

無電柱化対策に関する調査

－災害に強い安全で良好なインフラ整備に向けて－

結 果 報 告 書

平成 26 年 8 月

中部管区行政評価局

前 書 き

我が国では、戦後、電力及び通信需要の急増に伴い、数多くの電柱が設置されてきた。しかし、歩行者等の通行の妨げとなること、良好な景観や観光振興の妨げとなること、災害時の倒壊により道路を閉塞させ、電線類などの切断により電力及び通信の安定供給が妨げられることなどから、電線類の地中化や軒下配線・裏配線（注1）などのいわゆる無電柱化が行われている。

無電柱化は、昭和 61 年度から平成 20 年度までは5期にわたる計画に基づき、また、21 年度以降は「無電柱化に係るガイドライン」（注2）に基づき、推進されてきた。その間の平成 7 年 6 月には、従来の方式よりもコンパクトであり、かつ、電力・通信事業者等の負担が軽減される電線共同溝の整備を促進するため、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）が施行されている。

また、政府は、「社会資本整備重点計画」（平成 24 年 8 月 31 日閣議決定）において、市街地等の幹線道路の無電柱化率（注3）を平成 23 年度末の 15%から 28 年度末には 18%とする目標を掲げ、無電柱化を推進することとしているほか、平成 25 年 9 月には、防災上重要な経路を構成する道路の無電柱化の促進等のための所要の措置を講ずる道路法等の一部を改正する法律（平成 25 年法律第 30 号）が施行されている。

愛知県も、地域防災計画において、震災時に電気、電話等のライフラインの安全性・信頼性の向上を図るとともに、道路上の工作物等をできる限り少なくして災害応急対策の円滑な実施を図るため、電線共同溝の整備を推進することとしている。

しかし、日本の市街地等の幹線道路の無電柱化率は平成 24 年度末で 15%にとどまっております（国土交通省調べ）、ヨーロッパやアジアの主要都市と比べて低い。また、市街地等の幹線道路以外の道路の無電柱化の実態等は必ずしも明らかではない。

この調査は、以上のような状況を踏まえ、無電柱化を推進する観点から、無電柱化の社会実態、無電柱化の推進体制の整備状況、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1）軒下配線とは建物の軒等を活用して電線類の配線を行うことをいい、裏配線とは表通りの無電柱化を行うため、裏通り等へ電柱、電線等に移設することをいう。

（注2）関係省庁等を構成メンバーとする無電柱化推進検討会議が策定

（注3）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

目 次

第1 調査の目的等	1
第2 調査結果	2
1 無電柱化の社会実態	2
ア 行政機関における無電柱化対策に関する方針の策定状況等	2
イ 無電柱化事業に伴う電柱の増減状況及び電気・通信事業者の取組姿勢	3
ウ 無電柱化事業に関する住民のニーズの把握や意識調査の実施状況	5
エ 無電柱化事業の進捗状況の把握及び道路管理者別無電柱化率の試算結果	5
オ 調査対象機関における各種指標の活用状況及び第一次緊急輸送道路における無電柱化率の試算結果	7
カ その他	8
2 無電柱化の推進体制の整備状況等	33
(1) 地方ブロック無電柱化協議会等の活動状況	33
ア 協議会等の設置状況等	33
イ 協議会等の開催状況	34
ウ 無電柱化に対する理解促進及び普及啓発の取組	36
(2) 地方ブロック無電柱化協議会等による計画の策定・進捗管理状況	45
ア 計画の概要	45
イ 計画の策定経過	45
ウ 計画進捗の把握状況	45
エ 計画の変更・見直し	46
オ 他計画等との整合性	46
カ 現計画の検証	47
キ 計画の公表	47
3 個別事業の実施状況	52
(1) 電線共同溝整備後における電柱の撤去状況	52
ア 無電柱化事業の目的等	52
イ 調査対象事業における無電柱化の状況	52
(2) 電線共同溝の管理状況	61
ア 電線共同溝の管理方法	61
イ 調査対象事業における管理状況	61
(3) 効率的、効果的手法による事業の実施状況	64
ア 効果的手法による事業の実施状況	64
イ 住民との合意形成について効果的手法により整備が図られた事例	65

図 表 目 次

1 無電柱化の社会実態

表 1-① 無電柱化に関する計画の推移（国土交通省作成）	9
表 1-② 電線共同溝の整備等に関する特別措置法（抄）	9
表 1-③ 無電柱化に係るガイドライン	14
表 1-ア-① 調査対象機関における無電柱化対策の方針策定状況	16
表 1-ア-② 名古屋市の地中化路線の選定要件	18
表 1-ア-③ 調査対象機関における無電柱化に係る計画の策定状況	18
表 1-ア-④ 調査対象機関における無電柱化対策の体制	21
表 1-イ-① 中部電力(株)及びN T T西日本が所有する電柱の経年推移	22
表 1-イ-② 中部電力(株)及びN T T西日本が所有する電柱の設置場所	23
表 1-イ-③ 愛知県内で実施した無電柱化事業による電柱撤去数	24
表 1-イ-④ 無電柱化事業についての中部電力(株)及びN T T西日本の意見	25
表 1-ウ-① 愛知県が実施した平成24年度第2回世論調査及び調査結果	26
表 1-エ-① 市街地等の幹線道路の無電柱化率（都道府県、東京23区、政令市）	27
表 1-エ-② 主要指標現況算出マニュアル（案）（抄）	27
表 1-エ-③ 調査対象機関が管理する道路における無電柱化率（当局試算）	30
表 1-オ-① 愛知県内の第一次緊急輸送道路における無電柱化率（当局試算）	31
表 1-カ-① 道路法（抄）	31

2 無電柱化の推進体制の整備状況等

(1) 地方ブロック無電柱化協議会等の活動状況

表 2-① 無電柱化の実施体制	36
表 2-② 中部ブロック協議会規約	36
表 2-③ 中部ブロック協議会委員名簿	37
表 2-④ 中部ブロック協議会幹事会名簿	38
表 2-⑤ 担当国会議名簿（平成25年度）	39
表 2-⑥ 第二期推進計画の記載事項	40
表 2-⑦ 愛知県協議会規約	40
表 2-⑧ 愛知県協議会委員名簿（平成25年度）	41
表 2-⑨ 中部ブロック協議会等の開催状況	41
表 2-⑩ 平成25年度担当国会議における質疑応答（抜粋）	42
表 2-⑪ 大規模災害等緊急事態における通信確保の在り方について 最終取りまとめ（抜粋）	42
表 2-⑫ 平成24年1月30日総務省会議資料（抜粋）	43
表 2-⑬ 中部ブロック協議会の構成員となっていることのメリット等	43
表 2-⑭ 愛知県協議会の開催状況	44
表 2-⑮ 岐阜・静岡及び三重県地方部会の開催状況	44

(2) 地方ブロック無電柱化協議会等による計画の策定・進捗管理状況	
表 2-16 第二期推進計画の策定経過（中部ブロック協議会及び愛知県協議会）	4 8
表 2-17 第二期推進計画掲載箇所の調整状況（平成25年度末見込み）	4 8
表 2-18 第二期推進計画掲載箇所の施工状況（平成25年度末見込み）	4 8
表 2-19 愛知県協議会の第二期推進計画第3回変更の経過	4 9
表 2-20 愛知県地域防災計画〔地震災害対策計画〕（抜粋）	4 9
表 2-21 第4次地震防災緊急事業五箇年計画（平成23～27年度）（抜粋）	5 0
表 2-22 愛知県、名古屋市及び豊田市の第9次交通安全計画（抜粋）	5 0
表 2-23 愛知県及び名古屋市の平成25年度交通安全実施計画（抜粋）	5 1

3 個別事業の実施状況

(1) 電線共同溝整備後における電柱の撤去状況

表 3-1 道路法（抄）	5 6
図表 3-1 電線共同溝整備事業の流れ（一例）	5 7
表 3-2 調査対象5事業の概要	5 7
図表 3-2 電線共同溝整備後も一部電柱が撤去されないままとなっている事例 （その1）	5 8
図表 3-3 電線共同溝整備後も一部電柱が撤去されないままとなっている事例 （その2）	5 9
表 3-3 第一期無電柱化推進計画の進捗状況調査結果（星崎電線共同溝に関するもの）（抜粋）	6 0
表 3-4 第二期無電柱化推進計画の進捗状況調査結果（枇杷島電線共同溝に関するもの）（抜粋）	6 0

(2) 電線共同溝の管理状況

表 3-5 「電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行規則」（抜粋）	6 3
表 3-6 愛知県知多建設事務所一般国道247号半田市昭和町地区電線共同溝管理規程 （抜粋）	6 3
表 3-7 半田市昭和町地区電線共同溝占用事業者による電線共同溝敷設工事完了届 の提出状況等	6 3

(3) 効率的、効果的手法による事業の実施状況

図表 3-4 NTT既存管路を活用して事業の効率化を図っている事例	6 7
図表 3-5 住民との合意形成について効果的手法により整備が図られた事例	6 9

第1 調査の目的等

1 目的

この調査は、無電柱化を推進する観点から、無電柱化の社会実態、無電柱化の推進体制の整備状況、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。

2 対象機関

(1) 調査対象機関

中部管区警察局、東海総合通信局、中部地方整備局、愛知県、名古屋市

(2) 関連調査等対象機関

愛知県警察本部、豊田市、中部電力株式会社、西日本電信電話株式会社東海事業本部

3 担当部局

中部管区行政評価局第一部第1評価監視官

4 調査実施時期

平成26年4月～8月

第 2 調査結果

1 無電柱化の社会実態

実 態	説明図表番号
<p>1 無電柱化の社会実態</p> <p>国土交通省は昭和 61 年度以降、景観の向上、災害の防止、通信ネットワークの信頼性の向上等を目的に、概ね 5 年ごとに電線類を地中化するための計画を策定し、その促進を図っている。</p> <p>また、平成 7 年には、特定の道路について、電線共同溝の整備等を行うことにより、当該道路の構造の保全を図りつつ、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図ることを目的として「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が制定されている。</p> <p>今回当局では、無電柱化に関する社会的ニーズと、最新の計画である「無電柱化に係るガイドライン」に基づく関係機関の取組の実態を調査するとともに、無電柱化事業に伴う電柱の増減状況や、調査対象機関が管理している愛知県内の道路について、無電柱化事業による整備の進捗状況を無電柱化率として試算した。</p> <p>その結果は以下のとおりである。</p>	<p>表 1—①</p> <p>表 1—②</p> <p>表 1—③</p>
<p>ア 行政機関における無電柱化施策に関する方針の策定状況等</p> <p>a 調査対象とした国土交通省中部地方整備局（以下「中部地方整備局」という。）、国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所（以下「名古屋国道事務所」という。）、愛知県、名古屋市及び豊田市について、無電柱化に関する方針の策定状況等をみたところ、以下のとおり、調査対象とした行政機関はいずれも無電柱化を進めるための方針として定めたものは無く、国土交通本省が定めた「無電柱化に係るガイドライン」に沿って整備を進めている等の状況がみられるが、中には、方針として明確化していないものの、路線選定の要件を部内で決めているもの（名古屋市）もみられる。</p> <p>① 中部地方整備局及び名古屋国道事務所は、「無電柱化に係るガイドライン」により管内の無電柱化を推進しており、これ以外の方針は無い。</p> <p>② 愛知県は、国土交通省が示した「無電柱化に係るガイドライン」を踏まえ、中部ブロック電線類地中化協議会の無電柱化推進計画に基づいて無電柱化を進めており、地域防災計画には方針が明記されているものの、無電柱化に特化した方針は無い。</p> <p>③ 名古屋市は、電線類を地中化するために方針として定めたものはないものの、市役所内で電線共同溝の整備対象を検討する際の選定要件があり、これに合致する路線を中心に選定して無電柱化事業を実施している。</p> <p>なお、名古屋市内にある第一次緊急輸送道路における整備率が高くなっている（後述才参照）のは、要件にある 4 車線以上の幹線道路の多くが第一次緊急輸送道路に指定されていることによるものと考えられるが、緊急輸送道路の整備を進めることを目的に当該要件を決めているものではないと説明している（ただし、平成 26 年度からの新たな計画「名古屋市総合計画 2018」</p>	<p>表 1—ア—①</p> <p>表 1—ア—②</p>

(現時点では案)では、緊急輸送道路における整備を促進することが明記されている(下記b及びc参照)。

④ 豊田市は、総合計画、地域防災計画等の中で無電柱化の方針等を明記しており、無電柱化に特化した方針等は定めていない。

b 無電柱化対策の施策上の位置付けについて、調査対象とした愛知県、名古屋市及び豊田市は、①各種施策の優先度や緊急度を勘案して無電柱化推進計画に基づき推進(愛知県)、②名古屋市総合計画2018(現在策定中。平成26年度から30年度までの計画)の施策15(災害に強いまちづくりをすすめます)において、避難所、避難路、緊急輸送道路の確保を目的として、電線類の地中化を実施する予定(名古屋市)、③各種計画の中では、無電柱化の優先度や重要度について明記されていない(豊田市)状況となっている。

c 無電柱化に係る計画の策定状況をみると、①中部地方整備局は「無電柱化推進計画基本構想」(平成16～20年度)及び「第二期無電柱化推進計画基本構想」(平成21年度～25年度)として策定、②愛知県は、無電柱化推進計画の他、第4次地震防災緊急事業5箇年計画及び第二次あいち地震対策アクションプランとして策定、③豊田市は「第二期無電柱化推進計画基本構想」として愛知県によりとりまとめられているほか、第7次豊田市総合計画後期実践計画等として無電柱化を促進するための計画を策定している。

一方、④名古屋市は、地中化路線の要件を中心に路線選定し、電線管理者と協議して事業を実施していることから計画は作成していないとしているが、名古屋市総合計画2018(上記b参照)において、災害時における緊急輸送道路・避難空間の確保や消火・救助活動の円滑化、良好な景観形成、安全で快適な通行空間の確保等のために電線共同溝により電線類の地中化を実施することが明記されており、また名古屋市内における実施予定箇所については、「無電柱化推進計画基本構想」及び「第二期無電柱化推進計画基本構想」において作成される事業実施箇所の一覧表に盛り込まれていることから、他の機関と同様と考えられる。

d 無電柱化事業を実施している中部地方整備局(道路部、建政部)、名古屋国道事務所、愛知県、名古屋市及び豊田市における実施体制をみると、中部地方整備局では道路部と建政部で役割を分担し、出先機関である名古屋国道事務所が個別具体的な事業の計画・工事発注等を実施している。

愛知県、名古屋市及び豊田市は、道路・都市整備担当部局がそれぞれ体制を整備し、相互に連携を図って事業を推進している。

イ 無電柱化事業に伴う電柱の増減状況及び電気・通信事業者の取組姿勢等

a 無電柱化事業を実施し電線共同溝を整備することに伴い、事業実施区間内にある電柱は撤去される。しかし、その実態や電柱の総数がどのように増減しているかは明確でない。

今回、電柱を設置している主要な事業者である中部電力㈱及び西日本電信電話株式会社東海事業本部(以下、「NTT西日本」という。)について、それぞれの管内における電柱の増減、設置場所及び無電柱化事業との関係をみたところ

表1-ア-③

表1-ア-④

る、以下のとおり、①電柱の本数は微増（中部電力株）、ほぼ横ばい（N T T西日本）、②電柱の大半は市町村道及び道路に隣接する民有地や公有地に設置されており、直轄国道や県道に設置されている電柱は全体の 10%に満たない（両事業者共通）、③無電柱化事業に伴い撤去した電柱よりも新設される電柱の方が多い（両事業者）状況がみられた。

ただし、N T T西日本が管理している電柱については、①管内の県ごとで見ると、電柱の総数が経年的に減少している県（岐阜県）がある、②愛知県内では、道路区域内にある電柱の数は減少傾向となっている。

電柱が増加している理由について中部電力株は、管内全体で毎年新規申込が約 10 万件あり、これに対応するため毎年 1 万本程度電柱を新設していることが電柱増加の主な理由と説明していることから、電柱の総数を減少させるためには、今後電柱の新設を伴う事業（宅地造成・土地区画整理等）と無電柱化事業をいかに結びつけるかが課題と考えられる。

① 中部電力株が設置している電柱の数を平成 24 年度末時点でみると、同社管内（愛知・岐阜・三重・静岡及び長野県）全体で約 276.8 万本設置されている。

表 1—イ—①

また、平成 20 年から 24 年度までの間では、管内全体で毎年 1 万本程度（うち、愛知県内では 2,700 本～4,200 本程度）増加し、この期間内でみると愛知県内の電柱の総数は 1.3 万本程度、1.5%と微増であり、管内の県も同様の状況にある。

N T T西日本が設置している電柱の数を平成 25 年度末時点でみると、同事業本部管内（愛知・岐阜・三重・静岡県）全体で約 126.5 万本設置されている。

また、平成 21 年度から 25 年度までの間では、管内全体で毎年約 700～1,300 本程度（うち、愛知県内では 300 本～1,000 本程度）増加しているものの、この期間内で愛知県内の電柱の総数は 0.2 万本程度、0.5%増とほぼ横ばいの状況にあるが、管内の県の中には、電柱の総数が経年的に減少しているもの（岐阜県。この期間で約 1,200 本、0.5%減少）がみられる。

② 電柱の設置場所をみると、中部電力株及びN T T西日本の電柱は市町村道及び道路区域外（民有地か公有地かに関係なく）に設置しているものが大半（中部電力株は約 95.8%、N T T西日本は約 93.3%）を占めており、国道や県道に設置されている電柱の数は、両事業者とも 10%に満たない。

表 1—イ—②

N T T西日本が直轄国道及び県道に設置している電柱は減少しており、これについて同社は、無電柱化事業により減少したと認識している。

③ 中部電力株及びN T T西日本が無電柱化事業に伴い愛知県内で撤去した電柱の数と新設した数を平成 21 年度以降について対比すると、i) 中部電力株は毎年 120～310 本程度、ii) N T T西日本は毎年 50～180 本程度を無電柱化事業に伴い撤去しているのに対し、新設した数は i) 中部電力株が約 2,700～4,200 本程度、ii) N T T西日本が 300～1,000 本程度であるため、事業を実施しても、電柱の総数は増える実態にある。

表 1—イ—③

また、両事業者が毎年撤去している管内全体の電柱の数と愛知県内で実施

した無電柱化事業により撤去した数を対比すると、無電柱化事業による撤去数は撤去総数のごく一部（2%以下）にすぎないものとなっている。

b 今回、当局が調査対象とした中部電力㈱及びN T T西日本から無電柱化事業への取組状況を聴取した結果は以下のとおり、いずれも地域の持続的発展に寄与する等により、無電柱化事業に協力する姿勢である。

① 中部電力㈱は、地域の持続的発展に貢献することから可能な限り協力するとし、その場合、真に整備効果が高い路線が選定されるよう意見を反映してもらう場合や、電力需要等を踏まえ、道路管理者に整備費用の負担を求める場合もあると説明。

② N T T西日本は、通信施設の信頼向上、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上の観点から、行政、自治体、他企業と連携を図り、企業経営の範囲内で推進に協力すると説明。

また、無電柱化事業を実施するに当たり国や自治体（道路管理者）への要望事項を聴取したところ、i) 無電柱化事業をより低コストで推進するためにするため、道路照明施設等への電力機器の設置等（中部電力㈱）、ii) 費用負担軽減措置等（N T T西日本）の意見があった。

c 調査対象とした機関のうち愛知県、名古屋市及び豊田市は、いずれも管理している道路に設置（占用許可）されている電柱の数や無電柱化事業に伴う削減状況について特段把握していないとしており、また、中部地方整備及び名古屋国道事務所は、資料が膨大となるため集計していないとしている。

ウ 無電柱化事業に関する住民のニーズ把握や意識調査の実施状況

無電柱化に係るガイドラインは、1「無電柱化の対象について」において、無電柱化事業の実施にあたっては、これら地域の要請に応え、（中略）引き続き進めるものとするとしており、無電柱化事業を実施するに際して地域のニーズを幅広く把握することは有効と考えられる。

これについて調査対象とした中部地方整備局、名古屋国道事務所、愛知県、名古屋市及び豊田市における無電柱化事業に関する住民のニーズ把握や意識調査の実施状況をみると、このうち愛知県は「県政世論調査」（平成24年第2回実施時）において、みちづくりに関して優先的に取り組むべき課題として例示された10の選択肢の一つとして、歩道のバリアフリー化や電線類の地中化を進めることを設定している例（結果は10の選択肢のうち第6位。ただし、その結果を無電柱化事業にどのように反映したかは不明）はみられるが、他の自治体はニーズの把握や意識調査は実施していない。

なお、無電柱化事業実施地域において、地元有志により実施されている例（名古屋市緑区有松における無電柱化の意向調査。後述3(3)参照）はみられる。

エ 無電柱化事業の進捗状況の把握及び道路管理者別無電柱化率の試算結果

a 今回調査対象とした中部地方整備局、名古屋国道事務所、愛知県、名古屋市

表1-イ-④

表1-ウ-①

及び豊田市について、無電柱化事業を実施した実績の把握状況をみたところ、電線共同溝を整備した距離数を経年的に把握しているのは中部地方整備局、名古屋国道事務所、名古屋市（整備した施設の距離数）及び豊田市（同）で、愛知県は把握していない。

