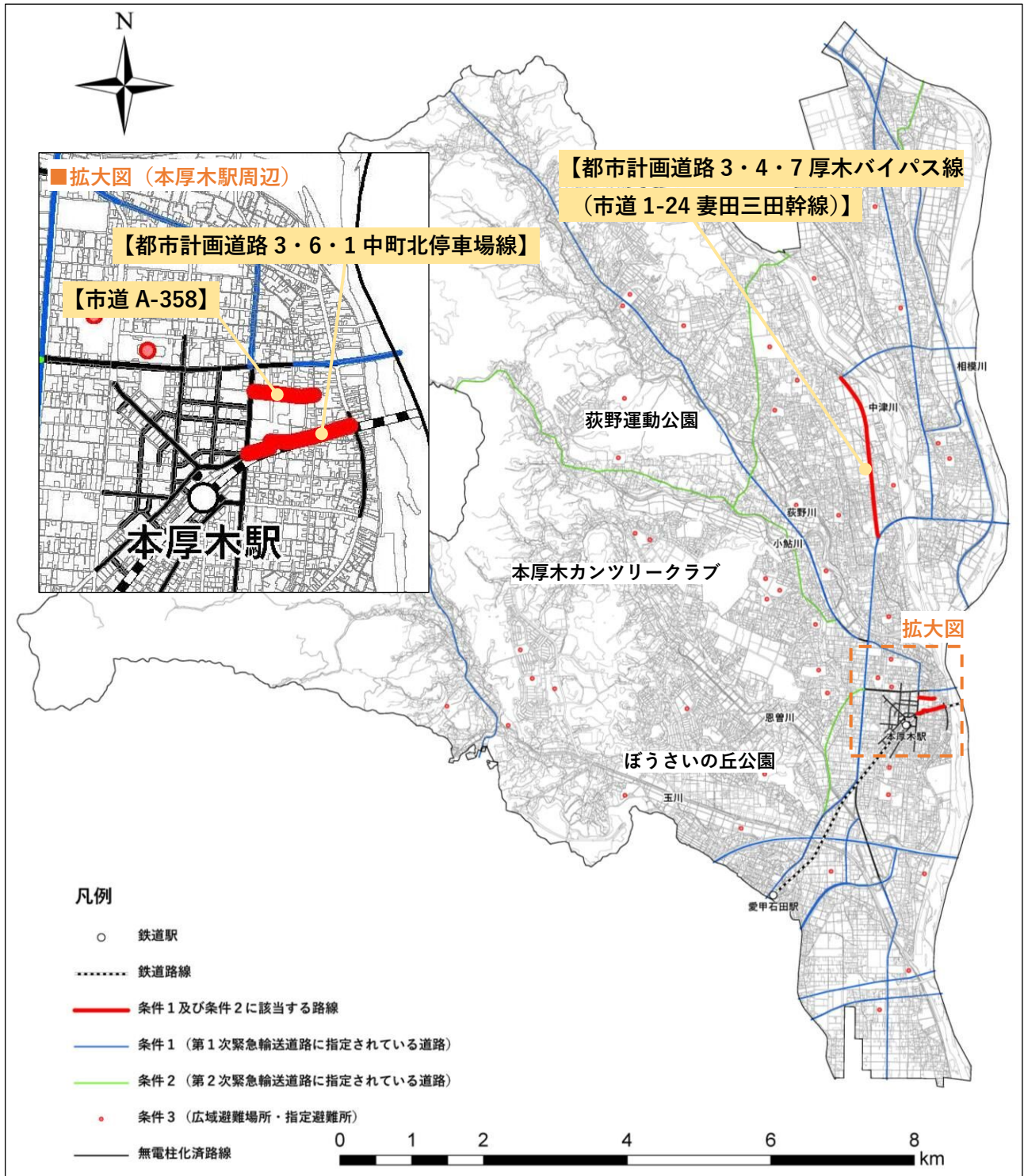
【無電柱化の候補路線抽出の考え方】

条件1 (優先度：◎)	第1次緊急輸送道路に指定されている道路 ・災害直後から、避難・援助をはじめ、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 ・高規格幹線道路、一般国道等で構成する広域的ネットワーク等に連絡する路線で緊急輸送の骨格をなす路線
条件2 (優先度：○)	第2次緊急輸送道路に指定されている道路 ・第1次緊急輸送道路を補完し、地域間のネットワークを構成する路線で、市庁舎等に連絡する路線
条件3	避難所等へのアクセス道路 ・本市が指定する広域避難場所や指定避難所の入口が面する路線

【条件1及び条件2に該当する路線】

条件	路線名	区間	路線延長
条件1	都市計画道路3・4・7厚木バイパス線(市道1-24妻田三田幹線)	国道246号交差点～都市計画道路3・3・6座間荻野線交差点	2.3 km
条件2	都市計画道路3・6・1中町北停車場線	全線	0.4 km
	市道A-358	全線	0.2 km

