

鳥取市無電柱化推進計画

令和 5 年 2 月

鳥取市都市整備部道路課

目次

I はじめに	1
II. 無電柱化の目的	1
1. 都市防災機能の向上	1
2. 安全で快適な歩行空間の確保	2
3. 良好な都市景観の確保	2
III. 無電柱化の整備手法	2
1. 電線共同溝方式	2
2. 自治体管路方式	3
3. 単独地中化方式	3
4. 要請者負担方式	3
5. 軒下配線方式・裏配線方式	3
IV. 無電柱化の推進に関する基本方針	4
1. 今後の無電柱化の方向性	4
2. 基本的な方針	4
3. 計画期間の設定	5
4. 無電柱化の対象路線	5
5. 無電柱化の推進に関する目標	5
V. 無電柱化の推進に関する具体的な施策	6
1. 「防災空間の確保」に関する具体的な施策	6
2. 「安全・円滑な交通確保」に関する具体的な施策	9
3. 「都市景観の向上」に関する具体的な施策	11
4. 「観光の振興」に関する具体的な施策	12
5. その他に関する具体的な施策	13
VII. 無電柱化を推進するにあたっての課題と対応策	13
1. 無電柱化を推進するにあたっての課題	13
2. 課題への対応策	14
VIII. 適切な進捗管理	15

(付録) 参考資料

I. はじめに

無電柱化とは、電線類を地中に埋設する等の方法により、道路上から電柱や電線類を無くすことであり、都市防災の向上や安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の確保等につながる重要な施策です。

近年では防災・減災対策として無電柱化の重要性が注目されていることとともに、無電柱化による都市景観の向上等に対しても社会的に必要性が増しています。

こうした中、平成28年12月に災害の防止、安全・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基本理念、国の責務、推進計画の策定等について定めた「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、平成30年4月には、無電柱化法第7条の規定に基づき、国が「無電柱化推進計画」を策定しました。

このような背景を踏まえ本市においても、無電柱化法に定める基本理念等や「無電柱化推進計画」に定める基本的な方針等を踏まえたうえで、本市のまちづくりの基本コンセプトである「安心。安全な『まち』」を目指し、防災性の向上や安全・円滑な交通の確保、都市景観の向上、観光の振興の観点から無電柱化を推進していくため、市民に無電柱化の重要性の理解を求めるとともに、「無電柱化法」に基づく令和5年度以降の「鳥取市無電柱化推進計画」を策定します。

II. 無電柱化の目的

1. 都市防災機能の向上

地震や台風等の自然災害時において電柱が倒壊した場合には、道路を閉塞するような事態が発生し、避難、救急活動、物資支援等に多大な影響を及ぼす恐れがあります。

また、架空電線が切断されることによって起こる、長期停電や通信障害等は、社会経済活動に大きな影響を与えます。

本市におけるこれまでの無電柱化の整備は、電線を地下に収納するための管路やボックス等を整備し、道路上から電柱をなくすことにより、地震や台風などの大規模災害が起きた際にも、電柱等の倒壊による道路の寸断を防止するなど「都市防災機能の向上」を図ります。

災害による電柱倒壊の事例



国土交通省HPより引用

2. 安全で快適な歩行者空間の形成

無電柱化の整備によって、歩行者の空間スペースが広くなり、高齢者や車椅子・ベビーカーを利用する方々の安全な通行を確保するなど「安全で快適な歩行空間の形成」を図ります。



3. 良好な都市景観の確保

本市では、「鳥取市景観形成条例」及び「鳥取市景観計画」を策定し、自然景観の保全や歴史的・文化的資源等を活用した良好な街なみ環境の整備に取り組んでいます。

このため、無電柱化を推進することで「良好な都市景観の確保」「観光振興による地域活性化」など更なる魅力の向上を図ります。

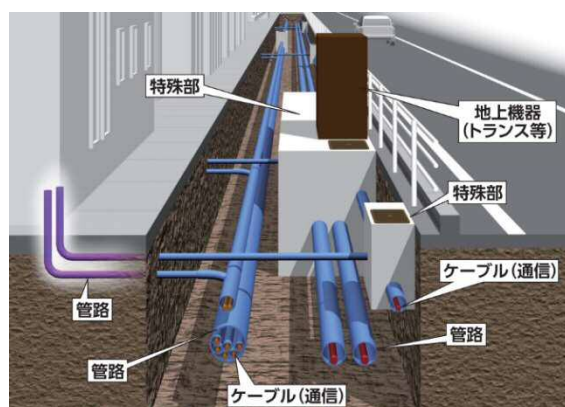


Ⅲ. 無電柱化の整備手法

無電柱化の整備手法は以下に示す方法があり、地域の実情や電線管理者等との調整等を踏まえ、最適な手法により整備を行います。

1. 電線共同溝方式

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。沿道の各戸へは地下から電力線や通信線を引き込む仕組みとなっています。費用負担は電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者及び電線管理者が負担することとなります。



2. 自治体管路方式

地方公共団体が管路設備を敷設する手法。構造は電線共同溝とほぼ同じ管路方式が中心であり、管路等は、道路占用物件として地方公共団体が管理します。費用は管路設備の材料費及び敷設費を地方公共団体が負担し、残りを電線管理者が負担することとなります。

3. 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。管路等は電線管理者が道路占用物件として管理します。費用は全額電線管理者が負担することとなります。

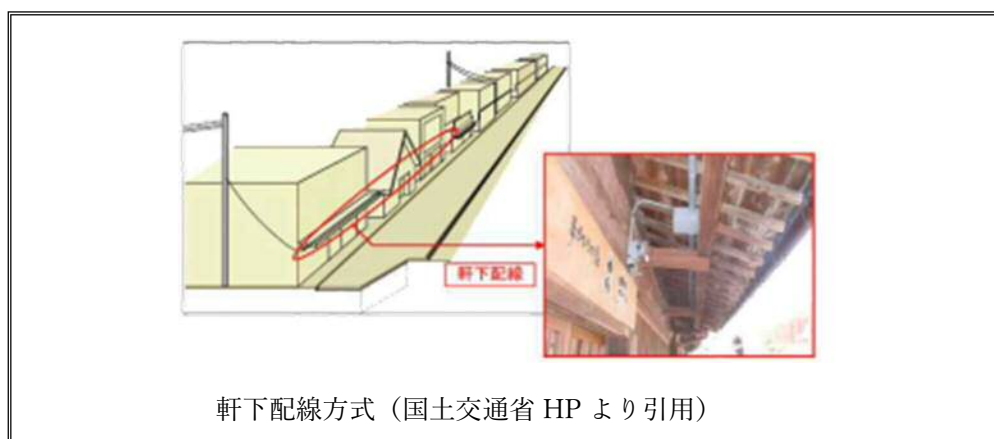
4. 要請者負担方式

各地方の無電柱化協議会で優先度が低いとされた箇所等において無電柱化を実施する場合に用いる手法であり、原則として費用は全額要請者が負担します。

5. 軒下配線方式・裏配線方式

①軒下配線

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。



②裏配線

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屋への引込みを裏通りから行い、主要な通りを無電柱化する手法。



IV. 無電柱化の推進に関する基本方針

1. 今後の無電柱化の方向性

近年、災害が激甚化・頻発化している状況を踏まえ、今後も引き続き、緊急輸送道路等における「防災空間の確保」を目的とした無電柱化の推進を図る必要があります。

一方、本市におけるこれまでの人口の推移として、平成8年3月末時点では、総人口約14.5万人のうち高齢者人口約2.3万人（高齢化率15.6%）でしたが、平成31年3月末時点では、総人口約18.7万人のうち高齢者人口約5.4万人（高齢化率28.7%）と年々高齢者が増え続けている状況です。

また、観光客数は、平成30年度の入込観光客数約270万人、そのうち外国人観光客は、約2.5万人（対前年比22%増）です。

これらを踏まえ、まちなかの回遊性の向上や増え続ける高齢者等の移動の円滑化に配慮した「安全・円滑な交通確保」、世界遺産や主要な観光施設周辺の「都市景観の向上、観光の振興」を目的とした無電柱化の推進を図る必要があります。

2. 基本的な方針

都市基盤の一環である無電柱化の整備においても、都市づくりの将来像や災害の激甚化・頻発化、高齢者等の増加及び観光需要の増加等を踏まえたうえで、国の「無電柱化推進計画（令和3年5月）」を基本として、「鳥取県無電柱化推進計画」、「鳥取市国土強靱化計画」、「鳥取市景観計画」等の関連計画と整合性を図りながら、都市防災機能の向上、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から無電柱化を推進します。