また、これら機関のうち、管理している道路における電線共同溝等の整備状況が無電柱化率等の指標として活用している例はみられない。

- b 無電柱化事業に伴う電線共同溝等の整備状況について国土交通省は、独自の調査結果に基づき、都道府県及び政令指定都市について無電柱化率（注1）を算出しており、これによると、平成24年度末時点で愛知県は22%（注2）、名古屋市は21%となっている。

（注1） 国土交通省の公表している無電柱化率の数値は、市街化区域内にある一般国道及び県道における電線共同溝等の整備状況を数値化したもの（主要指標現況算出マニュアル（平成15年度版）参照）

国土交通省の算出方法は、市街化区域内にある一般国道及び県道の道路の総延長距離を分母とし、整備した電線共同溝だけでなく、無電柱化事業を実施しないトンネルや橋、高架橋の距離数も分子に含めている。

（注2） 愛知県の無電柱化率については、今回の調査において当省本省を通じて確認したところ、公表されている22%ではなく、12.4%が正しいことを確認した。

- c 今回、調査対象とした道路管理者から国土交通省が公表している当該無電柱化率の活用状況を調査したところ、いずれの機関も活用していないと説明しており、これについて以下の理由をあげている。

- ① 管路の整備済延長の把握で十分（中部地方整備局、名古屋国道事務所、名古屋市）
- ② 算出根拠が不明確（愛知県、名古屋市）
- ③ 市町村道のデータが反映されていない（名古屋市、豊田市）

さらに、無電柱化率の今後の活用見込みについて、調査対象機関から以下の意見があった。

- i) 算出根拠が明らかにされれば、他県との比較等の資料としての活用が期待できる（愛知県）
- ii) 算出根拠が明確になり、市道のデータも反映されれば他都市との比較資料として活用できる可能性がある（名古屋市）

また中部地方整備局は、国土交通省からデータベースに係る事務連絡（直近のものは「無電柱化データベースの更新について」道路管理課長宛 平成25年12月25日）が発出されているにもかかわらず、データベースについて理解していないほか、無電柱化率の算出は国土交通省本省が行っており、これに関与していないとしている。

- d 以上のように、無電柱化事業による電線共同溝等の整備状況については調査対象機関の一部しか把握していないほか、無電柱化率等として指標化している例もみられず、また国土交通省が算出した愛知県内、名古屋市内の無電柱化率

表1-エ-①

表1-エ-②

も活用していない状況がみられた。

そこで、これらの機関が実施した電線共同溝の整備実績を把握したうえ、各機関が管理している道路の総延長距離に占める整備済距離について、把握できた最新時点の整備状況を基に当局が独自に無電柱化率を試算（注）した。

その結果、整備した電線共同溝の延長距離（整備延長）でみたところ、調査対象機関が管理している道路の無電柱化率は①中部地方整備局が 23.4%（同局が管理する直轄国道のうち、愛知県内分）、②愛知県が 0.9%、③名古屋市が 4.4%、④豊田市が 0.5%であった。

この結果と国土交通省が公表している愛知県及び名古屋市の無電柱化率を対比すると、愛知県は国土交通省の公表数値（22%）に対し 0.9%、名古屋市は公表数値（21%）に対し 4.4%と大きな差がみられる。

この理由は、同省の算出方法が対象とする道路の種別や道路のあるエリアを限定し、かつ電線共同溝の整備対象とならないトンネルや橋等を整備実績とみなしているためと考えられ、公表している無電柱化率は無電柱化の実態を的確に表しているか疑問がある。

（注）当局の試算方法は、道路管理者（自治体等）が管理している道路の総延長を分母とし、整備した電線共同溝の総延長又は電線共同溝を整備した道路の総延長を分子としたもの。国土交通省は、電線共同溝を整備しないトンネルや橋、高架橋も分子としているが、当局の試算ではこれらを道路の総延長（分母）から除外し、電線共同溝を整備することが可能な範囲に限定した。なお、算出方法は下図参照。

【無電柱化率の算出方法】

国土交通省	$\frac{\text{電線共同溝を整備した道路の総延長} + \text{トンネル・橋等の総延長}}{\text{当該自治体の市街化区域内にある国道・県道の総延長}}$
当局 (試算)	$\frac{\text{電線共同溝を整備した道路の総延長又は整備した電線共同溝等の総延長}}{\text{当該自治体が管理している道路の総延長} - \text{トンネル・橋等の総延長}}$

表 1 - エ - ③

オ 調査対象機関における各種指標の活用状況及び第一次緊急輸送道路における無電柱化率の試算結果

a 電線共同溝を整備するに当たり、整備の状況を捕捉するために有効と考えられる指標の活用状況を調査したところ、調査対象機関において、何らかの指標を用いているものはみられない。

また、①バリアフリー法に基づく特定道路、②緊急輸送道路及び③電線共同溝の指定道路における電線共同溝の整備実績について、関係機関における把握状況をみたところ、これらのデータ（その一部を含む）を把握している機関は中部地方整備局、名古屋国道事務所、名古屋市（バリアフリー道路に係る経年的データ、緊急輸送道路に係る最新のデータ）のみとなっている。

b そこで、地震発生後の支援活動に重要な役割を担う緊急輸送道路のうち、最も

表 1—① 無電柱化に関する計画の推移（国土交通省作成）

計画期間	計画名
昭和 61 年～平成 2 年度	第 1 期電線類地中化計画
平成 3 年～6 年度	第 2 期電線類地中化計画
平成 7 年～10 年度	第 3 期電線類地中化計画
平成 11 年～16 年度	電線類地中化計画
平成 17 年～20 年度	無電柱化推進計画
平成 21 年～25 年度	無電柱化に係るガイドライン

表 1—② 電線共同溝の整備等に関する特別措置法（抄）

電線共同溝の整備等に関する特別措置法
 （平成七年三月二十三日法律第三十九号）

最終改正：平成二五年一月二二日法律第七六号

第一章 総則（第一条・第二条）

第二章 電線共同溝の建設（第三条—第九条）

第三章 電線共同溝の管理（第十条—第二十一条）

第四章 雑則（第二十二条—第三十条）

附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、電線共同溝の建設及び管理に関する特別の措置等を定め、特定の道路について、電線共同溝の整備等を行うことにより、当該道路の構造の保全を図りつつ、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図ることを目的とする。

（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収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。

第二章 電線共同溝の建設

（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）第二百二十条第一項 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。

(電線共同溝の建設完了後の占用の許可の申請)

第四条 前条第一項の規定による指定があったときは、電線共同溝の建設完了後における当該電線共同溝の占用を希望する者は、国土交通省令で定めるところにより、道路管理者に当該電線共同溝の建設完了後の占用の許可を申請することができる。

- 2 道路管理者は、前条第一項の規定による指定をしたときは、当該指定に係る道路又は道路の部分(以下「電線共同溝整備道路」という。)について、当該指定の日前になされた道路法第三十二条第一項 若しくは第三項 又は同法第三十五条 の規定による許可又は協議に基づき当該道路の地上に設置された電線又は電柱(いまだ設置に至らないものを含む。)の設置及び管理を行う者に対し、前項の規定による申請を勧告することができる。
- 3 国が電線共同溝の建設完了後における当該電線共同溝の占用を希望する場合においては、国が道路管理者に協議することをもって、第一項の規定による申請をしたものとみなす。
- 4 道路管理者は、第一項の規定による申請が次の各号のいずれかに該当するときは、その申請を却下しなければならない。
 - 一 当該申請の内容が、当該電線共同溝整備道路の構造等に照らし採用することのできる電線共同溝の規模及び構造上相当でないと認められるものであること。
 - 二 当該申請が、当該電線共同溝の建設及び管理に支障を及ぼすおそれがあると認められるものであること。

(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。

(電線共同溝の占用予定者の地位の承継)

第六条 相続人、合併又は分割により設立される法人その他の電線共同溝の占用予定者の一般承継人(分割による承継の場合にあつては、第四条第一項の規定による申請に係る権利及び義務の全部を承継する法人に限る。)は、電線共同溝の占用予定者の地位を承継する。

- 2 前項の規定により電線共同溝の占用予定者の地位を承継した者は、その承継の日の翌日から起算して三十日以内に、道路管理者にその旨を届け出なければならない。

(電線共同溝の占用予定者の建設負担金)

第七条 電線共同溝の占用予定者は、電線共同溝の建設に要する費用のうち、電線共同溝の建設によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の費用を負担しなければならない。

2 電線共同溝の建設に要する費用の範囲、負担金の納付の方法及び期限その他前項の負担金に関し必要な事項は、政令で定める。

(電線共同溝の増設)

第八条 道路管理者は、第五条に規定するところにより電線共同溝が建設された電線共同溝整備道路について、既設の電線共同溝の収容能力に不足を生じたと認めるときは、この条に定めるところにより、電線共同溝を増設することができる。

2 道路管理者は、前項の規定により電線共同溝を増設しようとするときは、その旨を公示しなければならない。

3 第四条、第五条第二項から第五項まで、第六条及び前条の規定は、第一項の規定による電線共同溝の増設について準用する。この場合において、第四条第一項及び第二項中「前条第一項の規定による指定」とあるのは「第八条第二項の規定による電線共同溝の増設の公示」と、同条第一項及び第三項中「建設完了後」とあるのは「増設完了後」と、同条第二項中「当該指定」とあるのは「当該公示」と、同条第四項第二号、第五条第四項及び前条中「建設」とあるのは「増設」と、第五条第二項中「前条第一項」とあるのは「第八条第三項において準用する前条第一項」と、「同条第四項」とあるのは「第八条第三項において準用する前条第四項」と、同項及び同条第三項、第六条並びに前条第一項中「電線共同溝の占用予定者」とあるのは「増設に係る電線共同溝の占用予定者」と、第五条第二項から第四項までの規定中「電線共同溝整備計画」とあるのは「電線共同溝増設計画」と、同条第五項中「建設する」とあるのは「増設する」と読み替えるものとする。

(電線共同溝整備道路における道路占用の許可等の制限)

第九条 道路管理者は、第三条第一項の規定による指定をした場合においては、当該指定に係る電線共同溝整備道路の地上における電線及びこれを支持する電柱による占用に関し、道路法第三十二条第一項若しくは第三項の規定による許可をし、又は同法第三十五条の規定による協議を成立させてはならない。ただし、次に掲げる場合は、この限りでない。

一 第三条第一項の規定による指定の前日になされた道路法第三十二条第一項若しくは第三項又は同法第三十五条の規定による許可又は協議に基づき設置された電線又は電柱の維持、修繕又は災害の復旧を行う場合

二 電線共同溝の建設若しくは増設が完了する以前において又はその改築、維持、修繕若しくは公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和二十六年法律第九十七号）の規定の適用を受ける災害復旧事業（以下「災害復旧」という。）のために必要な期間中において、緊急の必要に基づき、当該電線共同溝の占用予定者若しくは増設に係る電線共同溝の占用予定者又はこの法律の規定に基づき当該電線共同溝を占用する者が、その建設若しくは増設の完了後又はその改築、維持、修繕若しくは災害復旧の終了後当該電線共同溝に敷設すべき電線又はこれを支持する電柱を仮に設置し、及び当該電線又は電柱の維持、修繕又は災害の復旧を行う場合

三 電気事業法又は電気通信事業法の規定に基づき、電線（電気事業法に基づくものにあつては同法第二条第一項第一号に規定する一般電気事業、同項第三号に規定する卸電気事業又は同項第五号に規定する特定電気事業の用に供するものに、電気通信事業法に基づくものにあつては同法第二百一十条第一項に規定する認定電気通信事業の用に供するものに限る。）を設置しようとする者が、当該電線を当該道路の地下に埋設することが当該道路の構造等に照らし困難であることその他当該道路の地上において当該電

線又はこれを支持する電柱による占有を行うことについてやむを得ない事情があると認められる場合において、当該電線又は電柱を設置し、及び当該電線又は電柱の維持、修繕又は災害の復旧を行う場合

四 前三号に掲げるもののほか、当該道路の地上において電線又はこれを支持する電柱による占有を行うことについて公益上やむを得ない事情があり、かつ、当該道路について安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図る上で支障を生ずるおそれが少ないと認められる場合において、当該電線又は電柱を設置し、及び当該電線又は電柱の維持、修繕又は災害の復旧を行う場合

第三章 電線共同溝の管理

(占有予定者に対する電線共同溝の占有の許可)

第十条 道路管理者は、電線共同溝の建設又は増設を完了したときは、直ちに、次に掲げる事項を明らかにして、電線共同溝の占有予定者又は増設に係る電線共同溝の占有予定者に当該電線共同溝の占有の許可をするものとする。

- 一 占有することができる電線共同溝の部分
- 二 電線共同溝に敷設することができる電線の種類及び数量
- 三 電線共同溝を占有することができる期間

(占有予定者であった者以外の者による電線共同溝の占有の許可)

- 第十一条 前条の規定による許可を受けた者以外の者であっても、電線共同溝の収容能力に余裕があるときは、国土交通省令で定めるところにより、道路管理者の許可を受けて、電線共同溝を占有することができる。
- 2 道路管理者は、前項に規定する者による電線共同溝の占有が次の各号のいずれかに該当することとなることを認める場合においては、同項の許可をしてはならない。
- 一 この法律の規定に基づき当該電線共同溝を占有している者の権利を侵害すること。
 - 二 当該電線共同溝の規模及び構造上相当でないこと。
 - 三 当該電線共同溝の管理に支障を及ぼすこと。
- 3 第一項の許可は、前条各号に掲げる事項を明らかにしてしなければならない。

(電線共同溝の占有に係る変更の許可)

- 第十二条 道路管理者は、第十条又は前条第一項の規定による許可(この項の規定による変更の許可を含む。)を受けた者から申請があった場合においては、第十条各号に掲げる事項の変更の許可をすることができる。
- 2 前条第二項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。この場合において、同条第三項中「前条各号に掲げる事項」とあるのは、「変更後の前条各号に掲げる事項」と読み替えるものとする。

(占有予定者であった者以外の者等の占有負担金)

- 第十三条 第十一条第一項又は前条第一項の規定による許可を受けた者は、当該許可に係る電線共同溝の建設又は増設に要した費用(第七条第一項(第八条第三項において準用する場合を含む。)の規定により電線共同溝の占有予定者又は増設に係る電線共同溝の占有予定者が負担した費用を除く。)のうち、当該電線共同溝の占有によって支出を免れることとなる推定の投資額等を勘案して政令で定めるところにより算出した額の占有負担金を負担しなければならない。
- 2 負担金の納付の方法及び期限その他前項の負担金に関し必要な事項は、政令で定める。

(許可に基づく地位の承継)

- 第十四条 相続人、合併又は分割により設立される法人その他第十条、第十一条第一項又は第十二条第一

項の規定による許可を受けた者の一般承継人(分割による承継の場合にあつては、これらの規定による許可に基づく権利及び義務の全部を承継する法人に限る。)は、被承継人が有していたこれらの許可に基づく地位を承継する。

- 2 前項の規定により許可に基づく地位を承継した者は、その承継の日の翌日から起算して三十日以内に、道路管理者にその旨を届け出なければならない。

第十五条 第十条、第十一条第一項又は第十二条第一項の規定による許可に基づく権利の全部又は一部は、道路管理者の承認を受けなければ、譲渡することができない。

- 2 前項に規定する許可に基づく権利の全部又は一部を譲り受けた者は、譲渡人が有していたその許可に基づく地位を承継する。

(電線の構造等の基準の遵守)

第十六条 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、当該電線共同溝に電線を敷設する場合には、政令で定める電線の構造及び敷設の方法の基準に従わなければならない。

- 2 道路管理者は、電線共同溝を占用する者が敷設する電線が前項に規定する基準に適合しない場合は、当該占用する者に対し、当該敷設に関する工事の中止又は当該電線の改造、移転若しくは除却その他必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

(公益上やむを得ない必要が生じた場合における措置)

第十七条 道路管理者は、前条第二項に規定する場合のほか、電線共同溝の存する道路について当該電線共同溝の管理上の事由以外の事由に基づく工事を行う必要が生じた場合その他公益上やむを得ない必要が生じた場合においては、この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者に対し、同項に規定する措置を講ずべきことを命ずることができる。

- 2 道路管理者は、電線共同溝を占用する者が前項の規定により必要な措置を講ずべきことを命ぜられたことによって損失を受けたときは、その者に対し、当該処分によって通常受けるべき損失を補償しなければならない。
- 3 道路法第六十九条第二項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。
- 4 道路管理者は、第二項の規定による補償金額を第一項に規定する必要を生じさせた者に負担させることができる。

(電線共同溝管理規程)

第十八条 道路管理者は、電線共同溝を適正かつ円滑に管理するため、この法律の規定に基づき当該電線共同溝を占用する者の意見を聴いて、国土交通省令で定めるところにより、電線共同溝管理規程を定めるものとする。

(管理負担金)

第十九条 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、当該電線共同溝の改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に要する費用のうち、政令で定める費用を政令で定めるところにより負担しなければならない。

(原状回復)

第二十条 この法律の規定に基づき電線共同溝を占用する者は、電線共同溝を占有することができる期間が満了した場合、電線共同溝の占有を廃止した場合又は第二十六条の規定による許可若しくは承認の取消し

の処分があった場合においては、電線を除却し、占用している電線共同溝の部分を原状に回復しなければならない。

- 2 道路管理者は、前項に規定する者に対して、同項の規定による原状の回復について必要な指示をすることができる。

(国の行う電線共同溝の占用の許可等の特例)

第二十一条 国の行う電線共同溝の占用又は占用に係る権利の譲渡については、国と道路管理者との協議が成立することをもって、第十条、第十一条第一項若しくは第十二条第一項の規定による許可又は第十五条第一項の規定による承認を受けたものとみなす。

表 1-③

無電柱化に係るガイドライン

1 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、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保存、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。

これらは、景観法、バリアフリー新法（※1）、観光圏整備法（※2）、歴史まちづくり法（※3）等が施行されたことなどによって、安全・安心の社会づくり、観光振興等による活力の創造、景観形成による魅力向上等の観点から、無電柱化の要請は、地域の社会から、より一層強く求められているという背景がある。

無電柱化の事業の実施にあたっては、これらの地域の要請に応え、道路管理者と電線管理者は協議の上、地方公共団体と調整しつつ、また電力・通信需要にも配慮しつつ、無電柱化の必要性及び整備効果を踏まえ、整備及び費用負担の方式について調整を図りながら、引き続き無電柱化を進めるものとする。

※1 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（H18 施行）

※2 観光圏の整備による観光旅客の来訪および滞在の促進に関する法律（H20 施行）

※3 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（H20 施行）

2 無電柱化の進め方について

1) 効率的な無電柱化の推進

コスト縮減を図りつつ、地域の実情に応じた効率的な整備を推進することが必要であるため、地域の実情に応じてコスト縮減が可能な以下の手法も活用しながら無電柱化を実施するものとする。

①同時施工

歩道整備等の道路事業等が電線共同溝と同時期に計画されている場合には、工期等を調整し、同時に施工するものとする。その際には、計画のなるべく早い段階から調整を行い円滑な事業実施を図るものとする。

また、将来において無電柱化の必要性が見込まれる箇所において、道路の新設又は拡幅（土地区画整理事業等による場合を含む。）と一体的に行う電線共同溝の整備（以下、「同時整備」という。）を実施するものとし、電線を収容するための管路等の増設が発生しない構造とするよう努めるものとする。

②地中化方式以外の手法の活用

条件の整う箇所では、軒下・裏配線等の手法を地域の実情に応じて活用するものとする。

③浅層埋設方式

従来よりもコンパクトな浅層埋設方式を活用するものとする。

④既存ストックの有効活用

既設の地中管路について、管路所有者と協議の上、可能であれば、電線共同溝等の一部として活用するものとする。

2) 整備手法

地中化方式による整備を基本としつつ、地域の実情に応じ、地中化方式以外の無電柱化方式も活用するものとする。

①地中化方式

a) 電線共同溝方式

電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備する方式

b) 自治体管路方式

地方公共団体が管路設備を管理する方式

c) 要請者負担方式

原則として要請者が整備する方式

なお、地上機器の設置により、十分な歩道幅員の確保が困難である場合には、地域の実情に応じて柱状型機器の活用も検討する。

②地中化方式以外のもの

a) 軒下配線方式

建物の軒等を利用して電線類の配線を行う方式

b) 裏配線方式

表通りの無電柱化を行うため、裏通り等へ電柱、電線類を移設する方式

3) 整備を進めるにあたっての体制

①全国 10 ブロック毎の道路管理者、電線管理者、地方公共団体等の関係者からな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反映した協議により、実施予定箇所の計画をとりまとめ、円滑に進めるものとする。

②同協議会においては、都道府県単位などの地方部会の意見を反映するものとする。

③具体の無電柱化箇所における事業実施にあたっては、道路管理者、電線管理者及び地元関係者の各々が果たすべき役割と責任を踏まえ、連絡会議の設置や住民参加型の計画策定に対する支援を活用すること等により円滑に推進するものとする。

3 費用負担のあり方について

無電柱化は、以下の費用負担により実施するものとする。

①地中化方式

a) 電線共同溝方式

電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者及び電線管理者が負担。

b) 自治体管路方式

管路設備の材料費及び敷設費を地方公共団体が負担し、残りを電線管理者が負担。

<p>c) 要請者負担方式 無電柱化整備費用の原則として全額を要請者が負担</p> <p>②地中化方式以外の無電柱化方式</p> <p>a) 軒下配線方式 整備費用は、移転補償の場合、道路管理者が負担。</p> <p>b) 裏配線方式 整備費用は、移転補償の場合、道路管理者が負担。</p> <p>4 その他 一般に無電柱化事業は4, 5年の事業期間を要すること等を踏まえ、当面の間、当該ガイドラインに基づき、事業を実施するものとし、今後4, 5年を目途として、必要に応じ見直しを検討するものとする。</p>
--

