戸田市無電柱化推進計画（案）

目　次

Ⅰ．はじめに 1
１．計画策定の背景と目的 1
２．計画の位置付け 1
Ⅱ．無電柱化の現状と課題 2
１．無電柱化の現状 2
２．多様な整備手法 5
３．無電柱化推進に向けた課題 9
Ⅲ．無電柱化推進に向けた方針 12
１．基本方針 12
２．基本的な整備の考え方 13
Ⅳ．取り組む箇所の考え方 14
１．計画期間 14
２．路線の選定 15
Ⅴ．無電柱化を推進するための取組 22
１．多様な整備手法等の活用・検討 22
２．占用制度の的確な運用 22
３．関係者間の連携の強化 23
４．計画の進行管理 23
○用語の解説 24

Ⅰ．はじめに

1. 計画策定の背景と目的

昨今の大規模地震や大型台風等の自然災害においては、電柱倒壊によるライフラインの停止や道路閉塞による避難・緊急活動への障害発生などが懸念されるため、より一層の防災機能の強化が求められています。また、電柱や張り巡らされた電線は、歩行者や車いす利用者等の通行を妨げるとともに、景観を阻害する要因のひとつにもなっています。こうした状況から、安全・円滑な交通環境の確保はもちろんのこと、景観形成の観点からも、無電柱化を推進する必要性が高まっています。

国は、平成 28 年(2016 年)12 月に「無電柱化の推進に関する法律(以下、「無電柱化法」という。)」を施行し、国、地方公共団体、関係事業者、国民の責務を明確化させるとともに、無電柱化推進計画の策定等について規定しました。その後、平成 30 年(2018 年)4月には、無電柱化推進計画を策定し、無電柱化の推進に関する基本的な方針や目標等を定めております。さらに、令和3年(2021 年)5月には、近年頻発する災害や高齢化等に対応するため、無電柱化の加速を図り、同計画の改定が行われています。

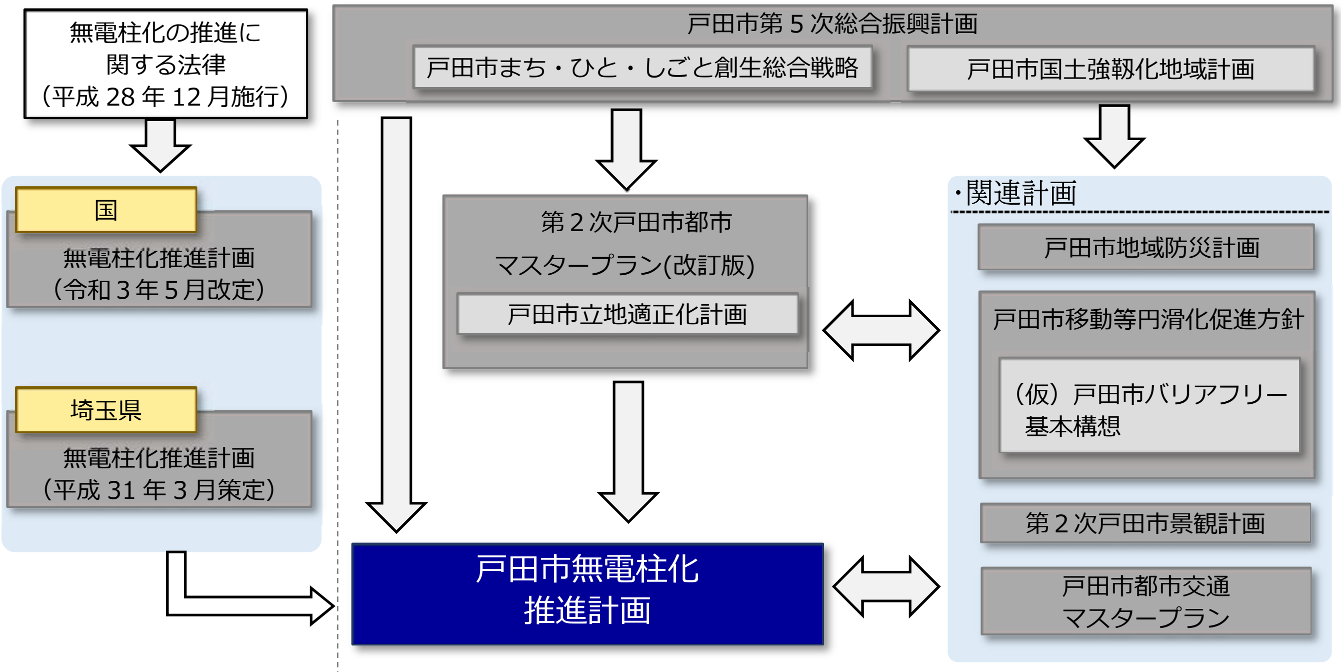
埼玉県においても、平成31年(2019 年)3月に「埼玉県無電柱化推進計画」を策定し、令和3年(2021年)3月には、市町村への技術的支援を目的として事務手続きや整備手法を示した「埼玉県無電柱化の手引き(案)」を策定しました。

こうした背景を踏まえ、本市においても無電柱化法に基づき、無電柱化に関する基本的な考え方や目標等を定める「戸田市無電柱化推進計画(以下、「本計画」という)を策定し、今後の無電柱化の基本的な方針、目標、施策等を定めるものです。

2. 計画の位置付け

本計画は、無電柱化法第8条第2項に規定された「市町村無電柱化推進計画」に位置付けられるものです。

また、市政の目指す将来像等について定めた「戸田市第5次総合振興計画」を基に無電柱化を推進するための取組等について示すものとし、「第2次戸田市都市マスタープラン(改訂版)」をはじめとした各種関連計画との整合性を図ります。



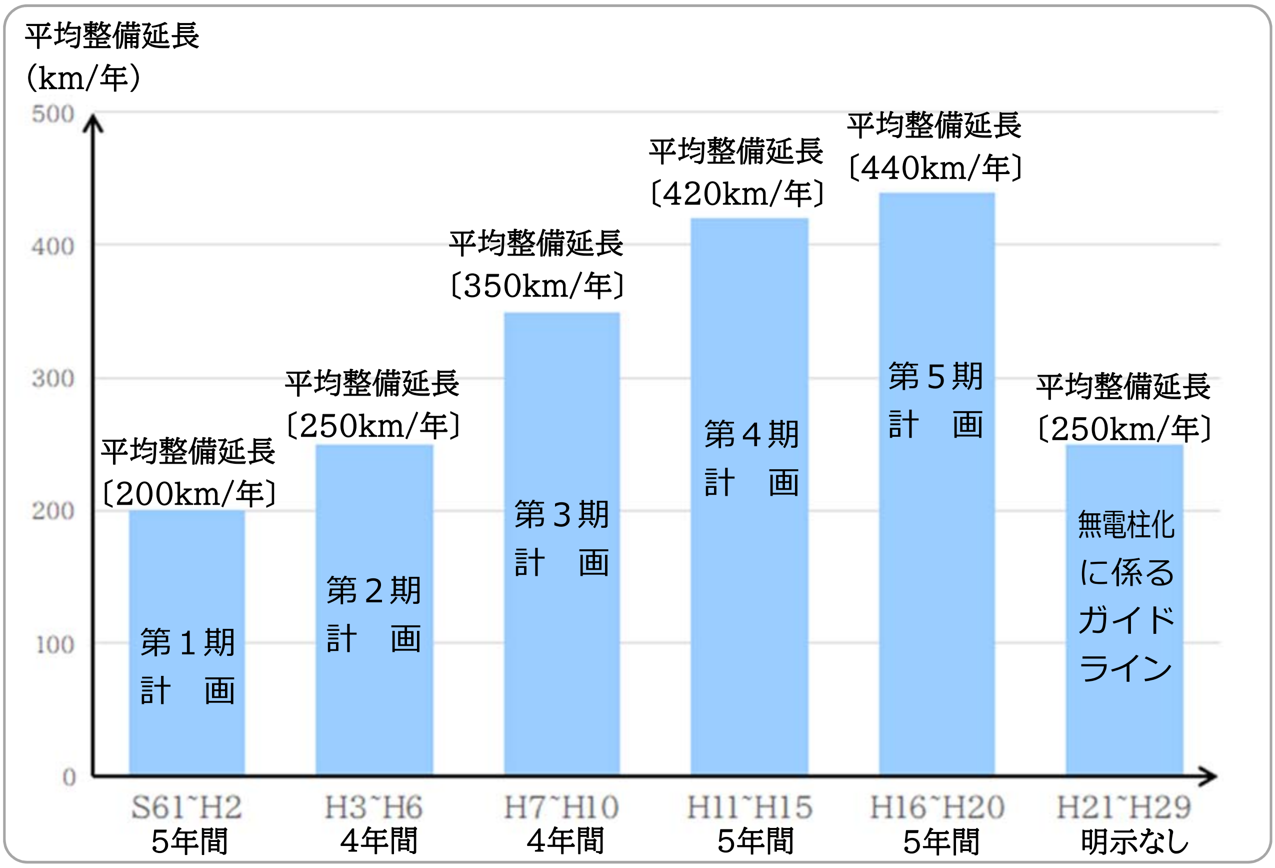
Ⅱ．無電柱化の現状と課題

1. 無電柱化の現状

(1)国における無電柱化の現状

無電柱化は、昭和61年度（1986 年度）から「電線類地中化計画」等に基づき整備が推進されており、計画期間ごとの1年あたりの整備延長は、第 1 期計画期間〔昭和 61 年度（1986 年度）～平成2年度（1990 年度）〕が 200km であったのに対し、第 4 期計画期間〔平成 11 年度（1999 年度）～15 年度（2003 年度）〕は 420km と無電柱化が加速しましたが、第 5 期計画期間中〔平成 16 年度（2004 年度）～20 年度（2008 年度）〕の平成 10 年代後半をピークに1年あたりの整備延長は減少傾向にあります。

