

防災に関する論点

令和7年8月

国土交通省 道路局

緊急輸送道路における無電柱化の進捗状況

- 電柱倒壊による道路閉塞リスクの影響が大きい市街地等の緊急輸送道路において重点的に工事に着手。
- その結果、令和3年度から令和6年度までに、緊急輸送道路等では、新たに1,094kmに工事着手したが、管路整備が完了したのは397km。
- 無電柱化が進んでいる市街地の第1次緊急輸送道路に絞っても、電柱のない区間の割合は47%に過ぎない。
- 効果を早期に発現するためには、優先順位を明確にして、管路整備を進めていく必要。

【緊急輸送道路における電柱がない区間の割合】

道路種別	市街地	市街地外
第1次緊急輸送道路 59,678km	47% (38%)	52% (35%)
第2次緊急輸送道路 39,639km	20% (20%)	28% (27%)
第3次緊急輸送道路 6,994km	14% (14%)	25% (25%)

()はもともと電柱がない高速道路を除いた場合

災害時の倒壊電柱による道路閉塞のリスク

- 地震や台風などの災害時、倒壊した電柱が緊急輸送道路を遮断し、救急搬送・物資輸送を妨げる事例が各地で発生。
- 気候変動に伴う災害の頻発化・激甚化、切迫する巨大地震への対応するため、改正道路法に基づく道路啓開の枠組みを踏まえ、道路啓開の観点からの無電柱化整備の優先順位の具体化する必要。

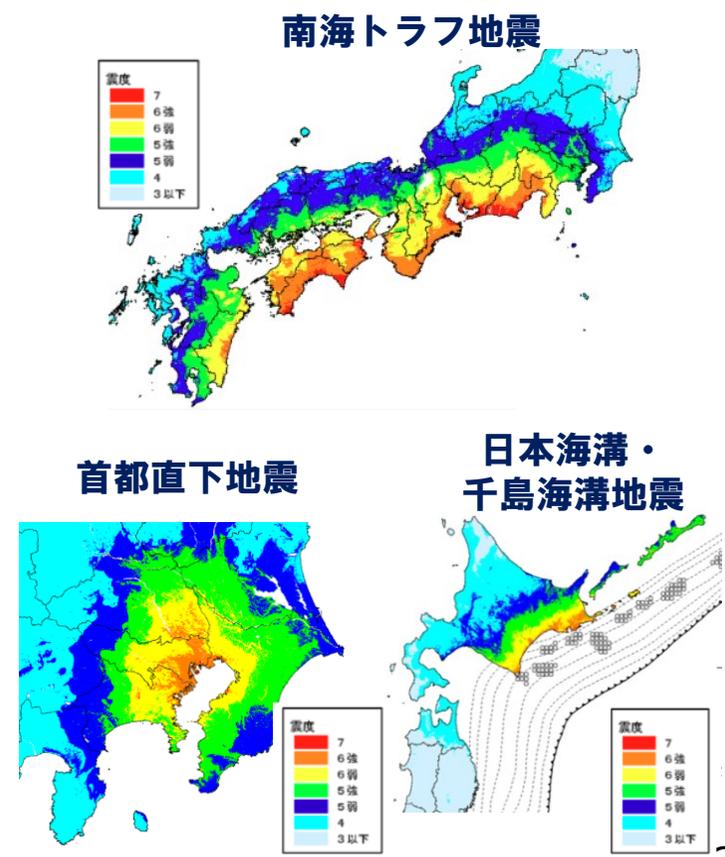
【主な災害と電柱の倒壊状況】

※倒壊のほか折損・傾斜含む

災害	年月	名称	電柱の倒壊状況	写真
地震	2024年1月	能登半島地震	電力:約3,100本 ※1 通信:約380本 ※2 (供給支障に至ったもののみ) →法面崩壊や家屋倒壊のほか、電柱倒壊や電線の断線等により長期の停電が発生し、防災拠点、病院、上下水道、通信等の重要インフラ施設に大きな影響がでた。 ※1 北陸電力送配電調べ ※2 NTT調べ	
台風	2018年9月	台風21号	大阪府を中心に 電柱1,700本以上 ※1 →倒壊した電柱により、通行不能箇所が多数発生。 ※1 各電力会社、NTT調べ 最大停電戸数: 約240万户※2 ※2 経済産業省発表	
	2019年9月	台風15号	東京電力管内で 電柱約2,000本 ※1 ※1 経済産業省HP 最大停電戸数: 約93万户※2 ※2 経済産業省HP	
津波	2011年3月	東日本大震災 (東北地方太平洋沖地震)	電力:約28,000本 ※1 通信:約28,000本 ※2 (供給支障に至ったもののみ) →断線した電線が発災直後の道路の啓開作業を阻害。 ※1 経済産業省HP ※2 NTT調べ	

