

神戸市無電柱化推進計画

令和 8 年 8 月

神戸市建設局

はじめに

神戸市では、新たなステージに踏み出し、安定した成長軌道にのせるため、令和 8 年 3 月に「神戸 2030 ビジョン」を策定し、未来を担う若者に選ばれるとともに、市民の皆さんがいつまでも安心して豊かな暮らしを享受できるまちとなるよう、神戸の多彩な魅力やブランド力にさらに磨きをかけ、まちの質、くらしの質を高める取り組みを進めています。

また、同時期に「みちづくり計画」を改定し、その中でも南海トラフ巨大地震や異常気象等による自然災害への危惧が高まる中、神戸に安心して住みつづけられるよう、阪神・淡路大震災の経験や教訓を踏まえ「守る～災害に備える・環境に配慮する～」みちづくりについても着実に進めることとしております。

ここで道路上の電柱は、地震や台風などの災害時に建物倒壊や倒木・飛来物等による二次被害を受けることにより倒れ、緊急車両等の通行に支障をきたすだけでなく、停電並びに通信障害が長時間に及ぶケースなど、種々の危険があります。また、電線、電柱によって、景観が損なわれるだけでなく、歩行者や車椅子の通行が妨げられている箇所もあります。

平成 28 年に成立、施行された「無電柱化の推進に関する法律（以下、「無電柱化法」という。）」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、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おり、また、無電柱化法第 7 条に基づく国の「第 3 次無電柱化推進計画（令和 8 年策定）」では令和 8 年度から令和 12 年度までに全国で約 1,000km の整備を実現し、新たに約 4,000km の計画を策定するとされております。

今回改定する「神戸市無電柱化推進計画」は、本市の無電柱化の基本方針を示すものであり、本計画は、無電柱化法第 8 条に基づく無電柱化推進計画として、今後の無電柱化をより一層推進していくことを目的としています。

目 次

1. 神戸市無電柱化推進計画の策定について	1
2. 本市におけるこれまでの取り組み	1
2-1.本市における無電柱化の現状	1
2-2.緊急輸送道路の無電柱化状況	2
2-3.景観・観光に資する道路の無電柱化状況	2
2-4.連携事業（震災復興区画整理事業等）に併せた同時整備による無電柱化状況	3
3. これまでの無電柱化の取り組みにおける課題・今後の対応の整理	3
4. 無電柱化の基本方針	4
4-1.重点的に進めていく道路	4
4-2.今後の無電柱化の取り組み姿勢	5
5. 無電柱化推進の実施計画	5
6. 無電柱化の推進に関する施策	6
6-1.無電柱化事業の実施	6
6-2.占用制度の運用	12
6-3.関係者間の連携強化	13
6-4.効率的な整備区間設定	13
6-5.維持管理	13
7. 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	14
7-1.広報・啓発活動	14
7-2.無電柱化情報の共有	14

