

# 大阪府無電柱化推進計画

平成30年3月

(令和4年4月一部改定)

大阪府

# 目 次

1.はじめに	-----	1
2.無電柱化の目的	-----	2
2.1 都市防災の向上	-----	2
2.2 安全で快適な歩行空間の確保	-----	2
2.3 良好な都市景観の確保	-----	2
3.これまでの取組等	-----	3
3.1 国の取組	-----	3
3.2 大阪府の取組	-----	4
3.3 現計画の検証	-----	5
3.3.1 優先的に取り組む箇所	-----	5
3.3.2 推進方策	-----	6
4.無電柱化の推進に関する基本方針と目標	-----	8
4.1 基本方針	-----	8
4.2 計画期間	-----	8
4.3 無電柱化の対象道路(整備路線)	-----	8
4.4 優先的に取り組む箇所の考え方	-----	16
4.5 計画目標	-----	16
5.無電柱化の実施手法	-----	17
5.1 地中化による無電柱化	-----	17
5.2 地中化によらない無電柱化	-----	18
6. 無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずる施策(推進方策)	-----	19
6.1 広域緊急交通路の無電柱化の加速	-----	19
6.1.1 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等による推進	-----	19
6.1.2 大阪府無電柱化連絡調整会議による連携強化	-----	19
6.2 低コスト手法の導入	-----	20
6.2.1 既存ストック活用方式の積極的活用	-----	20
6.2.2 道路占用基準の見直しによる浅層埋設工法の導入	-----	20
6.2.3 多様な整備手法の活用	-----	20

6.3 事業のスピードアップ	-----	21
6.3.1 既存ストック活用方式の積極的活用	-----	21
6.3.2 電線管理者に包括的に委託する仕組みの検討	-----	21
6.3.3 道路占用基準の見直しによる浅層埋設工法の導入	-----	21
6.4 道路の占用制限等	-----	22
6.4.1 電柱新設を禁止する占用制限	-----	22
6.4.2 既設電柱の占用制限の検討	-----	23
6.4.3 沿道民地電柱への対応の検討	-----	23
6.5 関係者相互の連携・協力と市町村への技術支援	-----	24
6.5.1 関係者相互の連携強化	-----	24
6.5.2 地域住民の理解の促進	-----	24
6.5.3 市町村への技術的支援	-----	25
7.適切な進行管理	-----	26
(参考)用語解説	-----	27

# 1.はじめに

無電柱化は、電線類を地中に埋設する等の方法により、道路上から電柱や、電線類を無くすことであり、都市防災の向上や、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の確保等につながる重要な施策である。

とりわけ、近年では防災・減災対策として無電柱化の重要性が訴えられていることに加えて、インバウンド観光の受け入れに備え、無電柱化による都市景観の向上等に対しても社会的なニーズが高まっている。

このような社会的な機運の高まりから、無電柱化を強力に推進するため議員立法により、平成 28 年 12 月に「無電柱化の推進に関する法律(以下、「無電柱化推進法」という。)」が定められ、国において、無電柱化推進法第 7 条の規定に基づく「無電柱化推進計画(平成 30 年度～令和 2 年度)(以下、「前計画」という。)」を策定し、無電柱化の推進に向けて取り組まれている。

大阪府では、昭和 61 年から国の電線類地中化計画に基づき事業を進め、平成 12 年 12 月に「大阪府電線類地中化マスタープラン」を策定し、電線共同溝等による電線類の地中化を進めてきたが、電線共同溝の整備コストが高いことや、地上機器設置スペースの確保が困難であるなどの課題があり、これまで整備に多くの費用と時間を費やしてきた。そのため、これまでの取組や、課題を踏まえ、無電柱化推進法第 8 条の規定に基づき、平成 30 年 3 月に、今後 10 年間で計画期間(平成 30 年 3 月～令和 10 年 3 月)とした、「大阪府無電柱化推進計画(以下、「推進計画」という。)」を策定し、都市防災の向上や、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の確保の観点から優先的に取り組む箇所の考え方や、推進方策等を取りまとめ、本計画に基づき、無電柱化に向け着実に取組んできたところである。

しかし、近年の自然災害は、その頻度や、規模も大きくなっており、平成 30 年の台風 21 号や、令和元年の台風 15 号では、電柱の倒壊による道路閉塞や、大規模停電、通信障害が長期間に及ぶなど都市機能が麻痺し、社会経済活動や、府民生活に大きな影響を与えるなど無電柱化の必要性が改めて認識された。

このような状況から令和 2 年 12 月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路等の無電柱化が進められている。

一方、国においては、前計画での成果や課題等を踏まえ、無電柱化を一層推進するべく、無電柱化推進法第 7 条の規定に基づき、「無電柱化推進計画(令和 3 年度～令和 7 年度)」を令和 3 年 5 月に策定し、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的かつ迅速な推進を図ることとされている。

大阪府においても、限られた資源(予算・人員)の中で、これまでの取組や課題、国の「無電柱化推進計画(令和 3 年 5 月)」や、「大阪府都市整備中期計画(令和 3 年 1 月)」等を踏まえ、電線管理者等の関係者とも連携し、より一層、無電柱化を推進するために、無電柱化推進法第 8 条の規定に基づく「推進計画」を改定し、計画的かつ効率的に取り組むこととする。また、平成 27 年 9 月の国連サミットにおいて採択された、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」で設定された持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals:SDGs)は、2030 年を年限とする国際目標であり、誰一人取り残さない持続可能な社会の実現のため、17 の目標、169 のターゲットが定められている。大阪府では、2025 年大阪・関西万博の開催都市として、世界の先頭に立って SDGs に貢献する「SDGs 先進都市」をめざして取組みを進めている。推進計画での取組内容は、この 17 の目標のうち、目標 11【包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する】と関連が深いことから、これらの観点も踏まえながら、取組を着実に推進していく。

## 2.無電柱化の目的

### 2.1 都市防災の向上

地震や津波、台風等の自然災害時において、電柱が倒壊した場合、道路を閉塞する事態が発生し、避難や、救急活動、物資支援等に多大な影響を及ぼす。また、上空電線が切断されることにより、長期停電や、通信障害が発生し、電力・通信サービスの安定供給が妨げられるなど社会経済活動にも大きな影響を与える。このため、災害時において、緊急車両が通行する道路の確保や、長期停電、通信障害の防止に努めることは極めて重要であり、無電柱化を推進することで都市防災機能の向上を図る。



写真 2.1 平成 30 年 台風 21 号による電柱倒壊等による道路閉塞

### 2.2 安全で快適な歩行空間の確保

歩道内の電柱は歩行者や車いすの利用者にとって、安全で円滑な通行を妨げる恐れがある。また、歩道のない狭い道路においても、路肩部を通行する歩行者が電柱を避けるため、車道にはみ出すなど、危険な状態が見受けられる。このため、無電柱化を推進することで誰もが安全で移動しやすい歩行空間を確保する。



写真 2.2 バリアフリー法に基づく特定道路

### 2.3 良好な都市景観の確保

府内の景観は、都心部の大都市景観のみならず、郊外地域の田園風景も併せ持つ非常に多彩な魅力に溢れたものとなっている。また、世界文化遺産や、日本遺産等古代の歴史資源から近代的資源等多種多様なものが積み重なり景観を形成している。このため、無電柱化を推進することで、地域の特性を活かして、良好な景観を保全・形成し、地域の魅力アップにつなげる。



写真 2.3 都市景観に配慮した無電柱化

### 3.これまでの取組等

#### 3.1 国の取組

期間等	取組内容等
昭和61年度～平成10年度	電線類地中化計画(第1期～第3期)
平成11年度～平成15年度	新電線類地中化計画(第4期)
平成16年度～平成20年度	無電柱化推進計画(第5期)
平成21年度～平成29年度	無電柱化に係るガイドライン(第6期)
平成28年度	無電柱化の推進に関する法律施行(H28.12.16)
	第1条目的、第2条基本理念、第3条国の責務 第4条地方公共団体の責務、第5条関係事業者の責務 第6条国民の努力、第7条無電柱化推進計画 第8条都道府県無電柱化推進計画等 第9条国民の理解及び関心の増進、第10条無電柱化の日 第11条無電柱化が特に必要であると認められる道路の占用の禁止等 第12条電柱又は電線の設置の抑制及び撤去 第13条調査研究、技術開発等の推進等 第14条 関係者相互の連携及び協力 第15条法制上の措置等 附則：施行期日、無電柱化の費用の負担の在り方等
平成30年度～令和2年度	無電柱化推進計画(第7期) (H30.4.6無電柱化推進法第7条の規定に基づき策定)
	・計画目標：防災、安全・円滑な交通確保、景観形成、オリンピック・パラリンピック目標を達成するために約1,400km/3年間 ・計画的に講ずべき施策(主なもの) 多様な整備手法・コスト縮減の促進、占用制度的確な運用、関係者間の連携の強化等 無電柱化推進のあり方検討委員会 中間とりまとめ(H29.8.10) ・多様な整備手法・コスト縮減の促進等、占用制度的確な運用、関係事業者間の連携の強化等
平成30年度～令和2年度	防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(3か年緊急) (H30.12.14 閣議決定) ・市街地における電柱に関する緊急対策(国土交通省) 約1,000km/3年間
平成30年度	「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)-ver2-(H31.3)」国土交通省道路局環境安全・防災課
令和3年度～令和7年度	防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策 (R2.12.11 閣議決定)
	・市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策 (国土交通省)約2,400km/5年間
令和3年度～令和7年度	無電柱化推進計画(第8期) (R3.5.25無電柱化推進法第7条の規定に基づき策定)
	・これまで、防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観形成の観点から実施してきたが、近年、災害の激甚化・頻発化や、高齢者の増加等により、無電柱化の必要性が高まっている。 ・計画目標：防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策で着手する約2,400kmも含め、新たに約4,000kmの無電柱化に着手 ・計画的に講ずべき施策(主なもの) 1)緊急輸送道路の電柱の減少(防災・減災、国土強靱化5か年加速化対策により無電柱化を推進) 2)新設電柱の抑制(道路事業や市街地開発事業等の実施に際し、電柱新設の原則禁止の徹底) 3)コスト縮減の推進(地方公共団体への普及を図るなどR7年度までに平均して約2割のコスト縮減を目標) 4)事業のスピードアップ(発注方式の工夫など事業のスピードアップを図り特殊な現場条件を除き事業期間を半減)
	令和2年度無電柱化推進のあり方検討委員会 (第1回R2.6～第5回R3.4) ・次期無電柱化推進計画の検討

