

令和8年6月議会

生活環境委員会 参考資料

○ 福岡市無電柱化推進計画(R8～R12)(原案)

1 頁

令和8年6月

道路下水道局

**福岡市
無電柱化推進計画
(R8～R12)
(原案)**

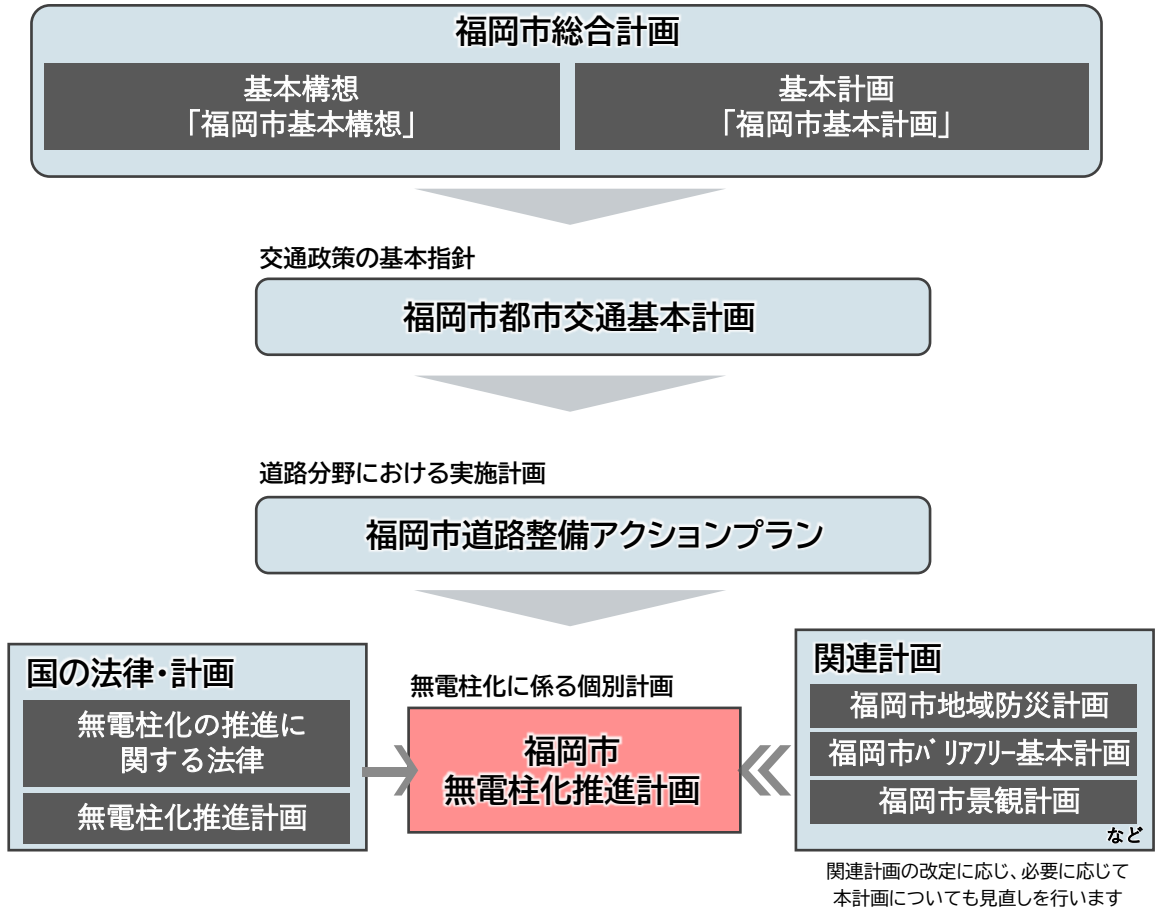
目次

1. 計画の概要	1
2. 福岡市の無電柱化を取り巻く状況	2
3. 市民意見	5
4. 成果指標の達成状況	6
5. これまでの5年間における成果と課題	7
6. 無電柱化の推進に関する基本的な方針	9
柱1：防災	10
柱2：安全・円滑な交通確保	11
柱3：景観形成・観光振興	12
柱4：まちづくりとの連携	13
7. 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策	14
8. 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	16

1. 計画の概要

■ 位置付け

本計画は、「無電柱化の推進に関する法律」により策定を推奨される計画であり、福岡市道路整備アクションプランの個別計画として、関連計画である福岡市地域防災計画等と整合を図り、福岡市における無電柱化の推進に関する施策を定めるものです。



【無電柱化法第8条(抜粋)】

市町村(特別区を含む。)は、無電柱化推進計画(都道府県無電柱化推進計画が定められているときは、無電柱化推進計画及び都道府県無電柱化推進計画)を基本として、その市町村の区域における無電柱化の推進に関する施策についての計画を定めるよう努めなければならない。

