

第5章 目指すべき将来像と今後10年における実施計画

本計画の基本方針に基づき、『防災』、『安全・円滑な交通確保』、『景観形成・観光振興』の各整備目的における目指すべき将来像を見据えつつ、2025年度（令和7年度）～2034年度の10年間においては、災害レジリエンスNo.1の実現に向け、防災面における無電柱化の必要性が高い路線を対象に、優先的に無電柱化を推進していきます。

1. 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築による災害時の救助・復旧活動の円滑化に向けた取り組み

（1）目指すべき将来像

災害時における救命救助や被災地への支援物資輸送、経済活動の継続性を確保するために必要な道路である災害時にも機能する強靱な道路ネットワーク路線のうち、防災面で高い整備効果が期待できる路線・区間の無電柱化を優先的に進めます。

無電柱化にあたっては、電柱が倒壊しても片側1車線以上が連続して確保できるものとして、電柱倒壊による道路閉塞影響を勘案し、建柱位置や歩道・車道幅員、沿道状況等を考慮して整備の必要性や整備手法を決定します。

無電柱化整備は電線共同溝方式のほか、道路閉塞により影響を及ぼさない位置や裏通りへの電柱移設も含め、電線管理者との協議により整備推進を図ります。

（2）今後10年における実施計画

①整備対象道路

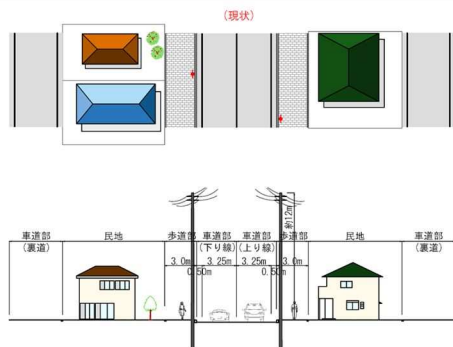
災害時にも機能する強靱な道路ネットワーク路線を構築する重要な道路（P.24を参照）

②実施方針

- 災害時にも機能する強靱な道路ネットワーク路線のうち、無電柱化の整備効果が高い区間を優先区間として選定。
- 電柱倒壊による道路閉塞影響の解消を目的として、建柱位置や沿道状況等を総合的に評価して、電柱移設も含めた無電柱化整備を実施。また、電柱倒壊を誘発する可能性のある樹木等については、伐採等による防止対策を実施。
- 新設道路では、同時整備の観点より原則無電柱化を実施。また、新設道路における交差点部の車道上空横断線は原則禁止として地中化を実施。

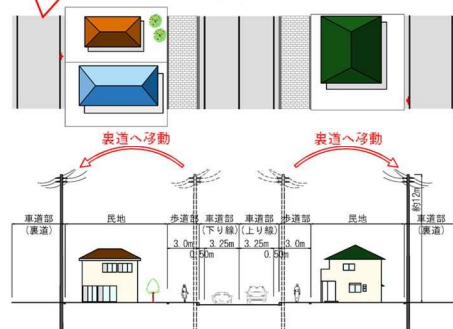
【都市部における電柱移設時の基本的な考え方】

裏道がある場合には迂回配線を基本に移設

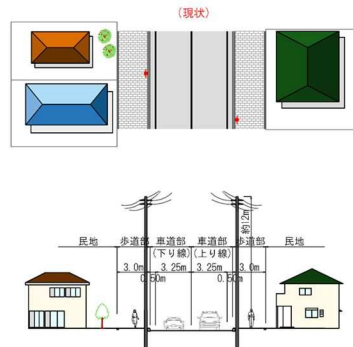


裏道がある場合は
裏道側へ移設

(電柱移設かつ支線設置)

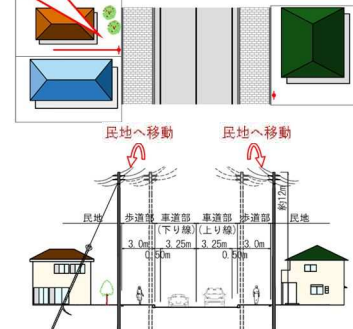


迂回配線が困難な場合で、沿道建築物が倒壊の恐れがある区間については、民地移設と合わせて支線等による対策を実施



支線等対策が可能な
位置へ民地移設

(電柱移設かつ支線設置)