3. 計画期間の設定

令和5年度～令和14年度

4. 無電柱化の対象路線

(1) 防災空間の確保

人口密度が高く災害時における被害が甚大となる恐れがある都市計画区域（D I D地区）内の主要な路線

(2) 安全・円滑な交通確保

①「鳥取市バリアフリー基本構想（仮称）」に定められた重点整備地区内にあって、安全かつ円滑な交通の確保が必要な路線

②「鳥取市中心市街地活性化基本計画」で位置付けられている中心市街地区域内に位置する歩行者通行量の多い路線

(3) 都市景観の向上

「鳥取市景観計画」に位置付けられた景観形成重点区域内に位置する路線

(4) 観光の振興

鳥取市内における主要な観光スポットの周辺に位置する路線

(5) その他

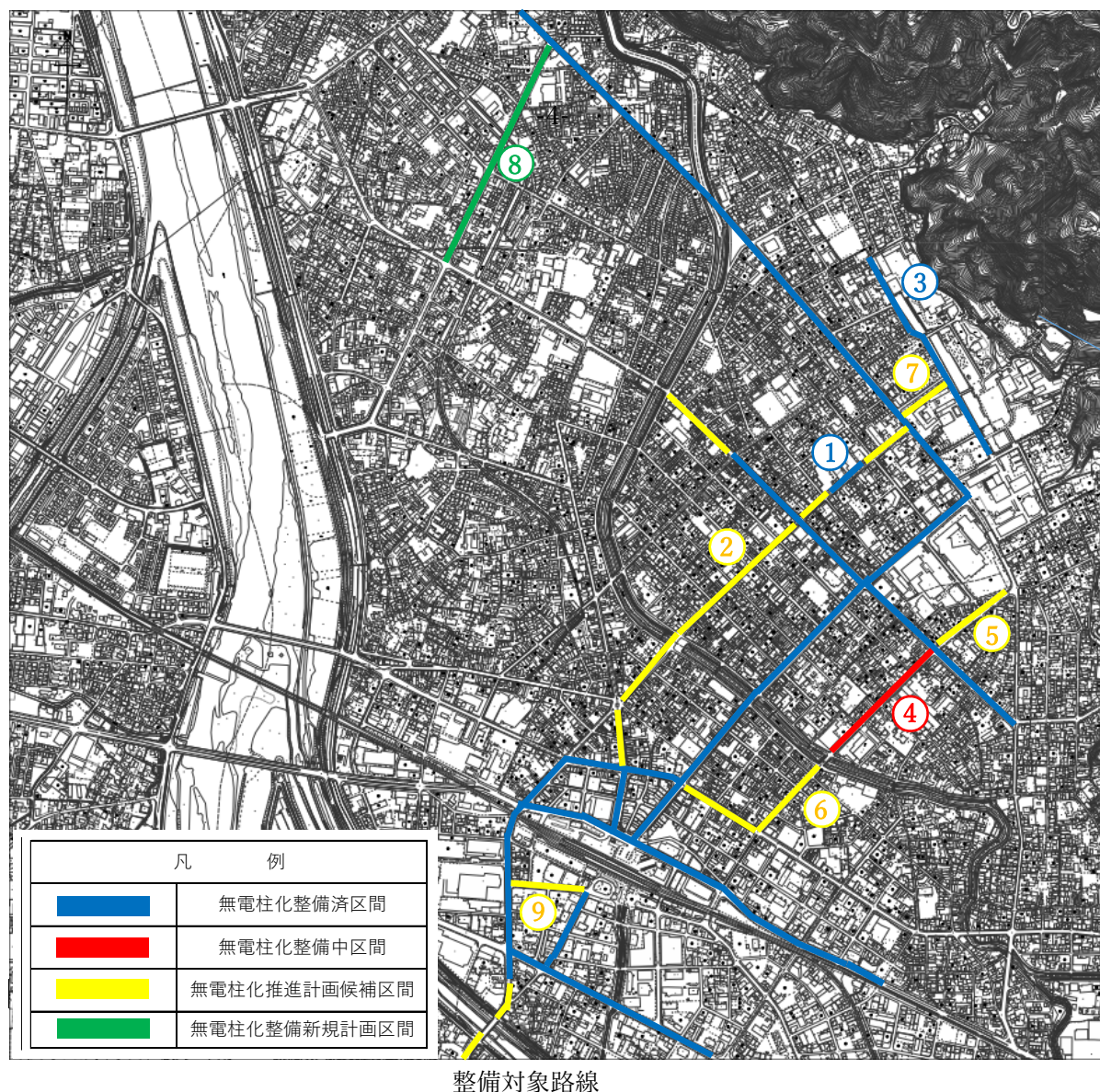
都市計画区域（D I D地区）内にある主要な駅の周辺に位置する路線

5. 無電柱化の推進に関する目標

無電柱化の推進にあたって、下表に示す「整備対象路線」において1つでも多くの路線が計画期間内に実施できることを目標とします。また、低コスト手法導入の検討や国の補助制度等を有効活用しながら目標が達成できるように努めます。

整備対象路線

番号	路線名	整備延長 (m)	基本方針					備考
			防災空間の 確保	安全・円滑 な交通確保	都市景観の 向上	観光の振興	その他	
①	市道智頭街道 (3・3・2西門通寺裁判所線)	180	—	—	—	—	—	整備済
②	市道智頭街道 (3・3・2西門通寺裁判所線)	1,140	○		○	○		第7期無電柱化推進計画候補箇所
③	市道山の手通り	1,050	—	—	—	—	—	整備済
④	市道弥生橋通り (3・5・5富安掛出線)	800	—	—	—	—	—	3カ年緊急対策箇所（整備中）
⑤	市道弥生橋通り (3・5・5富安掛出線)	270	○	○				第7期無電柱化推進計画候補箇所
⑥	市道弥生橋通り (3・5・5富安掛出線)	430	○	○				第7期無電柱化推進計画候補箇所
⑦	市道東町9号線	150			○	○		第7期無電柱化推進計画候補箇所
⑧	市道西品治田園線 (3・3・3西品治田園線)	2,500	○					第2次緊急輸送道路
⑨	市道富安扇町線 (3・2・3南駅口富安線)	430	○	○			○	第7期無電柱化推進計画候補箇所