■ 計画期間

令和8年度から令和12年度までの5年間とします。

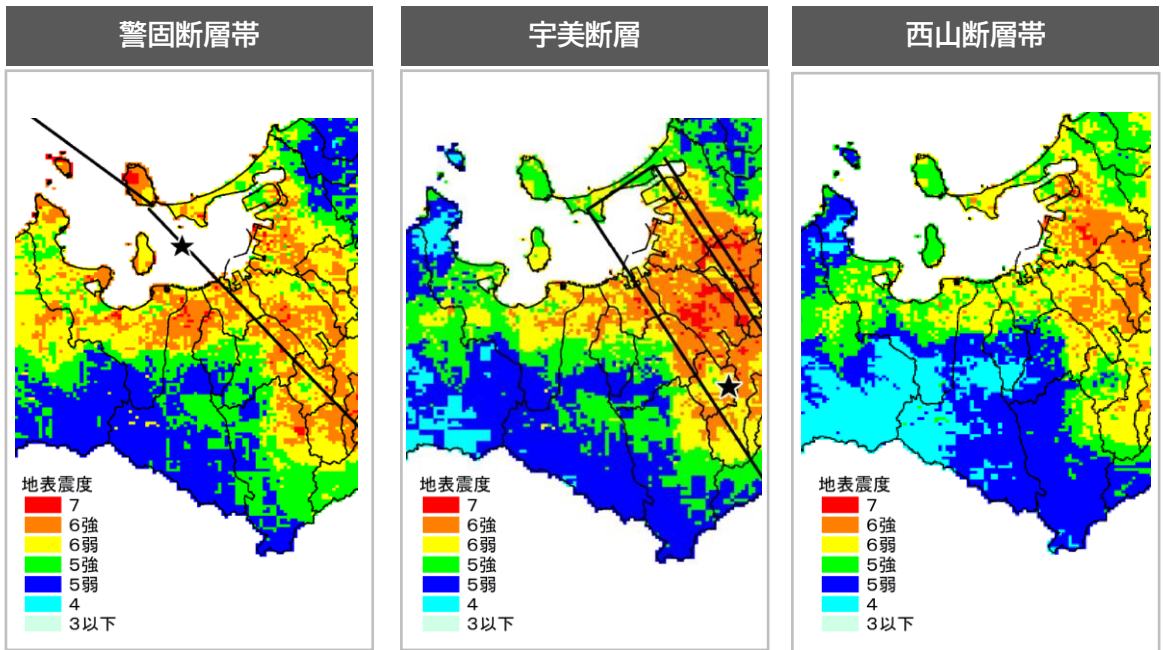
2. 福岡市の無電柱化を取り巻く状況

防災

地震リスク

警固断層帯南東部では、政府の地震調査研究推進本部から今後30年以内に地震が発生する確率は0.3%~6%といわれており、国内の主な活断層の中では高いグループに属するとされています。

また、福岡県が行った最新の地震調査(地震に関する防災アセスメント調査)では、前回(平成23年度)よりも強い揺れが想定される地域が拡大しており、警固断層帯が連動して動いた場合、福岡市全7区で震度7の揺れが想定されているほか、宇美断層や西山断層帯については想定震度が「震度6強」から「震度7」へ引き上げられました。



資料:「地震に関する防災アセスメント調査報告書(福岡県)」

電柱倒壊による道路閉塞リスク

平成7年(1995年)の阪神・淡路大震災では、通信線の被害率は架空線2.4%に対し地中線0.03%、電力線では架空線10.3%に対し地中線4.7%と、いずれも地中線の被害率が低かったとされています。

また、平成23年(2011年)の東日本大震災においても、津波被災地域における被害率が、架空線7.9%に対し地中線0.3%と、地中線の被害率が低かったとされています。

		供給支障被害状況(被害率)		比率 (地中線/ 架空線)	設備被害状況 (電柱の倒壊等)
		地中線	架空線		
阪神・淡路大震災	通信※1	0.03%	2.4%	1/80	約3,600本
	電力※2	4.7%	10.3%	1/2	約4,500本
東日本大震災	通信※3	地震動エリア : 0% 液状化エリア : 0.1% 津波エリア : 0.3%	地震動エリア : 0.0% 液状化エリア : 0.9% 津波エリア : 7.9%	1/25	約28,000本
	電力	(データなし)	(データなし)	-	約28,000本

