

# 無電柱化対策に関する調査

## 結果報告書

平成 26 年 8 月

総務省関東管区行政評価局



# 目 次

第1	調査の目的等	1
第2	調査の結果	2
1	東京都内における無電柱化の実態	2
(1)	無電柱化の推進体制等	2
(2)	東京都内における電柱の設置状況	11
(3)	関係機関における無電柱化の取組み及び実績等	15
2	無電柱化に係る個別事業の状況	40
(1)	電線共同溝事業の実施状況	40
(2)	電線共同溝整備後の状況	46
3	防災対策としての無電柱化	54
(1)	消防署及び災害拠点病院の前面道路における無電柱化の推進	54
(2)	津波対策としての電線共同溝整備	57

## 図表等目次

### 1 東京都内における無電柱化の実態

#### (1) 無電柱化の推進体制等

表1-(1)-① 関東地区無電柱化協議会規約	27
表1-(1)-② 関東地区無電柱化協議会規約 別表 (委員一覧)	28
表1-(1)-③ 関東地区無電柱化協議会 幹事一覧	29
表1-(1)-④ 関東地区無電柱化協議会の経過	30
表1-(1)-⑤ 東京都無電柱化地方協議会設置要綱	32
表1-(1)-⑥ 東京都無電柱化地方協議会設置要綱 別表1 (委員一覧)	33
表1-(1)-⑦ 東京都無電柱化地方協議会設置要綱 別表2 (幹事一覧)	34
表1-(1)-⑧ 東京都無電柱化地方協議会の経過	35
表1-(1)-⑨ 関東地区無電柱化協議会における第6期無電柱化計画(平成21年度～25年度)の目標延長	36
表1-(1)-⑩ 東京都無電柱化地方協議会 第5期、6期の無電柱化推進計画無電柱化予定箇所 の追加状況	37

#### (3) 関係機関における無電柱化の取組み及び実績等

表1-(3)-① 「東京都無電柱化方針」(平成19年6月)からの抜粋	38
表1-(3)-② 「10年後の東京～東京が変わる～」(平成18年12月)からの抜粋	38
表1-(3)-③ 東京都の「区市町村無電柱化事業に対する都費補助要綱(平成20年3月27日)の概要	39

### 2 無電柱化に係る個別事業の状況

#### (1) 電線共同溝事業の実施状況

表2-(1)-① 電線共同溝の整備に関する関係法令	48
表2-(1)-② 電線共同溝法のスキーム	49
表2-(1)-③ 港区無電柱化スーパーモデル地区整備事業路線図一覧(浜松町二丁目)	50
表2-(1)-④ 港区無電柱化スーパーモデル地区整備事業の状況(浜松町二丁目)	51
表2-(1)-⑤ 芦花公園駅再開発事業・団地建替事業配置図	52

#### (2) 電線共同溝整備後の状況

表2-(2) 信号柱に係る架空線の残存状況	53
-----------------------	----

### 3 防災対策としての無電柱化

#### (1) 消防署及び災害拠点病院の前面道路における無電柱化の推進

表3 消防署及び災害拠点病院の前面道路における無電柱化の状況	61
--------------------------------	----

# 第 1 調査の目的等

## 1 目的

我が国では、戦後、急増する電力・通信需要に伴い多くの電柱が建てられ、その結果電柱が林立（全国で約 3,500 万本、東京都内では約 95 万本）し電線が輻輳するなど、良好な都市景観を損ねているだけでなく、歩道に立ち並ぶ電柱は歩行者や車いすの通行の妨げになっている。また、震災や台風等の災害時には、電柱の倒壊や電線の切断等により避難や救急活動、物資輸送に支障が生じるとともに、電力や通信サービスの安定供給も妨げられることが想定される。

我が国においては、安全で快適な歩行空間の確保、都市や観光地の景観の向上、都市災害の防止などを目的として、昭和 61 年度から電線類地中化計画を始めとした数次にわたる計画に基づき道路上から電柱や電線を撤去する無電柱化対策事業が進められてきている。

東日本大震災や最近の台風・大雪等の災害において、より一層の防災・減災機能の強化が求められる中、電線共同溝等の整備により地上に架設されている電線類を地下に収容し、道路上の電柱や電線をなくす無電柱化対策は重要な事業となっている。特に、東京都は 2020 年のオリンピック・パラリンピックの開催都市となっており、開催に向けた環境整備の一環として無電柱化の推進が求められている。一方、平成 24 年度末における東京都の市街地等の幹線道路の無電柱化率(注)をみると、都全体では約 33%、東京 23 区では約 49%と全国の 15%を大きく上回っている。

しかし、欧米の主要都市（ロンドン・パリ：100%、ベルリン：98%、ニューヨーク：83%）及びシンガポール（86%）と比べると低い。また、市街地領域全体の無電柱化率の実態は、必ずしも明らかになっていない。

この調査は、無電柱化の推進を図る観点から、無電柱化についてのニーズ・行政の対応状況等の無電柱化の社会実態、無電柱化の推進体制の整備状況、無電柱化に係る個別事業の実施状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

(注) 市街地（都市計画法における市街化区域）等の幹線道路（国道及び都道府県道）のうち、電柱、電線類のない延長の割合

## 2 対象機関

### (1) 調査対象機関

関東管区警察局、関東総合通信局、関東経済産業局、関東東北産業保安監督部、関東地方整備局

### (2) 関連調査等対象機関

東京都、市区町村、東日本電信電話株式会社、関係事業者、関係団体等

## 3 担当部局

関東管区行政評価局

## 4 実施時期

平成 26 年 4 月～ 8 月

## 第2 調査の結果

### 1 東京都内における無電柱化の実態

調査結果	説明図表番号
<p><b>【制度の概要等】</b></p> <p>我が国においては、安全で快適な歩行空間の確保、都市や観光地の景観の向上、都市災害の防止などを目的として、昭和61年度から電線類地中化計画を始めとした数次にわたる計画に基づき、道路上から電柱や電線を撤去する無電柱化対策事業が進められてきている。</p> <p>東日本大震災や最近の台風・大雪等の災害において、より一層の防災・減災機能の強化が求められる中、電線共同溝等の整備により地上に架設されている電線類を地下に收容し、道路上の電柱や電線をなくす無電柱化対策は重要な事業となっている。特に、東京都は2020年のオリンピック・パラリンピックの開催都市となっており、開催に向けた環境整備の一環として無電柱化の推進が求められている。</p> <p>一方、無電柱化については、都市計画法(昭和43年法律第100号)、電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成7年法律第39号。以下「電線共同溝法」という。)、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成12年法律第68号。以下「バリアフリー法」という。)、景観法(平成16年法律第110号)等多くの法律が関係しているが、無電柱化に係る基本法は制定されていない。</p> <p>そのため、同対策の推進については、国土交通省、警察庁、総務省及び経済産業省の関係省庁並びに電気・通信・有線放送事業者の関係事業者を構成員とする「無電柱化推進検討会議」が設置され、昭和61年度から平成20年度まで「無電柱化推進計画」が策定され、その対策が講じられてきている。また、平成21年度以降は「無電柱化に係るガイドライン」により、整備対象や整備手法等が示されている。</p> <p>東京都内においては、関東地方整備局東京国道事務所、東京都等が連携して、平成8年2月22日に「東京都無電柱化地方協議会」を設置している。なお、同協議会の主な役割は、道路管理者と電線管理者との無電柱化事業実施箇所の調整であり、基本的には、同協議会において合意が得られた路線に係る資料を「関東地区無電柱化協議会」に提出している。</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p><b>(1) 無電柱化の推進体制等</b></p> <p>国土交通省道路局の資料によると、無電柱化の推進体制として、①中央段階では、国土交通省、警察庁、総務省及び経済産業省並びに電気・通信・有線放送事業者の関係事業者を構成員とし、全国的な基本方針等の策定を行う「無電柱化推進検討会議」、②地方ブロック段階では、地方ブロックの道路管理者、警察等を構成員とし、地方ブロックにおける推進計画の策定(実施箇所の選定、集計等)を行う「地方ブロック無電柱化協議会」(全国10ブロック)、③都道府県単位の具体箇所の調整等を行う「都道府県地方部会」が設置され、無電柱化を推進することとされている。</p> <p>今回、地方ブロック無電柱化協議会(関東地区無電柱化協議会)、都道府県地方部</p>	

会（東京都無電柱化地方協議会）の設置規定、組織・体制及び実績並びに無電柱化推進計画の状況（東京国道事務所、東京都、港区及び世田谷区の推進計画の状況を含む。）について調査した結果は、次のとおりである。

## ア 関東地区無電柱化協議会

### (7) 設置規程等

関東地区無電柱化協議会（以下「関東地区協議会」という。）は、「無電柱化に係るガイドライン」における地方ブロック無電柱化協議会に相当する会であって、当初は「関東地区電線地中化協議会」として昭和60年12月20日に設立され、平成20年12月19日に現在の名称に変更された。

関東地区協議会に関する規程は「関東地区無電柱化協議会規約」（昭和60年12月20日）のみであり、同規約は全部で7条から成り、目的（第1条）、協議事項（第2条）、構成（第3条）、招集等（第4条）、幹事会（第5条）、事務局（第6条）、その他（第7条）という構成となっている。

（注） この協議会の設置目的は、「安全・快適な交通空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上、観光振興、地域活性化等の観点並びに電気及び電気通信事業等の健全な発展の観点から、無電柱化の理念、対象地域の考え方、費用負担及び技術的対応などを踏まえ、関東地区における今後の無電柱化の計画的かつ円滑な推進を図ることを目的として設置する。」とされている。

### (イ) 組織・体制

関東地区協議会は、48名の委員で構成されており、国土交通省18名、経済産業省4名、総務省3名、警察庁1名、警視庁1名、都県・政令市14名、事業者7名となっている。また、関東地区協議会の下に幹事会（以下「関東地区協議会幹事会」という。）が置かれ、52名の幹事で構成されており、国土交通省20名、経済産業省3名、総務省4名、警察庁1名、警視庁2名、都県・政令市14名、事業者8名となっている。

関東地区協議会の体制は、会長が国土交通省関東地方整備局道路部長、副会長が経済産業省関東経済産業局資源エネルギー環境部長、総務省関東総合通信局情報通信部長及び同放送部長の3名となっている。なお、関東地区協議会の事務局は、国土交通省関東地方整備局道路部道路管理課に置かれている。

また、関東地区協議会幹事会の幹事長は国土交通省関東地方整備局道路部道路情報管理官、幹事会の事務局は、国土交通省関東地方整備局道路管理課に置かれている。

### (ウ) 実績

関東地区協議会及び附属する会議の開催実績は、表1のとおりであり、昭和60年以降これまでに計26回の会議が開催されている。一方、協議会の委員が実際に集まって行われた会議は、昭和63年3月23日の第5回会議が最後となっており、それ以降は無電柱化の推進計画（無電柱化実施予定箇所の合意）についても、文書

表1-(1)-①

表1-(1)-②

表1-(1)-③

表1-(1)-④

送付のみか、幹事会による決定となっている。

また、直近に開催された幹事会（連絡調整会議）（平成22年10月29日）の議事内容をみると、事務局である関東地方整備局から第6期無電柱化計画（平成21年度から25年度）の目標延長についての説明及び目標について出席者の了承を求めた事項のみとなっており、無電柱化の整備候補箇所については、各地方協議会において了承を得ていることから、関東地区協議会の会議は個別の整備箇所について各出席者の意見を交換・調整を行うような内容となっていない。

表1 関東地区協議会の開催実績

協議会	5回
協議会（文書送付のみ）	4回
計画部会	2回
技術部会	1回
幹事会	11回
幹事会（連絡調整会議）	1回
担当者会議	2回
計	26回

（注）1 会議資料に基づき、当局が作成した。

2 昭和60年から平成24年までの結果である。

## イ 東京都無電柱化地方協議会

### （7）設置規程等

東京都無電柱化地方協議会（以下「地方協議会」という。）は、無電柱化に係るガイドラインにいう「都道府県単位などの地方部会」に該当するものであって、「東京都無電柱化地方協議会設置要綱」（平成8年2月22日）により設置されている。

同要綱は全部で8条から成り、名称（第1条）、目的（第2条）、協議事項（第3条）、構成（第4条）、協議会（第5条）、幹事会（第6条）、事務局（第7条）、その他（第8条）という構成となっている。

（注）この協議会の設置目的は、「貴重な公共空間である道路空間について、安全・快適な交通機関の確保、都市災害の防止、都市景観の向上、観光振興、地域活性化及び高度情報化社会に対応した道路空間の形成等の観点から、無電柱化基本計画などの協議事項について検討し、東京都における今後の無電柱化の計画的かつ円滑な推進を図る。」とされている。

### （イ）組織・体制

地方協議会は、26名の委員から構成されており、国土交通省7名、東京都3名、警視庁2名、区市10名、事業者4名となっている。また、地方協議会の下に幹事会が置かれ、16名の幹事で構成されており、国土交通省6名、東京都2名、警視庁2名、区市2名、事業者4名となっている。

地方協議会の体制は、会長が国土交通省東京国道事務所長、副会長は同東京国道事務所副所長、同相武国道事務所副所長及び東京都建設局道路管理部安全施設課長

表1-(1)-⑤

表1-(1)-⑥

表1-(1)-⑦



の3名となっている。なお、事務局は国土交通省東京国道事務所道路工事調整課、同相武国道事務所管理第一課及び東京都建設局道路管理部安全施設課の共同となっている。

また、地方協議会幹事会の幹事長は、国土交通省東京国道事務所副所長、副幹事長は、国土交通省相武国道事務所副所長及び東京都建設局道路管理部安全施設課長となっており、幹事会の事務局は、東京国道事務所道路工事調整課、相武国道事務所管理第一課及び東京都建設局道路管理部安全施設課の共同となっている。

なお、事務局における事務分担は、東京国道事務所及び相武国道事務所はそれぞれが管理する国道についての事務、東京都は都道（指定区間外国道含む。）及び区市町村道についての事務となっている。

**(ウ) 実績**

地方協議会の委員会・幹事会等は、表2のとおり、平成8年2月の発足以降、合計13回の会議が開催されている。

表1-(1)-⑧

表2 地方協議会の開催実績

委員会	5回
委員会（文書送付のみ）	1回
幹事会	6回
道路管理者委員調整会議	1回
計	13回

（注）会議資料に基づき、当局が作成した。

なお、地方協議会の委員会は、主として、次期の無電柱化推進計画（無電柱化候補箇所）の案を取りまとめるために開催され、道路管理者側（国道事務所、都及び区市町村）から提出された無電柱化候補箇所の案について、電線管理者側と合意形成する場となっている。

また、直近に開催された委員会（平成26年1月29日）の会議内容について、事務局から聴取したところ、i) 無電柱化に関する地方協議会としての今後の方針について、ii) 東京国道事務所管内の国道の無電柱化の状況について、iii) 今後の無電柱化整備候補箇所について、iv) 質疑応答、という内容となっている。

同会議では、都内の各道路管理者から提出された無電柱化整備候補箇所に関する資料が電線管理者側の委員に配布され、各無電柱化整備候補箇所について同意できるかどうか、回答して欲しい旨の依頼がなされている。

一方、無電柱化に関する国の動向の変化、オリンピック・パラリンピック対応もあるため、同会議における無電柱化整備予定箇所は、あくまで会議時点での予定である。

なお、事務局によると、電線管理者側に提出された無電柱化整備候補箇所は、「都内の各道路管理者から提出された候補を全て網羅したものであって、事務局において、特に選別作業等を行っていない。」としている。

## ウ 無電柱化推進計画の状況

### (ア) 関東地区協議会における無電柱化推進計画の策定状況

第6期無電柱化計画（平成21年度から25年度）における、関東地区の無電柱化の目標延長は1,743.3km（平成21年度末時点）となっている。

関東地区協議会では、個別の無電柱化予定箇所のリストという形では取りまとめを行っておらず、各都道府県地方部会から報告のあった無電柱化実施箇所の整備延長の合計をもって、合意事項としている。

関東地区協議会におけるこれまでの無電柱化計画の推移と、その決定が行われた会議等（決定手続き）を整理すると、表3のとおりであり、関東地区協議会の会議を開催して決定されたのは、第1期電線類地中化計画決定（昭和61年3月26日の協議会）のみであり、他は文書送付のみで決定した期が2回、幹事会のみで決定した期が2回、幹事会（連絡調整会議）が1回となっている。

表1-(1)-⑨

表3 無電柱化計画の推移と決定手続き

計 画	計画期間	決定手続き
第1期 電線類地中化計画	昭和61年度 ～平成2年度	昭和61年3月26日 協議会
第2期 電線類地中化計画	平成3年度 ～平成6年度	平成5年3月24日 幹事会
第3期 電線類地中化計画	平成7年度 ～平成10年度	平成9年6月24日 協議会（文書送付のみ）  （ただし、平成7年度の地中化予定箇所は平成8年3月7日の幹事会、平成8年度の地中化予定箇所については平成8年8月2日の協議会（文書送付のみ）で決定済み）
第4期 電線類地中化計画	平成11年度 ～平成15年度	平成13年4月17日 幹事会  （ただし、平成11年度、12年度の地中化予定箇所については、平成12年1月28日の幹事会で決定済み）
第5期 無電柱化計画	平成16年度 ～平成20年度	平成16年3月 協議会（文書送付のみ）
第6期 無電柱化計画	平成21年度 ～平成25年度	平成22年10月29日 幹事会（連絡調整会議）