平成 30 年度（2018 年度）から令和2年度（2020年度）にかけては、平成 30 年（2018 年）4月に施行した「無電柱化推進計画」及び「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に基づき計 2，400 ㎞の無電柱化を進めることとしており、新たな「無電柱化推進計画」〔令和3年（2021 年）5月策定〕及び「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」〔令和2年（2020年）12月策定〕では、令和7年度（2025 年度）までの5年間で計 4，000 ㎞の無電柱化に着手することとしています。



出典：国土交通省 HP より一部抜粋して作成

図　各計画時期における無電柱化延長

（2）本市における無電柱化の現状

本市では、戸田公園駅西口や北戸田駅東口、市役所南通りを中心に都市計画道路整備事業や土地区画整理事業により、これまでに約 2.3 ㎞の区間で無電柱化を進め、市道以外にも国が管理する国道17号や国道298号についても無電柱化がなされております。

また、現在は戸田駅西口について新曽第一土地区画整理事業により、戸田駅へ繋がる都市計画道路前谷馬場線（第一工区）について道路整備と併せて無電柱化整備を進めております。

■戸田市における無電柱化整備状況

【整備済路線（予定含む）】 令和3年（2021 年）12 月現在

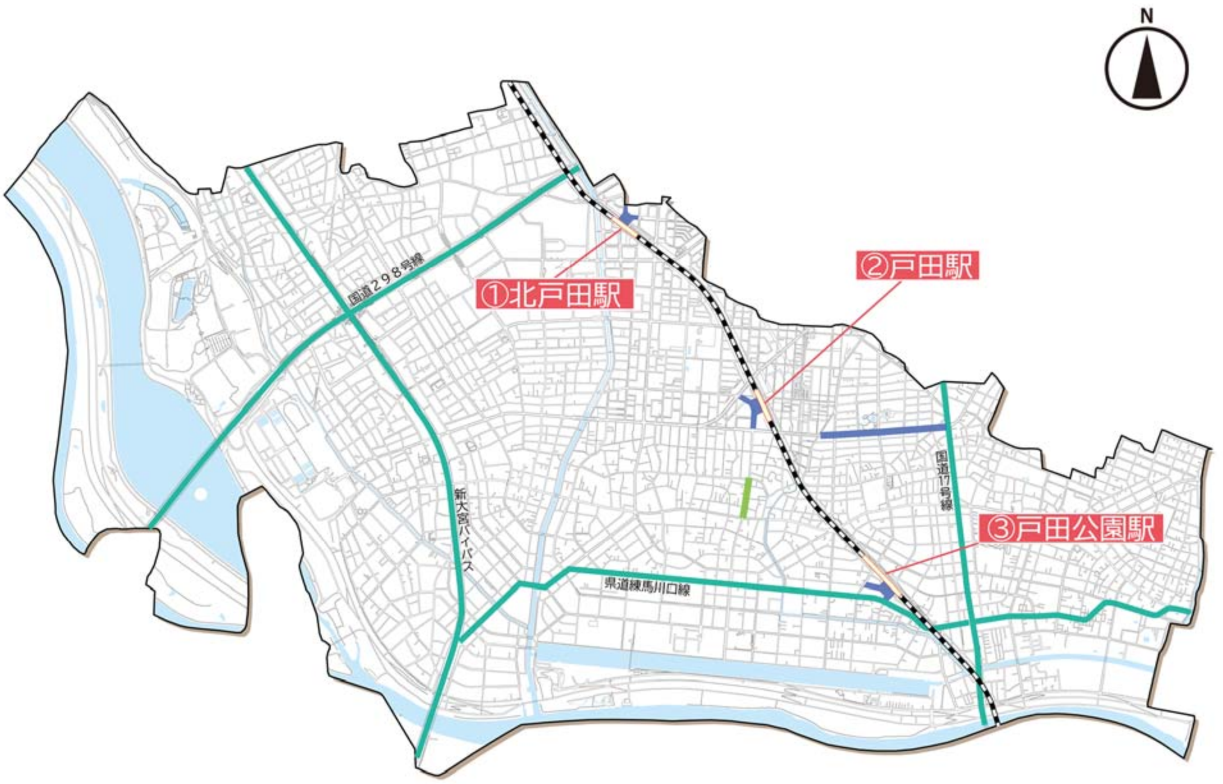
	路線名		整備延長（m）	方式
A	市道第 3055 号	戸田公園駅西口	200	自治体管路方式
	市道第 3198 号			
	市道第 3071 号		180	電線共同溝方式
B	市道第 2035 号	市役所南通り	1,600	電線共同溝方式
C	市道第 7001 号	北戸田駅東口	295	電線共同溝方式
	市道第 7042 号			
	市道第 7131 号			
D	市道第 7009 号	戸田駅西口	150	電線共同溝方式 ※令和 3 年度完成予定
	市道第 7134 号		380	
	合計		2,805	

【事業中路線】 令和3年（2021 年）12 月現在

	路線名		整備延長（m）	方式
E	市道第 7009 号	（都）前谷馬場線	480	電線共同溝方式

市道第2035号線
（市役所南通り）

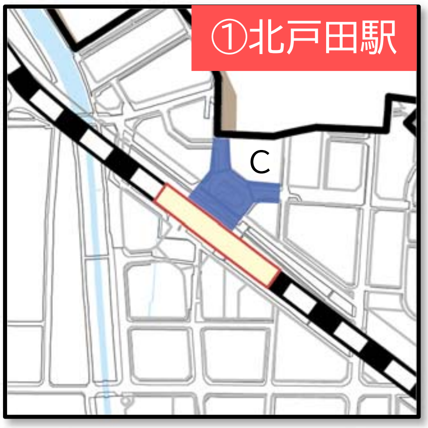
市道第3198号線
（戸田公園駅西口駅前交通広場）

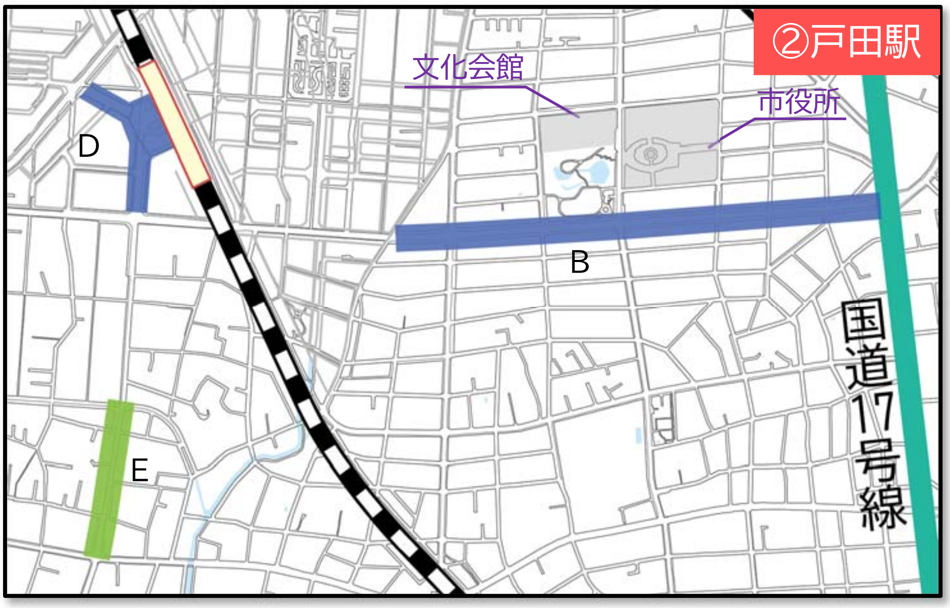


市内無電柱化整備実施箇所図

凡　例

- 整備中箇所
- 駅
- 整備済（予定含む）
- 主な国県道





2. 多様な整備手法

(1)無電柱化の整備手法の分類

無電柱化の整備手法は、「電線類地中化」と「電線類地中化以外の無電柱化」に大別されます。無電柱化の整備にあたっては、その施工性や整備コスト等を比較検討し、対象路線の状況に応じた最適な手法を選択する必要があります。なお、国では、整備コストの削減に向けて新たな製品や工法の開発が進められていますので、常に最新の情報を掴みながら最適な整備手法を選択していくことが求められます。