## 3.2 大阪府の取組

期間等	取組内容等
昭和61年度～平成11年度	国の電線類地中化計画に基づき30kmを整備 (キャブシステム、単独地中化、電線共同溝等)
平成12年度～	大阪府電線類地中化マスタープランの策定(H12.12) ・快適な歩行者空間の形成、良好な景観の保全と形成、都市防災の向上の観点から電線類地中化を行うべき地域を選定。
平成30年度～令和9年度	大阪府無電柱化推進計画の策定(H30.3) ・当面の3か年で府管理道路約15kmにおいて事業着手(事業中含む)し、重点的に整備。 ・都市防災の向上、安全で快適な歩行者空間の確保、良好な都市景観の確保の観点から無電柱化を推進。 ・重点14路線のうち、後方支援活動拠点から、南海トラフ巨大地震などの大規模地震で大きな被害が想定される都心部や沿岸部へ向かう緊急車両の通行ルートを優先して無電柱化を進める。 ・新設道路の無電柱化。 ・道路の占用の制限等 (広域緊急交通路の新設電柱の禁止(道路法37条))。
令和2年度～令和3年度	大阪府無電柱化推進計画の見直し検討(R2.12～R4.3) 国の無電柱化推進計画(R3.5)及び大阪府都市整備中期計画(R3.1)等を踏まえ、見直し検討。
令和3年度～令和12年度	大阪府都市整備中期計画(R3.1) 【体系2】防災・減災、安全・安心の強化(抜粋) 1)災害に強い都市の構築 1. 人命を守る都市インフラ強化 道路の無電柱化 ・限られた予算や、道路空間等の中で、効率的に無電柱化を推進。 ・NTT管路など既存ストックを活用するなど低コスト手法の導入。 ・防災の視点から早期の効果発現をめざし、バイパス道路の無電柱化による代替機能の確保や、片側車線先行整備により広域緊急交通路の機能を確保。 ・複数の工程を一体的に施工し、事業期間短縮を図ることができるしくみの検討。 ・抜柱会議の設置により、電線管理者と緊密に連携を図り、整備完了区間の抜柱を促進。 ・無電柱化市町村部会等により、市町村への情報共有や技術支援を実施。 ・道路法37条の規定に基づく新設電柱の占有を制限 (広域緊急交通路)。
～令和12年度	大阪府無電柱化推進計画の改定(R4.4)

### ■現 状

- ・大阪府の電線類地中化の整備状況(令和4年1月末現在)  
電線共同溝:68.4km 共同溝:11.7km 合計(整備延長):80.1km  
(整備実績:平成23年～令和2年:約10km/10年(1km/年))

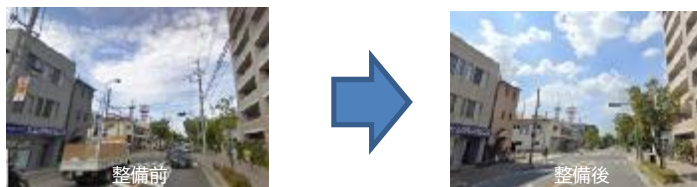


写真 3.1 電線共同溝整備完了箇所 (府道 大阪港八尾線 八尾市)

### ■課 題

- 電線共同溝整備事業の整備コストが高い
- 電線共同溝整備事業の長期化
  - ・限られたスペースの中での管路埋設の位置及び地上機器設置場所等の確保や、その設置に伴う地域住民等との合意形成に時間を要する。
  - ・道路管理者、複数の事業者(ガス、水道など地下埋設事業者、電線管理者)による事業調整及び施工(繰返し掘削等)に伴う工事の長期化や地域住民の負担。

### 3.3 現計画の検証

#### 3.3.1 優先的に取り組む箇所

##### ■目標

○3 か年(平成 30 年～令和 2 年)で府管理道路約 15kmにおいて事業着手(事業中含む)。

##### ■検証(評価)

○3 か年(平成 30 年～令和 2 年)で、府管理道路約 19km において事業着手(事業中含む)。

- ・「都市防災の向上」の観点で、都市部へ向かう緊急車両の通行ルート等 3 路線約 5km で事業着手。
- ・「安全で快適な歩行空間の確保」の観点で、市町村と連携しバリアフリー法に基づく特定道路等 4 路線約 3km で事業着手。
- ・「良好な都市景観の確保」の観点で、百舌鳥古市古墳群等の周辺道路 2 路線約 2km で事業着手
- ・「新設道路の無電柱化」で、市街地の新設道路 7 路線約 9km で事業着手。

##### ○国の動きなど

- ・近年、災害の激甚化・頻発化による無電柱化の必要性が高まっている。  
平成 30 年 9 月の台風 21 号により大阪府域で約 1300 本の電柱が倒壊し、道路閉塞(府管理道路 13 路線 16 箇所)
- ・令和 2 年 12 月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」の取組として、「電柱倒壊リスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化」を推進。
- ・「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、国が新たに「無電柱化推進計画(令和 3 年 5 月)」を策定。

##### ■改善

- ・近年、災害の激甚化・頻発化や、国の新たな「無電柱化推進計画(令和 3 年 5 月)」などを踏まえ、都市防災の向上の観点での無電柱化を加速する必要。
- ・優先的に取り組む箇所の考え方に基づき、令和 12 年度までに整備を行う路線を選定。
- ・計画期間は、令和 12 年度までとする。(「大阪府都市整備中期計画(令和 3 年度～令和 12 年度)」と整合)



### 3.3.2 推進方策

#### ○低コスト手法の導入

##### ■現状・取組状況

- ・電線管理者の管路等を活用する既存ストック活用方式による整備。(国道 170 号等)



府道 南千里茨木停車場線 (吹田市)



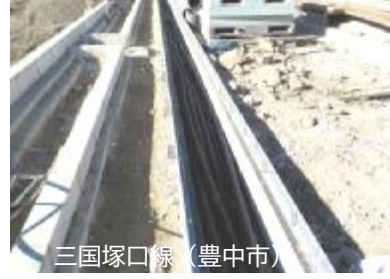
(旧) 国道 170 号 (羽曳野市)

写真 3.2 既存ストック活用方式による整備

- ・小型ボックス活用埋設による整備(国道 308 号等)



国道 308 号 (東大阪市)



三国塚口線 (豊中市)

写真 3.3 小型ボックス活用埋設による整備

##### ■検証(評価)

- ・既存ストック活用方式は、電線管理者の既存管路の活用等により、掘削量や、新設管路が減少。加えて、ガス等の地下埋設物移設等も減少するなどコスト縮減や、約 1 年程度の工期短縮が見込まれ、スピードアップにも寄与。引き続き、電線管理者の協力のもと、更なる活用を検討する必要。
- ・小型ボックス活用埋設については、格納するケーブル本数に制約があり、電力、通信需要が低い区間に限定されるため、需要の高い区間でも活用できるコスト縮減手法を検討する必要。

##### ■改善

- ・既存ストック活用方式の積極的採用(6.2.1、6.3.1 参照)
- ・道路占用基準の見直しによる浅層埋設工法の導入(6.2.2、6.3.3 参照)

#### ○道路の占用制限

##### ■現状・取組状況

- ・大阪府が管理する広域緊急交通路で、電柱新設を禁止する占用制限区域に指定(約 440km)

##### ■検証(評価)

- ・引き続き、新設電柱を増やさない観点から、その他の道路にも拡大が必要。

## ■改善

- ・電柱新設を禁止する占用制限(6.4.1 参照)  
バリアフリー法に基づく特定道路(約 50km)を追加、残る全ての道路においても、国の運用指針に基づき、警察や電線管理者と協議し指定。

## ○関係者相互の連携

### ■現状・取組状況

- ・広域緊急交通路の無電柱化については、広域緊急交通路を管理する道路管理者間(国、府、大阪府、堺市)が、各々の計画に基づき実施している。
- ・電線共同溝整備後の抜柱は、箇所毎に各々の電線管理者と協議をしている。

### ■検証(評価)

- ・広域緊急交通路の無電柱化について、広域的な事業効果を発現するには、緊密に連携し、一体的に事業を推進する必要。
- ・電線共同溝整備後の抜柱の工程管理等について、時間を要していることから一元化するための継続した仕組の構築が必要。

## ■改善

- ・大阪府無電柱化連絡調整会議による連携強化(6.1.2 参照)  
広域緊急交通路の道路管理者で、「大阪府無電柱化連絡調整会議」を設置。
- ・関係者相互の連携強化(6.5.1 参照)  
大阪府と電線管理者で、「大阪府無電柱化促進会議」を設置。