VI. 無電柱化の推進に関する具体的な施策

無電柱化推進に関する目標を達成するための具体的な施策を以下に示します。

1. 「防災空間の確保」に関する具体的な施策

(1) 緊急輸送路等における無電柱化の推進

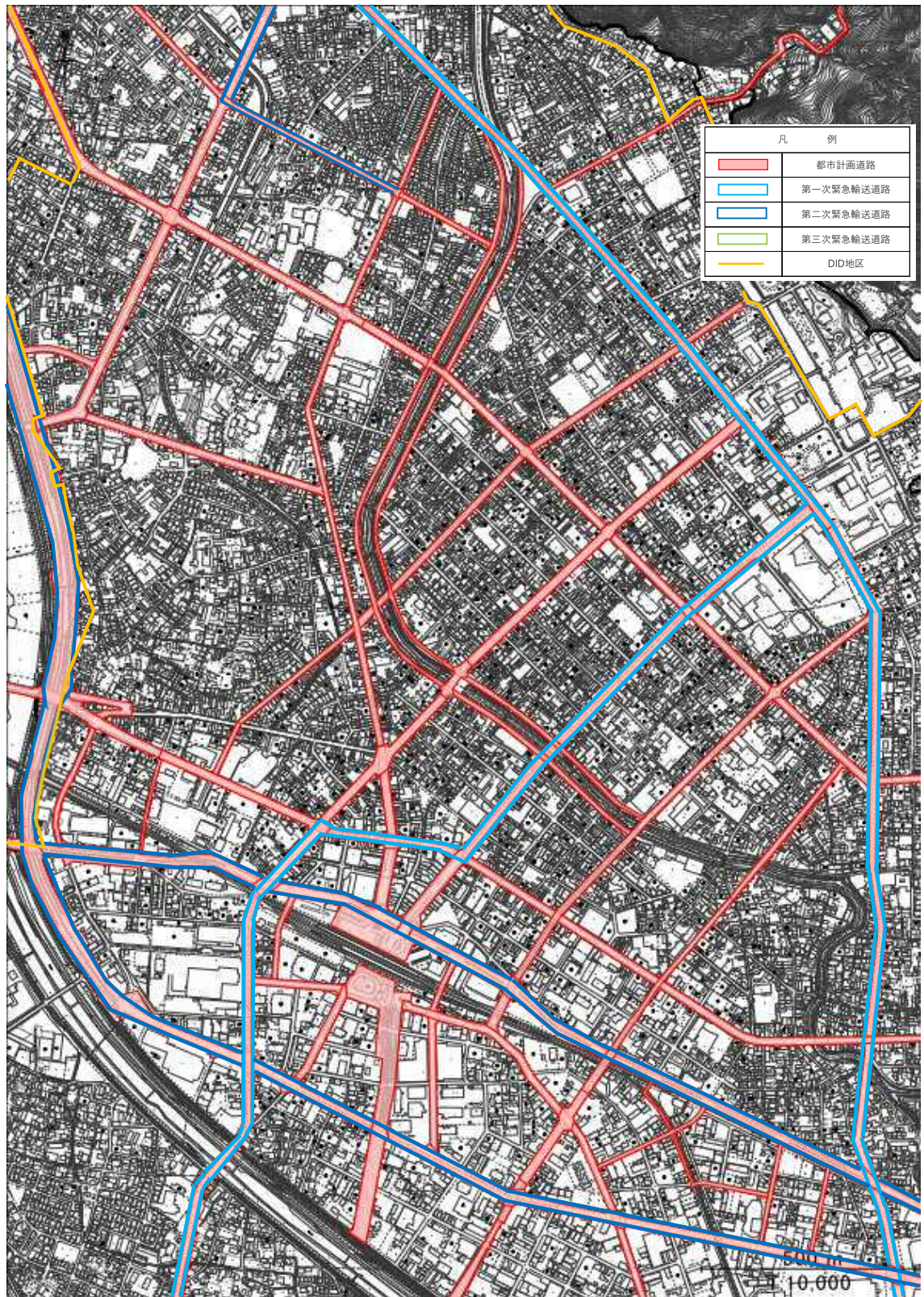
①取組方針

本市に位置する緊急輸送路や都市計画道路等の無電柱化を推進し、防災空間の確保を図ります。

②整備対象路線

都市計画区域（DID 地区）内に位置する歩道を有する以下の路線について、優先的に整備を進めていきます。

- ・ 緊急輸送道路（第1次～第3次）
- ・ 都市計画道路



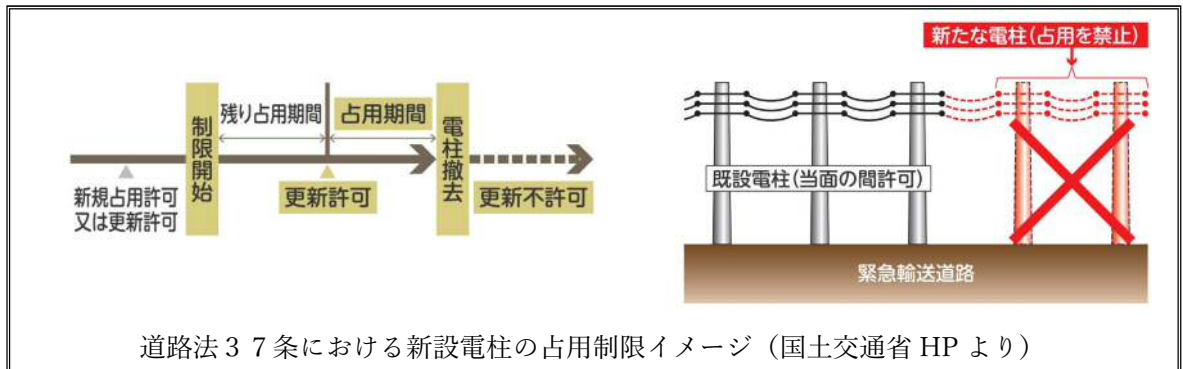
都市計画道路及び緊急輸送道路（一次～三次）

（２）電柱を増やさない取組の推進

①取組方針

道路法第３７条に基づき、緊急輸送道路等の新設電柱の占用禁止又は制限を行いま

す。対象路線や区間については、今後各電線管理者等との調整を行ったうえで実施する予定です。



【参考】

○道路法

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第三十七条 道路管理者は、次に掲げる場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路（第二号に掲げる場合にあつては、歩道の部分に限る。）の占用を禁止し、又は制限することができる。

- 一 交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るために特に必要があると認める場合
- 二 幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合
- 三 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に特に必要があると認める場合

○無電柱化の推進に関する法律

第十一条 国及び地方公共団体は、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に無電柱化が特に必要であると認められる道路について、道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第三十七条第一項の規定による道路の占用の禁止又は制限その他無電柱化の推進のために必要な措置を講ずるものとする。

第十二条 関係事業者は、社会資本整備重点計画法（平成十五年法律第二十号）第二条第二項第一号に掲げる事業（道路の維持に関するものを除く。）、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第七項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業が実施される場合には、これらの事業の状況を踏まえつつ、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするとともに、当該場合において、現に設置し及び管理する道路上の電柱又は電線の撤去を当該事業の実施と併せて行うことができるときは、当該電柱又は電線を撤去するものとする。

○道路法施行規則（平成31年4月1日改正）

第4条の4の2 道路の新設、改築又は修繕に関する事業、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第七項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業が実施されている区域において電線を地上に設ける場合における令第十一条の二第二項において準用する令第十一条第一項第一号に規定する公益上やむを得ないと認められる場所は、当該事業の実施と併せて当該電線を道路の地下に埋設することが当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所に限るものとする。

「道路法施行規則第4条の4の2の改正に伴う電線の占用の場所に関する技術的細目の取扱いについて」の運用上の留意事項について

3 地下埋設の困難性への該当性

「当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」

- (1) 道路を掘削する工事を行う場合であっても、掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さの基準に照らして十分でない場所
- (2) 道路を掘削する工事の施工区間延長が、各地上機器の供給区間延長と整合しない場所
- (3) 関係事業者の予算の確保、設計等の準備に要する最低限必要な期間として、道路を掘削する工事着手の2年前までに道路を掘削する工事が実施される旨の通知がなされていない場所
- (4) (1) から (3) までに掲げる場所以外で、改正規則第4条の4の2第1項の「当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」。

次のアからウまでに掲げる箇所

- ア 道路の幅員が著しく狭く、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所
- イ 既に地下に埋設されている占用物件等が多数あり、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所
- ウ 災害又は事故が原因で、現に供給されていた電力・通信サービスが途絶え、緊急的に電柱の地上への設置により、当該サービスの供給を確保する必要がある場所

