

広島市無電柱化推進計画

令和6年3月改訂

広島市

目 次

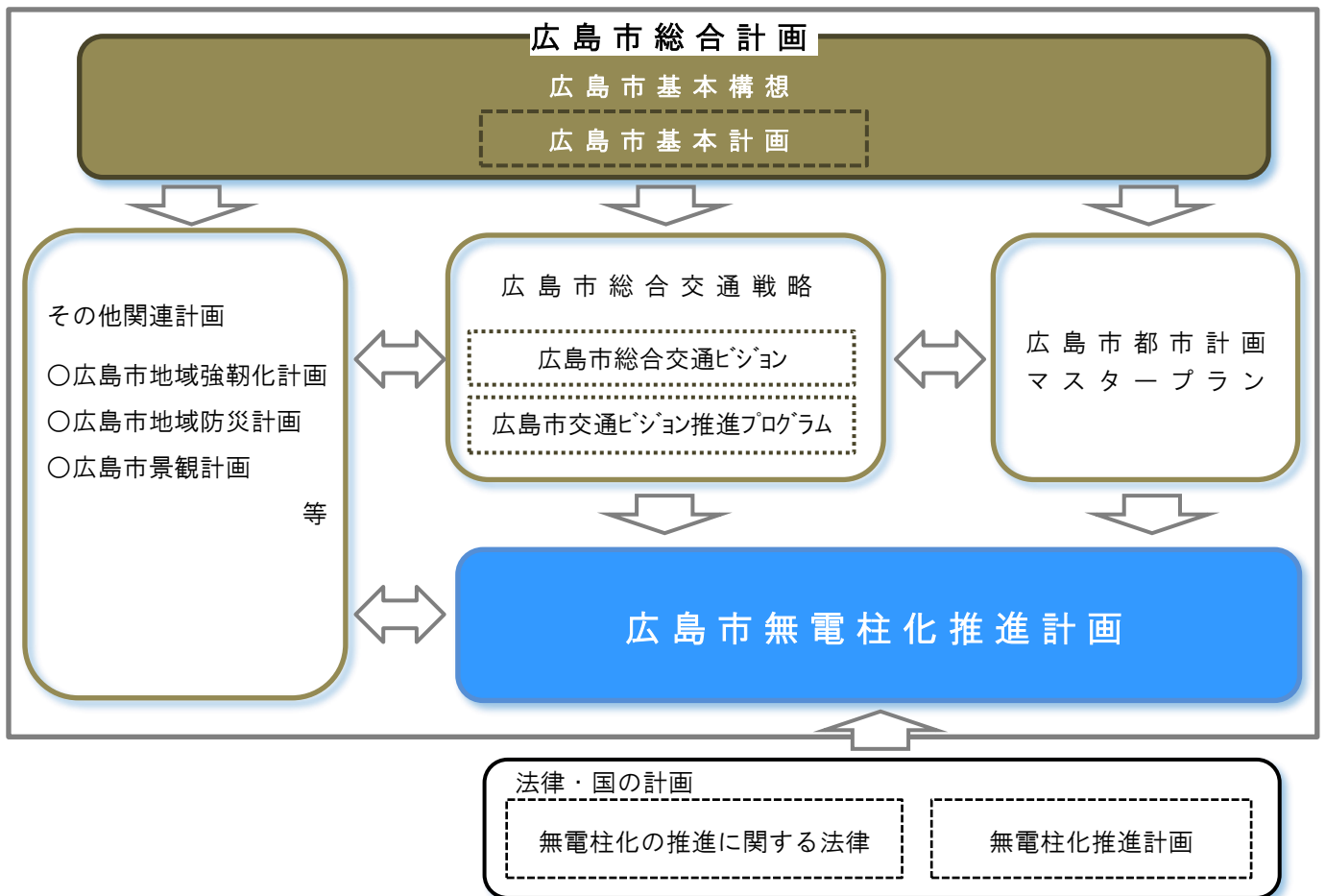
1	はじめに	1
2	無電柱化の推進に関する基本的な方針	2
2-1	無電柱化の目的	2
2-2	無電柱化の整備手法	3
2-3	無電柱化の現状	4
2-4	無電柱化の推進に関する基本的な方針	7
3	無電柱化推進計画の期間	9
4	無電柱化の推進に関する目標	9
5	無電柱化の推進に関する具体的な施策	10
5-1	「防災空間の確保」に関する具体的な施策	11
5-2	「安全・円滑な交通確保」に関する具体的な施策	13
5-3	「都市景観の向上、観光の振興」に関する具体的な施策	15
5-4	整備対象路線	17
5-5	無電柱化を推進するにあたっての課題と対応策	20
	【巻末資料】	22

1 はじめに

無電柱化は、「防災」、「安全・快適」、「景観・観光」の観点から、昭和60年代より電線類を地中化するなどの整備により進められています。近年では、災害の激甚化・頻発化、高齢者等の増加、観光需要の増加等により、その必要性が増しています。

こうした中、平成28年12月に災害の防止、安全・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基本理念、国の責務、推進計画の策定等について定めた「無電柱化の推進に関する法律」（以下、「無電柱化法」という。）が施行され、平成30年4月には、無電柱化法第7条の規定に基づき、国が「無電柱化推進計画」を策定しました。

本市においては、無電柱化法に定める基本理念等や「無電柱化推進計画」に定める基本的な方針等を踏まえたうえで、本市のまちづくりの基本コンセプトである「世界に誇れる『まち』」を目指し、防災性の向上や安全・円滑な交通の確保、都市景観の向上、観光の振興の観点から無電柱化を推進していくため「広島市無電柱化推進計画」を策定します。



《広島市無電柱化推進計画の位置付け》

2 無電柱化の推進に関する基本的な方針

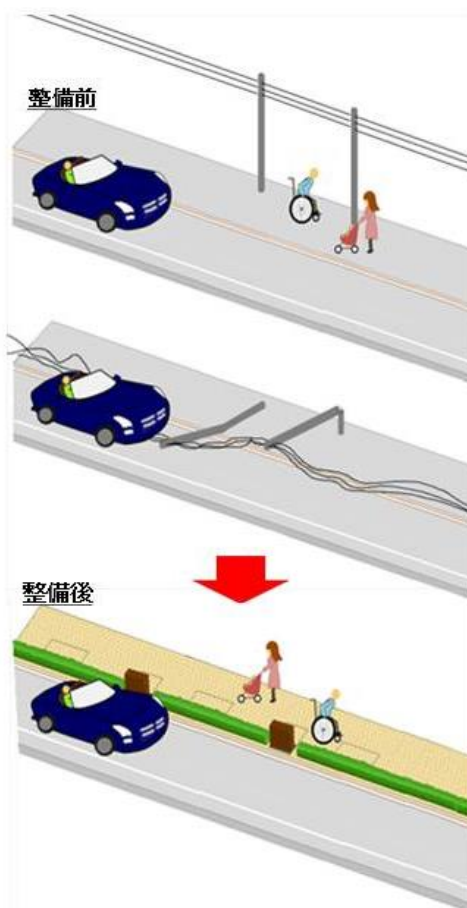
2-1 無電柱化の目的

道路上の多くの電柱は、歩行者の通行の支障となるとともに、都市景観も損ねており、災害時には、電柱が倒壊し道路を寸断する恐れがあるため、無電柱化を推進しています。

本市におけるこれまでの無電柱化の整備は、無電柱化の整備手法のひとつである電線共同溝による整備を基本として進めてきたところです。

電線共同溝は、電線を地下に収納するための管路やボックス等を整備し、道路上の電柱をなくすことにより、地震や台風などの大規模災害が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止するなど「災害時の道路空間の確保」や、歩道スペースが広くなり、高齢者や車椅子・ベビーカーを利用する方の安全な通行を確保するなど「安全で快適な歩行空間の形成」、また、電柱や電線をなくすことによる「都市景観の向上」や「観光の振興」を目的に整備を進めています。

無電柱化のイメージ図



本市の無電柱化整備事例

《市道中3区中広宇品線_城南通り》

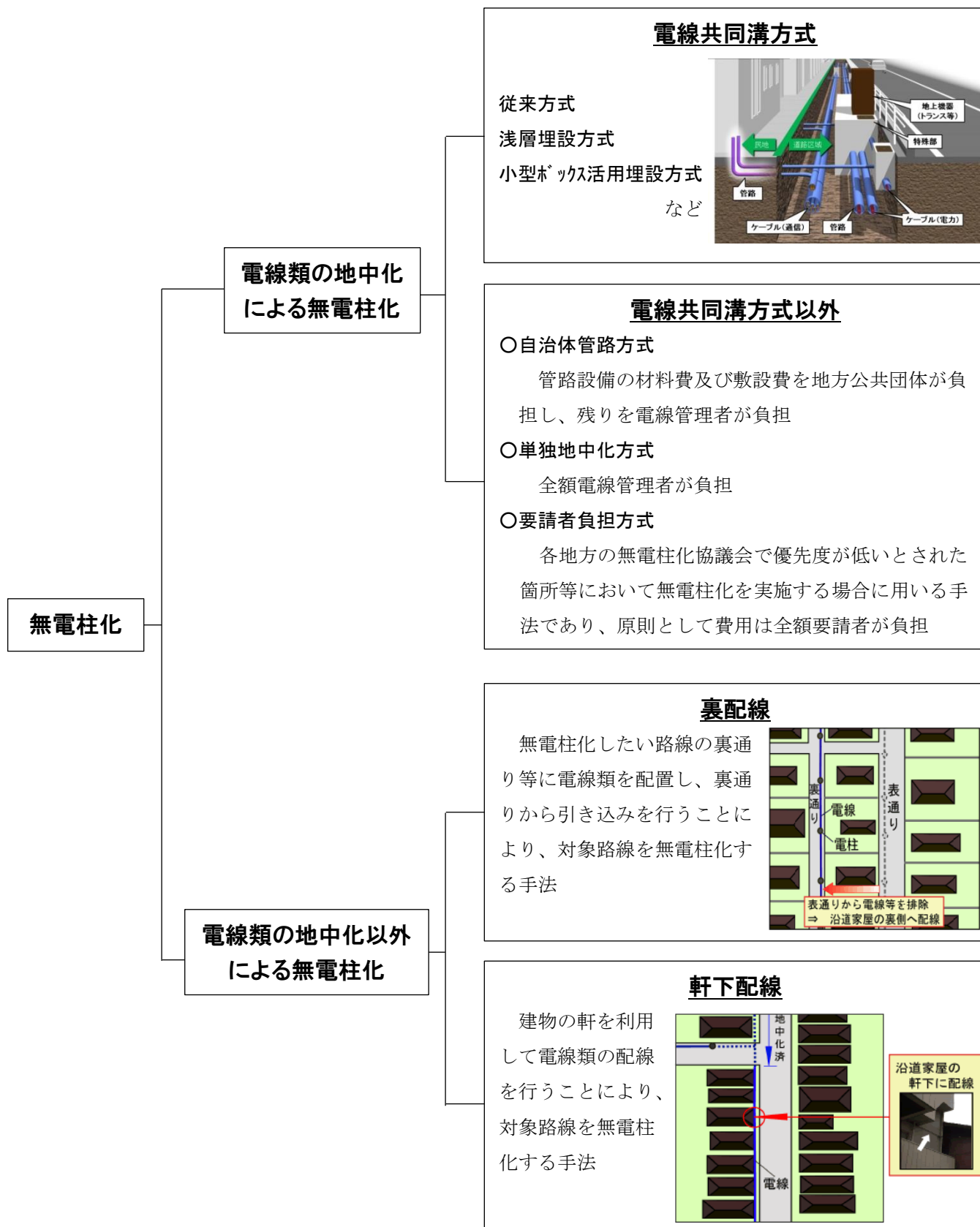


《市道中1区215号線_元安川沿い》



2-2 無電柱化の整備手法

無電柱化の整備手法は、以下に示すような方法があり、地域の実情や電線管理者等との調整等を踏まえ、最適な手法により整備を行っています。



(出典：国土交通省)

2-3 無電柱化の現状

(1) 国の取組

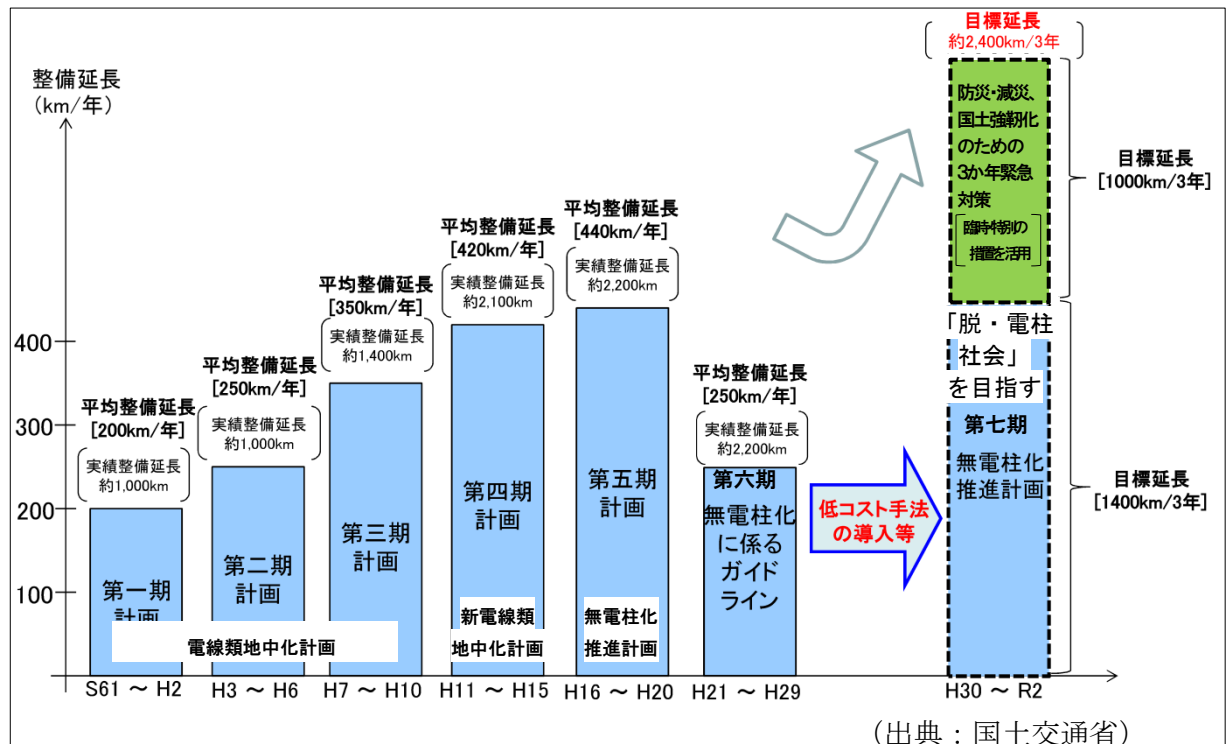
国では、昭和61年度から3期にわたる「電線類地中化計画」、平成11～15年度の「新電線類地中化計画」、平成16～20年度の「無電柱化推進計画」、平成21～29年度の「無電柱化に係るガイドライン」を策定し、これまでは、防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観等から無電柱化の整備を推進してきました。

