

## 1 計画の背景・国の動向



道路上の電線、電柱は、**景観を損なう**だけでなく、**歩行者や車椅子の通行の妨げ**となり、地震などの災害時には、**電柱が倒れ、緊急車両等の通行に支障を来す**など、種々の危険がある

▲写真 2019年台風15号による電柱の倒壊状況(千葉県館山市船形)(出展：国土交通省HP)

無電柱化をめぐる情勢の変化を踏まえ

2016年12月 無電柱化の推進に関する法律 施行  
2018年 4月 無電柱化推進計画(第7期)(2018～2020) 策定  
(目標：1,400km) 着手

近年の災害の激甚化・頻発化等により必要性が高まっている

2021年 5月 無電柱化推進計画(第8期)(2021～2025) 策定  
(目標：4,000km) 着手

## 2 本県における無電柱化の状況

**愛知県管理道路における無電柱化率【0.7%】** (2021年3月現在)

- ・無電柱化された延長は約32km
- ・愛知県が管理する道路の総延長は4,627km

**緊急輸送道路における無電柱化率【1%】** (2021年3月現在)

- ・無電柱化された延長は約21km
- ・緊急輸送道路の総延長は1,533km(臨港道路を除く)

▼表1 愛知県管理道路における計画ごとの整備実績

計画名	計画期間	道路延長 (km)	整備延長 (km)
電線類地中化計画(第1期～第4期)	1986～2003	10.24	19.26
無電柱化推進計画(第5期～第6期)	2004～2013	19.08	28.49
単年度計画	2014～2017	1.17	2.17
無電柱化推進計画(第7期)	2018～2020	1.83	3.77
合計		32.32	53.69

## 3 計画の概要と無電柱化の推進に関する基本的な方針

### ➤ 計画期間

- ・国の無電柱化推進計画に合わせ、2021年度から2025年度まで

### ➤ 無電柱化対象道路

実施対象（観点）



重点路線

緊急輸送道路

- ・「防災」を重点項目として、緊急輸送道路を中心に無電柱化事業を推進

実施方法

**分類①【無電柱化による防災機能向上を速やかに展開】**  
DID地区内の緊急輸送道路のうち、用地取得が不要な区間に的を絞り、実施効果の高い区間から迅速に対策範囲を広げ、無電柱化済み道路のネットワーク化を図る

**分類②【道路事業等と併せた無電柱化を効率的に実施】**  
防災上の重要性が高い緊急輸送道路を中心として、道路事業等を行う場合に無電柱化を同時実施することで、効率的に無電柱化を実施

**分類③【その他個別事業】**  
その他、市町村事業と連携した事業実施や、個別事情に応じて実施

▲図1 愛知県無電柱化推進計画の対象と実施方法

4 無電柱化の推進に関する目標

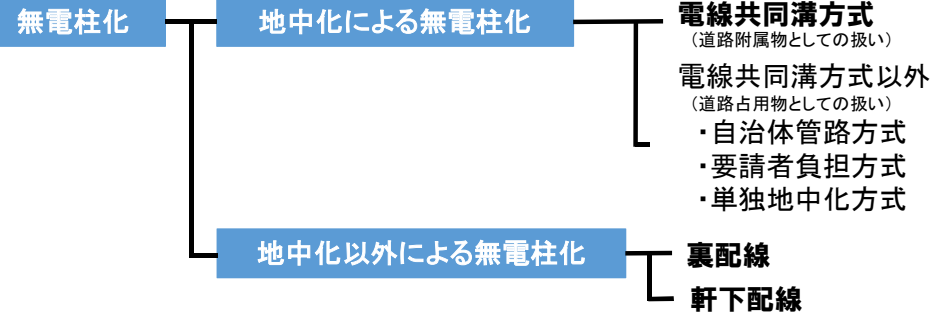
整備延長で約90kmを事業化（無電柱化事業に着手）

▼表2 無電柱化推進計画整備対象道路分類表

分類	対象路線		整備延長 (km)	整備延長の内訳【重複あり】(km)			
				防災	安全円滑	景観観光	その他
①	DID内の緊急輸送道路のうち両側歩道整備済の路線	(補助国道)	25.87	25.87	14.25	5.18	—
		(県道)	16.11	16.11	16.11	—	—
②	市街地を通る緊急輸送道路のうち街路事業と併せた無電柱化路線		4.43	4.43	3.63	1.02	—
	緊急輸送道路で改築(拡幅・バイパス整備事業)と併せた無電柱化路線		34.90	34.90	5.00	—	—
③	その他個別路線		8.94	5.60	8.24	0.29	0.41
合計			90.25	86.69	48.59	6.49	0.41

参考 無電柱化について

■ 無電柱化の手法について



裏配線

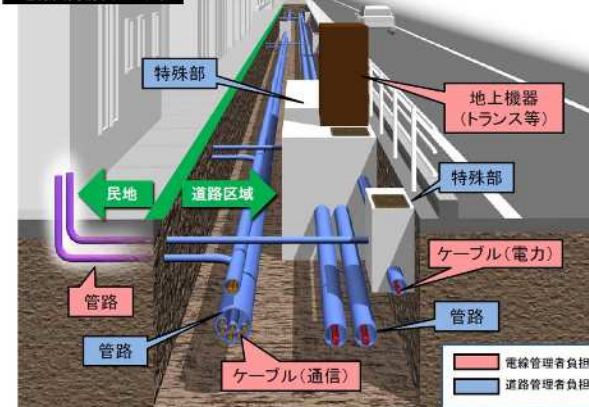


軒下配線

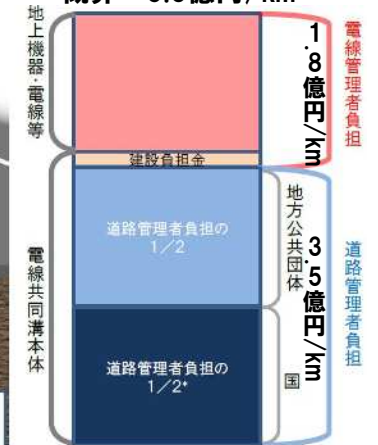


■ 電線共同溝方式の費用について

電線共同溝(イメージ)



概算 5.3億円/km



\*現在の交付金では5.5/10等