## ○市町村への技術支援

### ■現状・取組状況

- ・大阪府無電柱化地方部会(市町村部会)を平成 30 年 3 月設置し、情報共有や技術研修等技術支援を実施。(研修会を 4 回開催し、最大 28 市町が参加)
- ・市町村アンケートの実施。(令和 2 年 7 月)  
Q 無電柱化事業を実施するにあたっての課題は？  
A・コスト(29%)、事業長期化(16%)、関係機関協議(16%)、何をしたらいいのか(11%)  
ニーズがない(10%)、ノウハウ(8%)、その他(10%)

### ■検証(評価)

- ・技術研修等に加えて、技術相談等ができる仕組みが必要。

## ■改善

- ・市町村への技術的支援(6.5.3参照) ワンストップ相談窓口を設置。

## 4.無電柱化の推進に関する基本方針と目標

### 4.1 基本方針

国の新たな「無電柱化推進計画(令和 3 年 5 月)」を基本とし、以下の基本方針を改めて設定し、「電線共同溝の整備」や、「電柱新設を禁止する占用制限」等による無電柱化をより一層推進する。

また、「大阪府都市整備中期計画」や、「現計画の検証」等を踏まえ、都市防災の向上の観点での無電柱化を加速するために、推進方策を強化する。

- 電柱を減らす！ 特に広域緊急交通路の電柱を減少
- 新設電柱を増やさない！
- コスト縮減の推進！
- 事業のスピードアップ！

### 4.2 計画期間

・平成 30 年度～令和 12 年度

### 4.3 無電柱化の対象道路(整備路線)

無電柱化の対象道路(区間)は、前述の無電柱化の目的に応じて、以下の道路(区間)を対象とする。

なお、電線共同溝の整備の条件は両側歩道で、地上機器の設置幅を含まず歩道の有効幅員 2.0m 以上が確保できる道路(整備を行う道路を含む)を対象とするとともに、有効幅員 2.0m 以上の確保が困難である場合、柱状型機器の活用や民地の活用等無電柱化の可能性について検討を行う。

#### (1)都市防災の向上

災害時の救急活動、物資輸送を円滑に行うためには、被災地と防災拠点等を結び、緊急車両の通行する道路を確保することが重要であるため、広域緊急交通路及び防災拠点等へのアクセス道路を対象とする。

##### 1)広域緊急交通路(重点 14 路線)

大阪府における広域緊急交通路のうち、大阪府地域防災計画で、災害発生直後における災害応急対策にあたる緊急車両等の通行を最優先に確保するための道路として選定している。(図 4.1、表 4.1 参照)

この「重点 14 路線」のうち、特に、後方支援活動拠点から、南海トラフ巨大地震、上町断層帯地震の大規模地震で大きな被害が想定(表 4.2、4.3、図 4.3、4.4 参照)される都心部や沿岸部へ向かう緊急車両の通行ルート(大阪中央環状線内側の道路(インナーエリア) 図 4.1 参照)の無電柱化を進める。

上記の整備状況を見ながら、「重点 14 路線」のうち、府道大阪中央環状線より外側で国道 171 号及び国道 170 号より内側の道路(大阪中央環状線外側の道路(アウトターエリア) 図 4.1、4.2 参照)の無電柱化を進める。

また、当該区間(重点 14 路線)の早期効果発現の観点から、バイパス道路の無電柱化による代替機能の確保や、片側車線先行の無電柱化の整備により、緊急車両の通行を確保することについても検討する。