（注）会議資料に基づき、当局が作成した。

第6期無電柱化計画における「幹事会（連絡調整会議）」は、幹事会構成員のうち道路管理者及び電線管理者のみで構成された会議であって、他の関係省庁等（関東経済産業局、関東東北産業保安監督部、中部近畿産業保安監督部、関東総合通信局、信越総合通信局、警察庁、警視庁）の構成員が含まれない会議となっており、

道路管理者以外の関係省庁等の構成員が参加していない状況で、関東地区協議会全体としての決定手続きが行われている状態となっている。

#### (イ) 地方協議会における無電柱化推進計画の策定状況

地方協議会は、無電柱化に係るガイドラインにおける「都道府県単位などの地方部会」に該当するものであり、無電柱化の実施予定箇所について、関東地区協議会に意見を提出することとなっている。

今回、調査した東京国道事務所管理の国道、東京都管理の国道(指定区間外国道)及び都道、東京都内の区市町村道について、第5期(平成16年度から20年度)及び第6期(平成21年度から25年度)の無電柱化推進計画における無電柱化実施予定箇所の箇所数及び整備延長は、表4のとおりであり、第6期の整備予定延長は約1,000kmとなっている。

なお、当局の調査時点において、平成26年度以降の計画については、国レベルにおける無電柱化政策の動向や、オリンピック・パラリンピック対応が定まっていないため、変更の可能性があり、まだ計画として定まっていなかった。

表4 第5期及び第6期無電柱化推進計画における整備予定箇所と整備予定延長

計 画	整備予定箇所	整備予定延長(km)
第5期(平成16年度～20年度)	1,049	948
第6期(平成21年度～25年度)	1,148	1,000

(注) 東京国道事務所及び東京都の資料に基づき、当局が作成した。

#### (ウ) 無電柱化推進計画のとりまとめ手順

地方協議会において、無電柱化推進計画が取りまとめられる標準的な手順は、次のとおりとなっている。

- ① 東京国道事務所及び相武国道事務所は、管理する国道の無電柱化実施候補箇所を選定する。東京都は都道及び都管理国道について実施候補箇所を選定するとともに、都内の区市町村に依頼して無電柱化の実施候補箇所を提出させる。(位置を示す図面が添付される。)
- ② 地方協議会を開催し、電線管理者に①でとりまとめた無電柱化実施候補箇所のリストと添付の図面を配布する。
- ③ 電線管理者は会議で受け取ったリストと図面をもとに、各社の判断基準に照らし、候補箇所ごとに無電柱化に応じるか、同意・不同意の判断を行い、その結果を事務局に回答する。
- ④ 事務局は電線管理者から不同意と回答のあった場合は、該当する道路管理者に不同意の結果を連絡する。道路管理者は電線管理者と再協議し、そのうえで不同意の場合は、リストから削除する。
- ⑤ 無電柱化実施候補箇所のリストのうち、電線管理者の同意を得られたものが「無電柱化実施予定箇所」となり、事務局はその結果(合意延長)を関東地区

<p>協議会事務局である関東地方整備局に報告する。</p> <p>⑥ 関東地区協議会において、無電柱化推進計画（実施予定箇所の計画）が決定され、「無電柱化実施予定箇所」が正式に関係者の合意事項となる。</p> <p><b>(イ) 無電柱化推進計画の変更（追加）</b></p> <p>i) 無電柱化推進計画は、上記(ウ)の手順を経て各計画期間の当初に定められるものであるが、協議会事務局である東京都では、計画期間の途中（毎年度）に、都道及び区市町村道について、新規の実施予定箇所の追加を行っている。</p> <p>追加の実績をみると、第5期においては、当初計画分の整備延長約 650km に対し、追加分が約 300km、第6期においては、当初計画分約 910km に対し、追加分約 90km となっており、特に第5期において、追加分が計画全体において約3割を占めている。</p> <p>なお、港区によると、無電柱化実施予定箇所を計画期間の途中で追加する主な理由として、「民間の都市再開発事業等のため、同時整備方式による電線共同溝の整備箇所が次々と増えていく状況に速やかに対応する必要があるため」としている。</p> <p>ii) 東京都によると、無電柱化推進計画の当初分が取りまとめられた後に、無電柱化の実施予定箇所を追加する場合の手続きは、次のとおりとなっている。</p> <p>① 東京都（道路管理部）は毎年度1回程度、都の関係部署及び区市町村に対し、無電柱化の追加希望箇所の提出を依頼する。</p> <p>② 東京都は提出された追加希望箇所を取りまとめ、各電線管理者に同意・不同意の協議を行う。</p> <p>③ 電線管理者から同意と回答のあった箇所については、地方協議会の無電柱化実施予定箇所のリストに追加掲載する。</p> <p>iii) 無電柱化に係るガイドラインにおいては、無電柱化の実施予定箇所に係る計画の取りまとめは地区ブロック協議会が行うこととなっており、地方部会はそれについて意見を提出するものとされている。</p> <p>また、関東地区協議会及び地方協議会のそれぞれの規約においても、計画期間の途中において、無電柱化実施予定箇所を追加することについての定めが設けられていない。一方、無電柱化実施予定箇所の追加については、現在は関東地区協議会に諮ることなく、東京都の事務処理のみで追加しており、関東地区協議会の事務局（関東地方整備局）は追加状況の報告等を受けていない。</p> <p>このため、関東経済産業局や関東総合通信局等の関東地区協議会の各委員から、無電柱化実施箇所の整備延長の変更について合意を得る手続きがなされておらず、関東地区協議会による合意があったものとは認められない状況となっている。</p> <p>関東地方整備局においては、関東地区協議会の事務局として、無電柱化実施予定箇所を追加する場合の手続きを明確化し、関東地区協議会の同意を得た上で、各都県地方部会にその方法を周知することが重要であると考えられる。</p>	<p>表1-(1)-⑩</p>
--	-----------------

## (オ) 無電柱化推進計画の記載事項

地方協議会における無電柱化推進計画の記載事項については、規約等で特に定めはないが、会議において、事務局から各電線管理者に配布される無電柱化実施候補箇所のリストでは、記載事項として次の17項目が定められている。

「市区町村名」、「道路管理者（国、都、区市町村の別）」、「道路種別（直轄国道、補助国道、都道、区市町村道の別）」、「路線番号」、「路線名」、「始点住所」、「終点住所」、「代表歩道幅員（m）」、「道路延長（km）」、「延べ延長（km）」、「整備延長（km）」、「施行済無電柱化済延長（km）」、「該当事業種別（電線共同溝、単独地中化等の別）」、「関連事業情報（現道内整備、道路拡幅、道路新設等の別）」、「無電柱化方式（地中化、軒下・裏配線等の別）」、「事業開始予定年」、「事業完了予定年」

（注）地方協議会委員会（平成26年1月29日）の資料による。

一方、このリストの記載事項について、電線管理者から次のような意見があった。

### i) 事業開始予定年の記入について

記載事項のうちの事業開始予定年については、道路新設又は道路拡幅を伴う場合は事業認可年度を記載し、現道内整備の場合、路線指定年度を記載することとなっている。事業開始予定年は、電線共同溝の工事に着手する時期を意味しているわけではないので、都市計画道路等の場合は、用地取得の状況に事業期間が大きく左右され、リストに記載されている事業開始予定年（事業認可年度）と、実際に電線共同溝整備に着手する時期には大きな隔たりがある。

例えば道路新設事業の場合、事業開始予定年が「昭和62年度」、事業完了予定年は「未定」とされていたり、逆に事業開始予定年が「平成44年度」、事業完了予定年が「平成45年度」となっている事例もあり、計画期間内（平成26年度から30年度）に電線共同溝の整備に着手される見込みがあるのか不明瞭なケースもみられる。

事業開始予定年の記入については、電線管理者から「推進計画に計上されているながら、結局、計画期間内に着手されないままとなっている箇所が約1割あり、当社の事業計画とずれが生じているため、実際に電線共同溝の整備に着手する見込みの時期を知らせてほしい」との意見があった。

なお、区市町村に記入を依頼している東京都によると、事業開始予定年の記載要領がこのようになっていることについて、「例えば、都市計画道路の新設・拡幅と同時整備の場合、全区間の用地買収が未了でも、条件が整った箇所から部分的に電線共同溝を整備する場合もあることから、無電柱化が行われる可能性のある箇所として、事業認可年度を事業開始年度として記入している。また、電線共同溝整備時には、個別に電線管理者と整備時期の調整を行っている。」としている。

### ii) 事業目的の記入について

地方協議会の会議において、無電柱化実施候補箇所のリストが電線管理者に配布された後、各電線管理者はそれぞれの社内基準に基づいて電線共同溝の整備に同意するか否か社内で検討する。ちなみに、電線管理者によると、道路管理者から提案された候補箇所全体のうち、不同意と回答されるのは数%から10%程度であると

ている。

電線管理者による社内検討の段階においては、「事業の目的が無電柱化ガイドラインで示されている目的に合致しているか」も検討点とされており、現状では、無電柱化の目的を確認するために、各道路管理者に個別に問い合わせる必要があるケースもあり、この作業に時間がかかっていることから、「あらかじめ無電柱化の目的が記載してあれば、円滑な検討作業の助けになる」との意見があった。

#### (カ) 無電柱化推進計画の進捗状況の把握

地方協議会の事務局である東京国道事務所（以下「東京国道」という。）及び東京都によれば、無電柱化推進計画で実施予定箇所とされた事業の進捗状況については、それぞれ道路管理者として、管理する道路については把握しているが、区市町村道については把握していないとしている。

#### (キ) 各機関別の推進計画の状況

##### ① 東京国道事務所

###### (ア) 第5期推進計画期間分

東京国道において、第5期推進計画期間（平成16年から20年度）に計上されていた事業は17箇所（整備延長26.4km）で、このうち、当該期間中に工事を終了したものが9箇所（整備延長15.5km）、第6期（平成21年から25年度）の期間中に工事を終了したものが5箇所（整備延長8.2km）、現在、工事を実施中のものが2箇所（整備延長2.3km）、未着手となっているものが1箇所（整備延長0.4km）となっている。

###### (イ) 第6期推進計画期間分

第6期推進計画においては、第5期から継続された2箇所（整備延長0.82km）のほか、新規に5箇所（整備延長5.2km）、合計7箇所（整備延長6.02km）が計上されているが、当該期間中に工事を終了したものは2箇所（整備延長0.72km）のみであり、残り5箇所（整備延長5.3km）はいずれも工事を実施中である。

##### ② 東京都(指定区間外の国道を含む。)

###### (ア) 第5期推進計画期間分

東京都では、第5期推進計画期間においては整備延長636kmを計上している。

###### (イ) 第6期推進計画期間分

第6期推進計画においては整備延長720kmを計上している。

##### ③ 港区

第5期推進計画に計上された事業の進捗状況（平成26年6月末現在）は、表5のとおりであり、37箇所（路線）のうち、第5期期間中に本体工事が終了したのは18箇所、期間中に工事着手し第6期中に完了したのは1箇所（区道番号1164号線）、第6期に継続計上し、着工・完了しているのは13箇所、合計32箇所が工事を完了している。残り5箇所については、都市計画路線（道路拡幅の改築）が2箇所、再開発事業が2箇所、区施工分1箇所となっている。

表5 港区第5期推進計画計上路線の事業の推進状況

推進計画計上路線別		路線数	第5期中に 工事完了路 線数(本工 事)	第5期中 に工事着 手路線数	第6期中 に着手・ 完了路線 数	工事未着手 (一部着工 を含む)路線 数
区施工	都市計 画路線	4	0	0	2	2
	上記以外	24	15	1	7	1
区施工外(再開発等)		9	3	0	4	2
合 計		37	18	1	13	5

(注) 港区の資料に基づき、当局が作成した。

また、第6期推進計画の事業の進捗状況(26年6月末現在)は、表6のとおりであり、第5期から継続したのは17箇所、第6期に新規計上したのは18箇所、合計35箇所となっている。なお、第5期からの継続で第6期中に本体工事が終了したのは13箇所、新規で第6期期間中に本体工事が終了したのは4箇所、合計17箇所が工事を完了している。また、工事未着手(一部着工を含む)は、第5期からの継続で4箇所、新規で14箇所、合計18箇所となっている。このうち、区施工外(再開発等)が10箇所(55.6%)となっている。

表6 港区第6期推進計画計上路線の事業の推進状況

推進計画 計上路線別		路線数			第6期中に本体 工事完了路線数			工事未着手(一部 着工を含む)路線数		
		第5期 からの 継続路 線数	新規路 線数	計	第5期 からの 継続路 線数	新規路 線数	計	第5期 からの 継続路 線数	新規路 線数	計
区 施 工	都市計 画路線	3	4	7	2	0	2	1	4	5
	上 記 以 外	9	3	12	8	1	9	1	2	3
区施工外 (再開発等)		5	11	16	3	3	6	2	8	10
合 計		17	18	35	13	4	17	4	14	18

(注) 港区の資料に基づき、当局が作成した。

#### ④ 世田谷区

世田谷区では、第5期推進計画に区道35箇所(整備延長20.09km)、第6期推進計画に区道31箇所(整備延長15.2km)が計上されている。また第5期の35箇所のうち、17箇所が第6期に継続して計上されている。

#### (2) 東京都内における電柱の設置状況

我が国では、戦後、急増する電力・通信需要に伴い多くの電柱が建てられ、その結果、電柱が林立し電線が輻輳するなど、良好な都市景観を損ねているだけでなく、歩道に立ち並ぶ電柱は歩行者や車いすの通行の妨げになっている。また、震災や台風等

の災害時には、電柱の倒壊や電線の切断等により避難や救急活動、物資輸送に支障が生じると共に、電力や通信サービスの安定供給も妨げられることが想定される。

今回、電柱の設置者である東京電力株式会社（以下「東京電力」という。）及び東日本電信電話株式会社（以下「NTT東日本」という。）における電柱の設置状況並びに関東地方整備局（以下「整備局」という。）、東京国道、東京都、港区、世田谷区の無電柱化担当における電柱設置数の把握状況を調査した結果は、次のとおりである。

### ① 東京電力

東京電力管内における電柱の設置数の推移は、表7のとおりであり、平成25年度の設置数は、586万2,158本で21年度の設置数579万4,688本に比べ6万7,470本(1.2%)増加している。東京電力では、この主な要因として、宅地開発による電力需要の増加を挙げている。

表7 東京電力管内における電柱の設置数、撤去及び新設数の推移

(単位：本)

年 度	総 数	対前年度 増 減	撤去数 (A)	新設数 (B)	(B)-(A)
平成21	5,794,688	—	80,705	104,581	23,876
22	5,818,859	24,171	73,964	98,135	24,171
23	5,833,979	15,120	72,064	87,184	15,120
24	5,852,138	18,159	74,091	92,250	18,159
25	5,862,158	10,020	69,542	79,562	10,020

(注)1 東京電力の資料に基づき、当局が作成した。

2 各年度末現在における設置本数である。

3 電柱を移設した場合の本数は、撤去・新設それぞれに計上している。

4 東京電力管内とは、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県及び静岡県の富士川以東である。

また、東京都内における電柱の設置数の推移は、表8のとおりであり、平成21年度から25年度の間は、ほぼ横ばいで推移している。東京電力では、この主な要因として、宅地開発により電柱が新設された一方で、無電柱化事業により電柱を撤去したことを挙げている。

表8 東京都内における電柱の設置数、撤去及び新設数の推移

(単位：本)

年 度	総 数	対前年度 増 減	撤去数 (A)	新設数 (B)	(B)-(A)
平成21	720,902	—	13,254	14,345	1,091
22	722,162	1,260	13,046	14,306	1,260



23	722,956	794	12,467	13,261	794
24	723,426	470	13,862	14,332	470
25	723,785	359	12,561	12,920	359

(注)1 東京電力の資料に基づき、当局が作成した。

2 各年度末現在における設置本数である。

3 電柱を移設した場合の本数は、撤去・新設それぞれに計上している。

## ② NTT東日本

NTT東日本管内における電柱の設置数の推移は、表9のとおりであり、平成21年度から25年度の間は、ほぼ横ばいで推移している。NTT東日本では、この主要因として、宅地開発により電柱が新設された一方で、無電柱化事業により電柱を撤去したことを挙げている。

表9 NTT東日本管内における電柱の設置数、撤去及び新設数

(単位：本)

年 度	総数	対前年度 増 減	撤去数 (A)	新設数 (B)	(B)-(A)
平成21	5,678,802	—	167,655	166,718	▲937
22	5,679,015	213	153,895	154,108	213
23	5,657,545	▲21,470	179,122	157,652	▲21,470
24	5,663,402	5,857	184,188	190,045	5,857
25	5,669,317	5,915	188,502	194,417	5,915

(注)1 NTT東日本の資料に基づき、当局が作成した。

2 各年度末現在における設置本数である。

3 電柱を移設した場合の本数は、撤去・新設それぞれに計上している。

4 平成23年度の撤去数には東日本大震災による倒壊を含む。

5 NTT東日本管内とは、北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、山梨県及び長野県である。

また、東京都内における電柱の設置数の推移は、表10のとおりであり、平成21年度から25年度の間は、ほぼ横ばいで推移している。NTT東日本では、この主要因として、宅地開発により電柱が新設された一方で、無電柱化事業により電柱を撤去したことを挙げている。

