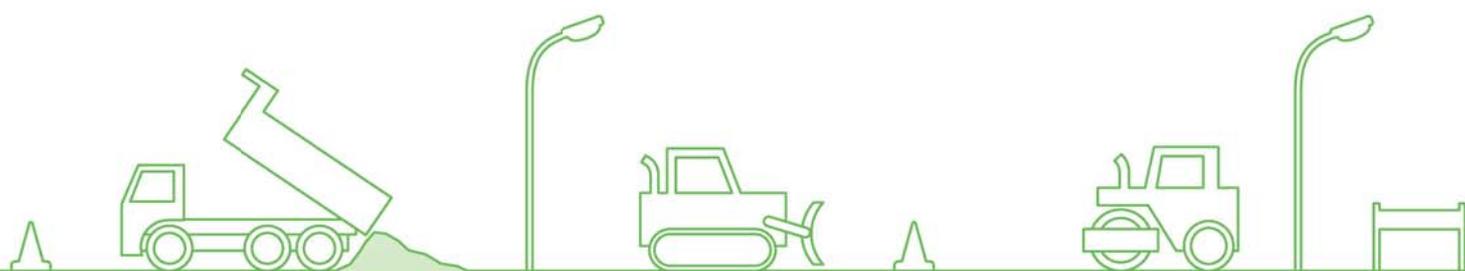


茅ヶ崎市 幹線道路維持保全計画

(電線類地中化計画)



平成 27 年 3 月 茅ヶ崎市

目次

第1章 電線類地中化計画の概要.....	1
1. 計画策定の目的.....	1
2. 電線類地中化計画の位置づけ.....	2
3. 推進体制（庁内体制）.....	5
第2章 電線類地中化計画策定の流れ.....	6
第3章 電線類地中化に関する現状と課題の整理.....	7
1. 基本的な考え方.....	7
2. 電線類地中化に関する現状.....	8
3. 電線類地中化に関する課題.....	16
第4章 整備基本方針の設定.....	17
第5章 整備対象箇所を選定.....	18
1. 整備対象箇所を選定の考え方.....	18
2. 整備対象箇所を選定結果.....	18
第6章 整備形式の検討.....	23
1. 一般的な電線類地中化の整備方法.....	23
2. 本計画における整備パターンの立案.....	25
第7章 電線類地中化計画の策定.....	28
1. 整備計画の概要.....	28
2. 整備対象箇所における評価対象区間の設定.....	29
3. 整備優先順位の設定.....	32
4. 電線類地中化計画.....	40
第8章 電線類地中化計画の検証及び改定.....	42
用語の解説	
資料1 パブリックコメントの実施結果	

本文中※印の用語は、巻末の「用語の解説」で解説していますので、参照してください。

第1章 電線類地中化計画の概要

1. 計画策定の目的

電線類地中化^{*}は、電線や電柱を地上部から無くすことで、安全で快適な通行空間を拡充するとともに、良好な景観・住環境の形成、災害時の情報通信ネットワークの信頼性向上等、様々な効果が期待できます。このため国では、昭和61年度から3期にわたる「電線類地中化計画」及び「新電線類地中化計画」、平成16年4月に「無電柱化推進計画」を策定し、その後、平成24年8月には社会資本整備重点計画が閣議決定され、電線類地中化については市街地等の幹線道路で無電柱化率を15%（平成23年度末）から18%（平成28年度末）に増やすことを目標として設定され、全国的に整備が進められています。

本市では、国道、県道を中心に電線類地中化が進められていますが、市道においては、茅ヶ崎駅周辺の一部と浜見平地区まちづくり計画に基づいた整備が行われているのみで整備が進んでいません。特に市中心部では、歩行者や自転車が安全で快適に移動できるエリアとして「あんしん歩行エリア^{*}」が指定されているとともに、大型商業施設等の歩行者の利用が多い施設が集中しており、安全で快適な通行空間の確保に努める必要があります。

本市では、「茅ヶ崎市景観計画」を策定し、昔ながらの街並みや湘南海岸等の豊かな自然等の茅ヶ崎らしい景観を活かしたまちづくりを進めています。また、防災面をみると災害時の重要路線では、地震等の災害時に電柱倒壊による道路の閉塞等を回避することにより防災機能を向上させることが重要です。

このような背景の下、本市では、比較的幅員の広い道路を対象として、既存の道路空間を再編・有効活用し、歩行空間の確保とともに、景観性・防災機能が向上する環境を整備するため、「電線類地中化計画」を策定します。なお、電線類地中化は、同時期に計画を策定する歩行空間整備や自転車走行空間整備に比べて多大な整備費用を必要とし、「茅ヶ崎市総合計画実施計画」に事業が位置づけられていないことから、具体的な整備時期は示せませんが、整備の優先順位を示すこととします。

2. 電線類地中化計画の位置づけ

2.1 上位計画との関係

「幹線道路維持保全計画」は、「茅ヶ崎市総合計画」「ちがさき都市マスタープラン」等の上位計画を踏まえて、平成26年度に策定が完了する「茅ヶ崎市のみちづくり計画」の一部に位置づけられ、道路の維持管理や既存ストックの活用に関する具体的な個別計画となります。

その「幹線道路維持保全計画」の下位計画として「電線類地中化計画」は策定され、「茅ヶ崎市景観計画」や「茅ヶ崎市地域防災計画」等の本市の様々な関連計画との整合に配慮して策定します。

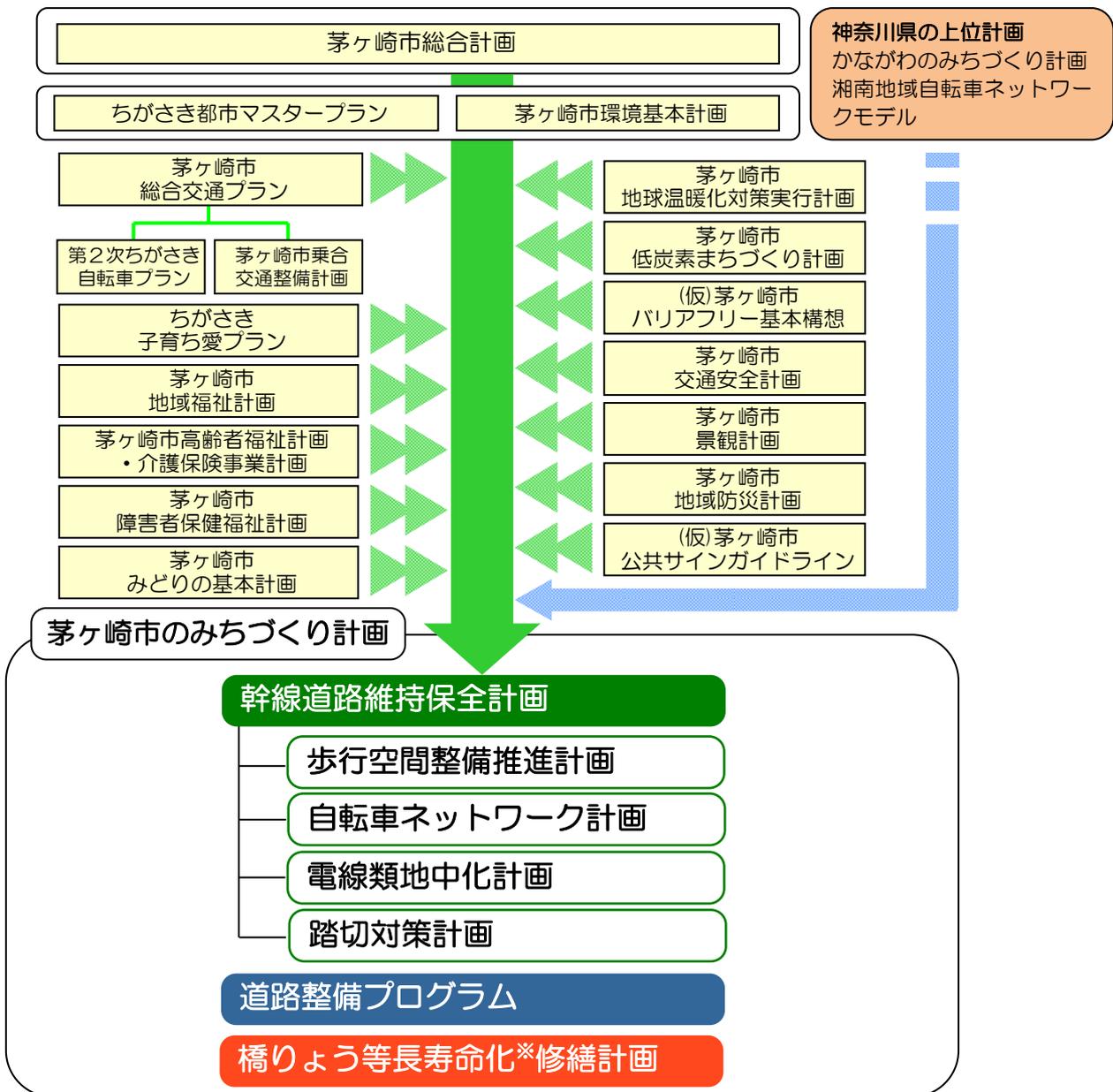


図 1-1 本市の上位・関連計画等における「幹線道路維持保全計画」の位置づけ

2.2 茅ヶ崎市の道路行政の体系

本市の道路行政を行うにあたっては、道路の新設・拡幅整備*等の道路整備を進めながら、道路の維持・保全、長寿命化を図っていく必要があり、これらは相互に連携しながら取り組むことが重要です。

これらを踏まえ、本市における今後の道路行政の計画として、平成23年3月に策定した道路の新設・拡幅等の整備の計画を示す「道路整備プログラム」、平成25年8月に策定した道路構造物の長寿命化に関する「橋りょう等長寿命化修繕計画」、本計画の上位計画となる道路の維持・保全に関する「幹線道路維持保全計画」を「茅ヶ崎市のみちづくり計画」に位置づけています。

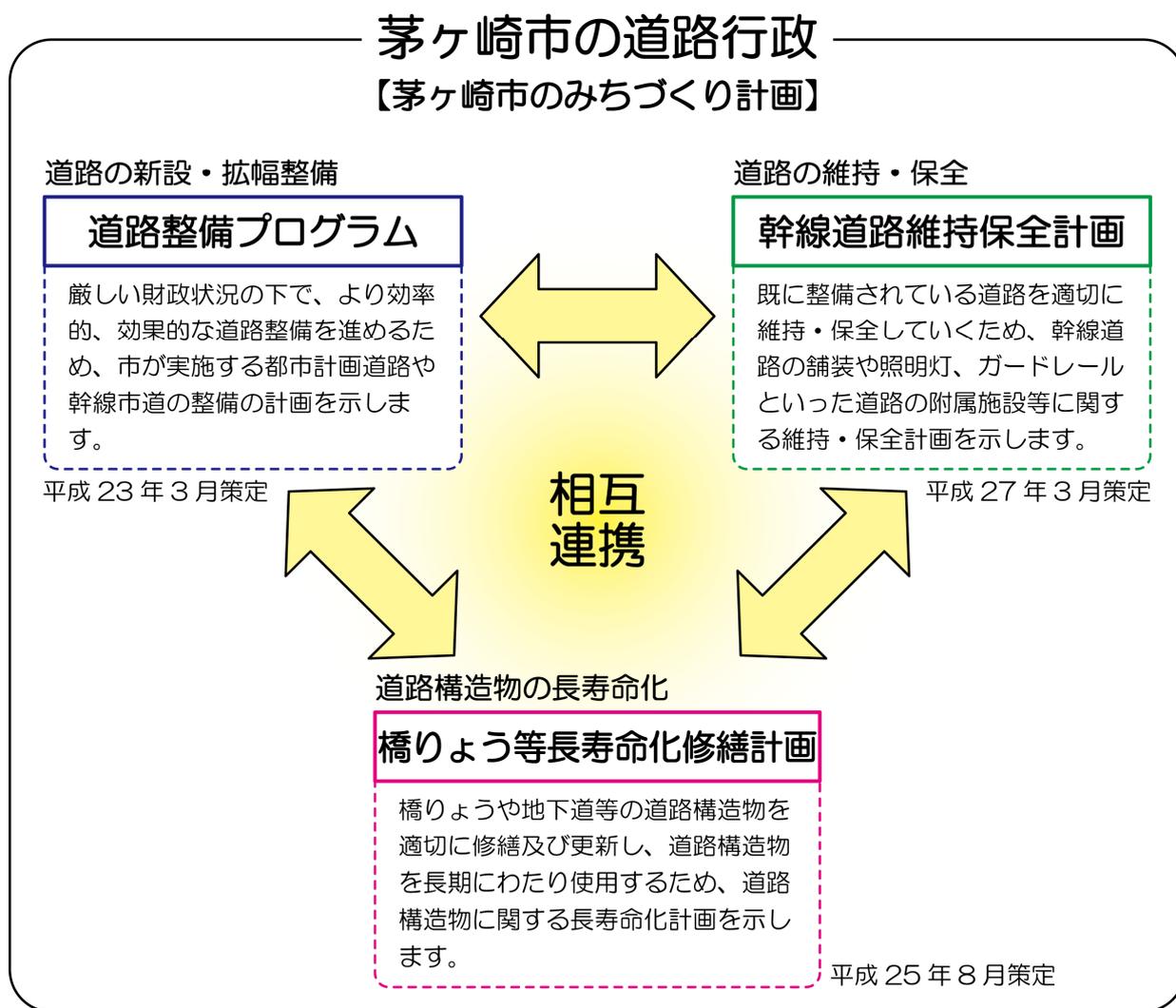


図 1-2 本市の道路行政における「幹線道路維持保全計画」の位置づけ

2.3 幹線道路維持保全計画における電線類地中化計画の位置づけ

本市が管理する道路延長は約 670km あり、既存施設の老朽化が進む中で、補修や更新需要の増加が予測されます。一方、道路に関する予算は年々減少傾向にあり、道路の維持管理を取り巻く財政環境は厳しさを増している上、安全性や快適性のほか、環境への配慮等、道路の維持管理に求められる利用者のニーズは多様化しています。