しかしながらその整備水準は、欧米はもとよりアジアの主要都市と比較しても大きく立ち後れている状況であり、全国には依然として約3,600万本の電柱が建っており、さらに毎年約7万本ずつ増加している現状です。

また、近年、災害の激甚化・頻発化、高齢者等の増加、訪日外国人を始めとする観光需要の増加等により、その必要性が増しているところです。

こうした無電柱化をめぐる近年の情勢の変化を踏まえ、平成28年12月に災害の防止、安全・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基本理念、国の責務、推進計画の策定等について定めた「無電柱化法」が施行され、平成30年4月には、無電柱化法第7条の規定に基づき、「無電柱化推進計画」を策定しました。現在、無電柱化法に基づき策定した「無電柱化推進計画」に沿って、無電柱化を推進しています。

【全国における第1期から第6期までの整備延長及び第7期の整備目標延長】



(2) 本市の取組

ア これまでの取組

本市においては、無電柱化の整備手法として、主に電線類の地中化を行っており、整備にあたっては、歩道等へ地上機器（変圧器）を設置することから、歩道幅員が3.5m以上又は2.5m以上で地上機器の設置スペースが確保できる路線を対象とし、これまで、災害発生時の避難・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ある緊急輸送道路などを優先的に整備を進めてきました。

また、道路整備後に緊急輸送道路として指定される予定の都市計画道路においても、道路整備に合わせて電線類の地中化整備を行っています。

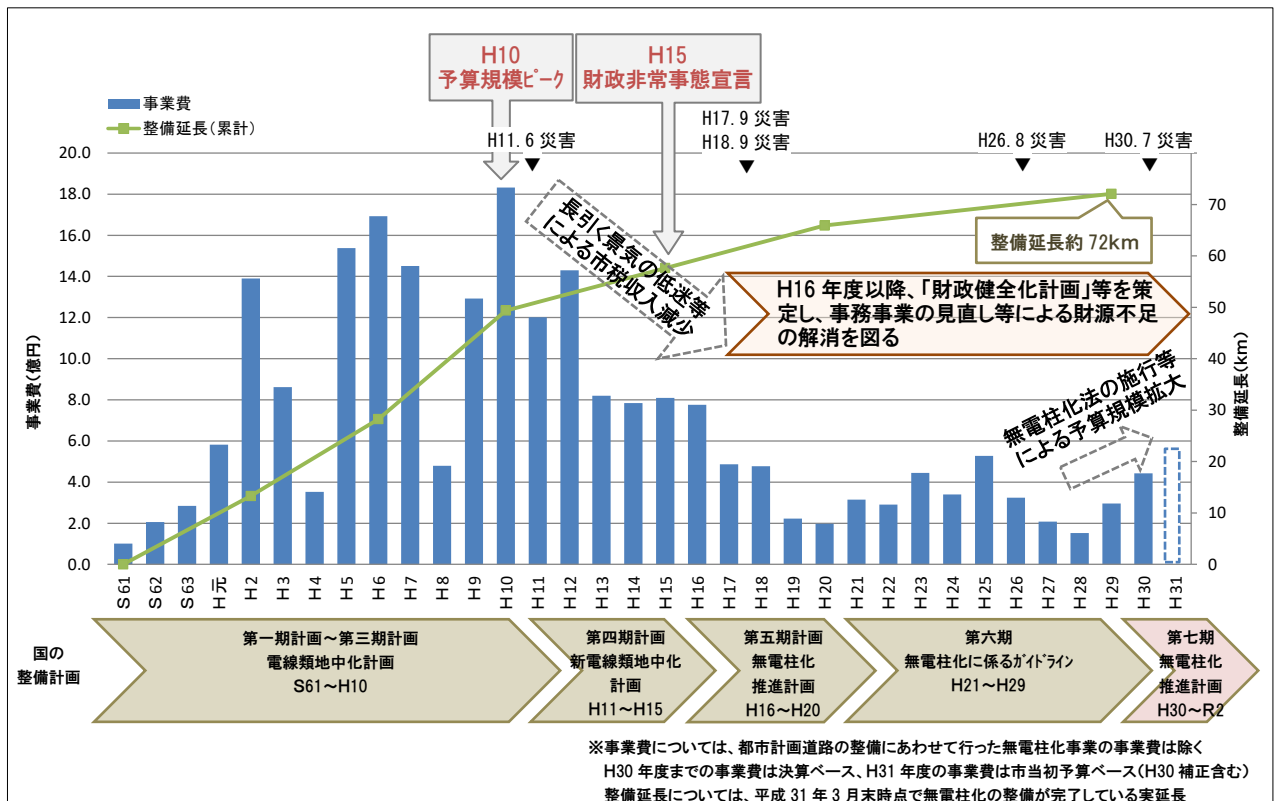
イ 無電柱化の整備状況

本市における無電柱化の整備にあたっては、電線類の地中化を円滑に促進する目的で設置された、中国地方の道路管理者や電線管理者等で構成する中国地区電線類地中化協議会において、整備箇所の合意を得たうえで具体的な整備箇所などの計画を策定しています。

中国地区電線類地中化協議会において、昭和61年度からこれまで、7期にわたって計画を策定しており、広島市域における本市が管理する道路の電線類地中化計画の延長は約100.4kmで、平成30年度末時点で約72kmの整備が完了し、進捗率は約71.8%となっています。

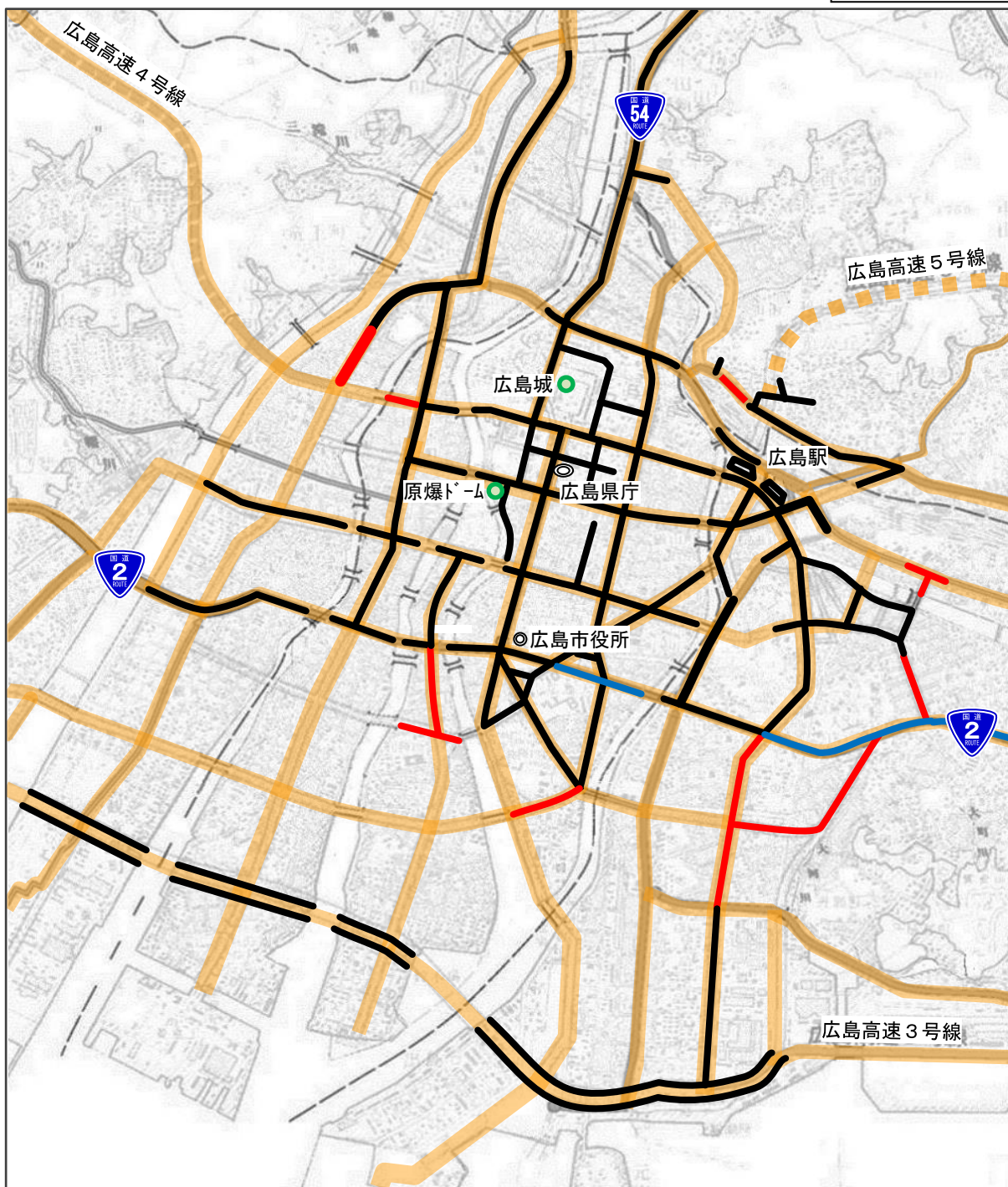
また、本市における無電柱化事業の事業費は、整備に着手した昭和61年度から年々拡大し、ピークとなった平成10年度には約18億円まで拡充されました。その後、長引く景気の低迷等により市税収入が減少し、平成15年度には、「財政非常事態宣言」を発することで抜本的な財政改革を断行する決意を表明し、「財政健全化計画」等の策定による事務事業の見直し等により、財源不足の解消を図るため、本市全体の歳出削減を行う中で無電柱化に関する事業費も削減され、平成28年度には約2億円まで減少しました。こうした中、国において平成30年4月に無電柱化法が施行されたことや、近年の災害の激甚化・頻発化を受け国土強靱化に向けた防災・減災対策などのため、無電柱化の必要性が増したことから事業費は再び拡大傾向にあります。

【本市における無電柱化の事業費と整備完了延長の推移】



<整備状況図>

デルタ地域



凡例

- 整備済 (国施工分を含む)
- 整備中 (市施工)
- 整備中 (国施工)
- 緊急輸送道路 (1次、2次、3次)

(平成31年3月末時点)

2-4 無電柱化の推進に関する基本的な方針

(1) 今後の無電柱化の方向性

近年、災害が激甚化・頻発化している状況を踏まえ、今後も引き続き、緊急輸送道路等における「防災空間の確保」を目的とした無電柱化の推進を図る必要があります。

一方、本市におけるこれまでの人口の推移として、平成8年3月末時点では、総人口約110万人のうち高齢者人口約13万人（高齢化率12.2%）でしたが、平成31年3月末時点では、総人口約119万人のうち高齢者人口約30万人（高齢化率25.0%）と年々高齢者が増え続けている状況です。

また、観光客数は、平成30年度の入込観光客数約1,336万人、そのうち外国人観光客は、約178万人（対前年比17.3%増）と4年連続で100万人を超え、7年連続して過去最高を更新している状況です。

これまで優先的に無電柱化の整備を進めてきた緊急輸送道路などの「防災空間の確保」とあわせて、今後は、紙屋町・八丁堀地区が都市再生緊急整備地域に指定されたことを踏まえ、まちなかの回遊性の向上や増え続ける高齢者等の移動の円滑化に配慮した「安全・円滑な交通確保」、世界遺産や主要な観光施設周辺の「都市景観の向上、観光の振興」を目的とした無電柱化の推進を図る必要があります。

【安全・円滑な交通確保】



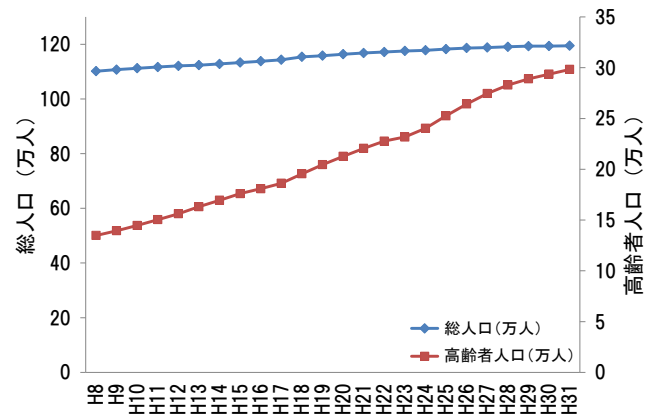
整備前



整備後イメージ

(出典：国土交通省)