表10 東京都内における電柱の設置数、撤去及び新設数

(単位：本)

年 度	総数	対前年度 増 減	撤去数 (A)	新設数 (B)	(B)-(A)
平成21	387,011	—	19,845	19,256	▲589

22	386,839	▲172	16,629	16,457	▲172
23	386,491	▲348	11,142	10,794	▲348
24	386,458	▲33	12,430	12,397	▲33
25	386,137	▲321	7,608	7,287	▲321

(注)1 NTT東日本の資料に基づき、当局が作成した。

2 各年度末現在における設置本数である。

3 電柱を移設した場合の本数は、撤去・新設それぞれに計上している。

### ③ 関東地方整備局

整備局では、管理している直轄国道の区域内の電柱の設置数は道路占用関係の資料より把握しているが、直轄国道沿線の民地部に設置された電柱の設置数は把握していない。

### ④ 東京国道事務所

東京国道では、管理している直轄国道の区域内の電柱の設置数は道路占用関係の資料より把握しているが、直轄国道沿線の民地部に設置された電柱の設置数は把握していない。当該資料によると、平成21年度以降の電柱の設置数の推移は表11のとおり、25年度末が1,324本で、21年度末の1,875本に比べ551本(29.4%)減少している。この要因として、無電柱化事業に伴う電柱の撤去が考えられる。

表11 東京国道事務所管内における電柱占用許可本数の推移

(単位：本)

年 度	総 数	対前年度 増 減	東京電力	NTT 東日本
平成21	1,875	—	1,122	753
22	1,719	▲156	1,048	671
23	1,423	▲296	870	553
24	1,350	▲73	827	523
25	1,324	▲26	820	504

(注)1 東京国道事務所の資料に基づき、当局で作成した。

2 各年度末現在の本数である。

### ⑤ 東京都

東京都では、都道に占用している電柱の設置数は把握しており、平成25年度末が約58,900本で、24年度末の約60,300本に比べ約1,400本(2.3%)減少している。

### ⑥ 港区

港区では、区道に占用している電柱の設置数は把握しており、平成25年度末で7,466

本であるとしている。

ちなみに、港区が管理する道路の延長（地中化部分を除く。）は約 177km となっており、道路 1km 当たりの電柱の本数は 42.2 本である。

#### ⑦ 世田谷区

世田谷区では、区道に占用している電柱の設置数は把握しており、平成 25 年度末で 54,150 本であるとしている。

ちなみに、世田谷区が管理する道路の延長（地中化部分を除く。）は約 1,081km となっており、道路 1km 当たりの電柱の本数は 50.1 本である。

### (3) 関係機関における無電柱化の取組み及び実績等

今回、整備局、東京国道、東京都、港区及び世田谷区における無電柱化の取組み・実績、無電柱化率について調査した結果は、次のとおりである。

#### ア 無電柱化の取組み

##### ① 関東地方整備局

整備局では、平成 21 年度以降について、「無電柱化ガイドライン」に基づき、各国道事務所が事業を実施しているとしており、無電柱化に係る局内の独自の方針は策定していないとしている。

なお、整備局において、無電柱化に係る業務を主に担当しているのは、道路部道路管理課であり、同課では、課長以下 4 名（専任でない）体制で関東地区無電柱化協議会の事務局、管内国道事務所が実施している電線共同溝整備事業の総括事務を行っている。このほか、電線共同溝法第 3 条の道路指定の公示事務は路政課、道路に関する社会資本整備交付金に関する事務等は、路政課及び地域道路課、再開発など面的整備事業関連については建政部が担当している。

##### ② 東京国道事務所

東京国道では、平成 21 年度以降については、「無電柱化ガイドライン」に基づき、無電柱化に係る事業を実施しており、無電柱化に係る独自の方針は策定していないとしている。なお、東京国道において電線共同溝事業を担当している組織は道路工事調整課で、課長以下 4 人体制となっている。このほか、工事発注後の工事監督業務は、東京国道の 4 出張所（品川・亀有・代々木及び万世橋）が担当している。

##### ③ 東京都

#### (7) 東京都における無電柱化の推進方針

東京都では、これまで、昭和 61 年度の第一期電線類地中化計画を始めとして、平成 25 年度までに 6 期にわたる計画に基づき都道の無電柱化を図ってきている。

また、平成 19 年 6 月には「東京都無電柱化方針」を策定し、「良好な都市景観の創出」、「安全で快適な歩行空間の確保」、「都市防災機能の強化」を目標に無電柱化を図ることとしている。

表 1 - (3) - ①

同方針によると、無電柱化の対象となる都道(以下、指定区間外国道を含む。)の範囲については、23区内においては全線、多摩地区においては人口集中地区(D I D)内の全線、人口集中地区(D I D)外の都道については、特に無電柱化を図る必要のある箇所としており、その整備対象延長は、23区内が1,288 km、多摩地区が1,040 km、東京都全体で2,328 kmとされている。

(注)1 都道の総延長は、都内に2,234 km、うち23区内に921 kmあり、全公道のおおむね1割を占めている。

2 無電柱化の対象となる整備対象延長は、道路の上下線別の延べ延長である。

3 人口集中地区(D I D)とは、原則として人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>以上で、人口が5,000人以上の地区

また、同方針では、無電柱化の対象となる都道のうち、都市計画道路として完成している都道については、①センター・コア・エリア内及びオリンピック・パラリンピック関連施設周辺について10年間で無電柱化の完了を目指すこと、②利用者の多い主要駅周辺の都道のうちから順次事業化すること、③第一次緊急輸送道路の連続した無電柱化を目指すこと、④道路修景事業などで現道の改修を行う場合は合わせて無電柱化すること、⑤区市町村と一体で都道の無電柱化を行う必要がある場合には区市町村事業に併せて無電柱化の検討を行うこととされている。

そのほか、⑥無電柱化の対象都道で、都市計画道路の新設・拡幅事業を行う際には同時整備を行うこと、⑦その他の道路の新設・拡幅に際しても、極力、無電柱化を実施することとされている。

なお、同方針は、オリンピック招致を契機に平成18年12月に策定された「10年後の東京～東京が変わる～」の中で「無電柱化を緑のネットワークと連携して推進する」によって想定された「10年後の東京の姿」を踏まえ、その実現に向けた方針として、策定されたものであるとしている。

表1-(3)-②

#### (イ) 東京都における推進計画

前述のとおり、東京都においては、これまで、昭和61年度の第一期電線類地中化計画を始めとして、平成25年度までに6期にわたる計画に基づき都道の無電柱化を図ってきた。

東京都では、無電柱化推進計画(以下「推進計画」という。)の策定に当たっては、本庁にて計画策定に関する基本的な方針を示している。その上で、各建設事務所など関係部署にて該当路線を抽出し、本庁にて取りまとめを行っている。

(注) 東京都では、都市計画事業、区画整理事業の着手時期(事業開始時期)について、事業認可の時期としている。

#### (ウ) 東京都における区市町村に対する支援

##### i) 東京都無電柱化促進連絡会議の開催

東京都では、区市町村の無電柱化担当者を招集した「東京都無電柱化促進連絡会議」を平成13年度から年1回程度開催し、これまでに13回開催されている。

この会議では、区市町村に対し、推進計画の策定や電線共同溝整備マニュアル

の改定、都費補助の制度などについて説明を行い、ノウハウや情報の提供を行っている。

平成 25 年 10 月に行われた同連絡会議の資料によると、①次期計画の策定に向けた整備箇所抽出や電線管理者との調整を進めることとされたこと、②東京都の次期推進計画は 26 年度に策定する予定であることが説明されている。さらに、区市町村に対し、次期推進計画への計上路線の抽出等を依頼している。

## ii) 区市町村職員に対する無電柱化事業についての研修の実施

東京都では、区市町村に対する技術支援の一環として、区市町村の無電柱化担当職員を対象にした研修を実施している。この研修は、平成 20 年度から年 1 回開催し、これまでに 6 回開催されており、毎回、90 名程度が参加しているとしている。内容は、電線共同溝の事務手続きや計画・設計・施工の注意点の講義、施設見学などを行い、技術の普及に努めている。

## iii) 区市町村に対する経費補助の実施

東京都では、区市町村道の無電柱化を促進するため、平成 20 年度から都内の区市町村が実施する無電柱化事業に対する補助を行っている。特に、東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定された翌年度の平成 26 年度からは、同競技会場等の周辺で地元区市と合意した区間では、補助率を上げるなどの支援を行っている。

なお、区市町村無電柱化事業に対する補助実績をみると、表 12 のとおり、平成 25 年度では、16 区市の 31 路線に対して約 2 億 8,000 万円の補助を行っている。

表 12 東京都の区市町村無電柱化事業に対する都費補助実績

(単位：千円)

年 度	対象市区町村数	路線数	補助額
平成 20	7	13	133,500
21	9	19	260,925
22	9	17	254,745
23	13	23	291,375
24	16	27	289,282
25	16	31	278,775

(注)1 東京都の資料に基づき、当局が作成した。

2 平成 25 年度の補助額は未決算のため、予算額を計上した。

また、東京都の電線共同溝事業の決算額の推移は、表 13 のとおりであり、平成 21 年度の決算額と 24 年度の決算額を比較すると、約 50 億円の増加となっている。

表 1 - (3) - ③

表 13 東京都における電線共同溝事業費の推移

(単位：千円)

区 分	21 決算額	22 決算額	23 決算額	24 決算額	25 予算額
電線共同 溝事業費 (安全施設 事業費)	8,033,083	9,284,956	11,973,276	13,155,797	14,957,687
対前年度 増 減	—	1,251,873	2,688,320	1,182,521	1,801,890
うち区市 町村補助	(260,925)	(254,745)	( 291,375)	( 289,282)	( 278,775)
対前年度 増 減	( —)	(▲6,180)	( 36,630)	( ▲2,093)	(▲10,507)

(注) 東京都の資料に基づき、当局が作成した。

#### ④ 港 区

##### (7) 基本方針の策定

港区は、平成8年4月に「港区電線類地中化整備基本方針」（以下「基本方針」という。）を策定している。その後、国の「無電柱化推進計画」（16年4月）の策定や電線共同溝の技術革新を踏まえ、17年4月に基本方針を改定している。港区では、当該方針は、「都市防災機能の向上及び安全な歩行空間づくり、都市景観の改善、良好な住環境の形成を図る事を目的に、道路整備計画に基づき、電線類を地中化するための基本的な方針を明らかにするものである。」としている。

この基本方針では、電線類地中化を優先的に行う地区（優先整備地区）を選定する要件として、i)公共交通機関や公共施設の周辺地区、ii)都市計画道路事業、土地区画整理事業、再開発事業等が施行される地区、iii)広域避難場所や病院、消防署、警察署の周辺で避難等防災上重要な地区、iv)住環境の改善と商店街の活性化が図れる地区、v)その他、特に地域コミュニティの活性化が図れる地区、の5パターンを挙げている。また、この優先整備地区を「整備促進地区」と「整備誘導地区」として分け、地元から地中化の要望がある地区は整備誘導地区に位置づけることとしている。

港区は、この基本方針を踏まえ、電線類地中化事業が、平成25年度を目途に完了又は着手する路線を23箇所決定し、無電柱化推進計画に計上している。なお、同計画には、16年度に国土交通省に応募したスーパーモデル地区（浜松町二丁目：浜松町駅前地区）内の3路線が含まれている。

また、2020年オリンピック・パラリンピック競技会の開催都市が東京に決定したことから、港区はその活動拠点として、安全で快適な歩行空間づくりや美しい街並み形成の観点から、電線類地中化の必要性がこれまで以上に高まっており、電線類地中化をより一層進めていく必要があるとして、平成26年3月に再度基本方針を改定している。

なお、港区では、「港区防災街づくり整備指針」に、災害時の道路機能の確保施策の事業のひとつとして、「電線類地中化整備」が挙げられており、同指針は、基本方針の上位・関連計画として位置づけられているとしている。

#### (4) 推進計画への計上

港区は、基本方針で定めた電線共同溝整備路線のうち、電線管理者との協議が整った路線から、順次、整備計画に計上するとしている。なお、平成26年6月末現在、基本方針で定めた路線のうち、第5期から第6期の推進計画に計上していない路線が2路線みられる。このことについて、港区の担当者は、優先度が低いと判断したものであるとしている。

また、港区の推進計画では、平成15年度末から16年度に16箇所（スーパーモデル事業実施地区内の9箇所を含む。）、17年度に11箇所、18年度に2箇所、19年度に3箇所を追加計上している。このことについて、港区の担当者は、再開発事業及び区画整理事業の実施に伴い、隣接する区道の歩道整備を行う場合、これに合わせて電線類地中化を行うことから、5年に1回の推進計画の際に計上するだけでは、整備計画に基づく整備が遅れるほか、本体の再開発事業等の遅延に繋がる可能性が高くなることを挙げている。

### ⑤ 世田谷区

世田谷区では、平成8年度に「電線類地中化整備4ヵ年計画」（以下「第3期電線類地中化計画」という。）を、11年度には「世田谷区電線類地中化整備6ヵ年計画」（以下「第4期電線類地中化計画」という。）、15年度には「世田谷区電線類地中化5ヵ年計画」（以下「第5期電線類地中化計画」という。）を策定し、電線類の地中化を図ってきている。

さらに、平成21年度には、同年度を初年度とする「世田谷区電線類地中化整備5ヵ年計画」（以下「第6期電線類地中化計画」という。）を策定し電線類の地中化を推進している。なお、第6期電線類地中化計画は、平成25年度が最終年度となることから、26年度内に次期「世田谷区電線類地中化整備5ヵ年計画」（26年度から30年度、第7期電線類地中化計画）を決定し、電線類の地中化を実施していくとしている。

直近の計画である第6期電線類地中化計画をみると、電線類の地中化整備は、安全で快適な歩行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上など、多くの整備効果があり、安全で安心な道づくりに必要な整備であるとされている。

同計画の基本方針では、整備対象路線として、「地区幹線道路、主要生活道路及び生活道路について、地中化整備の優先度が高い路線を選定する。」とされ、i) 地区幹線道路、主要生活道路については、これまでも重点的に整備を推進してきた地区幹線道路及び主要生活道路を引き続き整備対象とし、道路の新設・改築にあわせて整備を進める、ii) 生活道路については、防災性の向上、交通安全の確保、快適性や景観の向上に大きく寄与し、小田急線連立事業に伴う駅前整備など他の事業と

あわせた事業実施により事業費縮減が見込める箇所について整備を進めるとされている。また、これらの整備方法として、電線共同溝整備による電線類の地中化を推進するとされている。

第6期電線類地中化計画では、30箇所(整備延長：14.32 km)の整備を計画(このうち、16箇所は前期計画からの継続)しており、その概算事業費は、表14のとおり、32億300万円で、このうち区単独事業費が15億8800万円(49.6%)となっている。

表14 第6期電線類地中化計画概算事業費

(単位：百万円)

概算事業費	建設負担金	国庫補助金	区単独費
3,203(100%)	86(2.7%)	1,529(47.7%)	1,588(49.6%)

(注) 世田谷区の資料に基づき、当局が作成した。

世田谷区では、電線類の地中化については、現在、土木事業部土木計画課において土木計画担当係(2人)が計画の策定等に当たっているとされている(担当者は電線類地中化の専門の担当ではない)。

なお、世田谷区の担当者によると、無電柱化対象路線の選定方法として、

- i) 取りまとめ部署である土木事業部土木計画課から、都市計画、主要生活道路、駅前再開発の各担当部署に候補箇所案の提出を依頼する、
  - ii) 各担当部署から上がってきた候補箇所案を担当者会議で検討し、無電柱化対象路線を決定する、
  - iii) 設計、工事担当部署の意見を聞き、無電柱化対象路線から今後5か年で整備できる箇所を検討し、電線類地中化整備計画(案)を作成する、
- としている。一方、ii)で決定された無電柱化対象路線は、東京地区無電柱化地方協議会の「無電柱化推進計画」に計上され、iii)で作成された電線類地中化整備計画(案)は、区議会において審議の上決定されるとしている。

## イ 無電柱化の実績

### ① 関東地方整備局

整備局管内の直轄国道における東京都及びその他の県の無電柱化の推移は、表15のとおりであり、平成25年度末現在の道路延長(トンネル、橋りょう等を含む、上下線別の延べ延長)に占める電柱なし区間の割合をみると、管内9都県の平均では25.6%となっている。これを、都県別にみると、東京都内が最も高く(70.1%)、次いで群馬県内の(43.2%)、神奈川県内(42.9%)の順となっている。なお、整備局担当者は、群馬県の無電柱化率が高いことについて、トンネルや橋りょう、及び山間地等の電柱未設置区間が多いためであるとしている。



表 15 直轄国道における無電柱化の推移（都県別）

(単位：km、%)

都県名	総延長 (管理区間×2)	電柱無し区間		
		平成23年度末	24年度末	25年度末
東京都	478	306 (64.0)	319 (66.7)	335 (70.1)
茨城県	680	68 (10.0)	68 (10.0)	71 (10.4)
栃木県	407	50 (12.3)	61 (15.0)	65 (16.0)
群馬県	414	175 (42.2)	179 (43.2)	179 (43.2)
埼玉県	585	72 (12.3)	89 (15.2)	108 (18.5)
千葉県	628	82 (13.1)	82 (13.1)	82 (13.1)
神奈川県	576	237 (41.1)	238 (41.3)	247 (42.9)
山梨県	518	40 (7.7)	41 (7.9)	48 (9.3)
長野県	588	112 (19.0)	113 (19.2)	113 (19.2)
合計	4,874	1,142 (23.4)	1,190 (24.4)	1,248 (25.6)
(8県合計)	4,396	836 (19.0)	871 (19.8)	913 (20.8)