このような背景を踏まえ、効率的・効果的な維持管理を計画的に進めるため、「幹線道路維持保全計画」を策定します。これにより、一部施設を従来管理手法の事後保全型^{*}から予防保全型^{*}に転換することによる維持管理費の抑制や、道路附属施設等の劣化や損傷に起因する事故を未然に防ぐこと等の効果が期待されます。

また、道路区域内においては、道路施設の老朽化以外にも、歩行者・自転車利用空間の不足等様々な課題を抱えていますが、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」で道路整備の優先順位を定めたように拡幅整備による対策では効果を発揮するまでに長い期間が必要となります。このため、「幹線道路維持保全計画」で定める舗装等の補修時期と合わせて既存ストックを改修し、現行幅員内での工夫によって早期に改善を図るため、歩行空間、自転車ネットワーク、電線類地中化の整備計画や、踏切対策計画を合わせて策定します。

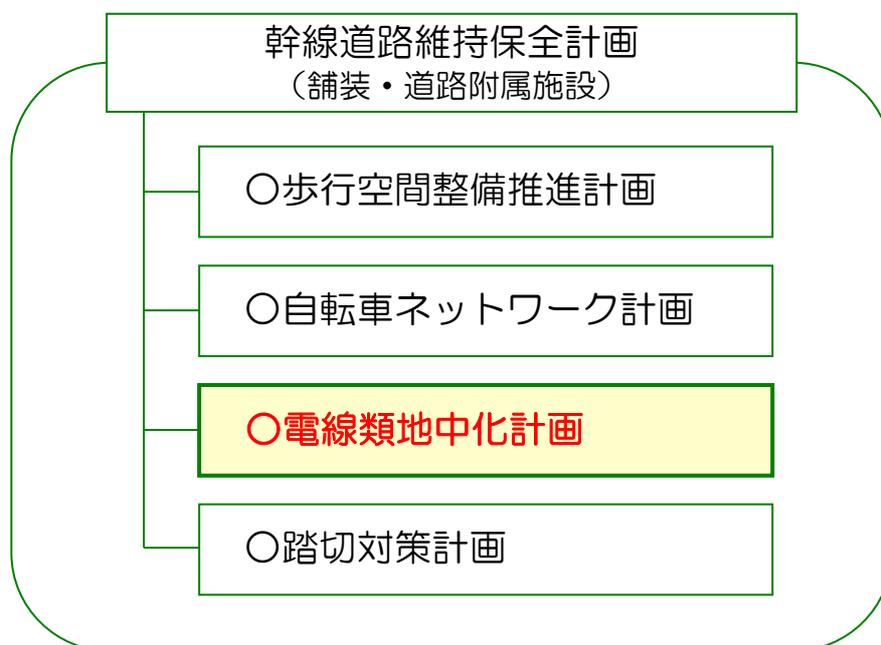


図 1-3 「幹線道路維持保全計画」の体系

3. 推進体制（庁内体制）

今後、本計画に基づき確実に事業を推進していくとともに、より円滑かつ効果的に事業を執行していくためには、庁内の関係する部署間が連携して取り組むことが重要になります。

ここでは、本計画を推進するにあたり、特に連携が必要な部署について、各々の役割を示します。

表 1-1 「電線類地中化計画」の推進体制

所管課	役割
建設部 道路管理課	<p>【電線類地中化計画を所管】</p> <p>本計画に基づき、既存の道路幅員の中で行う電線類地中化を実施します。</p> <p>また、本計画を所管し、計画の進行管理を行うとともに、必要に応じて計画の改定を行います。</p>
建設部 道路建設課	<p>【茅ヶ崎市道路整備プログラムを所管】</p> <p>本計画における整備対象箇所の中で、「茅ヶ崎市道路整備プログラム」に基づいた新設、拡幅等の整備を行う場合は、工事に合わせた電線類地中化を実施します。</p>
都市部 景観みどり課	<p>【茅ヶ崎市景観計画を所管】</p> <p>「茅ヶ崎市景観計画」では、地区の特性に応じ良好な景観形成のためのルールを定め、特別景観まちづくり地区を指定しています。歩道上から電柱等が無くなることに伴い、既存の道路空間において良好な景観形成を図ることになるため、景観に配慮した再整備の内容についての調整を行います。</p>
市民安全部 防災対策課	<p>【茅ヶ崎市地域防災計画を所管】</p> <p>「茅ヶ崎市地域防災計画」では、防災上特に重要な路線として、「緊急輸送路を補完する道路」を指定しています。電線類地中化後に果たすべき防災上の路線の役割を踏まえた道路空間の再整備内容についての調整を行います。</p>

* 【 】書きは、各課の役割の中から本計画の推進に関連する内容を抜粋して記載しています。

第2章 電線類地中化計画策定の流れ

「電線類地中化計画」では、図2-1の策定フローに示すように、本市の電線類地中化に関する現状課題を踏まえ、優先的な整備が必要な箇所を選定し、整備形式を検討した上で電線類地中化整備の優先順位を設定します。

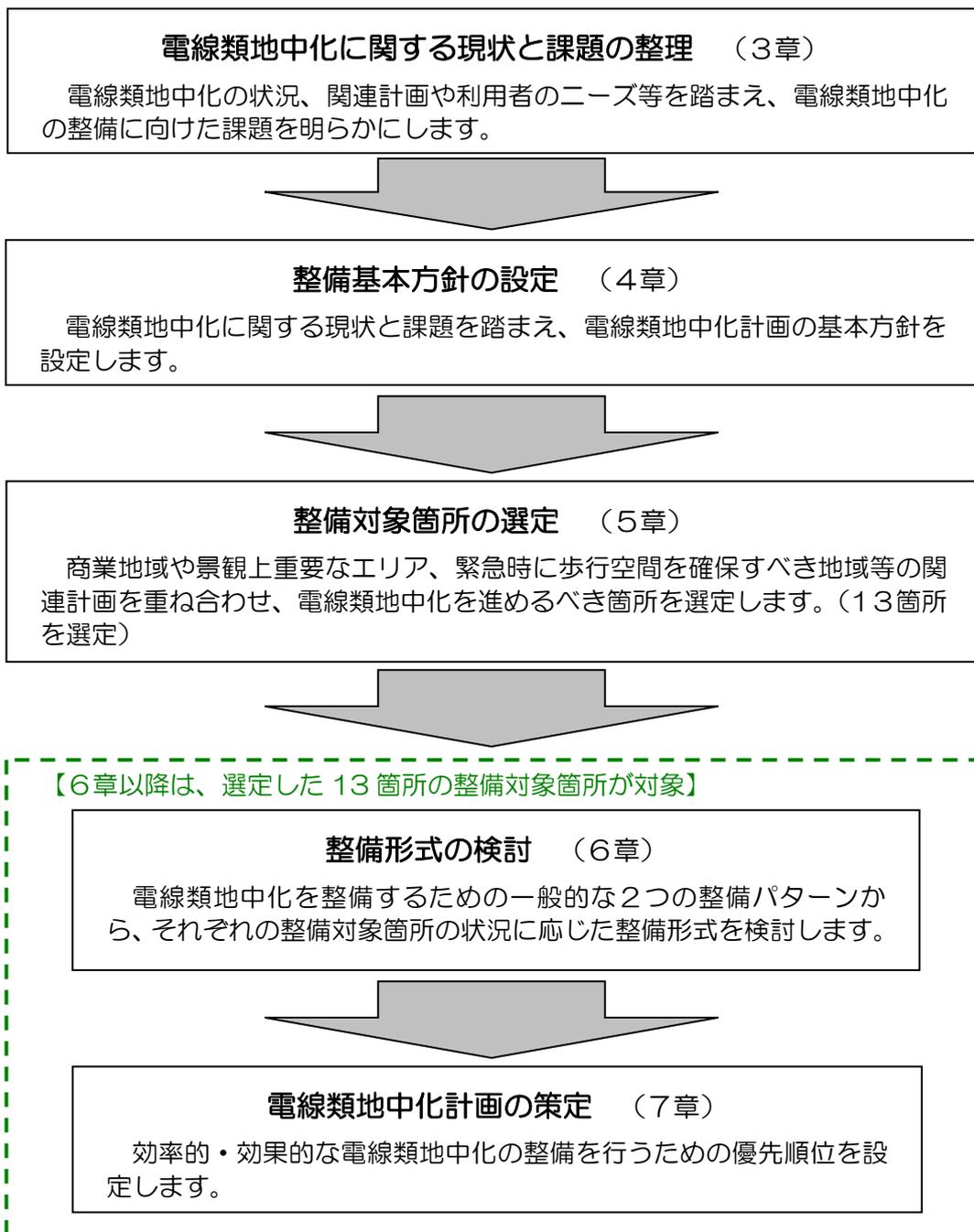


図 2-1 「電線類地中化計画」の策定フロー

第3章 電線類地中化に関する現状と課題の整理

1. 基本的な考え方

本市では、景観性や防災機能の向上に加え、歩行者が安全・快適に利用できる歩行空間を確保するため、電線類地中化を進めていますが、依然として整備が進んでいません。

電線類地中化は、多大な整備費用を必要とすることから、利用者のニーズを的確に把握し、「選択と集中」の考え方に基づいて、必要な箇所を選定したうえで、事業を進めていく必要があります。

ここでは、下記に示す8つの視点から景観性や防災機能の向上に加え、歩行者が安全で快適に利用できる歩行空間に対する現状を把握することで、電線類地中化の整備に向けた今後の課題を明らかにします。

<8つの視点>

- 視点1 電線類地中化の整備状況
- 視点2 歩行者の利用が多い商業地域
- 視点3 景観上考慮すべきエリア
- 視点4 緊急時の通行を確保する路線
- 視点5 自動車に依存しないまちづくりを目指すエリア
- 視点6 歩行者が安心して通行できる環境整備を目指すエリア
- 視点7 バリアフリー化を推進するエリア
- 視点8 電線類地中化整備に対する要望

《視点2》歩行者の利用が多い商業地域

○商業地域では歩行者の利用が多く、歩行者の安全性に配慮する必要があります。都市計画上の商業地域・近隣商業地域は、茅ヶ崎駅周辺のほか、香川駅周辺、辻堂駅周辺で指定されています。

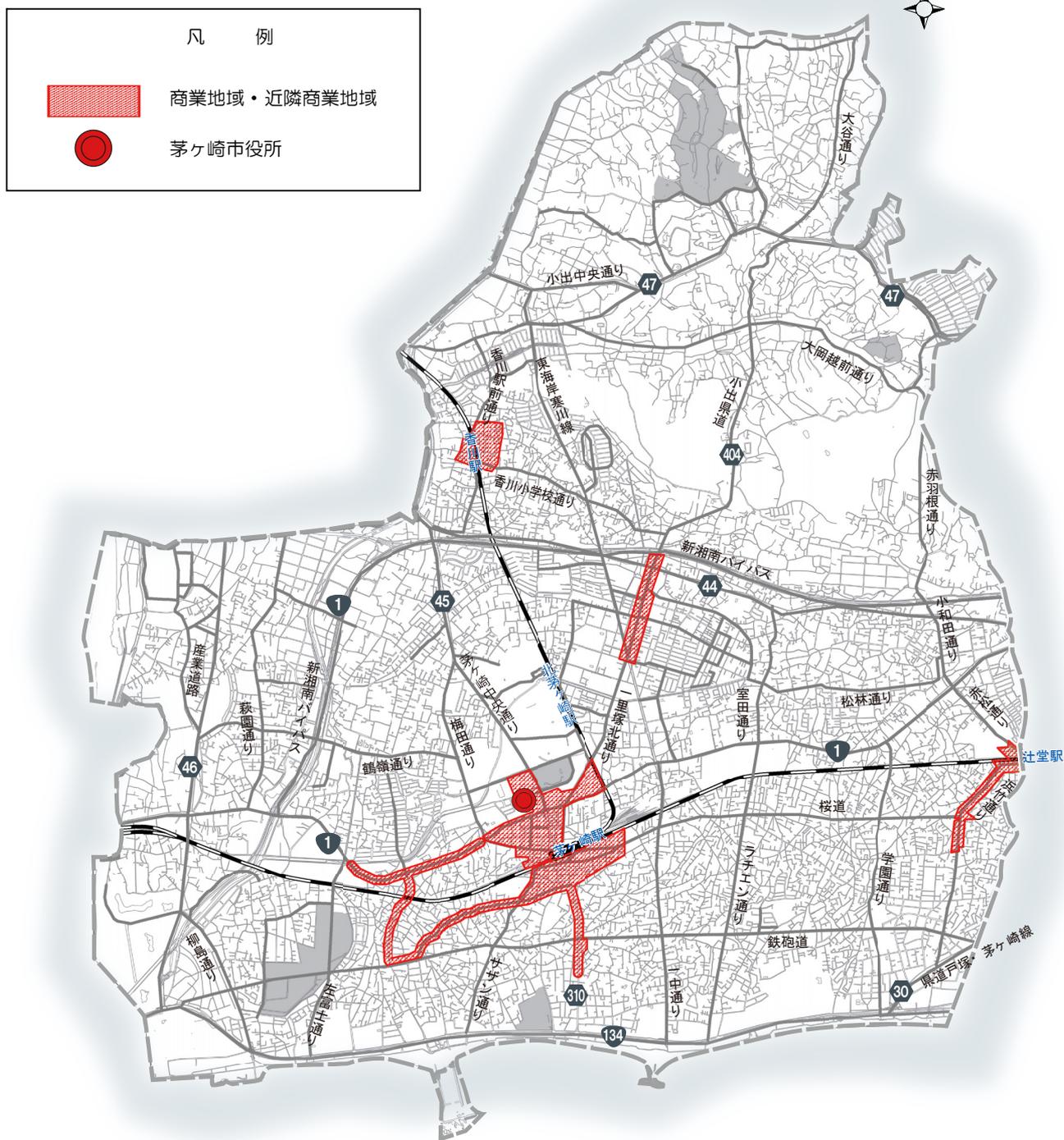


図 3-2 商業地域・近隣商業地域の指定状況

出典：まっぷ de 茅ヶ崎（茅ヶ崎市 HP）

《視点3》 景観上考慮すべきエリア

○本市では、集中的に景観形成を整備すべき拠点を指定した「特別景観まちづくり地区」があり、茅ヶ崎駅北口周辺特別景観まちづくり地区、茅ヶ崎海岸・漁港周辺特別景観まちづくり地区、浜見平特別景観まちづくり地区が指定されています。

