



その先の、道へ。北海道  
Hokkaido. Expanding Horizons.

# 北海道無電柱化推進計画

平成 31 年 3 月  
北 海 道

## 目次

第1 無電柱化の推進に関する基本的な方針	…2
第2 無電柱化の推進に関する総合的かつ計画的に講ずべき施策	…9
第3 無電柱化の推進に関する目標	…14
第4 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	…15
用語解説	…16

## 第1 無電柱化の推進に関する基本的な方針

### 1. 計画の基本的な考え方

- ・ 道路の無電柱化<sup>※</sup>は、近年頻発している地震や台風などの大規模自然災害などへの備え、訪日外国人を始めとする観光需要の増加に対応した観光地づくり、安全で快適な通行空間の確保など、さまざまな効果が期待される。
- ・ 本道を含め、わが国では、昭和60年代初頭から、無電柱化について計画的に取り組まれてきたものの、欧米はもとよりアジア主要都市と比較しても大きく立ち後れた状況にある。
- ・ 2016年(平成28年)3月に策定された「北海道総合計画」<sup>※</sup>では、「将来にわたって安全・安心で心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成をめざし、めざす姿に『輝きつづける北海道』」を掲げ、強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮、道民生活の安全確保と安心の向上、世界が憧れる観光立国北海道の更なる推進などを基本方向とした。
- ・ 無電柱化は、これら基本方向に資するものであり、これまでの取組を更に加速していかなければならないことから、その総合的かつ計画的な推進のため、北海道無電柱化推進計画(以下、道の推進計画)を策定する。

#### (1) 無電柱化の目的

- ・ 無電柱化は、道路の「防災性の向上」、「通行空間の安全性・快適性確保」、「良好な景観形成」を目的に推進するものであり、大規模災害に備えた「情報通信や電力の基盤整備強化」にも資するものである。

#### □ 防災性の向上

- ・ 本道は、広大な面積と長い海岸線を有するほか、積雪寒冷地であることから、地震・津波、火山噴火、豪雨・暴風雨、豪雪・暴風雪・竜巻といったさまざまな大規模自然災害のリスクがある。
- ・ 無電柱化により、災害時に道路上への電柱・電線類の倒壊を未然に防ぎ、緊急車両等の通行や住民の避難行動、緊急物資の輸送などに向けて、道路啓開の迅速化が図られることから、被害の拡大防止になるものと期待される。



[台風による電柱の倒壊]



[台風による電柱の倒壊]

出典：国土交通省HP

<http://mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/photo/chi-04.html>

#### □通行空間の安全性・快適性確保

- ・ 幅員の狭い歩道上の電柱は、歩行者や車いすの通行の妨げとなっており、無電柱化により歩道を広く使用できるようになるので、ベビーカーや車いすの人でも安全で利用しやすくなり、ユニバーサルデザイン※化という観点からもメリットがある。
- ・ 道路上の電柱は、除雪作業の障害となる場合があり、冬期における早期の通行空間確保の支障となっている。



出典：国土交通省HP

[http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/photo/chi\\_05.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/photo/chi_05.html)



## □良好な景観形成

- ・ 本道は豊かで美しい自然環境に恵まれ、広大な大地や四季折々の多彩な観光地を資源として外国人観光客が急増している。
- ・ 無電柱化により、はりめぐらされた電線や電柱を取り除くことで、周辺に広がる本道の美しい景観に配慮した沿道景観が形成され、高い景観向上効果を得ることができる。

### [羊蹄山]



[整備前]



[整備後]

## (2)国の動向

- ・ 2016年(平成28年)12月、近年の災害の激甚化・頻発化、高齢者・障がい者の増加、観光需要の増加による無電柱化の必要性が増しているとして、「無電柱化の推進に関する法律」※(以下、無電柱化法)を施行。
- ・ 2018年(平成30年)4月、無電柱化法第7条に基づき、無電柱化の総合的、計画的かつ迅速な推進を図るため、「無電柱化推進計画」※(以下、国の推進計画)を策定。