本市における総人口と高齢者人口の推移



【都市景観の向上、観光の振興】



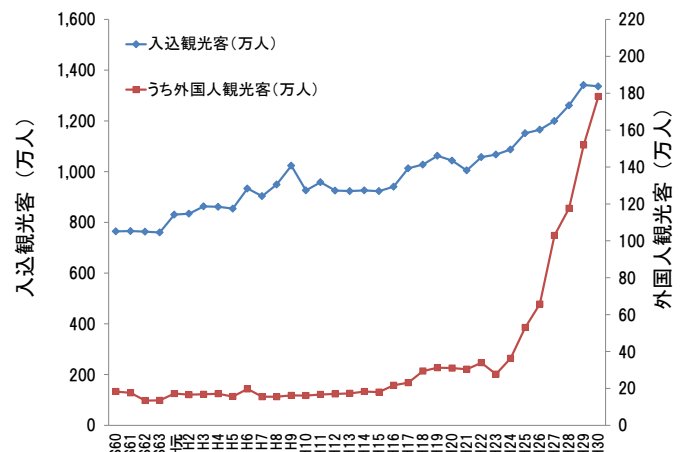
整備前



整備後(イメージ)

(出典：京都市)

本市における入込観光客の推移



(2) 都市づくりの方向性

本市のまちづくりは、「広島市基本構想（平成21年10月策定）」に掲げる都市像「国際平和文化都市」を実現するため、本市が目指すべきまちの姿と、その実現に向けた「世界に誇れる『まち』」を基本コンセプトとしてまちづくりを進めています。

また、「世界に誇れる『まち』」を基本コンセプトとし、長期的な視点での都市づくりの目標やその実現に向けた方向性を示した本市の都市計画の基本方針である「広島市都市計画マスタープラン（平成25年8月策定）」において“快適性”、“活力”、“魅力”の3つを目標として都市づくりを進めています。

(3) 基本的な方針

都市づくりの一環である無電柱化の整備においても、都市づくりの目標や災害の激甚化・頻発化、高齢者等の増加や、観光需要の増加等を踏まえたうえで、以下の基本的な方針に基づき無電柱化を推進します。



3 無電柱化推進計画の期間

本市における無電柱化推進計画の計画期間は、令和元年度から令和10年度までの10年間とします。

4 無電柱化の推進に関する目標

本市における無電柱化の推進に関する目標は、無電柱化の整備に関する直近3か年（平成29～31年度）の予算を基に計画期間内に整備が可能な事業量を考慮して、「優先整備路線」の整備完了を目指します。

また、「整備候補路線」については、優先整備路線の進捗状況を踏まえ、電線管理者等の調整が整った路線から順次整備着手を目指します。

なお、目標を達成するため、低コスト手法の導入検討や国の補助制度の活用等を図りながら、無電柱化を着実に進めます。

I 防災空間の確保

緊急輸送道路や避難路・物流拠点へのアクセス道、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について、無電柱化を推進します。

◆整備完了 約66.4km ⇒ ◆目標 約73.6km

II 安全・円滑な交通確保

本市都心部の駅周辺や商店街、「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）に基づく特定道路等のバリアフリー化が必要な道路など安全かつ円滑な交通の確保のために必要な道路の無電柱化を推進します。

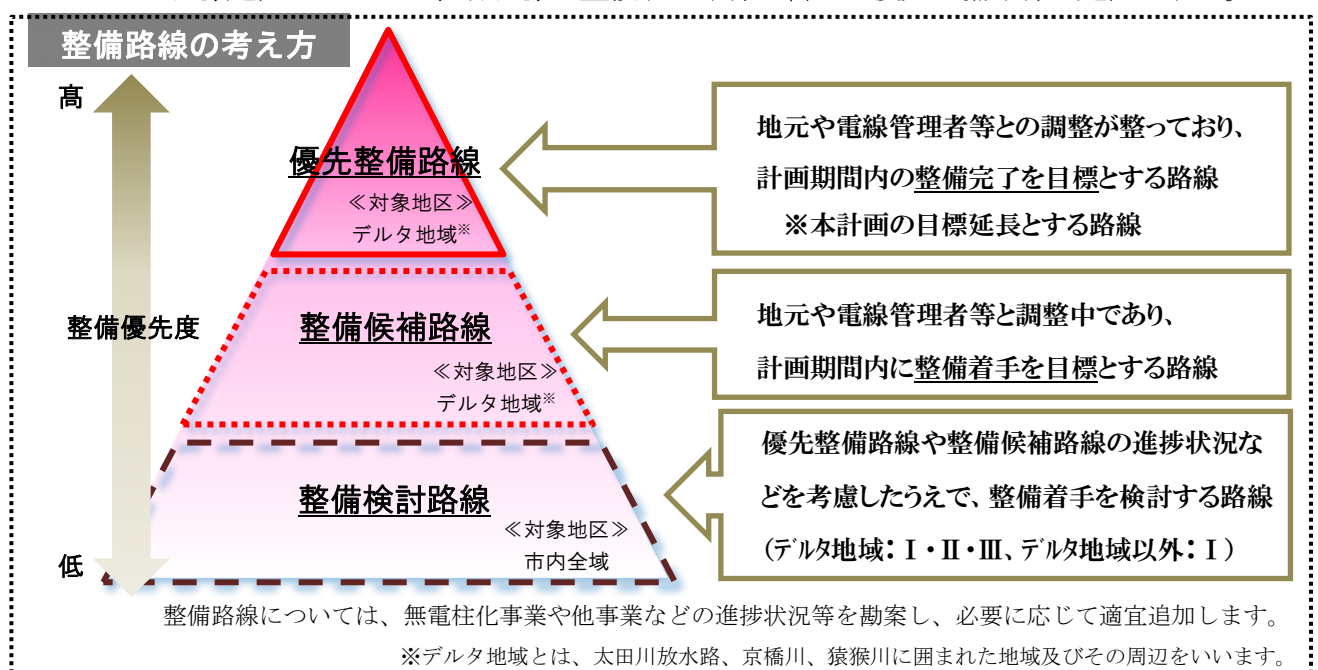
◆整備完了 約36.6km ⇒ ◆目標 約37.9km

III 都市景観の向上、観光の振興

世界遺産の周辺やその他、主要な観光施設周辺における良好な景観の形成や観光振興のために必要な道路の無電柱化を推進します。

◆整備完了 約59.6km ⇒ ◆目標 約61.0km

※目標延長については、各目標で重複する路線を含んだ優先整備路線の延長とする。



5 無電柱化の推進に関する具体的な施策

無電柱化推進に関する目標を達成するための具体的な施策を以下に示します。

基本方針

具体的な施策

I 防災空間の確保

災害時の避難や救急活動等のための道路空間の確保

緊急輸送道路等における
無電柱化の推進

《 I - ① 》

電柱を増やさない取組の推進
(道路法第 37 条に基づく新設電柱の
占用禁止又は制限)

《 I - ② 》

II 安全・円滑な交通確保

歩行の阻害となる電柱をなくし、誰もが移動しやすい歩行空間の確保

まちなかの歩行空間の確保

《 II - ① 》

高齢者、障害者等の円滑な
移動空間の確保

《 II - ② 》

III 都市景観の向上、 観光の振興

視線を遮る電柱や電線をなくし、都市景観の向上を図る

世界遺産周辺の景観の向上

《 III - ① 》

観光施設周辺の景観の向上

《 III - ② 》

5-1 「防災空間の確保」に関する具体的な施策

≪ I-① ≫ 緊急輸送道路等における無電柱化の推進

◆ 取組方針

これまで無電柱化整備を進めてきた緊急輸送道路や重要物流道路等の無電柱化を推進し、防災空間の確保を図ります。

◆ 整備対象路線

○緊急輸送道路(第1次～第3次)

< 巻末資料1 >

○広域避難路

< 巻末資料2 >

○重要物流道路、代替路・補完路

< 巻末資料3 >

≪ 優先整備路線・整備候補路線 ≫

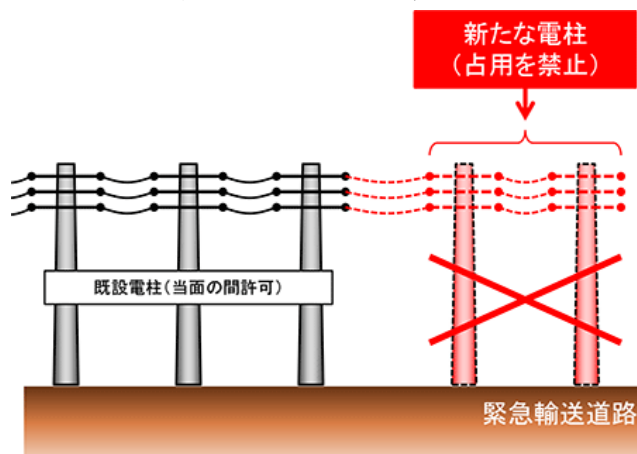
優先整備路線・整備候補路線については、整備対象路線のうち、整備済・整備中の路線との連続性や関係事業者との調整状況等を考慮し、「5-4 整備対象路線」に示す各整備路線の「防災空間の確保」の項目に該当する路線とします。

≪ I-② ≫ 電柱を増やさない取組の推進

◆ 取組方針

道路法第37条に基づき、市が管理する緊急輸送道路の全線において、新たな電柱の新設を禁止します。

また、新たに緊急輸送道路が指定されたときや、その他の道路において、占用制限が必要となった場合には、同様に道路法第37条に基づく占用制限を行います。

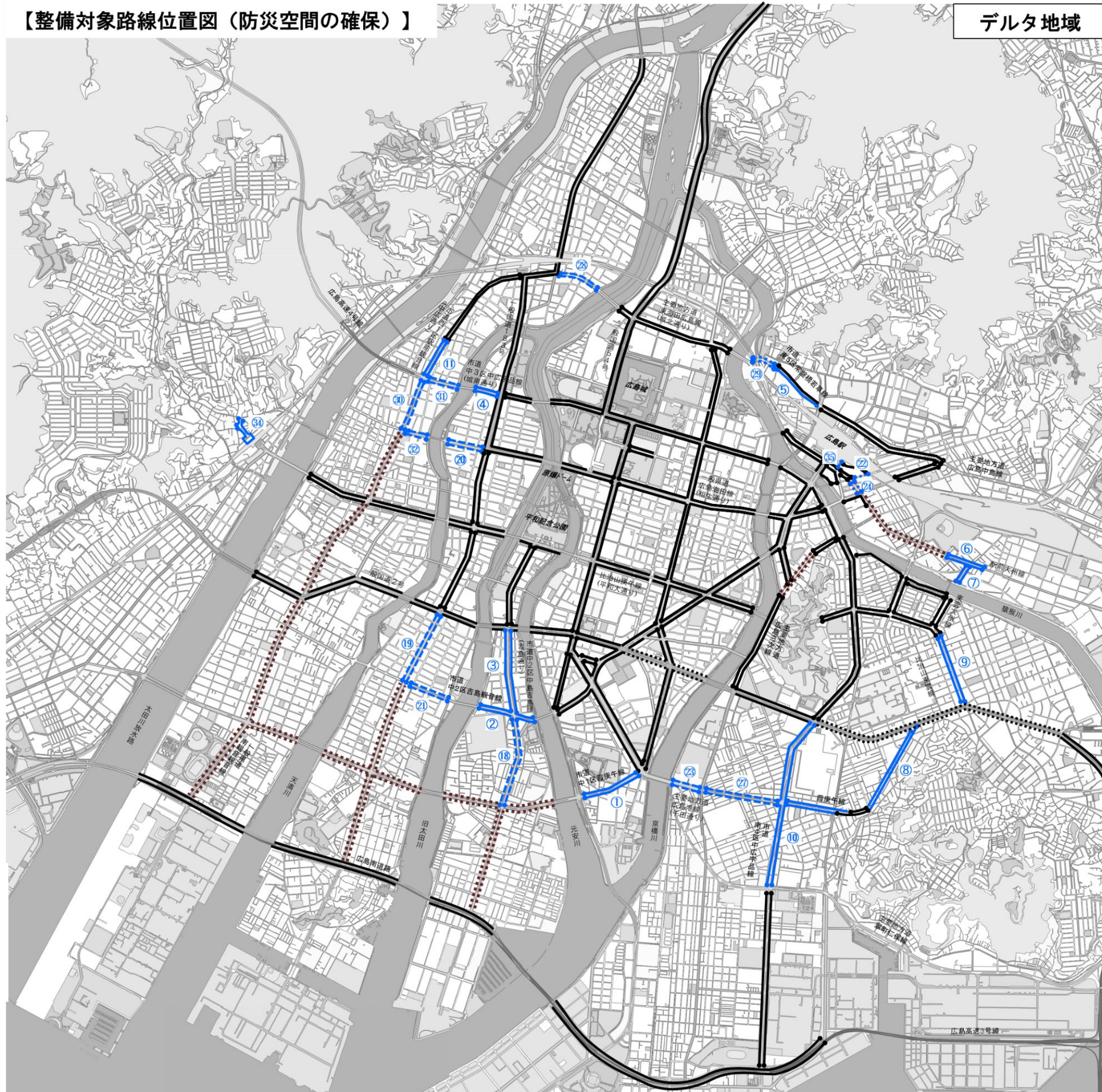


道路法第37条における新設電柱の占用制限イメージ

(出典：国土交通省)

【整備対象路線位置図（防災空間の確保）】

デルタ地域



凡 例	
平成30年度までに整備完了(国施工含む)	—●—
整備中路線(国施工)
優先整備路線	—■—
整備候補路線	—□—
整備検討路線

※整備完了・整備中路線は、国土交通省により整備が行われた直轄国道を含む。

5-2 「安全・円滑な交通確保」に関する具体的な施策

《Ⅱ-①》 まちなかの歩行空間の確保

◆ 取組方針

広島駅周辺や商店街等の歩行者の通行が多い都心部について、無電柱化を推進し、歩行空間の確保を図ります。

整備対象地区として、本市における上位計画である「広島市都市計画マスタープラン」に示す都心、その中でも特に都市再生緊急整備地域に位置付けられている地区について、優先的に整備を進めていきます。

◆ 整備対象地区

○都心(広島駅周辺地区、紙屋町・八丁堀地区)

〈巻末資料4〉

○都市再生緊急整備地域(広島駅周辺地域・広島紙屋町・八丁堀地域)