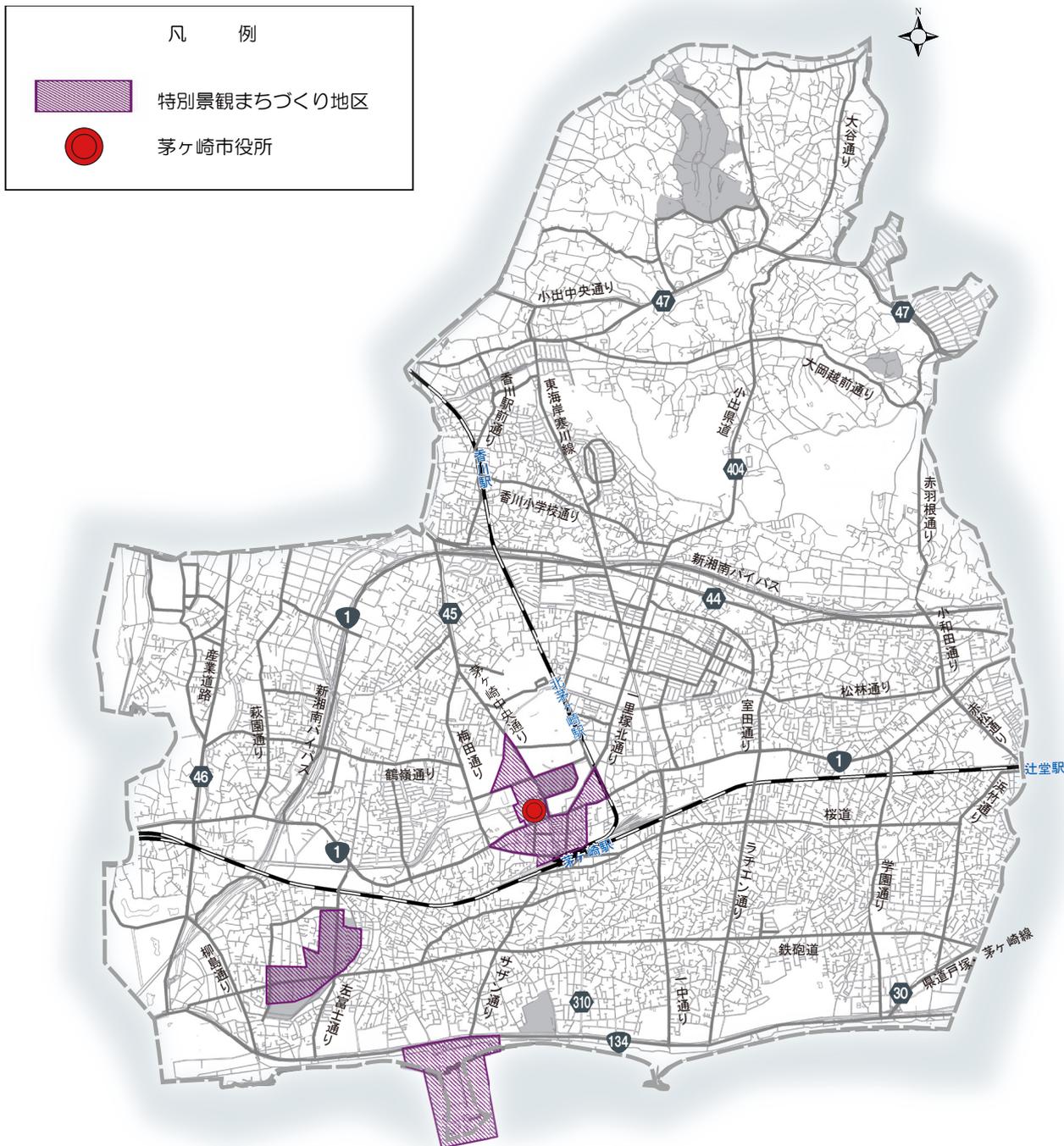


図 3-3 特別景観まちづくり地区の指定状況

出典：まっぷ de 茅ヶ崎（茅ヶ崎市 HP）、茅ヶ崎市景観計画

《視点4》 緊急時の通行を確保する路線

○「緊急輸送路*」は、災害時の応急対策活動に必要な緊急通行車両の円滑な通行を図るために県が指定したものであり、「緊急輸送路を補完する道路」は、緊急輸送路を補完する道路として市が指定しています。この指定路線では、災害発生時に電柱倒壊による道路の閉塞等を回避することが求められます。



図 3-4 緊急輸送路及び緊急輸送路を補完する道路の指定状況

出典：茅ヶ崎市地域防災計画

《視点5》自動車に依存しないまちづくりを目指すエリア

○本市では、自動車に依存しないまちづくり（徒歩、自転車走行環境の充実）等を目指す上で、市民、事業者、市等の各主体が取り組む低炭素施策の展開を図る上で、都市機能の集約を図る地域として「集約拠点地域」があり、茅ヶ崎駅周辺地区、辻堂駅周辺地区、香川駅周辺地区が指定されています。

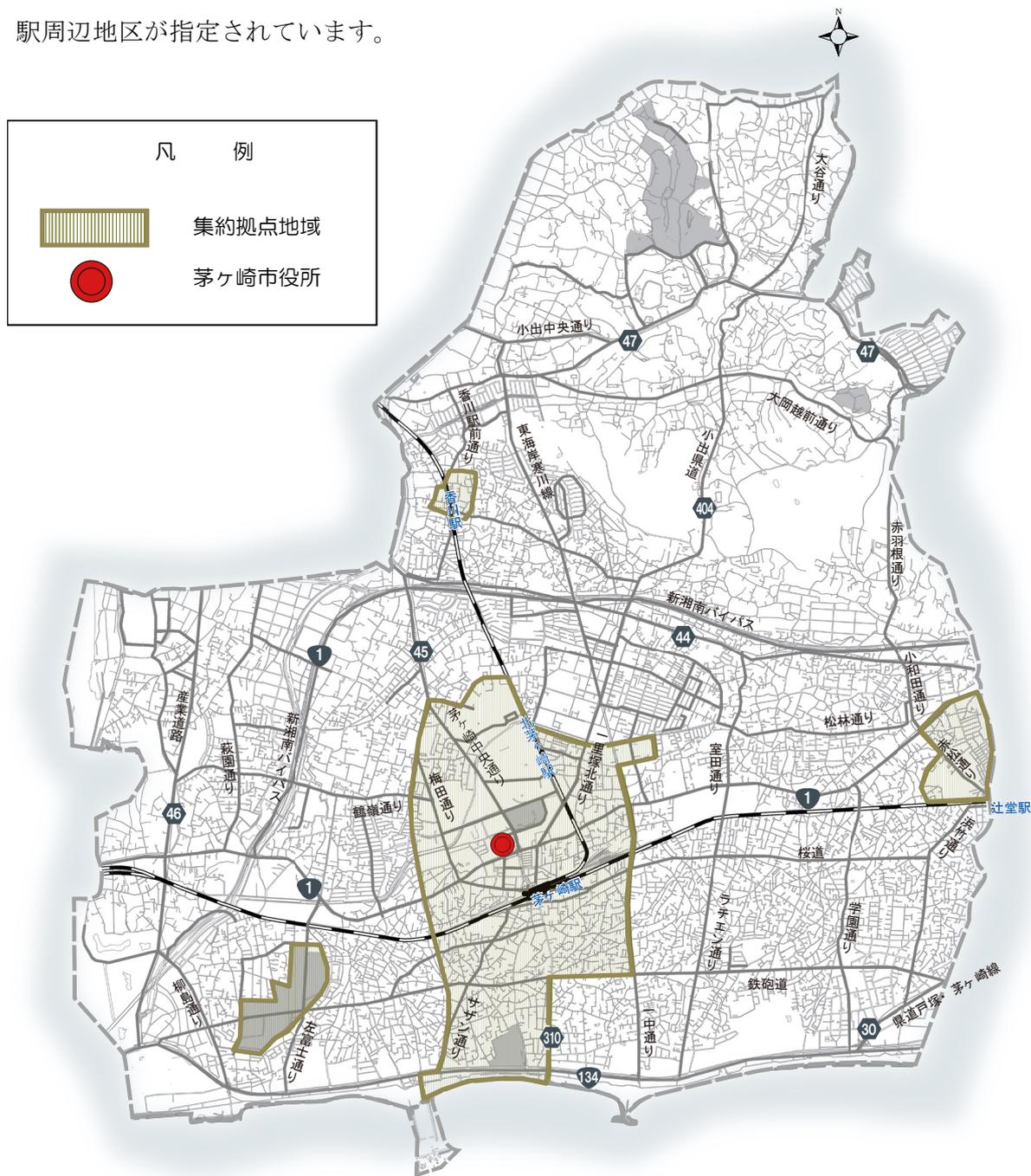


図 3-5 集約拠点地域の指定状況

出典：茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画

《視点6》歩行者が安心して通行できる環境整備を目指すエリア

○本市では、歩行者が安心して通行できる環境を整備するエリアとして、市役所周辺に「あんしん歩行エリア」が指定されています。

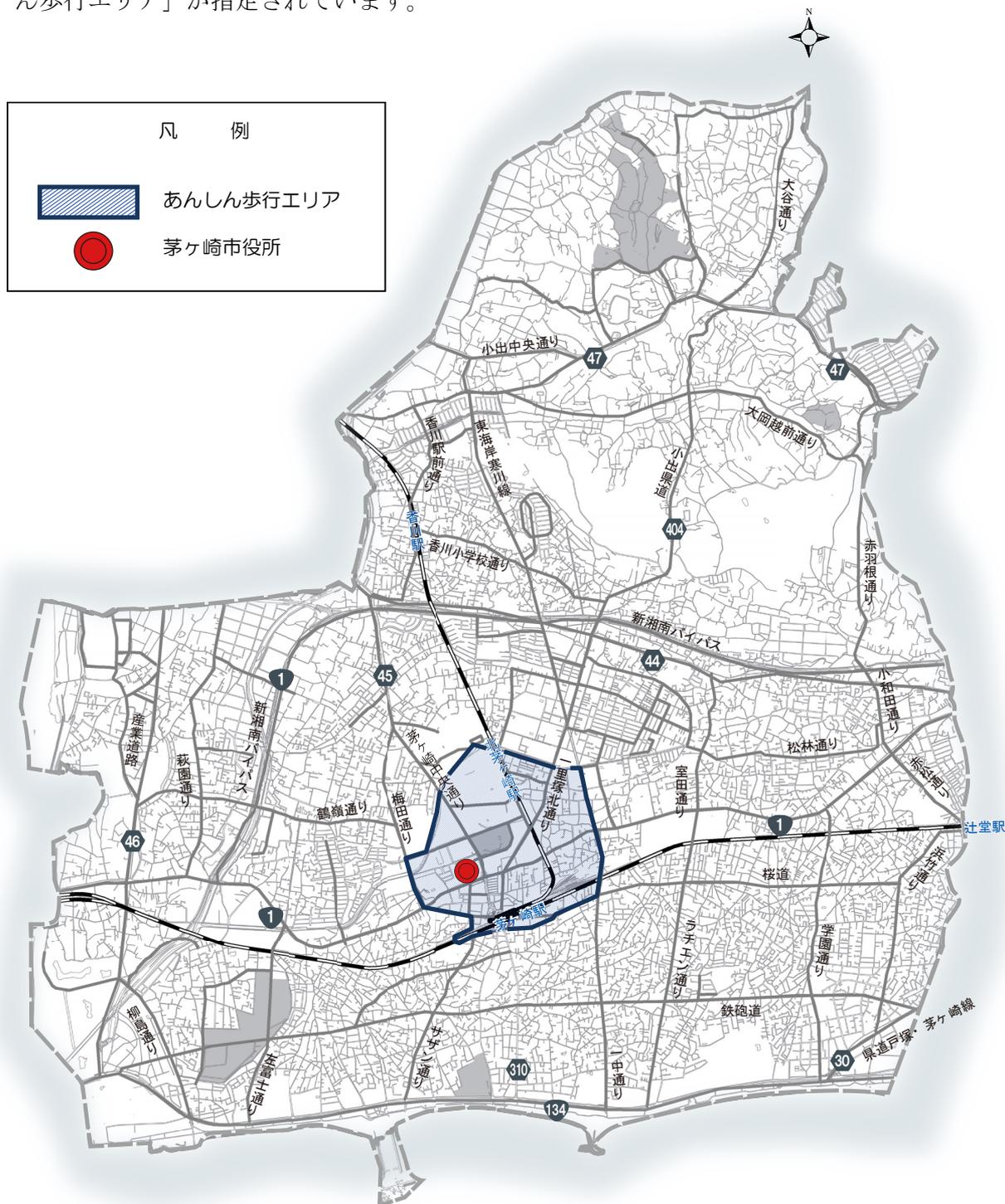


図 3-6 あんしん歩行エリアの指定状況

出典：茅ヶ崎市 HP

《視点8》電線類地中化整備に対する要望

○生活に身近な道路に対する不満内容について聞いた市政アンケート（複数回答可）によると、電線類地中化整備に関連する項目として、「歩道がない・せまい」「歩道に電信柱が多い」「電線が多く見た目が悪い」といった回答が上位にあります。