【防災機能の確保に係る無電柱化の候補路線検討図】



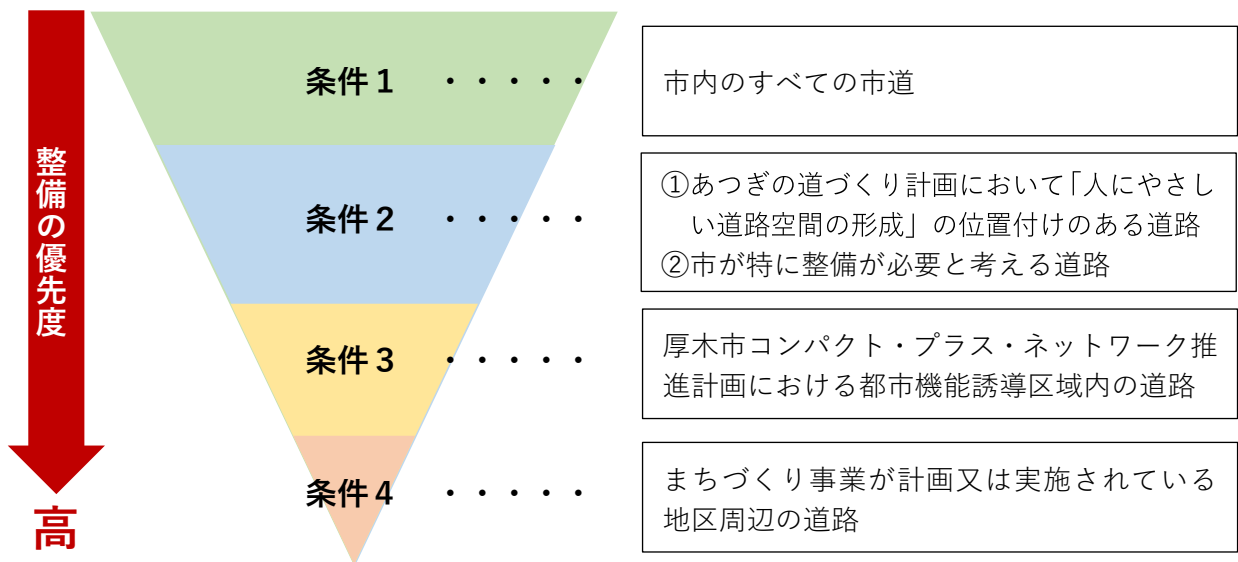
2)【方針2】安全・快適な空間の確保

国や神奈川県が無電柱化推進計画において、歩行者や車椅子利用者など、誰もが安全で移動しやすい歩行者空間の確保が求められる道路や、良好な景観を保全・形成し、地域の魅力アップや活性化を図るため、景観形成が望まれる地域内の道路において無電柱化を推進することが求められています。

本市の厚木市国土強靱化地域計画やあつぎの道づくり計画においても、歩行者や自転車の通行の支障となっている電柱の無電柱化を進め、安心して通行できる歩行者空間の確保が位置付けられています。

以上を踏まえ、本計画においては、以下の考え方に基づき対象路線の絞り込みを行い、すべての条件に合致した路線を無電柱化の候補路線として抽出し、優先的に無電柱化を推進します。

【無電柱化の候補路線の抽出の考え方】



条件	条件の内容	条件設定の考え方
条件1	市内のすべての市道	・本市のすべての市道を対象とする
条件2	①あつぎの道づくり計画において「人にやさしい道路空間の形成」に位置付けられる道路 ②市が特に整備が必要と考える道路	・あつぎの道づくり計画における道路整備の方針と本計画の方針が合致することから、あつぎの道づくり計画と連携し無電柱化に取り組み、人にやさしい道路空間の形成を図る ・上記踏まえ、本計画の方針に該当する「人にやさしい道路空間の形成」の対象路線に絞り込みを行う
条件3	厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画における都市機能誘導区域内の道路	・厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画における都市機能誘導区域の考え方と本計画の方針が合致することから、都市機能を誘導し、多くの人の利用や滞在が見込まれる「都市機能誘導区域内の道路」に対象路線の絞り込みを行う
条件4	まちづくり事業が計画又は実施されている地区周辺の道路	・無電柱化を効率的かつ効果的に図る観点から、再開発事業等のまちづくり事業が計画又は実施されている地区周辺の道路に絞り込みを行う

① 条件1：市内のすべての市道

市内のすべての市道を対象とします。

② 条件2-1：あつぎの道づくり計画において「人にやさしい道路空間の形成」に位置付けられる道路

あつぎの道づくり計画の基本方針「安心・安全な道路空間の形成」に向けた1つの方針として「人にやさしい道路空間の形成」が位置付けられ、歩行者の通行環境の向上に向けた取組等が進められています。