表 1-ア-① 調査対象機関における無電柱化対策の方針策定状況

調査対象機関名			中部地方整備局道路部	愛知県建設部道路維持課、都市整備課	名古屋市 (緑政土木局道路建設課)	豊田市 (都市整備部都市整備課)	
1 無電柱化対策に係る方針等の策定状況	無電柱化に特化した方針等の策定の有無	(無)	理由等	本省からのガイドラインに基づいて実施しているため。	中部ブロック電線類地中化協議会の無電柱化推進計画に基づいて無電柱化事業を実施するため。	地中化路線の要件を中心に路線選定し、電線管理者と協議を行い、事業を実施しているため。	総合計画、地域防災計画等の中で無電柱化の方針等を明記しており、無電柱化に特化した方針等は定めていない。
			策定予定	なし	現在のところ予定なし	なし	平成26年度において無電柱化の方針を策定し、無電柱化事業を優先的に実施する路線を決定する予定であるとしている。
	上記以外の無電柱化対策に係る方針等の策定の有無	(有)	名称	—	①第4次地震防災緊急事業五箇年計画(無電柱化については、当該計画の「施設別編第6号共同溝等」に記載。) ②第2次あいち地震対策アクションプラン(無電柱化はⅢ耐震化の推進/対策アクション13公共構造物の耐震化等の推進/⑥電線類地中化の推進)に記載)	—	以下の計画において無電柱化の推進を明記している。 ① 第7次豊田市総合計画後期実践計画 ② 豊田市都市計画マスタープラン ③ 豊田市地域防災計画地震防災対策計画 ④ 豊田市駅周辺ユニバーサルデザイン特定事業計画 ⑤ 豊田市交通まちづくり行動計画 ⑥ 第2期中心市街地活性化基本計画
	策定年	—	①平成24年3月	—	①平成25年3月		

		月日		②平成 19 年2月		② 平成 20 年3月 ③ 平成 25 年1月 ④ 平成 23 年3月 ⑤ 平成 24 年3月 ⑥ 平成 25 年3月
		策定の経緯	—	①地震防災対策特別措置法第3条第6号で、五箇年計画には電線共同溝等の整備等について記載することになっているため。 ②平成 14 年4月に地震防災対策強化地域が新城市1市から名古屋市を含む 58 市町村に拡大指定されたことなどからアクションプランを策定し、その中の公共建造物の耐震化等の推進の一つとして「電線類地中化の推進」を盛り込んだ。	—	(各計画において記載)
		方針の内容	—	①第二期無電柱化推進計画に定める箇所の電線共同溝の整備を中長期目標とし、その中で、地震時においても安定した電力及び通信を確保し、また、円滑な交通の確保を図るため、人口・資産の集積度、緊急輸送道路指定等を考慮した緊急性の高い箇所を対象として整備していく。 ②無電柱化推進計画に基づき整備を推進する。	—	① 良好な景観形成 ② 良好な景観の創出 ③ ライフラインの安全性・信頼性の向上、災害応急対策の円滑な実施 ④ 豊田市駅周辺ユニバーサルデザイン特定事業(道路特定事業)の実施 ⑤ 都市の防災機能の強化及び都市景観の向上を図り、安全で快適なまちづくりを推進 ⑥ 都市空間の安全性向上と景観の向上を図るため。
		④理由等	—		地中化路線の要件を中心に路線選	

				—	定し、電線管理者と協議を行い、事業を実施しているため。	—
		策定予定	—	—	なし	—

表 1-ア-② 名古屋市の地中化路線の選定要件

ア	歩行者や自動車の利用頻度の高い、地域の骨格となる幹線道路（4車線以上）
イ	防災対策や都市景観上、特に配慮すべき箇所
ウ	歴史的街町並み保存が必要な地区

ア～ウを中心に路線を選定し、電線管理者との協議を行い、事業を実施する。

表 1-ア-③ 調査対象機関における無電柱化に係る計画の策定状況

調査対象機関名		中部地方整備局道路部	愛知県建設部道路維持課、都市整備課	名古屋市（緑政土木局道路建設課）	豊田市（都市整備部都市整備課）
3 無電柱化に係る計画の策定状況	有	計画名 ① 無電柱化推進計画基本構想 ② 第二期無電柱化推進計画基本構想	① 無電柱化推進計画基本構想 ② 第二期無電柱化推進計画基本構想 ③ 第4次地震防災緊急事業五箇年計画 ④ 第2次あいち地震対策アクションプラン	—	豊田市は、「無電柱化に係るガイドライン」を受け、平成 21～25 年度の間に無電柱化工事を予定する路線のデータを愛知県に報告している。愛知県は、これら県内市町村から報告されるデータを「第二期無電柱化推進計画基本構想」として取りまとめている（これまで3回更新）。 なお、豊田市は、以下の計画においても無電柱化の目標や事業実施予定箇所等を明記している。 ① 第7次豊田市総合計画後期実践計画 ② 豊田市都市計画マスタープラン ③ 豊田市駅周辺ユニバーサルデザイン特定事業計画 ④ 豊田市交通まちづくり行動計画 ⑤ 第2期中心市街地活性化基本計画
	策定年月日	① 平成 17 年2月 ② 平成 23 年3月	①平成 17 年2月 ②平成 23 年3月 ③平成 24	—	① 平成 25 年3月 ② 平成 20 年3月 ③ 平成 23 年3月 ④ 平成 24 年3月 ⑤ 平成 25 年3月

				年3月 ④平成 19 年2月		
		計画期間	①平成 16 年度～20 年度 ②平成 21 年度～25 年度	①平成 16 年度～20 年度 ②平成 21 年度～25 年度 ③平成 23 年度～27 年度 ④平成 19 年度～26 年度	—	(各計画等において記載)
		計画の内容	① 5箇年 (H16～H20) で無電柱 化を推進 すべき箇 所 ② 5箇年 (H21～H25) で無電柱 化を推進 すべき箇 所	① 5箇年 (H16～20) で無電柱化 を推進すべ き箇所 ② 5箇年 (H21～25) で無電柱化 を推進すべ き箇所 ③無電柱化 推進計画に 基づき、五 箇年計画の 計画期間内 に整備する 計画を計上 ④無電柱化 推進計画に 基づく整備 予定延長等 を記載	—	<p>愛知県策定の「第二期無電柱化推進計画基本構想」(第3回変更)に盛り込まれている無電柱化事業のうち豊田市道に係る事業は、30路線、道路延長8.75km(整備延長10.58km)である。豊田市は、これまで無電柱化路線として愛知県に報告した箇所で削除を求められた路線は無いとしている(但し、豊田市が実施困難として基本構想から削除した路線あり。)</p> <p>なお、豊田市総合計画後期実践計画等で目標値や路線名等を明記しているのは以下のとおりである(番号は上記計画の番号に対応)。</p> <p>① 戸塚八幡線(平成25～26年度)、昭和町線(平成25～27年度)、豊田駅前1号線(昭和25～27年度)</p> <p>② 市道の無電柱化整備済み延長:現状値4.88km(平成18年)、<u>目標値12.2km(平成24年)</u></p> <p>③ 一般国道248号線(0.2km。平20完了)、市道石坂上竹生2号線(0.4km。平20完了)、市道陣中旧城線・竹生線(0.9km。平20完了)、市道薬師1号線(0.26km。未定)、市道船石飛重線・市道吹上天神線(0.22km。平21完了)</p> <p>④ 市道無電柱化整備延長:<u>2015年目標12.65km</u>、2030年目標20km。</p>

						⑤ 昭和町線 110m 及び豊田駅前1号線 180m(再開発事業地内。平成 25～28 年度)、	
	計画の公表状況	有	公表日	—	①～③ — ④平成 19 年2月	—	毎年度、愛知県に報告している「第二期無電柱化推進計画基本構想」は予算措置の裏付けが無いことを理由として公表していないが、市総合計画等については策定に併せて公表されている。
			公表内容	—	①～③ — ④県ホームページ掲載(全文)等	—	上記「計画の内容」記載のとおり
			公表するメット、デメット等	—	①～③ — ④事業者・県民の防災意識の醸成と協働による防災・減災対策の推進が図られる。	—	市民への周知
		無	未公表の理由等	予算担保が明確になっていないものも含まれているため、未公表としている。	①②予算担保が明確になっていないものも含まれているため、未公表としている。 ③計画内容からみて、必ずしも住民に広く周知する必要がないと考えるため。	—	—
	無		未策定の理由等	—	—	地中化路線の要件を中心に路線選定し、電線管理者と協議を行い、事業を実施しているため。	—

表 1-ア-④ 調査対象機関における無電柱化対策の体制

調査対象機関名		中部地方整備局		名古屋 国道事 務所	愛知県 建設部道路維持 課、都市整備課	名古屋市 緑政土木 局道路建 設課	豊田市 都市整備部都市 整備課
		道路部	建政部				
4 無 電柱化 対策の 実施体 制	部署名	道路部 道路管 理課	建政部 都市整 備課	名古屋 国道事 務所環 境整備 課	本庁建設部(道路 維持課、都市整備 課) 建設事務所(維持 管理課、道路整備 課、都市施設整備 課)	緑政土木 局道路建 設部道路 建設課都 市環境整 備係	都市整備部都市 整備課
	担当者数	3人	3人	5人	道路維持課:3人、 都市整備課:1人	係長1、係 員6 計7	都市整備部都市 整備課2人
	業務内容	予算・事 業管理、 各種事 務手続 き、関係 機関との 調整	補助事 業に関 する調 整	電線共 同溝の 整備計 画、工 事発注 等	本庁: 予算・業務管理、 各種事務手続、市 町村指導・支援、関 係機関との調整等 建設事務所: 予算管理、設計・ 工事実施、計画作 成、各種手続、関係 機関との調整等	無電柱化 事業のとり まとめ 電線共同 溝の工事 調整・設 計・発注	第二期無電柱化 推進計画基本構 想の取りまとめ及 び中心市街地活 性化基本計画に よる無電柱化事業
	部内 の他 部署 との 連携	道路部 地域道 路課	道路部 道路管 理課	中部地 方整備 局道路 管理課	道路維持課・都市 整備課、道路建設 課	住宅都市 局市街地 整備課、 各整備事 務所 緑政土木 局江川線 整備事務 所、各土 木事務所	建設部街路課(都 市計画道路の無 電柱化事業) 同部土木課(一般 市道の無電柱化 事業) 都市整備部区画 整理一課(土地 区画整理事業(市 施行)による無電 柱化事業) 同部区画整理二 課(土地区画整理 事業(組合施行) による無電柱化 事業)
	連携 内容	補助事 業に関 する調 整	中部ブ ロック におけ る電線 類地中 化事業 推進	次期無 電柱化 推進計 画に向 けた調 整	共に無電柱化事業 (道路維持課は道 路事業、都市整備 課は街路事業)を行 う関係で連携。	無電柱化 事業実施 部署との 事業調整	街路課、土木課、 区画整理一課、 同二課が実施す る無電柱化事業 の取りまとめ
	他の 行政 機関 等と	各県、政 令市、電 線管理 者	各県、政 令市等	愛知県、 建設部 道路維 持課	地方整備局・国道 事務所、愛知県警、 名古屋市、電線事 業者、県内市町村	—	愛知県

の連携	名						
	連携内容	中部ブロックにおける電線類地中化の事業推進	補助事業に関する調整	次期無電柱化推進計画に向けた調整	中部ブロック電線類地中化協議会・愛知県電線地中化推進協議会、無電柱化推進計画の策定・変更、個別事業の実施を通じて連携	—	平成 21～25 年度の間は無電柱化工事を予定する路線のデータを愛知県に報告している(三回更新)。

表 1-イ-① 中部電力株式会社及び N T T 西日本が所有する電柱の経年推移

【中部電力株式会社】

単位：本

年度	中部電力株式会社管内全域	愛知県内	内訳		岐阜県内	三重県内	静岡県内	長野県内
			名古屋市	豊田市内				
平成 11 年度	2,656,758	855,133	230,154	68,166	440,726	374,450	422,350	564,099
16 年度	2,688,722	866,707	243,612	69,965	449,682	377,951	429,070	565,312
20 年度	2,727,725	877,655	263,340	71,442	458,947	385,955	433,942	571,226
H20=100	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
21 年度 (対前年比増加本数)	2,737,185 (9,460)	880,426 (2,771)	264,010 (670)	71,697 (255)	461,024 (2,077)	387,449 (1,494)	435,170 (1,228)	573,116 (1,890)
H20=100	100.3	100.3	100.3	100.4	100.5	100.4	100.3	100.3
22 年度 (対前年比増加本数)	2,747,525 (10,340)	884,108 (3,682)	264,571 (561)	79,340 (7,643)	463,166 (2,142)	388,716 (1,267)	436,659 (1,489)	574,876 (1,760)
H20=100	100.7	100.7	100.5	111.1	100.9	100.7	100.6	100.6
23 年度 (対前年比増加本数)	2,758,126 (10,601)	888,384 (4,276)	265,326 (755)	79,606 (266)	464,935 (1,769)	390,337 (1,621)	437,851 (1,192)	576,619 (1,743)
H20=100	101.1	101.2	100.8	111.4	101.3	101.1	100.9	100.9
24 年度 (対前年比増加本数)	2,767,800 (9,674)	891,090 (2,706)	266,022 (696)	79,844 (238)	466,789 (1,854)	392,135 (1,798)	439,085 (1,234)	578,701 (2,082)
H20=100	101.5	101.5	101.0	111.8	101.7	101.6	101.2	101.3

【N T T 西日本】

単位：本

年度	N T T 西日本管内全域	愛知県内	内訳		岐阜県内	三重県内	静岡県内
			名古屋市	豊田市内			
平成 11 年度	未把握						
16 年度							
20 年度							
21 年度	1,261,892	519,661	117,533		242,494	177,461	322,276
H21=100	100	100	100		100	100	100
22 年度 (対前年比増加本数)	1,263,174 (1,282)	520,665 (1,004)	117,588 (55)		242,781 (287)	177,147 (-314)	322,581 (305)
H21=100	100.1	100.2	100.0		100.1	99.8	100.1
23 年度 (対前年比増加本数)	1,264,006 (832)	521,119 (454)	117,641 (53)		242,260 (-521)	177,511 (364)	323,116 (535)

H21=100	100.2	100.3	100.1	99.9	100.0	100.3
24年度 (対前年比増加本数)	1,264,702 (696)	521,432 (313)	117,673 (32)	241,682 (-578)	178,588 (1,077)	323,000 (-116)
H21=100	100.2	100.3	100.1	99.7	100.6	100.2
25年度 (対前年比増加本数)	1,265,473 (771)	522,030 (598)	117,725 (52)	241,205 (-477)	178,998 (410)	323,240 (240)
H21=100	100.3	100.5	100.2	99.5	100.9	100.3

- (注) 1 中部電力㈱及びNTT西日本が作成したデータを当局が整理した。
2 NTT西日本は平成11、16、20年度及び豊田市の内訳のデータ未把握。
3 中部電力㈱の表にある豊田市は平成22年度に町村合併したため、同市の電柱の増加率は他の県・市とは異なる。
4 網掛けは、前年度に比べ電柱の数が減ったことを示す。

表1-イ-② 中部電力㈱及びNTT西日本が所有する電柱の設置場所

【中部電力㈱】

単位：千本

区分	管内計	道路区域内			道路区域外	
		直轄国道・一般国道	県道	市町村道	私有地	国・公有地
H11年度	2,657	26	85	819	1,567	160
16年度	2,689	26	88	828	1,582	165
20年度	2,728	26	89	839	1,605	169
21年度	2,737	26	89	842	1,611	169
22年度	2,748	27	89	844	1,618	170
23年度	2,758	27	90	847	1,623	171
24年度	2,768	27	90	850	1,629	172
25年度	2,779	27	90	853	1,636	173
(構成比)	100	1.0	3.2	30.7	58.9	6.2

【NTT西日本】

単位：本

区分	管内計	愛知県内	道路区域内			道路区域外
			直轄国道	県道	市町村道	国・公有地・民有地
H11年度			未把握			
16年度						
20年度						
21年度	1,261,892	519,661	1,004	35,522	322,349	160,786
22年度	1,263,174	520,665	1,004	34,220	314,905	170,536
23年度	1,264,006	521,119	954	34,677	317,048	168,440
24年度	1,264,702	521,432	933	34,250	317,386	168,863
(構成比)	—	100	0.2	6.6	60.9	32.4
25年度	1,265,473		未整理			

- (注) 1 中部電力㈱は、直轄国道と一般国道とを分けて整理していない。
2 NTT西日本は指定区間外国道のデータは未整理である。

表 1-イ-③ 愛知県内で実施した無電柱化事業による電柱撤去数

【中部電力㈱】

単位:本、%

区分	H21年度	H22	H23	H24	H25
無電柱化事業による電柱撤去数 A	230	310	125	143	204
電柱増加数(対前年) B	2,771	3,682	4,276	2,706	—
撤去と新設の差 (A-B)	2,541	3,372	4,151	2,563	—
撤去数の割合 (A/B)	8.3	8.4	2.9	5.3	—
管内全体の電柱撤去数 C	21,389	20,150	20,254	19,272	20,011
撤去数の割合 (A/C)	1.1	1.5	0.6	0.7	1.0

(注) 中部電力㈱作成資料による。なお、平成 25 年度の電柱増加数は未把握。

【NTT西日本】

単位:本、%

区分	H21年度	H22	H23	H24	H25
無電柱化事業による電柱撤去数 A	85	186	94	108	54
電柱増加数(対前年) B	—	1,004	454	313	598
撤去と新設の差 (A-B)	—	818	360	205	544
撤去数の割合 (A/B)	—	18.5	20.7	34.5	9.0
管内全体の電柱撤去数 C	43,891	37,269	36,897	35,874	32,789
撤去数の割合 (A/C)	0.2	0.5	0.3	0.3	0.2

(注) NTT西日本作成資料による。

表 1—イ—④

無電柱化事業についての中部電力(株)及びNTT西日本の意見

【中部電力(株)】

- 無電柱化整備のコストは、電気料金として、幅広く国民負担となります。そのため、より低コストで整備が可能となる規制緩和が必要と考えます。
- ア 道路照明柱、信号機柱への電力機器の設置（下記写真参照）
- イ 夜間工事規制の緩和
- ウ 三位一体の原則から、民有地内の設備について、受益者である地元（地元自治会を含む）による負担の理解獲得

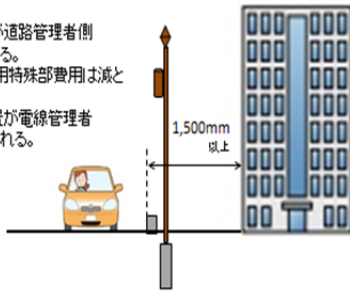
1. 柱状型機器による無電柱化整備事例

(1) 歩道幅員が狭隘な路線の整備事例

照明柱車道側設置

【デメリット】

- ① 柱体費用分が道路管理者側の負担増となる。ただし、機器用特殊部費用は減となる。
- ② 照明柱の位置が電線管理者都合に左右される。



1. 柱状型機器による無電柱化整備事例

(1) 歩道幅員が狭隘な路線の整備事例



1. 柱状型機器による無電柱化整備事例

(2) 信号機柱を活用した整備事例



2. 歩道幅員の広い路線における無電柱化整備手法(案)

- 歩道幅が狭隘な箇所の整備方式である柱状型機器方式を歩道幅が広い箇所へも適用すれば、地上占用物件が削減され、歩行空間確保に繋がる。



【NTT西日本】

1 費用負担軽減

NTTは、厳しい競争環境下にあることから、徹底的な投資・費用の削減を行っています。無電柱化拡大を行う場合は、相応の負担軽減措置を図っていただきたい。

2 地元との合意形成

路上や民地で工事を行うこと、お客さまの引き込みを新たに準備すること、回線切替の際には通信サービスが中断すること等について、地元の理解・協力をいただきたい。

3 工事平準化・当社既存施設の活用

- ① 増大する工事に対応するため、計画期間である5か年並びに年間の工事の平準化をしていただきたい。
- ② 事前工事の抑制となる当社既存施設の活用を引き続きお願いしたい。