(注) 1 整備局の資料に基づき、当局が作成した。

2 整備延長は、25年度末の距離で、上下線別の延べ延長である。

3 電柱無し区間は、電線共同溝、トンネル、橋りょう等や企業が単独地中化して無電柱となっている区間である。

また、整備局管内政令市内の直轄国道の無電柱化の進捗状況は、表 16 のとおりであり、平成 25 年度末現在の道路延長に占める電柱なし区間の割合をみると、5 市平均では 38.5% となっており、県平均の 20.8% より 17.7 ポイント高くなっている。

表 16 直轄国道における無電柱化の推移（政令市別）

(単位：km、%)

政令市名	総延長 (管理区間×2)	電柱無し区間		
		平成23年度末	24年度末	25年度末
さいたま市	98	19 (19.4)	19 (19.4)	38 (38.8)
千葉市	136	35 (25.7)	35 (25.7)	35 (25.7)
横浜市	199	92 (46.2)	93 (46.7)	93 (46.7)
川崎市	48	17 (35.4)	17 (35.4)	18 (37.5)
相模原市	59	24 (40.7)	24 (40.7)	24 (40.7)
合計	540	187 (34.6)	188 (34.8)	208 (38.5)

(注) 1 整備局の資料に基づき、当局が作成した。

2 整備延長は、25年度末の距離で、上下線別の延べ延長である。

3 電柱無し区間は、電線共同溝、トンネル、橋りょう等や企業が単独地中化

して無電柱となっている区間である。

## ② 東京国道事務所

東京国道は、平成25年度末現在で管理する国道のうち、電線共同溝整備（CAB整備を含む）の整備対象道路延長について、表17のとおり、約204.4km（上下線別）であるとしている。このうち、昭和61年度から平成25年度までの間において、整備した道路延長距離は161.4km（整備率約79%）となっている。また、整備中のものが26.2kmあり、残り16.8kmが未整備となっている。

なお、東京国道では、上記以外の方法（指標）で、無電柱化の状況を把握していないが、管理する直轄国道は全て緊急輸送道路となっている。また、バリアフリー法に基づく特定道路の指定を受けている区間は、21区間あるが、そのうち、1区間の一部（台東区三ノ輪付近）のみが未整備であるとしている。

東京国道では、引き続き、効率的な事業の推進に向けて、関係機関と協議調整を図り、電線共同溝の整備による無電柱化を推進するとしている。

表17 電線共同溝整備状況（路線別）

（単位：km）

路線名	整備延長	整備済道路延長	整備中道路延長	未整備道路延長
国道1号	14.9	11.7	3.2	0.0
国道4号	23.6	18.4	5.2	0.0
国道6号	19.6	17.8	1.8	0.0
国道14号	13.7	10.8	2.9	0.0
国道15号	26.5	18.4	2.6	5.5
国道17号	27.7	22.2	1.9	3.6
国道20号	19.6	15.0	1.3	3.3
国道246号	24.1	23.5	0.6	0.0
国道254号	29.1	23.7	4.8	0.6
国道357号	5.7	0.0	1.9	3.8
合計	204.4	161.4(79.0%)	26.2	16.8

（注）1 東京国道の資料に基づき、当局が作成した。

2 整備済道路延長欄の合計欄の（）内は、整備率である。

## ③ 東京都

東京都では、無電柱化の整備状況を電線類の地中化率で捉えており、地中化率は、電線共同溝整備事業等による地中化の「整備対象延長」に対する「整備延長」の割合（整備延長/整備対象延長）であるとしている。

これにより算定された平成26年4月1日現在の都道に対する地中化率は、表18のとおり、都道全体では35.2%となっている。このうち、東京都の無電柱化方針において、10年間で無電柱化の完了を目指すこととされているセンター・コア・エリ

ア内の地中化率は85.3%となっている。なお、東京都はこれら電線類の地中化率を公表している。

一方、東京都では、バリアフリー法に基づく特定道路における地中化率、緊急輸送道路における地中化は把握していないが、必要性は認識しているとしている。

表 18 都道における無電柱化の整備状況

区 分	整備対象延長	整備延長	地中化率
区部	1,288 km	662 km	51.4%
うちセンター・コア・エリア内	536 km	457 km	85.3%
多摩	1,040 km	157 km	15.1%
計	2,328 km	819 km	35.2%

(注)1 東京都の資料に基づき、当局が作成した。

2 表中の数値は平成26年4月1日現在である。

#### ④ 港区

港区内の平成25年度末の区道の道路延長は223kmあり、このうち、電線類地中化整備延長は約46km(20.6%)となっている。また、整備延長の内訳は、電線管理者の単独地中化が約39km(85%)、区の施行した電線類地中化が約5km(11%)、開発事業等による電線類地中化が約2km(4%)となっている。

なお、港区施行における昭和57年から平成25年度末までの電線類地中化整備状況は表19のとおりであり、第6期の実績が過半(59.6%)となっている。

表 19 区道の電線類地中化の整備状況

施行時期	整備距離
昭和57年	0.7km
第1期(昭和61年～平成2年)	0.0km
第2期(平成3年～6年)	0.0km
第3期(平成7年～10年)	0.2km (平成8年4月港区電線類地中化整備基本方針策定)
第4期(平成11年～15年)	0.4km
第5期(平成16年～20年)	0.8km (平成17年4月基本方針改定)
第6期(平成21年～25年)	3.1km
合 計	5.2km

(注) 港区の資料に基づき、当局が作成した。

#### ⑤ 世田谷区

世田谷区における電線類地中化の実績は、表20のとおり、平成8年度以降56箇所の整備を行ってきており、26年3月末現在における整備延長距離は13.3kmとなっている。

表 20 世田谷区における無電柱化の実績

(単位：km)

計 画	箇所数	整備延長
第3期電線類地中化計画	5	1.0
第4期電線類地中化計画	7	1.7
第5期電線類地中化計画	26	5.2
第6期電線類地中化計画	18	5.4
計	56	13.3

(注) 世田谷区の資料に基づき、当局が作成した。

なお、世田谷区の担当者は、同区内の電線共同溝は、都市計画道路等の新設・拡幅及び改築、駅前整備等の基盤整備事業(以下「関連事業」という。)に併せて整備(以下「同時整備」という。)される割合が高く、第6期電線類地中化計画に計上された30箇所のうち26箇所が同時整備であるとしている。

また、第6期電線類地中化計画に計上され、その整備が第7期電線類地中化計画以降に延期された12箇所のうち11箇所が同時整備箇所であるとしている。なお、上記の延期の理由について、世田谷区の担当者は、関連事業に係る用地買収の遅れによるものである(注)としている。

(注) 第6期電線類地中化計画においては、用地の取得見込みは考慮せずに計画に計上していたが、第7期電線類地中化計画から用地買収済み又は用地買収の見込みのある箇所のみを計上するように改めるとしている。

## ウ 無電柱化率について

### ① 関東地方整備局

整備局では、管内の直轄国道における都県・政令市別の無電柱化率は把握しているが、管内の地方道を含めた都県・政令市別の無電柱化率は把握していない。

### ② 東京国道事務所

東京国道では、管理している国道の中で、橋りょう、トンネル及び整備する際に電柱が設置されていない道路(例：現在整備中の国道357号線)については、電線共同溝を設置して電線類を地中化する必要がない区間として除外し、残りの区間の道路延長を電線共同溝整備対象としている。

また、電線共同溝以外の工法により電線類を地中化することがないため、「無電柱化」という用語は使用せずに、電線共同溝整備事業の進捗状況を把握しているとしている。その結果については、前述の表17のとおりとなっている。

なお、平成21年度から25年度の東京国道における電線共同溝の整備率は、表21のとおりであり、この5年間で約20%増加している。

表 21 東京国道における電線共同溝の整備率の推移

(単位：km、%)

年 度	平成 21	22	23	24	25
整備済道路延長 (A)	118.0	131.0	142.2	153.0	161.4
整備対象道路延長 (B)	204.4	204.4	204.4	204.4	204.4
整備率 (A/B)	57.7	64.1	69.6	74.9	79.0

(注) 1 東京国道の提出資料に基づき、当局が作成した。

2 数字は、いずれも年度末のものである。

### ③ 東京都

東京都では、無電柱化の進捗状況を国土交通省が公表している「いわゆる無電柱化率」ではなく、電線類の地中化率で捉えており、地中化率を電線共同溝整備事業等による地中化の「整備対象延長」に対する「整備延長」の割合(整備延長/整備対象延長)としている。

整備対象延長は、歩道幅員が2.5m以上で、計画幅員で完成もしくは完成見込みの都道であり、橋りょう等の電柱が設置されていない区間や人口集中地区(DID)外の延長を除いたものである。なお、整備延長には、電線共同溝方式、自治体管路、キャブ方式、単独地中化等による地中化を含み、いずれも本体工事が完了したものとしている。

### ④ 港区

港区では、区道の電線類地中化率を、道路延長に占める電線類地中化が完了した道路延長(トンネル、橋りょうなどの電柱が設置されていない区間は含まない。)の割合としている。

このような算定方法とした理由について、担当者は、地中化済みの区道(約46km)のうち、電線管理者による単独地中化方式で地中化された路線が約39km(84.4%)を占めているが、電線管理者の施行方法(電線が道路の両側又は片側に埋設されたのか)については把握していないことから、道路延長を基本にしたとしている。

また、港区では、電線類地中化整備基本方針の中で、歩道幅員を指標として使用して、地中化率を公表している。具体的には、幅員2mを基準に区道の地中化率を算出しており、2m以上の区道では地中化率は約41%、2m未満の区道では約9%であるとしている。このことについて、港区の担当者は、「歩道幅員が狭い区道については、電線類地中化事業を実施することが非常に難しいということ、区民に理解してもらいたいとの考えからである」としている。なお、港区では歩道幅員2m未満の区道が全体の約68%を占めている。

### ⑤ 世田谷区

世田谷区では、国土交通省が公表している、「いわゆる無電柱化率」は算出していない。他方で、電線類の地中化計画の「計画延長」に占める「整備延長」の割合

(整備延長/計画延長)を「整備率」として算出している。なお、各計画別の整備率は表22のとおりであり、平成26年3月末現在では74.4%となっている。

表22 世田谷区道の整備率

(単位：km、%)

計 画	計画延長 (道路延長)	整備延長 (道路延長)	整備率
第3期電線類地中化計画	2.1	1.0	47.6
第4期電線類地中化計画	1.7	1.2	70.6
第5期電線類地中化計画	5.6	3.2	57.1
第6期電線類地中化計画	8.2	3.9	47.6
計	12.5	9.3	74.4

(注)1 世田谷区の資料に基づき、当局が作成した。  
2 計画延長の合計に重複箇所は含んでいない。

ちなみに、当局において、世田谷区の区道の管理延長に占める電線類の地中化済みの道路延長(地中化率)各計画別に算出したところ、表23のとおり、平成26年3月末現在では0.85%となっている。

表23 世田谷区道の地中化率

(単位：km、%)

計 画	管理延長	地中化済の 道路延長	地中化率
第3期電線類地中化計画	1,067	1.0	0.09
第4期電線類地中化計画	1,078	2.2	0.20
第5期電線類地中化計画	1,083	5.4	0.50
第6期電線類地中化計画	1,090	9.3	0.85

(注)1 世田谷区の資料に基づき、当局が作成した。  
2 各期とも最終年度末の数値である。

上記①から⑤のとおり、今回調査した整備局等5機関においては、国土交通省本省が公表している無電柱化率を算出していないが、独自に、いわゆる「地中化率」を算出している。

他方、国土交通省本省の発表した資料によると、平成24年度末で東京23区の無電柱化率は7%(注)とされている。

この積算方法(データ・算式)が同省のホームページ上では明らかとなっておらず、この率の正当性について検証することができないが、今回の当局の調査結果によると、都内(特に23区内)の直轄国道及び23区内の都道については、高い数値が出ており、東京都内において、無電柱化を推進する今後の課題のひとつとして、生活道路(区市町村道)の整備が課題であると考えられる。

なお、上記の無電柱化率は、国土交通省本省が「無電柱化データベース」を用いて、算出しているものと考えられるが、今回、調査した東京都等においては、同データベースの入力のため、同省に対して、データの作成の協力を行っている。

(注) 国土交通省ホームページ公表資料(無電柱化の現状)による平成24年度末の状況

表 1—(1)—① 関東地区無電柱化協議会規約

関東地区無電柱化協議会規約

(目的)

第 1 条 本協議会は、安全・快適な交通空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、都市景観の向上、観光振興、地域活性化等の観点並びに電気及び電気通信事業等の健全な発展の観点から、無電柱化の理念、対象地域の考え方、費用負担及び技術的対応などを踏まえ、関東地区における今後の無電柱化の計画的かつ円滑な推進を図ることを目的として設置する。

(協議事項)

第 2 条 本協議会は、次の事項について協議検討を行うものとする。

- 一 道路管理者、電線管理者が相互に調整し作成した無電柱化の基本構想及び地中化方式のうち電線共同溝計画箇所を選定、整備時期並びに費用負担等に関する事項。
- 二 電線共同溝に係わる技術的事項。
- 三 その他、無電柱化に関して必要な事項。

(構成)

第 3 条 協議会は別表に掲げる委員で構成する。

- 2 協議会の会長は、国土交通省関東地方整備局道路部長をもってあてる。
- 3 協議会の副会長は、会長を補佐し、経済産業省関東経済産業局資源エネルギー部長、総務省関東総合通信局情報通信部長及び放送部長をもってあたる。

(召集等)

第 4 条 協議会は会長が召集する。

- 2 会長は、必要に応じて第 3 条第 1 項に定める者以外の参加を求めることができる。
- 3 会長は、必要があるときはこの協議会の下に部会を設けることができる。

(幹事会)

第 5 条 幹事会は、部会の専門委員で構成する。

- 2 幹事会の幹事長は、国土交通省関東地方整備局道路情報管理官をもってあて、幹事会は必要に応じて幹事長が召集する。
- 3 幹事会は、部会相互の調整を図り協議会に提出する事項について検討するものとする。

(事務局)

第 6 条 事務局は、国土交通省関東地方整備局道路部道路管理課に置く。

(その他)

第 7 条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に必要な事項は、その都度協議して定める。

表 1 - (1) - ② 関東地区無電柱化協議会規約 別表 (委員一覧)

会 長	国土交通省関東地方整備局	道路部長	
副会長	経済産業省関東経済産業局	資源エネルギー環境部長	
〃	総務省関東総合通信局	情報通信部長	
〃	総務省関東総合通信局	放送部長	
委 員	国土交通省関東地方整備局	道路部道路情報管理官	
〃	〃	道路部地域道路調整官	
〃	〃	建政部都市調整官	
〃	〃	常陸河川国道事務所長	
〃	〃	常総国道事務所長	
〃	〃	宇都宮国道事務所長	
〃	〃	高崎河川国道事務所長	
〃	〃	大宮国道事務所長	
〃	〃	北首都国道事務所長	
〃	〃	千葉国道事務所長	
〃	〃	首都国道事務所長	
〃	〃	東京国道事務所長	
〃	〃	相武国道事務所長	
〃	〃	横浜国道事務所長	
〃	〃	川崎国道事務所長	
〃	〃	甲府河川国道事務所長	
〃	〃	長野国道事務所長	
〃	経済産業省関東経済産業局	電力事業課長	
〃	経済産業省原子力安全・保安院関東東北産業保安監督部	電力安全課長	
〃	経済産業省原子力安全・保安院中部近畿産業保安監督部	電力安全課長	
〃	総務省信越総合通信局	情報通信部長	
〃	警察庁関東管区警察局	広域調整部長	
〃	警視庁交通部	交通規制課長	
〃	茨城県土木部	技監	
〃	栃木県土木整備部	次長	
〃	群馬県土木整備部	技監	
〃	埼玉県土木整備部	副部長	
〃	千葉県土木整備部	次長	
〃	東京都建設局道路管理部	道路保全担当部長	
〃	神奈川県土木整備局	道路部長	
〃	山梨県土木整備部	技監	
〃	長野県建設部	建築技監	
〃	さいたま市建設局	土木部長	
〃	千葉市建設局	土木部長	
〃	横浜市道路局	道路部長	
〃	川崎市建設緑政局	道路管理部長	
〃	相模原市都市建設局	土木部長	
〃	東日本電信電話(株)	設備部基盤設備担当部長	
〃	東京電力(株)配電部	配電部長	
〃	中部電力(株)長野支店営業部	営業部長	
〃	(社)日本ケーブルテレビ連盟	南関東支部	
〃	(社)日本ケーブルテレビ連盟	北関東支部	
〃	(社)日本ケーブルテレビ連盟	東京支部	
〃	(社)日本ケーブルテレビ連盟	信越支部	
事務局	国土交通省関東地方整備局	道路部道路管理課長	
〃	〃	道路部道路管理課課長補佐	
〃	〃	道路部道路管理課道路工事調整係長	
〃	〃	道路部道路管理課道路工事調整係	