【想定される巨大地震】

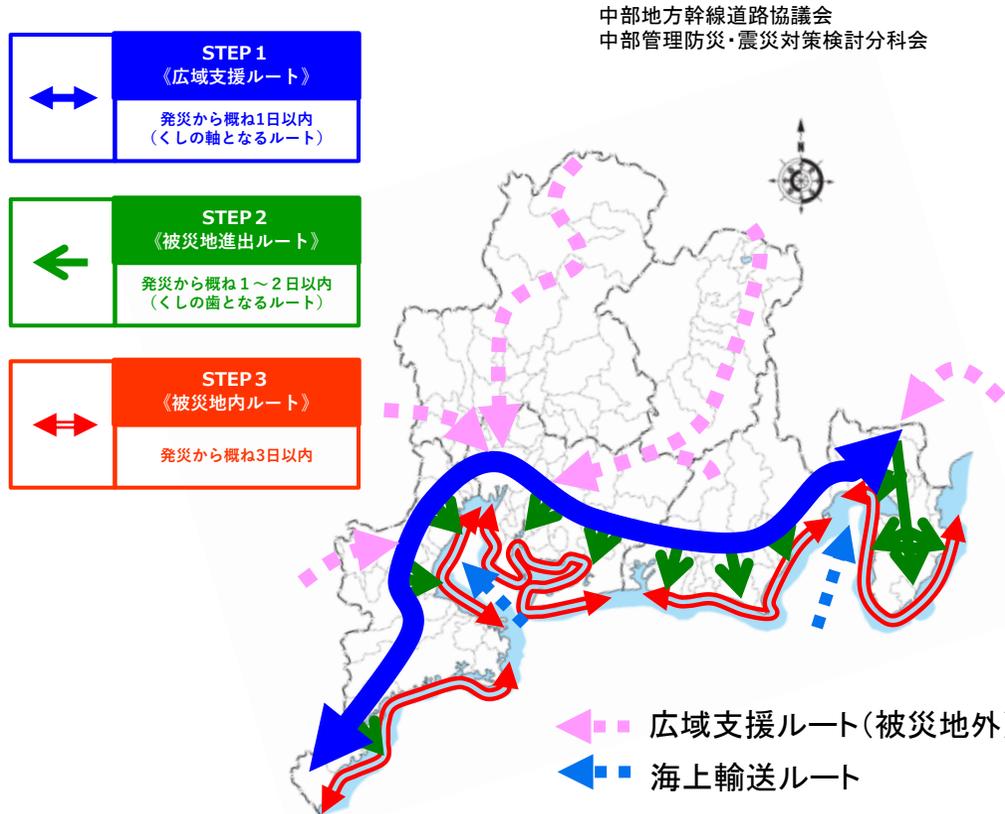
出典：中央防災会議



道路啓開の観点で優先的に無電柱化すべき区間(イメージ)

- 道路啓開計画では、人命救助、ライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保の観点から、広域支援ルート、被災地進出ルート、被災地内ルートなどの道路啓開ルートを設定。
- 道路啓開ルートにおける電柱倒壊による道路閉塞を防ぐため、被災地進出ルートとなる高速道路ICから広域防災拠点をつ結ぶ区間、被災地内ルートとなる広域防災拠点と防災拠点を結ぶ区間などを優先して無電柱化していく必要がある。

【例：中部版「くしの歯作戦」(令和7年3月改訂)】



【優先的に無電柱化する区間のイメージ】



高速道路ICと主な防災拠点を結ぶ区間等の無電柱化の状況

- 例えば、高速道路ICと県庁・市役所等を結ぶ区間や主な防災拠点間を結ぶ区間などでは、約25%の区間で無電柱化の事業を進めているものの、未だ約70%の区間で電柱が存在している状況。

