

無電柱化 防災面で注目

9月の台風15号による千葉県の大規模停電を受け、電線を地中に埋める「地中化」（無電柱化）が防災面で注目されている。地中化は、これまで景観向上を主目的に進められてきたこともあり、道南は観光地でしか施工例がほぼない。事業費は割高だが、防災専門家は「今後風水害の災害は拡大する。地中化で防災力強化が必要だ」と指摘する。

道南は観光地に施工例

台風15号による停電は千葉県を中心に最大約93万戸で発生し、一部地域で最長1カ月に及んだ。主な原因は暴風による電柱倒壊や電線切断だ。国などによると、強風や看板が飛んでくるなどし、約2千本が倒れたり

傾いたりしたという。電柱には電線のほか、電話線、光ケーブルなどのケーブルも張られており、「ライフレイン寸断を引き起こした。無電柱化はこれまで、景観を生かすまちづくりの目

（池野上通）

台風15号 千葉で大規模停電



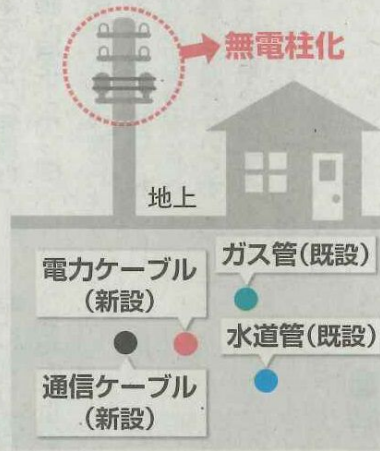
電線を地中に埋めたJR函館駅前。地中化は景観だけでなく、防災面でも注目を集める

メリット

- ▶ 電線や電柱が無くなり、景観が良好になる
- ▶ 歩道が広がり、通行路の安全性や快適性が確保される
- ▶ 災害による電柱の倒壊や電線の切断を防止する

デメリット

- ▶ 1*₁につき5.3億円の多額な費用がかかる
- ▶ 工事が長期にわたる
- ▶ 寒冷地特有の工事が必要になる



高額な費用 工期の長さ課題

玉と位置づけられてきた。国が現在、道南で工事を進めるのは、函館駅前周辺の国道278号（4000₀）や、函館市の都市景観形成地域に指定されている西部地区・十字街周辺の国道279号（1・2_キ）、JR新函館北斗駅近くの七飯町の国道5号沿い（8000₀）。観光客がもともと多いエリアか、今後の観光客増を見込む景観向上が狙いだ。道の事業では、江差町の通称「いにしえ街道」約1・1_キで2003年度までに地中化を完了。北海道新幹線の開業前に新函館北斗駅前や木古内駅前、松前町の道道も無電柱化した。無電柱化は主に①電線や通信線を地下の管にまとめ、収容する「電線共同溝方式」②家屋の裏や細い道路に電柱を設置する「裏配線方式」③家屋の軒下に電線を敷く「軒下配線方式」がある。函館駅前や西部地区は①の方式を、松前町の城下通り（松前港線、300₀）は②を採用した。無電柱化は高額なコストがネックだ。裏配線方式を採用した場合で1_キ当たり約9千万円、最も一般的な電線共同溝方式では同約5億3千万円もかかる。道路管理者をはじめ、電力会社や通信会社の負担も大き

い。国は浅い位置に管を埋める工法での低コスト化を推奨するが、「寒冷地の道内では管路の凍結が懸念されるため実用化が難しい」（函館建設管理部）。また、従来地中にあるガスや水道管などに影響がないよう作業するため、5年以上の工期がかかる。函館開発建設部の谷内敬功・道路計画課長は「複数の事業者と予算や日程を照らし合わせたり、従来の地中設備を調査するのに時間がかかる」と実情を語る。函館市の担当者は「無電柱化は予算上、市単独では難しい。国や道の補助を得られる景観整備事業の一つに組み込む形しかない」といい、現時点での防災事業としての無電柱化の難しさを打ち明ける。東京女子大学の広瀬弘志名誉教授（災害リスク学）は「景観だけでなく、防災や国土強靱化の観点からも地中化はもっと進められるべきだ」と話している。

道南 Today