(注) 関東地区無電柱化協議会規約から抜粋。



表 1 - (1) - ③ 関東地区無電柱化協議会 幹事一覧

幹事長	国土交通省関東地方整備局	道路部道路情報管理官
幹事	〃	道路部路政課長
〃	〃	道路部道路計画第一課長
〃	〃	道路部道路管理課長
〃	〃	道路部地域道路課長
〃	〃	建政部都市整備課長
〃	〃	常陸河川国道事務所副所長
〃	〃	常総国道事務所副所長
〃	〃	宇都宮国道事務所副所長
〃	〃	高崎河川国道事務所副所長
〃	〃	大宮国道事務所副所長
〃	〃	北首都国道事務所副所長
〃	〃	千葉国道事務所副所長
〃	〃	首都国道事務所副所長
〃	〃	東京国道事務所副所長
〃	〃	相武国道事務所副所長
〃	〃	横浜国道事務所副所長
〃	〃	川崎国道事務所副所長
〃	〃	甲府河川国道事務所副所長
〃	〃	長野国道事務所副所長
〃	経済産業省関東経済産業局	電力事業課長
〃	経済産業省原子力安全・保安院関東東北産業保安監督部	電力安全課長
〃	経済産業省原子力安全・保安院中部近畿産業保安監督部	電力安全課長
〃	総務省関東総合通信局	電気通信事業課長
〃	〃	有線放送課長
〃	総務省信越総合通信局	電気通信事業課長
〃	〃	放送課長
〃	警察庁関東管区警察局	交通調査官
〃	警視庁交通部	交通規制課道路担当管理官
〃	警視庁交通部	交通管制課施設担当管理官
〃	茨城県県土整備部	道路維持課長
〃	栃木県県土整備部	道路保全課長
〃	群馬県県土整備部	道路管理課長
〃	埼玉県県土整備部	道路環境課長
〃	千葉県県土整備部	道路環境課長
〃	東京都建設局道路管理部	安全施設課長
〃	神奈川県県土整備部	道路管理課長
〃	山梨県県土整備部	道路管理課長
〃	長野県建設部	道路管理課長
〃	さいたま市建設局土木部	参事兼道路環境課長
〃	千葉市建設局土木部	維持管理課長
〃	横浜市道路局道路部	管理課長
〃	川崎市建設局土木管理部	路政課長
〃	相模原市都市建設局土木部	幹線道路整備課長
〃	東日本電信電話(株)	設備部基盤設備担当課長
〃	エヌ・ティ・ティ・インフラネット(株)	首都圏支店渉外企画室長
〃	東京電力(株)配電部	配電企画グループ・マネージャー
〃	中部電力(株)長野支店営業部	配電建設課副長
〃	(社)日本ケーブルテレビ連盟	南関東支部
〃	(社)日本ケーブルテレビ連盟	北関東支部
〃	(社)日本ケーブルテレビ連盟	東京支部
〃	(社)日本ケーブルテレビ連盟	信越支部
事務局	国土交通省関東地方整備局	道路部道路管理課課長補佐
〃	〃	道路部道路管理課道路工事調整係長
〃	〃	道路部路政課行政第二係長
〃	〃	道路部道路管理課道路工事調整係

(注) 関東地区無電柱化協議会規約から抜粋。

表 1 - (1) - ④ 関東地区無電柱化協議会の経過

開催日	会 議	備 考 (主な議事等)
昭和 60 年 12 月 20 日	第 1 回協議会	1) 協議会設立趣意、規約 (案) 2) キャブシステム研究委員会の報告 3) 電線類地中化マニュアルのフロー 4) 関東地区電線地中化 5 ヶ年構想 (案) (総延長 358.976 k m)
昭和 61 年 2 月 27 日	第 1 回計画部会	
昭和 61 年 3 月 14 日	第 1 回技術部会	
昭和 61 年 3 月 26 日	第 2 回協議会	1) 関東地区電線地中化 5 ヶ年構想 (案) (総延長 387.347 k m) 2) キャブ構造基準 (案) 関東地建 (案) 3) キャブ管理規定 (案)
昭和 61 年 6 月 10 日	第 2 回幹事会	1) 規約の一部改正 2) 総合経済対策を受けて基本構想の見直し
昭和 61 年 6 月 23 日 (送付のみ)	第 3 回協議会	第 2 回協議会により決定された基本構想に対して内 需振興対策の一環とし、本事業の一層の推進を図るた め、見直しを行った (総延長 488.936 k m)
昭和 62 年 2 月 24 日	第 2 回計画部会	昭和 61 年度の実施ベースを踏まえ基本構想原案を審 議
昭和 62 年 3 月 10 日	第 3 回幹事会	
昭和 62 年 3 月 18 日	第 4 回協議会 (第 1 回修正)	昭和 61 年度の実施ベースに修正、昭和 62 年度の計画 値の見直しを行った (総延長 503.923 k m)
昭和 63 年 3 月 10 日	第 4 回幹事会	基本構想見直し原案を審議
昭和 63 年 3 月 23 日	第 5 回協議会 (第 2 回修正)	昭和 62 年度の実施ベースに修正、昭和 63 年度の計画 値の見直しを行う (総延長 488.936 k m)
平成 2 年 3 月 19 日 (送付のみ)	第 6 回協議会 (第 3 回修正)	1) 先行的キャブ整備の取り入れに伴う基本構想の見直 し 2) 平成元年度、平成 2 年度の計画値の見直し (総延 長 451.499 k m)
平成 5 年 3 月 24 日	第 5 回幹事会	1) 関東地区電線地中化 5 ヶ年基本構想 (S61~H2) の 精算報告 2) 「電線類地中化推進会議報告」(H4.1.17)に基づく 第 2 期関東地区電線地中化 5 ヶ年基本構想 (案)につ いて審議、了承
平成 5 年 11 月 15 日	第 6 回幹事会	第 2 期関東地区電線地中化 5 ヶ年基本構想 (案)につ

		いて経済対策閣僚会議（H5. 4. 13）及び電線類地中化推進会議報告（H5. 4. 1）を踏まえた地中化計画の見直しを行い審議、了承
（平成7年6月22日、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」施行）		
（平成8年1月16日、「電線類地中化推進検討会議報告」発表）		
平成8年3月7日	幹事会	平成7年度地中化予定箇所の決定
平成8年8月2日 （送付のみ）	協議会	平成8年度地中化予定箇所の決定
平成9年6月24日 （送付のみ）	協議会	第3期地中化5ヵ年基本構想の決定
平成10年10月 （送付のみ）	協議会	第3期地中化5ヵ年基本構想案の修正
（平成11年3月31日、新電線類地中化計画推進検討会議報告「新電線類地中化計画」の決定）		
（平成11年11月5日、新電線類地中化計画推進検討会議報告「新電線類地中化計画」（推進方針の見直し等））		
平成12年1月28日	幹事会	1) 関東地区の新電線類地中化基本構想 2) 平成11年度、平成12年度地中化予定箇所の決定
平成13年4月17日	幹事会	平成11年度～平成15年度電線類地中化の合意および合意予定箇所の決定
平成15年10月1日	幹事会	「無電柱化推進計画」について
平成15年12月10日	担当者会議	「無電柱化推進計画箇所（案）」中間集計結果
平成16年3月 （送付のみ）	協議会	「無電柱化推進計画箇所」の決定
平成20年12月19日	幹事会	1) 「関東地区電線類地中化協議会」を「関東地区無電柱化協議会」に名称変更 2) 第6期（H21～H25）「無電柱化推進計画」について
平成22年10月29日	連絡調整会議	「無電柱化に係るガイドラインに基づく実施予定箇所」の提案
平成24年11月19日	担当者会議	1) 無電柱化の進捗状況 2) 次期推進計画に向けた動き 3) 新たな社会資本整備重点計画

（注）1 協議会の会議資料に基づき、当局が作成した。

2 担当者会議は、協議会委員のうち道路管理者側の関係機関の担当者による会議

表 1 - (1) - ⑤ 東京都無電柱化地方協議会設置要綱

東京都無電柱化地方協議会設置要綱	
(名称)	
第 1 条	本会は、「東京都無電柱化地方協議会」（以下「協議会」という。）と称する。
(目的)	
第 2 条	協議会は、貴重な公共空間である道路空間について、安全・快適な交通空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上、観光振興、地域活性化及び高度情報化社会に対応した道路空間の形成等の観点から、次条に掲げる協議事項について検討し、東京都における今後の無電柱化の計画的かつ円滑な推進を図ることを目的とする。
(協議事項)	
第 3 条	協議会は、次の事項を協議検討する。 (1) 無電柱化基本計画の策定に関すること。 (2) 無電柱化の整備手法に関すること。 (3) 関係機関相互の連絡調整に関すること。 (4) その他目的達成に必要な事項に関すること。
(構成)	
第 4 条	1. 協議会は、別表 1 に掲げる職にある者をもって構成する。ただし、区市委員は、当該ブロックの代表幹事の区市を原則とする。 2. 協議会の会長は、国土交通省東京国道事務所長の職にあるものをこれに充てる。 3. 協議会の副会長は、国土交通省東京国道事務所（技）副所長、国土交通省相武国道事務所（技）副所長及び東京都建設局道路管理部安全施設課長の職にあるものをこれに充てる。 4. 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるときはこれを代理する。
(協議会)	
第 5 条	1. 協議会は、会長が招集する。 2. 会長は、必要に応じて第 4 条第 1 項に定める者以外の出席を求めることができる。
(幹事会)	
第 6 条	1. 協議会に専門的事項を調査検討するため、協議会の下に幹事会を置く。 2. 幹事会は、別表 2 に掲げる者をもって構成する。 3. 幹事会の幹事長は、東京国道事務所（技）副所長の職にあるものをこれに充て、幹事会は必要に応じて幹事長が招集する。
(事務局)	
第 7 条	事務局は、国土交通省東京国道事務所道路工事調整課、国土交通省相武国道事務所管理第一課及び東京都建設局道路管理部安全施設課に置く。
(その他)	
第 8 条	この要綱に定めるもののほか協議会の運営に関して、必要な事項は、会長が定める。

表 1 - (1) - ⑥ 東京都無電柱化地方協議会設置要綱 別表 1 (委員一覧)

会 長	国土交通省東京国道事務所長
副会長	国土交通省東京国道事務所 (技) 副所長
〃	国土交通省相武国道事務所 (技) 副所長
〃	東京都建設局道路管理部 安全施設課長
委 員	国土交通省東京国道事務所 管理第一課長
〃	国土交通省東京国道事務所 道路工事調整課長
〃	国土交通省相武国道事務所 管理第一課長
〃	国土交通省相武国道事務所 交通対策課長
〃	警視庁交通部交通規制課 道路担当管理官
〃	警視庁交通部交通管制課 施設管理担当管理官
〃	東京都建設局道路管理部 監察指導課長
〃	東京都建設局道路建設部 街路課長
〃	文京区土木部 道路課長
〃	千代田区まちづくり推進部 道路公園課長
〃	世田谷区土木事業担当部 土木計画課長
〃	板橋区土木部 計画課長
〃	足立区都市建設部 工事課長
〃	青梅市建設部 土木課長
〃	あきる野市都市整備部 建設課長
〃	国分寺市都市建設部 道路管理課長
〃	武蔵野市都市整備部 道路課長
〃	清瀬市都市整備部 まちづくり課長
〃	東京電力(株)電力流通本部配電部 配電企画グループマネージャー
〃	東日本電信電話(株)東京支店設備部 設備計画担当課長
〃	(一社)日本ケーブルテレビ連盟 東京支部委員
〃	通信企業者連絡協議会 事務局長
事務局	国土交通省東京国道事務所道路工事調整課
〃	国土交通省相武国道事務所管理第一課
〃	東京都建設局道路管理部安全施設課

(注) 1 東京都無電柱化地方協議会設置要綱から抜粋。

2 区市委員は平成 26 年 1 月 29 日現在。

表 1 - (1) - ⑦ 東京都無電柱化地方協議会設置要綱 別表 2 (幹事一覧)

幹事長	国土交通省東京国道事務所 (技) 副所長
副幹事長	国土交通省相武国道事務所 (技) 副所長
〃	東京都建設局道路管理部 安全施設課長
委員	国土交通省東京国道事務所 管理第一課長
〃	国土交通省東京国道事務所 道路工事調整課長
〃	国土交通省相武国道事務所 管理第一課長
〃	国土交通省相武国道事務所 交通対策課長
〃	警視庁交通部交通規制課 道路担当管理官
〃	警視庁交通部交通管制課 施設管理担当管理官
〃	東京都建設局道路管理部 監察指導課長
〃	文京区土木部 工事課長
〃	青梅市建設部 土木課長
〃	東京電力(株)電力流通本部配電部 配電企画グループマネージャー
〃	東日本電信電話(株)東京支店設備部 設備計画担当課長
〃	(一社)日本ケーブルテレビ連盟 東京支部委員
〃	通信企業連絡協議会 事務局長
事務局	国土交通省東京国道事務所 道路工事調整課
〃	国土交通省相武国道事務所 管理第一課
〃	東京都建設局道路管理部 安全施設課

(注) 1 東京都無電柱化地方協議会設置要項から抜粋。

2 区市委員は平成 26 年 1 月 29 日現在。

表 1 - (1) - ⑧ 東京都無電柱化地方協議会の経過

開催日	会 議	備 考 (主な議事等)
平成 8 年 2 月 22 日	第 1 回幹事会	協議会発足、平成 7 年度地中化箇所調整
平成 8 年 3 月 7 日	第 2 回幹事会	平成 7 年度地中化箇所の決定
平成 8 年 4 月 22 日	第 1 回委員会	協議会規約追認、平成 8 年度地中化箇所の調整
平成 8 年 5 月 29 日	第 3 回幹事会	平成 9 年度地中化箇所の調整
平成 8 年 7 月 31 日	第 2 回委員会	第三期電線類地中化計画の調整
平成 8 年 8 月 2 日	第 4 回幹事会	平成 8 年度地中化箇所の調整
平成 9 年 4 月 24 日	協議会道路管理者委員調整会議	平成 9 年度地中化箇所の確認、第三期電線類地中化計画の変更調整
平成 10 年 6 月 15 日	第 3 回委員会	第三期電線類地中化計画の変更
平成 11 年 10 月 18 日	第 4 回委員会	新電線類地中化計画の調整
平成 15 年 12 月 17 日	第 5 回幹事会	無電柱化推進計画の調整
平成 16 年 4 月 22 日 (文書送付のみ)	委員会	無電柱化推進計画の策定
平成 21 年 2 月 10 日	第 6 回幹事会	無電柱化推進計画の調整
平成 26 年 1 月 29 日	第 5 回委員会	次期無電柱化推進計画の調整

(注) 東京都無電柱化協議会の会議資料に基づき、当局が作成した。

表 1 - (1) - ⑨ 関東地区無電柱化協議会における第 6 期無電柱化計画（平成 21 年度～25 年度）の目標延長

（平成 21 年度末時点、単位：k m）

区 分	協議対象延長	内 合意延長
茨城県	64.5	29.9
栃木県	74.0	71.8
群馬県	61.3	61.3
埼玉県	180.0	116.4
内 さいたま市	52.5	20.6
千葉県	110.0	68.3
内 千葉市	13.7	2.2
東京都	968.2	740.2
神奈川県	143.5	93.0
内 横浜市	47.4	16.1
内 川崎市	20.7	20.1
内 相模原市	6.1	4.3
山梨県	64.1	61.2
長野県（注 2）	77.7	21.5
関東 計	1,743.3	1,263.8

（注） 1 関東地区無電柱化協議会・幹事会（連絡調整会議）（平成 22 年 10 月 29 日）の会議資料から抜粋。

2 中部地方整備局が管理する国道は除く。



表 1 - (1) - ⑩ 東京都無電柱化地方協議会 第 5 期、6 期無電柱化推進計画無電柱化予定箇所追加状況

区 分	第 5 期 (H16～H20)		第 6 期 (H21～H25)	
	整 備 箇所数	整備延長 (k m)	整 備 箇所数	整備延長 (k m)
整備予定箇所	1,049	948	1,148	1,000
うち当初計画分	705	647	983	909
うち追加分	344	301	165	91


- (注) 1 東京国道事務所及び東京都の資料に基づき、当局が作成した。
- 2 本表には、相武国道事務所が管理する東京都内の国道が含まれていないため、東京都内全体の状況を示しているものではない。
- 3 当初計画分とは、東京都が各計画期間の当初に取りまとめた無電柱化実施予定箇所をいい、関東地区無電柱化協議会による取りまとめとは時点が異なるので、表 1 - (1) - ⑨とは数値が一致しない。

表1-3-1-① 「東京都無電柱化方針」(平成19年6月)からの抜粋

<p>5 都道の無電柱化方針</p> <p>無電柱化の対象となる都道のうち、都市計画道路として完成している都道については、センター・コア・エリア内及びオリンピック関連施設周辺について、10年間で無電柱化の完了を目指すとともに、震災時の緊急輸送道路や主要駅周辺などで無電柱化を推進する。</p> <p>また、未完成の都道を街路事業及び道路事業などで整備する際は、同時に無電柱化する。</p> <p>(1) 無電柱化対象都道</p> <p>無電柱化の対象となる都道は、区部は全線、多摩地区は人口集中地区(DID)内の全線とする。人口集中地区(DID)外の都道については、特に無電柱化を図る必要のある箇所を無電柱化対象とする。</p> <p>(2) 都市計画道路として完成している都道の優先無電柱化区間</p> <p>都市計画道路として完成している都道及び都市計画道路外の都道については、無電柱化の目的を踏まえ、下記の区間を優先して無電柱化を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) センター・コア・エリア内</li> <li>b) オリンピック関連施設周辺</li> <li>c) 利用者の多い主要駅周辺</li> <li>d) 緊急輸送道路</li> <li>e) 道路修景事業などの施行箇所</li> <li>f) 区市町村の無電柱化との連携箇所</li> </ul> <p>ただし、上記の箇所であっても、歩道幅員が2.5m未満の都道については、無電柱化が技術的に難しいため、よりコンパクト化可能な技術の開発を待って無電柱化を進める。</p>
---