1. 神戸市無電柱化推進計画の策定について

「みちづくり計画」及び「無電柱化法第 8 条」に基づき、「神戸市無電柱化推進計画」を次のとおり策定します。

神戸市無電柱化推進計画

基本方針

無電柱化推進に向けての「基本的な考え方」及び「長期的な整備目標」を定めます。

実施計画

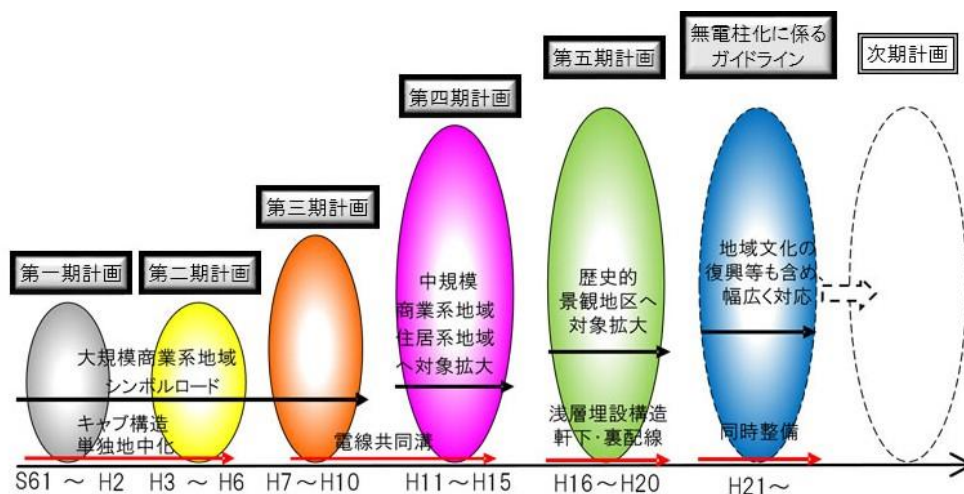
今後整備すべき計画を含めた中期的な整備目標（3～5 カ年程度）を定めます。

2. 本市におけるこれまでの取り組み

2-1.本市における無電柱化の現状

本市では、昭和 61 年度から始まった国の電線類地中化計画等に合わせ、無電柱化を進めてきました。

無電柱化の手法としては、関係者の協力の下、電線共同溝方式、自治体管路方式及び単独地中化方式等によって進めてきました。また、無電柱化を積極的に進めていく道路は、「緊急輸送道路の防災」、「景観・観光」及び「連携事業（震災復興区画整理事業等）に併せた同時整備」の 3 つの観点で選定してきました。令和 8 年 3 月時点で約 126km が無電柱化されています。



無電柱化に関する計画の変遷（参考：国土交通省）

2-2.緊急輸送道路の無電柱化状況

市内の緊急輸送道路延長約 300km^{※1}のうち、市街地の緊急輸送道路を中心に地中化整備を進めてきました。（※1 建設局が管理する道路）



兵庫区 大開通

2-3.景観・観光に資する道路の無電柱化状況

景観計画区域である北野地区や旧居留地、三宮周辺及び有馬地区等で電柱・電線が歴史的な景観の風情などを損ねないように地中化整備を進めてきました。



北野地区 山本通

2-4.連携事業（震災復興区画整理事業等）に併せた同時整備による無電柱化状況

震災復興区画整理事業及び再開発事業等による面的な整備に合わせて、安全で快適な歩行者空間を創出する地中化整備を進めてきました。



東灘区 森南地区

3. これまでの無電柱化の取り組みにおける課題・今後の対応の整理

これまでの無電柱化の取り組みから無電柱化を進めていく上で課題となる項目を検証し、今後の無電柱化を推進するための対応を整理します。

課題

- 〈費用〉○電線共同溝方式での整備コストが高額である（約 6 億円/km(道路管理者負担分のみ)）
- 〈事業調整〉○電線共同溝等の収容空間確保のための地下埋設物支障移設工事等によって工事が長期化する
 - 関係機関・沿道調整に時間を要する
- 〈その他〉○年々新設電柱が増加する

今後の対応

- 〈費用〉○低コスト手法の導入
 - 官民連携事業（民間開発事業、区画整理事業、再開発事業等）、道路新設・改築事業等に併せた同時整備の推進
 - 電線共同溝方式以外の整備手法による無電柱化の推進
- 〈事業調整〉○既存ストックの活用等の多様な整備手法を検討
 - 関係機関との情報共有
 - 地域住民の無電柱化に関する理解の深化
- 〈その他〉○道路法第 37 条での新設電柱の抑制

