

群馬県における 新たな無電柱化推進計画の概要

令和7年8月6日

群馬県

1. 群馬県の概要・無電柱化の現状
2. 旧計画(無電柱化推進計画2019)について
3. 新計画(無電柱化推進計画2025)について
4. 無電柱化推進の課題

1. 群馬県の概要・無電柱化の現状

群馬県

- 群馬県は人口約190万人、県面積6,362km²、約3分の2が丘陵山岳地帯、県全体の道路管理延長は約34,942km。
- 前橋市、高崎市などの市街地や、世界遺産「富岡製糸場」周辺、桐生市の「重要伝統的建造物群保存地区」周辺などで無電柱化を推進してきたが、群馬県の無電柱化率は低位。



前橋大間々桐生線（前橋市）



【桐生新町重要伝統的建造物群保存地区】桐生田沼線（桐生市）



➤ 群馬県の無電柱化率は約0.7%、
全国40位と低位

(2022年、国土交通省調べ)

2. 旧計画(無電柱化推進計画2019) 概要

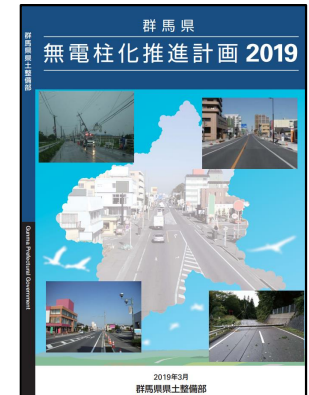
群馬県

- 無電柱化を推進するため、平成31年3月に群馬県として初めて無電柱化推進計画を策定。
- 計画期間は10年間、基本方針は、「防災」、「安全」、「景観」の3分野、国道・県道・市町村道の全路線を対象としており、整備計画路線図・リストも添付。

基本方針

- 防災、安全・円滑な交通確保、景観形成・観光振興の3分野を基本方針

防 災	緊急輸送道路ネットワークの信頼性向上と災害時の救助活動の円滑化
安全・円滑な交通確保	歩行者や車椅子、自転車の安全円滑な通行空間の確保
景観形成・観光振興	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



対象路線

- 国道、県道、市町村道の全路線を対象、計画路線図・リストも添付



整備計画路線図(前橋市)

No	路線名	管理者	起点住所	終点住所	区分	整備計画 道路延長 (km)
7	一般国道17号	国	前橋市大手町2丁目	前橋市本町1丁目	防災	0.15
8	一般国道50号	国	前橋市今井町	前橋市今井町	防災	0.40
9	一般国道17号	国	前橋市関根町1丁目	前橋市関根町1丁目	防災	0.75
10	前橋赤城線	県	前橋市上細井町	前橋市富士見町時沢	防災	0.71
11	前橋西久保線	県	前橋市上細井町	前橋市上細井町	防災	0.34

整備目標

- 防災分野は整備計画延長の100%着手、安全・景観分野では、100%完了を整備目標

対象路線	対象延長	整備済延長	整備計画延長	無電柱化率
第一次防災拠点への アクセス路線	147.3km (44施設)	43.8km (4施設)	103.5km (40施設)	29.7% (4/44) ▶100%着手 (44/44)
地域高規格道路および 主要都市間の幹線道路	87.9km	47.8km	40.1km	54.4% ▶100%着手

2. 旧計画(無電柱化推進計画2019) 成果と課題

群馬県

- 無電柱化計画路線を明確にしたことで、これまでの点的な整備から、道路管理者の垣根を越えた線的な整備が定着しつつある。
- 一方、事業が長期化する傾向があり、高い整備目標を掲げたものの達成は困難な状況。