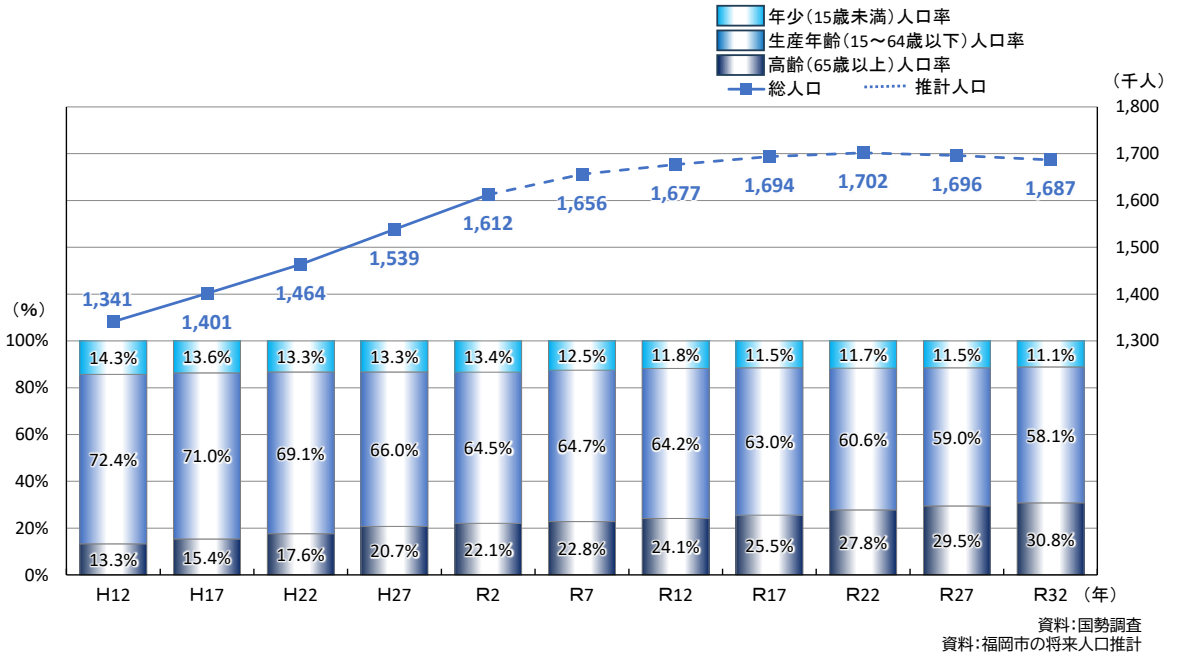
資料:「無電柱化の推進(令和4年3月)」(国土交通省)

安全・円滑な交通確保

■ 人口構成

令和7年における福岡市の総人口に占める高齢者(65歳以上)の割合は22%を超えており、今後も高齢化率は上昇し続ける見込みです。

【人口の推移、年齢別人口構成】

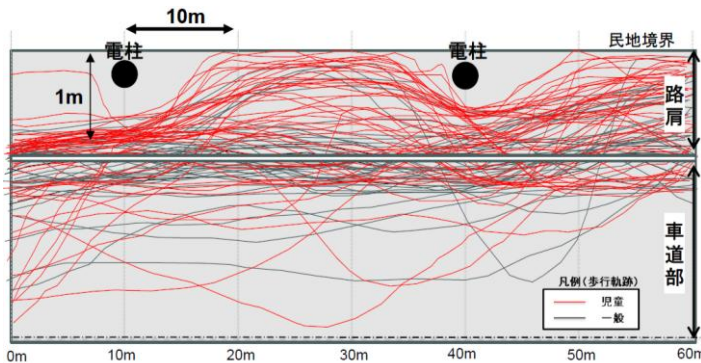


■ 通学路の歩行環境

国の調査によると、道路上に電柱が存在する場合、歩行者は電柱を約1m避けて通行していることが示されています。

歩道が狭い道路や歩道のない道路においては、児童が電柱を避けるために車道へはみ出して通行する状況が発生しています。

【歩行者(児童等)の軌跡】



【電柱を避けて通行する様子】



資料: 国土交通省(場所: 京都府久御山町珠城地区)

景観形成

福岡らしさを示す景観

博多湾と脊振山系に代表される豊かな自然景観や、充実した都市機能による活気と賑わいのある都心景観、さらには大陸との交流の歴史や博多祇園山笠に代表される伝統文化に根差した歴史景観など、多様な景観が形成されています。

都心部



JR博多駅

海辺(水辺)



