

大阪市無電柱化推進計画(案)

【概要版】

2018年12月

大阪市

はじめに

地震等の自然災害時における電柱の倒壊や電線の切断は、緊急車両等の通行に支障をきたし、災害復旧に大きな影響を与える。また、電柱が林立し電線が輻輳する街並みは、都市景観を損ねるだけでなく、歩行者や車椅子等の方々の通行の妨げとなる。

本市では、昭和45年度より電柱の美化柱化、昭和59年度には地中化のモデル事業を実施し、昭和61年度以降、国が策定した概ね5年毎の「電線類地中化計画」を踏まえつつ、無電柱化に取り組んできた。

このような中、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進すること等を目的に、平成28年12月16日に施行された「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、「大阪市無電柱化推進計画」を策定し、さらなる無電柱化を推進する。

無電柱化の目的・効果

1. 都市防災機能の向上

- 地震や台風等の自然災害時に、電柱の倒壊や電線の切断等の危険がなくなる。
- 電柱の倒壊により、道路が塞がれることがなく、緊急車両の通行が可能となる。

2. 都市魅力の向上

- 林立する電柱や輻輳する電線がなくなり、美しい都市景観が形成される。

3. 歩行者空間の安全・快適性の向上

- 歩道上の通行空間が広くなり、歩行者だけでなく車椅子等の方々にとっても安全で快適な通行が可能となる。

本市におけるこれまでの取り組み

幹線道路は多くの人や車が通行し、人の目にふれる機会の多い道路であり、災害時の避難・救援活動やまちの景観形成のための空間として重要な役割を担っている。

このため、本市では、主要な幹線道路について、重点的に無電柱化を進めてきた。

現在、市内の4車線以上の幹線道路※1(直轄国道含む)全体延長844kmのうち、平成30年3月末時点の無電柱化整備延長は275kmで進捗率は33%となっている。

	幹線道路延長 (km) ※2	整備延長 (km) ※3	進捗率
直轄国道	84	84	100%
市管理道路	760	191	25%
合計	844	275	33%

※1 道路法上の認定道路 ※2 道路延長×両側で計上 ※3 事業中路線含む

また、幹線道路以外についても、良好な都市景観の形成等が特に必要な地区を中心に、路線の実情に応じた無電柱化を進めてきた。

【整備前】



【整備後】



宗右衛門町通における整備事例

大阪市無電柱化推進計画

「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、大阪市無電柱化推進計画を策定し、下記の4項目について定める。

1	無電柱化の推進に関する基本的な方針
2	計画期間
3	整備目標
4	総合的かつ計画的に講ずべき施策

1. 無電柱化の推進に関する基本的な方針

限りある予算の中で無電柱化を推進していくにあたり、選択と集中により、高い整備効果の発現が期待できる道路を優先的に整備の推進を図っていく。

① 都市防災機能の向上

- ▶ 災害時に、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動を円滑に行えるよう、道路のネットワークを形成し、緊急車両の通行を確保すべき重要な道路の整備を優先する。



阪神淡路大震災 被災状況(1995年)
(出典:国土交通省HP)



台風21号 被災状況(2018年)
(大阪府泉南市)

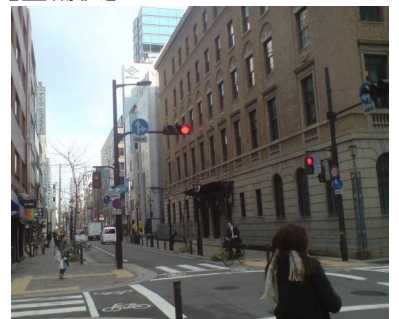
② 都市魅力の向上

- ▶ 「大阪都市魅力創造戦略2020」の重点エリア等の道路の整備を優先する。
- ▶ 「大阪市景観計画」に定める重点届出区域・都心景観形成区域内の道路の整備を優先する。
- ▶ 民間開発や公民連携によりまちの魅力向上に資する道路の整備を優先する。

【整備前】



【整備後】



三休橋筋における整備事例

③ 歩行者空間の安全・快適性の向上

- ▶ 安全かつ円滑な交通の確保のために必要な道路の整備を優先する。
 - ✓ 人通りの多い駅周辺等のバリアフリー化が必要な道路
 - ✓ 学校周辺の通学路
 - ✓ 電柱により歩行者の円滑な通行が支障となっている道路