上記の取組内容と、本計画の方針「安全・快適な空間の確保」の考え方が合致することから、あつぎの道づくり計画における道路整備と連携して無電柱化を行うことで、無電柱化の効率化や整備効果の向上を図ることができます。

よって、あつぎの道づくり計画における道路整備の方針「人にやさしい道路空間の形成」に該当する路線を本方針における無電柱化の候補路線として絞り込みを行います。

③ 条件2-2：市が特に整備が必要と考える道路

安全・快適な空間の確保に向けて、本厚木駅・愛甲石田駅周辺の道路や歩行空間の確保が必要となる道路、良好な景観の形成が必要な道路、公共交通機関の円滑な運行に必要な道路など、特に整備が必要と考える路線は無電柱化の候補路線として抽出します。

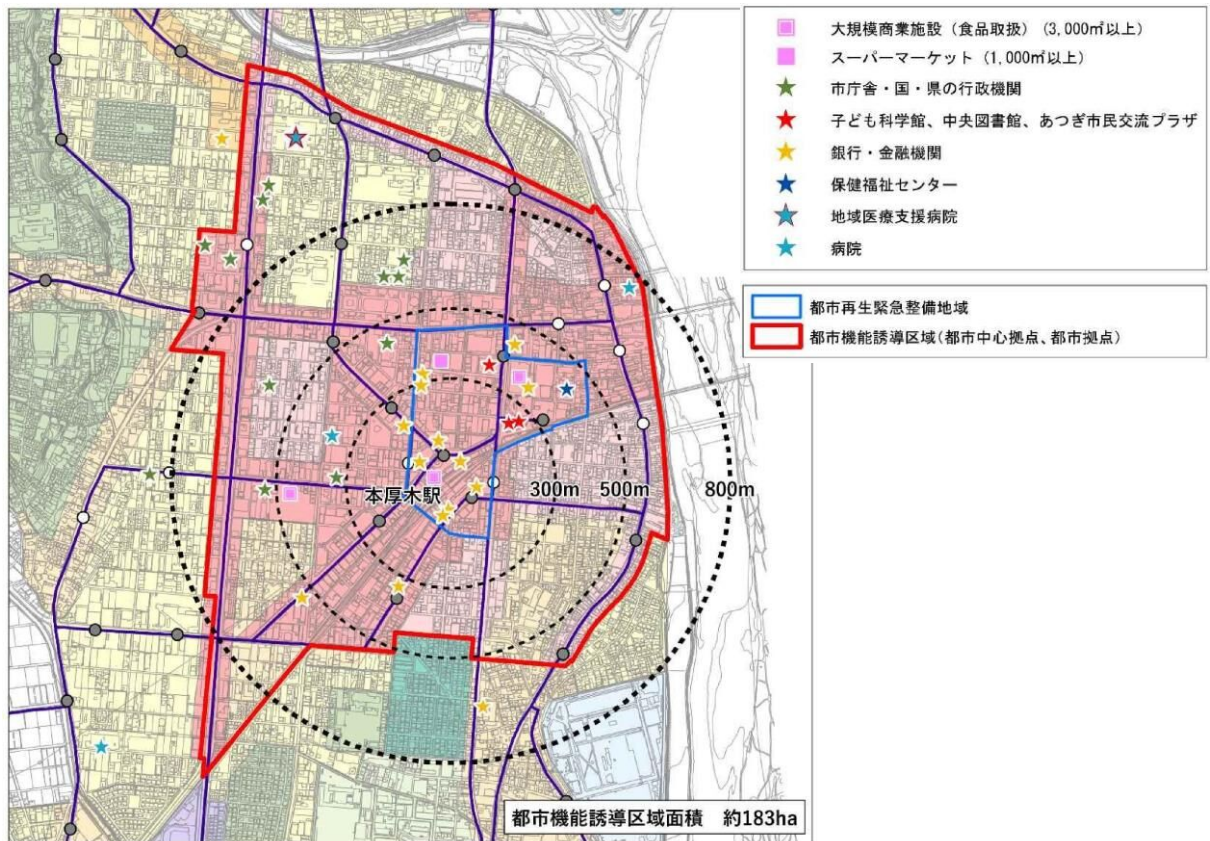
④ 条件3：厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画における都市機能誘導区域内の道路

厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画において、本厚木駅周辺及び愛甲石田駅周辺に都市機能誘導区域を位置付け、人々の生活に欠かせない医療、福祉、商業等のサービスを提供する機能「都市機能」を集約し、まちなかの活力とにぎわいの維持・向上に向けた取組を進めています。