〈巻末資料5〉

《Ⅱ-②》 高齢者、障害者等の円滑な移動空間の確保

◆ 取組方針

高齢者や障害者等の通行が多くバリアフリー化が必要な道路について、無電柱化を推進し、安全で快適な歩行空間の確保を図ります。

整備対象地区として、広島駅周辺のバリアフリー基本構想における重点整備地区について、優先的に整備を進めていきます。

◆ 整備対象地区

○バリアフリー法に基づく重点整備地区(特定道路)

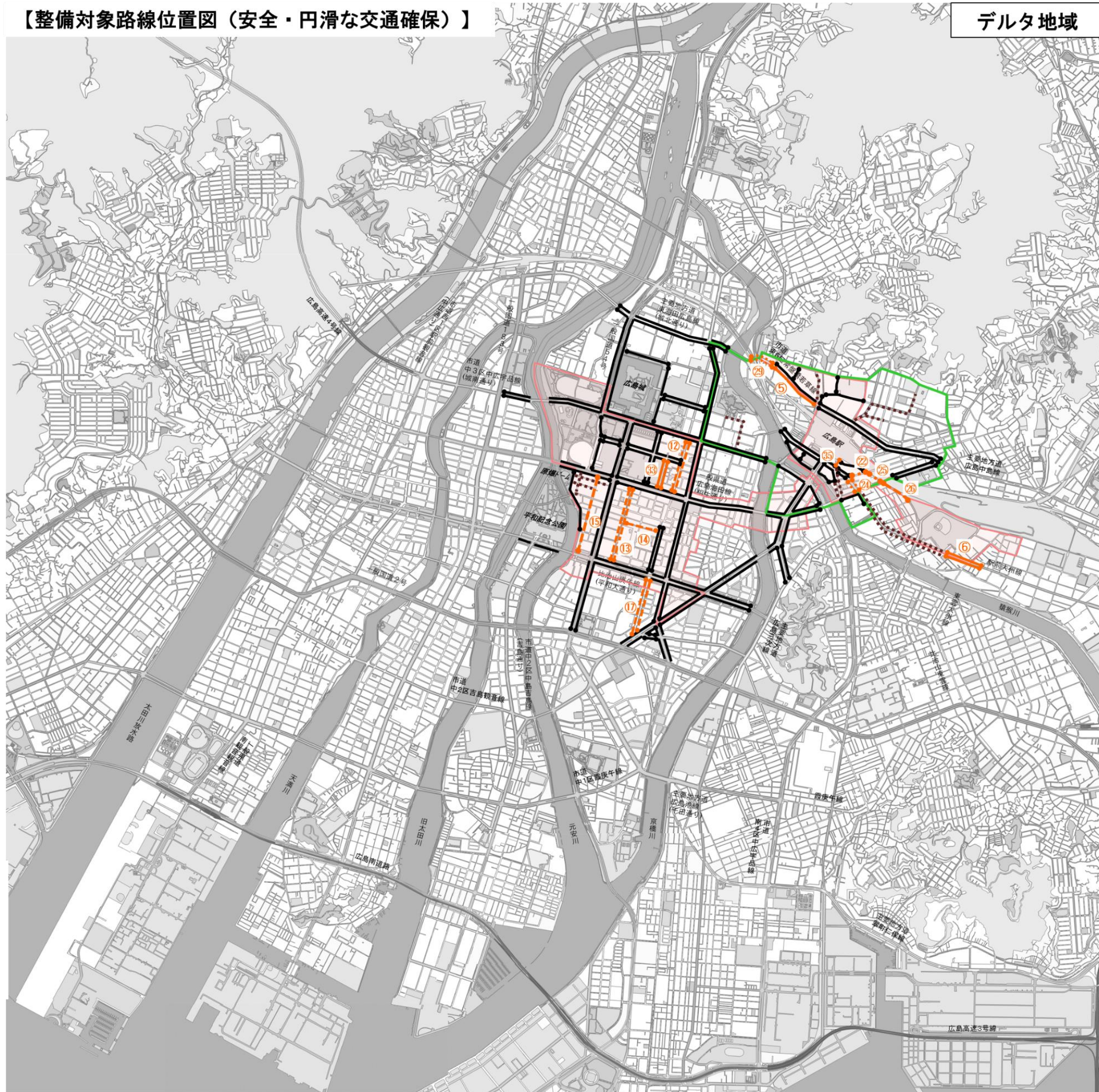
〈巻末資料6〉

《優先整備路線・整備候補路線》

優先整備路線・整備候補路線については、整備対象地区・路線のうち、整備済・整備中の路線との連続性や関係事業者との調整状況等を考慮し、「5-4 整備対象路線」に示す各整備路線の「安全・円滑な交通確保」の項目に該当する路線とします。

【整備対象路線位置図（安全・円滑な交通確保）】

デルタ地域



凡 例	
平成30年度までに整備完了	—●—
優先整備路線	—■—
整備候補路線	- - -■-
整備検討路線■.....
都市再生緊急整備地域	□
バリアフリー法の重点整備地区	■

※整備完了・整備中路線は、国土交通省により整備が行われた直轄国道を含む。

5-3 「都市景観の向上、観光の振興」に関する具体的な施策

≪Ⅲ-①≫ 世界遺産周辺の景観の向上

◆取組方針

世界遺産である原爆ドーム周辺の道路について、無電柱化を推進し、景観の向上を図ります。

◆整備対象地区

- 原爆ドーム及び平和記念公園周辺地区(景観計画重点地区) <巻末資料7>

≪Ⅲ-②≫ 観光施設周辺の景観の向上

◆取組方針

観光施設周辺の道路について、無電柱化を推進し、景観の向上を図ります。

整備優先地区として、本市が策定している「広島市景観計画」における景観計画区域(広島市景観条例第6条第2項)の中で重点的に取り組む地区や本市の主要な観光施設周辺の道路について、優先的に無電柱化の整備を進めていきます。

◆整備対象地区

○景観計画重点地区

- (1)パーフロント・シーフロント地区、宇品みなと地区、不動院周辺地区、西風新都地区を除く <巻末資料7>

○西国街道

<巻末資料8>

○主要な観光施設周辺

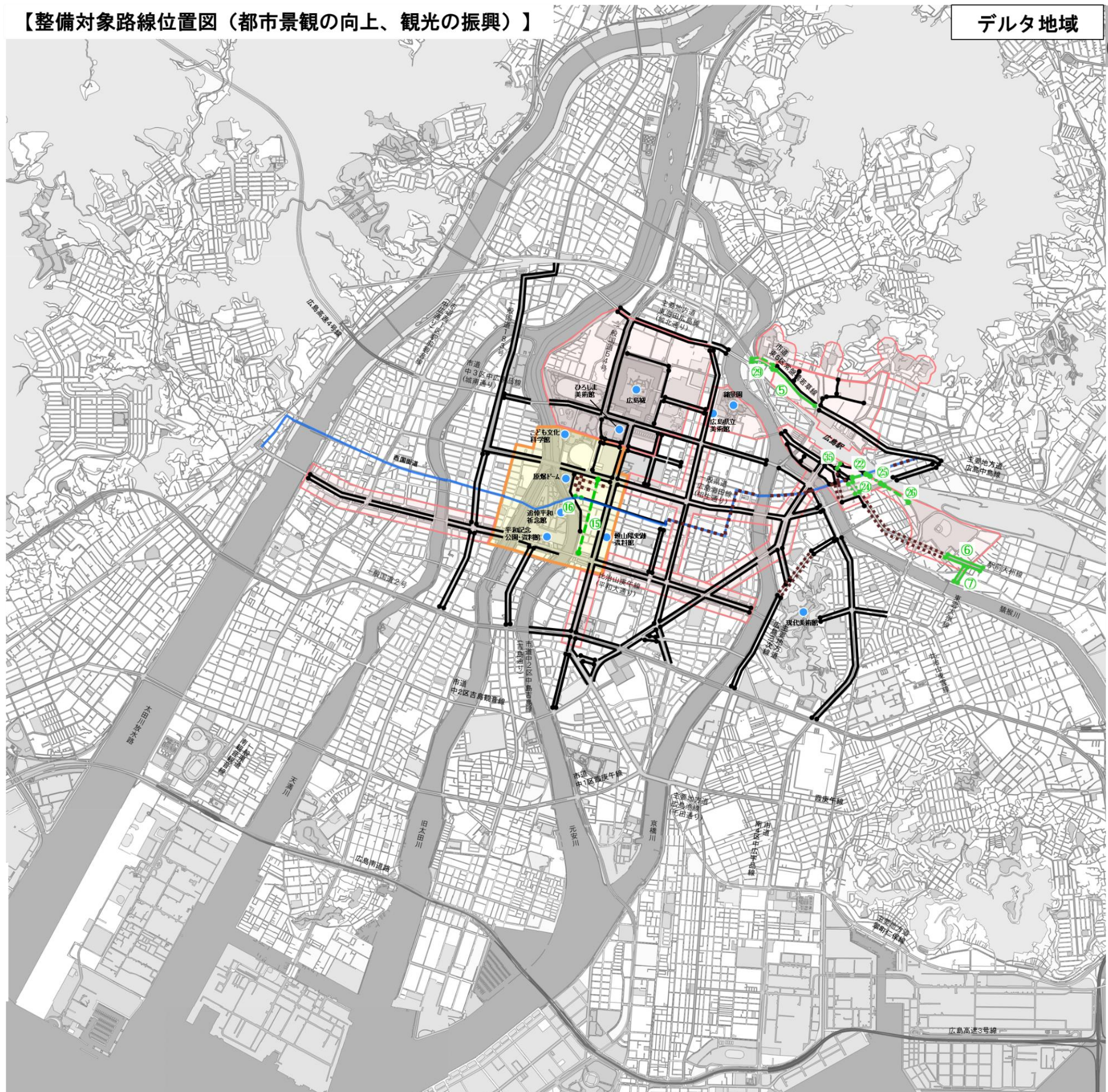
<巻末資料9>

≪優先整備路線・整備候補路線≫

優先整備路線・整備候補路線については、整備対象地区のうち、整備済・整備中の路線との連続性や関係事業者との調整状況等を考慮し、「5-4 整備対象路線」に示す各整備路線の「都市景観の向上・観光の振興」の項目に該当する路線とします。

【整備対象路線位置図（都市景観の向上、観光の振興）】

デルタ地域



凡 例	
平成30年度までに整備完了	—●—
優先整備路線	—●—
整備候補路線	—●—
整備検討路線	—●—
原爆ドーム及び平和記念公園周辺地区 (景観計画重点地区)	—●—
景観計画重点地区	—●—
西国街道	—●—
主要な観光施設	●

※整備完了・整備中路線は、国土交通省により整備が行われた直轄国道を含む。

5-4 整備対象路線

優先整備路線

番号	区名	路線名	整備延長※ (km)	基本方針		
				防災空間の確保	安全・円滑な交通確保	都市景観の向上 観光の振興
①	中区	市道 中1区霞庚午線	0.84	○		
②		市道 中2区吉島観音線	0.34	○		
③		市道 中2区中島吉島線	0.60	○		
④		市道 中3区中広宇品線	0.21	○		
③③		市道 中1区112号線	0.50		○	
⑤	東区	市道 東5区常盤橋若草線	0.29	○	○	○
⑥	南区	都市計画道路 駅前大州線	0.46	○	○	○
⑦		都市計画道路 東雲大州線	0.56	○		○
⑧		都市計画道路 霞庚午線	1.82	○		
⑨		都市計画道路 比治山東雲線	0.23	○		
⑩		市道 南4区中広宇品線	1.10	○		
③⑤		市道 南1区駅前吉島線	0.03		○	○
		主要地方道 広島三次線	0.01	○	○	○
		市道 南1区駅前大州線	0.02	○	○	○
		市道 南1区13号線	0.03		○	○
⑪		西区	市道 西1区駅前観音線	0.20	○	
③④	都市計画道路 己斐中央線		0.52	○		
整備延長計			7.76	7.20	1.34	1.40

整備候補路線

番号	区名	路線名	整備延長※ (km)	基本方針		
				防災空間の確保	安全・円滑な交通確保	都市景観の向上 観光の振興
⑫	中区	市道 中1区110号線	0.80		○	
⑬		市道 中1区191号線	1.10		○	
⑭		市道 中1区203号線	0.30		○	
⑮		市道 中1区212号線	1.10		○	○
⑯		市道 中1区218号線	0.06			○
⑰		市道 中1区251号線	0.80		○	
⑱		市道 中2区中島吉島線	1.30	○		
⑲		市道 中3区横川江波線	1.20	○		
⑳		市道 中3区天満矢賀線	0.58	○		
㉑		市道 中3区吉島観音線	0.79	○		
㉒		東区	市道 東5区常盤橋若草線	0.32	○	○
㉓	南区	主要地方道 広島中島線	0.16	○	○	○
㉔		主要地方道 広島港線	0.40	○		
㉕		市道 南1区駅前大州線	0.14	○	○	○
㉖		市道 南1区19号線	0.14		○	○
㉗		市道 南1区23号線	0.24		○	○
㉘		市道 南4区霞庚午線	1.18	○		
㉙	西区	主要地方道 東海田広島線	0.63	○		
㉚		市道 西1区駅前観音線	0.80	○		
㉛		市道 西1区中広宇品線	0.48	○		
㉜		市道 西1区天満矢賀線	0.36	○		
整備延長計			12.88	8.34	5.10	2.16