精査中

高速道路ICと主な防災拠点を結ぶ区間等の無電柱化の状況



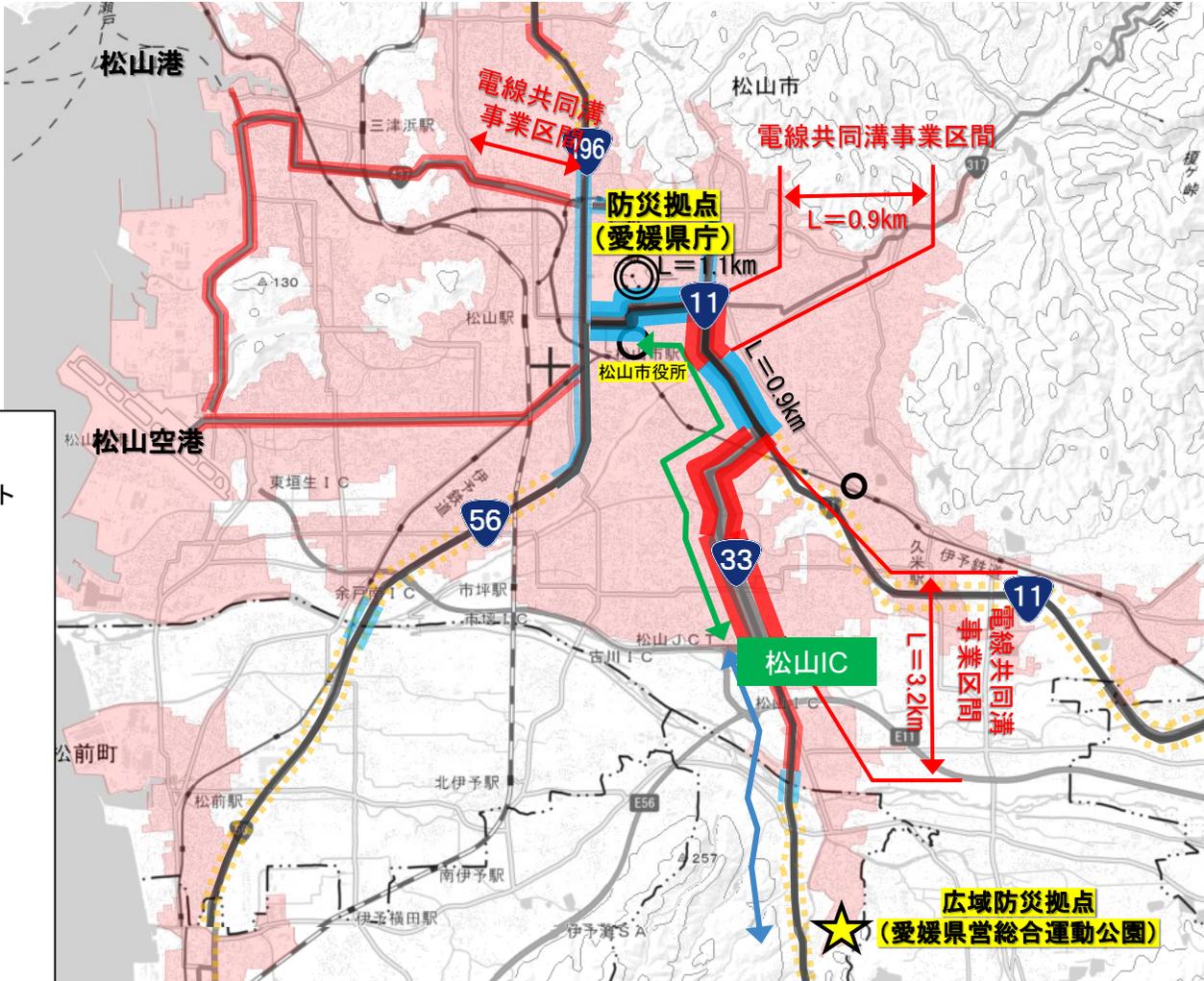
- ※対象となる道路延長(約3,500km)については、今後の議論を踏まえ、変更の可能性がある。
- ※電柱あり区間の沿道民地と道路区域内の割合は、緊急輸送道路の割合で按分

道路啓開ルートにおける無電柱化の状況（松山市の事例）

- 松山市内では道路啓開ルートのうち、松山IC～愛媛県庁のルートを重点的に整備。
- 広域防災拠点を結ぶ区間については、道路区域外に電柱があるため、沿道区域届出勧告制度も活用し、沿道の新設電柱による道路閉塞に対応している。

【凡例】

- 主要な道路啓開ルート
- 電柱なし
- 電柱あり(道路区域)
- 電柱あり(沿道区域)
- ★ 防災拠点
- DID地区
- ↔ 既設電柱 占用制限導入計画 (関連計画含む)
- ↔ 沿道区域 届出勧告対象区域



緊急輸送道路における占用制限に関する論点

- 「新設電柱の占用制限」は、緊急輸送道路の99%で指定済みであり、令和7年度で100%を達成予定。
- 「既設電柱の占用制限」がかけられていない区間では、電柱の更新・移設については認められていることから 既設電柱の撤去に向けては「既設電柱の占用制限」が必要。
- 「既設電柱の占用制限」は令和5年6月より運用を実施しているが、令和6年度末現在、直轄国道43kmの指定にとどまっている。なお、実施にあたっては「①電線管理者の既設電柱の撤去のペースや費用負担、②地域住民が受けているサービス利用の継続性」の確認を行うため、関係者の意見聴取を行っている。