(注) 本表は、電線管理者から提出された意見を転記した。

表 1－ウー① 愛知県が実施した平成 24 年度第 2 回世論調査及び調査結果

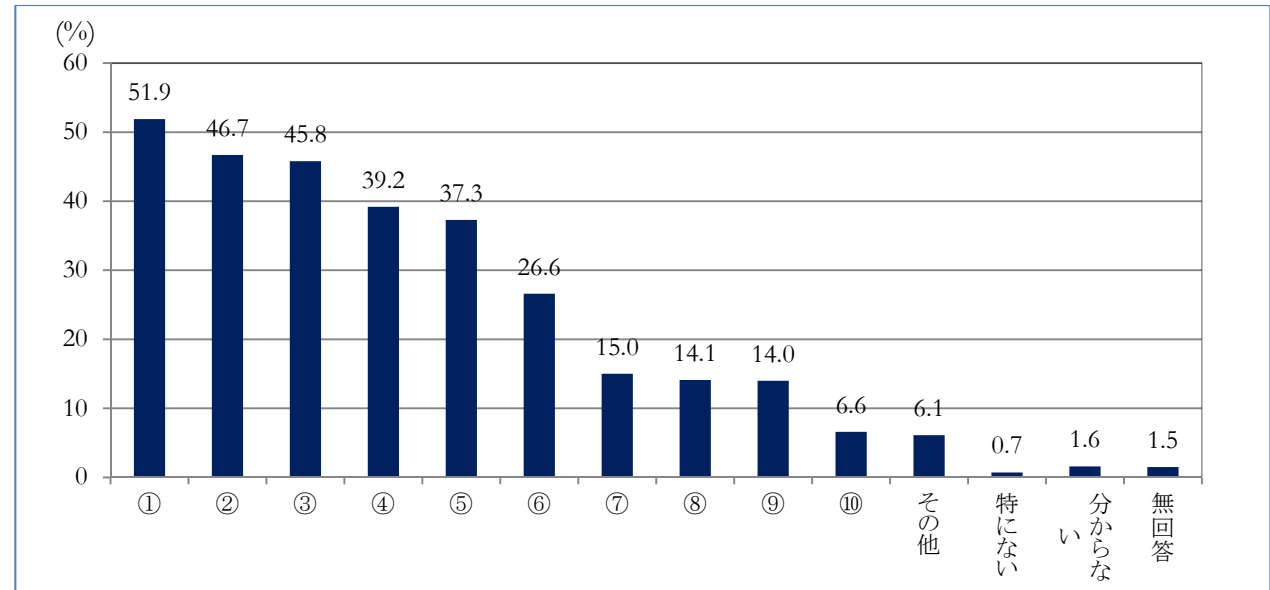
【質問】

愛知県の「みちづくり」の関するさまざまな課題のうち、特に優先的に取り組むべき課題について選んでください。

【選択肢】

- ① 交通事故の削減を図るため、交差点の改良や歩道の整備を進めること
 - ② 都市部やその周辺で発生する交通渋滞を減らすこと
 - ③ 日常的に使う道路の整備や改良を進めること
 - ④ 局所的に狭い道路の拡幅や車線の再配分などにより、既存道路の有効活用を図り使いやすい道路にすること
 - ⑤ 大規模地震や大雨などの災害に備え、道路の防災対策を進めること
 - ⑥ すべての人が快適な道路空間とするため、歩道のバリアフリー化や電線類の地中化を進めること (※)
 - ⑦ 道路をいつもベストな状態に保つため、適切な日常管理を行うこと
 - ⑧ 老朽化する道路施設を大切に使うため、道路の計画的な維持管理を進めること
 - ⑨ 人と地球に優しい、環境に配慮した道路を作ること
 - ⑩ 陸海空の拠点を結び産業を支える、広域道路網の整備を進めること
- ※⑥の下線は当局が付した。なお、設問では該当するものを4つ選択。

【選択結果】



(注) 表中の○抜き番号は、上記選択肢の①～⑩を示す。

表 1-エ-① 市街地等の幹線道路の無電柱化率（都道府県、東京 23 区・政令市）

【都道府県】

都道府県名	無電柱化率	都道府県名	無電柱化率	都道府県名	無電柱化率
北海道	9%	青森県	12%	岩手県	9%
宮城県	8%	秋田県	13%	山形県	11%
福島県	13%	茨城県	8%	栃木県	16%
群馬県	17%	埼玉県	9%	千葉県	9%
東京都	30%	神奈川県	15%	山梨県	24%
長野県	11%	新潟県	15%	富山県	9%
石川県	14%	静岡県	12%	愛知県	注3 22%
三重県	12%	岐阜県	8%	福井県	18%
滋賀県	14%	京都府	10%	大阪府	15%
兵庫県	26%	奈良県	8%	和歌山県	22%
鳥取県	16%	島根県	34%	岡山県	17%
広島県	10%	山口県	26%	徳島県	10%
香川県	11%	愛媛県	8%	高知県	10%
福岡県	15%	佐賀県	13%	長崎県	11%
熊本県	28%	大分県	14%	宮崎県	28%
鹿児島県	25%	沖縄県	22%	全国計	15%

【政令指定都市等】

東京都 23 区	48%	札幌市	10%	仙台市	14%
さいたま市	21%	千葉市	17%	横浜市	23%
川崎市	15%	相模原市	17%	新潟市	12%
静岡市	26%	浜松市	10%	名古屋市	21%
京都市	14%	大阪市	38%	堺市	5%
神戸市	21%	岡山市	24%	広島市	17%
北九州市	13%	福岡市	16%	熊本市	30%

- (注) 1 国土交通省公表資料による。平成 24 年度末時点。
 2 無電柱化率：市街地等（※1）の幹線道路（※2）のうち、電柱、電線類のない延長の割合
 ※1 都市計画法における市街化区域
 ※2 国道および都道府県道
 3 公表資料では愛知県は 22%とされていたが、今回確認したところ、12%の誤りであることを確認した。

表 1-エ-②

主要指標現況算出マニュアル（案）（抄）
平成 15 年度版

（国土交通省 道路局企画課 道路事業分析評価室）

9. 市街地の幹線道路の無電柱化率

1 定義

- (1) 「市街地の幹線道路の無電柱化率」

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等を図るため、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等の整備による電線類の地中化を推進している。

電線類の地中化は、昭和 61 年から始まる「電線類地中化計画」に基づき比較的大規模な商業地域、オフィス街、駅周辺地区などを積極的に推進し、現在、平成 11 年度から始まる「新電線類地中化計画」により、中規模程度の商業系地域や、住居系地域における幹線道路なども整備対象とし、より一層推進しているところである。

電線類地中化の目標は「快適な生活空間の確保」であり、「電柱・電線のない状態の実現（＝無電柱）」である。従って、この状態を評価するアウトカム指標として『市街地の幹線道路の無電柱化率』を採用することとする。これにより、地中化事業以外による無電柱区間も含めた無電柱の状態を総括的に評価し、美しい街並みの形成に資するものとする。

なお、本指標は全道路を対象とするのではなく、整備効果等の観点から地中化の必要性が高いと思われる市街地の幹線道路を対象とするものである。

本指標は下記に示す算出式により、「全国」の値のみ算出する。

$$\text{市街地の幹線道路の無電柱化率} = \frac{\text{うち無電柱化された幹線道路延長}}{\text{市街地*の幹線道路*の全延長}}$$

※ 市街地:原則的に都市計画法における「市街化区域」をいう。

※ 幹線道路:一般国道及び都道府県道をいう。

(2) 「全道路延長」

各対象範囲内の道路種別別（直轄国道・補助国道・都道府県道）の全道路延長。なお、自動車専用道路を除く延長とする。

ただし、自動車専用道路の定義は「4. 規格の高い道路を使う割合」における定義に準じる。

※ 延長の入力単位はkmとし、小数点以下1桁以上の入力を必須とする。

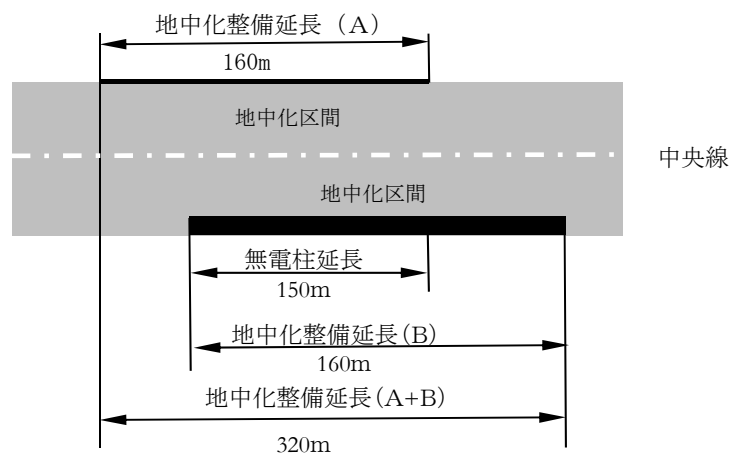
(3) 「無電柱化延長」

対象道路又は対象地区における無電柱区間の道路延長。

「無電柱区間」とは、電気事業者・電気通信事業者・有線放送業者・道路管理者等の行政用の電線（光ファイバーも含む）とそれらをサポートする電柱が存在しない区間であり、地中化事業によらない場合の延長も含む。なお、トンネル及び上空に電線が存在しない橋梁は無電柱区間とする。

※ 各調査時点で電柱が抜柱される等により、無電柱区間となっている道路延長とする。

※ 延長の入力単位はkmとし、小数点以下1桁以上の入力を必須とする。



無電柱延長の考え方（両側電柱区間を地中化して電柱を抜いた場合）

- ※ 無電柱化には、電線管理者による単独地中化及び裏配線等のソフト地中化も含む
- ※ 両側電柱区間及び今後両側設置が見込まれる場合は、上図の算定方法に従うこととする。
- ※ 片側電柱区間の場合は、その区間での抜柱済み延長＝無電柱延長となる。

(4) 指標算出対象市区町村

下記の市区町村を指標算出の対象とする。

① 都市計画法における「市街化区域」が定められている市区町村

- ※ 人口 10 万人以上の都市に関しては「市街化区域」が定められていなくても調査の対象とし、この場合、「市街化区域」を代替するものとして「用途地域」内のデータを収集する。
- ※ 市街化区域内及び用途地域の指定地点は、調査時点の前年度末とする。
- ※ 人口は、最新の国勢調査の値による。

2 算出方法

(1) 市街地の幹線道路の無電柱化率

① 幹線道路延長

市街地（市街化区域。市街化区域が定められていない人口 10 万人以上の都市は用途地域）内の幹線道路について、道路種別別（直轄国道、補助国道、都道府県道）の全道路延長を調査し、幹線道路の全道路延長として、直轄国道、補助国道、都道府県道の全道路延長を合計する。

- ※ 延長の入力単位はkmとし、小数点以下 1 桁以上の入力を必須とする。

② 無電柱延長

市街地（市街化区域。市街化区域が定められていない人口 10 万人以上の都市は用途地域）内の、道路種別別（直轄国道、補助国道、都道府県道）の無電柱延長を調査し、幹線道路全体の無電柱延長として、直轄国道、補助国道、都道府県道の無電柱延長を合計する。

- ※ 整備延長とは異なることに留意する。
- ※ 延長の入力単位はkmとし、小数点以下 1 桁以上の入力を必須とする。

③ 無電柱化率

道路種別別（直轄国道、補助国道、都道府県道）、幹線道路全体の各々の無電柱延長と全道路延長から無電柱化率を算出する。

(2) 調査に当たっての留意事項

算出に当たっては、平成 10 年度に実施した「無電柱道路調査について（依頼）」及び平成 13 年度より実施している「電線類地中化データベースについて（データ入力依頼）」における調査結果等を有効活用し、極力負担の少ないように調査することとする。

3 算出体制等

(省略)

表 1-エ-③ 調査対象機関が管理する道路における無電柱化率（当局試算）

【無電柱化率】

単位：km、%

区分	中部地方整備局 (直轄国道)	愛知県 (県管理 道路)	名古屋市 (市管理 道路)	豊田市 (市管理 道路)	【参考】 国土交通省公表値 (県・政令市別)		
					愛知県	名古屋市	
整備延長 (道路延長)	A 86.34 (43.23)	42.2 (未把握)	271.5 (137.8)	12.95 (未把握)			
管理総延長	a	4,629.3	6,269.2	2,549	2,733	786	
除外 要素	橋梁	67.5	135.0	75.3	19.0		
	トンネル	17.7	19.6	3.2	1.1		
	計 b	85.2	154.6	78.5	20.1		
無電柱化対象延長 (a-b) c	369.0	4,474.7	6,190.7	2,528.9			
無電柱 化率	整備延長 A/c (道路延長) B/c	23.4 (11.7)	0.9 —	4.4 (2.2)	0.5 —	— (12.4)	— (21.2)

(注) 1 本表は、当局の調査結果及び道路統計年報 2013 を基に作成した。

2 本表の用語の定義は以下のとおり。

- ① 整備延長とは、整備した電線共同溝の総延長距離である。
- ② 道路延長とは、電線共同溝を整備した道路の総延長距離である。
- ③ 管理総延長とは、当該機関(道路管理者)が管理している道路の総延長距離である。
- ④ 除外要素とは、電線共同溝を整備しないこととされているトンネル、橋梁、高架橋(本表では橋梁に区分)であり、除外要素の距離数は道路統計年報 2013 による。ただし、本統計には豊田市に係る数値は掲載されていないため、豊田市の数値は調査結果(25年4月1日現在)による。
- ⑤ 無電柱化対象延長とは、管理総延長から電線共同溝を整備しない除外対象を除いたものである。
- ⑥ 無電柱化率とは、整備延長又は道路延長(分子)を無電柱化対象延長(分母)で除した割合。

なお、道路幅が広い場合、電線共同溝は道路の両側にある歩道に沿って整備されることから、整備延長を分子とした場合は、無電柱化率は道路延長の二倍程度まで大きくなる。

- 3 調査対象とした機関のうち愛知県及び豊田市については、電線共同溝を整備した道路の延長距離数を把握していないため、道路延長を分子とした整備率は算出できなかった。
- 4 名古屋市の管理総延長には、同市が管理する市道のほか、指定区間外国道及び県道が含まれる。愛知県の管理総延長には、同県が管理する県道のほか、指定区間外国道が含まれる。
- 5 本表の数値は、中部地方整備局が平成 25 年度末時点、愛知県が 26 年 6 月時点、名古屋市が 24 年度末時点、豊田市が 25 年 4 月 1 日現在である。
- 6 国土交通省の数値は、当省本省を通じて確認した結果による。なお、国土交通省公表値欄の道路延長には整備した電線共同溝等のほか当局が除外要素とした橋梁・トンネル等の距離が含まれる。また、管理総延長は、愛知県・名古屋市の市街化区域内にある一般国道及び県道のみの総延長である。

表 1-オ-① 愛知県内の第一次緊急輸送道路における無電柱化率（当局試算）

【緊急輸送道路の無電柱化率】

単位：km、%

区分	中部地方整備局		愛知県 (県管理)	名古屋市 (市管理)	豊田市 (市道)
	(直轄国道)	うち名古屋市内			
道路延長 a	43.2	26.0	6.3	39.2	該当なし
管理総延長 b	447.2	104.7	336.1	87.8	該当なし
橋・トンネル延長 c	85.2	17.3	不明	不明	該当なし
無電柱化対象延長 (b-c) d	362.0	87.4	336.1	87.8	該当なし
無電柱化率 (道路延長) (a/d)	11.9	29.7	1.9	44.6	該当なし
(表 1-エ-③再掲)					
無電柱化率 (整備延長)	23.4	—	0.9	4.4	0.5
(道路延長)	11.7	—	—	2.2	—

(注)1 本表は、平成 25 年 8 月時点において愛知県内で指定されている第一次緊急輸送道路について、無電柱化の対象となる道路延長(本表では無電柱化対象延長)を分母に、電線共同溝を整備した道路延長を分子として当局が無電柱化率を試算した。

また、橋・トンネル延長は道路統計年報 2013 による。

2 用語の定義は表1-エ-③に同じ。

3 愛知県内の直轄国道については、その大半(約 98.4%)が第一次緊急輸送道路であるため、電線共同溝を整備しない橋、トンネルの延長距離を除外した道路延長を分母として無電柱化率を試算した。

一方、愛知県及び名古屋市については、第一次緊急輸送道路は管理している道路延長のごく一部であり、橋梁等の延長距離を確認できないため、第一次緊急輸送道路の延長距離を分母とした。

4 本表の数値は、中部地方整備局が平成 25 年度末時点、愛知県が平成 26 年 6 月時点、名古屋市が平成 24 年度末時点である。なお、豊田市が管理している道路で第一次緊急輸送道路に指定されているものは無い。

5 中部地方整備局が管理している第一次緊急輸送道路の延長距離は中部地方整備局が管理している道路延長(454.2 km)と7km異なるが、これは、平成 25 年 8 月以降に整備された直轄国道(7km)が第一次緊急輸送道路に指定されていないためである。

表 1-カ-① 道路法（抄）

(道路の占用の禁止又は制限区域等)

第 37 条 道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路若しくは幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るため、又は災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合においては、第 33 条、第 35 条及び前条第 2 項の規定にかかわらず、区域を指定して道路の占有を禁止し、又は制限することができる。

2 道路管理者は、前項の規定により道路の占有を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に、当該道路の占有を禁止し、又は制限しようとする理由及び区域について協議しなければならない。当該道路の占有の禁止又

は制限の区域の指定を解除しようとする場合においても、同様とする。

- 3** 道路管理者は、前2項の規定に基づいて道路の占有を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめその旨を公示しなければならない。

(注) 下線は当局が付した。

2. 無電柱化の推進体制の整備状況等

(1) 地方ブロック無電柱化協議会等の活動状況

実 態	説明図表番号
<p>国土交通省が平成 22 年 2 月に策定した「無電柱化に係るガイドライン」では、無電柱化事業による整備を進めるにあたっては、①全国 10 ブロック毎の道路管理者、電線管理者、地方公共団体等の関係者からな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反映した協議により、実施予定箇所の計画をとりまとめ、円滑に進めるものとする、②同協議会においては、都道府県単位などの地方部会の意見を反映するものとする、③具体の無電柱化箇所における事業実施にあたっては、道路管理者、電線管理者及び地元関係者の各々が果たすべき役割と責任を踏まえ、連絡会議の設置や住民参加型の計画策定に対する支援を活用すること等により円滑に推進することとしている。</p>	<p>表 1 - ③ 表 2 - ①</p>
<p>今回、当局管内における地方ブロック無電柱化協議会等の設置状況、開催状況等を調査したところ、以下の状況であった。</p>	
<p>ア 協議会等の設置状況等</p>	
<p>(ア) 地方ブロック無電柱化推進協議会</p>	
<p>a 中部ブロック電線類地中化協議会（以下「中部ブロック協議会」という。）は、昭和 61 年 1 月に設置され、中部地方整備局管内（愛知、岐阜、三重、静岡、長野）の県及び政令指定都市の道路担当部局のほか、東海総合通信局、中部管区警察局や電線管理者である中部電力㈱、NTT西日本等の部長等 21 人が委員となっており、中部地方整備局道路部道路管理課に事務局が置かれている。</p>	<p>表 2 - ② 表 2 - ③</p>
<p>中部ブロック協議会には委員が所属する機関の担当課長等を幹事とする幹事会が置かれている。</p>	<p>表 2 - ④</p>
<p>また、規約には明記されていないが、委員が所属する機関のうち道路管理者及び電線管理者である機関の担当者を集めた「第二期無電柱化推進計画担当者会議」（以下「担当者会議」という。）が開催されている。</p>	<p>表 2 - ⑤</p>
<p>b 中部ブロック協議会の規約では、協議会は、①道路管理者、電線管理者が各々策定する電線類地中化に係わる基本構想と費用負担等に関する事、②電線共同溝に係わる技術的事項、③その他、電線類の地中化に関し必要な事項について検討、調整を行うこととされているが、実務上の主要な役割は、各県地方部会を通じて無電柱化事業の実施予定箇所を取りまとめた一覧表を「無電柱化推進計画基本構想」（以下「推進計画」という。）と称して策定することである（詳細は（2）参照）。</p>	<p>表 2 - ⑥</p>
<p>c 中部ブロック協議会の規約では、①協議会会長（中部地方整備局道路部長）は協議会の召集、運営進行等を行う、②協議会副会長（中部経済産業局資源エネルギー環境部長、東海総合通信局情報通信部長、中部地方整備局建政部長）は会長を補佐する、③幹事会会長（中部地方整備局道路情報管理官）は、幹事会の運営進行を行う、④事務局（中部地方整備局道路部道路管理課）は、電線</p>	

<p>管理者と協力のうえ、協議会の事務を処理することとされているが、他の構成員について役割分担は特にならない。</p> <p>(イ) 県地方部会（愛知県）</p> <p>a 愛知県電線地中化推進協議会（以下「愛知県協議会」という。）は平成4年3月に設置され、愛知県建設部各課、愛知県内の国道事務所、愛知県警察本部、名古屋市、電線管理者等の課長等18人が委員（中部地方整備局はオブザーバー）となっており、愛知県建設部道路維持課に事務局が置かれている。</p> <p>なお、愛知県協議会には、中部ブロック協議会に設置されている幹事会は設置されておらず、実務担当者を集めた会議も開催していない。</p> <p>b 愛知県協議会の規約では、協議会は、①電線類地中化の基本的事項、②整備手法の協議検討（地中化計画、管理関係、費用負担）、③その他、電線類地中化に関する必要な事項を協議検討することとされているが、実務上の主要な役割は、愛知県内の無電柱化事業の実施予定箇所を取りまとめて一覧表とした推進計画を策定すること等である（詳細は（2）参照）。</p> <p>なお、中部電力㈱及びNTT西日本は、道路管理者が無電柱化事業を実施する予定の箇所については、推進計画に掲載され、県・ブロック協議会の承認を得ることが、社として協力するための体制・資金を準備する根拠になるとしている。</p> <p>c 愛知県協議会の規約では、①会長（愛知県建設部道路維持課長）は協議会を招集し運営進行を行う、②事務局は愛知県建設部道路維持課内に置く、としているが、その他の構成員について役割分担は特にならない。</p> <p>(ウ) 連絡会議</p> <p>調査対象とした中部地方整備局、名古屋国道事務所、愛知県（建設部道路維持課、都市整備課及び知多建設事務所）、名古屋市及び豊田市は、無電柱化に係るガイドラインに示された連絡会議は特に設置しておらず、具体的な無電柱化箇所については、電線管理者等と個別に協議していると説明している。</p>	<p>表2-⑦</p> <p>表2-⑧</p>
<p>イ 協議会等の開催状況</p> <p>(ア) 中部ブロック協議会</p> <p>平成21年度以降の中部ブロック協議会等の開催状況は以下のとおりであり、協議会及び幹事会は開催されていないが、協議会が取りまとめた推進計画については文書により委員の承認が得られており、また、推進計画の策定に際しての事前説明などの実務的な連絡等は、毎年度開催される担当者会議で行われている。</p> <p>a 中部ブロック協議会は、第二期推進計画（平成21～25年度）を承認するため、平成23年3月24日に開催予定であった。しかし、東日本大震災の発生により中止となったため、同月16日付けの文書で委員に意見を照会し、同月30日までに承認が得られている。</p> <p>中部ブロック協議会の主要な役割が5年に1回、推進計画を承認することであるため、平成23年3月以降現在まで同協議会は開催されていない。</p>	<p>表2-⑨</p>