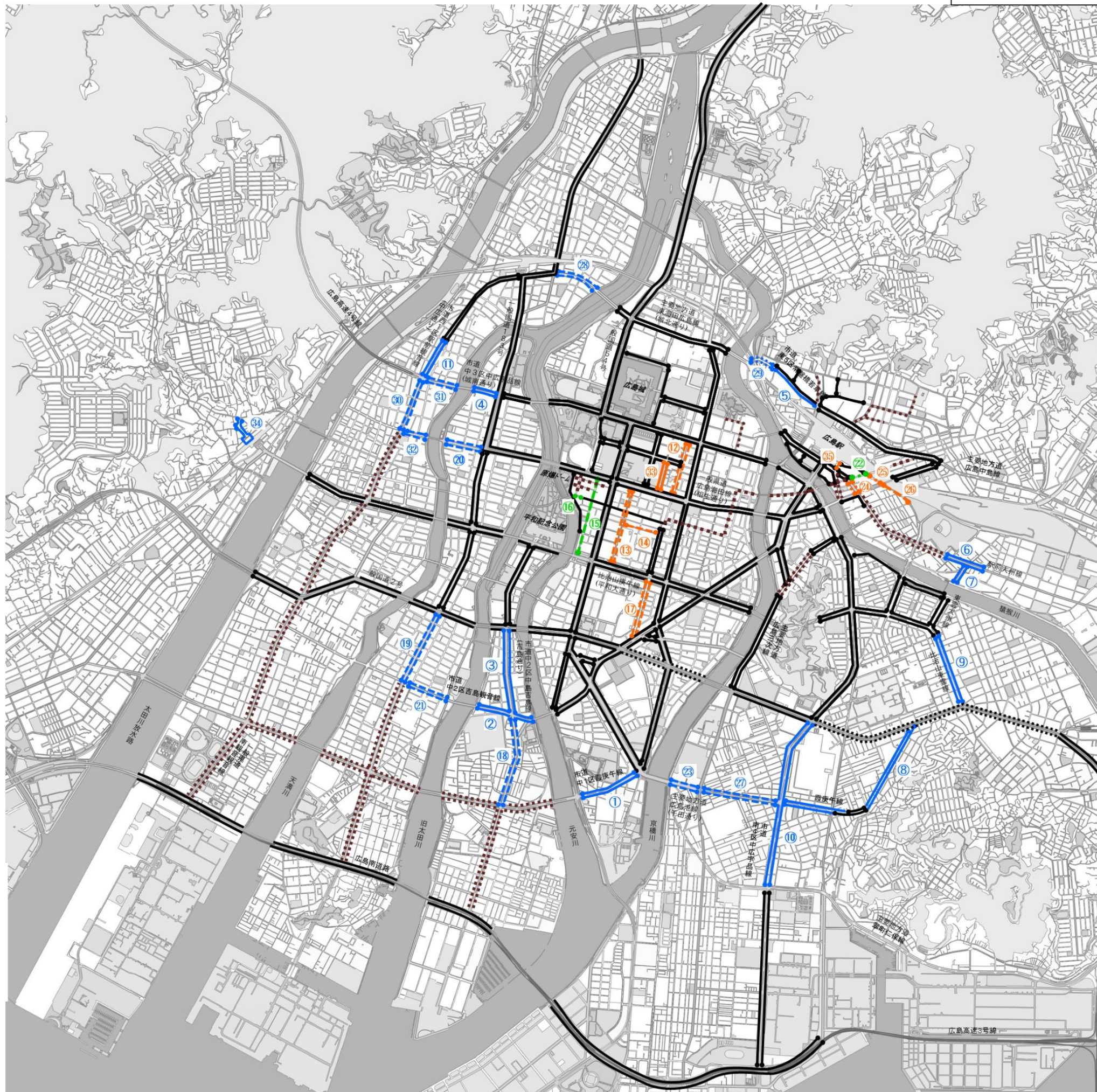
整備検討路線

	基本方針	該当路線
デルタ地域	防災空間の確保	一般県道南観音観音線、市道西1区駅前観音線 など デルタ地域の「防災空間の確保」に該当する路線
	安全・円滑な交通確保	市道中1区214号線、市道東5区39号線 など デルタ地域の「安全・円滑な交通確保」に該当する路線
	都市景観の向上 観光の振興	市道中3区45号線、市道南3区7号線 など デルタ地域の「都市景観の向上、観光の振興」に該当する路線
デルタ地域以外	防災空間の確保	緊急輸送道路 など デルタ地域以外の「防災空間の確保」に該当する路線

※整備延長は、路線の区間延長ではなく、無電柱化の整備を行う実延長を示す

【整備対象路線位置図】

デルタ地域



凡例		
平成30年度までに整備完了(国施工含む)	——	
整備中路線(国施工)	
優先整備路線	防災空間の確保	——
	安全・円滑な交通確保	——
	都市景観の向上、観光の振興	——
整備候補路線	防災空間の確保	——
	安全・円滑な交通確保	——
	都市景観の向上、観光の振興	——
整備検討路線	

※整備完了・整備中路線は、国土交通省により整備が行われた直轄国道を含む。

※路線の色は、3つの基本方針のうち、地区特性等を踏まえた代表的な基本方針の色により表示している。

5-5 無電柱化を推進するにあたっての課題と対応策

本市において、これまで無電柱化事業を進めてきた中で主な課題となっている以下のものについて、対応策を検討していくことで、より効果的、効率的な無電柱化の整備を図っていきます。

(1) 無電柱化を推進するにあたっての課題

■整備コストの高さ、事業期間の長さ

電線共同溝の整備にあたっては、電線共同溝本体の整備コストが高いことに加え、本体を地下に埋設するために必要となる空間を確保する必要があり、あらかじめ支障となる水道管やガス管といった既存の地下埋設物の移設が生じ、何度も掘り返したり埋め戻したりといった工事を繰り返すことになるため、整備コストが高くなることや事業期間が長期に渡ることが課題となっています。

本市における電線共同溝方式による無電柱化整備としては、過去10年間で整備を行った延長約3.7kmの整備に要した費用は、約30億円と非常にコストが高く、その負担を軽減するためにも、より低コストの整備手法を検討していく必要があります。

また、沿道の方々へは、歩道の掘り返しを繰り返し行うことや整備期間が長期間に渡る事等から不便をかけており、より効果的、効率的な取組を行い、事業期間を短くする等、沿道への負担を軽減するよう取り組んでいく必要があります。

■地上機器の設置場所の確保

電線共同溝方式による無電柱化を実施する場合、電圧を変換する変圧器などの地上機器を設置する必要があり、その横幅が45cm程度あることから、これまでは一定の歩道有効幅員が確保できる路線を対象として整備してきました。

しかしながら、歩道幅員が狭小又は歩道がない路線については、道路上への地上機器の設置場所が確保出来ないため、公園等の公共用地や民有地への設置も検討していく必要があります。



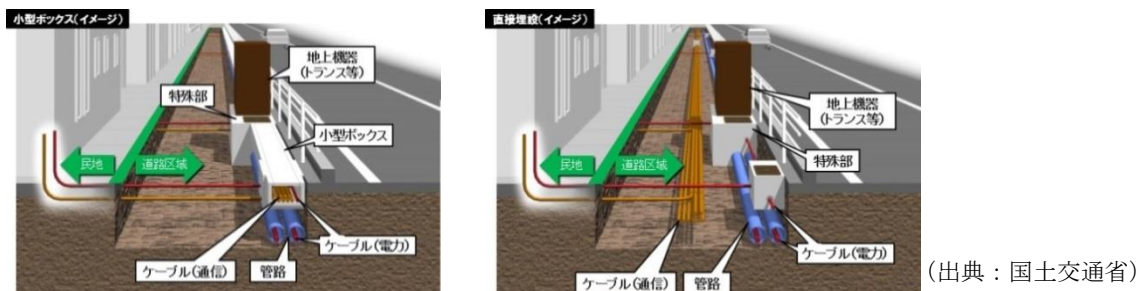
一般的な地上機器
(縦1.1m×横0.45m×高さ1.45m)

(2) 課題への対応策

■低コスト手法等の新技術活用の検討

電線共同溝の整備におけるコストの高さや事業期間の長さの課題は、電線共同溝本体の整備コストが高いことや、地下埋設物の移設や電線共同溝本体の整備などのため、何度も掘り返したり埋め戻したりすることが主な原因となっています。

こうした中、国が平成31年3月に策定した「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）ver.2」において、浅層埋設や小型ボックス、直接埋設などの低コスト手法の導入や既存ストックを活用することで、掘削土量の削減や特殊部の小型化、支障移設の減少などが図れるとされています。本市においても、これらの低コスト手法の導入について、電線管理者の協力を得ながら検討を進め、より効果的、効率的な無電柱化の整備を図ります。



(出典：国土交通省)

■補助制度等の活用

現在整備を行っている電線共同溝本体の整備は、国の社会資本整備総合交付金を活用しており、道路管理者が負担する費用のうち、55パーセントは国の交付金を充当し、残る45パーセントを本市が負担しています。

しかしながら、電線共同溝の整備は、整備コストが高く、事業期間が長期に渡るため、国の

社会資本整備総合交付金以外の補助制度等も活用して、安定的な財源の確保を目指し、着実な無電柱化の整備を図ります。

観光地域振興無電柱化推進事業(国際観光旅客税)

- 観光による地域振興に向けた無電柱化の推進を図るため、電線管理者が実施する無電柱化を支援
- 具体的には、観光地において電線管理者が実施する単独地中化や軒下・裏配線を国と地方公共団体が補助

【補助対象地区】

- ・世界遺産、国立公園満喫プロジェクト選定公園地域等、観光庁が定める事業の対象となる観光地(市区町村)

【間接補助対象者】

- ・電線管理者(地方公共団体による間接補助)

【補助対象経費】

- ・無電柱化に要する経費
- ・無電柱化に併せて電線管理者が行う情報提供設備や道路の美装化等、観光まちづくりに資すると認められる費用^{※1}

【補助割合】

- ・国は補助対象経費の1/2を補助対象事業者^{※2}に補助
- ・補助対象事業者は補助対象経費の2/3を間接補助対象事業者に補助

【その他】

- ・起債および交付税措置の対象事業
- ・繰越が可能



【歩道等の美装化事例】

【補助割合】



【参考】

- 観光情報等の提供
- 地上機器へのWi-Fi設備による観光情報の提供
- 地上機器を活用した観光案内(地図など)の明示
- 歩道の美装化
- 無電柱化後の歩道復旧の際に周辺の道路に調和した舗装の美装化
- 道路付属物等の美装化
- 無電柱化と併せて、道路照明等の美装化や街路樹を整備

※2 補助対象事業者＝地方公共団体

(出典：国土交通省)

■広報・啓発活動

無電柱化事業を行うにあたっては、電線共同溝本体の整備や地下埋設物の移設、地上機器の設置などにより沿道の方々へ不便をかけており、事業を円滑に推進するためには、無電柱化に関する市民の理解と関心を深め、協力が得られるよう取り組む必要があります。

このため、広島市ホームページ等を活用した広報・啓発活動の取り組みを行い、無電柱化の整備を推進します。

【卷末資料】

【巻末資料 1】緊急輸送道路

第 1 次緊急輸送道路：他都市及び広域都市圏相互の連携を図るための道路

路線名	起点	終点	管理者名
山陽自動車道	東広島市・広島市境	広島市・廿日市市境	NEXCO西日本
広島自動車道	広島 JCT	広島北 JCT	NEXCO西日本
中国自動車道	北広島町・広島市境	広島市・安芸太田町境	NEXCO西日本
広島呉道路	南区仁保沖町	広島市・坂町境	NEXCO西日本
広島高速 1 号線	東区福田町	東区温品二丁目	広島高速道路公社
広島高速 2 号線	東区温品二丁目	南区仁保沖町	広島高速道路公社
広島高速 3 号線	南区仁保沖町	西区観音新町四丁目	広島高速道路公社
広島高速 4 号線	西区中広町一丁目	安佐南区沼田町大塚	広島高速道路公社
広島南道路	西区観音新町四丁目	西区扇一丁目	広島市
国道 2 号	東広島市・広島市境	西区庚午北一丁目	国土交通省
国道 2 号（西広島 B P）	西区庚午北一丁目	広島市・廿日市市境	国土交通省
国道 2 号（東広島 B P）	安芸区瀬野南町	広島市・海田町境	国土交通省
国道 2 号（宮島街道）	西区庚午北一丁目	広島市・廿日市市境	広島市
国道 3 1 号	海田町・広島市境	広島市・坂町境	国土交通省
国道 5 4 号	中区大手町四丁目	広島市・安芸高田市境	国土交通省
国道 5 4 号（可部 B P）	安佐北区可部南一丁目	安佐北区大林町	国土交通省
国道 1 8 3 号	中区紙屋町二丁目	安佐南区中須二丁目	広島市
国道 1 9 1 号	安芸太田町・広島市境	安佐北区可部五丁目	広島市
国道 2 6 1 号	安佐北区安佐町飯室	広島市・北広島町境	広島市
国道 4 3 3 号	佐伯区湯来町葛原	広島市・安芸太田町境	広島市
国道 4 8 7 号	南区宇品海岸一丁目	南区皆実町一丁目	広島市
国道 4 8 8 号	佐伯区湯来町多田	佐伯区湯来町和田	広島市
臨港道路廿日市草津線	廿日市市・広島市境	西区商工センター八丁目	広島県
臨港道路五日市線	佐伯区五日市港二丁目	佐伯区五日市港二丁目	広島県
臨港道路出島 1 号線	南区出島三丁目	南区出島三丁目	広島県
臨港道路出島 2 号線	南区出島二丁目	南区出島二丁目	広島県
臨港道路宇品 1 号線	南区出島一丁目	南区出島一丁目	広島県
臨海道路宇品臨港線	南区宇品東三丁目	南区宇品海岸二丁目	広島県
臨港道路出島海田線	南区仁保沖町	広島市・坂町境	広島県
(主) 矢野安浦線 (広島熊野道路含む)	安芸区矢野新町二丁目	広島市・熊野町境	広島市
(主) 広島三次線	東区牛田新町三丁目	広島市・安芸高田市境	広島市
(主) 広島三次線	南区松原町	東区牛田本町四丁目	広島市
(主) 広島三次線	南区比治山本町	南区的場町一丁目	広島市
(主) 五日市筒賀線	佐伯区城山一丁目	佐伯区湯来町葛原	広島市
(主) 五日市筒賀線	佐伯区湯来町多田	広島市・安芸太田町境	広島市
(主) 広島中島線	東区東蟹屋町	東区温品一丁目	広島市
(主) 広島中島線	東区馬木四丁目	東区福田一丁目	広島市
(主) 広島湯来線	西区田方二丁目	佐伯区五日市町石内	広島市
(主) 翠町仁保線	南区翠一丁目	南区仁保二丁目	広島市
(一) 広島海田線	南区的場町一丁目	南区大州四丁目	広島市
(一) 広島港線	中区千田町一丁目	中区大手町五丁目	広島市