2. 「安全・円滑な交通確保」に関する具体的な施策

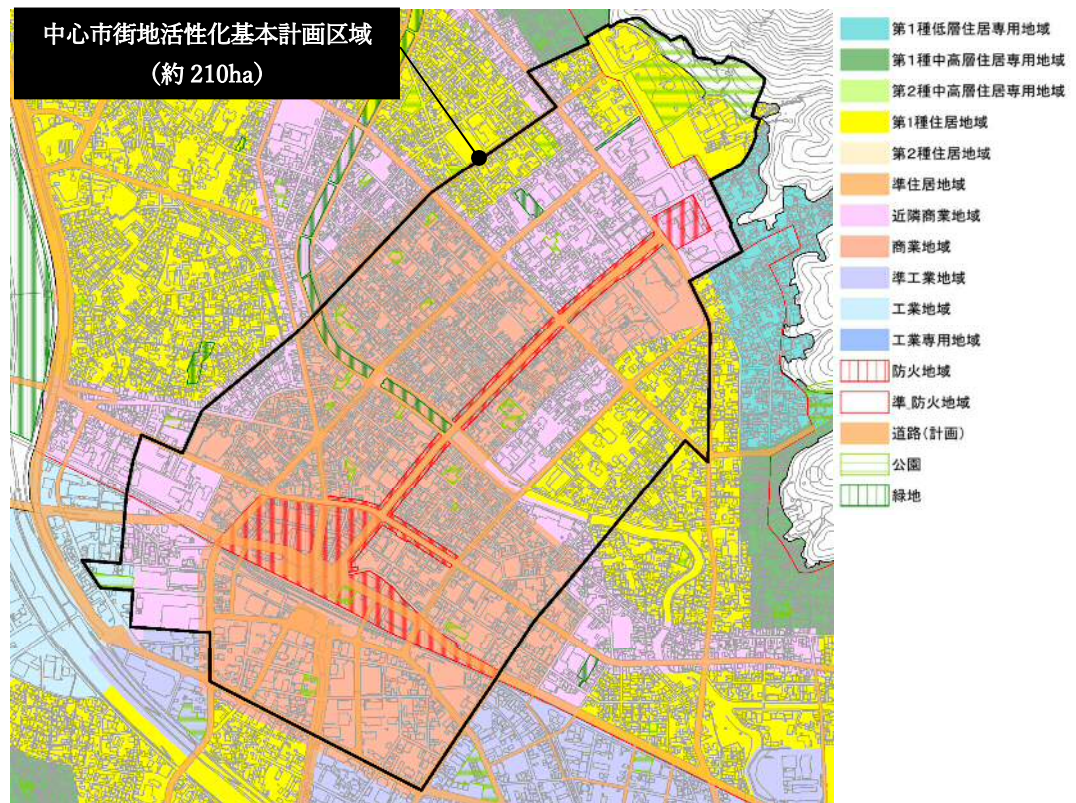
(1) まちなかの歩行空間の確保

①取組方針

鳥取駅周辺地区の歩行者通行量が多い路線について、無電柱化を推進し歩行空間の確保に努めます。

②整備対象路線

「鳥取市中心市街地活性化基本計画」で定められた中心市街地区域内に位置する歩道を有する路線については、優先的に整備を進めていきます。



中心市街地区域（鳥取市中心市街地活性化基本計画より引用）

(2) 高齢者、障害者等の円滑な移動空間の確保

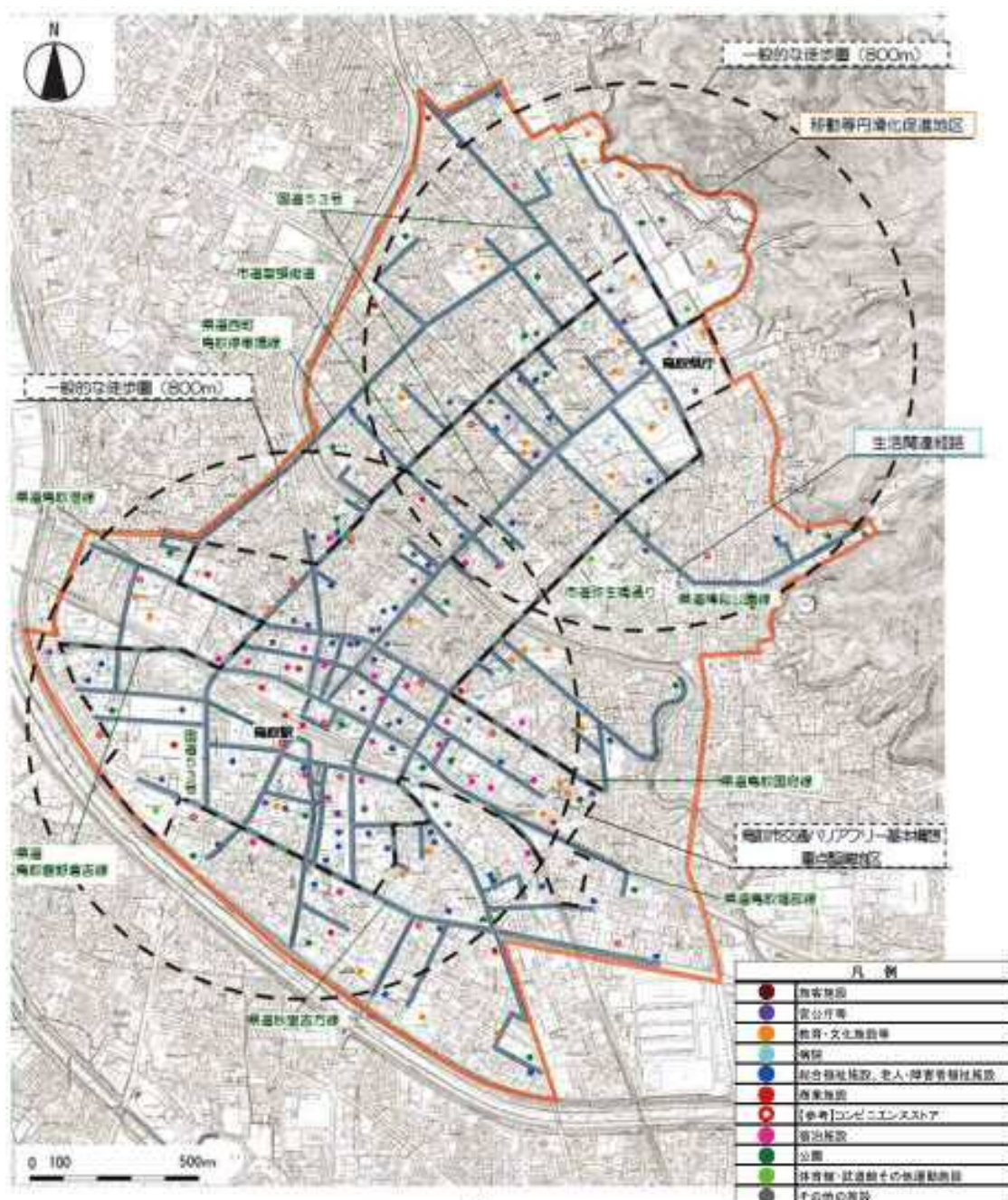
①取組方針

バリアフリー化が必要な路線については、安全で快適な歩行空間を確保するため無電柱化の推進を図ります。

②整備対象路線

「鳥取市バリアフリー基本構想（仮称）」で定められた重点整備地区内に位置する歩道を有する路線について、優先的に整備を進めていきます。

※令和5年3月時点において「鳥取市バリアフリー基本構想（仮称）」は未策定のため、「鳥取市バリアフリーマスタープラン」の移動等円滑化促進地区を掲載。



移動等円滑化促進地区（鳥取市バリアフリーマスタープランより引用）

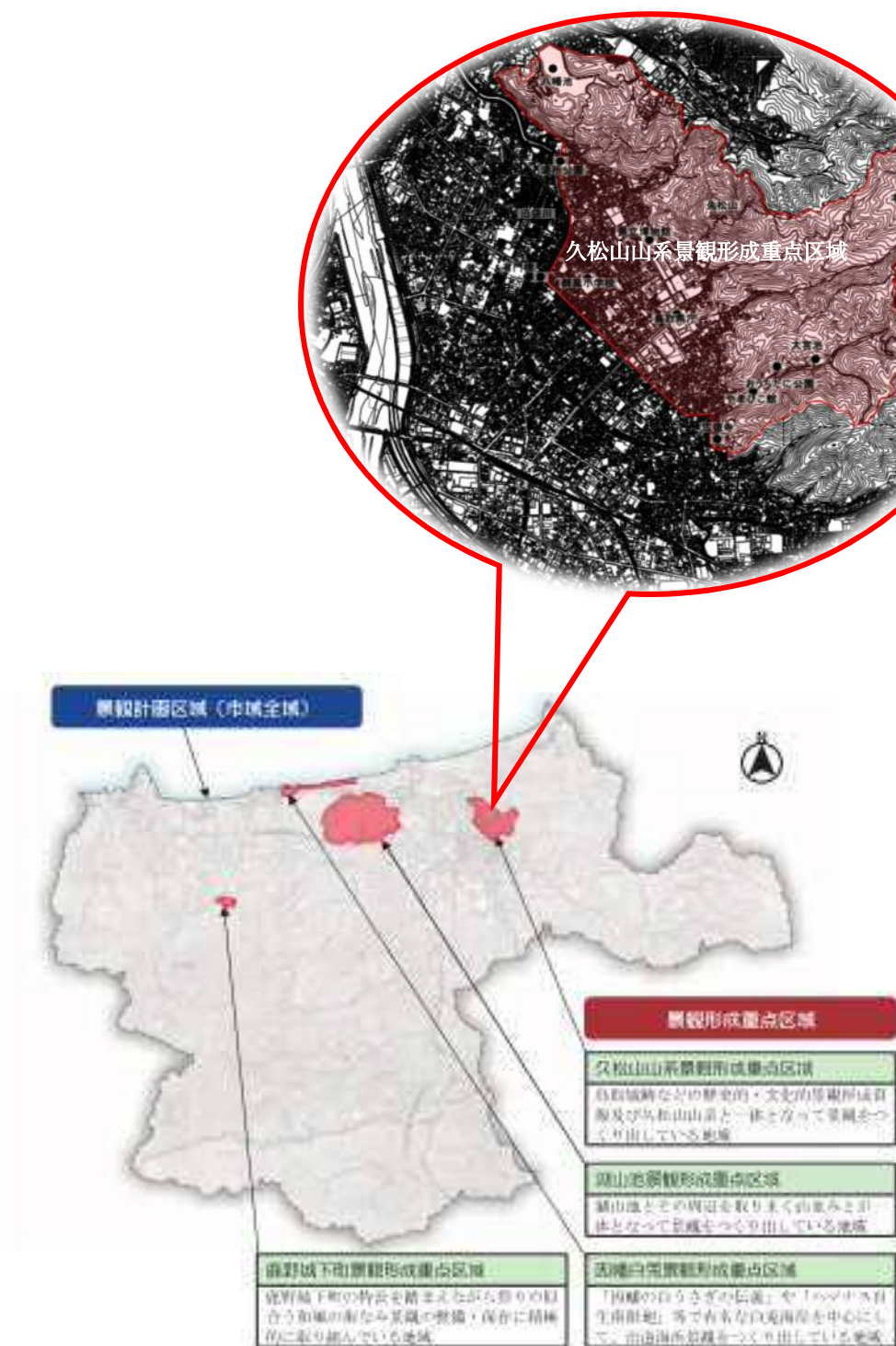
3. 「都市景観の向上」に関する具体的な施策

①取組方針

「鳥取市景観計画」で位置付けられた景観形成重点区域内の路線については、無電柱化を推進し、景観の向上を図ります。

②整備対象路線

- ・久松山山系景観形成重点区域内の歩道を有する路線



鳥取市景観形成重点区域（鳥取市景観計画より引用）

4.「観光の振興」に関する具体的な施策

①取組方針

主要な観光施設の周辺路線については、無電柱化を推進し歩行者動線の確保に努めます。

②整備対象路線

鳥取市街地内の主要な観光施設の周辺に位置する歩道を有する路線について、優先的に無電柱化の整備を進めていきます。



鳥取市観光ガイド「鳥取旅時間」より引用

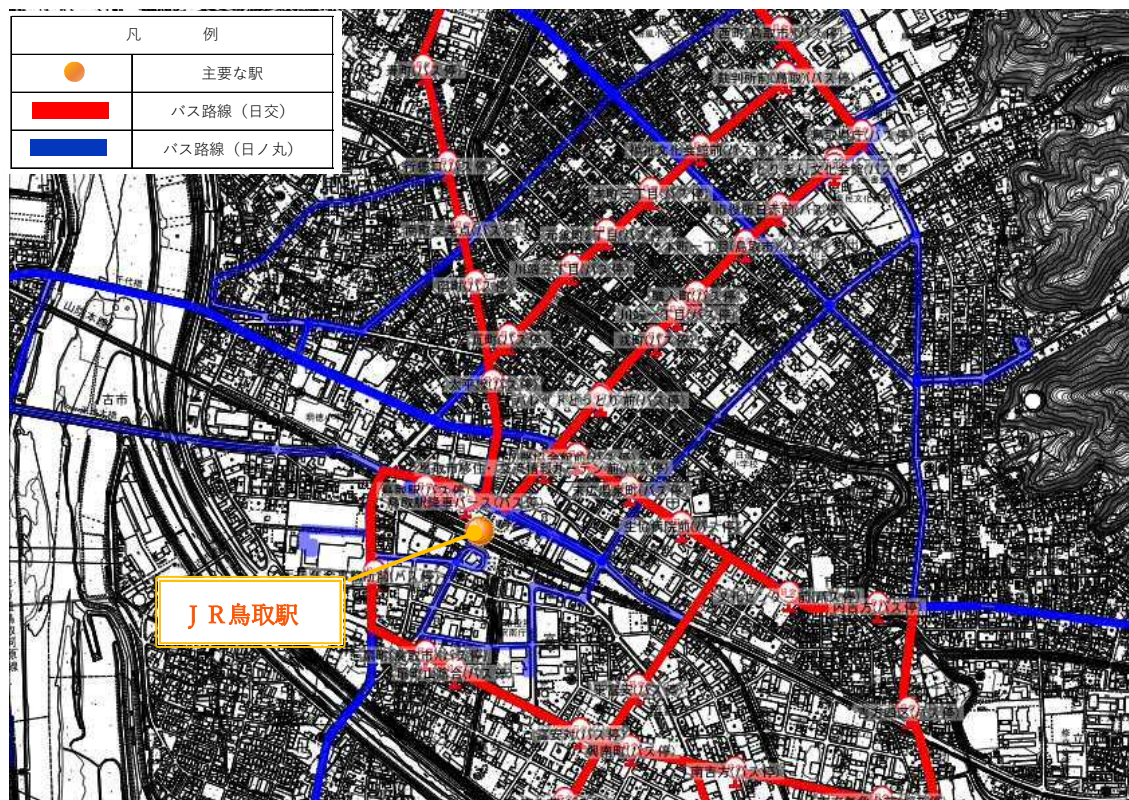
5. その他に関する具体的な施策

①取組方針