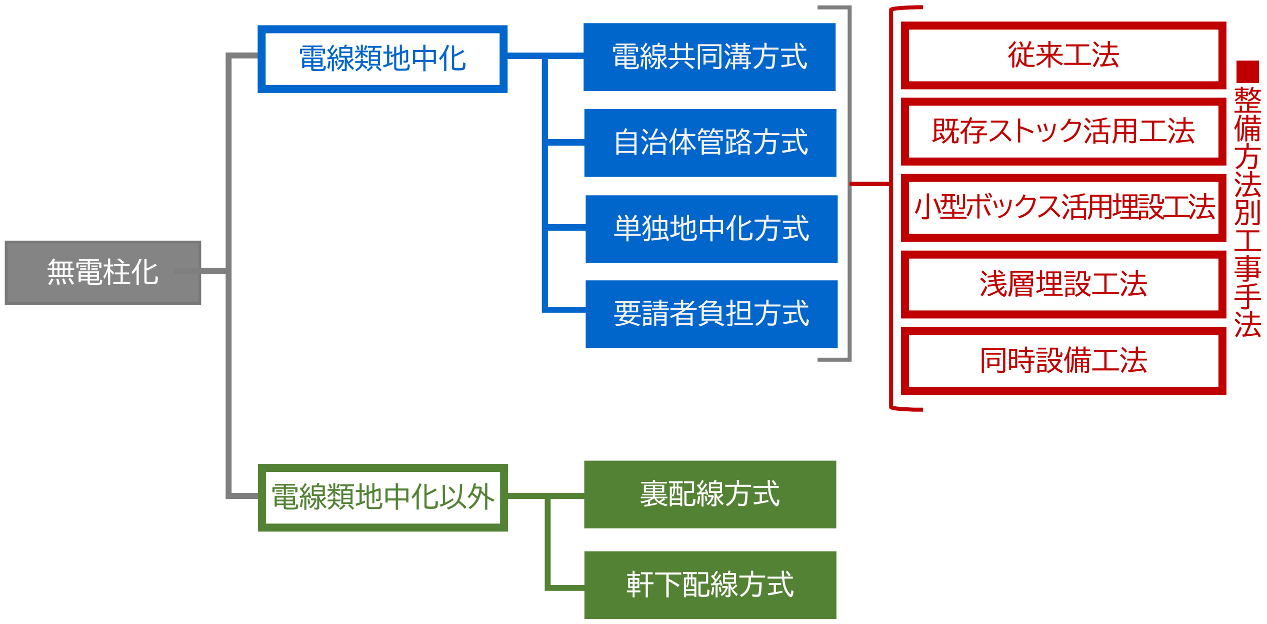
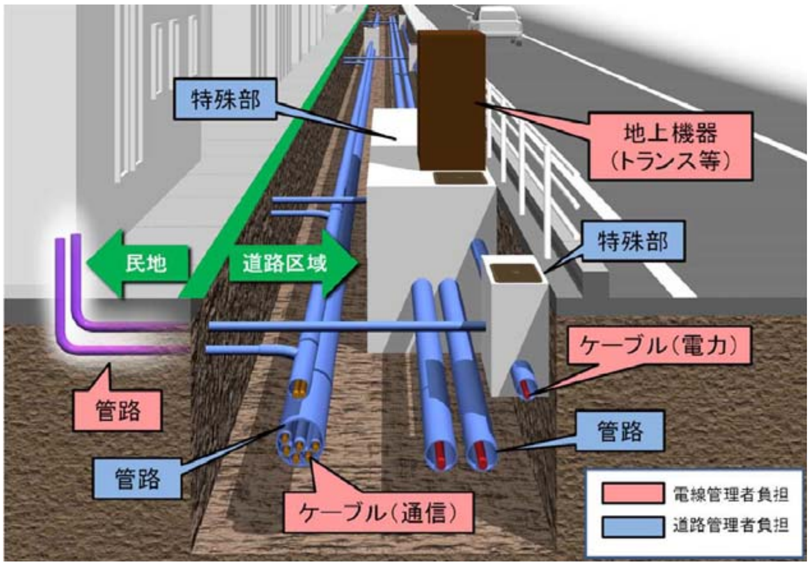


図　無電柱化整備手法の分類

（2）電線類地中化の方式

① 電線共同溝方式

「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づく整備方式です。近年最も多く採用されている手法であり、本市においても最も多く採用しています。道路の地下空間にケーブル（電力線や通信線）をまとめて収容し、沿道の各戸へ電気や通信情報を地下から供給する方式です。道路管理者が共同溝などの管路設備を整備し、電線管理者は、ケーブル設備を整備します。整備された管路設備は、道路付属物となり、ケーブル設備は道路占用物として電線管理者が管理します。



出典：国土交通省 HP より抜粋

② 自治体管路方式

地方公共団体が管路を施設する方式で、電線共同溝と同様の構造です。しかし、位置付けが道路占用物であることから、道路管理者が規定する土被りを確保する必要があります。管路などは道路占用物として地方公共団体が管理します。

③ 単独地中化方式

電線管理者が自らの費用で地中化を行う手法です。道路の地下空間に敷設され、管路等は道路占用物として電線管理者が管理します。

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全額を負担して地中化を行う方式です。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、原則として要請者が管理します。

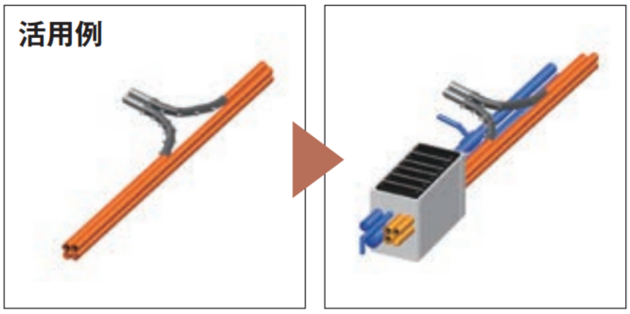
■整備方法別工事手法

① 従来工法

（2）①～④電線共同溝方式等による整備手法を指します。2以上の電線を収容するために地下に電線共同溝を設置し、ケーブルを収容する管路部と分岐器等を収容する特殊部を設置する工法です。

② 既存ストック活用工法

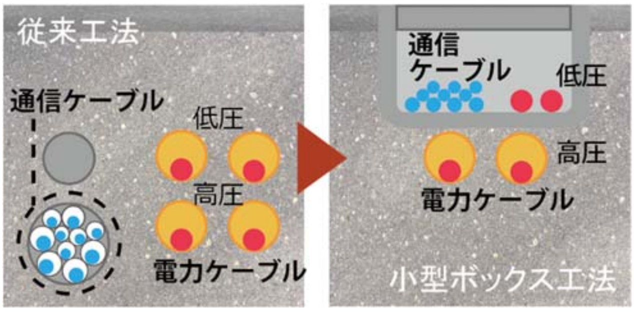
従来工法である電線共同溝方式の一つ。電線管理者等が所有する管路・マンホール等の既存地下埋設物を電線共同溝の一部として活用する工法です。新設電線共同溝の規模縮小や支障移設の回避などによるコスト縮減や工期短縮を見込めます。



出典：経済産業省（一般社団法人日本電気協会）ベストプラクティス集より抜粋

③ 小型ボックス活用埋設工法

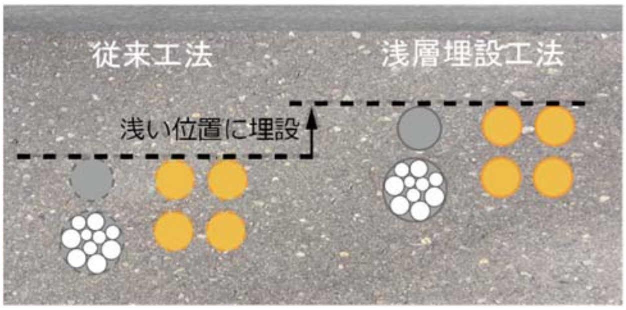
電力線と通信線の離隔距離に関する基準が緩和されたことを受け、管路の代わりに小型ボックスを活用し、同一のボックス内に低圧電力線と通信線を同時収容することで、電線共同溝本体の構造をコンパクト化する手法です。



出典：経済産業省（一般社団法人日本電気協会）ベストプラクティス集を参考に作成

④ 浅層埋設工法

管路を従来よりも浅い位置に埋設する方式で、埋設位置が浅くなることで掘削土量の削減や、特殊部のコンパクト化、既存埋設物（上下水道管やガス管等）の上部空間への埋設が可能になることによる支障移設の減少等を図る手法です。