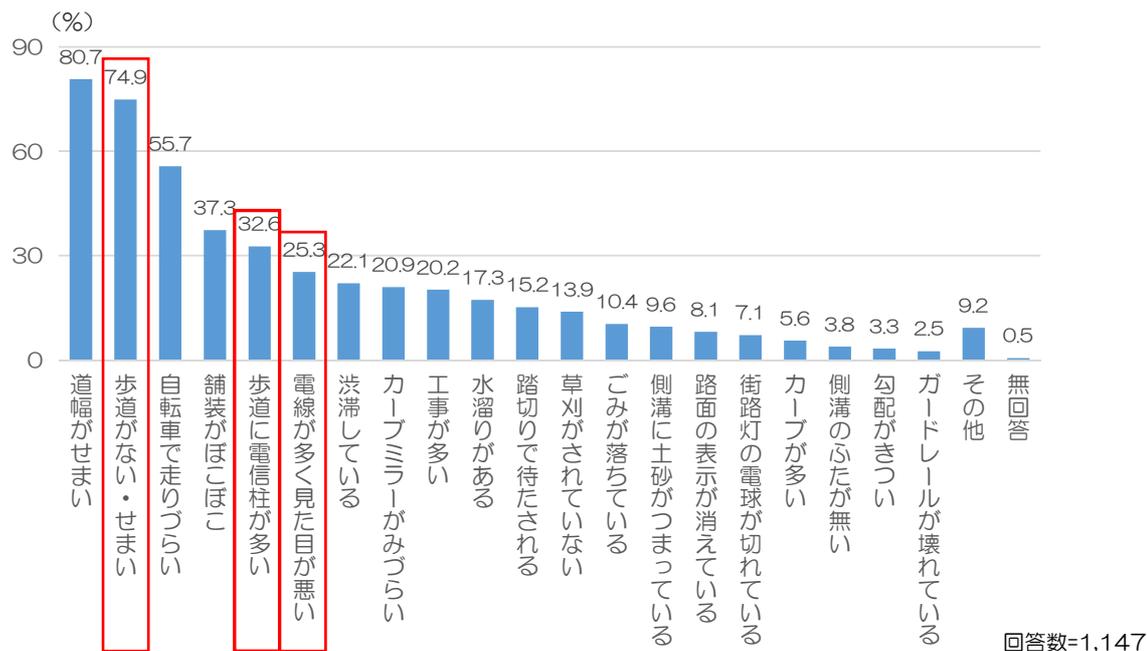


図 3-8 生活に身近な道路に対する不満内容

出典：平成 25 年度 茅ヶ崎市市政アンケート調査報告書

3. 電線類地中化に関する課題

ここまで、本市の電線類地中化に関する現状を8つの視点から整理してきました。

その結果から、市内では電線類地中化が一部で進んでいるものの、特に歩行者の多い商業地域の周辺、景観面に配慮すべき地区、緊急輸送路を補完する道路においても電線類地中化の整備を進めていく必要があることが確認されました。

電線類地中化は、多大な整備費用を必要とし、「茅ヶ崎市総合計画実施計画」に事業が位置づけられていないこと、また電気や通信等の占用事業者との調整に時間を要することから、本計画での未確定の整備時期明示は見送りますが、実施すべき箇所を明確にし、またその中でも優先的に整備を実施すべき箇所を明らかにしておくことが、ここで抽出された課題への対応として求められているものと考えます。

- 本市の電線類地中化整備は、市中心部の主要道路や郊外の主要道路の一部区間で整備されているだけで整備が遅れています。
- 歩行者の利用が多い商業地域の周辺、特別景観まちづくり地区では、歩行者の快適性及び景観性を向上させる環境の整備が進んでいません。
- 緊急輸送路を補完する道路は、災害時に緊急輸送を行うために指定されていますが、災害時に電柱倒壊によってスムーズに緊急輸送・避難活動を行うことができない箇所が生じる恐れがあります。
- 関連計画として、集約拠点地域、あんしん歩行エリアとして指定している箇所やバリアフリー基本構想重点整備地区として指定を予定している箇所では、歩行者が安全で快適に通行できるような環境を整備することが求められています。
- 市政アンケートでは、電線類地中化整備に関する項目として、「歩道がない・せまい」、「歩道に電柱が多い」、「電線が多く見た目が悪い」といった市民からの不満の声が多く挙がっています。



しかし、電線類地中化の整備には多大な費用と時間を要してしまい、早急な対応ができません。

- 電線類地中化の整備を確実に推進していくためには、様々な視点から優先順位を明確にした実施候補箇所を明らかにすることが求められます。

第4章 整備基本方針の設定

前章で整理した電線類地中化の現状と課題を踏まえ、電線類地中化の整備にあたっての基本方針を以下のように整理しました。

【整備基本方針】

利用者が多い地域を中心に、景観上重要な地区や防災上の役割が大きな路線等において電線類地中化を推進することにより歩行空間の確保や景観性、防災機能の向上を図ります。

【取組み方針】

○歩行者が多い商業地域周辺、景観上重要なエリア、緊急時に考慮すべき路線等の観点から整備の必要性が高い箇所を選定します。このとき、電線類地中化区間として整備済箇所との連続性を考慮します。

○整備優先度は、関連計画との整合性、効果の早期発現性を考慮して設定します。

第5章 整備対象箇所を選定

1. 整備対象箇所を選定の考え方

電線類地中化整備の対象箇所は、歩行者が多い商業施設周辺にある路線、景観性を向上させるべき地区・路線、防災機能を向上すべき路線等の観点から選定します。

具体的には、表5-1に示す選定方法・条件に基づいて、整備対象箇所を選定します。

表 5-1 整備対象箇所を選定方法・条件

整備対象箇所 選定方法・条件	狙い	設定理由	
商業地域周辺の路線	電線類地中化による 通行空間の確保	電線類地中化は、通行空間の確保につながるため設定します。	⇒ 考え方A (商業地域)
景観性の向上を図る地区・路線、緊急輸送路を補完する道路、集約拠点地域内、あんしん歩行エリア、バリアフリー基本構想重点整備地区内の路線	関連計画との連携	電線類地中化は、景観性の向上、緊急輸送時の通行空間の確保、歩行者の安全性・快適性の向上等につながるため設定します。	⇒ 考え方B (関連計画との連携)
連続性を考慮するため、整備済箇所と連携した整備が可能な路線	電線類地中化箇所の 連続性を考慮	電線類地中化箇所は、箇所毎ではなく、連続させることで景観面等の効果が高まります。そのため、整備済箇所の状況も踏まえ、対象箇所の連続性を考慮して設定します。	⇒ 考え方C (整備済箇所との 連続性)

2. 整備対象箇所を選定結果

前述した「整備対象箇所を選定の考え方」に基づき、「電線類地中化計画」の整備対象箇所として13箇所（合計約4km）を選定しました。図5-1及び表5-2に選定結果の詳細を示します。

凡 例	
	商業地域・近隣商業地域
	特別景観計画まちづくり地区
	県指定の緊急輸送路
	緊急輸送路を補完する道路
	あんしん歩行エリア
	集約拠点地域
	バリアフリー基本構想重点整備地区
	電線類地中化（事業中・整備済）*
	整備対象箇所
	茅ヶ崎市役所
	（仮称）柳島スポーツ公園
	考え方A
	考え方B
	考え方C

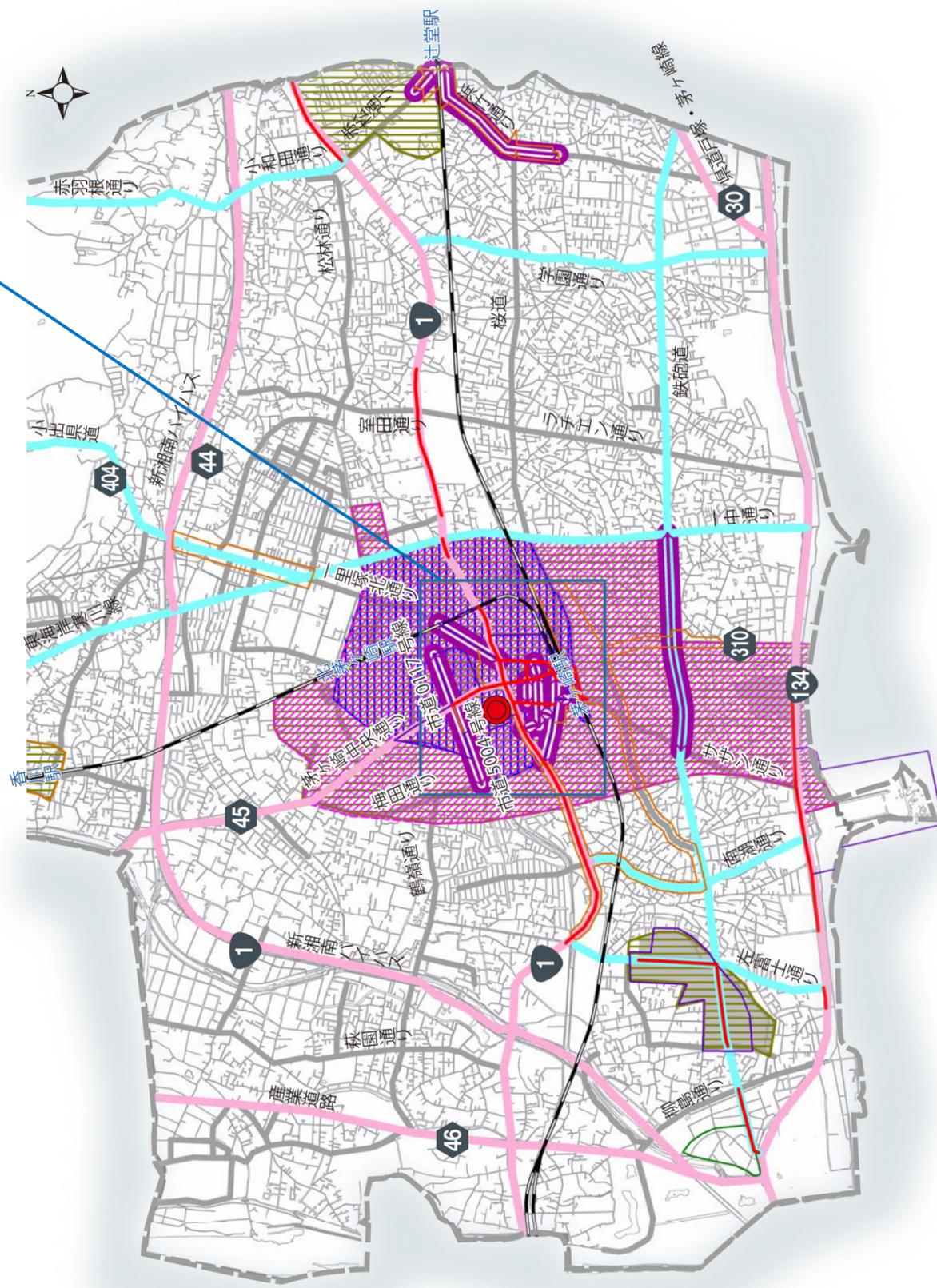
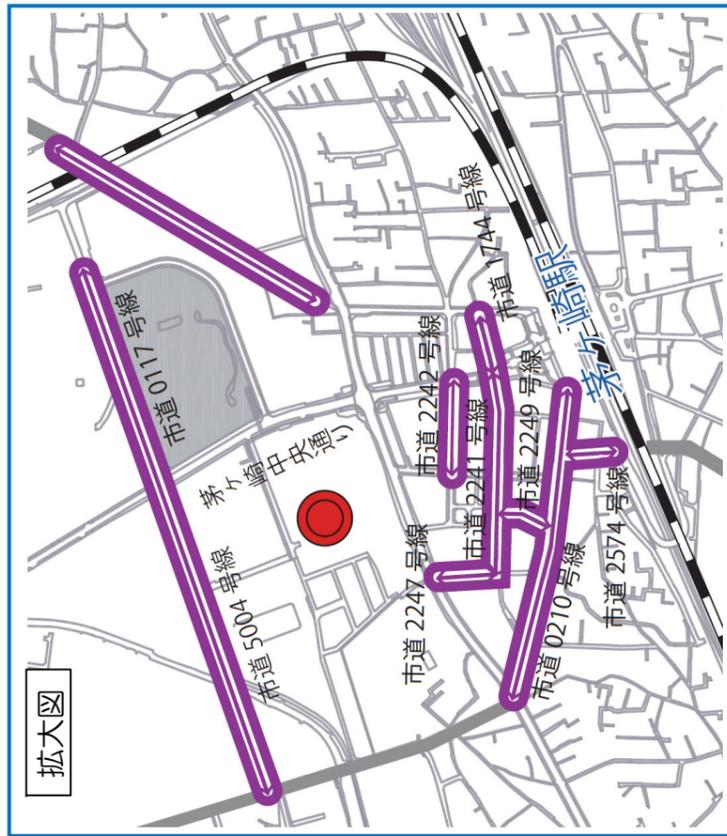
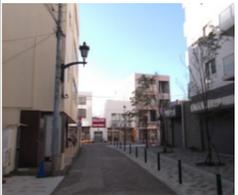


