

不動産市場異聞-61
無電柱化の促進を

大東建託賃貸未来研究所・AIDX ラボ所長・麗澤大学客員教授 宗健

多くの人にとって、市街地に電柱があつて空中を電線が張り巡らされている状況や、田舎の田園地帯の道路沿いに電柱が並んでいる景観は当たり前前で、特に不自然に感じたり不愉快に感じることはないかもしれない。

しかし、欧米の主要都市だけではなくアジアの都市でも無電柱化は進んでおり、国土交通省のまとめによれば、各都市の無電柱化道路率はロンドン・パリ・香港 100%、台北 95%、シンガポール 93%、ワシントン DC54%、ソウル 46%、ジャカルタ 35%となっているが、東京はわずか 7%、大阪も 5%となっている。

無電柱化の目的は、「道路の防災性能の向上」「通行空間の安全性・快適性の確保」「良好な景観形成」の3つあるとされており、このうち「道路の防災性能の向上」は、地震や台風等による電柱等の倒壊による道路の寸断を防止し、同時に停電によるライフラインの停止も抑制するため非常に重要なことだろう。

国土交通省の資料によれば、阪神淡路大震災時の被害率は、電力線で架空線の 10.3%に対して地中線では 4.7%と半減し、通信線は架空線の 2.4%に対して地中線では 0.03%と、80分の1に激減した実績が示されている。

こうした防災性を高めるために、緊急輸送道路等では電柱の新設は禁止されたが、既存の電柱の地中化は進んでいない。

◎電線直接埋設の導入を

海外で無電柱化が進んでいるのは、欧米では 19 世紀から無電柱化に着手してきたことが大きく、そもそも架空線自体がほぼ禁止されている。電線地中化の整備主体も日本では、道路管理者が管路を敷設し、その管路に電気・通信事業者がケーブルや機器を設置するという役割分担だが、欧米では電気・通信事業者が整備主体となっている。

また、電線の埋設方式も日本と欧米では規制が異なる。日本では車両荷重にも耐えられるように管路を整備し管路の中にケーブルを収容する方式しか許可されていないが、欧米では電線を管路なしで埋設する直接埋設方式が一般的となっている。

◎課題はコスト

そして、管路を埋める電線共同溝方式では、1 キロあたりの整備費用が約 3.5 億円と非常に高いが、直接埋設方式であれば 1 キロ当たり 8000 万円程度に大きくコストを下げられる見込みとなっている。

こうしたコストの問題で日本では 1 年当たり数百キロ程度しか整備が進んでいない。電線の直接埋設をすぐに全面的に解禁することは難しいとは思いますが、例えば地方の人口減少地域で、地域の観光景観を創り出すことを目的とする場合などに一部を解禁することは可能だろう。

◎田園風景の回復

京都大学の大庭准教授らの研究では、京都市において無電柱化が地価を上昇させる効果があると報告されている。そして、観光地を中心とした無電柱化による景観の回復は、経済的効果だけでなく、街への誇りにつながり、定住意向を高めるといった効果もあるかもしれない。

このとき、いわゆる観光地だけではなく、地方の田園風景の景観回復のための無電柱化も、検討されるべきではないだろうか。

電線直接埋設方式を導入することでコストを下げ、建物の色彩を統一するといったことを合わせれば、電柱のない、これまでなかった景観を創り出すことができ、インバウンドが復活した際に人気となるかもしれない。

こうした無形の価値を見直し、創り出すことも大切な観点ではないだろうか。

(2022年2月8日掲載)

■プロフィール

そうたけし・87年九州工業大学卒後リクルート入社。リクルートフォレントインシュア代表取締役社長、リクルート住まい研究所長を経て現職。博士(社会工学)筑波大学・ITストラテジスト