## (3)本計画の位置付け

- ・ 本計画は無電柱化法第8条第1項に基づく「北海道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」であり、同条第2項に基づく「道内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」(以下、市町村の推進計画)を定める際の基本となる計画である。
- ・ 道の社会資本整備の考え方を示した「新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針」※に沿って、無電柱化を着実に推進するための施策別計画である。
- ・ 道では、世界の中で存在感を高め、世界とともに歩む持続可能な地域づくりを進めるため、「持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals:SDGs)」※の達成に向けた取組みを展開しており、本計画はその達成に資するものである。

#### (4) 推進計画の期間

- ・ 本計画は国の推進計画を基本として定めており、同計画に合わせ 2018 年度(平成 30 年度)から 2020 年度(平成 32 年度)までの 3 年間とする。

## 2. 北海道における無電柱化の現状

#### (1) 整備状況

- ・ 1986 年度(昭和 61 年度)以降、2008 年度(平成 20 年度)までの 5 期にわたる「電線類地中化計画」、2009 年度(平成 21 年度)からの「無電柱化に係るガイドライン」※に基づき整備を行ってきた。
- ・ その間、道が管理する道道では、地域の要望を踏まえ、2017 年度末(平成 29 年度末)までに 64 箇所、道路延長で約 22 km(整備延長は約 40 km)<sup>注 2</sup>にわたり、主に鉄道駅や観光地周辺などの道路について無電柱化を実施してきた。

計画期	年度	年数	全国の無電柱化 延長(整備延長)	うち北海道 <sup>注 1</sup> (整備延長)
第 1 期電線類地中化計画 <sup>※</sup>	1986～1990 (S61～H2)	5 年間	約 1,000km	約 2.5 km
第 2 期電線類地中化計画 <sup>※</sup>	1991～1994 (H3～H6)	4 年間	約 1,000km	約 2.9 km
第 3 期電線類地中化計画 <sup>※</sup>	1995～1998 (H7～H10)	4 年間	約 1,400km	約 4.7 km
第 4 期電線類地中化計画 <sup>※</sup>	1999～2003 (H11～H15)	5 年間	約 2,100km	約 12.9 km
第 5 期電線類地中化計画 <sup>※</sup>	2004～2008 (H16～H20)	5 年間	約 2,200km	約 11.7 km
無電柱化に係るガイドライン	2009～2017 (H21～H29)	9 年間	約 2,200 km	約 5.5 km

- ・ 本道における全ての道路の無電柱化率<sup>注 3</sup>は、約 1.5%で、47 都道府県において 12 位となっている。<「2017 年度末」(平成 29 年度末)現在>



注 1 道が管理する道道の無電柱化延長。

注 2 道路延長は道路中心線の延長、整備延長は道路の上り線、下り線を合わせた延長を表している。

注 3 全道路(高速自動車国道及び高速道路会社管理道路を除く)のうち、電柱、電線類のない延長の割合  
2017年度末時点(平成29年度末時点)で各道路管理者より聞き取りしたもの。

### 3. 無電柱化推進のための課題

本道において無電柱化を推進するにあたり、次の課題がある。

#### ① 限りある予算

- ・ 本道では、2020年度(平成32年度)までの5年間を計画期間とする「行財政運営方針」に基づき、財政健全化に向けた取組を進めており、公共事業費等についても引き続き縮減を行っている。

#### ② 積雪寒冷によるコスト高

- ・ 日本で最も寒い本道では、本州と比較して積雪により施工可能日数が短くなることや冬期施工時の現場内除雪等による費用増加のほか、凍結に耐えうる構造とする必要があるなど、他地域に比べて無電柱に係るコストは割高となっている。

#### ③ 電線共同溝方式に偏重した整備手法

- ・ 1986年(昭和61年)から始まった第1期及び第2期電線類地中化計画の下では、単独地中化方式が最も多く実施されてきたが、1995年(平成7年)の「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」※(以下、電線共同溝法)施行以降は、道路管理者も整備費用を負担する「電線共同溝方式」が無電柱化の大部分を占めるようになった。
- ・ 電線共同溝方式は、整備コストが高く、道路管理者や電線管理者の負担が大きいこともあり、単年あたりの無電柱化延長はピーク時に比べて大幅に低下している。
- ・ また、地上機器の設置には大きなスペースを要することから、歩道のない道路や幅員の狭い道路などでの設置が困難であり、歩行者の通行や除雪作業の障害にもなり得るほか、電線管理者が1者の区間では適用できないなどの課題がある。