海の中道

歴史・伝統



御供所地区



福岡大名ガーデンシティ



西浦



宮崎宮地区

まちづくり

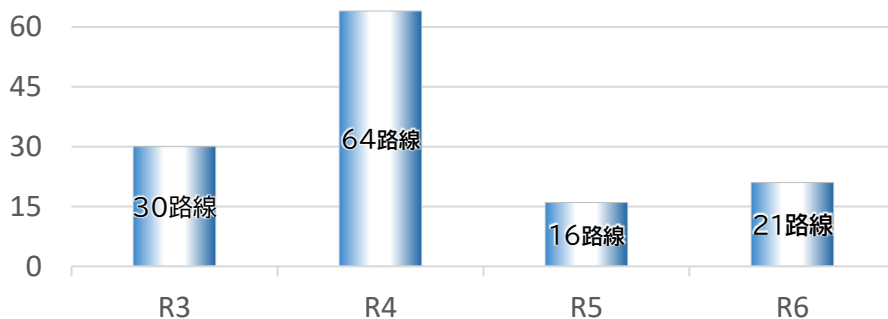
都心部の再開発と新たな拠点形成

福岡市の都心部では、「天神ビッグバン」「博多コネクティッド」によるビルの建て替えが順次実施されています。また、九州大学箱崎キャンパス跡地については大規模なまちづくりが進行中であり、新たな拠点(魅力・活力創造拠点)の形成が進んでいます。

民間開発・土地区画整理事業の動向

道路の新設・整備に伴う民間開発や土地区画整理事業が継続的に実施されています。

【開発帰属に伴う市道路線認定の推移】



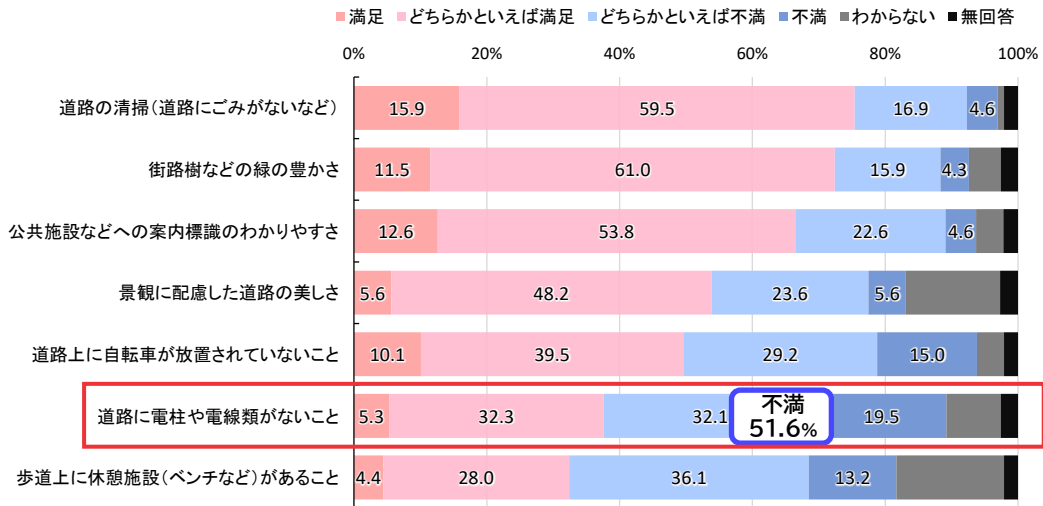
資料：各年度の生活環境委員会の議案説明資料「市道路線の認定について」を基に作成

3. 市民意見

■ 『道路の快適性や利便性』における満足度

道路整備に関する市民ニーズを把握するため、『道路の快適性や利便性』の満足度に関するアンケートを実施しました。

道路の快適性や利便性における満足度調査では、「道路に電柱や電線類があること」への不満が約5割と最も高く、無電柱化の推進が求められています。



■ 市民意見

令和5年度に総務企画局が実施した「みんなでつくる福岡市の将来計画プロジェクト」におけるワークショップや、福岡市道路整備アクションプラン2028の策定にあたり、無電柱化に関する意見をいただきました。

無電柱化を推進してほしいという声に加え、誰もが安心して景観もよく、楽しく歩ける道路づくりを望む意見がありました。

- 防災対策として、無電柱化を推進することが重要。
- 車を運転している時や歩いている時も電柱が邪魔だと感じており、無電柱化を推進してほしい。
- 高齢者や子ども、多くの市民が歩いて移動したいと思える道路空間づくりを進めてほしい。
- 魅力向上のため、景観的に美しく、歩いて楽しい道路整備を進めてほしい。
- スピード感のある無電柱化に取り組んでほしい。 など

4. 成果指標の達成状況

■ 成果指標の達成状況

「福岡市無電柱化推進計画(R3～R7)」で掲げていた成果指標の達成状況は次のとおりです。

指標1：無電柱化工事の着手延長（方針別）

成果指標	R2末策定時	R7末目標	R7末実績
「防災」を目的とした無電柱化着手延長 緊急輸送道路及び幹線道路等における工事着手延長	—	34.4km	19.1km
「安全・円滑な交通確保」を目的とした無電柱化着手延長 バリアフリー基本計画における生活関連経路等の工事着手延長	—	2.8km	2.8km
「景観形成・観光振興」を目的とした無電柱化着手延長 街並みや自然環境などとの調和を図る道路における工事着手延長	—	2.5km	1.8km
まちづくり等に合わせた無電柱化着手延長 区画整理や開発行為等に合わせた工事着手延長	—	13.8km	9.2km