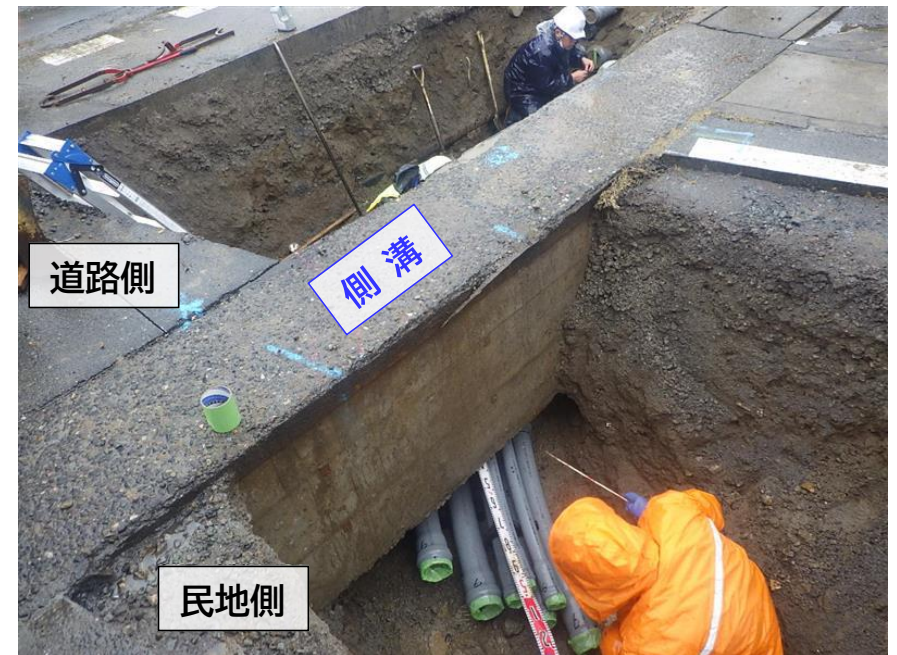
整備目標の達成状況

- 「防災」のうち、地域高規格道路や幹線道路では着手率96.6%となったが、第一次防災拠点へのアクセス路線では51.6%となっている。
- 「安全」、「景観」分野でも計画どおり進捗していない。

区分	対象路線	整備目標	無電柱化率 (策定時)	着手率 (R5末時点)
防災	第1次防災拠点へのアクセス路線	対象路線 100% 【着手】	29.7%	51.6%
	地域高規格道路および主要都市間の幹線道路		54.4%	96.6%
	計		38.9%	68.4%
区分	対象路線	整備目標	無電柱化率 (策定時)	整備率 (R5末時点)
安全・円滑な交通確保	重点整備地区内のバリアフリー特定道路	対象路線 100% 【整備】	72.7%	76.0%
景観形成 観光振興	重要な位置づけを持つ観光地周辺の道路		14.7%	14.7%
その他	市街地などで必要とする計画路線			13.2%
	うち県管理			4.5%
	うち市町村管理			30.6%

進捗遅延の主な理由

- 民地への引き込み管工事や、電力・通信の切り替え作業などに時間を要している。
- 沿線住民から、無電柱化事業に理解が得られず、事業着手できない区間もある。



市道への連携管路施工状況(前橋市)

3. 新計画(無電柱化推進計画2025) 見直しのポイント

群馬県

- 計画策定から5年が経過し、社会情勢の変化などに対応するため計画を見直し。
- 国の無電柱化推進計画や県上位計画、新しい道路網との整合を図るとともに、整備区間見直しに合わせた整備目標の再設定。
- 大規模災害時における電柱倒壊による道路交通の寸断を防ぐため、災害時にも機能する強靱な道路ネットワーク路線における無電柱化を優先。

検討体制

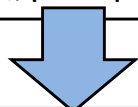
<技術検討部会>

【構成員】

- 国・県・電線管理者

【役割】

- 技術的課題を中心に意見交換
- 計画素案の策定



<無電柱化協議会>

【構成員】

- 有識者・国・県・市町村・電線管理者・県警察

【役割】

- 計画(案)の審議・意見調整

見直しのポイント

● 国・県上位計画との整合

- 国計画「無電柱化推進計画(令和3年5月策定)」
 - 緊急輸送道路の電柱を減少
 - 徹底したコスト縮減、事業のスピードアップ など
- 県計画「ぐんま・県土整備プラン2025(令和7年3月策定)」
 - 災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの構築

● 防災路線への重点化

- 防災分野の計画路線のうち、優先すべき整備区間を抽出
 - 交通結節点(IC)と第1次防災拠点をつなぐ区間
 - 第1次防災拠点同士をつなぐ区間

● 実現性のある目標設定

- 優先すべき整備区間の設定に合わせた目標
 - 具体的な事業計画から達成すべき整備目標を再設定

3. 新計画(無電柱化推進計画2025) 主な論点

群馬県

- 技術検討部会では、事業長期化の原因として、技術者不足や現場施工の困難性など議論。
- 無電柱化協議会では、防災以外の分野における進捗に対する懸念や、占用制限手法の困難性などに対し意見があった。
- 総論として防災分野を重点化することや、優先整備区間の設定について承認された。

主な論点、主な意見

<技術検討部会> 【構成員】 国・県・電線管理者

➤ 主な論点

- ✓ 事業長期化の原因
- ✓ 早期整備、低コスト化
- ✓ 優先整備の考え方

➤ 主な意見

- ✓ 電線管理者も技術者不足により設計や施工が逼迫している。**マンパワーに限界**がありスピードアップが難しい。
- ✓ 引き込み管と側溝の交差工事に時間を要する。用地交渉が厳しい。
- ✓ 包括委託なども検討してはどうか。
- ✓ **優先順位を付けていく必要がある**。緊急輸送道路を優先していく考え方は当然。