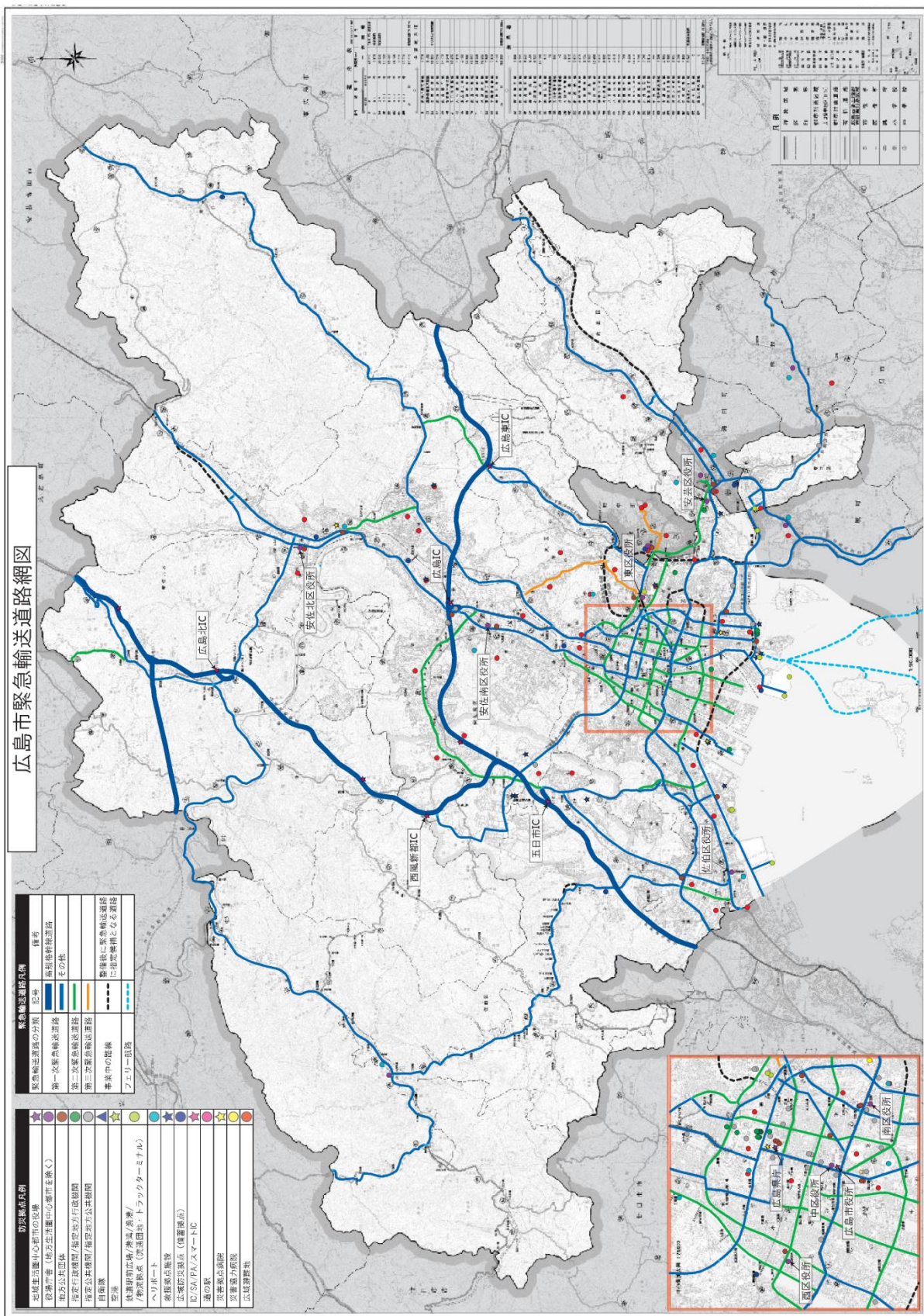
路線名	起点	終点	管理者名
(一) 南観音観音線	西区観音新町四丁目	西区南観音三丁目	広島市
(一) 矢野海田線	安芸区矢野西二丁目	安芸区矢野新町二丁目	広島市
(一) 原田五日市線	佐伯区五日市町石内	佐伯区海老園一丁目	広島市
市道駅前大州線	南区松原町	南区荒神町	広島市
市道駅前吉島線	南区松原町	中区国泰寺町一丁目	広島市
市道鷹野橋宇品線	中区千田町一丁目	南区宇品西六丁目	広島市
市道白島牛田線	東区牛田本町四丁目	東区牛田本町四丁目	広島市
市道中広宇品線	南区段原三丁目	南区宇品海岸三丁目	広島市
市道中広宇品線	西区中広町一丁目	南区的場町一丁目	広島市
市道駅前観音線	西区中広町一丁目	西区南観音町	広島市
市道常盤橋大芝線	東区牛田本町四丁目	東区牛田本町六丁目	広島市
市道天満矢賀線	南区荒神町	東区東蟹屋町	広島市
市道観音井口線	西区扇一丁目	西区商工センター七丁目	広島市
市道鈴が峰田方線	西区鈴が峰町	西区鈴が峰町	広島市
市道草津鈴が峰線	西区草津新町二丁目	西区井口一丁目	広島市
市道南 4 区 843 号線	南区出島二丁目	南区出島二丁目	広島市
市道西 4 区 106 号線	西区鈴が峰町	西区田方一丁目	広島市
市道西 4 区 210 号線	西区扇一丁目	西区庚午中四丁目	広島市
市道西 5 区 231 号線	西区商工センター七丁目	西区商工センター八丁目	広島市
市道安佐南 4 区 454 号線	安佐南区沼田町大塚	安佐南区沼田町大塚	広島市
市道安佐南 4 区 453 号線	安佐南区沼田町大塚	安佐南区大塚西五丁目	広島市
市道安佐南 4 区 490 号線	安佐南区大塚西五丁目	安佐南区伴南一丁目	広島市
市道佐伯 1 区 371 号線	佐伯区石内北二丁目	佐伯区五日市町石内	広島市
市道安佐南 4 区 739 号線	安佐南区伴南五丁目	安佐南区沼田町伴	広島市
市道安佐南 4 区 486 号線	安佐南区沼田町伴	安佐南区伴西二丁目	広島市
市道安佐南 4 区 608 号線	安佐南区伴西二丁目	安佐南区伴西二丁目	広島市
市道安佐北 3 区 533 号線	安佐北区三入二丁目	安佐北区三入二丁目	広島市
市道中野瀬野線	安芸区中野東二丁目	安芸区中野東町	広島市
市道中野瀬野線	安芸区瀬野南町	安芸区上瀬野南一丁目	広島市
市道押手線	安芸区中野東二丁目	安芸区中野東二丁目	広島市
市道平原線	安芸区中野東五丁目	安芸区中野東町	広島市
市道瀬野線	安芸区上瀬野一丁目	安芸区上瀬野南一丁目	広島市

第2次緊急輸送道路：第1次緊急輸送道路の補完及び市町村相互の連携を図るための道路

路線名	起点	終点	管理者名
(主) 広島豊平線	安佐南区中須一丁目	安佐南区沼田町伴	広島市
(主) 安佐豊平芸北	安佐北区安佐町鈴張	広島市・北広島町境	広島市
(主) 広島中島線	東区福田一丁目	安佐北区上深川町	広島市
(主) 広島中島線	安佐北区深川二丁目	安佐北区可部南三丁目	広島市
(主) 広島湯来線	佐伯区五日市町石内	安佐南区沼田町伴	広島市
(主) 五日市筒賀線	佐伯区隅の浜二丁目	佐伯区千同二丁目	広島市
(主) 東海田広島線	中区東白島町	西区横川町三丁目	広島市
(主) 東海田広島線	東区東蟹屋町	南区大須賀町	広島市
(主) 東海田広島線	府中町・広島市境	東区矢賀新町一丁目	広島市
(一) 広島海田線	中区基町	南区的場町一丁目	広島市
(一) 広島海田線	南区大州四丁目	広島市・府中町境	広島市
(一) 広島海田線	府中町・広島市境	広島市・海田町境	広島市
(一) 広島港線	南区皆実町二丁目	中区国泰寺町二丁目	広島市
(一) 伴広島線	安佐南区沼田町伴	安佐南区沼田町伴	広島市
(一) 伴広島線	中区堺町二丁目	中区榎町	広島市
市道御幸橋三篠線	中区東千田町二丁目	中区東白島町	広島市
市道横川江波線	中区堺町二丁目	中区江波南二丁目	広島市
市道中島吉島線	中区中島町	中区南吉島一丁目	広島市
市道東4区19号線	東区牛田本町一丁目	東区牛田本町三丁目	広島市
市道東4区266号線	東区牛田南一丁目	東区牛田本町一丁目	広島市
市道東4区1号線	東区牛田南一丁目	東区牛田南一丁目	広島市
市道東5区36号線	東区二葉の里二丁目	東区二葉の里二丁目	広島市
市道霞庚午線	中区千田町三丁目	西区庚午中四丁目	広島市
市道霞庚午線	南区翠二丁目	南区皆実町五丁目	広島市
市道比治山庚午線	南区比治山本町	西区己斐本町一丁目	広島市
市道比治山東雲線	南区比治山本町	南区段原三丁目	広島市
市道段原蟹屋線	南区段原三丁目	南区西蟹屋四丁目	広島市
市道草津沼田線	西区商工センター二丁目	西区田方三丁目	広島市
市道駅前観音線	西区横川町二丁目	西区中広町二丁目	広島市
市道西3区82号線	西区己斐本町一丁目	西区己斐本町二丁目	広島市
緊急用河川敷道路	太田川河川敷(旭橋)	太田川河川敷(祇園大橋)	広島市
市道高陽沼田線	安佐南区中筋一丁目	安佐南区中須一丁目	広島市
市道高陽可部線	安佐北区落合五丁目	安佐北区深川二丁目	広島市

第3次緊急輸送道路：第1次・第2次緊急輸送道路を補完するための道路

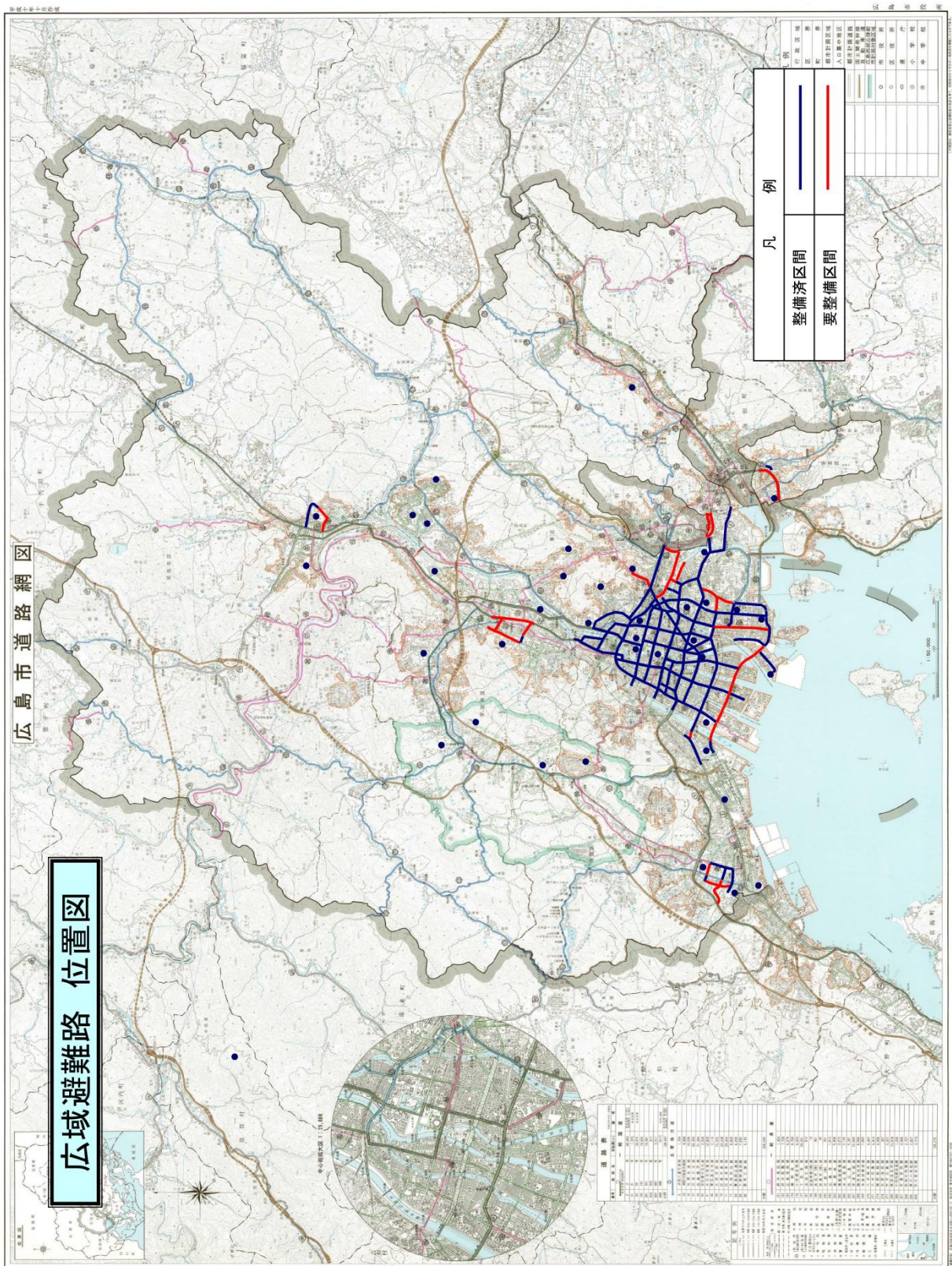
路線名	起点	終点	管理者名
(主) 広島中島線	南区猿猴橋町	東区愛宕町	広島市
(一) 府中祇園線	東区中山西二丁目	東区戸坂千足一丁目	広島市
(一) 中山尾長線	東区中山南一丁目	東区愛宕町	広島市