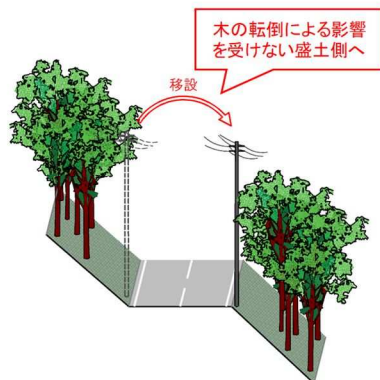


【中山間部における電柱移設時の基本的な考え方】

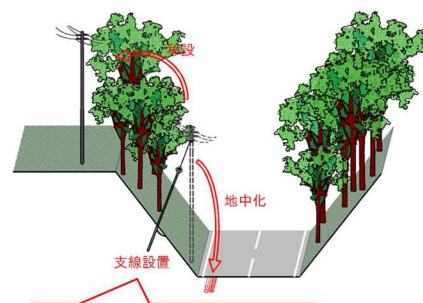
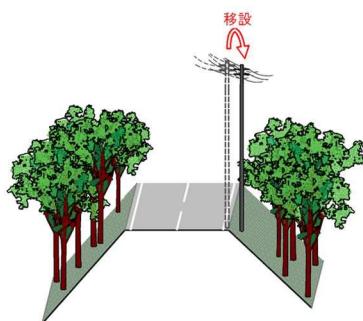
山側から谷側へ電柱を移設し、
車道部への倒壊リスクが低減

道路敷外(斜面部)への移設

山側上部への移設、地中化
もしくは倒壊対策の実施



木の転倒による影響
を受けない盛土側へ



移設・地中化ともに困難な場合は、
支線等による倒壊対策を実施

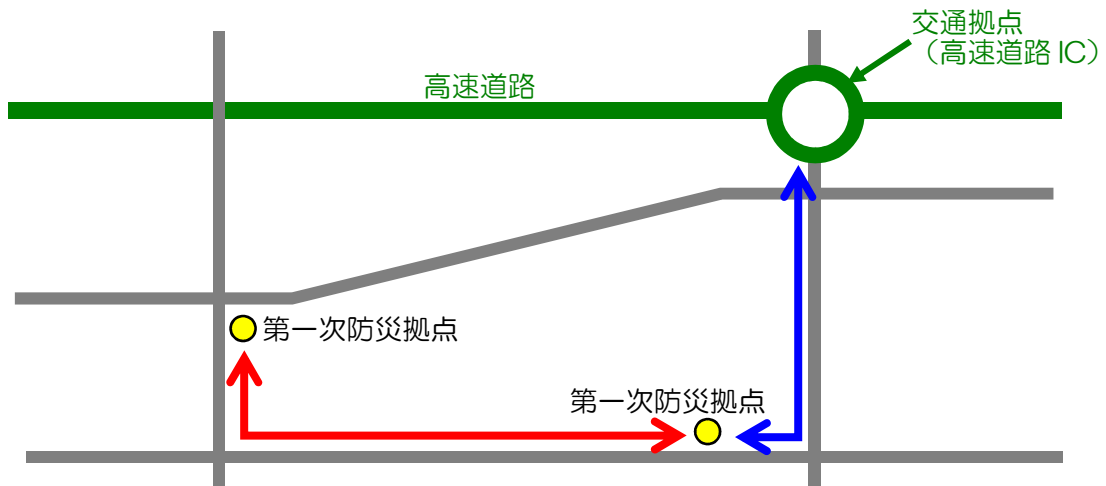
※沿道の電柱については、可能な限り道路閉塞しない位置への移設を基本とするが、沿道施設への配線や移設後のメンテナンス等を総合的に勘案したうえで移設箇所を決定するものとする。

③整備目標

無電柱化の優先区間を以下のように設定し、2034年度までに11.2kmの無電柱化事業に着手します。

また、事業中区間の内、13.4kmの整備完了を目指します。

- 交通拠点（高速道路IC）から第一次防災拠点に繋がる道路。
- 第一次防災拠点間を繋ぐ道路。



【優先区間の考え方】

【今後10年における整備目標（防災）】

対象路線	対象延長	整備済延長	整備計画延長	無電柱化率
高速道路ICから第一次防災拠点に繋がる道路	111.3km	40.5km	70.8km	36.4%
第一次防災拠点間を繋ぐ道路	22.7km	8.7km	14.0km	38.3%
計	134.0km	49.2km	84.8km	36.7% ⇒2034年度（令和16年度）までに13.4kmの整備が完了（46.7%まで）