出典：経済産業省（一般社団法人日本電気協会）ベストプラクティス集を参考に作成

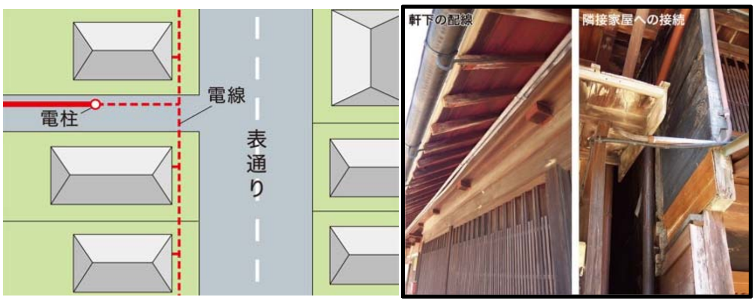
⑤ 同時整備工法

道路の新設または拡幅（土地区画整理事業等による場合も含む）と一体的に無電柱化を行う工法です。拡幅部分は既設埋設物が少ないこと、また舗装復旧がまとめて実施できるなど、工事費の削減と工期の短縮に繋がります。

（3）電線類地中化以外の方式

① 軒下配線方式

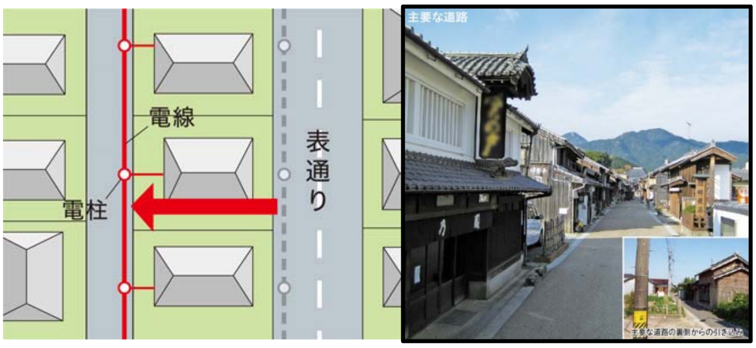
無電柱化整備を行いたい通りの脇道等に電柱を配置し、そこから引き込む電線を沿道家屋の軒下や軒先に配置する手法です。軒下や軒先が連続している沿道環境や地権者の協力を得られることで実現可能となる手法です。



出典:国土交通省中部地方整備局 HP より抜粋

② 裏配線方式

無電柱化したい主要な通りの電柱を並行する裏通り等に移設し、主要な通りの無電柱化を図り、裏通りから沿道家屋へ電気や通信を供給する手法です。



出典:国土交通省中部地方整備局 HP より抜粋

3. 無電柱化推進に向けた課題

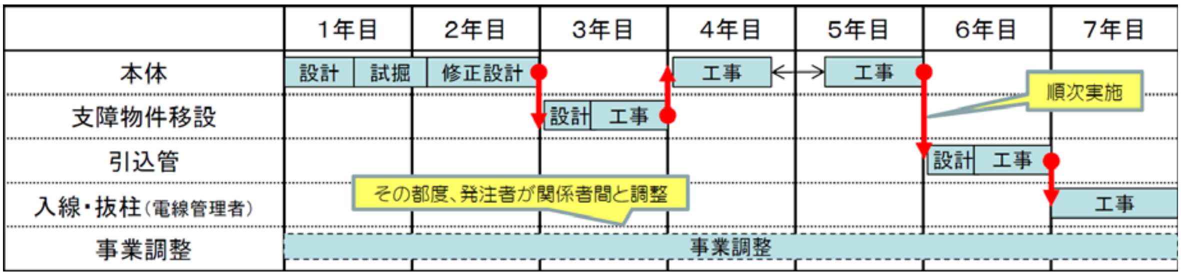
(1)事業期間の長期化

無電柱化を実施するためには、水道やガスなどが埋設されている地下空間に新たに電線類を地中化する必要があるため、多数の占用企業者との調整や、支障となる埋設物の移設、電力・通信の供給工事と工事完了後の電線・電柱の撤去など、無電柱化完了まで長い期間を要します。一般的な事業期間として、道路延長400mに対して約7年かかると言われておりますが、道路用地の確保が必要な場合には、これに係る補償等の交渉もありますことから、それ以上の時間が要します。

また、工事にあたっては、道路管理者が施工する無電柱化の本体工事、電線管理者が施工する引込管工事等、複数年にわたり複数の施工者が工事を実施するため、土地所有者等にも騒音や振動等の影響を及ぼすこととなります。

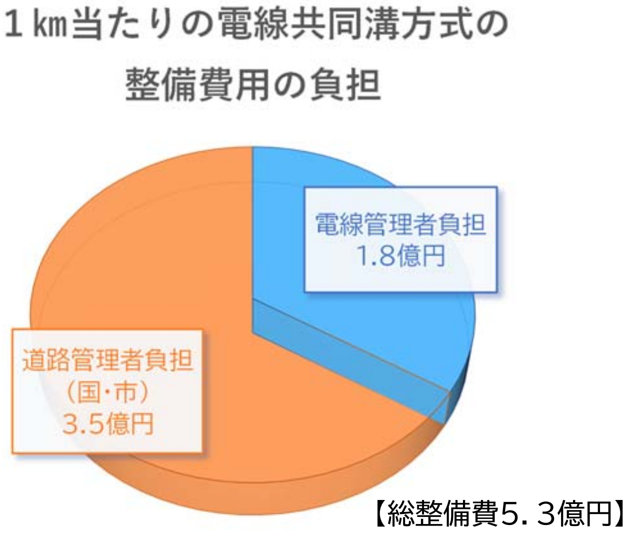
なお、令和3年5月に改訂した国による「無電柱化推進計画」においては、事業のスピードアップにより平均4年とすることを掲げています。このため、国の動向を確認しつつ、工期の短縮に向けた検討を進めるとともに、無電柱化の必要性の高い区間から重点的に整備を進めていく必要があります。

【現状の無電柱化整備の標準的なスケジュール】



出典:国土交通省 HP より一部抜粋

（2）整備費用の高さ



無電柱化事業の主な整備手法となって いる電線共同溝方式は、多額の費用を要します。国土交通省の調べによると、整備延長1km当たりの道路管理者負担が3.5億円、電線管理者負担が1.8億円の合計5.3億円を必要とします。

また、路線の状況によっては、水道やガスなどの既設埋設の移設が伴うことがあり、無電柱化の費用とは別に埋設管の移設費用が伴うこととなります。

そのため、多額の費用を要する無電柱化の整備にあたっては、現在、国が道路管理者負担の半分程度を負担することができるため、国庫補助金等については積極的に活用をしていくことが必要となります。

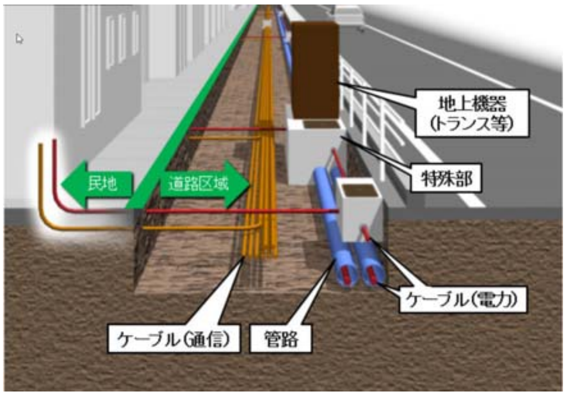
なお、令和3年（2021 年）5月に改訂した国による「無電柱化推進計画」においては、低コスト手法の普及や新技術の開発等、コスト縮減の取組を進めることとしており、令和7年度（2025 年度）までに平均して約2割のコスト縮減を目標に掲げています。

低コスト化に向けた取組

国では、更なる無電柱化の整備促進に向け、低コスト化が期待できる手法の検討を進めています。以下の工法は、国による無電柱化推進計画に挙げられている手法の一つですが、未だ課題も多く、目下技術開発が進められています。

【直接埋設方式】（国土交通省等において実証実験を実施）

道路敷地内へ直接、電力線や通信線等を埋設する手法です。管路や小型ボックス等の収容部が不要となり、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。他方、埋設されたケーブルが損傷したり、埋戻し後に舗装に段差や破損等が生じる可能性もあります。そのため、ケーブルの保護と舗装の健全性の確保が課題となっています。