<無電柱化協議会> 【構成員】 有識者・国・県・市町村・電線管理者・県警察

➤ 主な論点

- ✓ 防災路線を第一に推進路線を再考することの方向性
- ✓ 防災路線の優先整備区間
- ✓ 実現性ある目標設定
- ✓ 電柱の占用制限制度の運用

➤ 主な意見

- ✓ **方向性に異論なし。**
- ✓ 防災を第一とした場合、安全・景観の進捗に遅れは生じないか。
- ✓ 電線共同溝が無い区間での占用制限は難しいのではないか。
- ✓ 無電柱化法第12条に基づく一体整備を強調してはどうか。

3. 新計画(無電柱化推進計画2025) 概要

群馬県

- 令和7年3月、新たな計画として「群馬県無電柱化推進計画2025」を策定。
- 「**防災**」を最優先とした無電柱化推進計画、**交通拠点(IC)**と**第1次防災拠点**を結ぶ区間、**第1次防災拠点同士を結ぶ区間**を**優先整備区間**に指定。

(1)計画期間 2025年度(令和7年度)～2034年度(令和16年度)の10年間

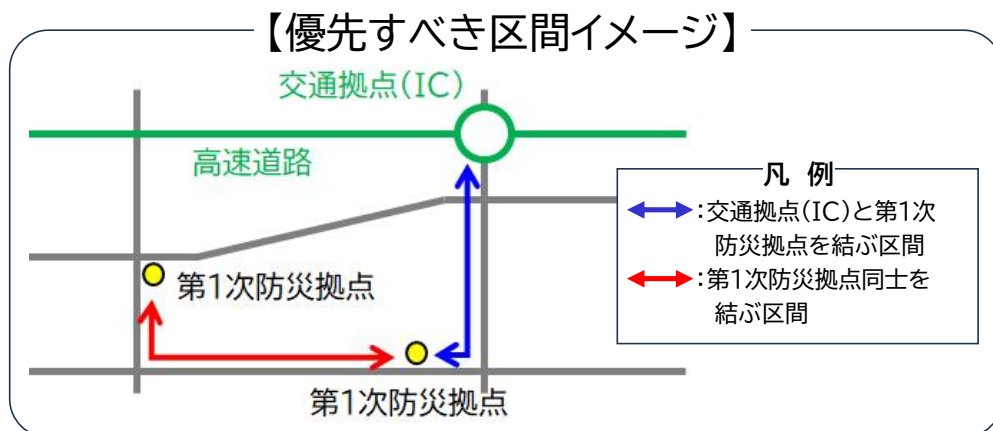
(2)主な特徴

① 今後10年間の整備方針

- 基本方針は、**防災、安全、景観の三分野**は継承しつつ、**防災面を最優先**とする。
- 優先すべき整備区間を設定し、集中的に整備する。

② 優先すべき整備区間を設定

- 防災分野の整備計画延長のうち、**優先すべき整備区間を指定。**(121区間、134.0km)



③ 様々な手法による無電柱化整備

- 電線類の地中化による無電柱化に加え、**占用制限による電柱抑制**や、**同時施工**なども**施策に位置づけ**。

④ 今後10年間の整備目標の見直し

- 計画路線は、旧計画から43km増の延長334.2km。
- うち、**優先すべき整備区間13.4kmは、2034年度までに完成**することを目標としている。

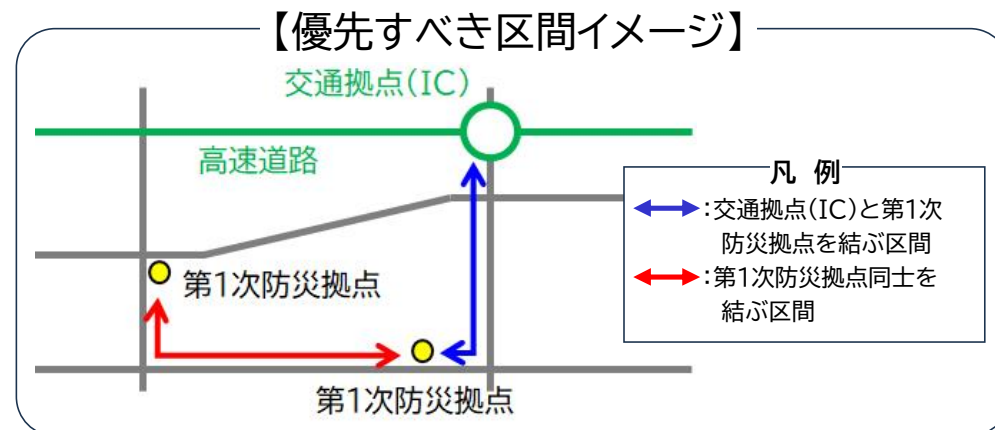
計画指標	対象延長(km)	着手済・整備済延長(km)	新規着手予定延長(km)	完了予定延長(km)	整備目標値(令和16年度末)
I【防災】完了率	134.0	61.9	11.2	13.4	46.7%
II【安全】完了率	13.2	10.3	0.6	0.9	77.0%
III【景観】完了率	6.7	2.5	1.3	0.2	36.5%