上記の取組内容と、本計画の方針「安全・快適な空間の確保」の考え方が合致することから、都市機能を誘導し、多くの人の利用や滞在が見込まれる「都市機能誘導区域内の道路」を優先的に無電柱化を推進します。

【厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画における都市機能誘導区域】

■都市機能誘導区域（本厚木駅周辺）



■都市機能誘導区域（愛甲石田駅周辺）



⑤ 条件4：まちづくり事業が計画又は実施されている地区周辺の道路

無電柱化は整備が完了するまでの期間が長く、コストも高い等の課題が存在します。しかし、再開発事業等のまちづくり事業と連携を図り同時施工することにより、期間や費用を抑えることにつながるなど効率的に整備を行うことが可能となります。

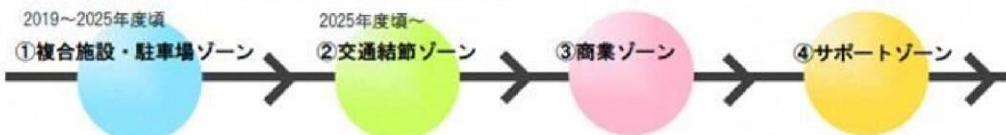
また、景観形成の面においても整備効果を高めることが期待されるため、再開発事業等のまちづくり事業との連携が望まれます。

本計画では、計画期間や再開発事業等のまちづくり事業の事業実施場所（都市機能誘導区域内）等を考慮し、本厚木駅東口の厚木バスセンター東側で進められている「中町第2-2地区周辺」におけるまちづくり事業との連携を図り、「中町第2-2地区周辺」の道路を優先的に無電柱化を推進します。

【中町第2-2地区における複合施設整備及び周辺整備イメージ】

＜まちづくり事業の概要＞

中町第2-2地区周辺において、図書館、(仮称)未来館、市庁舎等からなる複合施設の整備を進めています。複合施設整備後には、本市の主要な公共交通の一つである路線バスの利便性を高めるため、厚木バスセンターの再整備を予定しています。



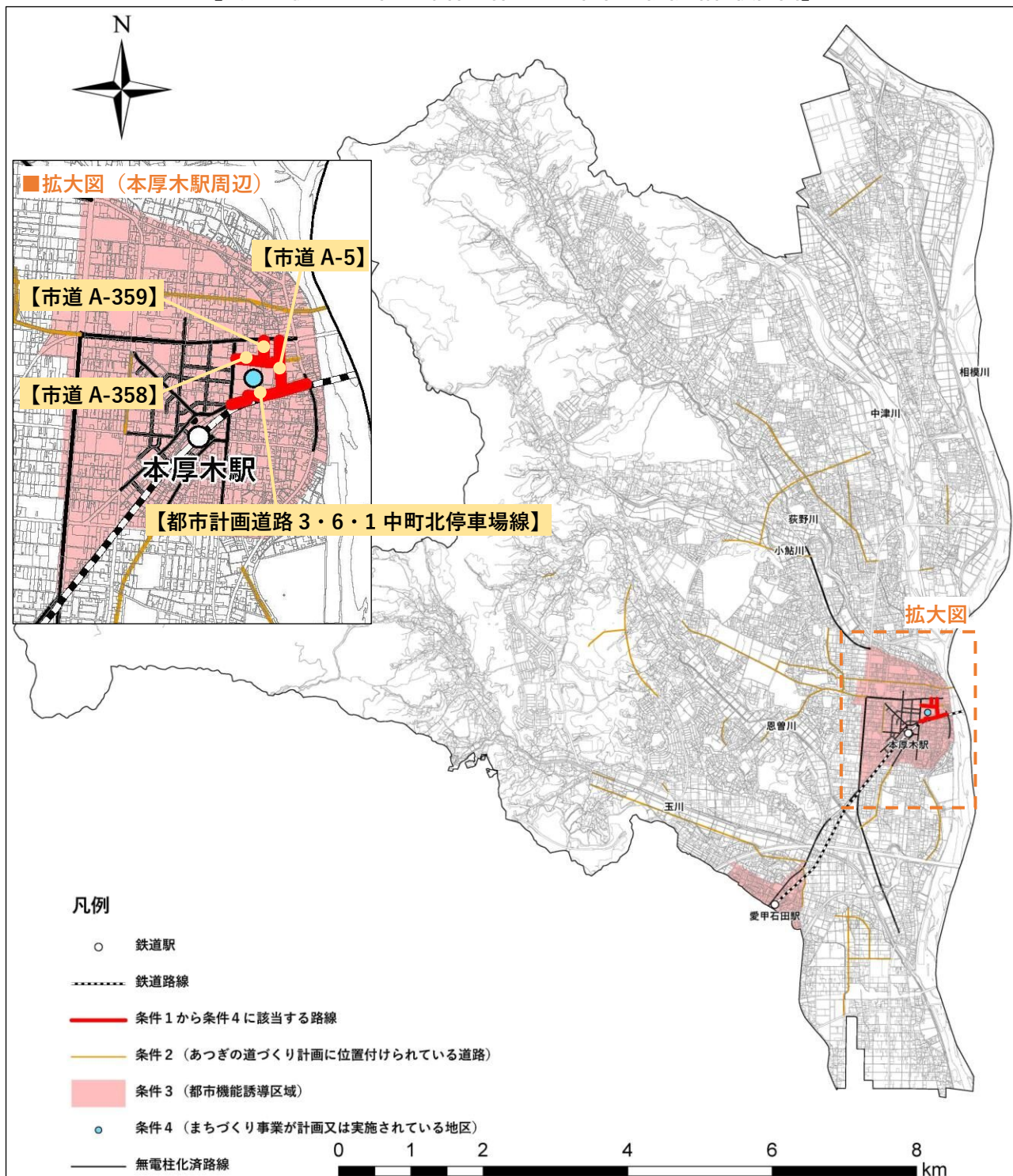
①複合施設・駐車場ゾーン	②交通結節ゾーン	③商業ゾーン	④サポートゾーン
中町立立体駐車場を中町大型バス発着場の敷地を活用しながら複合施設の駐車場の一部として拡張整備した後、複合施設を整備します。	厚木シティプラザを解体し、厚木バスセンターの拡張用地や広場等として活用します。また、本厚木駅前東口地下道は、複合施設までの延伸を検討します。	所有者の意向を確認しながら、再整備の方向性を検討します。	周辺施設との連携性を考慮しながら、再整備を検討します。