指標2：無電柱化工事の着手率（防災分野）

成果指標	R2末策定時	R7末目標	R7末実績
市街地(DID地区)の緊急輸送道路の無電柱化着手率 工事着手した路線延長 ÷ 市街地(DID地区)の緊急輸送道路の総延長	34%	45%	41%

5. これまでの5年間における成果と課題

■これまでの5年間(令和3年度～令和7年度)における取り組みの成果と課題

無電柱化の推進に関する基本的な方針

1. 防災

成果	<ul style="list-style-type: none">◆ 災害時における人命救助、消防、物資輸送などの応急活動に不可欠な緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路や幹線道路で、約19.1kmの無電柱化工事に着手◆ 市街地(DID地区)の緊急輸送道路の無電柱化着手率を34%(R2末)から41%(R7末)に向上	課題	<ul style="list-style-type: none">◆ 緊急輸送道路は約6割が未着手であり、大規模災害時における電柱倒壊による道路遮断リスクは依然としてある
----	---	----	--

2. 安全・円滑な交通確保

成果	<ul style="list-style-type: none">◆ 緊急輸送道路でかつ福岡市バリアフリー基本計画で定める生活関連経路で、約2.8kmの無電柱化工事に着手	課題	<ul style="list-style-type: none">◆ 生活関連経路は約3割が未完了であり、高齢者・障がい者等の円滑な通行に支障をきたす電柱が残存している
----	--	----	---

3. 景観形成・観光振興

成果	<ul style="list-style-type: none">◆ 景観形成・観光振興に資する道路で、約1.8kmの無電柱化工事に着手◆ Fukuoka East & West Coastプロジェクトとして、志賀島地区、北崎地区の2路線(志賀島和白線、福岡志摩前原線)で整備を完了	課題	<ul style="list-style-type: none">◆ 無電柱化により電柱や電線は撤去される一方、設置が必要な地上機器が景観上の課題となっている
----	---	----	--

4. まちづくり等に合わせた無電柱化

成果	<ul style="list-style-type: none">◆ 区画整理や再開発事業と合わせて、約9.2kmの無電柱化工事に着手◆ 九州大学箱崎キャンパス跡地の周辺道路で整備を推進	課題	<ul style="list-style-type: none">◆ 開発と無電柱化を一体的に進める必要があり、土地利用計画の進捗に応じて複数の関係者との調整が生じる
----	---	----	--

無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 緊急輸送道路における電柱の減少

成果	◆ 緊急輸送道路など(261.9km)において、道路法第37条に基づく新設電柱の占用制限を実施
----	---

課題	◆ 新設電柱の占用制限により新たな電柱の増加は抑制されているものの、既設電柱による災害時の道路閉塞リスクは依然としてある
----	--

2. 新設電柱の抑制

成果	◆ 開発等においては、無電柱化法第12条を踏まえ、事業認可や開発許可の際の事前協議等を通じて、道路上に電柱を新設させない指導を徹底
----	---

課題	◆ 開発完了後に新たな電柱が設置されるリスクは依然としてある
----	--------------------------------

3. コスト縮減の推進

成果	◆ 浅層埋設方式を標準適用とし、コスト縮減を推進 ◆ 電線管理者の管路や特殊部など既存ストックを活用し、新設費用を抑制(志賀島和白線)
----	--

課題	◆ 既存管路・特殊部の活用は、それらが存在する区間に限られるうえ、老朽化により活用できないケースもあるため、適用できる路線が限定的である
----	--

4. 事業のスピードアップ

成果	◆ 工事現場に常設の作業スペースを設けることで、毎日の掘削・埋め戻し作業を省略する「工事ヤードの常設化」の導入に向けた試験施工を実施(福岡空港線)
----	---

課題	◆ 交通量が多く、沿道への出入口が連続する道路では、工事ヤードを一定区間まとめて確保することが難しい
----	--

5. 関係者間の連携強化

成果	◆ コスト縮減や工期短縮といった課題解決に向けて、市と電線管理者で構成される「福岡市無電柱化推進プロジェクトチーム」で連携し、継続的に取り組みを推進 ◆ 地上機器の新たな活用として、大博通りにおける世界水泳の広報や、須崎公園南交差点付近における福岡市民ホール周辺の案内マップ、筑紫口中央通りにおける地域の賑わい創出を目的としたアート作品の掲示などを実施
----	---