#### ④ 占用のあり方

- ・ 道路の占用は、道路法第33条において、「道路の敷地以外に余地がないためにやむを得ない」場合に限り認められている。
- ・ 戦後、急速な近代化や戦災復興に伴う電気需要の充足等の観点から、道路法上、電柱や電線類がいわゆる義務占用物件※として位置付けられ、一定の法的保護が与えられた。このため、安価で速やかに整備可能な架空配電・通信網が促進されることになり、新たな電柱、電線類が増加している中、無電柱化の推進を図るための占用のあり方が求められている。



#### ⑤ 地域における合意形成

- ・ 無電柱化の対象道路等の選定にあたっては、道路管理者や電線管理者だけではなく、さまざまな地域のニーズを反映する必要がある。
- ・ 地域においては無電柱化の意義について賛成が得られても、事業を実施する段階で、事業手法や地上機器の設置場所の確保など、さまざまな関係者との調整に時間を要する事例も多い。

### 4. 基本的な方針

- ・ 無電柱化の着実な推進を図るため、「3. 無電柱化推進のための課題」で示した課題に対応する次の方針に沿って進める。

#### ① 選択と集中

- ・ 限りある予算にあって効率よく無電柱化を推進するため、中長期的な視点で必要性の高い箇所に振り向けるという「選択と集中」の観点をより一層明確にしていく。

#### ② 積雪寒冷地に即した低コスト化手法

- ・ すでに国で示されている無電柱化の低コスト化手法を踏まえ、積雪寒冷地である北海道への適用について検証するとともに技術開発等の推進及び普及に努める。

#### ③ 多様な整備手法の促進

- ・ 無電柱化にあたって電線共同溝方式以外のさまざまな手法を比較検討するほか、電線管理者が行う単独地中化に対しての支援を検討するなど、多様な整備手法での実施を促進する。

#### ④ 占用制度の見直し・運用

- ・ 電線を地中化する場合の占用料の減額など、無電柱化の推進に寄与するような占用制度の見直しや運用方法を検討する。

#### ⑤ 推進体制の構築

- ・ 地域ニーズの反映、関係者間の調整のため、全道および事業を実施する地域において、無電柱化推進のための体制を構築・充実する。

## 第2 無電柱化の推進に関する総合的かつ計画的に講ずべき施策

・基本的な方針に沿って、次に示す施策を推進していく。

### 1. 選択と集中

#### (1) 優先的に推進すべき対象道路

- ・ 道路管理者のみならず、地域からの整備要望も踏まえて優先的に推進すべき対象道路への「選択と集中」を進める。
- ・ 対象道路は、無電柱化の目的に沿った下記の道路とし、具体例に示すような位置づけにある道路のほか、他の事業や地域振興の取組などと連携することで、コスト縮減やより高い事業効果が期待できる道路とする。

整備の視点	対象道路の性格	具体例
①防災	災害の被害拡大の防止を図るために必要な道路	緊急輸送道路※、避難路※
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必要な道路	バリアフリー基本構想に基づく生活関連経路※
③景観形成・観光振興	良好な景観の形成や観光振興のために必要な道路	景観法に基づく景観地区※内の道路

### 2. 積雪寒冷地に即した低コスト化手法の検討

#### (1) 低コスト手法の検討

- ・ 現在、最も採用されている無電柱化の整備手法は、電線共同溝方式であるが、整備費用が1km当たり約5.3億円と高いことから<sup>注4</sup>、低コスト化が求められている。
- ・ 国では、2014年度(平成26年度)より低コスト化に向けた技術的検証を行っており、2016年度(平成28年度)には、埋設深さの基準の緩和<sup>※</sup>や、電力線と通信線の離隔距離に関する基準の緩和<sup>※</sup>が行われ、「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)ver1」<sup>※</sup>が示された。
- ・ この結果、「浅層埋設」<sup>※</sup>や「小型ボックス活用埋設」<sup>※</sup>といった、低コスト化手法による整備が可能となったが、本道のような積雪寒冷地では、凍結融解による管路やケーブルに対する影響のほか、小型ボックスでは、積雪による保守メンテナンスへの影響があることも考えられるため、実用化には至っていない。
- ・ このような状況を踏まえ、道では国、札幌市、寒地土木研究所<sup>注5</sup>、電線管理者等と連携・協働して「北海道版低コスト手法」の確立に向けた検討や試験施工を実施する。