* 今後の検討状況によって、変更になる可能性があります。（出典：厚木市複合施設等整備基本計画（R2.1））

【条件1から条件4に該当する路線】

条件	路線名	区間	路線延長
条件1～4 に該当する 路線	都市計画道路 3・6・1 中町北停車場線	全線	0.4 km
	市道 A-358	全線	0.2 km
	市道 A-359	全線	0.1 km
	市道 A-5	全線	0.3 km

【安全・快適な空間の確保に係る無電柱化の候補路線検討図】



(2) 無電柱化の重点路線の選出

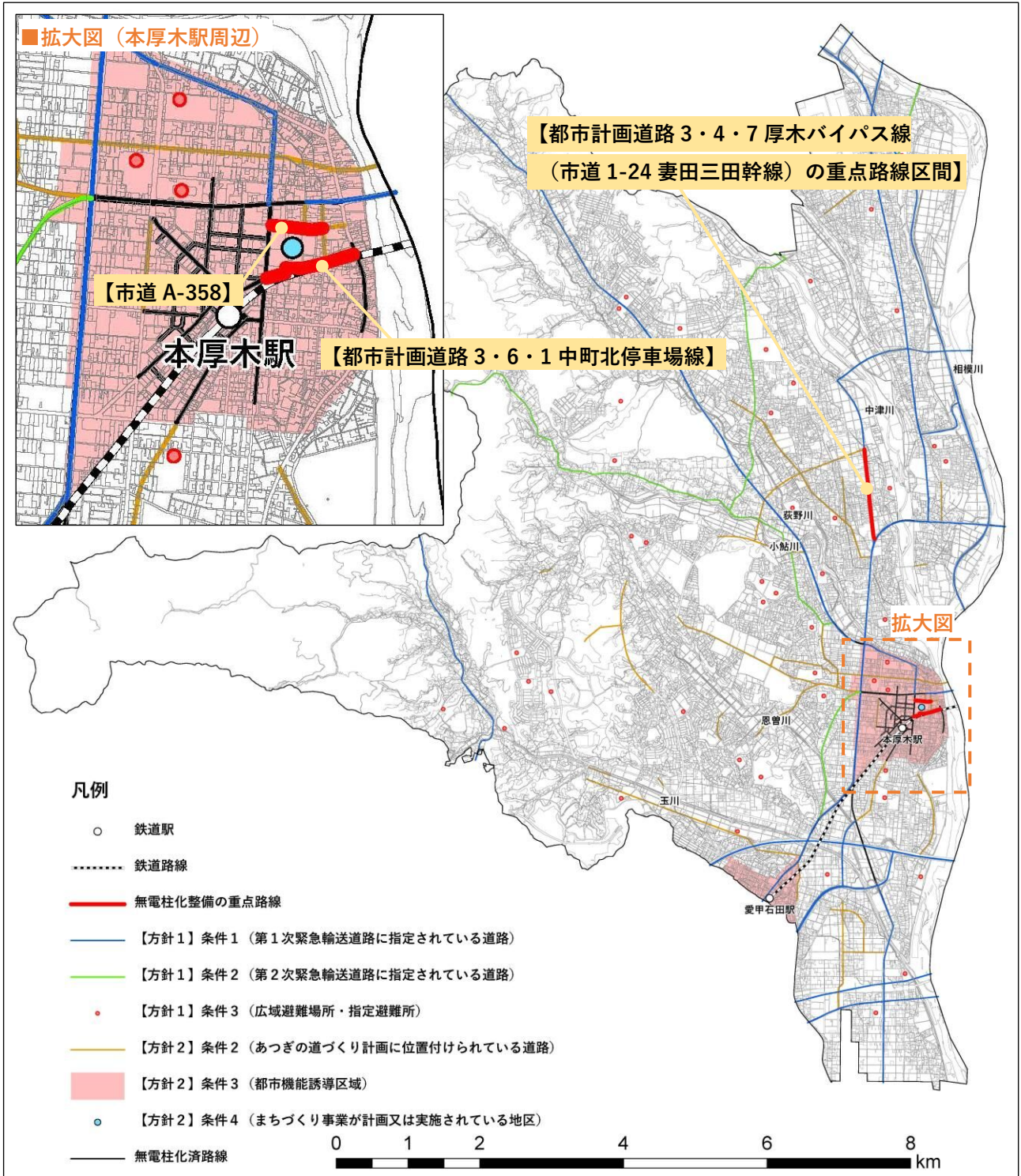
(1) において抽出した無電柱化の候補路線のうち、方針1と方針2の両方に合致する“2路線”と、広域的な連携の観点から防災上重要な路線「第1次緊急輸送道路（方針1及び条件1）」に該当する“1路線”の合計3路線（下表の赤字内の路線）を本計画における無電柱化の重点路線に位置付け、本計画の目標年次である「令和14年度」までに無電柱化を実施することを目指します。