課題	◆ 地上機器の活用にあたっては、掲示内容により歩行者の滞留を誘発する可能性があることから、設置箇所は、歩行者動線上の支障とならない箇所に限定される
----	---

6. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

「福岡市無電柱化推進計画(R3～R7)」の成果や課題に加え、国の新たな無電柱化推進計画や福岡市道路整備アクションプラン2028、地域防災計画やバリアフリー基本計画などを踏まえ、令和8年度から概ね5年間の「無電柱化の推進に関する基本方針」及び「主な取組対象」を、下記のとおり整理しました。

無電柱化推進の基本方針	主な取組対象
1. 防 災 ～災害に強い道路ネットワークの構築～	<ul style="list-style-type: none">・ 地域防災計画の緊急輸送道路、幹線道路・ 防災拠点から最寄りの直轄国道(第1次啓開ルート)まで
2. 安全・円滑な交通確保 ～すべての人が安心して移動できる歩行空間の確保～	<ul style="list-style-type: none">・ バリアフリー基本計画の生活関連経路・ 小学校の通学路
3. 景観形成・観光振興 ～歴史的街並みや自然環境等を活かした道路空間整備との連携～	<ul style="list-style-type: none">・ 歴史的な建造物や街並みが残る博多旧市街・ 自然景観を活かした観光ルート
4. まちづくりとの連携 ～都心部や各拠点等でのまちづくりとの連携～	<ul style="list-style-type: none">・ 都心部や九大箱崎キャンパス跡地等の魅力・活力創造拠点・ 民間開発・土地区画整理事業エリア

切迫する大地震の発生リスクと、過去の災害における電柱倒壊による道路閉塞の実態を踏まえ、大規模災害時における人命救助・消防活動・物資輸送など広域的な応急対策を支える緊急輸送道路等の機能を確保するとともに、防災拠点が速やかに機能を発揮できる環境を整えるため、以下の無電柱化を重点的に進めます。