道路法第 37 条による占用禁止又は制限に係る当面の運用について (抄)

第4 その他

4 既設電柱による占用の禁止が行われていない道路の区域における既設電柱の占用については、当面の間、認めることとする。**当該電柱の更新・移設についても、当面の間、認めることとする**

【既設電柱の占用を禁止する区域の優先度】

- 無電柱化事業の事業(予定)区間
 - ①電線共同溝整備事業の事業(予定)区間
 - ②単独地中化など無電柱化事業の事業(予定)区間
 - ③2年前までに道路工事の通知がなされた区間
- 電柱倒壊による道路閉塞の影響が大きい区間
 - ①地域防災計画における重要な区間
 - ②交通拠点と(広域)防災拠点を結ぶ区間
 - ③広域防災拠点と防災拠点を結ぶ区間
 - ④防災拠点と防災拠点を結ぶ区間



緊急輸送道路における更新電柱の無電柱化の取組状況

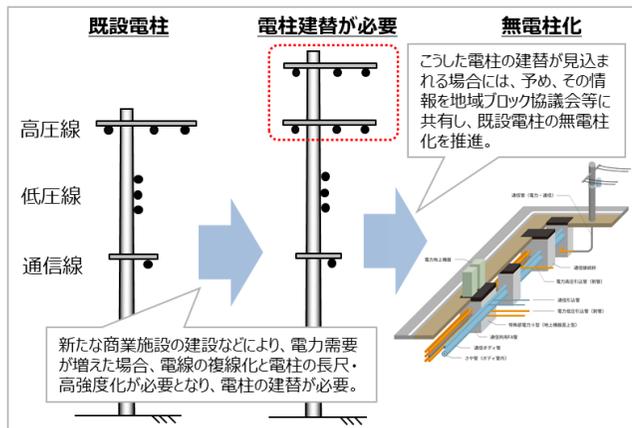
○ 緊急輸送道路においては、既設電柱の無電柱化の取組みを加速するため、既設電柱の建替等のタイミングにおいても無電柱化を推進することとされており、予め関係者において電柱の地中化を検討できるよう、連続した電柱の建替について、その見通し等の情報を地域ブロック協議会等に共有することとなっているが、これまでに共有された事例がない。

[対応方策⑦-(4)] 電柱の増加要因を踏まえた新設電柱の抑制に向けた対応方策について(R4.4.20記者発表資料)

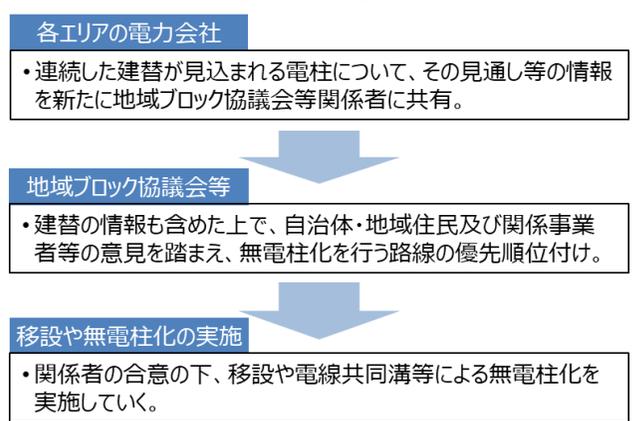
緊急輸送道路については、電柱の更新時期や道路の拡幅工事等に合わせた移設や電線共同溝による無電柱化を図る。

- 緊急輸送道路の無電柱化については、これまで既設道路に加え、新設・拡幅工事の機会を活用する際に実施されてきたところ。
- こうした中、既設電柱に対する無電柱化の取組を加速するため、新たに既設電柱の建替等のタイミングにおいても無電柱化を推進することとする。
- 具体的には、予め関係者において電線の地中化を検討できるよう、連続した電柱の建替について、その見通し等の情報を地域ブロック協議会等に共有することにより、電力側からも既設電柱の地中化を関係者に働きかける取組を実施する。

[緊急輸送道路における既設電柱の建替例]



[情報提供等に係るスキーム]



道路啓開時の倒壊電柱の撤去に関する論点

- 災害時には、道路啓開の観点および電力設備復旧等の観点から、道路管理者および電線管理者がともに、がれきの処理や電力設備の処理の観点から、現場で倒壊電柱の撤去の対応が必要。
- 倒壊電柱の撤去を迅速に行うには、災害時に相互協力に関する協定の締結が重要。これまでに、全ての地方整備局と45都道府県で、電力会社と協定が締結されており、市町村での締結も進めている。
- また、役割分担や費用負担の考え方が協定毎に異なっており、迅速な対応の支障となる恐れがある。

【災害時の電柱撤去における対応の一例】