4. 無電柱化の基本方針

令和 8 年に策定された無電柱化法第 7 条に基づく、国の「第 3 次無電柱化推進計画」を踏まえた神戸市の基本方針を示します。

無電柱化の基本的な考え方及び長期的な整備目標は、市街地の緊急輸送道路及び景観・観光振興に必要となる全ての道路において無電柱化を推進します。

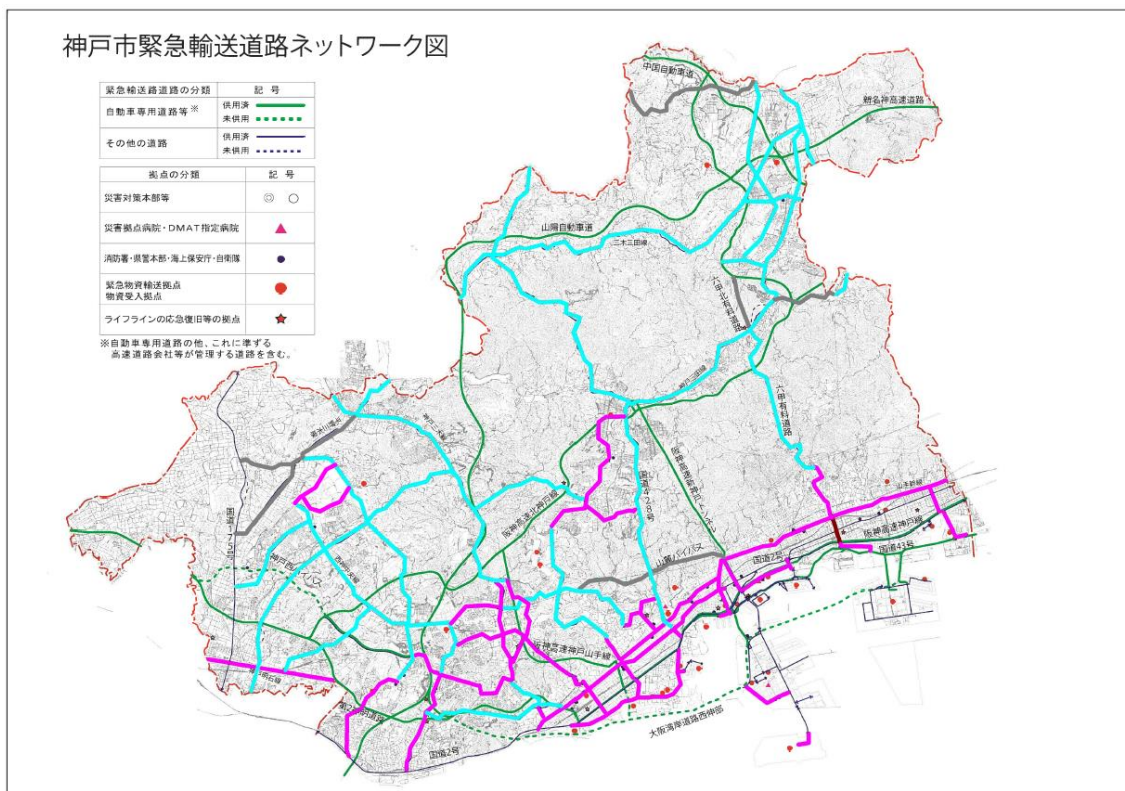
さらに、今後、官民連携事業、道路新設・改築事業やバリアフリーに資する道路整備等を行う際は無電柱化の同時整備を積極的に検討します。

4-1. 重点的に取り組む計画目標

(1) 防災・強靱化の推進

緊急輸送道路や避難所へのアクセス道、避難路等災害の被害の拡大の防止を図るために必要な道路の無電柱化を推進します。また、近年の台風による倒木や飛来物起因の電柱倒壊に加え、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震、南海トラフ地震など切迫する巨大地震に伴う電柱倒壊に備え、道路啓開の観点を取り入れ、高速道路 IC から広域防災拠点及び防災拠点間を結ぶ路線等の無電柱化を重点的に推進し電柱倒壊リスクの解消を目指します。

神戸市緊急輸送道路ネットワーク図



神戸市緊急輸送道路ネットワーク図

(2) 安全・円滑な交通確保

バリアフリー法に基づく特定道路、人通りの多い商店街等の道路、学校周辺の通学路等において安全かつ円滑な交通の確保のために必要な無電柱化を推進します。

(3) 景観形成・観光振興

景観計画区域・都市景観形成地域等の景観に配慮すべき地区の中で主要な道路の無電柱化を推進します。

また、観光振興等のために無電柱化が必要となる道路についても地中化の整備等を検討し、無電柱化を推進します。

(4) 官民連携事業、道路新設・改築事業等に伴う無電柱化

官民連携事業（民間開発事業、区画整理事業、再開発事業等）、道路新設・改築事業等を行う場合は積極的に無電柱化の同時整備を検討します。

4-2. 今後の無電柱化の取り組み姿勢

今後の無電柱化は、防災・強靱化、交通安全、景観形成・観光振興等の観点から、必要な道路において強力に推進していく必要があります。

「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）」の理念の下、市民と関係者の理解・協力を得て、無電柱化により神戸市の魅力あふれる美しいまちなみを取り戻し、安全・安心な暮らしを確保するよう無電柱化を推進することとします。

