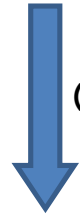


### ■ 計画の趣旨

本計画は、近年の無電柱化に対する様々なニーズに対応するため、計画期間を10年間として、優先的に取り組む箇所の考え方や課題解決に向けた方策など、無電柱化推進に関する方針をとりまとめたもの。

### ■ 計画策定の背景

昭和61年から国の電線類地中化計画に基づき事業実施、平成12年から「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地中化を進めてきたが、整備コストが高い等の理由から事業進捗が遅い。



(情勢の変化)

○東日本大震災以降、防災機能の向上策として、災害時に緊急車両が通行する道路の確保に寄与する無電柱化が重要視されている。

○2020年の東京オリンピック開催に向けた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環境の向上等に対する社会的ニーズの高まり。

⇒ 平成28年12月、「無電柱化の推進に関する法律」が施行。

新たな視点を踏まえた無電柱化計画を策定し、効率的に無電柱化を推進する。

### ■ 現状

大阪府の電線類地中化の進捗状況  
【昭和61年度～平成28年度】

電線共同溝 61.6km  
共同溝 11.7km 合計73.3km

大阪府電線類地中化マスタープラン (H12.12)  
【マスタープランの進捗状況】  
平成28年度末時点  
整備延長26.3km/66.7km  
(他に、整備後市に移管 4.4km)

### ■ 課題

- 電線共同溝事業の整備コストが高い (C=約4億円/km) (現状、年1kmの進捗)
- 管路埋設スペースや地上機器設置スペースの確保が困難。
- 市町村との連携が図れていない。

### ■ 無電柱化の目的、優先的に取り組む箇所の考え方

#### ① 都市防災の向上

災害時に電柱倒壊による道路閉塞が発生すれば、救急活動や物資支援に支障が生じるため、災害時における緊急車両の通行を確保し、都市防災の向上を図る。



- ・広域緊急交通路 (重点14路線) : 後方支援活動拠点から沿岸部に向かう緊急車両の通行ルート
- ・防災拠点(※1)へのアクセス道路 : 自動車専用道路および重点14路線から、アクセスする道路
- ・密集市街地事業地区(※2) : 地区内の幹線道路(都市計画道路)

※1 防災拠点のうち、現地災害対策本部 (府民センター)、広域防災拠点、後方支援活動拠点、災害拠点病院を対象  
※2 密集市街地事業地区のうち、「地震時に著しく危険な密集市街地」内を対象

#### ② 安全で快適な歩行空間の確保

幅員の狭い歩道や歩道のない道路にある電柱は、歩行者等の安全通行を妨げている場合があるため、誰もが安全で移動しやすい歩行空間を確保する。



- ・バリアフリー重点整備地区 : 特定道路、生活関連経路

#### ③ 良好な都市景観の確保

府内の良好な景観を保全・形成し、地域の魅力アップを図る。



- ・観光地周辺 : 世界遺産、日本遺産周辺などの道路

注 : 上記①～③に関わらず、市街地における新設道路は無電柱化

### ■ 課題を解決し無電柱化を推進する方策

#### ① 地中化による無電柱化

- ・低コスト手法の導入  
電線共同溝 (従来方式) に加え、新たに低コスト手法を活用する。

管路の浅層埋設	小型ボックス活用埋設	直接埋設

- ・管路・マンホール等の既存設備を活用した効率的な電線共同溝を整備する。

#### ② 地中化によらない無電柱化

観光地周辺において、裏配線や軒下配線の導入について検討する。



裏配線 整備事例



軒下配線 整備事例

#### ③ 道路の占用の制限等

防災上重要な道路については、新設電柱を認めない (※3)。

H29年度末までに、府域の広域緊急交通路の全域を、占用の禁止又は制限区域に指定

※3 道路法第37条及占無電柱化の推進に関する法律第11条による占用の禁止又は制限

#### ④ 市町村との連携、技術支援

市町村と連携して取り組むため、新たに大阪府無電柱化地方部会(市町村部会)を設置する。