直接埋設の事例（京都）

出典：国土交通省 HP より抜粋

（3）地中化に伴う地上機器の設置場所

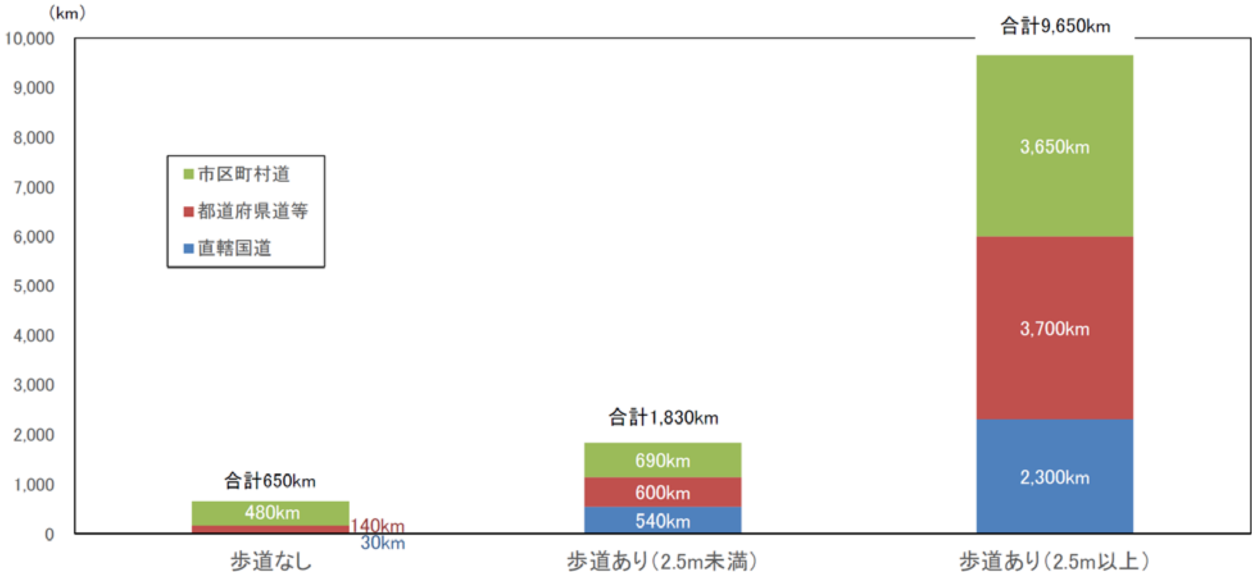
電線共同溝方式では、電力の供給に必要な地上機器（変圧器や開閉器）を道路上に設置するため、道路利用者の通行に支障とならないスペースを確保する必要があります。一般的には、歩道幅2．5m以上の確保が必要とされており、当該歩道の車道側に設置しています。

歩道がない道路や歩道幅2．5mを確保できない道路では、スペースを確保することが困難です。このような道路においては、道路の再配分や街路灯等の柱上に変圧器を設置するソフト地中化システムの導入、道路区域外の公共用地や民地等の活用、民地・官地での集中配置等、様々な手法を検討する必要があります。

地上機器

地上機器が設置できない道路

【歩道幅員別無電柱化延長】



出典:国土交通省 HP より抜粋

Ⅲ．無電柱化推進に向けた方針

1. 基本方針

全ての市管理道路を対象に、『第2次戸田市都市マスタープラン（改訂版）』に掲げる『災害や犯罪に強い「安全・安心都市づくり」』や『誰もが移動しやすい「交通都市づくり」』との基本理念や、『第2次戸田市景観計画』における『先導となる公共施設等の魅力的な景観形成』という基本方針等、上位関連計画の内容を踏まえ、無電柱化推進の基本方針を次のとおり定めます。

方針1 都市防災機能の強化

近年、台風の大型化や地震等の自然災害は増加傾向にあり、電柱の折損や倒壊、傾斜等による道路交通の通行止めなどが発生しています。市外や市内の防災拠点を結ぶ緊急輸送道路における電柱の倒壊は、電線の切断や道路の閉塞を招き、災害時では救命活動や物資輸送に重大な影響を及ぼします。

そのため、防災機能の強化の観点から、大規模な災害時に緊急輸送道路における障害の発生を減少させるため、無電柱化を推進します。

方針2 安全で歩きやすい快適な歩行空間の確保

駅周辺等の人通りの多い道路においては、電柱等により十分な歩行空間が確保できず、歩行者や車いす等の通行の妨げとなる場合があります。今後、高齢化が進行していくことから、誰もが日常生活で不自由なく歩くことができる安全な通行空間の確保が必要になります。

そのため、通行の妨げとなる電柱をなくし、安全・安心な歩行空間を確保するため、都市機能の拠点やアクセス道路として歩行者の利用が多く見込まれる道路及びバリアフリーの観点から強化を図るべき道路において無電柱化を推進します。

方針3 良好な都市景観の創出

公共空間は、景観づくりの先導的な役割を担うものであり、道路は地域のシンボルになります。

そのため、周辺景観と調和した魅力ある都市空間を創出し、景観形成を重点的に進める必要がある道路については、更なる良好な都市景観として魅力の向上に向けて無電柱化を推進します。

2. 基本的な整備の考え方

① 土地区画整理事業や都市計画道路の整備等における無電柱化

土地区画整理事業や都市計画道路の整備等においては、無電柱化と一体的に整備をすることで、現道で行う無電柱化事業よりコストを抑えることができます。そのため、土地区画整理事業等により道路整備が伴う場合は、原則、これらの整備と併せて無電柱化を実施します。

なお、事業の状況等により、道路整備に併せた無電柱化が困難な場合は、水道やガス等の地下埋設物の箇所を、将来を見越した配置とすること等で、電線類の埋設空間を確保し、将来、効率的に無電柱化を実施できるような対応を講じることを検討します。

② 現道における無電柱化

無電柱化（電線類の地中化）をする際には、一定の区間において、地上機器を設置する必要があります。地上機器は歩道に設置するため、歩行者の円滑な通行の障害となります。そのため、無電柱化の整備にあたっては、歩道幅員2．5m以上が確保できる道路を基本とします。

また、本市では、昭和の時代から現在に至るまで、土地区画整理事業を中心に市域の約8割の都市基盤整備が完了しております。そのため、更なる道路の拡幅については、土地所有者等への負担や財政の更なる圧迫を強いることとなるため、整備にあたっては、新たな道路拡幅はしないこととし、現道を活かした道路の再配分などにより、地上機器を設置するスペースの確保を検討します。

なお、狭隘な道路や歩道幅員 2.5m未満の道路において、無電柱化の必要が認められる場合は、地上機器の設置場所として、公園などの公共施設や民有地などの道路外の敷地の活用が可能であるなどの条件が整った場合に限り、検討します。

Ⅳ. 取り組む箇所の考え方

無電柱化の推進に向けた3つの基本方針に則した整備を円滑に進めていくためには、限りある財源を有効に活用して高い効果を上げることが求められます。

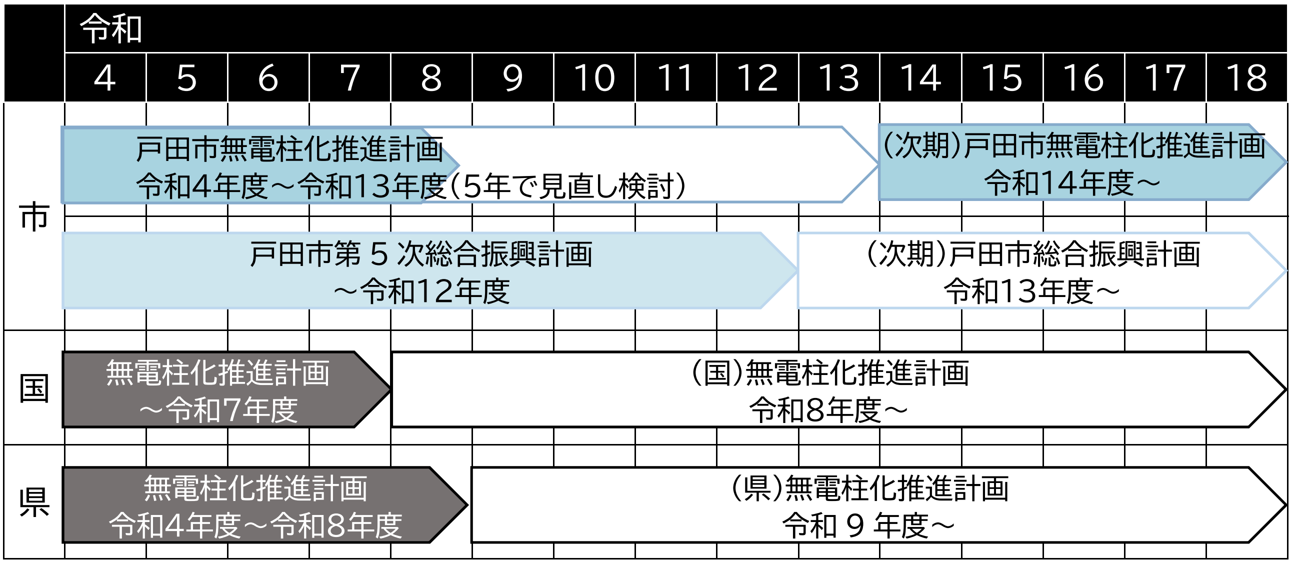
そのため、整備効果の高い道路、効率的に整備できる道路という視点から無電柱化を推進していく路線を検討し、整備を進めていきます。