(注)「東京都無電柱方針」(平成19年6月)から抜粋。

表1-3-1-② 「10年後の東京～東京が変わる～」(平成18年12月)からの抜粋

<p>第3章 10年後の東京</p> <p>1 水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京を復活させる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 省略</li> <li>(2) 無電柱化を緑のネットワークと連携して推進する</li> </ul> <p>【東京のこれまでの歩みと到達点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ おう盛な電力需要に対応するため、多くの電柱が建てられてきたが、東京の良好な景観形成を妨げる一つの要因となっている。</li> <li>○ これまで進めてきた無電柱化の取組は、幹線道路を主体とした線的なもので、非幹線道路等を含む面的な無電柱化は遅れている。</li> </ul> <p style="text-align: center;">  </p>
---

**【10年後の東京の姿】**

- 面的な無電柱化が都心部を中心に広がり、緑のネットワークと連携して魅力ある道路景観を形成している。
- センター・コア・エリア内の都道について、無電柱化が完了している。

(注) 「10年後の東京～東京が変わる～」(平成18年12月)から抜粋。

**表1-(3)-③ 東京都の「区市町村無電柱化事業に対する都費補助要綱(平成20年3月27日)」の概要**

(1) 補助対象

区市町村が電線共同溝の整備等による特別措置法に基づいて実施する無電柱化事業

(2) 補助対象事業費

電線共同溝法に基づいて実施する無電柱化事業に要する経費から国庫補助金(社会資本整備総合交付金及びNTT無利子貸付金を含む。)、電線共同溝法第7条の規定に基づく建設負担金及びその他の収入を控除した額

(3) 補助率

予算の範囲内で次の採択基準等により補助

i 採択基準

補助対象事業のうち、センター・コア・エリア内、主要駅周辺及び主要観光地周辺で実施するもの及び東京オリンピック・パラリンピック競技会場周辺等で実施するものを補助対象とし、国庫補助事業(社会資本整備総合補助金。ただし、都市計画事業を除く。)の採択を受けているもの

ii 補助率

i) センター・コア・エリア内、主要駅周辺及び主要観光地周辺で実施する事業については、国庫補助対象事業費から国庫補助金及びその他の収入を控除した額の2分の1又は国庫補助対象事業費の4分の1以内のいずれか少ない額を限度として補助

ii) 東京オリンピック・パラリンピック競技会場周辺等で実施する事業については、国庫補助対象事業から国庫補助金及びその他の収入を控除した額のすべてを補助

(注) 東京都の資料から抜粋。

## 2 無電柱化に係る個別事業の状況

調査結果	説明図表番号																																																																													
<p><b>【制度の概要等】</b></p> <p>無電柱化の整備手法は、「電線類地中化」と「電線類地中化以外の無電柱化」に大別される。現在、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する電線共同溝方式を基本として進められており、占用予定者は電線共同溝整備後速やかに電線類を地中に埋設するものとされている。</p> <p>電線共同溝は、無電柱化の整備手法として電線共同溝法に基づいて、二以上の者の電線を収容するために道路管理者が設ける地下施設であり、同法第3条第1項において、道路管理者は、電線を地下に埋設し、地上の電線・電柱を撤去又は設置の制限をすることが特に必要と認める道路について、区間を定めて、電線共同溝を整備すべき道路として指定することができることとされている。</p> <p>また、指定道路については地中化の効果を確保するために新たな上空の占有を制限しており、原則として電線・電柱を新たに占用許可をしてはならないこととされている。</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p><b>(1) 電線共同溝事業の実施状況</b></p> <p>今回、当局が東京国道、東京都、港区及び世田谷区における電線共同溝事業の実施状況を調査した結果は、次のとおりである。</p> <p><b>① 東京国道事務所</b></p> <p>東京国道において、平成16年度から20年度に新規に電線共同溝事業を実施するとして、5期推進計画に計上された17箇所、21年度から25年度までに同事業を実施するとして、6期推進計画に新規計上された5箇所、合計22の箇所について、i) 道路指定公示日、ii) 整備計画書確定日、iii) 本体工事着手日（工事発注日）、iv) 本体工事完了日について調査したところ、表1のとおり、以下の状況がみられた。</p> <p style="text-align: center;">表1 東京国道事務所における電線共同溝事業の実施状況（5期及び6期）</p> <table border="1" data-bbox="300 1429 1228 2018"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>路線名</th> <th>事業箇所名</th> <th>道路指定公示日</th> <th>整備計画確定年月日</th> <th>本体工事着手年月日</th> <th>本体工事完了年月日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>1</td> <td>虎ノ門</td> <td>19. 8. 30</td> <td>19. 11. 9</td> <td>21. 9. 12</td> <td>一部区間完了</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>1</td> <td>麻布</td> <td>17. 11. 18</td> <td>18. 1. 10</td> <td>18. 3. 3</td> <td>21. 2. 28</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>不明</td> <td></td> <td>18. 3. 10</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>6</td> <td>東向島</td> <td>16. 12. 3</td> <td>17. 1. 24</td> <td>17. 2. 5</td> <td>20. 2. 29</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>14</td> <td>両国</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>14</td> <td>亀戸小松川</td> <td>16. 12. 3</td> <td>20. 8. 25</td> <td>21. 3. 3</td> <td>23. 5. 31</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>15</td> <td>高輪（3）</td> <td>12. 10. 30</td> <td>13. 2. 8</td> <td>17. 3. 17</td> <td>19. 6. 30</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>高輪（2）</td> <td></td> <td>高輪（2）</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>9</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>不明</td> <td>17. 2. 4</td> <td>19. 3. 2</td> </tr> </tbody> </table>	No.	路線名	事業箇所名	道路指定公示日	整備計画確定年月日	本体工事着手年月日	本体工事完了年月日	1	1	虎ノ門	19. 8. 30	19. 11. 9	21. 9. 12	一部区間完了	2	1	麻布	17. 11. 18	18. 1. 10	18. 3. 3	21. 2. 28	3				不明		18. 3. 10	4	6	東向島	16. 12. 3	17. 1. 24	17. 2. 5	20. 2. 29	5	14	両国	—	—	—	—	6	14	亀戸小松川	16. 12. 3	20. 8. 25	21. 3. 3	23. 5. 31	7							8	15	高輪（3）	12. 10. 30	13. 2. 8	17. 3. 17	19. 6. 30			高輪（2）		高輪（2）			9				不明	17. 2. 4	19. 3. 2	<p>表2-(1)-①</p>
No.	路線名	事業箇所名	道路指定公示日	整備計画確定年月日	本体工事着手年月日	本体工事完了年月日																																																																								
1	1	虎ノ門	19. 8. 30	19. 11. 9	21. 9. 12	一部区間完了																																																																								
2	1	麻布	17. 11. 18	18. 1. 10	18. 3. 3	21. 2. 28																																																																								
3				不明		18. 3. 10																																																																								
4	6	東向島	16. 12. 3	17. 1. 24	17. 2. 5	20. 2. 29																																																																								
5	14	両国	—	—	—	—																																																																								
6	14	亀戸小松川	16. 12. 3	20. 8. 25	21. 3. 3	23. 5. 31																																																																								
7																																																																														
8	15	高輪（3）	12. 10. 30	13. 2. 8	17. 3. 17	19. 6. 30																																																																								
		高輪（2）		高輪（2）																																																																										
9				不明	17. 2. 4	19. 3. 2																																																																								

10	17	志村	17. 11. 18	18. 1. 10	18. 3. 3	20. 3. 5
11	17	坂下舟渡	18. 10. 20	18. 11. 30	19. 2. 9	21. 6. 30
12	20	隼町	19. 8. 30	19. 11. 9	20. 2. 8	—
13	20	初台	16. 12. 3	18. 1. 10	18. 3. 2	20. 7. 31
14	20	初台(2)	16. 12. 3	19. 11. 9	20. 2. 26	22. 2. 8
15	20	幡ヶ谷	16. 12. 3	17. 1. 24	17. 3. 12	20. 3. 10
16	20	大原	16. 12. 3	18. 1. 10	18. 2. 28	20. 10. 31
17	254	小日向(2)	16. 12. 3	18. 11. 2	19. 3. 2	24. 8. 31
1	4	保木間(2)	—	—	—	—
2	4	南千住	—	—	—	—
3	14	大杉	22. 6. 16	22. 12. 3	22. 4. 8	23. 5. 31
4	15	北品川	—	—	—	—
5	357	東品川	22. 6. 16	22. 11. 13	22. 2. 13	一部区間完了

(注) 東京国道の資料に基づき、当局が作成した。

#### (7) 工事を着手した後に工期が長期化しているもの

東京国道が5期推進計画に計上した「虎ノ門」は、平成19年11月9日に整備計画書が確定しているものの、本体工事着工は約2年後の21年9月12日となっている。このことについて、東京国道の担当課では、「当該区間の起点地点は東京メトロ銀座線虎ノ門駅付近となるが、平成21年頃に、日比谷共同溝工事において地下道を利用した虎ノ門地下歩道工事が始まり、当該工事の実施に伴い交通規制が行われることから、電線共同溝整備事業のうち、起点側の工事着手は困難と判断し、終点側から工事を行うと決定したことよるとしている。また、起点側の工事ができないことについて、交通規制区間が300m未満で連続した場合は、警視庁は、原則、どちらか一方の工事について許可する方針を有しているためである。」としている。

なお、東京国道では、現在も虎ノ門地下歩道工事が実施されていることから、「虎ノ門」全体の本体工事についても、地下歩道工事と調整を図り、事業を進めていくとしている。

#### (イ) 推進計画に掲載していないにもかかわらず法手続きを開始しているもの

梅島(国道4号線)及び小豆沢(2)(国道17号)の2箇所については、電線共同溝法第3条の道路指定が、平成15年10月20日に公示されている。

一方、整備局から入手した関東地区電線地中化協議会における推進計画の策定作業状況をみると、上記2箇所については、平成15年12月10日の担当者会議において「無電柱化推進計画箇所(案)」中間集計結果が確認され、16年3月に「無電柱化推進計画箇所」が決定されている。

しかし、整備局が平成25年12月9日に開催した「事業評価委員会(25年度第9回)」の資料「電線共同溝法のスキーム」では、まず、対象路線として決定(「東京都無電柱化推進計画」に位置付け)し、その後、電力・通信事業者、都道府県公安委員会に意見聴取を行い、電線共同溝整備道路を指定するものとされている。

表2-(1)-②

このことについて、東京国道の担当課では、「平成15年5月7日に整備局から第5期推進計画のリスト作成依頼があり、その際に電線管理者等と調整を行ったうえで、当該2箇所をリストに挙げた。」としている。

なお、「梅島」については、平成16年3月16日に工事の発注（契約）が行われ、18年3月に本体工事が完了している。

#### (ウ) 推進計画に継続計上せずに事業を実施しているもの（亀戸（江東橋））

当該事業箇所は、3期推進計画に計上された「亀戸」（平成11年2月4日道路指定公示、3月12日整備計画書確定（約1.34km））のうち、道路延長が約0.38kmの区間である。整備計画書確定後に、この区間に設置されている歩道橋の改良工事計画が持ち上がったため、「亀戸」は分割施行することが決定された。

東京国道では、歩道橋の改良工事が平成19年2月に完成したことを受けて、21年度までの間に6回の工事入札を実施したものの、全ての入札が不調となったこと、また、すでに、この区間が単独地中化済み区間であったことから、この区間については、電線共同溝事業を行わないこととした。

一方、平成23年11月に、地元自治会から当該区間の歩道整備を実施してほしいとの要望が出されたことから、東京国道では、この区間について、工事を実施することとし、24年7月24日に、同区間の電線共同溝・歩道整備工事を発注している。なお、当該工事は、平成25年9月30日に完成している。

しかし、東京国道から入手した「第5期無電柱化推進計画」をみると、継続路線も計上されている。また、地方協議会委員会（平成26年1月29日開催）の議事録「4 会議要旨 議題2：次期無電柱化推進計画候補箇所（案）について」によると、「推進計画の対象路線は、26年度から30年度までに事業に着手または完成するもの（すでに着手済のものを含む）、そのため、25年度までに事業が完了しないものについては次期計画に繰り入れる。」とされており、事業箇所を分割して電線共同溝を整備する場合において、同一事業の間隔が数年以上あく場合には、推進計画に継続計上する必要があったと考えられる。

このことについて、東京国道の担当課では、「第3期計画に位置付けられており、4期及び5期の推進計画には掲載されていないものの、事業としては引き続き継続して実施していたものと考えられる。」としている。

## ② 東京都

東京都においては、11の建設事務所が都道（指定区間外国道を含む。）の道路管理者として電線共同溝の整備を行っており、第一建設事務所から第六建設事務所までが23区内を担当している。今回、調査の対象とした港区内及び世田谷区内の都道について、電線共同溝の整備状況を調査（各1事例）した。

### (7) 主要地方道環状三号線（港区・幹線道路の整備事例）

当該電線共同溝の整備箇所（都道環状三号線 港区南青山二丁目～南青山一丁目）は、第5期の無電柱化推進計画（平成16年から20年）に位置づけられており、電線共同溝の名称は「環状三号・二号」、工区名は「環三 南青山」として整備さ

れている。

同整備箇所は、平成19年11月2日に電線共同溝法第3条第1項に基づく電線共同溝法整備道路としての指定（東京都告示第千四百二十三号）がなされている。

同整備箇所は、南北方向に約800mの道路で、もともと4車線、約21m幅の車道の両側にそれぞれ約3m幅の歩道があったところを、電線共同溝整備に併せて車道を約16mに狭めると同時に、歩道を片側5m以上に広げる歩道整備を行っている。都では、この区間を平成19年度より5工区に分割して施工している。

この電線共同溝は平成19年12月に最初に着工してから、電線共同溝の本体工事のみで約7年の期間がかかっている。本体工事完了後、各需要家への電線引き込み工事、歩道の本復旧工事が行われ、全体の工事期間としては約8年を要する事業となっている。

#### (イ) 主要地方道環状七号線（世田谷区・幹線道路の整備事例）

当該電線共同溝の整備箇所（都道環状七号線 世田谷区若林二丁目～代田五丁目、整備対象延長2,370m）は第5期（平成16年度から20年度）の推進計画において位置づけられていたが、期間内に着手できなかった区間（約970m）があり、第6期（平成21年度から25年度）の推進計画に引き続き計上されている。しかし第6期に繰り越された部分については、結局、第6期計画期間内には着手されず、平成26年度以降の着手予定とされている。

なお、電線共同溝の名称は「環状七号 2号」及び「環状七号 5号」となっており、工区名は「環七 代田」として整備されている。

同整備箇所の電線共同溝法に基づく指定については、その南半分（代田三丁目～若林二丁目）が平成15年10月21日（東京都告示第千六百十一号）の告示で指定されており、北半分（代田三丁目～代田五丁目）については、平成18年2月6日（東京都告示第百二十一号）の告示により追加の指定がなされている。

同整備箇所の歩道（道路東西両側）の総延長は約2,710mであるが、西側のうち約340mは鉄道のアンダーパス等で電線共同溝が不要の区間となっており、整備対象区間の延長は実質約2,370mとなっている。

この整備対象区間は5箇所分割されて工事が行われており、平成25年度末までにうち4箇所の工事が完了しており、5箇所目は本体工事の着手時期が平成28年度以降の予定となっている。

### ③ 港区（面的整備）

港区では、国土交通省が公募した「スーパーモデル事業（以下「モデル事業」という。）」を活用し、浜松町二丁目地区内において、面的整備による電線類地中化事業を実施している。

モデル事業は、国土交通省が身近な道路のニーズに応える先進的施策を強力に推進することを目的として、全国の見本となるモデル地区を指定するものであり、その施策・対象地区は、i) 暮らしのみちゾーン、ii) バリアフリー重点整備地区、iii) 面的無電柱化地区、iv) 自転車利用促進地区となっている。また、募集の共通

表2-(1)-③

要件として、i) 区市町村と住民の取組意欲がともに高いこと、ii) 3年以内に事業が完了すること、iii) 当該地区内の取組内容について、他の道路管理者及び関係者の合意が得られていることとされている。

この他、個別要件として、表2のとおり、対象地区等が挙げられている。

表2 個別要件

対象地区	選定地区
くらしのみちゾーン	・整備内容に以下があげられていること ①自動車抑制対策、②無電柱化
バリアフリー重点整備地区	・「特定経路」のバリアフリー化の概成が予定されていること ・特に主要な道路については無電柱化の概成が予定されていること
面的無電柱化地区	・電線管理者の合意が得られていること ・複数の路線で面的に無電柱化が実施されること
自転車利用促進地区	・自転車利用倍増に資する計画が立案されていること ・駅前等の放置自転車対策が立案されていること ・自転車道等のネットワーク整備が立案されていること