(出典：H30.3 広島市地域防災計画（震災対策編）)

【巻末資料2】広域避難路

延焼拡大のおそれのある市街地から指定緊急避難場所へ至る避難路で、広域避難上支障のない幅員（原則として15m以上）を有する道路等

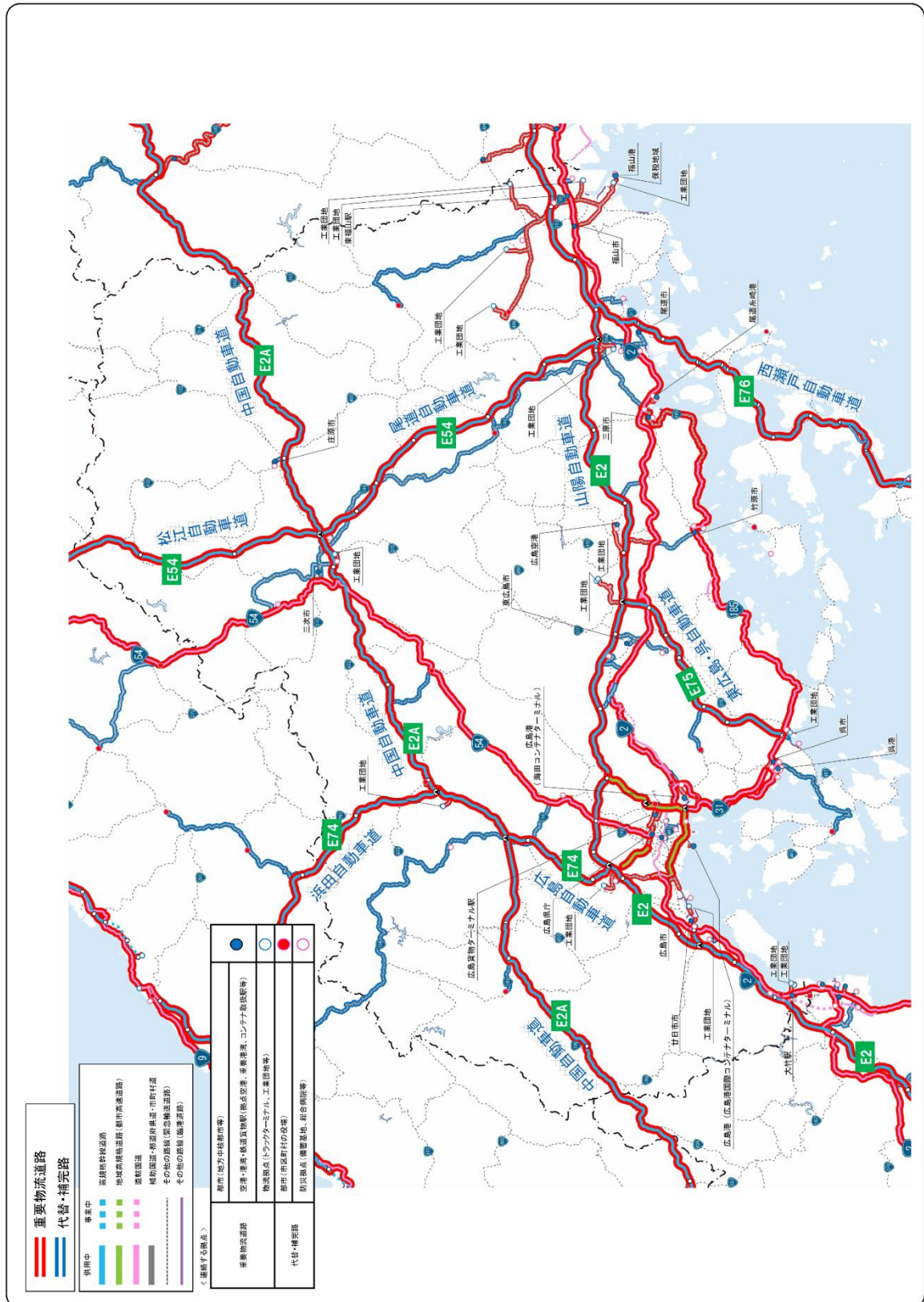


(出典：H30.3 広島市地域防災計画（震災対策編）)

【巻末資料3】重要物流道路、代替路・補完路

重要物流道路：平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定

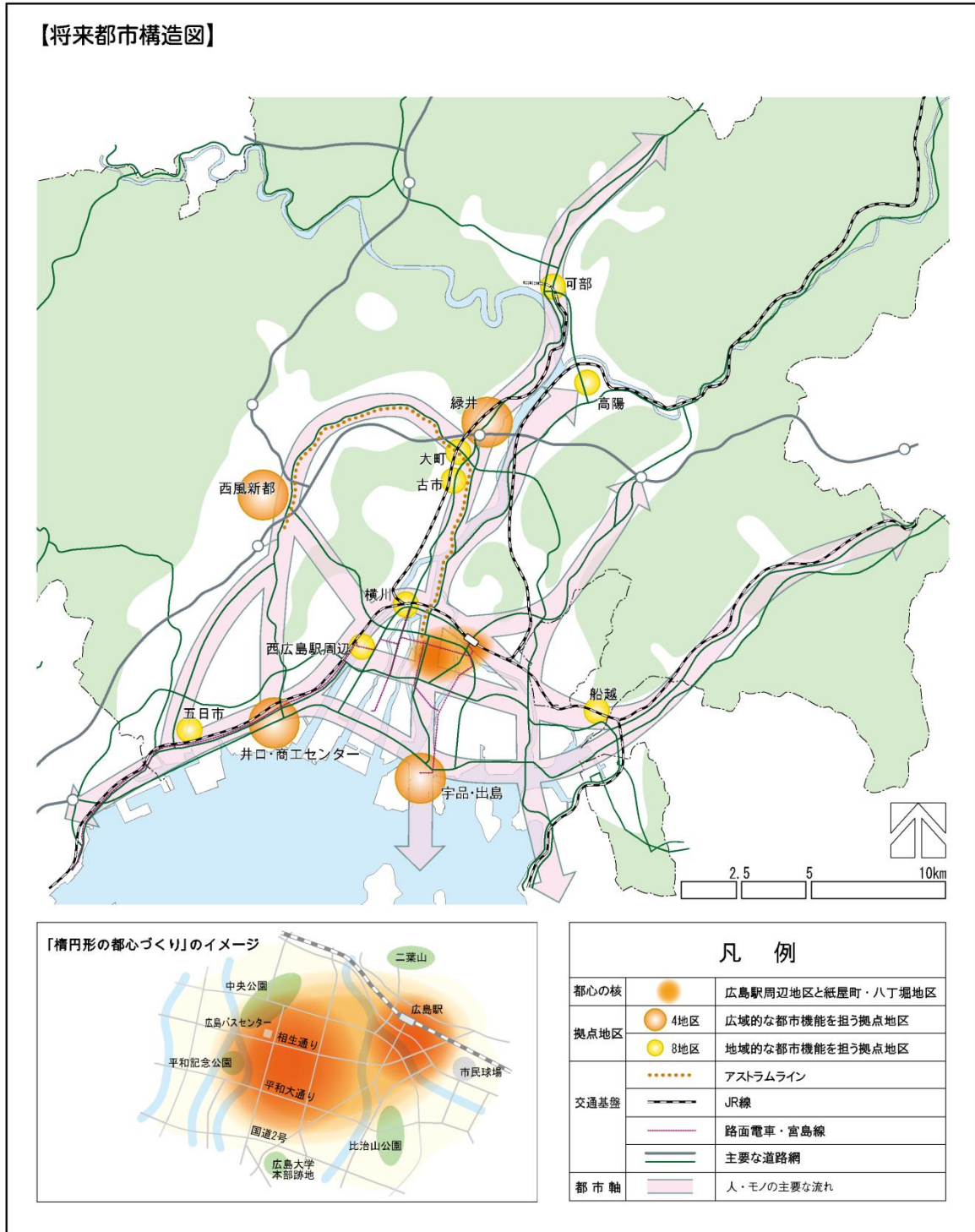
代替路・補完路：重要物流道路の脆弱区間に対する代替路や災害時の物流拠点への補完路



（出典：国土交通省、平成31年4月1日）

【巻末資料4】都市計画マスタープラン

広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核と位置付け、都市機能の集積・強化を図ることにより、それぞれが活力とにぎわいのエンジンをもち、相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を進めます。



(出典：H25.8 広島市都市計画マスタープラン)

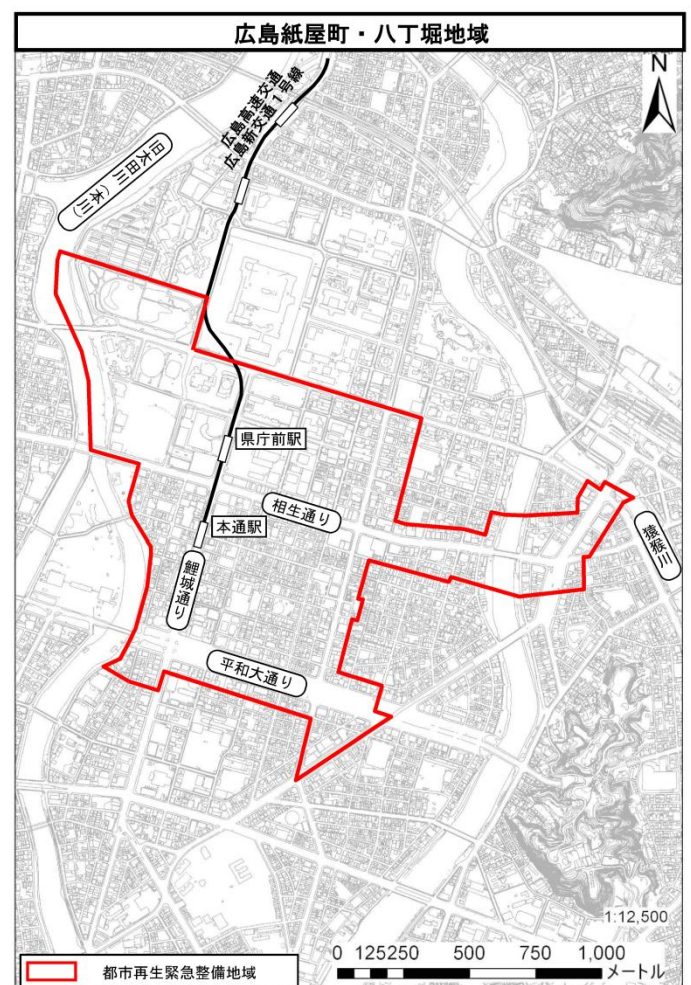
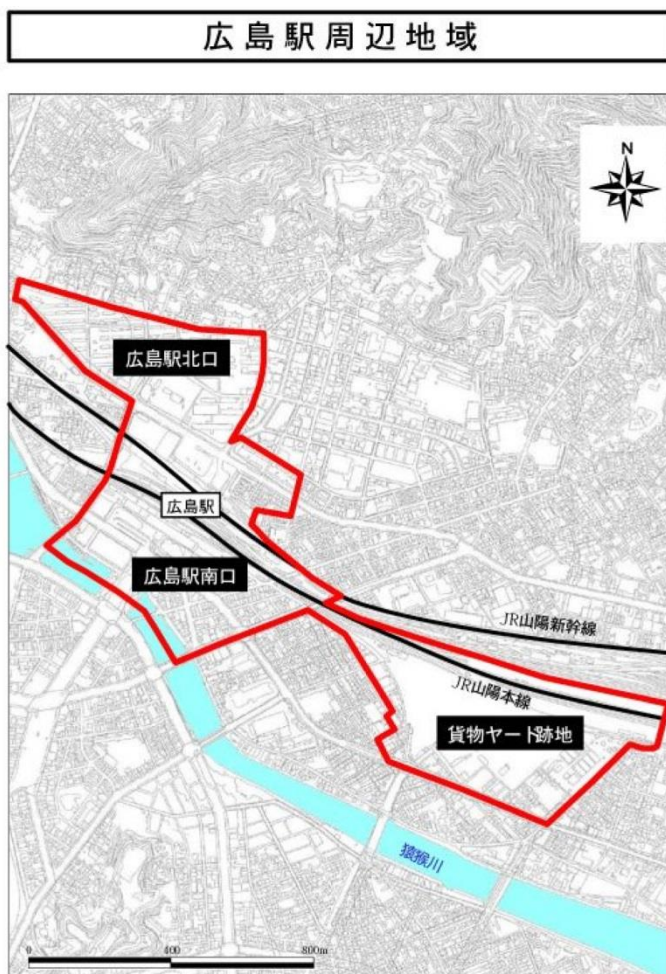
【巻末資料5】都市再生緊急整備地域

・広島駅周辺地域：

本市の陸の玄関にふさわしい個性的で魅力ある都市空間の形成を目指し、広島駅新幹線口地区、広島駅南口地区、及びヤード跡地地区の開発の推進を重点事業として進めていく。

・広島紙屋町・八丁堀地域：

本地域は、中四国地方最大の業務・商業集積地であるとともに、地区の周辺には、平和を象徴する世界遺産・原爆ドームや平和記念資料館、広島城などの歴史的・文化的な観光資源が多数立地しており、都市拠点として高いポテンシャルを有している。一方、更新時期を迎える建築物が多く存在し、建築物の建替えが幾つも具体化しつつある。このような状況を踏まえ、さらなる民間開発を誘発することで、敷地の共同化や土地の高度利用等による業務・商業・文化・宿泊などの都市機能の充実・強化を図り、都市の魅力と国際競争力を強化する。



(出典：広島市ホームページ)

