



神奈川県

県土整備局 道路部 道路管理課



私たち一人ひとりの行動が、
未来につながる。

SDGs 未来都市 神奈川県

神奈川県無電柱化推進計画 (改定素案)

令和7年12月

神奈川県 県土整備局

目 次

1. 計画の背景と目的	1
2. 改定の考え方	1
3. 無電柱化の推進に関する基本的な方針	2
1) 神奈川県における無電柱化の現状	2
2) 無電柱化の取組姿勢	2
3) 無電柱化事業の課題	3
4) 無電柱化事業に優先的に取り組む区間	3
4. 無電柱化の推進に関する施策等	4
1) 無電柱化の事業手法の決め方	4
2) 道路占用制度の運用による促進	5
3) 関係者間の連携強化	6
4) 広報・啓発	6
5) 無電柱化情報の共有	6

1. 計画の背景と目的

道路上の電柱、電線は、景観を損なうだけではなく、歩行者や車椅子使用者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、さまざまなリスクがあります。しかし、我が国の無電柱化率は、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ります。

このような状況に鑑み、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、施行されました。

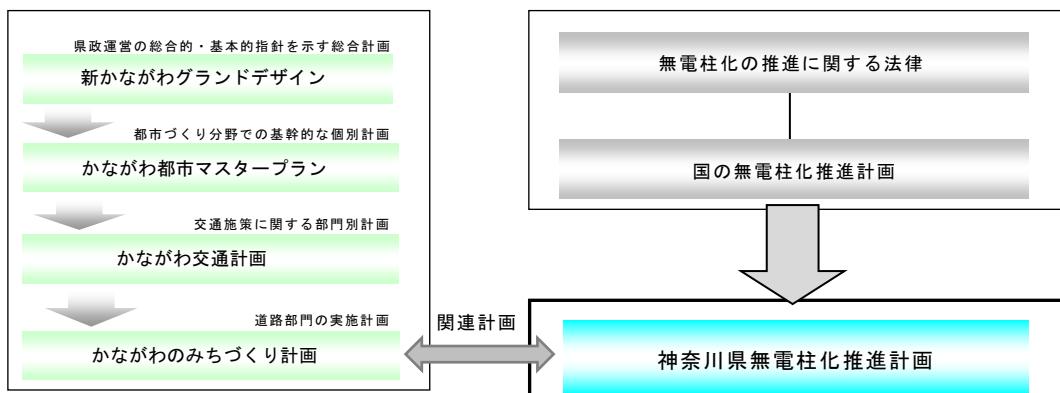
無電柱化法第8条では、国の無電柱化推進計画を基本として、都道府県の区域における無電柱化の推進に関する施策を取りまとめた、都道府県無電柱化推進計画の策定が、都道府県の努力義務として規定されています。

そこで、県は、令和元年7月に「神奈川県無電柱化推進計画（以下「県計画」という。）」を策定し、防災、安全・円滑な交通の確保、景観形成の3つの観点から、無電柱化を推進してきました。

2. 改定の考え方

令和4年3月に県計画を改定し、3つの観点を継承しつつ、事業に着手する箇所を大幅に増やし、無電柱化事業を推進してきました。しかし、無電柱化事業には多くの時間と費用がかかるため、整備が進んでいないのが実状です。

こうした中、県は無電柱化事業の効果と効率性を少しでも高めるため、「富士山の見えるみち、災害に強いみち」をスローガンに掲げ、令和7年5月に県と市町村による無電柱化推進会議を設置し、県と市町村が連携して事業に取り組む箇所等の検討を進めてきました。今回、この会議での検討を踏まえ、計画期間を令和8年度から5年間とする県の計画として改定するものです。



なお、社会情勢の変化や実施状況、国の無電柱化推進計画の動向などを踏まえ、必要に応じて計画を見直していきます。

3. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

1) 神奈川県における無電柱化の現状

神奈川県が、道路法に基づき管理する道路（以下「県管理道路」という。）の無電柱化については、昭和 61 年度から、国の電線類地中化計画などに基づき、関係者の協力の下、国道 134 号などの緊急輸送道路や観光地である鎌倉市若宮大路などで電線共同溝等の整備を進め、令和 6 年度末の整備済延長は約 25.7km となり、これは県管理道路の全延長（約 1,086km）の約 2.4%に相当します。

主な整備箇所	
昭和 61 年度～平成 2 年度 (第 1 期電線類地中化計画)	県道 21 号(横浜鎌倉) 鎌倉市若宮大路など
平成 3 年度～平成 6 年度 (第 2 期電線類地中化計画)	県道 305 号(江ノ島) 藤沢市江の島など
平成 7 年度～平成 10 年度 (第 3 期電線類地中化計画)	国道 134 号 横須賀市久里浜など
平成 11 年度～平成 15 年度 (新電線類地中化計画)	県道 603 号(上粕屋厚木) 厚木市栄町など
平成 16 年度～平成 20 年度 (無電柱化推進計画)	県道 311 号(鎌倉葉山) 逗子市逗子など
平成 21 年度～平成 30 年度 (無電柱化に係るガバライン)	県道 75 号(湯河原箱根仙石原) 湯河原町宮上など
令和元年度～令和 2 年度 (無電柱化推進計画)	県道 78 号(御殿場大井) 開成町吉田島など
令和 3 年度～令和 7 年度 (無電柱化推進計画)	県道 22 号(横浜伊勢原) 厚木市戸田など