(注) 国土交通省の資料に基づき、当局が作成した。

当該事業により、港区が整備した内容は、表3のとおり、整備対象区道は9路線、対象延長は1,778mとなっている。

港区では、区道181、816、817号線の3路線について、当初バリアフリーの観点から整備する方針を有していたが、モデル事業の募集があったことを踏まえ、電線管理者（東京電力及びNTT東日本）と協議を重ねた結果（注）、歩道がない区道5路線と、当初予定していなかった区道177号線を加えた9路線の整備事業を実施することができ、浜松町駅周辺（浜松町二丁目）の広範囲なバリアフリー化が完成した。

(注) 港区では、電線共同溝整備の対象路線である浜松駅前地区の区道内に電線管理者が自主的に電線を地中に設置した路線が存在（単独地中化）しており、これら既存ストック（北地区では、東京電力の既存ストック（函）、南側では、NTT東日本の既存ストック（函）を活用）の所有者である東京電力、NTT東日本と協議し、電線共同溝の一部の活用方法を決定するとともに、既存ストックでは不足な場合の対応として、新たに管路を増設したとしている。

なお、港区では、電線類地中化事業を実施する場合、工事期間が長期にわたることや地上機器の設置位置など、区民の合意形成が欠かせないことから、区、電線管理者及び住民等で構成する連絡協議会を設置し、同協議会において、事業の実施方法の説明から地上機器設置場所の合意までを行っている。

浜松町二丁目地区の場合は、平成17年5月に連絡協議会が設立され、協議会を3回開催したほか、地上機器の設置場所など案件ごとの協議が多く行われている。また、平成18年3月には、地上機器の設置位置が確定したことから、18年5月に国土交通

表2-(1)-④



省に対し、国庫補助交付申請を行っている。なお、当該事業は、本体詳細設計から本体工事及び支障物移設工事まで、3か年（平成17から19年度）で完了している。

表3 浜松町二丁目地区の整備内容

番号	路線 番号	歩道の 有無	代表歩 道幅員 (m)	整備 延長 (m)	電線共同溝 本体延長 (m)	施工方法	
1	172	×	—	441	790	浜松町二丁目1番 先から5番先は東 京電力既存スト ック利用（北地区）	
2	817	○	2.5				
3	816	○	2.5				
	816	○	2.5	浜松町二丁目7番 先から10番先は NTT東日本既存スト ック利用（南地区）			
4	177	○	2.0				
5	178	×	—				
6	179	×	—		695	988	
7	180	×	—				
8	181	○	2.0				
9	182	×	—				
合 計					1,136	1,778	

(注) 港区の資料に基づき、当局が作成した。

#### ④ 世田谷区（面的整備）

世田谷区の芦花公園駅南側地区では、独立行政法人都市再生機構（以下「都市再生機構」という。）が実施した「賃貸住宅団地の建替事業」（以下「建替事業」という。）及び「芦花公園駅南口地区第一種市街地再開発事業」（以下「再開発事業」という。）に併せて、面的に電線共同溝の整備が行われている。なお、当該事業の実施に当たって世田谷区と都市再生機構は覚書を締結し、電線共同溝を整備するための役割分担を定めている。

##### i) 事業実施の経緯

芦花公園地区は、駅前立地にもかかわらず、駅周辺の道路等の基盤が未整備であり、同地区東側の幹線道路である千歳通りは道路幅員が狭く歩道が無いため、歩行者空間の早期整備が強く求められていた。また、芦花公園団地は老朽化等により早急な建替が必要なる状況にありながら、幹線道路からのアクセス道路の確保なしには建替えが困難な状況となっていた。

これらの課題を抱える芦花公園南口地区と隣接する芦花公園団地を合わせた区域全体が、世田谷区都市整備方針において、「地区生活拠点」及び「住宅団地更新地区」として位置づけられ、生活と文化の拠点となるよう、周辺道路とともに一体的な整備が計画され、千歳通りは「主要生活道路」として拡幅整備するとともに、電線共同溝の整備対象とされた。

なお、再開発事業は平成14年3月の都市計画決定後、15年6月に施行規程及び事業計画の認可を得て、建替事業とともに実施され、駅前広場の整備、集合住宅や

表2-(1)-⑤

店舗などの建設、道路拡幅、電線共同溝の整備が行われた。(当該事業は20年3月に完了。)

## ii) 独立行政法人都市再生機構との連携・調整

世田谷区と都市再生機構は、平成17年11月に「芦花公園駅南口地区第一種市街地再開発事業及び芦花公園団地建替事業に係る電線共同溝整備に関する覚書」を締結している。この覚書は、13年7月に締結された「芦花公園駅南口地区まちづくりについての基本協定書」及び14年2月に確認された「芦花公園駅南口地区第一種市街地再開発事業及び芦花公園団地建替事業における確認書」に基づき、再開発事業及び建替事業地区内における、電線共同溝法に基づく電線共同溝の整備について規定している。

また、この覚書及び覚書に基づく協議書では、i) 区画道路1号(千歳通り)、2号(東西道路)、3号に電線共同溝を整備すること、ii) 電線共同溝の整備に係る法手続、占用予定者への通知については世田谷区が行い、電線共同溝の設計、整備については都市再生機構が行うこと、iii) 世田谷区は、区画道路1号及び2号の一部の費用負担を行うこと、等が定められている。

これらに基づき、都市再生機構が平成17年度から19年度に電線共同溝の整備を行い、整備完了後に世田谷区に引き渡しが行われた。

なお、当該整備事業により、i) 区画道路1号については115.4m、ii) 区画道路2号については340m、iii) 区画道路3号については148m、合計603.4mの電線共同溝が整備された。

## (2) 電線共同溝整備後の状況

今回の無電柱化対策に関する調査において、当局職員から電線共同溝整備が完了した国道の交差点付近で架空線が残っているとの情報が寄せられた。

このため、東京国道が管轄する10路線のうち、国道1号、15号及び17号の3路線において、交差点57箇所(注)を調査した結果、そのうち5箇所の交差点において、信号柱に係る架空線がみられた。このため、総務省本省(行政評価局)を通じ警察庁に照会したところ、当該5箇所については、警視庁が管理していることが判明した。

(注) 国道1号25箇所、15号17箇所、17号15箇所

そこで、架空線が残っている原因等について、本省を通じ警察庁(警視庁)に照会したところ、①工事履歴に信号線等を地中化した記録がなく、理由及び経緯が不明であるもの(3箇所)、②電線共同溝工事が行われており、その未整備区間に残っているもの(1箇所)、③平成23年に視覚障害者用の音響設備のある信号機を設置した際に、道路を横断している既存の埋設管が通線不可であったため架空線により対応したとし、その際に道路管理者から架空線の設置を認められたとしているもの(1箇所)であるとしている。

当局では、本事案を端緒として、電線共同溝の整備後に信号機に係る架空線がみられることについて、東京国道に意見を聴取したところ、電線共同溝整備計画書の策定に当たっては、電線共同溝法第3条第2項に基づき、道路指定の公示を行う必要があ

表2-(2)

るが、公示に当たっては、東京都公安委員会、東京電力、NTT東日本、区市町村等から意見聴取をすることになっている。

これらの具体的な意見聴取の実施手順は、①所轄警察署との協議、②警視庁交通規制課への意見聴取（その際、資料の提出を求められており、i）事業工区の始点・終点箇所を示した書類、ii）事業工区の平面図（地上機器の予定位置、バス停の位置、信号機の位置及び信号柱番号を付記、交差点から地上機器までの距離等を記載）、③東京電力、NTT東日本、区市町村等に意見聴取を行うとしている。

なお、平成21年2月10日に開催された東京都無電柱化地方協議会（幹事会）資料をみると、当該協議会のメンバーとして、警視庁交通規制課担当者が出席しているが、この際、事務局から「無電柱化済み箇所の交差点部における信号横断線の地中化についても対応を進めていきたいので、警視庁にも協力をお願いしたい。」とされている。

さらに、平成26年1月29日に開催された「東京都無電柱化地方協議会委員会」の議事録をみると、警視庁交通管制課から、「警視庁では、現在、信号機の柱を利用した架空線となっている信号線について、各道路管理者が電線共同溝整備をはじめとする無電柱化を行う際、合わせて地中化を考えている。道路管理者が警視庁へ無電柱化の協議を行う際、該当する箇所だけでなく、信号機の位置等も合わせて情報提供頂きたい。」と発言されており、現在は、交差点における信号柱に係る架空線の地中化についての関係者間の連携が図られていると考える。

表2-(1)-① 電線共同溝の整備に関する関係法令

**電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成7年3月23日法律第39号)(抜粋)**

第二章 電線共同溝の建設

(定義)

第二条 この法律において「道路」とは、道路法(昭和二十七年法律第百八十号)による道路をいう。

2 この法律において「道路管理者」とは、道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

3 この法律において「電線共同溝」とは、電線の設置及び管理を行う二以上の者の電線を收容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設をいう。

(電線共同溝を整備すべき道路の指定)

第三条 道路管理者は、道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況等を勘案して、その安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図るため、電線をその地下に埋設し、その地上における電線及びこれを支持する電柱の撤去又は設置の制限をすることが特に必要であると認められる道路又は道路の部分について、区間を定めて、電線共同溝を整備すべき道路として指定することができる。

2 道路管理者は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、都道府県公安委員会、市町村(当該指定に係る道路の道路管理者が市町村である場合の当該市町村及び次項の規定による要請をした市町村を除く。)、当該道路の沿道がその供給区域又は供給地点に該当する電気事業法(昭和三十九年法律第百七十号)第二条第一項第二号に規定する一般電気事業者又は同項第六号に規定する特定電気事業者及び当該道路の沿道がその業務区域に該当する電気通信事業法(昭和五十九年法律第八十六号)第二百十条第一項に規定する認定電気通信事業者(政令で定める者を除く。)の意見を聴かなければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

3 市町村は、当該市町村の区域内に存する道路の道路管理者に対し、第一項の規定による指定を行うよう要請することができる。

4 道路管理者は、第一項の規定による指定をしたときは、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止したときも、同様とする。

(電線共同溝の建設)

第五条 道路管理者は、電線共同溝整備道路について、この章に定めるところにより、電線共同溝を建設するものとする。

2 道路管理者は、前条第一項の規定による申請をした者(同条第四項の規定により却下された者を除く。以下「電線共同溝の占用予定者」という。)の意見を聴いて、電線共同溝整備計画を定めることができる。

3 道路管理者は、前項の規定により電線共同溝整備計画を定める場合において、電線による道路の占用の動向を勘案してその構造の保全その他道路の管理上必要と認められるときは、当該計画において電線共同溝の占用予定者以外の者の占用のための電線共同溝の部分を決めることができる。

4 道路管理者は、第二項の規定により電線共同溝整備計画を定めた場合においては、当該電線共同溝整備計画に基づき電線共同溝の建設を行わなければならない。

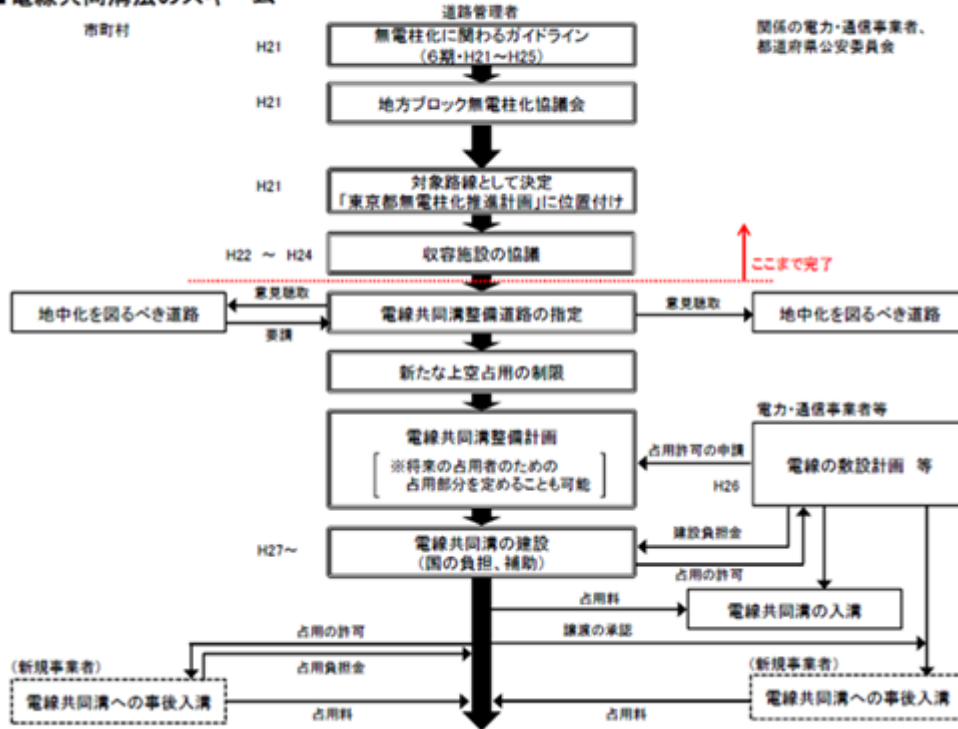
5 道路管理者がこの法律の規定に基づき電線共同溝として建設する施設については、共同溝の整備等に関する特別措置法(昭和三十八年法律第八十一号)の規定は、適用しない。

(注) 表中の下線は、当局が付した。

表2-(1)-② 電線共同溝法のスキーム

## 5. 費用対効果(事業費変更)

### ■電線共同溝法のスキーム



(注) 関東地方整備局事業評価委員会 (平成25年度第9回) 配布資料から抜粋

表2-(1)-③ 港区 無電柱化スーパーモデル地区整備事業路線図一覧（浜松町二丁目）



港区 無電柱化スーパーモデル地区整備事業9路線

(区道172号線、177号線、178号線、179号線、180号線、181号線、182号線、816号線、817号線)



表2-(1)-④ 港区 無電柱化スーパーモデル地区整備事業の状況（浜松町二丁目）



電線類地中化の整備前



電線類地中化の整備後

港区の資料「港区電線類地中化整備基本方針」から引用

表 2 - (1) — ⑤ 芦花公園駅再開発事業・団地建替事業配置図



- (注) 1 独立行政法人都市再生機構 芦花公園団地建替事業パンフレットを当局が一部追記。  
 2 区画道路 1号、2号は拡幅、3号は新設。  
 3 区画道路 1号～3号に電線共同溝を整備



表2-2) 信号柱に係る架空線の残存状況  
(国道1号、15号、17号)



1 国道15号 品川駅前交差点



1 国道15号 品川駅前交差点



2 国道15号 品川駅北交差点



2 国道15号 品川駅北交差点



3 国道17号 室町二丁目第二交差点



3 国道17号 室町二丁目第二交差点  
(区道方向は電線地中化済み)



4 国道1号 三田四丁目第二交差点



5 国道17号 今川橋交差点

(注) 当局の調査結果による。

### 3 防災対策としての無電柱化

調査結果	説明図表番号
<p>(1) 消防署及び災害拠点病院の前面道路における無電柱化の推進</p> <p><b>【制度の概要等】</b></p> <p>国土交通省は、無電柱化の目的のひとつとして、地震や台風等の災害時に電柱が倒壊することによる道路閉塞等の被害を未然に防ぐ「都市災害の防止」を挙げている。阪神・淡路大震災においては、建物倒壊の巻き添え、地震動や地盤変状で約 11,000 本が被災したとされている。<sup>(注)</sup></p> <p>第3次社会資本重点整備計画（平成24年8月31日閣議決定）においては、大規模地震対策として次のように無電柱化の推進が掲げられている。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>重点目標1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる</p> <p>1-1 大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進</p> <p>(2) 災害時に避難地や防災拠点となる施設等の整備・耐震化、緊急輸送ルート の整備</p> <p>②陸海空の連携による、人流・物流確保のための対策</p> <p>緊急輸送に必要なルートを中心として、以下の陸海空の各施設の耐震対策を連携させて推進することにより、いち早く人流・物流のルートを確認する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急輸送道路等の重要な道路上の橋梁における耐震対策の推進</li> <li>・ <u>電柱の倒壊による緊急車両等の通行障害を防ぐための無電柱化</u></li> <li>・ 主要なターミナル駅など鉄道施設の耐震化（再掲）</li> <li>・ 航空輸送上重要な空港の液状化対策等の推進</li> <li>・ 防波堤の粘り強い構造や耐震強化岸壁を組み合わせた総合的な対策の推進</li> <li>・ 緊急用船着場や緊急用河川敷道路の整備</li> </ul> </div> <p>(注) 下線は当局による。</p> <p>また、「無電柱化に係るガイドライン」では、無電柱化の対象について「無電柱化の実施にあたり、各道路管理者は、市街地の幹線道路や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、<u>災害の防止</u>、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化等に資する箇所を選定しているところである。」とされている。さらに、東京都無電柱化地方協議会においては、区市町村に無電柱化候補箇所の選定を依頼するに当たって「防災対策として、緊急輸送道路や避難路の無電柱化を重点的に推進」とする方針を示している。</p> <p>(注) 内閣府「阪神・淡路大震災教訓情報資料集」による。引用元：[阪神・淡路大震災調査報告編集委員会『阪神・淡路大震災調査報告』土木学会・地盤工学会・日本機械学会・日本建築学会・日本地震学会(1997/9), p. 346]</p> <p><b>【調査結果】</b></p> <p>市街地の幹線道路については、東京都無電柱化地方協議会では、緊急輸送道路・避難</p>	<p>表3</p>