図 5-1 整備対象箇所の選定結果

*本計画とは別に既に事業実施中の区間及び整備が完了している区間を示しています。

表 5-2 整備対象箇所を選定結果

整備対象箇所名	選定理由			道路現況	整備対象箇所名	選定理由			道路現況
	考え方A (商業地域)	考え方B (関連計画との 連携)	考え方C (整備済箇所との 連続性)			考え方A (商業地域)	考え方B (関連計画との 連携)	考え方C (整備済箇所との 連続性)	
市道2247号線	○	○	○		市道5004号線	○	○	-	
市道0210号線	○	○	○		市道0117号線	-	○	○	
市道2249号線	○	○	-		一里塚北通り	○	○	-	
市道2241号線	○	○	○		浜竹通り	○	-	-	
市道2242号線	○	○	○		赤松通り	○	○	-	
市道1744号線	○	○	-		鉄砲道	-	○	-	
市道2574号線	○	○	-						

当該区間が選定の考え方に該当する場合は「○」、該当しない場合は「-」を付けて表内に記載しています。

第6章 整備形式の検討

1. 一般的な電線類地中化の整備方法

電線類地中化の整備方法は、一般的に歩道幅員の状況により、電力機器の設置方法が地上変圧器と柱上変圧器の2種類に大別されます。

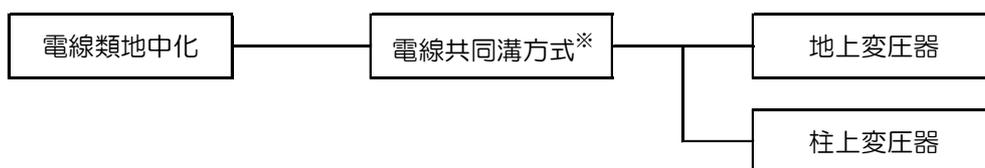


図 6-1 地上変圧器の整備事例（茅ヶ崎市）



図 6-2 地上変圧器の整備事例（鎌倉市）

出典：神奈川県鎌倉市HP

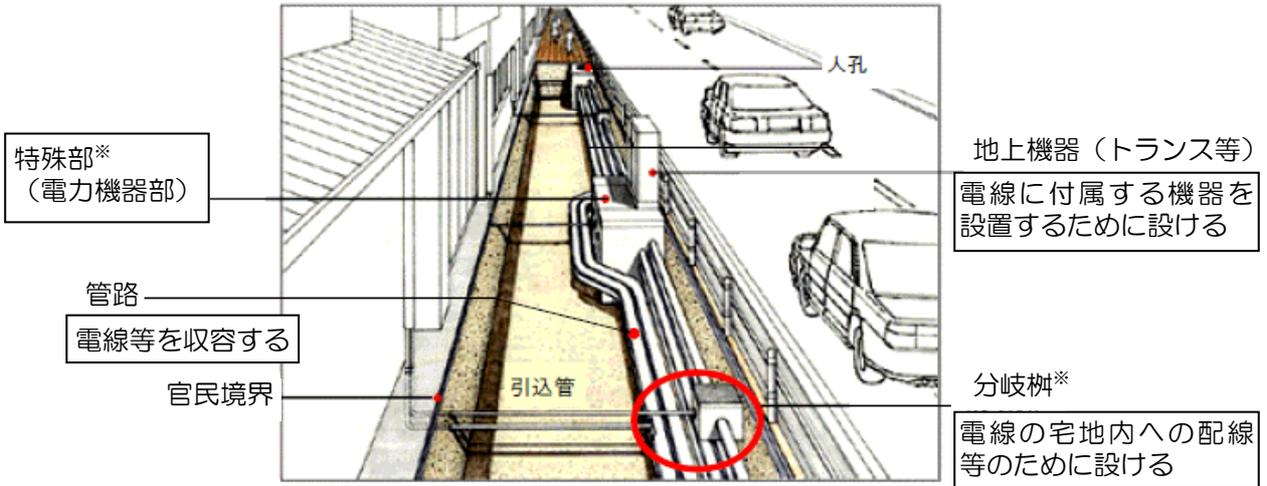


図 6-3 柱上変圧器の整備事例（群馬県高崎市）

出典：富岡風景づくりガイドライン—富岡市景観形成ガイドライン（平成23年12月）

<TOPICS> 電線類地中化の整備パターン

電線類地中化の整備パターンは、歩道幅員の状況により、電力機器の設置方法が、地上変圧器と柱上変圧器の2種類に大別されます。なお、柱上変圧器は、地上変圧器より安価ですが、高所での機器管理・修理が必要となること、無電柱化における柱上変圧器は特殊な設備となるため、機器トラブル等の復旧に時間を要する場合があること、供給容量が地上変圧器に比べて少なく設置台数が多くなる場合があること等がデメリットとして挙げられます。



<特殊部の設置事例>

特殊部には、地上変圧器と柱上変圧器の違いにより、歩道部の幅員や収容物に応じて整備方法が異なります。

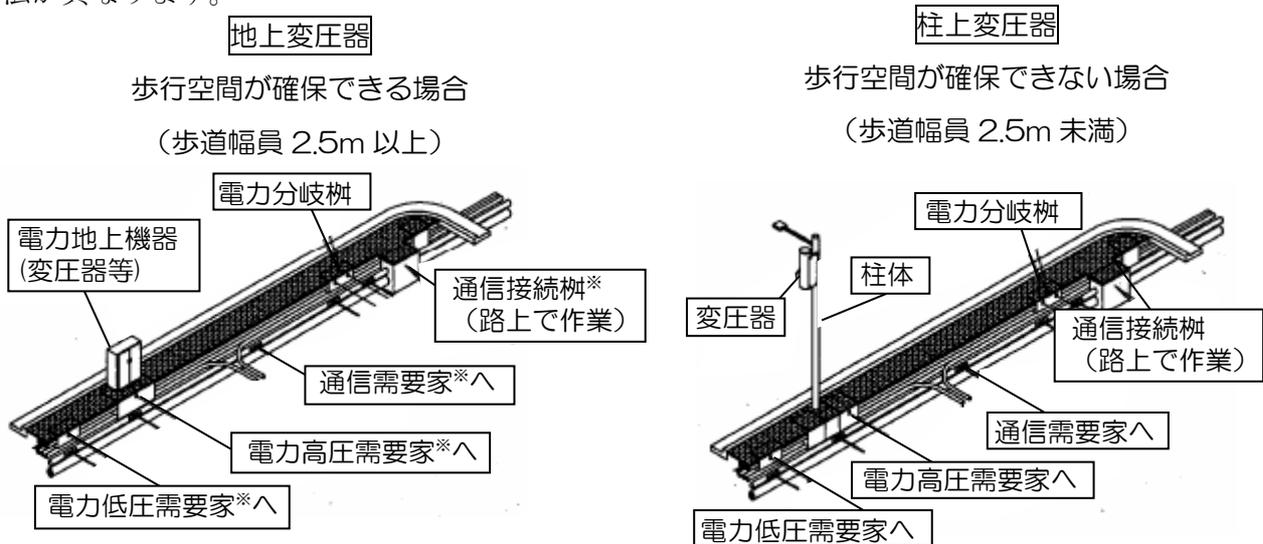


図 6-4 地上変圧器と柱上変圧器の整備イメージ

出典：電線共同溝(財団法人 道路保全技術センター)、CCBOX 建設 21、北海道庁 HP、国土交通省関東地方整備局 電線共同溝参考資料(暫定版) H16. 9

2. 本計画における整備パターンの立案

2.1 考え方・設定条件の整理

本計画では、現況の歩道幅員内で電線類地中化を実施するという考え方で検討します。

2.2 整備パターンの設定

電線類地中化の整備パターンは、一般的に、歩道の幅員が2.5m以上確保できている場合は「地上変圧器」、2.5mを確保できない場合は「柱上変圧器」を設置することが基本になります。

このため、本計画においては、整備対象箇所の歩道幅員に応じて、次ページに示すフローに沿って2つの整備パターンを設定します。

なお、今後、技術開発により新たな整備方法が開発された場合には、電線類地中化の整備パターンを適宜見直します。

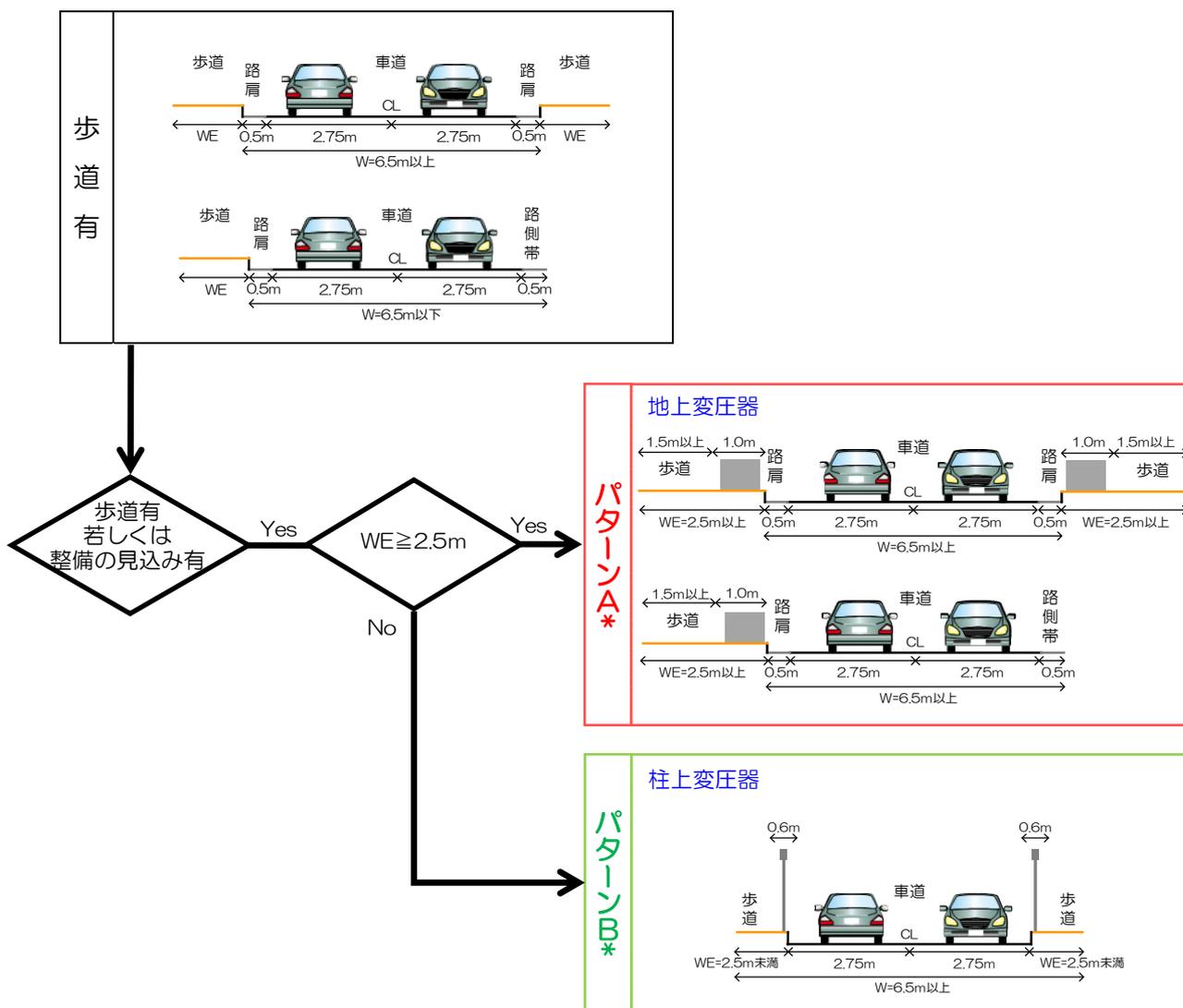


図 6-5 整備パターンの設定フロー

* 歩道が両側にある場合のみ表記しています。現状に応じて片側での整備も考えられます。
 W・・・車道部の幅員、WE・・・電線類地中化に必要な歩道及び路側帯の幅員、CL・・・センターライン

2.3 整備パターンの設定結果

前述した整備パターンの設定フローに基づき、電線類地中化の整備対象箇所を分類した結果を以下に示します。

表 6-1 整備対象箇所における整備パターンの設定結果

整備対象箇所名	延長 (m)	電線類地中化計画の整備パターン*
市道 2247 号線	78	B (柱上変圧器)
市道 0210 号線	421	B (柱上変圧器)
市道 2249 号線	72	B (柱上変圧器)
市道 2241 号線	129	A (地上変圧器)
	125	B (柱上変圧器)
市道 2242 号線	116	
市道 1744 号線	76	
市道 2574 号線	52	
市道 5004 号線	480	A (地上変圧器)
市道 0117 号線	294	
一里塚北通り	344	
浜竹通り	900	
赤松通り	108	
鉄砲道	1,217	
合計	4,412	

* 整備パターンの概略図は P26 に示しています。

第7章 電線類地中化計画の策定

1. 整備計画の概要

効率的・効果的に電線類地中化整備を推進していくためには、整備優先順位を設定し、優先順位が高い箇所集中的に財源を投入する「選択と集中」の視点が重要です。「電線類地中化計画」では、以下のフローに従い整備優先順位を設定します。