5. 無電柱化推進の実施計画

令和8年に策定された無電柱化法第7条に基づく、国の「第3次無電柱化推進計画」を基本として、無電柱化を実施します。

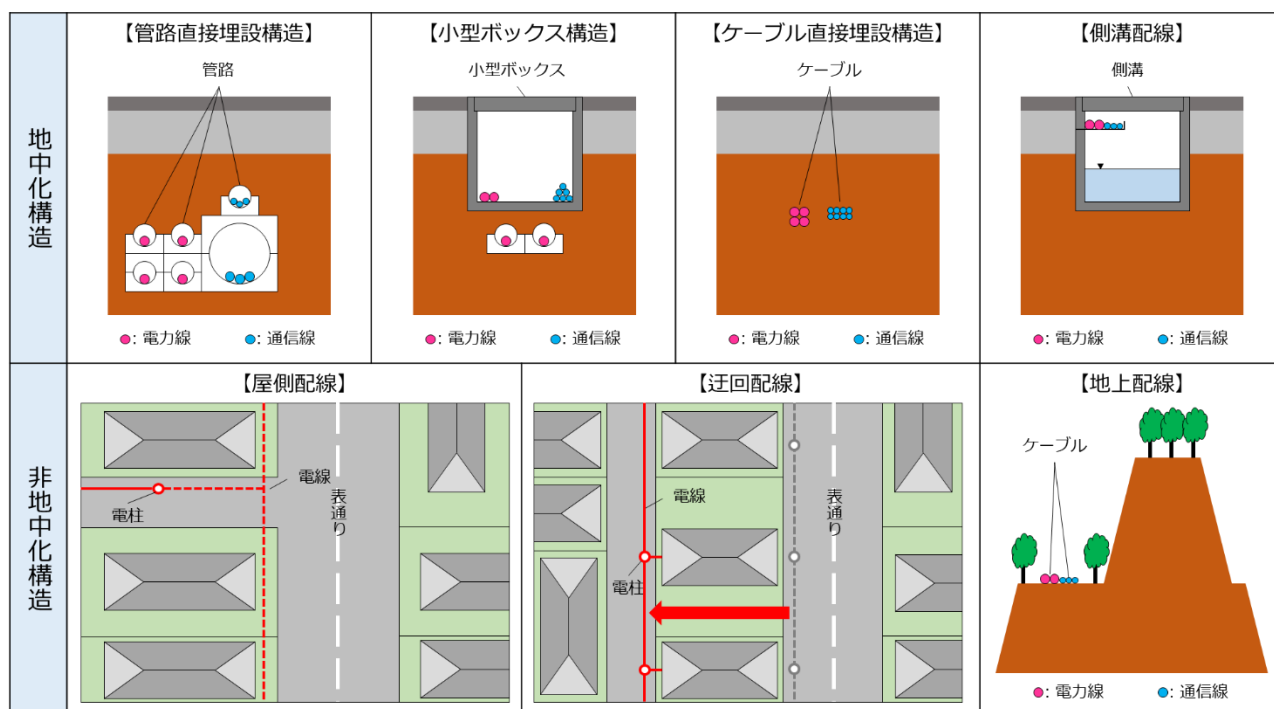
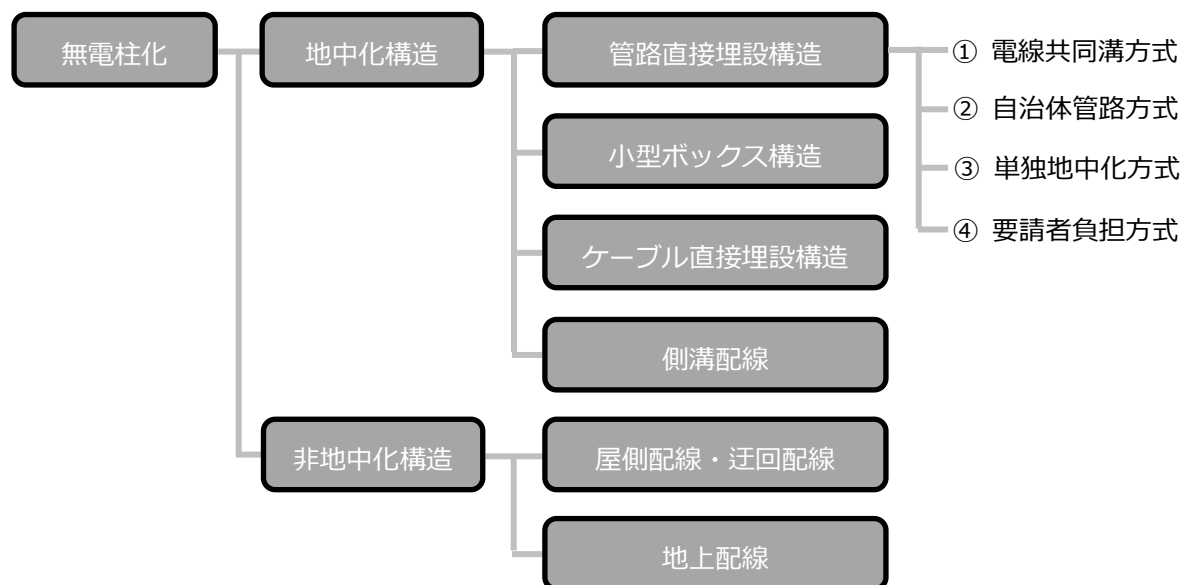
市の無電柱化推進の実施計画は、別に定めるものとし、実施計画には、計画期間、整備箇所及び計画目標（整備延長、無電柱化整備完了率）を記載します。