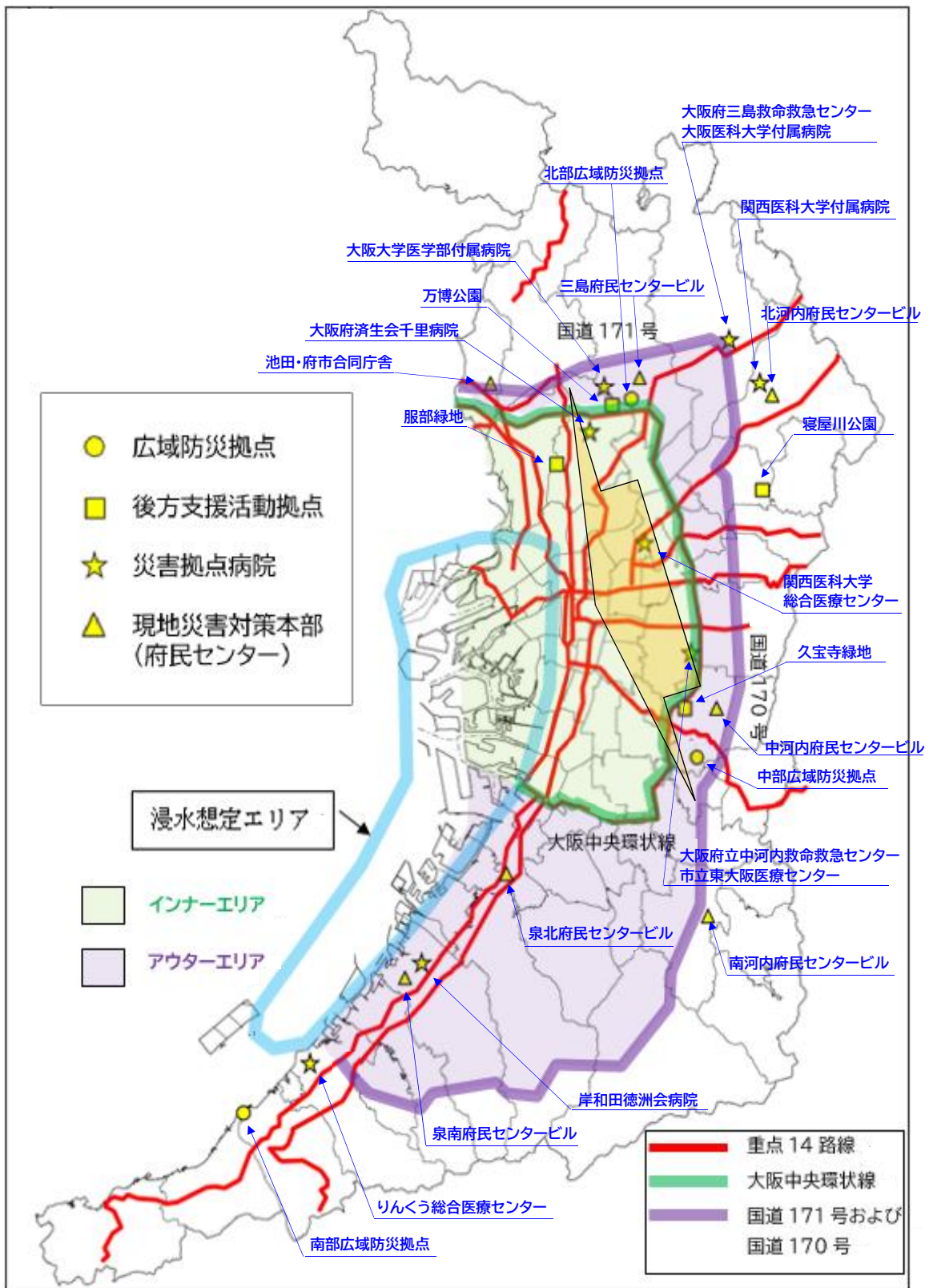


図 4.1 広域緊急交通路(重点14路線)及び防災拠点 位置図

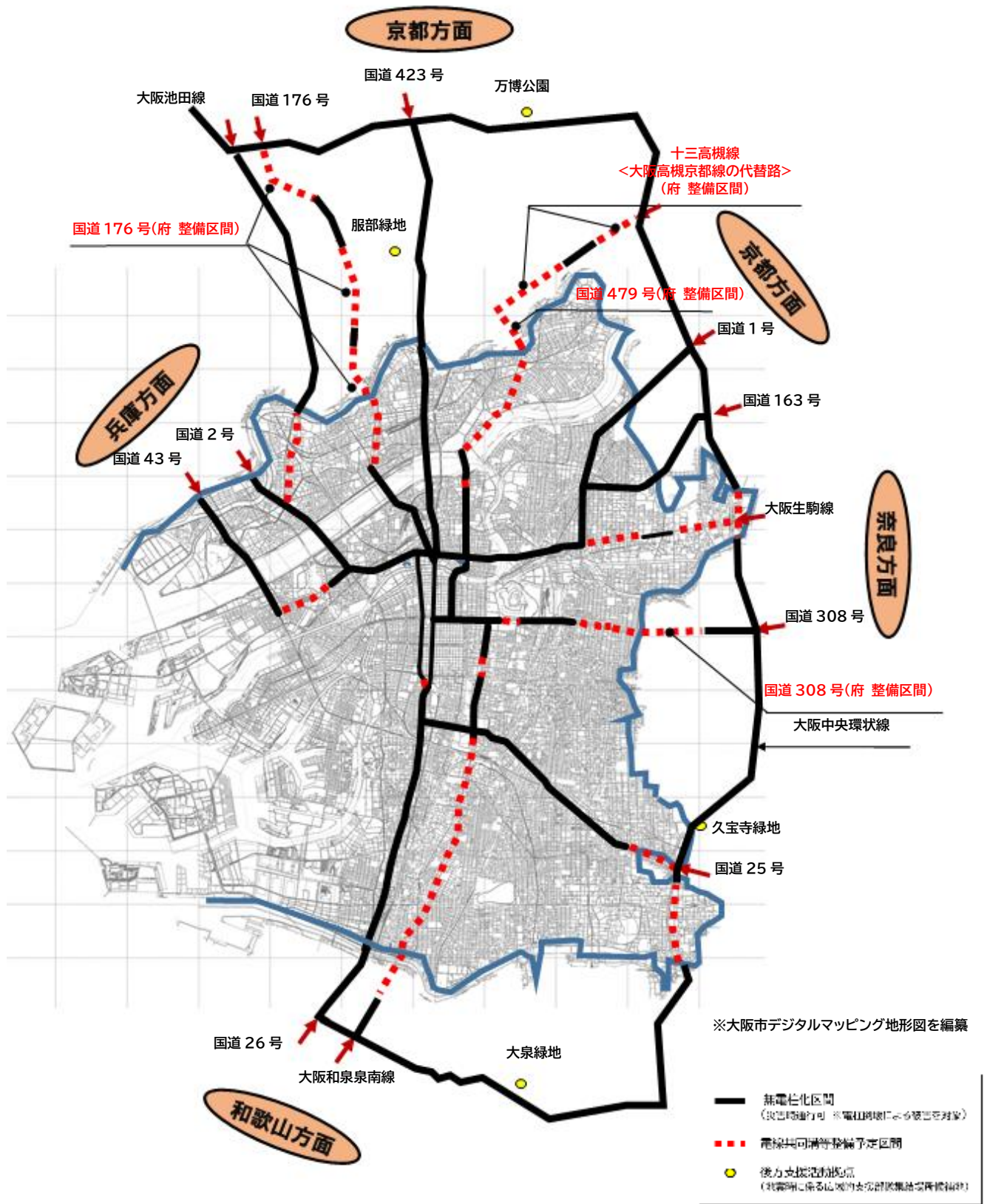


図 4.2 広域緊急交通路(重点14路線)大阪中央環状線内側の道路の無電柱化状況 (令和 4 年 1 月現在)

表 4.1 広域緊急交通路(重点14路線)

広域緊急交通路(重点14路線)	場所	道路管理者
国道43号 福島桜島線	大阪市	国土交通省 大阪市
国道2号 大阪池田線	大阪市 池田市～大阪市	国土交通省 大阪府・大阪市
国道176号	豊中市～大阪市	大阪府・大阪市
国道423号	豊能町～池田市 箕面市～大阪市	大阪府・大阪市
国道171号 大阪中央環状線 国道310号	豊中市～堺市	大阪府 大阪府・大阪市・堺市 堺市
国道171号 大阪高槻京都線 国道479号 恵美須南森町線	高槻市～大阪市	国土交通省 大阪府・大阪市 大阪府 大阪市
国道1号 国道170号 京都守口線	枚方市～大阪市	国土交通省 大阪府 大阪府
国道163号	四条畷市～大阪市	国土交通省
大阪生駒線	四條畷市～大阪市	大阪府・大阪市
国道308号 築港深江線	東大阪市～大阪市	大阪府・大阪市 大阪市
国道25号 南北線	柏原市～大阪市	国土交通省 大阪市
国道26号	岬町～大阪市	国土交通省
大阪和泉泉南線 泉佐野岩出線	泉南市～大阪市	大阪府・大阪市・堺市 大阪府

表 4.2 海溝型地震(南海トラフ巨大地震)(南海トラフ巨大地震災害対策等検討 大阪府 平成 25 年 10 月)

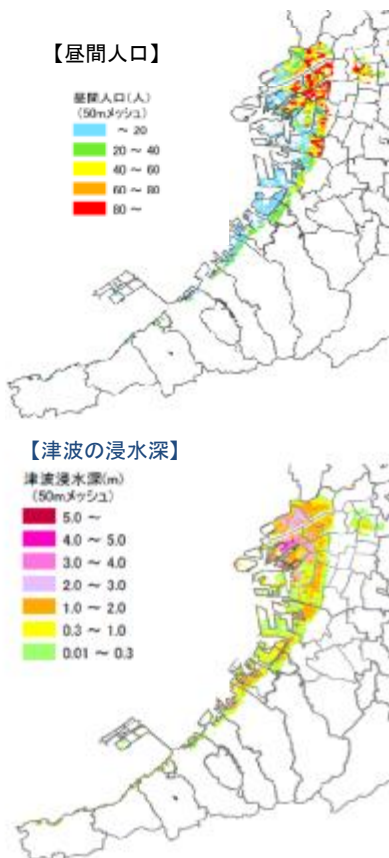
	条件・定義	単位	南海トラフ巨大地震		
			大阪府 今回推計	うち大阪市	大阪市の割合
大阪府人口	夜間人口	人	8,865,245	2,665,314	30.1%
	昼間人口	人	9,280,560	3,538,576	38.1%
死者数	冬・18時(津波)	人	113,991	100,375	88.1%
負傷者数	冬・18時(津波)	人	63,666	45,982	72.2%
負傷者のうち重傷者数	冬・18時(津波)	人	21,646	15,634	72.2%
建物被害	全壊	棟	31,135	29,056	93.3%
	半壊	棟	116,925	88,968	76.1%
津波被害に伴う要救助者※ (早期避難率低)	冬・18時	人	875,337	795,975	90.9%

※津波による要救助者の定義

- ・浸水区域で1m以上、6m未満で3階以上の滞留者人口
- ・浸水区域で6m以上、15m未満の6階以上の滞留人口
- ・浸水区域で15m以上、11階以上の滞留者人口  
(浸水区域で1m未満は自力で避難可能)

表 4.3 直下型地震(上町断層A)(大阪府自然災害総合防災対策検討 大阪府 平成 19 年 3 月)

	条件・定義	単位	上町断層A		
			大阪府 今回推計	うち大阪市	大阪市の割合
大阪府人口	夕刻人口(屋内+屋外)	人	8,625,300	3,215,300	37.3%
	昼間人口(屋内+屋外)	人	9,219,900	3,628,700	39.4%
死者数	夕刻	人	10,338	7,653	74.0%
負傷者数	夕刻	人	100,648	37,218	37.0%
負傷者のうち重傷者数	夕刻	人	5,876	1,911	32.5%
建物被害	全壊	棟	362,576	166,802	46.0%
	半壊	棟	329,455	109,852	33.3%



市区町村名	要救助者数(人)
大阪市 北区	162,373
大阪市 都島区	25,528
大阪市 福島区	70,200
大阪市 此花区	58,334
大阪市 中央区	7,878
大阪市 西区	137,133
大阪市 港区	77,208
大阪市 大正区	42,268
大阪市 浪速区	30,675
大阪市 西淀川区	60,799
大阪市 淀川区	124,395
大阪市 旭区	2,015
大阪市 城東区	41,851
大阪市 鶴見区	3,609
大阪市 住之江区	86,175
大阪市 住吉区	1,282
大阪市 西成区	49,056
堺市 堺区	35,597
堺市 西区	11,333
岸和田市	5,125
豊中市	93
泉大津市	7,388
貝塚市	1,494
泉佐野市	865
和泉市	249
高石市	12,988
泉南市	395
阪南市	328
泉北郡 忠岡町	678
泉南郡 田尻町	332
泉南郡 岬町	122
合計	1,065,761

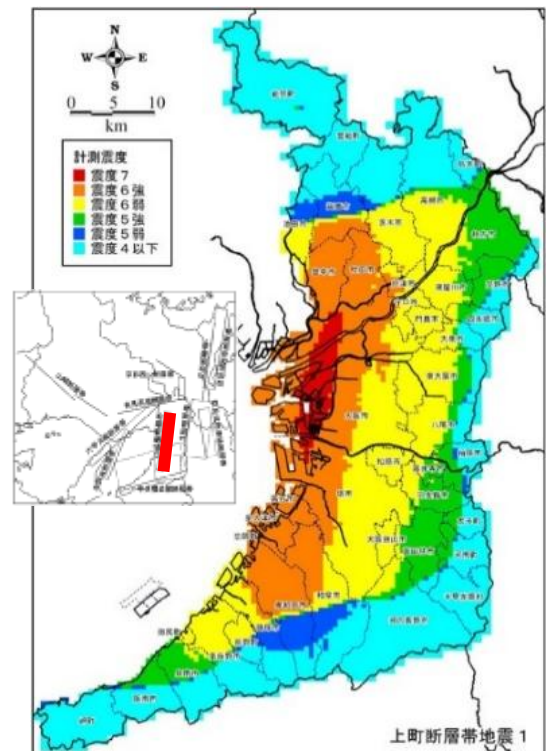


図 4.3 海溝型地震(南海トラフ巨大地震)津波被害に伴う要救助者数

図 4.4 直下型地震(上町断層A)の震度分布

## 2)防災拠点へのアクセス道路(広域緊急交通路(その他))

地震等の災害時には防災拠点へ連絡する道路を確保し、物資の輸送、救急活動等の応急対策活動を迅速に行うことが重要である。このため、自動車専用道路や、重点 14 路線から、大阪府地域防災計画における防災拠点のうち、特に、広域防災拠点(表 4.4 参照)、後方支援活動拠点(表 4.5、4.6 参照)、災害拠点病院(表 4.7 参照)へアクセスする道路(広域緊急交通路(その他))において、無電柱化を進める。上記の無電柱化の状況を見ながら、現地災害対策本部(府民センター)へアクセスする道路(広域緊急交通路(その他))の無電柱化を進める。

表 4.4 広域防災拠点と重点 14 路線をつなぐ広域緊急交通路(その他)

広域防災拠点	場所	広域緊急交通路	
		重点14路線	その他
北部広域防災拠点	吹田市	大阪中央環状線	茨木摂津線 南千里茨木停車場線
中部広域防災拠点	八尾市	大阪中央環状線	大阪羽曳野線 都)八尾富田林線 八尾市道
南部広域防災拠点	泉南市	国道26号	泉佐野岩出線