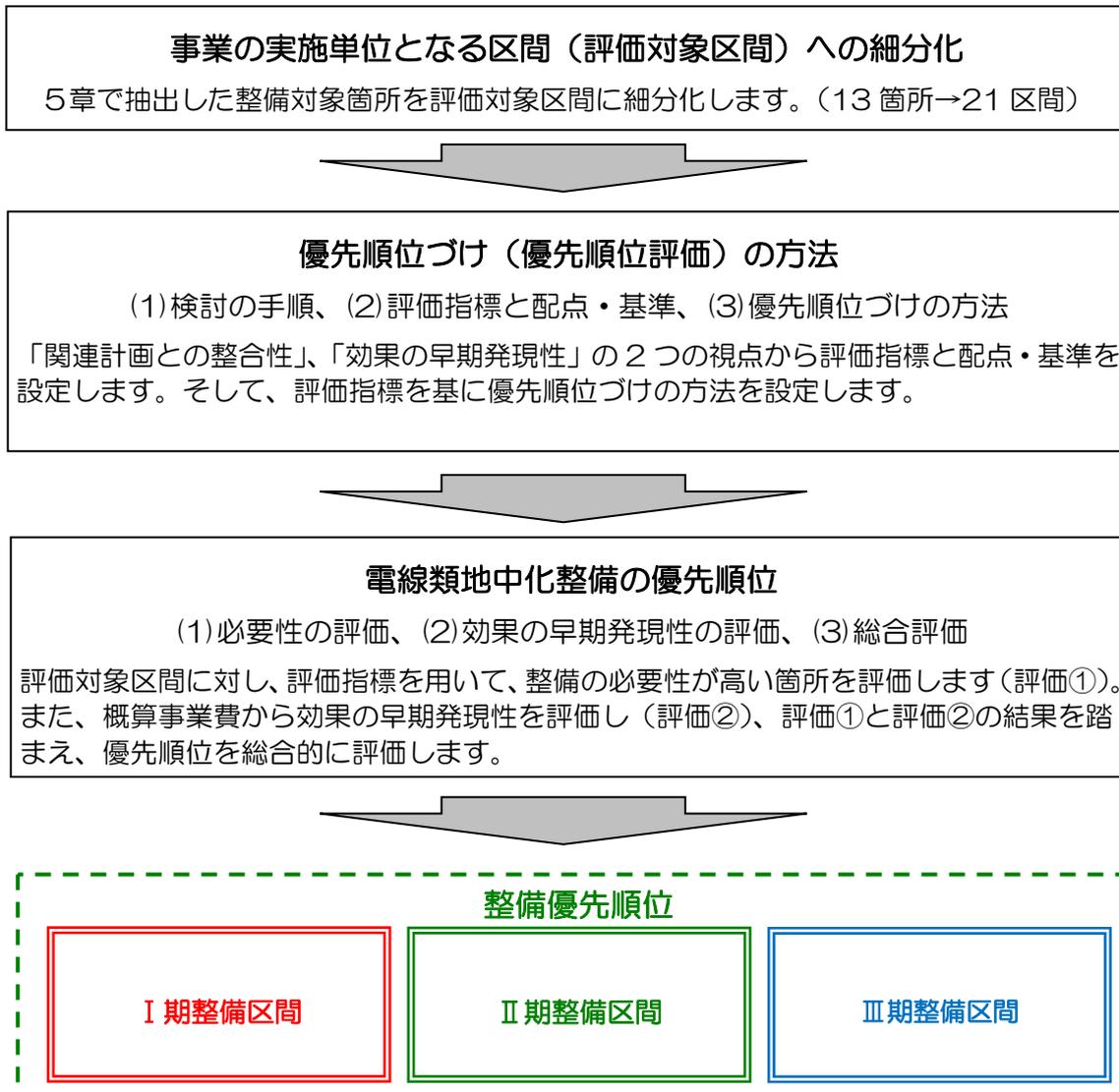


図 7-1 優先順位の検討フロー

2. 整備対象箇所における評価対象区間の設定

評価対象区間については効率的に事業を進めるため、5章で整理した整備対象箇所を幹線市道同士の交差点等で分割し、事業の実施単位となる区間に細分化しました。評価対象区間の一覧を以下に示します。

表 7-1 評価対象区間

整備対象箇所名	概算事業費* (百万円)	評価対象区間	
		略称	延長(m)
市道 2247 号線	109	2247	78
市道 0210 号線	123	0210_1	64
	323	0210_2	168
	202	0210_3	105
	102	0210_4	53
	60	0210_5	31
市道 2249 号線	100	2249	72
市道 2241 号線	174	2241_1	125
	48	2241_2	75
	35	2241_3	54
市道 2242 号線	161	2242	116
市道 1744 号線	106	1744	76
市道 2574 号線	73	2574	52
市道 5004 号線	710	5004	480
市道 0117 号線	435	0117	294
一里塚北通り	509	一里塚北	344
浜竹通り	1,109	浜竹_1	750
	222	浜竹_2	150
赤松通り	160	赤松	108
鉄砲道	890	鉄砲_1	602
	909	鉄砲_2	615

* 概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

- 凡 例
-  整備対象箇所
 -  電線類地中化（事業中・整備済）*
 -  評価対象区間名
 -  茅ヶ崎市役所

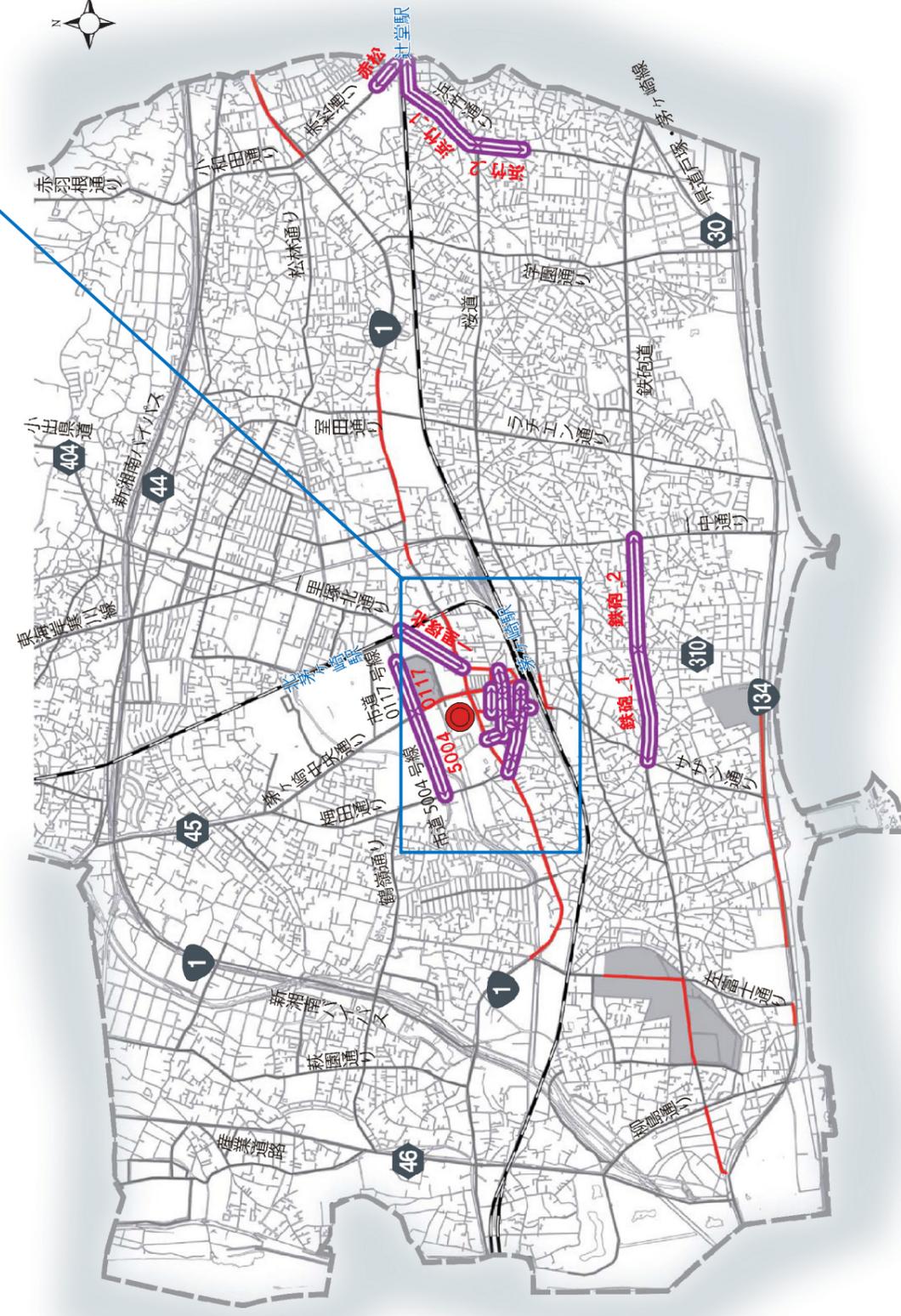
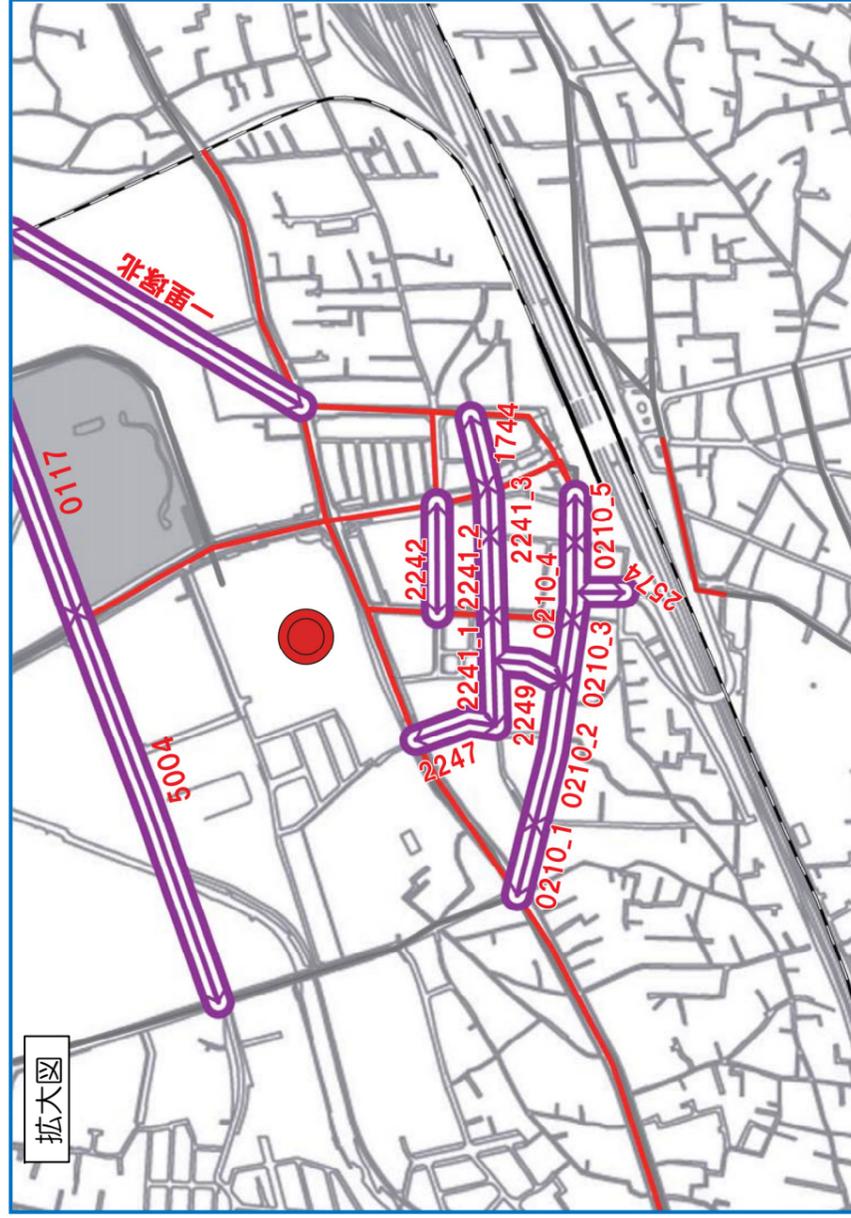


図 7-2 優先順位検討のための評価区間

*本計画とは別に既に事業実施中の区間及び整備が完了している区間を示しています。

3. 整備優先順位の設定

3.1 整備優先順位の基本的な考え方

効率的な整備を行うためには、優先順位を設定し、計画的に整備を推進していく必要があります。そこで、①関連計画との整合性といった整備の必要性と、②効果の早期発現性から整備優先度の順位づけを行いました。