2) 無電柱化の取組姿勢

県管理道路上には、依然として約 14,000 本の電柱が設置されています。こうした電柱が撤去されると、地震時に倒壊して道路を塞ぐおそれのある電柱や電線がなくなり、災害時の緊急輸送を担う道路が確保されます。また、歩行者や自転車の通行の支障となる電柱がなくなり、車椅子の方なども通行しやすくなるなど、歩道のバリアフリー化が図られます。さらに、まちなみ景観が向上するなど、良好な都市景観の形成に寄与します。

そこで、「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）」との基本理念の下、県民と関係者の理解、協力を得ながら、①防災、②安全・円滑な交通確保、③景観形成の 3 つの観点から、次の県管理道路において無電柱化を推進します。

① 防災

地震等の大規模災害発生直後から、救助活動人員や物資等の緊急輸送を円滑かつ確実に行うため、緊急輸送道路において無電柱化を推進します。

② 安全・円滑な交通確保

歩行者や車椅子使用者など、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します。

③ 景観形成

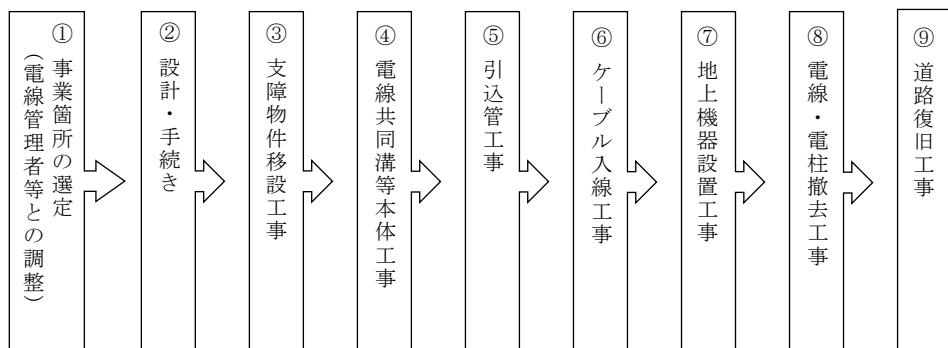
良好な景観を保全・形成し、地域の魅力アップや活性化を図るため、景観形成が望まれる地域内の道路において無電柱化を推進します。

3) 無電柱化事業の課題

無電柱化事業の主な事業手法となっている電線共同溝方式では、1km当たり約5.3億円と多額の費用がかかります（国土交通省試算）。また、すでに水道やガスなどが埋設されている地下空間に新たに管路を敷設するため、設計段階から、電線管理者や占用企業者、沿道にお住いの方々との調整が必要で、さらに、支障となる埋設物の移設などもあり、完成までに7年から10年程度の長い期間を要するなどの課題があります。

加えて、これまで県や市町村がそれぞれ無電柱化を推進してきましたが、より効果的・効率的に事業に取り組むためには、県と市町村が連携して無電柱化に取り組むなど、新たな事業箇所の選定に工夫が必要です。

〈無電柱化事業の流れ（電線共同溝の整備例）〉



4) 無電柱化事業に優先的に取り組む区間

無電柱化事業の効果と効率性を少しでも高めるため、県管理道路と市町村管理道路の一体的な無電柱化や、観光面から富士山の眺めが良くなる箇所の無電柱化といった要素も踏まえたうえで、特に重要な次の区間について、優先的に事業に取り組みます。

① 防災

緊急輸送道路のうち、高速道路 IC から防災拠点（市町村庁舎などの災害対策本部、災害時に医療救護活動の中心となる災害拠点病院など）を結ぶ区間や、これらの防災拠点の周辺

② 安全・円滑な交通確保

高齢者、障がい者などが利用する施設があり市町村の移動円滑化基本構想で定められた重点整備地区、乗降客数の多い駅周辺

③ 景観形成

良好な景観を形成する地区として市町村の景観計画等で定められた地区、主要観光地周辺、駅前商店街の目抜き通り

4. 無電柱化の推進に関する施策等

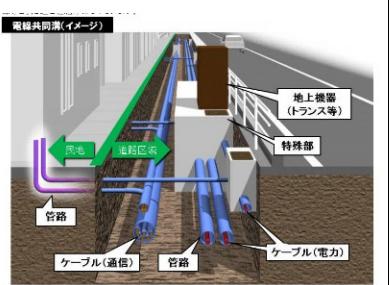
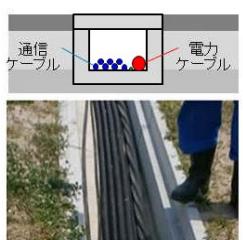
1) 無電柱化の事業手法の決め方