路の無電柱化を推進している。また、東京都（都道）においても第一次緊急輸送道路の無電柱化に取り組んでおり、環七通りなどの無電柱化を推進している。

今回、第3次社会資本重点整備計画における「電柱の倒壊による緊急車両等の通行障害を防ぐための無電柱化」を踏まえ、震災直後において、最も優先的に通行が確保されるべき緊急車両は消防車及び救急車であるとの視点から、港区内及び世田谷区内における消防署（出張所含む 24 施設）と災害拠点病院（6 施設）について、その前面道路における無電柱化の状況について調査した結果、以下のような状況がみられた。

#### **(7) 消防署（出張所含む）**

港区及び世田谷区内の消防署及び同出張所の合計 24 施設のうち、消防車・救急車の出入り口前面道路が無電柱化されているのは6施設みられた。一方で 18 施設（港区7施設、世田谷区 11 施設）の前面道路は無電柱化されていない。

（注）4施設（いずれも世田谷区）は都道に面しており、他の 14 施設（港区7、世田谷区7）は区道に面している。

なお、東京都等は、無電柱化されていない 18 の消防署の前面道路について、現時点において、無電柱化の予定は定められていないとしている。

#### **(イ) 災害拠点病院**

港区及び世田谷区内の災害拠点病院6施設のうち、救急入口の前面道路がすでに無電柱化されているのは2施設みられた。一方で4施設の前面道路は無電柱化されていない。

（注）うち1施設は都道に面しており、残り3施設は世田谷区の区道に面している。

なお、東京都及び世田谷区では、この4施設の前面道路について、現時点において、無電柱化の予定は定められていないとしている。

上記の調査結果を踏まえ、消防署及び災害拠点病院の前面道路の無電柱化の予定について、関係機関に意見を聴取したところ、

- ① 東京都では、i) 今回の調査で示された港区及び世田谷区内の都道に面した消防署、災害拠点病院の前面道路については、現時点では、無電柱化の予定箇所とはなっていない。ただし、今後、都市計画により拡幅整備がなされる見込みのある箇所もあり、それらの箇所については同時整備により無電柱化を図っていく、ii) 都道においては、優先的に1次緊急輸送道路の無電柱化を推進しているところであり、都としても今後、防災の観点からの無電柱化については積極的な推進を図っていきたいと考えているとしている。
- ② 港区では、電線類地中化整備基本方針において、優先整備地域内で、災害応急対応拠点等への主要アクセス道路のうち電線類地中化が完了していない路線及び区間を、優先整備路線の選定要件のひとつとしているが、今回の調査で示された消防署の前面道路については道路の幅員が狭く、まず都市計画で道路の拡幅工事が行われれば、同時に電線共同溝を整備することができると考えるとしている。
- ③ 世田谷区では、これまで消防署及び災害拠点病院の前面道路について、防災という観点から無電柱化を検討したことはなかったが、必要なことであると考えられるとしている。

④ 東京電力では、社会貢献として有意義なことと考えられるので、無電柱化に応じることができる。もし当該消防署等や近隣の公的機関の敷地を地上機器の設置場所として提供してもらえるのであれば、歩道幅員が狭い道路であっても電線共同溝を整備できる可能性がある、としている。

という回答があった。

社会資本重点整備計画においては、大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進として、「電柱の倒壊による緊急車両等の通行障害を防ぐための無電柱化」を推進するとされている。

緊急車両の中でも消防車及び救急車は、震災直後の初期段階において、最も優先して通行を確保しなければならない緊急車両であることから、消防署前面道路における電柱の倒壊によって、消防車及び救急車が消防署内に閉じ込められるなど、出動できない状況となることは避けなければならない。また、災害拠点病院についても、同様の見地から最優先で通行障害の防止に取り組むべき施設である。したがって、消防署と災害拠点病院の前面道路は優先して無電柱化に取り組むべき箇所であると考えられる。

しかし、当局が港区及び世田谷区において調査したところ、現時点においては、消防署や災害拠点病院の前面道路の多く（30 施設中 22 施設）が無電柱化されておらず、無電柱化されていない消防署等の前面道路は、現時点では無電柱化の実施予定箇所として選定されていない。また、各道路管理者は、消防署や災害拠点病院の前面道路について、これまでは災害対策の観点から、優先して無電柱化に取り組むべき対象として捉えてこなかった実態がみられた。

これらの理由として、①各道路管理者が無電柱化候補箇所を選定する際、その意見照会先が道路及び都市開発の関係部門に限られており、防災対策部門に対し防災の観点から必要な整備箇所について意見を求める仕組みとなっていない、②各道路管理者は、「原則として歩道幅員が 2.5m あること」を電線共同溝整備の条件として捉えている傾向があり、歩道幅員が足りないという理由で候補箇所から除外されてしまう等が考えられる。

上記の「歩道幅員が 2.5m 以上」という条件は、もともと「電線共同溝の地上機器を歩道に設置しても十分な通行スペースが確保できる幅員」ということに由来するもので、あくまで地上機器を歩道上に設置することを前提とした条件である。しかしながら柱状機器を活用したり、地上機器の設置場所を道路外に確保する等の工夫により、歩道幅員が 2.5m に満たなくとも電線共同溝を整備した例について、国土交通省も事例として紹介している。

また、地上機器の設置場所の確保については、防災対策という無電柱化の趣旨を説明し、当該消防署、災害拠点病院や周辺公的機関に敷地提供の協力を求めることにより解決できる可能性もある。

なお、消防署や災害拠点病院等から地上機器の設置場所について円滑な協力を得るためには、各道路管理者と当該消防署等の個別交渉に任せるのではなく、あらかじめ東京消防庁等の関係機関に対し、都内の道路管理者と電線管理者が連携し、東京都無電柱化地方協議会が無電柱化の目的と効果について説明を行い、協力を要請しておくことが効

果的と考えられる。

以上のことから、東京都無電柱化地方協議会の事務局である東京国道事務所は以下の対応を取ることが望ましいと考える。

- ① 消防署や災害拠点病院等、震災発生時における重要拠点に面した道路の無電柱化を推進するよう各道路管理者に働きかけることを、同協議会において検討すること。
- ② 同協議会として、都内の各道路管理者と電線管理者が連携し、東京消防庁等の関係機関に無電柱化の目的と防災上の効果について説明を行い、電線共同溝の地上機器の設置場所の確保等における協力を求めること。

## (2) 津波対策としての電線共同溝整備

### 【制度の概要等】

- ① 総務省（総合通信基盤局）においては、東日本大震災による被害を踏まえ、「大規模災害等緊急事態における通信確保の在り方に関する検討会」を開催し、その最終取りまとめを平成 23 年 12 月 27 日に公表している。

この検討会最終取りまとめにおいては、ネットワークの耐災害性向上として、次のように結論を示している。

#### 第 4 章 今回の震災を踏まえた今後のネットワークインフラの在り方（抜粋）

##### 1. ネットワークの耐災害性向上

##### (2)自治体電線共同溝等の導入促進

- 今回の震災では、津波により、多数の架空ケーブルや電柱等が被災し、通信サービスの途絶の原因となったことから、ネットワークの耐災害性向上を図る観点からは、津波対策も重要な視点となる。
- この点、今回の震災では、地中化された伝送路は、それ以外の伝送路よりも、津波による被害が少なかったことから、伝送路の地中化は、津波対策の観点から有効な手段と考えられる。
- また、今回の震災において関東地方から東北地方にわたる広範囲で発生した液状化や、阪神・淡路大震災において被害を甚大なものとした火災への対策という観点からも、伝送路の地中化は有効であると考えられる。
- このため、伝送路の地中化を図り、ネットワークの耐災害性を強化する観点から、自治体電線共同溝等の導入を促進すべきである。
- この点につき、国土交通省の「無電柱化に係るガイドライン」（2010 年 2 月）においては、電線類の地中化等の無電柱化を進めるに当たり、全国 10 ブロックごとの道路管理者、電線管理者、地方公共団体等の関係者で構成される地方ブロック無電柱化協議会において、構成員の意見を十分に反映した協議により、実施予定箇所の計画を取りまとめ、円滑に進めることとされており、総務省において、同協議会への働きかけを進めていくことが望ましい。

(注) 下線は当局による。

② この結論を受け、同検討会最終取りまとめでは、次のようにアクションプランを定めている。

#### 第6章 アクションプラン (抜粋)

##### 1. 国等が中心となり取り組むべき事項

【第4章 今回の震災を踏まえた今後のネットワークインフラの在り方】関係

- 伝送路の地中化は、津波対策等の観点から有効な手段と考えられることから、自治体電線共同溝等の導入促進に向けて、地方ブロック無電柱化協議会への働きかけを進める。

③ このアクションプランを踏まえ、総務省（総合通信基盤局）は、平成24年1月30日に各地方総合通信局等に対し、次のとおり、地区ブロック無電柱化協議会に対する働きかけを行うよう要請している。

#### ○ 地方ブロック無電柱化協議会への働きかけについて

- 働きかけに当たっては、基本、地方ブロック無電柱化協議会の構成員（地方総合通信局等の担当者）から同協議会などの場において、防災基本計画の修正及び今回最終報告で取りまとめられた内容を紹介していただくとともに、津波などの災害対策に有効と思われる案件候補について、優先順位を上げて実施していただくよう要請願いたい。
- アクションプランでは、一定の期間において、必要なフォローアップを行うこととされており、当面の間、機会を捉えて同様の働きかけを行っていただくとともに、平成23年度以降、各総合通信局等管内の整備長の把握に努めていただきたい。

#### 【調査結果】

今回、総合通信基盤局の要請に対する関東総合通信局の対応状況について調査したところ、関東総合通信局では、総合通信基盤局の要請以降、これまで協議会が開催されていないことから、説明等を行う機会が得られなかったとしている。

なお、検討会最終取りまとめは総務省のホームページでも公開されているが、関東地方整備局並びに無電柱化実施予定箇所を選定する道路管理者（東京都、港区及び世田谷区）に確認したところ、いずれも「知らなかった」としている。

一方で、検討会最終取りまとめにある、津波対策としての電線共同溝の有効性について、電線管理者からは以下のような意見があった。

- i) NTT東日本では、電線共同溝の通信系統の設備については地上機器がないので、地中化することにより架空線（電柱）に比べて津波による被害を減少させることができると思われたいとしている。

(注) NTT東日本は同検討会の構成員として参加している。

- ii) 東京電力では、電線共同溝の電力系統の設備については、地上機器が津波で流失することにより配電に支障が生じるので、架空線（電柱）に比べて津波による被害を減少させることができるとは言えないとしている。

他方で、経済産業省において、電気設備の津波対策に関して、次のような報告書が取りまとめられている。

経済産業省 総合資源エネルギー調査会

原子力安全・保安部会 電力安全小委員会

電気設備地震対策ワーキンググループ報告書（平成24年3月）（抜粋）

### 第3章 津波による電気設備の被害状況と今後の対応

#### 1. 津波による電気設備の被害とその復旧状況

##### （1）津波による電気設備の被害状況

（前略）地中送電設備については津波による変電所等の地上機器の漂流物による被害により、地中配電設備については地上機器の漂流物による倒壊や冠水により、送電不能が発生した。（後略）

#### 2. 電気設備の津波への対応の基本的な考え方

##### （2）電気設備の津波への対応の基本的考え方

中央防災会議の考え方を踏まえ、電気設備の津波への対応に関する基本的な考え方は、それぞれのクラスに応じ、以下のとおりとすることが適当である。

##### 【頻度の高い津波（共用期間中に1～2度程度発生する津波）】

需要地（市街地等）への津波の浸水は、海岸保全施設等により防がれることが期待される。

ただし、一旦機能喪失した場合人命に重大な影響を与える可能性のある設備については、個々の設備毎に機能に重大な支障が生じないよう対策を施すことが基本である。

##### 【最大クラスの津波（発生が極めてまれである最大クラスの津波）】

このクラスの津波については、被害を防ぐような設備とすることは、費用の観点から現実的ではない。今回の津波被害や復旧の実績を踏まえ、設備の被害が電力の供給に与える影響の程度を考慮し、可能な範囲で被害を減じ、或いは、復旧を容易とするような津波の影響の軽減対策が基本である。

（注）下線は当局による。

なお、本報告書には参考資料として、東日本大震災における電気設備の被害状況が掲載されており、主要な関係資料は表1及び2のとおりであり、架空線配電設備については、東北電力管内（全域）の被害率は0.9%、地中配電設備の被害率は、地上機器が67%となっている。

経済産業省のワーキンググループにおいては、東日本大震災のような海岸保全施設では防ぎきれないような津波に対しては、「被害を防ぐような設備とすることは、費用の観点から現実的ではない。」と結論づけており、また、参考資料のデータからも（電線共同溝を含む）地中配電設備には、津波の被害を効果的に軽減できるほどの耐災害性は備わっていないと考えられる。

電線共同溝整備を津波対策として捉える場合、前述のとおり、通信と電力の立場では、その有効性に関して認識に大きな違いがある。このため、総務省（総合通信基盤局）は、電線共同溝の整備を推進することが津波対策として効果的であるのかどうかについて、経済産業省と協力し、通信と電力の両方の立場を踏まえ、また、費用対効果の観点も含め、総合的に再評価を行うことが重要であると考えられる。

表1 架空線配電設備の被害状況【東北電力管内】

区 域	指示物（基数）	津波による流出等 （供給支障あり）	被害率
東北電力管内全域	3,038,915 基	27,523 基	0.9%
宮城県石巻市	9,346 基	1,528 基	16.3%

（注）電気設備地震対策ワーキンググループ報告書より抜粋。

表2 地中配電設備の被害状況【東北電力管内】

設備名	設備数	被害様相の影響度		被害率
		供給支障につ ながるもの	供給支障につな がらないもの	
人孔・手孔	234 箇所	0 箇所	23 箇所	9.8%
管路	1,089 径間	0 径間	62 径間	5.7%
ケーブル	581 本	206 本	65 本	47%
地上機器	186 台	90 台	35 台	67%

（注）電気設備地震対策ワーキンググループ報告書より抜粋。

検討会最終取りまとめでは、アクションプランとして「伝送路の地中化は、津波対策等の観点から有効な手段と考えられることから、自治体電線共同溝等の導入促進に向けて、地方ブロック無電柱化協議会への働きかけを進める。」としており、この働きかけは次期無電柱化推進計画のとりまとめまでに行われることが重要と考えられる。

関東総合通信局においては、協議会事務局である関東地方整備局と連携し、津波被害が想定される地域における電線共同溝の優先整備を図るために、関東地区無電柱化協議会等の場を活用して、各道路管理者や電線管理者等の関係者に対し検討会最終取りまとめを周知するとともに幅広く働きかけることについて検討する余地があると考えられる。



表3 消防署及び災害拠点病院の前面道路における無電柱化の状況

(消防署の前面道路の無電柱化状況)

	施設名	所在地	前面道路	無電柱化
港区	芝消防署	港区新橋6-18-15	区道	○
	芝浦出張所	港区海岸3-4-14	都道316号	○
	三田出張所	港区三田2-15-53	区道	×
	麻布消防署	港区元麻布3-4-42	区道	×
	飯倉出張所	港区東麻布1-30-5	都道319号	○
	赤坂消防署	港区南青山2-16-9	区道	×
	新町出張所	港区赤坂6-17-6	区道	×
	高輪消防署	港区白金2-4-12	国道1号	○
	三光出張所	港区白金5-12-11	区道	×
	港南出張所	港区港南5-8-34	区道	×
	二本榎出張所	港区高輪2-6-17	区道	×
世田谷区	世田谷消防署	世田谷区三軒茶屋2-33-21	区道	×
	北沢出張所	世田谷区北沢2-3-11	区道	×
	宮の坂出張所	世田谷区宮坂2-15-3	都道423号	×
	松原出張所	世田谷区松原6-26-21	区道	×
	三宿出張所	世田谷区三宿1-14-5	国道246号	○
	上北沢出張所	世田谷区上北沢1-14-2	区道	×
	玉川消防署	世田谷区中町3-1-19	区道	×
	奥沢出張所	世田谷区奥沢3-29-3	都道426号	×
	用賀出張所	世田谷区玉川台1-13-10	都道427号	×
	新町出張所	世田谷区新町1-22-11	国道246号	○
	成城消防署	世田谷区成城1-21-14	区道	×
	千歳出張所	世田谷区千歳台4-29-9	都道118号	×
	烏山出張所	世田谷区南烏山6-14-12	区道	×

(東京都災害拠点病院の救急入口前面道路の無電柱化状況)

	施設名	所在地	前面道路	無電柱化
港区	東京都済生会中央病院	港区三田1-4-17	区道	○
	東京慈恵会医科大学 附属病院	港区西新橋3-19-18	区道	○
	北里大学北里研究所 病院	港区白金5-9-1	都道305号	×
世田谷区	一般社団法人至誠会 第二病院	世田谷区上祖師谷5-19-1	区道	×
	公立学校共済組合関 東中央病院	世田谷区上用賀6-25-1	区道	×
	東京都立松沢病院	世田谷区上北沢2-1-1	区道	×

(注) 当局の調査結果による。