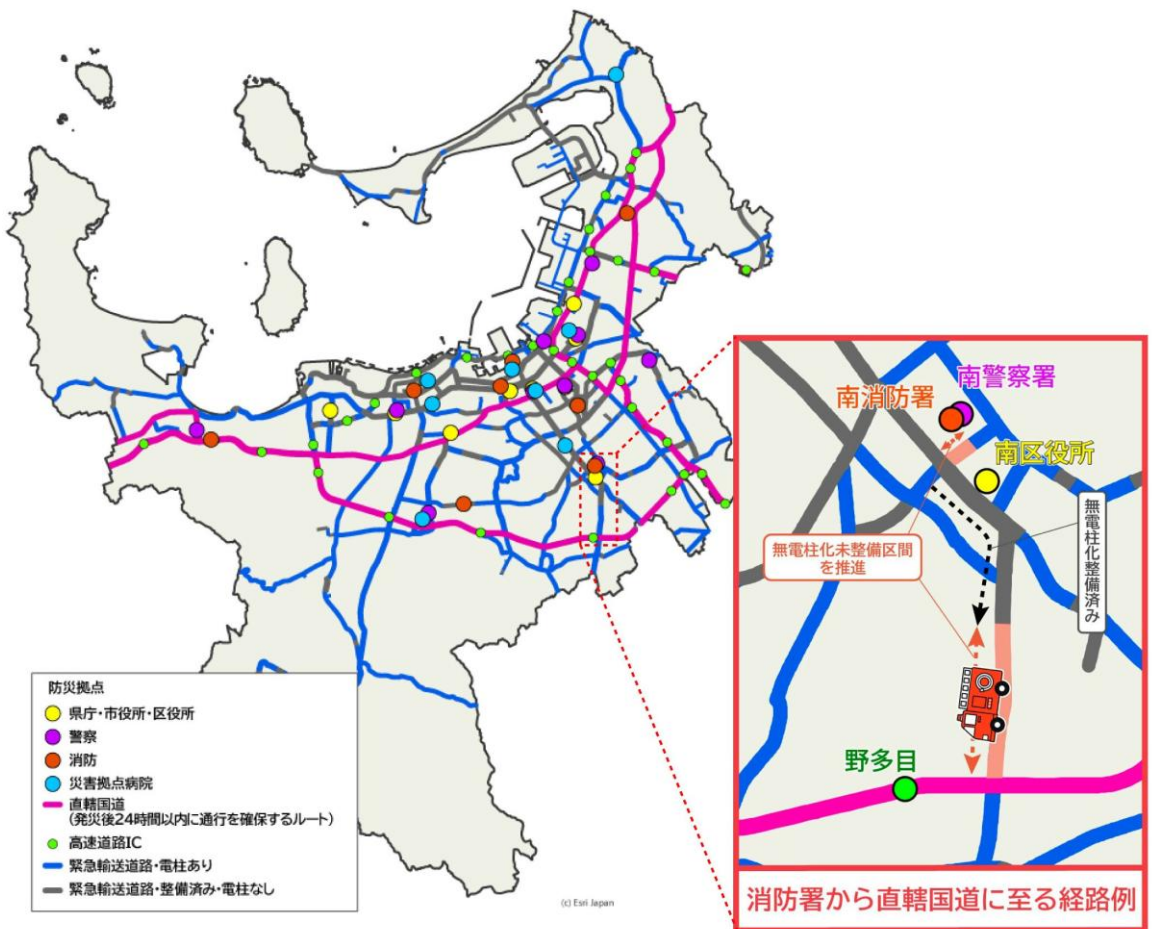
『災害に強い道路ネットワークの構築』

● 地域防災計画の緊急輸送道路・幹線道路

災害の被害拡大防止を図るため、福岡市地域防災計画に位置付けられた緊急輸送道路及び幹線道路等において、道路の新設や、拡幅などの改築に合わせて無電柱化を推進します。

● 防災拠点から最寄りの直轄国道(第1次啓開ルート)まで

大規模災害時に、各防災拠点が速やかに指令・救助・医療などの機能を発揮できる環境を整えるため、防災拠点(県庁・市役所・警察・消防・災害拠点病院など)から緊急輸送道路を經由して、発災後24時間以内に道路啓開が図られる第1次啓開ルートに位置づけられている直轄国道に至る経路において、無電柱化を推進します。



柱2

安全・円滑な交通確保

高齢化の進展に加え、歩道上の電柱が児童の安全な通行を妨げるおそれもあることを踏まえ、すべての人が安全・円滑に移動できる歩行空間を確保するため、以下のとおり無電柱化を進めます。

『すべての人が安心して移動できる歩行空間の確保』

● バリアフリー基本計画の生活関連経路

高齢者や体の不自由な人などが、安全で円滑に移動できる歩行空間を確保するため、防災に位置付けられた路線のうち、日常生活または社会生活において利用される公共施設・医療機関・商業施設・駅などを結ぶ歩行ネットワークである「生活関連経路」（福岡市バリアフリー基本計画）において、無電柱化を推進します。

● 小学校の通学路

児童が安心して歩ける歩行空間を確保するため、防災に位置付けられた路線のうち小学校の通学路である路線において、無電柱化を推進します。

また、歩道がない、または歩道が狭い小学校通学路において、「福岡市通学路交通安全対策プログラム」に基づき、学校、保護者、地域等と連携・協力し、交通安全上、危険な電柱の道路区域外への移設・撤去に取り組みます。



資料：国土交通省（場所：京都府久御山町珠城地区）

柱3

景観形成・観光振興

福岡市景観計画において歴史的な街並みや豊かな自然景観を活かした景観形成の施策として無電柱化が位置づけられていることを踏まえ、電柱・電線のない質の高い景観の形成と観光振興を図るため、以下のとおり無電柱化を進めます。

『歴史的街並みや自然環境等を活かした道路空間整備との連携』

● 歴史的な建造物や街並みが残る博多旧市街

魅力的な景観形成と観光振興を図るため、歴史的建造物や街並みが残る博多旧市街等において、道路空間の整備とあわせた無電柱化を推進します。

整備事例(承天寺通り)



● 自然景観を活かした観光ルート

魅力的な景観形成と観光振興を図るため、海浜部など自然景観を活かした観光ルートにおいて、道路空間の整備とあわせた無電柱化を推進します。

整備事例(西浦)



整備事例(海の中道)



柱4

まちづくりとの連携

都心部での機能更新や新たな拠点形成が進んでいること、また民間開発・土地区画整理事業の機会を踏まえ、魅力的な都市景観の形成を図るため、以下のとおり無電柱化を進めます。

『都心部や各拠点等でのまちづくりとの連携』

● 都心部や九大箱崎キャンパス跡地等の魅力・活力創造拠点

魅力的な都市景観の形成を図るため、都市活力を牽引する『都心部』や、九州大学箱崎キャンパス跡地などの都市の成長を推進する『魅力・活力創造拠点』において、まちづくりと連携した無電柱化を推進します。

● 民間開発・土地区画整理事業エリア

市街地開発事業等と連携した効率的な無電柱化を図るため、市街地開発事業や都市計画法第29条の開発許可を受けて行う開発行為により新たに設置される道路において、無電柱化を推進します。