<p>b 幹事会は、平成 23 年 7 月 20 日に、第二期推進計画の合意についての報告、今後の取組についての説明等を行うため開催する予定であったが、大型台風の接近のため中止となっている。</p>	
<p>開催予定であった会議の資料は各幹事に送付されており、また、推進計画の策定に関する事前説明などの連絡等を行う場として担当者会議が毎年度開催されていることなどから、幹事会はその後現在まで開催されていない。</p>	
<p>c 担当者会議は、平成 22 年 4 月 13 日、24 年 11 月 2 日及び 25 年 11 月 19 日に開催されており、次期計画策定に向けたスケジュールの説明や、策定済み計画の進捗状況の報告等を行っているほか、25 年 11 月 19 日開催の会議では、道路法の一部改正（25 年 9 月 2 日施行）に伴う占用の禁止・制限などについての質疑応答が行われている。</p>	表 2 - ⑩
<p>d 総務省は、「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」の最終取りまとめ（平成 23 年 12 月 27 日）に基づき、24 年 1 月 30 日、各総合通信局に対し、地方ブロック無電柱化協議会などの場において、自治体電線共同溝等の導入促進や、津波等の災害対策に有効と思われる案件の優先整備を要請するよう指示している。</p>	表 2 - ⑪
<p>上記の指示を受け、東海総合通信局は、24 年 3 月 7 日、中部ブロック協議会事務局である中部地方整備局に対し、通信・CATVケーブルの地中化の優先について相談し、一定の理解を得たが、現在まで協議会及び幹事会は開催されておらず、担当者会議のメンバーにもなっていないため、関係機関に働きかける機会がなく、具体的な取組は行えなかったとしている。</p>	表 2 - ⑫
<p>e その他、中部ブロック協議会（幹事会、担当者会議を含む。）の構成員となっていることについて、中部電力㈱が「中部地域における無電柱化の進め方に対し、社の意見・要望を反映できる機会があることは有り難い。」としているほか、他の構成員からは、おおむね、「中部ブロック全体の道路管理者の無電柱化計画が把握できるので有用である。」との意見が聞かれた。</p>	表 2 - ⑬
<p>(イ) 愛知県協議会</p>	
<p>a 愛知県協議会の開催状況を平成 21 年度以降についてみると、愛知県の第二期推進計画の候補箇所と、そのうちの早期合意箇所について検討するため、平成 21 年 5 月 1 日に開催されているが、それ以後は開催されていない。</p>	表 2 - ⑭
<p>同協議会では、平成 23 年 3 月 14 日に第二期推進計画を策定し、25 年 1 月 31 日、同年 9 月 18 日及び 26 年 3 月 25 日に同計画を変更しているが、すべて、文書により委員の承認が得られている。</p>	
<p>愛知県は、協議会を開催せず文書照会により推進計画の策定・変更を行うこととした経緯は不明であるが、今後国の新たな方針が示された場合には、これに基づき次期推進計画を策定する予定であることから、その際には協議会を開催することを考えているとしている。</p>	
<p>b 中部ブロック協議会管内にある岐阜県、静岡県及び三重県の地方部会においても、平成 24、25 年度は 1 回も開催されていないなど、近年の開催回数が少</p>	表 2 - ⑮

<p>ない状況となっている（NTT西日本の情報による。）。</p> <p>なお、NTT西日本及び中部電力㈱からは、協議会に出席してその場で承認を行うよりも文書回答する方が、計画の内容について時間的に余裕をもって確認・検討できるのでよいとの意見が聞かれた。</p> <p>ウ 無電柱化に対する理解促進及び普及啓発の取組</p> <p>無電柱化を円滑に推進するために有効と考えられる理解促進及び普及啓発の取組状況を調査したところ、中部ブロック協議会や愛知県協議会として普及啓発に取り組んでいる例はみられない。</p> <p>なお、中部地方整備局は、パネル展示やホームページにより無電柱化事業の周知を行っているとしている。愛知県は、無電柱化に関しては国土交通省のホームページ等で十分な情報提供が行われているため、特段の取組は行っていないとしている。</p>	
--	--

表 2-① 無電柱化の実施体制

推進体制	役 割	構成機関
無電柱化推進検討会議	全国的な基本方針及び事業規模等の計画策定と推進状況の確認	国土交通省、警察庁、総務省、経済産業省、電気事業者、通信事業者、有線放送事業者
地方ブロック無電柱化協議会	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）	地方ブロックの道路管理者、警察・総務・経済産業の地方局、電気事業者、通信事業者、有線放送事業者等
都道府県地方部会	都道府県単位での具体箇所の調整、集計	都道府県毎の道路管理者、警察、電気事業者、通信事業者、有線放送事業者等
連絡会議	具体無電柱化箇所の事業実施についての調整	具体の無電柱化箇所の関係道路管理者、電線管理者、地元関係者等

（注）国土交通省ホームページ公表資料（無電柱化の概要と事務手続き）に基づき当局が作成。

表 2-② 中部ブロック協議会規約

<p>（名称）</p> <p>第1条 本会は『中部ブロック電線類地中化協議会』（以下「本会」と称す）と称する。</p> <p>（目的）</p> <p>第2条 本会は中部地区（愛知、岐阜、三重、静岡、長野）において、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点、並びに、電気及び電気通信事業の健全な発展の観点から、電線類の地中化を促進するための方策を広い視野から検討調整し、電線類の地中化の計画的かつ円滑な推進に資することを目的とする。</p> <p>（検討、調整事項）</p> <p>第3条 本会は、次に掲げる事項について検討、調整を行うものとする。</p> <p>（1）道路管理者、電線管理者が各々策定する、電線類地中化に係わる基本構想と費用負担等に関すること。</p> <p>（2）電線共同溝に係わる技術的事項</p> <p>（3）その他、電線類の地中化に関し必要な事項</p> <p>（構成）</p>
--

第4条 本会は、別紙に掲げる委員、幹事で構成するものとし、必要に応じて作業部会を設置することができる。

2 本会の会長は、国土交通省中部地方整備局道路部長をもってあてる。

3 本会の副会長は、会長を補佐し、経済産業省中部経済産業局資源エネルギー環境部長、総務省東海総合通信局情報通信部長、国土交通省中部地方整備局建政部長をもってあてる。

4 本会の幹事会会長は、国土交通省中部地方整備局道路情報管理官をもってあてる。

(会議の運営、進行)

第5条 本会の運営進行は会長が、本会幹事会においては、幹事会会長がこれにあたるものとする。

(召集等)

第6条 協議会は、会長が召集する。

2 会長は、必要に応じて、協議会に委員会以外の者の出席を求めることができる。

(事務局)

第7条 事務局は、国土交通省中部地方整備局道路部道路管理課に置く。

2 事務局は、電線管理者と協力のうえ、本協議会の事務を処理する。

(その他)

第8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会長が別に定める。

(注) 中部地方整備局提出資料に基づく。

表2-③ 中部ブロック協議会委員名簿

役職	機関名	委員
会長	国土交通省中部地方整備局	道路部長
副会長	経済産業省中部経済産業局	資源エネルギー環境部長
副会長	総務省東海総合通信局	情報通信部長
副会長	国土交通省中部地方整備局	建政部長
委員	総務省東海総合通信局	放送部長
委員	警察庁中部管区警察局	広域調整第二課長
委員	国土交通省中部地方整備局	道路情報管理官
委員	国土交通省名古屋国道事務所	所長
委員	愛知県建設部	技監
委員	岐阜県県土整備部	土木技監
委員	三重県県土整備部	道路政策分野総括室長
委員	静岡県交通基盤部	道路局長
委員	長野県建設部	建築技監
委員	名古屋市緑政土木局道路部	道路部長
委員	静岡市建設局道路部	道路部長
委員	浜松市土木部	土木部長
委員	中部電力(株)本店販売本部	配電部長
委員	東京電力(株)沼津支店	設備部長
委員	西日本電信電話(株)ネットワーク部	基盤整備担当部長
委員	西日本電信電話(株)東海事業本部	設備部長
委員	(社)日本ケーブルテレビ連盟東海支部	支部長
	計	21人

(注) 中部地方整備局提出資料(平成23年3月30日改正)に基づく。

なお、中部電力(株)本店販売本部は、平成24年7月1日に中部電力(株)お客さま本部に名称を変更している。

表2-④ 中部ブロック協議会幹事会名簿

役職	機関名	幹事
幹事会会長	国土交通省中部地方整備局	道路情報管理官
幹事	〃	道路部路政課長
〃	〃	道路部道路計画課長
〃	〃	道路部地域道路課長
〃	〃	道路部道路管理課長
〃	〃	建政部都市整備課長
〃	国土交通省名古屋国道事務所	環境整備課長
〃	国土交通省岐阜国道事務所	交通対策課長
〃	国土交通省三重河川国道事務所	道路管理第二課長
〃	国土交通省静岡国道事務所	管理第二課長
〃	国土交通省飯田国道事務所	調査設計課長
〃	経済産業省中部経済産業局	資源エネルギー環境部環境部電力事業課長
〃	総務省東海総合通信局	情報通信部電気通信事業課長
〃	〃	放送部有線放送課長
〃	愛知県建設部	都市整備課長
〃	〃	道路建設課長
〃	〃	道路維持課長
〃	岐阜県県土整備部	道路建設課長
〃	〃	道路維持課長
〃	〃 都市建築部	街路公園課長
〃	〃	公共建築住宅課長
〃	三重県県土整備部	高速道・道路企画室長
〃	〃	道路整備室長
〃	〃	維持管理室長
〃	〃	都市政策室長
〃	静岡県交通基盤部道路局	道路保全課長
〃	〃	道路企画課長
〃	〃	道路整備課長
〃	〃	街路整備課長
〃	長野県建設部	道路管理課長
〃	〃	都市計画課長
〃	名古屋市緑政土木局道路部	道路建設課長
〃	静岡市建設局道路部	道路保全課長
〃	浜松市土木部	道路課長
〃	中部電力(株)本店販売本部	配電部地中配電グループ長
〃	中部電力(株)名古屋支店	営業部配電建設課長
〃	東京電力(株)沼津支店	設備部配電業務支援グループマネージャー
〃	西日本電信電話(株)東海事業本部設備部	設備企画担当課長
〃	(社)日本ケーブルテレビ連盟東海支部	事務局長
	計	39人

(注) 中部地方整備局提出資料(平成23年3月30日改正)に基づく。

なお、中部電力(株)本店販売本部は、平成24年7月1日に中部電力(株)お客さま本部に名称を変更している。

表2-⑤ 担当者会議名簿（平成25年度）

機関等	部課	役職
長野県	建設部道路管理課	課長補佐
		担当係長
岐阜県	県土整備部道路維持課	安全防災係 技術主査
		市町村道係 主任技師
静岡県	交通基盤部 道路局 道路企画課	主査
愛知県	建設部 道路維持課	主査
		技師
三重県	県土整備部 道路企画課	主査
		技師
静岡市	建設局 道路部 道路保全課	統括主幹
		主査
浜松市	土木部 道路課	整備グループ 主任
		企画調整グループ 主任
名古屋市	緑政土木局 道路建設課	都市環境整備係 係長
		都市環境整備係 技師
東京電力(株)	パワーグリッド・カンパニー配電部	配電企画グループ 副長
	沼津支店 設備部	配電管理グループ 副長
中部電力(株)	お客様さま本部 配電部	地中配電G 副長
		地中配電G 主任
NTTインフラネット	東海支店 事業開発本部 地中化デザイン部	部長
		課長代理
岐阜国道事務所	交通対策課	専門員
		技官
静岡国道事務所	管理第一課	専門官
	交通対策課	企画係長
愛知国道事務所	調査課	計画係長
		技官
名古屋国道事務所	環境整備課	課長
		計画係長
三重河川国道事務所	道路管理第二課	建設専門官
		専門職
飯田国道事務所	管理第二課	交通対策係長
中部地方整備局	建政部 都市整備課	課長補佐
	道路部 地域道路課	事業第二係長
		技官
	道路部 道路管理課	課長補佐
管理共同溝係長		
計		37人

(注) 1 平成25年11月19日開催の出席者名簿（中部地方整備局提出）に基づく。

2 計欄の数は、欠席者分も含む。

表 2-⑥ 第二期推進計画の記載事項

【愛知県】無電柱化実施箇所（平成 21 年度～平成 25 年度）

都道府県 政令市	市区町村	道路種別	路線名	箇所名	道路延長 (km)	延べ延長 (km)	整備延長 (km)	無電柱化 方式	事業種 別	同時施工 実施予定
愛知県	〇〇市	都道府県 道	〇〇線	〇町〇～ 〇町〇	0.50	1.00	0.75	地中化(従 来方式)	街路(補 助)	あり(同 時整備)
愛知県	△△市	市区町 村道	△△線	△町△～ △町△	0.10	0.20	0.20	未定	地方道 (補助)	なし

(注) 愛知県提出資料に基づく。

表 2-⑦ 愛知県協議会規約

<p>(名称)</p> <p>第 1 条 本会は「愛知県電線地中化協議会」（以下「協議会」という。）と称する。</p> <p>(目的)</p> <p>第 2 条 中部ブロック電線地中化協議会の設立を踏まえ、愛知県内における電線類地中化の計画的かつ円滑な事業推進及び施設管理の適正化を図るため、本協会を設立する。</p> <p>(協議事項)</p> <p>第 3 条 本協議会は次に掲げる事項を協議検討する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 電線類地中化の基本的事項 2 整備手法の協議検討 <ol style="list-style-type: none"> イ 地中化計画 ロ 管理関係 ハ 費用負担 3 その他 電線類地中化に関する必要な事項 <p>(構成)</p> <p>第 4 条 本協議会は別表に掲げる委員で構成するものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2 協議会の会長は愛知県建設部道路維持課長とする。 <p>(会議の召集運営)</p> <p>第 5 条 協議会は会長が招集し運営進行を行うものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2 会長は必要に応じて協議会に委員以外の者の出席を求めることができる。 3 会長に事故のあるときは、委員の互選により決定する。 <p>(事務局)</p> <p>第 6 条 事務局は愛知県建設部道路維持課内に置く。</p> <p>(その他)</p> <p>第 7 条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は別に協議して定める。</p>

(注) 愛知県提出資料に基づく。

表 2-⑧ 愛知県協議会委員名簿（平成 25 年度）

役 職	機関名	委員
会 長	愛知県 建設部 道路維持課	課長
委 員	国土交通省 名古屋国道事務所 環境整備課	課長
〃	〃 愛知国道事務所 調査課	建設専門官
〃	〃 名四国道事務所 調査課	課長
〃	経済産業省 中部近畿産業保安監督部 電力安全課 事業用係	係長
〃	愛知県警察本部 交通部 交通規制課	課長
〃	愛知県建設部 都市計画課 街路・環境グループ	課長補佐
〃	〃 都市整備課 企画・街路グループ	課長補佐
〃	〃 住宅計画課 市街地整備グループ	課長補佐
〃	〃 建築担当局 公園緑地課 景観グループ	課長補佐
〃	〃 道路維持課 施設整備グループ	課長補佐
〃	〃 〃 路政・管理グループ	課長補佐
〃	〃 道路建設課 国道・橋梁グループ	課長補佐
〃	名古屋市 緑政土木局 道路部 道路建設課 施設整備係	係長
〃	中部電力(株) 名古屋支店 営業部 配電建設課	副長
〃	中部電力(株) 岡崎支店 営業部 配電建設課	副長
〃	エヌ・ティ・ティ・インフラネット(株) 東海支店 名古屋設備渉外室	室長
〃	日本ケーブルテレビ連盟 東海支部	事務局長
オブザーバー	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路管理課 共同溝係	係長
計		18 人

(注) 愛知県提出資料に基づく。

表 2-⑨ 中部ブロック協議会等の開催状況

開催時期等	協議会	幹事会	担当者会議	出席者数	主な議題等
H22. 4. 13			○	36	(1) 第二期推進計画策定に向けたスケジュールについて (2) 第二期推進計画 (案) について
H23. 3. 24	(○)			—	平成 23 年 3 月 24 日に協議会を開催する予定であったが、同月 11 日に発生した東日本大震災に対応するため中止となった。 このため、平成 23 年 3 月 16 日付け文書「第二期無電柱化推進計画 (H21～H25) の合意について (照会)」により、各委員に対して承認事項の意見照会が行われた。 〔書面による承認事項〕 ① 中部ブロック協議会規約改正 (案) ② 第二期推進計画 (H21～H25) 合意箇所 (案) 委員からは同月 30 日までに承認が得られ、平成 23 年 3 月 30 日付け文書「第二期無電柱化推進計画 (H21～H25) の合意について (通知)」により、承認

					が得られた旨の通知が各委員に行われている。
H23. 7. 20		(○)		—	平成 23 年 7 月 20 日に幹事会を開催する予定であったが、大型台風の接近により会議の開催は中止され、書面開催（会議資料の送付）となっている。 〔実施予定の会議内容〕 (1) 報告 ①無電柱化に係るガイドラインについて ②中部ブロック「第二期無電柱化実施箇所（平成 21 年度～25 年度）の合意について (2) 議題 ①今後の無電柱化推進に向けた取組について ②その他
H24. 11. 2			○	25	(1) 第二期推進計画の合意・調整状況について (2) 無電柱化済み扱い区間について
H25. 11. 19			○	35	(1) 第二期無電柱化推進計画（第 6 期） ① これまでの取り組み ② 実績（見込み） ③ 合意状況（道路種別別、優先合意施工状況） ④ 県別実施箇所リスト (2) 第三期無電柱化推進計画（第 7 期）（仮称） ① 候補箇所の抽出作業（事前） ② 各県部会より作業状況報告 ③ 今後のスケジュール（案）

(注) 中部地方整備局提出資料に基づく。

表 2-⑩ 平成 25 年度担当者会議における質疑応答（抜粋）

質 問	回 答
平成 25 年 9 月 2 日公布・施行された「占用の禁止・制限（改正道路法第三十七条）」について、道路管理者が区域を指定して道路の占用を禁止・又は制限した場合、占有者は単独地中化方式にて施工せざるを得なくなるのか。	「禁止」は、全面的禁止をさしており、単独地中化もできなくなります。「制限」は、一部禁止をさしているため、制限の内容によっては、単独地中化以外も許可することはできると考えます。なお、電共法第 29 条により、電線共同溝内に電線法に基づき占用するものについては、占用の禁止・制限の対象外とされています。

(注) 中部地方整備局提出資料に基づく。

表 2-⑪ 大規模災害等緊急事態における通信確保の在り方について 最終取りまとめ（抜粋）

<p>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</p> <p>1. ネットワークの耐災害性向上</p> <p>(2) 自治体電線共同溝等の導入促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。

第6章 アクションプラン

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。

(注) 総務省ホームページに基づく。

表2-⑫ 平成24年1月30日総務省会議資料(抜粋)

アクションプランに基づく総務省の取組	
【アクションプランにおける記述】	
●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。	
○	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。
■	アクションプランについては、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。
●	留意点
■	津波など災害対策として整備する場合は、地中化方式により整備すること。(軒下・裏配線では効果が見込めない。)
■	協議会等での混乱を避けるため、事前に通信事業者やCATV事業者へ情報提供するなど理解を求めておくことが必要。

(注) 総務省本省(総合通信基盤局電気通信事業部高度通信網振興課)提出資料に基づく。

表2-⑬ 中部ブロック協議会の構成員となっていることのメリット等

機関等名	メリット等
中部地方整備局(建政部)	自治体が無電柱化を想定している路線が分かる。
名古屋国道事務所	中部ブロック全体の無電柱化推進計画が把握できるため他事業との調整が必要となった場合、連携が可能である。

東海総合通信局	管内の無電柱化推進計画が把握できる。
中部管区警察局	他機関との連携が図りやすい、情報収集が容易になるなどのメリットが考えられるが、現状では利点は感じていない。
愛知県	<ul style="list-style-type: none"> 無電柱化事業を進めるにあたり、全国での検討状況や考え方などについて情報共有が図られている。 中部ブロック全体で情報が共有できるとともに、同一目標に向いているため関係機関と相談しやすい環境となっている。
名古屋市	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関とともに担当者会議に参加することで、共通の情報を基にして無電柱化計画を策定することができる。 他の自治体の事例について情報交換することができる
中部電力(株)	中部地域の無電柱化の進め方に対し、弊社の意見・希望を反映させていただく機会があることは、幸いに存じます。
N T T 西日本	行政が要望する路線の整備延長、時期等の情報を得ることにより、中長期的な投資計画に反映することができる。