表 4.5 後方支援活動拠点と重点 14 路線をつなぐ広域緊急交通路(その他)

後方支援活動拠点	場所	広域緊急交通路	
		重点14路線	その他
久宝寺緑地	八尾市	大阪中央環状線	大阪港八尾線
万博公園	吹田市	大阪中央環状線	茨木摂津線
服部緑地	豊中市	国道423号	豊中市道 熊野大阪線
寝屋川公園	寝屋川市	国道1号(第2京阪)	寝屋川市道

※地震時に係る広域的支援部隊 集結場所候補地を対象とする

政令市にある 1 拠点を除く

表 4.6 地震時に係る広域的支援部隊 集結場所候補地(「広域的支援部隊受入計画(平成 30 年 2 月)」より抜粋)

活断層地震等	集結・駐屯場所		
	第一候補	第二候補	第三候補
上町断層系地震	久宝寺緑地	万博公園	寝屋川公園
生駒断層系地震	万博公園	服部緑地	久宝寺緑地
有馬高槻構造線地震	久宝寺緑地	大泉緑地	寝屋川公園
中央構造線地震	久宝寺緑地	万博公園	寝屋川公園
南海トラフ地震	久宝寺緑地	万博公園	大泉緑地



表 4.7 災害拠点病院と重点 14 路線をつなぐ広域緊急交通路(その他)

災害拠点病院	場所	広域緊急交通路	
		重点14路線	その他
大阪大学医学部付属病院	吹田市	大阪中央環状線	茨木摂津線
大阪府済生会千里病院	吹田市	国道423号	吹田市道 南千里茨木停車場
大阪府三島救命救急センター 大阪医科大学付属病院	高槻市	国道171号	伏見柳谷高槻線
関西医科大学付属病院	枚方市	国道1号	国道170号 京都守口線
関西医科大学総合医療センター	守口市	国道1号	守口市道
大阪府立中河内救命救急センター 市立東大阪医療センター	東大阪市	大阪中央環状線	—
岸和田徳洲会病院	岸和田市	国道26号	岸和田市中央公園園路 岸和田市道 和気岸和田線
りんくう総合医療センター	泉佐野市	国道26号	国道481号 大阪臨海線

※政令市にある 7 拠点を除く(近畿大学医学部付属病院については、移設予定のため除く)

### 3) 密集市街地事業地区内の道路

「大阪府密集市街地整備方針(令和 3 年 3 月 改定)」で、重点的に改善を図る地区として位置づけられている、地震時等に著しく危険な密集市街地内の幹線道路において無電柱化を行う。

#### (2) 安全で快適な歩行空間の確保

高齢者や、障がい者等を含む不特定多数の人たちが利用する施設周辺の道路においては、安全かつ円滑な通行を確保することが重要であるため、「市町村が定めるバリアフリー基本構想」に基づく、重点整備地区内の特定道路や、生活関連経路を対象とし、より一層効果を高めるためにも、周辺市町村道路の無電柱化など面的な連携に加えて、事業の早期効果発現の観点から、市町村等の事業への協力体制や、地元、沿道地権者の協力等の地域状況を総合的に勘案し、無電柱化を検討する。

#### (3) 良好な都市景観の確保

世界遺産である百舌鳥・古市古墳群等の観光地周辺の道路や、「大阪府景観計画(平成24年4月変更)」で定める歴史的街道区域(一般区域および重点区域)における道路の無電柱化においては、より一層効果を高めるためにも、周辺市町村道路の無電柱化など面的な連携に加えて、事業の早期効果発現の観点から、市町村等の事業への協力体制や、地元、沿道地権者の協力等の地域状況を総合的に勘案し、無電柱化を検討する。また、市町村等の市街地開発事業等と一体的に整備できる場合は、その地区内の府管理道路においても、地域状況を総合的に勘案し、無電柱化を検討する。

##### 1) 観光地周辺の道路

- ・世界遺産、日本遺産周辺等の道路、歴史的街道区域における道路

##### 2) 市街地開発事業(土地区画整理事業、市街地再開発事業等)地区

- ・地区内の府管理道路

#### (4)新設道路の整備に伴う無電柱化

新設道路においては、道路整備と無電柱化事業を一体的に整備することで、都市防災や交通安全、良好な景観の形成に効果が期待できることに加えて、既設道路で行う無電柱化よりもコストを抑えることができるため、無電柱化推進法第 12 条及び道路法施行規則第4条の2の2に規定する電線を道路の地下に埋設することが技術上困難な場所を除き、電線管理者と密に調整を行い、無電柱化（電線を地下に埋設することその他の方法により、電柱又は電線の道路上における新たな設置を抑制する。）を行う。

#### (5)現道拡幅事業等の既設道路の整備に伴う無電柱化

現道拡幅事業や交差点改良事業、歩道整備事業等の既設道路の整備においては、無電柱化の整備のコスト、市町村等の事業への協力体制や、地元、沿道地権者の協力、関連事業などの地域状況を総合的に勘案し、一定区間を整備することで効果が見込める場合において無電柱化を検討する。

なお、歩道整備事業に合わせた無電柱化については、通常の実備に比べ、事業の長期化や、コストが増加する傾向にあり、歩行者の安全確保の観点等地域の実情を勘案し、市町村に対し、無電柱化の意向を確認し、その必要性について判断する。(図 4.5 参照)

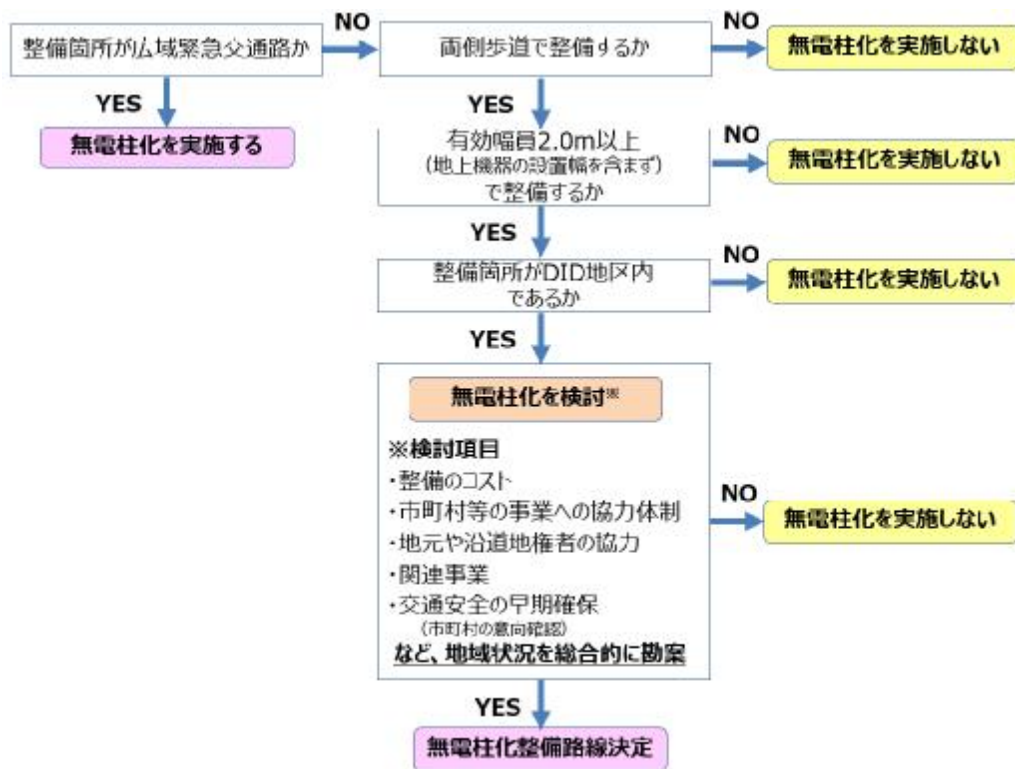


図 4.5 既設道路の整備に合わせた無電柱化フロー

#### 4.4 優先的に取り組む箇所の考え方

無電柱化の目的を達成するため、限られた資源(予算・人員)の中で、無電柱化の対象道路から、効率的に推進する必要がある、事業着手(過年度継続事業を含む)をしている箇所を最優先に取り組むとともに、以下の箇所で、特に「都市防災の向上」の観点において重点化を図る。

- 「都市防災の向上」
  - 災害時の緊急車両の通行ルートを確認する観点から、
    - ・「重点 14 路線」のうち、大阪中央環状線内側の道路(インナーエリア)
    - ・「重点 14 路線」から防災拠点へのアクセス道路
- 「安全で快適な歩行空間の確保」
  - ・駅周辺の特定道路等で、市町村と連携が図れる箇所
- 「良好な都市景観の確保」
  - ・百舌鳥古市古墳群周辺道路や市町村の市街地開発事業等で、一体的に整備が図れる箇所

#### 4.5 計画目標

優先的に取り組む箇所の考え方に基づき、電線共同溝整備による無電柱化を行う路線を選定する。本計画における、整備予定路線は、以下のとおりとし、その詳細は、別冊参考資料のとおりとする。また、計画期間は、「大阪府都市整備中期計画(令和3年度～令和12年度)」と整合を図り、令和12年度までとする。

##### ■電線共同溝の整備

- 「都市防災の向上」の観点で加速化《10 路線 約 19km 全て完了》
  - ・「重点 14 路線」のうち、大阪中央環状線内側の道路(インナーエリア)
  - ・「重点 14 路線」から防災拠点へのアクセス道路
- 「都市防災の向上」《1 路線 約 3km 着手》
  - ・「重点 14 路線」のうち、大阪中央環状線外側の道路(アウトターエリア)
- 「安全で快適な歩行空間の確保」《9 路線 約 9 km 着手》
- 「良好な都市景観の確保」《5 路線 約 3 km 着手》
- 「新設道路の無電柱化」《24 路線 約 65 km 着手》