都市計画区域内の主要な駅周辺に位置する路線については、優先的に無電柱化の整備を進めていきます。

②整備対象路線

鳥取駅周辺に位置する歩道を有するバス路線について、優先的に無電柱化の整備を進めていきます。



バス路線図（鳥取市HPより）

VII. 無電柱化を推進するにあたっての課題と対応策

本市では、これまで無電柱化事業を進めてきた中で主な課題を抽出し、対応策を検討していくことで、今後より効果的かつ効率的な無電柱化の整備を進めていきます。

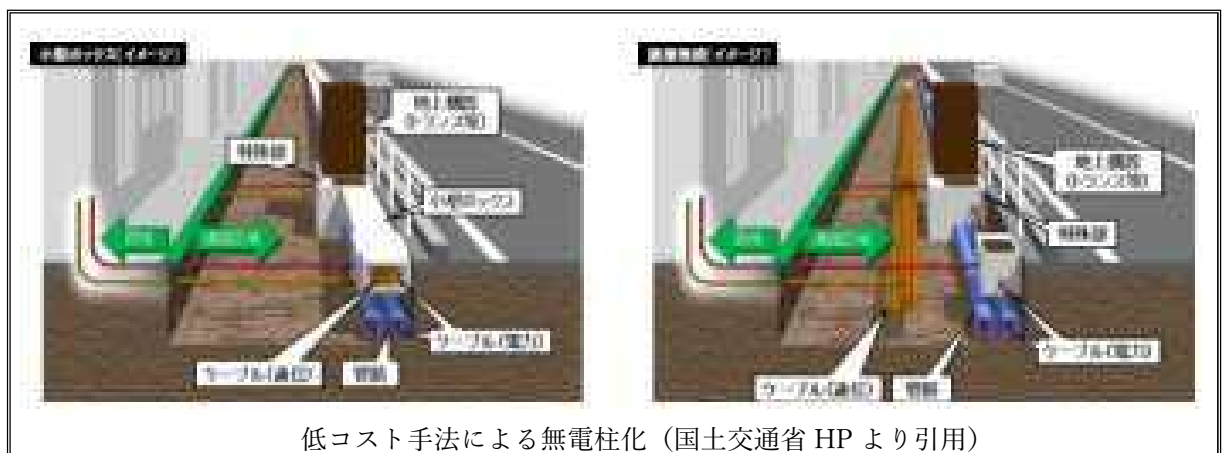
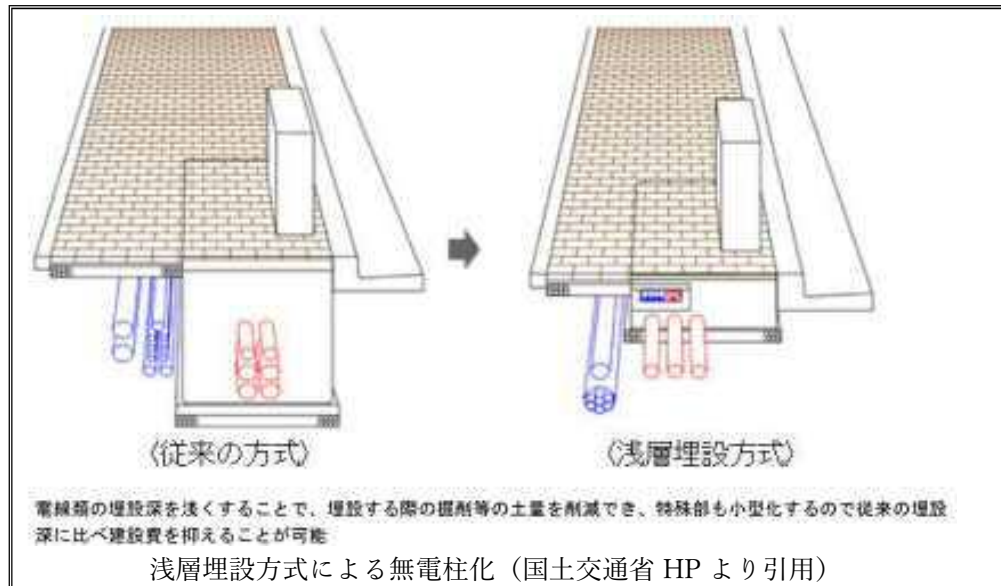
1. 無電柱化を推進するにあたっての課題

電線共同溝整備にあたっては、電線共同溝自体の工事費が高いことに加えて、多くの場合において地下埋設物が施工の支障となるため、事業期間が長期になることが課題となっています。本市における過去10年間の電線共同溝方式による無電柱化整備は、延長約1.4kmに対して、事業費約11億円と非常に高額なものとなっており、その負担を軽減していくためにも低コストの整備手法を検討していく必要があります。また、沿線住民の方々には再三にわたる道路の掘り返しや長期間の通行規制など多大な迷惑をかけるため、効果的かつ効率的な取組を行い、事業期間を短縮するなどの負担軽減が

求められています。

2. 課題への対応策

- (1) 電線共同溝の整備における課題として、電線共同溝自体の工事費が高いこと、地下埋設物の移設などに時間を要することが挙げられます。このような現状を踏まえて、「道路の無電柱化 低コスト手法導入の手引き（案）ver.2（平成31年3月 国土交通省）」においては、浅層埋設や直接埋設、小型ボックスの使用など低コスト手法の導入や既存ストックの活用によって、掘削土量の減少や支障移転の削減につながるとされています。また、「無電柱化における管路部等の低コスト化に資する技術の活用について（令和5年1月 国土交通省）」では、設計段階だけでなく、工事段階においても低コスト手法の積極的な活用を図るようにと記載されています。本市においても、低コスト手法の活用については、電線管理者の協力を得ながらそれぞれの段階毎に積極的に検討を行うことで、効果的かつ効率的な無電柱化の整備を図っていきます。