(注) 当局の調査結果による。

表 2-⑭ 愛知県協議会の開催状況

開催日・文書発送日	出席委員数	協議内容
平成 21 年 5 月 1 日	16	(1) 次期無電柱化推進計画候補箇所のうち早期合意箇所(案)について (2) 次期無電柱化推進計画候補箇所(案)について
(平成 23 年 3 月 7 日)	—	【文書照会】 (第二期無電柱化推進計画についての意見照会)
(平成 24 年 12 月 20 日)	—	【文書照会】 (第二期無電柱化推進計画の第 1 回変更についての意見照会)
(平成 25 年 8 月 21 日)	—	【文書照会】 (第二期無電柱化推進計画の第 2 回変更についての意見照会)
(平成 26 年 3 月 6 日)	—	【文書照会】 (第二期無電柱化推進計画の第 3 回変更についての意見照会)

(注) 愛知県提出資料等による。

表 2-⑮ 岐阜・静岡及び三重県地方部会の開催状況

年度	開催年月日		
	岐阜県部会	静岡県部会	三重県部会
平成 21	—	—	—
平成 22	22 年 12 月 22 日	22 年 12 月 24 日	22 年 5 月 19 日、12 月 16 日
平成 23	—	—	24 年 3 月 15 日
平成 24	—	—	—
平成 25	—	—	—
平成 26	—	26 年 4 月 28 日	—

(注) N T T 西日本への調査結果による。

(2) 地方ブロック無電柱化協議会等による計画の策定・進捗管理状況

実 態	説明図表番号
<p>ア 計画の概要</p> <p>中部ブロック協議会は、「無電柱化に係るガイドライン」に基づき、無電柱化実施箇所の一覧である第二期推進計画を平成 23 年 3 月 30 日に策定している。</p> <p>策定された推進計画は、無電柱化実施予定箇所ごとに、①都道府県・政令市名、②市区町村名、③道路種別、④路線名、⑤箇所名、⑥道路延長、⑦延べ延長、⑧整備延長、⑨無電柱化方式、⑩事業種別、⑪同時整備実施予定が記載された一覧表のみであり、整備方針、整備目標、整備実施予定時期等は記載されていない。</p> <p>中部地方整備局及び愛知県は、愛知県協議会や中部ブロック協議会の承認を得た推進計画に掲載されることが無電柱化事業を実施する上での前提条件であるとしている。なお、掲載されている箇所については、電線管理者との間で個別に事業実施の合意が得られた箇所だけでなく、調整段階にあるものも含まれているとしている。また、中部電力㈱及びNTT西日本も、社内の了解を得る上で、協議会の承認が重要と認識している。</p>	<p>表 1－③</p> <p>表 2－⑥</p>
<p>イ 計画の策定経過</p> <p>第二期推進計画は、おおむね以下のとおり、県地方部会が県内道路管理者の無電柱化実施予定箇所を取りまとめて承認し、さらに中部ブロック協議会で各県の実施予定箇所を取りまとめて承認するという手順で策定されている。</p> <p>(ア) 「無電柱化に係るガイドライン」の策定（平成 22 年 2 月）を受け、中部ブロック協議会は、同年 4 月 13 日に担当者会議を開催し、各県地方部会等の担当者に対し、計画の策定に向けた説明を行っている。</p> <p>同会議で示されたスケジュール案では、①道路管理者と電線管理者で調整、②県部会開催、③中部ブロック協議会幹事会開催、④中部ブロック協議会開催、という手順を経て計画を策定することとされている。</p> <p>(イ) 愛知県協議会は、道路管理者が電線管理者と調整した無電柱化実施箇所（合意が得られたものに限らない。）を取りまとめて平成 23 年 3 月 7 日に同協議会委員に文書で意見照会をし、委員から出された意見を踏まえて修正を加えて同月 14 日に中部ブロック協議会に提出している。</p> <p>(ウ) 中部ブロック協議会は、各県地方部会の実施予定箇所を取りまとめて平成 23 年 3 月 16 日に同協議会の委員に文書で意見照会を行い、同月 30 日に同協議会として第二期推進計画を承認している。</p> <p>なお、推進計画に対する承認は、平成 23 年 3 月 24 日開催予定の中部ブロック協議会で行われる予定であったが、東日本大震災の発生により中止となり、文書による意見照会に変更されている。</p>	<p>表 2－⑩</p>
<p>ウ 計画進捗の把握状況</p> <p>(ア) 中部ブロック協議会は、推進計画に掲載された無電柱化実施箇所について、各</p>	

県地方部会を通じて毎年度、道路管理者と電線管理者との調整状況及び施工状況を把握し、結果を取りまとめて担当者会議で紹介している。

(イ) 把握内容は、調整状況については、「優先合意」、「条件付合意」、「調整」の別(注)、施工状況については、「未着手」、「設計」、「地元協議」、「支障移設」、「本体工事」、「入溝工事」、「完了」の別を各道路管理者に報告させており、直近では、平成25年9月に、24年度末時点の状況と25年度末時点の見込みを調査している。

(注)「優先合意」は、今期5ヶ年以内に整備することが整備手法も含めて完全に合意した箇所を示し、「調整」とは、整備を着手する場合に電線管理者と整備時期・整備手法・費用負担のあり方を改めて協議する箇所を示す。

調査結果(愛知県分の平成25年度末見込み)をみると、①調整状況は、「優先合意」が99か所(県内全体192か所の61.1%)であるが、「調整」も41か所(同25.3%)みられる、②施工状況は、「完了」が30か所(同18.5%)にとどまる一方、「未着手」が67か所(同41.4%)みられる状況となっている。

表2-⑰

表2-⑱

エ 計画の変更・見直し

愛知県協議会は、平成23年3月14日に承認された愛知県の第二期推進計画を25年1月、同年9月、26年3月に計3回変更している。主な変更内容は、整備箇所の新規掲載・廃止、整備する延長の変更、調整状況の変化等である。

これについて、事務局である愛知県は、道路管理者から整備箇所の新規掲載の要望を受けるなど必要に応じて変更することとしているほか、3回目の変更は、平成26年度からの新たな国の方針が出るまで待てないような、早期に事業実施が必要な箇所(合意が得られたもの)を洗い出す意味で行ったとしている。

計画の変更に当たっては、推進計画に掲載されている各道路管理者に対して変更の有無、変更内容等を文書照会し、回答を基に変更箇所の一覧表と変更計画案を取りまとめて同協議会の委員に文書で意見照会している。委員から異議なしの回答が得られれば、愛知県協議会として計画の変更を承認し、その旨を中部ブロック協議会に通知している。

表2-⑲

なお、中部ブロック協議会は、計画の変更については各県協議会に任せており、県協議会から通知された変更後の計画について、さらにブロック協議会委員の承認を得ることは行っていない。

オ 他計画等との整合性

(ア) 愛知県地域防災計画には「震災時において、電気、電話、ガス、上水道等のライフラインの安全性・信頼性の向上を図り、また、道路上の工作物等をできる限り少なくして、災害応急対策の円滑な実施を図るため、ライフラインの共同収容施設である共同溝・電線共同溝の整備を推進する。」(豊田市地域防災計画も同一の記載)、名古屋市地域防災計画には「道路防災総点検の結果を、道路の改築や都市計画道路の整備、電線類の地中化等に反映していくものとする。」と記載されており、第二期推進計画と整合性を欠く状況はみられない。

表2-⑳

また、愛知県地域防災計画では、「地震防災対策特別措置法(平成7年法律第

<p>111号)による地震防災緊急事業五箇年計画を作成し、県及び市町村はこれらの計画に基づき必要な施設を整備する。」としている。これに基づき愛知県が策定した「第4次地震防災緊急事業五箇年計画(平成23~27年度)」の「第6号 共同溝等」で、「第二期無電柱化推進計画(中部ブロック電線類地中化協議会策定:H21~25)に定められた箇所21.4km(愛知県管理分のみ)を中長期目標とする。」等としており、第二期推進計画を前提とした内容になっている。</p>	<p>表2-㉑</p>
<p>(イ) 愛知県、名古屋市及び豊田市の第9次交通安全計画には、いずれも無電柱の推進について記載されており、第二期推進計画と整合性を欠く状況はみられない。また、愛知県及び名古屋市が第9次交通安全計画に基づき毎年度策定している交通安全実施計画には、第二期推進計画に基づく当該年度の整備予定箇所が記載されている。</p>	<p>表2-㉒</p>
<p>(ウ) 名古屋市及び豊田市が策定している景観計画、名古屋市が策定している歴史的風致維持向上計画において無電柱化について記載されており、第二期推進計画と整合性を欠く状況はみられない。</p>	<p>表2-㉓</p>
<p>カ 現計画の検証</p>	
<p>中部ブロック協議会では、前述ウのとおり、毎年度、推進計画に掲載された箇所の施工状況を把握しており、これにより、推進計画の計画期間(5年)を超えて長期化している事業について把握(検証)していると説明している。</p>	
<p>愛知県協議会では、前述エのとおり、必要に応じて計画の変更を行っており、その機会に、各道路管理者自らが実施予定箇所(特に調整段階にある未着手の箇所)の検証を行い、推進計画への計上の有無、優先度、工事手法、事業実施期間等を再検討している。</p>	
<p>キ 計画の公表</p>	
<p>推進計画を公表することは、実施予定箇所の周辺住民の無電柱化に対する認識や取組の促進につながり、事業を円滑に進める上で有効であると考えられるが、中部ブロック協議会及び愛知県協議会は推進計画を公表していない。</p>	
<p>中部地方整備局及び愛知県は、第二期推進計画には、電線管理者との調整段階にあるなどにより、直ちに事業に着手できない箇所についても具体的な所在地まで記載されており、調整状況によっては変更もあり得るため、事業実施が不確実な段階での公表は控えているとしている。</p>	

表 2-⑯ 第二期推進計画の策定経過（中部ブロック協議会及び愛知県協議会）

年月日	機関名	事 項
H22. 2	国土交通省	無電柱化に係るガイドラインを策定
H22. 4. 13	中部ブロック協議会	担当者会議開催 ・各県地方部会等の担当者に対し、計画の策定に向けた説明（スケジュール案） 4月～5月 道路管理者と電線管理者で調整 5月末 県部会開催 6月中旬 中部ブロック協議会幹事会開催 6月下旬 中部ブロック協議会開催
H23. 3. 7	愛知県協議会	県内の無電柱化実施箇所を取りまとめ、委員に文書で意見照会
H23. 3. 14	愛知県協議会	委員からの意見を踏まえて修正した無電柱化実施箇所を中部ブロック協議会に提出。また、その旨を各委員に文書で通知。
H23. 3. 16	中部ブロック協議会	各県地方部会で調整済みの推進計画実施予定箇所について中部ブロック協議会として承認を得るため各委員に文書で意見照会
H23. 3. 30	中部ブロック協議会	全委員から第二期推進計画の承認を得た旨を各委員に通知
H23. 4. 1	愛知県協議会	無電柱化実施箇所がブロック協議会に承認された旨各委員に通知
H23. 4. 8	中部ブロック協議会	第二期推進計画を各委員に送付
H23. 4. 20	愛知県協議会	第二期推進計画を各委員及び関係市町（道路管理者）に送付

（注）中部地方整備局及び愛知県の提出資料に基づく。

表 2-⑰ 第二期推進計画掲載箇所の調整状況（平成 25 年度末見込み）

区分	調整状況			計
	優先合意	条件付合意	調整	
箇所数 (か所)	99	22	41	162
割合 (%)	61.1	13.6	25.3	100.0
整備延長 (km)	52.26	19.04	24.95	96.25
割合 (%)	54.3	19.8	25.9	100.0

（注）愛知県提出資料に基づき当局が作成。

表 2-⑱ 第二期推進計画掲載箇所の施工状況（平成 25 年度末見込み）

区分	施工状況							計
	未着手	設計	地元協議	支障移設	本体工事	入溝工事	完了	
箇所数 (か所)	67	22	3	4	31	5	30	162
割合 (%)	41.4	13.6	1.9	2.5	19.1	3.1	18.5	100.0
整備延長 (km)	41.63	13.17	1.24	2.04	21.48	4.55	12.14	96.25
割合 (%)	43.3	13.7	1.3	2.1	22.3	4.7	12.6	100.0

（注）愛知県提出資料に基づき当局が作成。

表 2-⑱ 愛知県協議会の第二期推進計画第 3 回変更の経過

年月日	事 項
平成 25 年 11 月 27 日	道路管理者に対し、変更希望箇所について照会（文書）
平成 26 年 2 月	道路管理者からの回答結果を取りまとめ
平成 26 年 3 月 6 日	委員に対し、推進計画変更案について意見照会（文書）
平成 26 年 3 月 19 日	委員全員から「異議なし」の回答（文書）
平成 26 年 3 月 25 日	中部ブロック協議会に対し、推進計画の変更を承認した旨通知（文書）

（注）愛知県提出資料に基づく。

表 2-⑳ 愛知県地域防災計画〔地震災害対策計画〕（抜粋）

<p>第 2 編 災害予防／第 2 章 建築物等の安全化</p> <p>第 2 節 交通・ライフライン関係施設等の整備</p> <p>2 道路施設</p> <p>(1) 道路・橋りょう等の整備</p> <p>ウ ライフライン共同収容施設の整備</p> <p>震災時において、電気、電話、ガス、上水道等のライフラインの安全性・信頼性の向上を図り、また、道路上の工作物等をできる限り少なくして、災害応急対策の円滑な実施を図るため、ライフラインの共同収容施設である共同溝・電線共同溝の整備を推進する。</p> <p>第 4 節 地震防災上緊急に整備すべき施設等の整備</p> <p>1 県（防災局、関係部局）及び市町村における措置</p> <p>県は、「地震防災対策強化地域における地震対策緊急整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律(昭和 55 年法律第 63 号)」による「地震対策緊急整備事業計画」及び地震防災対策特別措置法(平成 7 年法律第 111 号)による「地震防災緊急事業五箇年計画」を作成し、県及び市町村等は、これらの計画に基づき、警戒宣言発令時の地震防災応急対策又は地震発生後の災害応急対策を実施する上で必要な施設等を整備するものとする。</p> <p>また、県及び市町村は、地震防災対策を推進するため、単独事業等を実施する。</p> <p>3 地震防災緊急事業五箇年計画</p> <p>(1) 作成主体は、都道府県知事</p> <p>(2) 計画の対象地域は、東南海・南海地震防災対策推進地域を含む、愛知県全域</p> <p>(3) 計画対象は、次に掲げる「地震防災対策特別措置法」第 3 条第 1 項に掲げる施設等の整備等</p> <p>第 6 号 共同溝、電線共同溝等の電線、水管等の公益物件を収容するための施設</p>

（注）愛知県ホームページに基づく。

表 2-⑳ 第 4 次地震防災緊急事業五箇年計画（平成 23～27 年度）（抜粋）

6号 共同溝等	
1. 対象施設の整備に係る中長期目標の考え方	「電線共同溝の整備に関する特別措置法」で規定する電線共同溝であって、第 2 期無電柱化推進計画（中部ブロック電線類地中化協議会策定：H21～H25）に定められた箇所 21.4km（愛知県管理分のみ）を中長期目標とする。
2. 五箇年計画への計上の考え方	中長期目標に対して現在の整備状況は延長 0.8km（整備率 4%）で、今後の整備量は 20.6km である。「電線共同溝の整備に関する特別措置法」で規定する電線共同溝について、地震時においても安定した電力及び通信を確保し、また、円滑な交通の確保を図るため、人口・資産の集積度、緊急輸送道路指定等を考慮した緊急性の高い箇所を対象として整備していく。五箇年計画では延長 3.19km（整備率 15%）を計画計上し、計画終了時における整備延長は 3.99km（整備率 19%）となる。 その他、東海地震・東南海地震・南海地震等の大規模地震に対応するため、市町村の整備方針に基づき 6.6km を計画計上する。

（注）愛知県提出資料に基づく。

表 2-㉑ 愛知県、名古屋市及び豊田市の第 9 次交通安全計画（抜粋）

愛知県	1 道路交通環境の整備 (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 エ 無電柱化の推進 歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、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、地域文化の振興、地域活性化等に資する道路において、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。特に、高齢者や障害者等の利用の多い道路では、改築事業等と併せた無電柱化を積極的に推進する。
名古屋市	第 1 節 道路交通環境の整備 1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備 (4) 無電柱化の推進 電線類の地中化事業は電線管理者との合意を原則とするため、各電線管理者と調整を図りながら第二期無電柱化推進計画（平成 21 年度～平成 25 年度）に基づいて事業を進める。 第二期無電柱化推進計画により、歩行空間のバリアフリー化、歴史的街並み保存、良好な都市・住環境の形成等の観点から無電柱化を推進する。
豊田市	第 1 節 道路交通環境の整備 1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備 (4) 無電柱化の推進 良好な景観・住環境の形成、災害の防止、観光振興や歴史的街並みの保存に資する道路において、利用者にとって使いやすく、安全な経路が確保できるよう無電柱化に係るガイドラインに沿って、地域の実情に応じた多様な手法を活用しながら無電柱化を推進する。

（注）愛知県、名古屋市及び豊田市のホームページに基づく。

表 2 - ②

愛知県及び名古屋市の平成 25 年度交通安全実施計画（抜粋）

愛知県	第 1 節 道路交通環境の整備	
	項目	1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 (実施機関) 中部地方整備局、県都市整備課、県道路維持課
	細目	(3) 無電柱化の推進
	<p>1 計画の実施方針及び重点施策 歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化ガイドライン」に沿って安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、観光振興、地域文化の振興、地域活性化に資する道路において、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。</p> <p>2 計画の内容 (中部地方整備局)</p> <p>(1)電線共同溝 (C・C・BOX) の整備 一般国道 1 号、153 号 (本体工事実施箇所) L (道路延長) =3.0 km (県道路維持課)</p> <p>(2) 電線共同溝 (C・C・BOX) の整備 (本体工事実施箇所) 一般県道岡崎幸田線 岡崎市内 0.01 km (県都市整備課)</p> <p>(3) 電線共同溝 (C・C・BOX) の整備 (都市計画道路番号) 3・4・15 水源橋線 豊田市地内 0.80km 等</p>	
名古屋市	第 1 節 道路交通環境の整備	
	1 生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備 (4) 無電柱化の推進 (実施機関：緑政土木局道路建設課、中部地方整備局)	
	事業概要	電線類の地中化事業は電線管理者との合意を原則とするため、各電線管理者と調整を図りながら第二期無電柱化推進計画 (平成 21 年度～平成 25 年度) に基づいて事業を進める。
事業内容	<p><平成 25 年度計画> 〔緑政土木局道路建設課〕</p> <p>1 第二期無電柱化推進計画で策定した路線のうち、都計江川線始め 2 路線において、電線類の地中化事業を進める。 L (道路延長) 0.7 km</p> <p>〔中部地方整備局〕</p> <p>1 電線共同溝 (C・C・BOX) の整備 一般国道 1 号 L (道路延長) =1.3 km</p>	

(注) 愛知県及び名古屋市のホームページに基づく。

3. 個別事業の実施状況

(1) 電線共同溝整備後における電柱の撤去状況

通 知	説明図表番号
<p>ア 無電柱化事業の目的等</p> <p>電線共同溝の建設、管理等に関する道路法の特別措置を定めた「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)(以下、「電線共同溝法」という。)第三条第1項は、「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。」こととしている。</p> <p>また、同法第四条第1項は、「前条第1項の規定による指定があったときは、電線共同溝の建設完了後における当該電線共同溝の占有を希望する者は、国土交通省令で定めるところにより、道路管理者に当該電線共同溝の建設完了後の占有の許可を申請することができる。」とするとともに、第2項により「道路管理者は、前条第1項の規定による指定をしたときは、当該指定に係る道路又は道路の部分について、当該指定の日前になされた道路法第三十二条第2項若しくは第3項又は同法第三十五条の規定による許可又は協議に基づき当該道路の地上に設置された電線又は電柱(いまだ設置に至らないものを含む。)の設置及び管理を行う者に対し、前項の規定による申請を勧告することができる。」こととされており、法律の目的を達成するため、行政側から既設電柱・電線設置者に対して電線共同溝整備による入溝や撤去の指導、働きかけができる規定が設けられている。</p> <p>なお、電線共同溝法を所管する国土交通省はホームページ公表資料により、無電柱化の推進に関して、「道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。」としており、これにより「安全で快適な通行空間の確保」「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向上」などの目的を達成することとしている。</p> <p>このため、電線共同溝整備事業については、道路管理者の施工により電線共同溝本体工事が完了した後に、電線管理者が電線入溝工事を実施し架空線や電柱を撤去するとともに道路復旧工事を実施することにより、はじめて一連の無電柱化事業が完了するものであり、これにより事業の目的が達成されることとなる。</p>	<p>表1-②</p> <p>表3-①</p> <p>図表3-①</p>
<p>イ 調査対象事業における無電柱化の状況</p> <p>今回、当局が、愛知県内において平成16年度以降に電線共同溝の整備が完了した事業の中から5事業(直轄国道2事業、県管理の補助国道1事業、名古屋市管理の県道1事業、豊田市管理の市道1事業)を抽出し、各事業の実施状況を調査</p>	<p>表3-②</p>

した結果、直轄国道2事業について、次のとおり、電線共同溝整備後も一部の電柱が長期にわたり撤去されないままとなっており、改善を要する状況がみられた。なお、当該直轄国道は、いずれも愛知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定されており、防災上の観点からもこのような状況を放置しておくことは適切でない。