## 5.無電柱化の実施手法

これまで、電線共同溝については、整備コストが高いことや、管路埋設及び地上機器の設置場所の確保や、その設置に伴う住民等との合意形成に時間を要することなどの課題が明らかになっている。

このような課題を踏まえ、以下に示す様々な手法を活用しながら無電柱化を推進する。

### 5.1 地中化による無電柱化

#### (1)電線共同溝(従来方式)の整備 (図 5.1 参照)

標準的な無電柱化の手法として、電線共同溝による以下の低コスト手法(図 5.2 参照)の活用を検討する。収容する電線類の量や、地域における電力・通信の需要変動の見込み、道路交通の状況、既設埋設物の状況等に応じ、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意し、施工方法や仮設の工夫も含め様々な手法を比較し、現場に応じた最適な手法を検討する。

また、電線管理者が所有する電力・通信の管路、マンホール等の既存設備を電線共同溝として利用する既存ストック活用方式(図 5.3、写真 5.1 参照)等、効率的な手法も検討する。

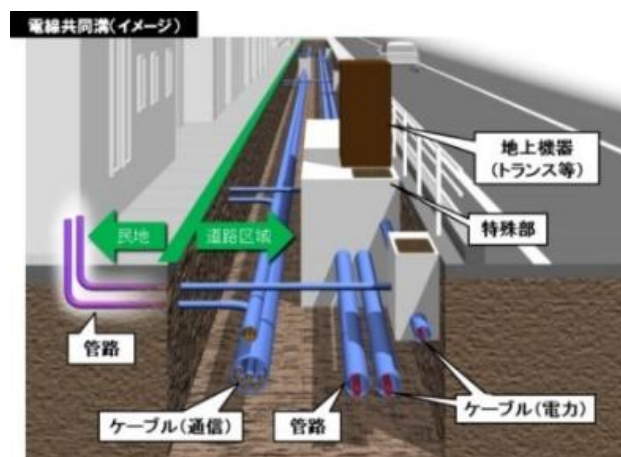


図 5.1 電線共同溝イメージ(出典:国土交通省 HP)



管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	直接埋設	角型多条電線管【FEP 管】
			
現行よりも浅い位置に埋設	現行よりも浅い位置に埋設	ケーブルを地中に直接埋設	安価で弾性がある角型多条電線管を地下に埋設

図 5.2 低コスト手法の種類(出典:国土交通省 HP)



既存設備を活用することにより、一部の支障移転を回避

図 5.3 既存ストック活用方式のイメージ  
(出典:国土交通省 HP)



写真 5.1 既存ストック活用方式の事例  
(出典:国土交通省 HP)

## (2) 公有地等の活用

道路空間に余裕が無い場合や良好な景観形成等の観点から道路上への地上機器の設置が望ましくない場合においては、地上機器の設置場所として、学校や公共施設等の公有地や公開空地等の民地の活用を、管理者の同意を得て進める。

## 5.2 地中化によらない無電柱化

### (1) 裏配線、軒下配線による手法

電線類の地中化によらない無電柱化の手法として、裏配線や軒下配線がある。(写真 5.2、5.3 参照)

本手法は、設置スペースや、地元の協力等条件が合致しなければ採用が難しいため、市町村や関係事業者と現地の状況を確認し、地元協議会等において議論を行うなどにより、地域住民との合意形成が必要である。



写真 5.2 裏配線 整備事例  
(枚方市 京街道)



写真 5.3 軒下配線 整備事例  
(富田林市 寺内町)

## 6.無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずる施策(推進方策)

### 6.1 広域緊急交通路の無電柱化を加速

#### 6.1.1 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策による推進

国の「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の予算等、国の補助予算制度を積極的に活用し、電線共同溝の整備を推進する。

#### 6.1.2 大阪府無電柱化連絡調整会議による連携強化 (図 6.1 参照)

広域緊急交通路は、複数の道路管理者(国、大阪府、大阪市、堺市など)により管理を行っており、無電柱化による広域的な事業効果発現の観点から、災害時の緊急輸送活動における緊急車両の通行ルートの円滑な確保に資することを目的に、広域緊急交通路の道路管理者が緊密に連携し、無電柱化の状況や、進捗等の情報共有を行い、整備の進め方やスケジュール等の調整を図るなど一体的に取り組を進めるため、国、大阪府、大阪市、堺市で構成する「大阪府無電柱化連絡調整会議(事務局:大阪府都市整備部道路室道路環境課)」を設置し、連携を強化する。

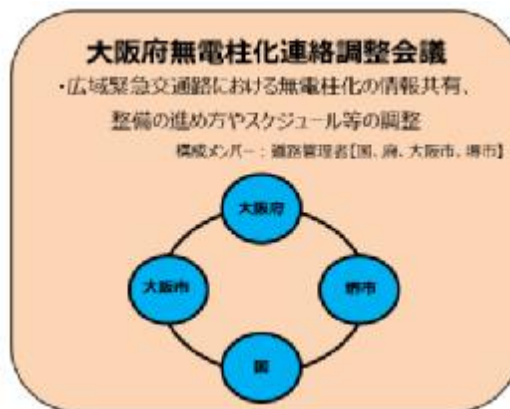


図 6.1 大阪府無電柱化連絡調整会議の体制

## 6.2 低コスト手法の導入

### 6.2.1 既存ストック活用方式の積極的採用

既設道路内の電線共同溝整備においては、地下埋設物が輻輳しているため、移設工事にかかる費用と工期の増大が課題となっている。このため、電線管理者等が所有する管路や、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「既存ストック活用方式」により、他の埋設物の支障移設を回避することが可能となることや、無電柱化のノウハウがある電線管理者に設計・工事を包括的に委託できることから、従来方式の整備に比べて、コスト縮減が図れるため、積極的に採用を検討するとともに、その委託にあたっては電線管理者に執行体制の強化を求めていく。

現在、府道南千里茨木停車場線、国道 170 号において既存ストック活用方式を採用しており、今後、国道 176 号、府道京都守口線、府道野崎停車場線、府道大阪港八尾線等においても活用範囲を拡大していく。

### 6.2.2 道路占用基準の見直しによる浅層埋設工法の導入

令和 3 年 4 月より、地下に埋設する電線類の占用深さ基準を歩道部においては 80cm から 40cm に改定(図 6.2 参照)した。管路を浅く埋めることにより掘削土量の削減や、特殊部の小型化、支障移設の減少等が見込め、コスト縮減が図れるため、現場状況等に応じて、浅層埋設工法の導入を図る。

また、浅層埋設を導入する場合は、切断事故を防止するため、埋設シートや道路面に鉤等を設置し、埋設位置を表示する工夫を行う。

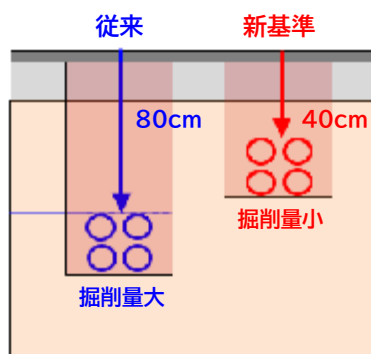


図 6.2 地下に埋設する電線類の占用深さ基準の見直し(歩道部)

### 6.2.3 多様な整備手法の活用

現在、国の「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)ver2 平成 31 年 3 月」や、「電線共同溝整備マニュアル 令和 2 年 1 月」等により、低コスト手法を活用するなど計画、設計、工事等の各段階において電線管理者等と連携し、コスト縮減に取り組んでいる。

電線類の地中化により無電柱化(電線共同溝整備)を実施する場合は、収容する電線類の量や地域における需要変動の見込み、道路交通の状況、既設埋設物の状況等に応じ、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、低コストである浅層埋設や小型ボックス構造、角型多条電線管等、様々な手法を比較し、現場に応じた最適な手法によりコスト縮減を図ることとする。

また、より一層の推進が図れるよう、国で検討されている低コスト手法の導入について、その動向を注視していく。

## 6.3 事業のスピードアップ

### 6.3.1 既存ストック活用方式の積極的採用

前述の既存ストック活用方式は、コスト縮減に加え、事業のスピードアップも図れることから、積極的に採用を検討する。

### 6.3.2 電線管理者に包括的に委託する仕組みの検討

事業の更なるスピードアップ(図 6.3 参照)を図るため、現在、制度化されていない既存ストックが無く、新設の地中管を設置する場合においても、無電柱化のノウハウがある電線管理者に設計や、工事を包括的に委託する仕組みの構築について、手引きや、マニュアルの策定を国に要望していく。