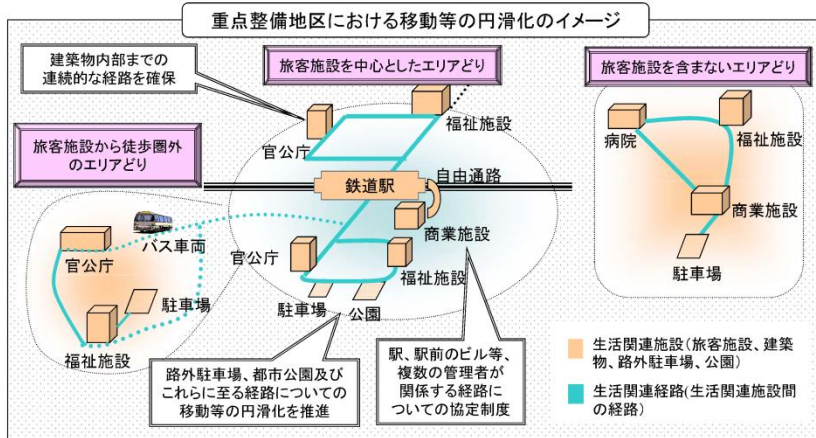
【巻末資料6】バリアフリー法に基づく特定道路

○基本構想制度

重点整備地区(旅客施設を中心とした地区、高齢者・障害者などが利用する施設が集まった地区)において、公共交通機関・建築物、道路などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために、市町村が作成する構想のこと。

《バリアフリー法第25条》

市町村は、移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想(基本構想)を作成することができる。



特定道路の対象となる道路の要件

バリアフリー基本構想	対象となる道路の要件
作成地区	① 生活関連経路
基本構想の有無に関わらず	② 2以上の 特定旅客施設※1 、 特定路外駐車場※2 、 主な福祉施設等※3 を相互に連絡する主要な道路で、高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるもの(特定路外駐車場、主な福祉施設等は特定旅客施設の徒歩圏内にあるもの)
	③ ①、②の他、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路

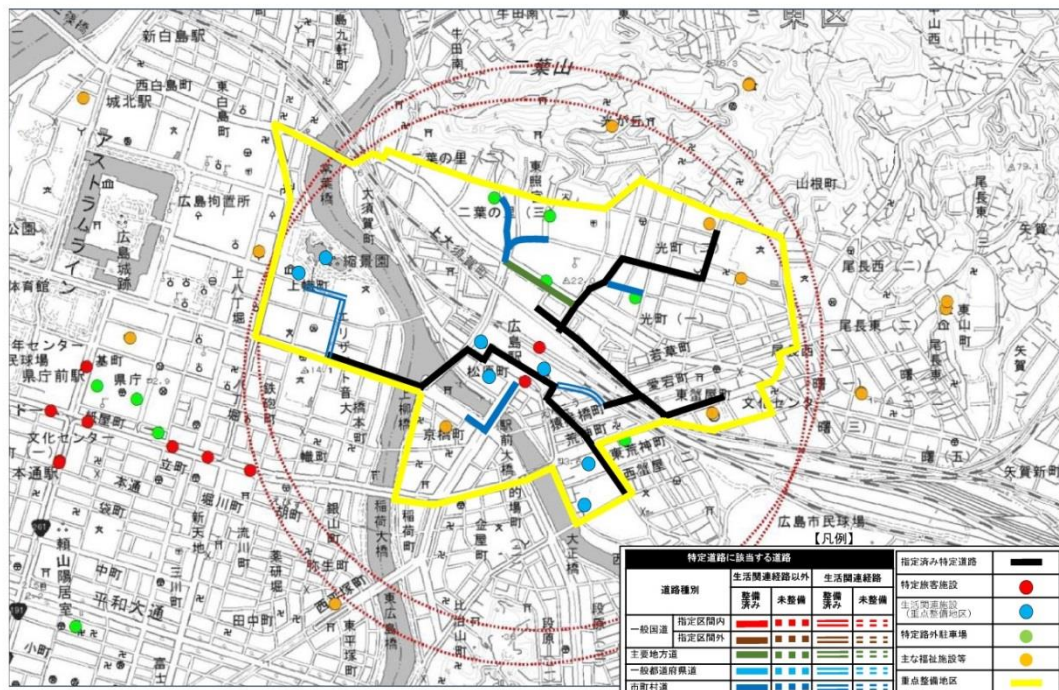
※1: 1日当たりの平均的な利用者の人数が5,000人以上であること

※2: 自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの

※3: 特別特定建築物(不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物であって、移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定めるもので床面積が2,000㎡以上であること)のうち、特定旅客施設の徒歩圏内にある官公庁施設(保健所、税務署その他不特定多数かつ多数の者が利用する官公署)、福祉施設等(特別支援学校、病院又は診療所、老人ホーム・福祉ホーム、老人福祉センター・身体障害者福祉センターなど)

市区町村名：広島市

地区名：広島駅周辺地区

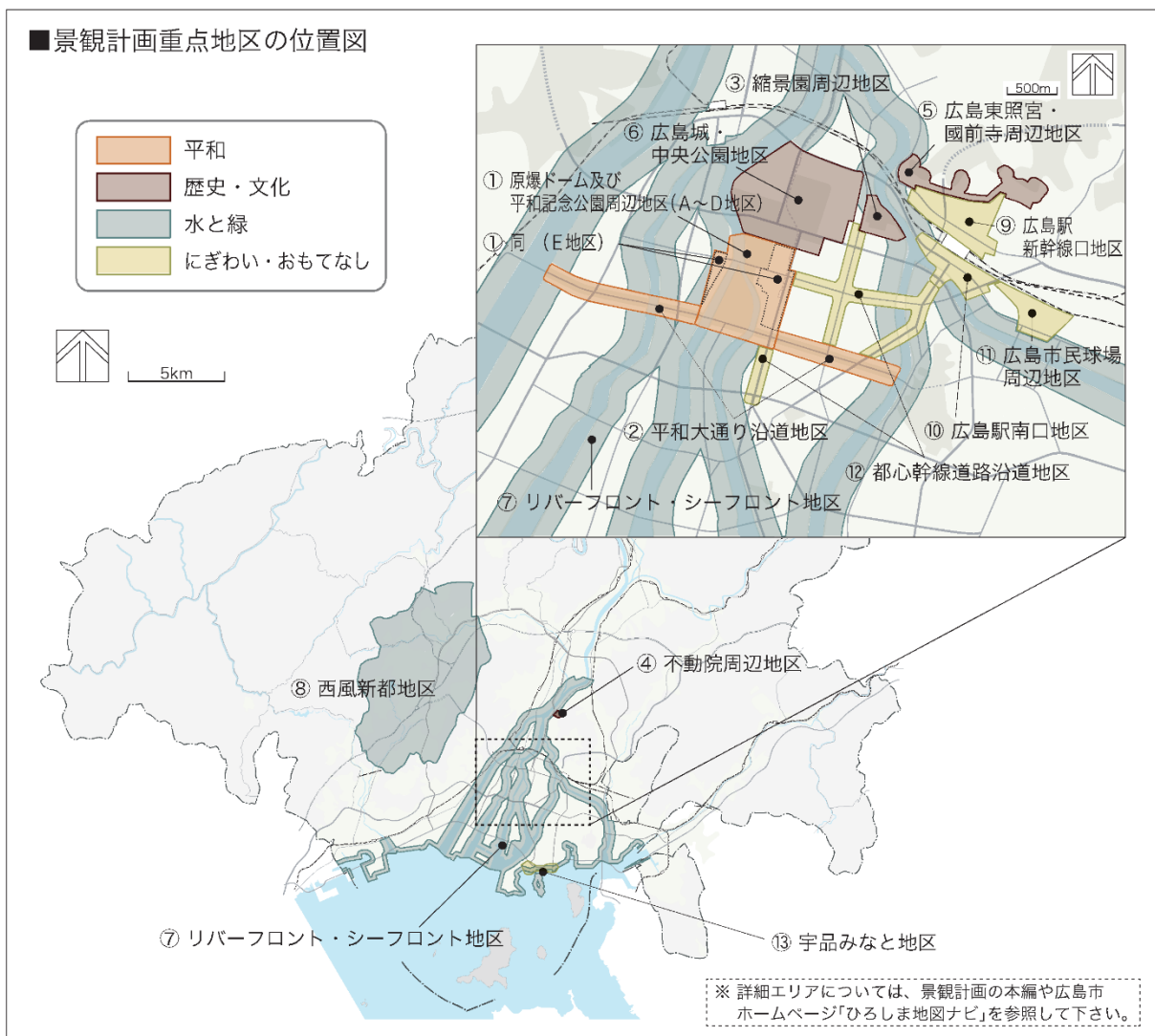


(出典：国土交通省)

【巻末資料7】景観計画重点地区（広島市景観条例第6条第2項）

全市的に良好な景観づくりを進める上では、景観上重要かつ象徴的、代表的な地区から先導的な取組を進め、段階的に対象地区を拡大していく必要があります。

このため、景観形成の四つの基本方針（平和、歴史・文化、水と緑、にぎわい・おもてなし）を踏まえ、景観計画区域（広島市全域）の中で重点的に取り組む地区（景観計画重点地区）を設定し、地区ごとの景観特性を踏まえた景観づくりの方向性を定め、それを踏まえた建築物や工作物の形態意匠の基準により、きめ細かな景観づくりを進めます。

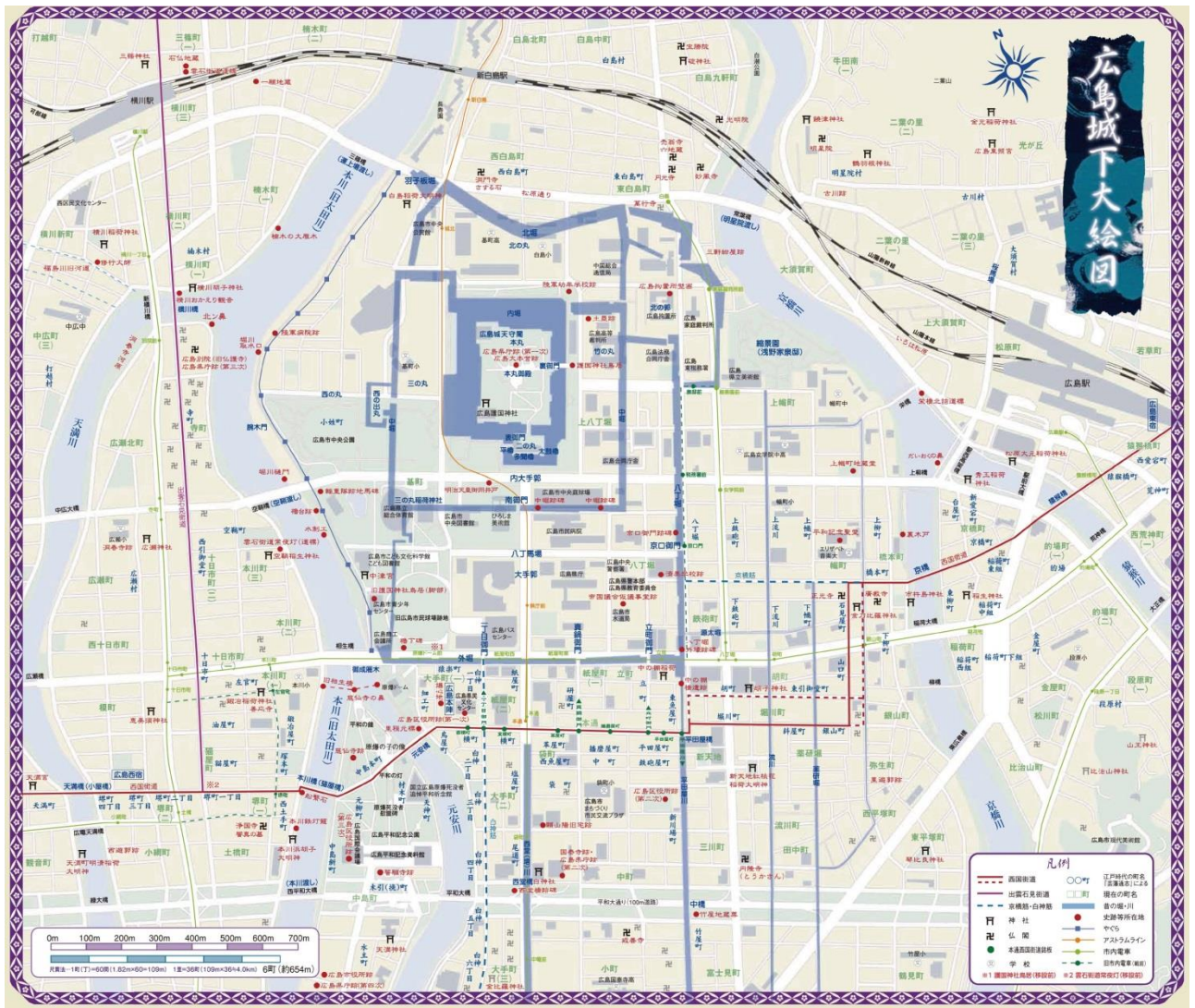


(出典：H26.7 広島市景観計画)

【巻末資料 8】西国街道

西国街道：

江戸時代に、京都と下関を結ぶ山陽道を、広島藩では「西国街道」と呼んでいました。当時の五街道（東海、中山道、日光道、奥州道、甲州道）に次ぐ規模を誇り、道幅は2間半（約4.5メートル）もありました。今も、往時をしのぶ歴史的な建造物が点在しています。



(出典：広島市ホームページ)

【巻末資料 9】 都心部の主要な観光施設

都心部の主要な観光施設

	施設名称	所在地
1	広島平和記念資料館	広島市中区中島町 1-2
2	追悼平和祈念館	広島市中区中島町 1-6
3	広島城	広島市中区基町 2 1-1
4	縮景園	広島市中区上幟町 2-1 1
5	ひろしま美術館	広島市中区基町 3-2
6	現代美術館	広島市南区比治山公園 1-1
7	広島県立美術館	広島市中区上幟町 2-2 2
8	こども文化科学館	広島市中区基町 5-8 3
9	頼山陽史跡資料館	広島市中区袋町 5-1 5

(出典：平成 30 年版 広島市観光概況)