【事例1：電柱が使われなくなったとみられる時期から、少なくとも4年以上電柱が撤去されないままとなっている例】

国道1号星崎電線共同溝は、名古屋市南区元鳴尾町から同市南区寺部通一丁目までの道路延長2.32km（整備延長4.64km）の区間において、平成13年度から5工区に分けて整備が図られており、20年12月に全線区間の整備が完了している。

今回、当局が、現地確認（平成26年5月1日実施）を行ったところ、第2工区分として整備された名古屋市南区星崎1丁目交差点付近の歩道上に、現在は使われていない電柱2本が撤去されないままとなっていた。

電柱が撤去されていない理由について、電柱の所有者であるNTT西日本は、①平成16年3月に撤去する予定であったが、信号線および電力線が移設されていなかったため撤去工事を延期した、②平成17年11月、撤去対象33本のうち31本は撤去完了していたため、一部工事竣工を行った。しかし、当該電柱2本については電力線が設置されたままであったことから、中部電力㈱に移設依頼を行い、移設完了を待ち撤去することとしていたが、以後の管理等に不備があったものとみられる、③平成22年12月、NTTの工事会社が電柱が撤去されていないこと、電力線が設置されたままであることを再確認し、中部電力㈱に連絡した経緯があるとの記録が残っているが、それ以後は、対応記録がなく現在に至っているとしている。

一方、当時、電柱を使用していた中部電力㈱は、①残存している電柱をいつ頃まで使用していたかについては確認できる資料がなく不明であるが、星崎電線共同溝の全線区間の整備が完了した際に第5工区整備区間内の電線の入溝工事を実施しており、その際に以前から残っていた当該電柱の電線もあわせて撤去したものと考えられる。なお、当該入溝工事が完了したのは平成22年3月26日であることから、それ以降、当該電柱には電線はなかったものとみられる、②電柱の使用に関しては、NTT西日本との間で共架契約を締結しており、電線を撤去した段階で当方からNTT西日本に対して連絡するのが通例であるが、本件に関して、そういった連絡調整が行われていたか否かについても不明であるとしている。

こうしたことから、当該電柱は撤去されないまま現在に至ったものとみられる。

図表3-②

【事例 2：電柱が使われなくなったとみられる時期から、2年以上電柱が撤去されないままとなっている例】

図表 3-③

国道 22 号枇杷島電線共同溝は、名古屋市西区栄生三丁目から同市西区堀越三丁目までの道路延長 2.29 km（整備延長 4.58 km）の区間において、平成 18 年度から 3 工区に分けて整備が図られており、24 年 8 月に全線区間の整備が完了している。

今回、当局が、現地確認（平成 26 年 5 月 9 日実施）を行ったところ、第 3 工区分として整備された名古屋市西区堀越 2 丁目の歩道上に、現在は使われていない電柱 1 本が撤去されないままとなっていた。

当該電柱の所有者である中部電力㈱の説明によると、電柱は平成 24 年 3 月時点で使われなくなったものとみられるとしていることから、それ以降撤去されないまま現在に至ったものと思われる。

なお、このことについて中部電力㈱は、①当該工区の電柱については平成 24 年 3 月までに撤去する予定であったが、延期した経緯がある（その理由は確認できない）。②その後、別の工区の電柱の撤去に合わせて 26 年 5 月までに撤去申請していたが、社内の連絡不備により、この 1 本だけが撤去されないままとなったと説明している。

一方、上記の 2 事例について道路管理者である名古屋国道事務所は、電線共同溝整備後も使われていた電柱が、その後撤去漏れとなっている現状について、当局が指摘するまで気付くことはなかったとしている。

また、電線共同溝本体工事が完了した後は、入溝工事や架空線及び電柱の撤去工事等の施工管理は電線管理者が自ら行っており、個々の電柱についての具体的な状況を把握していないため、道路パトロールにおいて民地への供給が完了している電柱か否かを把握することは困難であるとしている。

〔電柱の撤去漏れが生じないための改善方策を講じる必要性について〕

上記の 2 事例に関して電柱の撤去漏れが発生した原因は、いずれも電線管理者の錯誤や管理の不備、連絡調整不足によるものとみられ、NTT 西日本及び中部電力㈱は、当局の現地調査時において、早急に撤去工事を行う方向で改善措置を講ずるとしている。

一方、電線共同溝の整備主体であり占有許可等を担当している国道事務所が電柱の撤去漏れ（占有廃止届提出後未撤去の場合は不法占有に該当）を把握できない現状は適当でなく、現状のままでは今後も同様の問題が発生するおそれがあり、電線共同溝法の目的（道路の安全かつ円滑な交通の確保等）が達成されないことへの懸念も生じる。

さらに、撤去されないままの電柱が大地震発生時に倒壊し、災害支援に重要な役割を果たす緊急輸送道路（中部地方整備局が直轄管理している国道は、ほぼ全

<p>線が第一次緊急輸送道路に指定)の走行に支障となることも想定される。</p> <p>なお、中部ブロック協議会は、推進計画に掲載された無電柱化実施箇所について、各県協議会を通じて毎年度、道路管理者と電線管理者との調整状況及び施工状況を把握し、結果を取りまとめ担当者会議で紹介しているが、施工状況の結果をみると、上記2事例はいずれも「完了」となっており、把握結果は実態を正確に反映していない(詳細は前述2(2)ウ「計画進捗の把握状況」参照)。</p> <p>〔改善所見〕</p> <p>したがって、中部地方整備局は、電線共同溝整備済区間内において、電柱が撤去されないことにより道路の安全かつ円滑な交通が損なわれることがないようにするとともに、震災等の発生後の緊急輸送に支障が生じないようにするため、①既存電柱・電線管理者に対し、電線共同溝への入溝後は早期に電柱・電線を撤去するよう指導を行うこと。併せて、②今回、当局が指摘した事例について早期撤去を指導すること、更に、③道路管理者と電線管理者との間で、撤去されないままとなっている電柱を把握する方法、及び把握した場合に適時・適切に連携を図って早期撤去するため相互に情報共有する方法を検討する必要がある。</p> <p>一方、④現在中部ブロック協議会において把握しているとしている事業の進捗状況の区分については、電線共同溝設置工事完了後、既存電柱の抜柱を把握した上で判断するようにされたい。</p>	<p>表3-③</p> <p>表3-④</p>
---	-------------------------

表 3-① 道路法（抄）

第三節 道路の占用

（道路の占用の許可）

第三十二条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
- 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
- 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
- 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
- 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

2 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。

- 一 道路の占用（道路に前項各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう。以下同じ。）の目的
- 二 道路の占用の期間
- 三 道路の占用の場所
- 四 工作物、物件又は施設の構造
- 五 工事実施の方法
- 六 工事の時期
- 七 道路の復旧方法

3 第一項の規定による許可を受けた者（以下「道路占用者」という。）は、前項各号に掲げる事項を変更しようとする場合においては、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものである場合を除く外、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

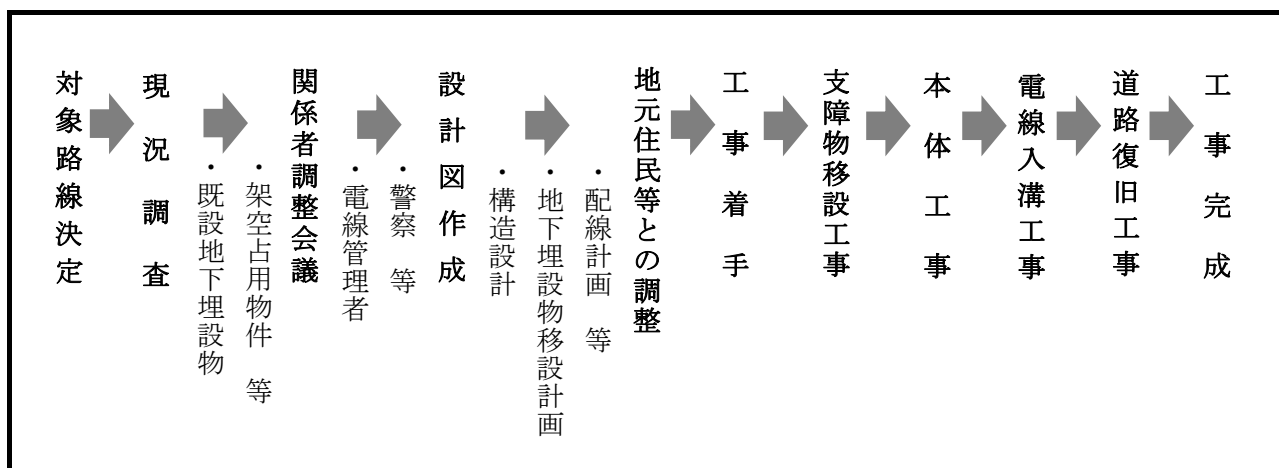
4 第一項又は前項の規定による許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものである場合においては、第二項の規定による申請書の提出は、当該地域を管轄する警察署長を経由して行なうことができる。この場合において、当該警察署長は、すみやかに当該申請書を道路管理者に送付しなければならない。

5 道路管理者は、第一項又は第三項の規定による許可を与えようとする場合において、当該許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

（国の行う道路の占用の特例）

第三十五条 国の行う事業のための道路の占用については、第三十二条第一項及び第三項の規定にかかわらず、国が道路管理者に協議し、その同意を得れば足りる。この場合において、同条第二項各号に掲げる事項及び第三十九条に規定する占用料に関する事項については、政令でその基準を定めることができる。

図表 3-① 電線共同溝整備事業の流れ（一例）



(注) 1 国土交通省ホームページ公表資料により当局が作成
 2 電線入溝工事後に架空線撤去工事や電柱撤去工事が実施される。

表 3-② 調査対象 5 事業の概要

道路種別	直轄国道	直轄国道	補助国道	県道	市道
道路管理者名	名古屋国道事務所	名古屋国道事務所	愛知県	名古屋市	豊田市
電線共同溝整備事業名	国道 1 号星崎電線共同溝	国道 22 号枇杷島電線共同溝	半田市昭和町地区電線共同溝	有松東海道電線共同溝	市道蔵前陣中線電線共同溝
整備箇所名	名古屋市南区元鳴尾町～同市南区寺部通一丁目	名古屋市西区栄生三丁目～同市西区堀越三丁目	半田市昭和町一丁目 25 番 3～同雁宿町一丁目 36 番	名古屋市緑区有松	豊田市昭和町 4 丁目 50 番地～同市昭和町 2 丁目 26 番地
道路延長 (km)	2.32	2.29	0.37	0.82	0.30
整備延長 (km)	4.64	4.58	0.37	0.82	0.58
電線共同溝整備道路指定年月日	平成 19 年 4 月 13 日 ※注 2 参照	平成 22 年 7 月 30 日 ※注 3 参照	平成 19 年 9 月 4 日	平成 23 年 8 月 18 日 ※注 4 参照	平成 24 年 4 月 17 日
工事着手日	平成 19 年 7 月 ※注 2 参照	平成 22 年 10 月 ※注 3 参照	平成 19 年 11 月 30 日	平成 23 年 8 月 ※注 4 参照	平成 24 年 7 月 24 日
工事完了日	平成 20 年 12 月	平成 24 年 8 月	平成 23 年 3 月 18 日	平成 24 年 3 月	平成 25 年 3 月 22 日

(注) 1 当局の調査結果による。
 2 国道 1 号星崎電線共同溝は、整備を行う全線区間を 5 工区に分けて道路指定及び工事の施工を行っており、表記載分は第 5 工区に関するもの。第 1 工区分の道路指定年月日は平成 13 年 7 月 13 日で工事着手日は 13 年 12 月である。
 3 国道 22 号枇杷島電線共同溝は、整備を行う全線区間を 3 工区に分けて道路指定及び工事の施工を行っており、表記載分は第 3 工区に関するもの。第 1 工区の道路指定年月日は平成 18 年 6 月 26 日で工事着手日は 20 年 7 月である。
 4 有松東海道電線共同溝は、整備を行う全線区間を 4 工区に分けて道路指定及び工事の施工を行っており、表記載分は第 4 工区に関するもの。第 1 工区分の道路指定年月日は平成 20 年 9 月 10 日で工事着手日は 20 年 10 月である。

図表3-② 電線共同溝整備後も一部電柱が撤去されないままとなっている事例（その1）

路線名	国道1号	道路種別	直轄国道
現地調査箇所	名古屋市南区星崎1丁目交差点付近の歩道上	整備方式	電線共同溝
整備事業名	星崎電線共同溝	整備時期	平成13年7月～20年12月
距離	整備延長=4.64km、道路延長=2.32km		

事例の内容

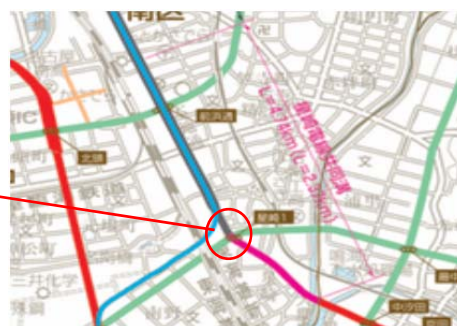
電線共同溝が整備されている区間であるが、電柱が歩道上に2本残っている。いずれの電柱も付属する設備が何もなく、使われていない状態で残存している。

【現地の状況】

電柱が歩道上に2本残っている



地図（電柱が残っている地点）



（注）中部地方整備局公表資料より引用

関係機関への照会結果

① 当該電柱が撤去されずに残存している理由等

i) 電線共同溝の整備時期

国道1号星崎電線共同溝は、全線区間を5工区に分けて整備が図られており、第1工区は平成13年12月に着工され、第5工区は20年12月に本体工事が完了している。現在、電柱が残っているのは第2工区分（本体工事の整備期間が14年7月～15年12月）として整備された区間にあるものとみられる。

ii) 電柱が撤去されずに残っている理由

【NTT西日本】

本電柱は平成16年3月に撤去する予定であったが、信号線および電力線が移設されていなかったため撤去工事を延期した経緯がある。

平成17年11月、撤去対象33本のうち31本は撤去完了していたため、一部工事竣工を行った。しかし、当該電柱2本については電力線が設置されたままであったことから、中部電力㈱に移設依頼を行い、移設完了を待ち撤去することとしていたが、以後の管理等に不備があったものとみられる。

なお、平成22年12月、NTTの工事会社が電柱が撤去されていないこと、電力線が設置されたままであることを再確認し、中部電力㈱に連絡した経緯があるとの記録が残っているが、それ以後は、対応記録がなく現在に至っている。

【中部電力㈱】

残存している電柱をいつ頃まで使用していたかについては確認できる資料がなく不明であるが、星崎電線共同溝の全線区間の整備が完了した際に第5期整備区間内の電線の入溝工事

を実施しており、その際に以前から残っていた当該電柱の電線もあわせて撤去したものと考えられる。なお、当該入溝工事が完了したのは平成 22 年 3 月 26 日であることから、それ以降、当該電柱には電線はなかったものとみられる。

電柱の使用に関しては、N T T 西日本との間で共架契約を締結しており、電線を撤去した段階で当方から N T T 西日本に対して連絡するのが通例であるが、本件に関して、そういった連絡調整が行われていたか否かについても不明である。

【名古屋国道事務所】

当該電柱については、電線共同溝整備後も電力供給用として一時期電柱が使われてきた経緯があるとみられるが、その後抜柱漏れとなっている現状について、今回、指摘されるまで気付くことはなかった。

② 現在の各電柱の所有者と占用許可の状況

電柱の所有者として占用許可申請を行っていたのは 2 本とも N T T 西日本であるが、同社は平成 17 年 11 月に占用廃止届を提出している。

③ 電柱の撤去について（今後の対応方針）

N T T 西日本は、平成 26 年 6 月末に抜柱したとしている。

（注）当局の調査結果による。

図表 3-③ 電線共同溝整備後も一部電柱が撤去されないままとなっている事例（その 2）

路 線 名	国道 22 号線	道路種別	直轄国道
現地調査箇所	名古屋市西区堀越 2 丁目の歩道上	整備方式	電線共同溝
整備事業名	枇杷島電線共同溝	整備時期	平成 18 年 6 月～24 年 8 月
距 離	整備延長＝4.58 km、道路延長＝2.29 km		

事 例 の 内 容

電線共同溝が整備されている区間であるが、電柱が歩道上に 1 本残っている。電柱には付属する設備が何もなく、使われていない状態で残存している。

【現地の状況】

電柱が歩道上に 1 本残っている



地図（電柱が残っている地点）



（注）中部地方整備局公表資料より引用

関係機関への照会結果

① 当該電柱が撤去されずに残存している理由等

i) 電線共同溝の整備時期

国道 22 号枇杷島電線共同溝は、全線区間を 3 工区に分けて整備が図られており、第 1 工区は平成 20 年 7 月に着工され、第 3 工区は 24 年 8 月に本体工事が完了している。なお、当該電柱が

残っているのは第3工区分（本体工事の整備時期が平成22年10月～24年8月）として整備された区間にあるもの。

ii) 電柱が撤去されずに残っている理由

【中部電力株】

本電柱は、当社が国道22号の堀越から新名西橋区間において、平成22年1月から24年3月までの期間に実施した入溝工事の際に撤去する予定であったが、電柱撤去工事を延期した経緯がある。撤去工事が延期となった詳細な理由については不明である。ただし、当該工区に残っている電柱はこの1本のみであることから、需要者への電力供給用として使用していたのみられ、当該需要者との契約が平成24年3月に終了しているため、おそらく、その時期から電柱は使われなくなったものとみられる。

その後、同一路線の別の箇所（国道22号上更通から堀越区間）において、平成22年9月から26年6月までの期間に実施した入溝工事による電柱撤去（6本）に合わせて、当該電柱も26年5月までに撤去申請していたが、管理の不備（社会の連絡不備）により、入溝工事の工区内にあった6本のみが撤去され、当該1本だけが撤去されないままとなった。

【名古屋国道事務所】

当該電柱については、電線共同溝整備後も電力供給用として一時期電柱が使われてきた経緯があるとみられるが、その後抜柱されていない現状について、今回、指摘されるまで気付くことはなかった。

② 電柱の所有者と占用許可等の状況

電柱の所有者として占用許可申請を行っているのは中部電力株である。

③ 電柱の撤去について（今後の対応方針）

中部電力株は、平成26年6月に撤去したとしている。

（注）当局の調査結果による。

表3-③ 第一期無電柱化推進計画の進捗状況調査結果（星崎電線共同溝に関するもの）（抜粋）

市区町村	道路種別	路線名	箇所名	道路延長(km)	整備延長(km)	年度別整備延長(km)						備考
						（整備が完了した年度に整備延長を記入）						
						H16末 (完了)	H17末 (完了)	H18末 (完了)	H19末 (完了)	H20末 (完了)	H20末 (本体工事、入溝工事)	
名古屋市南区	直轄国道1号	国道1号	名古屋市南区元鳴尾町～同区星崎一丁目	0.25	0.50						0.50	完了
			名古屋市南区星崎一丁目～同区星崎一丁目	0.45	0.90						0.90	完了
			名古屋市南区元鳴尾町～同区千竈通7丁目	1.67	3.34		3.34					

（注）1 中部ブロック協議会の事務局である中部地方整備局取りまとめ資料により当局が作成

2 備考欄には、整備箇所ごとの「完了」、「追加」、「削除」の区分が記載されている。なお、星崎電線共同溝は平成20年度に全線区間の整備が完了したものと、次期計画（第二期無電柱化推進計画）には掲載されていない。

表3-④ 第二期無電柱化推進計画の進捗状況調査結果（枇杷島電線共同溝に関するもの）（抜粋）

市区町村	道路種別	路線名	箇所名	道路延長(km)	整備延長(km)	施工状況		
						24.3時点	25.3時点	26.3時点
名古屋市西区	直轄国道	国道22号	名古屋市西区栄生三丁目101番～同区堀越三丁目1504番	1.95	1.95	工事中	入溝工事	完了