3. 新計画(無電柱化推進計画2025) 概要

群馬県

- 優先整備区間は、前橋南IC～前橋赤十字病院(前橋市)や高崎IC～高崎合同庁舎(高崎市)など、計23区間、13.4km。
- 今後、優先整備区間を中心に無電柱化を推進する。

1 前橋市



2 高崎市



3 伊勢崎市



4. 無電柱化推進の課題 解決に向けた取組

群馬県

- 無電柱化事業は、沿道店舗や住宅への出入りや歩行空間を確保しつつ、狭い空間で整備するため、事業が長期化する傾向にある。
- 沿線住民の理解を得るために時間を要することや、官民ともマンパワーに限界があるため、更なるスピードアップは困難な状況。

1. 早期整備の限界・事業の長期化

電線共同溝方式による無電柱化の流れ

計画・設計→支障物移設→本体工事→引込・連携工事→電柱撤去

事業期間・・・**10～11年／0.7km**(群馬県実績)

- 狭い歩道での工事や、需要側の電力・通信切り替えに時間を要する。

解決に向けた取組

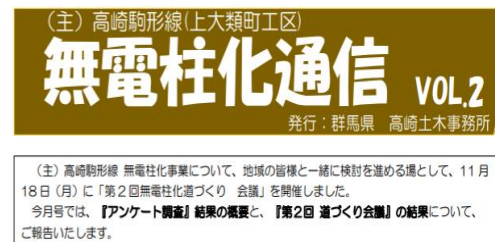
- ◆ 関係者調整会議の定期開催による事業進捗の情報共有

	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度
管路工事 (県)				
引込・連系 入構・抜柱 (東電・NTT)			引込連系	入構 抜柱 10月
道路改良・ 舗装工事 (県)			道路改良	舗装 12月

関係者調整会議資料【桐生田沼線(桐生市)】

解決に向けた取組

- ◆ 無電柱化のメリット、事業効果の広報、沿線住民との合意形成



事業効果の広報【高崎駒形線(高崎市)】



事業説明会【前橋赤城線(前橋市)】

2. 無電柱化事業への沿線住民の理解

- 店舗や住居への出入りが困難になることを理由に事業反対があり、**電力・通信の切り替え日時調整**などに**時間を要する**。
- 店舗売り上げへの懸念から、無電柱化事業そのものに反対する声もある。

3. 担当技術者の不足

- 電力・通信切り替え作業は、各店舗や住宅との個別交渉の上、日時が限定されることから、**技術者の対応件数に限り**がある。
- 発注者技術者も、**無電柱化事業の経験不足**のため、技術的知識の習得や、事業調整に**時間を要する**。

解決に向けた取組

- ◆ 調整会議の開催、「無電柱化事業に関する研修会」を開催



4. 無電柱化推進の課題 今後の展望

- 防災の優先整備区間を重点的に推進しつつ、無電柱化法12条に基づき道路事業や交通安全事業との同時施工を推進する。
- 群馬県内の緊急輸送道路では全線、新設電柱の道路占用制限しているが、沿道民地対策など更なる取組も検討していく。

1. 同時施工の推進

- 道路事業や交通安全事業との同時施工を推進し、事業コストの縮減や工期短縮、事業の効率化を図る。



街路事業【県道中野谷富岡線(富岡市)】



街路事業【県道前橋長瀬線(高崎市)】

2. 占用制限制度の適切な運用

- 群馬県では、災害が発生した場合の被害拡大を防止するため、道路法第37条に基づき、緊急輸送道路における新設電柱の道路占用を制限。
- 今後、県管理道路についても、道路占用制限の運用可能な路線を検討していく。

【沿道区域・届出対象区域のイメージ】



【道路の閉塞を防止する仕組み(イメージ)】



沿道民地対策のイメージ図

同時施工の懸案事項

- ◆ 現況需要が無いバイパス整備等については、将来需要に見合った電線共同溝(埋設条数)の検討・整備が必要
- ◆ 道路事業などに電線共同溝整備を追加する場合、B/Cへの影響が懸念