次の事業手法により、無電柱化を推進します。事業手法は、電線管理者等との調整を踏まえ決定します。

① 電線共同溝方式による無電柱化

無電柱化の主な事業手法で、電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線及び地上機器等を整備する方式です。

電線共同溝の整備に関しては、電線管理者等が既存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推進します。また、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の採用や新技術の活用について、国の動きをみながら検討を進めます。

電線共同溝方式		低コスト手法	
		浅層埋設方式	小型ボックス活用埋設方式
			

出典：国土交通省ホームページ

② 電線共同溝方式以外の地中化による無電柱化

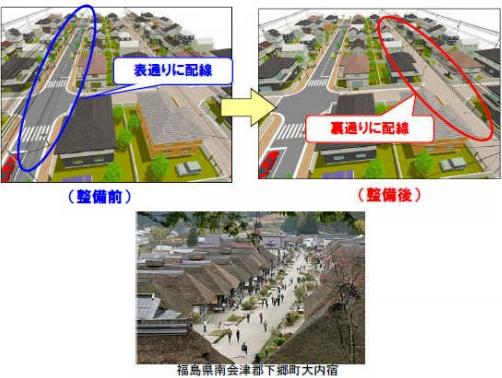
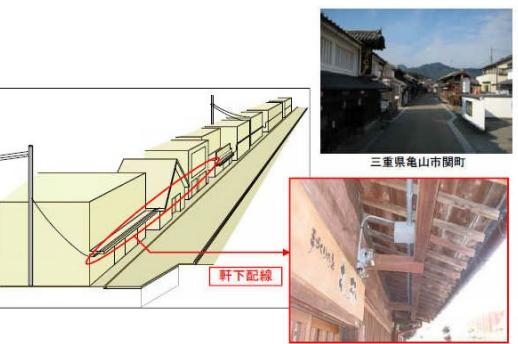
電線管理者による単独地中化方式や、要請者が負担する要請者負担方式による無電柱化が実施される場合は、地域の方々の合意形成等、無電柱化の円滑な実現のため、積極的に協力します。

※ 単独地中化方式：電線管理者が管路設備を整備する方式

要請者負担方式：土地や建物の所有者が要請者として整備する方式

③ 裏配線方式・軒下配線方式による無電柱化

地域の方々の合意が得られる道路においては、低コストで無電柱化を実施可能な裏配線方式や軒下配線方式による整備を検討します。

裏配線方式	軒下配線方式
 <p>(整備前)</p> <p>(整備後)</p> <p>福島県南会津郡下郷町大内宿</p>	 <p>三重県龜山市関町</p> <p>軒下配線</p>

出典：国土交通省ホームページ

④ 道路の新設等に併せた無電柱化

道路の新設に併せて電線共同溝を整備することは、掘削工事に要する費用を削減し、効率的に無電柱化を推進する有効な手法であることから、道路の新設に併せた整備に取り組みます。

また、市街地開発事業その他これに類する事業が実施される際には、電線管理者に無電柱化を実施するよう要請します。

2) 道路占用制度の運用による促進

道路における占用制度を適切に運用し、無電柱化を促進します。

① 占用制度の適切な運用

県が管理する緊急輸送道路については、道路法第37条の規定に基づき、新規の電柱の占用を原則として認めないこととしており、引き続き、占用制度の適切な運用に努めます。なお、緊急輸送道路を管理する28市町全てで、同様の占用制限を施行しています。

② 占用料の減免措置

道路における無電柱化をより一層促進するため、道路に埋設した管路等について、占用料の減免措置を講じます。

3) 関係者間の連携強化

① 推進体制

国、県、市町村、交通管理者及び電線管理者からなる神奈川県無電柱化地方協議会等を活用し、計画箇所の調整等無電柱化の推進に関する調整を行います。

具体的な無電柱化事業実施箇所においては、事業手法の選択、地上機器の設置場所等に関して、地域の合意形成の円滑化を図るため、必要に応じ、地元関係者や電線管理者等の協力を得て、地元の協議会等を設置します。

さらに、県と市町村からなる神奈川県無電柱化推進会議等を通じて、市町村の無電柱化推進計画の策定を支援、促進していきます。

② 工事の連携

無電柱化事業を進める際、工事関係者は相互に調整し、コストや工期を縮減するなど、効率的に工事を実施するよう努めます。

③ 民地等の活用

道路空間に余裕がな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においては、地上機器の設置場所として、公共施設等の公有地や公開空地等の民地の活用を、土地所有者等の同意を得て進めます。

4) 広報・啓発

無電柱化の重要性に関する県民の理解と関心を深め、無電柱化に県民の協力が得られるよう、広報・啓発を行います。

5) 無電柱化情報の共有

国と連携し、無電柱化に関する情報収集に努めるとともに、県の取組について国や他の地方公共団体との共有を図ります。