上記重点路線のうち「都市計画道路3・4・7厚木バイパス線（市道1-24妻田三田幹線）」については、本計画の期間や整備費用等を考慮し、全線（2.3km）ではなく沿道土地利用がされている区間（0.7km）を優先的に整備することとします。

【無電柱化の候補路線と重点路線（赤字）】

路線名	路線延長 (km)	方針1		方針2
		条件1	条件2	
都市計画道路3・6・1中町北停車場線	0.4		○	○
市道A-358	0.2		○	○
都市計画道路3・4・7厚木バイパス線（市道1-24妻田三田幹線） （沿道土地利用がされている区間）	0.7	○		
市道A-359	0.1			○
市道A-5	0.3			○

【無電柱化の重点路線の位置図】



3. 無電柱化の重点路線の整備スケジュール

無電柱化の優先度の高い「重点路線」においては、今後 11 年間に無電柱化を実施することとし、以下のスケジュールで進めていきます。

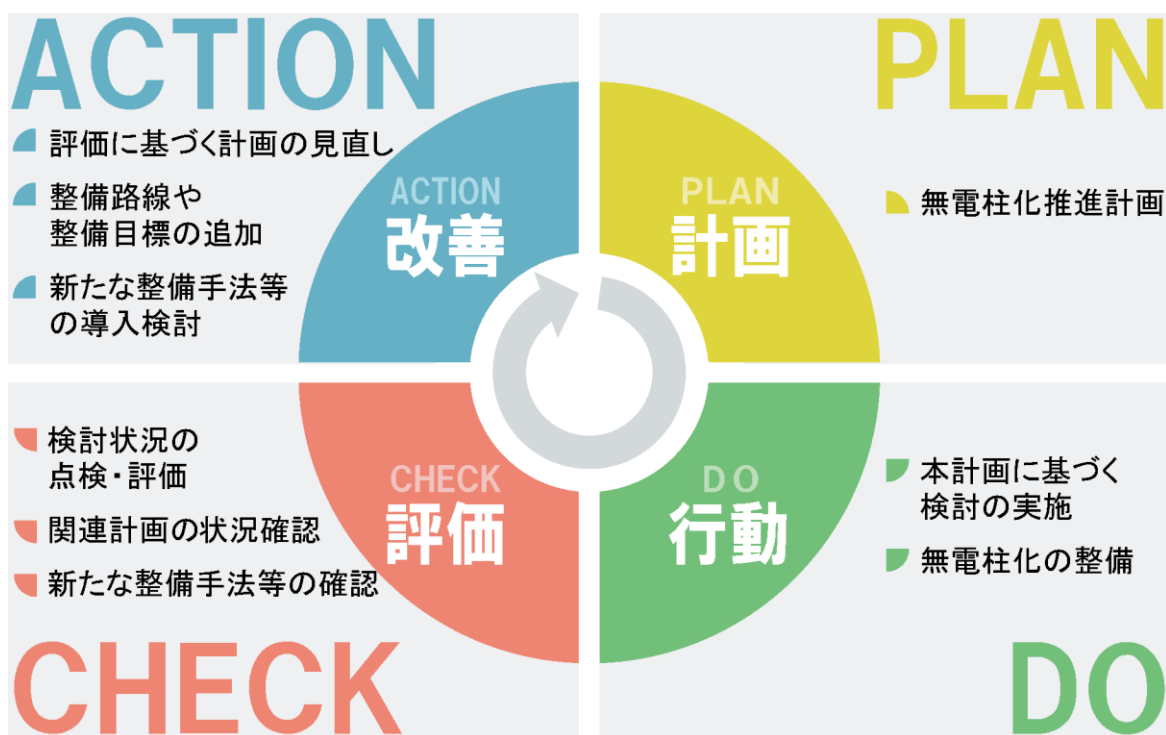
【重点路線の整備スケジュール】

重点路線	整備延長	整備スケジュール											
		R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
都市計画道路 3・6・1 中町北停車場線	0.4km	■											
市道 A-358	0.2km	■											
都市計画道路 3・4・7 厚木バイパス線（市道 1-24 妻田三田幹線）の重点路線区間	0.7km				■								

4. 計画の推進