(2) 新技術工法の普及

- ・ 低コスト化に資する新技術工法について、道の新技術活用・普及促進システム<sup>※</sup>や国の新技術情報提供システム(NETIS)<sup>※</sup>を活用するなど、普及に努める。

注 4 土木工事 約 3.5 億円/km、電気・通信設備[地上機器(トランス)、ケーブル]工事に係る費用 約 1.8 億円/km

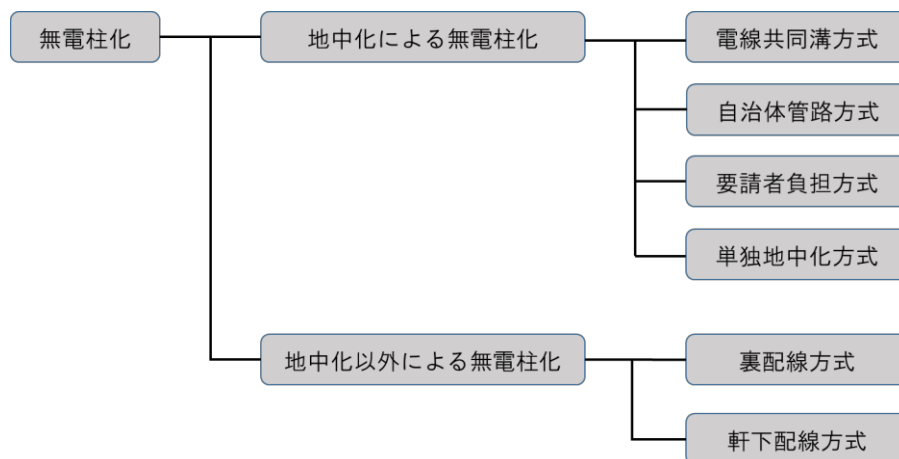
出典：国交省 HP <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/chicyuka/pdf01/5.pdf>

注 5 国立研究開発法人土木研究所寒地土木研究所

3. 多様な整備手法の促進

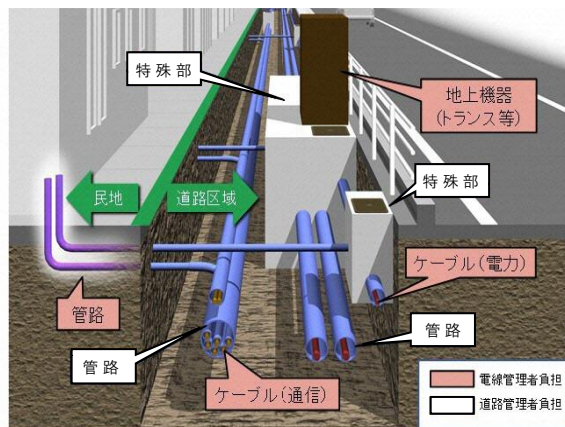
(1) 適切な整備手法の選定

- ・ 適切な役割分担のもと、無電柱化を推進するためには、現在、整備手法の主流となっている「電線共同溝方式」にとらわれず、無電柱化を実施する箇所や沿道状況、実施主体や参画事業者<sup>※</sup>数など地域の実情に即した適切な整備手法を電線管理者等と連携しながら選定する。



□電線共同溝方式

電線共同溝法に基づく道路付属物であり、道路管理者と電線管理者が整備費用を負担する方式。



出典：国土交通省HP

[http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_14.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_14.html)