1. 計画期間

無電柱化の整備にあたっては、整備着手から完了まで複数年の期間が必要となります。また、市域がコンパクトである本市においては、整備における課題抽出や整備後の効果を測るまでに、一定期間が必要となります。そのため、計画期間は、令和4年度(2022 年度)を初年度とし、令和13年度(2031 年度)までの 10 年間とします。

本計画は、戸田市第5次総合振興計画や令和3年度(2021 年度)に策定された国の無電柱化推進計画のほか、令和4年度(2022 年度)からの埼玉県無電柱化推進計画との調整を図りながら目標の達成を目指します。

また、計画期間内においては、無電柱化に係る社会情勢の変化や新技術の開発、関連する法令の改正やこれに伴う国や県の計画改定が見込まれることから、5年間で本計画の見直しの必要性について検討します。



2. 路線の選定

　無電柱化を推進していく路線の選定にあたっては、全ての市管理道路のうち、基本方針に即し、今後無電柱化の推進を図る路線を「**無電柱化候補路線**」とし、計画期間内に無電柱化の整備着手する路線を「**無電柱化優先整備路線**」として、段階的に無電柱化の整備を進めていきます。

「無電柱化候補路線」・「無電柱化優先整備路線」選定フロー

1)無電柱化候補路線

前頁の選定フローに基づき、各基本方針に則した無電柱化候補路線の検討を行います。

①　基本方針1「都市防災機能の強化」

市内においては、大規模な地震等の災害が発生した場合に、救命活動や物資輸送を行う重要な道路として、緊急輸送道路が定められています。市で管理する道路では、戸田市地域防災計画で位置づけた道路と、埼玉県地域防災計画で位置づけた道路があり、選定の検討対象路線となります。（下図参照）

緊急輸送道路図

② 基本方針2「安全で歩きやすい快適な歩行空間の確保」及び
基本方針3「良好な都市景観の創出」

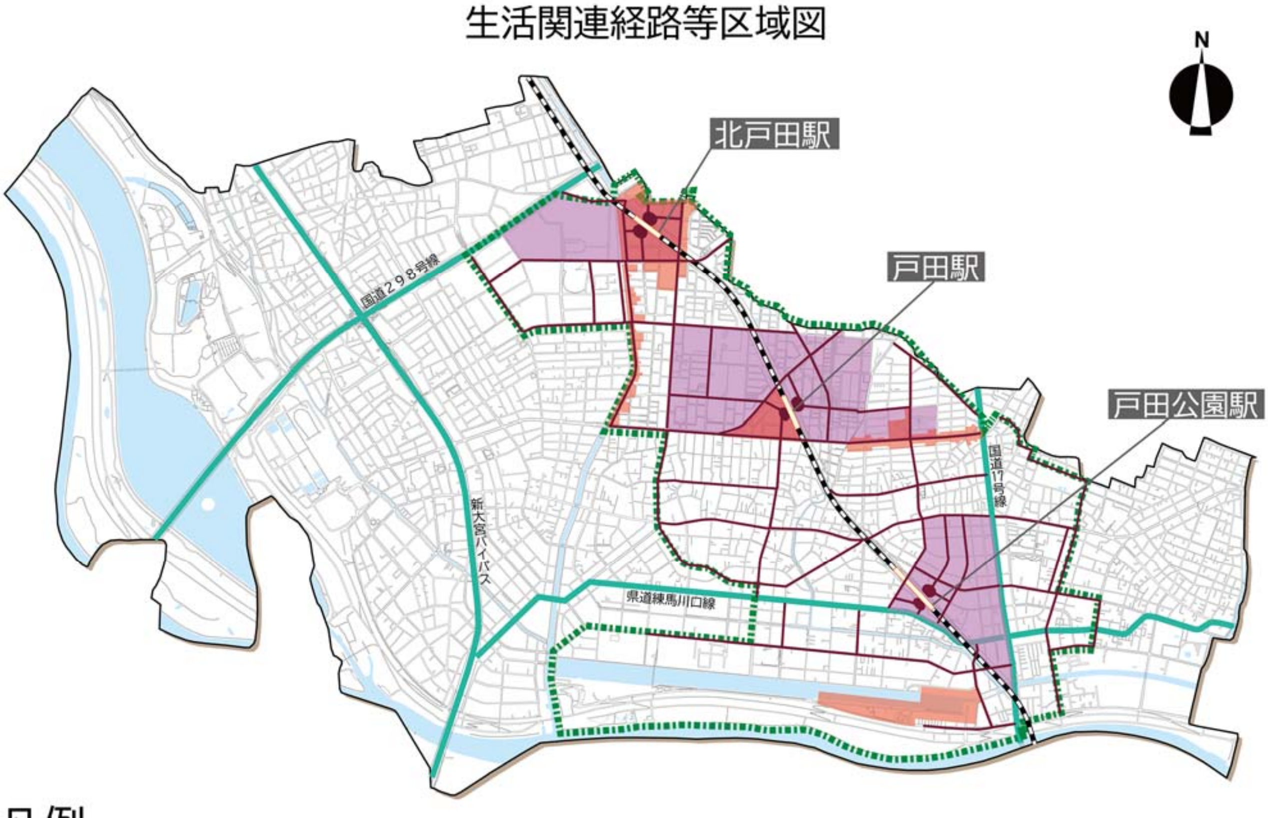
戸田市移動円滑化促進方針（バリアフリー促進方針）により、市内において、鉄道駅や商業施設、公共施設などの高齢者や障害者等が日常生活や社会生活にて利用する施設同士を結ぶ、生活関連経路が定められています。これはバリアフリー化も検討される路線となっています。

生活関連経路の主要路線に加え、各鉄道駅から概ね1km圏内の幹線となる都市計画道路を「生活関連経路等」とし、選定の検討対象路線となります。（下図参照）

選定において考慮する区域として、商業施設や医療施設等の立地を適切に誘導・集積させ、生活サービス機能を維持・強化する区域である、戸田市立地適正化計画に基づく都市機能誘導区域があります。