本計画を着実に推進していくため、事業の進捗管理を確実に行うとともに、関連事業等との連携や、国や神奈川県等の動向、新技術の開発状況、電線管理者・埋設企業者等との協議状況を踏まえ、適宜、PDCA サイクルによる本計画の見直しを行っていくとともに、愛甲石田駅周辺道路の整備についても検討を進めていきます。

【無電柱化推進計画の見直しのプロセス】



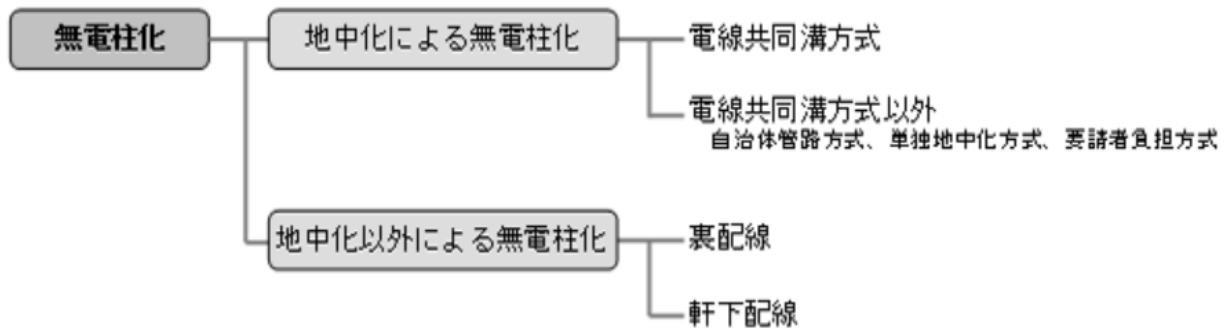
【参考】 無電柱化の整備手法について

1. 無電柱化の整備手法

無電柱化には様々な整備手法がありますが、分類としては「電線類地中化」と「電線類地中化以外の無電柱化」の2つに大別されます。

本市では道路や周辺、事業コストなどの状況を踏まえ、無電柱化の一般的な方式である電線共同溝方式に限らず、柱状型機器方式や単独地中化方式、裏配線、軒下配線などの整備手法の活用を検討し、対象路線の状況に最適な手法を選択し無電柱化を進めていきます。

【無電柱化の整備手法】

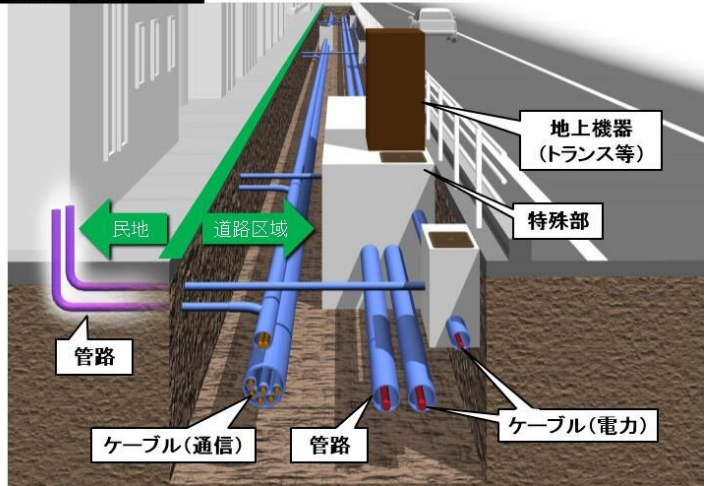


(出典：国土交通省 HP)

【地中化による無電柱化／電線共同溝方式】

- ・電線共同溝方式は、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です。沿道の各戸へは地下から電力線や通信線等を引き込む仕組みになっています。
- ・電線共同溝方式では変圧器等を収める地上機器の設置が必要となります。しかし、地上機器の設置が困難な狭い幅員道路等では、街路灯柱体などに変圧器等を設置する方法が採用される場合があります。