□自治体管路方式

管路整備を地方公共団体が整備し、残りを電線管理者が整備する方式。

□要請者負担方式

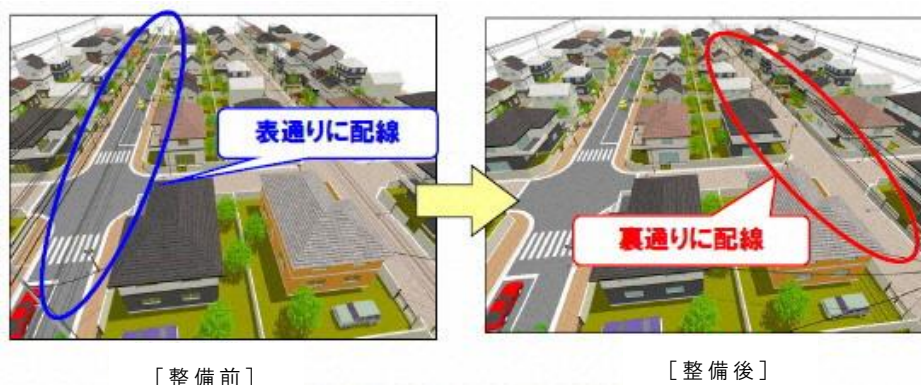
要請者が全額整備費用を負担する方式。

□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であり、管路等は電線管理者が道路占有物件として管理する方式。

□裏配線方式

無電柱化したい通りの裏通り等に電柱、電線類を配置して、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式。

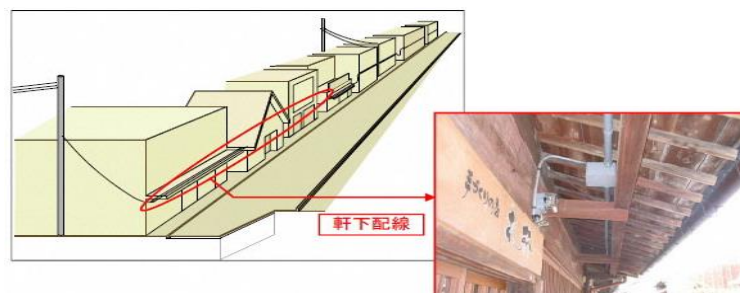


出典：国土交通省HP

[http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_14.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_14.html)

□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て、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方式。



出典：国土交通省HP

[http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_14.html](http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_14.html)

## (2)官民連携無電柱化支援事業

- ・ 2018年(平成30年)1月、国が地方公共団体の協力を得て実施する①電線を地下に埋設する簡便な方法、②その他無電柱化の迅速な推進、③費用の縮減を図るための方策などに関する調査のため、社会資本整備総合交付金による道路事業と一体となった単独地中化に対し、国と地方公共団体が電線管理者に対して必要な支援を行う事業制度が創設されたことから、この活用に向けた検討を行う。

## 4. 占用制度の見直し・運用

### (1)新設電柱の占用制限の導入に向けた検討

- ・ 道路法の一部を改正する法律(平成25年法律第30号)が、2013年(平成25年)9月に施行され、道路管理者は災害が発生した場合における被害の拡大を防止するため、特に必要があると認められる場合において、区域を指定して道路の占用を禁止または制限することができることとなった。
- ・ 既に直轄国道や一部の地方公共団体においても占用制限を設けており、道としては法改正の趣旨を踏まえ、無電柱化の推進を図るため、占用制限のあり方を検討していく。

### (2)地中化に伴う占用料の優遇

- ・ 道はこれまでも、架空の占用物を地中に埋設する場合は、国の通知に基づき占用料を減額する措置を行っており、引き続き国の動向を踏まえて、占用料の減額措置を継続する。

## 5. 推進体制の構築

全道および事業を実施する地域において、次の内容を目的として下記のとおり体制を構築する。

<目的>

### ■事業計画の合意：事業年次、箇所の決定

- ・ 事業計画の策定にあたっては、地域の実態やニーズ等を踏まえた検討を行うため、道路管理者や電線管理者のほか、商工や観光に関する団体などにも広く意見を聴取の上、決定する。

### ■工事・設備の連携：工程等の調整、設備集約

- ・ 事業を実施する際、電線管理者が新設電柱の設置抑制、既設電柱の撤去を行うことができるよう、事業に関する情報を適切に共有する。
- ・ 電線類を収容する空間や地上機器等の設置場所、工事の時期等について、電線管理者や関係機関と協力して、民地の活用を含めて地元住民等との調整に努める。