また、都市景観の観点として、景観形成を重点的に進める地区である、戸田市都市景観条例に基づく景観づくり推進地区があります。

生活関連経路等区域図

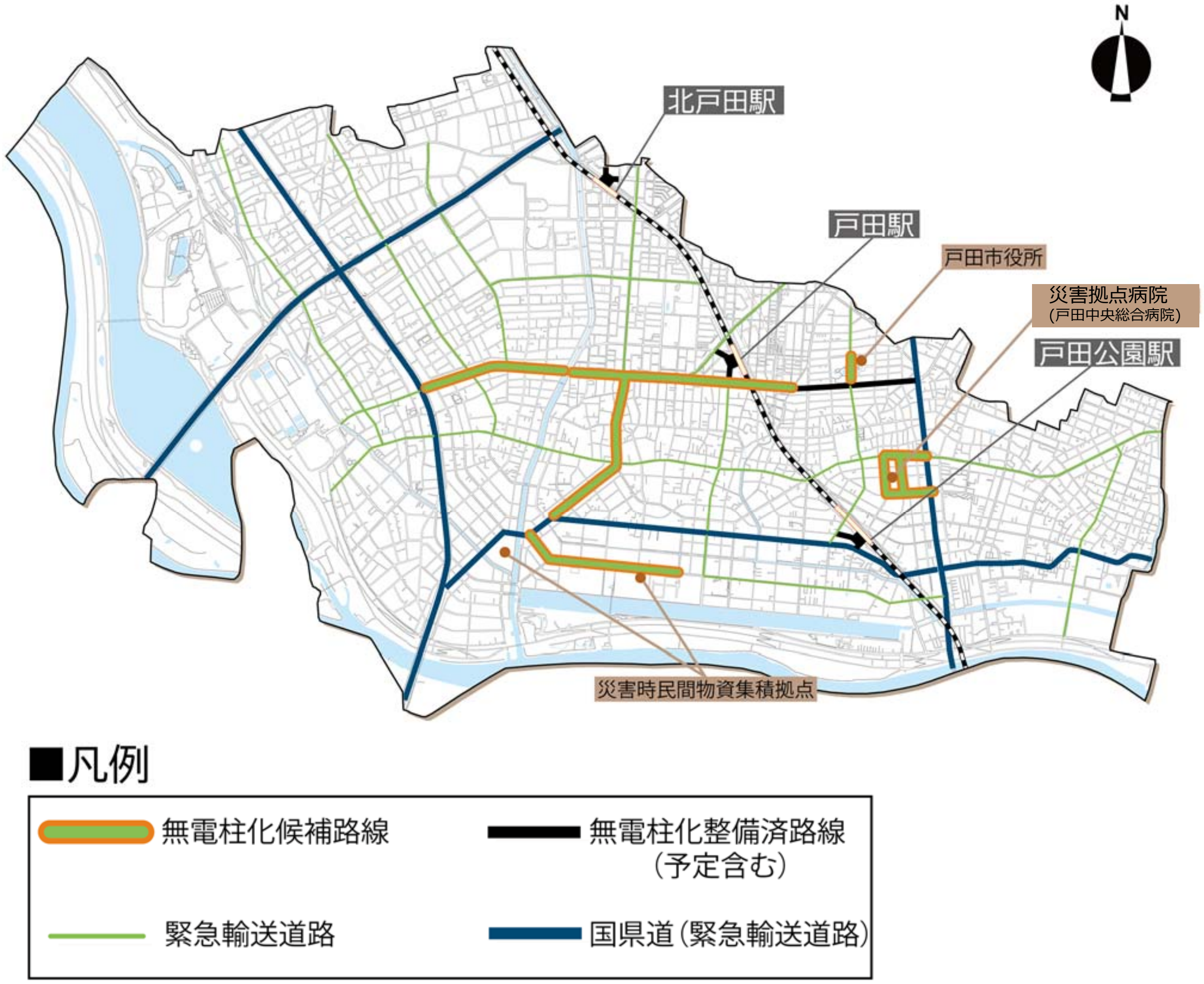


■凡例

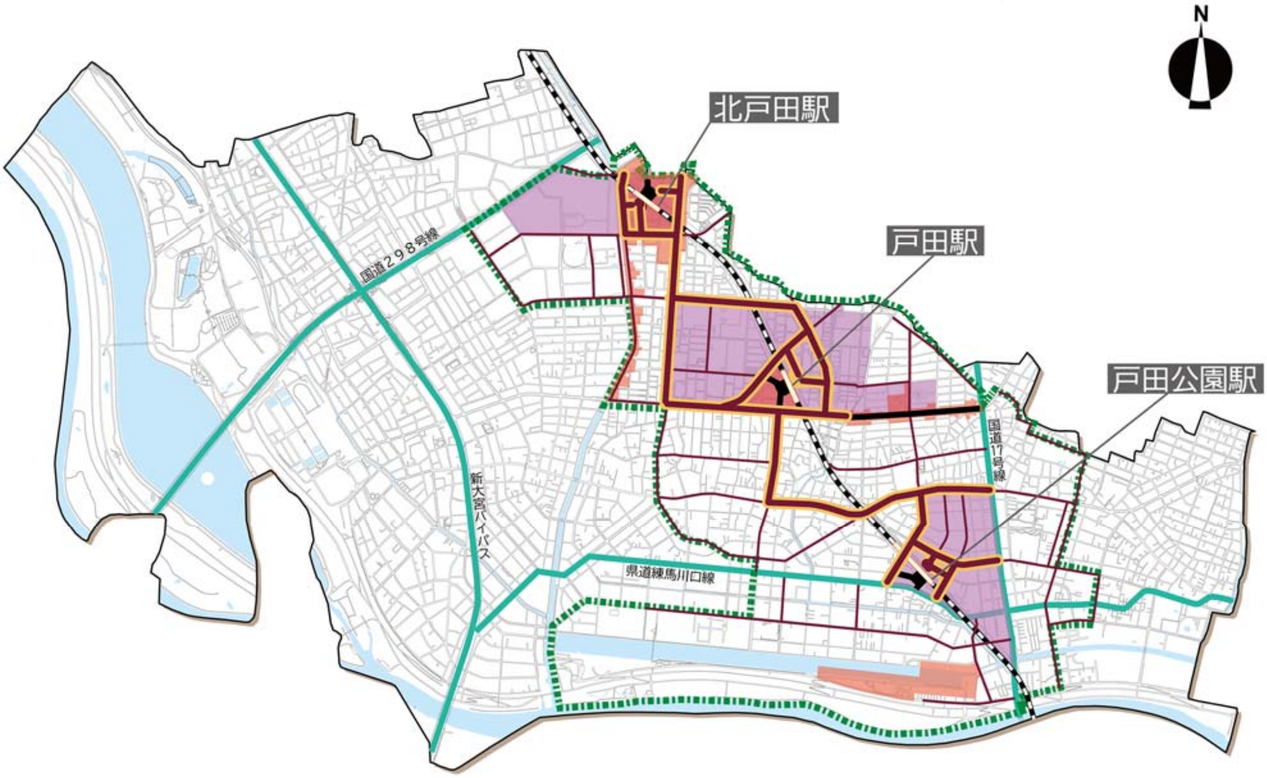
生活関連経路等	都市機能誘導区域
移動等円滑化促進地区	景観づくり推進地区

③ 各基本方針による無電柱化候補路線の選定

基本方針1「都市防災機能の強化」では、災害時の道路閉塞等の障害発生を減少させるため、①で示す緊急輸送道路から、国道、県道や、対応拠点を結ぶ路線を考慮し、下図のとおり無電柱化候補路線を選定します。



基本方針2「安全で歩きやすい快適な歩行空間の確保」及び基本方針3「良好な都市景観の創出」については、②で示す生活関連経路等から、下図のとおり無電柱化候補路線を選定します。



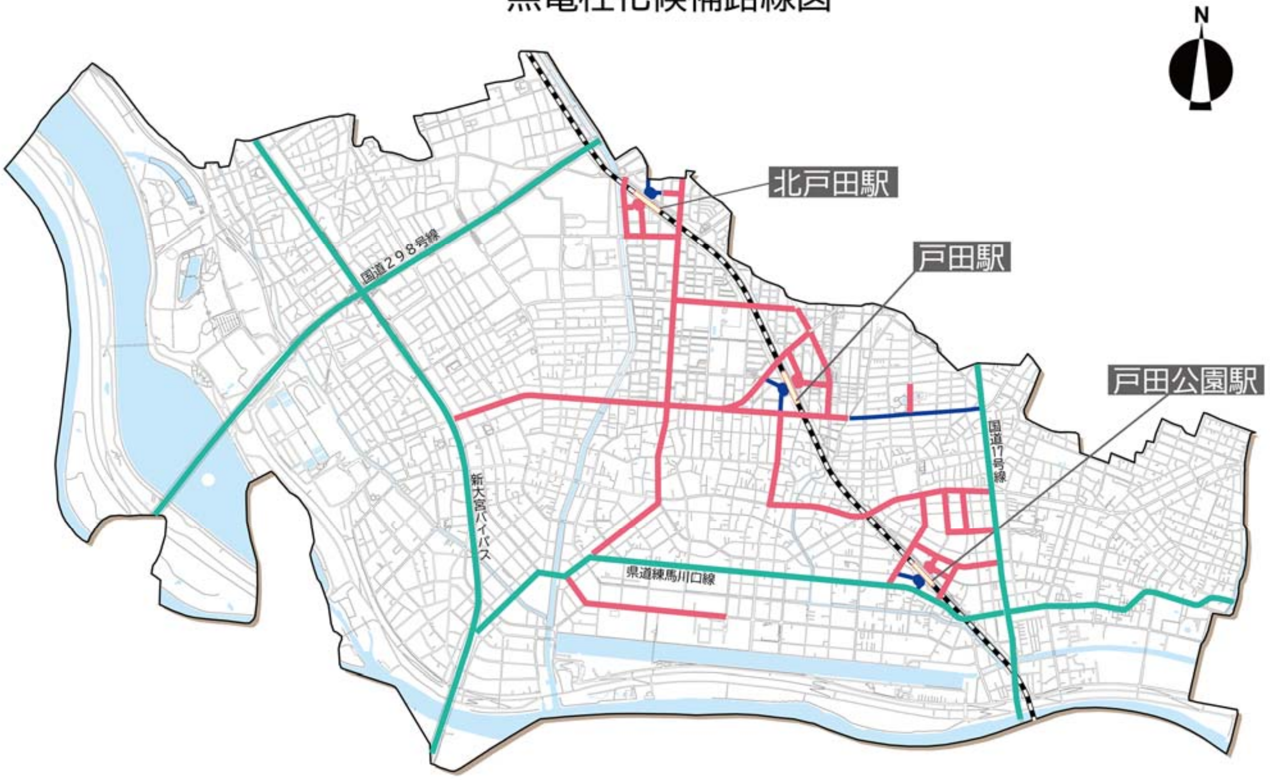
■凡例

無電柱化候補路線	都市機能誘導区域
無電柱化整備済路線（予定含む）	景観づくり推進地区
生活関連経路等	移動等円滑化促進地区

④ 無電柱化候補路線

各基本方針から選定した市域の無電柱化候補路線は、下図のとおりであり、駅前交通広場を除く総延長は 13.3kmとなります。

無電柱化候補路線図



※無電柱化候補路線総延長　L=13.3ｋｍ

■凡例

- 無電柱化候補路線
- 無電柱化整備済路線（予定含む）

(2)無電柱化優先整備路線

前項により選定した無電柱化候補路線のうち、本計画期間内に整備着手をする無電柱化優先整備路線は、以下のとおりとします。

無電柱化優先整備路線図

No.	路線名	路線延長
1	3.4.4 旭町山宮線	400m
2	3.4.10 前谷馬場線	530m
3	3.4.13 戸田公園駅大前環状線	280m
4	3.4.17 北戸田駅西環状線	360m
5	3.4.18 稲荷谷口線	310m
6	3.4.19 新曽美女木線	420m
7	3.4.28 北戸田駅東口駅前通り 2 号線	100m
8	3.4.29 北戸田駅西口駅前通り 1 号線	150m
9	3.4.30 北戸田駅西口駅前通り 2 号線	50m
10	北戸田駅西口駅前広場	– (約 3600 ㎡)