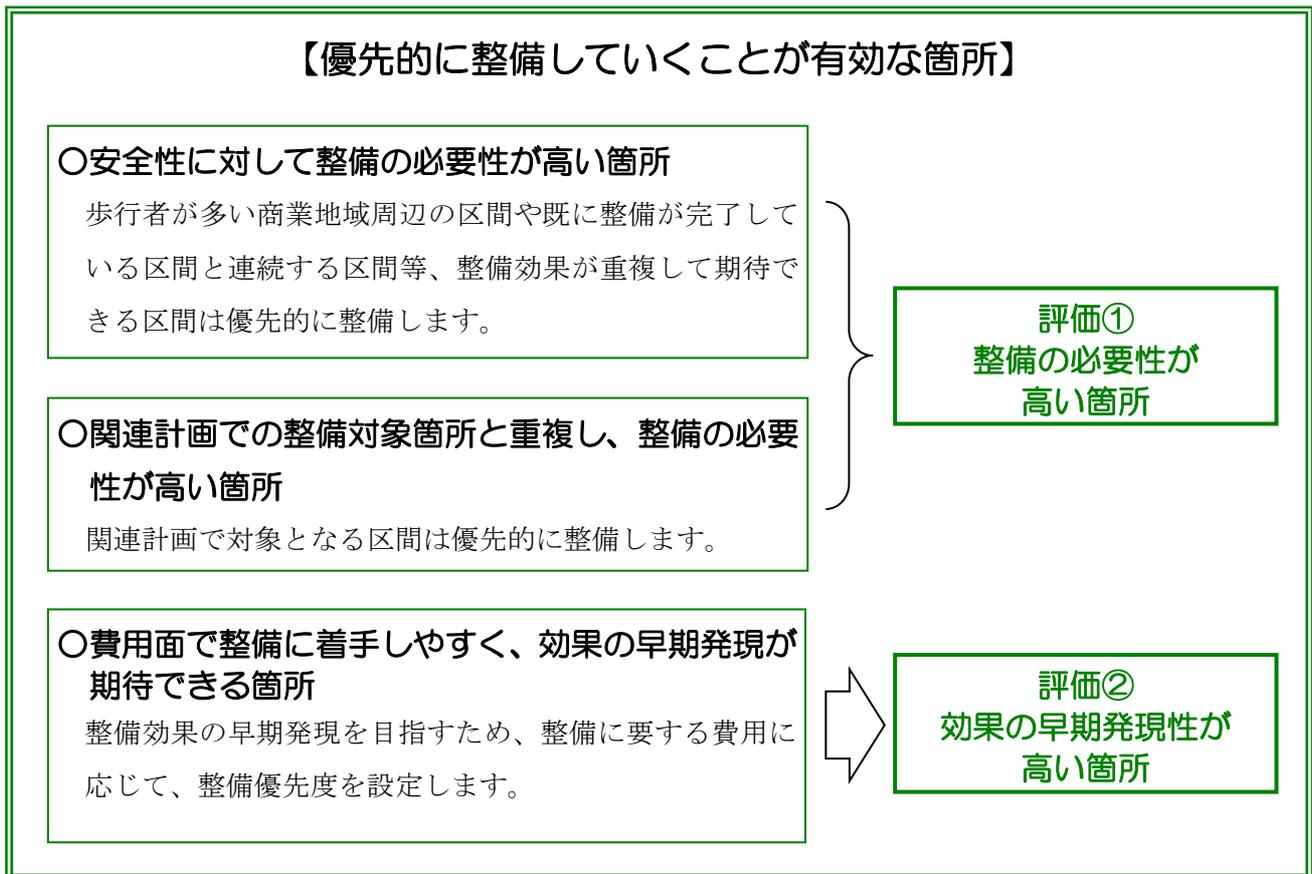


図 7-3 優先的に整備していく箇所の考え方

3.2 順位づけの方法

(1) 評価指標と配点・基準

評価対象区間の評価に用いる指標は、整備優先順位の基本的な考え方に基づき、表7-2、表7-3及び図7-4のように設定します。

1) 整備の必要性に関する評価（評価①）

整備の必要性が高い箇所の評価（評価①）は、評価指標と配点を以下のとおり設定しました。

表 7-2 整備の必要性に関する評価指標と配点（評価①）

視点	評価指標	評価内容	配点
安全性	商業地域・近隣商業地域に対象区間が該当	商業地域・近隣商業地域は、子供から高齢者といった様々な年齢層の歩行者の往来が見込まれ、歩行者の安全性を高める必要があります。そこで、商業地域・近隣商業地域に面している区間を評価します。	6.25点
	沿道施設状況（大型商業施設の有無）	沿道施設に大型商業施設がある場合、子供から高齢者といった様々な年齢層の歩行者の往来が見込まれ、歩行者の安全性を高める必要があります。そこで、大型商業施設に面している区間を評価します。	6.25点
	整備済区間と連続した利用の可否	既に電線類地中化が完了している区間と連続した整備を行うことで、より整備効果の発現が期待できます。そこで、整備済区間と連続する区間を評価します。	6.25点
関連計画との整合性	あんしん歩行エリア内に対象区間が重複	本市では、歩行者が安全して通行できる環境を整備するエリア（あんしん歩行エリア）が指定されています。そこで、あんしん歩行エリアの対象エリアに指定されている区間を評価します。	6.25点
	特別景観まちづくり地区に対象区間が重複	「茅ヶ崎市景観計画」では、景観まちづくりを重点的に進める必要のある地区として特別景観まちづくり地区を定めており、本計画による電線類地中化が、景観性の向上に寄与するものと考えられます。そこで、特別景観まちづくり地区と重複している区間を評価します。	6.25点
	緊急輸送路を補完する道路に対象道路が該当	「茅ヶ崎市地域防災計画」では、災害時の重要路線として緊急輸送路を補完する道路を指定しています。本計画による電線類地中化が、防災機能の向上に寄与するものと考えられます。そこで、緊急輸送路を補完する道路に指定されている区間を評価します。	6.25点
	集約拠点地域に対象区間が重複	「茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画」において、自動車に依存しないまちづくりを目指すうえで、都市機能の集約を図る集約拠点地域が指定されており、本計画による電線類地中化が、あらたな歩行空間を生み低炭素化に寄与するものと考えられます。そこで、集約拠点地域に指定されている区間を評価します。	6.25点
	バリアフリー基本構想重点整備地区の対象箇所と重複	「(仮)茅ヶ崎市バリアフリー基本構想」では、バリアフリー化事業が重点的・一体的に実施される地区としてバリアフリー基本構想重点整備地区を指定する予定であり、本計画による電線類地中化が、あらたな歩行空間を生み歩行者の安全性が向上することが考えられます。そこで、バリアフリー基本構想重点整備地区に指定が予定されている区間を評価します。	6.25点
評点の合計			50点

2) 効果の早期発現性に関する評価（評価②）

効果の早期発現性の評価（評価②）は、各評価対象区間の概算事業費を以下の考え方で配点を設定しました。

表 7-3 効果の早期発現性に関する評価指標と配点（評価②）

評価対象区間内の概算事業費		配点
 困難 容易	平均値の2倍以上	10点
	平均値以上 平均値の2倍未満	20点
	平均値の1/2倍以上 平均値未満	30点
	平均値の1/4倍以上 平均値の1/2倍未満	40点
	平均値の1/4倍未満	50点

(2) 優先順位づけの方法

本計画では、「整備の必要性」の評価点に加え、「効果の早期発現性」の評価点を加算した総合評価点により、整備の優先順位を設定します。なお、「電線類地中化計画」では、電線類地中化の事業費が他計画（「歩行空間整備推進計画」、「自転車ネットワーク計画」）よりも大きいいため、事業費の点数配分を高く設定しています。

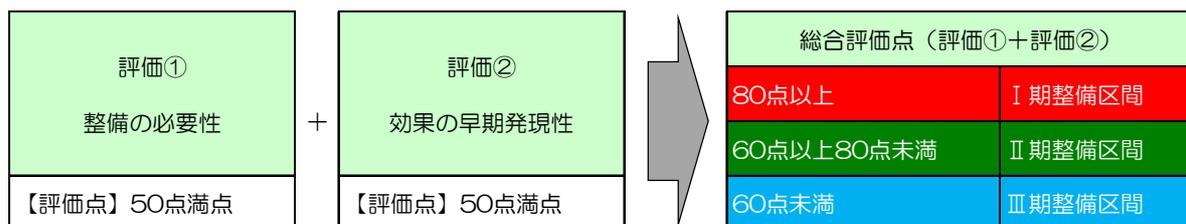


図 7-4 総合的な評価方法

3.3 整備優先順位の評価結果

(1) 整備の必要性の評価結果

評価対象区間に対し、「関連計画との整合性」といった「電線類地中化整備の必要性が高い区間」に関する評価を行いました。評価結果を以下に示します。

表 7-4 整備の必要性に関する評価結果（評価①）

整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)	安全性			関連計画との整合性					整備の必要性 【評価①】 (50点満点) I=A+B+C+D+E+F+G+H
			商業地域・近隣商業地域に 対象区間が該当	沿道施設状況 (大型商業施設の有無)	既整備区間と 連続した利用の可否	あんしん歩行 エリア内に 対象区間が重複	特別景観 まちづくり地区に 対象区間が重複	緊急輸送路を補完する道路 に対象道路が該当	集約拠点地域に 対象区間が該当	バリアフリー基本構想 重点整備地区内に 対象区間が該当	
			有・・・6.25点 無・・・0点	有・・・6.25点 無・・・0点	有・・・6.25点 無・・・0点	有・・・6.25点 無・・・0点	有・・・6.25点 無・・・0点	有・・・6.25点 無・・・0点	有・・・6.25点 無・・・0点	有・・・6.25点 無・・・0点	
			A	B	C	D	E	F	G	H	
市道2247号線	2247	78	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	37.5点
市道0210号線	0210_1	64	6.25点	0.0点	0.0点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	31.3点
	0210_2	168	6.25点	0.0点	0.0点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	31.3点
	0210_3	105	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	37.5点
	0210_4	53	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	37.5点
	0210_5	31	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	37.5点
市道2249号線	2249	72	6.25点	0.0点	0.0点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	31.3点
市道2241号線	2241_1	125	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	37.5点
	2241_2	75	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	43.8点
	2241_3	54	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	43.8点
市道2242号線	2242	116	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	43.8点
市道1744号線	1744	76	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	37.5点
市道2574号線	2574	52	6.25点	0.0点	0.0点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	31.3点
市道5004号線	5004	480	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	43.8点
市道0117号線	0117	294	0.0点	0.0点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	31.3点
一里塚北通り	一里塚北	344	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	6.25点	0.0点	6.25点	6.25点	43.8点
浜竹通り	浜竹_1	750	6.25点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	6.3点
	浜竹_2	150	6.25点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	6.3点
赤松通り	赤松	108	6.25点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	6.25点	0.0点	12.5点
鉄砲道	鉄砲_1	602	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	6.25点	6.25点	6.25点	18.8点
	鉄砲_2	615	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	0.0点	6.25点	6.25点	6.25点	18.8点
計		4,412									

(2) 効果の早期発現性の評価結果

評価対象区間の概算事業費を用い、効果の早期発現性について評価を行いました。評価結果を以下に示します。

表 7-5 効果の早期発現性に関する評価結果（評価②）

整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)	効果の早期発現性		
			概算事業費*1 (百万円)	区分 (平均：320百万円*2)	【評価②】 (50点満点)
市道2247号線	2247	78	109	平均値の1/4倍以上 平均値の1/2倍未満	40点
市道0210号線	0210_1	64	123	平均値の1/4倍以上 平均値の1/2倍未満	40点
	0210_2	168	323	平均値以上 平均値の2倍未満	20点
	0210_3	105	202	平均値の1/2倍以上 平均値未満	30点
	0210_4	53	102	平均値の1/4倍以上 平均値の1/2倍未満	40点
	0210_5	31	60	平均値の1/4倍未満	50点
市道2249号線	2249	72	100	平均値の1/4倍以上 平均値の1/2倍未満	40点
市道2241号線	2241_1	125	174	平均値の1/2倍以上 平均値未満	30点
	2241_2	75	48	平均値の1/4倍未満	50点
	2241_3	54	35	平均値の1/4倍未満	50点
市道2242号線	2242	116	161	平均値の1/2倍以上 平均値未満	30点
市道1744号線	1744	76	106	平均値の1/4倍以上 平均値の1/2倍未満	40点
市道2574号線	2574	52	73	平均値の1/4倍未満	50点
市道5004号線	5004	480	710	平均値の2倍以上	10点
市道0117号線	0117	294	435	平均値以上 平均値の2倍未満	20点
一里塚北通り	一里塚北	344	509	平均値以上 平均値の2倍未満	20点
浜竹通り	浜竹_1	750	1,109	平均値の2倍以上	10点
	浜竹_2	150	222	平均値の1/2倍以上 平均値未満	30点
赤松通り	赤松	108	160	平均値の1/2倍以上 平均値未満	30点
鉄砲道	鉄砲_1	602	890	平均値の2倍以上	10点
	鉄砲_2	615	909	平均値の2倍以上	10点
計			6,560		

*1 概算事業費は、本市の工事实績値に基づき試算しています。

*2 概算事業費の平均値は整備済箇所を除いて算出した値です。

(3) 総合評価結果

効率的・効果的な電線類地中化の整備を行うため、「整備の必要性」の評価点と「効果の早期発現性」の評価点を加算し、総合評価点により整備優先順位を設定した結果を以下に示します。

表 7-6 整備の必要性と効果の早期発現性からみた総合的な評価結果

整備対象箇所名	評価対象区間名	延長(m)	概算事業費*(百万円)	整備の必要性 【評価①】 (50点満点)	効果の早期発現性 【評価②】 (50点満点)	総合評価点	
						【評価①】+【評価②】 (100点満点)	評点(100点満点) 80点以上 60点以上80点未満 60点未満 ・・Ⅰ期 ・・Ⅱ期 ・・Ⅲ期
市道2247号線	2247	78	109	37.5点	40点	77.5点	Ⅱ期
市道0210号線	0210_1	64	123	31.3点	40点	71.3点	Ⅱ期
	0210_2	168	323	31.3点	20点	51.3点	Ⅲ期
	0210_3	105	202	37.5点	30点	67.5点	Ⅱ期
	0210_4	53	102	37.5点	40点	77.5点	Ⅱ期
	0210_5	31	60	37.5点	50点	87.5点	Ⅰ期
市道2249号線	2249	72	100	31.3点	40点	71.3点	Ⅱ期
市道2241号線	2241_1	125	174	37.5点	30点	67.5点	Ⅱ期
	2241_2	75	48	43.8点	50点	93.8点	Ⅰ期
	2241_3	54	35	43.8点	50点	93.8点	Ⅰ期
市道2242号線	2242	116	161	43.8点	30点	73.8点	Ⅱ期
市道1744号線	1744	76	106	37.5点	40点	77.5点	Ⅱ期
市道2574号線	2574	52	73	31.3点	50点	81.3点	Ⅰ期
市道5004号線	5004	480	710	43.8点	10点	53.8点	Ⅲ期
市道0117号線	0117	294	435	31.3点	20点	51.3点	Ⅲ期
一里塚北通り	一里塚北	344	509	43.8点	20点	63.8点	Ⅱ期
浜竹通り	浜竹_1	750	1,109	6.3点	10点	16.3点	Ⅲ期
	浜竹_2	150	222	6.3点	30点	36.3点	Ⅲ期
赤松通り	赤松	108	160	12.5点	30点	42.5点	Ⅲ期
鉄砲道	鉄砲_1	602	890	18.8点	10点	28.8点	Ⅲ期
	鉄砲_2	615	909	18.8点	10点	28.8点	Ⅲ期
計		4,412	6,560				