6. 無電柱化の推進に関する施策

6-1.無電柱化事業の実施

(1) 無電柱化事業の手法

整備手法は、「地中化構造」と「非地中化構造」に大別され、電線管理者や地域住民等との協議を踏まえ決定します。



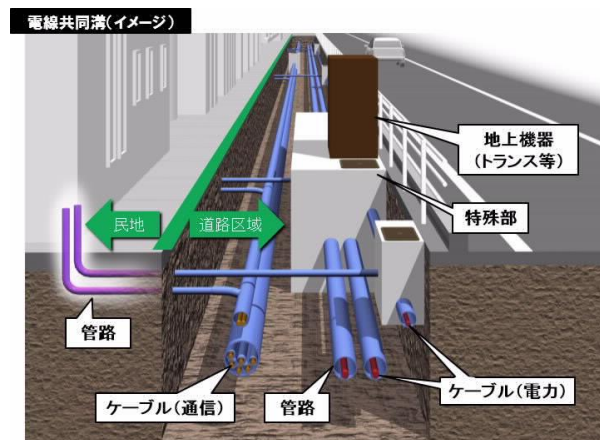
無電柱化構造のイメージ図

■地中化構造

○管路直接埋設構造

① 電線共同溝方式

道路管理者が管路を敷設する方式であり、第3期電線類地中化計画（平成7年～平成10年）より現在までの主となる無電柱化の手法です。構造は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管路を敷設しています。沿道建物へは地下から電力線や通信線等を引き込む仕組みになっています。管路等は道路附属物として道路管理者が管理するものです。



電線共同溝イメージ図（出典：国土交通省）

② 自治体管路方式

地方公共団体が管路を敷設する方式で、電線共同溝とほぼ同様の構造であり、管路等は道路占用物件として地方公共団体が管理するものです。

③ 単独地中化方式

電線管理者が地中化を行う方式で、構造は「神戸市道路占用許可基準要綱」に基づいて道路の地下空間に敷設され、管路等は道路占用物件として電線管理者が管理するものです。

④ 要請者負担方式

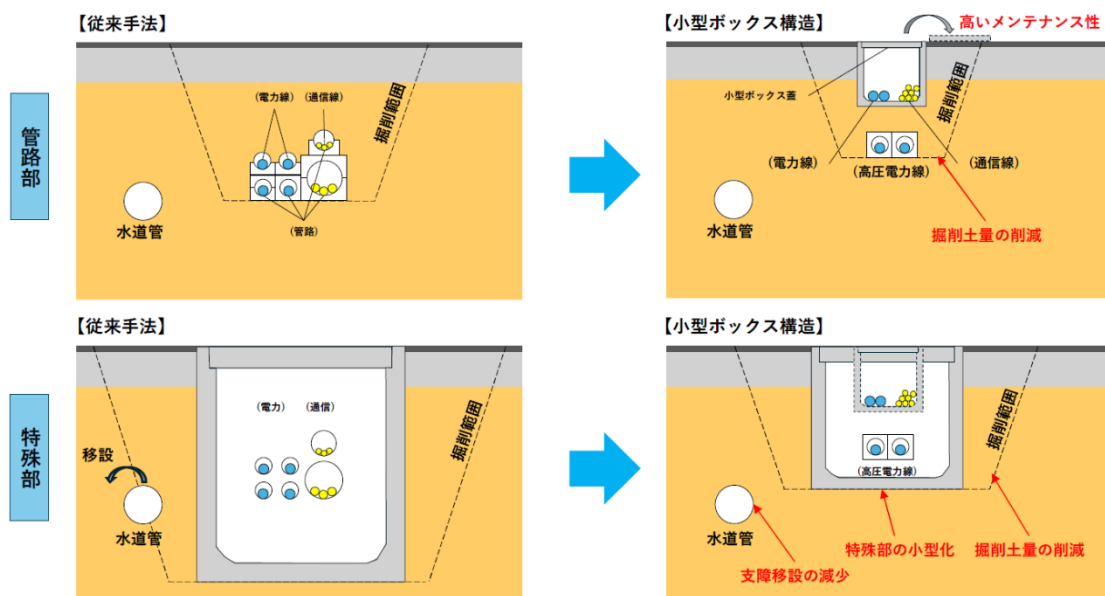
道路管理者・電線管理者以外の要請者が地中化を行う方式で、構造は敷設箇所に対するそれぞれの基準に基づいて地下空間に敷設され、管路等は原則要請者が管理するものです。