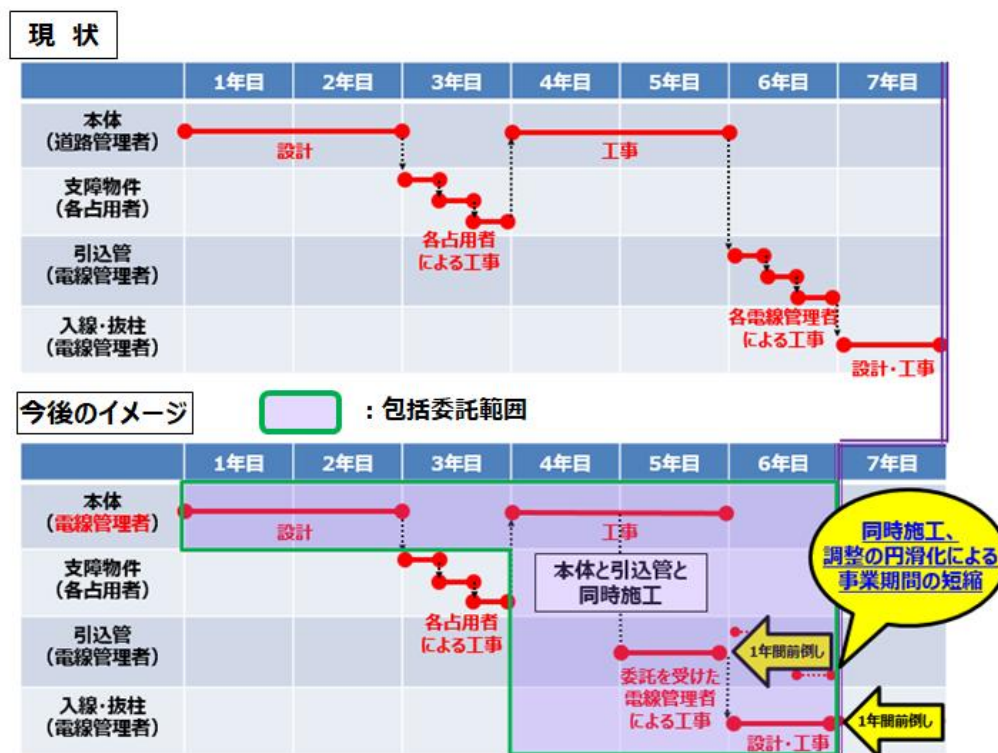


図 6.3 電線管理者に包括委託する場合の工程短縮イメージ

### 6.3.3 道路占用基準の見直しによる浅層埋設工法の導入

前述の浅層埋設工法は、コスト縮減に加え、事業のスピードアップも図れることから、積極的に採用を検討する。



## 6.4 道路の占用制限等

### 6.4.1 電柱新設を禁止する占用制限

道路法第 37 条及び無電柱化推進法第 11 条により、令和 2 年度末までに、府が管理する全ての広域緊急交通路において、原則、電柱新設を禁止する道路の占用制限区域を指定している。

また、広域緊急交通路に加え、新たに歩行者の安全性かつ通行性を確保する必要がある道路(バリアフリー法に基づく特定道路)において追加指定し、今後、残る全ての道路においても、国の運用指針に基づき、警察や、電線管理者等関係者と協議し、占用制限区域の指定を行う。

無電柱化推進法第 12 条及び道路法施行規則第 4 条の 4 の 2 に基づき、道路事業や市街地開発事業等の実施に際し、技術上困難と認められる場所以外は道路における電柱新設を抑制するとともに、既設の電柱・電線について、当該事業の実施と併せて撤去を促すこととする。

#### 【参考】

##### ○道路法

##### (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

##### ○無電柱化の推進に関する法律

第十一条 国及び地方公共団体は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るために無電柱化が特に必要であると認められる道路について、道路法(昭和二十七年法律第八十号)第三十七条第一項の規定による道路の占用の禁止又は制限その他無電柱化の推進のために必要な措置を講ずるものとする。

第十二条 関係事業者は、社会資本整備重点計画法(平成十五年法律第二十号)第二条第二項第一号に掲げる事業(道路の維持に関するものを除く。)、都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第四条第七項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業が実施される場合には、これらの事業の状況を踏まえつつ、電柱又は電線を道路上において新たに設置しないようにするとともに、当該場合において、現に設置し及び管理する道路上の電柱又は電線の撤去を当該事業の実施と併せて行うことができるときは、当該電柱又は電線を撤去するものとする。

##### ○道路法施行規則(平成 31 年 4 月 1 日改正)

第 4 条の 4 の 2 道路の新設、改築又は修繕に関する事業、都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第四条第七項に規定する市街地開発事業その他これらに類する事業が実施されている区域において電線を地上に設ける場合における令第十一条の二第二項において準用する令第十一条第一項第一号に規定する公益上やむを得ないと認められる場所は、当該事業の実施と併せて当該電線を道路の地下に埋設することが当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所に限るものとする。

「道路法施行規則第4条の4の2の改正に伴う電線の占用の場所に関する技術的細目の取扱いについて」の運用上の留意事項について

##### 3 地下埋設の困難性への該当性

「当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」

- (1)道路を掘削する工事を行う場合であっても、掘削の深さが電線を地下に埋設する場合の深さの基準に照らして十分でない場所
- (2)道路を掘削する工事の施工区間延長が、各地上機器の供給区間延長と整合しない場所
- (3)関係事業者の予算の確保、設計等の準備に要する最低限必要な期間として、道路を掘削する工事着手の2年前までに道路を掘削する工事が実施される旨の通知がなされていない場所
- (4)(1)から(3)までに掲げる場所以外で、改正規則第4条の4の2第 1 項の「当該道路の構造その他の事情に照らし技術上困難であると認められる場所」。

次のアからウまでに掲げる箇所

ア 道路の幅員が著しく狭く、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所

イ 既に地下に埋設されている占用物件等が多数あり、電線を地下に埋設する空間が確保できない場所

ウ 災害又は事故が原因で、現に供給されていた電力・通信サービスが途絶え、緊急的に電柱の地上への設置により、当該サービスの供給を確保する必要がある場所

## 6.4.2 既設電柱の占用制限の検討

国において、緊急輸送道路の既設電柱の占用制限について、電線管理者と撤去のペースや、費用負担等についても協議を進めながら、電線共同溝方式予定区間や電柱倒壊による道路閉塞の影響が大きい区間など優先順位を決めて、早期に占用制限を開始することとしており、府は国の動向を注視し、対応を検討していく。

## 6.4.3 沿道民地電柱への対応の検討（図 6.4 参照）

令和3年3月の道路法改正により、緊急輸送道路等の沿道区域において、倒壊による道路閉塞の可能性のある電柱等の工作物を設置する際に、道路管理者への届出を要することとなり、必要に応じて勧告する制度が創設された。国において、制度の施行に向けてガイドラインを作成することとしており、府は国の動向を注視し、対応を検討していく。

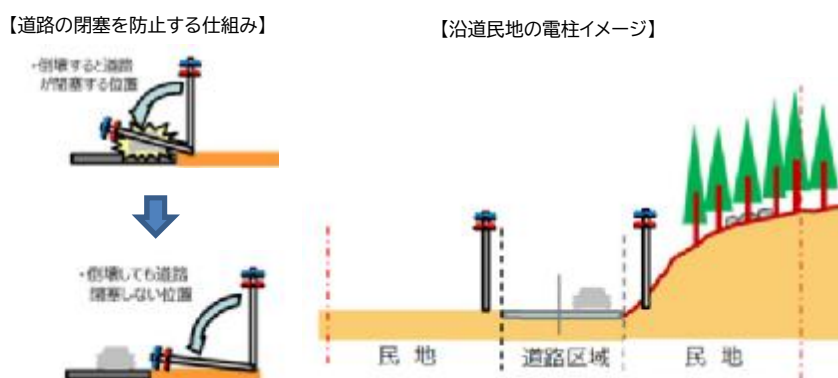


図 6.4 沿道区域における電柱倒壊イメージ(出典:国土交通省 HP)

### 【参考】

#### ○道路法

(沿道区域における土地等の管理者の損害予防義務)

第四十四条 道路管理者は、道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、道路に接続する区域を、条例(指定区間内の国道にあつては、政令)で定める基準に従い、沿道区域として指定することができる。但し、道路の各一側について幅二十メートルをこえる区域を沿道区域として指定することはできない。

(届出対象区域内における工作物の設置の届出等)

第四十四の二 道路管理者は、沿道区域(前条第二項の規定により同条第三項の規定による措置の対象となるものとして 工作物が公示されたものに限る。)の全部又は一部の区域を、届出対象区域として指定することができる。

6 道路管理者は、第三項又は前項の規定による届出があつた場合において、その届出に係る行為が災害が発生した場合において道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認めるときは、その届出をした者に対し、その届出に係る行為に関し場所又は設計の変更その他の必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。

## 6.5 関係者相互の連携・協力と市町村への技術支援

### 6.5.1 関係者相互の連携強化（図 6.5 参照）

関係事業者が協力して無電柱化を効率的かつ円滑に事業を推進するため、国の近畿地区無電柱化協議会（事務局：近畿地方整備局道路部道路管理課）や、大阪府無電柱化地方部会（事務局：大阪府都市整備部道路室道路環境課）等を活用し、国や、市町村、電線管理者等関係者と相互に連携、調整を行い、無電柱化を着実に実施する。

また、低コスト化手法の検討や、電線共同溝設計、それらに伴う地域住民との調整や合意形成、事業中路線の事業推進や抜柱・抜線等様々な課題解決等に向けて、新たに大阪府（道路環境課・土木事務所）と電線管理者等からなる大阪府無電柱化促進会議（事務局：大阪府都市整備部道路室道路環境課）を定期的開催、前述の大阪府無電柱化連絡調整会議等により、各関係者と緊密に連携し、無電柱化を効率的かつ円滑に推進する。

ガスや、上下水道の更新時など他の地下埋設物の工事に合わせて無電柱化を行うことが効率的であることから、計画段階から連携、調整を行い、同時施工の可能性について十分検討を行う。