■他事業との連携：無電柱化の同時整備

- ・道路改良事業や交通安全事業、街路事業など他の事業と連携して総合的、計画的に取り組むように努める。

■技術情報の共有：道路管理者間、事業者（電気・通信）、地元への情報提供

- ・事業実施にあたり、発生した課題や対処方法等について、関係者間で共有を行い、技術の底上げを図る。

<体制>

(1) 全道：北海道無電柱化推進協議会の活用

- ・北海道における無電柱化に関する基本構想、電線共同溝に関する技術的事項、その他、無電柱化に関する必要な事項に関し、検討や調整を行う。

[協議会]

事業計画（箇所、延長、整備手法等）の合意や重要な議題について決定する。

[幹事会]

事業計画（箇所、延長等）の変更、新規箇所の追加等について決定する。

[事務レベル会議]

事務処理、技術的課題及び軽微な議題等について決定する。

北海道無電柱化推進協議会構成員

国土交通省北海道開発局、経済産業省北海道産業保安監督部、総務省北海道総合通信局、北海道警察、北海道電力（株）、東日本電信電話（株）、（一社）日本ケーブルテレビ連盟、北海道、札幌市、（公社）北海道観光振興機構、（一社）北海道商工会議所連合会、（一社）シーニックバイウェイ支援センター、無電柱化を推進する市区町村長の会

(2) 地域：工事連絡調整会議等の設置検討

- ・事業箇所単位で工程調整や施工手順の確認等、円滑な事業推進に向けた工事の連絡調整を行う。

### 第3 無電柱化の推進に関する目標

道が管理する道道について、無電柱化の必要性の高い代表的な区間に対し、次のとおり2020年度(平成32年度)末までの目標を定める。

#### 1. 防災

北海道緊急輸送道路ネットワーク計画※に基づく緊急輸送道路のうち、DID(人口集中地区)※地区内の道路

現在 1.7%→1.9%

#### 2. 安全・円滑な交通確保

バリアフリー基本構想における生活関連経路

現在 28%→32%

#### 3. 景観形成・観光振興

景観法に基づく景観地区内の道路

現在 1%→11%

※ 無電柱化率算出のための対象道路の全体延長及び現在の無電柱化率は、2017年度末(平成29年度末)を基準日とする。

※ %:無電柱化率(本体工事着手率・道路延長)

本計画における整備(予定)区間 [道が管理する道道]

目的	路線名	整備(予定)区間		整備延長
		始点住所	終点住所	
防災	岩見沢停車場線(駅前通)	岩見沢市 1条西5丁目	岩見沢市 4条西5丁目	0.36km
防災・安全	野幌停車場線(8丁目通)	江別市 野幌町59-8	江別市 野幌町56-6	0.25km
防災	豊丘余市停車場線	余市郡余市町 黒川町4丁目121	余市郡余市町 黒川町4丁目123	0.09km
景観	岩内洞爺線	二セコ町 字本通	二セコ町 字元町78-3	0.30km
防災・安全	深川雨竜線	深川市 3条8-19	深川市 3条1-27	1.00km
防災・安全	稚内天塩線	稚内市 中央2丁目12	稚内市 中央5丁目11	1.00km
景観	蘭越二セコ倶知安線	倶知安町 字山田167	倶知安町 字山田68	4.20km

※整備延長は、L・Rを合わせた延長としている。

## 第4 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. 無電柱化の目的、重要性に関する広報・啓発活動

- ・ 無電柱化の重要性に関する道民の理解と関心を深めるため、11月10日の「無電柱化の日」に合わせたパネル展の開催など、無電柱化に関する広報、啓発活動の充実に努める。

### 2. 市町村への技術支援

- ・ 市町村の推進計画が策定される際は、国とも連携しながら道が必要に応じて市町村への技術支援を行う。
- ・ 北海道無電柱化推進協議会において、道は、道が管理する道道のほか、札幌市を除く市町村道の無電柱化計画箇所についても一括して協議する。
- ・ 道が実施する各種説明会や会議等において、無電柱化に関する最新情報などを市町村に共有する。