【香椎駅北線】

7. 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策

無電柱化の着実な推進を図るため、基本的な方針の下、以下の様々な具体施策を総合的かつ計画的に講じます。

『低コスト・事業スピードアップ手法の活用』

● 工事ヤード常設化や既存ストック活用など作業効率を高める施工方法の採用

コスト削減・事業のスピードアップを図るため、道路交通に影響の少ない区間においては「工事ヤードの常設化」を実施します。

また、電線管理者が所有する既設管路などの既存ストックが活用できる箇所においては積極的に活用します。

● 迂回配線などの非地中化構造の採用

効率的に無電柱化を推進するため、地域や現場の実情を踏まえ、迂回配線の部分的な適用を含む多様な整備手法を活用します。

● ファスト地中化

事業のスピードアップを図るため、官民境界付近に水路・高低差などの地形的制約があり、電力・通信などの民地への引き込み線の地中化が高コストや工期の長期化につながる箇所においては、民地への引き込みを架空方式とする「ファスト地中化」を適用します。

● 地中レーダー探査

工事着手後に埋設物の位置が想定と異なることで生じる設計・工事の手戻りを防ぐため、設計段階において、地中レーダー探査を実施します。

● 占用料の減免

無電柱化をさらに推進するため、国は地下電線類の占用料を減額するとともに、地方公共団体に対しても地中化によって占用料が増えることがないように減額措置を求めています。本市では、この方針に基づき、令和6年度から実施している占用料の減免を引き続き実施していきます。

『道路空間の制約への対応』

● 地上機器の配置の工夫

地上機器の設置場所を確保するため、歩道がない・狭い場合や、景観上の観点から道路上への設置が望ましくない箇所については、管理者の同意を得たうえで、学校や公共施設等の公有地・民地の活用等を進めます。

● 通学路上の危険な電柱の道路区域外への移設

児童が安心して歩ける歩行空間を確保するため、歩道がない、または歩道が狭い小学校通学路において、「福岡市通学路交通安全対策プログラム」に基づき、学校、保護者、地域等と連携・協力し、交通安全上危険な電柱の道路区域外への移設・撤去に取り組みます。

● 省スペース型材料の採用

無電柱化を推進するため、道路空間に余裕がない箇所においては、鉄筋コンクリート製に比べてコンパクトなレジンコンクリート製の特殊部など新材料・新技術を採用します。

『電柱の抑制』

● 緊急輸送道路における占用制限

防災の観点から、福岡市が管理するすべての緊急輸送道路において、道路法第37条に基づく新設電柱の占用制限措置を実施します。

● 地中化路線における占用制限

電線共同溝事業を実施した区間については、電線共同溝整備特別措置法第9条に基づく占用制限措置を実施します。

また、単独地中化により電線管理者が地中化を行った区間については、道路法第37条に基づく新設電柱の占用制限措置を実施します。

● 通学路における占用制限

福岡市通学路交通安全対策プログラムにおいて、道路占用許可基準に基づき電柱の移設が実施された通学路には新設電柱を認めないこととします。

● 無電柱化事業中区間における既設電柱の占用制限

激甚化・頻発化する災害に備え、管路整備とあわせて着実に電柱を撤去し、道路閉塞のリスクを取り除くため、事業中区間においては、原則として既設電柱の占用制限措置を実施します。その際、地域住民が受けているサービス利用の継続性にも配慮します。

● 道路事業等とあわせた無電柱化の実施

無電柱化法第12条において、道路事業や市街地開発事業等の実施に際し、技術上困難と認められる場所以外は道路における新たな電柱設置が禁止されており、事業と一体的に無電柱化整備を行う際に同時整備を積極的に活用し、効率的な無電柱化を推進します。

『関係者間の連携の強化』

● 福岡市無電柱化推進PTによるコスト縮減・工期短縮の検討

無電柱化に係る様々な課題の解決に向けた検討を行うため、令和2年11月に発足した、福岡市と電気・通信事業者で構成される「福岡市無電柱化推進プロジェクトチーム」において、関係者が連携・協力しながらコスト縮減や工期短縮に関する検討を進めます。

● 設計・施工段階における工事関係者との連携

福岡市の管理する道路において、無電柱化の工事が実施される際は、道路工事調整会議など関係者が集まる既存の会議を活用し、設計段階から工程等の調整に努めます。

● 他事業との連携

無電柱化の実施に際し、他の事業と連携して取り組むよう努めます。特に、開発事業については、土地利用計画の進捗に応じて複数の関係者との調整が生じることから、事業の動向を把握しながら関係部局・事業者と早期から連携を図ります。

8. 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

『広報・啓発活動』

● SNS動画・リーフレットの作成

無電柱化の重要性について市民の理解・関心を深め、協力が得られるよう、電線管理者とも連携しながら、SNS向け動画およびリーフレットの制作・配布など、広報・啓発活動を積極的に行います。

● 地上機器の高付加価値化

地域の賑わい創出を図るために、地上機器を活用したアート作品等の掲示に引き続き取り組むとともに、情報発信への活用を検討します。