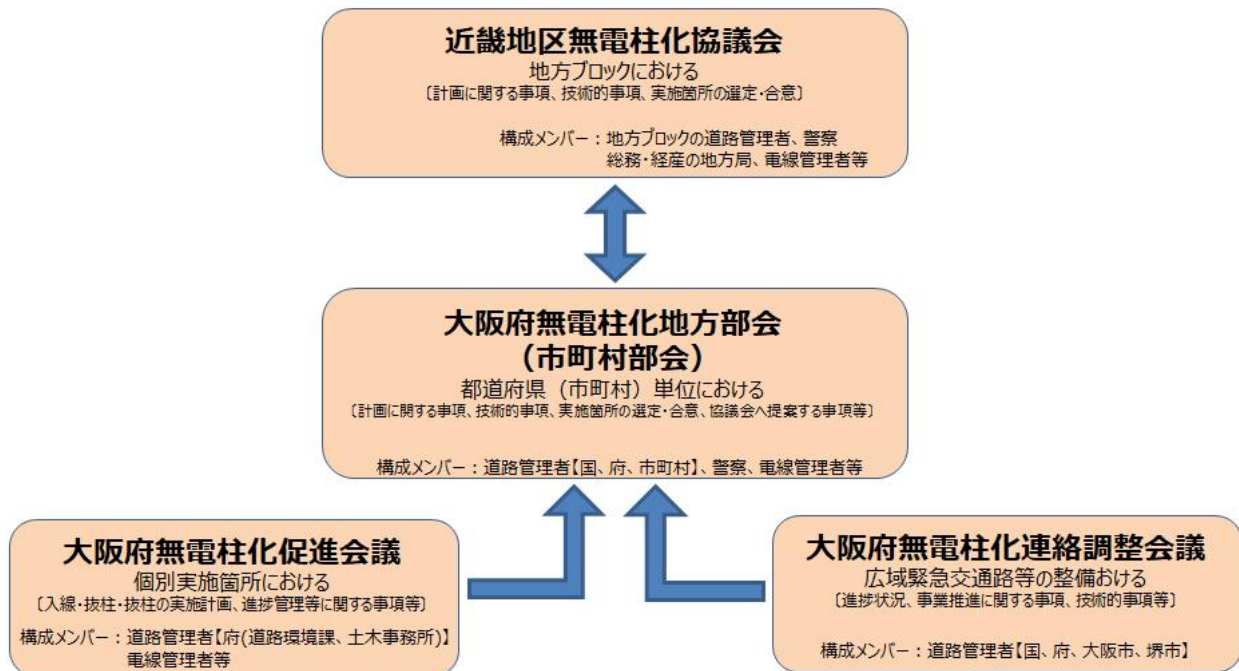


図 6.5 無電柱化の推進体制

### 6.5.2 地域住民の理解の促進（写真 6.1、6.2 参照）

事業を実施するにあたり、国や、政令市、電線管理者等と連携し、無電柱化に関する地域住民の理解及び協力を得られるよう、「無電柱化の日」（毎年 11 月 10 日）を活かしたイベント等を実施し、広報・啓発活動の充実を図り、無電柱化の意義や効果をPRするなど、積極的に働きかけを行う。

また、事業着手の際には、地域住民等に対して事業内容等を説明するとともに、現地での工事広報板の設置や、沿道の方々へのチラシ配布等現場状況等を勘案し、広く周知を行い、丁寧に対応しながら事業を実施していく。



パネル展示



WEB周知



ポスター掲出



道路標示板による周知



写真 6.2 工事広報板のイメージ(東京都提供)

写真 6.1 無電柱化の日における取組

### 6.5.3 市町村への技術的支援 (写真 6.3、6.4、図 6.6 参照)

大阪府無電柱化地方部会の「市町村部会」において、無電柱化事業の情報共有や、事業に関する研修を行うことに加えて、新たにワンストップ相談窓口を設置し、市町村の無電柱化推進計画の策定や無電柱化事業の推進に伴う、技術助言等市町村への技術的支援を強化する。



写真 6.3 市町村部会(Web)の状況

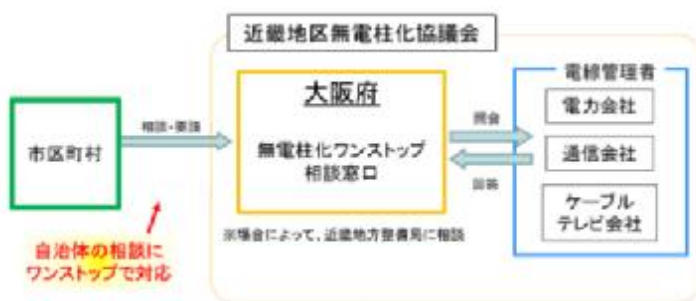


図 6.6 ワンストップ相談窓口の体制



写真 6.4 ワンストップ相談窓口の対応状況

## 7.適切な進行管理（図 7.1 参照）

本計画については、事業の取組状況等を定期的に把握し、評価するなど適切に進行管理を行う。

また、社会情勢の変化や、事業の実施状況、国の無電柱化推進に関する法律及び国の無電柱化推進計画、大阪府都市整備中期計画との整合性等から、概ね 5 年を目途に必要なに応じて計画を適宜見直しするものとする。

さらに、無電柱化推進に関する法律が、施行から令和 3 年で 5 年経過することを踏まえ、国が同法の運用状況等のフォローアップを行うこととしており、国の動向を注視していく。

法律・計画等	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	備考
国 無電柱化推進に関する法律	●															H28.12.16
国 無電柱化推進計画																H30～R2 R3～R7
府 大阪府無電柱化推進計画																改定前：H30～R9 改定後：H30～R12
府 大阪府都市整備中期計画																R3～R12
府 無電柱化推進計画の見直し						●				●						

図 7.1 大阪府無電柱化推進計画の見直し時期

(参考)用語解説

用語	説明
議員立法	議員によって法律案が発議され、成立した法律。 (衆議院法制局HPより引用)
地上機器	無電柱化した際、地上部に設置される機器の総称。多回路開閉器や変圧器(トランス)、低圧分岐装置など。 (無電柱化推進のあり方検討委員会中間とりまとめより引用)
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、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。(国土交通省HPより引用)
キャブシステム	蓋かけ式U字溝(キャブ)とこれに接続する枝道横断面及び一部の支障物を迂回する管路及び函渠で構成される一連の電線類収容施設を用いる地中化方式。(第1期電線類地中化計画より引用)
単独地中化	無電柱化整備の事業手法の一つで、電線管理者が自らの費用で地中化を行い、道路占用物として管理する手法。 (無電柱化推進のあり方検討委員会中間とりまとめより引用)
電線共同溝	電線の設置及び管理を行う2以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設。電線共同溝は、電線を収容する管路と特殊部からなり、入溝する電線や地上機器は、電線管理者が整備する。 (電線共同溝の整備等に関する特別措置法より引用)
共同溝	2以上の公益事業者の公益物件を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設。(共同溝の整備等に関する特別措置法より引用)
既存ストック活用方式	既に占用埋設されている、通信設備(管路・マンホール・ハンドホール)を活用した地中化手法。(電線共同溝設計基準(案)大阪府都市整備部より引用)
小型ボックス活用埋設	電力ケーブルと通信ケーブルの離隔距離基準の改定(平成28年9月施行)を受け、小型化したボックス内に電力ケーブルと通信ケーブルを埋設する手法。(無電柱化推進のあり方検討委員会中間とりまとめより引用)
管路の浅層埋設	管路等の埋設基準の緩和(平成28年4月施行)を受け、従来よりも浅い位置に管路等を埋設する手法。 (無電柱化推進のあり方検討委員会中間とりまとめより引用)
柱状型機器	照明柱等に設置される、あるいは一体的に整備されるトランス(変圧器)。通常の電柱上に設置するトランス(変圧器)に比べ、小型等で景観に配慮した形状の機器。 (無電柱化推進のあり方検討委員会中間とりまとめより引用)
広域緊急交通路	大阪府が、警察及び道路管理者と協議し、災害時の応急活動(救助・救急、医療、消火、緊急物資の供給)を迅速かつ的確に実施するため選定する道路。 (大阪府地域防災計画より引用)

地震時等に著しく危険な密集市街地	密集市街地のうち、延焼危険性又は避難困難性が高く、地震時等において最低限の安全性を確保することが困難である、著しく危険な密集市街地。 (国土交通省公表「地震時に著しく危険な密集市街地」より引用)
バリアフリー基本構想	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)において、市町村は、国が定め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旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区(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。 (国土交通省HPより引用)
特定道路	「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)において、生活関連経路を構成する道路法による道路のうち多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したもの。(バリアフリー法より引用)
生活関連経路	バリアフリー法において、生活関連施設(高齢者、障害者等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他施設)相互間の経路。(バリアフリー法より引用)
歴史的街道区域	旧街道等の歴史・文化遺産等、大阪の景観を形成し、特徴づける軸景観を中心に指定した区域のひとつ。(大阪府景観計画より引用)
裏配線	表通りの無電柱化を行うため、裏通り等へ電柱、電線等を移設する手法。 (無電柱化推進のあり方検討委員会中間とりまとめより引用)
軒下配線	建物の軒等を活用して電線類の配線を行う手法。 (無電柱化推進のあり方検討委員会中間とりまとめより引用)
沿道区域	道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、道路管理者が条例で定める基準に従い指定した区域。 (道路法四十四条引用)
大阪府無電柱化地方部会	大阪府において、道路管理者、警察、電気事業者、通信事業者、有線放送事業者等から構成される部会であり、無電柱化推進のための各種調整を行っている。(無電柱化推進のあり方検討委員会中間とりまとめより引用)
ワンストップ相談窓口	無電柱化の事業化に向けた道筋(事業手法)や技術的な課題・疑問等について、市区町村の相談に応じる窓口 (無電柱化推進のあり方検討委員会資料より引用)