### 3. 目標の進捗管理

- ・ 無電柱化の推進に関する目標を達成するために、道のホームページにおいて計画期間の中間年及び最終年の進捗状況を公表する。



## 用語解説

本文中で「○○○\*」と表示された用語の解説。

用語の横の数字は当該用語が記載されているページを表示。

### 力行

#### 義務占用物件 7

水道事業、下水道事業、鉄道事業、ガス事業、電気事業等の公益性を有し、かつ道路を最も多く占用する事業の道路占用について、これらの事業者が一定の手続きに従って道路占用の許可または占用変更の許可を申請した場合において、その申請に係る道路の占用が道路占用の許可基準に適合するときは、道路管理者は占用の許可または占用変更の許可を与えなければならないこととして、道路管理者に許可を義務付けた占用物件。(道路法第 36 条)

#### 緊急輸送道路 9,14

地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な道路であり、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路。

#### 景観法に基づく景観地区 9

都市計画区域内又は準都市計画区域内において、建築物の形態意匠の制限の他、必要に応じ、建築物の高さの最高限度又は最低限度、壁面の位置の制限、建築物の敷地面積の最低限度を市町村が都市計画として定めるもの。(景観法第 61 条)

#### 小型ボックス活用埋設 9

電力線と通信線の離隔距離に関する基準が緩和されたことを受け、管路の代わりに小型ボックスを活用し、同一のボックス内に低圧電力線と通信線を同時収容することで、電線共同溝本体の構造をコンパクト化する方式。

### サ行

#### 参画事業者 10

電線共同溝に入溝する事業者のこと。電気事業者、電気通信事業者、CATV 事業者、有線ラジオ放送事業者など。

## 持続可能な開発目標 (Sustainable

## Development Goals:SDGs) 4

2015 年(平成 27 年)9 月に国連で採択された、先進国を含む 2030 年までの国際社会全体の開発目標。

17 のゴール(目標)とその下位目標である 169 のターゲットから構成される。

#### 新技術活用・普及促進システム 11

北海道建設部において、新技術情報の募集を行い、インターネットにより、登録された新技術を現場担当者、建設業者、道民の方々へ広く提供することにより、新技術の活用・普及促進を図るシステムである。

#### 新技術情報提供システム(NETIS) 11

国土交通省が運用している新技術に係る情報を共有及び提供するためのデータベースである。1998 年度(平成 10 年度)より運用を開始し、2001 年度(平成 13 年度)よりインターネットで一般にも公開しており、有用な新技術の情報を誰でも容易に入手することが可能となっている。

#### 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針 4

2017 年度(平成 29 年度)以降、おおむね 10 年間の社会資本整備の基本的な考え方を示すとともに、限られた財源を中長期的な視点に立って、必要性・優先性の高い施策・事業に振り向けるという「選択と集中」の観点をより一層明確にし、毎年度の国費予算要望や道の予算編成に反映させるなど、北海道にとって必要な社会資本整備を着実に進めるための指針。

#### 浅層埋設 9

管路を従来よりも浅い位置に埋設する方式。埋設位置が浅くなることで、掘削土量の削減や、特殊部のコンパクト化、既存埋設物(上下水道管やガス管等)の上部空間への埋設が可能となることによる支障移設の減少等の特徴がある。

### タ行

#### 第 1 期電線類地中化計画 5

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から、大都市の中心部の主要道路等を主体に整備を行う。

1986年度(昭和61年度)から1990年度(平成2年度)の5年間の計画。全国で約1,000kmが整備された。

### 第2期電線類地中化計画 5

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から、地域との調和を図りつつ、社会資本整備の一環として、関係者間が密接な協力することを基本的な考えとした、1991年度(平成3年度)から1994年度(平成6年度)の4年間の計画。全国で約1,000kmが整備された。

### 第3期電線類地中化計画 5

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上等の観点から、地域との調和を図りつつ、社会資本整備の一環として、関係者間が密接に協力することを基本的な考えとした、1995年度(平成7年度)から1998年度(平成10年度)の4年間の計画。全国で約1,400kmが整備された。

### 第4期電線類地中化計画 5

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、地域活性化等の観点から、道路管理者、電線管理者及び地元関係者(地方公共団体、地域住民)が三位一体となった協力の下に、電気事業、電気通信事業等の健全な発展と調和を図りつつ、新たに中規模程度の商業系地域や住居系地域における幹線道路なども対象とした、1999年度(平成11年度)から2003年(平成15年度)の5年間の計画。全国で約2,100kmが整備された。