- (2) 事業を円滑に推進するためには、市民の無電柱化に関する理解と関心を深めてもらい、事業に協力が得られるよう取り組む必要があります。そのためにも、鳥取市公式ウェブサイト等を活用した広報・啓発活動を行うことで、無電柱化整備を円滑に進めることができると考えます。



「無電柱化の日」のポスター掲示

- (3) 中国地区電線類地中化協議会鳥取県地域部会等の関係機関を通じて、国、県及び電線管理者からの無電柱化に関する情報収集や県内の取組について情報共有を図っていくことで効果的かつ効率的な整備を実現していきます。

VIII. 適切な進捗管理

本計画については、事業の取組状況等を定期的に把握し、評価するなど適切な進捗管理を行っていきます。また、社会情勢等の変化により無電柱化推進に関する法律の改定や無電柱化推進計画の変更、鳥取市が策定している関連計画等の改定が行われた時点で必要に応じて計画を適宜見直しします。

参 考 資 料

○「道路の無電柱化 低コスト手法導入の手引き（案）ver.2」より抜粋

2. 低コスト手法の導入

2-1 浅層埋設方式

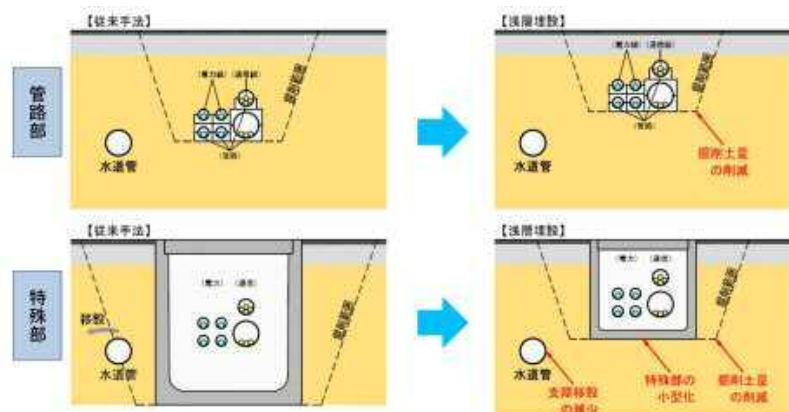
①浅層埋設方式の特徴

○ 浅層埋設方式の特徴は以下のとおり。

- ・掘削土量の削減
- ・特殊部の小型化
- ・支障移設の減少 等

【解説】

浅層埋設方式は、管路を従来よりも浅い位置に埋設する方式であり、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（上下水道管やガスパ等）の上部空間への埋設が可能になることによる支障移設が減少、等の特徴がある。



②浅層埋設方式の適用（管路方式の埋設深さ）

(1)埋設深さは、管種及び管径により以下に示す値以上とする。

【歩道部の埋設深さ】

(a)下表A又はBに該当する管種、管径については以下のとおりとする。

1)歩道一般部、乗入れ部Ⅰ種

路盤上面より10cmを加えた値以上とする。

2)乗入れ部Ⅱ種及び乗入れ部Ⅲ種

舗装厚さに10cmを加えた値以上とする。

（舗装厚さとは路面から路盤最下面までの距離をいう。以下同じ）

(b)下表Cに該当する管種、管径については舗装厚さに20cmを加えた値以上とする。

（注1）乗り入れ部の舗装厚は地域で異なるため各地方整備局に確認

<歩道部の埋設深さ>

(a)表A・Bに該当する管路		(b)上表Cに該当する管路 (上表A・B以外)
(a)-1 歩道一般部、乗入Ⅰ種	(a)-2 乗入Ⅱ種、乗入Ⅲ種	
路盤上面から10cm以上	舗装厚さ+10cm以上	舗装厚さ+20cm以上

【車道部の埋設深さ】

(c) 下表Aに該当する管種、管径については以下のとおりとする。

1) 舗装設計交通量が250台/日・方向未満

下層路盤上面より10cmを加えた値以上とする。

2) 舗装設計交通量が250台/日・方向以上

舗装厚さに10cmを加えた値以上とする。

(d) 下表Bに該当する管種、管径については舗装厚さに10cmを加えた値以上とする。

(e) 下表Cに該当する管種、管径については舗装厚さに30cmを加えた値以上とする。

凡例	管種	管径
A	鋼管、強化プラスチック複合管	φ150 未満
	耐衝撃性硬質塩化ビニル管	φ150 未満
	硬質塩化ビニル管	φ150 未満
B	鋼管、強化プラスチック複合管	φ150 以上 φ250*以下
	耐衝撃性硬質塩化ビニル管	φ150 以上 φ300*以下
	硬質塩化ビニル管	φ150 以上 φ175*以下
C	その他（上記以外）	—

※呼び径で表示されているものとする。

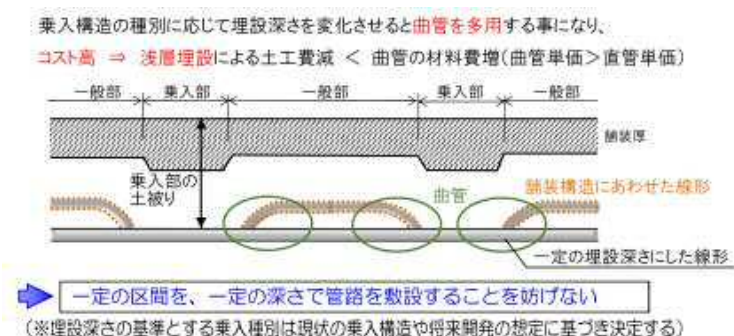
(注2) 上表に掲げる電線の種類（規格）以外のものであっても、上表に掲げるものと同等以上の強度を有するものについては、上表に掲げる径を超えない範囲内において適用することができる。なお、「同等以上の強度を有するもの」とは、無電柱化低コスト手法技術検討委員会と同様の試験を行い、浅層埋設に使用可能な管種と同等以上の強度があり、舗装への影響が基準を満たすことを公的機関等において証明されたものなどをいう。

＜車道部の埋設深さ＞

表 A・B に該当する管路		(e) 上表 C に該当する管路
舗装設計交通量 250 台/日・方向未満	(c)-2 舗装設計交通量 250 台/日・方向以上	（上表 A・B 以外）
(c)-1 φ150mm 未満	(d) φ150mm 以上	舗装厚さ+30cm 以上
下層路盤上面から 10cm 以上	舗装厚さ+10cm 以上	
表層 上層路盤 下層路盤 10cm	表層 上層路盤 下層路盤 10cm	表層 上層路盤 下層路盤 30cm