表 7-7 整備優先順位

優先順位	整備対象箇所名	評価対象区間名	概算事業費*(百万円)
Ⅰ期	市道0210号線	0210_5	60
	市道2241号線	2241_2	48
		2241_3	35
	市道2574号線	2574	73
Ⅱ期	市道2247号線	2247	109
	市道0210号線	0210_1	123
		0210_3	202
		0210_4	102
	市道2249号線	2249	100
	市道2241号線	2241_1	174
	市道2242号線	2242	161
	市道1744号線	1744	106
	一里塚北通り	一里塚北	509
	Ⅲ期	市道0210号線	0210_2
市道5004号線		5004	710
市道0117号線		0117	435
浜竹通り		浜竹_1	1,109
		浜竹_2	222
赤松通り		赤松	160
鉄砲通り		鉄砲_1	890
	鉄砲_2	909	



* 概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

4. 電線類地中化計画

電線類地中化整備の整備優先順位の設定結果を表7-8に示します。

電線類地中化の整備は、同時期に計画を策定する歩行空間整備や自転車走行空間整備に比べて多大な事業費を必要とし、「茅ヶ崎市総合計画実施計画」に事業が位置づけられていないことから、現時点では実施時期を確定できません。このため本計画では整備の優先順位のみを示します。なお、優先順位は占用物件の内容（電力、通信等）によって移設の難易等が異なることから、占用事業者との協議を進めた段階で変更する可能性があります。また、新たな都市計画道路の整備を行う場合は、国土交通省や神奈川県との協議により電線類地中化を行う可能性があります。

表 7-8 電線類地中化計画

優先順位	整備対象箇所名	評価対象区間名	整備パターン	概算事業費* ¹ (百万円)
I期	市道0210号線	0210_5	B (柱上変圧器)	60
	市道2241号線	2241_2	A (地上変圧器)	48
		2241_3		35
	市道2574号線	2574	B (柱上変圧器)	73
市道2247号線	2247	0210_1		123
		0210_3		202
		0210_4		102
市道2249号線	2249	100		
市道2241号線	2241_1	174		
市道2242号線	2242	161		
市道1744号線	1744	106		
一里塚北通り	一里塚北	A (地上変圧器)		509
III期	市道0210号線	0210_2		B (柱上変圧器)
	市道5004号線	5004	A (地上変圧器)	710
	市道0117号線	0117		435
	浜竹通り	浜竹_1		1,109
		浜竹_2		222
	赤松通り	赤松		160
	鉄砲通り	鉄砲_1		890
鉄砲_2		909		

*¹ 概算事業費は、本市の工事実績値に基づき試算しています。

*² 本計画とは別に既に事業実施中の区間及び整備が完了している区間を示しています。

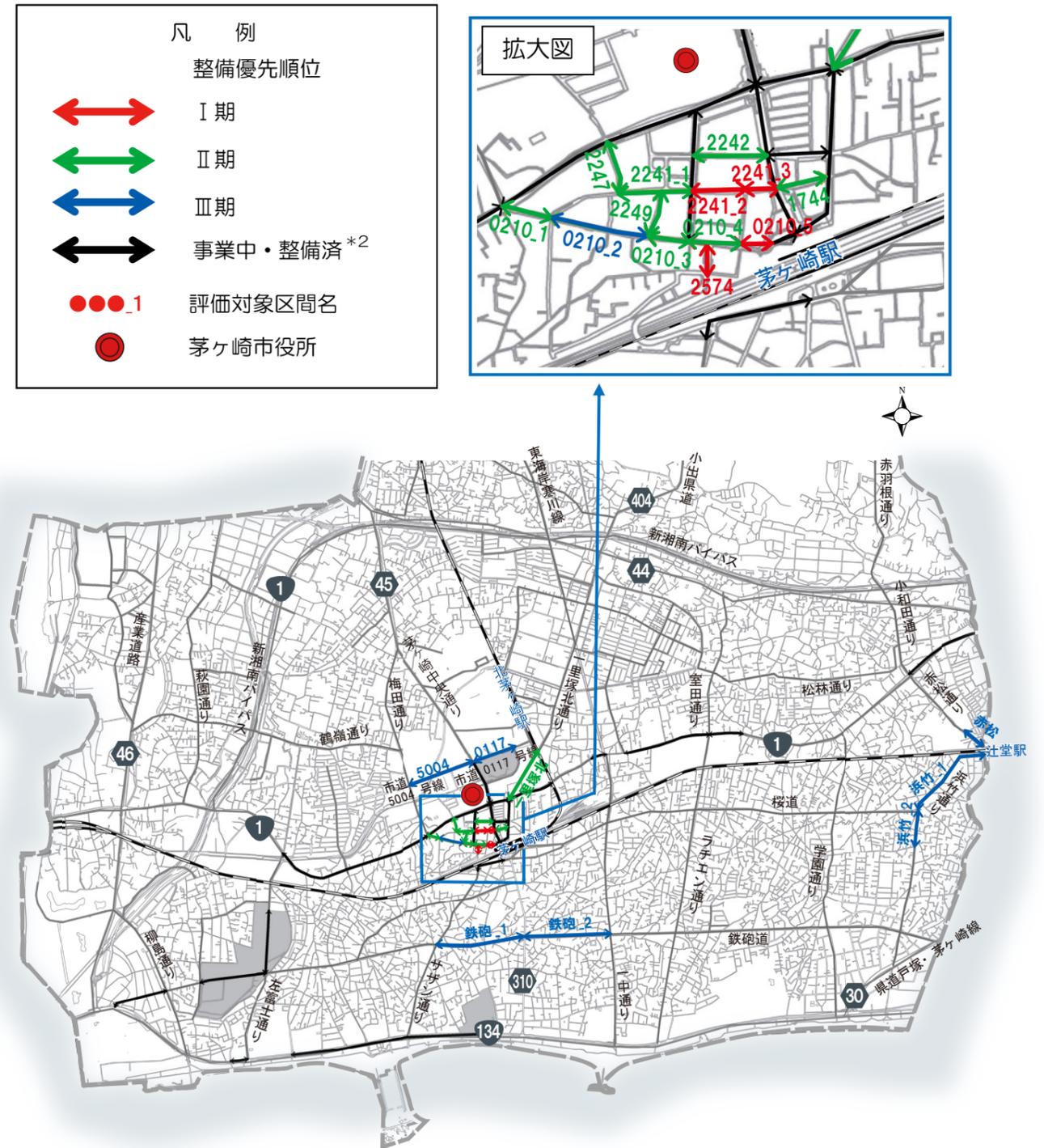


図 7-5 電線類地中化計画

第8章 電線類地中化計画の検証及び改定

今後、本計画に基づいて電線類地中化の整備を進めていくことで、歩行空間の確保、景観性や防災機能を向上させることに取り組んでいきます。

なお、本計画が計画通りに進んでいるかについては随時管理していき、近接事業の進捗、新たなまちづくり計画等の変更が必要になった場合には、必要に応じて計画の改定を行います。

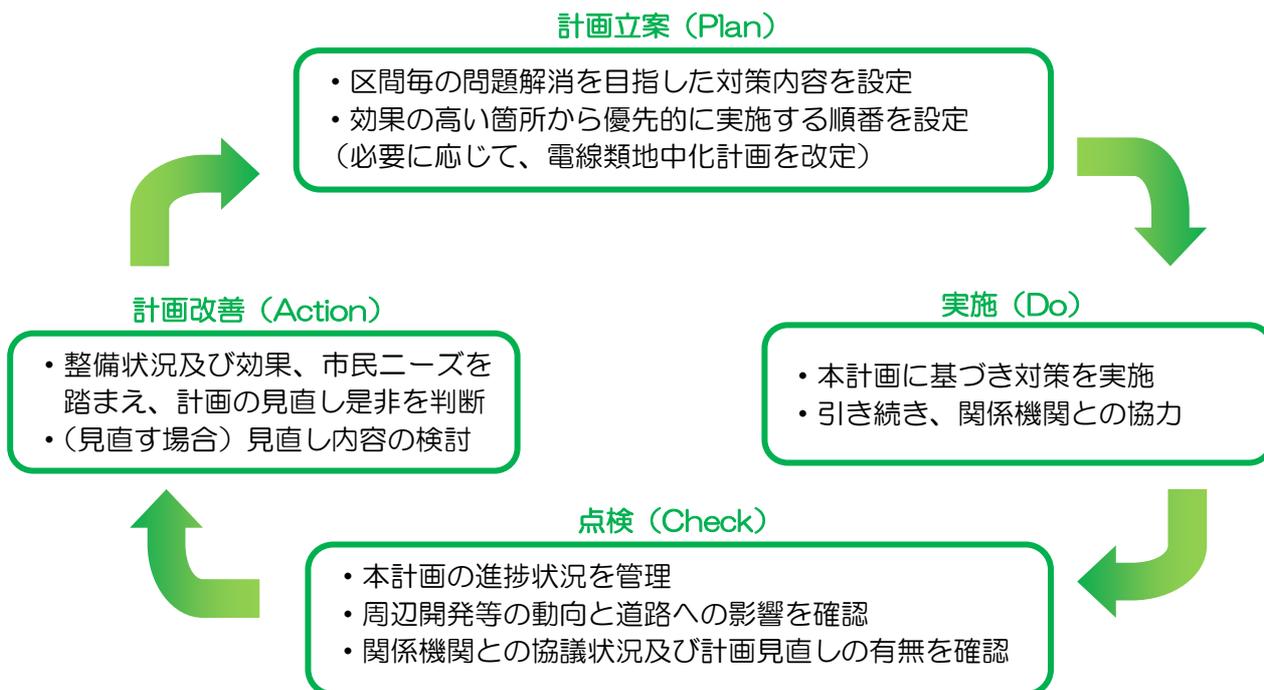


図 8-1 今後の「電線類地中化計画」におけるPDCAサイクル

用語の解説

【アルファベット】

●PDCA サイクル

計画の進行管理、事業活動等における生産管理や品質管理などを円滑に進める手法の一つで、Plan（計画）→Do（実施）→Check（評価）→Action（改善）の4段階を繰り返すことによって、計画・業務等を継続的に改善するものです。

【あ行】

●あんしん歩行エリア

国土交通省及び警察庁が、歩行者や自転車の安全通行の確保のために、総合的な安全対策を面的に進める地区として選定したエリアのことで、全国で582エリアが指定されています。

【か行】

●拡幅整備

道路に隣接する土地を買収し、幅員が狭い道路を拡げることです。土地の買収を行うことから事業費が大きく、整備に長い期間を要します。

●緊急輸送路

災害直後から発生する緊急輸送を円滑に行うために、神奈川県が指定した道路のことで、県庁、広域拠点、市町村災害対策本部、物資受入港（湘南港）など及び隣接都県の主要路線と接続する幹線道路を緊急輸送路として指定しています。

●緊急輸送路を補完する道路

応急対策活動および警戒宣言発令時対策活動の実施に必要な物資、資機材、要員などの緊急輸送を行うために、本市が指定した道路のことで、各拠点と防災備蓄倉庫、各避難所などを結ぶ道路を指定しています。

【さ行】

●事後保全型

定期的な点検により施設状態の経年変化を把握し、限界水準を下回る前の段階で補修を行う管理手法のことで、

【た行】

●長寿命化

損傷が軽微な段階で補修するなど、施設状態を良好に確保することで、施設を長く使用することです。

●通信接続柵

道路の地下空間を活用し、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施設のことです。

●通信需要家

通信などについて、その供給を必要とし、供給を受けて使用している者をいいます。

●電線共同溝方式

電線の設置及び管理を行う2以上の者の電線を収容するため、道路管理者が道路の地下に設ける施設のことで、一般部、特殊部及び連系管・引込管からなります。

●電線類地中化

道路上から電柱を無くす無電柱化の手法の一つで、電線（電力線・通信線等）および関連施設を地中に埋設することです。

●電力高圧需要家

電気などについて、その供給を必要とし、供給を受けて使用している者のうち、契約値が大きい者をいいます。

●電力低圧需要家

電気などについて、その供給を必要とし、供給を受けて使用している者のうち、高圧需要家に比べ、契約値が少ない者をいいます。

●特殊部

需要家への供給のための分岐・接続などを行う分岐部、ケーブルの接続を行う接続部の総称のことです。

【は行】**●分岐樹**

道路の地下空間を活用し、情報通信関連のケーブルを接続・分岐する機器を収容する施設のことです。

【や行】**●予防保全型**

定期的な点検により施設状態の経年変化を把握し、損傷が軽微な段階で補修するなど、施設状態を良好に確保したうえで、長寿命化を図る管理手法のことです。

資料1

パブリックコメントの実施結果

1. パブリックコメントの実施結果の概要

「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）」についてのパブリックコメントの実施結果は、以下の通りです。

1 募集期間 平成27年 1月21日（水）～ 平成27年 2月20日（金）

2 意見の件数 83件

3 意見提出者数 14人

4 内容別の意見件数

項目	件数
■茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）全般に関する意見	8件
■茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）に記述された個別の内容に関する意見	
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）に関する意見	7件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（歩行空間整備推進計画）に関する意見	8件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（自転車ネットワーク計画）に関する意見	14件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（電線類地中化計画）に関する意見	4件
□茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（素案）（踏切対策計画）に関する意見	3件
■パブリックコメントに関する意見	2件
■その他の意見	37件
合計	83件

■ = 一部修正を加えた項目

茅ヶ崎市 幹線道路維持保全計画（電線類地中化計画）

平成27（2015）年3月発行 120部作成

発行 茅ヶ崎市

編集 建設部道路建設課

〒253-8686

神奈川県茅ヶ崎市茅ヶ崎一丁目1番1号

電話 0467-82-1111

FAX 0467-57-8377

ホームページ <http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp/>

携帯サイト <http://mobile.city.chigasaki.kanagawa.jp/>

携帯サイト

QRコード