### 第5期電線類地中化計画 5

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、緊急輸送道路や避難路の確保などの防災対策、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興、地域活性化、良好な都市環境・住環境の形成や歴史的街並みの保全等が特に必要な地区等の観点から、道路管理者、電線管理者及び地元関係者(地方公共団体、地域住民)が三位一体となった密接な協力の下、幹線道路に加え新たに主要な非幹線道路も対象とした、2004年度(平成16年度)から2008年度(平成20年度)の5年間の計画。全国で約2,200kmが整備された。

### 電線共同溝の整備等に関する特別措置法 7,10

特定の道路について、電線共同溝の整備等により、電線の地中化を推進し、道路の構造の保全を図りつつ、安全かつ円滑な交通と景観の整備を図ることを目的とした法律。

### 電力線と通信線の離隔距離に関する基準の緩和 9

2016年度(平成28年度)に、有線電気通信設備令施行規則と電気設備の技術基準の解釈が改定になり、それぞれの線の離隔距離が緩和された。

### 道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)ver1 9

2016年度(平成28年度)に、主に自治体において、電線共同溝方式による無電柱化を行う場合、低コスト手法の適用を一層推進していくことを目的として策定された。

### ハ行

#### バリアフリー基本構想に基づく生活関連経路 9

生活関連施設(高齢者、障害者等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設)の相互間の経路。

#### 避難路 9

避難目標地点まで最も短時間で、かつ安全に到達できる主要道路で、市町村が指定するもの。

#### 北海道緊急輸送道路ネットワーク計画 14

地震時に緊急輸送道路がネットワークとして機能することが重要であることから、緊急輸送道路の整備を計画的に推進するための計画。

#### 北海道総合計画 2

道政の基本的な方向を総合的に示すもので、すべての道民がともに考え、ともに行動するための指針。現行の計画は2016年(平成28年)3月策定。(期間:2016年度(平成28年度)~2025年度)

### マ行

#### 埋設深さの基準の緩和 9

2014年度(平成26年度)に、国が実施した無電柱化低コスト手法技術検討会において、現行の基準よりも埋設深さを緩和できるかどうか

か、(国研)土木研究所の試験場にて、大型車を自動走行させ、舗装や埋設物への影響も有無について検証を行った結果を基に埋設深さの基準を緩和した。

#### 無電柱化 2~15

電線を地下に埋設することや、その他の方法により、電柱(鉄道及び軌道の電柱を除く。)、または電線(電柱によって支持されるものに限る。)の道路上における設置を抑制し、及び道路上の電柱又は電線を撤去すること。

#### 無電柱化推進計画 4

無電柱化法第7条の規定に基づき、関係省庁との協議や関係事業者への意見聴取を経て、法施行後に国土交通省が策定した計画。計画期間は2018年度(平成30年度)から2020年までの3年間で都道府県無電柱化推進計画の基本となるもの。

#### 無電柱化に係るガイドライン 5

市街地の幹線道路や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化等に資する箇所等、地域からの要請に応え、道路管理者と電線管理者は協議の上、地方公共団体と調整しつつ、電力や通信需要にも配慮しつつ、無電柱化の必要性及び整備効果を踏まえ、整備及び費用負担の方式について調整を図ることを基本的な考え方とした、2009年度(平成21年度)から2017年度(平成29年度)の9年間の計画。全国で約2,200kmが整備された。

#### 無電柱化の推進に関する法律 4

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し、基本理念を定め、国及び地方公共団体の責務等を明らかにし、並びに無電柱化の推進に関する計画の策定その他の必要な事項を定めることにより、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し、もって公共の福祉の確保並びに国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に資することを目的とした法律。

#### ヤ行

#### ユニバーサルデザイン 3

障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいような都市や生活環境をデザインする考え方。

#### 英数字

#### DID(人口集中地区) 15

統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、人口集中地区の設定にあたっては、国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は、調査区(以下、「基本単位区等」という。)を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市町村の境界内で互いに隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域を「人口集中地区」としている。

# 北海道無電柱化推進計画

平成 31 年 3 月

北海道建設部まちづくり局都市環境課

〒060-8588 札幌市中央区北 3 条西 6 丁目

TEL:011-231-4111(代表)

FAX:011-232-0612