電線共同溝(イメージ)



上：電線共同溝の基本構造

下：柱状式機器方式の例

(出典：国土交通省 HP)

【地中化以外による無電柱化／軒下配線方式、裏配線方式】

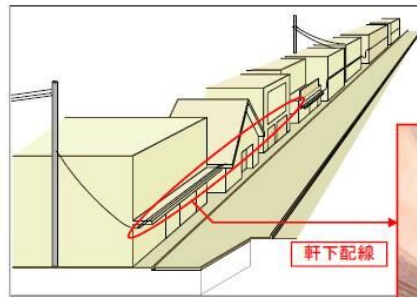
①軒下配線方式

- ・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です。

②裏配線方式

- ・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き込みを裏通りから行い、主要な通りを無電柱化する方法です。

①軒下配線方式のイメージ



三重県亀山市関町



②裏配線方式のイメージ



(整備前)



(整備後)

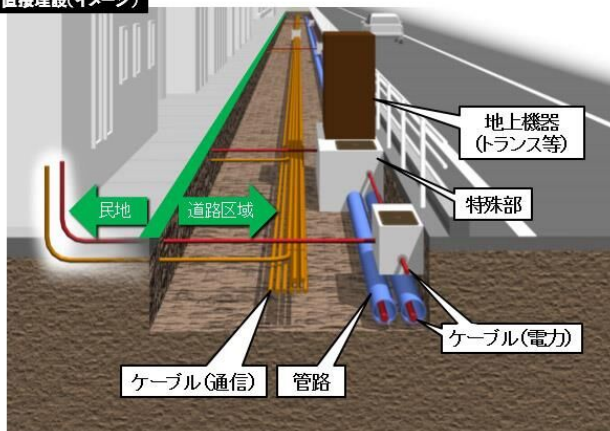


福島県南会津郡下郷町大内宿

(出典：国土交通省 HP)

【電線共同溝方式における低コスト手法の例】

直接埋設(イメージ)



小型ボックス(イメージ)



(出典：国土交通省 HP)

2. 無電柱化にかかる期間（電線共同溝方式の場合）

無電柱化事業は、既に水道管、ガス管などが埋設されている地下空間に新たに電線共同溝を埋設するため、設計段階から多数の企業者との調整が必要です。また、支障となる埋設物の移設、電力・通信の供給工事等に段階的に取り組むなど、完成まで長期にわたる事業です。

無電柱化の一般的な方式である電線共同溝方式では、設計・手続きから舗装復旧工事完了までに、標準的な工程で約7年の期間が必要です。

このため、施工性に優れた無電柱化技術の開発や推進体制の確立など、工期短縮に向けた方策の検討も並行して行います。

【無電柱化の標準的なスケジュール】

道路延長約 400mあたり	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
① 設計・手続き	■						
② 支障移設工事			■				
③ 電線共同溝本体工事				■			
④ ケーブル入線・引込管工事						■	
⑤ 電線・電柱の撤去							■
⑥ 舗装復旧工事							■

【参考】用語一覧

【あ行】

・一般国道 (P.11)

一般国道とは、「高速自動車国道」以外の道路法第5条で定められた国道が該当します。

【か行】

・緊急輸送道路 (P.3、7、8、9、10、11、12、18、19)

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基幹的な道路が該当します。

・高規格幹線道路 (P.11)

高規格幹線道路とは、「高速自動車国道」及び「一般国道の自動車専用道路」が該当します。

・広域避難場所 (P.11)

火災が延焼拡大したとき、その輻射熱や煙から生命・身体を守るために避難する場所です。

【さ行】

・再開発事業 (P.9、13、16)

都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とした事業です。

・指定避難所 (P.11)

災害により家屋の倒壊・焼失などの被害を受けた市民または被害を受けるおそれがある市民を一時的に収容するとともに、地域の物資供給拠点や情報拠点となる場所です。

【た行】

・電線共同溝方式 (P.6、9、21、22、23)

電線共同溝方式は、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です。沿道の各戸へは地下から電力線や通信線等を引き込む仕組みになっています。

・都市機能誘導区域 (P.10、13、15、17、19)

厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画に位置付けられる区域で、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

【は行】

・PDCA サイクル (P.20)

マネジメント手法のひとつで、「計画 (Plan)、実施 (Do)、評価 (Check)、反映 (Action)」の流れを次の計画に活かしていくプロセスのことです。

厚木市無電柱化推進計画

令和4年3月発行

発行 厚木市
編集 道路部道路管理課

〒243-8511
神奈川県厚木市中町三丁目17番17号
電話 (046) 225 - 2300 (直通)