（注）中部ブロック協議会の事務局である中部地方整備局取りまとめ資料により当局が作成

(2) 電線共同溝の管理状況

実 態	説明図表番号
<p>ア 電線共同溝の管理方法</p> <p>電線共同溝法第十八条第1項は、「道路管理者は、電線共同溝を適正かつ円滑に管理するため、この法律の規定に基づき当該電線共同溝を占用する者の意見を聴いて、国土交通省令で定めるところにより、電線共同溝管理規程を定めるものとする。」としている。</p> <p>また、電線共同溝法施行規則第三条によると、電線共同溝管理規程には、①電線共同溝の構造の保全に関する事項、②電線共同溝に敷設する電線の管理に関する事項、③電線共同溝の管理負担金に関する事項、④その他電線共同溝の管理に関し必要な事項を定めることとし、これにより適切に管理を行うこととされている。</p>	<p>表1-②</p> <p>表3-⑤</p>
<p>イ 調査対象事業における管理状況</p> <p>今回、上記(1)記載の調査対象5事業について、電線共同溝の管理状況を調査した結果、次のとおり、①電線共同溝管理規程は策定されているが、占用事業者から「電線共同溝敷設工事完了届」を徴収していないなど、これに基づいた管理に不備があるもの1事業(愛知県管理の補助国道)、②電線共同溝管理規程が当局の調査日時点で策定されていないものが1事業(豊田市管理の市道)みられた。</p> <p>【事例1：届出書類の未徴収及び管理台帳の記載内容に不備がみられた例】</p> <p>愛知県知多建設事務所は、同事務所が管理している半田市昭和町地区電線共同溝について、当該電線共同溝の管理に関する必要な事項を定めた「愛知県知多建設事務所一般国道247号半田市昭和町地区電線共同溝管理規程」を策定し、平成24年6月19日から施行している。</p> <p>同管理規程第4条では、道路管理者は、円滑な管理運営を図るため電線共同溝管理台帳を作成するとともに、同台帳には、収容物件の種類並びに敷設工事着手年月日及び工事完了年月日などを記載することとされている。また、第9条では、占有者は、敷設工事が完了したときは、道路管理者に「電線共同溝敷設工事完了届」を提出し、完了の確認を受けなければならないこととされている。</p> <p>当該電線共同溝は4事業者が電線を入溝しているが、①いずれの事業者からも「電線共同溝敷設工事完了届」が提出されていないほか、②管理台帳に敷設工事完了年月日の記載がないものが2事業者みられるなど、手続や台帳管理に不備がみられ、敷設工事の実施時期が正確に把握できないものとなっていた。</p> <p>このことについて愛知県知多建設事務所は、本件については、別途、反対側車線で実施していた電線共同溝の本体工事の関係で、占有事業者に対して急いで敷設工事を実施させた経緯があり、関係書類の徴収等に不備が生じたものと</p>	<p>表3-⑥</p> <p>表3-⑦</p>

みられる。このため、事後的ではあるが必要な書類等の整備を進めているとしている。

【事例 2：当局の調査日時点で電線共同溝管理規程が策定されていない例】

豊田市は、同市が管理している市道蔵前陣中線電線共同溝（平成 25 年 3 月 22 日に本体工事完了）について、当局の調査日（26 年 6 月 3 日）時点で電線共同溝管理規程を策定していない。

このことについて豊田市は、電線共同溝管理規程は電線共同溝を整備した路線ごとに策定することとしており、今後、当該電線共同溝についても敷設届などの整理が終わった後に管理規程を策定する予定であるとしている。

表 3-⑤ 「電線共同溝の整備等に関する特別措置法施行規則」(平成 7 年 6 月 21 日建設省令第 17 号)(抜粋)

(電線共同溝管理規程に定める事項)

第三条 法第十八条に規定する電線共同溝管理規程には、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 電線共同溝の構造の保全に関する事項
- 二 電線共同溝に敷設する電線の管理に関する事項
- 三 電線共同溝の管理負担金に関する事項
- 四 その他電線共同溝の管理に関し必要な事項

表 3-⑥ 「愛知県知多建設事務所一般国道 247 号半田市昭和町地区電線共同溝管理規程」(平成 24 年 6 月 19 日施行)(抜粋)

(目的)

第 1 条 この規程は、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「法」という。)第 18 条の規程により、愛知県知事(以下「道路管理者」という。)が管理する愛知県知多建設事務所管内の一般国道 247 号(半田市昭和町一丁目 25 番 3 地先から同雁宿町一丁目 36 番地先まで。別添図面に示すとおりとする。)の電線共同溝に関し、その構造の保全及び管理費用の負担に関する事項、電線共同溝に敷設する収容物件の管理に関する事項、その他電線共同溝の管理に関する必要な事項を定め、もって電線共同溝の適正かつ円滑な管理運営を図ることを目的とする。

[省略]

(台帳の作成及び保管)

第 4 条 道路管理者は、円滑な管理運営を図るため電線共同溝管理台帳(別記台帳様式 1～5。以下「台帳」という。)を作成し、保管するものとする。台帳に記入すべき事項は、次のとおりとする。

- (1) 電線共同溝の規模、構造及び完成年月日
- (2) 収容物件の敷設状況
- (3) 収容物件の種類並びに敷設工事着手年月日及び工事完了年月日
- (4) 収容物件の管理者名及び連絡先
- (5) その他必要があると認める事項

[省略]

(工事の確認)

第 9 条 占有者は、敷設工事が完了したときは、道路管理者に電線共同溝敷設工事完了届(様式-2-1)を提出し、完了の確認を受けなければならない。

[以下、省略]

- (注) 1 下線は当局が付したもの。
 2 「電線共同溝敷設工事完了届」(様式-2-1)には、工事期間として、敷設工事着手年月日及び工事完了年月日を記載する様式となっている。

表 3-⑦ 半田市昭和町地区電線共同溝占有事業者による電線共同溝敷設工事完了届の提出状況等

占有事業者名	電線共同溝敷設工事完了届の有無	管理台帳の記載状況	
		敷設工事着手年月日	敷設工事完了年月日
中部電力㈱	無	無	敷設年月のみ記載 (平成 24 年 11 月)
NTT西日本	無	無	敷設年のみ記載 (平成 24 年、25 年)
A 社	無	無	無
B 社	無	無	無

(注) 当局の調査結果による。

(3) 効率的、効果的手法による事業の実施状況

実 態	説明図表番号
<p>ア 効率的手法による事業の実施状況</p> <p>「無電柱化に係るガイドライン」は、コスト縮減を図りつつ、地域の実情に応じた効率的な整備を推進する必要があるとし、コスト縮減が可能な手法の一つとして「既存ストックの有効活用」を挙げている。</p> <p>今回、当局が調査した上記(1)記載の5事業のうち、豊田市管理の市道1事業は、既存ストックを有効活用することにより電線共同溝の整備を図っているものであり、次のとおり、効率的に整備が図られている状況がみられ、本件で既存ストックを活用したことによるコストの削減効果は、エヌ・ティ・ティ・インフラネット(株)(NTT西日本の関連会社で工事部門を担当)によると、豊田市はNTTに対する移設補償費を約3,400万円節約できたと試算されていることから、今後、無電柱化の効率的実施を推進する上で、その一層の活用が求められる。</p> <p>【効率的な手法による整備事例】</p> <p>豊田市では、市道蔵前陣中線(昭和町線)電線共同溝整備事業において、NTT西日本の提案を受けて同社の既存管路を活用し、コストの縮減を図っている。</p> <p>豊田市及びエヌ・ティ・ティ・インフラネット(株)は、NTT西日本の管路の活用により以下のメリットがあり、デメリットは発生していないとしている。</p> <p>(豊田市のメリット)</p> <p>① 新たに電線共同溝を整備する場合、占用事業者が電線類を共同溝に移設する費用を市は補償する必要(移設補償費)があるが、本事業ではNTTはケーブルを移設する必要が無いので、市はNTTに対する移設補償費を節約できる(NTTの試算によると約3,400万円の節約効果)。</p> <p>② 新たに電線共同溝を整備する場合に比べて工事期間が短縮されるので、市民にとっても事業に伴う生活への支障が少ない。</p> <p>(NTT西日本のメリット)</p> <p>① 新たに電線共同溝を整備する場合、事前に既設管路の移転(支障移転)が必要となり利用者に大きな負担をかけることになるが、既設管路を活用することによりNTT西日本として通信サービスの提供に中断が生じないで済む。</p> <p>② NTT西日本の既設管路を豊田市に移管することにより、NTTの固定資産のスリム化を図ることができ、ひいては道路占用料の軽減につながる。</p>	<p>表1-③</p> <p>図表3-④</p>

<p>イ 住民との合意形成について効果的手法により整備が図られた事例</p> <p>「無電柱化に係るガイドライン」では、景観法、バリアフリー法、観光圏整備法、歴史まちづくり法等が施行されたことなどによって、安全・安心の社会づくり、観光振興等による活力の創造、景観形成による魅力向上等の観点から、無電柱化の要請は、地域や社会から、より一層強く求められているという背景があるとされている。</p> <p>今回、当局が調査した上記（１）記載の５事業のうち、名古屋市管理の県道１事業（有松東海道電線共同溝）は、次のとおり、事業を推進するために設立された地元の団体（有松東海道無電柱化の会）の活動支援が行われており、住民との合意形成について効果的手法が用いられている。</p>	<p>表 1－③</p>
<p>【効果的な手法による整備事例】</p> <p>名古屋市が管理する県道 222 号・緑瑞穂線（有松区間）において整備が図られた有松東海道電線共同溝は、数十年前から地元が要望していた背景があり、旧東海道有松の町並みを保存する一環として実施されたものである。</p> <p>このため、電線共同溝の整備に関して地元の団体（有松東海道無電柱化の会：商工会、商店会、まちづくりの会等で構成）の活動支援が行われており、同団体を取りまとめた資料「有松東海道無電柱化 8 年のあゆみ 2006～2013」（有松東海道無電柱化の会 2013 年 11 月発行）によると、次のとおり、①会報の発行による周知の徹底、②住民説明会の開催、③住民意識調査の実施、④住民の同意取り付けのための活動、⑤名古屋市及び愛知県緑警察署への要望書の提出などが実施されており、住民との合意形成について効果的手法が用いられることにより事業が良好に行われている。</p> <p>① 会報の発行</p> <p>名古屋市住宅都市局緑都市整備事務所協力のもと、地域住民との話し合いに役立つ情報を提供するものとして「東海道無電柱化通信」を平成 18 年 12 月から 25 年 7 月まで 18 回発行している。</p> <p>② 住民説明会の開催</p> <p>無電柱化・町内会別事業説明会及び意見交換会を、平成 19 年 2 月（第一回）と 5 月（第二回）の 2 回開催しており、特に無電柱化に併せて道路の一方通行を実現させる取組を強化している。</p> <p>③ 住民意識調査の実施</p> <p>各町内会の住民 271 世帯を対象とした「有松東海道無電柱化の意向調査」を平成 19 年 7 月に実施しており、209 世帯（77.1%）から回答を得ている。同調査結果では、東海道の無電柱化について、8 割近くの人が「関心がある」と回答しており、東海道の無電柱化の目的について約 9 割の人が「知っている」と回答している。</p> <p>④ 住民の同意取り付けのための活動</p>	<p>図表 3－⑤</p>

平成 20 年 4 月 24 日に、有松コミュニティセンターで平成 20 年度有松東海道無電柱化の会総会を開催しており、平成 19 年度事業報告で、当年度の最重要事業「有松東海道の無電柱化同意取得、賛成 78.9%」などを承認している。この結果を受け、保留・反対の意向が示されている方に、事業についてのご理解を得られるよう、個別にお話をさせていただく機会を設け、例えば平成 20 年 4 月 1 日には西町の有志の方々に集まっていたき、対話集会を実施している。

⑤ 名古屋市及び愛知県緑警察署への要望書を提出

平成 20 年 5 月 21 日、名古屋市長宛てに「有松東海道無電柱化事業の早期実現についての要望書」の届出を行うとともに、22 日には愛知県緑警察署長宛てに「有松東海道無電柱化事業にともなう東海道の一方通行規制の要望書」ならびに「有松東海道無電柱化事業にともなう交通安全施策の要望書」の届出を行っている。

また、同電線共同溝では、必要とする地上機器の代わりに、旧東海道と接する路地に新たに電柱を設置し、そこに変圧器を設置することで地上機器は旧道（約 800m）の区間に 1 箇所のみとする技術的対応が実施されており、設置した地上機器もカムフラージュする工夫が施されている。

図表3-④

NTT既存管路を活用して事業の効率化を図っている事例

路線名	市道蔵前陣中線（昭和町地内）	道路種別	市道
現地調査箇所	豊田市昭和町4丁目交差点から同2丁目交差点まで	整備方式	電線共同溝
整備箇所 （整備事業名）	豊田市昭和町4丁目50番から同2丁目22番地3まで （市道蔵前陣中線電線共同溝）	整備時期	平成24年度
距離	道路延長=0.3km、整備延長=0.58km		
事例の内容			
<p>国土交通省の「無電柱化に係るガイドライン」では、コスト削減を図りつつ、地域の実情に応じた効率的な整備を推進する必要があるとし、コスト削減が可能な手法の一つとして「既存ストックの有効活用」を挙げている。</p> <p>上記の既存ストック活用例として、豊田市では、市道蔵前陣中線（昭和町線）電線共同溝整備事業において、NTT西日本からの提案を受けて同社の既存管路を活用し、コストの削減を図っている。</p> <p>〔既存ストックの活用に至った経緯及び計画概要〕</p> <p>豊田市が当初、設計コンサルタントに委託して作成させた案では電線共同溝を車道側に整備する設計となっていたため、エヌ・ティ・ティ・インフラネット㈱（NTT西日本の関連会社で工事部門を担当）から、NTT西日本がすでに同路線に埋設している管路を活用する案を豊田市に提示したとしている。</p> <p>整備計画の概要及び既存管路の活用内容は、以下のとおりであり、市道蔵前陣中線（昭和町地内）全線が対象となっている。</p> <p>なお、事業の実施に当たっては、活用するNTT施設（管路）内にすでにNTTケーブルが存在するため、NTT管路に関する技術を有するエヌ・ティ・ティ・インフラネット㈱が豊田市から委託を受けて積算・工事発注・工事監理を担当し、工事もNTT認定通信建設事業者が担当したとしている。工事完了後、同施設の所有権は豊田市に移転され、同市が管理している。</p> <p>（計画概要）</p>			
<p style="text-align: right;">※下線は既存管路の活用</p> <p>【構造】</p> <p>・上り線（東側）</p> <p>（HH-R1～HH-R3） 延長：110.9^{メートル}</p> <p>角型多条電線管 9本（φ130-4本、φ100-5本）</p> <p><u>フリーアクセス管 2本（φ150-1本、φ100-1本（既存ストック））</u></p> <p>ボディ管 1本（φ250-1本）（φ50-9本、φ30-2本）</p> <p><u>単独管（既存ストック） 3本（φ50-3本）</u></p> <p>（HH-R3～HH-R6） 延長：151.0^{メートル}</p> <p>角型多条電線管 9本（φ130-4本、φ100-5本）</p> <p><u>フリーアクセス管 2本（φ150-1本、φ100-1本（既存ストック））</u></p> <p>ボディ管 1本（φ250-1本）（φ50-9本、φ30-2本）</p> <p><u>単独管（既存ストック） 3本（φ50-3本）</u></p> <p>・下り線（西側）</p> <p>（HH-L1～HH-L6） 延長：261.5^{メートル}</p> <p>角型多条電線管 9本（φ130-4本、φ100-5本）</p> <p><u>フリーアクセス管 2本（φ150-1本、φ100-1本（既存ストック））</u></p> <p>ボディ管 1本（φ250-1本）（φ50-9本、φ30-2本）</p> <p><u>単独管（既存ストック） 3本（φ50-3本）</u></p>			

【占用予定者】

中部電力㈱、NTT西日本、A社、C社

【工事予定時期】

平成24年9月～25年3月

〔既存ストック活用の効果〕

豊田市及びエヌ・ティ・ティ・インフラネット㈱は、NTT西日本の管路の活用により以下のメリットがあり、デメリットは発生していないとしている。

（豊田市のメリット）

- ① 新たに電線共同溝を整備する場合、占用事業者が電線類を共同溝に移設する費用を市は補償する必要（移設補償費）があるが、本事業ではNTTはケーブルを移設する必要が無いので、市はNTTに対する補償費を節約できる（NTTの試算によると約3,400万円の節約効果）。
- ② 新たに電線共同溝を整備する場合に比べて工事期間が短縮されるので、市民にとっても事業に伴う生活への支障が少ない。

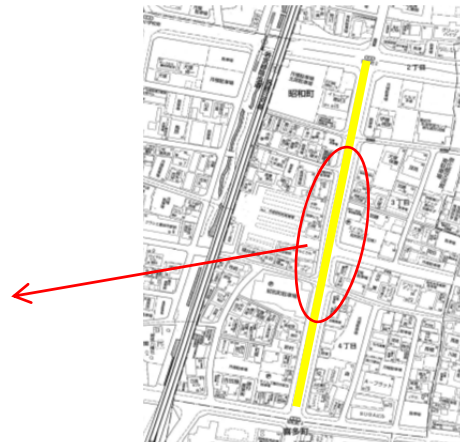
（NTT西日本のメリット）

- ① 新たに電線共同溝を整備する場合、事前に既設管路の移転（支障移転）が必要となり利用者に大きな負担をかけることになるが、既設管路を活用することによりNTT西日本として通信サービスの提供に中断が生じないで済む。
- ② NTT西日本の既設管路を豊田市に移転することによりNTTの固定資産のスリム化を図ることができ、ひいては道路占用料の軽減につながる。

〔他の電線共同溝での活用状況〕

本事例は、豊田市がNTTに働きかけたのではなく、NTT西日本側（エヌ・ティ・ティ・インフラネット㈱東海支店）の提案によって実現した事例であり、同社では、無電柱化推進計画に既存ストックの活用が盛り込まれた平成16年度以降、既存ストックの活用が可能な無電柱化事業ではその活用を提案しており、これまで愛知県内で10数件、岐阜県、三重県でも活用実績があるとしている。また、豊田市では、本事業のほか、市道足助旧小渡明川足助2号線電線共同溝（23年度完了。道路延長900m）でもNTT管路の活用による事業方式が採用されている。

【現地の状況】



（注）当局の調査結果による。

図表 3-⑤

住民との合意形成について効果的手法により整備が図られた事例

路線名	愛知県道 222 号・緑瑞穂線（有松区間）	道路種別	県道
現地調査箇所	愛知県名古屋市緑区有松 3008 付近の整備箇所	整備方式	電線共同溝
整備事業名	有松東海道電線共同溝	整備時期	平成 20 年 9 月～24 年 3 月
距離	道路延長＝0.82 km、整備延長＝0.82 km		

事例の内容

国土交通省の「無電柱化に係るガイドライン」では、景観法、バリアフリー法、観光圏整備法、歴史まちづくり法等が施行されたことなどによって、安全・安心の社会づくり、観光振興等による活力の創造、景観形成による魅力向上等の観点から、無電柱化の要請は、地域や社会から、より一層強く求められているという背景があるとされている。

名古屋市が管理する県道 222 号・緑瑞穂線（有松区間）において整備が図られた有松東海道電線共同溝は、数十年前から地元が要望していた背景があり、名古屋市有松町並み保存地区保存計画（昭和 59 年 3 月 26 日決定 名古屋市教育委員会）に基づき、旧東海道有松の町並みを保存する一環として実施されたものである。

このため、電線共同溝の整備に関して、次のとおり、地元の団体（有松東海道無電柱化の会：商工会、商店会、まちづくりの会等で構成）の活動支援が行われており、地元有志が中心となって事業促進が図られるなど、住民との合意形成について効果的手法が用いられることにより事業が良好に行われている。

有松東海道無電柱化の会

設立目的	安心・安全・快適なまちづくりを図るため、有松東海道無電柱化を全線達成すること。
設立～解散	平成 18 年 9 月 8 日（設立）～25 年 8 月 5 日（解散）
構成団体	有松学区区政協力委員会、有松桶狭間観光振興協議会、有松商工会、有松絞商工協同組合、有松天満社文嶺講、有松まちづくりの会、有松商店会、有松プロジェクト委員会
住民の合意形成のための主な活動内容	（会報の発行） 名古屋市住宅都市局緑都市整備事務所協力のもと、地域住民との話し合いに役立つ情報を提供するものとして「東海道無電柱化通信」を平成 18 年 12 月から 25 年 7 月まで 18 回発行している。
	（住民説明会の開催） 無電柱化・町内会別事業説明会及び意見交換会を、平成 19 年 2 月（第一回）と 5 月（第二回）の 2 回開催しており、特に無電柱化に合わせて道路の一方通行を実現させる取組を強化している。
	（住民意識調査の実施） 各町内会の住民 271 世帯（内訳は、東町第一 84、中町 66、西町 121）を対象とした「有松東海道無電柱化の意向調査」を平成 19 年 7 月に実施しており、209 世帯（77.1%）から回答を得ている。同調査結果では、東海道の無電柱化について、8 割近くの人が「関心がある」と回答しており、東海道の無電柱化の目的について約 9 割の人が「知っている」と回答している。
	（住民の同意取り付けのための活動） 平成 20 年 4 月 24 日に、有松コミュニティセンターで 20 年度有松東海道無電柱化の会総会を開催しており、平成 19 年度事業報告で、当年度の最重要事業「有松東海道の無電柱化同意取得、賛成 78.9%」などを承認している。この結果を受け、

保留・反対の意向が示されている方に、事業についてのご理解を得られるよう、個別にお話をさせていただく機会を設け、例えば20年4月1日には西町の有志の方々に集まってお話いただき、対話集会を実施している。

(名古屋市及び愛知県緑警察署への要望書を提出)

平成20年5月21日、名古屋市長宛てに「有松東海道無電柱化事業の早期実現についての要望書」の届出を行うとともに、22日には愛知県緑警察署長宛てに「有松東海道無電柱化事業にともなう東海道の一方通行規制の要望書」ならびに「有松東海道無電柱化事業にともなう交通安全施策の要望書」の届出を行っている。

(注)「有松東海道無電柱化8年のあゆみ 2006～2013」(有松東海道無電柱化の会 2013年11月発行)により当局が作成

また、同電線共同溝では、必要とする地上機器の代わりに、旧東海道と接する路地に新たに電柱を設置し、そこに変圧器を設置することで地上機器は旧道(約800m)の区間に1箇所とする技術的対応が実施されており、設置した地上機器もカムフラージュする工夫が施されている。

【現地の状況】



(注)「有松東海道無電柱化8年のあゆみ 2006～2013」より引用



(注) 町並み景観に合うよう地上機器もカムフラージュする工夫が施されている。

(注) 当局の調査結果による。