※対象路線の双方に該当する区間は、「高速道路ICから第一次防災拠点に繋がる道路」として計上

2. 歩行者や車椅子、自転車の安全円滑な通行空間の確保に向けた取り組み

(1) 目指すべき将来像

バリアフリー重点整備地区および「都市計画区域マスタープラン」において中枢拠点および都市拠点等に位置づけられた地区の歩行者・車椅子・自転車の安全な通行確保が必要な路線の無電柱化を目指すこととし、特に、バリアフリー重点整備地区内の特定道路を優先的に整備します。

無電柱化は歩道有効幅員の確保を目的としていることから、現状の建柱位置や歩道幅員を考慮して整備の必要性や整備手法を決定します。電線共同溝方式による地中化整備を行う際には、自転車の通行空間やネットワークの確保および視認性等にも配慮し、地上機器の設置位置に関する調整等を行います。

その他、主要駅周辺や通学路等、安全な通行確保が求められる箇所についても、地域の要望や合意形成の状況等を勘案して整備を検討していきます。

(2) 今後10年における実施計画

①整備対象道路

重点整備地区内のバリアフリー特定道路※

※ バリアフリー特定道路

市町村が定める移動等円滑化基本構想に位置付けられ、多数の高齢者や障害者等が利用する施設（駅、官公庁、福祉施設等）を結ぶ道路で、国土交通大臣が、優先的にバリアフリー化すべき路線として指定した道路

②実施方針

- 歩道有効幅員の確保を目的として、建柱位置や沿道状況等を総合的に評価して、電柱移設も含めた無電柱化整備を実施。
- 現状、民地・植樹帯等の通行空間に影響しない箇所に建柱している路線は整備対象外。

③整備目標

- バリアフリー特定道路における整備必要区間における整備完了。

【今後10年における整備目標（安全・円滑な交通確保）】

対象路線	対象延長	整備済延長	整備計画延長	無電柱化率
重点整備地区内の バリアフリー特定道路	13.2km	9.2km	4.0km	69.7% ⇒2034年（令和16年度） までに0.9kmの整備が完了 （76.5%まで）

3. 観光資源や歴史ある文化遺産と一体となった魅力ある景観づくりに向けた取り組み

(1) 目指すべき将来像

群馬県における主要な観光地の周辺路線について、良好な景観の形成、眺望の改善を目的として、官民連携による無電柱化を目指します。

その他、観光振興のために必要な道路や魅力ある景観・風景の形成に必要な路線についても整備を検討します。

(2) 今後10年における実施計画

①整備対象道路

重要な位置づけを持つ観光地周辺の道路※

※ 重要な位置づけを持つ観光地周辺の道路

- ・ 富岡製糸場と絹産業遺産群（世界文化遺産）周辺の道路
- ・ 甘楽町小幡城下町地区（歴史的風致維持向上計画における重点区域）内の道路

②実施方針

- 良好な景観の形成、眺望の改善を目的として、建柱位置や沿道状況等を総合的に評価して、電柱移設も含めた無電柱化整備を実施。

③整備目標

- 重要な位置づけを持つ観光地周辺の道路において、県・市町村で対象とする路線の整備完了。

【今後10年における整備目標（景観形成・観光振興）】

対象路線	対象延長	整備済延長	整備計画延長	無電柱化率
重要な位置づけを持つ 観光地周辺の道路	6.7 km	2.3 km	4.4 km	34.3% ⇒2034年（令和16年度） までに0.2 kmの整備が完了 （37.3%まで）

4. 市街地などで無電柱化を必要とする計画路線での取り組み

前述で挙げた『防災』、『安全・円滑な交通確保』、『景観形成・観光振興』における実施計画以外においても、市街地などで地域の景観や歩行空間の確保を目的に実施している土地区画整理事業や街路事業と合わせて実施している無電柱化事業等、その他必要とする計画路線の整備計画延長は以下の通りとします。

なお、市街地などで無電柱化を必要とする計画路線は、無電柱化を目的とした他の3分野と異なり、街路事業等と一体的に無電柱化を整備する路線を含むため、進捗状況については、主体となる街路事業等の進捗から影響を受ける路線となります。

【市街地などで無電柱化を必要とする計画路線の整備計画延長】

区分		対象延長	整備計画延長
市街地などで必要とする計画路線		64.9km	50.9km
	うち県管理	47.9km	39.0km
	うち市町村管理	16.0km	11.4km