Ⅴ．無電柱化を推進するための取組

無電柱化における課題解決や着実な推進を図るため、以下の内容について総合的に取り組んでいきます。

1. 多様な整備手法等の活用・検討

無電柱化の着実な推進を図るためには、その障害となり得る課題を解消していく必要があります。

まず、従来の無電柱化の手法である電線共同溝方式では、整備費用が高いことや事業期間が長期化するなどの課題が存在します。

これらの課題にあたっては、「埼玉県無電柱化の手引き（案）」等を参考としながら、新たな整備手法である「浅層埋設工法」や「小型ボックス活用埋設工法」の活用を検討します。そのうえで、路線の特徴を踏まえた効果的な工法を採用するとともに、施工性がよく、費用が安価となる資材の採用についても検討します。

また、地中化以外の手法である軒下配線方式や裏配線方式、電気通信事業者が所有する管路やマンホール等の既存施設を電線共同溝の一部として活用する「既存ストック活用工法」などについても、必要に応じて検討を行い、コスト縮減・工期短縮を図ります。

次に、無電柱化の整備にあたっては、道路上に地上機器を設置する必要があります、狭隘な道路や歩道幅員 2.5m未満の道路を整備する場合には、状況に応じて、地上機器の道路区域外への設置や柱状機器を設置するソフト地中化システムを検討します。

2. 占用制度の的確な運用

道路法第37条に基づく新設電柱の占用を制限（原則禁止）する措置について、国・埼玉県では緊急輸送道路を対象に実施していることを踏まえ、本市においても市管理道路を対象に、占用制限の適切な運用を検討します。なお、当該制度の適用にあたっては、本計画に寄与するものとし、一体的な路線の無電柱化を図ります。

参考）道路法抜粋

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第三十七条　道路管理者は、次に掲げる場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路（第二号に掲げる場合にあつては、歩道の部分に限る。）の占用を禁止し、又は制限することができる。

一　交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るために特に必要があると認める場合

二　幅員が著しく狭い歩道の部分について歩行者の安全かつ円滑な通行を図るために特に必要があると認める場合

三　災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合

3. 関係者間の連携の強化

①執行体制の強化

無電柱化の実施にあたっては、電線管理者や地元関係者との調整、埋設物の移設や建設負担金の算定等の事務手続きなど、専門的な知識と多大な労力を要します。そのため、無電柱化を推進するためには、執行体制に関する検討が必要です。

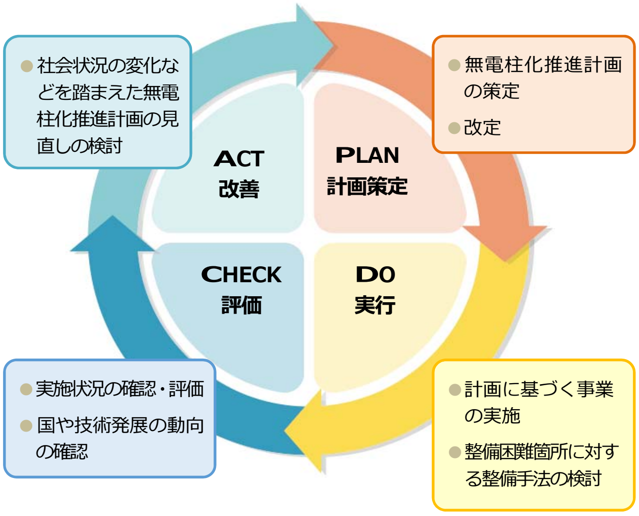
無電柱化事業実施箇所において、事業手法の選択、工事時期の調整、地上機器の設置場所、引込設備に関し、関係権利者と合意形成を円滑にするため、必要に応じて地元関係者や交通管理者、電線管理者、市において協議・調整を行う体制の構築を検討していきます。

②工事の連携

無電柱化整備にあたって、工事を行う事業者は、電線管理者が新設電柱の設置の抑制、既設電柱の撤去を行うことができるよう、事業に関する情報を随時共有します。電線類を収容する空間、地上機器の設置場所、工事の時期等について、事業者・電線管理者間で円滑な情報連携を行うことにより適切に整備を行っていきます。

4. 計画の進行管理

着実に無電柱化を推進していくため、事業の進捗状況を適切に管理していくとともに、国及び県の無電柱化に関する動向を踏まえて、PDCAサイクルにより本計画の見直しを行います。



〇用語の解説

あ行	
アクセス道路	目的となる地点へ通行するための道路のこと。
か行	
関係事業者	電力や通信ケーブルを所有している企業者及び水道やガス等の企業者のこと。
管路	電線や通信ケーブル等を地下に埋設するための管のこと
緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、国道やこれらを連絡する幹線的な道路のこと。
建設負担金	電線共同溝の建設に要する費用のうち、電線共同溝の建設によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して算出した額のこと。
さ行	
支障移設	電線共同溝の整備に伴い、支障となる既設の水道管やガス管等の埋設物を移設すること。
整備延長	無電柱化整備が完了している道路区間の延長のこと。
た行	
地上機器	電気を高圧から低圧に変換するなど、電気の流れを変えるために必要な機器のこと。無電柱化する際は、これらの機器を、地上に設置する必要がある。
低コスト手法	浅層埋設工法や小型ボックス活用工法等により、従来よりも低い費用で無電柱化する手法のこと。
電気通信事業者	固定電話や携帯電話、有線放送、ケーブルテレビなどの通信サービスを提供する事業者こと。
電線管理者	東京電力やNTTなどの電力線や通信線を所有し管理している企業等のこと。
電線共同溝の整備等に関する特別措置法	電線共同溝の建設及び管理に関する特別の措置等を定め、特定の道路について、電線共同溝の整備などを行うことにより、当該道路の構造の保全を図りつつ、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図ることを目的とした法律。
道路管理者	道路の維持管理を行う機関。国道は国土交通省、都道府県及び区市町村道は地方公共団体が該当する。
道路占用	道路法の規定によるもので、道路上の電柱や道路地下の上下水道やガスを設置する場合など、道路に一定の施設を設置し、継続して道路を使用すること。
道路の再配分	現在の道路の断面構成（歩道、車道等の幅員構成）を見直すこと。
道路閉塞	災害などにより道路がふさがれ、交通に支障をきたすこと。
道路法	道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定・管理・構造・保全・費用の負担区分等に関する事項を定め、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とした法律。

土被り	地中に埋設された構造物の上端から地表面までの高さのこと
特殊部	電線共同溝において、宅地への供給のための分岐・接続等を行う分岐部やケーブルの接続を行う接続部のこと。
都市計画道路	都市計画法に基づき、ルートや位置、幅員等を定めた都市の基盤となる道路のこと。
土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え、宅地利用の増進を図る事業のこと。
は行	
バリアフリー	高齢者、障がい者等が社会生活をしていく上で障害となるものを除去すること。段差等の物理的な障害となるものにとどまらず、社会的・制度的・心理的なものを含むこともある。
防災拠点	災害時に物資の備蓄や応急救護、情報の収集・伝達など様々な応急災害対策活動の拠点となる施設や場所。
ま行	
無電柱化の推進に関する法律	無電柱化の推進に関し、基本理念、国及び自治体の責務、推進計画の策定などを定めることにより、施策を総合的・計画的かつ迅速に推進し、公共の福祉の確保、国民生活の向上、国民経済の健全な発展に資することを目的とした法律。
ら行	
ライフライン	主にエネルギー施設、水供給施設、交通施設、情報施設などを指す。生活に必須となる設備。
P	
ＰＤＣＡ	Plan-Do-Check-Actiton の略であり、計画の進行管理等を行うための手法のひとつ。 ①計画を策定（Plan）し、②計画に基づいて業務を実行（Do）し、③実行した業務を評価（Check）し、④改善（Actiton）が必要な部分はないか検討し、この４段階を繰り返すことによって、改善・充実させていく過程をいい、次の計画策定に役立てる。

本計画書で使用する測量成果は、戸田市数値地形図データを複製したものである。

（承認番号）令和3年6月16日 戸都計第259号