○小型ボックス構造

小型ボックス構造は、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構造を活用し、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です。

小型ボックス構造は、路面露出による整備や需要先直近への引込管路の設置によって、掘削土量や仮設材が削減されるほか、特殊部のコンパクト化により、道路幅員の狭い生活道路での設置も容易になる可能性があります。また、既存埋設物（上下水道管やガス管等）管理者の了解が得られる場合は、その上部空間への埋設が可能になる等、支障移設が減少する等の特徴があります。

整備後は、蓋を取り外すことによるケーブルの敷設や保全等が可能となることから、メンテナンス性に優れる等の特徴がある一方で、容易に蓋を開けることが出来ない構造（一定の重量など）とし、セキュリティの担保や土砂等の流入防止を行う必要があります。

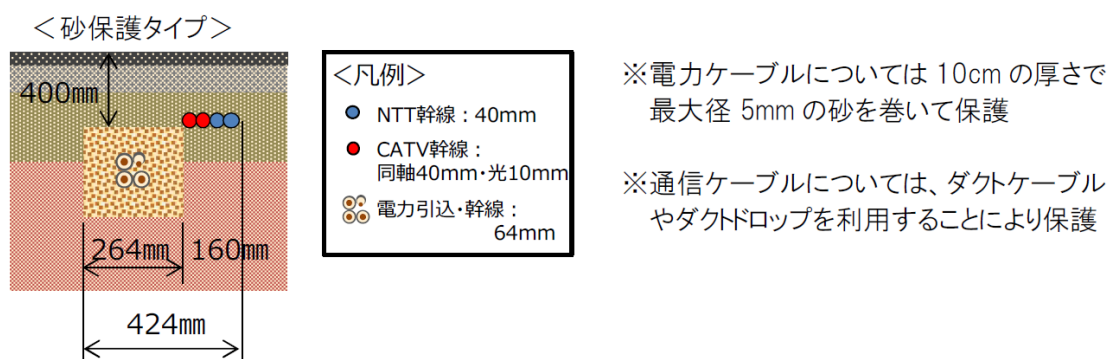


小型ボックス構造の特徴（イメージ）（出典：国土交通省）

○ケーブル直接埋設構造

ケーブル直接埋設構造は、道路敷地内へ直接、電力線や通信線等を埋設する方式です。

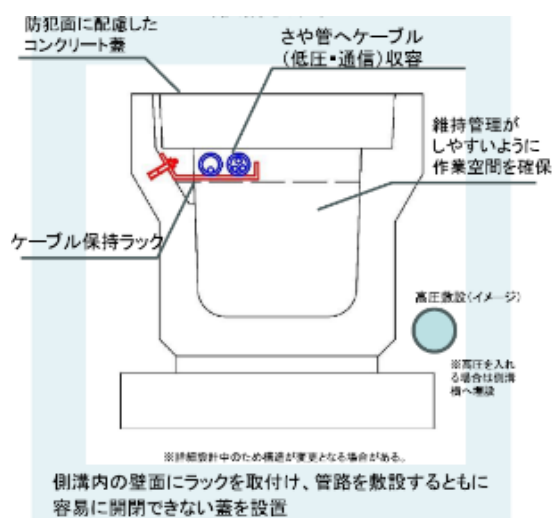
ケーブル直接埋設構造では、管路直接埋設構造による管路や、小型ボックス構造等の電線類の収容部材が不要となり、常設作業帯等が確保できる路線においては適用の可能性があります。また、既存埋設物（上下水道管やガス管等）との干渉が減少することにより支障移設が減少する可能性があります。