(2) 埋設深さは、(1)に示す埋設深さを基本とする。

しかしながら、乗入部が連続する等の沿道状況に応じて、経済性等を総合的に勘案の上、一定の区間を一定の深さで管路敷設することを妨げるものではない。



(3)切断事故を防止するため、埋設シートや道路面に鋏等を設置し埋設位置を表示する工夫を行う。

③さらなる低コスト化の提案

○FEP 管等を活用することでさらなる低コスト化を図れる可能性がある。



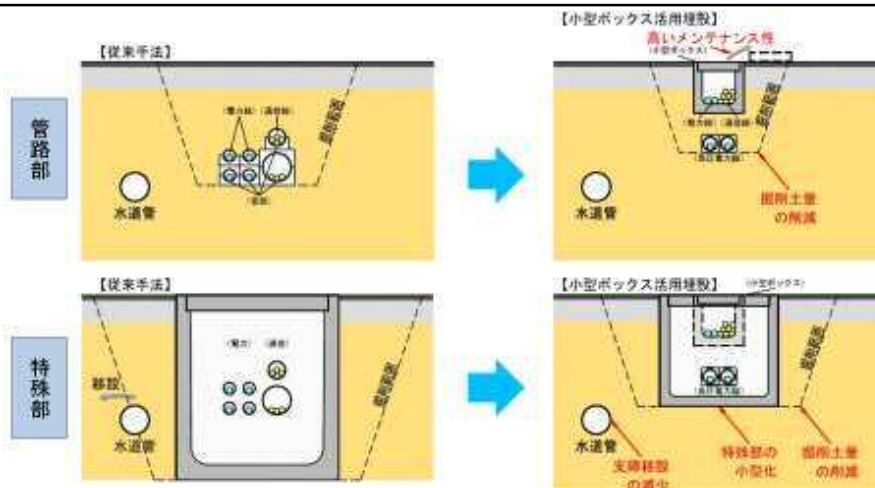
図 電力管路材の仕様変更による低コスト化（イメージ）

2-2 小型ボックス活用埋設方式

①小型ボックス活用埋設方式の特徴

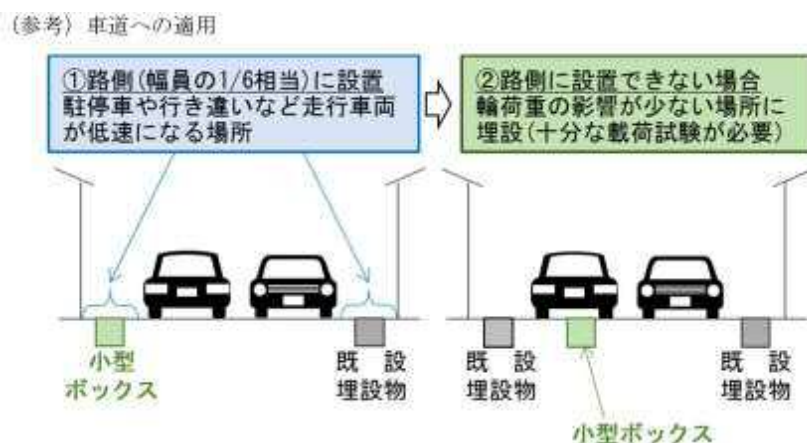
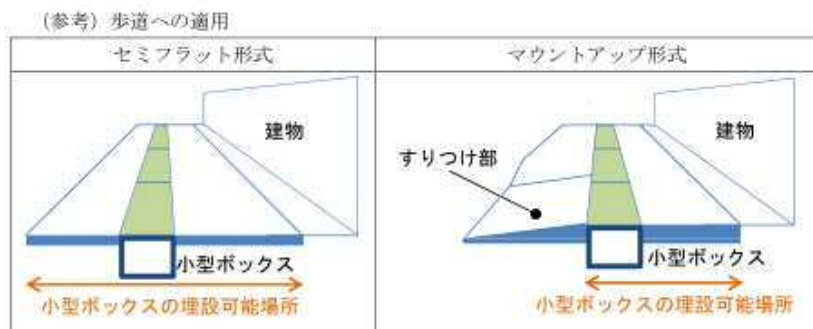
○小型ボックス活用埋設方式の特徴は以下のとおり。

- ・ 電力線、通信線の同時収容
- ・ 電線共同溝本体のコンパクト化による掘削土量・仮設材の削減
- ・ 特殊部の小型化により大型クレーンが不要
- ・ 支障移設の減少
- ・ 小型ボックス内には、道路附属物としての管路は設置しない
- ・ 路面露出で整備することによる高いメンテナンス性（セキュリティの担保に留意） 等



②小型ボックス活用埋設方式の適用地

- 歩道に埋設スペースがあり、大型車の乗り入れやケーブル条数を考慮し、需要密度が比較的低い地域、需要変動が少ない地域。
- 歩道が無い車道部に埋設する場合は、引込管路の埋設深が浅層埋設基準を満たすか、排水溝他の埋設物の状況などを考慮する必要がある。



③小型ボックス活用埋設方式に求められる基本性能

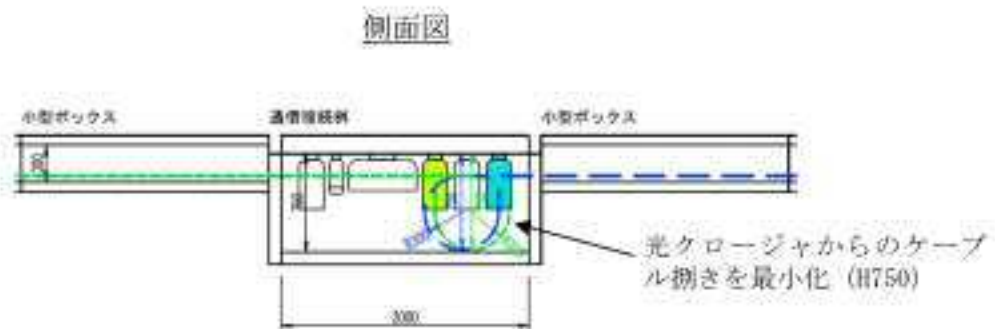
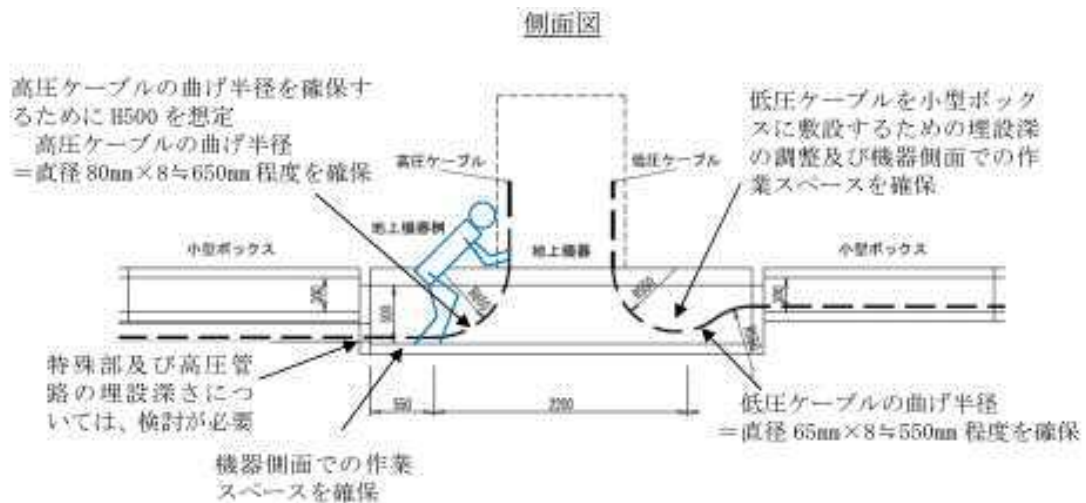
低コスト化を図るためには以下の要点について留意する必要がある。

- 小型ボックスは適用地の条件を考慮した汎用性のある標準仕様を数種に絞り、大量生産によるコスト縮減を図るべき。
- 上記の留意点を踏まえて、必要な機能を備えた小型ボックスの標準断面について電線管理者と合意形成を図る必要がある。

(小型ボックスの標準サイズ)			
埋設深さの基準	- 歩道一般部 - 乗入Ⅰ種 (乗用、小型貨物)	- 乗入Ⅱ種 (普通貨物 6.5t 積以下) - 乗入Ⅲ種 (中・大型貨物 6.5t 積超)	車道(*3) ※舗装設計交通量 250 台/日・方向未満
設置場所(平面図)			
標準断面			
内空寸法	幅 30 cm×高 30 cm	同左	幅 30 cm×高 40 cm
ケーブル条数の目安	電力：幹線×2 条 通信：幹線×3 条、引込×18 条		
沿道状況の目安	一般家屋 20 軒/100m 程度(両側)		

④小型ボックス活用埋設方式における特殊部

- 現時点では、小型ボックスに対応した特殊部は標準化されていないので、既製品を流用してコスト低下を図る。
- 既製品は浅層化に対応していないものが含まれ、小型化の余地がある。ケーブル捌きや作業性を検証しつつ、今後、特殊部のコンパクト化製品の標準化を目指す。



○「無電柱化における管路部等の低コスト化に資する技術」の活用について

電線共同溝事業における低コスト手法の活用については、令和3年4月15日付事務連絡で、設計段階で低コスト手法の比較検討を徹底することなど低コスト手法の積極的な活用を周知したところである。

今般、「無電柱化における管路部等の低コスト化に資する技術」として公募した技術について、技術比較表がとりまとめられ公表されたことを受け、当該技術比較表も活用し、低コスト手法の積極的な活用を促進するよう改めて通知する。

また、設計段階だけでなく、工事段階においても低コスト手法の積極的な活用を図られたい。なお、今般、別添のとおり特記仕様書記載例を作成したので参考にすること。

【別添】特記仕様書記載例

【設計業務の記載例】

第〇条 低コスト化のための比較検討

管路部及び特殊部の設計にあたっては、原則として、無電柱化における管路部等の低コスト化に資する技術を用いることとし、「NETISテーマ設定型の比較表：無電柱化における管路部等の低コスト化に資する技術」の中から、現地状況等を踏まえつつ、コストをはじめとした比較検討を行い、採用する技術を決めるものとする。

(参考) NETIS「テーマ設定型の比較表」 (国土交通省)

<https://www.netis.mlit.go.jp/netis/pubtheme/themesettings>

【工事の記載例】

※設計段階で本通知対応の比較検討がなされていない場合（発注済み除く）

第〇条 低コスト化のための比較検討

管路部及び特殊部について、当初設計においては従来手法により積算・発注しているが、原則として、無電柱化における管路部等の低コスト化に資する技術を用いることとし、「NETISテーマ設定型の比較表：無電柱化における管路部等の低コスト化に資する技術」も参考に、現地状況等を踏まえつつ比較検討を行い、採用する技術を決めること。なお、比較検討の結果、異なる手法が選定された場合は、検討費用も含め設計変更の対象とする。