【整備前】



【整備後】



高麗橋線における整備事例

2. 計画期間

平成31年度から平成40年度までの10年間とする。

3. 整備目標

基本的な方針のもと、計画期間10年間で整備を目指す道路の考え方を以下に示す。

なお、整備目標については、本市の財政状況及び社会情勢の変化や取組の進捗状況等を考慮して、適宜見直しを行うものとする。

【整備目標＜10年間＞】

① 都市防災機能の向上

- 緊急交通路のうち重点14路線^{※4}を対象に、広域ネットワークの形成及び災害時の多重性の観点から、整備効果の高い道路の無電柱化を優先的に進めるとともに、その他の都市計画事業に合わせて無電柱化に取り組む。

② 都市魅力の向上

- 観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出事業の一環で、船場地区において、道路の無電柱化に取り組む。
- 国際観光拠点をめざす2025年国際博覧会の開催予定地である夢洲において、必要な道路について無電柱化に取り組む。
- 地元住民等によるまちづくりの積極的な取り組みが行われ、地域における合意形成が整った道路について、公民連携による無電柱化に取り組む。

③ 歩行者空間の安全・快適性の向上

- 交通安全施策とあわせて無電柱化を行うことが効果的である道路を対象に、地域における合意形成が整った道路について、無電柱化に取り組む。

※4 重点14路線とは、大阪府域道路啓開協議会において、最優先で啓開^{※5}すべき路線として指定された緊急交通路をいう。

※5 啓開とは、緊急車両等の通行のため、1車線でも、とにかく通れるように早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正により救援ルートを開けることをいう。

4. 総合的かつ計画的に講ずべき施策

10年間の整備目標を達成するため、無電柱化をより効率的・効果的に推進していく施策として、以下の取組みを講ずる。

① 多様な整備手法の活用とコスト削減の促進

①-1 低コスト手法等の活用

国において、浅層埋設や小型ボックス活用方式等の低コスト手法の導入及び普及促進の仕組みの構築に着手し、基準の緩和等がなされた。

本市では、国の動向や市街地化されている状況を踏まえた検討を行い、電線管理者等とともに無電柱化の効率化(低コスト化)を進めていく。

出典:国土交通省HP

低コスト手法の導入事例

管路の浅層埋設
現況より浅い位置に埋設



小型ボックス活用埋設
小型化したボックス内にケーブルを埋設



直接埋設
ケーブルを地中に直接埋設



①-2 同時整備

都市計画事業(都市計画道路整備や土地区画整理など)や大規模な他の道路事業に合わせて、効率的に無電柱化を推進する。

①-3 財源確保

無電柱化を迅速に推進するため、国の各種事業制度を活用するなど、財源確保に努めていく。

② 公民連携による整備の推進

民間開発との相乗効果、まちの活性化を高めるためにも、民間主体の無電柱化の誘導を図るなど、多種多様な整備主体が協力しながら整備の推進を図っていく。

良好な景観形成や地域活性化を目的とした整備要望のある箇所については、例えば、民地内への地上機器の設置や、地域が主体となった円滑な合意形成など、公民がそれぞれの役割を担い協力して、整備の推進を図っていく。

民間開発との相乗効果の例
(日本生命ビル周辺)



民地内への地上機器設置の例
(伏見町線)



民地

道路

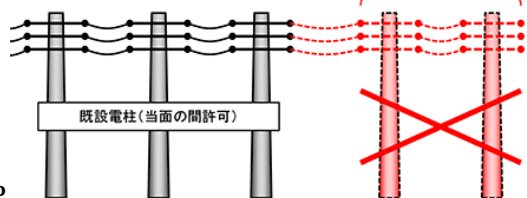
③ 道路法第37条による占用制限

防災の観点から、緊急交通路等の災害発生時に重要な道路について、新設電柱の占用を制限する措置(道路法第37条)を順次実施していく。

特に、緊急交通路のうち重点14路線については、先行的に占用制限を実施する。

電柱新設の禁止措置
(道路法第37条)

新たな電柱
(占用を禁止)



出典:国土交通省HP