ケーブル直接埋設構造の断面イメージ（出典：国土交通省）

○側溝配線

道路の排水側溝の余裕断面を活用してケーブルを収容することにより、無電柱化を整備する構造です。



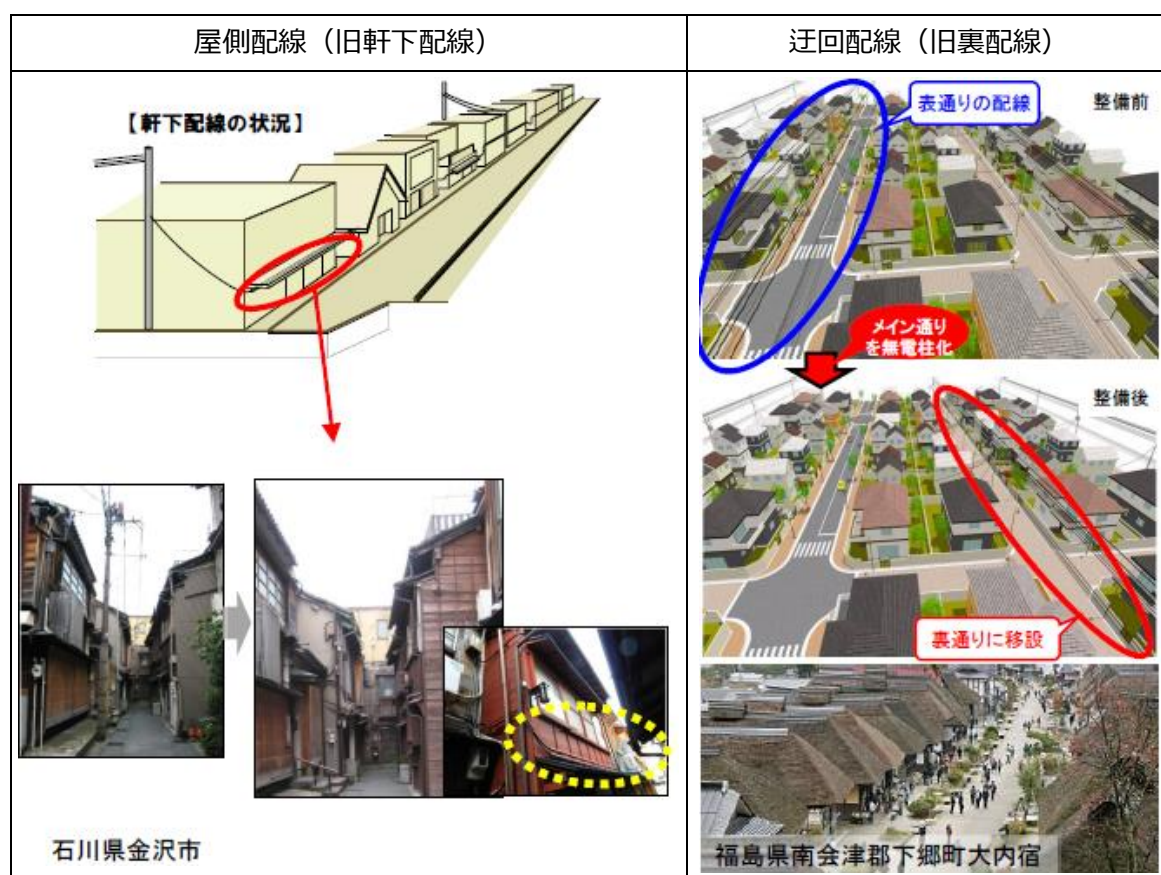
側溝配線の断面イメージ（出典：国土交通省）

■非地中化構造

○屋側配線・迂回配線

屋側配線（旧軒下配線）は、無電柱化を行う通りの脇道に電柱を配置し、そこから引き込む電線類を沿道建物の軒下または軒先に配置する方式です。

迂回配線（旧裏配線）は、無電柱化を行う通りの裏通り等に電線類を配置し、沿道建物への引き込みを裏通りから行い、無電柱化する方式です。



屋側配線・迂回配線の事例（出典：国土交通省）

○地上配線

地上配線は、車両の往来が無く、人が常時通行することを想定しない山地において掘削を伴わずに地上に施設する工法です。



地上配線のイメージ（出典：国土交通省）

上記の事業手法については整備箇所の道路状況等を踏まえ、適切な手法で整備を進めます。

加えて、地域住民や電線管理者の合意が得られる道路においては、低コストで無電柱化が実施可能な非地中化構造（屋側配線、迂回配線、地上配線）による整備も検討します。

（2）費用負担・コスト縮減など

地中化構造若しくは非地中化構造により無電柱化を実施する場合の費用は、整備実施主体の負担とします。

効率的な無電柱化のコスト縮減のため、電線管理者と連携し、無電柱化のコスト縮減の手引き（国土交通省）に基づき、低コスト材料や小型ボックス、地域や現場の実情を踏まえた非地中化構造等の整備手法の活用や現場状況を踏まえた昼間施工や常設作業帯等の適用検討などの低コスト手法の適用を一層推進するとともに、これまでに引き続き、他事業との同時整備を検討します。また、財政負担の平準化等を図るため、民間のノウハウや資金の活用並びに PFI 手法の研究を進めます。

(3) 事業のスピードアップ

無電柱化のスピードアップのため、地下埋設物の移設を最小限とできる既存ストックの活用や現場状況を踏まえた昼間施工・常設作業帯の適用、非地中化構造等の整備手法の活用を検討します。