(参考) NETIS「テーマ設定型の比較表」 (国土交通省)

<https://www.netis.mlit.go.jp/netis/pubtheme/themesettings>

オ)新たな賑わい空間の創出

- ・鳥取駅と既存商業施設などとの間に人の流れを創り出すとともに、人が集まり交流できる空間を創出するための基盤整備を行います。
- ・鳥取駅前太平線に整備された開閉式の大屋根と芝生広場のある空間「バード・ハット」などを活用したイベント開催などにより、来街者の増加による賑わい創出を図ります。



バード・ハット

- ・鳥取城跡周辺では、鳥取城跡大手登城路の復元・整備・保全や、バリアフリーに配慮した久松公園の整備、お堀端道路の景観整備、電線類の地中化などを推進します。



鳥取城跡大手登城路の整備イメージ

- ・市役所駅南庁舎を活用して、中核市[※]移行に伴う保健所を設置し、既存のさざんか会館、高齢者福祉センター、さわやか会館などを含めたエリアを総合的な健康・子育て支援の拠点として位置づけます。

- ・鳥取駅側（旧市立病院跡地）に移転する市役所本庁舎と一体的に、市民交流を育む屋外オープンスペースや多目的スペース、情報発信スペースなどを整備します。
- ・現市役所本庁舎移転後の跡地は、市民ニーズなどを把握しつつ、今後の適切な利活用方針について、幅広い検討を行います。



新本庁舎建設イメージ

カ)回遊性の向上

- ・歩行者の安全性・回遊性、利便性を高めるため、適切な歩行者導線の確保と施設や公共空間のバリアフリー化を推進します。
- ・案内サインの設置や歩道空間の美装化を進めることにより、まちの案内機能を充実します。
- ・市域内外の人々が活発に交流できるアクセス環境を確保するため、中心拠点を循環するコミュニティバス[※]「くる梨」を運行するなど、公共交通の高いサービス水準を維持します。



100円循環バス「くる梨」

（３）事前に備えるべき目標

前記の基本目標を実現するための社会経済システムを構築する上で必要となる要件として、大規模自然災害の発生直後からの復旧・復興プロセスでの時間軸を考慮しながら、次の８つの事前に備えるべき目標を設定した。これらの目標は、国土強靱化基本計画と整合したものとした。

〔事前に備えるべき目標〕

① 人命の保護	大規模自然災害が発生したときでも、人命の保護が最大限図られる
② 救助・救援、医療活動の迅速な対応	大規模自然災害発生直後から、救助・救援、医療活動等が迅速に行われる
③ 行政機能の確保	大規模自然災害発生直後から、必要不可欠な行政機能は確保する
④ 情報通信機能の確保	大規模自然災害発生直後から、必要不可欠な情報通信機能は確保する
⑤ 地域経済活動の維持	大規模自然災害発生後であっても、経済活動を機能不全に陥らせない
⑥ ライフラインの確保及び早期復旧	大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る
⑦ 二次災害の防止	制御不能な二次災害を発生させない
⑧ 迅速な復旧・復興	大規模自然災害発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復できる条件を整備する

用語解説

【あーお】

用語	解説
アイブロー曲管	共用F A管(1管セパレート管)の曲線部に設置する管で共用F A分岐管を取り付ける直線部を持った「への字形」曲管をいい、5 R、10 R相当管がある。
浅層埋設方式	管路等の埋設基準の緩和(平成28年4月施行)を受け、従来よりも浅い位置に管路等を埋設する手法。
R S B M	遠隔加入者収容モジュール
1管セパレート方式	1本の間をセパレートで分岐し、上部に引込ケーブルを多条収容し、下部のさや管5条内に各企業の幹線ケーブルを収容する方式。任意の位置で供給可能であるため、整備後の分岐も可能である。
一般部	ケーブルを収容する管路部分。連系管路、引込管路等を示す。 (本線、連系管路、引込管)
裏配線	表通りの無電柱化を行うため、裏通り等へ電柱、電線等を移設する手法。
F E P 管	波付硬質合成樹脂管

【かーこ】

用語	解説
架空引込線	柱体等から需要家へ架空により供給するための電線
既存ストック活用方式	既に占用埋設されている、通信設備(管路・マンホール・ハンドホール)を活用した地中化手法。
キャブシステム	蓋かけ式U字溝(キャブ)とこれに接続する枝道横断部及び一部の支障物を迂回する管路及び函渠で構成される一連の電線類収容施設を用いる地中化方式。
共同溝	2以上の公益事業者の公益物件を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設。
共用F A方式	1管に情報通信・放送系の引込ケーブル等を多条敷設し、需要家に対して任意箇所直接分岐を行う方式。
クロージャー	情報通信ケーブルの接続や分岐するための装置。
高圧接続体	電力高圧ケーブル同士を直接的に接続を行う接続体。
高圧分岐体	電力高圧ケーブルを分岐する接続体。
小型ボックス活用埋設	電力ケーブルと通信ケーブルの離隔距離基準の改定(平成28年9月施行)を受け、小型化したボックス内に電力ケーブルと通信ケーブルを埋設する手法。

【さーそ】

用語	解説
さや管	小型トラフ内及びボディ管内に収容する電力及び情報通信・放送系ケーブル等の分離、保護、張替を目的とする内管
CCVP管	耐熱耐衝撃性塩化ビニル管
接続部	電線を接続するために設ける部分。電力ケーブルと通信ケーブルを一体に収容するものをⅠ型、各々に設けるものをⅡ型
セパレーター	1管セパレート管の上部と下部を仕切るための部材。管のリブに沿って設置し、直線用と曲線用がある

【たーと】

用語	解説
単管路方式	幹線ケーブル1管1条で収容する管路方式。トラフ方式、共用FA方式、1管セパレート方式の基本形に供用する管路方式
単独地中化	無電柱化整備の事業手法の一つで、電線管理者が自らの費用で地中化を行い、道路占用物として管理する手法。
ダクトスリーブ	地震時の地盤ひずみによる特殊部内への管の突出や拔出しを防ぐために特殊部と管路部の接続点に設置するスリーブ管
タップオフ	ケーブルテレビ、有線放送の接続や分岐するための装置
地上機器	無電柱化した際、地上部に設置される機器の総称。多回路開閉器や変圧器（トランス）、低圧分岐装置など。
地上機器枒（通信用）	地上機器（ペデスタルボックス、増幅器、ノード、RSBM等）用に設置する基礎部
地上機器枒（電力用）	地上機器8地上開閉器、変圧器等）用に設置する枒
地上用開閉器	電力高压ケーブルを分岐する機器
地上用分岐機器	需要家へ引込むための分岐機器
地上用変圧器	高压から低圧に変圧を行うため地上に設置された電力機器
柱体	柱上変圧器等の電力設備、照明灯具等を点がする柱。
通信接続枒	情報通信、放送系ケーブルを接続・分岐する機器を収容する枒
低圧分岐枒	低圧分岐体を収容し、需要家への引込を行う枒
電線共同溝	電線の設置及び管理を行う2以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設。電線共同溝は、電線を収容する管路と特殊部からなり、入溝する電線や地上機器は、電線管理者が整備する。
T分岐方式	電力低圧ケーブルを1本のケーブルから分岐枒等で分岐し複数の需要家へ引き込む方式
特殊部	分岐部、接続部ならびに地上機器部等の総称

特殊部Ⅰ型	電力設備、通信設備双方を収容するボックス
特殊部Ⅱ型	道路横断等により管路土被りが深くなる場合または連系管路の取付条数が多い場合に設置する電力設備用ボックス
トラフ方式	舗装直下に設置する小型蓋付U型側溝内に供給用電力低圧ケーブル、情報通信、放送系ケーブル等を収容する方式

【なーの】

用語	解説
軒下配線	建物の軒等を活用して電線類の配線を行う手法。
ノード	ケーブルテレビにおいて光ケーブルと同軸ケーブルを相互に変換する機器

【はーほ】

用語	解説
引込管路	電力、通信等のケーブルを需要家に供給するための管路のうち、整備対象道路敷内の部分
引込設備	電力、通信等のケーブルを需要家に供給するための管路のうち、整備対象道路敷内の部分
ボディ管	道路管理者及び情報通信、放送系幹線ケーブル等を収容する外管

【らーろ】

用語	解説
連系管路	電力、通信等のケーブルをマンホール、電柱等の周辺設備に連結するための管路のうち整備対象道路敷内の部分
連系設備	電力、通信等のケーブルをマンホール、電柱等の周辺設備に連結するための管路のうち整備対象道路敷外の部分