また、地域の合意形成の円滑化を図るため、地域住民の無電柱化に関する理解の深化を図るため、無電柱化に関する広報・啓発活動に努めます。

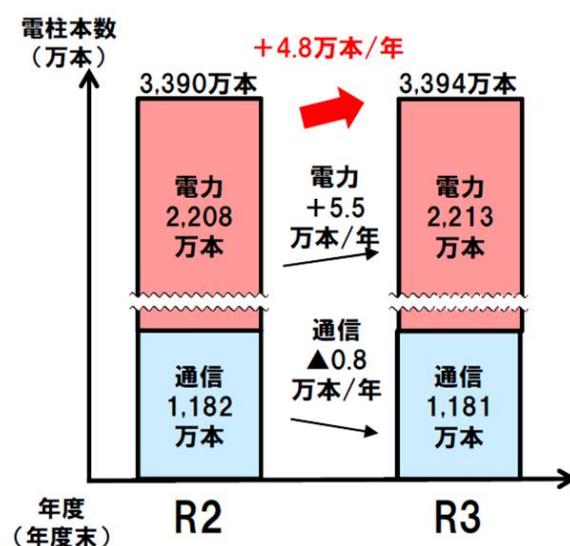
さらに、電柱撤去の迅速化に向け、電線管理者等の関係機関と定期的に無電柱化推進会議を開催し、抜柱に向けた課題の共有や進捗の確認を行うなど、情報共有を積極的に行います。

包括発注等の民間のノウハウ・技術力を活用した発注方式についても検討を行います。

6-2. 占用制度の運用

神戸市では、防災の観点から道路法に基づく新設電柱の占用制限措置を実施しており、令和7年度末時点で市内全ての緊急輸送道路（道路法に基づく）に対して占用制限を実施しています。

今後は、緊急輸送道路以外の道路についても電線共同溝以外の方法で既は無電柱化されている区間、交通が著しくふくそうする道路、幅員が著しく狭い歩道等について、今後も無電柱化の状態を維持するために新設電柱の占用制限の実施を検討します。また、既設電柱の占用制限について国の動向を踏まえ検討を進めていきます。



※電力の電柱本数はエネ庁調べ

※通信の電柱本数は総務省調べ(NTTのみ)

電柱の増加について（出典：国土交通省）

6-3.関係者間の連携強化

(1) 推進体制

国、交通管理者、道路管理者及び電線管理者等からなる「近畿地方ブロック無電柱化協議会」、「兵庫県無電柱化地方部会」を活用し、無電柱化対象区間の協議及び決定等無電柱化の推進に係る調整を行います。

さらに、無電柱化事業実施箇所において、低コスト手法や屋側配線・迂回配線を含む事業手法の選択、地上機器の設置場所等に関して、地域の合意形成を円滑にするため必要に応じ地元関係者や道路管理者及び電線管理者等で構成される地元協議会等の設置を検討します。

(2) 工事の連携

地中化工事の実施において、同一箇所でガス・水道等地下埋設物の工事が予定されている場合、「神戸市道路掘削工事連絡協議会」等関係者による会議等を活用し、工期短縮のため工程等の調整を積極的に行います。

(3) 民地の活用

道路空間に余裕が無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は、地上機器の設置場所として、学校や公共施設等の公有地や公開空地等の民地の活用を検討します。

(4) 他事業との連携

無電柱化の実施に際し、官民連携事業（民間開発事業、区画整理事業、再開発事業等）、道路新設・改築事業等に併せた同時整備を総合的、計画的に実施するよう関係者との協議等を行います。

6-4.効率的な整備区間設定

無電柱化の実施に際し、無電柱化の整備効果がより早期に発揮できるよう、地中化工事完了後、速やかに電柱の撤去が可能となる整備区間の設定などの検討を行います。

6-5.維持管理

道路利用者や第三者への重大事故を未然に防止する観点から、道路占用者との連携強化を図ります。また、日常の維持管理に加え、国の動向を踏まえた適切な維持管理について検討を進めていきます。

7. 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

7-1. 広報・啓発活動

無電柱化の重要性に関する市民の理解と関心を深め、無電柱化に対する市民の協力が得られるよう「無電柱化の日」を活かしたイベントを実施するなど、無電柱化に関する広報・啓発活動を積極的に行います。

また、無電柱化の実施状況・効果等について、市広報等を活用して周知し理解を広げていきます。

7-2. 無電柱化情報の共有

国等からの無電柱化に関する情報収集に努めるとともに、神戸市の取り組みについて国や他の地方公共団体との共有を図ります。